

## 第3回高齢社会懇談会議事録

日時 2019年10月11日(金)

午後4時から午後5時25分まで

場所 愛知県庁本庁舎 6階 正庁

### <大村知事>

愛知県知事の大村です。本日、高齢社会懇談会を開催させていただきましたところ、お忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。今日は、4名の委員の皆様方、そしてゲストスピーカーであるNPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長の伊豆原浩二様に、お越しいただいております。よろしくお願いたします。

さて、7月31日に開催しました第2回懇談会では、「高齢者の社会参加」をテーマに、幅広く御意見をいただきました。ゲストスピーカーの東京都健康長寿医療センター研究所の藤原様からは、「高齢者の社会参加は、生活機能や健康度に合わせて、就労、ボランティアや趣味・稽古活動、さらに友人・近所付き合いへと変わっていく。」、また、「世代間交流は、高齢者だけでなく、若年層にも精神的な健康に良いという調査結果が出ている。」といった御意見をいただきました。

他の委員の皆様からも、「シルバーカレッジのような高齢者向けの学校はいいと思う。学び直しだけではなく、そこでコミュニティができる。」といった御意見や、「働く場所と地域をどう結びつけるかという仕組みが重要で、地域のコンシェルジュが必要。」といった御意見をいただきました。

また、高齢者の買い物や通院などの日常生活はもとより、こうした社会参加を促進していくためには、それぞれの場へ出かけていくための移動手段を確保していくことが必要不可欠となります。足がなければ、出かけることができないという方々がいます。そこで、本日、第3回の懇談会の議題は、「高齢者の移動支援について」とさせていただきます。

一方で、高齢ドライバーによる痛ましい交通事故が大きく報道され、高齢者のなかには、運転免許証を返納する動きといますか、県でも、今、警察や市町村と皆さんと一緒に、運転免許証返納の推奨をやっています。一方で、東京都心部とか愛知県でも名古屋の都心部などは、免許証はなくてもいいが、名古屋を一步出してしまうと、買い物にも行けないという人がいるのは事実で、そこをどうするのかというのは大事な問題だと思います。

本日のゲストスピーカーである伊豆原様は、交通政策を御専門とされていますので、この地域の多くの自治体の交通政策に関わられてきた御経験から、高齢者の移動手段を確保していくための様々な方策について、具体的な事例とともに、お伺いできればと思います。

ちなみに、愛知県の自動車の保有台数は530万台くらいで、まだ人口も車も増えている。第2位の東京は440万台、第3位の神奈川、埼玉が400万台、第5位の大阪が380万台となっていて、いかに愛知が車社会だということがお分かりいただけると思います。名古屋市は地下鉄がありますけど、名古屋を一步出ますと、JRとか名鉄とかありますけど、なかなか公共のバスも厳

しい状況にあります。そういったところをどう考えていくべきか、御意見をいただければと存じます。懇談会の皆様方には、大所高所から、また御専門の立場から、率直に御意見・御提言を賜りますよう、お願いいたしまして、冒頭、私からのあいさつとさせていただきます。

どうぞ、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

#### <事務局説明>

それでは、資料1と3について説明させていただきます。

まず、資料1「高齢者の外出手段と県内市町村の取組」をご覧くださいと存じます。

表紙をおめくりいただきまして1ページ目でございます。中部地方整備局が実施をいたしました「高齢者の目的別外出頻度」の調査結果でございます。上の囲みでございますとおり、日常的な買い物のために、週1回以上外出される高齢者が多いものの、その他の目的による外出の機会、頻度というのはかなり低いということだと思っております。

続いて2ページをご覧くださいと存じます。こちらは「高齢者の外出手段」に関する内閣府の全国調査の結果でございます。上の囲みにありますとおり、年齢が上がるほど自動車を自分で運転する割合は減少してまいります。その代わりに「家族などの運転する自動車」、あるいは「徒歩」、「バス」、「タクシー」による移動が増加してまいります。ただし、80歳以上になりますと「徒歩」や「バス」による外出の割合は減少しているということでございます。

続いて、3ページをご覧くださいと存じます。道路運送法で定めるバスやタクシーなどを体系的にまとめた表となっております。この中で、右の点線の外に赤字でコミュニティバスと記載しております。市町村が主体となって運行いたします「コミュニティバス」につきましては、明確な定義はございませんが、こちらでは、「許可を受けた事業者に委託して有償運送を行う乗合バス」、右の点線の枠内にはございますが、路線バス、不定期バス、利用者の予約に応じて運行いたしますデマンドバス、そして、「市町村自らが登録を受けて運営をいたします交通空白地における地域住民の有償運送であります交通空白輸送」、この4つをあわせまして、コミュニティバスとして整理させていただきました。

続いて4ページをご覧くださいと存じます。県内のコミュニティバスの運行状況をお示しいたしました。こちらの図にはコミュニティバス以外に、無償のバスを運行しております市町村も示しております。県内54市町村のうち、尾張北部の江南市、扶桑町を除く52市町村がバスを運行している状況でございます。これらのバスの利用者は年々増加をしております、昨年度は県全体で約1,133万人の方にご利用頂いたところでございます。

続いて5ページをご覧くださいと存じます。ただいま申し上げましたコミュニティバスを運行いたしますためには、市町村が道路運送法施行規則に基づく地域公共交通会議を開催いたしまして、バスの運行ルートや時刻、運賃などを関係者と協議した上で、国土交通省運輸支局へ申請手続きを行う必要がございます。本県では、下の表に掲げております43の市町村が41の地域公共交通会議を設置しております、県はそれぞれの会議に委員として参画をいたしまして、広域的な見地から助言などを行っているところであります。

続きまして6ページをご覧ください。県内の市町村で行っております高齢者など、いわゆる交通弱者の移動手段を確保する取組の一部を掲げております。利用者の予約に応じて運行いたしま

