

高齢者の生きがいづくり支援活動における公共交通改善の効果 - 茨城県日立市諏訪地区をケーススタディとして - *

Evaluation of accessibility improvement from the view of participant promotion for living support activities

山田 稔 **, 福永万里香***

by Minoru YAMADA and Marika FUKUNAGA

1. はじめに

公共交通の改善において高齢者のモビリティを主目的とする考え方は少なくないが、特に移動の需要が潜在化しがちな高齢者にとって交通サービス水準を高めるだけでは、外出の増加につながるとは限らない。

日頃の生活で閉じこもりがちな高齢者の外出を促進し健康づくりに寄与するために、地域コミュニティが高齢者向けの地域内活動と一体となった専用の移動手段の提供が機能している事例は既報¹⁾²⁾のとおりである。一方で、専用の移動手段はコストあるいはボランティア等の負担が大きいため、一般の公共交通との重ね合わせによりその効率を高めることが望まれるところであるが、対象とする高齢者の特性に合致したものであることが必要となる。

本研究では、既報¹⁾²⁾の地域に近接した地域で同様に市からの受託事業などを組み合わせて実施している高齢者の生きがい支援活動への参加促進を念頭に、同地域コミュニティが主体となって実施したバスによる公共交通改善がどのように寄与できたのかについて分析・評価を行ったものである。

2. 調査の概要

(1) 対象地域の概要

a) 高齢者の生きがいづくり支援活動

本研究で対象としたのは、茨城県日立市の諏訪小学校校区(約2800世帯、人口約7000人)の自治会組織である「コミュニティ推進会」および同地域が対象の「諏訪地区社会福祉協議会」の高齢者向けの活動である。これらの活動は拠点施設である「交流センター」を中心に実施されている。

社協の事業は、市社協からの委託で行われるものであり、拠点型の活動としては、月2回の健康クラブや高齢者同士の交流を目的とした「ふれあいサロン」がある。

前者は交流センターで実施されている。後者は徒歩でのアクセスを前提に概ね500m程度の圏域で拠点を定めて実施されているが、その一方でより広域を対象と考え興味に応じた多様なプログラムを開催することのメリットも考えていくことが望まれる。

コミュニティ推進会では高齢者の親睦をはかるクラブ組織の育成や、自主的な活動サークルへの会場提供や参加促進のための広報等を行っている。なお2009年4月より地区社協はコミュニティ推進会に統合され、よりこれらの事業間の整理・連携が容易な体制に変わっている。

b) 公共交通の現状

学区内の3つの団地を結び「交流センター」を経て学区外の最寄り鉄道駅への民間バス会社のバス路線があり、昼間は概ね25分間隔で運行されている。

2008年10月7日～12月26日の間、コミュニティ推進会・市・バス事業者の3者の協定により、交通空白地域・不便地域の改善等を目的に、追加で1日6便の路線バスを試行運行を実施した。図-1に示すように試行路線は交流センターを中心とするものであるが、上述の3団地のうち2つでは既存路線は団地の外周道路にバス停があるのに対し、試行路線では団地内を通りフリー乗降とした(図の点線部分)。交流センターを路線の核とすることで、本研究で対象とするような交流センターでのイベントへの参加、および交流センターに隣接する商業施設利用の利便性向上、また既存路線への乗り換えが想定された。加えてノンステップ車両を導入によって、特に高齢者のバス停までのアクセスや乗降時の負担軽減を狙ったものである。料金は片道200円、往復300円と設定された。

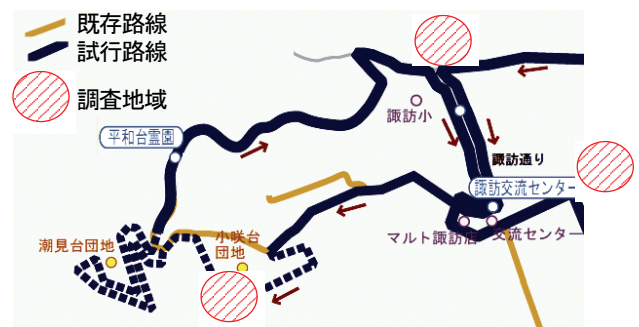


図-1 運行バス路線と調査地域

*キーワード: 交通弱者対策, 発生交通
*正員, 工博, 茨城大学工学部都市システム工学科
(日立市中成沢町4-12-1,
Tel.0294-38-5176,Fax.0294-38-5249)
*** 修士(工学), 株式会社ライトウエル

