

ウォーカブルシティに関する考察

小林 敏樹

1. はじめに

近年、歩くことに着目したまちづくりが各地で進められている。日本、海外を問わず、コンパクトシティ政策の進展、それに伴った自動車を中心としたまちづくりから、歩行者を中心としたまちづくりへのシフト、高齢社会の進展や健康志向などによる歩くことへの関心の高まりなどが見られる。歩くことに着目したまちづくりの手法として、ウォーカブルシティ、ウォーカブルアーバニズム、ウォーカビリティといったキーワードが都市計画関連の文献等で多く見られるようになってきている。本稿では、こういった歩くことに着目した都市づくり（ウォーカブルシティ）について、その経緯と現状、さらには先行している事例の考察を通して今後のまちづくりの在り方を考える。

2. ウォーカブルシティの系譜

ウォーカブルシティの系譜であるが、歩くことに着目した都市づくり、まちづくりは近年はじまったものではない。歴史を遡ると、エベネザー・ハウードの田園都市の提案やジェイン・ジェイコブスによる都市の多様性が生まれるための4条件についても、そのベースには歩くことがある。そういった歴史的な取り組みについての考察は他に譲り、本稿では近年の潮流、特に歩くことに着目したまちづくりの政策について概観する。歩くことに着目したまちづくりは大きく2つの側面を持っている。一つは都市計画分野での取り組みであり、もう一つは医学的視点から歩くことに着目した健康、保健医療、福祉分野でのまちづくりである。本稿ではその2つの側面から近年の主だった政策をみる。

(1) コミュニティゾーン形成事業 (図-1)

都市計画分野の政策で歩くことに関連した主な取り組みとしては、まず、1996年の「コミュニティゾーン形成事業」がある。この事業は、歩行者の通行を優先すべき住宅系地区を中心に、車の走行速度の抑制、歩車分離、歩車共存、コミュニティ道路の整備等により歩行者の安全を確保するための対策を展開した。全国で約150地区が指定された。



図-1 コミュニティゾーン形成事業イメージ図 (出典：警察白書 (1998))

(2) あんしん歩行エリア (図-2)

次いで、2003年に警察庁および国土交通省による「あんしん歩行エリア」がある。この背景として、日本における歩行者、自転車利用者による交通事故の割合が諸外国に比べると高いことがある。歩行者、自転車の安全対策が必要な地区を指定することにより、面的で総合的な事故対策が行われた。全国で約800のエリアが指定された。



図-2 あんしん歩行エリア整備イメージ図 (出典：警察白書 (1998))

(3) 歩いて暮らせる街づくり構想

次いで、1999年の歩いて暮らせる街づくり構想がある。この構想の基本的考え方は、

- ・生活の諸機能がコンパクトに集合した暮らしやすいまちづくり
高齢者でも自宅から歩いて往復できる範囲の中に、オフィス、商店街、公共サービス機関、医療機関、学校、保育所を始めとする福祉施設、文化・娯楽施設など、通常の生活者が暮らしに必要な用を足せる施設が混在するまちづくり
- ・安全、快適で歩いて楽しいバリアフリーの街づくり
子どもから高齢者まで安心して移動できるよう、自宅からまちなかまで連続したバリアフリー空間の確保された夜間も明るく安全で快適な歩行者、自転車中心のまちづくり
- ・まちなかに誰もが住めるまちづくり
子育て世帯、高齢者世帯、独身者など幅広い世代の住民からなるコミュニティの再生につながる多様な住まいを選べるまちづくり
- ・住民との協働作業による持続性のあるまちづくり
段階的な建替え等を通じた施設整備にとどまらず、計画構想段階から施設整備後の維持管理や広場等における祭り、イベントなどの地域活動等も含めて、住民、NPOや企業と行政の連携・協働作業で魅力ある街を育てていく、住民主役の持続性のあるまちづくり

以上を総合的に実現しようとしたものである。

この構想にもとづいて全国で30のモデル都市(表-1)が選定され具体的な施策が行われた。具体的には、都市構造の改編や交通体系の整備、歩きたくなる環境整備、歩いて楽しいまちなかの整備、まちなか居住の推進と暮らしやすい住環境整備等である。人口規模でその傾向をみると、比較的人口規模の大きな都市では、中心市街地の通過交通を排除し歩行者空間の形成を図るような中心市街地全体の交通計画の策定や、公共公益施設を集積し歩いて暮らせるまちの形成を図る計画や、コミュニティバス、シェアサイクルなど歩くことを補完する新たな交通手段の提供など比較的規模の大きな取り組みが目立つ。一方、人口規模の小さい都市では、まちあるきイベントの実施、まちあるきコースの設定、空き家・空き店舗の活用など、比較的規模が小さく、ソフト事業を中心とした取り組みがみられた。

表-1 歩いて暮らせる街づくり構想モデル都市一覧

都道府県	市町名
北海道	岩見沢市
	大樹町
宮城県	大崎市
秋田県	鷹巣町
山形県	鶴岡市
福島県	福島市
群馬県	沼田市
茨城県	水戸市
千葉県	市川市
東京都	墨田区
神奈川県	川崎市
新潟県	上越市
富山県	富山市
石川県	加賀市
静岡県	浜松市
愛知県	春日井市
	碧南市
三重県	桑名市
京都府	京都市
大阪府	豊中市
兵庫県	神戸市
島根県	松江市
山口県	山口市
香川県	善通寺市
徳島県	小松島市
愛媛県	松山市
福岡県	北九州市
長崎県	長崎市
熊本県	水俣市
沖縄県	沖縄市

(4) 社会実験

日本における社会実験の歴史は 1969 年の旭川市平和通りで行われた歩行者空間化のための交通規制であった。その後、70 年代から 80 年代にかけて社会実験の手法が徐々に全国に広がった。そして、国土交通省は 1999 年から、地域におけるにぎわいの創出、まちづくりや道路交通の安全の確保等に資するため、社会的に影響を与える可能性のある道路施策の導入に先立って、関係機関、地域住民等の参加のもとに、場所や期間を限定して当該施策を試行・評価し、もって新たな施策の展開と円滑に事業を執行することを目的とした公募型の社会実験を各地で行っている。これまでに行われた主なものとしては、歩行空間を拡大すること等により車優先の道路から歩行者や自転車優先の道路への再構築を図る実験、オープンカフェ等の道路空間の多目的利用を図る実験、パーク&ライド等を用いた公共交通機関の利用促進を図る実験、路上や路外での荷捌き空間創出や駐車場への誘導により車両の駐車効率化を図る実験、通り名位置番号方式による道案内を図る実験等がある。

社会実験のこうした流れは、その後の全国都市再生モデル調査での取り組みや、後述の都市再生特別措置法、中心市街地活性化法等の道路占用許可にかかわる法改正等につながっている。

(5) 道を使用した地域活動円滑化のためのガイドライン、地域の活性化等に資する路上イベントに伴う路上占有の取り扱いについて

国土交通省は、2005 年に「道を使用した地域活動円滑化のためのガイドライン」と「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う路上占有の取り扱いについて」を作成、公表している。これらのガイドラインの背景として、かつては生活の場であった「道」がモータリゼーションの進展に伴い自動車交通のための空間となってしまったことがあげられる。海外では、道路空間を活用した、継続的なオープンカフェによりまちのにぎわいづくりにも寄与する事例が出てきたことから、日本においてもまちづくりのための道路空間の活用を円滑に実施するための手法をまとめたものである。

(6) ゾーン 30 (図-3)

2011 年から「ゾーン 30」の取り組みも行われている。これは、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 km/h の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策である。2019 年 3 月時点で、3600 か所以上で整備が行われており、ゾーン内における一定の交通事故抑止効果や自動車の通過速度の抑制効果が認められている。

～対策のポイント～

- ゾーン内における走行速度の抑制
- 通過交通（抜け道としての通行）の抑制・排除

ゾーン入口の対策

標識・表示の設置により、ドライバーに対し、ゾーンの入口を明示



ゾーン内の対策

最高速度30キロメートル毎時の区域規制の実施、路側帯の設置・拡幅と中央線抹消、物理的デバイス(ハンブ等)の設置等による速度抑制や、通行禁止等の交通規制の実施による通過交通の抑制・排除

