

IV-31

盛岡市肴町におけるタウンモビリティのフィージビリティについて

岩手大学 正会員 岩佐 正章

岩手大学 正会員 安藤 昭

岩手大学 学 生 ○福田 貴祐

1. はじめに

わが国は世界に例を見ないほどの高齢社会を間近に控えている。そこで、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、積極的に社会参加できるような街づくりが必要となってきた。その取り組みの一環として「タウンモビリティ」という高齢者や障害者に電動スクーターや車椅子などの移動用具を貸し出し、街なかを自由に楽しんでもらうシステムがある。盛岡市肴町商店街では、だれもが安心して暮らせるまちを目指し、バリアフリーに配慮した改修工事を平成13年秋から冬にかけて行い、改修後にタウンモビリティ体験会を行った。将来的にはタウンモビリティの導入を考えている。

本研究では、タウンモビリティ体験会参加者、商店街利用者、商店経営者の3者にタウンモビリティに対する意識調査を行って、肴町商店街のタウンモビリティ導入可能性を検討することを目的としている。

2. 調査の概要

本研究では、3種類のアンケート調査を行った。調査対象は①平成13年12月22日のタウンモビリティ体験会参加者、②商店街利用者、③商店経営者（全商店数72）とした。調査の概要を表-1に示す。

表-1 アンケート調査概要

調査場所	肴町商店街
対象者	体験会参加者 商店街利用者 商店経営者
有効票数	54票 121票 36票
調査項目	・タウンモビリティへの関心、有効性、必要性 ・タウンモビリティを知っていたか ・商店街を通行する上での問題点 ・店舗のつくりで問題だと感じたこと ・電動スクーターに乗ったことがあるか ・電動スクーターを運転してみようか ・また利用したいか、なぜ利用しないか ・エスコートは必要か ・車椅子、電動スクーターを利用してトイレ、ATM等の改善点
	・タウンモビリティを利用するか、有効性、必要性 ・なぜ、利用しないか ・平日と土日の客数（その中の高齢者、障害者の数） ・改修により変わったと実感していること ・高齢者のために自分の店の改善点 ・高齢者へのサービス、工夫 ・運営方法について ・電動スクーターは店の中に入れるべきか ・電動スクーターや車椅子は店の中に入れるか ・電動スクーターや車椅子の客のために店を改修する必要があるか ・改修する意志はあるか ・どのような条件ならば改修するか
(属性)	
・性別 ・年齢 ・交通手段とそれを利用する上での問題点 ・日常の外出手段 ・日常1日あたりの外出手段 ・歩行補助器具を利用しているか ・障害をもっているか	

3. 調査結果および考察

(1) 体験会参加者、商店街利用者について

① 体験会参加者、商店街利用者の属性

体験会参加者と商店街利用者の属性を表-2に示す。ここで、高齢者は年齢が60歳以上を指し、高齢な障害者は「障害者」とした。

表-2 体験会参加者、商店街利用者の属性

	体験会参加者		商店街利用者	
	人	数(構成比)(%)	人	数(構成比)(%)
高齢者	6	11.1	59	48.8
障害者	9	16.7	27	22.3
高齢者、障害者以外	39	72.2	35	28.9
合計	54	100.0	121	100.0

② 電動スクーターについて

電動スクーターに初めて乗った人が77.5%と高い割合となり、運転してみて簡単だったという人も82.3%となったので、初めての人でも簡単に運転できるということが分かった。「利用したいか」という質問に対して、「利用したい」と答えたのは障害者の場合は55.9%、高齢者の場合は41.0%だった。図-1に「なぜ利用しないか」という質問に対しての結果を示す。

図-1より、高齢者の場合「徒歩で十分だ」という意見が52.6%を占めた。障害者の場合は「電動スクーターの操作に対して不安」という意見が23.1%と最も多かった。

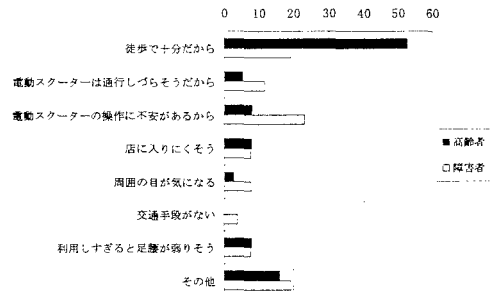


図-1 電動スクーターを利用しない理由

③ 商店街の問題点

図-2にタウンモビリティで商店街を利用する上での体験会参加者のあげた問題点を示す。図-2より、歩道と店舗との段差を無くし、スムーズに店に入れるようにするというハード面の改善と店の前に商品を置かない、自転車は駐輪場に止めるという意識を商店経営者と商店街利用者のそれぞれが持つ必要がある。その他の意見では、歩道の中心が高くなっているため（横断勾配1.5%）、車椅子では歩道の端に寄ってしまうという意見が多かった。

