

パネルディスカッション

「地域公共交通にももの申す！？」  
交通空白での暮らしの視点から」

|     |                    |      |
|-----|--------------------|------|
| 登壇者 | 名城大学教授             | 松本幸正 |
|     | 株式会社オーワ常務取締役       | 加納祐也 |
|     | 株式会社三河の山里コミュニティパワー |      |
|     | 地域交通グループリーダー       | 鈴木雄也 |
|     | 豊田市副市長             | 鈴木学  |
|     | 研究部部長・主幹研究員        | 山崎基浩 |

# パネルディスカッション 趣旨説明

(公財)豊田都市交通研究所  
研究部部長・主幹研究員 山崎 基浩

## 地域公共交通に関する 課題と対応の変遷

- モータリゼーションを背景に都市構造は分散化  
⇒ 住民の主たる生活交通だったバス利用者激減  
⇒ 運賃値上げ&赤字路線休廃止

- 規制緩和で公共交通事業活性化を図るのだ！  
⇒ 一部の貸切事業者が乗合事業に新規参入  
⇒ 一方で、既存路線の休廃止・撤退が促進

- 2002年 道路運送法改正
  - ・ 乗合バス事業、タクシー事業の規制緩和
  - ・ 地域公共交通会議設置を規定
- 2006年
  - ・ 自家用有償旅客運送の登録制度創設

- 市町村が交通政策・福祉政策として取組むしかない！  
⇒ コミュニティバスの濫発

- 2007年 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
  - ・ 法定協議会設置を規定
  - ・ 計画策定・承認による事業への補助制度創設
  - ・ 2014年、20年、23年と矢継ぎ早に法改正、補助制度を展開

- 地域みんなで計画的に取組もう！（国庫補助で支援）  
⇒ 関係者の協議の場「地域公共交通会議」設置  
⇒ 地方自治体が地域公共交通に関する計画を策定

- 地方行政の息切れ⇒新たな課題への対応が急務に  
⇒ 超高齢社会、運行経費の高騰  
⇒ バス運転手不足・運送業の「2024年問題」  
⇒ 高齢者ニーズに対応した「個別少量輸送」の必要性

新たな方法の模索と計画の実質化

- 交通空白の解消／共創／リ・デザイン／地域公共交通計画の「アップデート」
- 自動運転等の新技術／効率的デマンド輸送／ライドシェア／地域共助による運営 等

## パネルディスカッションの趣旨

- 昨年度は「自動運転バス」をテーマに、喫緊の課題である「運行事業者の運転手不足」「計画に基づく技術展開のあり方」などについて議論  
⇒ 地域公共交通の課題は未だ多く語るべき事が残されている
- 研究所として地域の細やかな生活交通に関する研究業務の経験  
⇒ 特に山村地域をはじめとする「交通空白解消」の課題は重要
- 「地域公共交通のリ・デザイン」「計画の実質化に向けたアップデート」  
⇒ 豊田市は次期地域公共交通計画の策定中

「交通空白解消の実践」「担い手不足への対応」  
など、“計画とその実践” について議論したい

## (次期) 豊田市地域公共交通計画について

令和7年7月29日

豊田市副市長 鈴木 学



### 1. 豊田市の移動に関する現状

#3

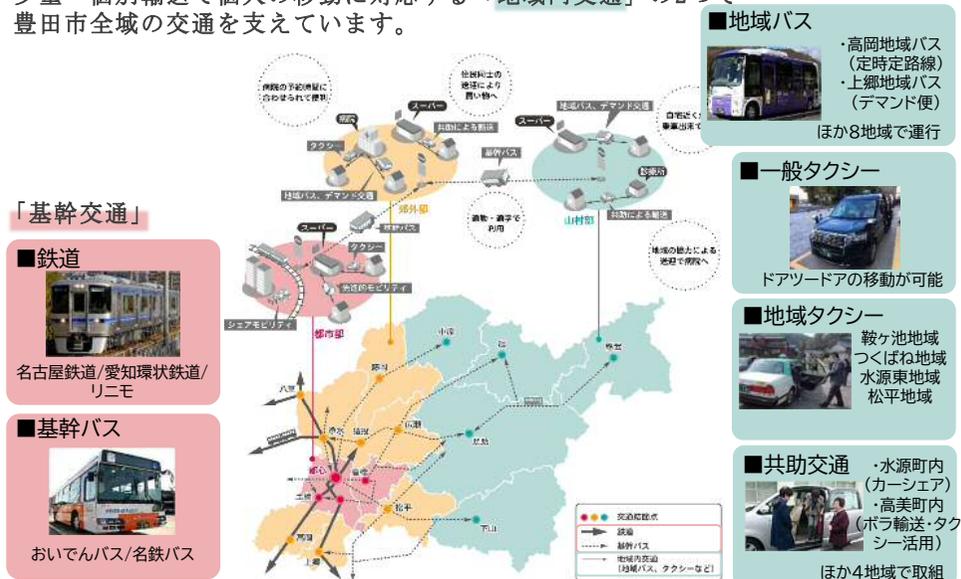
- 市内路線バスの運転手は、約2割不足しています。また、運転手の高齢化や、離職者数が採用者数を上回る状況から、今後さらに不足することが予想される。
- 豊田市は中京圏と比較しても車の利用割合が高く、高齢になり運転ができなくなった時に困る可能性のある人が多い傾向である。
- 特に山村部にとっては、目的地までの移動距離が長く、車が使えない場合、買い物や通院の負担が大きくなる。
- 公共交通は燃料費や人件費の高騰により、運行経費が毎年増加している。



### 1. 豊田市の移動に関する現状

#2

豊田市では、大人数を長距離輸送で拠点を結ぶ「**基幹交通**」と、「**地域内交通**」少量・個別輸送で個人の移動に対応する「**地域内交通**」の2つで豊田市全域の交通を支えています。



### 2. 豊田市の公共交通の課題

#4

#### 日常生活を支える移動手段の確保

- ▶ バス停まで歩いて移動できない人、**運転免許証を返納したくても手放せない**状況など、高齢者の**外出支援を必要とする地域が拡大**していくことへの対応
- ▶ 学生が市内の学校に**公共交通を利用して通学**できる環境の確保が必要

