

# アクティブ・エイジング社会を実現するための 地域交通の役割の重要性について — Qサポネットと 第7回ACAPにおける議論から —

大井 尚司<sup>1</sup>・梶田 佳孝<sup>2</sup>・白石 悦二<sup>3</sup>・大島 隆<sup>4</sup>・後藤 孝夫<sup>5</sup>

<sup>1</sup>非会員 大分大学准教授 経済学部経営システム学科 (〒870-1192 大分市且野原700番地)  
E-mail:ooi-hisashi@oita-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 東海大学准教授 工学部土木工学科 (〒259-1292 神奈川県平塚市北金目4-1-1)  
E-mail:yokaji@tokai-u.jp

<sup>3</sup>非会員 日本工営株式会社 福岡支店 (〒812-0007 福岡市博多区東比恵1-2-12)

<sup>4</sup>非会員 西日本鉄道株式会社 経営企画本部 (〒810-0001 福岡市中央区天神1-11-17)

<sup>5</sup>非会員 近畿大学准教授 経営学部商学科 (〒577-0818 大阪府東大阪市小若江3-4-1)

WHOが提唱する「アクティブ・エイジング」プログラムに基づいて示された「高齢者にやさしい都市 (Age Friendly City)」を実現するためのチェックリストでは、社会活動全体との関連で交通の重要性が位置付けられている。筆者らの運営する「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu (Qサポネット)」では、第7回北九州アジア太平洋アクティブ・エイジング会議のジョイントセッションにおいて、このリストをベースに、アクティブ・エイジング社会を実現するための地域交通の役割の重要性について議論を深めた。本研究では、その議論を踏まえ、アクティブ・エイジング社会を実現するための地域交通の役割の重要性を議論するとともに、そのような地域交通の実現に求められる要素を、WHOのリストに修正を加えたものとして提示する。

**Key Words :** *active aging, regional transport, community, social participation, regional planning*

## 1. はじめに

WHOが提唱する「アクティブ・エイジング」は、今後世界全体で直面する少子高齢化に対応して、高齢者を含めすべての世代が、歳を重ねても生活の質が向上するように、健康・参加・安全の機会を最適化するプログラムであるとされており、これに基づき「高齢者にやさしい都市 (Age Friendly City)」を実現するためのチェックリストが示されている<sup>1)</sup>。本プログラムおよびチェックリストの中には、社会活動全体との関連で交通の重要性が位置付けられているが、これまでの公共交通に関する議論は交通という狭い分野での議論であり、福祉や社会参加などといった社会全体の活動との関係で検討されることは少なかった。

筆者らが主宰する、地域交通関係者 (行政・交通事業

スタッフ、研究者、コンサルタント等)を集めて勉強会を開催してきた「地域と交通をサポートするネットワーク in Kyushu (以下Qサポネット)」では、高齢化の進む北九州市において開催された第7回北九州アジア太平洋アクティブ・エイジング会議 (以下ACAP) において、ACAPとの共同セッションとして、「高齢者にやさしい都市 (Age Friendly City)」を実現するためのチェックリストにある公共交通の部分を日本の事例から再検討し、海外の参加者を含め一緒に議論する機会を得た。そこでは、福祉や社会参加などといった社会全体の活動との関係での交通の重要性や、交通に関わる各主体の役割の重要性についても議論が交わされた。

本研究は、ACAPとQサポネットの共同セッションで行われた議論の内容から、アクティブ・エイジング社会を実現するための地域交通の役割の重要性を議論すると

ともに、そのような地域交通の実現に求められる要素を、WHOのリストに修正を加えたものとして提示する。

本文の構成は以下のとおりである。第2章では、WHOの提唱する「高齢者にやさしい都市（Age Friendly City）」を実現するためのチェックリストについて整理する。その上で第3章において、我々の問題意識と、第7回ACAPでの議論内容について説明する。第4章では、第7回ACAPにおける議論の結果に基づき、WHOのチェックリストの改訂版の提案を行う。第5章では本稿の結論を述べる。

## 2. WHOの「Age Friendly City」における交通関係のチェックリストについて

WHOは、「高齢者にやさしい都市（Age Friendly City）」を実現するためのチェックリストを示している。ここでは、WHO<sup>1)</sup>の提示するリスト及びその解説文に従って、15の項目別（小項目では17）に整理したものを、我々の解釈を含め提示する。

### (1) 利用可能性

「1. 都市のすべてのエリアとサービスに公共交通機関を使っていくことができ、繋がりがよく、乗り物と路線が明確に表示されている」ことが挙げられており、その一部が該当する。また、後ほど示す「5. 障害者用の特別な交通機関が利用できる」と「10. 公共交通機関が限られている場所でボランティアの輸送サービスが利用できる」という点も、この項目の一部に加えることができる。つまり、どのような居住地であっても、あるいはどのような目的を達成する場合においても、すべての居住者（ハンディキャップを持っている人を含む）が（交通モードを利用して）移動可能であることが大前提であると考えられる。

### (2) 手頃な運賃

「2. 公共交通機関の運賃は一貫性があり、明確に表示され、手頃である」ことが挙げられている。つまり、運賃体系や施策がわかりやすいことや高額でないことはもちろんのこと、そのような体系や施策が一貫したポリシーのもとに決められていることが必要とされることが考えられる。

### (3) 信頼性と本数

「3. 公共交通機関は信頼でき、夜間、週末、休日を含め、本数が十分ある」ことが挙げられている。運行に関して非常に不安定であるような状態では公共交通機関といえないのはもちろんであるが、多くの人が移動する平

日の日中だけではなく、様々な社会参画の機会を確保する観点から夜間・週末・休日にも十分な移動の機会を保障していることが必要であると考えられる。

### (4) 目的地

前掲1.の一部がこの項目に該当する。利用者の目的地である病院・ショッピングセンター（商店）・銀行といった日常生活に必要な目的地に加え、健康増進や社会参画といった目的達成の場所（高齢者センターや公園など）へもアクセスできることが必要である。それに加え、そういった目的地と居住地は極力直通的のルートがあり、直通が不可能な場合でも他モード間の連携（接続）が取れていて、十分な頻度があることが必要とされるものと考えられる。

### (5) 高齢者にやさしい乗り物

「4. 乗り物は清潔で、よく整備され、アクセシビリティが高く、ひどい混雑がなく、優先席が設置され尊重されている」ことが挙げられており、この一部がこの項目に該当する。乗り物への乗降のしやすさ、十分な座席数の確保や着席機会の保障、乗車時の快適性が求められていると考えられる。

### (6) 高齢者専用サービス

「5. 障害者用の特別な交通機関が利用できる」ことが挙げられている。これは1.にも関係するが、公共交通機関を利用できないようなハンディキャップがある場合に、Special Transport Service (STS) のようなサービスが代替として利用できると考えられる。

### (7) 優先席と乗客の親切

前掲の4.の一部がこれに該当する。単にハードを整備するだけではなく、ソフト面での環境整備として、すべての利用者のホスピタリティが醸成され、あるいは反映されるような環境が必要であることが指摘されている。

### (8) 交通機関の運転手

「6. 運転手は指定された停留所に停まり、乗車しやすいよう縁石のそばに停まり、乗客が席に着いてから発車させる」ことが指摘されている。(7)にも関係するが、乗客の自主性に依存するのではなく、サービス提供者としての乗務員のスキルやホスピタリティが重要であることが指摘されている。

