

高齢者の移動支援について

令和元年10月11日
NPO まちづくりの達人ネットワーク
理事長 伊豆原浩二

1. 高齢者の移動実態

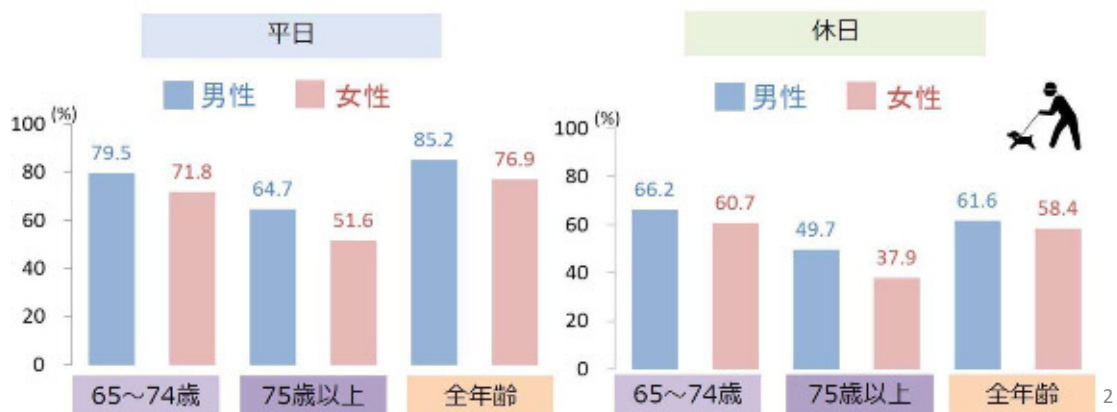
—平成27年全国都市交通特性調査（国交省資料）より—

①全体の傾向

前期高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）共に、男性の方が外出している。前期高齢者は全年齢と変わらないくらい外出している。後期高齢者の休日の外出率は5割未満で2日か3日に1回くらいしか外出していない。

