第６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 12 月 19 日（月）15:00～17:00
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
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
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）
漢　　二美　　一般財団法人全国福祉輸送サービス協会 会長（リモートでのご出席）
竹谷　賢一　　公益社団法人日本バス協会 理事 兼 地方交通委員長（リモートでのご出席）
田中　亮一郎　　一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 副会長
児玉　克敏　　内閣府 政策統括官(政策調整担当)付参事官(交通安全対策担当)（代理出席）
日下　真一　　警察庁交通局交通企画課長（リモートでのご出席）
西中　　隆　　総務省 地域力創造グループ地域政策課長
笹子　宗一郎　　厚生労働省 老健局認知症施策･地域介護推進課長
真鍋　英樹　　国土交通省総合政策局 交通政策課長
齋藤　　喬　　国土交通省総合政策局 モビリティサービス推進課長（リモートでのご出席）
森　　哲也　　国土交通省自動車局 旅客課長
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
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
城福　健陽　　一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員、会長特別補佐
藤崎　耕一　　一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員、研究統括

事務局　運輸総合研究所
調査協力　富士通総研

議題

(1) 調査研究の趣旨・進め方について

(2) 事例調査・簡易シミュレーションについて

(3) 課題に対する委員からの御意見について

配布資料

・議事次第

・委員名簿

・資料１　調査研究の趣旨・進め方

・資料２　事例調査・簡易シミュレーション

・資料３　課題に対する委員からの御意見

・参考資料　今後の議論に向けた鎌田座長からのコメントペーパー

**＜議事要旨＞**

事務局より、資料 1、資料 2、資料 3 をもとに、調査研究の趣旨・進め方、事例調査・簡易シミュレーション、課題に対する委員からの御意見について説明した。

**（シミュレーション結果を踏まえた事業性について）**

- シミュレーション結果の変動要因は様々あるが、地域の選定が大きいと思う。あまりにも過疎地ではビジネスとして成り立たない。ボランティアのような形でほぼ100%に近い公的補助が必要な状況となるだろう。その他、人口・エリアを選別すればある程度成立するなど、地域によっても違うと考える。
- 地方では交通だけで利益を得ようとはしない。移動することが介護予防につながるなど、そうした補助金だけではないベネフィットも考慮する必要がある。
- 採算が取れる点がどこなのかを把握すること自体が必要。これまでそのような検討はなかった。今回のシミュレーションは今後の検討の土台となるものと思う。

**（デマンド交通のビジネスモデルの実証検証について）**

- いくつかのパターンで、実験を実施してみると、良い結果と悪い結果が混在しながら出てくると考えられる。実験を実施する際に、都内ではこれからデマンド交通に切り替えようとする地域も出てくるため、連携すれば都内のモデルも作れる。人口100人/ha程度のような場所では、一定程度収益性を確保できるのではないか。
- ある大都市の自治体では、校区内でデマンド運行を行う実験を行っている。都心においても不便な場所があるが、他の公共交通とバッティングしてしまうため、エリアを設定して運行している。都市部と地方部で状況は大きく異なるため切り分けて考える必要がある。
- 今回の議論は時間的制限もあり検証は難しいが、次のフェーズにおいて実証検証ができればと思う。

・ Japan Taxiが相当な行政負担によりオリンピック目前で導入されたが、肝心の車椅子の方が出かけやすくなったとか、利用しているとかいう話を聞かない。今回のデマンド交通についても、税金を入れて導入することについては賛成であるが、どう検証するのか検討する必要がある。