最高速度規制の実施



ハンブ等の設置



路側帯の設置・拡幅と中央線の抹消



ゾーン周辺の対策

ゾーン周辺道路における交通流の円滑化により、ゾーン内への通過交通の流入を抑制・排除

信号制御の見直し



右折車線の設置と進行方向別通行区分規制の実施



<凡 例>

- 対策名 公安委員会の対策
- 対策名 道路管理者の対策
- 対策名 公安委員会又は道路管理者の対策

図-3 ゾーン 30 の概要 (出典：警察庁ホームページ)

(7) 健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン

超高齢化社会の到来に対応するため、多くの高齢者が地域において活動的に暮らせるとともに、助けが必要な高齢者に対しては、地域包括ケアシステムの構築とまちづくりとの連携等により、地域全体で生活を支えることができる社会が必要であるとして、日々の暮らしにおける、まちを歩くこと、コミュニティ活動といった生活活動に着目し、2014年に、「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」が策定された。このガイドラインでは必要に応じて地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくりをめざし、日常生活圏域等における必要な機能（健康機能、医療機能、福祉機能、交流機能、商業機能、公共公益機能）の確保や、歩行空間、公共交通ネットワークの充実等を一体的に取り組む都市構造のコンパクト化の推進の仕方が示されている（図-4～6）。また、このガイドラインでは健康・医療・福祉のまちづくりをすすめるための根拠として、歩くことについてのエビデンスが示されており（図-7）、エビデンスベースでのまちづくりの推進も図られている。さらに、2018年には、「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」をふまえた取り組みが促進されるために、地域の課題分析（診断）や対応施策の検討などについて、具体的な手法、手順等まとめた手引書「健康・医療・福祉のまちづくりの手引きー地区レベルの診断と処方箋ー」も作成されている。

健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン

平成26年 8月 1日 まちづくり推進課・都市計画課・街路交通施設課

国土交通省

1. 更なる超高齢化を迎える都市政策の課題

① 高齢者等が安心して暮らすことが困難となる社会

- ・2025年には人口が約3割減少、総人口の約4割は65歳以上の高齢者
- ・徒歩圏内に生鮮食料品店がない高齢者単独世帯数が約2.5倍に増加

② 更に低下する地域の活力

- ・社会参加の場の減少による地域交流、地域活動の停滞
- ・特に大都市においては地域によるコミュニティ関係が薄く、高い孤立化リスク

③ 質を高める都市経営

- ・2025年には社会保障に係る公費負担は1.5倍増の約60兆円
- ・社会資本（国土交通省所管）の維持管理費は20年間で約1.3～1.5倍増加

④ 健康・医療・福祉施策との施策連携の不足

- ・8割以上の地方公共団体に於いて政策連携の必要性を認識しているものの、共同して実施した計画は、全体の1割程度

2. 健康・医療・福祉政策における取組

① 地域における医療・介護体制の見直し

- ・2025年を目途に医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される「地域包括ケアシステム」の実現（概ね30分以内に必要なサービスが提供される日常生活圏域）

② 医療費適正化の推進

- ・若い世代からの生活習慣病の予防対策、入院期間の短縮対策

③ 「健康日本21（第二次）」を中心とした健康づくりの推進

- ・日常生活における歩数の増加（約1,200～1,500歩の増進）、運動習慣者の割合の増加（約10%増）、住民が運動しやすいまちづくり・環境整備に取り組む自治体数の増加（47都道府県とする）

3. 「健康・医療・福祉のまちづくり」の推進

- ・多くの市民が自立的に、また必要に応じて地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくり
- ・日常生活圏域等における必要な機能
 - ①健康機能、②医療機能、③福祉機能、④交流機能、⑤商業機能、⑥公共公益機能
- ・歩行空間、公共交通ネットワークの充実等を一体的に取り組む都市構造のコンパクト化の推進
- ・都市政策の取組に当たって、健康・医療・福祉の視点から必要な事業や施策へと大きく舵を切っていくことが必要

図：A市における都市公園分区分・バスルートと要介護・要支援認定者の割合参照：J字界、都市公園、バスルート、要介護要支援のデータは調査を制作

(1) 推進体制

- ① 市長を中心に、都市部局、住宅部局、健康部局、医療部局、福祉部局等の横断的な組織体制づくり（データ共有、計画連携、住民との合意形成等）
- ② 道路管理者、交通管理者、交通事業者、NPO、新たなコミュニティ等との連携

(2) 「現状」「将来」の把握及び「見える化」

- ① 必要対策検討の前に「現状」「将来」の把握を実施
- ② 高齢者等の暮らし、必要な都市機能の配置状況、地域の交通環境等
- ③ 分析結果の「見える化」による、関係者間の意識共有

(3) 必要な5つの取組

- ① 住民の健康意識を高め、運動習慣を身につける
 - ・社会環境の改善を通じた市民意識等の向上
- ② コミュニティ活動への参加を高め、地域を支えるコミュニティ活動の活性化を図る
 - ・高齢者のコミュニティ活動への参加機会を生かす、多様な主体の連携、コミュニティ活動の拠点づくり、コミュニティスペースの活用
- ③ 日常生活圏域・徒歩圏域に都市機能を計画的に確保する
 - ・計画的に確保することが望ましい
 - ・都市機能と機能確保の考え方、都市機能を計画的に確保する際の方策
- ④ 街歩きを促す歩行空間を形成する
 - ・歩行ネットワークの構築、世代を超えて利用される歩行空間づくり、歩行をサポートするモビリティ等の活用、歩行を促す仕掛けづくり
- ⑤ 公共交通の利用環境を高める
 - ・公共交通のサービス水準の向上、地域のコミュニティ等が主体となった交通サービスの提供、公共交通の待合空間等の整備

(4) 「診断」の実施

・優先施策の立案や関係者間の取組意識を高めるため、各都市の分析・評価（「診断」）が有効

指標	診断の項目	指標	ターゲット	全国平均
都市の基礎的状況	都市部の高齢化率	都市部の65歳以上の人口割合	DID面積率	3.4%
	都市部の高齢化率	都市部の65歳以上の人口割合	DID人口比率	67.3%
都市の健康状況	健康寿命	健康寿命	65歳以上の人口割合	22.6%
	健康寿命	健康寿命	健康寿命	70.4歳
都市経営の状況	財政力	財政力指数	健康寿命	73.6歳
	財政力	財政力指数	健康寿命	0.49
都市の健康状況	住民の健康意識	健康意識実践者の割合	健康意識実践者の割合	39.4%
	住民の健康意識	健康意識実践者の割合	健康意識実践者の割合	8.3
都市の健康状況	コミュニティ活動の活性化	コミュニティ活動	人口1万人あたりのコミュニティ活動団体数	38.8%
	コミュニティ活動の活性化	コミュニティ活動	人口1万人あたりのコミュニティ活動団体数	39.3%
都市の健康状況	健康機能	徒歩圏内に公団がない住宅の割合	健康機能	14.5%
	健康機能	徒歩圏内に公団がない住宅の割合	健康機能	9.7%
都市の健康状況	歩行空間	歩道歩道率	歩道歩道率	67.0%
	歩行空間	歩道歩道率	歩道歩道率	
都市の健康状況	公共交通の利用環境	公共交通のサービス水準	公共交通のサービス水準	
	公共交通の利用環境	公共交通のサービス水準	公共交通のサービス水準	

(5) ハックージによる取組

・「診断」を踏まえて5つの取組については、優先順位を定め、必要な施策の組み合わせを工夫

・地域や関係者とのコミュニケーションを重ねながら、多世代の交流等が高まるよう施策間の連携を高め、一体的なハックージとして取り組むことが大切

図：都市・地域診断による評価イメージ

【取組効果の事例】

（年間の医療費抑制効果）
 = 歩行数の増加 × 1日当たりの歩数増加量 × 0.061円/歩 × 365日

出典：筑波大学 九州大学

図-4 健康・医療・福祉のまちづくりガイドラインの概要（出典：国土交通省ホームページ）

29

市街地イメージ

【相対的に広範囲からの利用が見込まれる都市機能の確保】

相対的に広範囲からの利用が見込まれる一般病院や市役所、中央図書館等の各都市機能の拠点的な施設や回復期におけるリハビリテーション病院、商店街や商業施設、広場等の都市機能については、都市内において公共交通によるアクセスがしやすい位置に機能を確保する。

