

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。

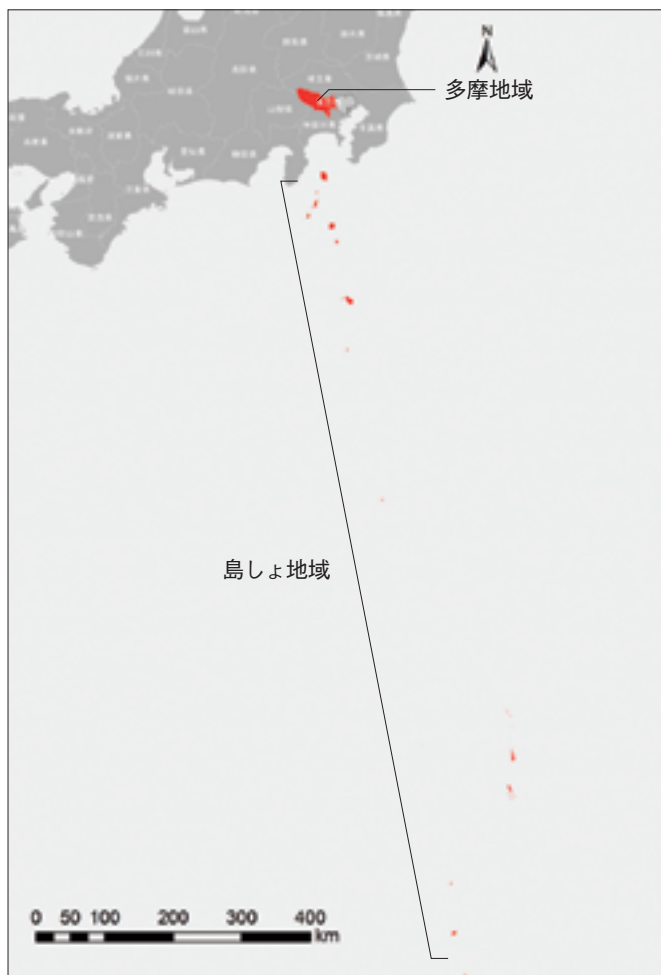


図10 多摩・島しょ地域の位置

②自治体の位置

自治体の位置は以下のとおりである。



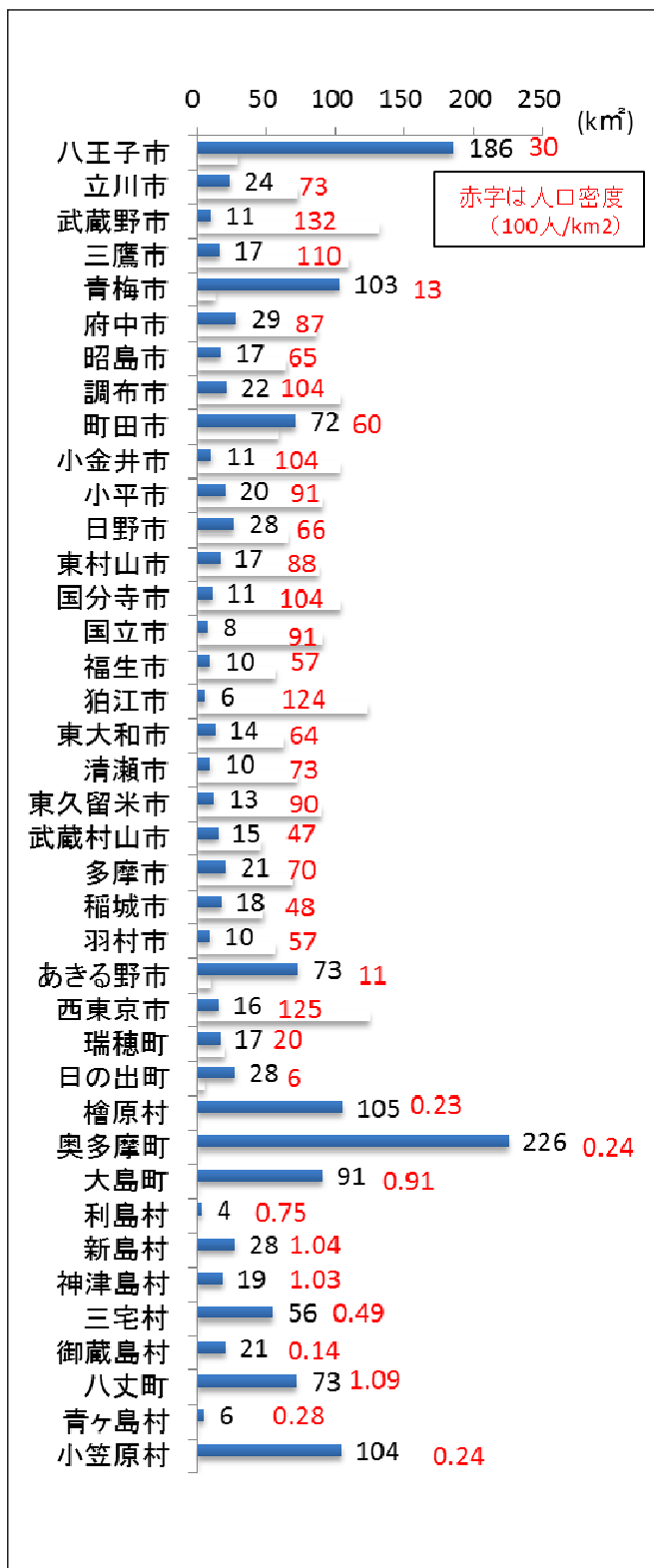
図 11 自治体の位置

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

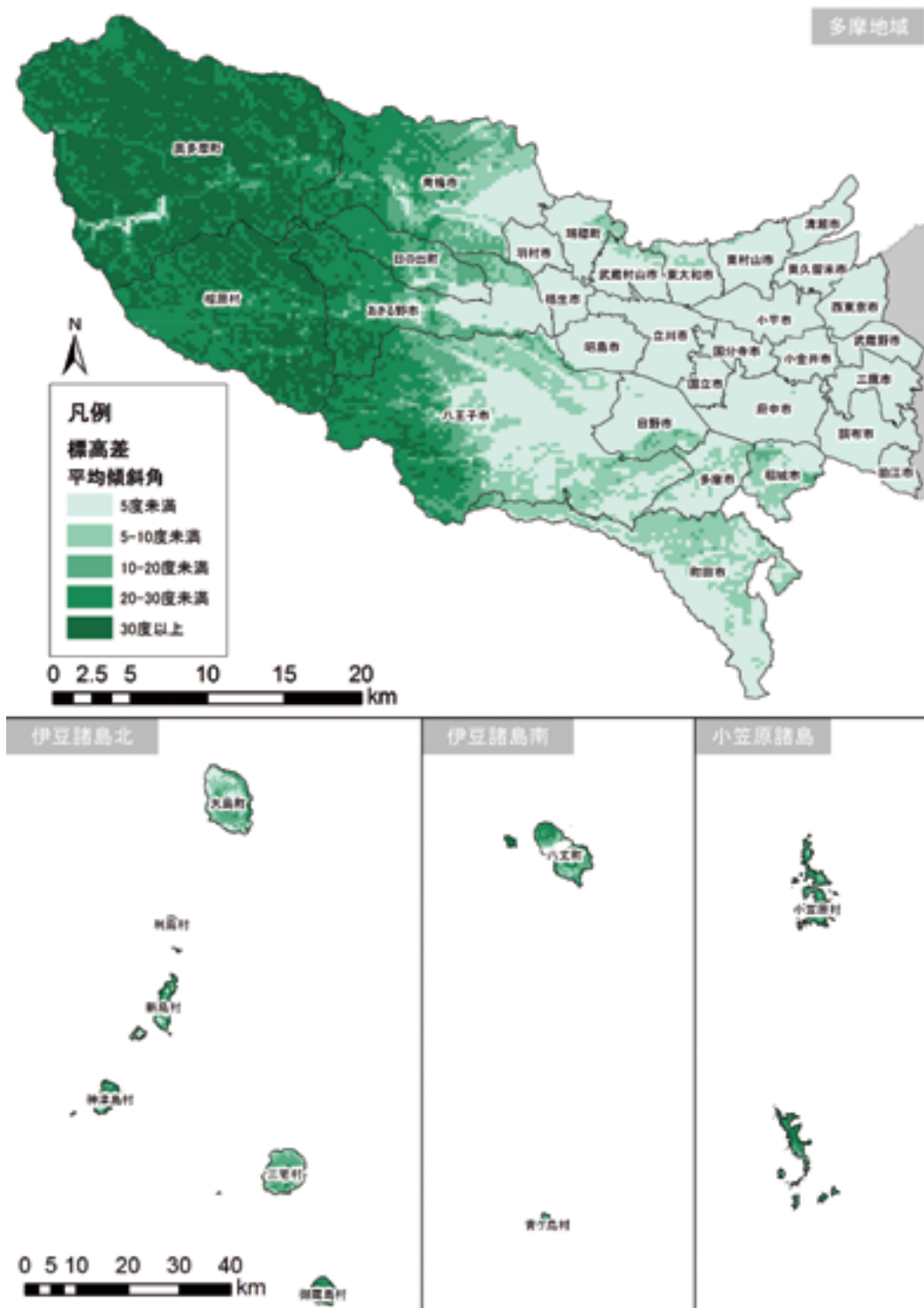


出典：国土交通省 国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」

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

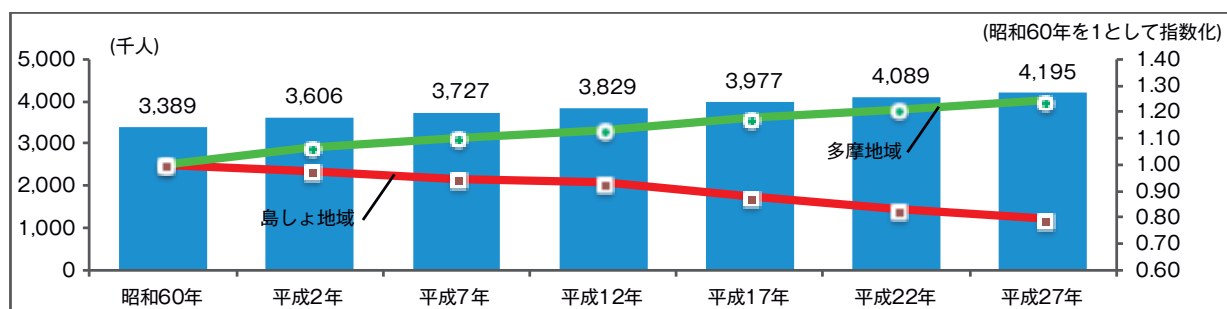
①人口推移

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

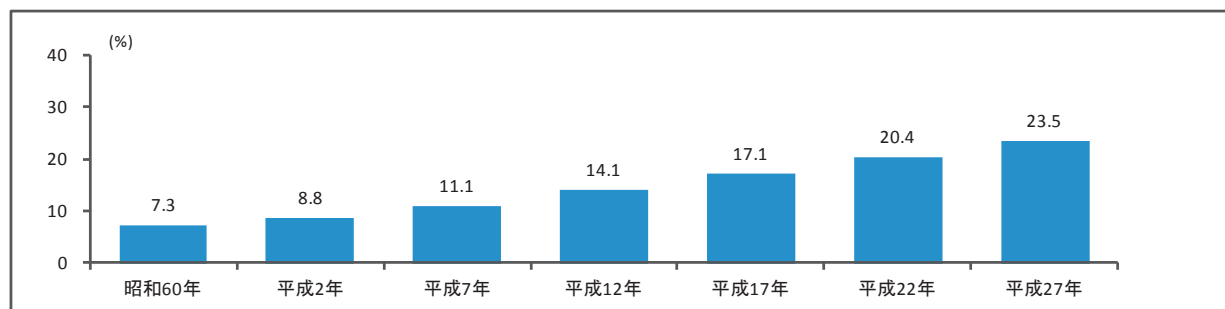
②高齡化率推移

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

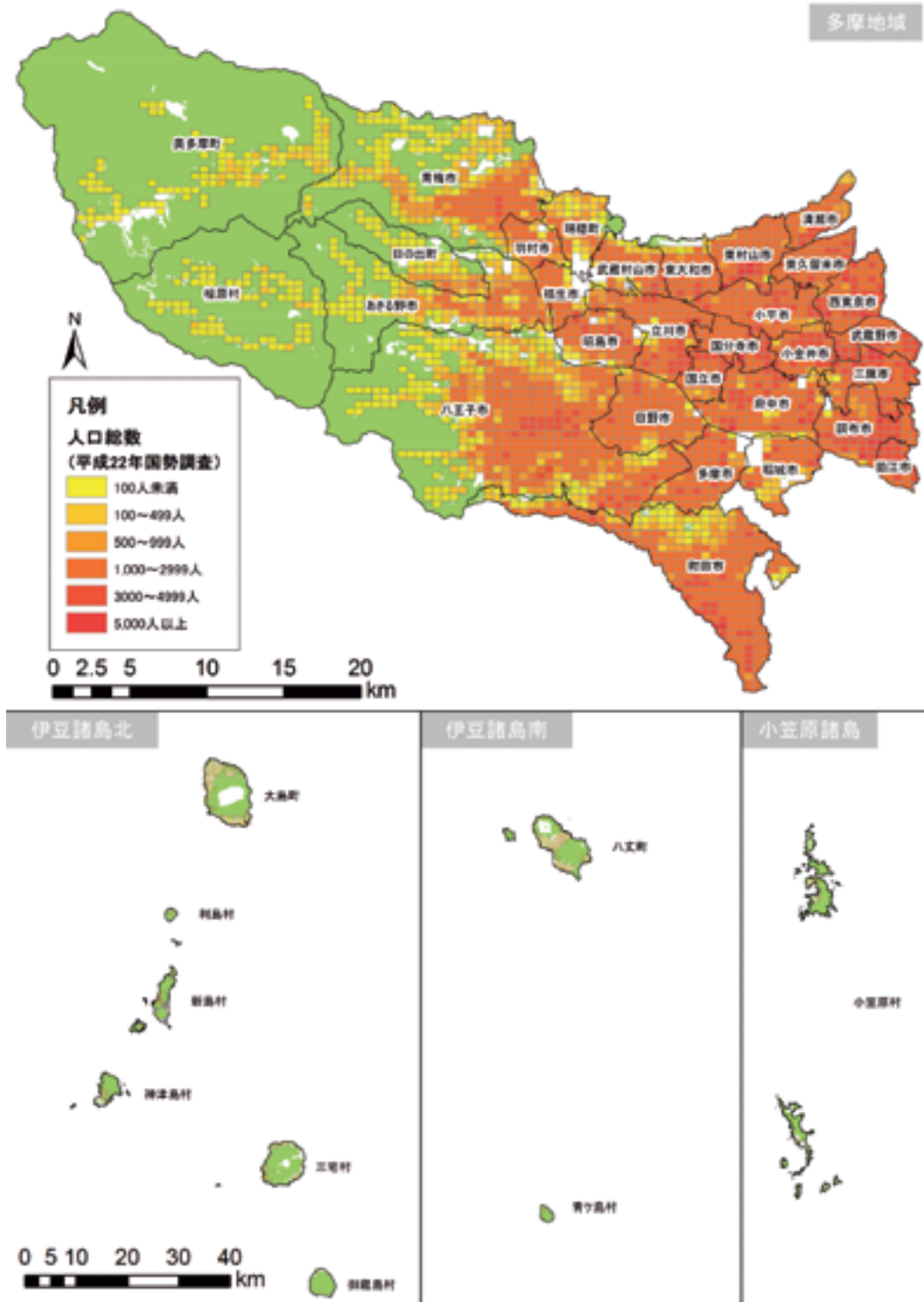


出典：東京都「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」

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。



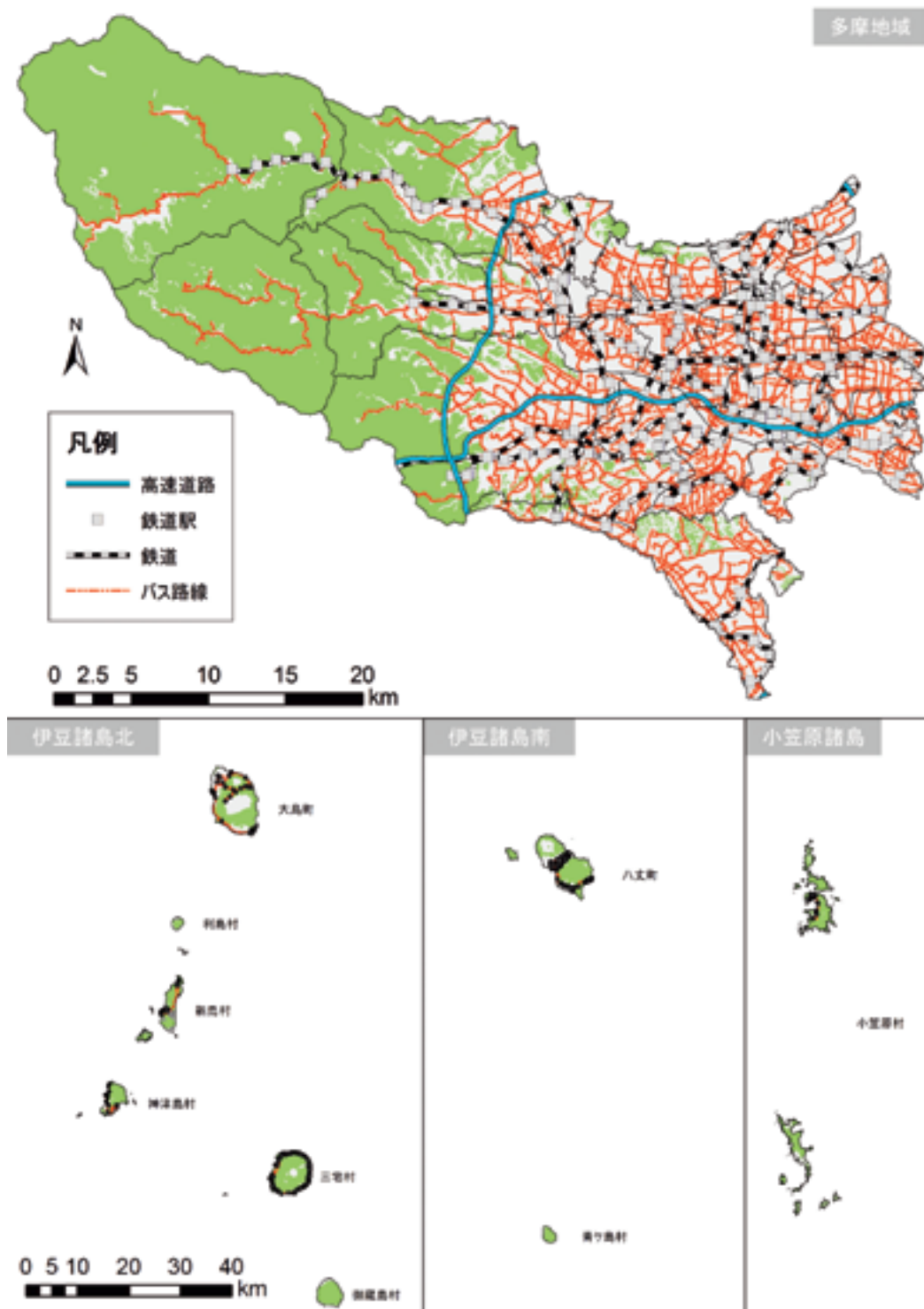
出典：国土交通省「国土数値情報」

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。

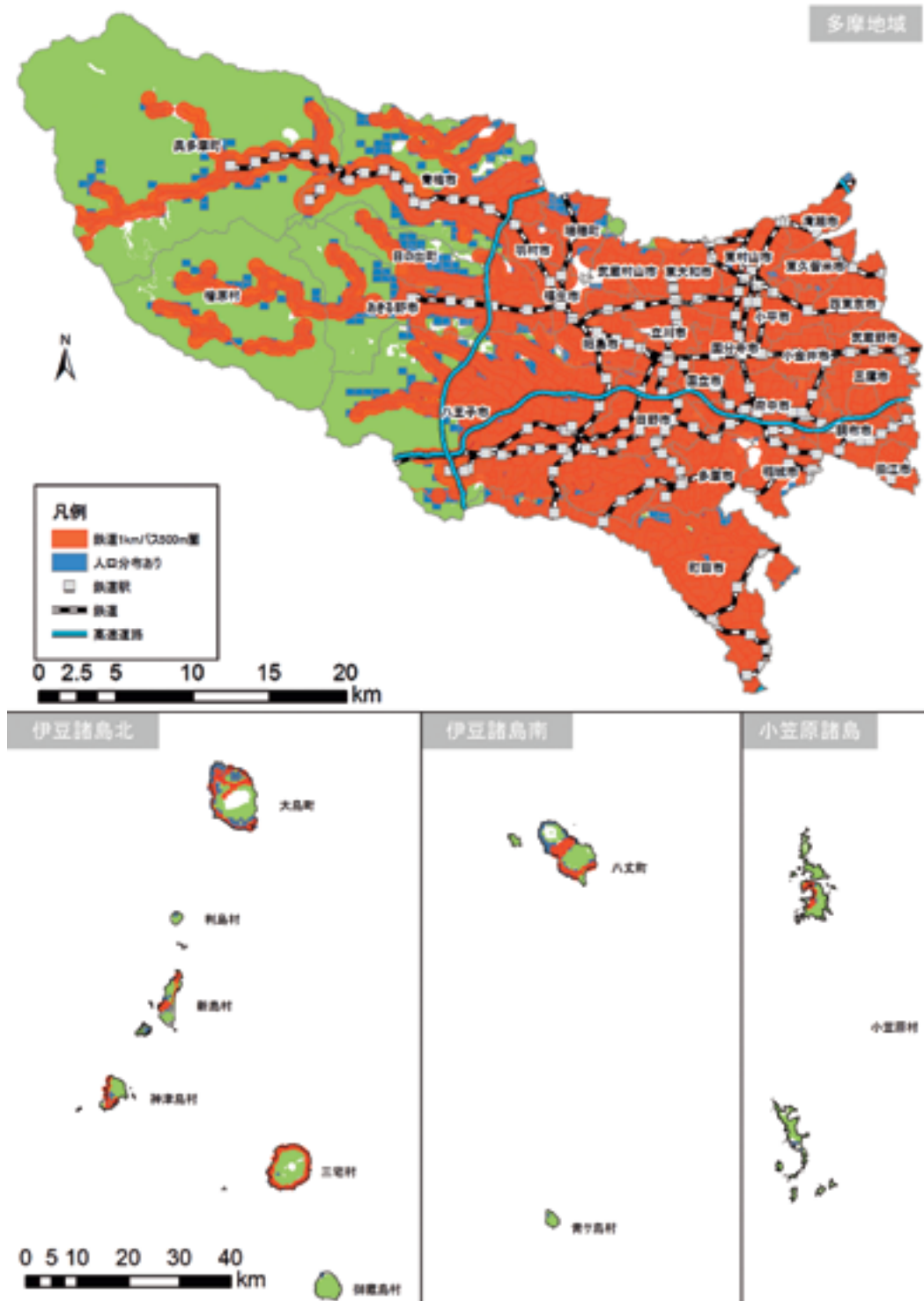


出典：国土交通省「国土数値情報」
島しょ部の●はバス停位置を示している。

図 17 鉄道・バス交通網

②公共交通空白地域

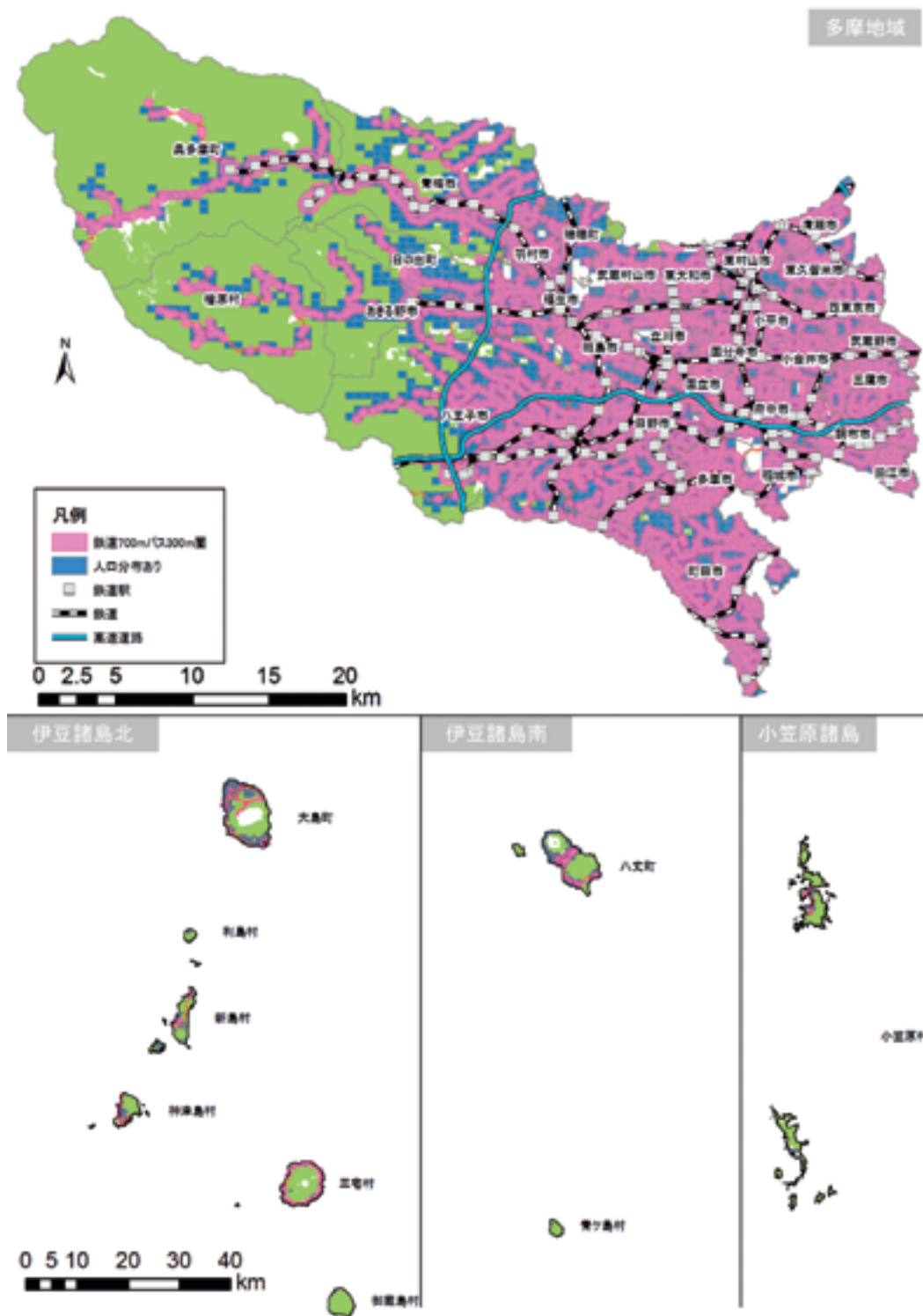
多摩・島しょ地域における公共交通空白地域を明らかにする。公共交通空白地域には、公的な定義づけがされておらず、鉄道駅やバス停からの距離（鉄道やバスの便数を考慮する場合もある）を自治体が独自に設定し判別される。本書においては、多摩・島しょ地域における公共交通空白地域の概況を示すために、鉄道 1km + バス停 500m 圏外及び、鉄道 700m + バス停 300m 圏外を公共交通空白地域とし、その概況を明らかにした。



