

大都市圏における高齢者の外出に関する研究 —東京圏*を対象に—

*主に一都三県

研究員 泊 尚志
Naoyuki Tomari

1. 序論

わが国での高齢化の進行

3

- 急速な高齢化，超高齢社会の到来（2012年：24.1%）
 - 総人口，生産年齢人口の減少
 - 労働力不足，高齢者就労ニーズの高まり
 - 医療費等，社会保障の負担の増大（限界に）
 - 単身高齢者世帯，高齢者夫婦世帯の増加
 - 高齢者の閉じこもりや買物難民の存在
- これまで： 地方部で先行
 - 限界集落
 - 生活交通確保
- 今後は特に，大都市圏で高齢化が進行



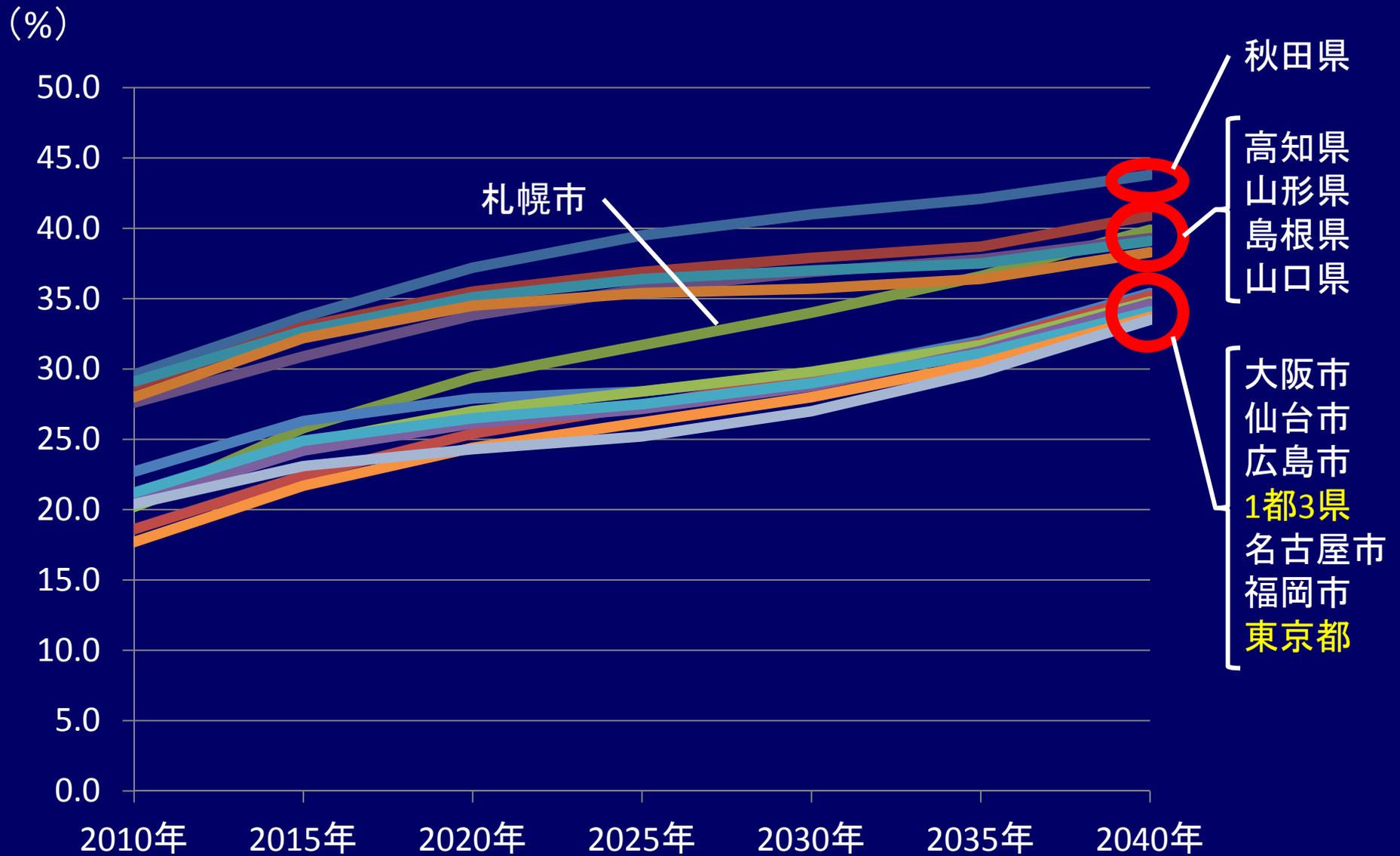
大都市圏の高齢化

- 高齢者**数**が今後急増
- 高齢化率が今後上昇
 - **定年退職者が急増**
 - 社会保障負担の急増
 - 潜在的な外出困難者の増加

一方では、

- 高齢者の若返り(身体機能が10年前より10歳若い)
(鈴木, 2012)
- 高齢者の外出の活発化(私事目的移動が急増)
- 就業(通勤), 通学, 通院... 外出や移動の増加
→ 高齢者の社会的な活動の活発化に期待

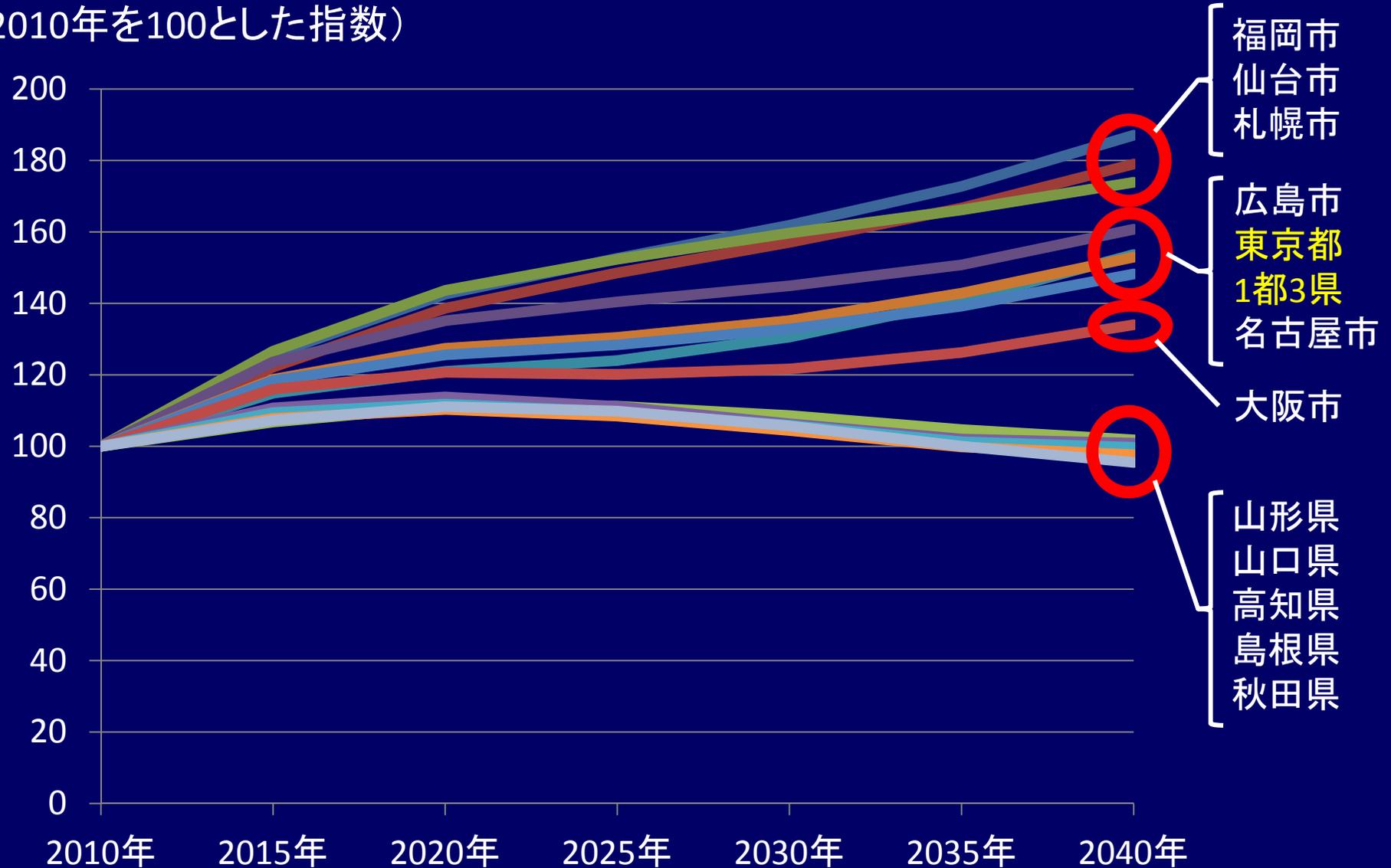
将来人口推計に基づく高齢化率(地域別)



国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(2013)に基づいて作成

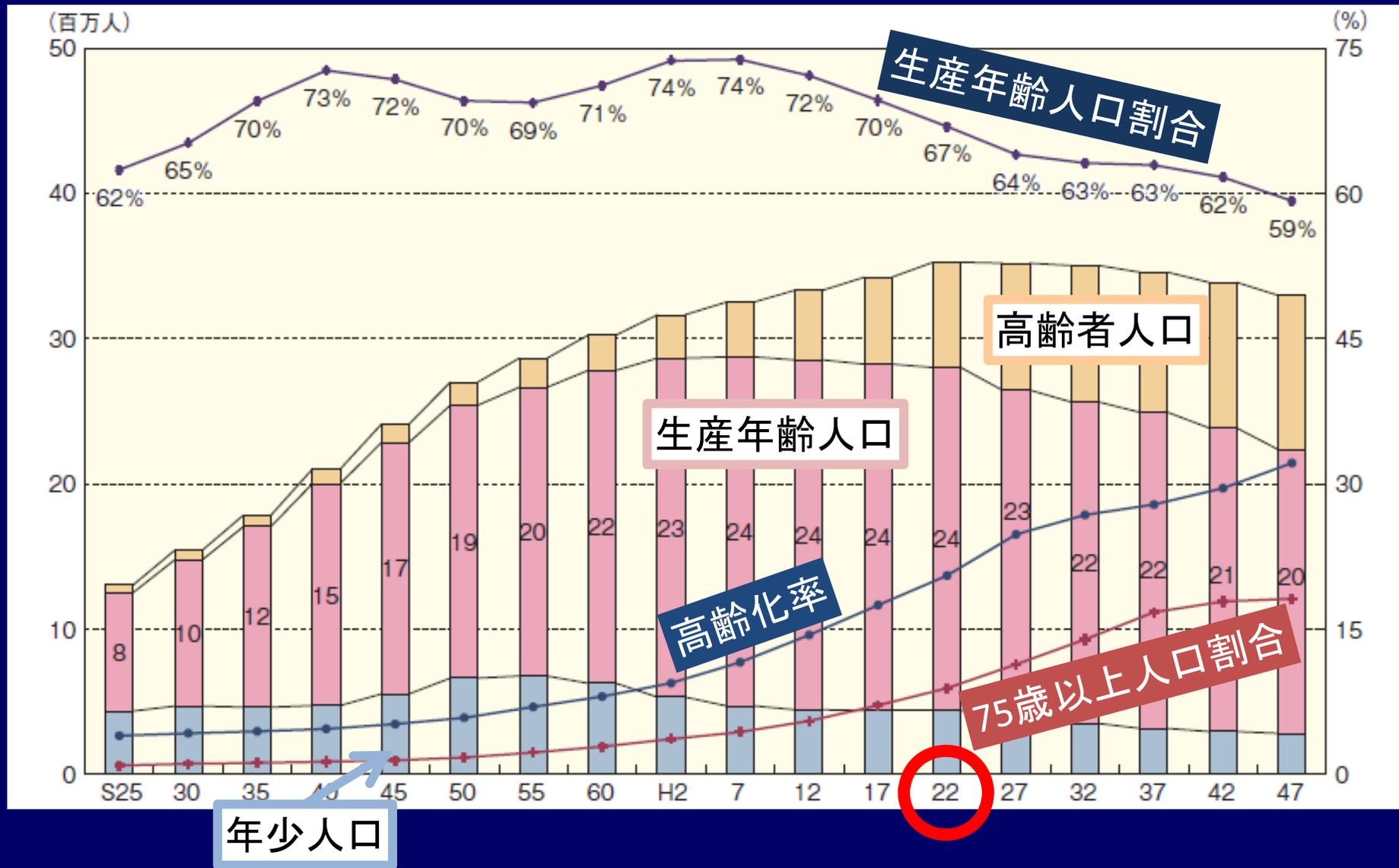
高齢者(65歳以上)将来人口推計(地域別)

(2010年を100とした指数)



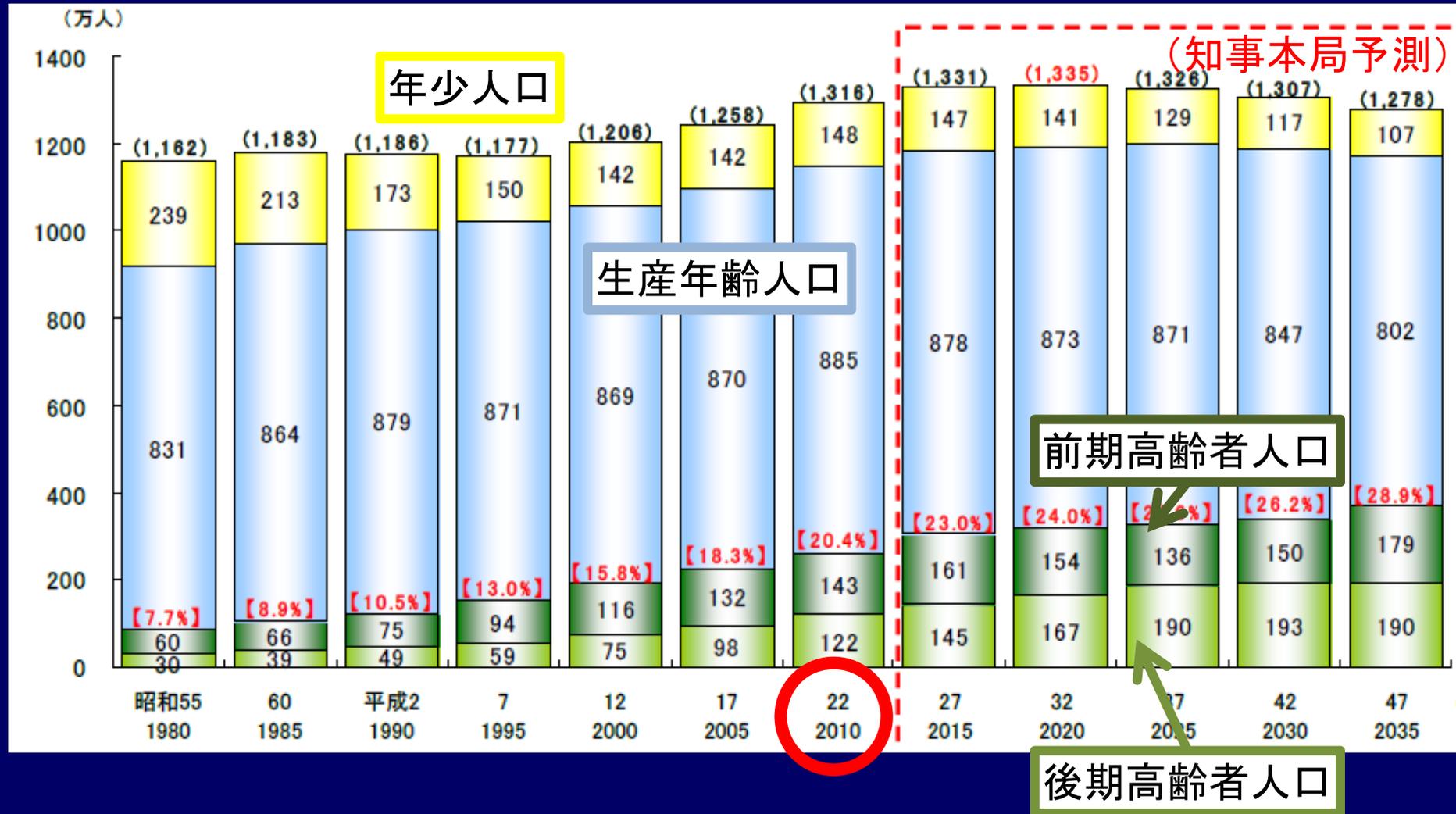
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(2013)に基づいて作成

