

交通と福祉の垣根を越えた 「おでかけ政策」の必要性について ～地方運輸局の観点から～

中部運輸局交通政策部交通企画課

石井 信

令和3年12月22日



管轄区域



- **中部運輸局（本局）**
- **運輸支局**
（愛知・静岡・岐阜・三重・福井）
- ◆ **運輸支局分庁舎**
（清水・四日市・敦賀）
- **海事事務所**
（下田・鳥羽）
- ▲ **自動車検査登録事務所・分室**
（西三河・小牧・豊橋・沼津・浜松・飛騨・四日市）



（登録窓口の状況）

組織

- 総務部** 地方運輸行政の総合調整
防災・危機管理・広報
- 交通政策部** 交通政策、地域公共交通の維持・確保、環境対策・物流の効率化、バリアフリー対策等の推進
- 観光部** 観光施策、訪日外国人の受け入れ環境整備、地域観光振興の推進
- 鉄道部** 鉄道輸送の安全性確保及びサービス向上
- 自動車交通部** バス・タクシー・トラックの安全性確保及びサービス向上
- 自動車技術安全部** 自動車の安全・環境対策、自動車の事故防止、環境保全
- 海事振興部** 海上旅客輸送のサービス向上、造船業の振興
- 海上安全環境部** 海上運送の安全性向上、海洋環境保全
- 運輸支局** 鉄道・自動車・海運及び観光などの地域総合窓口

中部地域の交通をめぐる状況

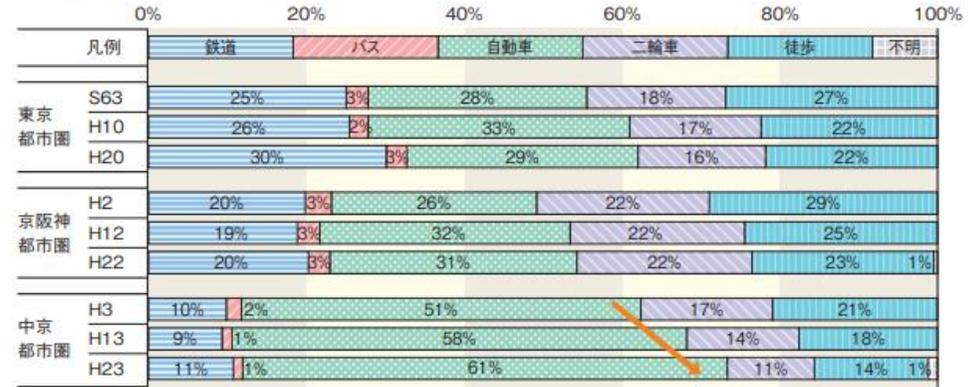
- 自家用車は全県で2人に1台以上のペースで普及。
- 東京・大阪に比べ交通手段に占める自家用車依存度が高く、名古屋市以外は鉄道・バスの占める割合が10%以下。

中部運輸局管内各県における自動車普及状況

	自家用車保有台数	一人当たり自家用車保有台数
愛知県	1位(人口4位)	34位(0.554)
静岡県	10位(人口10位)	22位(0.600)
岐阜県	17位(人口17位)	11位(0.640)
三重県	20位(人口22位)	9位(0.640)
福井県	42位(人口43位)	7位(0.657)
【参考】東京都	3位(人口1位)	47位(0.224)
【参考】大阪府	7位(人口3位)	46位(0.313)

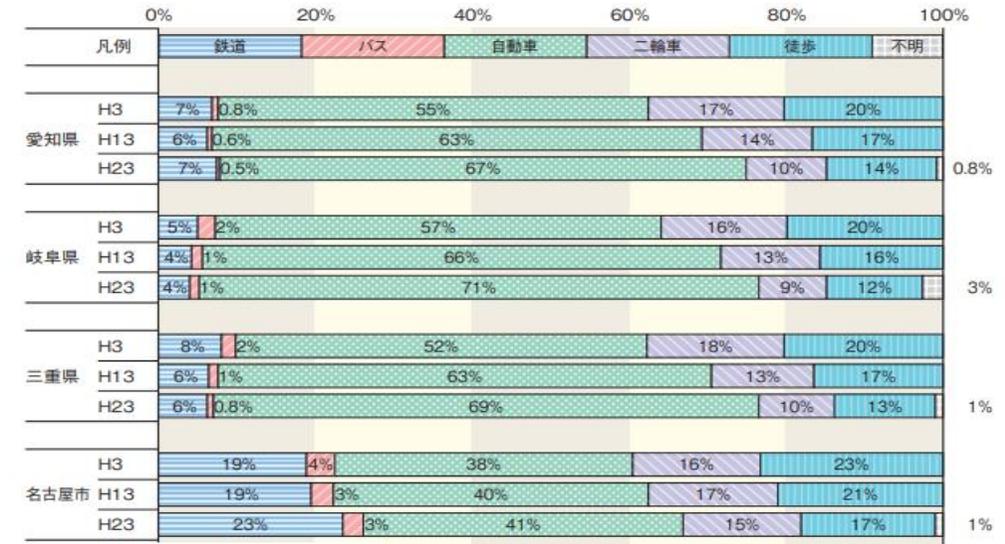
出典：(一財)自動車検査登録情報協会「都道府県別の自家用乗用車の普及状況(軽自動車を含む)」(令和2年3月末現在)

