

# 豊かな『15分都市』の実現を目指して

令和5年度 都市基盤整備事業推進大会 特別講演

2023.11.2.

筑波大学 谷口守

安倍首相2020年6月18日

## 記者会見から

(コロナ初年度の緊急事態宣言直後)

「集中から分散へ，日本列島の姿，  
国土のあり方を，今回の感染症は根  
本から変えていく，その大きなきっか  
けであると考えています。」

# 定義を明確に：分散には3種あり

1) 地方への分散

2) 郊外への分散

3) サイバー空間(オンライン)への分散

表 東京都に対する転入超過数（人）の上位5道府県

順位	2020年		2021年		2022年	
	道府県名	対東京都 転入超過数 (人)	道府県名	対東京都 転入超過数 (人)	道府県名	対東京都 転入超過数 (人)
1	埼玉県	11,431	埼玉県	17,663	埼玉県	12458
2	神奈川県	6,874	神奈川県	13,896	神奈川県	6658
3	千葉県	4,539	千葉県	9,375	千葉県	5683
4	沖縄県	475	沖縄県	397	長野	-26
5	島根県	-143	茨城県	115	沖縄	-195

出所：住民基本台帳人口移動報告より作成

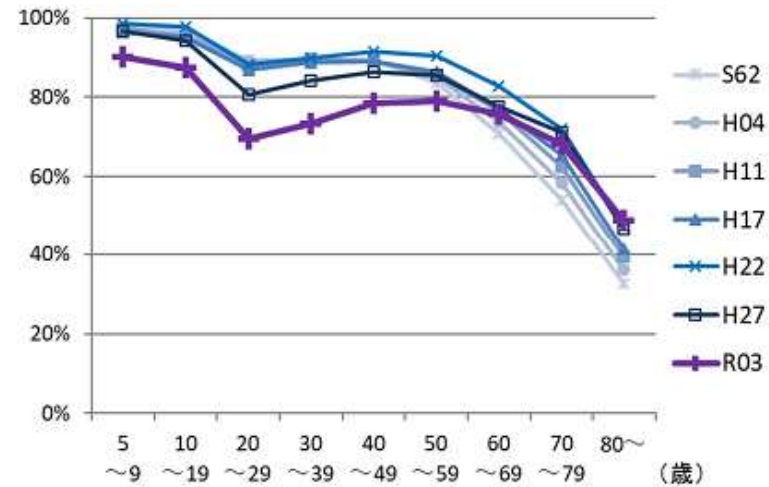
<https://www.stat.go.jp/data/idou/sankouhyo.html>

