

自治研 かんがわ

2023 **10** No.204
(通算 268号)

CONTENTS

巻頭言 関東大震災100年に思う、阪神・淡路大震災を
風化させない取り組みの大切さ

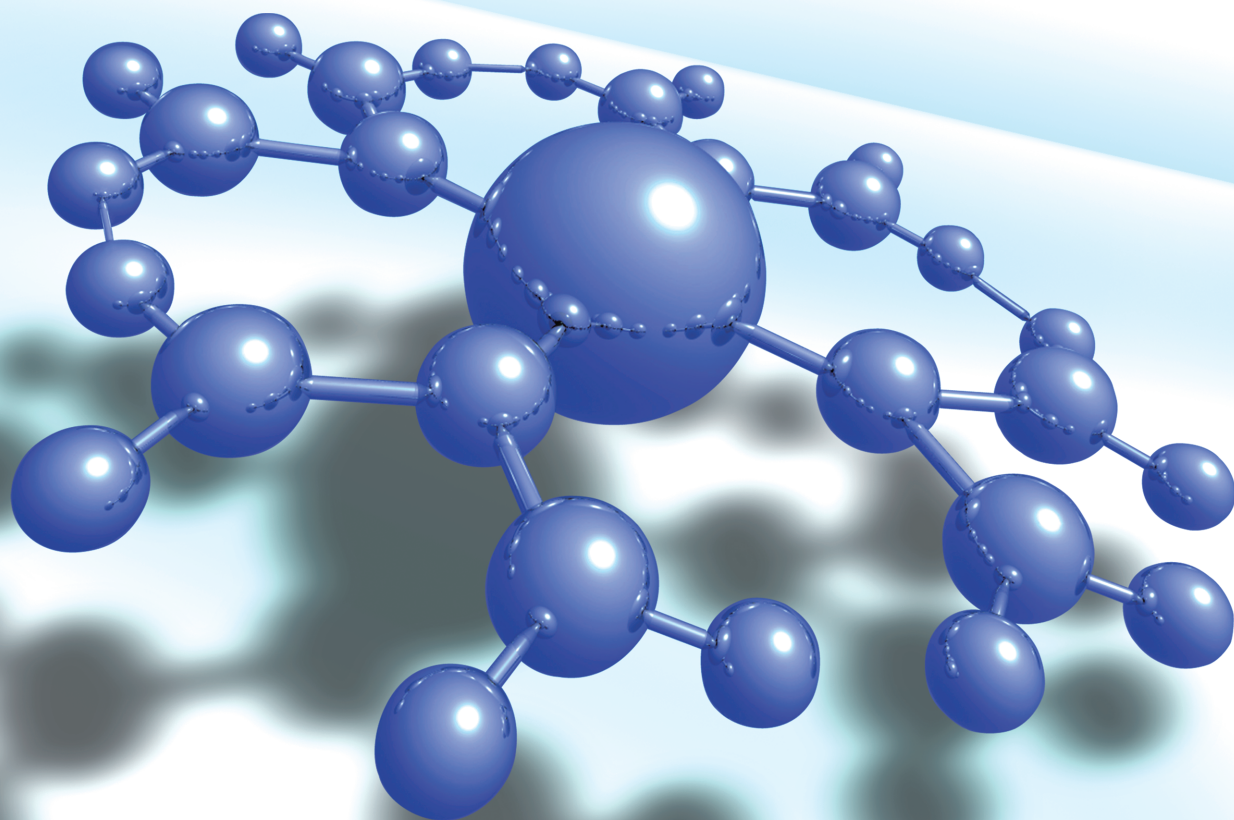
自治体と取り組む自動運転車の現状と将来へのアプローチ

日本大学工学部交通システム工学科 特任教授 藤井 敬宏 …… 1

神奈川県内の人口の特徴から

「地域」とは何かを考える[後編]

鳴門教育大学准教授 畠山 輝雄 …… 9



公益 神奈川県地方自治研究センター
社団

私にとっての阪神・淡路大震災

私が初めてかかわった災害は、1995年1月17日に発生した阪神・淡路大震災でした。早朝5時46分に発生したマグニチュード7.3の地震は、死者6,434名・行方不明者3名・負傷者43,792名、全半壊249,180棟、被害総額約10兆円という未曾有の災害でした。現在では当たり前になった「ボランティア」「自治体による災害支援」「企業による災害支援」の始まりになったのもこの震災でした。当時、私が所属していた自治労横浜環境事業支部ではすぐに労使交渉を行い、移動トイレや仮設トイレの移送、災害廃棄物の処理要請などを受け、同月30日から3月18日まで神戸市に災害支援隊を派遣しました。

教訓その1 災害に対する備え、初動体制の大切さ

当時、関西方面は大きな地震もなく安心という風潮が強かったようで、災害に対する準備が全くされていませんでした。交通網が寸断、行政職員も被災し、災害対策要員が不足し災害対策本部や広域応援のための組織は皆無の状態でした。神戸市は以後、平時における備えの充実を図るとともに初動体制の整備に傾注。現在では、災害対策要員として24時間監視即応体制を構築、災害対策部署の整備や新たな防災システム、緊急消防援助隊などの体制を築いています。

教訓その2 被災者の自立復興支援の大切さ

仮設住宅や復興公営住宅でのコミュニティの崩壊が問題となり、“向こう三軒両隣”の大切さを痛感することになりました。「個人資産に公費は投入しない」という国の方針が大きな壁となり、自力再建できない被災者への支援や高齢者の見守りが課題になりました。被災者支援として復興基金を設立して支援金を支給。その後の被災者生活再建支援法の制定につながりました。

教訓その3 地域防災力の大切さ

災害直後、倒壊した住宅の瓦礫の中から救出された被災者の8割は近隣住民が救出したという実績から、地域防災力の向上のため“自分の命は自分で守る意識”の醸成に関心が集まりました。神戸市では、自主防災組織の充実、地域が開催する防災学習会への専門家の派遣や出前講座を行っています。

教訓その4 災害に強いまちづくり

阪神・淡路大震災で亡くなった方の8割は、木造住宅の倒壊や家具等の下敷きによる圧死に加え、密集市街地での火災の延焼によるものでした。神戸市は震災後、短期間で都市計画を決定しましたが、これに多くの市民が反発。神戸市はあらためて、住宅・公共施設の耐震化、延焼を防ぐ幅広い道路、避難所となる公園、防火用水や生活用水を提供できる河川の整備など、住民主体で地域特性を生かした「地元主体による震災復興のまちづくり」を進めてきました。

向こう100年に向けて

南海トラフ地震は2030年～2040年に発生すると予測されています。関東地方から九州地方の太平洋沿岸では最大震度7クラスの強い揺れになると言われており、同時に広い地域で10メートルを超える津波の発生も予想されています。死者数は323,000人、被災地域では169兆円を超える被害額が試算されています。阪神・淡路大震災から28年余が経過しました。私たちは震災経験の風化、防災意識の低下をまねかないよう、震災の経験と教訓の発信し続けることと合わせ、自らの家庭・地域・職場の中で様々な状況を想定し、“自分の命は自分で守る意識”を大切に大きな災害の発生に備えを怠らないことが重要です。

自治体と取り組む自動運転車の現状と将来へのアプローチ

日本大学理工学部交通システム工学科 特任教授 藤井 敬宏

1. はじめに

「僕はジェッター 一千年の未来から時の流れを超えてやって来た。流星号 応答せよ 流星号 来たな よし行こう！」で始まるTVアニメ。1965年、私が8歳の時に夢中でみた「スーパージェッター」。時空を超えて未来から来た少年の相棒は、人工知能(AI)を持った空飛ぶ自動車の流星号。2人(?)で力を合わせて犯罪捜査に協力するアニメだった。

あれから約60年。アニメはアニメの世界、映画は映画の世界、空想の世界だけと思ってきたことが現実の私たちの暮らしの中に展開されてきている。例えば、AIを活用したより安全な車両で交通事故が将来なくなるのでは、と思えるような「自動運転車」の開発とその受け皿となるスマートシティの建設等、アニメのマッハ15のスピードは夢物語であっても、日常の移動に空を活用する未来のモビリティとして「空飛ぶクルマ」が2025年開催の大阪・関西万博で実用化される予定である。いわゆる「100年に一度のモビリティ革命」といわれている技術開発である。

目まぐるしいスピード感で、私たちの社会は高度化、多様化、そして変化している。このような時代に、Adoさんが歌う「新時代」のフレーズには「新時代はこの未来だ…変えてしまえば…この世とメタルフォーゼしようぜ…リアルをカラフルに越えようぜ」とある。

「新たな未来を自分たちの手で変えていく、そして世界に飛び出して New World を創り上げるんだ。」というメッセージが伝わる楽曲である。自動運転車の未来は、私たちの生活に新たな利用概念を生み、都市部、郊外部、過疎地域の生活に組み込まれる時代が近づいている。

本稿では、現在、私自身が関わっている自治体の自動運転車の実証実験を紹介すると共に、自動運転車の現状と将来について概説する。

2. 自動運転車の現状

(1) 自動運転車のレベル分け

警察庁は、図1に示すように、特定の条件下で無人運転の「レベル4」を遠隔監視の条件を課して認める新たな制度を2023年4月より運用する方針を示し、全国的に自動運転車のレベルが周知されてきている。

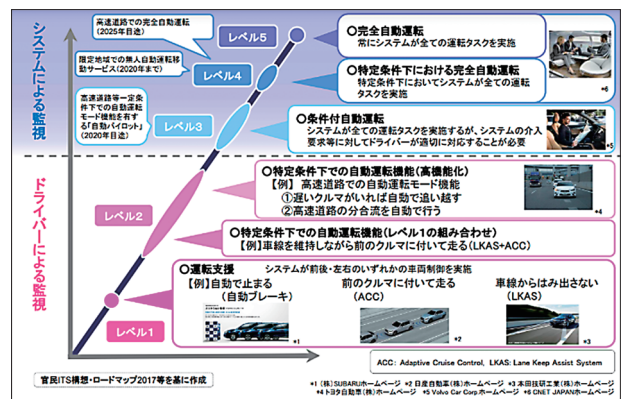


図1 自動運転のレベル分け（出典：国交省）

各レベルを概説すると次のとおりである。

レベル1：縦・横の一方向の車両運動制御のサブタスクを限定的に実行する運転支援技術（単体システム）であり、衝突被害軽減ブレーキ、アダプティブクルーズコントロール（ACC）、レーンキープアシスト（LKA）等

- ・2021年11月より国産新車の義務化
- ・2025年12月には継続生産車も義務化

レベル2：縦・横の両方向の車両運動制御のサブタスクを限定的に実行する運転支援技術であり、広義では、アダプティブクルーズコントロール（ACC）、レーンキープアシスト（LKA）の両方搭載車も含む

レベル3：一定条件で、全ての動的運転タスクを実行する条件付き自動運転であり、システム作動が継続困難な状況となった場合、システムが介入要求（テイクオーバーリクエスト）に応じて、ドライバーが手動で運転操作を引き継ぐ

- ・2021年3月ホンダ「新型 LEGEND」を販売（国内自家用車初）

レベル4：運行設計領域（Operational Design Domain）内で、全ての動的運転タスクを担う自動運転であり、作動継続が困難な場合、車両自体が人に頼らずに状況を判断・確認して停車（回避）する等、自己完結型で運行

- ・仏 NAVYA や Easy Mile、米 May Mobility の低速自動運転シャトルが世界各地で実証実験・実用化中
- ・2019年、米 Waymo が一部車両でドライバーレスの自動運転タクシーサービスをアリゾナ州で開始
- ・2023年、福井県永平寺町で日本初の運用

レベル5：いつでも、何処（世界）でも運転が可能な完全自動運転であり、現在、世界各国で法制度を検討・策定中

（2）自動運転車の位置特定技術の手法

自動運転を行うに際し、自己位置の特定が不可欠であり、現在、図2に示す「電磁誘導線」、

「高精度GPS」、「高精度3次元地図」の3手法を中心に技術開発が進められている。




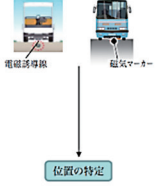
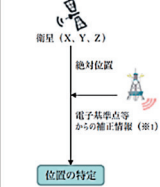
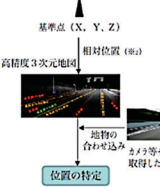
手法	電磁誘導線等	高精度GPS	高精度3次元地図
車両			
位置特定			
課題	○施設の整備・管理	○GPS測位精度の低下 ・山間部等地理的要因 ・トンネル部等構造的要因	○気象変化によりセンサー性能の低下 ○高精度地図の整備・精度の維持 ・GPS等(※a)の精度の維持 ・地図位置の更新 ※a) 絶対位置表現も可能

図12 自己位置の特定手法（出典：国交省）

3. しずおか Show CASE プロジェクト

静岡県未来創造会議（2018年より）の委員として、「しずおか Show CASE プロジェクト」の自動運転車の実証実験に参画し、中山間地域や都市地域等、地域のニーズに応える運行方法等の検討を行っている。

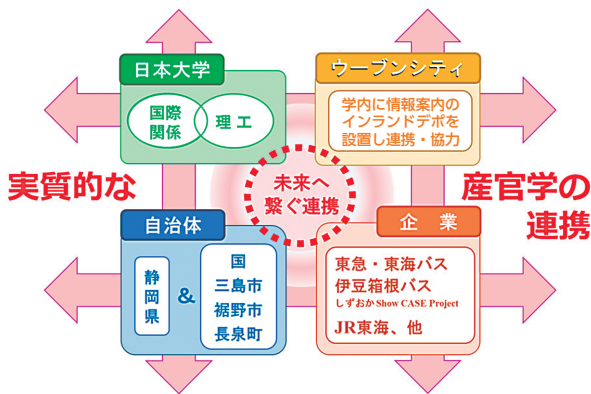
2022年3月の未来創造会議において、今後の自動運転の社会実装に向け、新幹線三島駅北口から0分に立地している日本大学国際関係学部の校舎1階に自動運転の遠隔コントロールセンターを設置し、将来的には、現在裾野市において建設が進められているウーブン・シティまで自動運転で直結する際の情報発信基地として活用する自動運転車の乗り換えハブ拠点を提案した。

静岡県交通基盤部建設政策課イノベーション推進班では、都市地域の活用方策の一貫として、第1ステップとして北口校舎内に遠隔コントロールセンターを設置・運用することで、学生・生徒・市民など、多くの方々に遠隔実験の様子を確認していただく取り組みとして実施することとなった。