### (9) 安全性と快適性

前掲4.や6.の一部がこれに該当する。日本の公共交通機関では当たり前のように担保されているものであるが、海外ではそうでないケースもあり、こういった項目の重

要性が指摘されたものとする。

#### (10) 停留所と駅

「7. 停留所と駅は便利な場所にあり、アクセシビリティが高く、安全で、清潔で、十分な照明があり、表示が十分で、座る場所と退避所が十分な数ある」ことと、

「8. 特殊なニーズを持つ人々が優先的に利用できる駐車場と送迎エリアがあり、尊重されている」ことの2つが指摘されている。目的地最寄りの停留所・駅はもちろんのこと、住居の近くにも停留所や駅が十分にあることが求められており、(1)の一部と考えることもできる。加えて、停留所や駅に求められる機能として、安全性や待ち時間の快適性、バスなどの公共交通機関の待機場所、送迎時の駐車スペースが必要であること、さらには人的なサービスが提供されている場合はそのソフト面の重要性が指摘されていると考える。

#### (11) タクシー

「9. タクシーはアクセシビリティが高く運賃が手頃で、運転手は親切である」ことが指摘されている。大量輸送する公共交通機関を補完するものとして、タクシーの存在が重要であることを踏まえての指摘と考えられる。その上で、(1)にも関連するが、低所得者・高齢者が利用しやすい価格設定、乗降のアクセス性、車両に求められる機能（車椅子等の積載スペース確保）、乗務員のソフト面（ホスピタリティ）、が求められていると考える。

#### (12) マストラジット（鉄道・バスなどの公共交通：以下マストラ）やタクシー以外の移動サービス（本文では地域交通）

先に(1)でも指摘したが、「10. 公共交通機関に限られている場所でボランティアの輸送サービスが利用できる」ことが指摘されている。

ここで、WHO<sup>1)</sup>では、ボランティアや民間が提供する無料の移動サービス（交通機関）を「地域交通」という訳語としている。しかし、「地域交通」として一般に使われている意味は、地方部におけるマストラ、例えば過疎地や地方部における乗合バスや乗合タクシー・デマンド交通のようなものであり、この訳語は適切とはいえないため、ここでの項目は修正を行ったものである。

この10.の解釈は、マストラをフォローするための端末（フィーダー）輸送などの移動サービスが、民間ベースで成り立つ場合は民間によって、そうでない場合は地域やボランティアによって運営されていて、利用可能であることが求められていると考えることができる。

#### (13) 情報

「11. 路線、スケジュール、特殊用途施設についての

完全で入手しやすい情報が利用者に提供されている」ことが指摘されている。公共交通の利用方法や利用可能な交通手段の案内はもちろん、利用するにあたっての時刻表や路線図の見やすさ・わかりやすさが求められていると考える。加えて、障がい者の利用など特殊サービスを要する場合にあたっては、例えばスロープ付きバスの運行時間帯や運行路線の情報が提供されていることが必要であると考えられる。

#### (14) 運転状況

これについては、以下の5項目が指摘されている。

12. 車道はよく整備され、側溝には蓋がされ、照明が十分あること
13. 交通の流れがよく規制されていること
14. 車道にはドライバーの視界を遮るような障害物がないこと
15. 信号機と交差点は見やすく適切な場所にあること
16. ドライバー教育と補習講習がすべてのドライバーに奨励されていること

公共交通機関だけですべての移動ニーズを満たすことはできないことが前提になっており、自家用車の利用が安全かつ快適にできるよう、事故防止や交通流動の円滑化などの施策が必要であると指摘している。

#### (15) 駐車

「17. 駐車場と送迎エリアは安全で、十分な数あり、便利な場所にある」ことが指摘されているほか、8.の一部も該当する。駐車環境を快適にすることが、移動の円滑さを担保する一つの条件として求められているものと考えられることができる。

### 3. WHOチェックリストに対する問題意識と第7回ACAPでの議論内容について

WHOのチェックリストは、先進国・途上国含め33都市を調査した結果に基づき作成されており、日本では東京と姫路が対象都市になっている。しかし、海外と日本の交通に関する事情の違い、日本でも対象都市が非常に大規模な都市になっていることを鑑みると、実際にこのリストを使って各都市（市町村）の交通に関する政策を評価するには問題も少なくない。

そこで、我々のWHOのチェックリストに対する問題意識と、ACAP内の議論で出た追加すべき項目を踏まえ、日本におけるアクティブ・エイジングを支える地域交通の役割の方向性について、以下の6点を指摘しておきたい。

### (1) ライフスタイルの変化への対応に関する課題

アクティブ・エイジングの思想は、短期的には高齢化社会の対応ではあるが、高齢者の問題に特化したものではなく、今後高齢者になるすべての世代を包含した思想である。そのため、移動も含めすべての問題については、現在あるいは今後の現役世代への対策を含めて検討すべきものであると考える。つまり、高齢者や障がい者に特化した問題ではなく、全ての世代を対象とするものとして考えていく必要があると考える。

その意味で、公共交通を含めた移動サービスの利用可能性を左右する要因として、今後のライフスタイルの変化にどのように対応していくのかという点は重要な課題であると考えられる。例えば、通学、通勤、買い物、通院といった代表的な地域交通の需要においても、過去想定していたステレオタイプの需要モデルとは現在は大きく異なっている。正課外の授業やクラブ活動等による通学交通の時間帯の多様化、勤務パターンや勤務地立地パターンの多様化、商業施設や医療機関の郊外化、複数の業態（ディスカウントストア、ホームセンター、スーパーなど）での買い回り行動などがその例である。こういったライフスタイルの変化を拾い上げる地域自治体や事業者の取り組みと、それを反映した移動サービスの提供ができなければ、利用されない地域交通が出来上がることになりかねない。しかし現実には、交通網の整備や運行効率性が目的化して、地域の生活実態や本来の移動と分離した交通体系ができていくケースは少なくない。

### (2) 移動目的づくりと社会参加のありかた—医療・福祉・コミュニティに関する課題

WHO<sup>1)</sup>では、アクティブ・エイジングの政策的枠組みの重要なファクターとして、健康、参加、安全の三本柱を挙げている。より踏み込んだ内容では交通ないし移動が挙げられているが、交通ないし移動の確保はそれらをおくまで達成するためのツールである。

このことに鑑みれば、アクティブ・エイジングを支える地域交通を構築するには、そもそも論として移動目的あつての交通となる必要があり、移動目的の存在に目を配る必要がある。例えば買い物弱者の対応や、医療機関不足への対応については、出かけていくというニーズがあるのか、当該地域の住民が交通機関を使って動くことができるのかという部分にも配慮する必要がある。その際には、移動販売や往診での対応など「目的を連れてくる」対応の方が適切なのかという選択肢も含めて検討の余地がある。

加えて、社会参加のために移動手段の確保が必要ということもWHO<sup>1)</sup>では示されている。今回の議論の中でも、会合や文化活動などの目的は実は存在しており、移動手段の制約によりそれらの活動へ参加できないことが徐々

に顕在化している。定期的な活動でないものもあり従来型の公共交通の運行形態ではなじまないものもあるが、例えば健康増進や福祉面での支出削減を図る観点での目的形成（たとえば健康教室などのイベント）を通じて、地域住民の健康増進や社会参加（引きこもらずに外に出る機会づくり）を図り、地域を持続可能にすることも考えられる。このような、プラスの効果が期待できる目的形成とそのため移動手段の確保は、長期的に考えられてよいものであると考える。

### (3) 都市・地域計画上の課題—オールド・ニュータウン化への対応等の課題

現在、限界集落の問題や、医療機関・学校・生活施設の統廃合、生活インフラの維持更新の問題が深刻化している。これは、山間部等の僻地・集落に限った話ではなく、都市郊外部の団地においてもオールド・ニュータウン化の問題として顕在化しつつある。これらの問題が、今後の移動サービスの確保という意味で及ぼす影響は少なくない。

