

■研究ノート

郊外居住地の変容と生活圏モビリティの需給構造 —岐阜県可児市のケーススタディ—

海道 清信*

【要旨】

大都市圏郊外で1970年代から80年代の急激な都市化時代に開発された住宅地が、40～50年経過して居住者の年齢構成、通勤通学距離圏や交通手段などの社会構造の変容が進み、住民の日常生活モビリティのニーズ（需要）と地域交通システム（供給）が変化している。郊外居住地の変容と生活モビリティの需給構造を、名古屋大都市圏郊外に位置する岐阜県可児市を事例として明らかにすることが、本研究の目的である。可児市は人口約10万人で、1970年代には全国トップクラスの人口急増都市であった。可児市内の帷子（かたびら）地区は名鉄西可児駅周辺の民間開発による戸建て住宅団地が集中している。国勢調査データによって居住者の年齢構成や通勤通学状況の変化を解析し、住民の日常生活モビリティは住民組織が実施した住民アンケート調査などで明らかにする。その結果、現状の公共交通システムでは住民のニーズに十分対応できておらず、ボランティアに支えられた移動支援事業がニーズへの対応を支えていること、高齢化が進む住民は大きな不安を持っていること、住宅団地の立地条件や交通条件によって異なる生活圏モビリティが見られることなどが明らかとなった。

キーワード：郊外住宅団地、生活圏モビリティ、高齢者

1. 研究の背景と目的

日本の全国人口は1920年5,596万人から20世紀を通じて増加傾向が続き、2010年代以降減少傾向に転じたが、2020年1億2,614万人（国勢調査）となった。全国人口のうち市街地に相当する人口集中地区（DID）¹⁾の面積は、1960年3,865㎢から急速に拡大して、20年後の1980年に10,015㎢と約2.6倍となった。この間にDID人口は、4,083万人から6,993万人と1.71倍に増加し、人口密度の低い市街地が拡大していった（図1）。この時期に、大都市圏郊外には多くの住宅団地が開発されていった。全国には約3,000カ所の住宅団地があり、概ね半数が三大都市圏に立地している。戸建て住宅を含む団地が全体の92.6%、全体の51.3%が戸建て住宅のみの団地で、特に地方圏では戸建てのみの団地の割合が高く、名古屋圏では69%が戸建てのみの団地である。全国的には団地数、団地面積とも1970年代の前半が供給（開発）のピークとされている²⁾。

1970年代に開発された住宅団地は、今日では入居後40年以上が経過して、住宅団地特有のさまざまな課題が指摘されている。例えば、高経年住宅団地が多い広島市では、人口・世帯数が減少して、バス利用者の減少による減便、利用者の減少に伴う商業施設等の撤退や縮小などによって、団地の生活利便性の低下へとつながり、さらなる人口・世帯数の減

* 立命館大学地域情報研究所 上席研究員
名城大学 名誉教授

少を招くというように、「負のスパイラル」に陥るおそれがあると考えられている。また、空き家の発生による団地の荒廃などが団地の魅力の低下につながり、住宅団地への新たな入居が見込めない状況に陥るおそれがあるとされている³⁾。郊外の高経年住宅団地の再生は、今日の都市問題のひとつの重要な課題と考えられている。

本論では、名古屋都市圏郊外で、1970年代から80年代に集中的に住宅団地が開発され人口が急増した岐阜県可児市を対象にする。まず、国勢調査の経年データを用いて、住民の社会構成や通勤通学行動の変化を解析する。さらに、可児市内で住宅団地が集中している帷子（かたびら）地区を取り上げて、住民アンケート調査や地域の交通システムの実態調査によって、日常生活圏モビリティと交通システムの対応を検討する。当該地区では、将来の地域交通の維持に不安を持った住民によって、「かたびら交通まちづくりを考える会」⁴⁾が組織され、住民アンケート調査や先進地調査等が取り組まれている。乗客数の減少と便数の削減が続いている民間路線バスを市の運営によるコミュニティバスに移行する提案が、市役所から住民組織に示され具体的な交通システムのあり方の検討が進められつつある。本調査研究によって、日本の都市拡大期に形成された郊外地域、とりわけ郊外住宅団地の変容が進む中で、住民の日常交通のニーズ（需要）と対応する交通システム（供給）のあり方を考察する基本的な視座を得るものである。

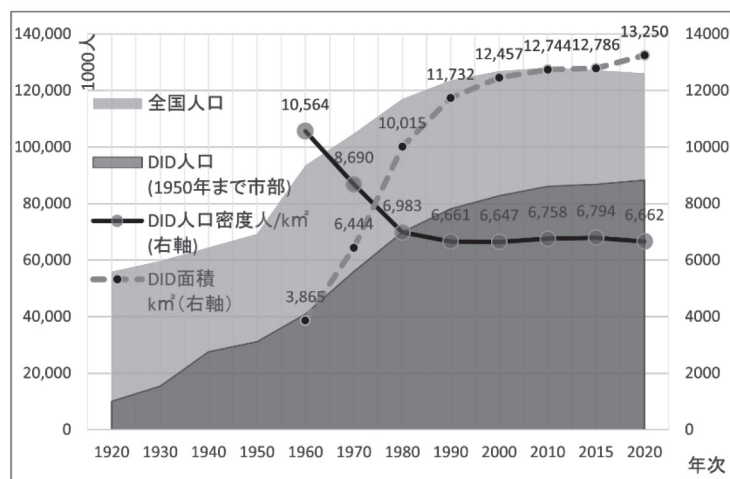


図1 全国人口・DID人口・面積・人口密度推移
資料：国勢調査より筆者作成

II. 郊外住宅地の形成と変容

II. 1 対象地域—可児市の概況

岐阜県可児市は、名古屋都市圏の東北部に位置しており、名古屋都心から約30km離れている（図2）。北は美濃加茂市、南は多治見市、西は犬山市に接している人口約10万人の地方都市である。市内北部は概ね平坦地で南部の丘陵地には岐阜県内最大規模の工業団地があり、なだらかな丘陵地にはゴルフ場、住宅団地が立地している。市内人口の約4割は主に丘陵地の住宅団地に居住しており、平地部には工場、商業業務施設、民間アパート、ミニ戸建て開発などが立地している。