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。

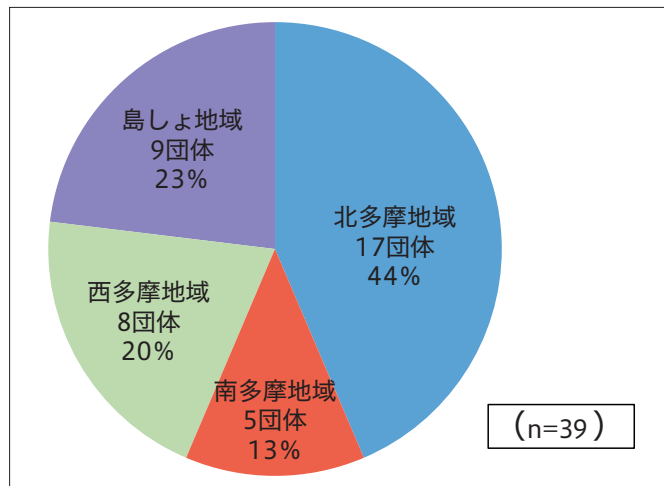


図 20 集計区分

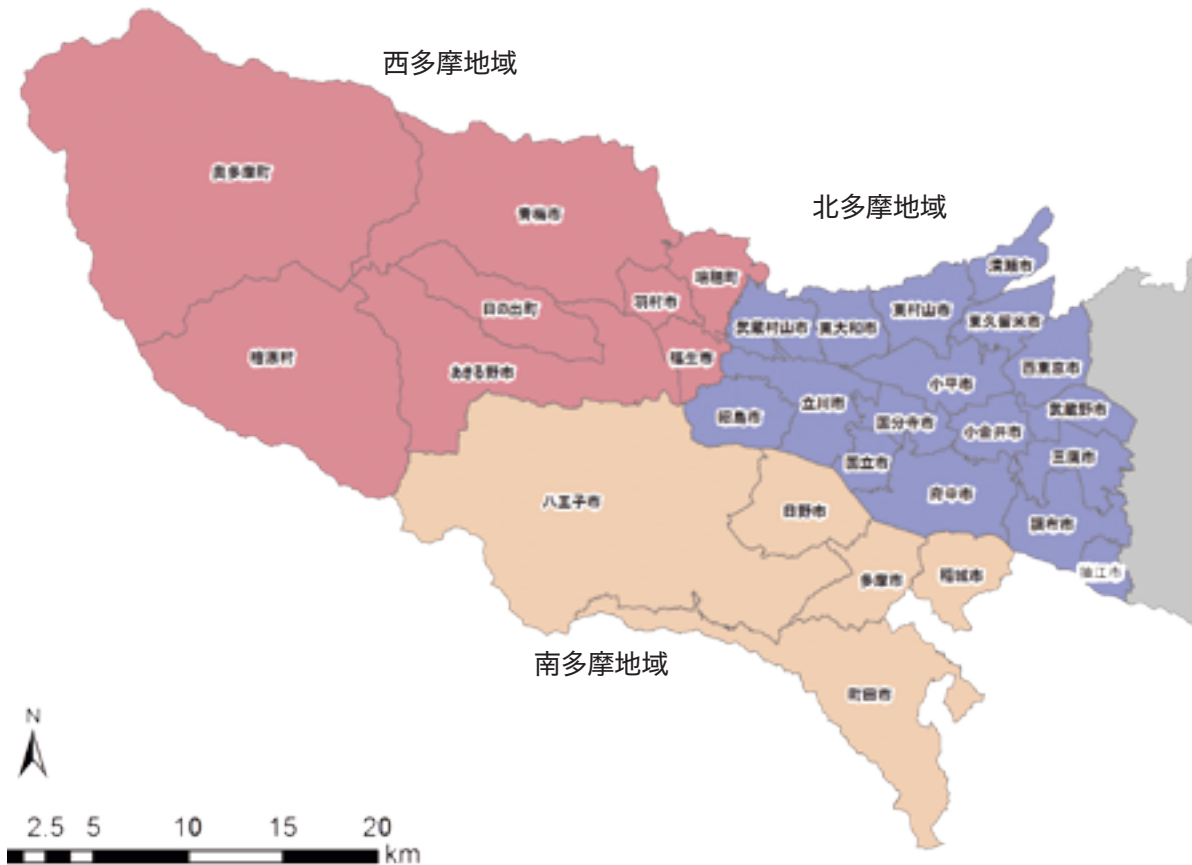


図 21 集計区分（多摩地域の分け）

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。

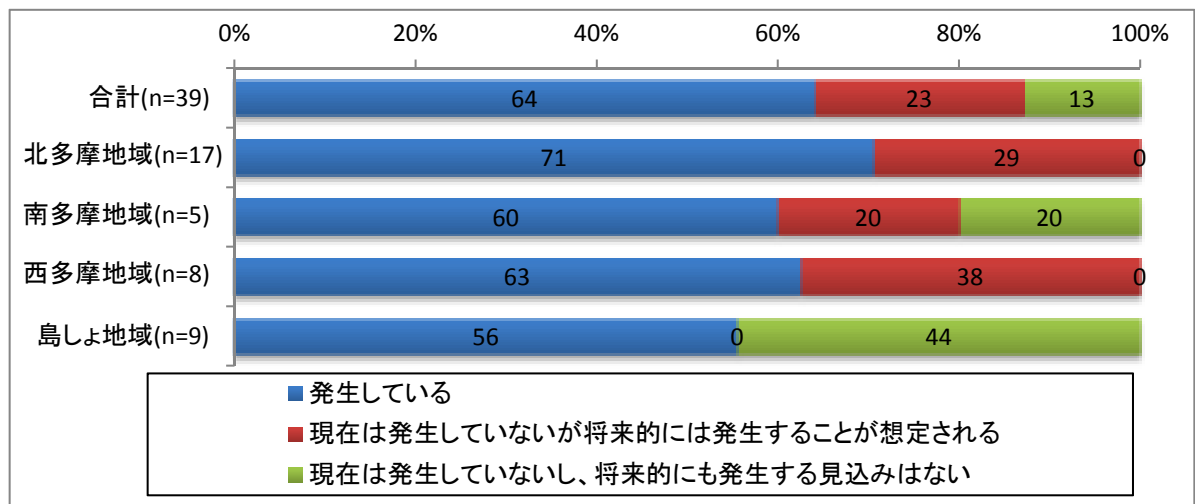


図 22 発生状況

(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。

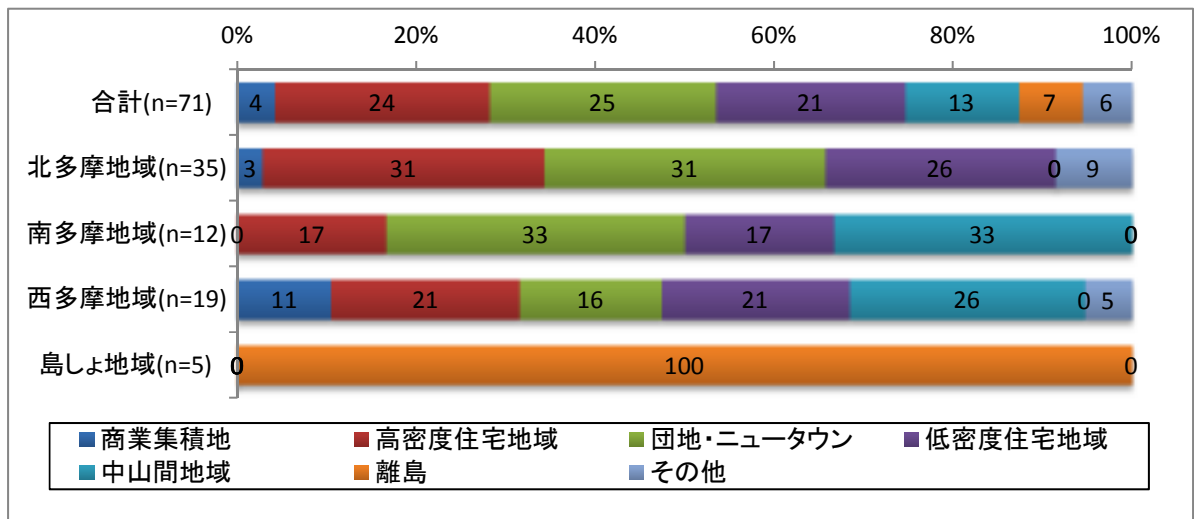


図 23 発生地域（複数回答）

(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。

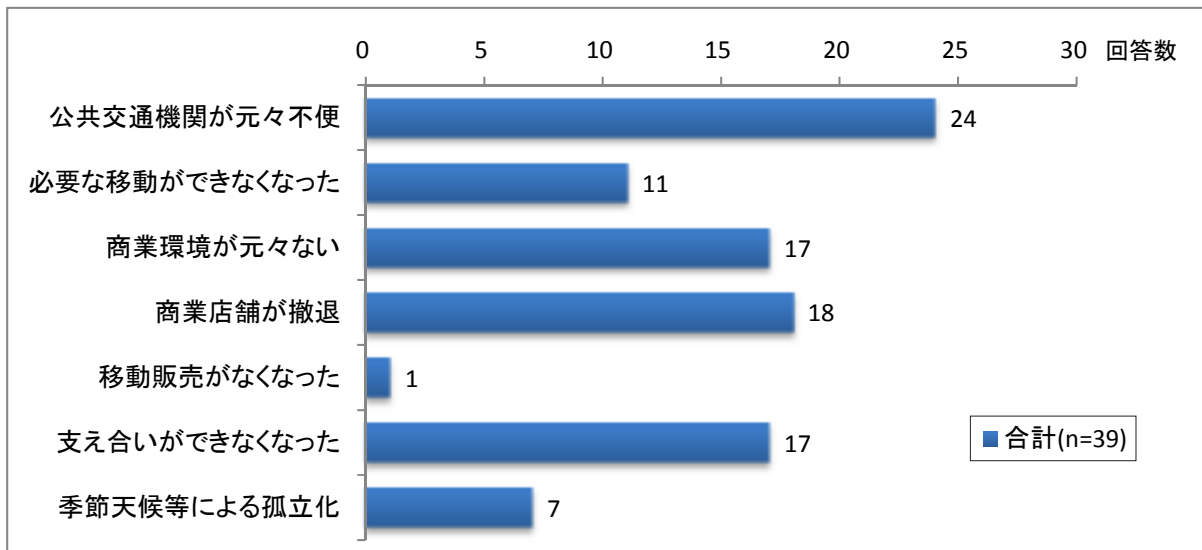


図 24 発生の原因（複数回答）

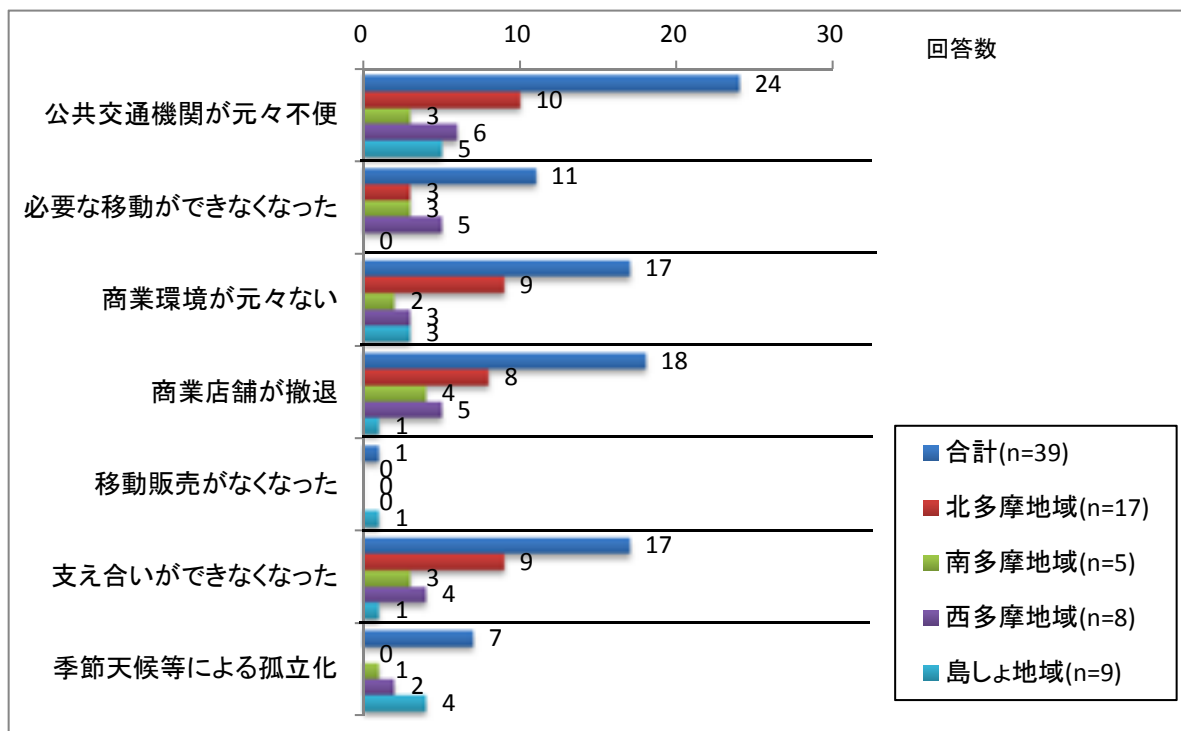


図 25 発生の原因（地域特性別、複数回答）

(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。

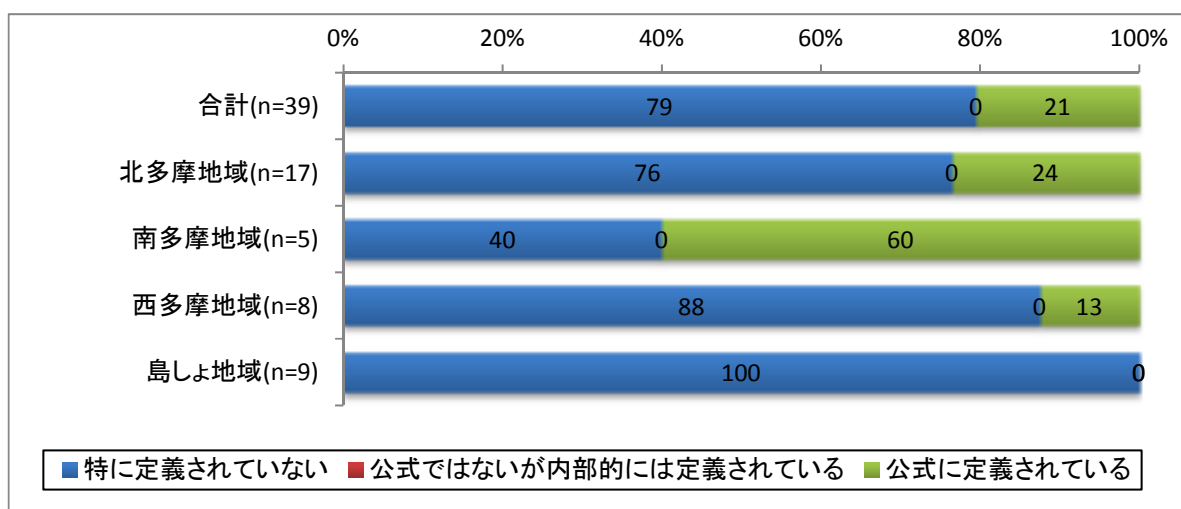


図 26 ヒトやモノの移動における問題の定義

- 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。

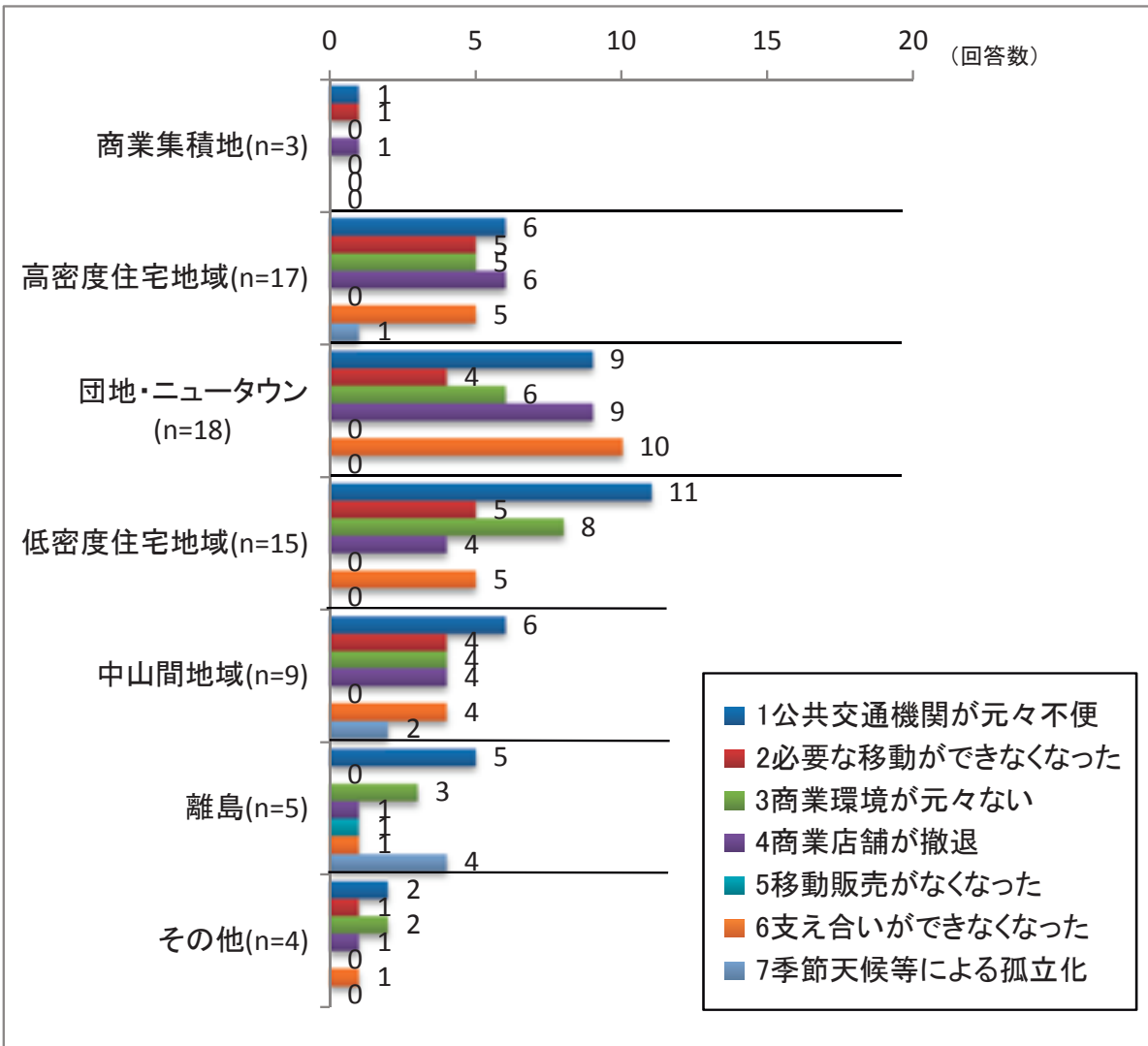


図 27 発生地域区分別の問題発生の原因（複数回答）

(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。

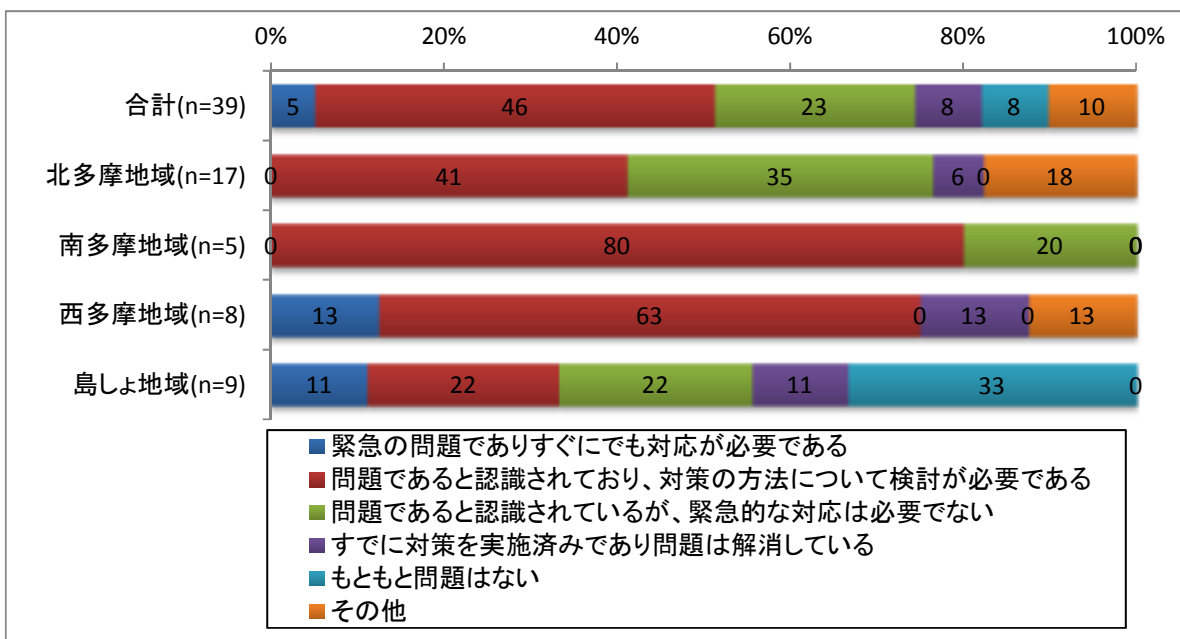
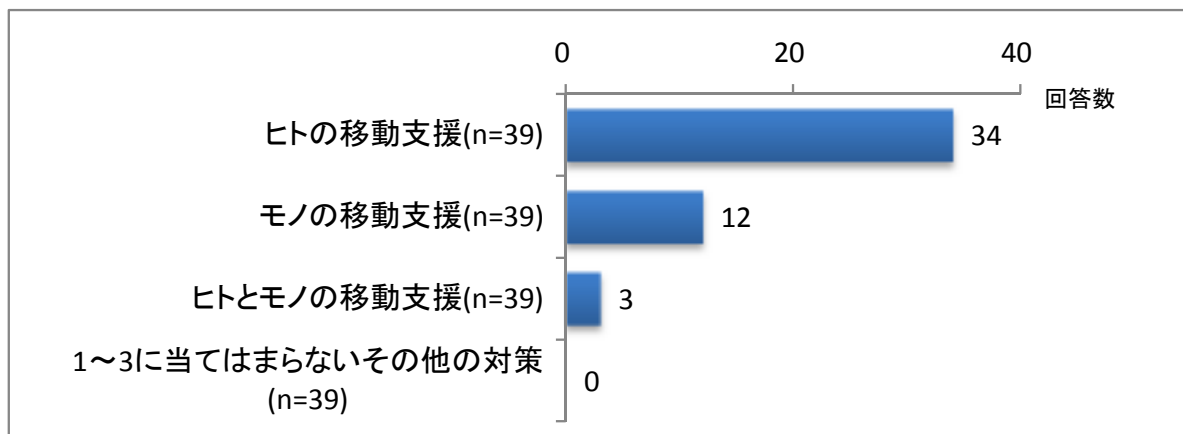


