

意識調査に基づいたタウンモビリティ導入に関する考察

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
 名古屋工業大学 正会員 都 君雙

1. はじめに

現在我が国は世界に類をみない高齢社会を間近に控え、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る。

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」が注目されている。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し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、英国を中心に進められ大きな成果をあげている。

そして、我が国においてはこの概念を拡大し、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る。

そのような状況の下、行政や企業指導ではなく地域住民が主体となり、企業・ボランティア団体・行政が関わってつくる日本発の本格的タウンモビリティ事業が、1999年10月23日広島市佐伯区楽々園地区のショッピングセンター内を中心としてオープンした。

しかし、必ずしも「誰もが」、「気軽に」利用し街の中を楽しむまでにはまだ至っておらず、定着するにはまだ時間がかかると思われる。

そこで、本研究では意識調査によって、導入により行ってみたい施設や導入における問題点等を顕在化していくものである。

2. 意識調査について

意識調査は、99年3月に名古屋市昭和区恵方町にある社会福祉法人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」の方々に電動車椅子等に乗っている方々、また99年5月に広島県福山市の「99福山ばら祭り」における「99街ぶらりんぐふくやま」というタウンモビリティ

企画において電動スクーターに試乗した方々を、また99年10月に名古屋市久屋大通り公園で開催された「名古屋シティハンディマラソン」に参加した方々、見学にきた高齢者・障害者にヒアリング形式で行った。

3. 導入希望施設

10月ヒアリング調査より得られた、普段行く施設、タウンモビリティを導入してもらいたいまたはあつたら行きたいと思う施設を挙げてもらった結果の割合を以下の表-1に示す。

表-1 普段行く施設と導入により行きたい施設の割合

	行き先施設		導入希望	
	男	女	男	女
1. 市役所・区役所	5.7	9.5	10.5	2.3
2. 郵便局	0.0	2.4	1.8	2.3
3. 銀行	0.0	0.0	7.0	0.0
4. 図書館	2.9	0.0	3.5	4.7
5. 病院	11.4	26.2	12.3	7.0
6. 公園	7.1	0.0	7.0	4.7
7. 神社等	0.0	0.0	1.8	2.3
8. ショッピングセンター	12.9	7.1	8.8	11.6
9. 商店街	1.4	4.8	1.8	0.0
10. 地下街	5.7	9.5	5.3	4.7
11. デパート	2.9	7.1	3.5	9.3
12. スーパー	4.3	7.1	1.8	4.7
13. 飲食店	0.0	2.4	3.5	2.3
14. 映画館、演芸場	2.9	2.4	3.5	7.0
15. コンサートホール、文化会館	4.3	2.4	8.8	4.7
16. 文化施設(美術・科学・博物館)	1.4	2.4	1.8	16.3
17. レジャー施設(動植物園、水族館、遊園地)	4.3	7.1	14.0	16.3
18. スポーツ施設	5.7	0.0	1.8	0.0
19. 会社	27.1	9.5	1.8	0.0
	100.0	100.0	100.0	100.0

表-1より、タウンモビリティ導入により行ってみたい施設は、商業施設・病院などがあるが、これらは普段の行き先施設でも同様に高い値である。しかし、導入によって新たに行ってみたい施設としては、レジャ

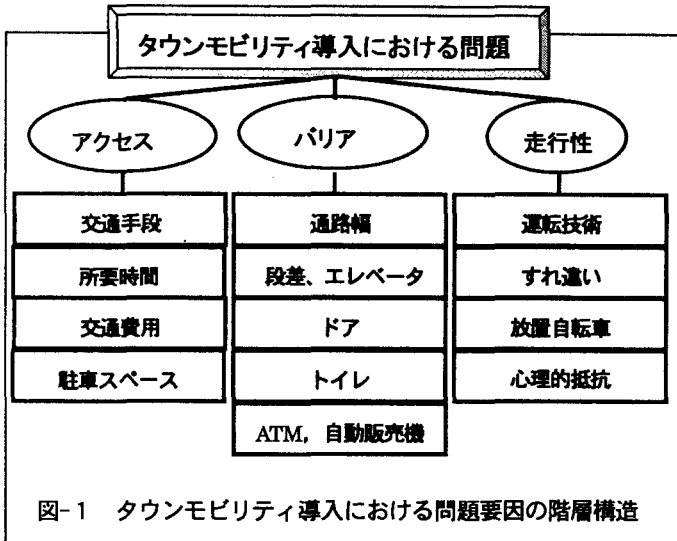
【キーワード】バリアフリー、ショップモビリティ、タウンモビリティ

【連絡先】〒466-8555 名古屋市昭和区御器所町 名古屋工業大学 TEL&FAX 052-735-5496

一施設・文化施設など非日常的な施設が多い。これはヒアリングの対象者が日常生活における歩行困難を強く感じていない被験者が多かったことが理由として考えられる。

4. 主成分分析によるポジショニング

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3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13の小問題を取り上げた。