すデマンドバスは、本年3月末現在で、豊橋市を始め12市町村で運行されておりまして、そのうち、この6ページには豊明市と新城市の事例を掲げさせていただきました。

最後の7ページでございますが、設楽町と瀬戸市の取組事例をお示ししております。こうした事例につきまして、後程、本日のゲストスピーカーであります伊豆原様からご紹介いただけるということでございますので、これらの説明については割愛させていただきたいと存じます。ただ、県といたしましては、こうした取組事例を各市町村に紹介いたしまして、地域の実情に応じた移動手段の維持・確保に向けた支援を行っているところでございます。

資料1につきましては以上でございますが、続いて、資料3をご覧くださいと存じます。本日、欠席されました今井委員から御意見をいただきましたので、簡単に紹介させていただきます。

高齢者の移動支援に関しましては、資料上段の〈現状〉にございます「自家用車の便利さに慣れてバスを使い慣れていない」、また、「70歳以降になると変化を受け入れるのが難しい」といった現状に対する考えを踏まえまして、中段以降の〈移動の足の確保策〉にございますとおり、ライドシェアの拡大のほか、新しい取組を考える際には、良い取組を参考にして、地域で考えていくべき、また県の関わり方としては、新しい取組の立ち上げの際には、県が支援すべきといった御意見を頂戴したところでございます。

以上簡単ではございますが、資料1と3の説明とさせていただきます。よろしく申し上げます。

#### <大村知事>

それでは皆様から高齢者の移動支援について御意見を伺ってまいりたいと思います。それでは、まず最初に、ゲストスピーカーの伊豆原様から御意見を伺います。伊豆原様から事前にいただいた資料をお手元に配付しておりますので、皆様、資料2をご覧くださいながら、お話をお伺いしたいと思います。

それでは、伊豆原様お願いします。

#### <NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

高齢者の移動支援ということで、まず、高齢者の移動の実態をお話ししたいと思います。「平成27年全国都市交通特性調査」という、国交省の調査データを紹介させていただきます。この調査は、昭和52年から、だいたい5年ごとに実施されておりまして、平成27年で、全国で約15万世帯を対象にして、70程度の都市と、60程度の町村を対象にして、実施されたものです。

最初に、全体の傾向をお話しさせていただきます。まず、女性に比べて男性の方が、外出率、外に出て行く確率が高いということです。また、65歳から74歳までの前期高齢者は、全年齢の平均値とほぼ同じぐらい外出されています。もう少し詳しく見ますと、60歳代、70歳代の方は、若い人たちとほぼ同じぐらいの移動回数ということが分かると思います。もうひとつ、60歳代、70歳代の1日の移動回数ですが、年々増加してきておりまして、むしろ20歳代の若者よりも増えているという状況でございます。移動の目的はなんだろうということですが、先ほどお話がありましたとおり、平日休日とも買い物が最も多いということです。それと、前期高齢者を見ると、通勤や業務といった就業関係が非常に高いです。後期高齢者になると、通院が増えるという状況

が見て取れるかと思えます。利用交通手段は何かというと、3大都市圏の数値を見ていただければ、自動車を自分で運転する割合が非常に多いです。ただし、女性や後期高齢者になりますと、徒歩が増えてきます。公共交通機関が少ない地方ですと、自動車の利用がぐっと増えます。女性は同乗、すなわち誰かに乗せてもらう割合がすごく高くなるという傾向にあります。あと、自動車や免許の保有の状況と比べてみると、自分で持っている人は、やはり外出率も高いですし、移動回数も非常に多くなるんですね。ですから、やはり、車を自分で持っている、または免許を持っているということが、ひとつの大きな要素になっていることは事実です。

では、世帯構成からみるとどうかというと、特徴的なんですが、高齢者のみの世帯の方が、移動回数が多いです。一番移動回数が少ないのは、非高齢者と同居している世帯の方ということです。交通手段を見てみますと、単身世帯の方は、徒歩や車など、色々な交通手段を使われています。非高齢者との同居になりますと、同乗の比率がすごく高い。これは、自分の家族に乗せてもらうんだと思いますが、いずれにせよ自動車の比率が高くなります。

それから、健康状態との関係を見ていきます。健康状態の定義として、外出困難なしと答える人は、前期高齢者で85%、後期高齢者になると5割に減ります。ですから、外出困難ありは、前期高齢者で15%ぐらい、後期高齢者で半分ぐらいとなります。外出困難ありの人は、なしの人に比べて、外出率も非常に低いですし、移動回数も半分以下になっているわけです。外出困難ありの人は、後期高齢者になると、格段に移動回数が少なくなるということですね。これは大変問題だろうと思いますが、外出困難なしの人が、ありの人が変わっていきます。75歳以上の人口はこれから多くなりますので、ここは大きな問題だと思います。それから、外出困難なしの人の移動回数は、通院は少なく、通院以外の買い物、食事、観光という目的があつて動かれるということです。特に後期高齢者になると、その傾向が強くて、通院が食事よりも少ない回数になるという状況です。

それから、高齢者の移動目的の多くは買い物と通院ですが、通院の目的の場合は、外出困難なしの人は、自動車を自分で運転という比率のが多いです。ですが、外出困難ありの人は、送ってもらうという割合が非常に多い。後期高齢者になると更に多くなります。また、外出困難ありでも、公共交通の利用が、鉄道とバスの比率を見ていただくとわかるのですが、外出困難ありでも、公共交通を使う、使わざるを得ない人が結構いるということだと思います。では、買い物の移動手段はどうかということですが、外出困難ありの人は、やはり自動車が多くて、公共交通の割合は少なく、何が多くなるのかというと、あり・なしともに、歩行とか自転車が多いです。これは、おそらく、通院となると、遠くの医療機関に行く、買い物ですと、近くで買い物することになるんだと思います。

