

超高齢化時代における 郊外団地における移動と生活に関する考察

松原 淳¹・澤田大輔²・高橋徹³・佐藤哲也⁴・荒田 光⁵

¹正会員 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団 (〒102-0076 千代田区五番町 10)

E-mail: a-matsubara@ecomor.or.jp

²正会員 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団 (〒102-0076 千代田区五番町 10)

E-mail: d-sawada@ecomor.or.jp

³非会員 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団 (〒102-0076 千代田区五番町 10)

E-mail: t-takahashi@ecomor.or.jp

⁴正会員 (株) 交通総合研究所 (〒160-0004 新宿区四谷4-25-5)

E-mail: satoh-tty@tric.jp

⁵正会員 (株) 交通総合研究所 (〒160-0004 新宿区四谷4-25-5)

E-mail: arata@tric.jp

大都市郊外部の集合住宅、戸建て団地においては同世代の世帯が入居していることにより急激な高齢化が進んでおり、ニュータウンのオールドタウン化が進みつつあり、退職後に移動をどのように確保するかが大きな問題となっている。そのため公共交通機関のバリアフリー化が意味をなさない課題がある。本調査は首都圏の高齢者比率が40%を超える団地においてアンケート調査を行い、生活状況から移動の実態、課題について明らかにした。今現在ではマイカーなどの使用に制約がない人が多く、体が不自由な場合でも今は家族や近隣住民との相乗り等に頼っているが、今後について高齢者は明確な対策が見えないまま老いていくことから、大きな不安を持って生活していることが明らかになった。その一方では、スーパーや病院などの送迎サービスが地域の移動を担っている面もあり、住民やサービス施設、行政がそれぞれの垣根を取り払って地域の移動を考える必要に迫られていると考えられる。

Key Words : オールドタウン、移動、外出行動、身体状況、不安

1. 郊外団地のオールドニュータウン化

景から行われた時期と考えられる。

(1) ニュータウン開発の歴史

我が国では、高度経済成長期における大都市圏への人口集中による居住問題の解決のため、1960年代から大都市郊外の人口の希薄な丘陵地等に多くの大規模住宅団地、いわゆるニュータウンが開発され、昭和47年度をピークとして住まいの確保と居住水準の向上に一定の効果をあげてきた。

そのニュータウン事業の開発の歴史は社会的背景や果たした役割等から一般的には5つの時代に区分・整理される。

【第1期：1960～1965年頃】

1955年7月に住宅供給及び大規模かつ計画的な宅地開発を目的として、日本住宅公団が設立され、わが国ではじめてニュータウン事業が実施された時期であり、良好な住環境を備えた住宅・宅地の大量供給が当時の社会背

【第2期：1965～1973年頃】

人口増加と郊外スプロールの進展を受けて、ニュータウン事業の役割が高まり、地方自治体の住宅供給公社も含めて、相次いで新規事業が着手された時期である。しかし、これらニュータウンの事業化による住宅の大量整備に伴い、自治体に財政逼迫を招いたことから、大規模ニュータウン事業は停滞することとなった。

【第3期：1973～1979年頃】

1973年のオイルショックを機に、わが国の高度経済成長は停滞期へ入ったことに加えて住宅・宅地価格の高騰もあって、大都市圏への人口の集中も鈍化するようになった。結果、ニュータウン事業の低迷が続く。

【第 4 期：1980～1990 年頃】

ニュータウン事業が従来型のベッドタウンとしてだけでなく、産業振興につながる研究開発拠点の整備や地域の特性・環境を反映した個性豊かな住宅地づくりとして推進されるようになった。具体的にはサイエンスパーク、リサーチパーク、テクノポリス等の経済・産業構造の転換に向けた複合型ニュータウン事業である。1980 年代後半のバブル期には多くのニュータウン事業は拡大・発展のための見直しをおこなった。

【第 5 期：1990 年以降】

バブル期にニュータウン事業は拡大・加速したが、バブル崩壊後、徐々に宅地の不良資産化や金利負担が重くのしかかり、さらに人口・世帯数も頭打ちとなって、住宅需要が総体的に縮小する事が明確になった。不良債権処理の結果として都心遊休地の放出や地価の継続的な下落を招き、郊外型ニュータウンの役割は低下し、居住地選択は都心回帰が進みニュータウン事業は収束を迎える。反面、高度経済成長期の整備された、初期のニュータウンでは人口の減少や高齢化が進み、住宅・施設の老朽化もあり、地域活力の低下が問題となりはじめた。

【第 6 期：2000 年以降】

初期に整備されたニュータウンのうち、特に都心郊外に整備されたニュータウンについてはマイカー利用者が多いことから、郊外のロードサイド型の大規模商業施設の利用が増加する一方、子供世代が転居すると地区内の消費力がより一層減退し、団地内商業施設が撤退することとなった。さらに、供用後 40 年以上を経て居住者が定年・高齢化し、通勤客も減少した事でバス路線も維持が難しくなり、便数減少や廃止が行われるようになった。団地内商業施設も無く、高齢化に伴う身体的な問題を抱える居住者の多い団地では、地区内移動を主とする日常生活における移動さえも問題となり、かつてのニュータウンのオールドタウン化が進んでいる。全国で同じような問題を抱えた団地は多いものと考えられる。

(2) ニュータウンのオールドタウン化

1960 年～1980 年までの世代を中心として都市郊外部のニュータウンへの居住が進展していき、これら「第 1 世代」が子育てを経て、「第 2 世代」が成長して自立するようになると、第 2 世代はニュータウンには居住せずに、より利便性の高い都市部及び都市近郊へ居住するようになった。

ニュータウンに残った「第 1 世代」は定年を迎え通勤需要が減少することで、鉄道やバス需要も減少し、ニュータウン内の商業施設についても、「第 2 世代」の流出に伴う人口減少、高齢化の進展に伴う消費力縮小から採

算性が悪化し撤退するケースが増加した。これにより日々の買い物行動を含めた日常生活行動を団地内で完結することが難しくなったと言える。

ニュータウン居住者の転出・転入が進み、年齢層の循環が行われれば問題は顕在化しないが、図-1 に示すように、子育て期以降の転居はあまり行われない傾向にあり、この住宅の流動性が乏しいことが、ニュータウンの高齢化、つまり「オールドニュータウン化」を招いていると言われている¹⁾。

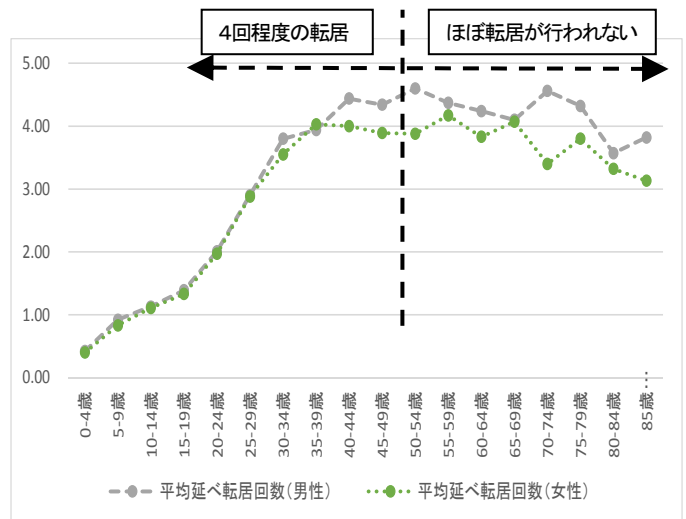


図-1 年齢別平均延べ転居回数

出典:国立社会保障・人口問題研究所(2003)をもとに作成

(3) オールドニュータウンとモビリティ

オールドニュータウン化したニュータウンでは、地区内商業施設等の撤退、交通インフラの便数減少や廃止、さらにはマイカー利用が困難となる等、高齢者・障害者の移動手段が無くなり、日常生活にさえも支障を来しかねない状況であることは、中山間地域のみならず都市部郊外も含めた全国的な課題となっている。

広島大学・藤原教授のグループでは、広島県の高陽ニュータウンを対象として、外出行動の実態把握等を行うとともに、超小型モビリティ・電動カート(シニアカー)・電動アシスト自転車といった新たなモビリティの利用意向を調査した上で、実際に電動アシスト自転車や電動カートをモニターに貸与して外出行動の変化を調査している。

高陽ニュータウンは施工面積 268ha、計画戸数 7,000 戸、計画人口 25,000 人の戸建て団地であり、1974 年に分譲開始され、現在は約 1.7 万人が居住している。

移動実態の調査では自動車の有無によって外出日数が 3 倍も異なる事や、性別によっても同程度の差異があることを整理しており、男性で自動車利用の無い方の外出が顕著に低下していることを示している。また、電動カートや電動アシスト自転車では 4 割程度、超小型モビリ

ティでは2割程度の方が、パーソナルモビリティの利用（シェアリング）によって外出頻度が増加すると回答している。

さらに電動アシスト自転車と電動カートを貸与したモニター調査を実施しており、パーソナルモビリティの貸与後は、買い物行動で2倍程度の頻度増加がみられ、日常生活行動を支援する交通モードとしてパーソナルモビリティが効果的であるとの結果が得られている。しかしながら、これらのパーソナルモビリティでオールドニュータウンにおける移動に関する課題のすべてが解決するわけでは無いとも言及しており、地域特性に応じた施策と、レジャーを含むよりロングトリップにおける移動支援に関する対策が求められるとしている。

2. 郊外団地における移動と生活の実態調査

上記のオールドニュータウンにおけるモビリティ問題を首都圏においても把握するために、高齢者・障害者等の移動制約があると想定される方々の移動の実態と課題を明らかにするため首都圏の団地を対象としてアンケートによる実態調査を実施した。

(1) 対象団地の概要

調査対象とする候補団地を下記の手順で抽出した。

1) 「全国のニュータウンリスト」（国土交通省 土地・建設産業局）を用いて、下記の条件のニュータウンを抽出

- ① 埼玉・千葉・東京・神奈川に立地
- ② 1979 年以前に事業開始
- ③ 1988 年以前に事業終了
- ④ 計画戸数 2,500 戸以上（もしくは不明）
- ⑤ 計画人口 10,000 人以上（もしくは不明）
- ⑥ 計画戸数/計画人口ともに不明は除く

2) 調査結果を踏まえて、調査対象とする団地について、①高齢化率が高く、②鉄道駅からのアクセシビリティが低く、③自己完結性が低いと考えられた「米本団地」を調査対象地区として選定した。

また、米本団地は賃貸集合住宅としての特性を持つものと考えられることから、比較対象として近隣地域に立地する昭和 40 年代に整備された戸建て中心の「こてはし団地」についても調査対象とすることとした。各団地の概要は以下の通りである。

