

# 地域交通の把握に関する マニュアル

令和2年12月  
国土交通省自動車局旅客課

# 目次

## 1. 「地域交通の把握に関するマニュアル」について

背景・目的	・・・・・・・・1
マニュアル作成のための調査の実施	
マニュアルの活用にあたって	・・・・・・・・2
地域の移動を担う交通手段	・・・・・・・・3

## 2. 「地域交通の把握に関するマニュアル」の概要

(1) マニュアルの構成	・・・・・・・・4
(2) 地域の状況に関するチェックリスト	・・・・・・・・5
(3) 地域の状況に関するチェックリストの活用	・・・・・・・・6

## 3. 地域の状況に関するチェックリスト

STEP1 地域住民等チェックリストの実施	・・・・・・・・7
STEP2 市区町村チェックリストの実施	・・・・・・・・11
目安・導入事例との比較	・・・・・・・・13
移動手段確保の検討に盛り込むべき事項	・・・・・・・・20
【参考】地域交通の検討プロセスに関する ガイドライン	・・・・・・・・22

# 1. 「地域交通の把握に関するマニュアル」について

## ～背景・目的～

地域における移動手段の確保は重要な課題であり、バス・タクシーなどによる移動サービスが十分に提供されていない地域では、地域交通の確保のための検討が求められます。

しかしながら、現状では、地域交通を考えるにあたり交通空白地の考え方が様々であることなどから、地域の関係者で十分に検討し、協議を行うことが困難となる場合もあります。

そのため、市区町村や住民・利用者、関係団体、交通事業者など、地域の主体・関係者が移動手段確保のために適切に検討、協議を行えるよう、地域の状況を、一定の目安および既存の自家用有償旅客運送の導入事例のもと把握するための「地域交通の把握に関するマニュアル」を策定します。

本マニュアルは、平成30年3月30日付で示された「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」の活用にあたり、その前段の検討に資する情報を提供する役割を担うことを想定します。

## ～マニュアル作成のための調査の実施～

地域の状況を把握するための一定の目安を設定するにあたり、自家用有償旅客運送を実施している団体を対象として、自家用有償旅客運送を導入した地域の状況を把握するため、アンケート調査を実施しました。調査概要は以下のとおりです。本マニュアルには、本調査結果に基づいて整理した、地域の状況を把握するための一定の目安となる情報を掲載しています。

### ○調査概要

- 調査対象：自家用有償旅客運送を実施する793団体
  - 市町村運営有償運送（交通空白）：455団体
  - 市町村運営有償運送（福祉）：110団体
  - 公共交通空白地有償運送：128団体
  - 福祉有償運送：100団体
- 調査内容：自家用有償旅客運送を実施する地域の状況について
- 調査方法：郵送による調査票の配布・回収 および電子調査票の提供・電子メールでの回収
- 調査期間：令和元年11月12日～令和2年1月10日
- 回答数：449団体（回収率56.6%）

## ～マニュアルの活用にあたって～

- ✓ 本マニュアルに示す地域の状況を把握するための一定の目安は、現在運行されている自家用有償旅客運送の導入地域との類似性を示すものです。バス・タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に導入される自家用有償旅客運送の実施エリアと類似している状況が地域にあれば、移動手段の確保が必要になっている可能性が高いと考えられます。そのため、あくまで、地域の移動手段確保のための協議を行うにあたっての検討材料としてご活用ください。
- ✓ 本マニュアルを活用して把握された地域の状況については、一定の目安や既存の自家用有償旅客運送の導入事例と見比べながら、市区町村をはじめ、住民・利用者、関係団体、交通事業者が連携しながら、移動手段の確保について、既存公共交通のさらなる活用や自家用有償旅客運送の導入等も含めて様々な視点から検討することが望まれます。
- ✓ 本マニュアルの活用にあたっては、対象地域については、住民等は生活実態に基づき移動手段の状況を市区町村に伝え、市区町村は、住民等からの情報を参考に、可能な限り検討材料となる情報収集を行ったうえで対策について主体的に検討するなど、地域の関係者がそれぞれ役割分担をして取り組むことが望まれます。

## ～地域の移動を担う交通手段～

- 地域における移動手段の確保の手段としては、まず、道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要があります。
- その上で、既存のバス・タクシー事業者による運送サービスの提供が困難な場合には、地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた「自家用有償旅客運送」を活用することとなります。
- また、これらによりがたい場合には「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」により移動手段を確保しているケースもあります。
- 地域における移動手段の確保にあたっては、地域の実情に応じ、関係者が十分な協議を経て、適切な役割分担のもと、持続可能な移動手段が確保されることが重要です。

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市区町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートで運行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が市区町村と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合であって、地域における移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市区町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金）

