

大都市郊外地域における高齢者のモビリティ実態に関する研究*

A study on mobility of the aged in metropolitan suburbs*

須田崇彦**・中村文彦***・岡村敏之****

By Takahiko SUDA**・Fumihiko NAKAMURA***・Toshiyuki OKAMURA****

1. はじめに

人口減少局面に入ったわが国は、高齢化が一層進展するものと想定されており、その傾向は大都市郊外地域においても同様である。都心ほど密度がない大都市郊外地域では、個人の移動の全てを公共交通で支えるのは難しく、ある程度は自動車を利用せざるをえない現状がある。特に今後高齢化する世代は、自動車利用に慣れている人々が多く、より自動車を利用されることが考えられる。その結果、交通手段の選択肢が広がり、大都市郊外地域の高齢者の交通行動が多様化することが考えられる。

また、大都市郊外地域の中にも地域差があり、駅周辺地区とその郊外部では、高齢者の交通行動はかなり異なることが予想される。それぞれの地域において、自動車や既存のバス路線が、どの程度高齢者の活動機会を支えているか、実態は明らかになっていない。

そこで本研究は、大都市郊外地域における高齢者のモビリティの実態として、本研究では原単位・外出率と分担率に着目し、その経年変化を明らかにし、今後の交通政策立案のための基礎的データのひとつとなることを目的とする。研究対象として、バスのLOSが駅からの距離によって異なり、自動車を利用する環境が整っている東京西南部の郊外地域の2つの都市（厚木市、愛川町）を対象にする。具体的には昭和63年と平成10年のパーソントリップ調査を用いて、都市圏平均と大都市郊外地域との差、大都市郊外地域の中での地域差、経年変化を分析する。

2. 厚木市、愛川町の現状

厚木市と愛川町は、都心（新宿）から小田急小田原線で約1時間程度の急行停車駅である本厚木駅を拠点駅とし、南北に連なる都市である。バス路線は本厚木駅を

*キーワード：高齢者、モビリティ、交通手段選択

** 学生員、横浜国立大学大学院工学府社会空間社会空間システム学専攻

(〒240-8501 横浜市保土ヶ谷区常盤台79-5

TEL/FAX 045-339-4039、E-mail 06gc120@ynu.ac.jp)

*** 正会員、工博、横浜国立大学大学院工学府社会空間社会空間システム学専攻

**** 正会員、博(工)、横浜国立大学大学院工学府社会空間社会空間システム学専攻

ターミナルとして、厚木市から愛川町にかけて放射状に伸びている。

今回の分析に当たって、パーソントリップ調査のいくつかの小ゾーンをまとめて、3つの地域に分類する。本厚木駅から約2km以内の小ゾーンを近距離地域、約2km以上の厚木市内のゾーンを中距離地域、愛川町のゾーンを遠距離地域と定義する（図1参照）。

2つの都市の人口・人口密度を図2に示す。厚木市は現在も人口増加が続いている地域である一方、愛川町は1990年代にピークを迎え、緩やかに人口減少している地域である。厚木市は人口の85%が人口集中地区に住み、愛川町は人口の約58%が人口集中地区に住んでいる。



