

第95回運輸政策セミナー ～移動困窮社会にならないために～



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 基調講演



移動困窮社会にならないために
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

3. パネルディスカッション

コーディネーター

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



伊藤 みどり
NPO法人全国移動サービスネットワーク
事務局長



日高 悟

西日本鉄道株式会社自動車事業本部
未来モビリティ部長 兼
ネクスト・モビリティ株式会社 代表取締役社長



楠田 悦子 (オンライン参加)
モビリティ・ジャーナリスト

4. 閉会挨拶



上原 淳
運輸総合研究所 理事長

開催趣旨

運輸総合研究所では、2021年に開始した「高齢者等の移動手段確保方策に関する研究」の成果を、2024年4月に『移動困窮社会にならないために』(鎌田実 東京大学名誉教授と当研究所宿利会長の共著)として出版しました。

冒頭、宿利会長は開会挨拶にて、大要次のように述べました。

「公共交通やモビリティを変革することによって、すべての人がその目的に応じて、安心して、かつ、容易に移動することができる社会を創り出し、その結果、国民一人一人のQOLを高め、ウェルビーイングを実現することに真に役立つ活動こそ、運輸総合研究所のいわば『1丁目1番地』であると考えています。

『高齢者等の移動手段の確保』についても、マイカーへの過度の

依存からの脱却を目指して、鎌田先生を座長として検討委員会を設け、精力的に研究を進めていただき、その成果を、政策提言、シンポジウム、書籍としてお示ししました。

全国には既に広範囲にわたって『交通空白地域』が存在しており、また、社会実験止まりの事例や、社会実装に至ったものの事業の持続可能性が見込めないものが多いなど、未だ解決すべき課題が山積しているのが実状と考えています。

昨今の新たな状況や、これから我が国が直面することになる、さらに厳しい現実を直視して、『移動困窮社会にならないために』今から、何を、どうすればよいのかについて、改めて一緒にしっかり考えてみたいと思います。」

■基調講演

移動困窮社会にならないために

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

地域公共交通の現状は厳しい。マイカー利用が前提のまちづくりになってしまったうえに、バス路線の運転士不足による減便・廃止、マイカーの高齢運転者による事故が減らない、といった現状もある。

カーボンニュートラルの実現も大きなハードルになる。日本でも2035年には純エンジン車の新車は買えなくなる一方、ハイブリッド車、バッテリーEV車の価格は上昇傾向にある。合成燃料も今は1リットルあたり700円で、技術が進歩して300円になったとしても、マイカーの維持費は非常に高くなり、1人1台も所有し続けられるのかという危機感がある。

自動運転への期待も大きいですが、完全自動を目指すとは極めてコストが高くなるため、バスやタクシーなどのモビリティサービスの自動化が現実解と考える。それでも、自動化が実現するまでの間、ドライバー不足の問題をどうしていくかは考えなければならない。

マイカーの運転ができなくなったら、自由な移動ができなくなる、このような社会を私は「移動困窮社会」と呼んだ。これに対し、モビリティサービスを広く展開して移動しやすい社会を目指せないかという問題意識のもとで、デマンド交通に大きく期待している。

昔のデマンド交通は、リクエストがあるときだけ運行する消極的なものだったが、最近はタクシー並みのサービスを提供する全域フルデマンドのものや、オンデマンド性を強めたものも出てきており、積極的な攻めのデマンド交通といえる状況にある。しかし、利用者が少ないと事業性に難があり、逆に利用者が多いと予約が入りにくい、などの課題があり、地域特性に沿って最適なデマンド交通を採用する必要がある。後半のディスカッションでそのヒントを探るが、それに先立ちいくつかの事例を紹介する。

栃木県高根沢町「たんたん号」は、高度な配車システムを使わない、シンプルなフルデマンドである。パチンコ店やカラオケ店での乗降も多く、娯楽・余暇にも使われ地域に定着していることが特徴的である。