さらに、2022年6月に三島市・裾野市・長泉町の方々に、「しずおか自動運転 Show CASE プロジェクト」の実施予定案を説明し、図3

に示す2市1町を加えた新たな産官学の連携の枠組みを提案し協力体制を組んだ。

提案内容は、実質的な産官学の連携を軸としたプロジェクトとしての活用を目指した、都市部での新たな自動運転車の活用を探る「未来に繋ぐプロジェクト」と位置付けた。



2022 学部間 + 開発主体との連携 ⇒ 遠隔コントロールセンター
 2023 自治体と交通事業者との連携 ⇒ JR下土狩駅までの社会実験
 2024 ウーブンシティとの連携 ⇒ 情報発信基地の機能強化
 (2024.8 第1期運用開始予定)

図3 提案した実証実験の枠組み

2022年10月、中山間地域の静岡県松崎町、11月には、都市地域の沼津市で「しずおか Show CASE プロジェクト」の実験を行った。

北口校舎内には、図4に示す遠隔コントロールセンターを設置し、自動運転車の走行状況をリアルタイムで監視したり、運行可否の判断支援を試行したり、2台の車両を1人の監視者で同時監視したり、より高い安全性を確認する実験を行った。



図4 遠隔コントロールセンター

4. 自動運転の新たな活用（私案）を目指して

筆者は、三島市と裾野市の地域公共交通会議に委員として参加し、御殿場線 JR 岩波駅の「岩波駅周辺地区まちづくり推進会議（会長）」では、建設中のウーブン・シティに繋げる「まちづくりの道しるべ・デザインノート」（2023年3月策定）の作成に関わっていた。

そこで、しずおか Show CASE プロジェクトで遠隔コントロールセンターを日本大学国際関係学部に設置するに当たり、自動運転車を活用した「未来に繋ぐプロジェクト」の私案をまとめ、富士山南東スマートフロンティア推進協議会（三島市・裾野市・長泉町の2市1町、現在は、清水町が参加した2市2町）に提案し、実現性に向けた検討を行った。

ウーブン・シティは、2025年に第1期（入居者360人、最終的に2,000人）が予定されており、都心から自動車利用で東名高速道路裾野ICより5分と利便性が高い。しかし、新幹線利用では、JR三島駅からタクシーあるいは在来線の東海道線に乗り換え、JR沼津駅から御殿場線利用で最寄りのJR岩波駅経由となり、アクセスがし難い課題を抱えている。

そこで、図5に示す長期計画（私案）として新幹線 JR 三島駅北口から自動運転車で直接ウーブン・シティまで結ぶ「未来に繋ぐ新たな交通幹線軸の形成」を提案した。

また、日本大学国際関係学部が三島市・長泉町と地域連携を結んでいることから、北口校舎を地域連携情報ハブ拠点として位置づけ、敷地内からの自動運転車の発着、自動運転車の遠隔コントロールセンターの設置・運用、さらに、国際関係学部の特徴を活かして、海外からの来訪者への情報提供やサービスを学生が担うコンシェルジュセンター、さらにコンベンションセンターとしての活用を提案した。

しかし、自動運転車は、レベル2での実証

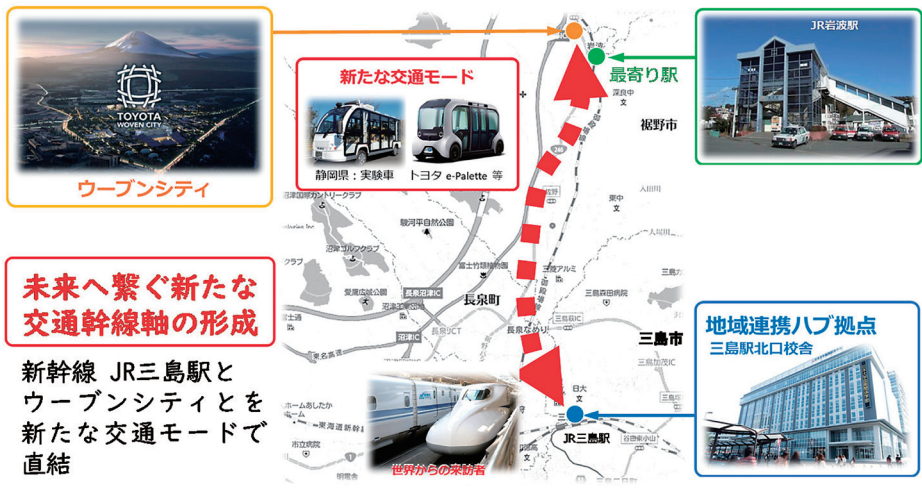


図5 新たな交通幹線軸（長期計画の私案）

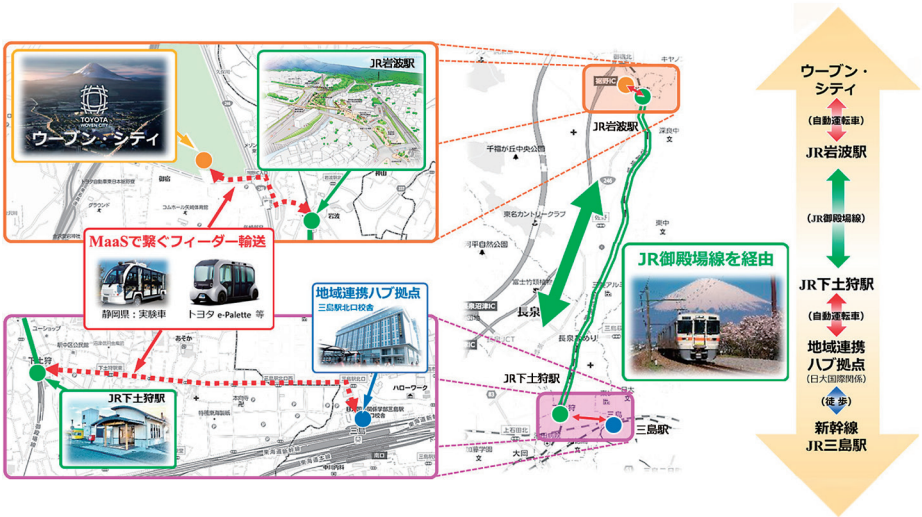


図6 MaaSにより運用（短期計画の私案）



図7 情報発信ハブ拠点（案）の位置図

実験でスローモビリティの領域となる速度に限定されるため、現実に近い運用方策として、図6に示す短期計画（私案）も提案した。

これは、新幹線のJR三島駅から約1.5kmに位置する御殿場線JR下土狩駅まで（現在、民間バス路線の運行なし）を自動運転車で結び、御殿場線を利用して、JR岩波駅まで、そしてウーブン・シティまでは、新たな自動運転車（想定）で一貫して結ぶMaaSによるシームレスな移動を確保するもので、御殿場線を交通幹線軸、自動運転車をラストワンマイルに相当するフィーダー輸送に活用して移動を担保させる案である。

さらに、図7に示すように、バスとタクシー、一般車用の駅前ロータリーの混在利用を避けた乗換え拠点として校舎内に発着場を提案した。

この乗換え拠点には、「未来都市へ繋ぐ情報ハブ拠点」の機能として、学生コンシェルジュセンター、自動運転車利用案内センター、遠隔コントロールセンターを機能的に配置する案として提案した。

5. 自治体の持続可能な運用を目指して

自動運転の社会実装には、自治体が自分事として、市民・来訪者等の利用ニーズに応じて、維持・継続可能な運用策の検討が必要である。そこで、富士山南東スマートフロンティア推進協議会の2市1町の首長さんにお集まりいただき、未来へ繋ぐプロジェクト（私案）を提示し、図8に示すような座談会を開催してお話を伺った。（裾野市長は公務で欠席、別途インタビュー形式でお話を伺った。）



図8 2市1町首長座談会（2022.11.08）

座談会では、図9に示すように短期計画（案）のJR三島駅～JR下土狩駅間の実証実験への期待が大きく高まるご意見が得られた。

さらに、自治体が進める計画を産官学の新たな連携で新技术への対応をどのように展開するべきかという観点から、首長座談会に引き続き、図10に示すような産官学連携の「未来へ繋ぐ地域連携情報ハブ拠点」と題する座談会を行った。出席者は、司会を筆者が務め、

- ・静岡県交通基盤部：Show CASE プロジェクトの企画・実施メンバー
- ・東急(株)：自動運転車の委託事業者
- ・日本大学：国際関係・理工の両学部長
両学部の研究教員

で行った。当日は、図11に示すように、自動運転車に試乗し、現状の運行状況を体感後、今後の可能性や展開についてご意見を伺った。

「三島～下土狩駅で実証実験を」



伊豆日日新聞 令和4年(2022年)11月9日

図9 2市1町首長座談会の新聞報道



図10 産官学連携の座談会（2022.11.11）



図11 自動運転車の試乗（2022.11.11）

主な意見は次のとおりである。

- ① 自動運転車の主な位置づけとして、郊外部や中山間地域の運転士不足対応として、早期の料金徴収およびレベル4の無人運転を目指していること。
- ② 自動運転車の導入自治体としては、自分事として取り組むパッションが不可欠であると共に、実施体制の確保が不可欠、自動運転ありきではなく、なぜ必要か、どのような利用者が想定されるか等、基本的なニーズ把握が不可欠であること。
- ③ 自動運転車の導入には、地域住民の理解と協力が不可欠であるため、受容性の確認と共に、運行事業者となる交通事業者を加えた産官学+民の実行体制の枠組みを作ることが不可欠であること。
- ④ 学として参加する大学には、社会貢献型の事業連携として、教職員+学生の参加、コンシェルジュセンター等の空間活用、新たな技術への対応や沿線住民の理解を深める自動運転車の走行影響評価等、各種研究活動の展開が必要であること。

6. 短期計画(案)の推進を図る施設計画

図6に示したMaaSによる運用では、南部をJR三島駅～JR下土狩駅までのアクセス確保とし、北部は、図12に示すように裾野市内に建設が進むウーブン・シティの最寄り駅のJR岩波駅までのアクセス確保とした。



図12 ウーブン・シティとJR岩波駅の位置

そこで、裾野市は、JR岩波駅周辺地区まちづくり推進会議（筆者が委員長）を設置し、図13に示すように地区住民が積極的にワークショップに参加して計画策定に関われる検討体制を作り、駅前ロータリーやモビリティハブセンター、多目的公園、新たなパーソナルモビリティの通行空間などの整備計画を図14に示すデザインノート（冊子）を作成した。

また、同時に駅前広場の建設に向け、図15に示すような整備事業が展開されている。

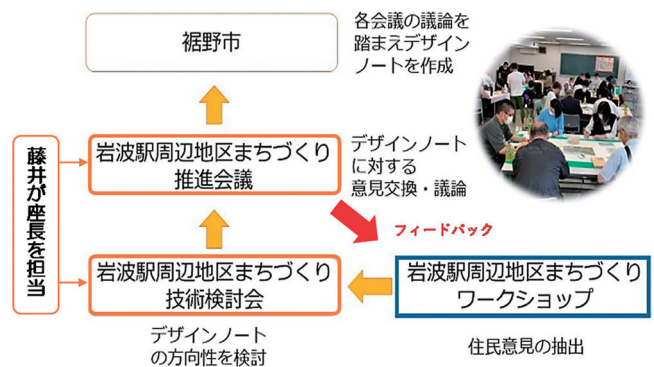


図13 裾野市デザインノート作成の枠組み

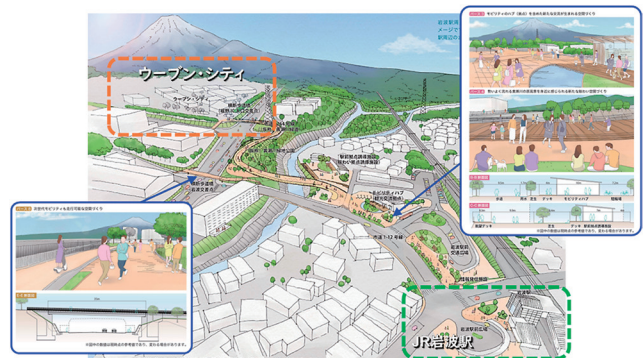


図14 まちづくりデザインノート

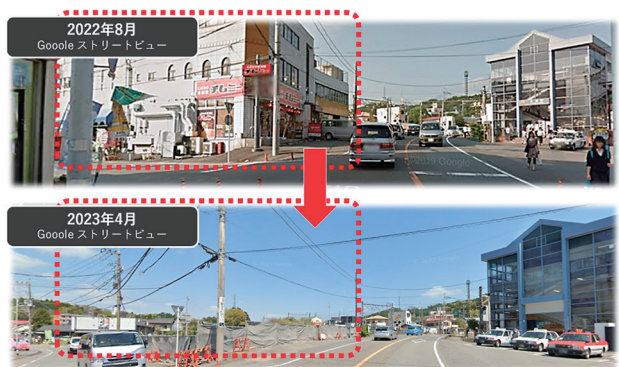


図15 JR岩波駅前広場の整備状況

7. 短期計画(案)の推進を図る施設計画

自動運転車の社会実装に向けた短期・中期の計画(私案)を提案し、産官学の未来へ繋ぐプロジェクトとして検討を進めてきた。

特に、しずおか Show CASE プロジェクトの遠隔コントロールセンターを国際関係学部を設置し、その運用状況を富士山南東スマートフロンティア推進協議会の参加自治体の首長ならびに事務局の方々に体験していただくと共に、各種座談会を通して、

- ① 先進技術の導入に際して、自動運転車ありきの計画論ではなく、市民のニーズに応じた運用方法を検討すること。
- ② 自動運転車の実証実験を推進する場合には、自治体主導で維持・継続できる産官学+民の体制をいかに確保するか。
- ③ 実証実験の成果が、各自治体にとって、将来計画の一端として発展的な継続性を図る計画であること。

などを十分に検討する必要性が確認できた。

そこで、短期計画(私案)のJR三島駅～JR下土狩駅間の実証運行路線の将来の発展型として、図16に示すように、

- ・三島市：南北連絡通路がないJR三島駅の南北移動手段として、観光利用にも即する三島大社を経由する路線として延伸



- ・長泉町：JR下土狩駅から、北側に位置する鮎壺の滝(観光利用)やがんセンターへの接続

- ・裾野市：御殿場線活用のMaaSの運用を示し、2023年度より清水町が参加した2市2町の協議会で検討していただき、2023年7月に国土交通省 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転実証調査事業)に提案、同年9月に採択を受け、12月に実証実験と沿線住民等の受容性評価に関する調査を実施することとなった。

8. おわりに

自動運転車の技術レベルは、ここ数年で飛躍的に向上してきており、子どもの時に見たアニメの未来の姿が、私たちの暮らしの中で実用化できるレベルにまで達してきている。

国土交通省では、自動運転の全国的な展開を目指し、レベル4相当の実証実験に関わる事業費補助を本格化し、社会実装に向けた取り組みは、大いに前進し始めている。

まずは、企業の敷地内や、農山村地域(高齢化対策)で、さらに都市部の商店街通り等のモール内や、都市間を担う幹線系統で等、その事業展開は大いに期待されるレベルである。

