

高齢者の自動車利用

中村学園大学栄養科学部
フード・マネジメント学科
薬師寺哲郎

内容

1. 自動車利用状況推計の考え方
2. データと推計方法
3. 高齢者の自動車利用状況
4. 自動車利用困難率
5. むすび

内容

1. 高齢者の自動車利用状況推計の考え方
2. データと推計方法
3. 高齢者の自動車利用状況
4. 自動車利用困難率
5. むすび

1. 高齢者自動車利用状況推計の考え方(1)

■2015年国勢調査と2014年商業統計を用いた新しい食料品アクセス困難人口の推計においては、

- ✓店舗まで直線距離で500m以上
 - ✓自動車利用困難
 - ✓65歳以上の高齢者
- をアクセス困難人口として推計

■その際、自動車の利用状況の推計方法について再検討。

- ✓これまでは2003年の総務省統計局『住宅・土地統計調査』における自動車所有世帯割合と2005年の内閣府『小売店舗等に関する世論調査』における買い物への自動車利用状況から推計。
- ✓しかし、新しい数値が利用できない等の問題
- ✓世帯単位の所有割合は個人単位の所有割合よりも高いため、自動車を持たない割合が過小推計されていた可能性。

1. 高齢者自動車利用状況推計の考え方(2)

新しい推計方法

■総務省統計局『全国消費実態調査』を利用

- ✓5年ごとに実施

- ✓自動車の所有状況（世帯単位）を調査

■調査表情情報を集計・分析

- ✓公表されている統計表からは世帯主の年齢階層別自動車所有状況しかわからない

- ✓総務省統計局の承認の下に、農林水産省農林水産政策研究所で調査表情情報を入手、中村学園大学で分析

1. 高齢者自動車利用状況推計の考え方(3)

■高齢者の自動車利用状況を以下の**3つの指標**で把握

1. 年齢階層別自動車所有率

- ✓自動車を所有している割合を年齢階層別に推計
(個人単位での所有状況)

2. 年齢階層別自動車利用可能率

- ✓自動車のある世帯に属する世帯員の割合を年齢階層別に把握
- ✓世帯の誰かが所有していれば自動車を利用可能と考える。

3. 自動車依存高齢者人口

- ✓自動車がある高齢者のみの世帯の世帯員数
- ✓買い物などで自動車を使わざるを得ない高齢者数

内容

1. 自動車利用状況推計の考え方
2. データと推計方法
3. 高齢者の自動車利用状況
4. 自動車利用困難率
5. むすび

2. データと推計方法(1)

データ

- ✓自動車所有状況：総務省統計局『全国消費実態調査』2004、2009、2014年の各年
 - ✓自動車登録台数：朝日新聞出版『民力2015』による2004、2009、2014年のデータ
 - ✓人口、世帯数、世帯員数：総務省統計局『国勢調査』2005、2010、2015年の各年
- 以下において2004年の全国消費実態調査と2005年の国勢調査を用いた推計を2005年値とする（他の年も同様）。

2. データと推計方法(2)

推計方法

■ 年齢階層別自動車利用可能率と 自動車依存高齢者人口

- ✓ 調査表情報から該当する世帯員数を抽出し、サンプル全体の年齢階層別世帯員数で除すことにより該当者の割合を求め、これに国勢調査の世帯員数を乗じて該当者の人数とする。

■ 年齢階層別自動車所有率

- ✓ 次のような定数項なしの重回帰モデルを都道府県別に推計

$$Nc_i = \sum_{j=1}^n a_j Np_i^j$$

ここで、 Nc_i は i 世帯の自動車所有台数、 Np_i^j は i 世帯の男女年齢階層 j の世帯員数、 n は男女年齢階層の区分の数。

- ✓ この式で推計して得られた係数 a_j は、その都道府県における男女年齢階層 j の1人当たり台数を表す。

内容

1. 自動車利用状況推計の考え方
2. データと推計方法
- 3. 高齢者の自動車利用状況**
4. 自動車利用困難率
5. むすび

3. 高齢者の自動車利用状況(1)

