

地域の現場における 福祉と交通との連携を 進めるためにすべきこと ～超高齢化ニッポンを楽しく生きるために～

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省交通政策審議会委員
内閣府地方分権改革推進有識者会議地域交通部会構成員
加藤 博和

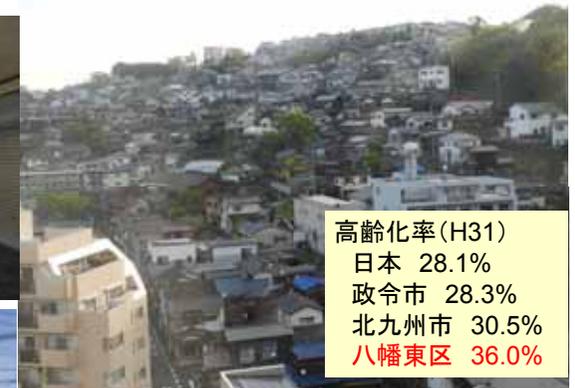
「使いやすく
それゆえに多くの方に乗り合って
『おでかけ』していただける
くらしの足づくり」は
超高齢化する今後の日本が生き残って
いくためにとても重要なもの
それを何とかしようとする人たちは重
要なミッションを背負っている
その尊い行動を後押しできるように、私
は細腕ですが戦い続けます！

地域公共交通プロデューサーとして - 「利便性が高く費用の安い公共交通実現」を「現場で」目指す-

旧弊な公共交通をいかに革新するか



北九州市八幡東区枝光



高齢化率(H31)
日本 28.1%
政令市 28.3%
北九州市 30.5%
八幡東区 36.0%



- 谷底に商店街、急斜面に住宅地
- クルマが使えない環境(車庫なし、道路狭隘)
- 新日鉄が撤退。跡地に大規模商業施設
- 急速な高齢化
- このままでは商店街も住宅地も衰退

「枝光やまさか乗合タクシー」

(北九州市「**おでかけ交通**」の発祥、八幡東区、
2000年10月31日運行開始、運行主体:光タクシー)



名古屋大学 加藤博和 19/11/15

- タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力 → 「**三位一体**」
地域: 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
事業者: 運行計画立案、コスト削減、サービス改善
市: 住民と事業者との調整、運行への助言・支援 (**立候補方式**)
- 乗合タクシー (運賃当初100円、現在は200円) による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- 商店街は中心部にバス待合所を擁し、**すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ (北九州で屈指)**
 → **クルマに頼らずいつまでも住んでいけるまちへ!**

4

枝光に住むなら、枝光やまさか乗合ジャンボタクシーと『えだみつノリノリバス』

枝光には、行きたいところがあるに
でも、最近車の運転がちょっと不安
でも、最近車の運転がちょっと不安
でも、最近車の運転がちょっと不安

枝光の最寄り駅は太宰一丁目
えだみつノリノリバス 10分
えだみつノリノリバス 10分
えだみつノリノリバス 10分

利用するほどお得
も、乗り賃の支払い
● 乗金 (運賃 200円) で月に
● 回数券 (1枚 307円) で月に 21 回乗車可能 (乗車回数 21 回)
● 回数券を月に 1 回使うと (18枚 3,000円) ⇒ 4,500円 で 1ヶ月乗り放題!

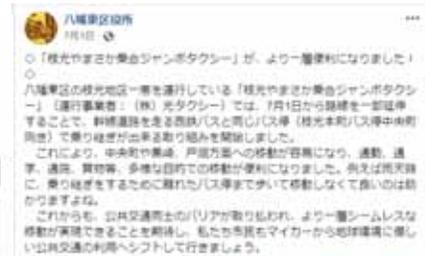
「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」
● 枝光地域を、5ルート運行中!
● 日時～18時まで、日62便
● 年間約300日運行 (日曜休)
● 各ルート 1週15分～20分程度

枝光 おでかけ交通 枝光

今年で10年目を迎え、高谷地区の定として、みなさんにご利用いただいています。新聞、ニュース、交通ネットワーク情報など、多くのメディアに取り上げられています!