参考ですが、先ほどお話がありました、運転免許の自主返納の件数です。平成30年は42万人、平成29年は42万4千人と、結構たくさんの方が、免許返納されているということになります。もう1つ、先ほど免許の話をしました。運転免許の保有状況を見ますと、前期高齢者の場合は、男女とも平均値に近い割合で、免許証を持っておられる方が多いんですが、後期高齢者になると、女性はほとんど免許を持っておられない、非常に少ないという状況が見て取れます。あと数年後になると、後期高齢者も免許保有率が高くなるということになります。

高齢者の移動に関する課題について考えるにあたり、交通というのは、派生需要であるという

認識が必要です。つまり、移動とは、ある目的を果たすために行うことということです。移動すること自体が目的というのは、散歩とか、サイクリングとか、ドライブとか、色々ありますが、基本的にはある目的を果たすために移動するということになっています。ということでいうと、多くの高齢者では、特にリタイア後の方は、行わなくてはならない目的とか、行かなければならない場所とかが、少なくなっていくんですね。仕事を持っていると、そこへ行かないといけないし、しないといけない、それを制約と呼ぶかどうかはわかりませんが、そういうことが無くなっていきます。要するに、時間的にも色んな制約が無くなる。すると、高齢者が動くには、楽しいとか、面白いとか、やりがいがあるとか、そういった目的とか場所がない限り、動けない・動かないということになると思います。ここらあたりをしっかりと整理していかないといけません。

次に、移動手段の問題を少し考えます。自分で運転する場合、運転能力が低下していくんですね。私ももう、夜の高速道路は走りません。視野が狭くなるのは非常にわかるので。では、送り迎えしてもらおう、同乗する、ということになるのですが、このごろ核家族化が進んでいくと、誰に送ってもらえるんだということになります。また、鉄道ですと、駅まで行かないといけないし、駅は垂直移動が非常に多く、垂直移動は高齢者にとって非常に苦しい移動になるんですね。駅の中は、階段を上り下りするのが非常に辛いということになります。それに比べれば、バスは、バス停に行かないと利用できないんですが、水平移動が多いです。特におばあちゃんたちは、バスを利用される方が非常に多い。一方で、バス移動中の立ち乗りは危険です。バスの場合は、停車してから動くということになりますから、能率性・効率性でいうと、若干弱いんですね。自転車は、身体能力が低下していくことと、交通ルールが難解なんですね。具体的に申しませんが非常に難しい交通ルールがあります。また、歩くということは、身体能力の低下があります。武蔵野のムーバスというものが、100円バスで一番最初に始まったバスなんですが、実は、ムーバスは、バス停間隔が200mなんです。なぜ200mなのか。次のバス停が見えるぐらい間隔が近いんですが、おじいちゃんおばあちゃんを観察していくと、100mぐらい歩くと、1回休んでいます。ということで、歩ける距離を考慮して、バス停間隔は100m+100mで200mにしましょうという形で設定されています。身体能力は非常に大きな要素になっていくと思います。

ここから、高齢者の移動手段の事例について紹介します。先ほど県の説明で、コミュニティバスが54市町村のうち52市町村で走っているという話がありました。また、有償運送は道路運送法に基づく輸送だという話がありました。多くの市町村では、地域公共交通会議か法定協議会を作って、運行改善や利用促進など、色々話し合って改善しています。こういったコミュニティバスですが、実は、非常にいろんな創意工夫に富んだ移動サービスを展開されている例が、多くございます。バス利用者の構成は、お年寄りが多いということがどこのデータでも同様でして、70代80代というのが非常に多くて、7割ぐらいが高齢者ということになっています。

事例を申し上げますと、地域で共同して、交通システムを作っているところは、北設楽郡の3町村、東栄町と設楽町と豊根村です。3つの町村が一緒になって、おでかけ北設という名前で、いろんな交通の仕組みを作っている事例です。それから、コミュニティバスと民間バスとの連携というのが、愛知医科大学病院で例があります。ここでは、病院でバスターミナルを整備してくれまして、名鉄バスと、長久手市、尾張旭市、瀬戸市のコミュニティバスが乗り入れています。乗り換え、乗り継ぎが可能ということになります。それから、コミュニティバスとタクシーの連

携例ですと、みよし市のさんさんバス、武豊町のゆめころんの例があります。バスルートから外れるところについては、タクシーでバス停まで行ってもらえる、デマンド系というのですが、そういう仕組みを作っています。それから、住民主体のコミュニティバスの例ですが、菱野団地の住民バスという取組がございます。住民が一体となって、事業費の一部を住民が負担しながら、地域のボランティアの方が運転しています。団地の外周道路がルートになっているのですが、ここでは、住民が手を上げると乗ることが出来るという仕組みです。今のところ無料で実施して、将来は自家用有償運送にしたいという話を聞いておりますが、大変ユニークな仕組みです。それから、新たな仕組みを使ったサービスとして、豊明市のチョイソコ、ちょっとそこまでという意味でチョイソコというのですが、その仕組みがあります。これは、企業が主体になって、行政も協力体制をとって、デマンド型の乗合タクシーを行うという仕組みで、初めての取組です。行先のバス停が限られておりますが、病院とかスーパーマーケットに行きたい人を組み合わせて、何時に行きたいという人が一緒に乗り合っていきましょうという仕組みです。チョイソコの停留所配置を見ていただきますと、バスが走っていないエリアをこのチョイソコでサービスをするという仕組みになっています。こういったデマンド型交通が非常に多くなってきていますが、デマンド型交通は、なかなか乗合が難しいです。しかし、御嵩町の例では、乗合率が非常に高く、1便当たり2.3人ぐらい乗車されます。2を超えるというのは、1回走らせて1人だと、次は3人乗らないといけませんので、2を超えるというのは大変乗合率の高い例でございます。それから、新たな技術を使った産官学協働の例として、豊田市のたすけあいプロジェクトという例があります。たすけあいカーというのは、高齢者にタブレット端末を配布して、タブレットで予約すると、自家用車を登録している人が乗せてくれる仕組みです。タクシムというのは、タクシーの相乗り、みんなで相乗りすれば安く行けるという仕組みを作っています。これに、見回りなどの様々な仕組みが盛り込まれています。