本来の議論としては、都市・地域計画のレベルで、開発ペースの抑制により年齢構成を平準化していくことや、郊外部への分散を抑制して集約型にすることが必要である。例えば千葉のユウカリが丘では、開発デベロッパーがその問題を初期から認識し、毎年の販売件数を一定レベルに抑制するとともに、戸建購入者が高齢化した際に子や孫の世代に譲って地域の中心部に移住する仕組みも構築している。ただ、今からユウカリが丘のようなことを行おうとすれば、強制移転も含めた策を採らざるを得ない。もし住民の合意形成によりそれが可能な場合は、積極的に採用するとともに、移転に関する補償やコミュニティの維持に十分配慮することが求められる。

このような都市・地域計画の話は、直接は移動サービスや地域交通の話ではないが、例えば集落の分散化により移動サービスやコミュニティが持続可能性を失っている地域は少なくない。かといって、効率性の基準のみで移転を図れば、引きこもり等コミュニティに参画できない層が発生してしまう。とりわけ女性に比べ男性、健常者に比べ障がい者のコミュニティへの参画は困難な傾向にある。(2)にも関連するが、社会参画や福祉の観点から、コミュニティの持続可能性は移動サービスの維持に不可欠であり、また社会参画や健康増進などの目的をつくりそれに積極的に参画することで、移動サービスへの需要が発生する。そういったコミュニティ・地域の持続可能性という観点から、地域交通を絡めた都市計画のあり方に踏み込んでいることも、アクティブ・エイジングを支える地域交通のあり方として重要になると考える。

今回の議論の中では、福岡県北九州市で斜面地住民・

高齢化の対策として移動手段確保が行われた事例「枝光やまさかタクシー」「八幡東区ITSプロジェクト（社会実験）」と、福岡県久留米市での「タウンモビリティ」の取り組みを取り上げ、議論を行った。前者は高齢化し日常生活やコミュニティの維持が困難になりつつある地域に移動手段を確保することで、日常生活の利便性が向上するとともに、車内や商店街等でのコミュニティが形成され、地域活性化につながっていることが岩科<sup>2</sup>や神力<sup>3</sup>で報告されている。後者は、障がいを持っている方や高齢者の社会参加と、商店街内の短距離移動の支援を行いつつ、拠点になる商店街内の待合スペースで食事を挟みながら話をする機会を創るなどの工夫がなされている。学生などのボランティアが継続的に参加しており、それによりコミュニティの形成に寄与している事例である。どちらも、単なる「移動」の問題のみならず、地域計画やコミュニティ維持を考慮した事例として注目に値する。

#### (4) 自転車利用や歩行環境の課題

WHOのリストでは、停留所や駅、道路環境や自動車の走行環境についての言及はみられるが、自転車や歩行者のことにはほとんど言及されていない。しかしながら、公共交通へのアクセスやカバーできないエリアの交通では、自転車や徒歩が一次交通として利用されるケースは少なくない。自転車や徒歩は健康増進の一環にもなるため、積極的に扱う必要があるものと考えられる。

#### (5) 交通・移動の持続可能性とサービスレベルの設定について—日本の交通事業の特殊性に関する課題

日本の交通事業は、海外諸国と異なり、民間事業者が独立採算制で運営している部分がかきわめて大きい。しかし、普遍化したWHOのリストには、移動サービスの運営に関する項目は一切掲載されていない。したがって、日本における移動サービスの運営に関する特殊事情を反映した指標（ガイドライン）の設定が不可欠であると考えられる。

大井<sup>4,5</sup>で示したように、2000年の鉄道の規制緩和や2002年の乗合バス規制緩和により確かに参入退出は自由になったが、規制緩和を原因としての撤退はほぼみられていない。ただ、長年の経営状況の悪化によって、企業経営の持続可能性の観点から不採算事業の整理を行っている部分があり、それが企業の経営破綻でみられている部分もあることを大井<sup>4</sup>では指摘している。

2007年の地域公共交通活性化・再生法（以下活性化再生法）施行後、地域における公共交通の維持は基本的に地域（自治体）主導になった。ただ、これまでと変わらず地方自治体が地域交通の維持に関して交通事業者（主にバス・鉄道事業者）に依存しているという現実と、そ

れから抜け出せる環境にないというのが、制度変更後の現実であった。そして、緊急避難的に補助事業で地域交通の維持を行ったものの、それが今や限界に至って最小限のサービスレベルすら維持できなくなっているところも少なくない。交通事業者も、経営状況やスタッフの削減等で、一部の改善事例が近年みられる以外は、全体的に積極的な改善（提案）を行える経営状況にはなっていないのが現実である。

こういった事情を踏まえると、交通事業者、自治体だけで移動の問題を考えるのではなく、地域も責任分担を行うかたちが求められている。そういった移動サービスの運営に関する特殊事情を反映した指標（ガイドライン）の設定が不可欠であると考えられる。

#### (6) 定量的評価の可能性について一定性的基準の客観化に関する課題

WHOの示すリストは、財政的・人的な制約がなく、公共が取り組みカバーできるのであれば、現行のリストでも達成不可能なものではない。しかし、日本の現状を踏まれば、すべてを公共の責任で行うことは不可能である。したがって、公共・民間企業・住民などさまざまな主体が積極的にかかわる必要がある。

WHOの示すリストの項目は、抽象的かつ定性的なものがほとんどであり、どの程度実現できれば達成できるのかは、運用する個々の立場によって異なるであろう。しかし、このリストには定量的にチェックをできる指標がないことは大きな課題として挙げられる。すべての指標を定量化することは困難としても、定量化可能な指標については具体化しておきかえることで、それぞれの主体の責任・負担・役割分担の範囲や目標設定が明確にできると考える。

## 4. ACAPにおける議論結果—「Qサポ&ACAP版チェックリスト」の提案について

以上の議論を踏まえると、WHOのチェックリストをそのまま地域交通の政策評価に使うことはできず、日本の地域交通を判断できる指標に修正する必要がある。我々はこの点についてACAPとQサポネットのジョイントセッションにおいて議論を行った。

以下では、今回のACAPにおける議論の範囲で、修正版のチェックリスト（以下(1)～(17)）の提言を行う。我々は、WHOの提示する大きな枠（3章の(1)～(15)）は踏まえつつ、追加・修正・統合したうえで優先順位に応じ入れ替え、高齢者・移動制約者層に特化した内容と全世代を見据えたユニバーサルの対応が必要となる内容の両面をリストに取り込むことにした。ただ、複数の項

目にまたがるものもあるため、活用の便宜を考え、重複するものは1つの番号にまとめ1度だけ掲載し、他の箇所では掲載場所の番号を参照するかたちとした。

なお、我々が高齢者・移動制約者向けの政策と考えるものは\*印を、それ以外はユニバーサルのに考えるものであると分けている。また、一部を除き公共交通あるいは交通機関という表記を使わず「移動サービス」としているが、これは公共交通、タクシー、ボランティア輸送、送迎など、使えるモードをすべて包含して考える必要があると考えたからである。なお、いくつかの項目で定量的指標を入れているが、それについては(18)で扱う。

### (1) これからの都市・地域像とコミュニティについて

これまでの議論からも理解できるが、都市や地域のランドデザイン（これから追求していく姿）、あるいは現状の人々の移動の実態に基づいて、居住地や生活施設の（再）配置や、移動手段の確保がなされていくことが必要である。そういった視点から出た意見を基に、以下の6項目を提案したい。