1. 年齢階層別自動車所有率

- ✓自動車所有者の高齢化に伴い、50歳以上の年齢階層で自動車所有率が高まっている。

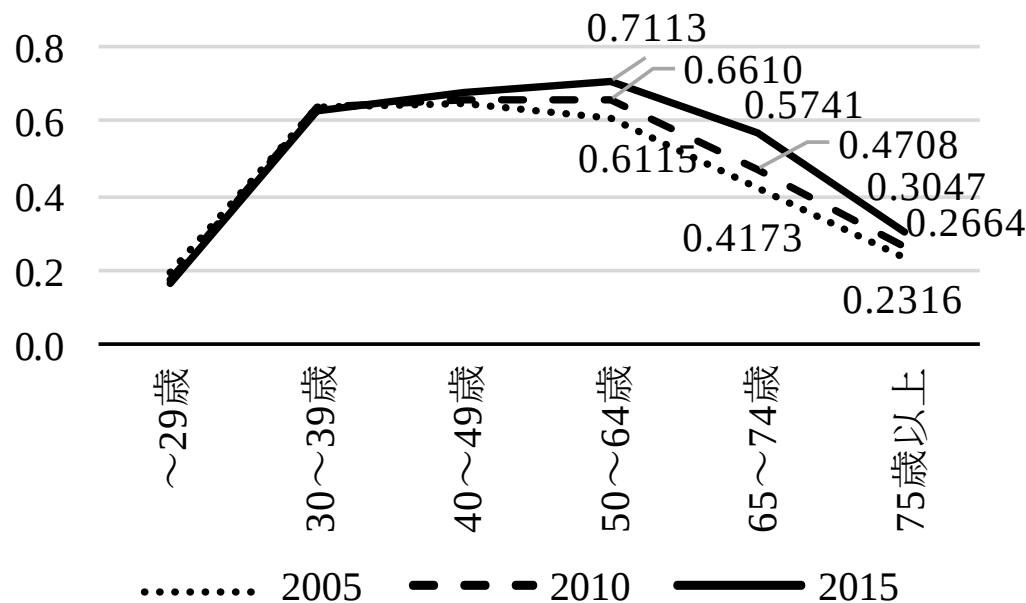


図1 年齢階層別自動車所有率の推移

資料) 薬師寺 (2017)

3. 高齢者の自動車利用状況(2)

2. 65歳以上自動車所有率(1)

✓北関東などに高齢者の自動車所有率が高い地域

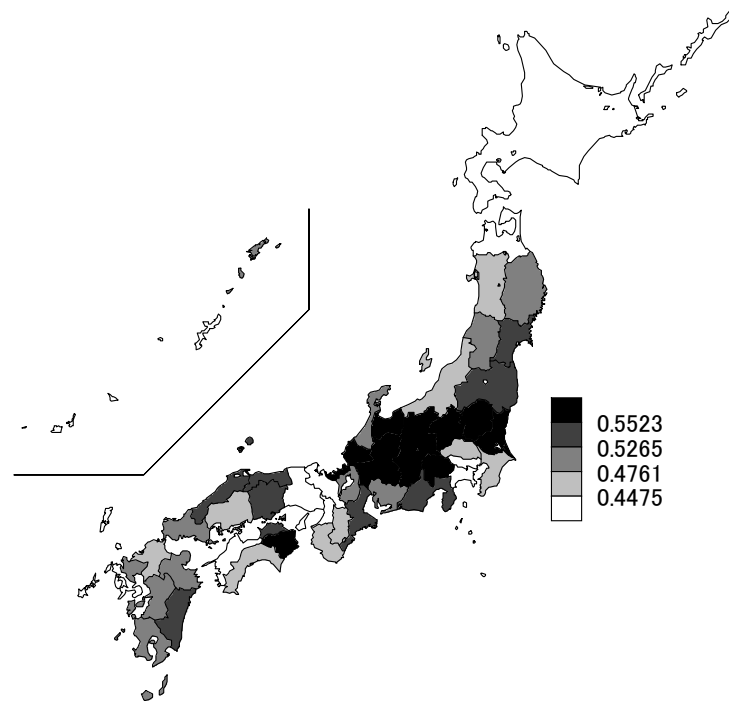


図2 65歳以上自動車所有率（都道府県別）（2015年）

資料）薬師寺（2017）

3. 高齢者の自動車利用状況(3)

2. 65歳以上自動車所有率(2)

