

送迎者・被送迎者間の心理的關係と公共交通が健康に与える影響*

The Psychology Regarding the Request for Welcoming and Sending off, and the Impact which Public Transportation Gives Healthily *

宇佐美誠史**・柏木紀子***・元田良孝****

By Seiji USAMI**・Noriko KASHIWAGI***・Yoshitaka MOTODA****

1. はじめに

公共交通の発達していない地方部では、運転免許や自動車を保有しない高齢者や学生は外出時に家族間、知人間で送迎をされることが多いものと考えられる。公共交通を利用しない理由に、送迎してくれる人がいることを挙げる者も少なくない。そのため、独居老人が少なく家族の支援が得られる地域では公共交通は不要と考えてよいのだろうか。

一般に人に何かを依頼することは、人間関係がかなり良好でなければストレスの種となることがある。公共交通の大きな意義の一つには、自分で自由に移動できない人が、誰にも気兼ねせずに出出し移動することができるということがある。気軽に外出し友人と会ったり、買い物したりすることで、精神面から健康に好影響を与える可能性がある。

本研究では、岩手県雫石町で平成17年12月に実施したアンケート調査から、公共交通の不便な地方部での送迎者、被送迎者の間でどのような心理的關係があり、どのようなやり取りが行われているかについて、また、その心理的關係がどのように公共交通利用や健康に対して影響を及ぼしているのかなどについて検討する。

2. 調査方法

送迎者・被送迎者両者に対してそれぞれアンケート調査を実施し、送迎に関する心理的關係と公共交通利用が健康に及ぼす影響に関して考察する。

岩手県雫石町では平成16年4月からデマンドバスである「あねっこバス^{補註}」を運行している。本研究ではあねっこバスに登録している利用者から1,000名を抽出し、平成17年12月にアンケート調査票を郵送した。同封した調査票は2種類あり、1つは利用者本人が回答するもの(A票)、もう1つは利用者がよく送迎を依頼する人が

*キーワード：公共交通計画

**正員、博(工学)、岩手県立大学総合政策学部

(岩手県岩手郡滝沢村滝沢字巣子152-52、

TEL:019-694-2830、E-mail:s-usami@iwate-pu.ac.jp)

***非会員、岩手県立大学総合政策学部

****フェロー会員、博(工学)、岩手県立大学総合政策学部

回答するもの(B票)で、別途記入し、別々に郵送していただいた。

質問項目は送迎を依頼したりされたりした時に配慮していること、ストレスの有無とその程度、金品のやり取りはあるかなど送迎、被送迎時の問題と、あねっこバスの利用頻度や評価、健康への影響、属性などとなっている。回収数はA票が384票、B票が182票で回収率はそれぞれ38.4%、18.2%であった。

A票の回答者は男性27%、女性61%で圧倒的に女性が多い。B票は男性45%、女性47%でほぼ男女半々である。A票は75%が60歳以上であるが、B票では35%と少なく、高齢者の女性を比較的若い人が送迎していることがわかる。また、被送迎者と送迎者の関係は78%が家族であり、親戚は3%、近所の知人・友人は6%と少なく、家族が送迎の主体で多くは息子や嫁が母親を送迎していることが推測される。そして、A票において回答者の23%は自動車運転免許を持っており、免許を持っていても送迎を依頼することがあることがわかった。

3. 送迎依頼時のストレスの程度とその内容

送迎を依頼するときに、送迎者と被送迎者がどのようにストレスを感じているのかについて、図1には依頼時におけるストレスの程度、図2には送迎者と被送迎者のストレスの受け取り方の違いについて示す。

ストレスの程度について「とても感じる」と「やや感じる」を合わせると、被送迎者の51%が送迎を依頼するときにストレスを感じており、送迎者では38%であった。このように、依頼する方だけでなく依頼される方もストレスを感じていることが明らかとなり、さらに依頼する方がされる方よりもより多くストレスを感じていることがわかる。

送迎者と被送迎者のストレスの受け取り方の違いをみると、被送迎者が送迎者に依頼するときに「ストレスを感じる」と回答していたとしても、その被送迎者を送迎している送迎者の約4割は「ストレスを感じない」と回答している。逆に被送迎者が「ストレスを感じない」としても、その送迎者の約4割は「ストレスを感じる」と回答し、ストレスの受け取り方に違いがみられることがわかった。