生じたのは1) 地方への分散ではなく、2) 郊外への分散

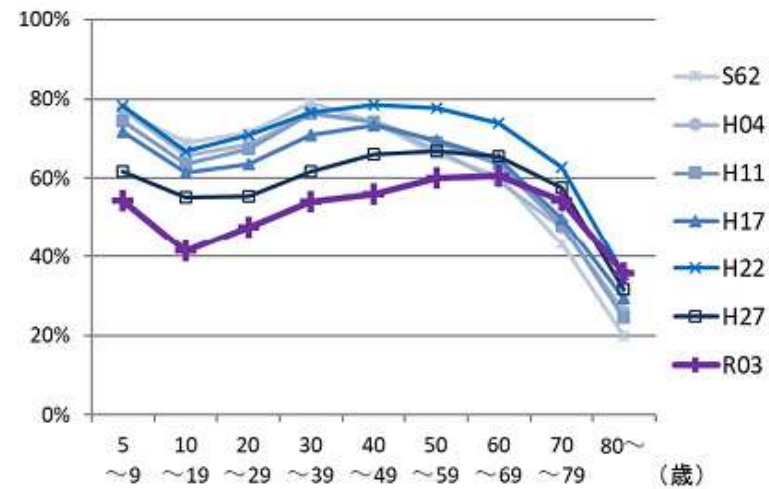
外出率が全体に下がる中で、老若の外出率逆転！

■全国の年齢階層別外出率（％）

【平日】



【休日】



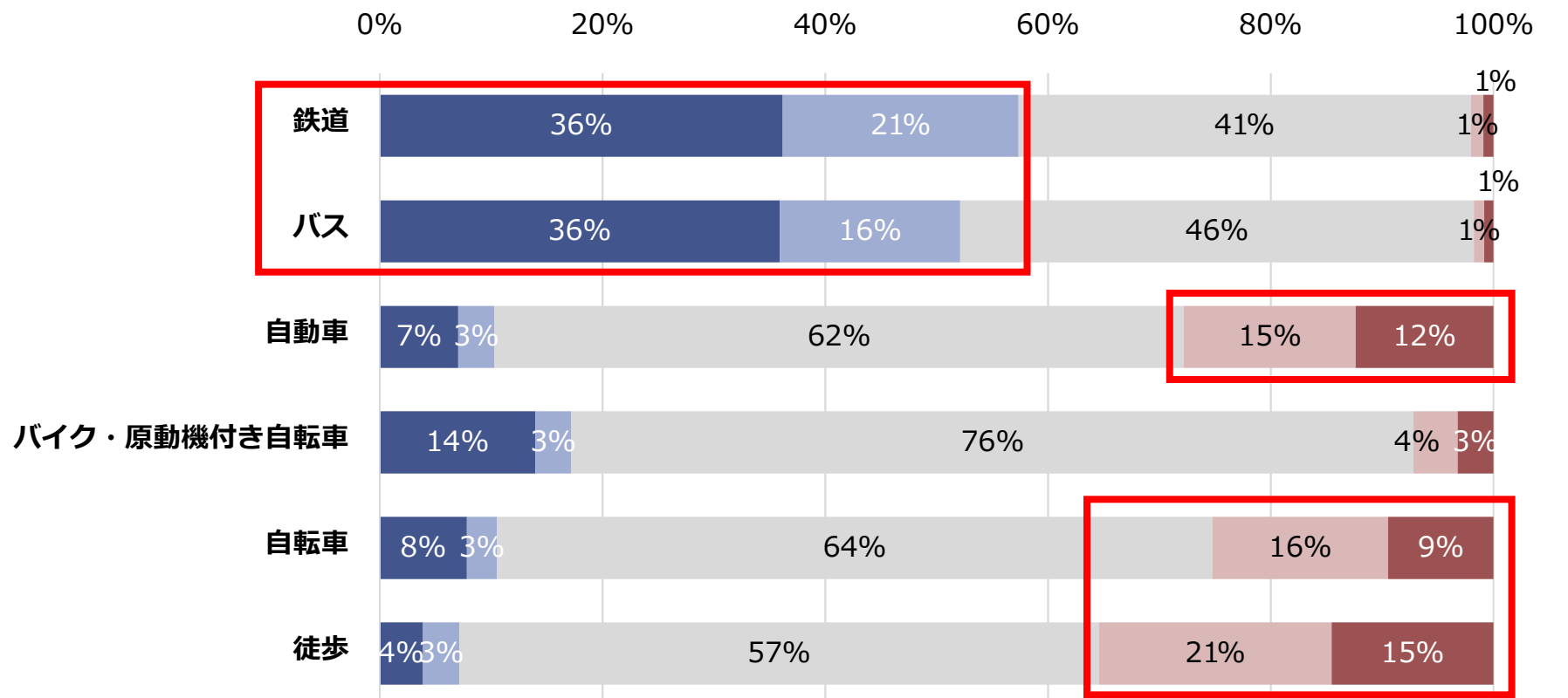
第7回全国都市交通特性調査結果(速報版)  
より、2022.11.  
国土交通省都市局

