

ゆっくりを軸とした地区づくりのための 交通・道路・都市のあり方を考える

「人と多様なモビリティが共生する
安全で心ときめくまちづくり調査」
基調講演

2023年5月12日
筑波大学 谷口守

2008年 ストラスブールで（本調査とは関係ありません）

日本のまちもいろいろやっています!?

Walkabilityの配慮へ

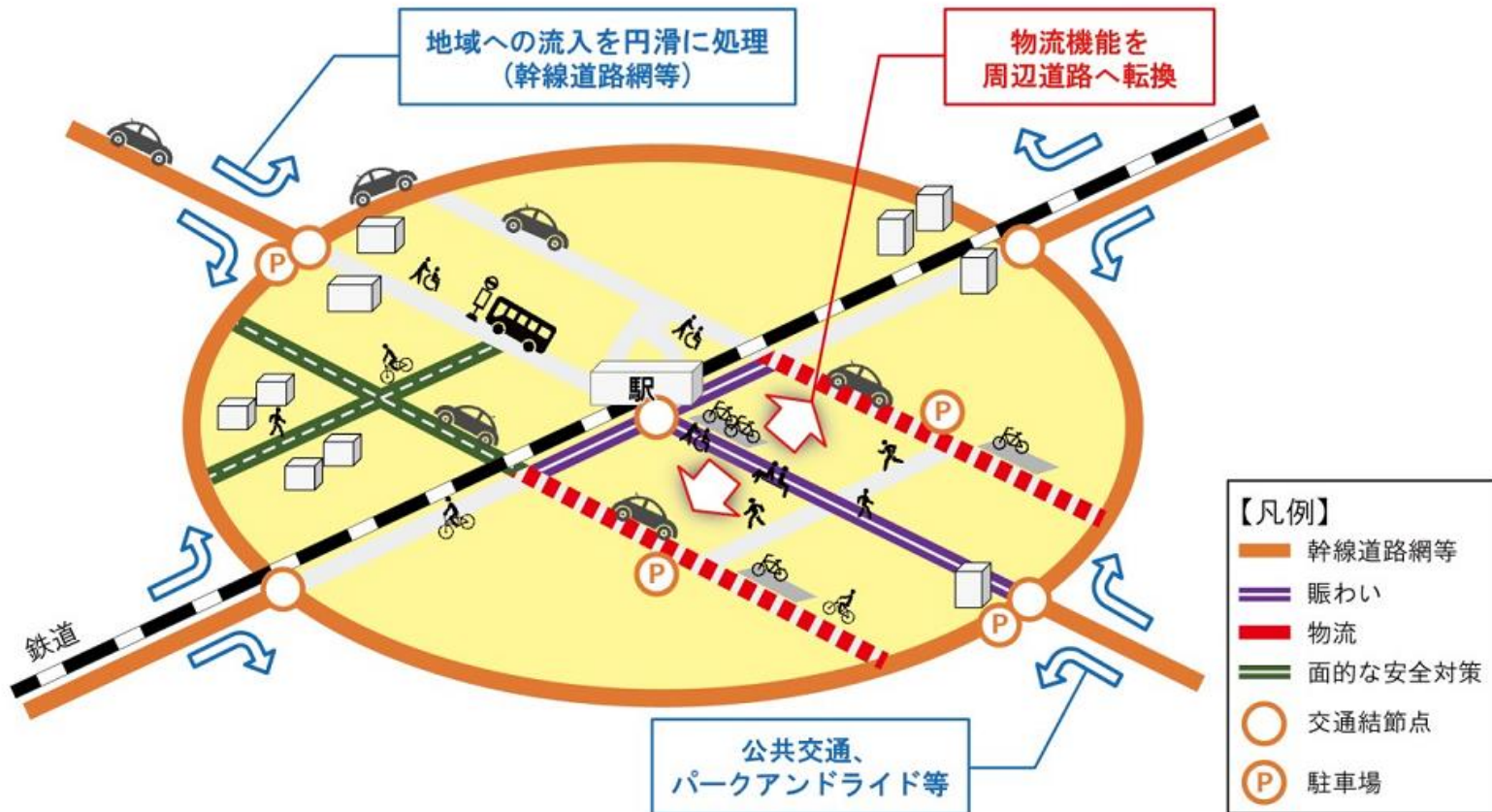


図 3-17 機能分担のイメージ

出所: 国土交通省道路局: 多様なニーズに応える道路 ガイドライン、2022.3.
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/guideline.pdf

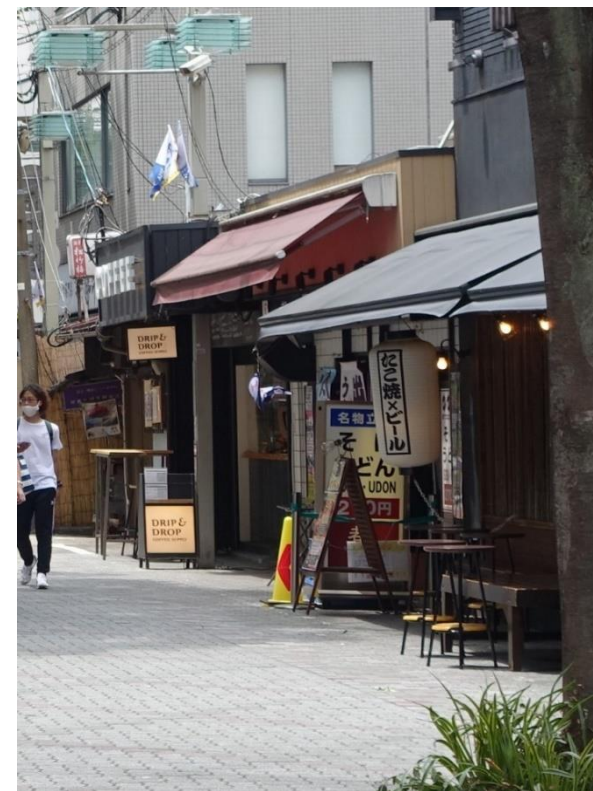


パークレット

K市中心市街地

K市T通り 2021.7.27.12:54

歩行者空間づくりに オープンカフェ



芝生広場再生



F市駅前

ゆっくりは何のため？ Zone30の導入・・・!?