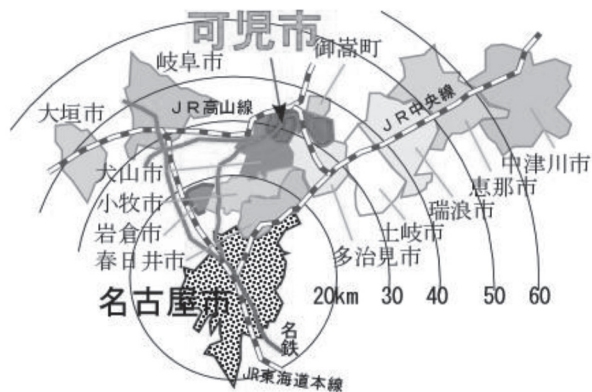


図2 可児市の位置

市内にはJR、名鉄の計7つの駅があり、西部は犬山から名古屋方面（名鉄広見線～犬山線）、南は多治見から名古屋方面（JR 太多線～中央線）、北は長良川を挟んで美濃加茂市（JR 太多線）、東部は御嵩町（名鉄御嵩線）と結ばれている。こうした鉄道の利便性や国道41号の拡幅整備、さらに安価な土地価格などの条件によって、住宅団地開発が1970年代に急速に進められた。

Ⅱ. 2 可児市における住宅地開発と人口推移

1970年の可児町（1982年4月より市制）の人口は約2.8万人であったが、現在の可児市人口は99,811人、世帯数44,519（住民基本台帳、2024年10月1日現在）である。可児市は1970年から80年代前半にかけて、全国トップクラスの人口急増都市であった。5年間の人口増加率と世帯数増加率は1970～75年29.8%と38.7%、75～80年50.7%と62.2%、80～85年26.0%と29.8%と高い数値であった。人口増加の受け皿は民間デベロッパーによる住宅団地開発であった。主に丘陵地に開発された計画戸数100戸以上の住宅団地は、市内に24カ所ある（図3、図4）。

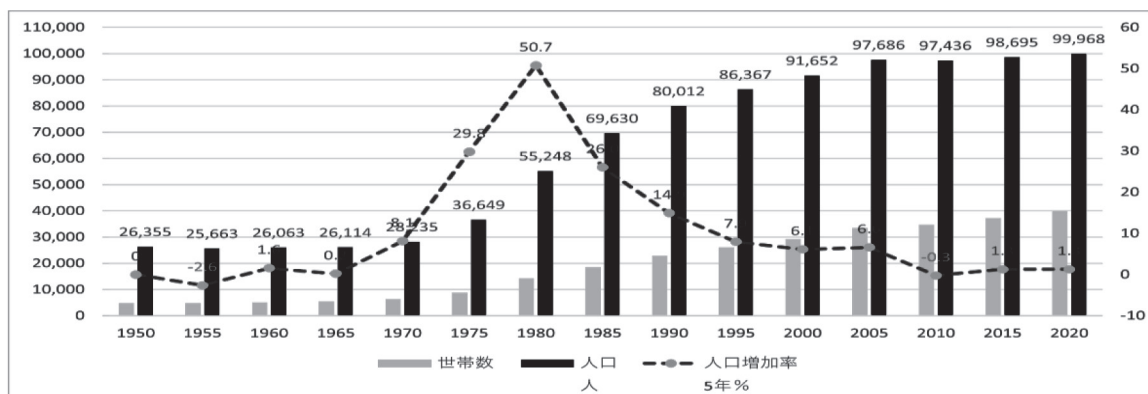


図3 可児市人口・世帯数推移

資料：各年国勢調査により筆者作成

市内の住宅団地開発は、ほとんどが戸建て住宅団地で、建て売り分譲と宅地分譲として、1965～69年4,035区画、1970～74年6,872区画、1975～79年3,716区画、1980～84

年 3,893 区画が開発された（可児市統計書による）。帷子地区内で西可児駅に近い位置にある若葉台団地（造成計画面積 41.3ha、造成 1970 年 12 月～1973 年 12 月、計画戸数 1,323）は、可児市内でもっとも初期に開発された住宅団地で、2021 年に自治会発足 50 年を迎えた。

