

公共交通の社会的価値と居住権の保障に向けて

～珠洲総合病院通院患者に対する交通アンケート調査から～

横山壽一・森山 治

1. はじめに

珠洲市は、近年、公共交通の整備を市政の優先的な課題として位置付け、様々な施策を展開している。公共交通は住民生活にとって、とりわけ過疎の進む地域の住民生活にとって不可欠の存在であることに大方の合意はあるものの、その維持のためには少なくない市の財政負担をともなうことから、公共交通の維持のために財政負担をすることにどれほどの社会的価値があるのかが絶えず問われる。

社会的価値とは何か、さらには公共交通のもつ社会的価値とは何か。交通政策基本法は、「交通の機能の確保及び向上」について、第三条で以下のように説明している。

「第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。」

交通政策基本法は、交通の機能を、国民の生活の維持、さらに言えば「豊かな国民生活の実現」、社会経済活動への積極的な参加および経済活動の基盤の三つの点から捉えている。

交通一般と公共交通とは重なる部分もちろん多々あるか、同一には扱えない部分もある。公共交通については、自ら移動の手段を確保できない住民の視点が重視される必要がある。この点を踏まえて公共交通のもつ社会的価値を捉えると、豊かな国民生活と積極的な社会経済活動への参加の実現とひとまず捉えることができる。

本章では、珠洲市における公共交通の社会的価値を明らかにするため、上記の点を念頭に次のような調査を実施した。以下はその調査結果の概要である。

2. 調査の概要

調査にあたって、公共交通の社会的価値を測定するうえで最も有効な対象は何かを検討することから始めた。そのなかで、いずれの地域にとっても重要だが、とりわけ過疎高齢化が進む地域にとって死活問題となっているのが、地域医療であることを確認した。死活問題という意味は、住み続けることができるかどうかを決する問題だという意味である。医療機関があること、そこへの通院が可能であることは、まさしく住み続けることができるかどうかを決する問題である。

この点から、住民の通院と公共交通の関わりについて明らかにすることを通じて公共交通の社会的価値を明らかにすることを主要な内容とすることとした。そして具体的には、珠洲総合病院の通院患者を対象に、通院手段をはじめとする公共交通に関する聞き取り調査を実施することとした。

調査は、珠洲市及び珠洲総合病院の協力を得て、2013年11月4日に、珠洲総合病院において実施した。具体的には、巻末の調査票を用いて、調査員が診察待ちの通院患

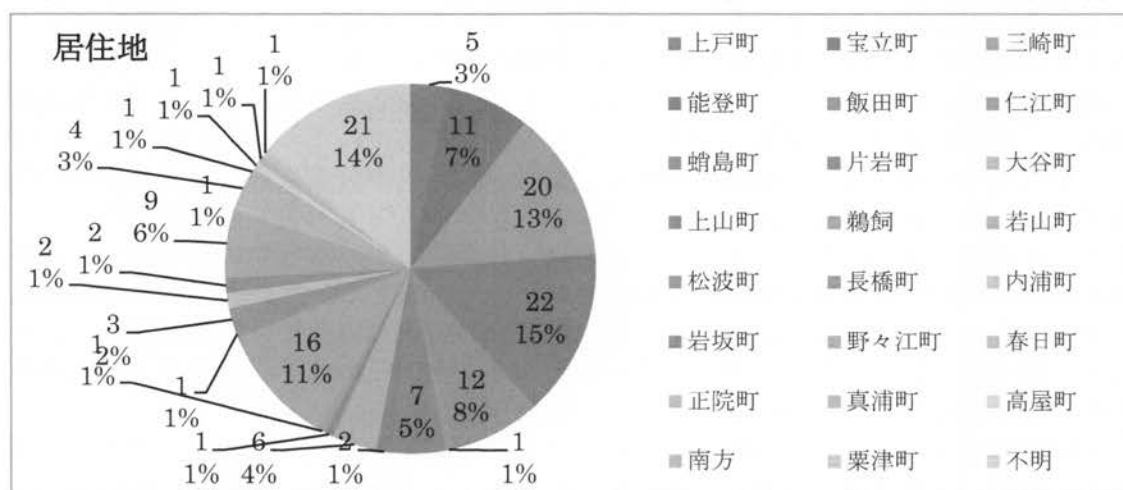
者および診察が終わった通院患者に直接質問し、調査員が記入する方式で行った。調査員は、金沢大学地域創造学類福祉マネジメントコースおよび地域プランニングコースの学生6人が担当した。聞き取りは、1階にある診療科の外来患者を対象に、診察の始まる9時前からおおよそ12時までの午前中に実施した。

