



「少子高齢化対策×渋滞対策」によるまちづくり ～企業とともに発展する持続可能なまちづくりをめざして～

刈谷市 加藤 孝明

はじめに

刈谷市は、全国展開している自動車関連企業の本社や工場が立地しており、市民の就労の場となり、多くの労働人口が本市に流入することで継続的な人口増加をもたらしている。このことから、当面この状態が続くと仮定すると、人口減少により都市機能が維持できなくなることや、企業の衰退により財政面で困窮する可能性は低いと考えられる。

一方、全国的に問題視されている少子高齢化の進行については子育て世帯の転出超過に伴い、全国と同様に本市においても重要課題となっている。さらに、本市の特色である中心市街地に隣接する企業の集積により、朝夕の通勤時間帯における交通渋滞が発生しているため、このことも大きな課題となっている。

本レポートは、本市のまちづくりで課題となっている「少子高齢化対策」と「渋滞対策」について研究のテーマとする。

第 1 章 研究の背景と課題の分析・目的

第 1 節 研究の背景

本研究を行う背景は二つある。一つ目は、人口動態である。日本の総人口は平成 27(2015)年の国勢調査¹⁾によれば、約 1 億 2,709 万人であったが、出生中位推計の結果に基づけば、この総人口は、以降長期の人口減少過程に入り、平成 77(2065)年には 9,000 万人を割込み、高齢化率は 38%台の水準になると推計されている。この結果から、世界中のどの先進国も未だ経験したことのない加速度的な人口減少と超高齢化の問題に直面することとなる。

本市における人口推移は、本市の人口ビジョン²⁾によれば、過去一貫して増加傾向にあったが、平成 42(2030)年の 15.1 万人をピークに、その後減少する見込みである。よって本市は、全国よりも人口減少が遅れて訪れる「課題後進型都市」であると言える。(図 1)

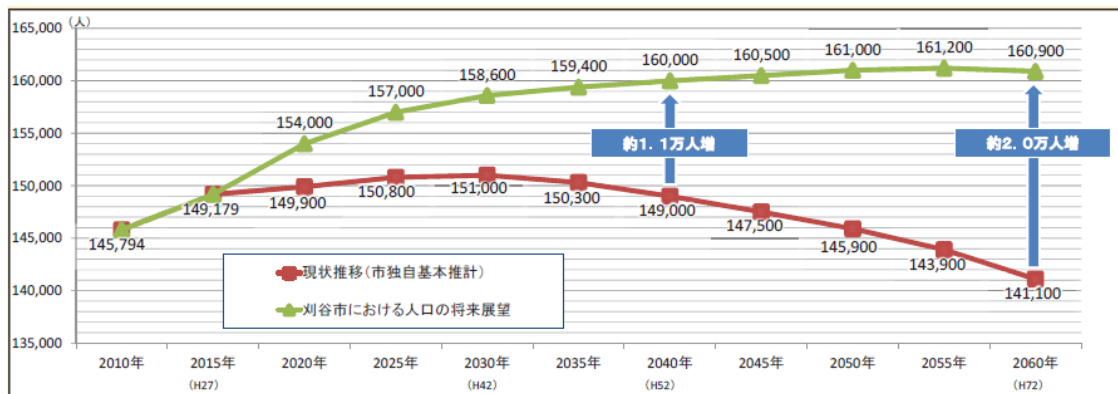


図 1 刈谷市人口ビジョン

出典：刈谷市(2015)『刈谷市人口ビジョン』

¹ 総務省 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口、総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数

² 国の長期ビジョン及び総合戦略を勘案して推計した人口の現状と将来の展望

二つ目は、企業誘致による交通の集中である。本市は大正末期からのトヨタ系企業の誘致により、近代都市としての足がかりを得るとともに、積極的な工業都市化の施策を推進し、高度経済成長とモータリゼーションの進展が相まって自動車関連産業の集積地として飛躍的な発展を遂げてきた。その反動により、中心市街地や市街地近郊の工場周辺部において、自家用車で通勤する従業員が一つの要因となる朝夕の渋滞が発生している。(図 2)

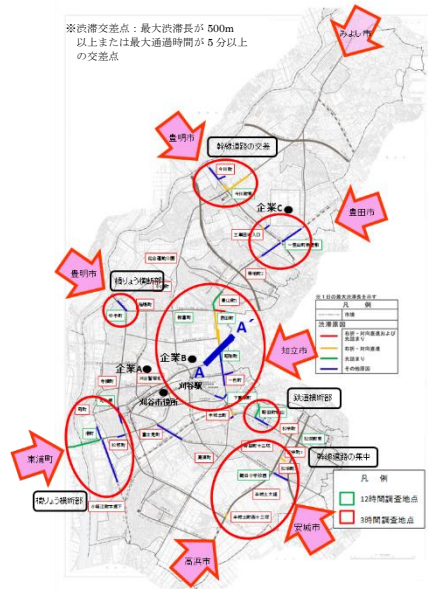


図 2 主要渋滞発生箇所図
出典：H27 大規模交通量調査に一部加筆

第 2 節 問題意識

前節の背景から、問題意識についても二つある。一つ目の人口動態について、平成 17 (2005) 年から 27 (2015) 年における年齢 3 区分別人口の推移を見ると、総人口に占める年少人口比率が 16.6%から 15.0%へ、生産年齢人口が 70.1%から 66.3%へ各々減少する中、老年人口の比率は、13.3%から 18.7%と 5.4% (約 1 万人) 増加している。(図 3) この状況が続くと、生産性が失われ将来のまちづくりの担い手がいなくなり、まちの機能や営みを維持できなくなる恐れがある。それを防ぐためにも、働くことを目的とし、そこで生活する事を選択(社縁)でき、地域に根付き定住(地縁)してもらおう事を考えるべきである。

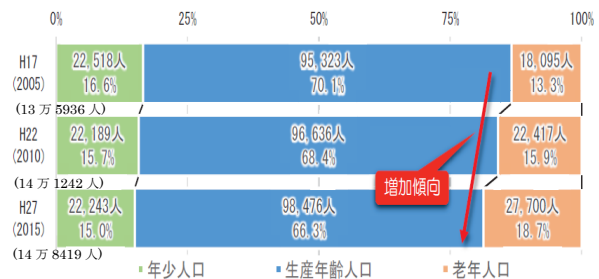


図 3 3 区分別人口の推移(各年 4 月 1 日)
出典：刈谷市(2015)『刈谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略』に一部加筆

さらに、「ものづくりあいち」に属する本市においては、製造業が基幹産業となっており、第 2 次産業の就業人口構成は 44.83%³と全国と比較して製造業に従事する割合が多く、転入人口の動態と製造品出荷額等の推移は非常に強い相関関係にある。また図 4 より、製造業が好調な時は多くの人口が本市に転入し、反対に不況に陥ると人口の転入も減る傾向になると言い換えることもできる。つまり、本市と製造業企業は運命共同体であり、市民の生活を豊かにする活力となる企業の発展こそが人口の維持・働き世代の確保の面で本市の発展につながると考える。

