

桜町商業施設閉店による高齢者の 交通行動の変化に関するインタビュー分析

江崎 翔吾¹・佐藤 嘉洋²・円山 琢也³

¹熊本大学工学部社会環境工学科

²熊本大学政策創造研究教育センター 大学院生研究員

³熊本大学政策創造研究教育センター 准教授

熊本市桜町にある県民百貨店の閉店は、普段百貨店を利用していた消費者へ大きな影響を与えた。本稿では高齢者を対象としたインタビュー調査を行い、交通行動への影響について分析を行う。分析の結果、都心部近郊に居住し、公共交通を普段から使用する高齢者にとって閉店の影響は大きいことが分かった。

1. はじめに

熊本市の中心部である熊本市中央区桜町に 42 年間営業されていたデパートの県民百貨店¹⁾は、2015 年 2 月末に桜町再開発事業に伴い閉店した。そこで県民百貨店の閉店後、その跡地に MICE²⁾という大型集客施設を含む複合商業ビルが、建設される予定となっている。MICEとは、大規模な会議（ミーティング）や、企業の報奨旅行（インセンティブ・トラベル）、学会・総会（コンベンション）、イベント・展示会（エキシビション）の頭文字を取った造語である。そこで県民百貨店が閉店したことにより、多くの日常的利用者が買い物の場や高齢者同士の憩いの場、交流の場を失い、不便を感じていることが考えられる。県民百貨店閉店に関する新聞記事³⁾の中にも、「週に 2, 3 回バスで街なかへ出かけて県民百貨店の熊本城が見える席で休んだり買い物をしていた。年をとると気楽にくつろげる場所が少なくなるからこれから行く場所がない」という声も掲載されている。

このようにこれらが市民へ与える影響は多大であり、高齢者の生活や外出頻度、また熊本市中心部の街なかへ訪れる頻度や、交通行動の変化へも影響が生じていることが考えられる。そこで本研究では、桜町商業施設閉店前後の生活や交通行動に関するインタビュー調査を行う。それにより県民百貨店が高齢者の間でどのように利用されていたか、どのような存在であったか、またどのような高齢者が閉店による影響を大きく受けているかなどについて分析する。そして、閉店前後での行動の変化⁴⁾を明らかにすることを本研究の目的とする。

本論章は全 4 章から構成されている。第 2 章でインタビュー調査についての調査概要について述べる。第 3 章でインタビュー調査結果についての調査結果と分析結果、及び考察を述べ、第 4 章では本研究の結論を述べる。

2. インタビュー調査

調査対象

県民百貨店の日常的利用者には、特に高齢者が多く、高齢者は買い物だけでなく、友人との交流の場、遊び場として利用していたと考えられる。そこで調査対象は主に高齢者とする。調査は熊本市内にある公民館において行われている主催講座、自主講座を受講するために来館する高齢者を対象に行う。県民百貨店の利用者は外出が可能であることより、公民館への来館者を調査対象とすることで、外出可能な高齢者を効率良くインタビュー調査することができると考えられる。

(1) 調査計画

インタビュー調査は各日調査員2人で、1対1もしくは1対複数人で行う。時間は公民館で行われる講座の休み時間、また来館時、帰宅時に声をかけをし、インタビューを行う。

調査場所は熊本市内にある5つの公民館を選択する。図-1に熊本市内の公民館と調査対象地、また県民百貨店の位置を示す。また図-2に熊本市の街なかにある県民百貨店と鶴屋、また五福、中央公民館の位置関係を示す。また図-1内のそれぞれの公民館近辺の街なかからの距離と、公共交通の利便性を表-1に示す。街なかからの距離の項目の記述方法に関しては、徒歩や自転車では街なかへ行くことが可能である距離を「近い」、徒歩や自転車では困難だが公共交通機関を利用することで街なかへのアクセスがある程度可能である距離を「中」、主に自動車を利用することでのみ街なかへ行くことができる距離を「遠い」とする。公共交通機関の利便性の項目の記述方法に関しては、街なかへの路線バスや市電、熊本電鉄のいずれかがあり、本数も十分であれば「良い」、公共交通機関を生活の日常で利用するのが容易でなければ「中」、非常に利用しづらい環境であれば「悪い」とする。

調査場所である公民館の選択方法は、それぞれ県民百貨店までの距離や方角、公共交通の利便性、また県民百貨店とは異なる商業施設である鶴屋との位置関係の異なる公民館を選択する。これにより県民百貨店閉店による行動の変化を公民館ごとに比較することができ、条件ごとに分析することで、それぞれの公民館近辺の地域特性を調べることを可能とする。また県民百貨店への来店者が非常に少ないことが予想される街なかから遠い距離にある公民館からは選択していない。また自主開催講座が多数開催されていない公民館では、多数の高齢者の来館が見込めないため、自主講座開催数も考慮に入れ選択する。



図-1 熊本市内の公民館と県民百貨店の位置(公民館の数字は表-1と対応)



図-2 県民百貨店と鶴屋と五福、中央公民館の位置関係

表-1 熊本市内の公民館の特徴
(公民館の数字は図-1 と対応)

公民館	街なかからの距離	公共交通の利便性	自主講座開催数 ⁵⁾
①五福公民館	近い	良い	62
②中央公民館	近い	良い	61
③大江公民館	近い	中	59
④清水公民館	中	中	66
⑤秋津公民館	遠い	悪い	63
⑥植木公民館	遠い	悪い	31
⑦北部公民館本館	遠い	悪い	42
⑧北部公民館北部東分館	遠い	中	32
⑨北部公民館西里分館	遠い	悪い	24
⑩龍田公民館	遠い	中	53
⑪詫麻公民館	遠い	悪い	69
⑫河内公民館	遠い	悪い	15
⑬西部公民館	遠い	悪い	不明
⑭幸田公民館	中	悪い	なし
⑮飽田公民館	遠い	悪い	32
⑯南部公民館	遠い	悪い	54
⑰天明公民館	遠い	悪い	28
⑱富合公民館	遠い	悪い	25
⑲城南公民館	遠い	悪い	なし
⑳東部公民館	中	悪い	81
㉑花園公民館	近い	良い	49

注) 自主講座開催数は 2016 年度版

表-2 インタビュー調査質問項目と
選択肢

質問項目	選択肢			
	健康状態	健康	あまり健康でない	まあ健康
体力状態	遠出も可能	自宅回りの外出なら可能	買い物程度の外出なら可能	外出は困難
	街なかへ行く交通手段	自動車	路線バス	市電
街なかへ行く頻度	タクシー	バイク	自転車	徒歩
	ほぼ毎日	週2,3日	週1日	月1日以下
街なかへ行く目的	月2,3日	月1日	月1日以下	
	散歩	買い物	外食	娯楽
自宅から最寄りの公共交通機関まで要する時間	仕事	知人宅への訪問	通院	会合・ボランティア
	5分以内	5~15分	15~30分	
商業施設閉店による行動の変化の内容	30~60分	60分以上		
	街なかへ行く頻度の変化	外出場所の変化	自由回答	
どうなればもっと街なかへ行きたいか	自由回答			
生活・交通に関しての不便な点や問題点	自由回答			

