

第 6 回「健幸まちづくりとモビリティハブを考える研究会」開催 「都市機能」「交通機能」「コミュニティ機能」を 「中間とりまとめ案」に明記

「成長戦略」「Well-being」等の視点も追記へ

筑波大学スマートウェルネスシティ政策開発研究センターが令和 8 年 4 月 22 日に主催

「健幸まちづくりとモビリティハブを考える研究会」（主催：筑波大学スマートウェルネスシティ政策開発研究センター）の第 6 回会合が令和 8 年 4 月 22 日、筑波大学東京キャンパス（茗荷谷）にて、ハイブリッド形式で開催されました。

この日は、健幸まちづくりとモビリティハブについて議論してきたこれまでの中間とりまとめ案が示され、論点整理とともに、総合ディスカッションが行われました。提示された中間とりまとめ案の構成は、①移動を取り巻く現状認識、②モビリティハブの有効性、③わが国のモビリティハブの現状、④わが国でモビリティハブを推進する意義、⑤モビリティハブの推進に向けて——で、本日の意見等を踏まえ、必要な追記等がなされたのち、近日中に公表される予定です。



本研究会発起人の一人である筑波大学大学院・久野譜也教授



第 6 回「健幸まちづくりとモビリティハブを考える研究会」の様相

（@筑波大学大学院）

中間とりまとめ案（4 月 22 日時点）の要旨

1. 移動を取り巻く現状認識

近年、外出・移動回数が減少傾向である。移動の問題は、体力の低下や交流の希薄化による社会的孤立の発生など、健康に深刻な影響を与える。一方、公共交通は、需要減少やドライバー不足等により、維持が困難である。このような状況を改善するため、都市交通および健康増進の両面から、外出・移動に関する新たな施策に着手し、正のスパイラルを生み出す必要がある。

2. モビリティハブの有効性

欧米諸国では、公共交通や、新型モビリティなど自動車以外の移動手段の利用促進のため、多様な交通の結節拠点となるモビリティハブが整備され、自動車に過度に依存しない都市交通システムが構築されつつある。多様な移動ニーズには、複数ハブの計画的配置が有効とされる。またモビリティハブは、交通結節拠点のみならず、コミュニティ拠点として整備されるという特徴もある。

3. わが国のモビリティハブの現状

わが国においても、一部の自治体が整備計画を策定し、実装に着手しているが、効果はまだ限定的である。具体的な機能や導入効果、整備手法などに関する知見が不十分で効果的な施策の実現につながっておらず、適切な官民連携による事業実施・継続の仕組みが確立されていない。効果に関しても、十分な知見は得られておらず、事業の持続性にも課題がある。

4. わが国でモビリティハブを推進する意義

モビリティハブには、「乗り継ぎ拠点」「コミュニティ再生拠点」とともに、「時間消費機能」の充実により、待ち時間の抵抗感を軽減させ、公共交通の利用を促進することが期待できる。

モビリティハブに期待される効果としては、①自家用車から公共交通や新モビリティなど多様な交通モードへの転換促進、②モビリティハブを中心としたパブリックライフの充実による都市の魅力向上、③コミュニティやつながりの再生機能による外出促進および健康増進、④交流や外出機会の創出による孤立・孤独の防止、⑤公共交通の利用環境向上と需要創出による利用者増と収益性改善が挙げられる。

「都市機能」「交通機能」「コミュニティ機能」を有するモビリティハブは、図 1 のように、公共交通利用者の増加を伴い、「外出機会の促進」「ソーシャルキャピタルの向上」「健康増進」を同時に生み出す効果が期待できる。

