目にみえない脅威と
新たな時代のまちと交通のあり方

令和 ２年 １０月

公益社団法人　日本交通計画協会

はじめに

公益社団法人 日本交通計画協会は、過去50年に渡り、まちづくり（都市）と人の移動（交通）に焦点をあてた研究を実施し、その研究成果を活かした社会実装並びに事業化の推進を図って参りました。その結果、今日まで都市と交通に関する様々な都市施設の整備が推進され、人々の利便性の向上と暮らしやすいまちづくりに貢献出来たものと考えております。

新型コロナウイルスのような目に見えない脅威の出現により、人口が減少し少子超高齢化が進む我が国において、改めて現代の働き方・住まい方・過ごし方について、考え直すきっかけが与えられたものと考えております。

本資料は、これまで弊協会が蓄えてきたまちづくり（都市）と人の移動（交通）についての知見を基に、コロナ禍を目の当たりした今、まち（都市）の姿がどうあるべきか、人の移動（交通）の姿がどうあるべきかについて議論を行い、とりまとめたものです。

本資料がより良い日本を創る議論の端緒となり、我々の試考がその議論に対し一定の役割を果たす事が出来れば、協会職員一同幸いに存じます。

2020年10月

今回の検討にあたり

緊急事態宣言解除後、第2波の収束が緩やかに進むなか、コロナ禍に対応した新たな日常も定着しつつあります。しかしながら、今後の都市活動の再開に伴い第3波の到来も予想され、今後の状況について安易に予断を持てない状況にあると考えられます。

今回の議論の前提として、検討対象個所は以下のように設定しました。

・大都市（通勤、通学における公共交通分担率が一定程度高い都市）
・地方都市
・観光地

議論を進めるなかで、行動様式に変化があった都市は、公共交通の利用が多い地域（大都市）が顕著であったことから、今回の検討対象は大都市を対象とし、地方都市や観光地は一旦議論の外とし、今後の議論とすることとしました。

次に、対象地域において、次の2つのシナリオについて試考することとしました。

シナリオⅠ 「以前の生活様式に対し限定的な変化しか起こらない」

シナリオⅡ 「以前の生活様式に対し大きな変化が起きる」

これらの試考については、フォアキャスティング的ではなく複数の仮説に基づいたバックキャスティング的志向に基づいて検討しております。結果として様々な都市の姿として、すぐ実現できるもの、時間がかかるものが混在していますが、目にみえない脅威に対して都市のあり方が変わるという前提の基に、目指すべき都市像について述べています。

シナリオⅠ

「以前の生活様式に対し変化は限定的」

～ 移動を賢く選択できる時代へ ～

現状認識と前提条件

【背景と認識】

- ☛ 過去の新型インフルエンザ流行時もそうであったように、「オフィスへの出勤」「対面での会話・打合せ」「会食」「観光・旅行」など**基本的な生活スタイルは従前に回帰**する。
- ☛ しかし、今般のコロナ禍への対応や（各個人、各主体）経験を経て、**「人々の意識・判断基準」には変化**があった。
- ☛ 上記を踏まえて、まちなかの移動や公共交通の利用においては応急的に各種対応がとられたが、これだけでは様々な課題が残されており、コロナ禍への対応として、国民に根付いた「意識・判断基準」に基づく**行動を積極的に選択させるもう一歩踏み込んだ施策推進**が求められている。

【人々に根付いた意識・判断基準】

・より安全な移動手段を選択する。

公共交通以外のリスクの少ない移動手段を選択する。

・公共交通を利用するときは人混みを避けるよう選択する。

公共交通の混雑情報を的確に収集して、空いてる列車や時間帯を選択する。

コロナ禍による変化（限定的）とねらい

【コロナ禍においても行動選択は受動的】

新型コロナウイルスがもたらした人々の意識変革はごく限定的であり、行動選択についても未だ「受動的（＝必要に迫られて、はじめて実行する）」な状況にある。

【電車やバス等の公共交通機関に代わる**「新たな移動手段の選択肢」**の必要性】

このような状況を打破し、人々の新たな移動手段の選択を生み出すには、既に確立された便利・安全で確実な移動手段である電車やバスに代わる「新たな移動の選択肢」を与え、その導入促進、インフラ整備とあわせてインパクトあるソフト施策の実施が求められる。

【能動的な行動選択における**「的確な情報の提供とソフト施策」**（インセンティブの付与）の必要性】

混雑した公共交通を避け賢く列車などを選択し、リスク回避しながら利用するには、移動者にとって容易に必要な情報を入手・理解できるシステムの整備と、効果的に列車などの選択を誘導するためのソフト施策（インセンティブの付与やフレキシブルな料金体系などの仕組み）が求められる。

求められる幅広い取組と本試考における着眼点

【交通】

◎自転車利用環境の整備推進

◎公共交通サービス網全体の効率化検討

◎乗換環境整備

◎賢い行動選択に繋がる情報提供の検討

◎沿線の魅力発掘やグッズ販売によるファン獲得など、収入の多角化　　など

出典：JR東日本アプリ

【くらし】

◎啓発ツールのまちへの埋込みやICT技術などを活用した情報発信

◎施設利用時の消毒・検温・社会的距離の確保

など

【防災・危機管理】

◎リスクを低減する「正しい恐れ方」の徹底的な周知、風評被害の抑制など

出典：日本バス協会HP

【健康(健幸)・福祉】

【文化・観光】

【産業・まちづくり】

【子育て・教育】

【環境】

移動を賢く選択するためには上記のような施策があるが、本試考では前述した狙いから

施策その①　「新たな移動の選択肢」の目玉として**自転車優位のまちづくりの推進**

施策その②　賢く能動的な行動選択を促す**交通機関における情報提供等のあり方**

の2点に着目して論を進める。

施策その①（移動を賢く選択：自転車優位のまちづくりの推進）

・自転車まちづくりの更なる飛躍

コロナ禍の影響によって、バスや鉄道といった公共交通は、ソーシャルディスタンスの確保の困難性や換気の不十分性への懸念や、手すり・つり革などの接触リスクの懸念から他の移動手段への選択性が求められるようになってきているなか、 新たな移動手段としての自転車の走行空間の確保・充実が着目されている。

このように、混雑や密な空間を避け、またウォーカブルな空間の創造とあわせた、自転車を利用しやすい（選択し得る）環境づくりが求められている。

本提案では、「（仮称）サイクルハイウェイ」の導入をはじめとした“自転車優位のまち”を目指すこととする。

- **自転車の快適な移動を支える利用環境の構築【重点施策】**
  - ・「（仮称）サイクルハイウェイ」の新設
  - ・街路空間の再構築による「（仮称）サイクルハイウェイネットワーク」の構築
  - ・自転車通勤の機会・機運醸成に向けた環境構築
- **まちなかにおける街路の役割分担の明確化**
- **シェアサイクルの拡充**
- **道路占用特例の延長・恒常化**

自転車まちづくりの更なる飛躍に向けた取組み

【重点施策】「（仮称）サイクルハイウェイ」の新設（自転車利用環境改革のシンボル）

今後、自転車に求められる役割は拡大する可能性があると考えられるものの現在の我が国の自転車走行環境は、十分に安全、安心、高速で走行できる快適な空間が確保されているとは言い難く、このままでは自転車が電車やバスに並んで通勤などに利用されるような存在になるのは難しい。

