

# 地方高齢者の移動手段の確保<sup>1</sup>

---

## ～地域密着型二段階輸送の実現～

明治大学商学部 戸崎肇研究会 細井源泰<sup>2</sup>

都市交通政策 A

2006年12月

---

<sup>1</sup>本論文は、2006年12月16日、17日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2006」のために作成したものである。本論文の作成にあたっては、戸崎肇教授（明治大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本論文にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

<sup>2</sup>明治大学商学部商学科、戸崎ゼミナール、ゼミ長3年8組細井源泰

# 要旨

---

本論文で我々は、我が国の急速な高齢化と、公共交通機関の弱体化に問題意識を持った。我が国では、1994年に総人口に対する高齢者人口の割合が14%を超え、高齢社会に突入した。高齢者人口は今後も増加を続け、2050年には国民の3人に1人が高齢者になるだろうといわれている。我々は、深刻化する高齢化社会で生じる様々な問題の中でも、特に「移動手段の確保」に着目した。1960年代に進展したモータリゼーションにより、自家用乗用車の保有率が大きく上昇した。ドア・ツー・ドア形式の移動手段である自家用乗用車の普及により、公共交通機関の利用者は減少し、不採算路線では路線の削減や撤廃を余儀なくされた。地方では人口が少なく、公共交通機関の利用者を獲得することが困難なため、公共交通機関が発達しづらいことから、都市よりも自家用乗用車が普及した。そのため、公共交通機関の弱体化が顕著であった。さらに、地方では都市よりも高齢者人口が多く、買い物や通院などの移動に、高齢者が自ら自家用乗用車を運転せざるを得ず、運転することができない高齢者は大変不便を強いられているのが現状である。今後、さらなる高齢者人口の増加と、運転が可能であった高齢者が、身体的機能の低下などにより運転が不可能になった場合、現行の公共交通機関では十分に対応できないと考えられる。そこで我々は、社会調査を行った宮崎県都城市を対象地域とし、このような問題を解決するための、新たな交通サービスの導入について提言をする。

## 目次

### はじめに

## 第1章 問題意識

- 第1節 現在の交通状況
  - 第1項 都市と地方の交通
  - 第2項 宮崎県都城市の交通
- 第2節 高齢者の活動形態

## 第2章 現状分析

- 第1節 高齢化と移動
  - 第1項 高齢化の推移
  - 第2項 高齢化と移動
  - 第3項 高齢者の私的交通
- 第2節 モータリゼーション
  - 第1項 モータリゼーションとは
  - 第2項 モータリゼーションの背景
  - 第3項 モータリゼーションの弊害
  - 第4項 公共交通機関の衰退
- 第3節 都市と地方の移動の比較
  - 第1項 都市と地方の定義
  - 第2項 都市の交通の現状
  - 第3項 地方の交通の現状
  - 第4項 高齢化の移動の問題

## 第3章 社会調査及び分析

- 第1節 社会調査
  - 第1項 調査対象・調査方法
  - 第2項 調査結果
  - 第3項 アンケート分析
- 第2節 対象地域の分析
  - 第1項 医療機関の分布図
  - 第2項 バス運行の実態
  - 第3項 問題の所在

## 第4章 政策提言

- 第1節 対象地域における理想の交通手段
- 第2節 具体的な運行形態

- 第1項 新たな運行形態
- 第2項 福祉有償運送
- 第3項 福祉有償運送の利用条件の改正
- 第4項 福祉有償運送の利用条件の改正における問題点とその対策
- 第5項 対象地域における宮崎交通バス
- 第3節 財源としての道路特定財源の活用【新交通体系の財源】
  - 第1項 道路特別会計
  - 第2項 岐阜の事例
  - 第3項 余剰金について

## 第5章 終章

### 参考文献・データ出典

## はじめに

我が国で高齢化問題が叫ばれるようになって久しいが、その問題は年々深刻さを増してきている。2006年現在もその問題が解消されることはなく、2010年には4人に1人が高齢者になるという予測が立つほどである。

このように深刻さを増す高齢化社会であるが、果たして我が国はそれを受け入れる体制が十分に整っているといえるのだろうか。利益を第一に求める経済社会は消費者の代表である若年層及び中年層を中心に形成されており、高齢者に対する商品やサービスが生み出されることはほとんどない。それに対して、国民の生活を守る政府は、年金制度や介護医療制度などの策は講じているものの、それらが機能的に使用されているとは言い難い。高齢者を取り巻く環境は、依然として改善すべき点が数多く残されており、それは交通手段においても例外ではない。

交通手段は、人が移動する際に必要となるものであり、その移動目的は、通勤や買物、趣味や娯楽に至るまで、多岐に渡る。また、通院などで高齢者が外出する際も、ある程度距離のある場所であれば、徒歩ではなく、何らかの交通手段を使って移動する場合が殆どである。高齢者が外出に用いる交通手段は、自家用乗用車が圧倒的に支持される。それは、ドア・ツー・ドアの移動形態をとることができる自家用乗用車が、高齢者のニーズを満たしているためである。

しかし、自動車の運転には高度な技術を要するため、身体機能の低下を避けられない高齢者にとって、自ら運転をして外出することは将来困難になると予測される。そして運転することが不可能となった場合、自家用乗用車の代替となる交通手段が必要となるが、現状ではそのニーズを満たすようなものは存在しているとはいえない。またその状況は都市部よりも、地方において顕著であるといえる。

もし上記のような状況が続くのであれば、いずれ高齢者の移動は制限されると言わざるをえない。そのような事態は避けられるべきであり、また、高齢者が積極的に外出し、活動的で充実した生活を送ることで、生きがいの創出や、精神面での健康づくりも可能となるであろう。

以上のことを考えるにあたり、我々はまず高齢化の現状を把握し、続いて、現在の自家用自動車中心社会についての要因分析を行う。その分析結果を踏まえ、都市と地方の交通の現状を比較する。さらに、今回の問題意識に至った、宮崎県都城市で行った社会調査を基にして、高齢化社会における最適な交通手段を提言する。

# 第1章 問題意識

我々は2006年9月に宮崎県都城市に出向き、地域医療に関する社会調査の協力をした。その過程で、地方に住む高齢者の移動の不便という、地方交通における問題を発見した。この問題は、現在我が国で急速に進展する高齢化と密接に絡み合い、現代における、深刻に受け止めなければならない課題の1つとなってきているといえる。そして近い将来この問題による影響で国民に生活の不自由が出ないよう、早急に改善策を練る必要があると痛感した。

そこで、第1章では、まず始めに我が国の交通状況・高齢化の問題に感じた事柄を述べ、地方在住の高齢者にとってどのような問題が存在しているかを考える。

## 第1節 現在の交通状況

### 第1項 都市と地方の交通

今日、都市においては、JRや地下鉄及び私鉄などの鉄道網を始め、バスやタクシーなどにおいても、公共交通機関は高いレベルで整備されているといえる。それは高齢化の進展に伴い、以前のままの状態では利用困難な状況にある公共交通を充実させていくことが、きわめて重要だと考えられてきたからである。それまでの都市部における公共交通は、交通弱者にとって使いやすいものではなかった。例えば、駅や停留所では階段などの段差が多く、発進や停止の際の衝撃や、他の人との接触など、さまざまな危険や不便さがあった。そこで、施設や対策の面でも、さまざまな工夫をする必要があった。そして現在の都市交通では、交通バリアフリー法に基づき交通弱者に対応した設備として、段差のある箇所へのスロープの設置や身障者用のトイレの設置、車椅子昇降装置のついたバスの導入や、駅のホームのエレベーターの設置など、十分に整いつつあるといえる。

一方、地方においては身近な公共交通機関としてバスが多く利用されているが、都市部とは異なり、整備はほとんど行われていない。一般家庭への自動車の普及によって人々の移動が便利になったため、地方の人々は主に自家用乗用車を利用するようになった。それに伴い、公共交通需要は減少傾向にあり、自家用乗用車への依存が高くなったことで、特にバス交通は、不採算路線の撤廃など大きな影響を受け、需要が衰退しているのだ。

そのような中、車を持たない、もしくは自分で運転ができない高齢者は移動困難な状況にあり、生活に支障をきたす場合もみられる。

我が国では高齢化問題が年々深刻さを増しており、2010年には4人に1人が高齢者になると予測されている。よって、このような状況は更に悪化すると考えられる。このままでは、上記のような困難を抱える人々の数は年々増え続けるだろう。

本論文では特に、駅や病院まで遠い、公共交通手段が少ない、といった事情を抱え、都心に比べ移動困難に陥りやすい地方の高齢者の移動手段に着目した。そこで、実際に社会調査を行なった宮崎県都城市の交通特性を分析し、我が国の高齢化社会の現状を踏まえた上で、高齢者の立場に立った現在の交通事情の問題点を指摘する。

## 第2項 宮崎県都城市の交通

第1項で述べたように、地方の公共交通機関は弱体化している傾向にある。では、我々が社会調査を行った、宮崎県都城市はどのようになっているのだろうか。

鉄道は、都城駅を起点とすると、九州旅客鉄道（JR九州）のみ開通しており、小倉方面（福岡県北九州市）と鹿児島中央方面（鹿児島県）をつなぐ日豊本線と、吉松方面（鹿児島県）へ向かう吉都線の2路線がある。時刻表を見てみると、日豊本線は1時間に1本か2本、吉松方面（鹿児島県）は1時間に1本しか通っていない。

タクシーは10社が運営しており、都城駅周辺だけでなく周辺地域にも分布している。そのうち6社は、「タクシーコール」というタクシーを自宅に呼び出すことができるサービスを行っており、交通空白地域に住んでいる人々の移動手段の一つとして活用されている。

そして、都城市内を運行しているバス交通は、宮崎交通と鹿児島交通の2社である。宮崎交通が運営するバスの中で都城駅前発の路線を見ると、20方面に運行している。学校へは、平日・休日ともに8時から16時で3本、団地へは平日7時から18時で9本、休日は本数が減り、同時間帯において7本となっている。また、ダイエーといった大型スーパーへは7時から18時で45本、休日は9時から16時で37本運行している。しかし、その他の方面へは、主に平日7時から19時の間で3本から7本が運行しており、休日には同時間帯で2本程度運休している。そのことにより、休日はバスが通っていない地域もある。

鹿児島交通は、都城－志布志線と鹿屋－都城線（ともに岩川を経由する。志布志、鹿屋、岩川は鹿児島県の地域）の2路線であり、都城－志布志線は、平日6時－18時で6本、休日は5本運行している。反対路線に関しては時間の前後はあるものの、平日の本数は変わらないが、休日は4本となっている。そして、鹿屋から都城線は平日7時から19時で10本、反対路線は約1時間のずれはあるが、こちらも本数は同じである。休日は往路・復路ともに8本が運行している。

このように、都城市の交通網は、市街地周辺では充実しているものの、郊外の利便性が高いとはいえない。高齢者が多く住む都城市では、自宅まで送迎に来てくれるタクシーコールは地域に合ったサービスではあるが高額であり、安価で手ごろに利用できるバスがわずか1日に数本という状況では、行きたいときに行きたい場所へ行くことも困難である。また、バス停留所までの距離を歩くことも困難な高齢者は、よりいっそう不便を強いられる。

では、高齢者の日常生活での外出状況はどうなっているのか、検証する。

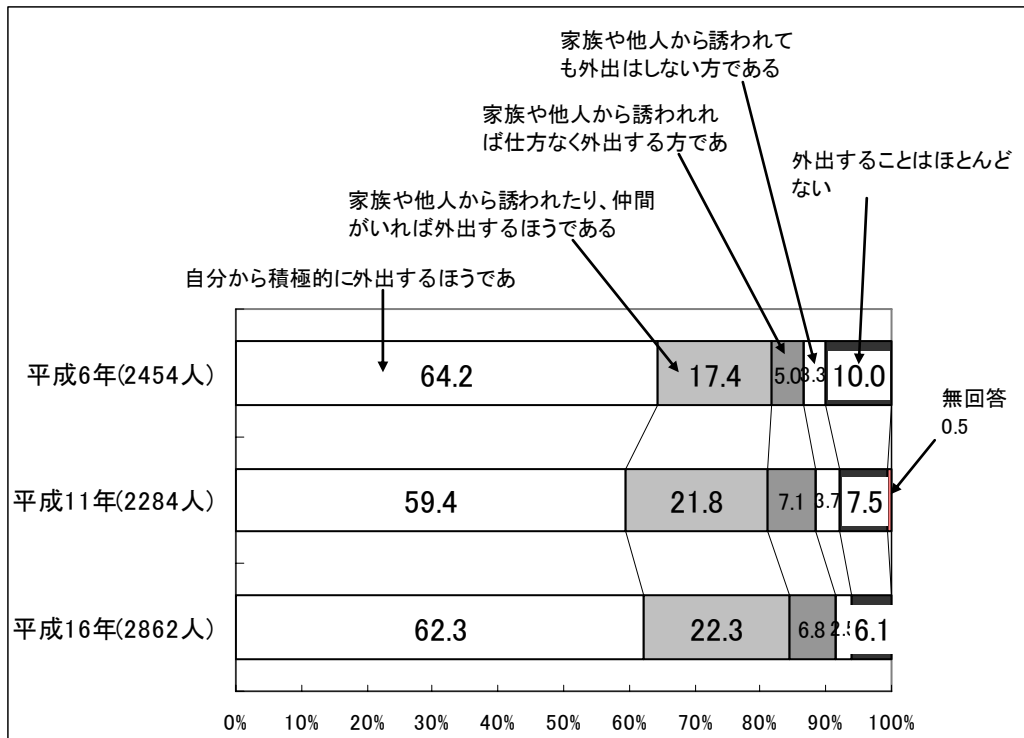
## 第2節 高齢者の活動形態

平成16年に内閣府が行なった、『高齢者の日常生活に関する意識調査』<sup>1)</sup>によると、65歳以上の前期高齢者の外出状況は、「自分から積極的に外出する」が60.2%を占め、「家族や他人から誘われたり、仲間がいれば外出する」が21.8%となっている。

