

高齢社会における「ヒト」と「モノ」の
移動に関する調査研究
～地域交通と物流に着目して～
報告書



平成 28 年 3 月
公益財団法人 東京市町村自治調査会

高齢社会における「ヒト」と「モノ」の
移動に関する調査研究
～地域交通と物流に着目して～
報告書

平成 28 年 3 月

公益財団法人 東京市町村自治調査会

—目次—

第1章 はじめに.....	1
1-1 背景と目的.....	2
(1) 背景.....	2
(2) 目的.....	2
1-2 高齢社会における「ヒト」と「モノ」の移動問題とは.....	2
1-3 調査研究フロー.....	3
1-4 調査研究対象地域.....	4
1-5 本書の構成.....	4
第2章 高齢社会におけるヒトとモノの移動を取り巻く環境.....	5
2-1 「ヒト」と「モノ」の移動に関する全国的な動向.....	6
2-2 国の動向、法制度等の現状・概況.....	8
(1) 国の動向.....	8
(2) 関連する法制度の整理.....	11
2-3 取組方法の類型化.....	13
(1) 「ヒト」を移動させる.....	13
(2) 「モノ」を移動させる.....	13
(3) 「ヒト」と「モノ」双方を移動させる.....	13
(4) その他.....	13
第3章 多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動に関する現状と課題.....	15
3-1 多摩・島しょ地域の概況.....	16
(1) 地勢.....	16
(2) 人口動態と分布.....	20
(3) 公共交通の整備状況.....	23
(4) まとめ.....	26
3-2 自治体アンケート調査.....	27
(1) 自治体アンケート調査概要.....	27
(2) 自治体アンケート調査結果.....	28
3-3 多摩・島しょ地域内事例ヒアリング調査.....	54
(1) 多摩・島しょ地域内事例ヒアリング調査の概要.....	54
(2) 調査結果.....	56
事例1：無料自転車送迎まいど～宅配.....	56
事例2：乗合タクシー「むらタク」(デマンドタクシー).....	60
事例3：デマンドバス「やまびこ」.....	64
事例4：福祉モノレール.....	68
事例5：ふれあいバス.....	74
事例6：京王ほっとネットワークにおける移動販売サービス.....	78

3 - 4 多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動の現状と課題 まとめ	83
(1) 問題発生状況の概況	83
(2) 移動類型ごとの概況	84
(3) 行政による取組実施や民間事業への支援状況	85
(4) 重点的課題	85
(5) ヒトとモノの移動支援対策と行政による支援の度合いによる整理	86
第4章 参考事例の収集	87
4 - 1 参考事例調査の計画	88
4 - 2 参考事例ヒアリング調査の結果	90
(1) 新潟県三条市（デマンド交通ひめさゆり）	90
(2) 神奈川県大和市（コミュニティバス運行事業等）	93
(3) 石川県 輪島商工会議所（エコカート）	98
(4) 埼玉県飯能市（移送サービス「らくだ号」の運行）	102
(5) ヤマト運輸株式会社（民間バスへの客貨混載）	104
(6) 埼玉県所沢市（高齢者毎日型配食サービス事業・地域買い物支援事業）	108
(7) 群馬県高崎市（高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業）	110
(8) 東京都練馬区（平成24年度練馬区買い物支援等推進支援事業）	114
4 - 3 参考事例調査におけるポイント	118
第5章 自治体で活用可能な「移動」に関するポイント	121
5 - 1 効率的で柔軟な運行方法によるヒトの移動対策	122
5 - 2 住民等の主導できめ細かなヒトの移動対策	124
5 - 3 行政支援策による民間事業者が行うモノの移動対策	126
5 - 4 民間事業者が行うヒトとモノの移動対策への支援	128
5 - 5 ポイントの整理	130
第6章 未来を見据えた社会へ向けての提言	131
6 - 1 第5章において整理した「未来に向けた検討課題」	132
6 - 2 対応方法の検討	133
(1) 「技術革新」の活用	133
(2) 「規制緩和」の推進	136
6 - 3 未来に向けた提言	138
(1) 住民ニーズへの対応に伴う財政負担増に関するヒトの移動対策	138
(2) 過疎化や高齢化によって発生する人材不足に関するヒトの移動対策	139
(3) 客貨混載の限界に関するヒトとモノの移動対策	139
(4) 公共交通機関等の廃止等に関するモノの移動対策	140
資料編	141
1. 自治体アンケート自由記述	142

第1章 はじめに

1-1 背景と目的

(1) 背景

現在、公共交通機関の減少、商業施設などの撤退によって日常生活に支障をきたしている高齢者や障害者などの「交通弱者」が、高齢化の進行とともに増えている。この状況は、とかく地方の山間部などに焦点が当たりがちであるが、都内でも商店の撤退や、運転免許証の自主返納の増加により交通弱者が増えている。

交通弱者が外出しづらくなると、①消費の機会が減り、ひいては経済的損失にもつながる、②引きこもることにより、自らの健康にも影響が出ることが懸念される、③地域住民との交流の機会が減り、地域コミュニティの衰退が危惧される、などが挙げられる。

このような交通弱者への支援策に係る事業は、総じて採算性が低く、民間事業者に依存することは適さない場合がある。また、地域ごとの特性に配慮しながら支援していくためにも、住民サービスとして基礎的自治体に期待される役割が大きくなっている。

(2) 目的

多摩・島しょ地域においても上記の背景と同様の問題が大きくなることが予想でき、人口集積地、過疎地域、島しょ地域といった様々な地域特性があることから、その対応策は多岐にわたるものと想定できる。こうした「ヒト」と「モノ」の移動における問題に、個々の自治体で地域に相応しい移動手段等を選択できるようにするため、個別検討において参考となる指針や方策例を示していくことを目的とする。

1-2 高齢社会における「ヒト」と「モノ」の移動問題とは

一般的に、「ヒトとモノの移動問題」は、「交通弱者」「交通不便者」「買い物弱者」「買い物難民」「フードデザート」など、様々な呼称が用いられている。しかし、「交通」では、宅配や配食サービスのような「モノ」の移動をカバーできず、「買い物」では、行政手続きや金融機関の利用といった買い物以外に必要な移動がカバーできないことから、本調査研究では「ヒトとモノの移動」という呼称を用いることとし、以下のように定義する。

「ヒトとモノの移動問題」…交通機関や物流機能、商業環境等が未整備で、(高齢者を中心とした)住民が日常生活に必要な移動ができなかったり、必要な物資[※]を入手できなかったりする状況。

※必要な物資とは、食料品、衣料品、日用品（生活必需品や医療品等）を指し、いわゆる嗜好品は含まない

なお、本調査研究においては、自立的に外出等の日常生活を営むことができる高齢者を主な対象とし、身体的・精神的な制約から外出や日常生活を送ることができない住民については、福祉施策においてカバーするものとして、中心的な調査対象とはせず、補足的な情報収集にとどめることとする。

1-3 調査研究フロー

本調査研究のフローは以下に示すとおりである。

まず、各種基礎資料の収集・分析を行い、その上で、「自治体アンケート調査」、「地域内事例ヒアリング調査（実地・体験調査）」、全国の「参考事例ヒアリング調査」、「有識者ヒアリング」を行い、多摩・島しょ地域における問題・課題を整理する。

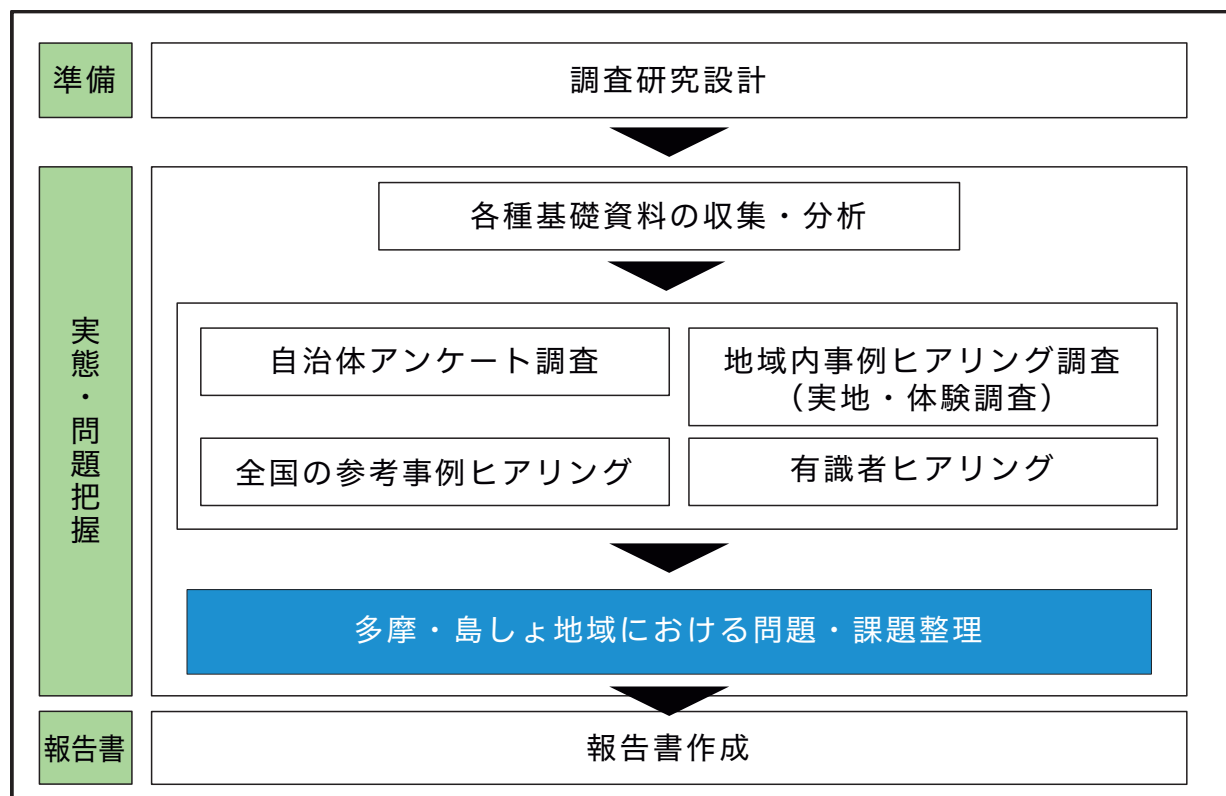


図1 調査研究フロー

1-4 調査研究対象地域

本調査研究の対象地域は、東京都多摩・島しょ地域とする。ただし、当地域の問題・課題の解決のために参考となる事例（以下、「参考事例」という。）については、全国から情報収集を行う。

1-5 本書の構成

第1章では、本書の概要を取りまとめる。第2章では、高齢社会におけるヒトとモノの移動を取り巻く環境として、全国的な動向、国の法制度等の概況、取組方法の類型を整理する。第3章では、多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動に関する現状と課題を整理する。第4章では、多摩・島しょ地域の現状と課題に対する参考事例を収集する。第5章では、それまでの調査結果をまとめ、自治体で活用可能な「移動」に関するポイントをまとめる。第6章では、未来を見据えた社会へ向けての提言を行う。

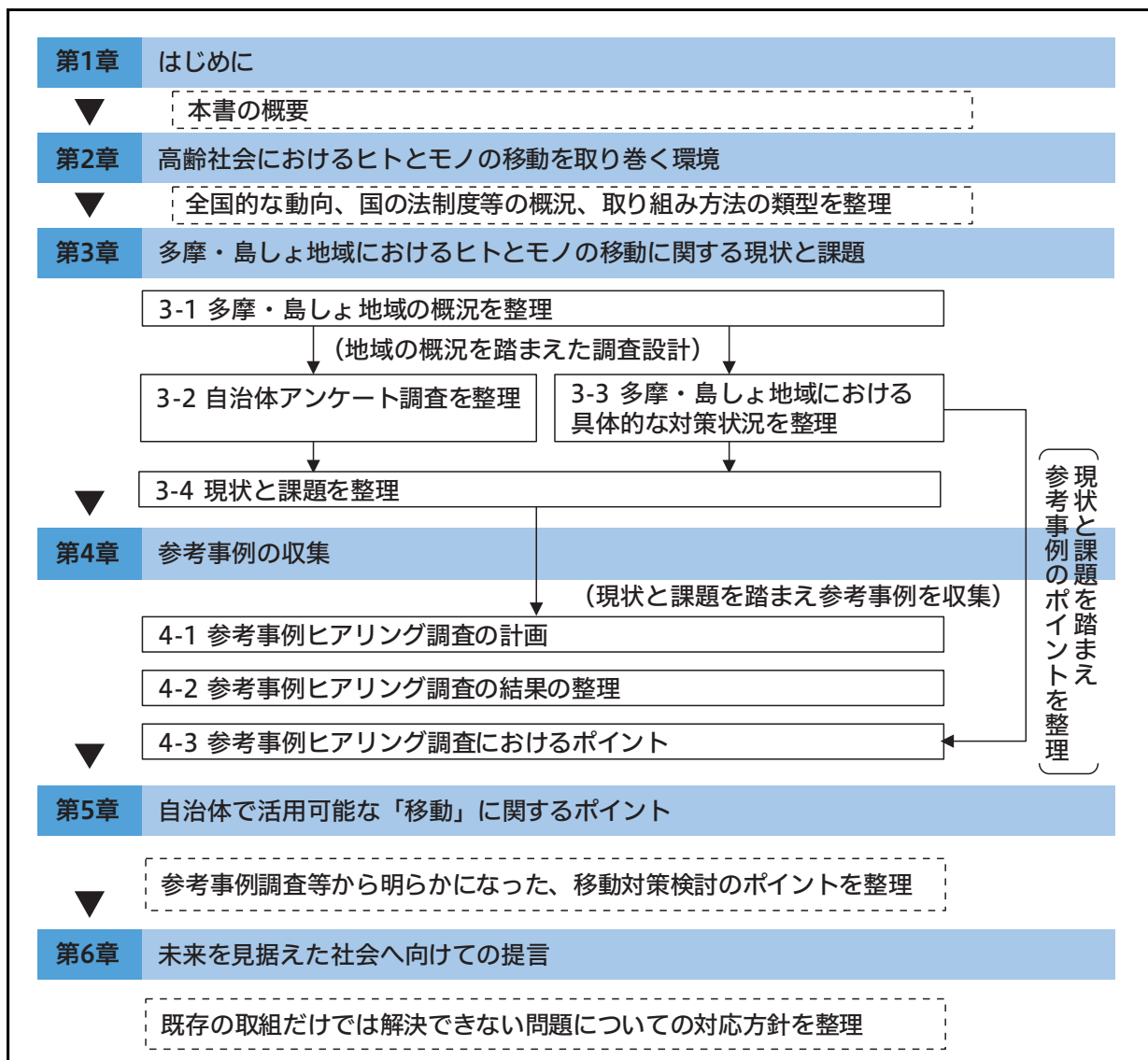


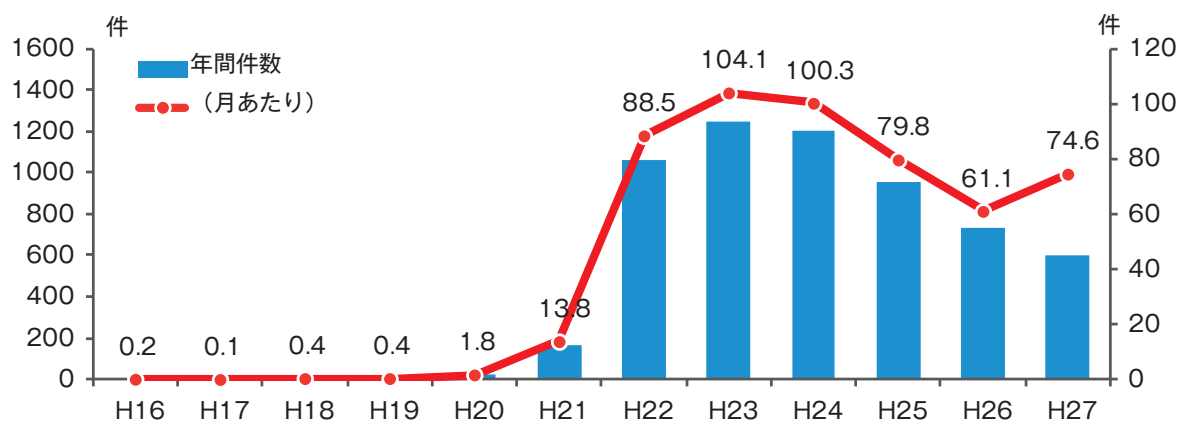
図2 本書の構成

第2章 高齢化社会における人とモノの移動を取り巻く環境

2-1 「ヒト」と「モノ」の移動に関する全国的な動向

現在、急速に進行する高齢化や過疎化、地域コミュニティの希薄化に伴い、「ヒト」と「モノ」の移動に関する問題が全国的に生じている。そうした問題意識の高まり状況を把握するために、過去の報道状況を整理した。

その結果、「買い物弱者」というキーワードは、平成21年頃から徐々に現れはじめ、平成22～24年頃をピークに報道量が増加、その後はやや減少傾向にある状況となっているが、平成27年になって月当たりの掲載件数は、若干増加している。



注：検索件数は、日経テレコンにおいて記事1件ごとに付与されているキーワード「買い物弱者」の件数の合計
 出典：日経テレコンの記事検索結果を元に作成
 (平成27年度は、12月までの9ヶ月間)

図3 「買い物弱者」記事件数推移

また、経済産業省では、全国の買い物弱者数の推計を行っており、買い物弱者人口は、約700万人という推計値を発表している。

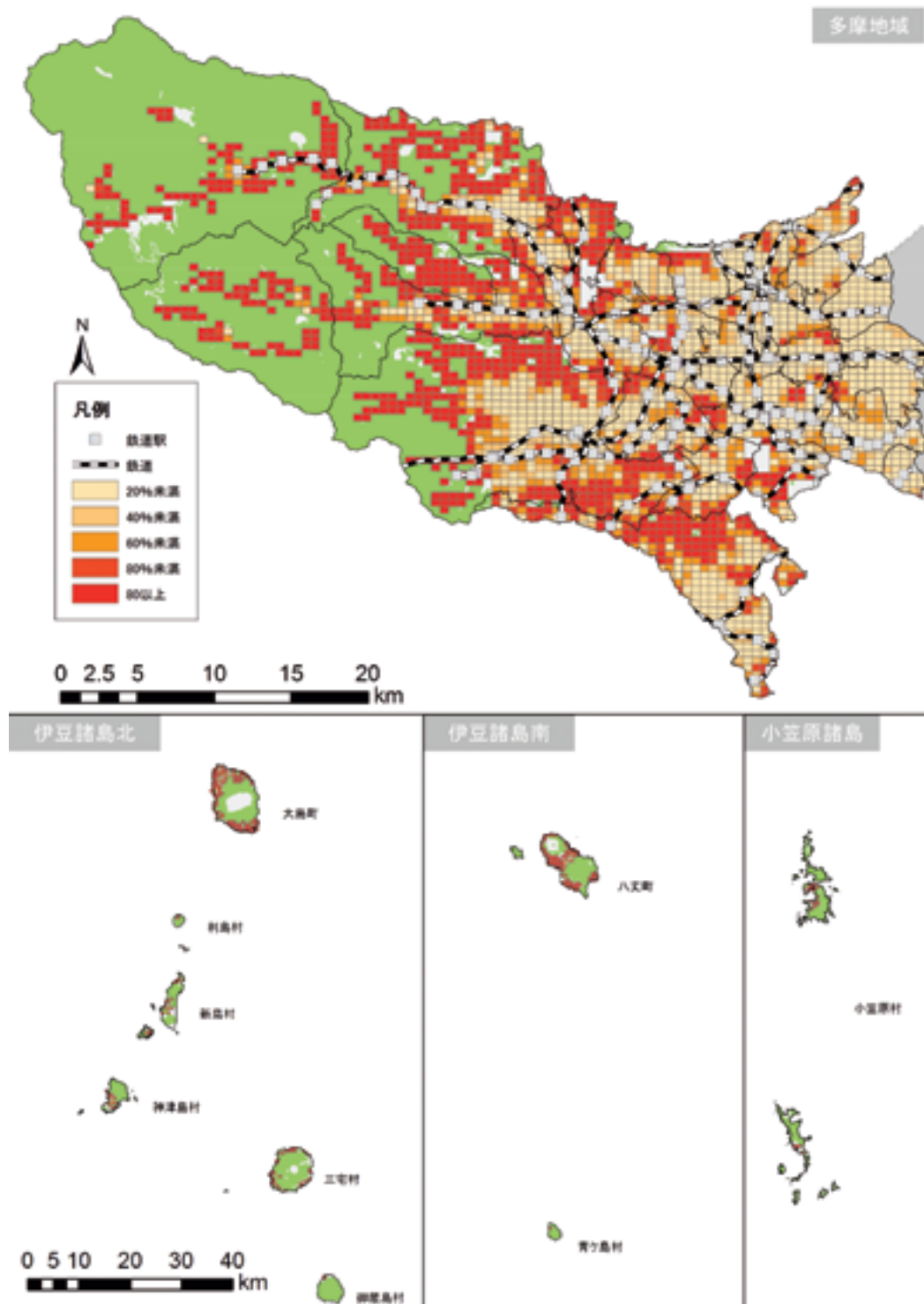


出典：経済産業省「買い物弱者・フードデザート問題等の現状及び今後の対策のあり方に関する報告書」
 (平成27年)より

図4 「買い物弱者」推計人数

さらに、農林水産省では、「食料品アクセス」という観点から、生鮮品販売店舗までの距離が500m以上の人口割合を、全国500mメッシュで分析し、公表を行っている。

多摩・島しょ地域においては、西多摩地域や南多摩地域を中心に食料品アクセスがしにくい地域が広がっており、北多摩地域にも散見される。また島しょ地域にも存在している。



出典：農林水産省 農林水産政策研究所「食料品アクセスマップ」より作成
 図5 生鮮品販売店舗までの距離が500m以上の人口割合

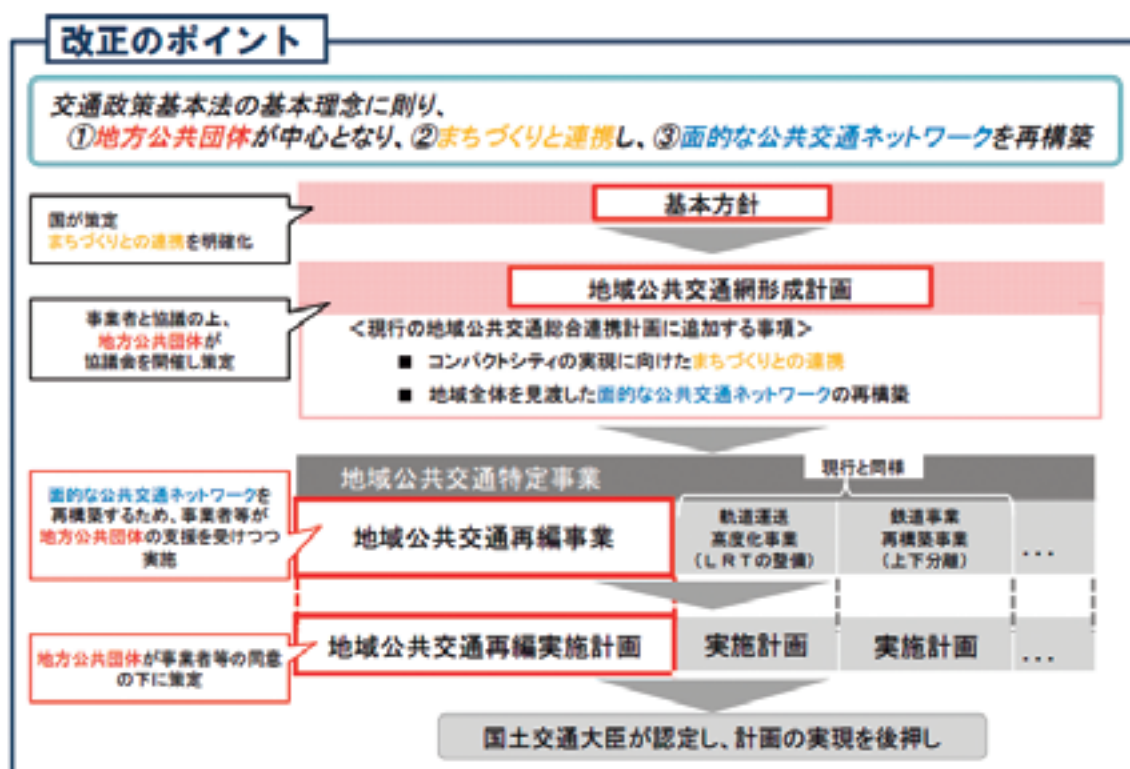
2-2 国の動向、法制度等の現状・概況

(1) 国の動向

国では、移動手段や生活インフラ、食料品アクセスの強化といった様々な角度から検討や取組が行われている。以下、それぞれの省庁における検討と取組の内容をまとめる。

①国土交通省における検討と取組

国土交通省では、過疎化や高齢化といった社会情勢の変化が起こる中、平成19年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）」を施行し、全国の地域公共交通活性化の取組への支援を開始した。さらに平成25年2月には「交通政策基本法」が施行、平成26年11月には、活性化再生法の一部改正が行われ、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築する「地域公共交通網形成計画」の策定を行うなど、地域の移動手段を確保していく取組を進めている。



出典：国土交通省 パンフレット「人とまち、未来をつなぐネットワーク」（平成26年11月）より
図6 地域公共交通活性化再生法 改正のポイント

②経済産業省における検討と取組

経済産業省では、お店や交通機関、医療・福祉等の日常生活に不可欠な「生活インフラ」が弱体化する中で、住民ニーズに地方自治体だけで応えるのは難しくなっている背景を受け、流通事業者等を中心とした民間主体と地方自治体等が連携して持続的に行う地域の課題に対応する事業（宅配、移動販売、地域のコミュニティ活動との連携等）について、「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会」で検討を行っている。

平成 22 年度以降は、全国で展開されている買い物弱者支援事業を公募し、採択事業に対して補助金を交付するとともに、平成 22 年には、地域の主体等が連携して買い物弱者支援を行っている先進事例とその工夫のポイントをまとめた「買い物弱者応援マニュアル」を公表するなど、成功事例や工夫ポイントの普及・啓発を行っている。

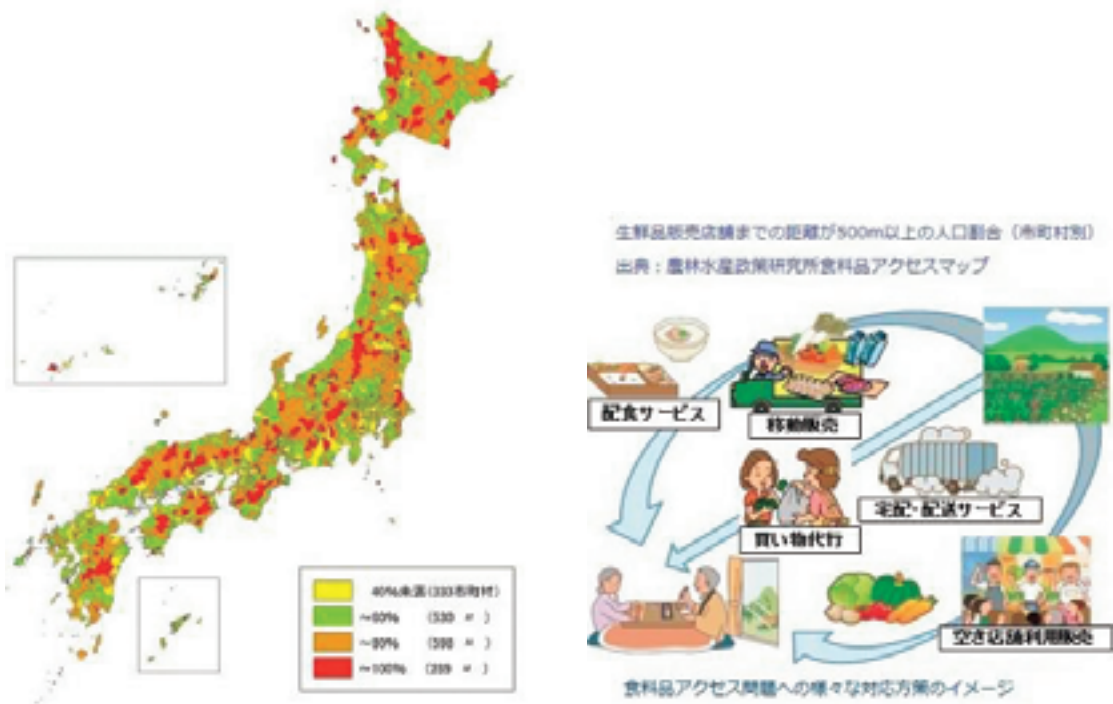


出典：経済産業省 web サイトより

図 7 買い物弱者応援マニュアル (ver3.0)

③農林水産省における検討と取組

農林水産省では、ヒトとモノの移動問題を、「食料品アクセス問題」として捉え、全国の地方公共団体や民間事業者等の取組に役立てられるよう、食料品アクセス問題への取組方法や支援施策、先進事例、調査結果等の情報を積極的に発信している。



出典：農林水産省「食料品アクセス（買い物弱者・買い物難民等）問題ポータルサイト」
図8 農林水産省の取組イメージ

表1 農林水産省 情報発信の内容

項目	内容
食料品アクセス（買い物弱者等）問題の現状について	全国の自治体による対策の取組状況等を調べたアンケート調査結果や、各地の買い物困難者の人口割合を地図上にマッピングした「食料品アクセスマップ」のほか、研究機関等による食料品アクセス問題に関する研究報告等を掲載。
食料品アクセス（買い物弱者等）問題への取り組み方について	買い物弱者支援を地域の話し合い段階から計画、実行、運営までステップ別に解説した「農山漁村の買物支援マニュアル」や、事例を基にポイントを押さえながら工夫して取り組む方法を解説した「買い物弱者応援マニュアル（経済産業省）」を掲載。
食料品アクセス（買い物弱者等）問題の取組事例について	移動販売や宅配、買い物バス、ミニ店舗開設など、食料品アクセス問題に取り組む全国各地の取組事例を、内容別に掲載。
企業・団体による全国を対象とした買い物支援の取組	全国的・広域的な企業や団体が、自治体や地域からの要請などに基づいて、全国各地で展開している買い物支援の取組事例を掲載。
買い物支援の冊子やパンフレット	地域のお店や事業者が取り組んでいる既存の配達や宅配、買い物代行サービスなどを紹介する、自治体等がまとめた冊子やパンフレットを掲載。
食料品アクセス（買い物弱者等）問題の支援施策について	農林水産省や関係府省、地方公共団体による補助事業等の支援施策について、内容別に掲載。
食料品アクセス（買い物弱者等）問題関連の関係府省庁リンク	食料品アクセス問題への対策にも関連する関係府省庁のページへのリンクを掲載。

出典：農林水産省「食料品アクセス（買い物弱者・買い物難民等）問題ポータルサイト」を参考に作成

(2) 関連する法制度の整理

①ヒトの移動に関する法制度（道路運送法）

ヒトの移動については、有償で旅客を輸送する場合、道路運送法の規定に従う必要がある。以下、道路運送法によって定められている、旅客運送ごとの内容を整理する。

なお、無償または好意に対する任意の謝礼等が発生した場合については、道路運送法による登録や許可は必要とされない。

表 2 道路運送法に定められる旅客運送の内容

旅客運送区分	対象	区分	道路運送法上の許認可	ナンバー
一般旅客自動車運送事業	不特定多数の利用者	一般乗合旅客自動車運送（乗合バス）	第 4 条許可	緑
		一般貸切旅客自動車運送（貸切バス）		
		一般乗用旅客自動車運送（タクシー）		
		福祉輸送事業に限定されるタクシーによる輸送	-	-
		事業者所有の車両による輸送	第 4 条許可	緑
		訪問介護員の自家用自動車による輸送	第 4 条許可及び第 78 条 3 項該当	白
特定旅客自動車運送事業	特定の利用者等	スクールバス、通勤バス等による有償輸送	第 43 条許可	緑
		訪問介護員等による有償運送	-	-
		事業者所有の車両による輸送	第 43 条許可	緑
		訪問介護員の自家用自動車による輸送	第 4 条許可及び第 78 条 3 項該当	白
自家用有償旅客運送事業	（住民） 特定の利用者	市町村運営有償運送	第 78 条 2 項該当 （地域公共交通会議での協議が必要）	白
	（会員） 特定の利用者	過疎地有償運送		白
		福祉有償運送		白

※道路運送法第 4 条では一般旅客自動車運送事業、第 43 条では特定旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならないとしている。

※道路運送法 78 条では、2 項において市町村ないしは特定非営利活動法人が市町村の区域内の住民の運送（自家用有償旅客運送）を行うとき、3 項として公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するときは、有償で運送の用に供してよいとしている。

※道路運送法第 82 条では、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することが認められている。

②モノの移動に関する法制度（貨物自動車運送事業法等）

モノの移動については、有償で貨物の輸送を行う場合には、貨物自動車運送事業法の規定に従う必要がある（自動車による）。当法令における「貨物自動車運送事業」は、「一般貨物自動車運送事業」、「特定貨物自動車運送事業」、「貨物軽自動車運送事業」からなり、これらの事業を行うには、国土交通大臣の許可が必要とされている。

また、道路運送法において、貨物自動車運送事業による旅客の輸送は禁じられている。

表 3 貨物自動車運送事業法等に定められる貨物運送の種別等

種別	概要	旅客の輸送
一般貨物自動車運送事業	不特定多数の荷主の貨物を、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業（特定貨物自動車運送事業を除く）。許可制。	不可 (道路運送法 第 83 条)
特定貨物自動車運送事業	単一特定の荷主貨物を、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業（荷主の自家輸送を代行する事業）。許可制。	
貨物軽自動車運送事業	不特定多数の荷主の貨物を、有償で、三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車によって貨物を運送する事業。許可制。	

③ヒトとモノの移動に関する法制度（食品衛生法、都道府県条例）

ヒトとモノの移動のうち、移動販売などの自動車での営業は、食品衛生法によって、都道府県の条例において必要な基準を定めることが義務付けられており（東京都では「東京都食品製造業等取締条例」）、各都道府県からの営業許可を得る必要がある。

表 4 東京都における許可種別と許可条件

分類	許可業種	許可条件
調理営業	飲食店営業（自動車）	生ものは提供しないこと。 営業車内での調理加工は、小分け、盛り付け、加熱処理等の簡単なものに限ること。
	喫茶店営業（自動車）	
	菓子製造業（自動車）	
販売業	食料品等販売業（自動車）	営業車内で取り扱う食品は、あらかじめ包装されたものに限ること。 営業車内での調理加工は行わないこと。
	乳類販売業（自動車）	
	食肉販売業（自動車）	
	魚介類販売業（自動車）	営業車内で取り扱う生食用魚介類は、あらかじめ包装されたものに限ること（ただし丸ものは除く。） 営業車内での調理加工は行わないこと。

出典：東京都福祉保健局 東京都の食品安全情報サイト「食品衛生の窓」

2 - 3 取組方法の類型化

ヒトとモノの移動について、その取組内容を、「何を移動させるのか」という観点から整理すると、4つの種別に類型化される。本書では以下4つの分類で調査研究を進めることとする。

(1) 「ヒト」を移動させる

自家用車での移動ができず、公共交通機関を活用できない地域において、「ヒト」を移動させることによって問題解決を図ろうとする取組である。具体的には、路線バスの運行、コミュニティバスの運行、乗合タクシーの運行等が含まれる。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行により、全国の自治体において比較的多く取り組まれているものである。

(2) 「モノ」を移動させる

ヒトの移動に対して、モノを移動させることによって、必要な物資の入手を達成しようとするのが「モノ」の移動である。具体的には、通信販売、配食サービス、買物代行等が含まれる。大手企業により全国的に展開されているネットスーパーが実施する宅配サービスから、住民が商店等で購入した品物を自宅に届けるといった宅配サービスまで、その手法には多様性がある。

(3) 「ヒト」と「モノ」双方を移動させる

「ヒト」と「モノ」の双方を移動させることで、遠くまで行かなければ果たせなかった移動目的を、比較的身近で完結できるようにしたものである。移動販売、青空市、商業施設の開設などといった、地域内に小さな拠点を作る取組がこの中に含まれる。宅配などと異なり、拠点までの「ヒト」の移動を伴うためである。「モノ」の移動と同様に、大手スーパーが提供するものもあれば、個人が運営する昔ながらの移動販売も含まれる。

(4) その他

(1)～(3)には含まれない、または側面支援をするものである。例えば、宅配可能な店舗情報をパンフレット化し、地域住民に配布することで、既存サービスの利活用を図るものや、居住誘導による集住の促進などがある。

1 「ヒト」を移動させる



【対策例】

- ・公共交通（鉄道、バス、乗合タクシー等）
- ・福祉交通（無料の福祉バス、福祉有償運送、介護タクシー等）
- ・無料送迎バス（買物バス等）等

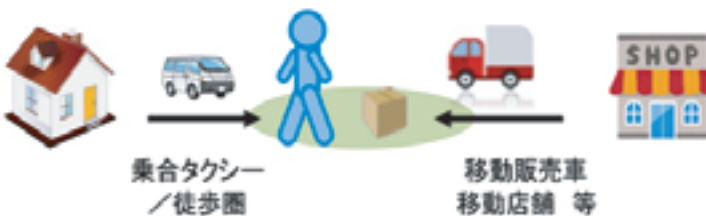
2 「モノ」を移動させる



【対策例】

- ・通信販売（電話、FAX、インターネット、専用端末等）
- ・配食
- ・買物代行／御用聞き
- ・共同配送
- ・ドローンを活用した宅配等 等

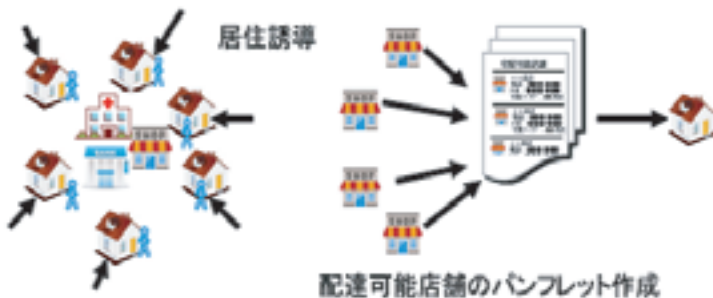
3 「ヒト」と「モノ」を両方移動させる



【対策例】

- ・移動販売
- ・青空市／軽トラ市
- ・商業施設の開設 等

4 その他



【対策例】

- ・1～3の周知（配達可能店舗のパンフレット作成等）
- ・居住誘導 等

図9 「ヒト」と「モノ」の移動対策の類型

第3章 多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動に関する現状と課題

3 - 1 多摩・島しょ地域の概況

(1) 地勢

ヒトとモノの移動問題の調査研究にあたり、前提となる多摩・島しょ地域の地域特性を整理する。

①位置

多摩・島しょ地域は、東京都の23区以外の地域を指す。多摩地域は、東京都の西部に位置する30の市町村からなり、周囲を埼玉県、神奈川県、山梨県と接している。島しょ地域は、伊豆諸島および小笠原諸島からなり、9の町村で構成されている。

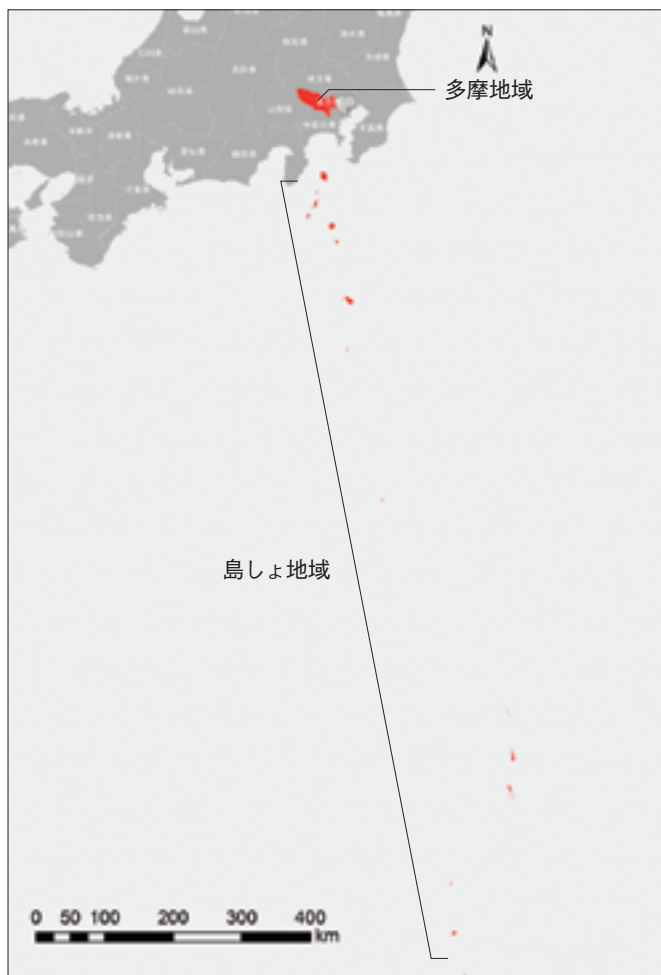


図 10 多摩・島しょ地域の位置

②自治体の位置

自治体の位置は以下のとおりである。



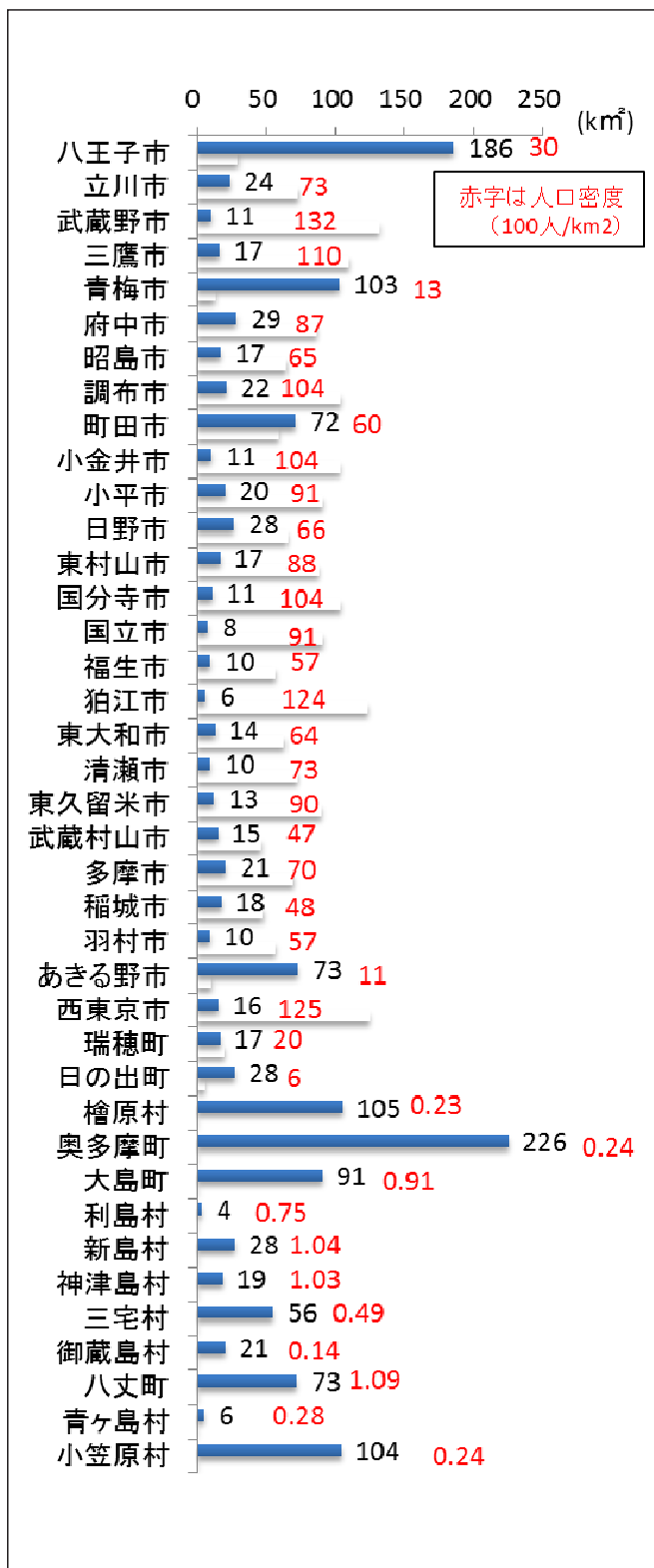
図 11 自治体の位置

③面積と人口密度

多摩地域の面積は約 1,160km²、島しょ地域は約 400 km²、総面積は、1,560km² である。奥多摩町、八王子市、小笠原村、檜原村、青梅市の面積が大きいが、面積規模の小さい自治体の方が人口密度は高い傾向にある。

表 5 面積と人口密度

市町村	面積 (km ²)	人口密度 (100人/km ²)
八王子市	186.31	30
立川市	24.38	73
武蔵野市	10.73	132
三鷹市	16.50	110
青梅市	103.26	13
府中市	29.34	87
昭島市	17.33	65
調布市	21.53	104
町田市	71.64	60
小金井市	11.33	104
小平市	20.46	91
日野市	27.53	66
東村山市	17.17	88
国分寺市	11.48	104
国立市	8.15	91
福生市	10.24	57
狛江市	6.39	124
東大和市	13.54	64
清瀬市	10.19	73
東久留米市	12.92	90
武蔵村山市	15.37	47
多摩市	21.08	70
稲城市	17.97	48
羽村市	9.91	57
あきる野市	73.34	11
西東京市	15.85	125
瑞穂町	16.83	20
日の出町	28.08	6
檜原村	105.42	0
奥多摩町	225.63	0
大島町	91.06	1
利島村	4.12	1
新島村	27.83	1
神津島村	18.87	1
三宅村	55.50	0
御蔵島村	20.58	0
八丈町	72.62	1
青ヶ島村	5.98	0
小笠原村	104.41	0
多摩地域計	1,159.90	36
島しょ地域計	400.97	1
多摩・島しょ地域計	1,560.87	27

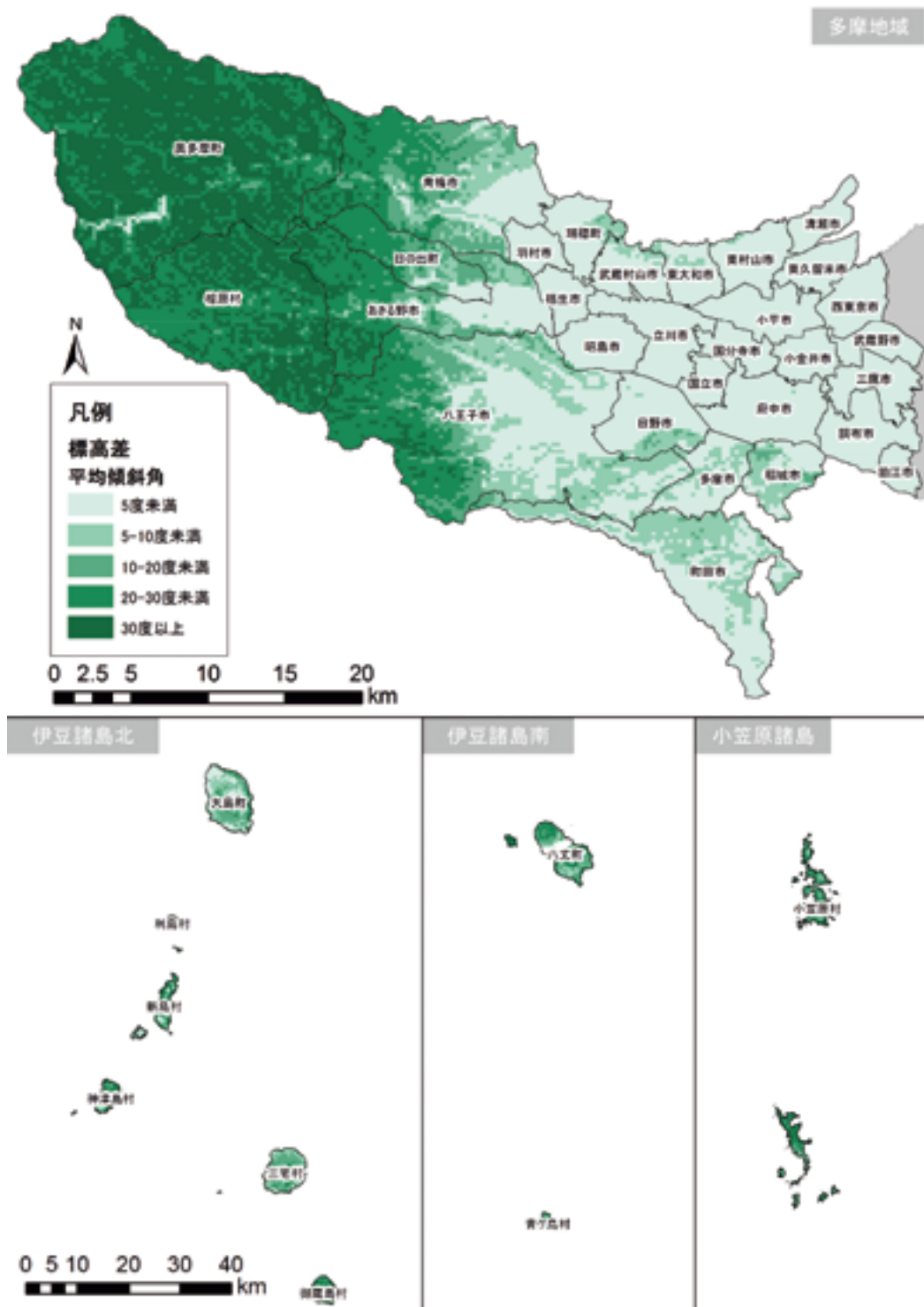


出典：国土交通省 国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」

図 12 面積と人口密度

④地形

多摩地域は、東部がほぼ平坦となっているが西部は山間地域となっており起伏が激しい地形である。また町田市や日野市、多摩市、稲城市といった南部にも、多摩丘陵により起伏の大きい地域がある。島しょ地域は、ほぼ全体的に起伏に富んだ地形となっている。



