

IV-7

タウンモビリティに対する住民の利用意識について

秋田大学 学生員○須田 崇就 秋田大学 正員 木村 一裕
 東邦技術㈱ 正員 伊藤 蒼志広 秋田大学 フェロー 清水浩志郎
 地域振興整備公団 正員 加藤 光弘

1. はじめに

近年、全国各地で電動三輪車を組み込んだ社会システムであるショッピングモビリティの導入への動きが広がっている。ショッピングモビリティとは、商店街などの集客施設に電動三輪車を用意し、高齢者など移動の困難な方に貸し出すことで、街を自由に移動し買い物などを楽しんでもらおうとするシステムである。英国ではすでに160の都市で導入されている。この考え方をまちづくりに適用したものがタウンモビリティである。本研究では、地区内の身近な交通手段として電動三輪車を想定したまちづくりについて、その必要性や課題等について、秋田市郊外にあるニュータウンを事例として考察を行った。

2. 調査の概要

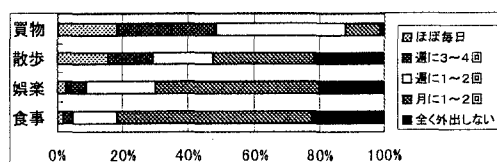
本研究においてタウンモビリティの導入を想定したのは、秋田市中心部から南東約8kmにある御所野ニュータウン（世帯数1100、計画人口15,000人）である。この地区を選んだ理由としては、秋田県中央地区のシルバーエリア等の高齢者関連施設があること、大規模ショッピングセンターがあり日常生活の利便性に優れていること、また、歩道が整備され車いすや電動三輪車の利用環境が比較的整っていることがあげられる。

タウンモビリティの導入可能性について検討するために、本研究ではニュータウン住民に対して調査を行い、次のような分析を行った。

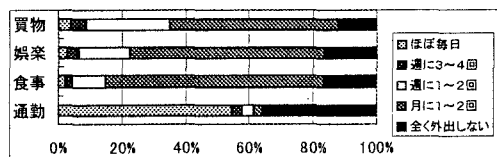
- (1)現在の外出状況（交通目的とその交通手段）
- (2)将来の外出ニーズ（交通目的とその交通手段）
- (3)心身機能の低下により自動車等を運転できなくなったときの利用交通手段
- (4)将来のタウンモビリティの利用意向
- (5)タウンモビリティの運営主体
- (6)電動三輪車を使いたいと感じる距離

3. 現在の外出状況と将来の外出予想について

図一1、2には現在のニュータウン内ならびに秋田市中心部への外出状況を示している。これらの図よりニュータウン内では買物での外出が多く、秋田市中心部へは通勤での外出が多いことがわかる。また娯楽や食事については、両者ともほぼ同程度の外出状況である。

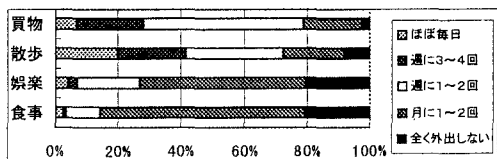


図一1 ニュータウン内での外出頻度（現在）

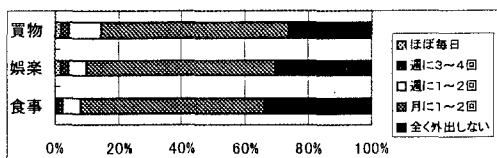


図一2 秋田市中心部への外出頻度（現在）

同様に、将来の退職後の外出ニーズについてみると、ニュータウン内の外出（図一3）では散歩の外出が増加し、買物が少なくなると予想されている。秋田市中心部への外出（図一4）では、買物での外出が減少している。また娯楽や食事での外出は両者ともほぼ同程度の外出が予想されている。

