

福祉のまちづくりに向けたタウンモビリティ実施事例の比較研究

後藤恵之輔*・弓削田祥平*・田中 宏典*

Comparative Study of Town-Mobility Cases for Welfare-Oriented Town Planning

by

Keinosuke GOTOH , Shohei YUGETA , Hironori TANAKA

A comparative study of the town-mobility was conducted for the three working cases and two experimental cases. The working cases are: 1. Obama Town, Minami-Takaki County of Nagasaki Pref., 2. The Raku-raku-en in Hiroshima City and 3. The Kure Port Pier Park in Kure City, Hiroshima Pref. The experimental cases are: the shopping street in Onomichi City, Hiroshima Pref. and the Omotemachi Shopping Street in Okayama City. The safety of electric scooter, vital tool for the town-mobility, was also examined in this study. Consequently, especially in working cases, the efforts were observed in preparation of wash room equipment and danger maps. However, as common problems for the all the five cases, reluctancy of the users to the scooters was pointed out, as well as the continuous fund raise.

1. はじめに

現在日本の多くの自治体では、高齢化と経済の衰退という問題を抱えている。そして、これらの問題を同時に解決する試みの一つとして、近年タウンモビリティというシステムが、全国各地で導入されてきている。

タウンモビリティとは、長時間歩行することによる不自由を感じる移動困難者（高齢者や障害者など）に、手動または電動の車いす、電動スクーターを街中やショッピングセンター、商店街などで貸し出し、買い物や散策を楽しんでもらうシステムである¹⁾。

本研究では、現在タウンモビリティの導入または実験が行われている長崎県小浜町、広島県広島市、広島県呉市、岡山県岡山市、広島県尾道市において実地調査を行い、その現状や効果、問題点を検証し、地域に密着した福祉のまちづくりに向けて、タウンモビリティのさらなる普及のために今後どうあるべきかを考える。

2. タウンモビリティの効果

タウンモビリティのもつ主な効果としては、主に次の四点が挙げられる^{2), 3)}。

- ① 新しい客層として高齢者や障害者を取り込むことにより、商店街等の活性化や売り上げの増加に繋がる。
- ② 道路や店舗の段差といったハード面、商品の品揃えやサービス方法といったソフト面の両面から、バリ

アフリー化が推進される。

- ③ 自宅にこもりがちな高齢者や障害者の外出を促し、彼らの自立促進に繋がる。
- ④ 高齢者が元気になるため、医療費の削減が期待される。

このタウンモビリティのモデルとなっているのが、1979年にイギリスのミルトンキーンズで誕生し、現在、イギリス全土で270都市以上に普及しているショップモビリティである。タウンモビリティという言葉は、商業地区に限らず街全体にこのシステムを広げるという意味で、日本風にアレンジされた呼び名である。日本におけるタウンモビリティ活動はまだ小規模だが、今後、全国的に広がれば、大きな効果が期待される。

3. 日本におけるタウンモビリティ

日本において、イギリスのショップモビリティの事例が広く紹介されたのは、1996年1月に宮崎市で開催された「第1回福祉のまちづくりシンポジウム」であった。その後、自治体との協力の下、広島県広島市、東京都武蔵野市、千葉県柏市の3ヶ所でタウンモビリティ実験が開始された。現在までに、かなりの数の自治体や地域でタウンモビリティ実験が行われ、中には実際に導入している地域もある。そこで、現在タウンモビリティが導入されている地域として長崎県小浜町、広島市楽々園、呉市呉ポートピアパークの3地域、現在タウンモビリティ

平成15年10月24日 受理

*大学院生産科学研究科 (Graduate School of Science and Technology)

表1 小浜町の運営システム⁴⁾

開設時	2000年7月29日
貸出機器	電動スクーター 17台
運営時間	9:00~20:00
利用方法	原則として予約制
利用区域	商店街を中心とした町内
オフィス	小浜町ショッピングモビリティ情報センター ‘ぼかぼか’
特徴	4ヶ所に基地を設置



