

IV-228 潜在需要者のニーズを考慮したタウンモビリティ導入施策の考察

名古屋工業大学 学生員 ○戸田 匡人
名古屋工業大学 正会員 藤田 素弘
名古屋工業大学 フェロー 松井 寛

1. はじめに

現在我が国は世界に類を見ない高齢社会を間近に控えています。そうした中、高齢者あるいは障害者を含めたすべての人々が安全で快適に日常生活を営み、積極的に社会参加ができるよう、生活のあらゆる局面で物理的な障害を取り除くバリアフリー化が進められつつあります。その中で、誰もが損をしないとされる社会支援プログラム「ショップモビリティ」が注目されています。行政・企業・市民が広く協調し、街の中心部で電動スクーター等を貸出すことにより街中での移動を支援し、併せてハード面でも段差の解消などを進めるこの取り組みは、イギリスを中心に進められ大きな成果をあげています。

そして我が国においてこの概念を拡大し、商店街だけでなく、美術館・劇場・公園などでの利用など、多様なモビリティ確保のためのプログラム「タウンモビリティ」として導入することについて、シンポジウムや社会実験などを通じて検討が進められています。

そして、これら各地で実施された社会実験において様々な効果が報告され大規模店舗や商店街などで実現化の動きが出始めた。こうした状況下において、より普及させていくための方策として、潜在需要者となるであろう電動スクーター使用者等のニーズをより考慮した導入施策が必要となると思われる。そこで、本研究ではこれらの潜在需要者が実際利用する際、何が最も問題となる

かAHPを用いて顕在化していくものである。

2. 意識調査について

対象者として、名古屋市昭和区恵方町にあるAJU自立の家サマリアハウス及び昭和区下構町わだちコンピューターハウスの方々にヒアリング形式で行い、8の方にご協力頂いた。

3. タウンモビリティ導入における問題の定量化

本研究では、タウンモビリティ導入における問題を定量化するために、大きく5分類の問題を提起し、各問題においてさらに細分化することにより17の問題を取り上げる。これらを以下に示し、その階層構造を図1に示す。

1. アクセス問題（交通手段・所要時間・交通費用）

2. タウンモビリティの情報不足（使用範囲及び時間・

運賃制度・会員制・介助者の有無）

3. 電動スクーターの運転（運転技術・歩行者とのす

れ違い・放置自転車）

4. 街におけるバリア（通路幅・段差及びエレベーター・

トイレ・ATM及び自動販売機・ドア）

5. 来店者が望む品揃え（生鮮食品・高齢者及び障害

者向きの商品）

ただし、この17個の小問題においては、同時的（同レベル）に扱わないで階層的（複数のレベル）に扱うことにした。

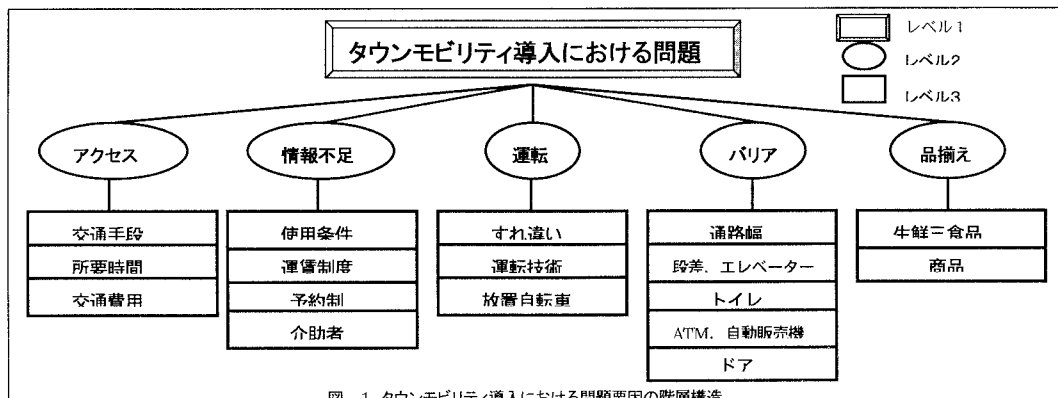


図1 タウンモビリティ導入における問題要因の階層構造

【キーワード】バリアフリー、ショップモビリティ、タウンモビリティ

【連絡先】〒466-0002 名古屋市昭和区御器所町 名古屋工業大学 TEL&FAX 052-735-5496

また、ヒアリングにおいては各要素間のペア比較を（1：同じくらい重要2：やや重要3：かなり重要4：非常に重要5：きわめて重要）の尺度に基づいて答えてもらった。そしてペア比較の結果から、各問題の重みを問題度とし、この算出を行った。なお、問題度の算出方法には、固有値問題法と幾何平均法があるが、幾何平均法を用いた。