(2) インタビュー内容

インタビュー内容は、性別や年齢、居住地、そして質問内容は表-2 の通りである。商業施設閉店による行動の変化の仕方や、生活、交通に関しての不便な点や問題点については自由回答で伺った。そうすることで紙媒体のみのアンケート調査では聞くことのできない情報を聞き出すことができる。また熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査（2012 年実施）⁶⁾（以下 PT 調査）においての質問と同様の質問項目（「健康状態」「体力状態」「自宅から最寄りの公共交通機関まで要する時間」）を設けることで、本調査結果を PT 調査結果と比較することを可能にし、本調査対象者の特徴を分析する。

3. 調査結果と分析

(1) 属性に関する結果と分析

a) 公民館に関する結果と考察

公民館ごとの調査日、サンプル数を表-3 に示す。またインタビュー調査を行った感覚に基づいたインタビュー回収率は、おおよそ五福公民館においては 95%、中央公民館においては 85%、大江公民館においては 85%、清水公民館においては 70%、秋津公民館においては 80%程度である。

表-3 より、それぞれの公民館から街なかまでの距離が近いほど回収率が良く、その分サンプル数も多くなっていることが読み取れる。このことより街なかへの距離やアクセスが好条件であるほど住民の街なかへの関心が高くなり、悪条件であるほど街なかに対して無関心で

あることが分かる。またこれは公民館職員による協力の影響も関係していることが考えられる。

また公民館別の、それぞれの公民館から県民百貨店までの距離、インタビュー調査を行った結果の自由回答に基づいた県民百貨店と鶴屋の利用状況、公民館近辺の公共交通の利便性を表-4 に示す。図-1、表-4 より公民館から街なかへの距離と同様に、公民館の位置が県民百貨店側にあるか鶴屋側にあるかによって、それぞれの商業施設利用者数に影響していることが読み取れる。また共に街中から長距離の場所に位置するが、比較的公共交通の利便性の良い清水公民館と、公共交通の利便性が良くない秋津公民館に関して比較すると、公共交通の利便性の違いによっても商業施設利用者数に影響することが読み取れる。

公民館		五福	中央	大江	清水	秋津
調査日 (2015年)	9月	\	\	\	\	8,9,10
	12月	8,9,10	15,16,17	19,22,23	11,12,18	\
サンプル数 (計293)		71	53	68	44	57

表-3 公民館別の調査日とサンプル数

公民館から 県民百貨店 までの距離	公民館	県民百貨店 利用者	鶴屋 利用者	公共交通 の利便性
 近 遠	五福	多い	少ない	中
	中央	多い	中	良い
	大江	少ない	多い	良い
	清水	中	中	中
	秋津	少ない	少ない	悪い

表-4 公民館別特徴

b) 居住地に関する結果と分析

図-3 に調査対象者の性別ごとの年齢別人数を示す。性別に関しては、女性が多くなっている。これは公民館の講座には女性向けの講座が多く存在することで、公民館に来館する高齢者は女性の方が多いたことが原因である。男女別の回収率に関しては、インタビュー調査を行った感覚によると、男女においてほとんど差はない。

また図-4 にそれぞれの公民館で調査を行った調査対象者の居住地と、調査対象地以外の熊本市内の公民館の位置を GIS を用いて表示する⁷⁾。ただし居住地は郵便番号によって分類しているため、本来の正確な居住地とは多少のずれが生じている。

図-4 において公民館別にそれぞれの居住地ごとに見ると、五福、中央公民館といった街なかへの距離が近く、公共交通の利便性が比較的良い公民館には、熊本市内のあらゆる居住地からの来館が多数見られる。またその特徴として、公共交通サービスが充実している道路沿い（市電、電鉄、バスの本数の多い大通り）ではない地域からの来館も多いことが分かる。その一方で大江、清水、秋津公民館といった、公共交通サービスが比較的充実していない地域周辺や、街なかからの距離が離れていることで公民館に来るために自動車を利用する必要のある公民館には、遠い地域からの来館が少ない。そして公民館周辺の狭い地域からの来館がほとんどであることが読み取れる。また調査対象地以外の熊本市内の公民館周辺を居住地とする高齢者で、調査対象地の公民館に来館する高齢者に関しては、友人とともに来館している、受講したい講座が近隣の公民館では開催されていない等の理由があるからであると考えられる。

また調査対象者全体での年齢別、公民館ごとの人数を図-5 に示す。図-5 より清水、秋津公民館のような公共交通の利便性が比較的良くなく、街なかからの距離が離れている公民館では、若い世代の人数が多く、高齢になるにつれて人数が減少していることが読み取れる。ま

た図-6 に、年齢別の日常において利用する主な交通手段を示す。図-6 より高齢になるほど自動車の利用者が減少しており、公共交通機関の利用者が多くなっていることが読み取れる。したがって高齢になるにつれて、公共交通に依存しないと外出できない状況になっていくことが分かる。これらのことより、公共交通の利便性が低い地域、それと同時に街なかから距離が遠い地域になるほど、高齢者が外出することが難しい状況になることが考えられる。

