

# 『堺市における高齢者の交通行動と経済』\*

## A traffic action of a senior citizen and economy in Sakai\*

廣橋健太郎\*\*

By Kentaro HIROHASHI\*\*

### 1. はじめに

#### (1)研究の目的と背景

大阪府堺市では市内中央部を東西につなぐ全長 8.3km の LRT が計画されている。現在、堺市の公共交通は南北中心であり、東西への公共交通に関してはバスのみである。しかもそのバスのバリアフリー化が非常に遅れている。そのことにより、高齢者や障害を持つ人が市内を移動する際には、かなりの不自由を有する。これは鉄軌道に関しても同じことが言え、早急な対応が求められるところである。

昨年、堺市は旧美原町との合併を果たし、政令指定都市への移行を果たした。しかしながら、その美原区と堺市の主要地域とのアクセス環境は非常に悪い。そこで、高齢者やハンディキャップを持つ人々の交通行動に関するアンケートを基に、バリアフリーや交通権に注目し、堺市の経済発展の可能性を考察する。

#### (2)交通権の概念

交通権とは、交通機関を使って自由に移動できる権利であり、移動の自由とも言われている。国によっては移動の自由が憲法で明記されている。また、平成 17 年に高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称、交通バリアフリー法。以下交通バリアフリー法）が施行され、特に高齢者や身体障害者を持つ人の交通移動の円滑化が促進されなければならないが、施行後 2 年が経とうとした現在でも、決して進んでいるとは言い難い。

交通権の確保、すなわち移動手段が整備されることは、移動が制限されたり、困難な人々の就労、買い物、旅行などの外出機会の創出・増加につながり、また地域社会の活性化、税収の増加にもつながり、日常不可欠な最低レベルの移動を保障しなければならない。

高齢者及び、障がいを持つ人に関する交通政策の先進国として位置づけられる欧米諸国では、高齢者や障がいを持つ人が交通権の侵害によって社会参加ができない状況は、法的に差別としてきた背景があり、中でもアメリカにおいては ADA 法(障がいを持つアメリカ国民法)のもと、公共機関の様々なサービスを障がいを持つ人に対しても平等に取り扱わなければならないとされている。

### 2. 堺市におけるバリアフリー調査

#### (1)駅構内のバリアフリー状況

日本は今、高齢化社会という大きな転換期を迎えている。周知の通り急速に高齢化が加速しており、障がいを持った人々を含めたバリアフリー化が急がれている。下表(表 1)は、堺市内の JR、及び南海高野線・本線におけるバリアフリー達成度を調査したものである。

(表 1)堺市内の構内エレベータ設置調査

	駅数	エレベータ 設置駅数	達成率
JR 阪和線	7	2	28.5%
南海高野線	9	3	33.3%
南海本線	6	4	66.7%
泉北高速鉄道	4	4	100%
合計	26	13	50.0%

地下鉄御堂筋線なかもず～北花田間は大阪市が運営しているためカウントしない。(筆者が平成 19 年 3 月に調査)

\*キーワード：交通権問題、福祉政策、まちづくり計画

\*\*学生員、経済修、

大阪産業大学経済学研究科博士後期課程

(大阪府大東市中垣内 3-1-1

TEL072-875-3001)

泉北高速鉄道は全駅高架駅であり、当然ながらエレベータが設置されている。また南海本線に関しても高架化が進められているため、達成率は高い。しかしながら、JR 阪和線及び南海高野線においては、依然バリアフリー化は進んでいない。

(表 2)乗降者数別エレベータ設置調査<sup>1)</sup>

	該当数	達成数	達成率
5000 人未満	4	0	0%
5001 人～10000 人	8	2	25%
10001 人～20000 人	3	3	100%
20001 人～30000 人	5	3	60%
30001 人～40000 人	4	3	75%
40001 人以上	2	2	100%
合計	26	13	50%

表 2 は、乗降者数別に見たバリアフリー調査である。10000 人以上の利用者がいる駅でのバリアフリー達成率は全体の割合より高いことがわかる。しかしながら、利用者が多い駅でバリアフリー化が完了したからといって、それでバリアフリー化が進んだということは一概に言えない。それはそのバリアフリーが点でしかすぎないからである。バリアフリーは線となって初めて達せられるものである。移動の格差、いわゆるトラフィック・デバイドは確かに少数派である。もちろん利用者が多い駅や施設では、より利用しやすく改善することも重要であるが、利用者の数に関わらず、市民が何の不都合もなく移動できるようにしなければならないのではないかと考える。

