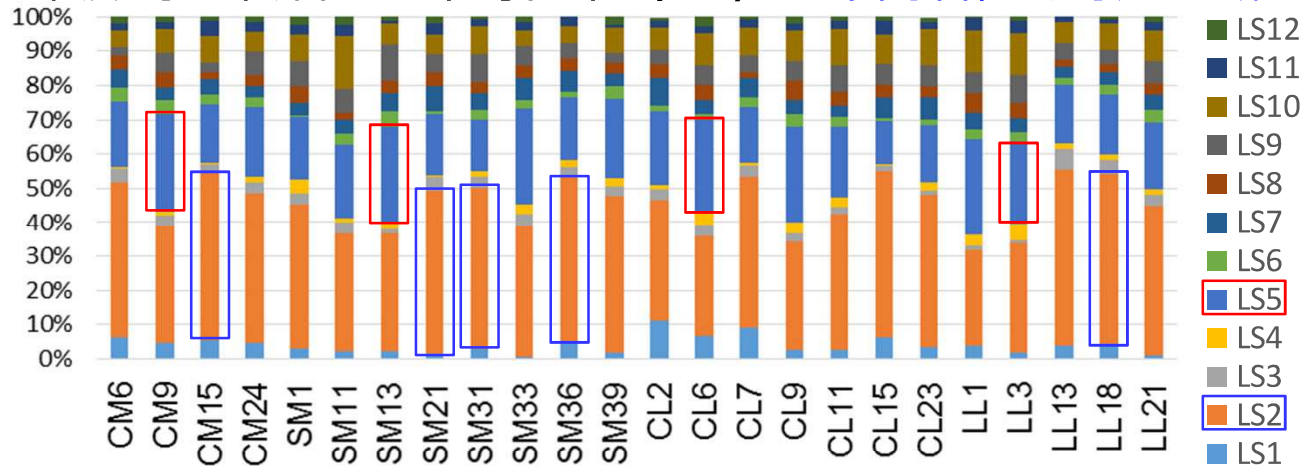


住区特性(住宅地タイプ)と転居時ライフステージ

住宅地タイプ別の転入世帯ライフステージ割合 (300世帯以上のみ)

地区の特色 (住宅地タイプ) によって転入するライフステージが異なる

- 子育て・教育を機に転居した夫婦のみ世帯 (LS5) が郊外に転入
- 転勤等で転居した単身世帯 (LS2) が中高層住宅専用地域に転入



ライフステージによって、居住地選択に求める住区特性の要素が異なるためと考えられる

住宅地タイプ	土地利用規制	人口密度 (人/ha)	都心距離 (km)	駅距離 (km)	住宅地タイプ	土地利用規制	人口密度 (人/ha)	都心距離 (km)	駅距離 (km)
大都市圏	CM6	都市計画区域外	50~150		地方都市	CL2	市街化調整75%~		1~
	CM9	市街化調整25~50%	50~100	1~		CL6	市街化調整50~75%		
	CM15	中高層90%~				CL7	住宅・商業系混合		1.6~
	CM24	近隣商業地域60%~	50~			CL9	低層60~90%		
	SM1	低層60~90%		5~	地方都市	CL11	低層90%~		
	SM11	市街化調整域75%~		~5		CL15	混在住区(工業系)		~1
	SM13	市街化調整75%~		~5		CL23	近隣商業60%~		
	SM21	中高層90%~	100~			LL1	中高層90%~		
	SM31	中高層60~90%	~150	~1.6		LL3	市街化調整75%~		
	SM33	混在住区(商業系)				LL13	住居地域60%~	~50	
SM36	中高層60~90%	150~		LL18	中高層60~90%				
SM39	都市計画区域外	100~150		LL21	低層90%~	~50			

◀住宅地タイプ分類 (抜粋)

