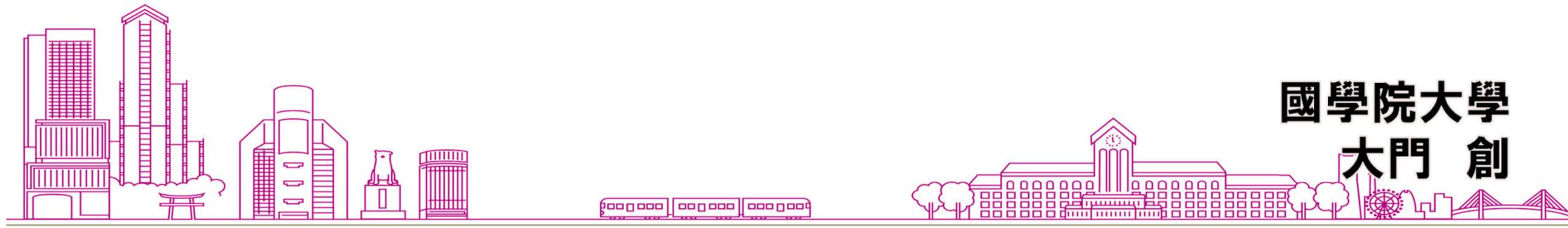


国土交通省都市局、都市交通施策の再整理に関する検討会、拠点エリアWG
2026年03月13日（金）16：00～

都市交通施策の再整理に向けた 拠点エリア形成の視点



1. 都市交通軸と拠点エリア
2. 時間と空間
3. 活動と移動
4. コンパクト化とスマート化
5. 拠点のデザイン
6. おわりに

1. 都市交通軸と拠点エリア(誘導区域内のまちづくり)

外的条件整理(秩序形成)

人口増加期

都市計画 (都計法)

- **区域区分(開発規制)**
 - 都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分する。
 - 人口増加期において、無秩序な土地利用の抑制を図る。
 - **どこを整備・開発し、どこを保全するか？**

内部環境創出(魅力形成)

- **地域地区・地区計画・再開発等(規制緩和)**

- 市街化区域の中を、用途地域やその他の地域地区、地区計画等でゾーニングする。
- **どのように整備・開発するか？**

人口減少期

まちづくり (都市再生 特措法等)

- **立適計画の誘導区域(立地誘導)**
 - 市街化区域の中に、都市機能誘導区域+居住誘導区域を設定する。
 - 人口減少期においても、生活できるエリアを維持する。
 - **どこに誘導し、どこを守るか？**

- **まちづくり(にぎわい創出)**

- 徒歩圏で活動する機会を増やす。
 - ✓アーバンデザイン、リノベーションまちづくり、ウォークブルまちづくり、観光まちづくり、プレイスメイキング、Park-PFI
- **どのように活動を生み出すか？**

1. 都市交通軸と拠点エリア(土地利用と交通、商流と物流)

・土地利用と交通

- 土地利用が本源的需要で、交通が派生需要
- 土地利用は主に規制的手法、交通は主に事業的手法+規制的手法で対応

・商流と物流

- 商流（商取引流通）が本源的需要で、物流（物的流通）が派生需要
- 商流は拡大原理で、物流は縮小原理。物流で効率化できても、商流で規制はできない（資本主義）。

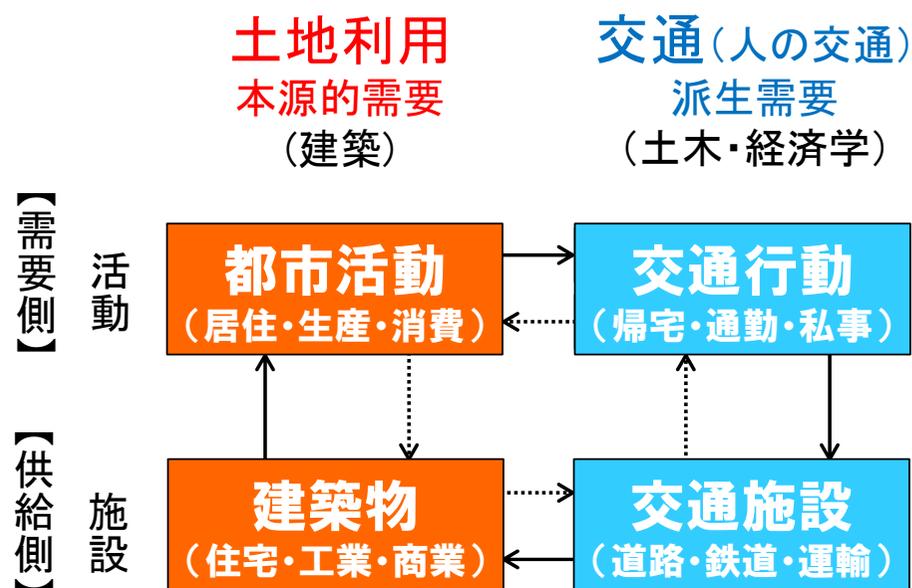


図 都市計画における土地利用と人の交通の相互関係

[参考] 杉山・国久・浅野・苦瀬(2003)明日の都市交通政策、成文堂。

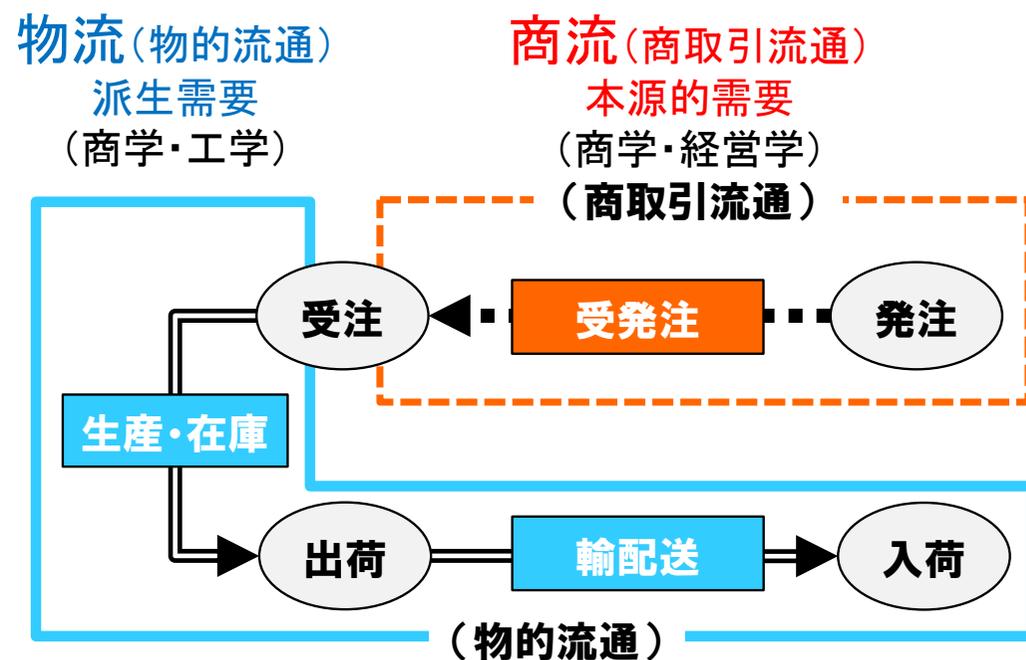


図 流通における商流と物流の相互関係

[出典] 苦瀬(2014)ロジスティクス概論、白桃書房。

1. 都市交通軸と拠点エリア(交通結節点)

• 交通の3要素

– ノード、リンク、モード

• ノード(交通結節点)

– 空港、港、駅・駅前広場、バスターミナル、駐車場、駐輪場

• リンク(交通路)

– 航空路、航路、鉄路、道路(車道、自転車道、歩道)...

• モード(交通機関、交通具)

– 航空機、船舶、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩...

