

IV-17 高齢化社会において都市中心部に求められる諸機能について

秋田大学 学生員 ○浅井 容子 秋田大学 フェロー 清水浩志郎
秋田大学 正 員 木村 一 裕 東邦技術(株) 正 員 伊藤 啓志広
鷹巣町まちづくり政策課 今 畠 健 一

1. はじめに

近年、中心商店街の衰退など、都市中心部の空洞化が問題となっており、これに対して都市に必要な機能を再び中心部に再配置するとともに、公共交通機関の導入など、都心部におけるモビリティの向上の必要性が認識されつつある。

自動車などの私的交通手段を利用する割合の低い高齢者にとっては、商店街や公共施設、病院などのさまざまな都市機能が集中するコンパクトな都市に対するニーズは今後ますます高まるものと思われる。

本研究は秋田県鷹巣町を例に、都市中心部に求められる諸機能や諸施設、中心部におけるモビリティの確保について考察するものである。そこでまずはじめに、都市機能や空間的広がり、モビリティの状況などに基づいて、秋田県の各市町村を類型化し、鷹巣町の位置づけを明確にする。ついで、住民の中心部の利用状況や、都心に求める機能等について世代別に分析することにより、高齢化の進展に対応した都市中心部のあり方について考察を行う。

2. 都市の類型化

秋田市と一部の町村を除いた秋田県内の市町村について、都市機能の量的ならびに空間的特性に着目した類型化を行った。分析には土地利用、世帯、産業、医療、アクセス性などの15指標を用いている。このうちアクセス性に関する指標は「秋田県交通利用実態ならびに交通ニーズ調査（平成11年7月実施）」の集計結果を用いた。

これらの指標を用いて主成分分析を行った結果を表-1に示している。第1主成分では1人あたりの売場面積、同商店数、事業所密度、主要病院数などの負荷量が高いことから、これを「都市サービス」主成分とした。第2主成分では1人あたりの病院・診療所数、主要病院数等が比較的高いことから、これを「福祉（医療）サービス」とした。また第3主成分では、徒歩買物頻度、徒歩通院頻度が高く、最寄バス停までの徒歩時間が負に大きいことから、都

市の「コンパクト性」と解釈した。図-1には第2、第3主成分からみた個体プロットを示したものである。本研究の分析対象である鷹巣町は福祉サービス、コンパクト性においていずれも高い位置にあることがわかる。

表-1 主成分負荷量

	主成分No.1	主成分No.2	主成分No.3
核家族世帯比率	0.68	-0.15	0.37
可住地のうち宅地の割合	0.69	-0.39	-0.04
事業所数密度	0.72	-0.46	-0.35
1人当たりの商店数	0.79	-0.07	-0.02
商店密度	0.76	-0.42	-0.35
1人当たりの売場面積	0.90	0.03	-0.03
小売り吸引力指数	0.78	0.14	-0.15
病院・診療所数	0.83	0.33	-0.01
1人当たりの病院・診療所数	0.28	0.57	0.27
主要病院数	0.75	0.44	0.12
役場まで	0.16	-0.27	-0.02
病院まで	-0.63	-0.48	-0.13
最寄りバス停までの徒歩時間	-0.25	0.09	-0.49
徒歩買物頻度	0.07	-0.50	0.58
徒歩通院頻度	0.08	-0.30	0.60
固有値	5.90	1.88	1.45
累積寄与率	39.3%	51.9%	61.6%

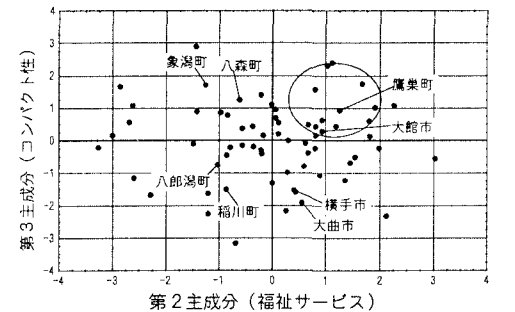


図-1 主成分得点プロット

3. 鷹巣町中心部における交通の状況

ここでは福祉サービスが充実し、また比較的コンパクト性の高い鷹巣町について、都心部の交通状況の把握を行う。表-2は本研究で行った鷹巣町まちづくり調査の概要である。

表-2 鷹巣町のまちづくりと交通に関する調査の概要

調査項目	・鷹巣駅前中心部への交通手段 ・鷹巣町外への外出状況 ・駅前中心部のまちづくりについて ・高齢者が社会活動のできるまちづくりについて ・タウンモビリティについて ・属性
被験者数	230人（男性56%、女性44%人）
年代	非高齢者 30～49歳 24% 50～64歳 33% 高齢者 65歳以上 43%
免許保有率	非高齢者 55% 高齢者 42%

