

バンコク中低所得者層地区における救急搬送トリップの実態に関する研究

首都大学東京 都市環境学部 建築都市コース 学生会員 ○西坂 直子
 横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院 正会員 中村 文彦
 横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院 正会員 岡村 敏之
 横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院 正会員 王 鋭

1. はじめに

近年、バンコク中低所得者層地区において、密集化・不衛生化した地区環境のために感染症等が蔓延し大きな問題となっている。しかし、その地区内は複雑かつ狭い道であるために救急車の通行が困難となっている。さらに、私立病院が所有する救急車の搬送は有料となっているために、経済力の低い住民にとって利用を控える傾向にある。一般に中低所得者同士というのは結束力が非常に高いため、住民は救急車を利用しない、あるいはできずにいる状況下あることから、住民同士の相互扶助によって病院へ行っている、と推察される。しかし、その相互扶助が緊急時という状況下では交通事故を誘発する恐れがあり、安全に機能している保障はないため、中低所得者の住民が救急搬送サービスを利用できる施策が必要である。そこで改善に向け、第一に現状とその課題を把握する必要がある。

したがって本研究では、住民による家から病院までの救急搬送トリップの現状を把握するために、バンコク最大の中低所得者層地区であるクロントイ区を対象とし、救急搬送上の地区の問題点と利用意識を把握し、相互扶助による現状の交通機関を把握することで、救急搬送サービスの改善に向けた課題把握を目的とする。

2. バンコク救急搬送の調査概要

クロントイ区では、都庁内にあるセンターを軸にして救急車の出動を連携して行う7つの救急搬送機関がある。公立の1病院と私立の3病院、救急搬送を行う4ボランティア団体が各々に救急車を所有し、それら7機関を警察が交差点の混雑に速やかに通行できるよう協力している。そこで、中低所得者層地区でインタビュー形式の住民アンケート調査をし、搬送機関に対してヒアリング調査の概要を表1に示す。なお質問の設定条件として、現場発生箇所は対象とする地区内で発生し、有料の救急車は1回の搬送費が1,000Bと定める。

表1 アンケート調査の概要

	住民アンケート	搬送機関ヒアリング
対象	・(モデル地区) Ban Mankong Log 7-12の男女 ・(非モデル地区) Klongtoey 70 Raiの男女	・都立Health Center No.41ナース長 ・私立Kluananthai病院医師 ・ボランティア救急車「BlueVan」隊員 ・プラティープ財団の消防隊員
日時	2011年1月9日(日)～12日(水)	
方法	インタビュー形式	ヒアリング形式
質問内容	・搬送上の地区の問題意識 ・病状別有料救急車への利用意向 ・相互扶助による交通機関 ・仮想上の救急車への利用意向	・搬送上の地区の問題意識
回収数	40 (モデル:13、非モデル:27)	4

表2 対象とする住民のコミュニティ特性

特性	Ban Mankong Log 7-12	Klongtoey 70rai
区分	モデル地区	既存の非モデル地区
行政との関係	スクォーター状態	—
CODIの支援	有	無
道路幅	2～14m	8～12m
コミュニティの歴史	新	古
薬局・クリニック	有	有
行政へコミュニティ登録	非登録	登録
行政からの支援金	なし	月5000B

またバンコク中低所得者層地区は、コミュニティごとに大きな特性があるため、2つのコミュニティに調査をした。(表2)モデル地区では、タイ政府の社会開発生活保健省に属する公共機関下であるコミュニティ開発機構 (Community Organizations Development Institute: 以下 CODI)の支援を受けているが、バンコク都行政にコミュニティ登録していないためにスクォーター状況下にある。一方、非モデル地区では、既存のスラム地区であり行政から支援金を受けている。

3. 中低所得者層地区における搬送実態の結果

図1では、搬送上の地区の問題意識が高い順に示している。住民の問題意識は、「優先走行ルールの違反、ドライバーの道間違い」であり、搬送者の問題意識は「不法占拠、道間違い等」であることが分かる。つまり、住民・搬送者は、道路幅の狭さよりも、道路上の運用面に問題があると意識している。

図2では、病状別にみた有料救急車の利用意向の結果を示している。多くの住民が利用する病状は、「骨折」の時のみである。その他の症状では、住民の5割以上が利用しないという結果である。搬送費の高さが、利用阻害要因として影響を与えている、と考えられる。

キーワード：バンコク、中低所得者、救急搬送
 連絡先：〒192-0397
 東京都八王子市南大沢 1-1
 Tel：042-677-1111 Fax：042-677-2793

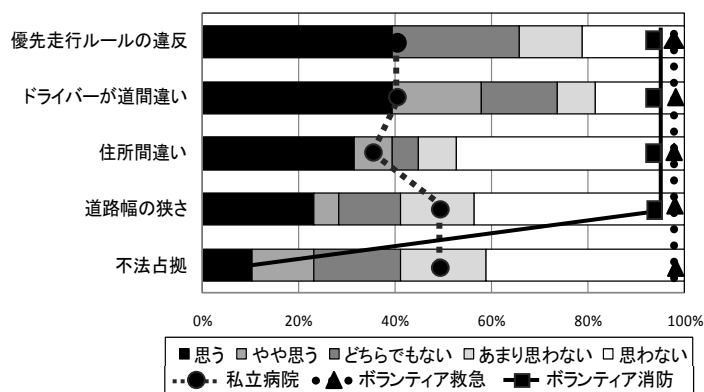


図 1 搬送上の地区における問題 (n=40)