東京圏(一都三県)の人口の推移と推計



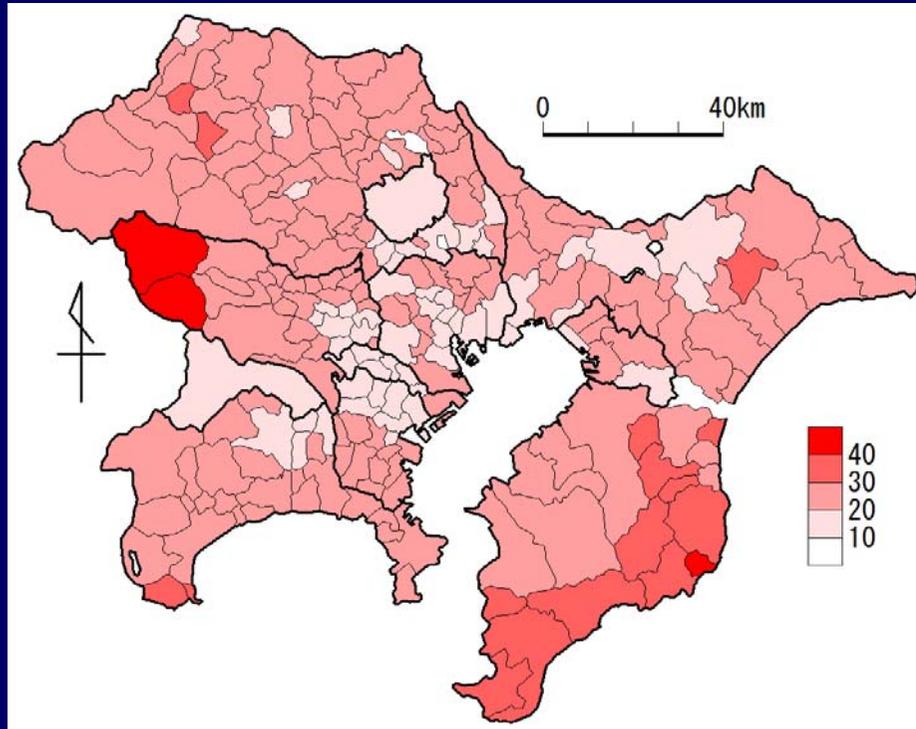
出典: 平成23年度首都圏整備に関する年次報告(凡例は発表者が追加)

東京都の人口の推移と推計

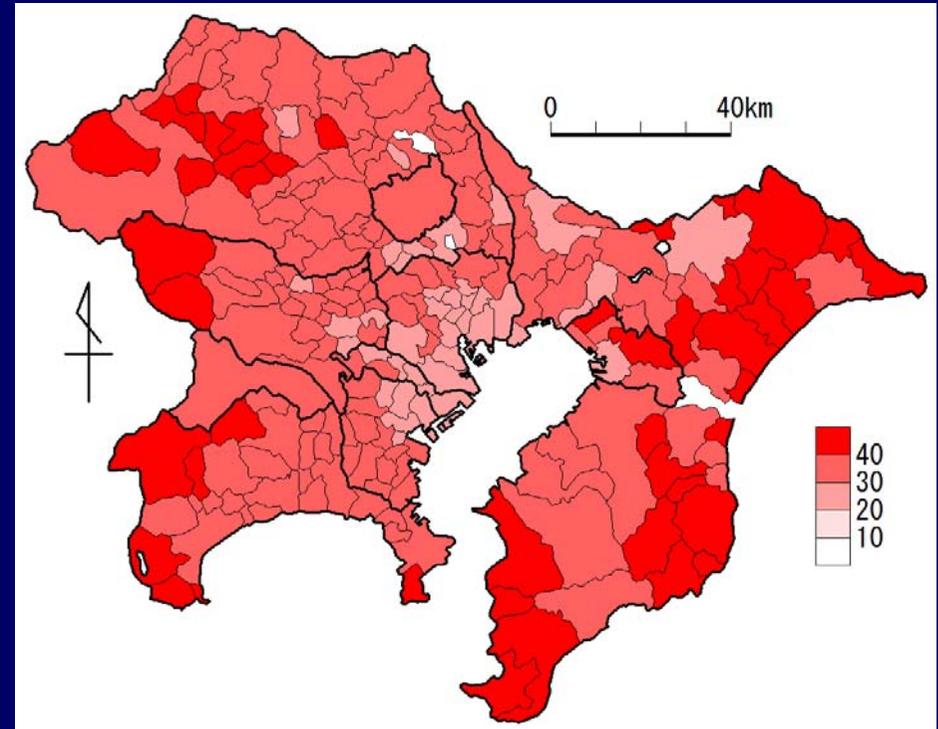


出典：東京都(凡例は発表者が追加)

市区町村別高齢化率



2010

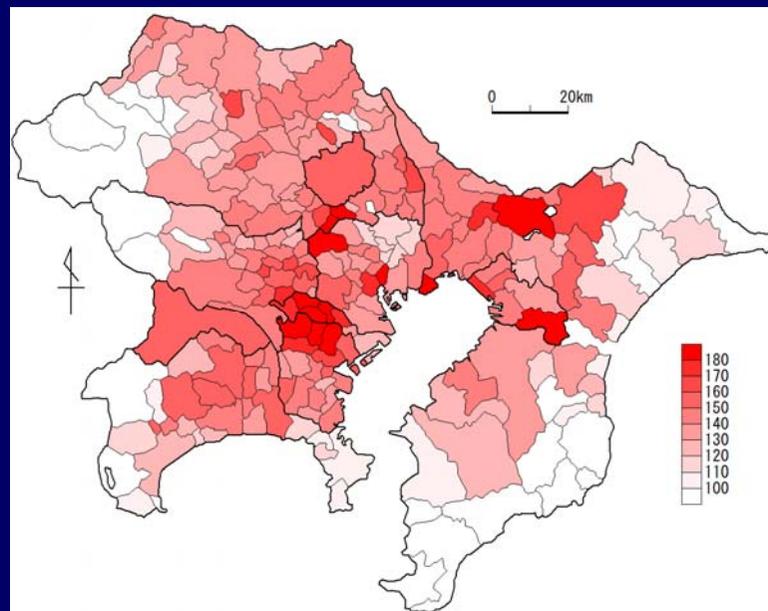


2035

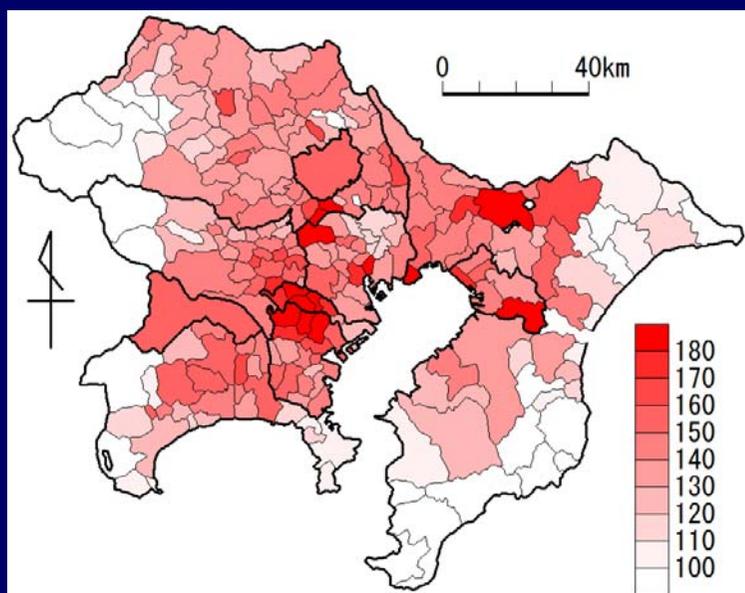
国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(2013)に基づいて作成

市区町村別人口比(2010→2035)

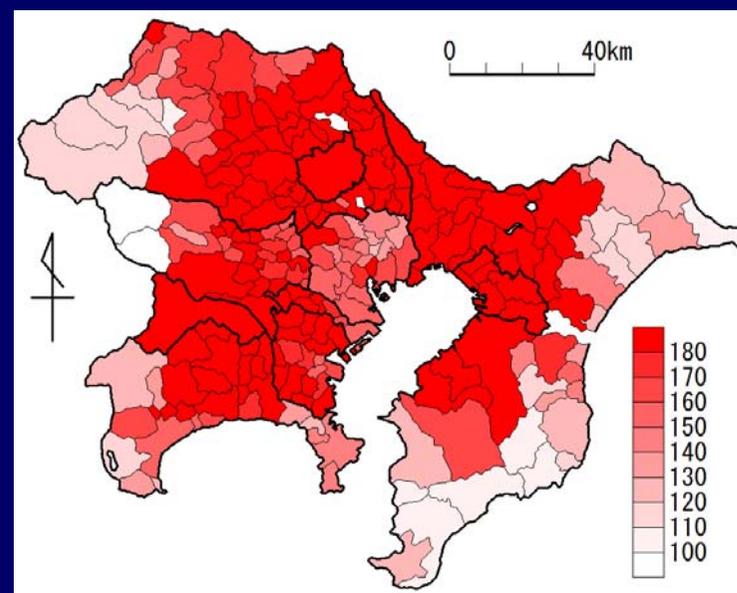
65歳以上



65歳～74歳



75歳以上



国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(2013)に基づいて作成

- **高齢者のみ世帯の増加(単身, 高齢者夫婦)**
 - 高齢者が経済的, 社会的, 日常的に自立した生活を送れることの持続性が求められている
 - 多世代ミックス型まちづくり等, 住宅政策が重要. そうだとしても, まずは個々の高齢者が自立して生活することが最優先
- **高齢者のQOLの維持, 向上 / 高齢者に対する期待**
 - 外出した上での社会的な交流, 社会参加
 - 社会貢献や就労, 社会保障費用の抑制



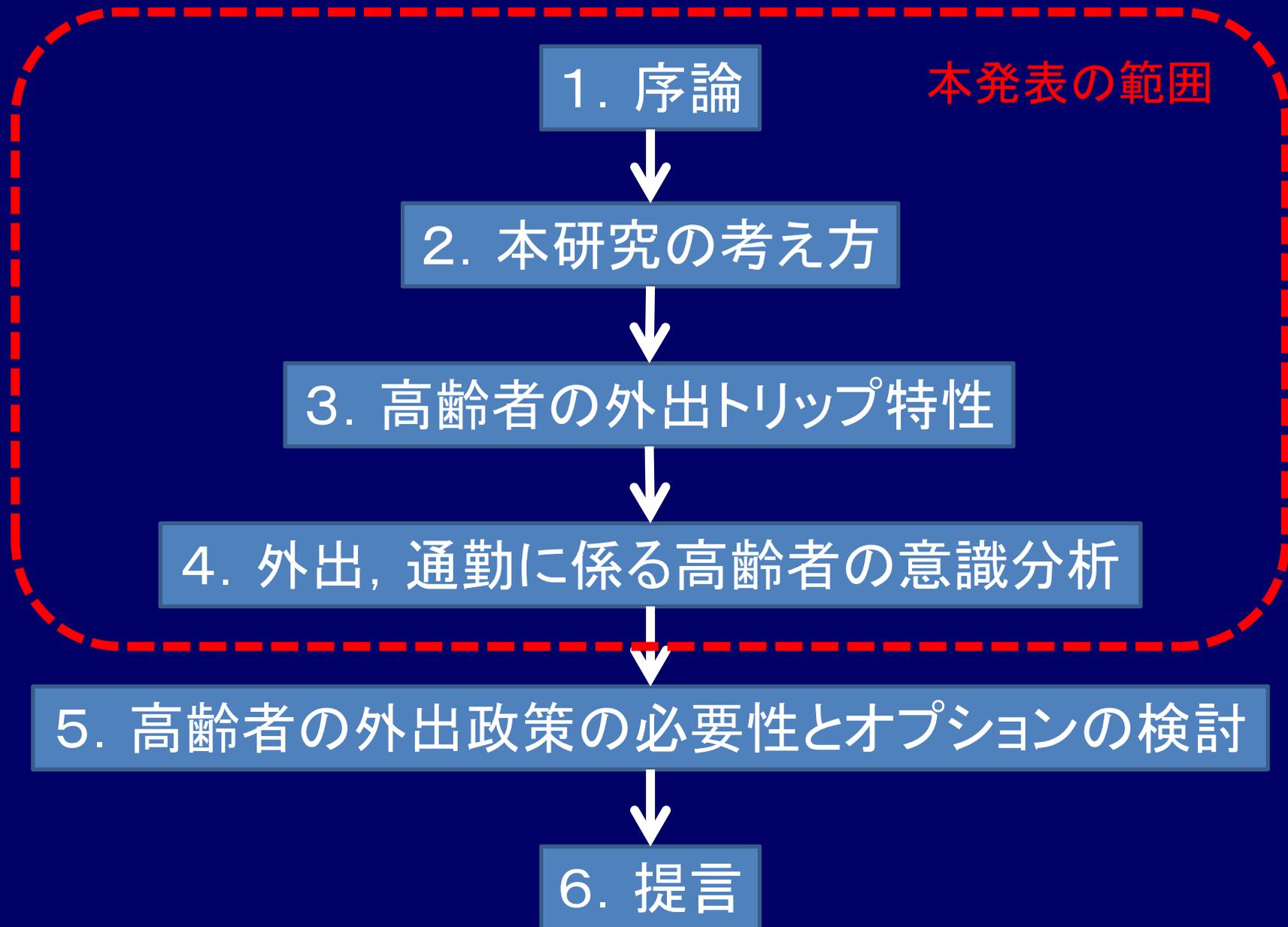
鉄道をはじめとした公共交通網が整備された大都市圏

- 高齢者が自由に外出できる交通環境
 - 自立した生活を支える交通環境になっているか
 - 高齢者の外出ニーズに対応しているか
- 高齢者の就労や社会参加を支える公共交通
 - 高齢者の通勤環境として公共交通の課題は
 - 特に鉄道を利用した従来の通勤パターンの課題は

→公共交通が発達した大都市圏における高齢者の
外出の実態や今後について、知見や議論が必要

鉄道をはじめとする公共交通網が発達した
大都市圏(東京圏)を対象に、

- 交通に関連して、今後の高齢者政策が目指す方向性を検討した上で、高齢者の外出や交通について考え方を整理する
- 高齢者の外出の特性について概ねの知見を得る
- 高齢者が外出を控えると考えられる場合や、特に鉄道を利用した通勤を困難に感じる場合に対して影響を与える要因について分析し、今後の課題を検討し、政策提言する上での基礎的な知見を得る



2. 本研究の考え方

- 年齢区分に基づく「高齢者」(65歳以上)
 - 前期高齢者(65～74歳)／後期高齢者(75歳以上)



- 個人差が大きく、状況が大きく異なる
 - 健康状態, 社会的な活動の水準, 社会的年齢, 居住環境, 外出手段
- 加齢に伴う体の衰えとともに、必要な交通サービスが変わり得る



- 一人一人の個人における変化
 - エイジング(aging):どのように老化するか(質)
 - 年齢だけで決まるものではない



- 寿命の延長からQOLの維持, 向上へ
- 老年医学の理論
 - 離脱理論(disengagement theory)
 - 加齢に伴う引退は避けられず, それは社会システムを維持捨てて行くためにも必要であり個人の適応にとっても好ましい
 - 活動理論(activity theory)
 - 活動水準の維持が幸福感の条件
 - 連続性理論(continuity theory)
 - 行動パターンや生活, パーソナリティの継続性を保ちつつ, 変化に対処していくことが望ましい適応

(谷口・佐藤, 2007; 東京大学高齢社会総合研究機構, 2013)

- 高齢者のQOLの維持, 向上
 - 例)豊かさ指標:住む, 費やす, 働く, 育てる...等
- 社会保障政策の観点から,
 - 要介護化のタイミングを遅らせる(2年でも1年でも)
 - 後期高齢者や障害者のケア のみならず,
 - 前期高齢者であっても, 閉じこもらないよう, 社会参加を促す
 - 意欲のある高齢者には, 就労等で, 少しでも長くご活躍頂くのが望ましい(高齢者自身もそう望んでいる場合が多い/社会的にも必要とされている)