年齢階級別にみると、75歳以上の後期高齢者は「自分から積極的に外出する」の割合が50.8%と、65歳～74歳の前期高齢者と比べ低く、「外出することはほとんどない」は13.2%で高くなっている。また、日常の外出手段として「自分で運転する自動車」を挙げた38.9%の者の運転頻度についてみると、「ほとんど毎日運転する」が64.1%と過半数を占め、「週2、3回は運転する」が25.5%となっており、約9割の者が週2、3回以上運転している。(図1)

しかし、高齢者の交通事故件数は年々増加しており、高齢者の外出においては安全面が懸念されているのである。

図1 平成16年度「高齢者の日常生活に関する意識調査」



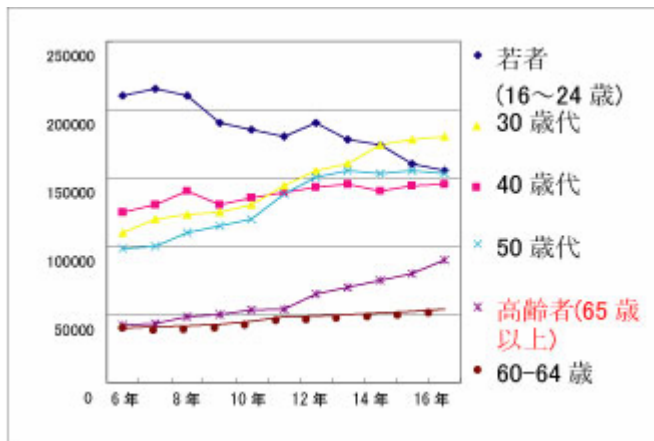
1 1. 平成16年度、内閣府が行なった「高齢者の日常生活に関する意識調査」とは、高齢社会対策を適切に推進し、高齢者が健やかで充実した生活を営むことができる豊かな社会を構築していくためには、生活者としての高齢者の視点から日常生活全般に係る現状を把握することが重要である、という観点から内閣府が行なった調査である。本調査は、日常生活の状況、生活の満足度、衣食住を始め、家事、外出、日常的楽しみ、日常生活の情報にかんする満足度など高齢者の日常全般の実態と意識を把握すると共に、今後の高齢社会対策の推進に資することを目的として実施したものである。(内閣府政策統括室ホームページ [http://www.8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h16\\_nitizyou/8.pdf](http://www.8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h16_nitizyou/8.pdf) より引用)

近年、我が国の交通事故件数は減少している。しかし、割合を見てみると若者ドライバーの交通事故が減少し続けているのに対し、50 歳以上の交通事故件数は増加傾向にあり、特に 65 歳以上の高齢者の事故件数は過去 10 年間で約 2.6 倍に増加している。(図 2)30 歳代も高齢者と同じように事故件数は増加傾向にあるが、致死率及び死亡重傷率は年齢層の中でも一番低くなっている。しかし、高齢者ドライバーの交通事故は、事故件数が多いだけでなく、致死率及び死亡重傷率が非常に高いため、被害が大きくなる可能性がある。(図 3)また、歩行中や自転車走行中の高齢者が事故に巻き込まれるというケースも多い。

さらに、警察庁では 2006 年 6 月～8 月において、全国 13 都道府県で免許更新の際に高齢者講習を受けた 4046 人を対象にアンケートを実施した結果、約 26%の人の認知機能が低下していることが明らかになり発表されている。

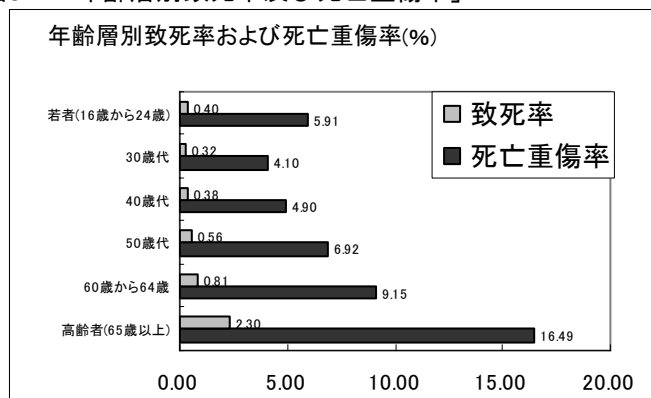
「国民の誰もがいつでも自由に安全に移動できる権利」という交通権が存在するにも関わらず、高齢者の事故件数が増加しているという事実は注視すべきものがあるだろう。

図2 「運転者の年齢層別交通事故件数の割合」<sup>1</sup>



出典：警察庁交通局『平成 16 年度交通事故発生状況』<http://www.npa.go.jp>

図3 「年齢層別致死率及び死亡重傷率」<sup>2</sup>



出典：警察庁交通局『平成 16 年度交通事故発生状況』<http://www.npa.go.jp>

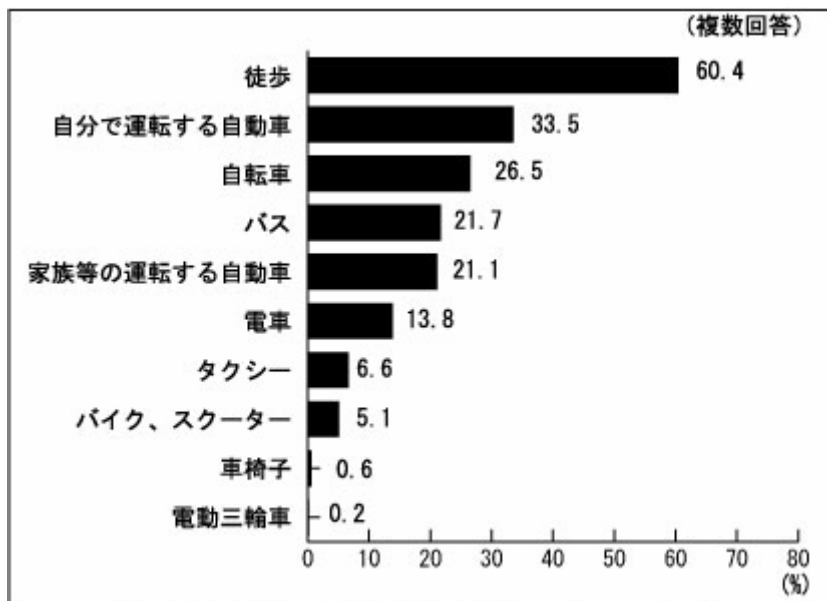
<sup>1</sup> 図 2 に関しては、「原付以上運転者(第一当事者)の事故件数」である。

<sup>2</sup> 出典：図 2、3 警察庁交通局『平成 16 年度中交通事故発生状況』より作成 URL <http://www.npa.go.jp>

高齢者の移動手段を考えてみると、図4から分かるように、高齢者は徒歩で移動することが多い。しかし、これは近距離に限ることである。そして近年では、社会的には高齢者と呼ばれる人々でも、心身ともに若々しく、積極的に外出して活発に活動し、自家用乗用車も自ら運転して外出する高齢者が目立っている。このことから、多くの高齢者にとって今後も自動車が重要な交通手段となるであろう。ただし、自動車を安全に運転できることが大前提である。加齢による知覚・認知能力、判断力、運動能力などの低下によって安全に自動車を運転できなくなった場合には、別の交通手段への転換を考えなくてはならない。

こうした状況にも対応できるよう、高齢者の移動手段を確保するために代替となる手段・方策を整え、移動が可能になるようにする必要がある。また、このような方策は、高齢者でなくとも、免許をもたない人々、運転を好まない人々などの移動手段確保に役立つだろう。

図4



資料) 内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果 (平成12年度)」より作成

## 第2章 現状分析

現在我が国は、1994年に総人口に占める高齢者の割合が14%超となり、高齢社会となった。高齢者は加齢により、自ら運転する自家用乗用車のドア・ツー・ドア形式の移動が困難になると、その代替手段として公共交通機関にその役割が求められる。なかでも、よりドア・ツー・ドア形式に近く、地域に密着しているバスは、その重要性を増すと考えられる。

都市部では、一定の需要密度が確保されることから、鉄道、バス等の公共交通サービスが成立し、高齢者の移動には不便の少ない地域である。

一方地方では、公共交通手段であるバスの利用が減少し、経営困難となった路線は廃止となり、自家用乗用車に頼らざるを得ない状況にある。対象地域の宮崎県都城市でも、大部分の交通が自家用乗用車によって賄われている。しかし、弱体化している公共交通機関は代替交通機関になれるだけの力を備えておらず、地方高齢者の移動に問題が生じてくることが予想される。

### 第1節 高齢化と移動

#### 第1項 高齢化の推移

本論文では、高齢者を65歳以上と定義し、65歳～74歳の前期高齢者と、75歳以上の後期高齢者に分類することとする。また、高齢化とは、人口に占める高齢者の割合が年々高まっていくこととし、高齢化している社会をその高齢化率によって、高齢化社会(高齢化率が7%～14%)と高齢社会(同14%～21%)の2種類<sup>1</sup>に分けることとする。

2006年9月15日現在、我が国の総人口は1億2772万人であり、その中でも高齢者人口は過去最高の2640万人を占めている。これは、総人口の20.7%、つまり国民の5人に1人(強)が高齢者であることを意味している。さらに、高齢者人口2640万人のうち、前期高齢者人口は1432万人(総人口の11.2%)、後期高齢者は1208万人(同9.5%)である。(図5参照)また、1970年と比較してみると、当時の高齢者人口は総人口の7.1%のみであり、我が国の高齢化が急速に進展していることがわかる。(図6参照)

高齢化の要因としては、平均寿命の上昇と少子化の2点が挙げられる。これらは先進国特有の問題であるため、高齢化は近年、先進国で一般的に見られる現象である。平均寿命は、医療技術の発達、医療機関や医療保険の整備により医療サービスを受ける機会が一般的になったことや、食生活衛生環境の変化によって上昇した。また、少子化は子供の数が減少することで、人口に占める高齢者の割合が高まることによる。我が国の高齢化の特徴としては、諸外国と比較しても高齢化の進度が速く、予想される高齢化率は世界に例を見ないほど高い、という2点が挙げられる。

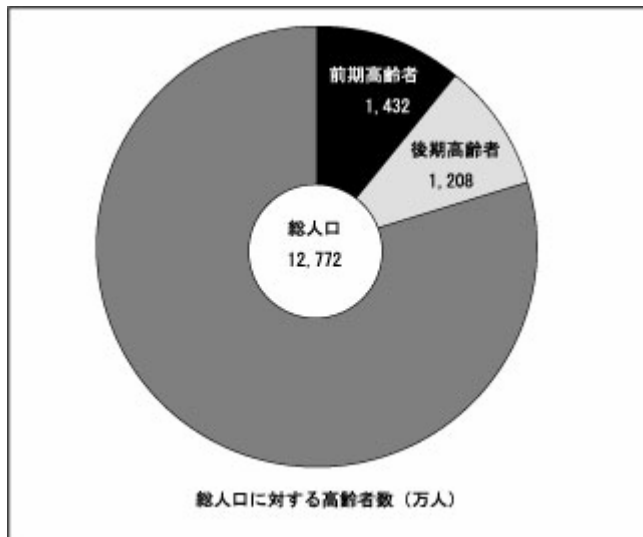
まず、その進度について述べる。

<sup>1</sup> 国連によって定義されている。

我が国の高齢化率は、1950年には総人口の5%にも満たなかったが、1970年に7%超で高齢化社会に、そして1994年には14%超となって高齢社会となった。(表1参照) 高齢化率が7%を超えてから、その倍の14%に達するまでの所要年数を我が国と世界の先進諸国で比較してみると、フランスは115年、スウェーデンは85年、比較的短い国でもイギリスは47年、ドイツは40年を要している。それに対し、我が国の高齢化率は、1970年に7%を超えると、その後わずか24年で14%に達している。また、我が国の高齢化率を先進諸国と比較した場合、1980年代までは下位、90年代もほぼ中位だったが、21世紀初頭には、イタリアと並んで、最も高い水準となることが分かった。

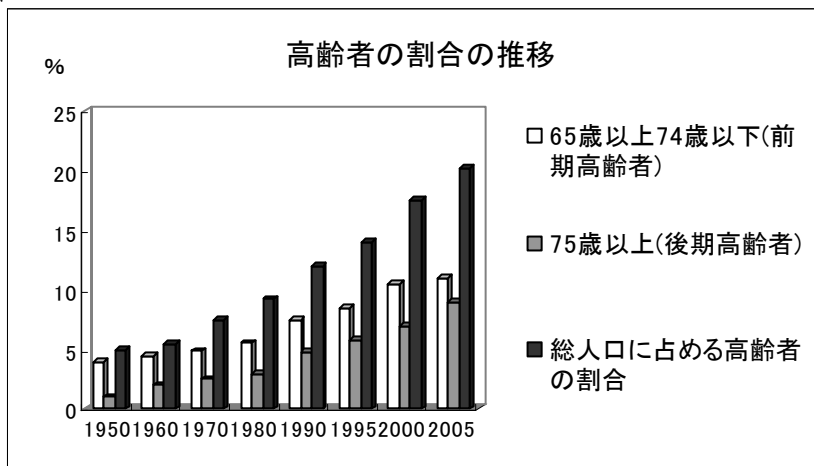
次に、予測される高齢化の進展状況について述べる。2005年には、我が国の高齢者は2557万人に達し、その中でも80歳以上の高齢者は632万6千人となり、100歳以上の高齢者は2万5千人を超えた。今後も、高齢者人口は2020年まで急速に増加し、2050年にはピークに達し、その後は概ね安定的に推移すると見込まれている。(図7参照)しかし、一方で、少子化により総人口は減少すると考えられるため、高齢化率は上昇を続け、2015年には高齢化率が26.0%、2050年には37.5%に達し、国民の3人に1人が高齢者という、極めて高齢化の進んだ社会の到来が予測される。