ゾーン30と徐行ゾーン(20)で構成(スイス・ベルン)



つくば市で



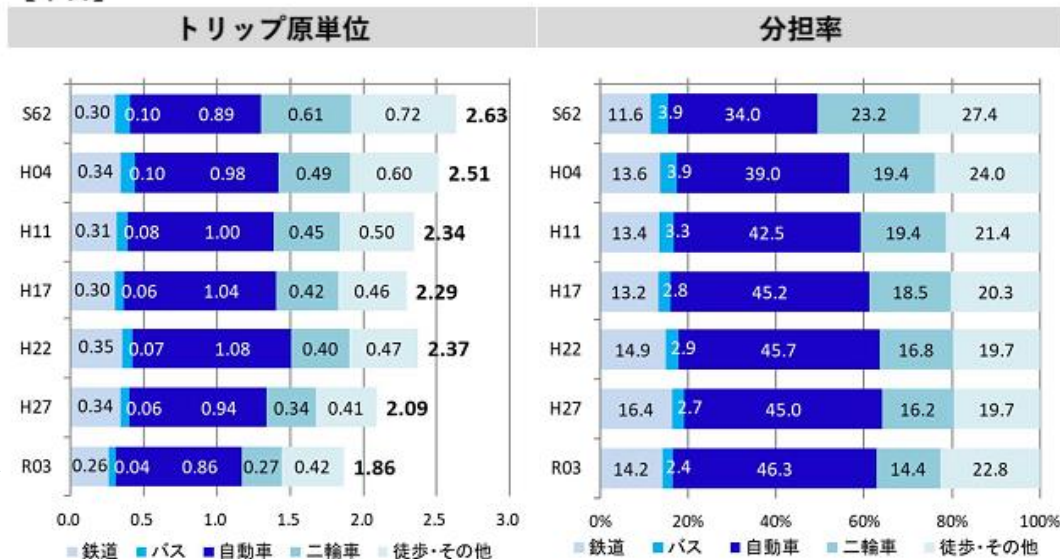
徐行すべき街路での
思考停止

外出の減少にコロナ禍が拍車をかける。同時に、自動車の分担率増加。

2022秋 →

■全国の代表交通手段別トリップ原単位（トリップ数／人・日）・分担率（％）

【平日】



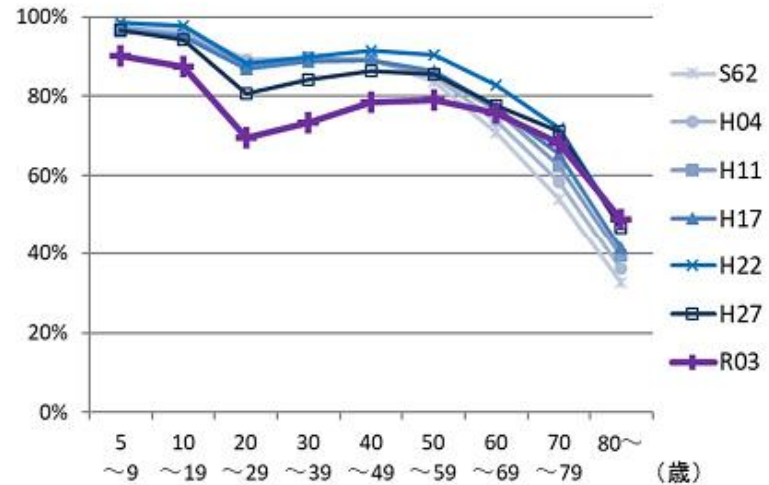
【休日】



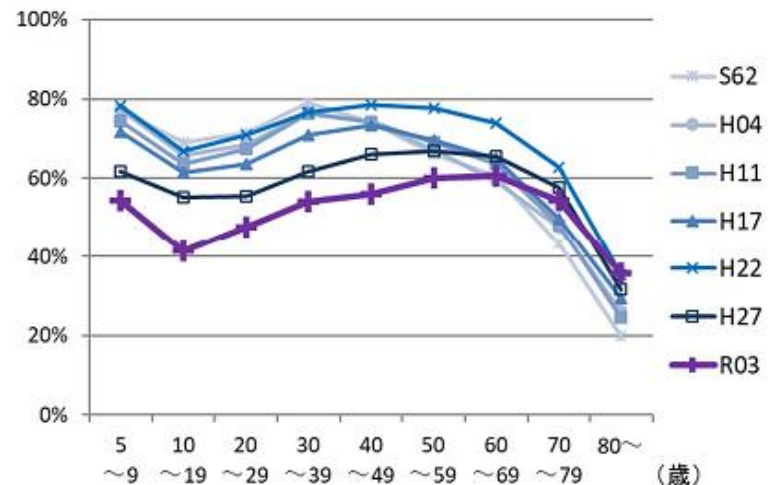
第7回全国都市交通特性調査結果(速報版)より、2022.11.国土交通省都市局

外出率が全体に下がる中で、老若の外出率逆転！

■全国の年齢階層別外出率（％）
【平日】



【休日】



第7回全国都市交通特性調査結果(速報版)
より、2022.11.
国土交通省都市局

「がっかり」vs.「ときめき」



何が両者を隔てるのか
以下、谷口私見から

よくある質問から：
ヨーロッパの都市と日本の都市は
なぜ違うんですか？









上西ビル

コバヤシ

ECC国際外語専門学校は梅田へ移転しました。 ☎0120-144-007

コバヤシ
ハイビスコス
フリスコ

天竺堂製菓
ココロパティ
パティ



DEWAR STUDIOS

Kube

CAR CLUB ONLY

TDI





Public ! ?



官 対 民 の2極対立構造しかないJAPAN



<https://visit-chiyoda.tokyo/app/spot/detail/503>

- ・法律で決まってる事だから
- ・法律にないことはできません
- ・補助金で何とかします
- ・財源が無いので「官から民へ」
- ・すぐまた部署を変わりますし