高齢者交通に係る従来の議論

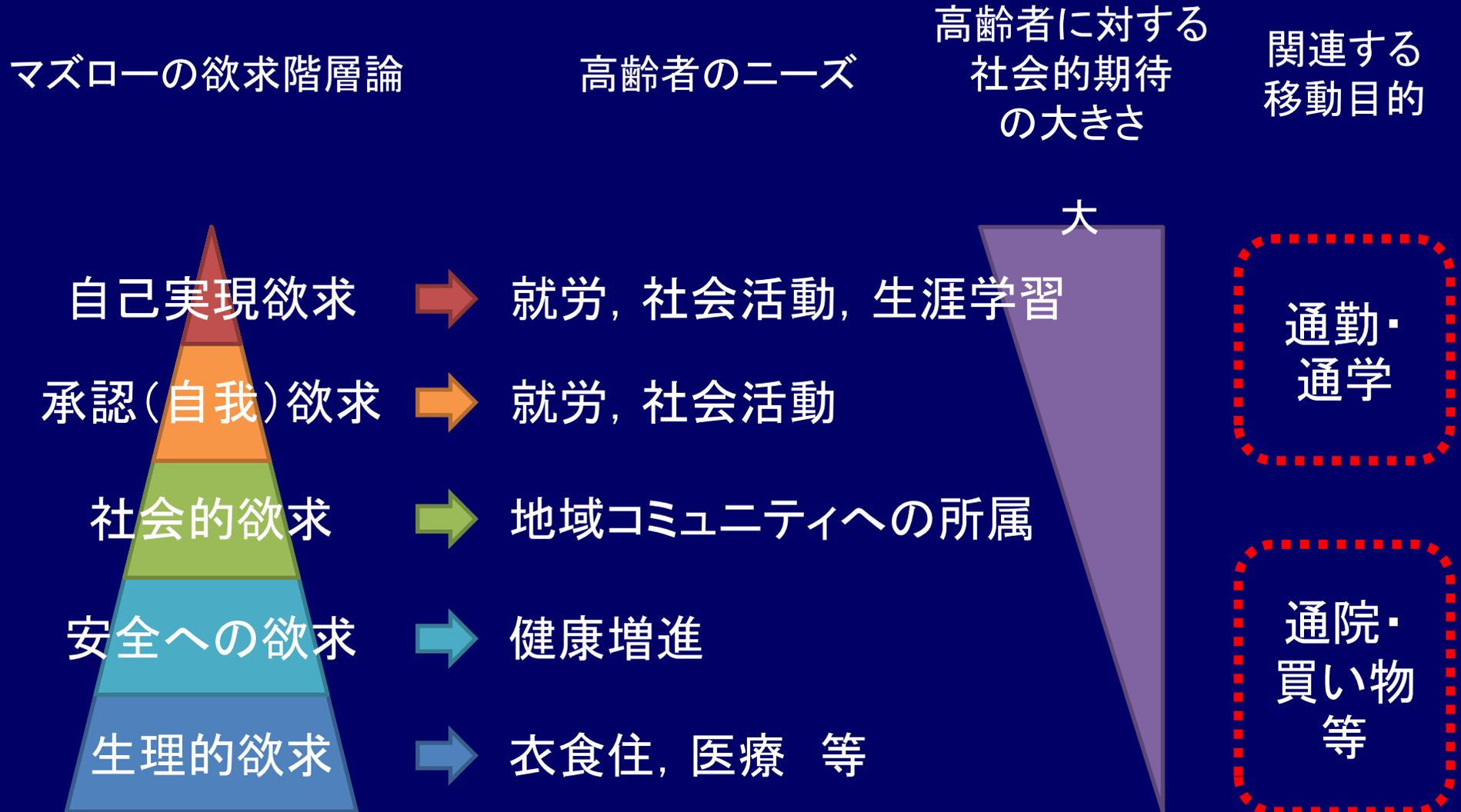
19

- 移動困難者, 移動制約者, 交通弱者(要介護者等)
→対象になる前からのケアも重要
- コミュニティバス, 相乗りタクシー, デマンド交通
- アクセシビリティ(アクセス距離, サービス認知)
- バリアフリー化

- 地方部: 交通手段の確保が課題
 - 公共交通サービスの縮小・撤退
 - 高齢期の運転の困難

- 大都市圏
 - 公共交通網は整備されてきた
 - 公共交通: 一定のサービス水準, バリアフリー...
→しかし, 高齢者の外出ニーズに合っているか

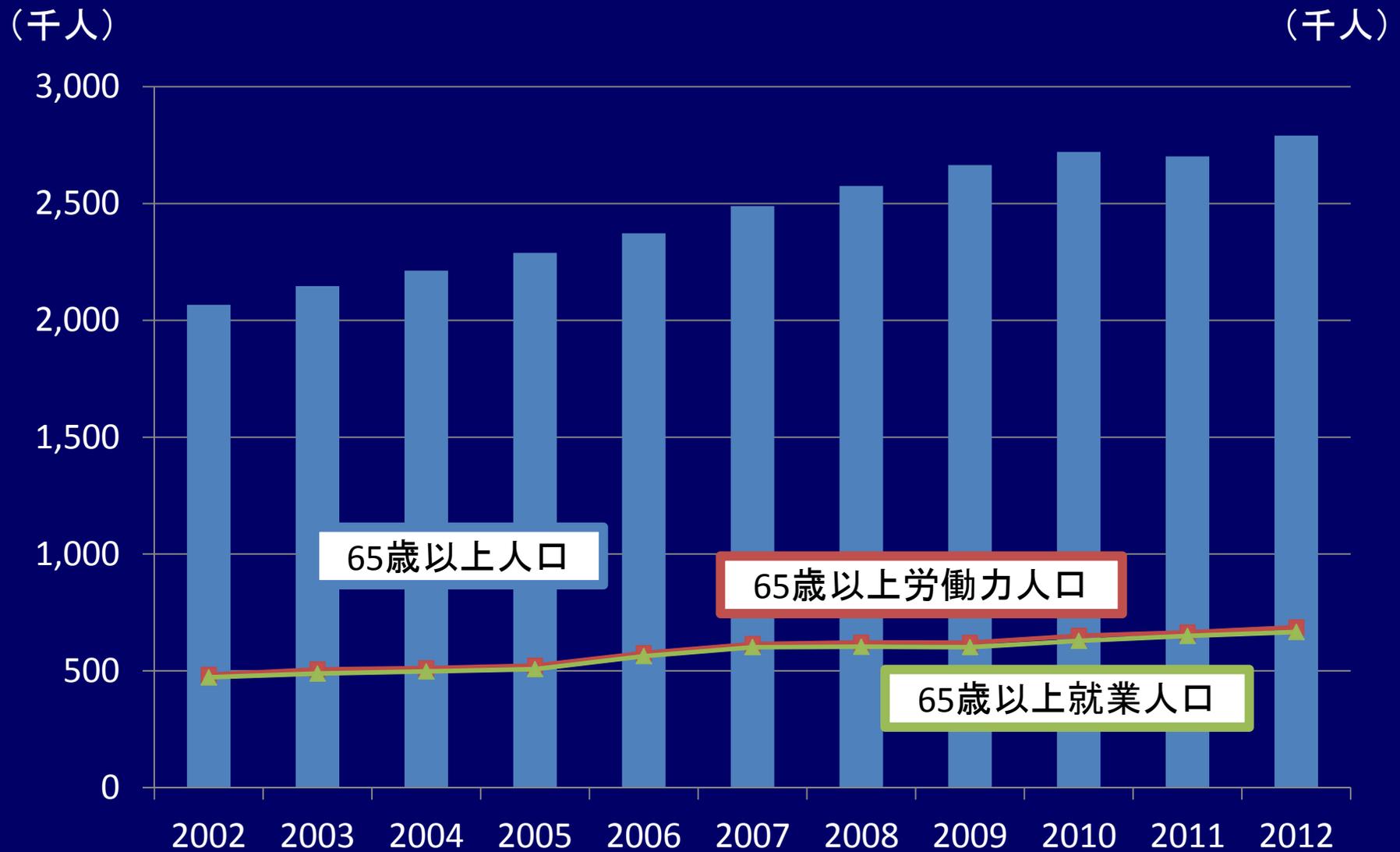
高齢者のニーズ，社会的期待と交通



- 定年引上げによる高齢者雇用確保措置導入の法的義務化（高年齢者雇用安定法2004改正）
 - 段階的取り組み, 65歳までの雇用確保
- 厚生労働省主導の70歳まで働ける企業推進プロジェクトの継続
- エイジフリー社会（年齢無関係で働ける社会）
- 定年後, 約半数は「働かなければならないので働く」
→9割以上が継続就業を希望（ニッセイ基礎研究所, 2007）

→外出, 通勤環境は確保されているのか

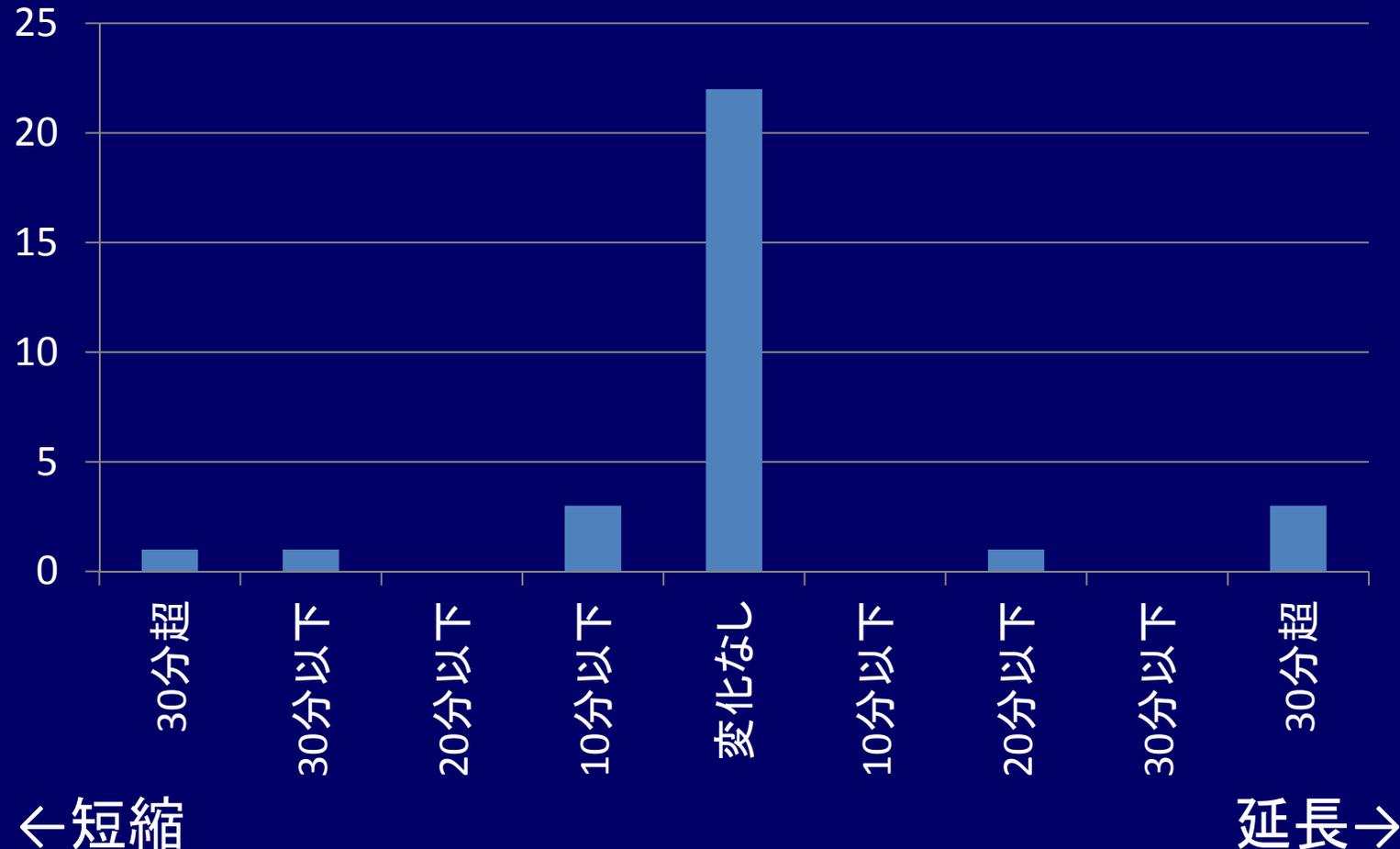
65歳以上の就業状況(東京都)



東京都総務局統計部社会統計課労働力調査係：
東京の労働力(労働力調査結果)に基づいて作成

鉄道の所要時間変化(60歳まで→65歳以降)²³

(度数)

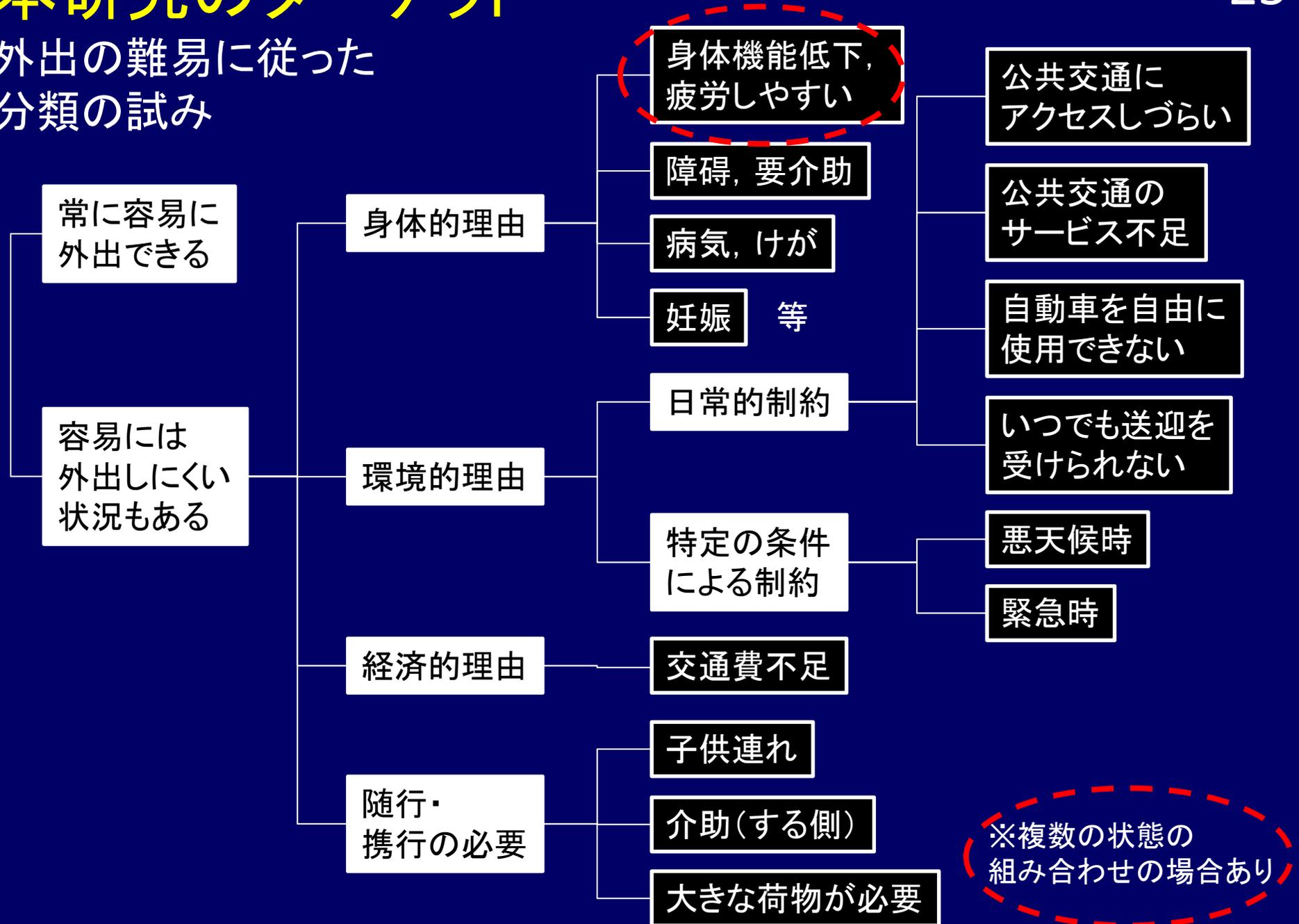


- 鉄道の所要時間は、大多数が変化なし
(目的地は同じか?)

- QOLの維持, 向上
- 高齢者の社会参加
- 社会保障負担の抑制
- 公共交通網が発達した大都市圏においても, 交通サービスが高齢者のニーズに合っているか
 - 少しでも長い期間, 高齢者にご活躍頂くための交通手段になっているか
(特に, 通勤手段 ~ 従来型の鉄道利用)
 - 特定の対象に限らない, 高齢者全般の外出, 就労, 社会参加の促進の必要性, 交通手段のケアの必要性
 - (通院, 買物等の基礎的な生活交通の確保)

本研究のターゲット

外出の難易に従った 分類の試み



3. 高齢者の外出トリップ特性 (東京都市圏PT調査の結果より)