図5



〈出典〉総務省統計局 「推計人口」を参考に作成 URL <http://www.stat.go.jp/>

図6



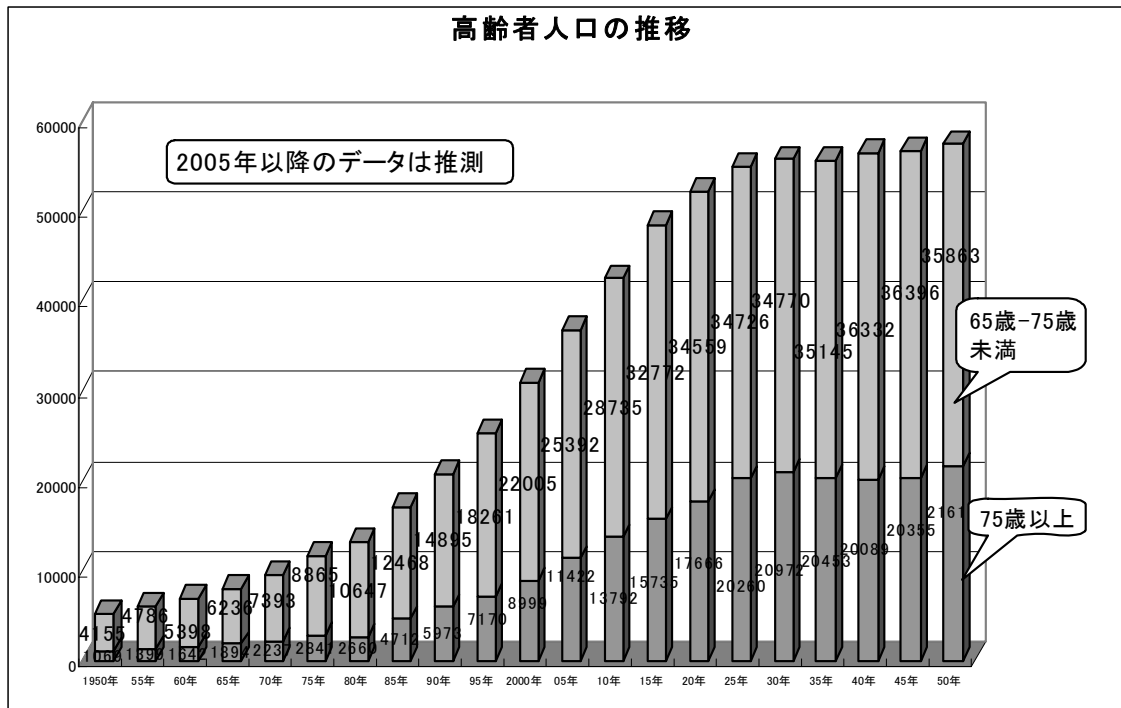
〈出典〉総務省統計局 「推計人口」を参考に作成 URL <http://www.stat.go.jp/>

表1 高齢者人口及び割合の推移

年次	総人口 (万人)	人 口 (万人)			総人口に占める割合 (%)		
		65歳以上	65歳以上74歳以下	75歳以上	65歳以上	65歳以上74歳以下	75歳以上
昭和25年(1950)	8320	411	305	106	4.9	3.7	1.3
30年(1955)	8928	475	336	139	5.3	3.8	1.6
35年(1960)	9342	535	372	163	5.7	4	1.7
40年(1965)	9827	618	431	187	6.3	4.4	1.9
45年(1970)	10372	733	512	221	7.1	4.9	2.1
50年(1975)	11194	887	603	284	7.9	5.4	2.5
55年(1980)	11706	1065	699	366	9.1	6	3.1
60年(1985)	12105	1247	776	471	10.3	6.4	3.9
平成 2年(1990)	12361	1493	894	599	12.1	7.2	4.8
7年(1995)	12557	1828	1110	718	14.6	8.8	5.7
8年(1996)	12586	1902	1155	747	15.1	9.2	5.9
9年(1997)	12616	1976	1197	779	15.7	9.5	6.2
10年(1998)	12647	2051	1237	814	16.2	9.8	6.4
11年(1999)	12667	2119	1269	850	16.7	10	6.7
12年(2000)	12693	2204	1303	901	17.4	10.3	7.1
13年(2001)	12731	2287	1334	953	18	10.5	7.5
14年(2002)	12748	2363	1359	1004	18.5	10.7	7.9
15年(2003)	12769	2429	1375	1054	19	10.8	8.3
16年(2004)	12778	2490	1382	1108	19.5	10.8	8.7
17年(2005)	12774	2557	1403	1154	20	11	9
18年(2006)	12772	2640	1432	1208	20.7	11.2	9.5

〈出典〉総務省統計局 「推計人口」を参考に作成

図7



〈出典〉内閣府共生社会政策統括官 「平成18年版 高齢社会白書」より作成

## 第2項 高齢化と移動

上記のように、現在我が国において急速な高齢化の進展は避けることのできない問題である。そしてまた、人は加齢に伴い、さまざまな身体機能の低下に見舞われることになる。足腰が弱まり、趣味の散歩が困難となる、難聴になる、視力が低下し読書に支障をきたすなど、生活全般において述べるならば、その具体例は数多く挙げられる。

また、加齢に伴う身体機能の低下によって多くの高齢者に共通して生じる問題として、移動が困難になることが挙げられる。

通勤や買物など、日常生活の行為は、移動が可能であることを前提として成り立っており、趣味・娯楽を楽しむ際にも移動を伴う場合が多い。つまり移動とは、人が生活を営む上で欠かせないものなのである。

それはまた、高齢者も同様である。高齢者が地域で生活するためには、買物や、通院、公的機関の訪問、また、家族を訪問することや、趣味・娯楽を楽しむなど、生活の質を確保するためには移動が重要な要素となる。さらに、高齢者が家にこもって生活するようになると、行動意欲がなくなり、心身ともに健康を害してしまう。それを防ぐためにも、高齢者が積極的に外出できるようにすることが望ましい。

外出を促進する意義は他にも挙げられる。高齢者が積極的に外出をすることによって、本人及び社会においても良い影響がもたらされるのである。厚生労働省の「健康日本21」に関する文章によると、身体活動量が多い者や運動をよく行っている者は、総死亡、虚血性心疾患、高血圧、糖尿病、肥満、骨粗鬆症、結腸がんなどの罹患率や死亡率が低くなり、そしてその結果、高齢者自身においてだけでなく、社会的にも、介護費・医療費などのコスト削減、地域活性化や消費拡大などの効果をもたらすことが期待できると述べられている。

以上のことから、高齢者にとって移動は、より健康で活動的に暮らすために必要不可欠なものであるといえる。

1. 財団法人 健康・体力づくり事業財団 <http://www.kenkounippon21.gr.jp> 参照

財団法人 健康・体力づくり事業財団が2000年から2010年にかけて行なう、「21世紀における国民健康づくり運動(健康日本21)」の趣旨・基本的な方向・目標・地域における運動の促進などについて、その概要を解説するとともに各分野の数値目標を掲載。

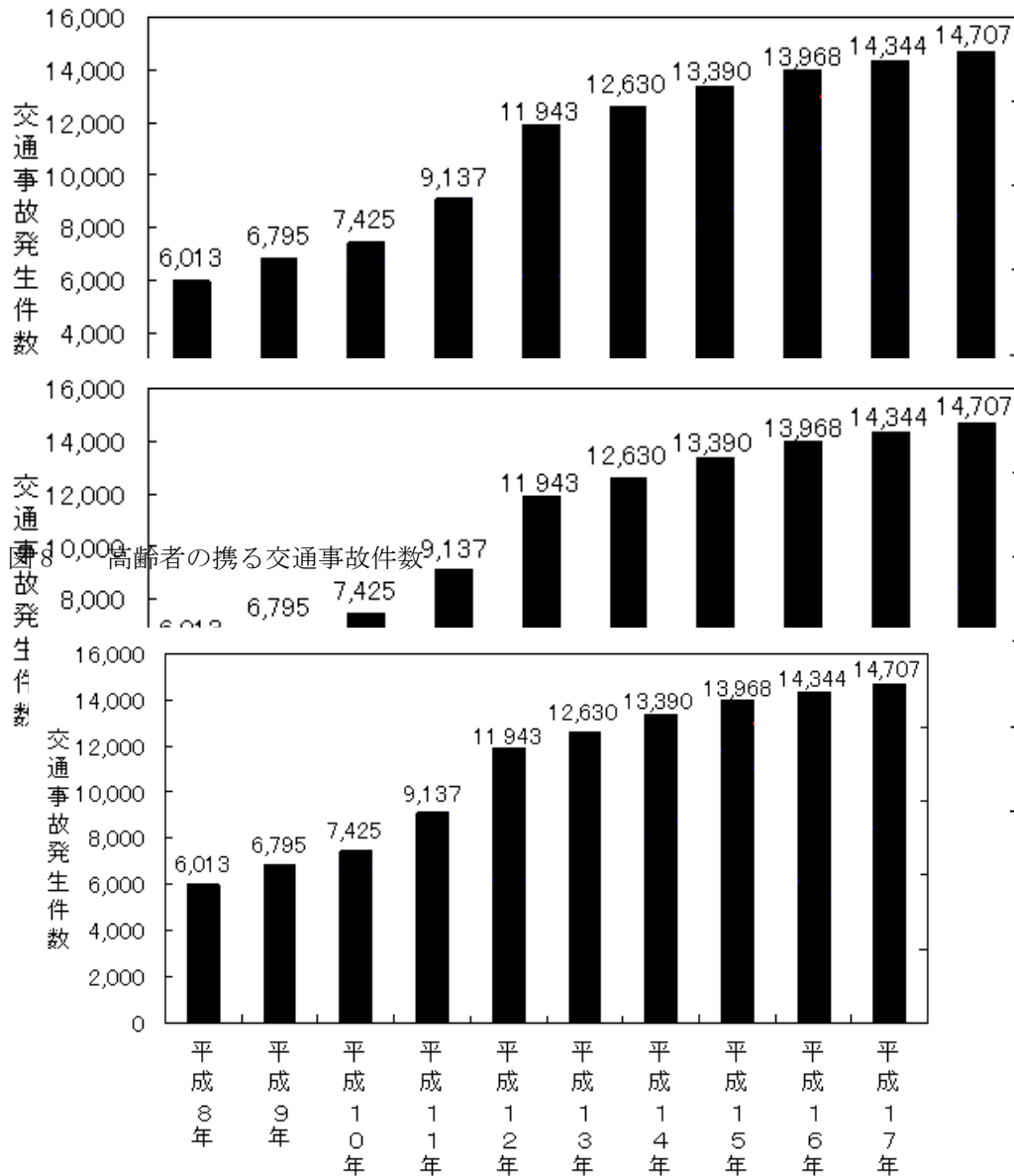
## 第3項 高齢者の私的交通

では高齢者の移動の現状はどうなっているのだろうか。内閣府による高齢者の交通安全教育のための基礎資料作成を目的として、全国の36市町村(大都市7市、人口10万人以上の市12市、人口10万人未満の市7市、町村10町村)から、それぞれ100人の高齢者計3600人を調査対象者として実施された「高齢者の交通安全行動調査」によれば、高齢者の外出特性として、高齢者の外出割合は95.9%と極めて高いとしている一方で、その際の利用交通手段としては、公共交通機関よりも主に自動車などの私的な交通手段(以下私的交通)を利用している。これは高齢者が、より運動量の少ないドア・ツー・ドア方式を好むことの現れであるといえる。その際、移動時における悩みとして、「階段や歩道橋の上り下りがきつい」と答えた高齢者が全体の約3割を占めているということから、身体機能低下による周囲環境への不満が見て取れる。このことから、高齢者は負担の少なく、また、より運動量も少なく済む私的交通を好むことが分かる。若者にとっては難なくこなせる移動であっても、身体機能の低下した高齢者にとって移動とは、必ずしも容易な行為ではないのである。

そしてまた、現時点においては高齢者にとって主要な交通手段となっている自家用車を用いた私的交通の移動手段も、加齢による身体機能の低下が進んだ場合、その運転を行うこと自体が難しくなってくると予想される。自家用車を運転する際には視力・情報処理判断機能・運動機能の3つの機能が重要になり、つまり外界からの情報を収集し、その情報に基づ

いて適切な判断を下し、実際のハンドル操作やペダル操作を、高速度で連続的に行うということが必要だからである。

よって、これら3つの機能が重要になるわけであるが、加齢による身体機能の低下した高



<出典>警視庁ホームページより作成

以上より、現状では私的交通を主に移動の手段に用いている高齢者であるが、運転という行為が自己の身体能力を上回ってしまう場合、危険を伴う可能性が高いといえる。

では、今後の更なる身体機能の低下により、運転行為すらも難しくなった場合、その代替手段となるものは何であろうか。その場合、鉄道やバスを初めとする、公共交通機関にその役割が求められるだろう。なかでも、よりドア・ツー・ドア形式に近く、地域に密着しているバスは、その重要性を増すと考えられる。