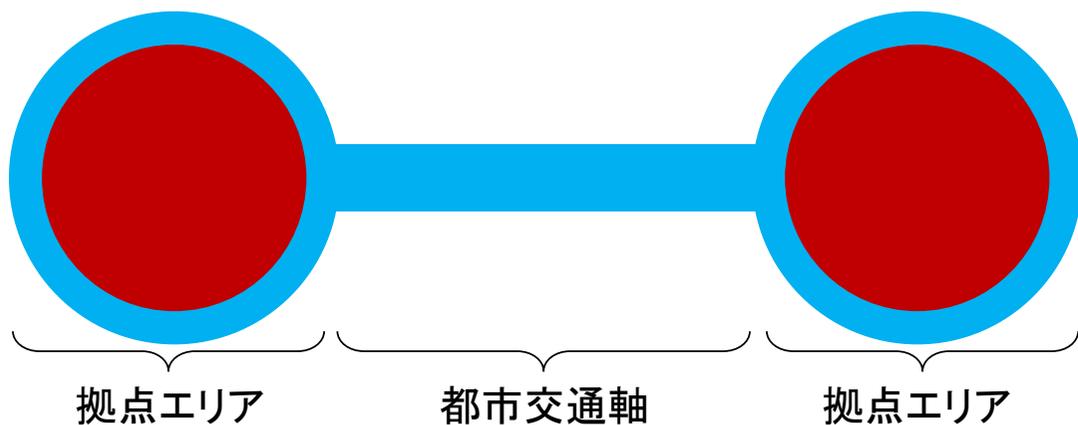


図 都市交通軸と拠点エリア

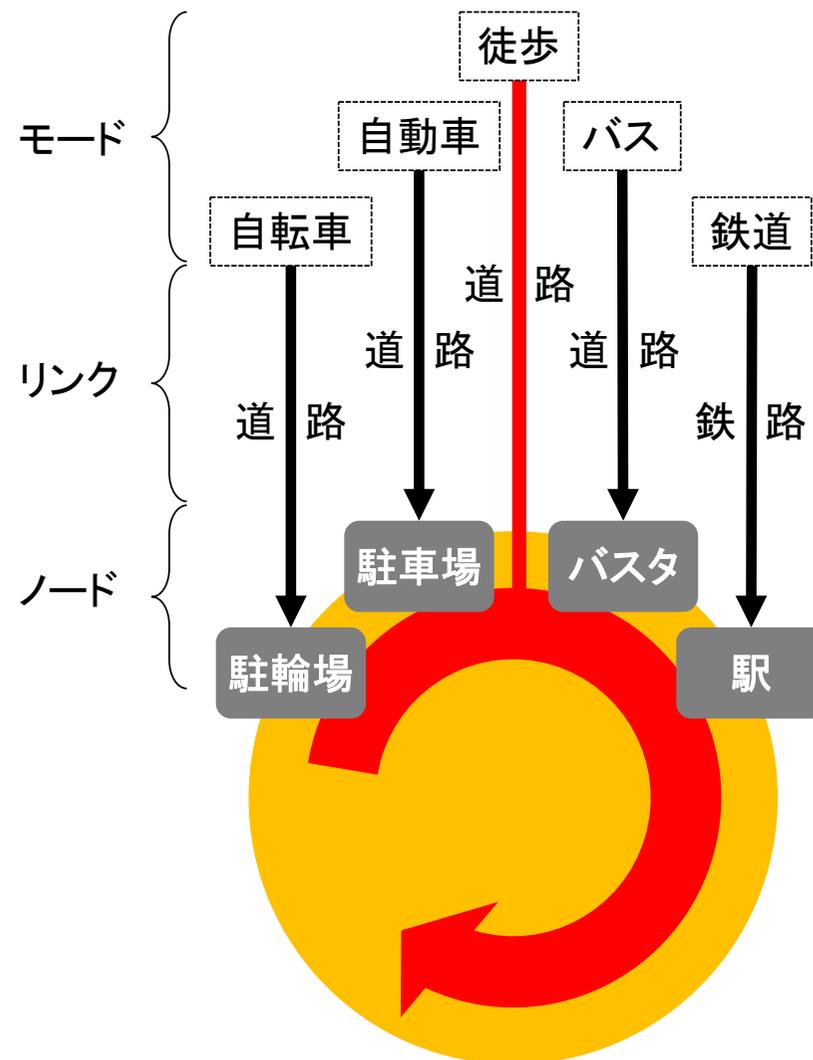


図 交通結節点と歩行者回遊

2. 時間と空間(時空間パスと時空間プリズム)

• 時間地理学(time geography)

- 生活行動を**空間と時間**の広がりにおける軌跡として描き出し、その分析を通して、社会生活を個人や社会を取り巻く環境から論じるアプローチ。
- スウェーデンの地理学者、トルステン・ヘーゲルストランドにより提唱。

• 時空間パス(活動パス、時空間経路)

- 人々の行動を、空間上における動きを表示する空間軸と、時間軸上における動きを表示する時間軸で表し、軌跡で表示する。
- 日パス(daily path)、週パス(weekly path)、生涯パス(life path)などがある。

• 活動パスの形状を制限する諸要因(制約)

- **能力の制約**：生活上の必要性や交通機関の制約
 - ✓ 食事・睡眠などの活動、交通機関の移動速度など
- **結合の制約**：特定の時間・場所にいないといけない制約
 - ✓ 商店の営業時間、学校の授業時間、交通の運行スケジュールなど
- **権威の制約**：特定の時間・場所にはならない
 - ✓ 社会的規則や習慣、会員制クラブ、女子大学、組合員からなる職場など

• 時空間プリズム

- 個人の自由に活動できる時間において、到達可能な時空間範囲。

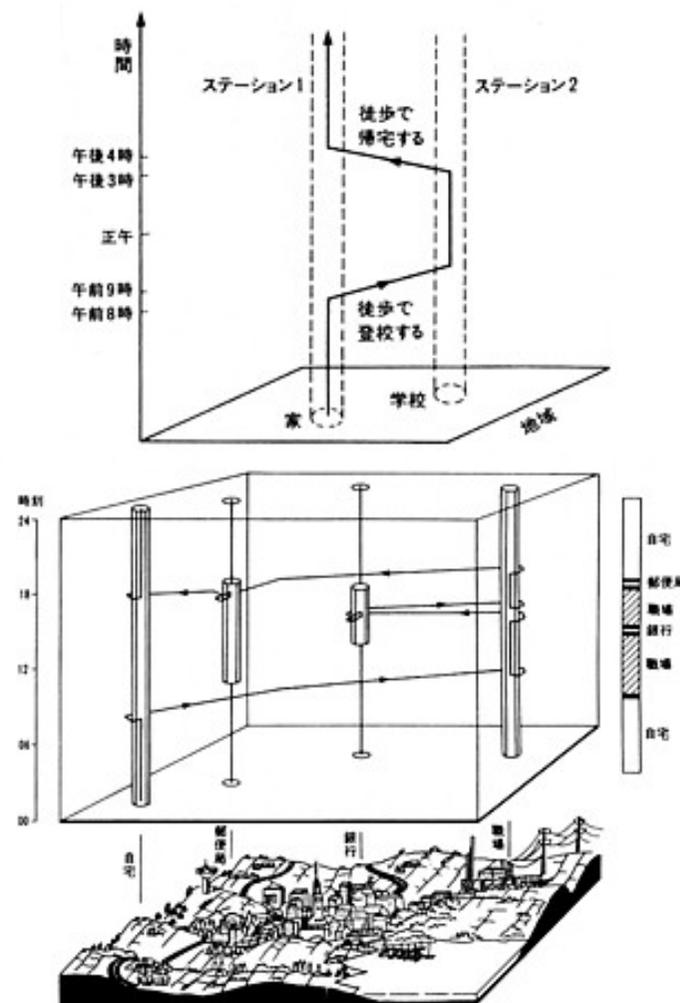


図 生活の空間、都市の時間

[出典]荒井良雄他編訳:「生活の空間 都市の時間」、古今書院、1989.

2. 時間と空間(時空間パスの例/長距離移動)