表-1 調査団地の概要

米本団地	団地名	こてはし団地
都市機構	事業主体	公社
集合団地	開発形態	戸建住宅
八千代市	市区町村	千葉市
39.0 ha	施行面積	80.0 ha
1968 年	事業開始年度	1964 年
1969 年	事業終了年度	1975 年
3,020 戸	計画戸数	2,505 戸
10,600 人	計画人口	10,000 人
6,389 人	現在人口	6,130 人
約 30.2%	高齢化率	約 42.3%
約 8.7%	後期高齢者	約 12.7%
東葉高速鉄道 八千代中央駅	最寄り駅	京成電鉄 京成大和田駅
約 3.2km	駅からの距離	約 2.3km
スーパー、コンビニ以外なし	地区内の商業施設	スーパー、薬局等あり
10~12 分間隔	日中のバス運行頻度	12~20 分間隔

※現在人口はおおよその中心から 15 分圏

(2) 年齢構成

年齢別人口構成を図-2~3 に示すが、米本団地の高齢者数は 2,094 人、高齢者率は 30.9%、こてはし団地の高齢者数は 2,669 人、高齢者率は 42.3%と、かなり高い高齢者水準と考えられる。特に、こてはし団地は戸建て住宅の団地であり、高齢化が進んでいると想定される。

(3) アンケート調査の概要

アンケート調査の概要は表-2 の通りであり、回答者は各世帯の 65 歳以上もしくは障害者の代表者 1 名とした。配布・回収方法は配達地域指定郵便による町丁目指定の全戸配布・郵送回収とした（自治会からの紹介などは行わず）。全配布数に対する回収率は 19.3%であるが、回答の対象者となる高齢者数に対する回収率でみると、米本団地：22.3%、こてはし団地：24.2%、全体では 23.4%となる。

アンケート項目は概ね以下の通りである。

- ① 属性（職業、同居家族、住居形態、携帯電話の所有、身体状況など）
- ② 移動・外出実態（外出希望と実態、目的、頻度、手段、問題、費用など）

表-2 アンケート調査の概要

対象地区	米本団地	こてはし団地
配布世帯数	3,231 世帯	2,547 世帯
回収状況	468 通	654 通
高齢者数に対する回収率	22.3%	24.2%

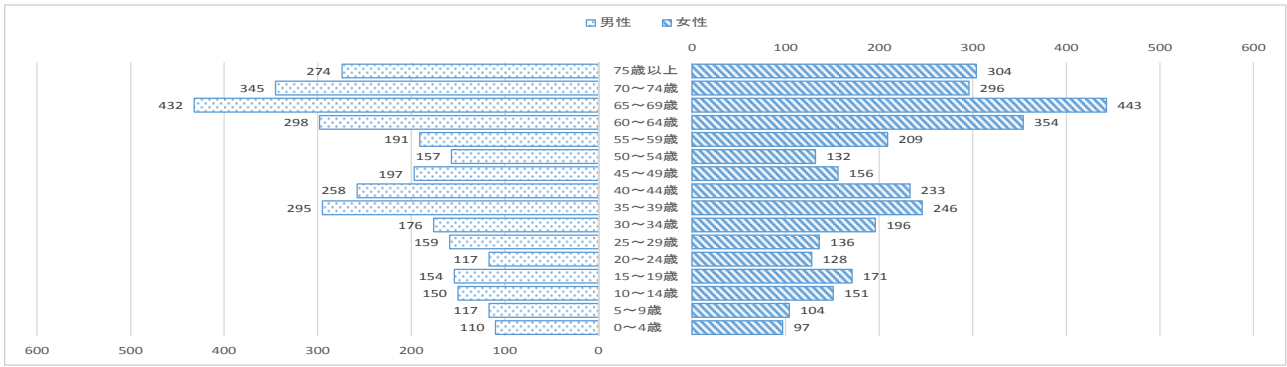


図-2 年齢別人口構成比 (米本団地)

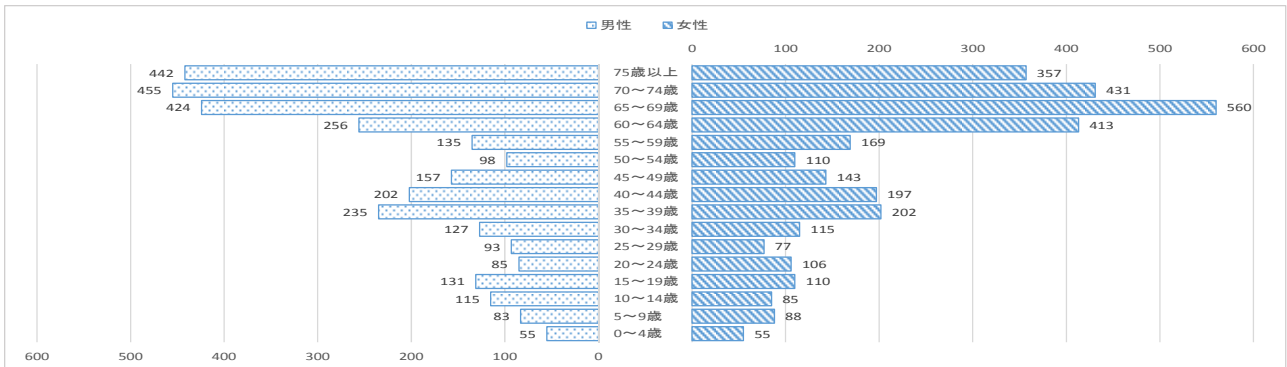


図-3 年齢別人口構成比 (こてはし団地)

出典：H22 国勢調査より作成

③ 自家用車の利用

(運転実態、中止の理由、代替方法など)

④ 住居 (将来の居留意向)

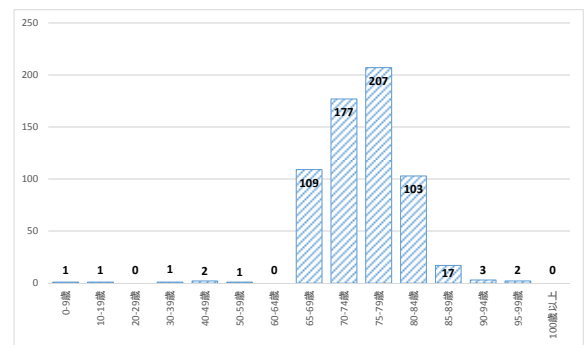
⑤ 外出時の支援と不安 (自由記入含む)

3. アンケート結果

(1) 属性

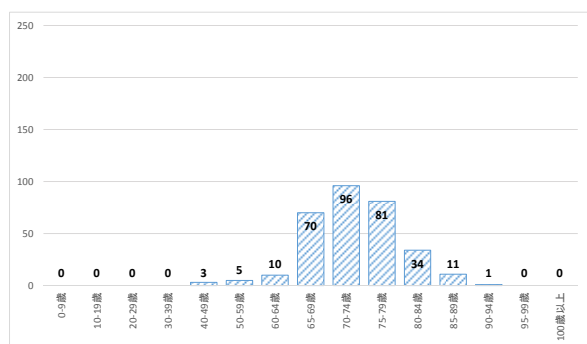
a) 年齢

アンケートの対象となる 65 歳以上の高齢者のうち、前期高齢者 (65 歳～74 歳)、後期高齢者 (75 歳以上) の割合をみると、米本では 54.7%、こてはしでは 46.2% が前期高齢者となっている。65 歳未満は障害を持つ方であるが、その数は米本で回答者の 6%、こてはしで 1% である。



N=624

図-5 年齢別回答者構成 (こてはし)



N=311

図-4 年齢別回答者構成 (米本)

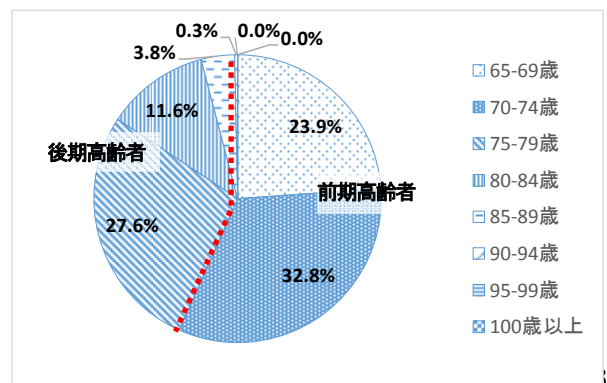


図-6 65歳以上年齢別回答者構成 (米本)

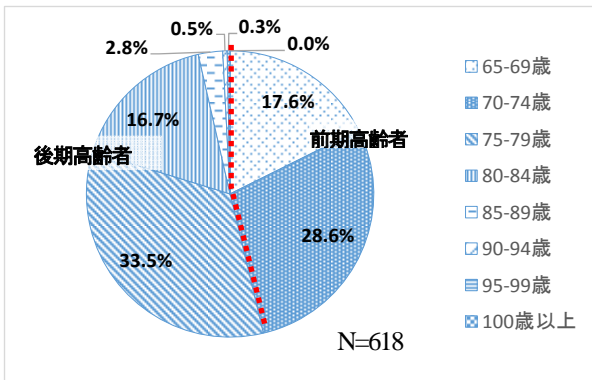


図-7 65歳以上年齢別回答者構成 (こてはし)

b) 職業

米本、こてはし共に無職が約6割以上だが、戸建て住宅のこてはしは米本より家事専業者の割合が多く、アルバイト・パートの割合が少ない傾向にある。

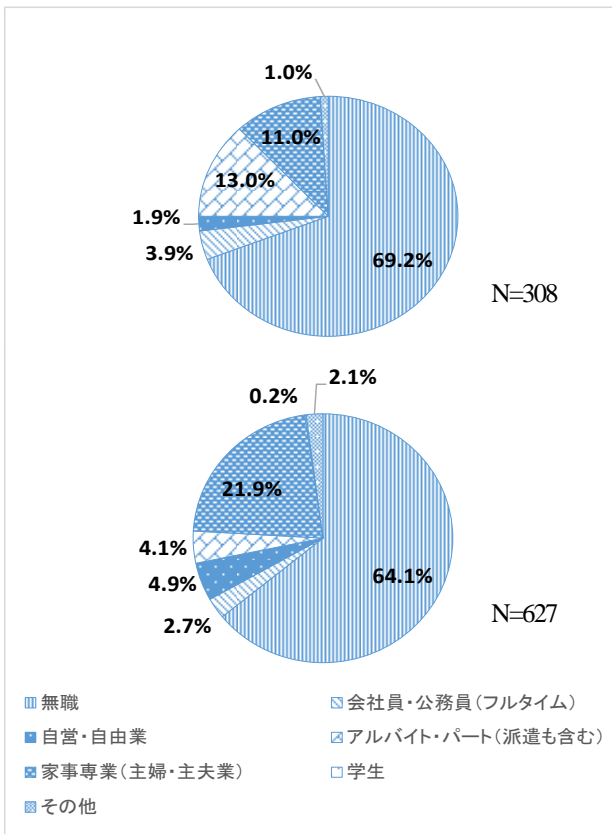


図-8 職業 (上: 米本 / 下: こてはし)

c) 同居人数及びそのうちの65歳以上の高齢者の方の人数

集合団地である米本の単身者の割合は48.5%で、こてはしの単身者割合20.4%の約2.4倍となっている。また、同居者がいる世帯では同居者が65歳以上の場合が米本で65.4%、こてはしで74.4%にもおよび、両団地ともに単身もしくは高齢者どうしの世帯が大半である。

