

第5章

結論

5.1 本研究の総括

5.2 高齢者の外出行動を促進する市街地整備モデル

5.3 本研究の意義と展望

本章では、各章で明らかになった結果について総括し、これを踏まえ、武蔵地区をモデルとして考察を加えることで、高齢社会における市街地整備の指針を提示する。また、本研究の成果を踏まえ、その意義と展望について言及する。

5.1 本研究の総括

以上、本研究における各章の結果は、次のようにまとめられる。

まず、第2章では、「活動的で自立した生活をする高齢者」像を、地方都市に居住する高齢者の多数の事例を基に、その地域の実態とともに描出した。その結果、高齢者は他年齢層と比べ外出者割合が低下するが、平均で50～60%程度であること、就業しているか否かによる格差が大きいことがわかった。また、同じく他年齢層に比べて外出形態も狭域・短時間だが、近年はやや広域化・長時間化傾向にあること、自動車利用が増加している一方、公共交通や徒歩による外出割合も高いことがわかった。更に、都市内の空間的位置による外出状況の特徴的な差があり、明らかに地域内格差が存在することを示した。

第3章では、前章の結果を踏まえ、地域に潜在する整備課題を帰納的に導出し、そこにおける環境要因が高齢者の外出状況に及ぼす影響を定量的に把握・評価した。その結果、高齢者の外出状況は、それぞれの属性や置かれた状況などの個別要因を反映しつつも、地区の社会的・物的環境に含まれる要因＝環境要因が影響することで地区差を生じていることがわかった。また、環境要因として、地区の購買・医療施設の利便性、公共交通の利便性、歩行環境の良さ、近所づきあいへの愛着などが特に強い影響を及ぼしていることを明らかにした。更に、各地区における環境要因の組み合わせが、高齢者の外出状況に独特の局地的パターンを生み出していることも指摘した。

第4章では、第2章及び第3章の分析・考察から、地域内には高齢者が多く外出している地区＝「活発地区」とそうでない地区＝「非活発地区」があるとの認識のもと、4つの事例地区を取り上げ、高齢者の外出と環境要因の関わりを行動的側面も含めて検討した。その結果、在宅志向・生活選好などの主体的特性については個別要因に応じて変化するものの地区差はなく、活発－非活発地区の差は環境要因から生じていることが確認された。また、活発地区の生活領域は徒歩圏内に一定数の、買物・交際・散歩の立ち寄りなどの活動の場が内包されるが、非活発地区では徒歩圏内のこうした場が不足し、圏外まで含めて生活領域が形成されること、非活発地区の外出行動は、自動車利用や外出への積極性などの影響を強く反映すること、更に、活発－非活発地区の相違は、近隣に対する価値意識の差も生み出していることがわかった。最後に、この事例分析の結果を基に、特に物的な環境要因に注目して外出への促進・抑制効果を、環境要因の「選択的作用」モデルとして提示し、統計データを基に地域レベルでのモデルの妥当性を検証、高齢者の外出の促進・抑制要因について考察した。

以上の各章の結果から、本研究は次のように結論づけられる。

○高齢者の外出行動は、高齢者個々の属性又は置かれた状況＝個別要因により大きく相違する。

例えば、加齢に伴い外出への積極性は低下する傾向にあり、また、就業は高齢者に外出のきっかけを与えている。独居か、夫婦のみか、子世代と同居か等の家族同居かの違いは、高齢

