

長崎県小浜町タウンモビリティの現状と他地域との比較分析

長崎大学工学部 学生員○弓削田祥平 長崎大学大学院 学生員 田中 宏典
長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔

1. はじめに

現在日本の多くの自治体では、高齢化と経済の衰退という問題を抱えている。そして、これらの問題を同時に解決する試みの1つとして、近年タウンモビリティというシステムが、全国各地で導入されてきている。

タウンモビリティとは、長時間歩行することに不自由を感じる移動困難者（高齢者や障害者など）に、手動または電動の車いす、電動スクーターを街中やショッピングセンター、商店街などで貸し出し、買い物や散策を楽しんでもらうシステムである¹⁾。

本研究では、現在タウンモビリティを導入している長崎県小浜町や広島市楽々園などにおいて実地調査を行い、その現状や効果、問題点を検証し、さらなる普及のために今後どうあるべきかを考える。

2. タウンモビリティの効果

タウンモビリティのもつ主な効果としては、主に次の4つが挙げられる^{2), 3)}。

- ① 新しい客層として高齢者や障害者を取り込むことにより、商店街等の活性化や売り上げの増加に繋がる。
- ② 道路や店舗の段差といったハード面、商品の品揃えやサービス方法といったソフト面の両面から、バリアフリー化が推進される。
- ③ 自宅にこもりがちな高齢者や障害者の外出を促し、彼らの自立促進に繋がる。
- ④ 高齢者が元気になるため、医療費の削減が期待される。

このような効果を備えたタウンモビリティの日本における活動はまだ小規模だが、今後、全国的に広がれば、非常に大きな経済効果となることが予想される。

3. 調査方法

実地調査は、現在タウンモビリティが導入されている地域として長崎県小浜町、広島市楽々園、呉市呉ポートピアパークの3地域、現在タウンモビリティの導入に向けて実験が行われている段階の地域として尾道市、岡山市の2地域の計5地域で行った。調査は、実際に電動スクーターに乗って行い、同時に関係者へのヒアリングも実施した。

4. 調査結果

4.1 長崎県小浜町のタウンモビリティ

小浜町は、長崎県島原半島の付け根に位置する人口約12,000人の温泉町である。この町では、2000年7月29日から小浜中央商店街を中心にタウンモビリティを展開している。表-1に現在の運営システムを示す。

小浜町タウンモビリティの特徴は、オフィスを含めた町内4ヶ所に写真-1のような基地を設置している点で、より多くの人の利用を可能にしている。基地は、駐車場を設けるなど利用者に配慮した対応がなされている一方で、汚れの目立つ電動スクーターも数台見受けられ、管理面の見直しが求められる。

ハード面については、道路脇の溝や歩道の幅、段差、違法駐車、駐輪など改善すべき点が多く見られた。その一方で、低い位置に取り付けられたカーブミラーや走行の邪魔になる柱の移動を行うなど電動スクーター利用者への配慮も見られた。

ソフト面については、実験を開始してから3年を経た現在でも電動スクーターに乗ることを恥ずかしいと感じる人がいることや、商店の方の対応に温度差があることなどが問題点として挙げられる。

表-1 小浜町の運営システム⁴⁾

開設時	2000年7月29日
貸出機器	電動スクーター 17台
運営時間	9:00~20:00
利用方法	予約制(原則として)
利用区域	商店街を中心とした町内
オフィス	小浜町ショップモビリティ情報センター'ぼかぼか'
特徴	4ヶ所に基地を設置

しかし、タウンモビリティ導入を機に、個人で電動スクーターを購入する人の増加や視覚障害者体験、手話学習を開くなどまちづくりや福祉に対する住民の意識の向上も伺えた。

今後の活動については、タウンモビリティの普及を丁寧に続けていくとともに、ハード面に関しては関係機関に対して様々な提言を行い、ソフト面に関してはタウンモビリティや福祉についての学習効果をより高めていく必要があると言える。また、外に向けては、福祉体験のメニューを増やし、大学の福祉関係のゼミを招待するなどの研修誘致を行う予定であり、積極的にタウンモビリティを展開していく様子が伺えた。