## 2. 「地域交通の把握に関するマニュアル」の概要

### (1) マニュアルの構成

本マニュアルには、以下の内容を掲載します。

#### ○地域の状況に関するチェックリスト

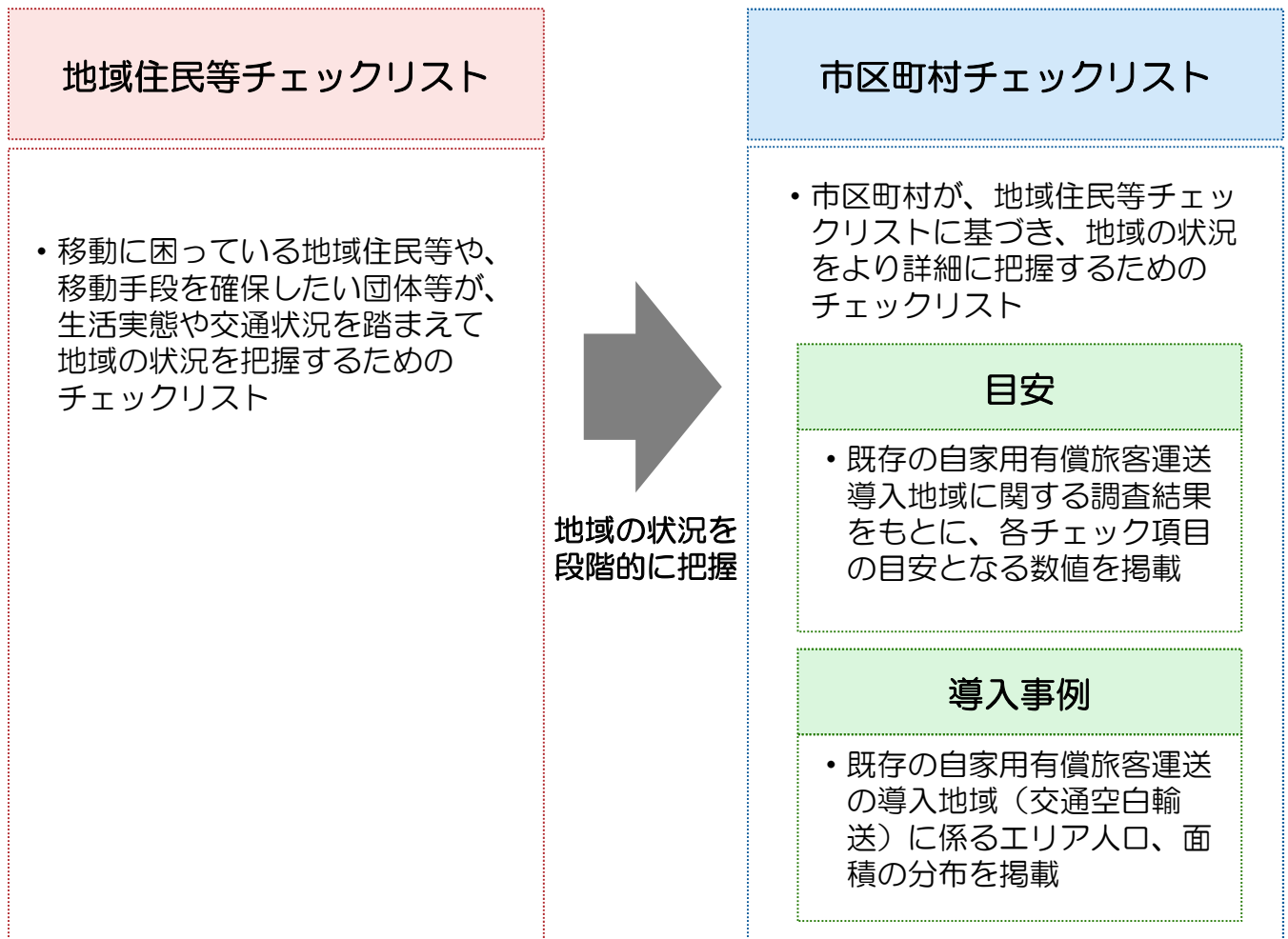
- 地域住民等が活用するチェックリストと、市区町村が活用するチェックリスト及び目安・導入事例を掲載します。

#### ○地域の状況に関するチェックリストの活用

- チェックリスト活用の流れや確認手順を掲載します。

## (2) 地域の状況に関するチェックリスト

- 地域の状況に関するチェックリストは以下の3つです。
  - 「地域住民等チェックリスト」
  - 「市区町村チェックリスト」
  - 「目安」及び「導入事例」
- 「地域住民等チェックリスト」と「市区町村チェックリスト」を用いて地域の状況を段階的に把握したうえで、「目安」及び「導入事例」と比較し、既存の自家用有償旅客運送導入地域との類似性を確認します。

