

# 老年人出行行为特征及其分析方法探讨

严敏琳

(福建船政交通职业学院, 福建 福州 350007)

**[摘要]** 我国老龄人口数量已达两亿, 预计到 2030 年, 该数据将提升一倍, 老龄化社会中老年人的交通需求为研究特点。基于此, 本文以某城市为例, 选择 500 名老年人作为实证研究对象, 对其出行行为特征开展分析, 明确影响老年人出行的要素, 为公共服务政策完善及城市交通规划提供参考。

**[关键词]** 老年人; 出行行为; 出行率

**[中图分类号]** C92 **[文献标识码]** C **[文章编号]** 2096-1995(2020)06-0202-02

步入老龄化社会后, 我国养老服务需求增多, 首先受到老龄化影响的公共服务系统为交通系统。就此, 对老年人出行行为特征开展分析, 可明确老年人的出行需求与规律, 出台相关政策法规, 为老年人提供更优质的出行环境, 保障老年人的出行安全, 提高老年人的生活质量。

## 1 老年人出行行为特征实证分析

### 1.1 实证分析对象与过程

本文应用问卷调查法、出行日志调查法及数据分析法, 对老年人出行行为特征开展分析, 将某城市 60 岁以上的老年人作为研究对象, 随机抽取五百名老年人作为实证研究对象, 对五百名老年人进行问卷调查, 从横向角度分析老年人的出行行为特征<sup>[1]</sup>。调查问卷的内容包括个人与家庭的基本信息、居住地特点、调查日前一天的出行状况、享有的公共交通优惠等。基本信息统计结果如下:

男性占比 44.7%、女性占比 55.3%; 年龄在 50-59 岁的老年人占比 17%、年龄在 60-65 岁的占比 35.4%、年龄在 66-70 岁的占比 21.8%、年龄在 71-75 岁的占比 14.7%、年龄在 76-80 岁的占比 8.4%、年龄大于 81 岁的老年人占比 2.7%; 退休前为公务员或管理层的老年人占比 13%、为事业单位职工的占比 33.4%、企业职工占比 45.2%、其他占比 8.4%; 四世同堂的老年人占比 8.4%、三代同堂占比 68%、家庭结构为两代人的占比 20.1%、仅有夫妇两人的占比 2.5%、其他占比 1%; 三代同住的老年人占比 17.2%、子女同住的占比 22.7%、夫妇同住的占比 57.2%、其他占比 2.9%; 月收入一千元以下的老年人占比 7.1%、一千元到两千元占比 31.7%、两千元到三千元占比 32.7%、三千元到四千元的占比 20.6%、四千元以上的占比 7.9%。

调查问卷共发放五百份, 回收 449 份, 有效问卷 407 份。为保障调查数据的全面性, 调查问卷的发放时间选在周五、周六和周日三天的上午、中午和下午, 可获得老年人在周四到周日的全天活动内容, 为出行行为特征分析提供可靠参考资料。同时, 以均质化方式抽取异质个体老年人, 对其进行为期一周的出行日志调查, 明确老年人出行的活动规律, 从纵向角度分析老年人的出行行为特征。抽取的异质个体老年人共 107 名, 获得的 107 分出行日志均有效。在对老年人出行行为特征分析中, 选择出行目的、出行方式、出行时间、出行距离、出行活动持续时间五项指标。根据收集的数据信息, 应用 SPSS 软件进行数据分析处理。

### 1.2 实证分析结果

#### 1.2.1 出行行为特征分析结果

第一, 出行目的。在老年人出行中, 休闲出行占比 53.1%、购物出行占比 23.4%、接送儿童出行占比 7.9%、探亲

访友占比 5.3%、私事出行占比 5.1%、医院出行占比 3.8%、工作出行占比 1.4%。可见, 老年人出行目的以休闲与购物为主, 表现出休闲型、维持型特征。

第二, 出行方式。在老年人出行中, 出行方式包括自驾车、公共交通、步行、自行车、出租车等。在问卷调查中, 步行及公共交通是老年人主要出行方式, 分别占比 43.1% 与 48.4%。尤其是享有公共交通优惠的老年人, 更愿意乘坐公交出行。基于老年人不同的出行目的, 选择的出行方式有所差异, 对于休闲活动, 如休闲出行或探亲访友等, 老年人更倾向于公共交通; 对于购物活动, 则更倾向于步行。根据一周出行日志调查显著, 老年人休闲出行的目的地更广, 路程较远, 公共交通更为便捷, 而购物或探亲访友则会就近选择, 步行占比较大。