図-2は休日における年齢層別の中心部への外出状況を示したものである。65歳以上の高齢層では「月に1～2回」が最も多くなっている。これに対し若年層の30～49歳は毎週来街する人の割合は高いが、全く利用しないという人が約40%にも上っていることが特徴的である。交通目的は、各年齢層とも買物が最も多く、高齢になるほど社交や趣味が多くなっている。このほかの中心部における交通状況の特徴を表-3に示している。

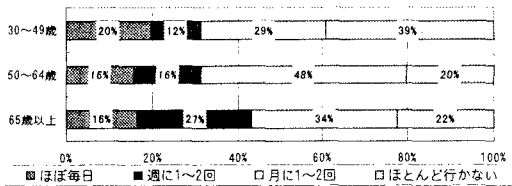


図-2 休日における中心部の外出状況

表-3 中心部における交通状況の特徴

交通手段	非高齢者	高齢者
自動車が多い。	自動車が多い。	自動車以外の交通に頼っている。
外出	高齢者は外出のついでにすることがない人が多く、中心部内での行動が限られている。	
町外への外出	非高齢者に比べ高齢者は町外へ出掛ける機会が少ない。	

4. まちの中心部に求める機能と施設

今後の鷹巣町のまちづくりにおいて、中心部に必要とされる機能とその現況評価について年齢層別にみたものが図-4である。全体的に豊富な品揃え、自動車での移動、何らかの楽しさについては評価が低く、集会の場、趣味・学習の場については評価が高くなっている。年齢層で異なる評価のうち、豊富な品揃え、自動車での移動、何らかの楽しさについては、非高齢層では評価が低く、またそのニーズも高い。これとは逆に安全・安心なまち、ふれあいの場では高齢層の評価が低くなっている。また健康管理などの相談では、高齢層の方が評価は高いものの、そのニーズは非高齢層よりもさらに高いものとなっている。

このような中心部に求める機能をふまえた上で、個々の施設について中心部、郊外部のどちらに必要かをまとめたものが図-5である。全体的には各年齢層とも同様の評価をしており、日用品専門店、買回品専門店、駐車場、レストラン、おいしい店・話題の店などに対するニーズが高くなっている。他方、広域病院や学校・保育園等については非高齢層にくらべ高齢層のニーズが高くなっていることがわかる。

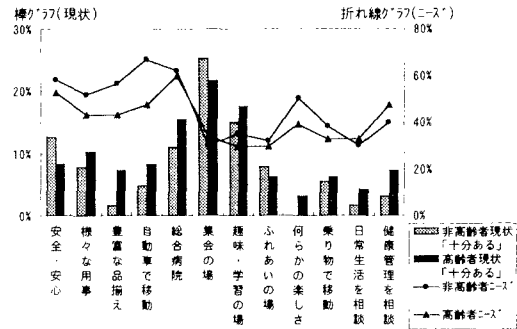


図-4 中心部に必要とされる機能とその現状

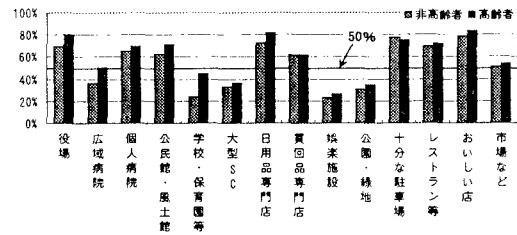


図-5 中心部に欲しい施設

5. 中心部におけるモビリティ改善

町中心部にあるさまざまな機能を活用するためには、中心部におけるモビリティの確保が重要である。その方法の一つとして、近年タウンモビリティといわれる電動三輪車を利用したまちづくりが注目されている。これは長い距離を歩くのに困難をとまう人に電動三輪車を利用してもらうことで、中心部での買物やさまざまな活動ができるようにしようとするものである。

図-6はタウンモビリティへの関心度を示したものである。高齢になるほどタウンモビリティへの関心は高くなっている。また今は関心がない人でも、将来は関心を持つかも知れないという人の割合は非常に高くなっていることがわかる。

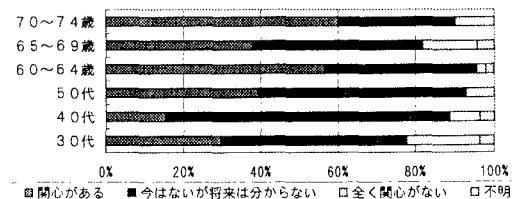


図-6 タウンモビリティへの関心

6. まとめ

以上より、都市中心部に必要な機能や施設を示すことができた。今回行った調査で都市中心部での居住思考があることが分り、今後は都心居住についても検討したいと考えている。