技術に裏付けられた実証実験が進むことで、

より安全性の高い、市民ニーズに応じた運用方法が確立されることが期待される。

そのためには、先端技術の前に、どのような利用支援が必要なのか、自治体が主体的に検討する意味が、大いに問われる時代と言える。

参考

富士山南東スマートフロンティア推進協議会

2021年8月18日に三島市、裾野市、長泉町の2市1町の首長による「富士山南東スマートフロンティア推進協議会」が発足した。2023年度に清水町が参加した2市2町の協議会として活動している。

この協議会では、地域課題の解決に向け、広域連携による取組を進め、民間事業者との連携や先進技術の活用などを検討される。

また、それぞれの地域資源や主要プロジェクトなどの知見を共有し、世界に発信できる魅力あるエリアを形成することを目的としている。

【連携事業】

- ・地域のブランディングとシティプロモーション
- ・首都圏からの移住促進
- ・サテライトオフィス、テレワークの推進
- ・公共交通、MaaSの整備
- ・行政DXの推進 等

図の出展等

- 図1：自動運転のレベル分け：国土交通省、001226541.pdf (mlit.go.jp) (2023.9.25 現在掲載)
- 図2：自動運転車の位置特定（共通の課題）：
<https://www.mlit.go.jp/common/001294006.pdf> (2023.9.25 現在掲載)

図3：筆者作成

図4：筆者撮影（日本大学国際関係学部三島駅北口校舎内のインフォメーションコーナーに設置された遠隔コントロールセンター）

図5：筆者作成

図6：筆者作成

図7：筆者作成

図8：2市1町 首長座談会「未来へのアプローチ」、日本大学国際関係学部三島駅北口校舎・山田顕義ホール、2022.11.8（撮影：三島市政策企画課）

図9：伊豆日日新聞 掲載記事より抜粋、2022.11.9

図10：座談会「産官学連携による未来へ繋ぐ地域連携情報ハブ拠点」、日本大学国際関係学部三島駅北口校舎・山田顕義ホール、2022.11.11（撮影：日本大学理工学部広報）

図11：しずおか自動運転 Show CASE プロジェクト 令和4年度実証実験、沼津駅～沼津港間の走行実験、静岡県交通基盤部、2022.11（撮影：日本大学理工学部広報）

図12：マピオン地図に加筆して作成

図13：筆者作成

図14：岩波駅周辺 まちづくりの道しるべ・まちづくりデザインノート、p.10、裾野市建設部ウーブン・シティ周辺整備課、令和5年3月に一部加筆して作成

図15：Google マップ ストリートビュー（2022年8月と2023年3月）を引用し、加筆して作成

図16：筆者作成

神奈川県内の人口の特徴から「地域」とは何かを考える【後編】

鳴門教育大学准教授 畠山 輝雄

本稿は、2023年3月27日（月）に開催された公益社団法人神奈川県地方自治研究センター「第7回 現代の地方自治研究会」で報告した内容を基に、畠山氏が書き下ろしたものである。前編（8月号掲載）に続き後編を掲載する。なお、本文中の市区町村名は、前編の図7を参照のこと。

神奈川県内の人口の特徴から「地域」とは何かを考える【前編】8月号掲載

* * *

1. はじめに
2. 地域とは何か
3. 神奈川県内の人口動態
4. 神奈川県内の人口増減の地域差
5. 神奈川県内の年齢構成の地域差

6. 神奈川県内の生活圏の構造 ～コミュニティ結束度の検討～

本章では、通勤通学に関わる統計から、県内の生活圏の構造を明らかにし、そこから当該地域ごとのコミュニティ結束度を検討する。

（1）通勤通学の拠点性

まず、通勤通学の拠点性を分析するために、図42と図43で2000年と2020年の昼夜間人口比率を市区町村別に示した。なお、統計の都合上、それぞれの統計年の市区町村域で示しているため、現相模原市（旧相模原市、旧城山町、旧津久井町、旧相模湖町、旧藤野町）については単純に比較ができない。これ以降の分析においても、統計の都合上、経年比較で現相模

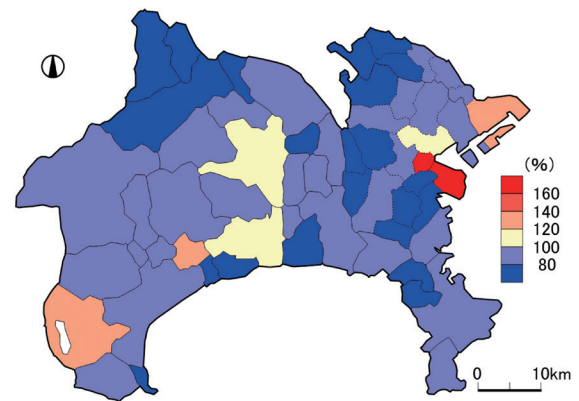


図42 市区町村別の昼夜間人口比率（2000年）

注）市区町村域は2020年10月時点。

資料：国勢調査

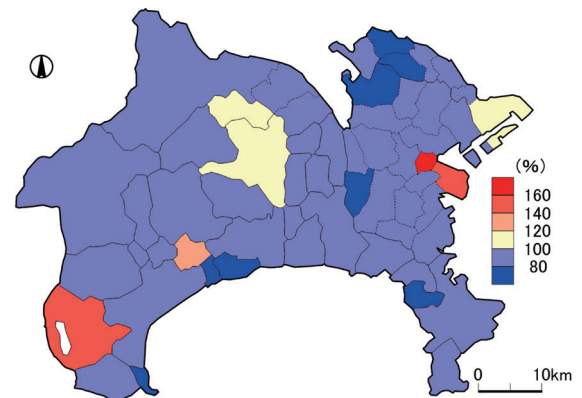


図43 市区町村別の昼夜間人口比率（2020年）

注）市区町村域は2020年10月時点。

資料：国勢調査

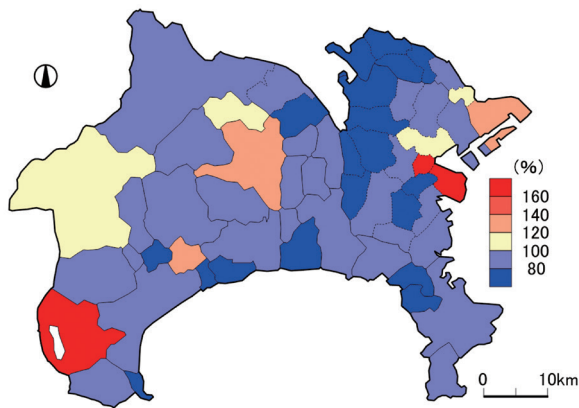


図 44 市区町村別の男性の昼夜間人口比率
(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

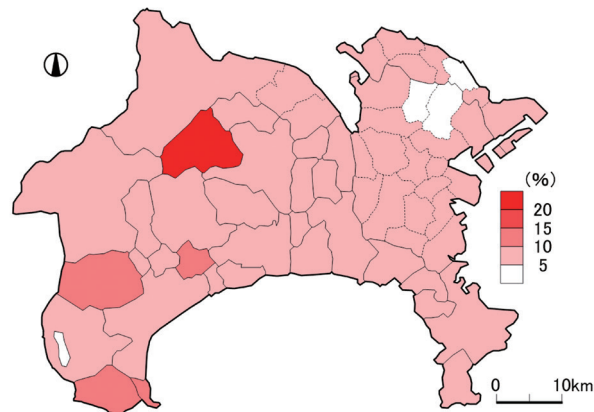


図 46 市区町村別の男性の15-64歳における
非従業・就学比率(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

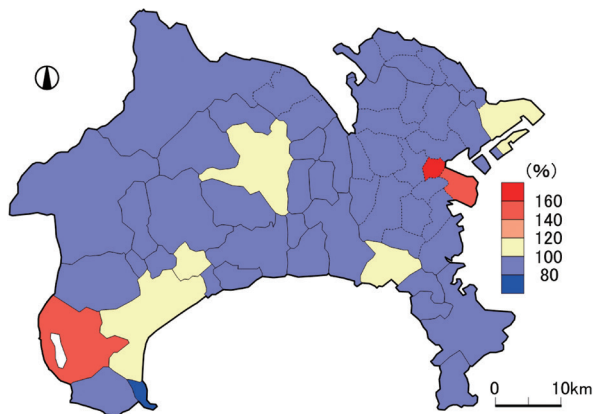


図 45 市区町村別の女性の昼夜間人口比率
(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

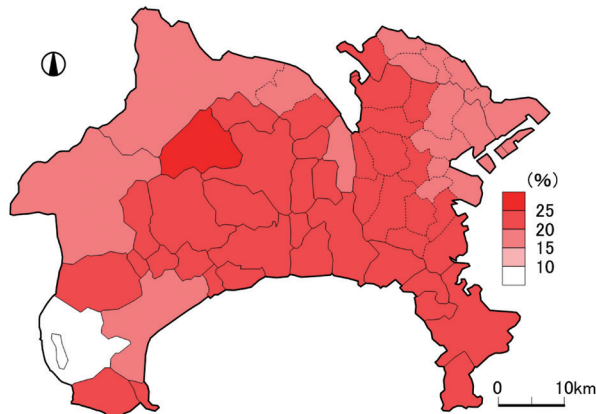


図 47 市区町村別の女性の15-64歳における
非従業・就学比率(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

原市域が異なる場合には同様の理由である。

図 42 で 2000 年の昼夜間人口比率を見ると、横浜市の中心部である西区と中區で 160% 以上と夜間人口の 1.6 倍以上の昼間人口であることがわかる。つまり、昼間に仕事で他市区町村から来訪するものが多く、通勤通学における拠点性が高いといえる。また、同様に川崎市川崎区、中井町、箱根町でも昼夜間人口比率が高く、拠点性がある。それ以外でも、横浜市神奈川区、厚木市、平塚市でも昼夜間人口比率が 100% を超えている。

図 43 で 2020 年の昼夜間人口比率を見ると、地域的な傾向に大きな違いは見られないが、

横浜市や川崎市の中心部の昼夜間人口比率が低下していることがわかる。この 2 地域については、基盤となっている統計を確認したところ、昼間人口数に大きな変化はないものの、夜間人口が増加しており、昼夜間人口比率が低下したことがわかった。これらの居住者の多くは都内に通勤しているものと考えられ、横浜市や川崎市の中心部が東京大都市圏の郊外地域としての性格をより強めたということもできる。

また平塚市では、昼夜間人口比率が 100% 以上から 100% 未満に低下した。これは、他市区町村への通勤・通学者の増加が影響しており、

平塚市の拠点性が低下したといえる。一方で、箱根町と愛川町の昼夜間人口比率が上昇している。特に、愛川町は昼夜間人口比率が100%未満から100%以上に上昇した。これらの背景としては、昼間人口（箱根町では観光業、愛川町で製造業が中心）は大きな変化がない中で、夜間人口が減少しており、結果として昼夜間人口比率が高まったといえるため、拠点性が高まったとまでは断言することができない。他の過疎地域でも同様の傾向が見られる。

次に、図44と図45で、性別による昼夜間人口比率の地域差を示した。これらの図を見ると、横浜市や川崎市の中心部において男性の方が、郊外・周辺部（例えば鎌倉市、逗子市、葉山町、小田原市、相模原市南区、横浜市や川崎市の郊外など）において女性の方が、高い昼夜間人口比率を示していることがわかる。これは都心的地域に男性が多く通勤しているといえ、その結果としてベッドタウンである郊外住宅地が多くを占める市区町村において女性の昼夜間人口比率が高くなっているということである。つまり、男性は比較的長距離、女性は短距離もしくは非就業という勤務・通勤形態ということが出来る。

(2) 就業状況の地域差

前節で考察した性別の昼夜間人口比率の差を踏まえ、性別に就業状況の地域差を考察する。図46と図47で、性別にみた15-64歳人口の非従業・就学比率を示した。これは、一般的に義務教育を終えて従業・就学していると考えられる世代における非従業・非就学者の割合を示したものである。

これらの図を見ると、県全体的に女性の非従業・就学比率が高いことがわかる。これらには、女性における主婦の多さが影響しているものと考えられる。また、男女ともに、横浜市の沿岸部や川崎市で非従業・就学比率の低さが目立つ。これらの地域は東京都内への

アクセスが比較的良い地域であり、都内への通勤・通学者のベッドタウンとなっていることが影響しているものと考えられる。このことは、日中に当該地域に住民がいないことを示しており、コミュニティの結束度にも影響が出ることが予測される。これらについては、後程考察する。他方、清川村において非従業・就学比率の高いことが特徴的である。

さらに、日中の居住地域への所在の有無を検討するために、2000年と2020年における自市区町村での就業の割合を図48と図49で示した。これらの図を見ると、自市区町村で

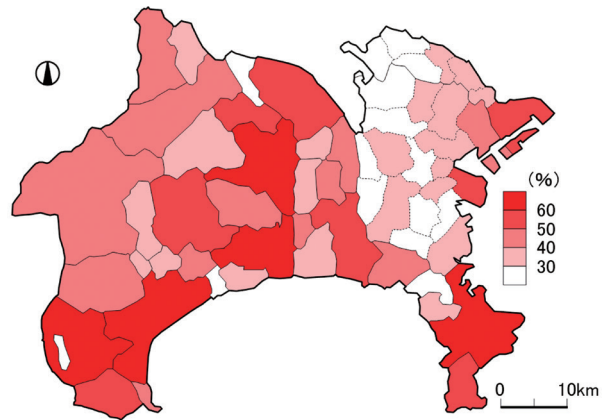


図48 自市区町村での就業の割合（15歳以上）
(2000年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。

資料：国勢調査

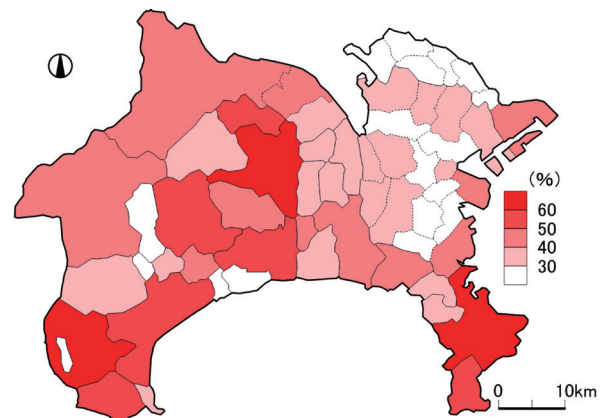


図49 自市区町村での就業の割合（15歳以上）
(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。

資料：国勢調査

の就業の割合が高いのは、横須賀市、厚木市、平塚市、箱根町であり、昼夜間人口比率の高い市区町とも一部一致する。昼夜間人口比率では横浜市や川崎市の中心部でも高かったが、これらの地域では東京都内への通勤者も多いため、上記4市町に比べると割合が低い。