図1 厚木市・愛川町

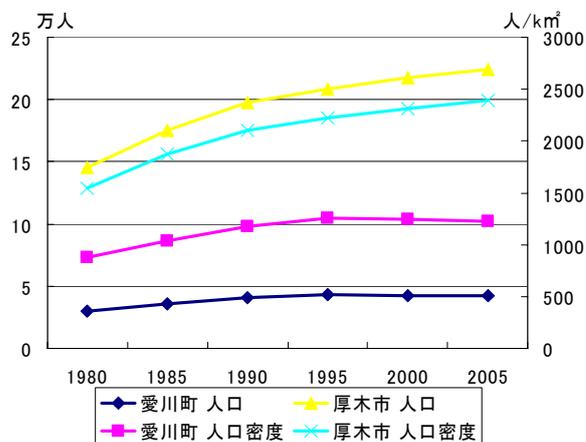


図2 人口・人口密度

3. 年齢階層別 原単位（グロス・ネット）・外出率

図3に平成10年の東京都市圏平均と各地域の原単位

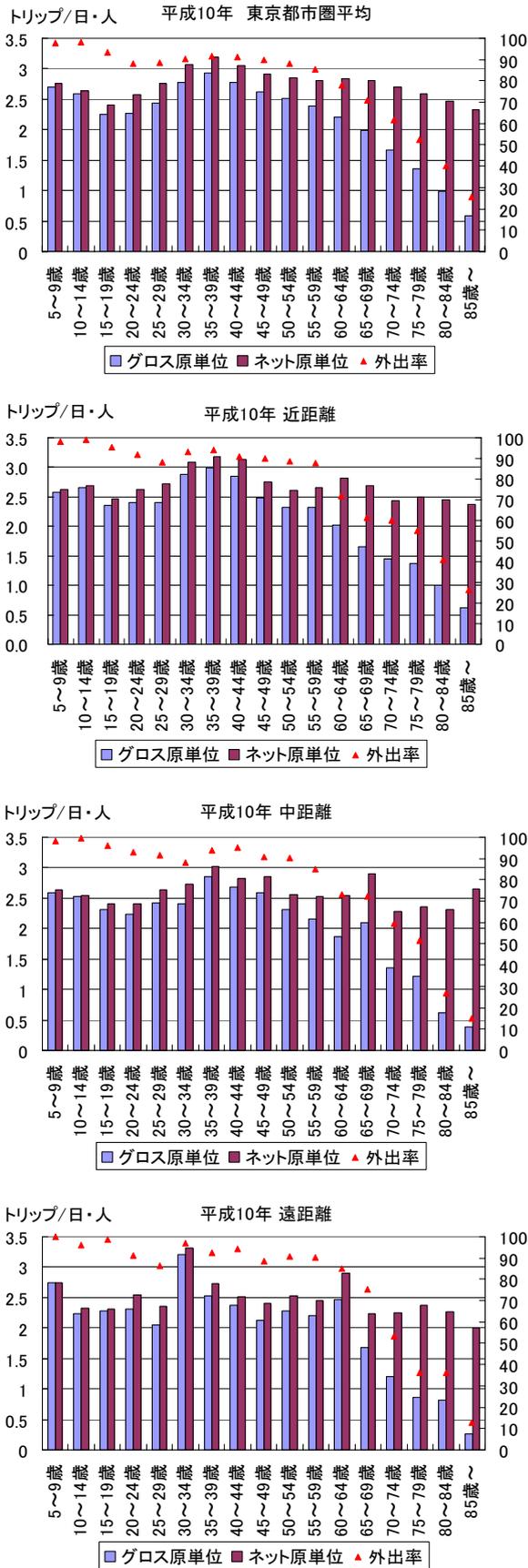


図3 地域別年齢階層別 原単位・外出率

(グロス・ネット)、外出率を示す。この図から、若年層は大都市郊外地域の各地域も東京都市圏と大きな差はなく、高齢者と比べて高い原単位と外出率であることがわかる。しかし65歳以上に着目すると、都市圏平均よりも大都市郊外地域のグロス原単位や外出率が低い傾向にあることがわかる。特に郊外部の中距離・長距離の地域は、高齢になるに従って、グロス原単位と外出率の低下が顕著である。大都市郊外地域の郊外部(中・長距離)では、外出率が低く、モビリティを確保しているとは必ずしもいえない状況である。

