

資料 1

都市構造の「軸」と「拠点」 (コンパクト・プラス・ネットワーク)の高質化・ 多様化について

目次

1. コンパクト・プラス・ネットワークに関するこれまでの取組状況

- 1) コンパクト・プラス・ネットワークに関する取組の経緯
- 2) 立地適正化計画の取組状況や成果

2. 都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

- 1) 都市の骨格となる公共交通軸の確保
- 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

3. 公共交通軸と連携した拠点の魅力向上に向けて

- 1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方
- 2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ

4. 社会を取り巻く新たな動向について

1. コンパクト・プラス・ネットワークに関する これまでの取組状況

1) コンパクト・プラス・ネットワークに関する取組の経緯

1. 1) コンパクト・プラス・ネットワークに関する取組の経緯

コンパクト・プラス・ネットワーク政策導入までの主な経緯

○ 人口減少・高齢化の急速な進行に起因する様々な課題が時代を追うごとに顕在化
 ⇒ **地域公共交通との連携を図り、利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまちづくりの推進へ**

➤ 1997 (H9) .6 「今後の都市政策のあり方について」(都市計画中央審議会基本政策部会中間とりまとめ)

➤ 2003 (H15) .12 「都市再生ビジョン」(社会資本整備審議会答申)

➤ 2006 (H18) .2 ・ 2007(H19).7 「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第一次・第二次答申)」(社会資本整備審議会答申)

○都市機能の拡散と中心市街地の空洞化が課題 ○「集約型都市構造」の実現により、都市圏の持続的な発展を確保

○公共交通と拠点整備相互が連携し支え合う総力戦による取組が必要

⇒ 目標とする将来都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で都市・地域総合交通戦略による総合的な都市交通施策を推進

➤ 2012 (H24) .9 「都市計画に関する諸制度の今後の展開について」(都市計画制度小委員会中間とりまとめ)

➤ 2013 (H25) .7 都市再構築戦略検討委員会中間とりまとめ

○快適な暮らしと活力ある経済活動が行われるまちを実現するため、都市構造の再構築(リノベーション)が必要

➤ 地方都市: 居住の集積(集住)と生活と経済を支える都市機能を再配置

➤ 大都市: 高齢者が健康に暮らせるまちづくりと医療・福祉の効率的な提供

○集住及び都市機能の集約立地と公共交通の維持・充実を一体として進める

都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法の改正【H26】

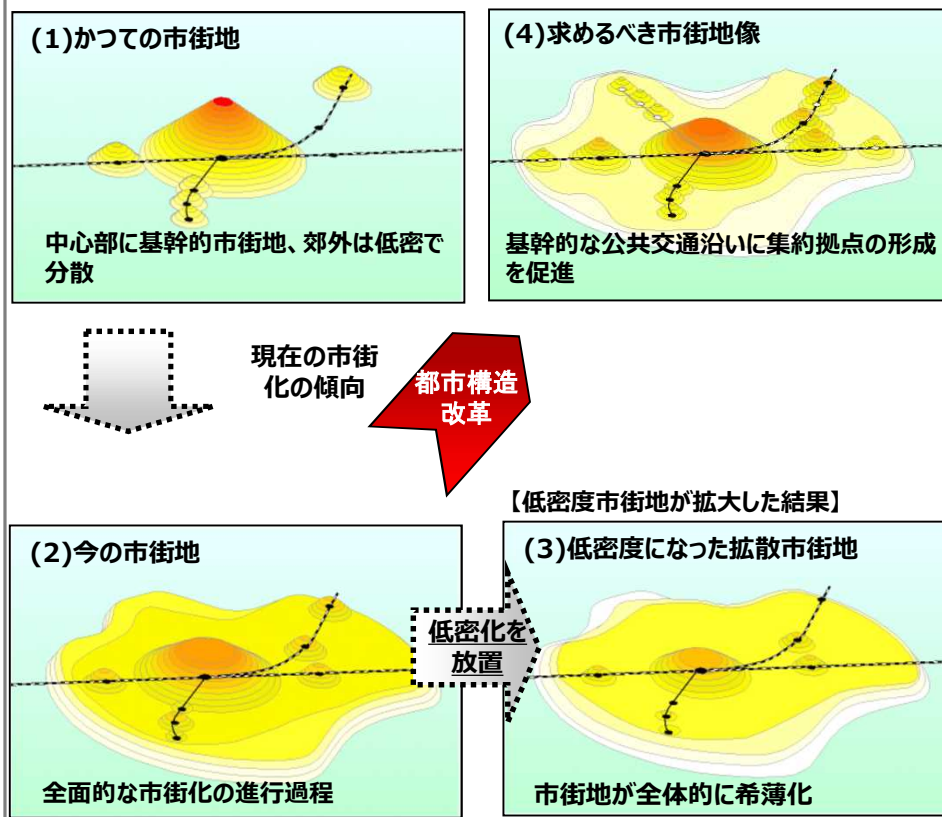
・ 立地適正化計画制度及び地域公共交通網形成計画(現: 地域公共交通計画)の創設により、**コンパクト・プラス・ネットワークを本格的に推進**

1. 1) コンパクト・プラス・ネットワークに関する取組の経緯

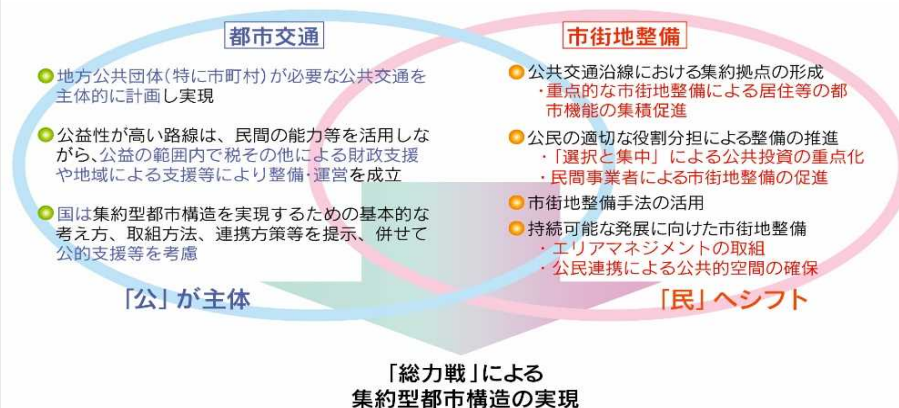
コンパクトシティ（集約型都市構造）の実現に向けた公共交通の重要性

- H18、19の社整審答申「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」において集約型都市構造の実現に向けた公共交通の重要性について提言
 - 都市交通施策として公的支援もしながら公共交通のサービス水準の向上を図るとともに、土地利用誘導や市街地整備等を通じて集約型都市構造へ転換を図る必要
- ⇒ **公共交通と拠点整備相互が連携し支え合う総力戦による取組を推進**

