

移送サービス利用者を対象としたバス利用可能者層の抽出に関する一考察

大阪大学大学院	学生員	猪井博登
大阪大学大学院	正会員	新田保次
福祉のまちづくり工学研究所	正会員	藤井嘉彦
大阪大学	学生員	東口真也

1. はじめに

従来の交通手段では日常生活を維持していくことが困難である人に移動を提供するため、全国で移送サービスが実施されている。しかし、公共交通が十分に整備されていないため、地域においては身体的にはバスの利用に支障のない人に移送サービスが提供されている事例もある。これらの人に適切なバスサービスを提供できれば、移送サービスしか利用できない人を中心に利用回数の増加や買い物などのニーズに応えるサービスの充実を図ることができる。そこで本研究では、現状の移送サービス利用者のうち、バス利用が身体的に可能な人および移送サービス運営団体の性格を明らかにし、続いて両者の関連性を分析することを試みた。

2. 調査の概要

1999 年 11 月に兵庫県内で移送サービスを運行する 76 団体に対し移送サービス運営に関する調査票を配布した。76 票配布し、75 票の有効回収をえた。回収率は 98.7%であった。さらに、76 団体から 7 団体を選択し、この利用者に対し 2000 年 11 月に移送サービスの利用に関する調査票を配布した。267 票配布し、227 票の有効回収をえた。回収率は 85.0%であった。

3. バスの利用可能者の抽出

利用者調査をもとに、図-1 に示す手順により、バス利用可能者を抽出したところ、バス利用可能者は全体の 21.2%となった。調査を実施した 7 団体別に集計を行うと、バス利用可能者が 0%から 40%と、団体によって大きく異なった。(図-2)

4. 移送サービス運営団体の分類

3.で示したようにバス利用可能者の数は団体によって大きく異なる理由は、現在提供されているサービスが異なるためと考えた。そこで各団体の提供しているサー

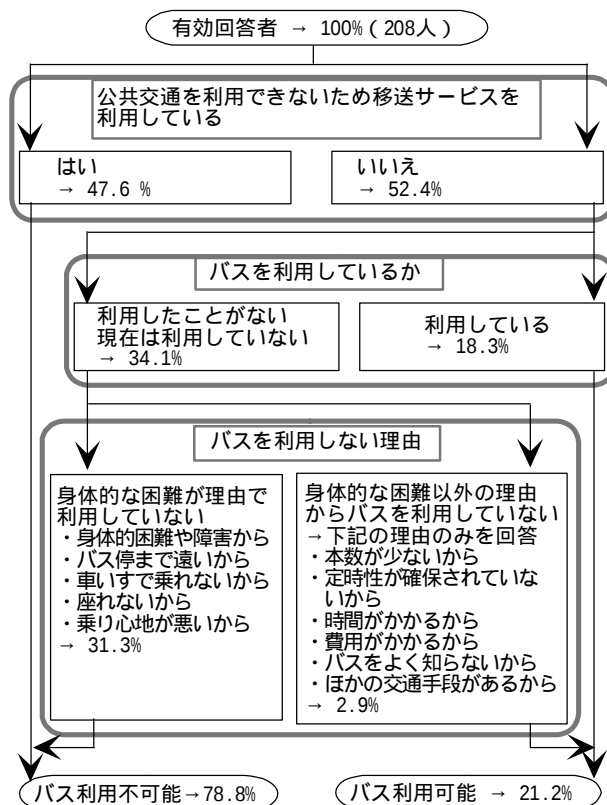


図-1 バス利用可能者の抽出方法

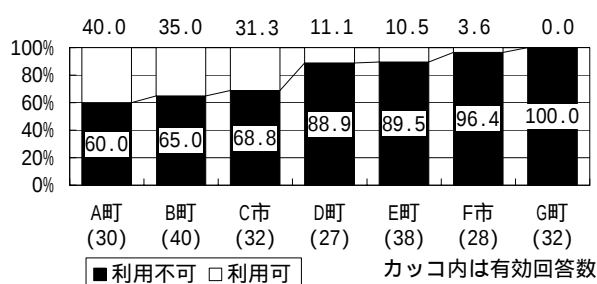


図-2 団体別バス利用可能者比率

ビスを分類し、クラスターごとにその傾向を把握した。

表-3 に示すカテゴリーで、数量化 3 類分析を行った。3 軸で累積寄与率が 60%を超えたため、軸の数は 3 とした。

キーワード：バス需要層、移送サービス、サービス特性

連絡先：〒565-0871 大阪府吹田市山田丘 2-1 大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻