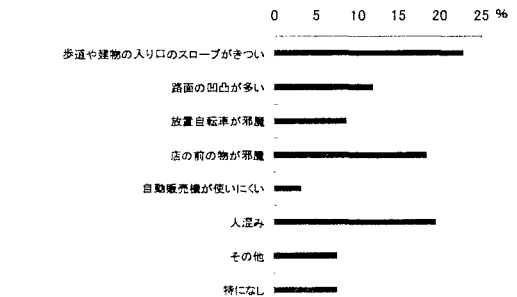


図-2 商店街を通行する上での問題点

店舗のつくりの問題点として、店の中の通路が狭いこととドアの開閉が困難だという意見が最も多く、あわせて62.9%を占めた。たとえ自動ドアであっても開閉ボタンが高い位置についているため、手が届かないという意見もあった。その他の問題点として、銀行のATMの画面やカードを入れる所の位置が高すぎる、障害者用トイレの数が少ないこと等である。

(2) 商店経営者について

図-3にタウンモビリティ導入に対して、「あなたの店のどこを改善したらよいか」という質問の結果を示す。図-3より、「店内の通路幅を広くする」という意見が34.4%で最も多く、「入り口を広くする」という意見が16.4%で次に多い。これは体験会参加者の店のつくりの問題点と一致し、商店経営者と体験会参加者の両者とも感じているということが分かる。

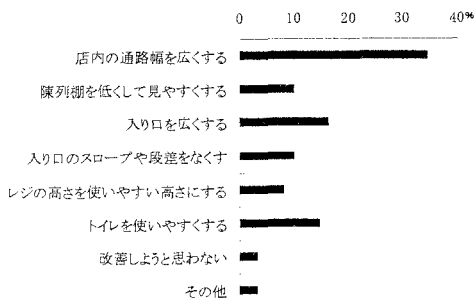


図-3 自分の店の改善点

表-3に「車椅子はあなたの店に入れるか」、「車椅子の商店街利用者のためにあなたの店を改修する必要があるか」という質問に対する結果を示す。この結果より、車椅子が入れるという店は91.4%である。店には入るが、より快適に車椅子で店内を移動できるように改修しようと考えている店は31.4%だった。

表-3 車椅子のために店の改修の必要性

店に入れるか	改修の必要性	人	数(構成比%)
入れる	ある	11	31.4
	なし	21	60.0
入れない	ある	2	5.7
	なし	1	2.9
合計		35	100.0

図-4に「タウンモビリティを導入するにあたり、運営方法（電動スクーターや車椅子の購入、管理、維持費）はどうすればいいと思うか」という質問に対する結果を示す。「行政、商店街、消費者で運営する」という意見が46.9%と高い割合を占めた。次に高い数値だったのが「行政で運営する」という意見であり、この結果より、商店経営者は行政で運営してほしい、もしくは行政と協力して運営していきたいと考えていることが分かる。

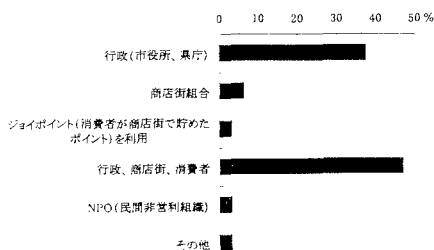


図-4 運営方法について

4. タウンモビリティに対する意向

タウンモビリティに対する意向について、体験会参加者、商店街利用者、商店街経営者のそれぞれにタウンモビリティへの関心、有効性、必要性の3項目を質問し、その回答パターンから、潜在構造分析を用いて、被験者のタウンモビリティに対する好意性・非好意性を明らかにする。

潜在構造の理論頻度と精度の表を体験会参加者、商店街利用者のうち、高齢者と障害者の場合は表-4に、高齢者と障害者以外の人の場合は表-5に、商店経営者の場合は表-6に示した。