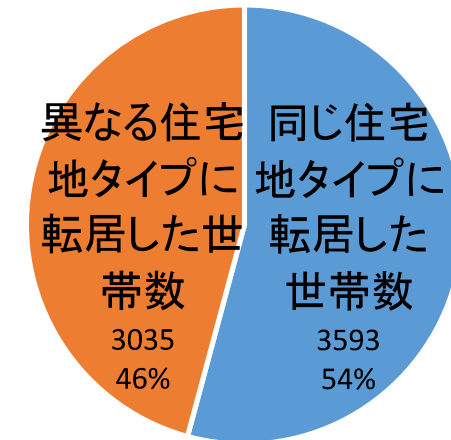
住宅地タイプ番号が大きいほど自動車燃料消費量が少ない

住区特性(住宅地タイプ)と転居時ライフステージ

同じ住宅地タイプに転居する世帯の割合

多くの世帯が**住所は変えるものの住環境は変えたくない**意向を持っている。

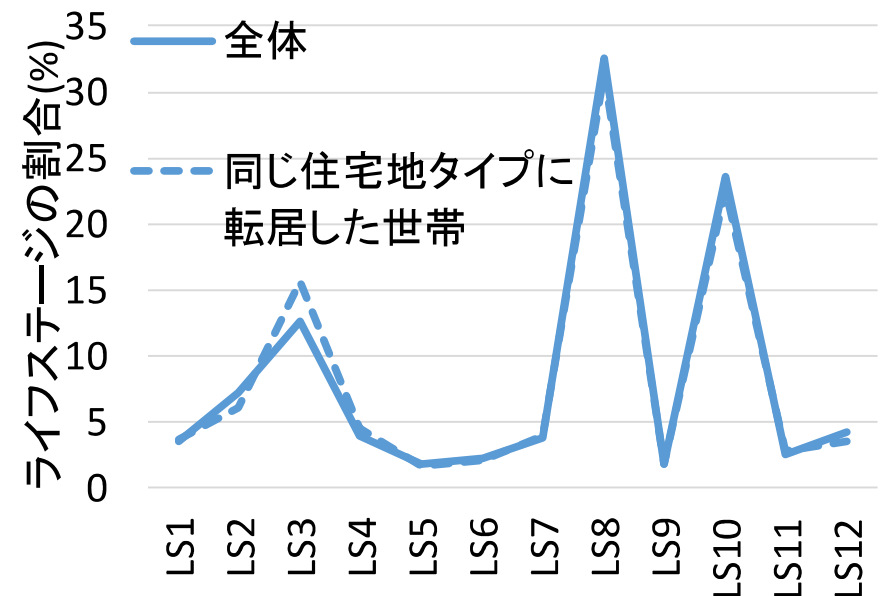
※同じ住区内での転居世帯はゼロ



LS3 (退職・死別を機に転居した単身世帯) 以外のライフステージでは、全体と比べ値はほぼ同一。

つまり、同じ住宅地タイプへの転居は、**ライフステージに関係なく全体での傾向**といえる。

→なるべく**初期のライフステージ**において**居住誘導区域への転居の誘導**を行うことが**重要**。



中道ら(2020)

住宅地タイプの居住誘導区域の観点からの集約

居住誘導区域の基準

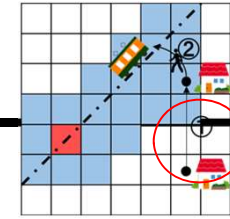
すべての住宅地タイプを居住誘導区域の観点から、以下の3つの区分に分類した。

- | | |
|------------------------|---------|
| 1. 居住誘導区域になりえない住区 | → 住区(×) |
| 2. 居住誘導区域になりえるかもしれない住区 | → 住区(△) |
| 3. 居住誘導区域になりえる住域 | → 住区(○) |

居住誘導区域の観点からの住区の分類条件

土地利用規制割合	最寄駅からの距離	分類
都市計画区域外	-	住区(×)
工業地域・工業専用地域60%以上 市街化調整区域50%以上		
準工業地域60%以上	1km以上	住区(△)
	1km未満	
市街化調整区域50%未満	1km以上	住区(×)
	1km未満	住区(△)
工業系混在	1km以上	住区(×)
	1km未満	住区(△)
その他	1.5km以上	住区(×)
	1km以上1.5km未満	住区(△)
	1km未満	住区(○)

