

福祉のまちづくりに関するタウンモビリティ実施事例の比較分析

長崎大学大学院 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。

本研究では、現在タウンモビリティが導入されている地域において実地調査を行い、その現状や効果、問題点を検証するとともに、電動スクーターの安全性についても調査を行った。これらの調査を踏まえ、タウンモビリティが、地域に密着した福祉のまちづくりとして今後どうあるべきかを考える。なお、今回は長崎県小浜町と広島市楽々園を取り上げる。

2. タウンモビリティの効果

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、手動の車いすや電動スクーターを街中で貸し出し、買い物や散策を楽しんでもらうシステムである<sup>1)</sup>。

タウンモビリティのもつ主な効果<sup>2), 3)</sup>としては、次の4つが挙げられる。

- 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上げの増加に繋がる。
- ② ハード面（段差など）とソフト面（サービス方法など）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。

3. 調査結果および比較検討

1) 長崎県小浜町と広島市楽々園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、電動スクーター17台を用いてタウンモビリティを展開している。

また、広島市の楽々園オフィスは、広島市の中心街から約10km離れた住宅街に位置し、1999年10月23日に電動スクーター4台と手動車いす2台を用いてタウンモビリティ活動を開始した。

表-1 長崎県小浜町と広島市楽々園の主な特徴、長所、短所、今後の方針

	長崎県小浜町	広島市楽々園
主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・温泉町として有名な観光地</li> <li>・商店街の衰退化が激しい</li> <li>・町内4ヶ所に基地を設置</li> <li>・ホテルや旅館に電動スクーターを配置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広島市中心部から離れた閑静な住宅街</li> <li>・住民主導の取り組み</li> <li>・コミュニケーションの場としてのオフィス</li> <li>・安全面の対策が充実</li> </ul>
長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基地は広範囲に設置、多くの人が利用可能</li> <li>・基地に駐車場を併設</li> <li>・カーブミラーを低位置に設置</li> <li>・点字ブロックの充実</li> <li>・店舗などでの身障者用トイレの導入</li> <li>・地域住民へのタウンモビリティの浸透</li> <li>・福祉に対する町全体の意識の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者への飲料水と帽子（夏場）着用の徹底</li> <li>・危険箇所を記したヒヤリマップの掲示</li> <li>・PHSの携帯</li> <li>・広場（休憩所）、ベンチの設置</li> <li>・オフィス横の身障者用駐車場の設置</li> <li>・オフィスに人々が集うなど地域への浸透</li> <li>・地域住民の意識の向上</li> </ul>
短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アスファルトの破損など歩道の不整備</li> <li>・電動スクーターの管理不足</li> <li>・道路脇の溝の危険性</li> <li>・違法駐車、駐輪</li> <li>・利用者の電動スクーターへの抵抗</li> <li>・店側の対応に温度差</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アスファルトの破損など歩道の不整備</li> <li>・道路脇の溝の危険性</li> <li>・違法駐車、駐輪</li> <li>・利用者の電動スクーターへの抵抗</li> </ul>
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続きタウンモビリティの普及を行う</li> <li>・ハード面は、関係機関に提言を行う</li> <li>・ソフト面は、学習効果をより高めていく</li> <li>・研修誘致を高めていく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチマップの作成</li> <li>・最寄駅での電動スクーターの乗り捨てを検討</li> <li>・地域への電動スクーターの認知を進める</li> <li>・他地域でのタウンモビリティ実験への協力</li> </ul>

2) 両地域の比較検討

表-1 に示す長崎県小浜町および広島市楽々園タウンモビリティの主な特徴、長所、短所、今後の方針より比較検討を行う。両地域の特徴として、小浜町は基地の設置（写真-1）、楽々園は安全面対策の充実が挙げられる。両地域とも互いの特徴を取り入れることでより大きな効果が期待できるが、ここでは、小浜町タウンモビリティへの適用を考える。

