

鳥取大学 正会員 ○岩田 千加良
鳥取大学 正会員 谷本 圭志
鳥取大学 正会員 土屋 哲
大山町 非会員 林原 壮太

1. はじめに

近年、多くの自治体では様々な高齢者向けの移動支援サービスが提供されている。しかし、高齢者の健康状態や居住環境は一人ひとり異なることから、それらのサービスを受けられない人もいる。その一つの原因として、サービスを受ける所までの移動自体が高齢者の負担となっていることがある。このような日常的な外出の負担を軽減させる補助交通手段として、近年ではパーソナルモビリティ（Personal Mobility、以下PMと省略する）が注目を浴びている。PMは免許が不要、操作が楽、歩行者として扱われ、高齢者のQOL（Quality of Life）の向上が期待できる手段である。しかし、これまでのPMの導入は観光地や都心部がほとんどであり、高齢化が進行している過疎地域や中山間地域での戦略的な導入はほとんどない。

そこで本研究では、過疎地域や中山間地域においてPMのニーズがあるのか明らかにするとともに、どのような人にニーズがある（ない）のか、また、ニーズの顕在化を妨げている要因が何かについて分析を行う。

2. 調査の概要と分析

(1) 調査の概要

本研究では、鳥取県大山町の旧奈和地区、押平地区、御来屋地区に住む要介護認定のない65歳以上の高齢者を対象とする（図1参照）。大山町は、過疎地域に指定されており、人口1万7,491人、高齢化率33.3%（平成22年国勢調査）の町である。今後も高齢化の進行が見込まれるため、加齢により移動が制約される高齢者が年々増加することが危惧されている。

この調査では、高齢者を対象としていること、シニアカーの認知が必ずしも十分ではないことを想定し、ヒアリング調査とする。その際、シニアカーを知らないという回答した人にはシニアカーを簡単に説明できる動画を視聴して頂くこととする。ただし、ヒアリング調査時に不在であった宅へは留置きをし、後日回収に伺うこととする。調査期間は平成24年11月12日～平成24年12月3日である。調査項目、回収状況を表1、2に示す。

(2) 集計結果

調査で得られたデータを集計した。その結果、図2～4に示すように、シニアカーの認知度は70%以上あり、比較的多くの人々がシニアカーを知っている一方で、利便性を認める人は43%と低くなり、利用意向に関してはさらに低く、15%であった。

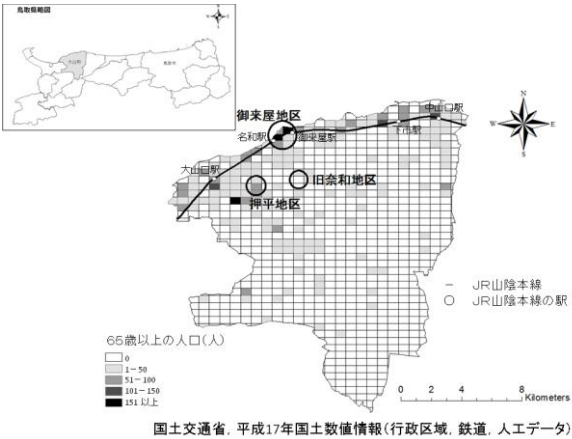


図1 鳥取県大山町の概略

表1 主な調査項目

個人属性	被験者の性別、年齢、免許の有無、健康状態など
日常の外出活動	散歩・買い物などの回数、外出について感じていること、外出時の交通手段など
補助交通手段	シニアカー・電動バイクの認識、シニアカーの利用について、補助交通手段に対して抱く問題・不安など

表2 回収状況

	旧奈和	御来屋	押平	全体
調査対象者数	47	188	118	353
回答者数 (%)	42 (89%)	153 (72%)	77 (65%)	255 (72%)

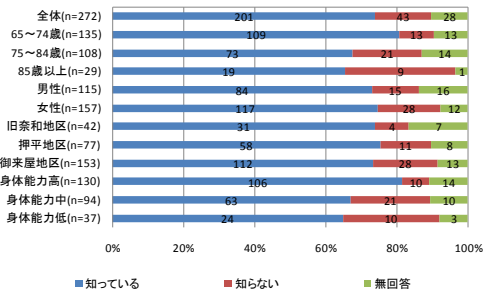


図2 シニアカーの認知度

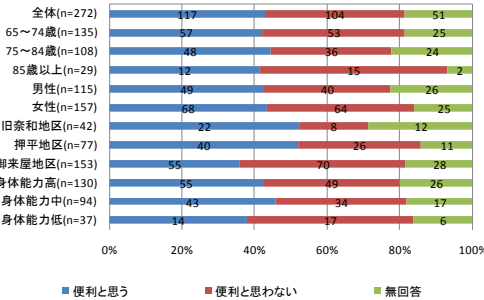


図3 シニアカーの利便性

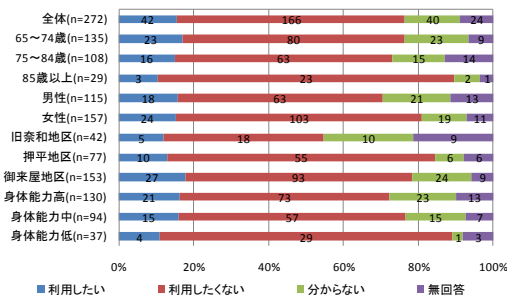


図4 シニアカーの利用意向

3. 利用意向に関わる要因分析

調査で得られたデータを用いて、どのような要因がシニアカーの利用意向に影響を与えるのかについて判別分析を行った。なお、目的変数、説明変数はともに質的データのため、数量化Ⅱ類を用いた。図5は判別分析で得られたサンプルスコアを表したものである。