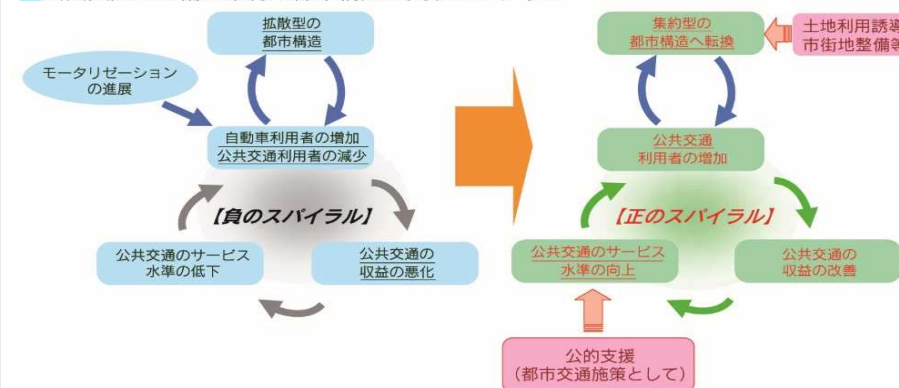
○集約型都市構造のあり方



○実現にむけた戦略的取組



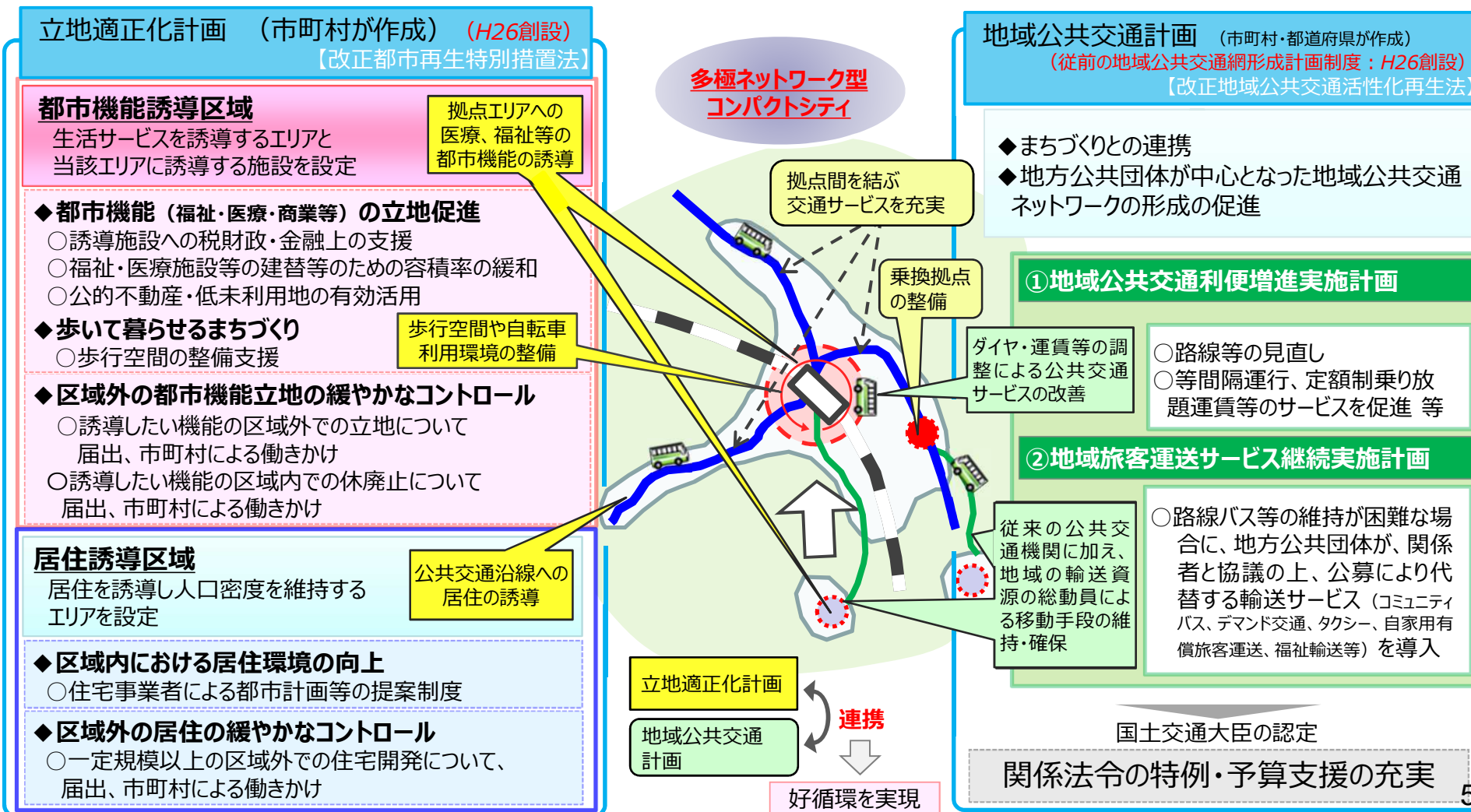
■公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ



1. 2) 立地適正化計画制度によるコンパクト・プラス・ネットワークに係る取組状況や成果

コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進する計画制度

○ 平成26年にコンパクト・プラス・ネットワークのための立地適正化計画及び地域公共交通計画の計画制度を創設
 ⇒ 居住機能や都市機能の誘導と連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進



1. コンパクト・プラス・ネットワークに関する これまでの取組状況

2) 立地適正化計画の取組状況や成果

1. 2) 立地適正化計画の取組状況や成果

居住誘導の集約に係るKPIの進捗状況

- 市町村全域の人口に対する居住誘導区域内の人口の割合が増加した市町村数は、約7割
 ⇒ **多くの都市において、誘導区域への居住誘導が図られている状況**

(評価対象) R1年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市のうち、
 居住誘導区域を設定した都市 **308都市**を対象

(評価方法) 評価基準日とR3年4月1日の数値をもとに算出※

※立地適正化計画を公表した年度の翌年度4月1日を基準とし、その後の各年度の数値と比較

H28年度までに計画を作成・公表した都市 (99都市) の評価基準日はH29年4月1日

H29年度に計画を作成・公表した都市 (42都市) の評価基準日はH30年4月1日

H30年度に計画を作成・公表した都市 (88都市) の評価基準日はH31年4月1日

R1年度に計画を作成・公表した都市 (79都市) の評価基準日はR2年4月1日

(結果) 居住機能誘導区域内の人口の割合が増加した都市は**220都市/308都市 (71.4%)**

年度	増加した都市		減少した都市		合計
今年度	220 都市	71.4%	88 都市	28.6%	308都市

1. 2) 立地適正化計画の取組状況や成果

誘導施設の集約に係るKPIの進捗状況

○ 市町村全域の誘導施設数に対する都市機能誘導区域内に立地する割合が維持/増加した市町村数は、約6割。
 ⇒ **都市機能誘導区域への誘導が一定程度図られている状況。一方、約4割の都市で誘導施設数割合が減少。都市機能誘導区域・誘導施設の設定やそれに基づく届出・勧告制度が適切に運用されているのか、精査が必要**

(評価対象) R1年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市
 (= 都市機能誘導区域を設定した都市) **310都市**を対象

(評価方法) 評価基準日とR3年4月1日の数値をもとに算出※

※立地適正化計画を公表した年度の翌年度4月1日を基準とし、その後の各年度の数値と比較

H28年度までに計画を作成・公表した都市 (100都市) の評価基準日はH29年4月1日

H29年度に計画を作成・公表した都市 (42都市) の評価基準日はH30年4月1日

H30年度に計画を作成・公表した都市 (89都市) の評価基準日はH31年4月1日

R1年度に計画を作成・公表した都市 (79都市) の評価基準日はR2年4月1日

(結果) 都市機能誘導区域内に立地する誘導施設数の割合が
 維持又は増加した都市は**196都市/310都市 (63.2%)**

年度	増加した都市		維持した都市		減少した都市		合計
今年度	108 都市	34.8%	88 都市	28.4%	114 都市	36.8%	310都市

1. 2) 立地適正化計画の取組状況や成果

立地適正化計画策定都市における地価変動率の状況

- 立地適正化計画を策定している都市は、未策定都市と比較して概ね、立地適正化計画制度創設以降の地価変動率(住宅地・商業地)の改善状況が良好

■立地適正化計画策定有無別の地価変動率(住宅地・商業地)の変化(平成26年から令和4年までの変動率－平成18年から平成26年までの変動率)

国土数値情報の地価公示データより

		市街化区域内	市街化区域外 (調区・準都計・都計外等)	市域全体
		全国中央値	全国中央値	全国中央値
計画策定済み都市	地価変動率の変化 (R4-H26) - (H26-H18)	12.3	10.6	12.5
	地価変動率 (R4-H26)	0.7	-9.1	0.0
	地価変動率 (H26-H18)	-11.6	-19.7	-12.5
計画未策定都市	地価変動率の変化 (R4-H26) - (H26-H18)	9.9	9.9	9.9
	地価変動率 (R4-H26)	2.9	-8.2	1.9
	地価変動率 (H26-H18)	-7.0	-18.1	-8.0

立地適正化計画策定済み都市の方が地価変動率の改善状況が良好

対象：東京都23区を除く・線引き都市

2. 都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

1) 都市の骨格となる公共交通軸の確保

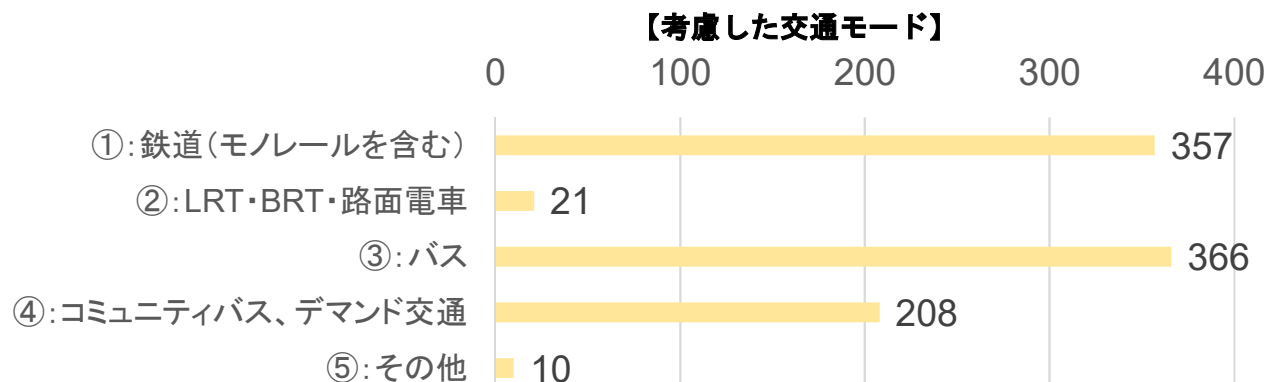
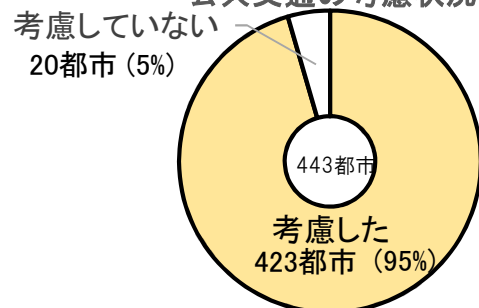
2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて 立地適正化計画の検討における公共交通の考慮状況

