

令和元年度 東大阪市地域研究助成金 研究報告書

東大阪市内のシニア世代が持つ移動ニーズの把握と分析
(東大阪市における公共交通を活用した施策について)

令和2年3月

高橋 愛典

(近畿大学経営学部商学科教授)

目 次

はじめに	1
0.1 問題意識	
0.2 研究方針と示唆	
1. 調査地区の概要と総合交通戦略・立地適正化計画での位置付け.....	3
1.1 加納校区の概要	
1.2 石切東校区の概要	
2. 住民インタビュー調査とその結果	8
2.1 インタビュー調査の手法と設計	
2.2 日常の交通行動の状況	
2.3 日常生活と交通の関連	
2.4 小括	
3. 事業者インタビュー調査とその結果	21
3.1 タクシー事業者	
3.2 総合病院	
3.3 商店街組合（瓢箪山）	
4. まとめと提言	29
おわりに	34
(参考資料)	

はじめに

0.1 問題意識

本研究は、東大阪市民、特に高齢者の交通行動と移動ニーズを把握し、課題を分析することで、公共交通政策への示唆を導出することを目的とする。特に、2019 年度に策定された総合交通戦略と立地適正化計画を実行する局面における示唆を整理したい。

東大阪市内でも高齢化が進む中で、地区ごとの移動ニーズの差異が、一層大きくなることが考えられる。これまで東大阪市内で暮らしてきたシニア世代が、市内に留まって安心して生活が続けること(Aging in Place)を支援するために必要な施策を、公共交通の観点から提案するために、移動ニーズの正確かつ精密な把握を試みる。

本研究では、インタビュー調査を柱とし、シニア世代のみならずその予備軍に当たるアクティブシニア世代を含めて日常の交通行動（通院、買い物、趣味のための外出等）について直接お話を伺う中で、移動手段と移動目的の両方を明らかにする。公共交通とその利便性の変化のみならず、徒歩・自転車・自家用車といった私的移動手段についても、現状と展望（不安・不満を含む）に関する率直な意見を伺い、情報の収集と分析に努める。

0.2 研究方針と示唆

東大阪市はいうまでもなく、平坦地（西部・中部）と傾斜地（東部）で地形が大きく異なるため、居住地区によって交通行動と移動ニーズにも違いがあると考えられる。総合交通戦略では、市中東部を縦断する恩智川を境界線とし、その西を平地部、東を山麓部として、地域別目標を策定している。

平地部では鉄道の整備が進み、2029 年度を目標とするモノレールの延伸が決まったことで、一層の利便増進が期待される。総合交通戦略も、モノレール延伸後の 2030 年度を目標年次としている。一方で、バス交通は乗務員不足の問題等のため今後の展開・維持が危ぶまれるところであり、平地部でも駅周辺とそれ以外とでは公共交通の利便性の格差がより広がる懸念がある。これを補完するのが自転車交通であるが、走行環境の整備など複数の課題を抱えている。

山麓部は、立地適正化計画において多くの地域が居住誘導地域に指定されておらず、長期的には居住が推奨されない。公共交通政策もまた立地適正化計画との整合性を求められ、また上述のようにバス交通の充実に対し乗務員不足といった制約が続く中で、タクシー（乗

合タクシー等を含む）の活用による移動ニーズの充足が今後の課題と考えられる。

いずれの場合も、交通政策がシニア世代のライフスタイルに影響を与える可能性は大きいであり、現在の交通行動と将来に向けた移動ニーズの具体的な姿を明らかにすることで、総合交通戦略および立地適正化計画への実行上の示唆を導出するのみならず、まちづくり全般への貢献を目指す。

研究活動は、インタビュー調査を主な手法とした。調査対象の一つは、市民・住民（組織）である。具体的には、平地部から加納校区、山麓部から石切東校区を選定し、調査対象とした。両校区の共通点は、一時は乗合（路線）バスが運行されたが、数年後に休止され現在に至っていることであり、バス運行開始・休止の前後での移動ニーズの変化を辿る必要があると考えられた。

もう一つのインタビュー調査対象は、市内（主に東部）の事業所である。シニア世代の日常生活における移動目的といえば、医療（通院）と商業（買い物）に関するニーズの充足であることは、先行研究等で以前から指摘されており、2018年度の地域研究助成による調査でも、「医商連携」の重要性と、医と商の触媒としての交通の役割および意義を論じた。本研究では、医商連携の実践を念頭に置きつつ、タクシー事業者、病院、商店街（組合）といった、各種サービスを提供する側のニーズについても把握に努めた。また、住民インタビューで提起された疑問・質問を事業所の方々にお知らせし、医療・商業などへのアクセス交通に関する課題を検討した。

最後に、これらインタビュー調査の結果を踏まえて、交通をはじめとする各種サービスの需要側（住民）と供給側（事業所）の双方が抱える課題から、いくつかの政策的提言を試みている。

実際の調査に際しては、東大阪市の担当部局（公共交通課・商業課）ならびに自治会・自治連合会の方々にひとかたならぬご協力をいただいた。インタビュー調査に応じてくださった市民ならびに事業所の方々にお世話になったこともまた、いうまでもない。さらに、インタビュー調査に同行してくれた近畿大学経営学部高橋愛典ゼミ（交通・ロジスティクス研究）有志の学生にも、この場を借りて感謝の意を表したい。

1. 調査地区の概要と総合交通戦略・立地適正化計画での位置付け

本研究における住民インタビューの対象地区は、少なくとも平地部と山麓部から1地区ずつを選定することが望ましいと考えられた。地形の特徴が大きく異なることから移動ニーズや交通行動の特性が大きく異なるため、交通政策上の対応も大きく異なってくるからである。もちろん総合交通戦略も、地形の特徴に応じて立案されたからこそ、平地部と山麓部を分けて考えているのであるが、本研究では移動ニーズや交通行動のより具体的な特性を捉えることが求められる。

公共交通課と協議の上、対象地区としたのは、市域北中部の加納小学校区（以下「加納校区」）および北東部の石切東小学校区（以下「石切東校区」）である。詳細は後述するが、いずれの校区も近年（21世紀に入ってから）新たに開設されたバス路線の沿線となったが、数年で休止に至り、公共交通の利便性が低下している。大阪モノレール南進とこれに伴う駅周辺の環境整備が総合交通戦略の柱であるが、調査対象の2つの校区はモノレールの延伸区間から離れているため、交通インフラのハード整備による直接の恩恵を受けにくい。もちろん、両校区とも全市的な交通施策の対象である。目標年次までの間にも高齢化が一層進展する中で、モノレール延伸区間およびその周辺とは異なる交通施策を具体化・実行する中で、恰好の試金石となると考えられる。

交通（移動）と土地利用（立地）はもともといずれの都市・地域でも深く結びついているが、東大阪市の場合、前述の総合交通戦略と合わせて、立地適正化計画がほぼ同時に策定されたことは注目に値する。立地適正化計画では一般に、自治体が居住誘導区域と都市機能誘導区域を定めるが、このことは東大阪市立地適正化計画でも同様であり、調査対象とした2つの校区の今後のあり方を規定するものである。とりわけ居住誘導区域の指定について、校区内の状況を見ておきたい。

1.1 加納校区の概要

(1) 校区の全体像

加納校区は市域北中部（市の区分によるC地域）に位置し、加納1～8丁目からなる。人口10,870、世帯数4,737、高齢化率（人口に占める65歳以上の割合）22.8%、面積148ha

である¹。もともと、近代以前に旧河内街道沿いに農村が成立した（現在の 1 丁目・2 丁目周辺）ことが人口集積の起こりと見られる。こうしたかつての農村集落のほかにも、一戸建てを中心とした住宅地が校区南側の 2 丁目・3 丁目を中心に広がっており、3 丁目には府営東大阪加納住宅の 5 階建て住棟が南北に並ぶほか、近年では府立加納高校の跡地にも戸建て住宅が並んでいる。校区北側（5～8 丁目）は大東市に接しており、JR 片町線住道駅の徒歩圏では特に宅地開発が進んでいる。目立つのは 1,000 戸規模のマンション「アメリカ」であるが、これは白水化学工業（現・ハクスイテック）の工場の跡地に 1980 年代前半に建設されたものである。一方で、校区の東側（4～6 丁目）は加納工業団地を中心に工場・倉庫・物流施設が並び、住民自体が少ない。

（2）交通の概況

このように、校区は広範囲に及び、土地利用の用途・目的が多様であるから、交通の事情も多様である。先に道路事情を見ておくと、前述の旧河内街道に沿って戦前に、校区西部を南北に貫く道路が整備され、「新道（シンミチ）」と呼ばれている。現在は、自動車は南から北への一方通行となっており、校区のメインストリートの一つとなっている。戦後、校区東端に府道八尾枚方線（沿道での通称は「ヤオヒラ」）が整備され、中央大通・阪神高速東大阪（13 号）線や中央環状線・近畿自動車道の開通に伴って物流上の利便性が向上したことから、沿道には物流施設の立地が進んだ。1 丁目にある西濃運輸のトラックターミナル兼社宅はその代表的存在である。東西にも、校区中央に、工場や物流施設の立地に対応して中央分離帯のある幅の広い道路が整備されているが、新道から西側は未着手であり事実上の袋小路となっているため、通過交通量は少ないとみられる。

