

高齢者の外出率に関する考察：交通に見る高齢社会の様相

Characteristics of Out-of-Home Trips Made by Aged People

近藤 勝直*

Katsunao Kondo

本稿は、主として京阪神都市圏における高齢者の外出率など交通データを概観することにより、高齢社会の様相を俯瞰し、各種施策を導出するための基礎的な考察である。得られた知見は以下にまとめられる。高齢化の進行に伴う高齢者交通の増加、とりわけ自動車利用の増加が顕著である。高齢者のみ世帯、とりわけ単身世帯が増加し、モビリティの低下が懸念される。加齢とともに外出率が減衰するが、このメカニズムについて一層の科学的説明が必要である。とくに active senior と non-active senior に分けたより in-depth な調査が必要であろう。

Keywords：高齢者、外出率、トリップ、高齢社会

1. 交通に見る高齢社会の様相

1. 1 京阪神PTデータに見る高齢者の交通

パーソントリップ（PT）調査は全国の都市圏でそれぞれ 10 年に一度実施されてきている。京阪神都市圏での直近 3 回の調査は昭和 55 年（1980）、平成 2 年（1990）、平成 12 年（2000）の 3 回の調査データである。今回は 2010 年であるが、残念ながら今回の考察に間に合わない。しかしながら、この 3 回の調査データで概ねの傾向は把握できるので、今後の方向性についての理解には大いに参考になるであろう。京阪神都市圏に居住している人（5 歳以上）によるトリップの総数は、平成 12 年には 43,540 千トリップで平成 2 年に比べて微増であった。

表 1：京阪神都市圏のトリップ数（生成量）と夜間人口の推移（昭和 55 年～平成 12 年）

年次	トリップ数（千／日）	増加率（対10年前）	夜間人口（千人）	増加率（対10年前）
昭和55年	41,611	---	16,852 (8.1%)	---
平成 2年	43,332	+4.1%	17,766 (10.5%)	+5.4
平成12年	43,540	+0.5%	18,217 (15.6%)	+2.5

() 内は高齢者割合 出所：参考資料 1

トリップと夜間人口の増加率を比較すると、トリップの増加率は夜間人口の増加率を下回っている。これは、1人あたりの平均トリップ数が少ない高齢者（65歳以上）の占める割合が増えてきたため、夜間人口の増加率ほどトリップは増えないことが1つの要因として考えられる（表1参照）。

表2：1人あたり平均トリップ数の推移（生成原単位：トリップ数/日/人）

年次	女性（35～64歳）	高齢者（65歳以上）	全体
平成2年	2.59	1.46	2.57
平成12年	2.75	1.66	2.51
10年間の増加量	0.16	0.20	-0.06

出所：参考資料1

1人あたりの平均トリップ数は全体で2.51トリップと、この10年間で減少しているが、女性や高齢者の平均トリップ数は増加する傾向にある（表2参照）。この要因の1つとして、女性や高齢者の自動車運転免許保有者数が増加してきたため、これらの人々が容易に外出できるようになった（＝モビリティが向上した）ことが挙げられよう。ちなみに高齢者の人口はこの10年間で約1.5倍に増加し、運転免許を保有している高齢者の数も3倍以上に増加している（表1，表3参照）。全高齢者平均の原単位は上記のとおり1.66であるが、外出した高齢者あたりで見るとこれがなんと2.77（トリップ/日/人）と跳ね上がり、全平均2.51をも上回るのである。active seniorの行動力がうかがえる。

表3：高齢者の運転免許人口（千人、（）内は構成比）

年次	免許保有者（%）	免許非保有者（%）
昭和55年	83（6.0%）	1,287（94.0%）
平成2年	211（11.4%）	1,655（88.6%）
平成12年	674（23.6%）	2,177（76.4%）

出所：参考資料1

この結果、高齢者のトリップ数はこの10年間で約1.7倍に増加し、交通手段別にみると自動車利用が約2.7倍に増加している（表4参照）。また、バスや二輪の利用についても、高齢者数の伸びを上回る勢いで増加している。バス利用者に占める高齢者の割合は大きく増加しており、平成12年には全体の1/4を超えるまでになっている（参考資料1）。

