

マチミチstudy現地勉強会in米子
2023.11.24

ウォーカブルなまちなかづくり

国土交通省 都市局 街路交通施設課
街路安全対策官 崎谷 唯比古

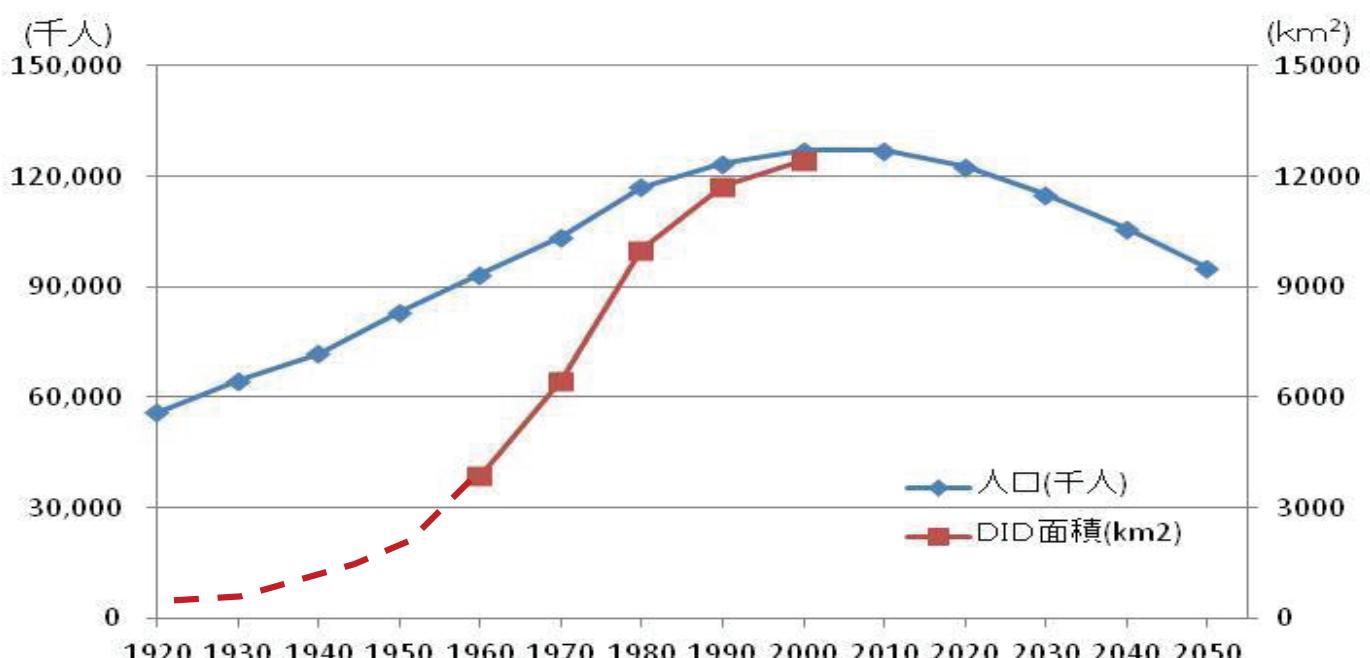
1

都市経済・社会を巡る背景



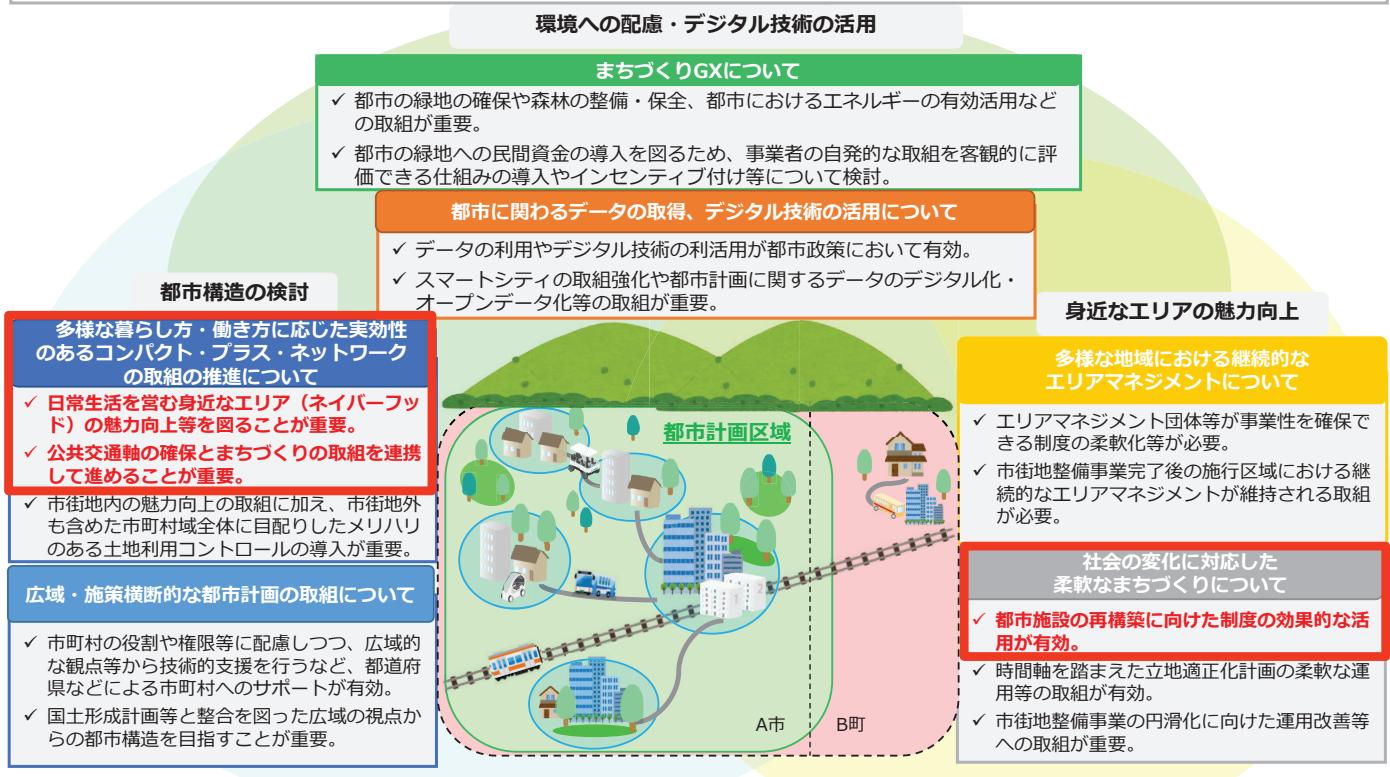
- 急速な人口増加・都市拡大圧力への対応
- インフラを造る
- 移動時間の短縮、交通円滑化