3. 調査結果の概要

(1) 対象者の属性

回答を得たのは全体で151人である。性別は男性73人、女性78人でほぼ半数ずつである。年齢は、70歳代52人、80歳代45人、60歳代25人の順に多く、60～80歳で全体の8割を超える。

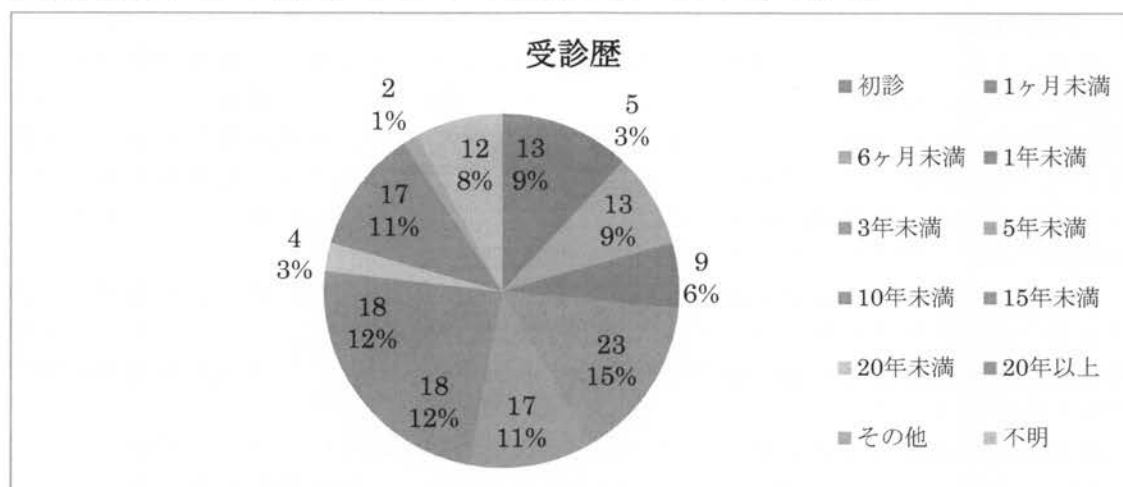
居住地は、能登町22人、美崎町20人、若山町16人、飯田町12人、宝立町11人の順で多いが、全体としてみると市のすべての町からの通院している患者から回答を得た。



(2) 受診状況

受診した診療科は、内科66人、整形外科44人、泌尿器科31人、外科24人、耳鼻科16人、脳外科13人の順に多い。回答者の年齢構成からみれば、一般的な受診傾向とほぼ一致する。受診科数は、ひとつが104人と圧倒に多いが、二つも31人おり、三つも15人いる。これも高齢者中心の回答者の年齢構成を考えれば、当然の結果と言える。

受診歴は、3年未満23人、10年未満18人、15年未満18人、20年以上17人、5年未満17人、6か月未満13人、初診13人の順に多い。多くの患者が、かなり長期にわたって通院を続けており、通院が生活の一部になっていることがわかる。



そのことは通院の頻度でも確かめることができる。月に1回が37人、月に2～3回が26人、週2～3回が14人、週に1回が13人であり、6割の人が最低月1回は通院している。