○ 居住誘導区域と都市機能誘導区域の設定にあたっては、殆どの都市で公共交通を「考慮」

居住誘導区域

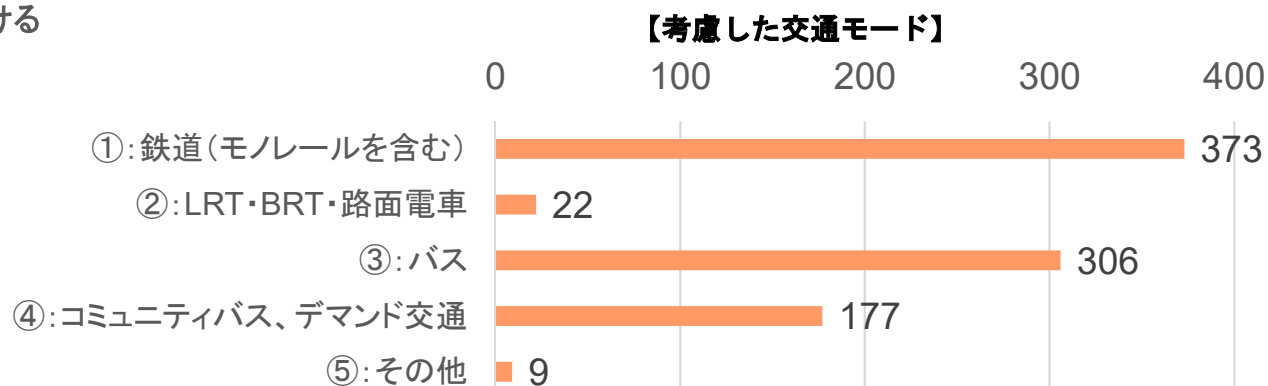
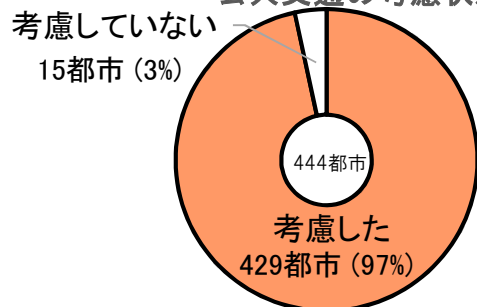
R4.4時点

【居住誘導区域の設定における公共交通の考慮状況】



都市機能誘導区域

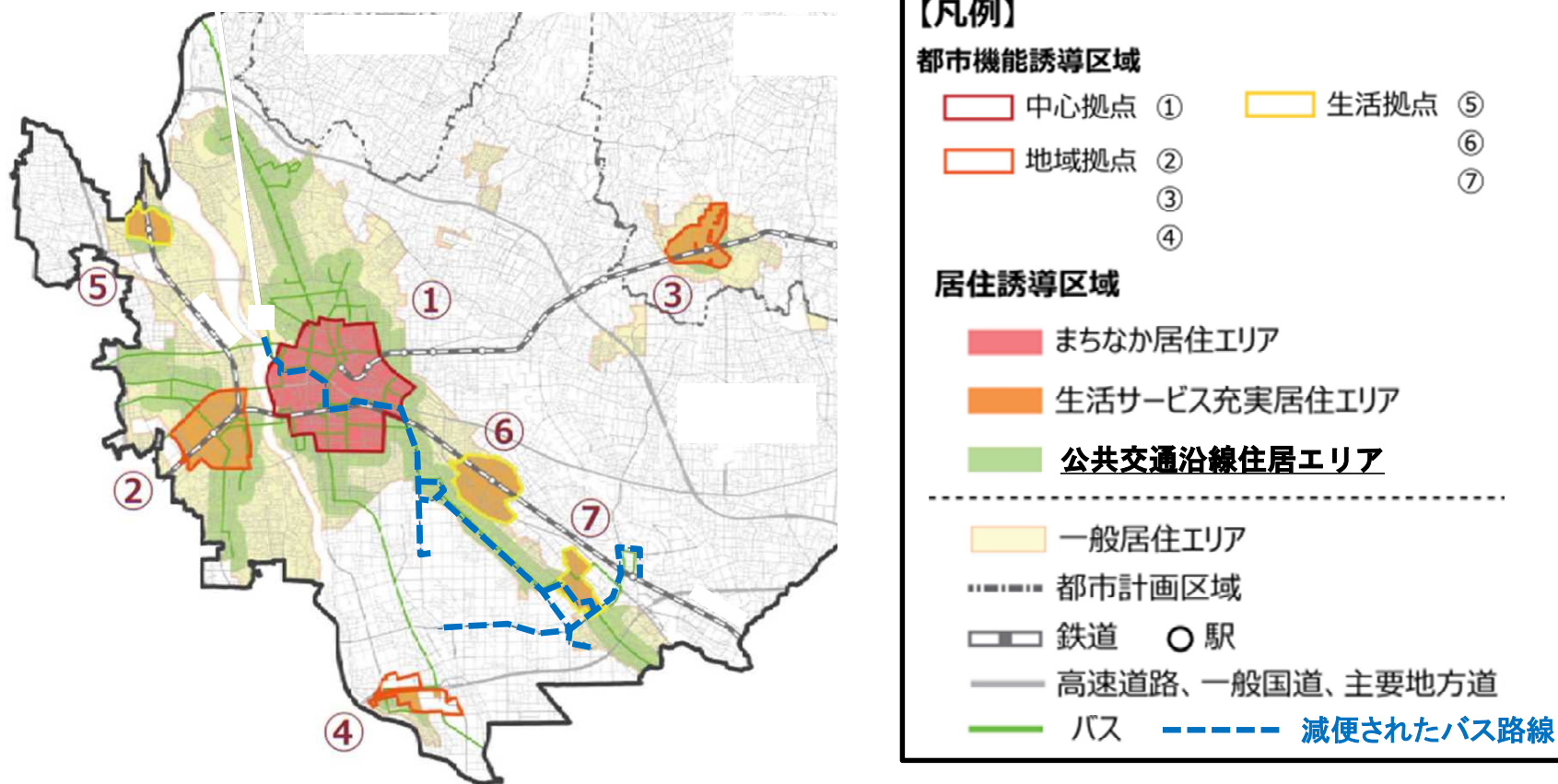
【都市機能誘導区域の設定における公共交通の考慮状況】



2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

都市機能誘導区域等をつなぐ公共交通軸の減便等が生じた事例

○ A市では、平成31年3月の立地適正化計画公表以降、中心拠点および生活拠点として位置付けた都市機能誘導区域を結び、居住誘導区域の設定においても骨格として位置付けたバス路線の一部が、需要減により令和3年10月に平日は2割程度減便し、休日は廃止