出典：国土交通省「国土数値情報」

図 13 平均傾斜角

(2) 人口動態と分布

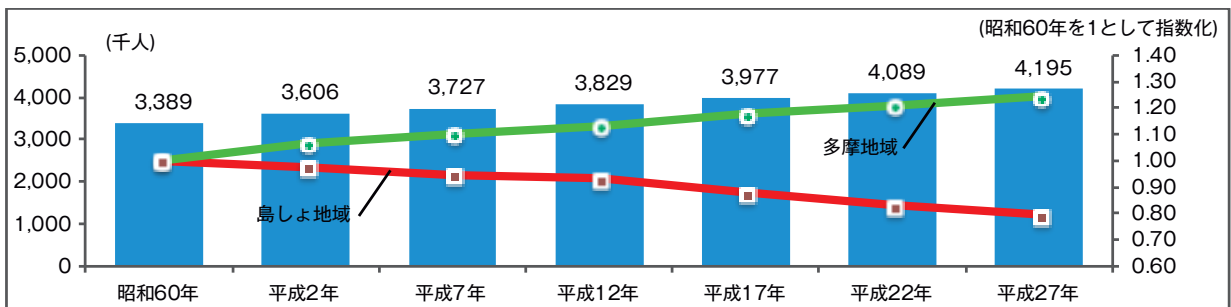
①人口推移

多摩・島しょ地域の総人口は、約 419 万人（平成 27 年度）であり、多摩地域が約 417 万人、島しょ地域が約 2.7 万人である。多摩地域の人口が増加しているため全体としては増加傾向にあるが、島しょ地域の人口は減少傾向にあり、この 30 年間で 2 割程度減少している。

表 6 人口推移

単位（人）

	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年
八王子市	411,642	448,700	484,070	514,741	534,978	551,901	562,572
立川市	145,941	153,041	155,832	162,549	168,828	174,458	179,090
武蔵野市	135,223	135,923	131,310	130,747	132,179	134,862	142,138
三鷹市	161,409	161,814	160,535	163,809	170,327	176,986	182,092
青梅市	107,081	120,856	133,854	138,839	139,521	138,162	137,052
府中市	195,412	204,323	210,791	219,073	233,178	244,834	254,551
昭島市	96,160	103,592	106,792	105,539	108,746	111,025	112,727
調布市	184,253	191,709	191,900	195,968	208,170	216,739	224,191
町田市	313,698	343,787	357,303	369,587	402,075	417,358	426,648
小金井市	101,193	102,464	104,870	107,113	109,480	111,465	117,427
小平市	153,118	157,446	165,177	171,914	176,486	179,717	186,958
日野市	152,068	161,320	163,061	163,518	169,178	174,169	180,975
東村山市	121,188	131,660	134,992	140,184	144,381	150,026	151,412
国分寺市	93,168	98,654	102,758	105,381	112,321	116,317	119,379
国立市	64,473	64,811	65,719	70,397	72,101	72,955	74,558
福生市	51,457	57,141	60,207	60,288	59,473	58,122	58,553
狛江市	70,744	72,534	72,868	73,665	75,644	76,255	79,096
東大和市	69,484	74,338	76,494	76,596	80,120	82,605	86,162
清瀬市	63,814	66,245	67,273	66,913	72,135	72,734	74,374
東久留米市	109,919	113,402	113,172	113,533	114,539	114,807	116,494
武蔵村山市	60,208	64,936	67,406	65,991	66,226	70,075	72,092
多摩市	115,386	139,543	145,184	142,176	141,940	145,682	147,486
稲城市	49,722	56,502	61,465	66,842	74,786	82,029	86,594
羽村市	45,953	50,647	54,188	55,532	55,213	59,934	56,604
あきる野市	66,517	71,309	75,979	77,796	79,996	81,143	81,697
西東京市	160,314	167,082	170,840	177,517	185,140	191,421	198,267
瑞穂町	26,539	30,427	32,593	33,071	33,979	33,786	33,808
日の出町	15,381	16,066	16,486	16,568	15,942	16,224	17,062
檜原村	4,184	3,911	3,695	3,446	3,116	2,771	12,379
奥多摩町	9,513	8,969	8,447	7,925	7,096	6,306	5,511
大島町	10,770	10,392	9,950	9,656	9,184	8,763	8,253
利島村	299	322	303	303	305	297	307
新島村	3,774	3,641	3,309	3,228	3,164	3,068	2,888
神津島村	2,317	2,466	2,394	2,291	2,177	2,001	1,938
三宅村	4,352	4,171	4,054	3,845	3,189	2,815	2,714
御蔵島村	238	253	251	259	275	309	298
八丈町	10,190	9,797	9,446	9,436	8,989	8,335	7,921
青ヶ島村	218	200	203	205	193	174	167
小笠原村	1,837	1,965	2,304	2,434	2,352	2,486	2,553
多摩地域計	3,355,162	3,573,152	3,695,261	3,797,218	3,947,294	4,060,868	4,167,949
島しょ地域計	33,995	33,207	32,214	31,657	29,828	28,248	27,039
多摩・島しょ地域計	3,389,157	3,606,359	3,727,475	3,828,875	3,977,122	4,089,116	4,194,988



出典：東京都「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」

図 14 人口推移

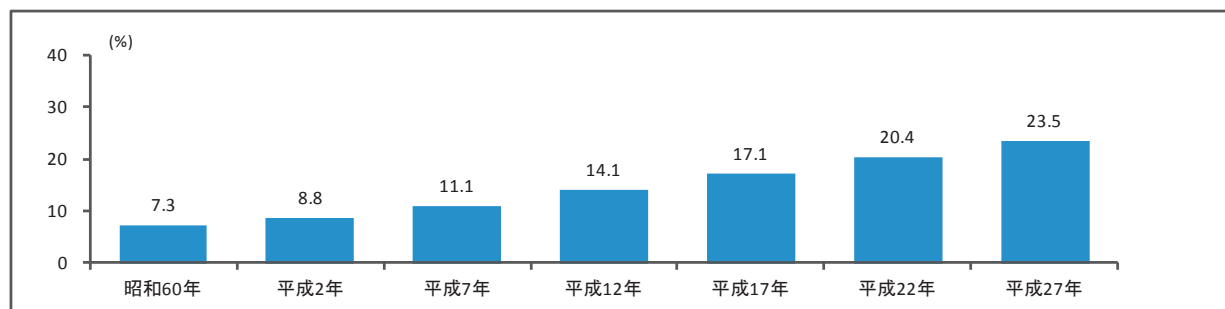
②高齡化率推移

多摩・島しょ地域の高齡化率は、23.5%（平成27年）である。多摩地域は23.4%、島しょ地域が32.9%となっている。高齡化率は全体として大幅に上昇傾向にあり高齡化が顕著に進んでいる。

表7 高齡化率推移

単位 (%)

	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
八王子市	7.4	8.7	10.7	13.3	16.5	20.4	24.2
立川市	7.7	9.1	11.2	13.7	16.7	19.9	23.0
武蔵野市	9.6	11.3	13.9	16.3	18.1	20.0	21.6
三鷹市	8.5	10.3	12.7	15.1	17.0	18.9	21.1
青梅市	8.9	9.7	11.3	14.1	17.0	21.4	26.1
府中市	7.2	8.7	11.0	13.6	15.9	18.3	20.6
昭島市	7.4	8.8	11.1	14.2	17.0	20.3	23.9
調布市	6.9	8.6	11.3	14.4	16.6	18.9	21.0
町田市	6.4	7.9	10.4	13.7	17.1	21.1	24.7
小金井市	8.1	9.7	12.4	14.9	17.0	18.9	20.4
小平市	7.0	8.8	11.2	14.3	17.3	20.2	22.2
日野市	6.2	7.7	10.4	13.7	17.1	20.9	23.6
東村山市	8.3	9.8	12.5	15.9	19.2	22.1	24.9
国分寺市	7.5	9.0	11.5	14.6	17.0	19.1	21.3
国立市	7.3	9.1	11.7	13.9	16.5	19.2	21.6
福生市	6.2	7.5	9.7	13.0	16.1	20.1	23.6
狛江市	7.2	8.9	11.8	15.3	18.3	21.6	23.8
東大和市	5.9	7.2	9.7	13.2	17.0	21.4	24.6
清瀬市	7.2	9.0	11.7	16.0	20.0	24.0	26.7
東久留米市	5.3	6.9	9.8	14.0	18.5	23.0	26.3
武蔵村山市	5.3	6.9	9.0	12.4	16.2	20.2	23.9
多摩市	4.7	5.4	7.4	10.5	15.1	20.2	25.4
稲城市	5.3	6.5	8.0	10.6	13.4	16.7	19.7
羽村市	5.1	6.1	8.0	11.1	14.9	19.1	23.0
あきる野市	9.0	10.4	12.4	15.3	18.5	23.1	27.0
西東京市	7.6	9.4	12.4	15.7	18.3	20.6	23.0
瑞穂町	6.9	7.6	9.5	12.2	15.6	20.1	24.7
日の出町	10.1	11.3	13.1	18.0	21.5	27.1	32.6
檜原村	18.2	24.0	28.8	34.2	38.8	41.6	46.4
奥多摩町	15.1	19.9	24.9	30.1	35.2	40.2	46.6
大島町	15.9	18.8	22.4	25.4	27.4	31.2	34.9
利島村	16.1	16.1	22.1	22.1	23.6	24.9	26.1
新島村	17.7	20.5	26.1	29.5	31.2	33.4	37.0
神津島村	11.7	12.7	16.8	22.4	23.9	26.4	27.3
三宅村	14.7	18.6	23.6	29.0	37.0	36.4	38.2
御蔵島村	13.0	13.8	19.9	19.3	16.4	14.9	17.1
八丈町	15.7	19.0	22.0	25.1	28.2	32.3	36.2
青ヶ島村	8.3	15.5	15.8	14.6	14.5	10.3	15.0
小笠原村	7.5	8.4	9.4	9.9	10.1	11.4	13.9
多摩地域計	7.2	8.7	11.0	14.0	17.0	20.4	23.4
島しょ地域計	15.1	17.9	21.4	24.6	27.2	29.8	32.9
多摩・島しょ地域計	7.3	8.8	11.1	14.1	17.1	20.4	23.5

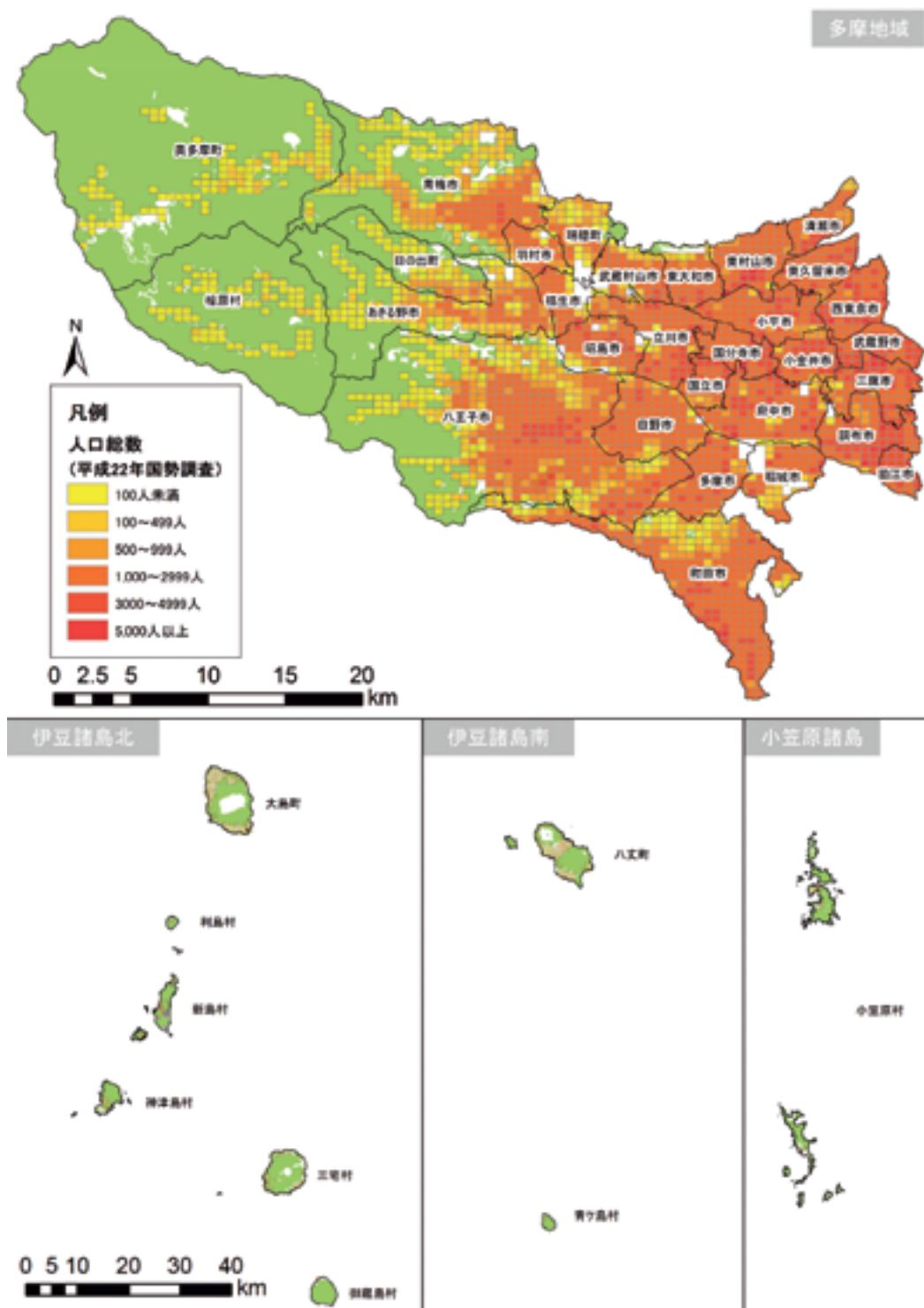


出典：東京都「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」

図15 高齡化率の推移

③人口分布

多摩・島しょ地域の人口分布は下図の通りとなっている。多摩地域では中央から東側に人口が集中しており、西側に行くほど人口集積率が低い。島しょ地域は人口の集積が低く、居住可能地域が限定されている。



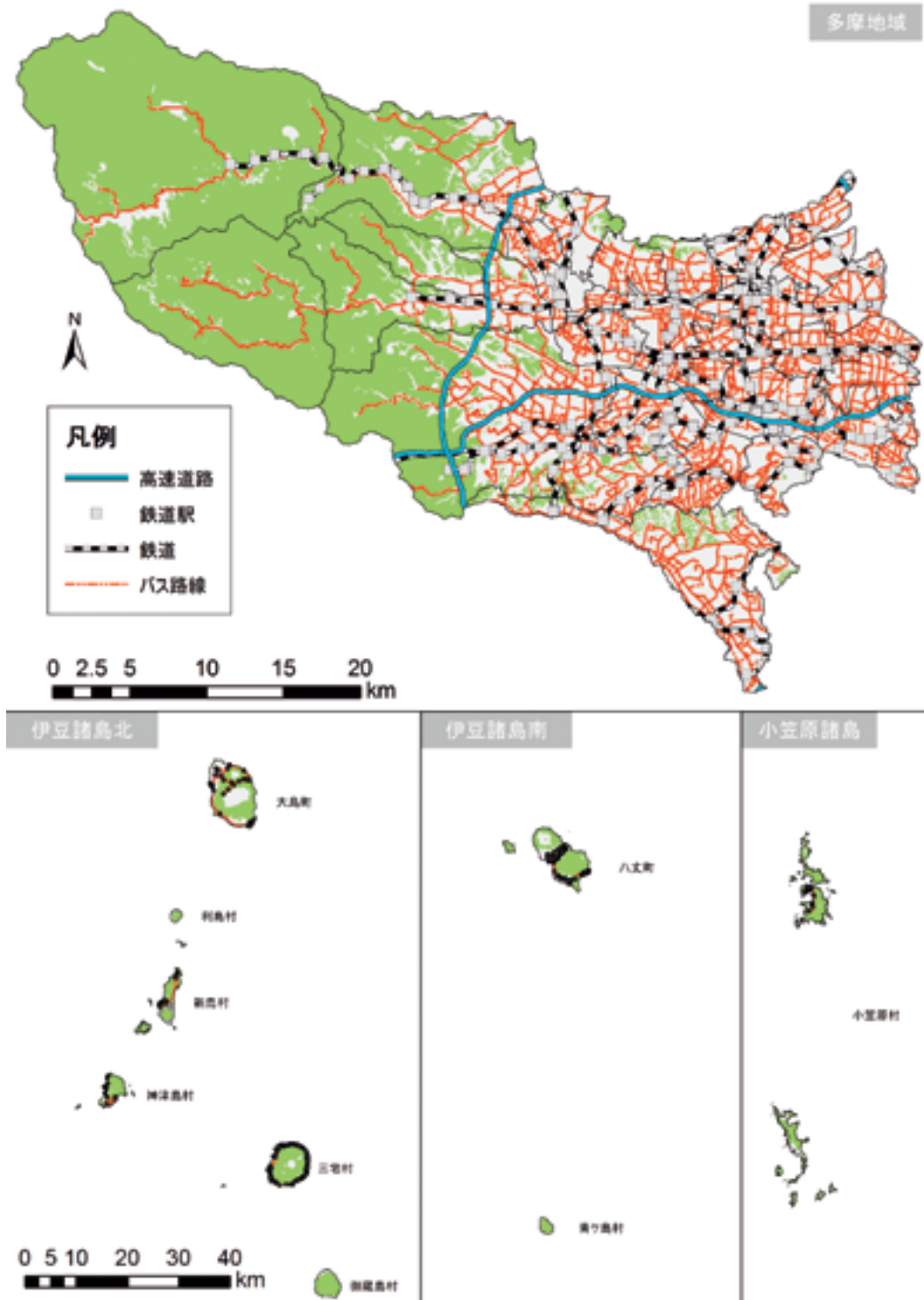
出典：国土交通省「国土数値情報」

図 16 人口分布

(3) 公共交通の整備状況

① 鉄道・バス交通網

多摩地域の東側では鉄道網が整備されており、合間を縫うようにバス網が構築されている。西側では、一部地域に鉄道が運行し、鉄道駅から居住地のある谷筋にバス網が整備されている。島しょ地域には鉄道はなく、居住者が存在する集落をまわるようにバス網があるが、小規模離島では居住可能な土地自体が限られていることから、バスの運行はない。

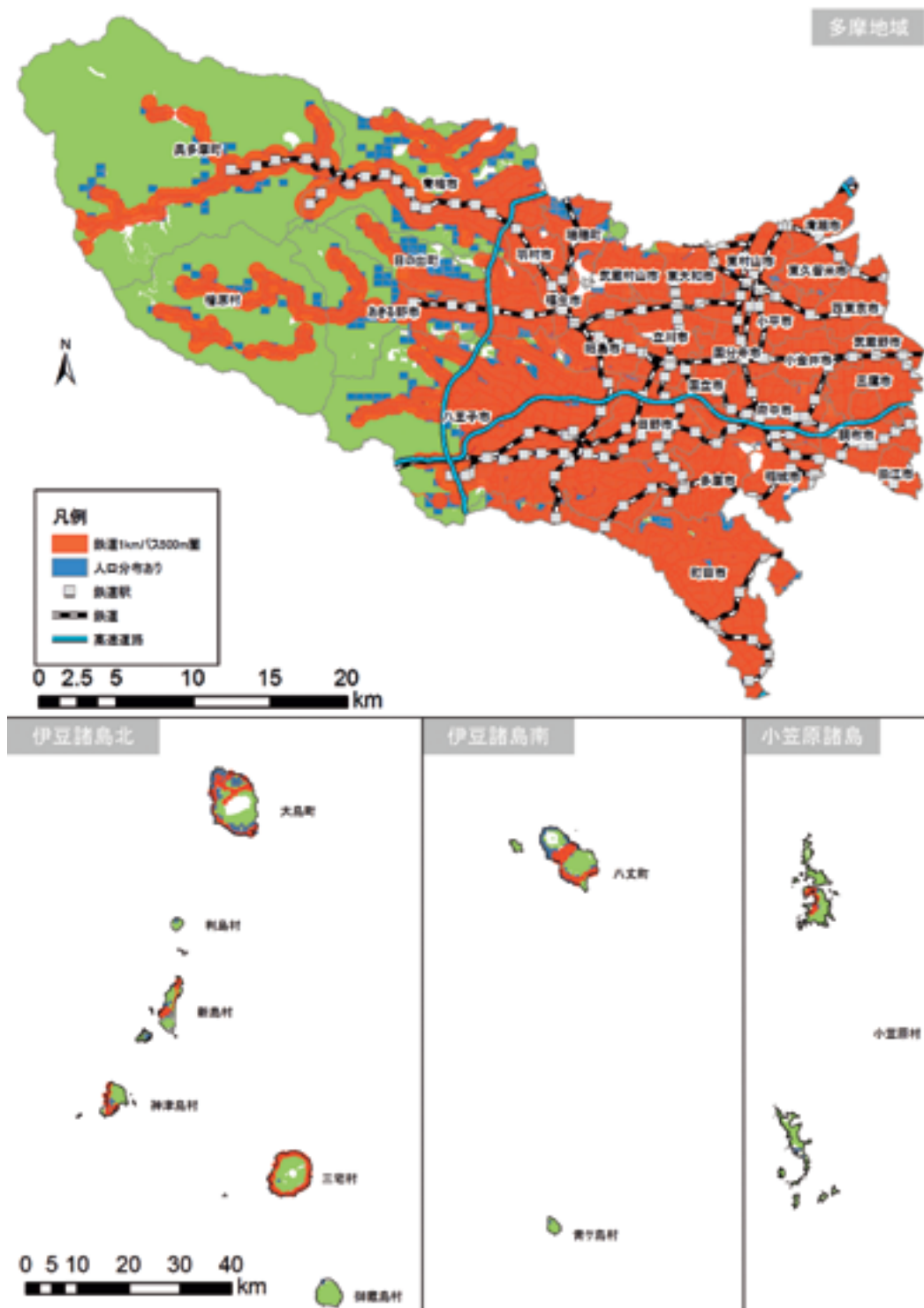


出典：国土交通省「国土数値情報」
島しょ部の●はバス停位置を示している。

図 17 鉄道・バス交通網

②公共交通空白地域

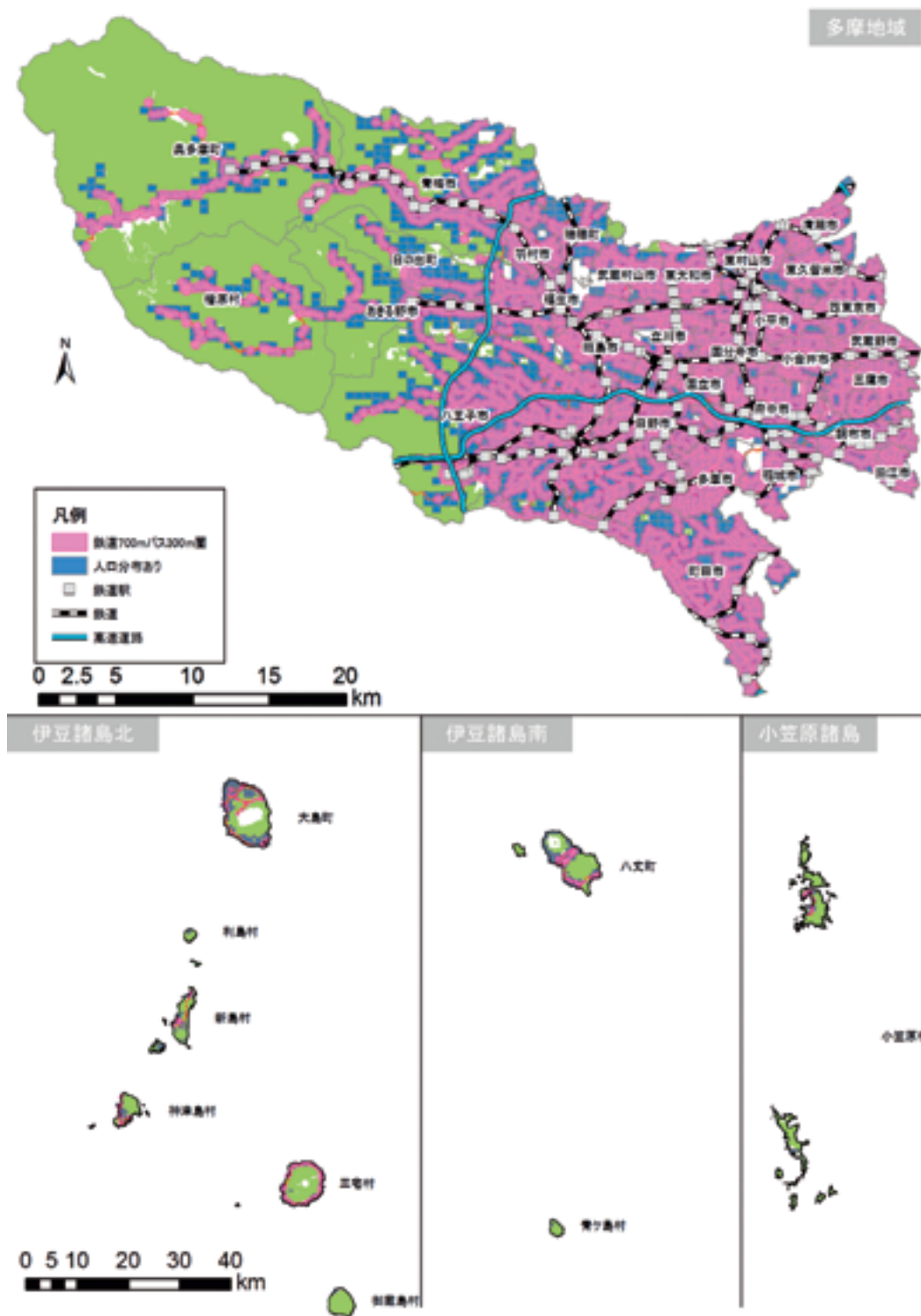
多摩・島しょ地域における公共交通空白地域を明らかにする。公共交通空白地域には、公的な定義づけがされておらず、鉄道駅やバス停からの距離（鉄道やバスの便数を考慮する場合もある）を自治体が独自に設定し判別される。本書においては、多摩・島しょ地域における公共交通空白地域の概況を示すために、鉄道 1km + バス停 500m 圏外及び、鉄道 700m + バス停 300m 圏外を公共交通空白地域とし、その概況を明らかにした。



出典：国土交通省「国土数値情報」

図 18 鉄道・バス交通網（鉄道 1km + バス停 500m）

鉄道駅 1km + バス停 500m 圏では、東側市部の居住エリアはほぼ公共交通が利用できるエリアとなっており、西側に行くほど、交通空白地域が出現する。しかし、鉄道 700m + バス停 300m 圏で見ると、東側市部の地域においても、交通空白地域が出現する。



出典：国土交通省「国土数値情報」

図 19 鉄道・バス交通網（鉄道 700m + バス停 300m）

(4) まとめ

①人口減少には至っていないものの高齢化の進展が顕著にみられる

多摩・島しょ地域には、約 419 万人の人口があり、全国的に人口減少が危惧される中、多摩地域では減少傾向には至っていない。しかし、島しょ地域では人口減少が進んでいることや、全体的に高齢化が進行し、この 30 年間で高齢化率が 15 ポイントもの上昇を見せている。

高齢者数が増加し、その高齢者を支える若者の人口が減少する状況は、地域の支えあいが将来的に維持できなくなってくる可能性を示唆しており、それに伴う社会全体によるサポートの重要性が高まることや、自治体における財政支出の増加が予想される。こうした問題に早期に取り組むことにより、財政負担の増加など急激な問題の噴出を防ぎ、住民の暮らしの質を保っていくことが重要であると考えられる。

②地域ごとに環境は異なり、それぞれの地域でヒトとモノの移動問題が発生する

多摩地域の東側は比較的平坦で人口も密集し、公共交通網が発達している。しかし、公共交通網を詳細に見ていくと、細かな交通空白地域が散在している状況にあり、高齢化の進展に伴い、徒歩で駅や商店にアクセスできない人が増えることが予想される。

一方で、多摩地域の西側の大部分や南側の多摩丘陵等は起伏に富んでおり、特に起伏の激しい西多摩地域では人口密度が薄く、公共交通網が限定的であることから、自動車などで買い物に行くことが困難な人が増えるといったことが発生しやすい状況となっている。

また、島しょ地域は、起伏が激しく、高齢化が顕著に進行し、公共交通網が発達していない。しかし、居住エリアや目的施設が集中しており、地域の繋がりも強いことから、問題の発生状況は、多摩地域とは異なるものと推察できる。

こうした地域特性を踏まえた上で、多摩・島しょ地域のヒトとモノの移動問題への対応を図ることが重要と言える。

3 - 2 自治体アンケート調査

(1) 自治体アンケート調査概要

3-1 で取りまとめた、多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動問題に関する状況を踏まえ、以下の通り自治体アンケート調査を設計し、実施した。

実施方針：

現在、ヒトとモノの移動問題について様々な問題が起きているが、多摩・島しょ地域における具体的な問題内容や問題種別ごとのボリューム感が把握できていない。また、自治体関係者が、対策の実施に際しての行政的な課題（実施できない要因、制度的な障壁等）を捉えることも重要と言える。よって、以下の3点を実施方針として設定し、具体的な調査設計を行う。

- 多摩・島しょ地域における具体的な問題内容や問題種別ごとのボリューム感を把握し、今後検討する対策における網羅性を確保するとともに、注力すべき問題を明らかにする
- 自治体の行政的な課題を把握し、本調査研究において注力する方向性を定める。
- まだ対策実施に至っていない（または残されている）地域にとって、他自治体の状況を共有することで、対策を実行する場合の参考情報とする。

対象：多摩・島しょ地域 39 自治体

方法：E メールによる配布・回収

回収：39 自治体（回収率 100%）

設問項目：

●ヒトやモノの移動問題に関する多摩・島しょ地域の現状

- ・発生状況・発生地域
- ・把握状況／把握方法
- ・定義の状況
- ・認識状況

●ヒトやモノの移動問題に関する多摩・島しょ地域の対策状況

- ・対策の実施・検討状況
- ・対策実施における検討範囲
- ・対策実施ができない（または行う予定がない）理由
- ・ヒト／モノ／ヒトとモノの移動に関する具体的な対策とその課題等

●ヒトやモノの移動問題に関する多摩・島しょ地域の今後の課題

- ・今後深刻化が見込まれる状況
- ・対策にあたって必要な情報

(2) 自治体アンケート調査結果

自治体アンケートの調査結果を取りまとめる。

回答自治体の地域

○地域ごとの回収数は、北多摩地域が17団体（44%）、南多摩地域が5団体（13%）、西多摩地域が8団体（20%）、島しょ地域が9団体（23%）である。

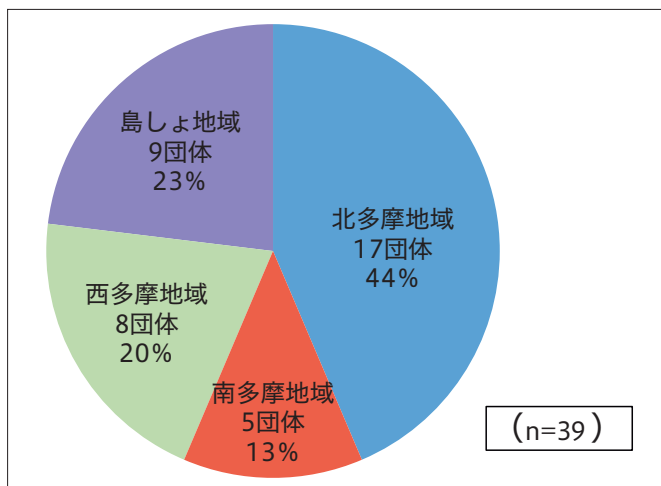


図 20 集計区分

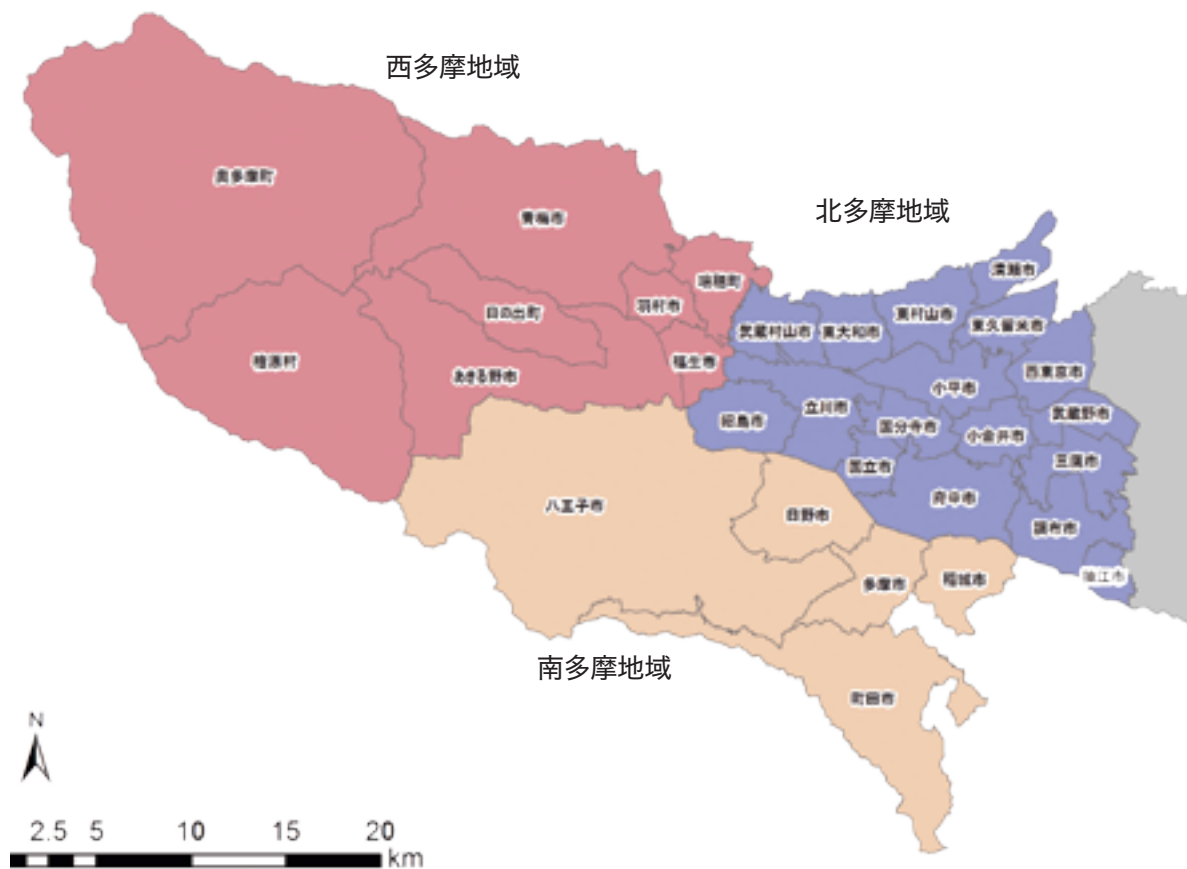


図 21 集計区分（多摩地域の区分け）

①ヒトやモノの移動問題に関する多摩・島しょ地域の現状

(ア) 発生状況

○ヒトやモノの移動問題に対する発生状況では、全体の6割強の団地で問題が発生、または全体の2割強の団体が将来的に問題の発生が見込まれている。
 ○一方、島しょ地域では、問題が発生する見込みがないと回答する団体が半数近くを占めている。

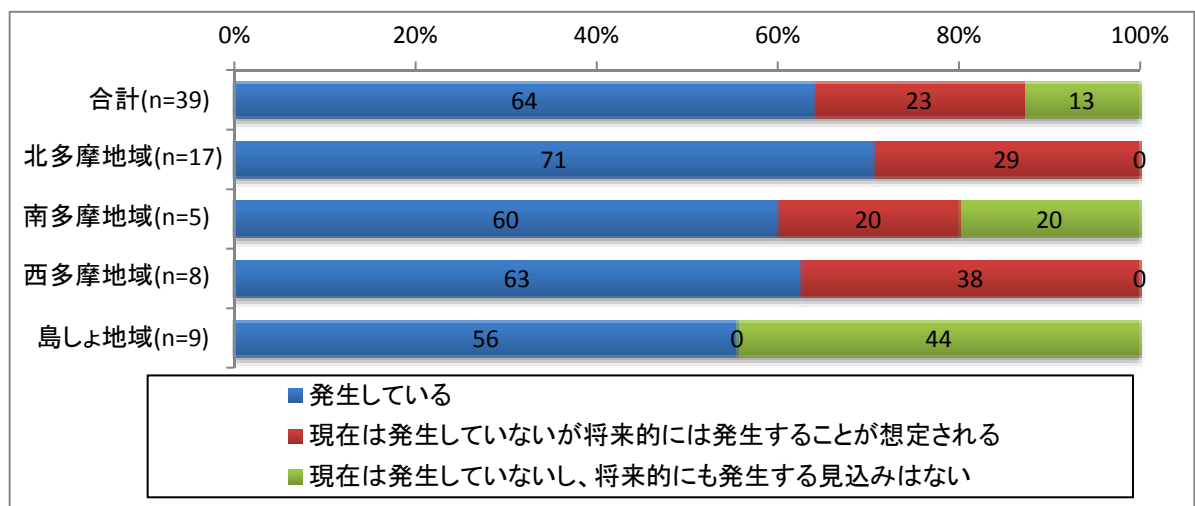


図 22 発生状況

(イ) 発生地域

○発生地域としては、団地・ニュータウン及び、高密度・低密度住宅地域が多い。
 ○北多摩地域では、その他の地域に比べて高密度住宅地域の割合が高く、南多摩地域、西多摩地域では中山間地域の割合が高くなっている。

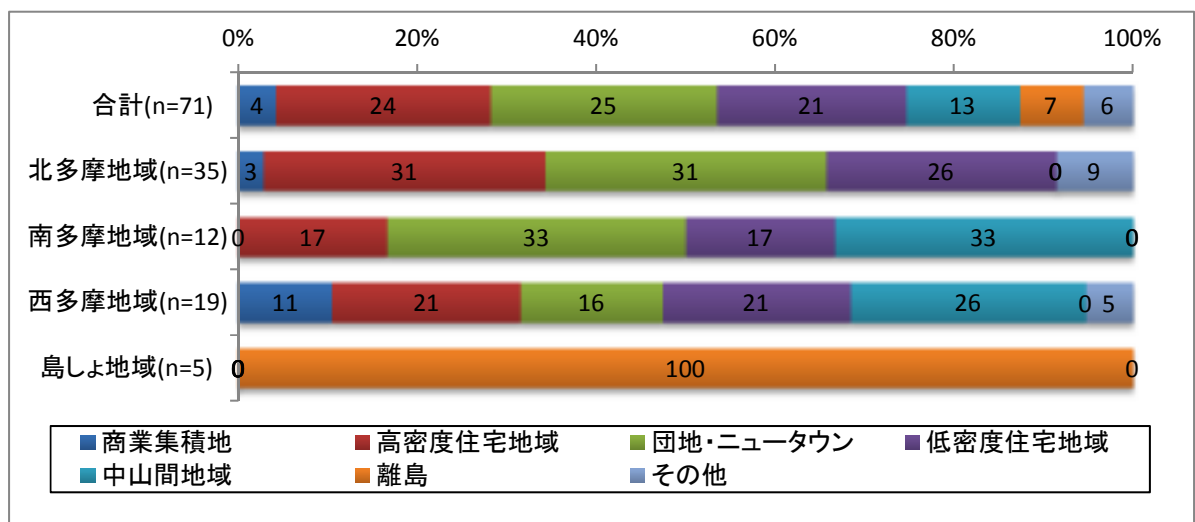


図 23 発生地域 (複数回答)

(問題発生地域の区分)

地域の区分	内容
商業集積地	主要駅周辺等、商業施設が集積した地域
高密度住宅地域	住居が中心となっている地域のうち比較的密度が高い地域
団地・ニュータウン	団地やニュータウンなど（公営・民営は問わない）
低密度住宅地域	平地で、田畑があるなど比較的密度が高い地域
中山間地域	（傾斜地で、平野の外縁部から山間地を含む）中山間地域
離島	本島を除いた離島
その他	上記以外の地域

(ウ) ヒトとモノの移動問題が発生する原因

- 発生の原因では、「公共交通機関が元々不便」や「商業環境が元々ない」といった、元々の状況に由来している場合が多いが、「商業店舗が撤退」や「支え合いができなくなった」といった、社会環境の変化により表出したものも多くなっている。
- なお、原因について、地域ごとの差は見られない。

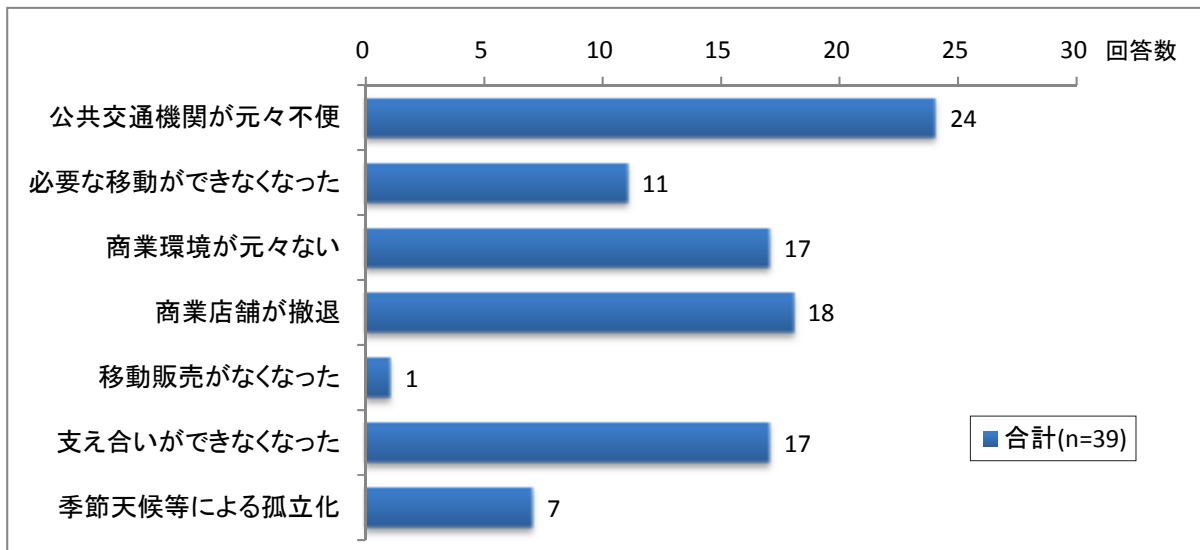


図 24 発生の原因（複数回答）

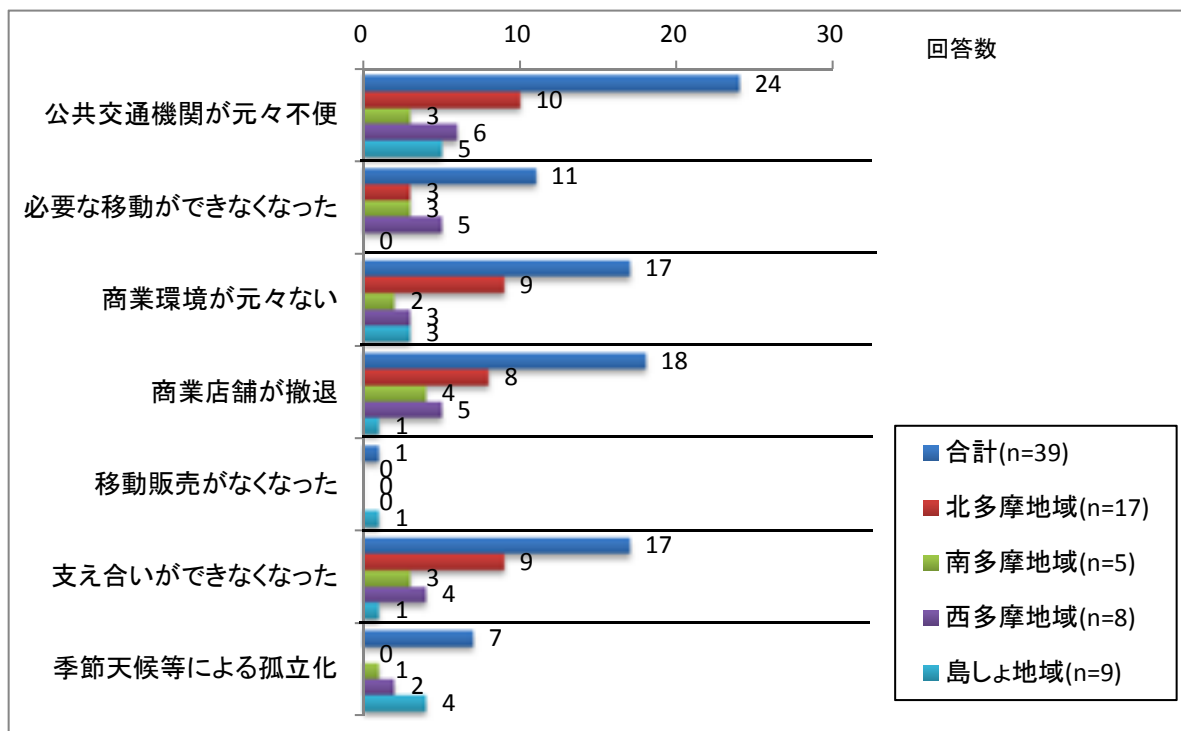


図 25 発生の原因（地域特性別、複数回答）

(エ) ヒトとモノの移動における問題の定義

- ヒトやモノの移動における問題については、自治体として公式に定義されている割合は低くなっている。
- 定義の内容では、全ての自治体において、公共交通による移動の制約状況である「公共交通空白地域」として定義されており、ヒトの移動問題として定義されている。

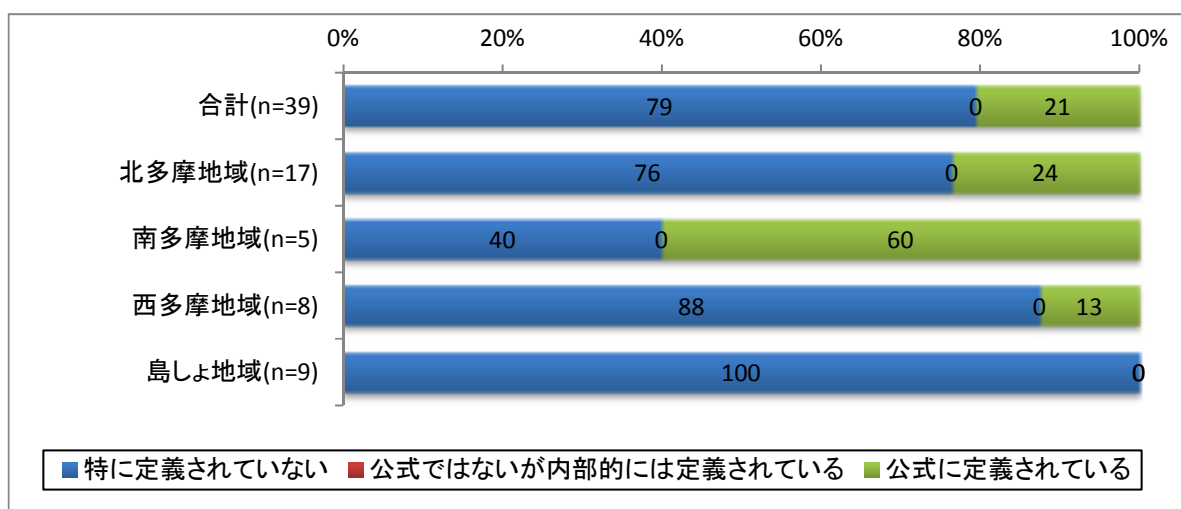


図 26 ヒトやモノの移動における問題の定義

- 地域の区分別には、「商業集積地」では、「公共交通機関が元々不便」「必要な移動ができなくなった」「商業店舗が撤退」が、「高密度住宅地域」では「公共交通機関が元々不便」「必要な移動ができなくなった」「商業環境が元々ない」が、「団地・ニュータウン」では「公共交通機関が元々不便」と「支え合いができなくなった」が多くなっている。
- 「低密度住宅地域」では、「公共交通機関が元々不便」「商業環境が元々ない」が多く、「中山間地域」では「公共交通機関が元々不便」がやや多くなっている。
- なお「離島」では、「公共交通機関が元々不便」「季節天候等による孤立化」が多い。

