

第2回 拠点エリアワーキンググループ

議事概要

日 時：令和8年3月13日(金)16:00~18:00

場 所：中央合同庁舎3号館6階 都市局局議室

※学識者委員（大門委員）、事務局から資料に基づく説明があり、委員および出席者間で主に以下の意見交換が行われた。

【拠点エリアにおける魅力や快適性の向上に向けた取組】

- 魅力的な車両やモビリティハブの場合は、移動自体が本源的な需要となるという議論もある。本源的需要とプレイスメイキングの取組は親和性が高く、連携することが望ましい。
- モビリティハブは、利用者の移動を想定して、どういう場所に、どの程度の数を配置し、どのモードが必要かといったことを整理する必要がある。現在、モビリティハブは設置可能な場所に配置されている段階だと認識しており、まずは知見を集める段階である。本検討会においても、モビリティハブのあるべき姿について議論できると良い。
- まちの中心部においては、ウォーカブルな空間整備と郊外部からの自動車のアクセスが両立できるという意味でも、余白を持ったウォーカブル施策が必要ではないか。
- 現状、駐車場の集約については、事例が多くなく、いずれかの地域が先行して好事例を創出できると良い。
- 東京や地方部でフリンジ駐車場の整備が進められているが、荷さばき用の駐車場が附置義務基準を下回っていたり、そもそも荷さばき駐車場をつくるための資金がなかったりする場合もある。
- 拠点性の高いアクセスポイントの機能更新においては、民間駐車場の集約が必要ではないか。また、自動運転の文脈からは、カーブサイドの取り扱いについて考える必要がある。
- プレイス性の高い場所をつくることの効果は、賑わいや滞在時間の増加などに着目されがちであるが、そうした場所があることで次の目的地へ向かいたくなるといった効果も重要である。
- 既往研究では、プレイス性の高い場所やアメニティ、歩道があることにより、主観的に感じる距離が短くなり、気温が高いと主観的に感じる距離が長くなることなどが示唆されている。歩行時に心理的に感じる距離とプレイス性との関係性を整理・レビューして、プレイス性の高い場所があることでそこを歩行する人が増えるということの根拠付けができると良い。
- 近年の猛暑をふまえると、緑化・暑熱対策とセットになったウォーカブル施策の展開が重要ではないか。
- 海外において、ウォーカブルな取組が進んでいるのは、自動車側の行動変容があったことも一因である。既往研究では、ウォーカブルな空間形成が、自動車側の行動変容につながったことが指摘されている。traffic evaporation（蒸発交通）の研究も参照してはどうか。
- 街道筋は、本来歩くことをメインとした空間構成だが、近代以降はクルマの交通が流入している。一方で、こうした場所は、小さい投資でポテンシャルを引き出せる可能性もある。
- ウォーカブルにも「幹・枝・葉」があつていいのでは。幹はメインストリート、枝はそこに

直行するような通り、葉は路地など小さい道のイメージである。

- 表彰という発想は良いのではないか。景観など他の表彰と対象が重なってくるのが想像されるが、類似の賞と比較して差別化を考える中で、ウォーカブルの理念が整理されてくるかもしれない。
- 地方都市でも参照できる議論にするためには、自動車交通もあわせて議論することが必要。その観点では、山形市のパーク&ウォークは重要で、こうした取り組みを広く紹介することも大事ではないか。
- これまで整備してきた拠点が、交通の拠点であっても、街の拠点となっていない場合がある。こうした観点でも、交通事業者と地元が一体となったエリアマネジメントの仕組みづくりは重要。地方鉄道が小さな駅ストックをリノベーションした事例など、スモールスタートでもよいということが分かる事例の周知が有効ではないか。
- 神戸三宮地区の人流分析の結果、まちの中心部における滞在時間が長くなると、他のエリアにもその効果が波及することが分かった。そのような場所に仕掛けをすると滞在時間をさらに長くできるのではないか。また、アリーナにおいて、バスケットボールの試合を行なう場合と著名アーティストのコンサートを行なう場合を比較すると、後者の方がコンサート前後での人々の回遊が多くみられる傾向にあった。コンテンツの違いによっても回遊性に変化があるのではないか。そのようなデータ分析に基づくまちのデザインが重要である。
- 回遊などに関するデータプラットフォームをまちで作り上げて、エリアマネジメントに取り組む方々が参照できるような仕組みがあると良い。各都市で同じ形のデータを取得しておくと思えば評価しやすいと思うので、統一的なデータ取得の手法があると良い。
- 神戸市では、民間事業者等と有識者を含めたデザイン調整会議の中で議論できたことが、合意形成できた要因として大きかった。そのような会議の仕組みや体制作りも重要である。
- 通過交通量が減少しないことには、ウォーカブルな施策を実現することが難しいため、中心部における地区交通戦略を実現するための環状街路など都市計画道路等の決定根拠や整備推進が必要であると感じた。
- 拠点エリアの空間イメージについて、まちなかだけでなく、住宅地等においても空間イメージを示す必要があるのではないか。現代版の居住環境地区やトラフィックセル等を示せると良い。また、地方部では、小さな拠点のような場所を中心とした拠点形成もあり得る。
- 拠点エリアにおいてミクストユースを実現することは、トリップチェーンの発生につながる。一方で、用途地域の土地利用規制との折り合いについては考える必要がある。
- ウォーカブルは目的ではなく手段である。あくまでも人々が外に出て快適に楽しく歩くことの手段の一つとしてウォーカブルがあり、トラフィック・アクセス・滞留等の機能を最大限発揮するのがウォーカブルという手法である。そのため、沿道の土地利用と一体化して考えることが重要である。

以上