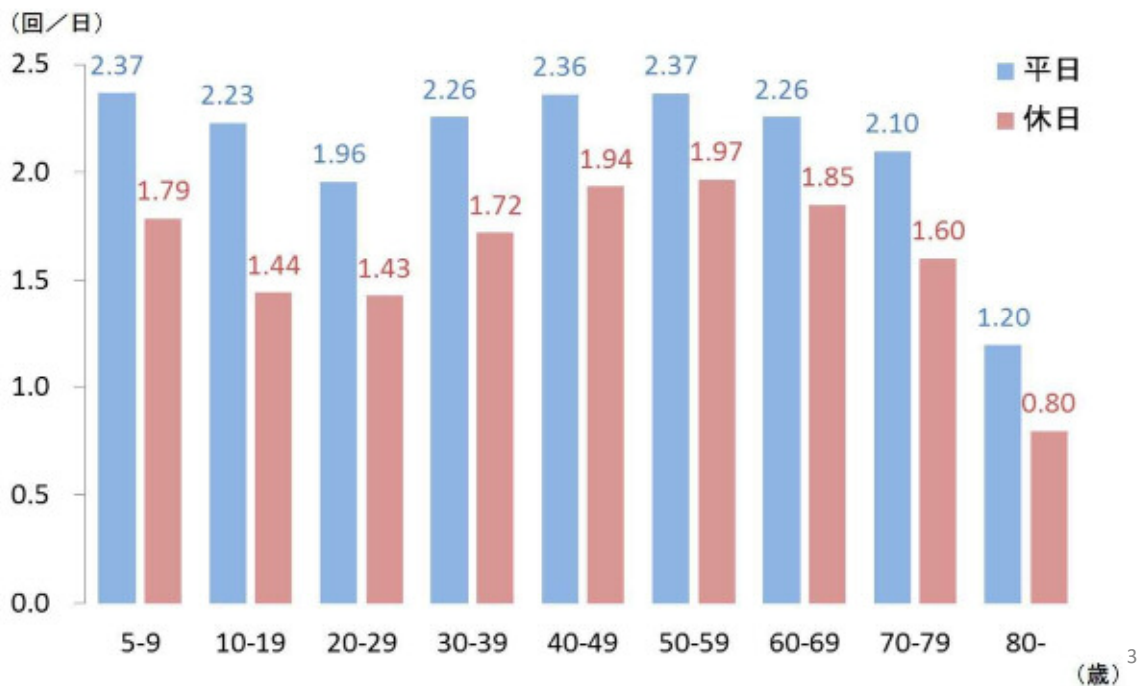
9 高齢者の外出率

・前期高齢者（65～74歳）は全年齢と変わらないくらい外出している
・女性よりも男性の方が外出している傾向にある



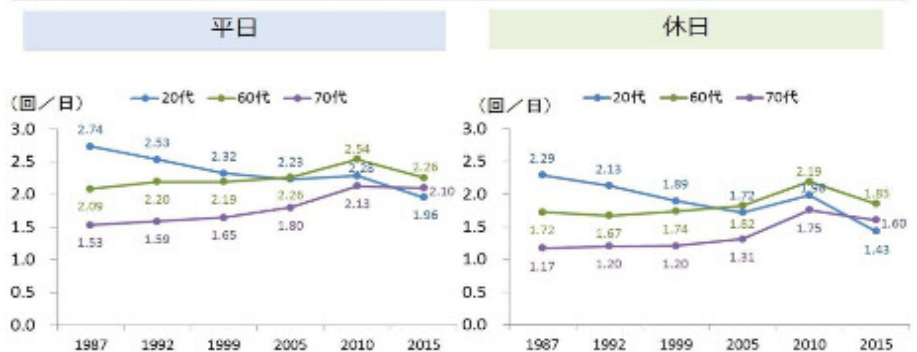
80歳未満の高齢者の1日の移動回数は他の年齢と比較しても少ないとはいえない。

年齢階層別・1日あたり移動回数



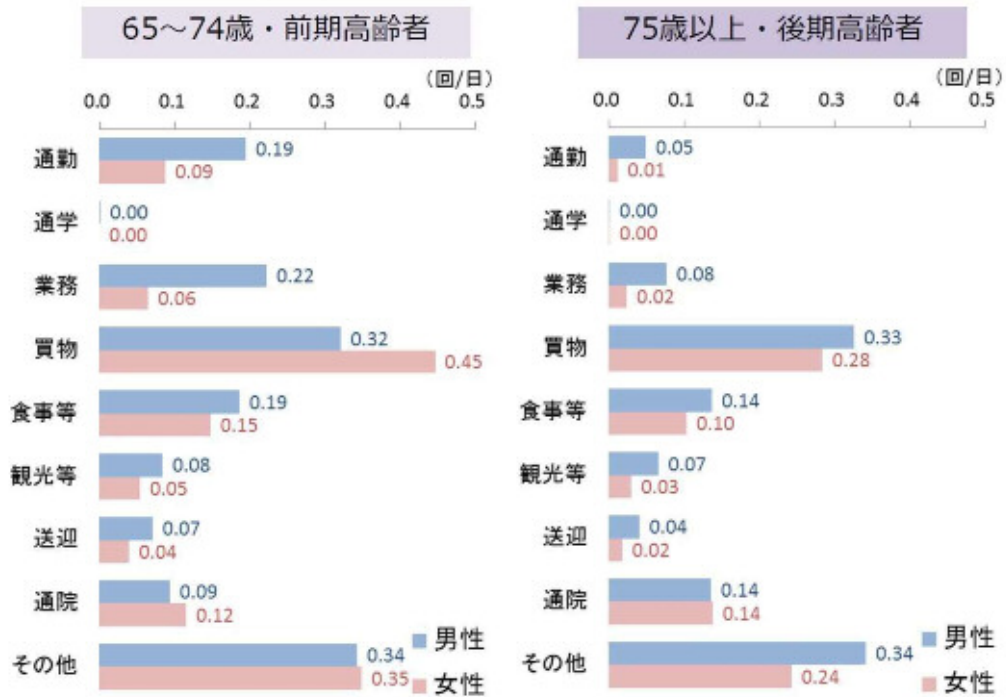
60代、70代の高齢者の1日の移動回数は増加傾向にあり、20代の若者より活動している傾向。

1日あたり移動回数の推移 70代・60代と20代の比較



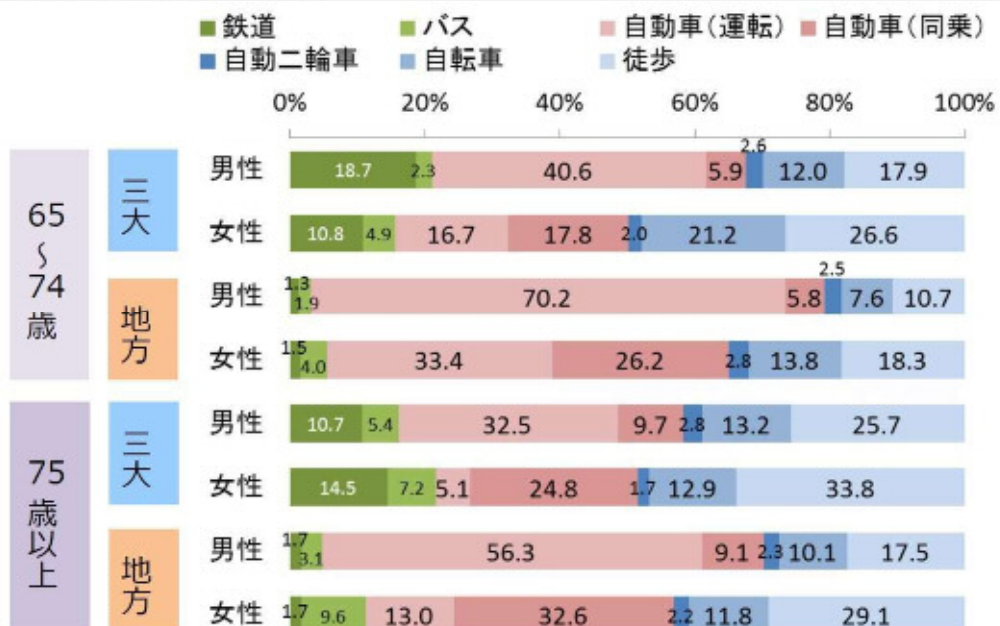
**高齢者の移動目的は、平日休日共に「買物」が最も多い。
前期高齢者の男性は就業している割合が高い。後期高齢者になると男女共に通院が多くなる。**

高齢者の移動の目的構成比



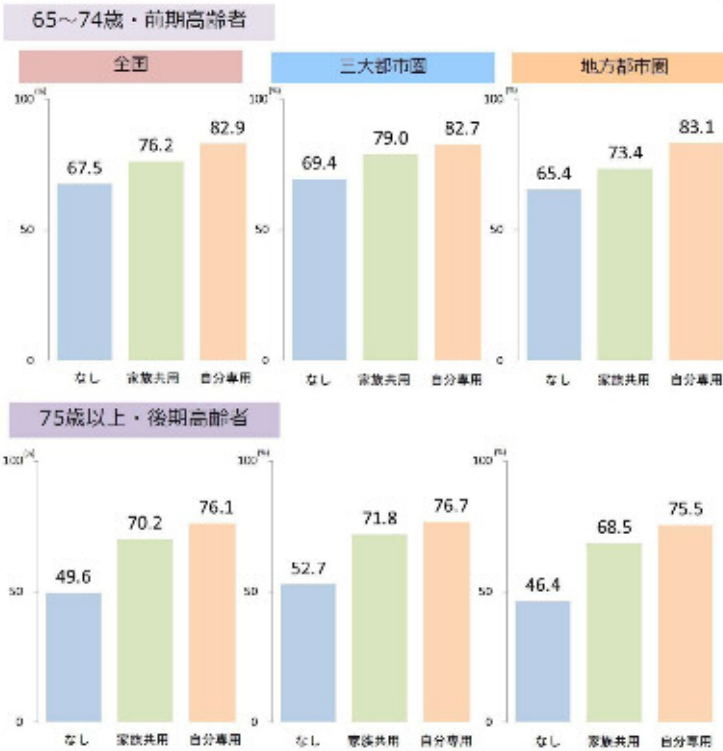
**前期高齢者の男性は自動車（運転）を使う傾向が大きい。
女性や後期高齢者男性は徒歩での移動が多くなる。
公共交通機関が少ない地方都市圏では自動車の利用が多く、
女性は自動車でも同乗が多く、徒歩も多い。**