全域フルデマンドは、早期にサービスを開始した群馬県富岡市「愛タク」や、路線バスを廃止して全域フルデマンドに改変した長野県茅野市「のらざあ」など、各地で事例がある。

過疎地域の事例としては、岡山県久米南町「カッピーのりあい号」を紹介する。過疎地域でコミュニティバスに比べて費用は増えたものの、利用がそれ以上に増え、1人当たりの移動にかかる補助金の費用は、以前の4,000円程度から2,000円を割る程度まで下がった。健康面、医療・福祉面での予算削減も期待できると思う。

多くの台数でトライアルした例としては、12台で全域フルデマンドを実施した沖縄県浦添市「うらちゃんmini」があるが、新型コロナの時期で利用が伸び悩んだこともあり実証実験だけで終わってしまった。

比較的短距離に絞ったフルデマンドとしては、ウィラー株式会社の「mobi」というシステムがあり、各地で実証・社会実装が進め



られている。

最近の話題としては、兵庫県朝来市「あさGO」で、利用者がコミュニティバスに比べて18倍になったという報道があった。路線バス廃止の振替もあったようだが、地域の移動手段として頑張っている事例だと思う。また、岡山県備前市のデマンド型乗合タクシーは、10の小学校区内の移動を容易にするためにスタートした。

都市型、近郊型、地方都市型、過疎地域型、何れの地域類型についても、地域特性に応じた目標を考えて設計すれば、良いデマンドシステムが出来うという手応えを得ている。目指すべきゴールは、人口が減少していく中でも、それなりの経済活動が行われ、DXなどの活用による生産性の向上によって、ウェルビーイングが達成できる社会である。そしてその社会でのモビリティの姿は、マイカーのような利便性を有し、リーズナブルなコストで利用できるサービスで、将来はそれが自動運転で走る姿であると考えている。

その実現のためには、今のデマンド交通より走っている車の台数を増やし、利用者をそれ以上に増やす必要があるが、現状では需要面と供給量確保の面で課題が大きい。多少の遠回りや途中の乗換えを許容するなど、利用者側がどこまで受容できるかをトライアルする必要がある。

人口減少の中で、交通の問題だけを切り離して議論できるはずはなく、まちづくりと一緒に考えていく必要がある。過疎地域だけでなく、いわゆるオールニュータウンでも空家・空地の問題が顕在化してきている中では、「小さな拠点」がポイントとなる。中心部に集結させるコンセプトのコンパクトシティがなかなかうまくいかない中で、周辺部にも小さな拠点をつくってある程度の集約を行い、周辺部と街中を交通でつなぐ、「コンパクトプラスネットワーク」というコンセプトが各地で実践されようとしている。移動の手段と目的をセットで創出し、皆が地域コミュニティの一員として顔が見える関係で生活ができることを、まちづくりの一つの姿として目指していきたい。

国の政策で2035年に内燃機関だけで走る車を廃止するような形になっていくと、車の維持費が非常に高くなっていく中で、徐々に2040年、2050年に向けたモビリティの姿を明確にしていける必要がある。しかしながら、人口減少もカーボンニュートラルもあり実感がない方が多い。2050年という、まだ先だと思われるかもしれないが、今からアクションを起こしていけるようにしていきたい。

地に足着いた議論でグランドデザインを

- ・所得も物価も安い今の日本
- ・物価は上がる一方で、所得の伸びはそれほどはなさそう
- ・社会的要請のカーボンニュートラル、人口構成の変化などを踏まえたグランドデザインの必要性
- ・人と物の移動は無くならず、費用がかかるものであり、その前提で、お金の流れを考える
- ・個々の人の考え方は多様性があるものの、国全体でより多くの人の幸せな生活を考えたい
- ・地域の特性もあり、画一的な考えだけではダメであるが、ベースとなる基本部分があり、その上に地域特性に応じたものを組み立てるような姿ができないか
- ・移動手段だけでなく、移動の目的とセットで創出するため、まちづくりの視点が重要

