

モデル事業名	自転車タクシーを用いた「地区別移動カルテ」に基づくコミュニティ輸送マネジメント
活動団体名	特定非営利活動法人 五環生活
ホームページ	<a href="http://gokan-seikatsu.jp/">http://gokan-seikatsu.jp/</a>
所属/ 担当者名	福江 岬
連絡先	電話:0749-26-1463 E-mail:fukue@gokan-seikatsu.jp
活動地域	滋賀県彦根市の城西・城東小学校区

### ● 活動地域の概要

- 彦根市城西小学校区世帯数（※彦根市統計 平成22年4月1日現在より）2,509世帯 高齢化率27%（市20%）
- 年齢別人口構成の推移（※平成17年度国勢調査より）  
年少人口15.4%（▲1.3%）生産年齢人口66.5%（▲1.6%）老年人口18.0%（1.9%）
- 公共交通に関する状況（※平成20年彦根市の公共交通に関するアンケート調査より）  
交通手段分担率 車63% 自転車22% 徒歩5% 電車3% バス3% タクシー2% 原付・バイク2%



【狭隘道路に面した街並み】【狭隘道路を走る自転車タクシー】【彦根市の位置図（右）】

### ● 活動地域の課題

- 旧城下町という細街路が入り組んでいる街区の中では高齢者たちが多く暮らしている。車を持たない高齢者の足は公共交通であるバスだが、便数が減り、乗りにくくなっている。更には細街路の奥にはタクシーは入ることができず、外出の機会がままならなくなっている。
- 移動に困難を抱える交通弱者の問題は、自治会等では少数のために声があがりにくい。アンケート調査を市がしても困っている声はそもそも少数であるために把握しにくい。どうしても実際の必要とされる人たちに対応したサービス提供となっていないのが現状である。

### ● 活動の内容

#### （全体）

- 2010年1月より自転車タクシーを高齢者向け福祉自転車タクシーとして運行を開始した。
- 運行開始から2010年3月15日までは運賃お一人一乗り100円（距離、時間等無関係）、火曜日・雨天定休にて実施。
- 会員制として利用者を募り、移動者の具体的な状況・移動先を蓄積する事で、移動困難者の把握と、利用者の特性にそった今後の自転車タクシーの利用可能性を検討した
- またアンケート調査により、利用者から見た自転車タクシーのメリットデメリットを直接得ることで、サービス等運営方法を改善した

#### （直近1年間の進捗など）

- 運営方法の見直しを行った結果、新たな公終了後は「べんりんたく」と愛称を変え、下記内容で再スタートを切った。
- 利用対象者にお子様（乳幼児）連れの方も加えた。
  - 運賃は直線距離1km未満300円、1km～1.5km未満500円、1.5km～2km未満800円に変更。
  - 定休日は火曜日、豪雨時（小雨運行）とした。
  - 運行地域は、自転車タクシーが運行可能範囲に拡大した。
- また、事業拡大にあたり、市議会議員等の協力者の助言を仰ぎつつ事業PRを中心に活動を実施。
- 市議会議員らとは、新たな公と今後の活動方針の打合せ
  - 市との連携（副市長との対談、介護福祉課との連携、交通対策課への提案）、タウンミーティングでのPR
  - 住民には、会合に参加し試乗会の開催や、市広報誌への掲載、瓦版（読み物）の発行を行い、より身近に感じてもらえるよう告知活動を実施。

## ● 活動の成果

### ・全体

[ 活動の成果、地域内での反響・効果 ]

まず、移動困難者の把握について結果をまとめる。移動困難者は、バス停から離れたところに住んでいる事が多く、また、その移動範囲は徒歩や自転車で行くことが出来る範囲が多い。車で移動可能な場合に限り遠出をし、普段は天気の良い日に出るか、もしくは外に出ないことを選んでいる。また、行き先もやや固定されており、買い物や通院といったように、日常生活に必要な用事を済ませる為が多い。こうした中、生の声を聞く事で分かった引きこもりがちになる要因としては、タクシーが入れない、近距離なのでタクシー・家族に頼むのは気が引ける、荷物がもてない、足が悪いなどの理由であった。