三大都市圏の代表交通手段の構成比



・鉄道の利用割合は東京・京阪神の約半分
 ・自動車の利用割合は東京・京阪神の約2倍

※第3回調査圏域での集計



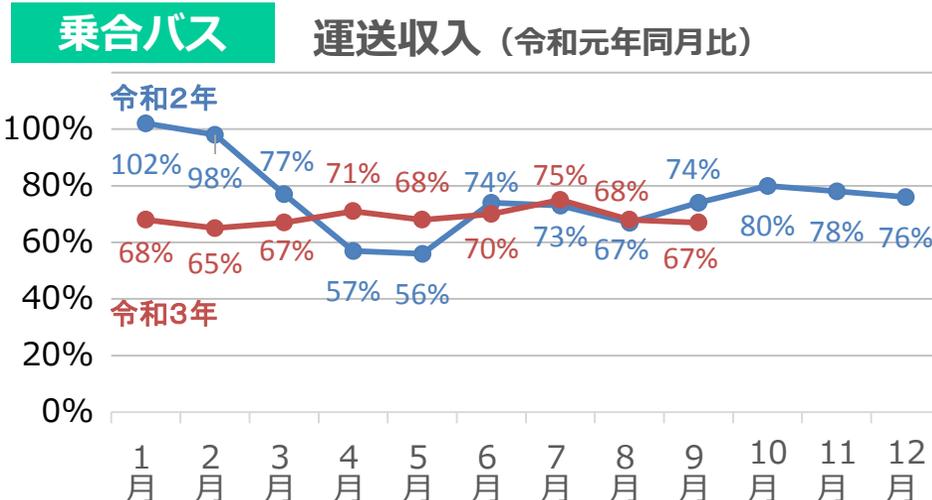
※第3回調査圏域での集計

注)「愛知県」には「名古屋市」を含まない

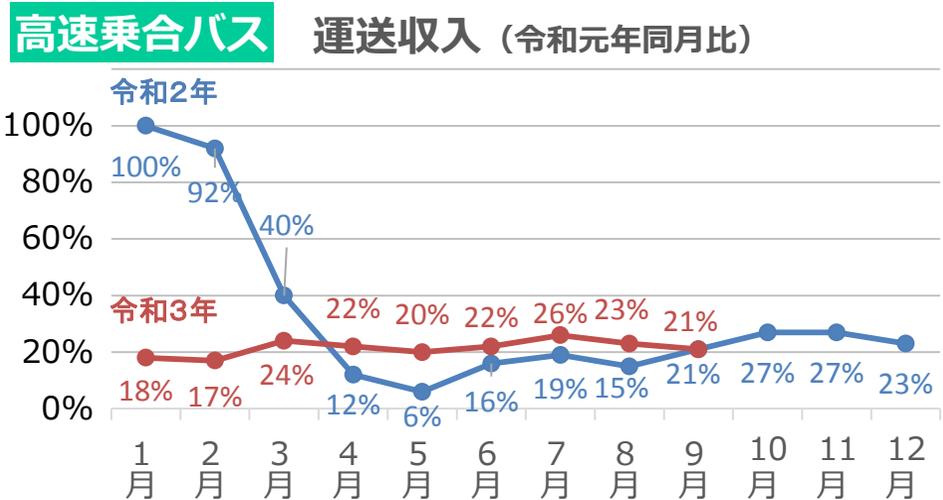
出典：中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査」より

中部地域におけるバス事業の運送収入の推移(対2019年比)