者に生活上の外出の必然性に相違を生じさせており、自動車利用は、外出の体力的負担の軽減や広範囲・長時間の外出を可能にしている。

- こうした個別要因による相違がある一方、高齢者の外出行動は、徒歩圏内を中心に買物、通院、散歩、交際を展開し、徒歩圏外への外出時は公共交通を利用する等、共通した傾向を示す。しかし、個々の高齢者の外出行動は共通傾向を持ちながらも、地区の環境要因（商業施設・近隣施設等の数・密度、歩行環境、公共交通の利便性など）の影響を強く受け、結果として、各地区の高齢者の外出の仕方に格差を生じる。
- 環境要因の中でも、商業施設・近隣施設等は高齢者の活動の場を提供する点で重要であり、高齢者が散歩したりする徒歩圏内にこれらの諸施設が歩行路に沿って配置されると高い外出の維持・促進効果が期待される。
- 安全で快適な歩行環境は、徒歩圏内での基礎的活動の展開の重要な条件であり、特に上記の活動の場を結ぶ歩行路の整備は重要となる。
- 徒歩圏内で十分な活動の場が得られない場合や楽しみのため、高齢者は徒歩圏外にも外出する。その際、自動車利用が一般でない高齢者にとり、公共交通による徒歩圏外へのアクセシビリティの確保が重要となる。
- 以上の環境要因は、各高齢者に一律に作用するのではなく個別要因により異なる。特に、体力が低下する後期高齢者や自動車を利用しない高齢者はこれに強く影響されることから、その外出の維持・促進において環境の整備・改善は、特に重要となる。

5.2 高齢者の外出行動を促進する市街地整備モデル

本研究は以上のように総括されるが、特に第4章における事例地区の観察及び比較検討からは、市街地整備にあたり重視すべき幾つかの点が示唆された。そこで、ここでは特に、高齢者の外出が「活発」であった武蔵地区をモデルに、外出行動の促進・維持において重要な環境要因を整理した(図5-1-1)。これを基に、高齢者の外出行動を促進する市街地整備モデルとして、次のような視点が提示できる。

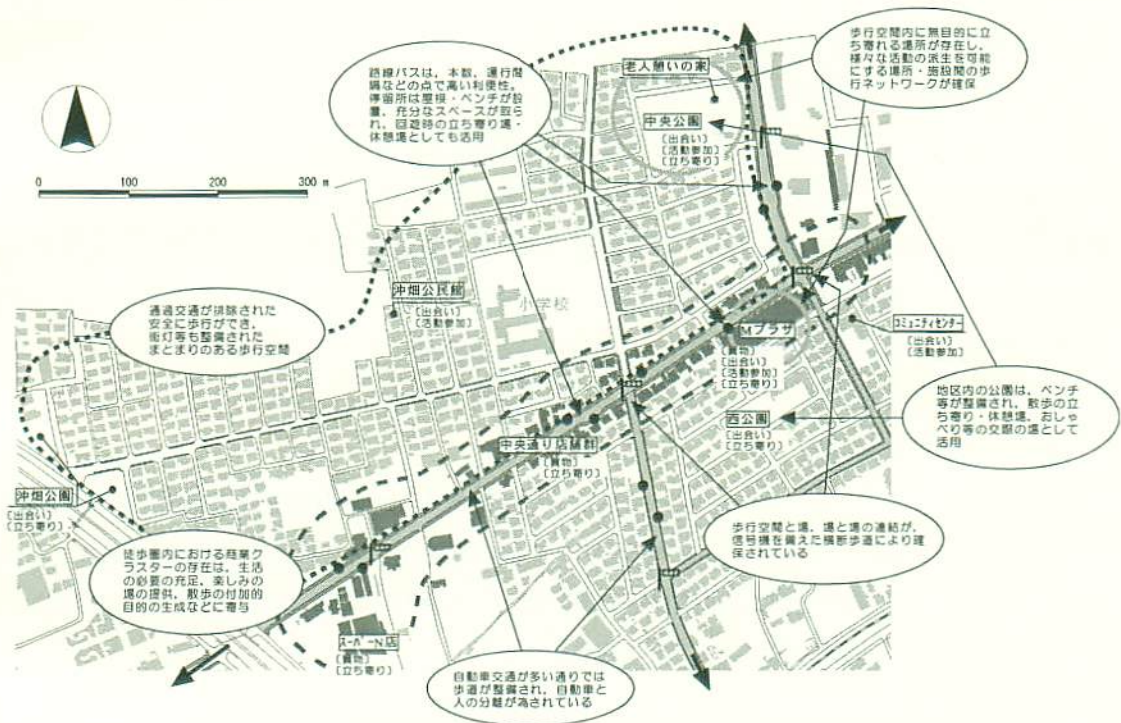


図5-1-1 武蔵地区における高齢者の外出行動を促進する環境要因の事例

「歩きやすい」地区の実現 高齢者の外出行動を促進する条件の第一は、「歩きやすい」地区の実現である。この地区の「歩きやすさ」は、①安全で十分な広がりを持った歩行空間、②自動車交通量の多い通りにおける人と車の安全な共存、③活動の間際の往來の安全性・利便性の確保、④歩行空間内の立ち寄り場・休憩場の確保で達成される。