「北九州市交通安定対策事業推進委員会」について
この定期券は、乗車によって、みなさんに助成に提供しております。乗金は、平成27年10月に、第一交通産業の乗車回数券から北九州唯一発行されたものです。乗金とともに、交通事業者の業務の一つとして、おでかけ交通の利便性を高めるものです。

2018年：全線乗り放題定期券
2019年：西鉄バスとの乗継環境整備



名古屋大学 加藤博和 19/11/15

5

「地域公共交通」とは?

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(2007施行、2014大きな改正、2020改正見込み)

- 地域公共交通 (2条1)
 地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- 公共交通事業者 (2条2)
 イ 鉄道事業法による鉄道事業者
 ロ 軌道法による軌道事業者
 ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
 ニ (略)
 ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者
 ヘ (略)

自家用有償運送は、事業ではないが地域公共交通?

名古屋大学 加藤博和 19/11/15

6

交通と福祉は「没交渉」

- 厚労省のキャッチフレーズ「**地域共生社会**」、大いにけっこうです。我々地域公共交通をよくすることに取り組む者もまさにそれを目指しています
- そして、地域共生のキーワード「**つながり**」「**まちづくり**」を考えるなら、**交通は基本中の基本**です
- なのに・・・福祉移送分野の偉い方のご発言「**我々は交通でなく福祉をやっている!**」
 ▶ 国交省や公共交通事業者が面倒くさいから?
 ▶ クルマがあればいいから?
 ▶ ややくしくて下手に手を出したらやけどするから?

はっきり言って、アウトオブ論外! → だからいまここに私はいる?

名古屋大学 加藤博和 19/11/15

7

(クルマがなくても)「おでかけ」できること それが、地域公共交通の「一番の」存在意義

- クルマがあれば地域公共交通はいらない?
- クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい?
- モノが来てくれればいい?(通販、移動販売車など)
- ITを使えばいい?(SOHO、テレビ会議、チャットなど)

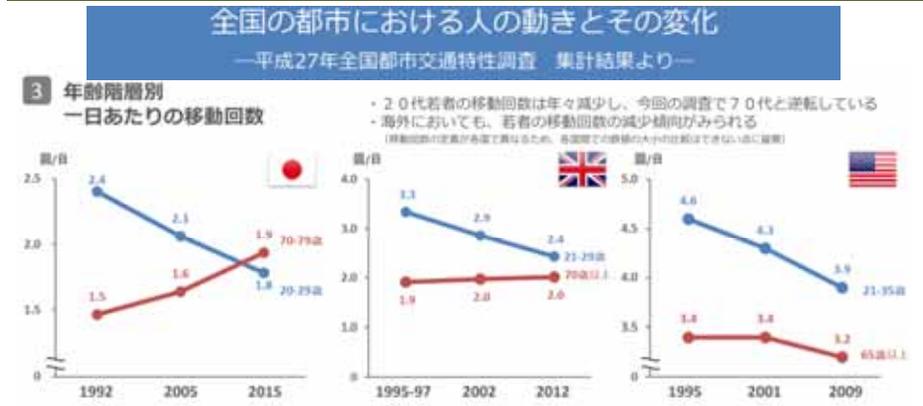
これこそ「福祉(welfare)」でしょ!

「おでかけ」しなくても済むのはいいけど、
「おでかけ」が自由にできないというのは健全か?
「いざというとき使える」「つながっている」という安心

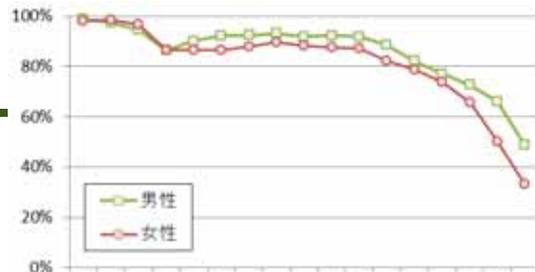
「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そしてリアル地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ
やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

- 乗って楽しい: 交通手段自体に魅力がある「乗る気になるか?」
 - 降りても楽しい: 必要なところや行きたいところに行ける「どこに行きたいか?」
- 「おでかけ」を提供することで、地域のQOL(Quality Of Life)を
高め、安心安全を守り豊かさを増進させてこそ存在し続けられる