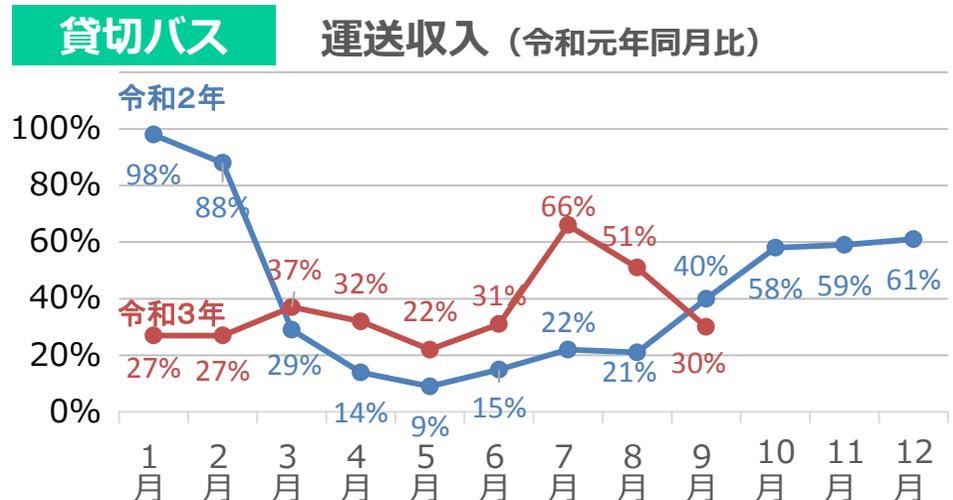
・昨年4月以降、バスの輸送人員・運送収入ともに最も需要が回復した時期でも対2019年比で約8割程度
 ・特に高速乗合バス（都市間・空港輸送等）、貸切バスの運送収入の落ち込みが大きい
 ⇒利幅の大きい高速・貸切で地域の赤字の路線バスを支える「内部補助」の構造の維持が難しい状況



※中部地域の主要乗合バス事業者24社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。



※中部地域の主要高速乗合バス事業者17社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。



※中部地域の主要貸切バス事業者26社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

高齢者の移動をとりまく状況

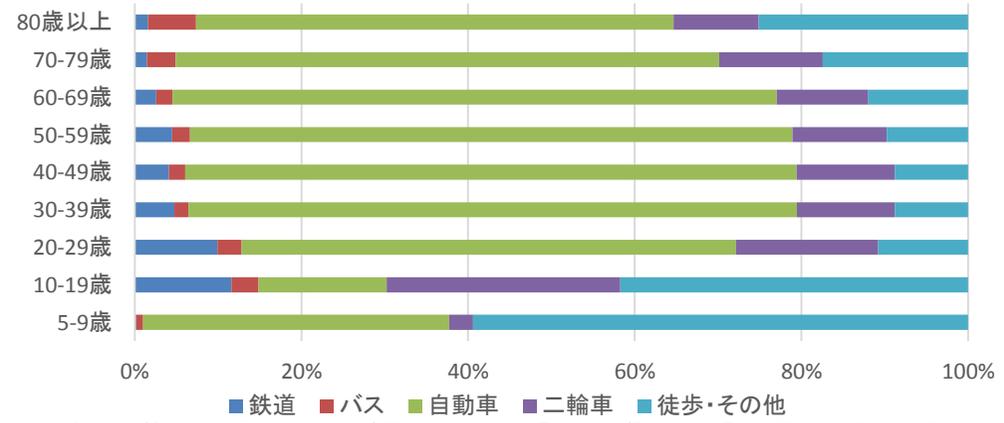
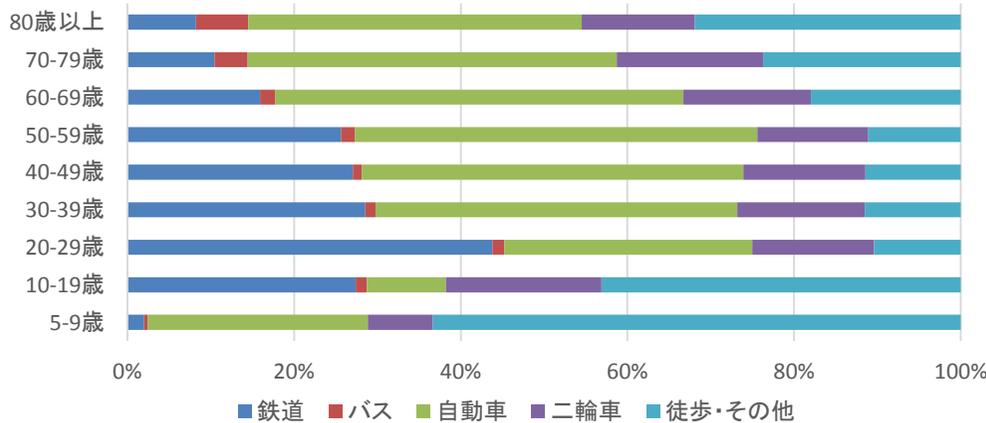
- 年代問わず特に地方部における自動車分担率は高くなっており、地方部では80歳以上においても5割を超えている。
- 一方で、都市・地方ともに70歳以上の高齢者のバス分担率が他の年代と比して高い。近年高齢者の運転免許返納が進展していることも踏まえつつ、公共交通が高齢者移動の受け皿としての機能を果たす必要。