高齢者の移動の交通手段別構成比



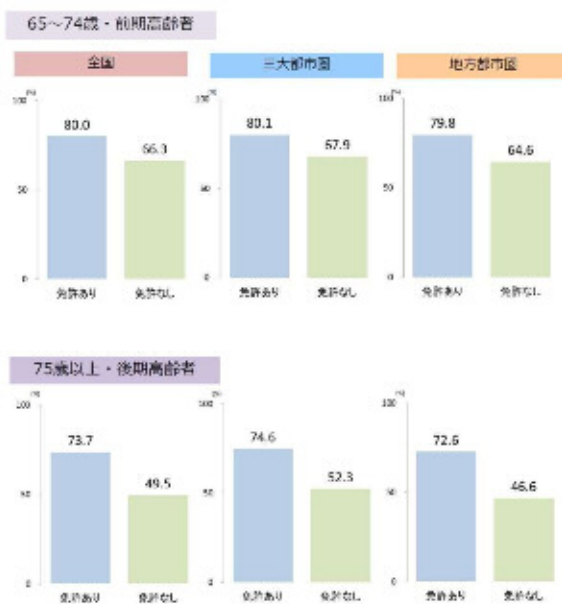
自動車保有者、運転免許保有者の方が外出する割合が高く、1日の移動回数も多い。

高齢者の自動車保有形態別 外出率

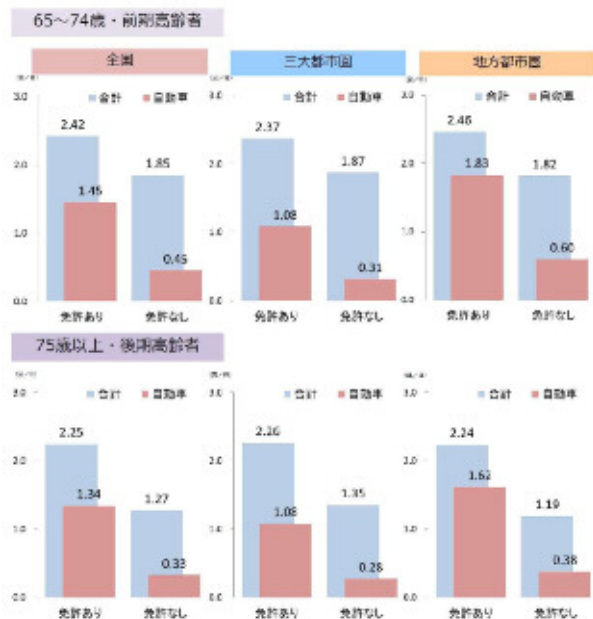


7

高齢者の自動車免許有無別 外出率



高齢者の免許有無別 1日あたり移動回数(平日)



8

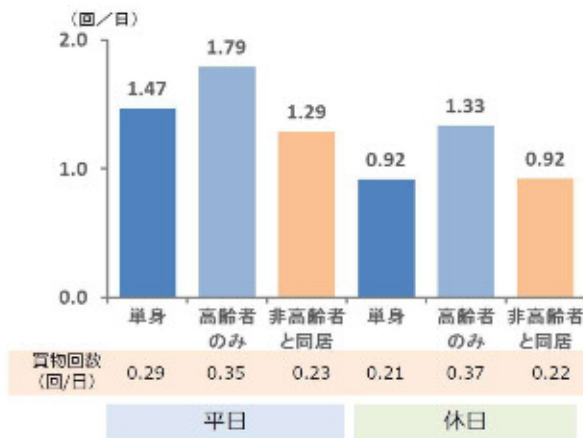
②世帯構成からの傾向

後期高齢者の単身、非高齢者と同居の人は、高齢者のみの人に比べて1日の移動回数が少ない。

交通手段では、単身の人は徒歩移動の傾向が強く、3大都市圏では自動車利用の割合が少なく、公共交通利用が多い。

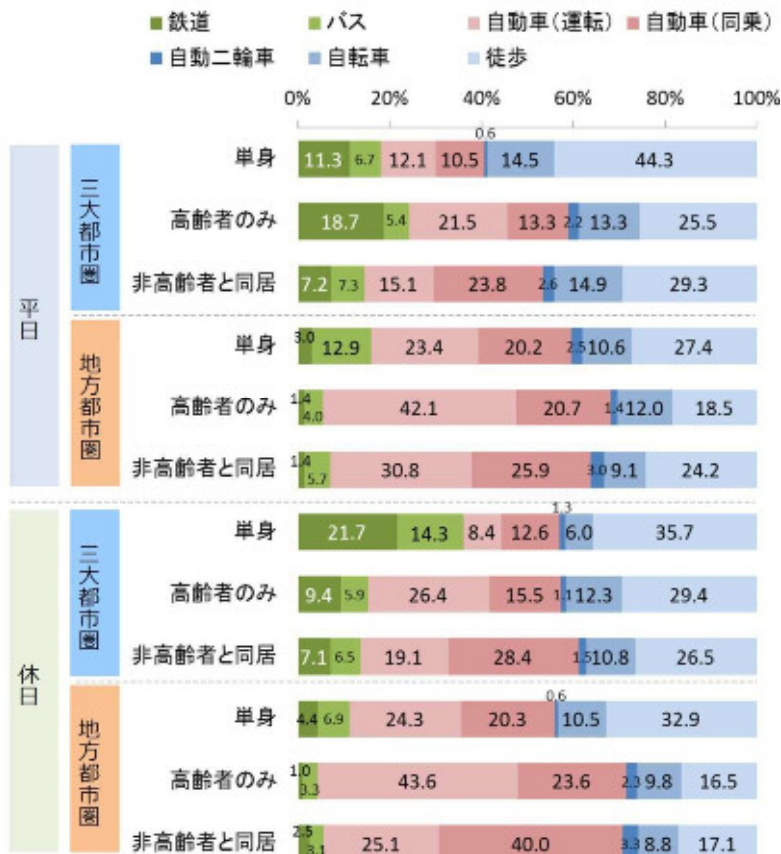
地方都市圏の高齢者のみの人は、自動車（運転）が多い。また、非高齢者と同居している人は、3大都市圏、地方都市圏とも自動車に同乗している割合が高い。