・鉄道駅やバス停等から各施設に至るまでの安全な歩行ネットワークを確保する。
 ・都市の賑わいを創出する施設の周辺には、自動車交通を抑制して面的に歩行者優先となるエリアを確保し、歩行者が集まる空間（イベントや市場等が開かれる広場）を形成する。



図-5 健康・医療・福祉のまちづくりガイドラインによる市街地整備のイメージ
 (出典：健康・医療・福祉のまちづくりガイドライン)



図-6 健康・医療・福祉のまちづくりガイドラインによる住宅地整備のイメージ
(出典：健康・医療・福祉のまちづくりガイドライン)

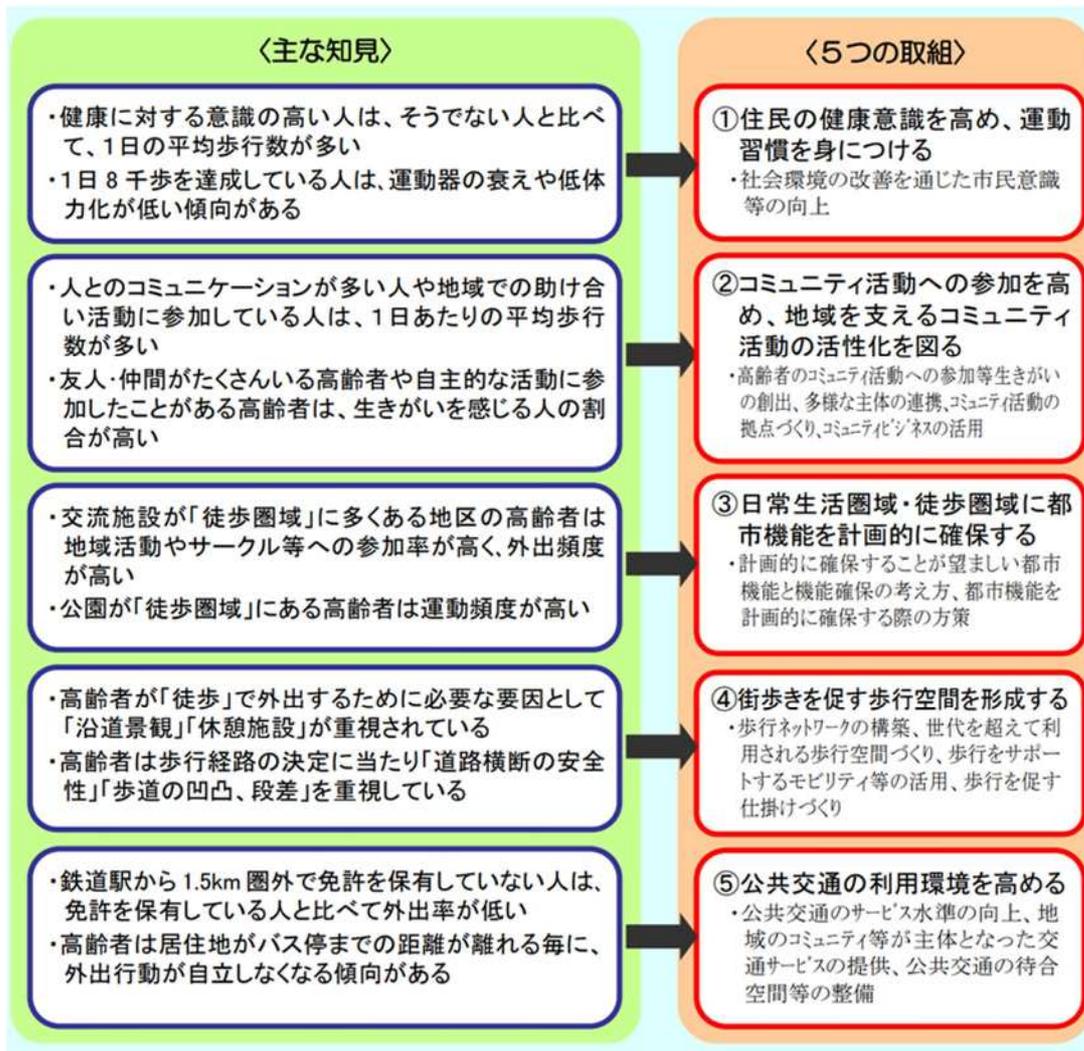


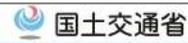
図-7 健康・医療・福祉のまちづくりガイドラインの5つの取り組みが効果的であるとする根拠
 (出典：国土交通省ホームページ「健康・医療・福祉のまちづくりガイドライン」リーフレット)

(8) 歩行量(歩数)調査のガイドライン

コンパクトシティの多様な効果の一つである健康増進効果を把握することを目的に、身体活動の基本であり、まちづくりの指標となる歩行量(歩数)調査のガイドラインが2018年に策定された(図-8)。このガイドラインにもとづいた調査により、健康増進効果に着目した立地適正化計画の作成が各地で進められてきている。また、このガイドラインの中で、歩行による医療費抑制効果に言及している点も注目される(図-9)。

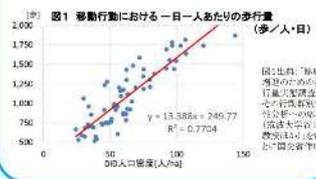
1. 歩行量(歩数)調査のガイドラインの概要

資料1



○コンパクトシティの多様な効果の一つである**健康増進効果を把握することを目的**に、身体活動の基本であり、まちづくりの指標となる**歩行量(歩数)の調査のためのガイドライン**を策定

I ガイドラインの背景
 ・コンパクトシティの取組によって歩行量(歩数)の増大が期待される
 ・歩行は身体活動の基本、歩行量(歩数)の増大により健康増進効果が期待される



II 日常生活における歩行量(歩数)の特性(資料2)

・多く歩く人の存在が平均を押し上げており、モニタリングには中央値を採用することを推奨
 ・都市規模別、男女別、年齢別の中央値を整理(都市規模が大きいほど歩行量(歩数)が多い→Iと合致)
 ・高齢化(加齢)により歩行量(歩数)は急減する傾向



III 取組の流れと検討のポイント
 ・地方公共団体における取組フロー、留意点を提示
 ・特に重要な目標・効果・調査手法はIV・Vで詳細化

1. 目標の設定
 - ・立地適正化計画制度の活用
 - ・目標の設定と効果の試算
2. 調査手法の選定
 - ・各種調査手法の特徴を踏まえて調査手法を選定
3. 調査の実施・分析
 - ・歩行量(歩数)の特性を踏まえた分析の留意点
4. モニタリング(継続調査)
 - ・継続調査とPDCA

IV 目標の設定と効果の試算(資料3・資料5)
 ・目標設定の考え方を提示(健康日本21(第二次)の歩数目標等)
 (例 +約1,500歩、男性(20~64歳)9,000歩(65歳~)7,000歩)
 ・既往の研究等から歩行による医療費抑制効果の原単位を整理(1日1歩あたり~円の医療費抑制効果があるのかについて整理)

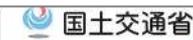
V 調査手法の特徴とモニタリングのための調査手法の提案(資料4)
 ・パーソナルトリップ調査、プローブパーソン調査、歩数計調査、アンケート(IPAQ)調査の特徴を整理
 ・モニタリングのための調査手法の提案と分析における留意事項を整理

※ 健康増進効果に着目したまちづくりの取組については、「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン(平成26年8月)」を参照。 1

図-8 歩行量(歩数)調査のガイドラインの概要 (出典:国土交通省ホームページ)

5. 医療費抑制効果の見える化(原単位の試算)

