

第1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11月4日（火）13:30～15:30

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
	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
	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) 本検討委員会の目的・作業計画について
- (2) 本検討委員会での検討の観点について
- (3) 今後の高齢者等の移動のあるべき姿に向けて整理すべき事項等について

配布資料

- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料1 本検討委員会の目的・作業計画について
- ・資料2 本検討委員会での検討の観点について
- ・資料3 今後の高齢者等の移動のあるべき姿に向けて整理すべき事項等について
- ・参考資料1 有識者委員事前ヒアリング結果まとめ
- ・参考資料2 本調査研究に係る基本データ

<議事要旨>

事務局から資料1～3をもとに、本検討委員会の目的・作業計画、本検討委員会での検討の観点、今後の高齢者等の移動のあるべき姿に向けて整理すべき事項等を説明した。

(本調査研究における「高齢者等」の考え方について)

- 高齢者等の移動手段確保方策とあるが、一般の交通と高齢者の交通をどういう形で分けるのか、あるいは統合して考えるのか。今後の分析において、この視点の整理が必要ではないか。
- 「高齢者等」の「等」にどこまでを含むかについては、高齢者を中心としながら、自家用車が運転できなくて移動に困っている人を踏まえる必要があると感じている。

(調査研究の進め方について)

- 事務局が整理したように、「2050年のあるべき姿」、「その実現に向けた課題」「喫緊の課題」、この3点は分けて検討した方が良い。
- 高齢者に該当する様々なグループの困り事にどう対応するかという観点から何が必要かを検討することが大事であり、その困り事に「誰が対応するか」や「制度の在り方」の検討は後になる。提供者や制度・仕組みの検討から始めると、高齢者の状況から目を背けることにつながる。

(2050年における社会像・高齢者像について)

- 2050年がどのような世の中になっているかが、高齢者のニーズに大きく影響を与えるため、国、社会、地域、都市などが2050年にどのように変わるのかを考えなければ、

高齢者等の実際のニーズは検討できない。

- 高齢者のニーズを基点にあるべき姿を議論することが基本的な姿勢になるが、2050年における高齢者のニーズがまだ見えないため、もう少し具体化できると良い。
- 2050年における高齢者像を明らかにするためには、「世代（団塊など）」、「時代（society5.0など）」「年齢」の3つの視点から考える必要がある。
- 将来の高齢者は、同じ年齢であれば、今の高齢者よりもさらに元気なのではないか。その将来の高齢者の「お出かけニーズ」を探ることが大事であるが、予測するは難しい。そのため、まずは10年後を想定すると良いのではないか。
- 過疎地では、通院や買物など生活に必要なことは外出しないで実現できる時代になりつつある。高齢者に話を聞くと生協や移動販売で十分満足して暮らしている人が多い。しかし、娯楽などのお出かけは誰にも頼めず我慢している状況がある。将来は、楽しみのための外出が中心になるのではないか。
- 自宅で必要なものが手に入る時代になるのであれば、健康維持の観点からも、外出して人と交流をするための取組が重要になると思う。

(2050年における自治体像について)

- 2050年の自治体像はどのようなものになるか。消滅する地域が出てくる状況の中では、他の自治体に吸収されるだけでなく、自治体の中で分権をしていくなど、地域での意思決定や財源の使い方も変わってくるのではないか。
- 自治区を作っても、どこかで税収を得る必要がある。過疎地域でのFace to Faceの行政を維持するためには、中心部等で一定程度居住誘導エリアに設定して、集中投資しながら、企業を誘致して、地価を上げて固定資産税、都市計画税を得られるようにする必要がある。そのためには、基礎自治体当局に相当の努力が求められる。一方で、人里離れた場所にある一軒家ひとつひとつを守り続けることは困難であるため、一定の合理的な集落をどう維持していくかという視点は必要だと思う。

(2050年におけるモビリティの考え方について)

- ・ 事務局作成の資料の中で、公共交通の選択肢が少ない場所は暮らしが不便だという表現があるが、一概にそう言えないと考えている。高齢者でも公共交通を上手く利用できている人とできていない人が二極化している傾向にあると感じている。2050年を想定すると、車は「所有」ではなくは「シェア」になっていると思われ、そのような状況では情報のシェアが重要になる。今出かけたいというニーズに対して、車のシェアと情報のシェアが一体的に行える仕組みがあることを期待しており、本検討委員会でもそのような議論が見える化できると良い。
- ・ 日本は自家用車に過度に依存している状況にあるため、何%かでも公共交通の利用に戻せないか。2050年を見据えて長期的に取り組み、MaaS等のシステムを上手く活

用できれば、ビジネス性の検証は必要ではあるが、自家用車の利便性に近い移動サービスが実現できるのではないか。

(移動手段確保に関する現状の把握)

- 今、実情として高齢者が地域でどのように暮らしているかをどう把握するか。例えば、独り暮らしで行きたい場所へ移動できないという高齢者のため、地域の住民が送迎し、それを仕組み化する際に様々な壁にあたり実現できない状況にあることなど。マクロの話ばかりでは不十分なのではないか。
- 日本の自治体では交通の事業等にどこまで費用をあてているか。小さな村でもコミュニティバスに頼らざるを得ず、財源を投入している自治体も当然あり、反対にほとんど投入していない自治体もある。公費をどこまで投入することが合理的なのかを検討する材料になる。

(海外との比較について)

- 日本と海外での取組の対比について、双方でできていること・できていないことを整理しておくべきではないか。EU などではMaaSや運輸連合などに取り組みられているが、日本ではどのように位置付けるか考える必要がある。日本でMaaSを実装する時に道路運送法のどのような仕組みで実施するかは定まっていない。
- 海外との対比する際に調査するポイントは絞った方が良い。1つ目は、福祉有償運送、交通空白地有償運送、無償運送などのSTについて。2点目は、同じSTであっても、ヨーロッパにおけるSTについて。公共が関与しているがその実態は十分把握できていない。3つ目は運輸連合について。今後日本でも参考にしていくことになるであろうドイツなどのヨーロッパの取組と問題点について把握する必要がある。4つ目は、STに限らず、資金面での公共交通に対する支援について。
- ヨーロッパではベーシックインカムのお考え方が取り入れられてきている。産まれた以上、人間は生きていく権利があり、それは保障すべきとしている。その考えの一環として、日本の場合には最低限の生活を保障する仕組みがある。

(総括)

- 2050年の社会像について、次回合意を得たうえで、モビリティのあるべき姿の議論をしていきたい。2050年の地域像や基礎自治体の在り方は想定が難しいが、ある程度の仮定やイメージを置いて議論を深めたい。
- 海外との比較については、全てを網羅的に調査することは困難であるため、視点の整理について御指導いただきながら、調査等を実施したい。自治体がどの程度公共交通に資金を投入しているかも、可能な範囲で調べていきたい。

以上