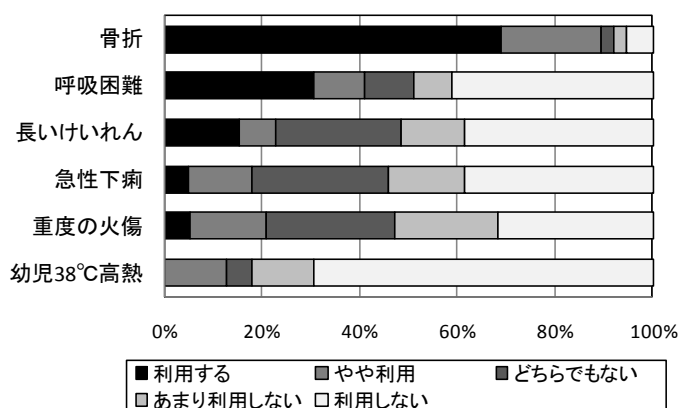


図 2 病状別有料救急車への利用意向 (n=40)

図 3 では、住民同士の相互扶助による搬送経験の有無を示している。中低所得者の 2 人に 1 人が、過去の緊急時に相互扶助のよって病院へ行っていたことがあることがわかる。さらに、図 4 より、相互扶助による交通機関の選択結果を示している。相互扶助で行く住民の約 4 割がタクシーで病院へ行き、ついで自家用車・自家用バイクで行くことが分かる。要因として、住民たちにとって救急車の利用が高額かつ時間がかかることが主要因と考えられる。

図 5、図 6 では、全救急車の無料化という仮想上で、病状別に選択する交通機関を示している。図 5 より、モデル地区では「タクシー」利用が最多となる。他方、図 6 より非モデル地区では、「無料救急車」利用が最多となることを示し、モデル地区の方が「無料救急車」を利用していない。先述した表 2 より、モデル地区住民はスクォッター状況下であることを一因として、行政との関与を避けるためと考えられる。

バンコク中低所得者層地区の住民は、回答者の自由意見として、有料へ不満を感じているほか、救急車という車の存在を知らない、という意見が多く、従来のサービスでは利用できていないことが明らかになった。

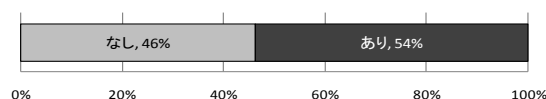


図 3 相互扶助による搬送経験

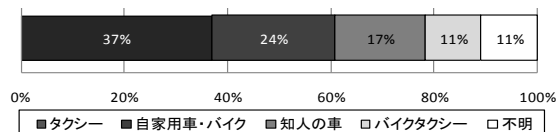


図 4 相互扶助による交通機関

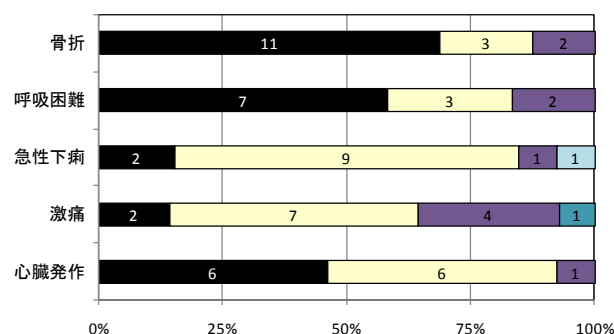


図 5 モデル地区の交通機関選択

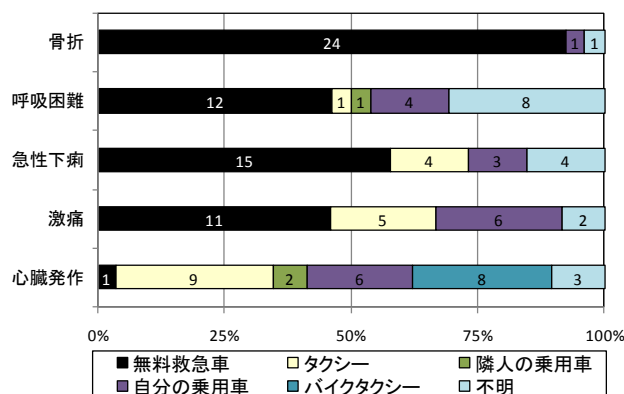


図 6 非モデル地区の交通機関選択

4. 結論

本研究の結論として、中低所得者層地区における救急搬送の問題は、住民と搬送機関ともに、地区内の道の狭さではなく、道路の運用面にあるということが明らかにできた。また、現状救急車を使わない住民は、相互扶助によるタクシー搬送を多く用いるという示唆を得られた。今後、中低所得者を対象とした緊急時の救急車利用の普及として、搬送費の軽減が有効である、ということ明らかにできた。

参考文献

長田千絵美, 中村文彦, 岡村敏之, Nopant Tapanant: The influence of activities in alley for the people's relationship in slum in Bangkok, 横浜国立大学大学院 ポートフォリオ, 2010