#### (2)堺市民の施設に対する意識

表 3 は、平成 16 年度に実施された堺市の市民意識調査を抜粋しまとめたもので、市民が日常生活に不便を感じる施設についてのアンケート結果である。

堺市全体においては防犯灯・街灯、歩道、交番・派出所の順に不便を感じる人が多いことがわかる。注目したいのは、東区域、西区域、北区域の第 3 位に挙げられている「駅等のスロープ・エレベータ」と、美原区域の第 1 位に挙げられている「鉄道の駅」であろう。

(表 3)区域別 不便を感じる施設(上位 3 項目)<sup>2)</sup>

	第 1 位	第 2 位	第 3 位
堺区域	防犯灯 街灯	交番 派出所	災害時の 避難場所
中区域	歩道	防犯灯 街灯	自転車道
東区域	歩道	自転車道	駅等のスロープ・ エレベータ
西区域	防犯灯 街灯	歩道	駅等のスロープ・ エレベータ
南区域	防犯灯 街灯	交番 派出所	交通安全施設
北区域	防犯灯 街灯	交番 派出所	駅等のスロープ・ エレベータ
美原区域	鉄道の駅	防犯灯 街灯	歩道
堺市全体	防犯灯 街灯	歩道	交番 派出所

まず、「駅等のスロープ・エレベータ」に関してであるが、東区、西区、北区にある 11 駅のうちバリアフリー化がなされているのはわずか 4 駅にすぎず、この 3 つの区の住民は、早急な駅等の公共機関のバリアフリー化を求めている。

また美原区域の「鉄道の駅」がなく不便と感じているのは、今のバスだけの移動手段では不十分だということが、そのまま反映されているのではないかと。美原区に関しては、第 3 章で述べることにする。

### 3. 美原区における交通行動

#### (1)美原区民の意識

第 1 章でも触れたが、美原区は一昨年美原町から堺市と合併に堺市美原町となり、昨年堺市美原区へ昇格した。しかしながら、堺市の中心部と美原区はかなりの距離があり、鉄道駅もまったくない状況である。そこで堺市との合併後南海バスや近鉄バスが新路線を開通させ、交通機関の改善を図ってきた。

表 4 は、美原区民に行った「交通行動や買い物に関するアンケート<sup>3)</sup>」の結果をまとめたものである。(それぞれ上位 3 項目)

(質問 1)交通機関を利用して区外に買い物へ行く場合、主な移動パターンは何ですか？

- ・南海バス 北野田駅 難波(48.4%)
- ・近鉄バス 河内松原駅 天王寺(29.8%)
- ・南海バス 北野田駅 堺東(17.5%)

(質問 2)区外へは月にどれくらいの頻度で出かけますか？

- ・週に1回(44.3%)
- ・月に1~2回(32.9%)
- ・週に2回以上(19.5%)

(質問 3)区外に買い物へ行く際、どれくらいお金を使いますか？

- ・10000円前後(42.2%)
- ・5000円前後(26.8%)
- ・20000円前後(10.3%)

(質問 4)バスを利用する際どのような点で不自由を感じますか？(複数回答可)

- ・運行ダイヤが交通状況によって変わる(63.9%)
- ・バスの乗り降りが大変だ(56.7%)
- ・料金が高い(53.6%)

(質問 5)堺市中心部<sup>4)</sup>への鉄道を望むか？

- ・強く望む(74.2%)
- ・どちらかといえば望む(16.4%)
- ・どちらかといえば望まない・望まない(9.2%)

(質問 6)堺市中心部へどれくらいで行けるのが理想であるか？

- ・30分(65.9%)
- ・15分(19.5%)
- ・45分(8.2%)

(質問 7)堺市中心部へはどれくらいの料金が理想であるか？

- ・300円未満(53.6%)
- ・500円未満(32.9%)
- ・200円未満(6.1%)

(質問 8)美原区内の施設に満足していますか？

- ・やや不満(38.1%)
- ・やや満足(32.9%)
- ・不満(21.6%)