Tel 06-6879-7610 Fax 06-6879-7612

表-3 数量化理論3類分析結果

[サンプルサイズ: 67 寄与率: 1軸 32.6% 2軸 20.8% 3軸 16.3%]

カテゴリー名	1軸	2軸	3軸	該当数
町内のみに限定	0.249	0.005	-0.120	12
医療型 ^{*)} の外出で利用可能	-0.012	-0.005	-0.004	63
福祉型 ^{*)} の外出で利用可能	-0.002	0.014	-0.003	54
社会参加型 ^{*)} の外出で利用可能	-0.011	0.128	-0.049	27
料金を徴収	-0.020	0.004	0.008	56
月15日以下の運行	0.042	-0.098	0.053	35
非要介助者 ^{**)} を対象	0.030	0.059	0.117	35
要介助者 ^{**)} および車いす利用者を対象	-0.019	-0.022	-0.010	61
寝たきりの人を対象	-0.053	-0.040	-0.068	38

*)外出目的は以下の3つに分類した

医療型: 入院,通院,リハビリテーション

福祉型: 入浴サービス,ショートステイ,福祉行事への参加

社会参加型: 買物,娯楽,訪問,旅行

**)非要介助者とは,「移動に介助を必要としない人」をさし,

要介助者は「移動に介助を必要とする人」をさす

カテゴリースコアをもとに軸の解釈を行った。1軸は「サービスの利用を認めている外出できる地理的範囲」を,2軸は「外出目的の範囲」を,3軸は「身体的困難の程度」を表す軸と解釈した。

次に,1軸,2軸,3軸のサンプルスコアを用いて,Ward法によるクラスター分析を行い,表-4に示す4つのクラスター(以降CLと表す)をえた。

表-4 クラスター別団体数

	団体数	構成比(%)
CL1	25	37.3
CL2	10	14.9
CL3	19	28.4
CL4	13	19.4
計	67	100.0

3類で用いた説明変数と,クラスターをクロス集計した結果を表-5に示した。これから各クラスターは以下のような傾向があると考えられる。

CL1: 社会参加型の利用を認める団体が多いが,非要介助者も利用者に含まれる

CL2: 社会参加型の利用を認める団体が多く,利用者は要介助者に限定している

CL3: 社会参加型は認めない団体が多く,サービスの回数も少なく,サービスは限定的であり,非要介助者

の利用も認める

CL4: 利用できる範囲が町内のみに限られる限定的なサービス

表-5 クラスター別カテゴリー構成比

カテゴリー	CL1	CL2	CL3	CL4
町内のみに限定	4.0	0.0	5.0	83.3
医療型の外出で利用可能	100.0	100.0	95.0	75.0
福祉型の外出で利用可能	96.0	80.0	65.0	75.0
社会参加型の外出で利用可能	64.0	50.0	5.0	41.7
料金を徴収	88.0	80.0	90.0	66.7
15日以下の運行	40.0	0.0	100.0	50.0
非要介助者を対象	84.0	0.0	45.0	41.7
要介助者および車いす利用者を対象	96.0	100.0	95.0	66.7
寝たきりを対象	48.0	100.0	60.0	33.3

単位 %

さらに,3.に示した7団体がどのクラスターに属し,クラスターごとにバス利用可能者数を集計した結果を表-6に示した。CL4は地域的に見ても,限定的なサービスにとどまっており,サービスとしては不十分であるため,調査対象としなかった。

表-6 クラスター別バス利用可能者比率

	7団体	バス利用可能者数	有効回答者に対するバス利用可能者の比率
CL1	A町C市F市G町	23	18.9
CL2	E町	4	10.5
CL3	B町D町	17	25.4

5. まとめ

CL1,CL3では,公共交通との役割分担を検討し,公共交通整備を進める必要がある。さらに,CL3では移送サービス自身の充実が強く求められる。一方,CL2では,利用者を限定し,高いレベルのサービスを提供している。CL2のような団体においては,さらに公共交通の利用が身体的困難である人すべてに対してサービスを提供できているか検討が必要であると考えられる。

謝辞

本調査研究を進めるにあたり,多大なご支援ご協力を頂いた兵庫県社会福祉協議会,移送サービス運営団体の関係者のみなさまに心より謝意を表します。