このうち①は、計画的に整備された細街路網、宅地内生活道からの通過交通の排除、街灯等の整備、道路の見通しの良さで実現される。また②は、自動車交通量が多い主要な道路沿いには商業施設等が立地しやすく、公共交通へのアクセスポイントも位置することから、歩道整備によって人と車の安全な共存を図り、歩行・横断の安全性・快適性の確保が重要となる。

③は、地区内の様々な施設・場所への到達と相互間の往来のためのルートと自動車交通量が多い通りが交わる要所（武蔵地区では中央通り、中央通りと公団住宅前通りの交差点等）に、信号機及び駒止を設置した横断歩道を整備し、歩行の安全性を確保することで実現される。これは、高齢者の徒歩圏内での外出行動の広がりや妨げず、様々な活動の発生・継続を促す点で重要である。④は、高齢者の体力を考慮するなら、徒歩による外出に積極的であるためには、歩行空間内に休憩できる場所が必要となる。ベンチが設置された公園、十分なスペースと屋根・ベンチ等を備えたバス停留所は、歩行途中の休憩場やおしゃべりの場としても機能する。

活動の派生を促す地区の実現 こうした「歩きやすさ」に加え、様々な活動の派生が可能な環境が、高齢者の外出意欲を高め、実際の外出行動を促進・維持する。これは、①活動の場相互間の往来に関する安全性・利便性の確保、また②特に目的を持たなくても、散歩などのついでに立ち寄れる場・共用スペースの存在、③高齢者の「基礎的活動」（買物、散歩、活動参加、交際など）の場が一連の歩行ネットワーク内に位置すること、更に④路線バスの利便性及びバス停留所の利用しやすさにより、隣接地区・中心商店街など徒歩圏外への外出拡大の容易さにより実現される。

①については上述したとおりである。②については、買物の場など特定の機能を提供する施設が、活動参加など他の機能も提供したり、散歩の際の立ち寄り・休憩場、出会い・交際の場としても機能する場合、その施設は様々な目的（または、無目的）での高齢者の外出を引き出し、さらに他の目的の活動を生み出す。武蔵地区の場合、商業施設であるMプラザが、各種教室等を開催するだけでなく、一階部分にテレビ・テーブル・椅子を備えた開放されたスペースを提供することで、多くの高齢者を惹きつけていた。

また③は、②で述べたような「焦点」となる施設・場所と他の活動の受け皿となる場所・施設とを隣接又は安全で容易に往来できるよう配置することが重要である。こうした空間構成が、例えば、買物→出会い・交際、活動参加→出会い→買物、散歩→買物など活動の派生を可能にしており、その結果、おそらく高齢者の外出に対する期待感やモチベーションを高めていると考えられる。武蔵地区では、Mプラザが地区内の商業クラスターの一部であり、各種集会・教室等が開催されるコミュニティセンターと隣接していること、さらに北側の老人憩いの家を含む中央公園との往来も安全で容易なことから、こうした環境が実現されている。

④は、地区を通る路線バスの本数の多さや運行間隔の狭さ、これに加えてバス停留所の整備と空間的位置が重要となる。本数及び運行間隔は時間的アクセシビリティを、また、バス停留所の整備と位置は空間的アクセシビリティを高めるなど、高齢者にとってバスを「利用しやすい」状態を実現し、バス利用の精神的・肉体的負担が軽減され、結果として隣接地区・中心部への外出範囲の拡大が容易になる。当然ながら、公共交通利用に伴う経済的負担は、利用の抑制要因として働くが、この点で、熊本市の「さくらカード」（第1章第3節の(3)）の制度は、環境整備による効果を最大限引き出す上で重要な役割を担っている。こうした環境の実現は、楽しみのための徒歩圏外への外出促進、生活に必要な場の選択性の拡大などにより、結果として高齢者にとっての外出の魅力の向上、生活の質の向上に寄与するといえる。