しかし、現在我が国では、全国各地でバス路線の廃止が相次いで行われている。次節では、この原因のひとつであるモータリゼーションについての分析を行う。

## 第2節 モータリゼーション

### 第1項 モータリゼーションとは

モータリゼーションとは、自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化することである。最初にモータリゼーションが起こったのはアメリカであった。アメリカは、19世紀半ば「鉄道王国」と呼ばれるほど、鉄道が移動手段として大きな役割を担っていた。しかし、1929年の世界恐慌の間に、旅客鉄道は半分に衰退し、同時に自動車の普及が台頭したのである。19世紀後半に登場したT型フォードは大量生産され、1915年までに累積100万台に達していた。路面電車においては、自動車を阻害するとの理由から次々に廃止され、1930年代には、現代の自動車依存型の生活様式・都市構造の原型が創り出されたのである。

世界恐慌から第一次世界大戦という歴史の中で、モータリゼーションは一時停滞したものの、戦後の拡大する経済の中、一気に浸透した。そして第二次世界大戦後、大衆財となった自動車と放射状に延伸した高速道路により、郊外からの通勤が可能となった。このため、「ベビーブーム」を生み出した世代の郊外への移住が増加し、モータリゼーションは更に加速したのである。都市圏は道路網上の要所に築かれる、業務・商業・居住などの複合機能を備えた「エッジ・シティ」を核に拡大していった結果、過度な自動車依存が根付いたのである。こうしてアメリカで起こったモータリゼーションが、他国でも繰り返されていったのである。

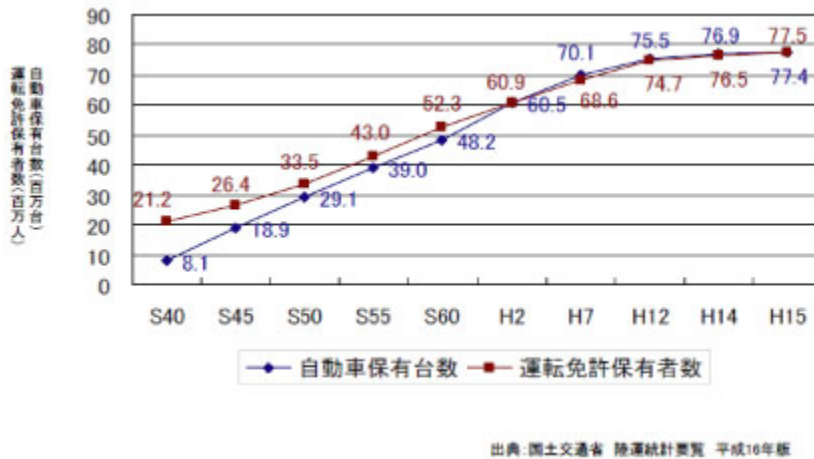
### 第2項 モータリゼーションの背景

第1項でも述べた通り、アメリカのモータリゼーションの流れに伴い、日本国内でもその影響が起きた。我が国でアメリカから最初に販売目的の自動車が輸出されたのは1901年である。つまり、我が国のモータリゼーションは20世紀と共に始まったとも言えるのである。その後、国内で自動車産業の成長は見られたものの、国民にとっては依然として高価なものであった。しかし、1945年の敗戦を期に、自動車産業は完全国産化され、我が国の各自動車メーカーも経済の成長に伴い発展していった。そして、1952年の「新道路法」の制定から始まる道路整備の進行、1955年の通産省重工局自動車課による「国民車構想」、また、国民の自動車に対する関心の高まりなどによって自動車が普及していくようになり、モータリゼーションは徐々に進行していったのである。

そして1960年代に入り、モータリゼーションは高度経済成長の煽りを受けて急速に進展した。60年から70年の間に、国道、都道府県道の実延長は14.7万キロから15.4万キロに増加し、舗装率も11%から49.6%に増加した。一方、65年代には228万台だった自動車保有台数は、75年には1604万台（一世帯当たり0.7台）に達し（図9参照）、10年間で7.9倍も増加し、運転免許保有者数にも増加が見られた。この時期を境に、法人自動車を中心とするモータリゼーションから、自家用乗用車を中心とする本格的なモータリゼーションの段階に入ったのである。当初、大都市圏が先行したが、自動車の持つ機動性、利便性が、地方圏においても発揮されたために全国圏へと波及していったのである。1980年には、日本の自動車生産台数は717万6250台に達し、米国の643万4068台を抜き、世界第1位となった。交通面においても、都心を核に形成された一点集中型のパターンから、面的に拡散した多点間の移動パターンへと変化し、人口のドーナツ化現象と呼ばれる都市郊外に人々が流れる動きも見られた。

このように進展してきたモータリゼーションは、都市生活において様々な影響を与えた。それらの影響は生活の利便性を高め、経済規模の拡大を促した反面、同時にモータリゼーションの進行に伴い、交通事故の増加、道路渋滞の問題、CO2排出による環境問題、公共交通機関の衰退をもたらしたのである。

図 9



### 第3項 モータリゼーションの弊害

モータリゼーションの進展で交通量が増加したことにより、交通事故の増加・交通渋滞・大気汚染・公共交通機関の衰退など、様々な問題が発生した。

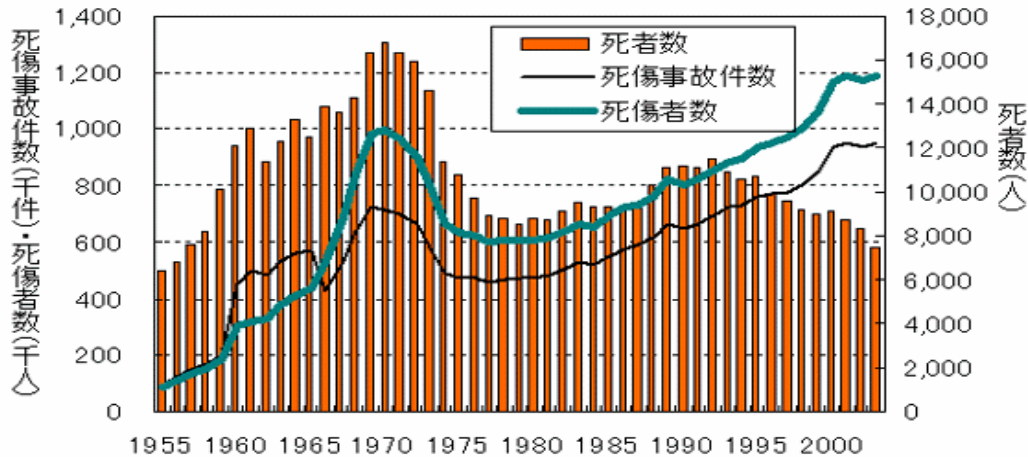
交通事故による死傷者数は、モータリゼーションが大幅に進展した高度経済成長期である1960年代中ごろから急激に増加し、1970年にピークを迎えた。(図10参照)その後、一度は減少したものの、死傷者事故件数は増加傾向にあることから、交通事故の件数自体は増加していることが分かる。

また、交通量の増加は交通渋滞をもたらした。国土交通省によると、交通渋滞による経済損失額は年間約12兆円にも上るといわれており、交通渋滞による経済的損失は計り知れない額である。

さらに、交通渋滞は二酸化炭素排出量による大気汚染にも拍車をかけた。地球温暖化の原因とされている二酸化炭素の増加において、自動車を無視することは出来ない状況にある。現在、運輸部門からの二酸化炭素排出量は全体の約22%であり、そのうちの約11%が交通渋滞によるものだというデータがある。また、運輸部門からの二酸化炭素排出量の約90%を占めているのが自動車である。運輸部門での二酸化炭素排出量削減への対策は取られているものの、二酸化炭素の排出量は徐々にではあるが年々増加している。また、自動車からの排出ガスによる問題は二酸化炭素に関してだけではない。自動車排出ガスである二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) などが環境問題を悪化させているだけでなく、人々の生活や人体にも影響を与えている。さらに、交通量の増加に伴い、高速道路や幹線道路の沿線に住む住民に対する騒音や大気汚染による公害の問題が深刻化した。このような問題により、道路交通政策は少しずつ環境を重視したものへと変化していった。しかし、現在でも自動車の騒音や大気汚染による影響を受けている人は少なくない。

モータリゼーションの進展は、人々の移動様式を変化させ、交通体系にも変化を及ぼした。自動車の利用率が上昇するにつれ、それまで移動にバスや電車などの公共交通機関を利用していた人が、自動車を利用するようになったのである。これにより、公共交通機関の利用者が減少し、採算の取れなくなった路線は、本数の削減や、路線自体の撤廃などが余儀なくされた。特に地方都市では公共交通機関の衰退が著しく、自ら自動車を運転することの出来ない人にとっては深刻な問題になっている。

図 10



〈出典〉財団法人 自動車検査登録協会ホームページ

## 第4項 公共交通機関の衰退

モータリゼーションの進展により、人々の活動場所や行動範囲は格段に広がった。さらに、高速道路の延伸や道路整備により、都市部へのアクセス・通勤が容易になったことで、人々の活動場所は、自動車利用を前提にした都市形態によって郊外化したのである。郊外部では、自動車以外の交通機関が実用的でないことから、生活全般が自動車依存型になった。また、郊外部では土地代を含めた低費用性から、大規模駐車場を備えたショッピング・モールなどに対する需要が大きくなった。それにより、駅前商店街の魅力や個性、賑わいは失われ、画一的な幹線道路中心の市街地が形成された。

第3項でも述べたが、自家用乗用車に対する依存度が大きくなればなる程、公共交通機関の利用者が減少し、特に地方都市では公共交通機関の衰退が顕著になった。その要因として、自動車は一般に、公共交通機関よりも高い水準のサービスを提供している。自動車はドア・ツー・ドアが可能ため利便性が高い。また、モータリゼーションにより公共交通機関全体の利用者が減少することで、経営困難になったバス会社は運賃値上げを余儀なくされた。更には、自家用乗用車の普及による道路渋滞によって定時性が損なわれ、信頼性の低下が起こった。このような悪循環が重なり、より一層の乗客の減少、サービスの低下を引き起こした。

また、公共交通機関の衰退に更なる拍車をかけたのは2002年からの規制緩和である。これにより、乗り合いバスに関する免許制を許可制に移行した。一方で、撤退もこれまでの許可制から原則半年前までの届出制に変更された。それにより、不採算路線廃止は傾向にある。

公共交通機関の社会的役割の1つは、子供や高齢者など、自立的移動手段が限定されている人々に対する移動性を確保することである。高齢化が進むにつれ、自立的移動手段が限定されているか否かで、移動性は大きな格差を生むことから、公共交通機関の役割はやはり重要であると言える。

このように、モータリゼーションの進展は人々の移動に大きな影響を与えたのである。その中でも我々は公共交通機関の衰退に着目した。特に公共交通機関の衰退が著しい地方都市では、公共交通機関の衰退により自動車を利用せざるを得なくなり、その結果、ますます公共交通機関が衰退していくということが言える。

公共交通機関は、公的必要性は高いが、採算性が取れない。それゆえ、地方の生活路線はますます厳しい状況にある。しかし、自動車が移動手段の主である地方においては、子供や高齢者など自立的に移動を確保出来ない人がいることは問題である。更に、これから高齢化が進むにつれ、公共交通機関に頼らざるを得ない人が増えることは避けられない。

このように、モータリゼーションの進展は人々の移動に大きな影響を与えた。その中でも我々は公共交通機関の衰退に着目した。特に公共交通機関の衰退が著しい地方都市では、公共交通機関の衰退により自動車を利用せざるを得なくなり、その結果、ますます公共交通機関が衰退していくということが言える。

## 第3節 都市と地方の移動の比較

### 第1項 都市と地方の定義

都市と地方の交通は、その地域に住む人口の差、または経済規模の大きさから、大きな違いが生じる。我が国の都市交通の主体は公共交通機関であり、地方交通の主体は私的交通である。だが、この「都市」と「地方」に関しては明確な定義はない。我々は本項において、「都市」と「地方」を以下のように分類・定義することにした。

まず、三大都市圏の中でも、公共交通機関が整備されていて、鉄道が交通の主役であり、人口1000万人以上である首都交通圏と京阪神交通圏を大都市として定義づけた。同じ三大都市圏である中京交通圏を除外した理由としては、中京交通圏は自家用乗用車が主役であり、また人口も1000万人以下だからである。

一方、地方は大都市とは逆で、公共交通機関が十分に整っておらず、自家用乗用車が交通の主役であり、人口50万人未満であると定義した。人口50万人未満としたのは、人口50万人から100万人以上は政令指定都市とされ、ある程度公共交通が整備されていると判断したからである。また、人口50万人以上から人口1000万人未満は都市とし、以下の項で述べる都市とは、大都市と都市を含めたものである。

本項の定義では、大部分の市町村がいわゆる地方となってしまうが、高齢化が進んでいく我が国では多くの地域で我々の提言が必要と感じたので、このように定義した。

### 第2項 都市の交通の現状

我が国には、多数の公共交通機関が存在している。公共交通とは、安全性が高く、不特定多数の利用者に開放されるもの、つまり誰もが平等に移動することを可能にした交通手段のことである。代表的なものとして、鉄道、バスなどが挙げられる。