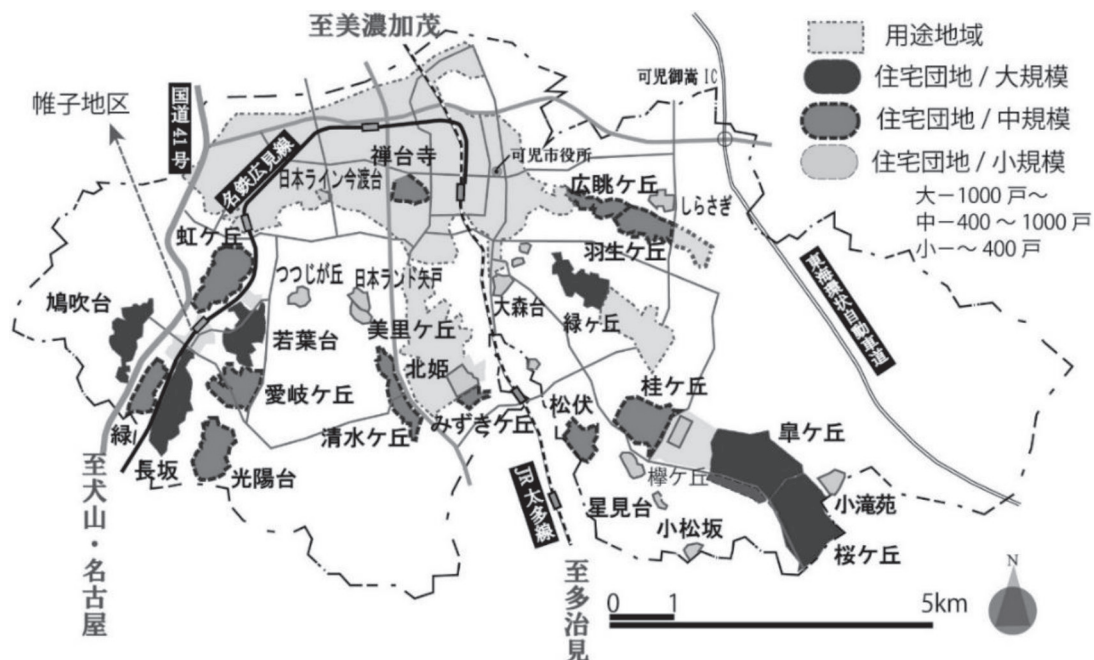


図 4 可児市内の主要住宅団地の位置
資料：筆者作成

Ⅱ. 3 郊外ベッドタウンからの変容

都市の就業中心性を計る指標である昼夜間人口率でみると、可児市の昼夜間人口率は 1985 年 87.6%、1990 年 87.1%と市外への通勤・通学者の割合が高く、ベッドタウン的な性格を示していた。2005 年以降夜間人口（常住人口）が大きく増加しない一方で、昼間人口は増加傾向を示し、昼夜間人口率は 2020 年に 96.3%となった（図 5）。

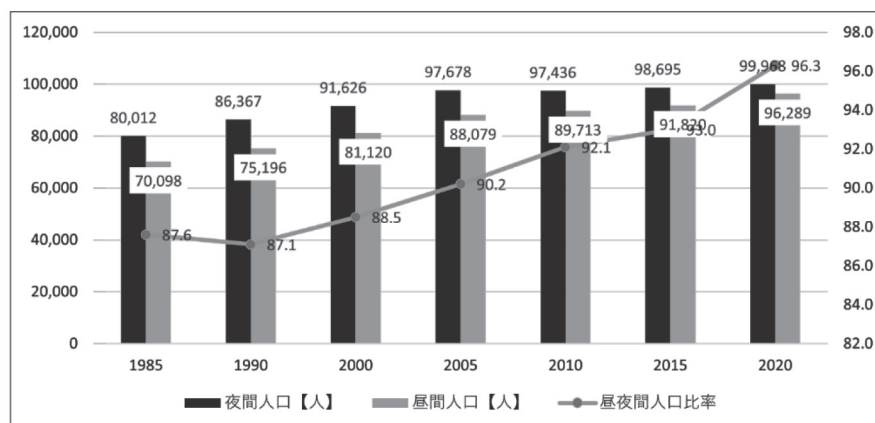


図 5 可児市昼夜間人口と率の推移
資料：国勢調査より筆者作成

通勤通学行動の変化を見るために、就業者の市内外の流出流入の推移を見てみる（図6、表1）。市内常住者のうち市内就業者数は1985年1万6,858人が2005年に2万4,717人に増加し、2020年には2万1,525人と、35年間で約5,000人の増加となった。市外常住・市内就業者は9,155人から1万8,821人と約9,000人増加し、市内常住・市内就業者の割合（市内就業率）は1985年の51.2%から低下して2010年47.3%となり2020年に50.2%となった。市外からの流入就業者率は35.2%から45.6%に高まった。その内訳を見てみると、可児市内常住就業者のうち市外への通勤者は、1985年から2005年にかけて約1万6,000人から2万6,000人と約1万人増加したが、その後は減少傾向となり2020年には約2万1,000人となった。市外からの通勤者は1985年から2005年にかけて大きく増加したが、その後は概ね横ばいとなっている。市外からの就業者流入率は高まっているが、その要因は可児市内の就業者数が全体として減少しており、市外への通勤者も横ばいないし減少しているためである。

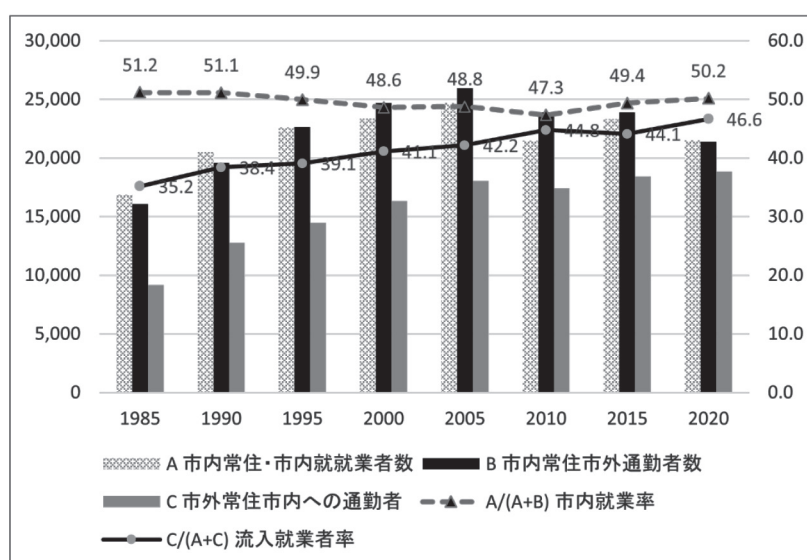


図6 可児市就業者の流出流入推移

資料：国勢調査より筆者作成

表1 可児市就業者の流出流入推移

年次	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
A 市内常住・市内就業者数	16,858	20,514	22,604	23,369	24,717	21,474	23,307	21,525
B 市内常住市外通勤者数	16,079	19,603	22,660	24,704	25,957	23,907	23,890	21,394
C 市外常住市内への通勤者	9,155	12,789	14,506	16,315	18,029	17,406	18,399	18,821
A/(A+B) 市内就業率	51.2	51.1	49.9	48.6	48.8	47.3	49.4	50.2
C/(A+C) 流入就業率	35.2	38.4	39.1	41.1	42.2	44.8	44.1	46.6

資料：国勢調査より筆者作成

可児市常住就業者のうち市外就業者数の圏域別推移を見てみる（図7、表2）。市内常住就業者は、2005年をピークに2020年までやや減少傾向となり、可児市内に常住している就業者が全体としては減少していることを示している。市外通勤10km圏の就業者数は1985年約5,000人から2000年約9,000人に大きく増加し、2020年には約9,600人となっ