まず、先にも述べたように楽々園の特徴である安全面対策の充実を図ることで、より確立されたタウンモビリティ活動を行うことができる。現在、小浜町では電動スクーター利用区域の危険箇所を調査しており、作成後、観光客を対象に配布する予定である。

ハード面とソフト面の長所、短所は両地域とも類似した項目が並んだ。ハード面のバリアは、今後活動を続けていくなかで徐々に改善されると思われる。ソフト面に関しては、地域限定と観光産業を意識した町全体の活動という取り組み主体の違いから、小浜町の方が楽々園よりもタウンモ

ビリティや福祉に対しての住民の意識が高いように感じられた。しかし、オフィスについては、楽々園の方が地域住民のコミュニケーションの場として開かれたスペースになっており、小浜町ではオフィスに緑を増やすなどの改善が求められる。

最後に、利用者の電動スクーターに対する抵抗感であるが、この問題の解決には、時間をかけて、その地域で電動スクーターを積極的に利用するなどして市民権を得るしかないと考えられる。

#### 4. 電動スクーターの交通事故

電動スクーターについて、近年その利用が増加するにつれて交通事故も急増している。図-1 に過去 6 年間（1995 年～2000 年）の電動スクーターの普及台数を、図-2 に同じく交通事故件数と死者数の推移を示す。

主な事故原因としては、運転免許が不要なため、道路交通法の理解度が低く、運転技術が未熟な人でも道路に出られることが挙げられる。この対策として、最近、各警察署が主体となり電動スクーターの安全講習会を実施している。長崎県大村市では、昨年老人クラブ会員を対象に講習会が行われた。その内容は各人が電動スクーターに乗車しての実践的指導が中心となったが、それとともに、高齢者の交通事故の現状、老化現象による運動能力の低下等についても説明された。今後、高齢化社会の進行に伴い電動スクーターの利用者はさらに増加すると考えられ、この他にも早急に何らかの対策を講じる必要がある。

#### 5. おわりに

日本におけるタウンモビリティの浸透は、残念ながらまだ大きくは進んでいない。しかし、先進事例国であるイギリスでも全国規模への普及には 10 年程を要しており、日本でも同じくらいの時間がかかると予想され、今後長期的な活動を行っていく必要がある。そのためには、経済的に余裕のない地域が、運営費をどのように確保していくかが重要な課題となる。また、今回取り上げた両地域では、他地域に対して積極的なアプローチを行う予定であり、タウンモビリティの普及活動に意欲的であることがうかがえる。

最後に、タウンモビリティの普及を目指す上でシステムやハード面の対応だけでは限界がある。それを打破するためには、個々人の意識向上や心遣いといったソフト面の対応が重要になると考えられる。

#### 参考文献

- 1) 後藤恵之輔: 商店街・温泉地へ出かけようー長崎県小浜町のショッピングモビリティ, 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>



写真-1 電動スクーター基地 (小浜町)

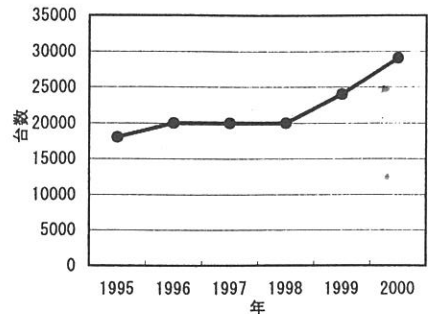


図-1 電動車いすの普及台数 (電動車いす安全普及協会調べ)

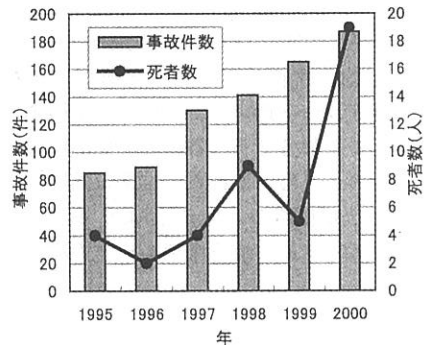


図-2 電動車いすの交通事故件数と死者数の推移 (警察庁調べ)