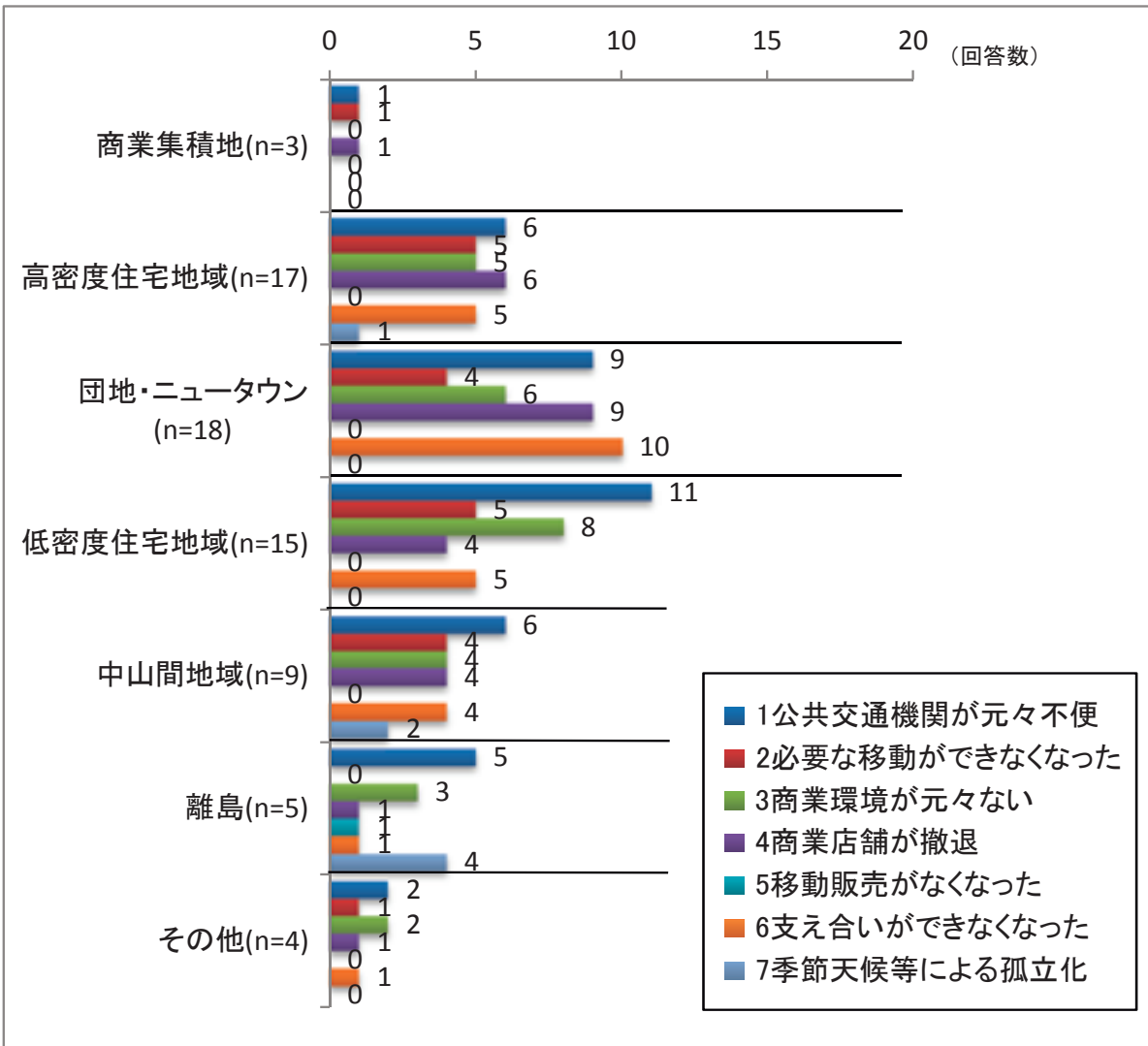


図 27 発生地域区分別の問題発生の原因（複数回答）

(オ) ヒトやモノの移動における問題に対する認識（対策の緊急度）

- ヒトやモノの移動における問題については、「緊急の問題でありすぐにでも対応が必要である」及び「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」と回答した団体を合わせると半数に達し、対応または対応の検討が必要であると認識している。
- 一方で、全体の2割強の団体が、「問題であると認識されているが、緊急的な対応は必要ではない」としており、将来的には問題発生が見込まれるものの、その緊急性は高くないと認識している。

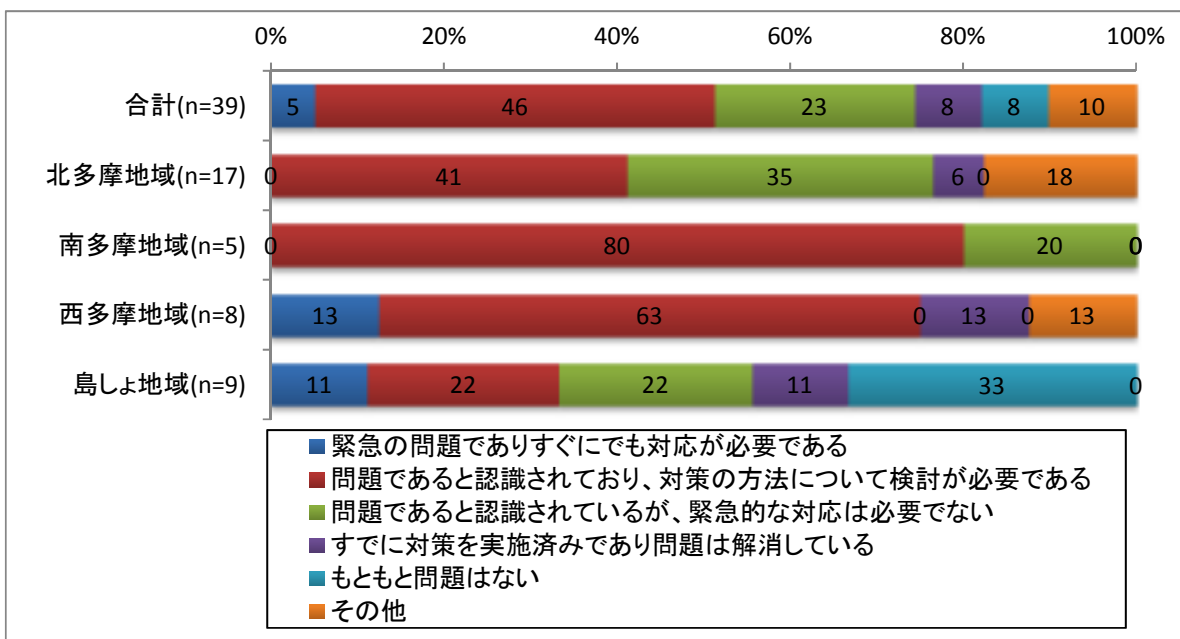
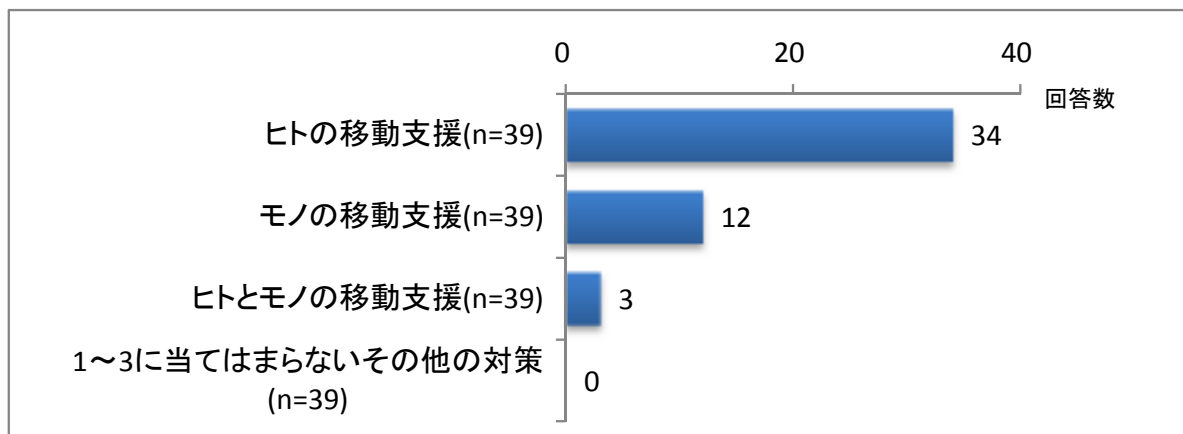


図 28 ヒトやモノの移動における問題に対する認識(対策の緊急度)

②ヒトやモノの移動における問題に関する多摩・島しょ地域の対策状況

(ア) 対策区分別の対策実施状況

- 対策の状況では、ヒトの移動支援においては、多くの団体で「実施中」となっているが、モノの移動支援、ヒトとモノの移動支援では「予定なし」と回答した団体が多く、「実施中」や「検討中」といった具体的な動きになっている団体は多くないのが現状である。
- なお「実施したが断念」については、ヒトの移動では「無料の福祉バスの運行」、「宅配サービスへの支援」「買い物代行サービス」といった取組を実施した団体から回答があり、すでに一部の団体で実施されたことがある取組が馴染まなかった状況もうかがえる。



注) 宅配サービス（「モノ」）、青空市（「ヒトとモノ」）など、双方に関連する事業がある場合は、それぞれに計上している。

図 29 対策区分別の対策実施状況（実施中のみ）

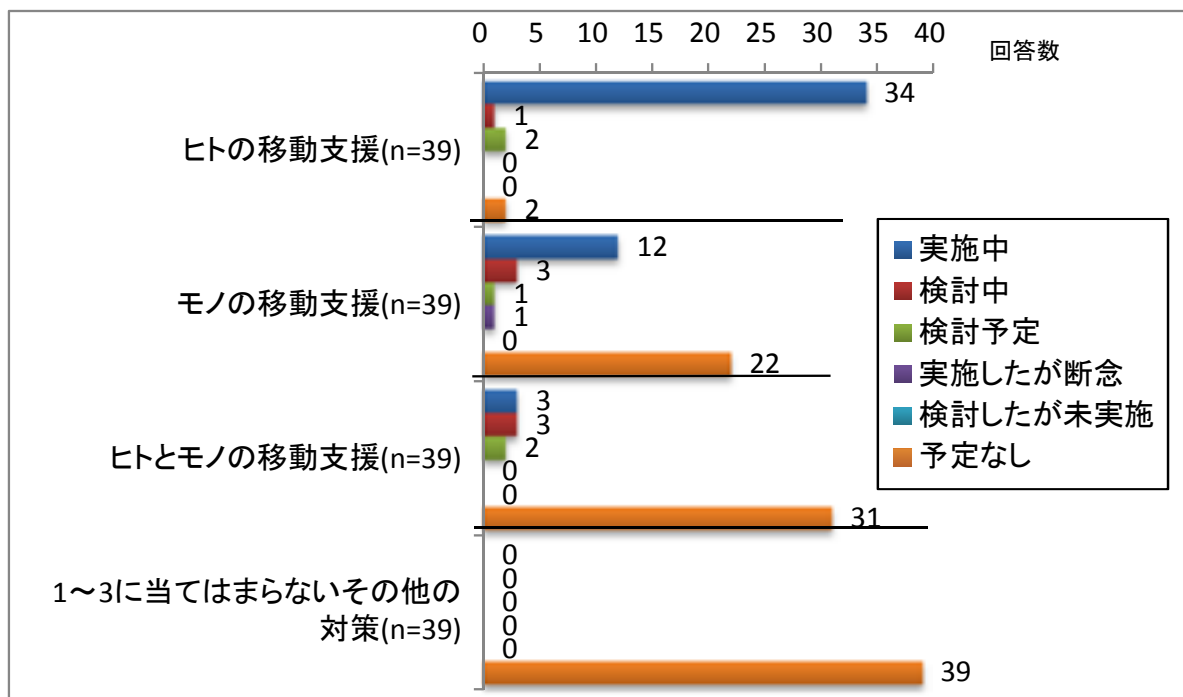


図 30 対策区分別の対策実施状況

(イ) 実施している（または過去に実施した）対策

○ 実施している（または過去に実施した）対策としては、「コミュニティバスの運行」が最も多く、「配達サービスへの支援」「無料の福祉バス／送迎バス等の運行」が続いている。

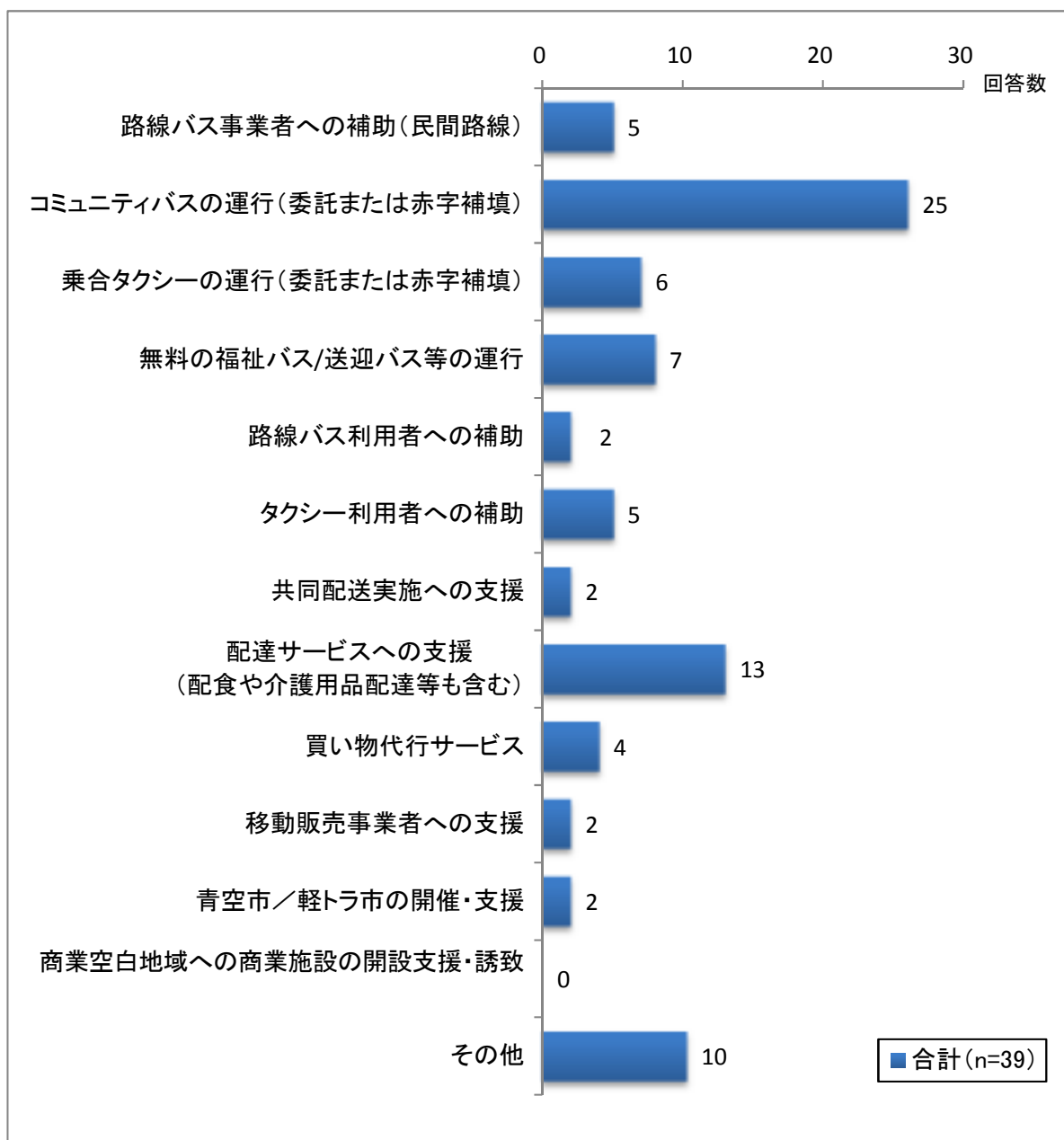


図 31 実施している（または過去に実施した）対策(複数回答)

(ウ) 対策を行う上での検討範囲

- 対策を行うにあたって、どのような手法を含めて検討を行ったのかを聞いたところ、多くの対策が、その対策を単体（例：ヒトの移動支援のみ）で検討しており、例えば「コミュニティバスの運行と、買い物代行サービスのいずれの効果が高いか」といった、「ヒト」「モノ」「ヒトとモノ」の枠を越えて検討を行うことは少ないことが明らかになった。
- 問題状況に応じて、「ヒト」「モノ」「ヒトとモノ」といった対策をトータルに検討するわけではなく、ある程度対策の方法を定めてから検討を開始するケースが多いことが明らかになった。

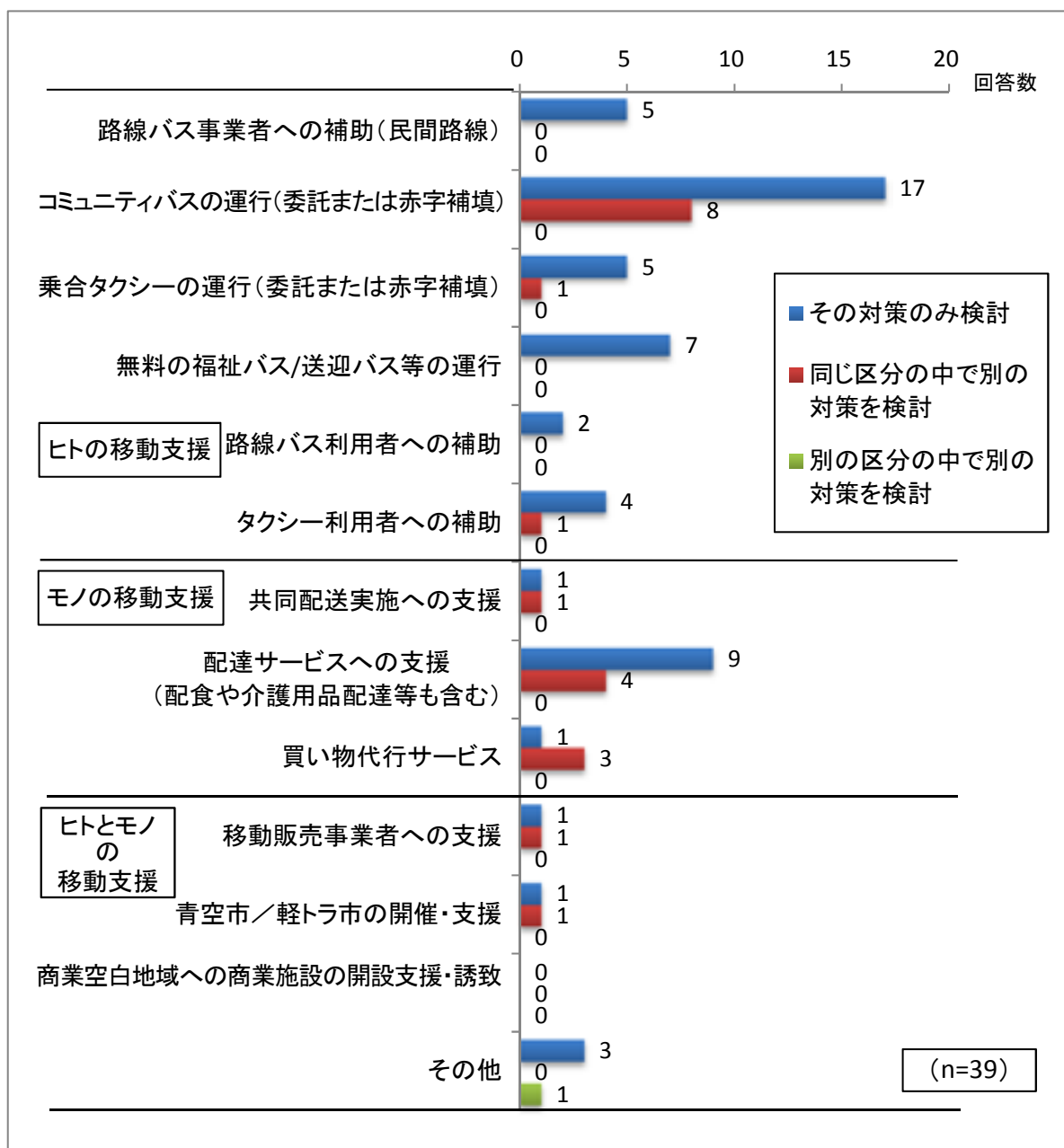


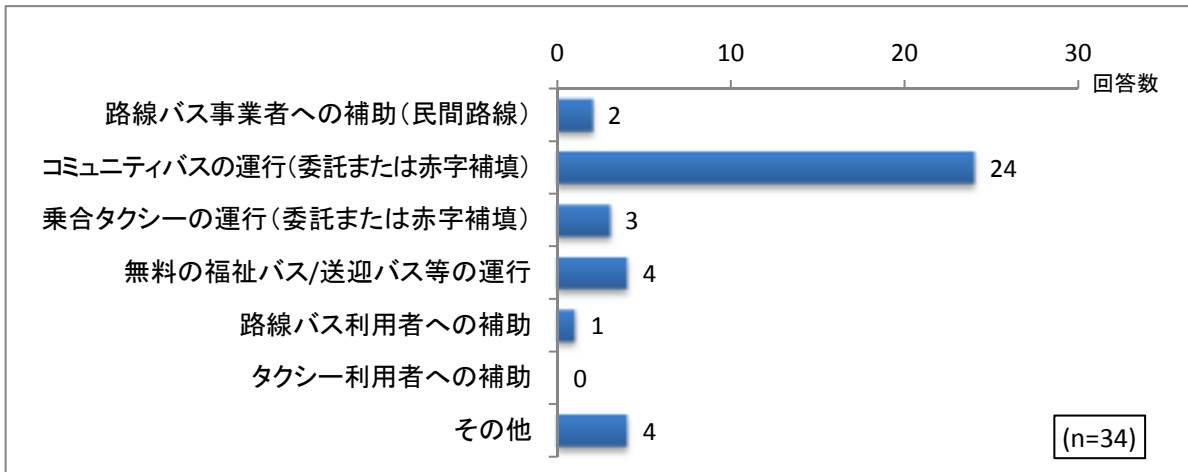
図 32 対策を行う上での検討範囲（複数回答）

(エ) ヒト・モノ・ヒトとモノそれぞれの対策の状況

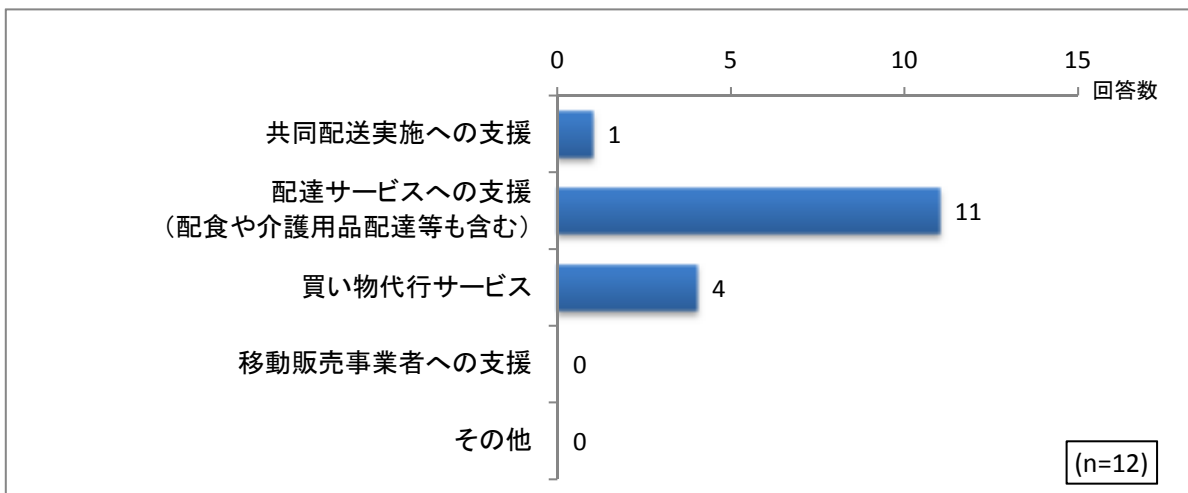
a) 対策区分別の対策実施状況

○ 対策のタイプとしては、ヒトの移動では「コミュニティバスの運行」が、モノの移動では「配達サービスへの支援」が多くなっている。一方、ヒトとモノの移動への対策は少ない。

【ヒトの移動】



【モノの移動】



【ヒトとモノの移動】

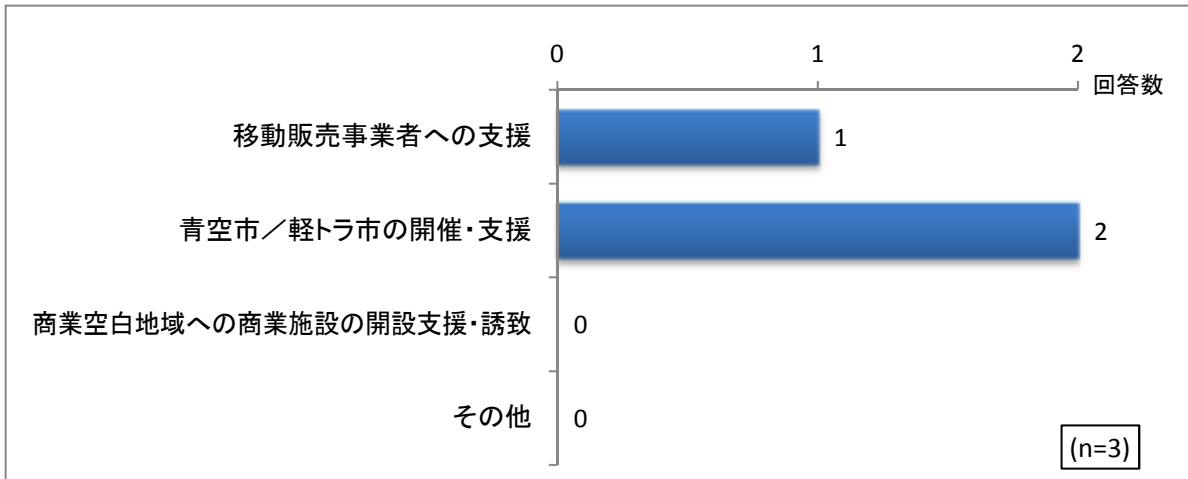


図 33 対策区分別の対策実施状況 (複数回答)

b) 行政の役割

- 行政の役割としては、ヒトの移動においては、「民間事業者等への補助金支出」「民間事業者等への業務委託」が多い他、「自ら事業主体となっている」といった回答もみられる。
- モノの移動でも、「民間事業者等への補助金支出」「民間事業者等への業務委託」が多い。

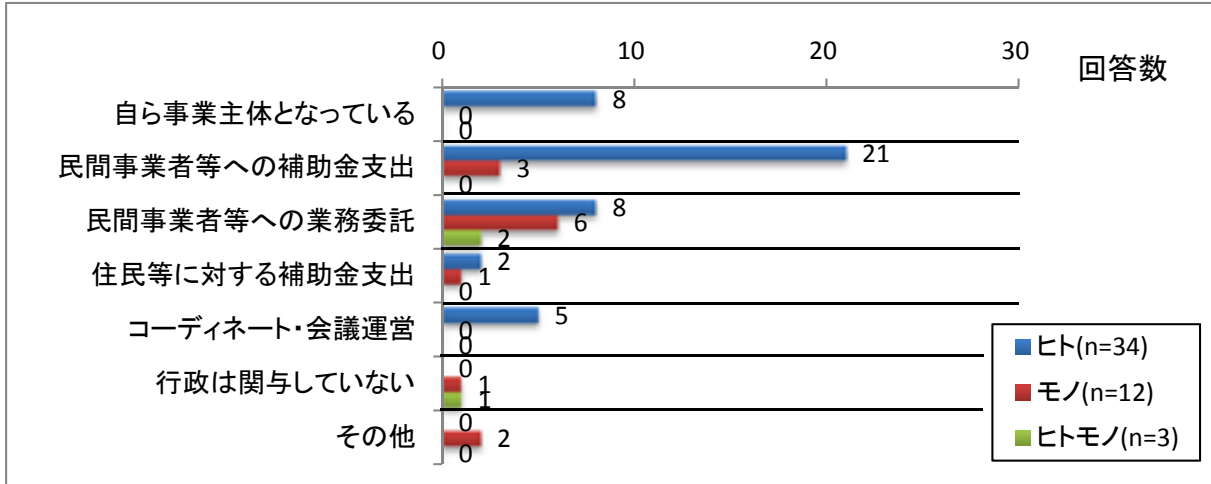


図 34 行政の役割 (複数回答)

- それぞれの移動の対策を実施する際のポイントや成果について各地域の自治体から自由記述を得た。その一部を抜粋・整理し、以下に示す。

表 8 実施のポイントや成果（ヒトの移動対策）

地域	実施のポイント（自由記述）
北多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・民間路線バスの初乗り運賃と同等の運賃に改定したことで、収支率が向上した。 ・従前の福祉バスの路線を一部参考として、南北を2台で「8の字」に交互通行する1路線での運行を実施。利用者が継続して増加しており、混乱や財政支出を回避することから大幅な変更は実施せず、今後も実現可能な改善を随時実施する。 ・利用者は年々増加していることから、引き続き利便性の向上や社会状況の変化への対応が必要。
南多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や既存のバス路線から離れた「交通空白地域」を中心に高齢者や障害者等の「交通弱者」の公共交通手段の確保を目的として運行しているため、一般路線バス等と比べても利用者は多くはないが、年々利用者は増加しており、交通空白地域における公共交通需要に対して一定の成果があげられている。 ・コミュニティバスの導入検討時に、地元のニーズを踏まえながら事業採算性の良い案を検討した。それによって運行開始後は利用者が増え続けており、運行収支が黒字となっている路線もある。
西多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・導入にあたり、事前に居住者ヒアリング調査を実施することにより、利用者の意向を最大限取り入れることができた。 ・運行を開始して以来、様々な改善策（各バス停へ上屋・ベンチ設置、市内総合病院への往復ルートの増便、バス車内への広告物の掲示による採算性の向上、電光掲示板による行先表示の出来る車両への入れ替え、電気バスの導入、路線を1コース増加、無料乗車日を2日間実施、バス停等のコース表示の色分け等）を行った。 ・乗降方法が、自由乗降形式であることや、地域内を網羅的に運行していることが利用しやすい原因となっている。

表 9 実施のポイントや成果（モノの移動対策）

地域	実施のポイント（自由記述）
北多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街の衰退も懸念されることから、買い物弱者支援としての位置付けだけではなく、商店街の活性化も期待される。

表 10 実施のポイントや成果（ヒトとモノの移動対策）

地域	実施のポイント（自由記述）
北多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・鮮魚小売店が移動販売を快く受け入れてくれたため、サービスが可能となった。

c) 行政の負担

- 行政の負担としては、「財政支出をしている」が最も多くなっている。
- また、「相談や情報提供をしている」「施設・物品等の提供をしている」といった回答もみられる。

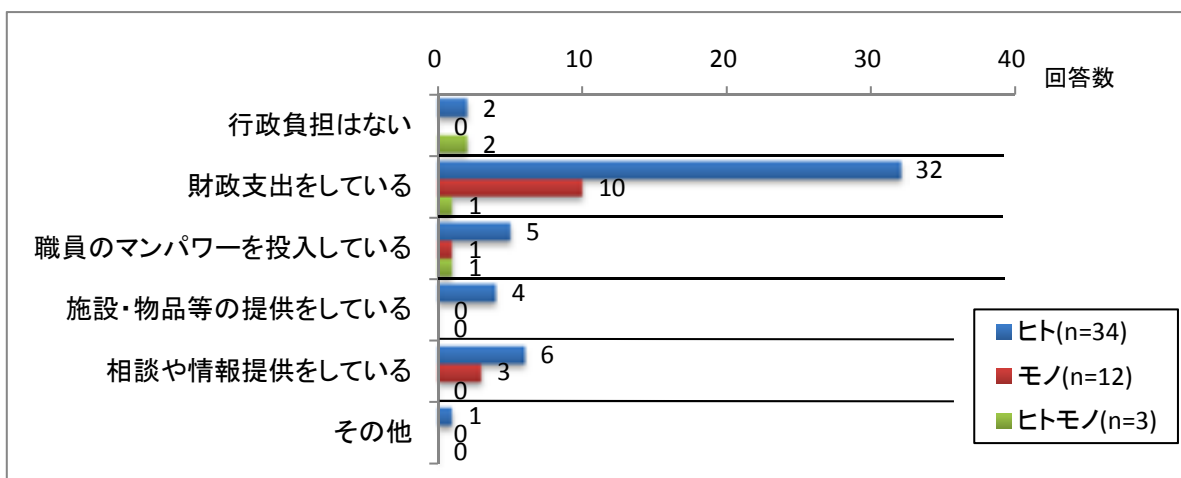


図 35 行政の負担（複数回答）

d) 財政支出

- ヒトの移動対策に関する財政支出としては、1～3千万円未満が最も多く、次いで5千万円以上となっている。
- 5千万円以上の負担は、人口規模が多い団体を有する南多摩地域が多く、島しょ地域では見られない。

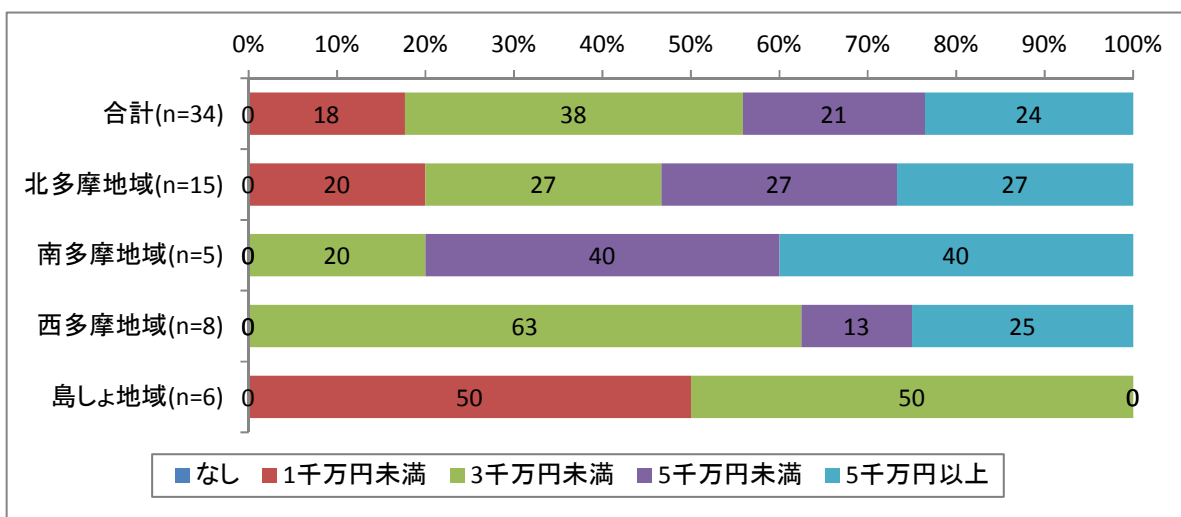


図 36 財政支出（ヒトの移動対策）

- モノの移動対策については、財政支出なしが最も多く、1千万円未満、3千万円未満が同数となっている。
- 西多摩地域、島しょ地域では財政支出がなく、北多摩地域で1千万円～3千万円未満の規模で財政支出されている。

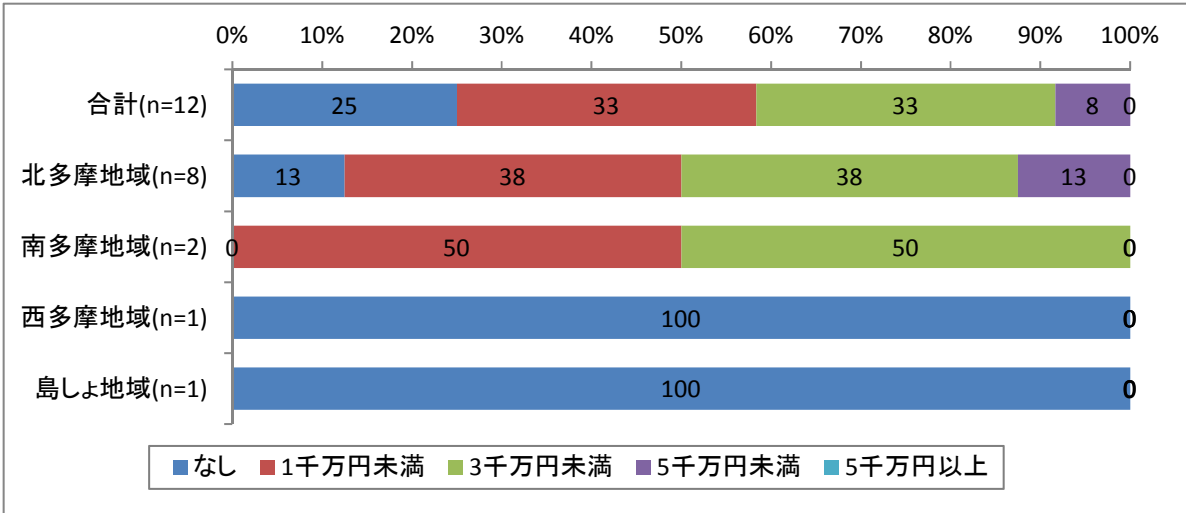


図 37 財政支出（モノの移動対策）

- 「ヒトとモノ」の移動対策については、北多摩地域で1千万円～3千万円未満の規模で財政支出されている。

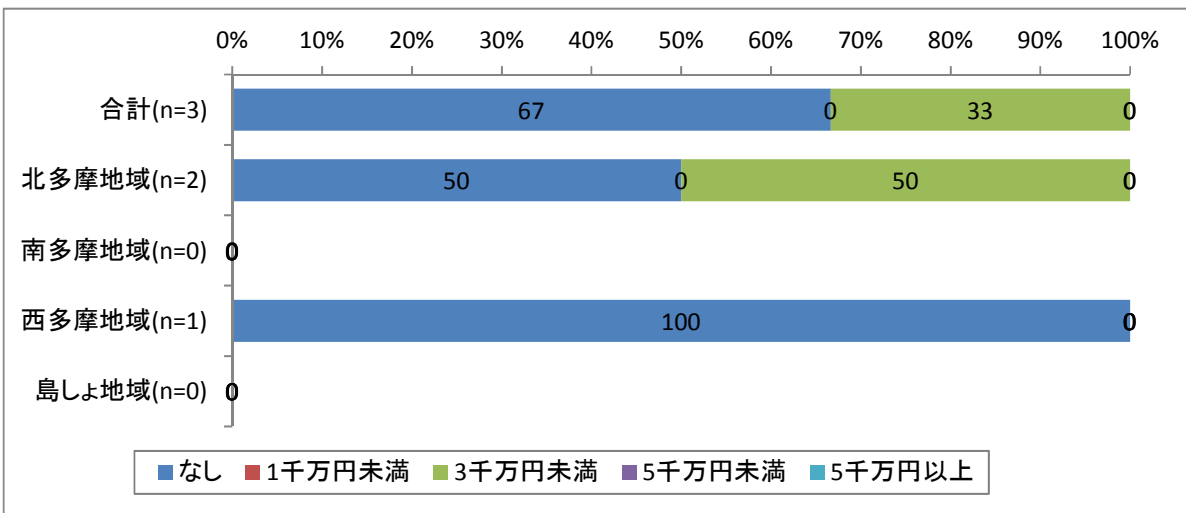


図 38 財政支出（「ヒトとモノ」の移動対策）

○ 国や都からの支援としては、国からの支援を受けている団体が4団体（12%）、都からの支援を受けている団体が8団体（21%）である。

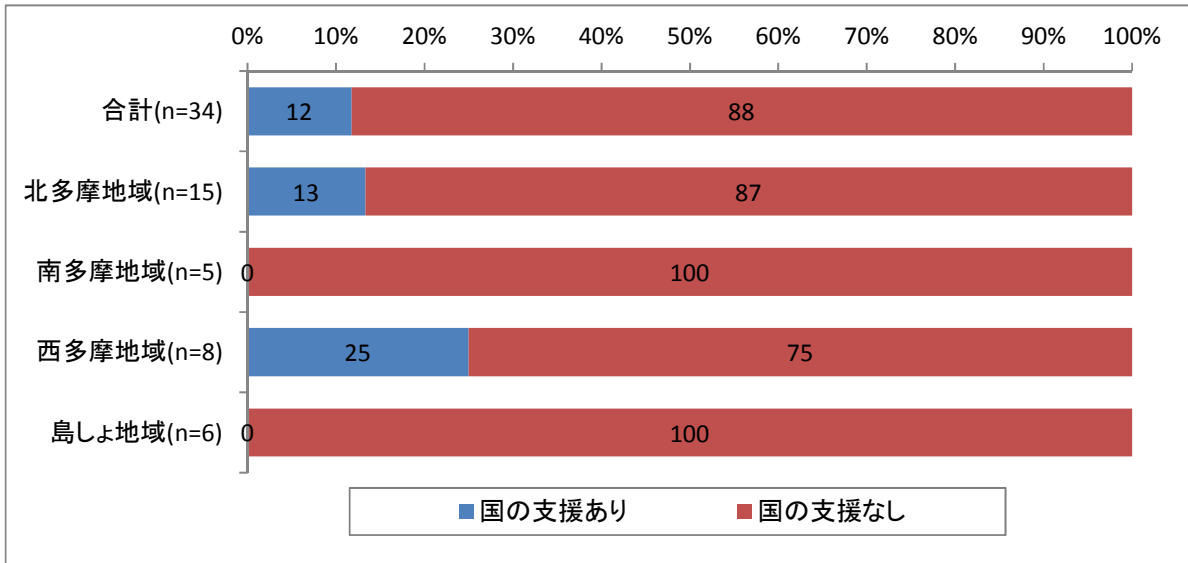


図 39 財政支出における「国」の支援の有無

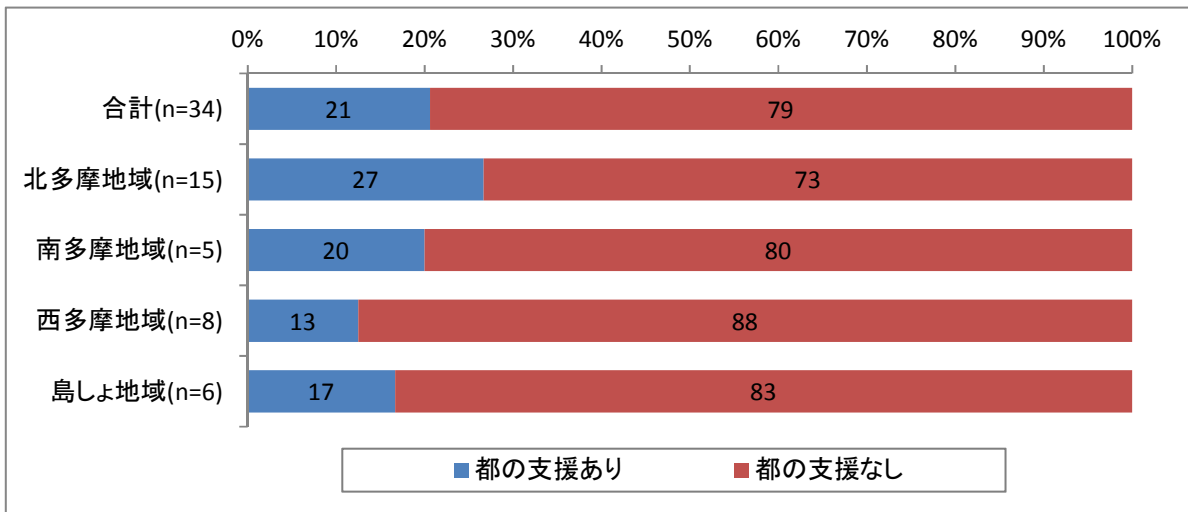


図 40 財政支出における「都」の支援の有無

e) 対策実施上の問題

- 対策実施上の課題では、「対策に係る財政支出が大きい（ランニングコスト）」「対策に係る財政支出が大きい（イニシャルコスト）」が突出して多い。
- そのほか、ヒトの移動支援では、「財政支出額が適正額か不明である」「対策を実施するにあたっての法的な規制が大きい」などが、モノの移動支援では、「対策の効果が出にくい」「住民ニーズとマッチしていない」などが、「ヒトとモノ」の移動支援では、「サービス提供者の継続性が不安」といった課題がみられる。

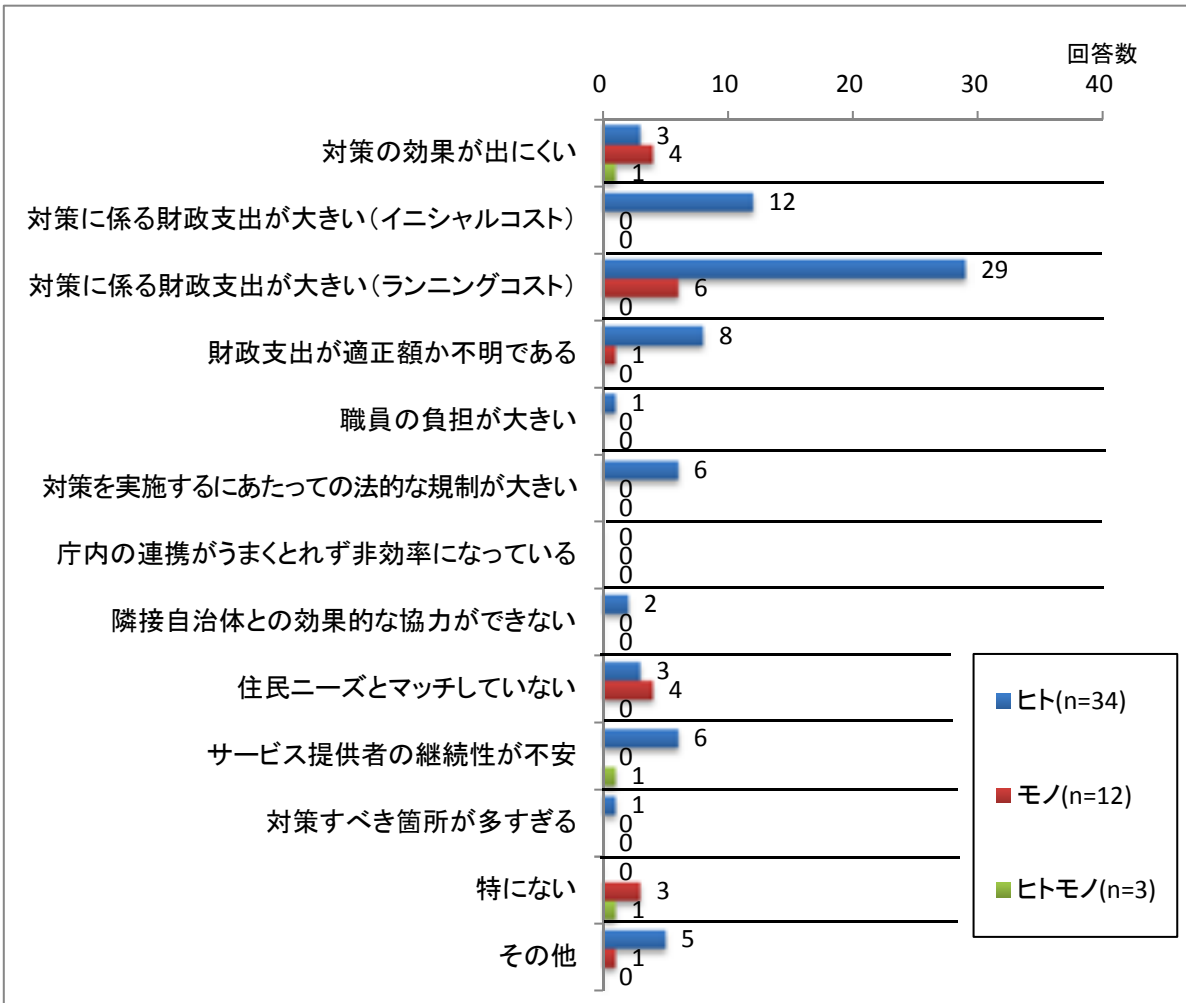


図 41 対策実施上の問題（複数回答）

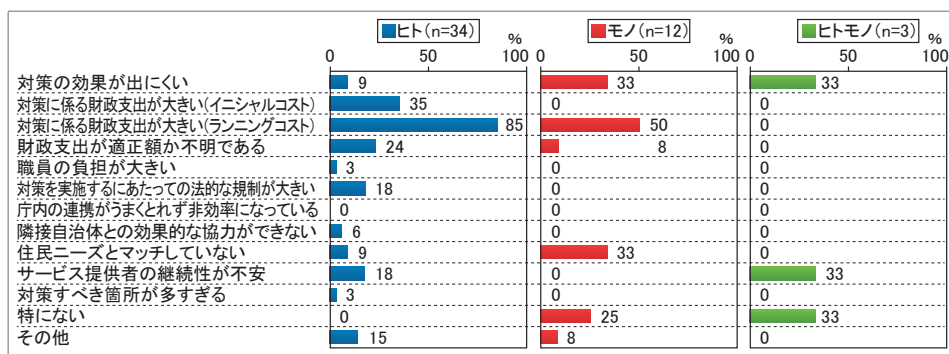


図 42 対策実施上の問題（比率、複数回答）

○ それぞれの移動の対策実施上の課題等について各地域の自治体から自由記述を得た。その一部を抜粋・整理し、以下に示す。

表 11 対策実施上の課題等（ヒトの移動対策）

地域	対策実施上の課題等（自由記述）
北多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の増加に対して、利益率は向上していない。 ・ 既存バス路線との競合を避けながら、運行しなければならないため、利用者の増加策が難しい。 ・ 住民からの要望などを踏まえ、路線変更を行ったところ、利用者数が減少し、財政支出が増加した。 ・ 道幅が狭くミニバスを通すことが出来ない一部に残る公共交通不便地域への対応を目的に、コミュニティバス以外の公共交通導入の可能性について検討。 ・ コミュニティバス運行ルート of 全体的な見直し及び運賃の改定、現在発生している一部路線においての乗り残し（停留所で待っている人全員をバスに乗せられないこと）の解消。 ・ 再開発事業を見据えた路線バス、コミュニティバス網の整備。 ・ 介護タクシーや車いす対応可能なタクシー、福祉有償運送を行う NPO 法人等が増加しており、それらの状況も考慮しつつ事業を継続していく必要がある。 ・ 停留所まで行けない人の交通手段として福祉的な交通について検討を求められる状況となっている。
南多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ シルバーパス利用者の増加等による収入減が課題の一つ。 ・ まだ交通空白地域が存在し、収支予測が大幅に赤字となる地域があるため、より事業採算性が高い案を検討していくことが課題である。 ・ 道路幅員が狭隘な地域もあるため、コミュニティバスだけではなくデマンド型交通など、他の公共交通の導入も視野に入れて検討していくことが課題である。 ・ 車両制限令により運行できない地域があるため、まちづくりと一体的な解決が必要である。 ・ 駅前の区画整理の進捗に合わせたバスのルートの再検討が必要となる。
西多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化率の上昇に伴い需要が高まることが見込まれるため、増便を検討する必要がある。 ・ 住民からの要望を踏まえ、コース変更等を行い利用者数は増加したが、利用者の少ない便もある。今後のあり方について検討する必要がある。 ・ 未だに交通空白地域があり、対応の必要があるが、需要が極めて少なく、大幅な赤字運行になることが想定されている。
島しょ地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在利用者が少なく大幅な赤字運行である。 ・ 現在の利用者は、来島者が多い現状にあり、閑散期における利用客が少ない。