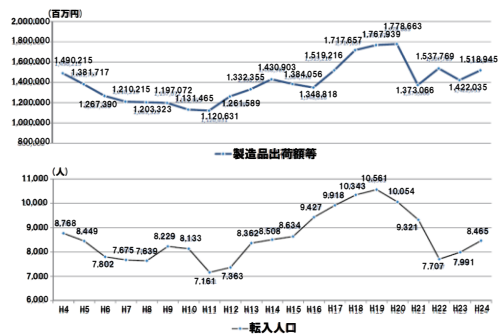


図 4 製造品出荷額等と転入人口の推移
出典：刈谷市(2018)『刈谷市立地適正化計画』

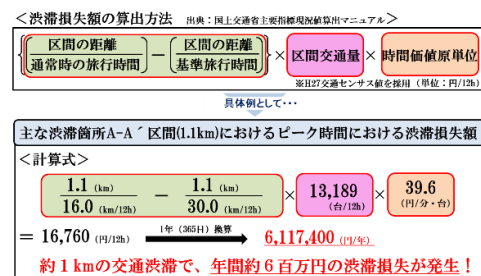
³ 都市データパック 2017 版 (東洋経済)

口の増加展望については、市民生活の質やサービスを低下させないためにも、過剰な人口増加や減少は避けるべきである。そのためにも、適正な規模を見極め、平成 72 (2060) 年に 16 万人⁴を維持できることを目標に準備をする必要があると考える。さらに、本市の地域資源である民間の活力（企業のちから）を活かしたまちづくりにより、課題の解決を目指す必要があると考える。

二つ目は、企業誘致による交通の集中による問題である。本市は南北に長く、市境には河川があり、市内は東西に走る鉄道や南北に走る主要幹線道路に囲まれている。ゆえに、市内企業に勤める市外在住者の内、中心市街地の企業に公共交通での通勤が可能な人を除くそれ以外の自家用車で通勤する人は、交通渋滞が発生しやすいとされる場所（交通が集中する橋りょうや鉄道の横断、幹線道路の交差点等）を通行せざるを得ない状況にある。

このことから、一般的に交通渋滞自体は複合的な要因により発生するものであるが、本市における渋滞要因については、地形的な特徴の他に、過去から現在に至る企業誘致によるまちづくりが大きく影響しており、市内企業に勤める市外在住者による自家用車での通勤が少なからず影響していると考えられる。

実際に交通渋滞を分かりやすく貨幣換算して表したものが、「渋滞損失額」である。(図 5) 図 2 における区間 A-A' の約 1 km の渋滞を例に試算すると、年間で約 6 百万円もの渋滞損失額が発生している。この渋滞による損失額を減少させるためには、混雑時の旅行時間または交通量を減少させる対策を講じる必要がある他、渋滞要因となる通勤者をなくすという根本的な解決策を考える必要があると考える。



第 3 節 研究の目的

前節で述べた背景より、本市のまちづくりで課題となっている「少子高齢化」と「交通渋滞」を解決するために、各々を別々の課題として捉えず、まちづくりにおける一連の課題として捉え調査の対象者を明確にした上で、「企業が主体的に取り組みやすく行政が支える新たなまちづくり（以下、“職住隣接によるまちづくり”とする）の手法を明らかにする事が必要である」と考える。

また、「少子高齢化対策」や「渋滞対策」については、「刈谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「刈谷市都市交通戦略」において、現状や今後の方針について述べられており、様々な視点から解決を目指している。そのため、課題後進都市である本市においては、将来訪れる課題に対し改めて本市の特性と地域資源を認識し、活用するためにまちづくりの要素として取り入れ、直面する二つの課題に対して根本的かつ複合的な解決策の一案として議論を深めたい。

よって、本レポートでは、「本市における職住隣接の手法を用いることは、交通渋滞や少子高齢化の解消につながる」ことを明らかにし、企業とともに発展する持続可能なまちづくりに必要な普遍的要素と方向性を示すとともに、再現性及び客観性を持たせることを目的とする。

第 4 節 研究の方法

具体的には、前節の背景及び問題意識より、研究対象を市内に位置する自動車関連企業（代表的な企業 A、B、C）に設定する。合わせて、過去のアンケート結果を用いて、調査の対象者を市外在住者で市内企業に自家用車で通勤する子育て世帯（以下、“ターゲットとする）とする。そして、企業アンケート調査及びヒアリングの実施・分析を行い、職

⁴ 刈谷市（2015）『刈谷市人口ビジョン』より引用

住隣接によるまちづくりに関する有効性の検証とターゲットのニーズを把握する。また、政策シミュレーションにより再現性を持たせるとともに、職住隣接によるまちづくりの成功事例として 19 世紀の英国に見られる地元企業のまちづくりを先行事例とし、ソーシャル・キャピタル⁵を先行研究とした考え方や理論を軸として、企業と渋滞対策及びコミュニティとの関係性について考察を行い、企業とともに発展する持続可能なまちづくりに必要な普遍的要素と方向性を示す。さらに、仮説の検証で得られた成果として、職住隣接の新たなモデル地区となり得る農業振興地域における工業系新市街地⁶を事例として取り上げ、職住隣接によるまちづくり計画「刈谷市モデル」を提言する。(図 6)そして最後に、市民目線に立った考え方がされているかの検証を行うために、市民(本市職員)に対しヒアリングを実施し客観性を持たせる。

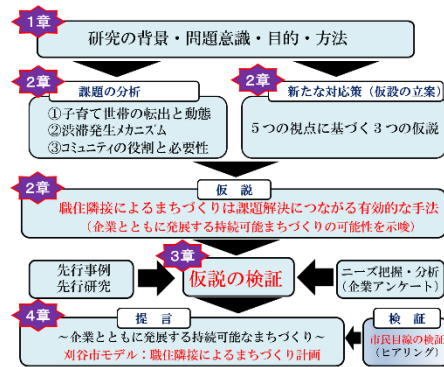


図 6 趣旨の展開フロー図(筆者作成)

第 2 章 課題の分析と解決に向けた新たな対応策(仮説)の立案

第 1 節 少子高齢化について：子育て世帯の転出とその動態

少子高齢化とは、「少子化と高齢化という二つの別々の問題が複合して起きる問題である」⁷と定義付けをされている。本レポートにおいては、各々の要因について全国課題と本市の課題とに分けて考察することとする。

まず、全国的な課題で捉えた場合の少子化の要因としては、結婚や出産に対する意識の変化による晩婚化や未婚者の増加をはじめ、20代～30代での所得の伸び悩みや子育て世代の長時間労働などが挙げられる。これは、育児の負担の大きさや仕事と育児の両立に対する不安や子育ては女性がやるべきであるという固定観念と分業意識、そして男性の家事や育児への参加を進められない現状が相まって起きていていると考える。一方、高齢化の要因については、医療技術の進歩に伴う平均寿命の高齢化の他に、第一次ベビーブーム(1947～1949年)世代が高齢になったことが挙げられ、社会的背景の変化による影響が大きいと考える。

次に、本市における少子化の要因としては、図 7 より、男女共に進学や企業への就職による転入によって 10 代後半から 20 代の若年人口は増加しているが 30 代前後及び 10 歳未満の年代層においては人口が減少している。このことから、働く場所を求めて転入した単身の新規就労者(若年世代)が結婚や出産を経て子育て世帯となり戸建て住宅の取得を機に市外へ転出し、少子化を引き起こしていると考えられる。ちなみに、本市の地価は、県内市町村の中で名古屋市に次いで高く⁸、就職や本市の住みやすさを魅力に感じ転入したが住宅取得の際、定住しようとしても、住宅の規模と価格で優位性を感じられず、やむを得ず職場に近い場所で本市より地価の安い近隣市町に転出する状況が続いている。⁹