送迎者と被送迎者のストレスの内容を図3に示す。ストレスの内容として、被送迎者は「時間の制約」が52%と多く、次いで「相手に気兼ねする」の28%となっている。送迎者は被送迎者ほどではないものの「時間の制約」が27%と一番多く、次いで「交通事故が怖い」の20%となっている。送迎者が「相手に気兼ねする」と指摘しているのはわずか3%で、これは依頼する者とされる者の心理的な立場の違いから生じているものと考えられる。

4. ストレスの程度の違いとあねっこバスの評価

ストレスの受け取り方の程度によって、公共交通に対する期待の程度は異なるものと考えられる。

図4は被送迎者について、ストレスを感じる程度と

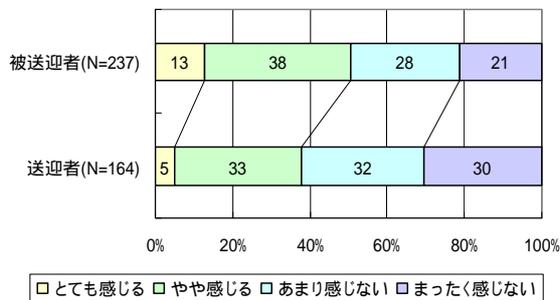


図1 ストレスの程度

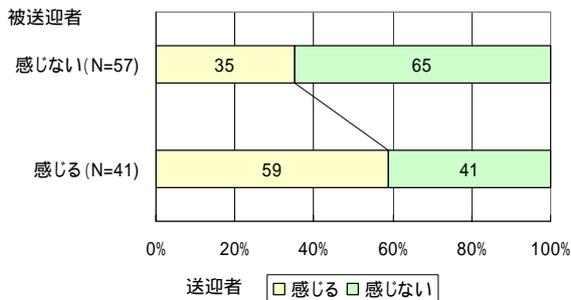


図2 ストレスの受け取り方の違い

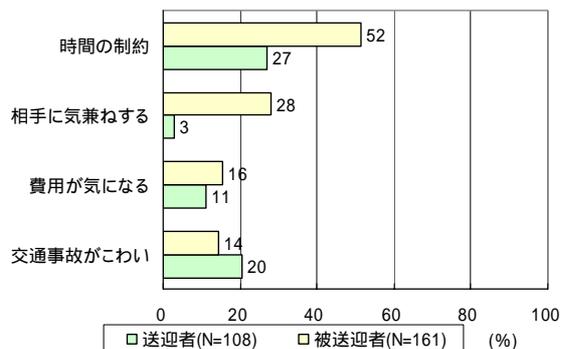


図3 ストレスの内容

あねっこバスを利用することによる送迎依頼回数の変化についてみたものである。ストレスを感じていようが感じてまいが、あねっこバスを利用することになって「送迎回数が変わらない」という回答者が多い。しかし、ストレスを「感じない」回答者の方が「送迎依頼回数が変わらない」と回答している割合が高い。そして、ストレスを「感じる」被送迎者が「送迎依頼回数減った」と回答している割合は28%なのに対して、「感じない」被送迎者は19%であったことから、気兼ねしないで利用できる公共交通手段へ若干ではあるが、シフトした可能性がある。

ストレスを感じる程度とあねっこバスの総合評価についてみたものを図5に示す。これをみると、全体的には送迎者の方が被送迎者よりもあねっこバスに対する評価が高いことがわかる。そして、送迎者や被送迎者のどちらにおいてもストレスを「感じない」人はあねっこバスに対してかなり高い評価をしているように見える。しかし、被送迎者においてストレスを「感じる」と回答している人の評価は他と比べて低いことがわかる。これは、送迎を依頼することに負担を感じており、今以上に利用しやすい公共交通機関を求めている、または、あねっこバスを利用する可能性が高いがゆえに、より厳しい評価となっているかもしれない。逆に言えば、あねっこバスへの期待の表れでもあろう。