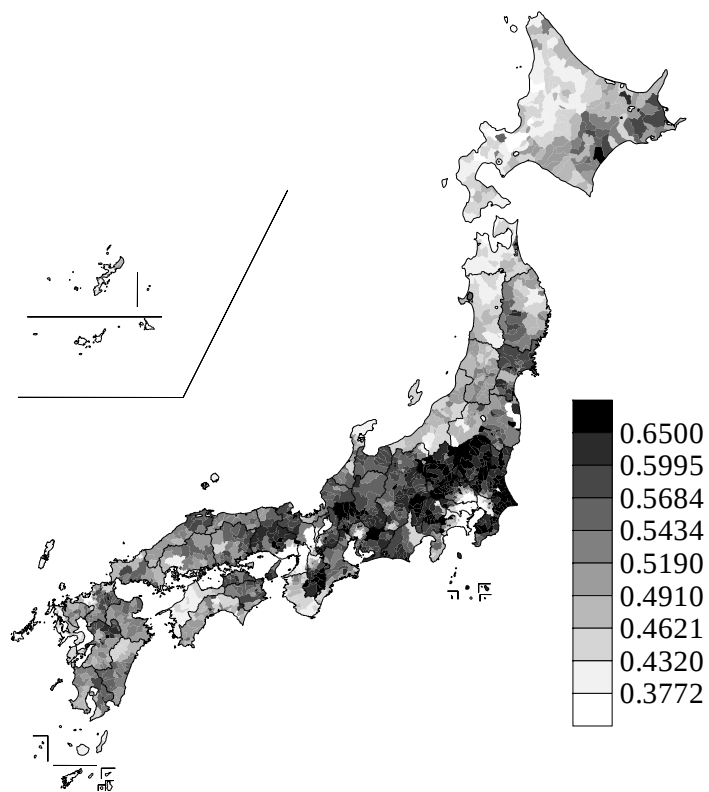


図3 65歳以上自動車所有率（市町村別）（2015年）
資料）薬師寺（2017）

（注）市町村別については、都道府県データから自動車普及率と高齢者の自動車所有率の関係式を求め、それを市町村に適用して推計。

3. 高齢者の自動車利用状況(4)

3. 年齢階層別自動車利用可能率

✓65～74歳の階層で上昇しているのは自動車所有率の上昇を反映したためとみられる。

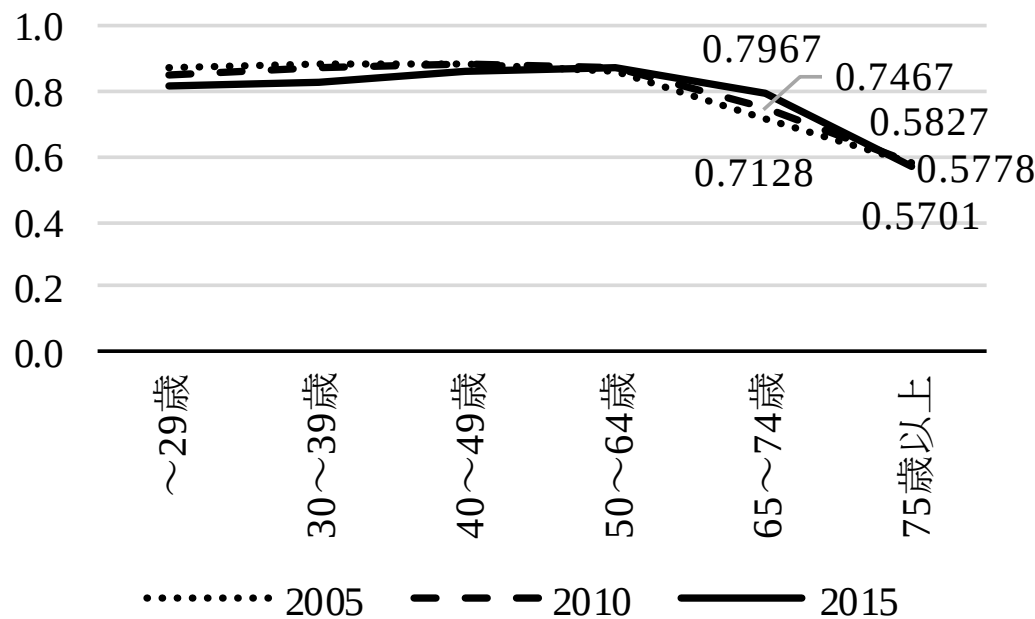


図4 年齢階層別自動車利用可能率の推移

資料) 薬師寺 (2017)