表 12 対策実施上の課題等（モノの移動対策）

地域	対策実施上の課題等（自由記述）
北多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・（在宅の寝たきり高齢者に紙おむつを支給する事業）対象となる要介護3以上の方が増加傾向にあり、事業費も増加している。また、要介護軽度者であっても疾病により紙おむつが必要な高齢者もいることから、対象者や受益者負担の見直しも必要となっている。 ・（高齢者配食サービス事業）今後、対象者が増えることへの対応の他、週5回の夕食時のみの配達方法が課題。 ・（宅配事業）商店事業者の高齢化などで、廃業にともない、登録店舗数が減少傾向である。 ・（宅配事業）本事業は、現在休止中。取扱店、利用者ともに低い実績。民間事業者が実施している配送サービスを利用している方も多く、買い物代行サービス以外に、移動販売や民間事業者への補助等、事業手法の検討が必要である。
西多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・（買い物代行業業）本事業は、現在休止中。商品の購入店舗がスーパーなどのチェーン店に集中してしまい商店街振興の効果が低くなったこと、スーパー独自実施の配送サービスよりも単価が低かったため民間事業者間の自由競争の妨げとなってしまったこと、購入店舗や購入品目が細分化してしまい、スタッフの業務量が増加し、他の業務を圧迫してしまったことなどがその原因である。また、本事業がサービス利用者の外出機会を奪う結果となってしまった。 ・（買い物代行業業）加盟店が少なく、利用者および利用件数が少ない。住民のニーズ把握が必要。

表 13 対策実施上の課題等（ヒトとモノの移動対策）

地域	対策実施上の課題等（自由記述）
北多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・赤字化された場合、継続するには行政的な支援が必要となる可能性がある。 ・今後移動販売の要請があった場合は、サービスを提供する業者がいるかどうか課題となっている。
西多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> ・当初から、消費生活センター運営委員会の人的負担と出店者の負担金(出店料)で事業を実施・運営しているが、行政職員の協力なしでは実施できない。 ・出店条件が各家庭での不用品や不用品で作製した物品に限定していることから、最近では出店者数が減少。

(オ) 国や都に支援してもらいたいこと

○ 国や都に支援してもらいたいことでは、「財政面での支援（ランニングコスト）」「財政面での支援（イニシャルコスト）」が突出して多くなっている他、「先進事例の情報提供」「専門的な知識やノウハウの提供」があげられている。

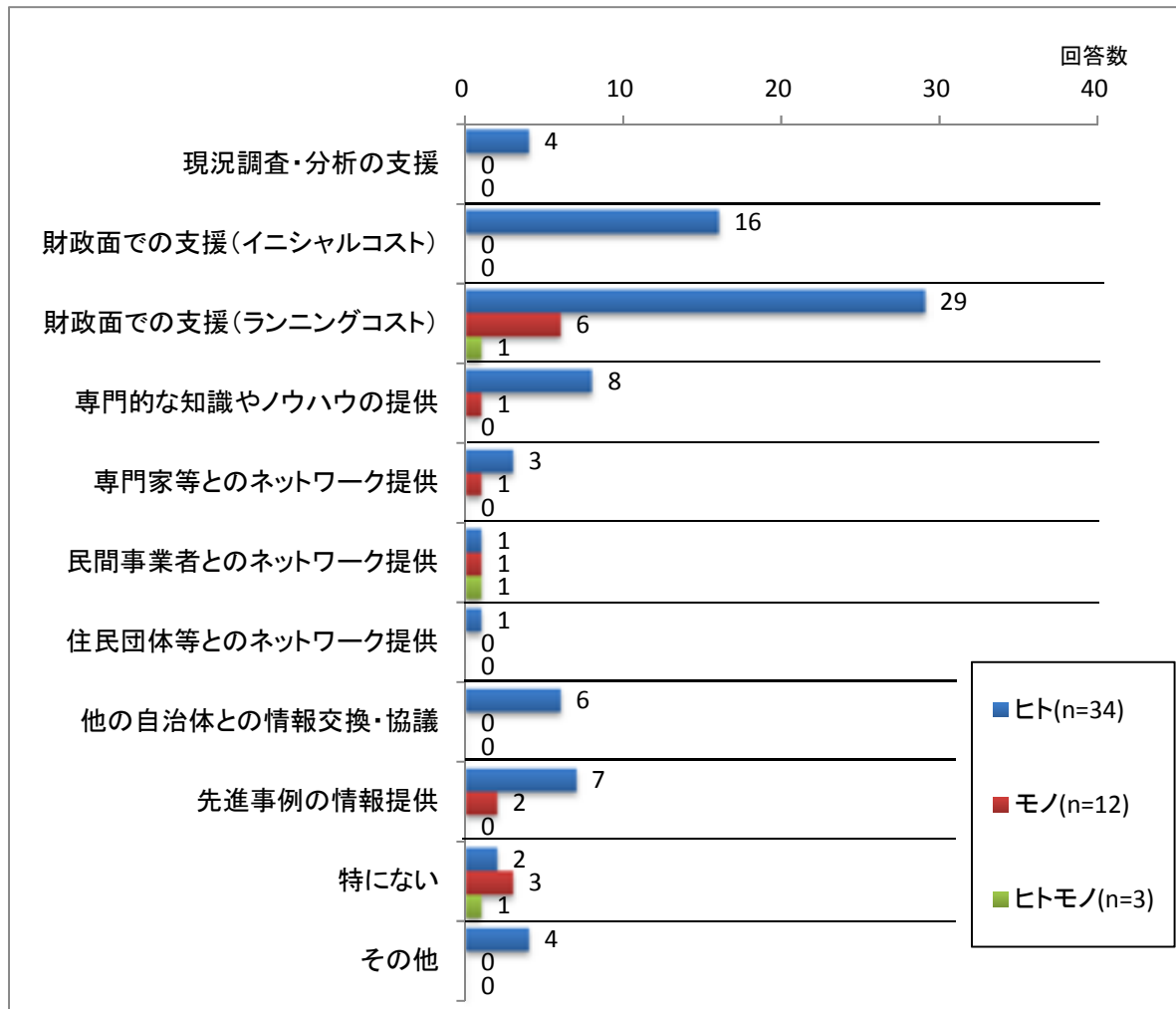


図 43 国や都から支援してもらいたいこと（複数回答）

(カ) 対策を実施しない（できない）理由

○ 対策を実施しない（できない）理由としては、「財政的に困難なため」「対策を担う住民団体や事業者がいないため」が多くなっている。

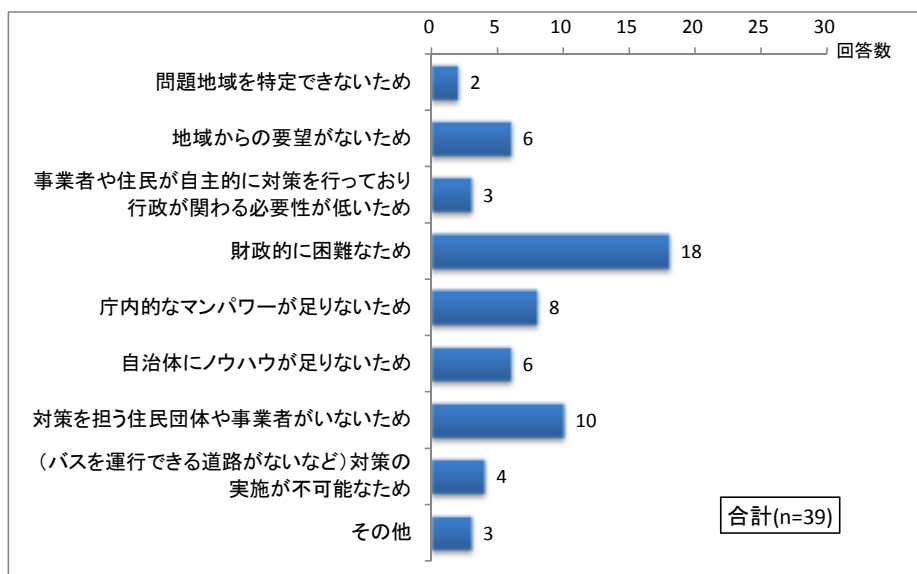


図 44 対策を実施しない（できない）理由（複数回答）

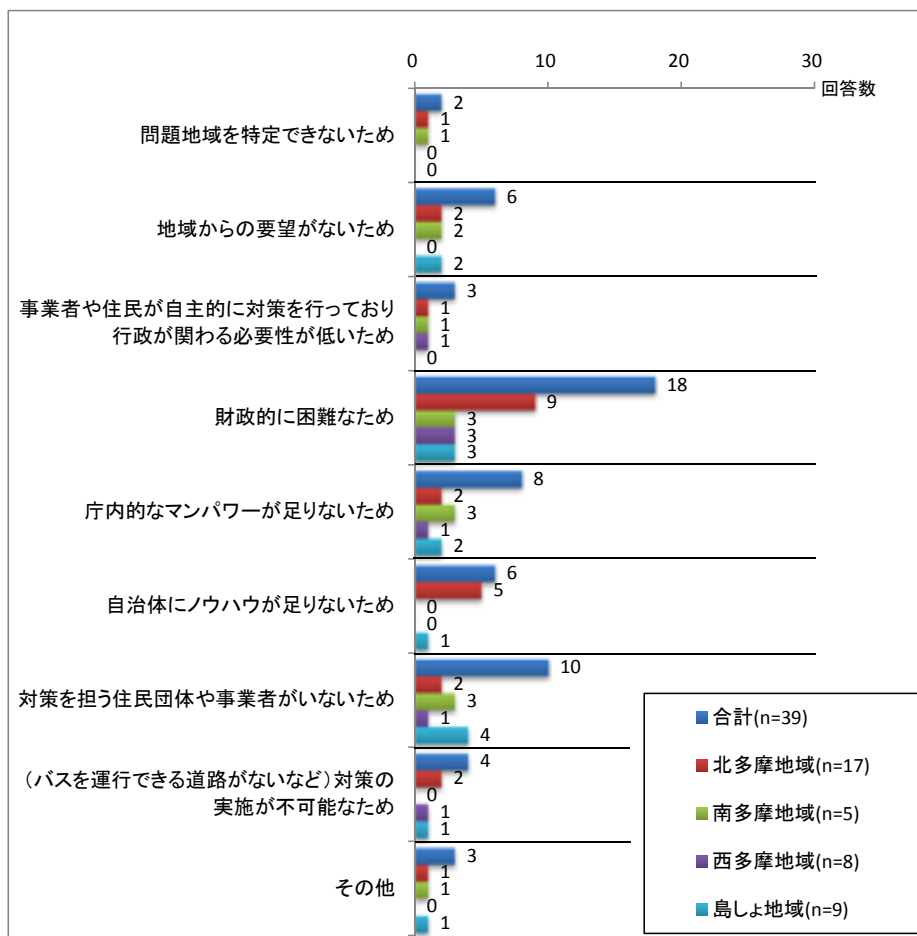


図 45 対策を実施しない（できない）理由（地域特性別、複数回答）

③ヒトやモノの移動問題に関する多摩・島しょ地域の今後の課題

(ア) 今後深刻化が見込まれるもの

- 今後深刻化が見込まれるものとしては、「高齢化により移動が不便になる住民の増加」「単身高齢者等の増加による孤立者の増加」が多く、高齢化への対策が求められる。
- また、「コミュニティの希薄化による支え合いの低下」も多く、コミュニティ維持の重要性も高い。
- 「民間バス路線の廃止などによる交通空白地域の拡大」「配送事業者の縮小や廃止」については、今後の深刻化については、あまり意識されていない状況である。

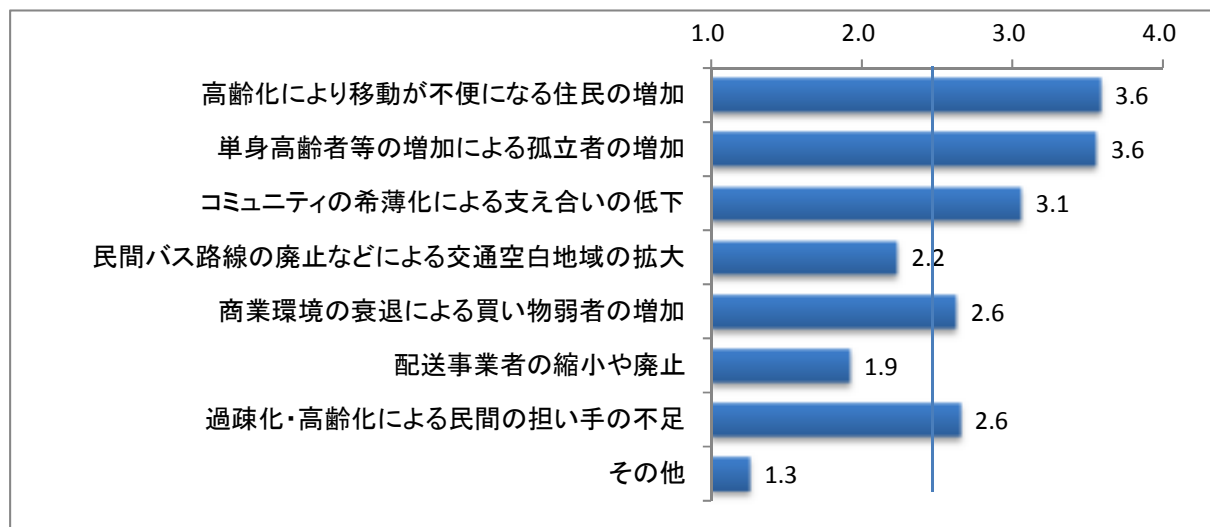


図 46 今後深刻化が見込まれるもの（得点化）

得点化は、見込まれる・・・4点
 やや見込まれる・・・3点
 あまり見込まれない・・・2点
 見込まれない・・・1点 として、項目ごとに平均点を算出。

- 高齢化により移動が不便になる住民の増加、単身高齢者の増加による孤立者の増加については、多くの自治体が危惧している。一方、島しょ地域では、問題化が見込まれないとする回答も見られる。
- コミュニティの希薄化については、北多摩地域、南多摩地域、西多摩地域の順で、危惧する声が多くなっているが、島しょ地域では、問題化が見込まれないとする回答も見られる。

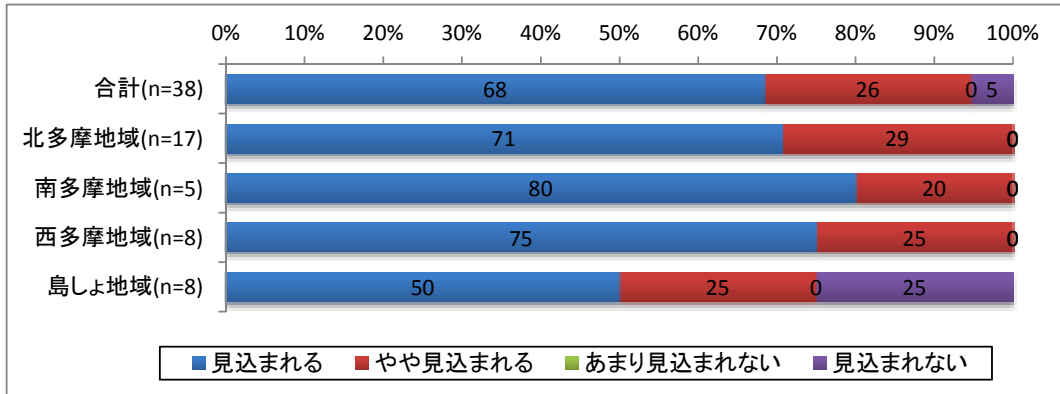


図 47 高齢化により移動が不便になる住民の増加

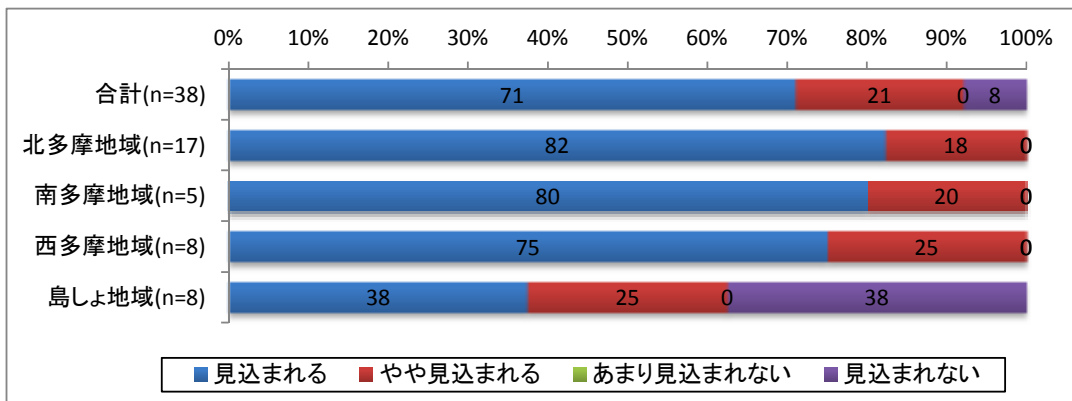


図 48 単身高齢者等の増加による孤立者の増加

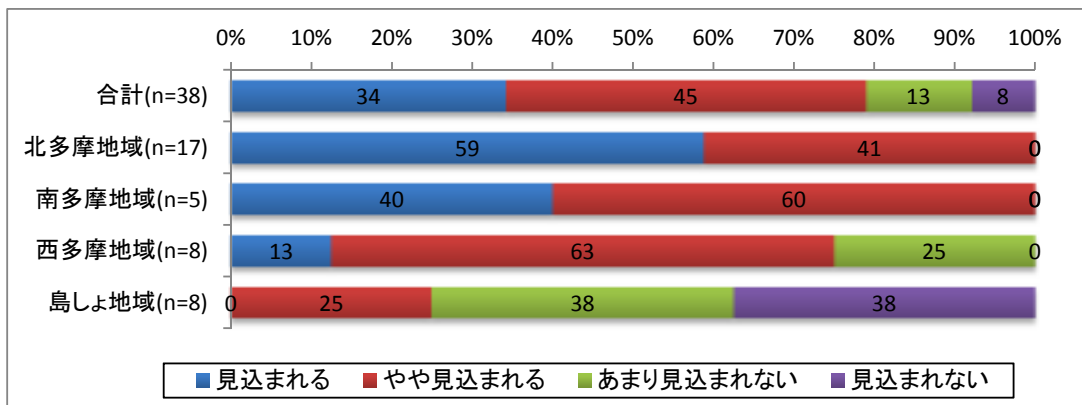


図 49 コミュニティの希薄化による支え合いの低下

- 民間路線バス等の廃止による交通空白地域の拡大は、南多摩地域、西多摩地域で、危惧される傾向にある。
- 商業環境の衰退については、北多摩地域、南多摩地域及び西多摩地域において危惧されている。
- 配達事業者の縮小や廃止については、西多摩地域において、やや危惧される声が多くなっている。

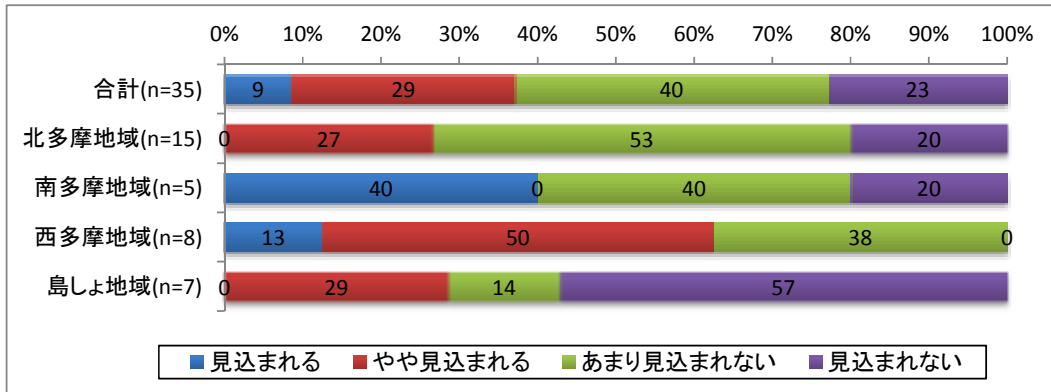


図 50 民間バス路線の廃止などによる交通空白地域の拡大

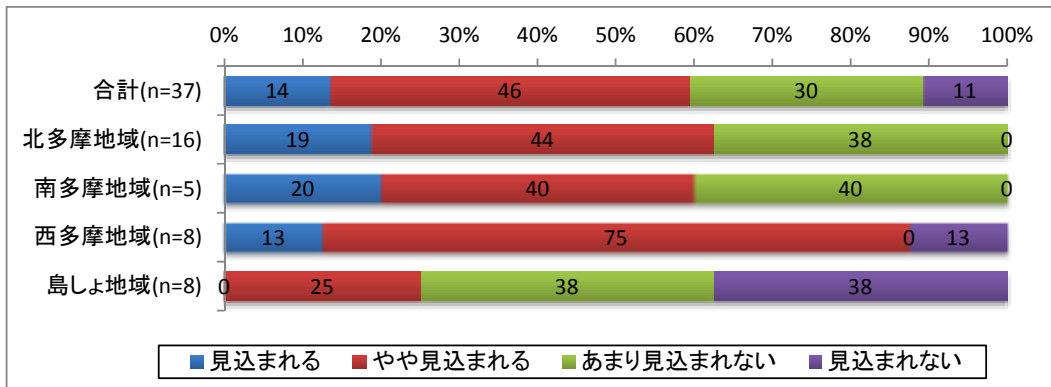


図 51 商業環境の衰退による買い物弱者の増加

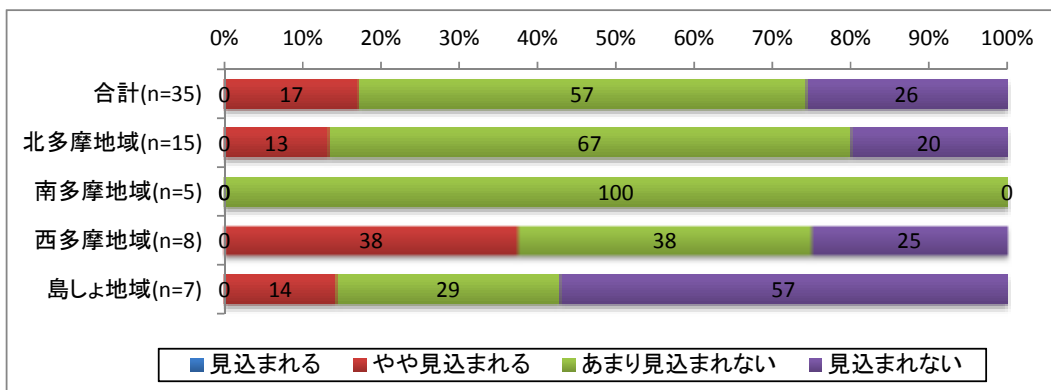


図 52 配達事業者の縮小や廃止

○ 過疎化、高齢化による民間の担い手不足については、北多摩地域、西多摩地域、島しょ地域において危惧する声が多く、南多摩地域では相対的に少なくなっている。

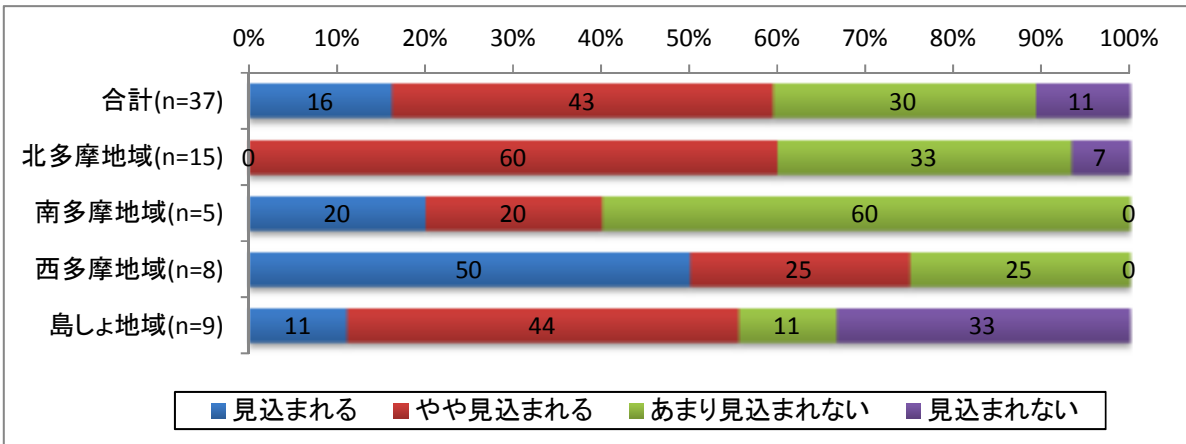


図 53 過疎化・高齢化による民間の担い手の不足

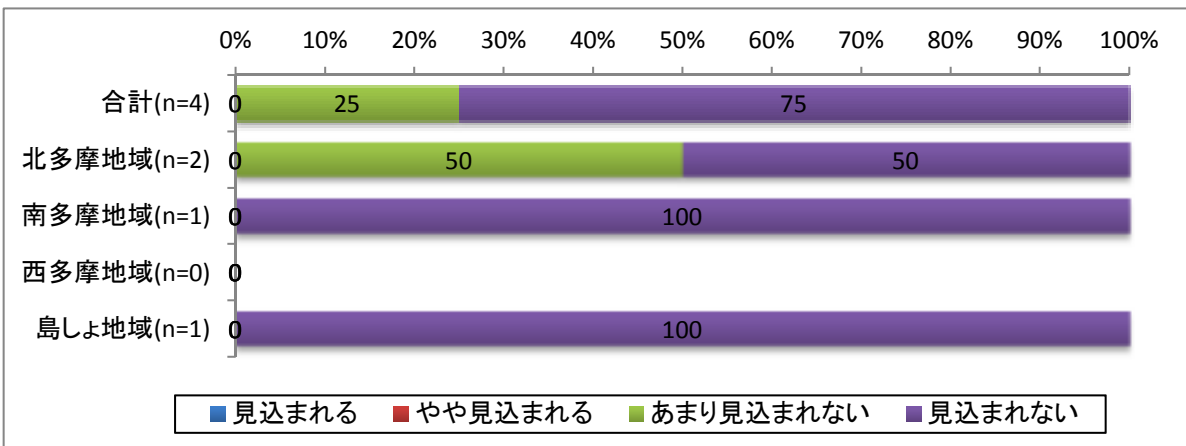


図 54 その他

(イ) 今後必要な情報

○ 今後、ヒトやモノの移動問題を考えるにあたって必要な情報としては、「財政支出を低減させる対策の改善方法」が最も多く、「先進事例」、「他地域での行政関与の方法」、「他地域での詳細な検討のプロセス」といった、他の自治体等での対策の情報が求められている。

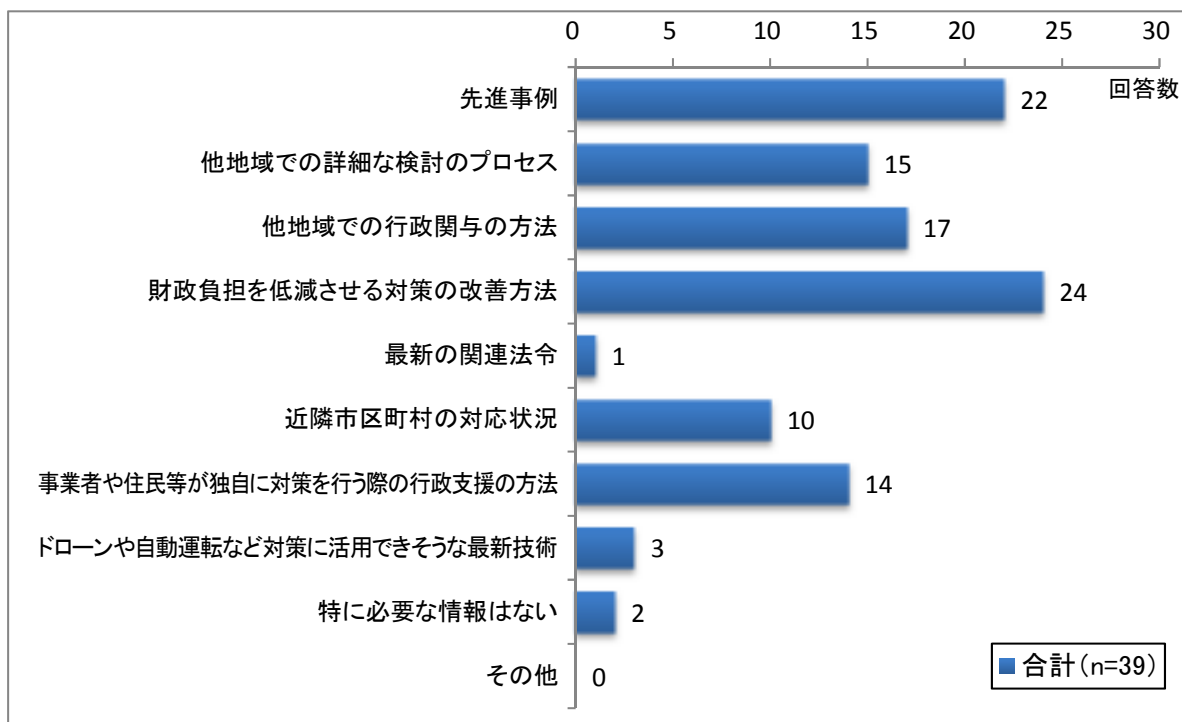


図 55 今後必要な情報（複数回答）

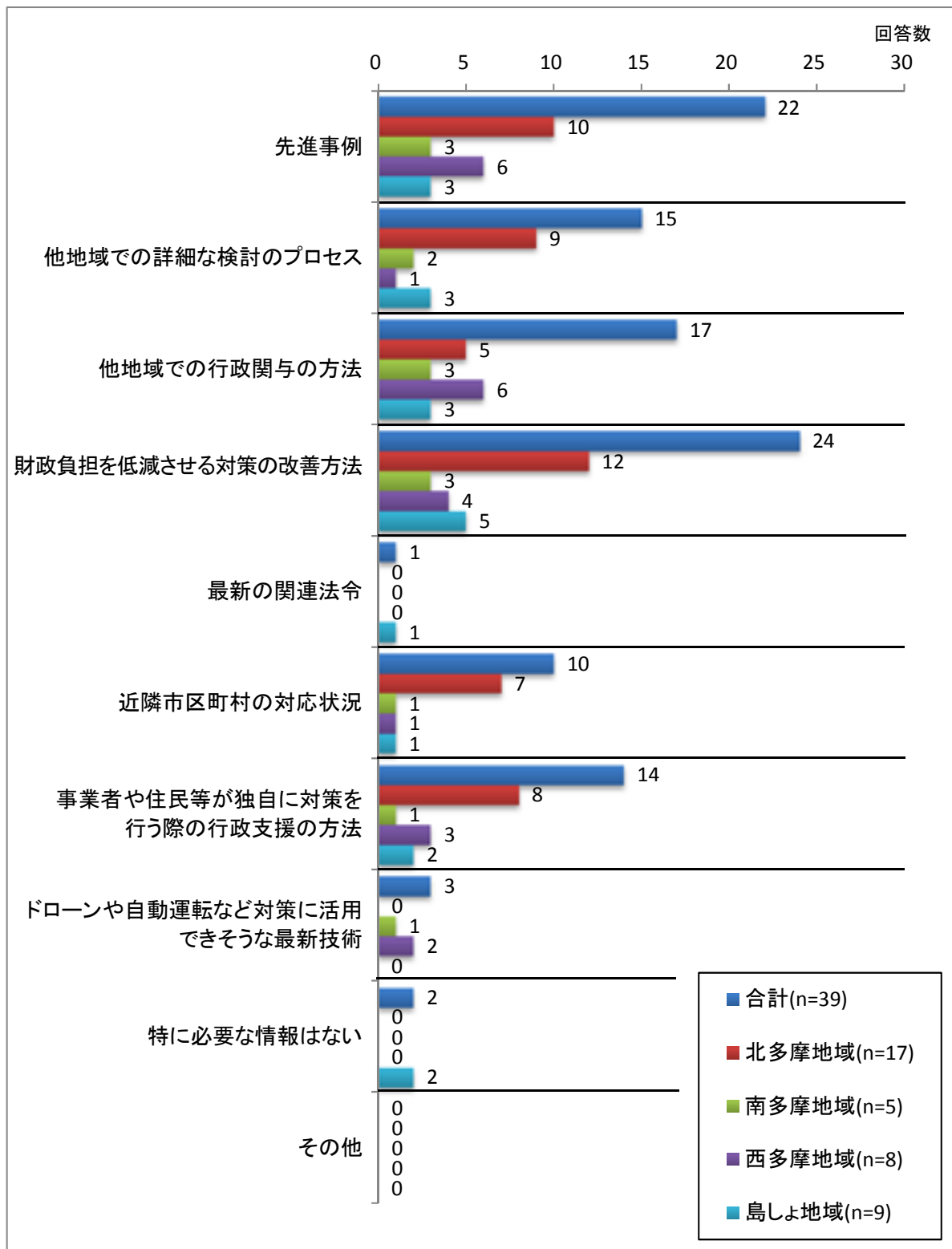


図 56 今後必要な情報（地域別、複数回答）

3-3 多摩・島しょ地域内事例ヒアリング調査

(1) 多摩・島しょ地域内事例ヒアリング調査の概要

3-1 及び 3-2 で取りまとめた、多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動に関する状況を踏まえ、以下の通り地域内事例ヒアリング調査を設計し、実施した。

実施方針：

多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動について、アンケート調査だけでは把握しきれない、個別の現状について明らかにするとともに、今後、他自治体における参考となる先進的な対策状況を把握するために地域内事例ヒアリング調査を実施する。

対象地域の選定：

対象地域は、多摩・島しょ地域において、多くの問題が発生している地域（団地・ニュータウン、高密度住宅、中山間、低密度住宅）及び、特に多くの対策が実施されている「ヒト」の移動対策において、参考となる取組を行っている地域を中心とし、島しょ地域や、「モノ」の移動対策についても追加的に選定することとした。

表 14 地域内事例ヒアリング対象地域と対象事例

地域区分	対象地域	対策区分	対策事例
団地・ニュータウン、 高密度住宅域	武蔵村山市	ヒト	無料自転車送迎まいど～宅配、 乗合タクシー「むらタク」
	多摩市	モノ	京王ほっとネットワークにおける移動販 売事業
中山間地域、低密度住宅	檜原村	ヒト	デマンドバスやまびこ、福祉モノレール
離島	新島村	ヒト	無料巡回バス「ふれあいバス」

方法：訪問ヒアリング調査

設問項目：

- 対策の概要
- 取組経緯
 - ・きっかけ
 - ・対策の手法を採用した理由
 - ・参考とした事例
- 利用状況
 - ・利用者の動向
 - ・利用定着の流れ
- 現状の課題や今後の見通し
 - ・課題
 - ・今後の改善見通し 等

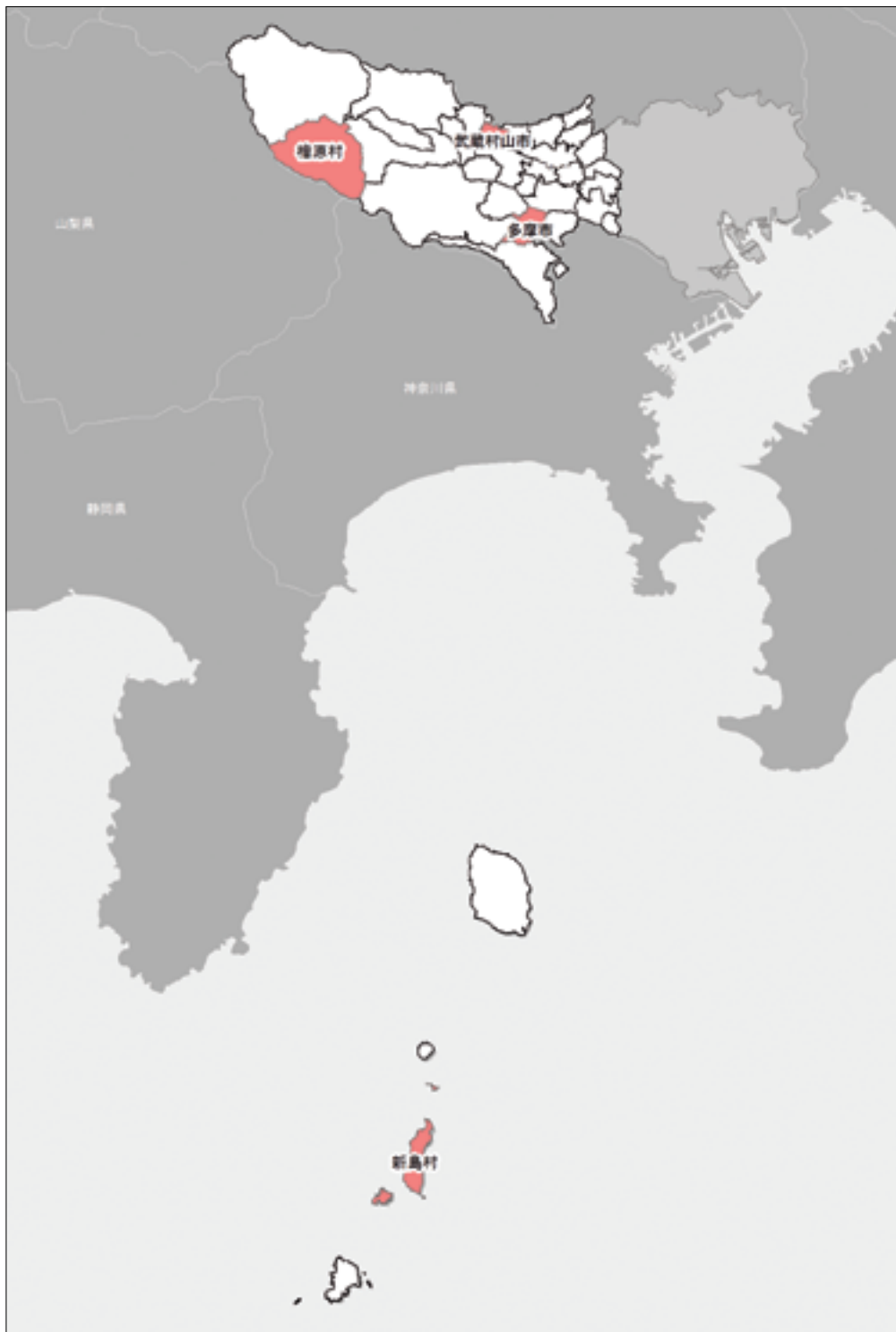
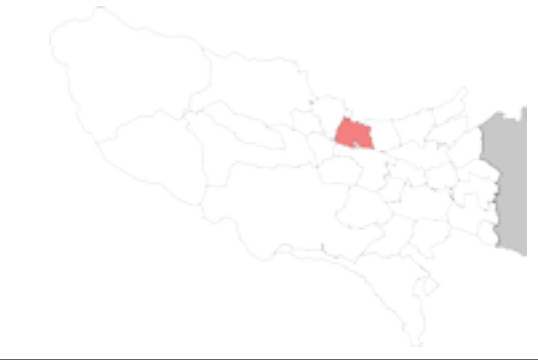


图 57 地域内事例調査対象地域

(2) 調査結果

多摩・島しょ地域事例：武蔵村山市

■地域概況

自治体	東京都武蔵村山市	
人口・面積	約7万人・15.37km ²	
主要移動手段	鉄道：－ 路線バス：立川バス、西武バス、都営バス コミュニティバス：市内循環バス MMシャトル、むらタク	
地域概況	東京都のほぼ中央北側に位置し、東は東大和市、西は瑞穂町、南は立川市、北は埼玉県所沢市に隣接している。市域の大部分は住宅地となっており、北側に丘陵地域、西側に基地施設がある。	

事例1：無料自転車送迎まいど～宅配

■取組の内容等

概要	対応エリア：村山団地内（運行エリア図参照） 運行日：月～金（午前10時～午前12時＋午後1時～午後3時） 対象者の限定：団地居住者 運転者：有償ボランティア（3名）、シルバー人材センター（1名）、店主（3名程度） 車両数：2台 補助金：施設運営費として年間約200万円（市の「大型店対策事業」より）
取組経緯	【背景と経緯】 <ul style="list-style-type: none">・村山団地は、昭和41年ごろに建設された（住宅戸数5,260戸、このうち2,000戸が2階建）。平成28年時点で高齢化率49.3%となっている。村山団地建替事業に伴い、平成12年から、2階建住宅から8～14階建物への移動が行われたことによって、住民が外出しにくくなり、商店街の買い物客が減少した。・平成19年頃に、売上の減少を危惧した商店会有志が、宅配事業を行うことを検討。商工会からの打診もありモデル地区的に「まいど～宅配事業」として宅配事業を開始した。・宅配事業を行う中で、高齢者の外出ニーズが高いことや、団地内の短い距離をタクシーで往復する高齢者がいるなどの状況が明らかになった。・商工会が、東京都のシナジースキーム事業[*]に応募し採択された。これによって、東京都と武蔵村山市の補助金が重なることになったため、武蔵村山市の補助金を商店街の空き店舗を活用した宅配拠点の整備運営事業費に充てることにした。・送迎自転車は、「東南アジアなどでみられる、前に人を乗せて運ぶタイプの自転車（ベトナムの“シクロ”）を作れないか」という発想から来たものである。・平成21年7月に送迎自転車を発注し、同9月末に送迎自転車が納品され本格的な運用が行われることとなった。・その後、シルバーカーを搭載できるようにしたい、というニーズがあったことから、市内の工業技術を活用した新たな送迎自転車の開発を本取組の発案者である商店主が企画し、商工会に持ちかけ、承認された。これによって市内

取組経緯	<p>の工場等（11社）が参加した「新送迎自転車開発会議」を発足し、平成26年10月に新送迎自転車が完成した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政は、大型商業施設の出店から、既存商店街を守る「大型店対策事業」を運営し、その中で、まいど～宅配事業のチラシ作成等の広報支援を行っていた。商工会及び商店街からの強い要望により、補助金を宅配拠点の整備運営事業費に充てられるようにした。 <p>※シナジースキーム事業：市町村の産業振興計画との整合性を図り、東京都の中小企業振興施策の活用をすることで、小規模事業者により高い効果（シナジー効果）を得ることを目的とした東京都の補助事業。</p>
利用状況や成果	<p>【主な利用者層】</p> <ul style="list-style-type: none"> 70～90代で、男女比は女性9：男性1。ヘビーユーザーは5人程度。1日で最大25人程度利用する。この人数が、2台の車両で輸送できる限界である。 買い物や用足しなどに使われているが、利用者の求めに応じて、商店街の向かいにあるスーパーマーケットまで送ることもある。 近年は、見守り的な意味合いも強くなっており、利用者に何か問題があった場合、すぐに地域包括支援センターに連絡を行っている。 <p>【利用定着の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 開始当初にマスコミに取り上げられたことから、はじめから認知度は高かったものの、多くの住民は遠慮して利用しなかった。そのため、巡回する自転車送迎の運転手が積極的に声掛けをすることによって利用に繋がった。 利用する人は「自力で歩けるが、長距離の移動は困難」という層であるため、身体的にそうした状況になってくると自然と新たな利用者が生まれる。
課題・今後の展望	<p>【継続性】</p> <ul style="list-style-type: none"> やる気のある店主とボランティア3人がいれば成立する取組であり、スポンサーにランニングコストを提供してもらえれば運営できる。 自転車送迎のメンテナンス費は年間5～6万円。スタッフの人件費として月に1人あたり4～5万円を支払っている。 <p>【課題と今後との展望】</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧送迎自転車の老朽化が進んでいる。新しい送迎自転車は、全長がやや長く、車高を低く抑えていることから、小回りが効きにくく、段差を越えるのが厳しいため、よりコンパクトな車両が求められている。 市内にある公立温浴施設である「かたくりの湯」周辺を運行する自転車送迎ができないか検討中である。スポンサーを付ける目算が立っているため、スポンサーを獲得し、運営費用を賄い、運営事業者を確保できれば、自転車送迎の取組が実現できるのではないかと考えている。
事例のポイント	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢化に伴い発生した、団地内の非常に狭い範囲内における近距離移動サービスを提供することで、住民は外出がしやすく、商店街は売り上げを向上させるというwin-winの関係を構築している。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> 実施主体である村山中央団地商店会のメンバー自らが汗をかき、ボランティアを活用し、行政からの支援を得ることで、維持コストを抑えている。 行政は、地域の要望に合わせて補助金の活用方法を柔軟に運用するなど、本事例の実現に向けた側面的な支援を行っている。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本取組の発案者である店主は、発想力とアイデアを実現するための行動力や説得力を持った、取組の中心人物であり、こうしたキーパーソンの活躍によって実現し、維持・運営されている。

〈村山団地商店街〉



〈まいど〜宅配センターおかねづかステーション〉



〈送迎自転車（外観）〉



〈送迎自転車（内部）〉



図 59 無料自転車送迎まいど〜宅配

事例 2：乗合タクシー「むらタク」(デマンドタクシー)

■取組の内容等

<p>概要</p>	<p>運行エリア：市南西地域（伊奈平の全域、大字三ツ木（横田基地内）の全域、残堀一丁目の一部（江戸街道以南）、残堀二丁目から四丁目の全部）にある自宅と市内主要公共公益施設に設置された 9 か所の乗降場所間（乗降場所については、運行当初 6 か所、平成 26 年 10 月 1 日から 9 か所へ変更（追加））</p> <p>運行方式：デマンド運行（ドアトゥードア、自宅と市内主要公共公益施設に設置された乗降場所間を運行。施設間の乗降はできない。）</p> <p>運行時間：月曜日～土曜日（祝日及び年末年始を除く）8～17 時（1 時間単位で予約受付）</p> <p>運賃：1 乗車 300 円（①シルバーパス、②身体障害者手帳、③療育手帳（愛の手帳）、④精神障害者保健福祉手帳、⑤障害福祉サービス受給者証を所持している方及び②～⑤の介助者 1 名、要介護（要支援）認定を受けている方及びその介助者 1 名、小学生は半額、小学生未満は無料）</p> <p>利用者：運行エリアの市南西地域に居住する住民（事前登録制）</p> <p>運行委託：民間事業者（村山運送）に委託（プロポーザル方式による選定）</p> <p>車両：トヨタハイエース 1 台</p> <p>予約・配車システム：デマンドシステム（コンビニクル）</p> <p>予約体制：オペレーター 1 名（兼務）、電話及び F A X（村山運送が運営）</p> <p>運行経費の負担状況：約 324 万円（平成 26 年度）</p> <p>補助：東京都総合交付金：まちづくり振興割・地域特選事業枠 約 325 万円（平成 26 年度）</p> <p>注）現在は平成 25 年 4 月から 3 年間の実証運行期間中。</p>
<p>取組経緯</p>	<p>【背景と経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵村山市は、MMシャトルと呼ばれる市内循環バスを運行。4 ルート運行しているうち、現在むらタクを運行している市南西地域において西循環ルートの利用低迷が課題となっていた。 ・平成 22 年頃には乗合タクシーの運行を公約に掲げた市長が当選したことから、低迷している西循環ルートの収入改善と、乗合タクシーの実証実験の意味を含めて、むらタクの導入の検討を始めた。 <p>【運行方式の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討は武蔵村山市地域公共交通会議において行われた。市南西地域ではバスのルート再編に当り次のような課題があったことから、バスルートを維持するのではなく、デマンド型のむらタクの導入へと至った。①日産工場跡地や工業地域、横田基地と隣接しており地理的条件によって迂回が大きくなってしまふ。②狭隘道路が多く、バスが運行可能な道路は限定的である。③当該地域の住民からは昭島や立川方面の運行要望が多いが、既に路線バスが運行しており、路線バスとの競合が生じてしまう。④西循環ルートを廃止することにより、市内の市役所等へアクセスしにくくなるが、利用者は少なくまとまった移動の需要がないことから、バスの必要性は低いと考えた。 ・当初は、運行を効率化できるバス停設置タイプ（ミーティングポイント）についても検討したが、公共交通会議において、一定の利便性が担保されないと利用されない、との指摘があったことから、ドアトゥードア方式を採用した。ただし、現状では、利用が重なり時間内に予約をさばききれなくなる状況も発生することがあるため、今後の運行状況を注視し、必要に応じ車両の増車や運行方法の見直し等も視野に入れる必要があると考えている。元々市内循環バスが運行していた地域のバスをあえて廃止し、地域住民に対する日中時の市内への足として導入した。