「公共交通沿線住居エリア」の設定方法：

○地域公共交通網形成計画の「広域幹線」、「都心幹線」

○運行本数が一定以上かつ沿線の人口密度が一定以上のバス路線

2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

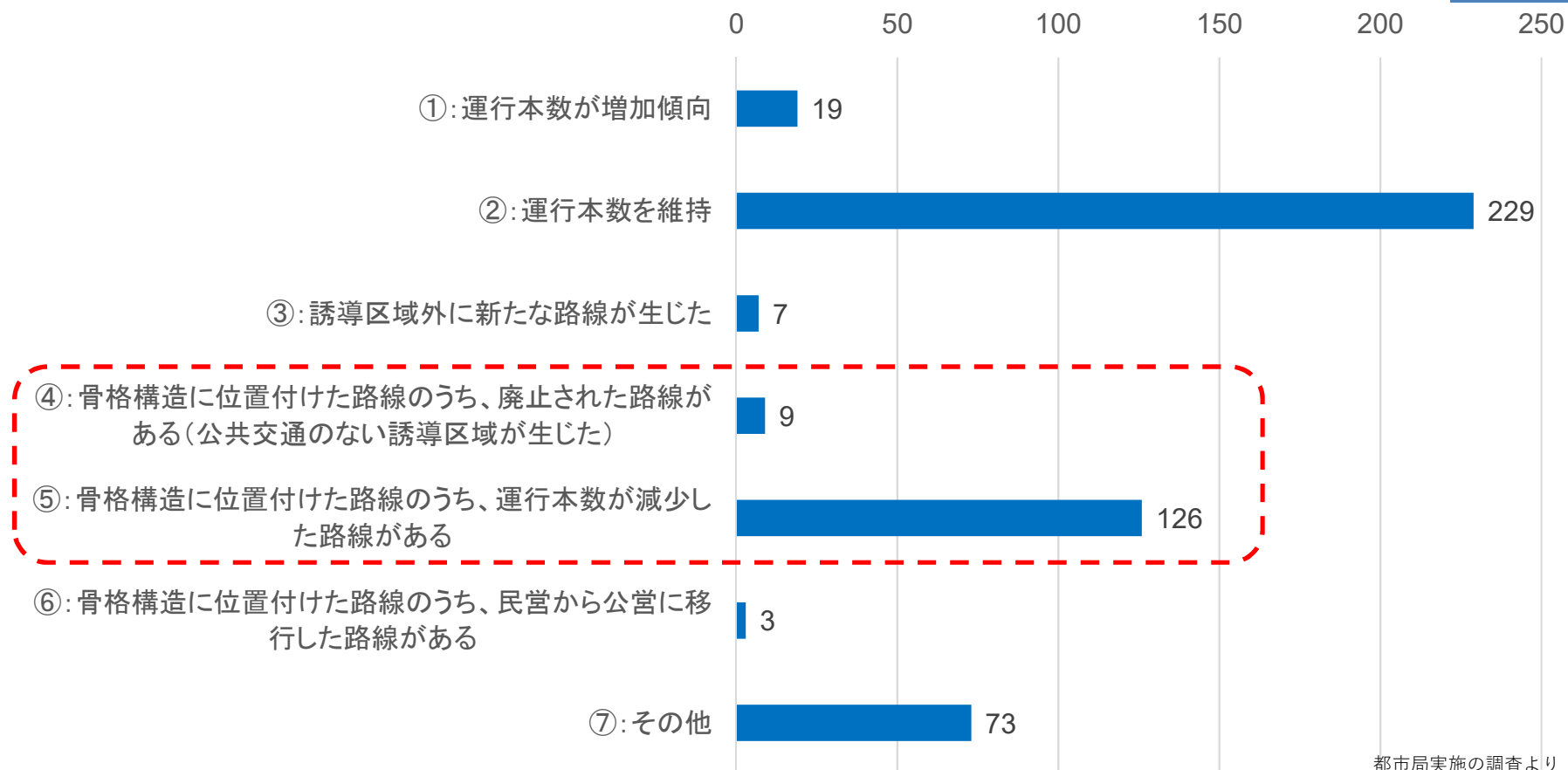
立地適正化計画を作成して以降の誘導区域設定にあたり考慮した公共交通の状況変化

○ 立地適正化計画を作成後、居住誘導区域等の設定にあたり公共交通を考慮している都市において、運行本数などサービスレベルを維持している都市が約半数である一方、路線の廃止や、運行本数の減少が生じている都市が数多く存在

⇒ **コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを進める上で必要な都市の骨格となる公共交通のサービスレベルが低下。公共交通軸とそれを支えるまちづくりのあり方について改めて検討が必要**

【立地適正化計画作成後の公共交通の状況】

R4.4時点



2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

立地適正化計画に係る公共交通に関する施策の位置づけ状況（居住誘導区域）

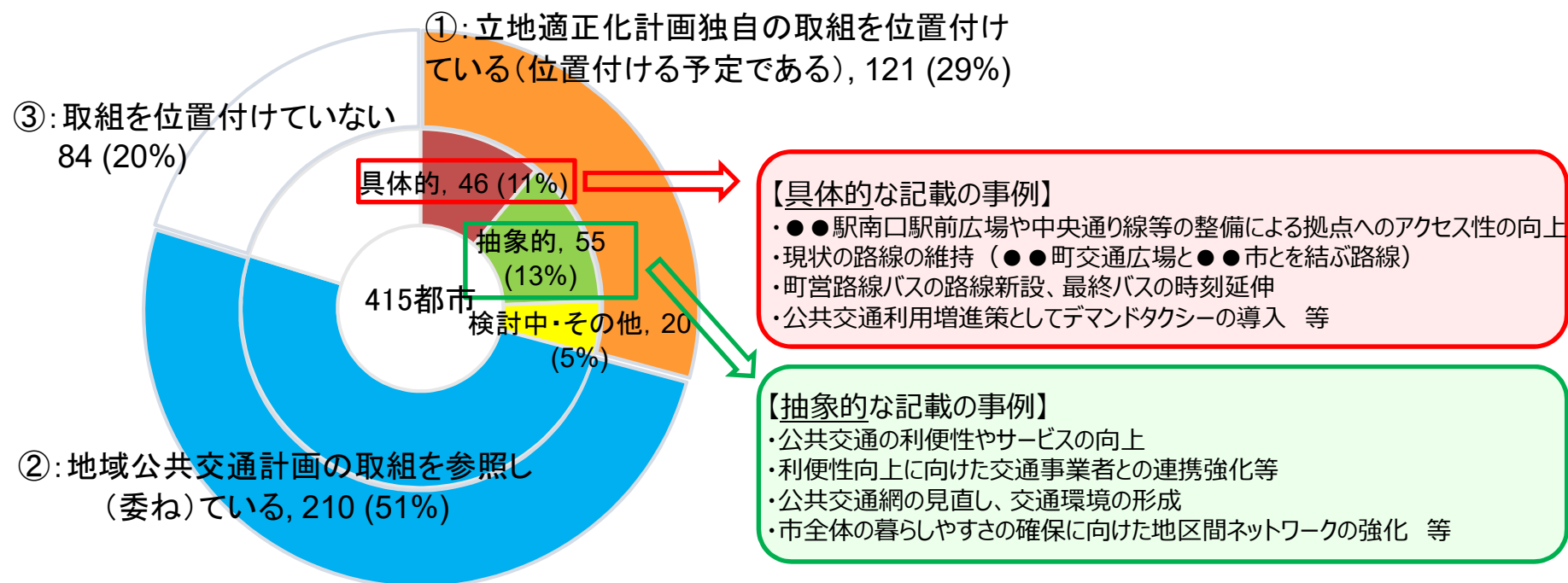
○ 居住誘導区域の設定にあたり公共交通等を考慮した都市の中の半数以上は、地域公共交通計画の取組を参照し委ねている状況にあり、公共交通に関する取組を位置付けていない都市を加えると約7割

○ 立地適正化計画に公共交通に関する独自の具体的な取組を位置付けている都市は約1割に過ぎず、そのうち軸周辺の拠点において軸と関連する拠点整備に関する取組が位置付けられている事例は少数

⇒ 立地適正化計画に、公共交通軸とそれを支える拠点整備の取組が一体的かつ、即地的・具体的に位置づけられている都市は僅かな割合にとどまっている状況

R4.4時点

【立地適正化計画における公共交通に関する取組の位置付け】



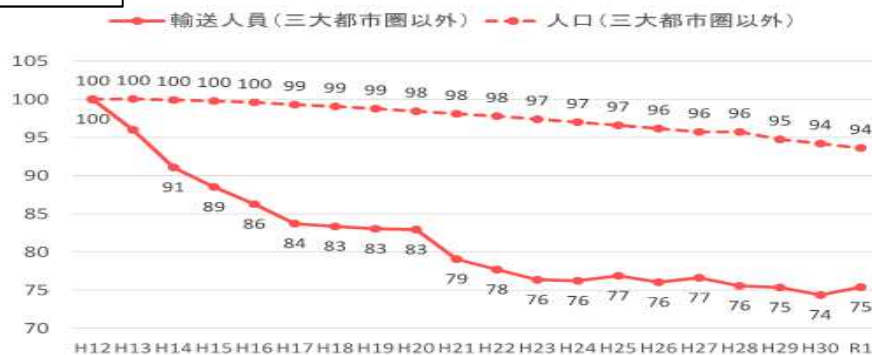
2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて 地域公共交通を取り巻く現状

○ 地域公共交通の輸送人員減少に歯止めがかからない状況により、地域交通を担う交通事業者の経営悪化が深刻化する中、新型コロナによりさらに輸送人員の減少、収支の悪化が加速化。
⇒ 都市の骨格を形成する公共交通において、今後さらに交通事業者の判断によりサービスレベルの低下が発生する可能性

輸送人員の減少

乗合バス

・ H12年度と比較し、25%減少

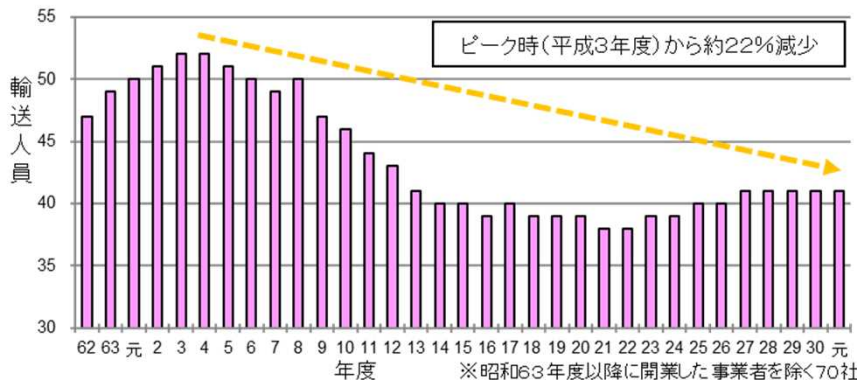


※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
(出典) 「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

地域鉄道

・ピーク時であるH3年度と比較し、22%減少

(単位:千万人)



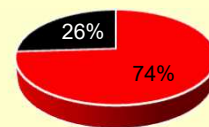
※昭和63年度以降に開業した事業者を除く70社
出典: 鉄道統計年報及び鉄道局調べによる

