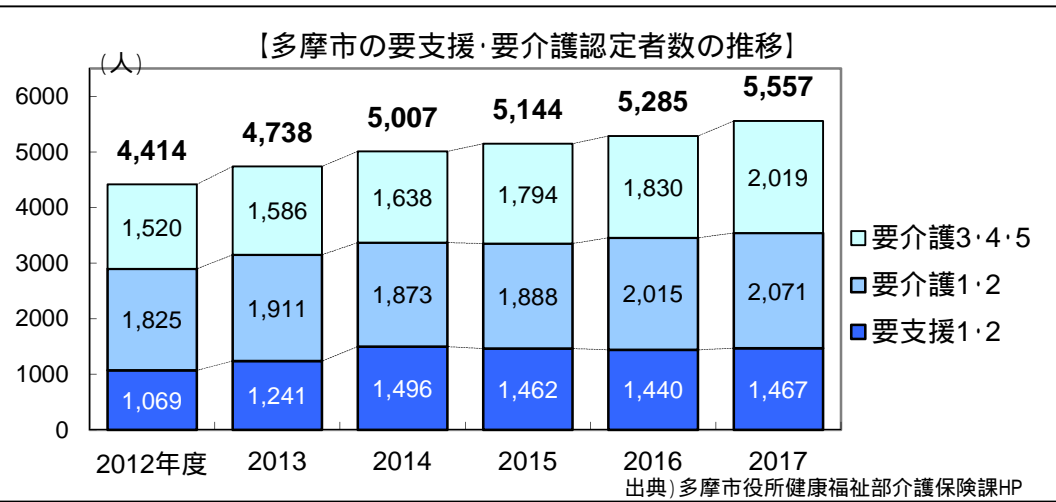


1. 多摩市を対象とする理由

「移動の仕組みづくり」は「街(地域)づくり」に直結する。
1970～80年代、多摩市は大都市圏郊外のニュータウンとして活気ある街づくりに取り組み、公共交通網を整備してきた。しかし近年、少子高齢化の進行などの状況の変化とともに、様々な問題が起きている。「移動」の観点からみると、幹線では充実した公共交通網を保持しているものの、高低差のある地理的環境もあいまって、幹線から自宅までの「ラストワンマイル」の移動に困難を感じる高齢者が増加し、地域交通の思わぬ落とし穴になっている。
日本全国で開発されたニュータウンは全国に2,022カ所も存在(国土交通省「全国ニュータウンリスト」平成30年6月作成)し、多摩ニュータウンと同様の問題を抱えているところも多いと想定される。
そこで、現在ニュータウンの再生に向けた新たな「街づくり」に乗り出し、「移動」について、各地域関係者がいろいろな取組みを試行している多摩市を事例として取り上げて状況を整理・分析し、大都市圏郊外における「街(地域)づくり」と「移動の仕組みづくり」の今後の対応方向をとりまとめた。

2. 多摩市がおかれた現状

幹線の公共交通網は充実
・市内に鉄道駅7駅、路線バス65系統運行、タクシー事業者3社存在
しかし、高低差の大きい地理的環境や高齢化の進行で、軽度の要移動支援者(要支援1、2、要介護1、2等)が増加
自宅から幹線までの「ラストワンマイル」の移動の問題が顕在化



3. 地域関係者の取組み

行政、公共交通事業者、輸送業者、NPOが「生活/福祉」と「交通」の2つの領域を関連づけ、生活基盤の維持・向上の視点から個別に解決策を 実施、検討
個別事業者での活動では発展に制約があり、今後全体を統合した
地域移動のグランドデザインが必要になると思われる