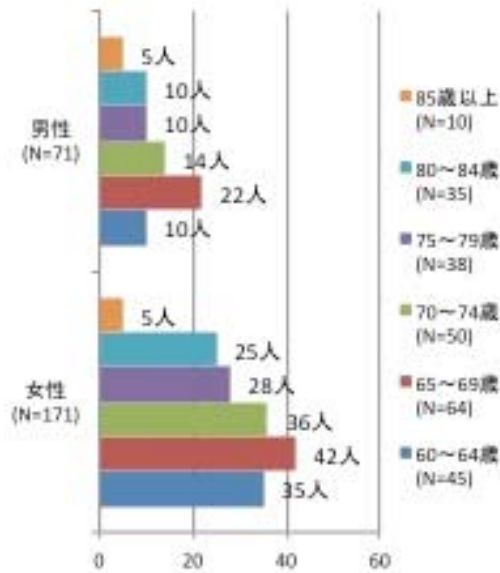


図-3 性別ごとの年齢別人数

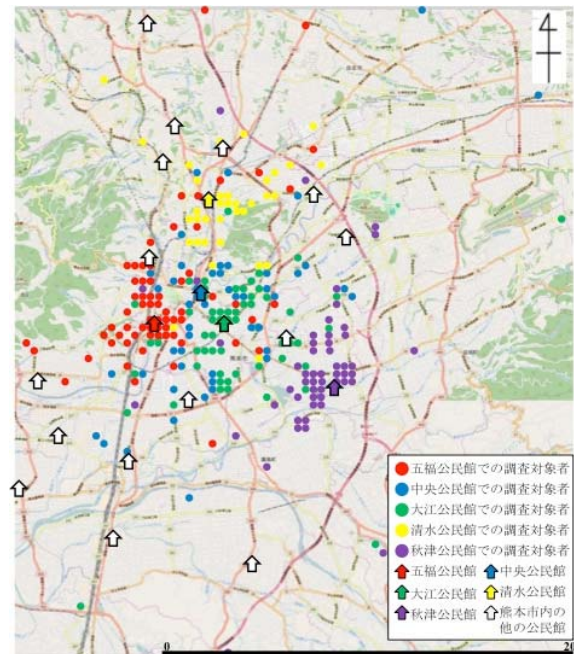


図-4 それぞれの公民館における調査対象者の居住地

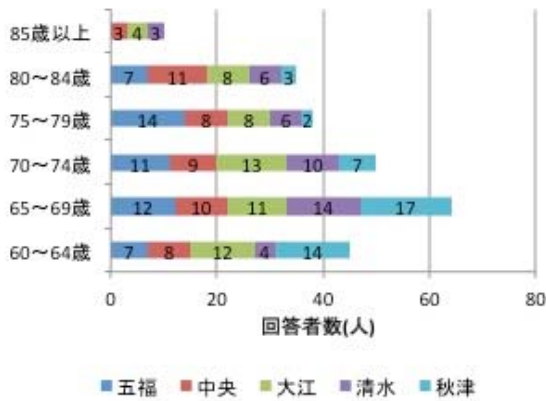


図-5 年齢別の公民館ごとの人数

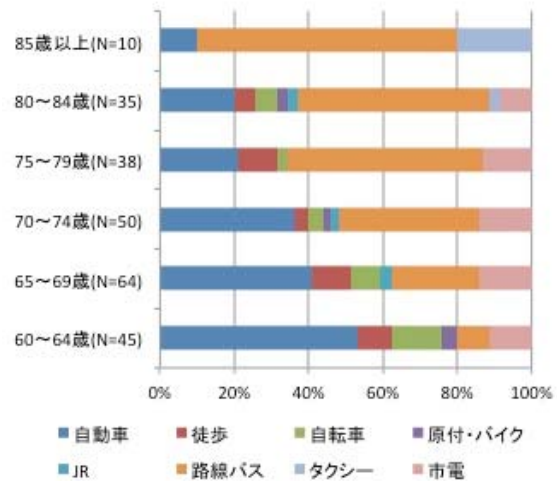


図-6 年齢別の日常でよく利用する主な交通手段

c) 健康状態と体力状態に関する結果と分析

健康状態、体力状態に関して PT 調査との比較を行う。公民館において行った本調査では、調査対象者が主に公民館において行われている講座の受講生であることより、調査対象者は日常的に外出が可能であり、健康状態に関しては比較的健康である高齢者が多いことが予想される。よって健康状態、体力状態においては、PT 調査の調査対象者のような一般的な高齢

者と比較すると偏った回答結果が得られることが推測される．そこで PT 調査と本調査においての健康状態，体力状態を年齢ごとに比較してみる．

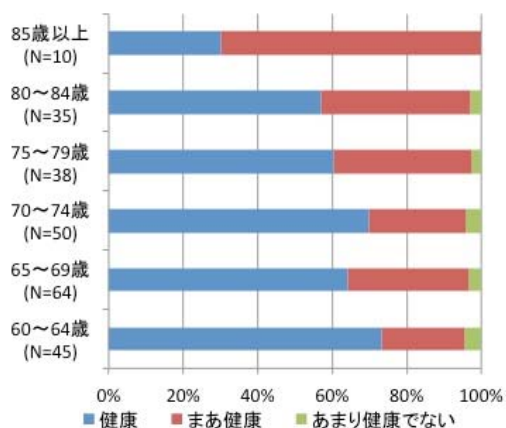


図-7(a) 本調査における年齢別健康状態

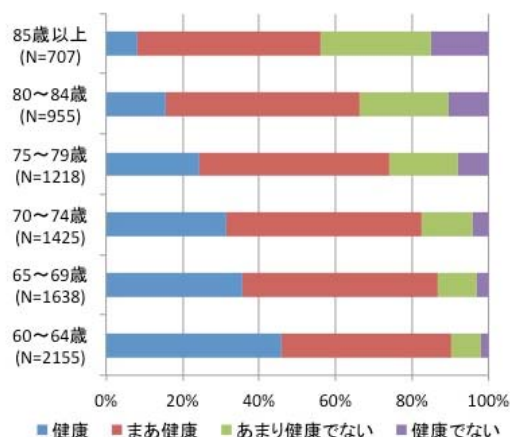


図-7(b) PT調査における年齢別健康状態

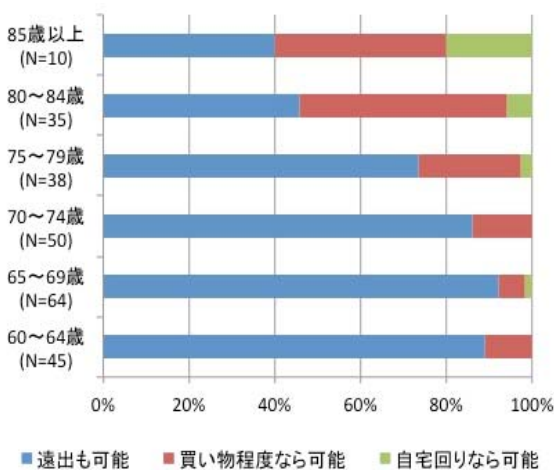


図-7(c) 本調査における年齢別体力状態

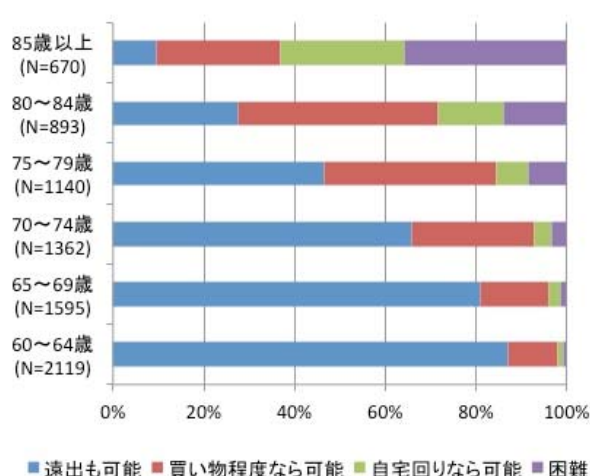


図-7(d) PT調査における年齢別体力状態

図-7(a)～(d)に本調査，また PT 調査の健康状態，体力状態について，年齢ごと（60 歳以上）に示す（以下すべて年齢は 60 歳以上のみを使用）．すると健康状態の回答結果においては，本調査結果は図-7(a) (b)より，84 歳までの「健康」だと回答した人の割合が，PT 調査結果と比較して非常に高くなっている．また体力状態についても図-7(c) (d)より同様に，79 歳までの人が「遠出も可能」だと回答した割合が，PT 調査結果より高い割合を占める結果になっている．このことより，推測した通り公民館へ来館する高齢者は一般的な高齢者と比較すると健康であり，また体力面に置いても高い自己評価をする傾向にあることが分かる．

次に年齢別の傾向に関して見ると，体力状態については遠出も可能である高齢者の割合は常に，本調査結果においては，PT 調査結果よりも常に高い割合を保っている．しかし両調査結果において，高齢になるにつれて遠出が可能である高齢者が減少し，外出が困難となっていくという点においては，類似した傾向が見られる．一方健康状態に関しては，PT 調査結果では体力状態における結果と同様に，高齢になるにつれて「健康」の回答割合が減少し，

「健康でない」の回答割合が増加している。一方で本調査においては、84歳付近まで「健康」「まあ健康」の回答が高い割合を保っており、PT調査結果とは大きく差が開いている。このことより公民館調査対象者は、実際の体力面においては一般的な高齢者とあまり差異は見られないが、健康であると自己評価している高齢者が多いことが考えられる。したがって公民館へ講座の受講のために来館する高齢者は、一般的な高齢者と比較して、健康意識が高い高齢者が多いという傾向にあることが考察できる。