- 人口減少高齢化への対応、コンパクト・プラス・ネットワーク
- インフラを賢く使う、再編する
- 居心地がよく歩きたくなる空間をつくる



(出典) 人口: 総務省統計局『国勢調査報告』および国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』(平成18年12月推計)
による各年10月1日現在人口(中位推計値)、DID面積: 総務省統計局「国勢調査報告第1巻人口総数平成17年」による。

- これからは人口減少や少子高齢化等による社会経済状況の変化や、気候変動の加速や生物多様性確保への脅威などの地球規模の課題等への対応が必要。併せて、コロナ禍を契機としたライフスタイルの変化等を踏まえた、Well-beingの向上等も図ることが求められてくる。
- このため、官民学の都市にかかる多様な主体の力を結集し、デジタル技術等も活用した柔軟で有効な取組を今後の都市政策の方向性として進めることが肝要。

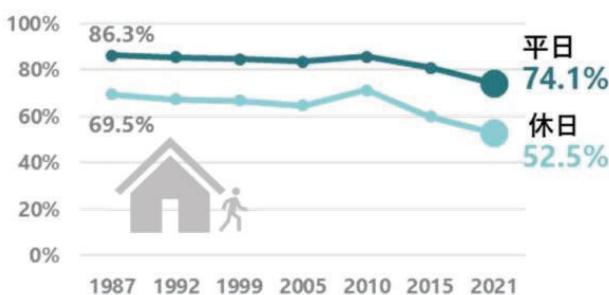


3

参考:全国の都市における人の動きとその変化(第7回全国都市交通特性調査結果速報) 国土交通省

1 外出率(1日1回は家から出かける人の割合)

・過去最低を更新

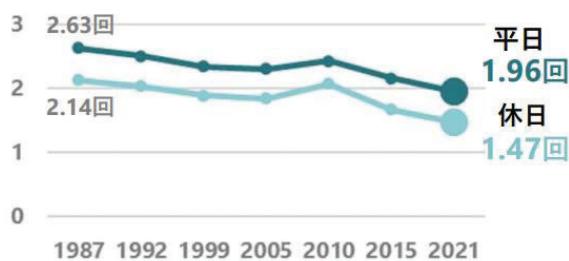
在宅勤務者※の割合(平日)は
三大都市圏が地方都市圏を大きく上回る

※その日在宅勤務を行った人（通勤した人は含まない）



2 移動回数(1人が1日に移動する平均回数)

・1日の移動回数は減少が続く



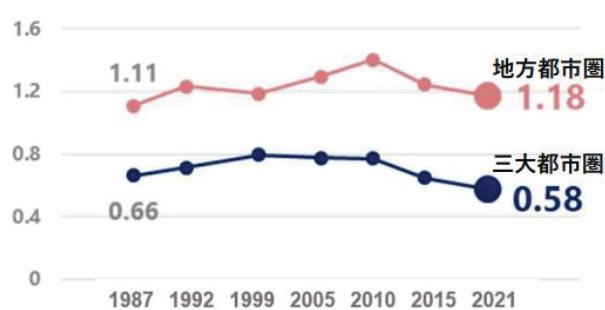
参考

テレワーク率※

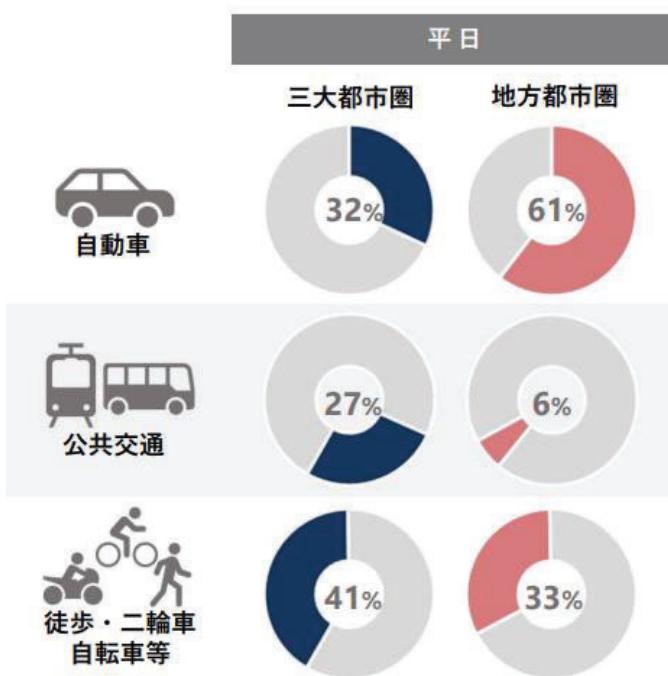
※雇用型就業者のうち、
テレワークをしたことがある人出典：国土交通省「テレワーク人口実態調査」（各年）より作成
※首都圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

6 自動車での移動回数(平日)

・三大都市圏、地方都市圏ともに減少



8 移動するときに使う交通手段の割合



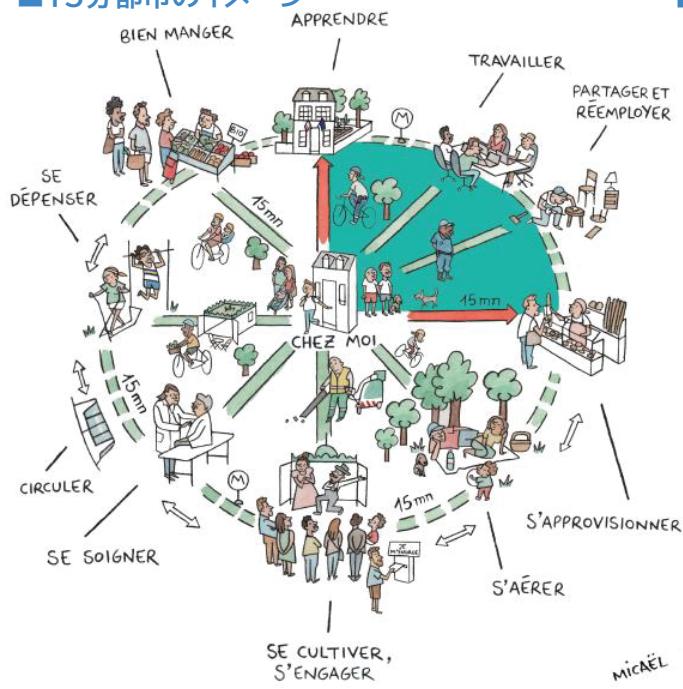
出典:https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000206.html