写真2 狭い歩道

の導入に向けて実験が行われている段階の地域として尾道市、岡山市の2地域の、計5地域で実地調査を行った。以下に、それらの詳細を述べる。なお、調査は実際に電動スクーターに乗って行い、同時に関係者へのヒアリングも実施した。

4. 調査結果

4. 1. 長崎県小浜町のタウンモビリティ

小浜町は、長崎県島原半島の付け根に位置する人口約12,000人の温泉町である。この町では、2000年7月29日から小浜中央商店街を中心にタウンモビリティを展開している。表1に現在の運営システムを示す。

小浜町タウンモビリティの特徴は、オフィスを含めた町内4ヶ所に写真1のような基地を設置している点で、より多くの人利用を可能にしている。基地は、駐車場を設けるなど利用者に配慮した対応がなされている一方で、汚れの日立つ電動スクーターも数台見受けられ、管

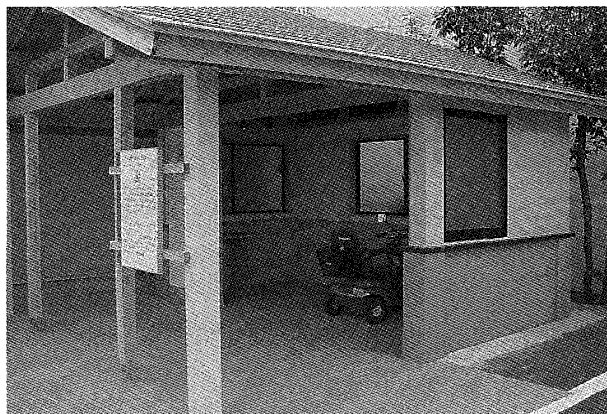


写真1 電動スクーター基地



写真3 新設された身障者用トイレを示すサイン

理面の見直しが求められる。

ハード面については、道路脇の溝や歩道の幅、段差、違法駐車、駐輪など改善すべき点が多く見られた（写真2参照）。その一方で、低い位置に取り付けられたカーブミラーや走行の邪魔になる柱の移動を行うなど、電動スクーター利用者への配慮も見られた。

ソフト面については、実験を開始してから3年を経た現在でも電動スクーターに乗ることを恥ずかしいと感じる人がいることや、商店の方の対応に温度差があることなどが問題点として挙げられる。しかし、タウンモビリティ導入を機に、個人で電動スクーターを購入する人の増加や写真3に示すような新たな身障者用トイレの設置、視覚障害者体験、手話学習を開くなど、まちづくりや福祉に対する住民の意識の向上もうかがえた。

今後の活動については、タウンモビリティの普及を丁寧につけていくとともに、ハード面に関しては関係機関に対して様々な提言を行い、ソフト面に関してはタウン

表2 楽々園の運営システム⁵⁾

開設時	1999年10月23日
貸出機器	電動スクーター 4台 車いす 2台
運営時間	月、水、木、金 10:00~14:00
利用方法	原則として予約制
利用区域	オフィスから1km内外
オフィス	らくらくえんオフィス
特徴	安全対策の充実



写真5 地域内の歩道

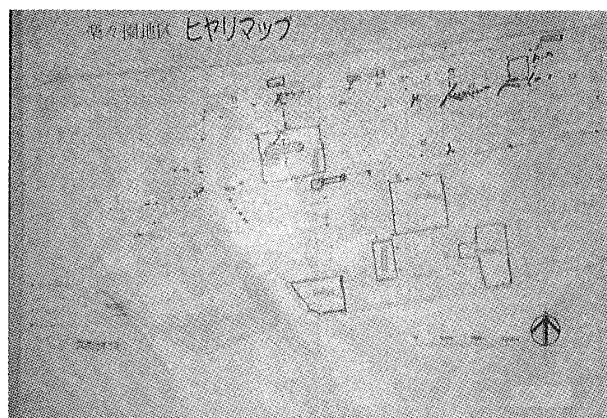


写真4 ヒヤリマップ

表3 呉ポートピアパークの運営システム

開設時	2000年7月20日
貸出機器	電動スクーター 3台, 車いす
運営時間	水、木、金、土、日 10:00~17:00
利用方法	登録制を検討中
利用範囲	呉ポートピアパーク内
オフィス	呉ボランティアNPO支援センター
特徴	パークモビリティである

