

参考資料： 第2回 拠点エリアワーキンググループ 資料3

令和8年3月30日

国土交通省 都市局 街路交通施設課

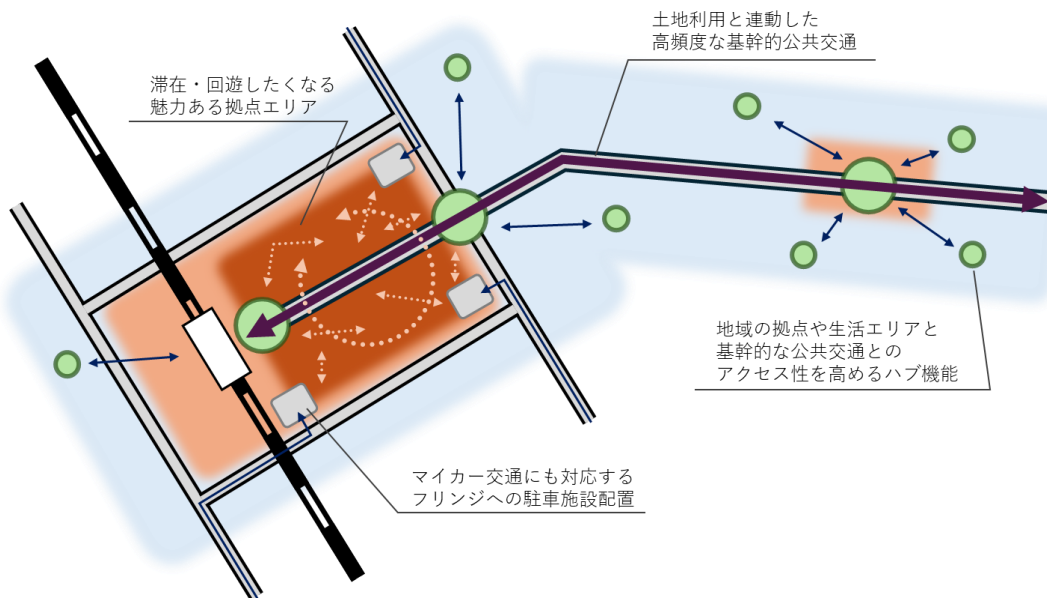
【 目次 】

1. 施策検討の枠組
2. 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化
3. 都市交通計画における実効性の向上
4. ウォーカブル施策の理念レベルでの再整理

1. 施策検討の枠組

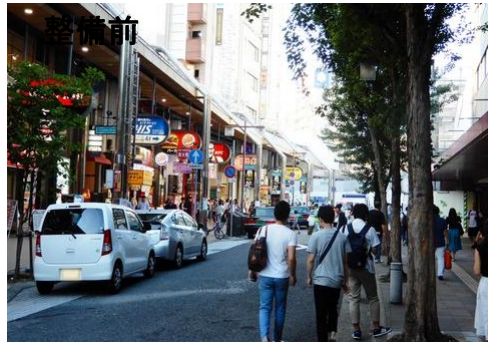
多くの人がアチコチ行きかう街

- ・ 市民の活動量が低下していることは、都市交通や都市そのものの持続性に大きな障壁となる
- ・ 持続可能で魅力的な都市像の実現のためには、市民の活動量を増やしていくことが必要
- ・ 市民の活動量を増やすためには、そもそも外出の動機となる、快適で魅力ある拠点エリアの形成が必要
- ・ この実現に向け、人中心の拠点エリアの形成のための方策を議論



- 神戸市では、サンキタ通り・広場において、交通規制とともに、道路と歩車道の段差がないフラットで一体的な形状で、沿道建築物と公共空間が一体となった歩行者中心のにぎわいのある空間を創出
- 歩行者交通量が前年比で162%となり、若者の割合増といった変化も見られる

【サンキタ通り・サンキタ広場：神戸市】



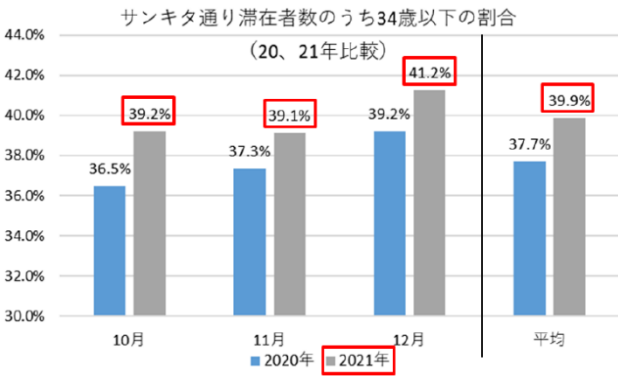
第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 神戸市資料より再掲

歩行者通行量の変化

・前年の同月に比べ歩行者通行量が増加



エリア	2020年11月比 (1か月合計)
エリア全体	102%
センター街1丁目	-
フラワーロード	66%
フラワーロード 駅南	103%
京町筋	120%
難波川筋メリケンロード	50%
三宮中央通	55%
番合南54号	84%
北長狭 サンキタ商店街	162%
北長狭 生田新道	110%
北長狭 IKUTA Road	82%



- 姫路市では、大手前通りにおいて、市街地を取り囲む環状道路網の整備により、6車線から2車線のトランジットモールへと再編し、高架下に自転車駐車場やバスプールを集約することで、バス路線の増強と放置自転車を削減
- 周辺におけるホテル、マンション建設が活発化し、駅周辺の商業地地価は25%上昇（H31：全国7位）、商業床面積も増加といった効果もみられる

【大手前通り：姫路市】



地図出典：OpenStreetMap



公示価格：姫路市駅前町252番(大手前通りトランジットモールの導入箇所)の状況



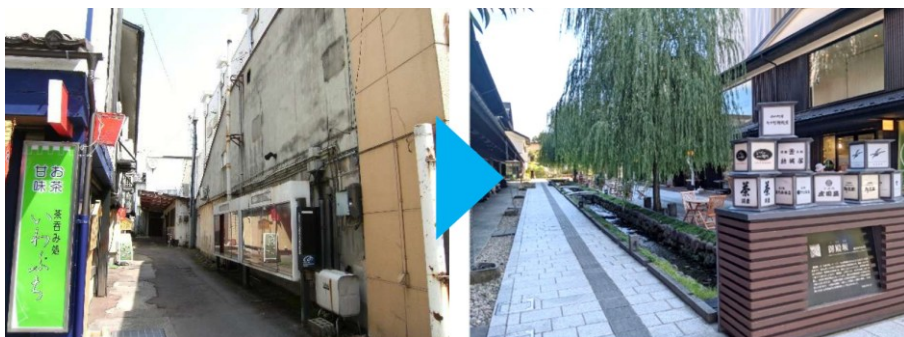
<取組効果>

- ・周辺におけるホテル、マンション建設が活発化し、駅周辺の商業地地価は25%上昇（H31：全国7位）、商業床面積も増加

人中心の拠点エリア形成による効果

- 山形市では、七日町大通りやその周辺地区において、暗渠化された御殿堰を親水空間へ再整備し、御殿堰沿いに小路や広場整備するなど、地域資源を活用した空間を形成。併せて、スマホアプリを用いた健康事業等も展開し、医療 福祉分野と連携したウォーカブル施策を推進
- 中心市街地の歩行者数増などの効果がみられ、健康づくりに関する取組の総合的な効果として平均寿命の延伸なども見られる

