

## § 2. 『どこにいても いつまでも』

### I はじめに

日本の都市人口率は 90%を超え、特に首都圏への人口集中が顕著となっている。一方、地方都市や農山漁村部では、人口減少と少子高齢化に伴う諸問題が生じている。本教材では、人口減少と少子高齢化に面している仮想上の地方都市を舞台に、そこで暮らす人々のモビリティを保障するにはどうしたらいいか、ということに向けた学習活動を設定した。

生計を立てるための活動はもちろん、教育や医療、趣味、娯楽に至るまで、人が移動するという事象は、決してなくならないものである。本教材は、高齢者の日常にひそむ潜在的なモビリティの問題を、生活者の目線からとらえさせる活動を取りかかりとしている。次に、視点を広げて地域の全体像を俯瞰した上で課題点を見出す活動を配置した。さらに、いつ誰にとってもモビリティが保障されている社会という理想を設定しつつ、それは実現可能なのか、どうしたら実現できるのか、派生して生じる問題や対立し得る他の社会的課題と照らし合わせた上で議論できる力を育みたい。

### II 学習目標

1. 人口減少や少子高齢化の進む日本の地方都市にひそむ、モビリティが脅かされかねない状況や、その状況が作り出される社会的諸条件を見出すことができる。
2. ある地域の空間的・社会的諸条件をふまえて、問題解決のために取り組まれていることについて評価したり、新たな取り組みの方向性を提案したりできる。
3. モビリティという概念の獲得と、モビリティの保障がなぜ重要であるかを考えることができる。
4. モビリティについて理想的な社会の状態を設定した上で、その実現可能性や、理想論に派生して生じる問題や、対立する別の社会的課題を踏まえた議論ができる。

### III 授業の流れと解説

1. 祖母の暮らすある地方都市「B市」を訪れたという設定の下、その祖母の生活環境を生生活者の視点から捉えさせ、課題となる点を挙げさせる。
2. 「B市」の全体像を、略地図や各種統計から読み取らせ、「B市」という地域の空間的・社会的諸条件をふまえた上で必要な施策を提案させる。
3. 生活上の移動の困難性がなぜ生じるのかや、その困難性をなぜ解決すべきなのかという倫理上の重要性を確認した上で、モビリティの概念を獲得させる。
4. いつ、誰にとってもモビリティが保障されるという理想的な社会を築くには、その理想をかなえるために新たに必要となる物事に加え、公私の財源上の問題や、他の優先すべき社会的課題などの側面から批判され得る。こうした物事との総合的な思考・判断を経て、自分の考えを発表するまでの段取りを経験させる。

【空欄の想定解答例】“⇒”以降では、議論を深めるためのさらなる視点を掲載しています。

### 1. Aさんの気持ちになって

①朝や夕方は1時間に複数出ているけれど、それ以外の時間は1時間に1本かぁ。不便だなぁ。  
おばあさんもこのバスをつかっているのかなぁ。

⇒現在のバスの運行状況でどの程度利用者ニーズを充足しているか、具体的な利用者ニーズを考えてみよう。そうでないとすればどのような手段で補完していると考えられるでしょうか。

②普通の買い物も一緒に行ったりしているのかな。Cさんも自動車をもっていなし、最寄りのスーパーマーケットまで遠いけど、その時はどうやって移動しているのだろう。

③小さい頃はもっと大きくて、賑わっているように感じたな。歩いている人も少ない気がする。バスでの移動が不便になってきたことと関係しているのかなぁ。

⇒商店街が賑わいを失った要因として、どのようなことが考えられるでしょうか。

④たいてい車はおじいさんが運転していたな。おばあさんも運転できなくはないけど、不安だと言っているし…。バス停までも歩くのも大変みたいだな。

### 2. おばあさんが困りそうなこと、場面

自転車での移動が中心だと、雨の日など悪天候時は外出しにくくなりそう／商店街がつぶれてしまったら、いよいよ大変だと思った／隣の人の方が深刻では／おばあさんの健康状態、特に身体機能面が知りたい。それ次第では／おばあさんの家にインターネットはあるのか／通販を使えるように支援

⇒この生活環境において安全で健康的な生活を送るために不可欠な条件として、どのようなものが挙げられるでしょうか。

### 3. 問題に直面している理由、解決方法

①B市は人口減少、高齢化が進み、高齢者のみの世帯も増えている。その高齢者はクルマの運転への不安からクルマを手放したり、免許を返納したりして、クルマ移動が減っているらしい。特にB市の中北地区は、世帯人数も自動車保有台数も少なく、また近くに商業施設もないことから、買い物等の外出で不自由を強いられているようだ。そのような時に頼りにしたい公共交通機関も、過疎化の影響でバスなどの路線を廃止したり、便数を減らしたりしているため、利用者は不便さを感じている。

②B市ではBマートが移動販売車を巡回させたり、市営のコミュニティバスが運行されている。移動販売車もコミュニティバスも、高齢者を中心とした利用者はもちろんのこと、販売担当者やドライバーもやりがいを持っていることが分かる。買い物という楽しみがあると、生活に張り合いがでるし、外出するのに使いやすい移動支援サービスがあるのは、高齢者の健康寿命を延ばすにもいいことだと思う。今後もこれらのようなサービスを充実させていくべき。

