

IV-109

大阪都市圏における高齢者交通の特徴について

近畿大学大学院 学生員 吉田 宗久
 近畿大学 正 員 三星 昭宏
 近畿大学 正 員 高石 博之

1. まえがき

高齢化にともなう交通ニーズの変化についてはこれからの重要な研究課題であると思われる。筆者らは都市のスプロール化にともなう都市構造の変化と高齢者の交通実態の間に関連がみられることをのべた¹⁾。本研究では大阪府下の市区町村を、都市化した時期、人口の変化、高齢者人口の変化などを考慮して5つに分類し、高齢者交通に関するアンケート調査結果をこのゾーン別に集計することにより、高齢者交通のゾーン別特徴をみるとともに、高齢者の生活と交通について若干の考察を行うものである。

2. ゾーンについて

データは大阪交通科学研究会高齢者班で行ったものを用いる。調査の詳細は文献²⁾でのべたのでここでは簡単にのべる。調査は昭和59年に行われ、回答者は関西一円の筆者らが属する大学の学生の近親者1080人であり、ここではそのうち図-1に示す範囲の人を分析に用いる。ゾーンの分類の根拠は文献¹⁾に示した。各ゾーンの都市化順位は、ゾーン1からゾーン5の順になっている。表-1は、居住年数を5歳刻みに取り、ゾーン別に集計したものである。この表より都市化順位の早いゾーンほど、古くからその場所に住んでいる高齢者の割合が大きいと言えよう。各ゾーンの高齢者は古くからそのゾーンに居住している高齢者と、ゾーンによって異なる居住年数を示す高齢者によって構成されているようであり、これはゾーン3以外のすべての地域で見られる。また、ゾーン3では高齢者の居住年数は24年以内に集中している。

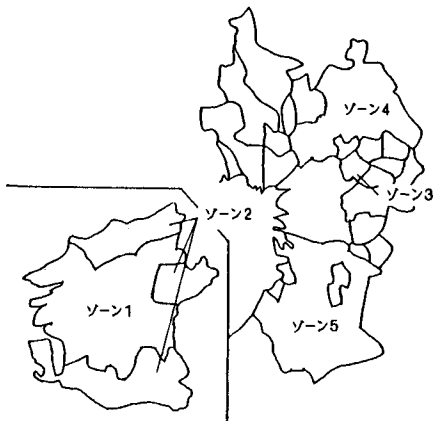


図-1 対象地区とゾーンニング

3. 目的別外出頻度の地域別比較

高齢者の外出目的施設をゾーン別に比較したのが表-2である。「でかける」の定義は、スーパー・デパート、医療機関は週1回以上、その他は月1回以上である。特徴を列記する。

- ①医療以外はゾーン差が大きい。
- ②ゾーン・4、ゾーン・2で外出の活性が高く、ゾーン・1ゾーン・5は低い。とくに「娯楽・買い物で都心へ」や「郊外へ行楽」でそれが顕著である。

- ③周辺部は南部と北部で大きな差がみられる。

4. 徒歩、自動車利用の地域別比較

一般的に高齢者の徒歩依存度は大きい。歩くことが好きだという高齢者の割合はゾーン1とゾーン4で低くなって

表-1 ゾーン別に見た高齢者の居住年数分布

単位 人(%)											
地区	居住年数	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40- (年)	合計
大阪市中心部 (ゾーン・1)		7 (7.4)	7 (7.4)	8 (8.5)	3 (3.2)	8 (8.5)	5 (5.3)	14 (14.8)	20 (21.3)	22 (23.6)	94 (100.0)
大阪市内周辺部 (ゾーン・2)		5 (5.6)	6 (6.7)	2 (2.2)	3 (3.4)	12 (13.5)	16 (18.0)	10 (11.2)	8 (9.0)	22 (23.6)	89 (100.0)
周辺部開発都市 (ゾーン・3)		3 (4.6)	4 (6.3)	5 (7.8)	7 (10.9)	7 (10.9)	2 (3.1)	6 (9.4)	7 (10.9)	23 (35.9)	64 (100.0)
北部周辺都市 (ゾーン・4)		34 (12.4)	28 (10.1)	47 (17.1)	42 (15.3)	46 (16.7)	13 (4.7)	19 (6.9)	19 (6.9)	27 (9.8)	275 (100.0)
南部周辺都市 (ゾーン・5)		6 (7.6)	8 (10.1)	12 (15.2)	4 (5.1)	4 (5.1)	7 (8.9)	5 (6.3)	3 (3.8)	30 (38.0)	79 (100.0)