<p>利用状況や成果</p>	<p>【利用の多い乗降場所及び利用者数の推移】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証実験運行開始から2年目の平成26年度実績の乗降場所別利用者割合では、「交通プラザ」が約31%、「武蔵村山病院」が約26%、「市役所」が約24%となっている。「交通プラザ」は買い物が可能な大型商業施設前にあり、交通結節点という意味合いから拠点としている。 ・利用者数の推移として、初年度の1日あたり利用者数は約7名、2年目が約12名、3年目が約14名である。
<p>課題・今後の展望</p>	<p>【課題・今後の展望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の公共交通として定着しつつあり、実証実験運行においても一定の成果を収めることができたため、平成28年4月1日から本格運行へ移行する予定である。 ・利用条件に合致する住民のなかには、万が一に備えて利用登録をしているが、ほとんど利用していない住民が多く存在する。利用促進やPR活動をすることにより今後の利用増加の可能性はある。 ・同時時間帯に予約が集中することがあり、利用者に利用時刻を変更してもらう等の状況が、稀に発生している。 ・デマンドシステムの運行計画（ルート検索）だけでは不十分な場合もあるが、運行事業者の経験等を活かすことで効率の良い運行を実現している。 ・平成26年度の収支率（総事業費に対する運賃収入の割合）は8.4%で、平成25年度の5.3%からは改善されている。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの導入には、市民、交通事業者、関連する行政機関、学識経験者等からなる「武蔵村山市地域公共交通会議」において検討されており、地域住民の実態に即した運行方法を採用している。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線でバス車両を用いていたこれまでの運行方法を、移動需要を見定めた上で、ワゴンタイプの車両によるデマンド運行に変更している。市内循環バスとむらタクの双方を地域公共交通として総合的に見た時に、地域住民の利便性の向上が図られ、更には財政負担の軽減につながるよう努めている。

第1号様式（請求書用紙）

武蔵村山市乗合タクシー利用申請書

年 月 日

武蔵村山市 宛

申請者 氏名 _____
 住所 _____
 電話番号 _____

武蔵村山市乗合タクシー実証実験運行事業実施要綱第6条の規定により、下記のとおり申請を申請します。
 なお、この申請に添付書類を添付し、下記のとおり、住民基本台帳の記録の取扱い、身体障害者手帳の取扱い及び障害者福祉認定等の取扱いを確認するため、関係各部署の係を個人訪問を目的といたすこと及び個人訪問が本事業の実証実験事業に必要と認められることに同意しています。

記		武蔵村山市 口申請書に付記	
利 用 区 域	①	フリック 氏名	生年月日 年 月 日 () 性別 男・女
	②	フリック 氏名	生年月日 年 月 日 () 性別 男・女
	③	フリック 氏名	生年月日 年 月 日 () 性別 男・女
	④	フリック 氏名	生年月日 年 月 日 () 性別 男・女

注：申請者変更手帳、障害者手帳等の関係情報や身体障害者手帳を所持している場合は更新申請書も添付してください。場合は、これらに関する書類を添付してください。

（日本工業規格JIS X4051）

乗合タクシー（むらタク） 実証実験運行を実施しています！！

- **乗合タクシー（むらタク）とは・・・？**
 乗合タクシー（むらタク）とは、電話などで事前に予約をして乗車する乗合型の新しい交通システムです。タクシーの便利さと路線バスの手軽さを併せ持った新しい乗り物です。
 乗合タクシー（むらタク）を利用するには、事前に利用者登録が必要です。



- **運行開始時期は・・・？**
 平成25年4月から運行しています。

- **利用できる方は・・・？**
 市東西地域（※1）にお住まいの方で、利用者登録を済ませた方です。ただし、身体障害者手帳、療育手帳（愛の手帳）、精神障害者保健福祉手帳を所持している方及び要介護（要支援）認定を受けている方の介助者は、1名に限り利用者登録をしていない方（市東西地域外にお住まいの方）でも利用できます。
 （※1）市東西地域：伊奈平の全域、大字三ツ木（積福基地内）の全域、篠原一丁目（江戸街道以南）、篠原二丁目から四丁目の全域

● 実証実験運行の内容

期 間	平成25年4月～平成26年3月
運 行 日	月曜日～土曜日（祝日及び年末年始（12/29～1/3）を除く）
運 行 時 間	午前8時～午後5時（1時間に1便を運行し、午前8時から午後4時までの1日9便）
予約期間	利用日の1週間前から当日の運行時刻等の30分前まで （始発便は前運行日の午後5時前まで）
予約時間	午前8時～午後5時
運 行 区 域	市東西地域内の自宅⇄市内公共施設（※2） （※2）市内公共施設施設：市役所、市民総合センター、保健福祉センターお伊勢の森分室、交通プラザ（イオンモールバス乗降場）、武蔵村山病院、村山医療センター ※平成26年10月1日から上記施設のほか、かたけ早の運動合体育館、武蔵村山郵便局が追加となります。
利用運賃	1人1回（片道）300円です。 ただし、シルバーパス、身体障害者手帳、療育手帳（愛の手帳）、精神障害者保健福祉手帳を所持している方、要介護（要支援）認定を受けている方、介助者及び小学生は半額、小学生未満は無料。

● 利用者登録の方法は・・・？

- 次のいずれかの方法により申請してください。登録が完了すると、後日「利用者登録証」を郵送します。
- ① 登録申請書（最終ページ）の提出

● 持 手	都市計画課（市役所2階）窓口
● 郵 送	〒208-6501 武蔵村山市本町1-1-1 武蔵村山市役所 都市計画課 宛
● FAX	042（566）4493（送付宛番）
 - ② 電子申請
 市公式ホームページ（<http://www.city.musashimurayama.lg.jp/>）のトップページの「電子申請サービス」から申請してください。

※ 問い合わせ
 武蔵村山市 都市整備部 都市計画課（042-565-1111（内線273））

● 予約の方法は・・・？



- ※ 留意事項
- 予約の電話番号は「利用者登録証」に記載してあります。
 - 複数の方が利用する場合は、それぞれの方の「利用者登録証」の登録番号を伝えてください。
 - その場で、予約の結果をお知らせします。
 - 行きも帰りもそれぞれ予約が必要です。
 - シルバーパスをお持ちの方は、簡単な冊子に提示してください。
 - 利用者の状況により到着時刻は前後します。
 - 途中下車や一時停車はできません。
 - 今後の利用状況により、ご自宅付近に乗降ポイントを設定し、そこで乗り降りしていただく可能性もあります。


出典：武蔵村山市ホームページ「乗合タクシー実証実験運行リーフレット」
 図 60 むらタク リーフレット



図 61 むらタクの車両

多摩・島しょ地域事例：檜原村

■地域概況

自治体	東京都檜原村	
人口・面積	約 2,500 人・105.41km ²	
主要移動手段	鉄道：- 路線バス：西東京バス デマンドバス：やまびこ	
地域概況	東京都の西側に位置し、東は八王子市、あきる野市、西は山梨県小菅村、南は山梨県上野原市、神奈川県相模原市、北は奥多摩町に隣接している。村域の大部分は林野であり、居住地域は主要幹線沿い等に限られている。	

事例 3：デマンドバス「やまびこ」

■取組の内容等

概要	<p>路線：神戸線、藤倉線、笛吹・上平線</p> <p>便数：神戸線 往 7、復 7 藤倉線 往 3、復 7 笛吹・上平線 往 2、復 4</p> <p>運行日：月～金（土日祝運休）、笛吹・上平線は週 3 日（月・水・金）</p> <p>対象者の限定：誰でも利用可、一部の便は予約が必要、また予約がなかった場合や、路線バスからの乗継利用者がいない場合は、運行しない</p> <p>運行者：村内の交通事業者（2 社）に委託</p> <p>運賃：1 乗車あたり 100 円（未就学児は無料）</p> <p>事業費：事業経費は約 1,400 万円 / 年、運賃収入は約 60 万円 / 年、収支率は 4% 程度（平成 25 年度）</p> <p>補助金：国から赤字額の 4 割程度の補助がある</p>
取組経緯	<p>【背景と経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> 元々、村内の都道を西東京バスが路線バスを運行していたものの、都道までは距離のある、谷筋に張り付いている集落が多くあり、高齢化の進展によって、交通手段確保を要望する声が高まってきた。 行政では、交通手段確保を要望する住民ニーズをくみ取り、平成 16 年から交通空白地域対策の検討を開始した。 交通空白地域は、「高齢化率が高く、交通不便者の多い地域」をピックアップし、それぞれに対して、調査を実施した。 検討結果を踏まえ、平成 20 年より神戸地区の実証運行を開始し、順次運行エリアを拡大した。 交通空白地域には、元々狭隘な道路が多かったことから、バス車両での運行は困難であるという前提があった。 運行方式については、住民からグループインタビュー方式で意見を集め、住民の意見を反映する形で固まっていった。 当初は、セダンタイプの車両での運行についても検討されたが、狭い車内で

取組経緯	乗り合う運行方式に対して反対意見が出たことから、ワゴンタイプの車両を利用することとなった。																											
利用状況や成果	<p>【主な利用者層】</p> <table border="1" data-bbox="424 336 1399 1176"> <thead> <tr> <th data-bbox="424 336 600 387">項目</th> <th data-bbox="600 336 863 387">神戸線</th> <th data-bbox="863 336 1126 387">藤倉線</th> <th data-bbox="1126 336 1399 387">笛吹・上平線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="424 387 600 499">実利用者数</td> <td data-bbox="600 387 863 499">20名程度（高齢者10名程度、小中学生10名程度）</td> <td data-bbox="863 387 1126 499">10名程度（高齢者7～8名程度、小中学生2～3名程度）</td> <td data-bbox="1126 387 1399 499">10名程度（高齢者7～8名程度、小中学生2～3名程度）</td> </tr> <tr> <td data-bbox="424 499 600 678">利用者属性</td> <td data-bbox="600 499 863 678">女性7割、男性3割。70～80代が大半を占め、50代、60代が1名ずつ。小中学生が10名程度。</td> <td data-bbox="863 499 1126 678">女性9割、男性1割。70～80代が大半を占める。小中学生が2～3名程度。</td> <td data-bbox="1126 499 1399 678">女性7割、男性3割。70～80代が大半を占め、60代が1名。小中学生が2～3名程度。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="424 678 600 925">利用目的・目的地</td> <td data-bbox="600 678 863 925">通院4割、買い物4割、その他の用足し2割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。</td> <td data-bbox="863 678 1126 925">通院5割、買い物2割、その他の用足し3割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。</td> <td data-bbox="1126 678 1399 925">通院4割、買い物2割、その他の用足し4割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="424 925 600 1059">移動時間帯</td> <td data-bbox="600 925 863 1059">8～9時くらいに自宅を出発。帰宅時間は、13時頃、15～16時頃が多い。</td> <td data-bbox="863 925 1126 1059">8時くらいに自宅を出発。帰宅時間は13～14時頃、16時頃が多い。</td> <td data-bbox="1126 925 1399 1059">8～9時くらいに自宅を出発。帰宅時間は、12時頃、16～17時頃が多い。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="424 1059 600 1176">利用曜日</td> <td data-bbox="600 1059 863 1176">利用の曜日はバラついており、月・火・金が比較的多い。</td> <td data-bbox="863 1059 1126 1176">利用の曜日はバラついており、火・金が比較的多い。</td> <td data-bbox="1126 1059 1399 1176">運行は月・水・金のみ。やや月曜日の利用が多い。</td> </tr> </tbody> </table> <p>【利用定着の状況】</p> <ul data-bbox="424 1220 1406 1395" style="list-style-type: none"> ・運行開始当初は、利用者が自分以外にいなかった場合、自分ひとりのために運行することに対して負い目を感じてしまったこともあり、利用が伸び悩んだ状況があったが、利用者が定着してくる過程で運行体制に対する利用者側の理解が進んできた。利用者が運行体制に慣れてきたこともあり、現在では問題にはなっていない。 				項目	神戸線	藤倉線	笛吹・上平線	実利用者数	20名程度（高齢者10名程度、小中学生10名程度）	10名程度（高齢者7～8名程度、小中学生2～3名程度）	10名程度（高齢者7～8名程度、小中学生2～3名程度）	利用者属性	女性7割、男性3割。70～80代が大半を占め、50代、60代が1名ずつ。小中学生が10名程度。	女性9割、男性1割。70～80代が大半を占める。小中学生が2～3名程度。	女性7割、男性3割。70～80代が大半を占め、60代が1名。小中学生が2～3名程度。	利用目的・目的地	通院4割、買い物4割、その他の用足し2割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。	通院5割、買い物2割、その他の用足し3割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。	通院4割、買い物2割、その他の用足し4割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。	移動時間帯	8～9時くらいに自宅を出発。帰宅時間は、13時頃、15～16時頃が多い。	8時くらいに自宅を出発。帰宅時間は13～14時頃、16時頃が多い。	8～9時くらいに自宅を出発。帰宅時間は、12時頃、16～17時頃が多い。	利用曜日	利用の曜日はバラついており、月・火・金が比較的多い。	利用の曜日はバラついており、火・金が比較的多い。	運行は月・水・金のみ。やや月曜日の利用が多い。
項目	神戸線	藤倉線	笛吹・上平線																									
実利用者数	20名程度（高齢者10名程度、小中学生10名程度）	10名程度（高齢者7～8名程度、小中学生2～3名程度）	10名程度（高齢者7～8名程度、小中学生2～3名程度）																									
利用者属性	女性7割、男性3割。70～80代が大半を占め、50代、60代が1名ずつ。小中学生が10名程度。	女性9割、男性1割。70～80代が大半を占める。小中学生が2～3名程度。	女性7割、男性3割。70～80代が大半を占め、60代が1名。小中学生が2～3名程度。																									
利用目的・目的地	通院4割、買い物4割、その他の用足し2割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。	通院5割、買い物2割、その他の用足し3割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。	通院4割、買い物2割、その他の用足し4割。通院は村診療所及びあきる野市、買い物は主にあきる野市のスーパーマーケット。																									
移動時間帯	8～9時くらいに自宅を出発。帰宅時間は、13時頃、15～16時頃が多い。	8時くらいに自宅を出発。帰宅時間は13～14時頃、16時頃が多い。	8～9時くらいに自宅を出発。帰宅時間は、12時頃、16～17時頃が多い。																									
利用曜日	利用の曜日はバラついており、月・火・金が比較的多い。	利用の曜日はバラついており、火・金が比較的多い。	運行は月・水・金のみ。やや月曜日の利用が多い。																									
課題・今後の展望	<p>【課題】</p> <ul data-bbox="424 1456 1406 1668" style="list-style-type: none"> ・最も重要な課題は、沿線人口の縮小による利用者の減少である。 ・元々、対象人口が少ないため、積極的に利用をしている1人の利用者が死亡や転居等によりいなくなると、全体の利用者数減に大きく直結する。 ・檜原村は、すでに高齢者数のピークを越えているため、今後は、デマンドバスの対象者自体も減少することが見込まれており、どのように公共交通サービスを維持するか課題となっている。 																											
事例のポイント	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul data-bbox="424 1729 1406 1870" style="list-style-type: none"> ・グループインタビューを実施して住民の移動ニーズを把握しながら、地域にあったデマンド運行方式を確立した。 ・細街路に対応しつつ、乗合行為への拒否反応に考慮し、ワゴン車により運行している。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul data-bbox="424 1910 1406 1944" style="list-style-type: none"> ・利用者がいなければ運行しない方式により、費用の抑制を行っている。 																											

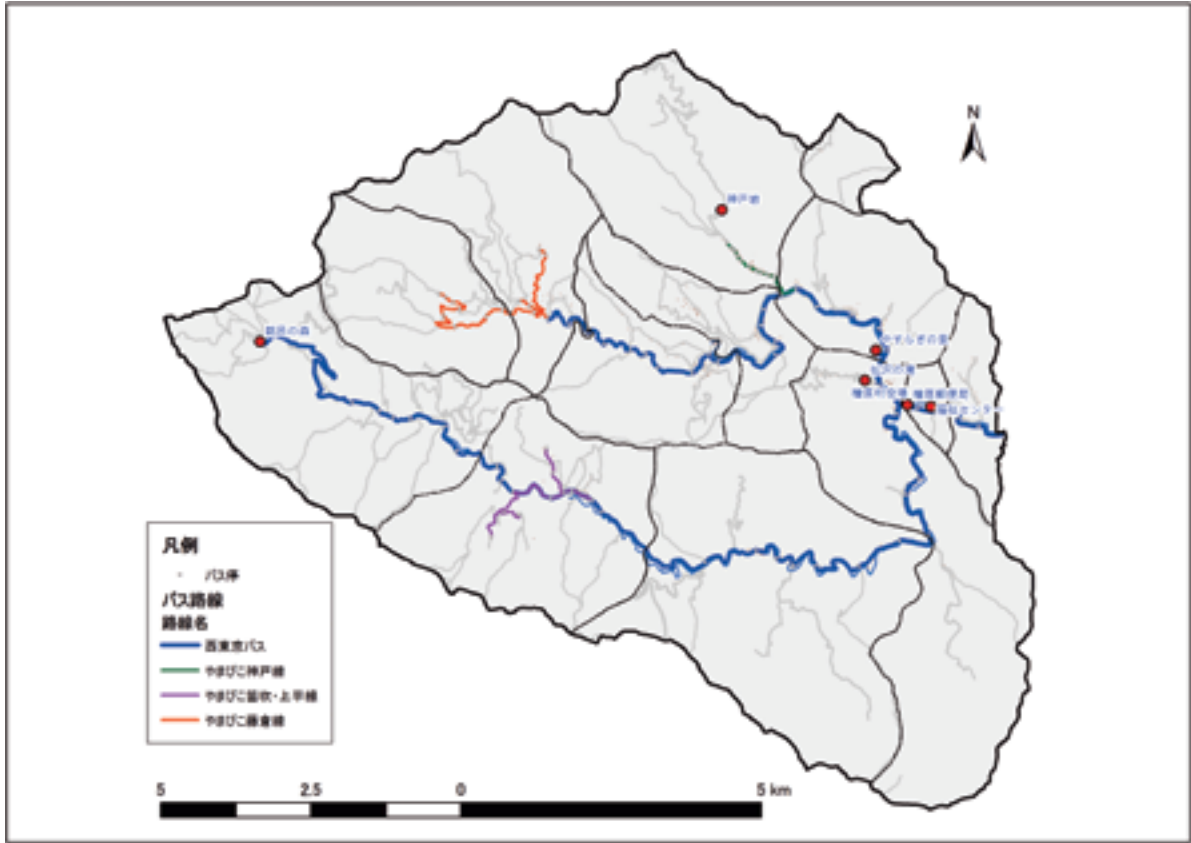


図 62 路線図

〈乗換地点（神戸線）：郷土資料館前〉



〈神戸線終点：神戸園入口〉



〈乗換地点：（藤倉線）：藤倉〉



〈デマンドバス車両〉



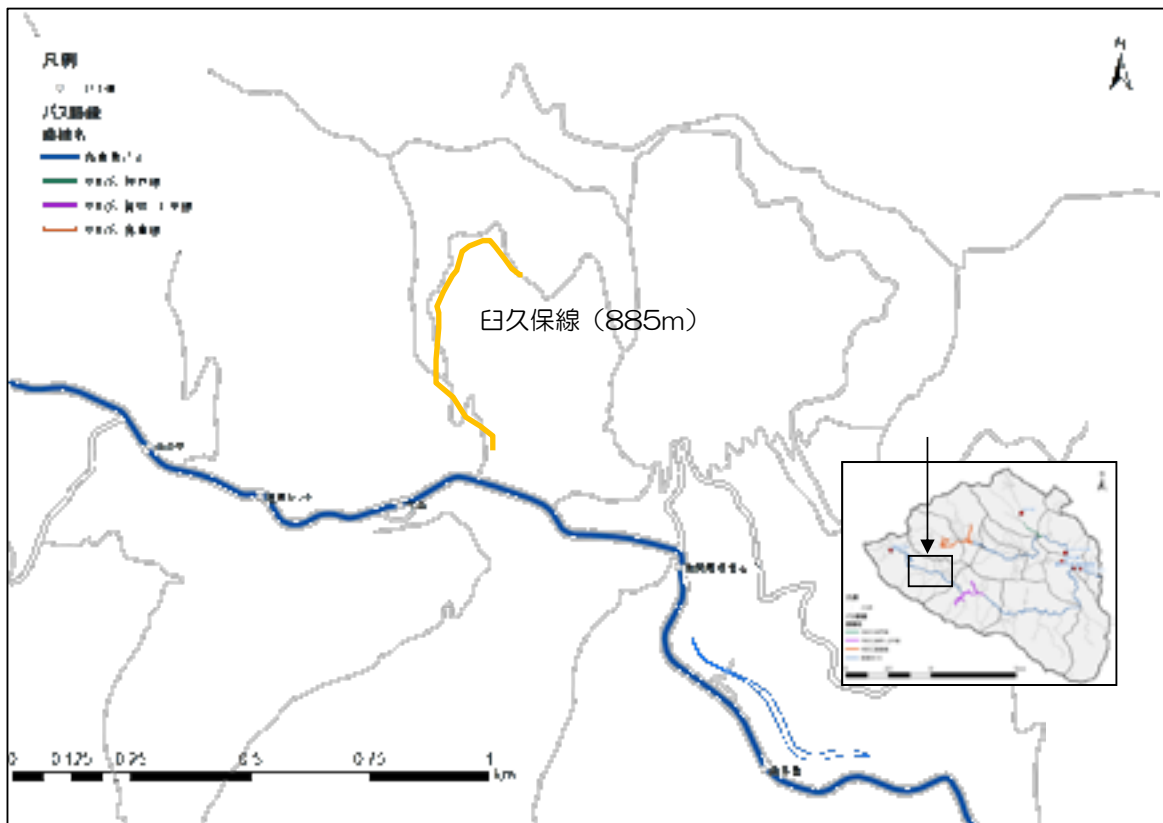
図 63 デマンドバス車両等

事例 4：福祉モノレール

■取組の内容等

<p>概要</p>	<p>路線：日向平線(435m)、千足線(483m)、中組線(435m)、猿江線(2,416m)、臼久保線(855m)</p> <p>管理・運営：モノレール運営委員会（地域住民）</p> <p>運行方法：各路線それぞれ管理者がおり、必要な時に必要な分だけ運行する。知人・親戚程度であれば乗せることができるが、対象住民以外が利用することは原則不可能となっている。</p> <p>運賃：無料</p> <p>事業費：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設費用 <ul style="list-style-type: none"> 日向平線(435m)：約735万円(H15) + 延長(190m) 約399万円(H20) 千足線(483m)、中組線(435m)、猿江線(2,416m)、臼久保(855m)：約7,875万円(H16) ・運行、メンテナンス費用(行政負担) <ul style="list-style-type: none"> 年間 維持管理 約26万円 保守点検 約37万円 修繕費 約107万円 合計 約169万円(H26) <p>補助金：特になし。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民がモノレール運営委員会を組織しており、モノレール運営委員会により運営されている。 ・住民が個々の路線を管理しており、維持管理(燃料代含む)、保守点検、修繕費を自治体が負担する形式となっている。
<p>取組経緯</p>	<p>【背景と経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・檜原村は、現在は都道205号、206号がメインストリートとなっているが、これらの道路は、工事しやすいところに敷かれたものであり、かつては尾根道がメインストリートであった。よって、中心的な集落も、その尾根道沿いや尾根からの谷筋に分布していた。その後、移動の便がよい都道沿いに多くの住居は下りてきたが、一部の住居はかつての場所にそのまま住み続けている。 ・尾根道沿いの住居には、自動車が入れる道路がなく、地域住民は、動力のついた手押し車を使用し必要な物資を自宅まで運んでいた。自宅までの道幅1m程度の私道を整備する費用は村が補助した。 ・村では、地域住民の生活利便性を高めるために、都道沿いに居住誘導を図る計画をしていたが、地域住民からの理解が得られなかったことから、住民の要望を受け、重い荷物の運搬をできるように、新たに福祉モノレールを設置することとなった。 ・既存の設備を転用したのではなく、新たに設置を行ったものである。

<p>利用状況や成果</p>	<p>【利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線上の世帯が、プロパンガスなど重い荷物を運搬する際に利用している。時速 2 ～ 3km で走行しているため、健康であれば歩いた方が早く到着できる。 ・ 利用者数は年間、日向平線：約 230 回、千足線：約 100 回、中組線：約 100 回、猿江線：約 150 回、白久保線：レールが破損していたが、現在は修理し年 230 回利用。 ・ 設置当初は、各路線に 2 ～ 3 世帯あったが、現在は、1 路線 1 世帯となっている。1 つの路線は、実質的に居住者はゼロ世帯だが、子どもの世帯が畑を持っており、畑での作業のために利用している。また、1 つの路線は、これまで利用者がいなかったが、村外からの移住者が居住を開始したため平成 27 年から利用を再開している。
<p>課題・今後の展望</p>	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域や住民からは、今後も利用したいという声があり、村としても利用者がいる限り、モノレールのメンテナンスを行いながら、住民の生活支援を継続するつもりである。しかし、老朽化が進んでおり、メンテナンス費用もかさんでいる。メンテナンスを続けながら路線を維持することはできるが、今後、新たに設置するのは難しいのではないかと考えている。 ・ 沿線住民が少なく、受益対象者が限定されている。公平性の観点からみると、今後、新たに福祉モノレール設置のニーズが発生した時に、新設をしなければならないのか、検討が必要である。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 極めて急峻な地形で、自動車が入れる道路の整備や居住誘導といった方法が現実的ではなく、対策方法が限定される中で、最低限の移動性を確保するための手法が採用され、対象住民の生活を維持している。 ・ 費用さえ捻出できれば、新たに敷設することも可能なため、他自治体でも取り入れることが可能である。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 険しい山間地域ならではの、一般的な公共交通とは異なる形態の移動対策である。



出典：檜原村提供資料より作成

図 64 路線図

<乗り場：千足線（総角沢回転場付近）>



<モノレールの支柱>



<モノレール車両>



<体験乗車>



<並走する山道>




<急斜面に設置されたレール>



図 65 福祉モノレール

多摩・島しょ地域事例：新島村

■地域概況

自治体	東京都新島村													
人口・面積	約 2,900 人・27.52km ²													
主要移動手段	鉄道：－ 路線バス：－ 村営バス：ふれあいバス 航空：新中央航空 船舶：東海汽船、神新汽船、連絡船「にしき」													
地域概況	東京都心部から南へ約 150km、伊豆半島下田から南東へ約 35km に位置しており、新島、式根島及び無人島からなる。隣島は、北に利島、南に神津島である。島の大部分は林野であり、居住地域は限られている。													
島内の暮らしやヒトとモノの移動の状況	<p>【人口動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総人口は、約 2,800 人で減少傾向にある。人口は本村地区に集中している。人口規模では若郷地区が少ないものの、高齢化率は式根島地区が最も進んでいる。 ・村内には、大学がないため、子どもたちの半数は高校卒業後に本土の大学等に進学し、そのまま就職する者も多いため、若者が島外に流出し、高齢化に拍車がかかっている。また、ある程度高齢になった島出身者が、島に戻るケースもある。 <p>■人口分布と高齢化率</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>本村地区</th> <th>若郷地区</th> <th>式根島地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人口</td> <td>2,003 人</td> <td>312 人</td> <td>536 人</td> </tr> <tr> <td>高齢化率</td> <td>35.9%</td> <td>37.8%</td> <td>42.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>【島内の移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・村内の移動については、ほとんどの住民が自家用車を使用している。地区内の移動であれば徒歩や自転車でも可能となる。若郷地区と本村地区間の移動は、両地区を結ぶ平成新島トンネルが原付バイク以上の車両の通行以外に規制があり、徒歩及び自転車では通行することができない。若郷地区住民からは、「徒歩または自転車での通行手段」の検討を要望されている。 ・新島～式根島間の移動については、連絡船「にしき」が 1 日 3 便運航している。ただし最終便が 16 時のため、通勤利用は難しい。 ・観光客は、多くがレンタサイクルを利用している。 ・村民の多くは、土木・建設業、医療・福祉関連、漁業、行政機関に就業している。土木業については、作業現場に応じて、新島～式根島間の移動がある。医療・福祉関係としては、デイサービスなどの移動が新島～式根島間で発生している。また、行政職員は式根島の出張所への配属があるが、フルタイムで働く場合は、連絡船「にしき」が帰宅できる時間帯に運行していないため、式根島に居住することとなる。 ・式根島地区の高校生は、連絡船「にしき」を利用し本村地区に通学している。中学校の特別事業で、式根島から新島に集団で通学することがある。 ・かつて免許センターが新島に出張し、村内で自動車免許を取得することができたため、免許保有率が高くなっている。 			本村地区	若郷地区	式根島地区	人口	2,003 人	312 人	536 人	高齢化率	35.9%	37.8%	42.5%
	本村地区	若郷地区	式根島地区											
人口	2,003 人	312 人	536 人											
高齢化率	35.9%	37.8%	42.5%											

島内の暮らしや
ヒトとモノの移
動の状況

【物資の調達】

- ・ 鮮魚・肉類、野菜等の生鮮食料品については、本土から船等に載せて取り寄せている。冬季などに欠航が続くと品薄になる場合もあるが、多めに仕入れを行っていることから、欠品することはあまりない。
- ・ 村内の運送会社が一括して船からの荷降ろし等を行うため、運送会社へ仕入品を受け取りに行くか、運送会社が商店まで配達を行う。住民が船の入港時に、港へ直接物資を買い出しに行くということはない。
- ・ 若郷地区の商店は本村地区に入港した船に仕入品が積まれている。式根島には大型船も入港するため、本村地区と状況は同じである。若郷地区の港は小型船の補完港扱いとなっているため、貨物船等の大型船は入港しない。
- ・ もともと住んでいる住民の多くが畑を所有しているが、「自給自足」「半農」というよりは、定年後の趣味として農作業をする人が多い。
- ・ 村内では米が育たないため、畑作が中心である。住民は、島で生育し収穫することができる野菜をそれぞれの畑で作っている。例えば、備蓄用として日持ちする野菜を選択的に作るというわけではなく、好みで品種を決めている。

事例5：ふれあいバス

■取組の内容等

<p>概要</p>	<p>運行方式：定時定路線 運行本数：3便／日 運賃：無料 車両：マイクロバス（1台） 運営体制または委託先：村内業者への委託、 事業費：約1,200万円／年（都の支援1/2） 【運賃設定について】 ・想定される主要な利用者が高齢者と高校生であることや、運賃収受のシステム構築が委託事業者の負担になるなどの問題があり、運賃は無料としている。</p>																																												
<p>取組経緯</p>	<p>【背景と経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新島村は、本村地区、若郷地区、式根島地区に集落が分散している。 ・それぞれの地区に、商店や医療機関といった移動目的地となる施設が所在しているため、買い物などの移動で集落を行き来する移動は少ない状況である。 ・高校生や自らの交通手段を持たない高齢者は、通学や通院（若郷地区の診療所は曜日限定開院）において、集落を越えた移動が必要となっており、こうした移動を支援するために、ふれあいバスを運行することとなった。 ・ふれあいバスの運行は、平成3年より開始している。 <p>【主要施設立地】</p> <table border="1" data-bbox="469 1032 1353 1294"> <thead> <tr> <th></th> <th>本村地区</th> <th>若郷地区</th> <th>式根島地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商店数</td> <td>20</td> <td>2</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>医療機関</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>集会施設</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>温泉施設</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>飲食店</td> <td>18</td> <td>0</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> <p>【学校等】</p> <table border="1" data-bbox="469 1350 1353 1570"> <thead> <tr> <th></th> <th>本村地区</th> <th>若郷地区</th> <th>式根島地区</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>保育園</td> <td>1</td> <td>1（休園中）</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>小学校</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>中学校</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>高校</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		本村地区	若郷地区	式根島地区	商店数	20	2	8	医療機関	1	1	1	集会施設	4	1	1	温泉施設	3	0	2	飲食店	18	0	4		本村地区	若郷地区	式根島地区	保育園	1	1（休園中）	1	小学校	1	0	1	中学校	1	0	1	高校	1	0	0
	本村地区	若郷地区	式根島地区																																										
商店数	20	2	8																																										
医療機関	1	1	1																																										
集会施設	4	1	1																																										
温泉施設	3	0	2																																										
飲食店	18	0	4																																										
	本村地区	若郷地区	式根島地区																																										
保育園	1	1（休園中）	1																																										
小学校	1	0	1																																										
中学校	1	0	1																																										
高校	1	0	0																																										
<p>利用状況や成果</p>	<p>【主な利用者層】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な利用者は、医療機関利用者、新島高校に通学する高校生である。利用者数はやや減少の傾向があるものの一定数を保っている。 ・東京行の定期航路への接続等の要望があるが、島内のタクシー事業者との関係があり実施していない。 																																												
<p>課題・今後の展望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・請負事業者が一社のみであり、事業者の運転手の高齢化も懸念される。なくすことの出来ないバス路線であるため、運営体制や実施形態の見直しをする必要がある。 																																												

<p>その他 (モノの移動等)</p>	<p>【インターネット通信販売の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多くの住民が利用している。送料無料外地区であることがほとんどで、高額な中継手数料の発生や、冷凍品を購入できない等の問題がある。 ・宅急便は送料が高額になるが、「ゆうパック」であれば、送料は本土と変わらないため、その場合であれば本土と同じサービスを得ることができる。 <p>【宅配事業・移動販売等の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宅配や移動販売事業は、村内には存在しない。仮に移動販売事業が存在した場合、自動車が無く乗ることができない住民や、足が不自由な住民が、近所まで移動販売が来ることによって自分で商品を購入することができる利点はある。現状はそういった住民は、親戚・近所・知り合いに生活用品を代わりに購入してきてもらうことが多く、まれに村内各地区の民生委員が代行することもある。 ・村内で移動をする必要がある場合、村が社会福祉協議会に委託している送迎サービスもある。送迎サービスは予約制であり、主に買い物や診療所への通院に使用されている。 ・多くの住民が自家消費農業を行っているため、近所や親戚等から余剰の野菜を得たり、交換したりしているため、青空市を実施したとしても、メリットは少ない。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車中心の移動が行われる中で、自家用車が使えない住民の移動を確保するためにバスを運行している。 ・新島～式根島間を結ぶ連絡船「にしき」と接続することで、村内の移動利便性を高めている。

〈車両〉



〈車内〉



〈バス停〉



〈連絡船にしぎ〉



図 66 ふれあいバス等

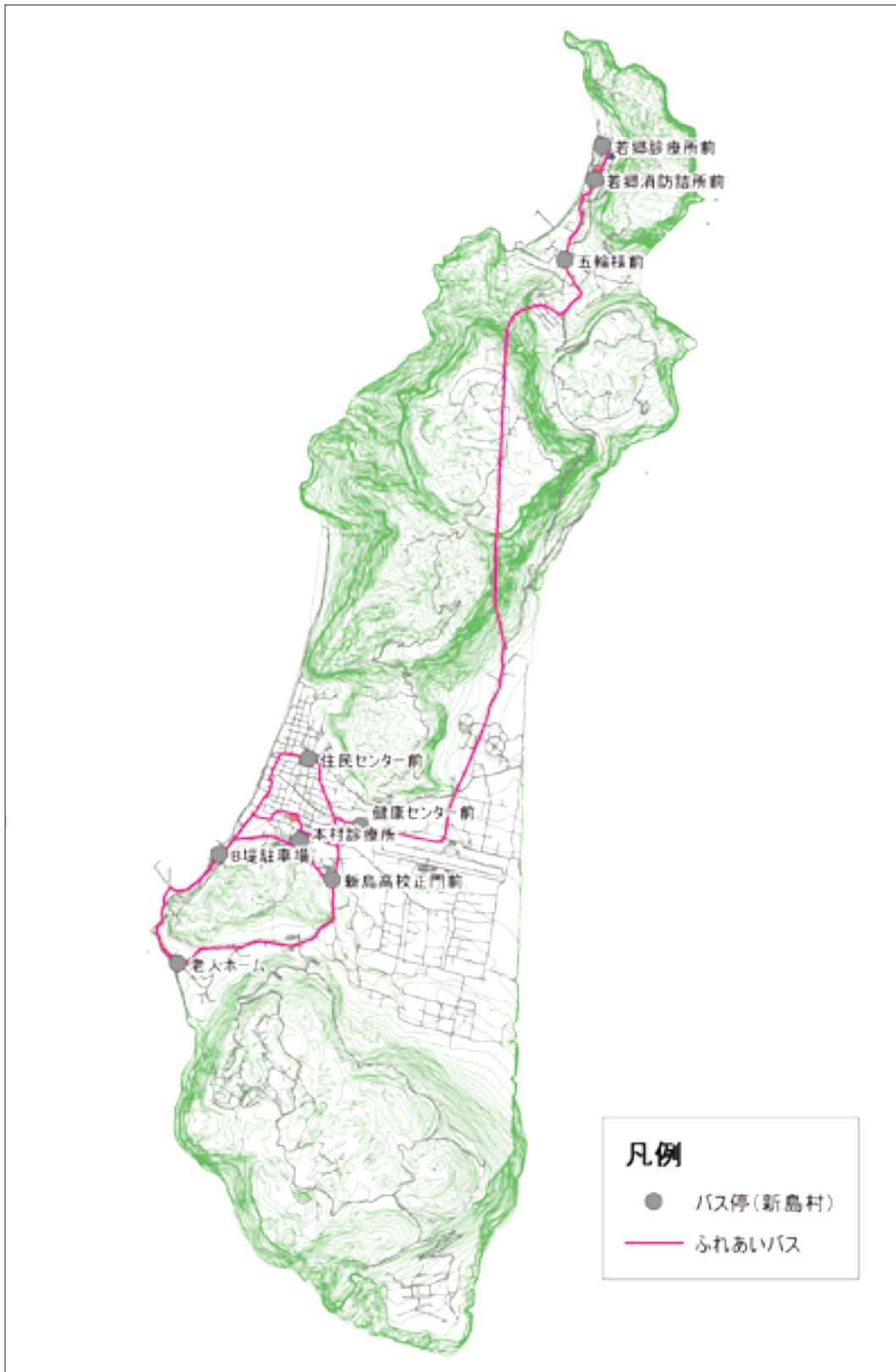



図 67 「ふれあいバス」路線図

多摩・島しょ地域事例：多摩市（京王電鉄株式会社）

■地域概況

自治体	東京都多摩市	
人口・面積	約 15 万人・21.08km ²	
主要移動手段	鉄道：京王線、京王相模原線、小田急多摩線、多摩都市モノレール 路線バス：京王電鉄バス、神奈川中央交通 コミュニティバス：多摩市ミニバス	
地域概況	東京都のほぼ中央南側に位置し、西は八王子市、南は町田市、東は稲城市、神奈川県川崎市、北は日野市、府中市に隣接している。多摩丘陵の北端にあり、大規模な団地が広がっている。	

事例 6：京王ほっとネットワークにおける移動販売サービス

■取組の内容等

概要	<p>対応エリア：1日あたり 4 箇所 1 箇所あたり 35 分間程度 ※月曜日は商品搬入作業に時間がかかるため、1日に 3 カ所</p> <p>運行日：月～金（土日は休業、祝日は営業）</p> <p>体制：マネージャー 1 名、定時社員（アルバイト）4 名（男性 2 名、60 代、女性 2 名、40 代）</p> <p>車両数：1 台（2 トン車）</p> <p>補助金：経済産業省の「地域自立型買い物弱者対策支援事業」において車両費等の開業経費の一部を補助してもらっている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両は 2 トン車（普通自動車免許で運転ができるサイズ）を使用。 ・運行日は、車両メンテナンスの関係もあり月曜日から金曜日としている。同じ曜日に必ず営業していることを印象付けるため、祝日も運行している。販売時間は 1 箇所あたり 35 分。他地域での移動販売の事例を踏まえて設定した。この 35 分間でも 1 日にまわれるところは 4 箇所が限界である。 ・事業の中心人物として、グループ会社のスーパーマーケットである京王ストアから嘱託社員の方に出向してきていただき、現場責任者をお願いしている。1 箇所あたり 2 名以上で対応。必ず荷降ろしが発生するため 1 人での営業は難しい。 ・荷降ろしに係る時間は 10 分程度。雨の日は、キャンプ用のテント（タープ）を張る。営業中に雨が降りだすと、車両の外にテントを張らなければ営業ができないため、非常に手間がかかる。 ・本事業と並行して、お買いもの代行を展開している。競合する大手他社のネットスーパーが対応していない電話と F A X による受付をしている。そのため、インターネットを使えない利用者に対しては優位性がある。
----	--

<p>取組経緯</p>	<p>【取組のきっかけ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多摩ニュータウンエリアは、鉄道・バスの交通事業を中心に京王グループにとって大変結びつきが深い地域であり、実際に京王聖蹟桜ヶ丘ショッピングセンターに、路線バスを利用して買い物に来る住民も多い。 ・京王電鉄では、沿線価値向上が一つのキーワードとなっており、沿線価値を高める活動を行っている。 ・多摩ニュータウンは、居住エリアが勾配の急な坂等の傾斜地で囲まれているという地域特性や、近隣商店の減少を背景に、日々の買い物を自宅の近くで済ませたいというニーズを持つ高齢者の住民が増えてきている。 ・地域特性や住民のニーズを踏まえ、地域住民の買い物の利便性を高めるとともに、買い物を通じて近隣住民の方々が集まるきっかけとなり、地域コミュニティの活性化を図る方法として、移動販売事業を実施することとなった。 ・京王グループでは、「京王ほっとネットワーク」として店舗を構え、家事代行やお買いもの代行などのサービスを提供していたが、待ちの姿勢ではなく、自ら積極的に地域に打って出る方策として、移動販売を行うこととした。 <p>【行政等との連携状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京王電鉄の本社がある多摩市とは、課長級の会合が行われていた。これは特定テーマに応じて行うのではなく、同じ担当者が不定期に情報交換を行うものである。こうした日々の関係の中で京王電鉄と多摩市の間では課題の共有化が図られている。 ・移動販売を事業化するにあたって、周辺の住宅配置からある程度のポイントに目星をつけるが、道路上での販売はできないため、販売に適した私有地等を探ることが課題となった。事業開始当初は、事業内容も浸透していなかったことから土地管理者との交渉に苦労した。一方、多摩市とは「地域発展の推進に関する包括連携協定」を結んでいたため、行政が民間事業者に土地を提供しやすい環境にあった。 <p>【取組を行うにあたっての課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開業当初は、販売する場所ごとに異なるニーズを十分に把握できなかったこともあり、一部の販売場所での売り上げが低迷するなどの課題があった。販売を継続することで、周辺住民の方々への認知が進んだこともあり、近年はリピーターとなる利用者也増えている。また、利用者が販売担当者と顔なじみになっているケースもあり、利用者ごとのニーズに合わせた品揃えを行うことで、さらに緊密なコミュニケーションがとれるようになったとともに、売上の増加に繋がっている。 ・開業当初は民有地を貸してもらうことが難しく課題となっていた。事業内容が浸透するに従って、土地管理者から協力を得やすくなった。
<p>利用状況や成果</p>	<p>【主な利用者層】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1カ所当りの平均利用者数は20人強、多い場所で30人以上となっている。リピーターが殆どであるが、利用者が定着するまでには時間がかかる。 ・主な利用者層は、高齢者単身、または高齢者夫婦のみの世帯。ただし、販売場所によっては若い子どもを連れた女性や、大家族もいる。 ・全ての買い物を移動販売に頼る利用者も一部いるものの、多くは、買い忘れ品や消耗品などの買い足しのために利用している。家族に自動車が運転できる人がいる家庭や、生協などの配達サービスを利用している方々は買い足しの利用のみになっていると思われる。 <p>【利用定着の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始時にポスティングを行い、その後は、口コミで徐々に増えていった。 ・移動販売車自体が目立つため、良い宣伝材料になっている。 ・行政の広報などに随時、載せられれば宣伝になるが、一民間企業の取組みとして掲載してもらうには制限がある。 ・「来てくれて助かる」という利用者の声が多く寄せられている。

<p>課題・今後の展望</p>	<p>【採算性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本社経費を除いた収支でも厳しい状況となっている。 ・ 徳島県を本拠地として活動している移動販売事業者は、すべての商品に10円上乗せして販売することで、移動コストを吸収している。移動販売に係る費用を転嫁し、商品の価格に上乗せさせる方法もあるが、京王電鉄が移動販売に取り組んでいる趣旨から外れてしまううえ、販売エリアの全ての住民が買い物弱者という訳ではなく、スーパーマーケットより高い価格設定をすると住民に受け入れてもらえなくなることから、現状は京王ストアと同じ価格設定にしている。 ・ 京王電鉄では、鉄道事業者として沿線地域の活性化に寄与したいと考えており、移動販売サービスもその一環として行っている。しかし、赤字では継続性が保てないので、収支均衡を目標にしている。 ・ 当初は利用者の拡大を狙っていたが、今は客単価の向上も図っていて、利用者である住民のニーズに沿った仕入れなどを行っている。 <p>【事業の拡大や移動販売以外の対策について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線での施策として他に「お買上げ商品当日宅配」や「お買いもの代行」等のサービスを提供している。 ・ 現状、移動販売の安定運営に注力しているところで、今後の事業展開については検討課題である。ただし、ひとつの地域で成功したとしても、すぐに別の地域に展開することは難しい。販売場所に合わせた商品の選定や、きめ細かなお客様対応ができる人材を確保することは容易ではない。 ・ また多摩ニュータウンは、商業施設の空白地が多い割に、人口が密集しており、移動販売を行うには条件が良い。しかしこの条件が良い地域においても、未だに黒字化を果たせていない状況であり、今の体制で黒字化できたとしても、すぐに次の地域にも展開するというのは難しい。 <p>【行政支援のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ランニングコストに対する赤字の補てんが最も効果的だが、直接的な補助が難しいことは理解している。 ・ 移動販売に合わせて、市の保健師による健康相談のイベントを企画した。市と共同でイベントを併催することによって、市の広報誌への掲出等、移動販売の認知度向上に寄与すれば助かる。また、市がイベントを行い、集客してくれれば、移動販売の収益を高めることができる。 ・ サービス付高齢者住宅の近くなど、一部は売り上げが非常に大きい販売場所もある。そうした地域に焦点を絞って運営すれば、収支は向上するかもしれないが、買い物が不便な住民の生活を支えるという本移動販売事業の趣旨に反することになるため、広く買い物不便地域をカバーしたいと考えている。したがって市内広域で販売を展開することについて、市がイベントとそれに伴う周知を行うこと、また販売場所の確保や地域住民との調整、各種規制の緩和などが移動販売継続にとって大きなサポートになる。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般スーパーマーケットと同じ価格帯での販売、利用者の要望を商品展開に反映させるなど、競争が少ない移動販売という事業形態に安住せずに、利用者のニーズに合わせた事業展開を行っている。(近年はコンビニでも野菜を売るようになり、ネットスーパー、生協の宅配も競合相手となっている) <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 行政は販売場所の提供や、共同イベントの実施による広報等を支援することで、事業者が自立的に行う事業の継続性を側面から支えている。



提供：京王電鉄株式会社

図 68 移動販売車

KEIO

京王の移動販売

グリーンメゾン鶴牧(管理事務所前)
毎週水曜日 14:15~14:50

※交通事情・天候等により、販売時間が変更または中止になる場合がございます。

【商品提供】

京王ストア

京王ストア高橋店より新鮮な商品を選んでお持ちいたします。



お取扱商品は約400アイテム！

- 肉、魚、野菜、果物などの生鮮食品
- 牛乳、卵、パン、お惣菜、お弁当、飲料
- お米、インスタント食品、調味料
- ティッシュ、トイレットペーパーなど家庭用品

京王 ほんとネットワーク
KEIO HOT NETWORK

京王バスポートカードのご提示で
1会計につき**3ポイント**をプレゼント！



※お支払い方法は現金のみとなります。クレジット払いや商品券、京王グループ共通ポイント券はご利用いただけません。

←チラシを作成し、販売場所周辺の住宅にポスティングを実施

←販売場所とスケジュール

提供：京王電鉄株式会社

図 69 移動販売ポスティング用チラシ

(民間ネットスーパーの状況)

近年、全国的に大手のスーパーマーケット等によって、インターネットにより注文を受け付け、自宅まで宅配されるネットスーパーが展開されている。

以下、代表的なネットスーパーの事例を以下に整理した。

ネットスーパー等については、インターネットやスマートフォンなど、あらゆる販売チャネルを活用するオムニマーケティングの一環として、民間事業者が独自に取組を行っている。その取組は日進月歩であり、行政の取組とは異なる流れの中で、ヒトやモノの移動を支える重要なインフラの一つとなりつつある。

一方で、民間事業としての取組は、利益が上がらなければ存続できないものであり、恒常的な社会インフラとしての安定性は有していないことから、行政としての支援のあり方については検討が必要であると考えられる。

表 15 代表的なネットスーパーの概要

企業	対応エリア	配送料
イトーヨーカドー	北海道・青森県・岩手県・宮城県・福島県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・東京都・千葉県・神奈川県・新潟県・山梨県・長野県・静岡県・愛知県・奈良県・京都府・大阪府・兵庫県・岡山県・広島県 *一部地域除く	5,000円未満 / 324円 5,000円以上 / 無料 (八王子市の場合、店舗により異なる)
イオン	日本全国（北海道・福井県・徳島県を除く）	324円（税込） ※一部店舗では 5,000円以上無料
西友	東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県 *一部地域を除く	5,000円未満 / 525円、5,000円以上 / 無料
楽天マート	東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県 *一部地域を除く	3,000円未満 / 525円、3,000円以上 / 無料
ダイエー	東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県 *一部地域を除く	配送料 315円、買い物代行手数料 105円

出典：各社 web サイトから作成（平成 27 年 12 月時点）

3-4 多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動の現状と課題 まとめ

(1) 問題発生状況の概況

①問題発生状況

多くの自治体においてヒトとモノの移動問題が発生しており、対策の必要性が認識されているが、そうした全ての自治体において、何らかの対策を実施できているわけではない。財政的に困難であることや、担い手となる住民団体や事業者がないこと等により、対策の実施に至っていない自治体もある。

一方で、問題が発生していない地域や、緊急的な対策は必要ではないと考える自治体も一定数あり、特に、島しょ地域においては、ヒトとモノの移動問題が発生していないとしている自治体が多くみられた。

②問題発生地域

多摩地域では高密度・低密度住宅地域と団地・ニュータウンにおいて問題が発生している。また、西多摩地域においては商業集積地で、南多摩地域と西多摩地域では、中山間地域で問題が発生している状況となっている。