年齢別交通機関分担率

【三大都市圏】

【地方部】

出典：国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」

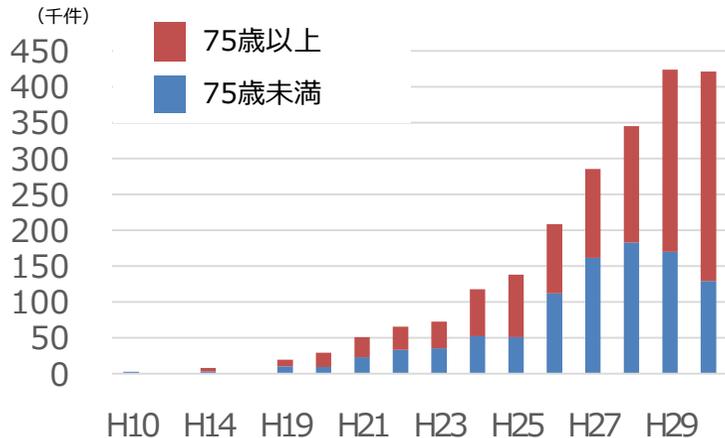


(※) 三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市

(※) 地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市

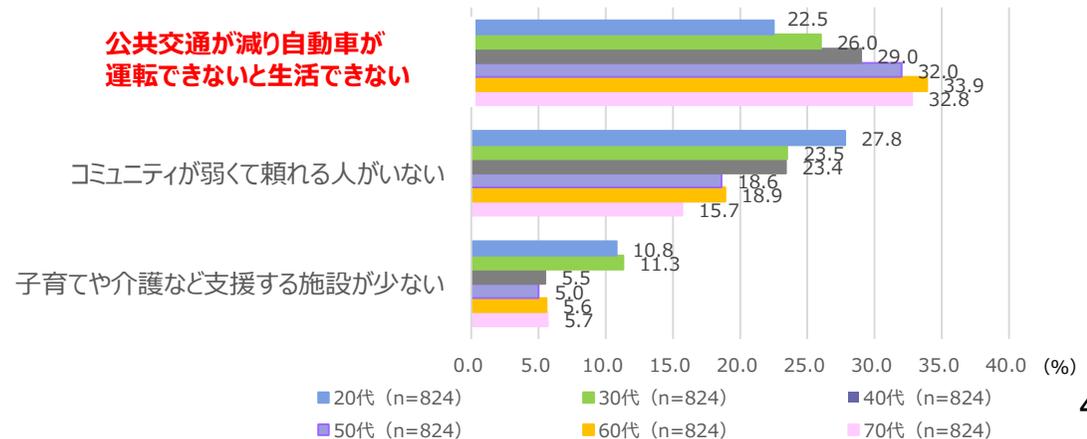
申請による運転免許の取消件数の推移

(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成



現居住地に対する将来の不安

(出典) 国土交通省総合政策局作成

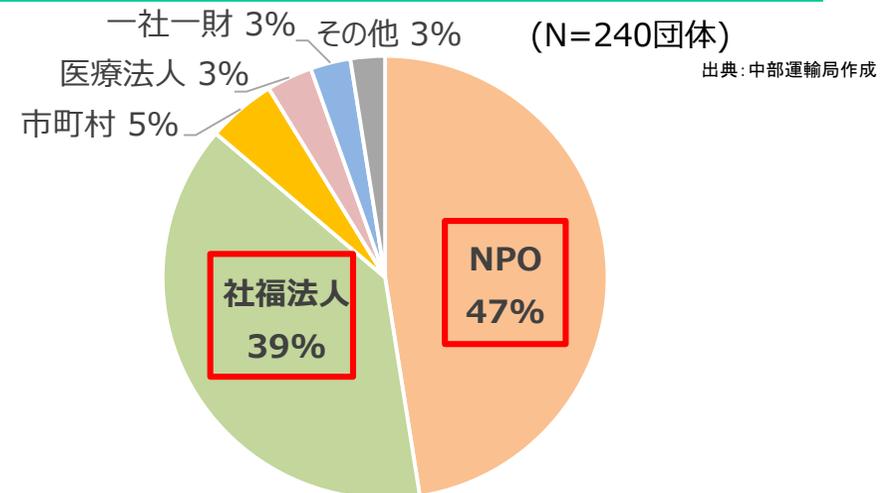


- 10年前との比較で見ると、福祉タクシー車両数は20%以上増加、一方福祉有償運送車両数は30%近く減少。
 - 同じ自家用有償旅客運送でも、交通空白では約7割が自治体の実施主体となっているが、福祉ではNPO・社福法人が主体となるものが9割近くを占めている。
- ⇒地域の運営協議会（福祉）が、市町村としてあるべき福祉輸送を議論する役割を果たすには課題あり？

