

第2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1月21日（金）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
	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（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
	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) 今後の進め方について
- (2) 2050年における高齢者等の移動のあるべき姿と課題、方向性について
- (3) 海外事例調査について

配布資料

- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・資料1 今後の進め方について
- ・資料2 2050年における高齢者等の移動のあるべき姿と課題、方向性について
- ・資料3 海外事例調査について
- ・参考資料1 拠点形成+ネットワークのイメージ例
- ・参考資料2 海外事例プレ調査結果（概要）
- ・参考資料3 第1回検討委員会の主な意見と対応状況
- ・参考資料4 移動困難者調査・対策事業業務取りまとめ報告書（2019年3月千葉県）
（抄）の概要
- ・参考資料5 都市自治体による公共交通政策に関連した財政支出に関する研究
（抄）の概要

<議事要旨>

事務局から資料1～3をもとに、「今後の進め方」、「2050年における高齢者等の移動のあるべき姿と課題、方向性」、「海外事例調査」等を説明した。

（高齢者等の対象範囲について）

- ・ 「高齢者等」の定義に関し、「障害者」という言葉が出てこないことに違和感がある。また、高齢者「等」の中には、介助者問題も含まれるのではないかと。多くの地域で、車による家族の送迎が主婦の問題となっており、女性の社会参画を難しくしている。
- ・ 高齢者に加え、障害者、女性、子供（通学）などが挙げられるが、どういう人たちが「等」の対象となるかはしっかりと共通認識をもつことが大事である。その上で、その人たちにどのようなモビリティ上の問題があり、どこを解決しなければならないのかを整理することが必要である。
- ・ 現場を見ると、「移動が困難な人」とは、①心身の理由により移動が困難な人、②交通手段がなく移動が困難な人の大きく2つ程度ではないか。
- ・ 高齢者にとって、例えばバスでの移動に200円かかるということは、外出抑制の要因になっている。料金の問題は大きく、そのため貧困問題の視点を追加すべきではないか。

（サービスの提供の考え方について）

- ・ 福祉と交通が共存し、サービスを一体化して提供できることが望ましい。運営側でサービスが整備できていれば、交通分野と福祉分野の区別を細かく分ける必要はない。
- ・ 2050年に福祉有償運送という制度はないと考える。交通と福祉の垣根を作ることも問題を解決困難

にする。そういう前提をなくして考えることが必要であり、ニーズから考える必要がある。

- ・ 移動に関して「どのような点に困難が生じているのか」という視点から分類・整理することが必要であり、それに対応するサービスを整理する。そうすれば、人の状態とサービスの提供状況のマッピングができるはずである。おそらく、穴だらけになるので、そこをどのようにカバーしてくかということを検討するべきである。交通と福祉の区分については、移動に関する解決策を整理する中で自然と整理されるものであり、最初に区分けする必要はないと思う。

(ビジョンの考え方について)

- ・ アクセスの確保について一般人と高齢者等との間で格差がある。しかし、その格差は、本当に対策を立てなければならないほどの格差であるのかの確認が必要となる。対策を立てなければならない場合に、どのようにアプローチするのが次の展開である。その際に、人口減少、技術革新 (MaaS や CASE)、現在の運輸機関の状態等の情報をインプットし、地域の格差をどう解決するか、という議論になるが、そのためのビジョンがない。それが 2050 年のビジョンになるのではないか。SDGs が求めている世界であると思うが、そこにどのようにしてたどり着くかがこのプロジェクトであると考える。その概念整理が必要である。
- ・ 市民の交通に対する理解、市町村の取組 (財源も含む)、運輸の取組を所与とした、方程式をどう解くのかを検討する必要がある。それにより地方でのモビリティは相当程度、救済できるはずである。ただし、大都市は別の話である。
- ・ MaaS がもう少し高齢者にも利用できるようになると実現するかもしれない、というシミュレーションが必要であり、そのシミュレーションのための政策変数を考える必要がある。
- ・ シミュレーションで検討することも大事だが、ゴールを何らか設定し、それに向けたシミュレーションをする、ということではないか。
- ・ ゴールとしては、住みよい街、移動しやすい街、格差がない街など、漠然としたものしか言えない。
- ・ 目標設定は、SDGs 11.2 「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」で良いと思っている。日本ではそれが実現できていないが、SDGs では 2030 年までに実現すべきとしている。
- ・ 地域のゴールを設定して、このぐらいのモビリティではどうか、という仮定の下、何度か計算し、「この地域ではこのぐらいの予算・モビリティが必要となる」ということを想定する必要がある。それを提供するために、どのような手順でやるか、予算をどの程度出すか等を決めていかなければと、なかなか難しいのではないかと考えている。さらに、それを進めるためには、業界の統合が必要である。地域では事業者間でテリトリー争いがあり、それを防ぐためにも統合が必要である。統合したうえで、地方ではタクシーのサブスクリプションや、軽自動車を全地域に配布して NPO 等が運送するなど案を出す必要がある。
- ・ 現在は「地域ではこのぐらいのモビリティが必要である」という基準がない。片や自治体間で地域格差 (財政、職員の能力) があり、これは解消されないという前提に立てば、移動手段の確保量に関する最低限度の基準を考えなければならないと考える。もう一つは、事業の統合も含め、交通サービス