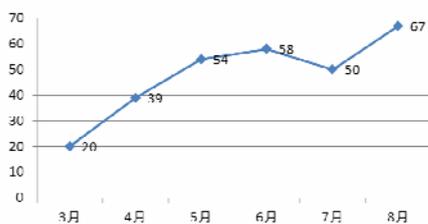
次に自転車タクシーについてまとめる。今回の事業では、自転車タクシーの利点として、車が入れない道路も移動可能となることと、短距離輸送で利用価値が高いこと、コミュニケーションツールとして新たなつながりを生む可能性があることが分かった。Q4はアンケート結果の抜粋であるが、約6割もの回答者が会話出来る事に価値を見出していた。今回の対象地が狭隘道路に囲まれた地域ということもあり、自転車タクシーの特徴と上記移動困難者の移動ニーズが合致したため、移動困難者にとっては新たな外出のツールとなりえるまでに至った。定期的に利用する会員も増え、生活するうえで無くてはならないものになったと、言っておられる方もある。自転車タクシーに乗ることが出来る移動困難者にとっては、今後も利用価値の高いツールとなる可能性がある。

[ 周辺への波及効果 ]

運行地域のみならず、他自治会の市議会議員からも今後の自転車タクシーの運行について注目を浴び、市議会の場で議論された。すぐに市が全面的に協力を行うには至っていないが、今後の検討につながる一歩となった。また、彦根市社会福祉協議会の広報協力や、彦根市城西学区社会協議会の積極的な住民へのPR活動の協力により、より一層大きな告知活動を展開することが出来た。また、福祉の場での自転車タクシー利用が注目を浴び、メディアからの取材を受ける事になった。

### ・直近1年間の成果など

新たな公終了後、運賃の値上など利用者にとってマイナスとなる事をせざるを得なかったが、PR活動に注力する事で利用回数は倍増する結果を得る事ができ、ゆっくりとではあるが、確実に地域に浸透することが出来た。奇抜な方法ではないが、自治会や市などの各主体との連携から、チラシの戸別配布、市広報誌での告知、会合やイベントへの参加により、直接自治会の方々と話すことなど、いかにして住民の方に触れ合うことが出来るか、この課題を克服していくことで、より一層地域に根付いた乗り物となっていくと考えられる。



(左) 利用者の推移。(中央) 新しく運行する地域での試乗説明会。(右) 広報誌社協ひこね第154号(6/15発行)

## ● 今後の課題及び展望

### ・課題 (活動を通して発見された課題等を記入)

自転車タクシーを福祉の場で展開していく場合、①常時自転車タクシーに乗ることが出来る移動困難者は数が限られてしまう②事業単体での運営を考えると、利用客以外の運営資金調達を考えなければならない事の2点が課題である。

### ・展望 (今後の取り組みや検討について記入)

利用者の増加を図るにあたり、①の課題に対しては、「移動ツール」としてだけではなく「コミュニケーションツール」としての自転車タクシーを作る事が重要となってくる。移動に会話という付加価値が付く事で、単なる外出から社会との接点を生み出す付加価値を設ける事で、高齢者の生活の質を少しでも豊かに出来る新しい乗り物を創り上げ、利用者の間口を広げる。②に対しては、利用実績を積み上げ、市や福祉施設との共有から、協働へと働きかけを促すことで、多様な主体を巻き込んだ運営モデルを創り上げる。特に、自転車タクシーが担える短距離輸送、細街路でのドア to ドアの運行、独特のスピードなど、利用者にとってのメリットを明確に作りあげ、積極的に働きかけていく。

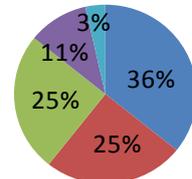


自治会での説明会を実施し、運行の理解を得る。



体験試乗会にて、実際に触れて頂き知ってもらう。

### Q4輪タクで楽しめる事



- ドライバーとの会話
- 同乗者との会話
- 景色を眺める
- 散歩
- 友達の家などちょっとしたお出かけ