



自転車社会の環境改善を目指して No.57

# “地方創生”と“しごと(雇用)づくり”に向けた「自転車の可能性と課題」

その1：自転車を活用したまちは魅力あるまちか？



文

VOLコンサルティング

河村康孝

自転車活用推進研究会 事務局：  
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階  
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803  
URL <http://www.cyclists.jp/>

## はじめに

2017年5月1日、自転車活用推進法が施行され、自転車活用の取組みが今後ますます活発になっていくと思います。自転車は交通問題の改善や地球環境問題、健康や医療の問題、災害対策など幅広い効果をもたらすことが期待されています。一方で、地域に人を呼び、交流を生み、地域経済に好影響を与える地方創生においてもその効用が期待されているところです。本論では、自転車が地方創生を実現するために(特に地方でしごとと雇用を生み出すために)どのような可能性と課題があるかについて、記したいと思います。

## 1. 地方創生とは

地方創生とは、2014年9月に発足した第2次安倍改造内閣における看板政策として掲げられました。そしてこの政策を推進するため、同年11月に「まち・ひと・しごと

創生法」が成立しています。「地方創生とは何か？」法律の中でその定義づけはされていませんが、「まち・ひと・しごと創生」の考え方に地方創生の目指すところを見ることができます(図1)。本論では地方創生を図2のように捉え、論を展開することにします。

## 2. 地方に雇用を生み出すために

地方創生の趣旨を踏まえて、しごとを生み出すための方法を整理してみました(図3)。

しごとを生み出すためには、需要を生み出すための消費や投資が必要ですが、基本となるのは消費を生み出す「ひと」になります。そしてそのためには、ひとを惹きつけるための「魅力」をつくる必要があります。さらに1人当たりの消費を増やすことで、企業の業績を増加させ、しごとを生み出すことも必要です。

この流れの中で、

私たち自転車活用推進に携わる人たちが地方創生(しごとの創出)にどのように貢献することができるのか考えてみたいと思います。しごとを生み出す要因は複数ありそれほど単純ではありませんが、ここでは「魅力のあるまち(A)」「ひとが訪れる(B)」「企業の業績向上(C)」に自転車の活用がどう貢献できるのか見ていきます。

## 3. 魅力あるまちをつくる (A)

～自転車を活用したまちは魅力あるまちか～

魅力のあるまちとは、観光や旅行で訪れたいまち、住んでみたいまちのことです。ひとが集まることで消費や投資が生まれ、しごとが生まれます。

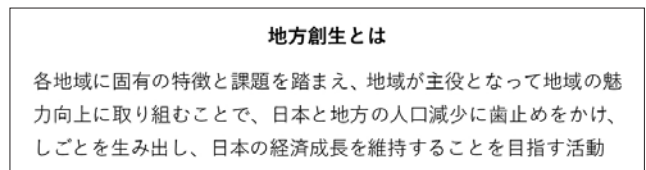


図2 地方創生とは

長期ビジョン	①2060年に1億人程度の人口を維持 ②東京一極集中の是正 ③2050年代に実質GDP成長率1.5~2%程度維持								
4つの基本目標	<table border="1"> <tr> <td>&lt;基本目標①&gt; 地方における安定した雇用を生み出す</td> <td>                     ・地方での若者の雇用創出                      ・若い世代の正規雇用労働者割合の増加                      ・女性の就業率の向上                 </td> </tr> <tr> <td>&lt;基本目標②&gt; 地方への新しいひとの流れをつくる</td> <td>                     ・地方から東京圏への転入の減少                      ・東京圏から地方への転出の増加                 </td> </tr> <tr> <td>&lt;基本目標③&gt; 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</td> <td>                     ・安心して結婚等できる社会の達成                      ・出産後も女性が継続して就業できる                      ・結婚希望の実現                      ・希望する子供の出生の実現                 </td> </tr> <tr> <td>&lt;基本目標④&gt; 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</td> <td>                     ・立地適正化計画策定市町村の増加                      ・立地適正化計画の実現市町村の増加                      ・地域公共交通の再編、など                 </td> </tr> </table>	<基本目標①> 地方における安定した雇用を生み出す	・地方での若者の雇用創出 ・若い世代の正規雇用労働者割合の増加 ・女性の就業率の向上	<基本目標②> 地方への新しいひとの流れをつくる	・地方から東京圏への転入の減少 ・東京圏から地方への転出の増加	<基本目標③> 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる	・安心して結婚等できる社会の達成 ・出産後も女性が継続して就業できる ・結婚希望の実現 ・希望する子供の出生の実現	<基本目標④> 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する	・立地適正化計画策定市町村の増加 ・立地適正化計画の実現市町村の増加 ・地域公共交通の再編、など
<基本目標①> 地方における安定した雇用を生み出す	・地方での若者の雇用創出 ・若い世代の正規雇用労働者割合の増加 ・女性の就業率の向上								
<基本目標②> 地方への新しいひとの流れをつくる	・地方から東京圏への転入の減少 ・東京圏から地方への転出の増加								
<基本目標③> 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる	・安心して結婚等できる社会の達成 ・出産後も女性が継続して就業できる ・結婚希望の実現 ・希望する子供の出生の実現								
<基本目標④> 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する	・立地適正化計画策定市町村の増加 ・立地適正化計画の実現市町村の増加 ・地域公共交通の再編、など								

