

# 地方創生と都市交通計画

*Relation between Regional Revitalization and Urban Transportation Planning*

中野 敦\*

By Atsushi NAKANO

## 1. はじめに

「地方創生」政策が目指す「まち」「ひと」「しごと」の創生は、地域整備の方向性として、広く共有された価値感であり、普遍的なテーマと考えられる。特に近年は、少子高齢化、人口減少によって、その重要性が高まっている。

一方、当研究所が深く関与している都市交通計画についても、かつては、増大する自動車交通需要に対して施設整備量を提案することが主なアウトプットであったが、近年は、交通そのものの利便性向上ではなく、高齢者や子育て層などさまざまな世帯が住みよい環境の創造、都市経営的観点からの地域づくり、交流人口を呼び込む地域活性化など、計画ニーズの幅が広がってきており、地域創生の価値観と共通するニーズに対応する新たな調査や計画手法が求められている。

また、パーソントリップ調査やこれに基づく都市交通計画の分析結果の手法から、地方創生施策の策定に有益な情報を提供することも可能である。

本稿では、地方創生施策と都市交通計画の双方の改善可能性について私見を述べる。

## 2. 地方創生と都市交通計画

地方創生政策は、「まち」「ひと」「しごと」の創生を謳い、以下の4つの目標を掲げる。第一の目標は、「しごと」の創生、即ち、地域に活力をもたらすための雇用の創出である。第二、第三の目標は「ひと」の創生であり、ひとの流れ（地域への移住）や若年人口の創出（地域への若者の定着）を目指し、「しごと」の創生と相まって、人口減少に歯止めを掛けることを目指す。第四の目標は「まち」の創生

であり、「ひと」と「しごと」の創生を実現するための地域の形の目標を提示している。時代にあった具体的な地域の形として、「コンパクト&ネットワーク」の都市構造が掲げられている。

都市交通計画に関しても、近年は、地域の活力の向上、健全な都市経営、人々の生活の質の向上といった、幅広い目標達成を目指し、部局横断的な施策の推進を視野に入れた提案が求められ、既往の調査、計画手法の刷新が模索されている。したがって、「まち」の創生はもちろん、「ひと」の創生「しごと」の創生の考えを取り入れて計画手法を検討することは、都市交通計画に対して要請されてきた改善ニーズとも合致したものである。

地方創生政策と都市交通計画の改善について、ここでは、以下の2つの視点で考察する。一つは、都市交通計画に、地方創生政策の視点を取り入れて、地域が求める計画に近づけていくために行うべき検討事項を示すことである。もう一つの視点は、地方創生施策の検討に、都市交通計画及び都市交通調査を役立てる方法を示すことである。

前者の検討のうち、「まち」の創生については、都市交通マスタープランの検討において、都市構造の複数シナリオを評価して施策の方向性を提案するいわゆるシナリオプランニングによって、マクロ的な政策を提案することは既に行われている。立地の規制や都心部などでの施設整備、税制面の優遇措置の効果を評価するなど、より具体的な施策を直接的に評価することが課題である。また、「しごと」の創生「ひと」の創生については、これまであまり取り組まれていないが、パーソントリップ調査のデータや最新の解析技術を用いることで検討可能なものも多く、今後の適用が期待される。これらのより幅広い視点から検討された計画が策定されれば、目標

\*次長 博士（社会工学）

達成に有益であるが、従来の都市交通計画の担当部局の権限を超える施策を実行することが必要になるため、計画策定、施策実行に関し、部局横断的な体制で臨むことが必要になる。

一方、後者の検討については、都市交通調査から把握できる人のさまざまな生活実態、同時に実施される意識調査から把握できる意識データ、都市交通計画の策定の過程で用いられている予測評価や分析の結果が、さまざまな場面で有効活用可能である。しかしながら、都市交通以外の部局においては、これらのデータや手法の存在があまり知られていないため、これまではほとんど活用されてこなかった。地方創生のための施策を、全国で展開していくにあたっては、ともするとばらまきの批判を受けがちである。市民の理解を得ながら施策を実施するためには、定量的な根拠をもち、他の施策や計画との関係や優位性を明確にすることが重要であることから、都市交通調査や都市交通計画の手法や結果を援用することは有益と考える。

### 3. 都市交通計画、地域創生施策の改善方向

まち、ひと、しごとのそれぞれについて、都市交通計画と地方創生施策の改善策を考察する。

#### (1) 「しごとの創生」

都市交通計画の改善策としては、雇用創出に効果を持つ施策として都市構造と交通体系の改善を提案することが考えられる。そのためには、雇用創出効果や税収を推計する手法の適用が必要である。このような手法を適用することで、例えば、交通施設整備や公共交通の運営に相当の費用を投じたとしても、雇用や税収の増加によって、都市全体としてはプラスになるといった政策提案の妥当性を説明できる。

一方、上記の結果を活用すれば、地方創生のための施策として、都市、交通施策が有効であることを示し、地方創生の予算を投入して、都市、交通施策を実行することの妥当性も説明可能である。

#### (2) 「ひとの創生（人の流れの創出）」

都市交通計画の改善策として、都市経営的観点で公共交通利便性の高い地域への人口誘導を提案する

ことが多いが、その際、施設整備や税制優遇などの具体施策による人口増加効果を示すことが望まれる。

地方創生施策としては、都市、交通施策によるひとの移住促進効果を示し、推進することが考えられる。人口の増減と地域の状況（施設へのアクセシビリティなど）や交通サービス条件の関係を分析することで、人口増加を促進するための、施設整備や交通改善施策の提案に説得力を持たせることができる。

#### (3) 「人の創生（地方への若者の定着）」

都市交通計画については、上記と同様の検討を、特に若者、子育て中の世帯などに絞って検討することで、若者を定着させる、あるいは、出生率の向上に資する都市、交通施策を提案する可能性がある。

これらの提案は、地方創生施策としても、有効である。

#### (4) 「まちの創生」（コンパクト&ネットワーク）

都市交通計画については、既に検討されていることに加え、立地適正化計画への展開などを考慮し、都心部での集客施設の整備によるまちのにぎわいの向上効果を推計できる手法の適用が望まれる。このためには、従来より詳細な類型別の施設への来訪実態を調査することが必要である。通院や、娯楽施設への来訪は、頻度が低く、ある1日の行動調査ではとらえにくいので、ある程度長期間の来訪頻度を調べる調査が有効である。このような調査から、都市構造の変更、集客施設整備、複数の拠点の間の連携などで、人の生活の質を向上させる施策の評価を行うことが可能であり、近年パーソントリップ調査の中で検討が行われている。

地方創生施策としても、いわゆるコンパクトシティへの誘導を図る施策の効果を提示できれば、都市、交通施策の実行を進めることが可能になる。

## 4. おわりに

ここで考察した都市交通計画や地方創生施策の改善については、喫緊の課題であり、地域の要請も強いいため、実際の業務の中で、具体的な取り組みを進めていきたいと考えている。