表 16 地域区分別 ヒトとモノの移動問題の発生状況整理

地域区分	特徴
商業集積地	発生件数は少ないが、西多摩地域等で発生している。公共交通が元々不便、公共交通機関が廃止または縮小されたことにより必要な移動ができなくなったことや、商業店舗の撤退などが発生原因となっている。
高密度住宅地域	島しょ地域を除く、多摩地域においては比較的問題が発生している。公共交通が元々不便、支え合いができなくなったこと、公共交通機関が廃止または縮小されたことにより必要な移動ができなくなったこと、商業店舗が元々ない、商業店舗の撤退などが発生原因となっている。
団地・ニュータウン	島しょ地域を除く、多摩地域においては比較的問題が発生している。公共交通が元々不便、支え合いができなくなった、商業店舗の撤退などが発生要因となっている。
低密度住宅地域	島しょ地域を除く、多摩地域においては比較的問題が発生している。公共交通が元々不便、商業環境が元々ない、などが発生要因となっている。
中山間地域	南多摩地域、西多摩地域において発生することが比較的多い。公共交通が元々不便であるほか、公共交通機関が廃止または縮小されたことにより必要な移動ができなくなったことや、商業施設が元々ないこと、商業施設の撤退などがその発生要因となっている。
離島	島しょ地域において発生している。公共交通が元々不便、季節天候等による孤立化がその発生要因となっている。

(2) 移動類型ごとの概況

①ヒトの移動

(ア) コミュニティバスの運行が多く行われており、単独での検討が多い

多くの自治体では、移動対策としてコミュニティバスの運行が行われている。ヒトとモノの移動問題を公式に定義している自治体は、すべて「公共交通空白地域」等、公共交通へのアクセス状況として定義されており、多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動問題は、コミュニティバス等の運行によるヒトの移動が中心になっていることがわかる。

また、これらの取組については、多くの場合、その対策のみについて検討が行われており、モノの移動等を含めた総合的な検討を行った自治体は少ない。

(イ) 民間事業者への補助金支出によって行われている

多くの自治体では、対策は総合計画や交通計画に位置付けられていることが多く、一部の自治体では福祉計画への位置付けもみられる。多くの場合は、民間事業者への補助金支出といった方法で運営されているが、一部では自治体が自ら実施主体となっているケースもある。また、会議の運営やコーディネートも並行して行われている。

(ウ) 対策実施上の課題は財政支出の軽減

課題としては、対策に係る財政支出（イニシャルコスト・ランニングコスト）が大きいという回答が突出しており、対策を行う上で、財政支出が最も大きな問題となっている。また、今後新たに対策の必要性があっても、さらなる財政支出を強いられることが予想され、実施に踏み切れない状況や、ヒトとモノの移動対策を行うべき地域が定義されていないなど、住民に提供するサービスの最低水準（シビルミニマム）が明確化していないことで、どれだけの財政支出により、どの水準までサービスを向上させるべきかが不透明になっている状況が見られる。

さらに、対策を実施するにあたっての法的な規制が大きいことを指摘する意見もある。一部の自治体からは、道路幅が狭いために公共交通を運行できないことが指摘されており、そうした規制の緩和についても検討が必要となっていると想定できる。

②モノの移動

(ア) 福祉施策としての配達サービスへの支援が多く行われている。

対策は、配達サービスへの支援が多く行われており、次いで買い物代行サービスなどがみられる。これらの取組の多くは、福祉計画に位置付けられており、福祉施策の側面が強い。また、一部では産業・経済計画にも位置付けがみられ、経済活性化の側面も持っていることがわかる。

(イ) 対策実施上の課題は財政支出と住民ニーズへの対応

ヒトの移動に比べ、イニシャルコストよりもランニングコストについて問題視する意見が多くあった。比較的簡易にサービス提供を始められるものの、継続的な実施において、財政支出が重くのしかかる状況がうかがえる。

また、住民ニーズにマッチするサービス提供方法に課題がみられる。

③ヒトとモノの移動

(ア) 対策事例は少なく職員の人的資源を投入し実施されている

ヒトとモノの移動対策に取り組んでいる自治体は少なく、わずかに移動販売と青空市の事例があった。自治体アンケート実施結果によれば、多摩地域における当該事例に対する自治体の行政負担は行われておらず、事業者等のマンパワーによって運営されている。

(3) 行政による取組実施や民間事業への支援状況

①地域関係者による検討組織の運営と運営費を負担

コミュニティバス等のヒトの移動支援については、行政は、地域関係者からなる検討組織の立ち上げを行い、検討後にコミュニティバス運営費を負担しているケースが多くみられる。同様に、モノの移動支援として、地域関係者からなる検討組織を立ち上げ、商店街事業が行う宅配や買い物代行等への補助を行う仕組みもみられる。

②福祉施策としての支出（配食サービス等）

配食サービス等のモノの移動については、福祉施策として、要介護認定者や高齢者のみの世帯に対し支援を実施する社会福祉協議会等に対する補助を行うケースがみられる。

③民間事業者への支援

移動販売等のヒトとモノの移動支援については、民間事業者が事業として実施している。行政は、買い物が不便な地域からの住民のニーズをもとに民間事業者を誘致する場合や、民間事業者が事業を開始するにあたって、公共施設の駐車場や公園のような公用地の提供など側面的支援を行っている。

また、武蔵村山市「無料自転車送迎まいど～宅配」のように、民間事業者が主体的に行っている事業に対し、行政が補助を行うなど、行政が側面的に支援を行っている事例が、ヒトの移動支援についてもみられる。

(4) 重点的課題

ヒトの移動、モノの移動の双方において、事業実施における財政支出（イニシャルコスト及びランニングコスト）が問題となっており、財政支出の軽減については、十分な検討が必要となっている。

また、特にモノの移動において、住民からの要望に基づいて宅配等の事業を実施したものの、需要が殆ど無い等の理由により、すでにサービスを休止した自治体があるなど、住民ニーズにマッチしたサービス提供が課題となっており、住民ニーズをくみ取るとともに、効果的な民間事業者等との連携についても検討が必要となっている。

(5) ヒトとモノの移動支援対策と行政による支援の度合いによる整理

下図に、多摩・島しょ地域における、ヒトとモノの移動支援対策の状況と、行政による支援の度合いを整理した。

ヒトの移動については、多くはコミュニティバス等の運行が行われており、行政が運営費を負担したり、公共交通対策に関する会議運営の事務局を担うなどのケースが多い。一部地域では、民間事業者等が主体的に行う外出支援があり、行政が側面的に支援を行っている。

モノの移動については、福祉計画に位置付けられた福祉サービスとしての配食や買い物代行などが多くなっている。また、商店街の活性化といった視点も加味された宅配や買い物代行などが行われている。その他、全く行政における支援が行われていないものとして、ネットスーパーのような、民間事業者による宅配事業が運営されており、住民のニーズを把握しきれずに行政による支援を実施した場合には競合が発生する場合がある。

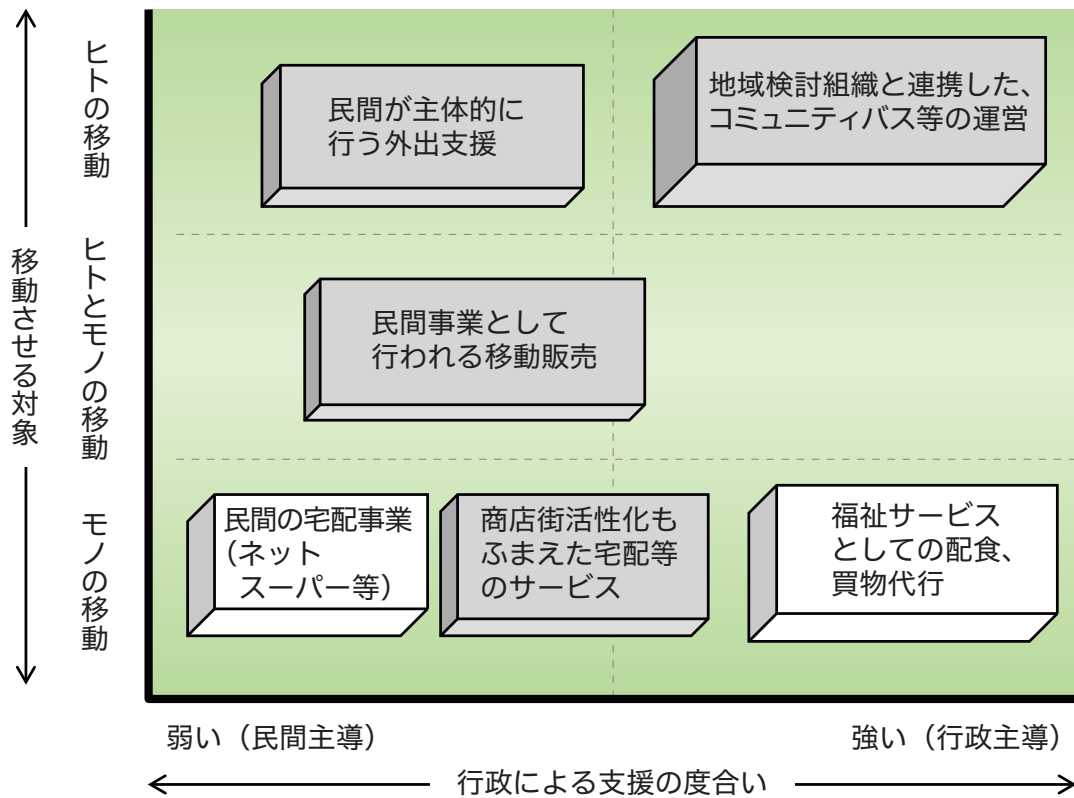


図 70 ヒトとモノの移動支援対策と行政による支援の度合い

第4章 参考事例の収集

4 - 1 参考事例調査の計画

第3章で整理した、多摩・島しょ地域におけるヒトとモノの移動支援対策と行政による支援の度合いの状況から、今後多摩・島しょ地域において参考となる事例を選定し、ヒアリングを実施する。

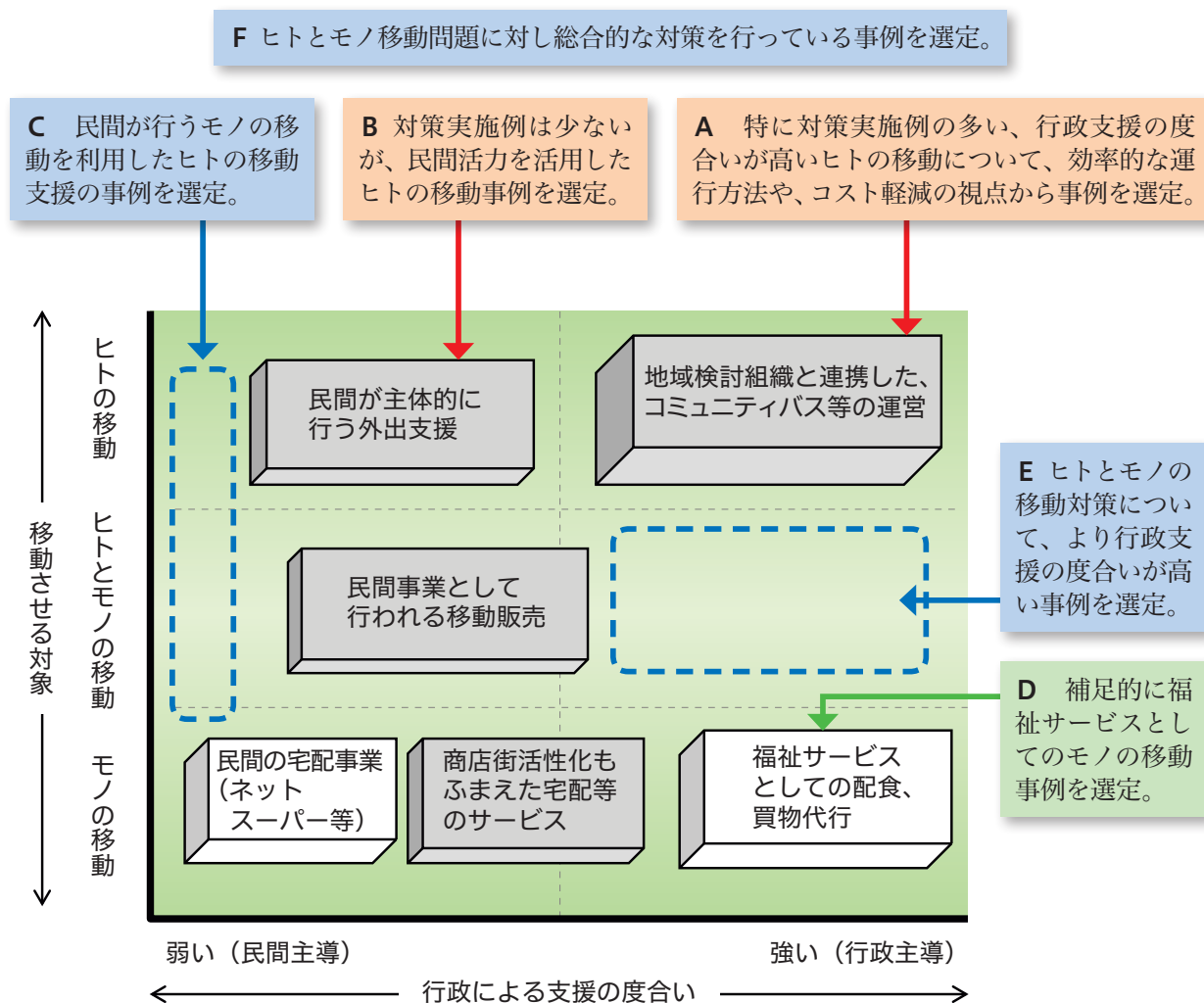


図 71 参考事例選定の考え方

図 71 において設定した参考事例について、以下の視点に基づき、対象地域等を選定した。

表 17 ヒアリング対象とする参考事例地域

区分	タイプ 記号	視点	参考事例	
			事例番号	
ヒトの移動支援	A	効率的な運行方法、コスト軽減	①-1	新潟県三条市
			①-2	神奈川県大和市
			①-3	輪島商工会議所
	B	民間が行うヒトの移動	②	埼玉県飯能市
モノの移動支援	C	民間が行うモノの移動を利用したヒトの移動支援	③	ヤマト運輸
	D	福祉サービスとしての配食への行政の関わり方	④-1	埼玉県所沢市
ヒトとモノの移動支援	E	商店街と行政との協力の状況 行政支援の度合いが高い移動販売	④-2	埼玉県所沢市
			⑤	群馬県高崎市
総合的な対策	F	複数の対策を組み合わせた総合的なヒトとモノの移動対策	⑥	東京都練馬区

※番号対応は、図 71 の番号と対応。

※事例番号は、4-2 (P90 以降) の参考事例の番号と対応

4 - 2 参考事例ヒアリング調査の結果

(1) 新潟県三条市（デマンド交通ひめさゆり）

参考事例：新潟県三条市

■ 地域概況

自治体	新潟県三条市	
人口・面積	約 10 万人・431.97km ²	
主要移動手段	鉄道：上越新幹線、信越本線、弥彦線 路線バス：越後交通・新潟交通観光バス コミュニティバス：市内循環バス「ぐるっとさん」、高校生通学ライナーバス、三条市デマンド交通「ひめさゆり」、井栗地区コミュニティバス	
地域概況	<p>新潟県のほぼ中央に位置し、東は加茂市、五泉市、阿賀町、福島県只見町、西は、長岡市、見附市、北は新潟市、燕市、加茂市、南は魚沼市と接している。市の西側、信濃川、五十嵐川沿いに居住地域が広がり、東側は林野部であり、国道 289 号沿い等が居住地域となっている。平成の大合併により、旧三条市に、栄町、下田村を編入している。</p>	

参考事例①-1：三条市「デマンド交通ひめさゆり」（P89 表 17 Aタイプ）

■ 取組の内容等

概要	<p>運行エリア：市内全域、運行方式：時間・ルート非固定のデマンド運行（バス停⇔バス停）</p> <p>運行日・運行時間帯：月曜日～金曜日、8～18時（下田エリアは7～18時）</p> <p>運賃：[1] 1人乗車の場合：500円～3,000円 [2] 乗合乗車の場合：400円または800円（いずれも小学生以下は半額）</p> <p>利用者：誰でも（市民以外も利用可能）／登録不要</p> <p>車両：タクシー車両（セダン中心、一部ワゴン車、運行中は「ひめさゆり」の表示を掲出、125台程度）</p> <p>予約・配車システム：なし（予約体制：タクシー会社の予約受付と同様）</p> <p>委託先：4社（エスタクシー、三条タクシー、中越交通、日の丸観光タクシー） ※どの事業者を利用するかには決まりがなく、利用者が自由に選択できる。</p> <p>運行経費の負担状況：支出4～5,000万円程度（国の補助が赤字額の50%に満たない程度）</p> <p>根拠計画：地域公共交通総合連携計画</p>
----	--

<p>取組経緯</p>	<p>【背景と経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 18 年 11 月に現市長が就任。それまでは路線バスへの補助や循環バスの運行を行ってきたが、それと同じ財政負担でより効率・効果的に移動手段を提供できるのではないか、という指示があったことをきっかけに、取組を開始。全国初となる「地域公共交通総合連携計画策定調査事業」を受け、平成 20 年 3 月に「地域公共交通総合連携計画」の策定を行った。 ・社会実験当初は、小型バスによる定時定路線での運行を行ったが、道幅の細い道路に入れないなど、効率が悪かったことから、運行方法を再検討し、タクシー車両（セダン車）を用い、ルートを設けない方式に変更した。さらに評価検証を加え、現在のエリア設定になっている。 ・元々は、夜の時間帯に多く使われ、日中は空きが多かったタクシー車両を活用するという発想から現在のスタイルになっている。車両を借り上げ、その借り上げ時間に応じて支出を行うことが一般的だが、利用者が多ければ多いほど事業者収入が増加する現在の仕組みを採用することとなった。
<p>利用状況や成果</p>	<p>【主な利用者層】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証実験第 1 期では 1 日 50 人程度、第 2 期では 150 人程度、第 3 期では 300 人程度と順調に利用者が増加し、現在も 1 日 300 人程度で推移している。 ・利用者登録を行っていないため、利用者属性情報は年 1 回程度のアンケート調査によって把握している。60 歳以上が 8 割を占め、うち 80 代が 2 割、70 代が 4 割、60 代が 2 割程度の比率となっている。 ・利用施設では、病院、商業施設、金融機関等が多くなっている。 ・市民の足として定着しているが、特に知人同士以外の乗合に対して抵抗感があり、複数乗車が 2 割程度にとどまっている現状がある。
<p>課題・今後の展望</p>	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の増に比例して行政負担が増える仕組みとなっており、持続可能な公共交通とすべく、平成 26 年には運賃の改定を行っている。複数乗車が進めば、運行の効率化と費用の抑制を図ることができるが、複数乗車が進まないことが課題である。今後は、複数乗車の場合のみ使える定期券を発行するなどの、インセンティブ制度を検討したい。 ・事業者努力も結果に影響することから、事業者間でも差がみられる。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに合わせ段階的に運行方法を改善。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・需要が少ない日中のタクシー車両を活用した低負担の交通システムを構築。 ・利用者数に応じた運行費を運行事業者を支払う仕組みとし、運行事業者のモチベーションの向上を図っている。

〈バス停①〉



〈バス停②〉



〈車両〉



〈デマンド運行中に掲出するステッカー〉



図 72 三条市デマンド交通ひめさゆり

(2) 神奈川県大和市（コミュニティバス運行事業等）

参考事例：神奈川県大和市

■ 地域概況

自治体	神奈川県大和市	
人口・面積	約 23 万人・27.06km ²	
主要移動手段	鉄道：東急田園都市線、小田急江ノ島線、相鉄本線 路線バス：神奈川中央交通、相鉄バス コミュニティバス：のろっと、やまとん GO、無料病院送迎バス「成和シャトルバス」、西鶴間・上草柳地域「のりあい」	
地域概況	神奈川県のほぼ中央部に位置し、東は横浜市、西は座間市、綾瀬市、南は藤沢市、北は町田市、相模原市と接している。縦に長い市域を持ち、その大部分は住宅地域となっている。	

参考事例①-2：コミュニティバス運行事業等（P89 表 17 Aタイプ）

概要	「ヒト」の移動に係る次の4事業を実施している。 (ア) コミュニティバス「のろっと」	
	項目	内容
	対策の目的	・現況の公共交通網を補完することにより、身近な移動手段を持たない市民の移動手段の確保と、市内における地域間移動の円滑化を図る。
	実施主体	・大和市（神奈川中央交通へ運行委託）
	経緯・背景・沿革	・平成12年度より調査開始。平成14年10月より実証運行を開始し、平成16年4月より北部、南部ルートの本格運行開始。その後、ルートやダイヤの見直しを図り現在に至る。
	運行区間・時間	【北部ルート】 ・中央林間駅～つきみ野駅～南林間駅～市役所～南林間駅～つきみ野駅～中央林間駅（A系統） ・中央林間駅～下鶴間～市役所～下鶴間～中央林間駅（B系統） ・7時台～20時台まで約90分間隔で運行 【南部ルート】 ・大和駅→桜ヶ丘駅西口→高座渋谷駅西口→ゆとりの森→高座渋谷駅西口→桜ヶ丘駅西口→大和駅（一方向循環） ・8時台～18時台まで約60分間隔で運行
	運賃	・小学生以上100円均一（現金及び回数券11枚1,000円）
	利用対象者	・制限なし
行政の関与	・運行委託（神奈川中央交通）	

概要


その他	・両ルートとも小型バス車両を使用
写真	 

(イ) 乗合タクシー・コミュニティバス「やまとんGO」

項目	内容
対策の目的	・現況の公共交通網を補完することにより、身近な移動手段を持たない市民の移動手段の確保と、市内における地域間移動の円滑化を図る。
実施主体	・大和市(神奈川中央交通(バス事業者)、海老名相中(タクシー事業者)へ運行委託)
経緯・背景・沿革	・「のろっと」でのカバーしきれないエリアの交通を確保するため、平成25年10月より実証運行開始。平成26年度中に本格運行へ移行。
運行区間・時間	<p>【中央林間西側地域】</p> <p>・中央林間駅東口～りんかんモール～南林間駅東口～オイス工業前～中央林間駅東口(左右回り循環)</p> <p>【相模大塚地域】</p> <p>・相模大塚駅～泉の森～東名大和バス停～市役所～南林間駅東口(往復運行)</p> <p>【深見地域】</p> <p>・大和駅～大和東高校～一ノ関～市役所(往復運行)</p> <p>【桜ヶ丘地域】</p> <p>・桜ヶ丘駅東口～上和田中学校～大和南高校～高座渋谷駅東口～桜ヶ丘駅東口(左右回り循環)</p> <p>※いずれの路線・方向も7時台～18時台まで30分間隔で22便運行</p>
運賃	・小学生以上150円均一(現金及び回数券11枚1,500円)
利用対象者	・制限なし
行政の関与	・運行委託(海老名相中、神奈川中央交通(相模大塚地域のみ))
その他	・車両はワゴン車を使用
写真	 




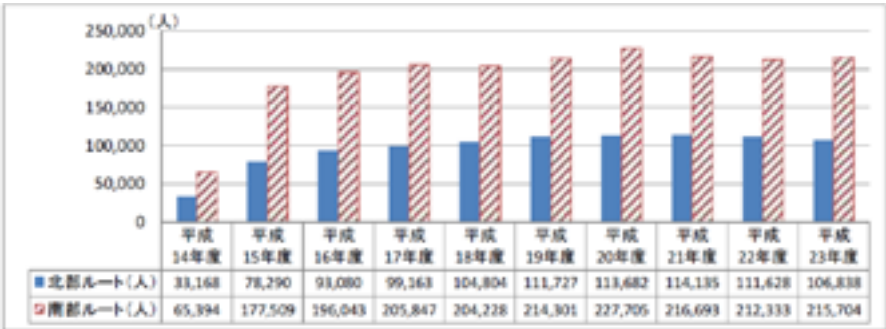
概要

(ウ) 無料病院送迎バス「成和シャトルバス」(高齢者お出かけ支援事業)

項目	内容
対策の目的	・民間事業者等が所有する送迎バスの空席を、利用登録を行った高齢者が利用できるようにし、駅から遠い地域に居住する高齢者の交通利便性を高めるため。
実施主体	・大和市
経緯・背景・沿革	・大和成和病院が通院者のために運行する送迎バスの空席を利用し、地域に住んでいる高齢者が無料で乗車できるようにする実証実験を平成 21 年度から開始。平成 23 年度より本格実施へ移行。
運行区間・時間	・大和成和病院(南林間 9 丁目)～南林間駅～鶴間駅～成和クリニック(西鶴間 5 丁目) ・外来のある月～土曜日(日・祝祭日、年末年始は休み)
運賃	・無料
利用対象者	・事前に市へ登録を行った満 65 歳以上の市民
行政の関与	・医療法人社団公仁会 大和成和病院と協定を結び実施
その他	・市が傷害保険料を負担
写真	

(エ) 西鶴間・上草柳地域「のりあい」(地域乗合交通創出支援事業)

項目	内容
対策の目的	・路線バスやコミュニティバスなどが導入できない地域において、地域住民が主体となって移動手段の創出に取り組み、外出機会の創出を通じた地域コミュニティの活性化を図られるような支援を行う。
実施主体	・西鶴間・上草柳地域の 9 自治会(約 2,400 世帯)
経緯・背景・沿革	・大和市内には、路線バスが導入できない地域が存在する。 ・こうした地域において、高齢者や子育て世代など、外出に不安や不便を感じている人たちの外出を支援するため、地域住民が主体となって運営する、住民のための移動手段創出の取組に対し、住民組織と市との協働事業の形で支援することとした。
運行区間・時間	・市役所→市立病院→上草柳ロータリー→西鶴間コミセン→鶴間駅→保健福祉センター→オークシティー→市立病院→市役所(一方向循環) ・平日のみ運行、1 日 18 便(午前 12 便、午後 6 便) ・乗降場所は 25 か所


<p>概要</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="432 197 608 309"> <p>運賃</p> </td> <td data-bbox="608 197 1382 309"> <ul style="list-style-type: none"> ・無料（道路運送法上の登録や許可を要さない、ボランティアによる無償運送。自治会に属する各世帯からの協力金、個人による賛同支援金等、住民からの寄付を募る仕組み有り。） </td> </tr> <tr> <td data-bbox="432 309 608 353"> <p>利用対象者</p> </td> <td data-bbox="608 309 1382 353"> <ul style="list-style-type: none"> ・対象エリア在住の市民 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="432 353 608 510"> <p>行政の関与</p> </td> <td data-bbox="608 353 1382 510"> <ul style="list-style-type: none"> ・『地域と市との協働「のりあい」』への車両の貸与（傷害保険は車両に含まれる）、燃料 ・地域への広報協力（広報紙印刷等） ・運輸局、警察など関係機関との調整 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="432 510 608 763"> <p>写真</p> </td> <td data-bbox="608 510 1382 763">  </td> </tr> </table>	<p>運賃</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・無料（道路運送法上の登録や許可を要さない、ボランティアによる無償運送。自治会に属する各世帯からの協力金、個人による賛同支援金等、住民からの寄付を募る仕組み有り。） 	<p>利用対象者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・対象エリア在住の市民 	<p>行政の関与</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・『地域と市との協働「のりあい」』への車両の貸与（傷害保険は車両に含まれる）、燃料 ・地域への広報協力（広報紙印刷等） ・運輸局、警察など関係機関との調整 	<p>写真</p>																										
<p>運賃</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・無料（道路運送法上の登録や許可を要さない、ボランティアによる無償運送。自治会に属する各世帯からの協力金、個人による賛同支援金等、住民からの寄付を募る仕組み有り。） 																																	
<p>利用対象者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・対象エリア在住の市民 																																	
<p>行政の関与</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・『地域と市との協働「のりあい」』への車両の貸与（傷害保険は車両に含まれる）、燃料 ・地域への広報協力（広報紙印刷等） ・運輸局、警察など関係機関との調整 																																	
<p>写真</p>																																		
<p>取組背景・経緯</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成13年度に「コミュニティバス検討準備会」（学識、市民、職員、関係機関）を設置。 ・その後、高齢者おでかけ支援事業、のりあい（協働事業）を経て、平成23年度から大和市の総合的な交通施策の策定に着手するため、交通事業者、学識経験者、市民、道路管理者、警察等の13名の委員により構成された「大和市地域公共交通会議（現：大和市地域公共交通連絡協議会）」を設置し、検討を進めた。 ・コミュニティバスの運行計画を策定するにあたっては、アンケート調査やパブリックコメントを実施し、市民の意見を反映させた。 <p>【のろっと】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成12年公布、平成14年施行の道路運送法改正により、需給調整規制が廃止（規制緩和）され、バス交通の新規参入が容易になる反面、不採算路線からの退出も容易になることから、市内の採算性の低いバス路線の廃止などに早期に対応する必要があったため、取組を実施した。 <p>【高齢者おでかけ支援事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大和市・大和成和病院 高齢者おでかけ支援事業の協定を締結。 <p>【のりあい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域の解消に向け、地元住民から声上がり、協働事業として採択。 <p>【やまとんGO】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元住民からの要望を受け、既存コミバスの運行ルート拡大のため。 																																	
<p>利用状況や成果</p>	<p>【のろっと】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間利用者数は北部ルート10万人強、南部ルート20万人強で、近年は横ばいで推移している。  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成14年度</th> <th>平成15年度</th> <th>平成16年度</th> <th>平成17年度</th> <th>平成18年度</th> <th>平成19年度</th> <th>平成20年度</th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> <th>平成23年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>■北部ルート(人)</td> <td>33,168</td> <td>78,290</td> <td>93,080</td> <td>99,363</td> <td>104,804</td> <td>111,727</td> <td>113,682</td> <td>114,135</td> <td>111,628</td> <td>106,838</td> </tr> <tr> <td>■南部ルート(人)</td> <td>65,394</td> <td>177,509</td> <td>196,043</td> <td>205,847</td> <td>204,228</td> <td>214,301</td> <td>227,705</td> <td>216,693</td> <td>212,333</td> <td>215,704</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成14年度は下半期でのデータ</p>		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	■北部ルート(人)	33,168	78,290	93,080	99,363	104,804	111,727	113,682	114,135	111,628	106,838	■南部ルート(人)	65,394	177,509	196,043	205,847	204,228	214,301	227,705	216,693	212,333	215,704
	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度																								
■北部ルート(人)	33,168	78,290	93,080	99,363	104,804	111,727	113,682	114,135	111,628	106,838																								
■南部ルート(人)	65,394	177,509	196,043	205,847	204,228	214,301	227,705	216,693	212,333	215,704																								

利用状況や成果	<p>【やまとんGO】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1便当たり利用者数は、最も少ない桜ヶ丘地域で1.07人、最も多い深見地域で2.28人となっている。 																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">地域 ルート</th> <th>中央林間西側 Aルート</th> <th>相模大塚 Bルート</th> <th>深見 Cルート</th> <th>桜ヶ丘 Dルート</th> </tr> <tr> <th colspan="2">(H25/10～H26/3)</th> <th colspan="2">(H26/1～H26/6)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総利用者数(人)</td> <td>18,998</td> <td>14,938</td> <td>22,474</td> <td>6,564</td> </tr> <tr> <td>1便当たり(人)</td> <td>1.91</td> <td>1.49</td> <td>2.28</td> <td>1.07</td> </tr> </tbody> </table>	地域 ルート	中央林間西側 Aルート	相模大塚 Bルート	深見 Cルート	桜ヶ丘 Dルート	(H25/10～H26/3)		(H26/1～H26/6)		総利用者数(人)	18,998	14,938	22,474	6,564	1便当たり(人)	1.91	1.49	2.28	1.07
	地域 ルート		中央林間西側 Aルート	相模大塚 Bルート	深見 Cルート	桜ヶ丘 Dルート														
		(H25/10～H26/3)		(H26/1～H26/6)																
	総利用者数(人)	18,998	14,938	22,474	6,564															
1便当たり(人)	1.91	1.49	2.28	1.07																
<p>【成和シャトルバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は公表されていない。 																				
<p>【西鶴間・上草柳地域「のりあい」】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は一貫して増加傾向にある。 																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総利用者数(人)</td> <td>8,672</td> <td>11,516</td> <td>15,903</td> <td>16,297</td> <td>17,547</td> </tr> <tr> <td>1月当たり(人)</td> <td>722</td> <td>960</td> <td>1,325</td> <td>1,358</td> <td>1,462</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H22	H23	H24	H25	H26	総利用者数(人)	8,672	11,516	15,903	16,297	17,547	1月当たり(人)	722	960	1,325	1,358	1,462		
年度	H22	H23	H24	H25	H26															
総利用者数(人)	8,672	11,516	15,903	16,297	17,547															
1月当たり(人)	722	960	1,325	1,358	1,462															
<p>【財政支出・補助金等】(H26年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス運行事業(のろっと、やまとんGO) <ul style="list-style-type: none"> 歳出：約328,000千円 国庫補助金：約126,000千円(社会資本整備総合交付金) ・のりあい <ul style="list-style-type: none"> 燃料費：約1,060千円 車両関係費：約2,215千円(車両リース料～H26.12を含む) 保険料：約132千円 ・高齢者お出かけ支援事業 <ul style="list-style-type: none"> 保険料：約188千円 																				
課題・今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、各地域の利用状況や意見・要望等を精査して課題等を抽出し、利便性向上に図れる取組を検討していく。 																			
事例のポイント	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白不便地区エリアの特性や住民ニーズを細かく分析し、地域に合った交通手段を提供することにより、市民の外出支援を幅広く行っている。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市が直接運行主体となるコミュニティバスに加え、既存の送迎バスの空き座席活用や、地域が主体となった乗合交通への支援など多様な事業手法に取り組み、運営ノウハウを蓄積している。 																			

(3) 石川県 輪島商工会議所 (エコカート)

参考事例：輪島商工会議所

■ 地域概況

自治体	石川県輪島市	
人口・面積	約 2.7 万人・426.32km ²	
主要移動手段	鉄道：－ 路線バス：北陸鉄道バス ふるさとタクシー(空港連絡バス) コミュニティバス：のらんけバス、 おでかけバス、愛のりバス 航空：能登空港 船舶：へぐら航路	
地域概況	石川県北部、能登半島の北西部に位置し、東を珠洲市、能登町、南を穴水町、志賀町に接している。市域の大部分は林野であり、国道 249 号沿いを中心に居住地域がある。平成 13 年に「のと鉄道七尾線(穴水～輪島間)」が廃止されたことにより、主な公共交通は、路線バスとコミュニティバスとなっている。	

参考事例 1-③：輪島市「次世代交通対策 エコカート」(P89 表 17 Aタイプ)

■ 取組の内容等

概要	<p>運行エリア：輪島キリコ会館コース、輪島病院コースの 2 路線</p> <p>運行本数・ダイヤ等：10:00～12:00、13:00～15:00、1 週約 20 分程度、1 日あたり 12 便ずつ</p> <p>運行日・運行時間帯：月～金、祝日運休 ※雨天、降雪時は運休。冬場の運行は行っていなかったが、平成 27 年度の 12 月中は運行した。</p> <p>運賃：無料、利用者の限定：なし</p> <p>車両：エコカート 4 台(うち 2 台を運行) ※速度は 20km/h に抑えられており、シートベルトの着用は免除されている。(道路運送車両法第 3 章の規定に基づく道路運送車両の保安基準に適合させている。) ※電気自動車であり、1 回の運転で約 4 時間程度の運行が可能。午前と午後の運行の合間に充電を行っている。</p> <p>運行体制：委託なし、商工会議所職員が運転</p> <p>運行経費の負担状況：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両購入は日本商工会議所等の補助金を受けているが、運行費は補助を得ていない。 ・ランニングコストは、エコカートの充電費用のみで、補助は受けていない。充電に係る費用だけを数値として取り出すことができないため具体的な金額は不明。 ・その他、バス停は手作りのため、材料費程度の支出となっている。
----	---

取組経緯	<p>【背景と経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輪島商工会議所は、街の回遊性を高め、地域の活性化を図ることが重要であるという認識を持っていた。 ・ゴルフ場にあるような自動運転のゴルフカートを用いることで、高齢者等の移動を支援することができ、ビルやマンション内のエレベーターが縦の移動を支えるように、街の中の横の移動を支えることができるのではないか、という発想から本取組を開始するきっかけとなった。 <p>【検討体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政や商工業者、有識者からなる次世代交通対策協議会によって検討が進められた。 <p>【取組実施上の課題や法規制への対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初は構造改革特別区域計画認定の申請（特区申請）をすることにより公道を電磁誘導のエコカートで運行するという検討が行われたものの、通常のゴルフカートを改良することで軽自動車のナンバーの取得ができる見通しが立ったことにより、現行の方式による運行を行うこととなった。 ・並行して、平成 23 年頃から市内にあるマリンタウンの岸壁や千枚田等の公道以外の場所での社会実験などを行うことで実績を重ね、平成 25 年からは公道での試験走行も実施。平成 26 年度から社会実験として輪島キリコ会館コースの運行を開始した。また、平成 27 年 7 月からは、市民の利用を促進するために輪島病院コースを開設した。こうした実績を積み重ねていき、住民への周知と関係者の合意形成を図っていった。 ・無料で運転のため道路運送法上の許認可は不要となっている。また、道路使用許可を得てバス停を設置している。
利用状況や成果	<p>【主な利用者層】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・4 月～11 月の利用者は、約 1,200 人。観光のハイシーズンでは、各ルート 1 日 10 人程度の利用がある。 ・利用者は観光客が多く、6～7 割程度は観光利用である。公共交通機関を利用して来訪した観光客が中心であるが、自家用車での来訪者が、市街地の周遊に利用するケースもある。 ・輪島病院コースを設けたことにより市民の利用が増加傾向にある。また病院利用を行うために、2 コースを乗り継ぐ利用も見られる。ただし、路線バスからエコカートを乗り継ぐ利用はほとんど見られない。 ・観光客は、エコカートの存在を知らずに来訪し、街中を運行するエコカートを見て乗車するという利用が多いようである。
課題・今後の展望	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、商工会議所職員がシフトを組んで運転を行っているため、2 コースを維持するので精いっぱい状況となっている。今後、さらにサービス水準を高めるためには、ルート拡充などが必要となるが、商工会議所内部での対応だけでは限界がある。
事例のポイント	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光利用が中心となる輪島キリコ会館コースに加えて、通院や買い物がしやすい輪島病院コースを設定したことで住民利用を増加させている。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イニシャルコストである車両購入は補助金により賄い、ランニングコストである運行費は職員の活用により抑えている。



出典：輪島ナビ web サイトより

図 73 エコカート路線図

〈車両（前側）〉



〈車両（左側面）〉



〈車内〉



〈ドライブレコーダー〉



〈バス停〉



〈走行風景〉



図 74 エコカート車両等

(4) 埼玉県飯能市（移送サービス「らくだ号」の運行）

参考事例：埼玉県飯能市

■ 地域概況

自治体	埼玉県飯能市	
人口・面積	約 8 万人・193.2km ²	
主要移動手段	鉄道：JR 八高線、西武池袋線、西武秩父線 路線バス：国際興業バス、西武バス、イーグルバス、都営バス コミュニティバス：－	
地域概況	埼玉県の南西部に位置し、東は日高市、狭山市、入間市、西は横瀬町、秩父市、北はときがわ町、越生町、毛呂山町、南側は青梅市、奥多摩町と接している。居住地域は、市の東側に集中しており、西側の大部分は林野となっている。	

参考事例②：移送サービス「らくだ号」の運行（P89 表 17 Bタイプ）

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 吾野地域における高齢者の移動手段確保を目的とするもので、「買い物ツアー」「地域の居場所等への送迎」を実施。 ・ 実施主体は地域福祉推進組織「たすけあいあがの」移動交通部会。 ・ 利用対象者は、同部会が提示する同意書に同意し、利用証が発行された人。 ・ 利用料金は「買い物ツアー」は 100 円、「地域の居場所等への送迎」は無料。 ・ 行政は、検討段階から会議へ参加するとともに、取組を開始してからは補助金交付、情報提供、その他を実施している。 ・ 移送に使用するワゴン車を社会福祉協議会が地域福祉推進組織に貸与し、地域住民の運転ボランティアによって移送を行っている。
取組背景・経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第 1 次はんのうふくしの森プラン（地域福祉計画及び地域福祉活動計画）策定のための地区別懇談会にて声があり、取り組みについて検討を開始した。 ・ 平成 22 年、地域福祉推進組織「たすけあいあがの」移動交通部会にて検討を開始し、平成 23 年 11 月より運行開始。 ・ 本取組は、第 2 次はんのうふくしの森プラン（地域福祉計画及び地域福祉活動計画）及び飯能市山間地域振興計画に位置づけられている。

利用状況や成果	<ul style="list-style-type: none"> 平成26年度の実績は、運転ボランティア35名、同意書提出者256名(西川地区：75名、吾野地区：59名、南川地区：70名、北川地区：52名) 延べ利用人員は次のとおり。 								
	内容 地区	買い物ツアー		居場所送迎		その他		合計	
		運行回数(回)	利用者数(名)	運行回数(回)	利用者数(名)	運行回数(回)	利用者数(名)	運行回数(回)	利用者数(名)
	西川地区	39	183	11	81	13	81	63	345
	吾野地区	13	34	12	70	2	18	27	122
	北川地区	33	71	10	51	2	11	45	133
	南川地区	25	116	11	64	2	22	38	202
	合計	110	404	44	266	19	132	173	802
	<ul style="list-style-type: none"> 年間走行距離は6,997km 平成26年度の収入は「買い物ツアー」利用者実費負担金：404名×100円＝40,400円。 補助金の内訳は次のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> 山間地域振興計画補助金 150,000円(飯能市より) ふくしの地域づくり事業補助金 32,140円(社会福祉協議会より) 								
	課題・今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の高齢化や人材不足が問題となっている。 							
事例のポイント	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政の財政支援のもと、地域住民と協働した取組により、ヒトの移動を確保している。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「買い物ツアー」を有料、「地域の居場所等への送迎」を無料とすることにより、距離や目的に応じた費用負担の適正化を図っている。 								

(5) ヤマト運輸株式会社（民間バスへの客貨混載）

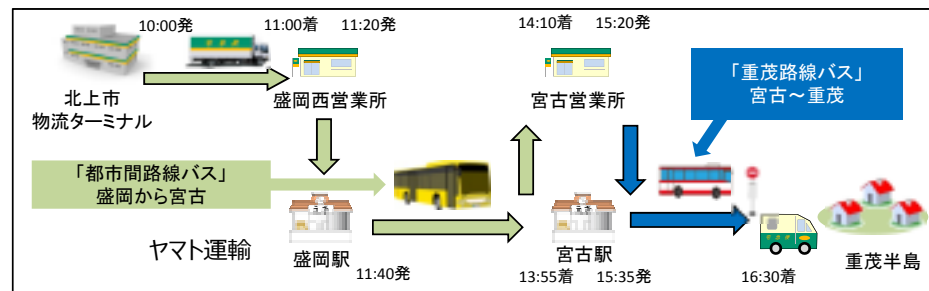
参考事例：ヤマト運輸株式会社

参考事例③：「民間バスへの客貨混載」（P89 表 17 Cタイプ）

■取組の内容等

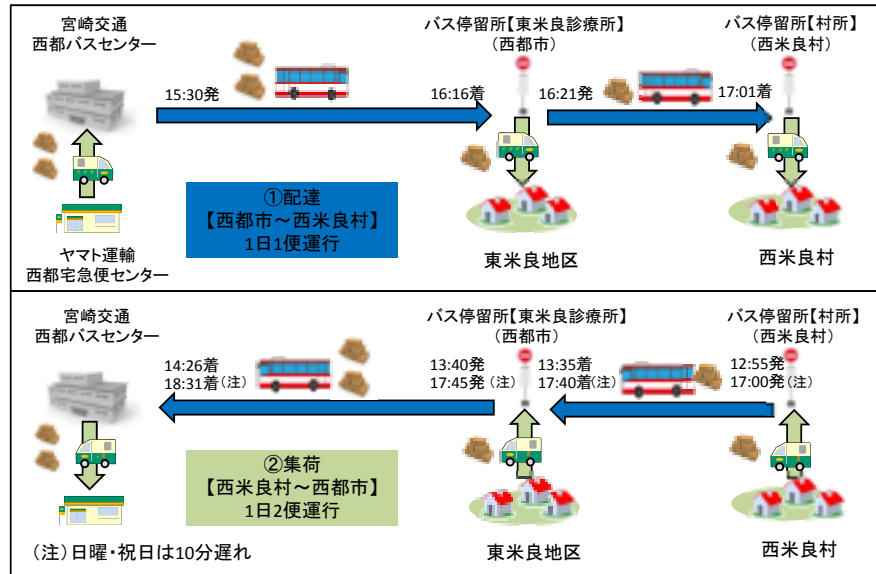
概要

- 対象地域（ア）：岩手県盛岡市～宮古市（交通事業者：岩手県北バス）
- ・これまで、ヤマト運輸は岩手県北上市の物流ターミナルから宮古営業所へ、大型トラックによって幹線輸送を行い、さらに宮古営業所から約 18 キロある重茂半島まで集配車両で輸送を行っていた。
 - ・本事例においては、物流ターミナルから宮古営業所までの運行途中にある盛岡西営業所まで大型トラックで幹線輸送し、同営業所で県北バスの「都市間路線バス」に重茂半島行きの宅急便を積み替え、宮古営業所まで輸送する。さらに宮古営業所から重茂半島までを県北バスの「重茂路線バス」で輸送し、県北バスの「重茂車庫」でヤマト運輸のセールスドライバーに宅急便を引き渡している。なお、路線バスで輸送する時間帯以外は、セールスドライバーが宮古営業所で集荷・配送を行う。
 - ・この輸送を 1 日 1 便（重茂半島方面行）行っている。



- 対象地域（イ）：宮崎県西都市・西米良村（交通事業者：宮崎交通バス）
- ・これまでヤマト運輸では、西都市東米良地区と西米良村に宅急便を配達する際、西都市にある西都宅急便センターから約 50km の道のりを約 1 時間半かけて集配車両で輸送していた。また、両地域から集荷した荷物は、西都宅急便センターに輸送するため、当日発送の集荷締め切り時間は 15 時ごろとなっていた。
 - ・【配達】 ヤマト運輸のセールスドライバーが、両地域に配達する宅急便を西都宅急便センターから宮崎交通の西都バスセンターに輸送し、路線バスに積み込みを行う。西都バスセンターから路線バスで貨物を輸送し、東米良診療所（西都市）と村所（西米良村）のバス停でそれぞれの地域を担当するセールスドライバーに引き渡し、両地域での配達をおこなう。
 - ・【集荷】 両地域で集荷した貨物を、村所（西米良村）と東米良診療所（西都市）のバス停で路線バスに積み込み、宮崎交通の西都バスセンターでヤマト運輸のセールスドライバーに引き渡している。

概要



【貨物の形態】

・貨物は、縦 1m×幅 1.2m×高 1m くらいの専用 BOX に収納し、輸送されている。路線バスの運転士は、貨物の搬出入を行うことができないため、必ずヤマト運輸のセールスドライバーが搬出入を行っている。なお、現状では、温度管理が必要な「クール宅急便」のサービスは試験的な導入段階である。

【輸送費用等】

- ・輸送に係る費用（ヤマト運輸がバス事業者に支払う費用）は、貨物量や輸送距離等の地域状況によって変動するものであり、定価は定まっていない。なお、貨物量は、季節変動や日によつての増減もあることから、貨物量や輸送距離による厳密な輸送費を設定するより、1 輸送あたりの費用とした方が運用上は手間が少ない可能性が高い。
- ・バス車両の造作費は基本的にはバス事業者の負担である。

取組経緯

【取組の経緯】

- ・ヤマト運輸では、「豊かな社会の実現」と、「一番身近で親しまれる企業になること」を目指し、地域住民の生活支援や地域産業支援を行う「プロジェクト G」を全国的に展開しており、路線バスによる客貨混載事業も、こうした地域振興の取組の一つとして推進されている。
- ・路線バスは、全国的に利用者が低迷、廃止や減便が進んでおり、当事例の両地域（岩手県・宮崎県）においても、路線の維持が課題となっている。こうした状況の中で、新たな収益を確保する方法を模索している状況にあり、県北バスにおいては、血液の運搬など少量の貨物輸送を行っている状況にあった。
- ・宅急便のネットワークを活用し地域住民の生活支援のプロジェクトを推進するヤマト運輸と、地域住民の移動手段を守るためバス路線を維持しなければならない岩手県北バスの方向性が一致したことにより、当事例の取組が開始されることとなった。

【行政等の支援状況】

- ・岩手県の事例については、地方自治体との連携は行っておらず、ヤマト運輸と岩手県北バスとの協力体制により、国土交通省東北運輸局岩手運輸支局の指導の元で仕組みづくりが行われた。
- ・宮崎県の事例については、ヤマト運輸と宮崎交通の協力に加え、行政（宮崎県、宮崎県西都市、宮崎県西米良村）と連携し、5 者共同で進めている。