モビリティや福祉についての学習効果をより高めていく必要があると言える。また、外に向けては、福祉体験のメニューを増やし、大学の福祉関係のゼミを招待するなどの研修誘致を行う予定であり、積極的にタウンモビリティを展開していく様子が見えてきた。

4. 2 広島市楽々園のタウンモビリティ

オフィスは、広島市の中心市街地から約10km離れた住宅地に位置し、1999年10月23日に活動を開始した。表2に現在の運営システムを示す。楽々園の特徴は、安全対策の充実であり、オフィスには電動スクーターを利用する際の決まりと地域内の危険箇所を記載したヒヤリマップを掲示している(写真4参照)。また、利用者には常に連絡がとれるようにPHSを携帯させるとともに、夏場には帽子の着用と飲料水の所持を徹底させており、体の弱い高齢者に対しての配慮がなされていた。

ハード面については、長所、短所とも小浜町の場合と類似しており、写真5は利用区域内の歩道の様子である。ソフト面に関しては、タウンモビリティや福祉に対する住民の意識の高さという点で、小浜町の方が楽々園よりも進んでいる印象を受けた。

現在、オフィスでは地域内のベンチマップを作成中で、100~150mの区間でベンチあるいはベンチの代わりとなるようなものがないか調査している。もし、ベンチの代わりもない場合は、行政に働きかけてベンチを設置してもらおう予定である。また、この他にも最寄駅であるJR五日市駅での電動スクーターの乗り捨てを検討中であり、これが実現すれば、駅からオフィスまでの移動手段も確保でき、より良いシステムになると考えられる。

4. 3 呉市呉ポートピアパークのタウンモビリティ

呉ポートピアパークでは、電動スクーターの利用を公

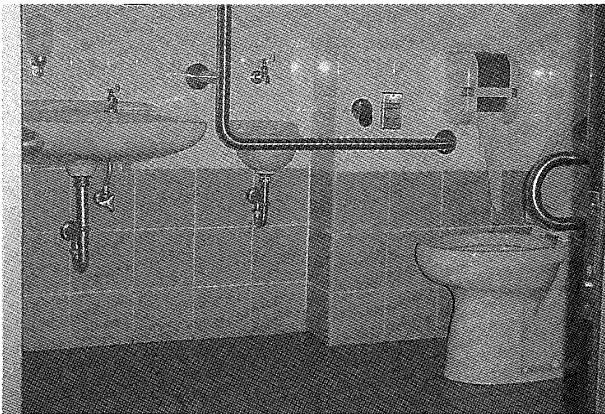


写真 6 身障者用トイレ



写真 7 違法駐輪

園内に限っており、厳密に言えば、タウンモビリティではなくパークモビリティである。しかし、移動困難者にも足を運んでもらって公園内の散策を楽しんでもらおうという目的は、タウンモビリティと類似するものがある。現在の運営システムを表3に示す。

当公園では、付近の老人ホームやデイサービスの方々を中心に貸し出しは順調で、公園内は身障者用トイレが充実しており、目立ったバリアは少ない(写真6参照)。また、ソフト面についても、当初は公園内の店舗で対応のまずさなどが見られたが、時間がたつにつれてそれも改善されてきている。しかし、パークモビリティならではの問題として、子供達の来場が多いため事故の起こる危険性が高いことが挙げられる。このため、公園側は、子供達の来場が特に多い土曜日と日曜日の電動スクーター利用を制限するなどの対策を検討中である。