2000年と2020年の自市区町村での就業の割合を比較すると、横浜市の中心部、川崎市、県央地域で低下していることがわかる。これらの地域の統計を詳細に見ると、自市区町村での就業者数は増加しており、それ以上に他市区町村への就業者数が増加したことで、自

市区町村での就業の割合が低下したといえる。

(3) 神奈川県内の生活圏の構造

① 東京都区部への通勤圏

前節では、自市区町村での就業割合の低い地域が横浜市や川崎市の郊外地域を中心に見られることがわかった。そこで、これらの地域がどの通勤圏であるかを分析する。

まず、図50と図51で東京都区部への就業の割合を市区町村別に示した。2000年の状況を示した図50を見ると、川崎市の西部や横浜市の北部などの東京都区部への鉄道アクセス

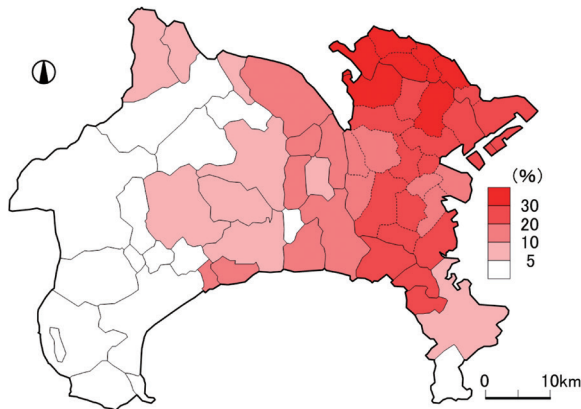


図50 東京都区部への就業の割合（15歳以上）
（2000年）

注）市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

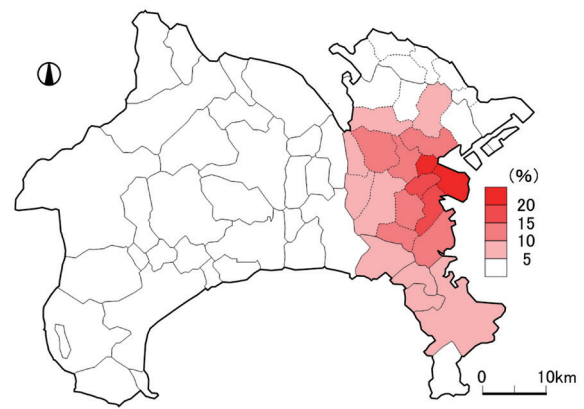


図52 横浜市西区・中区への就業の割合（15歳以上）
（2000年）

注）市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

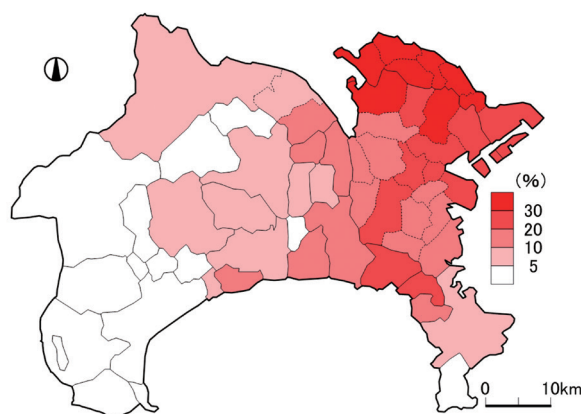


図51 東京都区部への就業の割合（15歳以上）
（2020年）

注）市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

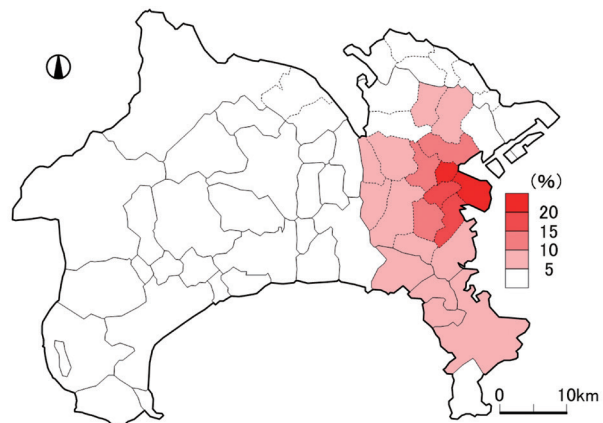


図53 横浜市西区・中区への就業の割合（15歳以上）
（2020年）

注）市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

の良い地域で、東京都区部への就業割合が30%を超えて高いことがわかる。このようなことから、上記地域では昼夜間人口比率も低かった。また、県央地域や湘南地域の辺りまでは10%を超える市町村がある。つまり、東京都区部への通勤圏としては、おおむね都心から50km程度であるといえる。

2020年の状況を示した図51を見ると、2000年の状況と大きな変化はないものの、東京都区部への通勤圏は縮小しているといえる。例えば、横浜市南部において都区部への就業率が低下した一方、川崎市東部や横浜市中心部（中区）において都区部への就業率が上昇したことが挙げられる。上昇した地域は高層マンションが新設された地域を含んでおり、都区部への通勤者が転居してきたものと考えられ

る。いずれにしても、都区部への通勤負担を考えて、都区部へのアクセスの良い地域で都区部への就業割合が高まったといえる。

②横浜市中心部への通勤圏

次に、図52と図53で横浜市中心部（西区・中区）への就業の割合を市区町村別に示した。2000年の状況を示した図52を見ると、横浜市中心部（西区・中区）において就業割合が高い以外では、2区に隣接する区において15%を超えて高いことがわかる。また、10%を超える区は、横浜市中心部から鉄道沿い（京浜急行線、相鉄本線、東海道・横須賀線）におおむね10km程度であり、東京都区部の通勤圏と比べても狭いことがわかる。

2020年の状況を示した図53を見ると、横浜市中心部への通勤圏は縮小したことがわか

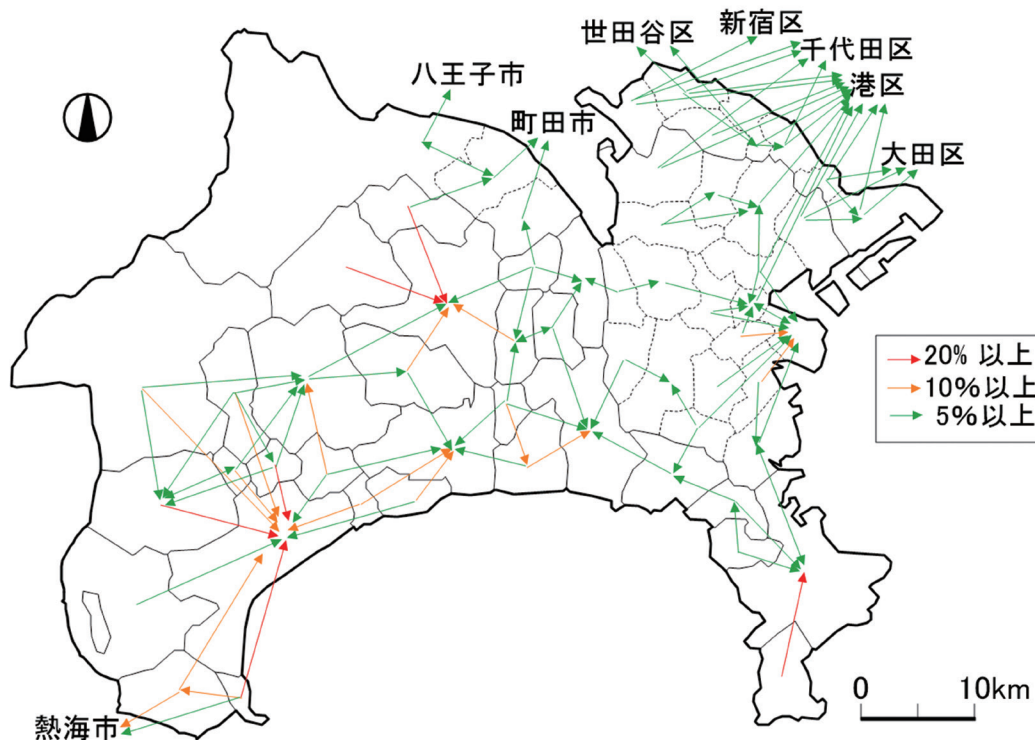


図54 市区町村内の15歳以上従業者の内の5%以上を占める通勤先（2020年）

注）市区町村域は2020年10月時点。

資料：国勢調査

る。特に、横浜市北部・西部・南部において就業割合が低下している。統計を確認したところ、割合だけでなく横浜市中心部への就業者数も減少していた。この要因としては、相鉄線をはじめとする鉄道の東京都心へのアクセス改善や、横浜市中心部の拠点性の低下により東京都区部への就業者が上記地域に多く転入してきたことが考えられる。

③通勤圏から見た神奈川県内の市区町村の結び付き

これまでの東京都区部や横浜市中心部への通勤圏を含め、神奈川県内における通勤圏としての結び付きを具体的に考察する。図54は、神奈川県内の市区町村を中心として、各市区町村の従業者において5%以上を占める通勤先を流線図として示したものである。

この図を見ると、神奈川県以外との結び付きのある地域が3地域あることがわかる。まず、東京都区部（特にその南西部に位置する世田谷区、新宿区、千代田区、港区、大田区）と結び付きの強い横浜市北部や川崎市が挙げられる。その中でも東海道本線や京浜急行線沿線では港区や大田区、東急東横線沿線では港区、東急田園都市線や小田急線沿線では千代田区、新宿区、世田谷区など沿線上での結び付きの強いことがわかる。

次に、東京都多摩地域に位置する町田市や八王子市との結び付きの強い相模原市が挙げられる。この中でも、市南部の南区や中央区は町田市、北部の緑区は八王子市というように、隣接する市との結び付きが強い。

そして、県西部に位置する真鶴町や湯河原

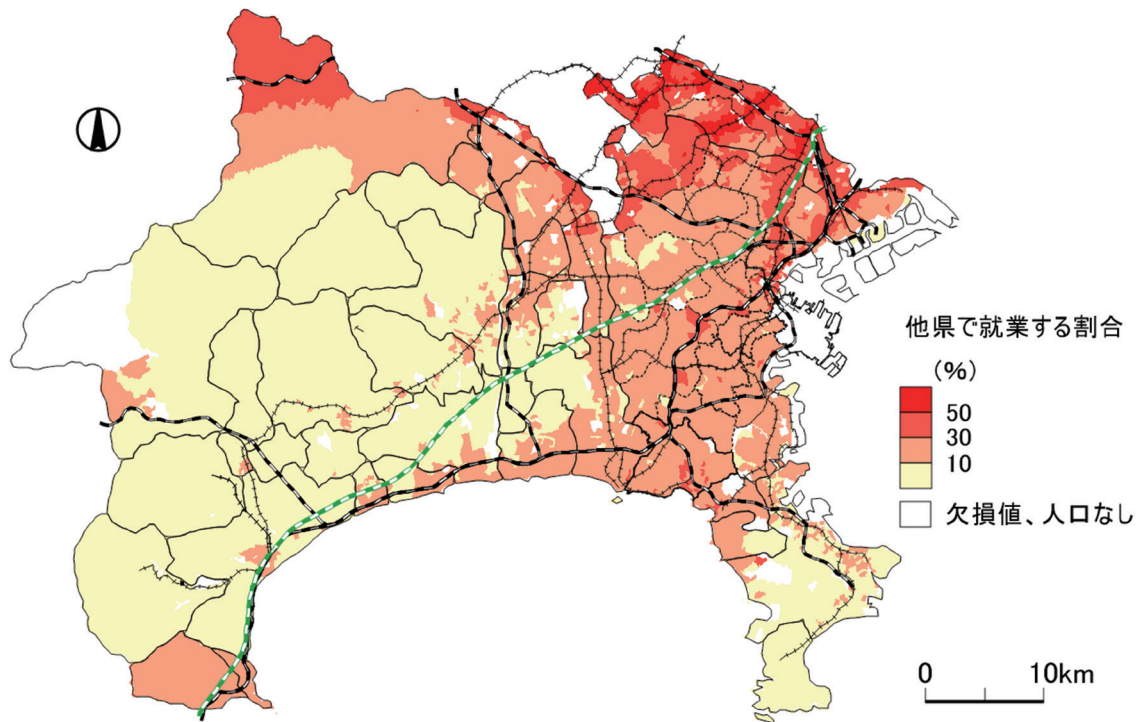


図55 小地域別の県外に就業する割合（15歳以上）（2020年）

注）市区町村域は2020年10月時点。

資料：国勢調査

町と結び付きの強い静岡県熱海市が挙げられる。特に、湯河原町からは10%以上が熱海市へ通勤している。なお、上記3地域の特徴としては、いずれも他都県への通勤者が多いことであり、他都県からの通勤者はそれよりも少ないということである。

他方、神奈川県内の市区町村間での結び付きを見ると、県内で多核的な結びつきのあることがわかる。例えば、横浜市中心部、藤沢市、平塚市、横須賀市、厚木市、小田原市などで周辺市区町村からの多くの通勤者があり、拠点となっている。特に、小田原市は周辺の市区町村における20%以上が通勤している状況も見られ、県西部における強い拠点性を有しているといえる。

次に、より詳細な通勤圏の結び付きを分析するために、図55において小地域単位で県外に就業する割合を示した。本来は、各小地域からの通勤場所を示したいところであるが、統計の都合上、当該市区町村外、県外という枠組でしか明らかにすることができないため、県外に就業する割合で示した。ただし、遠方へ通勤することは考えにくいと、おおむね近隣の県外に通勤しているものと予想される。この図を見ると、①相模原市の都県境周辺、②県東部における都内に接続する鉄道沿線、③JR御殿場線や東海道本線の静岡県境周辺で県外に就業する割合が高いことがわかる。おそらく、①と②は東京都内に通勤しているものの、③は静岡県内に通勤しているものが大半であると考えられ、これらの地域では、県外の結び付きの強い地域との連携による取り組みも重要となる。

7. 神奈川県内の居住年数の地域差 ～コミュニティ結束度の検討～

本章では、前章の通勤通学に関わる統計の分析結果を踏まえ、居住年数を分析すること

で、当該地域ごとのコミュニティ結束度の検討をする。

図56と図57は、2020年における市区町村別の居住年数について、20年以上（出生時から含む）と5年未満のそれぞれの割合を示したものである。これらの図を見ると、比較的居住年数の長い居住者と浅い居住者とで地域的な差異が見られる。

