内外交差点

福祉MaaS・日常移動支援とタクシー 根幹は生活者の“毎日の移動”

日高 洋祐氏 (MaaS Tech Japan代表) 第８／12回

こんにちは、ＭａａＳ Ｔｅｃｈ Ｊａｐａｎの日高です。今回は「福祉観点の移動と日常移動支援とタクシー」をテーマに、国土交通省の施策である交通空白の解消、そして地域公共交通計画の実質化に向けた検討会の議論を踏まえながらお話しします。

観光や都市部の移動も重要ですが、地域のモビリティ政策の根幹にあるのは、生活者の“毎日の移動”をいかに支えるかという点です。

【交通空白解消が国の重点テーマに】

国土交通省では、過疎化・高齢化・免許返納の増加を背景に、交通空白地帯の解消を明確な政策課題として掲げています。その中には次のような問題が整理されています。

①高齢者の通院が困難②買い物・銀行・役所など日常生活の移動が確保されない③鉄道・バスの廃止や減便で地域が分断される④福祉サービスと交通サービスの連携不足。

また、国交省の「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」では、地方公共団体に求められるのは計画を作ることではなく、移動の実態をデータで把握し、持続可能な形で必要な交通を構築することだと整理されています。

【タクシーは“最後の１両”ではなく“最初の地域資源”】

こうした国の議論が示しているのは、地域公共交通を支える主体として、バスや鉄道だけでなくタクシーも重要な位置にあるということです。特に以下の領域はタクシーでなければ成立しません。

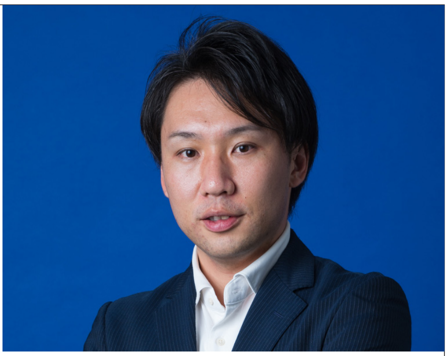
①ドア・ツー・ドアの移動②個別ニーズに合わせた通院支援③平日昼間の移動需要（買い物・通院・福祉施設送迎）④早朝・夜間の空白時間帯 ⑤デマンド交通の運行実務。

地域交通計画の実質化が求められる現在、タクシーは補完的役割ではなく、地域の移動インフラとしての核へと位置づけが変化しています。

【太田市・福祉ＭＯＶＥＲに見る日常移動支援の新モデル】

群馬県太田市では、高齢者・障がい者の外出支援を目的とした「福祉ＭＯＶＥＲ」事業が特徴的です。対象者が事前登録を行い、買い物・通院・役所手続きなど日常の移動を低負担で利用できる仕組みで、タクシー事業者が運行を担います。

従来、福祉分野では“個別送迎の担い手不足”が深刻でしたが、福祉ＭＯＶＥＲではタクシーの柔軟な運行力を活かし、地域の「小さな移動」を確実に支援しています。この取り組みは、以下の三点で非常に示唆的です。



①福祉ニーズと地域交通を一体で設計できる②日常移動の多くを短距離移動が占めるというデータと合致する③タクシーの空き時間を地域の福祉に活用できる。

地域交通の担い手不足が進む中で、タクシーが福祉分野の“公共交通”として位置づけられつつある象徴的な事例といえます。

【福祉ＭａａＳが求めるのは“つなぐ力”】

福祉分野では次のような課題が顕在化しています。

①ケアマネジャーが移動手段を確保できない②福祉施設の送迎車不足③訪問看護・介護スタッフの移動効率が低い④高齢者の“一人で外出できない”問題。

福祉ＭａａＳの目的は、人・サービス・移動をデジタルでつなぎ、生活インフラとしての移動を確保することにあります。タクシーが福祉ＭａａＳと親和性が高いのは、**（1）即応性（2）送迎スキル（3）介護タクシーの知見（4）臨機応変な運行調整**——という特性があるためです。

【タクシー事業者が取り組めるアクション】

国の政策と地域の現場ニーズを踏まえると、次のような取り組みが実務上の選択肢となります。

①介護・医療機関との連携（通院支援・送迎契約）②買い物支援タクシー（巡回型・定額型）③地域公共交通計画策定段階への参画④デマンド交通運行の受託⑤自治体との「日常移動パートナー制度」創設⑥福祉DXアプリとの連携（見守り・乗降記録など）。

これらは補助金施策から独立しうる、タクシー事業の新たな収益源となり得る領域です。

【まとめ】

今、国が求めているのは「誰もが移動できる地域社会」の再構築です。その中心に立つのは、多様な移動を担えるタクシー事業者です。観光・夜間移動・生活支援など複数領域で活躍できるタクシーは、地域交通計画の実質化に欠かせない“動く社会インフラ”だと私は考えています。

タクシーが持つスキル・経験・地域密着性は、福祉ＭａａＳ・日常ＭａａＳの展開において大きな力になります。地域の生活を支える新しい交通モデルに、タクシーがこれからも欠かせない存在となっていくことを期待しています。