※出典: 国土交通省公表資料

地域公共交通サービスの衰退

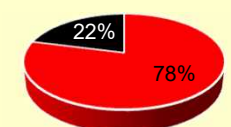
・ 一般路線バス・地域鉄道事業者の7割以上が経常収支が赤字

一般路線バス事業者



保有車両30両以上の事業者: 170社(令和元年度)

地域鉄道事業者



95社(令和元年度・鉄軌道事業)

※コロナ前

■ 黒字
■ 赤字

新型コロナによる地域公共交通への影響

路線バス

・ 徐々に回復傾向だが、コロナ以前より約3割減少



運輸業

・ 他業種と比較し、営業利益の落ち込みが継続



2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

公共交通軸と関連する取組の有機的連携が位置づけられていない事例

○ B市は、鉄道等の機能維持や再編検討等の公共交通軸に係る取組の記載がある一方、公共交通軸と連携した誘導施設の整備等の即地的・具体的な取組についての位置づけなし

⇒ **立地適正化計画に公共交通軸に係る取組を具体的に位置づけていても、軸を踏まえた拠点整備に関する取組が即地的・具体的に位置づけられていない状況**

B市立地適正化計画の記載事例

■ 関連する多様な事業や施策との連携

地域公共交通分野の役割や連携

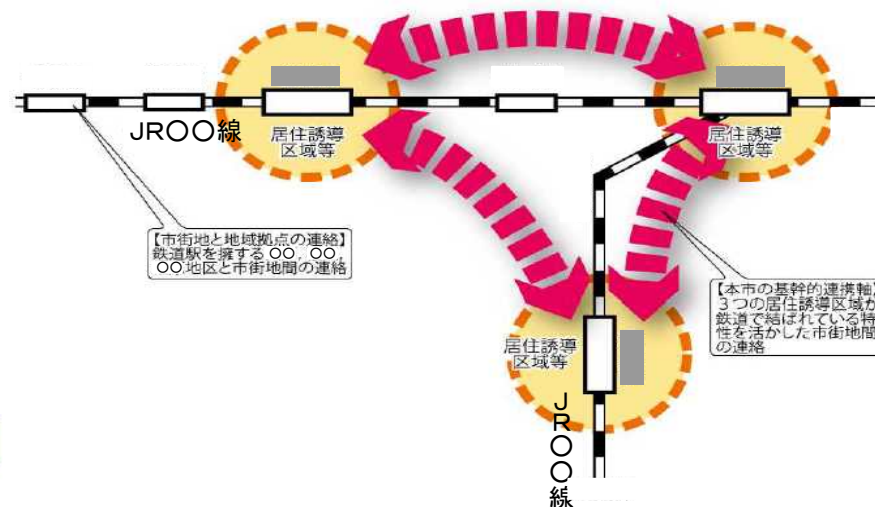
■ 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

- ・公共交通の乗り換え拠点として、ターミナル性を有する〇〇駅、〇〇駅、〇〇駅や、都市の中心拠点等にアクセスするための生活交通の確保・維持等の事業等について支援を行います。
- ・観光やレクリエーション分野での自転車活用と連携し、主要な公共施設や観光レクリエーション施設などを結び、市民と観光客が共用できるシェアサイクルの仕組みを検討します。
- ・鉄道やバスの事業者との協議の場を通じて、運行状況の改善や乗り換えの利便性向上などを働きかけます。

■ 広範な集約と連携に関する取組や支援策

施策等名称	施策内容
スマートシティの形成 (交通分野)	・モビリティを軸としたスマートシティ(公共交通再編, シェアリングエコノミー等)の形成
公共交通の再編・充実	・鉄道などの広域交通網の機能維持, 向上策の展開とともに, デマンドタクシー, 路線バス等の市内交通の向上に向けた再編検討を行う。
自転車帯の整備	・車道における自転車帯整備の促進

■ 鉄道網を活用した市街地などの連絡のイメージ図



B市立地適正化計画より抜粋

交通軸を踏まえた拠点整備に関する取組が即地的・具体的に位置づけられていない

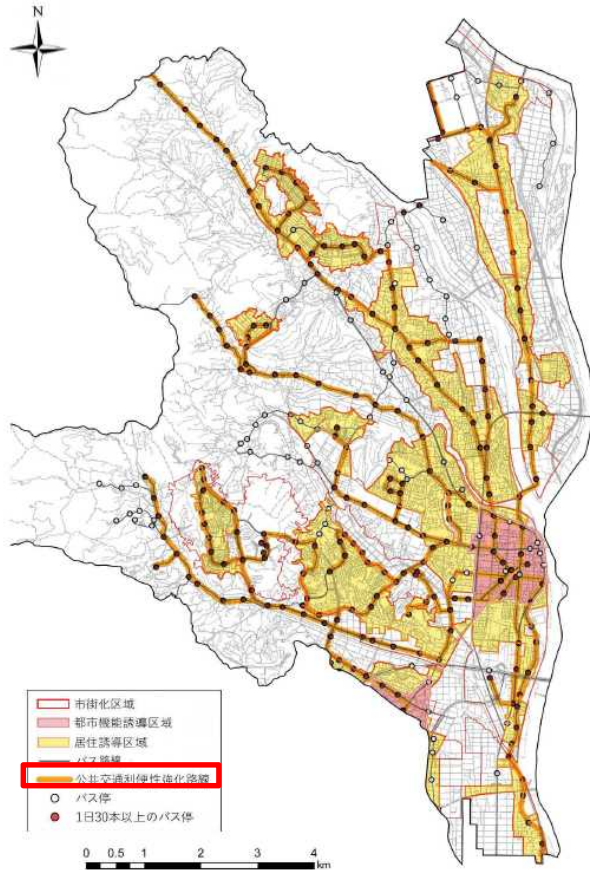
2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

公共交通軸と関連する取組の有機的連携が位置づけられた事例①【神奈川県厚木市】

- 厚木市は立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画(コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画)として作成
- 片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進

⇒ **立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定し、双方の計画に基づく取組を即地的・具体的に定めた上で連動して実施している事例も存在**

■ 誘導区域と公共交通利便性強化路線



■ まちづくりの観点から公共交通の充実に資する取組を位置付け

■ 施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要	
事業名	施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・一般車の交通規制や道路空間の再配分による広幅員の歩行空間の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域(本厚木駅周辺)
実施主体	市・道路管理者(県・市)・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。
■ 施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要	
施策名	施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・バス停近くの生活利便施設の誘致 ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の適用 ・既存生活利便施設における付加的な生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域(宮の里地区など) 居住誘導区域外(主に市街化調整区域)

【施策事例】生活利便施設の立地支援

(1)生活利便施設整備費			
補助対象施設	補助対象経費及び補助金額 ^{※5}	補助上限額	補助対象エリア
スーパー ^{※1}	①施設整備費 ^{※6} 施設整備費の2分の1に相当する額 ②土地・建物賃借料 事業を開始した日から5年間の賃借料に相当する額	1億円 (年2千万円)	次のいずれかに該当するもの 1 公共交通利便性強化路線 ^{※3} の沿線 2 施設が不足する地区 ^{※5} ※いずれの場合も、補助対象施設を中心とした概ね半径1kmの区域内に同種の施設がないこと(スーパーとドラッグストアは同種の施設とする。)
ドラッグストア ^{※2}	③調剤所整備費 ^{※7} (診療所に限る。) 調剤所整備費の2分の1に相当する額	5千万円 (年1千万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※3} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径500mの区域内に同種の施設がないこと
コンビニエンスストア ^{※3}	補助金額は①、②及び③の合計額又は補助上限額のいずれか小さい額	2千万円 (年400万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※3} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同種の施設がないこと
内科を有する診療所 ^{※4}		2千万円 (年400万円) 調剤所を整備した場合 2千100万円 (年420万円)	

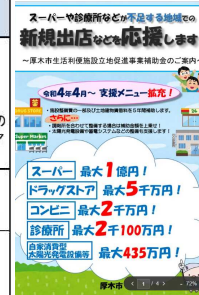
B市と比較すると

・公共交通軸の位置づけ(バス停、サービスレベル)