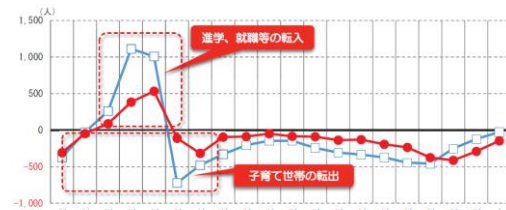


図 7 5 歳階級別増減表 (H22⇒H27)
出典：刈谷の統計

⁵Putnam, Robert D. (2000)により提唱された社旗関係資本の考え方

⁶刈谷市企業立地推進ビジョン(平成 29 年 3 月)

⁷「少子高齢化の要因と対策 山田宗樹『百年法』と共に考える」より引用

⁸住宅地の平均価格高位市町村(H26 地価公示)

⁹刈谷市(2015)『刈谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略』より引用

一方、高齢化については、全国的な課題と同様の理由によるもの大きいと考えられる。しかし、本来は、老年人口の数字だけを見た相対的な高齢化を課題として捉えるのではなく、高齢者に対する病気の予防や健康づくりが十分でなく、要介護支援者が増加し、介護する側の負担が増えている事（それにより介護型福祉施設が必要となること）を、高齢化による重要かつ本質的な課題であると捉えるべきではないかと考える。

全国課題の対策については、晩婚化や未婚率の増加の他に、結婚や出産をしない自由など、個人的な事情に強く左右される側面があるため、国及び地方自治体は対策に苦慮している。一方、本市における対策については、子育て世帯の転出を抑制し、転入人口に定住してもらえるために、子育て環境や健康づくりの環境を充実させるべく、ソフトとハードの両面で子育て支援を進めている。その成果として、市民の 88.7%から、「これからも本市に住み続けたい」という回答を得ている。¹⁰しかし、この現状に満足することなく、現在抱える少子高齢化の課題と将来起こり得る人口減少の課題に備えるためにも、今後も持続した人口増加（特に子育て世帯）や更なる定住促進が必要であると考えられる。

そこで次に、新たに子育て世帯を呼び込む対策として、勤務地に近く住宅の規模や価格が子育て世帯のニーズと合致するような住宅を供給できる環境づくりやまちづくりをすることが、さらなる課題の解決となるとともに予防にもつながるものになると考え、過去に行った市民アンケート¹¹について分析する。

図 8 より、転出入のきっかけで最も多かったのは、「仕事の都合によるもの」であった。

また、「本市を選び転入するまたは本市から転出する理由」で最も多かったのは、どちらも「職場に近い」という理由であった。¹¹

したがって、職場と住居は近い方がよいと考える人が多数存在することから、まちづくりを考える上では重要な要素となり得ると考える。さらに、本市からの転出理由で特徴的だったのは、「住宅規模や価格などの妥当性」であり、住宅購入をきっかけに転出した理由として最も多い理由として同様に挙げられている。¹¹

加えて、本市の特性である製造業における従業員人口の転入・転出動態について分析すると、昭和 50（1975）年から平成 22（2010）年にかけて全体の製造業従業者数が増加する中、市外に居住する製造業従業者も右肩上がりで増加しており、就労の場として高いポテンシャルを有していることが分かる。しかしその一方で、市内に住む製造業従業者は平成 2（1990）年のバブル崩壊をピークに減少する傾向にある。その要因として考えられるのが、高度経済成長に伴う都市の発展とバブル景気による急激な住宅地需要の増加による地価の高騰であり、市外への転出を助長させていると考えられる。

（図 9、図 10）

以上のことから、新たに子育て世帯や製造業従業者を本市へ呼び込み定住してもらう

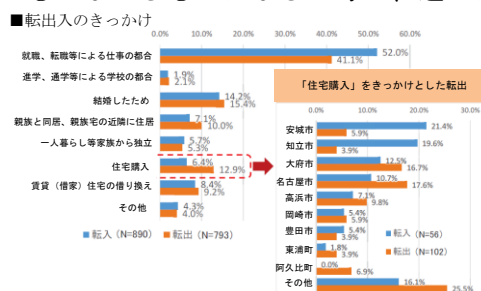


図 8 転入・転出アンケート結果（H27）
出典：H27 刈谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略

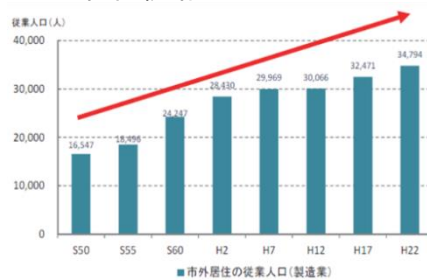


図 9 市外居住の製造業従業員人口の推移
出典：H30 刈谷市立地適正化計画

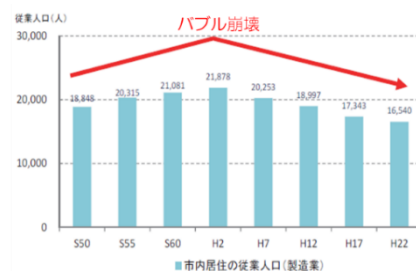


図 10 市内居住の製造業従業員人口の推移
出典：H30 刈谷市立地適正化計画

¹⁰ 刈谷市（2015）『MY KARIYA』より引用

¹¹ 刈谷市（2015）『刈谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略』より引用

ための対策としては、子育て世帯のニーズに合った住宅を供給できる環境（勤務地に近く子育てしやすい環境）づくり、及び住宅の取得が転出の理由にならないまちづくりをする必要がある。そのためには、就労の場としての高いポテンシャルを活かした「働く場所と住む場所を同一の地域内に考え、その場所で生活させる」ことを可能にするコミュニティ（以下、“社縁型コミュニティ”とする）を形成する必要があり、さらに、持続可能なものとするためには、地域に根付いてもらい定住を促進させるコミュニティ（以下、“地縁型コミュニティ”とする）の醸成を考えるべきである。（表 1）

表 1 地縁と社縁との関係について
出典：田所（2014）に一部加筆

分類	血縁	地縁	社縁	選択縁
組織		・コミュニティ(地域社会)	・アソシエーション(集团思想・社会)	—
形態		・自然発生的	・人為的	—
目的		・人と人の結びつきの追求	・利益の追求	—
自由度		・選択できない縁		・選択可能な縁
関係性		・一次的関係	・二次的關係	・三次的関係

第 2 節 渋滞について：企業による渋滞発生メカニズム

渋滞対策を考える上で重要な要素として、「交通需要の調整」と「交通容量の拡大」とがあり、既存の対策としては、「交通需要の調整」又は「交通容量の拡大」に関する施策を実施し、需要と供給のバランスを取ることで渋滞緩和を図っている。（図 11）