表-1 調査の概要

調査対象地	茨城県日立市諏訪学区のバス路線近接の地域
調査方法	訪問聞き取り調査
調査期間	平成20年12月
有効回収数	94部
おもな質問項目	1. 個人属性 2. 生活実態 3. 公共交通の利用実態と意識 4. 地域活動への参加実態 5. 地域活動への参加可能性 6. 地域拠点への移動可能性

(2) 調査の方法および結果

本研究では、前述のパートナーシップによる試行バス路線によって改善された団地、および、より交流センター寄りの地域において、バス停から概ね200m程度の範囲を対象とした。

調査は、対象地域の各戸を訪問してバス運行の情報を提供するとともに、在宅の65歳以上の人を対象に聞き取りを実施した。

概要を表-1に、回答者の年齢構成を図-2に示す。また性別では、ちょうど男女同数となった。

3. 生きがいがづくり支援活動への参加の実態

図-3に、参加の実態および参加していない人についてその理由によって、A～Dの4つに分類した結果を示す。Aは交流センターで行われている活動のいずれか一つ以上に参加していると答えたものである。Bは参加していないが、交流センターに行くことは可能であると答えたものである。Cは、忙しくて時間がとれないなどの理由で交流センターへは行けないと答えたもの、Dは体力や交通手段などの理由でひとりで交流センターに行くのは困難と答えたものである。

Dに該当するものは約17%であるが、全人口の比率では約4%となる。これがある種の移動困難者であると考えて良いであろう。

図-4は、日頃の外出頻度について、A～Dの4分類で集計したものである。これをみると、Cが最も外出頻度が高いことが分かる。このことから、Cで時間が無いという理由のなかには仕事や日頃の買い物などでの外出を要する所要で忙しいという人が少なくないと思われる。

実際に参加しているAでは、少なくとも週に1回は外出していることが分かる。交流センターまで行くのが困難なDでは、外出頻度は最も低いが、それでも3割強がほぼ毎日なんらかの外出を行っていることが分かる。これは自宅の近辺での一人での移動と家族の送迎等による移動が含まれていると考えられる。外出頻度が週1回未満

