

基礎研 レポート

高齢化と移動課題(下) ～打開策編～

生活研究部 ジェロントロジー推進室兼任 准主任研究員 坊 美生子
(03)3512-1821 mioko_bo@nli-research.co.jp

1—はじめに

前稿（基礎研レポート「[高齢化と移動課題（上）～現状分析編～](#)」）では、国内における急速な高齢化の状況と、それに伴って発生する高齢ドライバーによる交通事故と外出困難という二つの移動課題について概観し、改めてその発生する要因について、身体的制約、心理的制約、環境的制約、経済的制約という四つの制約に整理して説明した。それらの制約を緩和し、高齢者が移動サービスを使って気軽に外出できるようになれば、運転免許の自主返納や非更新もしやすくなると考えられる。従って、二つの移動課題は、基本的には同じ対策によって解決していけると考えられる。

以上のような見方に沿って、本稿では、四つの制約を緩和するための方向性について、具体的な先進事例を交えて示していきたい。

2—筆者のスタンス

移動課題の打開策について検討する前に、筆者のスタンスを説明したい。筆者は、高齢者の移動課題解決の目的を、高齢者の well-being 向上、高齢者がより自分らしく生活できるようにするためだと考えている。高齢者にとって外出や社会参加は、心身の健康状態の維持や介護予防につながり、well-being の向上につながるからである⁽¹⁾。近年では、ネットショッピングを利用すれば、飲食料や薬などを調達することはできるが、自ら出かけて、目でモノや風景を見て、人と話したり交流したりする社会参加を伴っていないければ、上記の目的を達成することは難しい。このような観点から、様々な高齢者の状態やニーズに応じた外出促進の方法を検討すべきだと考えている。

(1) 坊美生子 (2022)「[コロナ禍における高齢者の移動の減少と健康悪化への懸念～先行、研究のレビューとニッセイ基礎研究所のコロナ調査から～](#)」（基礎研レポート）、同 (2022)「[コロナ禍で低下した高齢者の外出頻度～『第8回 新型コロナによる暮らしの変化に関する調査』より](#)」（基礎研レポート）。

また、筆者は交通事業や移動サービスの供給サイドではなく、需要サイドである高齢者に視点を置いている。地域公共交通の構築と維持は、高齢者や障害者、子連れ、その他の住民や観光客にとって、移動機会を確保する手段として大変重要だと考えているが、それ自体を目的だとは考えていない。

3——高齢者の移動の制約緩和に向けた方向性

1 | 身体的制約の緩和

ここからは、高齢者の移動課題の要因となっている四つの制約を緩和する方策について、その方向性を考えていきたい。まず一つ目は、身体的制約である。(上)で述べたように、個人差が大きいとは言え、人は加齢に伴って身体機能(広義の体力面)の低下と健康面の悪化が起きる。近年、老化現象の出現は、10~20年前の高齢者に比べれば5歳~10歳遅れていると日本老年医学会のワーキング・グループが指摘しているが、老化自体を避けることはできない。また、老化による自動車運転能力の低下という問題も、いずれ直面する。

従って、身体的制約を緩和するには、まず第一に、足腰が弱くなった高齢者にも身体的負荷が小さい移動サービスを供給するということが、第二に、寧ろ外出を増やすことによって健康状態の維持・向上につなげ、一層の移動能力の低下を防ぐということであろう。

まず1点目についてみていきたい。高齢者にとって身体的負担が少ない移動サービスとは、ドアツードアに近い移動サービスだと言える。例えば、バスに比べれば、個別輸送であるタクシーや、不特定の人が乗り合わせる「乗合タクシー」、予め同乗者同士が承諾して相乗りする「相乗りタクシー」などは、自立度が低下しても乗りやすい(図表1)⁽²⁾。

一方、要介護状態に移行している高齢者や、歩行困難な高齢者については、より手厚いサービスが必要となる。車両設備上は、車いす等でも乗れる介護タクシーや福祉有償運送などが相当するが、(上)で述べた通り、要介護高齢者等が必要としているのは、設備だけではなく、乗降時の介助や目的地での付き添いなど、外出全体をサポートする移動サービスだと言える。高齢者向けの移動サービスについては3 | でも説明する。

身体的制約を緩和する2点目の「外出を増やすことによって健康状態の維持・向上につなげる」については、2でも述べた通りである。近年、交通関係者の間にも、移動が健康にもたらす効果について認識が広まりつつあり、バス事業者やタクシー事業者等が「健康づくり」や「介護予防」を旗印にした企画を実施する事例も見られるようになってきた。

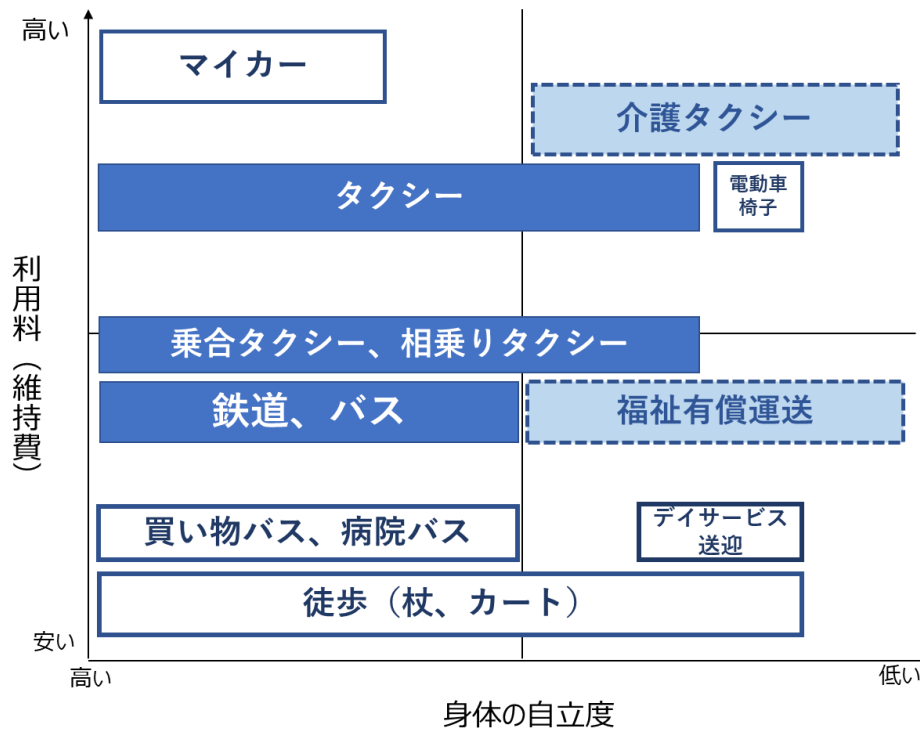
住民の健康維持・向上を、交通計画の目的の一つに据えることは、EUが先取りしてきた。欧州委員会が2019年に策定した「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン第2版」(日本語版、一般財団法人地域公共交通総合研究所発行)では、持続可能な都市モビリティ計画が、住民の健康改善に寄与することが強調されている。同ガイドラインの中では、大気汚染防止による健康被害の軽減、徒歩・自転車を利用することによる健康促進、といった側面が説明されている。これ

(2) 相乗りタクシーは2021年11月に制度化されたものであり、国土交通省によると「配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス」である。