現在、我が国の都市で最も主要な交通機関は鉄道である。鉄道には、都市高速鉄道 (rapid transit) と中量鉄軌道 (Light Rail Transit) がある。まず、都市高速鉄道とは、大都市圏内のJR、私鉄、地下鉄などの総称として用いられる言葉だが、元々は密集する路面交通を緩和するための鉄道を意味していた。言い換えれば、都市高速鉄道は、大都市部での移動需要を自動車や路面電車などによる輸送が賄い切れず誕生したもので、東京、ロンドン、ニューヨークの地下鉄などがそれに当たる。特徴としては、大量高速輸送機関であり、長距離のネットワークの構築が可能なことである。そして現在、都市の通勤・通学には不可欠な基幹的交通機関になっている。一方、中量鉄軌道とは、中量規模の輸送量を担う交通機関であり、バスと鉄道の間道的なものをその領域としている。一般的に、バスの輸送限界は3000人/時程度とされ、鉄道は1万5千人/時程度の輸送規模を以て、その効果を発揮出来ると考え

られているのである。その間を埋める交通機関が中量鉄軌道である。これには、路面電車、モノレール、新交通システムなどがある。

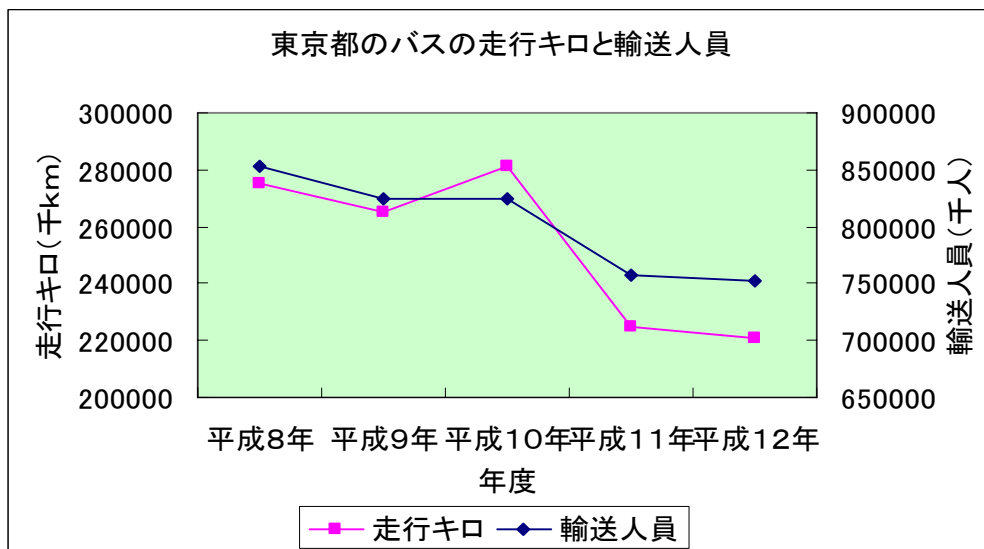
そして、第2の主要な交通機関はバスである。都市におけるバス交通は、交通混雑によってバスの運行速度が著しく低下していることや、定時運行が困難になってきたことに加え、地下鉄など他の交通機関が充実したことにより、年間走行キロ、年間運送人員とも減少傾向にある。(図11) こうした状況の中で都市では、バスの利便性・安全性の向上を図るため、国をはじめ関係機関と協議を行うとともに、主要なバス路線の停留所での情報提供システムに対する、一部助成等を行っている。また、最近では中心市街地と周辺住宅地等との間を小型バス等で運行する、いわゆるコミュニティバスの導入に取り組んでいる区市町が増加してきている。バス交通は、地域住民の身近な公共交通であり、高齢化の進展や環境負荷の観点から、今後ともその重要性がますます高まってくるだろう。また、国の規制緩和と政策により、今後、事業者間の競争が一層激しくなることも予想される。

一方で、私的交通の代表である自家用乗用車の都市における分担率は、地方都市に比べて少ない傾向にある。2004年の東京都のマイカー所有台数を見てみると、約313万台、つまり3.85人に1台の割合である。他の地域の1台当たりの人数を見てみると、群馬県では1.67人、愛知県では1.94人、大阪府では3.26人となっており、東京都の自家用乗用車の所有率は全国最低であり、地方に比べ、都市のほうが自家用乗用車の所有台数が少ないことがわかる。

しかし、都市部では人口が多く、自家用乗用車の他に、タクシー・営業用トラックなども多数走っているため、これらは都心の混雑、渋滞の原因になっている。その上、エネルギー効率も非常に悪く、自家用乗用車から公共交通機関の利用へとシフトさせようとする動きがある。

このように、都市は一定の需要密度が確保されることから、鉄道、バスなどの公共交通サービスが成立しうる限られた地域であり、また、自家用乗用車に依存しづらい高齢者の移動には不便の少ない地域である。だが、高齢者の立場になると、駅の高架や複雑な駅の構造などで、逆に不便を感じる高齢者もいる。しかし近年では、ノーマライゼーション理念の社会への浸透が進んだことから、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の整備の促進に関する法律」であるハートビル法や、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」であるバリアフリー法の制定など、高齢者等の施設利用・移動環境の改善のための施策が着実に実施されている。

図 11



国土交通省「数字で見る関東の運輸の動き2002」より作成

### 第3項 地方の交通の現状

一方地方では、人口が少なく職住近接型の構造が一般的であり、都市のように鉄道網が十分に整備されていないため、住民にとって一番身近に感じられる公共交通機関はバスである。

近年のモータリゼーションの進展により自家用乗用車の保有者が増加したために、地方の公共交通は弱体化している傾向が見られる。よって、地方交通においては、自家用乗用車の普及により、公共交通手段であるバスの利用が減少し、経営困難となった路線は廃止となるため、自家用乗用車に頼らざるを得ないという状況にある。しかし、身体的理由から家族や、親戚などに運転を頼らなくてはならないという点も挙げられ、高齢者にとっては不便に感じることもある。自らの意思で移動したいと思う高齢者にとって、地方の公共交通機関は、どうあるべきなのかということも問題である。

近年では交通弱者、特に高齢者に対して今までのバス交通ではカバー出来なかった地域の細かい部分、いわゆる交通空白地域にまで行き渡るような自治体主導のコミュニティバスや循環バスの運行といった取り組みが、全国的に展開されている。これは、2002年2月より施行されている改正道路運送法によって、乗合バスへの参入・退出に関する規制が緩和されたからである。その結果、地域の民間バス事業者による不採算路線の撤廃が起り、それを受けて、交通空白地域となってしまった住民の交通手段を確保しなくてはならないという考えに基づくものが多い。代表的なコミュニティバスの例としては、地方公共団体が主導している東京都武蔵野市の「ムーバス」、地域住民等が主導している三重県四日市市の「生活バスよっかいち」などがある。

それでは、地方での自家用乗用車の利用については、どのようになっているのだろうか。先に述べた様に、モータリゼーションの進展に伴い、多くの人々が運転免許を取得し、自家用乗用車を有している。そして職住近接型の構造が一般的な為、自家用乗用車の利用率が都市と比較して遥かに高く、世帯当たりの所有台数の平均も高い。また、自家用乗用車はドア・ツー・ドアにより目的地を直接結ぶという利便性があり、そのために多くの人々が自家用乗用車に交通手段の大半を依存しているという現状がある。

また、地方は都市と比べ高齢者人口の割合が高い。そのため、通院・買い物といった生活を営む上で必要最低限の移動がより重要である。しかし、公共交通が整っていないことや、既存の交通構造では十分な交通サービスの提供が困難だということから、高齢者でさえ自家用乗用車を運転せざるを得ない状況がある。

対象地域の宮崎県都城市の郊外部では、高齢者が住民の割合の多くを占めている。公共交通機関は宮崎交通の路線バスが1日当たり数便運行しているだけで、その他はタクシーのみである。また、この路線バスは病院への運行がなく、数少ない学生の通学の足を確保することを大きな目的として運行しているのが現状である。そのため、高齢者は公共交通を利用しての移動が困難であり、自家用乗用車を所有・運転出来る人が身近にいないければ、大変不便な生活を強いられることになる。通院・通勤・通学・買い物といった必要最低限の交通が、公共交通ではなく自家用乗用車によって賄われているのが現状である。

### 第4項 高齢化の移動の問題

これまで、都市と地方の交通現状を見てきたが、いずれも公共交通機関が衰退してきているという共通点が明らかになった。さらに、高齢者の立場になると、公共交通機関の不便さは顕著に見られる。そのため、現在の交通の問題として、高齢者・障害者の移動問題などが挙げられるが、都市交通では、都市整備の施策的にも高齢者が自立的日常生活を営める地域

レベルでの画的な交通環境の改善が、着実に実施されている。しかし、地方交通には高齢者のニーズに応える交通整備が行き届いていない現状がある。ここで、地方高齢者が移動を行う上で、大きく分けて3つの問題が挙げられる。

第1にモータリゼーションの進展に伴い、公共交通機関が弱体化しているという現状である。地方の高齢者の多くが自家用乗用車を所有しており、日常生活の移動手段の多くを自家用乗用車に依存している。そのため、自動車免許を持たない高齢者たちは、家族や親戚に移動の世話をしてもらうか、弱体化した公共交通機関を使用せざるを得ない。さらに、地方の郊外部に住む高齢者は、公共交通機関を使うためには、更なる移動が必要になるのである。

第二に高齢者の運転による危険性である。第1節、第2項で述べた様に高齢化に伴い、体力の低下・視力の低下・生活習慣病などのさまざまな身体的老化が高齢者の運転の障壁となるのである。そのため、反応・判断力の低下が生じ、交通事故を起こす危険性が増すのである。しかし、地方の高齢者は自家用乗用車に強く依存しているため、運転を自ら止めようとする人が発生しにくいという問題がある。

最後に、近い将来に増加が予測される高齢者人口である。今後、我が国は団塊世代の高齢化に伴い、高齢化が急速に進展することが予想される。現在の地方高齢者の多くは10～20年後、身体的老化によって運転することが困難になり、自家用乗用車を運転することが物理的に不可能になってくるだろう。すると、現在その効率性・利便性を備えた自家用乗用車に変わる交通機関が必要になる。しかし、弱体化している公共交通機関は代替交通機関になれるだけの力を備えておらず、地方高齢者の移動に問題が生じてくることが予想される。

## 第3章 社会調査及び分析

---

### 第1節 社会調査

本節では、我々が実際にフィールドワークで行なった高齢者への社会調査を元に、対象地域に住む高齢者の移動の現状を述べる。ただし、本章における分析は一面的なものとし、より詳しい考察は第4章で述べることにする。

#### 第1項 調査対象、調査方法

我々は、2006年9月、宮崎県都城市の下長飯町、梅北町（弘川、嫁坂、女橋、大浦地区）安久（藤田、上安久、正応寺、石原地区）、豊満町（西豊満、東豊満地区）在住の65歳以上の高齢者を含む313世帯に面接調査を行った。

調査項目は①年齢 ②性別 ③世帯構成 ④世話をしてくれる人の一週間の訪問頻度 ⑤通院をしているか否か ⑥通院の頻度 ⑦通院の際の移動手段の7項目である。この質問項目は、我々が調査協力を行う以前からあらかじめ決められていたものである。

#### 第2項 調査結果

本節1項の③から⑦を①の年齢別にアンケート表とした。②の性別は、結果に殆ど反映されないため、人数を表す欄に全体人数における女性の数を括弧内に示すのみとした。

図 12

宮崎県都市部での高齢者313人に対するアンケート結果								
	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80-84歳	85歳以上	前期高齢者	後期高齢者	総計
人数(カッコ内は女性)	56(29)	78(40)	74(39)	67(42)	38(17)	134	179	313
世帯構成	*30分・20km以内を「近く」の基準として調査							
単身	0	4	1	2	1	4	4	8
夫婦のみ	5	4	2	1	1	9	4	13
夫婦+子(同居or近くに在住)	33	42	48	35	28	75	111	186
夫婦+子(遠くに在住)	11	16	6	2	4	27	12	39
単身+子(同居or近くに在住)	3	9	8	23	4	12	35	47
単身+子(遠くに在住)	4	3	8	4	0	7	12	19
世話の頻度								
毎日	12	20	28	31	20	32	79	111
週に1度	6	8	8	10	4	14	22	36
週に2-3度	4	10	6	10	5	14	21	35
週に4-6度	1	2	0	1	0	3	1	4
月に1度	5	6	2	3	1	11	6	17
月に2度以上	5	8	6	3	4	13	13	26
その他	22	24	22	9	4	46	35	81
通院								
あり	33	60	62	63	36	93	161	254
なし	23	18	12	4	2	41	18	59
通院頻度								
毎日	1	0	0	2	0	1	2	3
週に1度	1	7	4	3	3	8	10	18
週に2-3度	3	6	7	8	5	9	20	29
週に4-6度	0	0	1	2	1	0	4	4
月に1度	21	30	26	26	17	51	69	120
月に2度以上	2	11	23	17	6	13	46	59
その他	6	6	1	5	0	12	6	18
移動手段	※複数回答である							
バス	2	6	10	16	6	8	32	40
タクシー	3	6	9	7	3	9	19	28
自家用車	32	49	31	24	12	81	67	148
徒歩	0	2	1	3	0	2	4	6
身内の送迎	6	7	10	14	7	13	31	44
福祉機関の送迎	1	5	5	5	15	6	25	31
自転車	4	3	1	5	2	7	8	15
バイク	2	5	4	0	0	7	4	11

※『移動手段』における、「自家用車」は本人運転によるもので、「身内の送迎」は自家用車によるものである。

### 第3項 アンケート分析

アンケート表の『人数』の欄からも読み取れる通り、社会調査の対象地域における高齢者は、前期高齢者（65歳～74歳）の中でも特に70～74歳に集中している。つまりこれは、早ければ1年以内、遅くとも5年以内には、彼らがみな後期高齢者へとシフトすることを意味している。比較的健康を保ち、自家用乗用車の運転もこなす前期高齢者に対し、後期高齢者は身体機能の低下がみられる時期である。また、『移動手段』の欄からもわかるように、被験者達は圧倒的な割合で自家用自動車を利用しており、さらにその大半が被験者自ら運転を行っている。