これらをもっと便利なものにしていくためには、こんなことも考えたわ。移動販売については、もう少し品数が増えればという声があったので、移動販売で新しく持ってきてもらいたい商品をアンケート調査したら、お客さんの利用も増えると思うわ。コミュニティバスについては、ルートのコ案が大変だという話があったので、AIを搭載しよう。事前にルートが分かれば考える時間ができるのでは。待ち時間を公平にするためにタイムカードのようなものを作って優先乗降などとしてはどうか。

③どちらの取り組みも続けていくには、費用がかかるよね。移動販売は、車の購入費用を国が援助してくれたけど、ドライバーの人件費や燃料代などが売り上げを上回ってしまうようでは長くは続けられないでしょ。コミュニティバスも、B市の人口減少や高齢化で税収が減ってしまうことも予想されるから、このようなサービスを続ける余裕が無くなってしまってもいけないわね。このようなことにならないように、何をしていく必要があるのかな。

④移動販売はたいへん便利なので、このような地域社会の支援サービスを担ってくれる企業に、B市が援助する制度を設けるのはどうか。またコミュニティバスも、人の移動が活発になれば地域経済も活性化されるので、地元企業から支援金を募って運営資金に充てれば、継続しやすくなるのではないかな。加えて、市の財政の安定のためにも、若い世代にB市に住んでもらうための施策を考え、実行していくことも大事だと思う。

#### 4. 想定される限定免許制度

海外の事例として、アメリカ合衆国カリフォルニア州では以下のような制限を設けた免許制度があります。

- 高速道路運転禁止
- 右側（助手席側）補助ミラーの追加
- 日の出から日没までの運転（夜間運転禁止）
- 時間帯の制限（例：ラッシュアワーを避ける等）
- 適切な運転姿勢を確保するためのサポートの使用
- エリア制限

（次ページの【参考】表「モビリティ確保・移動支援の取組事例」もご参照ください）

【参考】モビリティ確保・移動支援の取組事例

\*高齢者の移動支援には以下のような取り組みがあります。それぞれの特徴や普及への課題などを、資料Ⅱを参照するなどして生徒の皆さんに提示して議論してはいかがでしょうか。

公共交通機関の機能が低下している地方においては、運転免許を持たない住民、あるいは免許を返納した高齢者の移動手段確保が大きな課題です。政府や自治体は移動手段の確保と公共交通の活性化・再生を目的に、こうした移動困難者に向けた取り組みを進めています。しかし移動の自由は、「他者の力を借りずに自らが自由に移動できる」ことであり、そうした欲求を実現させることも重要な観点です。

	手段と主な目的	取り組みの内容・特徴	普及のための課題等
運転委託型 (運転を他者に委ねる)	<b>デマンドバス</b> No.33 (’13年夏号) ・公共交通の代替	時間や乗降場所など利用者の要望(デマンド)に応えるバスシステム	・相乗りのため直行しないことがある ・事前に利用時刻の指定が必要
	<b>ライドシェア</b> No.45 (’17年夏号) ・公共交通の代替	乗りたい人と乗せたい人を結ぶシェアリングサービスのタクシー	・利用は域内*に限られる ・事前の配車依頼が必要
	<b>自動走行カート</b> No.46 (’17年秋号) ・公共交通の代替	自動電動カート(電磁誘導線の上を走る)で市内を巡る	・走行ルートが決まっている ・運行時刻表に合わせる必要がある
	<b>貨客混載バス</b> No.47 (’18年春号) ・公共交通の路線維持 ・運転手不足解消	バスが旅客と貨物を同時に運び、公共交通の路線維持とドライバーの人手不足解消を図る	・ルート設定に自由度がない ・運行管理者が旅客と貨物、それぞれにいないといけない
	<b>相乗りタクシー</b> ・混雑緩和 ・運転手不足解消	スマホアプリで複数の乗客をマッチングするシステム (2021年11月に解禁となった)	・相乗りのため直行しないことがある
	<b>自律走行バス</b> [クルマ何でも情報館] ・域内移動手段の確保 ・ドライバー不要	脆弱な域内公共交通網の強化を図る 高齢者の免許返納 マイカー依存からの脱却	・町内全域のカバーは非現実的 ・運行時間帯、運行頻度 ・免許返納を促す施策が必要
自主運転型 (自己運転)	<b>サポカー/サポカーS</b> (セーフティ・サポートカー) ・先進安全技術による事故の防止	サポカー: 先進安全技術である衝突被害軽減ブレーキを搭載したクルマ サポカーS: 衝突被害軽減ブレーキに加え、高齢者に多いアクセルとブレーキの踏み間違い防止機能を備えているクルマ	・サポカー限定免許導入を検討 ・新車購入が必要で個人負担が大きい
	<b>超小型モビリティ</b> No.44 (’17年春号) ・観光産業活性化	軽自動車以下のサイズで地域の手軽な移動手段で、最高速度は80km/h	・比較的高価格(1台80万円程度) ・個人所有が認められていない
	<b>一人乗り電動カート</b> No.52 (’19年秋号) ・観光産業活性化	誰でも運転可能で、歩道も車道も走行でき、かつ普通免許を必要としない新たな規格のモビリティ	・歩道の拡幅が必要 ・現制度では車道を走行できない

\*公共交通空白地有償運送制度の適用地域

青字は当財団広報誌『Traffi-Cation』に掲載 <http://www.jaef.or.jp/6-traffication/index.htm>

緑字は同HP『最新のクルマ・交通情報』に動画で掲載 <http://www.jaef.or.jp/6-kurumajuku/johokan/latest-news/index.htm>