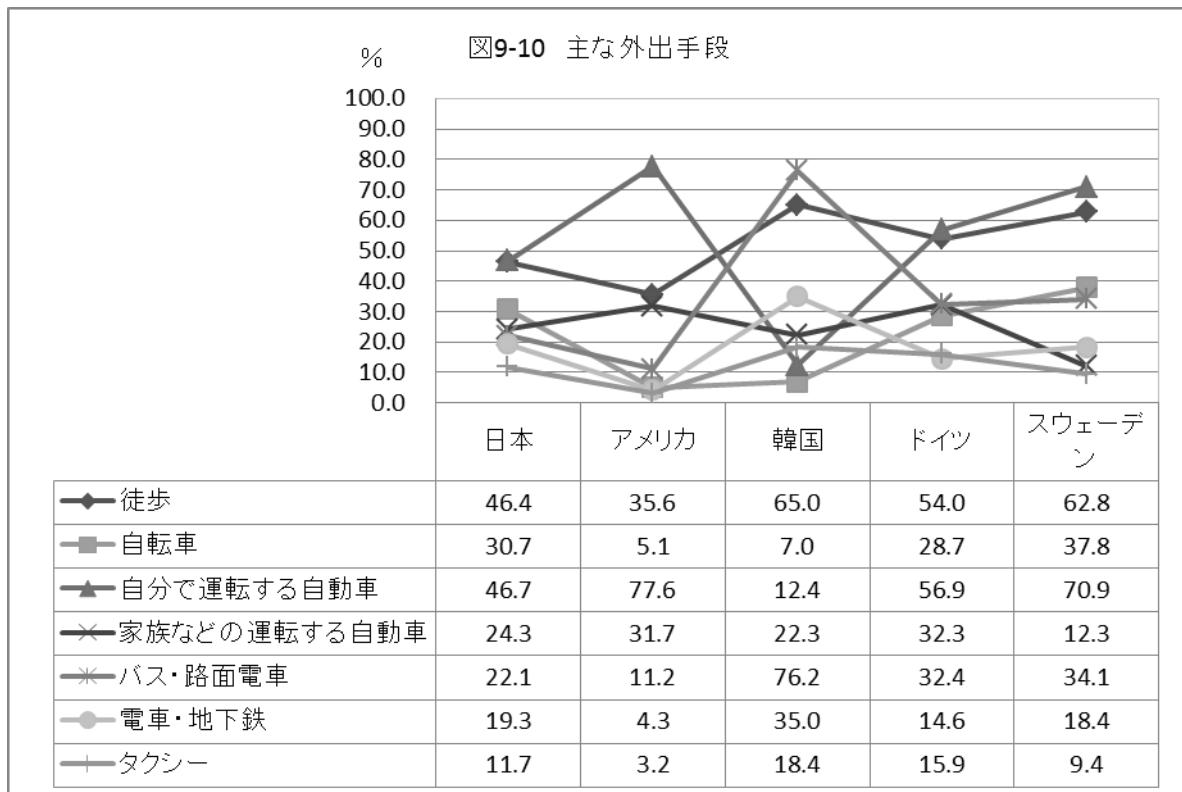


## V 外出の手段と不便な点

### 1 外出手段 (Q41)

#### (1) 5カ国別の特徴

外出手段について多重回答を求めたところ、国によって異なる傾向が見られた。(図9-10)



日本の場合は、歩行が 46.4% であるが、これはアメリカに次いで低い値である。自転車の 30.7% はドイツ 28.7% とほぼ同じ程度で相対的に高い値を示す。自分で運転する自動車は 46.7% で、韓国 の次に低い値であるが、前回調査（2005 年）に比べると 6 ポイント、前々回調査（2010 年）に比べると 9 ポイントも上昇している。

アメリカは、自分で運転する自動車が 77.6% あり、他の国に比べると圧倒的に高い値を示す。対照的に、他の国では最も多い外出手段である歩行が 35.6% と少なく、自転車、電車・地下鉄、タクシーが外出手段であるものは 1 割に満たない。アメリカの高齢者の場合は、自動車がまさに足がわりだといえる。