このため、自動車のための街路空間とは独立した空間を確保して、自転車による高速で快適な移動を実現する「サイクルハイウェイ」を整備する。

このような空間を都市部に多く整備することは容易ではないが、この空間が“まちを自転車優位に変えていく”意思表示としてのシンボルとなることが期待できるとともに、その存在をきっかけに、自転車に乗ってみたいと思う人の増加の促進が期待される。

この空間を走るにふさわしい自転車車両について、考えてみる良い機会になることも期待される。

出典：コペンハーゲン市HP

自転車まちづくりの更なる飛躍に向けた取組み

【重点施策】街路空間の再構築による「（仮称）サイクルハイウェイネットワーク」

主に通勤など、エリアを跨ぐ自転車での高速移動ニーズを支えるべく、自動車と同様に自転車についても環状・放射状の幹線で「サイクルハイウェイネットワーク」を整備する。

ネットワークには主に現状6車線以上等、広幅員を有する道路を選定し、車線数を減らして自転車走行路を構造分離により再構築する。

東京都内であれば、内堀通りや代官町通りが内々環状、永代通りや新宿通り等が放射状のネットワーク道路に適していると考えられる。

出典：ニューヨーク市HP

自転車まちづくりの更なる飛躍に向けた取組み

【重点施策】街路空間の再構築による「（仮称）サイクルハイウェイネットワーク」

高規格な自転車走行空間ネットワークを走行することで、一般的にまちなかで利用される自転車を大きく上回る速度でのエリア間の移動が可能になる。

これにより、内々環状道路であれば1周を約15分で走行可能となるなど、都心では自動車で移動するよりも手軽で便利との認識を生むことができる。

また、自動車車線を自転車のために減じることそのものが、“まちを自転車優位に変えていく”強固な意思表示となる。

また、こうした取組みを支える拠点として、ネットワーク沿線にシャワー、ロッカー並びに修理機能を備えた施設の確保も重要である。

【（仮称）サイクルハイウェイネットワークのイメージ】

＜想定される対象路線（例）＞

【内々環状】内堀通り・代官町通り

【内環状】中央通り・本郷通り

【外環状】環状3号線（都道319号）

【放射道路】永代通り、新宿通り、六本木通り、目白通り

自転車まちづくりの更なる飛躍に向けた取組み

【重点施策】自転車通勤の機会・機運醸成に向けた環境の促進

☛ 空きスペースの転用や企業間共同所有などによるビジネス向け駐輪場の確保

利用率の低下したコインパーキングの一部転用や、歩行空間上に簡易ラックを小規模でも設置するなどにより、まちなかに駐輪スペースを高密度に確保する。

駐輪スペースを近隣のオフィスが共同で賃貸あるいは所有することで、通勤利用やビジネス訪問の自転車利用環境を強化する。

☛ 自転車通勤の機会・機運醸成（通勤自転車のサポート）

自転車通勤導入に関する手引き（R1.5 国交省）をもとに、自転車通勤を促進させる規定などの周知を企業などに対し徹底していく。

通勤に使用するハイグレードな自転車や安全装備などの購入補助、メンテナンス費用の支給などを複合的に実施していく。

出典：自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）

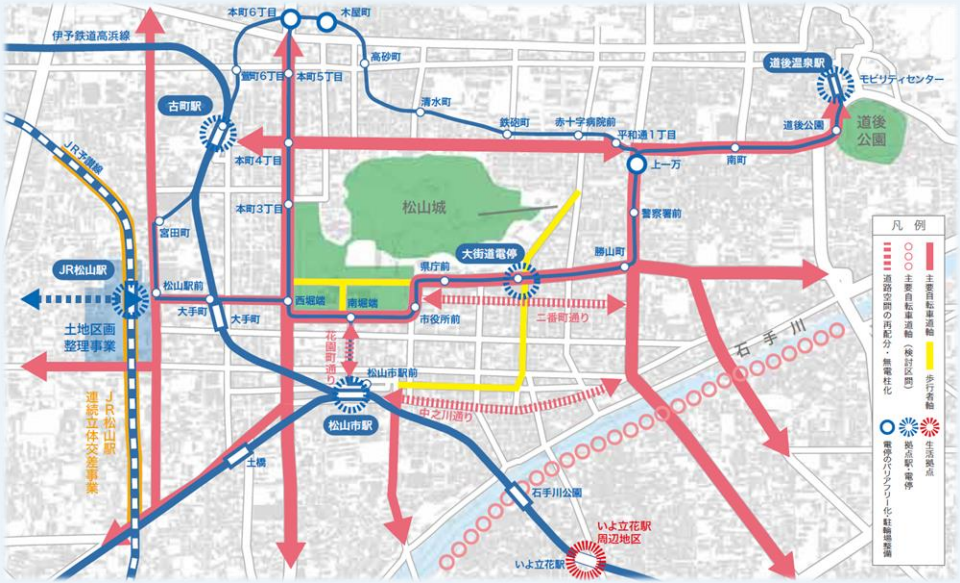
自転車まちづくりの更なる飛躍に向けた取組み

自転車優位なまちづくりをさらに推進するためには、従来の自動車優位の道路ネットワークの考え方を再整理するとともに、これまで取り組まれてきた各種自転車施策の拡充や推進を併せて進めていくことが重要である。

◎まちなかにおける街路の役割分担の明確化

自動車交通量の減少などを背景に、コロナ禍を機に、街路はより一層、人の移動のために活用するべく、あらためて街路の役割を考え直す必要がある。

通過交通を適切に誘導し、街路ごとの階層（機能分担）を明確化することで、まちなかの街路の滞在機能をより高め、歩行者や自転車優先のストリートへと転換するための基礎をつくる。



出典：松山市総合交通戦略

自転車まちづくりの更なる飛躍に向けた取組み

◎シェアサイクルの拡充

観光客など、my自転車を持たない来街者にとって、駅到着からの二次交通として、自転車を選択肢に加えるためにはシェアサイクルシステムが必要である。バスやタクシーに並ぶ都市の2次交通手段として定着を図ることが重要である。

◎道路占用特例の延長・恒常化

コロナ禍への対応として時限的措置の取られている道路の暫定利用について、周囲の安全や円滑な通行の確認、利用客の定着が進んだ場合に、特例を延長して中長期的に道路占用を比較的容易に取得できるよう制度化を目指すことも重要である。

Cf:歩行者利便増進道路：20年2月の道路法改正にともなって、賑わいのある道路空間を構築するための道路を指定できるようになった。指定を受けた道路のなかに「歩行者の利便増進を図る空間」を設定可能となった他、道路占用の許可基準が柔軟になり、占用者を広く公募し、選定者は最大20年の道路占用が可能になった。

施策その②（移動を賢く選択：混雑情報提供システム）

・情報提供などによる能動的で賢い行動の変化

今般のコロナ禍の中、止むを得ず公共交通を利用する場合でも、混雑した列車を避けたり、編成のなかで比較的空いている車両への乗車を促すなどして、混雑を平準化させる取組みが各事業者により進められている。

しかしながら、各鉄道事業者がバラバラにこうした取組みを行うだけでは利用者の使い勝手も向上せず、狙う行動変化の実現化にも限度があり、一定の基準に従った、誰でも容易に混雑情報にアクセスし理解できる仕組みの構築が利用者へのインセンティブとあわせて検討される必要がある。

また、こうした混雑時間帯・混雑車両を緩和させる取組みと併せて、運賃・定期券制度などの拡充などを行うことにより、他の交通モードとの組み合わせや、行動選択の誘導を図ることが重要である。