「おでかけ」を増やす高齢者、減らす若者



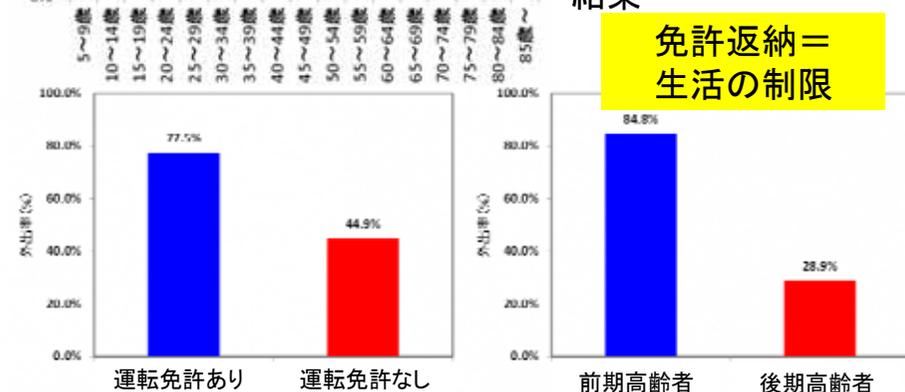
- 若者: 外出しなくても安価でいろんなものが得られる
→ どうやって外に引っ張り出すか?
- 高齢者: 外出したいけど運転は怖いし公共交通は不便で使えない
→ どうやって安全・安心に動いてもらうか?



外出率 (1日に1回以上外出する人の割合)

群馬県: 前橋・高崎都市圏と両毛都市圏での平成27年度調査の結果

免許返納 = 生活の制限



交通事故死者数の推移 (人口10万人あたり)



(注)・算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口推計」(各年10月1日現在の人口(補間補正を行っていないもの)による。以下同じ。

私見卓見

OPINION

「自動車がないと移動ができず生活が成り立たない」。大都市部などを除く日本のこの現状を変えることが、超高齢社会を乗り越えるために不可避であると考えている。

高年齢者の運転で起きた悲惨な事故が報道され、「不安なので運転をやめたいが、その後の生活を考えるとできない」という高齢者が多くいる。一方、はたから見るとんでもない運転をしているのに「運転には自信がある」と勘違いしている高齢者も多々いる。

こういう方々に運転を控えていただけよう、自動車を使わずとも生活が不自由にならない社会にしていくことが

名古屋大学大学院教授
(公共交通政策) 加藤博

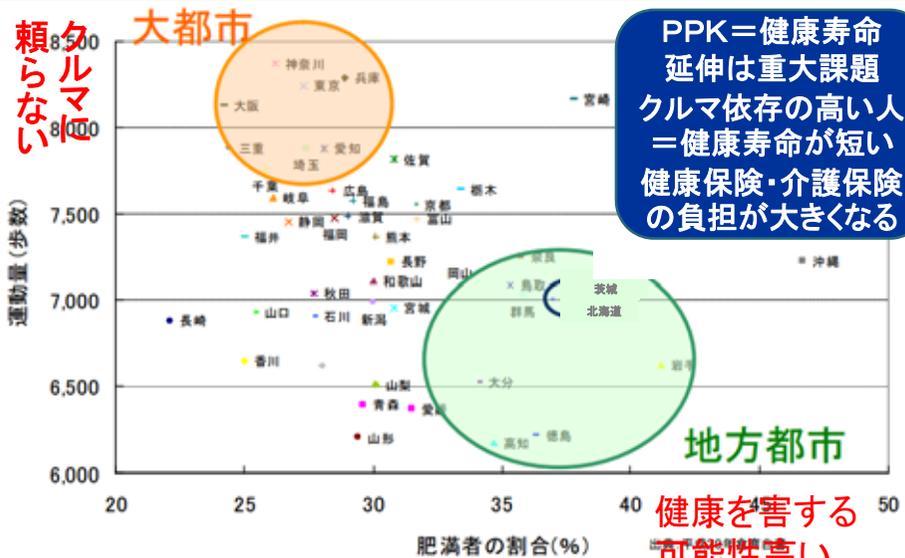
「卒車」できる社会へ

現状では、大都市部以外はムリ

高齢者を一括りで考えてはダメ

- 前期／後期
- 免許保有／非保有・家族保有／**完全非保有**
- **ある程度歩ける**／歩けない
 - 現状：地方では**赤部分**しか対応できていない
 - 今後：後期高齢者になる人たちは免許保有率が高く、返納は容易でない(クルマはなかなかやめられない)。一方、クルマをやめたい人、やめさせるべき人の絶対数は増える。この人たちには早期の対応が必要(後期高齢者になってからでは公共交通利用には移れない)