た。市外通勤 20km 圏域には流通・製造業が集積している各務原市、大日町、小牧市など名鉄犬山線沿線の地域が含まれるが、2005 年の約 6,700 人をピークに 2020 年には約 5,700 人に減少した。さらにその外側の名古屋市を含む 30km 圏の就業者数は、1995 年の約 6,600 人が 2020 年約 3,000 人となり 3,600 人の大幅な減少となった。

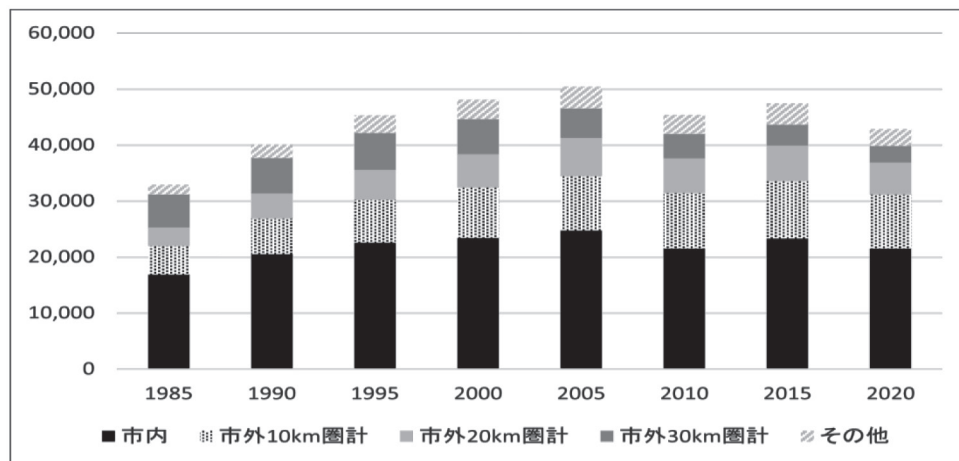


図 7 可児市常住就業者の圏域別就業者数推移

凡例／ 10km 圏：多治見市、美濃加茂市、坂祝町、御嵩町、犬山市、20km 圏：瑞浪市、土岐市、各務原市、八百津町、春日井市、江南市、小牧市、大日町、30km 圏：名古屋市、一宮市、岩倉市、豊山町、その他：岐阜市、その他岐阜県、その他愛知県、三重県、その他県

資料：国勢調査より筆者作成

表 2 可児市常住就業者の圏域別就業者数推移

年次	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
市内	16,858	20,514	22,604	23,369	24,717	21,474	23,307	21,525
市外 10km 圏計	5,092	6,343	7,639	9,057	9,713	9,959	10,258	9,648
市外 20km 圏計	3,311	4,430	5,306	5,963	6,788	6,168	6,335	5,688
市外 30km 圏計	5,861	6,377	6,628	6,234	5,349	4,375	3,720	2,994
その他	1,815	2,453	3,087	3,450	3,808	3,363	3,808	2,966
市外合計	16,079	19,603	22,660	24,704	25,658	23,865	24,121	21,296

資料：国勢調査より筆者作成

市内通勤者と市外通勤者の両者が 2005 年をピークに減少傾向となり、昼夜間人口率が高まり都市としての就業中心性が高まっているように見えるが、就業者特に市外への通勤者が減少していることが大きな要因といえる。可児市は広域の通勤者の郊外ベッドタウンとして成長したが、住民の高齢化が進み就業年代の人口が減少して、非就業者の割合が多いベッドタウンとしての性格が強まったといえる。就業者数は減少しつつ、より近距離の勤務先の割合が増加している傾向となっている。こうした動向は、次に見るように通勤交通手段の変化にも現れる。

Ⅱ. 4 通勤交通手段の変化と住民の年齢構成の変化

可児市内常住就業者・通学者の交通手段別の推移（表 3）をみると、2000 年以降就業者総数は減少傾向となっている。2000 年から 2020 年にかけて、鉄道・電車利用者が約 8,700

人から 4,700 人へ、乗合バスが約 2,000 人から 900 人へと大きく減少した。理由としては、遠距離の通勤者数の減少を反映していると考えられる。一方で、自宅から近い距離の通勤手段である「徒歩のみ」「オートバイ」「自転車」も、合計約 9,500 人から、約 6,100 人へと約 3,400 人減少している。また、もっとも利用人数の多い「自家用車」は、1990 年以降はあまり変化がないので、通勤交通手段としての利用割合は高まっている。通勤通学行動は働く現役世代、20 歳前後から 65 歳前後までの年齢階層が中心となるため、住民の年齢構成の変化を検討する。

表 3 可児市通勤交通手段別就業者・通学者数の推移

年次	総数	徒 歩 のみ	鉄 道 ・ 電車	乗 合 バス	勤 め 先 ・ 学 校 の バ ス	自家用 車	ハイ ヤ ー ・ タ ク シー	オー ト バ イ	自 転 車	その 他	小計	不詳
1990	41,290	1,497	3,312	680	986	33,124	50	449	1,918	548	42,564	951
2000	49,571	2,217	8,704	2,016	1,237	33,786	76	1,151	6,165	603	55,955	(注)
2010	47,126	2,059	6,195	1,498	864	34,452	35	741	4,492	430	50,766	567
2020	45,341	1,911	4,767	928	1,164	33,631	51	467	3,801	581	47,301	1,131

(注) 2000 年の「不詳」は総数に含む。 資料：国勢調査より筆者作成

可児市の年齢階層別人口推移（2000 年～2020 年）を見てみる（図 8、表 4）。0～19 歳の主に就業前の若年齢層は 2000 年の約 2 万 1,000 人から減少傾向となり、2020 年には約 1 万 8,000 人となった。20～34 歳の若年就業者層は、同じ期間に約 2 万人から約 1 万 4,000 人に減少し、35 歳から 49 歳の壮年層はほぼ横ばい、50 歳から 64 歳の高齢期前の世代は約 2 万人から 1 万 8,000 人に減少した。65 才以上の高齢世代は大きく増加した。2005 年から 2020 年の 15 年間では可児市総人口は概ね横ばいだが、年齢構成は大きく変化し、若年層住民の割合は減少し高齢住民の割合が高まっている。