に対して、日本は高齢化先進国として、高齢者に利用しやすい移動サービスを整備し、外出促進することが介護予防につながることを、世界に発信していく役割が期待される。

国内でも、2020年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正によって、地域公共交通計画を作成することが地方自治体の努力義務とされたが、その手引きの中で、地域住民の「おでかけ機会の確保」が盛り込まれた。今後はこの点をさらに一歩深め、利用者の健康増進、高齢者の介護予防という観点を、各地域の計画に盛り込んでいくべきではないだろうか。

図表1 高齢者の移動手段（イメージ図）



（備考）「電動車椅子」は介護保険を使ったレンタルを想定。

（資料）筆者作成

2 | 心理的制約の緩和

次に、外出の心理的制約の緩和である。（上）で述べたように、コロナ禍以降、感染不安から高齢者を中心として外出自粛が広がり、閉じこもりの人が増えている。コロナ禍の長期化によって不活発な生活が定着し、心身機能が低下する「健康二次被害」が懸念されている。コロナ禍でフレイル移行率が上昇したという研究結果もある⁽³⁾。

そのような人たちに閉じこもりから脱却してもらうポイントは、①より安心感のある移動サービスの提供、②外出の動機付け、③外出の健康効果に関する啓発だろう。

①については、乗客数が少なく、同乗者が顔見知りなどに特定された移動サービスの方が安心感が高く、今後は「不特定多数」よりも「特定少数」の移動サービスへのニーズが高まる、という分析を

(3) Minoru Yamada and Hidenori Arai, 2021. Does the COVID-19 pandemic robustly influence the incidence of frailty?. *Geriatrics & Gerontology International*. 21(8).

筆者のこれまでのレポートで説明した⁽⁴⁾。このような観点から言うと、例えば、地域や対象の属性を限定した乗合タクシーは、比較的、安心感を提供しやすいと考えられる。

②については、地域の事業者や交通事業者が連携して、乗客の「楽しみ」となるような娯楽や健康づくり等のイベントを企画したり、乗客同士の交流を促してコミュニティ作りをしたりすることだろう。親しい人の死亡によって、友人が減っていく高齢者にとって、「話し相手」の存在は重要であり⁽⁵⁾、会話をする相手と場があれば、外出の動機になるだろう。また、何が「楽しみ」になるかは人それぞれだが、例えば、一人で外出することが難しい要介護高齢者等にとっては、スーパーへ行って商品を手にとって買い物すること自体も楽しみになるため、送迎付きの買い物企画も一つの候補になるだろう(4-2|、3|参照)。

③については、例えば行政からワクチン接種の案内等を発行するときに、基本的な感染予防対策のPRと同時に、適度な外出や運動が心身の健康維持のために重要であることを、分かりやすく説明していくことが考えられる。

3 | 環境的制約の緩和

(1) 一般の高齢者向け移動サービスの整備

次に、高齢者の移動課題の主な要因の三つ目、環境的制約の緩和の方法についてである。これは一言で言えば、「高齢者が手軽に利用できる移動サービスを整備拡充する」ということに尽きる。1|で述べたように、ドアツードアに近い乗合タクシーや相乗りタクシーなどが当てはまるが、(上)で述べた通り供給不足であり、今後の整備拡充が求められる。タクシーもドアツードアという意味では負担は小さいが、乗合サービスに比べると運賃が高くなるため、経済的制約が残る。

図表1には示していないが、ここで、自動運転の役割についても筆者の考えを述べておきたい。これまで、官民を挙げて自動運転の実験と実用化を目指す目的として、高齢者の移動課題解決が一つに挙げられてきたが、筆者は、慎重な見方をしている。高齢者の移動手段として自動運転による移動サービスを機能させるのは、現状ではハードルが高いと考えている。

高齢者の移動ニーズとは、次のようなものである。まず足腰が弱っている高齢者は、ドアツードアに近い移動サービスが望ましい。移動目的は買い物や通院が多いため、移動範囲は小さい。特に、今後の増加率が高い85歳以上高齢者に関して言うと、乗降の際の介助や見守り、目的地での付きい等、外出全般へのサポートのニーズが高いと言える。

これに対して、筆者らが群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センターの小木津武樹・副センター長らと行った対談からは、自動運転を社会実装する上で重要な要素の一つは「歩車分離」であることを確認した⁽⁶⁾。従って、自動運転車両が、専用道路や、専用レーンがある幹線道路を走行するなら、

(4) 坊美生子 (2022) 「[コロナ禍からの「移動」の再生について考える～不特定多数の大量輸送から、特定少数の移動サービスへ～](#)」(基礎研レポート)。

(5) 高齢者を対象とした筆者の日常生活における困りごと・ニーズランキング調査では、「話し相手、友人関係、通いの場など交流の場の充実」は第4位にランクインした。詳しくは、坊美生子 (2022) 「[高齢者の生活ニーズのランキング首位は移動サービス\(道府県都・政令市編\)～市町村の「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」「在宅介護実態調査」集計結果より～](#)」(基礎研レポート)。

(6) 百嶋徹、坊美生子 (2022) 「[自動運転の社会実装に向けて\(前編\) 前橋市・群馬大学の取組事例からのインプリケーションを中心に](#)」(ジェロントロジー対談)。

比較的実用化しやすいと考えられるが、高齢者らが住む住宅地や集落、あるいは外出目的地付近まで走行しようとする、技術的なハードルは上がる。

また、仮に技術的ハードルをクリアしたとしても、例えば自動運転を搭載した路線バスが、人口が少ない集落まで走行することになれば、収益性が低下するだけでなく、路線延長によって目的地までの所要時間が増えることになり、他の乗客にとっての利便性低下、ひいては乗客逸失につながる可能性がある。住民の要望を受けて停留所増設を繰り返した結果、総延長が長大化し、結果的に利便性低下と乗客離れを生じた、というのは、多くの路線バスが経験した失敗である。

これらのことから、自動運転は、高齢者の移動手段というよりも、地域にとって重要なバス路線への搭載など、別の観点を優先する方が良いのではないかと筆者は考えている。

(2) 要介護高齢者等向け移動サービスの整備

次に、自立度がより低下した、要介護高齢者らの移動サービスについて述べたい。1 | の図表1で言うと、右半分に相当するサービスである。この位置には「介護タクシー」や「福祉有償運送」などを示したが、供給が少ない。以下、現状を説明する。

まず、要介護高齢者等の移動ニーズはどのようなものかと言うと、(上)で「在宅介護等実態調査」の全国集計結果として紹介した通り、「移送サービス（介護・福祉タクシー等）」や「外出同行（通院、買い物等）」である。要介護高齢者等には、個別輸送という形態や、車いすでの乗降という設備面に加えて、乗降する際の介助や見守り、目的地での付き添いなど、外出全体をサポートする移動サービスが必要であることを示している。

それに対して、現状でそのような移動サービスが供給されているかと言うと、極めて乏しい。まず、一般的なタクシーについては、個別輸送であることから、今でも要介護高齢者が通院などに利用しているが、基本的にはドライバーは乗降介助をすることがないため、一人で乗降できる人、または家族などの介助者が同乗できる人が対象となる。近年は、東京を中心として、車椅子のまま乗降できるユニバーサルデザインのタクシー車両が増えているが、車いすでの乗降を介助してくれる訳ではない。例えば、今は介護サービスを利用しながら在宅で生活し、通院にはタクシーを利用しているという人も、今後、加齢によって一人で乗降することが難しくなると、タクシーという手段は利用できなくなる。そうすると、在宅での生活を継続することが難しい場合も出てくるだろう。