- 1-1. 地域内の住民の年齢構成が偏らないような街づくり・地域づくりを行っている
- 1-2. 引きこもり等を防止するためのコミュニティが形成されており、男女や年齢層の別なく参画しやすい環境にある
- 1-3. 可能な限り、徒歩または一次交通により、最低限生活機能にアクセスできるようなまちづくりを行っている
- 1-4. 最低限の生活機能に関する施設など、移動の目的地とする機能・施設は地域内でコンパクトに集約されている
- 1-5. 災害時の移動に対応できる施策がとられている
- 1-6. やむを得ず地域移転・集落移転が必要な場合、移転に伴うコストや資産価値の補償、コミュニティの維持の問題を考慮している

### (2) 移動の目的形成（健康増進・社会参加など）

地域の理想像を踏まえたうえで、その地域にどのような移動が必要かを考える必要がある。

ここで、現状の地域公共交通における取り組みを見ると、移動手段の整備が目的化して、本来そのような移動ニーズがないにもかかわらず路線を引いている例や、移動の目的が存在しているところへ移動できないため使えないものになっている例が多くみられる。

ここでは、「アクティブ・エイジング」の理念にも基づいたうえで、健康で長生きできる持続可能な社会づくりも視野に、どのような移動の目的があるかを検討した議論の結果に基づき、以下3項目を提案したい。

- 2-1.\* 社会参加の機会づくり、「健康づくりのためのでかける目的」を持たせるための施策など、福祉・医療面を含めた生活のサポートと移動の目的づくりが行われている
- 2-2. 2-1の目的達成に合わせた移動サービスの確保がなされている（移動目的が存在してその上で移動サービスが提供されている）
- 2-3. 移動サービスの利用について、移動目的の達成を促進する適切な動機づけがなされている（健康・ショッピングポイントなど）

### (3) 目的地へのアクセス可能性に関する環境整備

移動の目的ができ、目的地やニーズが把握できたうえで、はじめて移動サービスをどのように設定するかを検討することになる。そのような移動サービスが利用可能になるような条件設定の議論を考慮し、以下の9項目を提案したい。

- 3-1. 各地域における、移動サービス利用者の主たる目的地がどこであるかを把握している
- 3-2. 目的地施設の営業時間（病院であれば各科の診察曜日や時間帯）および利用者の概ねの利用時間帯を把握している
- 3-3. 居住エリアから徒歩15分圏で何らかの移動サービスが利用できる
- 3-4. 交通空白地の基準は現地の地形、居住者の年齢や身体能力を基に設定している
- 3-5. 主たる目的地にアクセスできる移動サービスが最低1系統以上存在し、乗継あるいは直通でのアクセスが（利用時間帯に）可能である
- 3-6. 直通でのアクセスがない地域でも、乗継拠点までアクセスできる移動サービスがある
- 3-7. 事業者・モードの枠を超えて、主要施設の集積地や乗継拠点（駅、バスターミナル、分岐バス停など）においての乗継・接続が考慮されている（ダイヤ、料金、乗車券共通化）
- 3-8. 主要な目的地間の移動（病院と商業施設など）が、徒歩または低廉な移動サービスによって容易に可能である
- 3-9. 目的地施設において、移動サービスの利用に関して協力的な体制が整っている（待合場所の提供、施設内の乗り入れ、公共交通利用促進策の実施、運営資金の援助など）

### (4) 交通拠点の環境整備（停留所と駅）

今回の我々の議論では、この項目に関する改善点が多く出された。移動手段があっても、それまでのアクセス

や、拠点などにおいて問題があるため利用をためらってしまうことがあることの裏返しであると思われる。

WHOのリストでは2項目に集約されているが、我々はそれをより具体化することで現場での応用可能性が高まると考え、以下の15項目を提案したい。要約すると、停留所や駅へのアクセス、停留所や駅施設に求められる機能の整備と充実、ソフト面でのサービス（とりわけ人的支援）の必要性、である。

- 4-1. 停留所や駅へのアクセスに関して、危険な箇所がある場合は歩道幅や段差・舗装などの改良を行い、あるいは随時行えるようなチェック機能がある
- 4-2. バス停・駅施設へのアクセスにおいて、歩道あるいは取り付け道路からのバリアは最小限に抑えられている（スロープ取付け、段差解消など）
- 4-3. バス停・駅において待ち時間を安全かつ快適に待てる上屋・イスなどが整備されており、それらのメンテナンスは定期的になされている（損傷などが無い）
- 4-4. バス停・駅の時刻表や路線図・運賃表が損傷なく見やすく掲示されており、メンテナンスや更新の遅れなどの問題がないように対策が打たれている
- 4-5. 時刻表・路線図・運賃表の表示は、統一的な規則に基づいて作成され、初めて利用する人や他地域の人にもわかる表示で、見やすい大きさ・色を使って記されている（ローカルルールや記号などを多用しない）
- 4-6. 乗継拠点、駅、主要バス停においては、清潔なトイレや待合スペース（椅子など）が用意され、快適に利用できるよう清掃されている（洋式、ベビーチェア、オストメイト、車いす対応があればなおよい）
- 4-7. 移動サービス同士の乗継が最短距離・最適になるよう、雨に濡れない屋根の設置や、駅前の最短距離に乗入れを認めるなどの取組みがある
- 4-8. バスやタクシーの折り返し（待機）スペースが用意されている
- 4-9. バス停・タクシーのスペース配分について、利用者の利便を損ねるような配置を行っていない
- 4-10. ターミナル・拠点において案内スタッフ等がいる場合は、そのスタッフがモードや会社を問わず移動サービスの情報に精通しており、親切に案内するように訓練されている
- 4-11. 乗継拠点、駅、主要バス停において求められる付加サービスの提供を積極的に行っている（荷物預かり、売店機能、乗車券等の販売、地域の

ガイド、乗降支援など）

- 4-12. 送迎車両の待機ないし駐車スペースがあり、送迎車両で公共交通機関の駐車場所等に支障をきたさないように配置されている
- 4-13. パークアンドライドの拠点になる場合は、低廉な料金で利用できる駐車場が十分な台数整備され、利用に関して窓口の営業時間などの制約を受けない
- 4-14. 停留所や駅のアクセス性や拠点機能の強化に関する、財政的・人的な支援策があり、事業者や自治体がそれによって整備を行える環境にある
- 4-15. 停留所や駅・乗継拠点に近接する施設を有効活用しているか、協力関係が構築されている

このほかに、前掲の3-7もこの項目の一部に含まれる。

#### (5) 移動サービスの利用可能性（運行の信頼性、本数、ネットワーク）

肝心の移動サービスが利用できるものでなければならぬことは議論の余地はないと考える。ただ、そのサービスレベルに関しては、どの水準まで設定すれば望ましい水準になるのかはやや主観的にならざるを得ないため、議論が割れた部分があった。その水準設定の議論は今後検討の余地があるが、以下7つの項目を提案したい。

- 5-1. 各属性・年齢層におけるライフスタイルを把握し、それに最低限対応する移動サービスの供給量・ダイヤやサービスの選択肢がある
- 5-2. 移動サービスを提供する交通事業者ないしは主体が存在している
- 5-3. 利用可能な移動サービスに関する情報提供がなされている
- 5-4. 地域内の主要目的地における移動方法（乗継や他モード利用を要する場合はその情報提供を含む）が、事業者の枠を超えて提供されている
- 5-5. 早発・遅延がないようにダイヤの管理を徹底している
- 5-6. 急な運休等の場合に代替輸送を確保する体制があるか、情報提供をスムーズに行うことができる体制が構築されている
- 5-7. 夜間・休日は地域需要を把握したうえでの最低限の運行頻度を確保している