資料5



○「歩く」ことの心身に及ぼす影響は多種多様、気分転換やストレス発散等のリラックス効果、脳や免疫機能の活性化、体脂肪低下や代謝の向上等のメタボ予防効果等の健康増進効果が存在
 ○既往の研究・報告等は多くないが2つに大別、**歩行による医療費抑制効果の原単位を整理**
 ①特定の集団の経年的な調査から医療費抑制効果を把握 : 0.045~0.061円/歩/日
 ②特定の疾病の発症リスクの低減効果から医療費抑制効果を把握 : 0.0015~0.0044円/歩/日
 ○①の結果を一人あたり医療費の経年的な上昇傾向から補正すると : **0.065~0.072円/歩/日**
 1日+1,500歩で年間約3万5千円の医療費抑制効果(一人あたり年間医療費約40万7千円※1)
 → これらの原単位を活用して医療費抑制効果を見る化することも考えられる

■ 特定の集団の経年的な調査による歩行の医療費抑制効果

医療費抑制額	研究機関等※7	算出方法
0.045円/歩/日	辻一郎 他 東北大学大学院医学系研究科教授	1日10分間歩行(1,000歩)で1,341円/月の医療費抑制効果※2より試算※8
0.061円/歩/日	久野謙也 他 筑波大学大学院人間総合科学研究科教授	新潟県見附市における健康教室参加者の医療費抑制効果から算出※3
0.030円/歩/日 (入院外医療費)	駒村康平 他 慶応義塾大学経済学部教授	1日あたり歩行量(歩数)が1歩違うことにより年間の医療費(入院外医療費)11円/歩の医療費抑制効果※4より試算※8

■ 特定の疾病の発症リスクの低減効果からみた歩行の医療費抑制効果

医療費抑制額	研究機関等※6	算出方法
0.0015円/歩/日	野田光彦 他 国立国際医療研究センター病院糖尿病・代謝核群診療部	歩行量(歩数)と糖尿病を中心とした疾患の発症リスク低下の研究論文を集め、中年期の1,000歩をモデルに試算3,000歩により10年間で1,569万円の医療費抑制効果より算出※5
0.0044円/歩/日	厚生科学審議会地域保健健康増進推進委員会、次期国民健康づくり運動プラン策定専門委員会	1日1,500歩の増加は、NCD発症・死亡リスク約2%減少に相当するとのこと※6から、平成25年度国民医療費(厚生労働省)よりNCD医療費を45~74歳約6兆円と仮定し試算※8

※1 厚生労働省「医療費の地域格差(平成26年度)から40~74歳の一人あたり年間医療費を国土交通省により算出
 ※2 辻一郎「健康長寿社会を実現する―2025年問題と新しい公衆衛生戦略の展望」大塚新書館、pp.90-152、2015
 ※3 久野謙也「ICTと超高齢化対応の「健康都市」-Smart Wellness Cityによる健康長寿世界一の実現を目指して-」ICT超高齢社会構築会議第2回WG、2013年1月24日
 ※4 藤田和久、上村一樹、白石景一、駒村康平「健康ポイントが全国展開した時の波及効果シミュレーション」第12回 Smart Wellness City 市長研究会、2015年7月21日
 ※5 Kato M, Goto A, Tanaka T, Sasaki S, Igata A, Noda M. Effects of walking on medical cost: A quantitative evaluation by simulation focusing on diabetes. *Journal of Diabetes Investigation*; 4(6):667-672, 2013
 ※6 厚生科学審議会地域保健健康増進推進委員会、次期国民健康づくり運動プラン策定専門委員会「健康日本21(第2次)推進に関する参考資料」pp104-110、平成24年7月
 ※7 論文、報告書等発表当時の所属機関・部署等
 ※8 医療費抑制効果を1日1歩あたりの原単位として国土交通省により算出

図-9 補講による医療費抑制効果 (出典:国土交通省ホームページ)

3. 最近の動き

(1) 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会

国土交通省都市局では、2019年2月～6月まで「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」を設置し、バックグラウンドの異なる多様な主体が交じり合い、イノベーションの源泉となり、付加価値を創出するためには、都市空間にどのような機能が必要か、そのためには、どのような取り組みが必要かという点について議論が行われた。

2019年6月に出された提言では、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォークアブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築することができるとしている。つまり、「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が提言された（図-10～13）。



図-10 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会の概要
(出典：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)

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ

※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



図-11 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会の概要
 （出典：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）

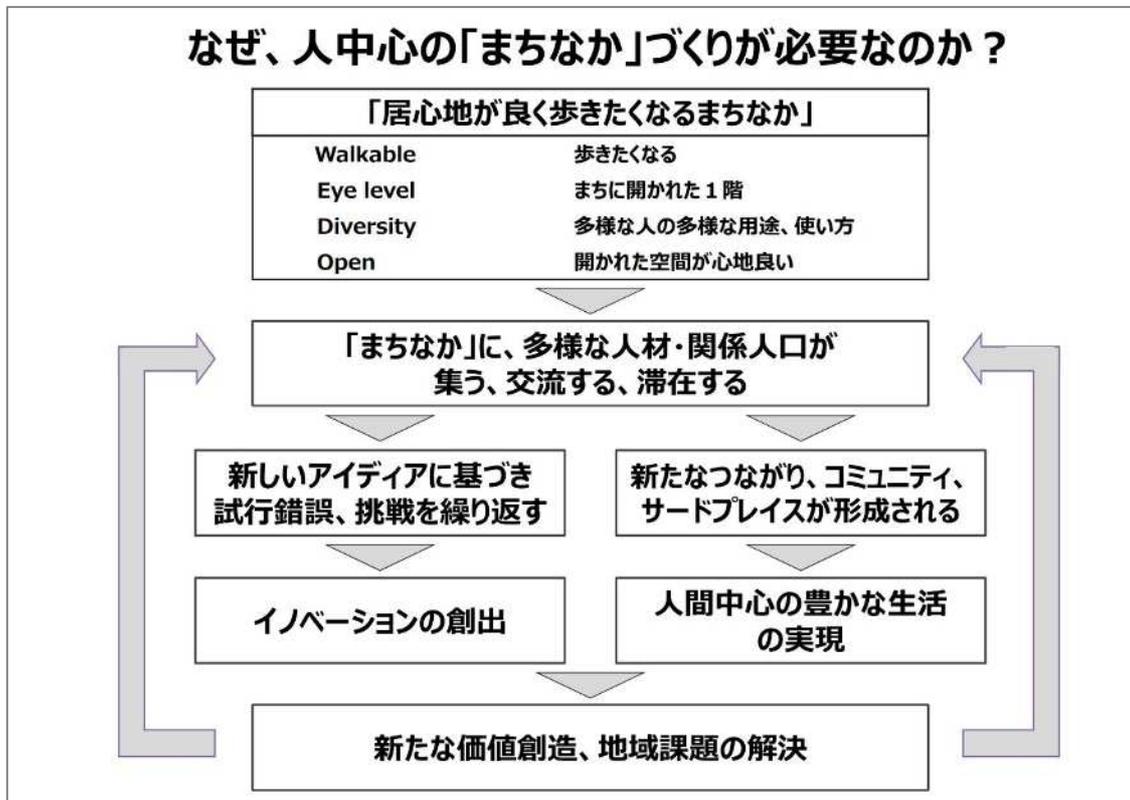


図-12 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会の概要
 （出典：都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 中間とりまとめ）



図-13 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会の概要
 (出典：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)

(2) 「まちなかウォーカブル推進プログラム（仮称）」～国による「10の施策」～

都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会の提言「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を具体的に進めていくために、「まちなかウォーカブル推進プログラム（仮称）」～国による「10の施策」～が検討されている（図-14）。