このように、大変たくさんさんの仕組みが、県内では動いているということです。

<大村知事>

ありがとうございました。

それでは、続きまして葛谷様から順番に御発言をお願いします。

<名古屋大学大学院医学系研究科教授 葛谷氏>

資料で、高齢者の1日の移動回数のデータをお示しいただきましたが、これは外出回数、家から外に出る回数という意味ですか。

<NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

はい。家から外です。施設内を動くのは回数に含まれません。

<名古屋大学大学院医学系研究科教授 葛谷氏>

若い人が比較的少なかったのは、1回学校に出てしまうと、夕方まで帰ってこないから、回数が少ないということですか。

<NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

はい。多くはそうかもしれません。

<名古屋大学大学院医学系研究科教授 葛谷氏>

私たちの医学の分野とはちょっと違うのですが、ライフスペースという考え方があって、外出したときにどこまで移動するか、例えば一番短い移動はベッド上、次が自分の部屋、次がキッチンまで、次が庭まで、次は町内、次は地区、県外、最後はついに宇宙まで行きつくと。その人が1年間でどれくらい移動しているのか、ライフスペースの拡大とその人の健康度のデータがあって、やはり遠くまで移動している人は健康である。そういう意味では、伊豆原さんがお示しになった移動手段を確保するというのは、高齢者の健康を確保することにつながることは間違いないと思います。

自転車は、歩くよりは遠くに行ける反面、自転車は転ぶと大変ですから、事故になると問題かなと思うのですが、最近、電動自転車が結構普及してきました。そういうものが、事故さえ気を付ければ、今後移動手段として使えるのかなと思いました。

なぜ、移動しないかというのは、移動する目的が段々少なくなってきて、今日行くところがない、「きょういく」が足りない、というのは全くそのとおりで、高齢者の外出する気が起こるような、いろいろな企画とかが増えれば、何としてでも行こうと思うような人が増えてくる。

それから、大村知事もさっきおっしゃっていましたが、免許返納は、僕も、やはり80歳以上の高齢者は、認知症になったり、判断能力も衰えてきますし、反射も衰えますので、免許返納した方がいいと思っています。ただ、一方、本当にどうやって移動するのか困っている人もたくさんいて、さきほどコミュニティバスの話とかありましたが、それを同時並行で進めていく必要があると思います。

<大村知事>

ありがとうございます。それでは、原田様、よろしく申し上げます。

<日本福祉大学副学長 原田氏>

資料2のスライド番号2のところですけど、我々地域福祉の分野からすると、サロンに行くのは女性ばかりで、男性は家の中にいるんじゃないかという発想があるのですが、男性の方が実は外出の機会が多いと、そのところがスライド番号5のところ、通勤とか業務が圧倒的に男性には多いということが背景にあるとわかるのですが、やはり女性より男性の方が、外出機会が多い中で、これから定年延長などの流れもあって、この男女差は広がると考えていいのでしょうか。

<NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

今おっしゃったとおりで、前期高齢者はそういうことになるかと思います。ただ、もうちょっと先になると、今50歳代くらいの方は共働きの世帯が非常に多くなってきていますので、そこらへんになると、ひょっとしたら差が小さくなるかもしれません。

<日本福祉大学副学長 原田氏>

将来的に女性の就業率が高まると、女性の外出機会も増えてくるということですね。

もう1つは、スライド番号13ですが、これは外出困難のある・なしで比較していただいているのですが、福祉の分野では、買い物と通院の2つをどうするのか、というのは外出支援の大きな目的になっています。買い物とか通院を外出支援という方法で捉えるのか、目的というところを考えたときに、買い物であれば宅配の仕組みをどう作っていくのかとか、往診や在宅診療の充実といった支援のあり方もあります。つまり、外出しなくてもいいような支援の仕組みというところと裏腹の問題になっている。移動支援と生活支援の問題を合わせて捉えていかないといけないと思っていますところでは。

それをしていくときに、買い物とか通院という生活上で絶対に必要なものもありますが、観光というものがあって、これも意外ですが、男性の方がたくさん行って、いわゆる日常の中のちょっとお出かけをするという、実はその部分が、高齢者になると、贅沢だ、みたいな形で控えてしまうことがある。

買い物や通院だと移動手段でいろいろ使えるけど、例えば、ある男性の方から先日聞いたのが、パチンコに行きたいんだけど、なかなか人に頼めない。本当は、パチンコに行くことが、その人が行きたいと思っていることだけど、そういうとき、どういう移送サービスが使えるのかとか、例えば、墓参りに行きたいとか、そういうインフォーマルなプライベートのことだけど、そこもしっかりしないと、生活の質というところにつながっていかない。ただし、全てを公的に行うということではなく、そうした移動をどう考えていくのか、という問題がこの資料の中に含まれていると感じました。

<大村知事>

ありがとうございます。それでは、井澤様、よろしく申し上げます。

<名古屋学院大学現代社会学部長 井澤氏>

今回の県の資料や、伊豆原さんの資料を見ると、歳をとってくると、歩き、ということが重要な要素を占めると思います。確かに、県の資料の2ページを見ると、自動車に乗るという割合も高いが、歩きも非常に高い。今回のテーマが、歩きを補完するという意味で言うと、少しずれるかもしれませんが、私としては、いかに歩かせるまちをつくるか、が高齢者にとって重要だということをお願いしたいと思います。

歩くということは一般的にいろんな効用があるとされています。例えば、健康にいいし、肥満対策にもなるし、これは葛谷さんの御専門ですが、歩くことによって脳に刺激が加わるので、認知症の予防にもなる、とされています。