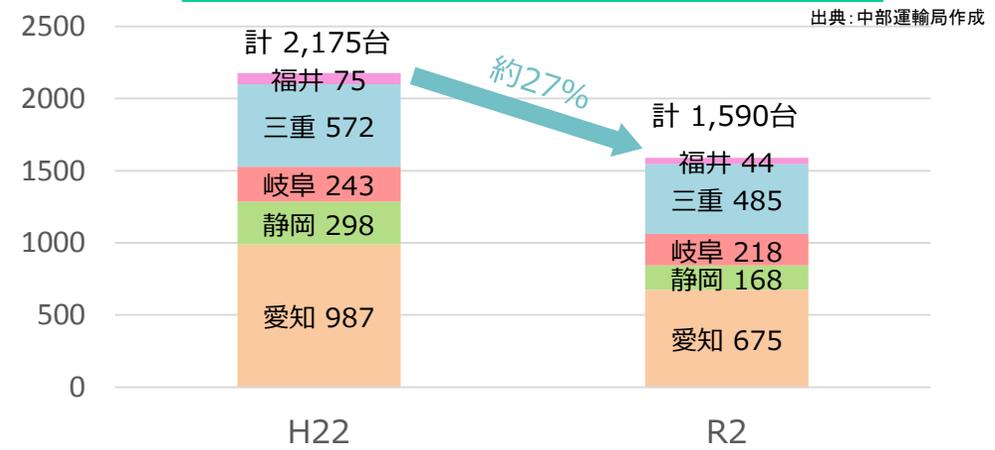
福祉タクシー車両数



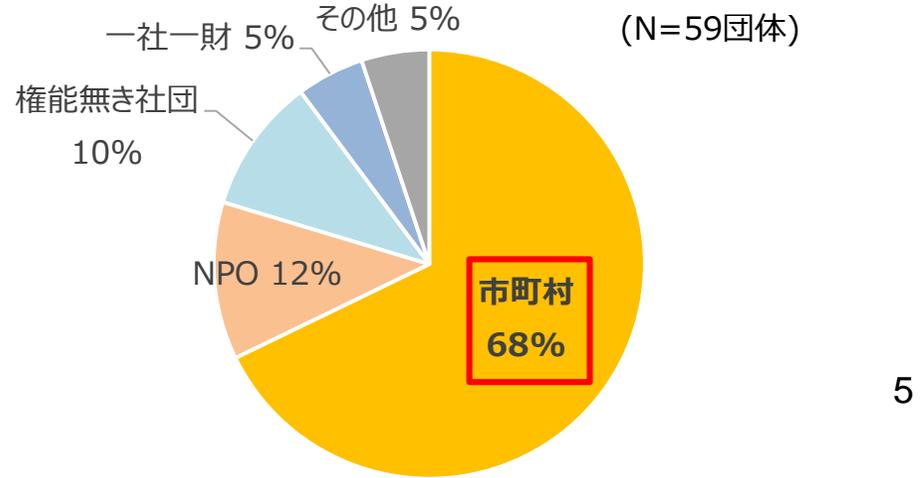
自家用有償旅客運送（福祉）の実施団体別割合

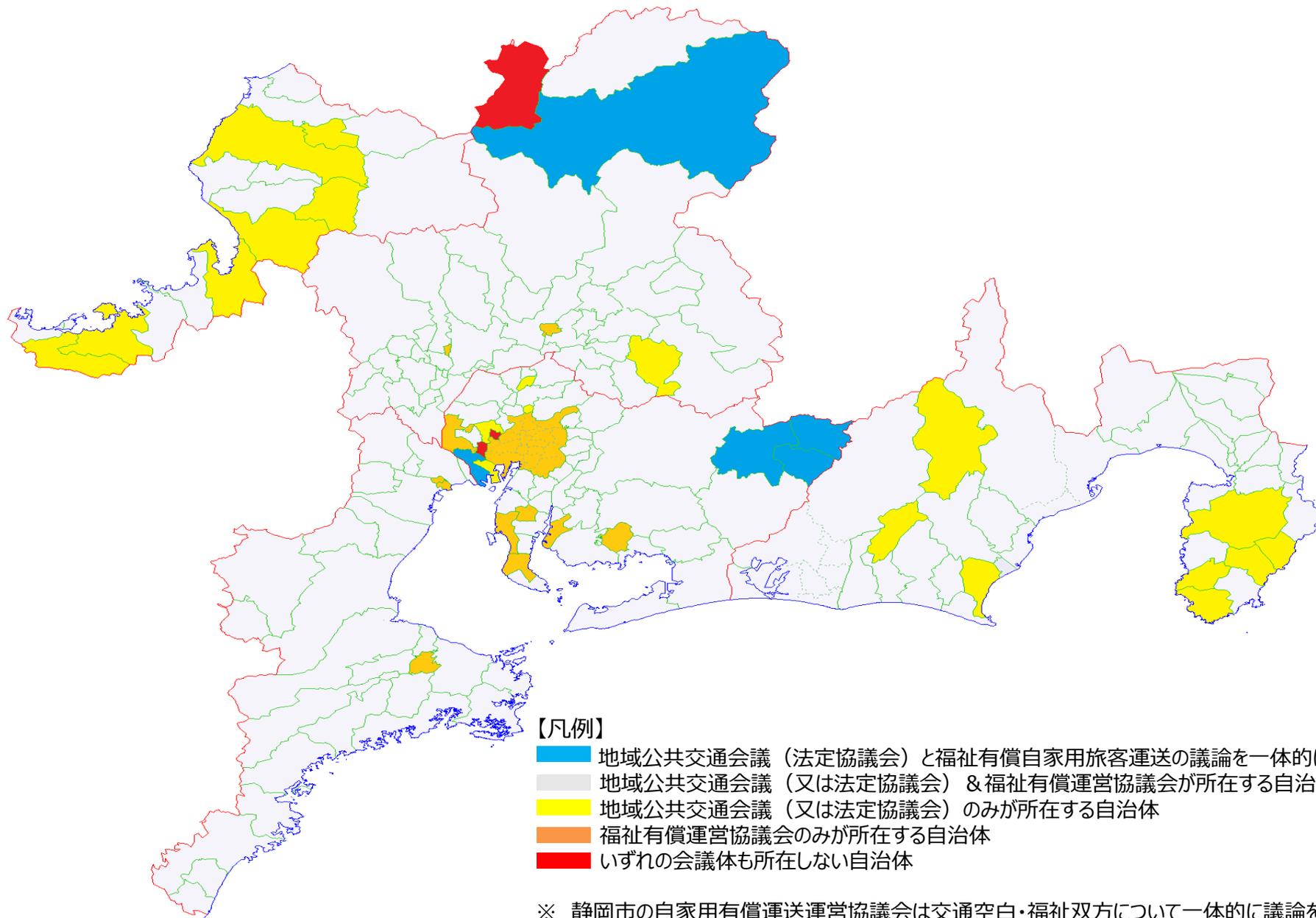


自家用有償旅客運送（福祉）車両数



【参考】自家用有償旅客運送（交通空白）の実施団体別割合





【凡例】

- 地域公共交通会議（法定協議会）と福祉有償自家用旅客運送の議論を一体的に行っている自治体
- 地域公共交通会議（又は法定協議会）& 福祉有償運営協議会が所在する自治体
- 地域公共交通会議（又は法定協議会）のみが所在する自治体
- 福祉有償運営協議会のみが所在する自治体
- いずれの会議体も所在しない自治体

※ 静岡市の自家用有償運送運営協議会は交通空白・福祉双方について一体的に議論を行っているが、地域公共交通会議（法定協議会）は別に存在

- **高齢者の免許返納の流れが進む中、交通政策と福祉政策の狭間で見過ごされがちな「自分で移動できるが、現在公共交通を使いづらい(ため、自家用車の運転を余儀なくされている or 移動そのものをあきらめている)」と感じている方にアプローチする観点からの政策立案が必要。**
- 「福祉輸送」を「介助を必要とする方(要介護者・障害のある方等)」の「介助を必要とする場合」のみならず、**高齢者の社会参加・身体機能維持のための輸送**としてとらえ、福祉・交通部局が連携して現状の移動実態把握・政策立案を図るべきではないか。
