

第37回日本高齢者大会inあいち 2024.11.22

分科会 高齢者の移動手段の確保

一人間らしく生きるために

三浦 勤
(元名古屋市交通局職員 東海自治体問題研究所会員)

1

1 交通は人権である

人間らしく暮らせること

行きたい所に
気兼ねなく行ける

通勤・通学・買物・通院
サークル活動 図書館
交流・ボランティア活動
映画・演劇・音楽鑑賞
レジャー スポーツ観戦
習い事 etc

行きたい所に
自由に行けない

寝たきり
監獄（刑務所）
封建時代の人間

2

私的交通（マイカー） ↔ 公共交通（バス 電車）

私的交通（マイカー）

資金調達
資金調達は個人
道具（クルマ）の購入費 維持費
燃料費（ガソリン代）
事故保険料

通路は公費（一般道）
道路 トンネル 橋の建設費
及び維持修繕費

↓

大部分が税金

公共交通（バス 電車）

資金調達
資金調達は事業者
鉄軌道の建設費
電気設備 車両購入費
これらの維持修繕費
電気代（燃料費）
従事者の人件費
適正利潤

↓

全部利用者負担

3

2 深刻で切実な交通問題

(1) 公共交通の衰退

国土交通省交通政策白書(R5版)

路線バス輸送人員の推移

路線バス廃止キロの推移 (単位: km)

年度	完全廃止
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
計	15,332

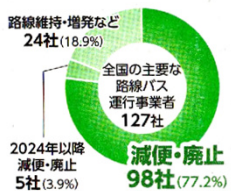
資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成

4

(2) 公共交通の衰退と運転免許証を持たない人の増加

路線バス8割で「減便・廃止」

(2023年以降)



帝国データバンク調査 (23年11月) より
 新婦人しんぶん(24.9.14)から

日本の総人口	1億2700万人	率
運転免許非保有者	4392万人	35%
うち	18歳未満	1800万人 14%
	運転免許欠格条項該当者	1500万人 12%
	75歳以上の非保有者 (70%)	1200万人 9%

青木真美; 同志社商学」2018.3

報道

地方のバス 鉄道の廃止や運休が進む 日本世論調査会

(中日新24.8.24)

地域の公共交通格差「拡大」80%

世論調査 行政支援「拡充」を58%

本社開題の日本世論調査会がまとめた「公共交通」全国調査。世論調査によると、大半が地方で公共交通の格差が拡大しているとの意見が80%に上った。地方のバス、鉄道の廃止や運休が進み、不便の認識が広がっているようだ。状況改善へ行政による財政支援の拡充が必要とされたのは38%。「一般ドライバーが有料でバスを運行するサービス」の全面解禁は賛成が反対をやや上回った。調査の詳細は「格差拡大を感じている割合をアゾック別で見ると、北陸が最多の83%、北海道と四国が約80%、甲信越が78%と続いた。公共交通事業者に対する国や自治体の財政支援は抑制的であり、自助努力による経営改善を促している。調査では58%が財政支援の拡充が必要と訴え、現状維持を求めた割合より多かった。採集が合わない地方鉄道は71%が「できるだけ維持するべきだ」と答えた。「バスなどへ転換するべきだ」は27%。路線やサービス維持のための運賃値上げは3%がむを得ないとした。5年前より不便になった

公共交通としてバスを挙げた人が33%と最多。運転手不足で廃止、格差が相次ぐ路線バスに不安を感じる人は一ある程度を占めており、61%が無人で完全自動走行するバスやタクシーが必要と答えた。ライドシェアはタクシー会社以外の参入を認め、営業地域や時間帯の制限もなく全国展開に踏み切ることが、民間の方が決まっていた。賛成は「どちらかといえば」を含め計54%。反対は44%だった。東海と天竺を最速6分で結ぶリニア中央新幹線は「開業を急がなくてもよい」が39%。早期開業を期待するのは36%にとどまった。整備新幹線の北海道(新函館北斗-札幌)、北陸(敦賀-新大谷)、九州(長崎ルート-新橋)も武蔵野線は「いずれ建設を急ぐ必要はない」が54%。これ以外の新たな新幹線は「建設するべきではない」が70%だった。調査は6月7日、全国の18歳以上の男女3千人を対象に実施した。