田舎ほど運動せず不健康・・・クルマ依存だから



「いまは公共交通に乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」と思いますか？

結論：ありえない！

- まだ元気な今でさえ、公共交通よりクルマの方が楽で便利で使いやすいから使っている
 - クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動
 - 公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
 - そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、公共交通を利用できるのか？
 - バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？ 電話予約できるか？
- クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまり、その時が自由に外出できなくなる時
- 公共交通を使う人は、クルマを使う人より元気！
 - クルマに乗れるうちに公共交通も乗るようにしておくことが必要
 - この対象となる人たちにどう訴求するか？



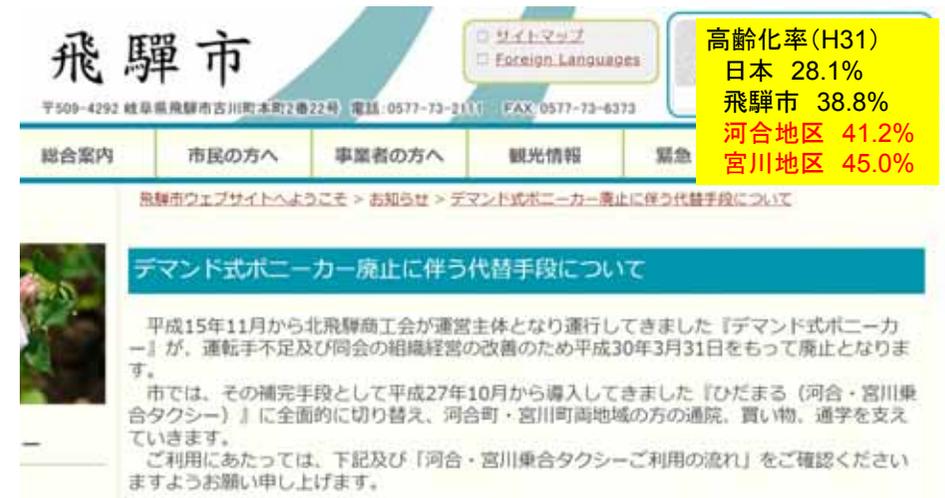
全国 地域 社会 政治 経済 国際 スポーツ 文化 47リポ

紀勢交通、今月末でタクシー廃業 紀北町内唯一の事業者

2016.12.20 8:00 中日新聞

JR紀伊長島駅前で客待ちする紀勢交通のタクシー。紀勢交通（東長島）が廃業を決め、十二月末で姿を消す。人口が続けられなくな...

タクシーは知らない
うちになくなる
全国の地方部でどんどん
タクシーは廃業している



人口減少・超高齢化で日本の最先端を行く地域では
ボランティア運転手による移動手段確保が
10年程度しか維持できないことが判明

今のやり方では今後、日本の「おでかけ網」は穴だらけになる

- 人口減少・超高齢化 → 需要は増えても担い手減少はそれを上回る(運転業務の有効求人倍率は全業種の中でも最悪)
- 地域組織・NPOによるボトムアップは大事だが、それだけだと一部しかカバーできず、世代交代も難しい
- 「お金の流れ」「安全確保」をきちんとやらないと持続できない
- ITや自動運転は現在の70代以上にはほとんど恩恵を与えない

地域公共交通がない = 消滅決定地域

- 通常、地方部では18歳で人口流出するが、高校通学ができない地域は15歳で流出する
- さらに、家族ごと転出することも多い(住民票を移さず都市部に住む例が目立つ)
- いったん転出すれば戻ってこない。そして、都会から移住したい人はなかなか果たせない(家がない、仕事がない、子どもと一緒にいる時間を長くしたいから移住しても15歳までなら本末転倒)
- 一番大事なのは、子どもが自由に動けること
- 子ども1人でも友達同士でも使える移動手段が必要
- ※もちろん、高齢者や来訪者にとっても必要 (3Kサポート: 高校生・高齢者・観光客)

