

## 7. 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 —

### A study on travel behavior and attitude of elderly people in public transport inconvenient areas

東京大学工学部都市工学科 70159 村野 峻介

In recent years, the necessity of activation of downtown is increasing. In addition, it is expected that the activity of the elderly people in downtown become more important in coming aged society.

In this study, I classified public transport inconvenient area into 4 categories and researched travel behavior and attitude of elderly people in each district. As a result of research, the frequency of going out of elderly people in every district differed, but, it turned out that going out to downtown of elderly people may be promoted by the improvement of the bus in every district.

#### 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

##### 2.1 研究の対象都市

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。鹿児島市は鹿児島県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

ている。人口は60万人強の中核市である。

##### 2.2 人口動向

鹿児島市の人口は、現在では増加傾向にあるが、今後は全国的な傾向と同様に減少に向かっていく事が予想される。高齢化率は全国平均、鹿児島県平均を下回っているが、増加傾向にある(図1)。

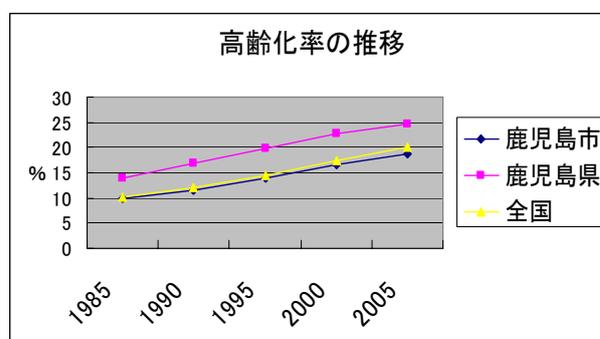


図1 高齢化率の推移

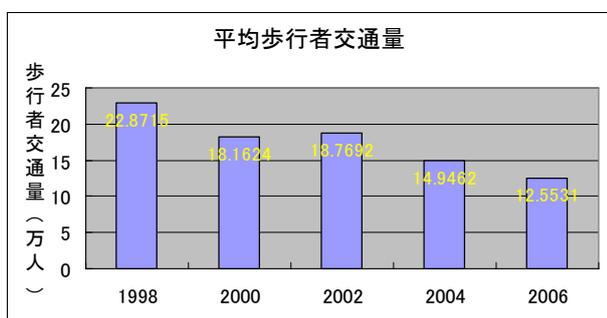
#### 3. 対象都市の公共交通

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。

#### 4. 対象都市の中心市街地の現状

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（図 2）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。



(出所：鹿児島市中心市街地活性化基本計画)

図 2 土曜及び日曜における中心市街地 20 地点の 12 時間歩行者交通量

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。これに対して現在でも市による施策が行われて入るものの、まだ結果としては表れていないのが現状である。

#### 5. 公共交通不便地域の選定

公共交通不便地域の選定は町丁目ごとに行い、バス停数密度(200m 以内にある場合の密度 0.125 個/ha 以上：図 3)、1 日のバスの便数(50 便以下：図 4)から割り出した。

選定した公共交通不便地域は図 5 のようになる。226 地区中 15 地区を選定した。これらの地区の人口は 29000 人程度であり、総人口の 4.8% を占める。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、表 1 に示す 4 種類に大別した。

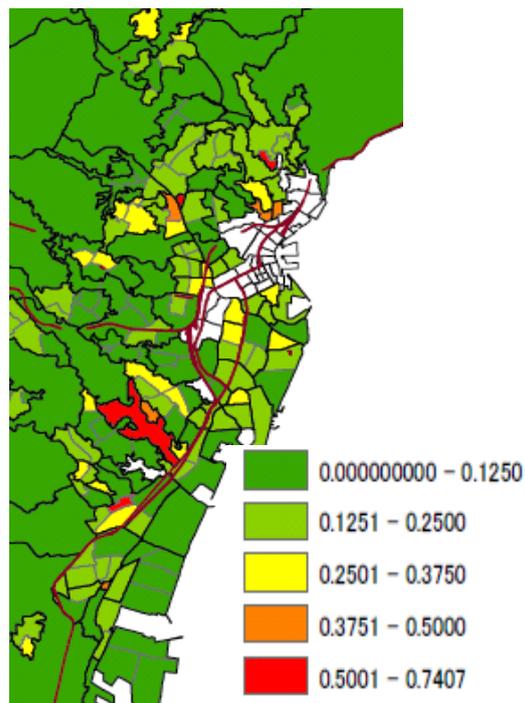


図 3 地区内のバス停数密度 (個/ha)

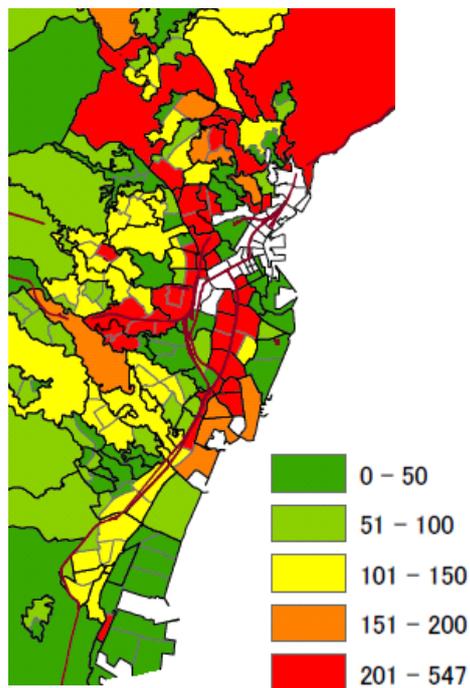


図 4 地区の平日 1 日のバスの便数 (便/日)

