

高齢者等の移動手段確保方策に関する研究 中間報告

2022年6月8日

一般財団法人運輸総合研究所

1. 高齢者等と移動手段の現状（問題提起）

民間主導の公共交通

- これまでの日本の公共交通は、民間サービスであり、**収益性を確保できない場所は行政が補助**
- 行政の**権限や財源は乏しい**ため、公共交通を維持するための計画・運営が難しい
- 住民等が移動を担おうとしても、**道路運送法の条件や関係者との合意が制約となり、十分な手段は確保しづらい**

地方とマイカー依存

- 主に地方部では、**マイカーがなければ不便・生活がなりたたない**
⇒住民もマイカー依存への**リスクに対する意識が低い**

福祉対応の移動手段不足

- 付き添いや介助が必要な人が移動する手段が十分でない
⇒福祉有償運送、福祉タクシー、介護タクシーなどで手段を提供しているが**手段は限定的**

その結果・・・

高齢ドライバーによる事故増加

- 少子高齢化が進行する中で、**免許を返納できない**高齢ドライバーによる交通事故の問題は深刻化

移動困難者の発生

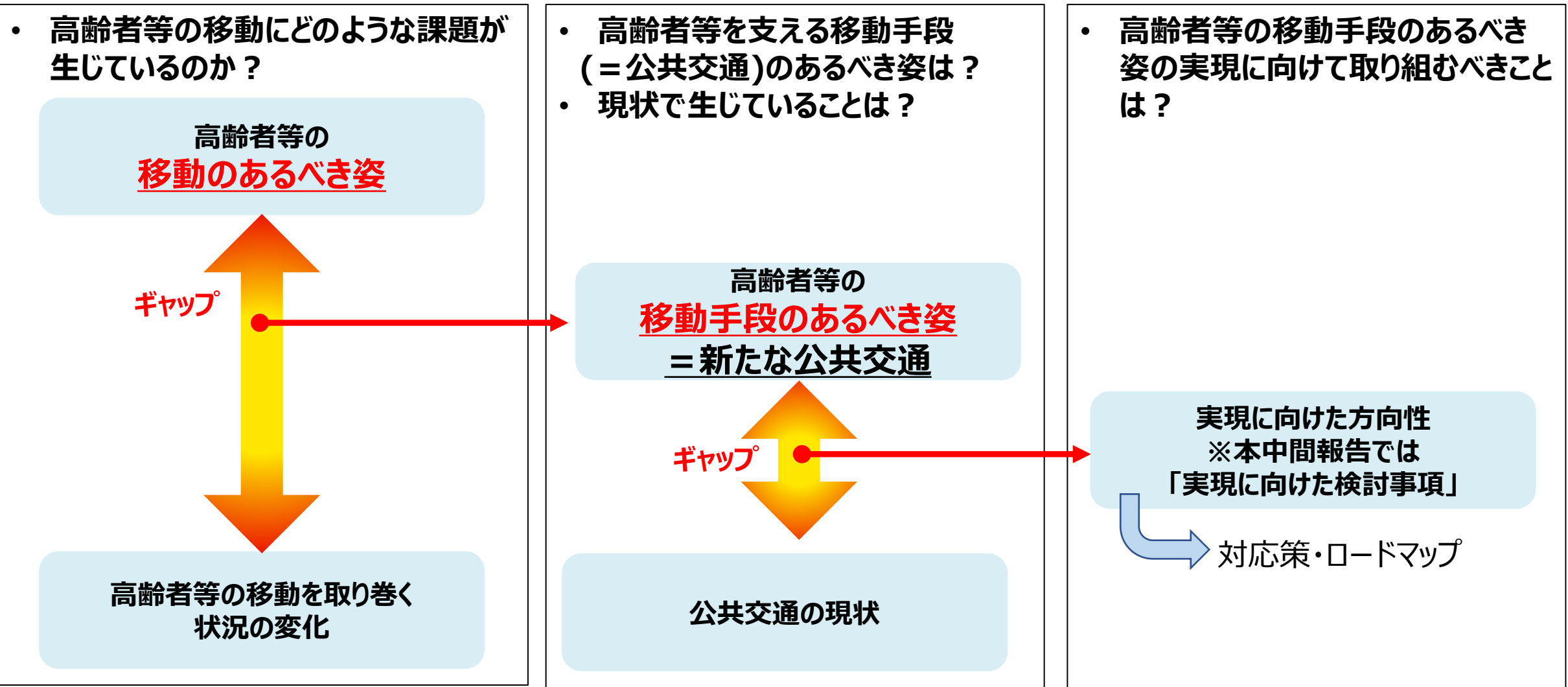
- 移動手段がなく、買い物や通院など**日常的な行為を行うための外出ができない**移動困難者が発生