グランドデザインの必要性（鎌田名誉教授の講演資料）

■パネルディスカッション

【コーディネーター】

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

【パネリスト】

日高 悟 西日本鉄道株式会社 自動車事業本部未来モビリティ部長 兼

ネクスト・モビリティ株式会社 代表取締役社長

伊藤 みどり NPO法人全国移動サービスネットワーク 事務局長

楠田 悦子 モビリティ・ジャーナリスト（オンライン参加）

◇AIオンデマンドバス「のるーと」について

日高 悟 西日本鉄道株式会社 自動車事業本部未来モビリティ部長 兼

ネクスト・モビリティ株式会社 代表取締役社長

九州の乗合バスの利用者はここ60年で7割以上減少した。コロナ禍で25%ほど落ちて戻っていない。お客様の行動変容もあるが、運転士が足りず、輸送力をコロナ前に戻せていない。西鉄グループ全体で運転士は約3,500人で定員より100人以上足りない状況に加え、運転士の高齢化も進んでおり、今後10年で10%、悲観的に見ると20~30%ほど減る可能性もある、非常に危機的な状況である。



このため路線バスは、路線バスにふさわしいエリア、時間帯に特化し、それ以外はより小さな地域交通に置き換えたい。AIを使ったオンデマンドバスが出てきたことで、大きな選択肢の一つになりつつある。2019年に三菱商事株式会社との合併でネクスト・モビリティ株式会社を立ち上げ、オンデマンドバスの運行と普及拡大にチャレンジをしている。全国50カ所で行実績がある。バス運転士は60歳を過ぎると再雇用制度がある一方、体力的な理由で離職・転職されるケースが多かったが、オンデマンドの仕事だと残ってくださる方が多くいらっしゃる。

福岡市西区壱岐南は、開発から約50年経った戸建て住宅地である。2km四方プラスアルファほどのエリアにミーティングポイント42カ所を設置、フルデマンド形式で8:30から18:30まで1台で運行し、運賃は350円で、平日1日1台で50~60人、多い日は80人ほどを運ぶ。待ち時間の平均は約16分、中央値は約10分で、電話予約が6割弱、アプリからの予約が4割強である。運転士の人件費、燃料代、システム費等の直接的な費用を100とすると、運賃で賄えているのが約40で、その差分は地元の町内会に大変ご努力をいただき、地域の企業、病院、商業施設等から広告協賛をいただいで大半を埋めている。

気軽に予約ができることで幅広い世代の方が使ってくださっており、親や子が自分で予約でき、送迎の負担が減って助かっているとの現役世代の声もある。

移動の需要の発生地と目的地をしっかりと含んだ運行エリア・乗降場所を最初から設定しておくことが非常に大事である。定時定路線型とデマンド、ミーティングポイント型とドアツードア型、車両サイズ（バン型、セダン型、大きいバス）等の組合せも非常に有効である。地道にサービスを改善していくことが、結局、利用者を増やす一番の近道であることがわかってきた。

今後の課題としては、長い寄り道をお客様に許容していただく、オペレーターのコスト低減のためアプリやウェブの予約に挑戦して

いただく等も必要である。また、Google マップや経路検索サービスに出てくるように、システムの工夫も必要である。

乗務員の新規採用のほか、バン型車の受注ストップもあり、メーカーの安定供給も課題である。バリアフリー車両、EVも開発していただけるとありがたい。



AIオンデマンドバスの特長6選（日高社長の講演資料）

◇「小さな交通」を作るとき、あなたならどうする？～自治体や住民の声を元に、打ち手を考える～

伊藤 みどり NPO法人全国移動サービスネットワーク 事務局長

小・中学校区域単位での地域の移動の足の相談を受けている。バス路線が無いが既に撤退した地方の、交通の不便な所が多い。市町村の高齢福祉担当の方からは、具体的な困りごとを持っている状況の中で打ち手はあるかという相談をされる一方、交通担当の方は、頑張って工夫しているが利用が少なく非常に悩んでいる、というお話をされることが多い。



