

地域自治末端組織の特性からみた共助生活交通の可能性

山崎 基浩 (豊田都市交通研究所) / 穆 蕊 (元豊田都市交通研究所)

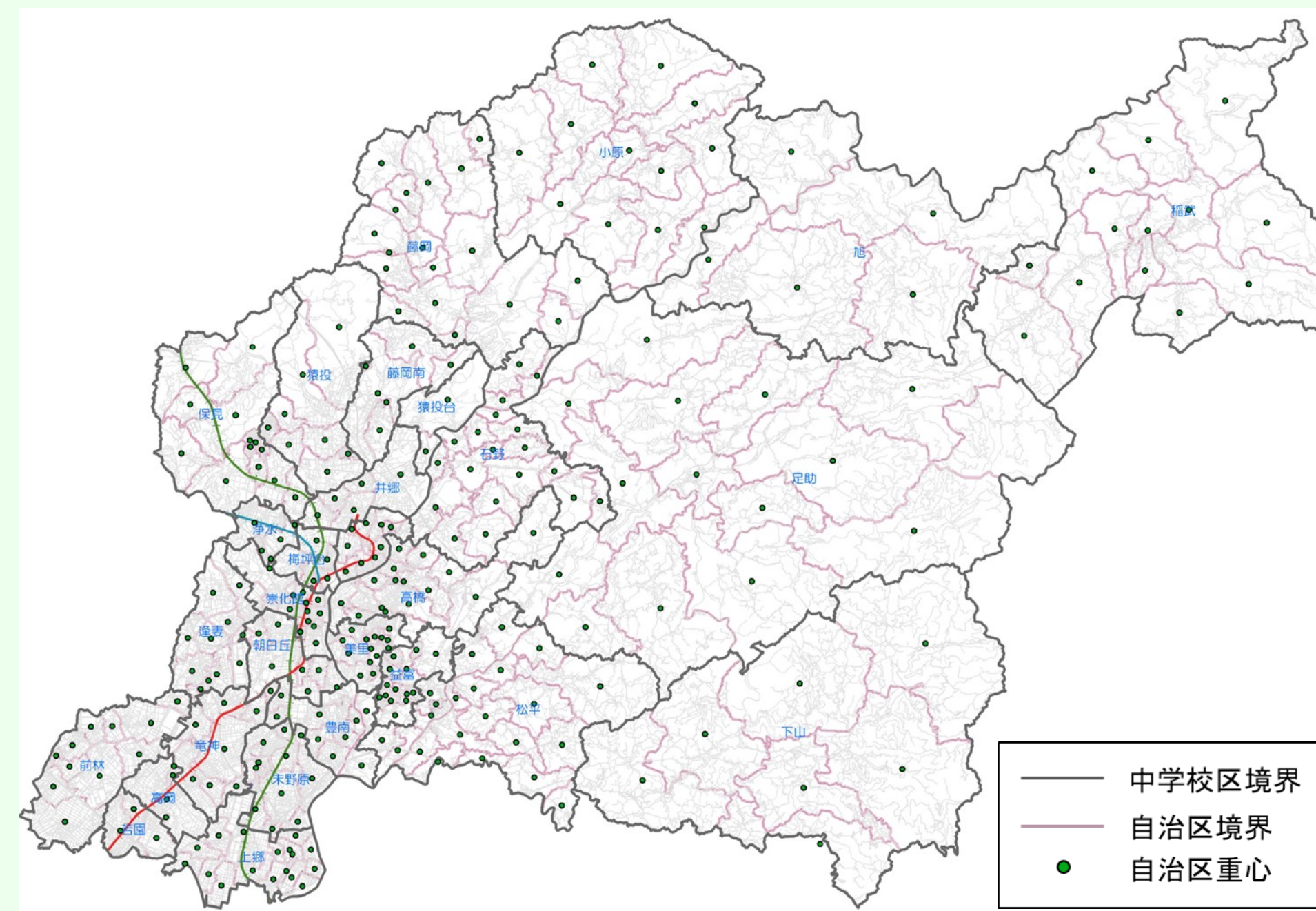
背景と目的

- 近年、行政(市町村)が主体的に地域公共交通に関する計画を策定し、地域住民の生活交通を確保・維持する仕組みが社会に定着している。
- 急速な超高齢社会の到来を背景に、より細やかな交通サービスの社会実装ニーズが顕著となった。
- コロナ禍による人流の変化や経済停滞等を背景に、行政が提供するサービスのみに頼らず地域住民による共助の重要性が高まっている。
- 豊田市における地域自治の最小単位である自治区(298団体)の区長へのアンケート調査を実施し、まちづくり課題や生活交通の共助運営に対する意識および高齢者の外出先の実態等を把握。
