

IV-15 タウンモビリティに対する高齢者・障害者の利用意識について

秋田大学 学生員 ○石川 昌伸
秋田大学 フェロー 清水浩志郎
秋田大学 正 員 木村 一裕

1. はじめに

近年、全国各地で電動スクーターを組み込んだ社会システムであるタウンモビリティが導入され始めている。タウンモビリティとは、商店街などの集客施設に電動スクーターを用意し、高齢者・障害者など移動困難な方に貸すことで、街を自由に移動し買物を楽しんでもらおうというシステムである。英国ではすでに 270 を超えるショップモビリティが存在し、好調を維持している。しかし日本での事例の多くは利用者の確保に苦慮している状況にある。

そこで、本研究ではタウンモビリティをより有効なものにするため、高齢者・障害者の外出状況や外出意向やタウンモビリティに対する意識を調査し、改善点を明らかにすることを目的としている。

2. 日本とイギリスとの比較

日本のタウンモビリティとイギリスのショップモビリティには様々な相違点が見られる。イギリスのショップモビリティにおいて特徴的なのは利用者の障害種類別割合で、重度の障害を持っている人は 65% と高い割合を占めている。またイギリスはサービスの面でも特徴があり、エスコートサービス（スタッフが付き添って一緒に買い物するサービス）や、出迎えサービス（駅やバス停等にスタッフが車椅子を持参して利用者を迎えるサービス）など、様々なサービスを行っている。一方日本の場合、多くは電動スクーターの貸し出し以外には特別なサービスは行われていない。

3. 調査の概要

本研究ではタウンモビリティの意識調査を秋田県鷹巣町で行った。鷹巣町は昨年 7 月にタウンモビリティを導入したが、利用者数は多いと言えない状況にある。現在鷹巣町のタウンモビリティは、電動スクーターを 3 台駅前商店街駐車場で貸し出している。

そこで、本研究ではタウンモビリティをより有効なものにするために、鷹巣町の高齢者・障害者に対して次のような調査を行った。調査の概要は表-1 に示している。

表-1 アンケート調査概要

対象者	鷹巣町民の高齢者・障害者		
配布数	130 票		
回収数	78 票(無効 3 票)		
回収率	60%		
調査項目	(1)日用品(身の回りの物)の購入手段 (2)様々な外出に対する外出状況、ニーズ (3)タウンモビリティの利用意向 (4)タウンモビリティを利用しない理由 (5)タウンモビリティをより有効なものにするためには何が重要か		
回収数の内訳	高齢者(運転者)	21 票	
	高齢者(非運転者)	19 票	
	障害を持っているが外出している方	13 票	
	障害を持っていてあまり外出していない方	22 票	

4. 現在の外出状況と外出ニーズ

図-1 は身の回りの物の購入手段を示している。この図より高齢者(運転者・非運転者)は自分で購入している割合が 80% 以上になっている。一方、障害者(外出なし)は、「家族や知人に買って来てもらい購入する」が約 70% となっている。

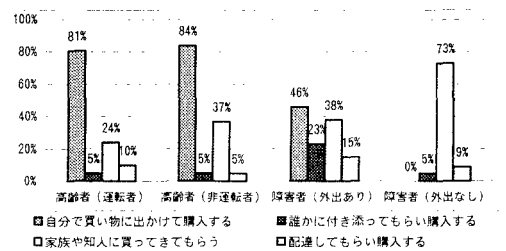


図-1 身の回りの物の購入手段(していると答えた割合)

図-2、3 は様々な目的での外出状況、外出意識を示したものである。この図より、高齢者(運転者・非運転者)は、さまざまな目的での外出をしているため、「外出したい」というニーズは低くなっている。一方障害者(外出なし)は外出している割合は極めて低い、「外出したい」というニーズは非常に高いことがわかる。

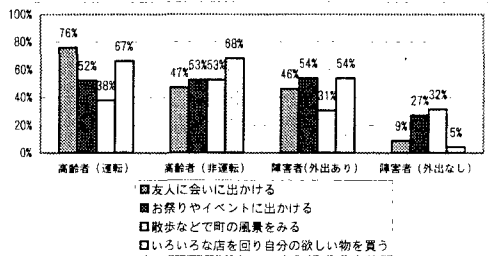


図-2 様々な目的での外出状況(していると答えた割合)