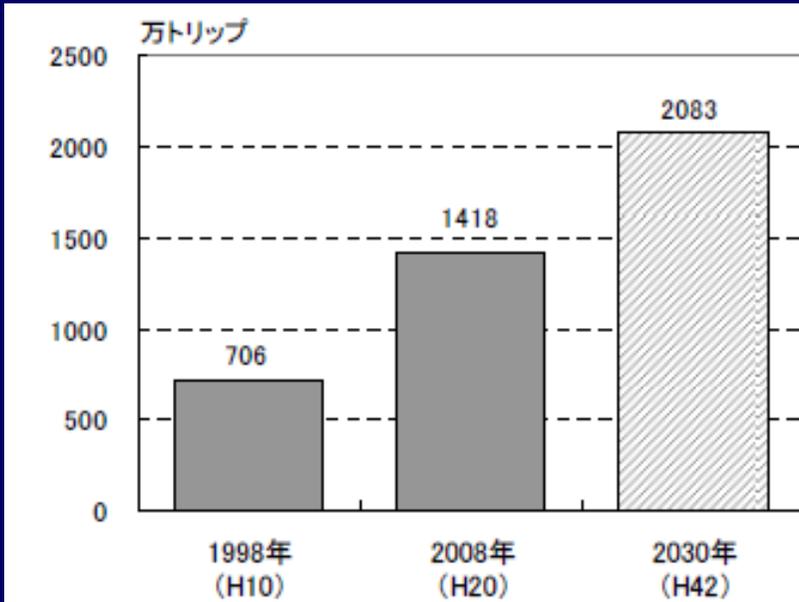


図 高齢者のトリップ数の推移

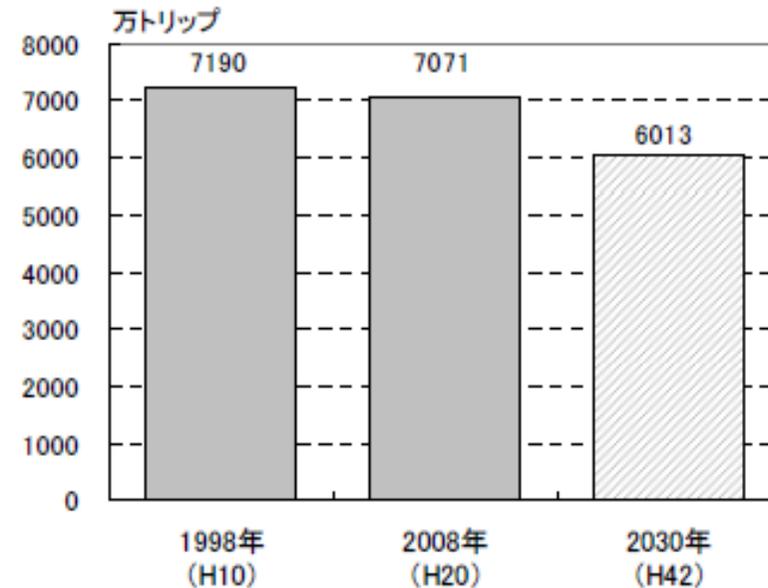


図 非高齢者のトリップ数の推移

- 高齢者のトリップ数(総数)は増加傾向

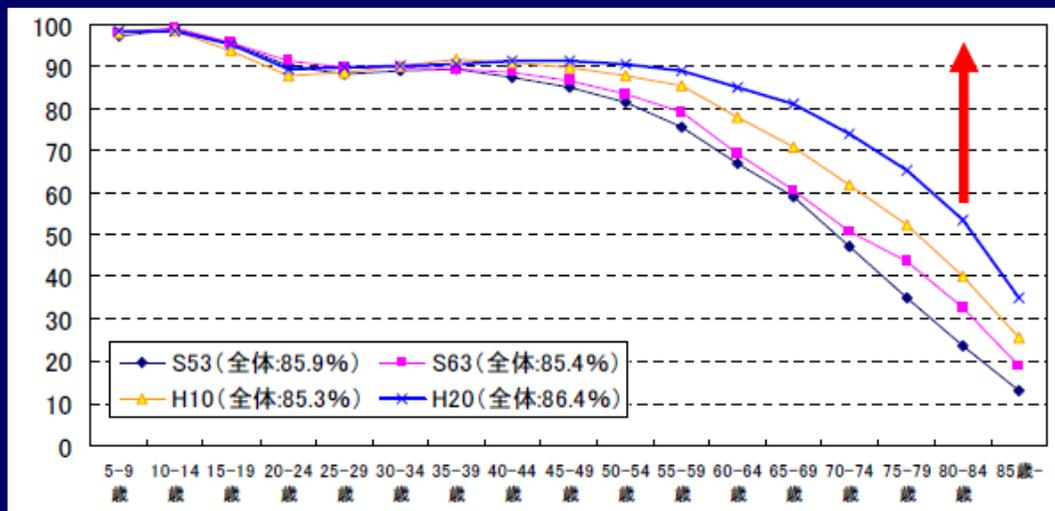
出典: 東京都市圏交通計画協議会

「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」

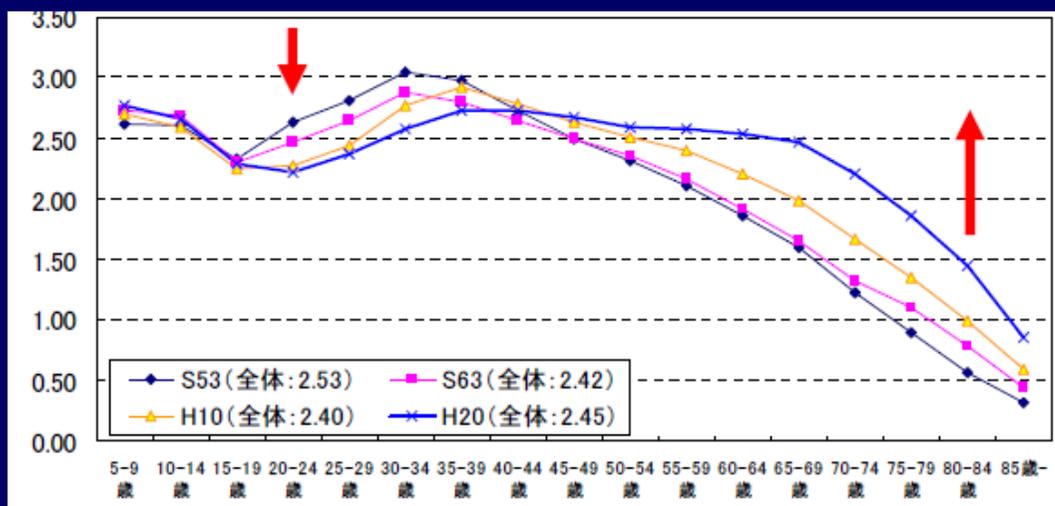
高齢者のトリップ特性

- 高齢者の外出率, 1人当たりのトリップ数は増加傾向

年齢階層別 外出率



年齢階層別
1人1日当たりトリップ数

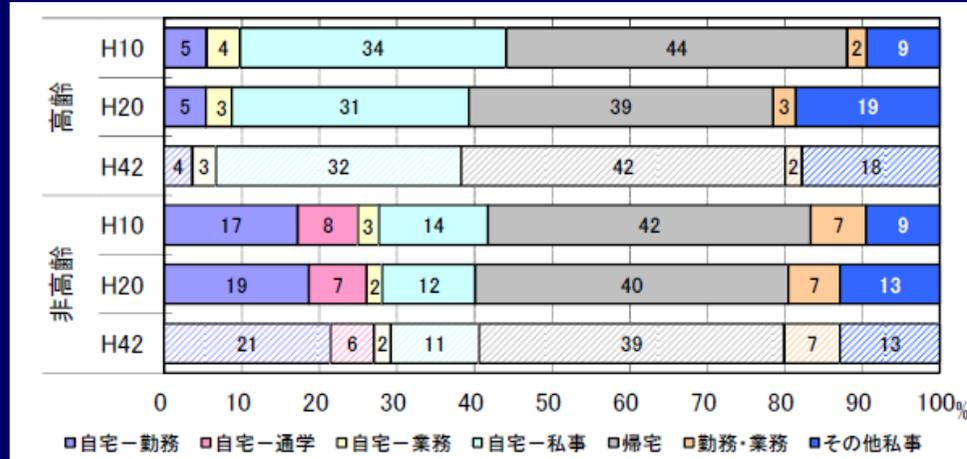


出典: 東京都市圏交通計画協議会

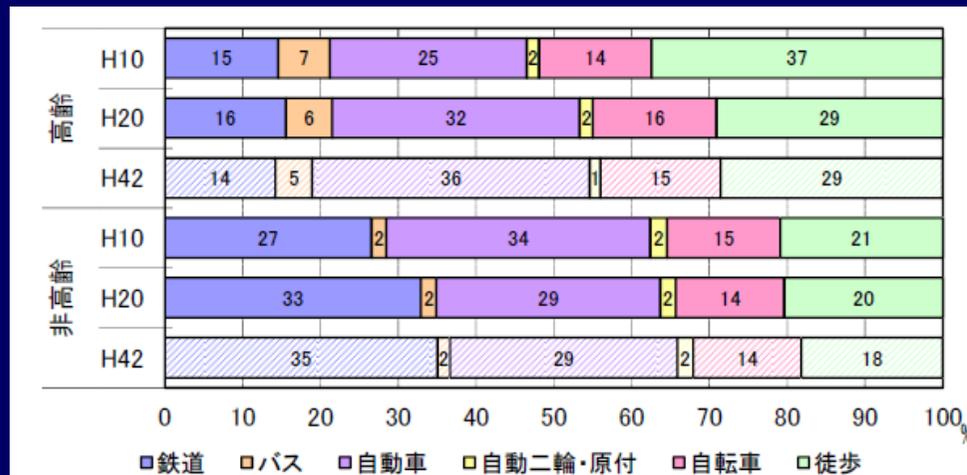
「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」

高齢者のトリップ特性

外出目的割合



代表交通手段割合



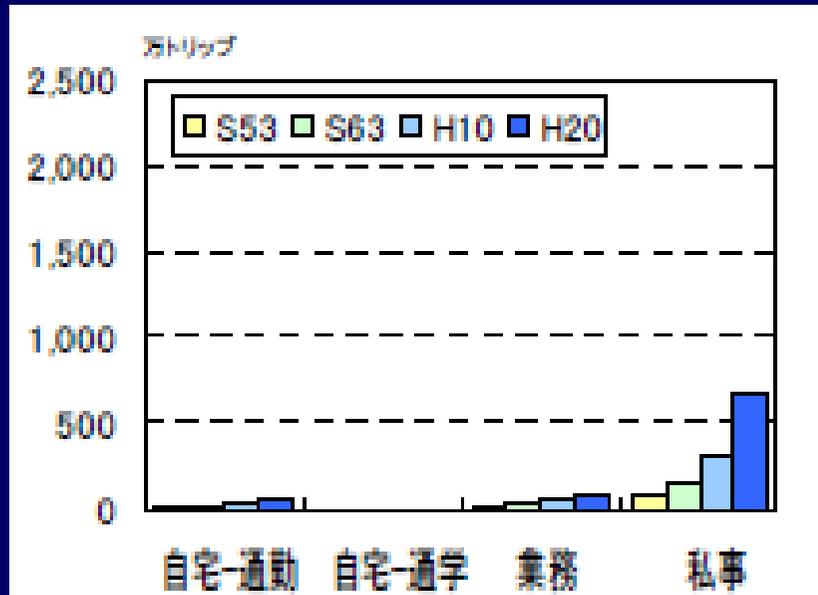
- 高齢者の外出目的は、その他私事の割合が増加傾向
- 代表交通手段は自動車の割合が増加傾向

出典：東京都市圏交通計画協議会

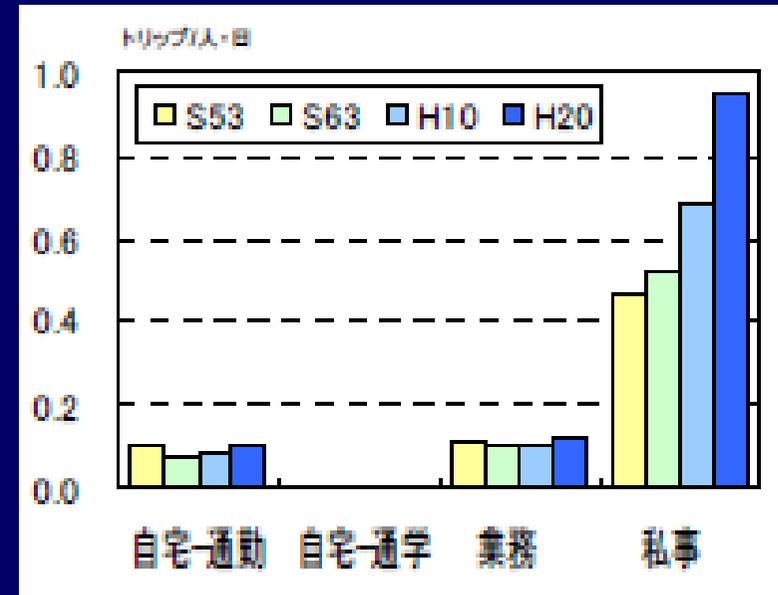
「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」

高齢者のトリップ特性

- 高齢者の外出目的は、私事が大きく増加
- 通勤や業務も近年は微増



総トリップ数

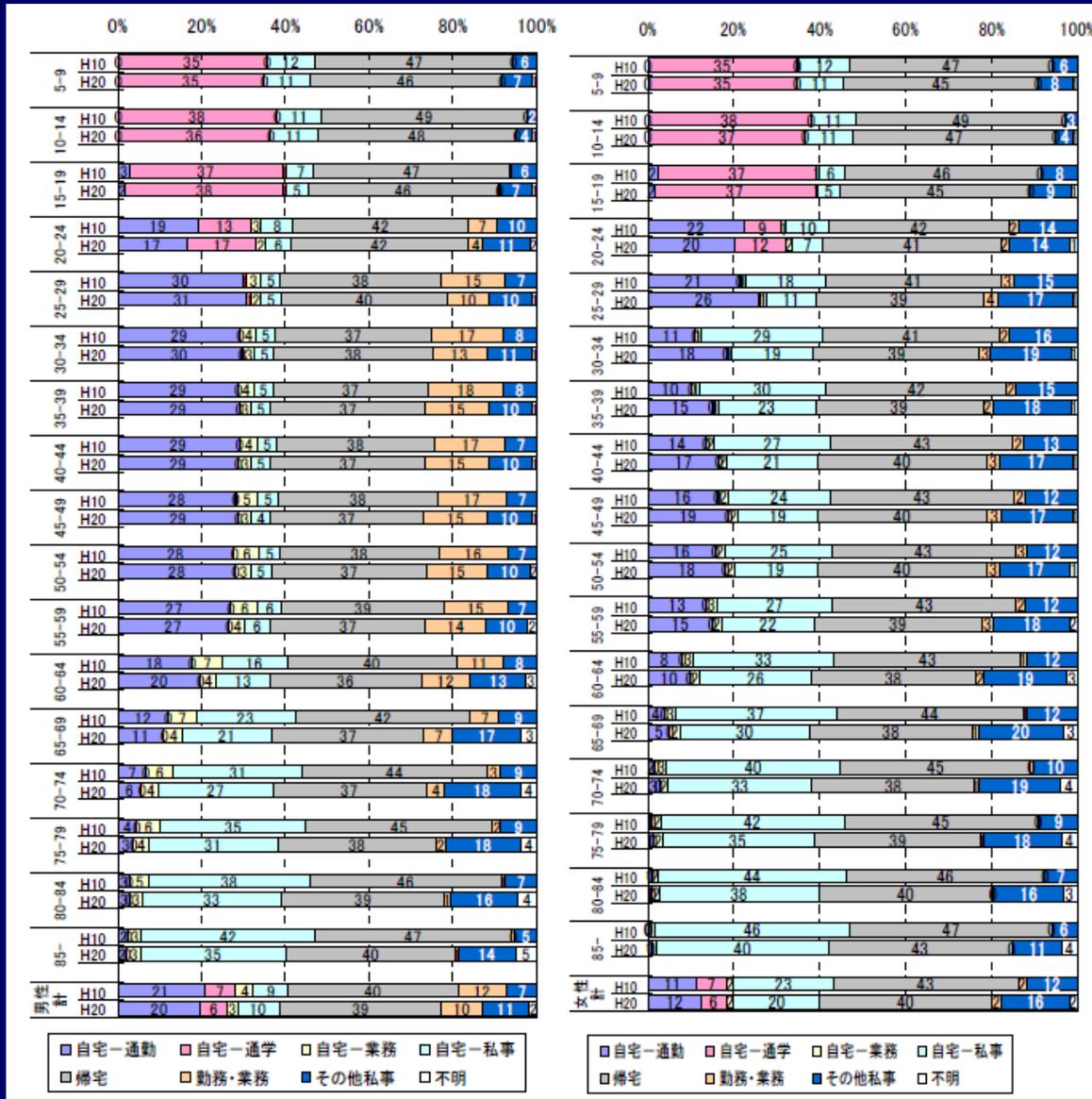


1人1日あたりトリップ数

出典: 東京都市圏交通計画協議会

「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」

高齢者のトリップ特性



- 全体的にその他私事の割合が増加
- 高齢になるにつれて男女とも通勤の割合が減少
- 高齢者においても男性の方が通勤の割合が大

出典：東京都市圏交通計画協議会

「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」

高齢者のトリップ特性

32

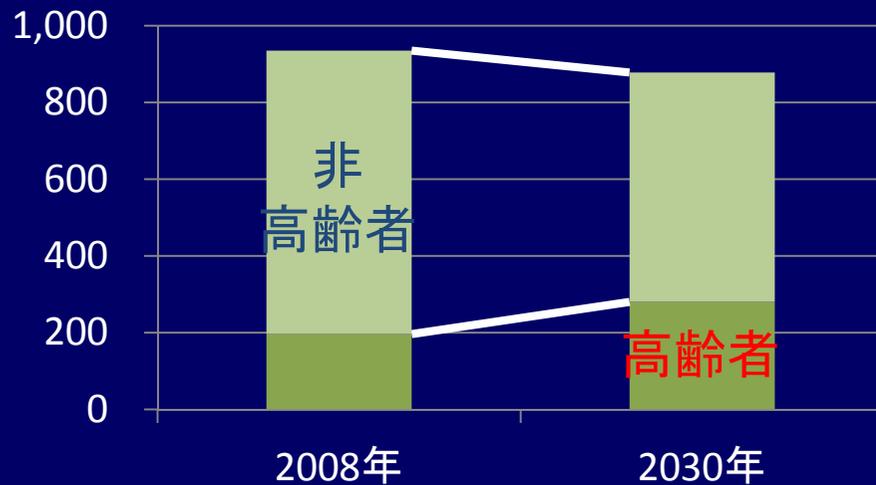


(高齢者)

運転免許なしの場合の外出率



(非高齢者)



駅勢圏外人口(駅から1.5km圏外)

- 免許なしの高齢者の場合, 駅から離れると外出率が大きく減少
- 駅勢圏外高齢者人口が増加

いずれも, 次に基づいて発表者が作成: 東京都市圏交通計画協議会
「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」