このほかに、前掲の3-3、3-5、3-6、3-7、3-8もこの項目に含まれる。

#### (6) 安全性の担保に関する各主体の取り組み

移動サービスの利用が安全にできることは最低限の条

件である。ここでは、その内容をより具体化して以下4つの項目を提案したい。

- 6-1. 加減速、基本的な交通規則、運行管理の規定、乗降の際の安全確認（着席確認、停留所接近など）について、乗客の安全を守る基本姿勢ができています
- 6-2. 車内の座席、手すり、つり革、ドアなど、安全に関する設備のメンテナンスを行っており、それらが清潔に保たれるよう清掃が行き届いている
- 6-3. 車内事故や犯罪防止のための設備を装着している
- 6-4. 安全性の担保に関するチェック体制が整っている

#### (7) 適正な価格設定と費用負担（手頃な運賃）

移動サービスは、その提供にコストがかかるため、コストを賄う何らかの対価を取らなければ持続可能とはならない。しかし、この点も現在の地域交通の維持に関する事例を見る限り、価格弾力性や適正原価、財政負担の限度などを基に判断しているとは思えないものが少なくない。わかりやすく低価格というのは確かに利用者にとっては望ましいが、それで持続可能にならなければそもそも移動サービスが不成立となってしまう。

WHOのリストで取り上げられている都市は、比較的大都市が多く、公的な支援（公共が交通機関の運営を支援、高齢者の無料乗車証などを給付している、など）が得られている例が理想像となっているが、財政難の地方部においては適用できない事例である。そこで、そういった現実も踏まえ、以下の4つを提案したい。

- 7-1. 価格（割引運賃なども含む）に関する情報が停留所に掲示されているか、事前に入手可能である
- 7-2. 運賃の支払い方法が簡便である（カードや回数券・フリーきっぷなどの導入）
- 7-3. 運賃は移動距離や原価に見合っただけである（不公平になっていない）
- 7-4.\* 所得制約・身体的な移動制約者に対する優遇策がなされている

#### (8) 移動サービスに関する情報提供

今回の我々の議論では、この項目に関する改善点も多く出された。移動手段の存在がわからないか、存在しても利用にあたってのハードルが高くなる事例の多くは、適切な情報提供がなされていないことによるものであり、これは成功例の多くがこれを実現していることから明らかである。

WHOのリストではわずか1項目であるが、他の項目の中にも一部含まれている。そこで、我々はそれをより具

体化したうえで、情報提供の部分を特化してとりまとめ、以下の8項目を提案したい。とりわけ、デジタルデバインドになりやすい高齢者や移動制約者への情報提供は人間的な部分に依存するところがあることから、それを踏まえた項目を追加している。

- 8-1. 行き先・経由地・運賃の表示は正確かつ客観的な表示であり（地元の人にしかわからない地名の使い方や、ローカルルールではないこと）、その確認が容易にできる位置・大きさである
- 8-2. 地名や地理に明るくない人、利用経験がない人に対して、移動サービスの利用方法や主要施設へのアクセスなどの詳細な情報が得られる体制がある（バス停や地名が読めなくてもアクセス方法がわかる、など）
- 8-3. ノンステップバスなどの特殊サービスの提供については、対象の利用者にわかりやすい情報提供がなされている
- 8-4. 公共交通を知ってもらうための体験・講習会等の情報提供がある
- 8-5. インターネットの検索システムは、シンプルであり、検索に堪える検索システムである
- 8-6. 自治体の提供する移動サービスの情報は、他の主体が運営するバスや鉄道等の移動サービスを含め、トップページから容易にアクセスできるようにホームページが構成されている
- 8-7.\* デジタルデバインドの層に対応して、電話や紙媒体、窓口などの情報提供の方法がある
- 8-8. 情報提供のための費用に関する公的支援策がある

このほかに、前掲の44., 45., 5-4., 5-6., 7-1.と、後に挙げる9-1., 9-6.もこれに含まれる。

#### (9) 移動サービスにおけるホスピタリティの維持（運転手、駅員などの人的サポート）

無人運転のものを除けば、移動サービスに関しては必ず「ヒト」の存在がある。例えば運転手、駅員、窓口の係員などが挙げられる。これらのスタッフのホスピタリティが悪ければ、移動サービスは利用されないものになってしまう。これまでの日本の交通事業は、供給側の保護がかなり行われたこともあり、需要サイドに立った接遇などがおろそかにされていたことは否めない。最近でこそかなり変わってきているが、ニーズの多様化とともに求められているものも変わりつつある。そういったことを踏まえた議論から、以下の6項目を提案したい。

- 9-1. 当該移動サービスについて、路線・価格・割引運賃・主要施設の最寄停留所・乗継などの情報



提供できるだけの基本情報を持ち、それを親切に案内する

- 9-2. モードや事業者間を超えた、移動サービスや地域情報の提供が可能である
- 9-3. ドライバーは、交通規則やマナーを厳守し（駐車マナーなど）、地域情報の提供や乗降介助などのサービスを積極的に行うホスピタリティを有する
- 9-4.\* 特殊な介助等を必要とされる層が、心理的抵抗がなく移動サービスを利用できるように乗務員のスキル・教育・ホスピタリティが育成されている
- 9-5. 地域内の移動サービス（マストラのほか、フィーダー輸送なども含む）が持続可能に提供できるような人材育成や人材の供給がある
- 9-6. ターミナル・拠点において案内スタッフ等がいる場合は、そのスタッフがモードや会社を問わず交通機関の情報に精通しており、親切に案内するように訓練されている

#### (10) 移動サービスにおけるコミュニティの維持（優先席と乗客の親切）

移動サービスの利用にあたっては、それを生産（供給）する側のホスピタリティも必要であるが、車内や周辺の利用環境によって劇的に利用環境が改善することも少なくない。ここではWHOのチェックリストの項目も活かしつつ、以下の2項目を提案したい。

- 10-1. 公共交通機関の優先席等が真に必要とする層に提供されるように情報提供や協力要請を行っている
- 10-2. 交通機関内のコミュニティが形成されるような空間である

なお、(9)の一部の項目もこれに含まれる。

#### (11) 移動サービスにおけるハードウェア（高齢者にやさしい乗り物）

ソフトウェアに加え、ハード面の整備も欠かせない。とりわけ、移動サービスで利用する鉄道車両、バス車両などの利用しやすさは課題となる。ただ、日本の問題として、特にバスにおいて車両の仕様標準化を国が進めたことと、製造メーカーが集約された結果、販売される車両の種類が減り、ニーズに合わせた柔軟な仕様がつくりにくくなり、むしろ新車の方が使いにくいものになっていることもある（衛藤・後藤・大井<sup>9</sup>参照）この問題は本リストの適用主体で解決できる範疇を超えるのでこれ以上言及しないが、ハード面の解決が困難な部分は、ソ

フト面でフォローするしかない。そういったことを踏まえて、以下の5項目を提案したい。

- 11-1.\* 高齢者・妊婦・ベビーカー・障がい者の利用が多い路線・ダイヤを中心に、低床かつ着座定員の多い車両を導入しており、車いすなどが乗降するための設備は簡単かつ迅速に操作できる\*
- 11-2. 低床車両の導入が困難な場合は、乗務員等が乗降の介助を行う体制がある
- 11-3. 斜面地・高低差の大きい地域において、バスなどの公共交通機関あるいはそれに接続する移動サービスが提供されている
- 11-4. 降車合図ボタン、整理券、カードのタッチ機、両替機、手すり、つり革、握り棒などの設置や色などが、身体能力の低い層に合わせて利用しやすいデザインで、利用しやすく配置されている
- 11-5. 忘れ物や不明点があった際の問い合わせ先や車両番号の表示が明確である