図 28 ヒトやモノの移動における問題に対する認識(対策の緊急度)

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）

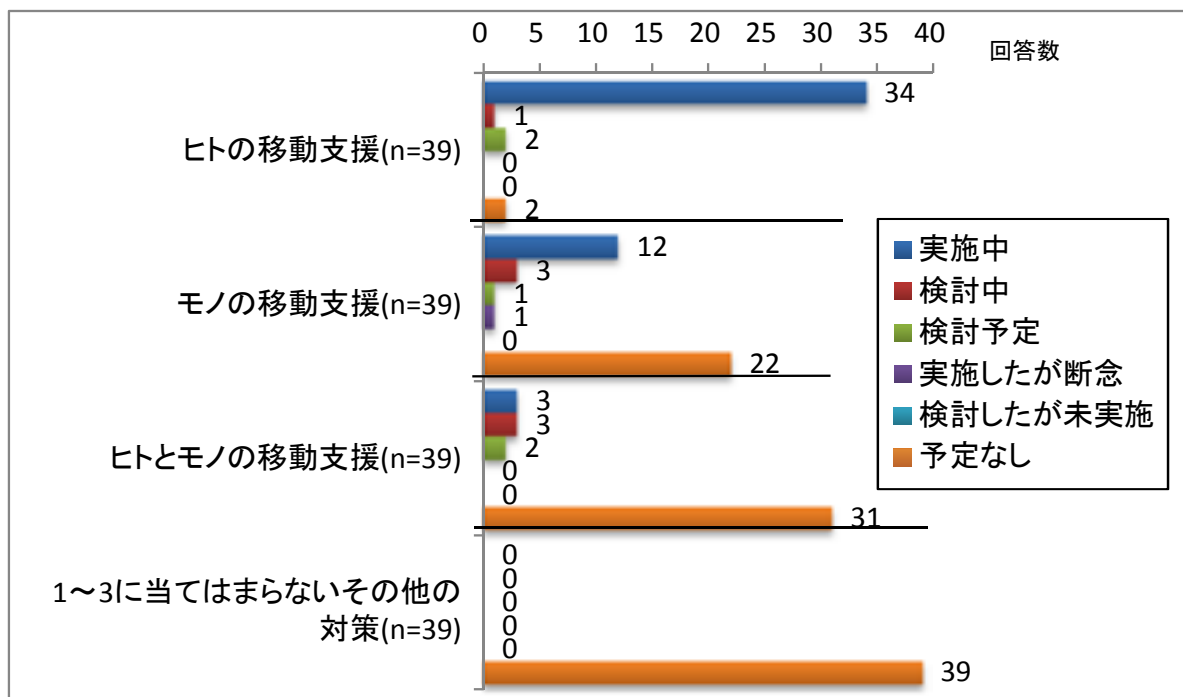


図 30 対策区分別の対策実施状況

(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。

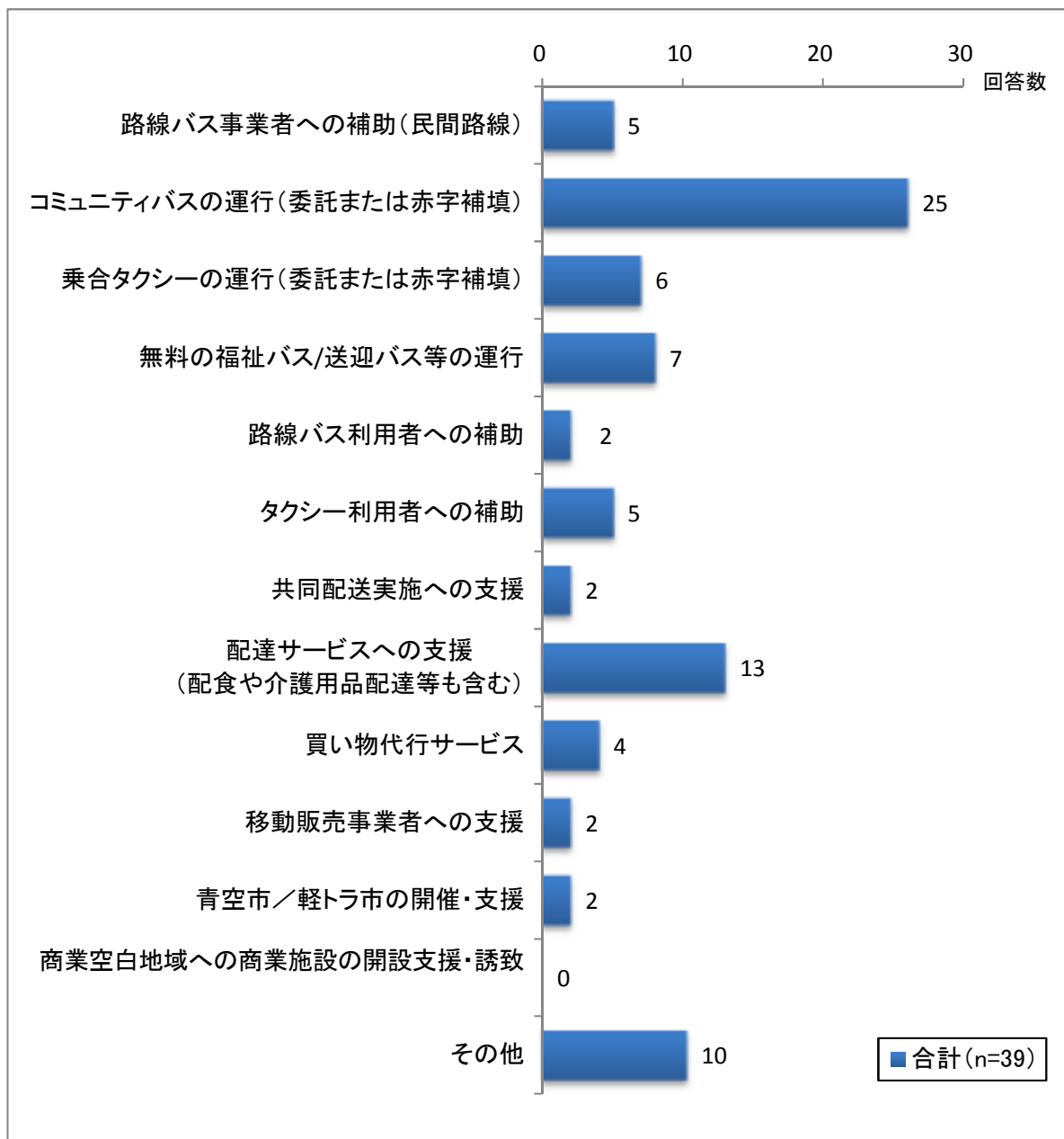


図 31 実施している（または過去に実施した）対策(複数回答)

(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。

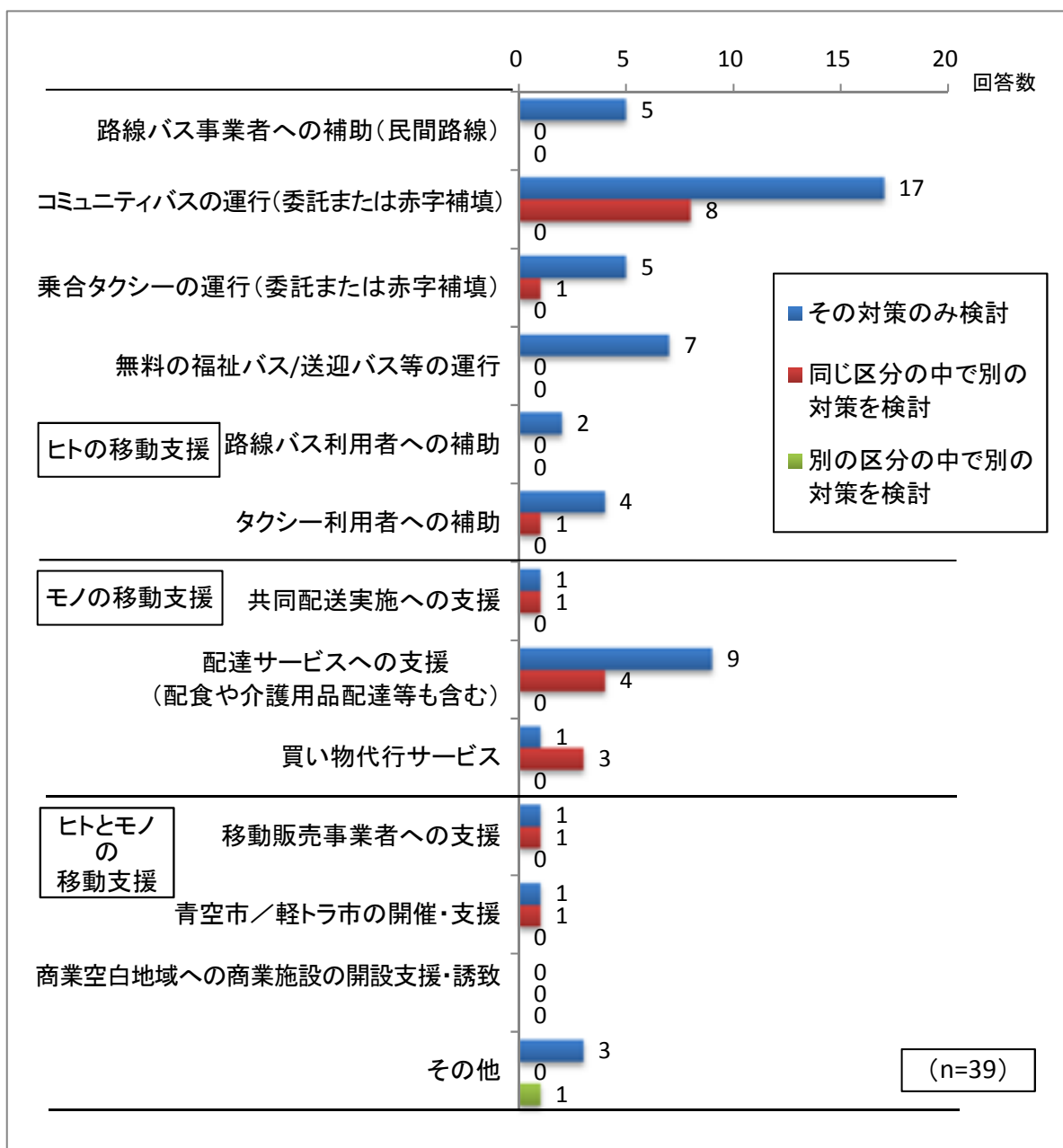


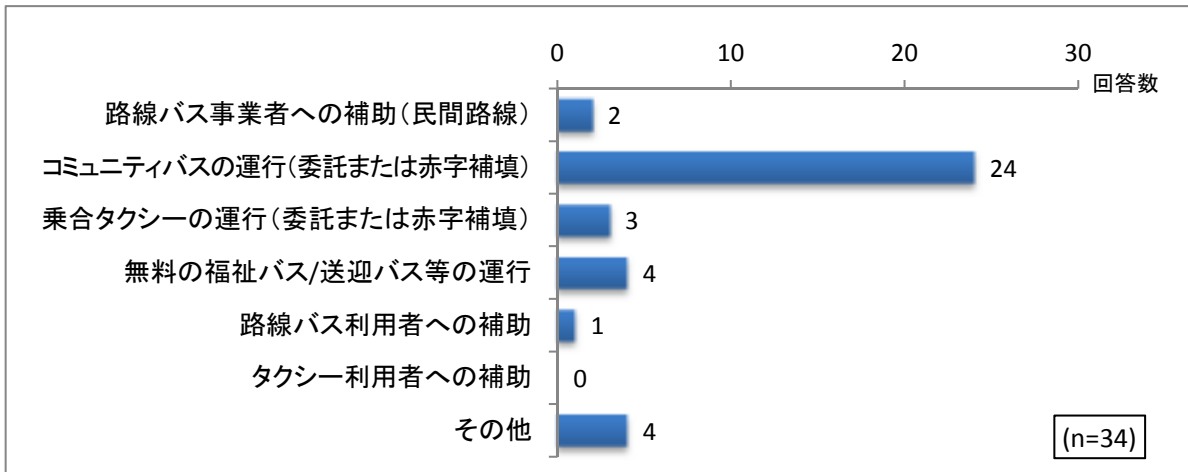
図 32 対策を行う上での検討範囲（複数回答）

(エ) ヒト・モノ・ヒトとモノそれぞれの対策の状況

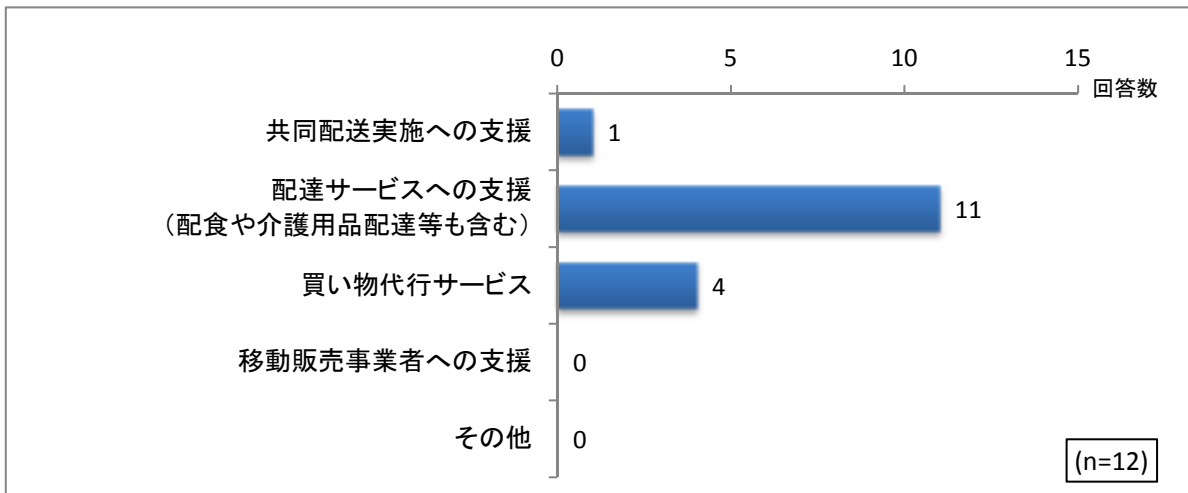
a) 対策区分別の対策実施状況

○ 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】

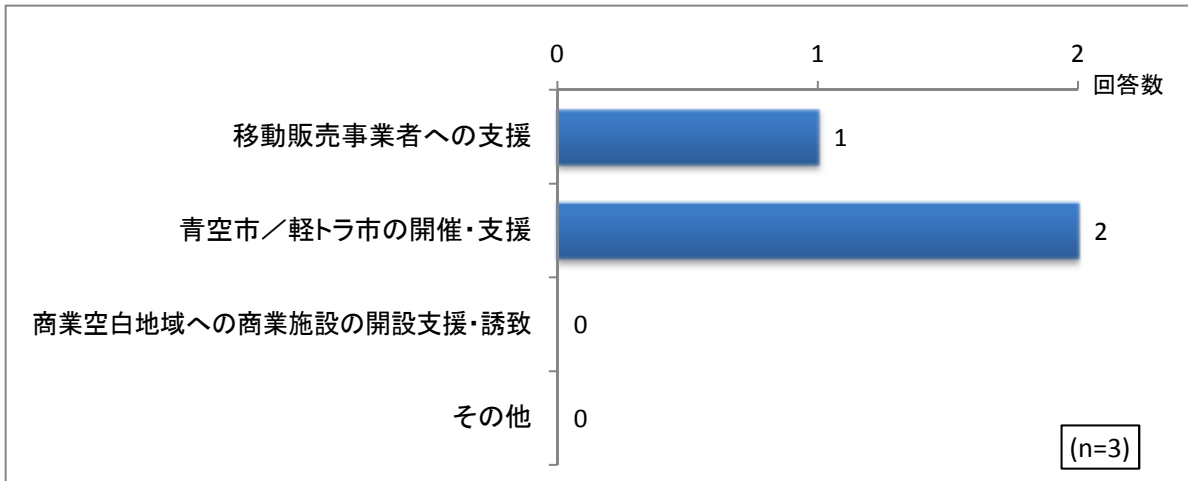


図 33 対策区分別の対策実施状況 (複数回答)

