

高齢者及び世帯数を考慮した居住環境と買物行動に関する研究

九州大学 学生会員 藤川 侑
九州大学 正会員 大枝 良直
九州大学 正会員 外井 哲志
九州大学 学生会員 臼倉 協

1.はじめに

モータリゼーションの進展により市街地は郊外へ拡大が進む一方、郊外型大規模商業施設の影響等により中心市街地では空洞化が進んでいる。ところが近年少子高齢化を迎えている一方で、都市部を整理しつつ再整備、コンパクト化が求められるようになってきている。本研究は高齢者の生活環境を考えるうえで市街地再整備やコンパクト化の効果を検討することを目的としているが、その状況において臼倉ら¹⁾はこの再整備の効果を高めるためには現状の交通行動を把握する必要があると考え、日常的な買物行動に着目し、その行動を定量的に表すことを目標に買物行動の分析を行っている。一方で、この研究では分析対象地域の年齢や世帯人数と言った個人属性については考慮せず、一括で分析が行われている。本研究でいう高齢者とそれ以外の人々の間では買い物先を選ぶ理由で差異があると報告する調査²⁾があるほか、世帯人数によって自動車に対する抵抗感など個人属性により交通機関に対する感覚も異なると予想される。そこで本研究においては年齢差及び世帯人数差にも着目したうえで居住環境と買物行動にどのような差異があるのか分析し明らかにすることを目的とする。

2.調査内容

使用データは臼倉ら¹⁾が平成 27 年 11 月 24 日(火)及び同 27 日(木)に JR 九大学研都市駅周辺、JR・西鉄千早駅周辺で実施した「買物・公共施設の利用と余暇の過ごし方に関するアンケート」の内、個人属性及び買物に関する調査結果を用いる。なおアンケートの回収数及び高齢者区別の回答数は表-1 にまとめる。なお各地域、駅まで徒歩 5 分以内と回答した場合を駅周辺地域(以下、学研駅周辺及び千早駅周辺)に、それ以外を郊外地域(以下、学研郊外及び千早郊外)に分類している。ここで調査をする 2 つの JR 駅周辺は近年開発を行い、居住・生活空間を緊密に再整備した地域で、ショッピ

表-1 各地域のアンケートの回答人数

地域	高齢者(70 代以上)	高齢者以外
学研駅周辺	6 人	200 人
学研郊外	111 人	280 人
千早駅周辺	43 人	221 人
千早郊外	65 人	120 人

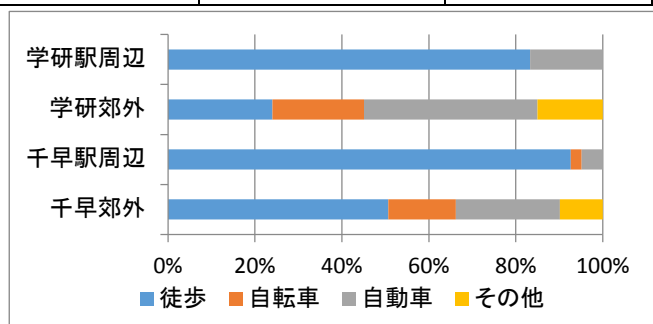


図-1 買物交通機関割合（高齢者）

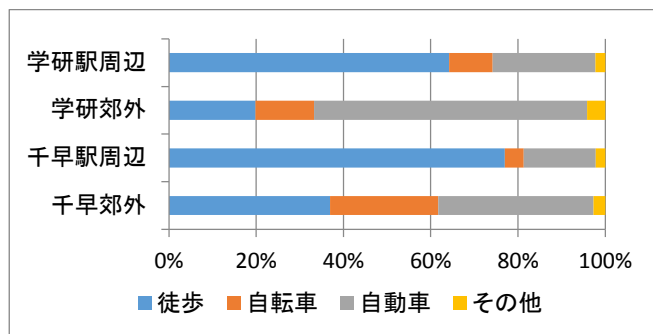


図-2 買物交通機関割合（高齢者以外）

ングや病院などの設備を含めている。一方、2つのJR駅の郊外地域は従来の郊外型の居住環境であり、これらを比較することによりコンパクト化した生活環境を評価する目的でこの地域を選んだものである。

3.調査結果

集計したアンケート結果を地域ごとに年齢別及び世帯人数別に以下にまとめる。

(1) 買物交通機関

まず日常的な買物に行く際の交通機関を高齢者は図-1、高齢者以外は図-2にまとめる。図-1、図-2よりいずれの地域においても高齢者は徒歩の割合が大きく、高齢者以外では自動車の割合が大きい。従って高齢者

は自宅から歩いて行ける範囲で商業地を選ぶ傾向にあるのに対して、高齢者以外は自動車を利用して行きたい商業施設を選択していると言える。ここで各地域の高齢者以外の交通機関割合を基準に、適合度に関する χ^2 検定を実施したところ学研郊外及び千早郊外では高齢者と高齢者以外で交通機関割合は適合しないという結果となった。また千早駅周辺についても χ^2 値は危険率5.4%となり、検定を実施したいずれの地域も高齢者と高齢者以外で交通機関の選択には差異があると言える。なお学研駅周辺は高齢者の回答数が少ないため検定は実施していない。