【 御殿堰 ： 山形市 】



高度経済成長期に暗渠化された御殿堰

御殿堰を開渠し親水空間へ



スマホアプリを活用し健康づくりに関する事業への参加を促進

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 山形市資料より再掲



平均寿命と健康寿命が男女ともに延伸し、日常生活に制限のある不健康な期間（平均寿命と健康寿命の差）縮小

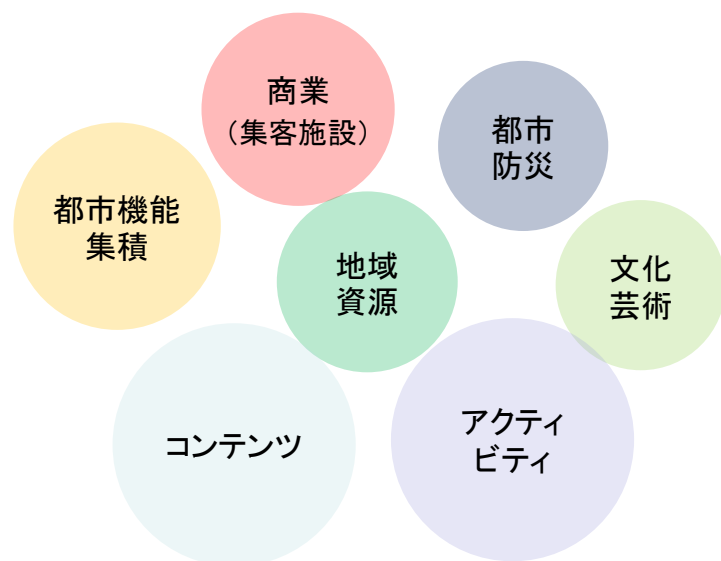


累計登録者数20,000人突破！



自動車交通の流入が抑制された都市空間

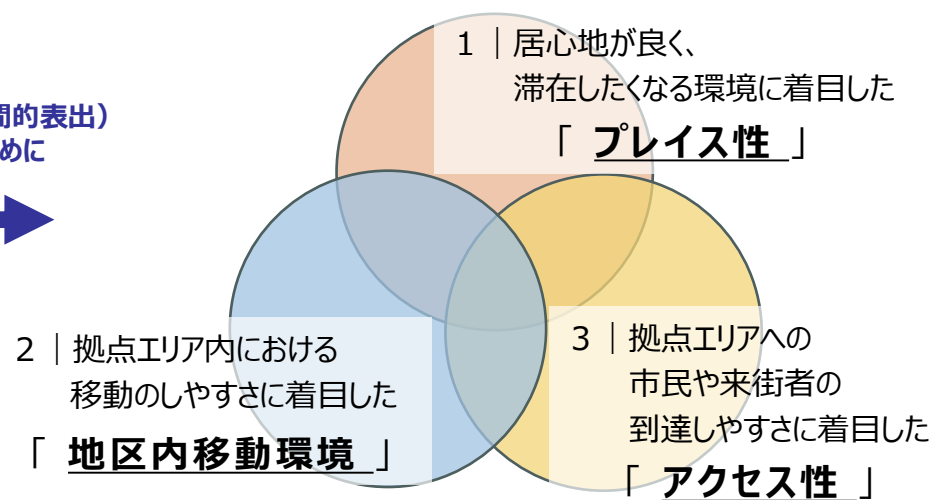
拠点エリア形成の普遍的魅力／固有の魅力



実現（空間的表出）
のために

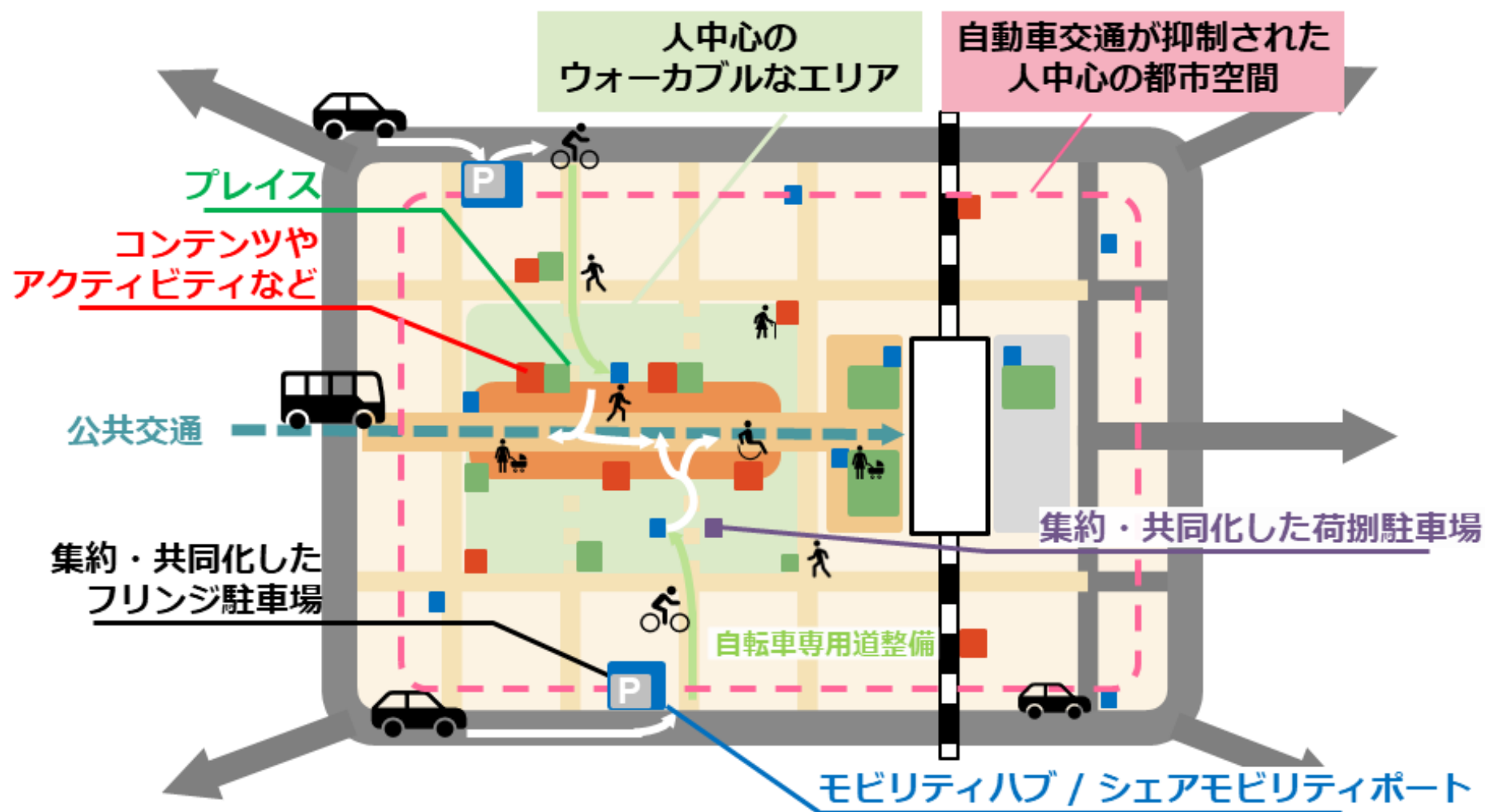


人中心の歩きたく滞在しやすい都市空間を形成する
ための地区の交通に関する着眼点



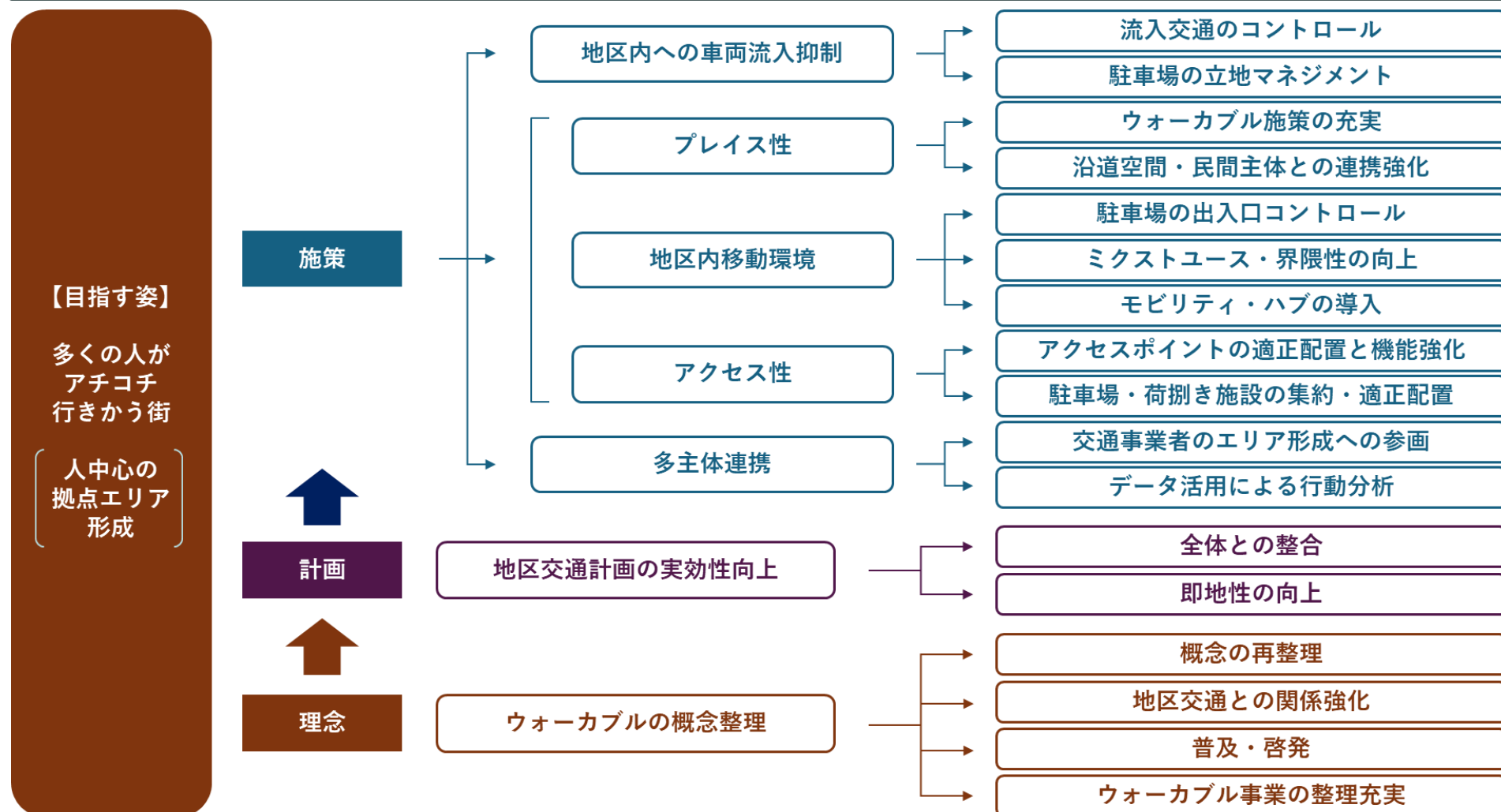
多様な主体との連携

- 拠点エリア形成のための着眼点を踏まえた、拠点エリアの交通やウォーカブル空間は以下のようなイメージ（※議論のための簡便な叩き台として提示）



【 人中心の拠点エリア形成を実効性高く進めるために、以下の観点に着目 】

- ◆ 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化
- ◆ ウォーカブル施策の理念レベルでの再整理
- ◆ 都市交通計画における実効性の向上
- ◆ 理念・計画・施策の実効的な連動

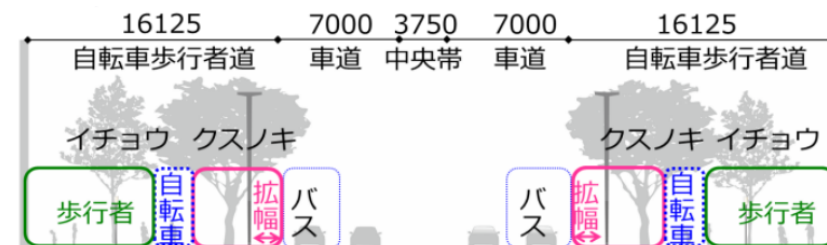
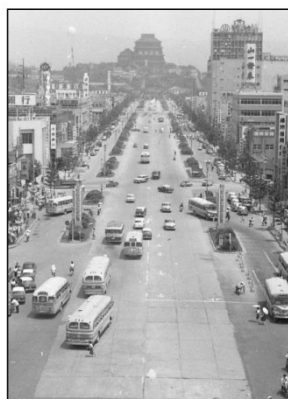


2. 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化

2. 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化

ー 自動車交通の流入が抑制された都市空間の創出 ー

- 人中心の拠点エリアを形成していくには、居心地の良さや滞在環境の確保のため、歩行者とモビリティのすみ分けや、車両の流入をいかにコントロールしていくかという観点が重要となる
- 例えば姫路市では、環状街路の整備によりメインストリートにおける自動車交通量が減少し、駅前のトランジットモール化や、人中心の広場・ストリート形成が可能となった



拠点エリアへの通過交通の流入抑制のために、
環状街路等での周辺交通の処理に関する取組を進めていくべきではないか

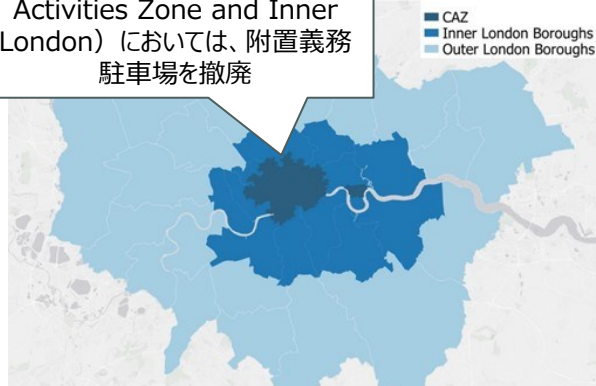
- 駐車場は、都市における自家用交通等の発生集中源となる施設であり、その配置マネジメントが重要
- フリンジ部への集約等により適正な量を確保するとともに、歩行者が中心となるエリアでは、駐車場の立地や出入口の設置を抑制することも重要
- 持続可能なまちづくりや都市交通の実現に向け、統合的な政策に基づき駐車場をマネジメントしていく「攻めの駐車場政策」が提言されている（令和7年5月）

【中心部への駐車場設置規制・上限設定】

（ロンドン市）

- 都心部の道路混雑の緩和のため、附置義務撤廃・駐車場整備量の上限値を設定するとともに、ロードプライシングを導入。

都心部（CAZ：Central Activities Zone and Inner London）においては、附置義務駐車場を撤廃



出典：ロンドン市
https://www.london.gov.uk/sites/default/files/future_of_the_central_activities_zone.pdf

【環境税の導入】

（大宰府市）

- 一時有料駐車場の利用者に一定の税負担を求め、得られた税収で交通渋滞対策等を実施。

大宰府駅前広場整備事業
駅前広場の舗装化とバス停車帯の設置



出典：内閣府地方分権改革事例集 駐車場利用者への環境税により、文化・観光のまちづくりと住民の生活環境改善を推進、太宰府市HP

自家用交通等の発生集中源となる駐車場の立地のあり方を通じて、
拠点エリアへの交通流入をコントロールする取組を強化していくべきではないか

- 従来の「受け身の駐車場政策」では、車種ごとの需給の不一致や中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生。
- 車優先から、歩行者、自転車、公共交通など持続可能な交通手段を優先した、人間中心の持続可能なまちづくり、都市交通の実現に向けた政策目的達成の手段として、統合的な政策に基づき駐車場をマネジメントしていく「攻めの駐車場政策」への転換が必要。

出典：令和7年5月 まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ概要

I はじめに

- **人間中心の持続可能なまちづくり**を考慮した駐車場政策
(コンパクト・プラス・ネットワーク、居心地が良く歩きたくなるまちづくり、ユニバーサルデザイン、GX・DX・防災)
- **交通の結節点、公共的空間**としての駐車場の秩序ある整備・活用（産学官連携による地域でのマネジメント）
- **新技術の活用**（自動バレーパーキング、事前予約制等）
- **物流や観光、多様化するモビリティへの対応**
- **持続可能な交通手段とのバランス**
(幅広い世代の利用可能性、環境負荷の低減に資する自転車等のアクティブモビリティ、公共交通やシェアモビリティの活用)