5

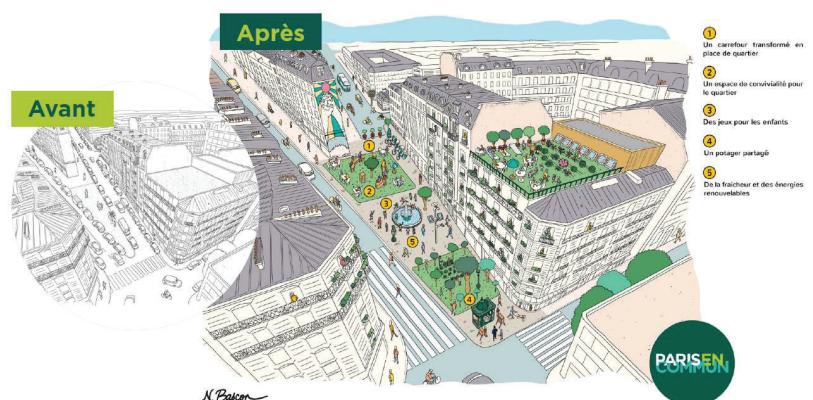
海外事例(パリ)

◆パリでは、自宅から徒歩または自転車で15分以内に、学校、職場、食料品店、医療機関、公園、スポーツ施設等の日常生活におけるあらゆる機能にアクセスできる「15分都市」を目指している

■15分都市のイメージ



■広場区間の活用イメージ



■市民キオスク(あずまや、市民の憩いの拠点) -ポルト・ド・モンマルトル地区



出典:パリ市 "la ville du quart d'heure"

6

こどもまんかまちづくりに関する政府の方針

■こども基本法

こども施策を社会全体で総合的かつ強力に推進していくための包括的な基本法として、令和4年6月に成立し、令和5年4月に施行

■こども未来戦略方針(2023.6.13閣議決定)

II. こども・子育て政策の強化: 3つの基本理念

1. こども子育て政策の課題

(2) 子育てしづらい社会環境や子育てと両立しにくい職場環境がある

こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるようするため、こどもや子育て世帯の目線に立ち、子どものための近隣地域の生活空間を形成する「こどもまんかまちづくり」を加速化し、子どもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会を生み出す空間の創出などの取組の更なる拡充を図っていく必要がある。

III. 「加速化プラン」～今後3年間の集中的な取組～

III-1. 「加速化プラン」において実施する具体的な施策

1. ライフステージを通じた子育てに係る経済的支援の強化や若い世代の所得向上に向けた取組

(7) 子育て世帯に対する住宅支援の強化～子育てにやさしい住まいの拡充～

こどもや子育て世帯の目線に立った「こどもまんかまちづくり」を加速化させる。その上で、理想のこども数を持てない理由の一つとして若い世代を中心に「家が狭いから」が挙げられており、また、子育て支援の現場からも子育て世代の居住環境の改善を求める声があることから、子育てにやさしい住まいの拡充を目指し、住宅支援を強化する。

■経済財政運営と改革の基本方針(2023.6.16閣議決定)

3. 少子化対策・こども政策の抜本強化

(こども大綱の取りまとめ)

子育てしやすい地方への移住や子育てを住まいと周辺環境の観点から応援する「こどもまんかまちづくり」を推進するとともに、移動しやすい環境整備など公共交通・観光、公共インフラ等の面での気運醸成を強力に進める。

7

G7香川・高松都市大臣会合(令和5年7月7日～9日の成果)



G7都市大臣コミュニケ

全体

- 温室効果ガスのネットゼロ、かつレジリエントな都市を作るため、グリーンな社会を目指した移行が重要
- 移行に伴う痛みやコストが脆弱な立場にある人々に不公正に偏らないよう、インクルーシブな都市を目指すことが必要
- 移行を円滑に進め、人間中心のまちづくりを実現するためデジタル技術の活用が有効
- 移行のために、官民双方の都市への投資の重要性を強調 ● 協働のためには、国の役割が重要 等

ネットゼロ、レジリエンス

- ネットゼロの実現等に向け、都市の緑地の確保が重要。そのため、緑地の確保に民間投資が向けられるよう市場環境の整備が重要
- 都市政策と交通政策を組み合わせた都市構造の再編やウォーカブルな空間の創出が重要
- 都市におけるエネルギー利用の効率化や再生可能エネルギーの導入の促進
- 事前防災の推進等によるレジリエンス強化 等

インクルーシブ

- 女性や高齢者等を含む、誰もが暮らしやすく、アクセスしやすい都市の形成が重要
- 多様性のある地域コミュニティの形成を推進
- 地方都市・大都市が包括的に成長することの重要性を確認
- 優良事例の共有等により、自治体の政策形成を支援 等

デジタル

- データの収集更新・標準化・オープン化の重要性を確認
- デジタル技術の有用性を示すため、ユースケース開発の重要性を確認
- 誰もがデジタル化の恩恵を受けられるよう、特に中小自治体の人材育成を推進
- G7以外の国際社会への知見の共有 等

ウクライナ

- G7広島首脳コミュニケにおけるウクライナに関する部分の再確認 ● 重要なインフラの修復、復旧・復興を支援するための共同努力の継続 等

香川・高松原則

共同声明の実現のため、多様な主体との協働のあり方をまとめた「香川・高松原則」を公表。

① 地方公共団体との協働：

地方公共団体の取組を促進し、支援することによる政策ツールの深化

② 市民社会や民間との協働：

技術革新や投資等での民間の参画を促す環境整備

③ G7以外を含む国際社会との協働：

国際協力の強化や、新興国・途上国等への知見の共有

8

II. ネット・ゼロでレジリエントな都市

17. 交通、モビリティ、ウォーカビリティ：

我々は、歩行、自転車、アクセスしやすく、バリアフリーな公共交通機関など、より効果的で持続可能な交通手段を提供することの重要性を強調する。

(中略)

すべての人々にとって魅力的で、アクセスしやすく、健康的な都市を実現するためには、安全で快適なウォーカブル空間の総合的な設計、開発、管理を強化し、人力による移動を奨励すべきであることを強調する。これは、交通サービスやインフラを所有、管理、運営し、公共空間や交通サービスを改善したいと思う、官民の連携によって実現できる。

9

求められる都市基盤の変化

- 都市像、ニーズの変化
 - 既存のストックや計画が非効率に
- 多様性が生み出す都市の活力
 - 用途、活動、機能が混在する環境の創造
- これまでの「計画的開発」へのアンチテーゼ
 - ヒューマンスケールのまちへの希求