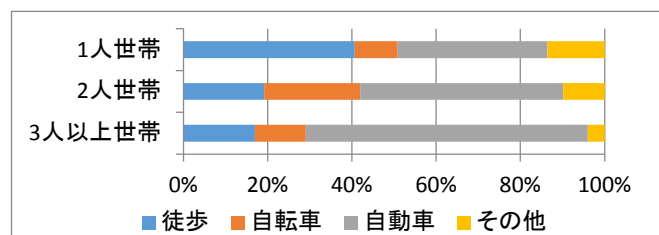


図-3 買物交通機関割合 (世帯別 学研郊外)

続いて学研郊外の世帯人数別の買物交通機関割合を図-3にまとめる。図-3より世帯人数が増加するにつれて自動車の割合が増加している。これは世帯人数が多くなることから一度の購入量が増加するため自動車を選択すると考えられる。世帯人数別についても3人以上世帯を基準に適合度に関する χ^2 検定を実施したところ、1人世帯及び2人世帯のいずれでも3人以上世帯の交通機関割合とは適合しないという結果となった。従って、世帯人数の違いによっても選択交通機関に差異が生じていると言える。なお千早駅周辺及び千早郊外で同様の検定を実施したところ千早郊外の2人世帯以外で同じ結果となった。

(2) 買物所要時間

次に自宅から買物場所までの所要時間分布を九大学研都市は図-4、千早は図-5に示す。図-4、図-5よりいずれの地域についても駅周辺地域は年齢を問わず、5分以内の所用時間で買物場所に到達している割合が8割を超えている。前項の買物交通機関と併せて考慮すると、駅を中心に歩いて暮らせる街を形成することが出来ていると考えられる。その一方で郊外地域では最長で学研郊外は30分、千早郊外は20分の所要時間を要していることから必ずしも自宅から一番近い店舗を選択しているとは限らないと考えられる。また高齢者以外は5分以内が最多割合を占める一方で、高齢者は6~

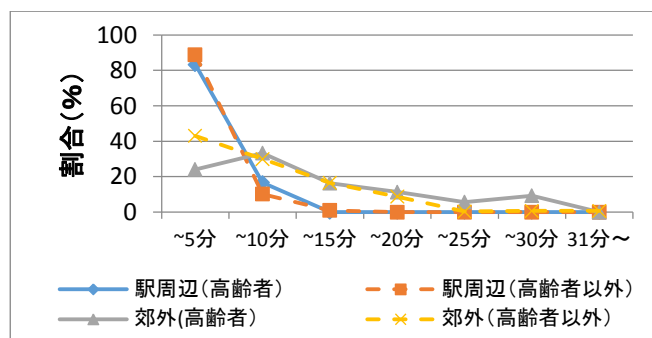


図-4 買物所要時間分布 (九大学研都市)

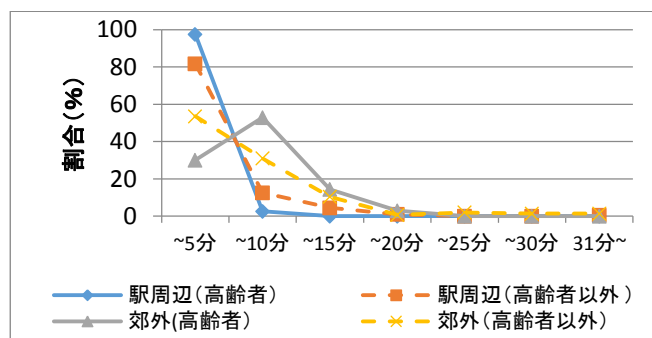


図-5 買物所要時間分布 (千早)

10分が最多割合を占める結果となった。ここで所要時間についても学研駅周辺以外の地域で、高齢者以外の所要時間割合を基準に、適合度に関する χ^2 検定を実施したところ、いずれの地域においても高齢者と高齢者以外で所要時間は適合しないという結果となった。よって郊外地域では高齢者と高齢者以外で交通機関割合についても適合しない検定結果からも年齢別で買物場所や交通機関を選択する際の指針が異なることが考えられる。

4. おわりに

本研究は都市部における再整備やコンパクト化と高齢者の生活環境との適合性を考えるためにまず、都市部で集約的に整備された生活空間を有する地域と従来の郊外型の地域における買物行動について、個人属性に着目し比較調査した。その結果、高齢者及び世帯人数の違いにより買物交通機関、所要時間について差異が生じていることを示すことが出来た。今後は交通機関や所要時間以外にも頻度なども考慮したうえで個人属性の違いによる買物行動を定量的に表すことを考えている。

参考文献

- 1) 白倉協・大枝良直・外井哲志 「日常的買物行動に着目した駅を中心とするまちづくりに関する研究」土木学会西部支部研究発表会,2016
- 2) 平成23年秋田県買い物動向調査報告書より