

## 第3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

### 「交通結節機能」と「コミュニティ機能」を基本コンセプトに Well-being 向上を目指す 外出が健幸に効くを念頭に「健幸モビリティハブ」整備を！

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主催、次回はモデル市町村等を決定へ

令和7年10月に発足した「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3回目会合が令和8年1月20日、筑波大学大学院東京キャンパス（茗荷谷）で開催されました。本研究会は、公共交通の利便性低下が深刻化する現代社会に警鐘を鳴らし、「健康の社会的決定要因」の一つである「移動」と「健幸」について考え、居心地の良い時間消費機能を有する「健幸モビリティハブ」を産官学民連携で具現化するとともに、外出や人々のつながりを促す健幸まちづくりの実現を目指します。



第3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



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(写真中央)

(@筑波大学大学院)

#### 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、歩行量の増加させ、健幸まちづくりの実現に有効と考えられます。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、全国展開に向けた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、健幸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  
**発起人**：安藤章（日建設計総合研究所）、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。

## 第3回研究会（令和8年1月20日）における登壇者の発言要旨（一部抜粋）

### ■ 神田昌幸氏（筑波大学大学院〈協働大学院〉教授） 「第2回までの論点整理」



健幸モビリティハブの基本コンセプトは、「交通結節機能」が持つ人々が必然的に集まるという特性に「コミュニティ機能」を付加した場と定義できる。外出の動機付けとなり、人々をつなげる力を持つインフラとして、ソーシャルキャピタルや都市・地域の Well-being の向上といった「正のスパイラル」効果が期待される。整備に際しては、①現行の結節点にコミュニティ機能の付加、②地域特性に適合した創意工夫（新地方創生交付金 R7年度補正、R8年度地域未来交付金の適用可）、③PREとPPP/PFI等の持続的な運営方法の採択がポイントとなる。課題は、「縦割りの打破」と「担い手の不足」で、前者には首長のリーダーシップが不可欠である。自治体での進め方では、庁内推進体制のあり方や健幸まちづくりに関する意識改革がポイントとなる。

### ■ 久保田尚氏（埼玉大学名誉教授） 「交通計画から見たモビリティハブ研究の意義の再確認」



モビリティハブは、交通計画的には「結節点→結節面」「ハブ→駅まちづくり」のように点から面で受け止める意義がある。わが国で初めてハブ&スポークを導入した埼玉県ときがわ町では、現行路線の中間に「せせらぎバスセンター」を設け、増便とともに、乗換バスが来るまで乗車してきたバスの車中で待機できる仕組み、すなわち乗換抵抗の最小化を実現した。バス一台、運転手2名を増やただけで、運行本数の倍増、運賃収入の増加を実現した。一方、わが国は世界初のターミナル百貨店を誕生させた「駅まちづくり」の発祥国で、駅近傍に市街地開発を行う公共交通志向型開発は日本の専売特許である。本研究会の試みは、ハブ（点）を駅（面）へ変質させる挑戦と言え、外出途中の買い物・飲食・交流等の場ともなる駅まちづくり機能が期待される。

### ■ 奈良岡龍一氏（株式会社マクニカスマートモビリティ事業推進部） 『「地域の足」を守るまちづくりにおける自動運転バスの活用』



弊社では、自治体向け自動運転EVバスの実証運行を50件経験している。北海道当別町では、自動運転EVバス運行とともに、イベント開催などで賑わいを生む取り組みを行い、茨城県常陸太田市では、乗務員を必要としないレベル4のEVバス2台による世界初の公道での365日通常運行を実証した。後者では、基幹バスへの乗り換えを前提に人々が集まる場所を結び、外出を促した。自動運転は専用道路がベストだが、実現は困難で、四日市市の実証では、4車線を2車線に減らしたものの、認知された結果、路上駐車減少して手動介入が減り、高い自動運転率が確保でき、後続車からクラクションを鳴らされるなど煽られることも減った。実証を通じ、利用者は人との会話を望んでおり、現場感覚では、人の介在は不可欠と感じた。