表4：高齢者の利用交通手段（注：代表交通手段）（千トリップ、（ ）内は分担率％）

年次	鉄道	バス	自動車	二輪車	徒歩	合計
昭和55年	300 (15)	180 (9)	177 (9)	272 (14)	1,078 (53)	2,009 (100)
平成2年	384 (14)	188 (7)	402 (15)	456 (17)	1,288 (47)	2,725 (100)
平成12年	564 (12)	326 (7)	1,105 (23)	909 (19)	1,816 (39)	4,724 (100)

出所：参考資料1

鉄道・バスなどの公共交通機関利用率が漸減傾向であり、自家用交通手段である自動車や二輪車が増えており、徒歩の極端な減少も目立つ。とくに自動車利用率の増加がきわめて顕著であるが、この集計では家族などによる高齢者の送迎（同乗）も含まれている。高齢者の特徴であった「徒歩」までも減ってきているのはどのように考えるべきであろうか。自家用手段である自動車や二輪車が増えていること自体は元気老人・活動的老人の増加として歓迎すべきではあるが…。今後高齢者の仲間入りをする高齢者予備軍がモータリゼーション世代であることを考えると、この傾向は今後とも加速するであろうことは想像に難くない。核家族化の傾向も続くであろうから、家族による送迎もそれほど支配的ではないので、自動車利用の大半が自動車運転と想定できる。

表5：活動的老人の外出実態（単位：％）

頻度 目的	毎日	2日に1回	週1~2回	月2回	月1回	殆どなし	徒歩率 (%)
買物	37.4	20.5	27.7	5.0	3.2	6.1	72.8
通院	3.2	3.4	19.2	40.5	17.9	15.7	45.3 (病院) 75.3 (医院)
散歩	44.8	16.5	22.2	4.2	2.8	9.4	82.9
定例老人会	1.3	1.3	11.6	30.9	48.8	6.3	86.2
趣味の会	1.5	2.3	40.8	38.9	8.8	7.6	41.7
ゲートボール	19.2	18.8	29.8	10.6	2.9	18.8	75.7
別居子訪問	3.1	2.5	8.6	16.0	50.9	19.0	13.1
知人友人訪問	2.9	6.1	20.8	26.1	31.8	12.2	47.1

出典：参考文献2

在宅で老人会などの団体に属し、実際に参加している比較的活動的な高齢者（＝活動的老人、active senior）の外出実態が表5に示されている（以下、参考文献2）。この老人層は活動性が高いので種々の目的で比較的良好に外出しているといえる。買物・散歩の頻度が高く大半が2日に1

回外出している。趣味的なものは週1~2回、その他は月1~2回が支配的である。ここには記載がないが、有職者は通勤、年に数回程度の旅行もある。この表から明らかなのは、「買物（必要性から）」、「通院（投薬のため）」、「散歩（健康のため）」が外出目的の御三家であるという点である。そしてその利用交通手段も「徒歩」が圧倒的に多い（「病院への通院」は距離的な影響で徒歩率は減る。近場の医院への徒歩率は高い）。

1. 2 世帯における高齢者

65歳以上の高齢者のいる世帯は、平成19年現在でその世帯数は1,926万世帯、全世帯（4,802万世帯）の40.1%を占めている。なかでも高齢者のいる世帯に占める「夫婦のみ世帯」と「単身世帯」の割合は併せて52%となっており、核家族化の進行と同時に「高齢者のみ世帯」の増加が大きな問題となりつつある。表6にも明らかのようにこれら両世帯の構成比は経年的に増加しており、その勢いは止まらない。一方で、二世帯世帯や三世帯世帯の数はいずれも頭打ちで増加の気配はない。この傾向はPT調査での世帯数集計（表7）でも同様であり、「高齢者の単身世帯」と「高齢者2人世帯」がいずれも急激な増加傾向を見せている（同様のデータは参考文献3でも紹介されている）。

表6：高齢者のみ世帯数の増加（上段：単位1,000世帯、下段：在高齢者世帯に占める構成比%）

年次 世帯	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
夫婦のみ世帯	1,379 (16.2)	1,795 (19.1)	2,314 (21.4)	3,075 (24.2)	4,234 (27.1)	4,545 (27.8)	4,822 (28.6)	4,845 (28.1)	5,252 (29.4)	5,420 (29.2)	5,397 (29.5)
単身世帯	910 (10.7)	1,131 (12.0)	1,613 (14.9)	2,199 (17.3)	3,079 (19.7)	3,179 (19.4)	3,405 (20.2)	3,411 (19.7)	3,730 (22.0)	4,069 (22.4)	4,102 (22.5)