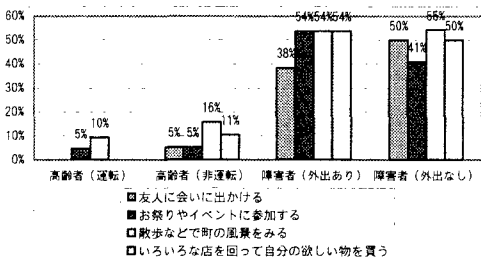


図-3 様々な外出に対する意識(したいと答えた割合)

5. タウンモビリティの利用意識について

図-4はタウンモビリティの利用の意向について属性別に示したものである。この図より高齢者(運転者・非運転者)は、「利用したくない」が約60%と高い割合となっているのに対し、「利用したい」と答えた割合が最も高いのは障害者(外出なし)で36%であった。

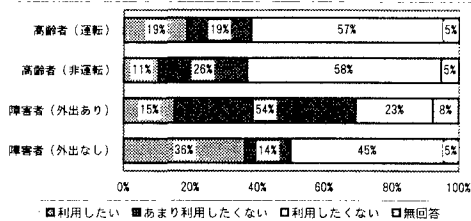


図-4 タウンモビリティの利用意識

6. タウンモビリティに求められる機能・サービス

図-5はタウンモビリティをなぜ利用しないのか、それぞれ項目別について「そう思う」と答えた割合を示している。この図より、障害者(外出なし)はそれぞれの項目で高い割合となっていることが分かる。高齢者(運転者・非運転者)では「まだ元気で必要ないから」が最も高く、高齢者(運転者)では94%、高齢者(非運転者)78%となっている。また、項目別に見ると「貸し出し場所までの交通手段がないから」、「歩道の段差など安全面に不安があるから」では、高齢者(運転者・非運転者)と障害者(外出

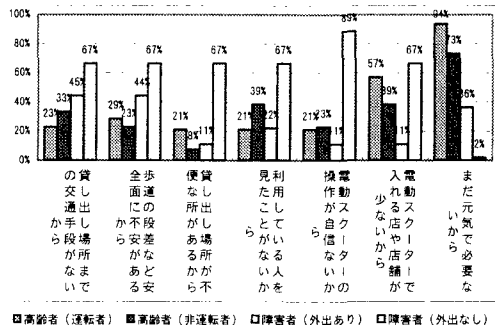


図-5 タウンモビリティを利用しない理由(そう思うと答えた割合あり・外出なし)のあいだには意識の差がはっきりみられた。

図-6はタウンモビリティをより有効なものにするためには何が重要なのかについて、それぞれ項目別に「重要」と答えた割合を示したものである。この図より「付き添いサービス」は障害者(外出なし)では59%と高い割合であるのに対し、高齢者(運転者)は24%になっている。また「乗り捨てが自由に出来る」では高齢者(運転者)は57%と高い割合となっているが、障害者(外出なし)では23%となっており両者の意識の差がみられた。「段差や店舗・施設の入りやすさの改善」ではすべての属性で約70%と高い割合となっている。

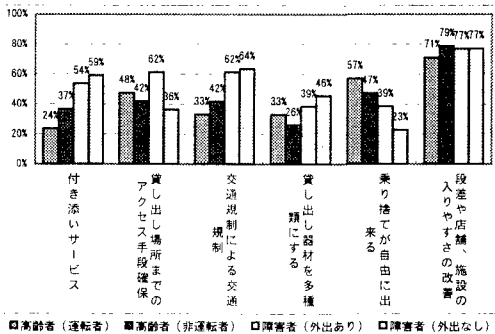


図-6 タウンモビリティには何が有効か(重要と答えた割合)

7. まとめ

分析の結果、タウンモビリティの重要層はおもに障害を持った人であり、これらの人が利用できるようなきめ細かな配慮が必要であることが分かった。

本研究を進めるにあたって鷹巣町まちづくり政策課の三沢聡様、鷹巣町社会福祉協議会、鷹巣町老人クラブ連合会のご協力を賜った。ここに記して謝意を表します。