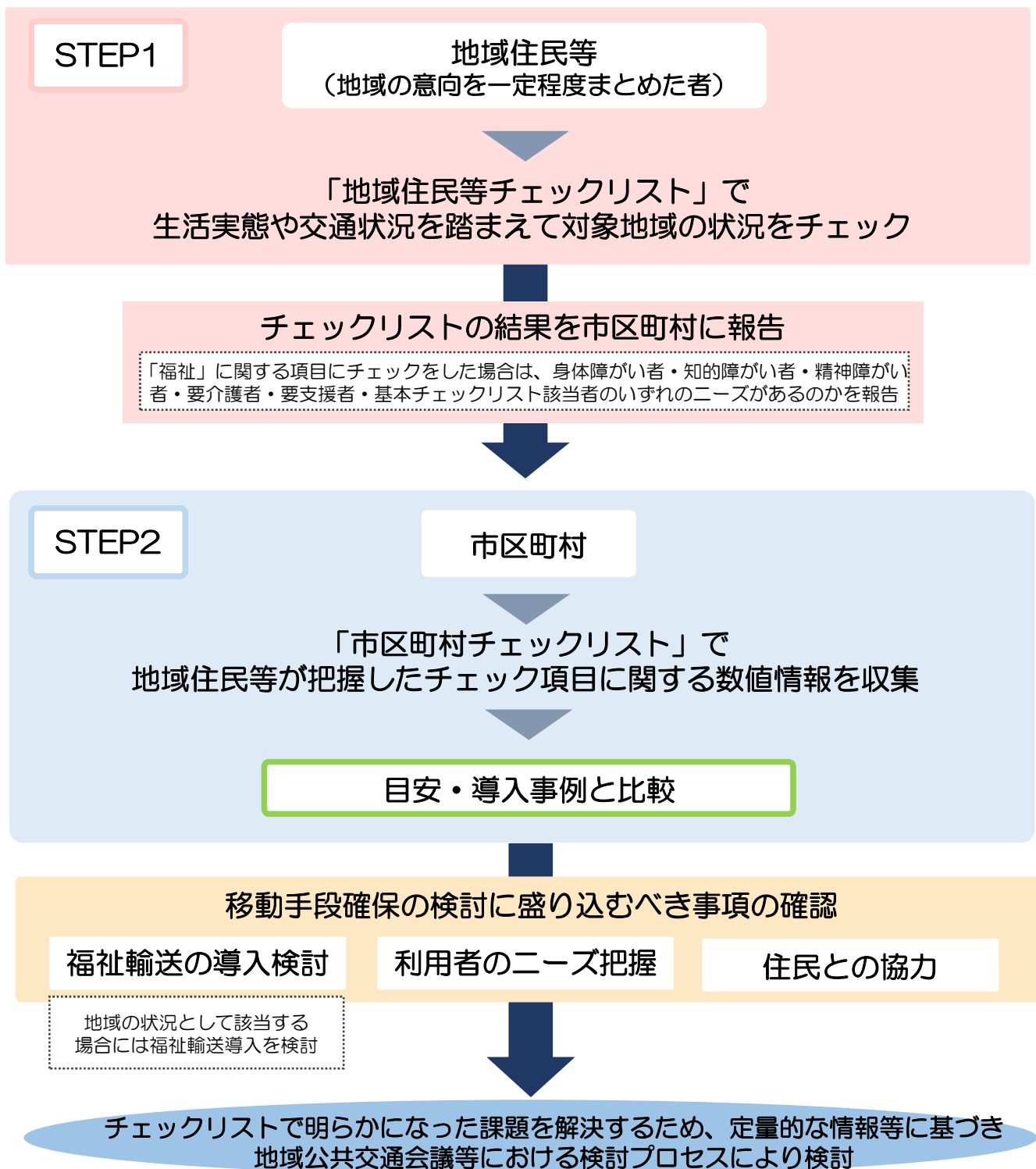


移動手段の検討を始める  
きっかけとなる地域の状況を把握

移動手段の確保について  
地域の関係者との協議を行う際の  
検討材料となる情報を把握

### (3) 地域の状況に関するチェックリストの活用

地域の状況に関するチェックリストは、以下の流れで活用します。



- ※ 導入の検討は、地域の移動ニーズに対応した移動手段確保のため、検討プロセスによらない協議も可能
- ※ 地域公共交通会議等が設置されていない場合は、協議の場を設定することを含め検討
- ※ タクシー特定地域内の都市部など、供給過剰により新規参入制限がなされている地域において生じる一時的な交通空白は、タクシーの配車の効率化等、タクシー事業の取組により対応されることが重要であることを踏まえ、まずはタクシーによる取組の提案について検討



### 3. 地域の状況に関するチェックリスト

#### STEP1 地域住民等チェックリストの実施【対象：地域住民等】

##### 【実施手順】

STEP1では、地域住民等の方々が、以下の手順でチェックリストを活用し、対象地域における状況として該当するチェック項目に印をつけ、地域の状況を把握します。

(1) 「地域」(※)の範囲を確認します。

(※) 地域 = 生活実態を踏まえて移動手段に困る利用者が居住する地域で、移動手段の確保が必要となるエリア

地域(例：●●地区、●●町1丁目～5丁目など)



(2) 「地域」でどのような移動手段に困っているのかを踏まえて、用いるチェックリストを確認します。

① 路線バスのような路線型(運行ルート)の移動手段について困っている(バスが運行していない等)

⇒「チェックリスト①」(P8)を用い、地域の状況を確認

② タクシーのような区域型(ドア・ツー・ドア)の移動手段について困っている(タクシー営業所がない、最寄りのバス停まで遠い等)

⇒「チェックリスト②」(P9)を用い、地域の状況を確認

③ 路線バスのような路線型やタクシーのような区域型(ドア・ツー・ドア)の移動手段、その他の移動手段全般について困っている

⇒「チェックリスト③」(P10)を用い、地域の状況を確認



(3) チェックリストの確認結果を市区町村に報告

### 地域住民等チェックリスト①

① 路線バスのような路線型（運行ルート）の移動手段について困っている（バスが運行していない等）

- ・ 日常生活実態や交通状況を踏まえて、地域の状況として該当する項目にチェックをしてください。

#### ○地域の状況全般に関する項目

分類	項目	チェック
利用者	居住者の高齢化が進んでいる傾向にある	<input type="checkbox"/>
	18歳以上の居住者の大部分が日常的な移動手段として自家用車を利用	<input type="checkbox"/>
店舗・施設	地域内は歩いていける店舗や施設が少ない・ない	<input type="checkbox"/>
	通院は日常的に地域外の病院を利用する必要がある	<input type="checkbox"/>
	買物などは日常的に地域外の店舗等を利用する必要がある	<input type="checkbox"/>

#### ○地域のバスの運行状況に関する項目

バス	バスの平日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	バスの休日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで遠いところが多い	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで勾配がきついところが多い	<input type="checkbox"/>

#### ○地域の鉄道の運行状況等に関する項目

鉄道	鉄道の平日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	鉄道の休日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで遠いところが多い	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで勾配がきついところが多い	<input type="checkbox"/>

地域住民等チェックリスト②

② タクシーのような区域型（ドア・ツー・ドア）の移動手段について困っている（タクシー営業所がない、最寄りのバス停まで遠い等）

- ・ 日常生活実態や交通状況を踏まえて、地域の状況として該当する項目にチェックをしてください。

○地域の状況全般に関する項目

分類	項目	チェック
利用者	居住者の高齢化が進んでいる傾向にある	<input type="checkbox"/>
	18歳以上の居住者の大部分が日常的な移動手段として自家用車を利用	<input type="checkbox"/>
店舗・施設	地域内は歩いていける店舗や施設が少ない・ない	<input type="checkbox"/>
	通院は日常的に地域外の病院を利用する必要がある	<input type="checkbox"/>
	買物などは日常的に地域外の店舗等を利用する必要がある	<input type="checkbox"/>

○地域のタクシー等の運行状況等に関する項目

タクシー等	タクシーの事業所が離れている、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	<input type="checkbox"/>
	タクシー車両が少ない、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から主要な店舗・施設までが遠いため、タクシーの利用料金が高くなる	<input type="checkbox"/>
	夜間など、利用したい時間にタクシーが営業していない	<input type="checkbox"/>
	福祉輸送(付き添い介助、車いす対応車両等)ができるタクシーが少ない・ない	<input type="checkbox"/>
	福祉輸送の活動を実施している団体(タクシー事業者除く)が少ない・ない	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで遠いところが多い	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで勾配がきついところが多い	<input type="checkbox"/>

○地域の鉄道の運行状況等に関する項目

鉄道	鉄道の平日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	鉄道の休日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで遠いところが多い	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで勾配がきついところが多い	<input type="checkbox"/>

地域住民等チェックリスト③

③ 路線バスのような路線型やタクシーのような区域型（ドア・ツー・ドア）の移動手段、その他の移動手段全般について困っている

- ・ 日常の生活実態や交通状況を踏まえて、地域の状況として該当する項目にチェックをしてください。

○地域の状況全般に関する項目

分類	項目	チェック
利用者	居住者の高齢化が進んでいる傾向にある	<input type="checkbox"/>
	18歳以上の居住者の大部分が日常的な移動手段として自家用車を利用	<input type="checkbox"/>
店舗・施設	地域内は歩いていける店舗や施設が少ない・ない	<input type="checkbox"/>
	通院は日常的に地域外の病院を利用する必要がある	<input type="checkbox"/>
	買物などは日常的に地域外の店舗等を利用する必要がある	<input type="checkbox"/>