また、このアンケート表の『通院・通院頻度』という項目によって、多くの高齢者が定期的に医療機関を利用しているということが分かる。更に、アンケート項目以外の重要な意見として、「医療機関が遠い」、「通院が困難」など医療機関までの移動についての意見が多く聞かれた。また、バスに関する不満の声も多く、主に「運行本数が少ない」、「バス停まで遠い」、「バス自体が不便」などである。そこで我々は、被験者の声を受け、実際に対象地域がどれ程不便であるかを把握すべく、次項では対象地域における医療機関の立地及び、バス運行の実態の現況を述べる。

## 第2節 対象地域の分析

本節では、対象地域における医療機関の所在地、またバスの運行の実態を明らかにする。地図上において対象地域を明確にするため、対象地区ごとの区分けは行っているが、分析には地区の差異は殆ど関係しないため、地区名は明記していない。

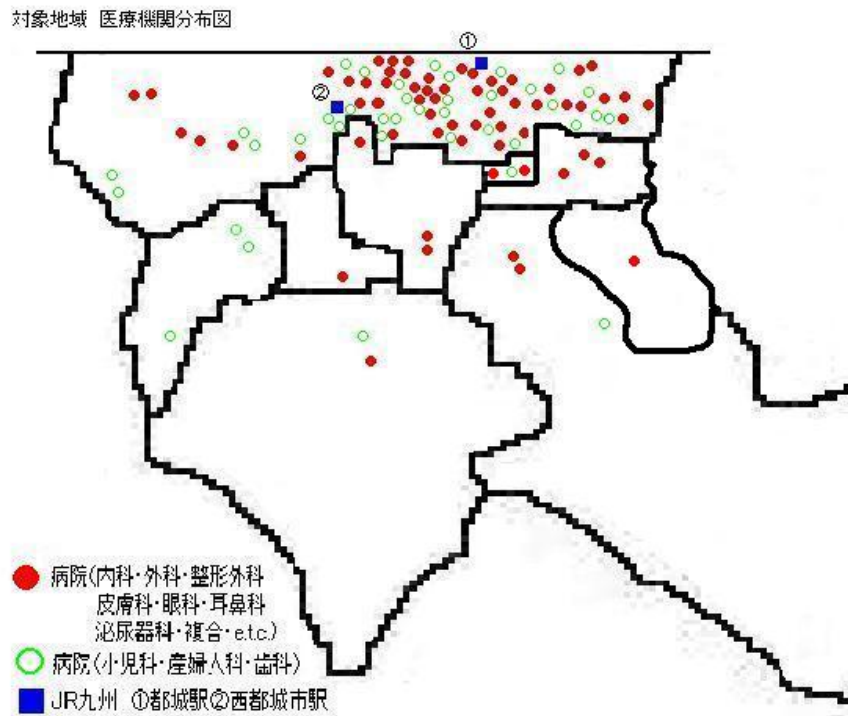
## 第1項 医療機関の分布図

図 13



<出典>国土地理院 1:25000 地形図 NH-5 より作成

図 14



<出典>iタウンページ <http://itp.ne.jp> より作成

上記の図は、対象地域を含む都城市南部(都城駅以南)における医療機関の分布図である。南部とした理由は、今回の社会調査で挙げられた医療機関が全て南部に存在していたためである。

また、高齢者との関係性が高いと思われる医療機関を●、高齢者との関係性が低いと思われる医療機関を○で表した。●で示されている医療機関は、内科・眼科・整形外科を代表とする科を、単独または複数所有している。これらの科はいずれも調査過程において耳にする頻度が高かったものである。ただし、高齢者との関係性が低い科であっても、もしその医療機関が同時に、内科などの関係性の高い科を所有している場合は、●で示すこととする。また、○で表されている小児科・産婦人科は、社会調査過程で耳にすることは皆無であり、歯科においてもごくわずかであった。

上図を分析するにあたり、特徴的なのはまずその数の多さである。都城駅以南においてだけでも、規模の大小はあるものの実に約95もの医療機関が存在している。そして、医療機関の所在地が駅周辺に集中していることもまた大きな特徴のひとつである。このことは高齢者との関係性が高い医療機関及び低い医療機関どちらにもあてはまる。

## 第2項 バス運行の実態

図 15

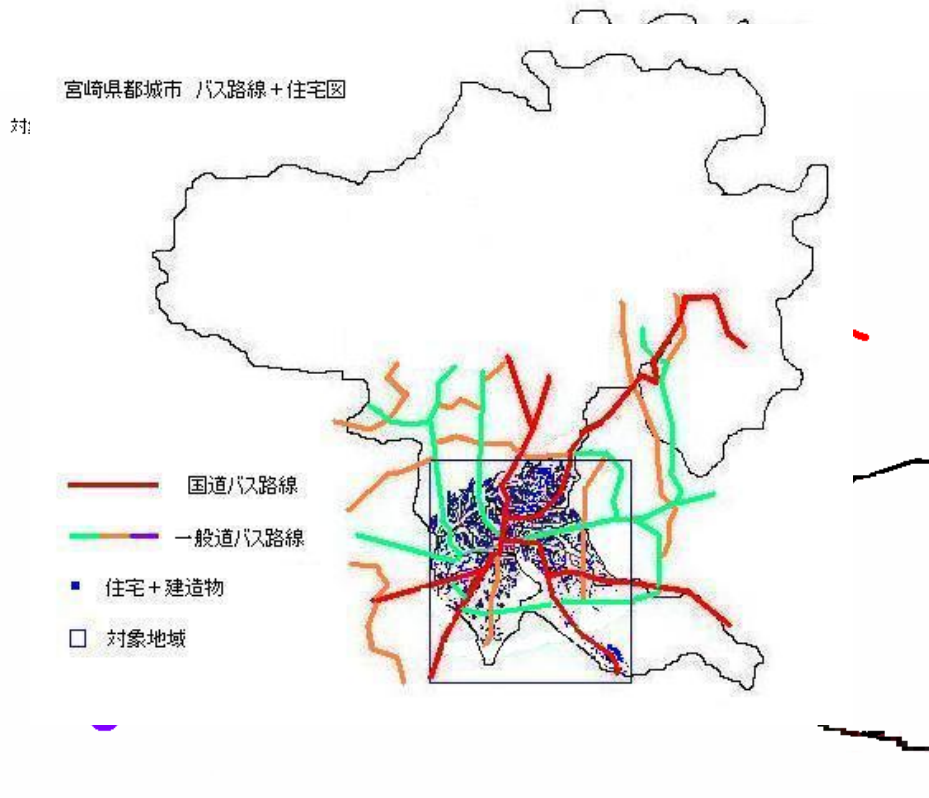
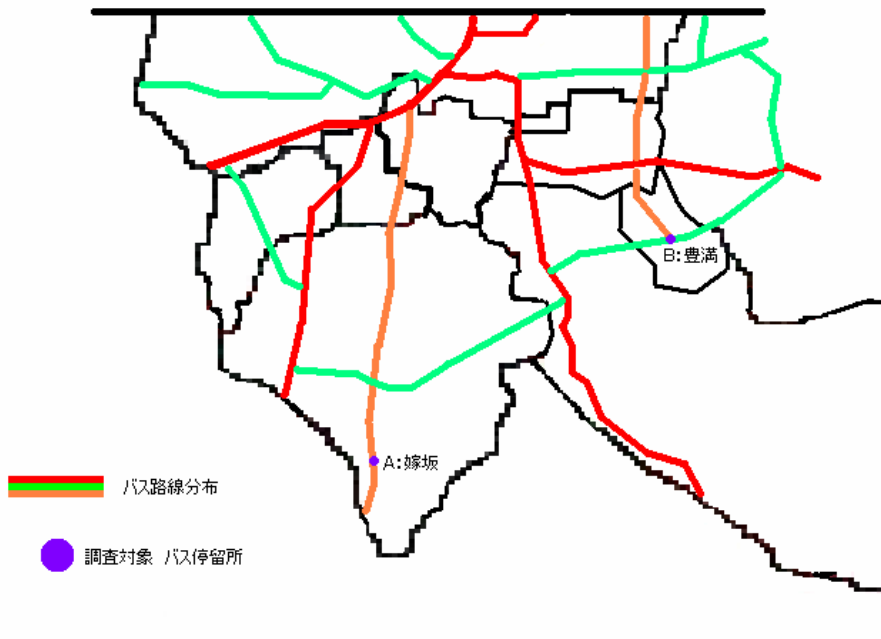


図 16

対象地域 拡大路線分布図



<出典>iタウンワーク <http://itp.ne.jp>  
 宮崎交通HP <http://www.miyakoh.co.jp/> より作成

対象地域におけるバス運行主体は宮崎交通のみであり、図 15・16 では、都城市南部における運行ルートを表したものである。宮崎交通は図内の国道と一般道で運行されている。また、都城市南部は都城駅を中心とした放射線状に道路が整備されており、それを結ぶ環状道路と相俟って目的地へ移動し易い利点を持っている。

表 2 では、我々がヒアリング調査を行った地区のバスの運行状況を把握するための一例として、嫁坂、豊満の両地区における宮崎交通のバス停留所の時刻表を示す。この表により、嫁坂、豊満地区ともにバスの便数が少ないことが読み取れる。バスの便数が少ない事は、他の対象地区においても概ね同じことが言える。

表 2

方面	川原谷	医師会病院前	方面
行先		イオン都城	行先
7		★妻 3 7	7
8	1 2	妻 3 2	8
9	★ 1 2	★妻 3 7	9
1 0			1 0
1 1	4 7		1 1
1 2		妻 1 2	1 2
1 3			1 3
1 4	2 2	妻 4 7	1 4
1 5	★ 2 7	★妻 5 7	1 5
1 6	3 2	妻 5 7	1 6
1 7			1 7
1 8	★ 0 2	★妻 2 2	1 8
凡例	★：土日祝日 運休	★：土日祝日 運休 妻：妻ヶ丘経 由	凡例

方面	宮村学校下	都城駅前	方面
行先		ダイエー都 城店	行先
7		★ 3 5	7
8	5 1		8
9		0 5	9
1 0			1 0
1 1	4 1	5 5	1 1
1 2			1 2
1 3			1 3
1 4			1 4
1 5			1 5
1 6	1 1	2 5	1 6
凡例	★：日祝日運休		凡例

### 第3項 問題の所在

対象地域の分析により、対象地域在住の高齢者にとって医療機関への通院は不可欠であり、通院手段の1つであるバスが非常に不便であることが判明した。その要因としては、第1に、図15・16で示されているように、高齢者の家からバス停留所までの距離があることが挙げられる。これは公共性の観点からみると、バス路線の整備が不十分であるといえる。第2に、地域間でその差はあるものの、バスの本数が極端に少ないことが挙げられる。第3に、医療機関が市街地に密集しているために、市街地までの通院を余儀なくされることである。これら3点は全て、身体機能の低下が避けられない高齢者にとっては大きな問題であるといえる。

以上より、既存の交通手段に変わる新たな交通手段が必要であることがわかる。なぜならば、近い将来において、自身による自家用自動車の運転が不可能になった場合、その高齢者は、通院を行うことが困難になると予測されるからである。そのような状況を防ぐためには、既存の交通手段に変わる新たな交通手段が必要とされる。そこで次章では、上記のような問題を解消する高齢者に向けた新たな交通手段を論じることとする。

## 第4章 政策提言

第4章の政策提言では、本論分の第4章でも述べたとおり、宮崎県都城市では郊外部に住む人々は公共交通機関がほとんど利用できないという現状を打開する策を論じていく。特に高齢者の移動に関しては、将来的にみると現状のままではさらに不便になる状態であり、公共交通機関を利用できないために、自家用乗用車、あるいはタクシー以外での市街地までの移動手段が限られていると言える。この問題を解決するために、対象地域で必要になるドア・ツー・ドア形式の新しい移送サービスと、その財源、および実証実験を行うまでの運行形態を組み立てることにより、対象地域が起点となることで全国波及を狙った具体的な政策提言を行う。

### 第1節 対象地域における理想の交通手段

対象地域、つまり本論文では宮崎県都城市における交通手段の条件は大きく分けて二つ挙げられる。1つ目はまず利用料金が安価であること、そして2つ目はドア・ツー・ドア形式に限りなく近いものであることである。

まず、利用料金が安価である必要性を述べる。定年を迎えた後、主な収入源となるのは年金である。しかし現在、我が国では年金の給付額の低さが問題視されている。民間企業に勤めていた場合、全国民に共通した国民年金の上乗せとして、報酬に比例した厚生年金・共済年金が支給されるが、農業を代表とした自営業者である場合は、国民年金のみの支給となっている。しかし都城市のような地方の高齢者に関しては農業や自営業者が多く、都市に住む高齢者よりも支給額が少ないのである。さらに、介護保険料の負担額増により、年金の給付額はますます減少しているのが現状である。一例として、我々が社会調査を行った過程で、年金の給付額の少なさについての声も聞かれた。このように経済状況では、交通手段に多額の資金を投入する事は不可能である。よって、年金を収入源として生活している地方の高齢者にとって、交通手段の利用料金が安価であることは、絶対条件であるといえる。