3. 「まちなかウォーカブル推進プログラム（仮称）」～国による「10の施策」～	
●市町村や民間事業者等による取組を国が支援	
空間の形成等を支援	(1) 人中心のまちなかへの修復・改変（リノベーション） ① まちなか修復・改変事業の一括的推進 ② 居心地の良さに着目した公共空間のデザインの工夫 ③ 街路空間を人々が滞在・交流できる場に転換 ④ 「かわ」と「まち」が融合した良好な空間形成 ⑤ 低層部の充実に向けた地区計画やデザインガイドラインの活用促進 ⑥ 民間パブリック空間の更新事業を促進する方策の検討 ⑦ 昼も夜も歩きたくなる夜間景観の創出 ⑧ 何か所も立ち寄りやすい公共交通の推進 等
	(2) まちなか空間の多様な利活用の促進 ① “ミクストユース空間”の拡大方策の検討 ② 民間空地等の利活用促進 ③ 公園緑地の利活用によるまちなか活性化方策の検討 ④ 多様化する利活用を促進する包括許可等の推進 ⑤ ワンストップ窓口の設置促進 ⑥ 特別制度等の周知徹底 等
仕組みの構築等を支援	(3) オープンイノベーション、イノベーション・エコシステムの形成 ① オープンイノベーション、イノベーション・エコシステム形成の推進 ② 都市・産業が連携したビジネス環境の整備の推進 ③ 小と大なチャレンジ型まちづくり活動の推進 ④ 生産性が高まるオフィス環境の整備促進 ⑤ テレワークの推進 等
	(4) オンリーワン都市再生の推進 ① 国際競争力やエリア価値向上に資する都市再生事業の推進 ② スマートシティの全国展開 ③ 個性ある都市再生事業の推進方策の検討 ④ 「昭和遺産（仮称）」の保全・活用 ⑤ 鉄道沿線ごとの特徴を活かした魅力ある都市再生の推進 等
●上記のほか、国自ら以下の取組を継続して展開し、官民の多様な主体による取組を更に推進	
連携	(7) 全国ネットワークの形成 ①全国的中間支援団体と国土交通省等との協力深化 ②まちづくり関係者と国土交通省との政策対話の開始 ③URの知見・能力の活用 等
検討の深化	(8) 老朽化・陳腐化した市街地再生の検討 ① スタートアップのオフィスや住居としての活用促進 ② リノベーションや小規模な建替え、コンテナの創出等も含めた市街地整備の推進 ③ 事業完了前の暫定利用による都市の価値の維持・事業採算の改善等 ④ 事業完了後のエリアマネジメントまで見据えた取組の推進 ⑤ 広域的な公共資産の評価等による拠点的なエリアの都市環境の改善 ⑥ 権利関係が複雑なオフィスビル等の建替えの円滑化 等
	(9) 芝生の子カラの活用 ① まちなかの「芝生地造成・管理」に関する懇談会（仮称）の設置 ② 市民緑地認定制度やSEGES（緑の認定制度）の活用促進 ③ バイオフィリックデザインの導入の促進検討 等
	(10) ウォーカブル・シティの形成 ① ストリート・デザイン・ガイドラインの作成 ② 日本版ウォーカビリティ・インデックス（仮称）の開発 等

図-14 「まちなかウォーカブル推進プログラム（仮称）」～国による「10の施策」～の概要
 （出典：国土交通省ホームページ）

(3) ウォーカブル推進都市（図-15）

都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会の提言「居心地が良く歩きたくなるまちなか」に賛同し、その取り組みを進める都市「ウォーカブル推進都市」が募集されており、2020年2月末現在、238都市が名乗り出ている。

1	北海道札幌市	41	埼玉県志木市	81	神奈川県大和市	121	静岡県湖西市	161	兵庫県神戸市	201	高知県四万十市
2	北海道旭川市	42	埼玉県和光市	82	新潟県新潟市	122	愛知県名古屋	162	兵庫県姫路市	202	福岡県北九州市
3	北海道室蘭市	43	埼玉県幸手市	83	新潟県三条市	123	愛知県豊橋市	163	兵庫県西宮市	203	福岡県久留米市
4	北海道北広島市	44	埼玉県杉戸町	84	新潟県見附市	124	愛知県岡崎市	164	兵庫県西脇市	204	福岡県飯塚市
5	北海道黒松内町	45	千葉県千葉市	85	富山県富山市	125	愛知県一宮市	165	兵庫県加西市	205	福岡県田川市
6	北海道沼田町	46	千葉県木更津市	86	石川県金沢市	126	愛知県瀬戸市	166	兵庫県新温泉町	206	福岡県柳川市
7	北海道東神楽町	47	千葉県松戸市	87	石川県小松市	127	愛知県半田市	167	奈良県大和郡山市	207	福岡県春日市
8	北海道土幌町	48	千葉県野田市	88	石川県加賀市	128	愛知県春日井市	168	奈良県宇陀市	208	福岡県古賀市
9	青森県青森市	49	千葉県習志野市	89	石川県能美市	129	愛知県刈谷市	169	奈良県田原本町	209	福岡県うきは市
10	青森県弘前市	50	千葉県柏市	90	石川県野々市市	130	愛知県豊田市	170	奈良県上牧町	210	福岡県川崎町
11	青森県八戸市	51	千葉市原市	91	福井県福井市	131	愛知県安城市	171	和歌山県和歌山市	211	佐賀県
12	青森県黒石市	52	千葉県流山市	92	福井県敦賀市	132	愛知県犬山市	172	鳥取県鳥取市	212	佐賀県佐賀市
13	青森県十和田市	53	千葉県八千代市	93	福井県大野市	133	愛知県新城市	173	鳥取県米子市	213	佐賀県基山町
14	青森県むつ市	54	千葉県白子町	94	福井県あわら市	134	愛知県東海市	174	鳥取県境港市	214	佐賀県上峰町
15	岩手県盛岡市	55	千葉県長柄町	95	福井県越前市	135	愛知県大府市	175	島根県松江市	215	長崎県長崎市
16	岩手県花巻市	56	東京都	96	山梨県甲府市	136	愛知県知多市	176	島根県江津市	216	熊本県熊本市
17	宮城県仙台市	57	東京都新宿区	97	長野県	137	三重県四日市市	177	島根県津和野町	217	熊本県菊池市
18	宮城県塩竈市	58	東京都墨田区	98	長野県長野市	138	滋賀県大津市	178	岡山県岡山市	218	熊本県南関町
19	宮城県柴田町	59	東京都品川区	99	長野県松本市	139	滋賀県彦根市	179	岡山県倉敷市	219	大分県
20	福島県会津若松市	60	東京都目黒区	100	長野県諏訪市	140	滋賀県草津市	180	岡山県高梁市	220	大分県大分市
21	福島県郡山市	61	東京都大田区	101	長野県小諸市	141	滋賀県守山市	181	広島県広島市	221	大分県別府市
22	福島県須賀川市	62	東京都世田谷区	102	長野県茅野市	142	滋賀県東近江市	182	広島県三原市	222	大分県中津市
23	福島県棚倉町	63	東京都渋谷区	103	長野県佐久市	143	滋賀県愛荘町	183	広島県尾道市	223	大分県日田市
24	茨城県水戸市	64	東京都中野区	104	岐阜県岐阜市	144	京都府京都市	184	広島県福山市	224	大分県佐伯市
25	茨城県下妻市	65	東京都杉並区	105	岐阜県大垣市	145	京都府長岡京市	185	山口県宇部市	225	大分県臼杵市
26	茨城県笠間市	66	東京都豊島区	106	岐阜県高山市	146	京都府八幡市	186	山口県山口市	226	大分県津久見市
27	茨城県つくば市	67	東京都荒川区	107	岐阜県関市	147	京都府南丹市	187	山口県防府市	227	大分県竹田市
28	茨城県大洗町	68	東京都足立区	108	岐阜県美濃加茂市	148	大阪府大阪市	188	山口県長門市	228	大分県豊後高田市
29	茨城県境町	69	東京都八王子市	109	岐阜県各務原市	149	大阪府堺市	189	山口県周南市	229	大分県杵築市
30	栃木県宇都宮市	70	東京都武蔵野市	110	静岡県静岡市	150	大阪府豊中市	190	徳島県徳島市	230	大分県宇佐市
31	栃木県足利市	71	東京都町田市	111	静岡県浜松市	151	大阪府池田市	191	香川県高松市	231	大分県豊後大野市
32	栃木県小山市	72	東京都東村山市	112	静岡県沼津市	152	大阪府泉大津市	192	香川県丸亀市	232	大分県国東市
33	栃木県上三川町	73	東京都福生市	113	静岡県熱海市	153	大阪府高槻市	193	香川県坂出市	233	大分県日出町
34	群馬県前橋市	74	東京都狛江市	114	静岡県三島市	154	大阪府枚方市	194	香川県善通寺市	234	大分県玖珠町
35	群馬県館林市	75	東京都多摩市	115	静岡県島田市	155	大阪府茨木市	195	香川県観音寺市	235	宮崎県宮崎市
36	埼玉県さいたま市	76	東京都稲城市	116	静岡県富士市	156	大阪府八尾市	196	香川県多度津町	236	宮崎県小林市
37	埼玉県熊谷市	77	神奈川県横浜	117	静岡県焼津市	157	大阪府河内長野市	197	愛媛県松山市	237	宮崎県高鍋町
38	埼玉県春日部市	78	神奈川県川崎市	118	静岡県掛川市	158	大阪府羽曳野市	198	愛媛県大洲市	238	宮崎県川南町
39	埼玉県戸田市	79	神奈川県鎌倉市	119	静岡県藤枝市	159	大阪府高石市	199	高知県高知市		
40	埼玉県朝霞市	80	神奈川県逗子市	120	静岡県袋井市	160	大阪府大阪狭山市	200	高知県南国市		