後期高齢者の世帯構成別 1日あたり移動回数



9

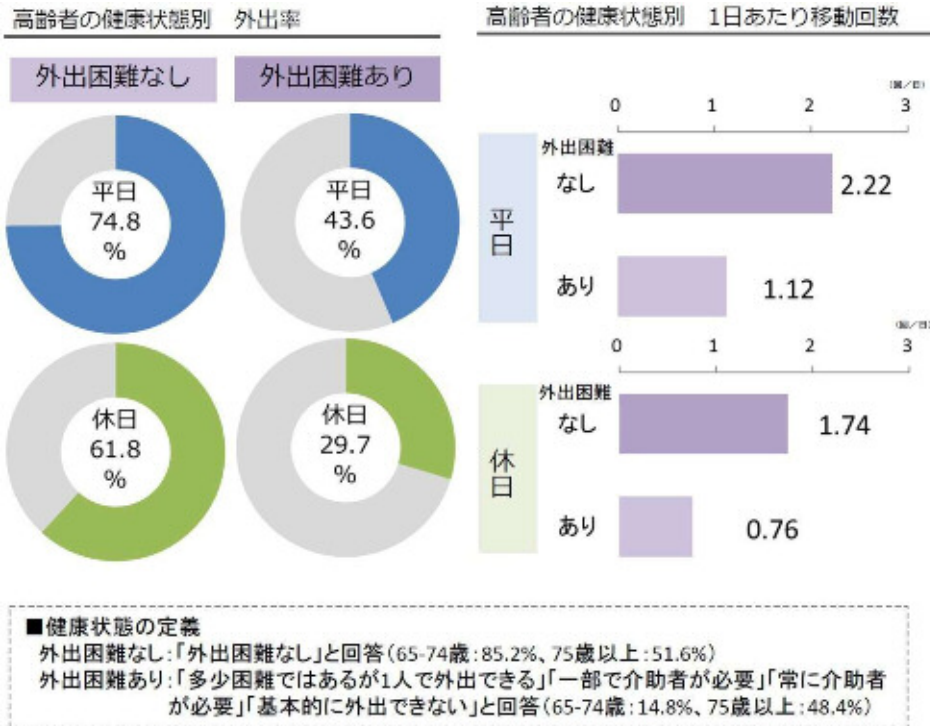
後期高齢者の世帯構成別 移動の交通手段別構成比



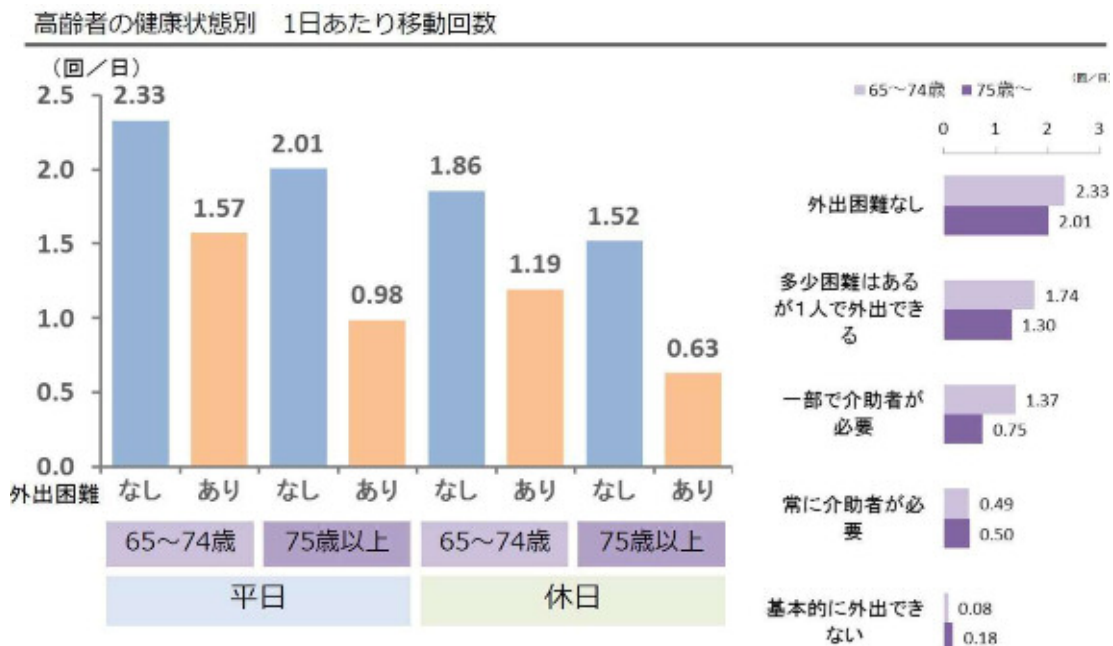
10

③健康状態からの傾向

「外出困難あり」の人は、「外出困難なし」の人に比べて、
外出率も1日の移動回数もかなり少ない。

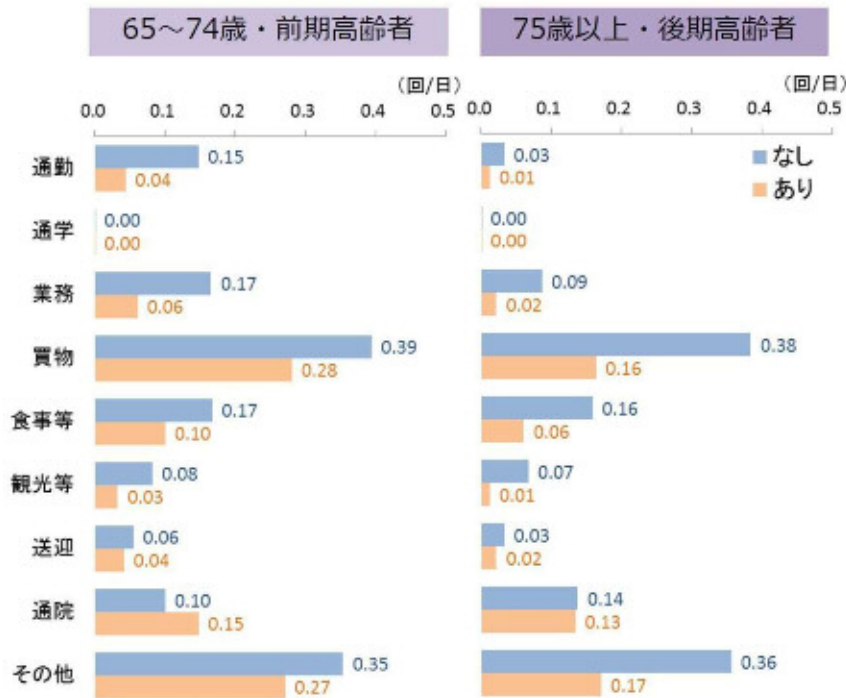


75歳以上の後期高齢者では、「外出困難あり」の人が約
半数（48.4%）を占め、「外出困難なし」の人の移動回
数の半分以下である。



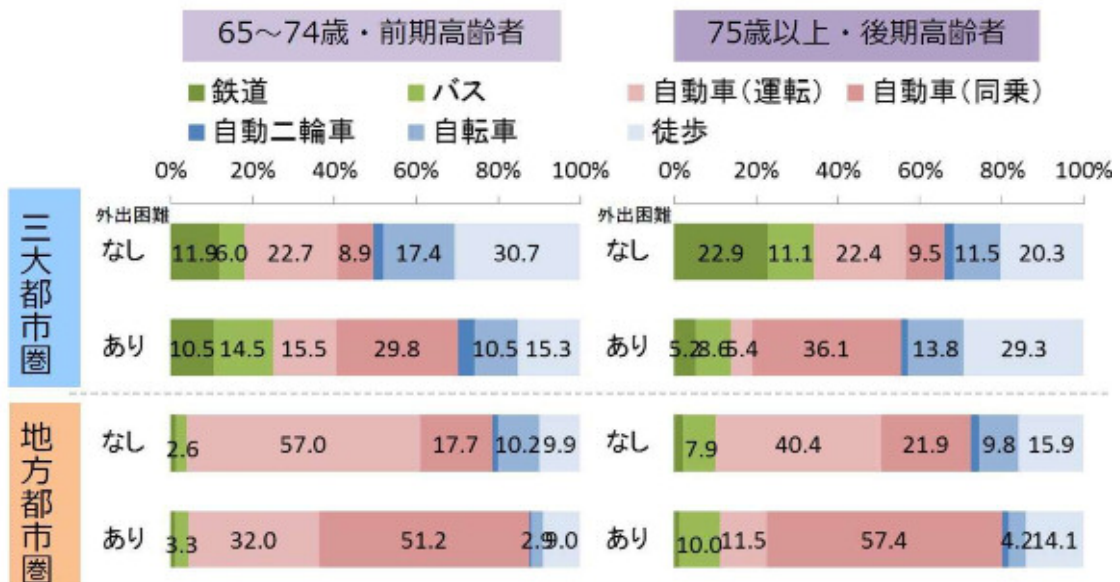
「外出困難なし」の人の移動回数は、通院以外の買物、食事等、観光等といった目的で多く、特に後期高齢者ではその傾向が強い。

高齢者の健康状態別 目的別移動回数（平日）



通院目的の交通手段では、「外出困難なし」の人は自動車（運転）が多いが、「外出困難あり」の人は自動車（同乗）が多く、後期高齢者はその傾向が強い。また、公共交通利用（バス）も多い。

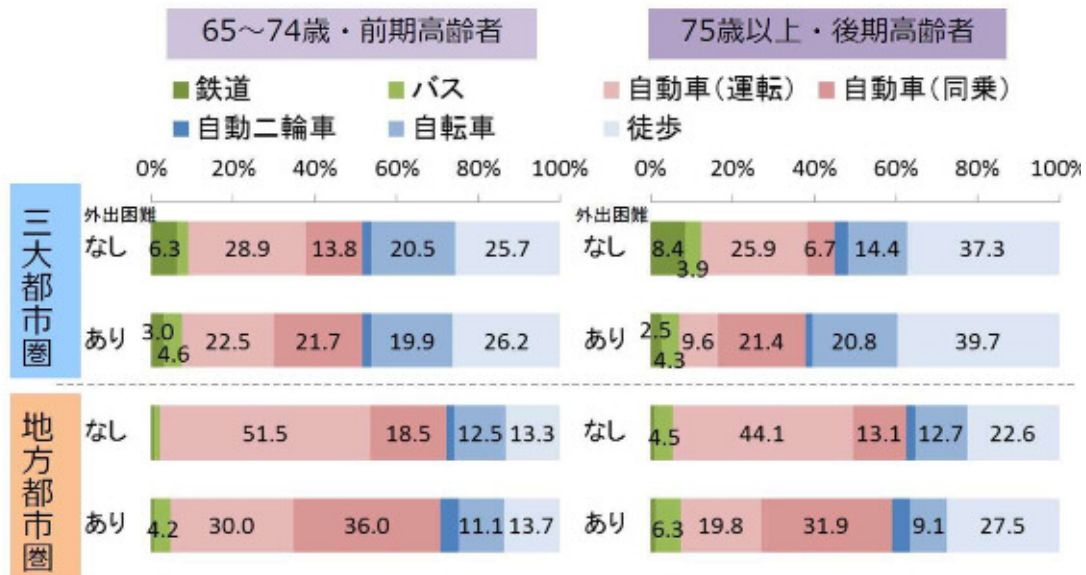
高齢者の健康状態別 通院時（平日）の交通手段別構成比



買物目的の交通手段では、「外出困難なし」の人は自動車（運転）が多く、「外出困難あり」の人は自動車（同乗）が多くなっている。