次に、限りなくドア・ツー・ドア形式に近いものである必要性を述べる。第2章第1節第3項で述べているように、高齢者が移動する際の主な交通手段として自家用乗用車を選定するのは、より運動量の少ないドア・ツー・ドア形式を好むためである。そのため、本論文において自家用乗用車の代替手段としての交通機関を創出するならば、ドア・ツー・ドア形式は必須の条件である。また、第3章第1節第3項において述べているように、社会調査の回答として「バス停が遠い」という声が多くあがった。若者であれば支障ない距離も、高齢者にとっては負担が大きい場合も多いのである。

以上により、都城市の高齢者に向けた理想的な交通手段の条件を述べた。さらに以上の条件は、都城市においてだけではなく、その他の地方においても共通する場合が多いだろう。

### 第2節 具体的な運行形態

#### 第1項 新たな運行形態

では実際に宮崎県都城市における新たな交通体系について述べる。それは、地域密着型の二段階移送である。この移送方法は、自宅からバス停までの末端移送と、バス停から目的地までの宮

崎交通のバスを利用した移送とに分けられる。例えば、高齢者が通院のため病院へ行きたい場合を述べる。それにはまず、高齢者は電話等の通信機器を使用して管理センターへ予約を入れる。予約を受けたセンターは、高齢者に末端移送車が迎えに行く時刻を告げる。その時刻に、末端移送車は高齢者の自宅まで迎えに行く。そこで高齢者はその車に乗り、最寄りのバス停まで行く。バス停に到着した高齢者は、そこで宮崎交通のバスに乗り換える。そして、目的地である病院の前の停留所で降りる。行きの工程は以上である。帰路の際は、事前に、末端移送の管理センターに電話し、乗車する停留所・降車する停留所・乗車時間を伝える。そして、行きと同様に宮崎交通バスを利用し、定められたバス停留所で下車し、そこから自宅まで先ほど電話で予約しておいた末端移送を利用して帰宅するというものである。その際の、末端移送は福祉有償運送制度を利用することとする。なお、この福祉有償運送制度については次項で述べる。

## 第2項 福祉有償運送

末端移送の際に使用する福祉有償運送とは、訪問介護事業者や NPO などの非営利法人が、高齢者や障害者など、鉄道やバスなどの交通機関を 1 人で利用することが困難な人を対象として、通院やレジャー等を目的に、営利に至らない程度の有償で福祉車両を使って送迎を行うサービスのことである。

これを利用するためには、一定の条件を満たしていなければならない。その条件は以下の 3 つである。

＜現在の福祉有償運送を利用できる条件＞

身体障害者手帳の交付を受けている人
介護保険の認定を受けている人（要支援、要介護 1～5）
知的障害・精神障害などで、1 人で交通機関が利用できない人

＜出典＞<http://www.pref.okayama.jp/hoken/shofuku/iso/iso.htm>より作成

以上の条件を満たし、事業者に登録することによって、利用が可能になる。しかし、福祉有償運送の対象者について明確な線引きが難しいため、NPO 等によるボランティア有償運送検討小委員会の議論により整理された。報告書によると、「1) NPO 等の福祉有償運送の対象者としては、人的な介助又は見守りといった者なしに単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない人とすべきである。2) その際、移動制約があることについて外形的に判別することが容易な利用者については、予め移動制約者の範囲に含めて整理することが望ましい。3) 移動制約があることについて外形的に判別することが容易でない場合であっても、1) の考え方に基づき、人的介助等がないと単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できないことが確認された者については、対象に含めることが適切である。このため、NPO 等の福祉有償運送の対象者となる移動制約者とは、あらかじめ登録を行った会員及びその介助者・付添人であって、会員は、①介護保険法第 19 条に基づく要介護認定を受けている者、若しくは身体障害者福祉法第 4 条に基づき身体障害者手帳の交付を受けている者であって、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者であると確認された者とした」となっている。<sup>1</sup>

<sup>1</sup> NPO 等によるボランティア有償運送検討小委員会 報告書 平成 18 年 1 月 国土交通省自動車交通局旅客課 26 頁 9 行目から 27 行目引用

### 第3項 福祉有償運送の利用条件の改正

我々の提言を実現させるためには、福祉有償運送の利用条件を改正する必要がある。つまり、利用者の幅を拡大させるということである。第2項で述べたような利用者規定では、我々の考える政策提言を実現させることが不可能であるからだ。その問題を解消させるためには、既存の福祉有償運送の利用条件を改正する必要があるのである。

我々の提言を行う改正内容は、福祉有償運送を利用する対象者を自家用乗用車の運転が困難となった高齢者に対しても拡大することである。これは我々の政策提言が、将来運転が困難となった高齢者に対するものためである。この改正が成されれば、福祉有償運送の利用料金はタクシーのおよそ半額であるため、高齢者のより安価且つ便利な移動が可能となるのである。

### 第4項 福祉有償運送の利用条件改正における問題点とその対策

福祉有償運送の利用条件改正における問題点は全部で3つ挙げられる。

1つ目は、福祉有償運送の利用料金はタクシーの半額であることから、それまでタクシーを利用していた人が福祉有償運送を利用する可能性が高く、そのため、民間企業であるタクシーの経営を危機的状況にする可能性があるということである。

2つ目に、利用者数に対し十分な運転手の確保ができるかということである。運転者はボランティアであるため、無償で末端移送を行おうという人材を集めなければならない。

3つ目は、使用車両の確保が確実に行われるかどうかということである。福祉有償運送では、使用車両にリフトアップシートやスロープを設けることが義務付けられており、それにかかるコストを捻出しなくてはいけないこともまた使用車両確保を困難にさせるだろう。

以上三点の問題の解決を行うことができなければ、我々の政策提言の実現可能性は極めて低いものとなる。そこで以下では、それぞれの問題点に対する改善策を述べる。

まず、1つ目の問題に対する解決策として、タクシー事業の損害を最小限に抑える為、協議会を設置し、事業区域のすみ分けや料金の設定等を協議する必要がある。

次に2つ目の問題の解決についてである。現在福祉有償運送の運転手は、「普通第二種免許を有することが必要だが、これを保有していない場合は、第一種免許保持者で過去2年間に運転免許停止処分を受けておらず、実車講習、ケア輸送サービス従事者研修、移送サービス研修等を受講する等、十分な能力・経験を有していると認められることが必要となる。」と規定されている。この規定には、特に年齢制限は明記されておらず、規定を満たすものであれば誰でも従事することが可能である。福祉有償運送は市区町村単位で活動を行っており、具体的な規定や条件などは市区町村ごとに異なっている。そのため、運転手報酬についても統一されておらず、運転手業務を無償で行っている者もいれば、報酬を受けている者もいる。とはいえ、報酬を受けている場合でもごく小額である。しかし、我々の提言を実現するためには、ある程度の数の運転手を確保しなければならない。そのための対策として2点挙げる。1つは現在の掲示やインターネットでの募集ページに加えて、都城市内の企業や近隣の大学、市役所などでボランティアを募る活動を行うこと。最近では、就職前の大学生やフリーターが、就職活動の一環として積極的にボランティア活動を行う傾向があることから、若者からの募集も見込むことができる。もう1つは、他の地方活動を参考にするものである。岡山県備中町では、定年退職をした人がボランティア活動に積極的に取り組んでおり、備中町における福祉有償運送の運転手の多くは、65歳から69歳の前期高齢者である。こういった事例を積極的に都城市において取り入れることで、ボランティアを募ることが可能になると考える。

さらに、平成18年10月1日に道路運送法第80条第1項が一部改正されたことで、地域関係者の合意が得られた場合のみ、自家用乗用車でも福祉有償運送が可能になり、運転手の確保がより容易になったといえる。

最後に、3つ目の問題点としてあげた車両確保については、十分な設備を備えた車両を確保する等で資金調達が必要となる。その資金源については、次節で詳細を述べる。

## 第3節 財源としての道路特定財源の活用【新交通体系の財源】

### 第1項 道路特別会計

以上のような地域密着型バスを対象地域に実際に走らせるにあたり、必要になってくるのがその資金である。そこで我々は、今回の提言の財源として道路整備特別会計に注目した。

特別会計とは、国または地方公共団体の官庁会計において、一般会計とは別に設けられる、独立した組織体のことをいう。一般会計は福祉や教育、消防など国民・住民に広く行われる事業における歳入・歳出の会計であるが、特別会計はそれぞれの会計ごとに予算を持っている。その点で、一般会計における単一予算主義の原則に対する例外となっているといえる。単一予算主義の原則とは、国・地方公共団体の会計について、すべての歳入・歳出などを単一の会計で経理する原則をいう。しかし、この原則に固執すると、かえって個々の事業の損益や資金の運営実績などが不明となり、好ましくない場合がある。そのような事態を避けるため、特別な事業について、例外的に一般会計から切り離して独立の会計を設けて経理を行うのが特別会計なのである。

平成18年度現在、日本には31の特別会計がある。そのなかのひとつに、本稿における提言の財源である道路整備特別会計がある。

まず、現在の余剰分を生み出す背景となった道路特別会計の概要について述べる。道路特定財源制度は、有料道路制度と共に、戦後の我が国の道路整備に財政面から大きな役割を果たしてきた<sup>1</sup>。これは、我が国の道路を緊急且つ計画的に整備する為に、道路整備の受益者である自動車利用者に課税し、その税収を道路整備のために用いることを目的として設置された。昭和28年に「道路整備の財源等に関する臨時措置法」が制定されたことに始まるのであるが、この法はその後、揮発油税や軽油取引税を加え、昭和33年新たに「道路整備緊急措置法」と名称を変え、引き継がれた。同年、道路の整備に要する費用について政府の経理を明確にするため「道路整備特別会計法」が制定された<sup>2</sup>。このとき、道路出資の伸びに対応するため、税目の創設及び拡充が行われた。現在では、燃料の消費、自動車の取得、自動車の保有の各段階において課税が行われている。

この一連の沿革のなかで注目すべきなのが、昭和60年の「地方道路整備臨時交付金制度」の創設である。同制度は、昭和57年から始まった公共事業予算の削減のため、昭和58年～62年度において行われた第9次道路整備5カ年計画が、地方を中心に遅れていたことを背景に、地方の道路整備のための財源を優先的且つ安定的に確保することを目的に創設された<sup>3</sup>。その結果、揮発油税収の一部が道路整備特別会計に直入されることとなった。このことから、都市部が比較的迅速に整備が進んだのに比べ、地方ではそのようにはいかなかった、ということが分かる。

表3 道路特定財源の沿革

年	内容
S 2 8	「道路整備の財源等に関する臨時措置法」制定。
S 2 9	揮発油税を財源として「第一次5カ年計画」発足。
S 3 0	地方道路税・地方道路譲与税 創設。
S 3 3	「道路整備の財源等に関する臨時措置法」廃止、「道路整備緊急措置法」施行。 「道路整備特別会計」を設置。
S 4 1	石油ガス税・石油ガス譲与税 創設。
S 4 3	自動車取得税 創設。

<sup>1</sup> 国土交通省道路局監修、道路行政研究改編『道路行政16年度』全国道路利用者会議、2005. 2, p.17

<sup>2</sup> 軸丸真二「道路特定財源制度について」『道路行政セミナー』15(10),2005.1,pp.3-10

<sup>3</sup> 長峯純一・片山泰輔編著『公共投資と道路政策』2006.6, p.71

<sup>4</sup> [国土交通省道路局 | ETC・VICS利用案内](http://www.its.go.jp/etcvics/index.html) www.its.go.jp/etcvics/index.html

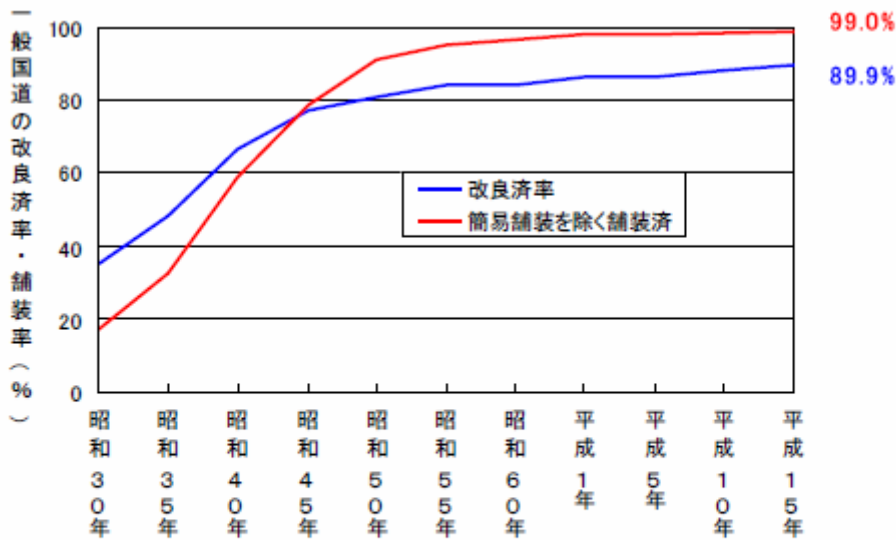
S 4 6	自動車重量税・自動車重量譲与税 創設。
S 6 0	地方道路整備臨時交付金制度 創設
H 1 5	「道路整備緊急措置法」を「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改正。

<出典>ISSUE BRIEF 「道路特定財源の見直し」 p.2 より作成

次に、我が国において現在道路整備がどの程度行われているのかについてみてみる。戦後から行われた一貫した道路整備の結果、高規格幹線道路（全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路）は計画全体の約60%が完成している。下の図に示されるように、国道はほぼ100%が舗装されていて、その上、約90%が大型車のすれ違いができる程度まで改良されているということがわかる。また近年、我が国では交通システムの向上も図られるようになり、ドライバーへの情報提供について、VICS（道路上に設置したビーコンとFM多重放送によって、渋滞情報・規制情報・道路案内・駐車場案内などをリアルタイムでカーナビに提供するシステム<sup>5)</sup>）や渋滞情報をリアルタイムで提供する図形情報板といったような、国際的にも先進的な整備がなされてきている。そして、我々が今回財源としてこの道路整備特別会計を選んだ理由は、大きく分けて2つある。