の担い手側に「交通産業」であることを意識してもらい、産業として健全な経営の中で公共的なサービスを提供してもらえようとする必要がある。そこから漏れてしまうところは行政が対応すべきだが、事業者にはその努力をしてもらうための環境整備が必要である。これら2つは簡単に解決できるものではないが、この検討会では制約ありきで議論する必要はない。規制、権限、財源などの問題に関してもしっかりと議論し世の中に提言したい。

- ・ 人口減少に伴い自治体財政が厳しくなることを踏まえ、自治体の職員を現在の半分ぐらいの人員で業務を回す、というような構想もある。一方で、住民協働などの分野にノウハウを持つ職員がさらに減るのではないかと懸念しており、住民参加や住民互助の話は、美辞麗句として受け止めてしまう課題があるということは念頭に置いてもらいたい。
- ・ 国は明るい未来を描いているが、人口減少に伴い財源や人材を取り巻く環境については、そうではない現実があることも承知している。実態も踏まえて現実的な答えを描いていけるとよいと思う。
- ・ ニーズに関しては千葉県調査報告書から引用しているが、参考資料4については私の実感とも整合する。地域では、公共交通による解決は誰も考えていない。住民同士の取組により何とか対応している。現状はこのような状態であり、そうしたところから考えるべきではないか。
- ・ 今の公共交通では地方の課題に対応できないと思う。一方で、住民による取組が公共交通的サービスとなり、将来しっかりと持続性のあるものとなればそれは一つの答えであると思う。

(将来像の実現に向けた課題について)

(自治体のスタンスについて)

- ・ マネジメントについて、地方の交通は行政サービスの要素が強く、短期的には市町村が取り組む必要があるとうことでよいと思う。しかし、長期的には、自治体職員ではない人・組織により対応する必要性も出てくるのではないか。
- ・ 人間らしい暮らしや豊かな暮らしに繋げるため、基礎自治体の責務として公共交通に積極的に関与すべきであり、そのための財源をどう確保するかを議論すべきである。従って、自治体のマネジメントの関係は曖昧にしてはならない。自治体が主要なステークホルダーであることは書き込まなければいけないと考える。
- ・ 移動全般について、自治体が関与しなければならないのは同意である。一方で、具体的にどのように走らせるか、という技術的な内容まで自治体職員が取り組むことは困難である。バスもタクシーも成り立たない地域では、自治体・住民・事業者でNPO等の組織をつくり、できる人ができることに取り組んでいる。中規模・小規模の地域ではそうした形態になっていくと考える。その中で、高齢者や地域の人が何に困っているのかを把握することが必要である。そういう仕組みができれば良いと思う。その仕組みで2050年までいくかどうかは不明だが、2030年の目標とするのであれば、福祉や交通のカテゴリーではなく、人々の困りごとを把握し、どこを解決していくかを話し合い、実行できる体制づくりを各地で確立していくことが方向性となるのではないか。
- ・ 権限移譲に関してはわざわざ記載していないが、奈良県の公共交通計画では、県が国に対して権限移譲を求めている。そうした事例はあるが、どの程度記載していくか。

(旅客運送事業について)

- ・ 「旅客自動車運送事業の再構築」の「サービス形態の更新」については、ニーズもあるので進めてほ

しいと考える。車の購入費やそれ以降の管理費だけを見れば、タクシーユーザーになったほうが良い場合もある。もちろん、必要な時に来るかという点は考慮すべきであり、必要な時に来るのであれば地域の高齢者などは快適に暮らせるのではないか。

(住民主体の運送・福祉運送について)