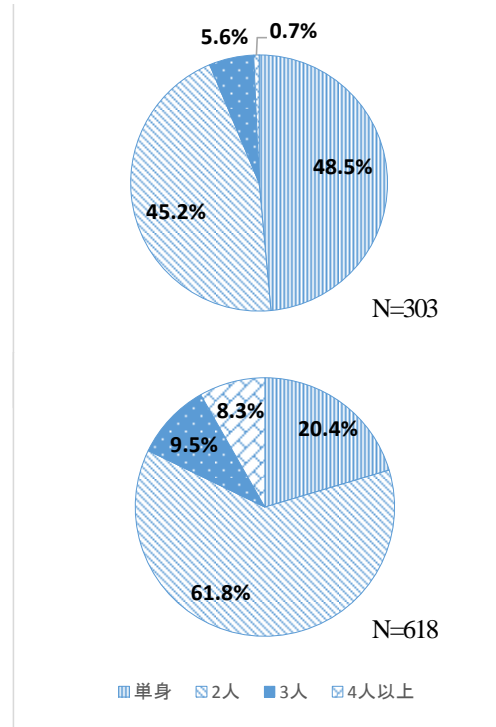


図-9 同居人数 (上: 米本 / 下: こてはし)

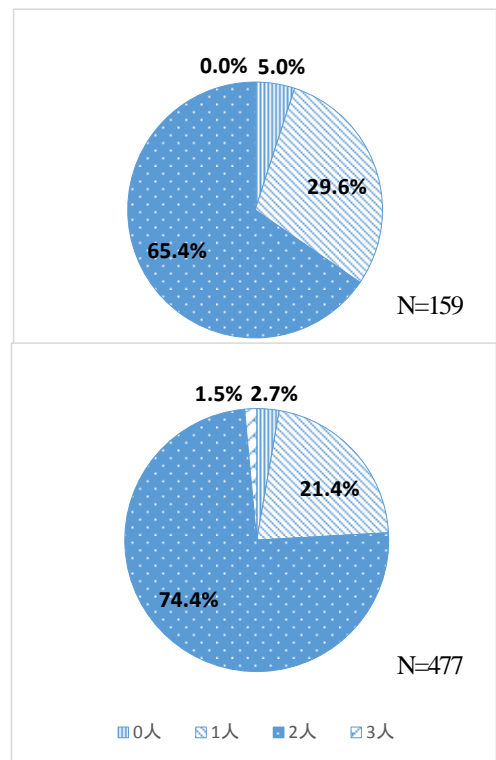


図-10 65歳以上同居人数 (左: 米本 / 右: こてはし)

d) 住宅の種類

米本は集合住宅であるが、こてはしは戸建持家が7割以上、テラスハウスも含めると9割以上が持家であり、借家はわずかである。(※米本については集合住宅居住の方のみを対象として集計)

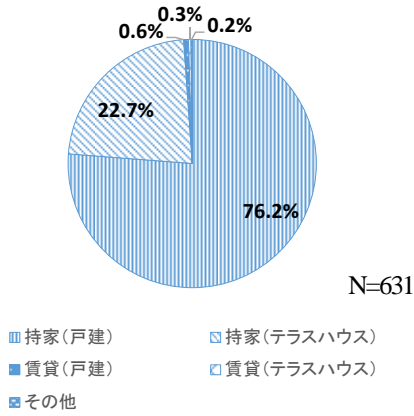


図-11 住宅の種類 (こてはし)

e) 居住年数

こてはしは居住年数 40~44 年が最も多く、団地設立時に入居して以来、住み続けている世帯が多数と推測できる。米本もこてはしと同時期に整備され、居住年数 40~44 年が比較的多数ではあるものの、居住年数 24 年以下の世帯が 47.1%と約半数を占めている。賃貸の米本では居住年数が 10 年以下の世帯も多く入居者の交代が行われていることがわかる。

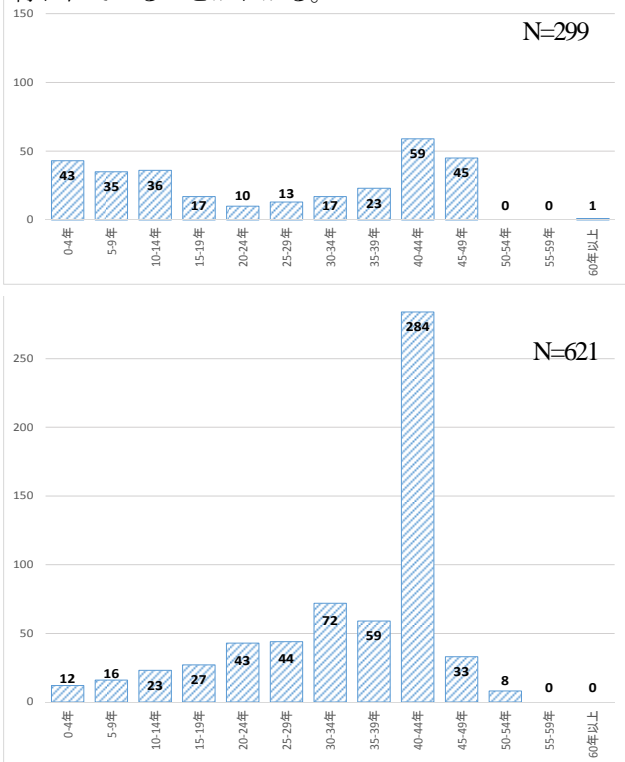


図-12 居住年数 (上: 米本/下: こてはし)

f) 身体状況

移動する時の状況について、徒歩による移動に問題がない状況と問題がある状況との割合を比べた場合、こてはしよりも米本は問題がある状況 (なんらかの身体能力の低下) が多い傾向である。後期高齢者になると徒歩による移動に問題がある人が増加している。

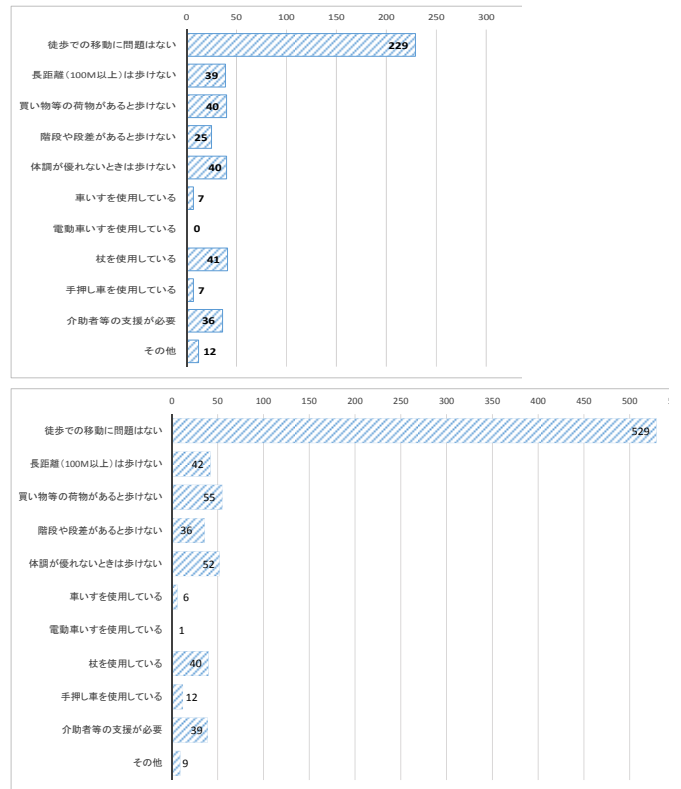


図-13 身体状況 (上: 米本、下: こてはし)

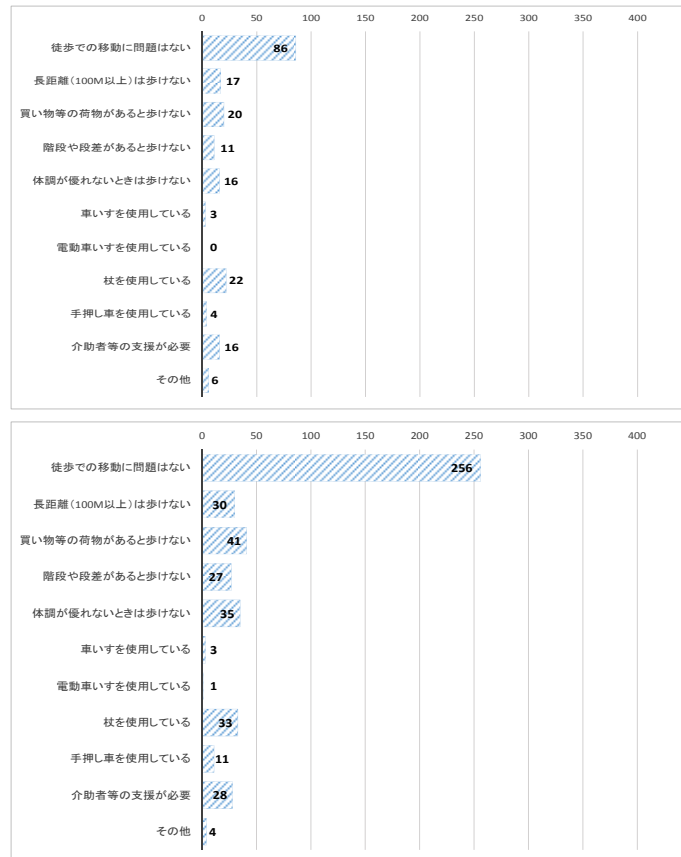


図-14 後期高齢者の身体状況 (上: 米本、下: こてはし)

g) 健康状況

自身の健康については米本に比べ、健康であると実感している割合が多い傾向にある。後期高齢者についてみると、全体に比べて健康であると感している割合は減少傾向にある。

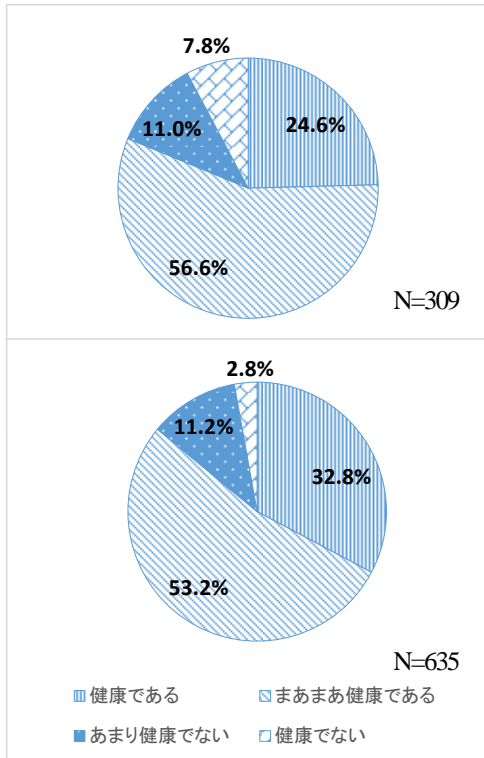


図-15 健康状態 (上：米本/下：こてはし)