以上の結果から読み取れることは、美原区は果たして堺市と合併して、便利な街になったかということである。堺市民ではあるが、不便なのではとんど堺市内へ買い物へは行かない。半数以上は堺市中心部へは30分以内で移動できるということを基準としている。これはもっぱら、これ以上時間がかかると大阪市内へ行くのときほど時間は変わらないからであり、わざわざ時間と手間をかけて堺市の中心部へ買い物など行かないのである。また移動する際もバリアフリー化が遅れているバスに乗って移動するのは、高齢者や障がいを持つ人にとっては酷である。いくらバスの路線を新設しても、利用しづらければ同じである。

#### (2)堺市の経済発展

これは堺市にとっては経済的に大きな損出になりかねない。美原区には13000世帯余りあり、その内の1人が区外に買い物へ行ったとしても年間約30億~40億が市外へ流れてしまうことになってしまいます。これから堺市の交通計画如何では、美原区民の消費が市外へどんどん流れてしまう。それで果たして堺市の経済が発展していくのであろうか。このままでは堺市が政令指定都市になるための数合わせと言われても仕方ない。美原区が堺市の経済発展の鍵を握っていると言っても過言ではない。

これから高齢社会を迎える我が国において、必ずしも福祉システムが充実する保障はない。ましてや今よりもなお、厳しい状況になる恐れが高い。これは堺市だけの問題ではなく、日本全体の問題になるが、高齢者や障がいを持つ人がいかに「自立」し、社会参加していくかが重要な課題になってくると考える。しかしながら、的確な対策を施さないことには、働きたくても交通手段が制限されたり、遮断されたりしてしまい、最悪このような人たちの最低限度の生活保障をも奪いかねないのである。

#### 4. おわりに

堺市における交通機関を調査してみると、トラフィック・デバイドが広がるばかりであることが、大きな印象として残った。中でも堺市北東部及び、美原区においては、公共交通の早急な整備が求められている。

特に美原区においては、堺市との合併の際、合併協議会で旧美原町(現美原区)から鉄道の要望があがり、南海高野線の萩原天神から支線を出す案や、堺市中心部を東西で結ぶLRT(来年度着工予

定)を中央環状線沿いに美原区まで延伸する案などが出されている。しかし、実現には莫大な資金が必要となっており、現在の堺市の財政では実現まで至るかは疑問である。また堺市中心部の商業施設の衰退が目立っているという現状もあり、並行して解決していかなければならない複合的問題である。堺市全体においては、今年度中に総合都市交通計画が見直される予定であり、美原区民にとってどのような方向性になるか注目していきたい。

また、交通バリアフリー化がいかに堺市の経済発展のために重要なのか、さらに掘り進めていく必要があると考えている。今後さらなるアンケート調査、実地調査などを実施し、経済的な側面からも注目していきたい。また ADA 法など諸外国の交通施策との比較もしながら、堺市における交通施策のあり方を考察していきたい。

最後に今回のアンケート調査にご協力いただいた美原区民の皆様に対し、この場を借りて心から御礼申し上げます。

---

1) JR 阪和線は 2003 年度、南海高野線、南海本線、泉北高速鉄道線は 2004 年のデータである。

2) 平成 17 年 2 月 10 日から 2 月 26 日実施。住民基本台帳から層化系統抽出方法により抽出、郵送調査法により調査されたものである。発送数 10000、有効回答率 46.7%。

3) 平成 19 年 3 月～4 月実施。調査対象：50 代以上の男女。調査方法：聞き取り調査及び、アンケート用紙での調査(後日回収を含む)。有効回答数合計 97。

4) ここでは堺市駅、堺東駅、堺駅のこととする。

#### <参考文献>

- ・戸崎肇：「交通論入門 - 交通権保障と新しい交通政策のあり方 - 」, 昭和堂, pp.65-69, 2005 .
- ・戸崎肇：「現代と交通権」, 学文社, pp.22-45, 2002 .
- ・岡崎昭、萱沼美香：「ライフサイクルと社会保障・福祉」, 晃洋書房, pp.204-210、pp.221-229, 2004 .
- ・(財)アジア・太平洋人権情報センター：「障害者の権利」, 現代人文社, pp.11-37, 2003 .
- ・川越利信、井上明：「モノ・都市・情報のバリアフリー - 人権をかたちに - 」, 解放出版社, pp.21-22, 2000 .
- ・要田洋江：「障害者差別の社会学 - ジェンダー・家族・国家」, 岩波書店, pp.30-31, 1999 .