- ・ 自家用有償運送や許可登録を要しない運送でも、住民が立ち上がろうとした時に苦勞している事例が見受けられる。国（旅客課）でも緩和に動いているが、自家用有償運送に関してはアルコール検知器の導入など規制強化の動きがある。また、資料には「地域での協議・合意の円滑化」とあるが、「協議」が取組を進める際の障壁となっている事例が大変多い。特に福祉有償運送は、この10数年ほとんど増えていない。むしろ現場の実態としては減少気味である。福祉有償運送については、対象者（高齢者・障害者等）が増える可能性は見込まれており、これらのことから、福祉有償運送については関係者と協議を整えるという条件は緩和すべきではないか。
- ・ 規制緩和で福祉有償運送の取組が増えるとは思わない。お金が回らないことが、福祉有償運送の取組が増えない要因ではないか。また、地域での協議を取組主体が避けていることにより増えないのではないかと考える。そこに踏み込まなければならない。協議が無くなることにより、取組が増えるわけではないのではないか。
- ・ 協議をしなければならないということは当然である。一方で、福祉有償運送の分野では、各主体が自己犠牲的な精神で取り組んでいるのが実態である。協議の場の現実問題として、タクシー業界の発言力が強く、福祉有償運送に取り組む人にとっては、なかなか難しい環境にある。ただし、安全の視点からも協議の場をなくすことには賛成していない。料金の問題について、介護保険事業を展開する業者が移動手段を提供しているところは何とか成り立っているが、それ自体おかしなことである。
- ・ STの最低基準として、「週2回の運行」というものがある。75歳以上に関しては、週2回をベーシックモビリティとして設定する、などの考え方があっても良いのではないか。また、免許を持たない人（子ども・中高生・大学生）も無料にしてもよいのではないか。住民が納得できる、最低限の格差をなくす保証をすることが必要である。そのための、明確な供給条件（75歳以上、障害者は無料等）を行政で持てるかどうかポイントである。
- ・ 基本チェックリスト対象者を無償化の対象者とすることや、現在は健康であるがそのまま車利用を継続すると心身の衰えが早くなることを防ぐなど、今後のインセンティブ的な発想であれば、異なる手法も考えることができる。大都市ではインセンティブとなりうるが、田舎では公共交通のレベルが低いので公共交通を無償化しても公共交通の利用にはつながらない。そのため、運賃軽減・無償化と交通サービス確保は総合的に考える必要がある。

(人材について)

- ・ 自治体の職員に限らず、例えば福祉分野ではCSW等、研修を受ければ資格を取得することができる制度がある。そうした資格を有する人は、自治体職員では7~8年は移動の分野に専従する、また自治体職員ではない人も、そうした資格があれば自治体職員と同様の役割が果たせる等、研修認証制度についての記載もあると良いと考える。

(住民参加について)

- ・ まだまだワークショップに自治体職員が慣れていない。住民の中で「公共交通は自分たちのものである」という議論が活発になることが大事である。

(データ活用について)

- ・ 公共交通会議で困っていることとしては、交通事業者がデータを出さないことである。住民が知りたいデータを出せる法律が必要である。
- ・ 交通データの取得方法についても、アナログによる手法が多いのが実態であり、手法改善に向けては自治体からアプローチすべきである。富山市では、すべてのバスにビーコンを設置している。ICカードによるデータの取得も今後はさらに詳細なデータが取得できると思う。公共交通が公共材であることを、公共交通の非利用者に説明するためにも、データを取得する必要がある。

(総括)

- ・ 100年に一度のモビリティの変革時期であると認識している。2050年には自動車の所有形態が変わっていくのではないかと考える。一方で、モビリティサービスが事業として成立することが前提であり、また、人材の確保も必要となる。それが実現できるような連立方程式を解いていく必要があると考える。自動運転については、技術面、費用面をみるとすぐに実現する可能性は低い。他方、カーボンニュートラルに向けた動きは急務であり、2035年には自動車については電動化することが避けられない状況である。そうすると、現在のようなマイカーを維持して車を運転する社会が続くのかは不透明である。30年後には現在のタクシーのようなモビリティの定額制サービスによる移動は目指せるのではないかと考えている。それが事業としてうまく成立するのかの検証は細かく取り組む必要がある。2050年を目指し、大きなところを掲げて描きたいと思っている。他方で、その実現に向けて現実とのギャップがあり、喫緊に解決しなければならないものもある。次回までに委員の皆様のお考えをペーパーにまとめていただき、それを踏まえて議論していきたい。

以上