「中日」24.8.24 3面【総合】

3 高齢者の交通問題を考える

(1) 敬老バス (高齢者優待制度) のスタート

- ・ 老人医療無料化の意義
 1960(昭和35)年、岩手県沢内村(現西和賀町)は政府の圧力に屈せず、老人医療費無料化を実施した。病気を早期発見、治療することにより重症化を防ぐことができる。命も村財政も助けることができる。
- ・ 敬老バスのスタート
 70年代の革新自治体の誕生とともにスタート 大阪 東京 名古屋...で始まる (高齢者の福祉向上と、公営交通事業の維持を計る)
- ・ 敬老バスの現状 (別途資料参照)

名古屋市長高年齢福祉審議会答申

【社会参加】
 敬老バスの利用回数は週当たり3.4回。バスがあることで増える外出数は週当たり0.5回。

【健康にいい】
 最寄りの駅・バス停まで歩く距離は1,400歩。外出先まで含めるとさらに増。アンケートでは70.1%の人が「健康にとても役立っている」と答えています。

【地域が豊かに】
 外出時の消費額は、1回当たり4,311円。直接経済効果は316億円。波及効果まで含めると約500億円。

【自然にやさしい】
 敬老バス利用で自動車利用削減4万6千台分。CO2削減効果6,500トンで、一人当たりスギの木12本分植林・保全と同じ効果

(2) 敬老バス制度改悪の進行

敬老バス攻撃の根拠は？

- 一般会計がひっ迫していると言うけれど、どうしてなの？
- ハコ物重視になっていない？
- 敬老バスにいくら使っている？ 何%使っている？
- やり玉になっているのは敬老バスだけ？
- 教育費や医療費(保険料)窓口負担は？

(3) 改悪を跳ね返す運動を

- ・ 敬老バスは高齢者だけの問題ではない。家族も助かっている。(名古屋市長高年齢福祉審議会アンケート結果)
- ・ 誰でもいつかは高齢者になるのです。
- ・ 障がい者福祉、教育費(給食費無償化)医療費(国保料・窓口負担)など、市民要求と一緒に運動しよう。
- ・ 敬老バスは「4つの効果」がある優れた制度を知ってもらおう。
 ①社会参加 ②健康効果 ③経済効果 ④環境効果

4 諸外国にみる「交通権」の保障

(1) フランスの場合

「交通権」に基づく「交通計画」の策定と実行

1982年 国内交通基本法制定
自由に移動できない人の移動機会の確保 「交通権」の保障
各都市での交通計画が求められたが、計画手法、資金が不明で成果上がらず

1996年 大気・資源利用適正化法制定
10万人以上の都市圏（広域連合）に交通計画の策定を義務づけ
計画目的に「自動車交通の削減」を明記
国の「交通研究所」が「計画策定マニュアル」を公開
一定の規模の企業に「交通税」徴収（課税標準：給与総額の1～2%）

⇒自動車に依存しない安全な都心部（路面電車 自転車 バス専用レーン 歩行空間）

⇒自動車で快適に走行できる周辺部

9

ストラスブール（フランス）の中心部

くるま社会を問い直す会 Webページから



公共交通機関利用を促す看板



広場にある自動車規制ゾーン

10

(2) 各国の先進事例

- ・ルクセンブルグ（東洋経済ONLINEより）面積は神奈川県程度の小国
2020年3月 国内公共交通機関全て無料化
無料化は交通渋滞、大気汚染が問題の解決策である
- ・タリン（エストニア）（東洋経済ONLINEより）
面積は159平方km、人口は約45万人。
2013年1月1日から市民は路面電車、トロリーバス、バス無料化（リーマンショックによる打撃により市民の購買力低下（公共交通の運賃が重荷→無料）
- ・リスボン（ポルトガル）（大阪ナレッジキャピタルより）
2022年8月～
13歳から18歳までの全ての住居者、23歳までの学生、65歳以上の高齢者が、地下鉄、公共バス、ほとんどの鉄道路線、市内の路面電車を無料化
（都市の気候変動に対する措置＝移動戦略ビジョン2030）
- ・ドイツ（全国）（東洋経済ONLINEより）
ドイツチケット：月49ユーロ（約7400円）23年5月から 国内の鉄道や路線バスなどが乗り放題
政府の取り組みとして気候危機への対応、高騰するガソリン価格への対応。所得と移動費用の負担割合の格差問題など移動が抱える社会問題への新しい挑戦