「いいじ里山バス」 公共交通空白地有償運送 (岐阜県恵那市、飯地地域自治区運営委員会運行)



- 高原に集落が散在
- 人口700人弱。2016年度初めて出生ゼロに
- 幹線道路を通るのみで、高齢者のニーズに対応できない市営バスを置き換え(中学・高校通学便は残る)

- 2016年10月3日運行開始
- ドアツードアで、**地区内輸送、地区入口(中学校前)のバス停との連絡の2つの役割**
- **自治会が運営し、住民が運転**
- **誰でも利用できる**
- 運賃は域内100円、中学校まで300円、**バスとの乗継割引あり**

「ラスト・ワン・マイル」を田舎でカバーする手段として、公共交通空白地有償運送は今後増加するだろう
しかし、それはタクシー事業ができなくなっていることと裏腹

多治見市池田町「お買い物あいのりタクシー」 ～とりあえずここから始める手もある～ 乗用(一般タクシー)



タクシー会社があって、やる気があるからこれでよいやってくれるところがなければ自家用

- 路線バスが利用僅少のため廃止。駅にしか行けない路線だった。コミュニティバス導入も困難
- 自治会が住民アンケートの結果を踏まえ、**タクシー会社の営業車(乗用許可)を利用した会員制の相乗り(乗合ではない)**を開始。週1回1往復のみだが安価で商業施設に行ける
- **運賃との差額は自治会費で補てん。市も1/2補助**
- **ただし、利用が思ったほど出てこないのが難点**

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区
「スマイル号」
(16/01/13運行開始)



- ◆ 名張市: 地域バス「国津」04年9月、「錦生」08年4月、「蕨原」7月、「緑ヶ丘」09年4月、「美旗」12年4月
- ◆ 伊賀市: 「比自岐」03年11月(09年4月有償化)、「神戸」18年7月
- ◆ 松阪市: コミュニティバス「黒部・東」06年7月、「機殿・朝見」08年7月、「飯高波瀬森」10年4月、「嬉野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆ 豊田市: 地域バス「高岡」00年9月、「水源東」保見」07年9月、「旭」10月、「藤岡」08年4月、「小原」09年4月
- ◆ 岐阜市: ぎふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線、16年9月1路線
- ◆ 一宮市: 生活交通バス「萩原・大和」「千秋」07年11月
- ◆ 関市: 地域バス5地区で09年4月
- ◆ 岡崎市: 「下山」09年3月、「形埜」09年11月、「宮崎」09年12月、「豊富」10年3月
- ◆ 豊橋市: 地域生活バス・タクシー「東部」08年7月、「北部」10年10月、「前芝」「南部」13年10月、「川北」16年1月
- ◆ 津市: 「高松山」13年1月、「二俣」15年2月、「上佐田」15年12月

京都府南山城村 マルチ交通実験 ヒト・モノ・コトを1台で運ぶ

人もモノもお手洗いも!

複合型輸送サービス
マルチ交通 を試行!

運行期間 平成30年 2月10日(土)～3月11日(日)
運行時間 午前8時30分～午後4時30分

マルチ交通とは
地域住民の移動手段だけでなく、荷物の運送や買い物代行などの生活支援サービスも一体的に提供可能な輸送サービスを今度 **南山城村**内限定で試行します。どうぞご利用下さい。

使い方
マルチ交通予約窓口にお電話
0774-75-2144
(加藤タクシー株式会社)

料金

- 乗合交通として
[区: 南山城村] 乗客1名(大人) 500円
中学生以上・(1人) 300円
小学生・(1人) 200円
[区外利用料]
小学生以上(1人につき) 100円
- 生活支援サービス
各サービス1回・・・500円
[生活支援サービス]
買い物代行(1回) 500円
荷物運送(1回) 500円
[生活支援サービス]
買い物代行(1回) 500円
荷物運送(1回) 500円

