



# 一般交通と福祉交通の果たしてきた 役割とこれからの方向性

- 秋山哲男
  - 高齢者等の移動手段確保方策検討委員会委員、
  - 中央大学研究開発機構教授

# 1. 今までのバス・タクシー等の交通の変遷

バス

デマンドバス

タクシー

100以上以前～50年前

バス誕生1903年京都



デマンドバス誕生1972年の能勢町



乗り合いタクシー



コミバス・デマンド小口輸送で普及30年前から

コミュニティバス1995(平成7年)武蔵野市



中村まちバス四万十市2000年(平成12年)



出典：砂田洋志高知県四万十市の地域公共交通システムの調査報告書、  
※中村まちバスの調査報告書

スクールバス

令和の知恵と工夫の登場(持続可能な制度と財源の工夫)

バス・コミバス→廃止・減便、自治体が普及と見直し

移動困難者の配慮の工夫が必要

デマンド交通の普及、そして→財源不足・利用減

タクシーの車両の努力

ユニバーサルデザインタクシー:2017年?  
・STサービスではなく一般タクシーによる移動が可能になった

ユーザの利便性向上

タクシーによるライドシェア

タクシーGoなど2018年頃?:タクシーが予約部分を導入

モビリティシステムの工夫

グリーンスローモビリティ  
時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、車両も含めた総称。①Green②Slow③小型、開放感、乗降しやすい等



チョイソコ  
地域の交通不便を解消し、オンデマンド型の乗り合い送迎サービスのこと



相乗り交通サブスクリプションサービス「mobi(モビ)」渋谷で運行  
地域の交通不便を解消し、オンデマンド型の乗り合い送迎サービスのこと



デマンド・ドアツードア・AI・運賃・環境の工夫

# 2. 福祉交通の変遷→モビリティシステムが福祉交通の役割を果たせるか？

福祉交通は2000年から

日本：2000年介護タクシー→2006年福祉有償運送

介護タクシー:2000年:  
福祉輸送営業限定

(福祉タクシー)の正式な呼び名は「一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送営業限定)」

「ヘルパータクシー」(有償運送車両)

ホームヘルパー2級以上の資格を持ち、介護保険や身障者対応の支援費制度を利用する有償運送(第79条及び第80条許可)登録行っているタクシー



自家用有償旅客運送  
2006年78条登録制度

改正道路運送法：平成18年10月1日施行)

- ・①市町村運営有償運送
- ・②福祉有償運送
- ・③過疎地有償運送



一般交通が福祉ニーズ

利用者ニーズの工夫

ユニバーサルデザイン  
タクシー:2017年?

・STサービスではなく一般タクシーによる移動が可能になった

福祉ニーズの取込みが可能か？

モビリティシステムの工夫

グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、車両も含めた総称。①Green②Slow③小型、開放感、乗降しやすい等



チョイソコ

地域の交通不便を解消し、オンデマンド型の乗り合い送迎サービスのこと。



「mobi(モビ)」

相乗り交通サブスクリプションサービス  
渋谷で運行

月額5000円(税込み)の定額で指定エリア内が乗り放題。家族500円プラス



### 3. 福祉交通の欧米・日本の比較→英・米スウェーデンは一般交通が福祉交通を補完

## スペシャル交通の変化

#### 日本の福祉交通 (STサービス)

日本：2000年介護タクシー→2006年福祉有償運送

#### 介護タクシー:2000年:福祉輸送営業限定

(福祉タクシー)の正式な呼び名は「一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送営業限定)」

#### 「ヘルパータクシー」(有償運送車両)

ホームヘルパー2級以上の資格を持ち、介護保険や身障者対応の支援費制度を利用する有償運送(第79条及び第80条許可)登録行っているタクシー



#### 自家用有償旅客運送 2006年78条登録制度

改正道路運送法：平成18年10月1日施行)