韓国は、バス・路面電車が 76.2% と他国に比べて極めて高い値である。次いで、歩行が 65.0% と高い。各国で高い値を示す自分で運転する自動車は、わずか 12.4% しかない。この値は、前回調査に比べると 2.6 ポイント、前々回に比べると 6.4 ポイント上昇しているが、それでもかなり低い。韓国の現高齢者はモータリゼーションの洗礼を受ける以前の世代で免許取得率が低いのではないかと推測される。

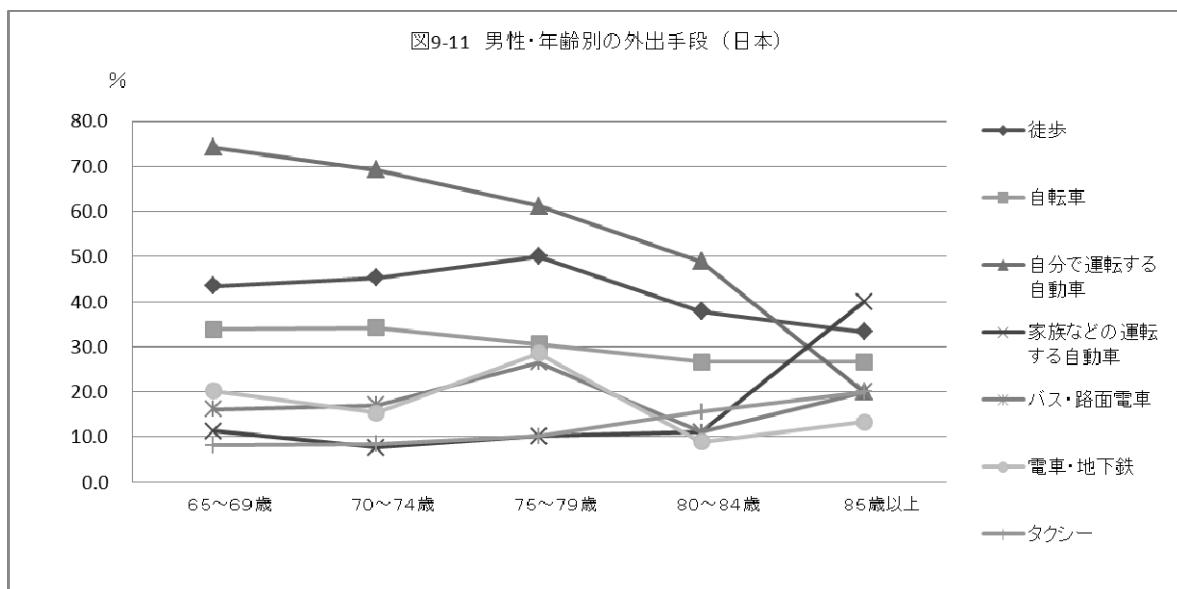
ドイツは自分で運転する自動車 56.9%、歩行 54.0% とほぼ同率である。

スウェーデンは、自分で運転する自動車が 70.9% とアメリカに次いで高い。一方、徒歩も 62.8% と高い。自転車は 37.8% で他の国に比べ最も高い値である。