出所：参考資料4より筆者作成

表7：世帯構成の変化（構成比%）

年次	高齢者の 単身世帯	その他の 単身世帯	高齢者 2人世帯	片方高齢者 2人世帯	その他 2人世帯	高齢者含む 3人以上	その他 3人以上
昭和55年	3.9	17.0	2.0	3.1	20.1	11.1	42.9
平成2年	6.1	19.2	3.5	3.7	19.2	9.9	38.5
平成12年	9.6	19.7	6.5	4.8	20.6	9.3	29.6

出所：参考資料1

1. 3 高齡者の所得と就労

一般に高齡者は、すでに住宅ローン負担も終え、子供の教育負担も終え、退職金も取得していることからその預貯金や不動産も含め相当の資産を保有しているとの観測もあるが、所得についてはどうであろうか。ここに平成18年1年間の所得分布がある(表9参照)。参考資料4によると、全世帯の平均所得は566.8万円、高齡者世帯については306.3万円となっており、全世帯平均額の半分に近い。また高齡者世帯の所得分布の中央値は244万円であり、平均値よりは低くなっている。しかし世帯構成員1人当たりでみると高齡者世帯では195.5万円/人であり(表8参照)、高齡者世帯は構成員数が少ないので、全世帯1人当たり207.1万円/人とはそれほど差はない。しかし、この世帯人員当たり所得は経年的には減少傾向にある。

表8：高齡者世帯の所得

<所得項目>	<1世帯当たり所得>	<世帯人員1人当たり所得>
総所得	306.3万円	195.5万円
(内訳) 稼働所得	56.2万円	(平均世帯人員 1.57人)
公的年金・恩給	209.4万円	
財産所得	23.0万円	
年金以外の給付金	2.5万円	
仕送り等所得	15.2万円	

(出所：参考資料4)

表9：高齡者世帯の年間所得分布 (出所：参考資料4、所得単位：万円、分布単位：%)

~100	100~200	200~300	300~400	400~500	500~600	600~700	700~800	800~900	900~
15.3	23.9	21.7	17.8	9.1	4.4	2.6	1.3	0.8	2.9
6.2	11.7	12.9	13.2	10.6	9.2	7.8	6.3	4.9	17.2

上段：高齡者世帯 下段：全世帯

年間所得400万円以下では高齡者世帯の方が全世帯よりも構成比が高く、低所得の方に分布が偏っている。半面、400万円以上ではこの逆で高齡者世帯の分布はきわめて少ない。主たる所得が公的年金であることから、けだし当然の結果である。構成比では300万円以下が61%、400万円以下が79%となっている。

一方、高齡者の就労については、詳細は省くが、高齡化の進行とともに雇用者数は64歳以下・65歳以上ともに増加しており、また退職後の継続雇用の希望も高いことから、今後とも高齡者の就労者は増加してゆくであろう。とくに平成17年以降の増加傾向が顕著である。このことは同時

に高齢者の通勤や業務目的での外出、そして勤務終了後の買物・飲食・娯楽などの交通が増加することを意味する。就労の希望がない人でもその理由の大半は「健康を維持したいから」であり、このことはまたスポーツ・フィットネスクラブ・散歩などの外出が増えることを意味しているといえる。

一方、高齢層の観光行動については、60歳代の平成19年度国内宿泊観光旅行回数は、年代ごとの比較では最多の1.86回/年/人（全年代平均は1.50回/年/人）であり、国民の平均旅行回数を押し上げる牽引層となっている（参考資料5）。平成19年からは「団塊の世代」（狭義には昭和22～24年生まれの第一次ベビーブーム世代）が順次60歳代に達しており、定年による余暇時間の増大が今後の旅行回数を押し上げることが期待されている。