- ①市町村運営有償運送
- ②福祉有償運送
- ③過疎地有償運送

- ・ノンステップバス
- ・UDタクシー

#### 欧米の福祉交通(STサービス)

#### スウェーデン：統合型

- ・STサービス(ファルトシャン)

#### 英国：

- ・運輸系(STサービ・DaR)
- ・厚生系(NHSアンビュランス)

#### 米国ADA：

- 運輸系のパラトランジット
  - 厚生系のメディケイド・メディケア
- #### サンフランシスコ
- ・セダンの送迎;知的障害者
  - ・リフト車：車いす等
  - ・パラトランジット：障害者・高齢者

#### 各国とも整備

- ・ノンステップバス/UDタクシー

#### STサービスでは対応できてない

- ・過疎地域等のモビリティ問題/運転できない人のモビリティ問題
- ・高齢者の事故と免許返納・認知症・フレイル等のモビリティ問題

#### 一般交通が福祉交通を補完

スウェーデン：STサービス利用減のために走らせた

- ①サービスルート(コミバス高齢者版)
- ②フレックスルート(DRT)

#### 英国

- ①空港リムジンバス(Air Bus) 1987年
- ②ケアリンクバス⇒ステーションリンクバス

#### サンフランシスコ

- ・UDタクシー：STサービスとして運行

## 4. スウェーデンは障害者のアクセシビリティをSTSから始めた

西暦	施策の内容
1950年台	チャリティの協会によるSTサービス運行開始
1963～1980	STサービスのボランティア団体運行から行政の責任としての運行に移行する。
1963	4つの自治体のSTサービス運行開始
1975	県が全予算の1/3の補助を行った
1979	スウェーデン政府は公共交通における障害者の施設への <b>アクセシビリティに関する法律</b> を制定した。
1980	社会サービス法（社会福祉の基本法）がコミュニにSTSの提供を義務付ける

1970年代からSTSを公共交通としてきた

### スウェーデンの交通サービスの動き

1980～2000	スウェーデン政府はSTSを定着させ、加えてSTS以外のアクセシブルな公共交通の開発を始めた。
1980	スウェーデン政府は、すべての地方自治体に県の補助を行った。また、政府は全国STを鉄道の2等運賃相当額でタクシーを利用できるようにした。
1984	<b>スウェーデン政府のSTS法が成立</b> した。
1998	スウェーデン政府は公共交通責任に関する法において交通事業者の義務を明確にした。

### スウェーデンの様々な**アクセシブルバス**の開発

1979	ハルムスタッズのバス開発	プラットフォームバス、自動で乗りやすくする板が車両から出てくる。
1984	ボロースのサービスルート運行	停留所の間隔を100メートル程度と短くしたバス
1995	フレックスライン	100メートル程度歩ける人を対象とした予約型の交通サービス

# 5. ボロースのサービスルート:1984年



88歳の高齢者、友人と食事へ

ボロースのサービスルートの車両  
日本1997年以降



- ① 停留所間隔を100m程度にし、自宅から100メートル歩けばバス停に行ける
- ② ノンステップ車両で車いすも可能な小さめの車両



## 6. 1995 : Flex Route(フレックスルート)高齢者対応のDRT



- ・ 少し歩ける人を対象 (100~150メートルのミーティングポイント)
- ・ 郊外から都心部などの地域の運行



乗務員の親切な対応が、高い評価のカギとなっている



乗車のスペースを確保。料金箱と車載端末。

# 7. サンフランシスコのパラトランジットと公共交通

## Paratransit in San Francisco Muni

Number of Eligibility :17,000(2.3%)  
Population of San franciso:750,000  
Number of trips:1,210,000/year

San Francisco Municipality : 市役所

### パラトランジットの配車組織

公共交通

①一般タクシーの会員サービス



3,108人 10,685人

②グループバン (施設送迎)



995人

③リフトバンの移送サー



815人

④アクセス (セダン)