一般的なタクシーが乗降介助をしない理由は、一般のタクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）の場合、ドライバー自身が介助の技術や知識を持っていないこと、仮にドライバーが善意で乗降を手伝って、誤って乗客が転倒して怪我を負った場合にも、任意保険の賠償対象になるかどうか不明確なことが挙げられる。タクシー会社によっては、保険が下りない可能性があることから、手伝わないようにドライバーに指示しているケースもあるという。たまたまドライバーに介護職の経験や知識があり、個人的に乗降等を手伝っているというケースであっても、介護保険のケアプランに沿った「通院等乗降介助」でなければ、介助に対する運賃の加算は認められていない⁽⁷⁾。

(7) 国土交通省自動車局旅客課長事務連絡「タクシーの乗降に係る料金の設定について」（令和4年3月31日）

これらの事情は、近年、全国的に増えている乗合タクシーや、昨年制度化された相乗りタクシーでも同じである。もしも将来的に、要介護高齢者等の移動を支えるために、一般のタクシーや乗合タクシーにも乗降への介助、手伝いを求める場合は、対価の在り方について検討する必要があるだろう。

次に、介護タクシーは、要介護認定を受けた人が、ケアプランに基づき、道路運送法の一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)の許可を得た事業者の車両に乗って、運送してもらうサービスである。

介護タクシーの場合、ヘルパー等の資格を持ったドライバーが、自宅での外出準備からタクシー車両への乗降介助、運送、目的地が病院の場合は受診手続き等まで介助することができるため、要介護高齢者にとっては安心できるサービスである。しかし、全タク連によると、現在の車両数は全国で約1万4,000台に過ぎず、要介護者認定者約700万人に対して、あまりに少ない。また、介護保険を利用する以上、認められる外出目的は、通院など、日常生活に必要不可欠なものに限られる。利用できる頻度も限られるため、高齢者にとって「楽しいお出掛け」「自由な移動」を提供する手段にはなっていない。また利用料は、介護サービスの自己負担額に加えて、通常のタクシー運賃が発生するため、経済的な制約も生じる⁽⁸⁾。

最後に、自家用有償旅客運送の福祉有償運送について述べたい。これは、NPO等が障害者や高齢者等を送迎するもので、車いすやストレッチャーのまま乗降できる車両も多い。利用料もタクシー運賃の半額ほどで済むため、要介護高齢者には利用しやすいが、(上)でも述べた通り、供給が少ない。国土交通省によると、実施団体数は制度創設時から増えておらず、車両数は全国で約1万5,000台である。上記の通り、要介護認定者は約700万人、身体障害者は約440万人⁽⁹⁾であることを考えると、こちらも極めて供給が少ない。国土交通省などによると、今でも福祉有償運送を運営するために必要な協議会を設置していない市町村も多い。要するに、福祉有償運送がゼロという市町村も多いということである。

供給が少ない理由は、第一に、導入するためには、地域の交通事業者等で構成する地域公共交通会議などの場で合意する必要がある、高いハードルとなっているからである。また、事業単独では多くの場合に赤字となること、ドライバーを務めるボランティアの高齢化や人手不足などもある。

以上のように、一般のタクシー、介護タクシー、福祉有償運送の供給は大きく不足していることから、自立度が低下した要介護高齢者等向けには、新たな移動サービスを整備する必要があると言えるだろう。筆者としては、現在、全国に約5万か所あるデイサービス施設の送迎車両を、サービスを拡張して地域の移動支援にも活用できないか、と考えている。このことは4|(1)②や5も説明する。

4 | 経済的制約の緩和

(1) 「シェア」による費用と利用料の抑制

高齢者の外出抑制の要因の三つ目、経済的制約の緩和の方法については2点考えられる。1点目は、「シェア」によって低コスト、低運賃(利用料)を実現すること、2点目は、外出の価値を高めて利用者の利用料に対する「負担感」を下げることである。

(8) 自家用有償旅客運送の登録を受けていれば、低料金の場合もある。

(9) 令和2年版厚生労働白書。

①乗り物のシェア

まず1点目から説明したい。1点目の方法は大きく3種類考えられる。①乗り物（車）のシェア、②事業者間での送迎業務のシェア、③旅客と貨物による輸送資源のシェアである。①乗客が乗り物（車）をシェアする方法には、市区町村が乗合タクシーを導入したり、事業者が相乗りタクシーを運営したりすることで、一般のタクシーに比べて安価な移動サービスを提供することである。

②事業者間での送迎業務のシェア

次に、事業者間での送迎業務のシェアに関しては、交通事業者同士の場合もあれば、交通事業者と異業種の事業者が、送迎（運送）業務をシェア、つまり連携して行う方法がある。まず、交通事業者同士の共同運送については、2020年の独占禁止法の特例法成立以降、各地で取り組み事例が増えてきている。これまで運行時間やルートが重なって乗客の奪い合いになっていたものを、共同運行に切り替えて運行本数を増やすなど、各事業所のコスト削減と利便性向上につなげるものである。このような取組を促していくためには、まずは、これまで競合関係にあった交通事業者同士を、協力関係に転換させていくための土台作りが必要になる。行政や大学などが音頭を取って、地域の移動課題解決を共通課題に掲げたプラットフォームを作り、意識を共有することが第一歩となるだろう⁽¹⁰⁾。

次に、異業種との送迎業務のシェアである。筆者のコラムで書いたように、実は、地域で住民を送迎しているのは交通事業者に限らない⁽¹¹⁾。公共交通が乏しいエリアでも、実は介護、福祉、医療、観光、小売、教育関係などを含めると、多数の送迎車両が走行している。これまでは、道路運送法の許可・登録を受けた緑ナンバーの車両と、それ以外の白ナンバーの車両は明確に線引きされてきたが、交通事業が乏しい中で、住民への移動サービスを維持していくためにも、人手不足や脱炭素等、他の社会課題に対応していくためにも、これまでの枠組みを超えて、多様なセグメントの送迎業務を束ね、効率化していく必要があるだろう。

中でも、全国に約5万か所あるデイサービス施設は⁽¹²⁾、多くが専用の送迎車両を所有し、地域の要介護高齢者等の送迎を行っている。筆者のジェロンロジー対談レポート「デイサービス車両は高齢者の移動を支える「第三の交通網」を形成できるか [\(上\)](#) [\(中\)](#) [\(下\)](#) ～群馬県発「福祉ムーバー」の取組から～」（2022年4月）でも紹介したように、規模が大きく、所有車両数が多い施設であれば、空き車両や空きシート等を活用して、大きな追加コストをかけることなく、非通所日の利用者や地域の高齢者等やスーパーや病院、薬局等に送迎することができる。介護のプロに送迎してもらえれば、要介護高齢者も安心して利用できるだろう。ただし、有償で行うためには、道路運送法の見直しが必要となる⁽¹³⁾。

(10) 例えば、自動運転など様々な移動サービスの実証実験を行っている前橋市にとっては、所属する「群馬大学次世代モビリティオープンイノベーション協議会」が、様々な民間企業と移動に関する課題意識や目標を共有する場として機能しているという。

(11) 坊美生子 (2022) 『[『サボカー限定免許』創設が示唆する道路運送法の課題～技術の進歩、車の高度化に適応した旅客輸送の仕組みを](#)』（研究員の眼）