2. 高齢者の外出率

2. 1 高齢者の外出率

図1に全年齢階層別・性別の外出率を示す。学齢期の若年層では、幼稚園から高校生までほぼ毎日通園・通学するので外出率（＝外出あり人口/年齢階級別人口）は90%を超えて非常に高い。しかし大学生になると若干低下するが、20歳以上の生産年齢層では80%から90%の間に収まっており、非常に安定的である。けだし当然といえよう。ただ女性は男性にくらべて若干低くなっているのは、家庭にいる層（専業主婦など）があるためである。しかし、60歳の定年後は特に男性で急激に外出率が低下してゆくのに対して、女性では50歳代からゆるやかに低下している。特に75歳以上では急激に低下し、外出率は50%を下回る。これは、「毎日2人に1人が外出」あるいは「1人について2日に1回外出」することを意味している。極端に外出が減るのである。寝

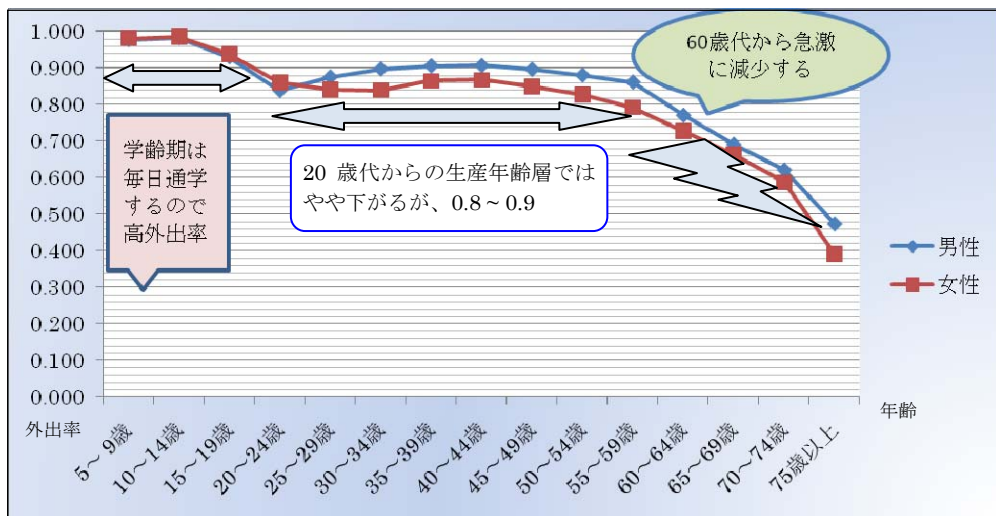


図1：年齢階級別外出率 (H12年京阪神PT data：全域)

たきり老人や歩行困難老人などが増加することに起因しているものと思われる。(全高齢者数:304万人、うち外出あり高齢者数:170万人)

しかし、高齢者の外出率が加齢とともに低下するのは、単なる身体的理由にだけ因るのであるか。いまして以下にその整理をしてみよう。考え得るのは5つの理由であろう。以下では外出のモチベーションが高いにもかかわらず、それを妨げている要因を中心に挙げている(もちろん加齢とともに外出のモチベーションが低下することは避けられないが)。

- a. 物理的理由：公共交通・歩道など施設面でのバリアー(階段・段差・券売機・行先表示等)
- b. 家庭的理由：家族内・世帯内での外出時の介護・介助の不足、マイカー運転困難など本人のモビリティ低下、単身世帯ゆえの外出不安
- c. 社会的理由：地域コミュニティでの身近なバスサービスなどの欠如
- d. 経済的理由：低所得ゆえの交通料金負担感の増大
- e. 就労的理由：定年での外出機会(通勤など)の減少

もしこれらの要因が高齢者の外出にとってのバリアーとなっているのであれば、それらを排除する、あるいは少しでも緩和することによって外出機会(外出需要)の顕在化に寄与することに繋がろう。このうちbとdは外形的データでは検証できないが、aとcについては地域別の精査、eについては統計データで確認できる可能性がある。