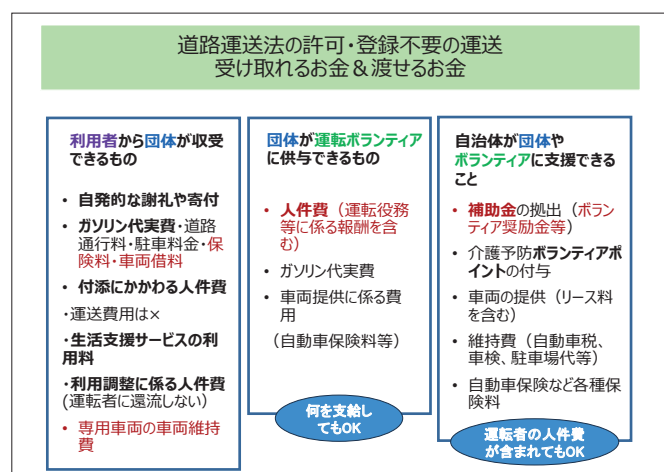
「フレイル」と呼ばれる、要支援まで行かない方で、心理的、社会的、身体的に虚弱状態になっている方々が、マイカーを使えなくなったらどうやって暮らしていけばいいかを考えると、畑に行く人もいれば、お墓参りに行く人もいるので、一つの手段だけあっても当然暮らせない。デマンドタクシーの期待が高まっているのは間違いないが、利便性や運賃等への不満も少なくない。さらに、自治体の交通担当、福祉担当、地縁組織にはそれぞれの目的や事情があり、市町村で調整するのは困難な現状がある。

そのような中で、定着し活用されている事例として栃木県高根沢町のデマンドタクシー「たんたん号」がある。発車時刻は決まっており、AIではないが、オペレーターさんの「勘ピューター」で、15分前の予約でも乗り合わせられるように配車している。最近では地域の企業の寄付で車が1台増えた。また、65歳以上の方が免許返納すると乗車33回分の券が交付されるなどの利用促進策もあって利用が伸びており、80代の方の利用も多い。事業者目線で見ると、5台で約3,900万円の委託費と別に、運賃収入の約400万円も事業者の収入になる仕組みとなっている。町の地域安全課は、非常に定着して、皆さんに喜ばれて良いサービスだという評価をしている。

住民の皆さんに受け入れられないと、「定着」とは言えない。住民が自ら地域のことを考えて、地域の合意をもって仕組みを作って展開している例として、介護保険財源（生活支援体制整備事業）を

活用した、大分県国東市竹田津や岩手県大船渡市三陸町吉浜地区などの事例がある。岩手県遠野市小友町では、農林水産省の交付金（中山間地域等直接支援制度）をタクシー会社に支払い、通院や買い物支援のドライバーさんの賃金に充てる方法を取っている。このように、交通事業者が入らなくとも、最初は小さなところからペースをつくり、誰でもいいので仲間を増やしていくことが必要ではないか。

2024年3月の「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」では、許可・登録不要の移動支援について具体的に明記されており画期的である。



「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」で整理がなされた一例（伊藤事務局長の講演資料）

◇心豊かな暮らしと社会のために暮らしの視点から移動と移動手段を考える

楠田 悦子 モビリティ・ジャーナリスト

「高齢者事故からモビリティを考える会」を、東池袋の事故を契機に仲間と一緒に立ち上げ、書籍『移動貧困社会からの脱却』を出版した。こちらはパーソナルモビリティなど、自分で運転する移動手段を中心に書いている。