- 高齢者の外出率やトリップ数（総数及び一人当たり）が増加傾向
 - 私事目的で大きく増加
 - 通勤や業務目的でも微増
- 今後、高齢者の外出における自動車分担率が上昇
- 免許がない場合、高齢者の外出率は総じて減少するが、特に東京区部以外で駅勢圏外の場合に大きく減少

4. 外出に対する高齢者の意識分析

- 高齢者のQOL(特に就業意欲)に対する既存の知見を確認するとともに、高齢者が将来的な外出や、鉄道での通勤についてどのように意識しているかを把握する
- それらの意識の要因として、駅へのアクセスの不便、日常的な交通手段、属性が与える影響を分析する
- 併せて、外出の不便を解消し得る転居に対する意識についても分析し、現時点での意識を把握する
- 観点が様々にある中で項目が限定的であるものの、まずは以上について集中的に把握し、課題の検討や政策提言のための基礎的な示唆を得る

調査の概要

- 対象 60歳までお仕事を続けられた、
現在65歳以上の方で、
60歳になる前から現住所に在住の方
- 実施期 2013年4月
- 有効回収率 17.9%(285/1,588)

配付地域	配付方法	配付数		回収方法	有効回収数 [有効回収率]
多摩センター (東京都多摩市)	訪問配付	229	600	郵送 回収	186 [31.0%]
	不在票付き ポスティング	371			
高島平 (東京都板橋区)	ポスティング	988			99 [10.0%]

- 多摩センター(京王, 小田急)と高島平(都営三田線)
 - 高度成長期の郊外開発地
 - ニュータウンの高齢化
 - 地区内の高齢化率が高い(国勢調査)
 - 様々な駅アクセス: 徒歩, 自転車, バス(路線・DRT)



多摩センター



高島平

- **外出を控えるという意識**

「歩いて外出することがつらくなってきたら、外出を控えると思う」

- **鉄道を利用した通勤への体力的な不安**

「通勤時間帯に東京都心まで鉄道に乗ることは、体力的に厳しい」

「将来的に、いずれは鉄道での通勤は不可能になると思う」

- **転居意向**

「いずれ体が衰えて外出しにくくなったら、転居を考えなくてはならないと思う」

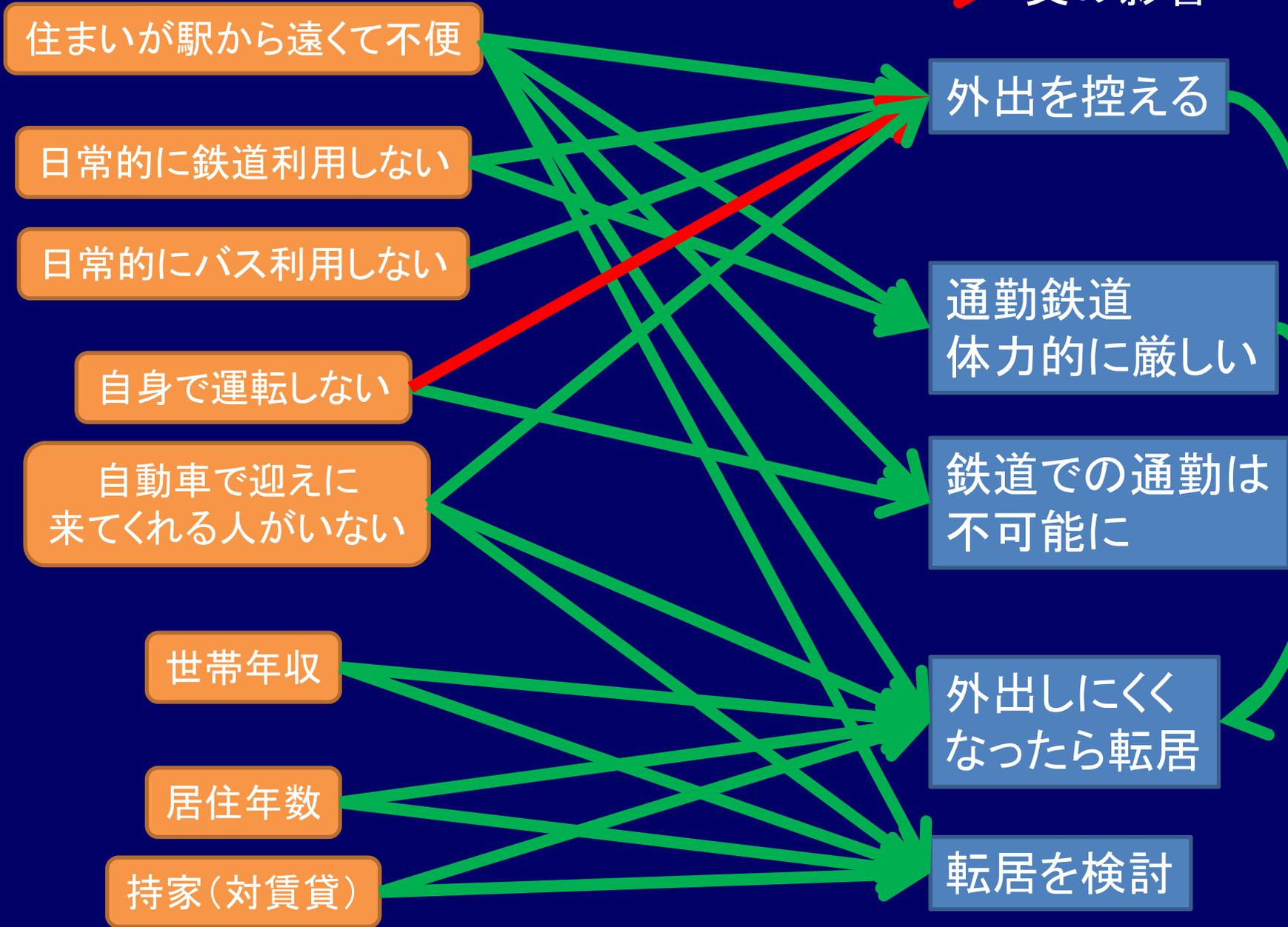
「今後、鉄道駅に近い住まいへの転居を検討している」

→ いずれも5件法.

他の項目とのクロス集計により、これらに影響する要因を探る

要因についての仮説

⇒ 正の影響
⇒ 負の影響



要因に対応した質問項目

住まいが駅から遠くて不便

「現在の住まいは、鉄道駅に近くて便利である」(5件法, 逆転)

日常的に鉄道利用しない

日常的にバス利用しない

自身で運転しない

自動車で迎えに
来てくれる人がいない

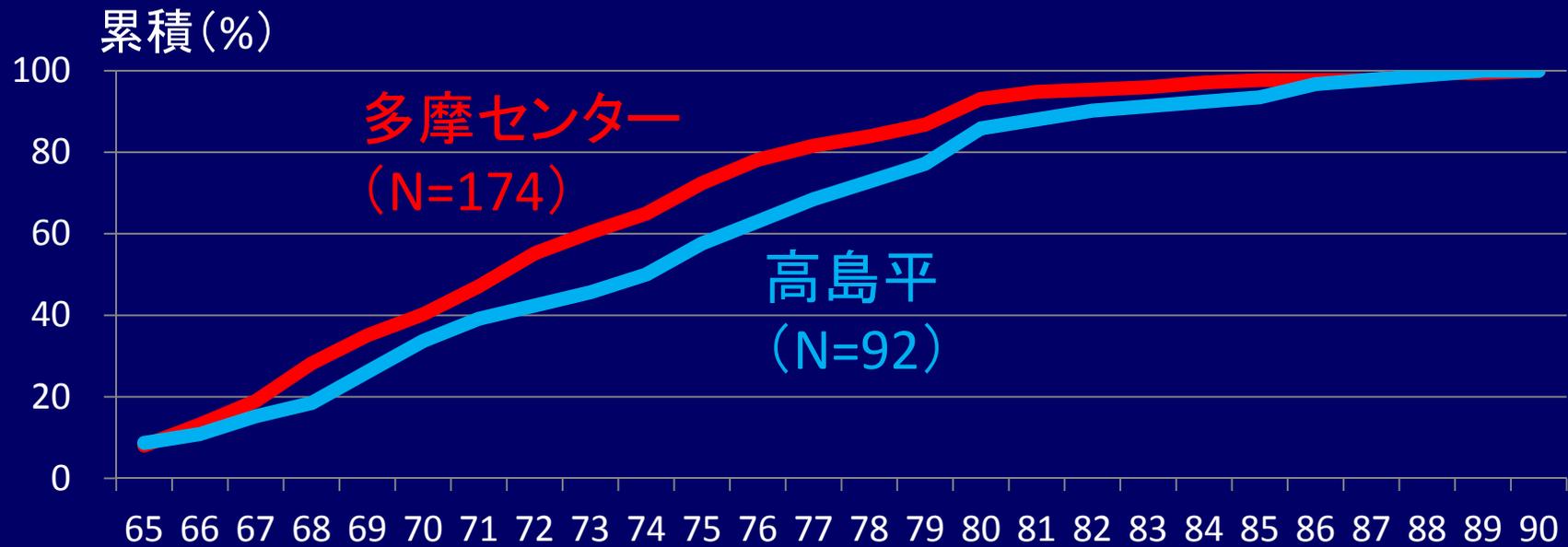
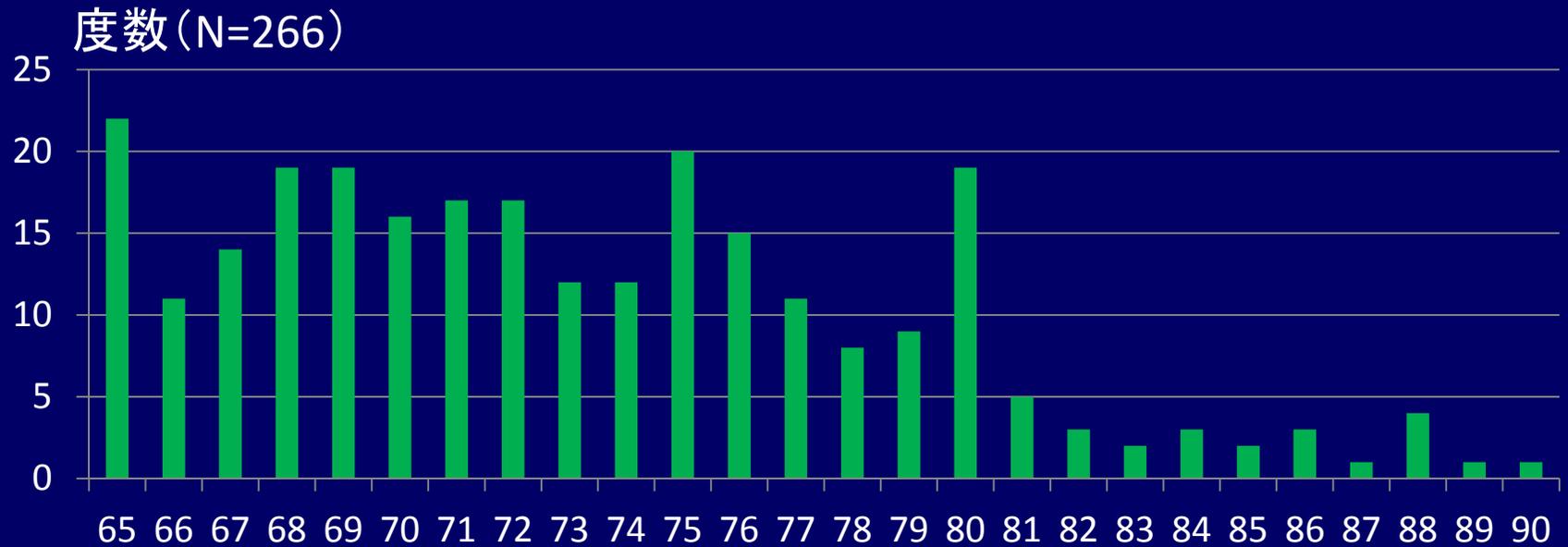
世帯年収

居住年数

持家(対賃貸)

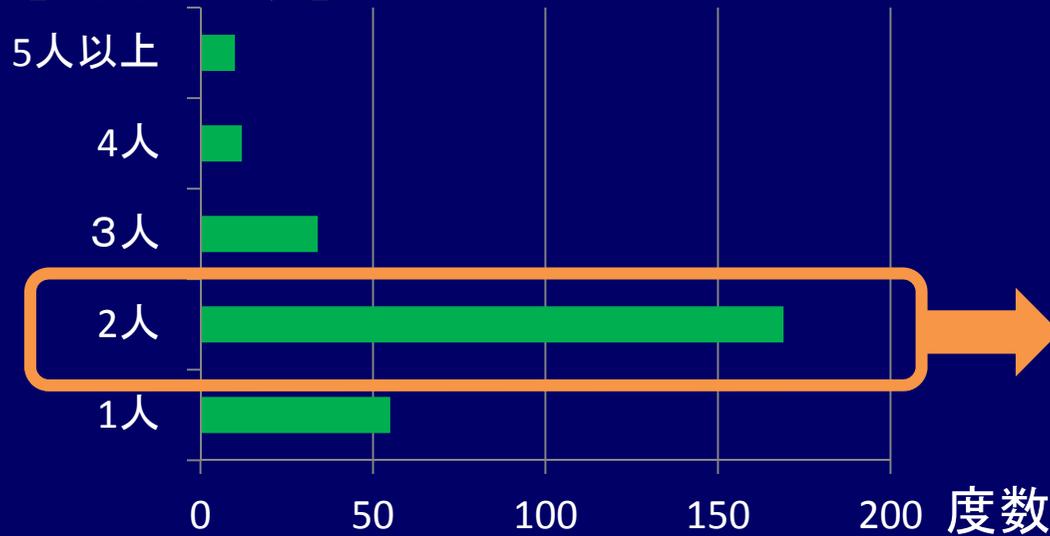
2択
または、数値を記入

回答者の属性 [年齢]

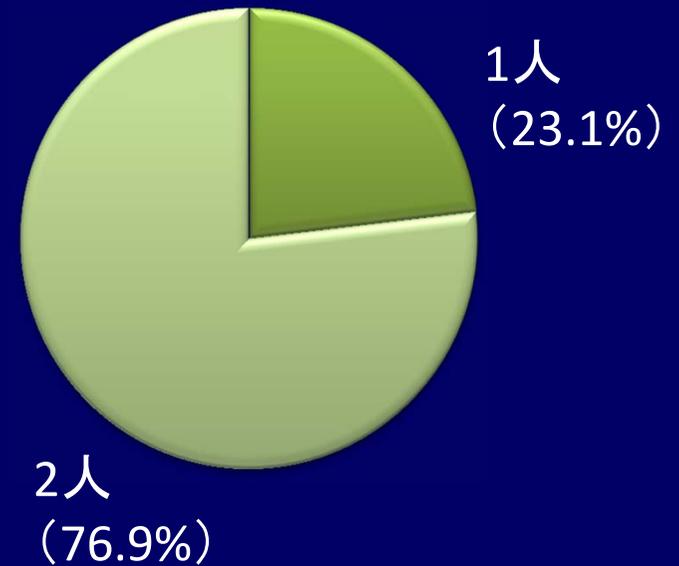


回答者の属性

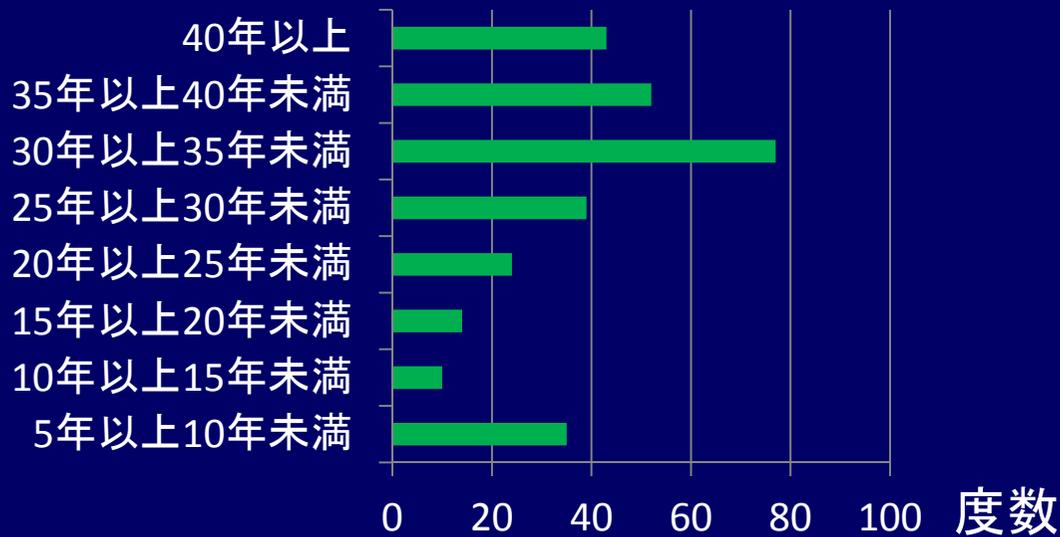
[同居人数]



うち、65歳以上人数(N=147)