一方で、ホームヘルパーなどのサービスの普及により、買物に行く必要が減れば、それはそのまま外出の減少となるのは事実である。公共交通(駅)のバリアフリーについては各交通事業者の努力により随分と改善が進んでおり、とくにICカードの普及により券買の手間や料金確認の手間はおおいに省かれてきている。この分野では今や「シームレス」がキーワードとなっており、高度情報化の技術がこれを支えている。地域公共サービスについては、これはなかなか困難な課題で、どの自治体も頭を抱えている問題である。後のデータに見るように、大都市の都心周縁部でのいわゆる「インナーシティ」に住む低所得の高齢者は非アクティブである。バスや地下鉄の料金負担に耐えられないのである。この問題は交通問題としてよりは経済・福祉問題として扱われるべきであろう。同様に、定年問題であるが、就労可能な高齢者に対しては、定年後も本人の事情に合わせた勤務時間や賃金体系のフレキシブルな就労形態を許容するような就労機会が提供されることが望ましい。

以上、高齢者の外出率が少ない要因として、いくつかを考察したが、これを解決する施策としては、①交通施策、②福祉施策、③労働施策に大別できることが判明した。このうち交通施策については大幅な改善がなされており、その意味では物理的・ハード的な施策以外の、ソフトな社会・福祉・労働経済に関わる制度の改変に期待するところが大きいといえる。

2. 2 地域別外出率

図2は、PT調査エリアの近畿2府4県と3政令市別の、男性の高齢者と非高齢者の外出率を

表したものである。

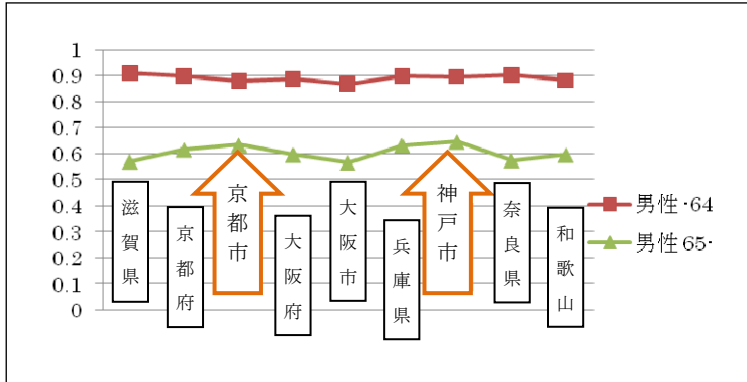


図2：地域別外出率 高齢者 vs 非高齢者（男性）

まず男性の場合であるが、64歳以下で外出率は0.9と安定している。一方、65歳以上の高齢者では、全体的に0.6の周辺の値が出ているが、やや凹凸が見受けられる。これら9地域のばらつきは有意な差異となっている。とくに高グループの京都市や神戸市と、低グループの滋賀県、大阪市、奈良県とは概ね0.07ポイントの開きがある。滋賀県・奈良県は首肯できるとしても、政令市の大阪市の低位は顕著である。京都市や神戸市に比べて大阪市の市域は極めて狭く、バスや地下鉄のネットワークが緻密にサービスされているにもかかわらず、この低位は何に起因するのであろうか。もちろん公共交通のサービス水準の相違に帰することはできない（私見ではインナーシティ問題に起因していると思われるが、この解明は今後の課題である）。

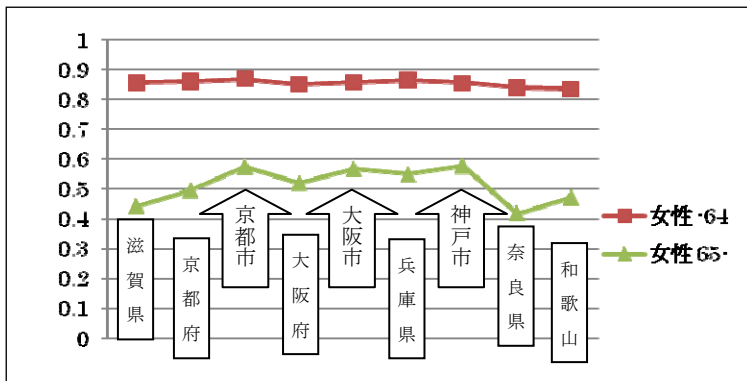


図3：地域別外出率 高齢者 vs 非高齢者（女性）

女性の場合は男性とかなり様相を異にしている。まず、64歳以下では全域的に安定して0.9と0.8の間にある。しかし男性よりやや低い。65歳以上の高齢者では、地域間で顕著な凹凸がある。