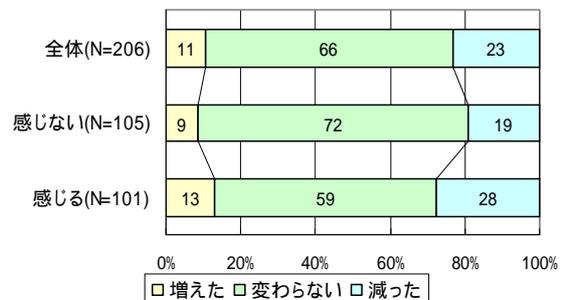


図4 被送迎者のストレスの程度とあねっこバス利用による送迎依頼回数の変化

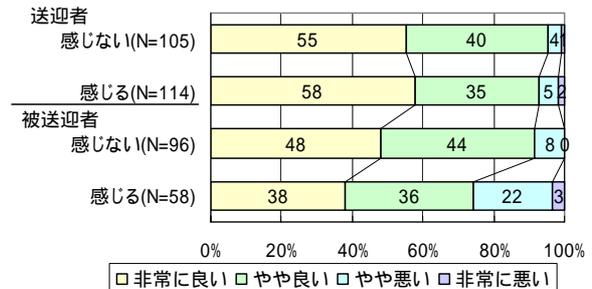


図5 ストレスの程度とあねっこバスの総合評価

5. ストレス、あねっこバス利用と健康の関係

送迎依頼のストレス、公共交通不便地域に導入されたあねっこバスの利用とそれによる健康への影響について関連をみる。

図6は被送迎者についてあねっこバス利用頻度と健康状態の変化についてみたものである。これをみると、あねっこバスを「たまに利用する」人は健康に対して「良くなった」と12%の人が回答している。その一方、「よく利用する」人は39%、「かなり良く利用する」人は35%となっており、よくあねっこバスを利用している人の健康状態がよくなっていることがわかる。

図7は被送迎者があねっこバス利用により外出機会がどのように変化し、体調がどのように変化したのかについて示したものである。これをみると、「外出機会が増えた」と回答した人の55%は「体調が良くなった」と回答しており、「外出機会が減った」や「外出機会が変わらない」と回答した人よりはるかに高い割合となっている。あねっこバス利用による外出機会の増加が健康に対して良い作用を及ぼしている可能性があることがわかる。

あねっこバス利用による外出機会の増加による健康面への影響に関して、外出することで友人など人と会う回数が増加し、そのことによるストレス解消などにより健康になりやすいということが考えられる。

図8は被送迎者のあねっこバス利用による人と会う回数の変化と外出機会の変化をみたものである。人と会う回数が「増えた」と回答した人の44%は「外出機会が増えた」と回答しており、あねっこバスの利用により人と会う回数が増えた人は、外出の機会が増えた人に多いことがわかる。

図9は被送迎者のあねっこバス利用による健康状態の変化と人と会う回数の変化をみたものである。人と会う回数が「増えた」と回答した人の56%は「体調が良くなった」と回答しており、あねっこバスの利用により人と会う回数が増えたと回答している人は、健康状態がよくなっていることがわかる。

図10は被送迎者のストレスの受け取り方の違いとあねっこバス利用による体調の変化をみたものである。ストレスを「感じる」人は、「感じない」人よりもあねっこバス利用により「体調が良くなった」人が多い(100%に対して29%)。

以上のことから、被送迎者があねっこバスを利用することにより外出の機会が増えた人は、それと同時に人と会う回数も増え、これが健康状態の改善につながっていることが考えられる。また、送迎依頼時のストレスを感じている被送迎者があねっこバスの利用により健康面に良い影響を与えていることがわかる。