都市インフラのリノベーション

- ・インフラストックの柔軟な利活用
- ・働き方、価値観の変化に対応した人間のための空間に

ストリートが持つ2つの機能～リンク & プレイス



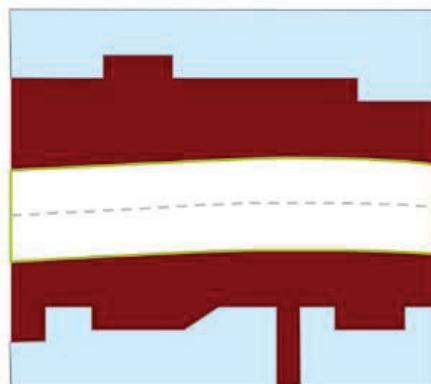
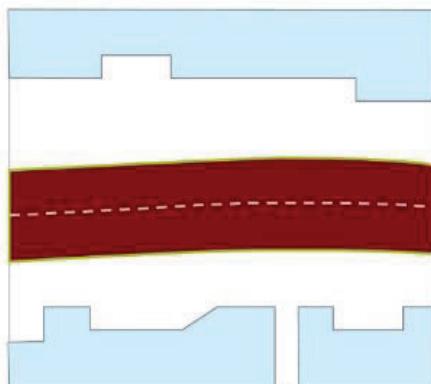
リンク＝交通
移動するための
「導管」としての
ストリート

設計目的：
時間を短縮



プレイス＝空間
それ自身が
「目的地」となる
ストリート

設計目的：
時間を過ごす

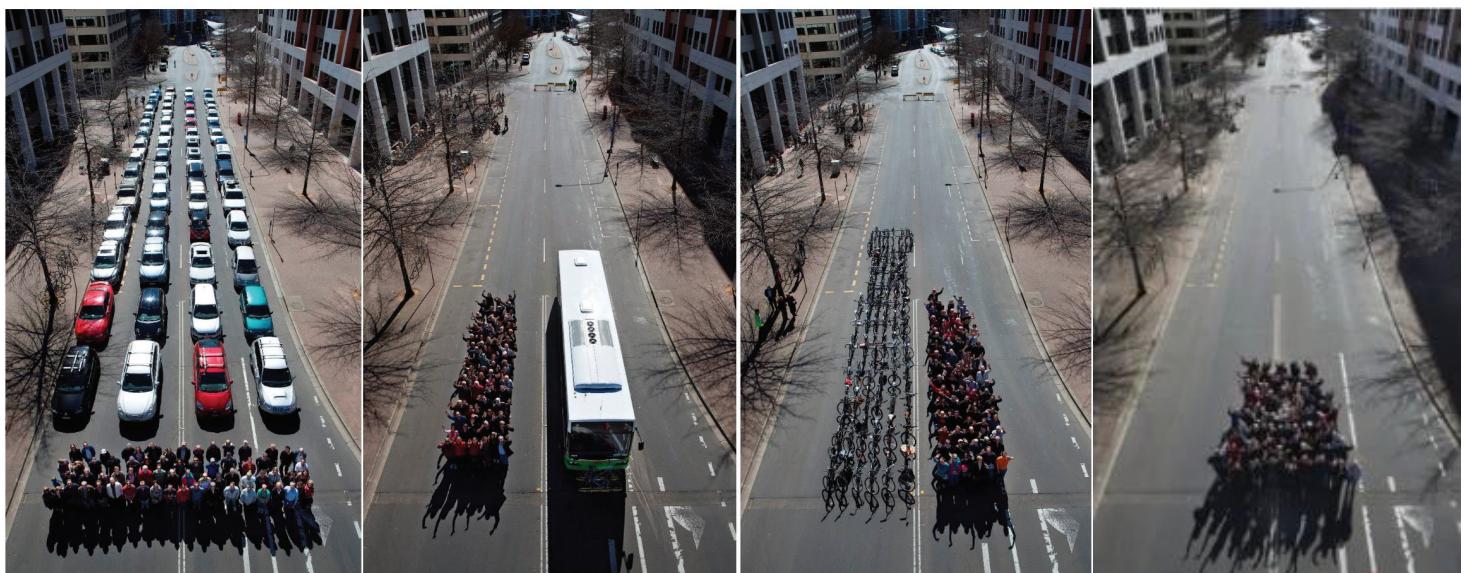


'LINK' AND 'PLACE': A NEW APPROACH TO STREET PLANNING AND DESIGN
Peter Jones, Centre for Transport Studies, UCL, London より抄訳

11

交通モードごとの道路空間に占める面積

自家用車と比較して、公共交通（バス等）や徒步は、道路空間に占める面積が少ない。



(c) WeRide Australia

12

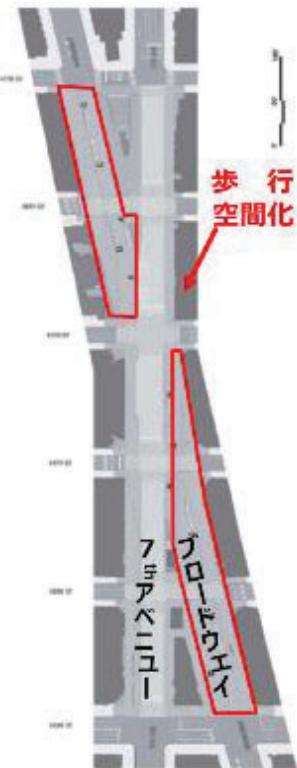
海外事例（ニューヨーク・タイムズスクエア）

- 半年間にわたる社会実験を経て、2010年以降、ブロードウェイは恒久的に広場化。
- タイムズ・スクエアの歩行者数は11%増加。また、74%の市民がタイムズ・スクエアは劇的に改善されたと回答。

〔整備前（2009年）〕



〔整備後（2015年）〕



（出典）中島直人・関谷進吾「ニューヨーク市タイムズスクエアの広場化プロセス」（2016）などに基づき国土交通省都市局作成

13

海外事例（ポートランド）

- アメリカのポートランドでは、建物の1階部分（グランドレベル）のうち歩道に面する壁面を透明にする規制が設けられている。リノベーションでは壁面の4割、新規開発では5割を透明としなければならない。

