

## 第4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4年4月15日（金）10:00～12:00

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
	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
	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）
	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) 「2050年における高齢者等の移動のあるべき姿」についての考え方
- (2) 「2050年における高齢者等の移動のあるべき姿」の実現に向けた新たな公共交通の再構築

## 配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 委員名簿
- ・ 資料1 「2050年における高齢者等の移動のあるべき姿」についての考え方
- ・ 資料2 「2050年における高齢者等の移動のあるべき姿」の実現に向けた新たな公共交通の再構築
- ・ 資料3 第3回検討委員会委員からの御意見

## <議事要旨>

事務局より、資料1をもとに「2050年における高齢者等の移動のあるべき姿」についての考え方を説明した。その後、「2050年における高齢者等の移動のあるべき姿」の実現に向けた新たな公共交通の再構築を説明した。

### (地域社会やライフスタイルと公共交通との関係について)

- ・ 現在、地域社会が崩壊してきており、公共交通の崩壊と関係が深い。公共交通だけではなく、地域社会全体におけるコモン（共有財産・共有システム）が崩壊する中で、それをどのように再建するか、純粋な公共交通の問題としてだけではなく、地域社会全体として捉えていく必要があるのではないか。
- ・ 地方を中心に女性の社会進出を妨げている要因のひとつとして、女性が家族のドライバー（配偶者や子どもの送迎）を担っていることが挙げられる。公共交通の問題が女性の社会進出を阻み、女性の正規雇用にも結び付かない事態を引き起こしている。このようなライフスタイルについても言及する必要がある。

### (マイカー所有から公共交通利用への転換について)

- ・ マイカー所有から公共交通利用への転換については賛成であるが、ハードルが高くチャレンジングであると考えられる。バスやタクシーの利便性が向上すれば利用者数も増加すると考えられるが、利用者負担となると、財源の確保は難しい。公的財源を投入して利便性の高いものにしなければ存続できないのではないかと思う。
- ・ どのような地域でも利用者負担による公共交通が成立するわけではなく、地域の規模などによる。そのため、完全に利用者負担で公共交通を維持することを想定するのではないと思う。
- ・ マイカーの所有コストを公共交通の利用に振り向けることは、将来的に可能性はあるが、現時点で受け入れてもらうのは難しいのではないか。

### (公的財源の投入について)

- ・ 公的財源の投入については必要であると言わざるを得ない。公的財源投入のあり方に関する多様な議論を提起できるようにすべきである。
- ・ 単なる移動手段としてだけではなく、移動を含む地域住民の生活を支えるインフラであるという認識のもと、多様な政策分野にわたる公的財源を投入する、ということを示した方が良い。
- ・ 公共交通は公的財源を投入する必要があるものだと思っている。公共交通は百貨店というエレベーター

ターやエスカレーターであり、エレベーター・エスカレーターのコストは百貨店が売上から賄っている。

### (公共交通の定義について)

- ・ 公共交通とは何か、ということ再整理すべきである。地域によってはマイカーよりも公共交通の方が効率的であるとは言えないところもあり、地域特性を踏まえた検討が必要である。また、高齢者等の移動では、シェアによる取組事例が多数出てきており、マイカーと公共交通だけではなく、シェアについても考える必要がある。シェアを公共交通に入れるかどうか整理したほうが、実態に即した検討になると考える。

### (公共交通の再構築について)

- ・ 公共交通では、タクシーが特に厳しい状況にある。愛知県のある自治体では、タクシー事業者が廃業し市内のタクシーが半分以上無くなる。地方ではタクシーのビジネスモデルが崩壊している。高齢者の移動はタクシーに頼っているが、インフラとしてどのように維持するか。廃業しても地域には法令上何のセーフティネットもないのが現状である。
- ・ 何十年先を見据えると、タクシーも自家用有償旅客運送も、自動運転技術が発展すればシェアと同様のものになる可能性があると考え。だが、それまでの期間に人が運転するタクシーが大都市圏以外は無くなってしまふ。それを認識したうえで、どうするかを考える必要がある。そこまでのビジネスモデルを提案する必要がある。
- ・ タクシーはかなりの地域で無くなる可能性がある。一方で他業態の事業者が地域貢献の一つとして、自分たちも移動手段の確保に関わりたいという相談が増えている。そのような状況において、緑ナンバーと白ナンバーの区分が必要なのかについては疑問がある。
- ・ タクシーが地域からなくなってしまふのは困るため、ビジネスとしてある程度成立するような流れにする必要がある。住民主体の取組だけでカバーすることは困難な場合が多いと思う。バスもタクシーもこれまでのビジネスモデルであるため、令和の時代にあったモビリティサービスのビジネスモデルを構築したい。
- ・ 高齢者の移動を考える場合に個別輸送は重要であり、事業者が必要となる。ボランティアによる移動支援は、基幹的なシステムがあって成り立つものであり、ボランティアだけでは成り立たない。新しいビジネスモデルが求められていると考えており、しっかりと提言していきたい。鉄道・バス・タクシーの区分けについても見直すべきであると考え。

### (地域性の考慮について)

- ・ 地域ごとに課題も異なる。例えばタクシーの代わりとして、ボランティア輸送が機能しているところがある一方、できていないところもある。ボランティア輸送を長期的に継続することは困難であるとの認識はあるが、短期的には対応すべき課題であり、その中にはドライバーの労働環境の改善なども含まれる。

以上