- ・民は儲けるのが当然
- ・法律こう解釈したら可能
- ・法律違反は何もしていません



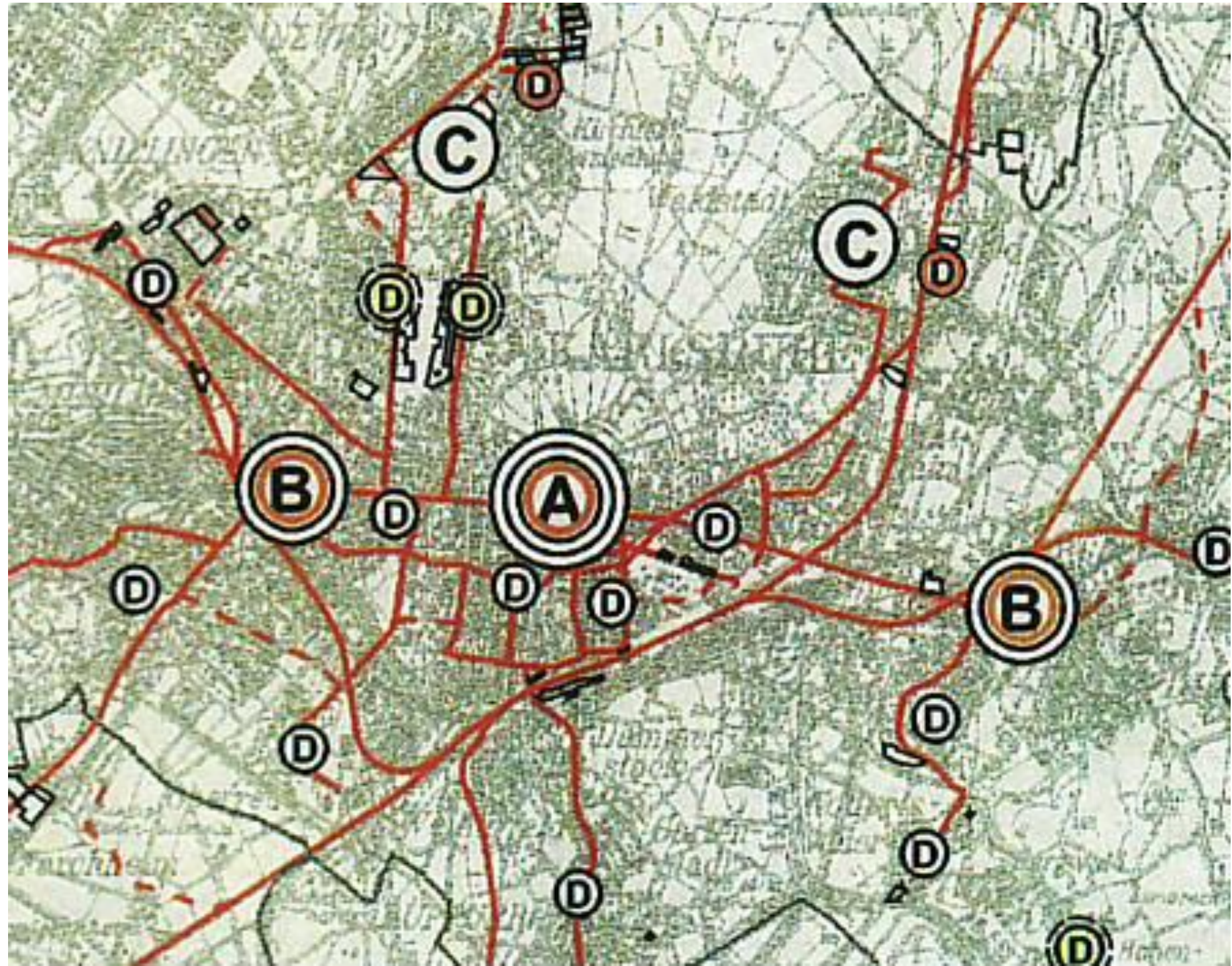
公共交通の撤退が止まらない





カールスルーエ 人口29万人、都市圏45万人

Sandbiller and Frust: Flug über die Region Karlsruhe, Silberburg-Verlag, 2006.

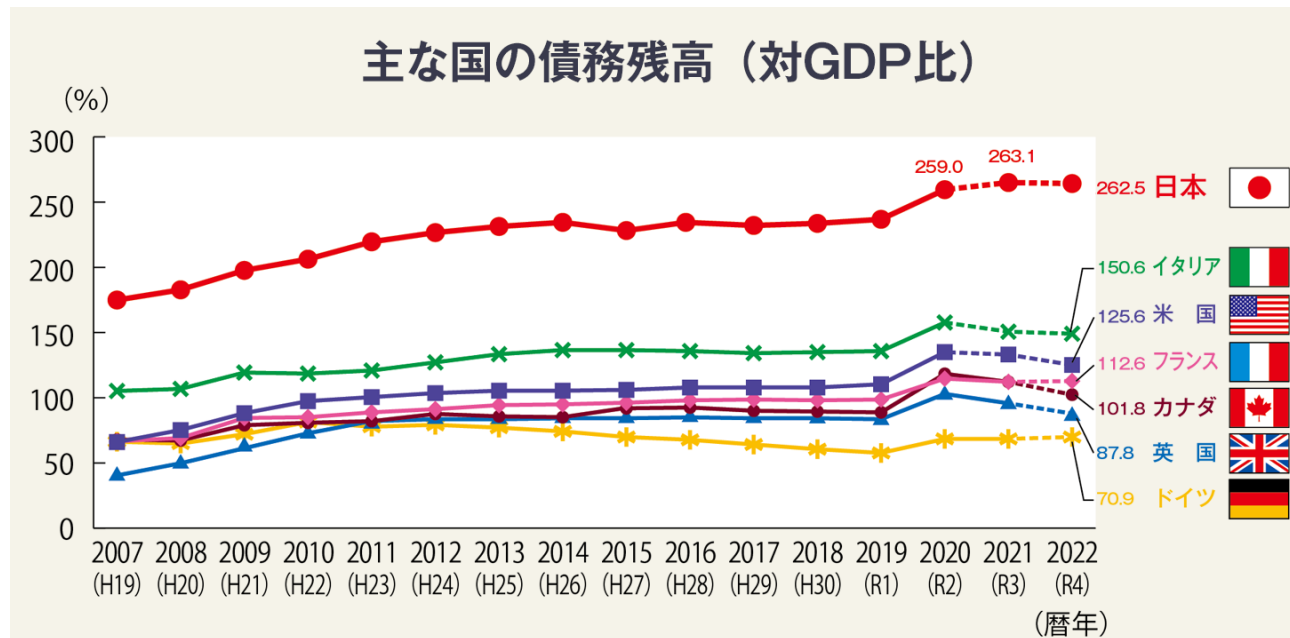




ポイント

黒字にしないといけないのは「まち」ですよ！

ちなみに、ドイツの借金は・・・？



出所：
財務省

(出所) IMF "World Economic Outlook" (2022年4月)

