

路線バスを利用した高齢者外出プログラムの開発

豊田工業高等専門学校 野田 宏治

1. はじめに

現在、日本における 65 歳以上の高齢者人口は 3514 万人（平成 29 年現在）、総人口に占める割合は 27.7% となり、90 歳以上人口も初めて 200 万人を超えた。¹⁾

高齢化による問題点の一つとして高齢者の移動手段の確保である。自動車の運転免許自主返納が増えてはいるが、地方部では公共交通の整備も限界があり、自動車に頼る生活を変えることは非常に難しい。

本研究では、路線バス路線が身近にある住民を対象に路線バスの体験乗車会を開催し、公共交通利用の可能性を広め、自動車利用から公共交通利用へと交通手段転換の可能性を探る。

2. 高齢者外出プログラム開発の考え方

これまで、公共交通利用については、バスの乗り方教室や小学校への出前授業、あるいは環境教育の一環として公共交通の利用を推進してきた。図 1 に自動車利用と公共交通利用の関係を示す。今回の高齢者外出プログラムでは、図に示すよう自動車利用の比率を少しずつ公共交通に振り分け、将来は公共交通利用を主の手段とし、最終的には抵抗なく運転免許の自主返納に繋げようとする考えである。

本研究の手順はまず、バス停までの距離抵抗がない高齢者が居住する地域（豊田市）を対象に体験乗車会の参加者を募り、同時にアンケートで外出要望を抽出する。抽出した要望を基に外出プログラムを作成し、実際に体験乗車会と作成した外出プログラムを実践する。その後、体験乗車会と外出プログラムの問題点を抽出し、改良を加え別の地域で実施する。

3. 研究内容

3-1 対象地域の選定及び概要

体験乗車会及び外出プログラムの概要を表 2 に示す。表 3 に 12 月から 2 月にかけての約 1 ヶ月半、御作町と五ヶ丘団地 2 地域、計 10 回の実施日と参加人数を示す。参加者数は合計 80 名であった。

3-2 潜在的・顕在的外出要望の抽出

体験乗車会参加希望者を募ると同時に豊田市内でよく行く場所、行ってみたい場所の要望抽出を行った。

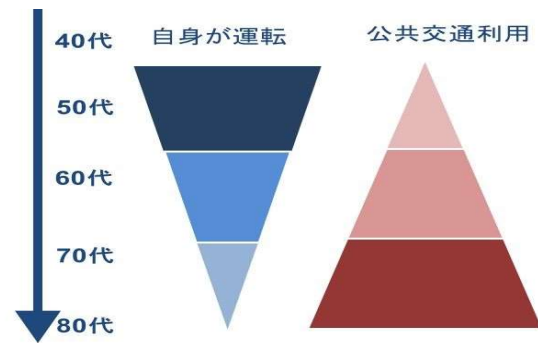


図 1 自動車利用と公共交通利用の関係

表 2 体験乗車会及び外出プログラム概要（五ヶ丘 5 丁目）

9:00~	五ヶ丘第 5 自治区集会所に集合
	体験乗車会、外出プログラムの説明
9:45	五ヶ丘小学校前バス停へ移動
10:04	豊田市駅行きのバスに乗車
10:28	豊田市駅着
	KiTARA 見学、市民活動センターで休憩
12:10	豊田市駅発のバスに乗車
12:35	五ヶ丘小学校前バス停に到着（解散）

表 3 外出プログラム実施日及び概要

日 時	実施場所	参加人数	年齢範囲（歳）
2017 年 12 月 17 日（日）	御作町	3 名（1）	50~83
2017 年 12 月 23 日（土）	五ヶ丘 4 丁目	5 名（0）	22~75
2018 年 1 月 4 日（木）	五ヶ丘 5 丁目	1 名（1）	45
2018 年 1 月 5 日（金）	五ヶ丘 1 丁目	10 名（5）	57~77
2018 年 1 月 6 日（土）	五ヶ丘 3 丁目	14 名（9）	10~74
2018 年 1 月 8 日（月）	五ヶ丘 2 丁目	10 名（3）	62~82
2018 年 1 月 21 日（日）	御作町	7 名（7）	75~81
2018 年 1 月 27 日（土）	五ヶ丘 5 丁目	4 名（2）	63~83
2018 年 2 月 3 日（土）	五ヶ丘 1 丁目	6 名（3）	30~74
2018 年 2 月 4 日（日）	五ヶ丘全体	20 名（11）	7~76
2018 年 2 月 4 日（日）	五ヶ丘全体		

よく行く場所としては松坂屋が 46% と最も多く、次いで参合館（図書館）が 37% となった。他にも t-face（商業施設）が 15% であった。また、行ってみたい場所としては 11 月に開業した KiTARA（映画館）が 14% と多かった。今回は外出プログラムとして KiTARA の見学を入れた。

3-3 要望を考慮した外出プログラムの実践

バスの体験乗車会では、参加者にあらかじめ 2,500 円をチャージした IC 乗車券（マナカ）を配布し、IC 乗車券を利用した乗車体験を計画した。表 2 に体験乗車