#### 一層厳しくなる運行事業環境への対応

- ▶ **慢性的な運転手不足**への対応
- ▶ 燃料費や人件費の高騰に伴う**運行経費増加**に対して、運行やサービスの**効率化による改善**が必要

#### 地域交通の役割の再認識

- ▶ 交通事業者だけでなく、**自治体が積極的に関与**、支援していくことが必要
- ▶ 地域交通が危機的な状況を把握し、**地域で交通を支えるマインドの醸成**が必要

### 3. 次期計画の目指す姿＝「豊田市らしさ」の追求

#5

#### ①「自動車のまち」からの進化:次世代モビリティ社会の構築を目指す。

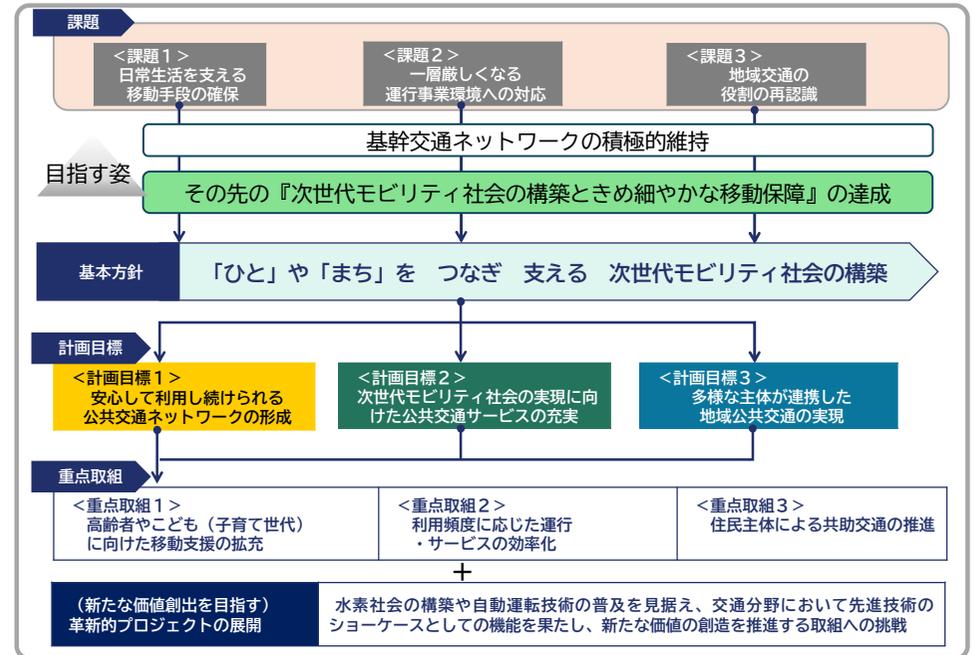
- ▶豊田市は世界有数の自動車産業都市であるが、少子高齢化、環境意識の高まり、CASEを始めとする技術革新など、社会は大きな転換期を迎えている。
- ▶今後は、自動車社会との調和を取りつつ、「自動車に過度に依存しない、より持続可能で多様なモビリティを享受できる社会」への進化を目指し、「**自動車**のまち」がリードする「**次世代モビリティ社会**」の姿を豊田市から発信する。

#### ②広域、多様な地域特性に応じたきめ細やかな移動保障

- ▶豊田市は広大な市域に、都市部、郊外部、山村部が混在しており、地域の特性や住民のニーズに合わせた、きめ細やかな公共交通ネットワークを構築してきた。
- ▶引き続き、交通空白地域を解消させるため、**おいでんバスの運行やAIオンデマンド交通による効率的な運行に加え、住民共助による移動を組み合わせた持続可能な地域交通の仕組み**を構築しながら、地域の「移動の足」を保障する。

### 4. (次期)豊田市地域公共交通計画の概要

#6



### 5. これからの山村部での移動手段のあり方

#7

#### ◎ 基幹バス網の維持と利用しやすい環境づくり

##### ■高齢者向け移動支援



市内の70歳以上の高齢者を対象においでんバス全路線が、1か月3,000円で、乗り放題となるお得な割引定期券を販売。

▶通院、買い物、交流など、利用するだけお得に、たくさんのおでかけ機会を創出！

##### ■高校生向け移動支援



おいでんバス及び名鉄バスの市内運行区間分の通学定期券購入費用のうち、自己負担額(6,000円/月)を差し引いた額的全額相当を補助。

▶通学の親の負担を軽減。山村部からでも、安心して市内外の高校に通える！

#### ◎ 住民共助の移動支援の拡充

- 住民共助による公共ライドシェアの仕組みづくり(交通空白地有償運送)

#### ◎ 運転手は地域住民から積極的採用

- 山村部の雇用の創出、定住促進、柔軟な働き方(運転士と兼業)

#### ◎ 山村部における自動運転サービス

# 共助交通と地域づくり

地域経済循環・エネルギー・支え合いとの関わり



(株)三河の山里コミュニティパワー

経営企画部 地域交通グループ 鈴木雄也

1

## 自己紹介



鈴木雄也 (すずき ゆうや)

1993年生まれ  
小渡小→旭中→豊田西高→名古屋大学経済学部

大学時代：海外活動、NPO、大学発ベンチャー  
IT業界で営業・事業開発・経営企画  
28歳で地元愛知県豊田市へUターン

MYパワー（(株)三河の山里コミュニティパワー）  
に参画して現在に至る

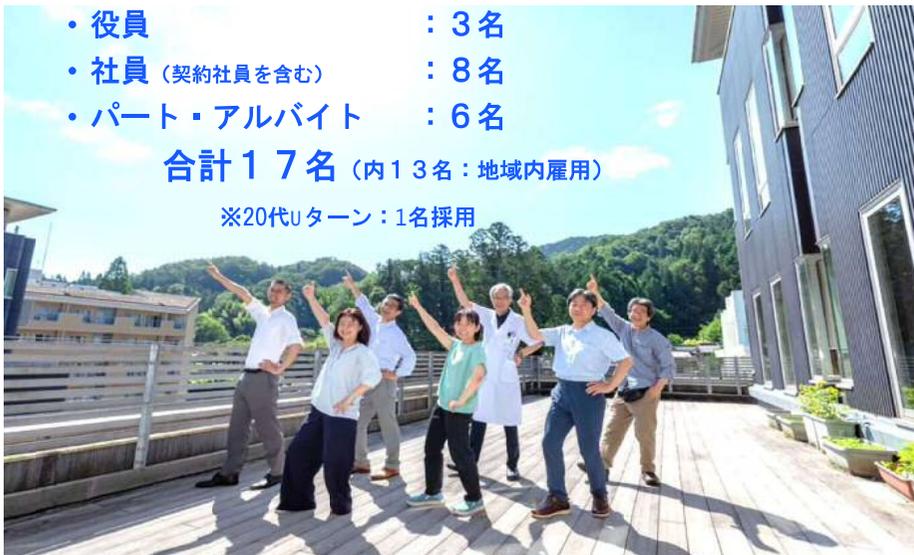
## MYパワーの組織

3

- ・ 役員 : 3名
- ・ 社員 (契約社員を含む) : 8名
- ・ パート・アルバイト : 6名

合計17名 (内13名：地域内雇用)