個人が状態や環境に関わらず、必要な移動手段を確保できる状況にはなっていない。この問題は今度さらに深刻化・・・

「事業・制度（＝提供者）基点」ではなく、「**利用者基点**」で**移動手段のあるべき姿を再考し、最適な状態への変革**を進めるための将来を見据えたアクションを示す必要がある

2. 本調査研究の概要

- 地域や社会経済状況の見通しを踏まえながら、人口が約1億人に減少し、さらなる高齢化の進行が想定される2050年をターゲットとして、高齢者等の移動手段のあるべき姿とその実現策に向けた議論を行い、「高齢者等の移動手段確保に向けたビジョン（仮称）」を提言する。



3. 本調査研究の実施方法と体制

実施方法

- 検討委員会や個別ヒアリングを実施、委員からの意見や情報を通じて方向性を取りまとめる

委員

※2022年6月現在

座長	鎌田 実	一般財団法人日本自動車研究所 代表理事 研究所長、東京大学名誉教授
委員	秋山 哲男	中央大学研究開発機構教授
	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	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)研究部 主席研究員
	森 雅志	富山大学客員教授、前富山市長
	三星 昭宏	近畿大学名誉教授
	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
	吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授
	阿部 竜矢	国土交通省総合政策局交通政策課長
	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
	大辻 統	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
	山内 弘隆	一般財団法人運輸総合研究所所長
	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

4. 高齢者等の移動のあるべき姿

過去・現在・2050年の未来であっても、心身の状態によって移動の課題は生じる
その場合でも**移動のあるべき姿は変わらない**

持続可能な開発目標（SDGs）では、

「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指す

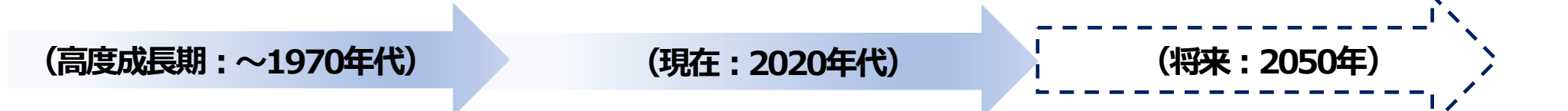


高齢者等の移動のあるべき姿（不変的な考え方）

個人の属性、居住地域の属性にかかわらず、人には移動の自由が確保され、行使できる。

5. 高齢者等の移動を取り巻く状況の変化

高齢者等の移動を取り巻く状況変化



**自らの運転+サービス利用で
移動手段を確保してきた**

**運転手段がない・車を持たない
高齢者等の移動が不便に**

さらに移動手段の確保が困難に

ひと

- ・ 人口増加
- ・ 生産年齢人口多

- ・ 人口構成の大幅な変化
(人口減少局面へ、少子高齢化)

- ・ 人口が1億人に減
- ・ 2040年頃に65歳人口のピーク
- ・ 少子高齢化の加速

まち

- ・ 都市化・都市の拡大
- ・ 郊外型ニュータウン増

- ・ 過疎地域、オールドタウンの増加
- ・ 地域コミュニティの衰退

- ・ 無居住地域の発生
- ・ 地域コミュニティの崩壊

交通

- ・ マイカーが普及
(手軽な移動手段、趣味嗜好)
- ・ 公共交通もビジネスとして成立

- ・ マイカー依存
- ・ 公共交通の衰退
- ・ 住民互助による移送や介護サービス
による代替が増加

- ・ マイカー依存はさらに進行
- ・ 公共交通の衰退はさらに進行
- ・ 住民互助による移送や介護サービス
による代替も人材不足等で困難

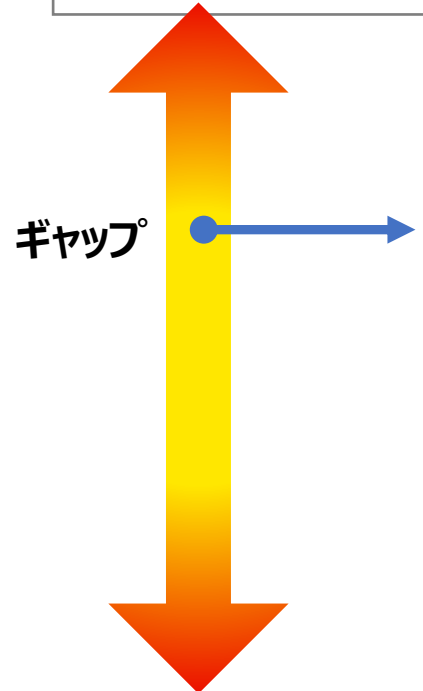
(新たな社会状況の変化)