呉ポートピアパークでは、将来的にオフィスが管理す

表 4 表町商店街の実験開催状況

開催日時	2000年10月29日10:00~16:00
貸出機器	電動スクーター 4台 車いす 4台
貸出場所	表町商店街内の2ヶ所
利用者	電動スクーター 78人 車いす 23人
企画運営	表町おかみさん会他
備考	アンケート調査を実施

表 5 尾道市商店街の実験開催状況

開催日	2000年10月28日, 29日
貸出機器	電動車いす 4台 車いす 5台
貸出場所	尾道市商店街内の1ヶ所
利用者	10月28日 44人 10月29日 37人
企画運営	尾道商店街連合会他
備考	アンケート調査を実施

る必要もなく、来場者が気軽に自由に電動スクーターを利用できるシステムを目指している。

4. 4 岡山市表町商店街のタウンモビリティ実験

県内で最大規模を誇る表町商店街において、2000年10月29日、初めてのタウンモビリティ実験が行われた。表4に実験の開催状況を示す。

この実験では、商業の中心地域であるために、人や自転車が少なく、電動スクーターの利用が困難であること、また、人々の電動スクーターを利用することへの抵抗が非常に高いことなど、ハード面とソフト面の両面から多くの問題が確認できた(写真7参照)。また、表町商店街では電動スクーターの利用を商店街に限り(ショッピングモビリティ)、その他の地域での利用、基地の設置はふさわしくない。これは、岡山市中心部ともなると多大な交通量などあまりにもバリアが多く危険なため、代わりに



写真8 人通りの少ない商店街

岡山駅など交通の各拠点に福祉タクシーなどを常時配置し、商店街までの交通アクセスを確保する方法が最も望ましいと考えられている。

当地域では、今回の実験も商店街の方から声をかけて行うなど前向きな姿勢も見られることから、率先してタウンモビリティ活動が行える地域の人（リーダー）の出現で、導入に向けて大きく前進すると思われる。

4. 5 尾道市商店街のタウンモビリティ実験

尾道市では、2000年10月28日、29日に商店街のイベントの一環としてタウンモビリティ実験が行われた。表5に実験の開催状況を示す。

尾道市の商店街は前述の岡山市表町商店街とは異なり、人通りが少なく、空き店舗も目立っていた（写真8参照）。しかし、実験当日は商店街のイベントの一環という特殊な状況下で行われたため、通路に人や露店などが溢れており、多くの利用者からそれらのバリアに対して恐怖を感じたという声が聞かれた。また、この他にも身障者用トイレが少ないことや、商店街側に協力的でない人が見られるなどタウンモビリティへの理解の低さ、心配りや思いやりといったソフト面の改善点が多く見出されている。今後、人通りの少ない通常の商店街での実験が望まれるが、そのためには、人集めのためのアピール方法や予算をどのようにするかなど様々な問題を解決しなければならない。

尾道市では、今後、地域住民へのタウンモビリティの理解と協力を勧め、岡山市と同様に率先してタウンモビリティ活動が行えるリーダーの存在が重要となる。また、斜面都市ということもあり、低地の商店街までの移動手段についても考える必要がある。

5. 各地域の比較検討

5. 1 タウンモビリティ導入地域の比較

現在タウンモビリティが導入されている地域の比較検討を行うにあたり、表6に長崎県小浜町、広島市楽々園、呉市呉ポートピアパークの3地域におけるタウンモビリティの主な特徴、長所、短所、今後の方針について記したものを示す。

はじめに、小浜町と楽々園タウンモビリティの比較を行う。前者の特徴として複数箇所の基地設置、後者の特徴として安全対策の充実が挙げられる。両地域ともお互いの特徴を取り入れることでより大きな効果が期待できるが、楽々園は小浜町に比べ、電動スクーターの台数が少なく4台しかないため、基地設置の前に数台の電動スクーターを獲得する必要がある。小浜町に関しては、楽々園の特徴である安全対策の充実（ヒヤリマップ、PHSの携帯、ベンチマップ）を取り入れることで、より確立されたタウンモビリティ活動を行えると思われる。

