

近畿大学大学院 学生員○荒川剛利
近畿大学理工学部 正会員 北川博巳
応用技術（株） 正会員 伊藤秀明
高田機工（株） 正会員 後藤尚樹

1.はじめに

我が国では急速に高齢化が進んでいる。今後予想される超高齢社会においても安定した社会を維持するためには、高齢者の社会進出と超高齢社会を考慮した交通施設整備が必要である。しかし地域ごとにさまざまな特性があり、高齢者の交通特性も異なっているため、地域ごとに高齢者の交通特性に応じた交通施設整備を考えなければならない。本研究では、第3回京阪神都市圏パーソントリップ調査を用い、地域特性が高齢者トリップに及ぼす影響を分析する。

2.分析の方針

地域特性が高齢者のトリップ数に及ぼしている影響を分析するため、大阪府下の市区町村を高齢者（65歳以上）のトリップ数の違いにより3つの地域に分割した。それぞれの地域で高齢者トリップ数の違いに影響を及ぼしている要因のうち、鉄道整備の充実度、職業分担率、免許保有率、代表交通手段分担率の地域ごとの違いを調べ、これらと高齢者のトリップ数の違いとの関係を明らかにした。また、比較の意味で非高齢者（65歳未満）も同様の分析を行った。

3.大阪府下の地域分割

市区町村別一人あたりの平均トリップ数の差により大阪府下を3つの地域に分割した。図1は高齢者についての結果を、図2は非高齢者についての結果をそれぞれ示している。大阪府の一人あたりの平均トリップ数は高齢者で3.07、非高齢者で3.14であるので、これにより地域A、地域aは活発地域、地域B、地域bは標準的な地域、地域C、地域cは非活発的な地域とそれぞれ定義づける。

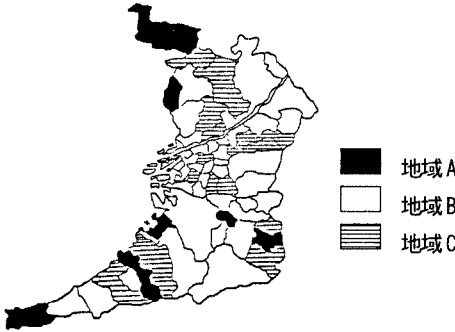


図1 高齢者の地域分割

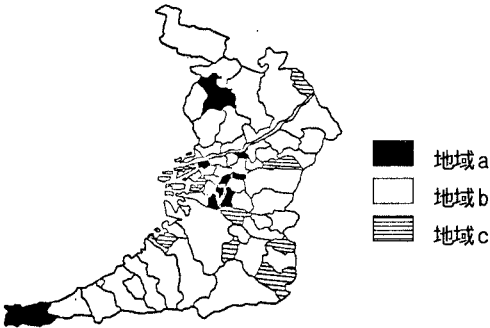


図2 非高齢者の地域分割

4.高齢者トリップに及ぼす影響分析

(1)鉄道整備の充実度 地域別に鉄道整備の充実度を測る一つの指標を示すために、ここでは各地域の面積を駅の個数で割ることによって、その地域の駅一つが受け持つ面積を算出した。表1は高齢者、非高齢者における結果をそれぞれ示している。これによると、高齢者においては地域Aが他の地域に比べ極端に鉄道整備が不十分であることがわかる。逆に非高齢者においては、地域a、地域b、地域cの順に鉄道整備が充実していることがわかる。

表1 地域別（面積／駅個数）の平均

地域	地域A	地域B	地域C	地域a	地域b	地域c
（面積／駅個数）の平均	14.625km ²	3.571km ²	3.792km ²	1.947km ²	4.297km ²	7.202km ²

Taketoshi ARAKAWA, Hiroshi KITAGAWA, Hideaki ITO, Naoki GOTO

(2)地域別職業細分類 地域別職業別構成比を把握するために有職者のみについて職業細分類の構成比を算出した。

図3、図4は高齢者、非高齢者における結果をそれぞれ示している。図3より高齢者では地域Aにおいて農林漁業従事者の割合が極めて高いことがわかる。図4からは3つの地域による差はあまりみられないが、高齢者に比べ農林漁業従事者の割合が極めて低いことがわかる。