# 各移動手段の利用に対する意識の変化

意識調査

- 鉄道、路線バスは利用を減らしたい意向が高い（半数以上）
- 自動車、自転車、徒歩は増やしたいとの意向が高い（2～3割）

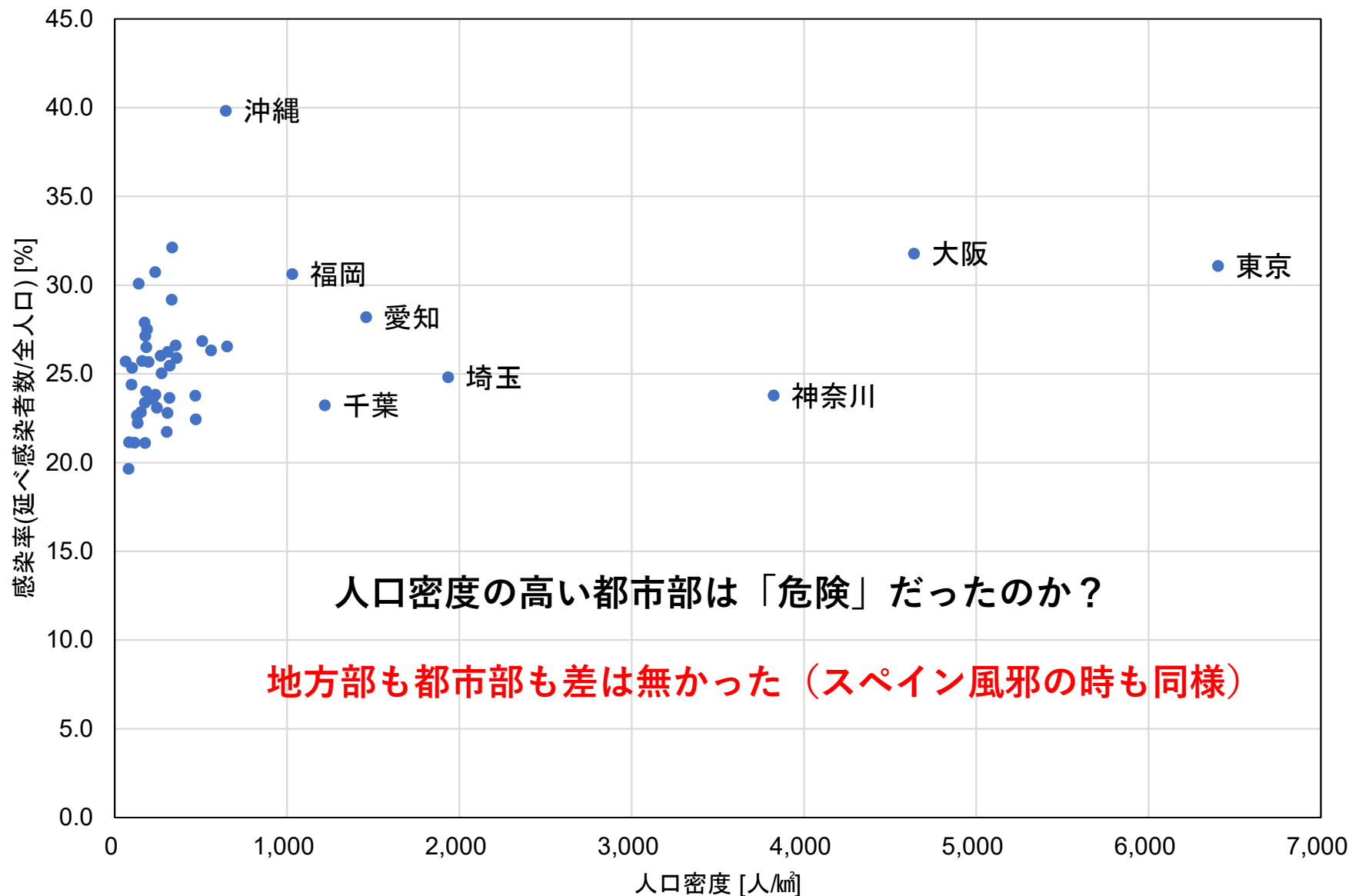
東京都市圏



凡例

■ 利用を減らしたい ■ やや利用を減らしたい ■ どちらでもない ■ やや利用を増やしたい ■ 利用を増やしたい

出所：国土交通省都市局調査



人口密度の高い都市部は「危険」だったのか？

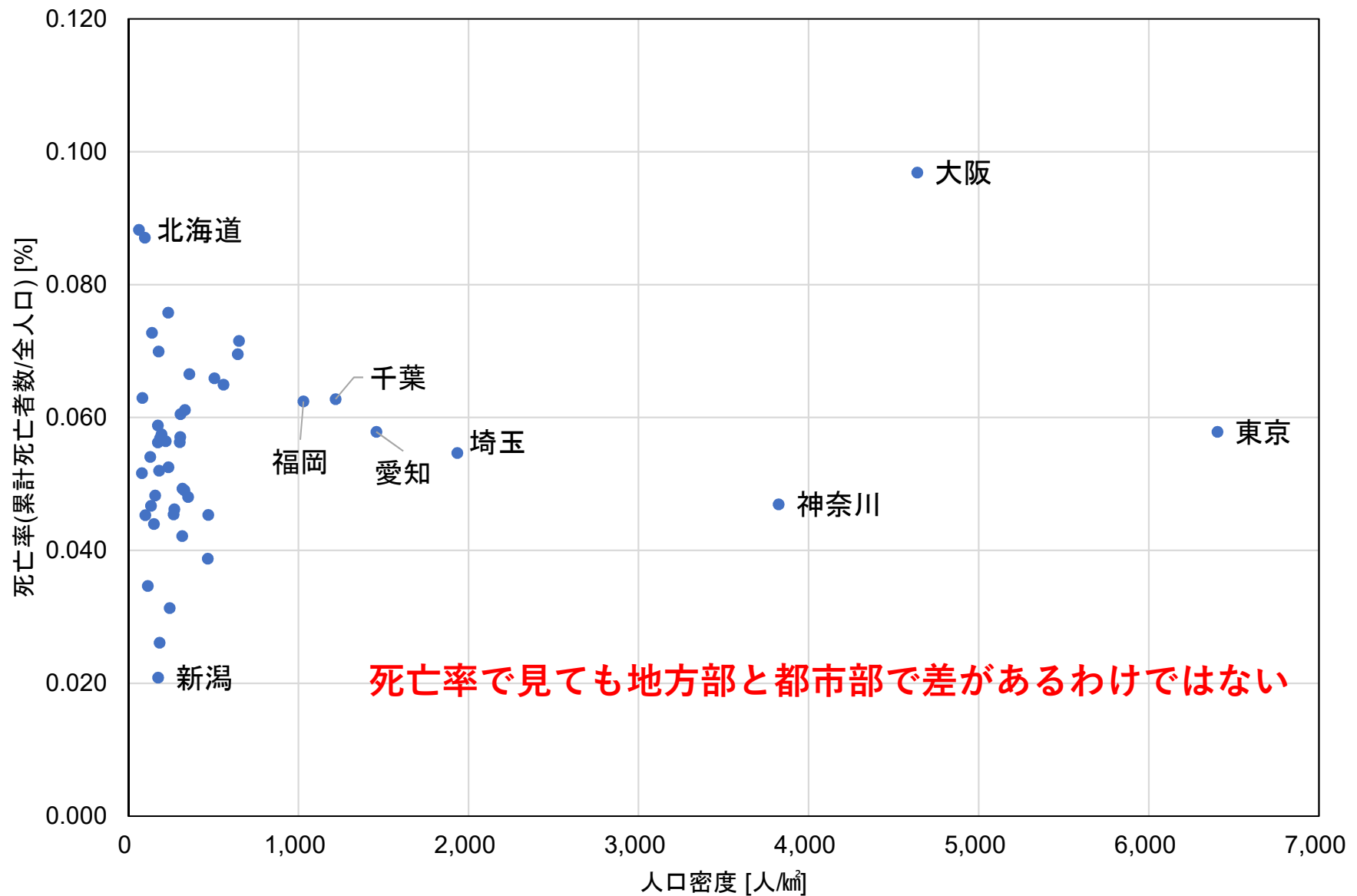
地方部も都市部も差は無かった (スペイン風邪の時も同様)