ハード面とソフト面の長所、短所は両地域とも類似した項目が並んだ。ハード面のバリアは、今後活動を続けていくなかで徐々に改善されるだろう。しかし、先に述べたように、ソフト面に関しては、小浜町の方が楽々園よりもタウンモビリティや福祉に対しての住民の意識が高いように感じられた。地域限定の活動と観光産業を意識した町全体という取り組み主体の違いから起こる差だと考えられるが、楽々園では、今後地域への普及活動も重要な課題となる。また、タウンモビリティを導入した当初、重要だと考えられていたエスコートと電動スクーターでの入店については、両地域ともその必要性は低いということで共通していた。前者に関しては、利用者のプライバシーの問題、後者に関しては、利用者に全く歩けない人は少なく、必要に応じて店員が対応すればよいというのが理由である。

次に、呉ポートピアパークのパークモビリティについてであるが、他の2地域とは条件が異なり直接的な比較は困難である。本地域については、駐車場問題の解決と子供達の来場が多い土、日曜日の利用方法の改善が優先事項となる。

最後に、全ての地域に共通した最大のバリアが、利用者の電動スクーターに対する抵抗である。この問題の解決には、時間をかけて、その地域で電動スクーターを積極的に利用するなどして市民権を得るしかないと考えられる。

5. 2 タウンモビリティ実験実施地域の比較

これからタウンモビリティの導入を目指す地域にとって、どのような点が問題となり、今後どのような活動を行えばよいのかを探るため、タウンモビリティ実験を実施した地域の比較検討を行う。表7に岡山市表町商店街と尾道市商店街の主な特徴、長所、短所、導入に向けての活動を示す。

今回調査を行った2地域のタウンモビリティ実験は、開催地の状況が大きく異なり、表町商店街の方が県内最大規模の商店街で人通りも多いのに対し、尾道市商店街の方は衰退化が著しく人通りも少なかった。しかし、地域住民へのタウンモビリティの理解を積極的に行っていくことや、率先してタウンモビリティの活動を行える人の存在の必要性など、共通点はいくつか見られた。

また、ハード面とソフト面についても、前者は身障者用トイレが少ないこと、後者は商店側の対応のまずさやタウンモビリティに非協力的な姿勢など、短所において共通点が見られた。最後に、両地域はそれぞれの地域の地理的特性が与える影響なども理解し、それに応じたタウンモビリティの導入、展開を目指していく方針である。岡山市については交通量の多さなどから商店街までの移手段の確保、尾道市については斜面地域の住民に対する商店街までの移手段の確保がその例として挙げられる。これらの実現のためにも、今後複数回に及ぶ実験や検討を重ねていかなければならない。

5. 3 小浜町タウンモビリティへの適用

5.1. 及び5.2. での比較検討を通して、小浜町タウンモビリティを例に、今後の活動に適用できることはないかを考える。

まず、先にも述べたように楽々園で積極的に行われている安全対策を盛り込むべきである。両地域の实地調査を行ってみて、楽々園の方が小浜町よりも温かさのようなものを感じた。それは、おそらくオフィス側の利用者に対する配慮の違いからくるものと思われる。また、「ヒヤリマップ」「ベンチマップ」についても、小浜町ではきちんとしたものがなく、作成するべきである。地理的な面からは、小浜町は斜面地が多く存在する。同じく斜面都市である尾道市では、他の移手段を検討中だとしているが、小浜町では、4基地のうちの1基地を斜面地に設けてあり、他の移手段の利用は考えていないと思われる。階段があまり存在しないため、電動スクーターで十分移動可能であるが、表6の短所の欄にも書いたように、途中の歩道が非常に狭く不整備であるため、改善が