またPT調査対象者は一般的な高齢者であるが、本調査対象者は公民館へ来館した高齢者に対して行っている。よって既に外出が可能であることが分かっている。そこでPT調査対象者のうち、「ここ1ヶ月の間に買い物のための外出をする」と回答している高齢者との比較を検証する。それにより本調査のような外出が可能である高齢者にタイプの近い高齢者に絞って分析を行う。

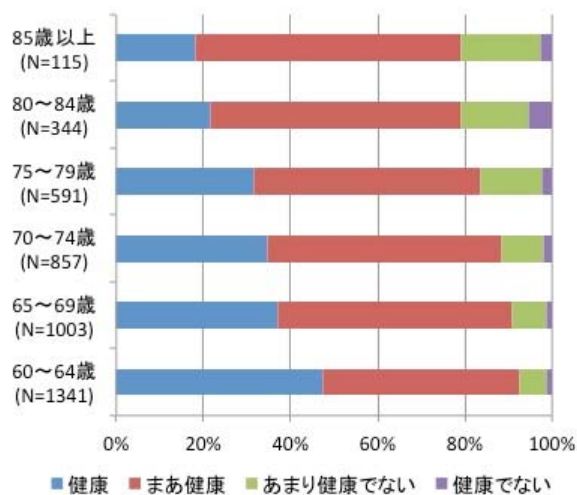


図-8(a) PT調査の「買い物のための外出をする」と回答した高齢者の年齢別健康状態

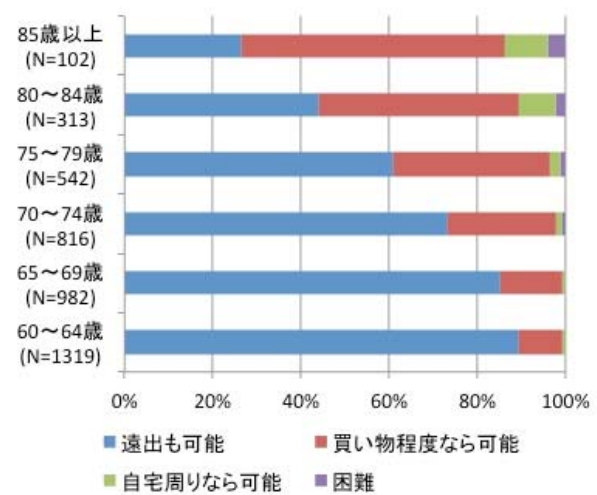


図-8(b) PT調査の「買い物のための外出をする」と回答した高齢者の年齢別体力状態

図-8(a)にPT調査対象者のうち、「ここ1ヶ月の間に買い物のための外出をする」と回答した高齢者の年齢別健康状態を、図-8(b)に同様の体力状態を示す。そこで図-7(c)と図-8(b)を比較すると、高齢になるにつれて外出が困難になる高齢者の割合が増加するといった同様の傾向が見られる結果となっている。したがって本調査対象者は、一般的な高齢者のうち「ここ1ヶ月の間に買い物のための外出をする」と回答した高齢者との比較を行うと、体力面においてはほとんど差異が見られないことが読み取れる。一方で健康状態についての比較を図-7(a)と図-8(a)において検証すると、PT調査全体との比較時と同様に、本調査対象の方が「健康」であると回答した割合が高い状態で推移している。以上より、公民館に講座の受講のために来館する高齢者は、一般的な外出が可能である（「ここ1ヶ月の間に買い物のための外出をする」と回答した）高齢者よりも、健康の面において高い状態を維持している人が多いことが考察できる。

(2) 商業施設閉店による行動の変化に関する結果と分析

図-9 に年齢別に見た商業施設閉店による行動の変化の割合を示す。図-9 より、年齢が若いほど行動に変化が生じていない人の割合が大きく、高齢になるほど変化が生じている人の割合が増加していく傾向にあることが読み取れる。これより高齢であるほど県民百貨店の利用者は多く存在し、閉店による影響を大きく受けていることが考えられる。また年齢が若いほど閉店により行動に変化が生じていない人の割合が大きいのは、年齢が若いほど体力的に街なかを訪れた際に県民百貨店だけでなく、鶴屋や上通り、下通りも回遊することが可能となることが考えられるからであることが予想できる。

また図-10 に公民館、県民百貨店、鶴屋の位置、またそれぞれの公民館別の、県民百貨店閉店により行動に変化が生じた調査対象者と変化が生じていない調査対象者の人数を図中のグラフで示す。図-10 より街なかに近く、鶴屋より県民百貨店側に位置する五福公民館では閉店により行動に変化が生じている人が最も多くなっている。また五福公民館と同様に街なかに近いが、県民百貨店側でなく鶴屋側に位置する中央公民館では、五福公民館と比較して行動に変化が生じている人の割合は少し減少している。また街なかへの距離が離れている清水公民館と秋津公民館を比較すると、路線バスや熊本電鉄が比較的多い清水公民館の方が変化が生じている割合は高く、公共交通の利便性が悪い秋津公民館では、変化が生じている人は非常に少ない。以上より、公民館の位置が県民百貨店側か鶴屋側かによって県民百貨店への来店人数に大きな差があることが分かる。また周辺地区の公共交通の利便性によって来街者数に大きな差が表れることが考察できる。

また図-11 に日常で主に利用する交通手段が自動車の人の居住地を地図上に点で示し、その人が県民百貨店閉店により行動に変化が生じたかどうかを色で表わす。

ここで、現状の熊本市内の街なかは、駐車場が少ない、狭い、駐車料金が高等の、自動車利用者にとっての問題点が多く存在することが自由回答でも多く見受けられる。以下に自動車に関しての自由記述を列挙する。

- ・ 駐車場がもっと街に増えたら街に行きたい。
- ・ 駐車料金が安くなれば街を利用しやすい。
- ・ 県民百貨店には駐車場割引があったが、上、下通にはないのが残念。
- ・ 水道町の道路の混雑が酷い。