本提案では、事業者からの情報伝達項目の統一などによる“能動的な行動選択を可能にする”ための仕組みづくりを提案する。

- **情報取得の容易化と能動的行動選択の推進【重点施策】**
  - ・混雑状況などの情報発信の項目統一
  - ・インセンティブ付与などによる取組みの促進
- **緩急分散の促進**
- **需給に応じた価格の変動制、供給量調整の仕組みの検討**
- **回数券の電子化や定期券種の拡充などの検討（サブスクリプション交通版）**

情報提供などによる行動変容のための取組み

【重点施策】混雑状況などの情報発信の項目統一

現在、各事業者により車両や編成ごとの混雑率、遅延時分など、利用者に対する情報提供が様々な形式で取組まれているが、普段利用しない路線を利用する際などに、煩雑な情報から取捨選択し行動選択するのは容易でない。

そこで、各事業者の情報発信におけるミニマム項目を統一する。これにより、利用者が事業者や路線を跨いで交通機関を利用する際に、過不足なく情報を取得できるようなシステムを構築する。

また、デジタルに限らず、紙ベースなどアナログでの情報発信も合わせて行うことで、幅広い利用者への情報伝達を図る。

出典：JR東日本アプリ

これら手法を複合的に実施することで、利用者側が容易に情報を取得し、自らの行動を賢く選択できる環境を構築する。

統一発信項目（案）	利用者のメリット
車両ごと・編成ごとの混雑状況	・同じ列車内で、より空いている車両を選んだ利用が可能に ・1本待てば空いていそう、という判断が可能に
各駅の出口や施設情報	・すでに公表されているものを継続 「どこに乗れば出口が近いか」から「どこに乗れば空いていそうか」という利用者側での推察が可能に
便の遅れ時分（+代替経路の提示）	・遅れが大きい場合は、他の経路や交通モードを利用しようという手段選択が可能に
空調(弱冷車)・車内温度	・各人の体調に合わせた車両選択が可能に

情報提供などによる行動変容のための取組み

【重点施策】インセンティブ付与などによる取組みの促進

混雑しているという情報の提供とともに、“空いている方を選択した方がおトク”であることが重要である。利用者自らによる混雑を避けた行動がより促進されるために「情報」と「インセンティブ」を明確に打ち出すことが必要である。

取組みに賛同した利用者へのポイントなどのインセンティブ付与は既に取組まれているが、これが複数事業者間、路線間を跨いで使えるポイントなどに連携されれば、その価値と効果もより大きくなるものと想定される。

現在取組まれている「特定路線・特定時間帯のピークカット」から「移動全体の最適化」に目標をレベルアップして検討していくことが重要である。

出典：東京メトロHP

出典：京王電鉄HP

出典：シンガポール政府HP

（シンガポール）

陸上交通庁（LTA）がMRTの混雑緩和のため、平日始発～7:45までに都心部の16駅の改札を通過した乗客の運賃を無料にし、7:45～8:00に改札を通過した乗客は50セント割引される取組を試行（2013年～2017年）

加えて200名以上を雇用する企業が8:00以前に始業できるフレックスタイム制を導入した場合、企業に対しインセンティブを与えた。

これにより、朝8時台のピーク時利用者が7%減少した。

我が国では、路線の特定区間や事業者ごとのピークカットの取組が一般化し始めている。

情報提供などによる行動変容のための取組み

わかりやすい情報の提供とインセンティブ付与にセットで取組むことが、利用者の能動的な行動選択を生むうえで重要である。一方、従来の通勤をはじめとする移動形態にあわせて構築されてきた価格設定や運行形態もこれからの時代に応じた変化が求められる。

◎緩急分散の促進

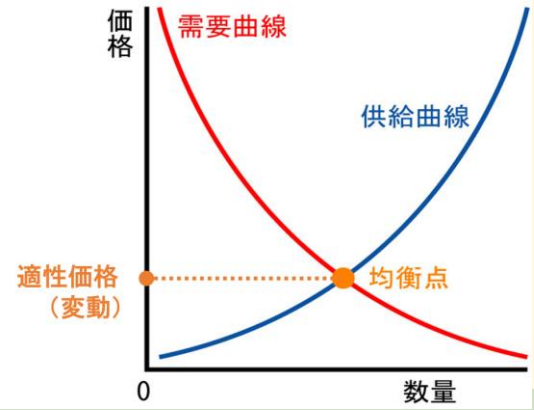
今般のコロナ禍により、時差出勤の拡充などが進み、”急ぐ移動”のニーズは減少した。このような状況を捉え、（主に鉄道等では）優等列車に集中する利用者を各駅停車に誘導するといった運行形態を実施し、混雑の緩和を目指すことが考えられる。

◎需給に応じた価格の変動制、供給量調整の仕組みの検討

既に航空券予約などでは一般的となった、需要に比例した変動料金制などの仕組みの公共交通への導入を拡充する。

これにより事業者の収益を最大化し、閑散期や利用者の少ない路線でも運行を維持できる可能性を高める。

また、利用者は、空いている安い時間を狙って公共交通を使うなど自らの意思判断で行動を選択することも可能になる。



情報提供などによる行動変容のための取組み

◎回数券の電子化や、定期券種拡大の提案（交通版サブスクリプション）

コロナ禍により、人々は自らの移動における行動の賢い選択が求められるようになった。仮に、交通機関の発する情報が容易に得られるようになったとしても、旧来の移動の考え方（毎日の定時通勤等）に基づいて設計されてきた公共交通の定期券では、こうした変化に柔軟に対応することは難しい。

これまで販売のなかった12か月定期券などの長い期間の定期券や、端数定期券（関東鉄道バス、福島交通など実績あり）が導入されれば、事業者にとって安定した売上げモデルの構築が可能になる。

さらに、紙ベースで発売されている回数券をICカードに書込み（電子化）できたり、“1週間あたり〇往復利用可能”といった「隔日定期券」を発売するなどによって、テレワークで通勤頻度が低下した利用者のメリットを確保しつつ、安定した収益化を図るとともに鉄道を選択しやすい環境の構築が大切である。

さらに、発着駅間を並走するバスやシェアサイクルも利用できるようパッケージ化された定期券の設計がなされれば、手荷物量や天候、時間帯、曜日に合わせてより気軽に手段を選択できる環境を整えることができる。

シナリオⅡ

「以前の生活様式に対し大きな変化」

～ 働き方の大改革に伴うまちづくりと交通のあり方 ～

現状認識と前提条件

【背景と認識】

☛今回の新型コロナウイルスの影響により人々の生活形態が大きく変わりつつある。
☛働き方についても、会社に行く必然性が見直され、ヨーロッパでの在宅勤務権の法制度化やアメリカの企業での在宅勤務の恒久化の動きがみられている。
☛日本においても国際間の競争に勝ち抜くためには、在宅勤務の一般化やそれに伴う制度設計が進んでいくものと予想される。
☛働き方の変化に合わせて、暮らし方についても住環境のコンプレックス化や、ネット購買などが進むとともに、今後の移動は単目的（通勤・通学等）だけでなく多様な目的での移動が進んでいくものと考えられる。
☛このような生活様式の大きな変化に伴い求められる**新たなニーズに対応していくためには、まちづくり（空間利用）と人の移動（交通）について大胆な施策推進が求められてくる。**