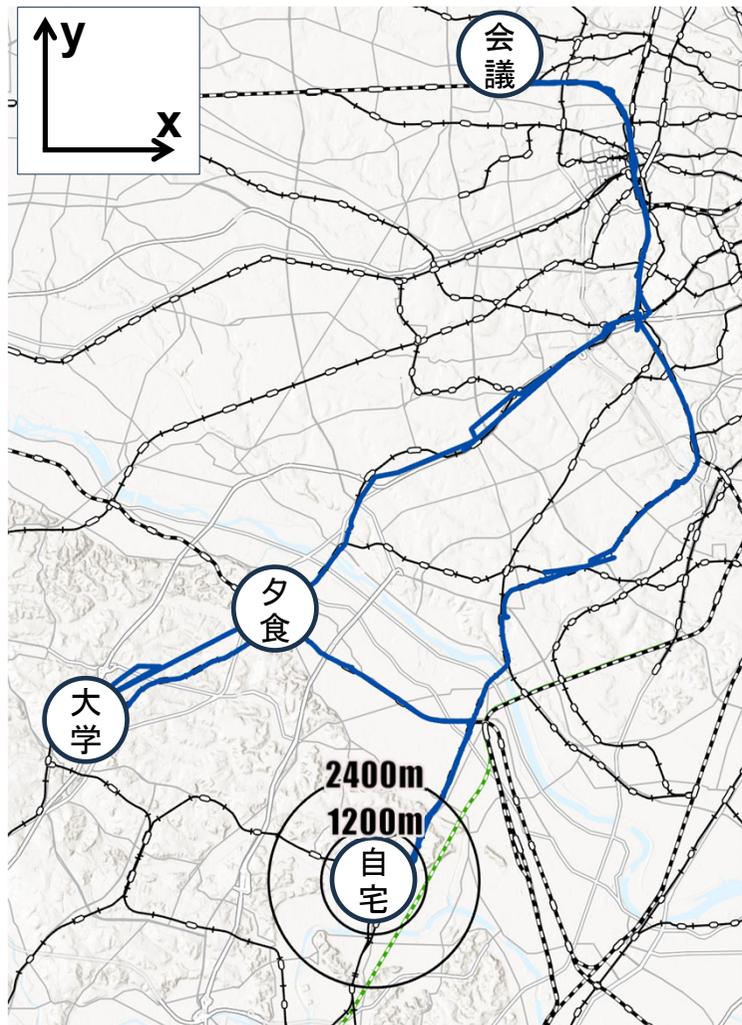


図 ある一日の移動軌跡

場 目的 空間
所 的 間

自宅

横浜

夕食

川崎

大学

横浜

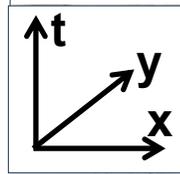
会議

東京

自宅

横浜

時間



22:40
22:00
18:30
18:00
13:30
12:30
9:40
8:40
0:00

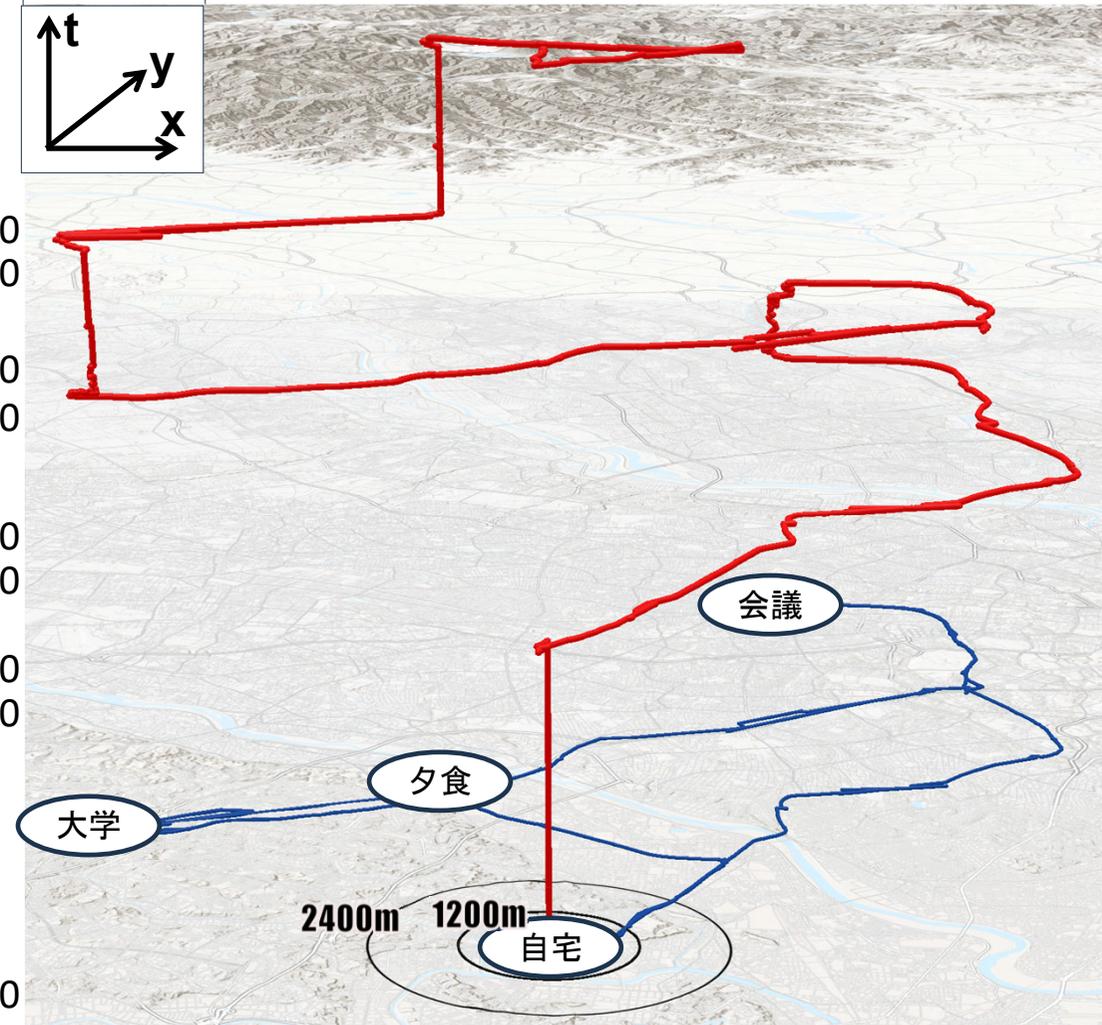


図 ある一日の移動軌跡(青)と時空間パス(赤)

2. 時間と空間(時空間パスの例/短距離移動)

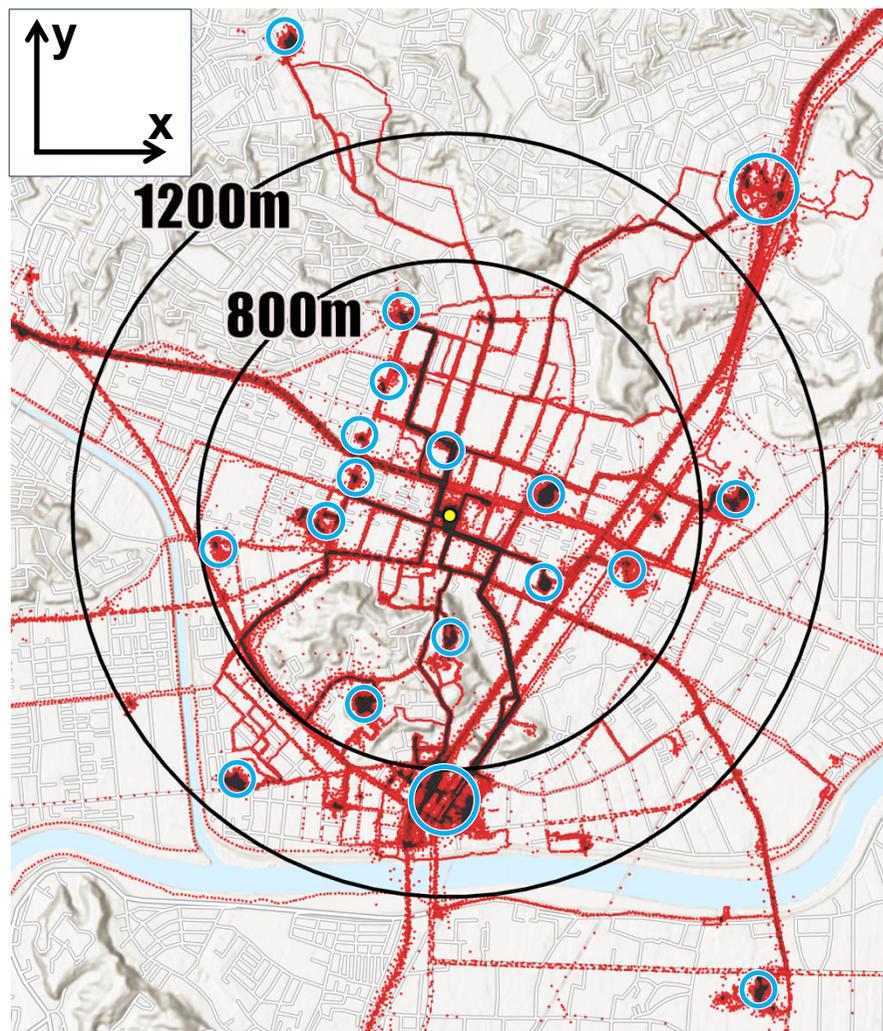


図 ある1年の移動軌跡

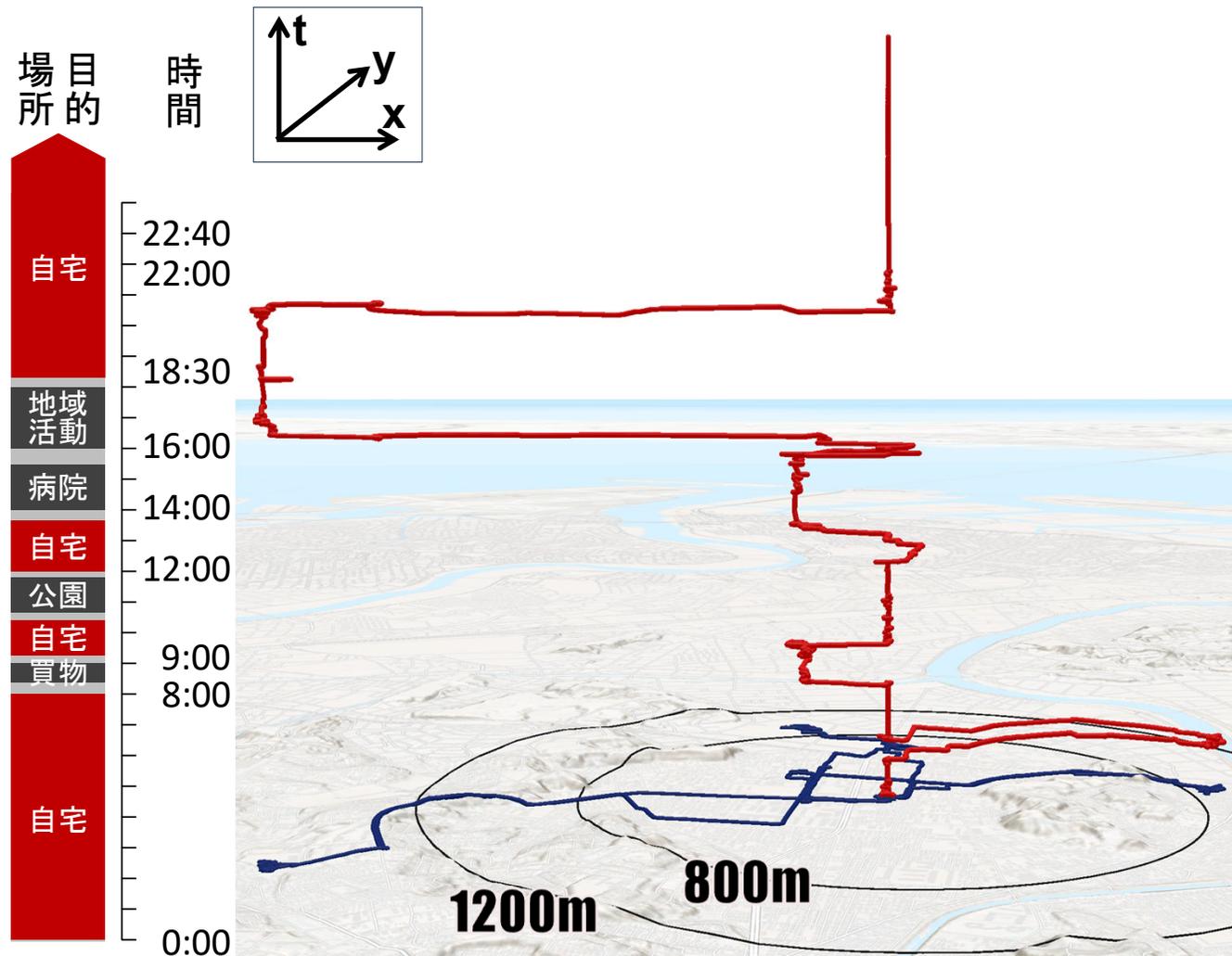


図 ある1日の移動軌跡(青)と時空間パス(赤)

2. 時間と空間(アクセシビリティとモビリティ)

・モビリティ(Mobility)

- 人や物の移動する能力・移動しやすさ。
- 身体障害者より健常者、自動車を持たない人より持つ人、公共交通不便地域より便利地域に住む人の方が、「モビリティが高い」とされる。

