

Ⅱ. 地域ニーズの把握

1. 日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査	28
(1)目的	28
(2)調査概要	28
(3)回答概要	29
2. 地域団体ヒアリング結果	30
(1)目的	30
(2)対象団体及び開催日時	30
(3)意見交換内容	30
(4)各地域であげられた主な意見	31

1. 日常の外出と移動手段の確保に関するアンケート調査

(1)目的

南相馬市民の日常の外出状況や生活環境を把握し、「くらしの足」に関する課題を明らかにすることで網形成計画の策定に資することを目的としてアンケート調査を実施した。

(2)調査概要

- ◇実施方法:郵送配布・回収(住民基本台帳に基づく無作為抽出)※各世帯に2通配布
- ◇調査日:平成27年7月23日(木)発送
- ◇投函期限:平成27年8月12日(水)消印有効
- ◇発送数:3,100通(原町区2,000通,小高区・鹿島区各500通+無作為100通)
※但し,転出,宛先不明等で28通が配布不能(実質発送数3,072通)
- ◇回収数:1,031通(1,599票を回収)※平成27年9月29日現在
- ◇回収率:33.6%(=1,031/3,072)

(3)回答概要

項目	概要
属性	<ul style="list-style-type: none">・ 男性・女性がほぼ半数。年齢層は偏りが見られ、65歳以上の回答者が56.9%と半数強を占めており、高齢者に厚いサンプリングとなった。・ 回答者のうち、避難生活を送っている方は310人(20.0%)であり、そのうち188人が応急仮設住宅、66人が借上げ住宅に居住している。・ 自動車運転免許保有傾向は、男性は84歳に至るまで概ね9割の保有率である。一方、女性は65歳以上の年齢層において、男性と比較して保有率が低い傾向にある。このことから、例えば、高齢者夫婦のみの世帯である場合、男性が相当高齢になるまで運転免許を保有し続け、女性を送迎している実態が推察される。他方で、34歳以下の女性は、運転免許の保有率が76.3%に留まっている点も特徴である。
震災・原発事故以前からの外出環境の変化	<p>[外出環境の変化]</p> <ul style="list-style-type: none">・ 自動車運転免許の保有有無を問わず、「行きたい場所が少なくなった」とする回答が多い。小高区を中心に避難指示が継続していることに加え、それ以外の地区においても、外出する目的地自体が復旧していないという課題が背景にあると考えられる。 <p>[年齢層別の外出環境の変化]</p> <ul style="list-style-type: none">・ 35～44歳の階級を除く各年齢層で「外出頻度が減少した」との回答が「外出頻度が増えた」と回答する割合を上回っている。また、65歳以上の高齢者で4割以上、75歳以上の後期高齢者では過半数が「外出頻度が減少した」と回答しており、加齢に伴い高齢者の外出機会が減少している実態が読み取れる。

項目	概要
震災・原発事故以前からの外出環境の変化	<p>[買物(食料品)環境の変化]</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災・原発事故以前からの変化について、運転免許無では、「買物に出かける頻度が減った」「誰かに買ってもらうことが増えた」「行きたい店に行けなくなった」と回答する割合が免許有の層に比べて高く、震災・原発事故後、買物目的の外出が行いにくい状況が認められ、自立した生活活動が行いにくい状況にあると考えられる。 一方で、運転免許のない層は、生協などの「宅配サービスの利用が増えた」とする割合も高く、デリバリー型のサービスを活用する動きが見られる。 運転免許のある層は、震災・原発事故後に「コンビニエンスストアの利用が増えた」「買物に出かける頻度が増えた」と回答する割合が免許のない層に比べて高く、統計学的な有意差も認められたが、「買物に出かける頻度が減った」と回答した割合が高い運転免許のない層とは、逆の変化である。 <p>[年齢層別の買物(食料品)環境の変化]</p> <ul style="list-style-type: none"> 80歳以上の年齢層で、「買物に出かける頻度が減った」「誰かに買ってもらうことが増えた」「行きたい店に行けなくなった」と回答する割合が相対的に多くなっており、高齢者が自立して買物できる環境が整っていないことが挙げられる。
利用交通手段の状況と震災・原発事故後の変化	<p>[交通手段別の利用頻度]</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車を「利用しない」割合は、70歳以上で増え始めるが、80歳以上で特に増加する。しかし、85歳以上の回答者でも3人に1人が「週3日以上」運転しており、震災前との変化においても79歳までの年齢層では、自家用車を運転する頻度が「増加した」と回答する割合が「減少した」と比較して多くなっている。このことから、運転できる限りは自家用車を日常の移動手段としており、その傾向は、震災・原発事故後に拍車がかかっていると考えられる。 自動車運転免許保有者のうち、震災前と比較して自動車を運転する頻度が増加したのは、有効回答1,127人に対して28.4%にあたる320人であり、減少した181人と比較して多くなっている。
外出機会の変化要因に関する検討	<ul style="list-style-type: none"> 「外出がおっくうになった」もしくは「行きたい場所が減った」と認識している回答者ほど、外出頻度が減少する傾向にある。 運転免許のないことが、震災・原発事故後に外出頻度を低下させる傾向をもたらしたというよりも、目的地となる施設が復旧していないことや人々の集う場がないこと、あるいは「外出がおっくうになった」とする主観を抱えていることが外出頻度を低下される傾向に繋がっていると考えられる。 一つ以上の活動が「できない」状態もしくは、二つ以上の活動について、他者の支援を必要とするような状況にある場合、外出頻度が低下する傾向にあり、高齢者の回答率が高いアンケート調査ではあるが、回答者の12%強がこうした状況に置かれていることが明らかになった。 外出頻度の減少と関連が強い「行きたい場所が減った」と感じている層に加え、身体機能得点が低い回答者ほど「外出がおっくうになった」と感じる傾向が示された。一方で、避難生活を続けている回答者は、震災前と同じ住宅に居住している層や震災後に転居した回答者と比較して、「外出がおっくうになった」と感じている傾向にある。