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。

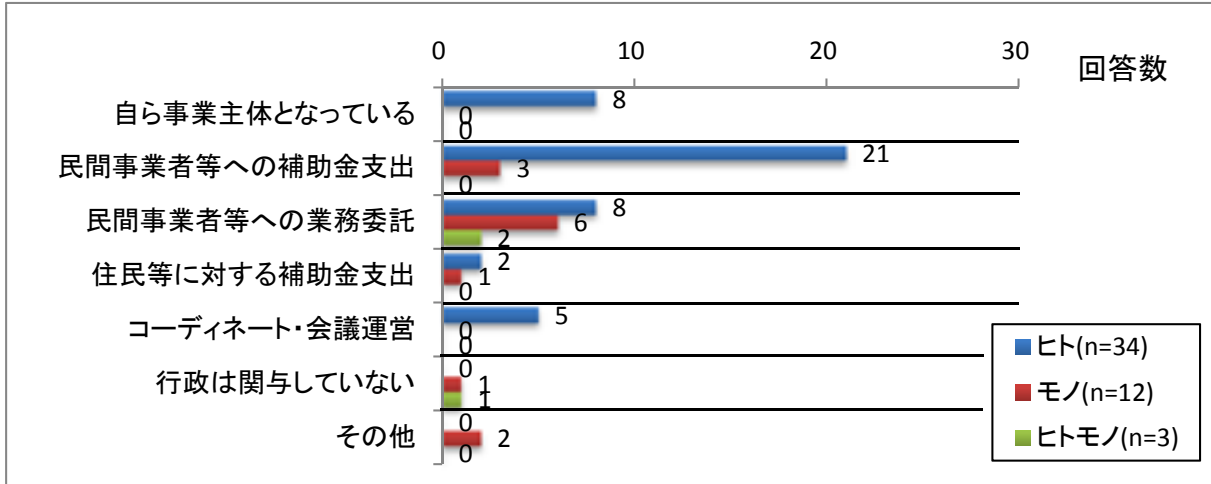


図 34 行政の役割 (複数回答)