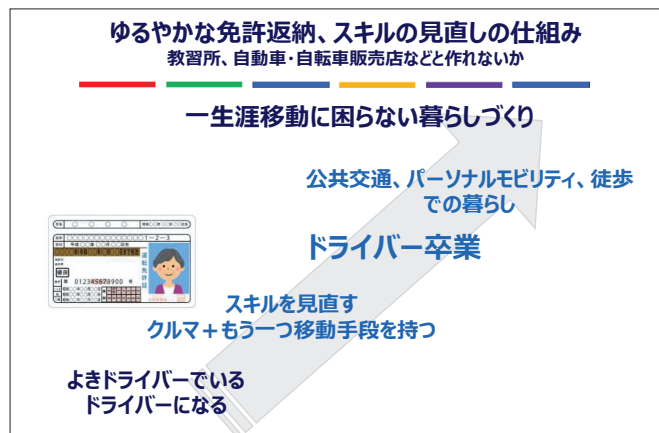
車だけに頼った暮らしの中では、家族に頼り、家族にさせていってもらうことが当たり前になった。1人1台自動運転の車を持つ時代が、私たちが生きている間に来るのは難しそうであり、免許返納問題はますます深刻化していく。テクノロジーが進化しているように見えるが、移動問題は解決せず、自分の生活や地域が衰退している状況を私は「移動貧困社会」と呼んでいる。

移動や送迎の問題を考えると、そのサービスに着目しがちであるが、本来は車を運転すること、ドライバーになること自体から考えなければ、生涯にわたり移動に困らない暮らしづくりは難しい。日本の場合、「ドライバーになる」仕組みはあるが、「ドライバーから卒業する」あるいは他の移動手段を使うことへのサポートが弱かった。

維持費も含めて高い買い物をしているにもかかわらず、車は自分で買うものという意識が根付いている。一方で、なぜか送迎サービスは100円、200円の世界で話しているのが不思議に思う。送迎サービスが採算が合うかではなく、困っている人がいないかを評価軸に、移動手段だけでなく他のサービスも組み合わせる必要があると思う。また、高齢者だけではなく、子育て層にも着目して地

域を作っていく必要があるのではないかと。子育て層は、働きながら子供の送迎も担わなければならない、とても大変なので、そこも含めた発想も今だからこそ問われている。

パーソナルモビリティでは、シェアリングサービスで着座式の移動手段も始まっており、大変注目しているが、地方に住む方々にとって車の代替となる移動手段となるかはまだこれからという状況であり、困っている人にどうやって届けるかを考えていかなければならない。



ドライバーからの卒業が、一生移動に困らない暮らしづくりにつながる（楠田モビリティ・ジャーナリストの講演資料）

◇ディスカッション

（鎌田名誉教授）短期的な今すぐ困っているところの課題解決の議論と、中長期的にマイカーへの過度の依存から脱却し、カーボンニュートラル等を意識した課題解決の議論とを分けて、考えていきたい。まず、前者についてはいかがか。

（伊藤事務局長）高齢者の方の困りごとを聞く場面が多いが、前提として、70代の方は皆さん運転している想定である。そのため、デマンドタクシーやAIオンデマンド交通を使うのは80代で、何人かで乗ろうとしても1人ずつ予約してくださいと言われてたり、乗ろうかなと思ったら道路の反対側にタクシーが来て向こう側に渡れなかったりと、たとえ細かなことでも一度ネガティブな体験として残ると、二度と使わなくなってしまうという行動パターンが多い。そのため、最初は信頼のおける方から使い方を教え、できるだけ良い体験をしていただかないと次につながらない。そのようにネガティブな要素を1つ1つ潰していくのは、自治体の方々ではなく、近所の方々など繋がりがあの方々が解きほぐしていく体制がないとなかなか難しい。

（鎌田名誉教授）予約の面倒さや、ミーティングポイントまで距離があるという話も聞くが、地元のタクシー事業者を気にして、わざと不便にしているところが結構ある。一方で、運行しているのがタクシー事業者である例も多いので、そういった部分の連携ができるようになっていくのではないかと。

