

神戸大学大学院 学生会員 ○竹牟禮 駿  
 神戸大学大学院 正 会 員 小谷 通泰  
 神戸大学大学院 学生会員 寺山 一輝  
 神戸大学大学院 正 会 員 秋田 直也

## 1. はじめに

近年、わが国各地の郊外ニュータウンでは、人口の減少と少子高齢化の進行、住居施設等の老朽化などによるオールドタウン化が大きな問題となっている。こうした中で、高齢者による生活交通の利便性をいかにして確保するかが重要な課題である。

そこで、筆者らは、神戸市内の郊外ニュータウンを対象として、居住者による生活交通行動の実態を明らかにするためにアンケート調査を実施した。本稿では本調査で得られた結果の概要を報告する。

## 2. 調査対象地域とアンケート調査の概要

調査対象地域としたのは神戸市北区大池地区であり、人口は6,922人（1世帯あたり2.19人、2012年12月時点）である。1964年に入居が開始されているため、高齢化率は35.2%と高く、神戸市平均の23.8%を大きく上回っている。

本調査は、2012年12月に筆者らが実施したものである。地区内の居住者653世帯に無作為に調査票（1世帯3部ずつ）を配布し、15歳以上に回答を依頼した。調査票の回収は返信用封筒を用いた郵送で行い、206世帯294名から回答が得られた（世帯回収率は31.5%）。回答者の属性をみると、男女比は男性50.2%、女性49.8%であった。また、年齢構成比は65歳以上による回答が58.7%を占めて最も多く、次いで50～64歳が22.1%、35～49歳が14.6%であった。世帯構成比は、2人世帯が最も多く45.1%を、次いで3人世帯が20.4%を占めていた。

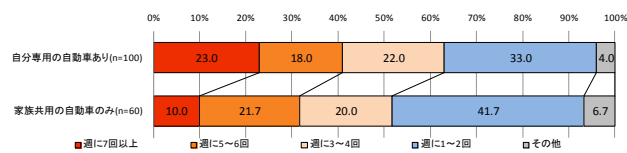
## 3. 自動車の利用実態

### （1）自分で運転する場合

世帯での自動車保有率は76.7%（複数台保有率は24.1%）、回答者の運転免許の保有率は63.6%であった。自分専用の自動車を保有している者も59.9%みられ、残る22.1%は家族との共用である。さらに、買い物や通院、

娯楽活動の目的で自動車を利用する頻度は、週に3～4回以上が59.4%を占め、平均利用回数は15.6回/月であった。

図－1は、専用自動車の有無別にその利用頻度を示したものであり、専用自動車保有者の方が利用頻度は高くなっている。

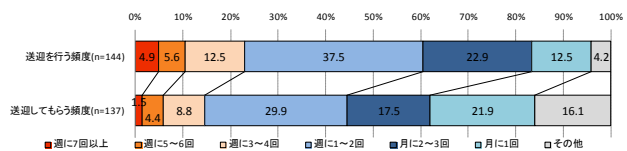


図－1 専用自動車の有無別にみた自動車利用頻度

### （2）自動車で送迎する場合・される場合

自動車運転者の87.8%が、誰かの買い物や通院、娯楽活動のために送迎することがあるとしており、一方で回答者の53.3%が、同様の目的のために自動車で送迎してもらうことがあるとしている。

次に、図－2は、送迎する頻度、また送迎してもらう頻度をそれぞれ示している。これらによると、週3～4回以上の頻度は、送迎する場合は23.0%（平均回数7.3回/月）であるのに対して、送迎される場合は14.7%（平均回数5.4回/月）と低くなっている。自動車運転者は、外出のうち約5割程度の割合で（外出回数に対する送迎回数の比率）送迎を行っている。



図－2 送迎を行う・送迎してもらう頻度

図－3a)b)は、送迎を行うことで自分に行動に制約を受けるかを、また送迎してもらう際に運転者との調整が必要かを尋ねた結果である。これらより、送迎してもらう側が「調整が必要である・やや必要である」としている割合が、運転者側が「制約を受ける・やや受ける」と感じている割合よりも高く、送迎をしてもら

う立場の方が、抵抗感が大きいことが示唆される。

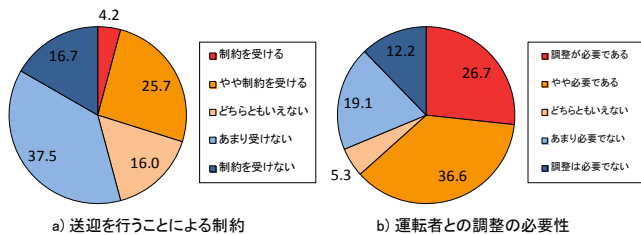


図-3 送迎する場合と送迎される場合の意識の違い

#### 4. 年齢による目的別利用交通手段と

##### 移動の不満度・重要度

図-4 は、5 つの移動目的について 65 歳以上・未満別に利用交通手段の分担率を示すとともに、移動のしやすさに対する不満度とそれぞれの移動の重要度を示したものである。まず、交通手段では、年齢に関わらず、日常的な買い物と一時的な通院で徒歩の割合が高い。一方で、非日常的な買い物や定期的な通院、娯楽・余暇活動では自動車利用（同乗含む）と鉄道の割合が高い。年齢別では、全ての目的において 65 歳以上の方が徒歩の割合が高い。