(注1) 数値は一般政府（中央政府、地方政府、社会保障基金を合わせたもの）ベース。

(注2) 日本、米国及びイタリアは2021年及び2022年が推計値。それ以外の国は、2022年が推計値。

Q: エストニア首都タリン43万人
一般会計の何%が公共交通へ？

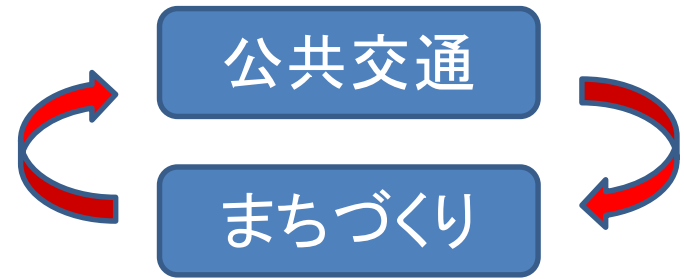


モビリティ研究会について

都市自治体による持続可能なモビリティ政策
ーまちづくり・公共交通・ICTー



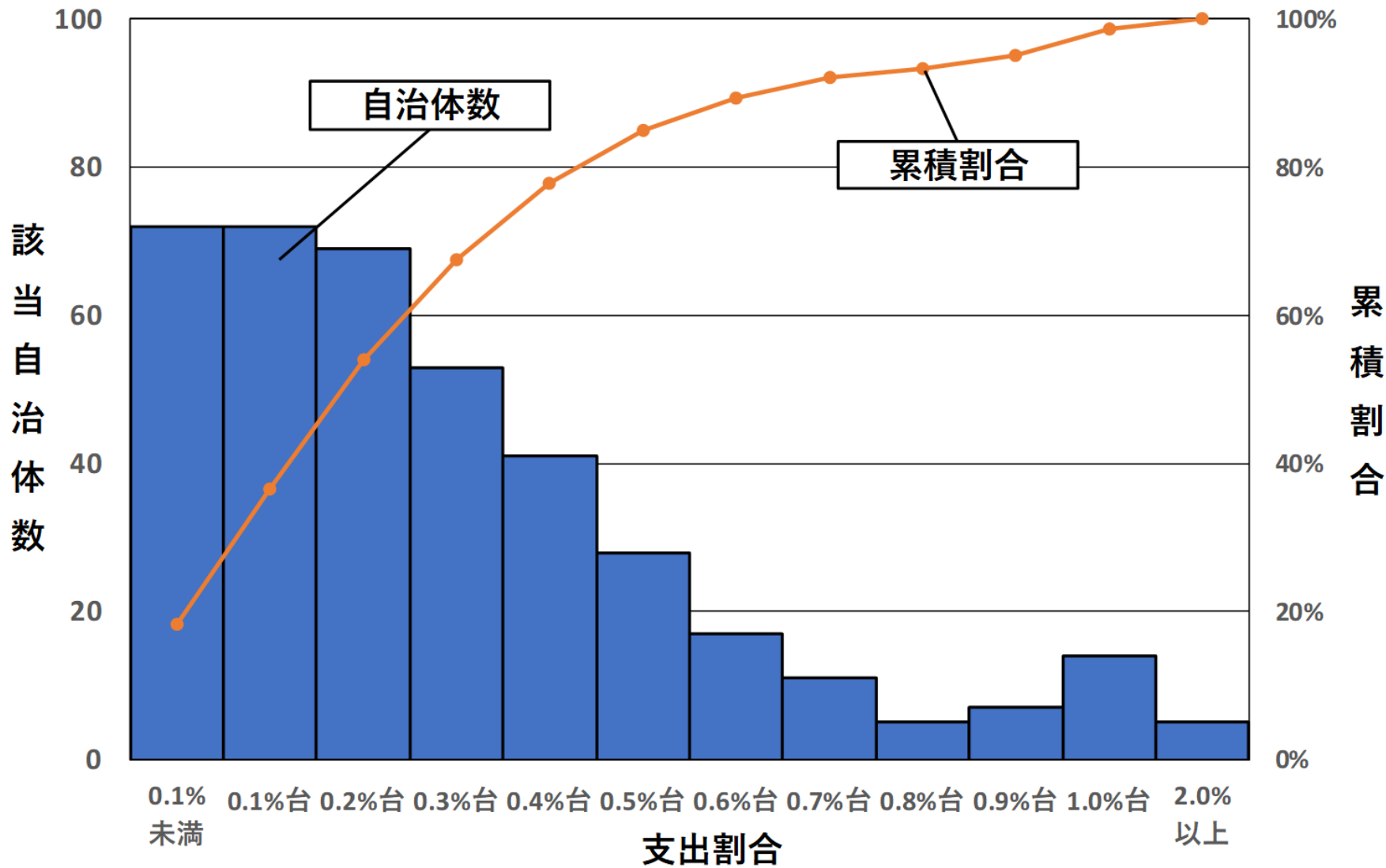
公益財団法人 日本都市センター



座長 谷口守(筑波大学)
委員 土方まりこ((一財)交通経済研究所)
委員 関本義秀(東京大学)
委員 松川寿也(長岡技術科学大学)
委員 酒井俊雄(福井市(2017.4~))
委員 三谷清(福井市(~2017.3))
委員 青木保親(岐阜市)

事務局 日本都市センター

左の報告書は
<http://www.toshi.or.jp/?p=13073>
よりダウンロードフリー



各自治体の一般会計に占める公共交通政策への支出割合

出所:「報告書」p253 図Q8-2を加工

地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

令和4年度予算額 207億円

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
 - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