（日高社長）サービスレベルの設計を丁寧にやっていくしかない。どういう車で動かすか、何時から何時まで動かすか、乗降ポイントの数、手厚いドアツードア型にするか、ポイントを絞る形にするか。運行形式は、フルデマンドからセミデマンド、定時定路線形式まである。最後に来るのは運賃。この5つぐらいの要素を、既にその地域にある交通とも見比べながら、確からしいところでやってみて、うまくいかなかったり意見が出てきたら見直していくというのが一番大事。見直しに当たって地域とのコミュニケーションが生ま

れるため、それを繰り返すと自ずとこういったサービスなんだというのが地域に浸透していき利用者が増えることもある。事業者として、コロナ前は、地域が低廉な運賃で並行するサービスを設定することに対する心配はあったが、運転士が足りない切実な問題が起きている現在では、その意識は大きく変わった。

(伊藤事務局長) 一般タクシーを意識してデマンドタクシーを不便なものにしてしまうことに困惑する機会が多い。交通事業者の視点からは、運賃が入っても補助金から差し引かれるという仕組みだとやる気がなくなるため、「たんたん号」のように運賃を自分の収入にできるというのは一つの励みになっている。デマンドタクシーと一般タクシーに優先順位をつけてどちらかを不便にしなければいけないという状態が解消されないと、住民が持つ不便なイメージも払拭されないため、大きな問題意識を持っている。

(鎌田名誉教授) デマンドの収入が入ることは、地方の零細なタクシー事業者にとってはありがたい話であるし、そこで地域の人と顔なじみになると、タクシーが必要なときはそのタクシー会社を使うというような形で、良い循環ができていとも聞いたことがある。単純に利用者が増えるか減るかだけでなく、地域の重要な足として、タクシー会社やバス会社がどういうサービスで地域の人たちの足への貢献ができるのかを、今一度考えてほしいと思う。デマンド交通の配車に関する短期的な課題と、その先の理想像についてはいかがお考えか。

(日高社長) 1日1台で何人運べるかが一番の要素である。まずその地域の輸送需要を見る。1日1台当たり40～50人を運びたいケースや多くの台数を捌くケース、時間に正確な配車を求めるケースでは、AIを活用して、より効率的により多くの人を運べる能力を持つシステムを入れる必要がある。そこまで無ければ単なる受付や配車の自動化ぐらいのシステムでもいい。さらに少ない場合、人が受け付けて伝える形でもいい。「のーと」で台数が一番多い長野県安曇野市では、平日は16台で、平均するとさほどお待たせしないでお乗りいただいているが、特に平日の午前中はお待たせすることが多いため、どうしてもその時間帯に乗りたい方には早めの予約をお願いしている。

(鎌田名誉教授) 逆に壱岐南のように、1台で最大80人/日もカバーできるというのは驚異的だが、どのように工夫したのか。

(日高社長) とにかく時間をかけて、地域と密にコミュニケーションを取った。そのコミュニケーションの結果生まれたご要望により、ミーティングポイントの数を1.5倍程度に増やし、運賃の値上げもしたが、追加のサービスも導入した。時間をかけてサービスに反映させてきた結果であると考えている。

(鎌田名誉教授) それでは後半の、カーボンニュートラル等を視野に入れた、中長期的なマイカー依存からの脱却の議論に移りたい。

(楠田モビリティ・ジャーナリスト) 取材していると、始めはうまくいくものの、長期的には人やお金の問題が付きまとい持続可能性を欠くものになってしまった事例を多く見てきた。サービスの質を上げて魅力あるものを作っていくしかないが、これまで開発、営業、保険等にお金を投じて一生懸命普及させてきた車に勝つためには、もっと力を入れて広い視野で考えていく必要がある。

(鎌田名誉教授) 車の維持費のプレッシャーと移動手段の選択についてはいかがか。ガソリンの値段は、補助が下がってくるとすぐ10円ほど上がり、影響が大きい。モビリティサービスについて、多少不便かもしれないが安上がりだというメリットの出し方はいかがか。

