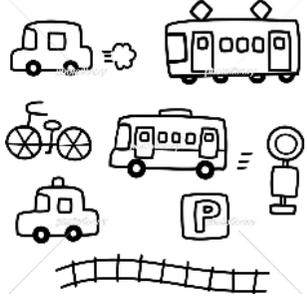


第37回日本高齢者大会inあいち 2024.11.22

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

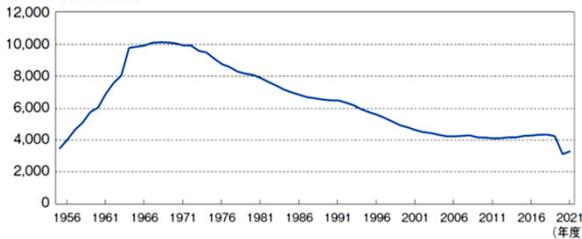
3

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

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

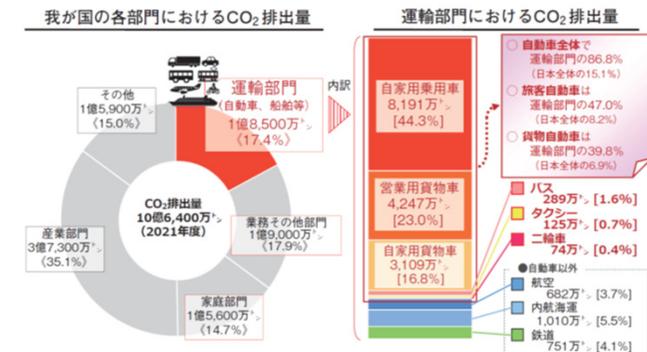
森田優己 前桜花学園大学教授の論考
(東海自治体問題研究所報より)

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