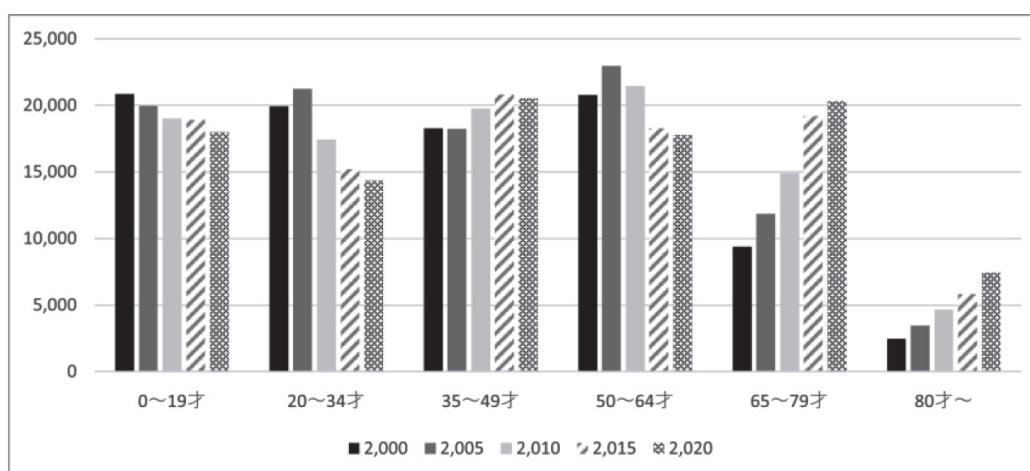


図 8 可児市年齢階層別人口推移

資料：国勢調査により筆者作成

表 4 可児市年齢階層別人口推移

年齢階層／年次	2000	2005	2010	2015	2020
0～19 才	20,828	19,959	19,019	18,907	17,988
20～34 才	19,921	21,230	17,420	15,207	14,366
35～49 才	18,285	18,244	19,762	20,806	20,543
50～64 才	20,767	22,947	21,453	18,265	17,769
65～79 才	9,367	11,864	14,927	19,188	20,316
80 才～	2,458	3,434	4,647	5,812	7,448
total	91,626	97,678	97,228	98,185	98,430

年齢不詳は含めていない。資料：国勢調査により筆者作成

Ⅲ．帷子地区における地域モビリティと交通システム

Ⅲ．1 帷子地区の交通システムと通勤通学行動

(1) 人口構造の推移

可児市帷子（かたびら）地区は、名鉄広見線西可児駅周辺地域で、2つの小学校1つの中学校があり、居住者数は1万9,366人、8,646世帯である（2024年4月、住民基本台帳）。このうち7つの住宅団地に人口の約88%、1万7,119人と7,580世帯が居住しており、団地居住者の割合が高い地区である。帷子地区の主要な7つの住宅団地の人口は、1990年の約1万9,600人から減少して、2015年1万7,465人となり、2045年には約1万2,200人と予測されている。入居者の年齢構成から、今後30年間で前期高齢者（65才～74才）は3,900人から1,900人に減少、後期高齢者（75才以上）は2,085人から3,491人に増加すると予測されている（表5）。

表 5 可児市帷子地区住宅団地人口・高齢者数推移と予測

団地／年次	人口					65～74 歳		75 歳以上	
	1990	2015	2025	2035	2045	2015	2045	2015	2045
光陽台	1,929	2,221	2,244	2,157	1,880	277	164	139	608
愛岐ヶ丘	2,774	1,976	1,861	1,580	1,271	632	199	221	353
若葉台	3,599	2,952	2,716	2,315	1,968	707	295	560	607
長坂	4,869	3,936	3,681	3,186	2,714	938	404	626	784
緑	2,331	1,784	1,702	1,475	1,221	512	242	195	324
鳩吹台	3,869	2,597	2,469	2,121	1,733	748	328	291	481
虹ヶ丘	224	1,999	2,132	2,188	1,483	117	303	53	334
計	19,595	17,465	16,805	15,022	12,270	3,931	1,935	2,085	3,491

資料：人口推移は国勢調査、人口予測は国土技術政策総合研究所・人口予測プログラム V2 より算定

帷子地区の交通システムは、タイプ別にいくつかに分けられる（表6）。誰でも利用できて、ルートとダイヤ、バス停が定まっている公共交通は、名鉄広見線（西可児駅）、東鉄バス帷子線と可児市のコミュニティバス（さつきバス）がある。これらは定時路線型交通システムで、一定の乗客の集約を前提として運行されている。

表 6 帷子地区の交通システム

種類	名称・運行組織	特徴
自家用車	自己運転、家族・友人送迎	個別分散移動、自由度高い。交通事故危険と所有にともなう負担
タクシー	民間 2 社	デマンド型、自由度高い。運賃は他の交通手段より高い
施設送迎バス	西可児駅前：病院、温浴施設、企業、学校	目的地に直通、定時運行。基本的に無料
鉄道	名鉄広見線西可児駅	定時、大量輸送機関、広域移動対応、180 円～ 2024 年より無人駅・ワンマン化・犬山駅で折り返し
路線バス	東鉄バス帷子線	定時、路線型・バス停、毎日、200～270 円
可児市コミュニティバス	さつきバス／西部線 電話で予約バス／帷子線	定時、路線型・バス停、週 6 日、200 円 デマンド路線型バス停、さつきバス・東鉄バス以外の地区、300 円
ボランティア 移動支援	帷子地区社協	デマンド型・ドアツドア、70 才以上の公共交通利用の困難な地区 住民、週 5 日、料金 100～500 円、10km 圏内（4km に縮小予定）
	若葉台・自治会高齢福祉連合会	65 才以上の団地住民、路線型、週 6 日午前中 4 往復、無料
	愛岐ケ丘・自治会支え愛の会	65 才以上の団地住民、デマンド型・ドアツドア、週 2 日、無料