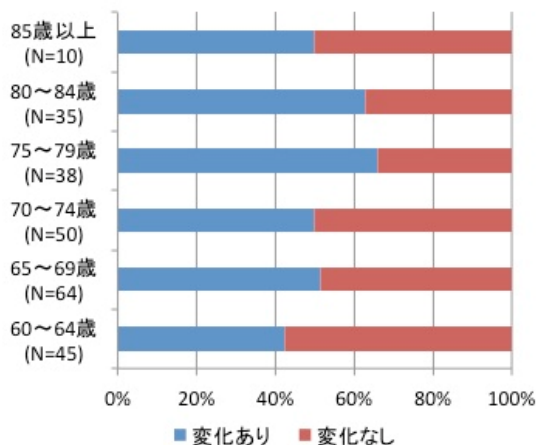


図-9 年齢別の行動の変化



図-10 公民館ごとの行動に変化が生じた調査対象者人数

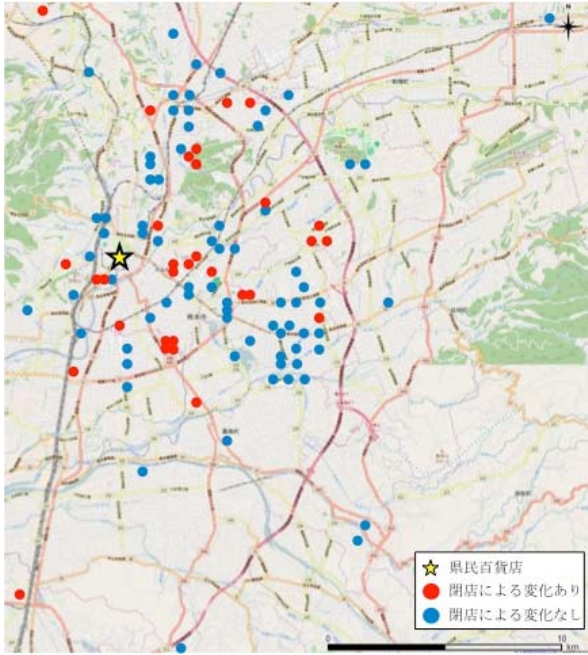


図-11 日常で主に利用する交通手段が自動車と回答した人の居住地とその人の閉店による行動の変化

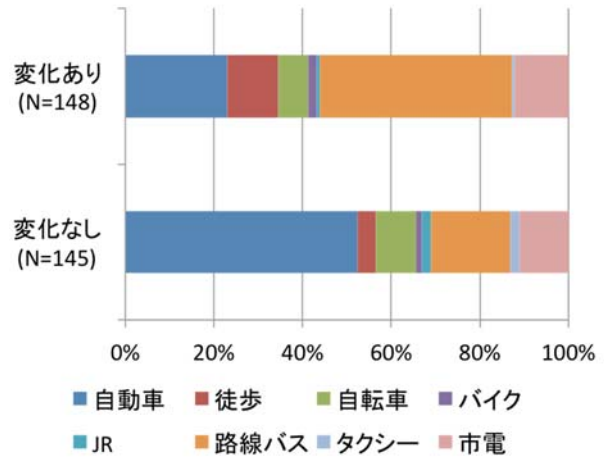


図-12 閉店後の変化ごとのそれぞれの日常に利用する主な交通手段

このような理由より、自動車に乗れる年齢である高齢者は街なかよりも駐車場が利用しやすい大型商業施設等に行く傾向があることが予想される。

そこで図-11を見ると、街なか周辺よりも街なかから距離の離れた位置を居住地とする高齢者に、多く自動車利用者が多いことが読み取れる。またこの自動車利用者の中では閉店により行動に変化が生じた人数は少なく、日常的な自動車利用者には、来街者が少ないことが分かる。

ここで図-12に商業施設閉店により行動に変化が生じた人、生じていない人それぞれの日常で主に利用する交通手段を示す。図-12を見ると行動に変化があった人には自動車利用者の割合は少なく、路線バスや市電といった公共交通機関を日常的に主に利用する人が多いことが読み取れる。また行動に変化が生じなかった人は、逆に公共交通機関の利用者の割合が低くなり、自動車の利用者の割合が突飛して多くなっている。このことより日常的な自動車利用者は、街なかへ行くことを生活の主としていないことが読み取れる。

(3) 閉店による行動に変化が生じた人のうちの頻度の変化に関する結果と分析

県民百貨店が閉店したことで行動に変化が生じた人の中で、街なかへ行く頻度が減少したという高齢者の閉店前の街なかへ行く頻度と、閉店後の街なかへ行く頻度の差をシフトとして表したものの定義を表-6に記す。例えば、閉店前には街なかへほぼ毎日行っていた人が閉店後には月1日まで頻度が減少した人は、頻度のシフトを4とする。閉店前後において街なかへ行く頻度に変化がなかった人は、シフトを0とする。

公民館別で見ると、街なかへの距離が近く、県民百貨店があった当時に街なかへ行く頻度が多かった人が多い地域の公民館ほど閉店による影響は大きくなり、シフトは大きくなることが予想される。

表-6 閉店前後での街なかへ行く頻度の差(シフト)の定義

頻度(前) 頻度(後)	ほぼ毎日	週3,4日	週1日	月2,3日	月1日	月1日 以下
ほぼ毎日	0	1	2	3	4	5
週3,4日	\	0	1	2	3	4
週1日	\	\	0	1	2	3
月2,3日	\	\	\	0	1	2
月1日	\	\	\	\	0	1
月1日 以下	\	\	\	\	\	0

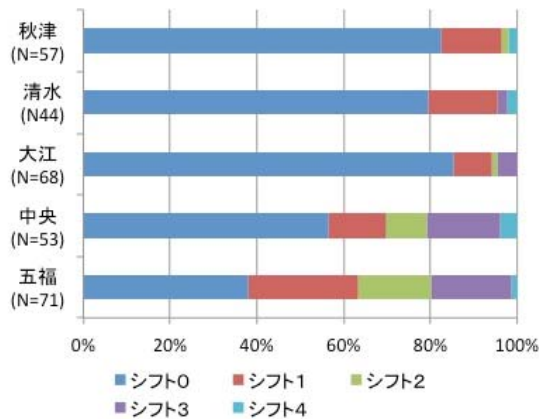


図-13 公民館別の閉店前後における街なかへ行く頻度のシフト

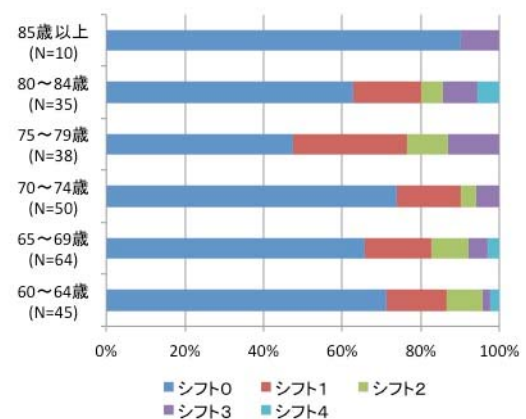


図-14 年齢別の閉店前後における街なかへ行く頻度のシフト

図-13に、公民館別に見た商業施設閉店前後における街なかへ行く頻度のシフトを割合で示す。図-13より五福、中央公民館といった街なかからの距離が近く、街なかへのアクセスが容易な公民館ほどシフトが2以上の人の割合が高くなっている。また清水、秋津公民館のように街なかから離れており、アクセスが難しい公民館ではシフトが0の割合が大きい。つまり推測の通り、日常的に県民百貨店を利用する人が多い公民館周辺の住民ほど閉店による影響を大きく受けていることが確かめられる。しかし五福、大江公民館は、街なかへの距離が近く、比較的アクセスが容易な公民館であるがシフトが4以上である人の割合は少ない。これはシフトが1である人の割合は少ないが、買い物などの日常生活においては街なかを利用せざるを得ないといった高齢者が多いからではないかと考えられる。

また図-14には、頻度のシフトを年齢別に示す。図-14より、年齢が若いほどシフトが小さい割合が多く、高齢になるほどシフトが大きい割合が増加するという傾向にあることが読み取れる。これは、年齢が若いと、県民百貨店が閉店しても、上通り、下通りを利用する程度の体力状態があるが、高齢になると、長年利用していたことより、県民百貨店へのこだわりが強いという理由であったり、他の場所、店舗を回遊して、買い物をするほどの体力状態がないという理由からではないかと考えられる。