※20代Uターン：1名採用



3

豊田市  
(全市42万人)



# 電力販売 小売事業

5



### 【公共施設の切替件数】

山村地域（旭・足助・福武・小原・下山地区）

+

山村地域に準ずる地域  
（矢並、西広瀬、東広瀬、中金、上鷹見、滝脇  
豊松、御作の小学校区）

|        |                      | 2025年5月現在 |     |     |
|--------|----------------------|-----------|-----|-----|
|        |                      | 高圧        | 低圧  | 合計  |
| 市直営施設  | 支所、交流館、小中学校など        | 47        | 196 | 243 |
| 指定管理施設 | どんぐりの里、旭高原元氣村、香恋の里など | 22        | 118 | 140 |
| 上下水道施設 | 浄水場、配水場、ポンプ場など       | 7         | 322 | 329 |
| 設楽町    |                      | 2         |     | 2   |
|        |                      | 78        | 636 | 714 |

2019夏～準備（事業者登録／顧客管理システム導入）  
2019秋～切替開始  
2020夏 公共施設の切替完了  
2020秋 事業収益化  
2021春 企業・一般家庭営業開始  
2024春 卒FIT電気の買取開始

### 【一般家庭・企業の切替件数】

|      |  | 2025年5月現在 |     |     |
|------|--|-----------|-----|-----|
|      |  | 高圧        | 低圧  | 合計  |
| 民間企業 |  | 12        | 121 | 133 |
| 地域組織 |  |           | 16  | 16  |
| 一般家庭 |  |           | 123 | 123 |
|      |  | 12        | 260 | 272 |

# 再生可能エネルギーの電源を開発



足助病院



つくラッセル



杉鉄モータース（足助）



M様宅（旭）

6

# 第2期実証事業の内容(2023～2025)

- 1 たすけあいによる“共助の移動”の推進
- 2 地域課題解決に向けた地域との連携
- 3 エネルギーの地産地消の推進

7

# 地域課題解決グループ：モデル地域の支援



8

## 地域交通グループ: 共助交通の実証



たすけあいカーの地域移行



公共ライドシェア視察



足助地区  
共助の移動手段検討分科会

## 山村地域医療の課題

山間地域の医療提供体制の危機



地域で暮らす人たちで「健康の安全・安心」を確立する

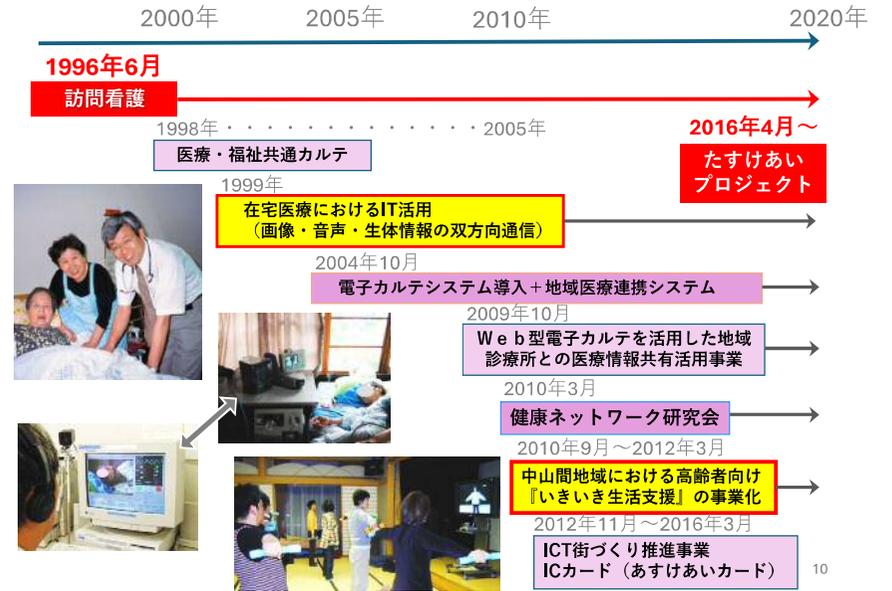


病気になるない、介護がいらぬ健康づくり

医療・保健・福祉サービスの連携

地域の存続 = 地域課題解決

## 早川代表 24年の地域医療の実践



## なぜ電力事業なのか

◎ 山村からのダダ漏れを防ぐ

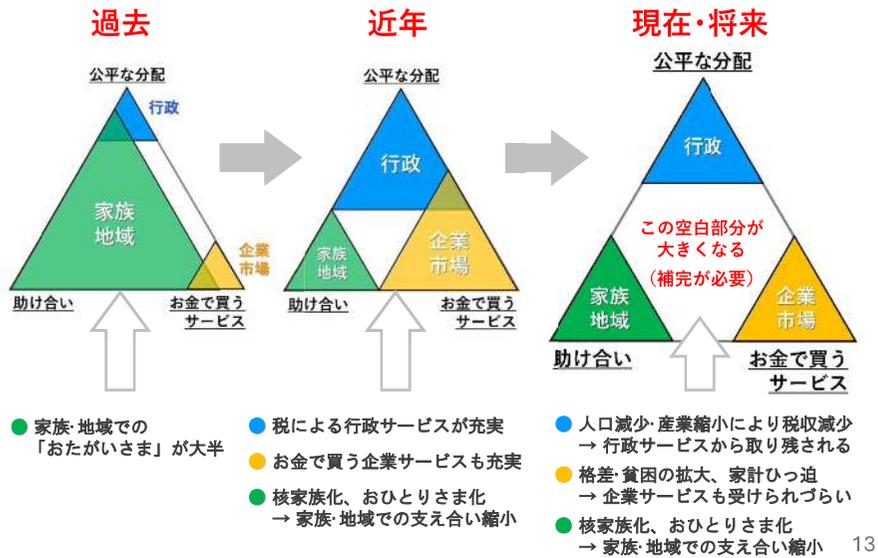
年間25.5億円 (山村エリア電気代)