図56を見ると、比較的居住年数の長い住民の割合の高い地域は、県西部や三浦半島など、

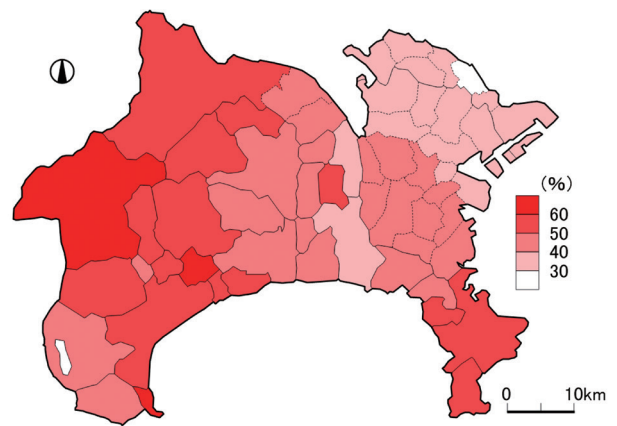


図56 居住年数が20年以上(出生時から含む)の割合(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
20歳以上に限定している。

資料：国勢調査

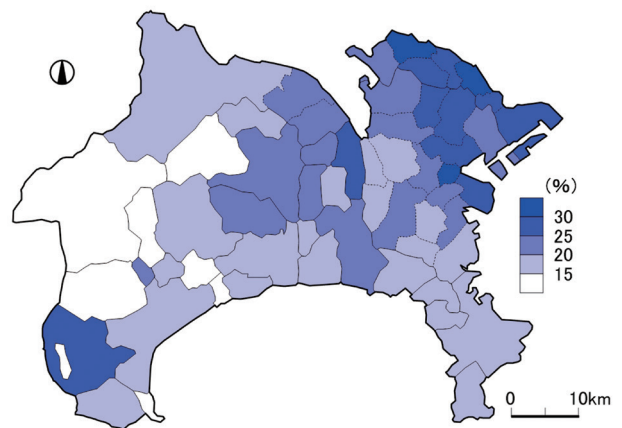


図57 居住年数が5年未満の割合(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
20歳以上に限定している。

資料：国勢調査

人口減少や高齢化が進んでいる地域であることがわかる。つまり、長期間居住している高齢者が多い地域ともいえる。

図 57 を見ると、比較的居住年数の浅い住民の割合の高い地域は、横浜市中心部から北部にかけてと川崎市（特に中部から北西部）に広がっていることがわかる。これらの地域は、東京都区部に通勤する割合の高い地域であり（図 50）、また高層マンションが近年多く建てられた場所も含まれている（前編：図 30）。このため、5年以内に転居してきた住民が多く居住しているといえる。これらの地域では、男女ともに当該市区町村外への通勤者が多く日中に住民が居住地域にいるケースが少ないほか（図 44、図 45）、居住年数の浅い住民が多いため（図 57）、コミュニティの形成には課題が大きいものと考えられる。

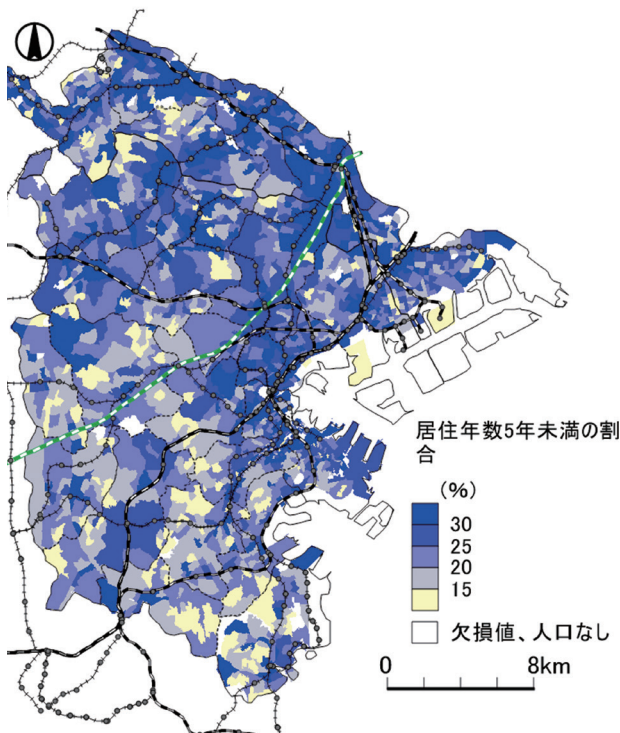


図 58 横浜市と川崎市の小地域別の居住年数が5年未満の割合（2020年）

注）20歳以上に限定している。

資料：国勢調査

他方、大和市や箱根町など局地的に高い市町が見られることも特徴である。箱根町については、宿泊業の短期契約労働者が多いものと推測される。

前述のように横浜市と川崎市では居住年数の浅い住民が多く占める地域が見られたことから、より詳細な分析をするために、図 58 で小地域別の居住年数が5年未満の割合を示した。この図を見ると、東京都区部へ向かう鉄道駅の周辺で居住年数の浅い住民の割合が高い。この傾向は、東京都区部へ就業する割合の高い地域と一致している（図 51）。つまり、前述のようなコミュニティ形成には苦慮する地域であるといえる。

8. 神奈川県内の居住者属性の地域差～福祉・生活支援ニーズの検討～

本章では、神奈川県内の居住者の各種属性の地域差を分析することで、福祉や生活支援のニーズを検討する。なお、分析にあたっては、県全体を市区町村単位で、県内でも人口の集中する横浜市と川崎市においては小地域単位で検討する。

（1）高齢者関連

まず、高齢者関連のサービスニーズを検討する。5章（前編）で老年人口比率や後期高齢者比率などの居住者における高齢者の割合を分析したが、ここでは65歳以上が含まれる世帯単位での分析をする。

図 59 は、市区町村別に65歳以上単身世帯の割合を示したものである。この図を見ると、65歳以上の単身世帯は三浦半島や県南西部で割合が高いことがわかる。これらの地域では、単身高齢者の見守りや生活支援、介護サービスのニーズが高いといえる。

図 60 は、市区町村別に高齢者夫婦のみ（夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦）の世帯の割合

を示したものである。この図を見ると、65歳以上単独世帯の割合が高い地域とはやや異なり（図59）、県の北西部と西湘地域（大磯町、二宮町、中井町）で高齢者夫婦のみ世帯の割合が高いことがわかる。これらの地域では高齢者単独世帯よりは見守りや介護サービスのニーズは低いと考えられるものの、日常生活にかかわる生活支援のニーズは高いといえる。また、これらの世帯は、今後単身化することが予想されるため、これらの地域では、数年

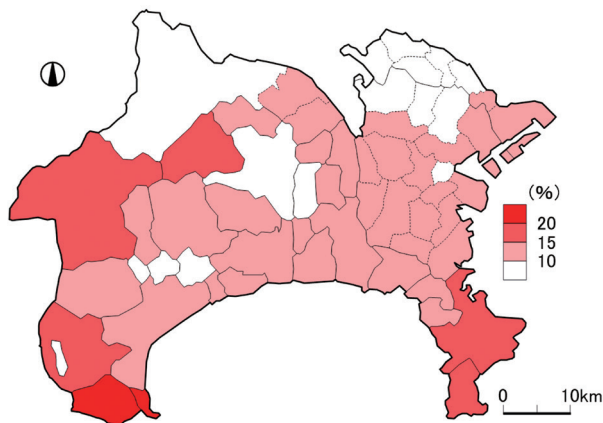


図59 市区町村別の65歳以上単独世帯の割合
(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
資料：国勢調査

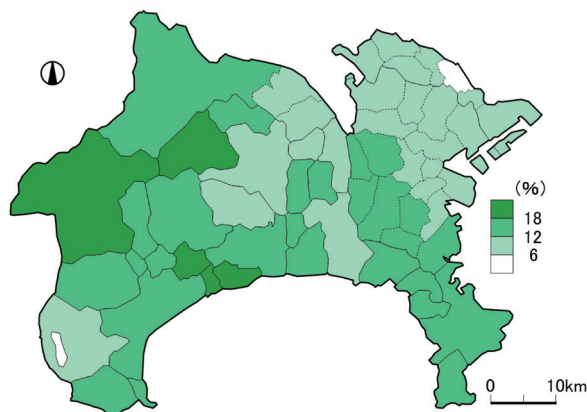


図60 市区町村別の高齢者夫婦のみ世帯の割合
(2020年)

注) 市区町村域は2020年10月時点。
夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦
資料：国勢調査

以内に単独世帯の割合が急速に高まり、見守りや生活支援、介護サービスのニーズが非常に高まることが予想される。

次に、より詳細な地域的ニーズを明らかにするために、横浜市と川崎市に限定して、小地域別に65歳以上単独世帯の割合を図61で示した。この図を見ると、全体的には南高北低の傾向を示していることがわかる。そのような中で、横浜市南区から中区にかけての横浜市営地下鉄沿線、洋光台駅周辺、横浜市瀬谷区と旭区の北部など、局地的に割合の高い地域が見られる。これらの地域の多くは、鉄道駅から遠方であることも特徴である。また、横浜市北部から川崎市にかけての65歳以上単独世帯割合が低い地域の中でも、局地的に高い地域が存在する。これらの地域では、単身高齢者に対する見守りや生活支援のニーズが高いといえるが、局地的なニーズであることから、自治会・町内会などのミクロな単位での見守りや生活支援の必要性がある。

同様に、小地域単位で高齢者夫婦のみ世帯の割合を図62で示した。この図を見ると、65歳以上単独世帯の割合の高い地域と類似しているが（図61）、それよりも広範囲で分布していることがわかる。つまり、この分布傾向が、将来的な単独世帯の分布になることが想定され、見守りや生活支援、介護サービスのニーズが急激に高まることが予想される。このため、数年後の将来を見越した見守りや生活支援について、図62の分布傾向から考えると、自治会・町内会と区の間接的な地域的単位での検討が必要である。

(2) 交通関連

前節において、鉄道駅から遠方の地域で65歳以上単独世帯や高齢者夫婦のみ世帯の割合の高いことが明らかとなった。一般的にこれらの属性は、自家用車の運転が困難であり、交通弱者であると考えられるため、移動利便

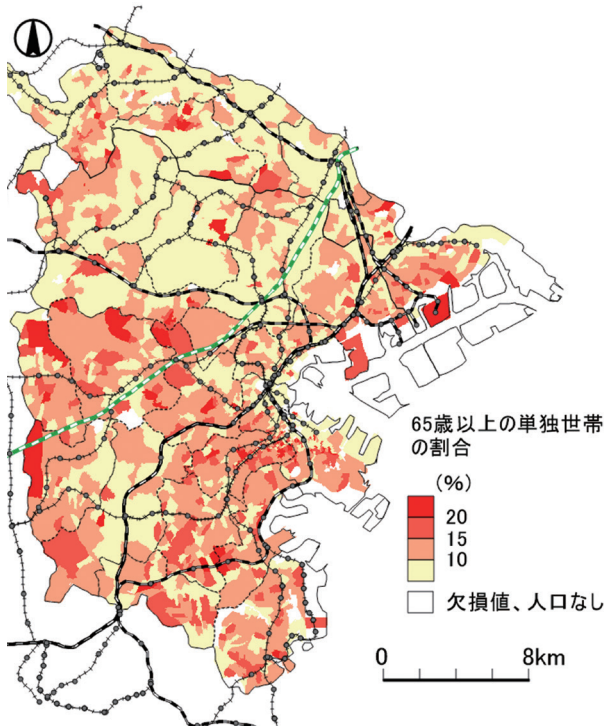


図 61 横浜市と川崎市の小地域別の 65 歳以上単独世帯の割合 (2020 年)

資料：国勢調査

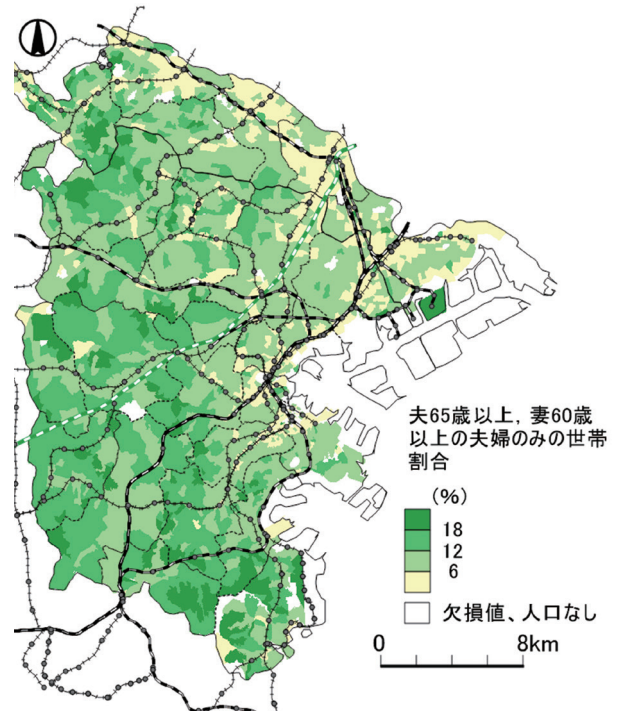


図 62 横浜市と川崎市の小地域別の高齢者夫婦のみ世帯の割合 (2020 年)

注) 夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦

資料：国勢調査

性について検討する。しかし、高齢者の移動に関する統計は小地域単位で公表されていないため、代替統計として高齢者にかかわらない通勤時の交通手段から推測する。

図 63～図 65 は、通勤時の交通手段について、それぞれ鉄道・電車、乗合バス、自家用車・オートバイの割合を小地域単位で示したものである。なお、自宅から駅まで乗合バスで移動し、その後鉄道に乗って通勤する場合には、双方の複数回答となっているため、すべての交通手段を足した際には 100% を超えることになる地域もある。

鉄道・電車で通勤する割合を示した図 63 を見ると、鉄道沿線（特に駅周辺）で割合が高いことがわかる。乗合バスで通勤する割合を示した図 64 を見ると、鉄道駅から遠方の地域で割合が高いことがわかる。自家用車・オートバイで通勤する割合を示した図 65 を見ると、乗合バスで通勤する割合の高い地域よりも、

より鉄道駅から遠方の地域で高いことがわかる。また、自家用車・オートバイで通勤する割合の高い地域は、高齢者単独世帯や高齢者夫婦のみ世帯の割合の高い地域と重なる地域が多い（図 61、図 62）。通勤世代は自家用車やバイクを運転して移動できるが、高齢者は困難なケースが多い。このため、図 65 で示した自家用車・オートバイで通勤する割合の高い地域では、交通難民となる高齢者が少なからず存在するものと考えられる。