これら9地域のばらつきは有意な差異となっている。大阪市・京都市・神戸市の3政令市は高グループに属し、半面、滋賀県・奈良県は低位のグループである。3政令市内での鉄道・バスなどの公共交通サービスの充実度を考えるとしごく当然の結果であろう。参考までに交通事業者の努力を以下に紹介しておく。

(参考1：阪急電鉄資料) 移動円滑化のためのエレベーター設置の工夫、乗り換え等に要する移動経路の連続性の確保、プラットホームの安全性確保、ホームドアの設置、ホームと車両の段差解消、駅構内での快適性向上、隣接ビルとの接続、自由通路・広場整備との一体性と動線確保、各種割引チケット(はんきゅうランドパス65等)、ICカードの普及。

(参考2：大阪市交通局資料) 敬老優待乗車証のIC化：市内居住の70歳以上への無料パスをIC化、すでに31万枚を一律配布、一般会計から支出。他都市では所得制限等を設けているところが多い。65歳以上の割引PiTaPaもある。

2. 3 高齢者の休日観光行動について

ここに京阪神都市圏の休日交通についての調査データがある(参考資料1参照)。主要観光地別、

表 10：主要観光地来訪者数(単位：人)

平成18年秋 休日観光調査	対象 全年齢	合計来訪者数 271,064	男性 125,629 女性 145,435
調査場所	来訪者数	新橋交差点	27,303
石山寺	3,333	難波パークス	20,866
日吉大社	3,343	姫路城	2,979
大津港	6,984	大正ロマン	2,463
平等院	7,680	宝塚駅周辺	6,251
光明寺	5,146	旧居留地	11,056
長岡天満宮	1,149	メリケンパーク	3,979
四条河原町	23,613	ハーバーランド	21,739
四条烏丸	15,726	東大寺	12,255
烏丸三条	4,348	法隆寺	5,174
近つ飛鳥	353	薬師寺	2,520
箕面公園	6,054	マリーナシティ	7,655
千里中央駅	45,007	高野山	7,222
O C A T	14,496	万葉の里	3,183

年齢別、交通手段別などの内訳がある。前項までの交通行動データは平日のものであったが、ここでは休日について考察する。いわゆる「都市観光」に見る特徴を考察してみよう。選ばれた地点は京阪神都市圏の有名な観光地、主要盛り場、主要駅（周辺）などを含んでいる。表10は全年齢の地点別来訪者数である。滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県をひろくカバーしている。当然ながら主要ターミナル（周辺）では人数が多いが、これらはサンプリングであるので人数の大小は重要な情報ではない。観光・買物・娯楽・行楽・博物館・スポーツなど多様な「都市観光」地点がカバーされていることが重要である。

残念ながら各地点での年齢別来訪者数のデータはないが、次の図4で見るように、来訪地への交通手段については年齢別データがあり、とくにここでは高齢者のデータを示している。ここにはいくつかの特徴が見られる。まずマイカーについては、加齢とともに明らかに利用率が極端に減少してゆくこと、同様に観光バス利用率についても加齢とともに漸減してゆく。観光バスはおそらく遠方からの来訪であろうから、高齢者にとってはつらいものがあるのかもしれない。