(12) 「地域密着型通所介護」と「認知症対応型通所介護」を含む。

(13) 現在でも、介護事業所が利用者の送迎を行わないと介護報酬を減算されるため、実質的には有償送迎である。

ただし、デイサービス施設の規模が小さく、人員や車両数が少ない場合は、このように新たなサービスを行う余裕はない。実際、国内のデイサービス施設の多くは中小零細企業である。このような場合には、行政や地域のステークホルダーがリーダーシップを執って、まずは各事業者が課題意識を共有することが第一だろう。その上で送迎業務を束ね、一括して地域のタクシー会社に委託することができれば、第二段階として、非通所日の利用者や地域の高齢者の送迎まで担うことも考えられる⁽¹⁴⁾。小規模な施設にとっては、送迎業務の負担が大きく、業務の切り離しと外注ができれば、メリットは大きいだろう。また事業者の形態が社会福祉法人の場合には、社会福祉法人法によって社会貢献が責務とされているため、地域の移動課題解決に役立てれば、その役割を果たすことができる。

(上) で述べたように、今後、高齢化の進行によって、各地域で要介護者が増加するとともに、介護人材不足の深刻化も予測されているため、中長期的に見れば、介護業界にとっても、送迎業務の在り方の見直しは必至ではないだろうか。送迎業務を地域の要介護高齢者等のために拡張して、地域貢献に生かすか、あるいは、他の事業所との共同送迎にした上で外注に切り替え、業務をスリム化するか、大きく分けるとそのどちらかを選択することで、主要業務である介護の質の向上につなげられるのではないだろうか。

③ 旅客と貨物による輸送資源のシェア

次に、旅客と貨物で、車両とドライバーをシェアする貨客混載である。現行法では、基本的には貨物と旅客は法規制が異なり、過疎地等に限って貨客混載が認められている。しかし、貨物と旅客のいずれもドライバー不足は深刻であり、「2050年二酸化炭素排出実質ゼロ」を宣言している自治体も多い。コロナ禍以降、タクシーが弁当などを宅配することも解禁され、乗客が減少したタクシーの収益源の一つにもなっている。交通事業者の売上確保、地域全体での運送の効率化、ドライバー不足緩和、脱炭素など、いくつもの社会課題に 대응するために、貨客混載が認められる「過疎地等」の条件について、緩和を検討していくことが必要ではないだろうか。

(2) 外出の付加価値を高めて利用者の負担感を下げる

経済的制約を緩和する方法の二つ目は、2|心理的制約の緩和で述べたこととも重なるが、外出の価値を高めて、移動サービスに対する負担感を下げることである。言い換えれば、「わざわざ交通費を使って外出したくない」という意識から、「少しお金を使っても行きたい」というインセンティブが働くようなお出掛けの目的(企画)を提供することだと考えられる。

図表2は、内閣府が2019年度に実施した「高齢者の経済生活に関する調査」の「高齢者が優先的にお金を使いたいと思っている支出項目」の年齢階級別の結果である。これを見ると、「80歳以上」を除くと、ダントツで「趣味やレジャーの費用」がトップとなっている。高齢になっても、日常生活の中に「楽しみ」を求めることには変わらないと言える。また、年齢階級ごとに順位は異なるが、「食費」や「子や孫のための支出」、「保健・

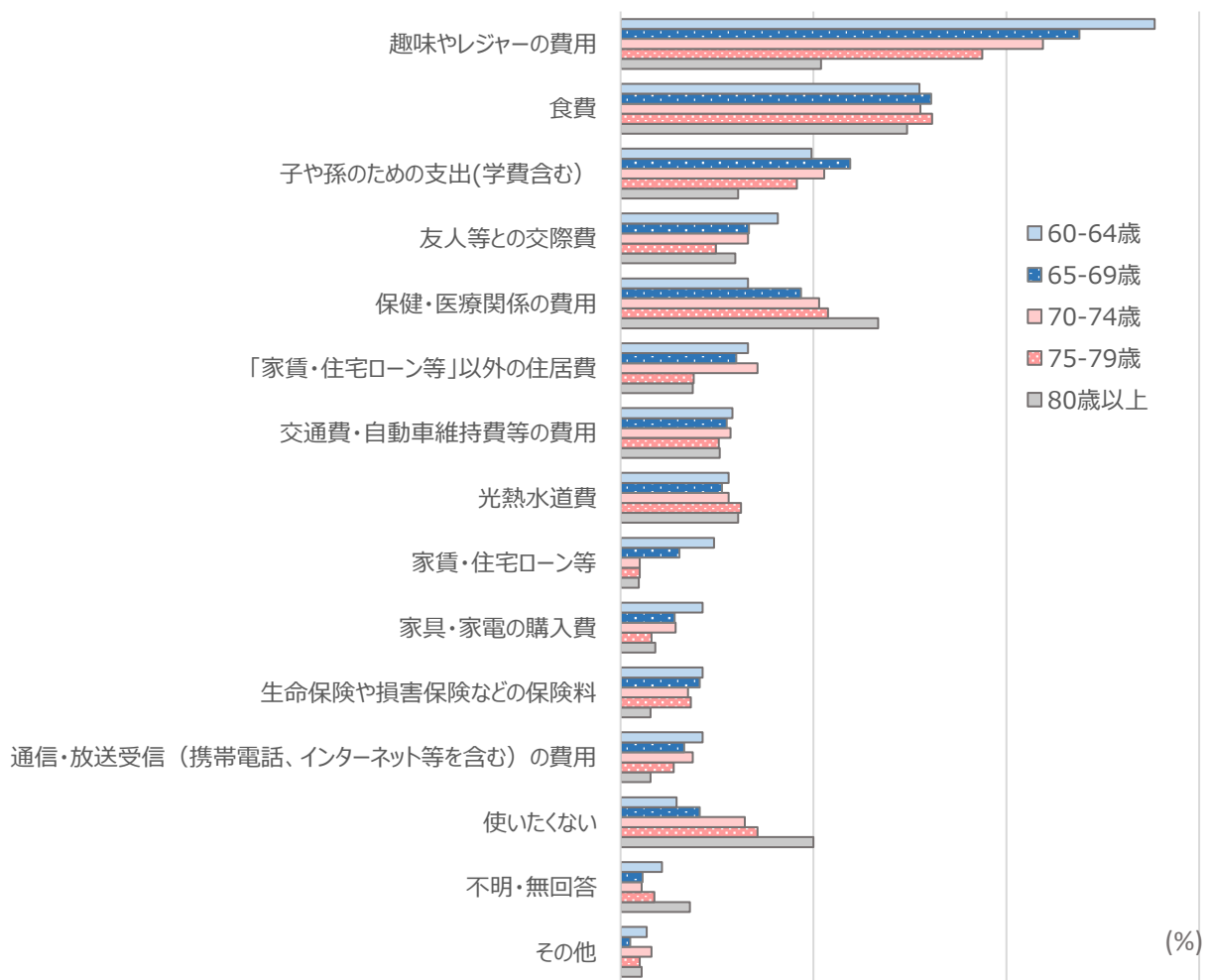
(14) 介護報酬の送迎単価(送迎を行わない場合に減算される単価)とタクシー運賃には開きがあるため、地域の介護事業所の送迎を束ねて委託しても個々の介護事業所の負担が増える場合には、非通所日の利用者や、地域の高齢者等を送迎する場合の利用料を上げたり、送迎先の小売や医療機関等に協賛金を依頼するなど、負担の在り方について工夫が必要となるだろう。