第三, 出行时间。将十五分钟作为观测周期, 统计结果显示, 老年人的出行高峰期在上午 8:15-9:15, 以及下午 13:15-14:15。但和下午时段相比, 上午出行的老年人更多。在休闲出行中, 老年人出行存在早高峰及午后小高峰; 在购物出行中, 老年人出行早高峰现象更为显著。在后续的访谈中, 大部分老年人提到, 更愿意在早上出门买菜, 这与调查结果相吻合。

第四, 出行距离。结合调查问卷、一周出行日志及城市地图, 可获得老年人的出行距离特征。调查结果显示, 超过 70% 的老年人出行距离低于 5km。在 1.5km 的出行范围内, 购物出行的老年人数量多于休闲出行; 随着距离的加大, 购物出行的老年人数量减少, 休闲出行的老年人数量增多, 表明老年人更倾向于在家周边购物, 而休闲出行则会选择较远的位置<sup>[2]</sup>。

第五, 出行活动持续时间。在问卷调查中, 老年人出行后活动的持续时间相对均匀, 并无突出时间段, 无显著差异。但与出行目的整合分析看来, 购物出行的老年人活动时间在一小时作用, 而休闲出行的老年人活动时间约两小时, 乃至更久。可见, 老年人对生活的幸福体验要求更高, 所以在休闲出行方面花费的时间较长。

#### 1.2.2 出行行为特征影响要素

基于老年人基本信息及出行行为特征, 可总结老年人出行行为特征的影响因素, 为城市交通及建设规划提供参考。

第一, 年龄影响。根据调查结果, 年龄段处于 50-59 岁的老年人出行率显著高于其他年龄段; 年龄低于 75 岁的老年人更倾向于公交出行, 高于 75 岁的老年人由于身体机能并不适应公共交通的环境, 大都选择步行出行。同时, 随着年龄的增长, 老年人的出行距离及出行活动时间均有所减少, 这与老年人逐渐退化的体能息息相关。

第二, 居住区位的影响。结合该市区位划分规则, 一环内称为核心区, 二环内称为城区, 三环及以外称 (下转 P201)

经济贸易融合、实体经济和虚拟经济融合,深化供给者与消费者高效互动,加快推进田园综合体开发建设,催生经济发展新的增长点。

### 3.3 深度融合,实现“自然、社会、三农”三方共赢

践行生态、生产、生活、生意“四生”融合发展新路子,统筹抓好农业整体规划、设施完善、生态文明等建设,牢固树立尊重自然、顺应自然、保护自然的理念,把绿色、无公害的理念贯穿于农业发展全过程,鼓励和推广绿港园“环境友好型”耕种方式,运用农作物测土配方施肥、土壤改良、间套种、病虫害绿色防控等技术,增强耕地、溪流、森林等自然生态系统的修复能力和自我循环能力,开展农产品质量检测、技术成果推广、物流等公共服务,引导农民发展特色农业、服务产业、休闲农业与乡村旅游产业,大力培育农村专业合作组织和规模种养大户,积极引进规模化龙头企业参与农业产业开发,推广“生产基地+加工企业+商超销售”产销模式,打造花卉苗木、高优水果、绿色蔬菜等特色农业专区,打造一批各具观光、休闲、求知、劳作、娱乐等为主的观光休闲农业示范区、示范点、特色小镇,集中展示田园风光美、村庄繁荣美、创业增收美、乡风文明美“四个美”,加快推动农业转型升级、农民创业增收、农村富美发展。

### 3.4 政策扶持,保障“资金、土地、人才”生产要素

逐步建立完善“政府扶持、市场运作、企业组织、农户参与”的发展机制,加大农业扶持力度。对资金,通过财政补助、贴息贷款、投资参股、招商引资等形式,重点培育有机龙头企业、精致高效观光园、生态与健康养殖示范场等一批经营主体,实现功能优、经营活、效益好。对土地,坚决守住生态、耕地保

