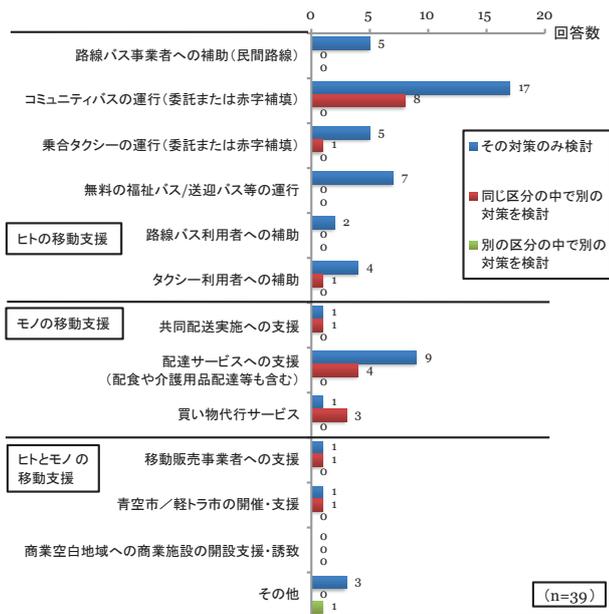
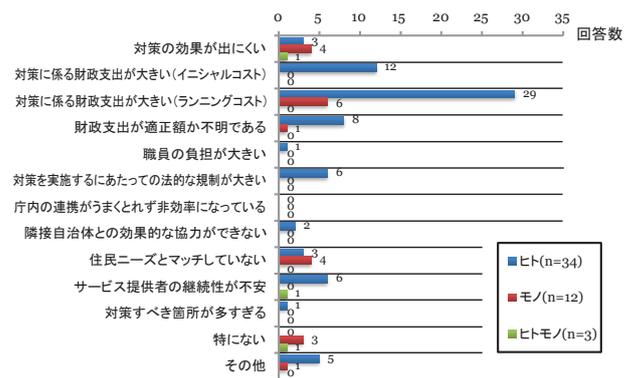


▼図表3 対策を行う上での検討範囲（複数回答）



▼図表4 対策実施上の問題（複数回答）



扱われてしまうことが多い。ほかの事業と複合させることで効率化を図るまでには至っていないことも想像される。

この結果、ヒト移動の対策実施上の問題点として最も多いのが「対策に係る財政支出が大きい(ランニングコスト)」が29団体、続いて「対策に係る財政支出が大きい(イニシャルコスト)」が12団体で当然とも言える結果となった(図表4)。ヒトの移動事業の効率化の方法として自治体広域連携や民間企業との連携があるが、その前の段階として未だ自治体内の課題として処理しようという問題認知がなされていることがうかがわれる。

効率的かつ効果的に移動を行うにはヒトの移動だけではなく、ヒト・モノの移動を総合的に実施し、さらに民間企業との多分野連携を進めることが不可欠であることが、ここまでのアンケート調査から明らかである。自治体の独立事業としてコミュニティ交通対策を行うことが非現実的であることもわかる。

総合的な移動サービスを考える上で、本報告書で紹介している取組は非常に参考になる。武蔵村山市における村山団地の有償ボランティアによる無料自動車送迎、同じく武蔵村山市の乗合タクシー、檜原村のデマンドバス、同じく檜原

村の福祉モノレール、新島の村営バス、多摩市における京王「ほっとネットワーク」による移動販売、それぞれの課題が判然としていて、移動事業導入の検討材料となる。さらに参考事例として挙げられた、新潟県三条市のデマンド交通、神奈川県大和市のコミュニティバス、石川県輪島市のエコカート、埼玉県飯能市の移送サービス、岩手県や宮崎県でヤマト運輸が展開した民間バスへの客貨混載、埼玉県所沢市の毎日配食サービスや商店街の出張販売、群馬県高崎市の高齢者の見守りを兼ねた移動販売、練馬区の購入品宅配サービス、移動販売サービス、送迎サービス、買い物代行サービスも同様だ。

こうした調査結果を元に、本報告書ではこれまで述べた以外に、モノの移動として「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」、「対策実施上の課題は財政支出と住民ニーズへの対応」、ヒトとモノの移動については「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」と概括する。そして重点的課題として財政支出問題、住民ニーズにマッチしたサービス提供、効果的な民間事業者等との連携についても検討が必要、とまとめている。