(2) 外出実態

a) 外出状況

米本はこてはしに比べ、外出に何らかの支障がある割合が若干多い傾向にあるが、現時点では問題のない方が8割を越す。後期高齢者についてみると、より外出に何らかの支障がある割合が多くなっている。

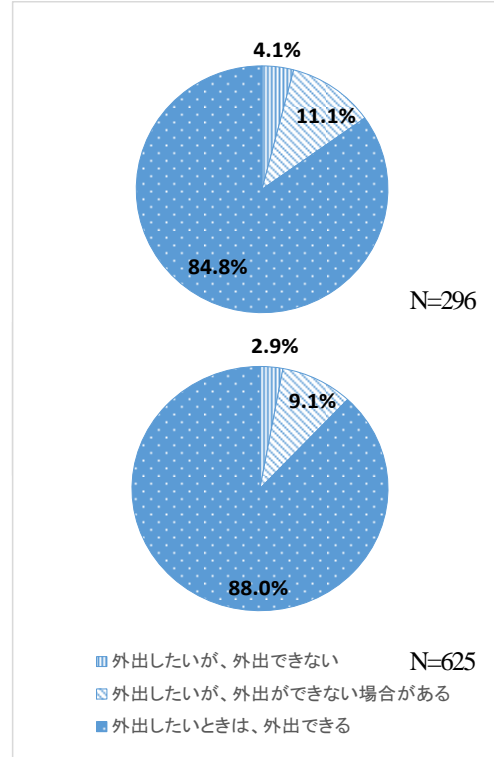


図-17 外出の状況 (上：米本/下：こてはし)

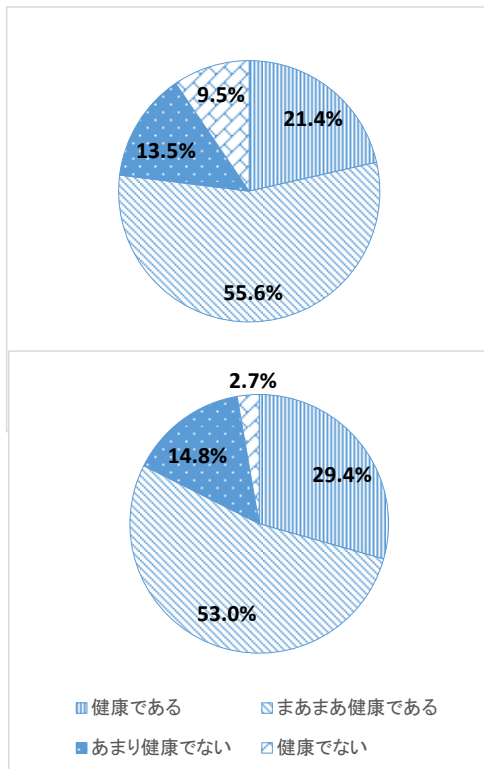


図-16 後期高齢者の健康状態 (上：米本/下：こてはし)

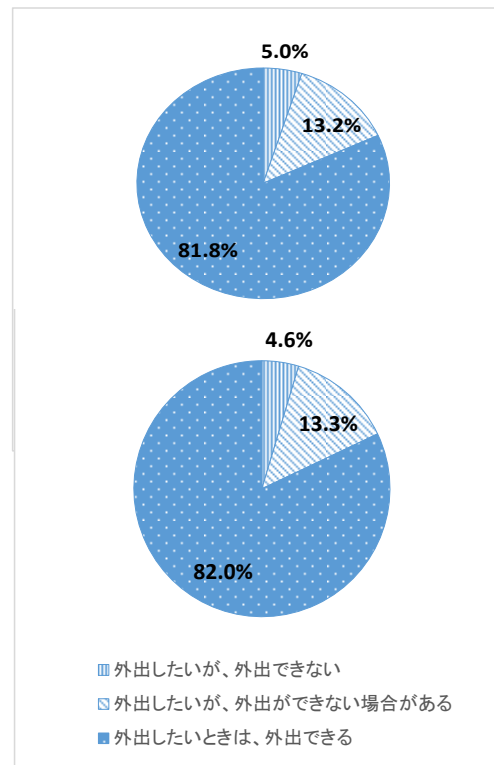


図-18 後期高齢者の外出の状況 (上：米本/下：こてはし)

b)健康状態ごとの外出状況

本人が感じている健康状態ごとに外出状況をみると、「あまり健康でない」「健康でない」と回答した人は、過半数が外出に際して何らかの支障がある。

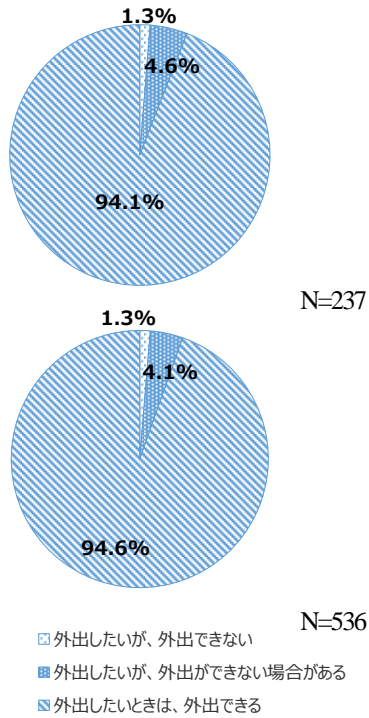


図-19 「健康である」「まあまあ健康である」回答者の外出の状況 (上：米本/下：こてはし)

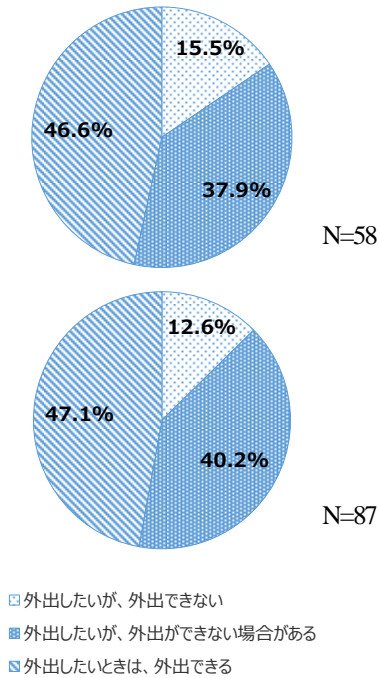


図-20 「あまり健康でない」「健康でない」回答者の外出の状況 (上：米本/下：こてはし)

c)外出できない理由

米本は集合住宅でありながらエレベーターがないという住居構造と、経済的な理由、こてはしは交通の便の不備が考えられるなど、団地の構造、入居者の経済的水準、地域の特性からの不便がうかがえる。「外出したいが出来ない」回答者に限定すると、歩けないという理由が最も多い。

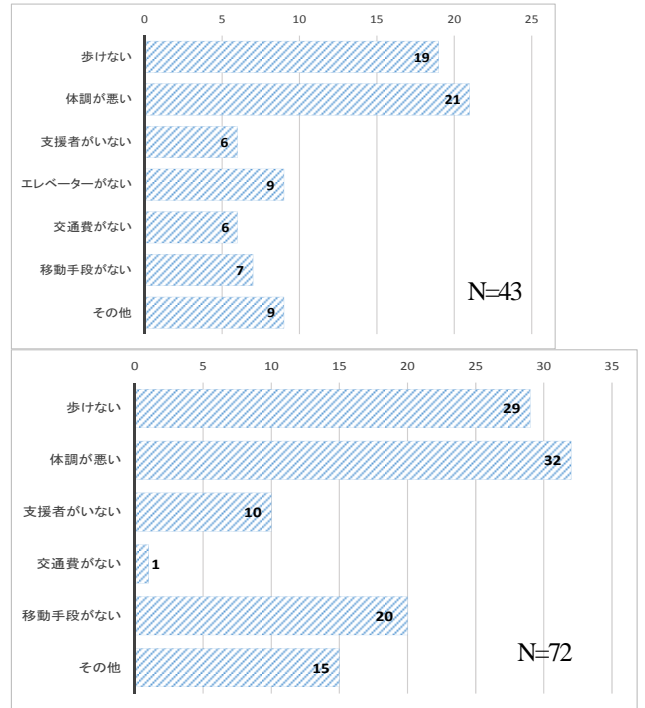


図-21 外出できない理由 (上：米本/下：こてはし)

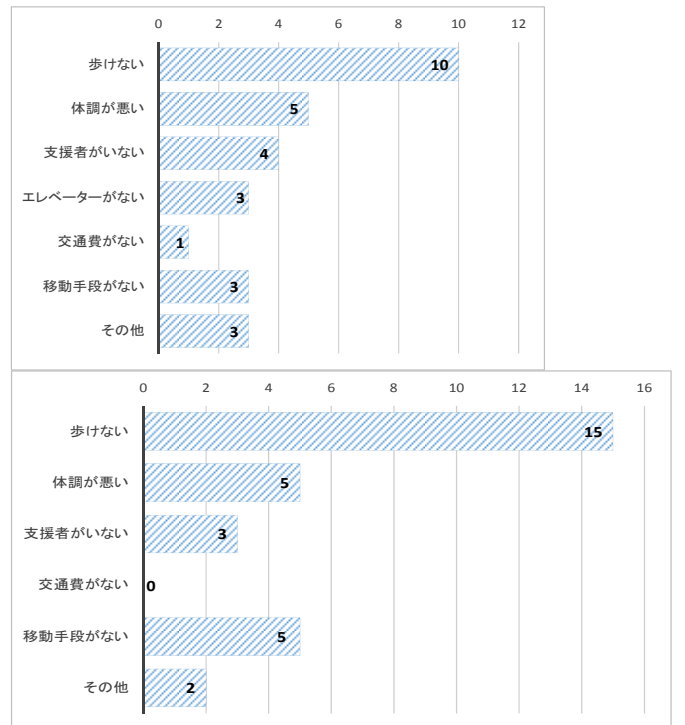


図-22 外出したいが出来ない人の外出できない理由 (上：米本/下：こてはし)