その他

- マルチ交通の乗用車両は乗客乗降を自由に指定できます。乗降便はありませぬ。
- マルチ交通の利用はどなたでも。お電話予約、生活支援サービス専用ダイヤル(0774-75-2144)にてお電話予約が可能です。

判断方法

- 電話予約 加藤タクシーへ電話をします。予約番号 受付時間 午前7時30分から午後9時0分まで受付可能(予約受付は24時間です。お電話予約は午前8時30分から午後4時30分) **0774-75-2144**
- 「マルチ交通を利用する」と申し出て下さい。
- 利用目的を申し出て下さい。
(1)乗合交通 (移動)、(2)荷物の運送、(3)生活支援サービスからお選び下さい。
※荷物の運送の重量、危険物、冷凍物、冷蔵物の取り扱いできません。
- 生活支援サービス一覧
A. 買い物代行 B. 高齢者の送迎 C. 書類の配達(伝書を除く)
D. 郵便物の投函 E. 村内金融機関への支払い代行 F. 郵便物の送付サービス利用可能は南山城村の区域に限ります。
- 乗降場所(利用場所)、利用日時、あなたのお名前とお電話番号を申し出て下さい。外出の都合は確りの方もあらかじめ予約下さい。
- 予約完了!
利用後はアンケート調査にご協力下さい。

注意事項

お支払いは現金です!

マルチ交通

- 乗合交通(移動)
- 荷物の運送
- 生活支援サービス(買い物代行など)

500円

南山城村限定・加藤タクシー
総合受付 加藤タクシー ☎0774-75-2144

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「補助」「コミバス・デマンド」でない、自治体の新たな役割

・「おでかけ」確保戦略の確立

公共交通戦略: 「地域の一体感」「住民のQOL向上」「訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
 福祉交通戦略: 「移動手段確保」の基準づくり
 移動手段確保の「担い手」(出てくるしくみこそ戦略)

要するに
「みなさんに
やってもらう」
「それらを
うまくまとめる」

・交通ネットワークの

結節点整備(停留所)
共通運賃・共通案内
事業者間の調整・連携

・各交通システムの

「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
 「戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

