

第7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5年2月13日（月）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
	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 政策推進部副部長(企画推進担当) 兼 研究部主席研究員
	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
	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）
	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) （リモートでのご出席）
	日下 真一	警察庁交通局交通企画課長（代理出席、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（リモートでのご出席）
	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（リモートでのご出席）
	真鍋 英樹	国土交通省総合政策局 交通政策課長（代理出席、リモートでのご出席）
	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（代理出席、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) 事例調査・簡易シミュレーションについて
- (2) 提言について

配布資料

- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料1 事例調査・簡易シミュレーション（資料1、参考資料）
- ・資料2 提言（骨子案）
- ・参考資料 事例調査・簡易シミュレーション（前回委員会にて提示）

<議事要旨>

事務局より資料1で(1)事例調査・簡易シミュレーションについて、資料2で(2)提言（骨子案）について説明した。

<(1)事例調査・簡易シミュレーションについて>

（シミュレーション資料で用いるデータ等）

- ・ 免許返納率は3.0%程度とあるが、有効な免許を返納した人だけなのか、それとも自然失効した人も含むのか。自然失効者を含む割合も必要ではないか。
- ・ シミュレーションの目的からすると、3,000万円～4,000万円を市町村が負担し続ける前提となる市町村の財政規模を示したらどうか。
- ・ 支払い意思額は、地方部では人を運ぶものよりもモノを運ぶ方が高い傾向にある。自分で運転ができるので、自分を運ぶことに対してはあまりお金を払わず、逆に自分が運べないときにモノを運んでくれるので価値が高いと評価する。価値が私たちの発想とは逆転していることがある。
- ・ 1万円、2万円といった金額を月当たりで支払うことに対し、受容性が高齢者、住民側にどれだけあるのか、本来、もう少し議論すべき部分ではないか。
- ・ 費用については、今回のシミュレーションでは積み上げ型になっているが、積み上げ型で考えると収支のバランスをとっていくのは難しい。例えば朝晩は通常の路線バスを運行しているが、昼は中休ダイヤのところ動いていない乗務員を活用し、実は限界費用としてはあまり大きくないとすれば、積み上げ型よりは費用が低くなると思う。
- ・ マイカーの維持については、最近はサブスクリプション等、様々なサービスが多角的に展開されている。実際のマイカー保有コストに関する質の高いデータは、こうした議論をする上では重要である。

（その他）

- ・ 計算の前提となる部分で、「過疎地域を想定する」とあるが、どのような地域のどのような道路ネットワークであるのか。具体的には、十津川村のように拠点がありそこから1時間程度で郊外に行

ける地域なのか。もしくは帯広市の駅10km程度の郊外部は500mに1本道路がメッシュで整備されているが、そうしたところはデマンド交通が機能しており、そうではないところはデマンド交通が機能しにくい。日本全体の過疎地域の交通がどのような条件にあり、その代表地として「このあたりの過疎地域をとった」という風にした方がよい。

- ・ 地形や、集落や山や河川、平地部の状況といった地域の特性に応じて、交通の形態が決まる。そして、そこから普遍化できる重要な示唆はこれ、特殊な要素についてはこれである、ということを示す必要がある。例えば、地域の空中写真等により、地域の特性を可能な限りしっかりと示すべきであり、市町村名だけでは提言の読者に対して不十分である。
- ・ 地方都市・都市郊外部・過疎地域等について、読み手の側に具体性や親近感を持ってもらうため、市町村数、人口比率や面積比率程度は明確にしておくべきではないか。

<(2) 提言（骨子案）について>

(地域特性ごとのサービスのあり方)