図5より、「免許なし」の高齢者には、シニアカーの利用意向は低く、「免許あり」の高齢者には利用意向が高い傾向にある。車の運転操作の経験の有無により、利用意向に差が生じると考えられる。また、「少し重い物の持ち運びができない」「歩行できない」「100m程度しか歩けない」「階段をあがれない」高齢者は、シニアカーの利用意向は低い傾向にある。これらの高齢者は、日常生活に困難が生じている人、すなわち、身体能力が低い人々である。

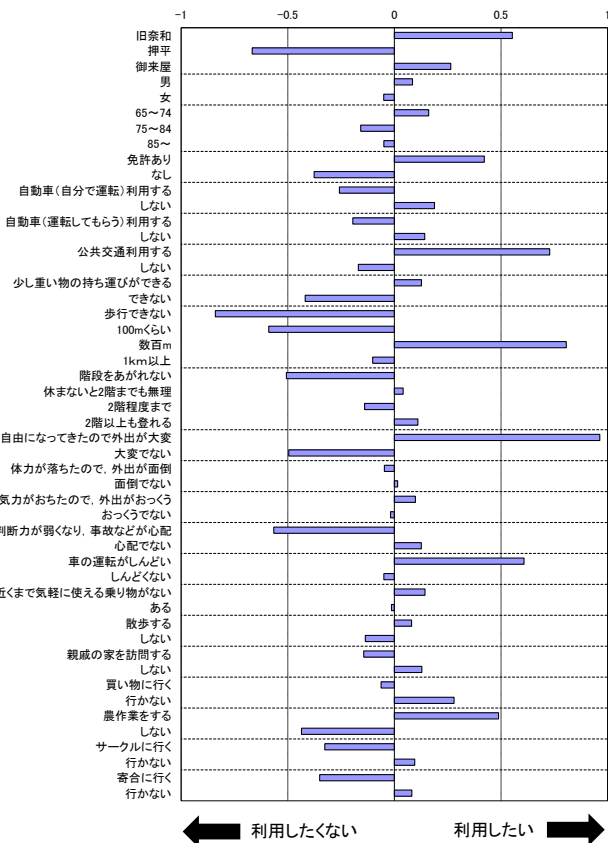


図5 サンプルスコア

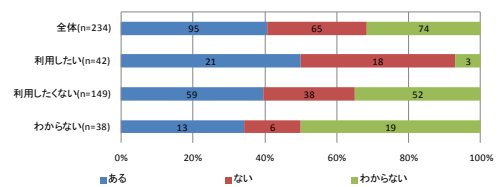


図6 シニアカーの利用に対する問題や不安の有無

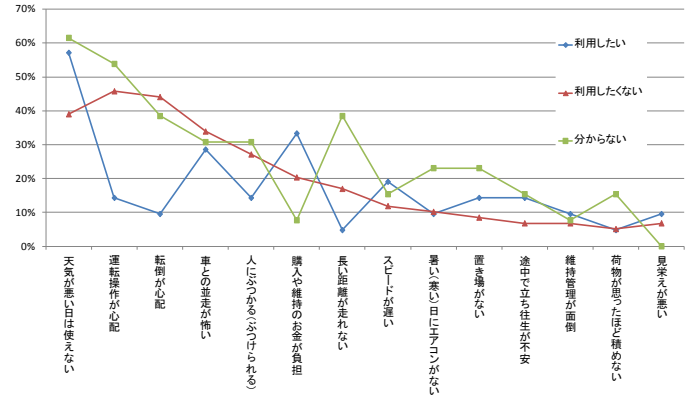


図7 シニアカーに対する問題や不安

利用意向の低い理由として、高齢者はシニアカーに対して何らかの問題や不安を感じているためと考えられる。図6より、シニアカーの利用に対する問題や不安が「ある」と回答した人は40%であった。特に、利用意向があっても問題や不安を感じている人が50%にのぼることが図から分かる。これらの40%の人に対し、具体的にどのような問題や不安があるのか尋ねた結果を図7に示す。各項目の中で最も選ばれた項目は「天気が悪い日は使えない」である。また、シニアカーを利用したい人と利用したくない人で顕著に差があった項目は、「運転操作が心配」、「転倒が心配」である。よって、シニアカーの利用意向には天候、運転操作、事故への不安の影響が大きいと考えられる。

4. 結論

以上より、PMの利用意向は低く、PMにニーズがある人は限定的であることが明らかになった。また、その利用に関して何らかの問題や不安を感じる人が多く、自治体が安易に導入することには慎重であるべきことが分かった。

PMの利用意向が低い主な原因として、悪天候の際に利用できないことが大きく影響している。このため、天候を気にせず外出できる場所（商店街など）での導入が有効である。また、PMの利用に対する運転操作、事故への不安も利用意向に大きく影響している。よって、シニアカーの導入を推進するにしても、これらの問題や不安が解消されるような環境設定が必要である。具体的には、講習やモニター利用などのソフト的な方策や、シニアカーを安全に運転できる道路整備といったハード的な方策が必要となる。