図: 都道府県の人口密度と新型コロナウイルス感染症の感染率の関係

データ出典<感染者数> 厚生労働省: 新規陽性者数の推移 (日別) オープンデータ (~2023年5月8日)

<面積> 国土地理院: 令和2年1月全国都道府県市区町村別面積調

<人口> 総務省統計局: 令和2年国勢調査 を元に谷口守研究室で作成



図：都道府県の人口密度と新型コロナウイルス感染症の死亡率の関係

データ出典<死亡者数> 厚生労働省：死亡者数（累積）オープンデータ（～2023年5月9日）

<面積> 国土地理院：令和2年1月全国都道府県市区町村別面積調

<人口> 総務省統計局：令和2年国勢調査 を元に谷口守研究室で作成



# オンラインに代替される良きまち（ゆっくり来る津波）

## GAFA



[https://search.yahoo.co.jp/image/search?p=GAFA&fr=top\\_ga1\\_sa&ei=UTF-8#7370c9cf03cb40eb95b22da2df480af](https://search.yahoo.co.jp/image/search?p=GAFA&fr=top_ga1_sa&ei=UTF-8#7370c9cf03cb40eb95b22da2df480af)

## BATH



[https://www.nakajima-it.com/about\\_bath\\_china](https://www.nakajima-it.com/about_bath_china)



