第2回　地域における「福祉」と「交通」の連携を考えるセミナーin名古屋
「地域に必要な『おでかけ』手段を確保するために」
（19/11/15、大同大学）

名古屋大学大学院環境学研究科・附属
持続的共発展教育研究センター

# 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、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-**

---

## 北九州市八幡東区枝光

- 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）

- 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！

## 「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　軌道法による軌道経営者
  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？**



## 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？
  - ➢ややこ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？**

# （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**

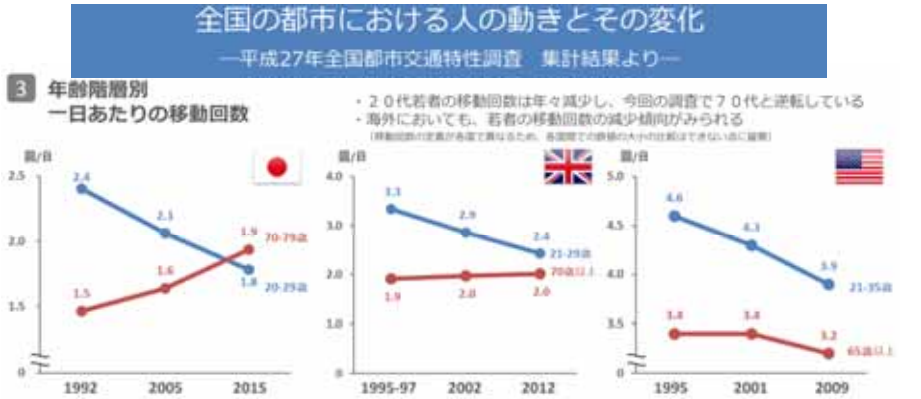
「おでかけ」しやすくすることは、
生活を、そしてリアル地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ
やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

**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**

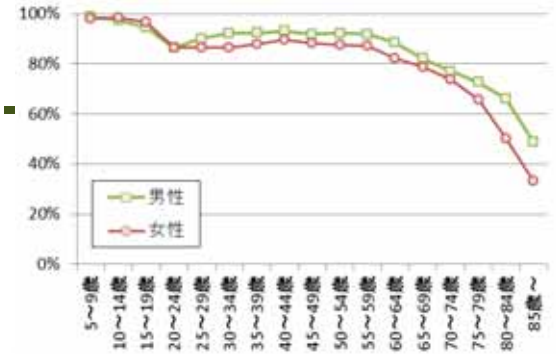


# 「おでかけ」を増やす高齢者、減らす若者




- 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？

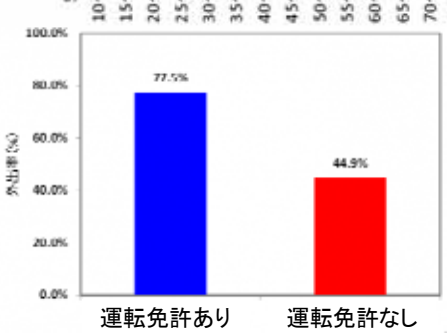


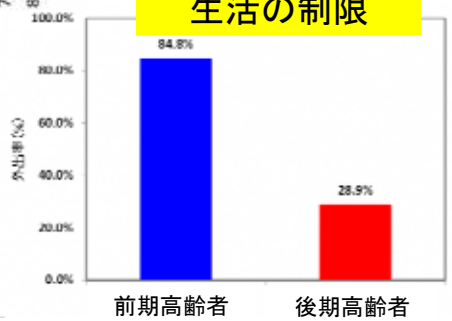



# 外出率（1日に1回以上外出する人の割合）

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10万人当たり）

（全国、警察庁交通局資料）

（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。

## 日本経済新聞1/30朝刊28面

私見卓見 OPINION

名古屋大学大学院教授（公共交通政策） 加藤博和

「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、はたから見て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くいる。