## (2) 日本の男女・年齢別の特徴

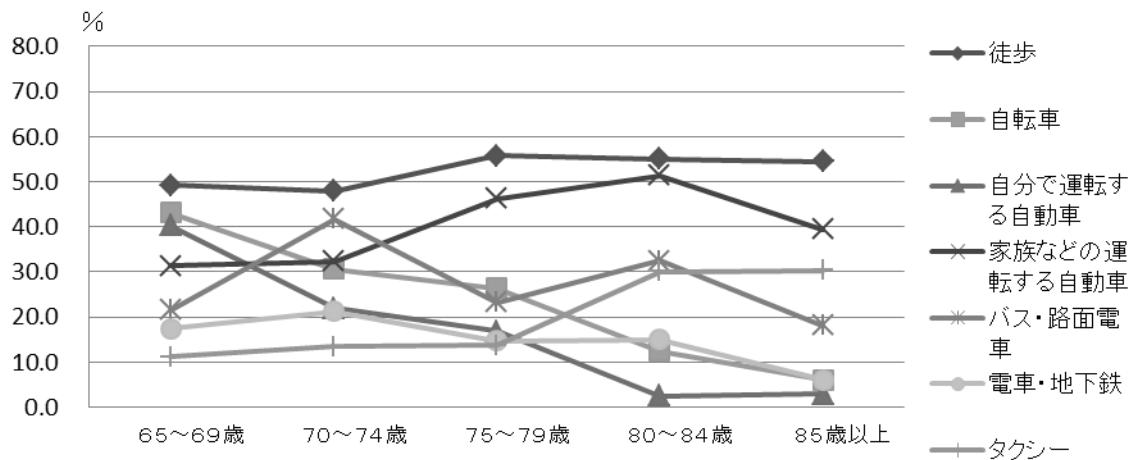
高齢者の外出手段は、性別と年齢によって大きな違いが見られる。

日本の高齢者の場合、男性は、自分で運転する自動車とするものが多く、65~69 歳の年齢層では 74.2% と 4 分の 3 に達する。ただし、85 歳以上の層では急激にその値が減じ、家族等の運転する自動車の割合が 40.0% にまで上昇し多数派となる。年齢 75 歳未満のいわゆる前期高齢者層の主な外出手段は、自分で運転する自動車、徒歩、自転車であるが、75~79 歳の層ではバス・路面電車、電車・地下鉄の公共交通の利用が相対的に多くなる。(図 9-11)



女性の場合は、徒歩が主な外出手段で、各年齢層で共通して半分程度を占めている。自分で運転する車は 65~69 歳の層では 4 割を超えるが、年齢が上がるほどその値は減じ、代わって、家族等の運転する自動車の値が大きくなる。自転車も、年齢が高い層ほど利用率が低い。それらとは対照的に、女性の場合はタクシーの利用が一定程度あり、特に 80 歳以上の年齢層では 30% 程度ある。(図 9-12)

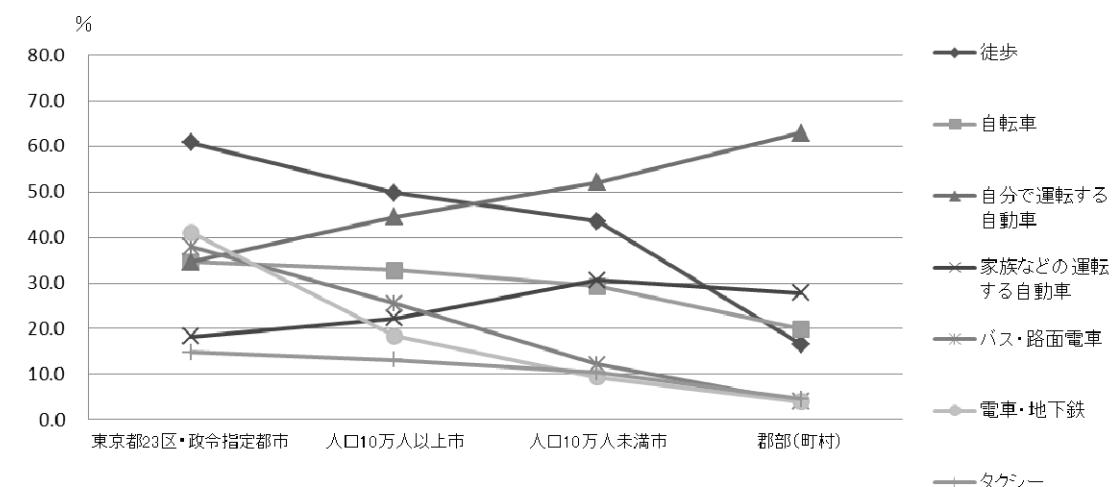
図9-12 女性・年齢別の外出手段(日本)



### (3) 日本の都市規模別の特徴

日本の高齢者の外出手段を都市規模別にみると、大きな規模の都市ほど徒歩の割合が高く、都市規模が小さいほど自分で運転する自動車の割合が高いという傾向がみられる。東京都23区・政令指定都市では、電車・地下鉄41.1%やバス・路面電車38.0%の利用が多いが、人口10万人未満の都市では、自分で運転する自動車および家族などが運転する自動車が主な交通手段である。自転車の利用率は、郡部では相対的に低く2割程度である。(図9-13)

図9-13 都市規模別の外出手段(日本)



## 2 外出時に不便な点 (Q4 2)

### (1) 5カ国別の特徴

外出時に特に不便ではないとする割合は、日本 64.7%、アメリカ 64.3%、韓国 57.5%、ドイツ 59.5%、スウェーデン 51.7% でそれほど大きな違いはない。