11

- ・ポートランド（アメリカ オレゴン州）
ポートランド都市圏（人口157万人 838平方マイル）
「無秩序なスプロール化を防ぐ都市計画＝「都市成長境界線の設定＝コンパクトシティ」
（都市部と周辺部を巻き込んだ交通まちづくり）
⇒ 住みたい街全米1位
収入内訳：交通税60.1% 運賃18.5% 連邦等補助16.1% その他5.2%
※「地域交通計画」の策定に住民参加が義務。住民参加の「地域交通計画」策定が交通税の税率や連邦補助金獲得の条件となっている。
収入内訳：交通税60.1% 運賃18.5% 連邦等補助16.1% その他5.2%
- ・ソウル市（韓国）（住民と自治20.7号）
環境保全と歩行、公共交通など総合的な交通政策
自家用自動車の乗り入れ規制や歩行者や自転車走行など総合的な交通政策を進めている。
多数のバス事業者を集約し、わかりやすいバスシステム、バスレーンで利便性を向上させた。
(住民と自治22.8号)

12

5 国内における自治体の取り組み例

(「住民と自治」2020.7号 可児紀夫 他)

- ・長野県木曾町 「木曾町まちづくり条例」
「交通はまちづくりの土台」、「山村に住むことは国土を守る」
- ・富山県朝日町 近隣自治体(生活圏)との連携、国、県からの交付金、負担金の獲得
- ・兵庫県福崎町 地域連携サポートプラン協定=隣接市町、大学、病院との連携
- ・山形県鶴岡市 <庄内交通> ミニバス(25人乗り)⇒ワゴン車(12人乗り)
⇒ルート再編成により便数を増やし利用者数を増やした。
- ・長崎市…(「議会と自治体」2024.8号 鮫島論文参照)

13

6 持続可能な地域社会をめざす地域交通政策の実現を

(1) 国の責務

先進的な国に学び、国の責務を明確にする「交通基本法」を制定する
地域の交通計画立案を義務化し、財源は公的責任で確保することを明確にする。
リニア新幹線 北陸新幹線延伸 首都圏外環道など巨大インフラを見直す。

(2) 自治体の責務

住民の生活を支える先進的な自治体に学び、「交通基本条例」を制定する。
地域交通計画、財源は基礎自治体単独ではなく、生活圏を基本とした関係自治体及び国と協議、立案する。
交通計画はまちづくり(都市計画)と整合したものとする。

(3) 私たちの運動

交通が人権であること、敬老パスの意義を地域で広める。
首長や議会、公共交通会議(協議会)へ積極的に関与

14

番外編

(1) 地域特性にあった交通政策(交通計画)

<都市部>

環境問題…気候危機、Co2排出削減をめざし「自動車交通の削減」を第一に
「敬老バス」拡充、「環境に優しい」「乗りたくなる」電車・バス誘導策が必要
(都市部でも交通空白地、不便地は地方都市や過疎地に準じた計画が必要)

<地方都市>

環境問題と生活交通の確保の両方を見据えた計画

<過疎地>

自動車交通削減はテーマにならない。生活支援、生存権保障を第一にした計画

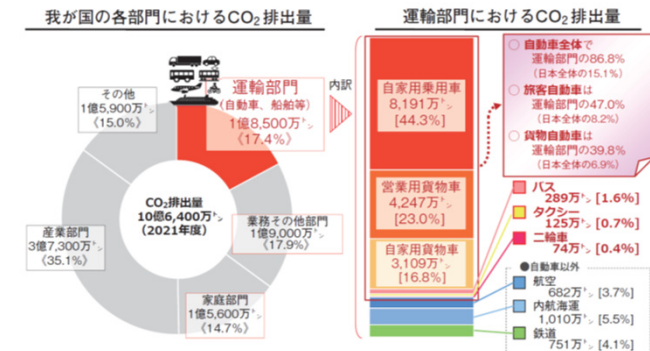
森田優己 前桜花学園大学教授の論考
(東海自治体問題研究所報より)

15

(2) 運輸部門からのCo2排出削減

人の移動に加えてモノの移動も含めた運輸部門全体からのCo2排出削減を

各部門及び運輸部門における二酸化炭素排出量の内訳 国土交通省交通政策白書(R5版)



16

