

### 第3回 「高齢者等の移動手段確保方策に関する研究」

#### 議事要旨

日 時：令和3年3月4日（金）13:00～15:30

場 所：運輸総合研究所 2F 会議室（対面・オンライン併用）

出席者：座 長	鎌田 実	東京大学 名誉教授 一般財団法人日本自動車研究所 代表理事 研究所長
委 員	秋山 哲男	中央大学研究開発機構・教授
	阿部 竜矢	国土交通省総合政策局交通政策課長
	大辻 統	国土交通省自動車局旅客課長
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科・教授（リモートでのご出席）
	河崎 民子	特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク・副理事長
	河田 敦弥	国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長
	服部 真治	一般財団法人医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構・研究部主席研究員 兼 研究総務部次長 業務推進部特命担当
	三星 昭宏	近畿大学・名誉教授（リモートでのご出席）
	森 雅志	前 富山市長、富山大学・客員教授（リモートでのご出席）
	若菜 千穂	特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター・常務理事（リモートでのご出席）
	宿利 正史	一般財団法人運輸総合研究所会長
	佐藤 善信	一般財団法人運輸総合研究所理事長
	山内 弘隆	一般財団法人運輸総合研究所所長
	奥田 哲也	一般財団法人運輸総合研究所専務理事、ワシントン国際問題研究所 長、アセアン・インド地域事務所長

事務局 運輸総合研究所

調査協力 富士通総研

#### 議題

- (1) 「高齢者等の移動手段確保に向けたあるべき姿」の具体化について

## 配布資料

- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料1 「高齢者等の移動手段確保に向けたあるべき姿」の具体化について
- ・資料2 高齢者等の移動手段確保方策の具体化に向けた委員からの御意見
- ・資料3 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめにおける具体的方策 進捗状況等調査シート
- ・資料4 海外事例調査結果
- ・資料5 第2回検討委員会 委員からの御意見と対応等

## <議事要旨>

鎌田座長より、資料1をもとに「高齢者等の移動手段確保に向けたあるべき姿」の具体化に向けた考え方を説明した。その後、鎌田座長の説明を踏まえた整理案を事務局から説明した。

### (「高齢者等の移動手段確保に向けたあるべき姿」の具体化に向けた考え方)

- ・ 2017年の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の際には、貨客混載や自家用有償運送の実践プロセス、交通と福祉の連携などについて良い議論ができたと思う。一方で、高齢ドライバーによる事故の減少にどれだけ貢献できるか、具体的にはマイカーから公共交通へ転換することを想定した際に、本質的な解決に至っていないのではないかと思う。その後、MaaSの取組として各種実証実験を行われてきている。MaaSを上手く活用しながら、マイカーに投じている費用よりは安い費用で、それなりの利便性のある新しいモビリティサービスが提供されれば、サービス利用へ移行してもらえるのではないかという期待がある。事故のリスクも減る。全ての人にマイカーからモビリティサービスへ転換してもらいたい、ということではなく、運転をやめたいという高齢者が、代替手段がないためマイカーを運転しているというケースに対して有効であると考えている。
- ・ ここでいう新しいモビリティサービスとは、例えばAIを活用した乗り合いの定額制のデマンドサービスなどを想定している。地域によっては採算性を確保できる地域もあれば、公的財源を投入する必要がある地域もあると考えられる。公共交通をインフラとして捉えて公的財源を投入しつつ、さらにそれだけに期待するのではなく、マイカーに投じているお金を公共交通に振り返し、それも財源と捉えて、望ましいモビリティの姿を描いていけないか、ということを強調したい。実現可能かどうかはこれから議論しながら道を探る必要があり、様々なトライアル、実証実験により実現可能性を高めていくことが必要だが、そのための大きなムーブメントとしていきたい。

### (MaaSの考え方)

- ・ 日本のMaaSは、情報や予約、決済ツールとしての議論に偏っており、運輸事業側の観点あまり入っていない。MaaSというのは「環境」を重視し、将来、相当のレベルで公共交通の代わりになる流れを作ることが目標であった。そうした理念も日本では感じられない。MaaSがどのような都市で、どのような役割を、どの程度果たすべきなのかをもう少し議論すべきである。
- ・ バラバラな公共交通機関を一つのサービスにすることがMaaSの本質である。白川町・東白川村で

は関連する取組が実践されている。町内の病院がバスを独自に運行していたが、町との協議により、町営バスへ段階的に統合することとなった。今年の10月にすべて統合される予定である。それにより効率的な運営ができるようになる。また、利用方法が分からない人は電話で利用について相談可能であり、運賃は、基本的に1日乗車券で乗り放題であり定期券もある。このような仕組みがスマートフォンで出来れば、それはMaaSといえるのではないか。このようなことを全国で展開していく必要があると考える。