- ・ 「自治体自体が運行を担う」や「住民主体の組織が運行を担う」とあるが、人口減少が進み自治体税収と担い手が減少することになる過疎地において自治体や住民が行え、というように受け止められないか。例えば、「自治体自体が運行を担えるよう、環境を整える」や「住民主体組織が運営できるように支援する」などとすれば、過疎地域でも可能性が見えるのではないか。
- ・ 都市部、都市近郊では免許を手放し、それに見合うような自由度の高い交通サービスへの転換がかなり進むのではないか。過疎的な地域に行き、話を聞くと、免許は最後まで手放さない、畑へ軽トラで行き、畑仕事をするのが唯一の楽しみ、という話を聞く。代替手段があって買い物行くときはこっちが利用できる、と少しずつ運転機会を減らしていくという感じではないか。そういう地区の高齢者の方の生活はつましく、2万円であれば交通事業者も徐々にやっていけるのでは、との提案だったが、そういう地域の方々にはその金額は難しいかと思う。
- ・ 過疎地域でも必ずといっていいほど、特別養護老人ホームを運営している社会福祉法人、あるいはデイサービスをやっている。社会福祉法人がデイサービスの空き時間を使って地域の方々を乗せて買い物に行くといった対応も念頭に入れた方がよい。
- ・ 地方でも2台目、3台目は手放せる環境はある。一方、どうしても農業等、従事している産業によっては、そのために手放せないというところがあったりして、そこは丁寧に書いた方がいい。
- ・ 過疎地域の「サービス展開の方向性」に書いてあることは「やってきている。」と思う。どこがクリティカルなポイントなのか、というところなどで再定義する、ということもあるのではないか。また、本当に状況が厳しいところで、自治体、特に住民主体、というところが成り立つのか。住民主体というのも自分たちで1～10までやるタイプと自分たちは使うところに徹して、パートナーとなってくれるような地元事業者をあてがうといったケースまで、様々なレイヤーがあり、むしろ、そちらの方が重要である。
- ・ 地方都市について、中心駅から数キロ離れた住宅街、とかなり狭い範囲のところを書いているところもあるので、読み手では一つの市域で捉える人もいれば、狭く捉える人もいる。その時に、鉄道、路線バス等のネットワーク系の交通と上手く接続していることによって、足が長い交通はそちらでフォローし、そこに手が届かないところをオンデマンド・乗り放題でカバーする、という図式が必要である。同様に人口密度が高いエリアも、路線型交通でかなりの部分をやってくれていることによって、ドアツードア、定額制の裾野がある可能性がある。

- ・ 大都市中心部のところで、「そうした施設が300～500m以上の距離があるなど、高齢者が歩ける場所に立地していない場合」とあるが、300～500mを歩けない高齢者がゴロゴロいることを考えると書きぶりは直した方がいい。
- ・ 「既存の公共交通」とか「公共交通事業者」という言葉が随所に出てくるが、2020年の地活法改正で、自家用有償運送を「地域公共交通」の定義に取り込んだので、その時点で事実上、地域の公共交通を考える時の概念が変わったと思った方がいい。ここでは、既存のバス・タクシー事業者のことをそのように書いているのだと思うが、もはやその手の議論の意味があるのかということが、道路運送法を抜本的に見直すということと、地活法をその上でどのように使うかということとを全面的に検討し、見直さないと議論が先に進まない、と私が言っている根拠である。
- ・ 分担率はせいぜい、都市局のPT調査が全国で人口が一定以上のところでしかやられておらず、今回の対象とするようなところで分担率のデータは存在しない。

(実現に向けた施策等)

- ・ 優先する施策は社会実験ではないか。どこかの自治体で実験をすることで、それによって利用者・住民、事業者、自治体がどうすればよいのかが見えてくる。

(その他)

- ・ 高齢者の事故のデータをきちっと見ると75～80まではやや上がってくるが、80以上の高齢者が特に事故について問題になることがあり、いきなり自動車をやめるのは大変だと思う。もう少し過渡的な装置が必要で、身近なところであれば車を使ってもいい、近所の人が時々乗せてくれるなど、車を使う頻度を減らしたり、トリップ長を短くしていくことによって事故も減らせる、というところも組み込んだ方がいい。
- ・ 地活法ができ、今回の閣議決定も含めて、自治体はマネジメント権限を拡げてきているはず。そこを活かしてやれているところとやれていないところが大きいのではないかな。
- ・ 全面的な展開と今回のシミュレーションの両方がごっちゃになっているから、これ足りない、あれ足りない、という話になってきているので、シミュレーション・それに関連した分析と全面的な展開とは切り分ける必要がある。
- ・ 総論で書いた方がいいが、男女共同参画社会の話であるとか、障害者・高齢者の移動の権利の問題について、しっかりと記載すべきである。
- ・ マイカー保有のコストを移動手段実現のための財源・負担として位置づけようではないか、という話があったと記憶しており、基本的な考え方として、そういうことをきちっと位置付けて記述したらどうか。

以上