

東京都立大学工学部 正会員 秋 山哲男
 東京都立大学工学部 学生員 阿久津英雄

1 はじめに

移動制約者のうち公共交通手段を自力で利用できないグループは、身内や知人の車に頼るかタクシーあるいは車イスでも乗れるコミュニティ・キャブを利用せざるを得ない。コミュニティ・キャブとは会員制でタクシーと同様に戸口から戸口までのサービスを提供する市民ボランティア団体などによって運行されている車イスでも乗ることができるミニバス等をいう。東京都市圏では十数箇所で開催されているが、運行のレベルは必ずしも充分ではなく、移動制約者の信頼できる足となるには多くの問題点が残されている。本研究では、このコミュニティ・キャブの運営方法・運行方法を整理し、現状の問題点を明らかにすることを目的とした。

2 調査の方法

調査1——東京都市圏15団体にアンケートにより運営・運行内容について調査した。

調査2——町田・世田谷・三才運営のコミュニティ・キャブの利用実態を簡単なアンケートと運行票により集計した。

3 移動制約者の交通手段の現状(表-1)

移動制約者用交通手段は、施設送迎用が最も早くから利用されていたが、自由な目的に利用できない欠陥を補うような形でコミュニティ・キャブが運行されてきた。その後、急用な時はいつでも利用でき、会員にならなくても不特定多数の人が利用できるコミュニティ・キャブの問題点を克服したりフト付タクシーが出現した。しかし、料金が高くなることなどでまだ数箇所しかみられない。

4 コミュニティ・キャブの運行内容の特徴

表-2は公的機関と民間ボランティア団体が運行している代表的なケースについて示した。両者の大きな違いは利用料金が有料か無料か、土日・夜間を運行しているか否か、運転従事者が職員かボランティアかである。運営の柔軟性は民間の方が高い。

5 コミュニティ・キャブの運行実態

① 運行回数と利用者数——町田市の例を表-3に示した。障害者と介護者の利用比率は6:4である。運行回数はどの車両にも1日1回程度である。1台当りの平均輸送人数は車両定員の3~4割である。障害者の移動は効率的観点からは考えにくい。

② 延利用者数と人口比——図-4にみられるように町田市の延利用者数の人口比は0.08%と他の9団体に比べ最も良好な運行を行なっていると判断できよう。しかし、町田市の場合、資格制限(車イス利用者のみ)を取っていることと土日・夜間の運行を行なっていないことを考え合わせれば、需要はまだ潜在しているものと考えられ

表-1 移動制約者用交通手段

	コミュニティ・キャブ	フト付タクシー	送迎バス
利用者の資格	必要	なし	必要
予約の期間	3日~14日前	当日	なし
サービス	戸口から戸口	戸口から戸口	戸口から戸口
料金	無料	有料	有料
目的	自由	自由	特定施設へ

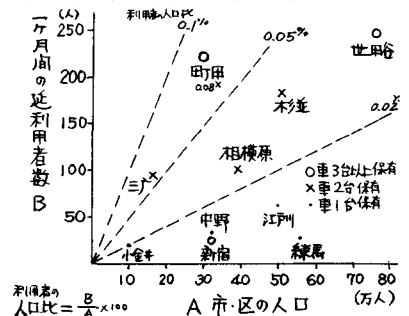
表-2 コミュニティ・キャブの運行内容

	公的機関(例:町田市)	民間ボランティア(例:世田谷)
運行の時間	平日、9~17時(土・日・祝日)	年中無休、9~21時
利用資格	車イス利用者	車イス利用者、歩行困難者
利用区域	約50km ² 圏	原則として全区内
予約の期間	前月の1~20日まで	14日~5日前まで
利用料金	無料	年会費+利用代
乗車人数	4~5人の車イス	20人(1台)~30人(2台)
運営資金	市の予算	役所の補助+基金等
1台の年次費用	約10,000円/台	約2000~3000円/台

表-3 町田市コミュニティ・キャブの年間利用者数

コミュニティ・キャブの定義	合計	障害者	介護者	合計	障害者	介護者
車イス台+5人乗	1919	1233	706	285	42	67
車イス台+3人乗	711	460	251	308	15	23
車イス台+2人乗	606	370	236	290	13	21
	3236	1993	1243	883	25	43
合計	3545	2253	1331	963	23	37

図-4 コミュニティ・キャブ利用者数と人口比



よう。その他の団体は需要に答えられるまで充実していない。

③ 平均運行回数とボランティア数——図-5に示したように新倉を除いて1台当たり2日に1回(0.5回)以上の運行を行っている団体である。民間団体の運行はボランティアがある程度(1台当たり5-10人)いないと運行に無理がくる。現在各団体の職員は運転ボランティアの協力者が少ない事である。

④ 利用目的——図-6よりどの地区でも共通した利用目的は買物と病院であるが、異なる目的は民間団体の場合、会合や習いものなど文化・教育的な活動が重要な目的となっていることである。また在宅者と施設居住者の違いを町田市についてみると、在宅者の主要トリップ目的は通院で、施設居住者は買物である。