大阪 新世界 2012.9.谷口守撮影



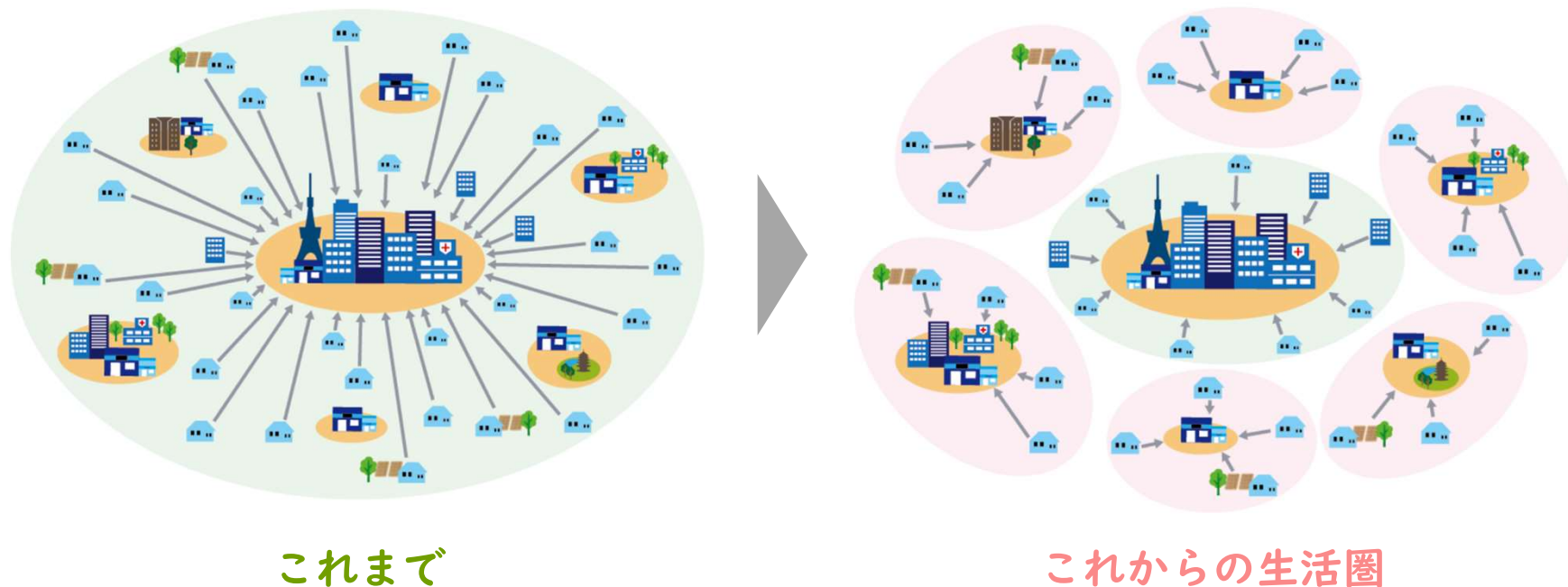
としまえん 2012.8.谷口守撮影

# x-minute cityへの期待？

住まい周辺の生活圏が新型コロナウイルスの流行を契機に見直される

生活行動の活動場所が、都心・中心市街地から自宅周辺にシフト

次期国土形成計画を見据え、生活圏の再検討が重要に



図：生活圏の再構築による新たな職住近接型都市圏のイメージ

引用：新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏 ー転換点を迎えた東京都市圏の都市交通戦略ー