世界的にみても、「ウォーカブルシティ」を目指す動きがあります。いろんなステップがあって、ステップ対応しながら拡大していきましょう、というもので、1つは、日常生活での有用な歩き、これは必然的に歩かなければいけない、バス・地下鉄に乗るには、そこまで歩いていくという点では、安全でないといけない。その次が、歩くことで、いろんな人に出会えるという空間



をつくるというのが2つめ。3つめは、公共空間がゆったりとして快適であるという歩き。最後は、歩いて楽しく刺激のあるまち。こういうまちを順次整備していくことが、都市整備という観点からも、高齢社会という観点からも求められています。

日本のまちを見てみますと、歩きやすいかという、必ずしもそうではありません。特に海外と日本を比べて、何が足りないかという、歩行する上で、ベンチとか、カフェとか、休憩施設がない。これは都心もそうだし、住宅地の周りもそうだと思う。もう1つ、高齢者が歩くうえで、真夏の暑い日などは、とてもじゃないけど歩けないし、風がビュンビュン吹くような真冬も歩けない。夏のときに、木陰をいかにつくっていくのか、街路樹1本ではダメで、ダブルで街路樹があって、その間を歩いていけるような、公共空間の質を高めていかないと、そういう空間はできません。それから、冬の時期には落葉樹だと管理は誰がするんだという問題もありますが、陽当りがいい、そういう歩ける空間を作る。で、疲れたら休むことができます。

要するに本当は歩ける範囲で、通院とか買い物ができる空間を作っていくのが一番望ましいのですが、必ずしもそういう街ばかりではありません。その時は、いかに快適に距離を歩かせるのか、というところが重要になってくると思います。

バスが出たので、伊豆原さんにお聞きしたいんですが、自治体の無償運送がありますよね、ワンコインだと有償になりますが、その時はバス停を置けるんですか。

<NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

はい。置けます。

<名古屋学院大学現代社会学部長 井澤氏>

Aというバス停からBというバス停へ行くだけ、そういうのは乗れますか。どういうことかという、今、うちの大学の周りで、商業施設が無償巡回バスを走らせていて、そうするとバス停を置くことができない。民地の道路に案内を置かないといけない。ある商業施設のところへ行くために、そこに行く人は乗れる、そこから帰る人は乗れる。途中で乗ったり、途中で降りる人は本来乗せてはいけない。それは市町村も一緒ですか。

<NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

市町村の無償運送の場合は、そこはどういう乗り方でも構いません。今おっしゃっているのは、病院とか商業施設が運行するバスですよね。目的地はそこだけで、途中で降りてはいけないというルールで運行している。そこは、無償なら道路運送法の規制対象外なので、そういうルールでやっているということ。ただ、バス停を作るということになると、道路使用許可とかを道路管理者と交通管理者からもらわないといけません。

<名古屋学院大学現代社会学部長 井澤氏>

今、そういう問題があつて乗せづらいんです。民間が、地域の買い物難民に無償バスを運行するときに、途中乗車とか途中下車を認めてもらいたいんです。そういうことを認めれば、地域の足になりますし、しかも民間の力でできることになります。ところが、そこは先ほど言ったルー

ル上できないと言われているという問題があるのですが、ただ、そういう民間のパワーをうまく使いながら買い物難民や病院通い、そういうのをうまく仕組みの中に入れてもらえれば、「歩く＋移動」みたいなことができるようになるんじゃないかと考えています。

<大村知事>

ありがとうございます。それでは、安田様、よろしくお願いします。

<名古屋大学大学院情報学研究科教授 安田氏>

ラストワンマイルを自動運転で解決するというのも1つの方法ですけれども、高齢者は、無人の移動手段よりも、今日お話しいただいたような、コミュニティバスのように人が運転している状況でコミュニケーションをとりながら移動することが重要ではないかと思っています。いわゆる人の温かみのある高齢者移動の仕組みというのを、「愛知県モデル」として作っていただけたらよいのではないかと思っています。

その実現手段の1つが今日お話しいただいたコミュニティバスの活用だと思います。実は私の研究室で、尾張旭市、長久手市、日進市、瀬戸市等の7市町でコミュニティバスの運行時刻表や運行ルートをオープンデータ化しようという取組をさせていただいております。域内の住民の方はコミュニティバスの情報は様々な手段で理解されているのですが、域外の方や観光客にはそれらの情報が伝わりません。これらの情報を標準化されたデータ書式でオープンデータ化すると、例えばGoogleのようなインターネットサービスにこれらの情報が掲載されることになります。そうすることで、これまで交通手段を乗り換えたりして長時間かけて移動していた経路が、コミュニティバスを利用することで大幅な時間短縮ができるということを広く周知することができます。具体的事例では、これまで30分程度かかっていた移動が、コミュニティバスを利用することで約15分になったということがあります。ここで重要なのは、この標準化されたデータ書式でオープンデータ化するという作業を業者に任せるのではなくて、自治体職員の方が、自分たちでルートを変更した場合にはルート変更するなど、色々な情報を作成・更新できるような仕組みを構築することです。我々はそのための一つの方法を自治体のみなさんと一緒に作り、それをマニュアル化して、今様々な自治体に展開させていただいているという状況でございます。

また、隣接する自治体のコミュニティバスを圏域を超えて連携させると、例えば買い物や通院が域外までより容易に行けるようになります。さらに、観光についても域外まで含めた観光プランが立てられるといった効果も期待されます。

このようなコミュニティバスの情報の標準化されたオープン化によって、コミュニティバスをつなぎ、圏域を越えた移動ができるようになり、コミュニティバスの利用者数が増加するにつれて、運用コストも低下するのではないかと期待しています。

