都市のスプロール化と高齢者交通について

近畿大学理工学部　正員　○三星昭宏
近畿大学理工学部　正員　　高石博之
近畿大学理工学部　学生員　吉田宗久

1．はじめに

高齢者の交通問題は居住地により異なっている[1)]。この研究はスプロール化の続く大阪府下を対象とし、高齢者の居住地分布の傾向を調べるとともに、外出率等の外出の傾向を探り、両者から問題点を考えるものである。高齢者の定義は諸説あるが、ここでは60才以上を「高齢者」とし、60才未満を「一般」とする。

2．データについて

居住地分布は国勢調査の昭和35年・45年・55年の年齢別大阪府下市区町村別集計を用い、10年ごとの変化を全体と高齢者についてみた。

外出率は、昭和55年の京阪神パーソントリップ調査の年齢別市区町村別集計によった。

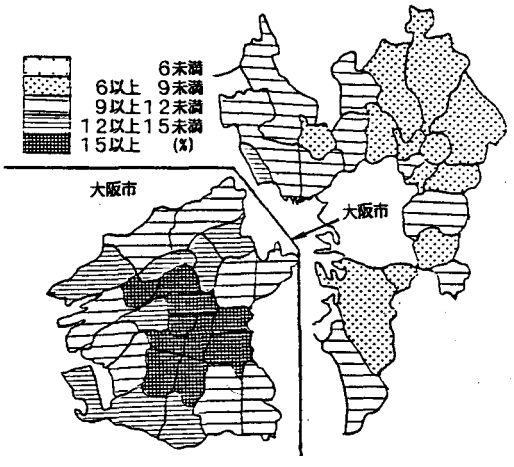
対象市区町村は大阪府の都市とし、一部の遠隔地の都市は除外した。

3．大阪府下の人口構成の変化

年齢を区分しない大阪府下の市区町村別人口の増減傾向は、1)大阪市中心部の長期減少、2)市内周辺部の増加から減少、3)周辺既開発都市の横ばい、4)周辺未開発都市の増加、に分類される。最近では、一部に人口の減少の歯止め傾向はあるものの依然スプロール化は進んでいる。一方、高齢者人口比率は図－1のようになる。さらにこの比率の経年変化等から以下の点が分る。

1）昭和35年から45年にかけ高齢者比率が増加、減少した市は半々であったが、45年から55年にかけては大半の市で減少し、府下全体で高齢化が進んでいる。その傾向は中心部に近いほど顕著である。

2）高齢者比率は、周辺未開発都市、市内周辺部・周辺既開発都市、中心部、の順に高く、人口全体のスプロール減少に対応している。



図－1　高齢者（60才以上）人口比率(%)

4．パーソントリップデータによる外出率

このような高齢者がどの程度外出し、地域差はどうかをみるため、60才以上の人の外出

Akihiro MIHOSHI, Hiroyuki TAKAISHI, Munehisa YOSHIDA

率を示すと図－２のようになる。また、比較の意味で60才未満の人の外出率を示すと図－３のようになる。これらから以下の点が分る

１）高齢者の外出率は全般にかなり低い。

２）高齢者の外出率が低いのは、①大阪市内②堺などの旧市街地が多い周辺都市である。これらの地域は、３．でみた高齢者の多い地域と必ずしも一致しない。

３）60才以下の外出率には特徴があまりみられないが、20-59才について同様な図を書いたところ、大阪市中心部の区と周辺都市の外出率が高く、市内周辺部は低くなっており、高齢者はこれと逆の傾向を持つようである。　４）南部と北部の周辺都市とでは、高齢者の外出率に格差が見られる。60才以下ではこの差は高齢者ほどではない

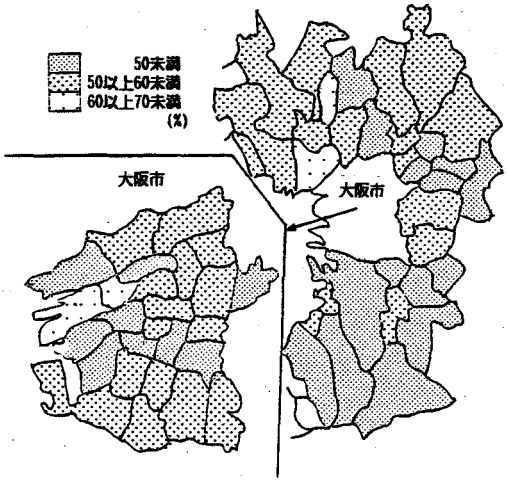


図-2　高齢者(60 才以上）の外出率

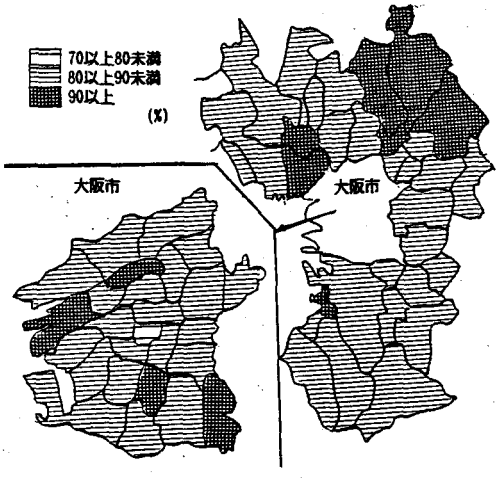


図-3　非高齢者(60才未満）の外出率

５．考察

都市のスプロール化と逆に高齢化が進み、都心に残された高齢者の交通問題と、若年層の多い郊外の高齢者の交通問題という二つの問題が今後生じてくると考えられる。とくに郊外地が将来高齢化したとき、現在の自動車二輪車依存の郊外開発に問題があると思われる。この基本的な問題設定に加えさらにつぎの点も考えるべきと思われる。高齢者の外出率には地域差があり、周辺部を含めた旧市街地の高齢者の外出率が低い反面、必ずしも低くない外出率を示す周辺地域もある。その原因には、高齢者の外出の活性や交通サービス水準が関係していると思われ、今回のデータでもそれがうかがえる。とくに大阪市内の外出率の低いことや、『南北』格差には、高齢者の生活様式（ライフスタイル）が背景にあるものと思われる。今後、高齢者の交通欲求は高まってゆくものと思われ、高齢者の交通の評価は、生活様式と交通サービス水準を背景としてとらえるべきと思われる。

参考文献

1)三星昭宏：高齢者と交通計画、交通科学、第１４巻、第１・２号、1985

2)三星、高岸、塚口：高齢者の交通に関する一調査、土木学会関西支部講演概要集 ,1985