○地域のバス・タクシー等の運行状況に関する項目

バス	バスの平日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	バスの休日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで遠いところが多い	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで勾配がきついところが多い	<input type="checkbox"/>
タクシー	タクシーの事業所が離れている、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	<input type="checkbox"/>
	タクシー車両が少ない、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から主要な店舗・施設までが遠いため、タクシーの利用料金が高くなる	<input type="checkbox"/>
	夜間など、利用したい時間にタクシーが営業していない	<input type="checkbox"/>
	福祉輸送(付き添い介助、車いす対応車両等)ができるタクシーが少ない・ない	<input type="checkbox"/>
	福祉輸送の活動を実施している団体(タクシー事業者除く)が少ない・ない	<input type="checkbox"/>

○地域の鉄道の運行状況等に関する項目

鉄道	鉄道の平日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	鉄道の休日の運行頻度が少ない・運行していない	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで遠いところが多い	<input type="checkbox"/>
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで勾配がきついところが多い	<input type="checkbox"/>

**STEP2 市区町村チェックリストの実施**【対象：市区町村】**【実施手順】**

- STEP2では、市区町村が、以下の手順で「地域住民等チェックリスト」でチェックされた項目の具体的な状況を示す数値を記入して、対象地域の状況を確認・把握します。

(注) 市区町村チェックリストで目安と比較する際には、「地域住民等チェックリスト」の報告があった地域にとどまらず、市区町村として移動手段に課題があると思われるエリアを対象として総合的に情報収集することが望まれます。

**(1) 地域住民等から「地域住民等チェックリスト」の報告を受ける****(2) 市区町村チェックリストの項目に関する数値の情報を収集**

「地域住民等チェックリスト」の種類（①～③）に応じて情報収集する項目を選択）

地域住民等チェックリスト①が用いられた場合

⇒市区町村チェックリストA・Bの項目について情報収集

地域住民等チェックリスト②が用いられた場合

⇒市区町村チェックリストA・Cの項目について情報収集

地域住民等チェックリスト③が用いられた場合

⇒市区町村チェックリストA・B・Cの項目について情報収集

市区町村チェックリスト

- 市区町村で交通に課題のある地域に関する情報を記入して整理してください。

分類	区分	地域に関する情報	数値記入欄
店舗・施設	A	役所・役場の立地数	カ所
		公民館・図書館・交流施設の立地数	カ所
		病院の立地数	カ所
		診療所の立地数	カ所
		銀行・金融機関・郵便局の立地数	カ所
		スーパーマーケットの立地数	カ所
		個人商店の立地数	カ所
		小学校・中学校の立地数	カ所
		高等学校の立地数	カ所
交通	B	バスの運行路線数	路線
		バスの平日運行便数（往復）	便／日
		バスの休日運行便数（往復）	便／日
	C	タクシーの営業所数及び待機場所数	カ所
		タクシーの配置台数	台
		タクシーが配車されるまでの時間	分
		タクシーの利用金額	円

## 目安・導入事例との比較【対象：市区町村】

### ～実施手順～

「市区町村チェックリスト」での記入した数値と目安との比較、および既存の自家用有償旅客運送の導入事例との比較によって、対象地域における移動手段確保に関する検討の必要性を確認します。

P14の「既存自家用有償旅客運送実施地域の状況」は、令和2年1月現在での状況を各実施主体に対して聞き取った内容において、多く見られる地域の状態を数値でお示したものです（※）。現に自家用有償旅客運送が行われているエリアは、面積、人口の状況など千差万別であり、一概に比較できないことをご理解の上、目安はあくまでも参考として確認してください。

P15の「エリア人口、面積の状況ごとの自家用有償旅客運送の導入事例」は、自家用有償旅客運送事例集（令和2年3月公表）に掲載されている事例のうち、交通空白輸送に係るもののエリア人口と面積の分布をお示したものです。検討される地域の状況との比較にご活用ください。