図-15 ウォーカーブル推進都市一覧（2020年2月末現在） 出典：国土交通省ホームページ

(4) 都市再生特別措置法の改正

2020年2月7日、都市再生特別措置法改正案が閣議決定された(図-16)。改正案のうちウォークアブルシティ関連として、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出があり、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出(公共による車道の一部広場化と民間によるオープンスペース提供等)、まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入(メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置)、イベント実施時などにまちづくり会社等の都市再生推進法人が道路・公園の占用手続等を一括して対応がある。また、この法制度のKPIとして、2025年度までに100市町村以上の「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(まちなかウォークアブル区域:滞在快適性等向上区域)を設定とある。

この法改正に関連し、2020年度予算案にまちなかウォークアブル推進事業が新たに創設されている(図-17)。この法改正と同時期に行われた道路法改正の「歩行者利便増進道路」制度と「まちなかウォークアブル区域:滞在快適性等向上区域」の組み合わせによってもより「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出が可能となることも考えられる(図-18)。

●都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

背景・必要性

- 頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進、防災まちづくりの推進の観点から総合的な対策を講じることが喫緊の課題
- こうした取組に併せて、生産年齢人口の減少、社会経済の多様化に対応するため、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間を形成し、都市の魅力を向上させることが必要

⇒ 安全で魅力的なまちづくりの推進が必要

〔国土強靱化基本計画〕、「経済財政運営と改革の基本方針2019」、「成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度革新的事業活動に関する実行計画」、「まち・ひと・しごと創生基本方針2019」（閣議決定）において、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりの推進、災害リスクの高いエリアの立地規制やエリア外への移転促進、スマートシティの推進、コンパクト・プラス・ネットワーク等を位置づけ

法案の概要

安全なまちづくり

〔都市計画法、都市再生特別措置法〕

災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制

○開発許可制度の見直し

- 災害レッドゾーンでの開発について、自己業務用施設も原則禁止
- 市街化調整区域の浸水ハザードエリアにおける住宅等の開発を抑制

○住宅等の開発に対する勧告・公表

- 立地適正化計画の居住誘導区域外における災害レッドゾーン内での住宅等の開発について勧告を行い、これに従わない場合は公表できることとする

災害ハザードエリアからの移転の促進

○市町村による移転計画制度の創設

- 災害ハザードエリアからの円滑な移転を支援するための計画を作成

〔(予算)防災集団移転の戸数要件の緩和(10戸→5戸)など住宅、病院等の移転に対する支援〕

災害ハザードエリアを踏まえた防災まちづくり

- 立地適正化計画の居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外
- 立地適正化計画の居住誘導区域内で行う防災対策・安全確保策を定める「防災指針」の作成
- ⇒ 避難路、防災公園等の避難地、避難施設等の整備や警戒避難体制の確保等

<災害レッドゾーン>

- ・災害危険区域（崖崩れ、出水等）
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・地すべり防止区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域

<災害イエローゾーン>

災害レッドゾーン以外の災害ハザードエリア（浸水ハザードエリア等）

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



車道中心の駅前広場

駅前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

○「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

【目標・効果】

- 「防災指針」に基づく対策を強化し、安全なまちづくりを実現
- （KPI）防災指針の作成：約600件（全ての立地適正化計画作成自治体）
- （2021年～2025年【2021年：100件 / 2025年：600件】）
- 多様な人々が集い、交流することのできる「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出し、魅力的なまちづくりを実現
- （KPI）「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た市町村数：2025年度までに100市町村以上

図-16 都市再生特別措置法の一部を改正する法律案の概要

（出典：国土交通省ホームページ）

「居心地が良く歩きたくなる」空間の整備

都市再生整備計画事業（社総交）等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する「まちなかウォーカブル推進事業」を新たに創設します。

まちなかウォーカブル推進事業 補助 1.5億円(皆増)
社総交 7,627億円の内数

<p>制度概要</p> <p>○対象事業：以下のメニューを基幹事業とする新たな支援制度を創設</p> <p>ウォーカブルな空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路、公園、広場等既存ストックの修復・改変 上記を下支えする周辺環境整備（通過交通を排除する環状街路、公共交通基盤の整備等）に対して限定的かつ重点的に支援 <p>アイレベルの刷新 拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間を提供する取組や、1階部分の透明化等の修景整備などを支援対象化 <p>滞在環境の向上 新規</p> <ul style="list-style-type: none"> 『滞在環境整備事業』を新たに基幹事業として創設し、滞在者の快適性の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備、社会実験・コーディネート等を支援対象化 <p>景観の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 外観修景や歴史的建造物の修理、照明施設の整備、道路の美化等の景観資源の活用を図る取組を重点的に支援 <p>支援の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記の他、荷さばき駐車場や駐車場出入口付替、給電・給排水施設の整備について支援を明確化 <p>○対象区域：都市再生整備計画事業区域内のまちなかウォーカブル区域※ (周辺環境整備に係る事業を含む) ※概ね1km程度以内の区域を想定</p> <p>○国費率：40% (45%) ⇒1/2 拡充</p> <p>○事業主体：【交付金】市町村等 【補助金】都道府県、民間事業者等</p>	<p>支援イメージ</p> <p>まちなかウォーカブル区域 ※歩ける範囲のエリア(概ね1km程度以内の区域を想定)であって賑わい溢れるまちなか空間に必要な施設を重点的・集中的に創設する区域</p> <p>都市再生整備計画区域 ※まちなかウォーカブル区域を下支えする周辺環境の整備※周辺区域</p> <p>ウォーカブルな空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○道路の広車化、バリアフリー環境の創出 ○公共空間の芝生化・高緑化 <p>アイレベルの刷新</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿道施設の1階部分の開放 ○市民に開かれた公共空間の提供 <p>滞在環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○社会実験の実施 ○デザイン検討・利活用施設の導入 <p>景観の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○外観修景 ○照明施設の整備 ○道路の美化
--	---

図-17 都市再生特別措置法の一部を改正する法律案の概要 (出典：国土交通省ホームページ)

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出

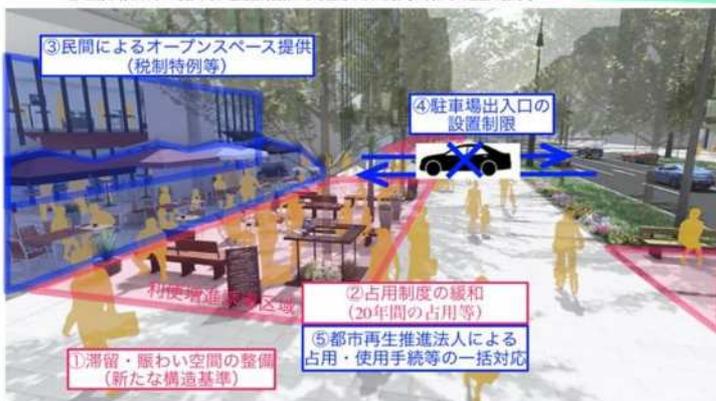
○ 歩行者利便増進道路（道路法改正案）と滞在快適性等向上区域（都市再生特別措置法改正案）を併用することで、官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を促進