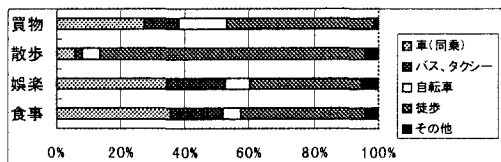


図一3 ニュータウン内での外出頻度（将来）



図一4 秋田市中心部への外出頻度（将来）

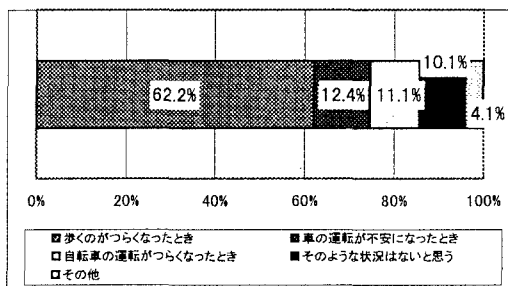
このような将来の外出において、自動車を運転できない場合の利用交通手段は、図一5に示すようにニュータウン内では大部分の人が自動車の同乗か徒歩を想定している。したがって運転者の都合により自動車の同乗できない状況や、歩行が困難になった場合には、外出が非常に困難になるものと思われる。



図一5 ニュータウン内での予想交通手段

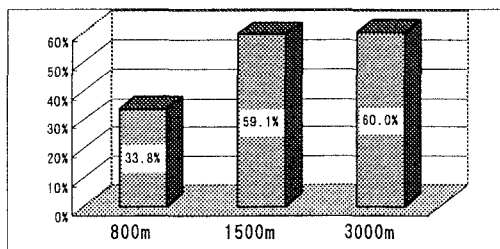
4. 将来のタウンモビリティのニーズについて

将来のモビリティ低下に対して、電動三輪車を利用したいと感じる外出状況について図一6に示している。最も多いのは歩行困難による利用が62%、自動車利用困難、自転車利用困難による利用が10%強となっている。



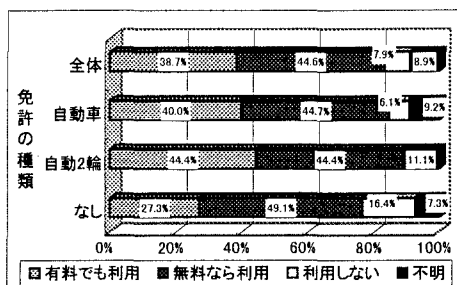
図一6 電動三輪車を使用する状況

また、歩行距離とタウンモビリティにおける電動三輪車の利用率の関係については、図一7に示すように歩行距離が約800mで34%、1500mで約60%となっており、ニュータウン内の住宅ならびに施設配置を考慮すると、電動三輪車を必要とする状況は少なくないと考えられる。



図一7 移動距離によるタウンモビリティの利用者の割合

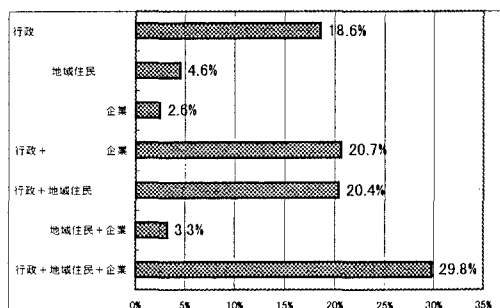
図一8にはタウンモビリティの利用意向について、所有する運転免許の種類別に示している。この図より全体として有料でも利用する人は38%、無料なら利用を含めると83%の人が利用したいと考えていることがわかった。



図一8 免許別で見たタウンモビリティのニーズ

5. タウンモビリティの運営について

タウンモビリティの望ましい運営主体について、図一9に示している。この図から、タウンモビリティの運営には地域住民がかかわる場合が想定されているが、これを支持する体制として行政のバックアップが期待されていることがわかる。



図一9 タウンモビリティの運営・維持は誰が行うか

6. まとめ

以上より、本研究では現在の外出状況と将来の外出ニーズについての特性を示すことができ、将来車の運転ができなくなった時の利用交通手段として自動車の同乗や徒歩を考えていることがわかった。

電動三輪車については利用したいと感じる外出状況については歩行困難からの利用が最も多く、タウンモビリティは無料であればより多くの人が利用するという結果が出された。また、運営面については地域住民がかかわる場合が想定されるので、これを支持する行政のバックアップを望んでいることがわかった。