そこで、以下の条件をすべて満たす交通困難地域を図 66 で示した。その条件とは、①鉄道・電車で通勤する割合が 30% 未満、②乗合バスで通勤する割合が 30% 未満、自家用車・オートバイで通勤する割合が 50% 以上である。これらのすべてを満たす地域では、概ね公共交通の利便性が低く自家用車・オートバイで通勤せざるを得ない地域であると考えられるた

め、それらを運転できない世代は交通難民となる可能性が高い。

図 66 を見ると、前述の条件で算出した交通困難地域は、4 地域（6 小地域）あることがわかる。①は横浜市中区本牧ふ頭（老年人口比率 7.3%、以下同）、②は横浜市旭区川井宿町（30.7%）・川井本町（27.2%）、下川井町（41.5%）、③は横浜市瀬谷区北町（10.4%）、④は横浜市瀬谷区宮沢 4 丁目（42.8%）であり、②と④では老年人口比率が 30% を超える地域もある。これらの地域では、公共交通を利用した移動が困難であることから、徒歩での移動を余儀なくされることとなる。しかし、②～④の地域は、丘陵地上に位置し起伏が激しいため（前編：図 34）、徒歩での移動も困難となることが予想される。このため、これらの地域においては高齢者を対象とした移動支援サービスのニーズが高いものと考えられる。

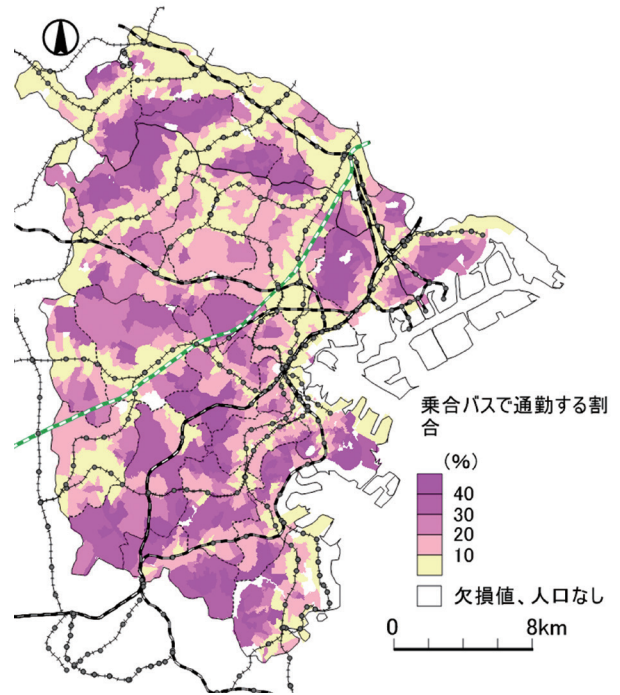


図 64 小地域別の通勤時に乗合バスを利用する割合 (2020 年)

資料：国勢調査

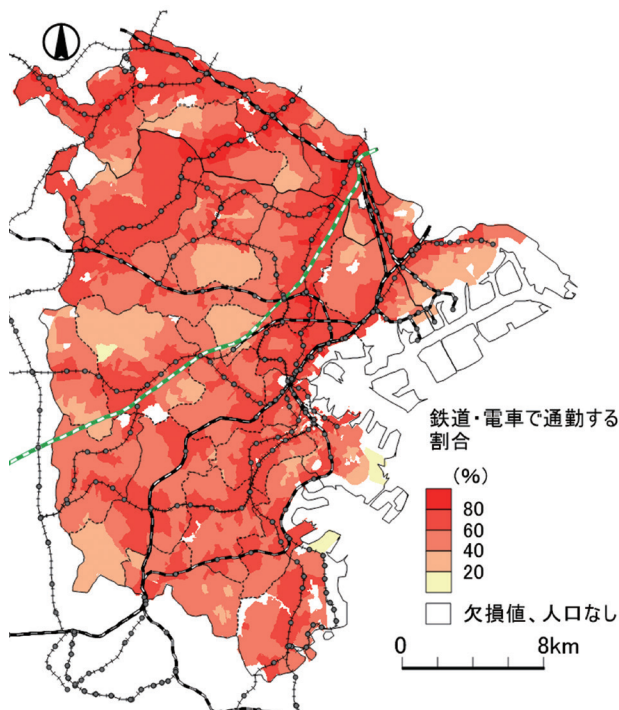


図 63 小地域別の通勤時に鉄道・電車を利用する割合 (2020 年)

資料：国勢調査

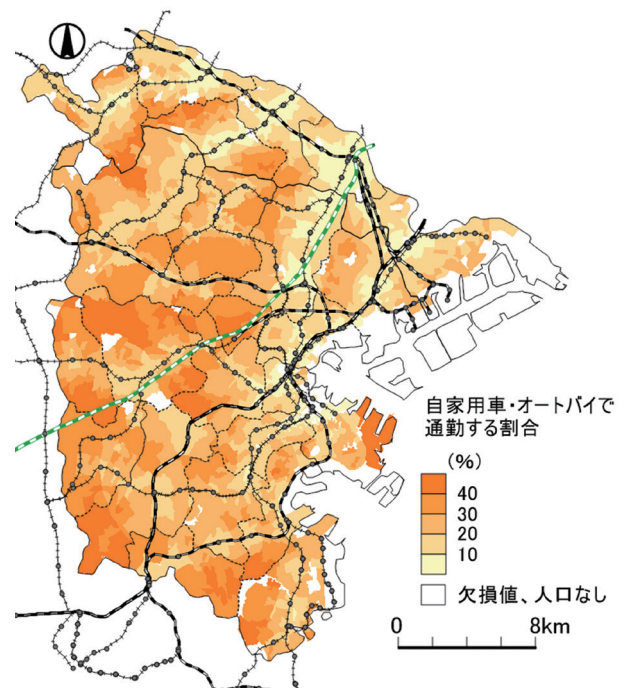


図 65 小地域別の通勤時に自家用車・オートバイを利用する割合 (2020 年)

資料：国勢調査

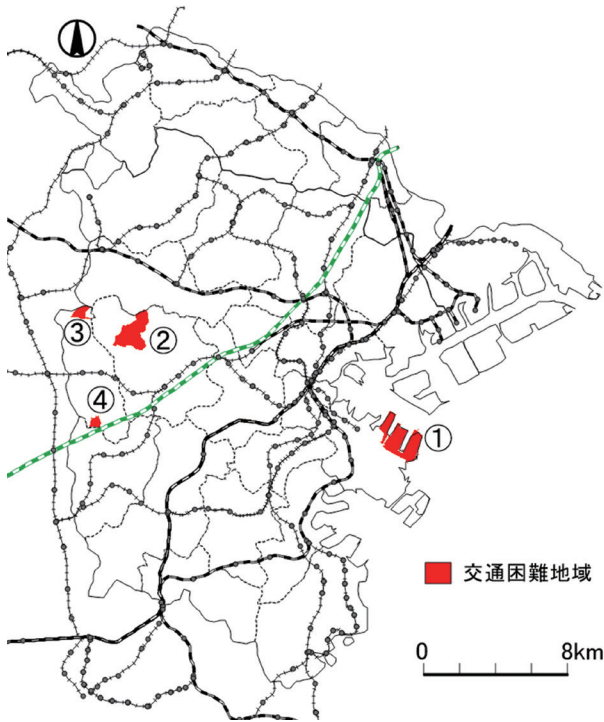


図 66 横浜市と川崎市の小地域別に見た高越困難地域 (2020年)

資料：国勢調査

(3) 子ども関連

① 6歳未満のいる世帯

次に、子ども関連の福祉サービスや生活支援サービスのニーズを検討するために、図 67 において市区町村別の 6 歳未満のいる世帯の割合を示した。この図を見ると、横浜市北部、川崎市西部、湘南地域、開成町において割合が高く、高齢者世帯の多い地域とは分布が異なっていることがわかる (図 59、図 60)。

より詳細な地域的分布を明らかにするために、図 68 で横浜市と川崎市の小地域別に、6 歳未満のいる世帯の割合を示した。この図を見ると、横浜市と川崎市の中でも鉄道駅を中心に割合の高い地域が広範囲に分布していることがわかる。また、横浜市の中でも高齢化が進む市南部でも局地的に 6 歳未満のいる世帯割合の高い地域が見られる。これらの地域は、東京都区部に通勤する割合の高い地域と重なる (図 51、図 54)。このため、日中は当

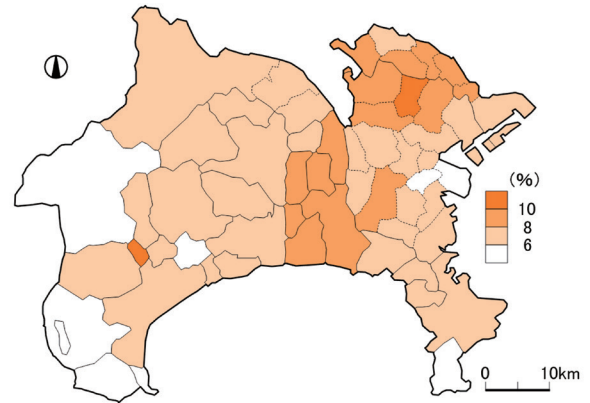


図 67 市区町村別の 6 歳未満のいる世帯の割合 (2020年)

資料：国勢調査

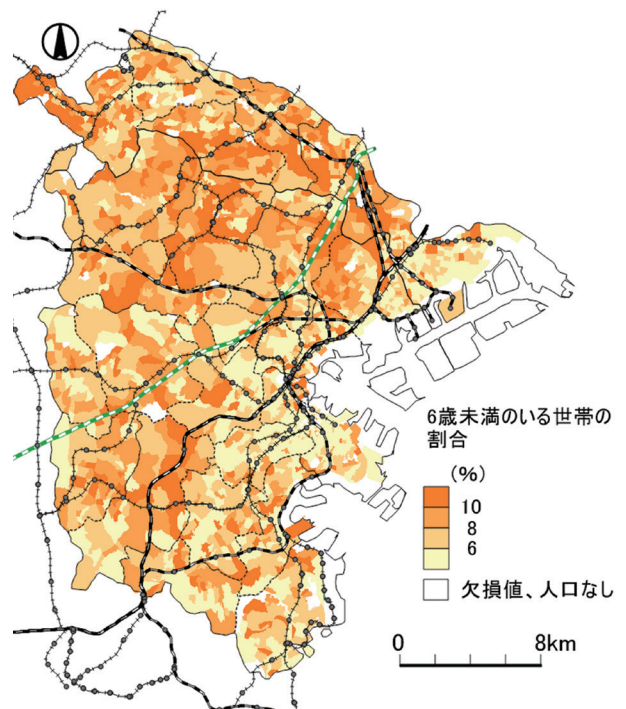


図 68 横浜市と川崎市の小地域別の 6 歳未満のいる世帯の割合 (2020年)

資料：国勢調査

該地域に保護者が居ないケースが多く、現状としては保育サービスのニーズ、今後は学童保育のニーズが高まることが予想される。

② 母子・父子世帯

6 歳未満のいる世帯の中でもより支援が必要

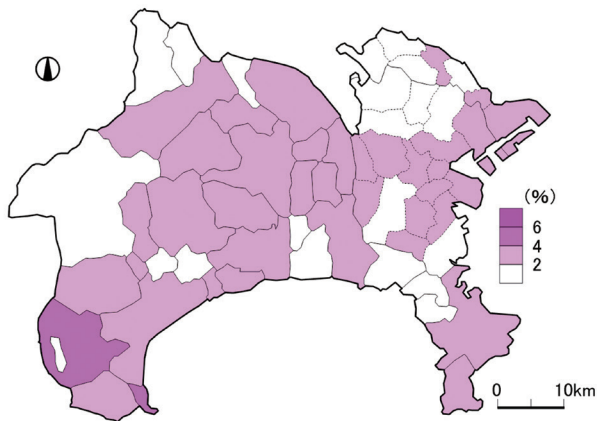


図 69 市区町村別の 6 歳未満のいる母子・父子世帯の割合 (2000 年)

注) 市区町村域は 2000 年 10 月時点。

分母は 6 歳未満のいる世帯

資料：国勢調査

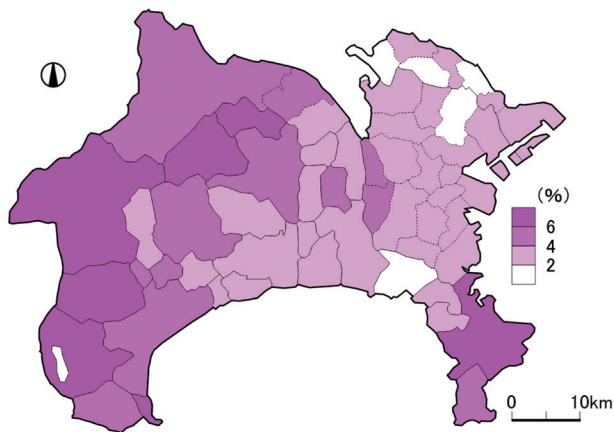


図 70 市区町村別の 6 歳未満のいる母子・父子世帯の割合 (2020 年)

注) 市区町村域は 2020 年 10 月時点。

分母は 6 歳未満のいる世帯

資料：国勢調査

な世帯として、母子・父子世帯が挙げられる。そこで、図 69 と図 70 で市区町村別の 6 歳未満のいる母子・父子世帯の割合を示した。

2000 年の状況を示した図 69 を見ると、県の南西部（箱根町、真鶴町）で高いことがわかる。2020 年の状況を示した図 70 を見ると、県全体的に 20 年間で割合が上昇しており、県西部や三浦半島で 6 歳未満のいる母子・父子世帯の割合が高いことがわかる。これらの地域

は、老年人口比率の高い地域と一致していることが特徴である。

6 歳未満のいる母子・父子世帯の割合の高い地域では、子育て支援のニーズの高いことが予想されるが、一方で高齢化が進んでいる地域でもあることから、高齢者を対象としたサービスと合わせた共生型サービスや、高齢者の生きがいを創出する施設での生活支援など、さまざまなサービスを組み合わせる可能性を検討すべきである。

9. 神奈川県内の外国人居住の地域差

本章では、近年増加する技能実習生などの外国人労働者を踏まえ、神奈川県内の外国人居住の地域差を分析する。

(1) 外国人居住者数の増加

まず、神奈川県内における外国人居住者数の増減について明らかにする。図 71 において、2000 年と 2020 年における神奈川県に在住する外国人数を国籍別に示した。この図を見ると、20 年間で外国人数が約 2 倍に増加していることがわかる。

また、国籍別に見ると、中国とフィリピン国籍の増加が顕著である。なお、2000 年統計では国籍分類がされていなかったことからその他にまとめたが、2020 年統計でベトナム国籍が多数を占めていたことから（全体の 9.4%）、ベトナム国籍も増加したことが予想される。これらの地域からの外国人の増加は、留学生や技能実習生などの増加が影響しているものと考えられる。