直接的ターゲットの分析結果①

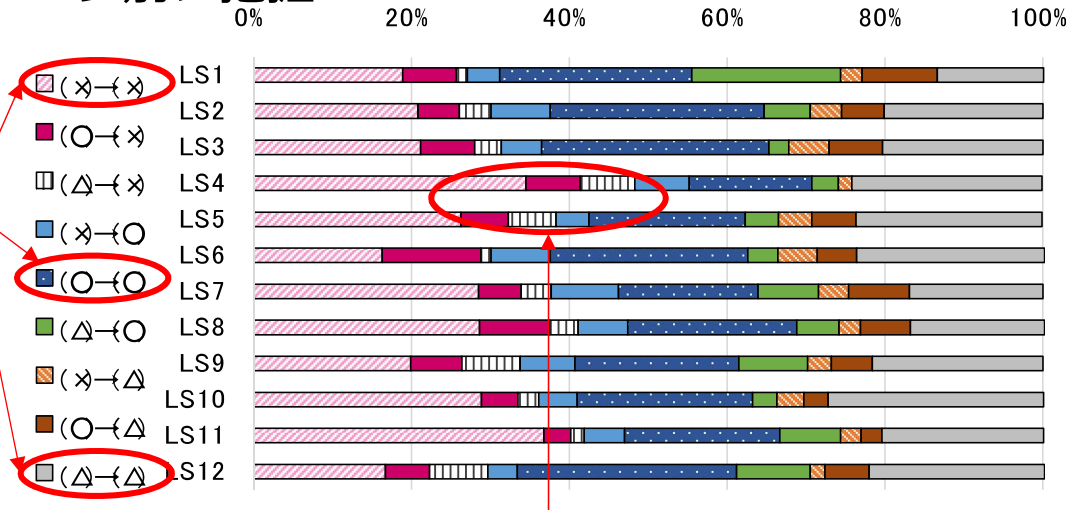


① 居住誘導区域になりえない住区(×)から居住誘導区域になりえる住区(○)へ転居をする傾向がある世帯をライフステージ別に把握

各ライフステージの転居パターン割合

×→×、○→○、△→△のように、似たような住区に転居する傾向がある

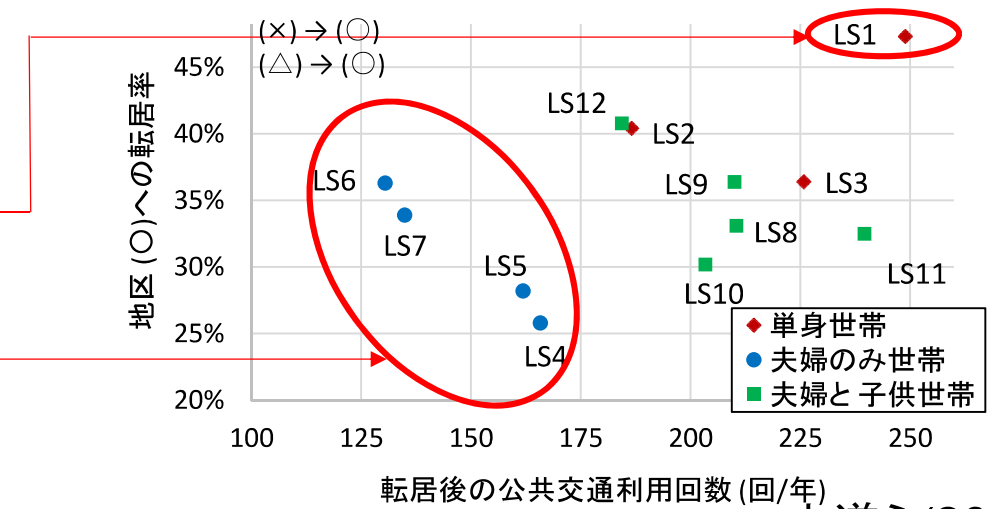
若いうちに転居し、現在、子の独立を経た夫婦のみの世帯であるLS4とLS5は、×に転居した割合が多い