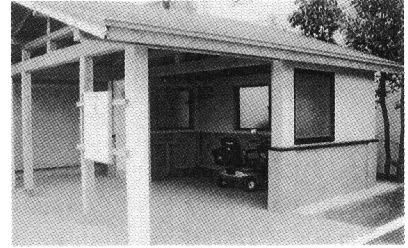


写真-1 電動スクーター基地

4.2 他地域のタウンモビリティ

小浜町タウンモビリティとの比較対象として、ここでは広島市楽々園のタウンモビリティを主に取り上げる。オフィスは、広島市の中心街から約 10 km離れた住宅街に位置し、1999 年 10 月 23 日に活動を開始した。表-2 に現在の運営システムを示す。

表-2 楽々園の運営システム⁵⁾

開設時	1999 年 10 月 23 日
貸出機器	電動スクーター 4 台 車いす 2 台
運営時間	月、水、木、金 10:00~14:00
利用方法	予約制(原則として)
利用区域	オフィスから 1 km内外
オフィス	らくらくえんオフィス
特徴	安全対策の充実

楽々園の特徴は、安全対策の充実であり、オフィスには電動スクーターを利用する際の決まりと地域内の危険箇所を記載したヒヤリマップを掲示している。また、利用者には常に連絡がとれるように PHS を携帯させるとともに、夏場には帽子の着用と飲料水の所持を徹底させており、体の弱い高齢者に対する配慮がなされていた。

ハード面とソフト面については、長所、短所とも小浜町と類似しているが、ソフト面に関しては、タウンモビリティや福祉に対する住民の意識の高さという点で、楽々園よりも小浜町の方が進んでいると言える。

また、タウンモビリティの導入が実現していない 2 地域(尾道市、岡山市)では、地域住民へのタウンモビリティの理解と率先して活動を行える人の存在が最優先に望まれることが明らかとなった。その上で、各地域の地理的特性の影響などを知るために複数回にわたる実験を実施していかなければならない。また、これらの地域では、商店街までの移動手段についても真剣に取り組んでいくという特徴的な共通点も見られた。

最後に、今回調査した 5 地域全てに共通していた問題として、タウンモビリティを行う上で最大のバリアとなっている、利用者の電動スクーターへの抵抗が挙げられる。この問題の解決には各地域での電動スクーターの利用を増やし、市民権を得ることが最重要であると考えられ、そのためには多少の時間が必要になると言える。

5. おわりに

現在タウンモビリティが展開されている地域では、それぞれに特徴があり、それらの特徴を互いに取り入れることでより大きな効果が期待できると言える。今回詳しく取り上げた小浜町と楽々園についても同じことが言えるが、楽々園では基地を設置する以前に数台の電動スクーターを獲得する必要がある。しかし、経済的に余裕のある地域は少なく、その点が今後の課題になると考えられる。

最後に、今回調査した地域では今後も他地域へのアプローチを積極的に行っていく予定であり、タウンモビリティの活動に意欲的であった。今後の本研究として、これら 5 地域についてより詳しく調査を続けるとともに、日本各地で展開されている他のタウンモビリティ地域についても調査を行っていく所存である。

参考文献

- 1) 後藤憲之輔：商店街・温泉地へ出かけようー長崎県小浜町のショップモビリティ，土木学会誌 Vol. 86-6, pp. 83-86, 2001. 6. 2) <http://www.bfa.gr.jp/nl/bfanl/17-1.html> 3) <http://www.fukushi.com/barrierfree/tm.html> 4) <http://www.genkinet.com/obama/pokapoka/pokapokaopen.html> 5) 熊谷憲二：市民主導によるタウンモビリティとまちづくり，土木学会誌，Vol. 86-6, pp. 30-33, 2001. 6.