

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が増便、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はなく、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	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。
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。 ・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	・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。