- 道路にも、まちの賑わいを創出するためのデザインを導入。



PEARL DISTRICT/パール地区に見る演出

（出典）山崎満広氏資料等に基づき国土交通省都市局作成

14

クルマ中心からヒト中心の空間形成
沿道と路上を一体的に活用
地域の多様な主体の活躍

人々が集い・憩い・多様な活動を
繰り広げられる場へ

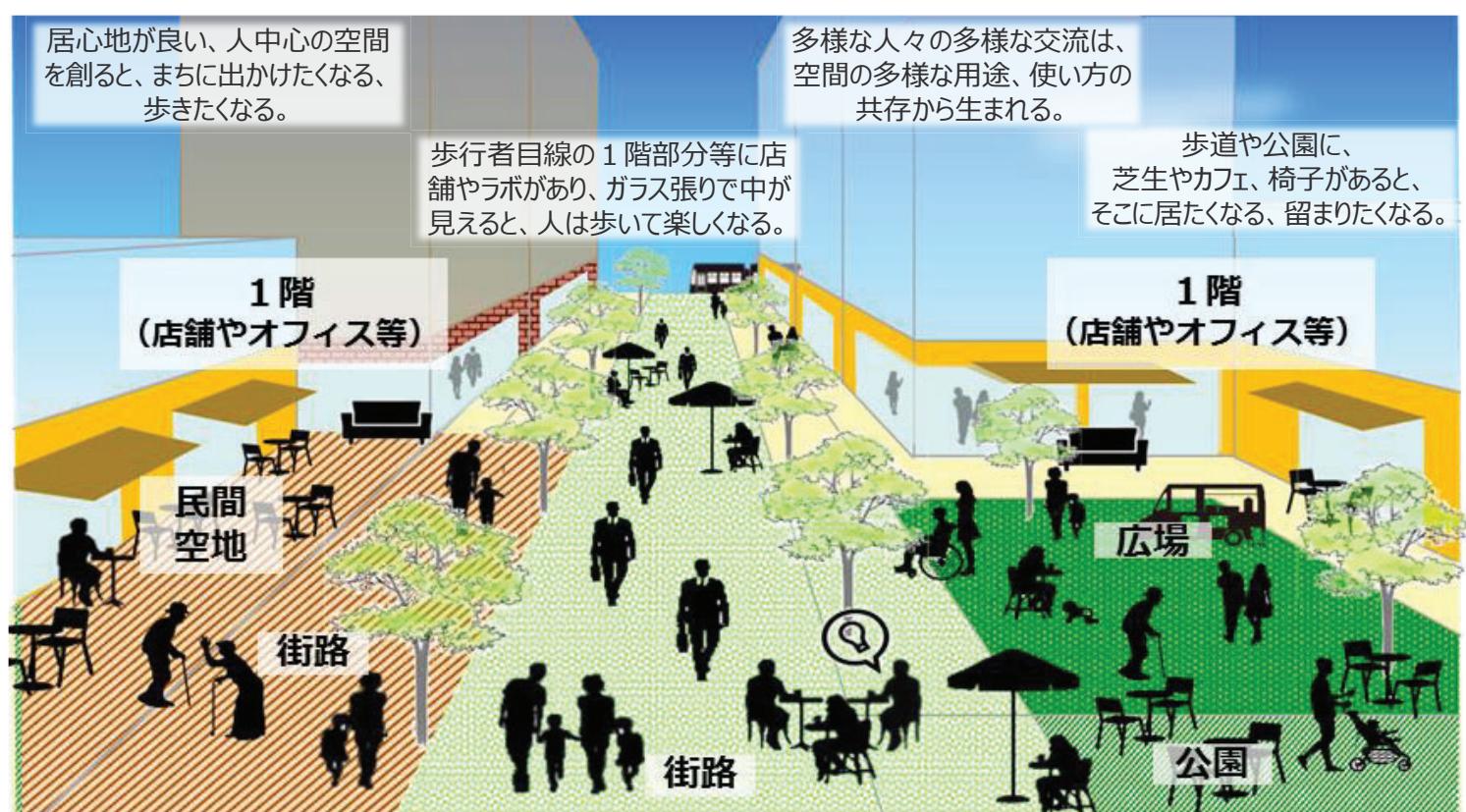
15

Walkable
歩きたくなる

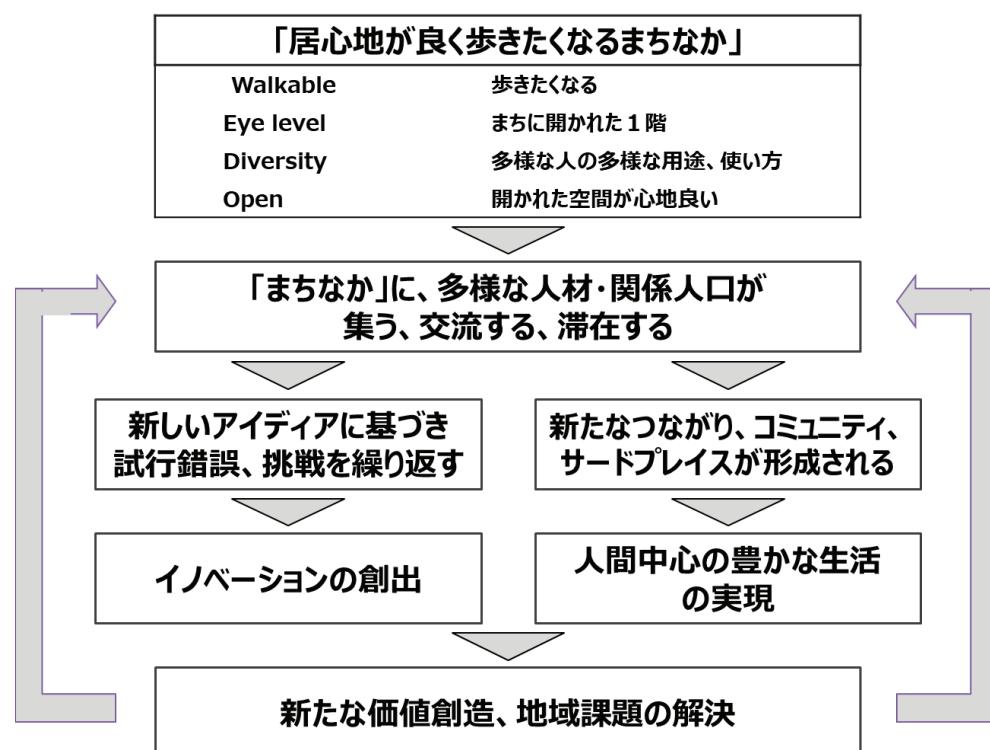
Eye level
まちに開かれた1階

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



- 都市の力を最大限引き出すためには、拡散した市街地を集約するとともに、その核となる「まちなか」のゆとりとぎわいを取り戻すことが重要
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の核となる官民のストックが集積する「まちなか」を、官民連携の取組により、**人間中心の空間（ウォーカブルな空間）に改変**



4

滞在快適性等向上区域（ウォーカブル区域）

- ・「滞在快適性等向上区域」は、都市再生整備計画の中で市町村が指定する区域（通称「ウォーカブル区域」）。
- ・令和2年の法改正で、まちなかにおける「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進するため、歩道を拡幅、都市公園に交流の拠点を整備、建物低層部をガラス張り化するなど、その区域の快適性・魅力向上を図るために整備などを重点的に行う必要がある区域として新設。
- ・区域内では、観光客やオフィスワーカー、高齢者や障害者の方々、若者や子育て世代など、まちに住み、又は訪れる様々な人々が満足できるような「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを目指す。