### ■ 緑川輝男氏（千葉県白子町 町長） 「千葉県白子町の公共交通の現状と課題、モビリティハブへの期待」



白子町は、2035年に高齢化率が50%を超えるが、鉄道駅がなく、バス停から徒歩圏内のカバー率は46%、「路線バスを利用しない」という住民は83%、バスは路線によっては日に7便のみ、タクシー会社は運転者不足で1社4台のみ実働と、公共交通は厳しい状況だ。交通事業者への財政支援は、年間約4000万円に達し将来、限界が来る。そうした中、町では地域公共交通計画に交通空白地の解消とモビリティハブの導入を盛り込んだ。前者は、交通事業者に対応を依頼しているが、人手不足を理由に交渉は難航している。一方、モビリティハブについては、既存の待合所にモビリティの集約とコミュニティの醸成を両立させる機能を付加し、本研究会の助言をいただき、なんとか実現したいと考えている。

### 総合討論での論点

・「自家用車が便利」「財政上、バスは1日数便しか用意できない」では、行動変容しない。公衆衛生的に外出が健康長寿に効くことは明確だ。歩いていけないところにどう行けるようにするかを考えるべき。実際、見附市は、時刻表を気にしなくても良いくらい便数を増やし、行きたくなる場所を整備した結果、コミュニティバス利用を大きく伸ばした。外出したくなる場所もつくり、バスを利用せよは、無理筋だ。実効性ある対策、方向性を研究会で見出したい（筑波大学・久野譜也氏）。

・わが国は、マイカーに過剰適応し過ぎ、供給側の理論を重視し過ぎて、まちづくりを十分考えなかった面もある。どんな町が良いか、その中で交通はどうあるべきかを考える必要がある。いかに外出してもらおうかがヒントになる（筑波大学・青木由行氏）。

### 首長の発言

#### 南陽市・白岩孝夫市長

地域公共交通計画の見直しをしている最中。当市の地域特性を活かしたまちづくりをしたいと思いながら、長年課題としてきた。最近、駅の待合機能を充実させ、多世代が集まれる場所に改修したところ、利用客が増え、駅の機能が高まっている。今後は、駅と温泉街を結ぶ2kmの道のりをウォークアブルな空間にしたいと考えている。

#### 八幡市・川田翔子市長

モビリティハブの設置を考える際には、宅配ボックス・クリニック・ATMなど生活サービスの配置をセットで検討したい。せせらぎバスセンターの例のように、「乗り換え抵抗をいかに無くしていくか」というのは重要な点だと思っているので参考にしたい。

#### 加茂市・藤田明美市長

学校再編によって空き校舎がR10~12年度に8校くらい出る予定。そのうちいくつかを、公民館の分館機能やコミュニティセンターの機能を持たせたモビリティハブや地域の拠点にし、外出の目的になる場所とした。さらに、スクールバスのコミュニティバスとしての利用や、カフェを併設したモビリティハブ等も案として考えている。可能であれば、地域未来交付金などを上手く利用しながら進めていきたい。

#### 和泉市・辻宏康市長

どのように都市整備しているところであれば、自動運転が可能であるのか。ニーズはあるのに運転手不足で廃線になった路線があるので、そのような路線に自動運転を導入したい。高齢化率は着実にあがっていくので、本研究会において他自治体と共に考えていきたい。

## 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 \*今年度内に下記の通り、本研究会を開催し、詳細な方向性をまとめる予定

【第4回】令和8年2月17日（火）13:00-15:00

【第5回】令和8年3月27日（金）13:30-15:30

※第4回会合で実証4自治体を発表予定

### 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](mailto:onimura.yuichi.ge@u.tsukuba.ac.jp) FAX：03-3942-6307

※当日のアジェンダは、<https://swc.taiiku.tsukuba.ac.jp/info/news/20260205/>