次に、移動の不満度（「不満・やや不満である」）は、年齢による差異はあまりみられないが、徒歩の割合が低く、自動車（同乗含む）や公共交通機関の利用割合が高いほど不満度が高くなる傾向が認められる。

移動の重要度（重視する順序 1 位から 5 位までに 5 点から 1 点を与え平均点を求めている）をみると、65 歳以上・未満のいずれも日常的な買い物を最も重視している。しかし、65 歳未満ではこれに次いで、非日常的な買い物、一時的な通院となっているのに対し、65 歳以上では定期的な通院、一時的な通院の順になっており、高齢者の方が通院をより重視している。

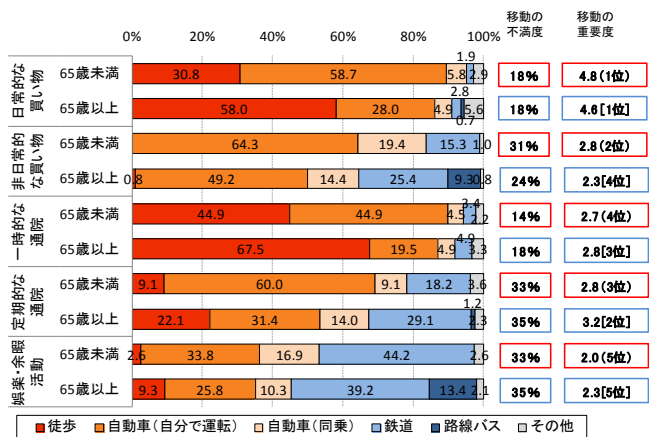


図-4 目的別にみた年齢による利用交通手段と移動に対する不満度と重要度

#### 5. オールドタウン化についての意識

図-5 は、自動車利用者を対象に、高齢になって運転できなくなった場合、日常生活を行ううえで不安を感じるか否かを、年齢別に示している。「不安を感じる・やや感じる」とする割合は、65 歳以上では 79.5%であり、65 歳未満の 74.7%をやや上回っている。

一方、図-6 は、オールドタウン化についての深刻度を 65 歳以上・未満別に示している。年齢による意識の違いはあまりみられないものの、居住者の 6 割以上が「深刻である・やや深刻である」と回答しており、意識の高さがうかがえる。こうした結果には、上述の将来における自動車利用に対する不安が反映されていると考えられる。

さらに、図-7 は、年齢別の居住意向を示している。65 歳以上の 57.5%が「住み続けたい、できれば住み続けたい」と考えており、65 歳未満の割合よりも高くなっている。これより、将来における自動車利用の継続に対する不安や、オールドタウン化の深刻さを感じながらも転居は容易でないことが推測される。

#### 6. おわりに

本稿は、調査結果の概要を報告したが、生活交通における自動車利用への依存の実態と、将来の自動車利用に対する不安やオールドタウン化の深刻度への影響が推測できた。今後は、交通目的別、年齢別にアクセシビリティを計測し、その改善方策について検討したい。

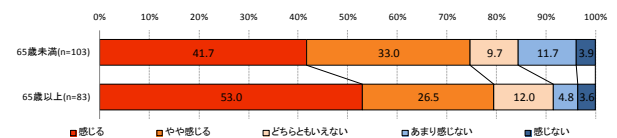


図-5 高齢になって自動車を運転できなくなった場合の不安

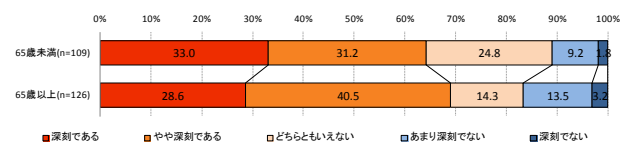


図-6 オールドタウン化の深刻度

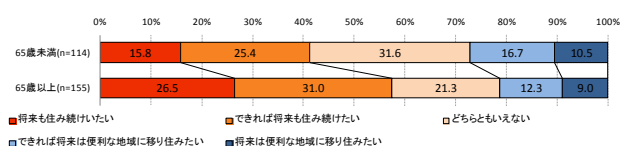


図-7 居住の継続意向