本とりまとめにおいて、各主体に想定する役割

国	本とりまとめに基づく制度や各種支援施策の検討、個別の技術的助言
地方公共団体	本とりまとめを技術的助言（ガイドライン）として活用、計画や条例・施策の検討・見直し
民間事業者	本とりまとめを参考とした駐車場設置運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発

II 基本的な考え方

1. 駐車場政策のこれまでの経緯
2. 近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性
 - (1) **駐車場の需給**等の実態（車種ごとの偏りや計画の未更新）
 - (2) **都市政策**の動向（SUMP等の**海外動向**等）
 - (3) 駐車場をとりまく動向（**交通・物流・観光**等）

III 具体的な施策の進め方

1. 計画的な取組

- まちづくり、都市交通に係る**上位計画**を考慮し、**適切な目標**（駐車場供給・配置に加えて、**交通分担率**、土地利用等）を設定
- **需給の把握**、**定期的な見直し**
- **産学官連携**（エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等）
- マネジメントのための**施策・手段**（駐車場設置運営に係る規制、誘導等）

2. 施設の構造設備に係る施策

- **配置の適正化**（路外駐車場配置等基準導入、駐車場集約）
- **質の向上**（モビリティハブ化等の結節点機能の強化、まちの入口としての案内・機能の充実、景観等への配慮による魅力的な駐車場）
- **車両等の変化への対応**（新基準原付、普通車や**貨物車**の大型化、**リフト付福祉車両の高さ**等への対応）

3. 駐車場の整備（供給）施策

- 附置義務の見直し（**区域**や**建築物用途**、**車種毎の量の適正化**）
- 交通施策との調和（**公共交通利用促進措置**による**緩和**）、配置の適正化（**隔地・集約の推進**）**制度の柔軟な運用**（**既存附置義務駐車施設の振替・緩和等**）
- 外部不経済への対応（**土地利用**の適正化、駐車場の質による量の適正化、量的規制等）

4. 各種政策課題への対応

- 都市内**物流**（**荷さばき駐車場**）・**観光**（観光バス乗降・駐車場等）
- **多様なモビリティ**の駐車環境の確保（**自動二輪車**、原付等）
- **安心・安全**の確保（**バリアフリー**・ユニバーサルデザイン、**こどもまんなかまちづくり**、**機械式駐車場の安全対策**）
- **GX**（緑化、**EV**等）、**防災**、**DX**（**AVP**、駐車場情報等）

※ **青字**は制度改正（政省令・標準条例）、**下線**は既存制度活用（法・予算）、**その他**は自治体による運用（参考事例の充実）や今後の検討による対応を想定。

2. 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化

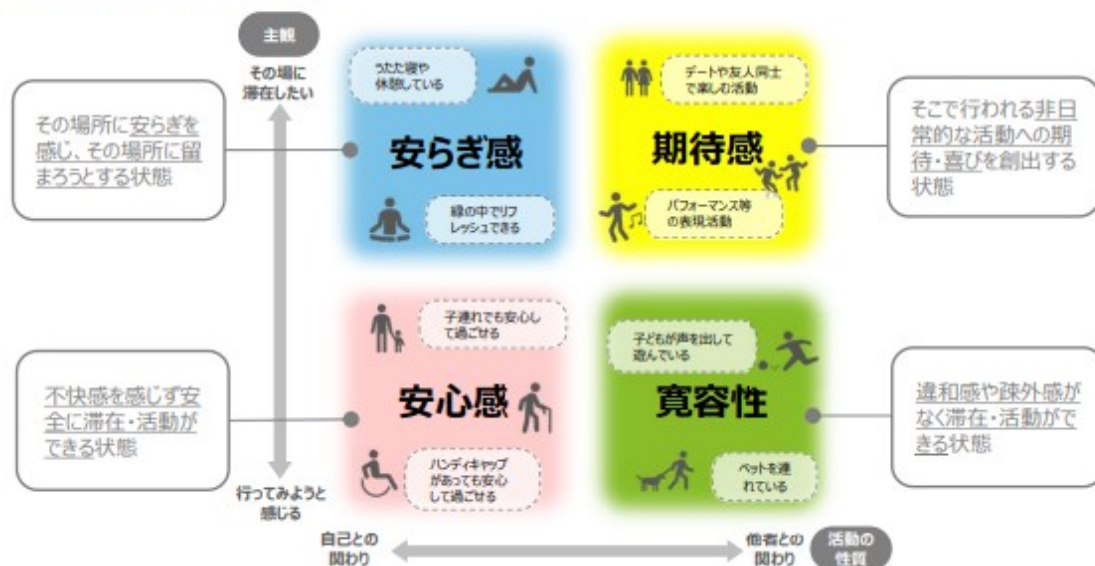
ー プレイス性を高める施策 ー

- ウォーカブル施策は「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指す総合的な取組であるが、とりわけ、その充実を図ることは「プレイス性」と密接に関係
- こうした観点で、ウォーカブル施策の充実を図っていく必要があることに加え、近年の「ウォーカブル」の広がりや、それに伴う弊害を鑑みると、改めてウォーカブル施策の理念レベルでの再整理が求められる
→ 「4. ウォーカブル施策の理念レベルでの再整理」において、取組の方向性等を議論

ウォーカブル施策では、居心地の良さを当初より重要視しており、『まちなかの居心地の良さを測る指標』（令和6年、国土交通省都市局）では、安心感、寛容性、安らぎ感、期待感の4つの観点から、対象地の居心地の良さを把握する手法を示している

■ 居心地の良さの4要素

本指標は、居心地の良さを**安心感・寛容性・安らぎ感・期待感**の4つの要素にグルーピングし、対象地を要素ごとに把握します。居心地の良さの4要素には各項目の指標を設定し、項目ごとに**【主観】**と**【活動】**を計測します。



▼ 計測イメージ *滞在者・通行者がどのように感じるか、調査者（2～3人）の主観で代替



主観（調査者*が滞在・通行して感じられること）

安心感#2：安んじて子どもが遊べる場所を感じる
寛容性#2：子どもが声を出して遊ぶ場所を感じる
期待感#4：人が群がりそうな面白そう・雰囲気の良いものがある場所だと感じる

安らぎ感#1：ぼーっとできる場所だと感じる
安らぎ感#3：横になってくつろぎたい場所だと感じる
安らぎ感#5：緑などに囲まれて自然を感じられる場所だと感じる

活動（調査時に見られる滞在者・通行者の活動）

安心感#2：子どもを遊ばせている
寛容性#2：子どもが声を出して遊んでいる
期待感#4：何かが人が群がっている

安らぎ感#1：ぼーっとしている人がいる
安らぎ感#3：横になって過ごしている人がいる
安らぎ感#5：花壇や緑などを眺める人がいる

- 拠点エリアの魅力は、コンテンツやアクティビティの充実と密接に関係すると考えられる
- この観点で、拠点エリアの空間形成は、その空間が「使われる」ことを前提に企画・運営されるべきである
- 一方で、単に道路区域の活用に終始したり、利活用の中心となる民間主体が不在であったりするなど、街への波及が限定的であり、コンテンツやアクティビティが充実しにくい事例も存在

【兵庫県神戸市】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 神戸市資料より再掲

- 街路空間の再構築と合わせ、行政が伴走して実行委員会をつくり、エリアマネジメント団体として発展。実行委員会による広場活用ルール策定やほこみち指定により、利活用を推進。



【山形県山形市】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 山形市資料より再掲

- 商店街において、駐車場の出入口を設けないなどの独自ルールを設け、人中心の空間を創出。市と商店街が初期段階から連携し、社会実験を実施しており、商店街による自走へとつなげている。



例えばまちなかウォーカブル推進事業の活用にあたっては、沿道空間の一体的な活用や、民間主体との連携を要件とするなど、活用を前提とした事業制度への移行を図るべきではないか

2. 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化

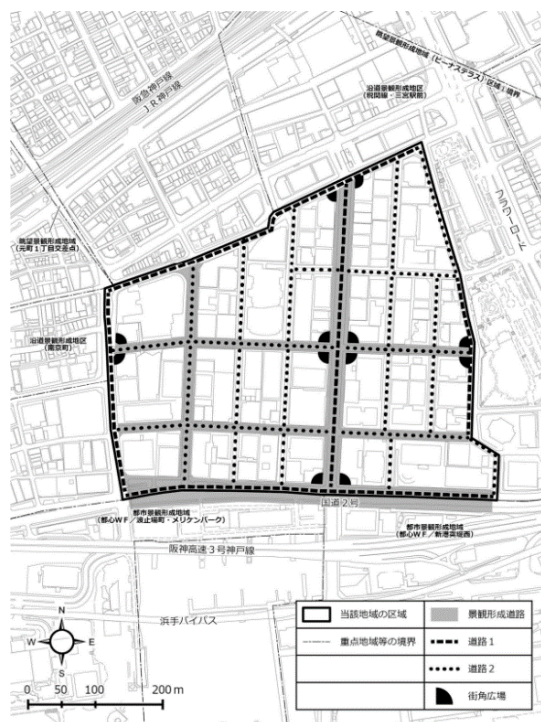
－ 地区内移動環境を向上する施策 －

- 駐車場の出入口付近では、歩道が分断され、自動車と歩行者との交錯による事故発生のリスクが高まることに加え、出入口が立て続く場合、街並みの連続性に対しても負の影響がある
- 特に、徒歩や自転車で区内を移動することを考えた場合、駐車場の出入口をメインストリート等を中心として抑制し、ウォークブルな空間の連続性を確保することが有効

【景観形成基準による出入口規制（兵庫県神戸市）】

（神戸市）

- 景観形成基準に「駐車場の出入口は、景観形成道路及び景観形成広場に面して設置しないこと」などを記載。

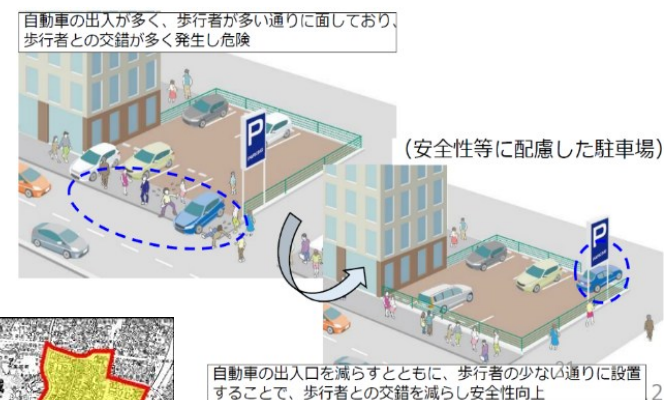


出典：神戸市景観計画

【駐車場の立地・出入口規制】

（熊本市）

- 滞在快適性等向上区域においては、歩道に面する場合は駐車場の出入口を集約し、幅を6m以内とすることなどを条例に定める。



滞在快適性等向上区域範囲図

人中心エリアへの自動車交通の流入を抑制

出典：第36回全国駐車場政策担当者会議 熊本市資料

- 拠点エリアに「多くの人が行きかう」ことを目指すうえでは、そのエリアに多様な人々が集まる、あるいは、集まりたくなる環境が必要
- 一方で、老朽・未活用の空き家等の負の民間ストックがエリア更新の支障となり必要な施設更新や機能導入が十分に進まない場合もある

【群馬県前橋市】



出典：都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会 第3回（2025年1月15日）資料1

- ・ 拠点エリアにおいて、適正なミクストユースを進め、メインストリートだけでない面的な「界隈性」を高めていくことが有効ではないか
- ・ また、民間ストック活用（または除去）に向けた支援策も必要となるのではないか