医療関係の費用」も上位にランクインしている。これらは「交通費・自動車維持費の費用」よりも上位であることがポイントである。

従って、単に外出を勧めるだけでは「交通費が勿体ない」と思われがちであっても、娯楽や食事といった、「楽しそう」「行ってみたい」と思ってもらえる用事を示し、お出掛けの付加価値を高めることで、移動サービスの利用料への負担感も和らぐのではないだろうか。

また、「80歳以上」に限って見ると、優先的に支出したい項目のトップは「保健・医療関係の費用」であることから、特に80歳代以上をターゲットに外出促進を検討する場合は、健康状態の維持・回復を目的とした企画（用事）を提供することが良いと考えられる。

図表2 高齢層が今後、優先的に使いたい支出項目（複数回答）



（資料）内閣府「令和元年度 高齢者の経済生活に関する調査結果」より筆者作成

4—高齢者の移動の制約を緩和する先進事例

ここからは、3 で述べた方向性に沿った対策を独自に実践し、高齢者の外出促進に効果を挙げている先進事例を紹介したい。なお、各事例の冒頭に、四つの制約緩和に当てはまるポイントを記す。

1 | みちのりホールディングスグループの「バーチャルバス停」

▽環境的制約の緩和：バーチャルバス停の増設によるバスの利便性向上

▽経済的制約の緩和：低額なバス運賃

まずは、技術の力で、路線バスの高齢者等に対する利便性を向上し、利用増加につなげている例である。みちのりホールディングスグループの茨城交通（本社・茨城県水戸市）は、2021年7月から茨城県高萩市で、既存の標柱型バス停以外にも「バーチャルバス停」（仮想バス停）を多数設置し、自宅や目的地から乗りやすくした「呼出型最適経路バス『MyRideのるる』」を運行している。ダイヤやルートもあらかじめ決まったものではなく、乗車を申し込むと、その都度、最も効率的なダイヤとルートを決めるオンデマンド式である。乗客がアプリや電話で乗車を申し込むと、AIを用いたシステムが、車両に、ダイヤや停車する（標柱型またはバーチャル）バス停、ルートを指示する。2021年7月から実証実験を開始し、2022年10月から本格運行が始まった。

同グループによると、運行エリアにおける標柱型バス停はもともと96か所だったが、これにバーチャルバス停141か所が新設され、両方合わせたバス停の数は計237か所と、従来の2.5倍に増えた（図表3）。通勤通学の乗客が多い朝夕は従来通りの定時定路線で運行し、乗客が少ない午前8時半から午後3時までを呼出型最適経路バスに切り替えている。

高齢者も新しいサービスを利用しやすいように、高萩市や茨城交通の職員が、住民説明会を開いたり、地域の会合に出向いたりし、高齢者一人ひとりに、実際にスマートフォンを操作しながら、丁寧に使い方を説明してきた。市や通信キャリアが主催するスマートフォン教室でも説明を重ねてきたという。また、バーチャルバス停の位置が分かりやすいように、紙のリーフレットも作成、配布した。運賃（大人300円）については、市内在住の高齢者には半額助成制度がある。

現在、「MyRideのるる」の乗客のうち、60歳代が2割弱、70歳代が約3割、80歳代以上が約2割を占めているという。

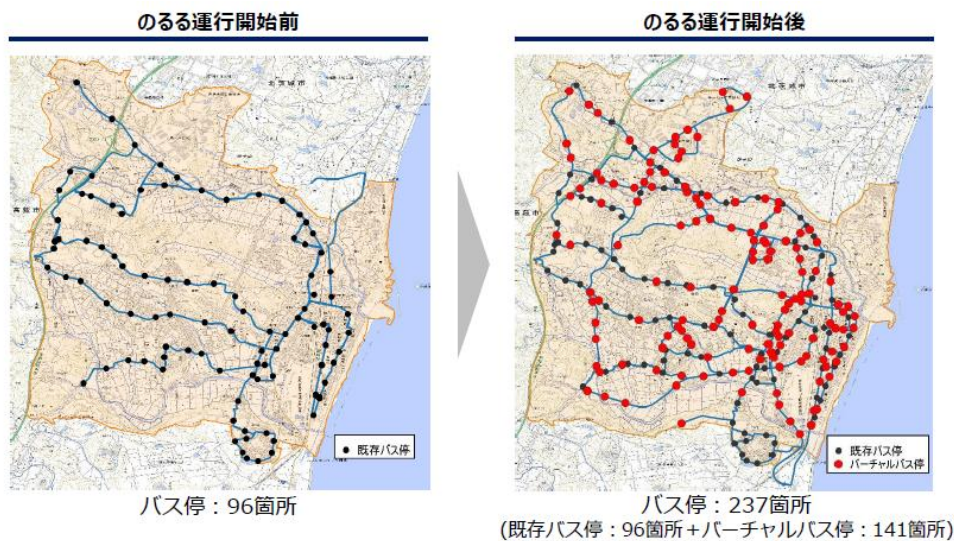
これまでの約1年の取組の結果、乗客は従来の1.2倍に増えた。利用者アンケートの結果、利用者の6割は、「外出の機会が増えた」「気軽に外出できるようになった」と、外出しやすくなったと回答している。高齢者からも「出かけやすくなった」等の声があるという。また、マイカー運転やマイカー送迎からバス利用に転換した人も2割見られた。

同グループでは、各社でバーチャルバス停を用いた呼出型最適経路バスの導入を拡大しており、福島県の西会津町民バスなど6件で、本格運行や実証実験が始まっているという。

（上）で説明したように、加齢によって、自宅や目的地からバス停までが遠いと、利用が難しい人が増えていく。直線距離は短くても、「バス停との間にある横断歩道を青信号の時間に渡れない」、「バス停

までが坂道で歩くのがきつい」など、様々な要因で利用が困難になることがある。高度技術を活用してバーチャルバス停を増やすことで、高齢者らにとって身体的負担を軽減する取り組みだと言える。

図表3 従来のバス停の分布とバーチャルバス停を新設した後の分布の変化



(資料) みちのりホールディングス提供

2 | 渋川市社会福祉協議会（群馬県）の相乗りタクシーを使った買い物支援

▽身体的制約の緩和：スーパーでの買い物を通じた介護予防

▽心理的制約の緩和：顔見知り相乗りする安心感、「買い物」という目的作り、利用者同士の交流による「楽しみ」の提供

▽環境的制約の緩和：相乗りタクシーの創設

▽経済的制約の緩和：相乗りによるタクシー運賃の低減

群馬県の社会福祉法人「渋川市社会福祉協議会」は、2018年から、市内の75歳以上高齢者のうち、買い物に困っている人を対象に、タクシーへの相乗りを手配して、地域のスーパーまで送迎する買い物支援事業「あいのり」を実施している。75歳未満であっても、病気などで買い物困難であれば対象としている。現在の利用者の属性（自立度）は、要介護認定を受けていない人から要介護2ぐらいまでだという。2021年は、延べ800人以上が利用した。

導入した経緯は、以下の通りである。2012年度に社協が地区別懇談会を開き、市民同士で地域の困りごとを話し合ってもらった結果、最も多く挙げられた課題が、高齢者の移動だった。そこで、生活に不可欠な買い物支援に選択肢を絞り、これまでに移動販売車を走らせたり、地区に小規模の店舗を開設したり、様々な取組を試行した。しかし収支面などの課題が大きく、高齢者からは「食品を自宅に届けてもらうのではなく、自ら出かけて、直接商品を目で見たい」という要望が強かったため、住民を店舗に送迎する方針を決めたという。