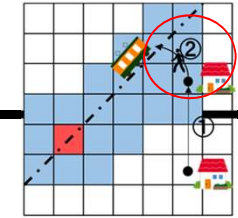
転居と公共交通利用頻度の関係

就学・就職で転居した単身世帯LS1は居住誘導区域に転居し、なおかつ公共交通機関を利用する傾向がある

夫婦のみ世帯では、居住誘導区域外に転居する傾向があり、仮に転居をしても公共交通をあまり利用しない



直接的ターゲットの分析結果②



② 転居前後の交通手段別利用頻度の変化を分析

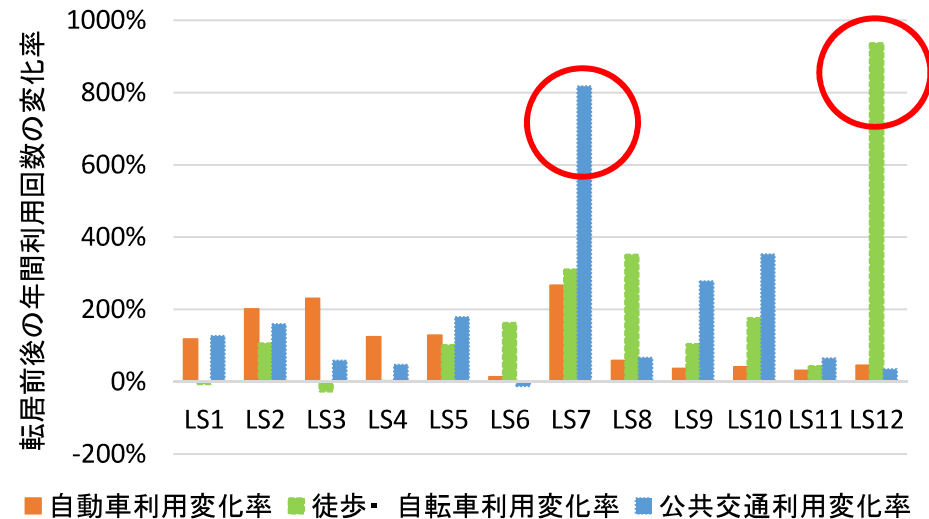
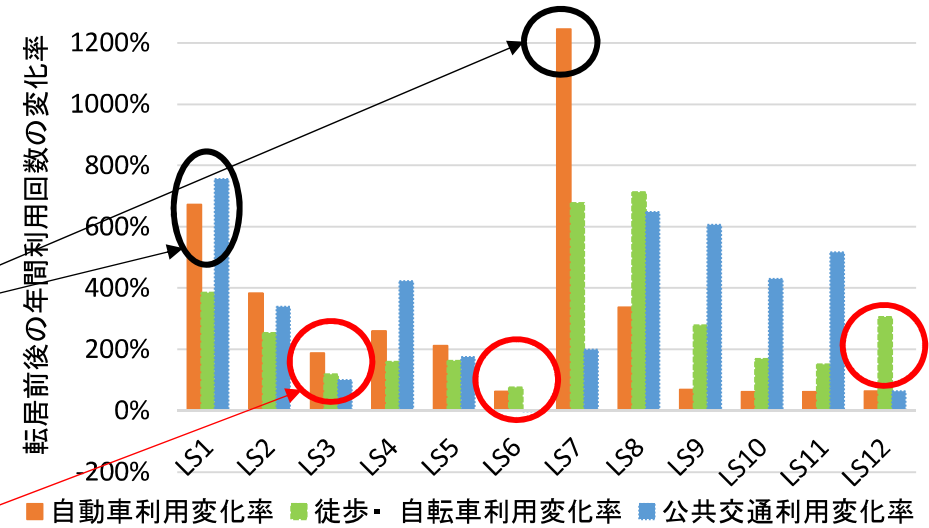
ライフステージごとの転居前後の交通行動変化（全体）