- 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。

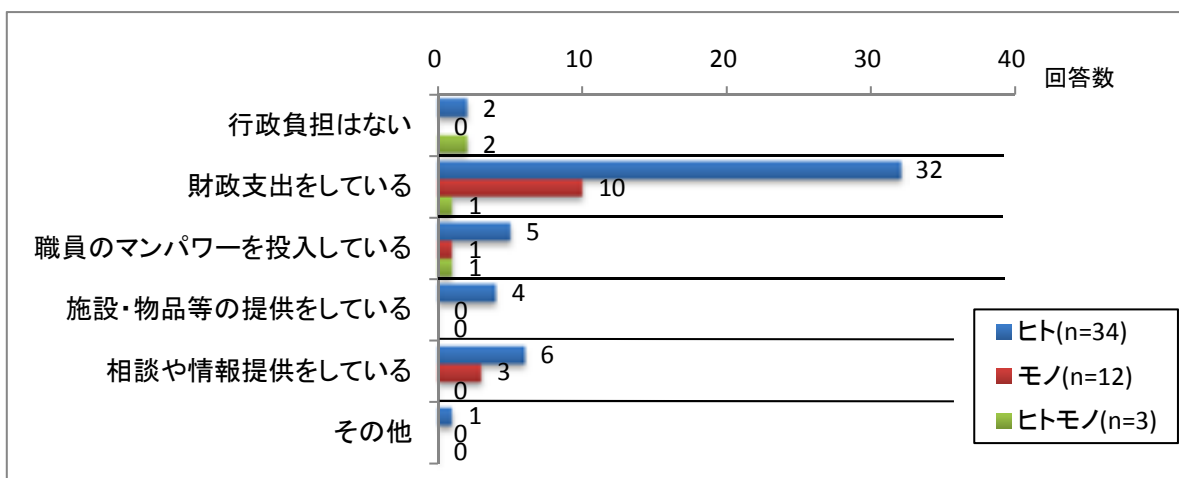


図 35 行政の負担（複数回答）

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。

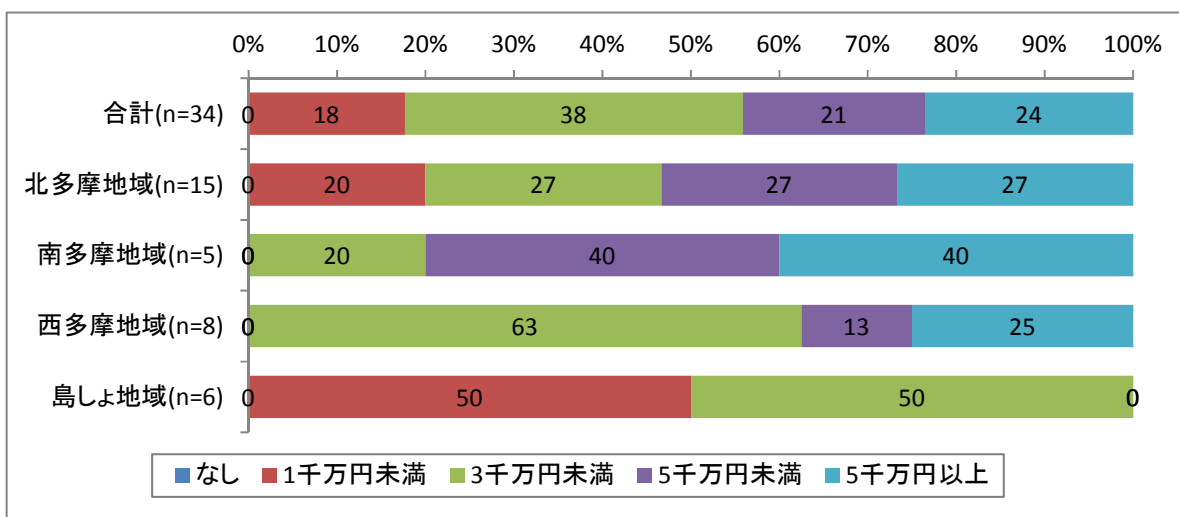


図 36 財政支出（ヒトの移動対策）

- 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。

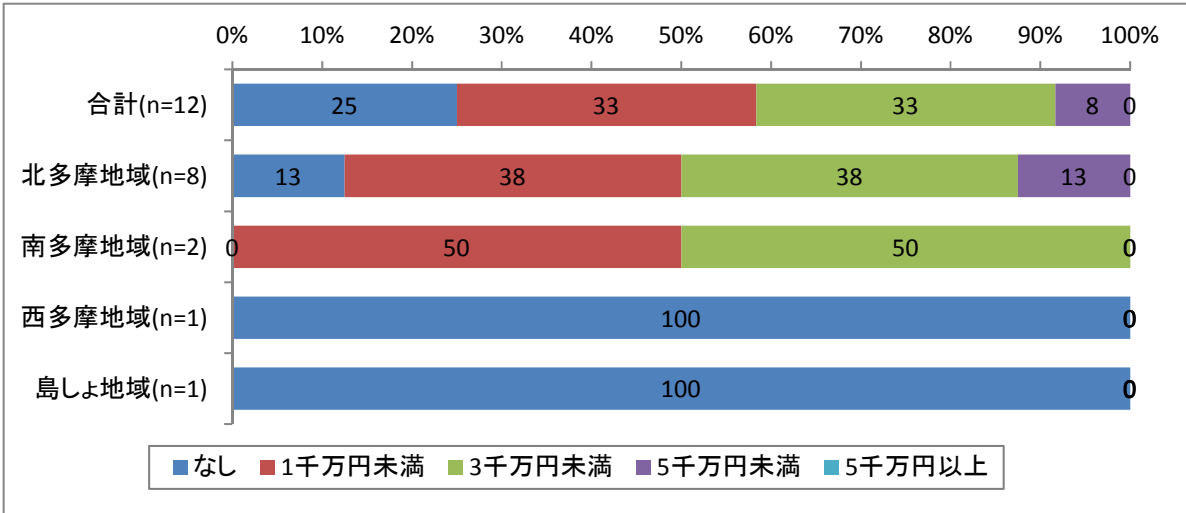


図 37 財政支出（モノの移動対策）

- 「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。

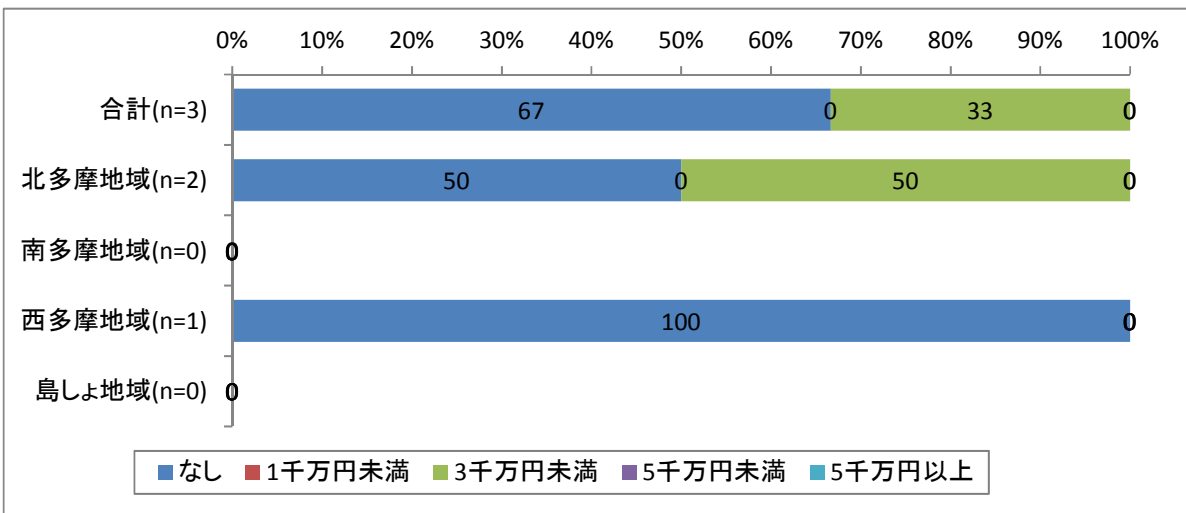


図 38 財政支出（「ヒトとモノ」の移動対策）

○ 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。

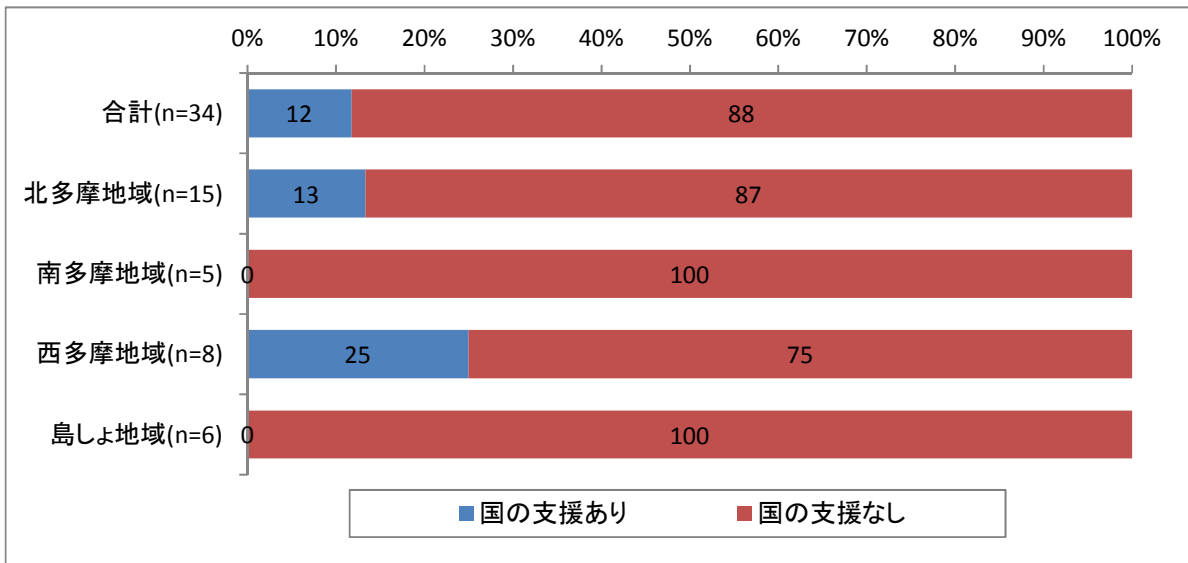


図 39 財政支出における「国」の支援の有無

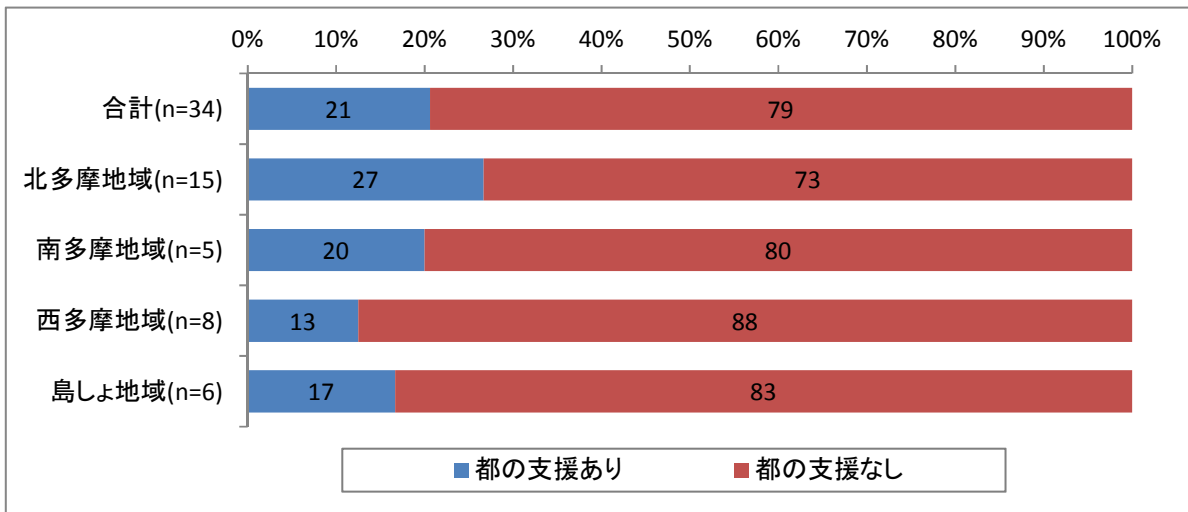


図 40 財政支出における「都」の支援の有無

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。

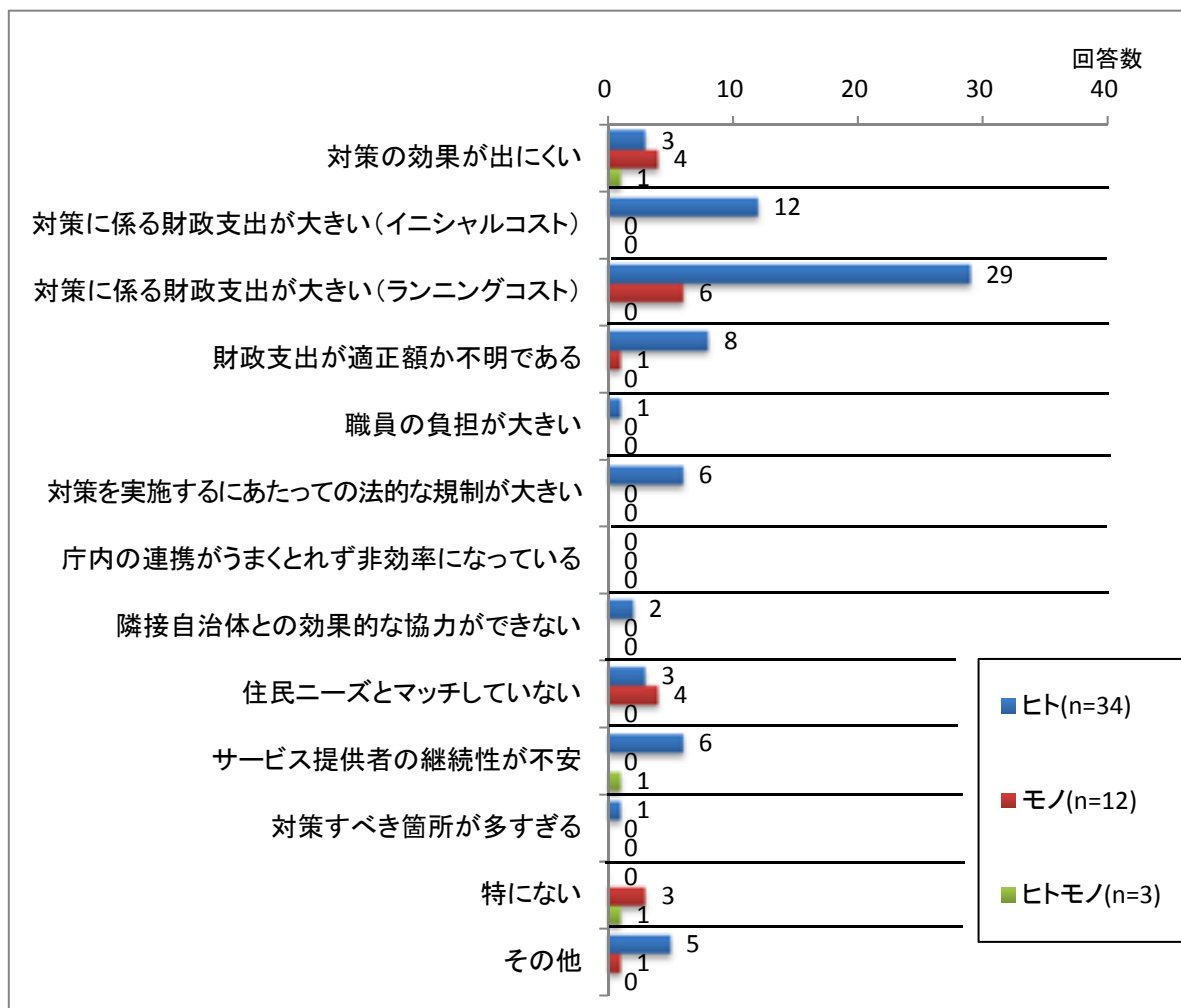


図 41 対策実施上の問題（複数回答）

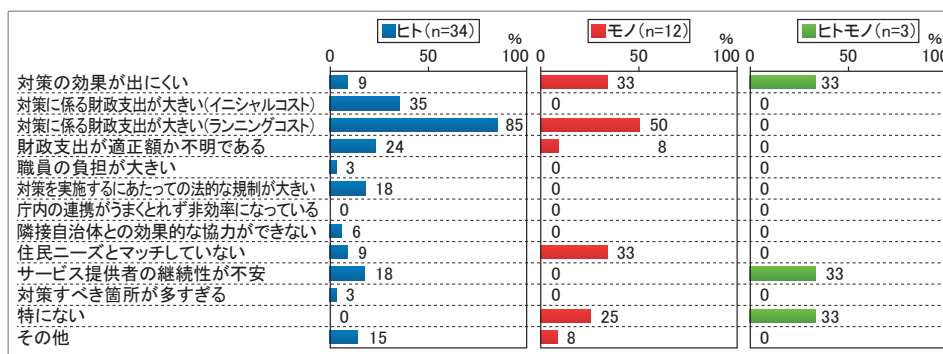


図 42 対策実施上の問題（比率、複数回答）

○ 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。

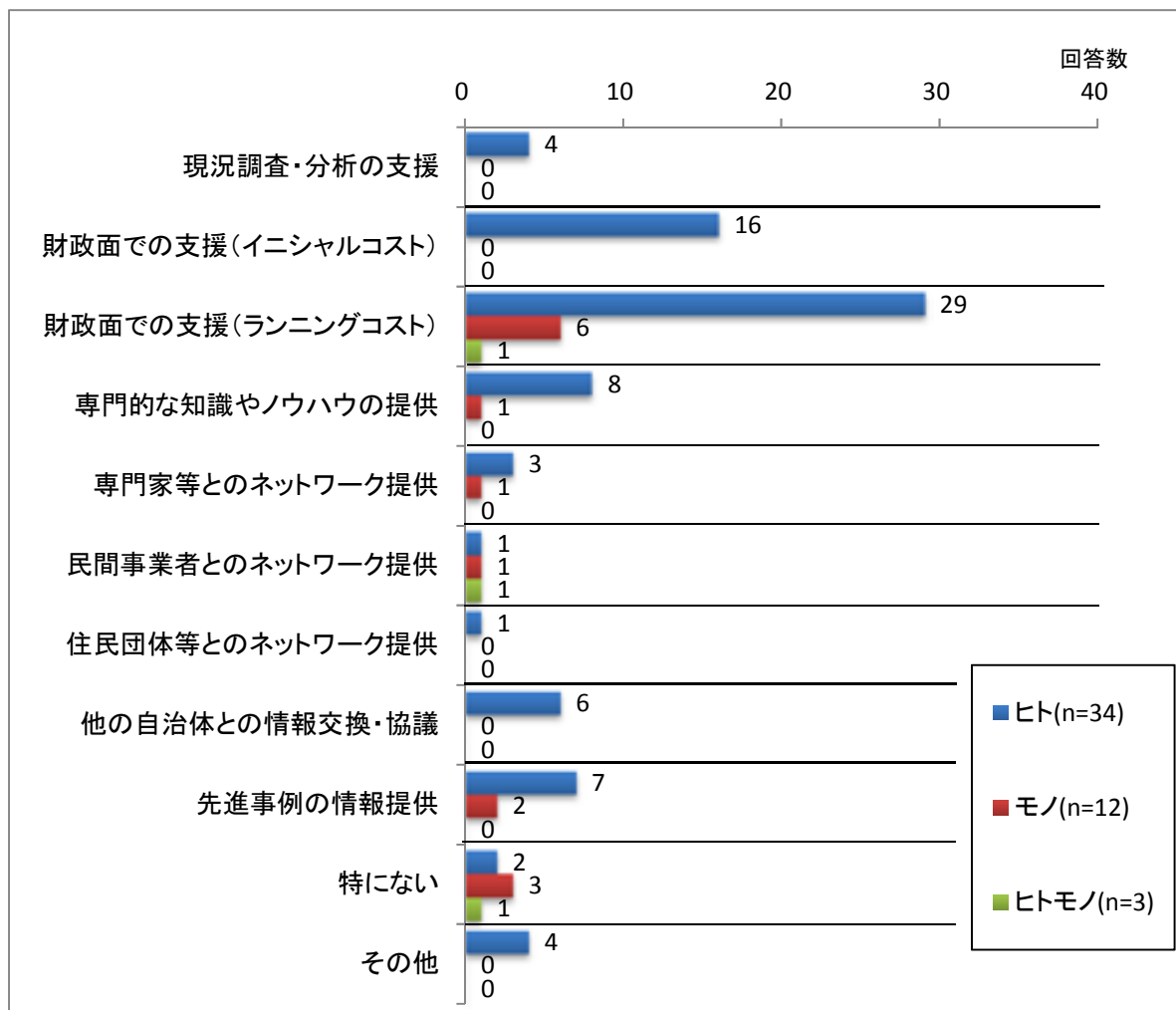


図 43 国や都から支援してもらいたいこと（複数回答）