本市における朝夕の渋滞発生の要因の一つとなっているのが、中心市街地（刈谷駅周辺）に隣接している企業に勤める従業員の自動車通勤である。先に述べた製造業における従業員人口の推移に見られるように、市外住居の製造業従業員人口は増加し続けており、潜在的な交通需要が高い状態であると言える。また、図 12 より、中心市街地から離れた企業ほど、従業員の通勤時の主な交通手段に自家用車が用いられていることが分かる。この事実は、通勤時間帯（本市では、朝 7 時～10 時、夕方 17 時～20 時）の道路の交通需要が道路の交通容量を上回る状況（渋滞）を引き起こす要因となることを示している。

渋滞対策を考える際、自家用車に代わる通勤手段としては、公共交通機関の利用が考えられる。市内の公共交通としては、鉄道、路線バス、公共施設連絡バスがある。鉄道は市内の中央部を東西に走る JR 東海道本線と、南部から北部を走る名古屋鉄道本線・三河線が通っており、鉄道駅は合わせて 9 駅存在する。また、民間が運営する路線バス 2 路線（有料）と本市が運営する公共施設連絡 6 路線（無料）バスにより、鉄道駅及び公共施設と各市内の地域を結んでおり、市民の重要な移動手段となっている。さらに、公共交通の利用状況については、JR 刈谷駅において 67,833 人/日（H28）¹²、公共施設連絡バスについては、713,962 人/年（H29）¹³であり、どちらも利用者数は年々増加傾向にある。したがって、本市においては公共交通網が充実しており、市内及び近隣市町からの移動を目的とした場合には利用者数が増加していることから、利用しやすい公共交通体系やネット

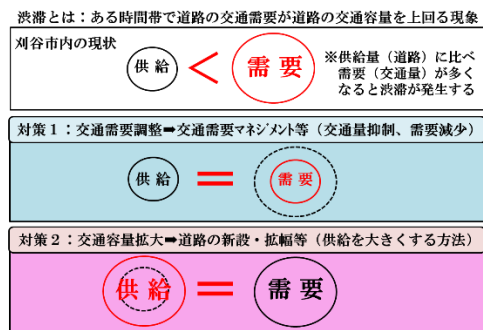


図 11 渋滞発生メカニズム（筆者作成）

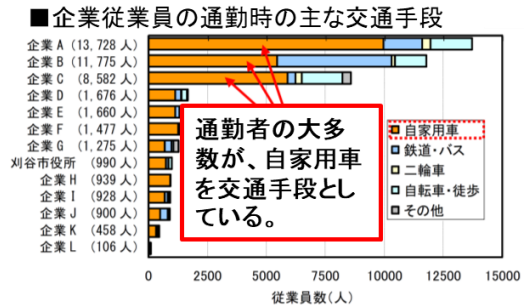


図 12 企業従業員の通勤時の主な交通手段
出典：刈谷市都市交通戦略

¹² 刈谷市都市交通戦略：JR 刈谷駅の利用者数の推移より引用

¹³ 刈谷市都市交通戦略：公共施設連絡バスの利用者数の推移より引用

ワークが構築されていると考えられる。(図 13)

しかし、「通勤」という目的においては、その評価は異なる。中心市街地に隣接し刈谷駅に近い企業 B では、公共交通の利用割合が他の企業に比べ高いものの、刈谷駅から離れた企業 A や、市街地郊外に位置し周辺部に鉄道駅が無い企業 C においては、公共交通よりも自家用車で通勤する従業員が多く存在する。つまり、「通勤」という目的においては、会社の立地条件や周辺部の鉄道駅の有無により大きく左右されるため、渋滞対策としての公共交通体系やネットワークを形成しているとは必ずしも言えない状況である。

以上のことから、本レポートでは、周辺部に鉄道駅が無く公共交通への転換が難しい地域においては、公共交通への転換による渋滞対策を進める以外の方法で渋滞の減少を図り、「通勤」という概念をなくすために、前節で述べた、職住隣接によるまちづくりの手法を用いた新たな渋滞対策を行う必要があると考える。



図 13 公共ネットワーク再編の具体的展開イメージ図

出典：刈谷市都市交通戦略

第 3 節 コミュニティが果たす役割と必要性

第 1 節で述べたように、少子高齢化における重要かつ本質的な課題解決のためには、社縁型コミュニティを形成するとともに深め、地縁型コミュニティの醸成を考えるべきであるため、ここでは、「コミュニティ」の果たす役割と必要性について考察する。

近代のまちづくり（ニュータウン計画等）に多く見受けられる、「働く場所と住む場所を分けて考える計画」は、「通勤」という概念を生み出しやすく、本市のような企業が集積する都市においては、交通渋滞を引き起こす要因の一つとなり得る。また、コミュニティの大きさ（範囲）を考える上で、「通勤」は、発生要因となる人の行動領域（生活圏）と対策を講じる守備範囲（行政界）とが一致していないことが課題であると考えた場合、その概念をなくすことが出来れば、コミュニティの大きさも行政区単位で扱うことが可能となり、その手法として「職住隣接によるまちづくり」を用いることは有意義ではないかと考える。さらに、居住におけるコミュニティには、歴史や文化といった伝統社会の持つ地縁型コミュニティ（転入人口に定着してもらうのに重要な関係性）が必要不可欠である。さらにそれだけでなく、前段として働く場所と住む場所を一体に考えた社縁型コミュニティの関係性を重視した思考に変えることで、職場と居住を身近で同じ環境と認識することが可能となり、ひいては職住隣接の実現にもつながるのではないかと考える。

しかしその一方で、旧来の社会構造に依存せず新たな個人化された関係性を選択的に構築できるようになるとする展望は、1980 年代に指摘されており、¹⁴さらに、個人主義的に自らの依拠するネットワークを選択できるようになるとする「選択縁」という関係性も示唆されている。そして、現代においては、組織の一部として個人が機能するような連帯の形でなく、自立する個人同士が協働しながら相互に結び付いていくような開かれた連携の形の「選択縁」を重要視する風潮がある。

このような時代に、職住隣接を用いた課題解決（社縁や地縁を重視する考え）は、一見時代に逆行するように思えるが、本市へ人口を呼び込むためには、市民生活における目に見える質を高める（財政豊かで病院や公共施設、公共サービスが充実していなければいけない）必要がある。そのためには、本市の発展を支えてきた地域資源である「企業のちから」無くして実現することは難しいと考える。また、先に述べた現代における「選択縁＝

¹⁴ 上野千鶴子 1987『日本人の人間関係』より引用

目には見えない心の豊かさやつながり」は、「可視化され、実感できる生活の豊かさ」がなければ感じることはできないと考えるため、仕事とくらしの密接度合を向上させ、地域に根付き定住してもらえようように変えていく仕組みづくりや、そのための行政と企業の結びつきはとても大切であり、重要視されるべきであるとする。

第 4 節 解決に向けた新たな対応策（仮説）の立案

第 1 節から第 3 節を踏まえ、本市の課題である「少子高齢化」と「渋滞」を一連の課題として捉え分析した結果、職住隣接によるまちづくりに関する重要かつ必要な視点をまとめる。（表 2）

また、この五つの視点に着目する事で、「職住隣接によるまちづくりの手法が、子育て世帯や製造業従事者を呼び込み定住してもらうための新たな手法として有効的である」ことを明らかにすることが可能になると考える。