LS1 と LS7 (若い世帯) は転居前後で交通行動が非常に大きく変化する傾向がある

LS3, LS6, LS12 (退職/子供の独立で転居) は交通行動の変化が小さい

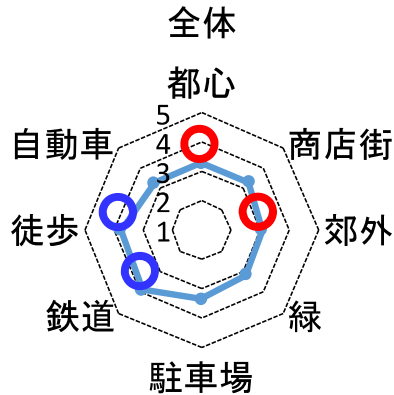
居住誘導区域になりえる住区(○)に転居した世帯の転居前後の交通行動変化

LS7とLS12の中でも居住誘導区域になりえる住区に転居した世帯は、公共交通や徒歩・自転車の利用頻度が増加しており、住区特性に合わせて、交通行動が変化する



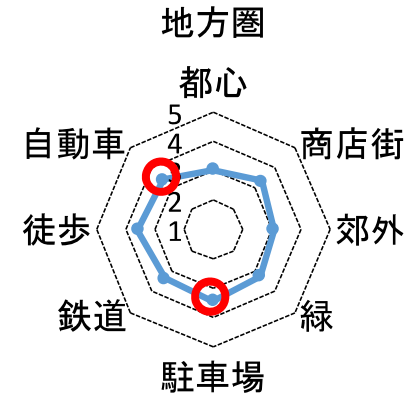
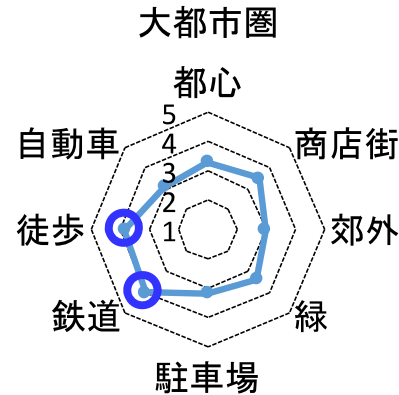
転居時ライフステージ別の転居意向

転居意向の平均値 (全体)



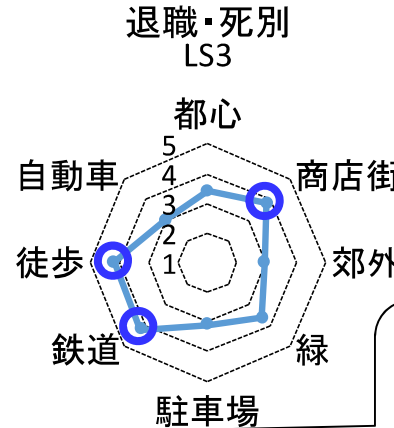
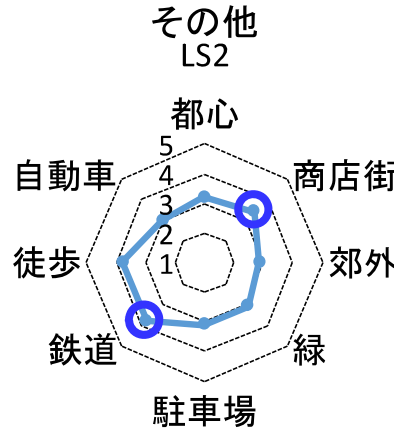
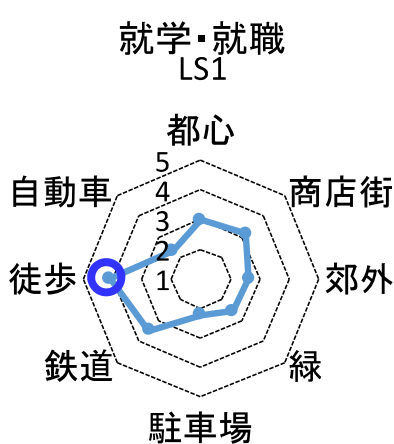
- 徒歩・鉄道など交通条件が重要視される
- 都心や郊外のような都市内の位置はあまり意識されない

(大都市圏・地方圏)



- 求める交通条件が異なる

転居意向の平均値 (単身世帯)