公共交通の状況も、校区内で多様といえる。最寄りの鉄道駅は、前述のとおり校区北部は JR 住道駅である。特に、アメリカが位置する最北部からは、住道駅まで徒歩 10 分ほどである。校区南部の最寄り駅は近鉄けいはんな線吉田駅であるが、校区中央に近い府営住宅からは徒歩で 20 分以上かかる。校区全体において高低差が少ないことも手伝って、自転車が多用されている。

¹ これらのデータはいずれも東大阪市『平成 30 年版統計書』による。



写真１ 加納校区の北西部（７丁目・８丁目）、シンミチを北から南に望む。

マンションが立ち並んでおり、南（１丁目・２丁目）に進むと戸建て住宅が増える。

バスは、八尾枚方線に近鉄バス萱島線が平日の日中で１時間２～３本程度運行されており、北は住道駅・京阪本線萱島駅方面、南は近鉄けいはんな線荒本駅・近鉄奈良線若江岩田駅・近鉄大阪線八尾駅方面と結んでいる。また前述のように、校区中央部を南北に貫く形でバスが運行されていた時期があった。吉田駅と住道駅を結ぶ近鉄バス吉田住道線で、２０１２年に開設されたが、２０１６年には土曜日に１往復運行されるのみとなり、２０１７年には休止している。運転間隔は当初は１時間に２本、その後１本に減便されたという。

（３）立地適正化計画での位置づけ

加納校区はほとんどが居住誘導区域に含まれているが、加納工業団地は工業専用地域として居住誘導区域からは除外されている。また、校区北部で前述のように工場や倉庫が既に立地している区域は、「東大阪市住工共生のまちづくり条例」における「モノづくり推進地域」に含まれ、新たな住工混在発生を抑制するために居住誘導区域に含まれてはいない。むしろモノづくり企業の施設の誘導が図られている。

1.2 石切東校区の概要

(1) 校区の全体像

石切東校区は市域北東部（A 地域）に位置し、上石切町 1～2 丁目・東石切町 1～6 丁目・北石切町からなる。人口 10,579、世帯数 4,746、高齢化率 26.5%、面積 314.3ha である²。国道 170 号線（東高野街道）および石切劔箭神社（いわゆる「石切さん」）より東側、近鉄奈良線生駒駅を経て生駒山上・奈良県との府県境にまで及んでいる。

先にみた校区の面積 314.3ha のうち、225.1ha は上石切町 2 丁目が占めており、上石切町 2 丁目のほとんどが可住面積に含まれない山地である。近鉄奈良線の東側は傾斜が特に大きい。土地利用は概ね住宅地であり、一戸建てが多いが、マンションも散見される。傾斜地において、眺望の良さを活用した宅地開発が、戦後になって進んだ様子が見て取れる。



写真 1-2 東石切町 4 丁目付近。斜面に戸建て住宅が並ぶ。

(2) 交通の概況

傾斜地ゆえ、自転車の利用は全般に難しいと考えられる。傾斜に加え道路が全般に狭隘であり、自動車の運転も不安が付きまとう。また冬場は、路面が凍結する恐れもある。鉄道駅は、前述の石切駅があり、急行・準急も停車する。近鉄けいはんな線新石切駅は校区外（西側）に位置するが、校区南部は新石切駅の徒歩圏に当たる。

² これらのデータも東大阪市『平成 30 年版統計書』による。ただし、人口・世帯数のデータについて町丁目別と校区別では若干の乖離があり、高齢化率は校区別のデータから計算した。

バスは、近鉄バス四条畷線が国道 170 号線を南北に頻繁に（平日日中で 1 時間 6～8 本程度）走っている。北は JR 片町線の住道駅・四条畷駅方面につながっている。南は近鉄奈良線瓢箪山駅前が終点であったが、2019 年 11 月から東花園駅前に乗り入れるようになり、瓢箪山駅前の停留所は廃止された。ほか、石切駅と新石切駅を結ぶ近鉄バス石切線が 2006 年に開設され、1 時間 2～3 本程度運行されたが、先にみた吉田住道線と同様、2016 年には土曜日に 1 往復運行されるのみとなり、2017 年には休止した。石切東校区自治連合会では、バスの廃止の影響を検討するべく、2018 年 2～3 月に「石切地域住民移動実態アンケート」を実施した。その結果は「石切地域住民アンケート調査 集計表」にまとめられている。

(3) 立地適正化計画での位置づけ

校区東側の山地は市街化調整区域に指定されており、居住誘導区域にも含まれない。しかし市街化区域でも、校区の多くは実は、居住誘導区域に指定されていない。それは、防災との関連が大きい。山地は土石流危険系流域に指定されているが、その西側の住宅地も、土砂災害特別警戒地域・急傾斜地崩壊危険区域・土砂災害警戒区域に指定されている。これらの区域は、立地適正化計画においては、「住民の生命に危険が生ずる恐れがあるため」居住誘導区域からは除外されている。となると石切東校区のほとんどが居住誘導区域から外れることになり、長期的には住民が住み続けることが望ましくないと判断されたことになる。交通の利便性をこれから高めることは、居住誘導施策に逆行しかねない。

2. 住民インタビュー調査とその結果

2.1 インタビュー調査の手法と設計

(1) インタビュー調査の意義

住民の意向を把握する手法として、アンケート調査とインタビュー調査の両方があることは明らかであり、本来は併用が望ましい³。しかし本研究では、インタビュー調査に絞って実施することとした。アンケート調査は、明確な問題意識が住民の間で共有されている際に、その問題に絞って意向を調査する場合には、特に有用であろう。前述のとおり石切東校区では、バス路線の休止に伴ってアンケート調査が実施された。これはバス路線休止の直後に実施されたものであり、校区の中で交通利便性の低下に関する危機感は共有されていたに違いない。しかし、アンケートの回答とバス事業者が提供した利用実績データの間に大幅な乖離があり、アンケートの回答内容に対する信憑性に疑念があることを、「集計表」も指摘している。要は回答者が、危機感の表明と合わせて、バスの利用実績を数倍過大に申告していたとみられる。

今回調査対象とした校区では、繰り返しになるが 2016 年以降、バス路線が休止となっている。住民の方々には、我々がインタビュー調査を（しかも市の研究助成の一環として）依頼したことで、「これをきっかけに市にかけあってくれて、バスが復活するかもしれない」という期待が窺えたこともあったその際には、その可能性がきわめて低いことをなるべく丁寧に説明することを心がけた。両校区とも、バス路線の休止からすでに 2 年以上が経過しており、住民はすでに、バスのないライフスタイルに順応しつつあるとみられる。あるいは、停留所から離れた場所に居を構える住民にとっては、もともとのライフスタイルにバスが介在する余地がなかったのかもしれない。

とはいえ、校区の高齢化はその後も徐々に進行しているはずであり、交通を含めた日常生活において、「漠然とした不便・不安」を感じているシニア世代は増えつつあると考えられる。こうした漠然とした思いについて、アンケート調査で回答を求めることは、酷な一面があると考ええる。アンケート調査では例えば、自由記述欄を長めに取っても、漠然とした思いを文章で表出される回答者は少ないであろう。インタビュー調査の際に、漠然とし

³ アンケートとインタビューを併用した調査の例として、高橋愛典・浜崎章洋・久保章・田中康仁「大都市圏郊外における買い物弱者問題の一断面」『商経学叢』第 64 巻第 3 号、2018 年を参照されたい。

た不便・不安をまずは口にしてもらい、いくつか質問をしながら掘り下げていくことが有用であると考えた。

インタビュー調査は、半構造化の手法で実施した。具体的には、参考資料にある「調査シート」をインタビュアー（質問者）の間で共有し、どのインタビュー（回答者）に対してもほぼ同じ質問をして、その結果を調査シートに記録していく方式である。調査シートの全項目をなるべく埋めることが望ましいが、実際は時間等の制約もあった。その場合でも可能な限り記録に残したが、学生が記録した調査シートでは、発言が網羅されていないと考えられる部分もあった。調査前に研修を実施し、調査直後（インタビュー調査の記憶が薄れないうち）にシートをまとめ直すべきであったと考える。この反省は今後、同様の調査を実施する際に活用したい。

住民インタビュー調査は、2019年11月から12月にかけて実施した。いずれの校区でも、まずは市公共交通課から自治連合会長をご紹介いただき、調査の主旨と目的に関する理解を求めた。次いで各自治会長に連絡を取り、具体的な調査手法についてご相談した上で、住民の方々をご紹介いただいた。

自治会や老人会（シニアクラブ等）の活動の中では、「アクティブシニアがシニアを助ける」という構図が多く見られた。ここでアクティブシニアに当たるのは、自治会役員や民生委員（それらの最近までの経験者を含む）を中心とし、年代としては前期高齢者（60代～70代前半）の方が多いとみられる。自家用車や自転車の運転も日々自ら行うなど、日常生活において交通の不便をあまり感じていないようであるが、自治会役員などとしての職務を通じて、近隣に暮らすシニア世代の状況をよくご存知の方も多い。シニアに当たるのは、サロン活動やカラオケ大会に参加しているものの、運営そのものには関わっていない（関わっていたとしても以前に引退されている）方々で、年代としては後期高齢者（70代後半以降）である。