- 拠点エリアにおけるアクセス性や移動環境の向上の観点では、様々なモビリティにスムーズに乗り継ぎが可能な小規模な拠点（モビリティ・ハブ）がエリア内部や外縁部に点在していることが重要であり、モビリティ・ハブの重要性が高まっていくと考えられる
- 他方、都市交通施策としてのモビリティ・ハブに関し、どのような機能をもち、どのような課題解決が期待されるかなど、基本的な事項が十分に整理されていない

【武蔵野市hocco】

- 郊外部のバス転回場敷地を活用し、住宅や小規模な店舗、広場が併設。地域イベント等に活用され、生活圏における拠点創出に寄与。



出典：小田急バス株式会社・株式会社ブルースタジオ

【山形市パーク＆ウォーク】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 山形市資料より再掲

- 公共交通だけでなく、自家用車も重要な手段である特性を考慮し、「駐車して歩く」という交通政策を展開。

Park & Walk

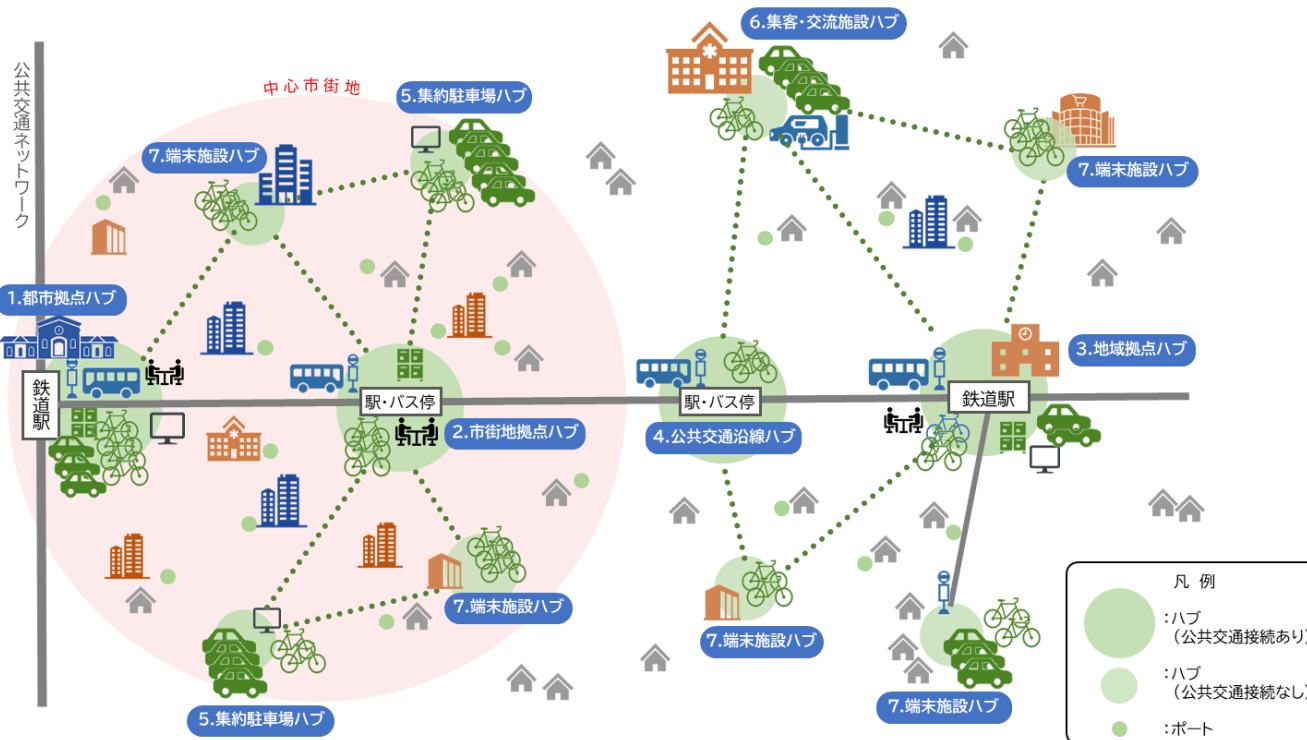
TAMAGATA CITY
山形市



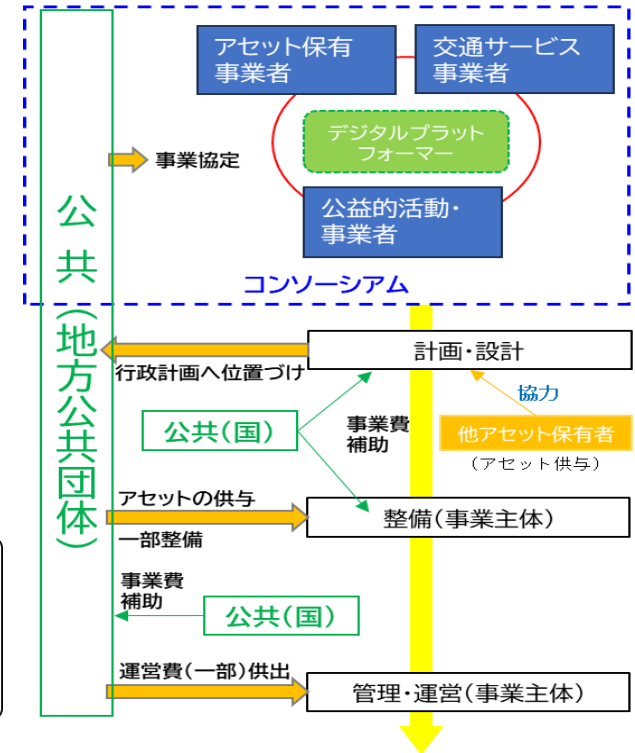
まずはモビリティ・ハブに関する基本的な概念や事項を整理し、周知・展開を図ることが有効ではないか
加えて、モビリティ・ハブの設置促進のための支援策も必要となるのではないか

- 学識者と民間主体による研究会により、日本版モビリティ・ハブの議論がなされている事例がある。
- 研究では、モビリティ・ハブを「多様な移動形態を促進し、人々の幸福な居場所を生み出し、都市の魅力とコミュニティを育む拠点」と位置づけ、特に官民の既存アセットの有効活用といった観点や、多様なタイプのハブによるネットワーク化が重要と指摘、また、官民協働による整備・運営体制の構築の必要性が謳われている。

J-Hubのタイプ分類のイメージ



【官民コンソーシアム型による事業の組立て例】



2. 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化

－ アクセシ性を高める施策 －

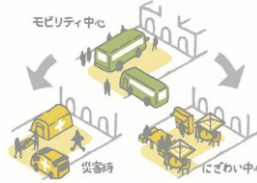
- 拠点エリアを人中心の空間に転換していくに際し、拠点エリア内の目的地への到達しやすさを考えると、アクセスポイントとなる施設が適正に配置されていることが重要
- 一方で、既成市街地においては、現在の施設配置を前提としながら、既存ストックの活用などを通じて適正にアクセスポイントを設けていく工夫が必要となる

【駅まちデザインガイドライン】

- 1 多様な主体の連携 2 ビジョンの共有



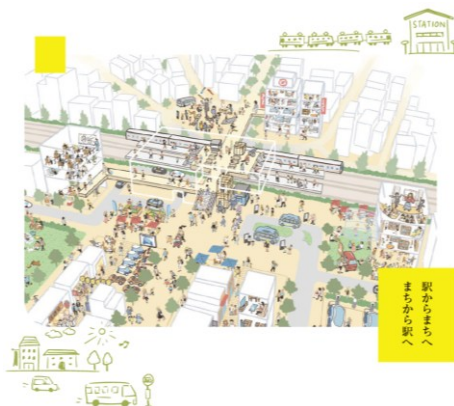
- 3 空間の共有



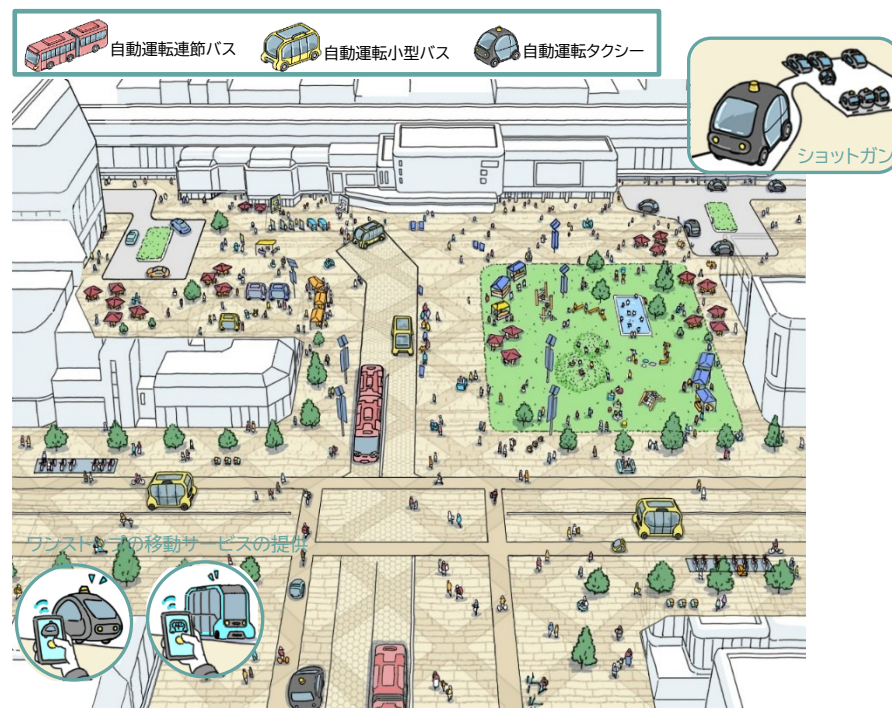
- 4 機能の連携



- 5 一体的で柔軟な運営



【自動運転ポイント集】



地区交通計画の検討にあたり、他のアクセスポイントや、人中心の空間との関係性を意識しながら、駅前広場など既存の拠点性の高いアクセスポイントの機能更新を検討していくべきではないか

- 「攻め」の駐車場マネジメントの考えのもと、駐車場の立地コントロールの観点では、拠点エリアにおける小規模駐車場や附置義務駐車場の拠点エリアに対する立地抑制やフリンジへの集約化が有効
- また、荷さばき施設についても、商業地へのアクセス性を確保しつつ、集約化を図ることが有効

【フリンジの集約駐車場】

(福岡市)

- 大型商業施設等と連携して駐車場を確保し、パークアンドライドに取り組む。まちづくり会社と連携して利用特典を提供。



対象地区	天神地区	博多駅地区
対象駐車場 (営業時間)	ボートレース福岡第1立体駐車場 (9:00~21:30) アキラパーキング (24時間) グランドパーキング (24時間)	住吉パーキング (24時間) グランドパーキング (24時間) ※グランドパーキングは天神地区・博多駅地区の両方に対応
駐車料金	天神に行く方 駐車料金最大 500 円 (入庫後 12 時間まで※) ※ボートレース福岡第1立体駐車場は当日 21:30 まで	博多に行く方 駐車料金最大 500 円 (入庫後 12 時間まで)
利用特典 及び 受取場所	乗車人数分の「西鉄バス片道乗車券」もしくは「福岡市地下鉄片道乗車券」を進呈 ※福岡市地下鉄片道乗車券はグランドパーキング(七隈線渡辺通駅まで)のみ対象 福岡市観光案内所(ライオン広場内)	
	博多駅総合案内所(博多駅構内)	