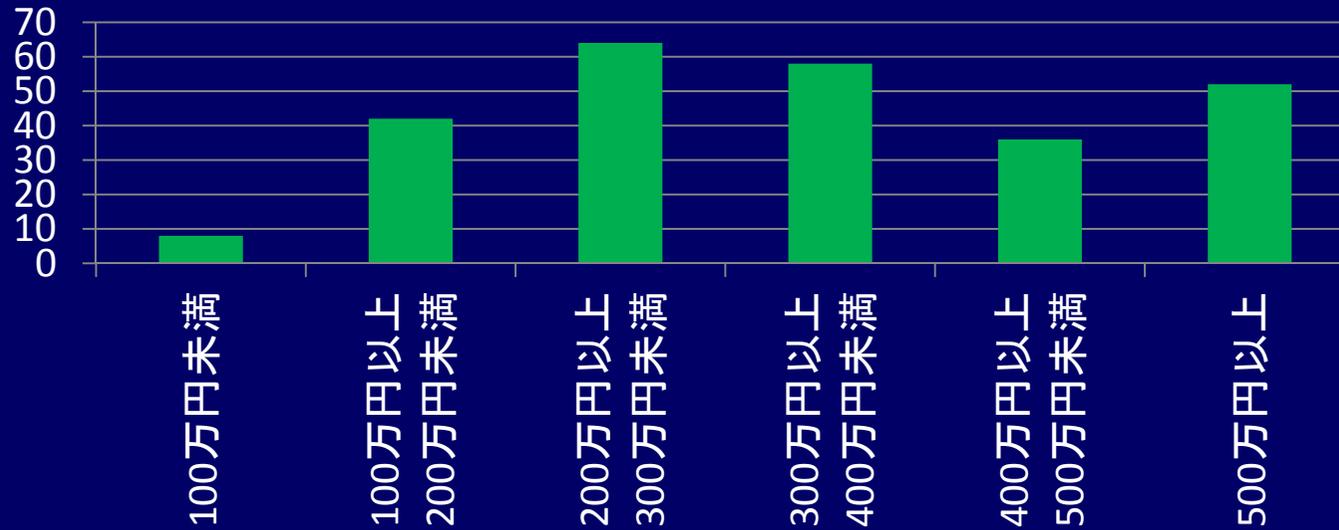


[居住年数(N=294)]

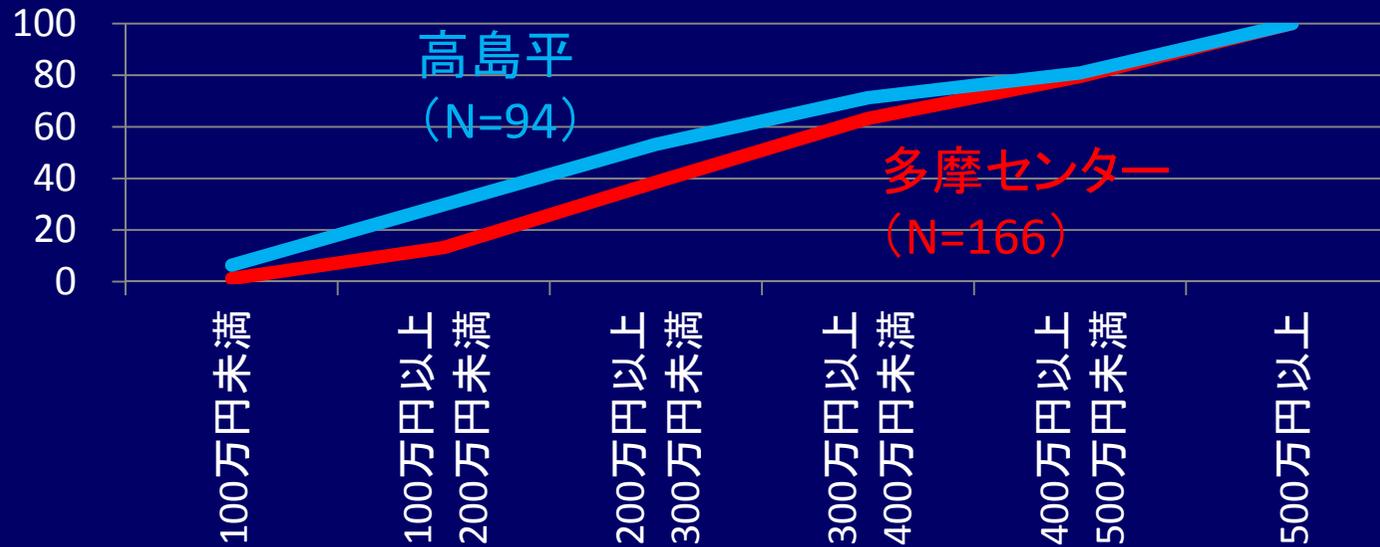


回答者の属性 [世帯年収]

度数 (N=260)

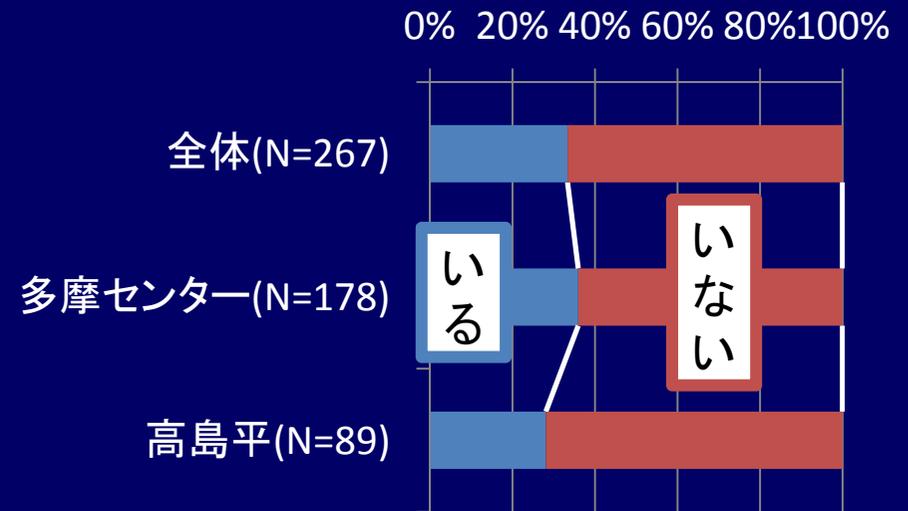
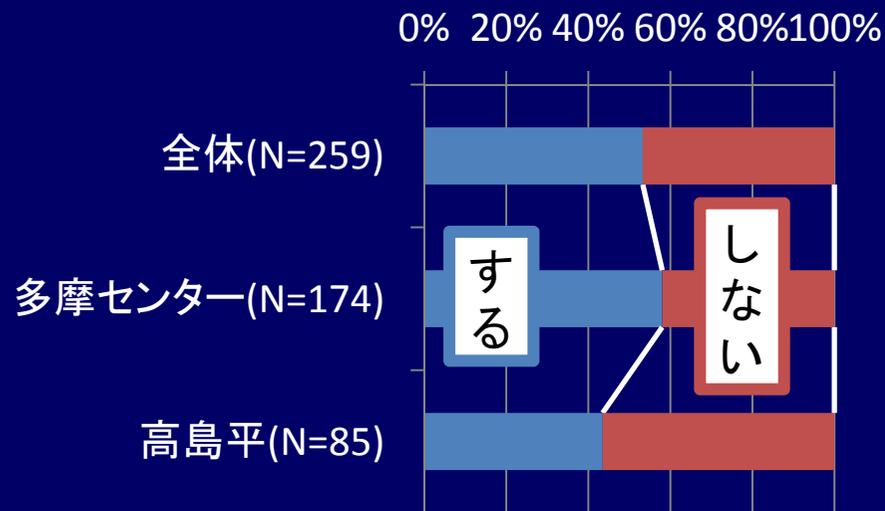


累積 (%)



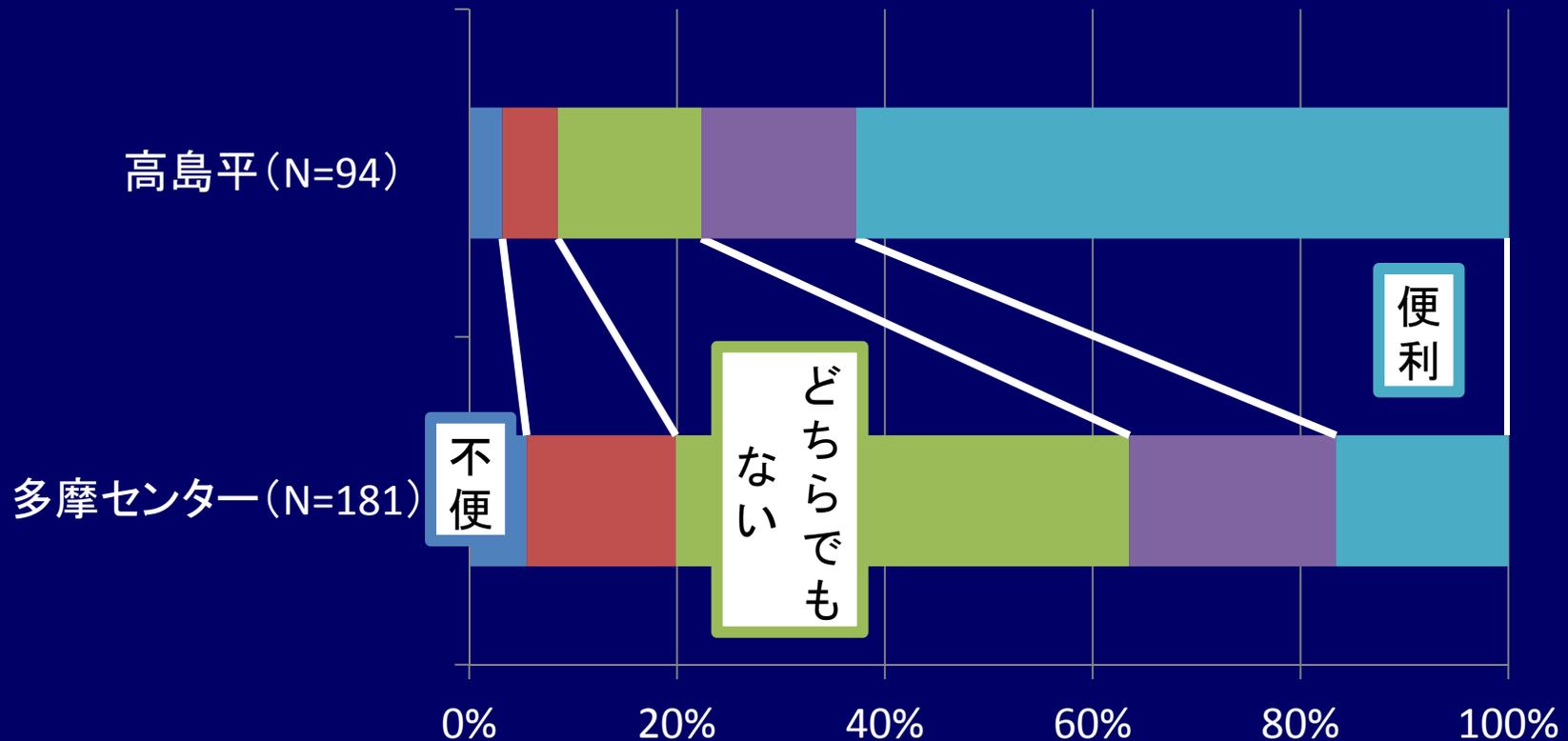
[自身で自動車の運転を]

[自動車で迎えに来てくれる人が]



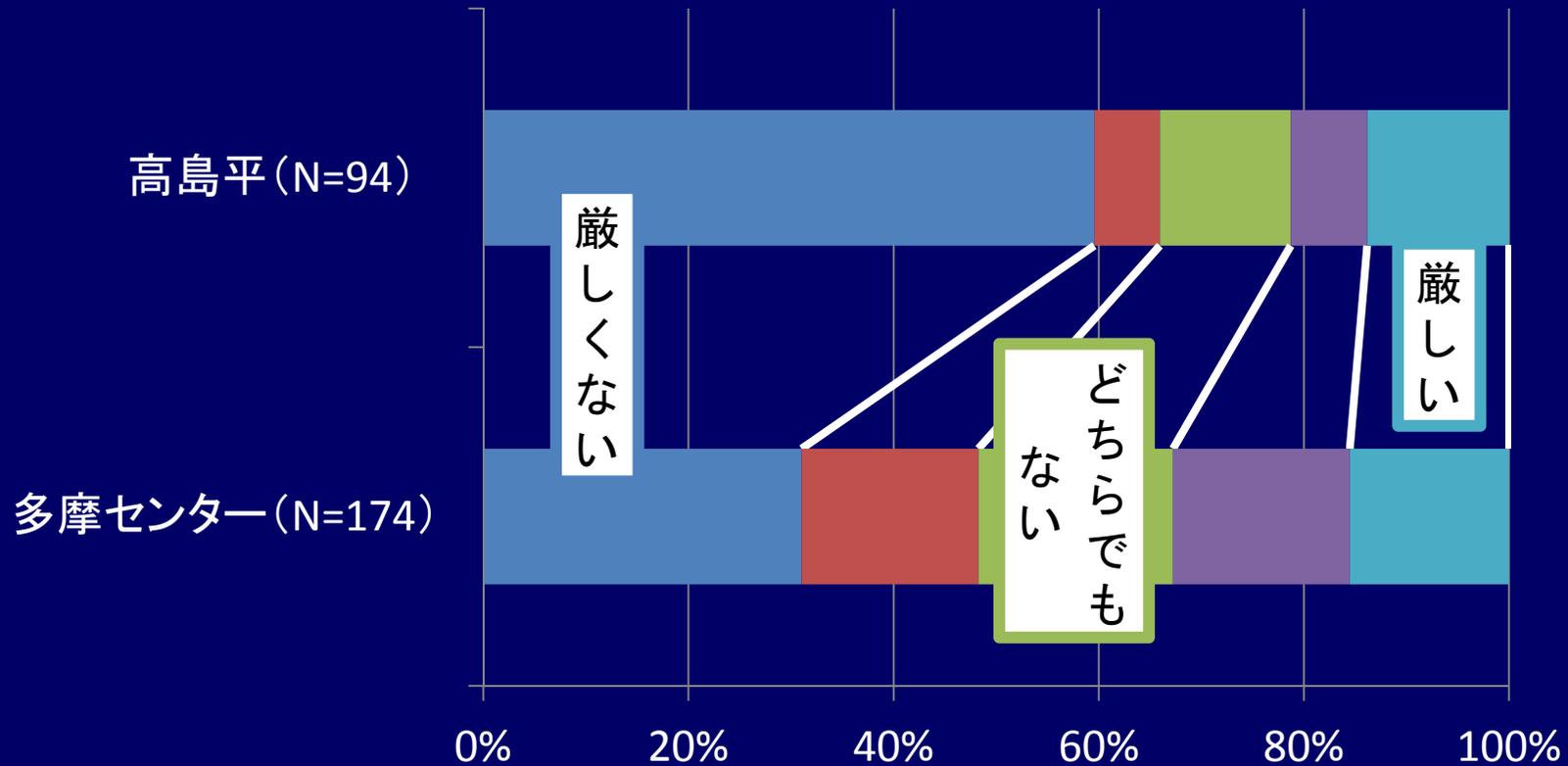
サンプルの地域間の違い： 駅アクセスの便利

「住まいは鉄道駅に近くて便利／遠くて不便」



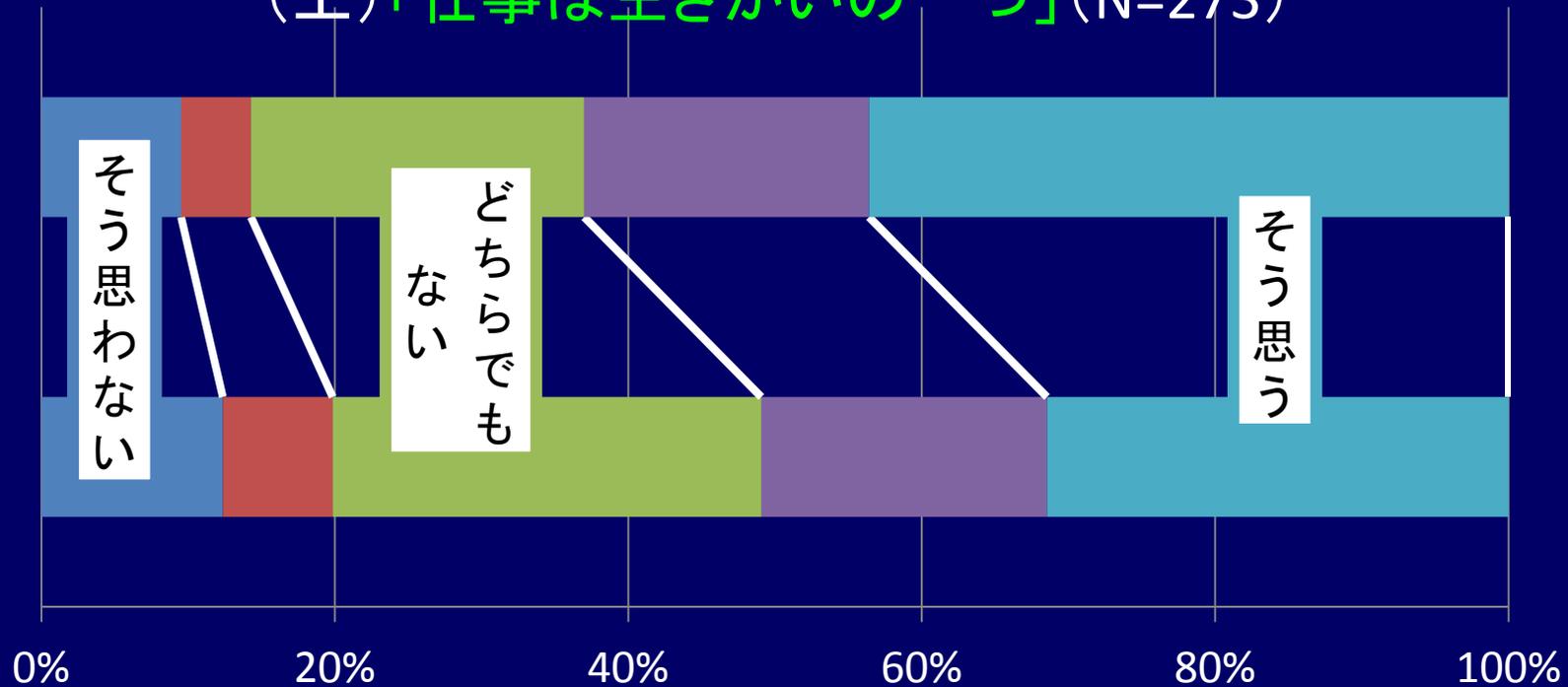
サンプルの地域間の違い： 鉄道での東京都心への通勤

「通勤時間帯に東京都心まで
鉄道に乗ることは、体力的に厳しい」



就労や社会貢献に対する意識

(上)「仕事は生きがいの一つ」(N=273)