【実施にあたっての課題】

- ・通常、路線バスによる貨物輸送は、「少量の郵便物、新聞紙その他の貨物」のみが認められており（道路運送法第 82 条）、大規模な貨物輸送は想定されていない。


取組経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・本事例の開始にあたり、「少量」の規定は軽貨物自動車運送事業法を参考に350kgと規定された。地場のトラック事業者等への影響を鑑み、地域の課題解決という観点で対象地を選定する必要がある。
利用状況や成果	<p>【利用動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物運送は、年末のお歳暮などで、季節による変動がかなり多い。本事例はサービスを開始してから間もないため、具体的な利用データがまだ整理されていない状況である。 ・1運送あたりの積載を専用BOX2個分としており、過疎地域での貨物量が上限を超えることはないが、特に都市間輸送においては輸送の効率化が図れるかを事前に検証する必要がある。 <p>【利用者の不便発生状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩手県の事例においては、盛岡～宮古までの都市間移動においては、ヤマト運輸の営業所でバスが荷物を引き取り、宮古営業所で下ろすため、利用者には時間的な影響はない。しかし宮古営業所から重茂半島への移動では停車時間を延長するなどの措置を行っている。 ・一方、宮崎県の事例では、途中のバス停（「東米良診療所」）において貨物の荷下ろしを行うため、5分程度の停車時間を設けたことから、利用者の待ち時間が発生している。ただし、客貨混載を行っている便は、通勤・通学等において混雑する時間帯ではないことから、貨物によって乗客が乗りきれないなどの不便には繋がっていない。 <p>【地域住民への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで、ドライバーが営業所から貨物を運び、そのまま対象地域での配送や集荷を行っていたが、営業所から対象地域までの輸送を路線バスが担うことによって、ドライバーが地域内で活動できる時間が拡大された。これによって、集荷の締め切り時間や、翌日配送地域の拡大などの他、ドライバーが地域内に残る時間を活用して、見守り支援や買い物サポート等の生活支援サービスが新たに創造できることとなったため、地域住民にとってはサービスの向上に繋がっている。 <p>【貨物輸送事業者のメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点から当該地域への輸送をバスが担うことになるため、燃料費の削減を図ることができている。
課題・今後の展望	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・課題としては「積載量の規定とダイヤの融通」「安全性の確保」「クール宅急便の扱い」「路線廃止等への対応」があげられる。 ・積載量の規定とダイヤの融通：現在1運行あたりの上限を専用BOX2個分としており、規定を超えない範囲での運用が可能な地域を選定し、かつバスのダイヤ・ヤマト運輸の集配スケジュールが合致する地域での実施となる。（利用者の利便性担保のため、スケジュールの大幅な変更を前提としない）。 ・安全性の確保：路線バスへの積み込みは、一部の座席を撤去し、ヤマト運輸の専用BOXが固定できる状態で設置してある。また、積み下ろしは、バスの出入り口とトラックをレールで直結させ、ヤマト運輸側のスタッフが行うため、現段階では安全性は確保されている。しかし、当事例はサービス開始後間もないため、バスの揺れによる貨物へのダメージや、積み込むBOXを増やした場合の対応、貨物の盗難など、今後も継続的に安全性の確保に努める必要がある。 ・クール宅急便の扱い：現在クール宅急便の運送は試験的に実施している。本格的な夏場での実験を踏まえて、BOXの改造などを引き続き検証する。 ・路線廃止等への対応：現在、多くの路線バスが国や自治体からの補助対象路線となっており、今後も持続的に維持されていくのか不透明な状況となっている。客貨混載の仕組みによって、対象地域のサービス向上を図ることができ

<p>課題・今後の展望</p>	<p>きているが、路線バスが廃止されると、サービスの低下を招くこととなるため、路線バスの廃止への対応については、新たな貨物輸送手段の確保等の検討が必要となっている。</p> <p>【今後の展望等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・積載量に制限があり、バスのダイヤも調整しにくい状況があるため、例えば、各地域の「公共交通会議」や「公共交通活性化協議会」などにヤマト運輸が参画することにより、客貨混載をより導入しやすいようにバス路線体系を作るなど、協力の体制を強めることができるのではないか。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者は貨物輸送費をバス運行経費の一部に充てることができ、貨物事業者は燃料コストの軽減とサービスの向上を図ることができ、行政はバス運行に係る補助金の削減と、住民サービス向上のアウトソーシングを行うことができるという win-win の関係を構築している。 ・客貨混載により、対象地域の住民は、配送集荷の時間が伸び利便性が高まっている。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事例のバス路線は行政による補助対象路線となっており、運行経費の赤字額の一部は税金によって賄われているが、貨物輸送費が収入として入ることにより、結果として事業収支が改善され、財政支出の軽減に繋がる仕組みとなっている。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者による貨物輸送は、法規制の範囲内で最大限の効果を出せるよう仕組みを構築している。

(6) 埼玉県所沢市（高齢者毎日型配食サービス事業・地域買い物支援事業）

参考事例：埼玉県所沢市

■ 地域概況

自治体	埼玉県所沢市	
人口・面積	約 34 万人・71.99km ²	
主要移動手段	鉄道：JR 武蔵野線、西武池袋線、西武新宿線、西武狭山線、西武山口線 路線バス：西武バス コミュニティバス：所沢市内循環バス「ところバス」	
地域概況	埼玉県の中央南部に位置し、東は三芳町、新座市、西は入間市、南は清瀬市、東村山市、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町、北は狭山市、川越市と接している。市域の多くは居住地域及び農地である。南側に狭山丘陵がある。	

参考事例④-1：高齢者毎日配食サービス事業（P89 表 17 Dタイプ）

■ 取組の内容等

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の食生活の改善、健康の増進及び介護予防及び高齢者の安否確認を目的に平成 17 年度から開始された事業。市が指定した事業者が、配食サービスを希望する高齢者に毎日の食事の配達を直接会って手渡しで行う。 ・ 市内在住の満 65 歳以上の市民が対象で、地域包括支援センターが窓口となり、配食サービスを実施する事業者の情報提供と配食の手配を行う。 ・ 行政の役割は主に情報提供で、配食サービスの実施主体は事業者である。補助は行っていないが、指定事業者との連携体制については、定期的に連絡調整会議を実施し、情報交換を行っている。 ・ パンフレットは老人援護対策費の印刷製本費として予算計上。また、地域包括支援センターが指定事業者を利用希望者に斡旋した場合、限度額はあるが加算金を市に請求することが可能（特別会計の介護予防事業費の訪問型介護予防事業から拠出）。
取組背景・経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住み慣れた自宅や地域で暮らし続けるために在宅要介護者等に対する支援のひとつと位置づけている。 ・ 高齢化の進展、家族形態及び地域コミュニティの変化により家族・地域による支援を得られにくい高齢者が増大したことが背景にある。 ・ 従来、虚弱等一定の条件を満たす高齢者の栄養補給・安否確認を中心として、社会福祉協議会が「ふれあい配食」として週 3 回の昼食を提供していたが、本事業は対象を全高齢者とし、在宅介護支援センターの斡旋を受けた事業所の手渡しによる配食サービスを実施することで、高齢者の栄養状況の改善、安否確認、高齢者のみまもりネットワークの構築を目的としたものである。

利用状況や成果	<ul style="list-style-type: none"> ・年間配食数は平成 26 年度に減少したが年度末登録者数は年々増加している。 ・栄養素やカロリーを調整した食事でも提供できる配食サービス事業者が新たに 1 社参入したことにより、利用者にとって選択の幅が広がった。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27 見込</th> <th>将来目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>配食サービス利用者数</td> <td>人</td> <td>1,809</td> <td>2,059</td> <td>2,100</td> <td>2,200</td> </tr> <tr> <td>単身高齢者数</td> <td>人</td> <td>9,916</td> <td>10,669</td> <td>11,000</td> <td>12,000</td> </tr> <tr> <td>延べ食数</td> <td>食</td> <td>507,845</td> <td>442,339</td> <td>470,000</td> <td>500,000</td> </tr> </tbody> </table>	項目	単位	H25	H26	H27 見込	将来目標	配食サービス利用者数	人	1,809	2,059	2,100	2,200	単身高齢者数	人	9,916	10,669	11,000	12,000	延べ食数	食	507,845	442,339	470,000	500,000
項目	単位	H25	H26	H27 見込	将来目標																				
配食サービス利用者数	人	1,809	2,059	2,100	2,200																				
単身高齢者数	人	9,916	10,669	11,000	12,000																				
延べ食数	食	507,845	442,339	470,000	500,000																				
課題・今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の指定事業者への選択肢の拡大を図るため、市側からコンビニ業者へアプローチしている。指定の条件の一つである、所沢市全域を配達区域とすることを満たしていないが、現在、実現に向け調整中。 ・パンフレットを作成し、配食サービスを周知する予定である。 																								
事例のポイント	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の食生活の改善、健康の増進及び介護予防を行うと同時に、直接会って食事を手渡すことで、高齢者の見守りを行う「みまもりネットワーク」の機能を持たせている。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業そのものは指定の民間事業者が行うため、効率的でニーズに合った配食サービスの提供が可能。コンビニ業者の参入が図られれば、より地域に密着したネットワークの構築が期待される。 																								

参考事例④-2:魅力ある商店街創出支援事業（地域買い物支援事業）（P89 表 17 Eタイプ）

■取組の内容等

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物が不便な地域へ各商店の商品を持参し、出張販売を行う。 ・車両に積み重ねて運べる商品ケースを積んで現地に出向き、机や椅子を現地で設置し、机の上に商品を陳列して販売する。 ・和ヶ原商店街振興組合が実施主体である。 ・平成 26 年度総事業費（うち国庫補助対象経費）4,209,000 円（2,667,237 円） 国庫補助金（補助率 2/3）1,778,000 円 市補助金（補助率 1/2）1,215,000 円 商店街負担 1,216,000 円。
取組背景・経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・スーパーマーケットが撤退し、買い物が不便になった地域を支援するため。 ・第 5 次所沢市総合計画（平成 23 年度～平成 30 年度）に位置付けられている。
利用状況や成果	<ul style="list-style-type: none"> ・客数は天候に左右されることは特になく、毎回同程度の人数を維持している（平均人数約 86 人）。 ・利用者の声としては「商品がほぼここで全て揃うので満足している」とのこと。
課題・今後の展望	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズを可能な限り検討し、商品に反映することで売上を伸ばしていく。また、市内他地区への出店も、ニーズがあれば検討していく方針。 ・隣接する狭山市からの視察があったが、今のところ連携等の予定はない。 ・初期投資として車両購入を含めた必要な備品・物品、マンパワーについて、国や県の支援が必要である。
事例のポイント	<p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このサービスは個別宅配型ではなく、仮設店舗による出張販売型であるため、最小限のマンパワーで多くの利用者へのサービスを可能としている。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・販売する商品は商店街から持参するため、商店街の振興が図られている。

(7) 群馬県高崎市（高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業）

参考事例：群馬県高崎市

■地域概況

自治体	群馬県高崎市	
人口・面積	約 37 万人・459.16km ²	
主要移動手段	<p>鉄道：上越新幹線、北陸新幹線、高崎線、八高線、上越線、信越本線、上信電鉄</p> <p>路線バス：群馬バス、関越交通、群馬中央バス、上信電鉄、日本中央バス</p> <p>コミュニティバス：市内循環バス「ぐるりん」、はるバス、よしいバス、代替バス：高崎駅～南陽台線</p>	
地域概況	<p>群馬県の中央より南西部に位置し、東は榛東村、前橋市、玉村町、埼玉県上里町、西は長野原町、長野県軽井沢町、安中市、富岡市、南は甘楽町、藤岡市、北は東吾妻町、渋川市と接している。市の東側に居住地域が広がっており、林野が広がっている西側は国道 406 号沿い、南側は国道 254 号沿い等に居住地域がある。平成の大合併により倉沢村、箕郷町、群馬町、新町、榛名町、吉井町を編入している。</p>	

参考事例⑤：高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業（P89 表 17 E タイプ）

■取組の内容等

概要	<p>仕組み：一定条件（商工会への加盟、週に 1 回以上高崎市内で定期的な移動販売を行うこと）を満たす事業者に対して、市が事業運営費の一部を補助している。</p> <p>対象者：市内で移動販売を行う NPO 法人または商工会会員</p> <p>対応エリア：高崎市全域（事業者の事業エリア）</p> <p>実施日：各事業者による</p> <p>補助金：単費（①運営費補助月額 1 万円、②車両（購入）維持費補助月額上限 2 万円（4 年を限度））</p> <p>※平成 27 年度からは、車両購入費に加え、車両・設備更新費に関しても補助（消費税を除く車両本体及び設備設置に係る費用の 1/2 で、上限は 100 万円）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見守り活動は、個別に訪問や声掛けをしているわけではなく、買い物に来る利用者や、利用者から得られる情報をもとに、市（地域包括支援センター）に情報提供を行う。また月に 1 回、月報の提出を義務付けており、その中で見守り声掛け実績、市への連絡・情報提供事項を記載している。 ・事業を実施する申請者には、高崎商工会議所への加入を求めており、商工会の会員同士情報交換をし合い、エリアの重複等が起こらないよう円滑に調整を図ることができる体制としている。 ・申請事業者には「安心見守り中」ステッカーを車に貼付してもらっている。 ・車両の費用は、大型の車両で 7～800 万円、小型の車両だと 500 万円程度。
----	---

<p>取組経緯</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「高崎市高齢者安心プラン（以下、「高齢者プラン」）（平成24年度～平成26年度）」の策定において、15箇所の日常生活圏域ごとに地域の課題の洗い出しを実施した。その結果、買い物に困っている高齢者が多く存在することが浮き彫りとなった。 ・こうした状況を踏まえ、市では「高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業（平成24年4月1日開始）」「倉渚地域高齢者買い物支援事業（平成24年11月16日開始）」「高齢者等買い物代行業（平成25年8月15日開始）」「高齢者向け買い物支援タクシーチケット交付事業（平成25年12月16日開始）」を実施することとなった。 ・日常生活圏域ごとに、地域の課題の洗い出しを行い、その後、庁内で制度設計を行った。高齢者プランの策定においては介護保険運営協議会で協議しており、施策の一つとして承認を得ている。 ・庁内の他部署とは、高齢者プランの進捗管理において庁内組織を設置しており、そうした中で調整を図っている。市内の地域住民のコミュニティとは、15箇所の日常生活圏域ごとに地域の中で課題の洗い出しを行うなどしている。他の地域コミュニティとの連携は行っていない。
<p>利用状況や成果</p>	<p>【主な利用者層】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、12事業者が補助事業を活用している。 ・多くの事業者は、元々高崎市内において移動販売を営んでいた事業者であるため、商工会等を通じて同制度の周知することで申請者を集めた。 ・元々配食サービスを行っていたNPO法人が、新たに移動販売を開始するなど、新たな事業に参入する事業者も出てきている。 ・移動販売の主な利用者は、高齢の女性。公民館の駐車場など大きめのスペースがある場合は、スペースに待機して販売することができるが、中山間地域の集落のように、移動販売の利用者が集まることのできる場所がない場合は、個別の訪問販売を行うことも多い。
<p>課題・今後の展望</p>	<p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以前、市内の剣崎地区に有機野菜を扱う移動販売事業者も参入していたが、住民ニーズと合わずに撤退してしまった。単に商業施設の空白地域を埋めるのではなく、住民ニーズに合った営業を行うことが必要である。 ・小型の移動販売車でも500万円程度の費用がかかる。最大100万円までの補助制度となっているが、車両更新にあたっては、事業者の負担が大きいため、継続性を保つことが課題となっている。 ・公共交通と移動販売が異なる部署で行われていることから、買い物手段の確保等、高齢者の買い物環境の維持について、将来的にはより緊密に連携を図りながら、全体として課題解決を図ることが重要である。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民ニーズに合わせ、一般のスーパーマーケットにはない商品展開を行うなど、消費者ニーズに合わせた事業展開を行っている。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動販売事業者は、高齢者の見守り活動と商業環境の提供という二つの役割を担っており、それに対して、行政は設備費と燃料費相当を補助している。 ・行政は、「高齢者の見守り」というキーワードを用いることで、商工施策ではなく福祉施策として移動販売の持続性を支援している。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の古い住宅街である剣崎地区では、地区内の高齢化や少子化などの居住状況を把握している民生委員が中心となって、商業施設の空白地域である地区に新たな移動販売の誘致を市に働きかけた。行政は、市の高齢者対策の事業に基づき、地域の課題を把握した民生委員と移動販売を実施する事業者の橋渡し役を演じた。

○移動販売を通じた見守りへの期待

- ・利用者のほとんどが、移動手段のない高齢者
→何らかの見守りや支援が必要な高齢者が集まってくれる？
- ・毎週、顔を合わせており、顔馴染みの関係、信頼関係がある。
→体調や様子の変化に最も気づきやすいのが移動販売の店主さん？

～見守りネットワークの一員としての役割を担ってもらう～



高崎市



『情報提供』

・地域包括支援センター(相談窓口)のリーフレット配布

『不安解消』

・福祉的な意図を持った、見守りや声かけによる対応

『早期発見』

・普段と様子が異なる場合には、地域包括支援センターへ情報提供(安否確認)

『早期対応』

・介護保険サービス利用へつなぐ
・民生委員との連携した見守り
・権利擁護等

出典：高崎市長寿社会課資料

図 75 高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業への期待

〈販売風景〉



〈移動販売車〉



〈事業活用事業者が掲出するステッカー〉



〈商品〉



図 76 移動販売

(8) 東京都練馬区（平成 24 年度練馬区買い物支援等推進支援事業）

参考事例：東京都練馬区

■地域概況

自治体	東京都練馬区	
人口・面積	約 71 万人・48.16km ²	
主要移動手段	<p>鉄道：西武池袋線、西武豊島線、西武新宿線、西武有楽町線、東武東上線、地下鉄有楽町線、地下鉄副都心線、都営大江戸線</p> <p>路線バス：都営バス、西武バス、京王バス、国際興業バス、関東バス</p> <p>コミュニティバス：みどりバス</p>	
地域概況	<p>東京都の中央東寄り、東京 23 区の北西部に位置し、東は板橋区、豊島区、西は西東京市、武蔵野市、南は中野区、杉並区、北は埼玉県朝霞市、和光市、新座市と接している。市域の大部分は居住地域である。</p>	

参考事例⑥：平成24年度練馬区買い物支援等推進支援事業（P89 表 17 Fタイプ）

■取組の内容等

概要	<p>・買い物支援の対象や手法を整理し、ニーズ調査や先進事例調査などをもとに、次の 4 つのモデル事業を構築・実施した。</p> <p>(ア) 手ぶらで帰宅できるサービス</p> <p>・利用者自らが 3 商店街で買い物した商品を、カーゴサイクルで利用者の自宅に届けるサービス。</p>	
	運営主体	NPO 法人みんなのいちば
	サービス実施日・配達時間	<p>サービス実施日：月曜日、水曜日、土曜日</p> <p>配達時間：12 時 30 分～13 時 30 分、16 時 30 分～17 時 30 分</p> <p>※利用状況を踏まえ、適宜検討する。</p>
	サービスエリア	北町 1 丁目から北町 8 丁目、錦 1 丁目～2 丁目、徳丸 1 丁目～2 丁目
	利用料金	300 円／1 回 ※利用状況を踏まえ適宜検討する。
	取扱商品	<p>サービス参加店舗の食品や雑貨など</p> <p>なお、冷凍食品のほか、貴金属品や精密機器等、高額な商品や宅配により障害が発生する可能性のあるものについては対象外とする。</p>
	車輛	カーゴサイクル（荷台付き電動アシスト付 3 輪自転車）を使用。
	冷蔵商品の扱い	発泡スチロール容器、保冷剤による対応 幅 47cm × 奥行 33cm × 高さ 25cm 実容量：約 18.2 ℓ
	協賛店舗目印の表示	参加店であることを周知するために利用者にはわかりやすい表示をする。

概要

(イ) 移動販売サービス

・商店街までの距離が遠い地域で、地場野菜や商店街商品を販売する。

運営主体	NPO 法人みんなのいちば
販売	サービス実施日：水曜日、土曜日 販売時間・場所 10時30分～12時00分（錦デイサービスセンター玄関前） 14時30分～16時00分（区営北町5丁目第二アパート内公園および集会所前） ※サービス実施日・販売時間については、利用状況を踏まえ、適宜検討する。
取扱商品	練馬野菜等を中心に販売するほか、商店街商品も扱う。また、商店街イベント等のチラシや、個店のPR チラシ・パンフレットなどを移動販売時に配布する。

(ウ) 送迎サービス

・商店街まで買い物に来ることが大変な利用者などを、商店街周辺から商店街まで、また商店街から利用者の自宅近くまで、お客様とお買い物した商品を送迎するサービス。

運営主体	一般社団法人ふれあい・シクロ
運行時間・経路	サービス実施日：月曜日～土曜日 運行時間：9時～18時 ◇流し型 経路 ・南コース：北一商店街（振）から錦1丁目・2丁目～平和台1、2丁目を運行 ・西コース：北一商店街（振）から北町3丁目・5丁目・8丁目を運行 ※一定のコースを流し運行しながら、利用客の運行要望に応える ◇送迎型 電話対応により、商店街から自宅、または自宅から商店街などへの送迎を実施
利用料金	初乗り500メートル300円。以降100メートル毎に50円。 ※2人まで乗車可（子ども運賃は設けない） ※要介護者は介助者の同乗が必要
料金の支払方法	回数券（50円の10枚つづりを予定）の使用と現金の取り扱いが可能。
車輛	シクロポリタン（電動アシスト付3輪自転車タクシー）を使用。

(エ) 買い物代行サービス

・周りに商店が少ない下石神井地域でコミュニティショップを設置し、商店街の商品等をショップで買えるようにするサービス

運営主体	NPO 法人 NPO 福祉サロン
店名	コミュニティショップ ウェルカム ～石神井公園商店街と下石神井商店街のお店～
所在地・広さ	練馬区下石神井1-18-21 小泉マンション105号 11.25坪（37.1㎡）
サービス実施日時・開店時間	サービス実施日：月曜日～土曜日（日曜定休） 開店時間：11時～18時

<p>概要</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="421 190 635 629"> <p>商品仕入れ先</p> </td> <td data-bbox="641 190 1374 629"> <p>生鮮を中心に 2 商店街商品を店頭販売、注文販売する。</p> <p>◇ 生鮮 石神井公園商店街（振）の魚屋、肉屋の 2 店舗と、下石神井商店街（振）の魚屋、八百屋、肉屋の 3 店舗から仕入れる予定。</p> <p>◇ 日用品・その他 利用頻度の高い一部商品は店頭で商品置いて販売するが、それ以外は注文を受け付け、翌日以降に店頭での販売を基本とする。 将来的にはサービス業等の取次窓口等も担い、商店街まで行かなくても、商店街内のサービスが同様に得られるようにする。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="421 638 635 1503"> <p>商品販売以外のサービス</p> </td> <td data-bbox="641 638 1374 1503"> <p>◇ 相談事業 NPO 法人がすでに実施している相談事業のノウハウを活かし、地域の身近な高齢者の相談を受ける。相談を通して地域住民と関わり、生活状況や身体状況の変化を把握することで、その方の状況にあった食料品や加工品、日用品など、細かな支援を行う。(無料)</p> <p>◇ 猫の手サービス 近隣住民の日常のちょっとしたお困りごとに対応することで、日ごろから地域との関係を構築し、買い物に対するニーズを把握するとともに、ショップ運営の安定化を図る。(有料)</p> <p>◇ 会食会・講座 店頭の食材を利用した高齢者向けの調理講座や、みんなで作る会食会などを実施するなど、コミュニティショップに付加価値をつけることで、より足を運びたくなる場として地域への定着を図る。(有料)</p> <p>◇ 配達サービス コミュニティショップへ買い物に来られない方に対して、電話にて注文を受け、自宅へ配達する。(有料)</p> <p>◇ 商店街事業や個店の PR 商品仕入れ先の店主の顔を店頭で紹介したり、飲食店やサービス業の店舗 PR や割引チケットなどの紹介や配布をすることで、商店街のお店の周知につなげる。ほか、商店街のイベント事業などの PR を行う。</p> </td> </tr> </table>	<p>商品仕入れ先</p>	<p>生鮮を中心に 2 商店街商品を店頭販売、注文販売する。</p> <p>◇ 生鮮 石神井公園商店街（振）の魚屋、肉屋の 2 店舗と、下石神井商店街（振）の魚屋、八百屋、肉屋の 3 店舗から仕入れる予定。</p> <p>◇ 日用品・その他 利用頻度の高い一部商品は店頭で商品置いて販売するが、それ以外は注文を受け付け、翌日以降に店頭での販売を基本とする。 将来的にはサービス業等の取次窓口等も担い、商店街まで行かなくても、商店街内のサービスが同様に得られるようにする。</p>	<p>商品販売以外のサービス</p>	<p>◇ 相談事業 NPO 法人がすでに実施している相談事業のノウハウを活かし、地域の身近な高齢者の相談を受ける。相談を通して地域住民と関わり、生活状況や身体状況の変化を把握することで、その方の状況にあった食料品や加工品、日用品など、細かな支援を行う。(無料)</p> <p>◇ 猫の手サービス 近隣住民の日常のちょっとしたお困りごとに対応することで、日ごろから地域との関係を構築し、買い物に対するニーズを把握するとともに、ショップ運営の安定化を図る。(有料)</p> <p>◇ 会食会・講座 店頭の食材を利用した高齢者向けの調理講座や、みんなで作る会食会などを実施するなど、コミュニティショップに付加価値をつけることで、より足を運びたくなる場として地域への定着を図る。(有料)</p> <p>◇ 配達サービス コミュニティショップへ買い物に来られない方に対して、電話にて注文を受け、自宅へ配達する。(有料)</p> <p>◇ 商店街事業や個店の PR 商品仕入れ先の店主の顔を店頭で紹介したり、飲食店やサービス業の店舗 PR や割引チケットなどの紹介や配布をすることで、商店街のお店の周知につなげる。ほか、商店街のイベント事業などの PR を行う。</p>
<p>商品仕入れ先</p>	<p>生鮮を中心に 2 商店街商品を店頭販売、注文販売する。</p> <p>◇ 生鮮 石神井公園商店街（振）の魚屋、肉屋の 2 店舗と、下石神井商店街（振）の魚屋、八百屋、肉屋の 3 店舗から仕入れる予定。</p> <p>◇ 日用品・その他 利用頻度の高い一部商品は店頭で商品置いて販売するが、それ以外は注文を受け付け、翌日以降に店頭での販売を基本とする。 将来的にはサービス業等の取次窓口等も担い、商店街まで行かなくても、商店街内のサービスが同様に得られるようにする。</p>				
<p>商品販売以外のサービス</p>	<p>◇ 相談事業 NPO 法人がすでに実施している相談事業のノウハウを活かし、地域の身近な高齢者の相談を受ける。相談を通して地域住民と関わり、生活状況や身体状況の変化を把握することで、その方の状況にあった食料品や加工品、日用品など、細かな支援を行う。(無料)</p> <p>◇ 猫の手サービス 近隣住民の日常のちょっとしたお困りごとに対応することで、日ごろから地域との関係を構築し、買い物に対するニーズを把握するとともに、ショップ運営の安定化を図る。(有料)</p> <p>◇ 会食会・講座 店頭の食材を利用した高齢者向けの調理講座や、みんなで作る会食会などを実施するなど、コミュニティショップに付加価値をつけることで、より足を運びたくなる場として地域への定着を図る。(有料)</p> <p>◇ 配達サービス コミュニティショップへ買い物に来られない方に対して、電話にて注文を受け、自宅へ配達する。(有料)</p> <p>◇ 商店街事業や個店の PR 商品仕入れ先の店主の顔を店頭で紹介したり、飲食店やサービス業の店舗 PR や割引チケットなどの紹介や配布をすることで、商店街のお店の周知につなげる。ほか、商店街のイベント事業などの PR を行う。</p>				
<p>取組背景・経緯</p>	<p>【背景と経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化や商店街の空洞化などを背景として、高齢者や子育て世帯などを中心に、日常の買い物に困る地域が発生してきた。 ・平成 22 年度に「練馬区商工業振興計画（平成 23 年度～平成 26 年度）」を策定し、地域に根差した商店街づくりの取組のひとつとして、買い物弱者を支援する「買い物支援事業」に取り組んでいくこととした。 ・平成 23 年度に検討会議を設置して事業スキームを検討・決定、平成 24～25 年度にモデル事業を実施し、事業評価のうえ、事業の継続性を検証したのち、平成 25 年度より本格実施へ向けた準備を実施した。 				

<p>課題・今後の展望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「手ぶらで帰宅サービス」の利用者は1人に止まった。主な理由はPR不足、サービス実施日や時間の制約、利用料金（1回300円）の高さなど。 ・事前のアンケート調査では、65歳以上の3割、子育て世帯の3割強が買い物に不便を感じていると推定されたが、実際の利用者はその一部にとどまることが検証された。 ・事業として継続していくための最大の課題は採算性の確保で、サービス対象者の範囲を「買い物弱者」以外にも広げていく必要がある。 ・利便性やサービス内容のわかりやすさの向上、担い手である商店会やNPO法人等との連携強化、共存する類似サービスの統合や差別化、地域コミュニティ形成機能の活用なども課題とされた。 ・モデル事業を通じ、一定のニーズがあることは確認できたことから、サービス内容の充実、類似サービスの整理・統合、サービス提供者間の連携強化などを進め、商店街振興という目的に加え、福祉や地域コミュニティの視点も取り入れた事業運営を行っていくことが望ましい。 ・地域の実情に合わせ、ヒトの移動とモノの移動に係る4つのモデル事業を総合的に試行・評価し、課題を抽出した。 ・事業の運営に当たっては、サービス提供者と利用者をつなぐコミュニティビジネスの視点が必要であること、事業の継続性を保つためには、サービスの付加価値を高め、サービス対象者の範囲を広げるなどの工夫が必要であることなどが明らかとなった。
<p>事例のポイント</p>	<p>【住民ニーズへの対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価検証によって、サービス提供者と利用者をつなぐコミュニティビジネスの視点が必要であること、事業の継続性を保つためには、サービスの付加価値を高め、サービス対象者の範囲を広げるなどの工夫が必要であることなどを明らかとした。 <p>【財政支出の軽減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価検証によって、事業として継続していくための最大の課題は採算性の確保で、サービス対象者の範囲を「買い物弱者」以外にも広げていく必要があることなどを明らかとした。

出典：練馬区「平成24年度練馬区買い物支援等事業推進支援事業報告書」（平成25年）

4 - 3 参考事例調査におけるポイント

以上の参考事例調査におけるポイントを以下の通り整理した。

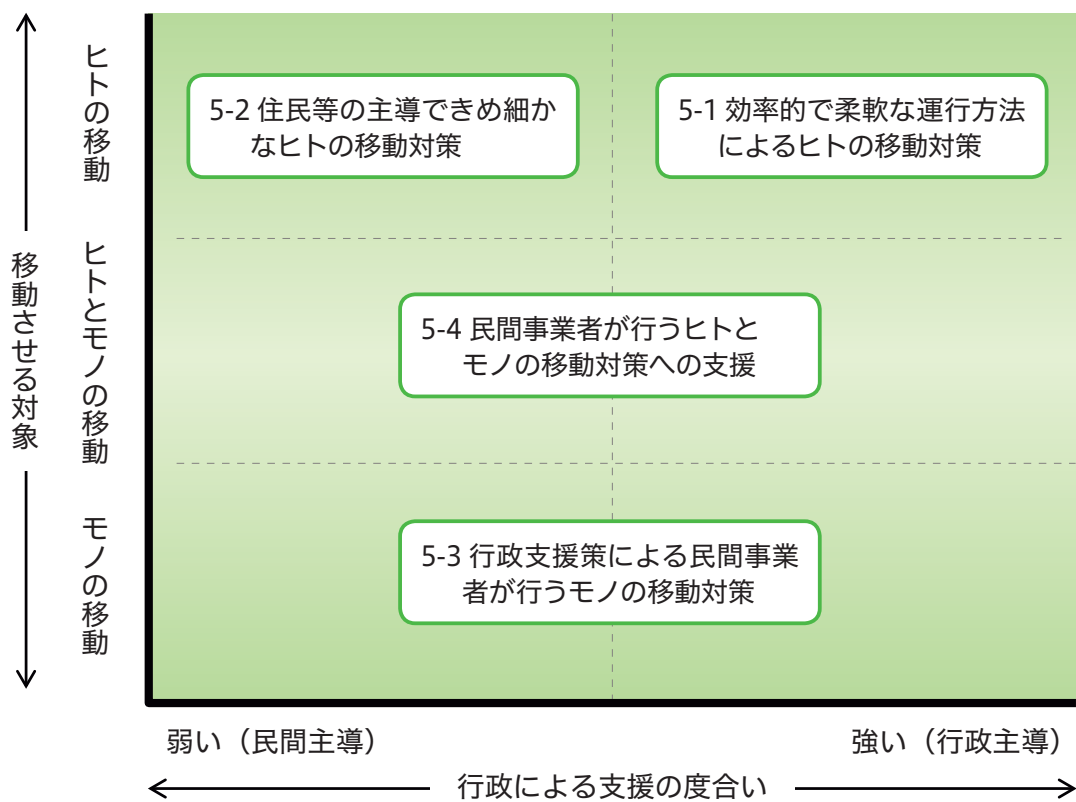
表 18 地域内事例及び参考事例におけるポイントの整理

対象	住民ニーズへの対応	財政支出の軽減
多摩・島しょ地域内事例		
1. 武蔵村山市： 無料自転車送迎 まいど～宅配	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化に伴い発生した、団地内の非常に狭い範囲内における近距離移動サービスを提供することで、住民は外出がしやすく、商店街は売り上げを向上させるというwin-winの関係を構築している。 	<ul style="list-style-type: none"> 実施主体である村山中央団地商店会の中心人物が自ら汗をかき、ボランティアを活用、行政からの支援を得ることで、維持コストを抑えている。 行政は、表立った活動はしていないものの、地域の要望に合わせて補助金の活用方法を柔軟に運用するなど、本事例の実現に向けた側面的な支援を行っている。
2. 武蔵村山市： むらタク	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーの導入には、市民、交通事業者、関連する行政機関、学識経験者等からなる「武蔵村山市地域公共交通会議」において検討されており、地域住民の実態に即した運行方法を採用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 定時定路線でバス車両を用いていたこれまでの運行方法を、移動需要を見定めた上で、ワゴンタイプの車両によるデマンド運行に変更している。市内循環バスとむらタクの双方を地域公共交通として総合的に見た時に、地域住民の利便性の向上が図られ、更には財政負担の軽減につながるよう努めている。
3. 檜原村： やまびこ	<ul style="list-style-type: none"> グループインタビューにより住民の移動ニーズを把握しながら地域にあったデマンド運行方式を確立した。 細街路に対応しつつ、乗合行為への拒否反応に考慮したワゴン車による運行している。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者がいなければ運行しない方式とすることで、費用の抑制を行っている。
4. 檜原村： 福祉モノレール	<ul style="list-style-type: none"> 極めて急峻な地形で、対策方法が限定される中で、最低限の移動性を確保するための手法を採用し、対象住民の生活を守っている。 費用さえ捻出できれば、新たに敷設することも可能なため、他自治体でも取り入れることが可能である。 	—
5. 新島村： ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車中心の移動が行われる中で、自家用車が使えない住民の移動を担保するバスを運行している。 式根島との連絡船「にしき」と接続することで、村内の移動利便性を高めている。 	—
6. 京王電鉄： 移動販売	<ul style="list-style-type: none"> 一般のスーパーマーケットと同じ価格帯での販売、利用者の要望を商品展開に反映させるなど、競争が少ない移動販売という事業形態に安住せず、消費者ニーズに合わせた事業展開を行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 行政は販売場所の提供や、共同イベントの実施による広報等を支援することで、事業者が自立的に行う事業の継続性を側面から支えている。

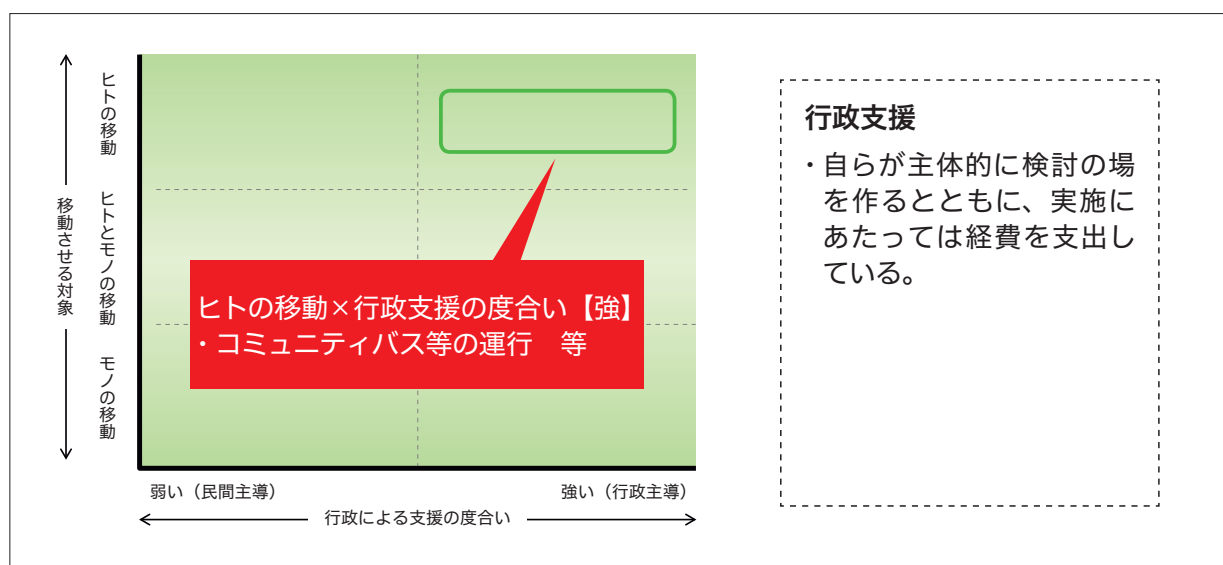
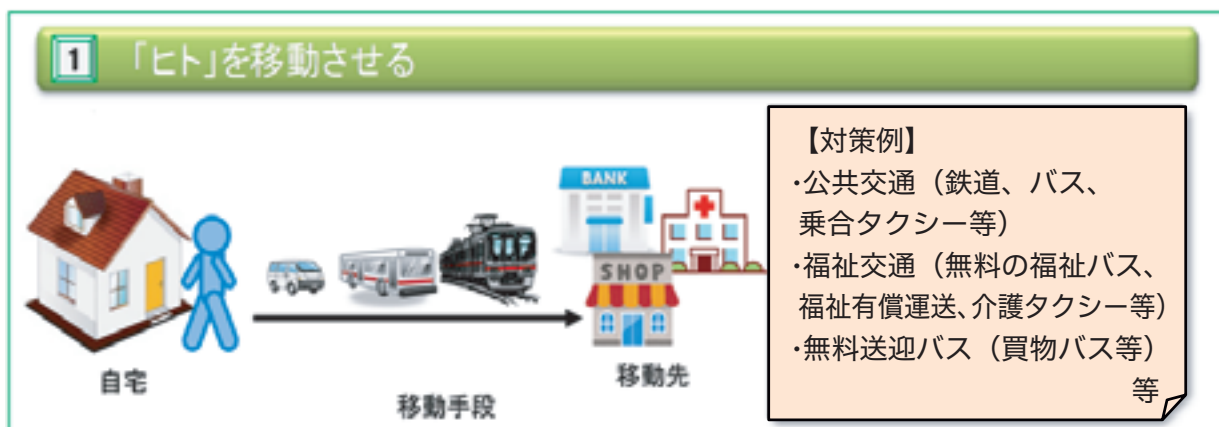
対象	住民ニーズへの対応	財政支出の軽減
参考事例		
①-1 新潟県三条市	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに合わせ段階的に運行方法を改善。 ・利用者数に応じた運行費を運行事業者に支払う仕組みとし、運行事業者のモチベーションの向上を図っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要が少ない日中のタクシー車両を活用した低負担の交通システムを構築。
①-2 神奈川県大和市	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白不便地区エリアの特性や住民ニーズを細かく分析し、地域に合った交通手段を提供することにより、市民の外出支援を幅広く行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市が直接運行主体となるコミュニティバスに加え、既存の送迎バスの空き座席活用や、地域が主体となった乗合交通への支援など多様な事業手法に取り組み、運営ノウハウを蓄積している。
②-1 埼玉県飯能市	<ul style="list-style-type: none"> ・行政の財政支援のもと、地域住民どうしが協働した取組により、ヒトの移動を確保している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「買い物ツアー」を有料、「地域の居場所等への送迎」を無料とすることにより、距離や目的に応じた費用負担の適正化を図っている。
③ヤマト運輸	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者は貨物輸送費をバス運行経費の一部に充てることができ、貨物事業者は燃料コストの軽減とサービスの向上を図ることができ、行政はバス運行に係る補助金の削減と、住民サービス向上のアウトソーシングを行うことができるという win-win の関係を構築している。 ・客貨混載により、対象地域の住民は、配送集荷の時間が伸び利便性が高まっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本事例のバス路線は行政による補助対象路線となっており、運行経費の赤字額の一部は税金によって賄われているが、貨物輸送費が収入として入ることにより、結果として事業収支が改善され、財政支出の軽減に繋がる仕組みとなっている。
④埼玉県所沢市	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の食生活の改善、健康の増進及び介護予防を行うと同時に、直接会って食事を手渡すことで、みまもりネットワークの機能を持たせている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業そのものは指定の民間事業者が行うため、効率的でニーズに合ったサービスの提供が可能。コンビニ業者の参入が図られれば、より地域に密着したネットワークの構築が期待される。
⑤群馬県高崎市	<ul style="list-style-type: none"> ・住民ニーズに合わせ、一般のスーパーマーケットにはない商品展開を行うなど、消費者ニーズに合わせた事業展開を行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動販売事業者は、高齢者の見守り活動と商業環境の提供という二つの役割を担っており、それに対して、行政は設備費と燃料費を補助している。 ・行政は、「高齢者の見守り」というキーワードを用いることで、商工施策ではなく福祉施策として移動販売の持続性を支援している。
⑥東京都練馬区	<ul style="list-style-type: none"> ・評価検証によって、サービス提供者と利用者を結びつけるコミュニティビジネスの視点が必要であること、事業の継続性を保つためには、サービスの付加価値を高め、サービス対象者の範囲を広げるなどの工夫が必要であることなどを明らかとした。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価検証によって、事業として継続していくための最大の課題は採算性の確保で、サービス対象者の範囲を「買い物弱者」以外にも広げていくことが必要であることなどを明らかとした。

第5章 自治体で活用可能な「移動」に関するポイント

第5章では、「ヒト」「モノ」「ヒトとモノ」の移動に関するポイントについて、以下の枠組みで整理を行った。



5 - 1 効率的で柔軟な運行方法によるヒトの移動対策



(1) 多摩・島しょ地域の状況

多摩・島しょ地域では、ヒトの移動支援対策は、路線バスへの支援やコミュニティバスの運行を中心にやってきた。しかし、高齢化が進行し、より柔軟できめ細やかな移動支援が必要となってくる中で、バス車両を活用した定時定路の運行だけでは、十分な住民サービスを提供できなくなっている。さらに、公共交通の運行費用（ランニングコスト）について多くの自治体が課題と考えており、財政支出の軽減や補助が求められている。

(2) 主な課題

- 財政支出の軽減
- 柔軟できめ細やかな移動支援 等

(3) 対応する事例と課題解決のポイント

区分	ポイント
住民ニーズへの対応	<p>◇デマンドタクシーの導入には、市民、交通事業者、関連する行政機関、学識経験者等からなる「武蔵村山市地域公共交通会議」において検討されており、地域住民の実態に即した運行方法を採用している。(武蔵村山市「むらタク」<P60 参照>)</p> <p>◇グループインタビューを実施することにより住民の移動ニーズを把握しながら、地域にあったデマンド運行方式を確立した。(檜原村「デマンドバスやまびこ」<P64 参照>)</p> <p>◇細街路に対応しつつ、乗合行為への拒否反応に考慮したワゴン車により運行している。(檜原村「デマンドバスやまびこ」<P64 参照>)</p> <p>◇利用者のニーズに合わせ段階的に運行方法を改善した。(新潟県三条市「デマンド交通ひめさゆり」<P90 参照>)</p> <p>◇交通空白不便地区エリアの特性や住民ニーズを細かく分析し、地域に合った交通手段を提供することにより、市民の外出支援を幅広く行っている。(神奈川県大和市「コミュニティバス」<P93 参照>)</p>
財政支出の軽減	<p>◇バス車両による定時定路線の運行から、移動需要を見定めた上で、ワゴンタイプの車両によるデマンド運行に変更し、財政負担の軽減を図っている。(武蔵村山市「むらタク」<P60 参照>)</p> <p>◇利用者がいなければ運行しない方式とすることで、費用の抑制を行っている。(檜原村「デマンドバスやまびこ」<P64 参照>)</p> <p>◇需要が少ない日中のタクシー車両を活用した低負担の交通システムを構築した。(新潟県三条市「デマンド交通ひめさゆり」<P90 参照>)</p> <p>◇利用者数に応じた運行費を運行事業者に支払う仕組みとし、運行事業者のモチベーションの向上を図っている。(新潟県「三条市デマンド交通ひめさゆり」<P90 参照>)</p> <p>◇市が直接運行主体となるコミュニティバスに加え、既存の送迎バスの空き座席活用や、地域が主体となった乗合交通への支援など多様な事業手法に取り組み、運営ノウハウを蓄積している。(神奈川県大和市「コミュニティバス」<P93 参照>)</p>

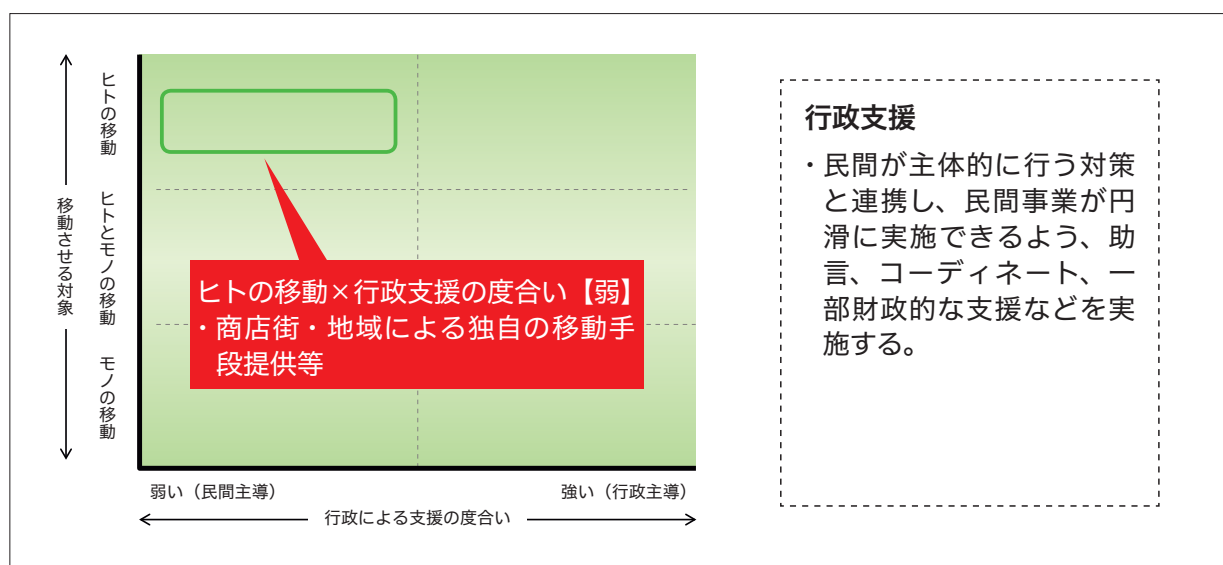
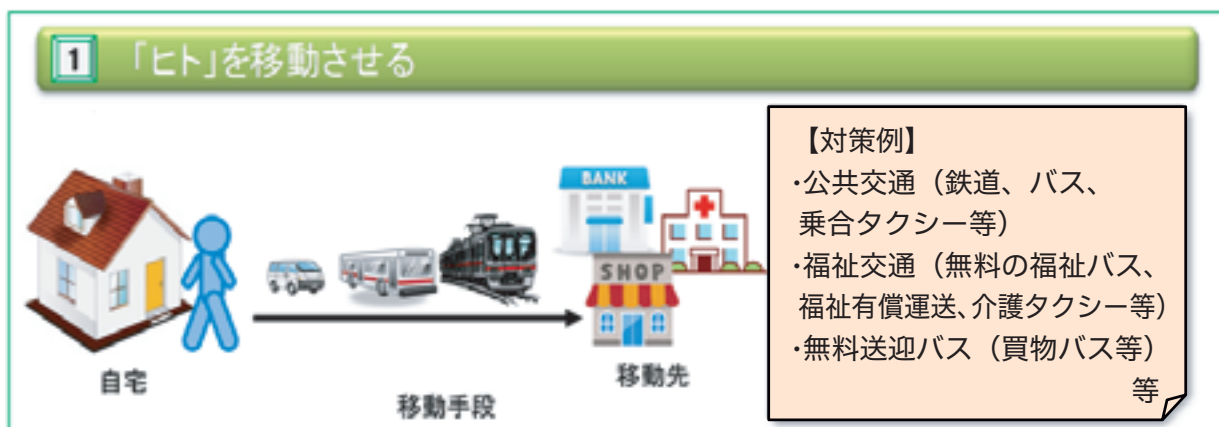
(4) 対策検討の方向性 (まとめ)

- 住民ニーズに対応するために、地域住民へのグループインタビュー等による移動のニーズ把握を実施するとともに、「車両の小型化」や「デマンド運行」など、きめ細やかで柔軟な運行方法を採用。
- 運行経費の削減を図るには、需要に応じた運行を行うことや、運行事業者のモチベーションを高める委託方法を採用、シビルミニマムの検討をするなどの工夫を行う。

(5) 未来に向けた検討課題

- 現状では、ピーク時の輸送ニーズに対応しきれていない局面がある。しかし、細い道路に対応する小型車両の運行が必要な場合などもあり、住民ニーズに対応するためには、運行車両数の増加など、コスト増が避けられない可能性もある。

5 - 2 住民等の主導できめ細かなヒトの移動対策



(1) 多摩・島しょ地域の状況

多摩・島しょ地域では、路線バス等の既存の公共交通網では掬いきれない、小規模な移動の需要に対応するために、地域住民が主体となって実施するヒトの移動支援が一部地域で行われている。こうした地域住民の活力を發揮することによって、きめ細かで柔軟な移動支援対策を実現することができる。

一方で、地域住民が主体となって運営する組織は、財政基盤が不安定であることや、プロジェクトを指揮するキーパーソンとなる地域住民の存在が不可欠であることから、行政は、地域住民の活力を最大限に發揮させるための効果的な側面支援を行うことが求められている。