過疎地域の観光に関してですが、何も観光資源がないと始めから諦めるのではなく、改めて見直して見るのが大切です。例えば、皆さんもご存じのように、長野県阿智村は美しい星空という観光資源を使って大成功しています。また最近では、岐阜県関市の「モネの池」がSNSで爆発的に広がり、観光客を集めています。この前私も行ってきましたけれど、たいへん多くの人で

賑わっており、広い空き地を駐車場にして駐車場を整理するガードマンも立っていました。非常に多くの観光客が来るということで、近くにお店が出来たりですとか、鮎の料理屋さんが栄えたりとかしている様子でした。そういう意味では地元の観光資源を改めて各自治体が見直していくということも、コミュニティバスの利用者増加に繋がるのではないかと思います。

実現手段の2つ目は、今井委員も御指摘いただいておりますけれども、今世界的に潮流になっているウーバー（U b e r）とかディディ（D i D i）といったシェアリングサービスの活用です。これについては現状我が国においては様々なハードルがあると思うのですが、例えば過疎地域に限って特区として定めて、人と人との交流がある温かい高齢者モビリティサービスとして実現してはどうかと思います。世界的に移動におけるシェアリングサービスは普及が目覚ましく、海外でそうしたサービスを使ってきた日本人はその便利さをよく知っており、どうして日本でやらないんだと率直に思っています。今年の夏休みに研究室の学生がフィンランドへ家族旅行に行ってきました。フィンランドは交通行政に関してI C T技術を積極的に取り入れています。ウーバーのようなサービスが展開している中、タクシーはどうしてるのかと言いますと、その学生の調査によると、料金がタクシーの場合は、1.5倍くらい高く設定しているそうです。一般のドライバーと比べて少し高めに設定し、プロの運転手さんがいいというユーザーは、タクシーを使う。こういう共存の仕方もあるのだなと感じました。また、シンガポールではタクシー乗り場でただ待っていてもタクシーを拾えないんです。あらかじめ予約したタクシーがタクシー乗り場に来るといって、予約のないタクシーが来たらやっとな乗ることができる、という仕組みなんです。フィンランドやシンガポールの交通行政に関してはI C Tを積極的に取り入れていますので、こういった先進事例も調査しながら、人の温かみのある高齢者移動というものをぜひ愛知モデルとして考えていただきたいと思います。

#### <大村知事>

ありがとうございました。それでは一巡いたしましたので、また2巡目ということで、委員の方の御意見を踏まえながらですね、また伊豆原様からお話をお伺いできればと思います。

#### <NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

それでは私の方から少し、今までの話を踏まえましてお話をしたいと思います。

1つはですね、今日、交通対策課の方も見えていると思いますが、実は地域連携の仕組みを作っていけるとよろしいなと思っています。あとは先ほどのライドシェアの話はあとで申し上げますが、移動というのは、自分の市町村内だけで動いているのではないということですね。特に病院なんかはそうだと思うのですが、ですから、そういう意味で隣接だとか近接する市町との連携・協働が大変大切なことだろうと思っています。一部の市町ではこういう連携をしていこうという話は作ってくれていますし、今日お見えの交通対策課の方も、地域連携というか、集まりを作ってもう6年か7年になりますかね。年1回ずつやってくれていますので、大変いい話だと思うのですが、これを何とか定例化するというか、ルール化することが出来るのではないかと思っていますけれども、これは県の役割しかないので、他のところで出来ませんから、ぜひお願いしたいと。先ほど地域連携の話が出ましたが、大変大切だと思います。

それから、ラストワンマイル、いわゆるバス停まで来られない人たちへの対応をどうすべきかと、それから運転免許自主返納者の方たちにどうしたらいいだろうか。バス停まで来れない人たちはやはりバスではなくタクシーなどの個別輸送になりますから、タクシーの活用、自家用有償運送のような形で白ナンバーで送り迎えするというような形を作っていくということがすごく大切だろうと思っています。先ほどのデマンドというのはやはりここに入ってくるのかなあという感じがします。ですから、ラストワンマイルをどう対応してあげるかというのは、市町村共通の課題ですので、これも先ほどの連携じゃないですけど、県の方で対応していただくことが凄く大切じゃないかというふうに思っています。

それから、ヘルシンキの話とか、シンガポールを含めてウーバーのライドシェアの話が先ほど安田さんがおっしゃったものですが、MaaSという、Mobility as a Service ということがどんどん動いてきていて、国レベルの社会実験事業にされておりまして、データのオープン化という話も含めて、公共交通の仕組みの中でシームレスに動ける、交通モード間が違って動ける、それは、共通の仕組みの中にもってこようと、要はスマホとかそういうICTの技術を応用しようという形で今動いておりまして、世界的に今MaaSという言葉が、わが国でもどんどん出てきております。

先ほどのヘルシンキなんかでもWhim（ウィム）という、マースグローバル会社が仕組みを作っていますが、そういった仕組みがこれからずっと広がっていくと思っています。ただ、これは豊川市民の市民アンケートなんですけれども、情報をどのような媒体でとったらいいかということを知って頂いたのですね。スマホだとか、ICカードが利用できるというのが、60歳代くらいまでは若者と同じくらいおられます。それで、もうちょっと上になると、紙ベースということが凄く多くなったんですね。今、その両方がいるんですね。60歳代の方たちまではスマホでももう大分普及してきている、だけど70歳以上になると、やっぱり紙ベースだよということで、MaaSの仕組みをどううまく使っていくかですとか、今観光で、電車とバスと一緒に情報提供して、料金もそれで払えるという、インバウンド対応も全部やれるということで社会実験がされておりまして、なかなか使っている方は少ないんですね。やっぱりどうやったらうまく使っていただけるのかということ、検討していただけるといいかなと。これは、各市町ではなく、ひょっとしたら国ベースかもしれませんが、小さな市町村単位では意味がないものですから、ぜひ検討していただければいいかなと思います。