18

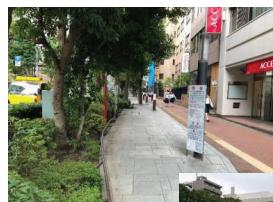
まちなかウォーカブル推進事業の支援メニューの例

歩きたくなる空間の創出

■ 街路等の広場化



■ 道路・公園・広場の整備、改修・改変



■ 街路等の芝生化・高質化

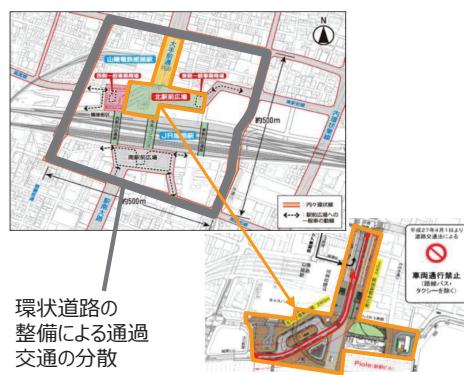


■ 駐車場出入口付替



ウォーカブル区域側の駐車場出入口を閉鎖

■ 外周道路等の整備



■ 外観修景



まちなかウォーカブル推進事業の支援メニューの例

歩行者目線の1階をまちに開放

■ グラウンドレベル修復整備



建物1階部分を透明化し、
まちとの一体感を提供

■ 既存建造物リノベーション



空き店舗を改修し、
開かれた1階部分に地域拠点を形成

既存ストックの多様な主体による多様な利活用

■ 街路空間の利活用



■ 公共空間利活用施設整備



給排水
設備



電源
設備

開かれた空間の滞在環境の向上

■ 滞在快適性向上施設



ストリートファニチャーの設置

■ 社会実験・コーディネート・運営支援



パークレット社会実験



合意形成に向けたコーディネート

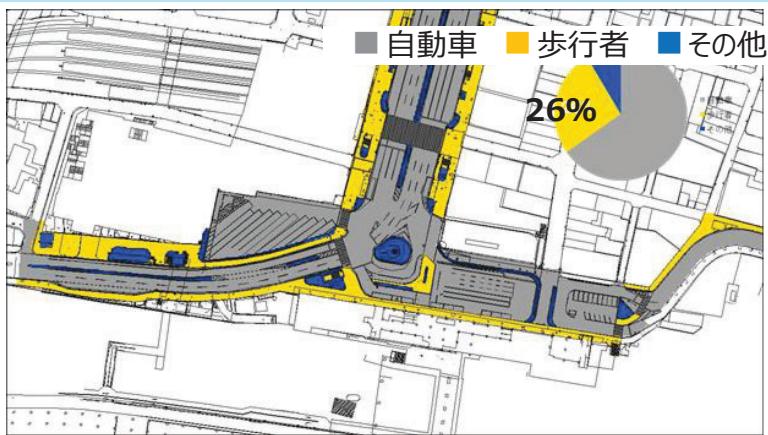
国内の潮流－姫路駅北駅前広場



(出典) 姫路市提供資料

21

国内の潮流－姫路駅北駅前広場



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

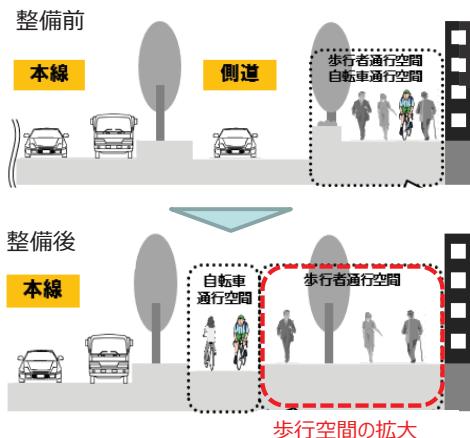


(出典) 姫路市提供

22

国内の潮流－大阪市御堂筋

【位置図】



23

国内の潮流－大阪市御堂筋

フルモール化に向け、御堂筋完成100周年(2037年)をターゲットイヤーとして設定



(出典) 大阪市 御堂筋将来ビジョン(概要版)

<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/cmsfiles/contents/0000464/464479/gaiyou.pdf>

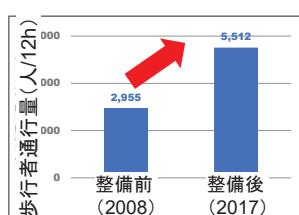
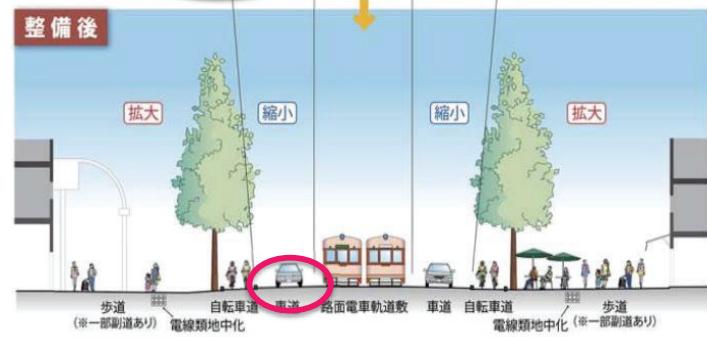
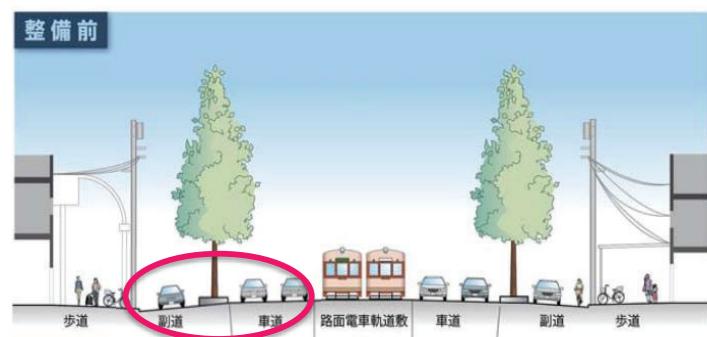
24

国内の潮流－松山市 花園町通り



25

国内の潮流－松山市 花園町通り



取組効果

- ・歩行者通行量が約 2 倍増。
- ・地価も下げ止まり、0.8%上昇

26

多様なウォーカブル

駅前空間×ウォーカブル



なんば駅前(大阪市)

27

多様なウォーカブル

水辺空間×ウォーカブル



北上川・中津川(岩手県盛岡市)

28

多様なウォーカブル

商店街×ウォーカブル



柏駅前通り商店街(千葉県柏市)