歩行者利便増進道路

- ① 車線を減らして歩道を拡げるなど、歩道等の中に（通行区間とは別に）歩行者の滞留・賑わい空間を整備することが可能
⇒公共：交付金による重点支援（検討中）
- ② カフェやベンチの設置など、占用制度を緩和
⇒“無余地性”※1基準が除外され、占用物が置きやすく
※1 無余地性＝道路区域外にその占用物を置く余地がなく、やむを得ない場合のみ占用を許可する、という基準
⇒実質的に20年の占用が可能、多額の初期投資が必要な物件も設置しやすく（占用公募を行う場合※2。通常は5年。）
※2 公募が行われない場合でも、道路協力団体による占用であれば許可に代わって協議で占用可

滞在快適性等向上区域

- ③ 公共による道路の修復・改変と民間によるオープンスペースの提供など、官民一体による公共空間の創出が可能
⇒公共：交付金（国費率の嵩上げ等）
民間：税制特例、補助金
- ④ 区域内の特定の道路について、駐車場出入口の設置を制限することが可能
- ⑤ イベント実施時などに都市再生推進法人が道路の占用・使用手続等を一括して対応



両制度を併用すると...相乗効果大

- i. 歩行者の利便増進のための道路整備や、その周辺で民間によるオープンスペースが提供されるなど、エリア内でまちづくりが行いやすくなる。
- ii. カフェ、ベンチ等の道路の占用について、占用基準・期間の緩和、都市再生推進法人による手続面のサポートにより、空間活用が行いやすくなる。
- iii. 歩行者の利便増進が図られた道路沿いの駐車場の出入口の設置制限により、

図-18 都市再生特別措置法の一部を改正する法律案の概要 (出典：国土交通省ホームページ)

4. ウォーカブル推進都市の取り組みの特徴

ウォーカブル推進都市 238 都市の取り組み状況をみると、さまざまな形で歩くことに着目したまちづくりを行っている都市がある一方、ほぼ全くと言っていいほど歩くことに関連した取り組みをこれまで行ってきておらず、これから取り組んでいこうとする都市も多数があることがわかる。以下では、取り組みがある都市のうち主なものをいくつか挙げる。

(1) スマートウェルネスシティ

少子高齢化、人口減少社会において、高齢になっても健康で元気に暮らせることは、それ自体が社会貢献であり、健康で元気に暮らせること、すなわち健康（健幸）であることは、自己と社会双方にとってメリット（生きがい、豊かな生活、医療費の抑制）である。このような健幸都市（Smart Wellness City）を実現するためには、公共交通インフラの整備（緑道、歩道、自転車道等）、健康医療データ分析と総合的エビデンス（データの根拠）に基づく客観評価、健康増進インセンティブによる住民の行動変容促進（ポピュレーションアプローチ）、ソーシャルキャピタルの醸成の4つの要素が重要であるとされる。

健幸（ウェルネス）をまちづくりの中核に位置付け、住民が健康で元気に暮らせる新しい都市モデル「Smart Wellness City」の構築を目指す首長が集まり、2009年に Smart Wellness City 首長研究会が発足し、現在 59 都市が参加し、各地で健幸なまちづくりの取り組みが進められている。ウォーカブル推進都市の多くもこの Smart Wellness City 首長研究会に参加している。具体的な取り組みとして、「歩いてしまう、歩き続けてしまう」まちづくりがある。例えば、自動車の流入を制限する地区をつくり、近隣の住民が歩くようになると、日常の身体活動量が増加し健康度が向上し、医療費が抑制されるというような、歩くことをベースとしたまちづくりの取り組みがある。

(2) 柏の葉ウォーカブルデザインガイドライン（千葉県柏市）

千葉県柏市柏の葉キャンパス駅周辺を対象エリアとした柏の葉国際キャンパスタウン構想において、「健康をはぐくむ柏の葉スタイルの創出」を掲げ、歩行環境の充実を示している。そこで、ウォーカビリティの向上との関連が示されている国内外のエビデンスや事例を集め、まちづくりの具体的手法を整理し、柏の葉ウォーカブルデザインガイドラインを2019年2月に作成している。内容としては、8つの基本方針を示し（図-19）、さらにそれぞれの基本方針をもとに40の具体的な手法が示されている（図-20）。

柏の葉ウォーカブルタウンの実現に向けた8の基本方針
※詳細は本編でご確認ください

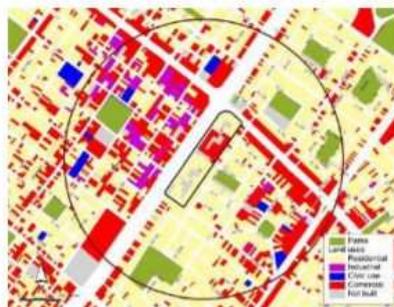
<p>A スケール感の適正化</p>	<p>B 目的意識の付与と多様なアクティビティへの派生</p>
<p>人間のスケール感を意識した都市・歩行空間の整備により、歩行者中心のまちづくりを目指します。</p>	<p>仕事や学校、買物など日常生活の交通手段として積極的に歩行が選択されるよう都市機能の配置と歩行空間の整備を目指します。</p>
<p>C 回遊性と選択性の向上</p>	<p>D 安全と安心の確保</p>
<p>さまざまな特徴をもった街路を整備することで、回遊性や選択性が高まり、歩行ルートの多様性が増すことで、まち全体の歩行者を増加させることができます。</p>	<p>建物内の人々が屋外空間に安心を持ち、まちで起こる出来事に積極的に参加することで、街路に多くの目が注がれ、都市空間の安全性と安心感を高めることができます。</p>
<p>E 歩行空間の維持管理とコミュニティ意識の醸成</p>	<p>F モーダルミックスの実現</p>
<p>市民と行政の協働による維持管理体制を構築し、快適な歩行環境の維持・発展を促すことにより、地域の活発性を高めることができます。</p>	<p>歩行と自転車を利用しやすい環境を整備し、公共交通との適切な接続性を高めることにより、移動手段の選択性が増し、自動車への依存を減らすことができます。 <small>※モーダルミックス：都市部の輸送需要をさまざまな交通手段（モード）の特性を活かして組み合わせて、最適な設計を行うこと</small></p>
<p>G 自然・文化との接点</p>	<p>H 情報の収集とフィードバック</p>
<p>都市空間に文化や芸術、歴史との接点を設けることにより、歩行の利用性が高まるとともに、人々に発見や感動、驚きや笑いをもたらし、新たな交流のきっかけとなります。</p>	<p>IoTやICTを活用し、歩行者の移動距離、移動時間、移動速度といったデータを収集し、まち歩きを楽しめるコンテンツとしてフィードバックすることで、積極的な歩行を支援します。</p>

図-19 柏の葉ウォーカブルタウンの実現に向けた8つの基本方針の概要
 (出典：柏の葉アーバンデザインセンターホームページ)

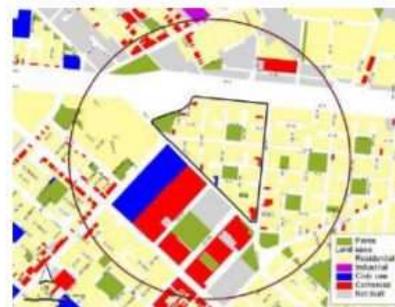
2.2 柏の葉ウォーカブルタウンを実現するための具体的手法

1 まちをミクストユースにする（土地利用の多様性を高める）

居住や就業、買い物、レクリエーションなど様々な活動が高密度でおこなわれる地域は、それぞれの施設をめぐる活動も増え、歩行量が高まります。地域の土地利用の多様性を高めることは、ウォーカブルなまちづくりに寄与します。具体的には、住宅、オフィス、学校、商業店舗、コミュニティスペース、レクリエーション施設など複数の施設を複合的に配置することが考えられます。



土地利用の多様性の高いエリアの例



土地利用の多様性の低いエリアの例

Parra DC, Gomez LF, Fleischer NL, David Pinzon J. Built environment characteristics and perceived active park use among older adults: results from a multilevel study in Bogotá. Health Place. 2010 Nov;16(6):1174-81.