(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。

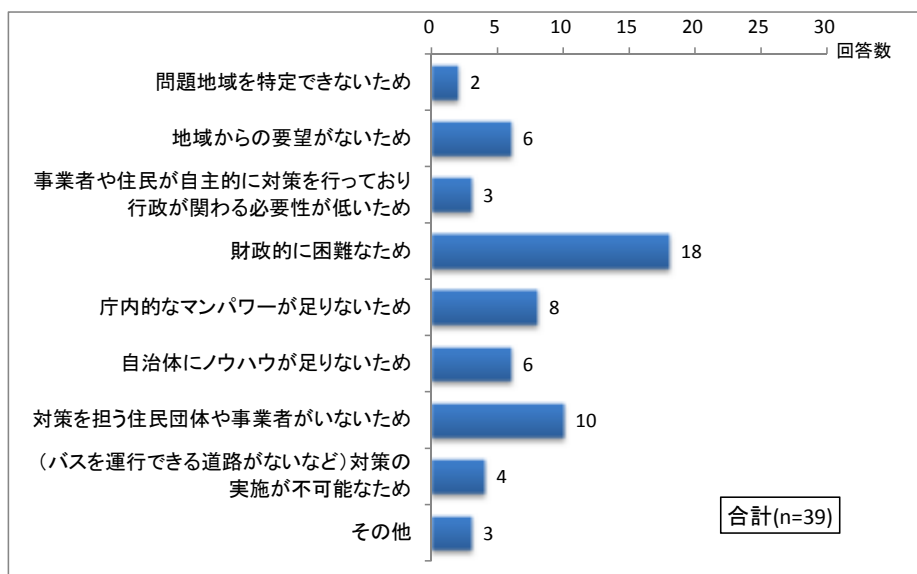


図 44 対策を実施しない（できない）理由（複数回答）

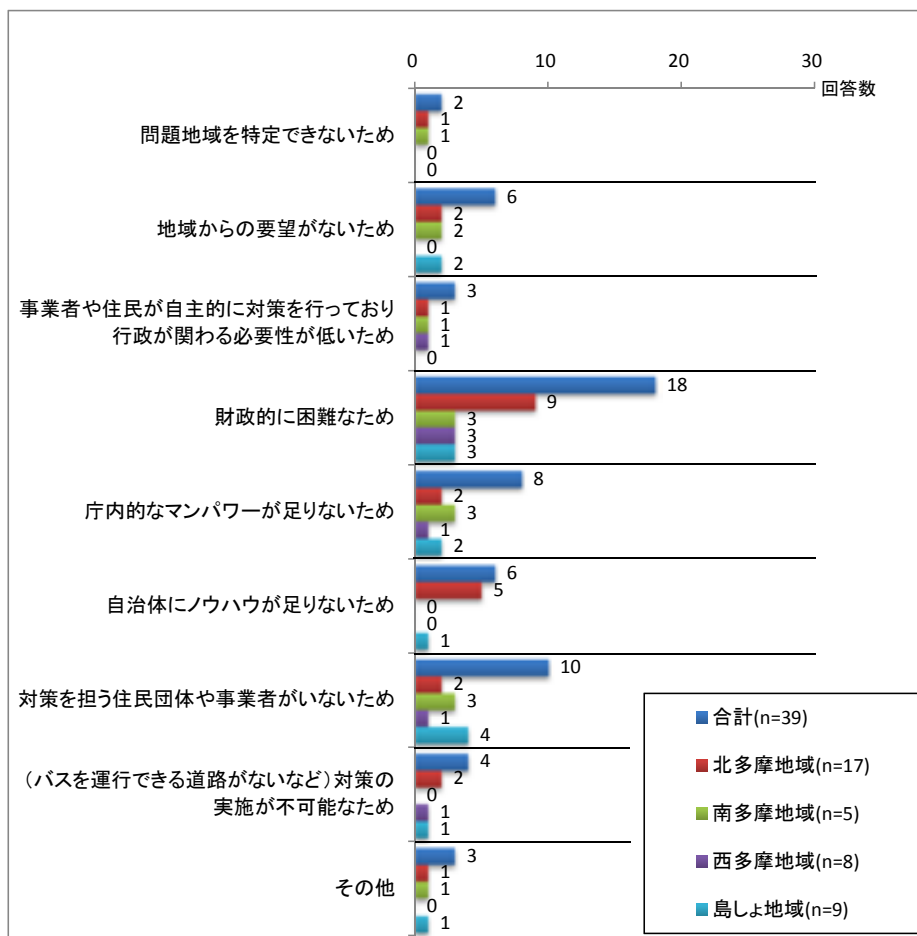


図 45 対策を実施しない（できない）理由（地域特性別、複数回答）

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。

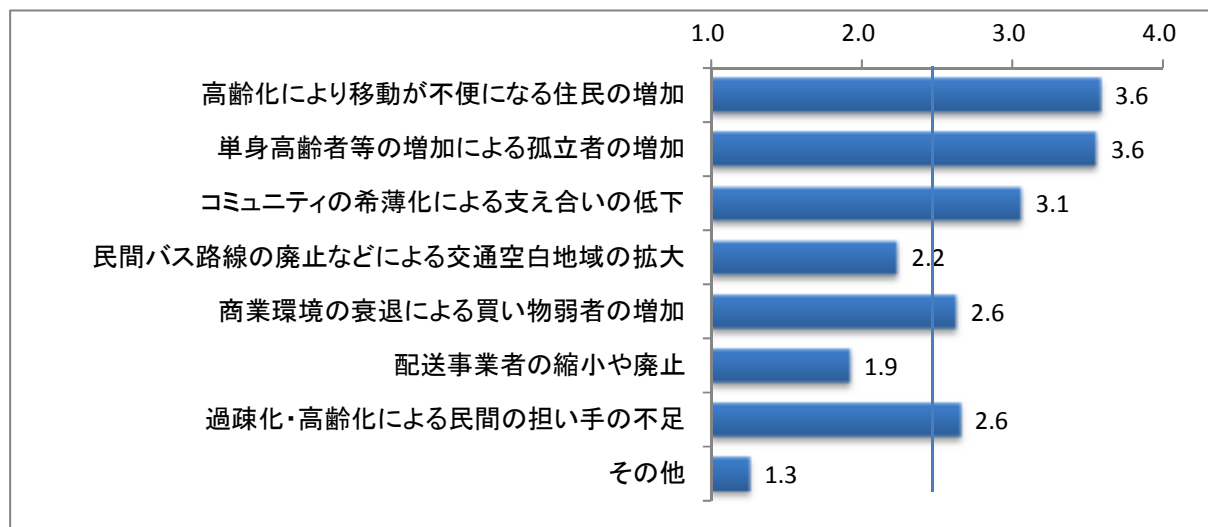


図 46 今後深刻化が見込まれるもの（得点化）

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。

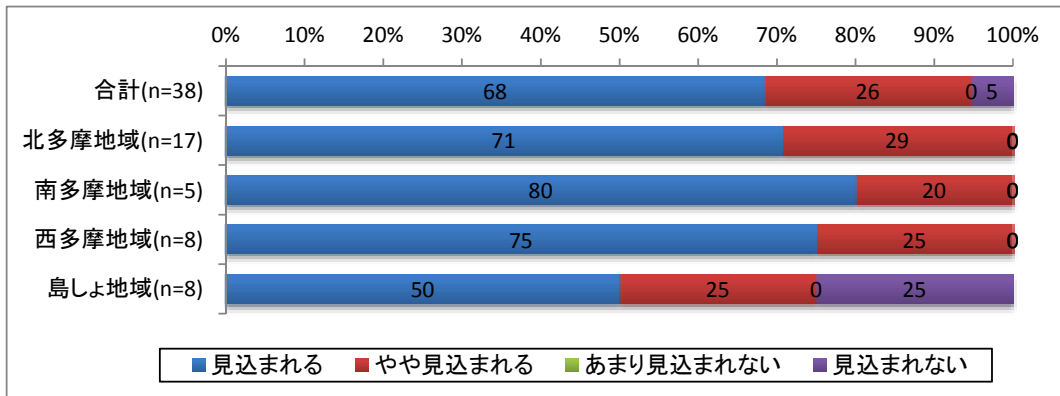


図 47 高齢化により移動が不便になる住民の増加

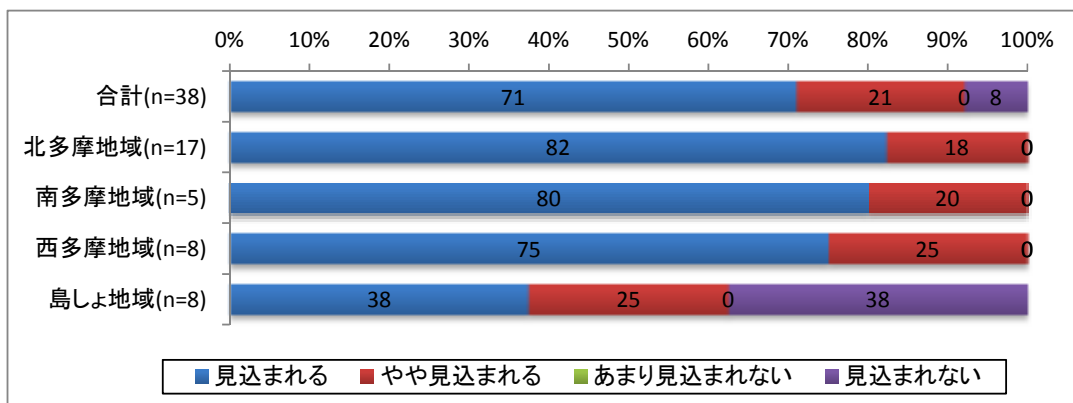


図 48 単身高齢者等の増加による孤立者の増加

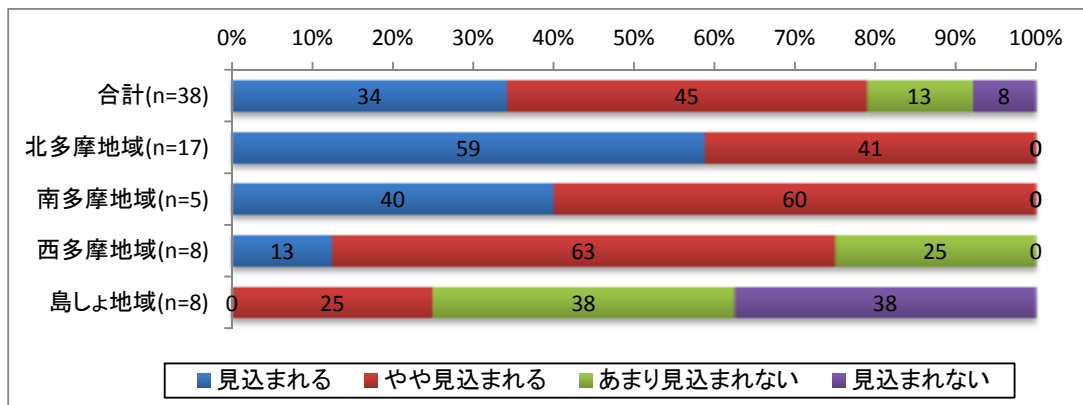


図 49 コミュニティの希薄化による支え合いの低下

- 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。

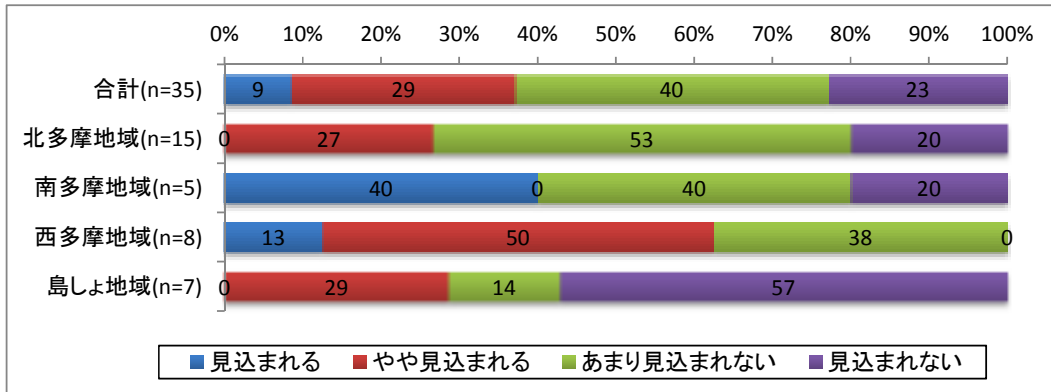


図 50 民間バス路線の廃止などによる交通空白地域の拡大

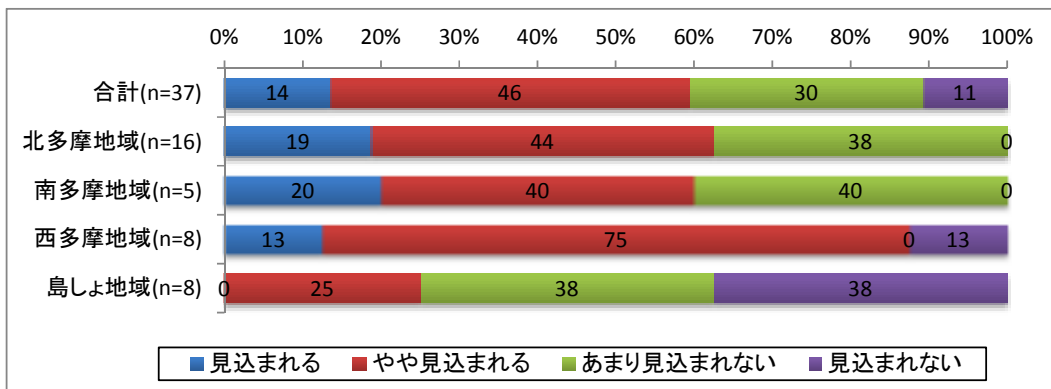


図 51 商業環境の衰退による買い物弱者の増加

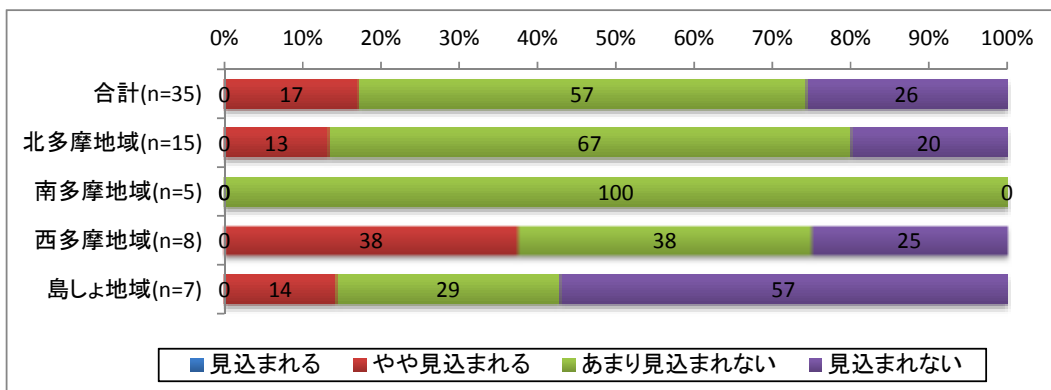


図 52 配達事業者の縮小や廃止

○ 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。

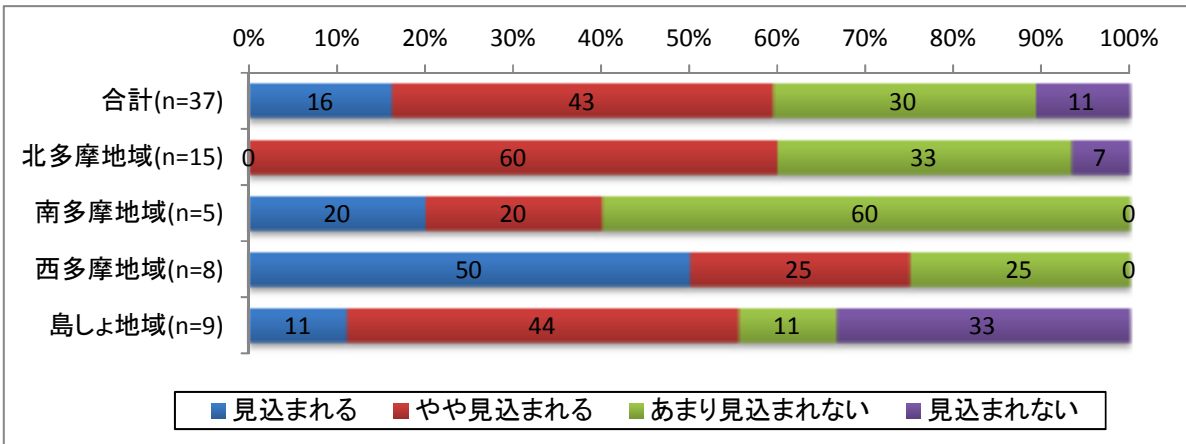


図 53 過疎化・高齢化による民間の担い手の不足