3. 高齢者の自動車利用状況(5)

4. 65歳以上自動車利用可能率(1)

- ✓本州中部から東北地方南部にかけて相対的に高い
- ✓相対的に西日本で低い

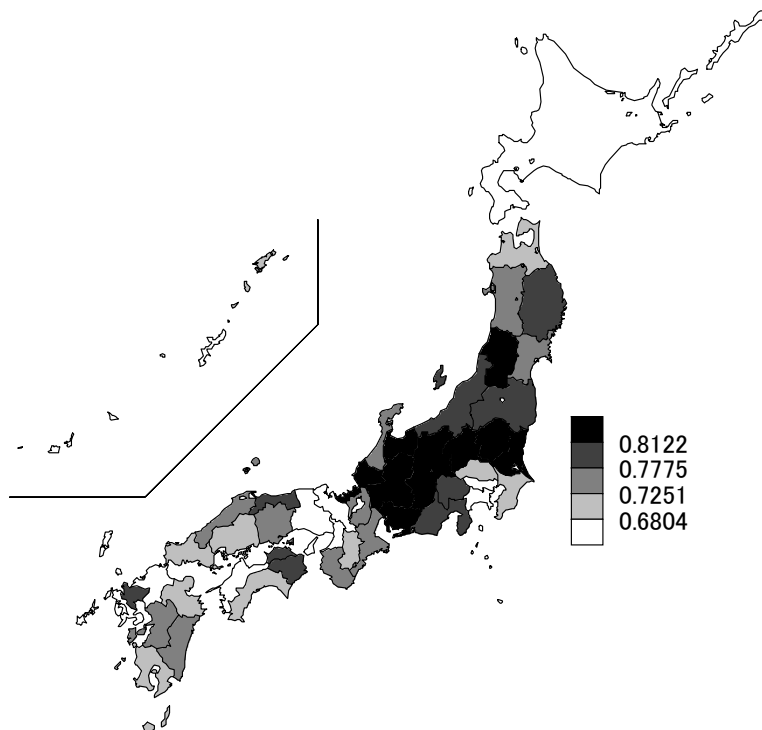


図5 65歳以上自動車利用可能率都道府県別（2015年）

資料) 薬師寺 (2017)

3. 高齢者の自動車利用状況(6)

4. 65歳以上自動車利用可能率(2)

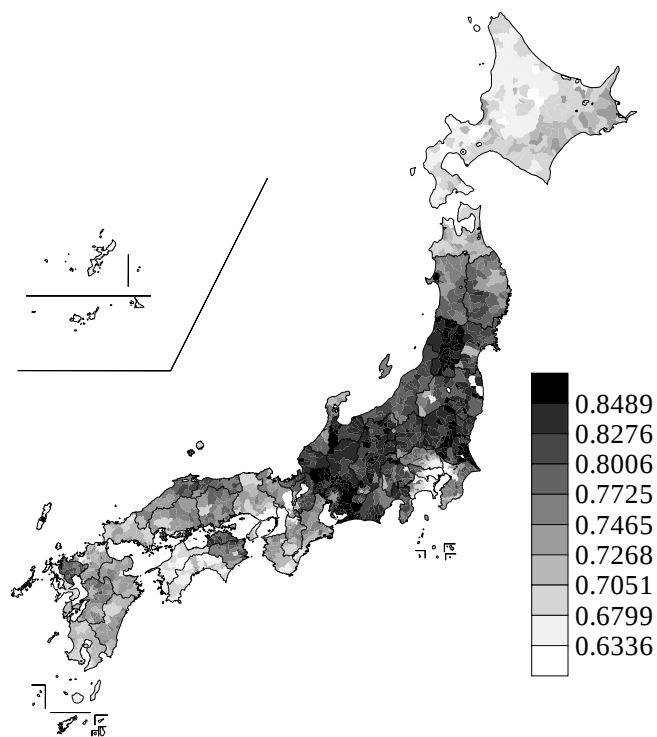


図6 65歳以上自動車利用可能率市町村別（2015年）

資料) 薬師寺 (2017)