### (移動手段の構成・提供方法)

- ・ 高齢者の移動手段の確保の視点からは、ドア to ドアの移動が実現すれば良いとの議論になっているが、供給側の総台数が減らせておらず、効率的な運行ができていない現状にある。ドア to ドア型で提供するものと、路線型で提供するものとの調和を考える必要がある。ドア to ドア型のサービスを提供するとコストが高くなり、財政状況を踏まえると厳しい。
- ・ 高齢者の移動について、課題は移動を如何にシームレスにするかである。特に、中山間地域・地方都市の高齢者をどうするかが課題。集落をつなぐ移動手段をどう作るか、その負担の在り方について検討する必要がある。
- ・ 1件1件の家庭を回ることはせずとも、週に1度ある場所に移動販売が来れば満足している実態もある。ドア to ドアのサービスだけを考えるべきではなく、また実現の可能性も低い。訪問診療や往診の充実も重要である。それがきめ細くなされているエリアでは、通院のニーズは少ないと考える。高齢者であっても免許返納に伴い急に移動弱者になるわけではない。それぞれの状態にあった移動モードを社会が提供する。元気な高齢者のために、サービスの質をどこまで上げることが妥当なのかを含めて交通手段の提供を検討する必要がある。
- ・ 体力が衰えた高齢者などに対しては、過度に拠点での乗り換えを促すことで、負担がかかる恐れがあると考えられる。元気な人は結節点での乗換に対応できるかもしれないが、虚弱な高齢者は拠点での接続による移動方法では出かけにくい。ライストマイルを移動手段(モード)で住み分けるのではなく、地域ごとに判断すればよいのではないか。

### (担い手・実施体制の確保)

- ・ 運転手不足は大きな問題であり、打ち手がない状況である。また、新しいモビリティサービスも住民が参加しなければ業者だけでは実施できない状況である。
- ・ マイカーからの移行に際しては、誰が受益者になるのかという視点が必要である。愛知県豊明市の「ちょいそこ」の取組では、利用代金をスーパーや病院、公共施設も負担している。高齢者が減ると自分たちの事業にも影響があるため、利用者だけではなく自分たちで費用負担している。こうした新たな協力関係を地域ごとに作っていくための創意工夫が必要である。

### (住民互助の取組)

- ・ マイカーがなければ生活できない地域では、ボランティアが支えている。素晴らしい志だが、その志を無にしないような取組が必要。地域を何とかしようとする住民の想いを消さないようなものにするべき。そうした人たちを応援しないと2030年まで持たないのではないか。モビリティサービスなど

の新たな公共交通の再構築については、定義の検討が必要であると考えているが、住民互助による取組はその定義の範囲内には含まれないものとの認識である。

#### (まちづくり・地域づくりとの連携)

- ・ 中山間地域では地域自体の活性化が必要であり、10年後20年後は住民互助も持たないのではない。地域交通の再構築については、地域づくりの中で検討している。住民による地域運営として、見守りやゴミ、除雪などの地域サービスを、収益を確保しながら取り組んでいる。ボランティアなものは継続性が課題になる。互助と言うよりは「地域運営の中で」と言う文脈で考えてもらいたい。多様な状況がある中で、公共交通の取組だけで解決できるわけではなく、まちづくりと連携した取組が必要である。
- ・ 外出や地域での交流が健康と密接に結びついている。通いの場、健康体操などが出来る場などを地域に作っていくという方向性も必要ではないか。
- ・ 高齢ドライバーについては、運転そのものの能力だけではなく、免許を返納した後に地域でどのように生活するかが重要である。免許返納後の生活問題も議論しなければ、高齢ドライバー問題は解決しないのではないか。

#### (「高齢者等」の範囲)

- ・ ケアの観点から見ると、65歳以上では要介護で車いすの状態の方が増えている。高齢者は約3,500万人いるが、要介護度5の方は約60万人、フレイル・プレフレイルが約1,500万人いると言われている。そのため、図にはフレイル・プレフレイルを明示した方が良い。

#### (政策上の課題)

- ・ 移動手段確保について、国の政策として十分にカバーできていない部分がある。1つ目は二次交通である。二次交通は障害者にとって最適な状況になっていない。(料金・バリア・待ち時間など) 空港については、県や市町村がカバーしていない場合がほとんどである。2つ目は、福祉有償旅客運送など、道路運送法78条に関わる部分である。各国の運輸行政と比較して、日本だけが行政が資金を出していない領域である。欧州・アメリカでは国の運輸施策として運行している。こうした領域をNPO法人に実施させていることに大きな疑問がある。NPO法人が取り組むことも重要ではあるが、政策として対応しなければ難しいのではないか。

#### (総括)

- ・ 有意義な議論ができたと思う。再整理して改めて確認していただきたい。スケジュールの変更についてお知らせしたが、中間報告に向けて、大きなゴールと喫緊の課題への対応を整理していきたい。必要に応じて委員の方に個別に意見を収集する機会を取りたい。

以上