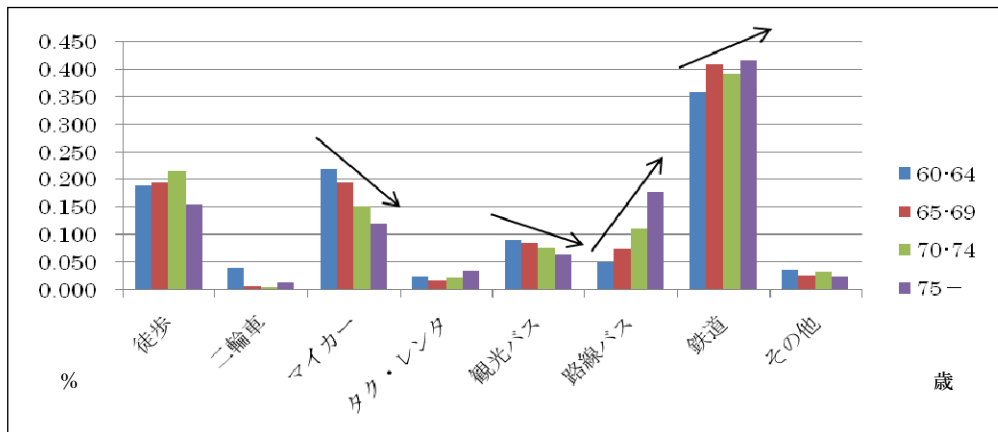


図4：シニア年齢別・交通手段分担

半面で、路線バス利用率は加齢とともに急上昇する。これは路線バスの性格から見て近場からの来訪者であることが推測でき、高齢者に歓迎されている様子が見られる。同様に、鉄道利用率が最も高くなっており、公共交通の代表としての位置づけが現れている。そして、これも加齢とともに漸増傾向にある。マイカーの利用と公共交通（鉄道・バス）の利用が対（トレードオフ）をなしている様子がうかがわれる。この意味では観光バスの来訪地へのアクセス機能はマイカーと同一との見方も成り立つ。加齢とともに公共交通に依存する様子が顕著に現れている。図の傾向から見て明らかであろう。高齢者への公共交通のサービスの確保の重要性が、休日交通においても確認できる。徒歩もなかなか健闘しているが、やはり75歳以上になると急減する。

もうひとつ興味深い結果が図5である。図5は全訪問地への来訪者の年齢構成を示す。女性の

割合が30～34歳（いわゆる「アラサー」）で最大、男性では55～59歳代（定年前）が最大である。女性の55～59歳代（いわゆる「おばちゃん」）も次いで多い。そして40歳代を境にして女性優位と男性優位にはっきりと区別できる。消費旺盛な若い女性たちと定年前後の気楽で active な男性が休日をエンジョイしている姿が浮かび上がる。

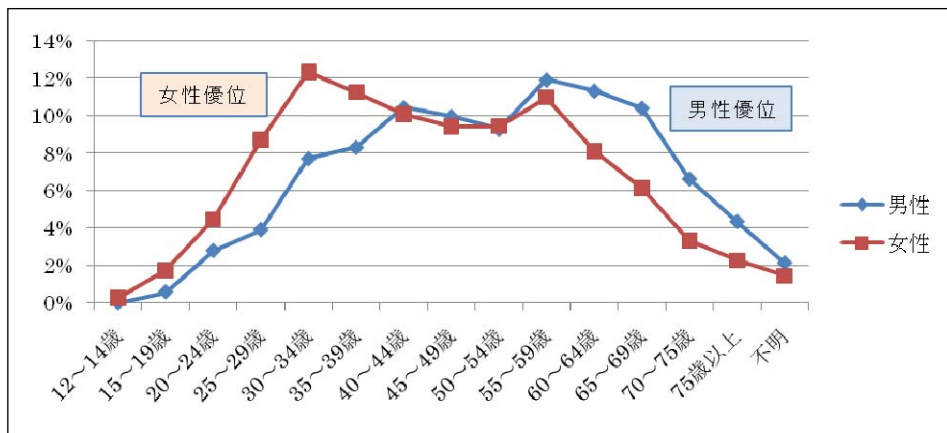


図5：関西主要観光地訪問者・年齢別構成比

3. まとめ

以上、各種データをもとに高齢者の外出について俯瞰してきたが、要点を整理しておく。

- ① 高齢化の進行に伴う高齢者交通の増加、とりわけ自動車利用の増加が顕著である。
- ② 高齢者のみ世帯、とりわけ単身世帯が増加し、モビリティの低下が懸念される。
- ③ 加齢とともに外出率が減衰するが、このメカニズムについて一層の科学的説明が必要である。
- ④ その際 active senior と non-active senior に分けるなど、より in-depth な調査が必要であろう。

<参考文献・資料>

- 1) 「京阪神都市圏総合都市交通体系調査」 <http://www.keihanshin-pt.com/index.html>、2008.
- 2) 秋山哲男編：『高齢者の住まいと交通』、pp.235-255、日本評論社、1993.
- 3) 湯沢雍彦・宮本みち子著：『新版・データで読む家族問題』、p.19, p.173、NHK ブックス 1125、2008.
- 4) 内閣府：『平成 21 年版高齢社会白書』、2009.
- 5) 観光庁編：『平成 21 年版観光白書』、2009.