もっとも、いうまでもなく、本報告書で用いているアクティブシニアとシニアは、明確に線引きして区別できるものではない。シニアでは、自家用車を運転しない方が多くなるが、これは女性を中心に、運転免許の保有率がアクティブシニアに比べて低いことが想定される。逆に後述のように、80代後半でも自家用車の運転を続ける方もおられ、個人差が大きいとみられる。

(2) 加納校区におけるインタビュー調査の手法

加納校区においては、各自治会から住民の方々を数名ずつご紹介いただいております。集会所に来ていただいておりますことが多く、グループインタビュー形式を取ることもあった（写真3）。一方で、自治会長および回答者のご意向に沿って、戸別訪問して話を伺う場合や、質問シートの項目をメールで送信してメールで回答をいただく場合もあった。なお、自治会長が急逝された直後であることがわかり、調査がかなわなかった自治会があることをお断りしておきたい。回答者は、本報告書でいうアクティブシニアが多い。就労中の方もおられ、自営業の傍らインタビューに応じていただいた方や、仕事の都合でインタビューが叶わない方もおられた。インタビュー調査の日程や場所は、表1にまとめたとおりである。



写真3 加納校区の自治会集会所におけるグループインタビューの様子

表1 加納校区におけるインタビュー調査の日時と概要

日程	時間	会場	自治会	人数
11月19日	10:00～12:00	府営加納住宅集会所	加納府営住宅自治会	5
11月28日	10:00～12:00	アメリカ集会所	アメリカ自治会	4
11月28日	13:00～16:30	加納集会所	加納6・8丁目自治会	4
12月3日	10:00～12:00	加納集会所	6・8丁目自治会	4
12月12日	13:30～16:30	戸別訪問（1・2丁目）	加納自治会	3
		メール回答	加納自治会（2・3丁目）	2

(3) 石切東校区におけるインタビュー調査の手法

石切東校区においては、各自治会が主に高齢者を対象に実施しているサロン活動（写真3,4）やカラオケ大会の日程をご教示いただき、そこにお邪魔してお話を伺うことが多かった。加納校区と同様、自治会役員や経験者といったアクティブシニア世代の方々にインタビューを行う場合もあったが、サロン活動やカラオケ大会には地域活動を引退された方々も盛んに参加されており、本報告書でいうシニア世代の側の方々のご意見に多く触れることができた。サロン活動の運営中にアクティブシニアの方々にもお話を伺えた。



写真3 石切東校区のサロン活動（カフェ）におけるインタビューの様子



写真4 石切東校区のサロン活動（体操）への参加

表2 石切東校区におけるインタビュー調査の日時と概要

日程	時間	会場	自治会・サロン活動	人数
11月20日	10:30～12:00	北石切自治会館	北石切コミュニティ茶論	8
11月26日	10:00～12:00	東石切会館	いきいきサロン	12
12月2日	10:00～12:00	石切山麓自治会館	石切山麓自治会	4
12月4日	10:00～12:00	上石切会館	上石切町2丁目老人会	4
12月12日	13:30～16:30	東石切会館別館	上石切高齢会（カラオケ大会）	7

こうして、延べ 50 名超の方々に対面でのインタビュー調査を実施できたのであるが、聴取できた回答はきわめて多様であり、全てを整理・網羅することは難しい。以下では調査シートのレイアウトに沿いつつ、2 つの校区の状況における共通点と相違点も明確になるような形で、回答を紹介しその解釈を試みる。以下で紹介する回答が多数寄せられたものであるとは限らず、選定の手法に恣意的な要素が残ることは否めないが、繰り返しになるがあくまでも、アンケート調査では聞き出せない意見を拾い上げることがこの調査の趣旨であることをご理解いただきたい。

2.2 日常の交通行動の状況

まずは、調査シートの「① 日常の交通について」にある質問項目について、主要な回答を紹介し、その解釈と背景の分析を試みる。

(1) 加納校区における交通行動の状況

加納校区の回答者は前述のようにアクティブシニア世代が多数を占め、自家用車あるいは自転車を自ら（あるいは配偶者を中心とした家族が）運転することが前提となっている。それぞれの交通機関に関する回答をまとめたのが表 3 である。

表 3 加納校区における日常の交通行動に関する回答

自転車	① 80 歳を過ぎると自転車に乗れなくなるのでは、と考えている。 ② シンミチは、車は一方通行であるが、自転車は交互通行である。見通しが良いので、高校生など若者はスピードが出てしまうので危険を感じる。 ③ シンミチに、側溝の蓋がない、あるいはガタガタする箇所がある。 ④ 八尾枚方線の歩道に段差が多く、自転車で通行しにくい。 ⑤ 南の方面（東大阪市内）に行くときは使わざるを得ない（若江岩田辺りまで？）
電車	⑥ なるべく JR（住道駅）を使うようにしている。
バス	⑦ 大東市のコミュニティバスがうらやましい。
タクシー	⑧ 吉田駅ではつかまえにくいし、加納まで乗ると運賃が高つく。 ⑨ 校区内でも、隣の自治会の集会所などに行くときに、タクシーを使わざるを得ない場合がある。 ⑩ 以前は校区北部で早朝に客待ちしていたが、最近見かけなくなった。
自家用車	⑪ 南の方面（東大阪市内）に行くときには使わざるを得ない。

自転車に関して、①は、加納校区に限らず常識的な意見と考える。80 代になったら自転車を使わずとも日常生活に支障が出ないよう、交通手段を確保することが望ましい。

②③④を総合すると、自転車の通行はシンミチが多くなる様子が窺える。八尾枚方線は自動車の通行が多く、歩道にも段差が見られるので、自転車の通行には適していないと感じられている。シンミチは自転車は交互通行であるが、特に高校生の通学など、若者が多く通行することから、傍から見ていても危険を感じるようである。シンミチでは、自転車は路肩を通行することが多くなるが、側溝にかかるところもあり、そこで事故があったとの回答もあった。自治会として、市と協議しつつ対応を進めている箇所もあり、時間はかかるとはいえ改善は進んでいる。シンミチの拡幅は極めて困難と考えられるので、シンミチを自転車優先の形で道路空間の再配分を考える必要もあろう。自転車のマナー向上についても、自治会でいろいろと取り組んでいると思われるが、若い世帯の自治会加入率が低迷するなかでも、高校生をはじめとする若い世代への呼びかけ等が必要と考えられる。

⑤は、自転車を利用する場合の主な目的地に関する回答である。加納から南の方面に向かう場合、バスはあまり利用されていない。電車では、**JR** おおさか東線の開通に伴い、住道駅から河内永和駅方面に向かうことは以前より容易になったが、大きく迂回することに抵抗があるとみられる。公共交通に関しては、「モノレールが延伸しても、この辺りに住んでいたら関係ない」という冷淡な意見もあった。自転車で南の方面に向かうには、複数の回答から、近鉄奈良線の沿線（駅勢圏）が南限と見られる。趣味の教室（お稽古事）などは立地が分散しがちであり、「若江岩田辺りなので自転車で行く」といった回答が散見される。それより南側（例えば八尾市方面）に向かうとすれば、自家用車の範疇となる（⑩）。

鉄道の最寄り駅は、校区北部では圧倒的に住道駅と認識されている。シンミチ沿道、校区南西部の1・2丁目周辺でもそうである。校区南東部では、直線距離では吉田駅が最寄りとなろうが、⑥のように「なるべく住道駅を使う」という回答も見られた。その理由として挙げられるのは運賃である。もともと **JR** のほうが割安である上、大阪市中心部に向かう場合⁴、吉田駅からは長田駅を境に近鉄と地下鉄で初乗り運賃が二度払いになることは、よく知られている。乗継割引はあるが、大人片道 20 円と割引幅は小さく、アピールになっていない模様である。もちろん、大阪市中心部といっても広く、目的地の最寄り駅が **JR** か地下鉄化によっても交通行動は異なる。とはいえ、「駅までどうせ自転車に乗るのなら、せめて電車賃が安くなる経路を使いたい」と考えるのも自然の流れであろう。

バスに関しては、以前校区中央部を縦断していたバス（近鉄バス吉田住道線）については、「たまに乗った」以上の意見は特に聞かれなかった。沿道（3丁目）在住の方のご意見

を伺う機会が少なかったこともあるが、運行期間が短かったこともあり、校区内の生活にそれほど浸透していなかったと考えられる。

バスについて、特に校区北部で複数耳にしたのが、⑦の回答である。住道駅に向かう際に大東市の市域に入るが、駅までの途中で大東市コミュニティバスを目にする機会がある。近鉄バスと車両の大きさや塗色が異なるので、目立つようであり、「こういうバスが、自宅の近所と駅を結んでくれたら…」という思いを抱くという。もっとも、このような回答者が、大東市のコミュニティバスについて路線や本数といった詳細なサービス内容を知っているとは限らない様子であった。