・アクセシビリティ(Accessibility)

- ある特定の場所への到達しやすさ。
- 自ら欲する財・サービスや活動機会を獲得するための潜在的な能力。

・モビリティとアクセシビリティの関係

- アクセシビリティは目的地(活動機会)の分布を特定しなければ定義できないが、モビリティは特定しなくても定義できる。

– アクセシビリティは、モビリティを包括する概念。

- ✓モビリティの向上
- ✓都市のコンパクト化(土地利用)
- ✓都市のスマート化(通信による交通の代替)
- ✓運賃の低下・安全性の向上(アクセスの質改善)

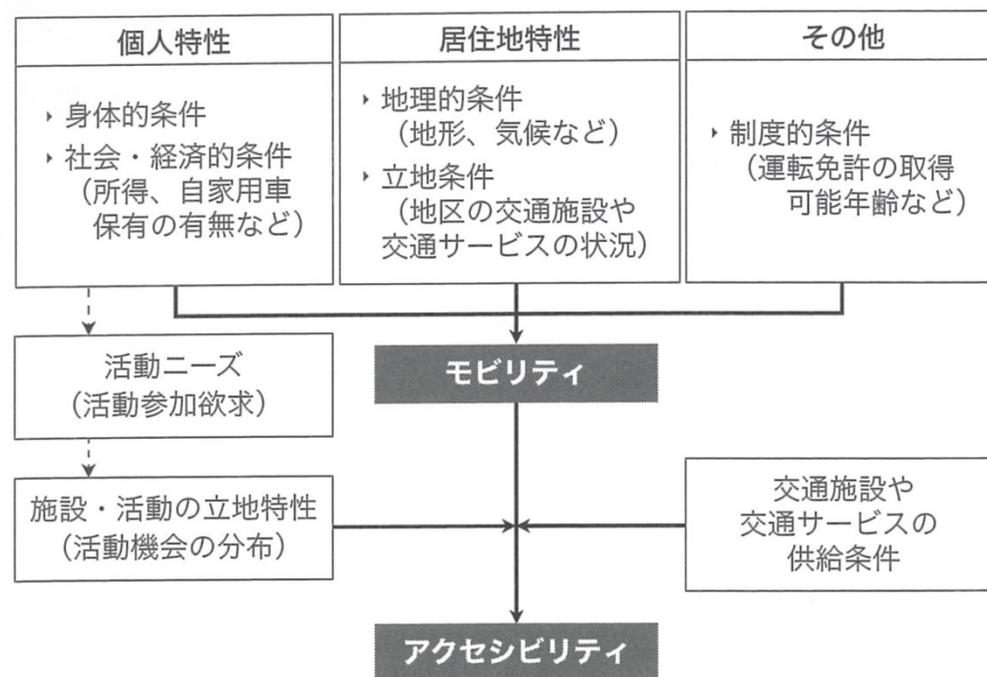


図 モビリティとアクセシビリティの関係、影響要因

2. 時間と空間(時空間プリズムと都市交通施策)

・時空間プリズム

– 個人の自由に活動できる時間において、到達可能な時空間範囲。

✓ 個人の視点：時空間プリズムが広がると、選択肢が増加して、良いと捉えられる。

✓ 地域の視点：時空間プリズムが広がると、活動場所がちらばり、勝ち組負け組が鮮明。

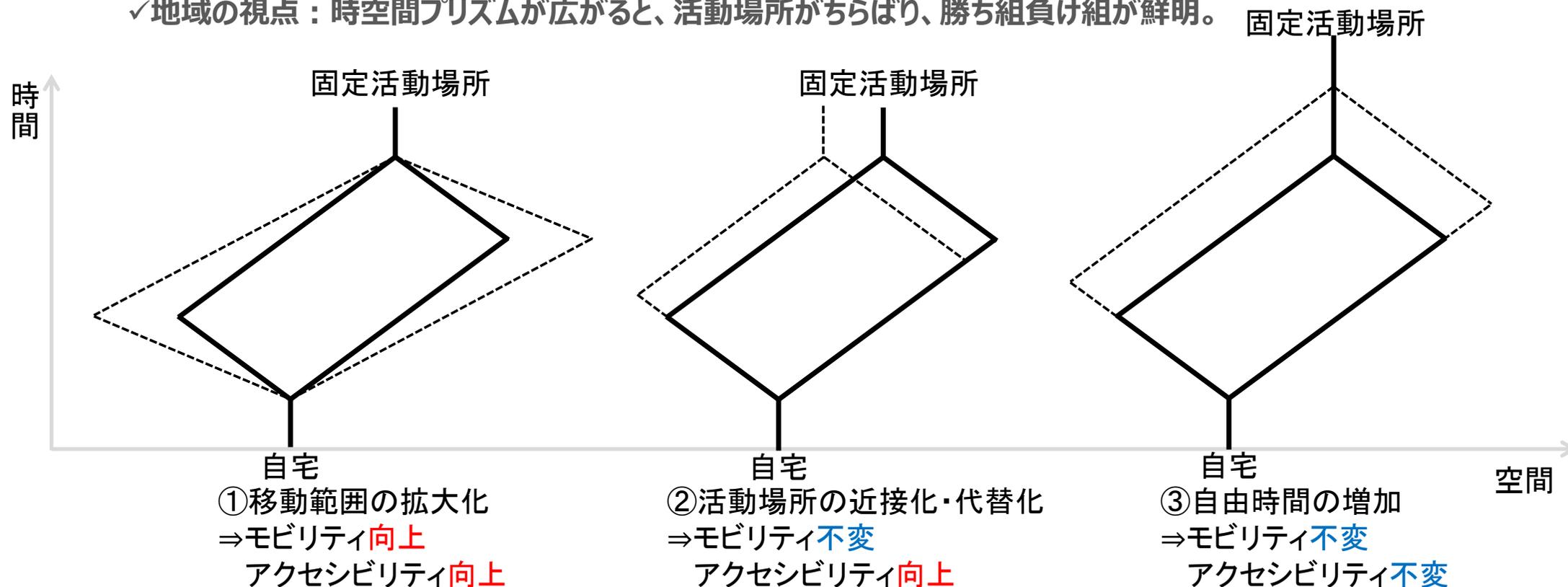


図 時空間プリズムの変化(プリズム領域の拡大)

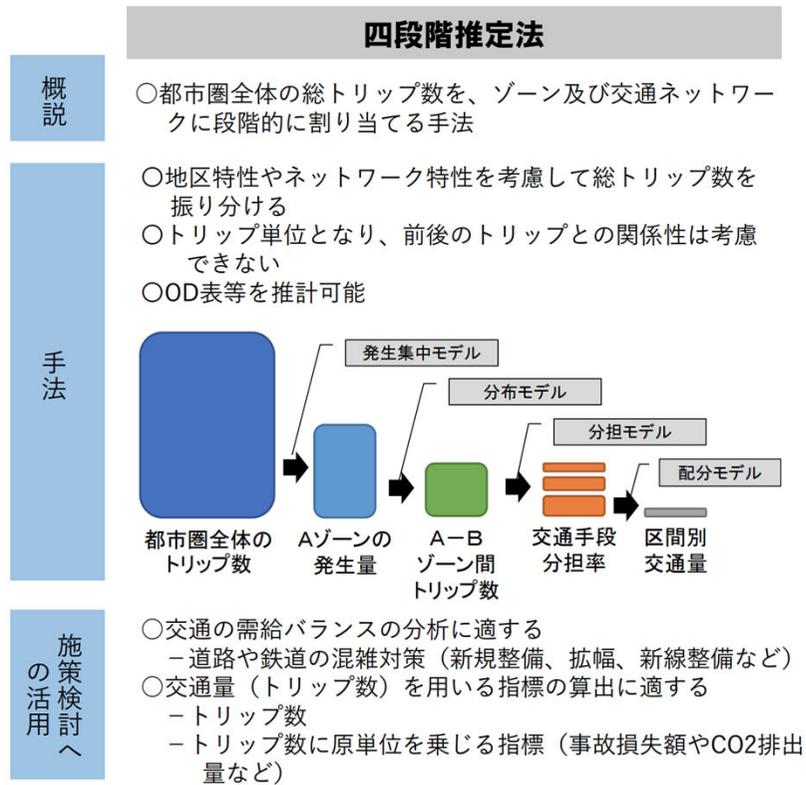
3. 活動と移動(評価モデルの違い)

・トリップベースモデル(四段階推定法)

- 総トリップ数をゾーンやネットワークに割り当てる方法
- インフラ計画（道路計画、鉄道計画、駅前広場計画、駐車場計画など）のための交通需要予測

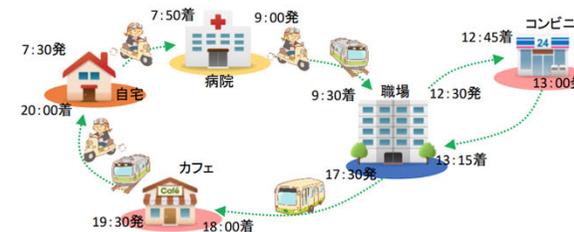
・アクティビティベースモデル

- 1人の1日の移動や活動を表現する方法（トリップチェーン）
- 人の移動や活動を促すような交通施策を評価・検討することが可能



アクティビティ型交通行動モデル

- 各個人の様々な属性情報や地区特性、交通条件等を加味し、1人の1日の移動や活動を表現する手法
- 属性、居住地、勤務地、交通条件等を考慮して、**個人の1日の活動・移動を表現する**
- 分析単位は、**トリップチェーン**で1時間単位や複数時間帯で考慮可能
- 人の一日の活動データを推計可能**（OD表だけでなく外出率や活動時間も算出可）



- 個人の属性や状況等に影響を及ぼすような**多様な施策の評価**に適する（乗り継ぎ施策、料金施策など）
- 1日の活動がわかるため**外出率、原単位、活動時間、トリップチェーン**などの指標を評価に活用することができる
- 各地区の**滞留人口**を評価可能（帰宅困難者対策など）
- 集計することで**交通量も算出可能**

〔出典〕東京都市圏交通計画協議会：「東京都市圏ACTの紹介」.