29

多様なウォーカブル

健康×ウォーカブル

◆Healthy Streets Approachは、ロンドン市民が車の使用を減らし、徒歩、自転車、公共交通機関の使用を増やす試み

◆“Healthy”の語のとおり、このアプローチはロンドン市民の健康増進を主目的としているが、以下のような副次効果も期待

○人々が交流できる公共スペースの創出

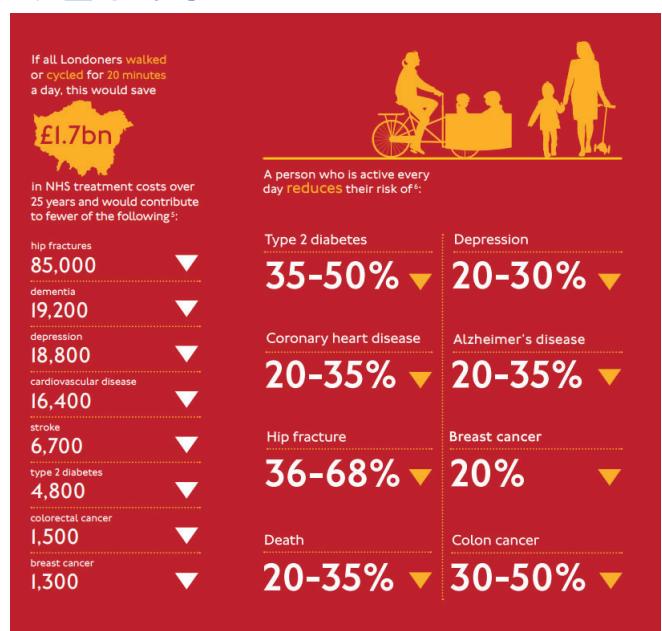
○大気汚染と騒音公害を低減

○地域の経済的利益の創出 …etc



出典:ロンドン市交通局(TfL) “Small Change, Big Impact(2017.11)”

■歩くことでの健康増進効果(費用削減、リスクの低下)を定量的に表示



出典:ロンドン市交通局(TfL) “Healthy Streets”, Healthy Streets for London”

30

ウォーカブル推進都市一覧（令和5年10月31日時点）

○357都市が“WEDO”*の考え方と共に、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5年10月31日時点）

○101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。

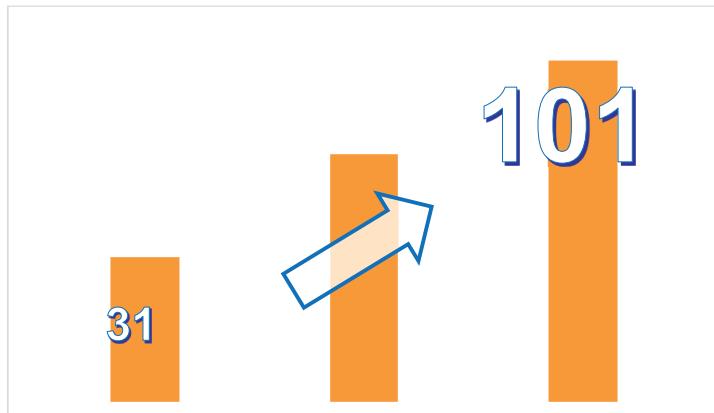
*Walkable（歩きたくなる）Eyelevel（まちに開かれた1階）Diversity（多様な人の多様な用途、使い方）Open（開かれた空間が心地よい）

北海道	鹿角市	下野市	松戸市	調布市	能美市	熱海市	四日市市	高槻市	王寺町	徳島県	佐賀県	宮崎県
札幌市	由利本荘市	上三川町	野田市	町田市	野々市市	三島市	伊勢市	貝塚市	和歌山県	徳島市	佐賀市	宮崎市
函館市	山形県	群馬県	習志野市	東村山市	島田市	島田市	松阪市	枚方市	和歌山市	阿南市	美波町	日南市
旭川市	山形市	前橋市	柏市	国分寺市	福生市	福井市	富士市	桑名市	鳥取県	基山町	上峰町	小林市
室蘭市	福島県	館林市	市原市	流山市	柏江市	敦賀市	大野市	鈴鹿市	八尾市	香川県	長崎市	西都市
釧路市	福島県	埼玉県	八千代市	武藏村山市	多摩市	焼津市	掛川市	名張市	鳥取市	高松市	長崎市	三股町
千歳市	福島市	埼玉県	さいたま市	多摩川市	稲城市	鷹巣市	亀山市	あわら市	米子市	丸亀市	佐世保市	長崎市
北広島市	会津若松市	埼玉県	白河市	八千代市	越前市	鮎川市	下田市	袋井市	羽曳野市	坂出市	善通寺市	熊本市
黒松内町	郡山市	群馬県	長柄町	神奈川県	山梨県	郡山市	湖西市	下田市	朝日町	門真市	観音寺市	高鍋町
栗山町	白河市	福島県	長柄町	神奈川県	愛知県	甲府市	滋賀県	湖西市	明和町	高石市	多度津町	川南町
沼田町	須賀川市	福島県	秩父市	東京都	長野県	愛知県	滋賀県	山梨県	島根県	松江市	津和野町	都農町
東神楽町	棚倉町	福島県	所沢市	東京都	長野県	名古屋市	滋賀県	長野県	島根県	東大阪市	宇多津町	高千穂町
上土幌町	茨城県	福島県	本庄市	千代田区	長野県	彦根市	滋賀県	長野県	島根県	大阪狭山市	愛媛県	鹿児島県
青森県	水戸市	福島県	春日部市	港区	長野県	豊橋市	滋賀県	長野県	島根県	阪南市	松山市	薩摩川内市
弘前市	日立市	福島県	戸田市	新宿区	長野県	岡崎市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	大田市	霧島市
八戸市	土浦市	福島県	朝霞市	台東区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	東近江市	岡山市	内子町
黒石市	石岡市	福島県	志木市	墨田区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	倉敷市	大分県
五所川原市	下妻市	福島県	和光市	豊田区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	別府市
十和田市	笠間市	福島県	久喜市	墨田区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	高梁市	高知市
むづつ市	取手市	福島県	蓮田市	世田谷区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	南国市
岩手県	つくば市	福島県	蓮田市	渋谷区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	四十万市
盛岡市	ひたちなか市	福島県	幸手市	中野区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	佐伯市
花巻市	常陸大宮市	福島県	鶴ヶ島市	加茂区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	北九州市
宮城県	那珂市	福島県	日高市	杉並区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	福岡市
仙台市	小美玉市	福島県	白岡市	豊島区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	久留米市
塩竈市	美里町	福島県	美里町	北区	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	竹田市
柴田町	大洗町	福島県	荒川区	三条市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	豊後高田市
秋田県	境町	福島県	上里町	加茂市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	大分市
秋田市	板木県	福島県	宮代町	見附市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	別府市
横手市	宇都宮市	福島県	杉戸町	上越市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	中津市
湯沢市	足利市	福島県	石川県	富山県	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	日田市
	千葉県	千葉市	金沢市	富山市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	佐伯市
	木更津市	千葉市	小松市	高岡市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	北杵市
		木更津市	加賀市	高岡市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	津久見市
				各務原市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	竹田市
				静岡県	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	豊後高田市
				津市	長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	大分市
					長野県	守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	別府市
						守山市	滋賀県	長野県	島根県	守山市	尼崎市	中津市
							守山市	長野県	島根県	守山市	尼崎市	日出町
								守山市	島根県	守山市	尼崎市	玖珠町