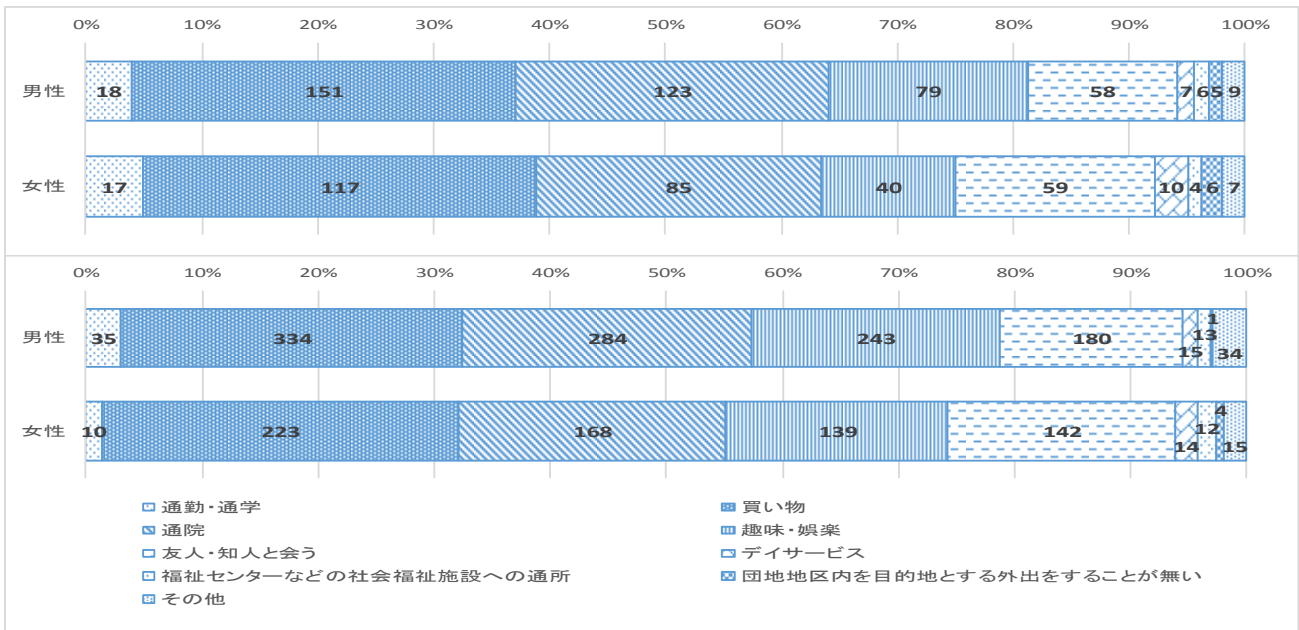


図-23 性別による【団地地区内及び隣接地】への移動・外出の目的割合（上：米本、下：こてはし）

d) 1年間の団地地区内での移動・外出

団地地区内及び隣接地に移動・外出を必要とする主な目的として、米本、こてはし共に「買い物」、「通院」の割合が多い。移動・外出の目的割合を性別で比較すると、「趣味・娯楽」を目的とした外出割合は男性の方が比較的多く、「友人・知人と会う」を目的とした外出割合は女性の方が比較的多い。それ以外の目的では性差はあまり見られない。

e) 団地地区内及び隣接地に移動・外出する“頻度”

米本、こてはしのいずれについても40~50%の方がほぼ毎日、団地地区内及び隣接地に外出しており、週1~2日まで含めると9割程度の方は外出している。「外出に支障がある」と回答した方に限定すると、週1~2日以上での外出頻度の方は6~7割程度に減少し、外出頻度が顕著に減少している。

f) 団地地区内及び隣接地に移動・外出する際の主な移動手段

移動手段上位3つについて、米本、こてはし共に徒歩が最多だが、こてはしは米本に比べ、自転車、クルマの利用が多い。「外出に支障がある」と回答した方に限定すると、クルマ（同乗）の割合が増加し、特にこてはしで顕著である。

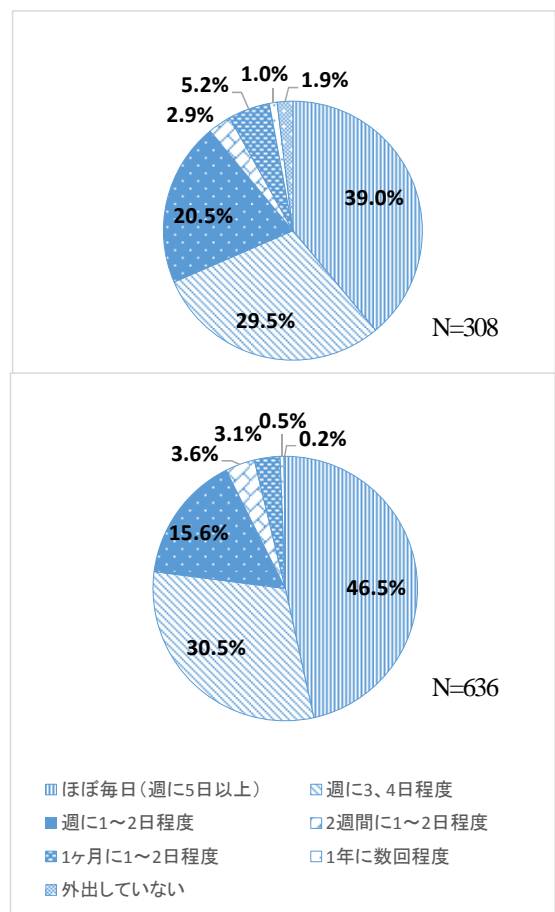
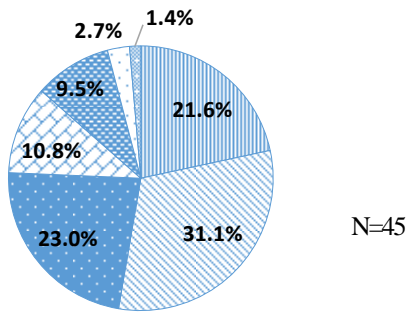
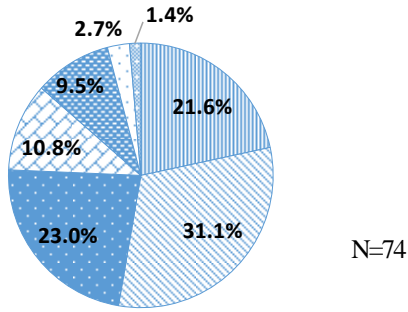


図-24 【団地地区内及び隣接地】への外出の頻度（左：米本／右：こてはし）



N=45



N=74

- ほぼ毎日 (週に5日以上)
- 週に1～2日程度
- 1ヶ月に1～2日程度
- 外出していない
- 週に3、4日程度
- 2週間に1～2日程度
- 1年に数回程度

図-25 外出したいが出来ない／出来ない事がある人の外出の頻度 (上：米本／下：こてはし)

g) 団地地区外に移動・外出する頻度

米本については 30.5%、こてはしでは 22.3%の方がほぼ毎日、団地地区外に外出しており、週 1～2 日まで含めると 8 割程度の方は外出している。「外出に支障がある」と回答した方に限定すると、週 1～2 日以上の外出頻度の方は 6～7 割程度に減少し、外出頻度が顕著に減少している。

h) 団地地区外に移動・外出する際の“主な移動手段

主な移動手段の上位 3 つについて、米本・こてはしともに、クルマ (自分で運転)、路線バス、自転車、鉄道の利用が多い。米本に関しては、スーパー等の送迎バスの利用が、こてはしに比べて多くなっている。「外出に支障がある」と回答した方に限定すると、クルマ (同乗) が増加している。

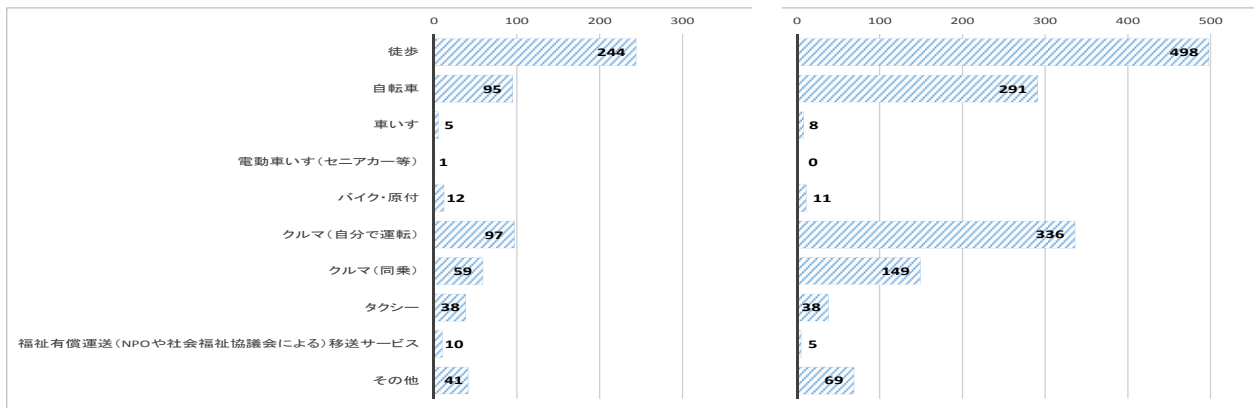


図-26 【団地地区内及び隣接地】への移動・外出時における移動手段 (左：米本／右：こてはし)

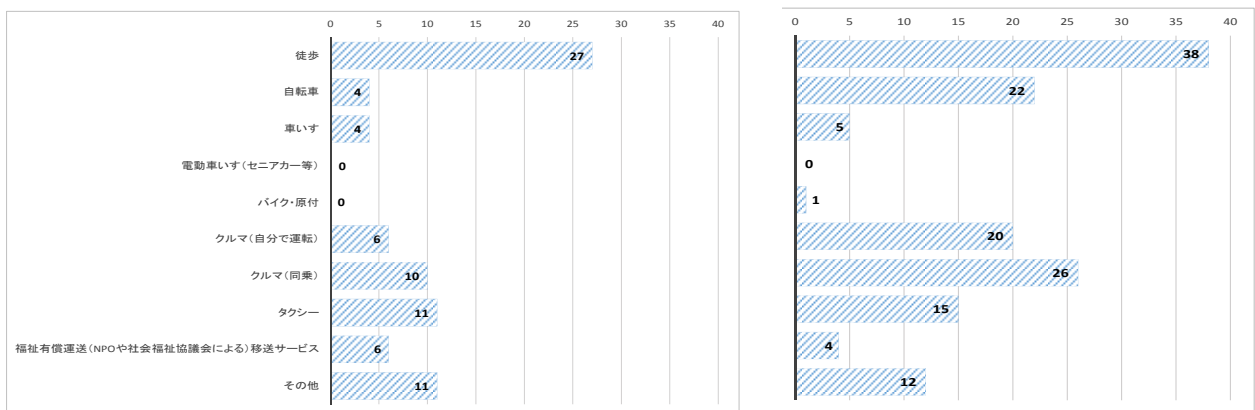


図-27 外出したいが出来ない／出来ない事がある人の外出時における移動手段 (左：米本／右：こてはし)