図1 地方創生の目指すところ

資料)まち・ひと・しごと創生「長期ビジョン」および同「総合戦略」をもとに筆者作成

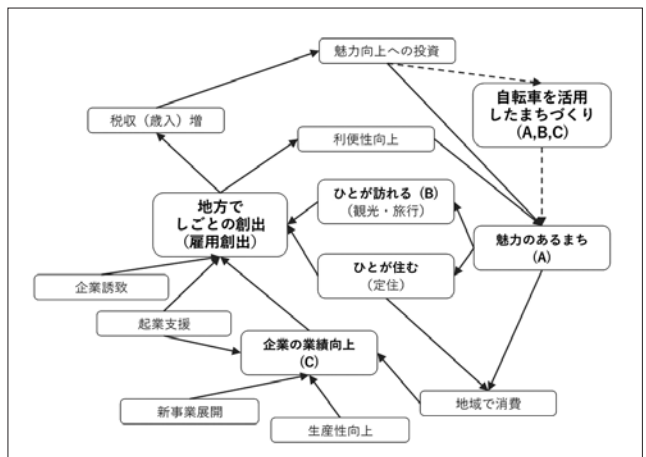


図3 地方でしごとを創出するための方法

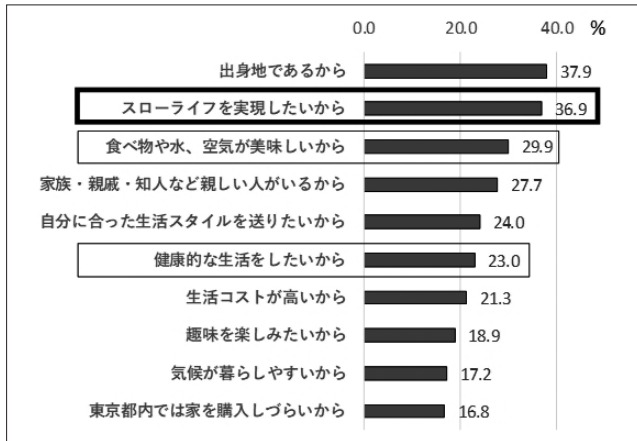


図4 移住したい理由(複数回答)のトップ10(全23項目中)  
資料)内閣官房 まち・ひと・しごと創生本部「東京在住者の今後の移住に関する意向調査」(2014)をもとに筆者作成  
※東京都から移住する意向のある人は約4割、Uターン希望者は約3割に達し、かなり大きな効果を期待することができます

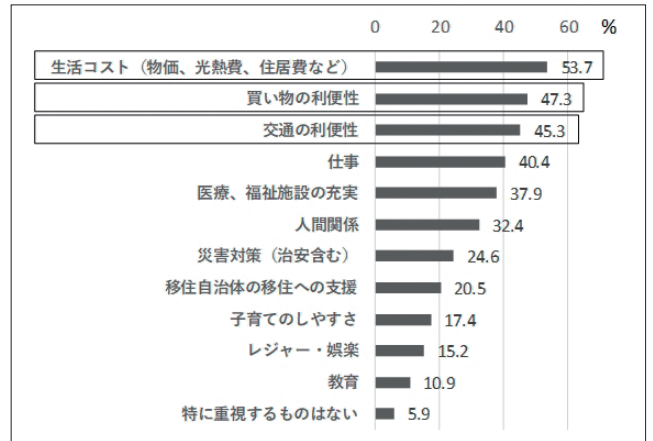


図5 移住を考える上で重視する点(複数回答) 資料)図4と同じ

### ▽環境に良く健康的なスローライフが実現できるまちづくり

では、どのようなまちが魅力のあるまちなのでしょう? 図4を見ると、『スローライフを実現したい』という思いが「移住したい」大きな理由になっています。自然・地域とのふれあいや生活の質を大切にスローライフの考え方や自転車との親和性は非常に高く、自転車の活用が移住に果たす役割は非常に大きいものがあると言えます。