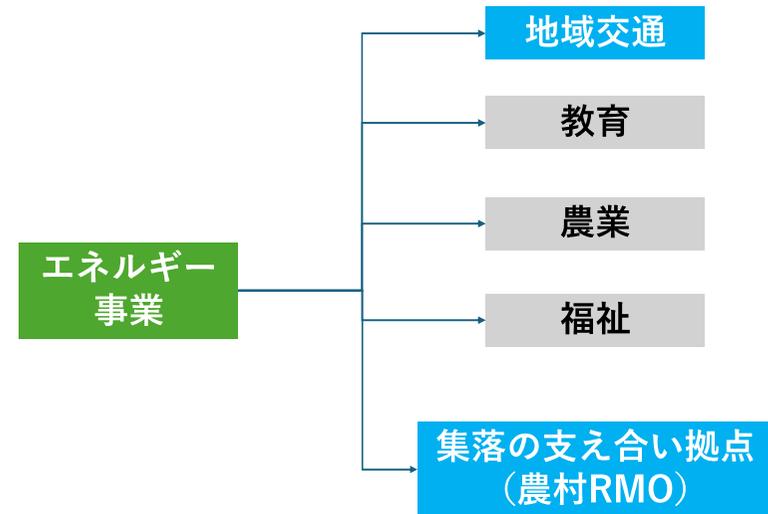
◎ 地域経済循環

◎ 人口減少に歯止めをかける

## 三者の「すきま」を補完・つなぐ



## エネルギー事業の利益の活用



# 株式会社オーワ



## 会社概要

|      |   |     |         |
|------|---|-----|---------|
| 社名   | 株式会社オーワ   |     |         |
| 代表者  | 代表取締役 加納浩仁  |     |         |
| 設立   | 昭和34年   | 資本金 | 8,000万円 |
| 本社   | 愛知県岡崎市北野町字西河原58番地 1                                 |     |         |
| 事業内容 | 一般乗用・貸切・乗合旅客自動車運送事業/一般貨物自動車運送事業/ホテル事業/飲食店営業/自動車部品製造 |     |         |
| 従業員数 | 260名  |     |         |
| 車両数  | 176両 全業態  |     |         |

## 目標・ビジョン

### Challenge2059

### おいなる和と 大きな輪でつながる

来る2029年、お陰様で弊社は  
創設70年を迎えます。

これからも、お客様お一人、お一人に信頼され、  
地域の皆様とともに歩む企業を理念として、  
創設100年を迎える2059年を目指します。

## オーワを支える4つの事業



バス

- ・ 本社営業所
- ・ 足助営業所
- ・ 中部空港営業所
- ・ 浜松営業所（静岡県）
- ・ 東京営業所（東京都）



物流

- ・ 本社営業所



タクシー

- ・ 本社営業所
- ・ 足助営業所



ホテル

- ・ 愛知県岡崎市
- ・ 東京都台東区

## 豊田市内の公共交通受託事業

### ○基幹（おいでん）バス

旭・足助線 / 稲武・足助線（快速いなぶ）

### ○地域バス

川口・飯野線（藤岡地域バス） / 足助地域バス / 旭地域バス  
石野地域バス / 保見地域バス

### ○足助地区に営業所を構え、主に山村地域の運行を担当

人口減少、超高齢化が進む山村地域で生活を維持するために必要な交通を担い、他に小中学生のスクールバス、タクシー事業で「地域の足」として事業運営

## 山村地域の交通を担う事業者として

### ○山村地域に暮らせる砦

- ・学校に通う、買い物する、通院するetc.  
都市部であれば苦勞が少ない移動も山村地域では苦勞が多い  
→そのような交通不便者の砦としての使命を感じながら事業運営

### ○山村地域の交通を維持するために

- ・運転者の確保は都市部より厳しい状況→営業所・地域交通の存続危機！
- ・人口減による利用者減少に伴い、地元住民からも「空気を運んでいるだけ」と言われることが多くなってきた・・・

山村地域でも自力で移動できる住民と自力で移動できない住民間の移動手段、公共交通に対する意識格差が広がっているように感じる etc.

## 交通事業者としての取組

～町創りへの想いを共感できる皆様と連携した移動手段の創造～

### ○しきしまの家 公共ライドシェア（事業者協力型）への参画

- ・計画段階から積極的に関り、交通だけでなく町創りを！

### ○御蔵地区共助交通（仮）の計画&実証運行

- ・住民の移動に関する困りごとのリサーチ
- ・困りごとを共に解決したい地域と新たな交通を創りたい有志との連携
- ・2025年度中に実証運行を開始予定

## 山村地域での交通課題

### ○運転手の確保

- ・現状のままでは3年後には営業所の存続危機！

- ・従来の採用手段にとられない採用方法

→町創りへの想いに共感いただく人材の運転職への転職促進

### ○利用者、非利用者（地域住民）間の意識格差解決！

→自力での移動に困っていない層も計画から巻き込んだ移動手段の構築

### ○ニッチ市場な山村地域の移動ニーズに対して持続可能な収益確保手段

→想いに共感いただける個人、企業からの収益確保

# 「地域」を研究対象としたときに見えてきた地域公共交通の課題

- (1) 地域連携(あるいは地域共助)の取り組みから見えた課題
- (2) 地域特性を踏まえた地域毎の「取組プラン」の必要性

(公財)豊田都市交通研究所 研究部長・主幹研究員 山崎基浩

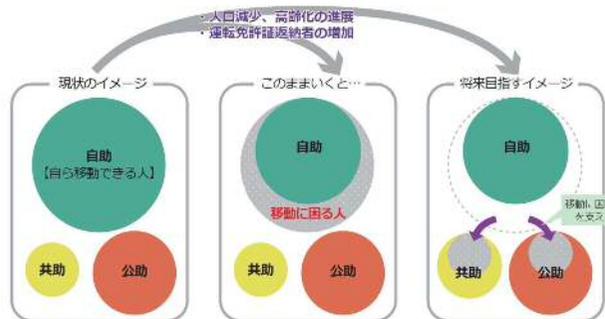
## 地域公共交通を持続していくために

- 「自助」「共助」「公助」の適切な組合せで「地域の輸送資源をフル活用」し、地域公共交通を維持していくことが求められている

|           |                    |                                  |
|-----------|--------------------|----------------------------------|
| <b>自助</b> | 個人が自ら移動手段を確保すること   | ▶ 例) 徒歩・自転車・自家用車の利用、各交通サービスの利用負担 |
| <b>共助</b> | 地域が協力して移動手段を確保すること | ▶ 例) 地域の協力による送迎、地域の協力金による負担      |
| <b>公助</b> | 行政等が移動サービスを提供すること  | ▶ 例) 地域バスの運行、タクシー利用料金の助成         |