（注）市町村別については、都道府県データから自動車普及率と高齢者の自動車所有率の関係式を求め、それを市町村に適用して推計。¹⁶

3. 高齢者の自動車利用状況(7)

5. 自動車依存高齢者人口(1)

- ✓自動車に依存しているとみられる高齢者人口は継続的に増加
- ✓75歳以上で見ると2005年の966千人から2015年には2,986千人（75歳以上の18.5％）に増加

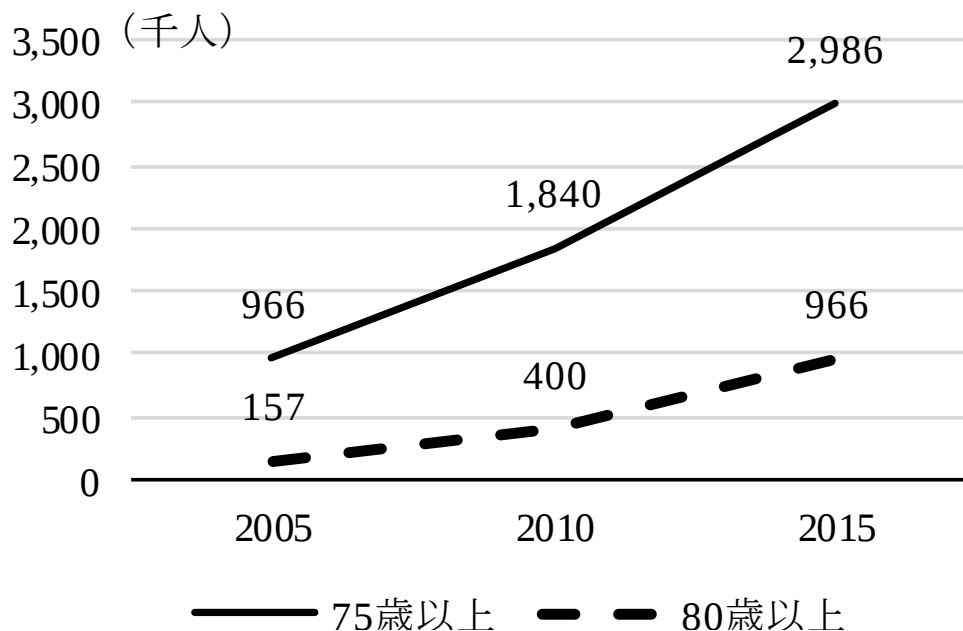


図7 自動車依存高齢者人口の推移

3. 高齢者の自動車利用状況(8)

5. 自動車依存高齢者人口(2)

✓75歳以上の自動車依存比率は、南九州、中国、北関東、北海道で高い。

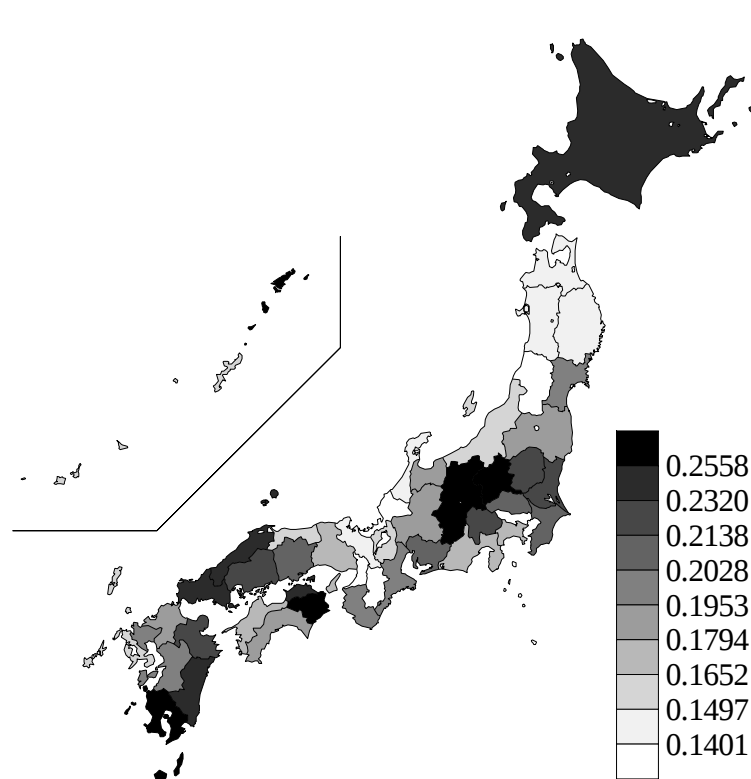


図8 75歳以上自動車依存人口比率（2015年）

資料) 薬師寺 (2017)