ひとつは、岐阜県で実際に道路特定財源を用いて地域密着型バスに類似した交通機関を導入した例があるということである。そしてもうひとつは、道路整備特別会計に、余剰分が出ているという事実である。これら2つの理由をもとに、財源としての正当性を述べる。

図 17



注1) 改良率は全道路に占める車道幅員が5.5m以上の道路延長の割合  
 注2) 舗装率は全道路に占める簡易舗装を含む舗装された道路延長の割合  
 出典：道路統計年報

図 一般国道の改良率・舗装率の推移

<出典>国土交通省道路局 [www.mlit.go.jp/road/](http://www.mlit.go.jp/road/)

## 第2項 岐阜の事例

道路特定財源制度は、受益者である自動車利用者が道路整備の費用を負担する制度であり、道路特定財源諸税は道路整備費を賄うために創設、拡充されてきた税である。幹線道路の整備から

地域の生活道路の整備まで、例えばバイパスの整備、開かずの踏切解消や環境対策などの事業に活用されている。

岐阜県では、このような道路特定財源をコミュニティバスの補助金に利用している。その戦略と手法として、以下のことが述べられる。

岐阜県はコミュニティバスの運行を単なる輸送手段ではなく、道路整備や、駐車場整備と同じ「公共事業」として位置づけた。その背景にはモータリゼーションの進展による自動車に依存した「くるま社会」が、交通事故、交通渋滞、環境悪化、中心市街地の衰退などの問題を増加させた事実があり、「公共交通機関」優先の交通政策に移行させる必要があると考えられた。

また、道路特定財源を充てることの妥当性について下記のように挙げている。1、コミュニティバスは市街地における「マイカーに替わる足」に相当する。2、市街地内のマイカーを減少させ交通を円滑化する。3、地方都市においてはコミュニティバスの利用者と道路特定財源負担者がおおむね一致する。

コミュニティバスの外部経済効果として、交通の混雑を解消するとともに交通事故の減少に期待ができる。また、排ガス、騒音等を減少し、環境を改善する。子供、高齢者のような交通弱者を守り、駐車場等の問題が起因して衰退しつつある中心市街地を活性化する。

内部経済効果として、散漫・少量の旅客需要からして、利用者の負担のみで独立採算性を確保できるものではない。したがって、コミュニティバス事業は、公共の利益に貢献し、公共の負担で維持すべき「公共事業」だと定義付けられているのである。

また、地方都市のコミュニティバスは大都市の地下鉄に相当する役割を担う。その一方で、地下鉄事業は、大量の旅客需要を有し、採算性は高いが、多額の一般財源が投入されている。コミュニティバス事業には個別目的の小額の一般財源(自動車事故対策費補助と公共交通移動円滑化整備費補助)のみが投入されている。また、大都市においては地下鉄利用者と道路特定財源負担者とは一致していない。したがって、地方都市のコミュニティバス事業には大都市の地下鉄事業以上の公共的配慮が必要となるため、道路特定財源を活用する必然性があるというのが岐阜県の考えである。

施策としては、15年度は、コミュニティバスの運行に対し、事業費補助を行う。具体策として、(基準事業単価×実車走行キロ)×3分の1を上限として補助する。

また、ワンコインバス導入市町村には、割り増し補助を行う。具体策として、運行収入の8分の1を割り増し補助する。

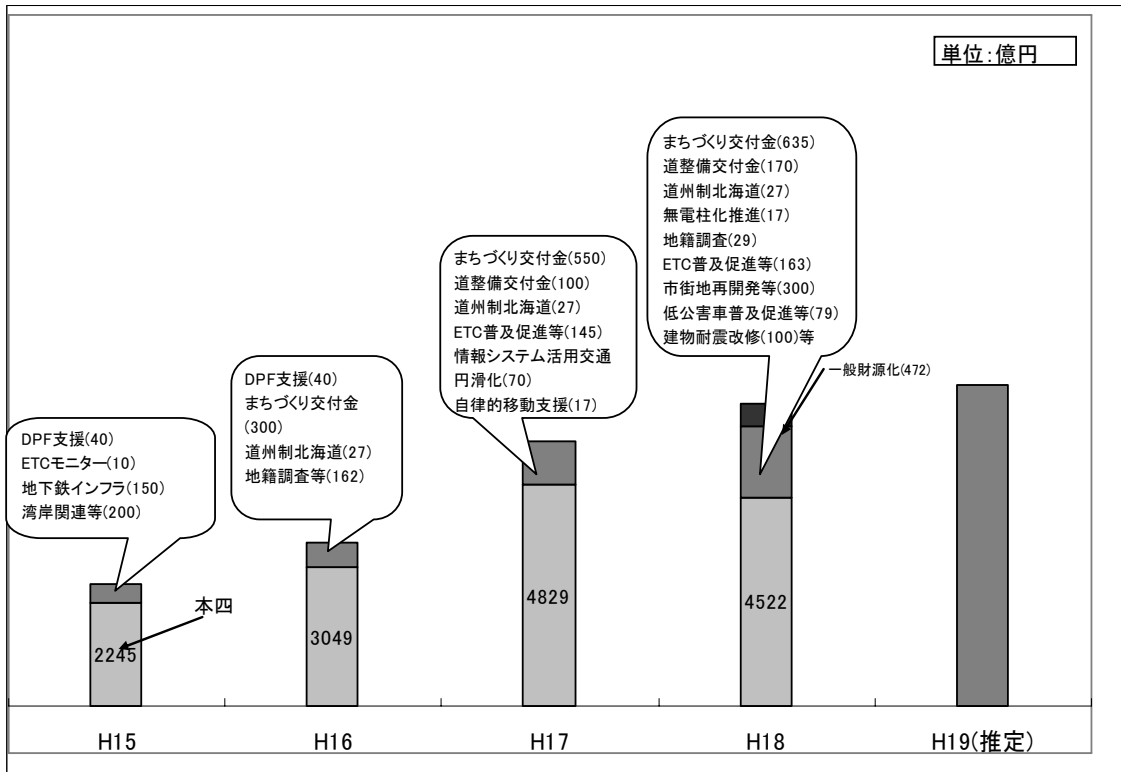
平成16年度にはデマンド方式のバス運行形態も必要に応じ補助対象とし、具体策としては、車両の乗車定員を問わずデマンド方式を対象に含める。

また、その他にNPO等によるバス運行形態も必要に応じて補助対象とし、具体策として、NPO等による過疎地域有償運送も対象に含めた。

### 第3項 余剰金について

道路特定財源は、小泉前政権が公共事業を削減した結果、道路建設費が減少し、その減少分に余剰がでているのが事実である。本州四国連絡橋公団(以下本四)債務処理は2006年度で終了し、税増収も見込まれることから、2007年度の余剰金は約7000億円となる見通しである。

図 18



H19年については推測値

※「本四」：本州四国連絡橋公団の債務返済  
 社団法人 日本自動車連盟より引用

政府の中では、これらの余剰金を一般財源化、もしくは環境税等他の財源に組み替えるという声もあるが、一般財源化した場合、様々な用途に使えるため道路特定財源の大前提である受益者負担の原則が損なわれてしまう。さらに、一般財源化した場合、タバコやビールと同様に毎年のように増税の対象になってしまう。一例を挙げると、一般財源化されているイギリスでは、過去25年間でガソリンの税率が4.7倍になっている。

このように、道路特定財源は約7000億円もの余剰金が発生し、一般財源化も見通しが不透明であるため、我々が提案する末端移送バスの財源に利用できるのではないかと考えた。様々な諸税を納めている自動車利用者は、道路整備ではなく別の事業に使用することに、抵抗はあるであろう。しかし、急速に進む高齢化に向けて、新しい移動手段の創出は不可欠であるといえる。

## 第5章 終章

---

本論文において、我々は新たな交通体系を創出することで、地方都市の中でも、交通手段が充実していない郊外部に住む高齢者の移動手段を確保するための政策提言を行ってきた。この実現のために、地方高齢者の交通ニーズを社会調査結果より分析し、高齢者の将来に対する意識を認識した上で、今後最も必要であろう交通体系の条件を考察した。

その結果、地方高齢者は、安全、安価そしてドア・ツー・ドア形式を含んだ新たな交通手段を求めているにもかかわらず、現在のマイカー主体の地方交通では、将来的に高齢者の移動が困難になることが明らかとなった。さらに高齢化が進むにつれ、移動制約者が増加することも明らかである。

これを受け本論文では、個人の自宅まで送迎する移送サービスである現在の福祉有償運送の取り組みと、既存の宮崎交通バスの運行に注目した。地方交通において、既存の交通機関を最大限利用することで、政策費用の通減が可能になり、より地域住民に慣れ親しんだ地域密着型の交通体系が創出できるのである。さらに我々は、政策提言の実現可能性を高めるために、新たな交通体系の創出に必要な財源を、道路特定財源の余剰金で賄うことを政策に取り入れた。

今回我々が提言した地方高齢者の移動手段の確保は、全国波及への第一歩である。我々の政策提言により、高齢者の積極的な社会参加につながり、それによって経済的面から見れば地方都市の地域活性化、そして移動がしやすくなることで予防介護にも効果があるだろう。そして今後、我々の提言である「地域密着型二段階輸送」が全国で実現されれば、ますます高齢化が進むであろう我が国にとっては社会的に非常に意義があることであろう。

道路工事や交通整備に財源を使うことよりも、高齢化問題により重点を置くことが、我が国の本来の政治の姿なのではないだろうか。我々は、高齢化を交通の観点から見ることにより、より良い日本が構築されることを期待する。

## 《先行論文》

- 運輸と経済 2004年8月 特集「NPOと社会サービス—交通サービスを提供するNPOを中心に」
- 運輸と経済 2006年10月 連載「北九州市の都市交通政策について」
- 運輸と経済 2006年10月 「公共交通におけるユニバーサルデザインの考え方と現状」
- 運輸と経済 2003年4月 「これからの地域交通と地方自治体の責任」
- 運輸と経済 2003年7月 インタビュー「地域住民による路線バスの維持・運営—NPO法人生活バス四日市」
- 運輸と経済 2004年8月 特集「住民主体型交通サービスの実現とNPOの役割をめぐって」
- 運輸と経済 2006年1月 特集「人口減少時代の「まちづくりと交通」に関する一考察」
- 宇都宮浄人 2005年「地方圏における乗合バス輸送需要に関する考察—パネルデータ分析による実証—」『運輸と経済』第65巻 第12号 55P
- 運輸と経済 2006年3月 特集「中心市街地活性化の取り組み—静岡市の事例から—」
- 運輸と経済 2006年3月 特集「わが国の中心市街地再生への取り組みと課題」

## 《参考文献》

- 小竹雅子 2006年『こう変わる！介護保険』岩波書店
- 内閣府 2006年『交通安全白書平成18年度版』 内閣府編集
- 日本交通法学会 2001年『高齢化社会と交通法』 有斐閣
- まちづくりと交通プランニング研究会 2004年『高齢化社会と都市のモビリティ』 学芸出版社
- 足立正樹 2006年『高齢社会と福祉社会』 高菅出版
- 市町村自治研究会 2005年『新旧見開き対照 平成の市町村合併早わかりMAP』株式会社ぎょうせい
- 朝日現代用語 2007年『知恵蔵』 財政 p0594
- 野村和正 2001年『道路と交通』 成山堂書店 p119
- 安部誠司 1993年『都市と地域の交通問題—その現状と政策課題—』 自治体研究社
- 天野光三・中川大 1997年『都市の交通を考える—より豊かなまちを目指して—』 技報堂出
- 駒村康平 2005年『年金改革—安心・信頼できる年金制度改革』財団法人 社会経済生産性本部 生産性労働情報センター
- 北村隆一 2001年『ポスト・モータリゼーション』 学芸出版 p16-p23 p30

### 《データ出典》

- 警察庁 交通局「平成16年中の交通事故発生状況」  
<http://www.npa.go.jp>
- 国土交通省  
<http://www.milt.go.jp>
- 国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路研究部 道路空間高度化研究室ホームページ  
<http://www.nilim.go.jp/lab/gdg/intro/accident.htm>
- 国立社会保障・人口問題研究所  
<http://www.ipss.go.jp/>
- 財団法人 自動車検査登録協力会  
<http://www.aiva.or.jp>

社団法人 日本自動車連盟

<http://www.jaf.or.jp/>

総務省統計局

<http://www.stat.go.jp/>

第一生命経済研究所

<http://group.dai-ichi-life.co.jp/dli/ldi>

大和総研コラム「道路特定財源はどう見直す？」

<http://www.dir.co.jp/publicity/column/051104.html>

東京都都市整備局

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/index.html>

独立行政法人 環境再生保全機構ホームページ

<http://www.erca.go.jp/taiki/siryou>

内閣府 共生社会政策統括官

<http://www8.cao.go.jp/kourei/index.html>

内閣府政策統括室ホームページ『高齢者の日常生活に関する意識調査』

[http://www.8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h16\\_nitizyou/8.pdf](http://www.8.cao.go.jp/kourei/ishiki/h16_nitizyou/8.pdf)

日経ビジネス 自動車産業版コラム

<http://blog.nikkeibp.co.jp/nb/auto/BLOG/ikehara/20051117-1835.html>

平成 17 年度 国土交通白書

<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/menu.html>

東京都都市整備局

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/index.html>