ここで図-15に、商業施設閉店により、県民百貨店から主な外出先が変化した人の、閉店後の外出先を、年齢別に示す。これより、商業施設閉店後は、年齢が若いほど、近所にしか外出しなくなったという人の割合は低く、鶴屋、上通り、下通りなど幅広い場所に外出していることが分かる。そして、高齢になるほど近所にしか外出しなくなったという人の割合が高

く、上通り，下通りを回遊する人の割合は低いという結果が読み取れる．以上より，図-12で行った考察は確かめられる．

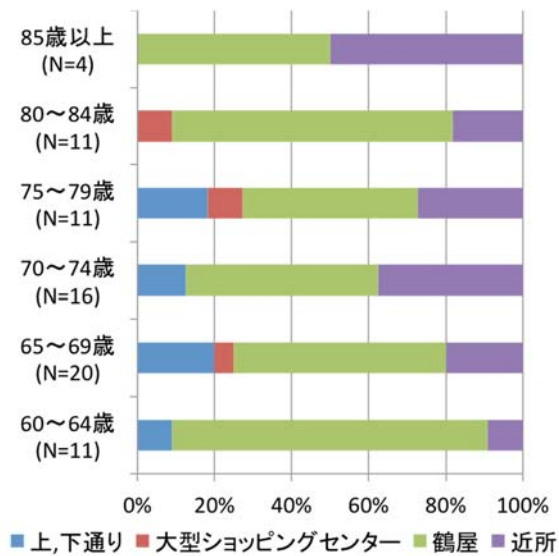


図-15 年齢別の閉店後に主に外出先が変化した人の閉店後の外出先

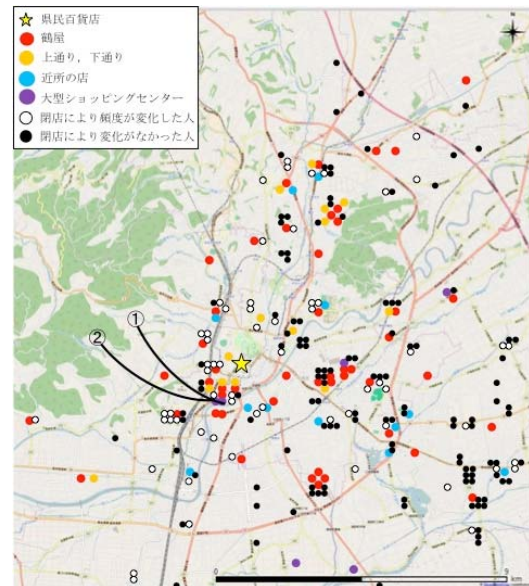


図-16 閉店後に主に外出先が変化した人の居住地と閉店後の外出先とその他の調査対象者の居住地

また，閉店により主に外出する場所が変化した高齢者の居住地と，その閉店後の外出先を色別で表わしたものを，図-16で示す．図-16より，まず閉店後に鶴屋，上通り，下通りに訪れるようになった高齢者の居住地を見ると，街なか周辺の高齢者は，ほとんどが鶴屋，もしくは上通り，下通りに訪れるようになっている．また，大型ショッピングセンターを利用するようになった高齢者は，主に街なかから離れた位置の，公共交通機関が利用しづらい居住地の高齢者に多く見られる．しかし，図-11中の①と②で示す2名の高齢者は，街なか近くの居住地であるが，閉店後は大型ショッピングセンターに外出するようになっている．この高齢者を見てみると，この高齢者は友人同士であり，閉店したことで，街なかへ行く頻度が週1日から月1日以下にまで減少している．また，閉店前は，日常で利用する主な交通手段として，①の高齢者は徒歩，②の高齢者は路線バスを利用していたが，閉店後はどちらも自動車を利用するようになっている．多くの高齢者の自由回答の中で，「鶴屋は高価だから行くことができない」という意見が聞かれたが，①，②の高齢者の「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」の質問への回答においては，両者とも「高価な店ではなく，高齢者向けの庶民的な店がほしい」という回答である．このように，県民百貨店を好む高齢者は，街なかから離れ，熊本市の自動車利用率が増加し，公共交通機関の利用率の減少にもつながることが読み取れる．

また閉店後に近所の店に外出するようになった高齢者は居住地には特に特徴は見られない．そこで健康状態を見ると，近所の店に行くようになった人のうちの4人が「まあ健康」という回答であり，体力状態をみると1人が「買い物程度の外出なら可能」，1人が「自宅回りの外出なら可能」という回答結果になっている．これより閉店後に近所の店に外出するようになった高齢者は健康状態，体力状態があまり好ましくない高齢者に多く見られることが分かる．

また図-17に、頻度のシフトが3と4の閉店による影響を大きく受けている高齢者の居住地を地図上に示す。閉店による影響がより大きいのは頻繁に県民百貨店を利用していた高齢者であるので、街なかへの距離が近い場所を居住地とする高齢者が多いと考えられる。しかし図-17を見ると、県民百貨店周辺にも多いが、街なかから非常に離れた居住地にも頻度のシフトが大きい高齢者が多く見られる。そこでそれらの高齢者の数人の特徴を地図上に示す。

まず①の高齢者を見ると、県民百貨店から距離は離れているが国道3号線上に位置していることより、バス停への距離も近く交通の利便性は良いことが分かる。それにより日常ではバスを頻繁に利用しており、閉店前は日常的に県民百貨店へ行くことが可能であり、自由意見ではバスに関してさらに性能を向上して欲しいという意見のみとなっている。しかし、街なかへ行く頻度が激減していることは、県民百貨店を買い物の場としてだけではなく、高齢者同士の交流の場としても利用していたことが考えられる。

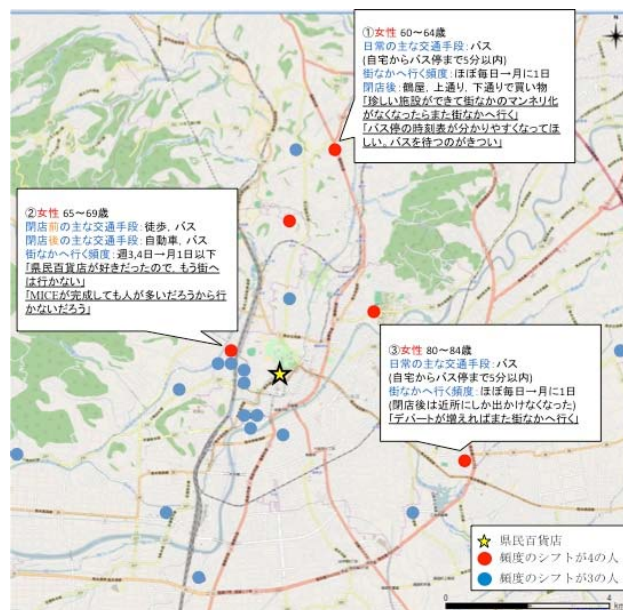


図-17 頻度のシフトが3, 4の大きさの人の居住地とその高齢者の特徴

次に②の高齢者を見ると、県民百貨店までの距離は非常に近く、閉店前には徒歩を主な交通手段としていることより、街なかへは容易に行きやすい環境にあることが分かる。しかしこの高齢者は混雑な場所を苦手としており、その点において県民百貨店が利用しやすく、閉店後は主な交通手段も自動車に変化しており、街なかへ行かなくなっている。よってこのような高齢者を街なかへ回遊させるためには高齢者向けの店舗で会ったり、街づくりを行う必要があることが考えられる。