⇒法定協議会・地域公共交通会議の場において、福祉施策(予算)として**必要な移動支援についても議論することができないか**

【参考】

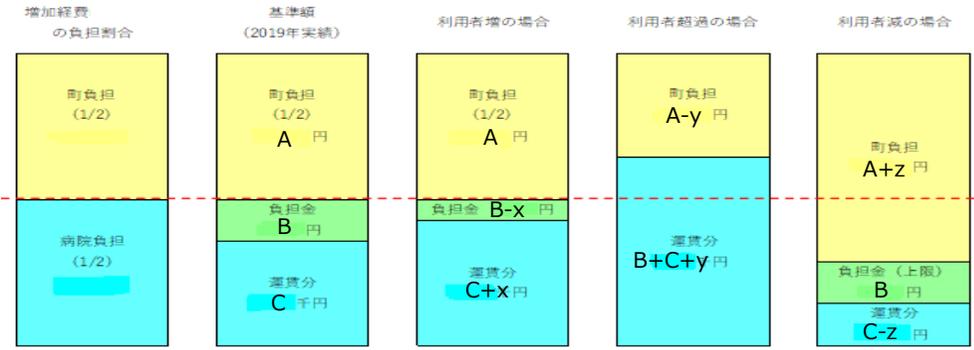
- 第二次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）（抄）
 - ・ 過疎地等における旅客運送サービスの維持・確保を図るため、地域の実情に応じて、自家用有償旅客運送、スクールバス、**福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員するとともに、既存の公共交通機関との連携を促進することで利便性の向上と経営の効率化を図る。**
 - ・ **地方公共団体において、交通とまちづくり、福祉、教育、観光、環境等の関係部署が緊密に連携して取組を進めることが重要**であり、国においても、関係省庁が一丸となって施策間の実効的な連携を更に進める。
- 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成26年総務省告示・国土交通省告示第1号）（抄）
 - ・ **地域公共交通の利用促進による外出機会の増加は、**地域住民の健康増進に寄与するとともに、**将来にわたる医療・介護分野における公的負担の軽減につながることも期待される**ことから、地域公共交通と福祉は密接な関係にあるため、**地方公共団体における部局を横断した連携の一層の充実を図り、両分野の施策を推進していくことも重要**である。