また、「外出困難あり、なし」とともに徒歩、自転車の利用が多く、その差は少ない。

高齢者の健康状態別 買物時（平日）の交通手段別構成比

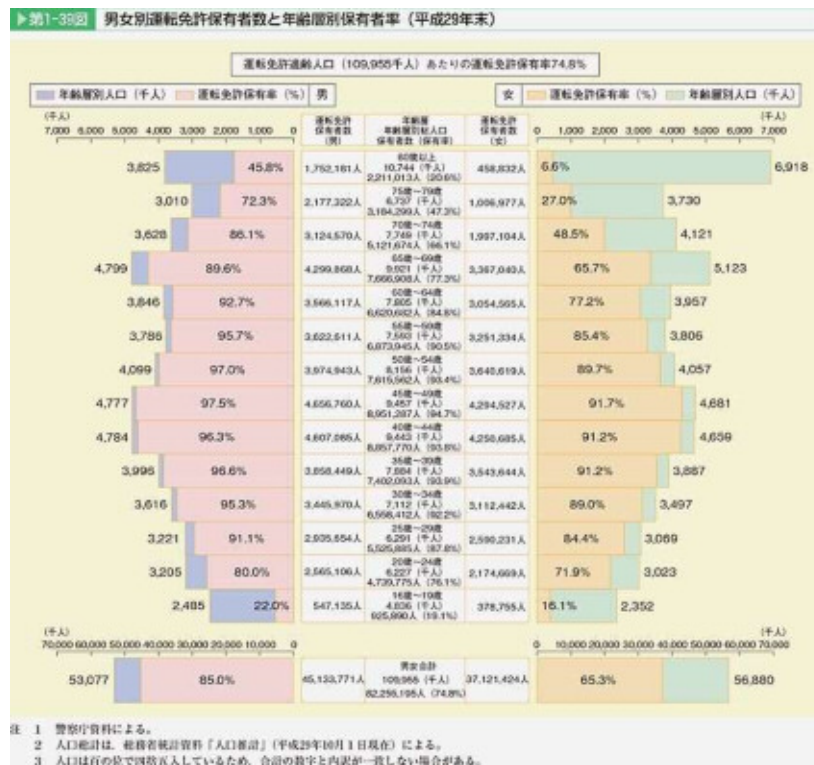


(参考) : 運転免許の自主返納件数は確実に増加、特に75歳以上でその傾向が大。

運転免許の申請取消（自主返納）件数と運転経歴証明書交付件数の推移



(参考) 運転免許の保有：69歳以下の高齢者の保有率はほぼ平均かそれ以上、75歳以上の後期高齢者は免許保有率は低い（特に女性と80歳以上）。



17

2. 高齢者の移動に関する課題

交通（移動）

派生需要：ある**目的を果たす**ために移動する
 （移動することが目的：散歩、サイクリング、ドライブ等）

多くの高齢者（リタイヤした人）は、**行わなくては行けない目的、行かなくては行けない場所**といった制約が非常に少なくなる。

→ **楽しい、面白い、やり甲斐がある等**といった**目的、場所**が必要。

18

移動手段の問題

- 自動車 — 自分で運転…**運転能力の低下**
送迎してもらおう…**誰に？**
- 鉄道 — 駅まで行かないと利用できない。
垂直移動を伴うことが多い。
- バス — バス停まで行かないと利用できない。
移動中の立乗りは危険が伴う。
- 自転車 — **身体能力の低下**、**利用空間の貧弱さ**、**交通ルールが難解**。
- 徒歩 — **身体能力の低下**、**歩行空間の貧弱さ**。