通院の頻度		
1	毎日	1
2	週1回	13
3	週2～3回	14
4	月1回	37
5	月2～3回	26
6	3ヶ月に1回	9
7	その他	51
0	不明	0
計		151

(3) 通院状況

次に通院それ自体について具体的にみでみる。まず、通院に要する時間をみると、30分未満が127人、30分以上1時間未満が23人であり、8割以上が30分未満と比較的短い時間で通院できているが、1人だけ1時間30分以上2時間未満の人がいる。次に通院に要する費用であるが、300円未満が116人、500円以上1000円未満が11人、300円以上500円未満が8人であり、8割弱が300円未満である。ただし、1000円以上2000円未満が5人、2000円以上が7人あり、一部に通院費用が高くついている現実がある。

通院に要する時間			通院に要する費用（往復）		
1	30分未満	127	1	300円未満	116
2	30分以上～1時間未満	23	2	300円以上～500円未満	8
3	1時間以上～1時間30分未満	0	3	500円以上～1000円未満	11
4	1時間30分以上～2時間未満	1	4	1000円以上～2000円未満	5
5	2時間以上	0	5	2000円以上	7
6	その他	0	6	その他	4
0	不明	0	0	不明	0
計		151	計		151

通院+その他の用事		
1	通院のみ	63
2	通院と買い物	85
3	通院と各種手続き	3
4	通院と知人・友達への訪問	0
5	通院と親戚等への訪問	1
6	その他	1
0	不明	0
計		153

* 重複回答2件あり

通院の際に他の用事を済ませるかどうにかについては、通院のみが63人、通院と買い物物が85人、通院と各種手続きが3人、通院と親戚等への訪問が1人である。6割弱の人が通院の際に買い物もしており、通院が貴重な外出機会でもあり、買い物に不便な地域に住む人にとっては、貴重な買い物の機会になっている。

(4) 通院手段

まず通院手段そのものについてみると、自家用車103人、路線バス13人、タクシー8人、友人・知人の自家用車4人、介護タクシー2人、スクールバス1人、その他20人である。7割弱が自家用車であるが、自らは運転できないと思われる自家用車以外で通院する人も少なくない。通院手段が来た時と帰るときは同じである人が142人と大部分を占めるが、来た時とは異なるという人が9人いる。この9人のうち5人は路線バス、3人はタクシーである。

以下、通院手段についてさらに詳しくみることにしよう。

通院手段（行き）		
1	自家用車	103
2	友人・知人の自家用車	4
3	路線バス	13
4	スクールバス	1
5	タクシー	8
6	介護タクシー	2
7	福祉有償運送	0
8	通院介助（ヘルパーの付添）	0
9	その他	20
0	不明	0
計		151

(5) 年齢と通院手段

年齢と通院手段の関係をみると、どの年代も自家用車が多いことは、7割が自家用車であることから当然であるが、自家用車で通院する人が70歳代で36人もおり、80歳代も26人、90歳代にも6人もいる。高齢になっても自家用車なしでは通院は難しい状況を示しているが、同時に、やがて自家用車での通院が難しくなる可能性のある人が少なくないことも示している。そのことは、路線バスで通院する13人のうち80歳代が6人、70歳代が3人にいることからわかる。路線バスの通院者のうちそのほかの年齢層は、60歳代と50歳代がそれぞれ2人である。現在は、利用者は決して多くはないが、自家用車での通院ができなくなった時の重要な代替手段としての路線バスの存在は決して小さくない。

関連して、高齢者の通院手段をみると、70歳代では自家用車が36人、路線バスとタクシーがそれぞれ3人、友人・知人の自家用車が2人、80歳代では自家用車が26人、路線バスが6人、タクシーが3人、介護タクシーが1人、スクールバスが1人、90歳代では自家用車が6人、タクシーが2人である。自家用車の代替手段として、路線バス以外では、タクシーおよび介護タクシーが利用されていることがわかる。