中部運輸局管内における交通と福祉の連携事例①【岐阜県白川町】

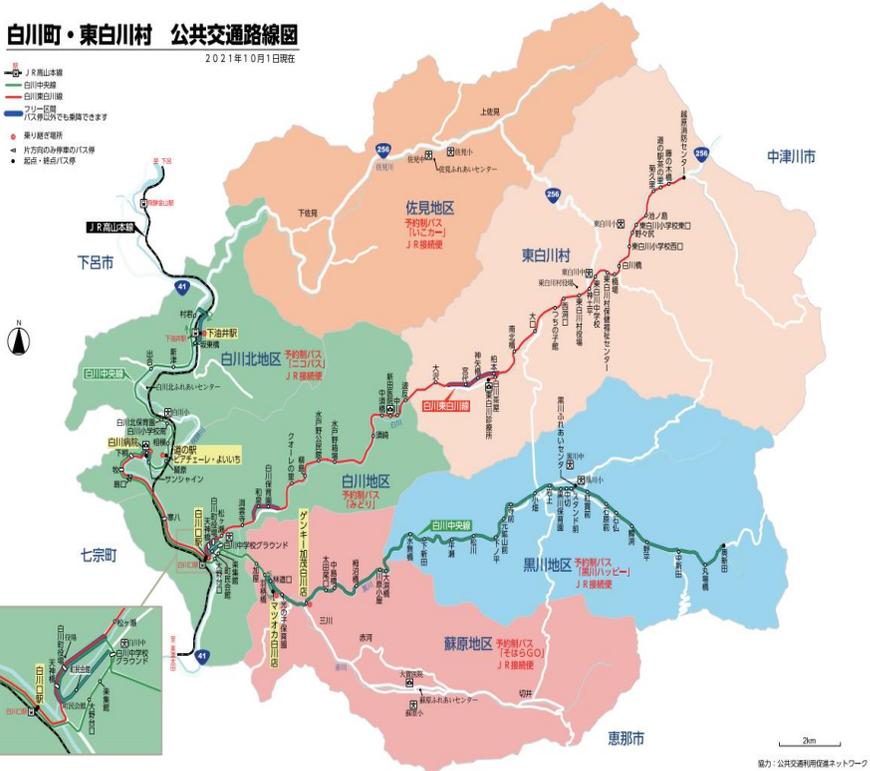
- 岐阜県白川町においては、令和3年10月1日より、従前から課題となっていた町内の総合病院が運行する無償運行の通院バス（白ナンバー）と、町営の公共交通（おでかけしらかわ・ひがししらかわ）の重複解消に向けた取り組みを段階的に開始。今後一年間での統合を目指す。
- 統合は町営公共交通に病院バスを吸収する形で実施し、病院側は町営公共交通を利用した通院者の運賃を負担するとともに、バス運行縮小による経費減の範囲内で公共交通運行費を負担。