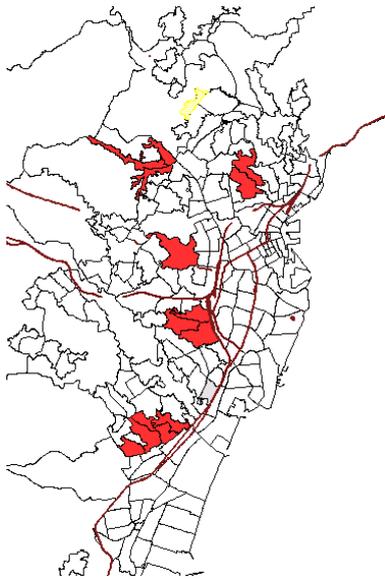


図5 公共交通不便地区位置図

表1 地区の分類

	中心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

## 6. 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。

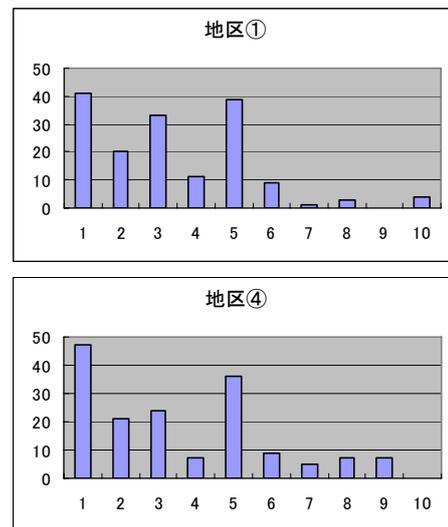
調査方法	訪問配布訪問回収、郵送回収
対象者	対象地区在住の65歳以上の方
配布期間	1月18日～21日
回収期間	1月22日～29日
総配布数	542 回収数 122
内容	個人属性(年齢、性別など) 中心市街地への外出に関わるもの (頻度、交通手段、目的など) 新たなバスの整備に関して(重視する項目、外出は増えるか、など)

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2)。

表2 地区ごとの中心市街地への外出頻度(回/週)

	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
外出無しの人を含む	1.25	2.19	1.49	1.22

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6)。



凡例	
1. 便数	2. 運行時間帯
3. 乗換えがない	4. 運賃
5. 停留所が近い	6. 待ち時間が少ない
7. 車両のバリアフリー	8. 停留所の環境
9. 所要時間が短い	10. その他

図6 バスの重視する項目

新たにバスを整備した場合に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3)。

表3 外出が増加すると回答した人の割合

	全サンプル(%)	バス利用者(%)
地区1	29	75
地区2	24	38
地区3	27	50
地区4	30	25

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、外出は増えないがバスを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。

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。自動車利用者とバス利用者の場合を図8に示す。

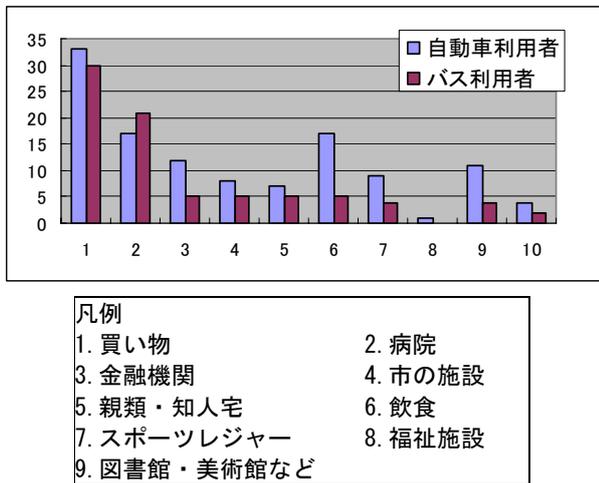


図8 中心市街地への外出の目的

外出の少ない人のバスの重視する項目ではバス停の近さや運行時間帯、乗換えがないことなどの意見が多い。免許非保有者の場合を図9に示す。

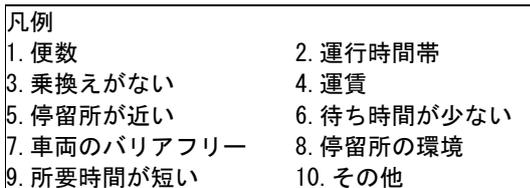
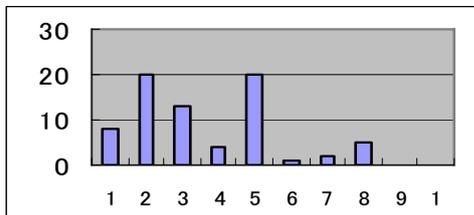


図9 免許非保有者のバスの重視する項目

外出の少ない人の、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。

## 7. 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ことが分かった。地区ごとに見ても、個人属性ごとに見ても、公共交通の整備が中心市街地への外出の増加へと繋がる可能性があるといえる。また、地区の特性、個人属性により、バスに対して重視する項目は異なるものの、運賃に関してはあまり重視されていない。敬老パスの有料化で高齢者の外出が減少したと言われているが、路線や時刻表の改善で高齢者の外出を促進することも可能なのではないかと思われる。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ことが期待される。

今後の課題として挙げられることは、今回のアンケート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ったので、アンケート調査の結果としては、その傾向を知るにとどまった。実際に計画を立てる際には、それをどのように生かしていくのが重要となってくる。また、何を持って中心市街地が活性化したというのかを具体的に考えていく必要がある。

### 主な参考文献

- 鹿児島市中心市街地活性化推進室「鹿児島市中心市街地活性化基本計画」, 2007
- 海道清信「コンパクトシティの計画とデザイン」, 学芸出版社, 2007