<支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

15分都市 (15-minute city) とは

フランス・パリ市で推進中

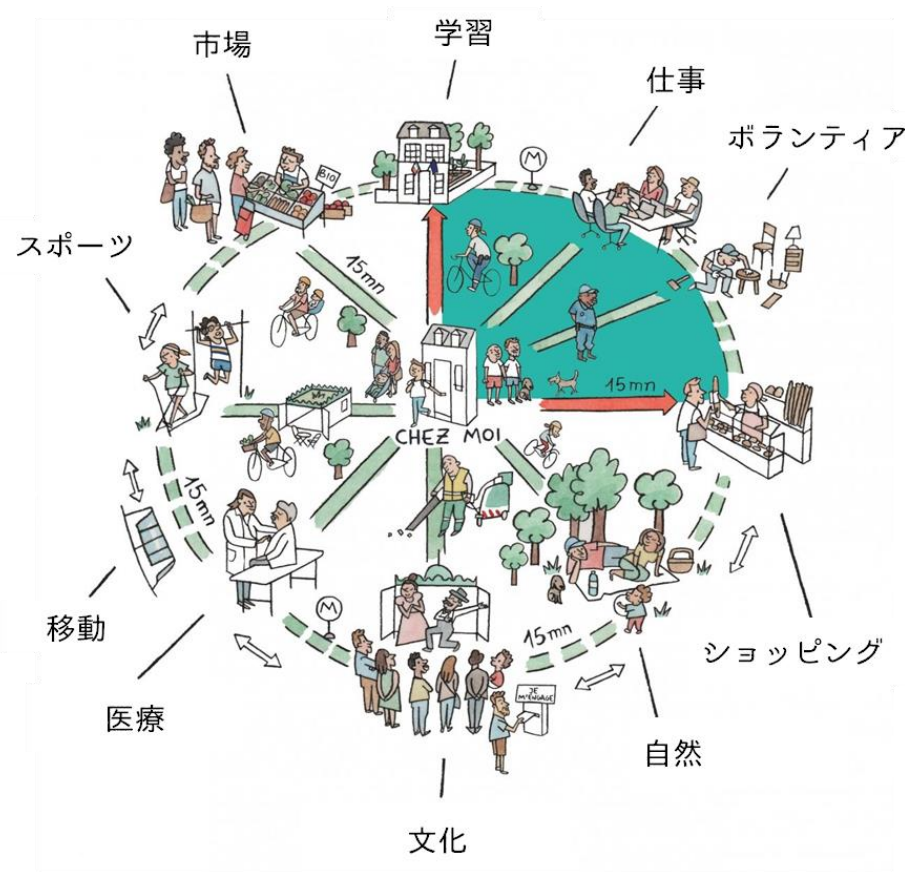
徒歩・自転車・公共交通機関

15分圏内で居住者が必要な全てのサービスへアクセス可能にする

自動車利用削減 ▷ CO2排出減

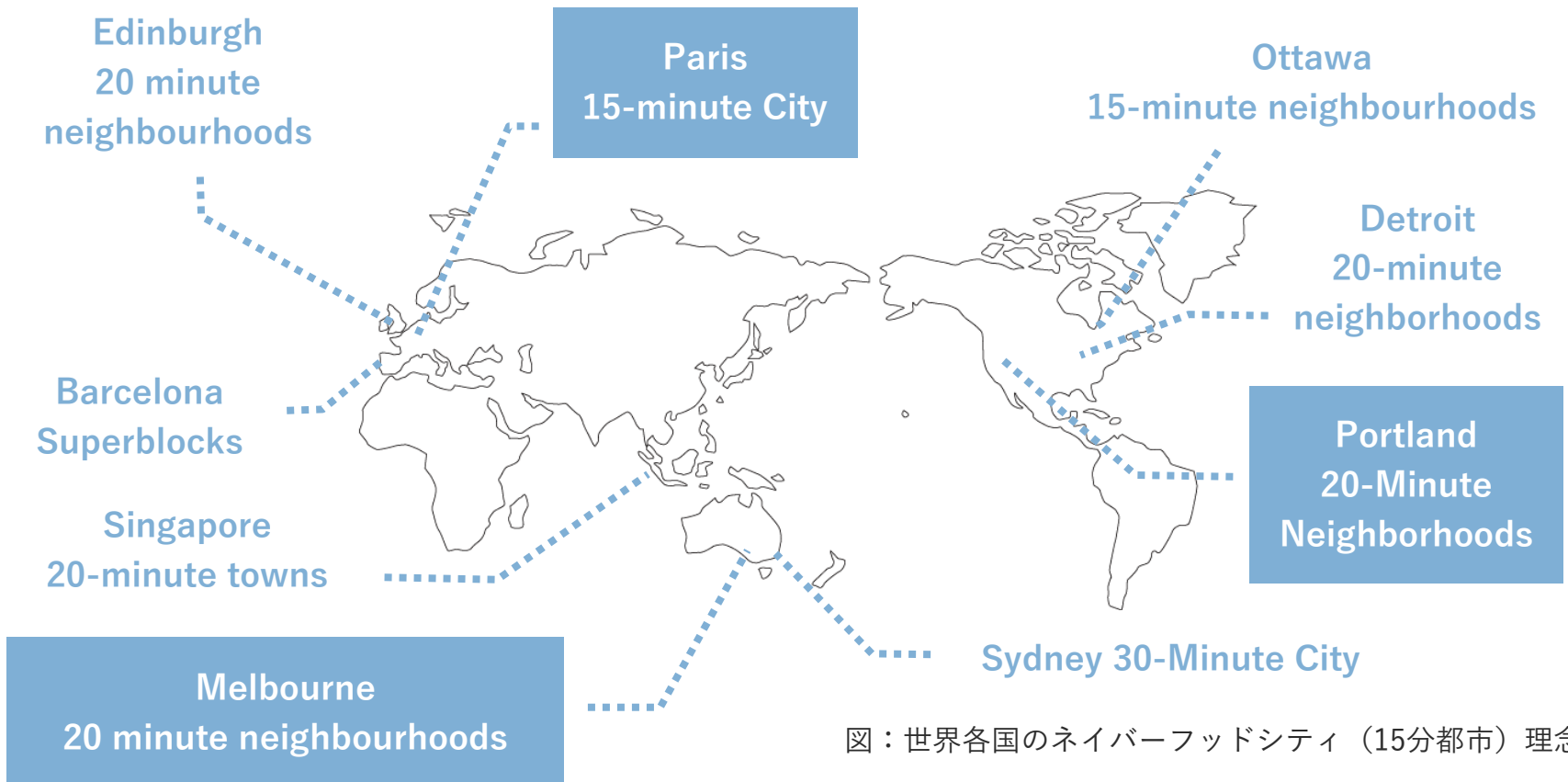
アフターコロナの生活圏モデル

世界で同様の取り組みが広がる



図：15分都市の概念図

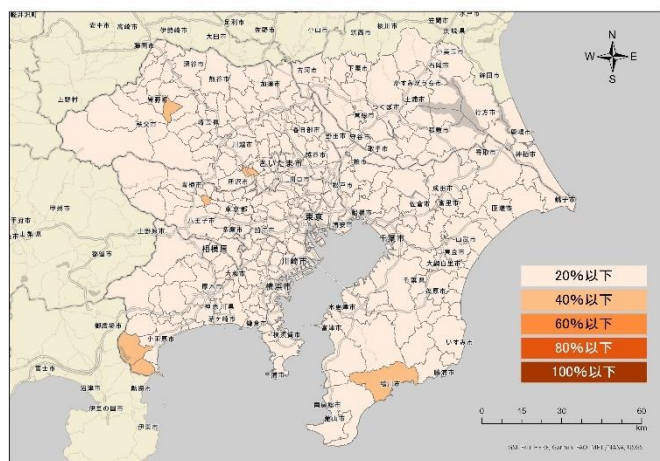
世界では15分・20分・30分など様々な生活圏政策が提案されている



図：世界各国のネイバーフッドシティ（15分都市）理念

各移動目的で、15分以内の移動割合はどの程度か？（市区町村別）

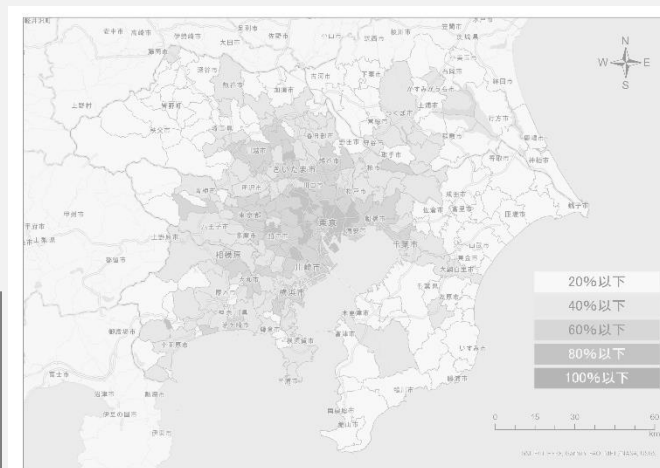
勤務は殆ど成立せず，自動車まで含めると地方部のほうが成立している状況



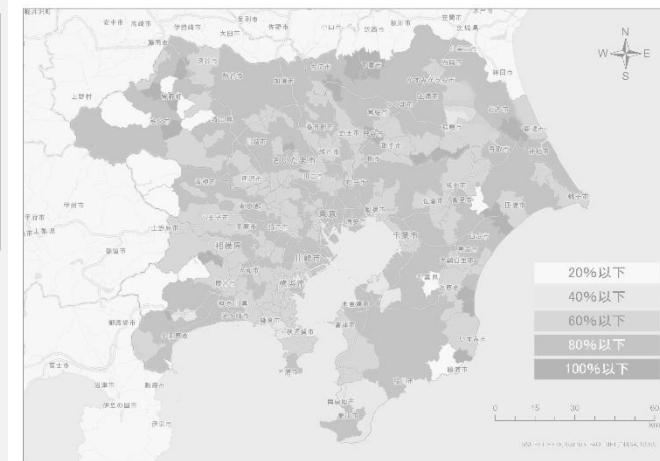