4. 移動問題の方向性

移動問題を自治体だけでフォローするのはなかなか難しい。

第一は、特にモノの移動について、民間の流通業界のサービス開発のスピードが早く、行政がそれについていくのが難しいという面がある。

団塊の世代は既に前期高齢者になっているが、その多くは40歳代にPCを使っているし、携帯、スマホ、タブレット端末を利用できる人々も多い。周囲に店舗が無くてもアマゾン（ネット販売）と生協等の宅配があれば何とか暮らしていけるといふ人も多くなっている。スーパーの宅配サービスは通常化し、少なくとも多摩地域において流通業界は高齢者対象に利便性を競っている。民間企業も自らのオペレーションコストを低めるために、自治体やコミュニティの協力を求めている。

実際、ヤマト運輸は客貨混載やドローン宅配等、多方面の取組を行っているが、例えば多摩ニュータウンの中に宅配拠点・買い物代行拠点を兼ねたネコサポステーションを2016年5月に2カ所設け、市や地元コミュニティと連携し研究を始めている。さらに、団地等ではペットボトルや米のような重いものを高層階に運ぶのが大変なのだが、それもスーパーや小売店では配送サービスを行っている。食品宅配の流れはスーパー、コンビニエンスストアでも始まっている。市場の早さに自治体は併走・連携し、住民のシビルミニマムを向上させねばならない。

第二に、ヒトの移動についても、自動車を主としたライドシェア（相乗り）を取り入れるなど、自家用車を融通しあうというシェア（共有）の考え方を取り入れることも有効である。シェアの対象は公共交通機関にも広げることが可能で、例えば郊外型SCと駅と住宅地を結ぶバスを移動政策に組み入れ自治体の費用配分を低減する等、いろいろなシェアが考えられるだろう。

第三に、ヒトとモノの移動についてだが、マルシェや軽トラ市のような試みは多摩地域ほとんどなされていない。しかし全国を見渡すと、例えば宮崎県川南町の軽トラ市のように月1回の午前中3時間強の市に1万人が集まる例もある。同様のイベントの実現には、地元自治体・商工会などのやる気と道路利用等の規制緩和が必要だが、既に前例がある以上、多摩地域にできないはずがない。

第4は、本報告書では触れられていない点で

あるが、移動問題は高齢者だけではなく、共働き世帯にとっても深刻である。仕事の制約の中、買い物時間が取りにくいのである。こうした人々に宅配やその受け取りポスト、コンビニ等は既に重要である。高齢者と共働き世帯の移動問題が重なり、それは子育て支援にもつながる。多分野連携によりコスト低減につなげる視点が必要になろう。

第5に残るのは本当の移動弱者である。歩行困難や、閉じこもりについて、本報告書では触れられていないが、在宅医療・介護支援等も移動問題に含まれるだろう。病院・福祉施設への移動はもちろん、自力移動を容易にするバリアフリー移動路の整備は不可欠だ。この部分を行政は真剣に考える必要がある。

これら課題を解決する上で、本報告書の「未来に向けた検討課題」は、前述のような民間の方向性を汲み取ったものとなっている。まず技術革新の活用を謳い、自動車の自動運転やドローン技術の活用を唱えている。次に、規制緩和を謳い、その事例として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制限や、客貨混載における路線バスへの貨物搭載量制限が障壁になっている点を挙げている。今後の自治体の方向性を的確に示していると言える。

本報告書で明らかとなっているのは、移動は単なる交通問題ではなく、地域経済の対流促進問題ということである。各自治体が多様な連携を行い移動問題を少しでも解消し、高齢者に限らず、市民が働き、活動し、そして社会を支える基盤整備に向けて、本報告書は最初の一石を投じている。

[1] 人の1日の移動（パーソントリップ）の目的地、出発地、移動目的、交通手段をアンケートで調査する。この結果は、東京都市圏交通計画協議会「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」（平成24年）によっている。

[2] 国土交通省「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」(平成26年)で、目指すべき国土の姿として掲げられたコンセプト。

[3] 食料品供給体制の崩壊と社会的弱者の集住から生じる社会的問題群。