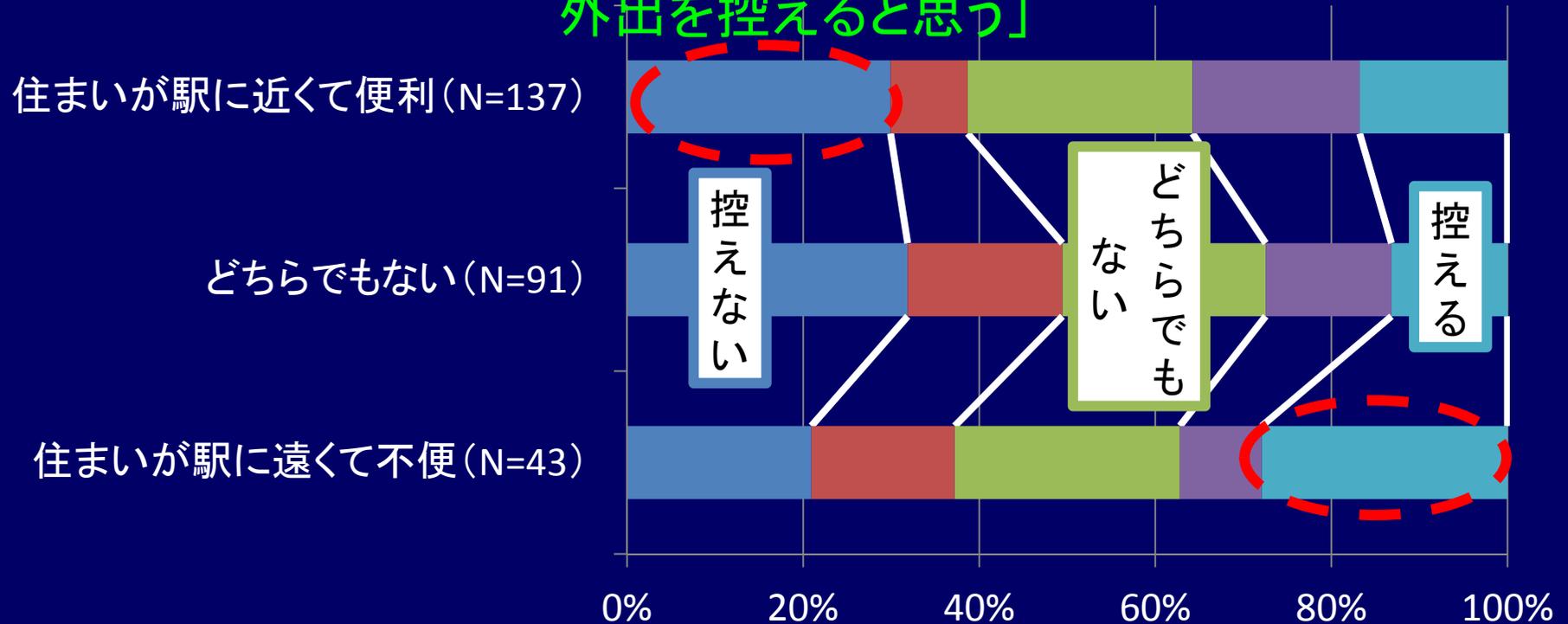


(下)「社会貢献に積極的に取り組みたい」(N=267)

本調査のサンプルにおいても、半数以上が社会貢献への積極的態
度や、仕事を生きがいとする意識がある

「外出を控える」 駅アクセスの便利による違い

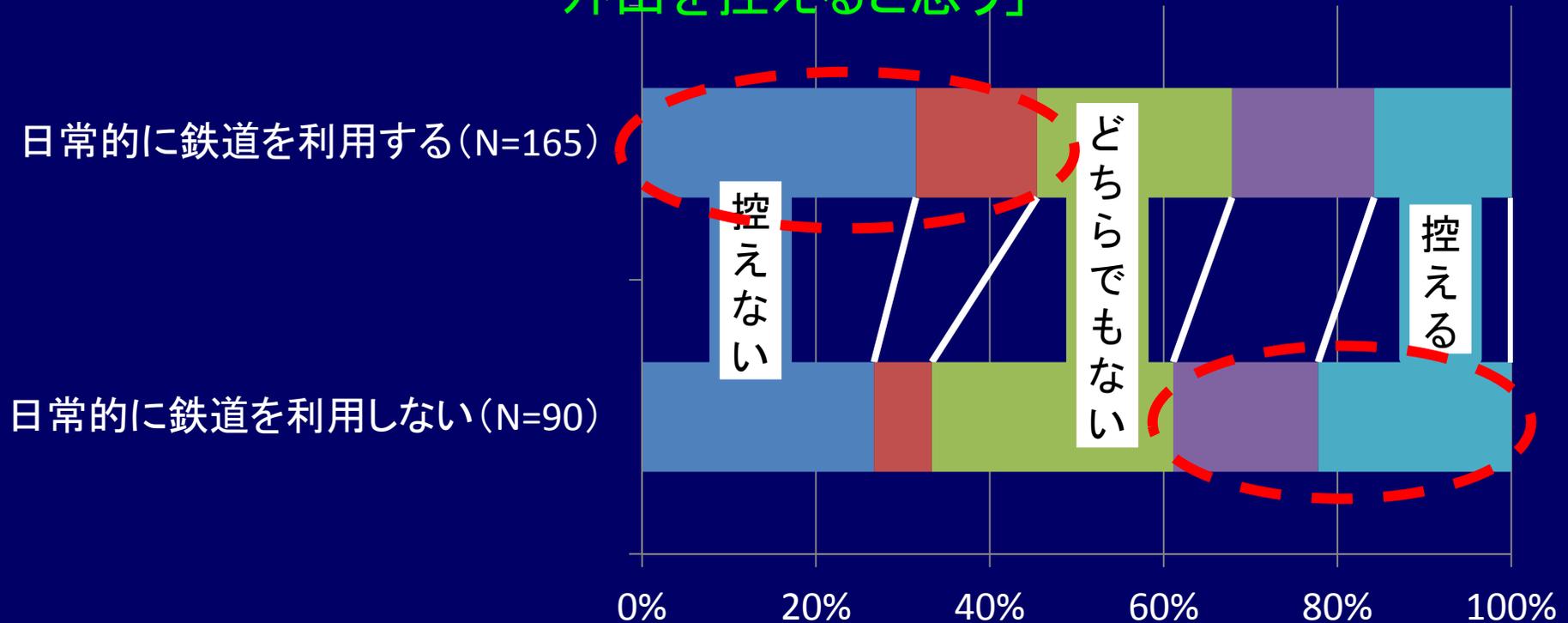
「歩いて外出することがつらくなってきたら、
外出を控えると思う」



駅へのアクセスが不便な人の方が、外出を控えると思う
 便利な人の方が、外出を控えないと思う

「外出を控える」 日常的な鉄道の利用状況による違い

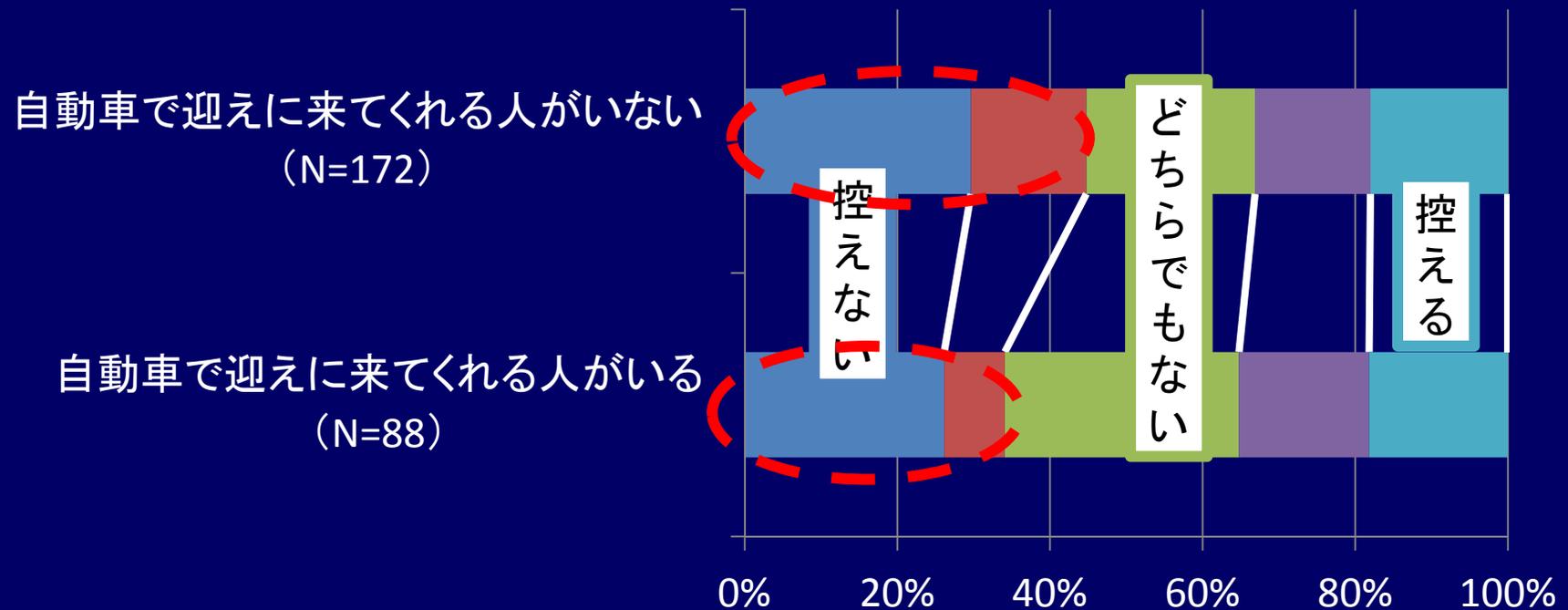
「歩いて外出することがつらくなってきたら、
外出を控えると思う」



日常的に鉄道を利用する人の方が、外出を控えないと考える
利用しない人の方が、外出を控えると考え

「外出を控える」 自動車送迎の利用可能性による違い

「歩いて外出することがつらくなってきたら、
外出を控えると思う」



自動車での送迎に頼る人の方が、外出を控えないと思わない
→外出を控える可能性が高い

まとめ(1)

➡ 正の影響
➡ 負の影響

51

住まいが駅に遠くて不便

日常的に鉄道利用しない

日常的にバス利用しない

自身で運転しない

自動車で迎えに来てくれる人がいない

世帯年収

居住年数

持家(対賃貸)

外出を控える

通勤鉄道
体力的に厳しい

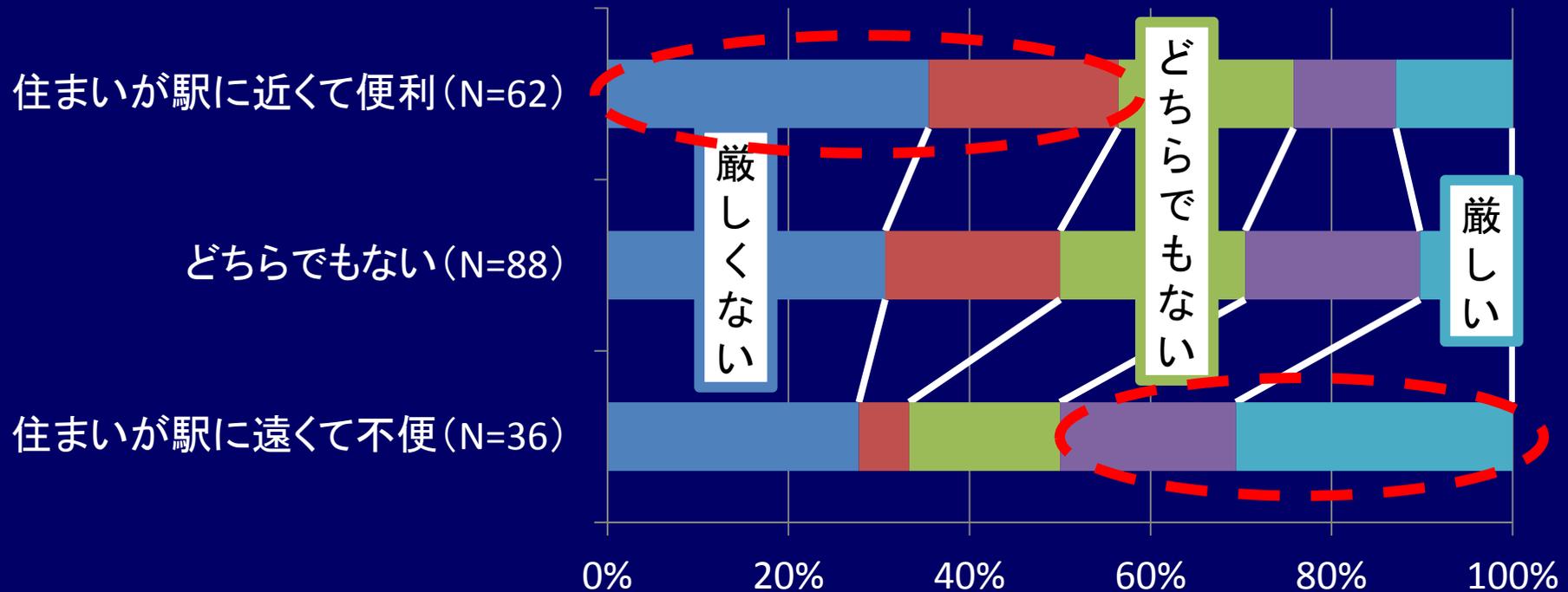
鉄道での通勤は
不可能に

外出しにくく
なったら転居

転居を検討

「通勤時間帯 鉄道 厳しい」 駅アクセスの便利による違い(多摩センター)