3. 活動と移動(ツアー、立ち寄り、サブツアー)

- **ツアー**
 – 自宅から主要活動先へと向かい、そこでの活動を終えて、自宅に帰ってくるまでの一連の行動
- **立ち寄り**
 – ツアーの行き帰りで、買物や食事等の他の活動を行うこと
- **サブツアー**
 – ツアーの主要活動先を起終点とした一連の行動
- **トリップパターン**
 – ツアー、立ち寄り、サブツアーを含む一日の行動全体

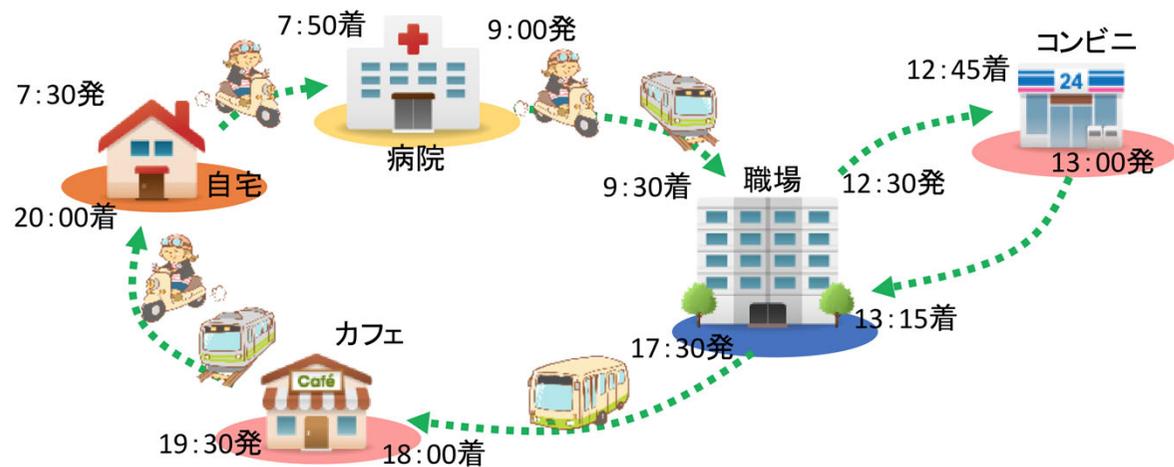


図 トリップチェーンの例

トリップパターン

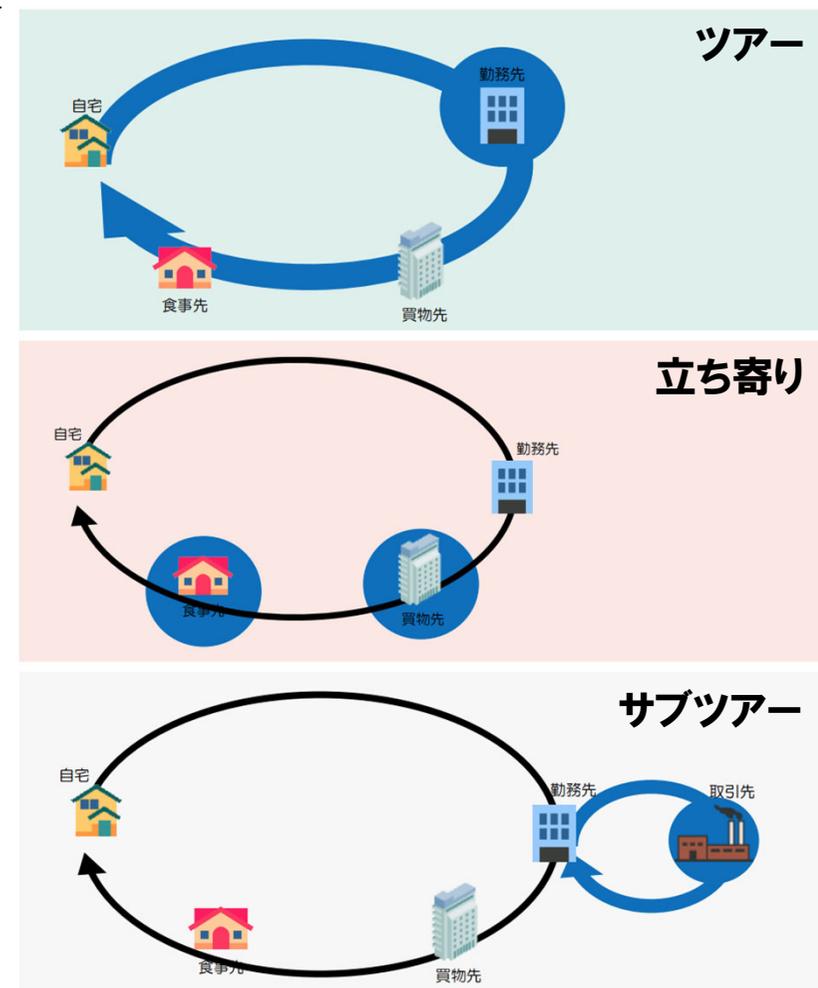


図 トリップパターンの構成

[出典]東京都市圏交通計画協議会:「東京都市圏ACTの紹介」を基に一部加筆.

3. 活動と移動(活動の種類)

表 活動の種類

活動	義務的活動	生活維持活動	自由活動
定義	社会的・制度的義務に基づく活動	日常生活を維持するための活動	個人の嗜好・余暇に基づく活動
例	勤務(自社)、業務(出張・訪問)、学習、など	買物(最寄品)、通院、送迎、各種手続き、など	買物(買回品)、外食、趣味、友人訪問、レジャー、観光、など
行動規範	外生的制約が強い(勤務時間、始業時刻、学校時間など)。選択の自由度は相対的に低い	家族役割・世帯責任に依存。義務ほど固定的ではないが、実行必要性は高い	裁量性が最も高い。時間・場所選択の自由度大
時間的特徴	・時間帯が 固定的、反復的 ・ピーク時間帯に集中しやすい	・時間帯がやや固定的 ・義務的活動前後に入りやすい	・時間帯が 柔軟 ・週末・夜間に多い。
空間的特徴	・目的地が 固定的 (会社・学校等)	・目的地が 半固定的 ・自宅の近隣が多い ・車利用圏に広がる場合も	・目的地が 選択的 ・
トリップチェーンとの関係	ツアーの「アンカー」 になる。	・ツアーの「アンカー」になる場合 ・ ツアーの「立ち寄り」 になる場合 ・ サブツアー になる場合	・ツアーの「アンカー」になる場合 ・ ツアーの「立ち寄り」 になる場合 ・ サブツアー になる場合

3. 活動と移動(トリップパターンの種類)

- 代表的なトリップパターン(図の50パターン)
 - 義務的活動(通勤・業務)を含むパターン: 39%
 - ✓うち、義務的活動(勤務・業務)のみ: 32%
 - 義務的活動(通学)を含むパターン: 14%
 - 義務的活動を含まないパターン(私事等): 19%
 - 外出無し: 13%
 - 上記以外: 15% (トリップパターンは1万通り以上存在)

- 活動を促す対象
 - 義務的活動に「立ち寄り」を促す施策
 - 生活維持活動に「立ち寄り」を促す施策
 - 外出を促す施策(義務的活動以外の活動を生み出す施策)

- 施策メニュー
 - 移動範囲の拡大化(交通施設整備、LOS向上)
 - 活動場所の近接化・代替化(コンパクトシティ、スマートシティ)
 - 活動場所の生成・接続(プレイスメイキング、モビリティハブ)
 - 活動時間の変更(ノー残業デー、店舗営業時間延長)

表 東京都市圏のトリップパターンの構成比

トリップパターン		人数	割合			
通勤業務含む	通勤業務のみ	H-W-H	9,152,681	26.8%	32.2%	
		H-B-H	606,945	1.8%		
		H-W-B-H	275,934	0.8%		
		H-B-W-H	111,761	0.3%		
		H-B-B-H	101,110	0.3%		
		H-W-B-B-H	66,174	0.2%		
		H-B-B-B-H	52,195	0.2%		
		H-W-B-W-H	474,525	1.4%		
		H-W-B-B-W-H	100,425	0.3%		
		H-W-B-W-B-W-H	44,710	0.1%		
	シングルツアー	送迎あり	H-E-W-E-H	72,137	0.2%	39.1%
			H-E-W-H	46,093	0.1%	
			H-W-E-H	43,795	0.1%	
		私事立寄あり	H-W-Sh-H	731,872	2.1%	
			H-W-O-H	566,749	1.7%	
			H-B-Sh-H	77,964	0.2%	
			H-B-O-H	56,202	0.2%	
			H-W-O-O-H	63,744	0.2%	
			H-W-O-Sh-H	54,047	0.2%	
			H-W-Sh-Sh-H	53,137	0.2%	
H-O-W-H	50,811	0.1%				
H-W-O-W-H	121,652	0.4%				
H-W-Sh-W-H	43,198	0.1%				
ダブルツアー	H-W-H-O-H	141,329	0.4%	1.1%		
	H-W-H-Sh-H	123,356	0.4%			
	H-W-H-W-H	97,122	0.3%			
通学含む	シングルツアー	H-Sc-H	3,546,767	10.4%	13.8%	
		H-Sc-O-H	301,492	0.9%		
	ダブルツアー	H-Sc-H-O-H	75,620	0.2%		
		H-Sc-H-O-H	728,657	2.1%		
私事関連	立寄1箇所	H-Sh-H	1,870,045	5.5%	11.2%	
		H-O-H	1,829,632	5.4%		
		H-E-H	128,234	0.4%		
		H-O-Sh-H	624,146	1.8%		
		H-O-O-H	394,365	1.2%		
		H-Sh-Sh-H	262,579	0.8%		
	立寄2箇所	H-Sh-O-H	172,263	0.5%	4.3%	
		H-O-O-Sh-H	128,385	0.4%		
		H-O-O-O-H	120,218	0.4%		
	立寄3箇所	H-O-Sh-Sh-H	83,892	0.2%	1.3%	
		H-O-Sh-O-H	67,212	0.2%		
		H-Sh-Sh-Sh-H	52,541	0.2%		
	ダブルツアー	その他	H-H	180,361	0.5%	0.5%
			H-O-H-Sh-H	179,278	0.5%	
			H-O-H-O-H	166,545	0.5%	
H-Sh-H-O-H			114,420	0.3%		
H-Sh-H-Sh-H			74,940	0.2%		
外出なし	H-E-H-E-H	104,716	0.3%	1.9%		
	H-O-H-Sh-H	179,278	0.5%			
	H-O-H-O-H	166,545	0.5%			
	H-Sh-H-O-H	114,420	0.3%			
外出不し		4,493,059	13.2%	13.2%		
上記以外トリップパターン		5,025,204	14.7%	14.7%		
合計		34,112,471	100%	100%		