**（タクシー等の地域のモビリティ確保実現に向けた仕組み等の見直しについて）**

・ 全国で交通空白地が増加しているが、タクシー等の公共交通に関する法律が現状に合わなくなってきている。例えば、高齢者等の移動手段を確保するには、営業エリアを生活圏に合わせるなどの対応が必要。また、法人で対応できない場合には個人で実施する必要があるが、個人タクシーの認可は人口が概ね30万人以上の都市を含む営業区域という制約がある。このような問題を緩和しながら、バスやタクシーの緑ナンバーの事業者が高齢者の日常生活における移動手段を提供できるような土俵を作ってもらいたい。
・ 地域にタクシーがない場合には、タクシーのドライバーが自家用有償運送のドライバーとして運行している場合や、道路運送法の第 4 条や第 21 条で実験的に実施している状況もあり、そうしたことを実施しやすい状況を作ってもらいたい。
・ 免許返納の際には、社会的割引としてタクシー業界が 10%～20%程度を自主的に割引している状況にある。ドライバーの給料を上げようと来年から改善基準が適用される中で、免許返納の割引は地方ほど影響する。全額でなくてもよいので補填が必要である。高齢者の移動手段確保にあたり、黒字になるほどの金額ではなくとも、維持していけるような資金面での支援も検討すべきである。
・ バス事業者やタクシー事業者といったプロフェッショナルが、可能な限りモビリティを確保していくことが大前提である。本研究で議論しているのは、高齢者の移動手段の確保であり、そこにはプロの事業者に登場していただきたいが、登場していただけない場面もあるかもしれない。できる限りプロに参画してもらう、また、制度改革により参画していただく可能性が高まることになればそれが望ましい。
・ タクシー事業者がいない場合やタクシー事業者だけでは担えないところは、自家用有償運送や自治体直営等になると思うが、車両の確保が難しい。緑ナンバーで実施する場合には償却ができるが、白ナンバーで実施する場合には費用負担が大きい。都会では自家用車のシェアがあるが、それがもっと普及しても良いと思っている。また、人の確保も必要になる。2人雇用するだけのボリュームがなく、また、時間にも偏りがある。そのため、フルタイムとパートタイムの組み合わせが一般的である。その際、専業の人は様々な社会保証がつくが、パートタイムの人にも事故の際の保証も含めて安心できる労働環境が確保できると良いと考える。

**（移動に伴い発生するコストの見える化について）**

・ 移動が達成できるということには、コストがかかっていることを見える化したい。それをどのように負担するかは整理する必要がある。

**（タクシー事業の規制緩和・制度改正について）**

・ 行政サイドでは、地域の最後の部分の交通をどうしていくかという議論を始めようとしており、

翌年度以降に、例えば個人タクシーの活用や営業エリアなど、事業者の足かせになっている規制を見直すなど、制度へ反映させることを考えている。また、次の通常国会で道路運送法改正を検討しているが、それは、現在、コミュニティバスを運行する際に協議運賃制度があり、地域の協議会で議論をすれば総括原価方式による認可によらずに運賃を決定できるが、タクシーにもそれを入れる、というもので、これにより、サブスクリプション的なサービスの提供につながる可能性があると考えている。

**（専門人材の確保について）**

- デマンド型のサービスの場合は、地域によって形が変わり、地域に応じたカスタマイズが必要だが、それをできる人材がいない。行政は多忙であり、異動もあるため、調整役を担うには限界がある。地元負担のない技術者や有識者の派遣や育成も必要であり、そうしたことも提言に入れていきたい。

**（本研究の対象等について）**

- 障害のある方々や車いすの方については、福祉有償運送はやむを得ずやっているものであるため、それと今回の構想と切り分けるのか統合していくのかは今後検討する必要があり、その仕分けのロジックをしっかりと作っていく必要がある。
- 福祉輸送について、英国のダイヤル・ア・ライドでは区内だけの移動をできるようにしているという状況もある。タクシーにも同じように公的資金が使われている。日本の交通は民間が交通事業を経営している。欧米は公的機関が計画を立てて民間に委託し、何割か税で補填して経営するということが一般的にできている。日本の人口減少下で、今までどおり民間事業者に任せられるところは大都市の特定エリアでは可能だが、それ以外はほぼ難しいと考える。それをどうとらえて今後新しいモデルを作っていくかということについて、財源や経営等の問題だろうと考える。欧州では、SUMP（Sustainable Urban Mobility Plans）にもとに進めており、そうしたことも本来は踏まえなければ対応できない。
- 誰も取り残さない交通については、生活の質の改善を目指してモビリティをどうしていくかについて、地域交通産業の観点も含めて、別途調査研究で検討している状況である。SUMPや運輸連合など、公共交通に関する海外調査も行いながら調査研究を進めている。

以上