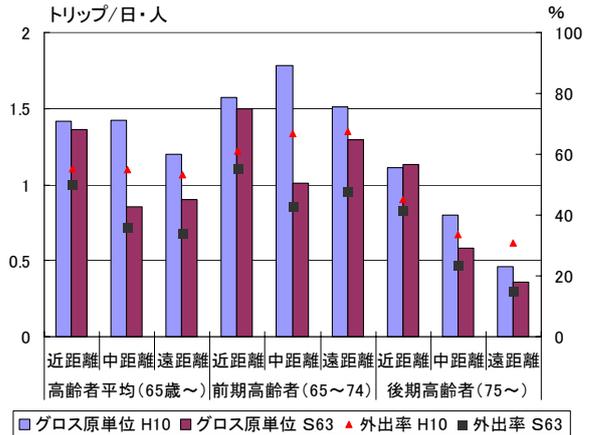


図4 地域別年齢別年次別 グロス原単位・外出率

図4は高齢者平均と前期・後期高齢者に分け、昭和63年と平成10年でのグロス原単位と外出率の経年変化を示したものである。この図から、グロス原単位と外出率において、近距離の地域では昭和63年と平成10年で大きな差がないことがわかる。逆に郊外部(中・長距離)では、高齢者の原単位と外出率が大きく増加したことがわかる。その傾向は特に前期高齢者において顕著である。しかしながら、郊外部(中・長距離)の後期高齢者においては原単位・外出率が増加したものの、未だに近距離地域に住んでいる後期高齢者の水準には達していない。一方、東京都市圏のグロス原単位・外出率の高齢者平均はそれぞれ1.56(トリップ/日・人)・57.8(%)であり、対象とした3つの地域はこの水準に届いていない。

4. 代表交通手段分担率

図5は地域別に65歳以上の代表交通手段分担率を年次別に示したものである。この図から東京都市圏平均と近距離地域の分担率のグラフ形が比較的似ていることがわかる。近距離の地域では、バス・自動車の分担率が都市圏平均よりも高い。経年変化をみると、都市圏平均・近距離地域ともに、バスの分担率がわずかに減少し、自動車の分担率が増加している。一方、郊外部(中・長距離地域)は、都市圏平均とグラフ形がかなり異なる。バス

の分担率が大きく減少し、自動車の分担率が大きく増加していることがわかる。特に中距離地域では、その変化が著しい。

図6は地域別に20～64歳の代表交通手段分担率を年次別に示したものである。若年層に関しても、バスの分担率が減少し、自動車の分担率が増加したことがわかる。しかし、その変化は高齢者のほど顕著ではない。

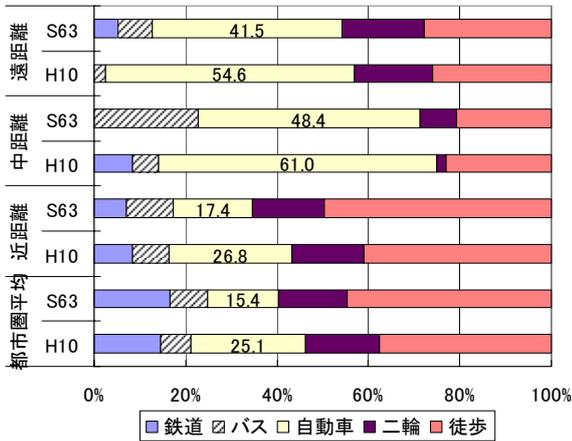


図5 年次別地域別代表交通手段分担率 (65歳～)

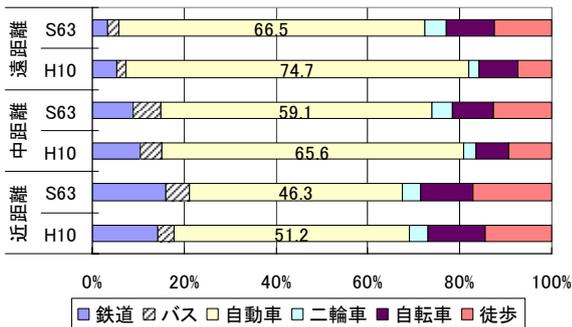


図6 年次別地域別代表交通手段分担率 (20～64歳)