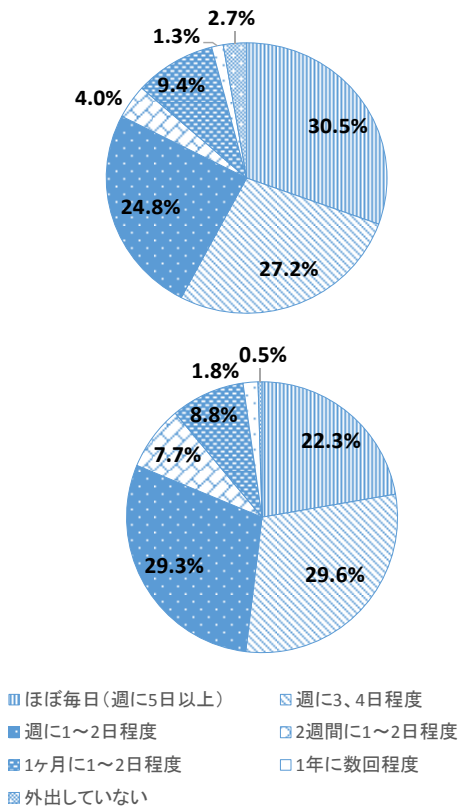


図-28 【団地地区外】への移動・外出の頻度 (上：米本/下：こてはし)

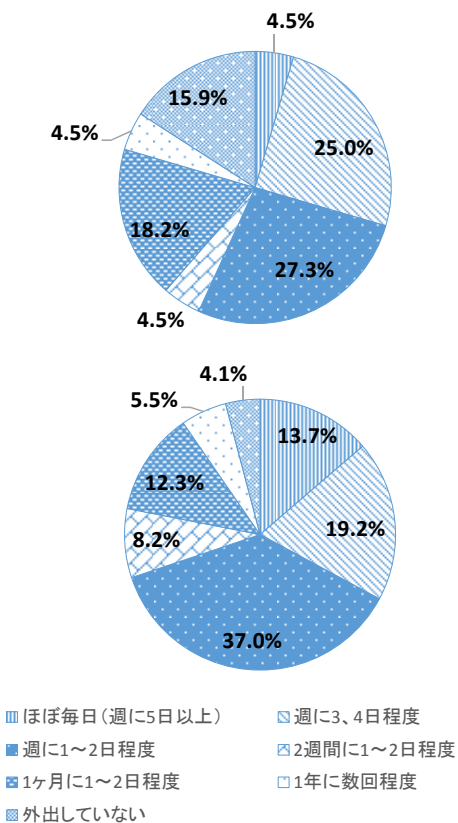


図-29 外出したいが出来ない/出来ない事がある人の外出の頻度 (上：米本/下：こてはし)

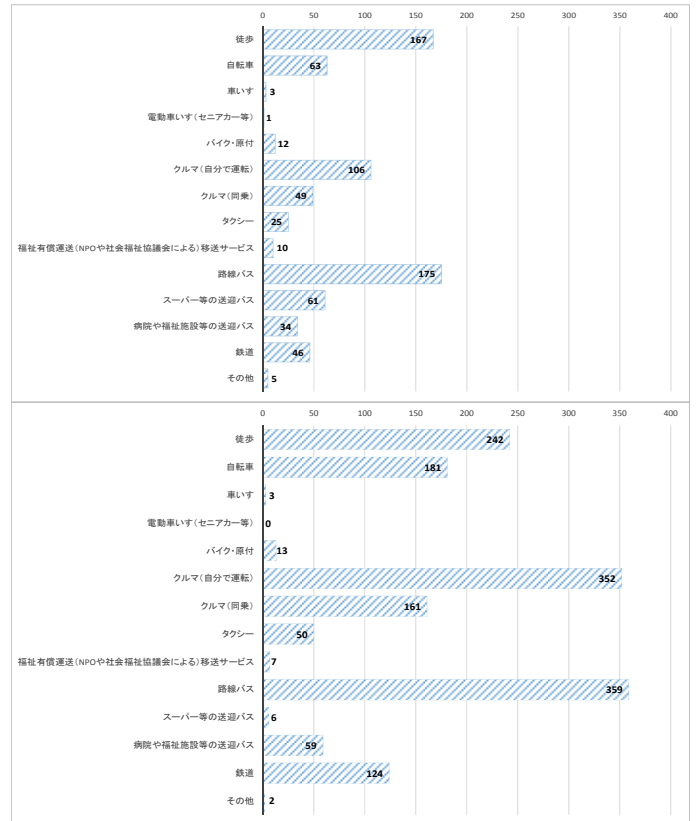


図-30 【団地地区外】への移動・外出時の移動手段 (上：米本/下：こてはし)

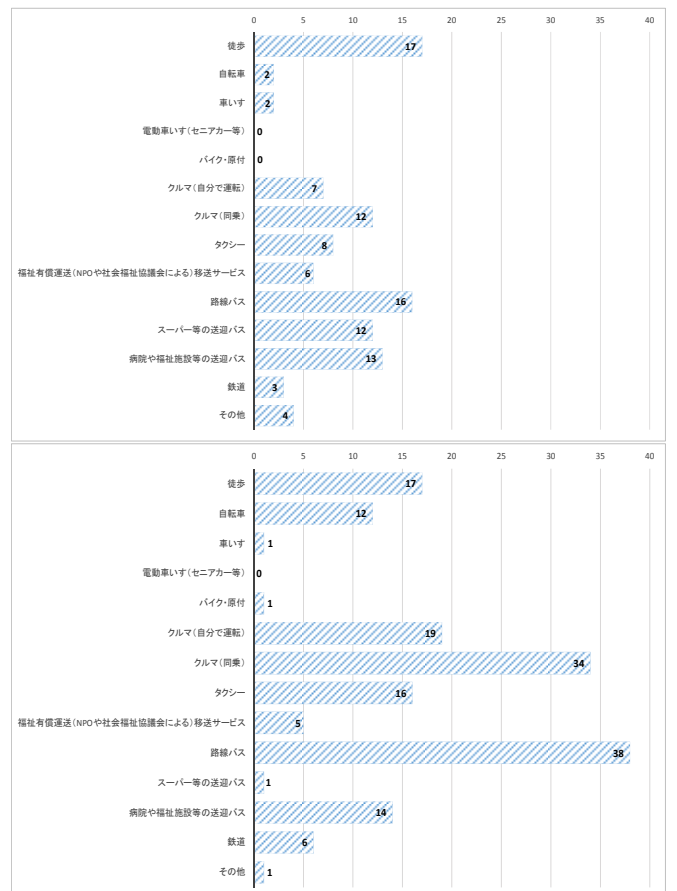


図-31 外出したいが出来ない/出来ない事がある人の移動・外出時における移動手段 (上：米本/下：こてはし)

(3) 交通機関の不便

a) 路線バス

"路線バス"を利用する場合に不便を感じることに
て、こてはしは米本に比べ、運行便数の少なさを不便と
する回答が多い。また、運賃が高い、バス停にベンチを
求める声も多い。

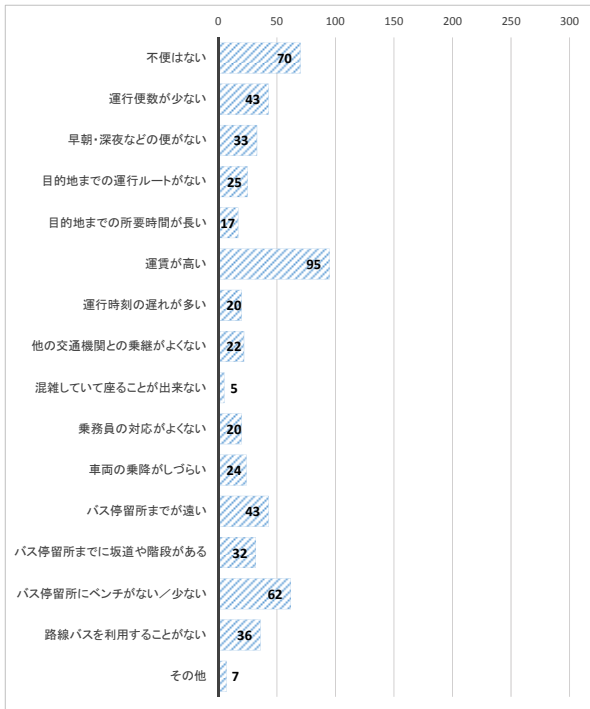


図-32 路線バスを利用する上での課題
(上：米本/下：こてはし)

b) 鉄道を利用する場合、不便を感じること

米本はこてはしに比べ、「運賃が高い」の割合が多く、
混雑をあげる意見も多い。

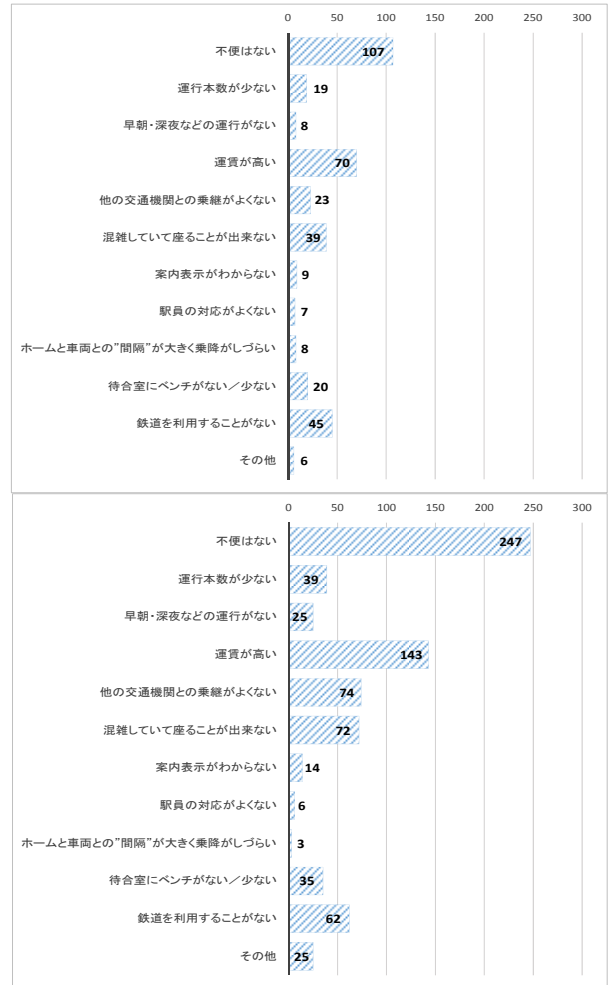


図-33 鉄道を利用する上での課題
(上：米本/下：こてはし)

c) 交通費(鉄道、バス、タクシー、福祉有償運送等)

直近1カ月間の実支出額を尋ねると、5000円未満が
最も多く6割を超える。

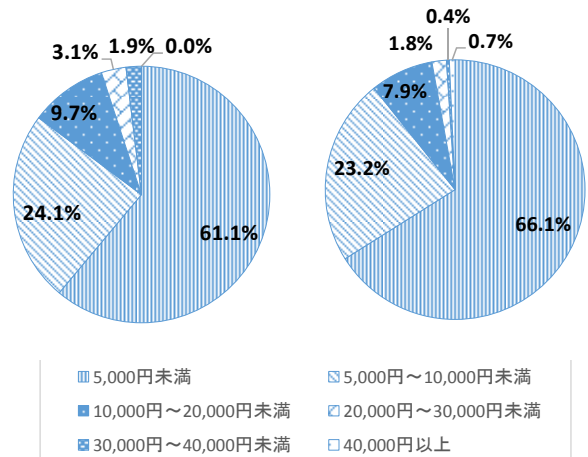


図-34 鉄道・バスなどの交通機関を利用するために
支出している交通費 (左：米本/右：こてはし)