※地域：地域住民、NPO等の利用組織、事業者など

「共助」が鍵！



出典：豊田市地域公共交通計画，2022年。

## (1) 地域連携(あるいは地域共助)の取り組みから見えた課題

- 現行の「豊田市地域公共交通計画」に見る地域連携(共助)の考え方
- 住民主導のボランティア輸送と一般乗用タクシー活用のハイブリッド輸送(高美町)
  - ⇒ 地域住民の自主的な実践活動により行政が支援制度を事業化

## たかみお助け隊の活動

- 豊田市高美町自治区は名鉄三河線若林駅から北東に約1.6km(自治区会館まで)に位置する約500世帯の自治区。
- 高齢者にとって徒歩での目的地到達が困難で、交通手段確保が課題となっていた。

## ● 今までの活動状況

|            | 令和6年 | 令和5年 | 令和4年 | 令和3年 |
|------------|------|------|------|------|
| 1) 作業のお手伝い |      |      |      |      |
| 庭木の刈り込み、伐採 | 3件   | 9件   | 5件   | 5件   |
| (内公共の場)    | (1件) | (3件) | (2件) |      |
| ハチの巣駆除     | 3件   | 1件   | 1件   | 1件   |
| ゴミ出しお手伝い   | 40件  | 42件  | 20件  | 2件   |
| その他        | 5件   | 1件   | 4件   | 5件   |
| 計          | 32件  | 54件  | 32件  | 13件  |

(11月末)



出典：高美町自治区「たかみお助け隊」活動報告資料

### お助け隊とは

お助け隊とは、「お助け隊」とは、住み分れた地域でいままでも安心して暮らし続けることができるよう、当隊の暮らしの中のちょっとした困りごとを住民同士で助け合える活動を行う、地域住民で構成された団体になります。

■お助け隊のイメージ

「お助け隊」は、住み分れた地域でいままでも安心して暮らし続けることができるよう、当隊の暮らしの中のちょっとした困りごとを住民同士で助け合える活動を行う、地域住民で構成された団体になります。

「お助け隊」は、住み分れた地域でいままでも安心して暮らし続けることができるよう、当隊の暮らしの中のちょっとした困りごとを住民同士で助け合える活動を行う、地域住民で構成された団体になります。

「お助け隊」は、住み分れた地域でいままでも安心して暮らし続けることができるよう、当隊の暮らしの中のちょっとした困りごとを住民同士で助け合える活動を行う、地域住民で構成された団体になります。

出典：豊田市社会福祉協議会資料

豊田市社会福祉協議会 お助け隊ネットワーク 加入団体一覧

| 通番 | 地区  | 中学校区          | グループ名         | ページ |
|----|-----|---------------|---------------|-----|
| ①  | 宇母  | 朝日丘           | 朝日丘なんでもお助け隊   | 5   |
| ②  | 美里  | 美里町自治区お助け隊    |               | 5   |
| ③  | 高橋  | 美里            | 美里1丁目お助け隊     | 6   |
| ④  | 笠森  | 五ヶ丘東ちよこっとお助け隊 |               | 6   |
| ⑤  | 松平  | 松平            | 笠森東お助け隊       | 7   |
| ⑥  | 末野原 | 永覚新町お助け隊      |               | 7   |
| ⑦  | 上郷  | 上郷            | 柳原西町さえんお助け隊   | 8   |
| ⑧  |     | 豊神            | 清水町お助け隊       | 8   |
| ⑨  |     | 若林            | 若林お助け隊        | 9   |
| ⑩  | 高岡  | 若林            | たかみお助け隊       | 9   |
| ⑪  |     | 前林            | 朝新お助け隊 2027   | 10  |
| ⑫  |     | 前林            | 中田お助け隊        | 10  |
| ⑬  | 篠原  | 篠原台           | 青木台たすけあい(愛)の会 | 11  |
| ⑭  |     | 井郷            | いざとお助け隊       | 11  |
| ⑮  | 小原  | 小原            | 附産産後お助け隊      | 12  |
| ⑯  | 小原  | 小原            | たのんでみりん       | 12  |
| ⑰  | 藤岡南 | 藤岡南           | ふしんたすけあい(愛)隊  | 13  |

### 市の支援制度が整備される以前から「手弁当」で運営

### 2. 令和4年度の活動計画・状況

2) 移動のお手伝い(無償のボランティア輸送)  
 目的: 高齢者の足の確保/お助け隊の頻度アップ  
 ① タクシー併用お出かけ支援システムの実証実験:  
 お出かけ困難者に対し、補助金付きタクシー+お助け隊併用(一公助と共助がコラボ)  
 自治区から10万円を拠出、600円/枚の補助金付きチケット利用者は500円/枚で購入、10枚/人まで

利用者(高齢者)が電話で依頼すると、タクシー会社に空車ありの依頼が行きます。タクシー会社は配車をしますが、空車なしの場合はボランティア輸送を行います。このシステムには、自治区からの補助金(10万円)と、利用者への補助金(600円/枚)が活用されています。令和4年度は自治区から10万円を拠出する予定です。

出典：高美町自治区「たかみ お助け隊」活動報告資料

### 地域住民で助け合う「共助交通」を支援します！

## 豊田市共助交通支援事業

高齢者等の日常生活の移動ニーズに対応するため、地域住民が中心となり、運営や運行に関わる交通を「共助交通」としています。

豊田市では、共助交通の立ち上げから運行するまでの支援メニューを用意しています。

◆支援メニューはほとんど全て活用できるの？

- ・とくく60人乗車に届いていない人を乗せたいとき
- ・タクシーの高額、地域の自家用車等を用いた移動支援を受けたいとき
- ・地域住民で運行する際にドライバーの費用負担の軽減や安全運転講習を受けたいとき