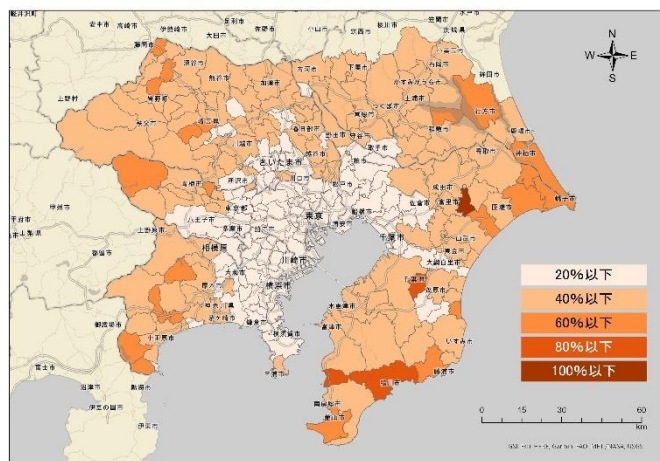
勤務
15分以内
移動割合

買物
15分以内
移動割合

徒歩・自転車
鉄道・バスで
15分以内



徒歩・自転車
鉄道・バス
自動車・バイクで
15分以内



(出所) 清水宏樹・室岡太一・谷口守：東京都市圏における15-minute cityの実現実態、都市計画論文集、No.57-3、2022.

各移動目的で、15分以内の移動割合はどの程度か？（市区町村別）

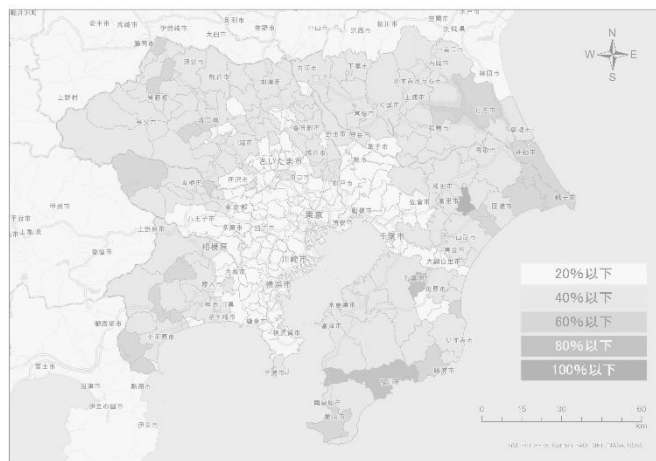
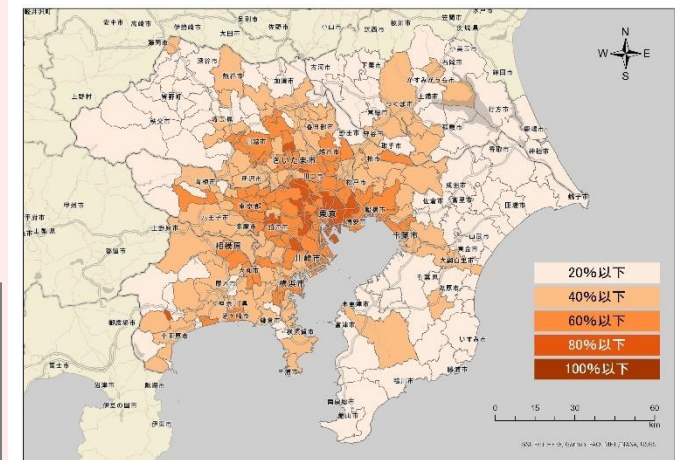
買物は都心部のみ成立，自動車まで含めると地方部でも成立している状況



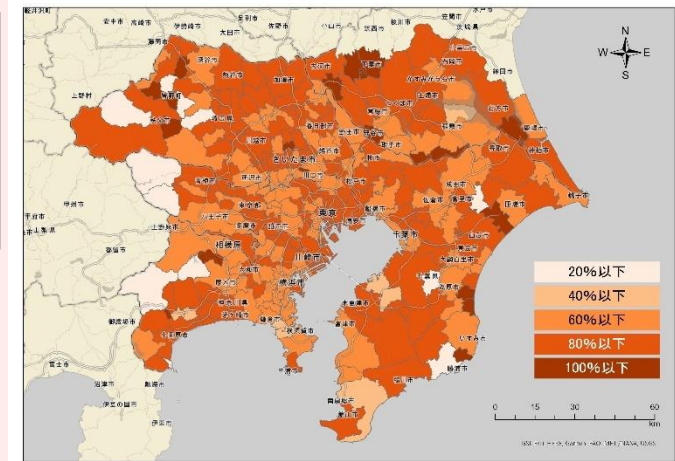
勤務
15分以内
移動割合

買物
15分以内
移動割合

徒歩・自転車
鉄道・バスで
15分以内



徒歩・自転車
鉄道・バス
自動車・バイクで
15分以内



(出所) 清水宏樹・室岡太一・谷口守：東京都市圏における15-minute cityの実現実態、都市計画論文集、No.57-3、2022.