個別分散的で自由なニーズに対応できる交通手段としては、自家用自動車と利用料金は比較的高いが個別ニーズに対応できるタクシーがある。可児市コミュニティバス「電話で予約バス」は、さつきバスと東鉄バスが運行していない地区を対象にしており、事前の電話予約で乗車できるデマンド型であるが、路線とバス停が定められている。地区内移動に対応したボランティア運転手による移動支援活動は、3つの運行主体によって運行されている。愛岐ケ丘と地区社協は事前予約によるドアツドアのデマンド型で、若葉台は定時路線型であるが団地内にきめ細かくバス停が設置されている。これら以外では、西可児駅前を起点終点とする病院送迎バスや温浴施設と往復する施設送迎バスがある。

（2）団地居住者の通勤通学の変化

帷子地区内団地の常住就業通学者の交通手段別通勤通学者数の 2000 年から 2020 年の 20 年間の推移を見ると（表 7）、全体として通勤通学者数が約 1 万 1,700 人から約 6,800 人へと大きく減少している。利用交通手段別では、公共交通の鉄道・電車と路線バスが大きく減少している。自宅から近い通勤通学先への移動で用いる徒歩、オートバイ、自転車も、公共交通よりもさらに大きく減少している。この変化の要因は、戸建て持ち家を中心とした帷子地区団地の特性があると考えられる。40～50 年前に入居した世帯主年代の多くが居住継続して高齢化し、通勤者が減少したこと、長距離通勤者が減少して電車利用の通勤者が減少したこと、居住者は自ら入手した戸建て持ち家のため定住意識が高く、賃貸住宅

表 7 可児市帷子地区団地居住者の交通手段別通勤通学者の推移

年次	総数	徒歩 だけ	オート バイ	自転 車	鉄道・ 電車	乗合 バス	勤め・ 学校の バス	自家用 車	ハイ ヤー ・ タク シー	その他	不詳
2000	11,741	282	377	1,380	3,181	846	270	7,459	9	120	総数に 含む
2010	8,916	196	177	597	1,901	468	113	6,383	4	56	86
2020	6,895	77	107	181	902	127	56	5,698	6	69	142

資料：国勢調査より筆者作成

などがある一般市街地と比べて通勤就業者となる新規の入居者が多くないこと、都市計画用途地域が第一種低層住居専用地区で団地内に就業の場が乏しいこと、こうした状況が通勤通学者の交通手段別の推移を規定する基本的な要因になっていると考えられる。

Ⅲ. 2 帷子地区の高齢住民の交通生活と交通要求

「かたびら交通まちづくりを考える会」が2024年10月～11月に実施したアンケート調査⁴⁾により、移動支援事業及び地域の高齢住民の交通生活の状況を整理する。

(1) 団地の立地条件と交通サービス

帷子地区の7つの団地は名鉄西可児駅周辺の緩やかな丘陵地に立地している（図4）。西可児駅周辺には、1km圏内に2つのスーパー、ドラッグストア、整形外科などの医療施設、3つの銀行・信用金庫、郵便局などの生活サービス施設、2km圏内に帷子地区センター（集会・行政・図書館分館など）、総合病院など帷子地区住民の生活を支える多くの生活関連施設が立地している。各団地には800～1,800世帯が居住しており、ほぼすべてが戸建て住宅で構成された住宅専用地である。団地の立地条件では、西可児駅とは自動車利用の道路距離では最も近い若葉台が800メートル、最も遠い光陽台が2,300メートルの距離である。丘陵地に広がる住宅地のため団地内には坂道も多い。交通サービスと西可児駅との距離関係で西可児駅へのアクセスの容易さを見ると、若葉台が西可児駅まで1km圏内で自治会による移動支援があり、さつきバスのバス停もある。光陽台は西可児駅まで2km圏外で、徒歩でのアクセスは難しく団地の独自の移動支援も行われていない（表8）。

表8 帷子地区各団地の交通サービス

団地	世帯数*	西可児駅まで m **	交通サービス		
光陽台	878	2300	タクシー	東鉄バス一日9便	社会福祉協議会による移動支援
愛岐ヶ丘	856	1400		東鉄バス一日9便 自治会移動支援	
若葉台	1,372	800		さつきバス西部線一日6便 自治会移動支援平日午前中一日4便	
長坂	1,771	1500		東鉄バス一日7便	
緑	773	2100		東鉄バス一日8便	
鳩吹台	1,120	1900		東鉄バス一日8便	
虹ヶ丘	818	1700		電話で予約バス帷子地区一日9便	

*2024年4月1日、可児市統計書 ** 西可児駅～団地中央まで主要道路の距離・Googl Earthで計測

(2) 公共交通利用

名鉄西可児駅は2024年現在で日中1時間に4本発着している。乗客数（一日平均）は、2008年3,044人から2022年1,746人へと約60%減少したためもあり、2024年度から西可児駅は無人、ワンマン運転となり、従来は1時間に2本は名古屋方面の直通電車となっていたが、ほとんどが犬山駅までの折り返し運転となるなど、サービス水準が低下した。可児市が運営しているさつきバス西部線は路線型で一日6便運行している。年間乗客数は、2012年2万1,800人からコロナ禍を経て2023年1万4,000人と約30%減少した。同じく可児市のコミュニティバスのデマンド形式の「電話で予約バス」は事前の予約で決まった

停留所にタクシーが迎えに来る方式である。帷子地区の利用者は2012年609人から増加してきて2023年には1,356人である。帷子地区の路線バスは、東濃鉄道が運行して東鉄バス帷子線と呼ばれている。帷子地区では緑、長坂、光陽台の3系統が運行している。年間乗客数は2012年の19.4万人から2023年には6.8万人に減少した。運行便数は名古屋鉄道から東濃鉄道に経営が移った2006年に3系統計86便あったが、2023年には24便と約3分の1となった。東鉄バスの運行には可児市が年間700万円運行補助として支援しているが、東濃鉄道から可児市地域公共交通協議会に対し、帷子線の運行のあり方について見直しの申し入れがあったため、可児市ではコミュニティバスへの移行を検討している。従来の考え方では、民間バス路線が撤退した場合、コミュニティバスは民間路線を継承するのが一般的である。