表 2 の視点③により、「通勤」という概念をなくすとともに、視点④により、企業と一体となって社縁型コミュニティを形成し深め、地縁型コミュニティを醸成することで市全体の生活水準の質を高め定住させるためには、「企業のちから」を活用した取り組みと、それをサポートする行政とが協力し合うことが大切である。

さらに、視点⑤により、二つの課題を解決させるためには、市内企業に勤める、市内及び市外に居住するすべての子育て世帯や製造業従業者を対象に転出抑制・転入促進の対策をすることが理想である。しかし、現実問題として個々のニーズは多種多様であり把握することが出来ず、全ての人を対象に適切な解決策を講じることが困難である。

そこで、ターゲットを明確化することで的確なニーズの把握が可能となり、具体的かつ効果的な対応策を講じることが可能になると考える。また、前章で述べた研究の背景と課題の分析をした上で、企業の立地条件の違いによる有効的な対策と、職住隣接によるまちづくりの視点から、「渋滞対策と少子高齢化対策の関係性」及び「企業とともに発展する持続可能なまちづくり」に必要な普遍的な要素と方向性についての仮説を立案する。（表 3）

一つ目は、前節で述べた視点①及び②より、企業 B が立地する地域においては、従来の公共交通への転換が有効的であり、企業 A や企業 C が立地する地域においては、職住隣接によるまちづくりが必要かつ有効的ではないか（新たな渋滞対策）という仮説である。

二つ目は、視点③及び④より、職住隣接のまちづくりにより、「通勤」という概念をなくすことが可能となるのではないかと考える。また、社縁型コミュニティを形成し深め、地縁型コミュニティを醸成することで、ターゲットの転出抑制及び転入促進（新たな少子高齢化対策）につなげることが可能となるのではないかと考える。

最後に三つ目として、視点⑤より、職住隣接によるまちづくりが、「新たな渋滞対策」及び「新たな少子高齢化対策」と密接に関係し、課題解決につながることで、企業とともに発展する持続可能なまちづくりを可能とさせるのではないかと考える。

表 2 職住隣接によるまちづくりに関する視点について（筆者作成）

視点	目的	内容	既設・新規
視点①	・充実したサービスの提供を可能にする財源と安定して働ける場所の確保及び生活しやすい住環境の維持	・企業誘致によるまちづくりの継続	・従来の取組みからの視点
視点②	・渋滞対策における企業の自動努力を継続・推進・強化	・企業に主体的に取り組んでもらえるような環境づくり（行政主導で整備）	・従来の取組みからの視点
視点③	・市民活動の円滑化	・潜在的な渋滞要因となる「通勤」という概念をなくす対策（新たな渋滞対策）	・新たな視点
視点④	・子育て世帯や製造業従業者の呼び込み及び定住	・社縁型及び地縁型コミュニティを重視したまちづくり（新たな少子高齢化対策）	・新たな視点
視点⑤	・「交通渋滞」と「少子高齢化」の課題解決	・「二つの課題」と「企業が主体的に取り組む職住隣接によるまちづくり」との関係性	・新たな視点

表 3 仮説の立案について（筆者作成）

仮説	対策	手法	得られる効果	視点
仮説①	・新たな渋滞対策	・企業が主体的に取り組む職住隣接によるまちづくり	・企業の立地条件の違いにより渋滞対策における必要性や有効性が異なることが明らかになる（新たな渋滞対策の可能性を示唆）	①、②
仮説②	・新たな少子高齢化対策	・企業が主体的に取り組む職住隣接によるまちづくり ・社縁型コミュニティの形成と地縁型コミュニティの醸成	・潜在的な渋滞要因（通勤の概念）がなくなる ・ターゲットの転出抑制や転入促進が可能となる（新たな少子高齢化対策の可能性を示唆）	③、④
仮説③	・仮説①＋仮説②	・仮説①＋仮説②	・企業が主体的に取り組む職住隣接によるまちづくりと、「渋滞対策」及び「少子高齢化対策」との密接な関係性（「新たな課題解決の方法となること」及び「企業とともに発展する持続可能なまちづくりの可能性」を示唆）	⑤

第 3 章 企業アンケート・ヒアリング、シミュレーション、先行事例・研究の考察

第 1 節 ニーズの把握と分析

平成 22 (2010) 年の企業アンケート調査を活用し、現状との比較やターゲットのニーズ把握のために、本市及び自動車関連企業 3 社 (A、B、C) ¹⁵ にアンケート調査及びヒアリングを依頼し、2 社 (B、C) から回答を得た。また、企業 A の代わりに立地条件の類似した本市を対象に調査を実施することとした。さらに、第 2 章で絞り込んだターゲットにおいて、第 1 章の世代別にみた人口の増減の課題分析を行うことで、ターゲットとする子育て世帯をさらに明確化するため、年齢層を「10 代未満の子どもと 25 歳から 35 歳の親世帯」と限定することとした。

アンケート及びヒアリング調査の結果、図 14 より、3 事業所の回答を合計した上で平成 22 (2010) 年度の結果と比較した場合、通勤手段は、企業によるフレックス制度の導入や本市のノーマイカーデーの推奨等の企業の自助努力により、56%から 41%と、自家用車から公共交通等への転換が図られていることが分かった。この要因としては、企業 B の自助努力における交通転換が大きく影響していると考えられる。一方、企業 C においては、立地条件により、他と比較して自家用車への依存が高い状況であった。

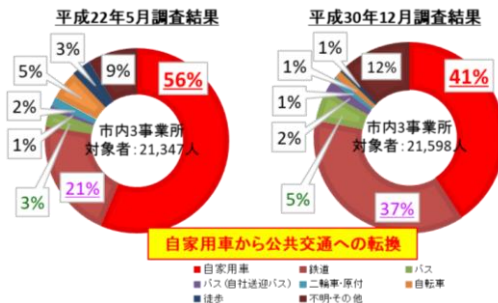


図 14 通勤手段 (3 事業所合計)
(筆者作成)

また、図 15 より、ターゲットの人数は、606 人と全体の約 3%であり、この数字は、潜在的な渋滞要因となる存在を示しているとともに、仮説に基づき解決すべきニーズの存在を示すものである。

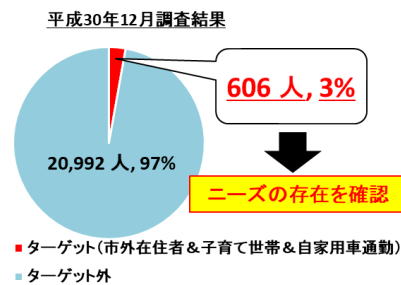


図 15 ターゲット (3 事業所合計)
(筆者作成)

さらに、ヒアリングを実施した結果、職住隣接のまちづくりに関しては、「リニアインパクトにより、東京まで 1 時間圏内となる刈谷市は、移住・定住先の選択肢となり得るため有効的な考え方である」といったご意見や、「職場と住居が近いことはその地区への愛着が強くなることにつながり、職場への帰属意識も高まる等メリットもある。しかしその反面、ワークライフバランスを考えると、職場との適度な距離間を取る面でデメリットともなり得る」、といったご意見もいただいた。