次に③の高齢者を見ると、この高齢者の居住地は街なかへの距離は非常に離れている。しかしデパートを好んでおり、バス停までの距離が近いことで、閉店前は高齢にもかかわらずほとんど毎日街なかへ訪れていた。しかし閉店後はデパートである鶴屋には行かず、外出先は近所のみとなっている。このことより、この高齢者は県民百貨店へ、買い物目的だけではなく、憩いの場、交流の場として来店していたことが考えられる。

①～③の高齢者を考察すると、高齢者は遠距離からでも頻繁に訪れるほど県民百貨店を買い物の場としてだけでなく、様々な目的で利用していたことが分かる。また公共交通機関の利便性を上げることも来街者を増加させることにつながる事が分かる。

(4) 閉店による行動に変化が生じた人のうちの頻度の変化についての結果と分析

まず「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」の質問項目の自由回答を系統別に分類する。表-7に分類方法を示す。

図-18に体力状態が「買い物程度なら可能」「自宅回りなら可能」と回答した人（遠出をすることができない人）の「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」の質問項目の回答の内訳を示す。これより体力に問題を抱えている高齢者は「行かない」の回答が多くなっている。これは体力的な理由であることが想定できる。また自動車に関する意見も少ないことも同様の理由で自動車に乗る高齢者が少ないからであることが考えられる。

また図-19に主に利用する交通手段が自動車である人の「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」の回答の内訳を示す。普段自動車を利用する人は自動車に関する意見が多いことが予想され、また公共交通には関心が少ないことが予想される。しかし図-19より、公共交通の利便性が向上することでもっと街なかへ行くと回答した人が、自動車に関しての回答をした人と同数いることが読み取れる。したがって自動車利用者の中にも街なかへのアクセスには公共交通を利用したいと考えている人が多いことが読み取れる。よって今後、公共交通の整備をより進めることで、自動車利用者を公共交通利用者へと転換させることが可能であり、来街者を増加させることができると考えられる。

表-7 自由回答の分類方法の定義と例

自動車系	公共交通系	建物・イベント系
駐車場、洗滞等に関して	バス、市電等に関して	デパートなどの商業施設や店舗、イベント等に関して
駐車場が増えたら	市電が増えたら	高齢者同士で交流ができる場所が増えたら
洗滞が緩和されたら	電停のそばにパーク&ライドができたら	イベントが増えたら
歩行系	なし	その他
歩道や横断歩道歩道橋、バリアフリーに関して	街なかや街なかまでのアクセスに関して現状不満がない	他の項目のいずれにも該当しないもの
バリアフリーが進んだら	行かない	街なかが賑やかになれば
歩道橋にエスカレーターがあれば	どのような試みや改善、街なかの発展があるとう街なかへは行く気がない	街なかの魅力が出れば

■ 項目名 □ 定義 □ 例

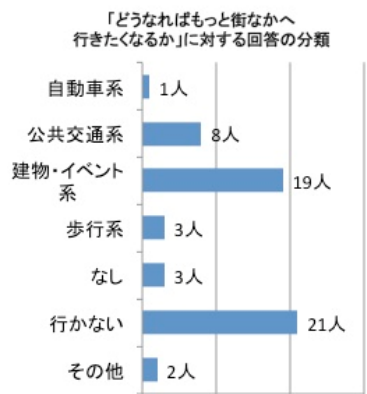


図-18 体力状態において遠出ができない人に関する回答

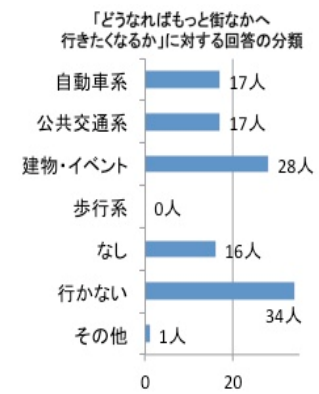


図-18 日常で主に利用する交通手段が自動車の人に関する回答

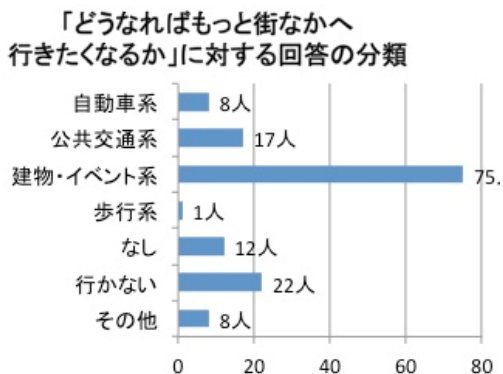


図-20 (a) 閉店により行動に変化が生じた人に関する回答

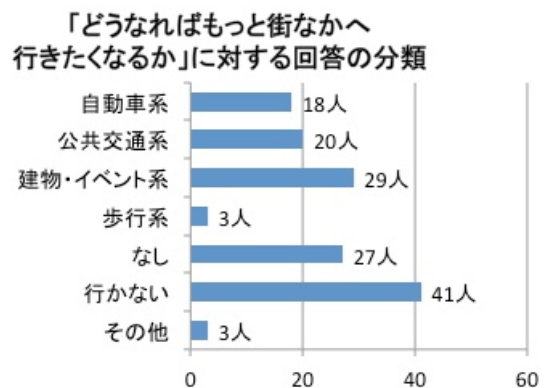


図-20 (b) 閉店により行動に変化が生じなかった人に関する回答

また図-20(a)に、商業施設閉店により行動に変化が生じた人においての「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」の質問に対する回答を、分類して示す。今回、商業施設閉店によって行動が変化した人は、以前まで利用していた施設がなくなったことより、建物・イベント系に関しての意見が多いことが予想される。そこで図-20(a)を見ると、「建物・イベント系」に関しての意見が最も多くなっていることが分かる。次点に「行かない」の回答が多く、県民百貨店でなければ街なかへ行く必要がないと考える高齢者も多いことが読み取れる。



図-21(a) 「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」という質問項目の閉店後変化があった人の回答



図-21(b) 「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」という質問項目の閉店後変化がなかった人の回答

図-21(a)にこれらの意見を地図上に表示することで、居住地ごとに回答内容を見ていく。図-21(a)より、特に街なかへ距離が近い居住地であったり、公共交通の利便性より街なかへのアクセスが比較的良くない東区方面ではなく、比較的アクセスが容易な北区方面の高齢者に建物・イベント系の意見が多く、商業施設そのものがなくなったことに対して不便さを感じている高齢者が多いことが分かる。元々アクセスが容易でない東区においては、建物・イベント系に関する意見よりも、「行かない」の回答が多い。これは県民百貨店が閉店したことで、街なかへ魅力を感じなくなった高齢者が多いことが原因だと考えられる。