・交通結節点となる本厚木駅周辺の拠点整備

・都市の骨格となるバス強化路線沿線の生活利便施設の立地支援

等の即地的・具体的な取組を位置付けている

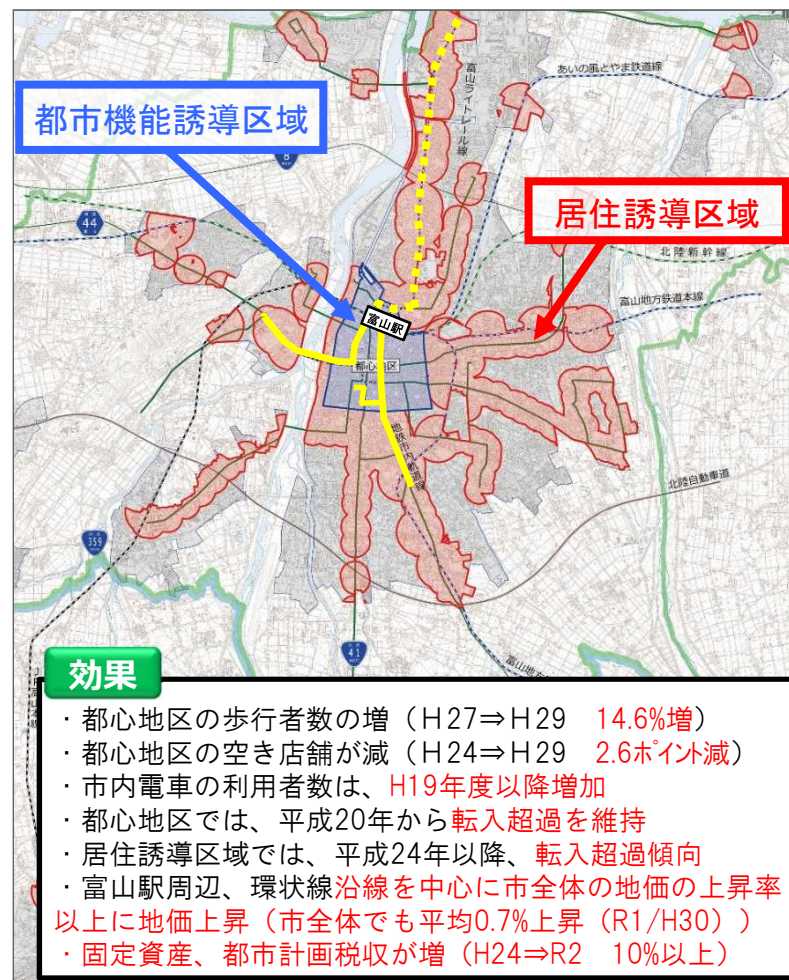
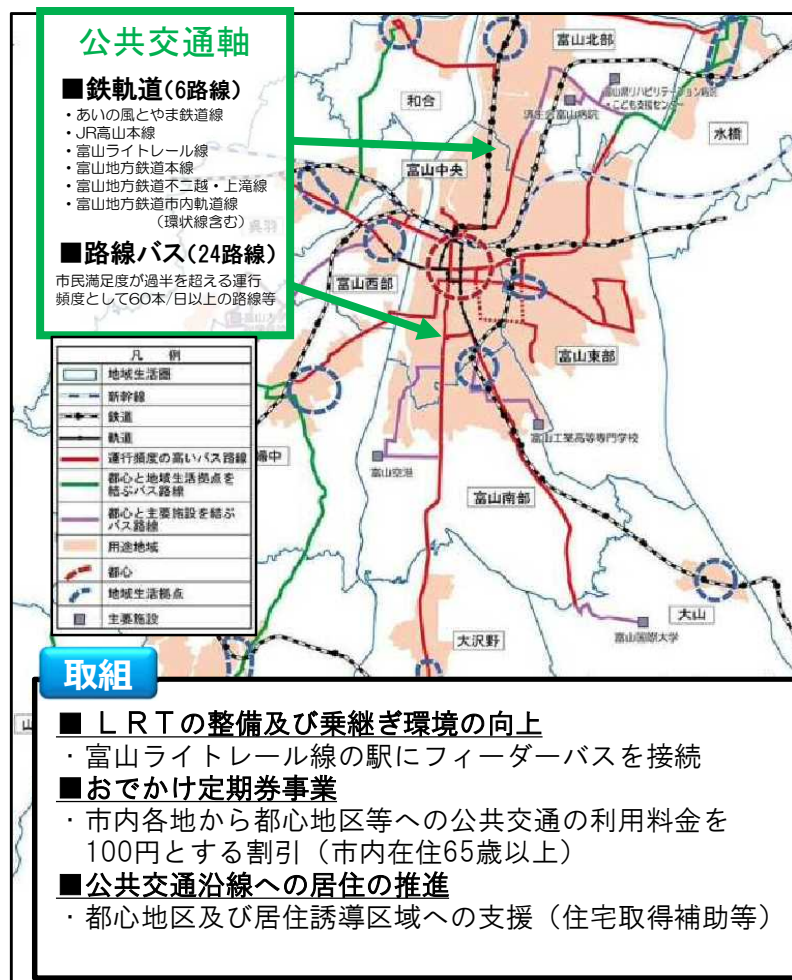


2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

公共交通軸と関連する取組の有機的連携が位置づけられた事例②【富山市】

○ 富山市は、以前より串と団子の集約型都市構造への転換を標榜し取組を行っており、立地適正化計画においてもその考え方を踏まえ、公共交通軸(LRT、基幹的バス等)をサービスレベル含めて即地的、具体的に位置づけた上で、公共交通軸と連携した拠点整備等(LRT駅周辺への都市機能誘導、居住誘導促進等)も計画に位置づけて実施

⇒ 立地適正化計画に公共交通軸を即地的・具体的に定めた上で連動した取り組みの成果によって、公共交通利用者が増加するとともに地価上昇や固定資産税・都計税の増加といった効果が発生



2. 1)都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

都市計画体系における公共交通と土地利用の連携(海外の事例)

- ポートランド(米)は、マスタープランにおいて、公共交通を重視したコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を規定するとともに、どのような公共交通を含む交通モードが走行する街路なのか類型化し規定。
- これを踏まえ、公共交通に関する都市施設を戦略的に整備するとともに、土地利用規制・誘導についても公共交通や歩行者・自転車志向の市街地が形成されるよう施策展開

【ポートランド市 総合計画(マスタープラン)】
方針、目標、整備・投資計画、街路の類型化



CENTERS

- Central City
- Gateway
- Regional Center
- Town Centers
- Neighborhood Centers
- Inner Ring
- Districts

CORRIDORS

- Civic Corridors
- Neighborhood Corridors
- High Capacity Transit
- Rail

CITY GREENWAYS

- Enhanced Greenway Corridors
- Trails (Existing & Proposed)

URBAN HABITAT CORRIDORS

- Parks & Open Spaces
- Habitat Corridor
- Waterbodies

PATTERN AREAS

- Central City
- Inner Neighborhoods
- Western Neighborhoods
- Eastern Neighborhoods
- Rivers

都市構造 ▲

交通モードに応じた街路の類型化 (公共交通の例) ▶

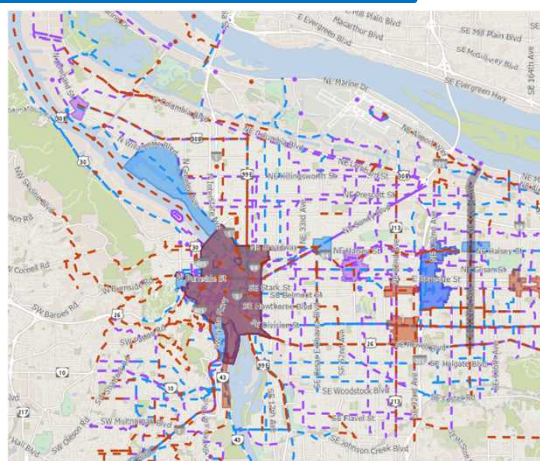


総合交通計画 (総合計画の一部)

【公共交通関連の各種施設整備】
総合計画を踏まえ、都市施設への戦略的投資を展開

主要プロジェクトマップ ▶

公共交通関連の施設整備に関する投資計画 (20年スパン)



【Zoning Code】

歩行者・公共交通志向の沿道コントロール

- ・LRT等沿いに高い容積率を設定
- ・1階を、街路の賑わいに繋がる用途に制限
- ・街路からの壁面線のセットバックを制限
- ・街路に面した壁面における、窓の面積率を規定
- ・「地べた」に対する形態コントロール
- ・駐車場の出入口規制、公共交通やオープンスペースとの関係から路線選定

論点の整理①

2. 1) 都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

■社会的課題

- ・コロナ以降、交通事業者の経営状況がさらに悪化し、都市の公共交通軸の機能が低下
- ※公共交通軸の機能の低下を防ぐ新たな交通ニーズ等を創出するような環境、サイクルが不足

■課題に対する取組状況

- ・立地適正化計画に公共交通軸とそれを支える拠点整備等の取組が一体的かつ、即地的・具体的に位置づけられている都市は僅かな割合にとどまっている状況
- ・都市によっては、立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定し、双方の計画に基づく取組を即地的・具体的に定めた上で連動して実施している事例も存在
 - ⇒上記のような都市の中には、公共交通利用者が増加するとともに、地価上昇や固定資産税・都市計画税の増加といった効果が発生している都市も存在

■具体的に検討が必要な事項

- ・コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを高質化するために、既に成果が出ている事例も踏まえ
 - ⇒①立地適正化計画において、**都市の骨格となる公共交通軸とそれを支える拠点整備等を一体的かつ即地的・具体的に計画に定め、それらを連動して施策展開をしていくべきではないか**
 - ②施策展開をしていく上では、**地域公共交通計画等他の行政計画との関係も踏まえ、一体的な取組を推進するためにどのような取組が必要か。その際には、公共交通軸に係る取組を中長期を射程に入れた立地適正化計画へ明示的に位置づけることによる都市経営上の効果を考慮しながら、検討すべきではないか**

