

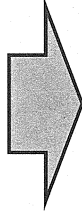
令和6年6月会議

一般質問 参考資料

表具 弘 議員

1. 高齢者の外出状況（目的） （気兼ねなく外出できる環境整備）

- ▶ 高齢者については、私事目的での外出比率が高く、非定常な活動中心
- ▶ 外出頻度で見ると、「日用品の買い物」「食事・社交・娯楽」の頻度が高い
- ▶ 「通院」の頻度は月3～4回程度に留まる



非定常な需要に対応した交通モードの導入が必要であり、特に買物時の荷物運搬等、実際の状況に応じた対応が求められる。

【高齢者の外出時の障害トップ3】

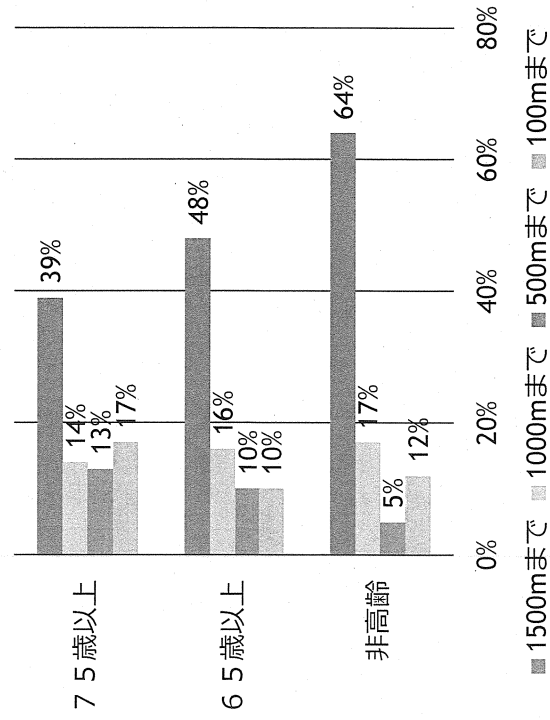
- ▶ 道路に階段、段差、傾斜があったり、歩道が狭い（15%）
- ▶ 休憩場所やトイレなどの休める場所が少なく、場所が分かりづらい(14%)
- ▶ バスや電車等公共の交通機関が利用しにくい(13%)

出典元：内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」（平成26年）

2.高齢者の歩行可能距離 (無理なく休まず歩ける距離・時間(は))

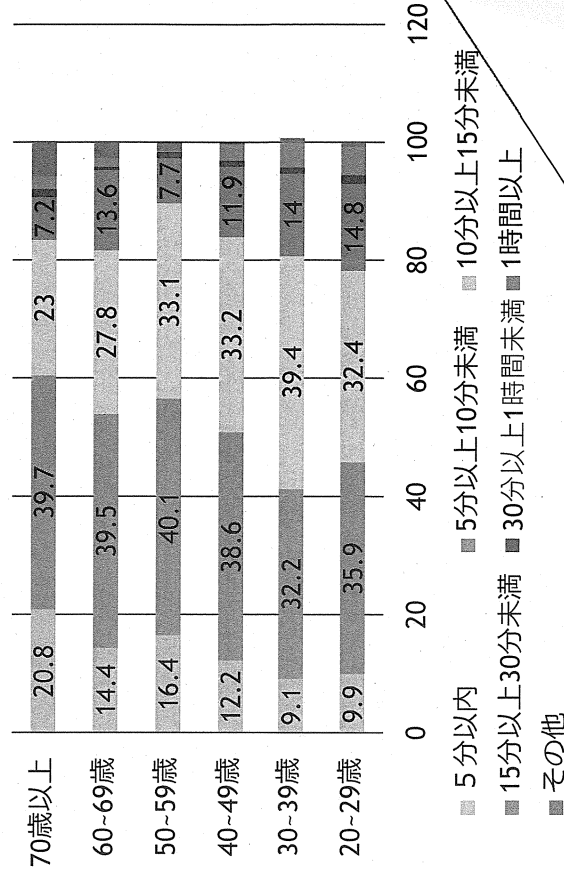
- ▶ 高齢非高齢別にみた無理なく休まず歩ける距離

無理なく休まず歩ける距離



- ▶ 自宅から駅やバス停までの許容範囲の距離

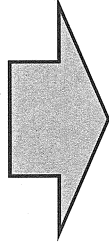
年齢階層別自宅から駅やバス停までの許容範囲の距離



出典元(左側グラフ): 国土交通省「全国都市交通特性調査」(平成27年)

出典元(右側グラフ): 内閣府「世論調査報告書」(平成28年)

- ▶ 無理なく休まずに歩ける距離が100mまでとする人が高齢者の1割、75歳以上は17%。
- ▶ 自宅から駅やバス停までの許容範囲の距離として5分未満の数を挙げる人が2割。
- ▶ 高齢者の歩行速度は概ね60~70m/分程度⇒300~350m未満の数値



高齢者の徒歩可能距離を考慮した、交通モード導入やバス停配置検討等が必要。

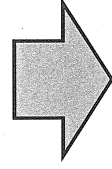
従来の交通サービスでは柔軟な対応が出来ない為、新たな交通サービスを早急に検討し、導入する必要がある。例えば「ライドシェア」の議論が進んでいる。

令和6年4月 一般ドライバーが有償で顧客を送迎する「ライドシェア」が条件付きで利用出来る様になった。政府はアプリ事業者らの新規参入者を含む全面解禁の議論を続け、同年6月までに結論を出す。

令和6年6月3日 米配車大手ウーバー・テクノロジーズ最高責任者は、現行制度で認められているタクシー会社による雇用だけでなく「業務委託契約で柔軟に働けるようになれば、ドライバーになりたいと考える人が大幅に増え、移動の足不足解消につながると指摘。時間や場所、台数などの制限は、「運用が複雑。撤廃を検討すべき」と訴えた。柔軟な価格設定を許可することで「乗客の信頼性が向上し、ドライバーやタクシー会社の収益も増加する」と提案。

3. 地域公共交通が廃止になったら… 現在の補助金より行政コストが増加かも

- ▶ 病院送迎貸切バスの運行（医療）
- ▶ 通院のためのタクシー券配布（医療）
- ▶ 日常生活での移動手段としてマイカー購入補助（商業・福祉）
- ▶ 自動車から排出される温室効果ガス削減対策を実施（環境）
- ▶ 災害時の移動手段。災害に備えて住民の移動手段を確保（防災）
- ▶ 地域コミュニティ活動が衰退になり、外出支援事業が必要（福祉・商業）



コミュニティバス・デマンド型タクシー等の地域公共交通への補助は「赤字」ではなく「**地域を支えるための支出**」です。