このほか、前掲の 4.4.および 4.5.や、情報提供の面での 8-1., 8-4., 8-7.も含まれる。

#### (12) 高齢者・障がい者等移動制約者に対する移動サービスの利用可能性の促進

高齢者や、障がい者など移動に制約を受ける層は、マストラを利用できないことも多く、マストラ以外の移動サービスによりフォローされていることが少なくない。ただ、そのような移動サービスを担うには、まず担い手が不足していることもあるが、担い手も自立できるまでに経営状況が至っていないことも少なくないと想定され、それゆえ十分な移動サービスが提供されていない場合があるものと考えられる。

また、地方部では高齢者の移動手段がまだ自家用車になっていることも少なくないが、身体能力の衰えとともに安全に支障をきたすことも少なくなく、社会問題となっている。ただ、そういった自家用車の利用層を完全に公共交通などの移動サービスに転換させるにはハードルも高く、ある程度は利用を前提にせざるを得ない。

そういった事情を踏まえて、議論の結果から以下の4項目を提案したい。

- 12-1.\* 障がい者等移動制約者が利用できる公共交通（バス、鉄道等）、タクシーあるいはそれに代わる移動サービスが存在している
- 12-2. このようなサービスの提供者は、運行経費を賄えるだけの対価を収受しているか、それが可能になる補助を受けている

12-3.\* 身体能力の劣る高齢者等の運転を支援する講習や教育がなされている

12-4. 免許返納制度など、公共交通への転換を促進する取り組みが、事業者間や主体間の垣根を越えて実施されている

このほか、7.4.と16.4.もこれに含まれる。

(13) マストラで維持できない部分の端末交通のあり方（タクシー、域内フィーダー交通、ボランティア輸送サービスなど）

バスや鉄道などのマストラでは、道路状況や利用状況などを考えるとカバーできない利用者層・地域が出てくるのが不可避となる。しかし、実はそういった層こそ移動サービスを求めていることは少なくなく、いわゆるマストラで拾いきれない層をどうやってフォローしていくかは重要な課題となる。

今回の議論で取り上げた北九州の「枝光やまさかタクシー」「八幡東区ITSプロジェクト（社会実験）」や久留米の「タウンモビリティ」で行っている取り組みは、まさにこの層をフォローする取り組みであり、実際の議論でもその有効活用を図るべきとの意見が多くみられた。この議論の結果に加え、タクシーの有効活用も実は求められると考え、以下9項目を提案したい。

13-1. タクシーのりばは、主要目的地や交通拠点にあり、わかりやすい表示等がされている

13-2. タクシーの運賃やサービスについては、低廉かつ容易に利用ができる環境にあり、情報が容易に得られるような取り組みがある

13-3. 需要に見合った十分な台数、運転手が存在し、その雇用を維持できるだけの十分な賃金が提供されている

13-4. 公共交通を利用するためのフィーダー輸送としての移動サービスが提供されている

13-5. 公共交通を利用できない地域や利用者の移動サービスについて、何らかの手当てがされている

13-6. 徒歩圏よりも広い移動に対応できるレンタサイクルや電動カート等の拠点が、公共交通の拠点に整備されている

13-7.\* 目的地となる商店街、大型商業施設等での移動距離が長い場合に、それを支援する電動カート等の貸し出しサービスがあるか、移動を支援するサービスが存在する

13-8. このような移動サービスを支援する組織あるいはコミュニティが存在する

13-9. 移動サービスの維持や人材育成のための、費用や公的機関の支援がある

このほか、9.5.もこれに含まれる。

(14) 近距離移動の環境整備（自転車、歩行者）

バスや鉄道、タクシーを使うまでにはない距離の移動では、徒歩や自転車の役割が重要になることは先にも述べた。議論の結果を踏まえ、ここでは徒歩や自転車利用者の環境整備も必要と考え、以下2項目を提案したい。

14-1. 自転車置き場の整備・専用レーン道路の整備などの利用環境が整っている

14-2. 自転車とバス・鉄道・タクシーの併用ができる環境が形成されている（拠点に駐輪場整備、乗継の優遇、車内持込みの制度）

このほか、4.1., 4.2., 13.6., 13.7., 15.1.もこれに含まれる。

(15) 公共交通・自動車の走行環境や道路環境（運転状況）

鉄道などの軌道系を除けば、日本の移動サービスの多くは道路を利用して担われているといっても過言ではない。道路には、歩行者、自転車、自動車、バスなど多様な移動が存在し、それらの移動が円滑かつ安全にできることは、高齢者等に特化せずに求められているものである。ここでは、以下の4項目を提案したい。

15-1. 歩行空間の確保を優先しつつ、車両の走行空間を快適にするための舗装・照明・側溝等の蓋・信号機・標識などの整備が適切に行われている

15-2. 自家用車の利用を抑制する取り組みがあり、容易にその取り組みに参加できる環境にある

15-3. 交通流を前々かつ快適に保つうえで問題のある駐車違反や速度違反等のルールに対して厳格に対応している

15-4. 信号機や標識などの設置や制御にあたって、公共交通機関を含めた移動の実態に見合った配慮がある

(16) 駐車

自家用車による移動が高い比率で存在することと、地方部では移動サービスの整備水準が不十分な環境では、自家用車の利用環境の確保を無視することはできない。自家用車の利用にあたっての課題は、目的地における駐車の問題である。ここでは以下の4項目を提案したい。

16-1. 駐車場の必要な施設に、適切な台数の施設が整備されている

- 16-2. 駐車場の出入りに際して、他の交通流を妨げないような取り付け道路の設置、交通制御、施設配置などが行われている
- 16-3. 公共交通機関との結節が容易な場所に駐車環境を整備し、乗り換えを促進している
- 16-4.\* 高齢者や障がい者等の利用を優先する駐車環境が整備されている

なお、送迎等の停車も駐車の一部に含めるとすれば、4-12.や4-13.も含めて考える必要がある。

#### (17) 交通・移動サービスの運営と各主体のかかわり方について

最後に、3章の(5)で述べた、日本の特殊事情を反映した指標としての本指標の提案を行う。

繰り返しになるが、日本の交通事業は、海外諸国と異なり、民間事業者が独立採算制で運営している部分がきわめて大きい。しかし、大井<sup>9</sup>で指摘しているように、特に乗合バスや地方鉄道の経営環境は規制緩和の数十年前から悪化の一途であり、従来のように交通事業者の自主努力に依存することは既にできない経営環境にある。2000年から2002年にかけての規制緩和の影響は大きくないにしても、2006年から2007年にかけての地域公共交通の維持に関する制度改革は、自治体に依存した移動サービスの持続は困難であることを示している。

これらの環境変化を踏まえれば、事業者のできる範囲は限られており、自治体や地域（住民）もある程度能動的・積極的に地域の移動サービスの維持に関わる必要がある。加えて、事業者の頭脳部門に従事するスタッフが減り、従来型のビジネスモデルの継続が経営上やむを得なかったとはいえ、交通事業者も需要サイドのビジネスモデルへ転換する必要があるのではないかと考える。

こういった事情を踏まえ、以下の9項目を提案したい。

- 17-1. ライフスタイル・ニーズの把握を行っており、それに合わせて提供するサービスの見直しを行っている
- 17-2. サービス提供や見直しに関して、経験や勘ではなく定量的・理屈に基づいた判断を行っており、そのスキルを学んでいるか、知恵を上げる環境にある
- 17-3. 関係する主体との連携を絶えず図っており、敬意を持った関係を構築している
- 17-4. 交通事業者への単純な依存関係ではなく、関係する主体も持続可能性や運営に協力している
- 17-5. サービス提供水準や運行形態の決定にあたっては、地域も責任を一定程度負い、資金・利用者数の確保などの努力を行っている