⑤ 運行圏域——世田谷区のミニバンディキャブ運行圏域を示したものが図-7である。平均トリップ長は約7km(20%として21分)、パーソントリップ調査と比較してみると自乗車のトリップ長と類似している。しかし利用者の多くは往復利用することが多い。運行圏域は80%が10km圏内、全体では概ね20km圏内を運行圏と言えよう。

6 コミュニティ・キャブ利用状況と利用者の意見(町田市)

① 利用頻度——図-8より平均して1人月1~2回の利用頻度である。

② 代替手段——図-9より急に用事が出来た時にコミュニティ・キャブを利用できなかった人は43%いる。そのうち他の手段で外出した人は72%もあり、その主要な代替手段はタクシーである。タクシーは一回の支出が数千円にもなるため、めったに利用出来ない。

③ 生活圏拡大——コミュニティ・キャブを利用して新たに行けるようになった所がある人は7割である。その主たる目的は病院・商店など生活上不可欠なところあたりまえの施設である。コミュニティ・キャブ出現により障害者の外出が多少容易になった。

④ 利用者の予約等の意見——表-11から予約手続き、申込期間の不満が強い。急用や長期・定期的利用者の対応が不十分である。

⑤ コミュニティ・キャブの利点と欠点——表-12、13より、利点は障害を持っていても物理的・精神的に自由に乗れることが強調されている。欠点は予約や利用時間の問題が顕著である。

7 考察

現状のコミュニティ・キャブ運行上の大きな問題は、ボランティア(親切な心)のエネルギーと行政の援助の仕方が特に重要である。移動制約者用交通手段としてコミュニティ・キャブだけで充分とは言えない。

(参考文献)

1. 世田谷区; 福祉のまちづくり基本方針策定のための予備調査
2. 世田谷ミニキャブ地区の会; バンディキャブシステム「障害者の移動の支援」
3. 土木学会編; 交通需要予測ハンドブック
4. 日本コミュニティ協会; 資料
5. 町田市の障害者交通行動実態調査結果より

図-5 コミュニティ・キャブ平均運行回数と職員等の人数

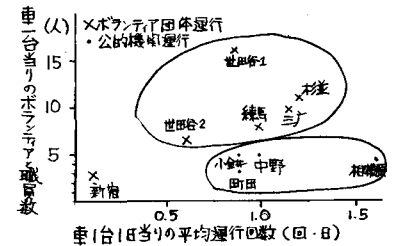


図-6 コミュニティ・キャブ利用交通目的

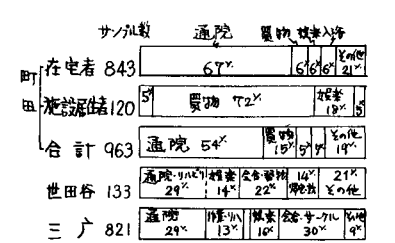


図-7 世田谷コミュニティ・キャブのトリップ長集約曲線

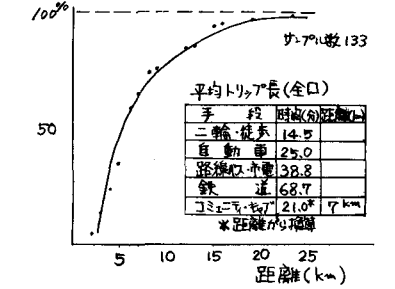


図-8 コミュニティ・キャブの利用頻度(町田市)

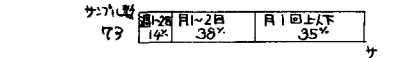


図-9 コミュニティ・キャブの代替手段(町田市)

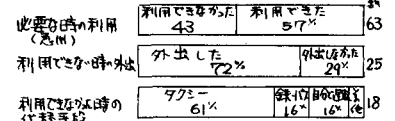


図-10 コミュニティ・キャブ利用による生活圏拡大(町田市)

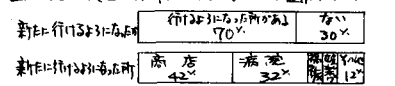


表-11 コミュニティ・キャブ利用者の予約等の意見(町田市)

予約手続きが簡単に	6-24%	急用に対応できない	1-4%
予約期間が短く	5-20%	その他	1-4%
長期間予約ができない	1-4%	現状のままで良い	8-32%
木曜日を休みにしてほしい	2-8%		

表-12 コミュニティ・キャブ利用者からみた利点

車いすに乗れる	7-19%	気がねしない乗客	2-8%
料金が高タ	5-	その他	3-11%
付添いがない	3-11%	すべてが良い	4-15%
目的地まで直接行ける	2-8%		

表-13 コミュニティ・キャブ利用者からみた欠点

予約が面当りある	4-44.5%	休日に便がない	1-11%
時間が制約される	4-44.5%		