## 15分都市 (15-minute city) とは

フランス・パリ市で推進中

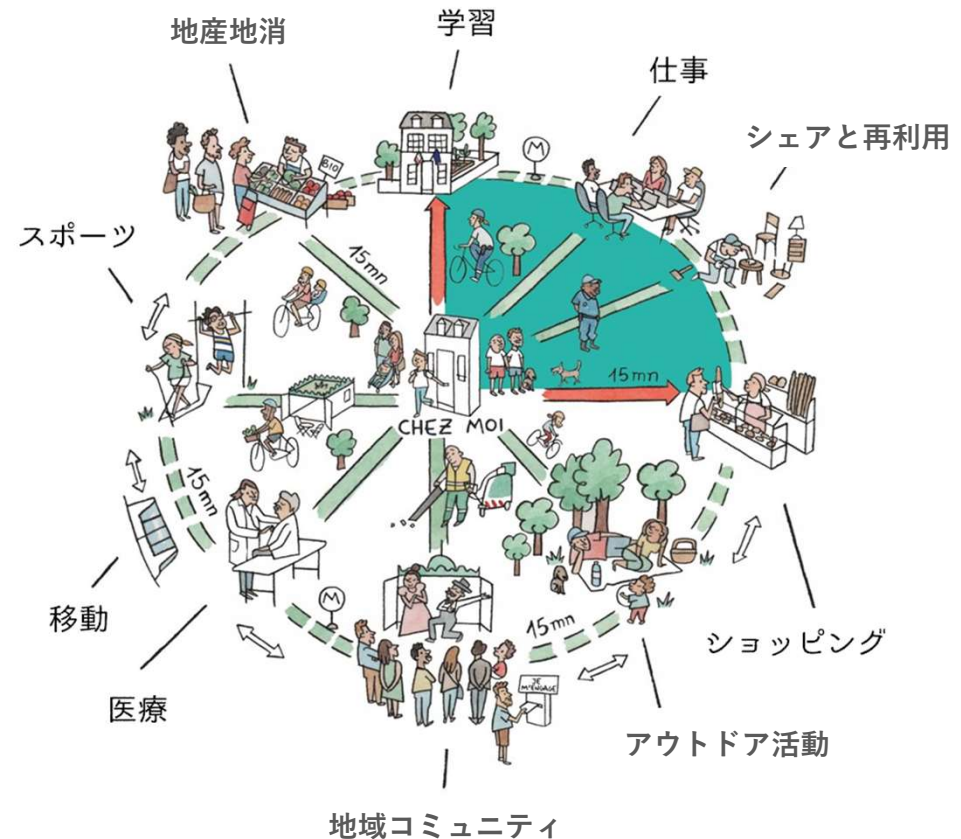
徒歩・自転車・公共交通機関

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

## 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

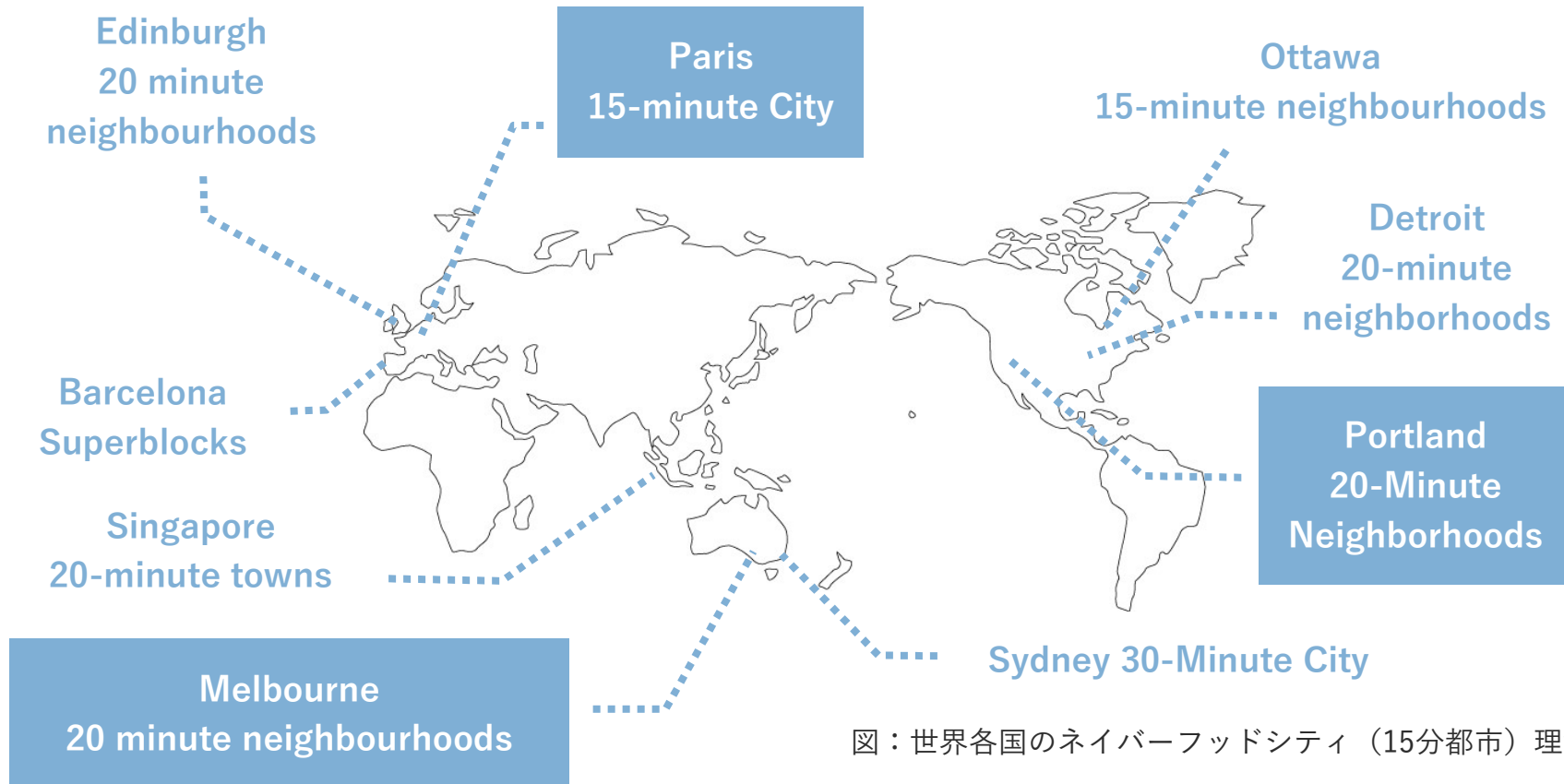
自動車利用削減 ▷ CO2排出減  
アフターコロナの生活圏モデル  
世界で同様の取り組みが広がる