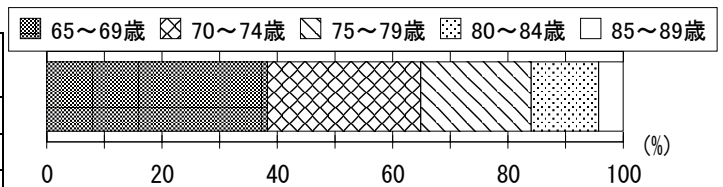


図-2 回答者の年齢構成

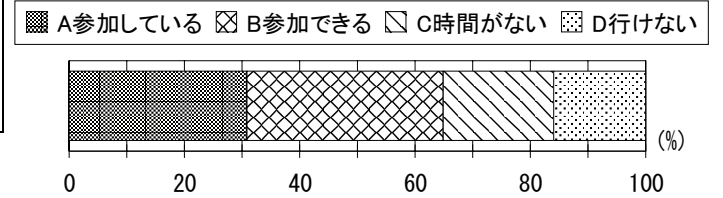


図-3 活動への参加状況

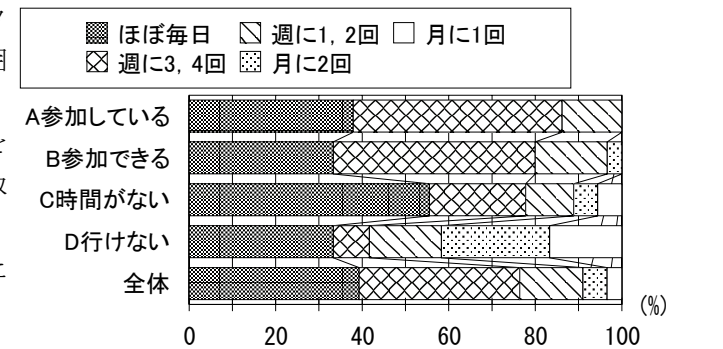


図-4 活動への参加状況と日頃の外出頻度

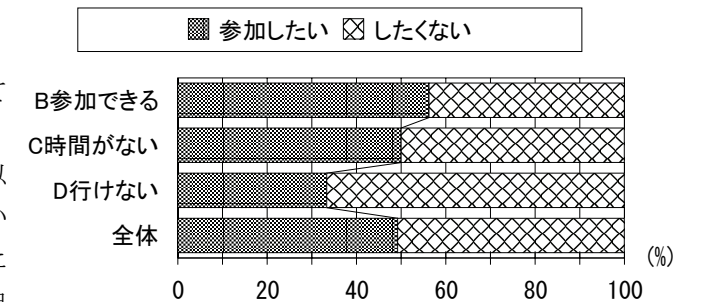


図-5 活動への参加可能性と参加意欲

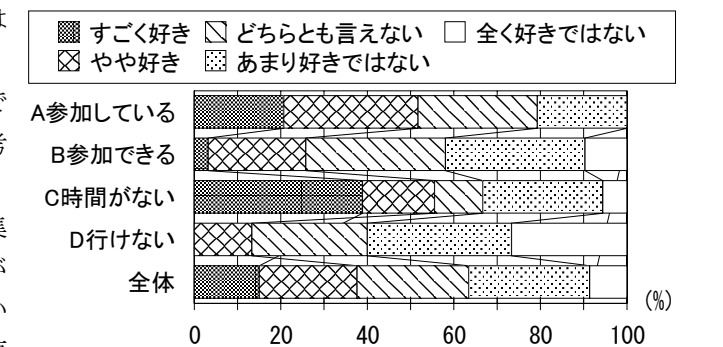


図-6 活動への参加状況と知らない人との交流

が約4割を占めており、これらの閉じこもりがちな人を生きがい支援活動への参加を促すことで、健康状態の維持等に効果があると期待されるが、そのためには交流センターまでの移動の抵抗が課題となっていることが分かる。