年齢	通院手段（行き）							総計
	自家用車	友人・知人の自家用車	路線バス	スクールバス	タクシー	介護タクシー	その他	
20歳未満	2							2
20代	3							3
30代	2							2
40代	3							3
50代	8		2					10
60代	17	1	2		1		4	25
70代	36	2	3	1	3	1	6	52
80代	26		6		2	1	10	45
90代	6	1			2			9
総計	103	4	13	1	8	2	20	151

(6) 通院状況と通院手段

次に、通院状況と通院手段の関係をみる。まず通院時間との関係をみると、30分未満のうち自家用車が90人と最も多いことは、30分未満が8割以上で7割が自家用車であることから当然であるが、路線バスも6人、タクシーも7人、介護タクシーも2人いる。路線バスは、30分以上1時間未満の人も6人おり、比較的近くに住む人で路線バスを使う人と遠く離れた所に住む人で路線バスを使う人との両方がいることがわかる。タクシーは通院時間の短縮のための有効な手段であることから、30分未満が大部分であることは当然であるが、タクシー通院で30分以上1時間未満の人も1人おり、時間短縮以外の要因も関わっていることを示唆している。同時に費用も気になるところである。

通院手段（行き）	通院時間			総計
	30分未満	30分以上 1時間未満	1時間30分以上 2時間未満	
自家用車	90	13		103
友人・知人の自家用車	2	2		4
路線バス	6	6	1	13
スクールバス	1			1
タクシー	7	1		8
介護タクシー	2			2
その他	19	1		20
総計	127	23	1	151

そこで通院費用と通院手段との関係をみると、やはり、2000円以上の7人のうちの6人がタクシー通院であり、タクシーは便利ではあるがいうまでもなく費用がかさむ。路線バスをみると、300円未満はなく、500円以上1000円未満が7人、1000円以上2000円未満も3人いる。路線バスも、遠距離になると時間とともに費用もかかっており、決して安価な通院手段とはいえない状況にある。

さらに、他の用事と通院手段との関係を見ると、自家用車の60人が通院と買い物と答えている。また、路線バスの13人のうち8人が通院と買い物、1人が通院と各種手続き、タクシーの8人のうち4人が通院と買い物、1人が通院と各種手続きと答えており、自家用車で通院も買物の貴重な機会であるあるが、それ以上に、路線バスとタクシーでの通院者にとっては、買物の貴重な機会となっていることが、絶対数が少ないとはいえ、その比率の高さから、うかがい知ることができる。

通院費用							
通院手段 (行き)	300円未 満	300円以 上500円 未満	500円以 上1000 円未満	1000円 以 上 2000円 未満	2000円 以上	その他	総計
自家用車	95	5	2	1			103
友人・知人の 自家用車	1		1		1	1	4
路線バス		2	7	3		1	13
スクールバス		1					1
タクシー				1	6	1	8
介護タクシー			1			1	2
その他	20						20
総計	116	8	11	5	7	4	151

通院+用事							
通院の手段 (行き)	通院の み	通院と 買い物	通院と 各種手 続き	通院と 買い物、親 戚等への 訪問	通院と 買い物、各 種手続き	その他	総計
自家用車	40	60		1	1	1	103
友人・知人の 自家用車	1	3					4
路線バス	4	8	1				13
スクールバス		1					1
タクシー	3	4	1				8
介護タクシー	2						2
その他	13	7					20
総計	63	83	2	1	1	1	151

(7) 居住地と通院手段

居住地と通院手段の関係もみておく。路線バスでの通院は、美崎町が3人、若山町が3人、蛸島町が2人、能登町、片岩町、宝立町がそれぞれ1人である。比較的近いところからの利用が多いが、市外の能登町からの利用もある。路線バスでの通院は、バス路線との関係もあり、さらに具体的な検討が必要である。

タクシーでの通院は、三崎町、若山町、春日町、正院町、大谷町、蛸島町、飯田町

がそれぞれ1人である。ここでも近隣からの利用が多いが、やや離れた大谷町からの利用もある。タクシーでの通院は、時間や身体状況、負担能力など様々な要因がかかわっていると思われるが、バス路線とも関係していると思われる。この点も、さらに具体的な検討が必要である。