写真：コロナ禍を契機にパリで整備が進む自転車道「コロナピスト」

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

本発表ではこうした生活圏理念を便宜的に15分都市理念と総称する

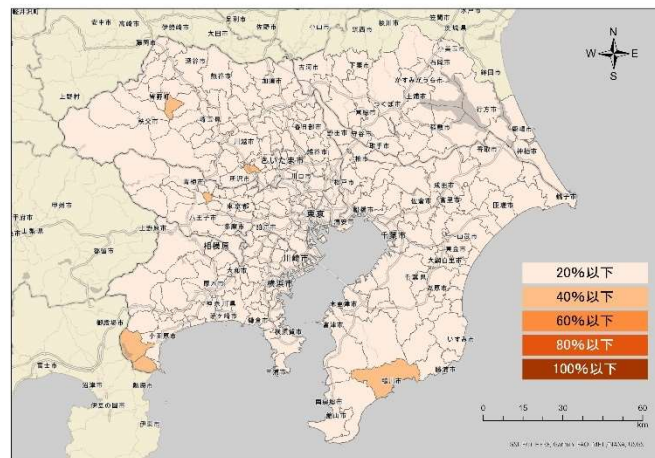


図：世界各国のネイバーフッドシティ（15分都市）理念

# 東京都市圏は15分都市？（コロナ前）

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）

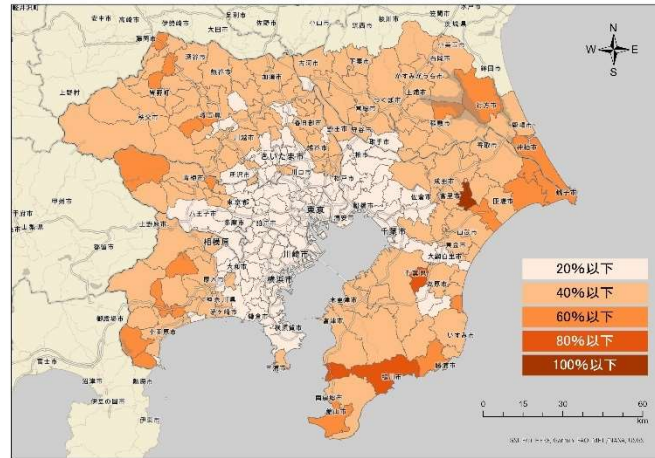
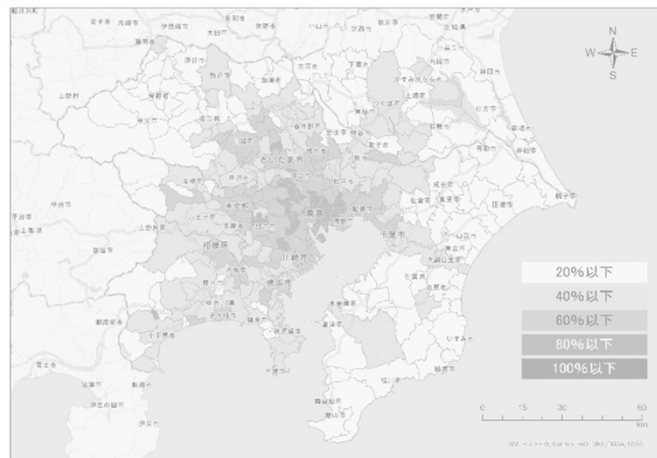
**勤務**は殆ど成立せず、自動車まで含めると地方部のほうが成立している状況