4. 導入における問題度

AHP手法を用いることにより、ヒアリングでペア比較して頂いた17の問題点についての問題度（重み）が求まる。まず、レベル2のタウンモビリティ導入における各問題の重みの平均値・レンジを表一1、同様にレベル3を表一2に示した。

表一1 タウンモビリティ導入におけるレベル2の問題度

	タウンモビリティ導入時における問題点				
	アクセス	情報不足	運転	バリア	品揃え
平均値	0.290	0.183	0.134	0.221	0.173
レンジ	0.428	0.223	0.212	0.392	0.184

表一1からレベル2における問題度の平均値の中で、貸出場所へまでのアクセスが最も高い値となっていることが分かる。また、街におけるバリアも比較的高い値となっている。同時にレンジも高い値となっているので、個人差も大きいという事が分かる。

表一2 タウンモビリティ導入におけるレベル3の問題度

	アクセスにおける問題点				
	交通手段	所要時間	交通費用		
平均値	0.521	0.210	0.268		
レンジ	0.451	0.336	0.603		
	情報不足における問題点				
	使用範囲・使用時間	運賃制度	運転	バリア	
平均値	0.310	0.230	0.288	0.173	
レンジ	0.410	0.355	0.427	0.178	
	運転時における問題点				
	すれ違い	運転技術	放置自転車		
平均値	0.185	0.164	0.651		
レンジ	0.133	0.188	0.214		
	街におけるバリアの問題点				
	通路幅	段差、エレベーター	トイレ	ATM、自動販売機	ドア
平均値	0.080	0.260	0.236	0.162	0.263
レンジ	0.137	0.458	0.325	0.471	0.324
	品揃えにおける問題点				
	生鮮三食品	高齢者・障害者向け商品			
平均値	0.521	0.210			
レンジ	0.451	0.336			

表一2より導入に際しては、交通手段があるかどうか、電動スクーターの使用時間・使用範囲がどうか、放置自転車や段差・エレベーターまたドアといったバリア、生鮮三食品が揃っているかなどが比較的問題となってくる事が想定される。

【参考文献】タウンモビリティ推進研究会：タウンモビリティと賑わいまちづくり、1999

次に、レベル3の問題度をレベル1からみた問題度の重み付けを行い、以下の表一3を得た。

表一3 レベル1からみたレベル3の問題度

アクセス	交通手段	所要時間	交通費用		
平均	0.17	0.05	0.07		
レンジ	0.33	0.11	0.12		
情報不足	使用時間・範囲	運賃	予約	介助者	
平均	0.05	0.05	0.05	0.03	
レンジ	0.09	0.11	0.11	0.07	
運転	歩行者とのすれ違い	運転技術	放置自転車		
平均	0.03	0.02	0.08		
レンジ	0.06	0.06	0.10		
バリア	通路幅	段差・エレベーター	トイレ	ATM・自動販売機	ドア
平均	0.02	0.05	0.06	0.03	0.06
レンジ	0.04	0.10	0.14	0.07	0.18
品揃え	生鮮三食品	高齢者・障害者向け商品			
平均	0.08	0.09			
レンジ	0.13	0.15			

表一3からレベル3における17個の小問題の中で、貸出場所までの交通手段があるかどうかが最も問題であるという結果が得られた。これは、今回のヒアリングでは障害を持った方を対象としたため、街における多少のバリアであれば生活上不可欠な運転技術により、克服できることが考えられ、貸出場所までの交通手段が問題という結果につながったと思われる。

次に交通手段、段差・エレベーターのレベル3の問題度を抽出する。交通手段があるかどうかの問題度が5割を超えている解答者は、段差・エレベーターでも高い問題度を示していることが読み取れる。

表一4 交通手段及び段差・エレベーターのレベル3の問題度

解答者	交通手段	段差・エレベーター
1	0.234	0.055
2	0.685	0.494
3	0.458	0.159
4	0.657	0.411
5	0.333	0.118
6	0.652	0.199
7	0.493	0.125
8	0.657	0.513
平均	0.521	0.260

これは、タウンモビリティ導入に向け、交通手段を整備する際は、駅などを含めた交通施設全体の整備が必要である事を示唆する結果であると思われる。

5. おわりに

想定されるアクセス手段として、自家用車があるがそれ以外に車椅子の障害者や高齢者が簡単に乗車できる小型バス及び鉄道の整備（乗車施設も含めた）などと合わせた導入施策が有効であると思われる。