2 公共交通のネットワークを充実する

自動車に過度に依存せず、公共交通を積極的に利用するライフスタイルは歩行量が増加します。利用しやすい公共交通環境の構築には、そのネットワークを充実させることが望めます。具体的には、バス停などの停留所を多くする案があります。



公共交通の停留所 (BY Altevia)



公共交通の停留所 (BY moovitapp)

図-20 柏の葉ウォーカブルタウンを実現するための具体的手法の一例
(出典：柏の葉アーバンデザインセンターホームページ)

(3) 飯塚市立地適正化計画（福岡県飯塚市）

飯塚市の立地適正化計画では、医療、福祉、健康などをテーマにまちなかの再生をすすめようとしている（図-21）。これまでも飯塚市では、「健幸都市いづか」を掲げ、「いづか健幸都市基本計画」を策定している。この計画にもとづき、ウォーキングコースや歩行空間づくり、公園整備などの歩いて暮らせるまちづくりの推進や、公共交通ネットワークづくり、健康拠点の整備や健康づくりの支援等さまざまな取り組みを推進してきた。それらをもとに、立地適正化計画では、歩行量増加による医療費の削減や空き店舗の解消等に取り組もうとしている。

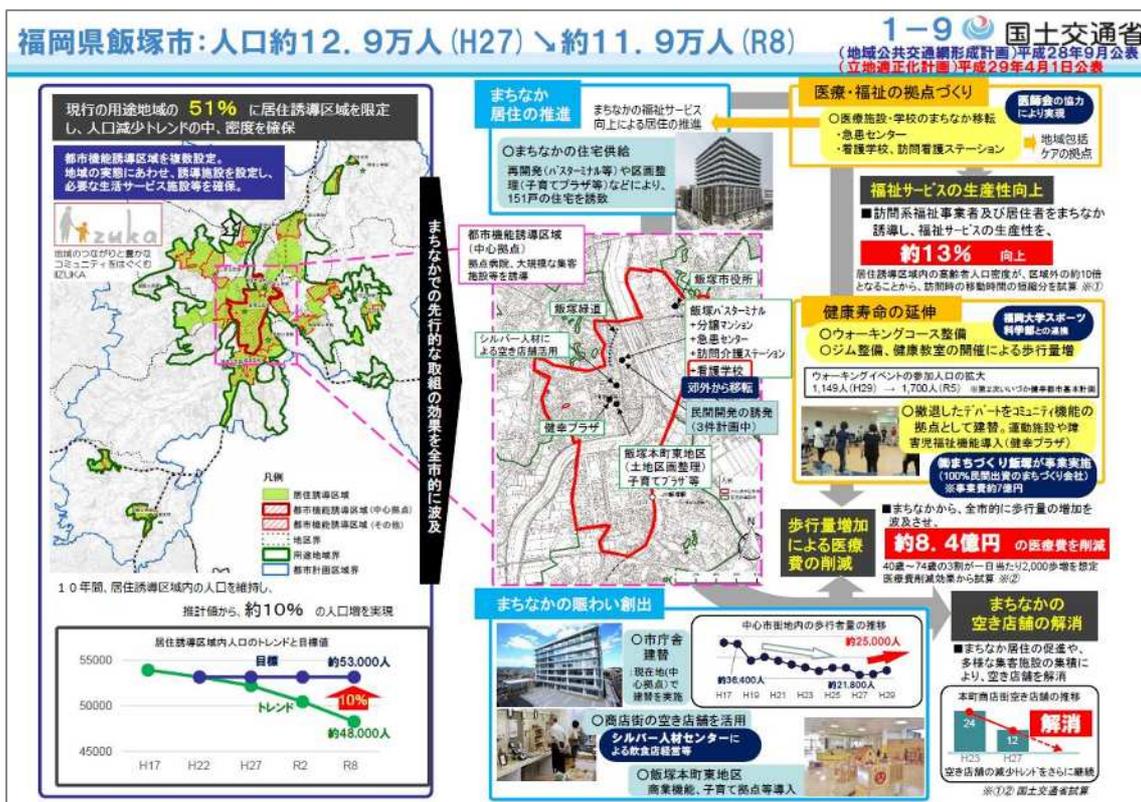


図-21 飯塚市立地適正化計画の概要 (出典：国土交通省ホームページ)

5. 最後に

本稿では、まず日本におけるウォークブルシティに関する政策の変遷を概観した。当初は、車の走行速度をいかに抑制させるかといった、歩行者の安全性の確保に重きが置かれていた傾向にあった。その後、暮らし、生活といった視点が加わり、歩いて暮らせるために必要な施設の整備、そして、歩行者空間の安全性という面では、バリアフリー、ユニバーサルデザインの視点からの整備等も加わっていった。さらにまちづくりの進め方としても、当初は、狭い地区レベルでの取り組みから、より広い範囲、さらには中心市街地全域を対象とした取り組みへと展開している。同時に取り組みの進め方にも変化が見られ、さまざまな取り組みを実験的に行いながら最適なまちづくりを目指す方法も増えてきている。近年では、都市計画分野だけでなく、福祉、医療、健康といった多様な分野の政策と連携した総合的な取り組みへと発展してきていると同時に、エビデンスをベースとしたより強い政策へと舵が切れつつある。さらに直近では、より総合的、一体的に、歩くことをベースとしたまちづくりを進めていこうとする政策の意図がみてとれる。

北九州市においても、国家戦略特区を活用したエリアマネジメントの民間開放により、小倉、八幡、門司、黒崎などでまちのにぎわいの創出が図られており、また、健康づくりという面から「GO!GO! あるくっちゃ KitaQ」というスマートフォン向けのアプリを開発するなど多様な分野からウォークブルシティの形成に向けた取り組みが進められている。

今後は、他都市における取り組みのように総合的、一体的に歩くことをベースとしたまちづくりの展開が期待される。またウォークブルシティの取り組みは、SDGsとも親和性が高く北九州における新たなまちづくりの方向性としては最適であると考えられる。

最後に、ウォークブルシティの取り組みを進めていくうえで、より着目していく必要がある考え方として、「0次予防」を提示しておきたい。これまでの医療、福祉、健康まちづくりにおいては、1次予防（健康増進）、2次予防（早期発見、早期治療）、3次予防（再発、悪化予防）の3つの予防があるといわれてきた。しかしこれからは、そういった予防だけでなく、暮らしているだけで健康を保てるようなまちの環境を整備することにより、各自が努力しなくても知らず知らずのうちに健康を保てるようなまちづくりが必要となってくるはずである。これがまさに0次予防といわれる考え方であり、こういった考え方を踏まえたウォークブルシティづくりが今後望まれる。

【参考文献】

・書籍

近藤克則 (2018) 「長生きできる町」 角川新書

出口敦ほか (2019) 「ストリートデザイン・マネジメントー公共空間を活用する制度・組織・プロセス」 学芸出版社

高松平蔵 (2020) 「ドイツのスポーツ都市」 学芸出版社

・学会誌、専門誌

第 97 回土木計画学ワンデーセミナーテキスト「健康政策と都市構造を考えたまちづくりの展開方策」土木学会土木計画学研究委員会健康まちづくり研究小委員会

都市計画 Vol. 68.5 「特集 健康なまち、健康になれるまち」 2019 年 9 月 (公社) 日本都市計画学会

日本不動産学会誌 No. 129 「特集 屋外都市空間の活用」 2019 年 9 月 (公社) 日本不動産学会

日本不動産学会誌 No. 130 「特集 ウォーカビリティと不動産」 2019 年 12 月 (公社) 日本不動産学会

新都市 Vol. 74 No. 1 「特集 居心地が良く歩きたくなるまちづくり」 2020 年 1 月 (公財) 都市計画協会

・ホームページ

国土交通省

厚生労働省

警察庁

飯塚市

スマートウェルネスシティ首長研究会

柏の葉アーバンデザインセンター