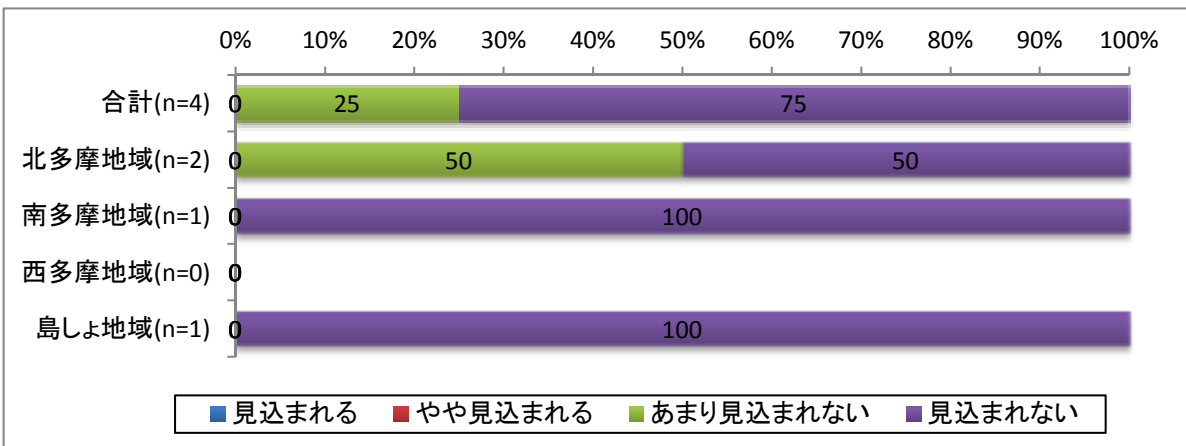


図 54 その他

(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。

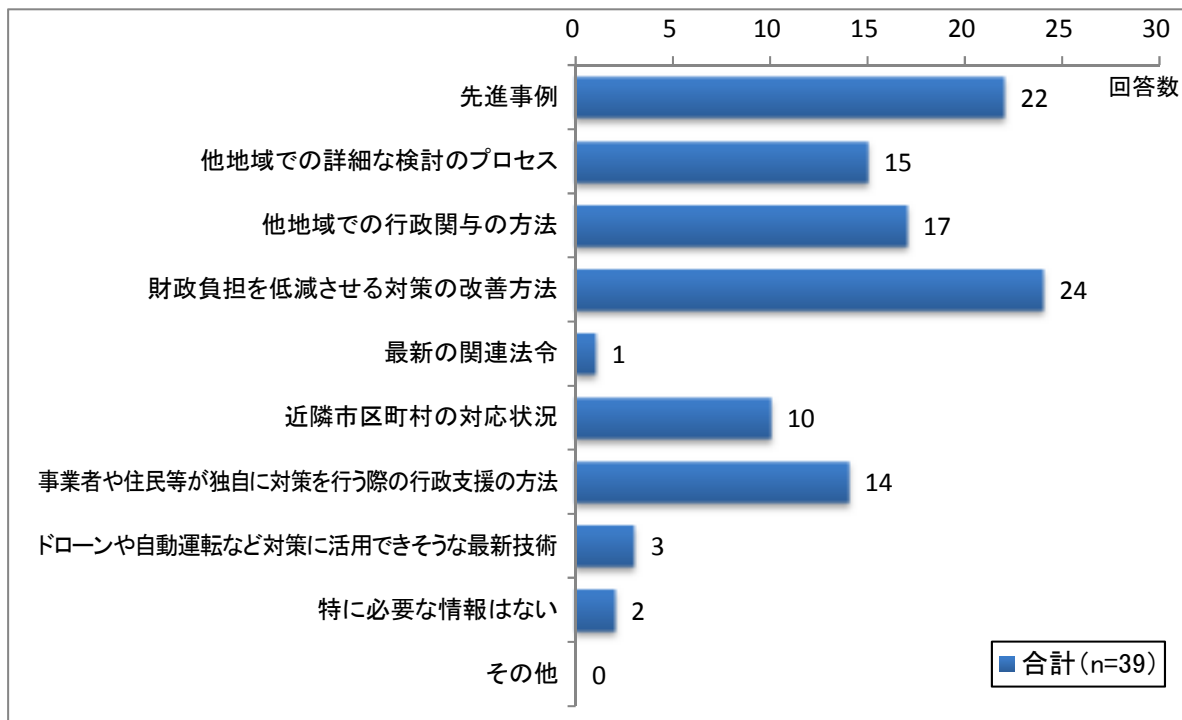


図 55 今後必要な情報（複数回答）

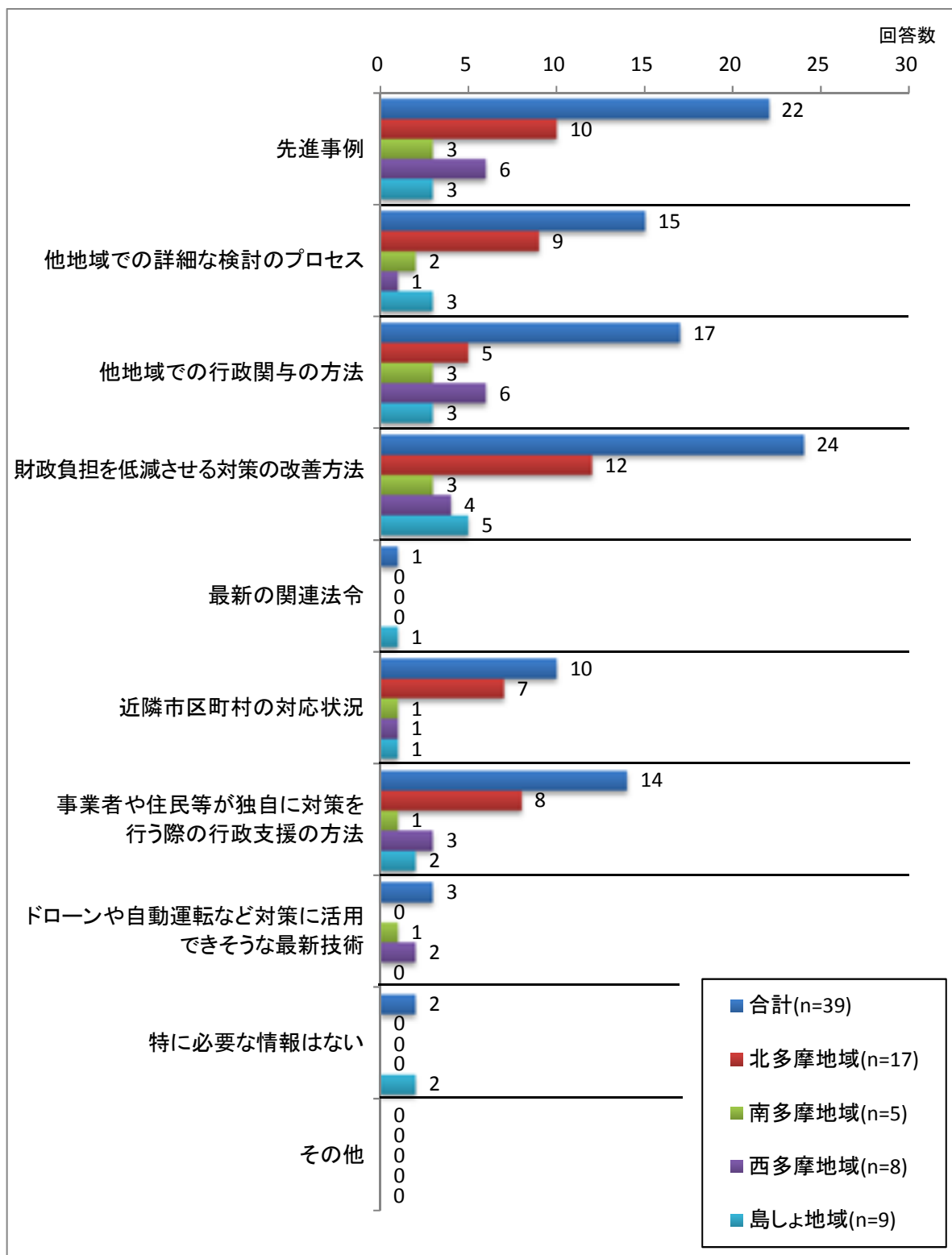


図 56 今後必要な情報（地域別、複数回答）

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

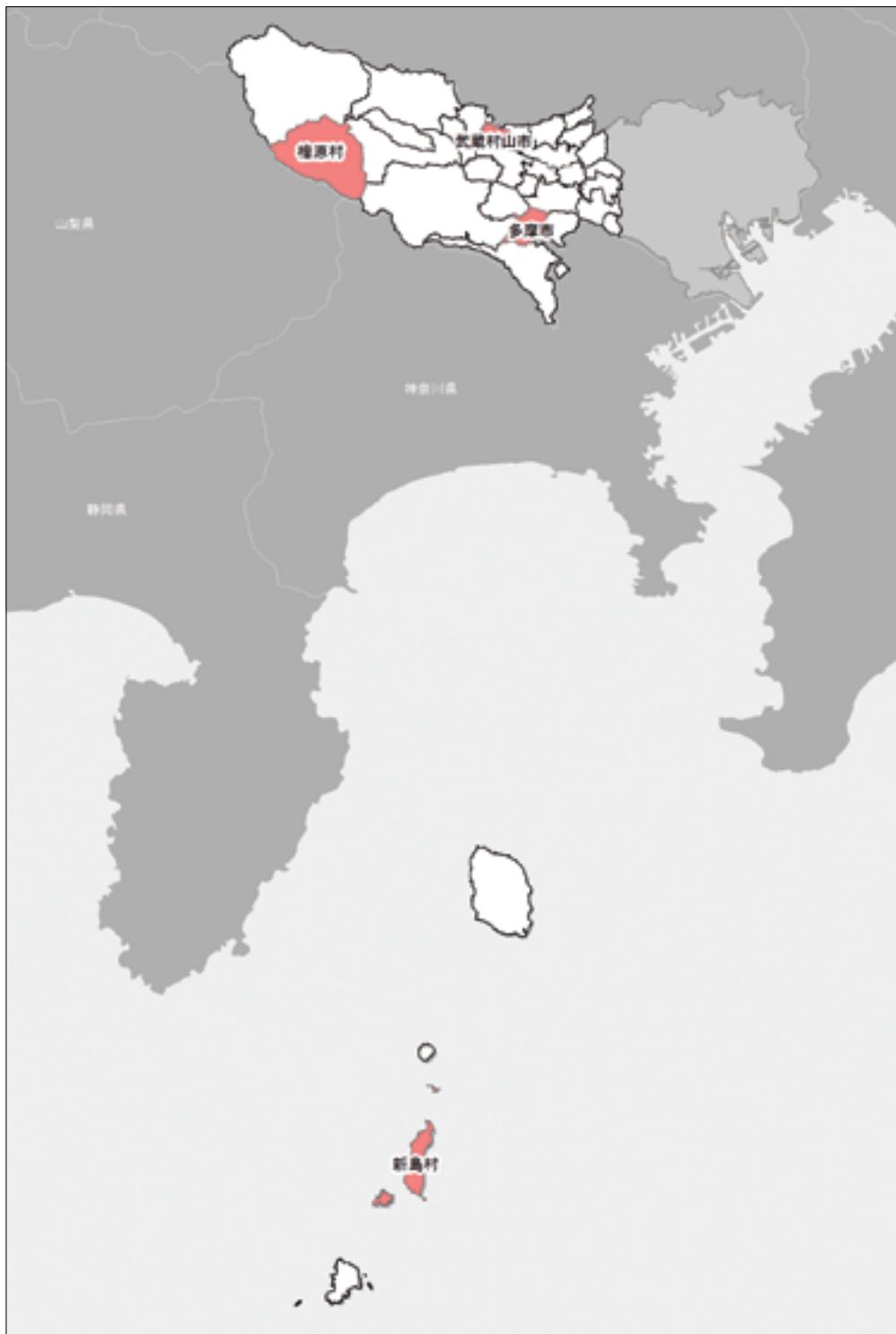
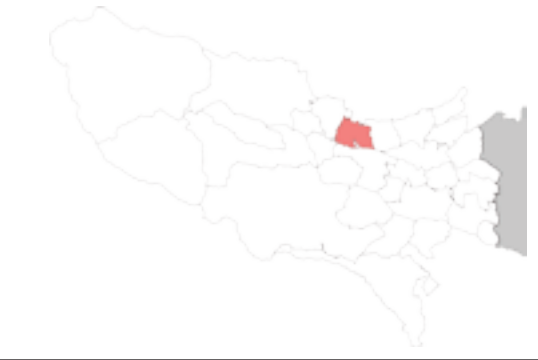


图 57 地域内事例調査対象地域

(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。

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 運行ルート図



図 58 無料自転車送迎まいど〜宅配のエリア

〈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（請求書関係）

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として、下記の通り、住民基本台帳の記載内容、身体障害者手帳の所持状況及び障害者認定等の状況を記載するため、関係各部署の係を個人情報を目的外利用すること及び個人情報が本事業の運営事業に提供さ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 者	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 身体障害者手帳、療育手帳等の所持状況が変更している場合は更新申請を併せて提出してください。これらに関する書類を添付してください。

(※本人署名欄に捺印)

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、かたくりの湯、総合体育館、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（送付先番号）