- この結果を用いて自治区の特性を分類・整理し、共助による生活交通運営の可能性を考察。

豊田市の地域自治と地域公共交通計画

自治区とは

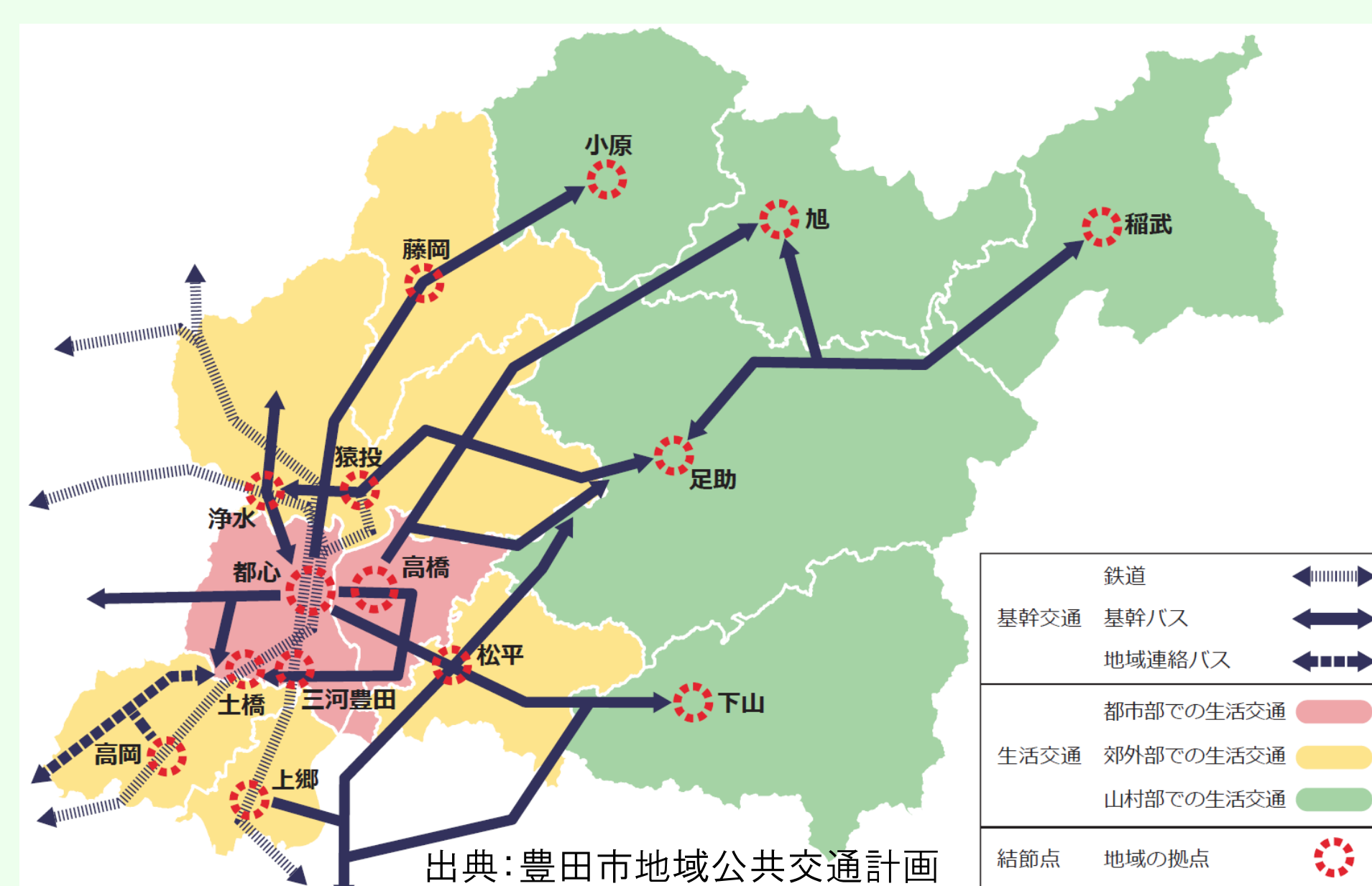
- 市内に12の「地域自治区」があり、さらに28の中学校区に分かれている。
- 各中学校区で「地域会議」が設置され、その下に298の「自治区」が所属。
- 自治区は町内会的なコミュニティの任意団体で、認可地縁団体として法人化している自治区も存在。
- 人口規模は50人以下から1万人以上まで、大きなバラツキがある。
- 区長:任期は概ね2年で、自治区の代表者として市の「区長会議」メンバーとなる。