◆支援メニュー

| 支援メニュー          | 内容   | 支援額   |
|-----------------|--|---|
| 1 交通アドバイザー派遣    | 地域の前後に交通に関する専門家を派遣し、相談を行います。   | 無料 (出張費別)   |
| 2 アンケート等の調査支援   | アンケート調査や地域の状況に関する取組みに必要となる経費を支援します。  | 上限：10万円 (1年度につき1回、補助率：100%)                               |
| 3 タクシー活用の支援     | 買い物や病院など移動に困る人を対象に、地域のタクシー会社と提携し、タクシー等を配車する際の取り組みを支援します。<br>(1回1回乗車、1回1回乗車)            | 上限：30万円 (1年度につき1回、補助率：100%)                               |
| 4 住民による送迎活動への支援 | コミュニティ・カーシェアリング(1回乗車)を共同利用した送迎活動(1回乗車)に対して支援します。<br>ボランティア輸送費用に際しては、交通安全講習の受講費用も提供します。 | 上限：40万円 (1年度につき1回、補助率：100%)<br>上限：5万円 (1年度につき1回、補助率：100%) |

出典：豊田市共助交通支援事業リーフレット

### ～豊田市内における共助交通の事例紹介～

たかみお助け隊 (高美町) | 水原カーシェアさくら会 (水原町)

高美町では、令和3年度に「たかみお助け隊」を結成し、地域住民の日常生活に必要となる移動のニーズに対応するための支援に取り組んでいます。お助け隊とタクシー会社の間で契約を行い、高齢者等を対象とした高齢者等を対象としたタクシー会社を支援しています。また、空きタクシーがない場合は、お助け隊のドライバーが自家用車を用いて、近くのスーパーやコンビニまで送迎を行っています。

水原町では、令和6年度より水原カーシェアリングを取り組んでいます。手動運転時は、ドライバー1人、乗客2人からスタートしますが、人口3人により乗客に合わせたドライバーが確保されており、柔軟に対応しています。この活動の発展に貢献できるように、地域が主体的な役割を担い、協力を進めたいと考えています。

### ～共助交通の取り組みに向けた主な流れ(目安)～

| 段階 | 知る          | 考える          | 始める        |
|----|-------------|--------------|------------|
| 1  | ① 市への事前相談   | ② 勉強会の立ち上げ   | ③ 移動ニーズの把握 |
| 2  | ④ 運行サービスの検討 | ⑤ 試験運行の実施・評価 | ⑥ 本運行の開始   |
| 期間 | 1～2ヶ月       | 3～6ヶ月        | 2～6ヶ月      |

お問い合わせ先 豊田市 都市整備部 交通政策課 TEL: 0565-34-6603

### 市の補助制度適用により利用者負担を軽減

### 令和6年度タクシーチケット案

R6年度市の「共助交通支援事業」を活用。自治区(お助け隊)から資金33,600円+市から30万円にて補助金700円/枚のチケットを477枚販売、利用者は300円/枚で購入

利用者(高齢者)が電話で依頼すると、タクシー会社に空車ありの依頼が行きます。タクシー会社は配車をしますが、空車なしの場合はボランティア輸送を行います。このシステムには、自治区からの補助金(33,600円)と、利用者への補助金(700円/枚)が活用されています。令和6年度は市および自治区から補助金33,900円、300,000円が活用される予定です。

状況  
 令和4年度160枚、令和5年度は182枚/21名が購入  
 令和6年度は市の共助交通支援事業を活用し477枚を計画  
 7月末に案内を配布し367枚を販売(8月12日配布済)  
 対象は免許返納者またはもともと持っていないお出かけ困難者に限定

出典：高美町自治区「たかみ お助け隊」活動報告資料

### (1) 地域連携(あるいは地域共助)の取組みから見えた課題

- 現行の「豊田市地域公共交通計画」に見る地域連携(共助)の考え方
- 住民主導のボランティア輸送と一般乗用タクシー活用のハイブリッド輸送(高美町)  
⇒ 地域住民の自主的な実践活動により行政が支援制度を事業化



- 地域連携による持続可能なシステムを築くためには、行政はどこまで・どう介入すべき？
- 分野横断的な施策展開のために、他分野に「もう一歩」踏み込むべきでは？

### (2) 地域特性を踏まえた地域毎の「取組プラン」の必要性

- 地域特性の分析例(豊田市内自治区へのアンケート調査による共助交通導入可能性)
- 核(運営主体)となる組織の存在がポイント

## 自治区アンケート調査(R5年度自主研究)

#### 【調査の目的】

- 豊田市内自治区を対象に、生活交通に関する地域の現状と意向を把握する。
- アンケート調査結果から得られる定性的な地域特性に加えて、自治区に関する諸データを用いて類型化し、地域特性に相応しい生活交通サービスの手法を整理する。
- 豊田市が計画している共助交通サービスへの補助制度を説明する基礎資料とする。

#### 【調査概要】

- 調査対象：豊田市内自治区(300団体あるが他自治区と運営統合している自治区があるため298団体)
- 配布回収方法：区長便にて配付し郵送またはE-Mail回収
- 回答における注意：区長が回答(下記注意事項を記載)

#### 【回収結果】

- 運営統合自治区のうち1団体が別途回答したため、配付は299団体
- 回収は252団体、回収率84.3%

#### 調査票に記載した注意書き

※自治区の役員、組長、民生委員・児童委員の意見や区民から寄せられる声を踏まえて、自治区長が回答してください。  
※回答に際し、別添資料「豊田市地域公共交通計画(概要版)」をご一読ください。