求められる。

最後に、オフィスの在り方についてであるが、尾道市の介護や福祉関係の情報を提供するシステムを取り入れ、楽々園のように地域の人々がコミュニケーションの場として活用できるように、開かれたスペースにすることが望ましい。

6. 電動スクーターの交通事故

タウンモビリティの重要なアイテムとなっている電動スクーターであるが、近年その利用が増加するにつれて交通事故も急増している。図1に過去6年間の電動スクーターの普及台数を、図2に同じく過去6年間の電動スクーターの交通事故件数と死者数の推移を示す。なお、電動スクーターは電動スクーター型としてこれらのデータに含まれている。

図1のグラフでは、1996年に普及台数が20,000台を超えた後、1998年まで横這い状態が続き、その後1999年、2000年と前年に比べて4,000～5,000台という大幅な増加が見られる。また図2のグラフでは、死者数には多少の変動があるものの、事故件数は年々増加している。両図を比較すると、普及台数の増加に伴って事故件数も増加していることが容易に確認できる。

主な事故原因としては、運転免許が要らないため、道路交通法の理解度が低く、運転技術が未熟な人でも道路に出られることが挙げられる。また、携帯無線などの電磁波が原因と見られる誤作動や緊急停止用の手動ブレーキがない機種で暴走事故も起きている^{6), 7)}。

これらの事故原因に対する対策として、前者に関しては、最近、各警察署が主体となり電動スクーターの安全講習会を実施している。長崎県大村市では、2002年7月16日に老人クラブの会員を対象に電動スクーターの安全講習会が行われた。講習会の内容は各人が電動スクーターに乗車し、実践的指導が中心となったが、それとともに、高齢者の交通事故の現状、老化現象により生じる聴覚・視力・運動能力の低下、道路交通法、電動スクーターの通行方法、道路を通行するときの注意事項、利用する際の注意事項の6項目についても説明がなされた。開催後には、参加者からも良い反応があったという。後者に関しては、メーカーなど17社が加盟する「電動スクーター安全普及協会」では、電磁波対策について、警告書や販売時の説明の中で(1) 走行中の携帯電話や携帯無線の使用禁止(2) 高圧線やテレビ塔など強い電磁波の出ている場所での走行は避けることなどを書くように呼びかけている。この他