【人々に根付いた新たな意識・判断基準】

・仕事は会社の有無に関わらず住まいの近くで働くという近隣勤務を基本として選択する。

・働く場、住まいの場として特化していた地域選択から複合化した地域選択を求める。

・日常の移動は極力短い移動を選択する。

コロナ禍による変化（大改変）とねらい

【大都市圏における都心部、郊外部の既存の関係性からの脱却】

在宅勤務が社会的に認知、推奨されることにより各個人の行動選択は、職住のバランスのとれた地域志向へと大きく変化する。

【新たな業務支援施設、生活支援施設、文化施設などの充実】

それぞれの地域が、働く場・住まいの場として特化していた機能配置から、身近な場所に業務支援機能や買い回り、エンターテイメント、飲食など、多様な生活支援機能並びに文化的な楽しみを享受できる機能施設の充実が必要になってくる。

【新たなまちづくりに対応した土地利用空間の再構築】

在宅勤務の定着により都心部のオフィス床の需要の低下、郊外部での需要の増大など、土地利用に関する利用状況の変化に合わせた土地利用空間の再構築が求められる。

【新たな業務活動、生活活動などの移動に必要な交通インフラの整備】

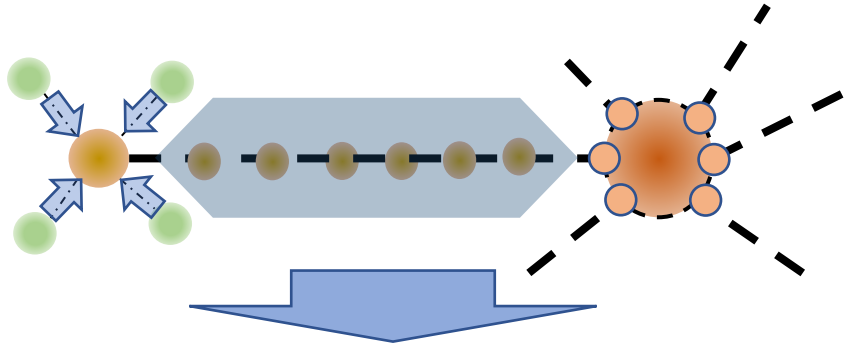
日常生活の中から通勤のための移動、時間が削減されることにより業務活動や生活活動など様々な移動ニーズの変化に対応した交通インフラの整備が求められる。

コロナ禍を経た大都市圏における都市構造の変化

これまでの[都心部＝働く場所]、[郊外部＝住まう場所] という特化した関係から、[郊外部＝住まい＆働く場所]、 [都心部＝ストックを活かした魅力拠点＆住まい＆働く場所] へと変化し、それぞれの場所において、新しい職住近接のまちづくりを反映した都市構造へと変化していく。

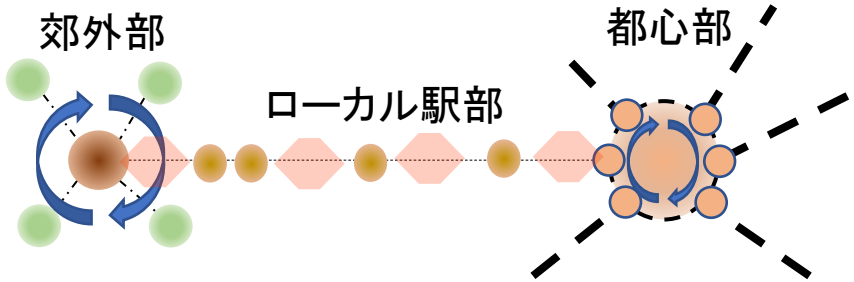
また同時に、都心部と郊外部の間にあるローカル駅部においても職住のバランスのとれた地域へと変貌していく。

Before コロナ



都心での大量の労働力確保を前提とした都市構造（郊外ﾆｭｰﾀｳﾝ、都心大規模集約開発）と、それを前提とした交通形態（複々線化・定期券・・・）

After コロナ

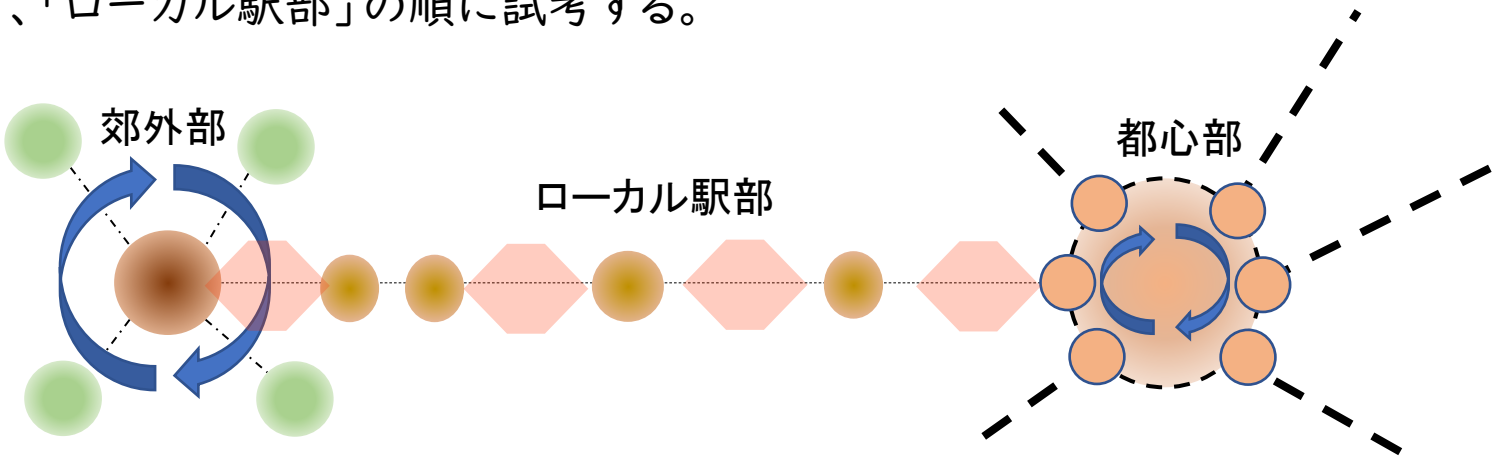


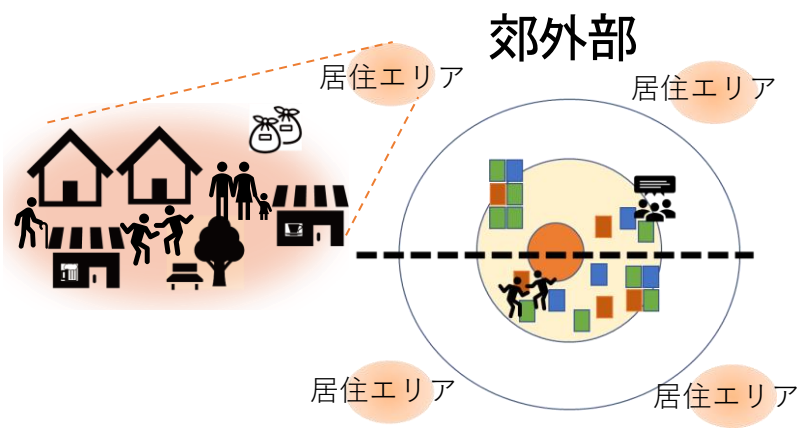
在宅勤務の普及による移動ニーズの変容（長距離通勤の低減、ピーク分散）とコミュニティ経済の活性化（域内移動需要、近隣拠点との連携強化）