豊田市の地域公共交通計画

- 令和4年度に策定された現計画では、地域間を結ぶ基幹交通に対し地域内の小規模な地域公共交通を「生活交通」と位置づけ、共助の可能性を明示。

種別	機能・役割	主な利用	運行区間	具体例
基幹交通	鉄道		市内外の拠点間を結び、南北軸に運行する	・名古屋鉄道線 ・愛知環状鉄道線 ・東部丘陵線(リニモ)
	基幹バス	大量・長距離輸送に適合しており、主要拠点をむすぶ重要な幹線ネットワークを担う	市内外の拠点間を結び、都心を中心とした放射状に運行する	・おいでんバス ・名鉄バス
	地域連絡バス		地域内外の基幹交通に接続し、原則は地域内を運行する	・高岡地域バス
生活交通	地域内交通	少量・個別輸送に適しており、基幹交通を補完し、日常生活の移動を支える	地域内にある基幹交通との結節点への接続を前提に、原則は地域内を運行する	・地域連絡バスを除く ・地域タクシー ・共助による輸送など
	タクシー	個々の様々な移動需要に対応する	市内全域を運行する	・一般タクシー



自治区へのアンケート調査結果と類型分析

【自治区の深刻な課題】

1. 以下の(ア)~(ク)は、貴自治区でどれくらい深刻な課題となっていますか。それぞれ課題としての深刻度について10段階で点数を付けてください(アはまる点数に○)。

※一般論としての「重要な課題」ではなく、自治区として「すぐに対策しなければならぬ、なかなか解決しにくい」状況であることを「深刻度」とお考えください。

(ア) 犯罪の防止 (イ) 交通事故の防止
(ウ) まちの環境美化 (エ) ごみ出しマナーの改善
(オ) 子どもの育成環境改善 (カ) 高齢者の活動環境改善
(キ) 高齢者の買物や通院の交通手段確保
(ク) 高校生の上通手段確保