会及び外出プログラムの一例を示す。

体験乗車会では、趣旨説明やIC乗車券の使い方、バス車内でのマナー、時刻表の見方などを説明し、実際の路線バスに乗車してもらう内容である。

4. 体験乗車会参加者のバス利用について

4-1 車からバス利用への転換

図2にプログラムの参加後における今後のバス利用に対する意識についての結果を示す。とても利用したいが20%、利用したいが67%、合計で87%がバス利用を好意的に捉えている。

図3に自動車を減らしてバス利用を増やすについての回答を示す。とてもあるは6%、あるは59%で好意的な回答は65%である。一方あまりない、ないは合計20%程度あり、わからないは17%である。

体験乗車会終了後の自動車から公共交通への転換があるかについて聞いたところ、ありが34%、なしが66%であった。図4に公共交通への転換がありと回答した32名の転換した目的を示す。趣味娯楽が最も多く31%、そのほか28%、買い物22%となった。

図2、図3、図4からバス利用に理解を示しながら、積極的に自動車利用を減らしてバスを利用するには至っていないことが分かった。

4-2 将来のバス利用について

図5に将来的なバスの利用意向を示す。以降意思ありは83%で、移行意思なしは17%であった。

図6に運転免許自主返納に対する意思を示す。82%が返納の意思を持つが、意思なしも18%ある。車を利用して移動することが習慣となっているため、運転免許返納については、将来のこととして捉えている。

5. 外出プログラムの評価

図7に今回のバス体験乗車会外出プログラムの評価を示す。とてもよかったが42%、よかったが55%、あまりよくなかったは3%であった。参加者のほとんどが好意的な評価をしている。

アンケートの自由記述や、会話の中からバスを利用しない意見として、利用料金が低い、バス停が遠い、荷物運搬に問題があるといったバス利用の不便さに対することや、バスで行くことができる外出先が限られている、車であれば時間を気にすることなく外出ができるといった車の利便性を高く評価する意見が多くあった。

今回のバス体験乗車外出プログラムによって、バス

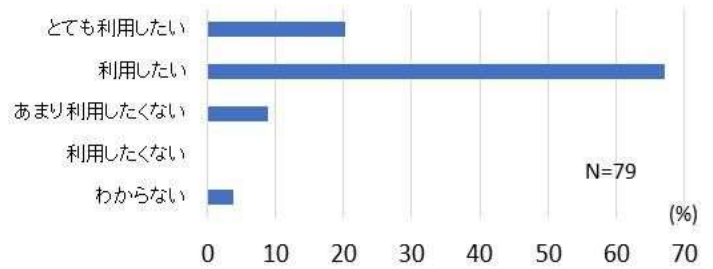


図2 今後のバス利用に対する意識

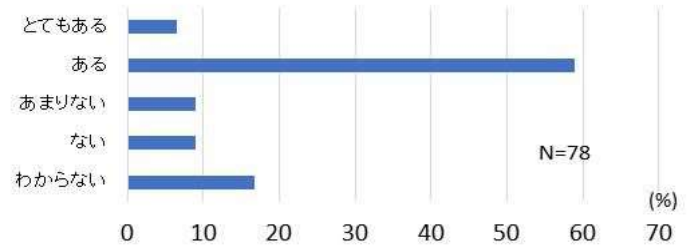


図3 自動車を減らしてバス利用を増やす

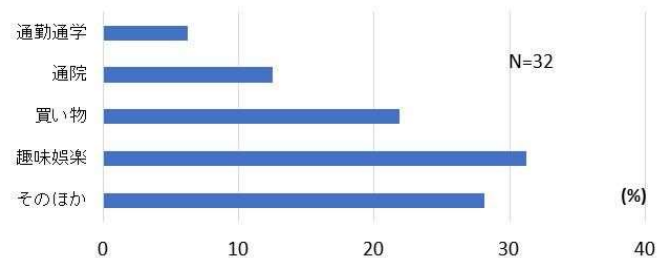


図4 公共交通へ転換した目的

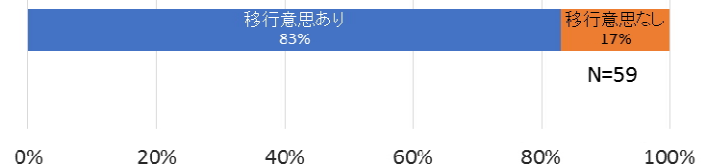


図5 公共交通を中心とした生活への移行



図6 運転免許の自主返納について

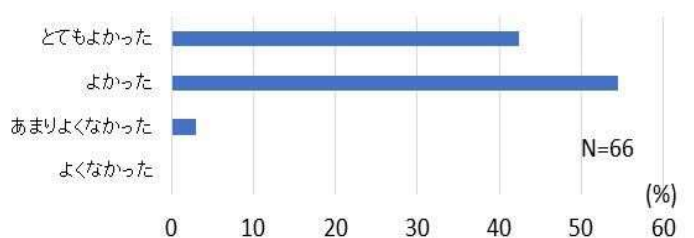


図7 外出プログラムの評価

利用に対する意識を高めることが出来た。今後はその意識を継続させることや、公共交通への転換をどのように促すのが課題である。

【参考文献】

- 1) 総務省統計局:高齢者の人口, 2017.
<http://www.stat.go.jp/data/topics/topi1031.htm>