こういう方々に運転を控えていただけるよう、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

### 「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

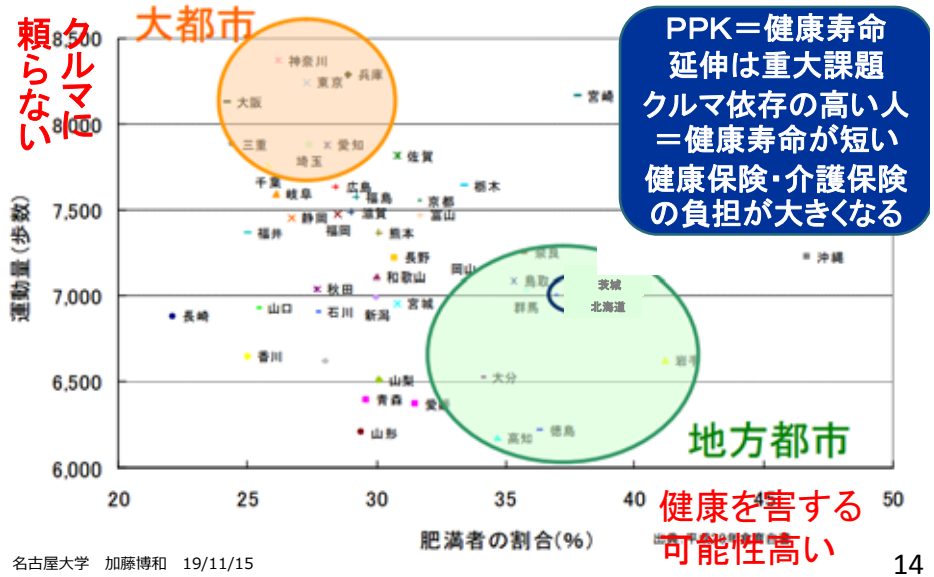
→現状：地方では赤部分しか対応できていない

→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




PPK＝健康寿命延伸は重大課題
クルマ依存の高い人＝健康寿命が短い
健康保険・介護保険の負担が大きくなる

健康を害する可能性高い



## 「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？

高齢化率(H31)
日本　28.1%
紀北町　44.0%

全国　地域　社会　政治　経済　国際　スポーツ　文化　47リポー

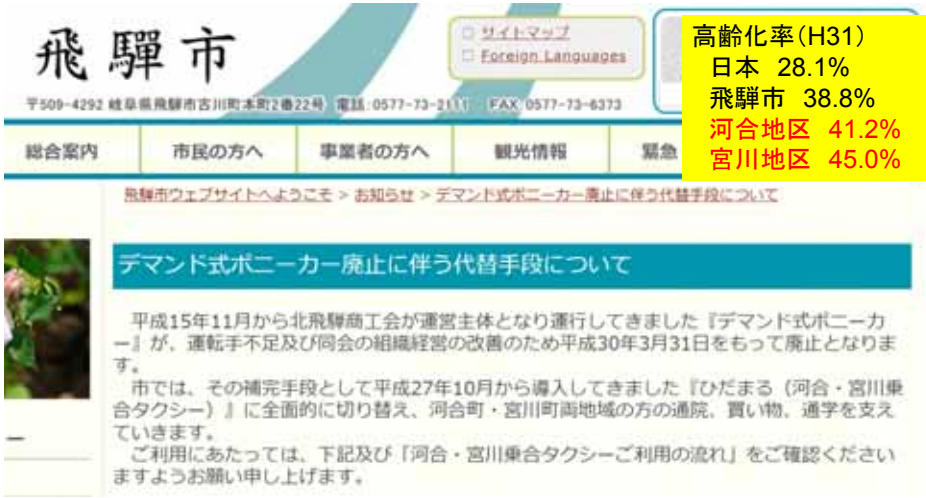
紀勢交通、今月末でタクシー廃業 紀北町内唯一の事業者

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
通（東長島）が廃業を決め、十二月末で姿を消す。人口
続けることができなくな ... [記事全文]

***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***





飛驒市

サイトマップ
Foreign Languages

〒509-4292 岐阜県飛驒市古川町本町2番22号　電話:0577-73-2111　FAX 0577-73-6373

総合案内　市民の方へ　事業者の方へ　観光情報　緊急

飛驒市ウェブサイトへようこそ > お知らせ > デマンド式ポニーカー廃止に伴う代替手段について

デマンド式ポニーカー廃止に伴う代替手段について

平成15年11月から北飛驒商工会が運営主体となり運行してきました『デマンド式ポニーカー』が、運転手不足及び同会の組織経営の改善のため平成30年3月31日をもって廃止となります。

市では、その補完手段として平成27年10月から導入してきました『ひだまる（河合・宮川乗合タクシー）』に全面的に切り替え、河合町・宮川町両地域の方の通院、買い物、通学を支えていきます。