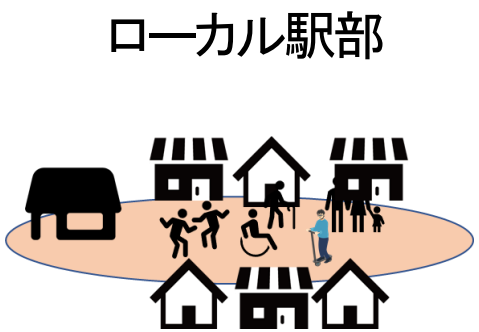
コロナ禍を経た大都市圏における都市構造の変化

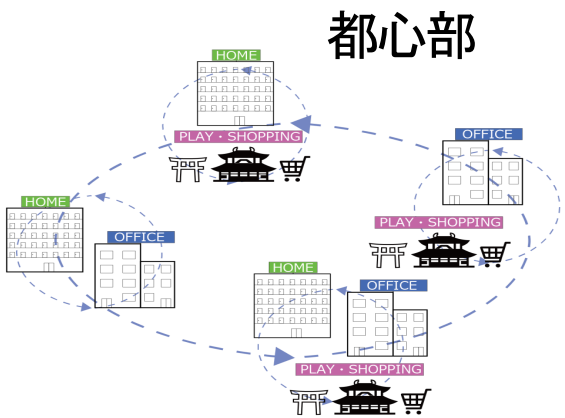
コロナ禍に伴う大きな変化に応じて、大都市圏を構成する「都心部」「ローカル駅部」「郊外部」の都市構造は役割が大きく変化し三つのエリアの新しい関係が構築される。

それぞれのエリアについて、そのまちづくりと人の移動の変化のありようについて「都心部」、「郊外部」、「ローカル駅部」の順に試考する。









ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（都心部）

【基本的考え方】

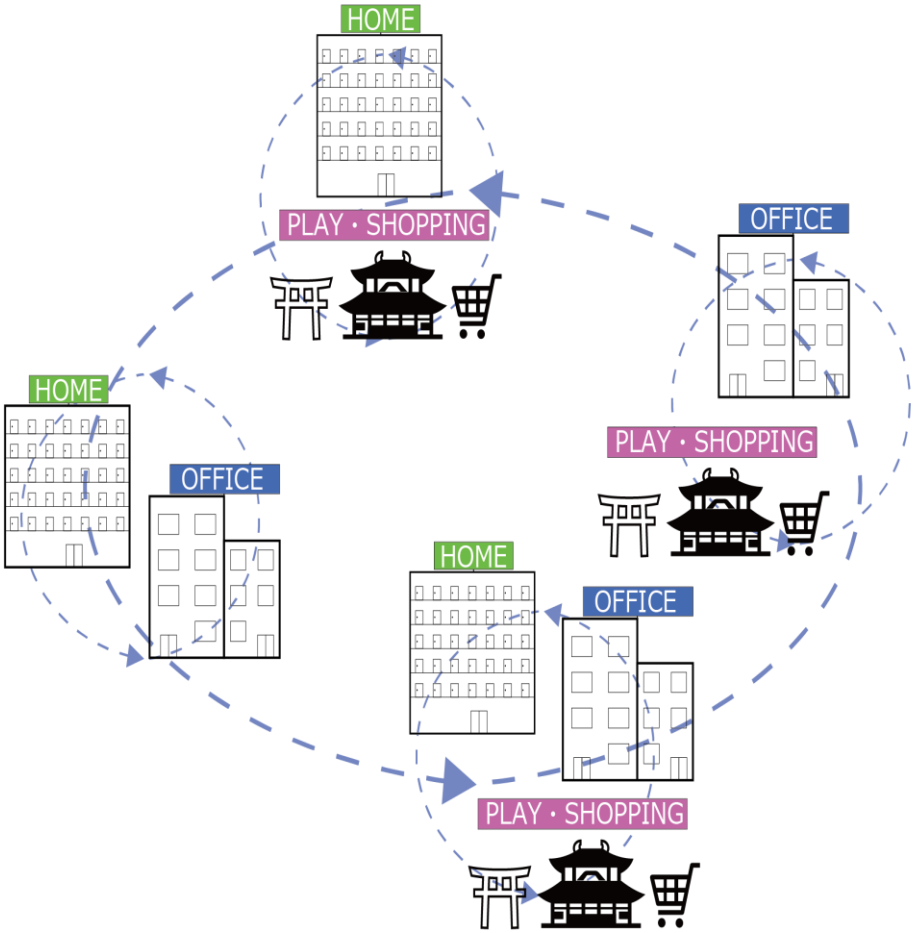
・都心部における移動の総量が減少することによって生じる街路空間の再構築について様々な方向性を模索する必要がある。

・特にこれまで道路利用の大部分を占めてきた自動車のあり方を見直すとともに、道路種別ごとに適切な利用形態を考慮した他モードへの利用推進が求められる。

・自動車通行を維持する最低限の道路空間を保持しつつ、それ以外の空間は人の移動の権利を充実させる路面公共交通ネットワークの整備を推進していく。

・業務利用されていたオフィスビルなどの郊外移転により生じた空間を新たな利用形態へ転換させることにより、新しい移動目的を形成しつつ活力と賑わいを創造する。

・それぞれの機能拠点を移動目的ごとに連携させた新たな移動ネットワークを創造する。



ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（都心部）

【街路空間】大胆な街路空間の再構築による人にやさしい交通モードの導入

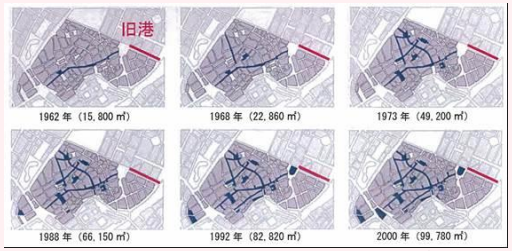
細　　街　　路：面的な歩行者優先エリアの構築を図る。

補助幹線街路：自転車専用空間の確保に併せ（限定的シナリオで実現済み）、小型モビリティや電動キックボード（e-scooter）などパーソナルモビリティの利用空間の創出も促進する。

幹　線 道　路：路面公共交通の導入を図り、自動車車線の削減、歩道拡幅を行って公共交通幹線軸の形成を図る。

ｼﾝﾎﾞﾘｯｸな街路：広幅員な歩行空間を導入し、歩道と沿道が融合した象徴的な街路の形成を図る。

自動車 ⇒ 歩行者
（細街路）



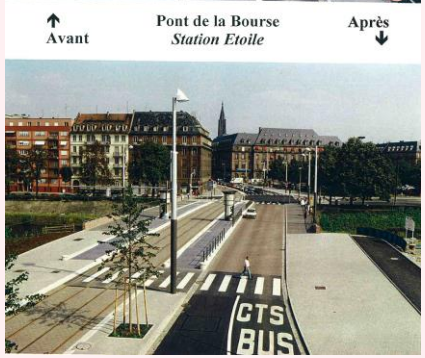
歩行空間の拡張（コペンハーゲン）

細街路からの自動車の排除（フィレンツェ）

自動車 ⇒ 小型モビリティ
（補助幹線）

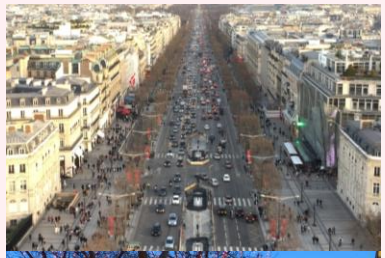
道路空間再編により生み出された自転車走行空間を走る e-scooter（バルセロナ）