タクシーについて、⑧の意見は事業者の方にインタビューして事情を伺うことができたので、次節で詳細に説明したい。より注目すべきは⑨である。サロン活動など、校区内で複数ある集会所の間で輪番制で開催することがある。その際の移動を、ことのほか苦痛に考えている高齢者がままみられるという。加納校区が広いという事情もあるが、校区内の交流の機会を、特にシニア世代で自転車の運転も難しい方々に対して交通の面から保障することが重要であることに気づかされた。また⑩は、細かいが重要な指摘である。以前は早朝に、校区の最北端（大東市との市境）の辺りで、大東市を営業区域とするタクシー事業者の車両が客待ちをしていたという。おそらく、ドライバーの経験上、利用者が多かったのここで待っていたが、利用者が減ったか、あるいはドライバーが引退したかで、客待ちが見られなくなったと思われる。

(2) 石切東校区における交通行動の状況

石切東校区の回答者は前述のようにシニア世代が多くなる。サロン活動に参加されている回答者の中には 80 代後半の方もおられた。それぞれの交通機関に関する回答をまとめたのが表 4 である。

①は、地形から予想がついていたことではあるが、自転車という語を出した瞬間から「そんなの無理、無理」と回答されることも多かった。「坂の多い神戸の出身だが、石切に引越すことを神戸の人たちに伝えたら「石切は坂が多いので膝を悪くするだろうから気を付けて」と言われた」といったエピソードも聞かれた。もちろんこれは偏見も多分に含まれているが、石切の地域イメージ（実際に石切参道商店街を歩いたりした経験から形成されたのかもしれない）とも大きく関連する。一方で②のように、若い住民が自転車を利用し、

⁴ 本報告書では大阪市中心部とは概ね、JR 大阪環状線の内側および沿線（駅勢圏）を指すものとする。

その運転やマナーに不安を感じることもある。例えば電動アシスト自転車は、石切東校区でも普及しつつあり、特に若い住民に重宝されているのかもしれない。

表 4 石切東校区における日常の交通行動に関する回答

自転車	① 自転車は持っていたとしてもほとんど使わない。 ② 若い人の自転車が不安。坂を下るとスピードが出てしまう。
電車	③ 駅まで坂を登ることを避けている。 ④ 東石切町・上石切町から額田駅まで歩くことがある。
バス	⑤ 以前のバスは、停留所から遠い家や、石切駅より山側の家には意味がなかった。
タクシー	⑥ 坂が多く道が狭いので、石切を嫌がるドライバーもいる。
自家用車	⑦ 免許を返納すると行動範囲が狭くなるのではという不安がある。 ⑧ 一緒に免許を返納する仲間がいれば心強いと思う。 ⑨ 90 歳まで運転することを目標にしている。

③は、新石切駅と石切駅の間に住む高齢者にみられる、かなり特徴的な交通行動である。大阪市中心部へ出かけるときに、行きは坂を降りて新石切駅に向かい、近鉄けいはんな線を利用する。帰りは近鉄奈良線で石切駅から坂を降りて自宅に向かう。傾斜地が多く、都市機能が狭隘な平地に集中している長崎市では、山を登り中腹の道路を走るバス路線を通勤で利用するにあたり、「中心市街地に出るときは徒歩で傾斜地を降りていくが、帰りはバスに乗る」住民が多い。これに対応して、山を登る方向のみバスに乗車できる「片道定期券」が販売されている⁵。石切東校区在住の高齢者による新石切駅と石切駅の使い分けは、通勤利用のための定期券ではなく、普通運賃によるものであるが、傾斜地において「坂を登ることを避ける」ための交通行動として共通する点が多い。

④は、傾斜地が多い中で、近鉄奈良線（石切駅～額田駅間）の線路沿いの道路は比較的傾斜がなだらかであることに着目した交通行動である。近鉄奈良線は生駒山地を急傾斜で登っていくところに特徴があるが、それでも鉄道建設の際には、傾斜がなるべく緩くなるような経路が選定されたと思われる。また、運賃設定の都合上、大阪市中心部に向かうには石切駅から乗車するより額田駅から乗車するほうが安くつく場合があることにも関連す

⁵ 高橋愛典『都市圏内郊外衛星都市を中心とした公共交通政策の研究』（平成 30 年度東大阪市地域研究助成金研究報告書、2019 年）p.13 を参照されたい。

る。「健康のためにもひと駅分歩く」ことは、都市部の平地では難しくないとしても⁶、石切東校区周辺で試みるとなれば石切駅～額田駅間くらいしか思い当たらない。

⑤は、以前運行されていたバス（近鉄バス石切線）に対する比較的辛辣な意見である。バスは、狭隘な道路が多く、小型車両でも乗り入れられる道路が限定される石切東校区では、校区を面的にカバーできない。そのためバスの経路をいかに慎重に選定しても、沿道とそれ以外での公平感を担保することが難しいと思われる。より便利な交通手段を望む回答はほかにもあったものの、以前のバスを復活させることへの直截的な期待は大きくない。むしろ、校区を面的にカバーする、バスとは異なるタイプの交通手段を求める回答がまま見られた。大東市の乗合タクシーが参考になるという回答も寄せられた。

タクシーについては、時折利用するという回答が多かった。ただし⑥のような経験のある回答者もいる。帰宅の際にタクシーを利用し、行き先を告げたらいい顔をされなかったようである。確かに校区内は、前述のように傾斜地かつ狭隘な道路が多く、プロとはいっても敬遠したくなるドライバーもいるであろう。これについてはタクシー事業者側の見解を次節で述べる。

⑦⑧は、自家用車の運転に関する質問の中で、免許返納に触れた回答である。これも後述のように、買い物や通院といった日常生活の中で、この校区では自家用車の運転・利用が一般的であり、免許返納により行動範囲が狭くなることへの不安は確かにあると思われる。「車を運転しなくても済むライフスタイル」は、東大阪市内でも西部や駅周辺では成り立っていると思われるが、これを東部に広げること、それを政策的に支援することが求められていると感じた。

⑨は、80代後半の男性の回答である。加齢に伴って運転免許更新の頻度が上がり、条件が厳しくなるが、それを健康のバロメーターと考えていると思われる。お話を伺うと確かに、自家用車の運転を前提とした生活に不自由はないと思われる。

2.3 日常生活と交通の関連

つづいて、調査シートの「②日常の生活について」にある質問項目について、主要な回答をピックアップしていきたい。ここでは、高齢者の交通行動の柱となる買い物と通院について、両校区の共通点と相違点を整理する形で述べる。また、校区の課題として認識さ

⁶ 例えば先に、加納校区の交通行動の背景として「吉田駅から大阪市中心部に向かうと初乗り運賃が二度払いになる」ことに触れた。同様に、荒本駅周辺から大阪市中心部に向かう場合に、徒歩や自転車で長

れている事柄について、調査シートの「③ まちとご近所と交通」「④ その他」での回答内容から整理を試みる。

(1) 買い物と交通

加納校区では、自転車の範囲内に複数の食品スーパーがあり、校区外（例えば住道駅前）の店舗と合わせて利用されている。ただし、校区の中でも食品スーパーへの距離はまちまちであり、利便性に差があるとも考えられる。家電製品などは、自家用車で買いに行くか、ネット通販が利用されている場合が多い。「以前は大阪市内の百貨店まで買いに行っていたが、ネット通販のほうが最近は品揃えが良い」と感じている回答者もいる。一方で、「普段の買い物はスーパーでいいけれど、例えば布団カバーはどこで買ったらいいいのか？」といった回答もみられた。

石切東校区では、スーパー自体がほぼなくなってしまった。石切駅前の食品スーパーは撤退し⁷、コンビニエンスストアに代わった。校区内の「ちょっとした物を買う」店舗も、ほとんどなくなったという。食品スーパーは新石切駅近辺に複数あり、ここに自家用車で向かう回答者が多い。新石切駅自体に用はなくても、買い物のために行く習慣ができていいる。同じチェーンでも店舗によって品揃えや価格設定が異なるので、買い回って店舗を使い分けているという回答もあった。自家用車なら不可能ではないし、全国どこでもよくみられる買い物行動であろう。距離的に校区から近いのは、額田駅前の小規模な食品スーパーであるが、ここも「買い忘れたものを追加で買いに行く」ことを中心に利用されている。前述のように、近鉄奈良線の線路沿いの道路は傾斜が比較的緩いので、天気が良ければ徒歩で買いに行くことがあるという。また、「近所の高齢者の方は、タクシーで額田駅前のスーパーまで買い物に行っている。買い物をしている間は、タクシーは待たせているらしい。」という回答も得られた。

石切東校区からすれば、近所かつ最も大きな商店街は瓢箪山である。しかし、瓢箪山の商店街で買い物をするという回答は思いのほか少なかった。それよりもよく聞いたのは、生駒駅前の百貨店である。大阪府民が、わざわざ山を越えて奈良県の百貨店に行くのは若干不思議ではあるが、その理由を尋ねると、生駒のほうが利便性が高いことがわかった。石切駅から近鉄電車に乗ると、瓢箪山駅も生駒駅も運賃は同額（210 円）である。しかし、