フリンジパーキング利用者にバスや地下鉄の片道乗車券を贈呈

【共同荷さばき集配事業】

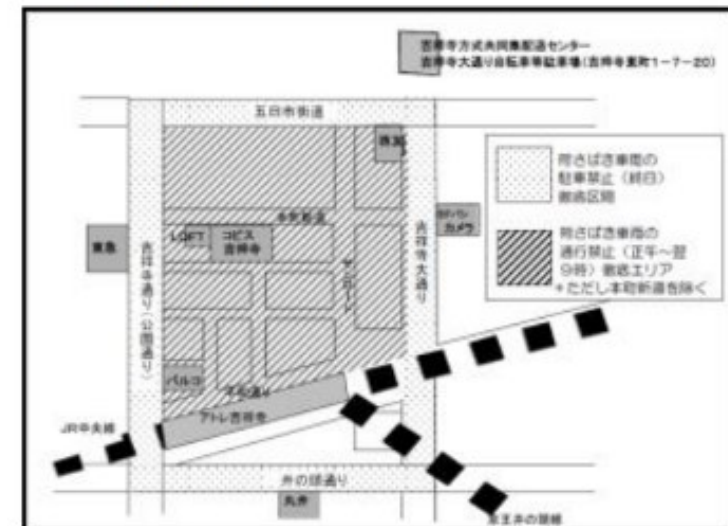
(武蔵野市)

- 中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策(共同集配、交通規制、民間駐車場の活用)を導入。

東京都武蔵野市吉祥寺地区

1社がまとめて台車等で店舗に荷物を運び、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組。商店街約2,000店舗を対象。

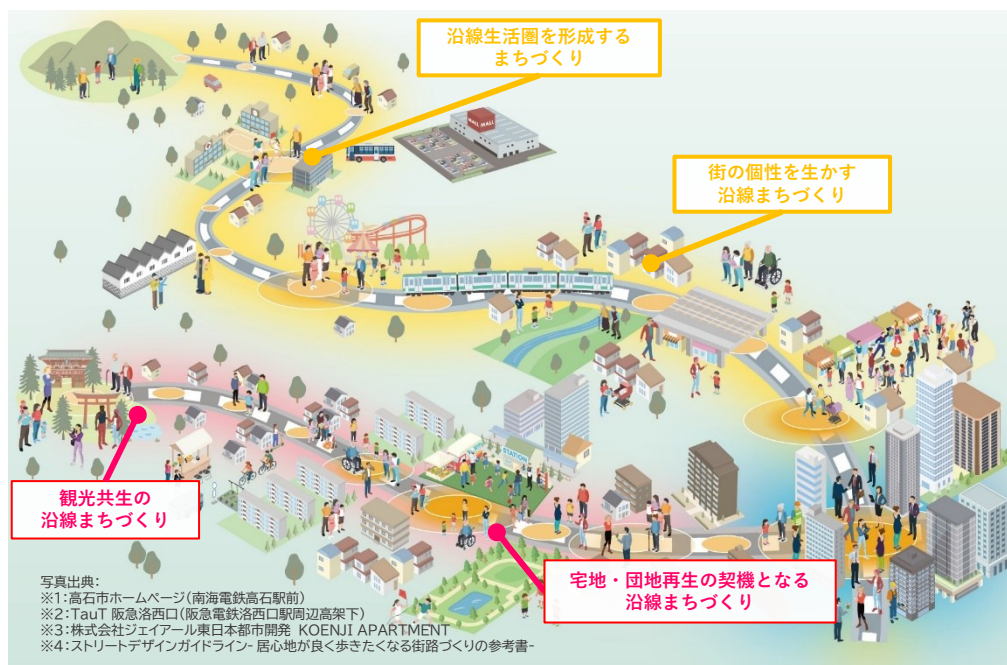
◆交通規制エリア



2. 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化

— 多様な主体との連携方策 —

- 全国各地で、エリアマネジメント活動など、拠点エリア形成にあたって民間主体との連携が進んでいる
- 都市交通と関連が深いものとしては、例えば地方公共団体と鉄道事業者等が主体となって進める「鉄道沿線まちづくり」の取組があり、鉄道沿線や駅周辺を中心に、官民連携のもと、魅力的な空間やコンテンツの創出が図られている事例が存在



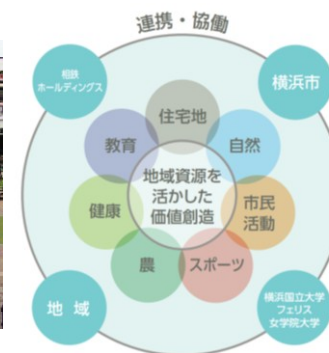
鉄道沿線まちづくりにおけるリ・ブランディングのイメージ

【相鉄いずみ野線沿線におけるまちづくり】

- 鉄道事業者と自治体、大学が2016年に連携覚書を締結し、産官学連携で鉄道沿線におけるまちづくりを推進。駅前の施設等の再整備に加えて、駅前広場等を活用したイベントやマルシェを開催し、拠点エリアの魅力向上に貢献。



いずみ野駅前広場におけるイベント



交通事業者が主体的にエリアマネジメント活動に参画することにより、拠点エリアの魅力向上と、交通環境の改善が同時に図られることが期待されるため、こうした取り組みについて、ポイントや事例の横展開を図ることが有効ではないか

- 鉄道事業者や学識者等からなる研究会において、鉄道沿線まちづくりをテーマに議論がなされている事例が存在
- 令和7年6月には都市局長に対し、多主体での連携・共創による沿線価値の向上を目指した施策展開が提言されている

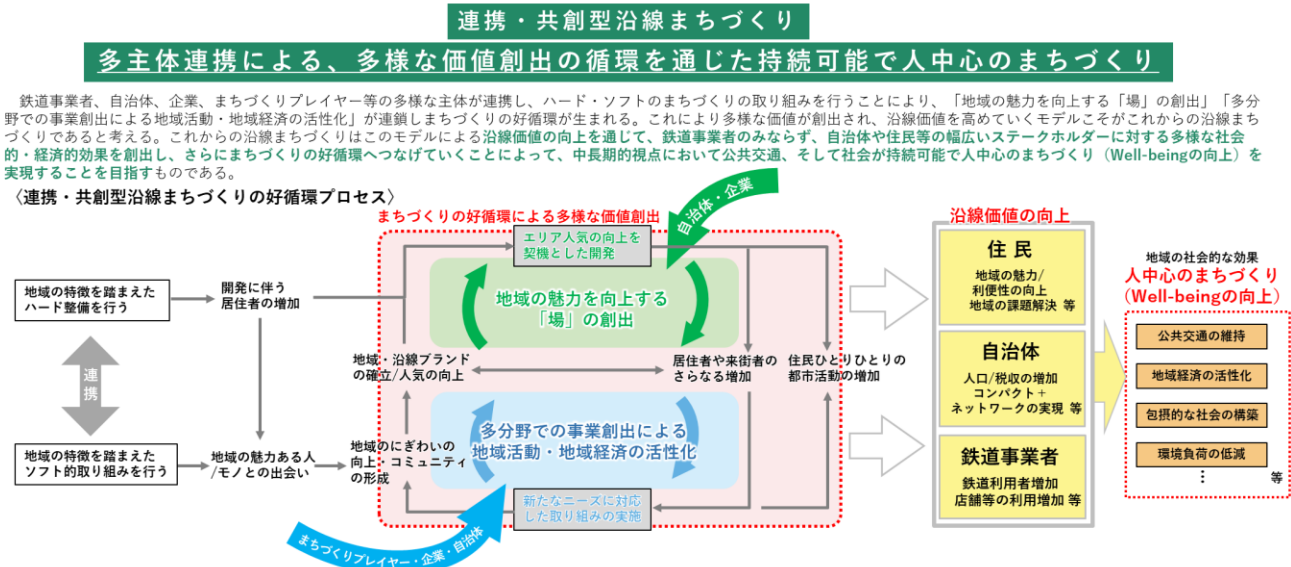
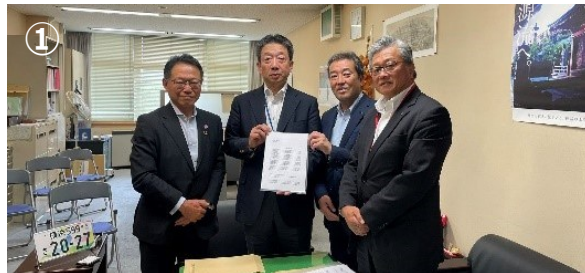
趣旨：日本型TODに代わる新たな沿線まちづくりのモデルについて、関係者間の認識共有・連携強化を図ること

立ち上げ時期：（公社）日本交通計画協会の自主研究として、2023年度から開始。

活動状況：現地視察や事例研究等を行い、鉄道事業者と地域社会がともに持続可能な新しい沿線まちづくりについて検討。

→①2025年6月23日：沿線まちづくりの推進に関する提言提出 ②2025年12月1日：沿線まちづくりシンポジウム2025開催

メンバー：鉄道会社（JR4社＋大手民鉄15社）、有識者6名 オブザーバー：国土交通省都市局・鉄道局



- ### 【人流分析と購買消費分析をもとに施策検討した事例（須賀川市）】

KPI ② 須賀川南部地区への交通手段

3. 都市交通計画における実効性の向上

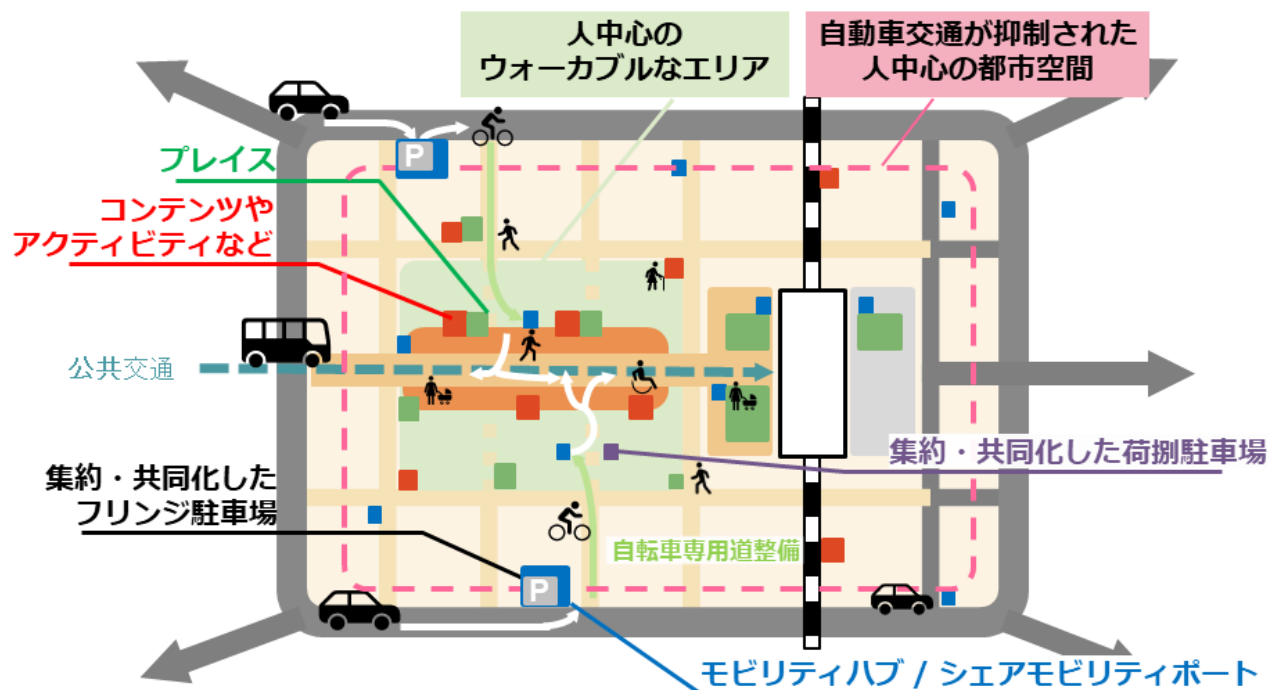
- 拠点エリア形成にあたっては、個別の施策をそれぞれ進めるのではなく、都市全体の交通のあり方や地区内におけるまちづくり施策の展開方向とも連動させながら、各施策が相互に関連し効果を最大化するよう、包括的かつ体系的な地区交通に関する計画が必要。
- 同計画が、公共交通、自動車、自転車、シェアモビリティ、歩行者、物流といった各種交通モードを統合的に対象とし、また、各種のコンテンツやアクティビティとも有機的に連携するとともに、現状を踏まえつつも政策目標達成型の計画となるよう概念や検討事項等を整理することが必要。