(2) 外国人居住の地域差

①外国人人口の割合

次に、外国人居住の地域差を明らかにする。図 72 と図 73 で、2000 年と 2020 年の神奈川県内の市区町村別に、外国人人口の割合を示

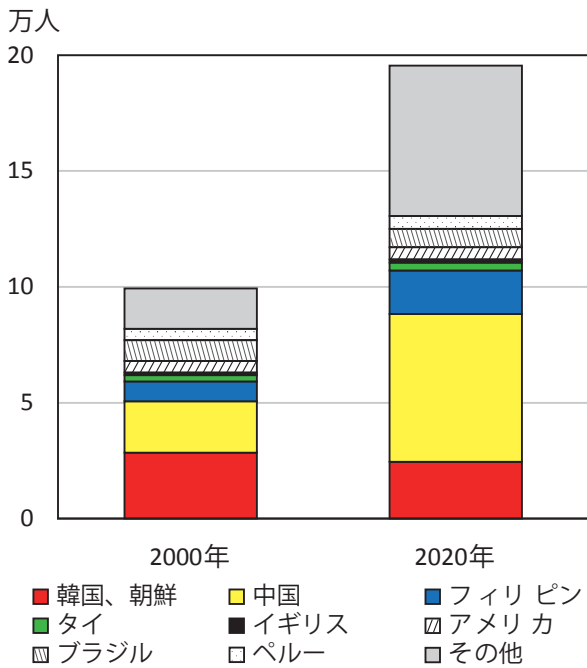


図 71 神奈川県における国籍別外国人数の推移
資料：国勢調査（2000年、2020年）

した。

まず、2000年の状況を示した図72を見ると、横浜市中区で9.0%と多いことがわかる。これは中華街の影響が大きいといえる。それ以外では、川崎市川崎区、綾瀬市、愛川町など、製造業が盛んな地域で多いことが特徴的である。

2020年の状況を示した図73を見ると、中区において多いものの、割合としては8.9%とやや低下した。外国籍の人数としては増加していることから、それ以上に日本国籍の住民が多く転入してきたといえる。また、前述した製造業が盛んな川崎市川崎区、綾瀬市、愛川町において20年間で割合が上昇した。これは製造業に従事する技能実習生が増加したものと予想される。それ以外では、横浜市西区、南区、中井町、箱根町で割合が上昇したことが特徴的である。特に箱根町では、0.6%から3.2%と2.6ポイント（242人）増加している。これらは、宿泊業従事者であることが予想される。

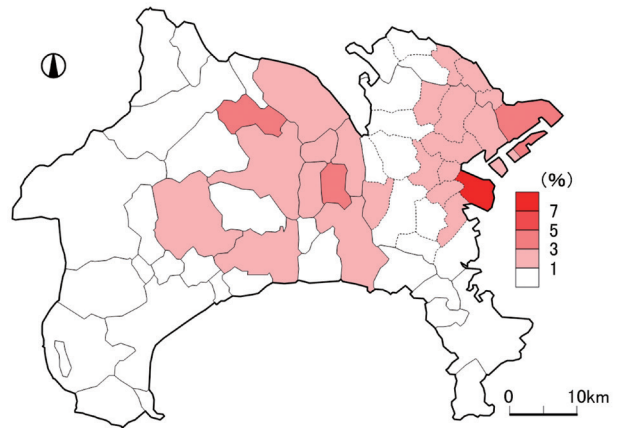


図 72 市区町村別の外国人人口の割合（2000年）
注）市区町村域は2000年10月時点。
資料：国勢調査

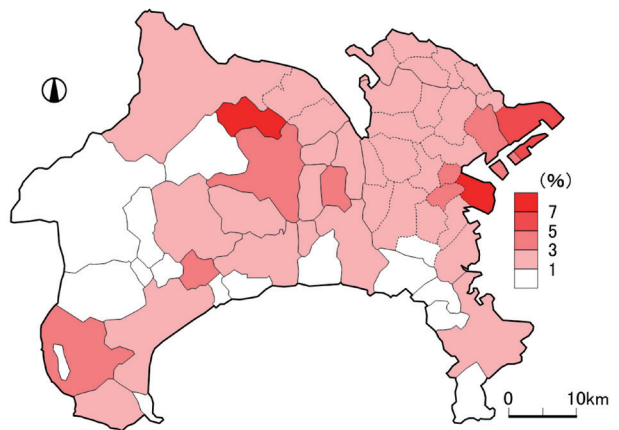


図 73 市区町村別の外国人人口の割合（2020年）
注）市区町村域は2000年10月時点。
資料：国勢調査

②国籍別外国人居住者

次に、国籍別の外国人居住者の地域差を明らかにするために、図74で市区町村単位に見た国籍別外国人人口の割合を示した。

この図を見ると、横浜市から川崎市にかけては、韓国・朝鮮籍の割合が高いことがわかる。特に川崎市では韓国・朝鮮籍、横浜市では中国籍が多いことが特徴である。これは、それぞれの中心部において各国籍のコミュニティが形成されているからである。

また、三浦半島ではアメリカ合衆国籍のほか、フィリピン籍やベトナム籍などの東南アジア地域の外国人が多い。東南アジア地域の

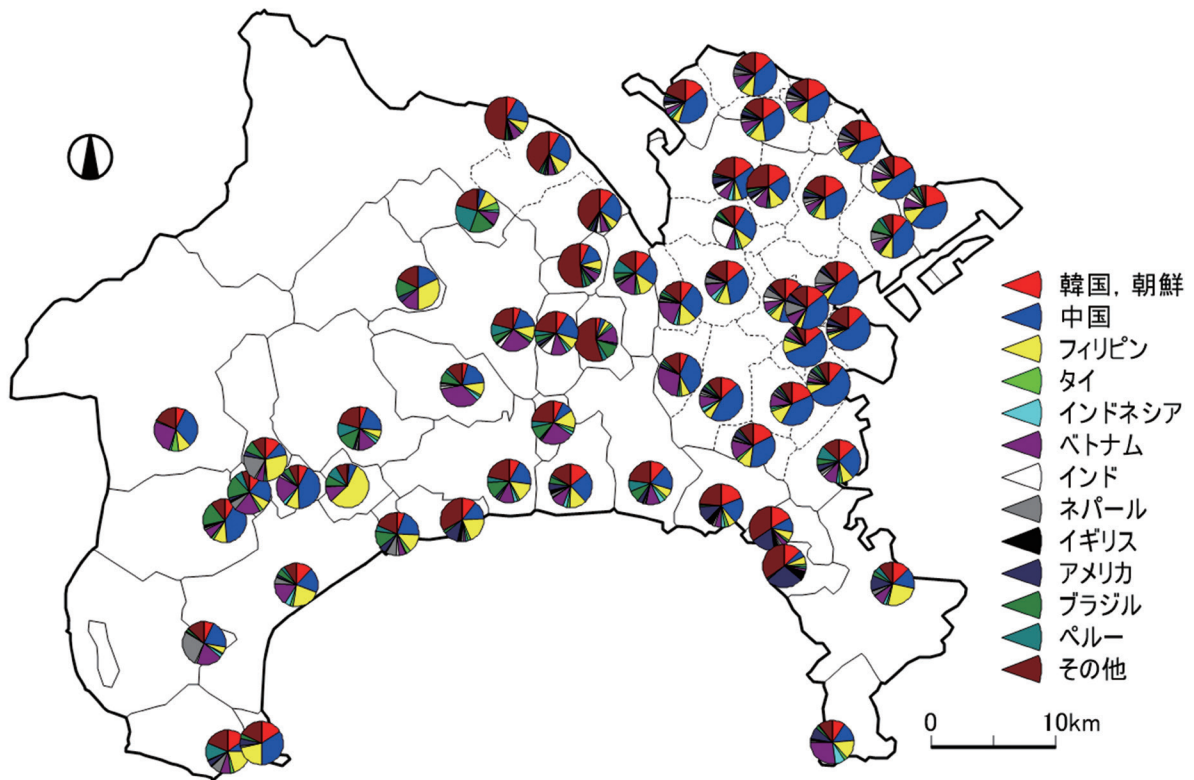


図 74 市区町村単位に見た国籍別外国人人口の割合（2020年）
資料：国勢調査

外国人は県西部にも多く居住している。県西部ではインド籍やネパール籍などの南アジア地域の外国人の割合も高い。さらに、県中央部ではブラジル籍やペルー籍のように南米地域の外国人も多く居住している。これらの東南アジア、南アジア、南米地域の外国人は、第1次産業（農業、漁業）や第2次産業（製造業）に従事しているものが多いと考えられる。

③小地域別の外国人居住

市区町村よりもさらに詳細な外国人居住の地域差を明らかにするために、図 75 で小地域別の外国人人口の割合を示した。なお、本来は国籍別に分析したいところだが、統計の都合上、外国人人口の割合で分析する。

この図を見ると、外国人割合の高かった市区町村の中でも地域差が生じていることがわかる。具体的には、横浜中華街を中心とした横浜中心部、川崎駅周辺、川崎市～横須賀市臨海部の工業地域、県央の工業地域、箱根町

の温泉街、横須賀市や綾瀬市の米軍関連施設周辺、大和市から横浜市泉区にかけての県営いちょう団地（ベトナム人コミュニティ）などである。

これらの地域では、局地的ながらも広範囲に同一国籍によるコミュニティが形成されていると考えられる一方、一部では行政区を越えてコミュニティが形成されているケースも見られる。このため、各地域内でのネットワーク形成やコミュニティ（もしくは個人）への支援（教育、医療・福祉）をどう図るかが課題となる。

10. おわりに～神奈川県内の人口の特徴から「地域」とは何かを考える～

本章では、これまでの地域分析を踏まえ、2章（前編）で説明した地域の類型から自治と地域との関係や自治の単位について論じていく。

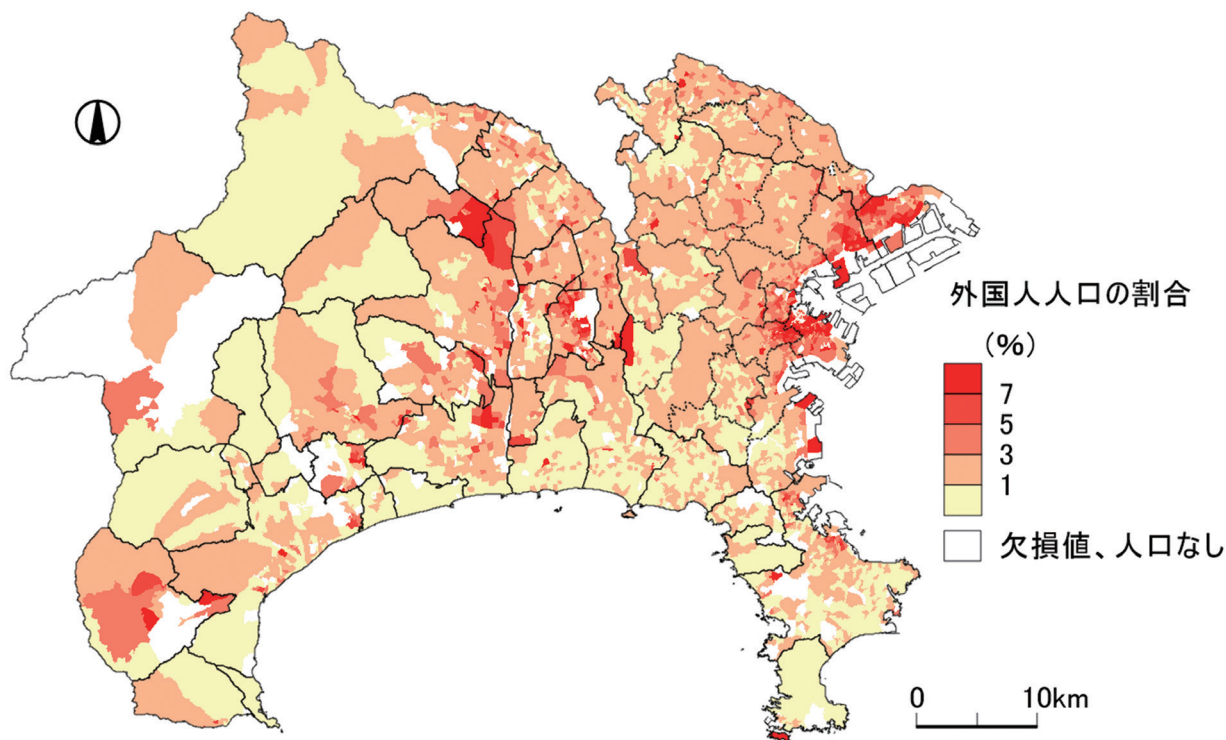


図 75 小地域別の外国人人口の割合 (2020年)

資料：国勢調査

(1) 自治と地域との関係

これまで考察してきたように、高齢化や少子化、生活行動などの「地域」的事象は、実質地域的な広がりを持っている（前編：図 1）。一方で、自治の単位は、都道府県、市区町村、自治会・町内会など区画としての形式地域単位が中心である。これは、政策を実行していく単位として、ある程度は当然のことといえる。このため、地域政策を実行していくためには、「実質地域に近似した形式地域」単位での自治が効率的であるといえる。

しかし、政策やサービスの対象、地域の特性（都市部、山間部など）によって、その地域の大きさや形は異なる。また、複数の地域が重層的になっていることも一般的である。例えば、高齢化地域、自治会の範囲、小学校区、市域、日常生活圏（通勤圏）、県域、大都市圏など異なる地域（形式地域、等質地域、結節地域）

は多くの場合で重層的になっている。このため、地域における自治として政策を実行していくためには、異なる範囲やスケールを持つ地域間でのガバナンスが重要となる。

このように、さまざまな地域やスケールにおけるガバナンスについては、「マルチレベル・ガバナンス」が分析概念として用いられている。マルチレベル・ガバナンスについては、元々は EU における超国家も含めたレベルでのガバナンスの議論が中心であった（今井 2018）。しかし、近年日本における国家内でのマルチレベル・ガバナンスの議論も盛んになってきている（大西 2016；今里 2017）。

(2) 神奈川県における実質地域と自治の単位

以下では、本稿における地域分析の結果として、神奈川県内において重層的に形成される実質地域を挙げ、それぞれの地域を踏まえ

た自治の単位を検討する。

①東京を中心とした東京大都市圏（結節地域）

第1に、東京を中心とした東京大都市圏に位置付けられる地域である。これは、東京都心を中心とした結節地域である。同地域は、**図 51**の分析結果がわかりやすく、おおよそ相模川以東（ただし、三浦半島は除く）の範囲といえる。これらの地域は、東京都区部へ通勤している割合が高く、コロナ禍における都区部からの人口転入も多かった地域である。