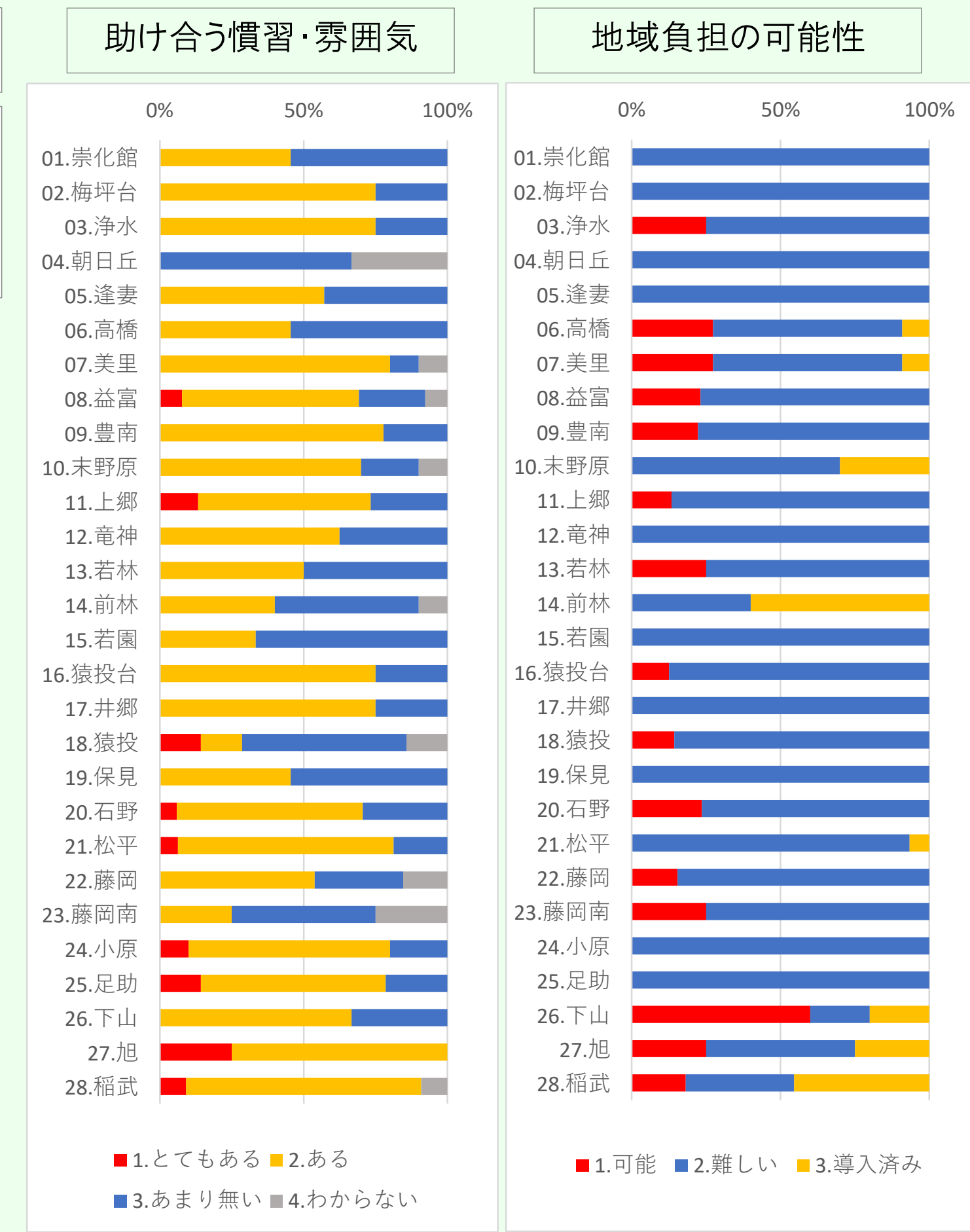
	防犯	交通事故防止	環境美化	ごみ出しマナー	子ども育成	高齢者活動	高齢者交通	高校生上通
01.崇化館	4.91	5.64	6.09	7.91	5.09	6.10	5.36	4.27
02.梅坪台	4.50	3.50	4.50	6.50	5.50	5.50	3.25	2.75
03.浄水	4.75	4.75	7.75	7.75	6.25	6.50	7.25	3.25
04.朝日丘	5.25	7.00	5.50	7.50	5.00	5.00	6.00	3.25
05.逢妻	4.00	5.00	5.56	7.11	5.00	5.33	5.78	4.44
06.高橋	4.27	5.73	5.45	6.27	4.91	7.00	6.64	4.91
07.美里	4.35	5.35	4.60	6.30	4.82	5.35	6.09	3.91
08.益富	4.31	3.89	5.15	5.69	4.31	5.94	5.77	4.85
09.豊南	4.78	6.11	5.44	6.78	5.33	6.38	6.75	4.11
10.末野原	5.70	5.80	6.10	7.50	5.20	5.70	6.40	5.00
11.上郷	3.73	5.60	5.07	6.00	4.07	4.60	5.47	4.47
12.竜神	4.88	6.38	5.56	6.63	5.13	5.75	6.50	5.38
13.若林	5.67	6.33	5.33	8.00	6.00	6.67	7.33	4.67