5.3 本研究の意義と展望

最後に、本研究の意義と展望を述べて、まとめとする。

本研究は高齢者の外出行動が環境要因に大きく左右され、その自立的生活の継続可能性は環境要因の改善により高まることを示し、今後、高齢社会における生活環境整備の重要性を裏付けた。その際、高齢者の外出範囲は自動車利用により拡大もしているが、基本的に徒歩圏内の環境改善が効果的なこと、また、活動の場の単なる量的充足ではなく、安全で快適な歩行ネットワークの確保とそれとの関連性を考慮した場の配置計画の重要性を示した。同時に、多くの高齢者は生活の必要上又は楽しみのための徒歩圏外への外出ニーズをもち、公共交通機関の利便性や利用のしやすさの改善が、交通弱者として的高齢者の保護だけでなく、生活者としてのニーズの実現を支え、その生活の質の向上に寄与することを示した。

以上は、例えば冒頭で触れた熊本県の「やさしいまちづくり事業2」による歩道整備事業が、高齢者の外出行動の促進・抑制に直結する基礎条件整備として極めて重要なことを裏付けた点で意義がある。また、道路網によって内容は当然異なるが、地区内における活動の場の分布とそれを結ぶ主要動線における連続性・安全性の確保という視点からの整備が、高齢者の外出促進に、より効果的であることを示唆した点で意義がある。また、そうした整備効果を十分に発揮するには、ネットワーク上の数カ所に歩行者の休憩・立ち寄りの場（ベンチを設置した公園・バス停留所、店舗の一部が開放されたスペースなど）を設けることの重要性も明らかになった。また、前節でも触れたが、熊本市の「さくらカード」事業は、経済的負担の軽減により高齢者の公共交通へのアクセシビリティを飛躍的に高めており、公共交通に関する物的基盤整備が効果をあげる上で、今後ますます重要となる。

ところで本研究は、高齢者の外出実態の観察に基礎を置いた環境要因の評価という視点から、地区の実態に即した整備課題の検討をおこなった。こうした視点の研究の更なる蓄積は、整備主体側の合理性を優先した物的環境整備の拡大やサービス供給量の増加・均等化を超えて、地区ごとの状況に応じた整備課題の抽出のための方法論及び提案に繋がる。また、高齢者を事例にした研究により、その外出状況を左右する地区の物的環境要因の役割の大きさを描出したが、高齢者に外出が容易で魅力的な生活環境は、他の年齢層の住民にとっても好適な生活環境といえる。環境要因の改善は、近隣における活動増加に繋がると見込まれることから、本研究は近隣社会活性化のための生活環境の基礎的条件の解明としての意義も有するだろう。

また、本研究では環境要因による「選択的作用」モデルを導出することで、商業施設・近隣施設の配置や歩道の整備、公共交通のサービス供給などの改善が、外出の地区内格差の解消に大きく寄与することを示した。これを基に、現状において環境要因の操作によって外出状況の改善が見込まれる地区抽出が可能である。更に、こうした地区での外出行動の観察から具体的な整備課題を抽出し、地区の外出を効果的に活性化する生活環境整備へと繋げることができる。

高齢者の外出行動を促進する市街地整備の条件に関する研究

最後に、本研究で提示した、地域レベルの分析から事例地区調査に至る方法論は、PT調査の今後の更なる充実、各種統計資料の整備などにも関わるが、熊本都市圏の郡部や他の都市圏、他の地区でも応用可能である。本研究の成果を政策立案等へと結びつけるには、更なる環境要因の存在の検討、「選択的作用」モデルの精緻化などの問題が残されるものの、本研究の成果はその足掛かりを提供する点で意義がある。