(3) ボランティアによる移動支援事業⁵⁾

1) 事業概要

帷子地区では3つの事業が運行している。帷子地区社会福祉協議会による高齢者送迎サービスは、2011年にはじまった。公共交通利用が困難な70才以上の住民に対して、事前予約制のドアツドアで近隣の移動を支援している。利便性が高いためよく使われているが、利用者の資格確認はかなり厳密に実施している。32名の登録ボランティア運転手によって平日運行して、2023年度の年間利用は約3,500件、利用料金は距離により異なり、利用件数の割合は最も近い100円が63%、300円までが合計81%である。従来は帷子地区から10km圏までを運行していたが、2025年度から4km圏内にサービス範囲を縮小する予定である。

若葉台団地では自治会が委託する高齢福祉連合会が2012年から運行している。登録ボランティア運転手17名、付き添いボランティア19名によって、65才以上の団地住民高齢者を対象に団地と西可児駅周辺までの一定の路線を、平日午前中4往復している。利用登録者は約150名、年間利用件数は約5,000件で常連利用者は約50名、概ね一日17名、2024年までは無料だったが2025年より回数券(14枚、1,000円)で利用する。

愛岐ケ丘では自治会内の支え愛の会が2021年度から週1日(2025年度から2日の予定)、14名の登録ボランティア運転手によって運行している。65才以上の団地住民が対象のドアツドアで利用料は1回100円、登録者約30名が年間約500件利用している。

2) ボランティアドライバーの状況

ドライバーは基本的に無報酬で定年退職者が多い。団地の居住年数は31年以上が91%、年齢構成は70歳代が60%、80才以上が25%、ボランティア運転の経験年数は5～10年未満31%、10年以上31%である。ボランティアドライバーをする理由・動機を複数回答で質問すると、「社会のために働きたかった」69%、「知人や友人に誘われた」39%、「時間が余っていた」20%、「自分も将来利用したい」20%と回答した。ドライバーとして運転する回数は、年間で1～9回31%、10～19回36%、20～29回22%、30回以上11%で、運転回数は「いまがちょうど良い」と87%が回答している。家族の理解は「十分ある」63%、「ある程度ある」37%としている。運転を「いつまで続けるか」という質問に対しては62%が「体力の続く限り」と答えている。自分が長く住んでいる地域のために、無報酬で働くことによる意義を感じ、ある程度ゆとりがあり地域との結びつきが強い住民が、ボ

ランティアとして家族の理解を得ながら可能な範囲で運転を続けていることがわかる。一方で、報酬については「多少は期待したい」22%、「最低賃金ぐらいは期待したい」6%である。移動支援事業は、住民の身近で近距離の生活交通ニーズへの対応として機能しているが、利用者に制限があり自治会活動が活発な団地で運行されているために、帷子地区内では、公共交通と同様に団地によってサービスが異なる。

3) 利用者の状況

移動支援利用者の年齢構成は、若葉台と愛岐ヶ丘では79才まで11%、80才代81%、90才以上8%で、地区社協では79才まで21%、80才代63%、90才以上16%で、地区社協のほうがやや高齢であるが、利用者は概ね80才以上の高齢者が多い。性別では女性の割合が若葉台・愛岐ヶ丘では83%、地区社協71%と女性の利用者が多い。若葉台と愛岐ヶ丘利用者では、居住歴31年以上が93%、「免許証がない」54%、「自動車を持っていない」70%である。利用目的は、地区社協は通院71%、買い物21%で、若葉台・愛岐ヶ丘は買い物78%、通院51%（複数回答）である。80才以上で自動車を利用した移動が困難な女性を中心に、地区内の買い物や通院に利用していることがわかる。

移動支援を使わないときは、若葉台と愛岐ヶ丘では異なる特徴が見られる。若葉台団地は、さつきバスも利用でき、西可児駅周辺までは徒歩で済ませるという割合が61%と高い。愛岐ヶ丘では、東鉄バスは減便されているものの利用できるが、西可児駅周辺までは徒歩でのアクセスは困難である。そのため、愛岐ヶ丘では徒歩利用は17%と若葉台よりは少なく、家族の運転利用が55%と若葉台の10%よりもかなり高く、東鉄バス利用も21%ある。団地の立地条件や交通サービスによって、住民の交通生活には違いがあることがわかる。

(4) 高齢住民の交通生活

帷子地区の6団地の高齢者総数6,751名（2024年4月）に対して、主に高齢住民に対するアンケート調査の総回収数は2,087通で30.8%の回収率となる⁶⁾。

・ **買い物と通院施設（複数回答）**：買い物先は西可児駅周辺91%、近接する春里・坂戸地区43%、通院先は西可児駅周辺65%、西可児駅から2km圏の「とうのう病院」39%である。主な買い物先は西可児駅周辺の割合が高く、通院先も西可児駅周辺が主だが買い物よりは広い。

・ **交通手段（複数回答）**：買い物の交通手段は自動車（自己運転）79%、自動車（友人知人運転）11%と自動車利用が中心である。徒歩も17%あり東鉄バス12%。名鉄電車10%と公共交通もある程度利用している。通院の交通手段は自動車（自己運転）77%、自動車（友人知人運転）10%で、買い物とほぼ同様で自動車が主な交通手段である。名鉄電車13%、東鉄バス10%のほかタクシー8%と公共交通の利用が買い物よりもやや多く、徒歩は14%である。

・ **交通で困ること**：買い物交通で困ることは「全くない」45%、「ほとんどない」31%、通院交通では「全くない」44%、「ほとんどない」30%である。交通手段として自動車利用が多いため、買い物も通院も現状では特に困っている高齢住民の割合はそれほど多くない。しかし、「いつも困っている」高齢者の割合は、買い物でも通院でも7%あり、自動車利用が困難な高齢者にとっては公共交通や移動支援などによるサポートが必要となっている。