田駅に向かい、初乗り運賃の二度払いを回避する交通行動は十分に考えられる。
⁷ ただし、品揃えや品質など、同系列の他の店舗と比べても評判はあまり良くなかったようである。

瓢箪山は商店街にアーケードがかかっているとはいえ、いくつかの店舗を回って買い物をする必要があるのに対し、生駒は駅前の百貨店に入ればワンストップで買い物が済ませられる。石切東校区は、もはや瓢箪山商店街が想定する商圈から外れつつあるのである。瓢箪山商店街による商圈の認識については、商店街組合へのインタビュー調査結果に沿って次節で述べる。

(2) 医療と交通

校区内の医療機関（医院・診療所）をかかりつけ（一次医療機関）とする回答者がほとんどであることは、両校区とも同じである。

しかし、加納校区の特に北部では、かかりつけは住道駅周辺を中心とする大東市内であるという回答が多かった。予防接種など、東大阪市民として市からの補助を受けるには、市内の医療機関を受診することが条件となっており、大東市内の医療機関では対象とならないが、そのことに不満を感じている回答者がみられた。加納校区北部からすれば、東大阪市内、特に校区外の医療機関は、遠くて不便であり馴染みも薄いと感じている。これについては、公共施設の利用と合わせて後述する。

かかりつけの医院・診療所では治療が難しい症状等については病院（二次医療機関）を受診する。これは回答者個人によって持病や症状が異なるため、病院を選択する余地は少ないゆえ、どの病院を選ぶかの様な傾向は見出しにくい。加納校区では、**JR** を使って大阪市中心部にある駅からのアクセスが容易な病院（例えば梅田・福島方面）に通院している回答者も見受けられた。

その中で頻繁に名前が出たのは、2 つの校区の中間に当たる、新石切駅西側の外環状線沿いに位置する総合病院である。この病院では無料の送迎バスを複数路線運行しており、うち 1 路線は石切東校区の近くまで乗り入れている。また、大東市内にある系列の病院との間にもバスを運行しており、加納校区からはまず系列の病院に向かい、そこから送迎バスでこの総合病院に向かうことも可能である。ただし、両校区から、「病院にバスで行くのは便利として、帰りはバスと時間がうまく合わないし、遠回りするので使いにくい」という回答もあった。この結果を受けて病院にもインタビュー調査を実施したが、詳細は次節で触れる。

(3) 公共施設と交通

加納校区は市域の北中部に位置し、大東市と接していることは繰り返し述べた。通院や買い物といった日常生活における外出先は大東市内、とりわけ住道駅近辺に多い。しかし、大東市の公共施設を東大阪市民が利用することには制約がある。例えば、大東市の図書館は利用できる（本の貸出など）が、併設されている福祉センターは、習い事やイベントでは大東市民の利用が優先される。警察や消防も東大阪市と大東市で管轄する署が分かれる。

古くは、東大阪市と大東市が発足する前も、現在の市境が北河内郡と中河内郡の郡境であったというから、今に始まった問題ではない。このような場所は全国各地にあるはずであり、公共施設の円滑な共同利用が今なお実現していないことには、相応の理由があるとみられる。とはいえ、行政区域の境界付近で市民生活の利便性を向上させることは、自治体連携の基本施策の一つであろう。

東大阪市は市内各地にリージョンセンターを設けているが、加納校区から最も近いリージョンセンターは鴻池新田にある。鴻池新田は、住道駅からさらにひと駅西の辺りになり、徒歩圏内とはいいがたく自転車や自家用車でのアクセスが前提となる。このような場合に、コミュニティバスや乗合タクシーが公共施設の送迎を主な目的として運行される事例も全国的にはよくみられたが、かつての大阪市の「赤バス」のように、費用対効果の面で早期に検証が求められた例もある。公共施設の立地や自治体間の共同利用についてはこれ以上は触れないが、人口減少下において、既存の施設や政策資源の活用は、アクセス交通の確保を含め、政策課題としての重点を増すのではないだろうか。

なお、石切東校区も行政区域の東端に位置することから、公共施設の立地とアクセスについて不便との回答が数件あったことを付言しておきたい。

2.4 小括

最後に、住民インタビュー全体を通じての印象を2点、示しておきたい。

一つは、趣味・余暇について質問したが、これは非常に多様であり、目的地も校区内に留まらずバラバラであった。その中で「全般に高齢化が進み、特に先生（師匠）がお稽古を続けられなくなって趣味自体が続けられなくなっている」という回答が印象に残った。また、貸切バスでの団体旅行への参加について「朝早くに例えば梅田に集合するまでが大変」「以前は自治会の高齢者（会）でバスをチャーターできるほど参加者が集まったが、現在は加入率が低下し、それができない」といった回答も印象的である。高齢化が進んでい

るにもかかわらず高齢者会の加入率が低下し、参加者が減っていることに関しては、シニア世代の社会参加の促進や社会関係資本(social capital)の醸成の観点からの健闘も必要と思われる。

もう一つは、家族（特に子供世帯）との同居・近居の状況である。インタビューに協力してくださった方々の多くは夫婦 2 人暮らしであった。一方で、子供世帯が同居・近居している場合、特に買い物や家事で協力を得られていると困りごともなく、インタビュー自体が短時間のうちに済むことがあった。もちろん、子供世帯にある程度の負担がかかっているであろうし、その負担を取り除くことも交通政策の課題となりうる。例えば、公共交通サービスを充実させれば、家族を自家用車で送迎する必要性が減り、気兼ねがなくなって時間の節約にも繋がるであろう。一方、子供世帯としては特に仕事の都合で、同居・近居が叶わない場合も多々考えられる。こうした点は個人および世帯の事情に立ち入るところであり、一般的な解決策は示しにくい、念頭に置き続ける必要がある。なお、これと対極的な、独居の方々のお話をより多く伺いたかったところであるが、それはこの種の調査のみではなかなか難しく、今回のインタビューでも反省が残るところである。

3. 事業所インタビュー調査とその結果

前節では、加納校区および石切東校区における住民インタビュー調査の結果を紹介した。その中で、いくつかの企業等やその事業所の固有名詞が回答内容に出現した。そこで本節では、こうした事業所へのインタビュー調査を試み、各種サービスの需要側（住民）と供給側（事業所）の意向を照合していくことで、より建設的な提言に結び付けることを考えた。これら事業所へのインタビュー調査は、2020年2月に実施した。

インタビュー調査に応じてくださったのは、タクシー事業者、総合病院、商店街である。特にタクシー事業者と総合病院は、両校区での住民インタビューにおいて固有名詞が頻繁に出てきた（ただし本報告書では、名称については匿名とする）。商店街は、石切東校区を商圈に含み、前述のようにバス路線の経路変更に伴って様々な変化が生じてつつある瓢箪山商店街の方々にお話を伺った。

3.1 タクシー事業者

加納校区および石切東校区では、繰り返しになるが一時、バス路線が存在していた。住民インタビューの結果からみるに、バス路線の存在意義があまり認識されておらず、このことが採算性にそのまま響いていたと考えられる。公共交通を充実させるとしても、バスをそのまま復活させるよりも校区内を面的にカバーして（小まめに回って）ほしいという回答が目立ったことを考慮すると、タクシー（乗合タクシーを含む）の活用を検討する必要がある。

また、バス事業は全国的にドライバー不足で疲弊の度合いが高まっており、新たなサービスを展開する余裕はどの事業者でも極めて限定されるのが現状である。タクシー事業もちろん、ドライバーの不足や高齢化によって疲弊している点はあるとはいえ、企業規模が平均的に小さい分、車両のみならず事業経営においても小回りが利きやすく、今後全国的に、公共交通（事業者）としての意義を自他ともに認め、深めていくものとする。

そこで本研究では、東大阪市内のタクシー事業者A社へのインタビュー調査を実施した。市内には25社のタクシー事業者があるが、実際に市内を営業区域としているのは6社程

度である⁸。A 社はそのうちの 1 社であり、加納校区と石切東校区を含めた市内東部で知名度が高い様子は、住民インタビューから窺い知れた。インタビュー調査には営業部長が応じてくださった。

(1) A 社のタクシー事業の概要

A 社は 1954 年に創業し、配車エリアは東大阪市内のうち中央環状線から東側である（ただし、中央環状線から西側でも、電話で予約が入れば配車する）。車両数は 67 台、ドライバーは 140～150 名が登録しているが、実働は 118 名である。本来は 150 名程度が実働しても、車両が不足する恐れはあるものの十分な業務量が確保できる見込みである。とはいえ、昨今の人手不足の影響もあり、ドライバーの確保には苦心しているところであり、退職者の再雇用や自社ホームページを通じた採用活動を行っている。

利用者の割合は、個人 7 割に対し法人 3 割である。個人の利用者は、駅待ち（配車エリア内の駅前にあるタクシー乗り場で待つ）あるいは電話配車である。法人のお得意先からは、電話で配車依頼が入ることがほとんどであり、特定の法人が車両を 1 日単位で借り上げることは少ない。こういった点は、大阪市内のタクシー事業における法人営業と大きく異なるところである。