- 17-6. 特定のモードに固執せず、モード横断的な交通サービスの提供が行われている（そのようなサービスの提案ができる）
- 17-7. サービス提供を行う事業者は、労働力を確保しサービス提供を持続可能にできるだけ、十分な賃金を従業員に支払っている
- 17-8. 不採算サービスの見直しに関しては、採算面以外の経営努力や地域の協力を十分行ったうえで実施している
- 17-9. 労働力や経営資金に関して不安定な経営環境におかれていない

#### (18) 補足：定量化した指標の設定について

以上(1)から(17)までで示した指標の中には、定量化した指標の設定が望ましいものがある。今後指標設定については研究を進めていくが、ここでは以下の項目について [ ] 内で示した定量化指標を設定した方が望ましいと考えている。なお、以下では用意すべき指標の種類に応じて大きく a)・b)・c) に分類しているが、いくつかの分類に重複するものがあることをお断りしておく。

##### a) 地域内での目標値、あるいは地域合意として設定が必要なもの

地域内での移動サービスの確保や水準設定、負担等の合意で数値化した指標が必要になると想定されるものは以下の項目である。

- 1-1. 地域内の住民の年齢構成が偏らないような街づくり・地域づくりを行っている [年齢層・住民数の程度などの設定]
- 3-3. 居住エリアから徒歩15分圏で何らかの移動サービスが利用できる [15分が適正か要検討]
- 3-5. 主たる目的地にアクセスできる移動サービスが最低1系統以上存在し、乗継あるいは直通でのアクセスが（利用時間帯に）可能である [系統数]
- 3-8. 主要な目的地間の移動（病院と商業施設など）が、徒歩または低廉な移動サービスによって容易に可能である [地域ニーズを把握した頻度の基準設定]
- 4-9. バス停・タクシーのスペース配分について、利用者の利便を損ねるような配置を行っていない [配分ルール]
- 16-1. 駐車場の必要な施設に、適切な台数の施設が整備されている [台数の設定]
- 17-8. 不採算サービスの見直しに関しては、採算面以外の経営努力や地域の協力を十分行ったうえで実施している [見直しの基準]

b) 数字やデータ等の整理が必要なもの

数値で評価を行う前に、実態把握のために定量化したデータが必要なものがある。それは以下の項目である。

- 3-2. 目的地施設の営業時間（病院であれば各科の診察曜日や時間帯）および利用者の概ねの利用時間帯を把握している [これらのデータ]
- 3-4. 交通空白地の基準は現地の地形、居住者の年齢や身体能力を基に設定している [人口構成、障がいなどの水準、地形、道路網]
- 5-1. 各属性・年齢層におけるライフスタイルを把握し、それに最低限対応する移動サービスの供給量・ダイヤやサービスの選択肢がある [行動実態、目的地立地、路線網、ダイヤ、移動時間、滞在時間]
- 16-1. 駐車場の必要な施設に、適切な台数の施設が整備されている [施設数、現状の台数、混雑度]
- 17-1. ライフスタイル・ニーズの把握を行っており、それに合わせて提供するサービスの見直しを行っている [見直し回数、ニーズに関するデータ]
- 17-5. サービス提供水準や運行形態の決定にあたっては、地域も責任を一定程度負い、資金・利用者数の確保などの努力を行っている [自治会数、資金、住民数など]
- 17-7. サービス提供を行う事業者は、労働力が確保しサービス提供を持続可能にできるだけの、十分な給与を従業員に支払っている [経営状況、勤務状況]
- 17-9. 労働力や経営資金に関して不安定な経営環境におかれていない [経営状況]

c) 供給量・費用・責任分担等の関係で評価指標が必要なもの

移動サービスの供給やインフラ整備にはコストが不可避であり、その分担をどうするかを決めるには、関連する指標が必要である。それは適正な供給水準なども含まれる。そういった項目を整理すると以下のとおりである。

- 4-13. パークアンドライドの拠点になる場合は、低廉な料金で利用できる駐車場が十分な台数整備され、利用に関して窓口の営業時間などの制約を受けない [価格、台数、営業時間]
- 5-1. 各属性・年齢層におけるライフスタイルを把握し、それに最低限対応する移動サービスの供給量・ダイヤやサービスの選択肢がある [最低限の供給レベルの設定]

- 5-7. 夜間・休日は地域需要を把握したうえでの最低限の運行頻度を確保している [頻度の設定]
- 7-3. 運賃は移動距離や原価に見合って適正である（不公平になっていない） [原価、価格設定]
- 12-2. このようなサービスの提供者は、運行経費を賄えるだけの対価を収受しているか、それが可能になる補助を受けている [補助の水準、原価]
- 13-2. タクシーの運賃やサービスについては、低廉かつ容易に利用ができる環境にあり、情報が容易に得られるような取り組みがある [価格]
- 13-3. 需要に見合った十分な台数、運転手が存在し、その雇用を維持できるだけの十分な賃金が提供されている [台数、従業員数、賃金水準]
- 16-1. 駐車場の必要な施設に、適切な台数の施設が整備されている [台数]
- 17-1. ライフスタイル・ニーズの把握を行っており、それに合わせて提供するサービスの見直しを行っている [見直しの基準]
- 17-5. サービス提供水準や運行形態の決定にあたっては、地域も責任を一定程度負い、資金・利用者数の確保などの努力を行っている [分担割合]
- 17-7. サービス提供を行う事業者は、労働力を確保しサービス提供を持続可能にできるだけの、十分な賃金を従業員に支払っている [原価、賃金水準]
- 17-8. 不採算サービスの見直しに関しては、採算面以外の経営努力や地域の協力を十分行ったうえで実施している [見直しの基準]
- 17-9. 労働力や経営資金に関して不安定な経営環境におかれていない [経営状況]

d) 公的な支援として必要なもの

民間や自主財源等に依存できない部分は、公的な支援に依存せざるをえないため、支援にあたって定量化した指標等が必要になる。それらの項目は以下の通りである。

- 1-6. やむを得ず地域移転・集落移転が必要な場合、移転に伴うコストや資産価値の補償、コミュニティの維持の問題を考慮している [補償額、移転コスト]
- 7-4.\* 所得制約・身体的な移動制約者に対する優遇策がなされている [補助の範囲]
- 8-8. 情報提供のための費用に関する公的支援策がある [補助の範囲]
- 12-2. このようなサービスの提供者は、運行経費を賄えるだけの対価を収受しているか、それが可能になる補助を受けている [補助の範囲]
- 13-9. 移動サービスの維持や人材育成のための、費用

## 5. 結論

最後に結論として、このリストを踏まえた、アクティブ・エイジング社会を実現するための地域交通の役割の重要性について述べることにしたい。

アクティブ・エイジングの思想が、高齢者の社会参加や福祉面の向上にとどまらず、これから高齢者になるであろうすべての層もターゲットにして問題を検討していることはすでに述べたとおりである。そのことに翻って考えれば、アクティブ・エイジング社会を実現する上で、移動サービス（公共交通・地域交通）は以下の意味で重要であると考えられる。

第1に、「日常の生活の維持を行うためのツール」としての重要性である。移動は、買い物、通学、通勤、通院といった、日常生活を最低限営むためのツールとして不可欠である。しかし、活性化再生法の総合事業や確保維持改善事業（サバイバル補助）で補助を受けた事例の中には、こういった最低限のニーズすら担保出来ずツールとしての機能を果たせない事例がみられる。それは、ツールの整備が目的化してしまっていることによるものが大きい。また、適切なニーズ把握ができておらず、『利用しない「利用者」』の声を反映して利用されていない移動サービスができていない事例も散見される。我々の提案したリストでは、何よりも日常生活というニーズや実態を把握することが上位の事項におかれており、そのことはこういった事例の反省が必要であることを反映している。