令和4年6月29日
都市局 都市計画課

新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査(第二弾)

～テレワークや自宅周辺の活動が定着してきていることを確認～

○調査対象時期について

□ : 前回調査 □ : 今回調査

- ① 流行前 : 新型コロナウイルス感染症流行前
- ② 令和2年4月 : 第1回緊急事態宣言発令中
- ③ 令和2年8月 : 第1回緊急事態宣言解除後
- ④ 令和3年12月 : 感染者数が比較的落ち着いた時
- ⑤ 令和4年3月 : オミクロン株流行時

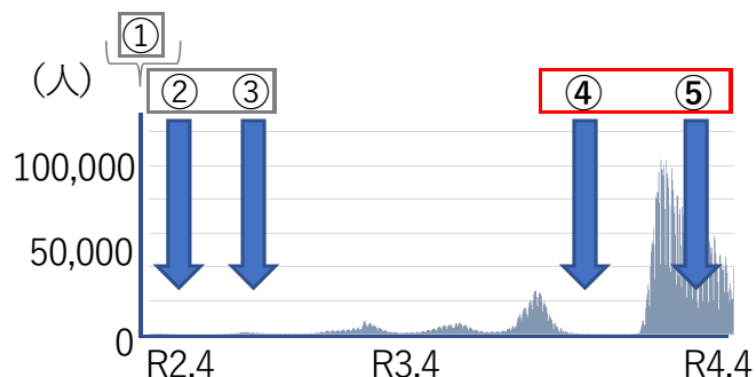


図1 : 全国のコロナ感染者数の推移と調査対象時期

(2) 自宅周辺での活動も定着傾向に

- ・ 日常の活動別に最も頻繁に訪れた場所については、「外食」や「趣味娯楽」、「軽い運動、休養、育児」では自宅周辺での活動が新型コロナ感染症流行前と比較して増加し定着（図3）
- ・ 「食料品・日用品の買い物」や「食料品・日用品以外の買い物」では、高頻度でテレワークを実施する層以外は活動場所に変化は見られない（別紙4頁）

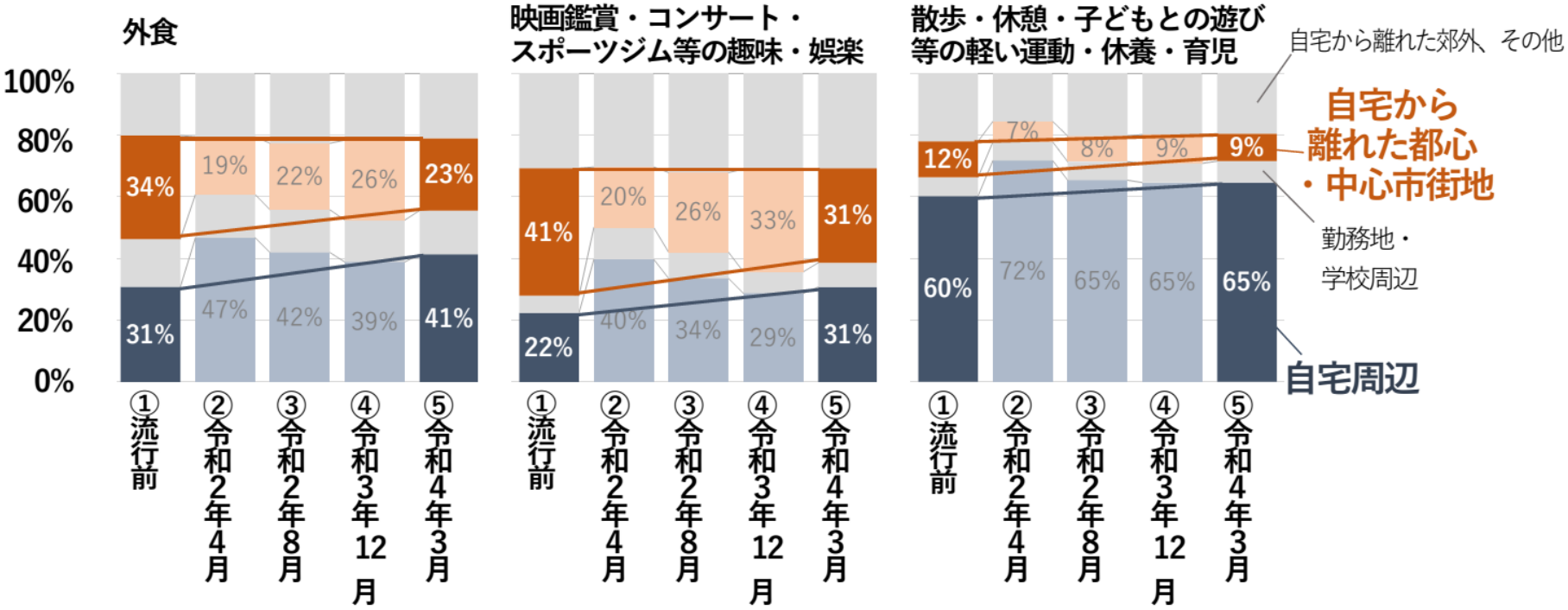


図3：人々の活動場所の割合の推移



日本の街は死んじゃったの？



3時間で1万人の
人出

調査の特徴

朝市会場の各入場口にコードンを設置し、コードンを通過する来訪者に対して調査を実施。

朝市会場

コードン



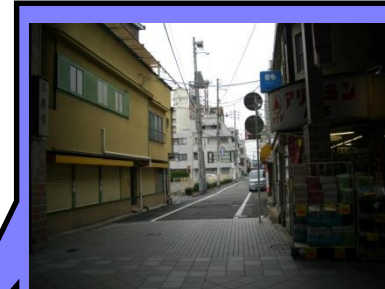
コードン2



コードン3



コードン5



コードン6



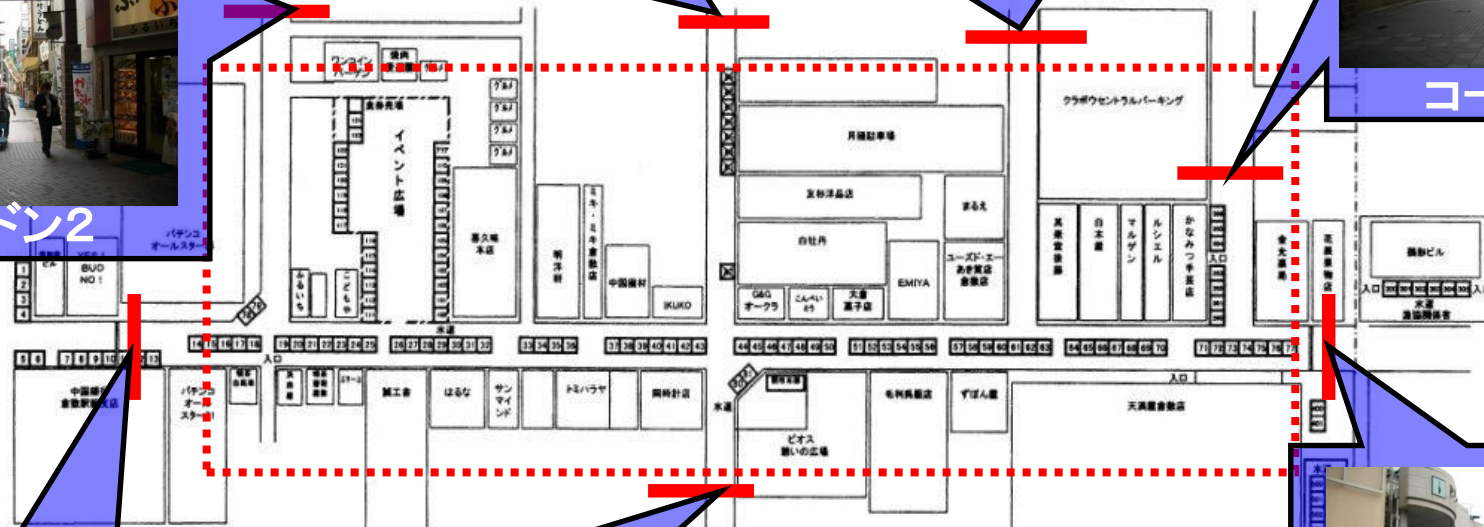
コードン1



コードン4



コードン7



注) 会場図は朝市実行委員会提供

使用データ

カウント調査

全入場口を通過する来訪者
全てをカウント (全数調査)