それから、NPOでやっているところだと、「がんばらまいか佐久間」というNPOが、NPOタクシーという形でタクシーを運行するというようなことを作っておられるところもあります。この仕組みは大変ユニークな仕組みだと思います。こういうやり方もありだということですね、色々なやり方ができるかなという気がしています。

#### <大村知事>

ありがとうございます。

あの、市町村の尾張旭、長久手、日進とかでやったコミュニティバスの実証実験は去年だった。それをまた、やっただけで終わるといけませんから、どういう風に活用するかを研究していきたいと思っています。それでは続きまして、葛谷様お願いします。

<名古屋大学大学院医学系研究科教授 葛谷氏>

今のお話と、他の委員の方のお話を踏まえまして、大きく2つ挙げられると思うんですが、まずウォーカビリティ (walkability)、いかに歩きやすい、出やすい環境が大事だと思います。商業施設とのアクセスの問題とか、典型的なのは、未だに5階のアパートに住んでいて、エレベーターがないような環境の場合は対処が必要かだと思います。日本の唯一いいところは、唯一といっちゃいかんですけれど、安全なんで、夜でも歩きやすいというところは非常にいいところですよ。いずれにせよ外出したい、歩きたい人の視点は大事だと思います。

移動手段に関しては今、色々なお話を聞かせていただきましたけれども、コミュニティバスの話もウーバーの話もMa a Sの話も、なんとか高齢者の移動の確保をするということが、今後大事だと思います。

タクシーもですね、名古屋市内でさえ、私今日朝タクシー乗ろうと思ったらいらないんですね。他の市町村ではもっとつかまらないんじゃないかな。まして名古屋市ですらそうですから。

そうじゃないところはそういうことを考えてやらざるを得ないかなと思います。いずれにせよ非常に大事なテーマだと思いますので、色んな分野が関わる必要があるかなと思います。

<大村知事>

はい、ありがとうございます。このあと葛谷様は所用により御退席されるということですので、よろしく願いいたします。

原田様、お願いします。

<日本福祉大学副学長 原田氏>

伊豆原さんに1つお聞きしたいのですがよろしいですか。今日、色々なやり方、方策があるということを教えていただいて、先ほどの報告の際にも、愛知県内で色々なパターンがあるという話があった中で、県の施策として考える場合というのは、色々なパターンを示しながら、最終的には市町村が選択していくという方法が良いのか、もう少し何か県全体として共通のやり方を市町村に提示していくのが良いのか、どちらの方が良いのでしょうか。

<NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

市町村共通の課題というか問題がいくつかあって、それはやはり市町村共通であれば、県の皆さんと一緒になって工夫というか解決策を見つける必要があると思います。ただ、仕組みとして、高齢者の移動の事などに関しては、市町の財政や色々な要件が関わってきてしまうので、全部一緒くたにやるというのはすごくつらい話になると思います。ですから、そこは市町のほうで考えていくべきだろうと思います。

ただ、Ma a Sみたいな形で、圏域の中で動く時に、うまく移動の障害が無くなるように、例えば1回ごとに精算しなければいけないとか、バスの乗り換えをする際にそれぞれ別に支払う、というのではなくて、決済をまとめる仕組みを作ってあげるとか、そういう大きな仕組みを作る

のは県の方が良いのではないかなと思っています。

<日本福祉大学副学長 原田氏>

ありがとうございます。今、この質問をさせていただいたのは、最後の話のところ、市町村間が連携しなければいけないという話でしたが、じゃあどうすれば広域で連携できるのか、というところを考えると、より身近なところで質を高めながら、もう一方で市町村連携、あるいは広域連携の仕組みを作るかというところで、参考にさせていただきたいなと思いました。

もう1つ今日の議論の中で思ったのは、福祉有償運送であるとか、あるいは地域の方たちの無償運送が、公共の部分とどうつながっていくことができるのか、その組み合わせみたいなものを考えていかないと、ラストワンマイルみたいなところには個別に関わっていくことになるので、そのつながりの仕組みの検討が課題としてあるのかなと感じました。

<大村知事>

確かに市町村単位では、愛知県下全域でほぼコミュニティバスを走らせてたりということはやっているんですけども、境界を越えてどのようにやっていくのかというのは、確かに課題ですよ。

僕は碧南の出身ですけど、子供の頃はバスがいっぱい走ってましたもんね。いまもタダだったり、ワンコインで乗れるコミュニティバス走ってますけど、どう考えても赤字ですよ、そんなに乗ってませんもんね。

そうするとライドシェアなんでしょうけど、あれを日本で法律を通すとすると、タクシー業界の方たちがどう思うかということもあって、現実問題としてなかなか難しいですよ。愛知県内でも都心の名古屋以外のところでタクシー拾おうと思うと、本当に大変ですもんね。そうすると高齢者の方たちはますます移動手段がなくなってしまうもんですね。

だからそういう声をどんどん挙げていかなければいけないのかなと最近思っています。

すいません、井澤様、お願いします。

<名古屋学院大学現代社会学部長 井澤氏>

話が戻りますけど、NPOによる福祉有償運送サービス、この形が決まるまでに相当すったもんだしたという経緯があります。タクシー業界は非常にシビアなんです。どう考えても、福祉有償運送が、タクシー業界のシェアを大きく奪うことはありえないんですが、少しでも、タクシー業界のシェアが減るようであれば相当揉めたりしました。知事が先ほど言われたように、Uberを導入するという話には、タクシー業界が賛成するわけじゃないかと思います。

<大村知事>

確かに。

<名古屋学院大学現代社会学部長 井澤氏>

そうした状況の中、今、「notteco (ノッテコ)」という仕組みがあって、目的地に行く時に

「一緒に乗りませんか」と言って同乗者を募って、相乗りして、かかった費用を割り勘にするという仕組みがあります。これは面白いなと思ったんですけども、こういう新しい仕組みもあります。