H:Home
W:Work
Sc:School
B:Business
E:Escort
Sh:Shopping
O:Other

[出典]石井・石神・茂木・福田:「東京都市圏PT調査データを用いた属性別ツアー構造の分析」、土木計画学研究・講演集.

4. コンパクト化とスマート化(コンパクトシティとスマートシティの比較)

• コンパクトシティ

- 施設や建築物を一定のエリア（ノード）に集約し、エリア間を公共交通ネットワーク（リンク）でつなぐことを通じて、都市活動を持続的に維持していく都市。
- **公共部門**が主体となり、**フィジカル空間**における**規制・誘導**を通じて、**社会全体の便益**を向上させる都市。

• スマートシティ

- ICT等の新技術を活用することを通じて、都市活動や交通行動を活性化する都市（目的地まで移動せずに都市活動を代替したり、移動中に他の活動できるようになるなど）
- **民間部門**が主体となり、**サイバー空間**における**ICT活用**を通じて、**個人の便益**を向上させる都市。

表 コンパクトシティとスマートシティの比較

都市像	コンパクトシティ	スマートシティ
主体(だれが)	公共部門中心	民間部門中心
期間(いつ)	長期	短期
対象(なにを)	空間(フィジカル空間)、可視	情報(サイバー空間)、不可視
原理(どうする)	縮退(集約)	拡張
手法(どのように)	計画・マネジメント	情報通信技術

4. コンパクト化とスマート化(通信と交通の関係)

・代替関係(交通は減る方向)

—ある要素が他の要素に取って代わられること

- ✓出かける(交通)代わりに、電話やメールで済ませる(通信)
- ✓孫が祖父母に会いに行く(交通)代わりに、テレビ電話で済ませる(通信)

・相乗関係(交通が増える方向)

—ある要素と他の要素が互いに刺激・誘発しあうこと

- ✓テレビでスポーツ中継をみると(通信)、スポーツ観戦に行きたくなくなる(交通)
- ✓インターネットで商品を検索すると(通信)、実物を店舗でみたくなくなる(交通)

・補完関係(交通の質が向上する方向)

—ある要素が他の要素の助けによって、その目的が一層達成されること

- ✓訪問先に電話で都合を確認後に(通信)、訪問する(交通)
- ✓待ち合わせの際、詳細な時刻や場所を伝えながら(通信)移動する(交通)

特集●研究プロジェクト報告

交通と通信の代替・補完関係

—通信ニューメディアによる交通の代替可能性—

国際交通安全学会633プロジェクトチーム*

本プロジェクトは、最近話題を呼んでいる通信による交通の代替・補完について、その問題点と可能性を明らかにすることを目的としている。本年度は、特に現在、急速に進展を見ているオフィスのOA化と関連して、業務上の交通が今後、通信手段の進歩により、通信にどの程度代替されるかについて、主として東京都内を中心とする一般ビジネスマンを対象にアンケート調査を行い、その可能性について数量的解析を行ったものである。

Substitution/Complementary Relationship between Traffic and Communication
IATSS 633 PROJECT TEAM*

This project attempts to clarify the problems and possibilities of traffic substitution by communication and the possibilities of complementing, which are current topics often discussed. This year's paper, concerning the rapidly growing office automation, carried out a questionnaire survey aimed at businessmen working in Tokyo to determine to what extent business traffic can be substituted for communication, that is by development of the means of communication, and attempts an analysis of possibilities.

1. 研究の目的

交通の目的には、人と物の移動がある。このうち人の移動に関しては、最終的に情報の移動・交換・処理を目的とするものが少なくない。相談ごとがあつてある人に会いに出かける、あるいは会議があつて出席する。これらは情報の移動を目的とした交通の代表例である。

最近、半導体技術、光ファイバ技術、衛星通信技術の進歩により急速に社会の情報化が進行している。電話は既に各家庭にほとんど行きわたり、日常生活の必需品となり、また、ビジネスについても電話は、業務遂行の必須の手段として認識されている。ビジネスにおける電話の利用に限っても、会議電話などの新しいシステムが実用化されるとともに単に連絡・指示・相談・依頼だけでなく、命の電話や電話販売などのように、その使い方も多様なものとなってきている。

さらに通信手段としては、電話以外にファクシミリ、テレビ会議、キャブテンシステム、テレテキスト、メールボックスなど新しい通信手段も登場し、特にオフィスにおける業務様態が大きく変わりつつある状況である。

このような状況に鑑み、58年度は、特にオフィス

*メンバーは次のとおり
宮川 洋(執筆) 東京大学教授(本学会員)
Hiroshi MIYAGAWA Professor, University of Tokyo
岡田 清 成城大学教授(本学会員)
Kiyoshi OKADA Professor, Seijo University
越 正毅 東京大学教授(本学会員)
Masaki KOSHI Professor, University of Tokyo
後藤和彦 常盤大学教授(本学会員)
Kazuhiko GOTO Professor, Tokai University
鈴木春男 千葉大学教授(本学会員)
Haruo SUZUKI Professor, Chiba University
高羽祐雄 東京大学教授(本学会員)
Sadao TAKABA Professor, University of Tokyo
丸岡晋平 国立特殊教育総合研究所教育工学研究部長
Shimpei TAKUMA Director, Department of Educational Technology, The National Institute of Special Education
月尾嘉男 名古屋大学助教授(本学会員)
Yoshio TSUKIO Associate Professor, Nagoya University
新谷洋二 東京大学教授(本学会員)
Yoji NIITANI Professor, University of Tokyo
原田昇(執筆) 都市計画研究所研究員
Noboru HARADA, Researcher, Urban Planning Research Division Institute of Behavioral Sciences
尾崎基一 国際交通安全学会事務局主席
Kenichi OZAKI Manager IATSS Secretariate
小野寺泰也 国際交通安全学会事務局
Yasunari ONODERA IATSS Secretariate
野上雅子 国際交通安全学会事務局
Masako NOGAMI IATSS Secretariate
原稿受理 昭和59年7月23日

4. コンパクト化とスマート化(都市活動・交通行動に与える影響(長期))

・コンパクト化とスマート化の による効果の順行・逆行

大都市圏

現状の位置 : 72.2%→56.9%

コンパクト化 : 9.2%→6.9%

スプロール化 : 10.5%→19.9%

地方移住 : 5.1%→12.7%

地方都市圏

現状の位置 : 77.3%→62.9%

コンパクト化 : 6.9%→4.4%

スプロール化 : 7.1%→19.1%

大都市移住 : 3.1%→6.9%

表 都市のスマート化に伴う居住地選択の意向(比率)

大都市圏居住者	家賃	面積	都心 までの 距離	現状	テレ ワーク	ネット 通販	自動 運転車	フル スペッ ク
①現状のスペック	現状	現状	現状	72.2%	60.2%	63.6%	59.8%	56.9%
②狭くても近さ重視	現状	狭い	短い	6.7%	7.3%	5.3%	4.5%	3.8%
③高くても近さ重視	高い	現状	短い	2.5%	2.2%	1.6%	2.5%	3.1%
④遠くても安さ重視	安い	現状	長い	2.9%	5.3%	5.1%	4.4%	3.5%
⑤遠くても広さ重視	現状	広い	長い	4.7%	7.6%	7.6%	5.8%	4.9%
⑥遠くても安さ広さ重視	安い	広い	長い	2.9%	6.9%	6.4%	11.1%	11.5%
⑦高くても広さ重視	高い	広い	現状	2.9%	2.4%	3.3%	3.5%	3.6%
⑧地方移住	安い	広い	現状	5.1%	8.2%	7.1%	8.4%	12.7%
合計	-	-	-	100%	100%	100%	100%	100%

地方都市圏居住者	家賃	面積	都心 までの 距離	現状	テレ ワーク	ネット 通販	自動 運転車	フル スペッ ク
①現状のスペック	現状	現状	現状	77.3%	66.4%	68.0%	65.1%	62.4%
②狭くても近さ重視	現状	狭い	短い	6.9%	8.2%	6.5%	6.0%	4.4%
④遠くても安さ重視	安い	現状	長い	3.5%	7.3%	7.3%	8.5%	9.6%
⑤遠くても広さ重視	現状	広い	長い	3.6%	8.5%	8.5%	7.5%	9.5%
⑦高くても広さ重視	高い	広い	現状	5.6%	6.7%	6.4%	8.9%	7.3%
⑧大都市移住	現状	狭い	長い	3.1%	2.9%	3.3%	4.0%	6.9%
合計	-	-	-	100%	100%	100%	100%	100%

[出典]大門創(2022):都市のスマート化が居住地選択へ及ぼす影響に関する基礎的研究、都市計画論文集、No.57-1、pp.98-105.