【計画のイメージ】

- 現況の交通状況
- まちづくりの現状と計画
- 都市全体の交通体系の現状と将来像

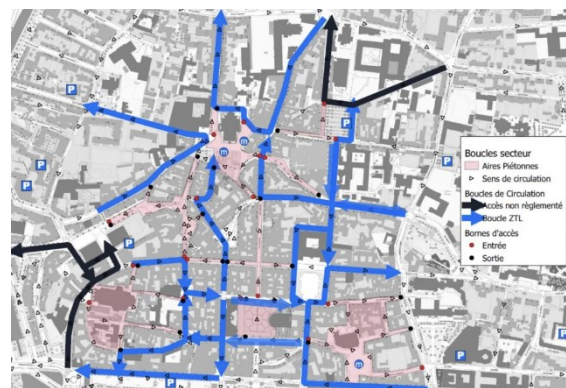
都市、拠点エリアの政策目標

- ◎ **人中心の都市空間形成**
各街路の役割分担と歩行者優先空間の範囲
- ◎ **「アクセス性」**
各交通モードのアクセスポイントの配置と機能
- ◎ **「プレイス性」**
ウォーカブル空間の配置と整備充実計画
- ◎ **「地区内移動環境」**
歩行者空間の整備計画、モビリティの導入計画



【フランス・レンヌ】

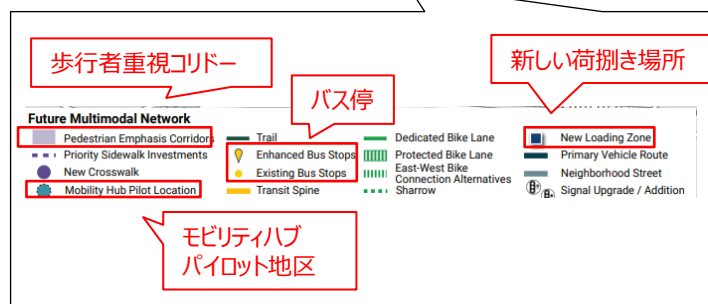
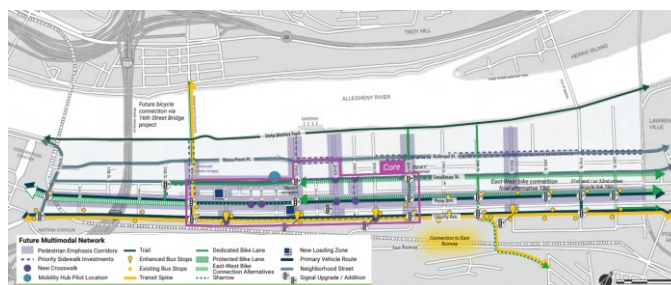
○レンヌでは、歩行者優先の交通制限ゾーンを設定するとともに、周囲のアクセス駐車場や自動車での駐車場アクセスルートを示す。地区内には循環バスルートも設定



【アメリカ・ピッツバーグ】

○ピッツバーグのStrip District地区では、歩行者回廊の明示、自転車やバス、車でのアクセス（駐車場）の向上等を交通計画に位置付けている

Proposed 10-year Strip District Multimodal Network



【長野県長野市】

○長野市の中心部ではトラフィックセル（ゾーンシステム）の道路網計画に基づき、地区内の自動車交通の適正化や歩行者優先化の取組を進めている

※トラフィックセルとは、幹線道路等によって地区全体をいくつかのセル（細胞）に区分し、セル間の移動は外周の幹線道路を一度経由する必要がある。通過交通を物理的に排除するシステム。

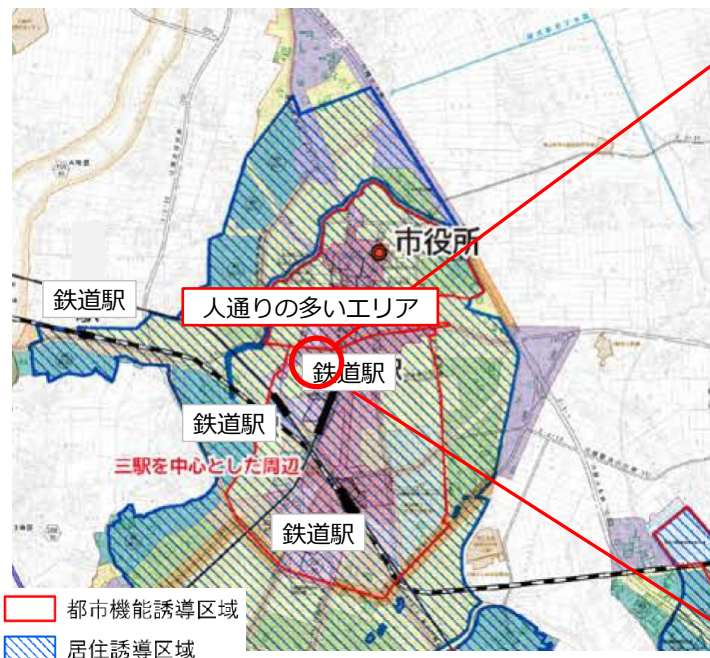
道路網計画図



昭和55年当時の長野市中心部の道路網計画

- 魅力ある快適性の高い拠点エリアを形成するには、まず、都市構造全体の中で、当該エリアがどのような場所であるのかを位置付けることが必要
- 現行制度では、都市機能誘導区域や、滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカブル区域）が一般にそれにあたると考えられる
- 他方、都市機能誘導区域やまちなかウォーカブル区域に関して、必ずしも都市交通との関係が整理されておらず、車両交通の流入や、交通モードの輻輳が発生

【車両交通が流入している例（D市）】



出典：D市立地適正化計画



歩行者と自動車の錯綜



一番街の通り沿いに整備された駐車場

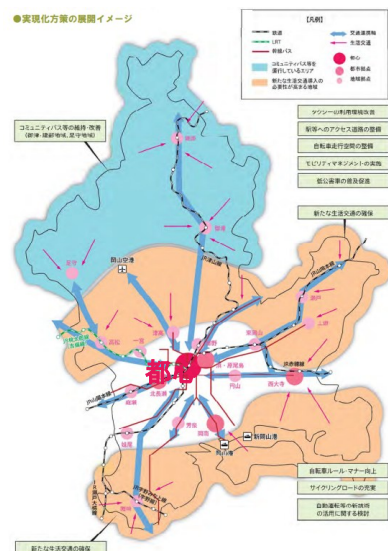


道路の横断の様子

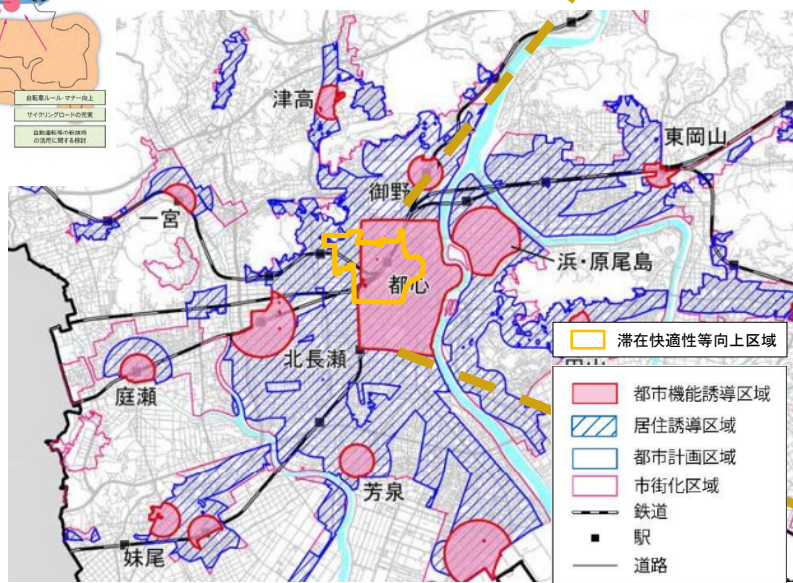
出典：D市資料より抜粋

都市交通軸との関係を踏まえながら、当該エリアへのアクセスや、地区交通の処理に関する基本的な方針を定めるなど、適切な地区交通計画の策定を促すべきではないか

●客観化方策の展開イメージ



- ・ 岡山市総合交通計画（都市・地域総合交通戦略）における「歩いて楽しい都心空間に変える」の目標に対する施策の展開エリアを都市機能誘導区域（都心地区）と連動
- ・ 加えて、幹線バス等を用いた都心へのアクセスの確保についても記載

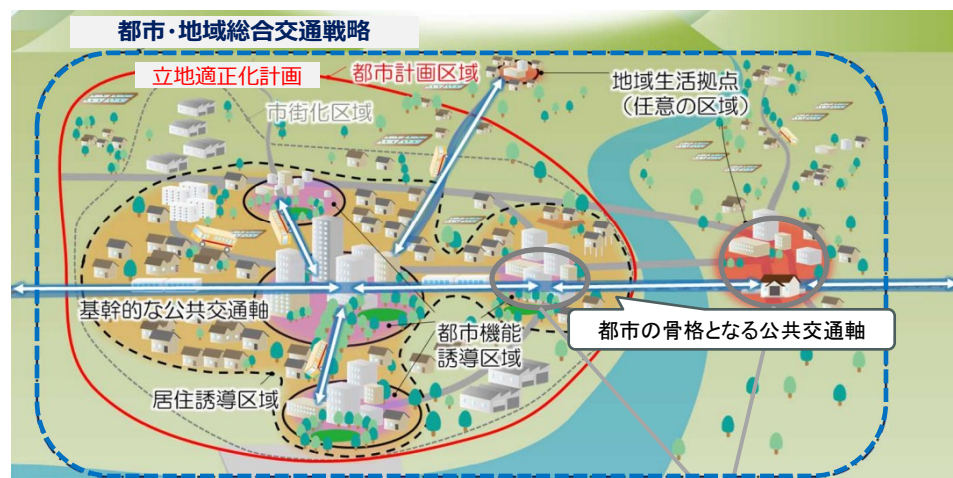


Year	Number of cases
1990	10
1991	15
1992	20
1993	25
1994	30
1995	35
1996	40
1997	45
1998	50
1999	55
2000	60
2001	65
2002	70
2003	75
2004	80
2005	85
2006	90
2007	95
2008	100
2009	105
2010	110
2011	115
2012	120
2013	125
2014	130
2015	135
2016	140
2017	145
2018	150
2019	155
2020	160
2021	165
2022	170
2023	175
2024	180
2025	185
2026	190
2027	195
2028	200
2029	205
2030	210



35

- 現行制度では、例えば、総合交通戦略の中に、地区交通戦略を位置づけ、予算措置を受けることができることとなっている
- 他方、この地区交通戦略は、記載すべき標準的な事項に定めがなく、きめ細やかに計画されているものもあれば、単に個別事業を集合させた事業計画となっているものもある