表6 タウンモビリティ導入地域の比較

	小浜町	楽々園	呉ポートピアパーク
主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> 温泉町として有名な観光地である 商店街の衰退化が激しく、空き店舗も目立つ オフィスを含め町内4ヶ所に基地を設置 ホテルや旅館にも電動スクーターを配置 	<ul style="list-style-type: none"> 広島市中心部から約10km離れた住宅街である 住民主導でタウンモビリティに取り組んでいる オフィスが地域の人が集うコミュニケーションの場となっている 安全面の対策が充実している 	<ul style="list-style-type: none"> 公園内のみを対象とした「パークモビリティ」である 貸し出しは老人ホームやデイサービスの方々が中心である 公園内のみ利用のため基本的にエスコートはつけない
長所	<ul style="list-style-type: none"> 基地は広い範囲に設けてあり、多くの人が利用可能 電動スクーターの鍵を管理している店で、充電サービスも実施 基地に駐車場を併設 カーブミラーを低位置に設置 歩道中央にあった柱の移動 点字ブロックの充実 店舗などでの身障者用トイレの導入 地域住民へのタウンモビリティの浸透 福祉に対する町全体の意識の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 電動スクーター利用の決まり9項目の掲示 利用者への飲料水と帽子（夏場）着用の徹底 危険箇所を記したヒヤリマップの掲示 PHSの携帯 広場（休憩所）、ベンチの設置 オフィス横の身障者用駐車場の設置 走行の邪魔になる電柱、柱の移動 歩道上の看板を移動するなど地域住民の意識の向上 オフィスに人々が集うなど地域への浸透 	<ul style="list-style-type: none"> 身障者用トイレ、ベンチの充実 手すり、案内板などの設置高さの障害者への配慮 サイン（情報）の充実 飲食店などでの車いすの導入
短所	<ul style="list-style-type: none"> 電動スクーターの管理が行き届いていない 道路脇の溝の危険性 基地へ向かう道路の不整備 走行の妨げとなる歩道上のアスファルトの破損 駐車場が少ないために起こる違法駐車、駐輪 利用者の電動スクーターの抵抗 店側の対応に温度差がある 	<ul style="list-style-type: none"> 段差やアスファルトの破損など歩道の不整備 道路脇の溝の危険性 走行の妨げとなる違法駐車や違法駐輪 電動スクーターを利用することへの抵抗 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場から電動スクーター貸出場所までが遠い 電動スクーターが子供の遊具になることがある 公園内の店舗での対応のまずさ
今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> 引き続きタウンモビリティの普及を丁寧に行う ハード面に関しては、関係機関に提言を行う ソフト面に関しては、学習効果をより高めていく必要がある 外に向けては研修誘致を高めしていく必要がある 商店街への車の侵入をある時間帯だけでも制限する 低速を呼びかける看板を設置する 	<ul style="list-style-type: none"> ベンチマップの作成 JR 五日市駅での電動スクーターの乗り捨てを検討中 地域への電動スクーターの認知を進める 他地域でのタウンモビリティ実験への協力 	<ul style="list-style-type: none"> 事故防止のための子供達の来場が多い土、日の利用を制限する 管理の必要をなくし、自由な貸し出しシステムを目指す 電動スクーターの歩行者としての認知を積極的に行う

表7 タウンモビリティ実験実施地域の比較

	表町商店街	尾道市商店街
主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> 岡山県内で最大の規模を誇る商店街である 岡山市は比較的平坦な地形である 	<ul style="list-style-type: none"> 商店街の衰退は激しく、空き店舗も多い 尾道市は斜面都市で旧市街地が斜面地域に位置する 商店街は海岸付近の平地に位置する
長所	<ul style="list-style-type: none"> 入口に段差のない店舗が多い 「車いす侵入可」、「車いす対応トイレ」のステッカーを店舗へ配布 	<ul style="list-style-type: none"> 商店街の通りには、多くのベンチが設けられている 介護や福祉関係の情報提供を行う無料休憩所がある
短所	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車の通行が非常に多い 自転車やバイクの違法駐輪が多い 店舗内の通路幅や段差、商品位置の高さなど 店員の車いすや電動スクーター利用者への対応のまずさ 身障者用トイレの数が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 商店街の通りを車やバイクが頻繁に通行している 身障者用トイレの数が少ない 店舗は入口幅、通路幅が狭く、電動スクーターでの入店は困難である 商店街関係者の中には非協力的な人もいる サイン（情報）が少ない
導入に向けて	<ul style="list-style-type: none"> 商店街内の自転車通行の問題を早急に解決する必要がある 率先してタウンモビリティを行える地域の人が必要である 世間に電動スクーターの存在を認めさせる必要がある 岡山駅などから表町商店街への移手段を確保する（福祉タクシーなど） 	<ul style="list-style-type: none"> タウンモビリティを広く地域の人に理解してもらう 率先的にタウンモビリティに取り組める人が必要 斜面付近に住む障害者や高齢者の商店街までの移手段の確保

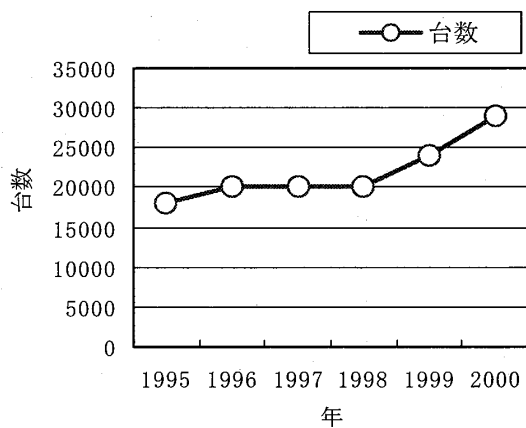


図1 電動車いすの普及台数
(電動車いす安全普及協会調べ)