内容

1. 自動車利用状況推計の考え方
2. データと推計方法
3. 高齢者の自動車利用状況
- 4. 自動車利用困難率**
5. むすび

4. 自動車利用困難率(1)

食料品アクセス困難人口の推計に用いる 自動車利用困難率の考え方

1. 自動車非所有率（ $1 - \text{自動車所有率}$ ）

問題点：実態より過大である可能性。

∵ 自動車を持っていなくても家族の自動車が利用できる場合がある。

2. 自動車非利用可能率（ $1 - \text{自動車利用可能率}$ ）

問題点：実態より過小である可能性。

∵ 家族が自動車を持っていても常に高齢者が利用できるわけではない。

3. 自動車利用困難率

1.と2.の中間値とする。

4. 自動車利用困難率(2)

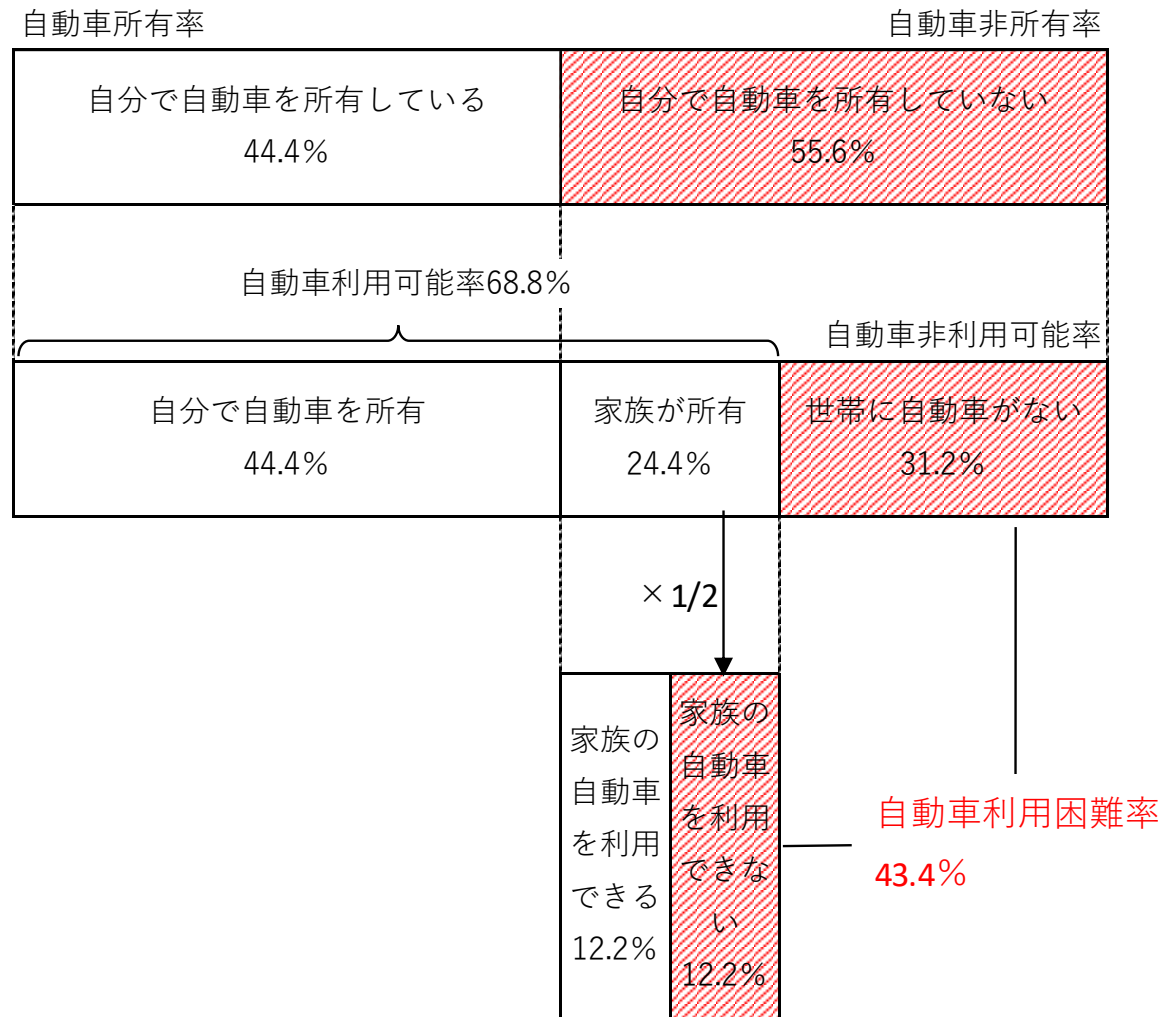


図9 自動車利用困難率（数字は2015年65歳以上の例）

4. 自動車利用困難率(3)

- ✓自動車利用困難率は北関東、甲信、中部地方の一部で低い。