※ 当該数値に係る基礎データは、参考をご確認ください。

既存の自家用有償旅客運送実施地域の状況

「市区町村チェックリスト」の結果と比較してみてください。

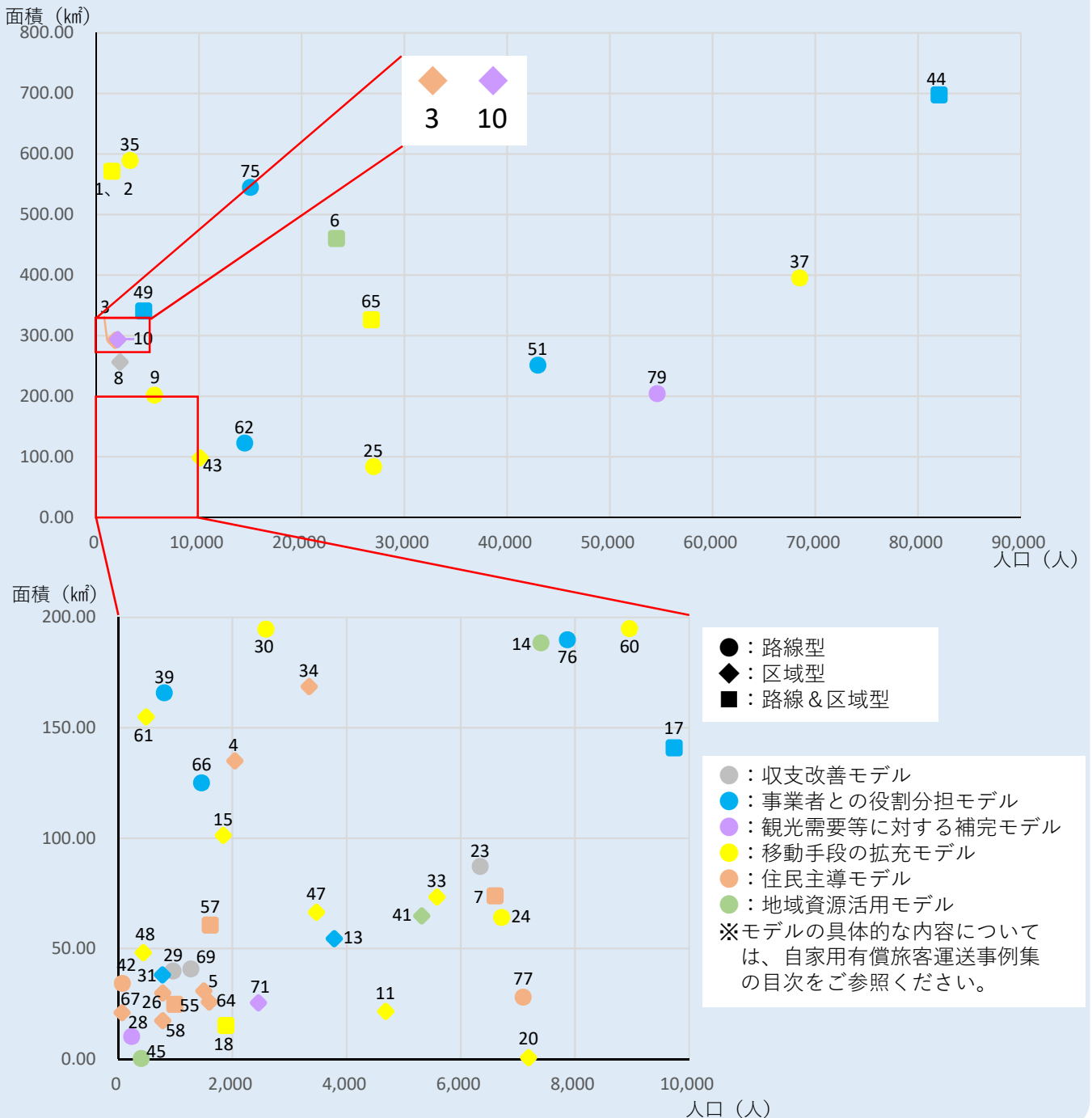
分類	区分	地域に関する情報	目安
店舗・施設	A	役所・役場の立地数	1カ所
		公民館・図書館・交流施設の立地数	3カ所
		病院の立地数	1カ所
		診療所の立地数	1カ所
		銀行・金融機関・郵便局の立地数	3カ所
		スーパーマーケットの立地数	1カ所
		個人商店の立地数	4カ所
		小学校・中学校の立地数	2カ所
		高等学校の立地数	0カ所
交通	B	バスの運行路線数	2路線
		バスの平日運行便数（往復）	16便／日
		バスの休日運行便数（往復）	11便／日
	C	タクシーの営業所数及び待機場所数	0カ所
		タクシーの配置台数	0台
		タクシーが配車されるまでの時間	20分
		タクシーの利用金額（片道料金）	2000円



エリア人口、面積の状況ごとの自家用有償旅客運送の導入事例

自家用有償旅客運送事例集（令和2年3月公表）に掲載されている事例のうち、交通空白輸送に係るもののエリア人口と面積の分布を下図にお示しします。（番号は、事例番号を表します。）

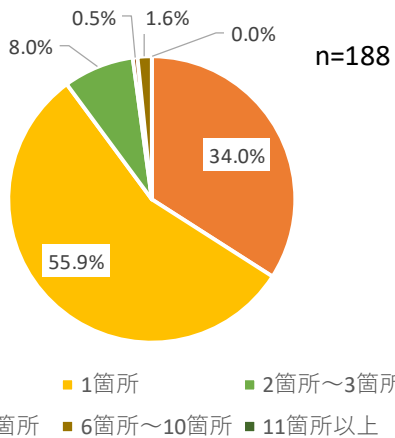
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000012.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html)