そこで2016年には、社協が実施主体となって、医療機関やスーパーまで高齢者を無料送迎するバスを運行開始したが、既存の路線バスとの競争を避けるために、効率的なルートを敷くことが難しく、高齢者からも「バス停まで歩けない」という苦情が多かったという。次に、乗合タクシーの導入も検討したが、法的なハードルが高かったため、「今ある資源でできることをしよう」と、地域のタクシーを利用した相乗り事業を行うことで決着した。

運行は、市内9地域に分けて行い、それぞれ月2回ずつとした。利用料は、自宅から店舗までの距離が2kmまでの場合は往復500円、以降500mごとに100円追加する。送り届けるスーパー側からも、協賛金として、送迎した客1人につき100円を負担してもらおう。タクシー会社には、実際にかかった運賃を社協から支払う。利用料や協賛金による収入と、事業費との差額が年約150万円生じるため、社協が負担している。

同社協によると、「往復500円」という料金設定については、利用者から「高い」という意見は出されていないという。むしろ、これまでは、近所の人に、より高い謝礼を払ってボランティアで送迎してもらっている例が複数あり、500円で気楽に自分でスーパーへ行けるようになったことに対して、利用者の評価は高く、ほとんどがリピーターだという。

2019年度は、コロナ禍が始まった2020年3月のみ運行休止したが、利用者数が延べ1,000人以上に上った。利用者の平均年齢は83.1歳だった。これまで続けてきた結果、買い物のために頭を使って商品を選び、店内を歩き回ることによって、介護予防につながっていると言い、「以前は殆ど歩けなかったのに、あいのりを利用するようになってから歩けるようになった」という利用者もいるという。また、孤立しがちな高齢者同士が、車内や、スーパー近くの待機場所などで交流するようになり、生き生きと生活するようになったという。

さらに、利用者の買い物の様子から、「急に売り場が分からなくなる」「毎回、同じものを買う」など認知機能低下の様子が見受けられたら、地域包括支援センターに連絡して適切な支援やケアにつなげ、症状の進行防止にも役立っているという。

写真1 「あいのり」を利用して買い物する高齢者



(資料) 渋川市社会福祉協議会提供

3 | 豊岡市（兵庫県）のデイサービス車両を使った外出支援

▽心理的制約の緩和：顔見知り相乗りする安心感

▽環境的制約の緩和：デイサービス車両による有償送迎の仕組み創設

▽経済的制約の緩和：既存の資源活用による追加コストの抑制、相乗りによる利用料低減

兵庫県豊岡市は2021年9月から、デイサービスの送迎車両で、非通所日の利用者を有償でスーパーや病院などに送迎するオンデマンド送迎「ちょい乗り500」の実証実験を行っている。利用者がアプリ等で利用を申し込むと、専用システムが、近くを走行中の送迎車両にルート変更を指示し、デイサービスへの送迎ついでに、非通所日の利用者の送迎もしてくれるというものである。

導入の背景は、以下の通りである。豊岡市では2007年、路線バスが26路線中11路線を休止し、市は交通ネットワーク維持のために、循環バスや自家用有償旅客運送などを導入してきたが、介助が必要な高齢者等の移動手段は不足したままである。市社会福祉協議会が高齢者と障害者にヒアリング調査等を行ったところ、外出に「困っている」と「将来に不安がある」との回答割合がいずれも8割に上っていた。

高齢者が困っている内容としては、「親族や友人に送り迎えを頼むのは気兼ねするから外出を我慢している」、「バスのステップを上がれない、カートに乗せられない」、「バス停までの坂道や道路横断が大変で、バスを利用できない」、「免許返納の必要性を認識しているが、生活のために返納に踏み切れない」などであった。これらへの対策が必要とされているものの、人口減少が進んでおり、今から新たな移動サービスを一から創り出すのは困難な状況であった。

一方で、市内を見渡すと、デイサービス施設や訪問看護ステーションなど、多数の福祉車両が入れ子状態で走行している。市が調べたところ、市内を走行する福祉車両は1日2,000トリップ（走行回数）にも上っていた。このようなことから、市内の交通事業や福祉事業の運送の在り方を見直し、送迎を効率化すると同時に、将来的には同じプラットフォームを活用して、様々な生活援助サービスも付加していくことができないかと考えたという。

「ちょい乗り500」は、前橋市の一般社団法人「ソーシャルアクション機構」のシステムを使用して、利用者からの予約と、近くを走行しているデイサービス車両とをマッチングするものだ。既存の送迎の仕組みを使用するため、大きな追加コストも必要ない。2021年9月から行っている実証実験では、対象エリアは公共交通が乏しい「日高地区」、運営時間はデイサービスが開業している平日の日中のみとした。対象者は、非通所日のデイサービス利用者で、利用料は1回500円。

昨年9月から2か月間の実績は、利用回数が延べ107回、リピート率は100%。参加したデイサービス事業所が1社、使用車両が2両に限られたため、申込があっても「近くに送迎車両が走行していない」との理由でマッチング不成立になった割合が4割に上ったという。マッチング率を向上するため、市は今後、参加事業所数を増やすという。また実証実験終了後も、恒常的なサービスとして継続できるように、国に制度化を要望する方針だという。

4 | デイサービス施設「ひかりサロン蓮田」(埼玉県)の「ショッピングリハビリ」

▽身体的制約の緩和：買い物や交流を通じた介護予防、認知症予防

▽心理的制約の緩和：顔見知り相乗りの安心感、「買い物」という目的作り、仲間との交流による「楽しみ」を提供

▽環境的制約の緩和：デイサービス車両による送迎

▽経済的制約の緩和：追加料金なし(介護サービス利用料に含まれる)

埼玉県蓮田市の「東武ストア蓮田マイン」2階にあるデイサービス施設「ひかりサロン蓮田」では、買い物を通じたリハビリ「ショッピングリハビリ」を行っている。地域の要介護高齢者等が送迎車両で施設に着いた後、スタッフや利用者同士で対話や体操をした後、館内をウォーキングし、スタッフが見守る中で、地下1階のスーパーへ移動して買い物まで行く。利用者の属性は、市内在住のチェックリスト該当者から、要介護2までの70歳～90歳代の高齢者。ケアプランに基づいて週1～3回利用している。デイサービスの場合、送迎費用はもともと介護保険の報酬単価の中に含まれているため、利用者が特別に料金を支払う必要はない。

ショッピングリハビリは、運営する「我が家カンパニーズ株式会社」が、パートナーである島根県雲南市の「株式会社ショッピングリハビリカンパニー」と協力して構築した仕組みだ。買い物をする際は、利用者は自身の杖やカートを使うこともあれば、ショッピングリハビリカンパニー社が開発したカートを用いることもある。スーパーの床は平らで、室温も管理されており、カートを持っていれば、歩行機能が低下してきた高齢者でも一人で歩行しやすく、リハビリに適しているという。日常生活の一コマとして自然に歩行訓練ができる上、商品を選ぶときや会計時には頭を使い、店員らと会話もするため、運動機能と認知機能の維持・向上にも良い影響を与えるという。

ひかりサロン蓮田では、1回のショッピングリハビリで、利用者約10人に対してスタッフが3、4人付き添い、利用者の状態に応じて、商品を棚から取ったり、カートからレジまで買い物を運んだりするのを手伝う。