図-5は、現在活動に参加していないB～Dの分類について、参加の意欲を聞いた結果を集計したものである。

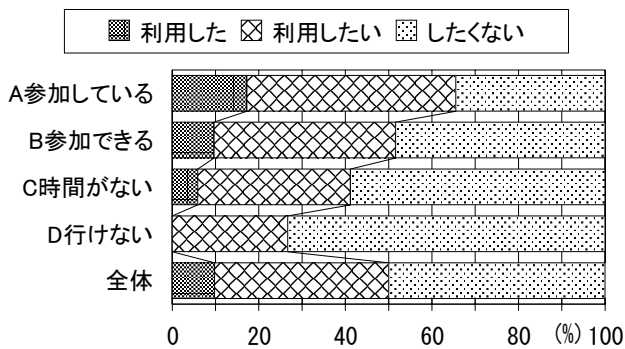


図-7 活動への参加状況とバス利用意向

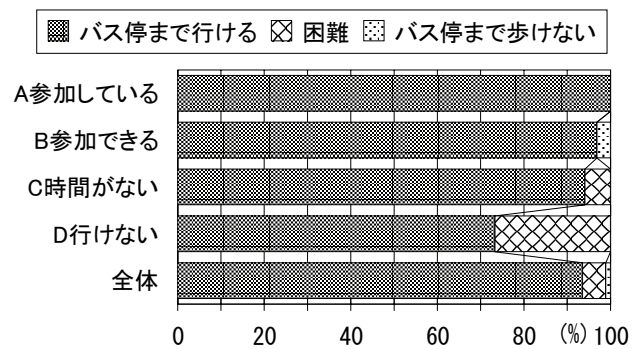


図-9 活動への参加状況とバス停までの徒歩

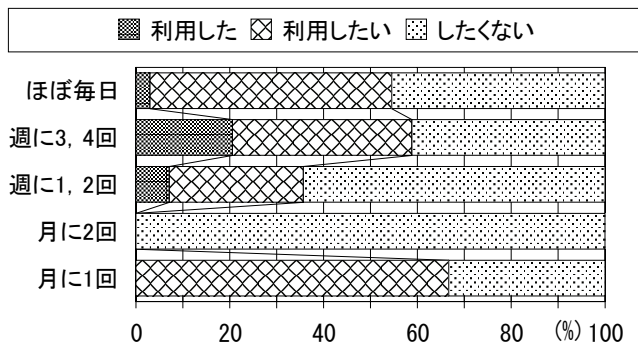


図-8 バス利用意向と日頃の外出頻度

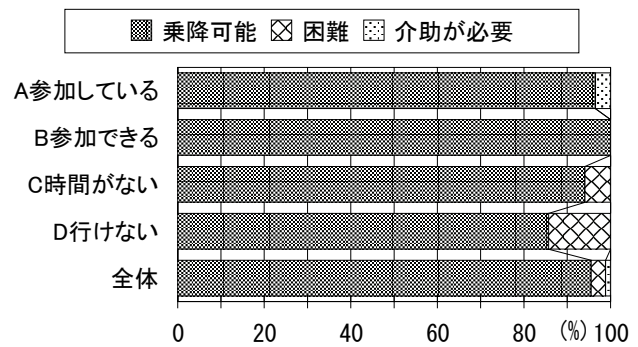


図-10 活動への参加状況とバス車両の乗降

Dでは、参加意欲のある人も少なくないが、やはり他に比べて参加意向が低く自ら閉じこもる傾向があると言える。

図-6は、現在の活動の状況および意欲と、「知らない人と交流すること」に対する意識との関係を見たものである。AとBの間に差があり、交流が好きか否かが実際の参加の有無に影響していることが分かる。またDではBよりさらに交流することが好きでない人が多く、ここでも交流に対する意欲と外出の困難との間に関係があるものと考えられる。

以上のことから、Dの分類の高齢者は移動に困難があるとともに、日常生活で閉じこもりがち傾向が強く、かつ交流があまり好きでないため外出意欲も低くなりがちで、これらの人に対して移動環境の整備と移動目的としての生きがい支援活動をあわせ行うことの重要性が高いものと考えられる。

4. 公共交通の利用意向および利用可能性

Dに分類された高齢者にニーズに合致した交通環境の整備が重要と考えられるが、今回、日立市諏訪学区で導入が試みられたバス路線および車両がこれに適しているかについて分析を行った。

図-7は、今回の調査中に試行が実施されていたバス路線、ダイヤ、車両等について、地図・写真等を使って十分に説明した後に、試行開始以降の利用経験と今後の利用意向について聞いた結果である。これを見ると、外出

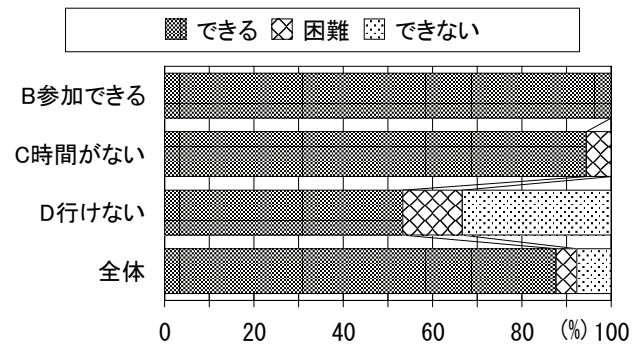


図-11 活動への参加可能性と会場までのバス利用可能性

の傾向の強いA分類で、利用経験も利用意向も大きく、外出の傾向が弱いD分類ではともに低い結果となった。さらに、日頃の外出頻度と利用意向との関係を見たものが図-8であるが、やはり外出頻度の大きい人ほど利用意向が強いことが分かる。

図-9はバス停までの徒歩アクセスに困難を感じないかを聞いた結果である。やはりD分類では困難とする割合が他より高い。図-10は、ノンステップバスのスロープの写真を見せた上で、一人で乗降できるかを聞いた結果である。困難を感じる人はあまり多くはないが、やはりD分類で他より高い結果となっている。

図-11は、このバスを使って会場の交流センターまで一人で行けるかを聞いた答である。このように聞くと、D分類では約半数の人が「できない」あるいは「困難」と答えており、図-9,10よりもかなり大きな割合になっている。このことから、移動のバリアとなる要素は多様で、かつ一つでも問題があれば到達が困難となるといふ、バリアフリー化の多様性・連続性の課題がここでも

確認できたものと言えよう。

図-12はひとりで会場まで行くとすればどのような交通手段が考えられるかを聞いた結果である。Dの分類では、一人では会場まで行けないとするものが4割を占める結果となった。

5. まとめ

生きがいつくり支援活動への参加の状況と、日頃の外出頻度との関係からは、活動への参加によって週1回以上の外出頻度が維持される傾向が見られた。

参加している人と、していないが「交流センターに行くことができる」と答えた人との間には、全般的な外出頻度に差はみられず、従って「できる」と答えた人については、活動への参加勧誘等を行わなくても、閉じこもり防止という観点からは特段の問題はないものと思われる。両者の違いは「知らない人」との交流が好きかそうでないかで明確に現れている。このことから、参加していないが「できる」と答えた人の多くは、知人との交際や買い物等の所要での外出が比較的大きな割合を占めているのではないと思われる。