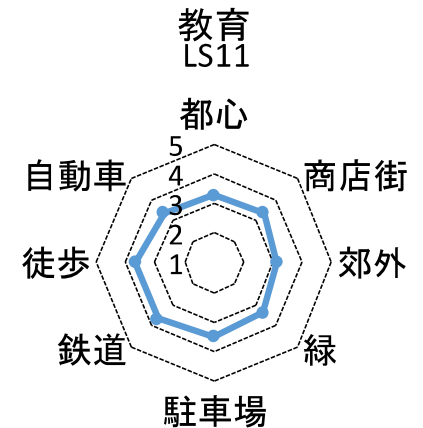
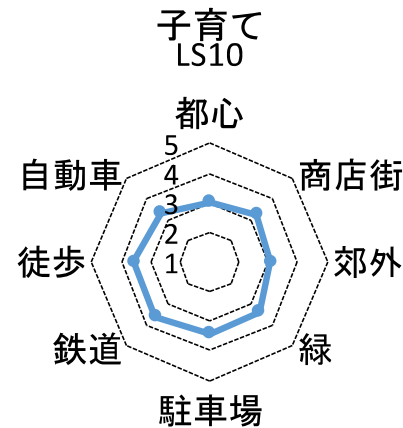
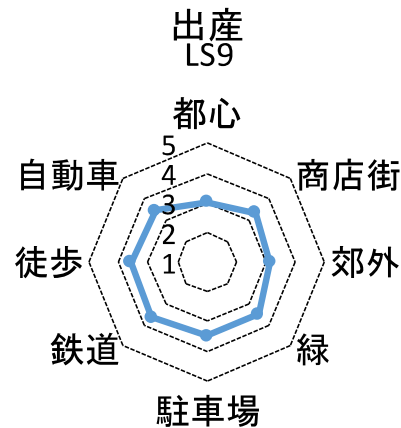
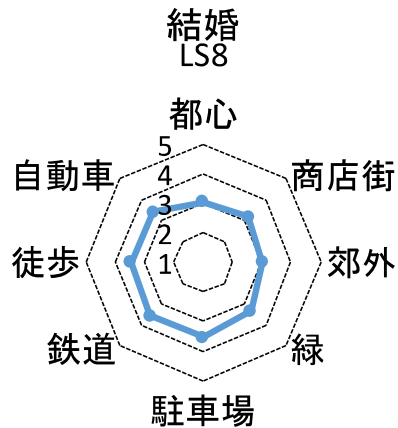
- 他の世帯より特徴が顕著
- 自動車に頼らず、日々の生活が徒歩圏内で済むような居住地を望んでいる

商店街や鉄道の項目で高いなど、よりTODの拠点の概念に近い転居意向を持つ

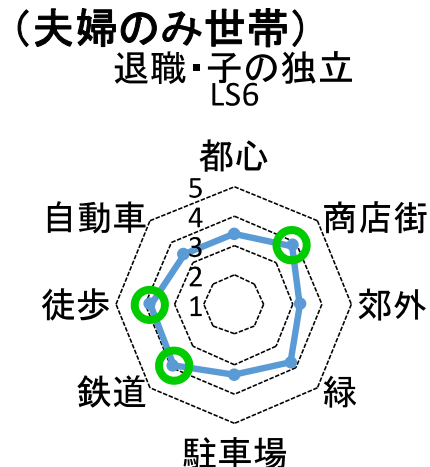
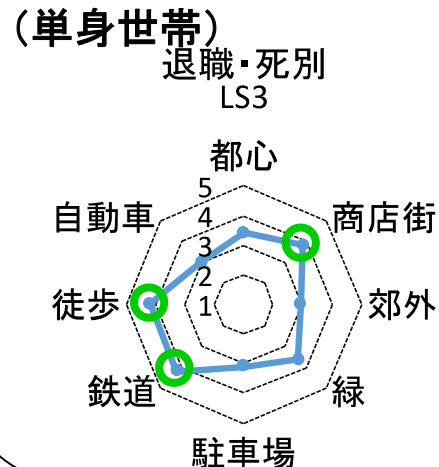
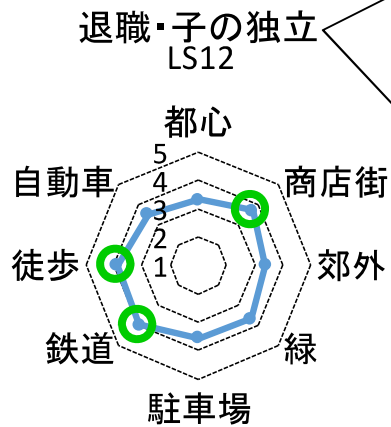
転居時ライフステージ別の転居意向

転居意向の平均値（夫婦と子供世帯）

- LS12を除き、全項目で比較的高い値をとり、全ての項目をある程度望む



転居きっかけのライフイベントが似た世帯を見ると・・・



• 世帯構成に関わらず、**ライフイベントで共通**する項目もある

コンパクトシティのターゲット世帯(まとめ) 中道ら(2019) 中道ら(2020)