14.前林	4.50	5.40	5.30	6.00	4.70	5.60	7.40	7.00
15.若岡	6.67	6.67	6.00	7.67	5.33	6.00	6.33	4.33
16.狼投台	2.25	5.25	4.13	6.00	3.38	5.00	8.13	4.50
17.井郷	5.67	6.75	6.33	8.25	5.67	6.67	6.67	5.67
18.狼投	4.14	7.14	6.00	6.43	4.71	5.86	7.29	5.14
19.保見	4.10	5.80	5.82	6.00	4.27	6.00	6.45	3.82
20.石野	4.35	4.94	5.53	4.41	5.41	5.76	7.24	5.71
21.松平	4.19	5.08	5.52	5.09	5.19	6.08	7.48	5.13
22.藤岡	3.92	5.38	5.15	4.54	5.00	6.54	7.38	6.62
23.藤岡南	2.50	3.00	3.75	3.50	4.00	4.75	5.25	4.00
24.小原	3.80	4.40	4.80	4.10	5.70	5.50	7.00	5.90
25.足助	3.79	5.00	4.36	3.29	4.21	5.14	6.86	5.93
26.下山	4.17	4.33	4.00	3.17	6.50	7.83	8.67	9.17
27.旭	3.60	5.00	5.40	3.80	6.80	6.20	6.80	6.60
28.稲武	3.82	4.55	3.82	3.64	5.18	5.91	7.36	6.36
総計	4.25	5.28	5.23	5.60	4.94	5.80	6.66	5.16