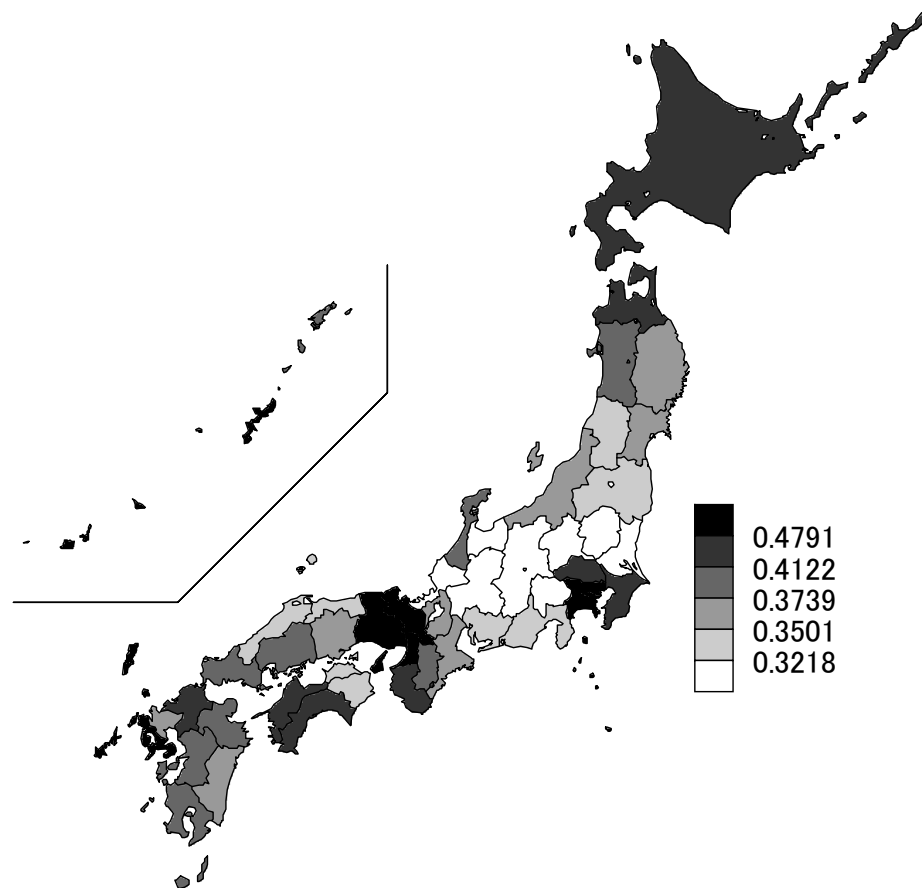


図10 65歳以上自動車利用困難率都道府県別（2015年）

資料) 薬師寺 (2017)

4. 自動車利用困難率(4)

■地域別自動車利用困難者数とその変化

- ✓三大都市圏では65歳以上自動車利用困難人口が大幅に増加
- ✓地方圏では非所有人口の減少（所有人口の増加）により65歳以上自動車利用困難人口が減少

表1 65歳以上自動車利用困難人口とその変化

(千人)

	65歳以上自動車利用 困難人口		65歳以上自 動車利用困難 人口の変化	変化の要因	
	2005	2015	2005→2015	非所有人口要因	非利用可能人口要因
全国	12,998	14,527	1,529	742	787
三大都市圏	6,525	8,124	1,599	933	666
東京圏	3,473	4,531	1,058	644	414
名古屋圏	863	928	65	23	43
大阪圏	2,190	2,666	476	266	210
地方圏	6,472	6,403	-70	-191	121