以上のことから、中心市街地に隣接する企業においては、自助努力により自家用車から公共交通への通勤手段の転換が図られたことで、従来の交通渋滞対策の有効性が確認できた。さらに、市街地郊外に位置し周辺部に鉄道駅が無い企業に対しては、「通勤」という概念をなくす新たな渋滞対策が必要であるとともにターゲットのニーズは存在し、職住隣接によるまちづくりに関しても「一定の効果やニーズがあるのではないかと判断し、仮説①については明らかになり成立するものであると考える。

以上のことから、中心市街地に隣接する企業においては、自助努力により自家用車から公共交通への通勤手段の転換が図られたことで、従来の交通渋滞対策の有効性が確認できた。さらに、市街地郊外に位置し周辺部に鉄道駅が無い企業に対しては、「通勤」という概念をなくす新たな渋滞対策が必要であるとともにターゲットのニーズは存在し、職住隣接によるまちづくりに関しても「一定の効果やニーズがあるのではないかと判断し、仮説①については明らかになり成立するものであると考える。

第 2 節 政策シミュレーションによる検証

ここでは前節の分析結果を用いて、具体的な地区において職住隣接によるまちづくりの有効性と再現性について検証を行う。

本市では、平成 29 (2017) 年 3 月に、「刈谷市企業立地推進ビジョン」を策定し、新たな産業集積を促す拠点的な工業団地の創出を目指し、「工業系新市街地」を計画している。場所は南部地区で、工業系の地区面積は約 58.0ha であり、そのうち 16.0ha が先行開発地

¹⁵ 刈谷市都市交通戦略 (刈谷市都市交通計画調査 (H22.3) 企業ヒアリング) を基づき選定

区に位置付けられている。¹⁶また、工業系地区に隣接して住居系地区が計画されており、面積は約 21.8ha であり、独自に試算した結果、約 1,300 人¹⁷を住ませることのできる能力を有している。さらに、平成 30 (2018) 年 12 月にアンケート調査を実施した企業のうち、企業 C と同程度の規模の企業が誘致されたと仮定し、ターゲットとなり得る人数を推計すると、58ha で約 600 人¹⁸程度となり、計画されている住居系地区で受け入れることが可能であると試算できるとともに、前節より、市街地郊外に位置し周辺部に鉄道駅が無い場所においては、公共交通への転換が困難なため、職住隣接の新たなモデル地区となり得るとともに有効的かつ再現可能であると考察できる。

第 3 節 先行事例の考察（歴史的にみた企業（工場主）によるまちづくり）

本節では、仮説②及び仮説③で提示した新たなまちづくりの可能性を検証するため、先行事例から学び、類似点や相違点、普遍的要素と方向性について考察する。また、日本においては、近代のまちづくり（多摩、千里、高蔵寺等のニュータウン計画等）に多く見受けられる事例は数多く存在するが、その流れに逆行するような職住隣接によるまちづくりは少ない。また、国内においても、古くから生活の中心が農業や漁業であった歴史を有しているまちが工業都市に変貌を遂げた職住隣接の事例（コンビナートのある四日市市、造船のまち呉市、ヤマハ発動機のある磐田市等）はあるが、社会問題として公害等の環境問題を発生させた歴史も有している。そのため、歴史的にみた企業（工場主）によるまちづくりとして、100 年以上前の英国ボーンビル¹⁹とポートサンライド²⁰で行われたまちづくりを成功事例として取り上げる。

19 世紀の英国では、「環境に良い田舎に工場と労働者の住居を建てる方が健全でより生産的である」というまちづくりの考え方が開明的な企業経営者の間で主流となり、この時期に作られた自立的なコミュニティは、「モデル工業村」として名付けられ、従来の「社会主義的ユートピア」に対し、「資本主義的ユートピア」と呼ばれていた。²¹

ここでは、19 世紀の英国で行われたまちづくりは、現在の日本に見られる単なる住む場所のみをつくる社宅（労働者の住居環境を改善する）というものではなく、本来の目的である生産性の向上を図るとともに、「ひとつのまち」として景観や質の高い生活や、健全で安全なまちでの生活を構築し、職住環境の改善をも図っており、まさに、「企業が主体的に取り組む職住隣接のまち」を形成していると言い換えることができるのではないかと考える。また、100 年以上も前に歴史的事実として取り組まれてきた企業によるまちづくりの手法は、「職住環境の改善のために必要な要素（職場と住居が隣接していること）」という点においては応用が可能であると考えられる。さらに、この手法を応用し、職住隣接のまちづくりに活かすことで、営利目的の企業が本来目指すべきである「生産性の向上」を図ることが可能となるだけでなく、そこで働く従業員は、企業に保障された働く場所と住む場所を得ることも可能となり、ひいては可視化され実感できる生活の豊かさを得ることができると考える。このことから、企業とともに発展してきた産業文化都市（工業地域の隣に住居系地域が土地利用として成立するとともに、それを取り囲むように存在する農業振興地域を有する都市）である本市においては、有効的な考え方であり、地域資源として「企業のちから」を有する本市ならば再現することが可能であると考えられる。

¹⁶ 刈谷市企業立地推進ビジョン（平成 29 年 3 月）より引用

¹⁷ 一般的な市街地に用いる想定人口（60 人/ha）を用いて試算

¹⁸ 依佐美地区と同様に中心市街地から離れた幹線道路や公共交通の状況及び敷地面積等の交通条件や立地条件が類似した企業 C のアンケート結果を基に推計

¹⁹ ボーンビル：チョコレート工場（ボーンビル・ビレッジ・トラスト）主体のまちづくり

²⁰ ポート・サンライト：石鹼及び家庭用品の製造・販売（ユニリーバ）主体のまちづくり

²¹ 佐藤 健正（2015.7）『近代ニュータウンの系譜－理想都市像の変遷－』より引用

したがって、職住隣接によるまちづくりは、「通勤」という概念をなくすことが可能となるだけでなく、企業がまちづくりに対し主体的に取り組むことで社縁型コミュニティを形成し深め、地縁型コミュニティの醸成をすることでターゲットの転出抑制及び転入促進及び定住という地域への根付きが可能となる。これは、仮説②で提示した「新たな少子高齢化対策の可能性」を示唆し、同時に成立するものであると考える。

第 4 節 先行研究の考察(「ソーシャル・キャピタル」からみる渋滞対策とコミュニティ)

本節では、企業という一種の集団社会に属した人々の行動が交通渋滞や社縁型及び地縁型コミュニティにどのように関係するかについて、「ソーシャル・キャピタル」という視点に着目してさらに考察する。

そもそも、「ソーシャル・キャピタル」とは、「人々の協調行動を活発にすることによって社会の効率性を改善できる、信頼、規範、ネットワークといった社会組織の特徴」として定義付けされている。そのためここでは、渋滞対策におけるソーシャル・キャピタルに関する先行研究の整理をするとともに、ソーシャル・キャピタルが豊かであれば人々は互いに信用し自発的に協力し合い、コミュニティにおけるつながりを深めるだけでなく、渋滞対策における集合行為のジレンマ²²の最善な解決策になるものとする。また、企業という集団に対し職住隣接を促すのに必要な考え方であるため、仮説③の裏付けとなり得る。