『食べ物や水、空気が美味しい』『健康的な生活がしたい』という理由も上位を占めており、環境や健康に良いとされる自転車の活用が「移住したくなる魅力的なまち」につながる事がわかります。

### ▽交通・買い物の利便性が高く、経済的なまちづくり

一方、現実的な移住の課題を見てみると(図5)、『生活コスト』『買い物の利便性』『交通の利便性』の重要性が高くなっています。経済的でアクセシビリティの高い自転車の活用は、これら移住の課題解決にも大いに役立つと言えるでしょう。

### ▽自転車交通分担率の高いまちづくり

アメリカ・ポートランドでの事例等を参考に「自転車を活用したまちは魅力が増し、人も移り住んでくる」という仮説を立ててみました。その仮説を検証するため、交通

分担率<sup>注1</sup>の増減と人口の増減の相関を調べてみると、2005年-2010年で徒歩<sup>注2</sup>の増減率と人口増減率に一定の相関<sup>注3</sup>が見られました(図6)。これだけで断定はできませんが、歩いて暮らせ

るまちづくりに取り組んできた市町村は、住民にとって移住したくなるような魅力あるまちになった可能性が考えられます。残念ながら自転車の増減率との相関は確認できませんでしたが、自転車の活用と徒歩で生活しやすいまちづくりの目指す方向は同じです。自転車の活用により人口の増加を目指すという視点で、非常に興味深いデータであると言えます。

### ▽「魅力あるまち」をつくるための自転車活用方法

前述した「魅力あるまち」をつくるためには、徒歩・自転車で移動しやすい歩行空間・自転車走行空間のさらなる整備が必要でしょう。さらに、買い物や交通の利便性を享受して生活コストを下げるためには、住居と商業施設・公共施設が集約したコンパクトなまちづくりを志向し、徒歩・自転車の生活圏で用を済ませられることが必要です。

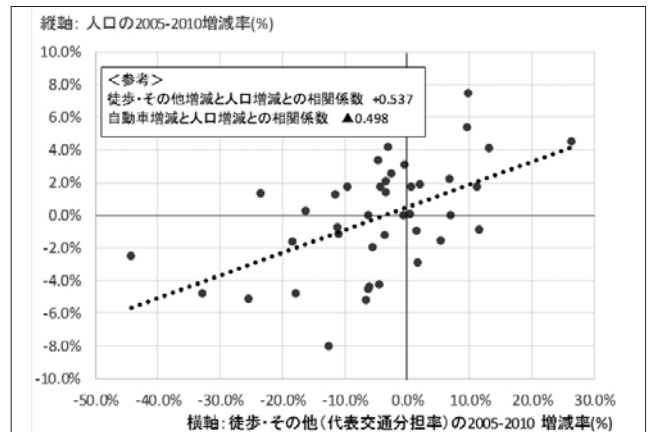


図6 徒歩・その他(交通分担率)の増減率と人口の増減率の関係  
資料)国土交通省全国都市交通特性調査(交通分担率)、国勢調査(人口)をもとに筆者作成

まち・ひと・しごと創生総合戦略においても、都市のコンパクト化と立地適正化計画が推奨されており、こうした施策を同時に行っていくことが重要と言えるでしょう。

## 4. 自転車の可能性と課題

今回は、人が移住したくなる「魅力ある」まちづくりに向けた自転車の可能性を示しました。しかし、地方創生としごとづくりを実現するためには、「ひとが訪れる(B)」ためのサイクルツーリズムや、「企業の業績向上(C)」に向けた自転車ビジネスの活性化も重要です。また、「誰が主体となって実行するのか」といった役割分担の問題、事故やマナーの問題など、実現に向けた課題も存在します。これらについては次号以降に結論を委ねたいと思います。

PP

注1: 交通分担率は全国都市交通特性調査の最新データ(2010年代表交通手段分担率)を使用しました。日本の交通分担率は国勢調査のデータがよく使われていますが、いくつかの問題点があるように思われます(データが通勤・通学に限られていること、10年毎調査(大規模調査)のためデータが古くなってしまうことなど)。交通分担率はとても重要なデータであり、早期に正しく把握できるような体制づくりも必要ではないでしょうか。

注2: その他含む

注3: 相関係数の強弱の目安(放送大学教育振興会「社会調査の基礎」)0-0.2ほとんど無相関、0.2-0.4弱い相関、0.4-0.7中程度の相関、0.7-1.0強い相関