表-4 高齢者と障害者の場合

判定	質問1 関心	質問2 有効	質問3 必要	①		②		③		④		⑤ ①/②×100
				好意的クラス	非好意的クラス	理論頻度	実測頻度	好意的クラス	非好意的クラス	理論頻度	実測頻度	
好意型	1	1	1	45.15	0.85	46.0	46	21	46	21	98.16	
	1	0	1	16.62	4.38	21.0	21	5	46	5	79.14	
	0	1	1	3.51	1.49	3.0	3	2	46	2	76.17	
	0	0	1	0.90	1.19	2.0	2	1	46	1	45.17	
非好意型	0	0	1	1.29	7.71	9.0	9	6	46	6	14.35	
	1	0	0	0.33	5.67	6.0	6	1	46	1	5.54	
	0	1	0	0.07	1.93	2.0	2	2	46	2	3.51	
	0	0	0	0.03	9.97	10.0	10	10	46	10	0.26	
合計				67.90	33.10	101.0	101	57	45	100.0	90.58	

好意型:72人 非好意型:25人

表-5 高齢者と障害者以外の場合

判定	質問1 関心	質問2 有効	質問3 必要	①		②		③		④		⑤ ①/②×100
				好意的クラス	非好意的クラス	理論頻度	実測頻度	好意的クラス	非好意的クラス	理論頻度	実測頻度	
好意型	1	1	1	21.62	0.38	25.0	25	25	25	25	98.49	
	1	0	1	5.30	0.70	8.0	8	5	25	5	89.27	
	0	1	0	1.63	0.35	2.0	2	2	25	2	82.57	
	0	0	1	11.38	1.62	16.0	16	16	25	16	71.10	
非好意型	0	1	0	0.35	0.64	1.0	1	1	25	1	35.53	
	0	0	1	2.45	8.55	11.0	11	11	25	11	22.25	
	1	0	0	0.75	4.24	3.0	3	3	25	3	15.26	
	0	0	0	0.16	7.84	8.0	8	8	25	8	2.05	
合計				46.68	27.32	74.0	74	74	74	74	96.88	

好意型:49人 非好意型:25人

表-6 商店経営者の場合

判定	質問1 関心	質問2 有効	質問3 必要	①		②		③		④		⑤ ①/②×100
				好意的クラス	非好意的クラス	理論頻度	実測頻度	好意的クラス	非好意的クラス	理論頻度	実測頻度	
好意型	1	1	1	19.76	0.24	20.0	20	20	20	20	98.40	
	1	0	1	4.47	0.53	5.0	5	5	20	5	89.35	
	0	1	1	3.45	0.55	4.0	4	4	20	4	86.20	
	0	0	1	0.61	0.39	1.0	1	1	20	1	61.02	
非好意型	0	0	1	0.78	1.22	2.0	2	2	20	2	38.98	
	1	0	0	0.14	0.86	1.0	1	1	20	1	13.80	
	0	1	0	0.11	0.89	1.0	1	1	20	1	10.65	
	0	0	0	0.02	1.98	2.0	2	2	20	2	1.20	
合計				28.34	6.66	36.0	36	36	36	36	92.38	

好意型:30人 非好意型:6人

この解析結果より、タウンモビリティに最も好意的なイメージを持つ層は商店経営者で、好意型30人、非好意型6人で好意的割合は83.3%と高い割合を占めた。次に高齢者と障害者で好意型72人、非好意型29人で71.3%、そして高齢者と障害者以外の人で好意型49人、非好意型25人で66.2%の順に続く。

全ての層で好意的な割合が60%を超えているので、タウンモビリティの導入に商店街利用者も商店経営者も好意的といえる。

5. まとめ

この結果より、タウンモビリティの導入にはすべての人が好意的である。よりタウンモビリティを有効なものにするためには商店街、特に店舗の整備が必要である。店へのアクセスをスムーズにしたり、店内の通路を広くする、障害者用トイレの数を増やすといったことである。よって、商店経営者側に自分の店のバリアフリー化を行なう意識を持ってもらうようにすることが今後の課題であり、タウンモビリティの導入の効果を上げるには不可欠といえる。

<参考文献>

- 京極道宏：タウンモビリティと賑わいまちづくり、学芸出版社、1999
- 中村正一：例解 多変量解析入門、日刊工業新聞社、1979