19

3. 高齢者の移動手段に関する施策の事例

愛知県内ではコミュニティバス等の運行など創意工夫に富んだ移動サービスが展開中

3. 市町村のコミュニティバス等の運行状況

- 令和元年5月1日現在、愛知県内において、コミュニティバスは県内54市町村のうち52市町村（約96%）で運行されている。

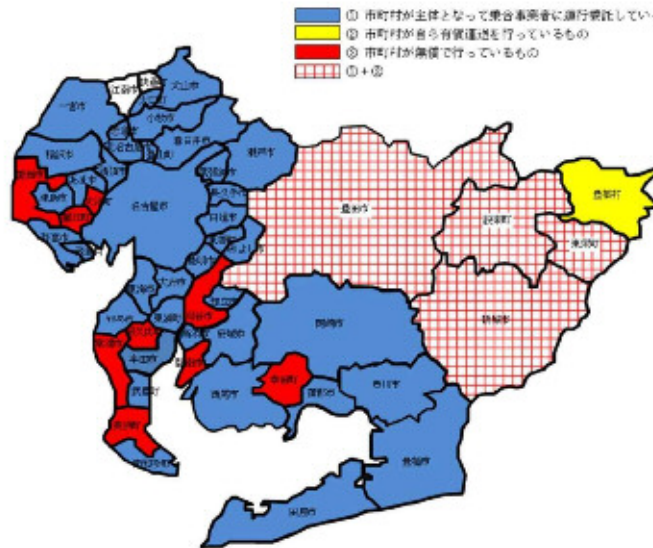
自主運行バス種別			その他		
市町村が主体となって乗客募集者 に運行委託しているもの (道路運送法4条許可) (旧11条許可を含む)	市町村が自ら 有償運行を 行っているもの (道路運送法77条兼務) (旧9条許可)	市町村が無償で 運行を行っているもの (道路運送法適用外)	市町村が 特定の施設への 送迎目的で運行 を行っているもの	乗合バス事業者 の付帯路線に 対して市町村が 増設しているもの	隣接市町村に 乗り入れているもの
42市町村	5市町村	10市町村	25市町村	23市町村	27市町村
コミュニティバス運行市町村数 52 (全54市町村のうち96%)					

※複数の運行形態を採用している市町村があるため市町村数の合計は一致しない。
※設楽町、東栄町、豊根町の8町村は、地域公共交通活性化再生法による法定協議会を共同で設置し、コミュニティバスを共同運行している。

愛知県資料

20

◆図表 コミュニティバスの市町村別運行形態

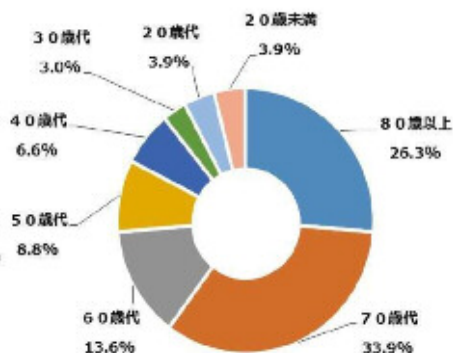


愛知県資料

有償運送と無償運送

有償運送は、**道路運送法に基づく旅客運送**

- 多くの市町村は、住民代表や関係機関、学識経験者による地域公共交通会議や法定協議会を組織して、運行改善や利用促進などについて話し合っている。
- 利用者の年齢構成（例）は以下の通り。他の例も同傾向で、高齢者が多い。



尾張旭市「あさぴー」



豊川市コミュニティバスと豊鉄バス

①地域が協働してシステムを構築

北設楽郡の3町村では、郡内に住む全ての人が豊かな生活を行うことができるよう、生活に必要な移動の機会を確保するため、鉄道・バス・スクールバス・タクシー・移送サービスを適切に組み合わせた一体的システム北設楽郡総合交通システム「おでかけ北設」を構築。



基幹バスの直行運行による乗り継ぎの解消
(乗継が必要なものについては接続の改善)

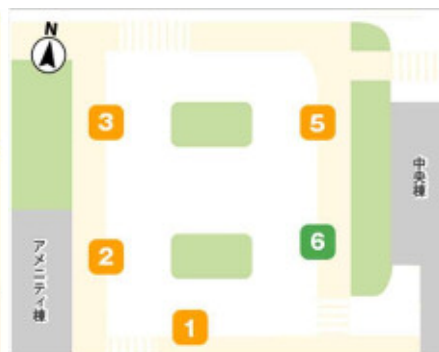
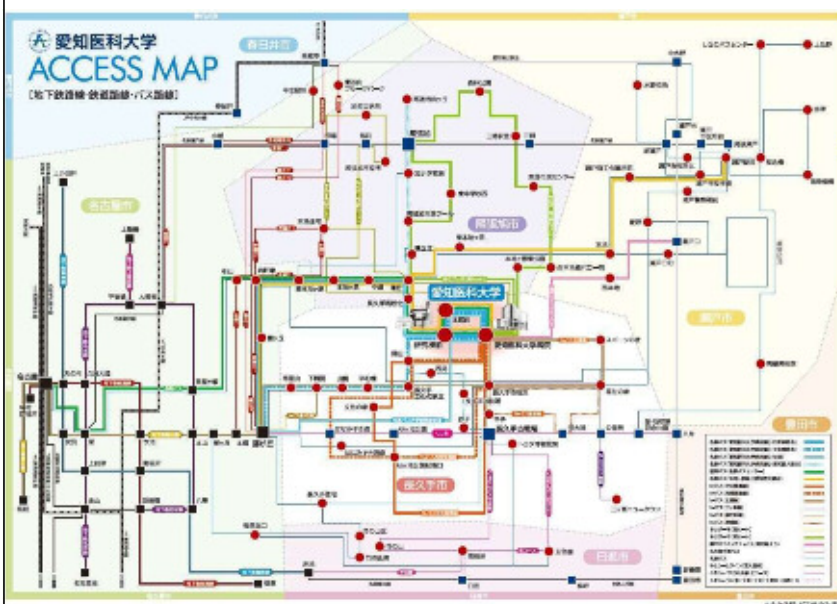
予約バスの導入による公共交通空白の解消