1,208人



# 8. スウェーデンの努力

- 1970年代に人口の**5%がSTサービスの利用者**
  - 委託は専門の会社1割、タクシー会社9割
- 1984年 サービスルートのシステム開発➡ボロース市
  - 100メートル程度あるける高齢者の**STサービス利用者を減らす**ため
- 1995年 デマンド交通(フラックスライン)方向別セミデマンド
  - **STサービスの歩行可能な人の需要を減らす**
  - ミーティングポイントで予約した人を乗せて都心部へ

## STサービスのトリップ数の概算:2006年データ

2006年の都市と人口	サンフランシスコ人口	スウェーデン:	世田谷のトリップ数
トリップ数の比較	120万トリップ	月4回:200万トリップ	6万トリップ
スウェーデンを100とした場合	60%	100%	3%

スウェーデン：人口の5%が月に4回使うと仮定、年に72トリップを保障、それ以上はさらに申請書を提出する  
タクシーが9割、リフト付き車両の専門会社が1割受託し運行（すべて行的費用で運行）

フィンランド：月に18トリップ

**SUMP：欧州政策考え方2005**

**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律2007**

2013EU：SUMP（Sustainable Urban Mobility Plan）持続可能な都市モビリティ計画  
**アーバンモビリティパッケージの発行**

**2007：国が法的・財政的に支援**：地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成・地域における協議の促進  
**2020改正**  
 ①**基本方針・網形成計画**（地方公共団体が策定・地域公共交通特定事業、自らデザインする地域交通）  
 ②（関連法制度）独占禁止法特例法の創設

**PSO:公共サービス義務** 公共交通サービスを確保するために、権限当局が交通事業者に課す運営義務

**権限移譲専門組織**  
**運輸連合**:ドイツオーストリア  
**合同行政機構**:イングランド

	SUMP	伝統的交通計画	日本の場合
計画対象	人に焦点	交通に焦点	
主要な目的	アクセシビリティとQOL 社会的平等も含まれている	交通の容量と速度	
交通対象	交通の統合、環境配慮	各交通モードに焦点	
目標	長期のビジョンと戦略	短期・中期のデリバリー計画	
計画区域	都市が機能しているエリア	行政区	
計画者	多様な分野の人	交通計画者	
計画者	利用関係者と利用市民	エキスパート	

# 10. 一般交通が福祉交通を支えられるか？

## 今の交通システム

A:小口相乗り:グリーンスローモビリティ

B:オンデマンド:チョイソコ

C:タクシー:mobi(モビ):サブスクリプション

## 高齢者の扱い

①高齢ドライバー

②自動車を持たない人のモビリティ確保

③フレイル・MCIなどモビリティ確保

今の交通システム	①高齢ドライバーのモビリティ確保	②自動車を持たない人のモビリティ確保	フレイル・MCIのモビリティ確保
A:グリーンスローモビリティ	○△運行頻度で物足りない	○△健常な高齢者中心	X△人的支援が必要
B:オンデマンド:チョイソコ	△予約の制約	△	X△人的支援が必要
C:タクシー:mobi(モビ)	△目的地に合わない	○地域条件に合う作り	X△人的支援が必要

今の交通システム→高齢者を受け入れる交通システムに変える場合

- ①人的支援をどうするか？
- ②財源確保をどうするか？
- ③そのための制度を作れるか？

# 11. 福祉交通の運営主体が欧米と日本では全く異なる 日本は2050年を支える交通にはなりえない

運輸系

## 民間財源かつ民間運営

- 英国のコミュニティトランスポート
  - 業者として自治体へプロポを出し委託を受ける
- 米国のコミュニティトランスポート
- **日本の福祉有償運送**
  - **英国のようにプロポを受けるまで至ってない**

## 公共財源かつ公共運営

- 米国のパラトラジット
- スウェーデンのSTサービス
- 英国のDaR(ロンドン交通局)
- 欧州の国々

医療系

- 日本：介護保険によるサービス
- Dサービス

- 英：アンビュランスサービス
- 米：メディケイド・メディケア

ご清聴ありがとうございました