(8) 救急時の受診

救急時の受診を次にとりあげる。救急の経験のある人は58人、ない人は93人である。3分の1強は救急の経験をもっている。救急時の手段については、救急車が33人、家族に自家用車で登院が20人、友人・知人の車が1人である。救急車はもちろんであるが、自家用車も救急時に使われることが少なくなく、ここでも、自家用車が登院の重要な手段となっていることがわかる。

居住地	通院手段（行き）							総計
	自家用車	友人・知人の自家用車	路線バス	スクールバス	タクシー	介護タクシー	その他	
栗津町	1							1
鶴飼							1	1
岩坂町	2							2
高屋町	1							1
三崎町	13	1	3	1	1	1		20
若山町	10		3		1		2	16
春日町					1			1
松波町	1							1
上戸町	3						2	5
上山町	1							1
真浦町	1							1
仁江町	1							1
正院町	3				1			4
大谷町	3	1			1		1	6
蛸島町	4		2		1			7
長橋町	3							3
内浦町	2							2
南方	1							1
能登町	19	2	1					22
飯田町	5				1	1	5	12
片岩町	1		1					2
宝立町	9		1				1	11
野々江町	3						6	9
不明	16		2		1		2	21
総計	103	4	13	1	8	2	20	151

救急の経験		
1	ある	58
2	ない	93
0	不明	0
計		151

救急時の通院手段		
1	救急車	33
2	家族/自家用車	20
3	友人・知人/車	1
4	その他	6
0	不明	0
計		60

* 重複回答2件あり

4. 通院からみた公共交通の課題

最後に、通院手段についての要望を参考にしながら、通院からみた公共交通の課題を整理しておく。

通院手段についての要望を聞いたところ、特に要望なしが87人と最も多かったが、具体的な要望として挙げたもの（複数回答）のうち最も多かったのは、バスの増便である（21人）。他に、介護タクシーの拡充6人、病院による通院バスの運行5人、スクールバスの利用拡大4人、通院費用の補助制度2人である。

自由記入の中には、今は元気だから自家用車で通院しているが、自家用車が使えなくなった時のことを考えるとバスの増便が必要だとの声があった。車社会になり、高齢者も含めて自家用車での移動が一般化しているが、車を運転できない人、運転できなくなった人、運転したくはないがやむをえず運転している人も少なくない。自家用車での通院が高い比率を占める現状であっても、自家用車への代替手段を普段から確保しておくことは、これからさらに進行する高齢化を考えれば、避けて通れない課題である。

通院手段	要望	(*重複あり)
1	バスの増便	21
2	病院による通院バスの運行	5
3	スクールバスの利用拡大	4
4	介護タクシーの拡充	6
5	福祉有償運送拡充	0
6	通院費用の補助制度	2
7	特に要望なし	87
8	その他	37
0	不明	1
計		163

とりわけ、通院は生命・健康にかかわる不可欠な行為であり、通院手段の確保は高い公共性・公益性を持つ事業である。しかも、商業地が限定されている珠洲市にあっては、通院は同時に買い物など生活を支える行為とも一体となっており、通院手段は同時に生活・消費手段でもある。この点からも、通院手段の確保の公共的性格を確認できる。

通院手段のなかでも特に要望が多いのは、要望事項にも示されているように、バスの増便である。誰もが利用可能な通院手段として、しかも比較的安価な通院手段として、路線バスの持つ役割は大きい。タクシーと比較すると、利便性の点では劣るもの

の、費用の点では圧倒的な優位性を持つ。さらにいえば、路線の組み立て次第では、タクシーと大差ない利便性を確保することも可能である。過疎高齢化の進む地域で住み続ける権利を保障するためにも、路線バスをはじめとする公共交通の確保と整備は、最優先で取り組むべき事業である。