いる。ゾーン1は前述したように交通活性の低い地域であるが、ゾーン4は逆に高い地域であり、同じように徒歩を好まない地域であっても背景は異なっているように思われる。

自動車の利用をゾーン別にみると表-3のようになる。特徴をのべるとつぎのようになる。

①ゾーン・1では「自分で運転する」の割合が著しく低く、他のゾーンはほとんど一定している。

②周辺都市では「だれかにのせてもらう」の割合が高く、「のることがない」が低くなっており、車依存の傾向が高齢者にもみられるようである。

5. 就労の地域別比較

これらの高齢者の地域別の特徴をみるため、さらに就労状況を表-4に示す。ゾーン5で就労率が高いのは近郊農村が多いということが関係していると考えられ、この地域を除くと大阪市内で就労率が高く、周辺部で低くなっている。市内中心部と市内周辺部とはこれまでの交通上の特徴が異なっており、生活様式も異なるように思われたが、就労については同じように高い点が注目される。交通条件と居住地、就労は密接な関係をもっているようである。今後、周辺都市も高齢化してゆくことになり、就労需要も高くなると思われるが、それを保証する交通整備が重要な課題になるように思われる。

6. まとめ

以上から地域別に高齢者交通の特徴をまとめるとつぎのようになる。

- ①大阪市中心部：交通活性が低く、都心近くに居住しながらほとんどレジャー型の外出をしていない。年齢層が高く、身体的条件から移動が制約されている人が多い。
- ②大阪市周辺部：交通活性が高く、レジャー型の外出も多い。就業率が高く、交通条件をいかしているようである。生活様式は北部周辺都市と異なり、旧来の都市型高齢者といえよう。
- ③周辺既開発都市（門真、守口等）：交通活性は高いとは言えず、大阪市中心部に似た特質も持つようであるが、就労率は低い。
- ④北部周辺都市（吹田、豊中等）：交通活性が高く、レジャー型の外出も多く、行動圏の広い都市型高齢者である。この特質は今後全体的に広まってゆくと思われる。就業問題は今後課題となろう。
- ⑤南部周辺都市（堺、松原等）：近郊農村型であるが、今後北部の傾向も強まってこよう。

参考文献

- 1)三星、都市構造の変化と高齢者の交通ニーズについて、都市計画（投稿中）
- 2)三星・毛利・高岸・塚口：高齢者の交通行動に関する調査、第16回日本道路会議一般論文集

表-2 ゾーン別に見た高齢者の目的別外出頻度

地区	単位 人(%)				
	デパート スーパー	医療機関へ	役所、銀行	娯楽や買物 で 都心へ	郊外へ行楽
大阪市中心部 (ゾーン・1)	70 (65.4)	61 (57.5)	69 (63.9)	49 (46.7)	45 (42.5)
大阪市内周辺部 (ゾーン・2)	51 (64.6)	50 (60.2)	55 (69.6)	59 (71.1)	47 (58.0)
周辺既開発都市 (ゾーン・3)	33 (61.1)	31 (56.4)	28 (50.9)	29 (55.8)	27 (50.9)
北部周辺都市 (ゾーン・4)	219 (86.6)	137 (56.4)	205 (79.2)	184 (71.6)	138 (55.6)
南部周辺都市 (ゾーン・5)	79 (73.8)	57 (54.8)	61 (56.0)	53 (48.2)	50 (45.5)

表-3 ゾーン別に見た高齢者の自動車利用

地区	単位 人(X)			
	自分で 運転する	誰かに乗せ てもらおう	乗ることが ない	合 計
大阪市中心部 (ゾーン・1)	9 (9.7)	55 (59.8)	28 (30.4)	98 (100.0)
大阪市内周辺部 (ゾーン・2)	14 (17.9)	45 (57.7)	78 (24.4)	78 (100.0)
周辺既開発都市 (ゾーン・3)	11 (17.5)	37 (58.7)	63 (23.8)	63 (100.0)
北部周辺都市 (ゾーン・4)	44 (18.8)	153 (65.4)	234 (15.8)	234 (100.0)
南部周辺都市 (ゾーン・5)	11 (14.1)	56 (71.8)	78 (14.1)	78 (100.0)

注) 表中のカッコ内は、出かけると思えない割合を合せて100としたときの割合である。

表-4 ゾーン別に見た高齢者の就労状況

地区	単位 人(X)		
	働いている	働いて いない	合 計
大阪市中心部 (ゾーン・1)	25 (26.3)	70 (73.7)	95 (100.0)
大阪市内周辺部 (ゾーン・2)	25 (28.4)	63 (71.6)	88 (100.0)
周辺既開発都市 (ゾーン・3)	10 (15.9)	206 (82.7)	249 (100.0)
北部周辺都市 (ゾーン・4)	43 (17.3)	53 (84.1)	63 (100.0)
南部周辺都市 (ゾーン・5)	23 (31.1)	51 (68.9)	74 (100.0)