そうした中、タクシー業界自身が、ウーバーと同じような仕組みを入れながら、業界としてきちんと対応してもらいやり方。それとも、法律などで上から変えて、古い仕組みを変えていくというやり方。この二者択一のやり方があるとしたら、前者の業界自ら改革していく方は比較的スムーズにいくことが考えられますが、どこまで抜本的改革が進むのかなと思います。

それから2つ目は、先ほどの民間事業者自身が、顧客を呼ぶために、商業モールが、無償のバスを走らせている事例があります。熱田巡回バスの場合、1時間に1本の頻度で走らせることになり、熱田巡回バス（A J B）のバス停に到着時間（分）を入れることになりました。その時にA J B 48はあるのかと聞いたところ、「40分に1本走ってます」ということで、残念ながら無いということでしたが、要するに、年寄りにも分かりやすいバスがあると良いと思いました。

それから、今、ヨーロッパに行く人は知っているかもしれませんが、eスクーターがめっちゃ流行っていますけれども、似たものでセグウェイが有りますけれども、値段が高いし、転倒すると危ない。一方でeスクーターは、スケボーの小さいやつに動力が付いているだけですから、高齢者にも乗っていただけると思います。eスクーターは良いスクーターってことで。

<大村知事>

あれは結構危なくないですか。

<NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長 伊豆原氏>

バランスがいますからね。身体能力の問題がすごく大きいと思います。お元気な方は良いかもしれませんがね。さきほどの自転車の話と似ているかなと思います。電動自転車とかもありますが、日本の場合だと、歩道を進むのか、あるいは車道を進むのかが分かりにくい。本当は自転車道のスペースが取れば良いのだが、日本ではなかなかそれが取れない。そういったところが自転車はすごく辛いです。

<大村知事>

さっきの話、今から10何年前ですけど、福祉事業所が送迎サービスを行うに際し、無料ならば良いけど、有料はだめだという話があったじゃないですか。実費ではいけないのかと言ったら、実費もいけないと言われ、僕も国会議員の時、調整したんですよ。すごかったですよ、あれ。僕は厚生労働側だったんですけど、色々な通達があって、「これに違反してます」、「これに抵触してます」って言われて、なんとか条件付きで認められるようになりましてけど、半年ぐらい調整にかかりました。ほんとすごかったですよ。

でも、あんなふうに行っていると、高齢者の移動支援の問題が取り残されちゃいますよね。

では、安田様、お願いします。

<名古屋大学大学院情報学研究科教授 安田氏>

先ほど米国での e スクーターの話ありましたが、高齢者の方が乗っている姿は見たことがありませんよ。ウーバーの国内展開は、確かに非常にハードルは高いと思うのですが、世界の流れから見て日本がガラパゴス化してしまうと危惧しています。海外でウーバーの便利さを実感してきた人々が何で日本では出来ないんだって話になると思います。もちろん難しいことは重々承知していて、関連業界も色々と検討されているとは思いますが、その辺の知恵を集めながら、できれば日本でも取り入れられると良いかなと私は思っています。

最後に、移動支援とは少しテーマがずれてしまうんですが、高齢社会への対応ということで ICT を絡ませた話をさせていただきたいと思います。

1 つは、伊豆原さんのお話にありましたように、高齢者の方は、ICT 機器、電子機器についてはどうしても難しいところがあるので、紙媒体を利用されるという話がありました。これは事実だと思うんですけども、皆さんご存知のように、消費税が上がって、電子マネーを使うと、消費税額が還元されますよね。デジタルデバイドの問題は単に情報機器が使えないという範囲から、キャッシュレス還元という恩恵を受けることができなくなるという問題になってきているのです。これはなんとかしなくてはなりません。

情報機器というと、昔は簡単な PC に始まり、それからスマホ、タブレットにいき、そして今はスマートスピーカーへ移行しているところです。タブレットも我々は普段よく使いますが、高齢者の方にお聞きすると、時折指が乾燥して操作が出来ないということもあるそうです。そうすると、声で操作ができるスマートスピーカーが今の段階では最も可能性があるということで、現在様々な実験・検証を行わせていただいています。

高齢者の方もはじめは「こんなの使えないよ」とおっしゃる方が多いんですが、少し使い方を説明しますと、色々と応用しながら使っていただけて、「便利だね」とおっしゃっていただけます。

ここで重要なのは、ICT を活用するためには、サポーターが近くにいるということが重要で、自治体が ICT サポーター制度を進める、各コミュニティにそうした方を配置するという取組があると良いと思います。例えばリタイアされた高齢者の方に講習を受けていただいて、総務省などのお役所が「あなたは ICT サポーターです」と認証する。そうすると名刺に例えば「総務省 ICT サポーター」といわれる肩書きが書けるわけです。そういうことがまたその方の社会貢献という生き甲斐につながります。そういうような方が地域にいらっしやると、高齢者の方が ICT 環境に入りやすくなるので、Society5.0 やスーパーシティを実現していく中で高齢者を取り残さないための 1 つのソリューションになり得るのではないかなと思います。

もう 1 つ、スマートスピーカーの活用についてです。これだけ多くの告知がされている中で、まだまだ「振り込め詐欺」で騙されてしまう高齢の方がいらっしやいます。そんな中である方は、息子さんが電話する際には、まず 5 回コールして、1 回切って、それからもう 1 度掛けると。そういうことをして、本当の息子だと分からせるということをしている方がいらっしやいます。

実は、スマートスピーカーの中でも、画面付きスピーカーというものも比較的安価に売ってまして、これを使えばそんな面倒なことをしなくても息子さんだとすぐに分かるわけですね。ネット環境の整備は必要ですが、そうすることで詐欺防止にも役立つのではないかなと思います。

それから、ある自治体の取組なのですが、毎日 1 回定期的に役所から独居高齢者のタブレット