・ **公共交通の利用**：「ほとんど利用しない」高齢者の割合は、名鉄電車67%、東鉄バス

80%、さつきバス 95%、「電話で予約バス」98%と公共交通を利用している高齢者の割合は極めて少ない。公共交通を利用しない主な理由（複数）として、自動車利用ができるためと回答している。自動車利用が自由にできる高齢者にとっては、公共交通を使う必要が低いことを示しているが、今後高齢化がさらに進み自動車利用が困難な 80 才以上の住民が増加することが予測されている。そのため、自動車交通に代わる移動手段を整備して日常生活の交通モビリティを確保しなければ、高齢住民にとって日常生活が困難になる大きな要因となると考えられる。

・ **公共交通への要望（複数回答）**：最も多い要望は「バスの本数を増やす」70%、次いで「バス停を増やす」39%、「乗り継ぎの便利さ」、「バスの小型化で狭い道も通る」、「（免許返納にともなう）利用補助券の発行」がそれぞれ 30%ある。住民の人口構成の変化によって公共交通の利用者が減少し、便数を減らすという循環が近年続いている。公共交通の利便性を高めるためには、まず便数を増やし利用しやすい位置に停留所を設けることが、高齢住民の期待となっている。

・ **将来居住意向**：「今の家を終のすみ処とする」が 52%と最も多いが、「便利な交通や移動支援があれば住み続けられる」も 20%あり、交通の利便性の改善を居住継続の条件と考えている高齢者が多いことを示している。団地別では西可児駅に近く移動支援やさつきバス路線がある若葉台団地では終のすみ処と考える高齢者の割合が 62%と 6 団地の中では最も高い。交通利便性が低い光陽台団地では、「今の家を終のすみ処にする」の割合が 38%と 6 団地の中では最も低く、「便利な交通や移動手段があれば住み続ける」という回答が 31%と最も高い。交通利便性が高まらなないと、住宅団地では一層の人口減少が進む恐れを示していると考えられる。

・ **自由意見から**：地域全体として人口減少や高齢化が進むことへの不安、自動車運転が困難となったときの足の確保への強い期待、公共バス・さつきバスがせめて 1 時間に一本運行してほしいこと、わかりやすく利用しやすい路線の設定、移動支援ボランティア運転者の負担軽減など、公共交通改善への住民意見が述べられている。

IV. まとめと考察

名古屋都市圏郊外の可児市を対象にして、都市化が急速に進んだ 1970 ～ 80 年代に形成された郊外都市の変容と生活圏モビリティの需給構造を、統計データと住民アンケート調査などによって解析した。その結果、就業構造とともに交通行動が大きく変化していること、とりわけ、長く定住している住民が多い戸建てを中心とした住宅団地が集中した地域（本研究における帷子地区）では、人口減少と高齢化が進み、従来の公共交通システムが十分に機能せず、自動車利用とボランティアによる移動支援事業が、住民の生活圏の足をサポートしていることが明らかとなった。今後は自家用車利用が困難な高齢住民が増加することが予測されている。地域のモビリティ需要は、従来型の定時集中大量輸送から分散化少量化している。また、地域の都市空間と社会構造によって日常生活圏のモビリティも一様ではない。日常生活モビリティに対応するためには、路線型バスシステム、デマンド型交通システム、ボランティアによる移動支援を適切で柔軟に組み合わせた日常生活圏の交通システムを、地域社会の基盤的インフラとして構築することが求められている。こうし

た日常生活圏モビリティ需要に対応した交通システムを整備・運営するためには、行政、住民、地域組織、企業などが、日常生活圏の範囲で協働して取り組む必要があると考えられる。

[注]

- 1) 人口集中地区とは、国勢調査で人口密度と人口集積によって定義、調査、確定されている。
- 2) 国土交通省・住宅団地の再生のあり方に関する検討会（第2期）・第6回会議資料、平成31年3月29日
- 3) 広島市『住宅団地の活性化に向けて』平成27年3月
- 4) 筆者も参加している「かたびら交通まちづくりを考える会」は、2024年4月に発足して、高齢化が進む帷子地区の交通の改善のために調査研究を進めている。2024年10月～11月にかけて、移動支援活動のボランティアドライバー54名と利用者37名および帷子社協の利用者データの解析を行った。地域の6団地（虹ヶ丘団地は未実施）の高齢住民（回収数2,087通）の交通生活に関わるアンケート調査も実施した。アンケート結果は、同会ホームページに掲載してある：
<https://www.ctk.ne.jp/~myn364/>
- 5) 「かたびら交通まちづくりを考える会」の調査及び帷子地区社会福祉協議会資料による
- 6) 住民アンケートの配布方法は団地によって異なる。また、一世帯で一名の回答を求めているので、ここで示している「回収率」は厳密な意味ではない。

[参考文献]

海道清信、「郊外都市における人口、就業構造変化の考察ー岐阜県可児市を対象としてー」、『都市情報学研究』名城大学都市情報学部、2005年、No.10、85-92頁

Transformation of Suburban Residential Areas and Supply and Demand Structure of Living Area Mobility: Case study of Kani City, Gifu Prefecture

Kiyonobu Kaido

Abstract:

Residential areas developed in the suburbs of major metropolitan areas during the rapid urbanization of the 1970s and 80s, have undergone changes in the social structure of residents, commuting distances, and means of transportation in the past 40~50 years. The needs and demand of daily mobility and the local transportation system of residents are changing. The purpose of this study is to clarify the transformation of suburban residential areas and the supply and demand structure of daily mobility. The case study area is Kani City, Gifu Prefecture, which is located on the outskirts of the Nagoya metropolitan area. Kani City has a population of about 100,000 and was one of the fastest growing cities in the 1970s. The study focuses on Kabira area of Kani City. The detached housing complexes had been developed by the private sector in the area. Census data is used to analyze changes in the age structure of residents and commuting to work, and the mobility of residents' daily lives is clarified through the original surveys conducted by residents' organizations. As a result, it become clear that the current public transportation system does not adequately meet the needs of residential mobility support projects managed by volunteer sectors, assist the older residential mobility needs, residents who are aging have great anxiety, and mobility in living areas varies depending on the location and traffic conditions of residential complexes.

Keywords: Suburban housing complexes, mobility in living areas, elderly people