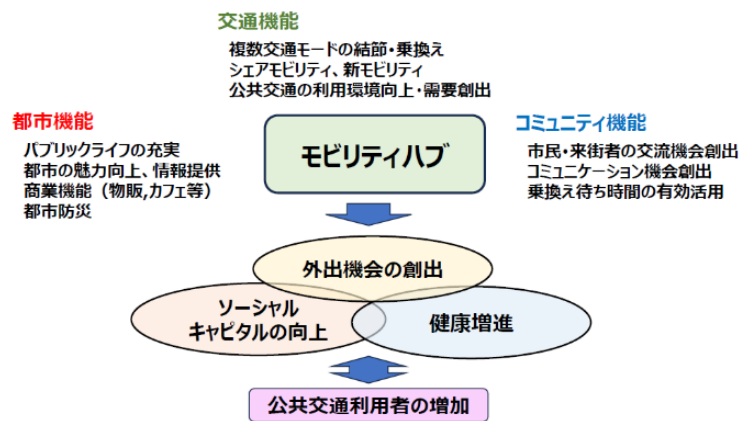


図 1 モビリティハブの多様な機能と施策効果

5. モビリティハブの推進に向けて

わが国の特性に適したモビリティハブのあり方と効果を明らかにし、全国の都市で整備を促進するため、以下の3つを実施する。

① モビリティハブの新たな機能を重視した実証実験

- ・自治体での実証実験の実施（令和 8～9 年度） 候補都市：大阪府和泉市、京都府八幡市、千葉県白子町
- ・仮説効果の検証（令和 9 年度）

② モビリティハブに取り組む地方公共団体のネットワーク化

- ・本研究会に参加する地方公共団体の募集

③ 関係省庁を含むモビリティハブに関心を有する主体との政策対話の実施

- ・法制度上および税財政上の措置、技術基準などの検討（国交省、厚労省、総務省、内閣府との連携）
 - 1) 法制度上の措置の必要性検証 2) 整備促進の事業制度における必要事項の整理
- ・国への提言
 - スマートウェルネスシティ活動の一環として国へ提言を提出
- ・整備促進のためのガイドライン作成
 - 健幸まちづくりに資するモビリティハブのガイドラインを作成し、国および全国の地方自治体に提示

「中間とりまとめ案」に対する議論の要旨

・中間とりまとめにあたっては、従来のような医療費等の社会保障費の抑制効果にとどまらず、政府の日本成長戦略に響く前向きな投資という視点が必要だ。例えば、スポーツの効果を試算したところ、就労期間が数年程度、延伸し、年間およそ 9 兆円の経済効果が見込めることがわかり、国の成長戦略の会議にそれを提出した。公共交通等の移動の問題についても、同様の視点が欠かせない。地方自治体関係者と議論すると、病院や買い物等のための移動手段の確保という論点に陥りがちだが、Well-being を高め、人生を豊かにする、あるいは障がい者の移動の問題も包含したユニバーサルデザインの観点を含む、総合的な支援策を政策的に打ち出す必要がある。

・わが国の公共交通はこれまで民間事業者頼みであったが、自治体による投資という観点を新たに組み込むことが不可欠だ。例えば、雇用を創出するモビリティハブといったつながりを通じたイノベーションの場という視点も強調したい。

・モビリティハブを楽しい空間にすれば、それ事体が外出促進策となる。パブリックスペースとしての機能を強調すべきだ。

・買い物とともに介護予防的な運動ができる商業施設をイメージする首長も多い。そのような機能の明確化も必要だ。

・健幸モビリティハブにふさわしい条件のようなものもリストできると良い。

・減便が進むなかでも、滞在快適性を高めれば抵抗感を減じることができる、といった視点が重要となる。モビリティハブに行かないと味わえない美味しいコーヒーを提供するといった社会実装の際には、そのような変化を定量的に確認すべきだ。

- ・公共交通に関し、国は供給サイドの支援策ばかりを考えがちだが、出掛けなくなるようなまちづくりといった需要そのものを生み出すアプローチを行わない限り、需要は伸びない。その一翼を担うのがモビリティハブだ、というコンセンサスを形成することが必要だ。
- ・本研究会は、モビリティハブから何かが生み出されるという意味で、「モビリティハブから健康まちづくりを考える研究会」とすべきなのかもしれない。そもそも、人は目的がなければ外出しない。乗換の不便さが問題なのではない。モビリティハブは、街中において人々が集まる場であり、必ずしも交通を利用しなくても成立する。それがモビリティハブだ。その意味で、100 人いれば 100 通りのモビリティハブが存在するのかもしれない。
- ・英国の「都市交通圏」という概念を踏まえた法整備の視点も加えるべきではないか。
- ・移動の施策のみならず、車歩分離道路や沿道のせせらぎ公園の整備、健康ポイント事業といった総合的な政策展開の結果、歩数や外出が増え、社会保障費の伸びを抑制した自治体もある。そのような事例も書き込んでどうか。
- ・利用者の減少や担い手の不足等が公共交通の減衰を招いているというのは、表層的な現象の理解に過ぎない。根本的な健康まちづくりの取組不足が問題で、例えば移動困難者等へのケアワーカー等の対応を招き、結果として、その人たちの成長の時間をも奪っているとも言える。その意味でも、健康モビリティハブのムーブメントを拡大する必要があり、国としても伴走支援したい。

首長の発言

■埼玉県戸田市長・菅原文仁氏

市民の新たな移動・時間をデザインするのが「モビリティハブ」であり、それに関連する取組が結果的としてまちの Well-being を高めていくものだと感じる。当市でも、周辺自治体や国、関連機関と連携をして具体化させていきたい。

