

## 「高齢社会における「ヒト」と「モノ」の移動に関する調査研究 ～地域交通と物流に注目して～報告書」について

多摩大学経営情報学部 教授 中庭 光彦

### 1. はじめに

昨年3月、東京市町村自治調査会から『高齢社会における「ヒト」と「モノ」の移動に関する調査研究～地域交通と物流に注目して～報告書』が刊行された。本報告書は、多摩地域と島しょ地域を対象に、高齢者の買い物弱者、交通弱者の移動問題に焦点を当てた実態調査である。

多摩地域・島しょ地域という組合せは、移動の視点から見ると、ある地域特性を象徴している。パーソントリップ調査<sup>[1]</sup>でも明らかのように、多摩地域は公共交通機関が比較的整備され、鉄道の交通分担率が高く、自動車の分担率が低い郊外地域である。一方、島しょ地域は自動車の分担率が非常に高く、地方都市圏と似た特徴もっている。交通条件の異なる二地域で調査が実施された結果、この報告書は単に多摩地域・島しょ地域というエリアを越え、移動問題の現状を全国レベルで捉えるための有用な報告書となっている。

さらに、提案では、人口減少が進む中でいま大きく変わりつつある流通業界、自動車技術、ICTにも触れられており、これら外部環境変化に対し、自治体サービス供給の広域化と効率化をどのように構築すべきか、大きな示唆を与えてくれる。いわば「対流促進型国土」<sup>[2]</sup>の移動基盤を、自治体レベルから考えるための射程をもっている。

本稿では、このような観点から報告書の内容を紹介した後、本報告書が示している政策的意義について解説を行うこととする。

### 2. 移動問題とは

一般に、高齢者住居と商業・サービス施設間の距離が遠い結果、高齢者の移動可能距離が減少するに従い生活サービスから排除されてしま

う。これが「買い物弱者問題」や「フードデザート問題」<sup>[3]</sup>で意識されている内容であろう。しかし距離が遠くても、ヒトを店舗等施設まで運んだり、逆に店舗やサービス施設そのものが移動して住居商品を配送すれば、両者の距離を縮めることができるはずだ。さらに、両者の間で仮設店舗を設ければ、ヒトの移動負担を減らすことも効果があるだろう。以上のように、本報告書では距離の問題をヒトの移動、モノの移動、両者の移動の三者に分類し、これらを包括して「ヒトとモノの移動問題」とし、その調査枠組みを設定している。

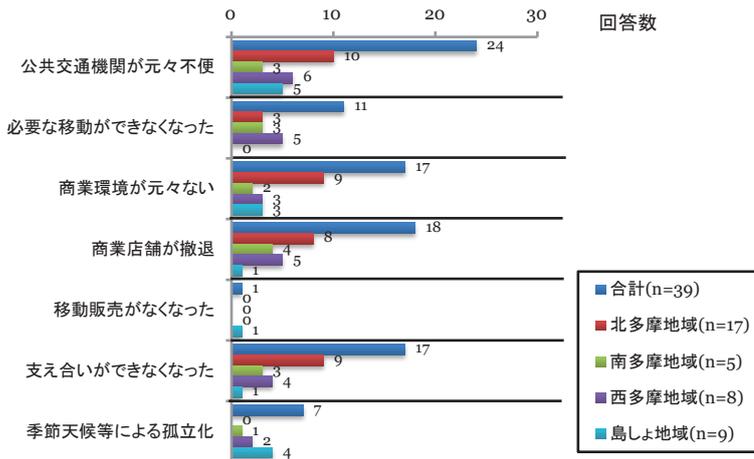
このように移動という言葉で問題把握する背景には、3つのメリットがあると考えられる。第一は、商業・サービス施設が少なければ、移動の距離は長くなるという商圈衰退問題にまで思考範囲を広げられる点。第二には、この移動距離の懸隔そのものが宅配・ネット通販、運輸・交通業界にとってはビジネスチャンスにもなるという、市場の動きを政策資源とする視点を導入できる点。第三には、両者を踏まえ、公共交通機関を含む移動サービスの機能を積極的に再考できる点が挙げられる。