地域公共交通会議(および法定協議会)は 法的に必要なセレモニー

という側面もありますが、
一番大事なのは

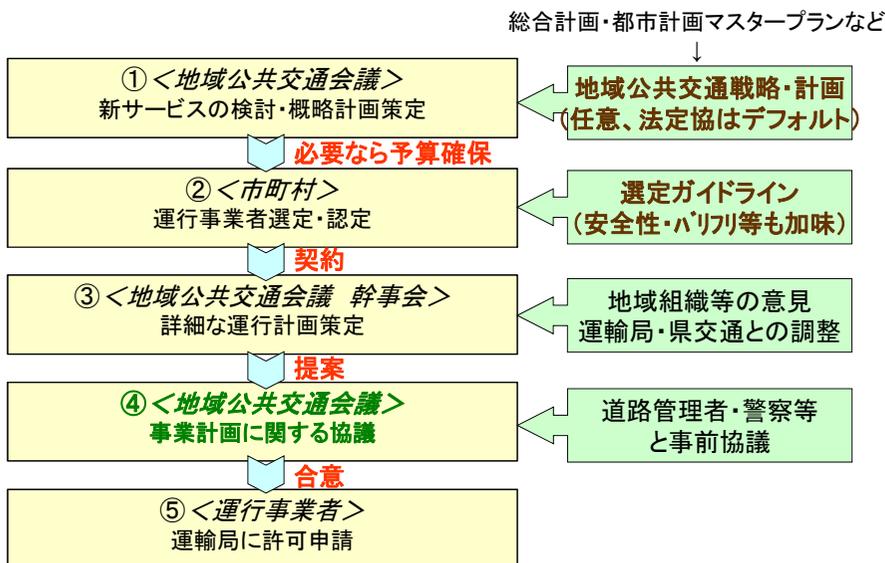
「ステークホルダー(利害関係者)による 作戦会議」

だということです

市町村、運輸局、都道府県、住民、利用者、運転者、
道路管理者、交通管理者、その他

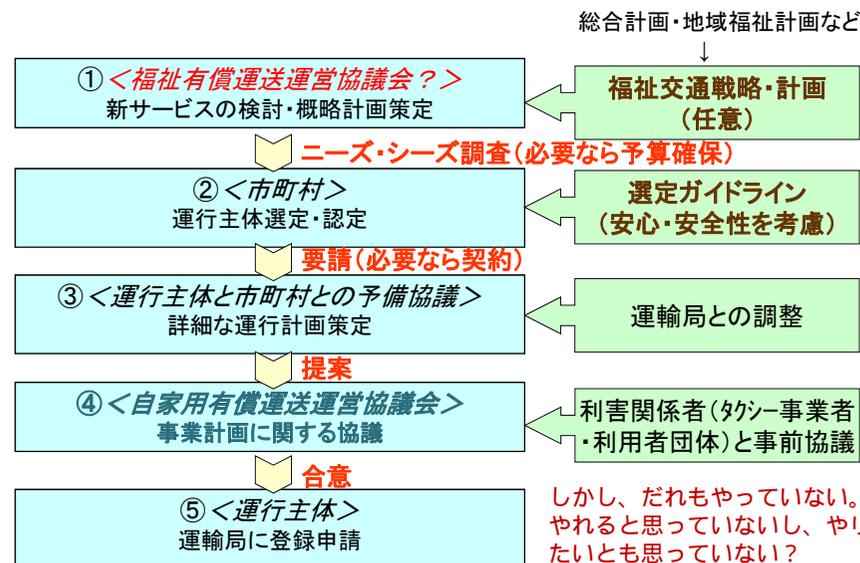
- ・関係者が一堂に会する
- ・「公共交通を道具として、地域をよくしていく」という目的を共有する
- ・どう実現するかを遠慮せず議論する
- ・決まったらみんなで協力して走る

地域公共交通会議の標準的なプロセス



福祉輸送確保策検討の本来のプロセス

・・・実は、地域公共交通会議と相似



来年の法改正で私を変えたいこと（の一部）

- 「おでかけの足」を「地域公共交通」と「福祉交通」の2つにカテゴリ化する(後者は自力利用困難な方向け)
- 運営協議会を解消し、「福祉交通会議」の制度をつくり、福祉交通計画(あるいは地域福祉計画の交通の部分)の策定・進行管理をやる(必要性・対象・対価)
- 市町村有償運送のカテゴリをやめ、「自家用公共交通空白地運送」と「自家用福祉運送」に整理。前者は地域公共交通会議で、後者は福祉交通会議で扱う(もちろん相互に連携する)

※ 自分たちのやりたい、やるべきことをまず議論する
※ 「安全」「安心」「安定」確保のためのしくみは堅持しつつ、担い手を増やせるようにする

正解は1700通り（市町村ごと）どころか何万通り（地区別）もあるけれど・・・

- 「おでかけの足」は地域にとって重要で、それは利用者負担だけでも確保できず、みんなで支えないとダメ、という基本認識に基づいて取り組む
- シーズありきはほぼ100%失敗する。特に「最先端」「全国初」には要注意
- 「自動運転」はかなり先なので間に合わない。「スマホ前提のシステム」はお年寄りにスマホを教えるだけでも大変
- みんな気付いていないけど、やってみたらありがたいと思える「潜在ニーズ」を見付け、あるものをうまく使って実現していくという道筋が大事
- そのとき、プロのサポートが絶対に必要。アマチュアでは手に負えない。なお、ニセのプロが全国で横行中
- いまの制度でもそこそこいろいろなことができる。できないと思っているとしたら勉強していないだけ
- 共助、すなわち「我が事」という意識の浸透が大事。だれかにしわよせする仕組みは続かない
- そのためにも、聖域や固定観念をつくらない。みんなでやる

地域公共交通の「あいうえお」

ありがたい(あることが難しい)

いきがづくり(健幸)

うんてんいらず(安全安心)

えんのしたのちからもち(肝腎かなめ)

おでかけ、おもてなし(住んでよし、訪れてよし)

加藤博和

検索 

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

質問・相談等はE-Mailで

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](https://www.facebook.com/buskato)

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする仕事にも取り組んでいます