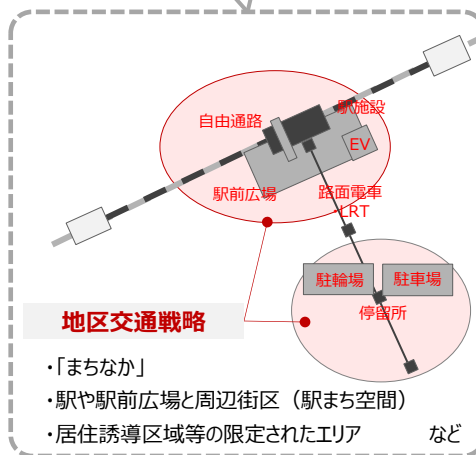


都市・地域総合交通戦略

都市・地域の将来像実現のための都市交通施策と実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略

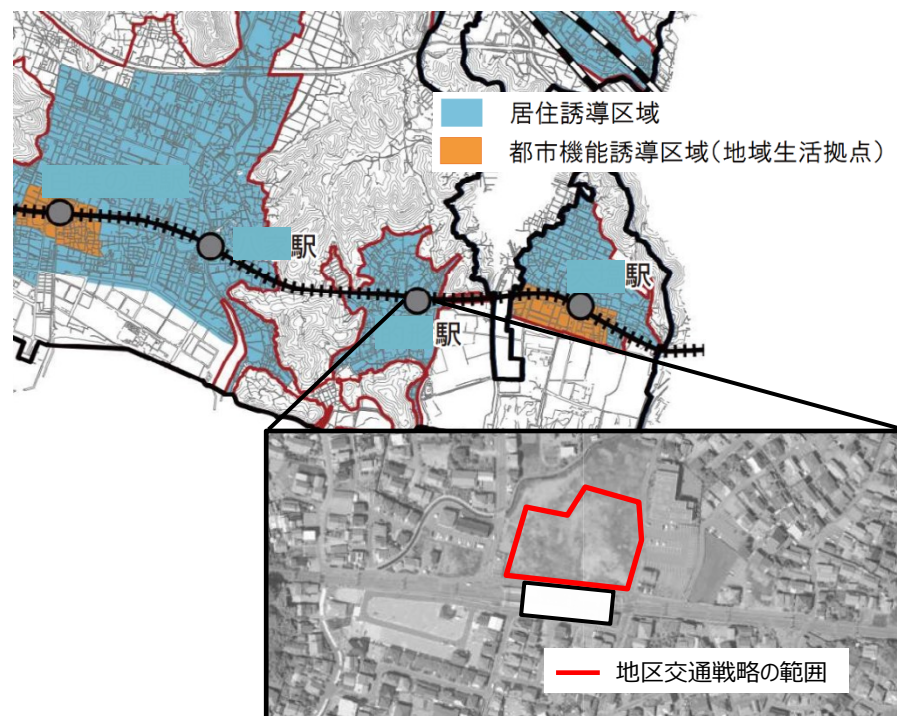
地区交通戦略

街路空間づくりや都市交通システムの形成を戦略的に進めるためのきめ細やかな交通戦略



【事業箇所を地区交通戦略の区域としている例】

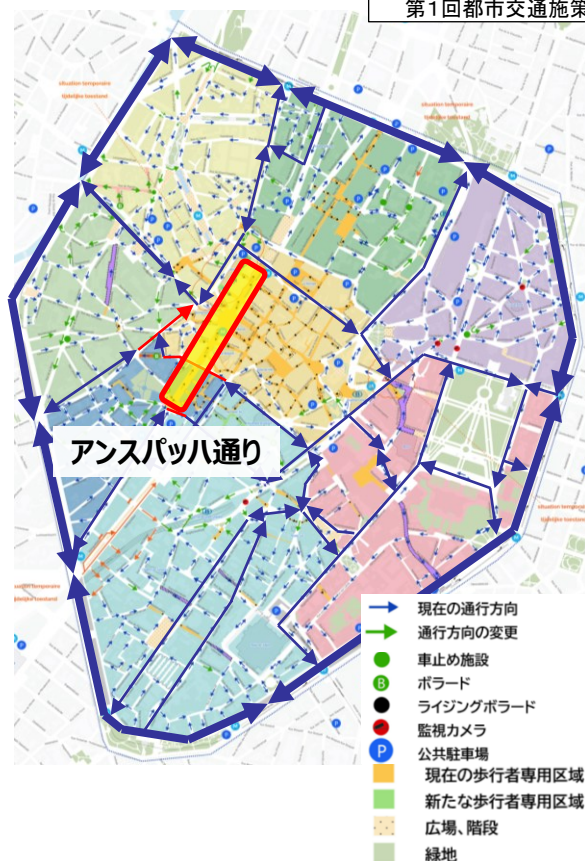
- 駅前広場等の整備をする事業箇所（現状は更地）のみを地区交通戦略の範囲としており、周辺エリアとの関係性が乏しい



- ・地区交通計画は、具体的・即地的に定められることでその実効性が向上するという観点から、一定以上の具体性・即地性を有する地区交通計画の策定を求めていくことが必要ではないか
- ・加えて、促進のための支援策も必要ではないか

【交通政策と都市空間の創出に向けた取組み】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 資料1より再掲



【交通政策と都市空間の創出に向けた取組み】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 神戸市資料より再掲



- ・車中心から人中心の空間に転換し、えきとまちのつながりを強化
- ・周辺の建築物と一体となって、神戸の玄関口にふさわしい象徴となる広場空間を創出

都心交通体系のイメージ

4. ウォーカブル施策の理念レベルでの再整理

○ウォーカブル制度創設から5年が経過し、全国各地で様々なウォーカブルの取組が進展

ウォーカブル推進都市一覧（令和8年1月31日時点）

- 401都市が“WEDO”の考え方に共鳴し、政策実施のパートナーとして、ともに具体的な取組を進めている。（令和8年1月31日時点）
- 132市区町村がウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）を設定。
- * Walkable（歩きたくなる） Eyelevel（まちに開かれた1階） Diversity（多様な人の多様な用途、使い方） Open（開かれた空間が心地よい）

令和7年12月末時点で、都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域を設定した市区町村（既に都市再生整備計画の期間が終了した市区町村を含む）：



【第7回マチミチ会議】

第7回マチミチ会議
まちが変わるウォーカブルのデザインとは

講演者

株式会社上野 - 福島市設計事務所
九州大学大学院工学部建築文化研究センター准教授
（一社）エリアマネジメントラボ 理事
（株）サンシャインシティ エキスパート

株式会社上野 - 福島市設計事務所
九州大学大学院工学部建築文化研究センター准教授
（一社）エリアマネジメントラボ 理事
（株）サンシャインシティ エキスパート

株式会社上野 - 福島市設計事務所
九州大学大学院工学部建築文化研究センター准教授
（一社）エリアマネジメントラボ 理事
（株）サンシャインシティ エキスパート

2月2日

13:30 開場
14:00 開会
16:30 終了

主催：国土交通省
開催形式：ハイブリッド（対面＋オンライン）
定員：対面 300名 / オンライン 1000名
参加費：無料

会場：牛込筆筒区民ホール（新宿区筆筒町15番地）
+ オンライン（Zoom）

お申込みフォーム【先着順】
お申し込み：2026年1月26日（水）17:00
申込URL: <https://forms.gle/2D6M1U4K028016>
※フォームでのお申し込みができません。会場には、問合で申し込みいただき、お申し込みください。



【第13回マチミチstudy現地勉強会 in 前橋】



【第14回マチミチstudy現地勉強会 in 四日市】

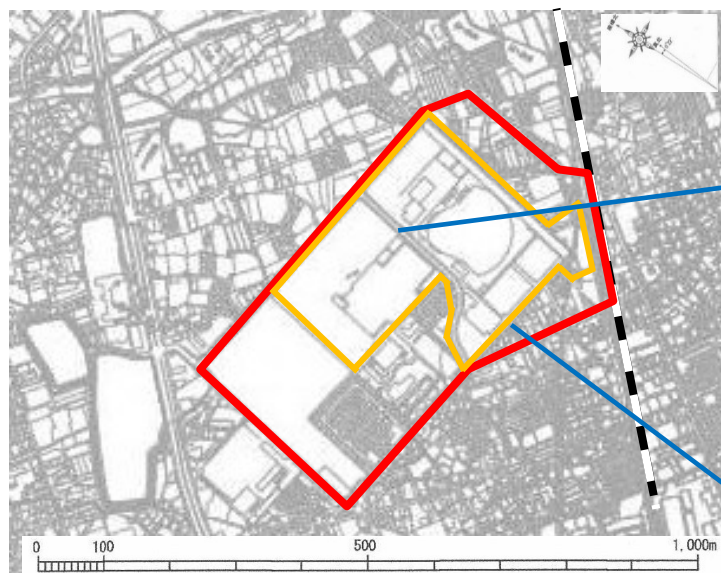


- 現場の創意工夫で個性的な事例が多くあることは良いことである一方、「ウォーカブル」という言葉の解釈や、各現場での取り組みに振れ幅が大きく、「ウォーカブル」が独り歩きしている状況
- また、中には滞在快適性の向上との関連も薄く、補助事業の都合で「ウォーカブル」と称しているともいえる事例も存在

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 資料1より再掲

【まちなかウォーカブル推進事業における滞在快適性の向上との関連性が薄い例（E市）】

- E市では、交通安全性や利便性向上という観点から事業を実施しており、駅周辺道路における歩道の拡幅や点字ブロックの整備などを実施。
- 一方、沿道には**大規模商業施設や駐車場が隣接**しているほか、**道路と沿道空間はフェンスで分断**され、歩行者中心の空間とは言い難い状況。
- 必要性の高い事業であるが、ウォーカブル施策という観点では、当該事業と滞在快適性の向上との関連性が必ずしも高いとは言えない。



—— 滞在快適性等向上区域
—— 都市再生整備計画区域



歩道の整備の状況

- ウォーカブル施策の興りは、令和元年の「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」による中間とりまとめによる「居心地が良く歩きたくなるまちなか」である
- また、制度面では令和2年に「滞在快適性等向上区域」が創設され、「滞在者等の滞在及び交流の促進を図るため、（中略）滞在の快適性及び魅力の向上のために必要な公共公益施設の整備又は管理を行う必要があると認められる区域」としていわゆる「ウォーカブル区域」が定義されている

【都市の多様性とイノベーション創出に関する懇談会 中間とりまとめ】

【都市再生特別措置法等の一部を改正する法律】

＜令和2年6月10日公布 令和2年9月7日、令和4年4月1日施行＞

「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ 概要③

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能

居心地が良く歩きたくなるまちなか

Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたい、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラベがあり、ガラス張りで見えたり、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。



都市構造の改変等

- 都市構造の改変（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等



魅力的なまちづくり【都市再生特別措置法、都市計画法、建築基準法】

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

都市再生整備計画*に「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域を設定し、以下の取組を推進* 都市再生整備計画：市町村が作成するまちづくりのための計画

○「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

- 官民一体で取り組むにぎわい空間の創出
例）公共による街路の広場化と民間によるオープンスペース提供
〔（予算）公共空間リノベーションへの交付金等による支援
（税制）公共空間を提供した民間事業者への固定資産税等の軽減〕

-まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入

○まちなかを盛り上げるエリアマネジメントの推進

- 都市再生推進法人*のコーディネートによる道路・公園の占用
手続の円滑化

*都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）

- 〔（予算）官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援
（予算）都市再生推進法人への低利貸付による支援〕

○居住エリアの環境向上

○日常生活の利便性向上

- 立地適正化計画の居住誘導区域内において、住宅地で病院・店舗など日常生活に必要な施設の立地を促進する制度の創設

○都市インフラの老朽化対策

- 都市計画施設の改修について、立地適正化計画の記載事項として位置づけ
⇒ 改修に要する費用について都市計画税の充当等



駅前へのトランジットモール化、広場整備など歩行者空間の創出

- こうしたことを踏まえると、「ウォーカブル」の理念は、区域として面的に快適性や魅力を高め、滞在や交流を生み出していくことにあるが、一方で、これまでは街路を中心とした行政管理の空間の活用に取り組が寄ってしまっているくらいがあるのではないか
- 意欲的な事例としては、店舗のファサードなど、道路区域と沿道の境界部分までもを含めて「街路」と捉え、その一体的なデザインなどに気を配っている事例が存在

