

公共交通不便地域における高齢者の外出実態と意識に関する研究 —鹿児島市の中心市街地活性化を視野に—

東京大学 学生会員 ○村野 峻介
 東京大学 正会員 原田 昇
 東京大学 正会員 大森 宣暁
 東京大学 正会員 高見 淳史

1. 研究の背景と目的

近年、鹿児島市においては郊外への大型商業施設の出店が相次ぎ、中心市街地の地位が低下してきており、活性化の必要性が叫ばれている。また、2005年には初めて日本の人口の自然増がマイナスとなり、2007年には高齢化率が21%を超えるなど、日本の人口を考える上で大きな転換期を向かえており、今後社会における高齢者の活動が今以上に重要になると考えられる。本研究では、中心市街地の活性化のための方策のひとつとして、高齢者が気軽に市街地へ出かけられるような公共交通の整備を考え、現在の公共交通不便地における高齢者の中心市街地への外出の現状と、公共交通・中心市街地に対する意識を調査し、中心市街地活性化に繋がるような公共交通サービスのあり方を考察することを目的とする。

2. 対象都市とその概観

近年大型商業施設が続々と進出している鹿児島市を対象都市とした。鹿児島市は鹿児島の県庁所在地であるとともに南九州の拠点都市であり、その圏域は島嶼部を含めて大きな広がりを持つ。人口は60万人強の中核市である。

鹿児島市内の公共交通としては、JRが3路線、路面電車が2系統、バスが市営と民間4社によるもので計174系統、コミュニティバスが6エリア、鹿児島港と桜島を結ぶ桜島フェリーがある。ICカードRapicaや新型の低床車両の導入などにより、公共交通機関の利用者は横ばいか微増傾向にある。高齢者、障害者に対してはそれぞれ敬老パスや友愛パスが公布されており、公共交通機関の運賃や有料施設の入館料の割引がなされている。敬老パスは2006年に有料化され、それにより高齢者の外出が減ったといわれている。

中心市街地の小売店舗数、小売業年間商品販売額、平均歩行者交通量の推移を見てみると、それぞれ減少傾向にある。特に平均歩行者交通量の減少は著しい。これらのことから鹿児島市の中心市街地の活力は確実に低下してきているといえる。

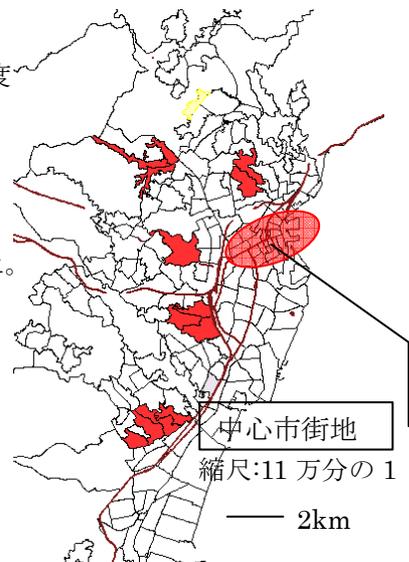
3. 公共交通不便地域の選定

対象地域の選定は町丁目ごとに行い、バス停の密度(200m以内にある場合の密度0.125個/ha以上)、1日のバスの便数(50便以下)から割り出した。全226地区中15地区を選定し、地区内の人口は市の総人口の4.8%を占め、そのうち高齢者は5000人程度である。さらに選定した地区を3つの指標(中心市街地までの所要時間、高齢化率、地区内の標高差)を用いたクラスター分析により4種類に大別した。

表1 地区の分類

	市街地までの所要時間	高齢化率	地区内の標高差
地区①	22~35分	24~25%	40m
地区②	7~19分	20~27%	20~30m
地区③	7~9分	11~16%	60m
地区④	19~35分	~15%	10~20m

図1 対象地域位置図



キーワード 公共交通, 高齢者, 中心市街地活性化
 連絡先 〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 東京大学工学部 14号館 1114号室