护红线,引导各经营主体尽量少占地,通过对荒地、荒山等进行开发整理,盘活集体存量土地,探索耕地置换、地权入股和企业经营等形式,鼓励企业和农户平等协商,破解经营主体“到期还地”的困局。对人才,加强与高等院校、科研院所合作,定期开展市场拓展、人员培训、行业交流等活动,吸引农校毕业生、青壮年农民工、退役军人等回乡务农创业,培养一批熟悉农业农村政策、台湾精致农业模式、绿色生产新技术、农产品市场结构布局 and 品牌建设等专业人才,以及培育一批休闲农业与乡村旅游发展带头人、经营户、旅游经纪人等新型职业农民,提高企业经营管理水平。

### 4 结语

探索符合县域发展的家庭农场是提高农业集约化经营水平的重要途径,家庭农场的出现有利于农业经济的发展,推动农业商品化的进程,能够有效缩小城乡贫富差距,符合县域发展的家庭农场是未来县域精致农业发展的必经之路,家庭农场更注重农产品的质量和安全。

### 【参考文献】

- [1] 李雅莉. 农业家庭农场优势的相关理论探讨 [J]. 农业发展, 2011(7).
- [2] 王春来. 发展家庭农场的三个问题探讨 [J]. 农业发展, 2014(1).
- [3] 王贻术. 我国家庭农场发展研究 [D]. 福州: 福建师范大学, 2015.
- [4] 丁忠国. 合肥家庭农场经营模式探索与思考 [J]. 中共合肥市委党校学报, 2014(03).

(上接 P202) 为郊区。居住地距离核心区越近,老年人的出行率越高,说明在城市中心区的老年人更愿意出行,这与城市中心区多元的活动场所及交通方式联系密切。

第三,其他因素的影响。调查问卷显示,退休前为事业单位职工的老年人出行率更高,但出行距离及出行后活动持续时间较短;单身老年人的出行率更高;收入较低的老年人出行率低,但出行持续时间较长;享有公共交通优惠的老年人出行率更高,且更倾向于使用公共交通方式。

### 2 基于老年人出行行为特征的建议

在上述老年人出行行为特征分析中,影响老年人出行的因素包括年龄、居住区位、家庭结构、个人收入及享有公共交通优惠政策状况五类。其中,年龄、家庭结构及个人收入难以通过政府宏观政策调节,而居住区位及公共交通优惠政策则可通过政府调节。居住区位表现的老年人出行特征为:在居住地周边存在公园、广场等休闲娱乐场所时,老年人的出行率更高。就此,城市规划部门在建设公园、广场等休闲娱乐场所时,可开展区域调查,明确城市各区域的老龄人口占比,在老龄人口聚集区建设休闲娱乐场所,为老年人提供更多休闲娱乐空间,满足老年人的出行需求,为老年人创设良好的出行环境<sup>[3]</sup>。

公共交通优惠政策表现的老年人出行特征为:享有公共交通优惠政策的老年人出行率更高,且更倾向于选择公共交通出行方式。就此,政府部门需结合老年人的年龄及出行行为特征等要素,合理设定公共交通优惠政策。我国不同城市实施的老年人公共交通优惠政策不同,大都以错峰半价、费用全免或购

票打折为主。在国外,老年人乘坐公共交通的优惠政策不同,如西班牙及加拿大为老年人提供减价优惠、日本结合老年人收入设定不同优惠标准。但纵观国际上多个国家的优惠政策,费用全免的较少。我国政府部门需借鉴西方国家的补贴或按收入优惠等政策,在保障老年人权益的基础上,给予不同层次的公共交通优惠,实现社会公平,促进社会稳定发展。

### 3 结语

综上所述,老年人的出行目的、出行方式、出行时间、出行距离及出行后活动持续时间均具有显著特征,且受老年人年龄、居住区位、家庭结构、个人收入及享有优惠政策等因素的影响。政府部门需结合老龄人口密集特征,规划公共设施,并调整公共交通优惠政策,为社会大众提供更好的出行环境。

### 【参考文献】

- [1] 朱国旺,陆维特,闫鹏飞. 基于 logistic 回归模型的老年人出行频率影响分析——以杭州市为例 [J]. 中国水运(下半月), 2019,19(08):105-106.
- [2] 冯苏苇,夏李莹,何一凡. 老年人出行:发卡还是发钱?——政府对老年人交通补贴方式的效用分析 [J]. 公共治理评论, 2018(01):29-40.
- [3] 宋彦,李青,王竹影. 城市老年人活动——出行行为特征及相关建成环境影响研究 [J]. 西南交通大学学报(社会科学版), 2018,19(06):77-89.