- ▷ **個々の分析結果から、全体の傾向を見ると...**
 - 生産年齢である単身世帯 (LS1、LS2) : **都市圏の中心都市**に転居。
 - 全ライフステージ共通で、転居時に住所は変えるものの**住宅地タイプは変えない**世帯が54%を占める。
→なるべく初期のライフステージで転居を誘導すべき。

- ▷ **個々の分析結果を組み合わせ、転居意向を実現できたかの視点で見ると...**
 - 単身世帯の中でも転勤等で転居したLS2 : **徒歩圏内で生活できる場所を望み、実際に高密度な住宅地タイプへの転入を実現。**
→**地方も含めて短期的ターゲット**になりうる。(ポスト・コロナの動きも注視)
 - 夫婦と子供世帯 (LS8~11) : **全ての要素がある程度揃っていることを望む傾向があるが、都市規模が大きいほど実現できていない。**
→特にLS7(結婚を機に転居した出産前の夫婦のみ世帯)は居住誘導区域に転居する場合は住区特性に合わせて交通行動を変化させるため**長期的ターゲット**になりうるが、**長期居住を促すことが重要なため、地元の銀行と提携した中心部への住み替えローン提供等が有効。**
 - 退職や子の独立を機に転居した世帯 (LS3、LS6、LS12) : **商店街・緑・鉄道・徒歩の利便性を求める傾向にあるが、実際には必ずしもそのような住宅地タイプへの転入を実現できていない。**
→**拠点への都市機能の誘導・運用や、空き家対策との連動等**が求められる。

2.既存システムを地域交通に活用した事例

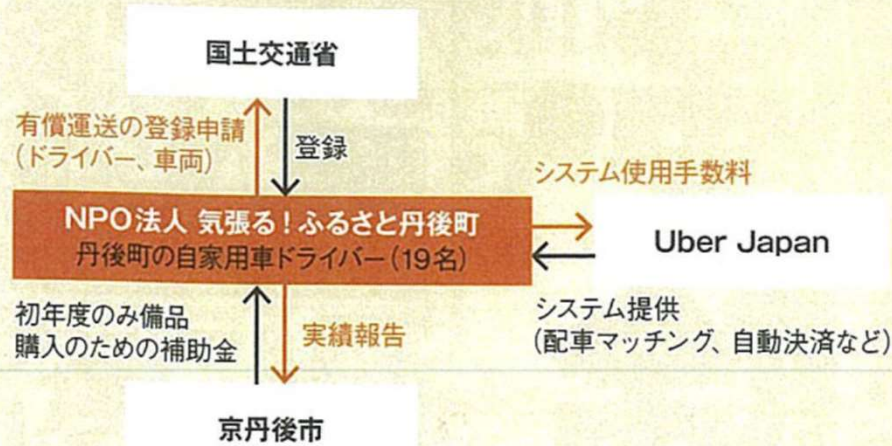
京丹後市丹後町『ささえ合い交通』の運行概要

- 道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送の内の「公共交通空白地有償運送」(施行規則第49条第1項第2号)
- 運行主体: NPO法人 気張る! ふるさと丹後町
- 運行区域: 乗車は丹後町のみ、降車は京丹後市全体
- 運賃: 最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/kmを加算(概ねタクシー料金の半額、1台当り)
- 支払方法: 当初は「クレジットカード支払い」のみであったが、2016年12月21日から利用時に即「現金支払い」も可能となった。
- 運行時間: 午前8時~午後8時(年中無休)
- 配車方法: スマートフォンでUber(ウーバー)のアプリを使って即時配車(事前予約は不可)。2016年9月18日から代理サポーターが利用者に代わって配車も可能となった。
- ドライバー: 地元住民(18名、ボランティア)
- 車両: ドライバーが所有する自家用車(マイカー)を利用
- 認可標示: 各車両の側面に認可標識を標示
- 利用者: 丹後町住民、観光客等来訪者