来訪者の全容を把握

対象者	各コードンライン通過者(入場)
調査項目	各入場口の来訪者数
	入場する際の交通手段(歩行、自転車・二輪)



使用データ

アンケート調査

全入場口を通過する来訪者を
ランダムサンプリング (標本調査)

来訪者の行動や意識、
来訪経路の把握

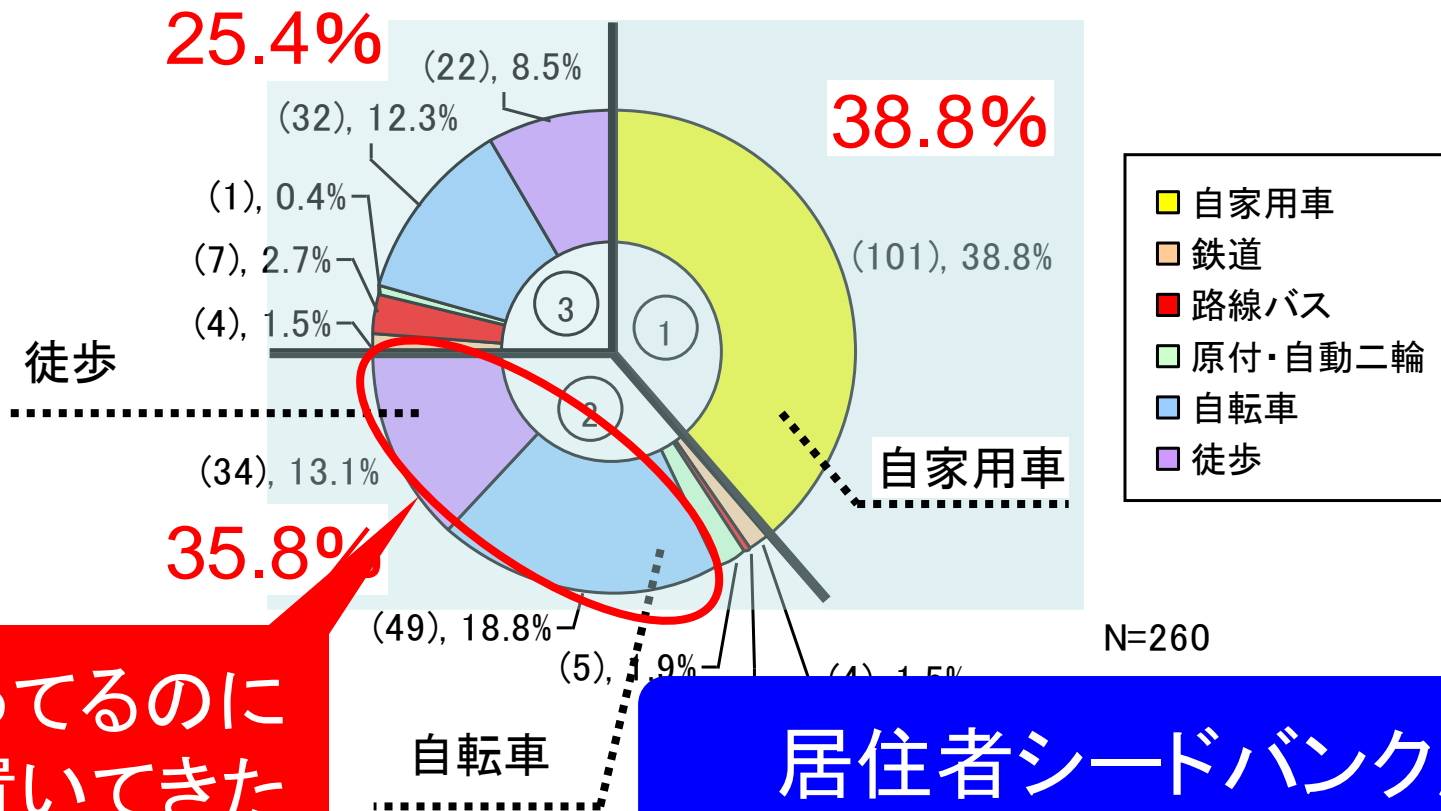


対象者	中学生以上(退場者)
主要調査項目	個人属性：年齢，性別，グループ属性，居住地など
	意識：総合満足度，訪問理由
	交通：交通手段，訪問経路，滞在時間
	その他：訪問回数，支出額，後の予定
聴取サンプル数	318
抽出率	3.6% (全コードンライン通過者8906名のうち318名)

来街者の交通手段

出典:谷口守・松中亮治・横山大輔:自動車利用を控える居住者シードバンク層の発見、土木計画学研究・講演集、No.34、2006.

分類	構成内容
自動車保有層	自家用車利用 自家用車を保有し、他の交通手段を利用
自動車非保有層	自家用車を保有せず、他の交通手段を利用



車持ってるのに
家に置いてきた

居住者シードバンク層

アイデアは「土壌シードバンク」:(例)霞ヶ浦

1970年～:霞ヶ浦開発事業



コンクリート護岸

1993年～:湖岸植生帯・復元事業



土壌シードバンクを用いた植生帯復元

「アサザプロジェクト」として、霞ヶ浦の環境保全・再生事業が市民共同で実施。

多様なモビリティを活かしたネットワークの転換へ

- 既存の鉄道やバスのネットワークを基本として、新たなモビリティサービスと歩行空間が有機的に結びついた、誰もが、いつでも、安全で、環境に優しく、ドア・トゥ・ドアで移動可能な交通体系、いわば“人中心のモビリティネットワーク”へ



(出所) 谷口守：東京都市圏における交通の実態と課題、東京都市圏交通計画協議会市区町村セミナー、～転換点を迎えた東京都市圏の都市交通～、2021.

ゆっくり・Slowを見直し・新たなモビリティを活かしましょう

ご静聴ありがとうございました。