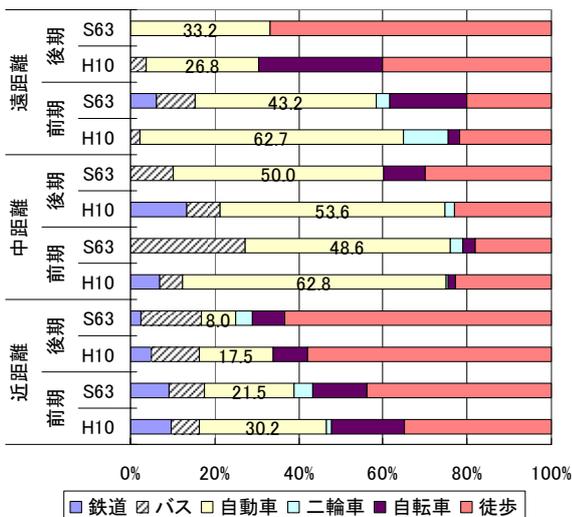


図7 年次別地域別代表交通手段分担率 (前期・後期)

図7は地域別に前期高齢者・後期高齢者の代表交通手段分担率を年次別に示したものである。この図から、どの地域の前期・後期の高齢者に関わらず、自動車の分担率が増加し、バスの分担率が減少していることがわかる。さらに、特に郊外部 (中・長距離) の前期高齢者において、自動車分担率が著しく増加していることがわかる。

5. 自動車保有の有無別 グロス原単位・外出率

図8は使用可能な自動車の保有の有無別に gross 原単位と外出率を地域別に示したものである。全体的に自動車保有者の方が gross 原単位・外出率ともに高いことがわかる。さらにその傾向は、高齢になるにつれて顕著になっている。近距離地域では、後期高齢者において差が広がっていることがわかる。郊外部 (中・長距離) では、前期高齢者において gross 原単位・外出率ともに差が大きいことがわかる。郊外部 (中・長距離) で自動車を保有していない高齢者の gross 原単位・外出率は低く、この地域のモビリティは自動車に依存している様子がうかがえる。

図9は使用可能な自動車の保有の有無別・地域別に高齢者平均 (65歳以上) の gross 原単位・外出率を示したものである。この図から、近距離地域の gross 原単位よりも、郊外部 (中・長距離) で自動車を保有している高齢者の gross 原単位の方が高いことがわかる。また、近距離地域と比べて郊外部 (中・長距離) では、自動車の有無による gross 原単位・外出率の差が大きい。また、経年変化をみると、近距離地域では昭和63年と平成10年で大きな変化はない。しかし、郊外部 (中・長距離) の自動車を保有している人々は外出率・gross 原単位に関して、大きな経年変化がみられる。これは平成10年の高齢者がより自動車を使用するようになり、モビリティに大きな差が生じたと考えられる。

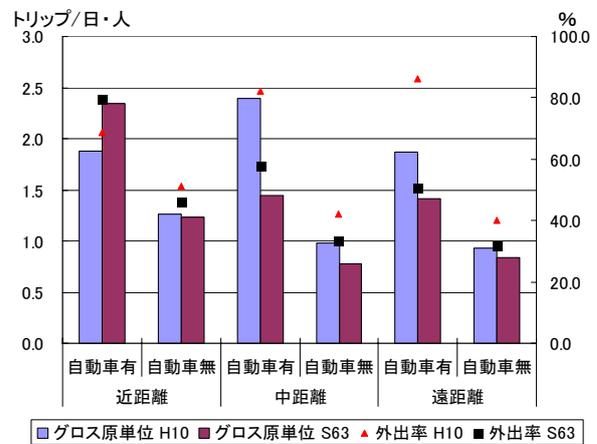


図8 自動車の有無別 gross 原単位・外出率 (65～)