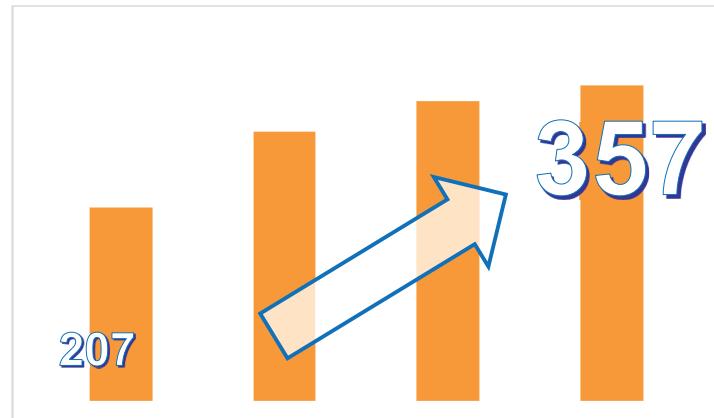
※石巻市(宮城県)・中央区(東京都)・藤沢市(神奈川県)・三浦市(神奈川県)・南魚沼市(新潟県)・伊豆の国市(静岡県)・武雄市(佐賀県)・荒尾市(熊本県)については、ウォーカブル推進都市ではないが、滞在快適性等向上区域を設定している。

合計 357都市

ウォーカブル区域を設定した自治体数



ウォーカブル推進都市の数



WALKABLE PORTAL(ウォーカブルポータルサイト)



WALKABLE
PORTAL
ウォーカブルポータルサイト



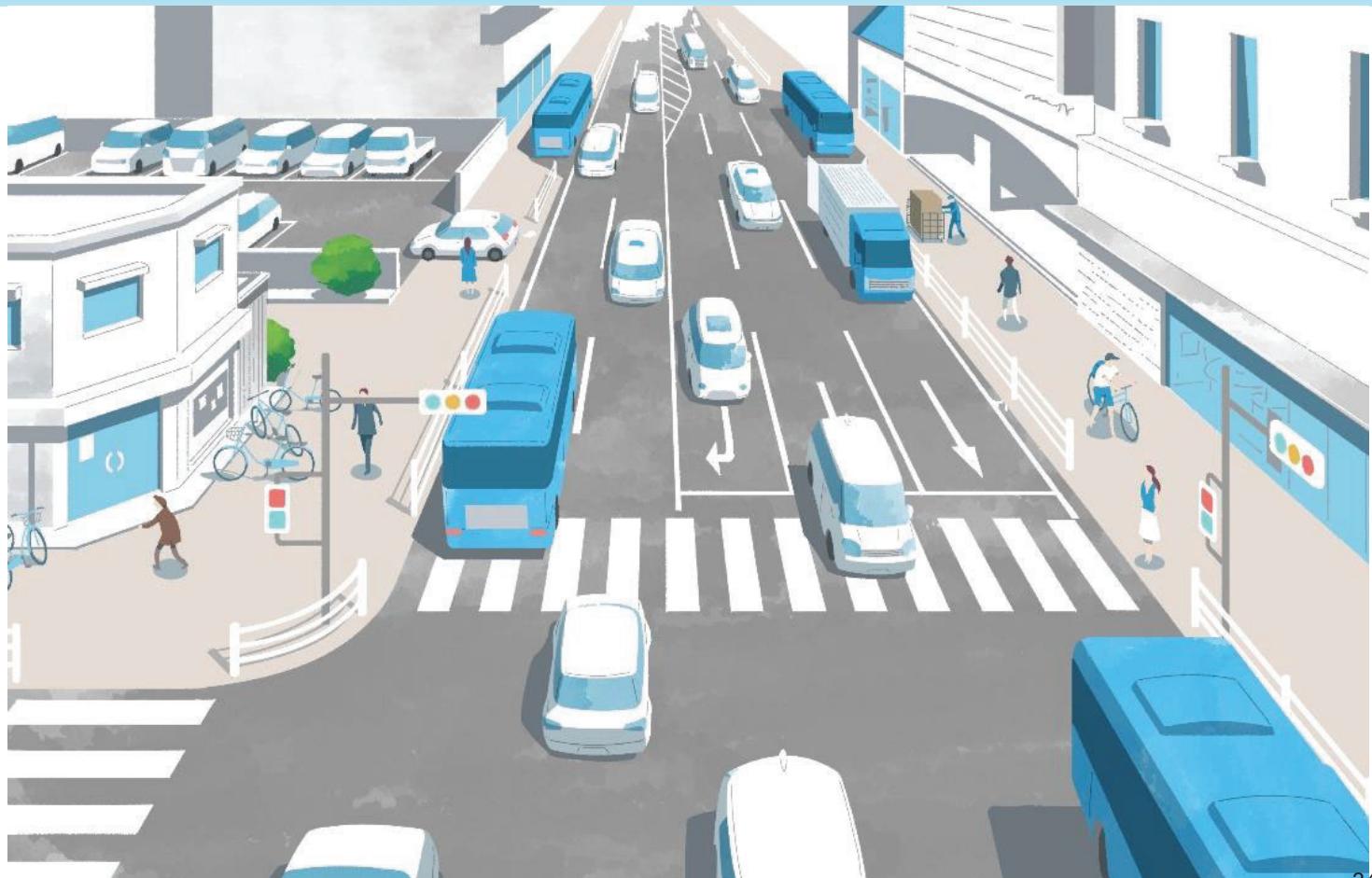
←トップページはこちら！(<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/>)

●コンテンツ

- ・担当者の声 … 全国各地の担当者の声をお届け
- ・事例 … 54の事例をご紹介（検索機能付き！）
- ・制度等 … 各種制度・ガイドラインのとりまとめなど、是非ご覧ください！

33

ウォーカブルポータルサイトトップページ～まちの変遷イメージ①～



34

ウォーカブルポータルサイトトップページ～まちの変遷イメージ②～



35

ウォーカブルポータルサイトトップページ～まちの変遷イメージ③～



36

ウォーカブルポータルサイトトップページ～まちの変遷イメージ④～



37

ウォーカブルポータルサイトトップページ～まちの変遷イメージ【夜】～



<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/>

38