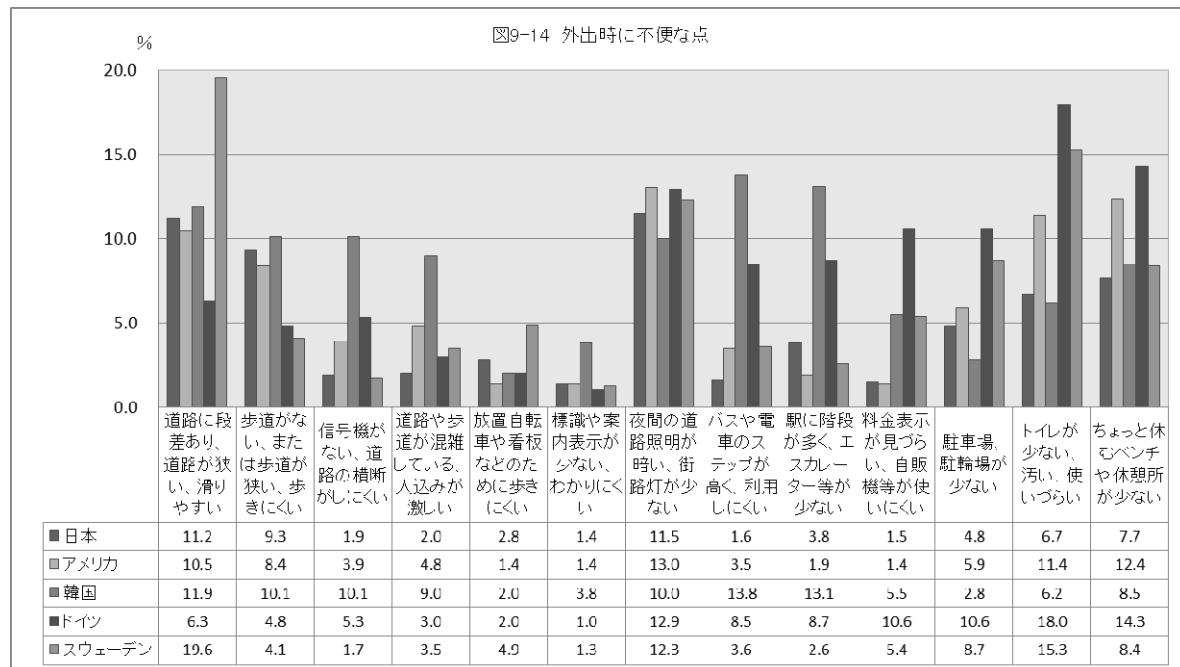
反対に、不便を感じている場合の内容だが、日本の場合は、夜間の道路照明不足・暗い 11.5%、道路に段差・狭い・滑る 11.2%、歩道がない・狭い 9.3% と道路環境に関する問題指摘が相対的に多いが、前回調査に比べると、上記 3 つの項目の値は減少している。

アメリカの場合は夜間の道路照明の不足・暗い 13.0%、トイレが少ない・汚い・使いづらい 11.4%、道路に段差・狭い・滑る 10.5% が相対的に値が大きい指摘事項である。

韓国の場合、バス・電車のステップが高い 13.8%、駅階段・エスカレータ等の不足 13.1% と、公共交通に関する指摘が他の国に比べて著しく多い。公共交通の利用が多いがゆえに、その分、指摘も多いのであろう。道路、歩道、信号機、夜間照明等の道路環境に関する問題指摘も各 1 割程度ずつある。

ドイツの場合はトイレの不足 18.0%、ベンチ等の不足 14.3% の指摘が多く、これまでの調査と同様の傾向が続いている。

スウェーデンは、道路に段差・狭い・滑るが 19.6% と相対的に高い値である。次いで、トイレの不足 15.3%、夜間の道路照明不足 12.3% の値が大きい。(図 9-14)



## (2) 日本の都市規模別の特徴

外出時の不便な点を都市規模別にみると、日本の場合、道路や歩道環境の問題指摘は中規模の都市でやや多い。これは前回および前々回調査でもみられた傾向で、中規模都市での道路、歩道に問題が多いことがわかる。また、23 区・政令指定都市（大都市）では、自転車や看板で歩きにくい、駅の階段やエレベーター等の不足、駐輪場・駐車場の不足の指摘が他に比べて多い。また、大都市以外では夜間照明の暗さの指摘が多い。（図 9-15）