(楠田モビリティ・ジャーナリスト) 田舎の方は全く移動手段が無いし、他の移動サービスを使う発想がない。多少維持費が上がったからと言って、車を捨ててまで別の手段を使えない。その人たちの立場に合った発想が大事と思う。

(鎌田名誉教授) マイカーを運転している70代の方を、それ以外の移動手段へと振り向かせる方法についてはいかがか。

(伊藤事務局長) 1つは、自分たちで決める、考える、作る、というプロセスを経ることである。マイカーに勝てるものはない中で、皆さんが「うちの地域にはこれがあればいい」と決めた中で納得をすることが大事。もう1つは、マイカーがなくなった状態で、自分がどういう暮らしがしたいのかを考えられるように、少しずつ運転を減らすトレーニングのようなものが、誰もがやることになる必要がある。ただし減らした後には、自分はもう引きこもる、という非常に暗い気持ちになってしまうので、そこで「こういう暮らしの仕方ができる」ということを示す必要がある。

(日高社長) 現役世代の送迎の負担が減るのは大きなポイントであり、デマンド交通を現役世代の親や子供の世代が使えば、現役世代が楽になる、という訴え方が有効だということもわかってきた。また、マイカーをゼロにするのはハードルが高いが、例えば自宅に2台あるうちの1台を手放して地域の乗合のサービスに切り替えてもらう訴えかけは、家計にプラスに動くため、チャンスになると考える。

■質疑応答

Q: 移動に関するコストについて、改めて社会的コンセンサスを取る必要はないか。

A (鎌田名誉教授): 仰る通りである。マイカー維持費用は、地域で違いはあるが月5万円程度、年間では60万円程度である。もう運転をやめようかと思っている高齢者の人口を農林水産省の研究所が試算したところ約300万人で、それを掛け算すると年間で約1.8兆円となるので、日本のタクシー事業ビジネスに匹敵する規模の金額となる。全て直ちにモビリティサービスに転換できるかという課題はあるが、そのような視点で将来の姿を作っていくことも大事である。

Q: 現役世代に対し、高齢者の交通費を負担することを納得させる方法はあるか。

A (鎌田名誉教授): 高齢者が移動しやすくなり医療費や介護費を節約できる、高齢者が街に出て買い物や飲食で町の経済が潤うなどの効果を積み上げて数値化、見える化すると、納得感のある答えが出せるのではないか。

Q: 人口減少地区の移動手段の確保は、民間企業が商業ベースで成立させるのが困難であり、欧州のように政府や自治体の責任で維持すべきという主張もある。

A (鎌田名誉教授): 見える化すると一目瞭然である。1人の輸送に1,000円ぐらいかかるのは仕方がないと思っていたけど、それが7,000円、8,000円となれば、1人の移動に往復で15,000円の補助金は出しすぎという意見が多くなると思う。

Q: デマンド交通の台数をフレキシブルに変えることは可能か。TSMCのように人口増加がある場合の自由度は。

A (日高社長): 特に増やす場合には、ドライバーをいかに見つけるかが問題となる。TSMCのように大規模な工場が突然できる場合は、道路などインフラも重要である。特に地方は、この道が渋滞してしまうと逃げ道がない、という所がたくさんある。

Q：デマンド交通の事故例はあるか。保険はあるのか。

A（日高社長）：狭い所や、駐車場の中まで入ったりするので、事故の例はある。ただし、お客さまは着席しシートベルトもされていて、車にも先進安全装置があるので、大きな事故には至っていないし、なりにくいとも思う。

A（伊藤事務局長）：かつてはボランティアドライバーが、自分の車が加入している自動車保険を使って等級が下がり、保険料が上がるのはご勘弁願いたいと、家族から反対されたという話もあった。2019年以降、移動支援サービスの専用自動車保険が発売されている。これは団体ごと年間契約で入る保険で、ご自身のマイカー保険よりも優先して、対人・対物に関して、その団体が加入している自動車保険から支払われる。費用を自治体が補助する事例も増えている。