### 3. 自治体アンケートに表れた実態

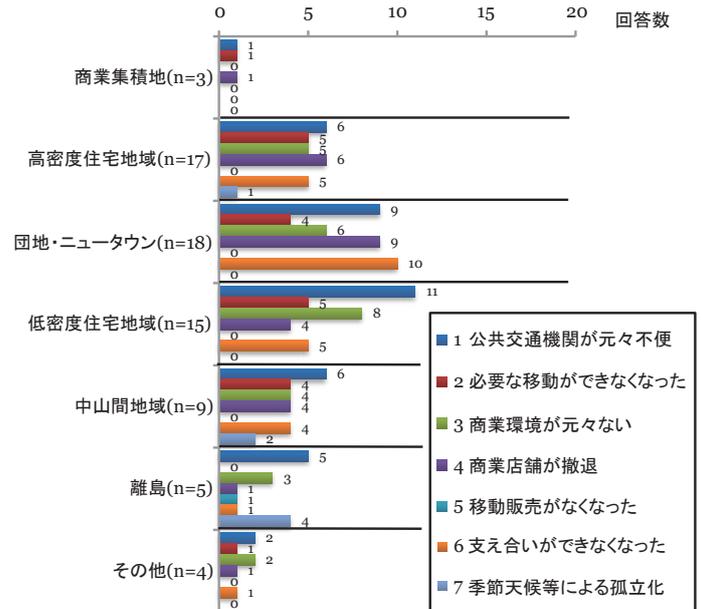
本報告書では39の自治体（内9団体が島しょ地域）からアンケートを回収している。それによると、移動問題が発生していると回答したのは北多摩地域71%、南多摩地域60%、西多摩地域63%、島しょ地域56%であった。島しょ地域は「現在は発生していないし、将来的にも発生する見込みはない」という回答が44%であり、地方都市圏の特徴に近い（P29、図22）。

こうした移動問題発生の要因として挙げられているのが、「公共交通機関が元々不便」が24団

▼図表1 発生の原因（地域特性別、複数回答）



▼図表2 発生地域区分別の問題発生の原因（複数回答）



体、「商業店舗が撤退」が18団体、「商業環境が元々ない」「支え合いができなくなった」が共に17団体で、問題の原因が公共交通機関の利便性、商業環境の有無、支え合いの有無の三つであることが明瞭に示されている（図表1）。地域差を見ても、この三点は北多摩地域団体で強く意識されている。一方、島しょ地域に限れば「公共交通機関が元々不便」が5団体、「季節天候等による孤立化」が4団体と、離島特有の特徴が表れている。裏返せば、自動車移動が通常で公共交通機関への依存度が低ければ「必要な移動ができなくなった」という回答が出るはずはなく、この選択肢を選んだ島しょ地域の団体は無かった。移動問題は市街化された地域で公共交通機関依存度の比較的高い地域で発生する問題であることが推測される。

この調査では問題発生地域を商業集積地、高密度住宅地域、団地・ニュータウン、低密度住宅地域、中山間地域、離島、その他の7地域に区分して問題発生原因を整理している（図表2）。

注目すべき回答は「必要な移動ができなくなった」であるが、高密度住宅地域、低密度住宅地域が共に5団体、団地・ニュータウン、中山間地域が4団体と続いており、市街地で問題が進行していることをうかがわせる。ちなみに離島は0であった。また、「支え合いができなくなった」という回答が団地・ニュータウンでは10団体と圧倒的に多く、高密度住宅地域、低密度住宅地域の5団体を引き離している。集合住宅居住高齢

者の加齢に伴う垂直移動のつらさ、高齢者の独居化、それを共助で解決しようとするコミュニティメンバー自身の高齢化と、いくつもの問題があることをうかがわせる。

移動問題が「公共交通機関、商業環境、支え合い」の三要素の組合せであるため、この問題に対する認識も異なってくる。「緊急の問題でありすぐにでも対応が必要である」「問題であると認識されており、対策の方法について検討が必要である」を合わせると最も高いのが南多摩地域で80%、次に西多摩地域の76%、以下北多摩地域41%、島しょ地域33%と続く。既に明らかな通り、「問題」の意味は各団体で異なっていることも推測させる結果である（P33、図28）。

では、これら問題に対して、現在どのような対策がなされているのだろうか。一番多いのが「コミュニティバスの運行」の25団体、以後「配達サービスへの支援」13団体、「無料の福祉バス／送迎バス等の運行」7団体、「乗合タクシーの運行」6団体、「タクシー利用者への補助」5団体と続き、配達サービス支援を除いては、ヒトの移動の個別サービスに偏りがちなことがわかる（P35、図31）。しかも、別の選択肢を組み合わせている団体が非常に少ないことから（次ページ図表3）、「ヒトとモノの移動問題」が、いざ対策となるとヒト移動、モノ移動の独立した事業として