ただし、これらの問題においては、同時に扱わないで階層的に扱うことにした。また、ヒアリングにおいては各要素間のペア比較を{1:同じくらい問題2:やや問題3:かなり問題4:非常に問題5:きわめて問題}の5つ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、AHP手法(階層分析法)幾何平均法を用いた。

そして、この問題度をデータとして主成分分析を行い、2つの主成分を図-2に示した。図-2より、主成分1は所要時間、交通手段の問題のパラメーターが大きく、貸出し後の運動障害が小さくなっていることから、アクセスと貸出し後の走行の問題を表現している成分と考えられる。同様に主成分2は運転走行に対する心理的抵抗感とハード要因による走行抵抗を表現するものと考えられる。表-1のデータで、導入により行ってみたいという回答の多かった東山動植物園などのレジャー施設の主成分得点を図-3(網掛け)で示した。

この図-3(網掛け)データの主成分1の配置より、レジャー施設では電動スクーター貸出し場所までのアクセスには、問題意識が高くなく、貸出し場所で電動スクーター運転後の問題意識が高いと分かる。

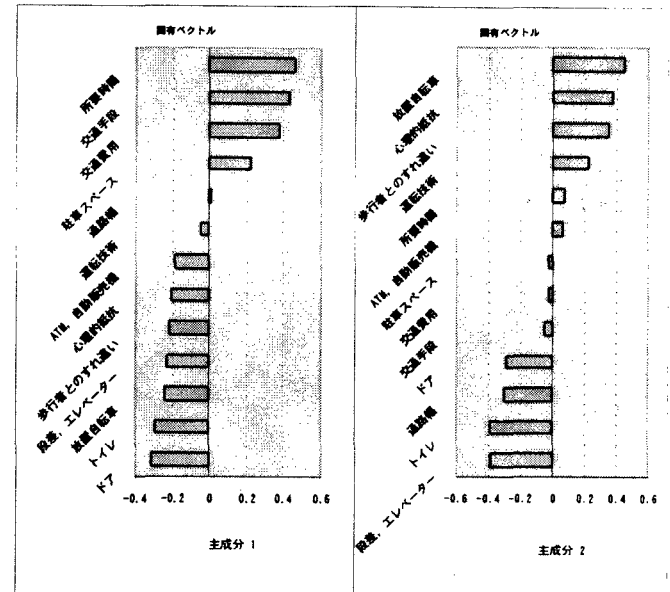


図-2 主成分の固有ベクトル

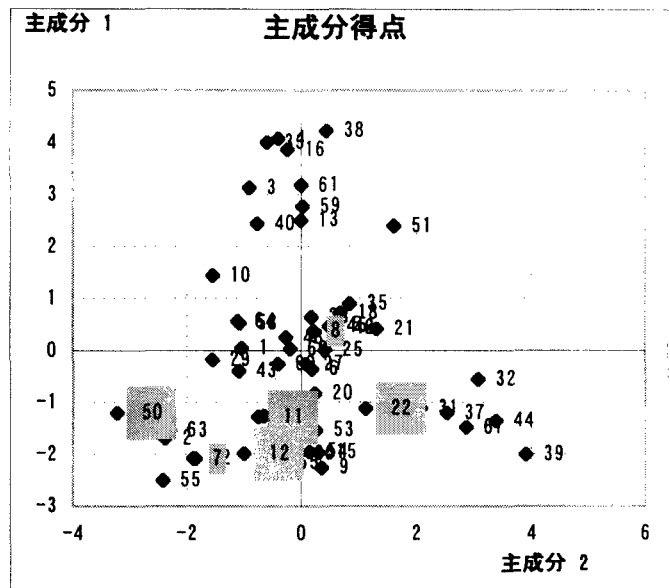


図-3 主成分得点(レジャー施設を網掛け)

そして、主成分2軸から放置自転車・心理的抵抗・歩行者とのすれ違い・運転技術などの人的要因の強い問題ではなく、段差やエレベーター・トイレ・ドアなどのハードに関する問題意識が高いと思われる。

5. おわりに

調査時のヒアリングから分かったことは、電動スクーターに乗った事がなく、タウンモビリティ導入による効果が分からないような方々には、まず表-1で導入要望の多いレジャー施設のような、広い場所での利用をしてもらい、その後に日常的な活動に利用するとうように、段階を踏まえての普及が必要だと思われる。

つまり、実体験により便利さを知ってもらう事により、自分の身近な活動にも利用したいという意識を持ってもらう事が重要で、その後導入地域のバリアフリー化が推進されればより普及していくと思われる。