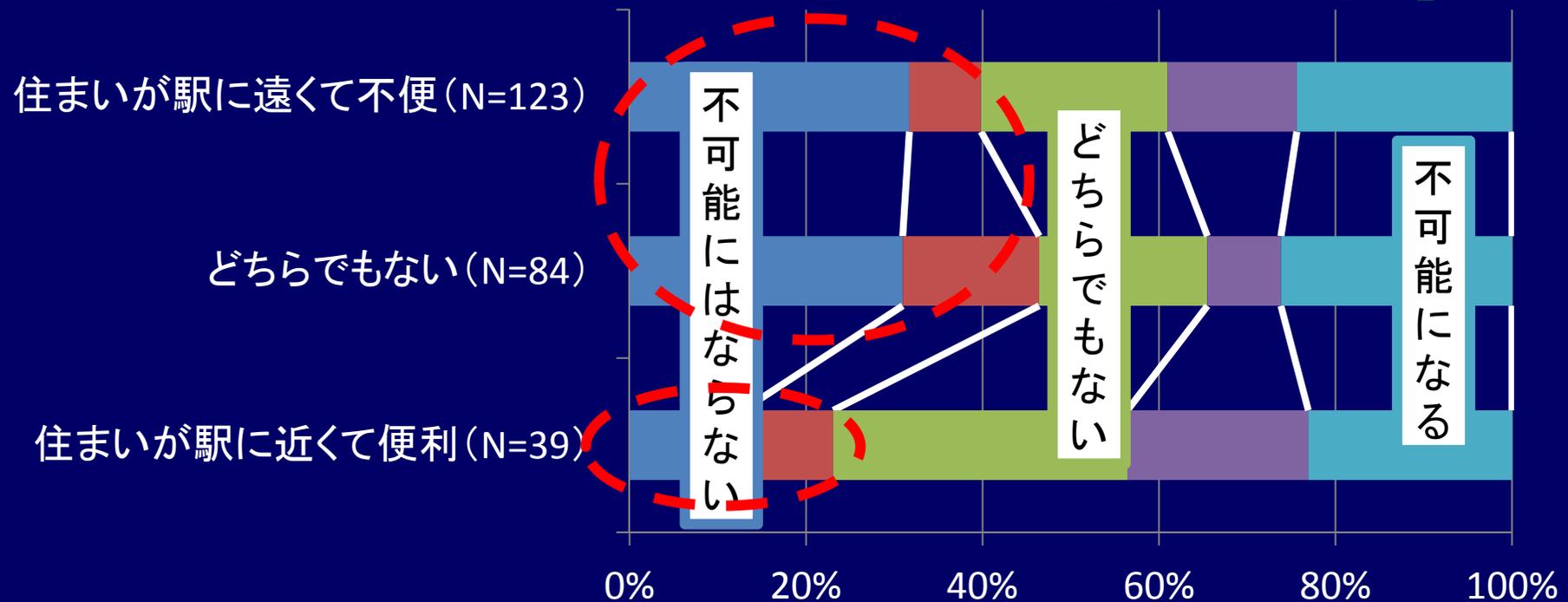
「通勤時間帯に東京都心まで
鉄道に乗ることは、体力的に厳しい」



駅アクセスが不便な人の方が、通勤の鉄道利用を厳しいと感じる
便利な人の方が、通勤の鉄道利用を厳しくないと感じる

「鉄道での通勤は不可能に」 駅アクセスの便利による違い

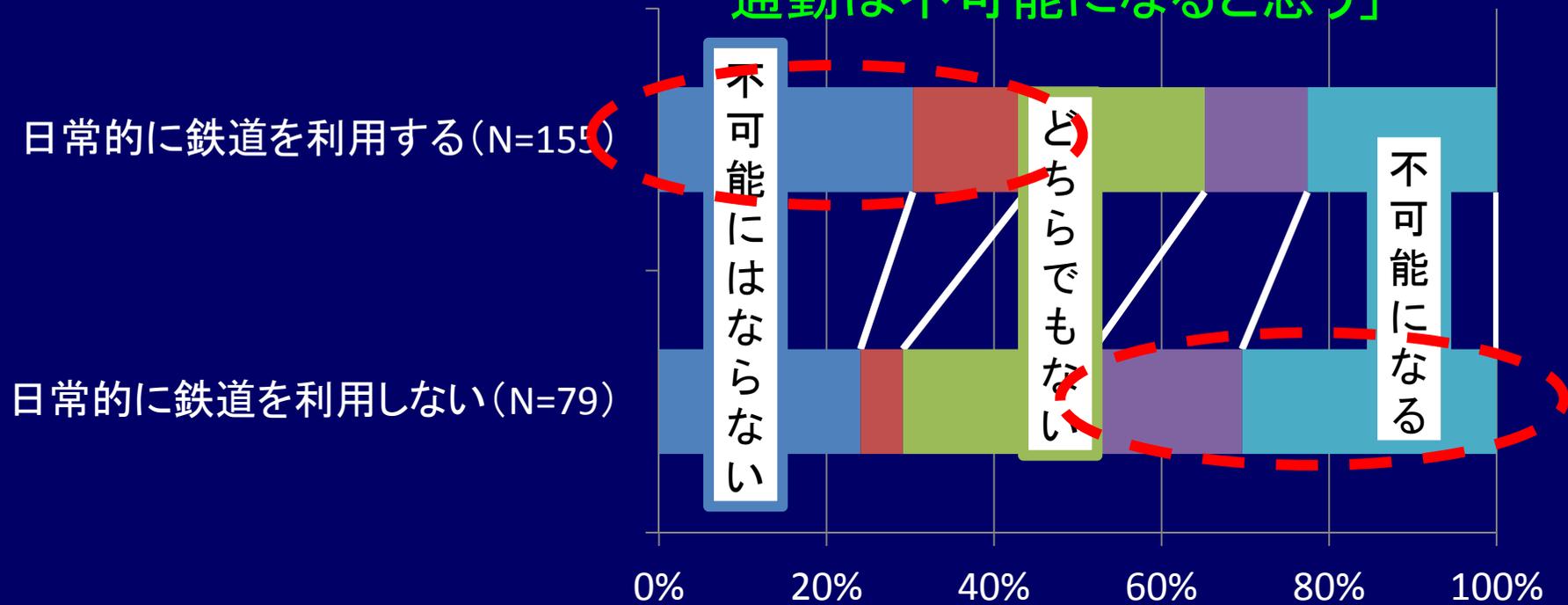
「将来的に、いずれは鉄道での
通勤は不可能になると思う」



駅アクセスが不便な人の方が鉄道での通勤が不可能になると思う
便利な人の方が鉄道での通勤が不可能になると思わない

「鉄道での通勤は不可能に」 日常的な鉄道利用による違い

「将来的に、いずれは鉄道での
通勤は不可能になると思う」



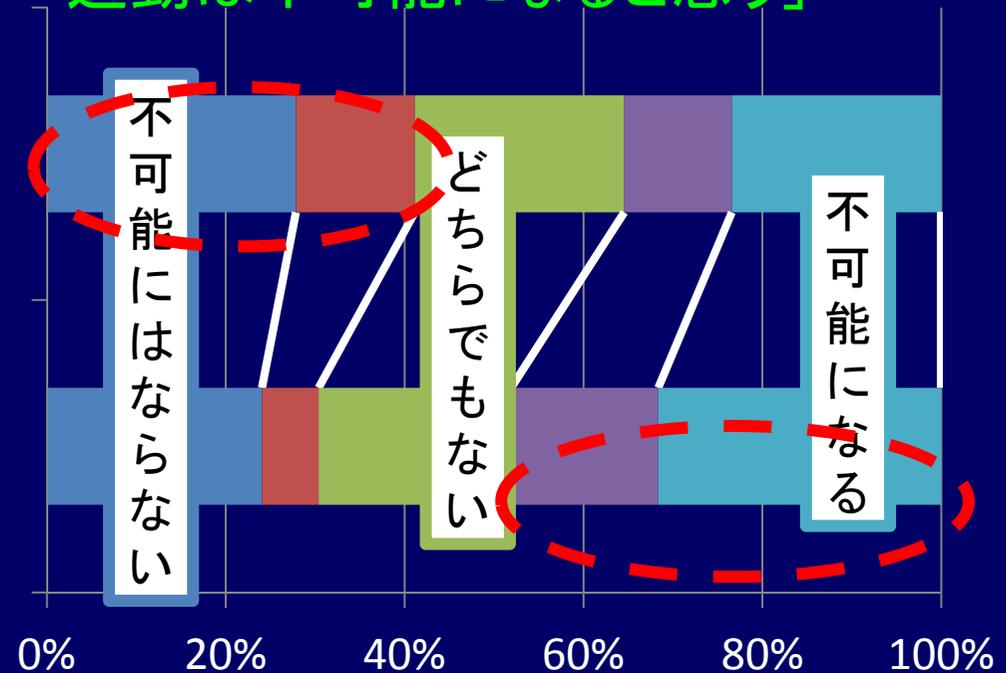
日常的な鉄道非利用者の方が鉄道での通勤が不可能になると思う
利用者の方が鉄道での通勤が不可能にならない

「鉄道での通勤は不可能に」 自動車送迎の利用可能性による違い

「将来的に、いずれは鉄道での
通勤は不可能になると思う」

自動車で迎えに来てくれる人がいない
(N=158)

自動車で迎えに来てくれる人がいる
(N=79)



自動車送迎に頼る人の方が、鉄道での通勤が不可能になると思う

まとめ(2)

➡ 正の影響
➡ 負の影響

住まいが駅に遠くて不便

日常的に鉄道利用しない

日常的にバス利用しない

自身で運転しない

自動車で迎えに来てくれる人がいない

世帯年収

居住年数

持家(対賃貸)

※地域別の差異を考慮

外出を控える

通勤鉄道
体力的に厳しい

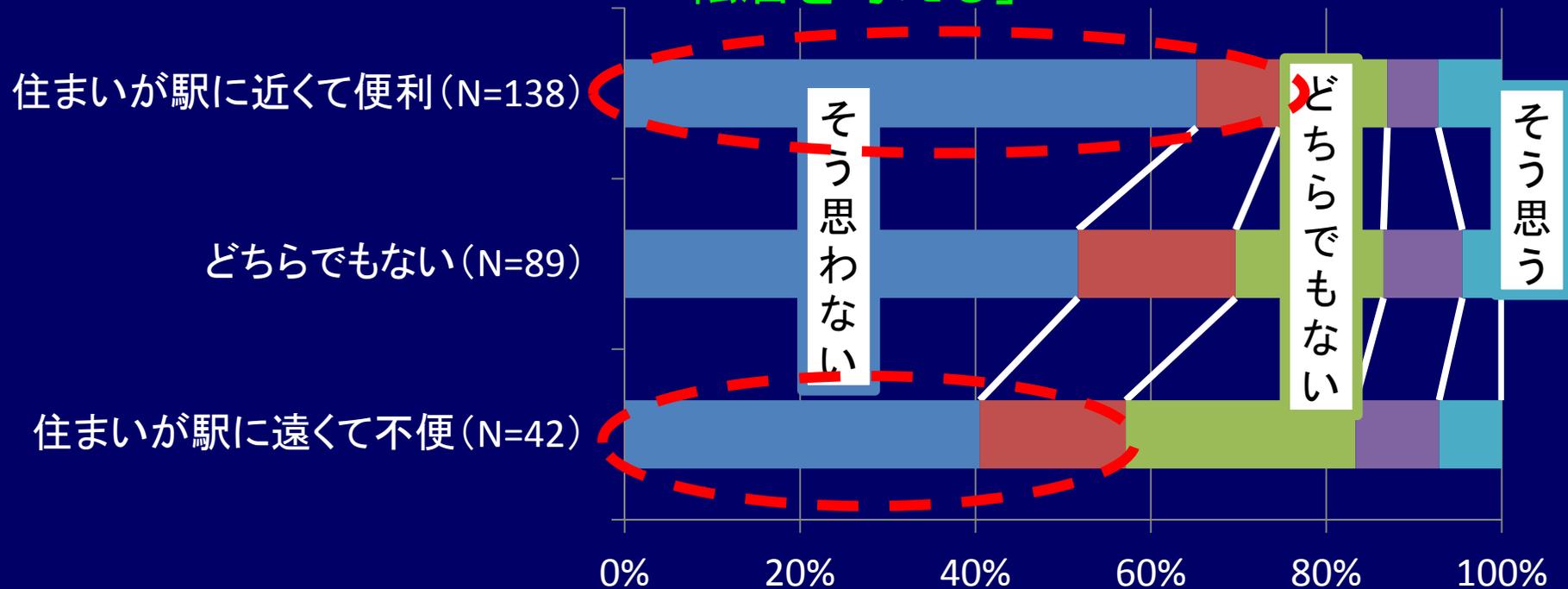
鉄道での通勤は
不可能に

外出しにくく
なったら転居

転居を検討

「外出しにくくなったら転居」 駅アクセスの便利による違い

「体が衰えて外出しにくくなったら、
転居を考える」

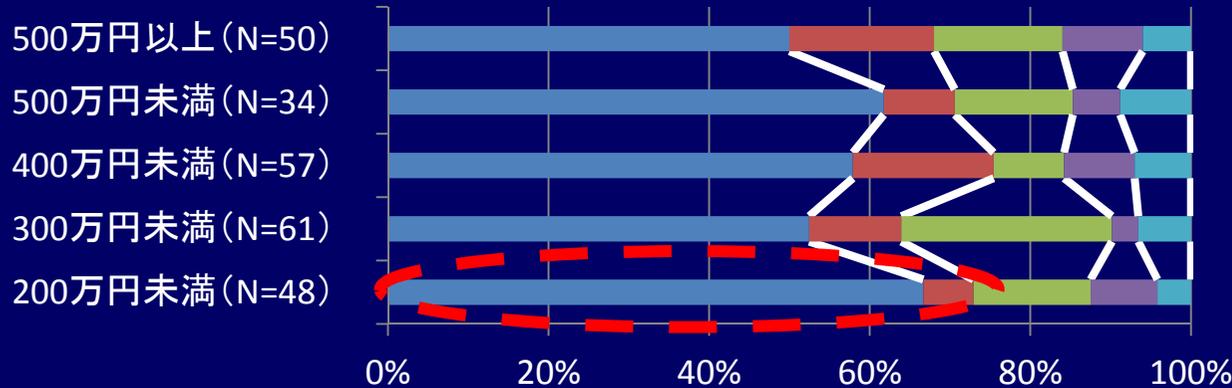


駅アクセスが不便な人の方が、転居が不要とは思っていない
 便利な人の方が、将来的な転居の必要性を感じない
 ただし、実際に転居を検討している人は2割にも満たない

「外出しにくくなったら転居」 世帯年収，居住年数による違い

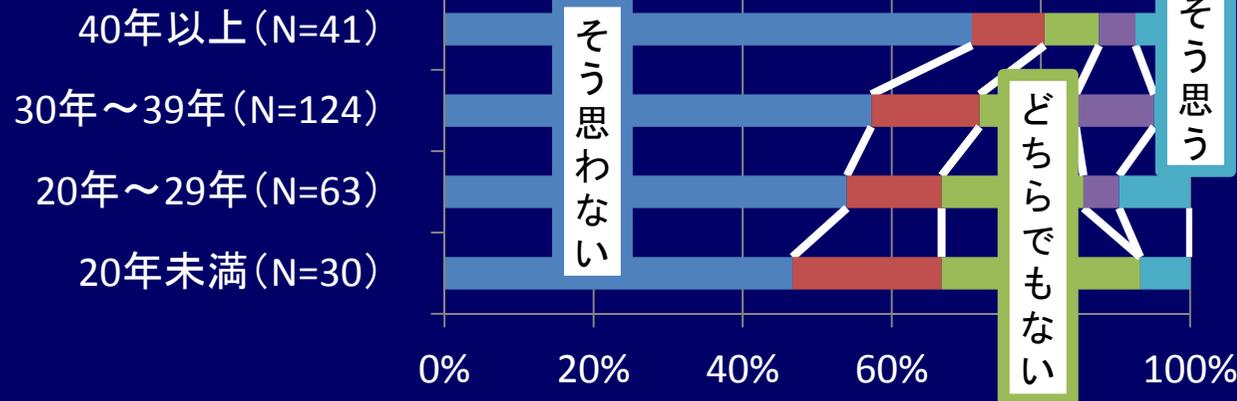
「いずれ体が衰えて外出しにくくなったら，
転居を考えなくてはならないと思う」

世帯年収



低所得層で，転居を
不要と思う傾向あり

居住年数



居住年数が長い
ほど，転居を不要と
思う

まとめ(3)

➡ 正の影響
➡ 負の影響

住まいが駅に遠くて不便

日常的に鉄道利用しない

日常的にバス利用しない

自身で運転しない

自動車で迎えに来てくれる人がいない

世帯年収

居住年数

持家(対賃貸)

外出を控える

通勤鉄道
体力的に厳しい

鉄道での通勤は
不可能に

外出しにくく
なったら転居

転居を検討

分析結果より浮き彫りになること(1)

60

- 自宅から鉄道駅へのアクセス不便による,
 - 外出がづらくなってきたときの外出控え
 - 東京都心への通勤の体力的な困難(実態)
 - 将来的な鉄道での通勤の困難

- 将来的な鉄道での通勤の困難
 - 日常的な鉄道利用者ほど、比較的困難になるとは考えていない
 - 鉄道の乗車自体よりも、駅アクセスのほうが影響
 - 自動車での送迎に頼っている人ほど、困難と感じる傾向
 - 駅へのアクセス改善によって鉄道での通勤を継続できる場合が多いかもしれない
- 体の衰えに合わせて転居の必要性を感じる場合であっても、実際に転居を検討するには至っていない

- 自宅から鉄道駅へのアクセス
 - 外出手段が確保されているのか
 - 大都市圏であっても重要な課題
 - 自家用車による送迎の代替
 - 今後、代替手段のない高齢者が増加する...
「送迎に頼らせない」
- 鉄道を利用して通勤している人
 - 比較的、将来的にも通勤で利用可能と感じている
 - しかし、駅へのアクセス環境が影響大

5. まとめ

- 大都市圏における高齢者の外出について、本研究における考え方を整理し、
- 高齢者の外出の特性について概ねの知見を得た上で、
- 政策課題を検討するための基礎的な検討として、
 - 外出を控えると考ええる場合や、
 - 特に鉄道による通勤が厳しくなると考える場合、
 - さらには将来的な転居意向
に対して、影響を与えると考えられる主な要因について、アンケート調査に基づいて分析した

- 分析結果に基づいて,
 - 自宅から鉄道駅へのアクセスの不便が大きく影響
(日常的な外出, 鉄道利用の通勤に対して)
 - 体の衰えに合わせた転居という意識は低い
等の課題を示唆

- 今回の限定的な調査に基づいて,
 - 鉄道駅へのアクセス不便の解消
 - (転居は現実的な選択肢になっていない)
 - 自動車での送迎に頼ら(せ)ないための方策
- 当初の目的に基づき, 幅広く検討すべき課題として,
 - 外出目的に照らした移動ニーズの把握
 - 公共交通利用時の不便(バリアフリーを含む)
 - 高齢者利用に限らない公共交通の枠組みにおける
外出手段確保
 - 個別輸送機関の活用

ご清聴ありがとうございました。