我が家カンパニーズ株式会社によると、利用者はもともと閉じこもりやうつ傾向があったが、ショッピングリハビリを通じて社会参加するようになったことで、歩行スピードが速くなったり、気力がわいてうつや閉じこもりから脱却したりという効果が出ているという。ひかりサロン蓮田では、さらに気力を持ってもらえるように、旅行を企画したり、公益財団法人「日本漢字能力検定協会」が実施する漢字検定の会場認定を受けて、挑戦を勧めたりしている。

ただし、非通所日には利用者らは外出手段がないため、移動課題が解決された訳ではないという。通院の際はタクシーを利用する人が多いが、経済的負担は大きく、近くに住む息子や娘が仕事を休んで送迎と付き添いをする場合もあるという。

写真2 ひかりサロン蓮田のスタッフが付き添って買い物をする利用者



(資料) 我が家カンパニーズ提供

5 | 乗合タクシー「チョイソコ」を使った外出機会の創出

▽身体的制約の緩和：外出増加による心身機能の向上

▽心理的制約の緩和：健康づくりや娯楽などお出掛けの「楽しみ」を提供

▽環境的制約の緩和：乗合タクシーの運営

▽経済的制約の緩和：乗合タクシーによる低額な利用料、報酬付きイベントを企画

株式会社アイシン（愛知県刈谷市）が運営する AI オンデマンド乗合タクシー「チョイソコ」は、2018年に愛知県豊明市で運行開始したのを手始めに、北海道から九州まで全国に拡大し、2022年11月時点で、全国約40超の地域に導入されている。全国の多くの路線バスやコミュニティバスなどが赤字に苦しむ中、「チョイソコ」は、地域の事業所に停留所を設置する代わりに協賛金を支出してもらい、収益性を上げるスキームに注目が集まってきた。しかし、チョイソコのもう一つの大きな特徴は、地域の高齢者に、通院や買い物での利用に留まらず、継続的に利用してもらうために、そういった事業所や地元自治体等と協業して、高齢者が楽しめるイベントを継続的に実施している点にある。

これまでに開いてきたイベントは、ウォーキングや歴史ガイド、果物狩り、食事会、食と栄養の勉強会、運動教室、麻雀、歴史講座、サポカーや電動車椅子の乗車体験会など、屋内型から屋外型まで、多岐にわたる。他にも、高齢者をターゲットに事業展開する異業種企業と協業したイベントも開いてきた。株式会社花王が高齢者向けの化粧体験イベントを企画し、会場までのチョイソコ利用料を無料にしたり、株式会社アシックスと協力して足にまつわる健康イベントを実施したり、といった具合である。チョイソコが、高齢者の外出目的を創出すると同時に、協業する企業の商品やサービスを宣伝する「媒体」にもなり、事業の持続可能性を向上しようというものである。

アイシンは今後、さらに多くの高齢者に外出を増やすため、参加することで「報酬」が得られるタイプの企画を検討しているという。昨年度は、岐阜県各務原市のハーブ農園で、ハーブを摘む農作業を手伝うと、温浴施設の無料利用券をもらえる企画を実施した。このような報酬型を今後、他の地域にも拡大するという。

このように、外出目的と外出手段を同時に提供してきたことで、実際に、利用者の外出が増え、心身機能の向上にも効果があることが分かってきた。昨年度、埼玉県入間市や地元の病院などと共同で行った実証実験では、普段外出機会が少ない高齢者らを対象に、イベントを多数開催したり、歩数に応じてポイントを付与したりする外出促進策を実施し、期間前後で、歩行速度や筋肉量、握力などを測定した。その結果、期間中に10回以上チョイソコを利用した積極活用グループは、20人中16人が数値が向上していたのに対し、利用回数が5回未満だった消極活用グループは、35人のうち17人が悪化していたという。

5——先進事例を地域に広げていくための要点

1 | 多様なプレーヤーによる移動サービスの構築

4で述べてきた先進事例の要点を述べたい。一点目は、先進事例の実施主体から分かるように、多業種のプレーヤーが移動サービスに関与し、重層的に外出の手段と機会を提供していることである。

近年、地方を中心として人口減少が進み、コロナ禍で乗客減少が加速し、公共交通への需要は縮小していると認識されがちである。しかし高齢者向けの、小さい生活圏内を送迎するサービス、いわゆる末端交通に特定してみると、高齢者の増加によって、寧ろニーズは増加している。(上)で説明した「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」のランキング調査や、「在宅介護等実態調査」の全国集計の結果からも、そのことは明らかである。

このような状況に対して、これまで見てきたように、既存の公共交通事業者だけでニーズに応えるのは難しい。事業性の面でも、輸送だけで収支を合わせることは難しく、技術的にも、乗降時の介助や付き添いまでを、交通事業者だけで完結することは難しい。高齢者サービスに関わる様々な企業が、それぞれの強みを生かせる方法で、事業範囲を少しずつ拡張し、送迎までリーチすることが望ましいと言える。

従来の公共交通が担っていた都市間交通や都市内の幹線交通に比べれば、高齢者の移動は小さな範囲が多いため、地域との関連も、より濃いものだと言える。高齢者が積極的に外出するようになれば、消費が活性化し、地域の企業にとってもメリットが生まれる。

とは言え、交通以外の企業にとっては「送迎」というと距離感を感じるかもしれないが、運転業務を担うことができなくても、運営に協力する方法はいくつもある。例えば渋川市社会福祉協議会の「あいのり」では、地域のスーパーが協賛金を出して買い物支援に協力しており、ショッピングリハビリでは、「東武ストア蓮田マイン」がフロアの一部を「ひかりサロン蓮田」に貸し、リハビリの場としてスーパーを提供している。アイシンのチョイソコでは、地域ごとに多くの事業所がスポンサーとなったり、アイシンと協業したりして、運営を費用面で支えたり、外出機会を創出したりしている。

このように、地域の多業種の企業や団体に、送迎または運営協力を行ってもらうためには、まず、高齢者の外出促進と、それによる地域活性化という目標を共有し、対策を議論する場が必要となるだろう。例えば最近では、自治体などが、地域の経済界とMaaSの会議体を設置する事例が増えているが、そのような場で「高齢者の外出」についてもテーマに掲げ、対策を協議していけると良いのではないだろうか。

2 | 介護業界との連携の必要性

(1) で述べたことと重なるが、様々な業種の中でも、今後、特に重要になってくるのが介護業界の関与だと筆者は考えている。全国で「高齢者の高齢化」が進んでいるからである。

(上) でも述べたように、高齢者人口のうち「75歳以上」の後期高齢者は2020年で既に1,800万人を超え、65歳～74歳の前期高齢者(約1,700万人)を超えた。今後もその数は増加する見込みだが、中でも増加率が高いのが、「85歳以上」の高齢者である。国立社会保障・人口問題研究所の予測では、85歳以上人口は、2035年に1,000万人を超える見込みとなっている。例えば2020年の人口と2030年の予測人口を年齢階級別に比べると、前期高齢者と呼ばれる「65～74歳」は16%減、後期高齢者のうち「75～84歳」は19%増であるのに対し、「85歳以上」は37%増である。

(上) で説明したように、85歳以上になると、心身機能の衰えが進み、多くの人が日常活動動作(ADL)にも何らかの援助が必要になってくる。要介護率も男女ともに3～4割に上昇する。一口に「高齢化」と言っても、地域に65歳以上高齢者が増えることと、85歳以上高齢者が増えることでは、社会の様相に大きな違いがある。85歳以上高齢者が増えれば、今よりもっと多くの生活援助サービスが必要になることは目に見えている。移動サービスはその筆頭に挙げられるだろう。地域によって、人数や単身世帯の割合等に差があるため、ニーズに差はあると考えられるが、85歳以上高齢者の増加に備えて、どのような移動サービスを整備する必要があるかを、各地域で検討しておかなければならないだろう。