ほかにも、大阪市内との需要構造の違いは様々な点で見られる。金曜・土曜に利用が集中することは、大阪市内と明らかに異なるという。大阪市内では、業務目的の移動においてタクシーが利用されることが多いため、土曜のタクシー利用は平日に比べて減る傾向にあるが、A 社ではそうではなく、むしろ土曜に、余暇目的で利用されることが多い。

また、外国人の利用もまれであり、大阪市内と比べ、観光によるタクシー需要自体が少ない。とはいえ、東大阪市内では一般社団法人大阪モノづくり観光推進協会が「モノづくり観光」に力を入れており、その下見（修学旅行等）においてタクシーが利用されることが月 1～2 回はある。

A 社は、「地域の方々に便利と思っていただくために、まじめにやっていく」ことを基本方針としている。市内でも、例えば 2019 年のラグビーワールドカップのような大規模な

⁸ 残りの事業者は、大阪市内を主な営業区域としている。東大阪市内は、タクシー事業における「大阪市域交通圏」に含まれるため、土地等の費用が比較的安い東大阪市内（特に西部）に車庫や営業所を設け、実際の輸送サービスは主に大阪市内で行っている事業者が多い。同じ大阪市域交通圏でも、後述のように東大阪市内と大阪市内ではタクシー事業の需要と収益の構造（いわばビジネスモデル）が異なっている。

イベントがあるが、そうした一時的な動向に左右されるよりは、「いつもどおり」の「地域密着」を旨としている。

(2) 両校区を中心とした移動ニーズへの対応

住民インタビューで伺った意見をもとに、両校区での移動ニーズへの対応についてお話を伺った。

まず、加納校区の住民インタビューから、吉田駅のタクシー乗り場について、タクシーが待っていることが少なく不便であるとの声をお伝えした。吉田駅のタクシー乗り場は駅舎から離れており、そもそも中央大通沿道にまちが形成された後に吉田駅ができたこともあって、駅前広場等が十分に整備されていない。大阪府内のタクシー乗り場の多くは、大阪タクシーセンターが設置・管理しているが、吉田駅の乗り場は非公式のものである。前述のバス路線（近鉄バス吉田住道線）および停留所が休止されたことなどから、タクシーは停車しやすくなったものの、警察との協議も必要に応じて続けているという。

石切東校区の住民インタビューの結果から、一部のタクシードライバーが傾斜地での運転を敬遠していることを伝えた。しかし、石切東校区とその周辺の傾斜地の走行に慣れていて、率先して向かうドライバーもいるという。ただし、数年に1度程度とはいえ、雪が降って路面が凍結したときには安全の確保に支障が生じるので、その際は電話で迎車依頼があっても石切劔箭神社から山側には車両を乗り入れない（神社のところまで降りてきていただく）ようにしている。

同じく石切東校区では、迎車料金に関する懸念が聞かれたが、迎車料金は実際は値下げされている。具体的には、迎車料金は以前は2km分を請求していたが、それだと石切からタクシーを呼ぶと、乗車後すぐにメーターが上がってしまい、割高感があった。現在は新石切駅からの概算とし、迎車料金は1.2km（小型760円、中型860円）で打ち切るようにしている。

(3) 新しいサービスの可能性

石切東校区では、幼稚園で行事がある際に、タクシーの配車依頼が急増するという。前述のバス路線があった間は、行事の際にバスが利用されていたようであるが、バスの休止後に配車依頼が増加した。

これを拡張するような形で、別のイベントや病院帰りの際に相乗りが実現する可能性についても尋ねたが、実現は難しい様相である。住民インタビューでも時折聞いた話であるが、例えば夕食会を校区から離れた飲食店で開くときに、行き帰りでタクシーを相乗りで利用することはありうる。しかし、通院や買い物については、移動ニーズ自体は共通であっても、タクシー相乗りで一緒に行動すると、どのような病状なのか、あるいはどんな商品を購入しているか、仲間とはいえ知られてしまうことに抵抗感があるとみている。もちろんタクシー事業者として、住民の移動ニーズやその分布は把握しており、乗合タクシーのようなサービスを設計する（経路やダイヤを決める）ためのノウハウは蓄積しているが、実際に運行するとなれば補助金が不可欠となると、これも費用のデータから考えている。

3.2 総合病院

前述のように、加納校区と石切東校区のほぼ中間、外環状線（国道 170 号）沿いに、ベッド数 331 床の総合病院（私立、以下 B 病院）がある。両校区において、校区内あるいはその周辺のかかりつけの医院・診療所以外の医療機関として、住民インタビューで頻繁に名前が出た病院である。B 病院は、両校区において二次医療機関として住民の信頼を得ており、通院者も多い。ただし、病院帰りに買い物等の用事を一緒に済ませようとすると、送迎バスの便はあまりよくないという回答も耳にした。こうした回答も踏まえつつ、交通アクセスや送迎バスについて、B 病院の総務部の担当課長にお話を伺った。

(1) 交通アクセスの特徴

B 病院の交通アクセスの特徴として、送迎バスと並んで、駐車場の充実が挙げられる。先に駐車場および自家用車による通院について説明しておきたい。

外環状線沿いという立地もあり、B 病院は 500 台を収容できる駐車場を持ち、駐車料金を無料としている。自家用車では、八尾市・枚方市・大阪市内・奈良県内といった遠方からの通院もみられる。1982 年に開業したときは、周辺にはまだ田畑が多く残っていたというが、その時点で駐車場用地を確保するなどして、外環状線沿いといういわば「ロードサイド型」の立地を活用したことで、自家用車でアクセスする通院者の「通院圏」を拡大したことは病院経営上の意味も大きかったと考えられる。

(2) 送迎サービスの現状

送迎バスも、病院の開業と同時、さもなくばかなり早い段階に運行が開始されたとみられる。地域の自治会からの要望を受けてサービス内容を決め、運行業務は民間企業に委託している⁹。

送迎バスは5路線あり、いずれも運賃は無料である。職員の通勤にも利用されているほか、病院のバスロータリーに職員が立って、乗降の介助をする時間帯もある。利用者が多いのは東花園駅へ向かう路線であり、便数も格段に多い（平日22便、土曜18便、日曜・祝日9便）。以下では、住民インタビューを実施した校区との関連を中心に検討する。

最寄り駅（徒歩でも10分程度）である新石切駅へのバス（平日20便・土曜14便）は、近鉄電車（けいはんな線）のみならず、近鉄バス（四条畷線）から乗り継いでくる通院者が多いとみている。うち6便が、額田山荘会館（山手町、額田公園）まで乗り入れており、石切東校区からバスで通院する通院者もいる。

B病院を運営する医療法人は、大東市内（住道駅近く）でもう一つ病院を経営している（以下C病院とする）。B病院とC病院の間にもバスを運行している。加納校区からB病院に通院する場合は、まずC病院に向かい、C病院からB病院に向かう送迎バスを利用することができる。この路線は、2つの病院の間の医療物資の輸送にも活用されている。また、2つの病院の間で患者に転院を促すこともある。C病院は110床と、B病院に比べて規模が小さいので、C病院の通院者がB病院のみにある診療科にかかったほうがよいといった場合には、送迎バスが威力を発揮するであろう。

年に数回、「自分が住んでいる方向にもバスを走らせてほしい」という要望を受けることがあるが、現時点でサービス内容はほぼ確立したものとみており、変更の予定は特にない。

最後に、B病院では透析患者の送迎サービスも行っている。透析は患者1人が週2回受ける必要があり、B病院の法人は透析が専門の診療所も近隣（東大阪市内および大阪市東部）で運営するなど、透析治療は専門分野の一つである。透析の送迎サービスは、1台4～5名の乗車を前提にライトバンタイプの、バスより小さい車両15両で実施しており、専門分野と相まってB病院の特徴の一つであるといえよう。

⁹ 運行委託の費用が上昇傾向にあることと、ドライバーの平均年齢が上がってきていることが課題である。ドライバーの人は委託先企業に委ねているが、新しいドライバーには病院側も面談を行っている。

(3) 通院行動と交通行動

B 病院では、外来患者の予約制は導入していない。診察券の受付を朝 5 時から行い、先着順で診察する。医療政策においては近年、一次医療と二次医療の分担が謳われ、大病院志向の是正が目指されている。しかし、以前から二次医療機関に通院している患者が、一次医療機関に戻る可能性は低い。B 病院の場合、一次医療機関・二次医療機関の分担が明確になった後も、通院者は減少してはいない。二次医療機関に以前から通院している患者にとって、二次医療機関への紹介状・紹介料のことは問題にならない。むしろ、通院が定着している二次医療機関に通い続け、信頼する医師の診察を受け続けることのほうが重要であろう。一次医療機関の二次医療機関の分担の原則が浸透するには、通院者の世代が入れ替わり、今後十年単位の時間を要することが想起される。