(4) 自家用車の利用と運転停止

a) 現時点の自家用車の利用

現在、自家用車を運転しているまたは以前に自家用車を運転していた方に聞いた結果、こてはし(83.8%)は米本(65.9%)よりも自家用車の利用の割合が多く、「運転をやめたくてもやめられない」→「今後も運転をしたい(やめられないから運転するしかない)」の流れとなっていると推測できる。「外出に支障がある」と回答した方に限定すると、5~6割の方が運転を止めており、運転の有無と外出行動の容易性には相関があると考えられる。

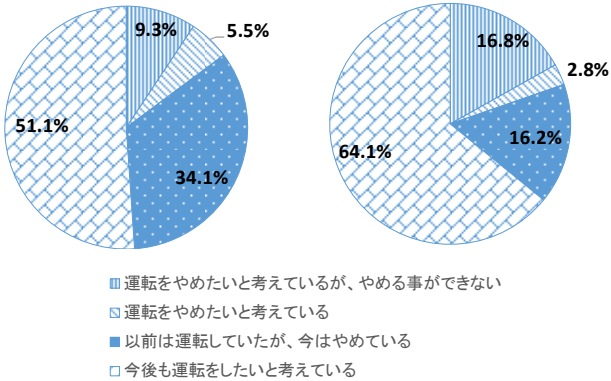


図-35 自家用車(クルマ・バイク・原付)の運転の状況
(左:米本/右:こてはし)

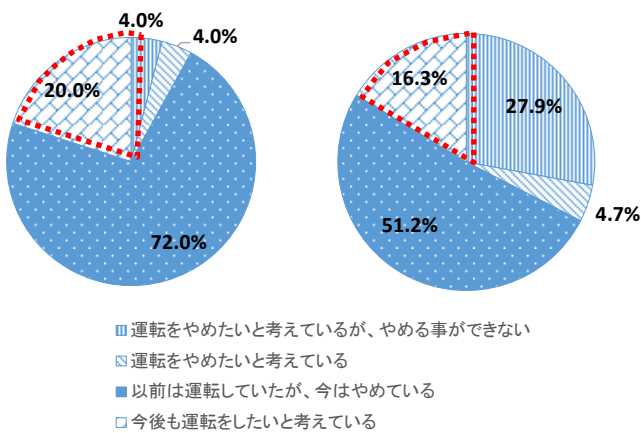


図-36 外出したいが出来ない/出来ない事がある人の自家用車(クルマ・バイク・原付)の運転の状況
(左:米本/右:こてはし)

b) 運転をやめる事ができない理由

米本、こてはし共に、「最寄りの駅・停留所までが遠い」「公共交通機関の運行時間外での外出が多い」「公共交通機関だけでは行けない目的地が多い」「家族・親族のために運転する必要がある」「通院の手段がなくなる」「買い物の手段がなくなる」が際だって多い。さらに、こてはしでは、公共交通機関が不便であるという回答が多い

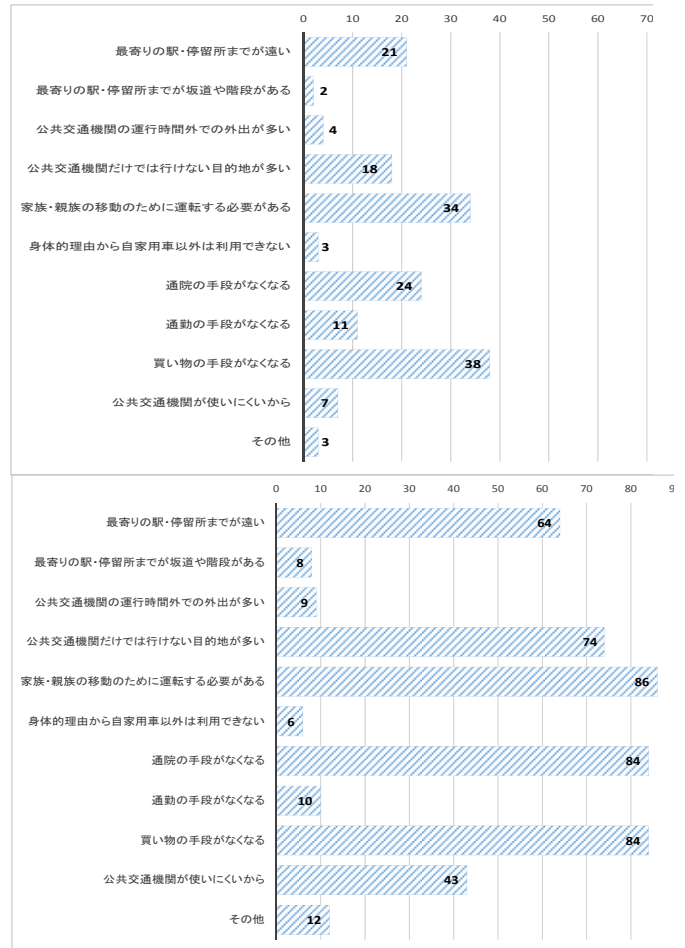


図-37 運転をやめる事ができない主な理由
(上:米本/下:こてはし)

c) 運転中止後の外出時の主な移動手段

米本、こてはし共に「バス」とする回答の割合が多い。次いで「クルマ(同乗)」だが、こてはしでは全体の3割弱の割合となっている。その分、鉄道が米本に比べ、少なくなっていると推測できる。しかし「外出に支障がある」と回答した方に限定すると、いずれの団地についても「クルマ(同乗)」が多く、特にこてはしでは5割以上が「クルマ(同乗)」となっている。

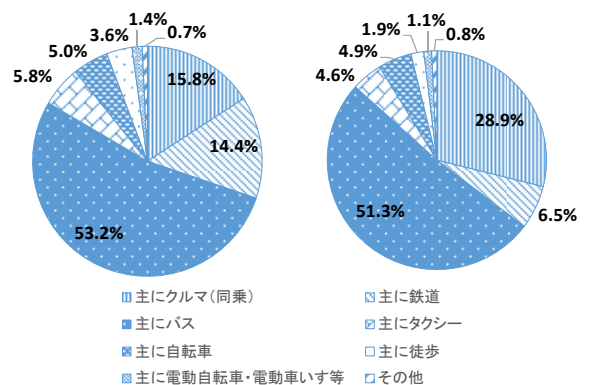


図-38 運転をやめた後の外出時の主な移動手段
(左:米本/右:こてはし)

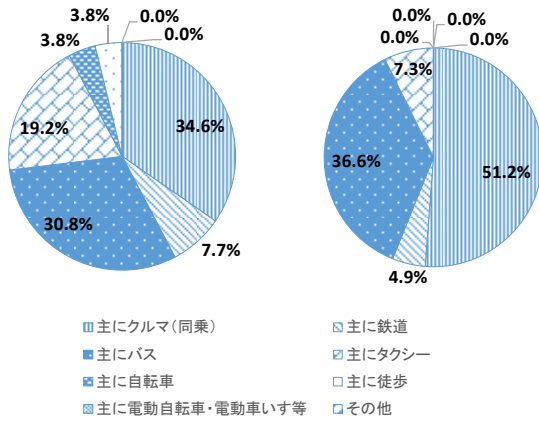


図-39 外出したいが出来ない／出来ない事がある人の
運転をやめた後の外出時の主な移動手段
(左：米本／右：こてはし)

d) 移動・外出する際に、支援をお願いできる相手

米本、こてはし共に「同居家族」が最多だが、次いで「家族・親族(同居していない)」が多いが、米本の方がより割合が多く、また、行政や民間のサービス等の利用の割合も若干多い傾向。

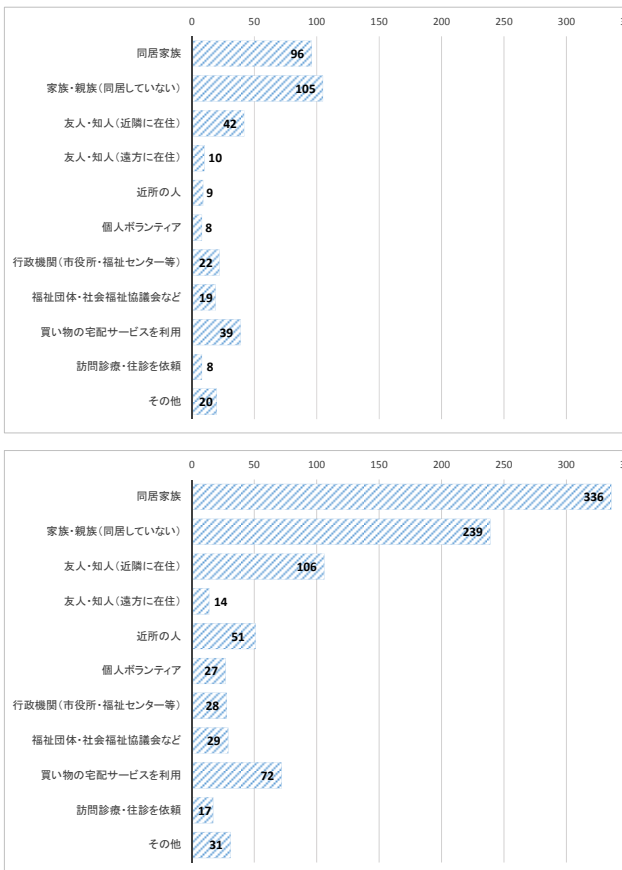


図-40 移動・外出時の支援依頼先
(上：米本／下：こてはし)

(5) 今後の不安

a) 不安項目

今後、日常生活における移動・外出に対して、不安に感じていることを聞いたところ、米本、こてはし共に「病気などの体調不良から移動・外出ができなくなることを」あげる回答が最多で、次いで「自家用車の運転が出来なくなること」が多い。加えて、こてはしでは「鉄道・バスの運行本数の減少や廃止されること」が多くなっている。すでに「外出に支障がある」と回答した方の場合でも、「病気などの体調不良から移動・外出ができなくなることを」が最も多く、次いで「移動・外出の支援をお願いできる相手がなくなること」が多くなっている。