- ・ **カーボンニュートラルの実現に向けて電動車へ転換**
⇒コスト増により、マイカー所有が難しくなる可能性がある
- ・ **自動運転等の技術が普及**
⇒実装が進む一方で、条件付きでの運行に留まる可能性もあり
- ・ **ニューノーマルや女性の社会進出などのライフスタイルの変化**
⇒必要となる移動手段も変化

6. 「高齢者等の移動のあるべき姿」と「高齢者等の移動を取り巻く状況の変化」

高齢者等の移動のあるべき姿（不変的な考え方）

個人の属性、居住地域の属性にかかわらず、人には移動の自由が確保され、行使できる。



「人」、「まち」の変化に対し、「交通」の事業モデル・仕組みが合わなくなり、「高齢者等の移動のあるべき姿」とのギャップが広がっている

⇒従来型の交通の事業モデル・仕組みは限界

人口が約1億人に減少し、さらなる高齢化の進行が想定される2050年を見据えて、時代に即した「移動手段のあるべき姿」を描き・実現を目指す

高齢者等の移動を取り巻く状況の変化

人口減少、高齢化が進行する中で、運転手段がない・車をもたない高齢者等の移動が不便に
⇒このまま進むと、2050年には、さらに移動手段確保が困難に

7. 2050年の社会の想定、移動手段のあるべき姿の前提

2050年の社会の想定

コンパクト+ネットワーク

2050年に向けた取組の方向性

地域包括ケア・地域共生社会

Society5.0

SDGs (持続可能な開発目標)

2050年に実現される社会 (想定のひとつ)

例えば…

- ・地域の拠点形成とネットワーク化 (コンパクト+ネットワーク) が進行
- ・各種交流を図る場、コミュニティを醸成させる場など人々が出かけたくなる先が地域に存在
- ・ICT技術等の活用が進み、必要な情報やサービスを遠地からでも調達可能 など

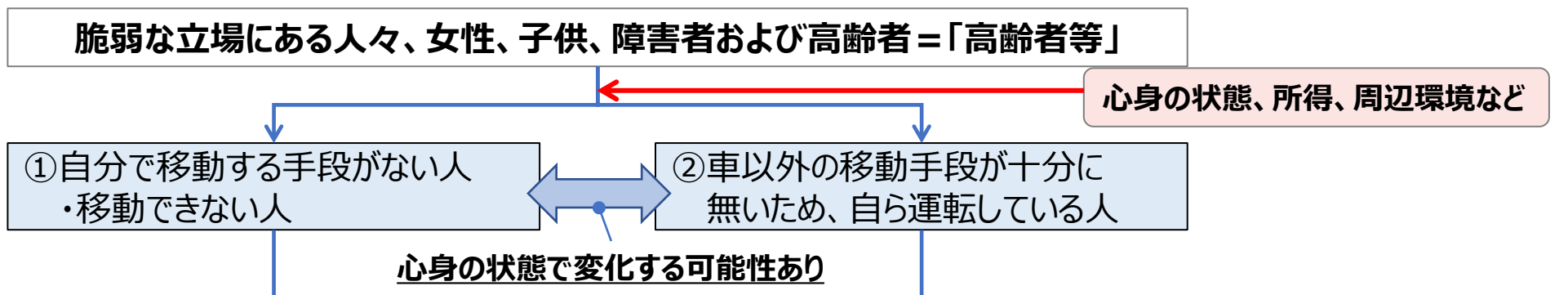
実現できない場合は、衰退する地域が増え、移動を含めて生活に困る・不便を感じる人々が増加する可能性あり

移動手段のあるべき姿の前提

持続可能な開発目標・SDGs 目標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

8. 2050年の時代に即した高齢者等の移動手段のあるべき姿



移動手段の現状

自ら移動する術がない
使える移動手段がない

自ら移動する術がある
(運転に係る不安、事故リスク高)