ご利用にあたっては、下記及び「河合・宮川乗合タクシーご利用の流れ」をご確認くださいますようお願い申し上げます。

高齢化率(H31)
日本　28.1%
飛驒市　38.8%
河合地区　41.2%
宮川地区　45.0%

***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）

## みんな勝手なことばかり言っていたのが負のスパイラルを止められなかった原因

- 利用者 「不便だし、何か言っても変わらないし・・」
- 事業者 「利用が少なくては経営できないし、便利にしても乗ってくれるわけではないし・・」

→ それぞれが勝手バラバラなことを考えているだけでは、どんどん状況は悪くなるばかり

→ 互いがコミュニケートして取り組むことができれば、いい方向に転換できるのでは？

解決策1：ITによるコミュニケーション
解決策2：地域コミュニティ



## 安直な「オン」デマンド乗合交通導入は公共交通政策を退化させる

- 公共交通空白地域をなくしたい？　歩くのがおっくうな高齢者に対応したい？
- 空便やムダな迂回がなくなり、相乗りになって経費効率化？
- 需要に応じて走るので、サービスレベルが向上？
  - デマンド交通を導入すると、利用が少なくても経費が減るので、改善する気がなくなる。つまり、政策検討が停止する
  - 本当にその地域には、定時定路線にまとまるほどのニーズがないと確認したか？　そういうニーズをつくり出す努力をしたか？　そんなニーズがないところで相乗りになるのか？　ならないなら一般タクシーと同じでは？
  - いまAIと言っているのは要するにコンピュータの計算方法のことでしかない

- いろいろなことに利用できると言っているが、提案がないことの裏返し（いままで使っていない人には訴求しない）
- オンデマンドと言いながら供給側の都合でルールを決めている（エリア、営業時間、予約方法、予約締切、会員制など）
- そもそも、都市・地域の構造が発散系（コンパクトとは対極）



## 地域の移動を担う交通手段

国土交通省

| 種類 | | 特徴 |
|---|---|---|
| バス | 路線バス | 路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。 |
| | コミュニティバス | 路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。 |
| | デマ | 短ルートを運行した |
| タクシー | タク | おける多様な移動<br>を提供する公共交 |
| | 乗合 | 自治体と連携して<br>マンドまで地域の |
| 自家用有償旅客 | | 域における輸送手<br>とった上で、市町村<br>サービス。 |
| 道路運送法の許可・登録を要しないもの（共助） | | 地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼） |

これは国交省旅客課的な分類
現場は「だれをどのように運ぶか？」
をまず考えなさい！
それをどうしたら
（法に沿って）できるかを
運輸局や詳しい方と話し合って
詰めなさい！

## 瀬戸市菱野団地住民バス

（菱野団地コミュニティ交通運行協議会、2018年8月6日運行開始）

**無償、将来は有償化へ**

短距離移動を気軽にできる
方法が高齢化社会では必要

運行スキームは検討の末
住民協議会による無償運送に

## 「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）

「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

- ➢ 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



## 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



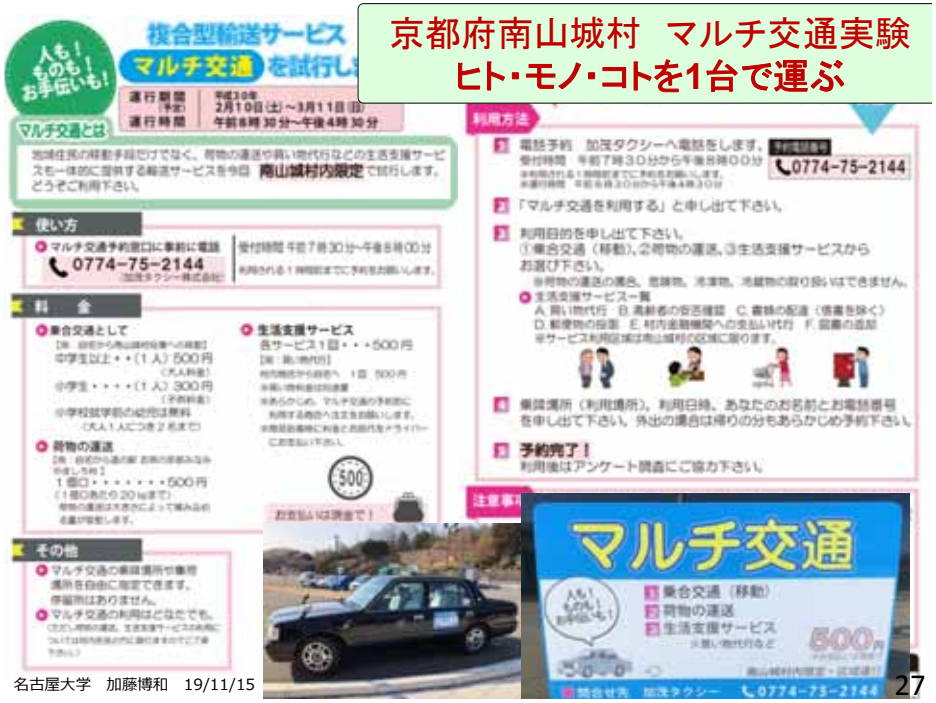
## 名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