次に、新たな渋滞対策との関係性と有効性を検証するために、中心市街地に隣接する企業に勤める市外在住社が自家用車から公共交通への転換を例として考察する。

企業に勤める従業員にとっては、自家用車で通勤の方が自由で快適な通勤時間を過ごせる。しかし、従業員全員が同じように自家用車による通勤をすれば、市街地に向かう道路渋滞はますます激しいものとなり、大気汚染等の環境問題をも深刻化させかねない。それと同時に、公共交通の利用者も減少し、鉄道、バス事業者といった公共交通事業者そのものの経営を悪化もしくは困難なものとする。その結果として、こうした事態を改善するために膨大な税金（規制コスト、渋滞緩和のためのインフラ投資、環境改善のための施策コスト、公共交通への補助金など）が投入されることとなる。反対に、従業員全員が都心部への通勤手段として、公共交通を利用することを選択すれば、鉄道、バス事業者の採算性が上がることで、より高いサービス水準の向上につながり、快適な通勤ができる可能性が出てくる。よって、投入される税金は、低いものとなるわけである。つまり、従業員が個々に渋滞対策における最善の方法を同様に行うことで社会全体の損失が抑制されるはずである。事実、個人レベルのソーシャル・キャピタルは、女性、有職、長い居住歴、既婚、高学歴、高所得、持ち家といった特徴を持つ人ほど豊かであるという傾向にある²³。

よって、職住隣接によるまちづくりの手法は、「通勤」という概念をなくすために有効的であり、渋滞対策における集合行為のジレンマの最善な解決策となると考えられる。

しかし、現実問題として、自家用車から公共交通への転換については、第 1 節で明らかにされているように、企業の立地条件や個々に抱える事情が異なる。そうであるのならばいっそうのこと、個々に抱える事情ありきで対策を考えることとし、渋滞対策という視点だけでなく、新たな少子高齢化対策として、職住隣接の手法を用いることで「通勤」という概念を無くすという、単純ではあるが根本的な解決策がより一層重要になると考える。

したがって、個人レベルのソーシャル・キャピタルの豊かさは、先にも述べているとおりであり、製造業に従事する子育て世帯はその条件を多く満たしているため、新たな少子

²² 集団行為のジレンマ：協力するか裏切るかの選択肢がある場合に、個人にとっては裏切ったほうが得をするが、全員が裏切ると全員にとって不利な結果が生まれる。逆に全員が自分にとっては多少不利な協力をすれば、全員が裏切る場合より全員にとって望ましい結果になる状況

²³ 神原 理 (2014.2) 『コミュニティの変化とソーシャル・キャピタル ー先行研究にもとづく課題の整理-』より引用

高齢化対策として、職住隣接によるまちづくりを用いることは、社縁型コミュニティを形成し深め、地縁型コミュニティの醸成についても可能とするため、企業とともに発展する持続可能なまちづくりには必要な普遍的要素であり方向性を示すものと考えられる。

以上の事から、仮説①と仮説②が成立することから、仮説③で提示した、「職住隣接によるまちづくり」と、「渋滞対策」及び「少子高齢化対策」には密接な関係性を確認することができた。これは言い換えると、仮説③が成立するため、「新たな課題解決の方法となり得る普遍的な要素であり、企業とともに発展する持続可能なまちづくりの可能性を示唆するものである」と考えられる。

第 5 節 結論

前章の検証結果から、結論として、「交通渋滞」と「少子高齢化」を一連の課題として捉え、五つの視点に着目して課題解決のためにターゲットを明確にし、ニーズを把握した上で三つの仮説を立案・検証を行った結果、渋滞対策として職住隣接によるまちづくりの手法を用いることは、企業による交通渋滞を減少させるだけでなく、子育て世帯や製造業従事者の転入増加にもつながる。

そのため、職住隣接によるまちづくりは、「渋滞対策」及び「少子高齢化対策」につながるとともに、課題解決の手法の一つとして有効的であり、企業とともに発展する持続可能なまちづくりを可能とする普遍的な要素であるため、立案した三つの仮説は成立するものと結論付けることとした。(図 16)

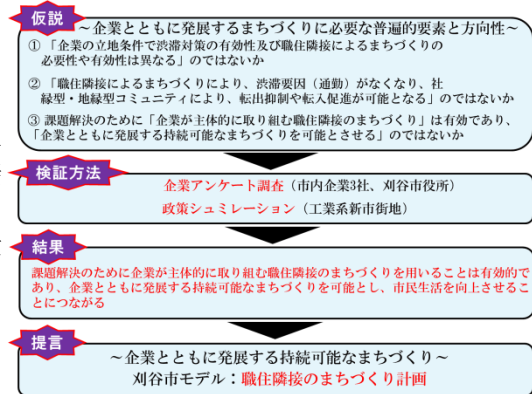


図 16 仮説・検証・結果・提言関係図 (筆者作成)

第 4 章 刈谷市モデル(職住隣接のまちづくり)の提言

第 1 節 工業系新市街地計画

本章では、景気回復や次世代自動車の市場拡大等が見込まれ、市内外企業の工場・物流施設の市内立地意向が高まる背景がある中で、「刈谷市企業立地推進ビジョン」に位置付けられている「工業系新市街地計画」を活用した新たな職住隣接によるまちづくりの必要性を認識するとともに、第 3 章で検証し結論付けた仮説を用いて施策(案)として、「刈谷市モデル」を提言する。(図 17)



図 17 工業系新市街地計画図

出典：刈谷市企業立地推進ビジョン

第 2 節 職住隣接によるまちづくり計画

本市では、「刈谷市企業立地推進ビジョン」に基づき、企業庁と連携して企業立地などの取り組みを実施している。この機会に合わせて、企業と行政の各々の強みや役割分担を再認識するとともに、ターゲットのニーズに応えた職住隣接のまちづくりを実現することは同じ生活環境に住む者同士のつながり(社縁)を意図的に作り出すことにもなり、社縁コミュニティ形成をよりし易くさせる効果があると考えられる。(図 18)

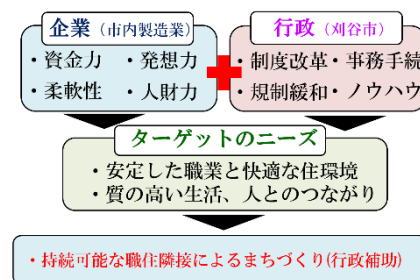


図 18 職住隣接によるまちづくり計画のイメージフロー図 (筆者作成)

具体的な提言として、例えば、企業が提供する住宅に住む従業員に対して、定年までの定借制度を実施することを考えてみる。このことは、定年と同時に老年人口化した従業員に対し移住という選択をさせるためのインセンティブとなり得るため、生産年齢人口が定年後一斉に老年人口となることを防ぐことができる可能性を秘めている。反対に、定年後もそこに住み続けたいという意向を持った人に対しては、各々の人生や生活を支援する目的で、再契約（子ども世帯が定住する又は子ども世帯が市内企業に就職するなどを条件）として住み続ける選択肢を提示する以外に、子どもの自立や定借契約満期を理由とした転出を推進、後押しする事で、新たな子育て世帯を獲得する、“子育て世帯サイクル制度”を確立することを目指すことも合わせて提言する。この定借制度や再契約条件は、居住や職業の自由を制限する負の側面が指摘される一方、今後訪れる全国的な人口減少による人材確保が困難となる企業側にとっては、安定した雇用の機会が増えるチャンスとなり得るため、更なる制度の検討や検証が必要であると感じている。さらに、第 4 節の考察結果からも、社縁という関係性が強いほど一体感が生まれ、人の心理として安心感が得られ、快適なコミュニティの形成にプラスに働く可能性を有することから、こうした動きは新たな雇用創出の機会となると考えられる。