こうして、診察券の受付の後、実際に診察を受けるまでの待ち時間が長くなり、その長さに関する予想もつきにくい。先のタクシー事業者でのインタビューによれば、B 病院で診察を受けるのに自宅と B 病院をタクシーで 1 日 2 往復する、つまり診察券受付の後いったんタクシーで帰宅する通院者もいるという。また、B 病院でのインタビューによれば、診察券の受付は家族に託して（例えば出勤途中に B 病院に立ち寄ってもらう）、その後に B 病院に向かい診察を受ける通院者もいるという。予約制を取らないことで、必要なときに診察を受けられるしくみになっているが、それに伴って待ち時間が長くなっていることは、B 病院の課題であるという。

3.3 瓢箪山商店街

瓢箪山商店街は、瓢箪山駅を中心に、北側のサンロード瓢箪山商店街、南側のジンジャモール商店街、東側の瓢箪山駅前東商店会の 3 つの組織からなる。サンロードとジンジャモールにはアーケード（屋根）がかかっている。東大阪市東部を代表する商店街であり、来街者も従業員も高齢化が進んでいるように見受けられるものの、今なお市内有数の賑わいを保っており、アーケード内では空き店舗は 1 ヶ所だけである。かつての東高野街道沿いの、瓢箪山稲荷神社前の自然発生的な商店街が、近鉄奈良線の開通や都市化の進展（郊外住宅地としての開発）に伴って大きく発展してきたことが窺える。

瓢箪山商店街では組織間の協働が活発であることから、インタビューは個別の商店街組織ではなく、まとめてお話を伺えることとなり、サンロードと東商店街の役員の方々が応対してくださった。

(1) 交通からみる瓢箪山商店街の変化

この地域の主要産業である伸線工業がより盛んであった頃、瓢箪山商店街は、最寄り品のみならず買回り品や娯楽をもカバーしており¹⁰、その頃は商圈内にあった中小の商店(街)とも共存ができていたとみられる¹¹。

その商圈が縮小傾向に入ったのは、地域産業の構造転換だけが要因ではない。近鉄東大阪(現けいはんな)線が1986年に開通し、新石切駅が開業したことが、石切地区の住民の買い物行動に変化を及ぼしたという。具体的には、最寄り駅が石切駅から新石切駅に変わると、瓢箪山駅で途中下車して買い物を済ませる習慣が減少した。この時期、すでにモータリゼーション(自家用車の普及)は進んでいたに違いないが、これに合わせて駐車場を持つスーパーが立地するようになった。前述の産業構造の転換で、工場の跡地が大型商業施設などに転用しやすくなったとも考えられる。

もっともこの時期、瓢箪山商店街もモータリゼーションへの対応を進めた。商店街組合として駐車場経営に乗り出したのである。今から35年ほど前というから、1980年代中頃、上記のように交通行動も地域産業も構造が大きく変化し始めた頃である。店舗が閉店し、整地されてできた駐車場を、組合が賃借したのが始まりである。現在、合計120台分の駐車場を運営しているが、例えば食品スーパー(大手小売業の系列)・銀行(メガバンクの支店)・医院が商店街組合に加盟しているのは、駐車場を利用可能にして顧客の便宜を図ることを目的としているところが大きいと考えられる。つまり駐車場経営は、来街者のモータリゼーションに対応して商圈の維持に寄与するだけでなく、商店街組織の基盤強化にも一役買っているのである。

(2) バス停留所廃止後の変化

前述のように、瓢箪山駅前(南側)に近鉄バスの停留所があり、四条畷線(四条畷・住道方面)、瓢箪山線(近鉄大阪線河内山本駅方面)、経法大線(大阪経済法科大学楽音寺キャンパス直通)の始発ターミナルとなっていた。しかし、2019年11月にいずれも東花園駅前始発となり、瓢箪山駅前の停留所自体が廃止された。瓢箪山駅南側は御神田川が流れ

¹⁰ 大阪産業大学(大東市)や大阪経済法科大学(八尾市)に通う学生が近鉄奈良線からバスに乗り継ぐ拠点であったことから、学生街としての機能もあり、ディスコがあった時期もあるという。

¹¹ 例えば、豊浦町の大阪シティ信用金庫豊浦出張所がある辺りは、伸線工業が盛んな頃は「豊浦銀座」と呼ばれ、賑やかであったという(山納洋『歩いて読みとく地域デザイン』p.48、学芸出版社、2019年)。

ていることもあって土地が狭く、バスの発着時にも専門の係員による誘導が必要であった。東花園駅は、準急電車が停車するようになり、高架化に合わせた駅前再開発事業などでバスターミナルが整備され、バスの利便性も向上したといえるが、一方で瓢箪山商店街にとっては公共交通によるアクセス手段を一つ失ったことになり、大きな影響が出かねない。

結論からいえば、停留所廃止後約3ヶ月の時点でのインタビュー調査ということもあり、影響を定量的に把握するには至っていないが、インタビュー時点での影響が、いくつかエピソードとして寄せられた。例えば、サンロードの中のある店舗（事業所）では、瓢箪山駅前までバス（瓢箪山線）で通勤していたパート従業員の方が、通勤が難しくなって退職せざるを得なくなった事例がある。

特に影響を受けそうなのは、商店街の中でも南側と考えられる。ジンジャモールの最寄りの停留所は下六万寺2丁目であるが、北側（サンロード）の最寄りの停留所である東体育館前と比べても、アーケードまで距離がある。ジンジャモール（南側）の中でも駅寄りで、しかも高齢者を主なターゲットとしているような店舗では、影響が出始めているところもあるという。

4. まとめと提言

以上、本研究では、東大阪市の公共交通政策への示唆を求めて、市内の住民および事業所の方々に対して実施したインタビュー調査を柱とした¹²。ここではそれらの知見を統合し、いくつかの提言を試みたい。断片的であり、定量的な論拠に欠くところもあるが、例えば今後、住民の方々に改めてアンケート調査を実施するなどして、より精密な定量的データを得た上で改めて議論すべき点も多い。

また、以下の提言の「相手」、つまり実行する際に誰が主体となるべきかは、今なお曖昧なところがある。自治体（東大阪市）のみならず、住民（特に自治会）、事業所（交通事業者・医療機関・商店街など）を含め、様々な主体が想定され、相互に連携することが不可欠である。

(1) 移動ニーズを「束ね」て実現する工夫

移動ニーズの中で、買い物や通院（一次医療）については既存の交通手段で対応できたとしても、趣味の活動のために移動するニーズは、行き先もタイミングも多様なので公共交通では対応しにくい。近所であっても、最寄りの集会所なら行けても、校区内でも隣の集会所までは距離があり、イベントに参加するためタクシーを呼ぶ必要がある場合は、特にシニアにとって切実である。校区内で、人口ならびに地域活動の担い手が減少し、財政的基盤も揺らいでいく（集会所の施設の維持が難しくなったりする）中で、例えばサロン活動をいくつかの集会所で輪番制で行うことは考えうる。それが、校区内だがあまり付き合いがなかった住民と交流するきっかけになれば意義深い。しかしそのときに、アクセス交通の問題は一層深刻になるのである。「アクティブシニアがシニアを助ける」構図の中で、アクティブシニアが自家用車で回って送迎するのが一案であり、実際そのようなしくみがすでに機能している場合もある。

とはいえ、こうした自発的な取り組みに期待を寄せるだけでは、送迎のニーズが増えたときに多大な手間を要することが懸念される。交通安全を考えると、タクシーを活用することが望ましいが、コース（送迎順）の設定や費用負担の明確化も必要になる。こうした

¹² それぞれの調査の際に様々な資料を頂戴し、各種の文献調査も並行して行ってきたが、この報告書ではデータならびに先行研究等の引用・分析は一部とし、インタビュー調査で得た知見の整理に専念した。今後、学会報告や研究論文の執筆など、本研究の成果をより学術的な形で取りまとめる際には、文献調査やデータ分析の成果も十分に折り込む計画である。

課題を乗り越えることができれば、新しい交通手段（乗合タクシー等）への潜在需要を顕在化させるきっかけになると思われる。

東大阪市と直接の関係は薄い、「平成の大合併」を経験した自治体では、こうしたイベント時のアクセス交通の問題が今後、重要性を増すと考えられる。合併前の自治体ごとに公共施設が整備されていた場合に、その有効活用を考えると施設間の機能分担を見直し、住民が利用目的に応じて行政区域内（かつての「隣町」まで）を往来する必要がある。人口減少やメンテナンス経費の上昇を考えると、いずれは複数の施設の集約を検討せざるを得ない。東大阪市のような場合でも、校区の中で、集会所のアクセス交通や集約の問題はいずれ出てくると思われる。リージョンセンターまでの距離（感）の認識は、加納校区での住民インタビューでみられたように、すでにある程度存在している。特にシニア世代の社会参加の機会をアクセス交通の面からどのように保障するかは、検討に値する課題である。

（2）交通結節点としての駅および駅前の活用

本研究の調査対象とした市東部では、立地適正化計画における都市機能誘導区域は瓢箪山駅周辺のみであり、それ以外に言及した駅は、居住誘導区域から外れているところもある。こうした駅および駅前でも、駅勢圏の状況を踏まえて、現在集積している機能とその集積を活用すべく、交通結節点としての機能を向上させる意義がみられる。以下ではいくつかの駅について簡単に検討する。