○町と病院の間の追加経費負担の考え方

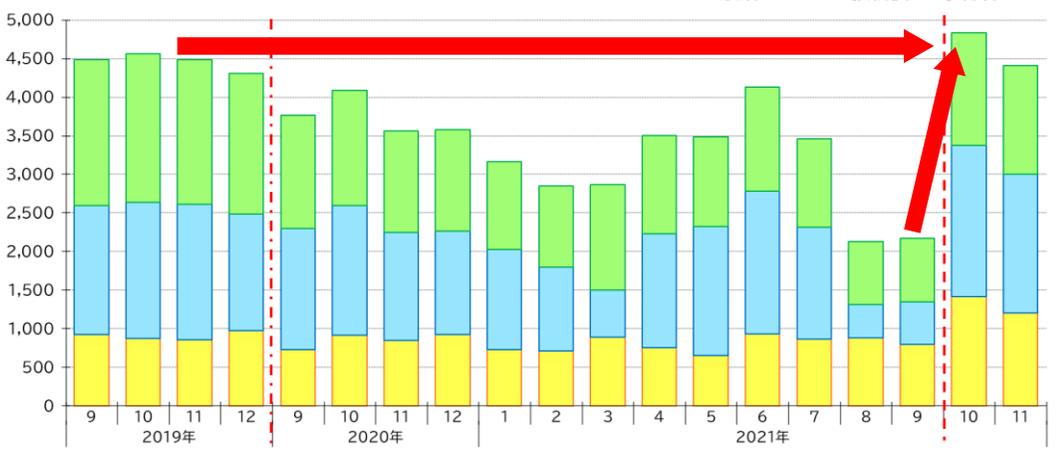
出典: 白川町提供資料等より中部運輸局作成



白川町・東白川村 公共交通路線図
2021年10月1日現在



利用者数の推移



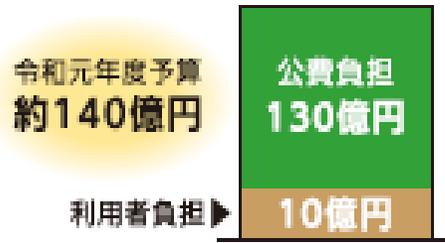
⇒本年9月は対2019年比約48%だった利用者数は、10月以降2019年比同水準まで増加

中部運輸局管内における交通と福祉の連携事例②【愛知県名古屋市】

- 名古屋市においては、従前から、**高齢者の社会参加支援を目的として**、市内在住の65歳以上の者を対象に、所得に応じた負担金（1,000円～5,000円）を支払ったうえで**市バス・地下鉄などの市営交通機関等を1年間無制限に利用できる敬老パスを交付**。（担当は健康福祉局高齢福祉課）
- 令和4年2月1日より、新たに名鉄、JR東海及び近鉄の鉄道の市内運行区間、名鉄バス及び三重交通の路線バスの原則市内運行区間でも利用できるよう制度改正。利用上限回数（740回）を設けることにより、**事業費・利用者負担金は据え置き**。

《敬老パス制度にかかる事業費の現状》

●敬老パス事業費全体（年間）



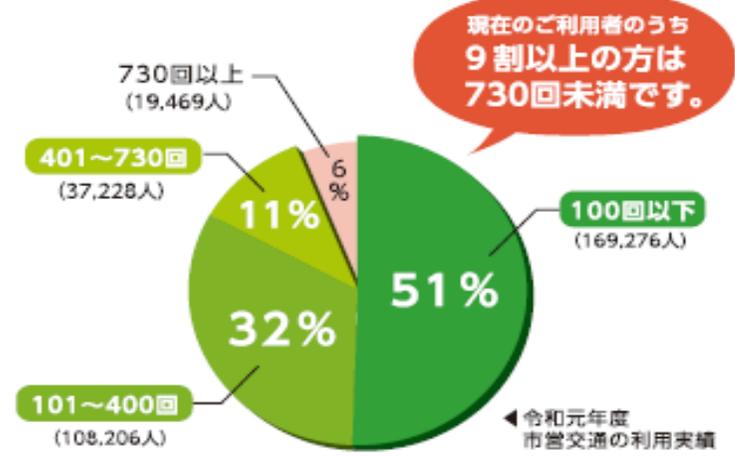
名鉄、JR東海、近鉄へ
拡大するために必要な経費
約9億円

●利用者一人あたりの利用状況



敬老パスを利用した分だけ
運賃負担金を市から各交通
事業者を支払っています。

《現在の敬老パス利用状況》



【参考】名古屋市交通局バス事業の令和2年度決算
→経常収支の約1/5が敬老パス関係収入
(出典) 名古屋市交通局

(単位：億円)

経常収入	敬老福祉 バス負担金 46	運輸収益 128	一般会計 補助金 65	運輸 雑収等 41	赤字 8
経常支出	人 件 費 130	経費 95	減価 償却 費等 17		

234 (Total of 46 + 128 + 65 + 41)

242 (Total of 130 + 95 + 17)

(出典) 名古屋市健康福祉局高齢福祉部高齢福祉課パンフレット「敬老バスが変わります」
(https://www.city.nagoya.jp/kenkofukushi/cmsfiles/contents/0000138/138542/keirou_kawaru_bus.pdf)

● 静岡県富士市においては、交通と福祉の分野横断の取組として、「伝法地区おでかけバス」の実証運行を実施。

具体的な施策

▶ 交通と福祉の分野横断的な連携

高齢者のおでかけを念頭に置いた新たな移動支援サービスの導入



【伝法地区おでかけバスの特徴】

- ・スポット的な空白地域の解消 — 富士市における公共交通カバーエリア（鉄道駅やバス停から半径300m以内）+デマンドタクシー運行エリアの人口に対するカバー率は80%超だが、スポット的に空白地域が存在
- ・交通と福祉の連携：ボランティアバスガイドが1名乗車し、バス利用時の心理的不安を解消 ※介助は行わない
- ・ジャンボタクシーを利用し、運行日を週1日の事前予約制とし、乗客がいなければ運行しない
- ・日常生活に欠かせない買い物需要が主なターゲット（⑨のバス停は複合商業施設すぐそば）

例：伝法地区おでかけバス実証運行

※道路運送法21条に基づく実証運行中（R2.10～）



△伝法地区の公共交通カバーエリアとおでかけバスルート