(2) 主な課題

- 地域住民の活力を最大限に發揮させるための側面支援の方法
- キーパーソンとなる地域住民や移送ボランティアの発掘や育成

(3) 対応する事例と課題解決のポイント

区分	ポイント
住民ニーズへの対応	<p>◇高齢化に伴い発生した、団地内の非常に狭い範囲内における近距離移動サービスを提供することで、住民は外出がしやすく、商店街は売り上げを向上させるという win-win の関係を構築している。(武蔵村山市「無料自転車送迎まいど～宅配」<P56 参照>)</p> <p>◇行政の財政支援のもと、地域住民どうしが協働した取組により、ヒトの移動を確保している。(埼玉県飯能市「移送サービスらくだ号」<P102 参照>)</p>
財政支出の軽減	<p>◇実施主体である村山団地商店街のメンバー自らが汗をかき、ボランティアを活用、行政からの支援を得ることで、維持コストを抑えている。(武蔵村山市「無料自転車送迎まいど～宅配」<P56 参照>)</p> <p>◇行政は、表立った活動はしていないものの、地域の要望に合わせて補助金の活用方法を柔軟に運用するなど、本事例の実現に向けた側面的な支援を行っている。(武蔵村山市「無料自転車送迎まいど～宅配」<P56 参照>)</p> <p>◇「買い物ツアー」を有料、「地域の居場所等への送迎」を無料とすることにより、距離や目的に応じた費用負担の適正化を図っている。(埼玉県飯能市「移送サービスらくだ号」<P102 参照>)</p>

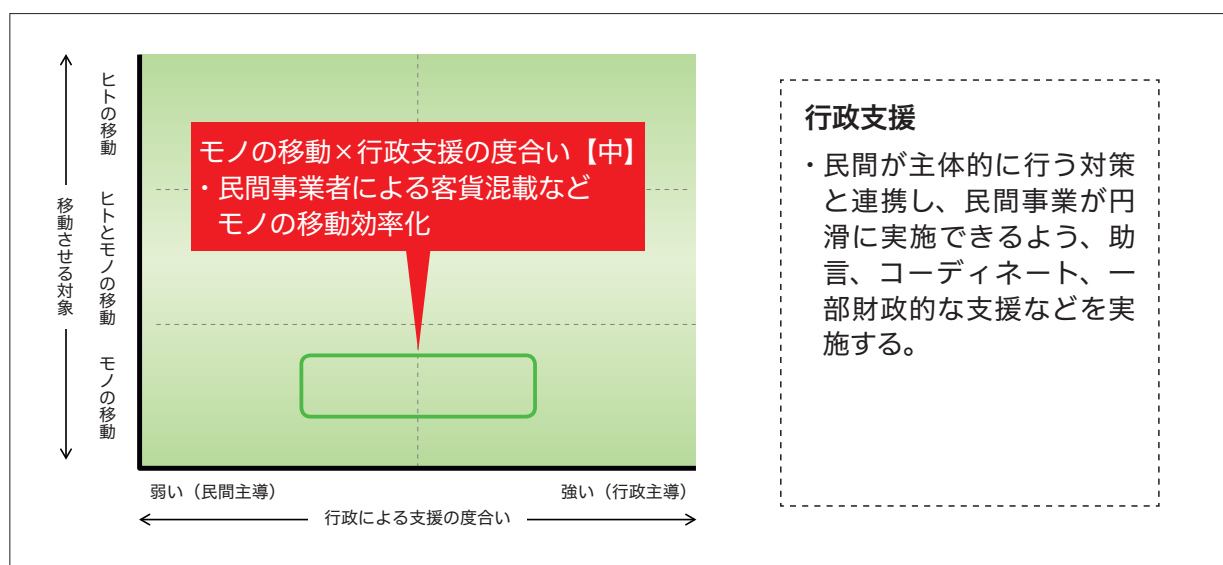
(4) 対策検討の方向性 (まとめ)

- 事業の推進力となるキーパーソンと協力できる関係を構築し、地域の力を最大限に発揮できるよう、柔軟な補助制度の運用等を行う。

(5) 未来に向けた検討課題

- 事業の持続可能性を将来にわたって担保するためには、過疎化や高齢化によって発生する人材不足を補う対策が必要となる。

5 - 3 行政支援策による民間事業者が行うモノの移動対策



(1) 多摩・島しょ地域の状況

多摩・島しょ地域では、地域の商店街と協力した、宅配や買い物代行などが行われている。行政施策として宅配や買い物代行を導入した事例のなかには、生協やネットスーパーや地域の商業施設による宅配サービスなど、他の民間事業者との競合や、介護保険等による生活援助サービスとの差別化ができず、利用率の向上といったような成果が出なかったことにより、やむを得ず休止となったケースなども散見されている。

一方で、多摩・島しょ地域において表面化はしていないものの、全国的には過疎化等によって宅配事業の継続性を危惧する声もあることから、そうした課題先進地域の状況を踏まえつつ、将来的にもモノの移動を安定的に供給できる効率的な仕組みを検討しておく必要がある。

(2) 主な課題

- 行政主導によるモノの移動の限界
- 民間事業の活力を最大限に発揮させるための側面支援の方法

(3) 対応する事例と課題解決のポイント

区分	ポイント
住民ニーズへの対応	◇客貨混載により、対象地域の住民は、配送集荷の時間が伸び利便性が高まっている。(ヤマト運輸「客貨混載」<P104 参照>) ◇高齢者の食生活の改善、健康の増進及び介護予防を行うと同時に、直接会って食事を手渡すことで、みまもりネットワークの機能を持たせている。(所沢市「地域買物支援事業」<P109 参照>)
財政支出の軽減	◇交通事業者は貨物輸送費をバス運行経費の一部に充てることができ、貨物事業者は燃料コストの軽減とサービスの向上を図ることができ、行政はバス運行に係る補助金の削減と、住民サービス向上のアウトソーシングを行うことができる。(ヤマト運輸「客貨混載」<P104 参照>) ◇事業そのものは指定の民間事業者が行うため、効率的でニーズに合ったサービスの提供が可能。コンビニ業者の参入が図られれば、より地域に密着したネットワークの構築が期待される。(所沢市「高齢者毎日配食サービス事業」<P108 参照>)

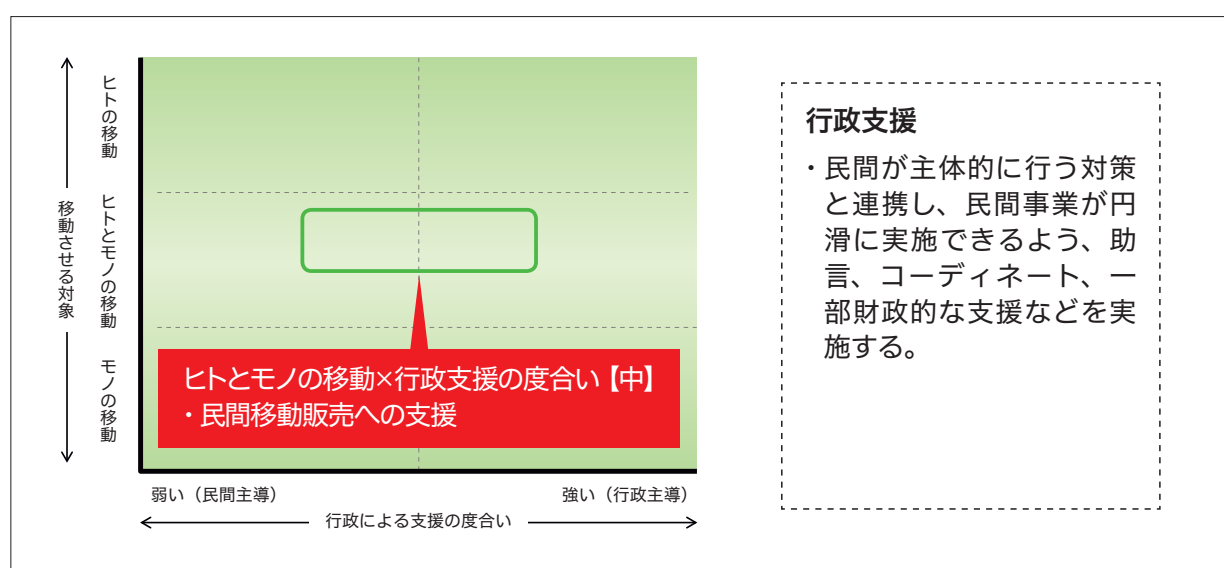
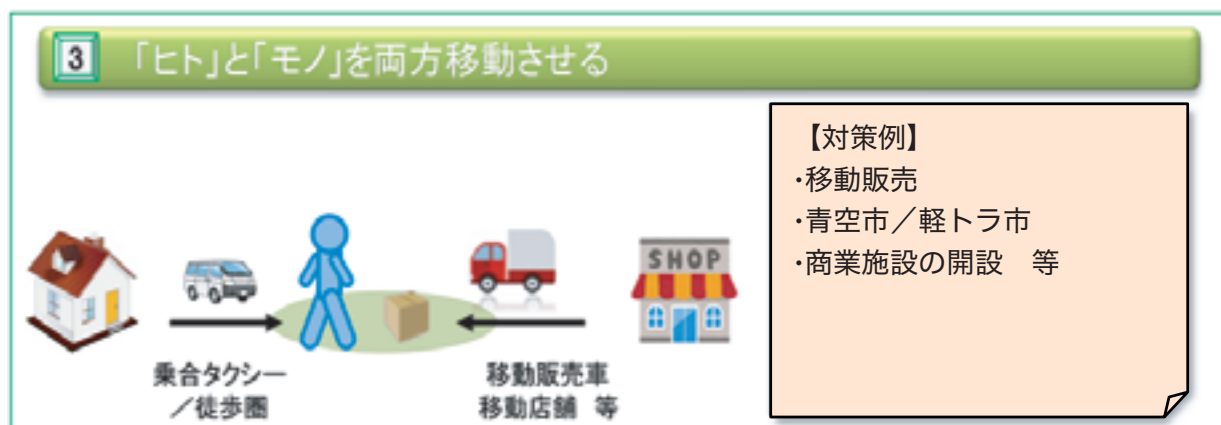
(4) 対策検討の方向性（まとめ）

- 極力、民間事業者の取組に委ねることで、住民ニーズにあったサービス提供を行えるようにする。
- モノの移動を単体で捉えるのではなく、路線バス等のヒトの移動と合わせて対策を検討することで、win-win の関係を構築できるような連携を行う。

(5) 未来に向けた検討課題

- 路線バスに搭載できる貨物量には法的に制限があり、公共交通機関への客貨混載には、現状では限界がある。
- 路線バスは今後とも維持させるかどうか不透明な部分もあり、公共交通機関以外の貨物輸送手段についても検討が必要となっている。

5 - 4 民間事業者が行うヒトとモノの移動対策への支援



(1) 多摩・島しょ地域の状況

多摩・島しょ地域では、一部地域において局所的に民間事業者による独自の移動販売が行われている。民間事業者による小売事業のノウハウや、移動販売ならではの機動力に期待するところは大きいものの、ランニングコストなどの経費がかかり、民間事業として支えきれない場合も想定される。そうした状況における事業の撤退を防ぐためには、行政が支援を行う必要が生じることが予想される。民間事業者を支える仕組みを検討するなど、商業環境を維持していくことが重要になってくる。

(2) 主な課題

- 民間事業者が実施する移動販売に対する行政支援のあり方の検討

(3) 対応する事例と課題解決のポイント

区分	ポイント
住民ニーズへの対応	<p>◇一般のスーパーマーケットと同じ価格帯での販売、利用者の要望を商品展開に反映させるなど、競争が少ない移動販売という事業形態に安住せずに、消費者ニーズに合わせた事業展開を行っている。(京王ほっとネットワーク「移動販売」<P78 参照>)</p> <p>◇住民ニーズに合わせ、一般のスーパーマーケットにはない商品展開を行うなど、消費者ニーズに合わせた事業展開を行っている。(高崎市「高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業」<P110 参照>)</p>
財政支出の軽減	<p>◇行政は販売場所の提供や、共同イベントの実施による広報等を支援することで、事業者が自立的に行う事業の継続性を側面から支えている。(京王ほっとネットワーク「移動販売」<P78 参照>)</p> <p>◇移動販売事業者は、高齢者の見守り活動と商業環境の提供という二つの役割を担っており、それに対して、行政は設備費と燃料費を補助している。(高崎市「高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業」<P110 参照>)</p> <p>◇行政は、「高齢者の見守り」というキーワードを用いることで、商工施策ではなく福祉施策として移動販売の持続性を支援している。(高崎市「高齢者の見守りを兼ねた移動販売事業」<P110 参照>)</p>

(4) 対策検討の方向性 (まとめ)

- 移動販売を民間事業として成立させるには、事業者が住民ニーズを捉え競争力を持つことが重要。行政は、販売場所の提供や情報発信により、そうした競争力を支援しつつ、市場規模が小さく事業の成立が難しい地域には、直接的な補助の仕組みを作るなど、場所、市域を越えて、地域状況に応じた支援を行う。

5 - 5 ポイントの整理

自治体で活用可能な「移動」に関するポイントを整理した。

表 19 課題解決のポイントの整理

区分	ポイント
効率的で柔軟な運行方法による ヒトの移動対策	<p>◇住民ニーズに対応するために、地域住民へのグループインタビュー等による移動のニーズ把握を実施するとともに、「車両の小型化」や「デマンド運行」など、きめ細やかで柔軟な運行方法を採用。</p> <p>◇運行経費の削減を図るには、需要に応じた運行を行うことや、運行事業者のモチベーションを高める委託方法を採用、シビルミニマムの検討をするなどの工夫を行う。</p>
住民等の主導できめ細かな ヒトの移動対策	<p>◇事業の推進力となるキーパーソンと協力できる関係を構築し、地域の力を最大限に発揮できるよう、柔軟な補助制度の運用等を行う。</p>
行政支援策による民間事業者が行う モノの移動対策	<p>◇極力、民間事業者の取組に委ねることで、住民ニーズにあったサービス提供を行えるようにする。</p> <p>◇モノの移動を単体で捉えるのではなく、路線バス等のヒトの移動と合わせて対策を検討することで、win-win の関係を構築できるような連携を行う。</p>
民間事業者が行う ヒトとモノの移動対策への支援	<p>◇移動販売を民間事業として成立させるには、事業者が住民ニーズを捉え競争力を持つことが重要。行政は、販売場所の提供や情報発信により、そうした競争力を支援しつつ、市場規模が小さく事業の成立が難しい地域には、直接的な支援の仕組みを作るなど、場所、市域を越えて、地域状況に応じた支援を行う。</p>

第6章 未来を見据えた社会へ向けての提言

6-1 第5章において整理した「未来に向けた検討課題」

多摩・島しょ地域で特に問題となっている「住民ニーズへの対応」「財政支出の軽減」という二つの視点からその対応のポイントを整理した。ヒトとモノの移動対策をこれから実施、または改善を図る自治体は、本調査研究により収集した各地域事例のポイント等を参考にしつつ、住民ニーズに合致した、財政支出を抑えた支援方法を検討することが望まれる。

しかし、ヒトとモノの移動問題について、全てが解決されたわけではなく、参考事例を研究する中で、新たな課題も見出された。以下に、第5章において提起した「未来に向けた検討課題」をまとめ、こうした課題への対応について、「技術革新」、「規制緩和」といった既存の枠組みを越えた視点から、解決の方策を探る。

表 20 「未来に向けた検討課題」

区分	未来に向けた検討課題
効率的で柔軟な運行方法によるヒトの移動対策	・現状では、ピーク時の輸送ニーズに対応しきれていない局面がある。しかし、細い道路に対応する小型車両の運行が必要な場合もあり、住民ニーズに対応するためには、運行車両数の増加など、コスト増が避けられない可能性もある。
住民等の主導できめ細かなヒトの移動対策	・事業の持続可能性を将来に渡って担保するためには、過疎化や高齢化によって発生する人材不足を補う対策が必要となる。
行政支援策による民間事業者が行うモノの移動対策	・路線バスに搭載できる貨物量には法的に制限があり、公共交通機関への客貨混載には、現状では限界がある。 ・路線バスは今後とも維持させるかどうか不透明な部分もあり、公共交通機関以外の貨物輸送手段についても検討が必要となっている。
民間事業者が行うヒトとモノの移動対策への支援	—

6 - 2 対応方法の検討

(1) 「技術革新」の活用

近年のヒトとモノの移動に関連する技術革新は目覚ましいものがある。本調査研究にでも、「輪島商工会議所」の事例において、将来的に自動運転化を目指すエコカートの取組について取り上げた。将来的に実用化が期待できる「自動運転」の最新技術を活用することができれば、路線バスや乗合タクシー、貨物輸送車等の運転手を雇用する費用を抑制することができ、財政負担の軽減に繋げられる可能性がある。同様の考え方で、ドローン[※]を活用した貨物輸送についても法整備や、実証実験が進められており、特に貨物輸送の分野での利用が期待できる。

※ドローン（英：drone）とは、無線操縦の無人機を指す。航空法では「無人航空機」として、次の通り定義づけられている。

無人航空機…航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器であつて構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦（プログラムにより自動的に操縦を行うことをいう。）により飛行させることができるもの（その重量その他の事由を勘案してその飛行により航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通省令で定めるものを除く。）をいう。

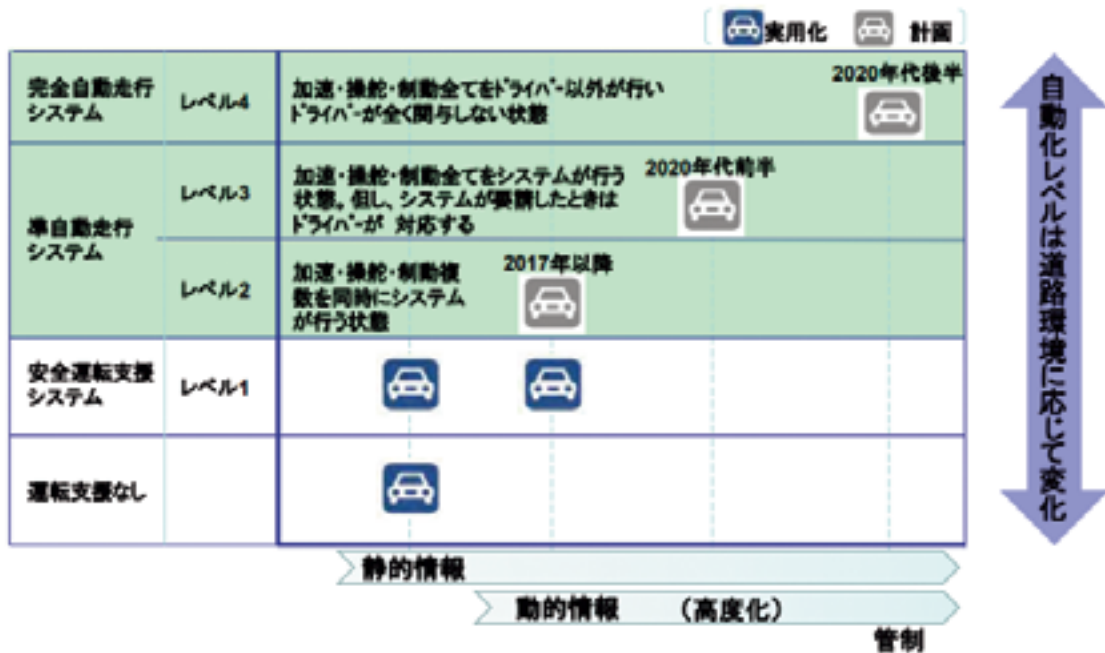
①自動運転

自動車メーカー等各社は自動運転の技術開発を進めている。国は、平成32年までに自動運転を実現する方針を掲げ、民間事業者と協力した各種の検討を行っている。内閣府においては、「自動走行システム」を戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）[※]課題として位置付けており、平成26年6月より「自動走行システム推進委員会」において検討を進め、自動走行システムの実現期待時期などを明記している。

また、経済産業省及び国土交通省においては、平成27年2月に「自動走行ビジネス検討会」を立ち上げ、平成27年6月にはその中間とりまとめを発表。今後は「競争領域と協調領域の戦略的切り分け」「自動走行の将来像の構築」「産学連携の促進」「ルールへの戦略的取組」について取組を進めるとしており、具体的な内容については、「自動走行ビジネス検討会将来ビジョン検討ワーキンググループ」において検討が進められている。

高齢化が進展する中で、免許返納者は増加傾向にあるが、自動運転による安全な移動手段が確保されることにより、この傾向が減速し、交通弱者の増加が抑制されることが期待される。また、自動運転技術は公共交通機関への応用についても大きな可能性を持っている。

※ 戦略的イノベーション創造プログラムとは、総合科学技術・イノベーション会議が、自らの司令塔機能を発揮して、府省の枠や旧来の分野の枠を越えたマネジメントに主導的な役割を果たすことを通じて、科学技術イノベーションを実現するために新たに創設するプログラムのこと。



出典：内閣府「SIP（戦略的イノベーション創造プログラム）自動走行システム研究開発計画」（平成 27 年 5 月）

図 77 自動走行システムの実現期待時期

表 21 自動運転についての自動車メーカー等の代表的な取組内容

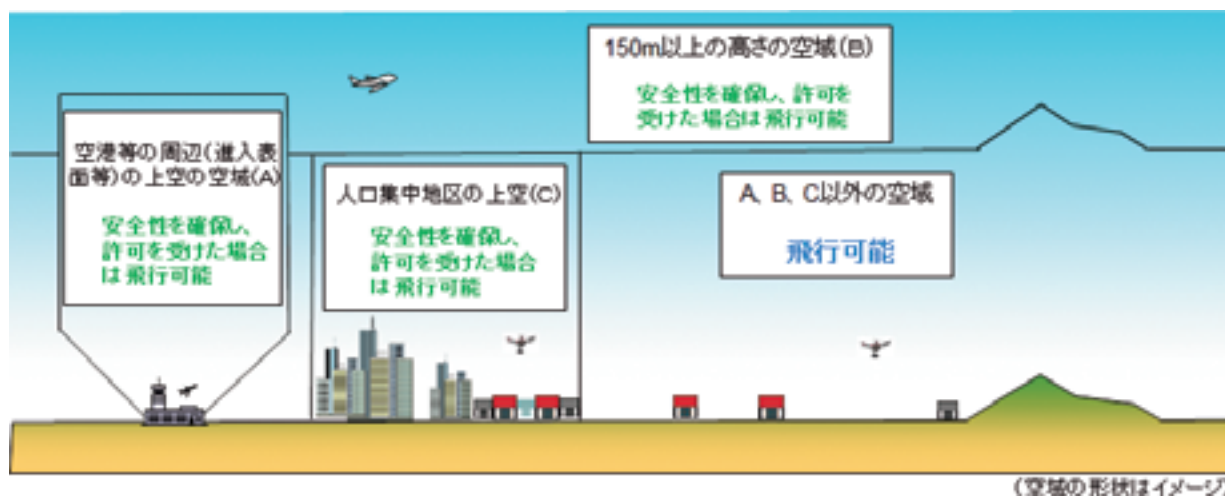
メーカー	取組内容
A社	2020年（平成32年）頃の実用化を目指し、自動運転車を開発中。平成27年10月には、首都高速道路での合流、車線維持、レーンチェンジ、分流を自動運転で行うデモ走行を実施。（平成27年10月ニュースリリースより）
B社	2016年（平成28年）末までには混雑した高速道路上での安全な自動運転を可能にする技術を市場に導入、2018年（平成30年）には、高速道路での車線変更を自動的に行う自動運転技術の実用化、2020年（平成32年）までには、交差点を含む一般道での自動運転技術の導入を計画している。（平成27年10月ニュースリリースより）
C社	2020年（平成32年）をめどに高速道路における自動運転の実用化を目指し開発を進めている。平成27年11月には、首都高速道路での、本線合流、レーン変更、分岐等を自動運転で行うデモ走行を実施。（平成27年10月ニュースリリース等より）
D社	2015年6月25日に、自社開発の自動運転車が米シリコンバレー地域で公道試験走行を開始した。ハンドルもアクセルペダルもブレーキペダルもない、完全な自動運転を可能にする“近未来車”の実用化を目指している。（平成27年7月ニュースリリース等より）

出典：各社 web サイトより

②ドローン技術の活用

ドローンの活用については、首相官邸への無人機落下事件等を受け、その運用方法が問題視されたことから、平成 27 年には航空法の一部が改正されるとともに、「無人航空機（ドローン、ラジコン機等）の安全な飛行のためのガイドライン」が定められ、一定のルールのもとで運用が行われることとなった。

こうした法的な整備が進む中で、平成 27 年 12 月には、千葉県千葉市において世界初となるドローンを使った宅配事業が国家戦略特区として認定されていることや、香川県では、民間事業者が平成 27 年 1 月に、離島におけるドローンによる貨物輸送の実験を行うなど、モノの移動に対するドローン技術の活用の具体化に向けた動きが着々と進められている。



出典：国土交通省 web サイトより

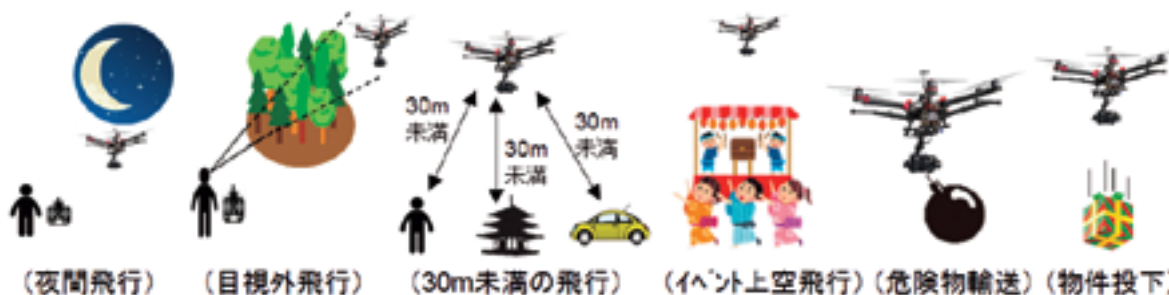
図 78 航空法の改正（無人航空機の飛行の許可が必要となる空域）

飛行させる場所に関わらず、無人航空機を飛行させる場合には、以下のルールを守る必要がある。

- (1) 日中（日出から日没まで）に飛行させること
- (2) 目視（直接肉眼による）範囲内で無人航空機とその周囲を常時監視して飛行させること
- (3) 人（第三者）又は物件（第三者の建物、自動車など）との間に 30 m 以上の距離を保って飛行させること
- (4) 祭礼、縁日など多数の人が集まる催しの上空で飛行させないこと
- (5) 爆発物など危険物を輸送しないこと
- (6) 無人航空機から物を投下しないこと

上記のルールによらずに無人航空機を飛行させようとする場合には、あらかじめ、国土交通大臣の承認を受ける必要がある。

〈承認が必要となる飛行の方法〉



出典：国土交通省 web サイトより

図 79 航空法の改正（無人航空機の飛行の方法）



第 18 回 国家戦略特別区域諮問会議 配布資料（平成 27 年 12 月 15 日）
 図 80 千葉市「国家戦略特区：近未来技術実証・多文化都市」のイメージ

(2) 「規制緩和」の推進

本調査研究においては、主に多摩地域におけるヒトの移動問題（車両制限令による路線バス等の細街路への路線乗り入れの制限）や、ヤマト運輸株式会社の客貨混載における路線バスへの貨物搭載量の制限等が、対策の効果を高めるための障壁になっている状況が明らかになった。また、輪島商工会議所のエコカートの事例においては、通常は公道を走行できないゴルフカートを改造し、軽自動車として登録することにより、障壁となる法的規制をクリアしてサービス提供を行っている。

こうした既存の規制については、利用者の安心・安全を担保し、適正な市場環境を保護するために必要な措置であるため、手放して規制緩和を推し進めることには慎重にならざるを得ない。

一方で、安全性や市場性等を担保したうえで、地域の実情に応じた規制緩和が、よりよい状況を生み出す可能性もある。規制緩和を地域限定で実現するだけであれば、従来型の構造改革特区を自治体からのボトムアップ型で提案することで実現できる可能性がある。また、自治体が関係省庁、民間事業者等と連携・協議しながら、税制・金融等の特例措置の可能性を含む総合特区を提案することも、事業内容によっては検討すべきである。

車両制限令においては、道路の状況に応じて通行可能な車両の幅には制限がある。バス等の車両を運行する際には、この条項が適用されることから注意が必要となる。

道路の区分		通行可能な車両幅	
市街地区域内	一般的な道路 (下段以外)	一般的な道路 (下段以外)	車両幅 ≤ 「車道の幅員」 - 0.5m ÷ 2
		交通量が極めて少ないと 指定された道路、または 一方通行	車両幅 ≤ 「車道の幅員」 - 0.5m
	駅前、繁華街等にあり 歩行者の多い道路で歩 道・自転車歩行者道が ない場合	一般的な道路 (下段以外)	車両幅 ≤ 「車道の幅員」 - 1.5m ÷ 2
		交通量が極めて少ないと 指定された道路、または 一方通行	車両幅 ≤ 「車道の幅員」 - 1.0m
市街地区域外	一般的な道路 (下段以外)		車両幅 ≤ 「車道の幅員」 ÷ 2
	一方通行または、おおむね三百メートル以内の区間 ごとに待避所があるもの (道路管理者が自動車の交通量が多く待避所のみでは すれ違いに支障があると指定したものを除く。)		車両幅 ≤ 「車道の幅員」 - 0.5m
	交通量が極めて少ないと指定された道路		(規定なし)

出典：車両制限令 第5条及び第6条より作成

図 81 車両制限令による道路を通行する車両幅の制限

(郵便物等の運送)

第八十二条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

出典：道路運送法

注：ヤマト運輸における客貨混載事例においては1回あたりの積載量は350kgまでと規定された。

図 82 道路運送法の該当箇所

6-3 未来に向けた提言

未来に向けた検討課題として設定した項目について、6-2においてとりまとめた、新技術や規制緩和との対応と課題解決の方向性について表 22 にまとめた。

表 22 未来に向けた検討課題と対応する対策

検討課題	対応する対策
(1) 住民ニーズを満たすための（車両数増による）財政負担増の発生	●自動運転技術の活用 ⇒バスや乗合タクシー等の人件費を抑制し、公共交通を運行する自治体の財政負担を軽減する。
(2) 過疎化や高齢化によって発生する人材不足	●自動運転技術の活用 ⇒人口減少によって不足するマンパワーを自動運転技術によって補う。
(3) 路線バスによる貨物輸送拡大の制限	●規制緩和の推進 ⇒規制緩和により、路線バスへの搭載量の制限を引き上げ、路線バスによる貨物輸送量を増加させる。
(4) 路線バス廃止時の貨物を輸送する手法	●自動運転技術・ドローン技術の活用 ⇒ドローンの活用により、路線バスによる輸送を代替する。島しょ間輸送にも活用できる。

(1) 住民ニーズへの対応に伴う財政負担増に関するヒトの移動対策

特に多摩地域において、ヒトの移動サービスを向上させ住民ニーズを満たすために、より需要量の小さなエリアをカバーする公共交通サービスの必要性が浮かびあがっている。しかし、そのためには、大型のバス車両ではなく、小型車両を増やすことが必要であり、車両費や運転手の人件費によって財政負担の増加を招く可能性が高い。

こうした状況を回避する一つの手法として、自動運転技術の活用が考えられる。現在、自動運転技術は、高速道路上での実験を行える段階まで研究が進んでおり、一般道での運行についても具体的なスケジュールが示されている状況にある。

今後、よりきめ細かなヒトの移動サービス提供を検討する自治体においては、従来型の人が運転する方法に加え、自動運転技術の動向を見定めつつ、自動運転による公共交通サービスの導入についても、関係機関と協議していくことが望まれる。

(2) 過疎化や高齢化によって発生する人材不足に関するヒトの移動対策

多摩・島しょ地域においても、地域住民、地域団体等が独自にヒトの移動サービスを担う事例が出始めている。また、多くの自治体では、ヒトの移動サービスとして公共交通の運行を充実させるなどしている。こうした状況の中で、西多摩地域を中心に、過疎化や高齢化が進展することで、そうしたサービスを担う人材の確保が危ぶまれている状況にある。

ヒトの移動における、こうした人材不足の問題についても、自動運転技術を適用できる可能性がある。通常、車両1台につき、1人以上の運転手が必要となるが、運転が完全に自動化されれば、車両の運転に充てる人数を抑制できる。

今後、地域住民や団体が行うヒトの移動サービスが人材不足によってサービス維持が困難になる状況を想定し、自治体として自動運転技術の活用を支援できるよう、情報収集と支援の仕組み検討などを進めていくことが求められる。

(3) 客貨混載の限界に関するヒトとモノの移動対策

現状、多摩・島しょ地域では、過疎化（市場規模の縮小）による宅配等の縮小について、危機感を感じている自治体は少ない。しかし、特に西多摩地域などの中山間地域においては、問題意識を持つ自治体が複数見られることや、人口減少社会においては、こうした問題が将来的に表面化することも想定できる。一方で、ヒトの移動においては、どのように低負担な公共交通サービスを提供するか、多くの自治体が課題に感じている。

こうしたモノ及びヒトの移動について、客貨混載の導入によって、宅配（貨物輸送事業者）と路線バス（交通事業者）、交通事業者を支援する行政それぞれにメリットがあることが本調査研究によって明らかとなった。貨物輸送事業者は、輸送の一部を他社に移管することで地域でのサービスを向上することができ、交通事業者は輸送に係る収入を得ることができる。また自治体が交通事業者を補助している場合には、収入が増えることから自治体補助を抑制することができる。

しかし、ヒトを運ぶ路線バス等によって貨物を輸送することは、法的に規制されており、貨物量には制限がある。事実、現状で許可されている重量だけでは、全ての貨物を運びきることができない状況も、参考事例ヒアリングで指摘されている。貨物量の積載量の制限を緩和すれば、貨物運送事業者だけではなく、交通事業者や自治体にもメリットがある。

こうした win-win の関係性が、法的な規制によって進まないことは、住民サービスの向上と財政負担を軽減する機会を損失することにも繋がりがねない。

今後、自治体は、客貨混載のような関係主体にメリットがある仕組み構築を進めるとともに、P136で述べたように、特区などを活用した規制緩和の有効性を実証していくといった取組を進めることが求められる。それは、将来的には社会構造の変化に対応した法令改正の動きにも貢献すると考えられる。

(4) 公共交通機関等の廃止等に関するモノの移動対策

多摩・島しょ地域では、ヒトとモノの移動問題が発生する要因の一つとして、公共交通機関が廃止または縮小されたことにより、必要な移動ができなくなったことも挙げられており、そうした既存公共交通機関を維持するための補助や、代替としてのコミュニティバスの運行などが行われている。

貨物輸送事業者、交通事業者、行政それぞれにメリットのある手法として、路線バスへの客貨混載が挙げられているが、路線バスの維持は不安定な面があることから、さらにその代替手法についても検討課題となっていることが、本調査研究によって明らかになった。

こうした客貨混載の代替として、先に述べた自動運転技術の活用や、ドローンの活用などの可能性がある。自動運転技術は、運転手人件費の削減による公共交通の維持、及び自動運転による拠点間の貨物輸送の両面に活用が可能といえる。また、ドローンについては、拠点間の輸送に加え、各戸への個別輸送の可能性もある。現状では、「夜間飛行」「目視外飛行」「30m未満の飛行」「イベント上空飛行」「危険物輸送」「物件落下」が禁止されており、それらの方法でドローンを飛行させるには、国土交通大臣の承認が必要と定められていることから、どこまでのサービス提供が可能となるか未知数の部分もある。しかし、国家戦略特区の認定を受けることによってドローンの規制を緩和する地域も出てきていることから、そうした動きを見定めつつ、多摩・島しょ地域への導入可能性についても検討を行う余地がある。

特に、多摩地域は、人口規模が少ない中山間地域や、エレベーターが設置されていない集合住宅が多数存在していることから、財政支出を抑えたモノの移動サービスの維持（中山間地域におけるモノの移動サービスの確保）、住民サービス向上（高齢者が荷物を持って階段を上らないようにするなど）といった面からも、ドローン技術の活用は高い効果が期待できる。

資料編

1. 自治体アンケート自由記述

(1) 実施のポイント

①ヒトの移動対策

地 域	実施のポイント（自由記述）
南多摩地域	鉄道駅や既存のバス路線から離れた「交通空白地域」を中心に高齢者や障害者等の「交通弱者」の公共交通手段の確保を目的として運行しているため、一般路線バス等と比べても利用者は多くはないが、年々利用者は増加しており、交通空白地域における公共交通需要に対して一定の成果があげられていると認識している。
北多摩地域	利用者は年々増加し、今後も更なる利用が進むと見込まれ、引き続き、利便性の向上や社会状況の変化に対応していく必要がある。
南多摩地域	コミュニティバスの導入検討時に、地元のニーズを踏まえながら事業採算性の良い案を検討した。運行開始後は利用者が増え続けており、また、運行収支が黒字となっている路線もある。市内にはまだ交通空白地区が存在し、それらの中には収支予測が大幅に赤字となる地域があるため、より事業採算性が良い案を検討していくことが課題である。また、道路幅員が狭隘な地域もあるため、コミュニティバスだけではなくデマンド型交通など、他の公共交通の導入も視野に入れて検討していくことが課題である。
北多摩地域	平成 26 年 6 月に、民間路線バスの初乗り運賃と同等の運賃に改定し、収支率は 3%増の約 50%となった。
北多摩地域	コミュニティバスについては、近年順調に利用者数が増え、また利用が芳しくなかったルートを廃止したことで収支率も大きく改善し、営業係数 180 程度となった。一方、試行運行中のコミュニティワゴン（乗合タクシー）については、定員の限られる車両を使わざるを得ない一方で経費については大きく圧縮することも難しく営業係数が 1,000 を超える状況となっている。
西多摩地域	認知度も高まり、交通弱者の足として定着してきているところである。
北多摩地域	市内の公共施設を結ぶ、交通空白地の解消、市区域の南北を結ぶバス路線がないことなどから、従前の福祉バスの路線を一部参考として、南北を 2 台で「8 の字」に交互通行する 1 路線での運行を実施。なお、利用者が継続して増加しており、混乱や財政支出を回避することから大幅な変更は実施せず、実現可能な改善を随時実施していく予定。
北多摩地域	本運行事業を開始してから 2 年 4 か月を経過したが、各年度の利用登録者数、利用者数を見ると一定の伸びを見せており、また、利用者アンケートや地元で開催した意見交換会の意見を見ても、継続を望む声が少なくなく、着実に地域住民の足として定着してきている。
南多摩地域	バスの運行について、平成 26 年 10 月のルート変更などにより利用者は増加傾向にあるが、市の財政支出は小さくない。

地 域	実施のポイント（自由記述）
西多摩地域	平成 17 年 5 月に運行を開始して以来、各バス停へ上屋・ベンチ設置、市内総合病院への往復ルートを増便、バス車内への広告物の掲示による採算性の向上、電光掲示板による行先表示の出来る車両に入れ替え、電気バスの導入、路線を 1 コース増加、無料乗車日を 2 日間実施、バス停等のコース表示の色分等を行った。
西多摩地域	現在までに、道路状況や利用状況に応じてコースの新設や路線変更等の改善を行ってきた。利用者数は運行開始時から年々増加傾向にあり、現在は大幅な増減はなく、安定している。今後も、市内の路線バスやコミュニティバスの運行コースの状況の変化に伴い、利用状況を調査し、利用実態の把握に努めるとともに、道路網の整備により今まで通行が出来なかった地域への対応など、一部コースの見直しも含め柔軟に運行内容を検討していく。
西多摩地域	乗降方法が、自由乗降形式である事、町内を網羅的に運行している事などから、利用がし易いと思われる。
西多摩地域	導入にあたり、事前に居住者ヒアリング調査を実施することにより、利用者の意向を最大限取り入れることができ、その後の安定的な利用に繋げることができた。

②モノの移動対策

地 域	実施のポイント（自由記述）
北多摩地域	商店街の衰退も懸念されることから、買い物弱者支援としての位置付けだけでなく、商店街の活性化も期待される。

③モノの移動対策

地 域	実施のポイント（自由記述）
北多摩地域	鮮魚小売店が移動販売を快く受け入れてくれたため、サービスが可能となった。

(2) 対策実施上の課題

①ヒトの移動対策

地 域	課題等（自由記述）
南多摩地域	シルバーパス利用者の増加等による収入減が課題の一つとなっている。利用者の利便性の向上のため、時刻表の改定やルート変更等について検討していく必要があり、加えて消費増税が控えていることを踏まえ、運賃改定についても現在検討を行っている。
北多摩地域	平成 25 年度に実施したアンケートや乗降調査等の結果をもとに利用者ニーズ等を把握するとともに、路線バスとの役割分担、税による運行補助金のあり方等について検討し、再編後の利便性の向上につなげる。
北多摩地域	事業開始当初と比べると、介護タクシーや車いす対応可能なタクシー、福祉有償運送を行う NPO 法人等が増加している。それらの状況も考慮しつつ事業を継続していく必要がある。
北多摩地域	市内の再開発事業（東京外かく環状道路、都市計画道路工事、市街地再開発など）を見据えた路線バス、コミュニティバス網の整備。
西多摩地域	地域公共交通の改善に向け、地域での検討結果に応じた運行ができる交通事業者、利用者数、一定の収支を確保するよう、地域特性に応じた新たな公共交通システムの実現を目指す。 また、市内バス路線の維持確保や活性化を図るとともに、新規路線の開設、路線変更などを促し、本市の地域特性に応じた公共交通網の実現を図る。
北多摩地域	コミュニティバス検討会議を開催し、今後のバスのあり方を検討するとともに、検討事項を実施していく。
北多摩地域	交通不便地域の足として運行しているが、運行に当たっては大幅な赤字となっている。利用者の確保は課題となっているが、既存バス路線との競合を避けながら、運行しなければならないため、利用者の増加策も難しい状況となっている。
北多摩地域	さらなる利便性の向上をめざし、ミニバス運行地域で地域懇談会を開催し、路線の拡充や増便について検討している。今後は道幅が狭くミニバスを通すことが出来ない一部に残る公共交通不便地域への対応を目的に、コミュニティバス以外の公共交通導入の可能性について検討していく。
南多摩地域	市内にはまだ交通空白地区が存在し、それらの中には収支予測が大幅に赤字となる地域があるため、より事業採算性が良い案を検討していくことが課題である。また、道路幅員が狭隘な地域もあるため、コミュニティバスだけでなくデマンド型交通など、他の公共交通の導入も視野に入れて検討していくことが課題である。
北多摩地域	コミュニティバス運行ルートの全体的な見直し及び運賃の改定、現在発生している一部路線における乗り残し（停留所で待っている人全員をバスに乗せられないこと）の解消。
北多摩地域	4地区のうち、3地区はコミュニティタクシーが試行運行を開始しており、残る南西部地域の検討が課題である。

地 域	課題等（自由記述）
南多摩地域	交通空白地域の解消を当面の課題としているが、車両制限令により運行できない地域があるためまちづくりと一緒に進めないと解決できない。
北多摩地域	検討地域内でのコミュニティバス導入の住民要望があり、現在ガイドラインに沿った検討を進めているが、道路が狭くバスの運行が厳しい地域が複数ある。
北多摩地域	住民からの要望などを踏まえ、路線変更を行ったところ、利用者数が減少し、財政支出が増えた。
北多摩地域	停留所まで行けない人の交通手段として福祉的な交通について検討を求められる状況となっている。
西多摩地域	今後の高齢化率の上昇に伴い需要も高まることが見込まれるため、今後は増便を検討する必要がある。
北多摩地域	利用者の増加に対して、利益率はあまり向上していないため、現金等による乗車を増やす取組として周知を進めているところである。
北多摩地域	既存の民間の公共交通機関とコミバスの双方を併せても路線が行き届いていない地区の交通需要に応需することが求められている。また、コミバスの現行路線の見直しが求められており、多方面からの需要に適切に応えられる路線の設定が課題として挙げられる。加えて、現行車両の買換えも課題として挙げられる。
北多摩地域	地域住民の足としての定着度を更に進めるため、利用者数や乗合率を更に高める対応策の検討が必要であると考えている。
南多摩地域	バスルートの改変について一定の基準を設けるなど、ミニバスのあり方について課題がある。
南多摩地域	駅前の区画整理などが進んでおり、その進捗に合わせて市民の利便性の向上に向けたバスのルートの再検討が必要となる。
西多摩地域	住民からの要望などを踏まえ、コース変更等を行い利用者数は増加したが、自動車保有率も高く、利用者の少ない便もある。今後のあり方について検討する必要がある。
西多摩地域	未だに交通空白地域があり、対応の必要があるが、需要が極めて少なく、大幅な赤字運行になることが想定されている。
島しょ地域	現在利用者が少なく大幅な赤字運行であるため、経路や運行などについて住民の意見を聴取しながら改善していき、利用者の増に努めたい。
島しょ地域	現在の利用者は、来島者が多い現状にあり、閑散期における利用客が少ない。また、バスの運行収入だけでは経営が厳しいので、利用率（収支率）の向上のためには、来島者の誘致を進めることも課題である。
島しょ地域	航路の就航率が悪く、冬場は20パーセント代に落ち込むこともある。そのため、確実に移動するためにはヘリコミを利用せざるを得ないが、運賃が高額であるため、ヘリコミ運賃への助成を行っている。高齢者にとっては、島外へ通院するための交通手段でもあるため、福祉的な観点からも助成が必要である。

②モノの移動対策

地 域	実施のポイント（自由記述）
北多摩地域	継続的に適正なサービスの提供ができるよう、利用者・事業者ともに「安否確認」「自立生活の助長」の周知徹底を図っていく。
北多摩地域	今後はモデル地区の増加に努めるとともに、利用者のニーズを把握し、より活用しやすいサービス内容の充実を図りたい。
北多摩地域	対象となる要介護3以上の方が増加傾向にあり、一人あたりの利用額や利用者数の増加に伴い、事業費も増加している。国・都からの助成がないため、財政的な負担が重くなっている。また、要介護軽度者であっても疾病により紙おむつが必要な高齢者もいることから、対象者や受益者負担の見直しも必要となっている。
北多摩地域	ADLの低下に伴う食事支援や高齢者の見守り活動の一環として事業を実施している。今後、対象者が増えることへの対応の他、週5回の夕食時のみの配達方法をどうしていくのか検討を行っている。
北多摩地域	市内商店事業者の高齢化などで、廃業にともない、登録店舗数が減少傾向であることが問題点としてある。
西多摩地域	本事業は、平成25年度まで2年間実証実験として、実施し廃止となっている。 <ul style="list-style-type: none"> 商品の購入店舗がスーパーなどのチェーン店に集中してしまい商店街振興の効果が低くなってしまった。 スーパー独自実施の配送サービスとの比較で本事業のほうが単価が低くなってしまったことで、民間事業者間の自由競争の妨げとなってしまった。 購入店舗や購入品目が細分化してしまい、利用者の増とともにスタッフの業務量が増加し、他の業務を圧迫してしまった。 本事業がサービス利用者の外出機会を奪う結果となってしまった。
北多摩地域	本事業は、平成24・25年度実施し、現在、休止している。サービスを要望する市民の声から予想していたものに反して、H25年度は、取扱店44店舗、利用者75人と低い実績値であった。民間事業者が実施している配送サービスを利用している方も多く、買い物代行サービス以外に、移動販売や民間事業者への補助等、事業手法の検討が必要である。
西多摩地域	加盟店が少なく、利用者および利用件数が少ない。住民のニーズ把握が必要。

③ヒトとモノの移動対策

地 域	対策実施上の課題（自由記述）
北多摩地域	<ul style="list-style-type: none"> 赤字化した場合、継続するには行政的な支援が必要となる可能性がある。 今後移動販売の要請があった場合は、サービスを提供する業者がいるかどうか課題となっている。
西多摩地域	当初から、消費生活センター運営委員会の人的負担と出店者の負担金(出店料)で事業を実施・運営しているが、行政職員の協力なしでは実施できない。 出店条件が各家庭での不用品や不用品で作製した物品に限定していることから、最近では出店者数が減少。

公益財団法人 東京市町村自治調査会

1986（昭和61）年10月に、市町村の自治の振興を図ることを目的に東京都多摩・島しょ地域の全市町村の総意により設立された行政シンクタンクです。

多摩・島しょ地域の広域的課題や共通課題に関する調査研究・普及啓発のほか、市町村共同事業、広域的市民活動への支援などを行っています。

本書は、(公財)東京市町村自治調査会及びコンサルタントによる共同調査方式で作成しました。

(公財) 東京市町村自治調査会

永尾 昌文 調査部長

広池 智威 主任研究員

高松 敏朗 研究員

深澤 亘 研究員

幡野 尚裕 研究員

杓川 剛 研究員

(株) 日本能率協会総合研究所

高橋 淳一 主任研究員

上原 穂高 主任研究員

池田 慎二 研究員

平成 27 年度 調査研究

高齢社会における「ヒト」と「モノ」の

移動に関する調査研究

～地域交通と物流に着目して～

報告書

平成 28 年 3 月発行

発行 公益財団法人 東京市町村自治調査会
〒183-0052

東京都府中市新町2-77-1 東京自治会館内

TEL: 042-382-7722 FAX: 042-384-6057

E-mail: tama005@tama-100.or.jp

URL: <http://www.tama-100.or.jp>

委託 株式会社 日本能率協会総合研究所

東京都港区芝公園3-1-22 日本能率協会ビル7階

TEL: 03-3434-6282 FAX: 03-3578-7547

E-mail: jmar_info@jmar.co.jp

URL: <http://www.jmar.co.jp>

印刷 株式会社 アトミ

〒187-0031 東京都小平市小川東町5-13-22

TEL: 042-345-1155 FAX: 042-343-3517

URL: <http://www.atomi.co.jp>



高齢社会における「ヒト」と「モノ」の
移動に関する調査研究
～地域交通と物流に着目して～
報告書

平成 28 年 3 月
公益財団法人 東京市町村自治調査会