参考として、P14「既存の自家用有償旅客運送実施地域の状況」にお示しした目安の基礎データを掲載します。

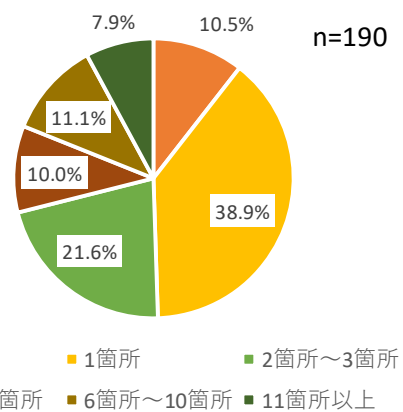
**役所・役場の立地数**

✓ 役所・役場の立地数は、「1箇所」が最も多く、次いで「0箇所」、「2箇所～3箇所」となっている。



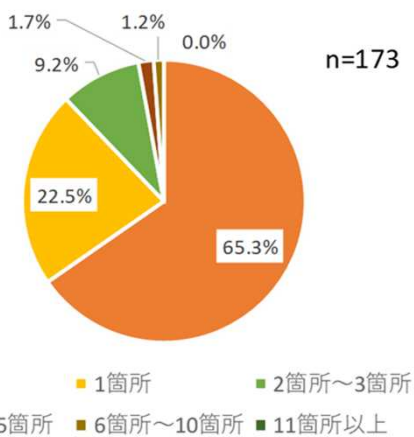
**公民館・図書館・交流施設の立地数**

✓ 公民館・図書館・交流施設の立地数は、「1箇所」が最も多く、次いで「2箇所～3箇所」、「0箇所」となっている。



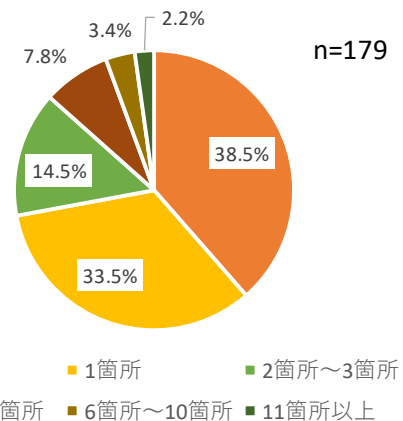
**病院に立地数**

✓ 病院の立地数は、「0箇所」が6割以上を占める。



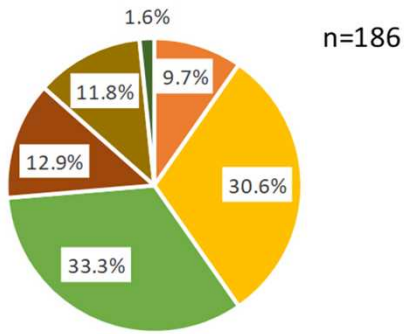
**診療所等の立地数**

✓ 診療所等の立地数は、「0箇所」が最も多く、次いで「1箇所」、「2箇所～3箇所」となっている。



**銀行・金融機関・郵便局の立地数**

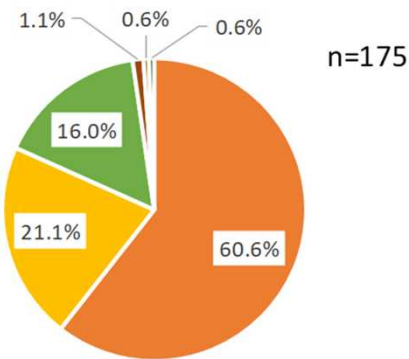
✓ 銀行・金融機関・郵便局の立地数は、「2箇所～3箇所」が最も多く、次いで「1箇所」、「4箇所～5箇所」となっている。



■ 0箇所      ■ 1箇所      ■ 2箇所～3箇所  
■ 4箇所～5箇所    ■ 6箇所～10箇所    ■ 11箇所以上

**スーパーマーケットの立地数**

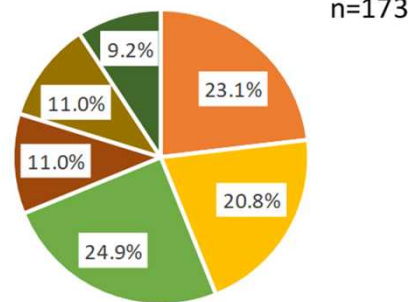
✓ スーパーマーケットの立地数は、「0箇所」が6割を占める。



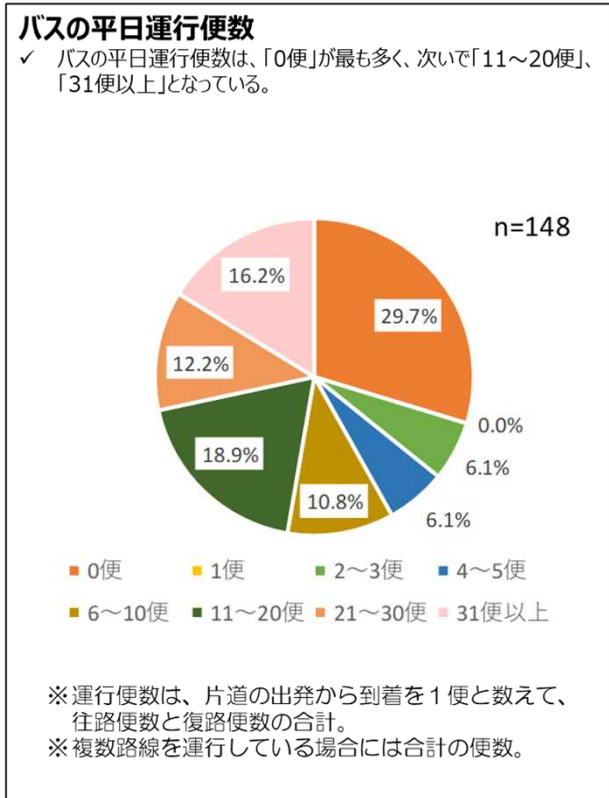
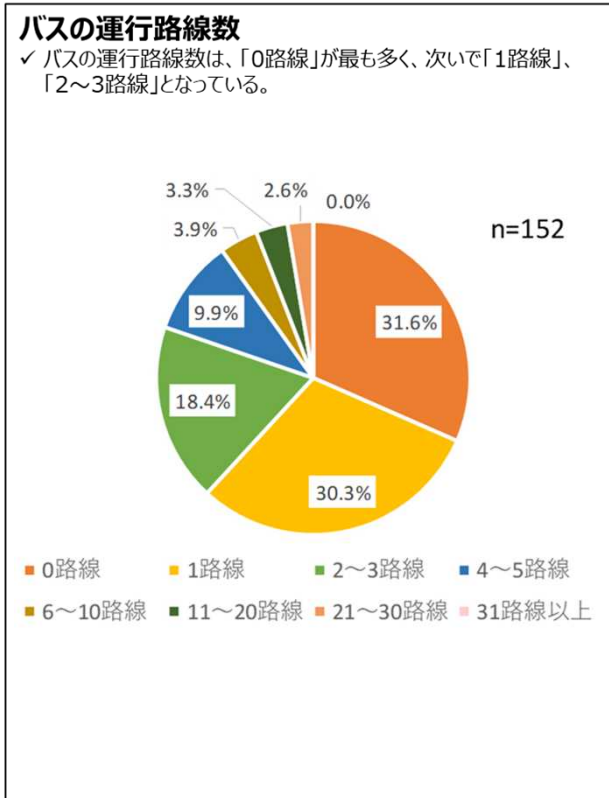
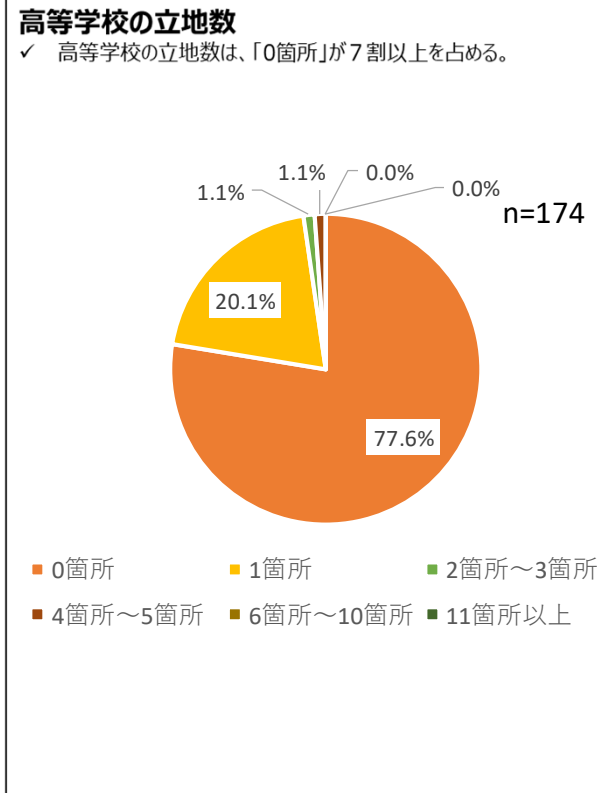
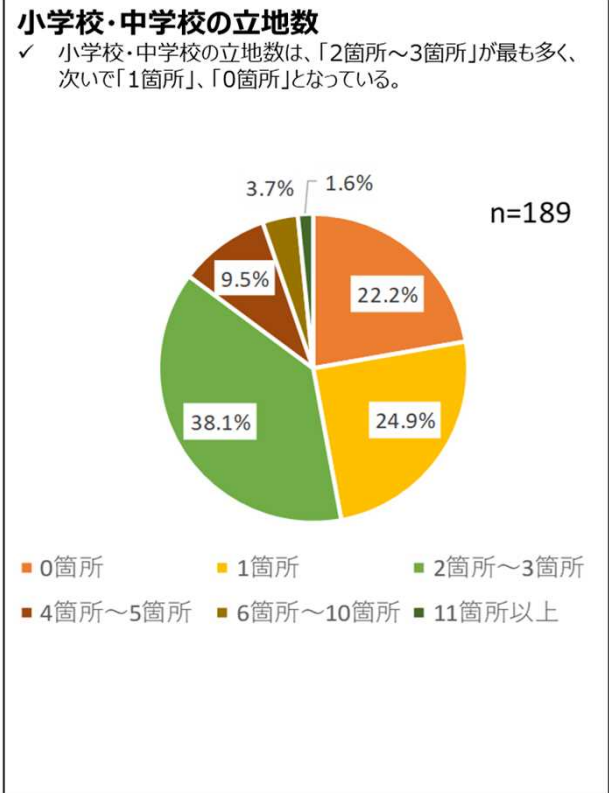
■ 0箇所      ■ 1箇所      ■ 2箇所～3箇所  
■ 4箇所～5箇所    ■ 6箇所～10箇所    ■ 11箇所以上