アクター	支援状況
行政 多摩市役所	移動 ・バス停からのラストワンマイル - 支線の整備・拡充(幹線の路線バスに連結する循環型コミュニティバスを想定) - 輸送車両の低速EV、自動運転実験に関心 - 自家用有償旅客運送も検討案
	生活福祉 ・要支援者への移動等の対応 - 官、民、地域組織、NPO連携で生活総合支援を検討(居場所、移動、生活支援・見守り、イベント提供)
電鉄系 小田急電鉄	移動 ・レール&カーシェア - タイムズ24と「レール」&「カーシェア」(沿線23駅・58台、多摩市は2駅3台) - 平日の業務用利用が多い ・自動運転(神奈川中央交通/SBドライブ) - 自動運転バスの実証試験実施
	生活福祉 ・高齢者の生活支援 - 「京王ネットネットワーク」(住まい、家事、買い物)の一環で移動販売車を展開
輸送業者 ヤマト運輸	生活福祉 ・「ネコサボサービス」 ・「運ぶ」にまつわる生活サービス提供 - 買い物代行、買い物便、家事サポート、宅配一括サービス ・暮らしのワンストップ・ソリューション機能 - 生活相談、地域交流の場提供
NPO ハンディキャップゆづり葉	生活福祉 ・福祉事業「さばたま」 - 移動困難者の移動支援(外出の動機付け/外出先確保)

4. 地域の移動仕組みづくりの基本的要件

- (1) 「地域/街」と「移動」のグランドデザインづくり
・「移動の仕組みづくり」は「地域/街づくり」と密接不可分
・街/地域の活性化が基本命題であり、地域住民の「クオリティ・オブ・ライフ(QOL)」の向上と「円滑な移動」を組み合わせた街/地域のグランドデザインが必須
・グランドデザインをつくるにあたっては、地域に行政、民間事業者、NPO等社会団体、地域住民と様々なステークホルダーが存在する中、「自分事」意識を持って様々な取組みをまとめ上げる求心力のある存在が鍵
- (2) ハード面・ソフト面の整備
・質の高い持続可能な地域移動を実現するには、ハード面・ソフト面でのきめ細かな整備が必要
・特に、利用者が安心して利用できる車両の提供や運行管理体制の整備、さらに情報セキュリティ体制の確立など、安全性と信頼性の確保、事業の安定性を保証する仕組みの構築が不可欠

5. 今後の解決に向けて

	対応の方向性	具体的内容	課題
「地域/街」と「移動」のグランドデザインづくり	短期対応 現在の交通体系の集約化 地域連携の拡大	・ 公的部門と民間部門の連携を高め、シームレスな移動を推進 ・ 規模の経済を働かせ、事業存続の可能性を上げる	・ 強いリーダーシップが不可欠 - 交通事業者の独立採算性の問題、異なる事業法への対応 など利害調整や当局との調整が必要 ・ 事業体としての収益性の維持
	中期対応 地域活性化の「場」の創出	・ 街を活性化させる生活空間の再構築が基本 これをふまえ、移動の最適化と集約化を検討	・ 地域活性化はデモグラ、経済事情、地理的環境などで取り組むべき課題は異なる ・ 縮小均衡に陥らないための外部地域との連携構築も課題
ハード面・ソフト面の整備	短期対応 ハード面の整備	・ ラストワンマイルの解決に向けた運行車両の小型化 ・ 高齢化に対応した低速EVの開発、導入	・ ドアツードアを実現するための道路インフラの再整備 ・ 道路交通法の規制緩和(運転免許等)
	短期対応 シェアリングビジネスの拡大	・ 様々なシェアリング形態を通して保有車両の有効活用度を高める(シェアリング専門会社、既存交通事業者、新規事業者、NPO等)	・ 本人自走以外はドライバー費用が課題 ・ 事業存続のプランづくりが必要
中期対応 ビッグデータを基軸とするビジネス構築	・ 上記の「街の集約化」に基づいた多様な交通網を整備(公共、民間、ボランティア) ・ 多様なニーズと弾力的な価格体系によるきめ細かいサービス提供 ・ 「モビリティ軸」から「データ軸」にビジネスモデルを転換 ・ 集客を狙うビジネス事業者とのデータ共有化 事業の存続可能性を拡大	・ 情報、予約、決済を一元管理するプラットフォームの構築 ・ 個人情報の利用と保護の問題 ・ 規模の経済を働かせるための情報プラットフォームの存在が必要	