一方で商業施設閉店により行動に変化が生じなかった人においての「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」の質問に対する回答を図-20(b)に分類して示す。これにおいては、閉店前から県民百貨店を利用していなかった人の回答であることより、「なし」「行かない」の回答が多数あることは予測できる。それ以外の項目に関して見ると、建物・イベント系に対する意見よりも、自動車系、公共交通系の項目である交通に関する意見が多くなっている。これは建物・イベント系の回答よりも多いことが読み取れる。これを図-21(b)で地図上で見ると、ここでも顕著なのが、街なかから距離の近い居住地であったり、街なかへのアクセスが容易な中央区周辺の高齢者は、建物・イベント系の意見を回答しており、街なかから距離の離れた居住地の高齢者に交通系に関する意見が多いことである。

したがって図-20, 21より、街なかに近い地域においては、交通に関する意見は少数であり、街なかから距離が離れるほど公共交通の利便性が下がっていることが分かる。また利便性の低い公共交通でなく自動車を利用して来街するにも、駐車場、渋滞に関しての不満があることが読み取れる。これより、交通の整備を進めることは、主に街なか周辺の居住地である高齢者よりも、街なかから距離の離れた居住地の高齢者の来街者を増加させることにつながると考えられる。

また図-21(a), (b)を行動に変化が生じた高齢者と生じていない高齢者の居住地の場所として考える。すると街なか周辺の住民に行動に変化が生じている高齢者が集中しており、街なかから離れるに従って閉店の影響を受けていない高齢者が多くなっていることが読み取れる。地域別で見ると、街なかから南北方面では比較的变化が生じた高齢者が多く、東区方面には変化が生じていない高齢者が多い傾向にある。ここで図-21(b)の東区周辺の自由意見を見ると、「行かない」の回答が南北方面と比較して非常に多い。これは東区には健軍商店街といった買い物の場があること、またこれに伴い、公共交通の利便性があまり良くないという状況が、街なかまでは「行かない」という意見が多くしている原因ではないかと考えられる。

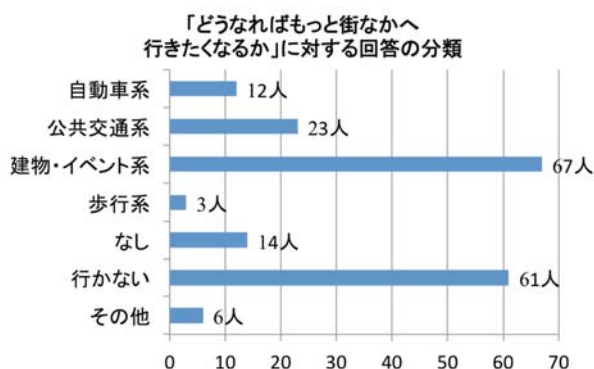


図-22 街なかへ行く頻度が週1日より少ない人に関する回答

また図-22に、街なかへ行く頻度が週1日より少ない人の「どうなればもっと街なかへ行きたくなるか」に対する回答の分類を示し、街なかへ行く頻度が少ない人を街なかへ回遊させるためにはどうしたら良いかを見ていく。これより、「建物・イベント系」の回答が最も多く、次に「行かない」の回答数が続いている。この2項目と比較して、「自動車系」「公共交通系」の交通分野での回答数が少なく、街なかへ行く頻度が少ない人は、交通に関して不満を感じている高齢者よりも、「行きたい施設がない」といった意見や、「街なかでイベントがもっとあれば行く」といった理由で街なかへ行かないことが分かる。また、街なかへは行く気がないという高齢者も多数存在することも分かる。

4. 結論

本研究では熊本市の県民百貨店閉店について、公民館において高齢者に対しインタビュー調査を行った。そこでどのような高齢者が県民百貨店の日常的利用者であったかに関してや、より閉店の影響を受けている高齢者の特徴に関してや、また県民百貨店が閉店したことで日常的利用者である高齢者はどう行動に変化が生じたかについての分析を行った。以下に本研究の成果を示す。

- (1) 県民百貨店の日常的利用者である高齢者は、街なかへのアクセスが容易であり、また鶴屋側でなく県民百貨店側を居住地とする高齢者に多く見られることを示した。また県民百貨店の日常的利用者は、日常での主な交通手段が、自動車でなく公共交通機関の利用者に多いことが分かった。
- (2) 閉店により街なかへ行く頻度がより減少したのは、県民百貨店周辺を居住地とする高齢者だけでなく、街なかから離れた居住地の高齢者にも存在することを示した。またそのような高齢者は日常で主に利用する交通手段が公共交通機関の利用者である人が多いことが分かった。
- (3) 県民百貨店が閉店したことで、多くの日常的利用者は高齢者同士の交流の場を失ったことが分かった。また特に健康状態、体力状態が良好でない人、また年齢が高齢であるほど閉店後に鶴屋や上通り、下通りへは行かず、外出先が近所のみとなっている高齢者が多いことが分かった。
- (4) 閉店により行動に変化が生じた人は、県民百貨店に代わる施設や県民百貨店で行われていたようなイベントが街なかで増加するとともに街なかへ行きたくなる人が多いことが分かった。
- (5) 閉店により行動に変化が生じていない人、つまり県民百貨店利用者ではなかった人には、自動車利用者が多いことを示した。また自動車利用者は公共交通機関の利便性が向上することにより、公共交通機関を利用したいと考える高齢者が多数存在することが分かった。

今後の課題としては、買い物行動としての視点で、現状では高齢者はどのような店舗を必要としているかといった意見を個人ごとに分析する必要がある。

謝辞：本研究のための調査を行うにあたり，熊本市内の公民館の職員様と来館者様にご協力いただいたことに，心から御礼申し上げます。

【参考文献】

- 1) 熊本日日新聞：『県民百貨店が閉店 42年愛され，有終の美』，2015年3月1日
- 2) 熊本日日新聞：『大規模会議を呼び込め!!「くまもとMICE(マイス)誘致推進機構」発足 熊本市』，2012年10月5日
- 3) 熊本日日新聞：『ハイ!こちら編集局=県民百貨店の閉店，寂しくて仕方ない』，2015年3月11日
- 4) 鳥屋敦資，大枝良直，清田勝，角知憲：商業施設の閉店が消費者の日常的買物行動に及ぼす影響に関する研究，土木学会西部支部研究発表会，2011
- 5) 熊本市ホームページ 公民館
https://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/list.aspx?c_id=5&class_set_id=5&class_id=875 (2016年2月最終アクセス)
- 6) 熊本都市圏パーソントリップ調査付帯調査『60歳以上の方の外出に関する付帯調査表』
- 7) 朝日孝輔，大友翔一，水谷貴行，山手規裕：統計・防災・環境情報がひと目でわかる地図の作り方，2014.

Web閲覧日 2015年1月

INTERVIEW ANALYSIS ON TRAVEL BEHAVIOR CHANGE OF THE
ELDERLY DUE TO CLOSURE OF DEPARTMENT STORE IN
SAKURAMACHI

Shogo ESAKI, Yoshihiro SATO, Takuya MARUYAMA

Closure of a department store in Sakuramachi, Kumamoto would have a major impact on its daily customer. We conducted interview survey for the elderly to examine how they are affected and changed their travel behavior. We found that the impact is heavily for the aged, the residents near the central city area, and daily public transport user. These findings are demonstrated on maps using GIS.