基幹バス	町村をまたぐ移動や、通院・通学を考慮した路線
支線バス	基幹バス路線以外の現町村バスの各路線
予約バス	電話申込などによる予約制集合バス
タクシー・スクールバス・各種移送サービス	児童・生徒向けの移動手段、予約制による個別移送サービス

出典：「よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書」(H22.3) 国土交通省中部運輸局

②バス事業者とコミュニティバスとの連携

愛知医科大学病院ではバスターミナルを整備し、名鉄バス、長久手市、尾張旭市、瀬戸市のコミュニティバスが乗入れている。

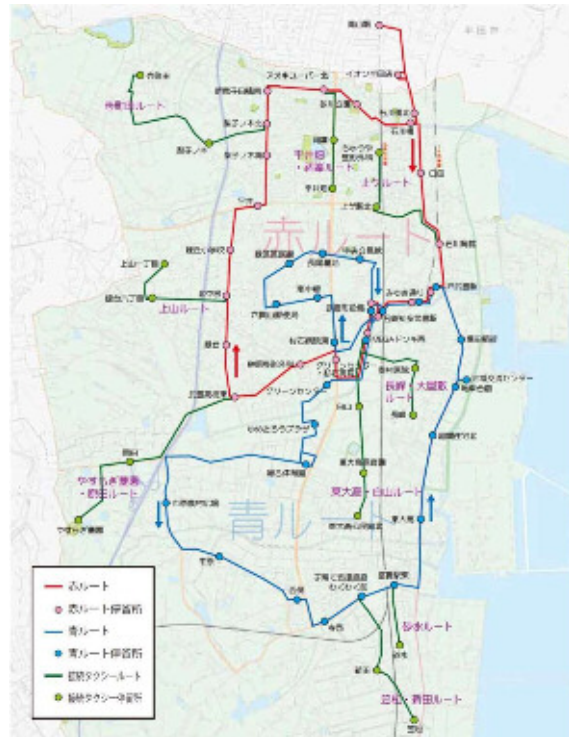


- 【1番のりば】藤が丘(四軒家経由)、藤が丘(平和橋経由)
- 【2番のりば】名鉄バスセンター(四軒家・栄経由)、瀬戸駅前(瀬戸市役所南経由)
- 【3番のりば】尾張旭向ヶ丘(尾張旭駅経由)、長久手古戦場駅(香桶経由)
- 【5番のりば】コミュニティバス
- 【6番のりば】降車専用

③コミュニティバスとタクシーの連携



みよし市の「さんさんバス」



武豊町の「ゆめころん」

④住民主体のコミュニティバス 瀬戸市菱野団地では、住民組織が主体となって、事業費の一部負担、地域のボランティアが運転手を務めるなど皆で話し合って運行しているバス。

菱野団地「住民バス」運行再開

住民バスとは、地域のみなさんが協力し合って運行するバスです。
地域のボランティアさんが運転手を務め、**10人乗りのワンボックスカー**を運行します。
団地内の村岡道路や主要道路を走り、団地センター地区の周辺・NPO施設や、名産バス停留所、タクシー乗り場など、みなさんの日常生活を快適とコミュニティの輪を拡大します。
団地内外の暮らしがまぶづくりに向け、今夏、運行を再開します。

- ◆運行再開 8月6日(月) から **5月13日(日)** **5月20日(日)**
- ◆運行日 毎週 / 月～金曜日 (土・日曜・祝日、お盆、年末年始は運休します)
- ◆運行エリア 菱野団地 (団地内・八幡台・原山台・森山台) ◆運賃 無料

外周道路での乗降について

- ① 団地の外周道路は、住民バスが来たら、手を挙げてお知らせください。バスが安全な場所に停車します。
- ② 交差点や横断歩道での乗降は禁止されています。少し離れたところでお待ちください。
- ③ 降りるときは、乗降場にお知らせいただき、バスが停車してから乗車を立ち、降車してください。

◆運賃について 午後7時30分以降乗降が可能な場合は別途運賃がかかります。その他、大規模団地の乗降時、状況、運賃調整など運行の調整も兼ねておこないます。

◆問い合わせ先 菱野団地コミュニティ交流実行委員会 **090-1286-4998**

◆菱野団地からのおまけには名鉄バスやタクシーもご利用ください!

◆名鉄バス 0561-84-4000 ◆名鉄南信交通南信 0561-82-2175
◆名鉄タクシー 0561-82-2184 ◆マルセタクシー 0561-82-2220

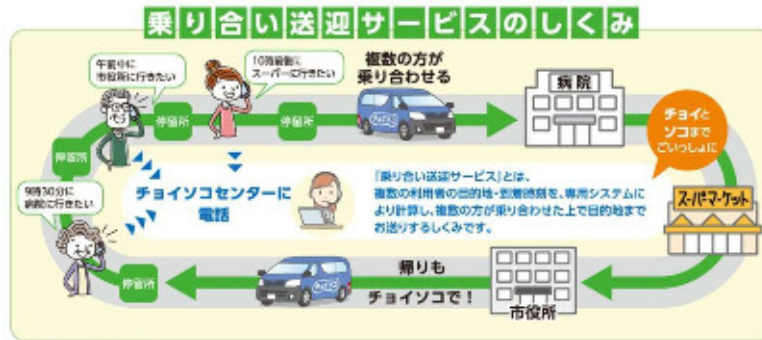
菱野団地住民バス ルート案内&時刻表

バス停・通過ポイント	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
八幡台西(名鉄バス)	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	14:10	14:40
八幡台西(名鉄バス)	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	14:12	14:42
八幡台西(名鉄バス)	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	14:14	14:44
八幡台西(名鉄バス)	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	14:16	14:46
八幡台西(名鉄バス)	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	14:17	14:47
八幡台西(名鉄バス)	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	14:20	14:50
八幡台西(名鉄バス)	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	14:22	14:52
八幡台西(名鉄バス)	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	14:24	14:54
八幡台西(名鉄バス)	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	14:26	14:56
八幡台西(名鉄バス)	9:28	9:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	14:28	14:58
八幡台西(名鉄バス)	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	14:30	15:00
八幡台西(名鉄バス)	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	14:32	15:02
八幡台西(名鉄バス)	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	14:34	15:04
八幡台西(名鉄バス)	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	14:36	15:06
八幡台西(名鉄バス)	9:37	10:07	10:37	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	14:37	15:07
八幡台西(名鉄バス)	9:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	14:38	15:08
八幡台西(名鉄バス)	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	14:40	15:10
八幡台西(名鉄バス)	9:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	14:42	15:12
八幡台西(名鉄バス)	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	14:44	15:14
八幡台西(名鉄バス)	9:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	14:46	15:16
八幡台西(名鉄バス)	9:48	10:18	10:48	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	14:48	15:18
八幡台西(名鉄バス)	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	14:50	15:20
八幡台西(名鉄バス)	9:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51	13:21	14:51	15:21
八幡台西(名鉄バス)	9:54	10:24	10:54	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	14:54	15:24