そして、介助が必要な高齢者に対する移動サービスを実施できるプレーヤーがどこにいるかと考えると、介護業界が筆頭に挙がるだろう。4でも述べた通り、デイサービス施設は全国に約5万か所、高齢化と人口減少が進んだ過疎地や離島にもある。数の上ではコンビニエンスストアに並ぶ存在である。しかも、送迎のための専用車両と仕組みを持っている施設が多い。そのうち意欲のある事業者が、送迎の対象範囲を地域の要介護高齢者等にまで拡張することができれば、高齢者の移動支援に大きな役割を果たすことができる。

4までに述べてきたことを整理すると、例えばベーシックな関わり方としては、ひかりサロン蓮田のショッピングリハビリのように、施設で運動した後に、近くのスーパーまで移動して、買い物を通じたリハビリをする方法もあるだろうし、あるいは、施設の駐車場に移動販売車を誘致して、利用者や地域の高齢者等の買い物の機会を提供する方法もあるだろう。そうすれば、少なくとも、生活に不可欠な「買い物」問題については解決できる。

次に、応用的な関わり方としては、兵庫県豊岡市の実証実験「ちょい乗り500」のように、非通所日の利用者や、地域に住む要介護高齢者等を、デイサービス施設送迎のついでに、病院やスーパーにも送迎する仕組みを構築する方法が考えられる。これをするには、実際には①タクシー会社に送迎を委託、②デイサービス施設が自前のリソースで送迎、の2種類の方法がある。

6——先進事例を各地域に広げていくための課題

1 | 緑ナンバーと白ナンバーに対する法令の違い

次に、先進事例のような取組を、各地域で行っていく上での課題を述べたい。4で、多業種が移動サービスに関わること、とりわけ介護業界との連携が重要であることを述べたが、そこでネックにな

るのが法規制の壁である。3でも述べたように、現状では、デイサービス施設の送迎車両を始めとして、道路運送法の許可・登録を受けていない白ナンバーの送迎車両では、住民の有償送迎をすることはできない。

しかし現状として、豊岡市の実証実験エリアのように「公共交通は殆ど無いが、介護・福祉の送迎車両は入れ子状態で走行している」という地域は全国にあるだろう。公共交通が無い地域にとっては、運転ができない住民の移動を担う、殆ど唯一の手段になるかもしれない。また、「85歳以上1,000万人時代」を控えた今、介助付きの送迎をできる数少ないプレーヤーでもある。

さらに近年は、白ナンバーであってもサポカーのような先進安全自動車が発達しており、逆に、緑ナンバーであっても高齢ドライバーが増えているため、それぞれの安全性を表す変数は、変化していると言える⁽¹⁵⁾。移動課題解決のために、地域の実情に応じて、柔軟な運用を検討しても良いのではないだろうか。

2 | 介護業界の規模と体力

いずれにせよ、介護業界に移動支援に協力してもらうためには、大きな課題がある。先進事例として説明した「ちょい乗り500」の実証実験では、利用者からの満足度は大変高かったが、事業者の姿勢には濃淡が見られた。市が、デイサービス施設に参加を呼び掛けても、すぐに手を挙げた法人は1社のみだった。介護業界は中小零細企業が多く、新しい取組を行う余力が無いためである。地域で移動サービスのプラットフォームを構築しても、参加するデイサービス施設が少なければ、車両数も少ないため、送迎を希望する高齢者とのマッチングが成立しづらい。

従って、まずは地域の介護・福祉施設が課題意識を共有したり、利害を調整したりする場を持つことがスタートとなるだろう。送迎の他にも、不動産や設備の共有など、互いに連携すればメリットが得られることはあるだろう。豊岡市でも現在、市内の複数の介護施設が連携する動きがあるという。また香川県三豊市でも、複数の施設が、ダイハツ工業のシステムを使って共同送迎を始めている。送迎業務は中身が煩雑で、負担が大きいと言われており、中小零細の施設にとっても、共同送迎できるようになれば、それだけでも業務削減につながる。その上で、第二段階として、地域の高齢者の送迎まで拡張できるところが出てくるかもしれない。

また、2-3 | で述べたように、現在は基本的に、タクシードライバーが乗客の介助をすることはないが、介助が必要な高齢者の増加に伴い、将来的に、地域によって、関与するタクシー会社が現れた場合には、デイサービス施設がドライバーに対し、介助に関する研修を実施する、というような協力の仕方も考えられる。

今後、85歳以上高齢者が増加すれば、移動に限らず、あらゆる業態のあらゆるサービスに、高齢者の介助や認知症ケアに関する知識や技能が必要となる時が来るだろう。「デイサービス施設はコンビニより数が多い」ともよく言われるが、デイサービス施設は、規模が小さい施設が多い点が弱点では

(15) 坊美生子 (2022) 『『サポカー限定免許』創設が示唆する道路運送法の課題～技術の進歩、車の高度化に適応した旅客輸送の仕組みを』(研究員の眼)、同 (2022) 『高齢タクシードライバーの増加』(基礎研レポート)

あるが、高齢者との接点を持ち、介助の知識とノウハウを持ち、さらにハードの施設・設備を持っている点は、超高齢社会の経済社会システムを深化させていく上で、大きな可能性でもあるだろう。

7—終わりに

急激な高齢化により、国内の高齢化は今も進行しており、2035年には「85歳以上1,000万人時代」を迎える。このような中で、高齢者の移動課題は、年々深刻さを増している。高齢ドライバーによる死亡事故は年間300件を超え、高齢者の閉じこもりは増えている。高齢者の社会参加が減ると、地域の活気が失われる。

本稿では、そうした状況の打開策編として、高齢者の外出抑制の要因となっている身体的制約、心理的制約、環境的制約、経済的制約という四つの制約を緩和する方法について、先進事例を交えて説明してきた。大きく言えば、今後の方向性としては、経済的制約の緩和の中で述べた「シェア」が一つのキーワードになると筆者は考えている。これまでの業態や業種の垣根を越え、地域の様々なプレイヤーが、高齢者の外出促進、「気軽に外出できることにより、より豊かな生活を提供する」という目標をシェアし、それぞれの事業範囲に近いところで移動サービスをシェアしていく。それは結果的に、地域活性化、地域のサステナビリティにつながっていくだろう。

特に、地域における白ナンバーの送迎と、緑ナンバーの運送の在り方を見直していくことは、今後、高齢者の移動に限らず、あらゆる移動サービスを存続していく上で、カギになるのではないだろうか。旅客自動車運送事業や貨物自動車運送事業、事業者による白ナンバーの送迎、ボランティア送迎など、いずれの形態でも、ドライバー不足は極めて深刻だからである。事業者の壁、属性の壁を超えて「共同運行」、「共同送迎」を実現できれば、各事業所の経費削減や人手不足解消だけでなく、ドライバーの報酬引き上げや、先進安全車両や装置等への投資にもお金を回し、全体として運送・送迎の安全性向上につながられる可能性もある。

高齢者の移動課題の解決と、ドライバー不足の解消、脱炭素、交通事故の低減など、重要な社会課題を解決していくためにも、属性を超えてあらゆる「移動」を見直し、全体最適を模索していくべきではないだろうか。