4. 対象都市における高齢者の中心市街地への外出実態

対象地区における高齢者の中心市街地への外出実態を把握するためにアンケート調査をおこなった。

調査の結果、対象地区の高齢者は全国の高齢者より外出頻度が低く、バスよりも自動車を利用する割合が高いことが分かった。地区ごとに見てみると、坂が少ない地区よりも多い地区、中心市街地への所要時間が短い地区よりも長い地区で中心市街地への外出頻度が低い(表3)。

新たなバスを整備する場合にたいして重視する項目としては、坂が多い地区で比較的停留所を重視する傾向が見られる(図2)。

新たにバスを整備した場合に中心市街地への外出が増えるかという問いに対しては、どの地区でも約3割の人が外出は増えると回答している(表4)。

増えないと回答した人の半数近くは今以上に中心市街地に外出する必要はないと回答している。また、中心市街地に近いところほど、中心市街地への外出は増えないがバスは利用したいという意見が多かった。

個人属性ごとに見てみると、後期高齢者(45%)、単身世帯(19%)、免許非保有者(40%)の外出が少なかった。括弧内は、その属性が全回答者に占める割合を表す。

中心市街地への外出が多い人と少ない人では外出の目的も異なり、外出が多い人は少ない人よりも趣味や娯楽目的での外出が多い。免許保有者と非保有者の場合を示す(図3)。

中心市街地への外出が少ない人の、バスの整備により外出が増加する割合は全体と同様に3割程度であったが、特にバス利用者の増加する割合は46%と高かった(表4)。

5. まとめと今後の課題

今回の調査で、中心市街地に近いところでも公共交通不便地域といえる地区があり、地区ごとに外出の頻度などは異なるが、地区ごと・個人属性ごとのどちらにおいても、公共交通の整備が中心市街地への外出の増加へと繋がり得ることが分かった。また、バスに関して重視する項目は、地区の特性、個人属性により異なるが、運賃に関してはあまり重視されていない。また、特に現状で外出が少ない後期高齢者や免許非保有者、単身世帯の人に対しては外出の増加により、趣味やレジャーに関する活動が増える可能性が考えられる。今回の調査は具体的な代替案を示してそれに対する意向を問うという形ではなく、バス路線に対して重視する項目を聞くという形であり、結果としてはその傾向を知るにとどまった。今回の調査で得た、どのような地区でどのようなバスが望まれているのかといった傾向を実際の計画に活かしていくことが重要である。

表2 アンケート調査の概要

調査方法	訪問回収と郵送回収の併用
対象者	対象地区在住の65歳以上の方
配布期間	1月18日～21日
回収期間	1月22日～29日
総配布数	542
回収数	122
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・個人属性(年齢、性別など) ・中心市街地への外出に関わるもの(頻度、交通手段、目的など) ・新たなバスの整備に関して(重視する項目、外出は増えるかなど)

表3 地区ごとの中心市街地への外出頻度(回/週)

地区	①	②	③	④
中心市街地への外出ありの人のみ	1.49	2.47	1.81	1.71
中心市街地への外出無しの人を含む	1.25	2.19	1.49	1.22

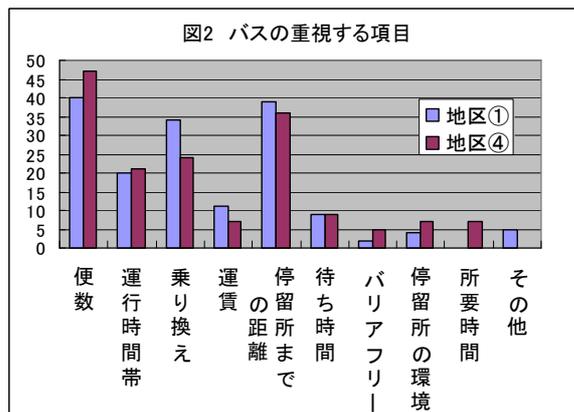


表4 中心市街地への外出が増加すると回答した人の割合(%)

個人属性	割合	個人属性	割合
地区1	29	バス利用者	46
地区2	24	後期高齢者	33
地区3	27	単身世帯	25
地区4	30		