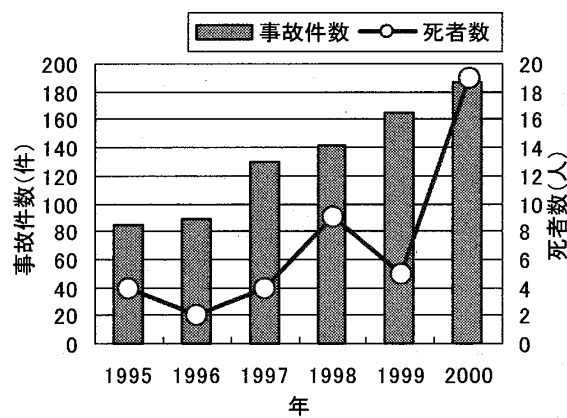


図2 電動車いすの交通事故件数と
死者数の推移 (警察庁調べ)

にも、車いすの優先走行レーンを設けることや免許制の導入などが考えられているが、現在の道路事情では、車いすの優先走行レーンを設けることは難しく、免許制にも反対の声が多いため対策は容易ではない。しかし、今後、高齢化社会の進行に伴い利用者はさらに増加すると考えられ、早急に何らかの対策を講じる必要がある。

7. おわりに

日本におけるタウンモビリティの浸透は、残念ながらまだ大きくは進んでいない。しかし、ショップモビリティの先進事例国であるイギリスでも全国規模への普及には10年程を要しており、日本でもタウンモビリティの全国規模での普及には、同じくらいの時間がかかると予想さ

れ、今後長期的な活動を行っていく必要がある。そのためには、経済的に余裕のない地域が、今後、運営費をどのように確保していくのが注目すべき重要な課題になると考えられる。また、今回調査した地域では、他地域への積極的なアプローチや導入に向けて実験を進める予定であり、タウンモビリティの普及活動に意欲的であることがうかがえる。

最後に、タウンモビリティの普及を目指す上でシステムやハード面の対応だけでは限界がある。その限界を打破するためには、個々人の意識向上や心遣いといったソフト面の対応が重要になってくると考えられる。

参考文献

- 1) 後藤惠之輔, (2001), 「商店街・温泉地へ出かけようー長崎県小浜町のショッピングモビリティ」, 『土木学会誌』, 第 86 卷, (6 号), pp. 83-86.
- 2) バリアフリー協会, (1996), 『ショッピングモビリティの普及に向けて』,
<http://www.bfa.gr.jp/nl/bfanl/17-1.html>,
[2001. 6. 26].
- 3) ふくしチャンネル, (1998), 『タウンモビリティとは?』
<http://www.bfa.gr.jp/nl/bfanl/17-1.html>,
[2001. 6. 26]
- 4) 小浜町ショッピングモビリティ情報センター, (1999),
『ショッピングモビリティとは?』, <http://www.genkinet.com/obama/200009kouhou/sml>, [2001. 11. 1].
- 5) 熊谷憲二, (2001), 「市民主導によるタウンモビリティとまちづくり」, 『土木学会誌』, 第 86 卷, (6 号), pp. 30-33.
- 6) アサヒ・コム, (2001), 『電動車いす事故が急増, 昨年 19 人が死亡』, <http://www.asahi.com/life/aged/0802a.html>, [2002. 1. 23].
- 7) 日本木造住宅耐震補強事業者協同組合, (2000), 『多発する電動車いす事故』,
<http://www.mokutaikyo.com/tatsujin/200112/c>,
[2002. 1. 24]