| 地域     | 総数 | 回収数 | 回収率    | 地域     | 総数  | 回収数 | 回収率    |
|--------|----|-----|--------|--------|-----|-----|--------|
| 01.崇化館 | 12 | 11  | 91.7%  | 16.猿投台 | 11  | 8   | 72.7%  |
| 02.梅坪台 | 4  | 4   | 100.0% | 17.井郷  | 5   | 4   | 80.0%  |
| 03.浄水  | 5  | 4   | 80.0%  | 18.猿投  | 8   | 7   | 87.5%  |
| 04.朝日丘 | 7  | 4   | 57.1%  | 19.保見  | 13  | 11  | 84.6%  |
| 05.逢妻  | 11 | 9   | 81.8%  | 20.石野  | 20  | 17  | 85.0%  |
| 06.高橋  | 15 | 11  | 73.3%  | 21.松平  | 22  | 16  | 72.7%  |
| 07.美里  | 14 | 11  | 78.6%  | 22.藤岡  | 18  | 13  | 72.2%  |
| 08.益富  | 14 | 13  | 92.9%  | 23.藤岡南 | 6   | 4   | 66.7%  |
| 09.豊南  | 9  | 9   | 100.0% | 24.小原  | 12  | 10  | 83.3%  |
| 10.末野原 | 11 | 10  | 90.9%  | 25.足助  | 14  | 14  | 100.0% |
| 11.上郷  | 17 | 15  | 88.2%  | 26.下山  | 7   | 6   | 85.7%  |
| 12.竜神  | 8  | 8   | 100.0% | 27.旭   | 5   | 5   | 100.0% |
| 13.若林  | 4  | 4   | 100.0% | 28.稲武  | 13  | 11  | 84.6%  |
| 14.前林  | 11 | 10  | 90.9%  | 総計     | 299 | 252 | 84.3%  |
| 15.若園  | 3  | 3   | 100.0% |        |     |     |        |

## 自治区アンケート調査結果

### 地域によって課題の深さはさまざま

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さについて10段階で点数を付けてください(あてはまる点数に○)。

※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ないが、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) 高校生の通学手段確保

- 地域(中学校区)毎の平均点を整理した。
- 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。

|        | 防犯   | 交通事故防止 | 環境美化 | ゴミ出しマナー | 子ども育成 | 高齢者活動 | 高齢者交通 | 高校生通学 |
|--------|------|--------|------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 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  | 4.36 | 5.36   | 4.60 | 6.30    | 4.82  | 5.36  | 6.09  | 3.91  |
| 08.益富  | 4.31 | 3.85   | 5.15 | 5.69    | 4.31  | 5.54  | 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   | 5.50 | 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.若園  | 6.67 | 6.67   | 6.00 | 7.67    | 5.33  | 6.00  | 6.33  | 4.33  |
| 16.猿投台 | 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.猿投  | 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  | 5.13  |
| 21.松平  | 4.19 | 5.06   | 5.56 | 4.06    | 5.19  | 6.06  | 7.44  | 5.13  |
| 22.藤岡  | 3.92 | 5.38   | 5.15 | 4.54    | 5.00  | 6.54  | 7.38  | 6.82  |
| 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    | 5.80  | 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  |

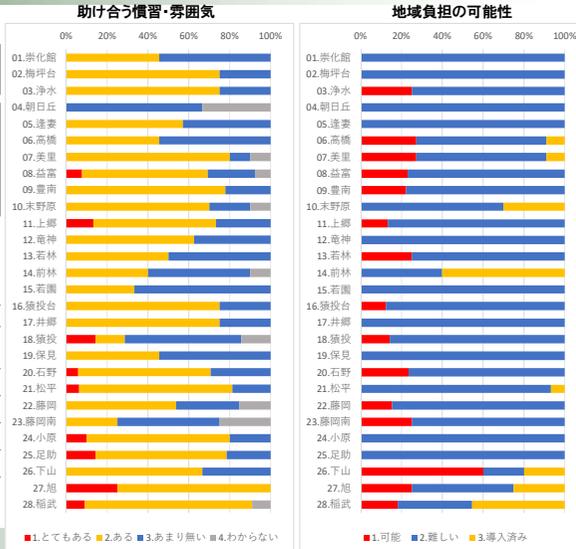
### 共助の慣習・可能性

問、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。

問、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、山村部に拠らず回答はばらついている
- 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

| 共助の慣習   | 地域負担の導入可能性 |       |        |
|---------|------------|-------|--------|
|         | 1.可能       | 2.難しい | 3.導入済み |
| 1.とてもある | 4          | 7     |        |
| 2.ある    | 18         | 116   | 13     |
| 3.あまり無い | 7          | 66    | 4      |
| 4.わからない | 1          | 7     | 2      |



### 自治区の特性に即した共助生活交通の方向性

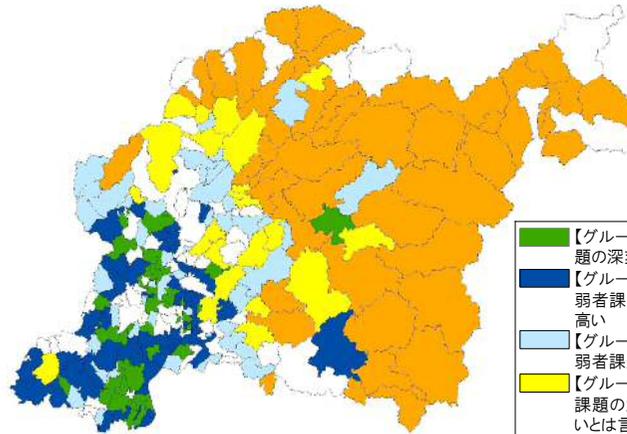
- 多変量解析(主成分分析+クラスター分析)により、自治区の回答結果・地域特性からグルーピング
- 比較的都市部で共助の可能性が高いグループ1、2⇒タクシー事業の活用による共助交通
- 過疎地域で共助の可能性が高い自治区⇒地域住民によるライドシェア的な仕組みの構築が必要
- 過疎的で交通弱者課題の深刻度が高いが共助の可能性がさほど高いとはいえない自治区⇒地域で生活交通を支えられる余力があるか、個々に見極めながら行政側が対応策を講じる必要がある

| 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            |
| グループ2 | 68      | 124.87      | 41.63       | 11.87        | 2.28         | 2.71            |
| グループ3 | 49      | 187.35      | 16.50       | 14.23        | 4.73         | 5.22            |
| グループ4 | 22      | 431.00      | 1.86        | 15.74        | 7.03         | 7.71            |
| グループ5 | 46      | 965.05      | 0.44        | 24.94        | 13.16        | 14.08           |
| 全体    | 233     | 324.58      | 23.14       | 15.19        | 5.25         | 5.86            |

| 自治区数  | 高齢者交通深刻度平均得点 | 高校生通学深刻度平均得点 | 助け合い慣習「ある」自治区割合 | 共助組織「既存・検討中」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%             |
| グループ2 | 68           | 7.72         | 5.81            | 73.5%             | 64.7%              | 14.7%             |
| グループ3 | 49           | 6.45         | 4.41            | 36.7%             | 2.0%               | 0.0%              |
| グループ4 | 22           | 8.50         | 7.95            | 81.8%             | 22.7%              | 31.8%             |
| グループ5 | 46           | 7.57         | 6.28            | 76.1%             | 17.4%              | 32.6%             |
| 全体    | 233          | 6.73         | 5.21            | 66.5%             | 30.0%              | 16.7%             |