第2に、「社会参加やコミュニティ維持のインセンティブ」としての重要性である。需要追随は確かに重要であるが、需要追随だけでは、今後の人口減・高齢化による利用者層の絶対数の減少にともなって移動サービスの持続可能性を失ってしまう。集落移転のような話が真実味を帯びてくる中、これまで参加にハードルのあった男性の参加などを含めた、すべての人が他人とのつながりを持ち、社会参加することでコミュニティを維持することは不可欠となっている。久留米の「タウンモビリティ」では、日ごろ街なかに出づらい高齢者や障がい者を街に連れ出す移動を支援することで、移動の待ち時間に食事をしながら学生ボランティアとのコミュニケーションをとるなど、利用者・支援者双方の社会参加やコミュニティ維持が図られている。また、大井<sup>7)</sup>で取り上げた福岡県大野城市のコミュニティ交通「ふれあい号」のように、「地域住民のために役立ちたい」と移動困難者のための移動サービスにおける運転ボランティアを引きつける形での社会参加もありうるだろう。今後はそういっ

た「社会に出るための目的」を創り、それに参加するための移動を構築するという発想が必要になり、その意味で地域交通の重要性があるといえる。

第3に、「地域の活力を維持するための生命線」としての重要性である。例えば、移動サービスの主たる利用目的として通院があるが、地方においては有償の移動サービス（バス、乗合タクシーなど）から病院が行う無料送迎へ利用者が転移し、地域の移動サービスの持続可能性に影響している。しかし、地域の活力を維持するという観点からは、病気の高齢者が増え通院が多くなるから移動サービスの需要が増えるということは本来望ましくない。なぜなら、病気の人が多くなれば、地域活動等に支障をきたし地域コミュニティの活力をそぐだけでなく、医療費負担で各家計の活力をそぎ、医療費の財政負担によって地方財政の活力もそぐからである。こういった負のスパイラルから脱するには、第2の点にも関係するが、病気にならないようにするための施策（例えばウォーキングイベントや健康教室など）によって移動目的を創っていく方が、長期的には財政負担・家計の負担を減らして地域の活力を高めることにつながると考える。さらに、交通事業者や移動サービスを担う主体は、地域の雇用を担う重要な役割を持っている。しかし、移動サービスを担う主体が利用者の減少で疲弊すれば、活力をそぐだけでなく雇用にも影響し、地域経済の生命線が失われるというマイナス面が出ることも考えなければならない。したがって、移動サービスを担う主体だけでなく、地域も努力して移動サービスを持続可能にする取り組みを行う必要がある。それは、誰かに責任を擦り付け合うのではなく、ビジネスモデルを変えきれなかった交通事業者も努力すべきであるが、地域も自らの不作為を反省して主体的にかかわるべきであり、自治体はそれを支援する必要があると考える。こういった正の協力関係が出ることで、地域に移動サービスを通じた活力が生まれ、地域の活力を維持できるきっかけになると考える。

我々Qサポネットでは、今後このリスト案をさらにブラッシュアップして、Qサポネットの活動の中でモデル自治体を選定したうえで評価を行うことを考えている。このリストは、自治体の政策評価に使うだけではなく、交通事業者の取り組みの評価、地域住民における地域内のチェック、地域交通に関わるコンサルタントや学識経験者が地域を見る基準になることも想定したものである。

今後の課題は、定量化を要する指標をどのように設定していくかが挙げられる。この点については、九州運輸局が2010年度から3年間、九州内全自治体を対象としたコミュニティバス等の地域交通に関するデータベースを構築しており、このデータベースの分析結果との連携を図って、改善を加えていきたいと考えている。また、ACAPでは海外（韓国、インドネシアなど）からのゲス

トが少数であるが我々のワークショップに参加し、国際的な議論を交わすことができた。ACAPの成果として、このリストの英語版を取りまとめたと考えている。

#### 謝辞：

第7回ACAPにおいて本Qサポネットと共催の議論の機会を与えて頂いた、小川全夫教授（熊本学園大学、特定非営利法人アジア・エイジング・ビジネスセンター理事長）、および事務局としてワークショップの設置にご尽力頂いた清崎昭紀氏（特定非営利法人アジア・エイジング・ビジネスセンター理事）・佐伯静香氏（同センター事務局長）に厚く御礼申し上げます。

また、当日の議論にあたっては、岩科健一氏（北九州高速鉄道株式会社代表取締役社長・特定非営利法人夢追いバンク理事長）、神力潔司氏（九州国際大学法人経営企画室長・客員准教授）、石橋孝三氏（株式会社光タクシー代表取締役社長）、吉永美佐子氏（特定医療法人楠病院理事・特定非営利法人高齢者快適生活づくり研究会（こうれい研）代表理事）、藤田和也氏（北九州市建設都市局計画部都市交通政策課長）、御船雅寛氏（同課バス交通対策係長）の話題提供に負うところが多くございました。厚く御礼申し上げます。

また、当日の参加者各位および世話人（名前は省略させていただきました）にもお礼申し上げます（役職は2012年11月現在です）。

#### 付録

本文中では、「障害者」の表記を原則「障がい者」としているが、文献等で「障害者」と書かれているものは

置き換えずにそのまま使用している。

なお、本稿における見解は著者らの個人的見解であり、著者らの属する組織の見解ではない。

本研究は、2012年11月11日開催の第7回ACAPワークショップの成果であり、また文部科学省科学研究費補助金（課題番号22730336、研究代表者：大井尚司）に基づく研究成果の一部である。

#### 参考文献

- 1) World Health Organization（日本生活協同組合連合会医療部会訳・編集）：WHO「アクティブ・エイジング」の提唱—政策的枠組みと高齢者にやさしい都市ガイド—、萌文社、2007.
- 2) 岩科健一：地方中堅都市における都市構造変化と公共交通の役割、JREA, Vol.55, No.7, pp.49-53, 2012.
- 3) 神力潔司：のりあいタクシーのルート設定に関する考察、九州国際大学社会文化研究所紀要, No.69, pp.75-92, 2012.
- 4) 大井尚司：公共交通における規制緩和政策と公共セクターの役割の再評価に関する研究、ITPS Report 201001,（財）運輸政策研究機構運輸政策研究所, 2010.
- 5) 大井尚司：地域交通の維持確保における交通事業者の存在意義について、土木計画学研究・講演集, No.45, CD-ROM, 2012.
- 6) 衛藤卓也監修、大井尚司・後藤孝夫：交通政策入門、同文館出版、2011。（第10章参照）
- 7) 大井尚司：2010年度福祉のまちおこし研究事業報告書—コミュニティ交通の運行形態に関する整理—、大分大学福祉科学研究センター、2011.

(2013.5.6 受付)

## IMPORTANCE OF REGIONAL TRANSPORT'S ROLE FOR ACTIVE AGING SOCIETY - FROM DISCUSSION IN 7TH ACTIVE AGING CONFERENCE IN ASIA-PACIFIC WITH "Q-SUPPO NET" ORGANIZATION -

Hisashi OOI, Yoshitaka KAJITA, Etsuji SHIRAISHI, Takashi OSHIMA  
and Takao GOTO

In the checklist for "Age Friendly City" based on active aging program of WHO, transportation is treated as very important role for social activities. Our group "Community and Transportation Support Network in Kyushu (called "Q-suppo net")" held the workshop in the 7th Kitakyushu Asia-Pacific Active-aging Conference, and we discussed the importance of the role of regional transportation for active aging society based on this list. In this paper, we discuss the importance of the role of regional transportation for active aging society based on this list, and show the factors to operate regional transportation for active aging society.