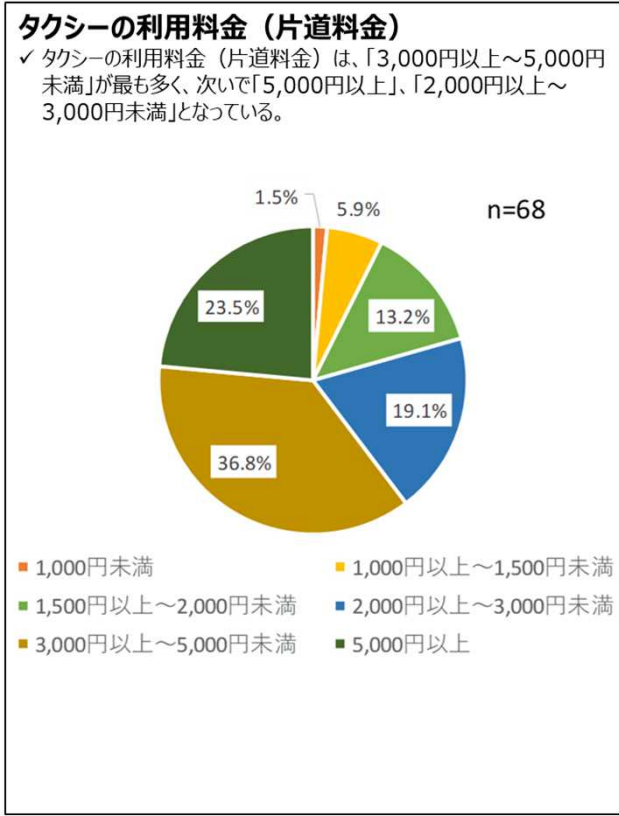
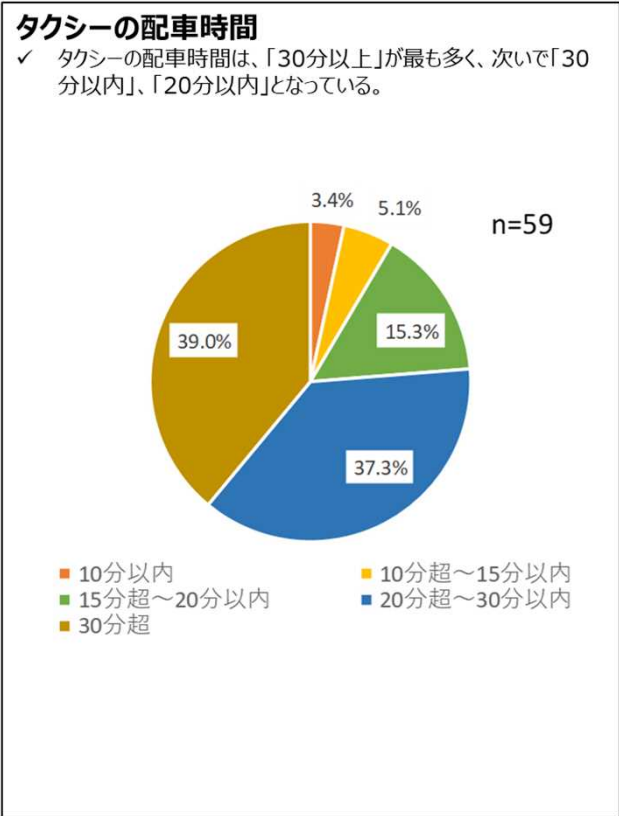
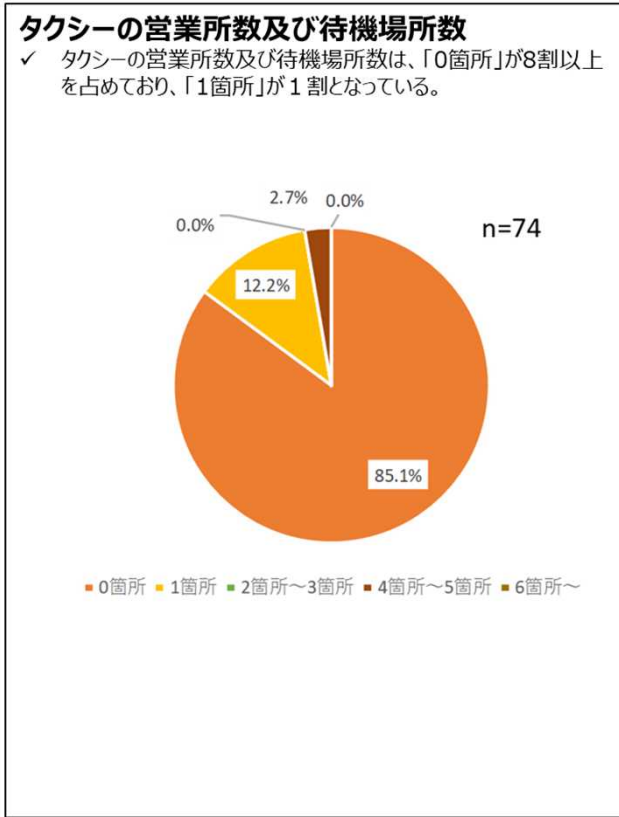
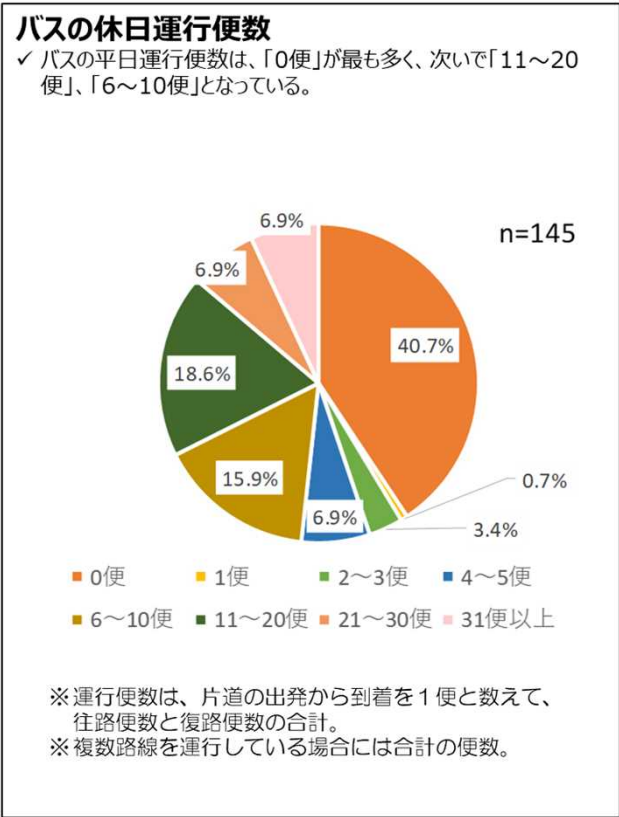
**個人商店等の立地数**