電話受付やドライバー呼び出しの人的費用がかからない

「ささえ合い交通」の仕組みと利用地域

「ささえ合い交通」の仕組み



京丹後市HP

京丹後市(旧6町が合併)へのアクセス

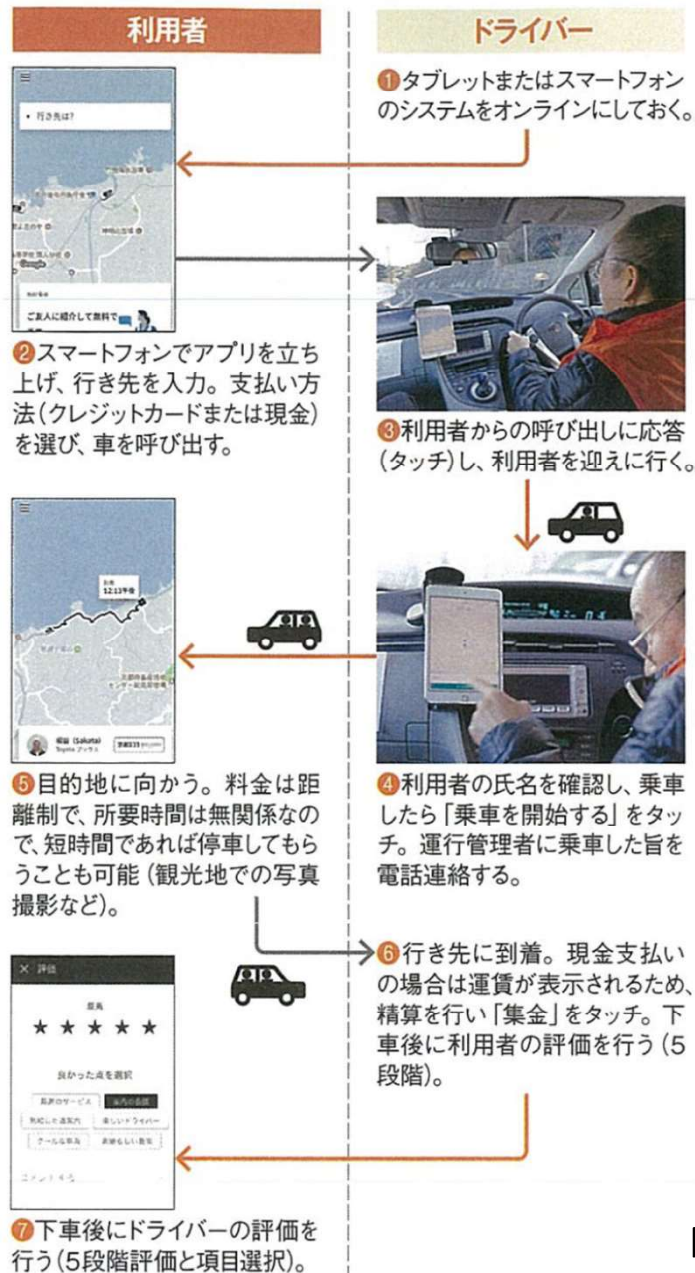
「ささえ合い交通」を利用できる地域

「ささえ合い交通」の運行区域は、乗車は旧丹後町内、降車は京丹後市内全域となっている。つまり旧丹後町内からショッピングセンターや総合病院のある市内の他地域に行くことはできるが、「ささえ合い交通」で帰ってくることはできない。これは市内他地域にはタクシーの営業所があり、経営面への配慮がされているため。なお、「ささえ合い交通」の京丹後市外からの利用は乗車も降車も不可だ。



田舎暮らしの本 2018年2月号

「ささえ合い交通」利用の流れ



住民ドライバーは、運行できる時は「オンライン」、できない時は「オフライン」の切替えが柔軟にでき、意思表示が自由にできる。事務所待機等の拘束時間もなく、女性も働きやすい。

安全運行のための取り組み

- 安全運行に万全を期すため、ドライバーおよび運行管理者が守るべき「心得」として、《ドライバー憲法十七条》を定め、ドライバーに周知
- 毎朝、運行管理者(または代行者)が、当日運行する予定のドライバーに直接対面し、アルコールチェックや健康状態について確認を行い、管理簿に記入

田舎暮らしの本 2018年2月号

NPO法人 気張る！ ふるさと丹後町 公式ホームページ

実際に利用した際のアプリの画面

迎車時(前ページ③)



乗車開始後(⑤)