一方で、今回提言した企業主体の新たなまちづくりでは、一箇所にターゲットとなる子育て世帯を集めることの弊害として、人口世代の多様性（様々な世代が同一のコミュニティ内で生活することで生まれるつながりや生産性等）が失われるといった危惧が考えられる。多様性を失わないようにするのであれば、関係人口として他地域に住む人と交流を持たせる他、区画ごとに段階的な開発をすることで入居時期や世代が偏らないように配分するなどの対策を講じる必要がある。また、本市にとどまらず、衣浦定住自立圏²⁴という広域自治体区分で考えた際に、各市における役割や特徴を活かしたまちづくりという観点では、地域資源を活かしたまちづくりは地域の活性化につながり、一概にまちの多様性が失われるとは言い難いのではないかと考える。

第 3 節 今後の展望

課題後進都市である本市においては、課題解決に向けて対症療法でなく、複合的に対応することが求められる。本レポートで示した職住隣接は、企業とともに発展する持続可能なまちづくりを可能にする一手法に過ぎないが、課題を根本的に解決する秘策である。

また、職住隣接における企業の役割としては、経済面でまちを支える他に、柔軟な発想力や豊富な人材力を活かした、従業員が安心して働ける職場環境と安心して暮らせる住宅環境の整備による社縁コミュニティの形成である。

一方、行政の役割は、今以上に質の高い公共サービスを提供するために、まずは市民の生の声を聴き、ニーズを把握した上でそれに応えなければならない。そして、可視化された生活の豊かさを実感できる社会の構築と、目には見えない心の豊かさ、つながりを重視する社会の実現のために市民目線で施策を実施しなければならないと考える。加えて、まちづくりが企業本位に偏りすぎないために、行政が公平中立な立場で、法に基づきコントロールしつつ、企業がまちづくりをしやすくするための制度づくりや規制緩和といった補助的支援者（コーディネーター）の役割も果たし、地縁型コミュニティの醸成を支援すべきであると考えられる。

今後の展望として、この両者がしっかりと各々の役割を認識した上で、相互協力をを行い既存のまちづくりのノウハウと職住隣接によるまちづくりを用いた複合的なまちづくりすることで、持続可能なまちづくりはさらに実現可能に近づくものになると考える。

第 4 節 今後の課題

最後に、まちづくりにおいて忘れてはいけないのが市民の存在である。市民とはもともと

²⁴ 本市を含めた 3 市 1 町(安城市、知立市、東浦町)からなる生活圏域

とその地域に住む「定住者」として、その地域の歴史と伝統を受け継ぎ、支える貴重な人財である。また、企業に勤める従業員は職住隣接の考えの下では市民にもなり得るため、ターゲットを新たに定住する可能性のある市民と置き換えることもできると考える。定住者の協力や理解なしでは転入者の定住は困難であることも事実として存在する。つまり、まちづくりの中心である定住者を置き去りにしているわけではないが、新たな定住者に焦点を当てているに過ぎない。

表 4 今後の課題について（筆者作成）

課題	内容
課題①	・まちづくりを考える上では、地域資源（企業）だけにとらわれず、そこで生活する人（市民）を中心に市民目線で政策を考える必要がある。
課題②	・地域資源には限りがあり永久的なものではないため、本市のまちづくりにおけるリスクマネジメントを行い、企業に依存しない持続可能なまちづくりや企業との付き合い方を市民と一緒に取組めるよう行政主導で仕掛けていく必要がある。
課題③	・本レポートで取り扱った一部のターゲットだけでなく、本来対象とするべき「定住者」を含めた、市民全体のニーズに応えたまちづくり整備プログラムを立案することが求められるため、企業と行政と市民が一体となって議論を深めていく必要がある。

そのため、本レポートにおける内容が市民目線に立ったものであるかどうか、検証するために、自分と同じ本市の職員に対しヒアリングを行った。その結果を踏まえ、本レポートによる「個人の提言」をより良い「施策」とするために、今後認識を改め取り組むべき課題を表 4 に整理する。

おわりに

本レポートにおける新たな対応策の提言は、あくまでも個人的な研究によるものであり、行政としての施策案ではないため、企業側としても実際にヒアリングを依頼した際の対応や回答に困惑するところが大きかったと思うが、2社の企業による協力を得ることができた。協力いただいた2社にはこの場を借りて感謝の意を表すとともに、本研究レポートを作成できたのも、過去から現在に至るまでの本市と企業とが築き上げてきた信頼関係や相互協力の関係性があつたからであると強く感じている。

また、本研究で提言した職住隣接によるまちづくり（刈谷市モデル）を実現させるために、本市内部において施策案として具申するとともに、更なる具体性と実現性を持たせるために、今回ヒアリングできなかつた企業及び市民に対してもニーズの把握や分析・検証を続け、企業とともに発展し続けられる持続可能なまちづくりを追い求めていきたい。

【謝辞】

本研究及び本稿を執筆するにあたり、早稲田大学教授・地域リーダー養成塾主任講師の後藤春彦先生をはじめ、第30期生後藤ゼミ同期並びに後藤ゼミOB・OGの皆様、事務局の皆様、刈谷市役所の皆様、支えてくれた家族、そしてアンケート調査にご回答いただいた市内企業の御2社から、多くの貴重なご教示と多大なるご協力を頂きました。この場を借りて厚くお礼申し上げます。

【参考資料】

- ・刈谷市（2010）『第7次刈谷市総合計画』
- ・刈谷市（2010）『第3次刈谷市都市計画マスタープラン』
- ・刈谷市（2012）『刈谷市都市交通戦略』
- ・刈谷市（2015）『刈谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略』
- ・刈谷市（2015）『刈谷市人口ビジョン』
- ・刈谷市（2015）『MY KARIYA』
- ・刈谷市（2017）『刈谷市企業立地推進ビジョン』
- ・刈谷市（2018）『刈谷市立地適正化計画』
- ・総務省『国税調査』、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29推計）：出生中位・死亡中位推計」（各年10月1日現在人口）厚生労働省『人口動態統計』
- ・国立社会保障・人口問題研究所（平成29年7月31日 人口問題研究資料第336号）日本の将来推計人口 平成29年推計

- ・ 佐藤健正 (2015.7) 『近代ニュータウンの系譜－理想都市像の変遷－』
- ・ 神原 理 (2014.2) 『コミュニティの変化とソーシャル・キャピタル－先行研究にもとづく課題の整理-』 社会関係資本研究論集第 5 号 (P99～P110)
- ・ 上野千鶴子 1987 「選べる縁、選べない縁」 栗田靖之編『日本人の人間関係』 ドメス出版
- ・ 都市データパック 2017 版 (東洋経済)
- ・ (一社) 平和政策研究所 <https://ippijapan.org/archives/1537>