2. 地域団体ヒアリング結果

(1)目的

「南相馬市地域公共交通網形成計画」の検討を進めるにあたり、平成 27 年 8 月に実施した市民アンケート調査に加えて、各地域の PTA や民生委員との意見交換を通じて、本市の公共交通に関する意見等を把握した。

(2)対象団体及び開催日時

対象団体	開催日時	場所
原町地区民生委員	平成 27 年 11 月 13 日(金)13 時 30 分～	原町区福祉会館
鹿島区 PTA	平成 27 年 11 月 13 日(金)19 時 30 分～	万葉ふれあいセンター
大甕地区民生委員	平成 27 年 11 月 16 日(月)9 時 30 分～	大甕生涯学習センター
石神地区民生委員	平成 27 年 11 月 18 日(水)9 時 30 分～	石神生涯学習センター
高平地区民生委員	平成 27 年 11 月 19 日(木)9 時 30 分～	高平生涯学習センター
鹿島区民生委員	平成 27 年 12 月 1 日(火)13 時 30 分～	鹿島区むつみ荘
原町区 PTA	平成 27 年 12 月 3 日(木)18 時 00 分～	石神第二小学校
太田地区民生委員	平成 27 年 12 月 15 日(火)9 時 00 分～	太田生涯学習センター
小高区民生委員	平成 28 年 1 月 20 日(水)13 時 30 分～	原町区福祉会館

(3)意見交換内容

◇冒頭

趣旨説明、南相馬市公共交通の現状説明

◇意見交換

それぞれの立場で感じていること

お住まいの地域の方から聞いたこと

バスやタクシー、鉄道、その他交通に関して自由に意見を聴取。

(4)各地域であげられた主な意見

項目	課題	要望
公共交通全般について	<ul style="list-style-type: none"> 多くの住民は、震災以前から日常的にバスや鉄道など公共交通を利用していない。 高齢者が増加している中、車の運転が危険との意見は多いが、一方公共交通がないため車を手放せない状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の外出機会創出。 地域で大きな格差がないサービス提供。 利用者がいない路線バスよりはデマンドバスで効率化を図ったほうがよい。 高齢者はデマンド方が家族に頼むより楽。できればデマンドは毎日運行が望ましい。 免許返納への公共交通サービスを充実。
市内路線バス（通院・買物等）について	<ul style="list-style-type: none"> 原町区は日常の通院や買物に路線バスを利用することができない状況にあり、自家用車のほか、家族送迎やタクシーで移動を確保している。中には郊外から街なかまで歩いて通っている方もいる。 鹿島区はしあわせ号が日常的な移動手段として活用されている。 	<ul style="list-style-type: none"> スクールの空き時間を活用した路線運行。 →きめ細やかな運行経路を望む一方で通院時は時間をかけないでほしい。 ジャンボタクシーによるデマンドサービス。 運行日は毎日でなく、週数日の運行でも構わない。
市内路線バス（スクール）について	<ul style="list-style-type: none"> 震災以前から家族送迎が多い傾向にあったが、震災以降はその傾向が顕著となっている。しかし、スクール利用している小学生は残っており、バス存続は望まれている。 	<ul style="list-style-type: none"> 登下校時の運行ダイヤと各学校の始業終業時刻の調整。 朝夕の交通渋滞によるバス遅延対策。 おだか e-まちタクシーのようなデマンドを鹿島でも実施してほしい。タクシーより安く利用でき、通院や買い物にも便利。 原町までの移動を楽にしてほしい。 高平小学校：15:45のバスを15分程度遅らせてほしい。 原町第二小学校：日ノ出町からバスを運行すれば、送迎車も減り交通緩和に繋がるかもしれない。 石神第二小学校：通学のみならず高齢者利用を考慮し増便を図る必要がある。
広域路線バスについて	<ul style="list-style-type: none"> 震災以降に運行開始した福島線や仙台線は高評価。 	<ul style="list-style-type: none"> 福島医大への路線乗り入れ。 鹿島バス停の安全性確保。 川俣線運行再開（福島線でカバー可能？） トイレ付車両の導入。
タクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの予約がとりづらい状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 市外タクシー事業者への応援要請。 タクシー利用券導入。
その他	<ul style="list-style-type: none"> デイサービス車両が朝夕のみ運行しているが、日中は動いていないため、有効活用できればよいと考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 民生委員や社協の活動時における市所有マイクロバスの活用。 除染作業車両による渋滞対策や歩行者の安全対策。 移動手段の確保と合わせた移動販売車等による買物弱者対策。 免許返納を促す対策。