地域公共交通でこれから実現したいことが様々あるので、他市町の事例を参考に、良いものは当市でも取り入れたい。

■大阪府和泉市長・辻宏康氏

今年度より、商業施設と連携しモビリティハブの実証を進める。どのようなストーリーを描けばよいか、関係各所と一緒に学びながら推進していきたい。

健康寿命延伸をゴールに、出かけなくなる「場づくり」が重要だと感じており、ウォーキング、サイクル、デマンドバス、公園の整備などコンテンツの充実を進めている。交流が生まれるまちづくりに向け、そういった場所と移動手段などをリンクさせた公共のネットワークをつくってきたい。

■京都府八幡市・川田翔子氏

地方の公共交通施策を検討する際に「過疎地域」と「大都市」という両極が注目されがちだが、「郊外地域」にこそ目を向けていただきたい。従来からの施策での対応が難しくなっており、独自の補助メニューも必要になっている。当市では、民間路線バスが R5～R7 念にかけて 750 便から 200 便も減り、2 年間で 25% の減便となった。今年はさらに 60 便減便が発表された。採算性の良くない地域だけでなく、市内の基幹路線さえも減便されている状況である。

主要な駅が市域かつ県域もまたぐため、自治体の枠を超えた中で、公共交通を考えていかななくてはならないが、自治体ごとに計画策定期間が異なり、歩調を合わせた推進が困難である。都市を跨いだ公共交通の整備は、計画に縛られ、今後の課題である。単独で公共交通を考えるのが困難な自治体は少なくないので、引き続き、課題解決に向けて、全国の自治体の事例なども参考にしながら学び、打開策を検討していきたい。

研究会設立の背景と目的

公共交通等による外出は、自家用車による外出よりも、歩行量の増加等を通して健康まちづくりの実現に有効とされています。しかし、人口減少等による路線廃止など取り巻く環境は悪化し、利便性の低下が予想されています。そこで、本研究会では、便数減少等に伴う乗換時間の不便さを逆手に待ち時間を豊かな時間とする快適な時間消費機能を有するモビリティハブの形成を促進します。具体的には、拠点モデルにおける社会実験を行い、モビリティハブの具体像を明らかにするとともに、全国に横展開するための促進方策について検討します。その目的は、公共交通の利用促進を図り、健康まちづくりの実現に寄与することです。

研究会の概要

名称：健康まちづくりとモビリティハブを考える研究会 / **事務局：**筑波大学スマートウエルネスシティ政策開発研究センター

発起人：安藤章（明海大学）、宇野善昌（筑波大学）、神田昌幸（筑波大学大学院〈協働大学院〉）、

久野譜也（筑波大学大学院） / **参加主体：**自治体、官庁、大学、企業、関係団体 ほか

本研究会が目指す成果と行動目標

- I. 実証実験を通し、①とくに高齢者の外出促進、それに伴う健幸度の向上の確認、②モビリティハブが具備すべき機能および空間構成、配置計画のあり方を明らかにする。そのための研究費を確保する。
 - II. 各自治体でモビリティハブ形成促進に必要な法制上・財政上の措置を整理し、関係省庁に具体化の働きかけを行う。
 - III. 実証実験の結果にもとづく健幸モビリティハブに関するガイドラインの策定・更新を行う。
- これらをもとに、居心地の良い時間消費機能を持つモビリティハブの整備を進め、「快適な空間での時間消費が楽しい」という価値観を市民に広げ、まちの Well-being 最大化につなげる政策化を目指します。

本研究会の年次計画（概要）

【令和 7 年度】モビリティハブ機能定義・社会実験計画

モビリティハブの先進事例の研究 / 健幸モビリティハブの機能定義 / モデル自治体の選定と実証計画立案 / 補助金・制度スキームの検討 ※年度末までに取りまとめ予定

【令和 8 年度～】複数自治体での実証実験

実証実験（実証・PDCA による機能更新・都市内でのネットワーク的展開、公共施設、道路・公園などへの併設、モビリティ再編とのセット実施、健幸ポイントなど健幸まちづくりとの一体運用）

効果検証（外出・健康、コミュニティ醸成の効果） / 整備手法の検討（SIB・PFS 等による持続的運営モデルの検討）

【令和 9～10 年度】全国展開に向けた制度化・政策提言

法整備・財政措置の整理および実装促進・推進方策の実現 / ガイドライン案の作成と更新と成果の普及

今後の開催予定

- ・本日の議論を踏まえた「中間とりまとめ」は、座長一任で近日中に公表する予定。
- ・「中間とりまとめ」に向けた議論は一旦、終了。モデル市町村での実装に向けた動きが本格する秋頃を目途に再開予定。

本件に関するお問い合わせ先

「健幸まちづくりとモビリティハブを考える研究会」事務局
筑波大学スマートウェルネスシティ政策開発研究センター 担当：鬼村優一
メール：onimura.yuichi.ge@u.tsukuba.ac.jp