その結果生じていること

生活に必要となる行為（買い物や通院）、人との交流が不足する → フレイル・要介護等、状態の悪化・課題の顕在化

交通事故の発生

検討の視点

地域内および目的先までの移動を
保証するベーシックな移動手段

マイカー運転の自由度・利便性
に近い移動手段

誰も取り残さない

高齢ドライバーの事故削減

高齢者等の移動手段のあるべき姿

利用者の状態・状況・ニーズに合わせて、
運転しなくても生活の質を担保するモビリティサービス（=新たな公共交通）

- 高齢者等は心身の状態や意向・費用負担によって移動する手段を選択できる
- 地域における公共交通の利用が増え、サービスとしての持続性を確保できる

9. 移動手段のあるべき姿を実現する新たな公共交通のあり方

【運行形態・事業形態】

- 柔軟な運行形態の組み合わせ
⇒乗合、貸切、路線、区域などニーズに応じた運行
- 地域に必要な生活サービスと一体的に提供

【サービス・技術】

- 新たなサービスや技術の有効活用
⇒定額制乗合サービス、シェアリング、自動運転など、多様なサービス・技術の活用による利便性・効率性向上
※自動運転等は技術の進展状況を踏まえて活用

運転しなくても
生活の質を担保する
モビリティサービス
(=新たな公共交通)

【主体・担い手】

- 事業者、行政、住民が、必要に応じて連携・統合しながら、公共交通の一体的な運営・運行を実施
- 適切な対価を得ながら持続しやすい労働環境を確保

【財源・マネジメント】

- 利用者負担と公的財源を、対象者やサービス内容によって組み合わせ
- 行政など公共交通の運営を担う主体が、権限をもって、その地域における移動手段のあるべき姿を描き、そのマネジメントを実施

10. 移動手段のあるべき姿を実現する新たな公共交通のあり方と現状

新たな公共交通のあり方

現 状

運行形態・事業形態

- 柔軟な運行形態の組み合わせ
→乗合、貸切、路線、区域などニーズに応じた運行
- 地域に必要な生活サービスとの一体的な提供



- バス・タクシーなどの事業制度・運賃制度による運行方法の制約
- 付き添いや介護を必要とする移動への対応が不十分
- 従来の公共交通サービスの範囲だけに留まらない

サービス・技術

- 新たなサービスや技術の有効活用
→定額制乗合サービス、シェアリング、自動運転など、多様なサービス・技術の活用による利便性・効率性向上



- 地域にある移動の資源（自家用車・ドライバー）の未活用
- 公共交通を担う主体の多くは、先進技術を活用するための資金確保が困難

主体・担い手

- 公共交通の一体的な運営・運行の実施
- 適切な対価、持続しやすい労働環境の確保



- 交通事業者の廃業・撤退（魅力低下による担い手減）
- 市町村職員の役割増（調整、運行など）による負担増
- 住民主体による取組は制度や関係者合意等の制約・難しさあり

財源・マネジメント

- 利用者負担と公的財源の組み合わせ
- 公共交通の運営を担う主体の権限の確保
- 地域における移動手段のあるべき姿の具体化・マネジメントの実施



- 公的補助が運営・運行費の大部分を占める事業者が増加
- 行政に公共交通をマネジメントできる財源と権限がない
- 利用者の公共交通に関するコスト意識が低い
- 移動手段のあるべき姿の具体化・マネジメントを実施できる人材不足

11. 実現に向けた検討事項

1. 事業モデルの検討

- 地域特性を踏まえたモデル（仮説設定）
⇒財源・コスト負担、運営・運行の主体・担い手、福祉と交通がまたがる領域でのサービス提供

2. 事業モデル実現のためのマネジメント・人材確保策の検討

- 各地域で事業モデルの組み立て・マネジメントするために必要な権限、支援
- マネジメント等を行いうる人材の確保・育成

3. 利用者の意識・行動変容策の検討

- 公共交通利用に対するコスト感覚
- マイカー利用による環境負荷・事故リスクへの理解・行動変容

4. 実現に向けた進め方

- 既存制度によって生じている制約・障害の解消策
- 段階的な実現・展開策などのステップ

今後の予定・・関係者とも協議しつつ、2050年に向けた提言としてビジョン及びその具体的な方策を取りまとめ、その周知・報告のためのシンポジウムを開催（2022年度末予定）