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、「薦原」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



# 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
  - 移動手段確保の「担

の基準づくり

出てくるしくみこそ戦略）

- 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

立）

- 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

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」



# 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

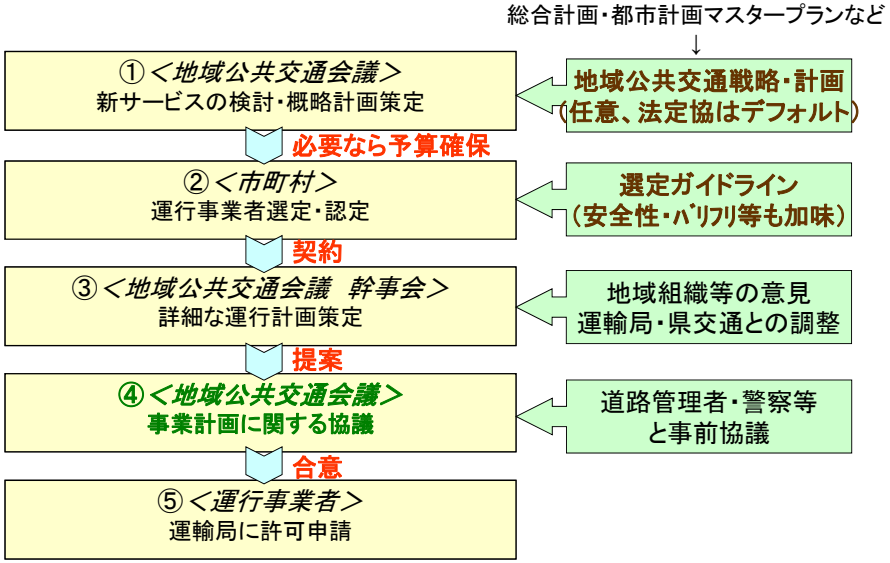
という側面もありますが、
一番大事なのは
**「ステークホルダー（利害関係者）による作戦会議」**
だということです

*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



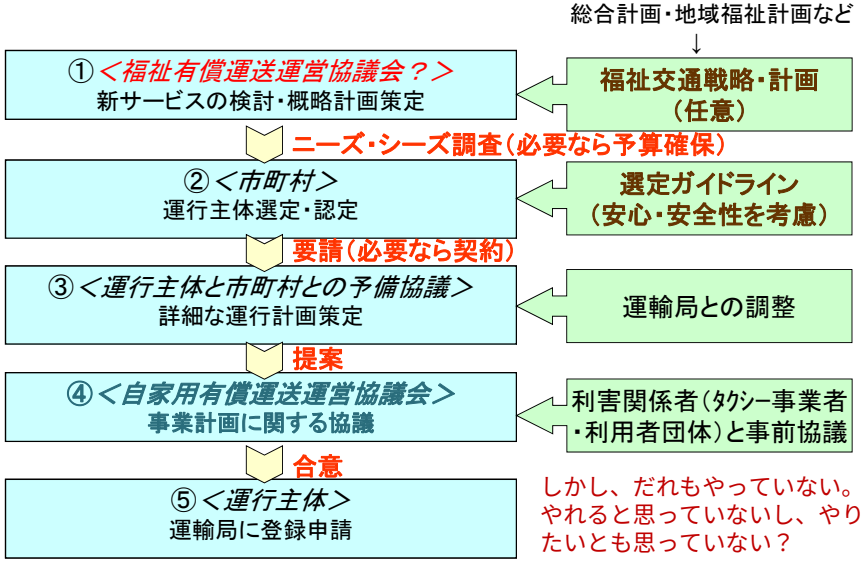
# 地域公共交通会議の標準的なプロセス






# 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




しかし、だれもやっていない。
やれると思っていないし、やりたいとも思っていない？

## 来年の法改正で私が変えたいこと（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はとても確保できず、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 きがいづくり（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）



名古屋大学

名古屋大学大学院環境学研究科・附属 持続的共発展教育研究センター

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*

*"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、$CO_2$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*