2. 都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて





2) 公共交通軸と連携した地区内交通と空間形成

2. 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

新型コロナ流行後の行動範囲の変化

- 新型コロナ流行後には、「外食」、「散歩等の軽い運動、休養、育児」、「映画鑑賞等の趣味・娯楽」を目的とした活動について、自宅から離れた中心拠点への往来が減少。
 ⇒ **自宅周辺での行動が増加する傾向が見られ、住まい近傍での生活機能充足のニーズの高まりに対応した検討が必要ではないか。**

活動別の最も頻繁に訪れた場所（新型コロナ流行前から調査時点(2022年3月)への変化）[速報]

活動種類	地域	a 自宅周辺	b 勤務地・学校周辺	c 自宅から離れた都心・中心市街地	d 自宅から離れた郊外
					
① 食料品・日用品の買い物	A 全国	-1%	2%	0%	-1%
	B 東京都市圏	0%	1%	-1%	0%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	-2%	2%	1%	-1%
	D 地方都市圏	-1%	2%	-1%	-1%
② 食料品・日用品以外の買い物	A 全国	1%	2%	-2%	-1%
	B 東京都市圏	4%	1%	-4%	-2%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	1%	2%	-1%	-3%
	D 地方都市圏	-2%	2%	-1%	0%
③ 外食	A 全国	11%	-1%	-10%	1%
	B 東京都市圏	13%	-3%	-10%	1%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	9%	0%	-9%	1%
	D 地方都市圏	9%	0%	-11%	1%
④ 散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	A 全国	4%	1%	-3%	-3%
	B 東京都市圏	5%	1%	-4%	-2%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	1%	2%	-2%	-3%
	D 地方都市圏	6%	0%	-1%	-4%
⑤ 映画鑑賞・コンサート・スポーツジム等の趣味・娯楽	A 全国	8%	2%	-11%	-1%
	B 東京都市圏	10%	2%	-13%	0%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	7%	3%	-9%	-4%
	D 地方都市圏	7%	3%	-9%	-1%

都市局実施の調査より

2. 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成 人間中心の都市空間への再編

○ 近年、都市中心部やその中心駅周辺において、様々な都市空間を人間中心の空間へと再編する動きが活発化
 ⇒こうした空間再編を公共交通軸沿線において戦略的に展開することで、公共交通の利用環境向上や、都市全体としてのコンパクトで居心地のよいまちづくりに繋げていく視点が重要ではないか

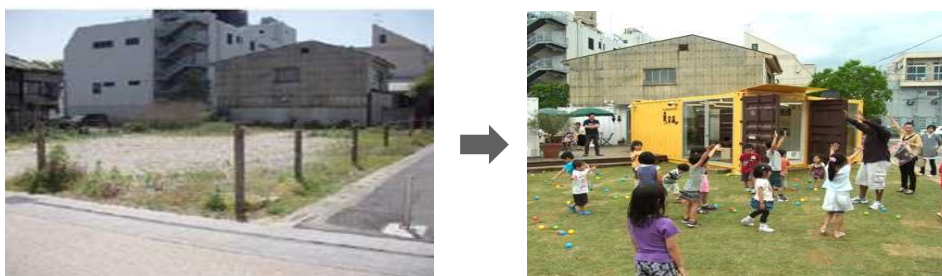
駅前広場の再編 姫路駅前



駅前広場の再編 日向市駅前



空地の活用 佐賀市



リノベーションまちづくり



2. 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちづくり

【「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」】

- まちなかにおける居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちづくりに向けては、都市再生整備計画に基づき、歩行者滞在空間の創出などを通して公共交通と拠点双方の視座に立った取組を推進
- ⇒ **このような地区レベルにおける歩行者優先のまちづくりについては、公共交通軸と有機的に連携し推進することが双方の取組の効果的実施の上で有効ではないか**

計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

- ・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）



[予算] 交付金等による支援

- ・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 ①
や建物低層部のガラス張り化等 ②



[税制] 固定資産税の軽減
[予算] 補助金による支援

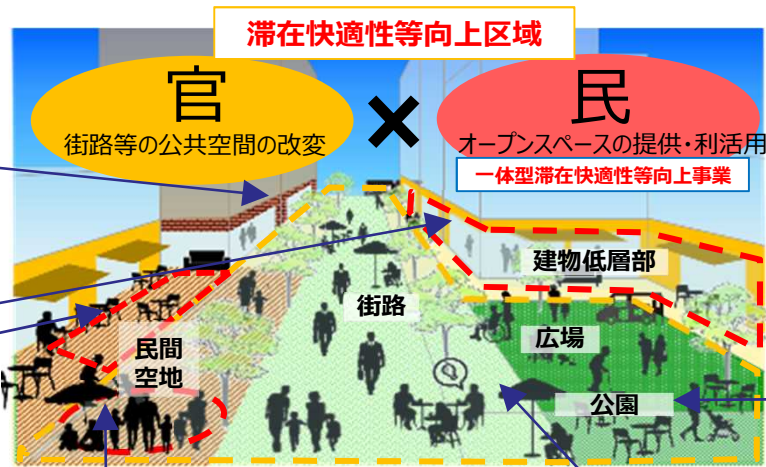
- ・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環として、ベンチの設置、植栽等により交流・滞在空間を充実化

*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）



[金融] 低利貸付による支援

- ・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援



- ・駐車場の出入口の設置を制限（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）



- ・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

- ・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応



2. 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

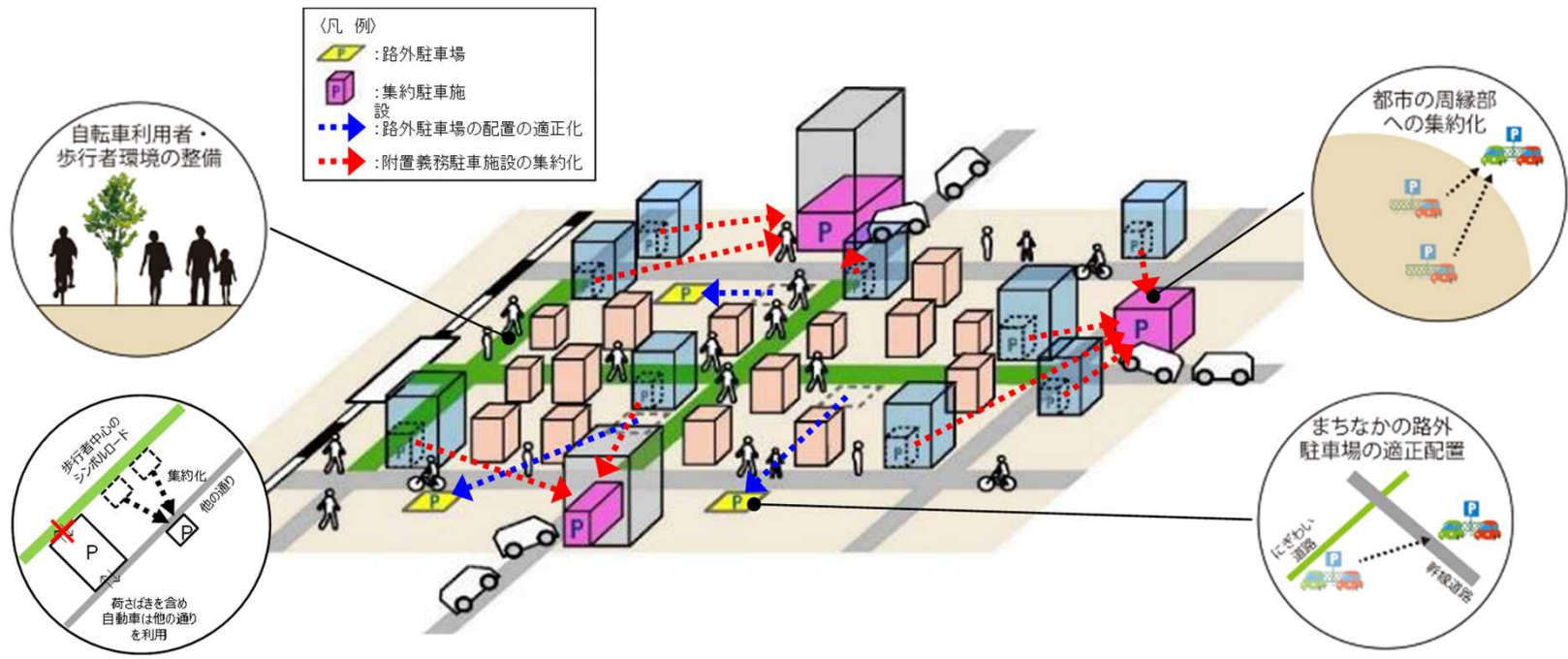
拠点内における駐車場施策

- まちなかにおける駐車場の配置にあたっては、路外駐車場の適正配置、都市の周縁部への集約化のみならず、公共交通の利用環境の充実、自転車利用者・歩行者環境の整備を通して図ることが重要
 - 今後は量的充足から質的向上といった面含め、駐車場を取り巻く将来動向も踏まえ検討していくことが必要
- ⇒公共交通軸と一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの取組と連動して検討を進めていくことが、公共交通軸と拠点が一体となった集約型都市構造の実現の上で必要**