3便へ 4便へ 5便へ 6便へ 7便へ 8便へ 9便へ 10便へ 終了 終了

⑤ 新たな仕組みによるサービスの実証実験

豊明市では、企業が主体となり、行政も協力体制を採って
デマンド型の乗り合い送迎サービス（チョイソコ）を展開。

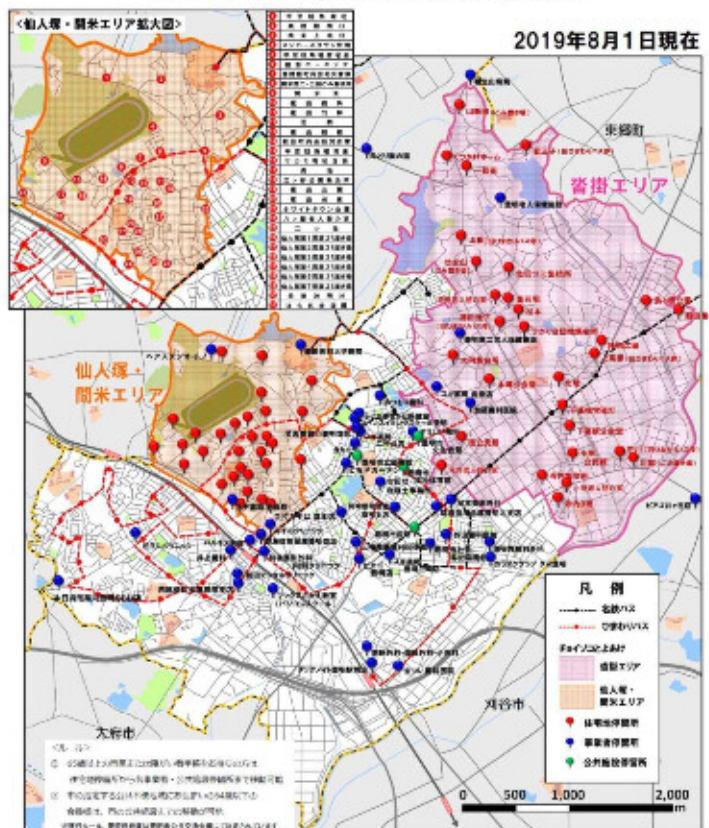


ご利用方法



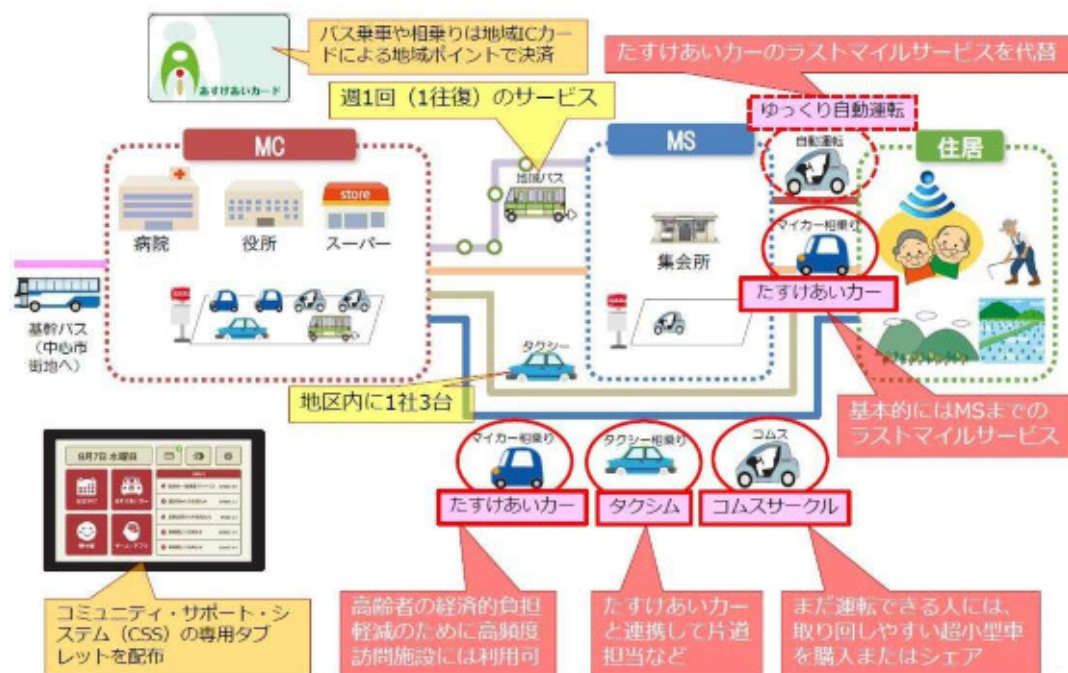
<https://www.choisoko.jp> > toyooke

チョイソコとよあけ停留所



⑥新たな技術も使った産官学共働プロジェクト

豊田市「たすけあいプロジェクト」は、名古屋大学、東京大学、豊田市、足助病院の共働によって展開中。



豊田市都市整備部交通政策課資料

29

4. 県の取組へのアドバイス

①地域連携への仕組みづくり

移動は一つの市町村内で完結するとは限らない。特に大規模な病院などは自市町村ではないことが多い。隣接・近接する市町村との連携、協働が必要で、話合う場、仕組みをつくる。

（一部の市町や交通対策課が情報交換の場を取組んではいるが・・・）

30

②ラストワンマイル、運転免許自主返納者等への対応

高齢者の特性（バス停まで来れない人等）に応じた対応、運転免許自主返納者への対応なども含めた市町村共通の課題の検討。
例えば、タクシーの活用等

③MaaSの研究・検討

公共交通でのシームレスな移動や交通モード間の壁の解消を目指して、MaaSが話題となっているが、その導入について研究・検討を進める。

【参考】豊川市市民アンケート