これらの地域単位で実施すべき政策としては、COVID-19 感染拡大防止対策やテレワーク等による通勤ラッシュ緩和などが挙げられる。なかでも、前者は形式地域の都道府県単位で移動規制を実行し、その結果として実態に合わない規制や地域的差別の助長を生んだ（島山・駒木 2021）。

本来は、自治の単位として、神奈川県と県内市町村の中間的な地域的枠組みと、東京大都市圏に位置する他の都県の同様の地域的枠組みとの連携が効率的である。都県間での連携では、神奈川県では相模川以東地域や三浦半島の関係性が薄く、地域的規模が大きすぎるものが問題である。

②横浜市西区・中区を中心とした横浜都市圏（結節地域）

第2に、横浜市西区と中区を中心とした横浜都市圏に位置付けられる地域である。これは、横浜市中心部を中心とした結節地域である。同地域は、**図 53**の分析結果がわかりやすく、おおよそ横浜市の中部から横須賀市にかけての範囲といえる。これらの地域は、横浜市中心部に通勤している割合が高い。なお、横浜市北部は、東京都区部に通勤している割合が高い一方で、横浜市中心部への通勤者は少ないため、当該地域よりも①で示した東京大都市圏としての性格が強い地域である。このため、横浜都市圏は横浜市中心部より、東京大都市圏の影響の小さい西方および南方に広が

っている。

横浜市は、神奈川県 of 県庁所在地であり、経済の中心地でもある。このため、神奈川県全体の活性化のためには、結節地域の中心軸（横浜市中心部）の強化が必要である。しかし、**図 52**と**図 53**の比較分析結果から、横浜市の拠点性が近年低下してきていることは課題である。このため、中心軸である横浜市中心部への企業誘致や軸を中心とした交通ネットワークの強化が必要であり、ネットワークに関連する市町村間の連携が重要である。

このような中、2019年11月には相鉄・JR 直通線、2023年3月に相鉄・東急直通線という、横浜市西部（瀬谷区や旭区）から横浜中心部を回避して東京都区部へ直通するような鉄道路線の改変がなされている。これは、横浜都市圏の西部地域が、東京大都市圏としての性格をより強くすることにもつながると考えられ、横浜都市圏の縮小にもつながりかねない事業である。これらの地域的变化については、本分析では取り扱えなかったため、2025年の国勢調査が公表された時点で分析したい。

他方、神奈川県内では、小田原市や厚木市を中心とした結節地域も存在することが明らかとなった（**図 54**）。このように、神奈川県内は多核的な地域の特徴があるため、各結節地域単位での市町村間連携—結節地域間の連携—神奈川県という水平的・垂直的統合（マルチレベル・ガバナンス）による政策実行が、前述した中心軸や交通ネットワークの強化における議論の地域的枠組みとして検討されるべきである。

③少子・高齢化地域（等質地域）

第3に、少子・高齢化地域である。これは、高齢化が進んでいるという等質地域である。

この少子・高齢化地域については、マクロスケール、ミクロスケールのどちらで見るとによって状況が異なる。マクロスケールで見ると、前編の**図 32**や**図 36**からもわかるよう

に、県西部や三浦半島地域であり、本章の①以外の地域ということもできる。また、この地域は人口減少地域（前編：図8）とも同様の地域である。このため、人口減少や高齢化については、各市区町村で取り組むだけでなく、同様の地域的性格を持った市町村間での連携（広域連合、一部事務組合など）が有効である。

一方、ミクروسケールで見ると、前編図33、図34、図36からもわかるように、鉄道駅から遠い丘陵上の交通不便地域とおおむね同様の地域である。これらの地域は、市区町村よりもミクロな地域で分布しているため、ミクロな自治の単位（地区や町内会・自治会等）での検討の必要性がある。地域包括ケアシステムでは日常生活圏域（おおむね中学校区）での構築が目指されているが（畠山ほか2018）、より詳細な地域単位で事業を実施する必要性も、都市的地域では見えてくる。他方、このようなミクロな自治の単位では実行権限的に困難なものについては、市区町村や都道府県などの上位スケールに上げて検討していく必要があり、そのような仕組みづくりも重要である。

④子育て世代が多い地域（等質地域）

第4に、子育て世代が多い地域である。これは、子育て世代が多いという等質地域である。

子育て世代の多い地域は、横浜中心部や都内へ向かう鉄道駅周辺に広がっており、鉄道駅周辺については、駅を中心とした結節地域ということもできる（図68）。これらの地域は、居住年数が浅く、コミュニティが希薄であると考えられる地域とおおむね一致している（図58）。このため、結節地域における対応として、子育て支援については中心軸である駅周辺に支援拠点を整備する必要性がある。なお、整備主体や担い手については、当該地域内の組織のほか、中心軸（駅・鉄道会社）の関連企業（団体）で検討されることが望ましい。

⑤外国人の多い地域（等質地域）

第5に、外国人の多い地域である。これは、

外国人が多いという等質地域である。

この地域は、コミュニティを形成する国籍によって異なるものの、局地的に集中していることが特徴である（図75）。また、県営いちょう団地のように、この地域的範囲が市区町村をまたぐようなケースも存在する。このため、地域的課題については、ミクロな地域の主体（地区・町内会等）での検討の必要性があり、必要に応じて他地域の主体との連携の必要性もある。その場合に、実行権限的にミクロな地域主体間での連携が困難な場合には、上位スケールの市区町村、さらには県の行政が介入する必要性もある。

以上の①～⑤について、具体的な事例を用いて実質地域と自治の単位について検討してきたが、神奈川県内ではそれ以外にも多様な地域単位が存在している。また、①～⑤の地域はいずれも重層的に存在しており、各地域の主体による水平的・垂直的な連携が必要である。つまり、マルチレベル・ガバナンスにおける地域と自治の単位を、実質地域に可能な限り近づけた形式地域のあり方を検討する必要があることを最後に指摘する。

地域政策、国・自治体における施策において、「地域で」というマジックワードで片付けるのではなく、実態を踏まえた自治の枠組みとしての「地域」を、その構成主体で検討し、課題解決・政策実行していくことが求められる。本稿が、そのための議論の一助になれば幸いである。

【付記】

本研究は、科学研究費補助金（基盤研究（B）「ローカルガバナンスにおける地域とは何か？地方自治の課題に応える地理的枠組みの探究」研究課題番号：20H01393、研究代表者：佐藤正志）を使用している。

文 献

- 今井良広 (2018) 公共ガバナンス論の展開：金川幸司編著『公共ガバナンス論：サードセクター・住民自治・コミュニティ』192-207, 晃洋書房。
- 今里佳奈子 (2017) 地域資源の最適化を図る—東三河地域におけるマルチ・レベル・ガバナンスの様相：白石克孝・的場信敬・阿部大輔編『連携アプローチによるローカルガバナンス 地域レジリエンス論の構築に向けて』90-113, 日本評論社。
- 大西 裕 (2020) 不安定化する日本の選挙管理—マルチレベルガバナンスの観点から—選挙研究, 36 (1), 7-15。
- 金井利之 (2022) 第 22 回 区域性 (その 2), 議員のための自治体行政学, 14-19。
- 加山 弾 (2020) 地域福祉の概念：加山 弾・熊田博喜・中島 修・山本美香『ストーリーで学ぶ地域福祉』9-24, 有斐閣。
- 木内信蔵 (1972) 『地域概論—その理論と応用』東京大学出版会。
- 小坪将輝・中谷友樹 (2022) コロナ禍における東京都区部からの転出者分布パターンの変化, E-journal GEO, 17 (1), 112-122。
- 畠山輝雄 (2022) 地域政策における地域とは何か？を地理学から考える—地域福祉と COVID-19 対策を事例に一, 自治研かながわ月報, 197 号, 19-29。
- 畠山輝雄・駒木伸比古 (2021) COVID-19 対策における移動規制に対する地域概念からの考察, E-journal GEO, 16 (2), 262-275。
- 畠山輝雄・中村 努・宮澤 仁 (2018) 地域包括ケアシステムの圏域構造とローカル・ガバナンス, E-journal GEO, 13 (2), 486-510。
- 藤井 正 (2009) 「地域」という考え方：藤井 正・光多長温・小野達也・家中 茂編著『地域政策入門—未来へ向けた地域づくり』10-20, ミネルヴァ書房。
- 美谷 薫 (2022) 地理学における地域の諸概念と「行政区域」研究, 自治総研, 527 号, 30-69。
- 宮町良広 (2011) 場所への好奇心から地域の活性化へ：地域学研究会編『はじめての地域学—「地域」が映し出す社会と経済』29-48, ミネルヴァ書房。
- 山本美香 (2017) 地域福祉とは何か：福祉臨床シリーズ編集委員会編『地域福祉の理論と方法<第 3 版>』2-18, 弘文堂。

この小冊子は、長年、地方自治体の財政分析をライフワークにされてきた上林得郎・神奈川自治研センター顧問の講演記録です。

通読すれば自治体財政の概観がわかっただけだと思います。また、自治体ごとの財政力の違いと地方交付税の仕組みに関心が及べば他のテキストへと手を伸ばしたくなること請け合いです。さらに、わがまちの財政事情の特徴に関心が及べば「財政沼」の淵に立ったも同然です。

自治体財政はわかりにくい面白い。しかし、面白さがわかるためには「財政沼」を覗いてみるしか術はありません。自治体労働者や自治体議員のみなさんが本小冊子を自治体財政への関心の一歩としていただくことを願ってやみません。

(神奈川自治研センター事務局)

入門編「自治体財政のみかた」より抜粋 ——

財政が悪いとか厳しいとか言うけれども、善し悪しを判断しているものはなんだとか、財政にいろんな数字があるけれども肝心なもの

はどれか、わが街の財政を評価するポイントは何か。それから、「財政が悪いってどんな状態なのか」「赤字ってどういうのはどんな

ことか」「貯金は多いほうがいいのか借金は少ないほうがいいのか」とか、こういった質問をいただいておりますが、これを説明するにはかなり全般的な話をしなければなりませんので、ちょっと理屈っぽい話が多くなるかもしれませんがお話してみたいと思います。

まず、財政が悪いとか厳しいということをよく言われるわけですが、自治体の財政当局は「財政が豊かだ」などというところはひとつもありません。どこの自治体も「財政が厳しい」と必ず言うわけですが、財政が厳しいとか悪いというのは何を指しているのか。赤字とか黒字というのは何を指しているのかということにもなるわけですね…

上林得郎講演録

「世の中の動き・政治がわかる」

財政セミナー

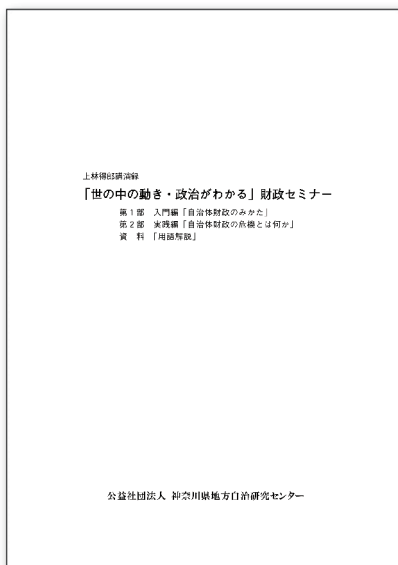
2023年7月25日発行 64ページ

実践編「自治体財政の危機とは何か」より抜粋 ——

赤字になった京都市は、決算をする前に、歳入総額から歳出総額を引いて、翌年に繰り超す費用を差し引くと、172億円の赤字になりました。これは大変だということで、特別な財源対策を行ったことによって最終的に3億円の赤字で留まったという説明がなされています。2020年度の実質収支額がマイナス3億1600億円になったわけですが、考えてみると、1兆円の歳入総額に対して3億円の赤字という話ですので、もう少し財源を捻出するなり、事業を抑えるなりすれば赤字にならなくて済んだはずですよ。

ほとんどの自治体は赤字にならないようにさまざまな工夫をしているわけですから、これは意図的に赤字にしているのではないかと思います…

お問合せは神奈川自治研センター事務局まで
045-251-9721
kjk@kanagawa-jichiken.or.jp



編集後記

■記録づくめの暑い9月も過ぎれば、さすがに秋の空気を感ずることができるようになりました。今年9月1日は関東大震災から100年目。年が明ければ、ボランティア元年と言われた阪神・淡路大震災から29年目です。関東大震災は歴史として、阪神・淡路大震災は原体験として、風化させないよう振り返りが大切だと思います。災害時のデマ・流言を打ち消す自治体やマスメディアの役割、被災後のまちのつくりなおしを市民協働で行う自治体の役割など、日頃から真剣に取り組まなくてはならない課題です。■物流や地域交通の危機として話題となっている「2024問題」。働き方改革で労働時間が規制されることは良いことだけど、物流を担うトラック運転手は、労働時間が全産業平均より約2割長く、年収が1割（約50万円）低い（厚生労働省）。残業が減れば一層稼げなくなるし、退職者が増えて、人手不足が加速する、と危惧する声もあります。■地域交通もコロナ禍の利用者減による減収と運転手不足に見舞われています。バス運転手も全産業平均と比べると労働時間が長く、年収が低い。コロナ禍で労働時間が減少した分、年収はより下落しています。大阪府富田林市で路線バスを運行している金剛バスが9月、「運転手を確保できる見込みがない」と路線バス事業の廃止を公表しました。地元4市町村が別のバス会社に運行の引継ぎを打診している、と報じられています（2023年10月5日読売新聞）。■人口減少時代の自治体の役割は、尽きることなく課題があふれているなあと痛感する編集子でした。

（野坂 智也）

2023年10月25日

自治研かながわ月報第204号（2023年10月号，通算268号）

発行所	公益社団法人	神奈川県	地方自治研究センター
発行人	佐野 充	編集人	野坂 智也
〒232-0022	横浜市南区高根町1-3		神奈川県地域労働文化会館4F
	☎045(251)9721		FAX 045(251)3199
	https://kanagawa-jichiken.or.jp/		E-mail:kjk@kanagawa-jichiken.or.jp

☆センターのウェブサイト (<https://kanagawa-jichiken.or.jp/>) をご利用ください。→



会員になるには

1. 誰でも会員になれます。
2. 申込書は自治研センター事務局にあります。会費は個人会員月 1,000 円、賛助会員月 700 円のどちらかを選び、1 年分をそえてお申し込みください。
3. 詳細は自治研センター事務局
☎ 045(251)9721へご連絡ください。

会員の特典

1. 自治研センターの「自治研かながわ月報」が送られます。
2. 「月刊自治研」(自治労本部自治研推進委員会発行・A 5 版・80 ページ程度・定価 762 円+税) が毎月無料で購読できます。
3. 自治研センターの資料集が活用でき、調査研究会などに参加できます。