4. コンパクト化とスマート化(都市活動・交通行動に与える影響(短期))

• 都市のスマート化がフィジカル空間に影響を及ぼしたこと

– 都市活動・交通行動の分散化と再編

- ✓時間分布（移動時間の削減、通勤ラッシュの緩和）
- ✓空間分布（都心部での活動減少、自宅周辺での活動増加）

• 義務的活動(勤務、学習)に伴う交通の代替（テレワーク、オンライン学習）

– 自宅での義務的活動（勤務、学習）の増加と、自宅周辺での生活維持活動、自由活動の増加？

– 自宅での義務的活動（勤務、学習）の増加と、活動時間の延長？

- ✓業種（エッセンシャルワーク等）によっては進みにくい
- ✓地域（地方都市、中山間地域等）によっては進みにくい

• 生活維持活動(買物、通院)に伴う交通の代替（EC、オンライン診療・調剤）

– 都心での生活維持活動の減少と、付随する生活維持活動・自由活動の減少

- ✓属性（高齢者等）によっては進みにくい

• 自由活動に伴う交通の相乗

– SNS、動画等によるイベント、マルシェ・市、祭等への参加

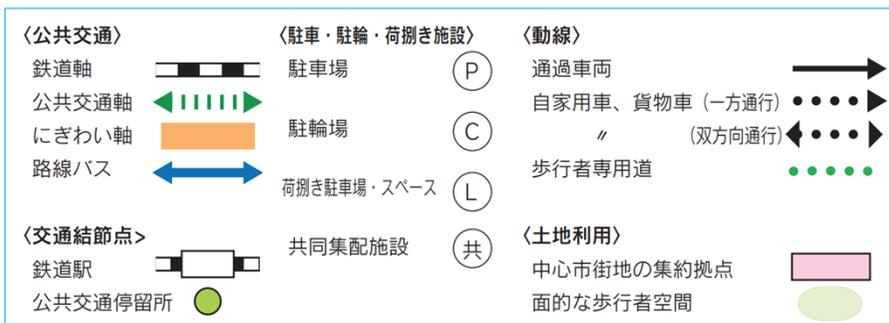
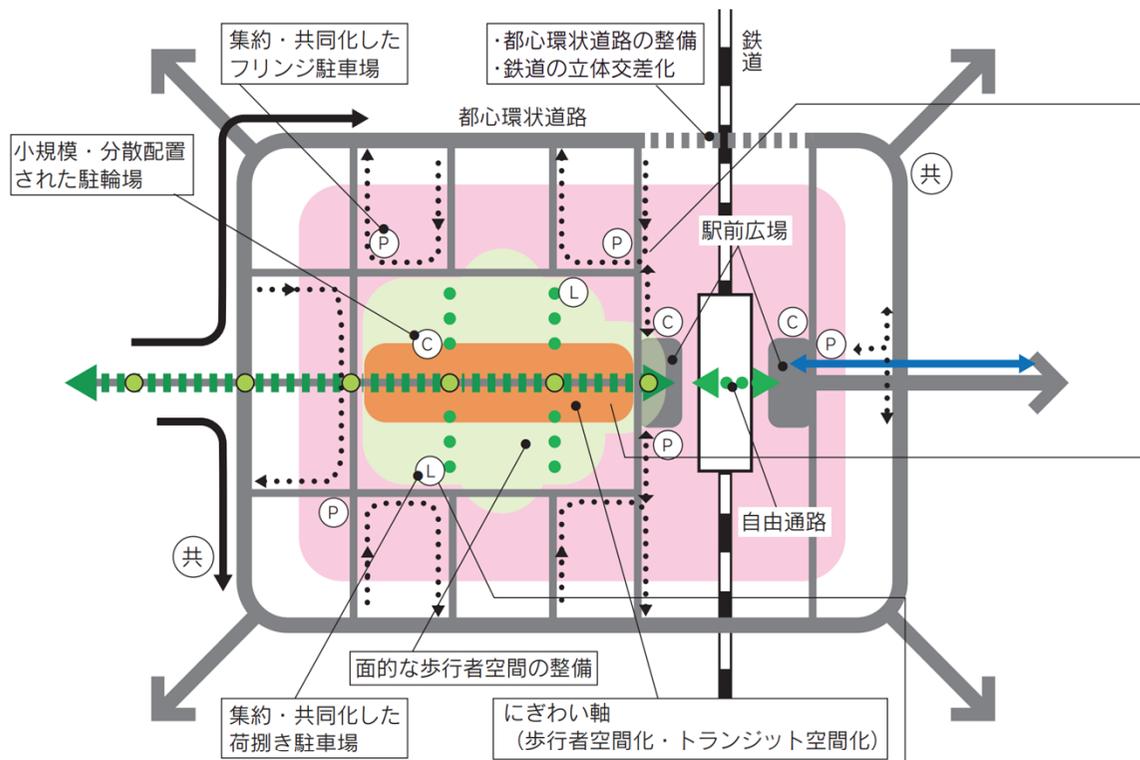
5. 拠点エリアのデザイン(地区交通の基本的考え方)

・地区交通の基本的考え方

- 駅前通りは歩行者優先とし、自動車の流入を抑制
- 駐車場は、歩行者優先エリアのフリンジ部分に配置

・フリンジ駐車場

- 路外駐車場を都心部の外周に計画的に配置し、都心部への車の乗り入れを抑制するもの。



区分	施策例	自転車走行空間のイメージ
ハード 施策	・基幹公共交通 (LRT、BRT) ・自転車走行空間、駐輪場 ・フリンジパーキング ・都心環状道路 等	
ソフト 施策	・駐車場有効利用 等	

区分	施策例	空間活用のイメージ
ハード 施策	・トランジットモール ・歩行者専用道路 ・水と緑のネットワーク ・イベント広場、ポケットパーク 等	
ソフト 施策	・自動車流入規制 ・イベント、オープンカフェ 等	

区分	施策例	ポケットローディングのイメージ	共同集配のイメージ
ハード 施策	・フリンジ荷捌き駐車場 ・ポケットローディング ・共同集配施設 等		
ソフト 施策	・タイムシェアリング		

図 地区交通の基本的考え方

[出典]国土交通省(2008)集約型都市構造の実現に向けて。

5. 拠点エリアのデザイン(プレイスメイキングとモビリティハブ)

・プレイスメイキング

- 人の活動と関係性を起点として公共空間を再解釈・再構築していく、参加型・継続型の空間形成プロセス。

・拠点エリアのデザイン

- プレイスメイキングは、新たな活動の場、滞留の質の創出
- モビリティハブは、活動と活動の間の移動、移動の結節点
- 都市のスマート化によって変化した、都市活動と交通行動の分散化・再編をうまく利用し、活動の生成、再接続することは可能か？

・モビリティハブ

- 既存の公共交通やシェアモビリティなど複数交通手段を空間的・機能的に統合し、利用者の利便性向上とともに持続可能性に寄与することを目的とした取り組みや拠点の総称。

Before (ICT化前)	After (ITC化後)	After (Hub導入)
H→都心W→H	H→在宅W→Sh→H	H→ハブ(W+Sh+E)→H
H→都心W→都心Sh→H	H→在宅W→H、H→近隣Sh→H	H→都心W→ハブ(Sh+E)→H
H→Sh→H、H→Hospital→H、H→Bank→H (別々)		H→ハブ(Sh+Hospital+Bank)→H
外出なし		H→L(イベント、マルシェ)→Sh→H

5. 拠点エリアのデザイン(様々な交通手段の組合せと交通結節点)

・広義のモビリティハブ、狭義のモビリティハブ

図 交通手段の組合せと交通結節点

手段① \ 手段②	鉄道	バス	自動車 (カーシェア、ライドシェア含)	超小型モビリティ パーソナルモビリティ	自転車 (シェアサイクル含)	徒歩
鉄道	鉄道乗換え	—	—	—	—	—
バス	駅前広場 (バスベイ)	バスターミナル	—	—	—	—
自動車 (カーシェア、ライドシェア含)	駅前広場 P&RR	モビリティハブ P&BR	—	—	—	—
超小型モビリティ パーソナルモビリティ	駅前広場	モビリティハブ	モビリティハブ	—	—	—
自転車 (シェアサイクル含)	駅前広場 C&RR	モビリティハブ C&BR	モビリティハブ	モビリティハブ	—	—
徒歩	駅前広場 TOD	バスターミナル バス停	駐車場 (隔地・フリンジ)	ポート	駐輪場 ポート	—

5. 拠点エリアのデザイン(萌芽的なモビリティハブ)