- 地域(中学校区)毎の平均点を整理
- 都市部(01-19)では「ゴミ出しマナー」「交通事故防止」、中山間地域(20-28)では「高齢者の交通」「高校生の通学」の深刻度が高いといった、顕著な傾向の差が見られる。

【共助の慣習・共助生活交通運営の可能性】

3. 貴自治区では、地域の住民どうして生活の困りごとを助け合う慣習や雰囲気がありますか。

6. 地域の高齢者や学生の交通手段としての生活交通(地域バスなど)を運行するために、区費と同じように各世帯から協力金を徴収し、運行に関する経費の一部を負担している自治区があります。このような仕組みを貴自治区に導入することは可能だと思いますか。

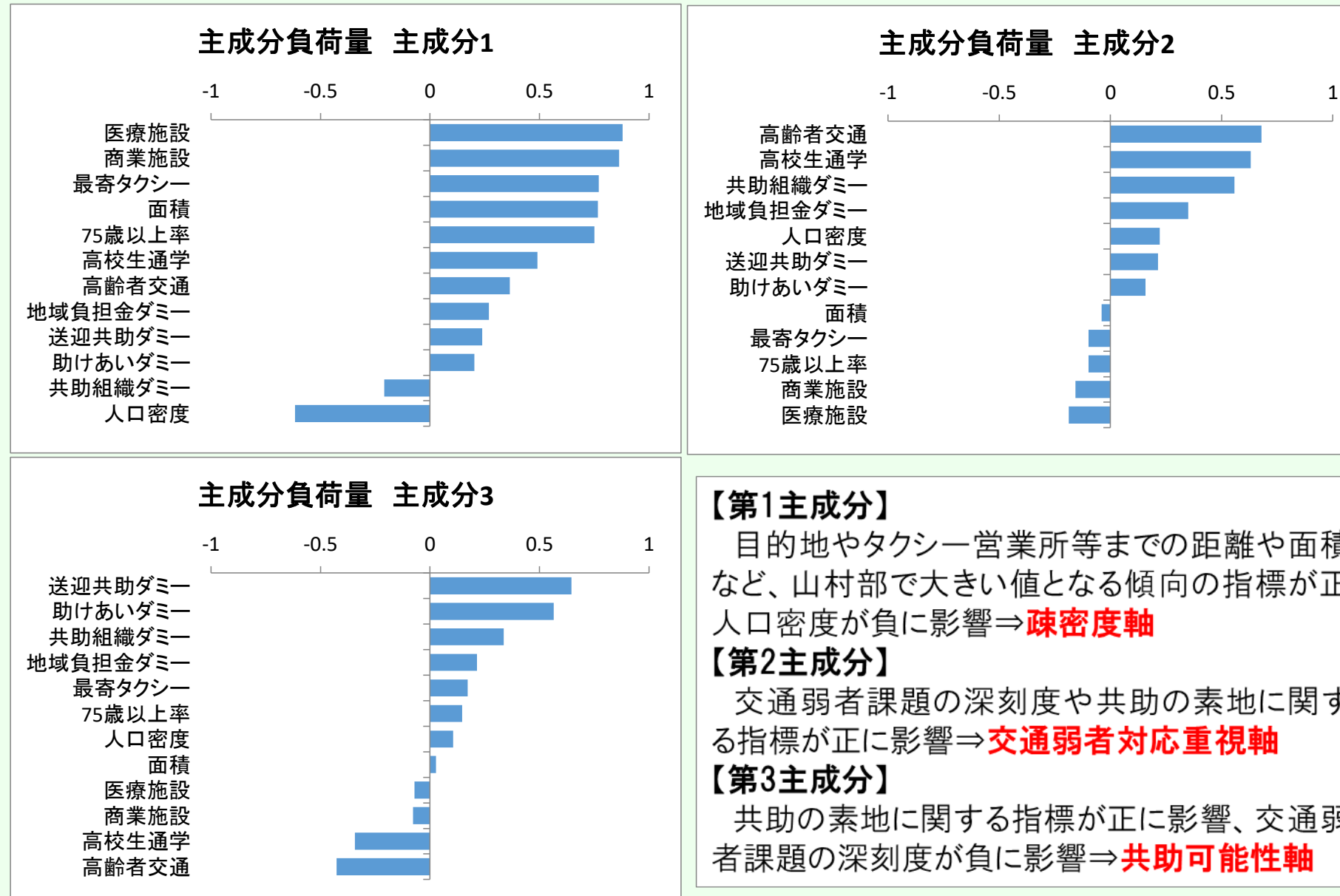


- 都市部、山村部に問わず回答はばらばらしている。
- クロス集計すると「助け合いの慣習・雰囲気」があり「地域での負担が可能だと思う」という自治区は22件⇒比較的、共助運営の生活交通が導入しやすい自治区であると考えられる。

【自治区の特性に即した共助生活交通の可能性と方向性】

- 自治区長へのアンケート調査結果における共助意識の回答と地域特性データを用いて、主成分分析+クラスター分析により自治区を類型化し、クラスター毎の共助生活交通の可能性と方向性を考察した。