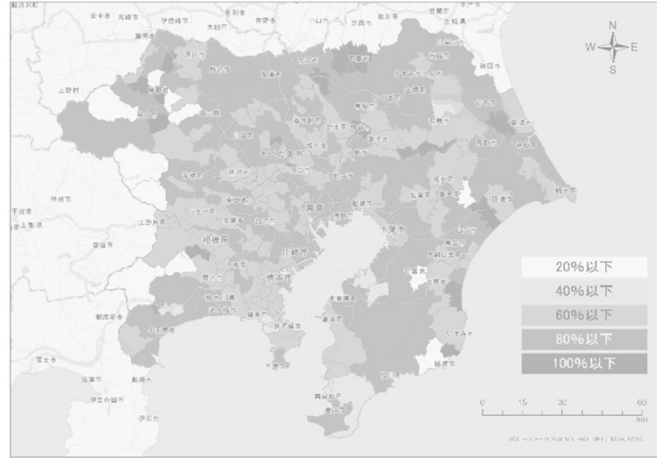
**勤務**  
15分以内  
移動割合

**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

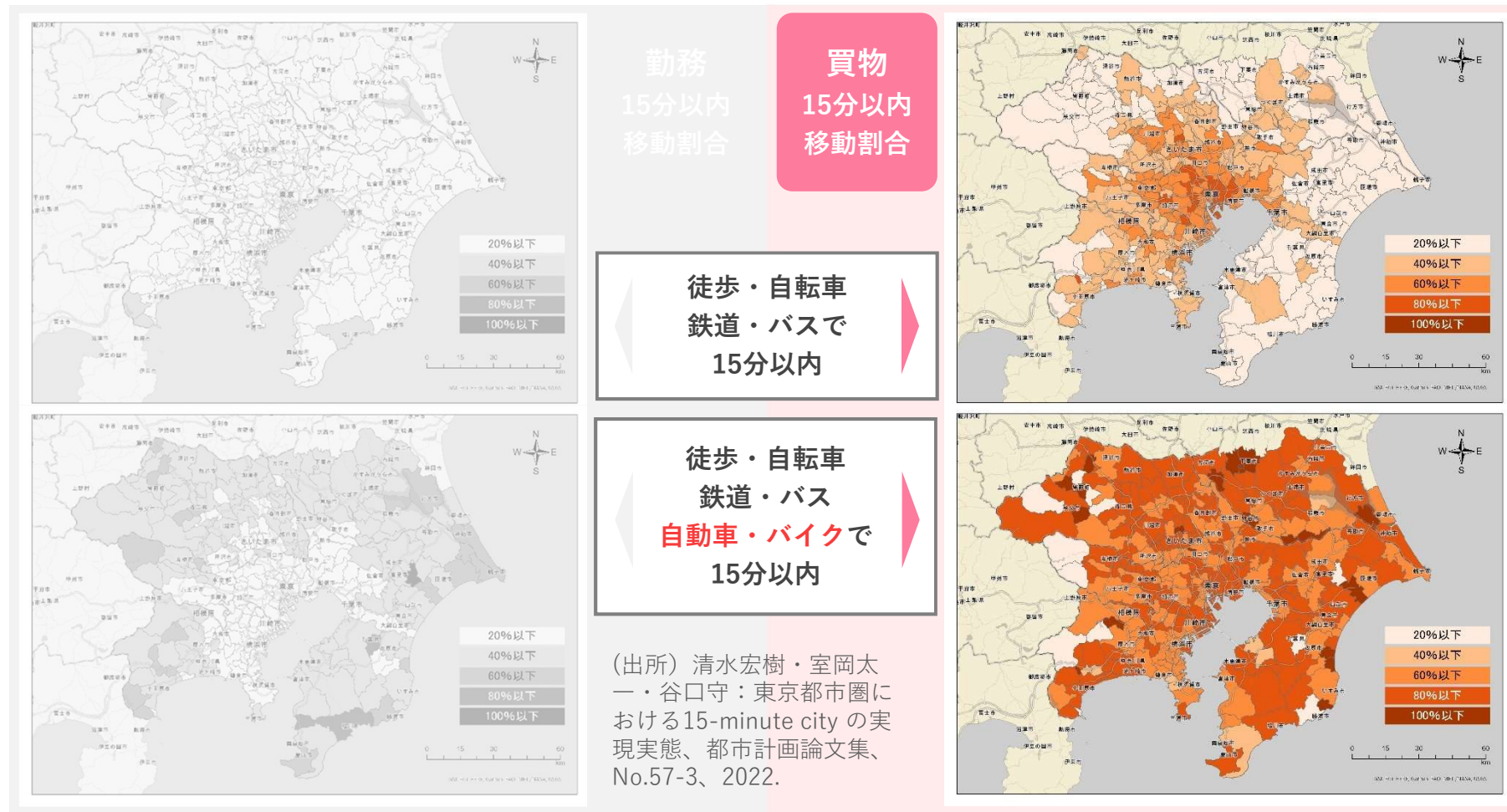


(出所) 清水宏樹・室岡太一・谷口守：東京都市圏における15-minute cityの実現実態、都市計画論文集、No.57-3、2022.

# 東京都市圏は15分都市？（コロナ前）

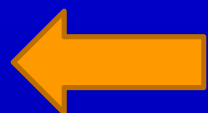
各移動目的で、15分以内の移動割合はどの程度か？（市区町村別）

**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

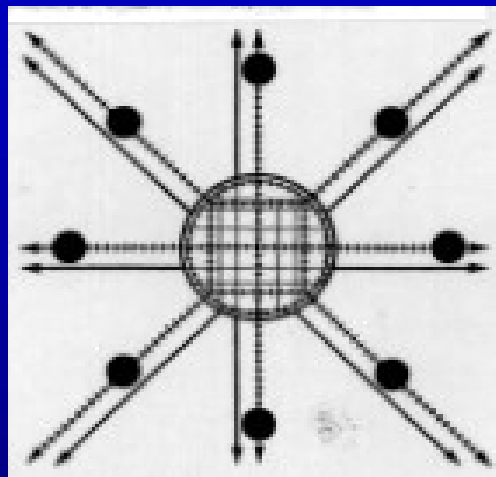


# 「コンパクトシティ」の再考 徒歩15分以内でサービス拠点へ

## まちの「体質改善」



密 コンパクト

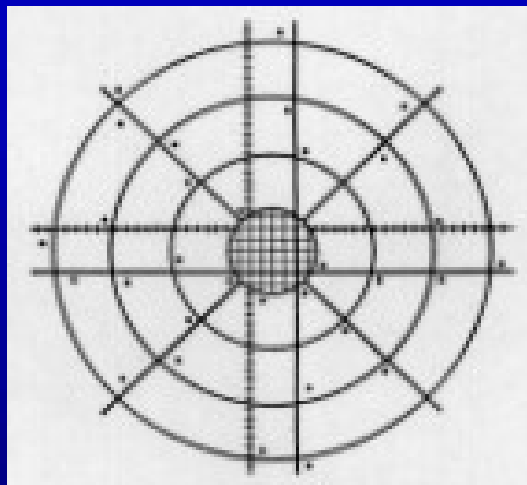


公共交通が主軸

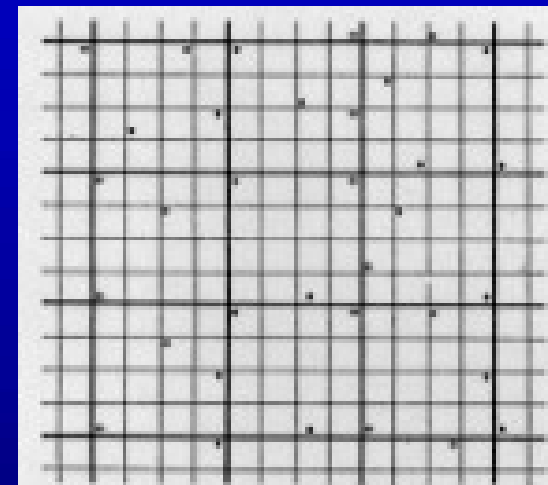
強中心型都市圏



疎 分散



弱中心型都市圏



自動車依存型都市圏

## 一石八鳥以上の効果

1)賑わい、2)高齢化対応、3)環境、4)公共交通経営改善、5)インフラ有効活用、6)健康まちづくり、7)地域シンボル性、8)自治体財政健全化

(Thomson) 16







# 宇都宮LRTの開業！



# おわりに



私の話題提供がちょうど15分！

豊かな『15分都市』を実現していきましょう。

- > 身近なサービス提供
- > 優れた景観で快適な空間
- > 誰でも安全に徒歩でアクセス  
(ウォーカビリティ)
- > 持続可能性も同時に実現

ご清聴ありがとうございました。