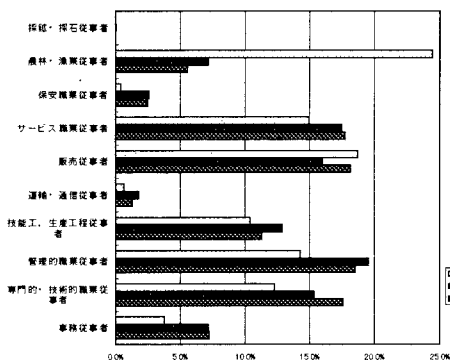


図3 有職高齢者の地域別職業細分類構成比

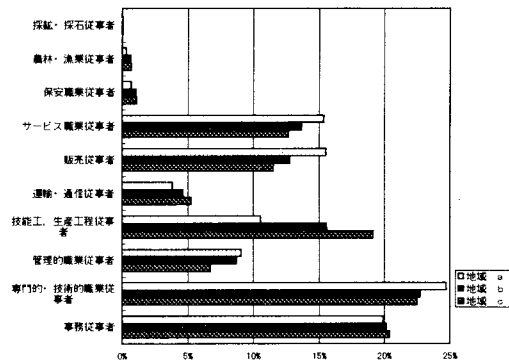


図4 有職非高齢者の地域別職業細分類構成比

(3)地域別免許保有率 図5は高齢者、非高齢者の地域別免許保有率を示している。これによると地域Aは地域B、地域Cに比べ免許保有率が高いという結果が得られた。すなわち高齢者トリップの多い地域ほど免許保有率が高いということを表している。

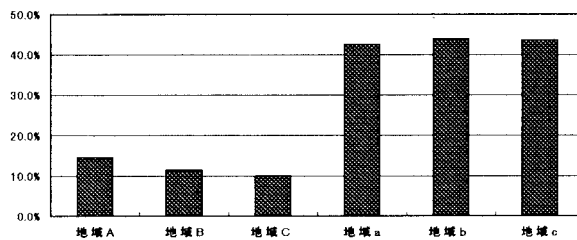


図5 地域別免許保有率

一方非高齢者では地域間での免許保有率の差があまり見られない。従って非高齢者においては、免許保有率が地域間のトリップ数の違いに影響していることは本研究からは伺えなかった。

(4)地域別代表交通手段分担率 図6は高齢者の地区別代表交通手段分担率を示している。高齢者は自由トリップが多いことから徒歩の割合が高くなっている。ここで重要なことは、地域Cから地域Aに行くにしたがって自動車の割合が高くなり、逆に鉄道の割合は低くなっている。これは農業従事者のトリップの大部分が自動車に依存していることが一つの原因であると考えられる。なお非高齢者についてのグラフは地域間にほとんど差がみられなかったため省略する。

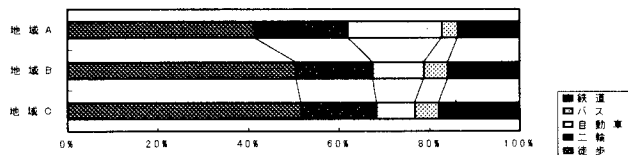


図6 高齢者の地域別代表交通手段分担率

5.まとめ

高齢者トリップ数の多い地域では免許保有率が高く、農林・漁業従事者が多いため代表交通手段分担率は自動車の割合が高くなっており、逆に鉄道施設整備が充実していないため、鉄道の分担率が低くなっている。これらの地域では、過度に自動車に依存しているため鉄道整備だけでなく、より高齢者に安全な道路整備が必要と思われる。また、非高齢者においては鉄道施設整備が充実している地域ほどトリップ数が多くなるという結果が得られたが、本研究からは免許保有率と職業による地域間のトリップ数の差は認められなかった。