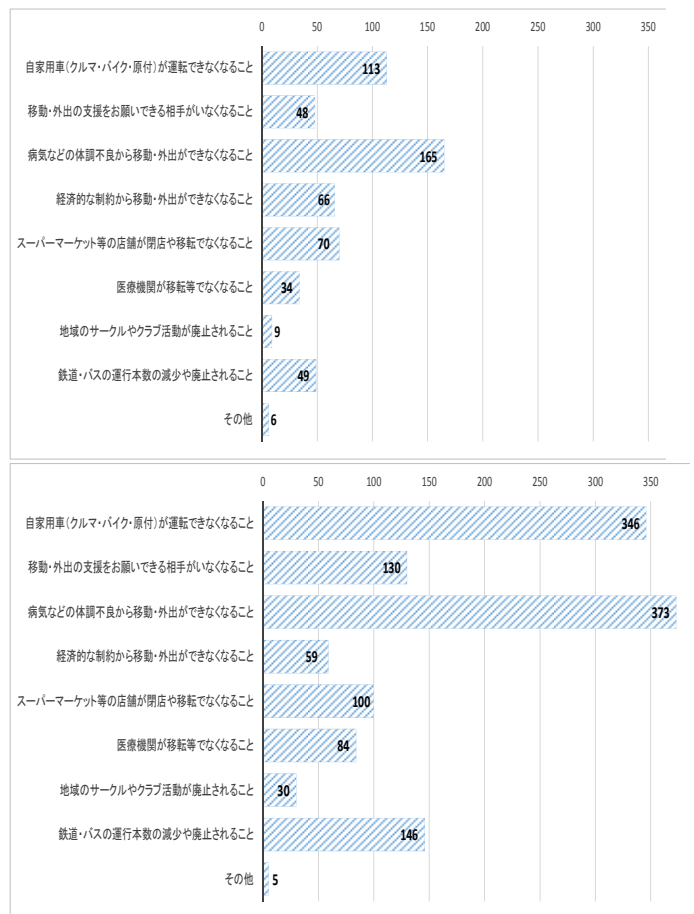


図-41 移動・外出時の不安要素
(上：米本／下：こてはし)

b) 自由意見

日常生活における移動・外出に対して、不安に感じていることを含めて自由意見を求めた。

米本団地・こてはし団地ともに、今後、高齢化していくことで歩けなくなったり、自動車の運転ができなくなるという「健康上」の不安に対する回答が 23.5%を占めている。

一方、日常生活における移動・外出における具体的な

不安点としては、米本団地では「建物内の移動」に関する回答が 20.0%と最も多く、こてはし団地では「バス」の利用に関する回答が 31.2%と多くなっており、集合住宅と戸建ての団地形態の違いが現れている。

カテゴリごとの各団地の回答数および主な意見は、表-3 に示すとおりである。

表-3 自由意見の概要

	回答数		主な意見
	米本	こてはし	
建物内の移動	16	--	・階段の上り下りが負担 ・建物・居室に段差が多く危ない
日常生活圏内の移動	7	22	・団地内の歩道に段差があったり、危険な車両などがあり歩行環境が悪い ・鉄道駅や店舗まで遠く、日常の買物にも困る（徐々に利便性が低下している） ・医療機関が少ない・遠い ・移動経路上にトイレ・ベンチ等が少ない
交通手段			
鉄道	7	11	・駅へエレベータ、下りエスカレータ等を設置してほしい ・混雑時には利用が困難 ・交通費の負担が大きい
バス	10	44	・バスの便数が少ない、ルートが不便（徐々に不便化している） ・早朝・深夜に運行していない ・バス停に屋根もなく利用環境が悪い ・バス利用の金銭的負担が大きい
自動車	10	7	・自動車保有のコスト負担が大きい ・利用できる駐車場が少ない
徒歩・自転車等	4	3	・歩道橋を撤去して信号にすべき ・道路のスロープ等が使いにくい
その他	4	12	・福祉有償運送やタクシー利用のコスト負担が大きく不安 ・聴覚障害者への案内が十分でない
その他			
健康	16	36	・高齢による身体能力の低下が不安 ・今後、高齢になって自動車を運転できなくなること、事故などが不安
介助者	3	5	・外出時に介助者がいないことが不安 ・家族が高齢化して介助してもらえなくなることが不安
その他	3	1	・公共交通利用に関する公的支援の情報が周知されていない

(6)まとめ

郊外団地における2団地を例とした、障害をもつ人および65歳以上の高齢者に対する移動に関するアンケート結果での特徴的な点を以下にまとめる。

a)全体

- ・米本は後期高齢者が前期高齢者を越えていて高齢化が特に進んだ団地と考えられる。
- ・集合団地の米本の単身者（独居老人）は高齢者の約半数おり課題が多い。
- ・年齢が増すにつれて当然ながら健康に問題がある人が

増えるが、外出実態からは両団地ともに今現在では外出ができる状態に留まっていると考えられる。

- ・体調により外出ができない方はいるが、移動手段がない、交通費がないために外出ができない方もわずかではあるがいる。
- ・団地内の外出は40～50%の方がほぼ毎日、団地地区内及び隣接地に外出しており、週1～2日まで含めると9割程度の方は外出している。
- ・「外出に支障がある」と回答した方は外出頻度が顕著に減少し、手段としてはクルマ（同乗）の割合が増加する。

b)身体状況

- ・徒歩での移動に問題は無いとする回答が多い一方で、長距離（100m以上）は歩けないという方も10%程度おり、外出に際して何らかの支障がある方は、米本団地、こてはし団地ともに10%～15%程度存在する。
- ・外出に支障のある方の理由では「歩けない」が最も多いが、「移動手段がない」という回答もみられ、移動手段のそもそもない課題が見られる。
- ・年代別の健康状況に関しては当然のように高齢年代になるにしたがって、あまり健康でない・健康でないの割合が増加し、60歳代では1割程度が、後期高齢者（75歳以上）年代になると2割を超える。

c)外出状況

- ・【団地地区内及び隣接地】への外出について、9割程度の方が週1～2日以上の外出頻度であるが、外出に支障のある方に限定すると、6～7割程度の方に減少し、特に米本団地では月1～2日程度以下の外出頻度の方が増加している。
- ・外出に支障のある方における、【団地地区内及び隣接地】への外出における問題点として、米本団地・こてはし団地ともにスーパー等が遠いという回答が30%近いが、米本団地では坂道・階段がある（19.0%）、エレベーターが無い（19.0%）といった回答も多く、外出に団地の構造が課題となっている。
- ・【団地地区外】への外出について、週1～2日以上の外出頻度の方は全体では8割程度であるが、外出に支障のある方に限定すると、6～7割程度に減少し、特に米本団地では月1～2日程度以下の外出頻度の方が増加している。
- ・外出手段については、「徒歩」「クルマ（自分で運転）」「路線バス」が多くなっているが、外出に支障のある方に限定すると、「クルマ（同乗）」が増加している。
- ・年代別の外出頻度では【団地地区内】への外出頻度では、週34日以上の外出頻度の割合が、前期高齢者で

は米本団地では 40%を越え、こてはし団地では 50%を越えているが、後期高齢者になると米本団地では 30%前後に減少している。

- ・【団地地区外】への外出頻度についても同様に年齢層が高くなるにつれて外出頻度が減少している。

d) 運転行動

- ・外出のキーとなるクルマの運転を行っている人のうち、運転をやめたいと考えている方は、15%~19%程度いる反面、運転を今後も続ける人が 6 割程度で存在する。
- ・外出に支障のある方に限定すると、既に 5~6 割の方は運転を止めており、外出に支障が出るタイミングと運転を止めるタイミングが同じ頃になっているケースがうかがえる。
- ・クルマを自分で運転して外出している方（クルマ有り）と、自分で運転も同乗も無い方（クルマ無し）での外出頻度の違いをみると、2 週に 1-2 日以下の外出頻度の割合が、クルマ有りでは 6-7%程度なのに比べ、クルマ無しの場合は 22-23%程度と約 3 倍にも増加しており、クルマの有無が外出頻度の減少につながるとうかがえる。

e) 自由意見

- 米本団地・こてはし団地ともに、現在は元気で徒歩での移動にも大きな支障は無いものの、より高齢になって肢体不自由な状態となり、外出が難しくなることに不安を抱えている方が多い。
- 米本団地の高齢者のうち単身者が約 5 割と、こてはし団地の約 2 割と比較しても非常に高く、肢体不自由になった際に、移動支援をお願い出来る相手がいない事に不安を抱えている方が多い。
- クルマの運転については、現状では運転に支障が無いが将来に運転が出来なくなる事で、移動・外出行動が減り、結果として肢体不自由が重篤化する事に不安を抱えている。
- 公共交通については、バスの運行頻度が少ない、鉄道運賃（例：八千代中央から大手町まで 850 円）が高いといった意見があり、そのために外出頻度を減らさざるを得ないという意見が多い。また、八千代中央駅に下りのエスカレーターが無いなど、バリアフリーが不十分であるとの意見もある。
- 団地内のバリアフリーに対する課題も多く、4~5 段の階段であっても大きな障害であり、移動を不安視する意見がみられ、上層階に在住しているが、エレベーターが無い事で外出を極力控えているという意見も少なくない
- 全体として”現在は”移動に支障は無いものの、数年以内に移動に大きな支障が発生する事に対して不安を

抱える意見が多くなっている。

4. 移動実態から考えられる課題

既存研究からもパーソナルモビリティ型移動手段の有効性が示されているが、移動手段にセニアカー等のパーソナルビークルが使われていないことから、多様な手段があることを伝えることから始め、選択肢の一つとして位置づけることが有効ではないかと考える。

「運転をやめたくてもやめられない」→「今後も運転をしたい（やめられないから運転するしかない）」という個人に頼りきった移動実態であるが、団地の構成が高齢者を考慮していないことは明らかであり、スーパーや病院の送迎バスが利用されている実態から団地全体で移動を総合的に確保する方策が求められる。

米本団地・こてはし団地ともに住民の高齢者の割合は多く、健康なうちは徒歩や公共交通機関、マイカーを利用して移動することが可能だが、徒歩やクルマの運転に支障が出ると、外出頻度が顕著に減少している。

単身者の場合、もしくは同居世帯でも一人しか免許が無い場合など、クルマでの移動が困難となると同乗も難しくなり、外出頻度が極端に減少する。

現状ではマイカーの利用により外出に支障が出ていないが、将来的に年齢が増すにしたがって外出に支障が出るようになる確率は高くなり、同居家族を頼ることになることが想定できるが、独居となったり同居家族も 65 歳以上であるケースが多く、近い将来に世帯全員の外出が困難になることが容易に想定でき、それを高齢者自身も認識しており、不安を持って生活をしている。かといって、住居を転居することは特に持ち家の戸建て住宅の場合は難しく、行政サービスも多くは期待できない状況では見通しが無い状況である。

街づくりの面では世代交代や生活スタイルの変化に対応した個人の変化に対応した居住と社会保障サービスが連携しておらず、言葉は悪いが「街は朽ちるのを待つのみ」と言わざるを得ない。その対策を早急に取るべきではあるが、現状では交通問題をこえて、決定的な打開策が見えない状況である。

参考文献

- 1) 草間一郎, ニュータウンそしてオールドタウン~「都市化」の中での東京圏の郊外住宅地~, 土地総合研究, 2011 年 秋号
- 2) 藤原章正, 高齢者や交通弱者の足となる新モビリティ, ITS 地域交流会, 2015 年 9 月