 - 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、簡単な欄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。 																											

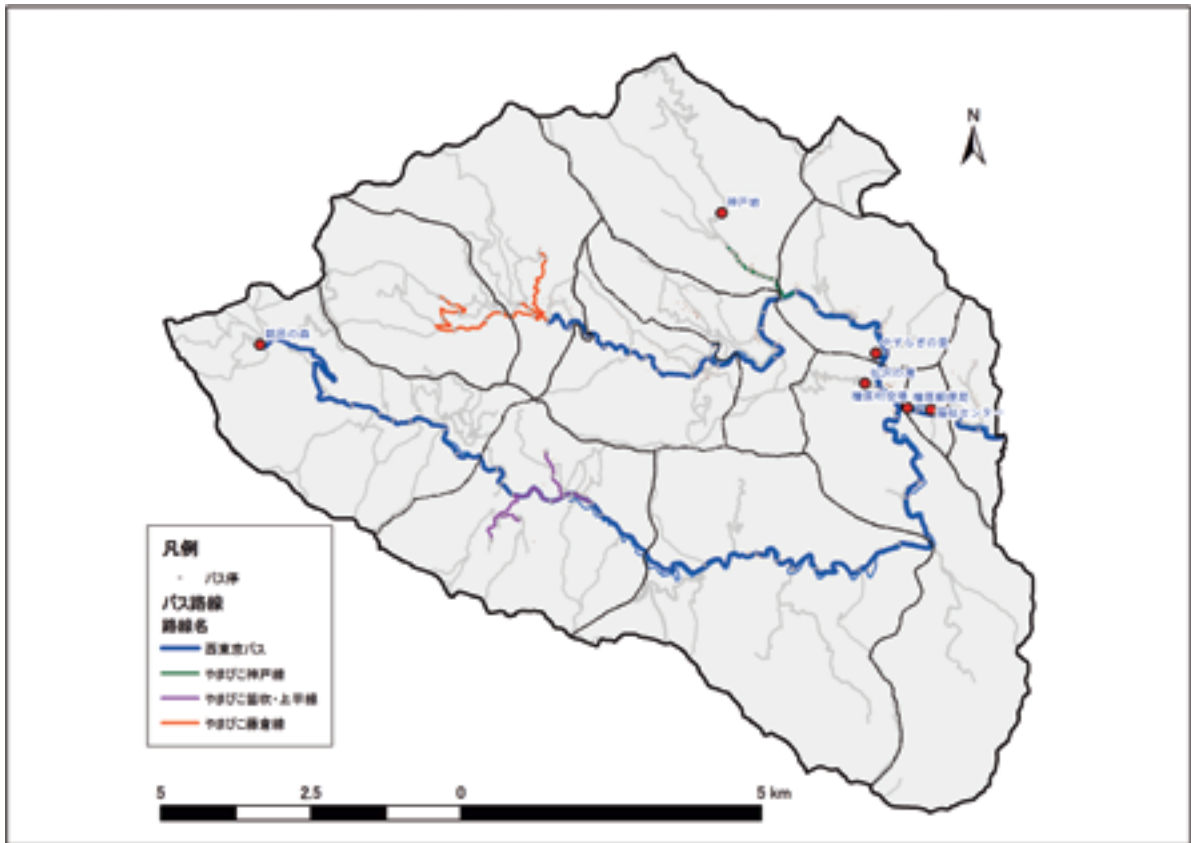


図 62 路線図

<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>



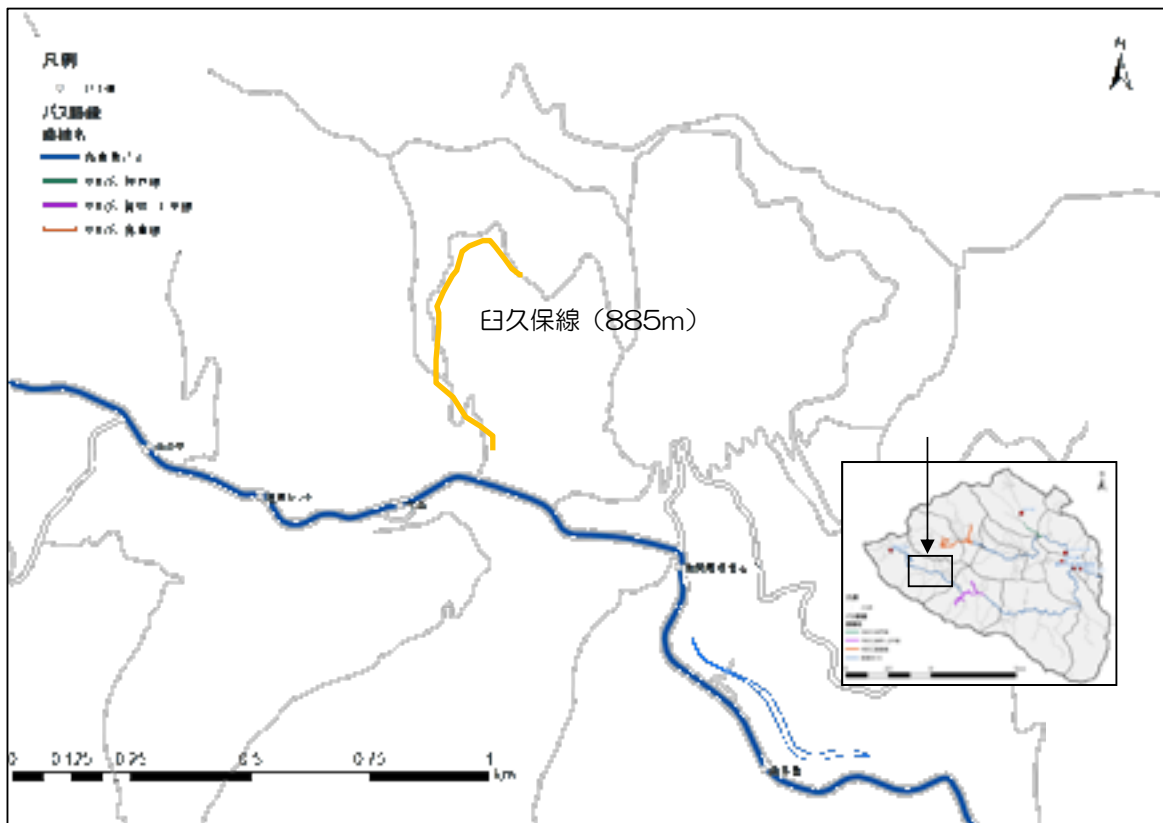
図 63 デマンドバス車両等

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	<p>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。</p>													
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

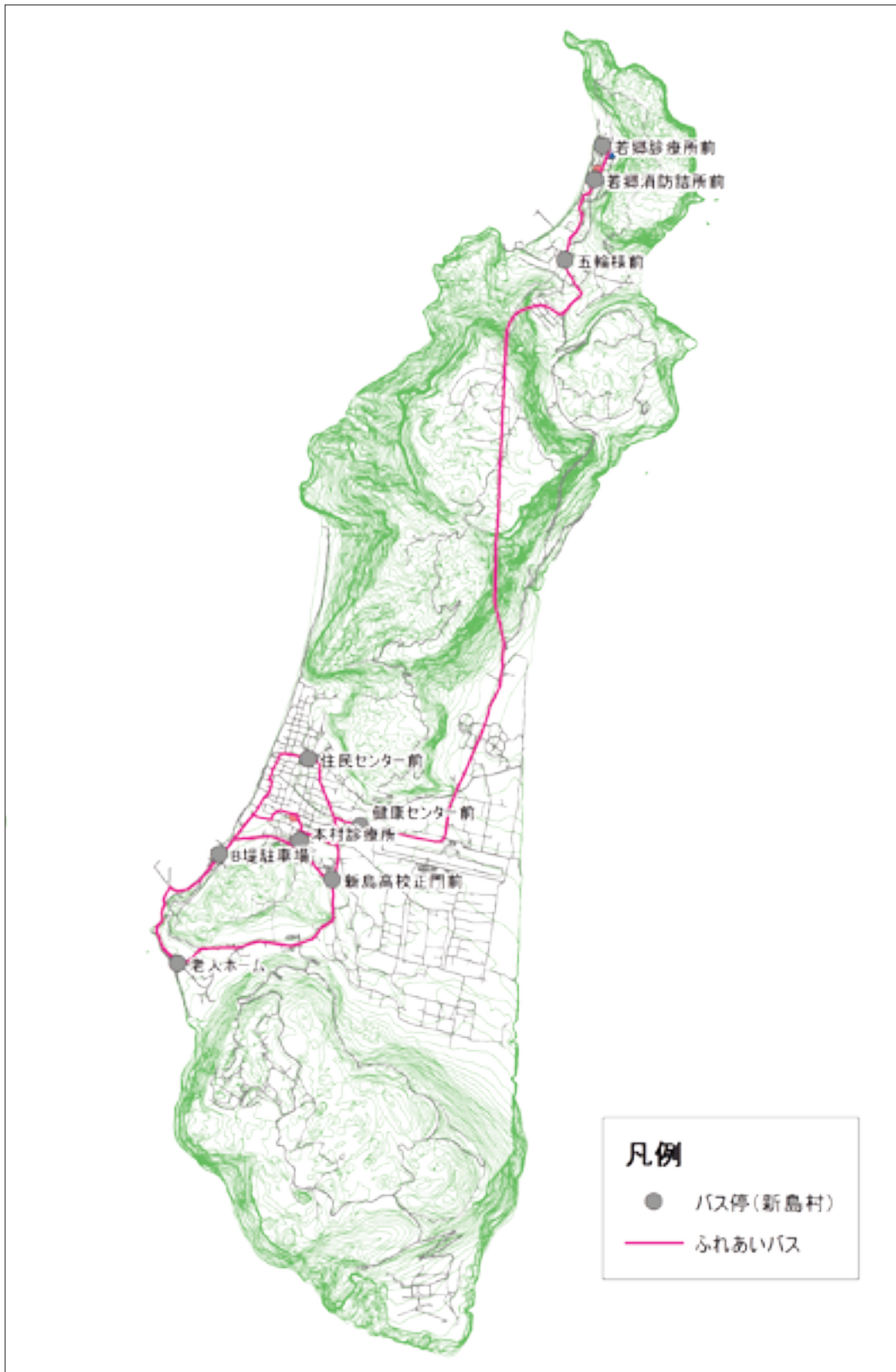



図 67 「ふれあいバス」路線図

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 運行日：月～金（土日は休業、祝日は営業） 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） 車両数：1台（2トン車） 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FAX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も増えている。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。

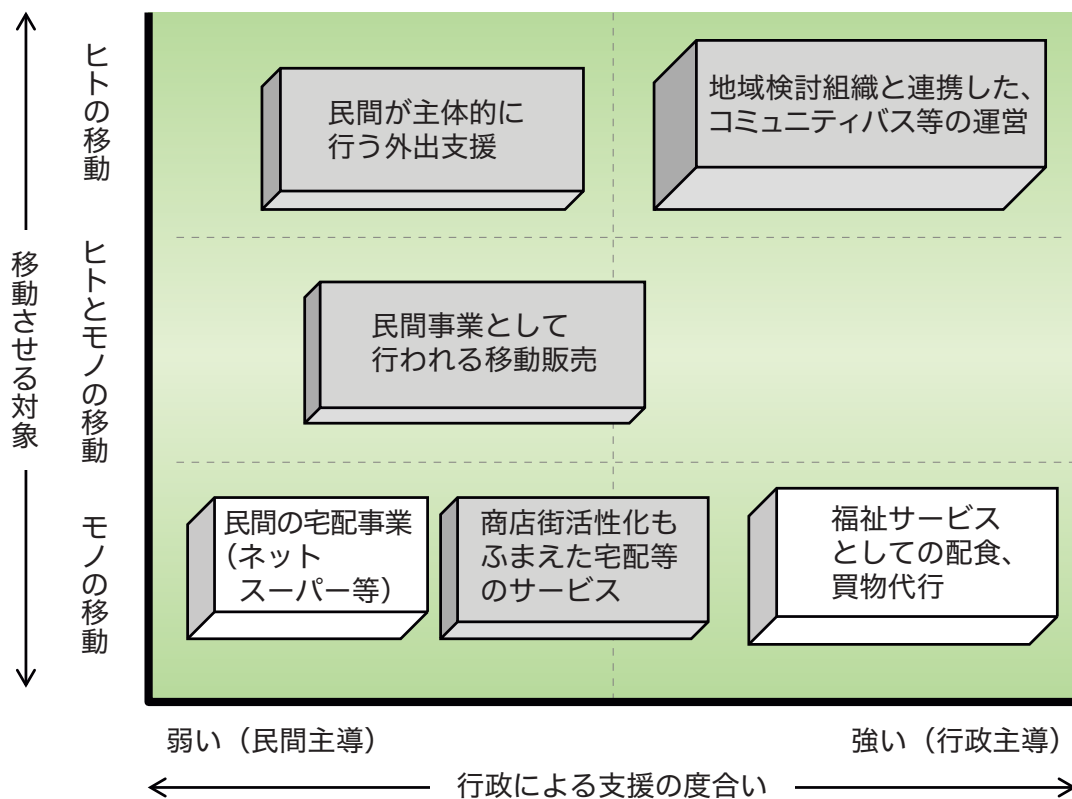


図 70 ヒトとモノの移動支援対策と行政による支援の度合い