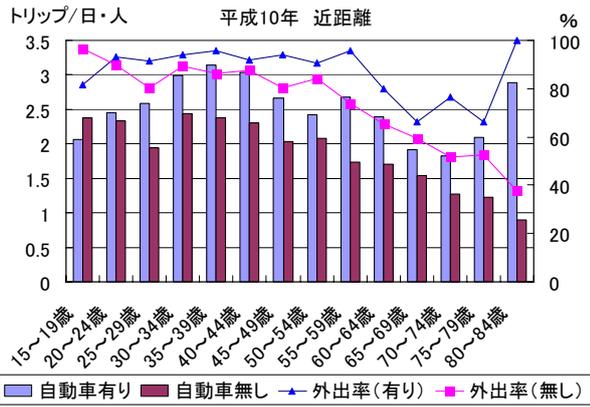


図9 自動車保有の有無別 グロス原単位・外出率

6. 自宅—私事集中トリップ数の分布割合

図10、図11は自宅—私事トリップの分布を本厚木駅前ゾーンとそれ以外のゾーンにわけて集計して示したものである。図10から、駅から遠ざかるにつれて、駅前への集中トリップの割合が低くなるのがわかる。また、昭和63年の時点では、高齢者のアクティビティを駅前が支えていたことがうかがえるが、平成10年にかけて駅前ゾーンへのトリップが減少傾向にあるのがわかる。図11の全体的な分布傾向と比較すると、高齢者の駅前離れがより進んでいることがわかる。

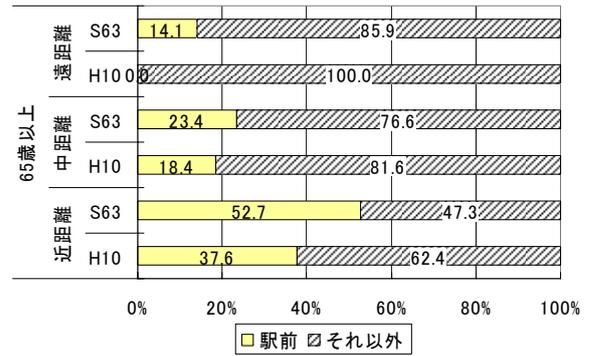


図10 地域別自宅—私事集中トリップ分布割合 (65歳～)

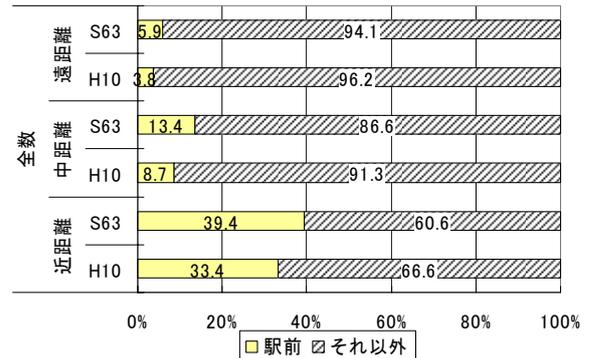


図11 地域別自宅—私事集中トリップ分布割合

7. まとめ

本研究では、PT調査を用いた分析から、大都市郊外地域における高齢者のモビリティの実態を明らかにした。大都市郊外地域は総じて、東京都市圏平均に比べて原単位・外出率が低い地域である。しかし、東京都市圏と同様に、グロス原単位・外出率は、昭和63から平成10年にかけて全体的に増加している傾向にある。ただし、同じ大都市郊外地域であっても駅から近距離の地域とその郊外部では、原単位・外出率・交通手段分担率に関して地域差があり、一様ではないことを示した。

特に郊外部(中・長距離)では、昭和63から平成10年にかけてグロス原単位・外出率が大きく増加している。しかし、この現象は使用可能な自動車を保有した一部の高齢者が全体の平均値を押し上げているに過ぎない。郊外部(中・長距離)の自動車を保有していない人びとのグロス原単位・外出率は依然として低い。今後、高齢者だけの老夫婦・単身世帯が増加していくことを考えれば、このような状況は社会的疎外を生じさせる原因になることが考えられる。

また、大都市郊外地域の郊外部(中・長距離)において、バスの交通手段分担率が急激に減少していることが明らかになった。