吉田駅は、加納校区の最寄り駅の一つである。もっとも、校区東部からでも徒歩 20 分以上と距離があり、バスの休止後は特に、タクシーや自転車で駅にアクセスすることが一般的である。一方で、タクシー乗り場の立地と位置付けに中途半端な点があり、駅の交通結節点としての機能が十分に発揮されていないことがわかった。近年、タクシーを呼び出すためのスマートフォンのアプリが普及しつつあり、いわゆる「駅待ち」とそのための乗り場は、減らすことが可能かもしれない。吉田駅のように駅前広場などが十分整備されていない駅にとっては朗報であろう。それでも例えば、鉄道からタクシーへの乗り継ぎの利便性を高めるための施設整備や工夫は、求められていくと考えられる。

新石切駅は、石切東校区の最寄り駅の一つである。駅の設置にあたり、国道（170 号線）およびそこを走るバス（近鉄バス四条畷線）との接続が考慮されている。とはいえ、すでに市街化が進みつつあったところに駅ができたので、商店街が十分に形成されず、スーパ

一等の商業施設も駅の徒歩圏に多いとはいえ立地がやや分散しており、徒歩での回遊性は高くない。一方で新石切駅の駅勢圏の住民にとっては、瓢箪山商店街でのインタビュー調査結果から明らかなように、「以前は瓢箪山で買い物していたが、今は新石切駅前が出る」という買い物行動が広く浸透しているとみられる。「新石切（駅）自体に用事はないが、買い物には行く」という住民インタビューの回答は、それを裏付けている。また、駅から徒歩圏内に総合病院があり、その送迎バスが駅前に乗り入れていることも、交通結節点の機能として重要である。「通院帰りに駅周辺で買い物をして帰る」といったニーズに対応する余地は、駅前の機能にあると考えられる。例えば、病院送迎バスと路線バスの乗り継ぎを意識したり、これらバスがスーパーの軒先まで乗り入れたりするような工夫によって、駅前の交通結節点としての機能を向上させる余地が、まだ残されている。

瓢箪山駅は、南側のバス停留所が廃止されたが、前述のように御神田川が流れていることもあって停留所の跡地利用の計画は具体的には進んでいない。バスが乗り入れなくなると駅南側の公共交通の状況が変化していることを考慮し、停留所跡地に自転車駐車場やタクシー乗り場を新設するなど、交通結節点としての機能を強化し、交通利便性の向上のために活用することが一案と考えられる。また、商店街としては、核店舗となるスーパーがアーケード内で減少していることを重視し¹³、商店街内部およびその周辺の回遊性や、タクシーを含めた公共交通との接続を一層考慮する必要がある。

(3) 公共交通利用促進の方向性

東大阪市東部では、前述のように病院や商店街も自家用車でのアクセスの利便性を考慮しており、いわば「ロードサイド型」である。それが地域住民のライフスタイルに合い、通院圏・商圈の拡大や維持に貢献しているのであるが、一方で大阪市内や市西部で実現している「自家用車がなくても暮らしやすい地域」としての魅力には、どうしても欠けるところがある。モノレール延伸が、市中部において公共交通の魅力を高めることに間違いはないが、これと合わせて市東部でも、特に居住誘導区域において公共交通利用促進を重点的に進め、それによってコンパクト＋ネットワーク型の土地利用をじっくりと進めていくべきと考えられる。

¹³ 2020 年に入って、サンロードのマイン（かつての小売市場を母体としたスーパー）とジンジャモールのグルメシティ（かつてのサカエ）が相次いで閉店した。グルメシティの代わりに、イオングループの新しい食品スーパー（フードスタイル）が開店したが、これはアーケードの外である。

より具体的には、公共交通利用促進の対象として、自家用車を前提としたライフスタイルに慣れている中高年（アクティブシニアまでの世代）を念頭に置くことが望ましい。もっとも、従来型のバスに対しては、不便で乗りたくないという先入観がすでに持たれている可能性がある。予算制約が解決できれば、公共交通の利用促進を、公共交通の利便性を高める投資と連携させることが一案である。また、公共交通利用促進というよりいわゆるモビリティ・マネジメントの範疇であるが、自転車の利用促進、とりわけ道路空間の再配分や運転マナーの向上と連携させることも考える。

(4) 近居の促進

公共交通利用促進として、転入者向けに「公共交通の乗り方」「公共交通マップ」を作成し、転入者に手続きの際に手渡すことは有力な方法である。これも、自転車交通の促進と安全確保を含めたモビリティ・マネジメントとしても応用できる。

住民インタビューを通じて、シニア世代でも家族（主に子供世帯）が同居、あるいは近居していると日常生活の手助けが得やすいことが明確になった。買い物や病院の受付（診察券の提出）など、家族が代行できることもある。もちろん、家族に負担がかかっている部分もあるが、シニアからすれば心強いはずである。もっとも、同居は親子世代間のライフスタイルの違いに対応しきれないであろうし、まして居住誘導区域外の世帯（本研究では石切東校区の大半）でこれから人口が増えることは、立地適正化計画に逆行しかねない。

こうした状況では、近居の促進が有効と考えられる。例えば、東大阪市内の居住誘導区域に転居してきた子供世帯に対して補助金を給付するという政策手段が考えられる。ただし、兵庫県川西市はこうした補助施策を 2019 年度までで打ち切ったというから、その効果は限定的であったとみられる。それよりは例えば、子育て支援といった従来の施策を、近居の促進を念頭に充実させることを優先すべきかもしれない。

住民インタビューでは、今暮らしている場所から引っ越したいと考えている回答者はほぼ皆無であった。もちろん、すでに校区外に引っ越してしまった住民にはインタビューできておらず、また複数回答者によるグループインタビューの形を取ることが多かったので、気兼ねして本音を話さず、バイアスがかかっている可能性がある。とはいえ、今暮らしている場所が居住誘導区域から外れているとしても、Aging in Place が実現できることは、多くの回答者にとって幸せと感じている証左であり、その根底に地域活動をはじめと

する「近所付き合い」があることがわかる。立地適正化計画には親子世代をまたぐほどの時間がかかることを、改めて念頭に置く必要がある。

(5) コミュニティバスとマスコミ報道

最後に、「隣の市でコミュニティバスを見たので、うちの近所でも…」という回答が根強くあったことに触れておきたい。1990年代後半以降、全国の自治体でコミュニティバスのブームが起こった。その背景として、市民からの陳情や議員からの要望を受けて…という話は断片的に聞いていたが、今回の調査で、そのプロセスが具体的に想像できるようになった。コミュニティバスは、既存事業者のバスとは色やデザイン、車両の大きさが違うことが多く、まちの中で目立つ存在であることに間違いはない。

似たような効果を、マスコミ報道がもたらすこともある。テレビで地方部の公共交通確保の取り組みが取り上げられたことを覚えておられ、「ああいうのがうちの近所にもあれば…」という回答をいただいたこともある。いずれもインパクトが強いのは確かである。

とはいえ、地域間の状況の違いは大きい。地形をはじめとする条件の違いが、住民の移動ニーズに具体的な差異をもたらす。他の地域の事例を参照する際には、サービスの内容（運行頻度や経路）とその背景（政策プロセス、地形等）を、住民自らが調べ、十分に理解することが、差異を知り誤解を解くために必要と考える。研究者として、新しい情報に接することは基本的な業務であるが、地域の方々にそれをただ伝えるだけでなく、公平な比較や判断の材料として活用していただくために、心を砕くべき課題はまだ多いと感じている。

おわりに

本研究のインタビュー調査をおおいた終えたのが 2020 年 2 月中旬のことである。この報告書の取りまとめに入る前に、実はまだいくつかインタビュー調査したい事業所等があったのだが、コロナウィルスの感染拡大の懸念が強まり、断念せざるを得なくなった。その後、世界は様相をみるみる変えていき、現在に至っている。

本研究のみならず、筆者の研究・教育全般のキーワードは「交・流・通」である。これは筆者自身の造語であるが、「ヒトの交通(transportation)と、モノ・情報の流通(distribution)によって、ヒトとヒトとの交流(communication)を実現する」ことを意味している。本研究に寄せていえば、「ヒトの交通」を改善することによって「ヒトとヒトとの交流」を活発化させることで、シニア世代の方々が健康寿命を延ばし、近所付き合いをこれまで以上に持続的なものにすることで、Aging in Place が支援できれば望外の喜びである。しかし、こうした交・流・通の考え方自体が今や、大きな試練にさらされている。住民インタビューでお邪魔したサロン活動も中止されていると思われ、参加を楽しみにされていた方々の健康状態（ストレスを含めて）が非常に心配である。公共交通の利用促進もコンパクト＋ネットワークの推進も、実行することが単純に望ましいのかどうか、危機に直面しているといえる。

正直申し上げて、この報告書の執筆が思いどおりに進まない日々が、3 月に入ってから続いた。各種の調査に様々な形でご協力くださった皆様には、申し訳ない限りである。この、戦時下に比類するような状況が打開され、本研究の成果とささやかな提言が、少しでも役立つ日常が再び戻ってくることを、願ってやまない。

2020 年 3 月

高橋 愛典