・モビリティハブの種類

- 目的：ラストマイル型、周遊型
- 地域：中心地、住宅地、観光地
- 起点：駅、バス停、駐車場
- 機能：モビリティ、コミュニティ、商業

・トリップパターンに、立ち寄りを誘発するようなモビリティハブのデザインが必要

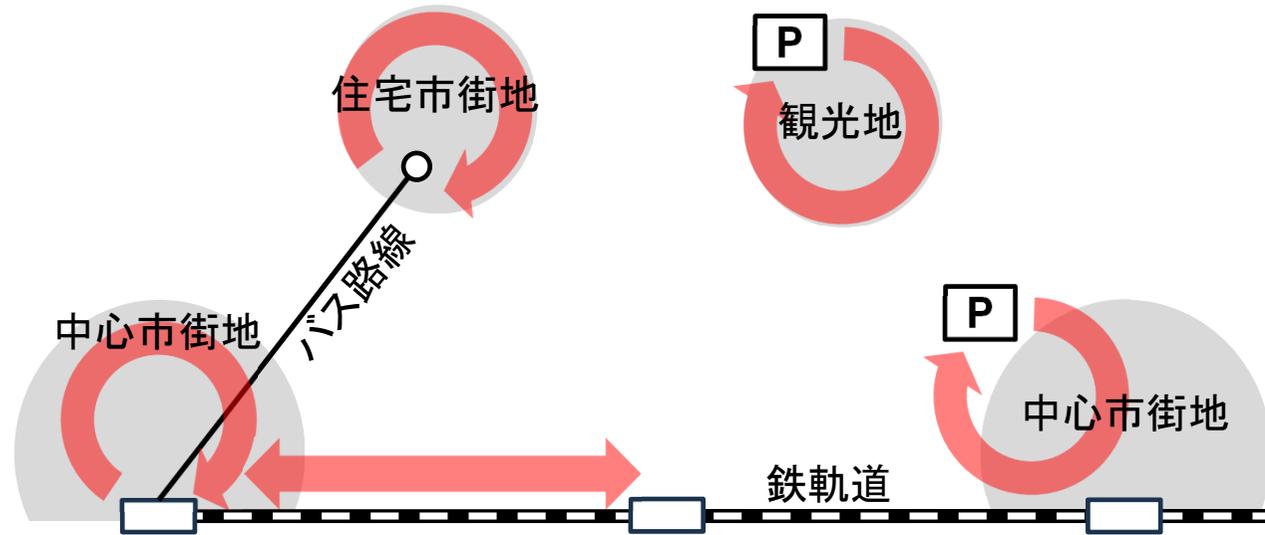


図 モビリティハブの導入地域

表 モビリティハブの導入事例

組合せ	鉄道 × シェアモビリティ	鉄道 × シェアモビリティ	バス × シェアモビリティ	自動車 × シェアモビリティ	自動車 × シェアモビリティ
目的	・基幹公共交通からの二次交通	・鉄軌道交通の補完	・バス停からのラストマイル補完 ・地区内周遊	・自動車アクセスからの都心周遊	・自動車アクセスからの観光地周遊
都市	鉄軌道駅 ⇄ 周辺地域	鉄軌道駅 ⇄ 鉄軌道駅	バス停 ⇄ 周辺(住宅地)	駐車場 ⇄ 周辺(都心)	駐車場 ⇄ 周辺(観光地)
場所	鉄軌道駅	鉄軌道駅	終点バス停	コインパーキング	コインパーキング
事例	世田谷区、宇都宮市	上田市	武蔵野市	大宮市	鎌倉市、岡崎市

6. おわりに(対象の明確化)

• 地域の対象

- 大都市圏と地方都市圏は分けて考えざるを得ない（鉄軌道環境と自動車環境の違い）
- 都心、郊外、農山村地域のどこまで含めるのか？

• 拠点の対象

- 中心市街地のみ？
- 住宅市街地、流通市街地、観光地も含めるのか？

• 施策の対象

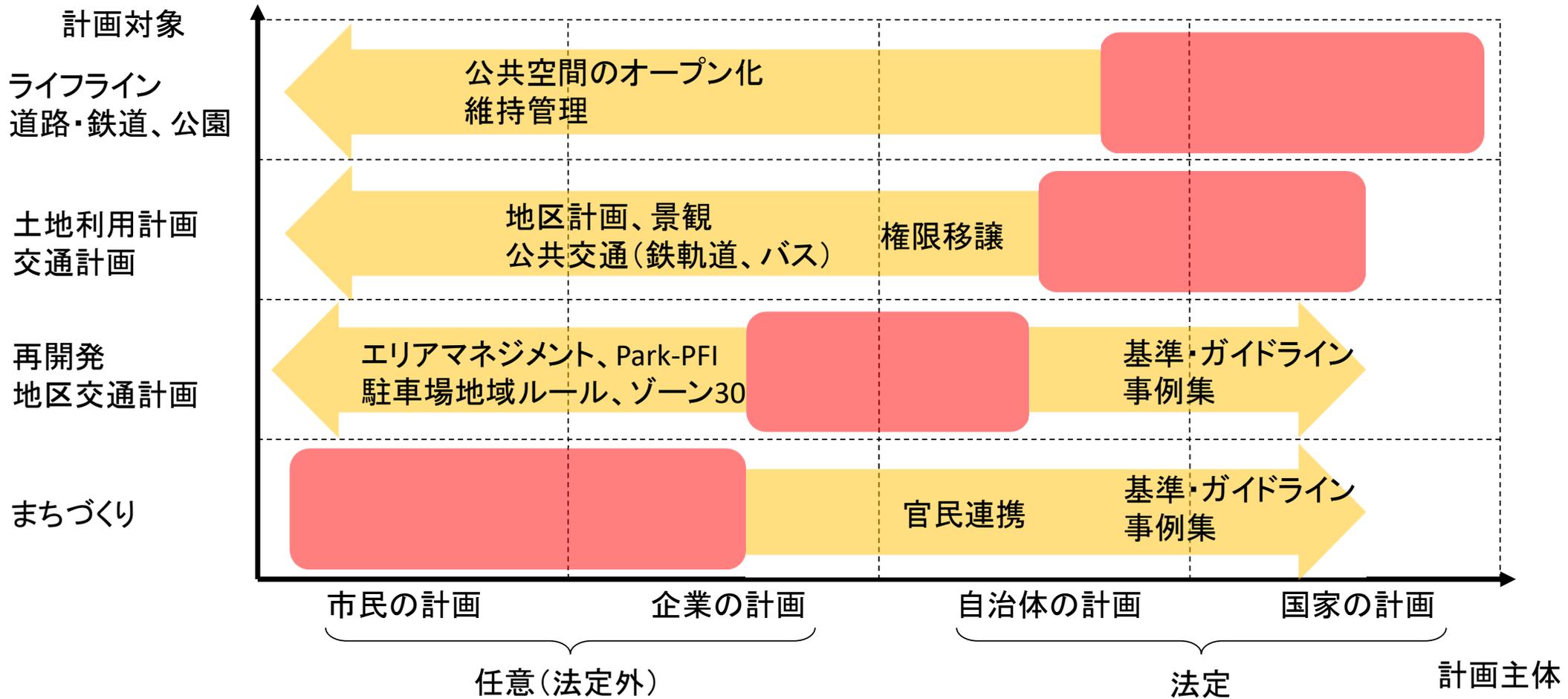
- 都市交通施策のみ？都市交通施策以外の施策（土地利用・まちづくり施策、経済経営施策、労働施策など）はどこまで扱うか？
- 人の交通と物の交通の融合
- 自動運転社会の扱い

• 役割分担

- 国、自治体、企業、市民の役割

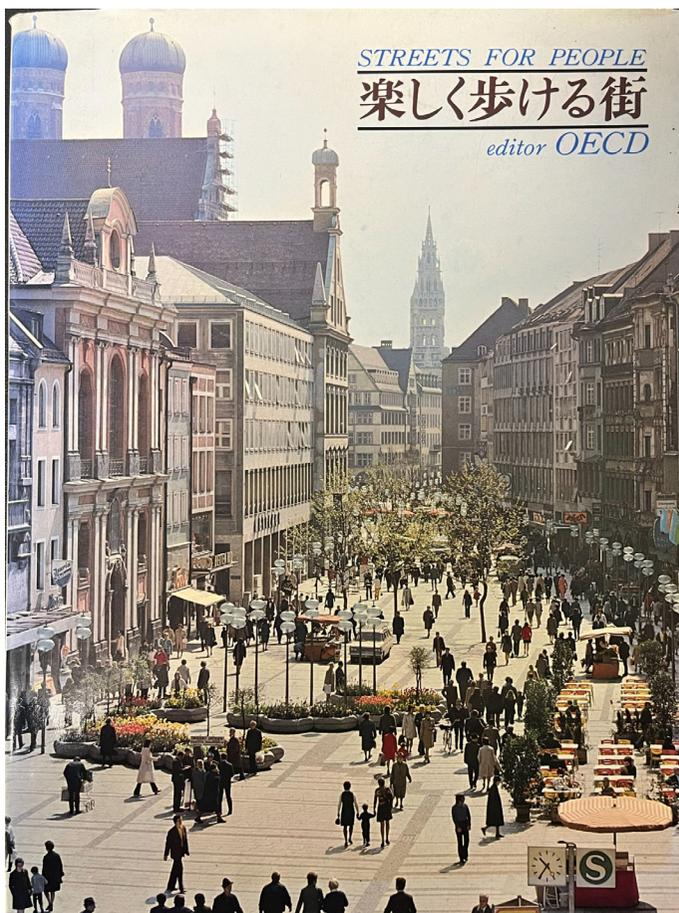
6. おわりに(計画の主体と対象)

・計画の主体と対象の多様化



[出典]石川栄耀(1949):「新訂 都市計画及び国土計画」、産業図書、を参考に筆者作成。

ご清聴ありがとうございました



序文
 歩行者対策と市民の反応
 歩行者道路の実例
 ◆世界からのレポート◆
 ウィーン: 都心の再生
 ドイツの32都市
 エッセン: 歩行者道路の発祥地
 イエデポリ: 交通ゾーンシステム
 コペンハーゲン: 駅と広場を結ぶ道
 ノーリッジ: 古い商店街の改造
 ルーアン: 観光政策と歩行者道路
 オランダ: 新しい都市のイメージ
 カナダの都市



序言: バーナード・ルドルフスキー
 序章
 I. なぜ歩行者空間が必要か: 基本的な目標の評価
 1. 交通規制
 2. 経済復興
 3. 環境改善
 4. 社会便益
 II. 歩行者空間はどのように役立っているか
 5. 住民の参加
 6. 法律と財政
 7. 計画と設計
 8. 実施の管理
 III. ヨーロッパの代表的事例
 IV. 北アメリカの代表的事例
 あとがき

OECD編集、岡並木監修、宮崎正訳(1975)、「STREET FOR PEOPLE～楽しく歩ける街～」、PARCO出版局。

R・ブランビラ、G・ロンゴ共著、月尾嘉男訳(1979)、「歩行者空間の計画と運営」、鹿島出版会。