

第5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5月18日（木）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
	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
	吉田 樹	福島大学経済経営学類・准教授（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

事務局 運輸総合研究所
調査協力 富士通総研

議題

- (1) セミナーについて
- (2) 中間報告について

配布資料

- ・ 議事次第
- ・ 委員名簿
- ・ 資料1 セミナーについて
- ・ 資料2 高齢者等の移動手段確保方策に関する研究 中間報告（素案）
- ・ 参考資料1 高齢者の状態と移動手段提供の考え方
- ・ 参考資料2 中間報告に向けた鎌田座長からのコメントペーパー
- ・ 参考資料3 中間報告に向けた委員からの御意見

<議事要旨>

事務局より、資料1・資料2をもとに6月に開催するセミナーと中間報告について説明した。

（社会経済状況の変化について）

- ・ 中間報告の素案を見ると、コロナ禍で生じた「移動しない」という状態の視点が抜けている。そうした時代であっても動きたくくなるような交通の在り方を考える必要がある。中間報告の記載は、移動することが必然であり、高齢者等がそれをできなくなると言うことが前提にある。今後は「移動しなくても生活が成り立つという」ことも踏まえ、「人が移動しなくなる未来」もひとつの姿としてあるが、それは不健全であり、さらに地方への人の流れがなくなるなどの影響があることなどについても触れた方が良い。そのような未来にならないようにするために、「健幸社会」の実現に向けた移動手段確保に取り組む必要がある、ということを示した方が良い。

（資本・財源について）

- ・ 社会資本の有効活用に関する議論が必要になる。日本が交通に対してどれだけの公的財源を投じられるか。また、日本には多くの自家用車が停車しており、自分の時間を送迎に使っても良いと考える人もいる。これらを資本としてどのように活用するかを議論すべきである。
- ・ 交通を含めてコモンと呼ばれている「公共財」を誰が支えるのか、財源をどうするか、維持管理をどうするか。コミュニティ維持の考え方を踏まえる必要があるのではないか。自家用車は個人の財産として個人が自由に使用している。その私財を公共財にどのように統合していくか。
- ・ 交通税の導入は難しいかもしれないが、地域全体で負担して公的財源を投じる、という方法はある。広い意味での公共財として位置づけ、評価、利用者の認識を変えていくことがアプローチと考えられる。

（自治体のマネジメントについて）

- ・ 日本の交通は交通事業者が方向性を決定している現状にある。自治体の総合計画や都市計画マスタープランに公共交通の記載はない。計画の中に記載していくべきである。中間報告の素案にある、「行政など公共交通の運営を担う主体が、権限をもって、その地域における移動手段のあるべき姿を描き、そのマネジメントや実践を行っている。」は望ましい姿である。

- ・ 地域公共交通計画について、国では上位計画（総合計画、都市計画マスタープランなど）を参照して計画を策定するように指導しているが、上位計画では公共交通に関する記載がほとんどない。自治体で考えられていない現状である。地域の交通については、地域公共交通会議で地域の实情に基づく議論がなされており、その状況を、総合計画策定を担う部署に共有するなど、ボトムアップでの策定が地方の一部で行われている。このようなことを提言にどのように入れかは考える必要がある。
- ・ 自治体が交通をコントロールできるようにすべきである。欧州ではPSO(Public Service Obligation)として、交通事業者に運営の義務を課しているが日本にはない。公共が関与するための論理が必要である。地域公共交通公社のようなものを考える必要がある。このような主体が運営を担い、運行は事業者が担う。交通を公共に引き戻さなければ、事業者が収益を確保できないことはできない。

（事業・運行について）

- ・ 2050年を見据えると、福祉有償のサービス、買い物支援のサービスが必要となるのではないかと思う。そのため、福祉有償運送や互助型の運送の垣根を取り払う必要がある。緑ナンバーと白ナンバーの垣根についても検討する必要がある。
- ・ 実現に向けた検討では「新たな公共交通」という表現がある。確かに新たな道具やプレイヤーは出てきているが、地域内での交通の最適化だけではなく、地域間で相互の往来ができる必要がある。地域間の基幹交通を含めて検討する必要がある。
- ・ 公共交通は、一度運行し始めると、それを廃止することは難しい。利用状況はドライバーが正の字を数えているような現状にあり、廃止するという判断をするためのデータも正確に取れない。正確なデータを収集するためのシステム作りも重要である。国で仕組みづくりがなされれば建設的な議論ができる。

（担い手について）

- ・ 担い手について、今後は都市の周辺部で担い手がいなくなることが想定される。これは交通問題だけにとどまらず、それを念頭に置く必要がある。
- ・ バスやタクシーの運転手も専門性があり、また、地域の状況を理解している。こうしたドライバーなどを行政の中に、例えば地域公共交通の主事のような資格や職を作る必要もあるのではないか。
- ・ 担い手のすそ野の拡大については、福祉有償運送に義務付けられている運転者講習を自治体が主催する事例がみられる。そうしたところでは、ボランティアを希望する人が増えている。2種免許を取得しやすくするなど、自治体も支援する必要がある。
- ・ フェアトレードのように、運転手の労働環境が良いところの利用を促進できるようにするなどの仕組みがあっても良いのではないか。それを住民に示して住民が選択できるようにいくことが必要である。」

(2050年の想定について)

- ・ 中間報告で示されている「2050年に実現される社会」は、幸せな社会であると考えている。交通に関して言えば、「移動に困る社会」など過酷な社会像が近づいているということを示す必要があるのではないか。
- ・ 地方都市ではマイカーがない社会を想定できない。住民も公共交通に関して無関心である。多くの人から広く薄く資金を徴収できれば交通を維持できる可能性もあるが、住民自体が無関心であるがゆえにそうした取組ができない現状にある。
- ・ マイカーからの転換は地方ではピンとこない。マイカーからの転換がゴールなのか、ということそうではない。高齢者がどのようにすれば生き生きと暮らせるかが重要であり、多少不便でも、移動して交流できるということが大事になる。集落の内部については、マイカー、それ以外は公共交通とするなどとした方が地方部でも納得してもらえる将来像となるのではないか。
- ・ 介護については、今後給付対象の範囲が狭くなっていくと想定される。また、現状よりもずっと少額の介護財源となる見込みである。

(意識・行動の変革について)

- ・ 自動車を所有しながら公共交通も利用するライフスタイルへの誘導・意識変革は重要である。具体的な取組を示していけると良い。

(取組方法について)

- ・ 実現に向けた検討事項について、短期的に取り組むべきものと中長期的に取り組むべきものを分けて議論する必要がある。そうした検討をしてはどうか。

以上