✓ 個人商店等（食料品・日用品店）の立地数は、「2箇所～3箇所」が最も多く、次いで「0箇所」、「1箇所」となっている。



■ 0箇所      ■ 1箇所      ■ 2箇所～3箇所  
■ 4箇所～5箇所    ■ 6箇所～10箇所    ■ 11箇所以上





## 移動手段確保の検討に盛り込むべき事項【対象：市区町村】

### ～実施手順～

- チェックリストの確認結果を踏まえて、以下の順で対象地域における移動手段確保の検討を進めます。

(1) 「移動手段確保の検討に盛り込むべき事項」の内容を確認し、対象地域における対応について検討



(2) 地域の状況に関するチェックリストで明らかになった課題を解決するために、交通事業者との協議、自家用有償旅客運送の導入などについて、地域交通会議等における検討プロセスにより検討

## 移動手段確保の検討に盛り込むべき事項

### ①福祉輸送の導入

福祉輸送を実施する団体のうち、**約5割**は、自家用有償旅客運送の開始理由として以下をあげています。

- ✓ 福祉輸送（付き添い介助、車いす対応車両等）ができるタクシーが少ない・ない
- ✓ 福祉輸送の活動を実施している団体（タクシー事業者を除く）が少ない・いない

⇒チェックリストで上記の項目にチェックがある場合に、福祉輸送導入の必要性について検討。

【検討における留意点】

- ・ニーズ把握の観点で、福祉部局と交通部局との連携
- ・身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・要介護者・要支援者・基本チェックリスト該当者のいずれのニーズがあるのかを踏まえて協議

### ②利用者のニーズ

自家用有償旅客運送を実施する団体のうち、**8割以上**が実施にあたって、利用者のニーズをアンケートや意見交換会、ヒアリングなどで把握しています。

⇒移動手段確保を検討するにあたっては、利用者のニーズを把握したうえで検討。

【既存の自家用有償旅客運送における利用者のニーズ把握例】

- ・アンケート調査
- ・ヒアリング、グループインタビュー
- ・ワークショップ など

### ③住民との協力

自家用有償旅客運送を実施する団体のうち、**約7割**が運送にあたって地域住民等と協力・連携しています。（利用頻度の目標設定、運行への協力、周知など）

⇒移動手段の確保の協議にあたっては、住民等の利用者側と協力・連携の見込みがあるかを踏まえて検討。

【既存の自家用有償旅客運送における協力・連携の例】

- ・毎月の最低利用回数の目安の取り決め
- ・採算性を意識した対価の設定
- ・全世帯で会費を負担
- ・利用促進につながる周知や情報発信 など

（参考）地域の高齢化率（目安） **40%以上**

⇒ 目安に該当する場合は、既存の自家用有償旅客運送実施地域と類似した高齢化率と考えられます。



## ～検討プロセス～

### 【参考】地域交通の検討プロセスに関するガイドライン

平成30年3月30日付で、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」及び「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」が改正され、関係者の協議の方法の一つとして、「検討プロセス」が示されました。本プロセスは、会議設置要綱に盛り込み、関係者の円滑な協議のために活用することができます。

(詳細は「自家用有償旅客運送ハンドブック」ご参照)

#### 地域交通の把握に関するマニュアル

地域住民等チェックリストの実施

市区町村チェックリストの実施

【実施の結果】移動手段の確保において検討の必要あり