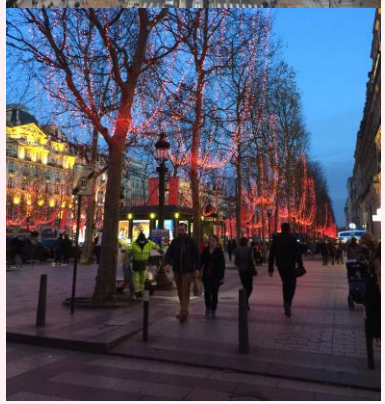
自動車 ⇒ 路面公共交通
（幹線街路）



5車線街路⇒LRT2、バス1、自動車1、歩道拡幅
幹線街路は路面公共通へ（ｽﾄﾗｽﾌﾞｰﾙ）

自動車 ⇒ 歩行者
（幹線街路）



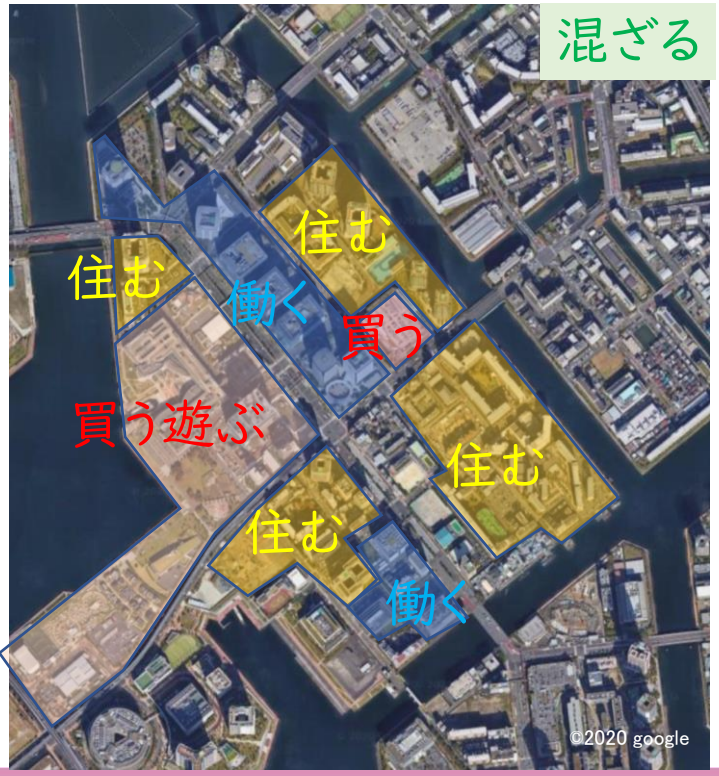


広幅員でｼﾝﾎﾟﾘｯｸな街路（パリ）

ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（都心部）

【土地利用空間】単純な業務利用から多様な利用（居住・文化・観光）への転換

・郊外を後背地にした業務都心を、都市そのものが多様で魅力的な空間を有する複合地域へと転換する。
・業務地区では業務ビルの用途変換により住宅や娯楽などを付加し、各ニーズが混ざり合った土地利用地区へと転換する。（日本橋、豊洲、後楽園等）
・業務中心（丸の内）、居住中心（臨海部）、文化・観光、娯楽中心（新宿、渋谷、浅草等）の要素を持つ拠点の移動を円滑化させ、多様で充実した生活様式の促進を図る。



ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（都心部）

【交通】既存のストックを活用し、よりきめ細かいサービスの提供や多様な交通モードの選択肢の提供並びに発災時のリダンダンシーの準備

・既存のストックである鉄道網（JR、私鉄、地下鉄等）は公共交通幹線ネットワークとして維持する。
・路線バス網の再編を図り、地下鉄のフィーダーと成りうる路線を中心に路面公共交通（LRT、BRT）の整備を図る。
・大都市の街並みを眺めながらの移動できる公共交通網の実現を図る。
・スローな観光交通（馬車や人力車等）の積極的な促進を図る。

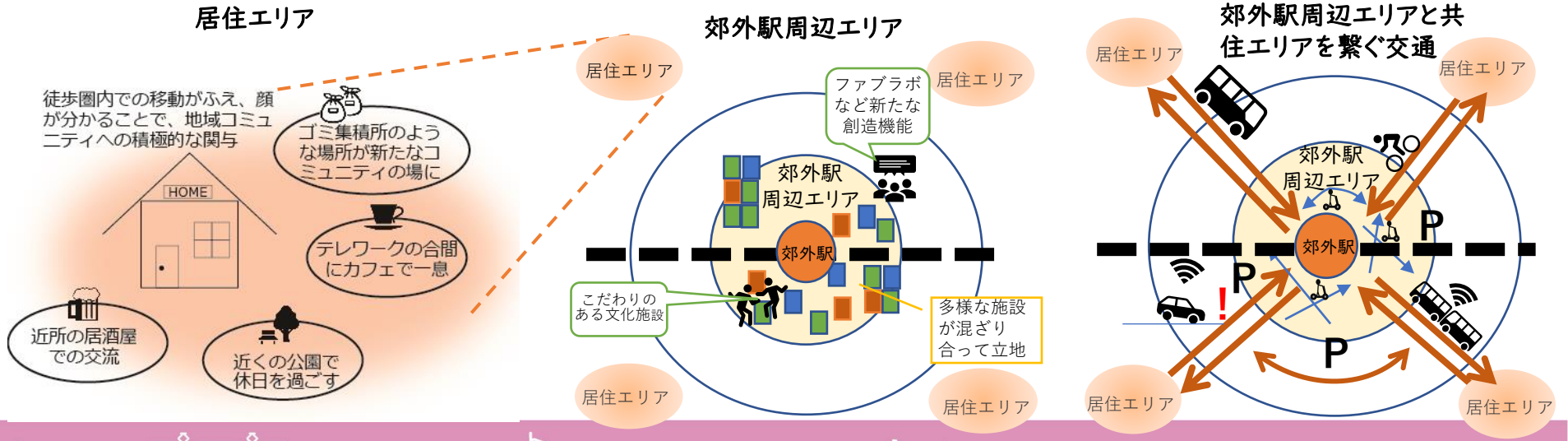
ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（郊外部）

【基本的考え方】

・長距離通勤から解放されテレワークが進むものの自宅での勤務は、空間制約や家庭生活の面からも常態的に勤務ができる環境は整っていないため、郊外駅周辺エリアにオフィス機能が求められる。また、通勤時間削減による余暇時間の拡充を受けとめる機能も必要となる。

・一方、居住エリアにおいては、滞在時間の増加、地域社会活動への参画の機会増加などから、新たな「価値」をもったコミュニティ形成の可能性が高まり、これらの活動を支える空間活用や施設整備などが必要となる。

・交通の面から見ると、都心へのピーク時通勤から解放されるとともに、居住エリアから駅周辺エリアへの移動は、既存の道路インフラを維持しながら自動車交通を制限し、より乗合・シェア型の公共交通システムを優先させ利便性の向上を目指す。



ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（郊外部）

【駅周辺エリア】働く場の新たな価値創造と余暇時間の拡充を受け止める場の形成

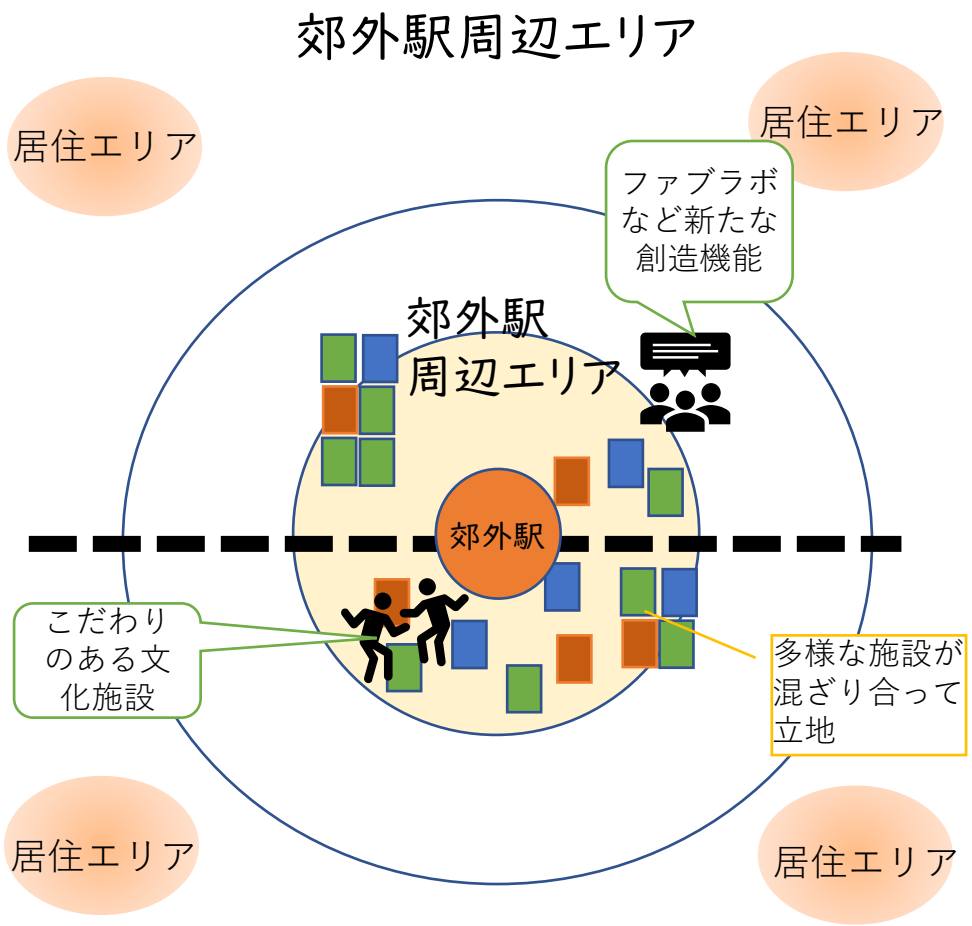
【働く場の新たな価値創造】

・周辺の居住エリアの従業者の新たな執務環境として、既存建物のリノベーションなどにより郊外駅周辺の土地利用転換を促し駅周辺への新しい業務都市機能（サテライトオフィス、コワーキングスペース、サポート施設）導入を図る。

・生活環境に近いことでの新たな発想や、新たな出会いによるこれまでの概念に固定されない研究開発の可能性を広げるファブラボ（誰でも使える実験工房）などの立地を進める。

【余暇時間の拡充を受けとめる場の形成】

・都心から生活の主軸を郊外に移してきた多彩な人々の発表の場として、また受け手側の多様な嗜好にも対応する、こだわりのある劇場など、地域の人的特性に対応した文化施設を官民連携して分散的に立地を誘導する。



ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（郊外部）

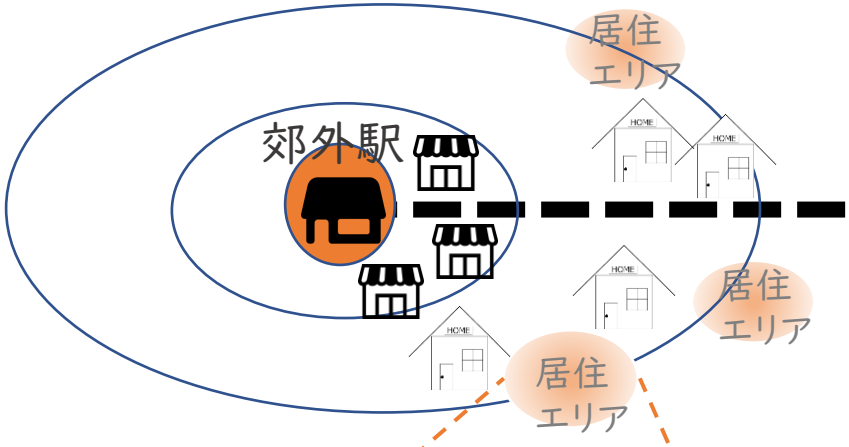
【居住エリア】新たな地域社会の原動力となる場と生活の質を向上させる地域コミュニテイ空間の形成

【新たな地域社会の原動力となるコミュニティスポット】

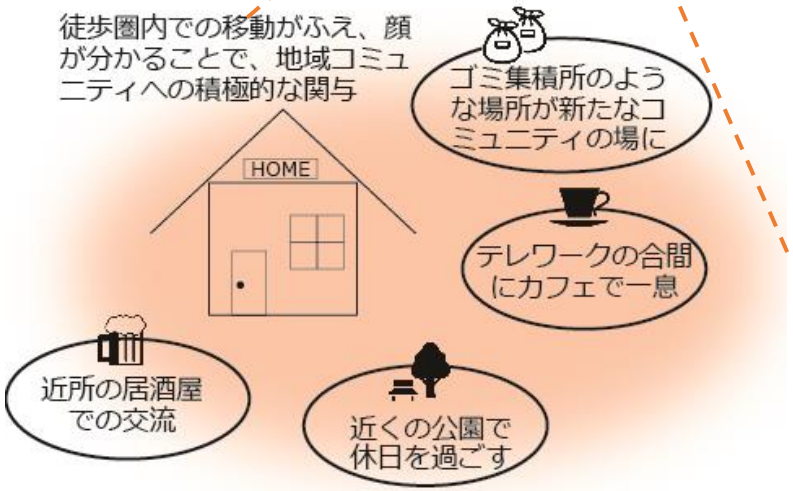
・新たなコミュニティ形成のきっかけをつくる、新たな居住地周辺のコミュニティスポット（空き家の活用やゴミステーションを核とした地域交流の場）や憩いの場としての公園を創出する。