当日の講演資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。

<https://www.jttri.or.jp/events/2025/semi250127.html>



終了後の会場にて、鎌田名誉教授及び宿利会長の共著『移動困窮社会にならないために』と、楠田悦子氏編著『移動貧困社会からの脱却』の販売会を開催しました。



「移動困窮社会にならないために」の購入者には、鎌田名誉教授のサイン会を開催

書籍紹介

**移動困窮社会にならないために：
新しいモビリティサービスへの大転換による
マイカーへの過度の依存からの脱却**



鎌田実・宿利正史 編著

時事通信出版局

ISBN：978-4-7887-1907-1

定価 1,980 円（税込）

<https://bookpub.jiji.com/book/b640784.html>



**「移動貧困社会」からの脱却：
免許返納問題で生まれる
新たなモビリティ・マーケット**



楠田悦子 編著

高齢者社会からモビリティを考える会 執筆

時事通信出版局

ISBN:978-4-7887-1715-2

定価 1,760 円（税込）

<https://bookpub.jiji.com/book/b548553.html>



運輸総合研究所が2021年11月に設置した「高齢者等の移動手段確保方策検討委員会」において行った調査研究の成果として、2023年6月に公表した政策提言や、同時に開催したシンポジウムの内容等をまとめ、2024年4月1日に発刊。

同委員会は、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・研究所長の鎌田実先生を座長として、先生の移動困窮社会についての切実な問題意識を基に、検討を開始した。同委員会では、日常生活に必要な移動が他にないため、やむを得ずマイカー運転を継続している高齢者が多くなっている中、マイカーに替わる移動手段を確保する必要がある、そうした手段として、定額乗り放題制の料金プランのAIオンデマンド乗合サービスを「新たなモビリティサービス」として想定、その実現に向けて必要となる事柄を検討した。また、検討にあたっては、デマンド交通の参考事例として、大都市郊外部である福岡県福岡市、地方都市である福島県郡山市、過疎地域である岡山県久米南町の各地域における具体的な取り組みを取り上げた。

本書では、こうした同委員会の検討結果をまとめた提言等の内容に加え、「新たなモビリティサービス」の必要性やその効果を、社会背景等も踏まえて、鎌田先生が解説。また、鎌田先生をモデレーターとし、モビリティ・ジャーナリストの楠田悦子氏と当研究所の宿利会長との対談の様子が掲載している。今後の我が国において一層、対応が求められる高齢者等の移動確保の課題を始め、地域交通の問題に関心を持つ皆さまに、ぜひ手に取って読んでいただきたい。

悲惨な高齢者の自動車事故！

あなたはクルマが運転できなくなったらどうしますか？

本書は、クルマ至上主義からヒトを中心に据えた
新たなモビリティ社会を描きます。

痛ましい高齢ドライバーの自動車事故

免許返納したくても代わりに移動手段がない

家族が送迎する「家族タクシー」は限界

冷遇される車いすやベビーカー

完全自動運転の実用化はまだまだ先！

乗り物は格段に進歩しているが実は移動貧困な日本社会。

しかし、それを不幸なこととして嘆くより、新たな成長マーケットとして生かしていく方策を国民的レベルで考えることが必要だ。

本書は、歳を重ねても障害があっても安全で自由な移動に困らない心豊かな暮らしと社会のための「モビリティ（移動手段）」について問題提起し具体的な解決策を示す。

【執筆紹介】

高齢者社会からモビリティを考える会（五十音順）

内海 潤 NPO法人自転車活用推進研究会事務局長

楠田 悦子 モビリティ・ジャーナリスト

鴛田 修一 早稲田大学総合研究機構システム競争力研究所招聘研究員

御子柴慶治 日本自転車文化協会

三石 茂樹 矢野経済研究所