時間がないという理由で、交流センターに行けないと答えた人は、外出頻度が最も大きく、仕事や所要でさまざまな外出を行っているグループであると考えられる。

以上と比べて、それ以外の「交流センターに行くのが困難」と答えた人の中に、移動環境の整備を必要とする人が含まれていると考えられる。これは、調査対象とした65歳以上の高齢者の約17%、全人口の4%程度となった。

フリー乗降や、ノンステップ車両による、バス利用の改善では、これら「交流センターに行くのが困難」と答えた人のうちの3/4以上の人にとって、それぞれの改善は評価される結果となった。しかし、トータルの移動として交流センターまで行けるかと聞くと、評価したのは、1/2程度にとどまる結果となった。さらに利用してみたいとする回答は、バス停へのアクセスやバス停での乗降といった要因以外にも、バス待ち、情報・案内、さらには身体的な問題に伴う外出の不安感といったものが、困難の原因になっている可能性があり、これらとの一体的な改善が望まれることが、改めて確認された。

「このバスを利用してみたいか」に対してはさらに低く、3割程度の評価となった。これはまた、生きがいつくり支援活動の希望とほぼ同じ割合であることから、今回の試行バス路線の核である交流センターへの移動自体に魅力を感じないことによる低下分であると考えられよう。

今回の調査ではサンプル数が総数で94人であり、うち

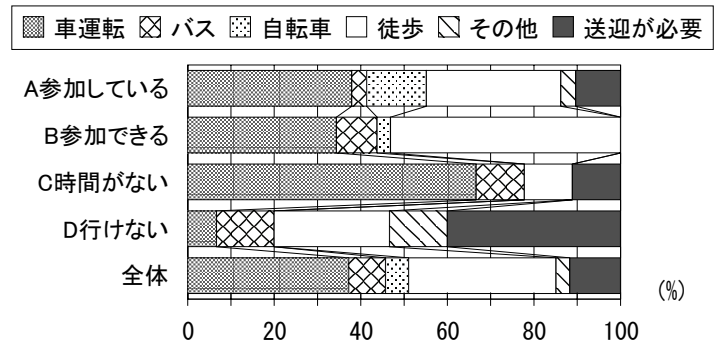


図-12 活動への参加状況と自分で会場まで移動の手段

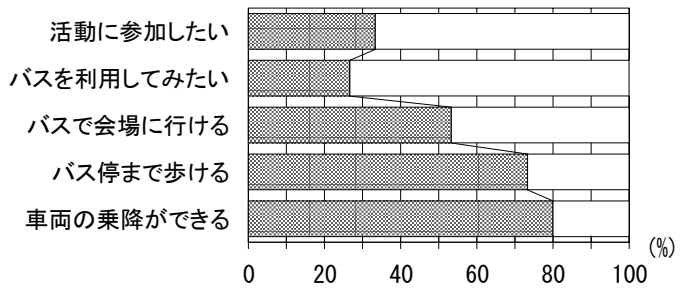


図-13 閉じこもり防止の必要な人にとっての改善の評価

D分類は15人となった。そのためこれの内訳を量的に考えることは統計的には信頼度は低いですが、概ねの目安として用いることを考え、図-12のようにまとめた。

繰り返しになるが、当初の交通環境整備のねらいであった団地内走行とフリー乗降によるバス停アクセスの向上や、低床車両による利便性の向上は概ね良好に評価されているのに対して、それ以外の要因を含めた総合的な到達可能性、そして、移動の部分および移動先での活動の両方の魅力を高めることが、閉じこもりがちな高齢者の外出を促すために重要であることが確認できる。

本研究の推進に当たり、フィールドを提供していただいた日立市ならびに日立市諏訪学区コミュニティ推進会に感謝の意を表すものである。また、著者の福永が茨城大学に在学中に行ったものであり、当時の計画・交通研究室の学生諸氏の協力にも謝意を表す。

参考文献

- 1) 山田 稔, 矢嶋宣彦: 外出意欲を考慮した移動・交通サービスのニーズ把握に関する研究, 土木計画学研究・講演集, No.33, pp.87-1~4, 2006.6
- 2) 山田 稔, 福永万里香: 高齢者向けの地域福祉推進事業への参加者促進のための交通手段整備, 土木計画学研究・講演集, Vol.37, pp.162-1~4, 2008.6.