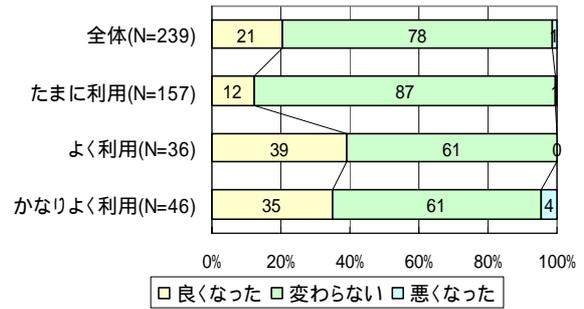


図6 あねっこバス利用頻度と健康状態の変化

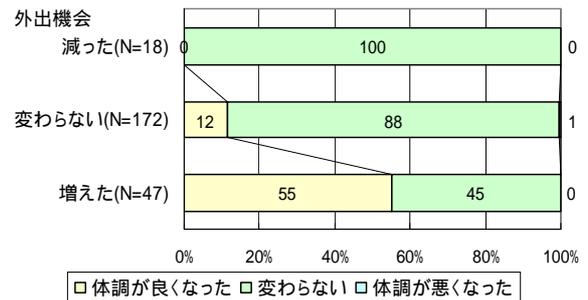


図7 あねっこバス利用による外出機会と健康状態の変化

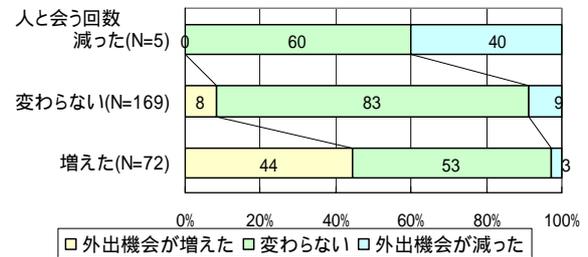


図8 あねっこバス利用による人と会う回数と外出機会の変化

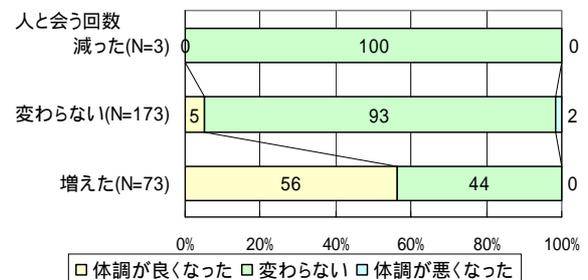


図9 あねっこバス利用による人と会う回数と健康状態の変化

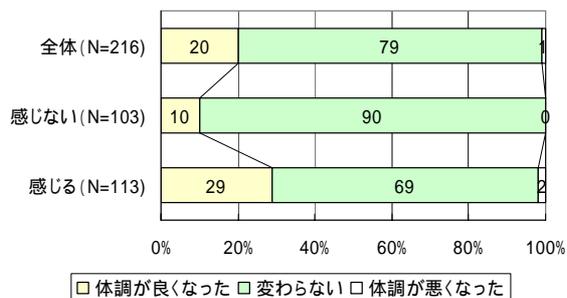


図10 ストレスの受け取り方と
あねっこバス利用による健康状態の変化

6. おわりに

本研究では、公共交通が不便な地域において、送迎を依頼する人、される人のストレスの内容や受け止め方の違い、さらにはストレスの違いと公共交通に対する考え方の違い、公共交通と健康との関係など送迎依頼のストレス、公共交通利用、健康の関連について考察を行った。得られた知見を以下に示す。

- ・送迎を依頼する者ばかりでなく送迎する者でも少なからぬストレスが生じている。
- ・被送迎者が送迎依頼時にストレスを感じていたとしても、その送迎者は感じていないことや、またその逆もあり、ストレスの受け止め方に違いがある。

- ・ストレスを感じている人の送迎依頼回数が若干ではあるが減っており、気兼ねしないで利用できる公共交通手段へとシフトした可能性がある。
- ・ストレスを感じている人はより厳しくあねっこバスを評価している。これは、送迎依頼を減らして公共交通利用へとシフトしたい気持ちの表れかもしれない。
- ・あねっこバスが運行されてから外出の機会や人と会う回数が増加し、健康面が改善した人が増加している。
- ・送迎依頼のストレスを感じている人があねっこバスを利用することで、健康面に良い影響を与える。

今回の研究から今まで送迎を依頼していた人が自由に使える公共交通ができたことで、送迎依頼のストレスが減少し、さらに、外出により気分転換が図られて健康が改善されたものと推測できる。このことは公共交通の間接的効果と考えられ、今後は公共交通利用と健康についてさらに調査を進めてゆきたい。

補注

岩手県雫石町において6路線で運行されていた路線バスが平成16年3月に赤字を理由に撤退した。このため、雫石町ではデマンド型のバス交通「あねっこバス」を導入した。本バスシステムは迂回型のデマンドバスシステムであり、雫石駅を中心に6路線が放射状に伸びる。1日6往復で、料金は1乗車につき200円（小学生以下は100円）である。