【丸の内仲通り・Slit Park YURAKUCHO】



第1回拠点エリアワーキンググループ 吉江委員資料より再掲

公共空間

個人に属さない公（おおやけ）の空間。都市計画の文脈では、民間の空間と対置され、公共（行政）が管理する街路や公園などを指すことが慣例である。

パブリックスペース（public space）

行政が管理する公共空間に加えて、民間が所有する公開空地などを含む、**公共的空間**のこと。ただし、その含意は「道路・公園・河川・公開空地・広場・空地・駐車場」の範囲にとどまる（『パブリックスペース活用辞典』学芸出版社、2023）。

パブリックレルム（public realm）

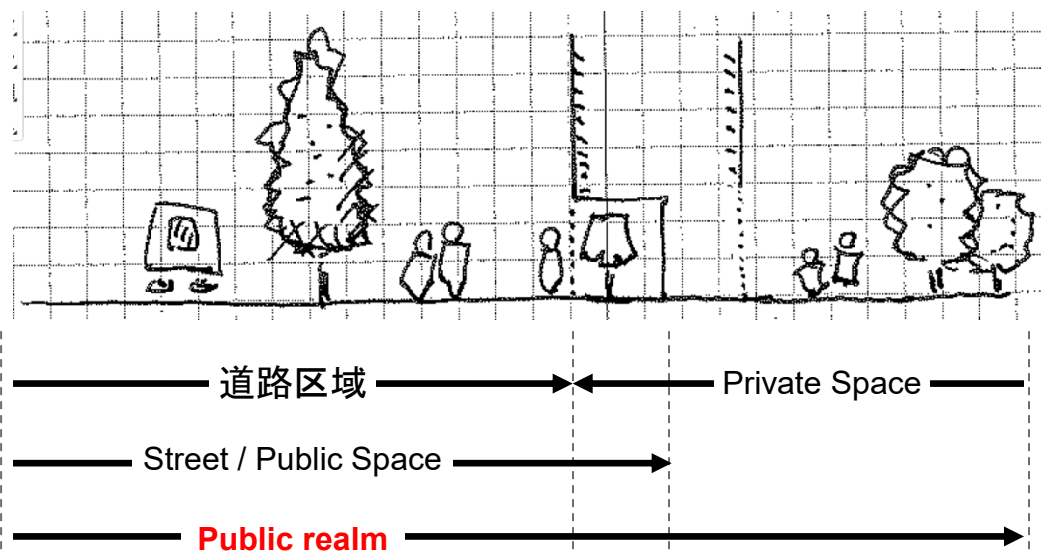
建物の所有・関係にかかわらず広く不特定多数の人々が無料で利用し、認知する空間領域の全体。**公共的領域**。

Shun YOSHIE, The University of Tokyo



高輪ゲートウェイシティでは、「都市づくりの中心」にパブリックレルムというキーワードを掲げている（2021年のインタビュー／<https://www.takanawagateway-city.com/story/detail/?page=822>）写真は発表者

－ ウォーカブルの範囲のイメージ －



これをさらに推し進め、今後は、広く公共的領域を指す「パブリック・レルム」といった発想で、ウォーカブル施策を捉えていくべきではないか

- こうした発想などを含め、ウォーカブル施策の理念を再整理していくとともに、その内容について、分かりやすい形で社会的に浸透を図っていく必要
- 現在でも、プレイス性の確保などを含め『ストリートデザインガイドライン』にその要点をまとめているが、「ウォーカブル」と関連しているという認識が薄く、存在そのものがあまり知られていない

ストリート デザイン ガイドライン

— 居心地良く歩きたくなる道路づくりの参考書 —

(バージョン2.0)



【ストリートを構成する2つの機能】

リンク(通行)機能

人やモノが移動するための機能



公共交通・乗用車・貨物車・自転車・徒歩等で目的地までの移動が行われる

プレイス(滞在)機能

多様な活動を繰り広げる場としての機能



立ち止まる・座る・食べる・遊ぶ・買い物をする・パフォーマンスを行う等の活動が行われる

アクセス環境整備: 人々の乗降や荷さばきのための駐停車等

1章 ストリートを人中心へと改変(リノベーション)する意義と効果

- 人中心のウォーカブルな公共空間の必要性
- これからのストリートに向けて
- ストリートを改変することの多面的な効果
- ストリートを改変していくプロセス

2章 人中心のストリートを構成する要素

- ストリートの基本的な考え方・リンク(通行)とプレイス(滞在)から考える空間配分
- ストリートにおけるアクティビティとプレイヤー
- ストリートのデザイン・設え
- 行政手続き・意識すべきこと

3章 人中心のストリートを支える交通環境づくり

- 人中心のまちなかに向けた交通環境づくり
- 自動車交通への対応
- 徒歩や自転車等のスローな交通を包含した交通環境づくり
- 荷さばき等の駐停車需要への対応
- 関係機関との協議

4章 人中心のストリートを支える仕組み

- 人中心のストリートへ改変を推進するための各種法律・予算・税制等

ウォーカブル施策について、理念レベルで再整理を図るとともに、その内容について、分かりやすい形で発信を図っていくことが必要ではないか

- ウォーカブル施策が面的な性質を持っていることを踏まえると、その区域の取り方も重要な観点
- こうした区域は、本検討会で論点としている「拠点エリア」と密接不可分であり、居心地の良い拠点エリア形成の前提となる地区交通計画との連動が重要となる

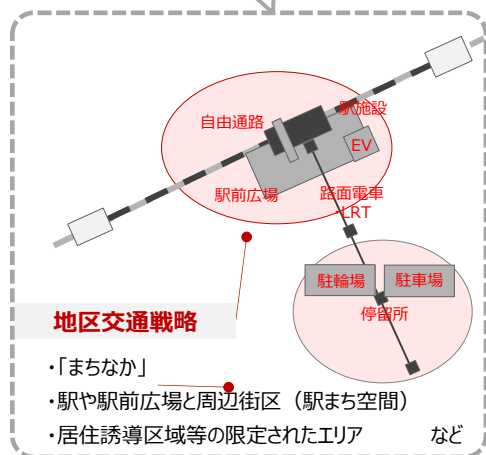


都市・地域総合交通戦略

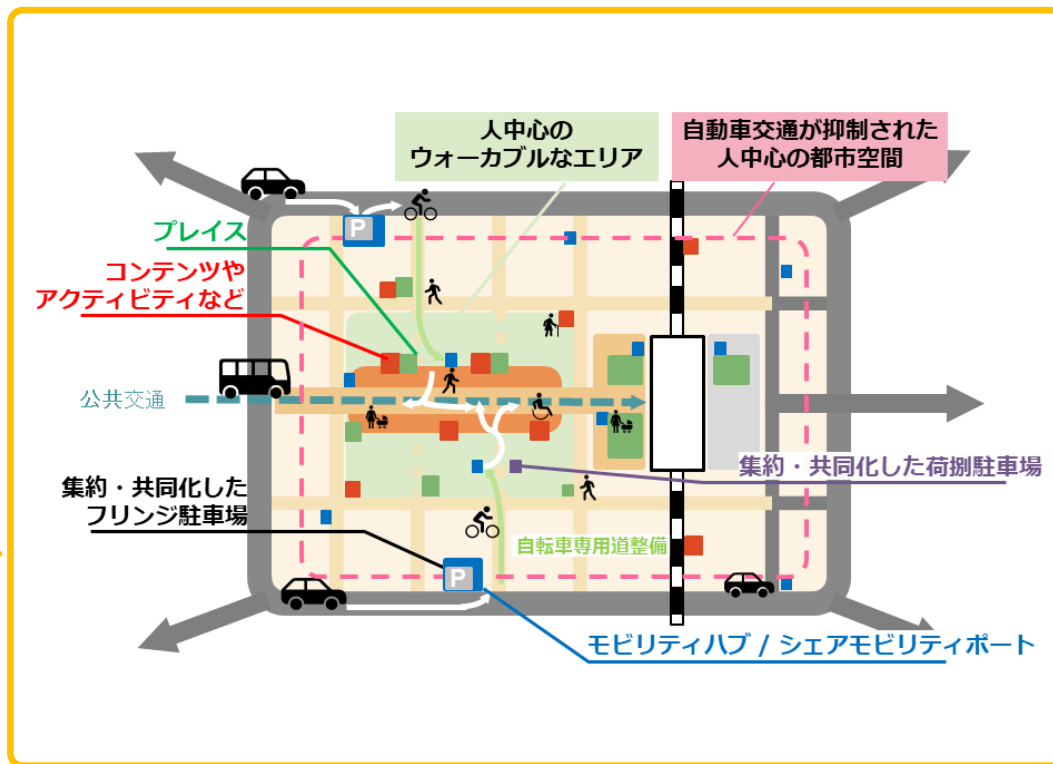
都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略

地区交通戦略

街路空間づくりや都市交通システムの形成を戦略的に進めるためのきめ細やかな交通戦略



具体性・即地性の高い地区交通戦略のイメージ



ウォーカブル施策と地区交通計画の連携に係る取組の強化が必要ではないか

- また、ウォーカブル施策はその性質上、地域の創意工夫が重要となることをも鑑みると、実際の取組をもとに規範的な事例を示すことで、現場の理解が深まり、質の高い空間形成につながることが期待される
- また、努力している現場が報われることも施策の啓発に重要

例. まちづくりアワード 国土交通大臣賞

国土交通大臣賞

都市再生推進法人（一社）前橋デザインコミッション

- ◆所在地：群馬県前橋市
- ◆取組名称：馬場川通りアーバンデザイン・プロジェクト
～公共空間民間整備による中心市街地空洞化対策～
- ◆活動概要：都市利便増進協定制度による公共空間の民間整備と住民自治的な日常管理を担っており、MINTO 機構による共助推進ファンドからの助成第1号案件、国内初のまちづくり PFS/SIB ※金融スキームの活用、高校生からシニアまで多様な市民が参加する担い手組織による管理運営など、官民連携による持続的な運営サイクルを確立し、通りの賑わいや魅力向上に貢献している。※事業の成果に運動して委託料が支払われる契約
- ◆選定理由：PFS/SIB 等の先導・先進的な取組の導入、事業の持続可能で自律的な運営の実現、整備に至るまでの地域住民の積極的な関与、活動による歩行者通行量の増加など、先導性、先進性・独自性、継続性、効果に優れた取組であると評価しました。



出典：国土交通省 まちづくりアワードHPより

例. インフラメンテナンス大賞 国土交通大臣賞



出典：国土交通省 インフラメンテナンス大賞HPより

ウォーカブル施策の理念をよく体現する優れた取組を表彰することなどが有効ではないか

○ウォーカブル施策の理念を実現していくためには、事業制度等との連携強化が有効であり、理念の再整理とあわせ、支援制度の再整理も必要

【まちなかウォーカブル推進事業の対象】

対象事業

【基幹事業】 道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、既存建造物活用事業、エリア価値向上整備事業、こどもまんなかまちづくり事業、暑熱対策事業、滞在環境整備事業、計画策定支援事業※ 等

※都市再生整備計画にグリーン化、デジタル活用、子ども・子育て支援等の国が定める「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に実施可能

【提案事業】 事業活用調査、まちづくり活動推進事業、地域創造支援事業（提案に基づくソフト事業・ハード事業）



【R8年度の重点配分方針】

（まちなかウォーカブル推進事業）

- 既存の公共ストックを活用し、滞在環境の向上に資する施設の整備であり、かつ、エリアマネジメント団体等との連携（予定を含む）により滞在快適性の向上を図る事業
- 都市・地域総合交通戦略に位置付けられた事業
- 歩行者利便増進道路に指定された道路（見込みを含む）を有する滞在快適性等向上区域において実施する事業
- 認定歴史的風致維持向上計画における重点区域において実施する事業

ウォーカブル施策の理念との関連が薄い事業については、支援対象から除外するとともに、よく合致する事業については、重点的な支援を実施するなど、対象事業の整理や、支援のメリハリをつけることで、質の高い事業への選択と集中を図るべきではないか