【生活の質を向上させる地域コミュニケーション】

・住宅街に、カフェや居酒屋などが点在し、夕食後に家族ででかける、など多世代が同席した新たな地域コミュニケーションの場を創出する。



居住エリア



ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（郊外部）

【交通】郊外駅周辺の公共交通優先によるスムーズな交通アクセスと新たな短距離システムの導入

【本質的なシームレスな移動の実現】

・郊外駅周辺エリアでは、駅前通り線などの限られた道路インフラを効果的に使うため、路線バスなどが優先して通行できる公共交通レーンを導入する。

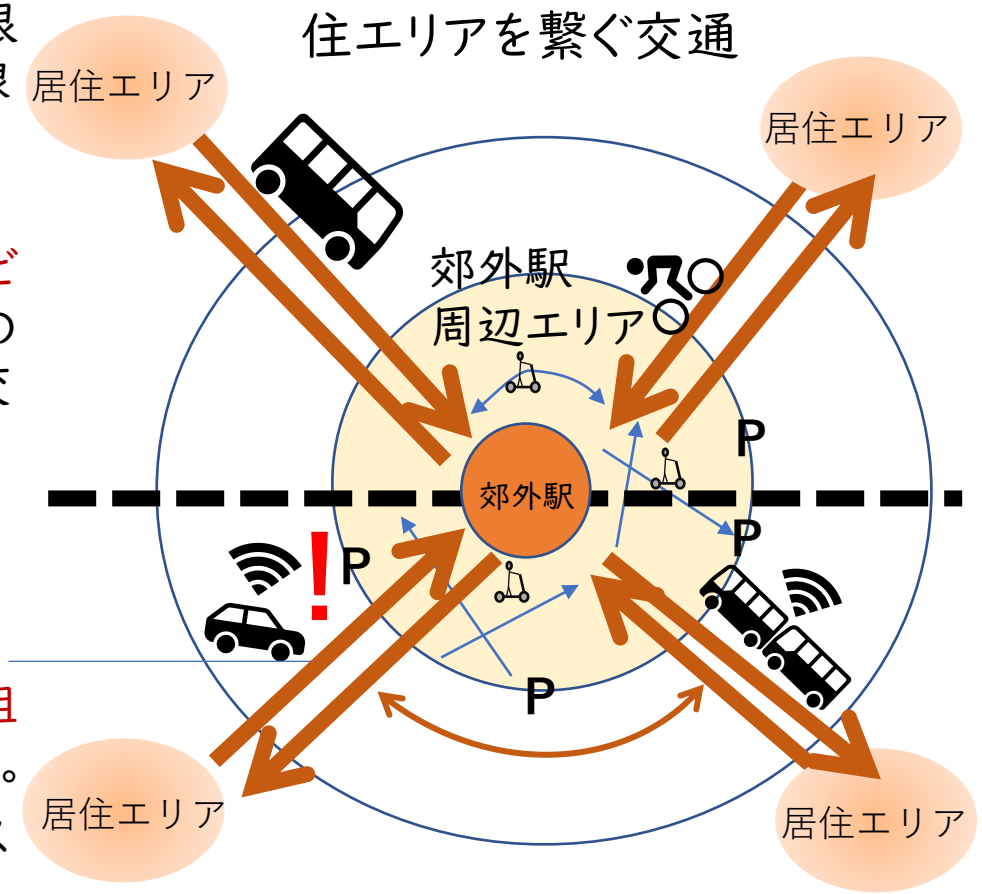
・併せてマイクロモビリティ・シェアリングサービスのような短距離システムを導入し、多方向の移動への対応として路線バスを補完し公共交通利用を促進する。

・また、自動車は、フリンジ駐車場を導入し、郊外駅周辺ゾーンへの進入をコントロールするため課金制の導入も実施する。

・これらを全体として取り組むため、MaaSと組合わせた地域圏交通事業体の導入を目指す。

・その他、域内に流入する物流などのサービス車両についても、自動車の流入量や速度コントロールを、路車間通信など自動運転の要素技術で実現する。

郊外駅周辺エリアと共住エリアを繋ぐ交通



ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（ローカル駅部）

【基本的考え方】

・都心部と郊外部の間に存在するローカル駅周辺では、都心で行っていた買い回りや飲食を職住近接しつつ既存の商店街で済ませられるように、商業、住宅が混在したメインストリートとして、「商店街の再構築」が求められる。

・新たな近隣住民の利用増加を想定し、メインストリートは、多様で小規模な商店が連続して存在する新たな魅力的空間ゾーンとして充実させる。

・活性化を最大限に発揮させるために、地域の交通面では、歩行者空間の再構築を目指す。（ウォーカブルな空間の創出。）

・とりわけ、短距離トリップを支援する「小型モビリティなど新しい交通システム」、並びにそれら通行を可能とする日本版トランジットモール、空地の有効利用したモビリティ駐車場等複合的施策の実現を推進する。

ローカル駅周辺

ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（ローカル駅部）

【ローカル駅周辺空間】新たな価値創造と余暇時間の拡充を受け止める地域へ
【交通】ローカル駅周辺の公共交通優先によるスムーズなアクセスと新たな短距離移動システムの導入

ライフスタイルの変化に対応し大改変するまち（ローカル駅部）

施策（ローカル駅周辺）：徹底したウォーカブルなストリートの実現

1階で商売、２階は住居という職住近接の生活様式の実現

1階部分をまちにひらき、オープンカフェなどで道路空間を利活用

空地を活用した小型モビリティ駐車場の設置

出典：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集（国土交通省）

出典:官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集(国土交通省)

外部空間と連携したデザイン

車を排除し、歩行者と小型モビリティのみ走行可能な空間に再構築

©2020 google

まとめ

・本試考の検討を行っている間にも海外では、コロナ禍をきっかけに様々な都市において都市の空間を人にやさしい空間に創りかえる取組みに着手し始めています。
・特に多く見られたのが、自動車の空間を自転車の空間に取り換える取組みでした。
・本試考においても、シナリオⅠ「以前の生活様式に対し変化は限定的」において、取組むべき施策として「自転車優位のまちづくりの推進」を挙げています。
・これは、自転車まちづくりの拡充によって、これまで、鉄道・バスが中心だった移動に、確かな移動手段として自転車という選択肢を増やし、これに併せて情報提供やインセンティブを充実させることによって、利用者による能動的で賢い行動選択を支える仕組みを構築することを目指しています。
もう一つの施策として「公共交通機関における情報提供等のあり方」を挙げました。
・これは、公共交通機関の混雑緩和や「ソーシャルディスタンス」の維持につながり、感染症対策に強いまち、リスクとメリットを自ら選択できるまちを形成し、移動全体の最適化を図ることを目指しています。
・これら二つの施策は、少なくとも真っ先に取組むべきであり、都市内の交通量や公共交通の利用が減少している時期において実施に取組む絶好の機会と捉えます。
・自転車施策に取組んでいる方々には積極的な検討の促進をお願いするものです。

まとめ

・次に、シナリオⅡ「以前の生活用式に対し大きな変化」については大胆な試考に取組みました。
・冒頭に述べたように、実施に時間がかかるものや、理想を述べているものが混在していますが、我が国が目指すべき交通のあり方の一つを記載いたしました。
・在宅勤務が一定程度定着し、働き方、暮らし方が変化する現状を踏まえ「都心部」、「郊外部」、「ローカル駅部」の3ゾーンについて、まちのあり方、移動のあり方のそれぞれに試考しましたが、根底に流れる基本思想は、これまでにもあった「街路空間の再構築」にあります。
・「都心部」、「郊外部」、「ローカル駅部」のいずれにおいても自動車に使用されていた空間をできるだけ人中心の使い方に変えていこうというものであり、ウォーカブルな空間の構築、公共交通システムの積極的な導入、マイクロモビリティの導入及び都市圏交通事業体による公共交通の運営などの施策をそれぞれのエリアで実現していきたいと提案させていただきました。
・今後、我々はこの試考が具体なものとなるように、各所に働きかけを行い少しずつでも理想に近づくべく努力を続けていきたいと考えております。
・本試考に共感いただけた皆様には是非、一緒に議論を深めていきたいと思いますのでご協力、ご指導をいただければと考えております。

JTPA

Japan Transportation Planning Association