### 地域特性から見た共助交通導入の可能性



- 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

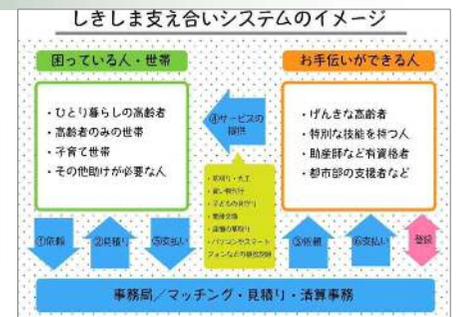
- 【グループ1】 都市部の自治区であり、交通弱者課題の深刻度は低いが、共助の可能性は高い
- 【グループ2】 比較的都市部の自治区であり、交通弱者課題の深刻度が高く、共助の可能性が比較的高い
- 【グループ3】 比較的都市部の自治区であり、交通弱者課題の深刻度は低く、共助の可能性も低い
- 【グループ4】 比較的過疎な地域であり、交通弱者課題の深刻度が高いが、共助の可能性はさほど高いとは言えない
- 【グループ5】 過疎的な山村地域で、交通弱者課題の深刻度は比較的低く、共助の可能性は高い

※無着色はアンケート未回答自治区

### 豊田市旭地域「しきしまの家」

#### 活動の核となる組織の存在はキーとなる

- 農村型地域運営組織(農村RMO: Region Management Organization)
- 代表者は敷島自治区長と運営協議会代表者の連名
- 旭町立保育園の廃屋をリフォームし、事務所として活動
- 有料のマッチングサービス「しきしま支え合いシステム」により、地域住民の「困りごと」の解決を支援
- ボランティア無償運送はMYパワー(株式会社 三河の山里コミュニティパワー)による「たすけあい」を、しきしまの家が事務局として稼働



参考・引用: しきしまの家HP (<https://shikishima.org/>)

**(2) 地域特性を踏まえた地域毎の「取組プラン」の必要性**

- 地域特性の分析例(豊田市内自治区へのアンケート調査による共助交通導入可能性)
- 核(運営主体)となる組織の存在がポイント



- さまざまな特性の地域それぞれに対応した、地域別計画が必要ではないか？
- 補助金をもらうための「再編実施計画」「確保維持改善計画」ではなく、具体的なアクションプランの策定が必要ではないか？



# 2024年度 研究一覧

公益財団法人豊田都市交通研究所

| 分野                   | 自主研究・活動  | 受託研究・業務  |
|----------------------|--|--|
| まちと暮らしを支える交通<br>(10) | <ol style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用にかかる心のバリアフリー政策にかかる研究</li> <li>地域公共交通計画策定を背景とした地域組織の動向と課題</li> <li>徒歩生活圏における小さな交通手段の計画手法に関する研究</li> <li>豊田市の在日外国人ドライバーの実態に関する研究</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通事業にかかる施策業務委託</li> <li>公共ライドシェア導入調査検討業務委託</li> <li>高岡地域バス（ふれあいバス）路線改編等検討業務委託</li> <li>上郷地域バスの運行評価に係る基礎資料作成業務委託</li> <li>交通移動弱者のためのモビリティのあり方に関する研究業務</li> <li>郊外在住者の移動実態と送迎に関する研究業務</li> </ol>  |
| 交通の安全・安心<br>(16)     | <ol style="list-style-type: none"> <li>危険箇所に関する現地での注意喚起と情報発信を組合せた交通安全啓発の効果検証</li> <li>ドラレコデータを応用した交通安全コンテンツの考案</li> <li>生活道路における安心感向上政策に関する研究</li> </ol>                               | <ol style="list-style-type: none"> <li>豊田市交通事故データ調査委託</li> <li>とよたの交通事故作成委託</li> <li>高齢者安全運転診断プロジェクト支援業務</li> <li>井郷地域 交通安全対策実態調査等業務委託</li> <li>2024年タテシナ会議児童分科会運営支援（主管）業務委託</li> <li>名古屋市 通学路の安全対策検討に資するシステム開発に向けた検討<br/>(24年4月～25年3月)</li> <li>2024年度名古屋市ヒヤリハット体験調査</li> <li>2024年度池田市ヒヤリハット体験調査</li> <li>2024年度刈谷市ヒヤリハット体験調査</li> <li>2024年度川西市ヒヤリハット体験調査</li> <li>2024年度小樽市ヒヤリハット体験調査</li> <li>2024年度豊橋市ヒヤリハット体験調査</li> <li>2024年度大府市ヒヤリハット体験調査</li> </ol> |

・外部助成を受けた研究

| 助成機関  | テーマ   |
|---|---|
| 国   | <ol style="list-style-type: none"> <li>電源自給検知技術ベースとした交通調査解析AIシステムの開発</li> <li>障がい者の外出活動に影響を及ぼす社会的障壁の解消に向けた試みと知見</li> </ol>  |
| 大林財団<br>交通エコロジー・モビリティ財団<br>一般財団法人国土技術研究センター<br>住総研<br>三井住友海上福祉財団<br>スズキ財団海外渡航助成 | <ol style="list-style-type: none"> <li>マイクロモビリティ（<math>\mu M</math>）と既存交通の混在をふまえた道路交通空間のあり方に関する研究</li> <li>知的障害者の公共交通利用における心のバリアメカニズムの解明—主に特別支援学校通学児を対象に</li> <li>生活道路ユーザーの納得感の高い法定外表示の設置に関する研究</li> <li>本当のボンネルフ導入に向けての制度設計-生活道路の人優先の交通規制</li> <li>生活道路における交通事故リスクと安心感の不整合メカニズムの解明</li> <li>Classifying Rapid Deceleration events for older drivers</li> </ol> |



2025年度  
豊田都市交通研究所  
研究報告会