資料) 薬師寺 (2017) より作成。

4. 自動車利用困難率(5)

- ✓ 65歳以上の自動車利用困難率は、2005年から2015年にかけて全ての都道府県で低下。全国平均では0.5063から0.4341に0.0722ポイント低下。
- ✓ 都道府県別には北関東の一部、中部の一部、四国の一部などで大きく低下。

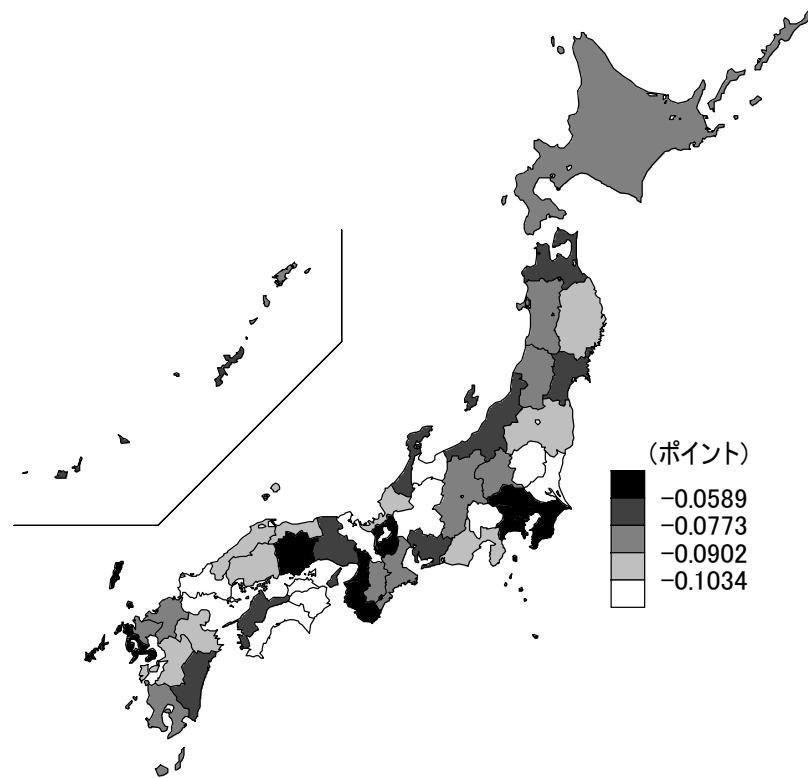


図11 65歳以上自動車利用困難率の変化
(2005年→2015年)

資料) 薬師寺 (2017)

内容

1. 自動車利用状況推計の考え方
2. データと推計方法
3. 高齢者の自動車利用状況
4. 自動車利用困難率
5. むすび

5. むすび

■ 高齢者の自動車利用が増加

- ① 自動車を所有する高齢者割合が大きく上昇
10年間で33%→44%
- ② 同じ世帯に自動車所有者がいる高齢者割合（本人含む）も上昇
同65%→69%
- ③ 自動車に依存している高齢者も大幅に増加
同97万人→300万人（75歳以上）
- ④ 自動車利用困難率が低下
同51%→43%

✓ 自ら運転して買い物に行く高齢者が増加することは、**買い物の利便性の維持**につながる

✓ 一方で、近年**高齢者ドライバーによる交通事故**が増加。手放しでは喜べない状況。

✓ 北関東の50歳代を対象に行った調査（2015年）

◆ 現在買い物に不便を感じている 28.1%

◆ 20年後に不便を感じると予想している 67.4%

理由：「身体的にきつくなる」に次いで「**運転に不安がある**」

■ 今後の高齢化の一層の進展のなかで、**高齢者が自らの自動車の運転に頼らずに買い物ができる環境**を整えていくことが重要な課題となると言えよう。

～～～ご清聴有り難うございました～～～

参考文献：

薬師寺哲郎（2017）「高齢者の自動車利用状況の推計」『食料品アクセス問題の現状と課題—高齢者・健康・栄養・多角的視点からの検討—』、食料供給プロジェクト【食料品アクセス】研究資料第3号、農林水産政策研究所