変数	指標の説明
高齢者交通深刻度	【アンケート】課題としての「深刻度」10段階で回答
高校生上通深刻度	【アンケート】課題としての「深刻度」10段階で回答
助け合い慣習ダミー	【アンケート】助け合いの慣習・雰囲気「とももある」「ある」
共助組織有無ダミー	【アンケート】共助組織「既に結成」「検討中」
送迎共助有無ダミー	【アンケート】地区内で送迎の実態ある「知っている」
地域負担資金ダミー	【アンケート】地域負担金「導入可能」「導入済み」
面積	[ha] デマンド送迎のしやすさ、地勢
人口密度	[人/ha] 都市化状況(都市部、郊外部、山村部の判別)
75歳以上率	[%] 高齢化率(移動支援が必要となる後期高齢者割合)
商業施設	[km] 高齢者が利用する最寄り商業施設までの距離
医療施設	[km] 高齢者が利用する最寄り医療施設までの距離
最寄タクシー	[km] 最寄りタクシー営業所・待機所(タクシー対応可否)



各クラスター(グループ)の変数の平均値							
自治区数	面積 (ha)	人口密度 (人/ha)	75歳以上割合 (%)	最寄商業施設距離 (km)	最寄医療施設距離 (km)	最寄タクシー待機所距離 (km)	
グループ1	48	85.03	35.21	11.29	1.61	2.24	1.87
グループ2	68	124.87	41.63	11.87	2.28	2.71	2.16
グループ3	49	187.35	16.50	14.23	4.73	5.22	4.00
グループ4	22	431.00	1.86	15.74	7.03	7.71	6.62
グループ5	46	965.05	0.44	24.94	13.16	14.08	12.45
全体	233	324.58	23.14	15.19	5.25	5.86	4.94

自治区数	高齢者交通深刻度 平均得点	高校生上通深刻度 平均得点	助け合い慣習「ある」自治区割合	共助組織「既に結成中」自治区割合	送迎共助実態「区長が認識」自治区割合	地域負担金「可能・既存」自治区割合	
グループ1	48	3.98	2.92	70.8%	25.0%	14.6%	6.3%
グループ2	68	7.72	5.81	73.5%	64.7%	14.7%	30.9%
グループ3	49	6.45	4.41	36.7%	2.0%	0.0%	4.1%
グループ4	22	8.50	7.95	81.8%	22.7%	31.8%	27.3%
グループ5	46	7.57	6.28	76.1%	17.4%	32.6%	37.0%
全体	233	6.73	5.21	66.5%	30.0%	16.7%	21.0%

- 都市部の自治区で「共助運営の素地がある」地域(グループ1, 2)⇒タクシー活用の可能性
 - 山村部の自治区で「共助運営の素地がある」地域(グループ5)⇒ライドシェア等の共助の可能性
 - 山村部の自治区で「共助の素地がやや弱い」地域(グループ4)⇒ポテンシャル等を見極めながら、個々に対応する必要あり
- 【グループ1】都市部の自治区であり、交通弱者課題の深刻度は低いのが、共助の可能性は高い
- 【グループ2】比較的都市部の自治区であり、交通弱者課題の深刻度が高く、共助の可能性が比較的高い
- 【グループ3】比較的都市部の自治区であり、交通弱者課題の深刻度は低く、共助の可能性も低い
- 【グループ4】比較的過疎な地域であり、交通弱者課題の深刻度が高いが、共助の可能性はそれほど高いとは言えない
- 【グループ5】過疎的な山村地域で、交通弱者課題の深刻度は比較的低く、共助の可能性は高い

まとめ

- 豊田市内の自治区長へのアンケート調査および地域特性データを用いた類型分析により、地域で支える「共助生活交通」の可能性を考察。
- 自治区を5グループに類型化し、それぞれの特徴から留意すべきポイントを踏まえながら共助生活交通の方向性を提示⇒今後の豊田市の政策検討における基礎資料として手活用する。
- 本調査の実施においては、豊田市都市整備部交通政策課ならびに地域振興部地域支援課の多大な協力を頂いた。ここに謝意を表します。