■ 駐車場の配置適正化に向けた取組イメージ

まちなかの路外駐車場の適正配置、都市の周縁部への集約化
 +
 公共交通の利用環境の充実、自転車利用者・歩行者環境の整備

まちづくりと連携した駐車場施策により、歩行者中心の街路空間の構築、
 街並みの連続性確保、賑わいや都市の魅力の創出を実現



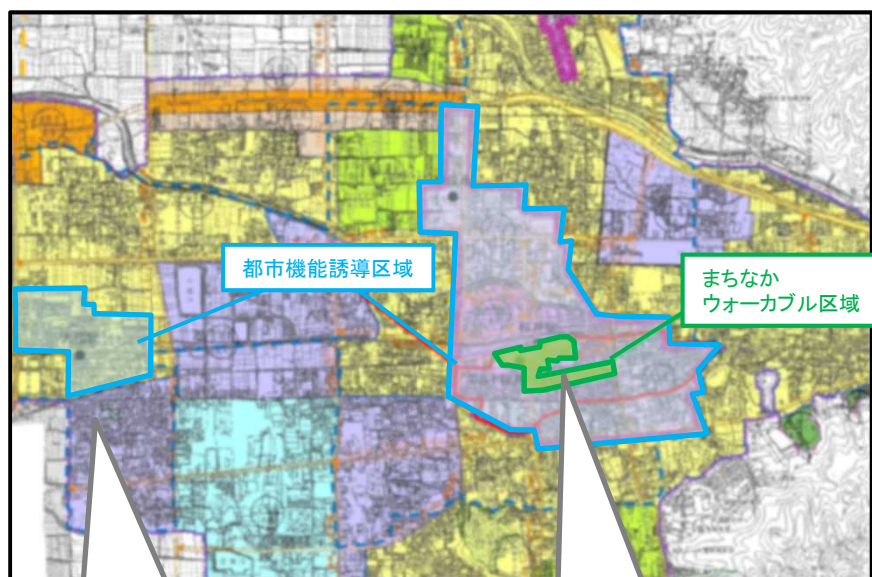
2. 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出に関する事業の実施状況

- C市のように、都市中心部においてまちなかにおける魅力的な空間形成を目的に滞在快適性等向上区域(まちなかウォーカブル区域)を都市再生整備計画に設定し、ウォーカブルなまちづくり事業を行っている都市が多い
- 一方、D市では都市中心部のみならず、公共交通軸上の駅を中心とした地域生活拠点となる地域についても滞在快適性等向上区域を設定し取組を実施

⇒公共交通軸上における多層的な区域設定を行い、拠点の魅力向上につながる取組を推進している都市も存在

C市の例

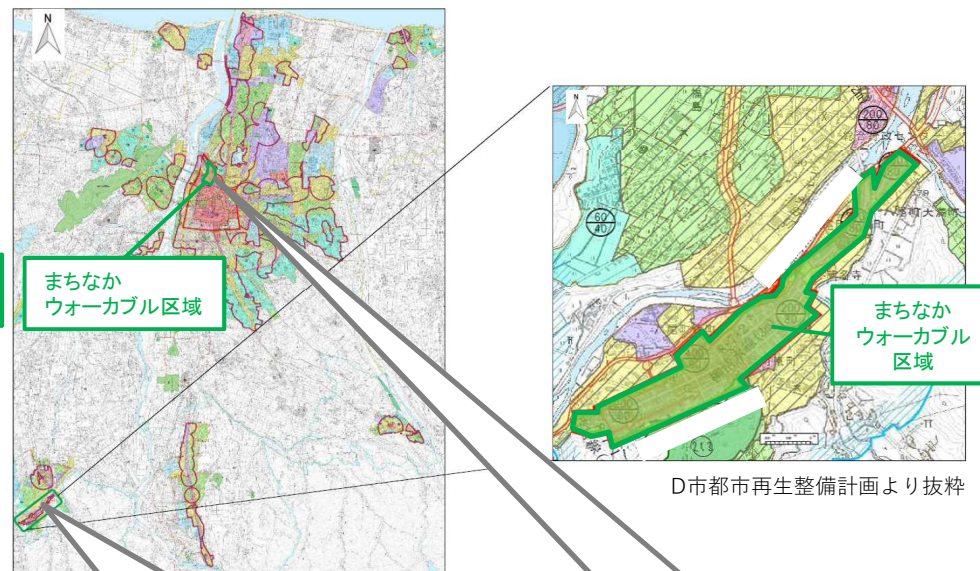


C市都市再生整備計画より抜粋

地域生活拠点となる都市機能誘導区域についてまちなかウォーカブル区域が設定されていない

都心拠点となる都市機能誘導区域にまちなかウォーカブル区域を設定

D市の例



D市都市再生整備計画より抜粋

地域生活拠点についてもまちなかウォーカブル区域を設定しており、拠点性を高めている

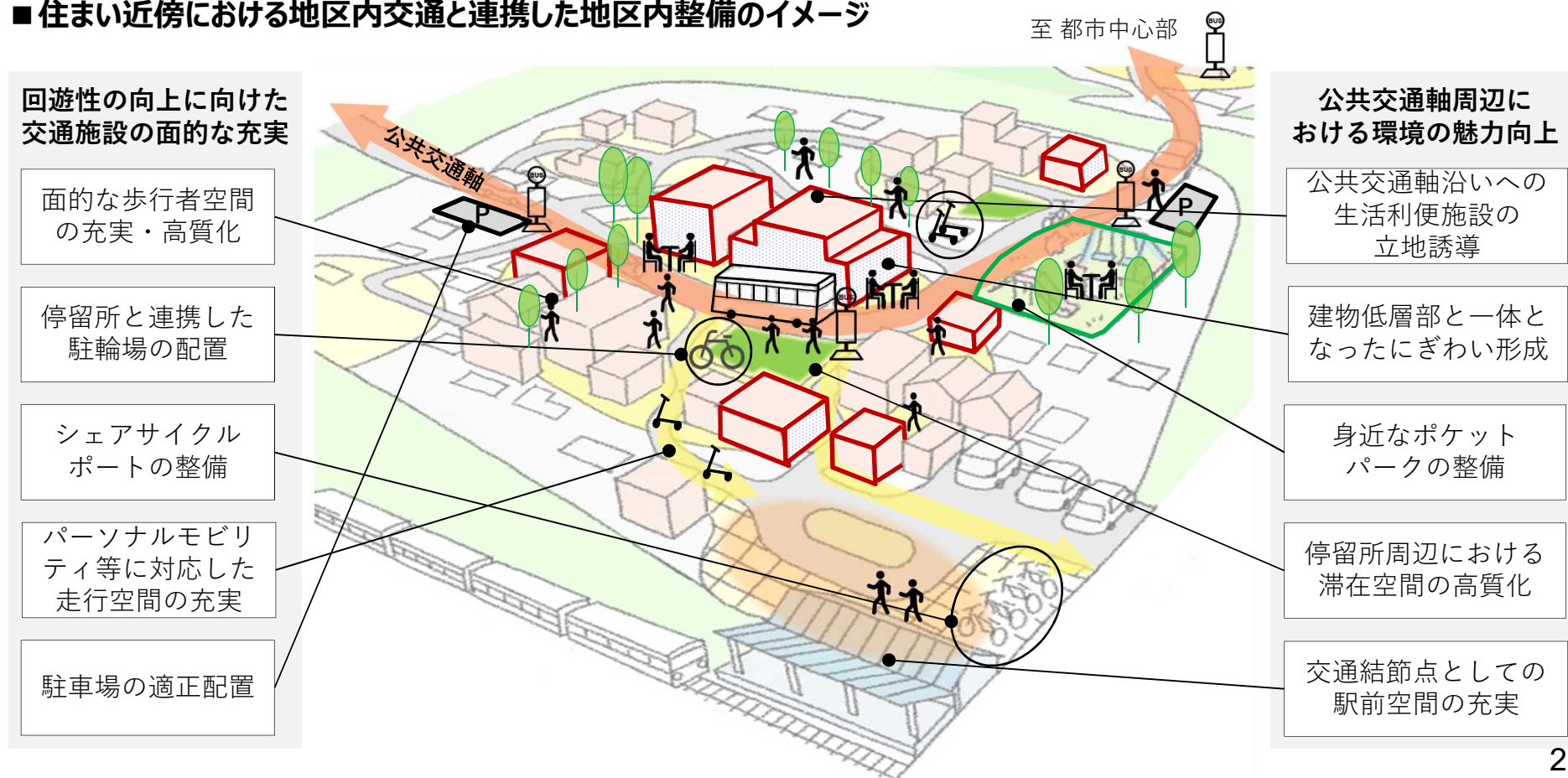
都心拠点についてもまちなかウォーカブル区域を設定

2. 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

拠点内の回遊性・滞在性の向上を図る地区内交通について

○ 地区内交通の検討により、都市機能の集積拠点において、鉄道駅と2次交通及びまちを一体的に捉え、歩行者を中心とした都市空間整備に向けて駐車場、駐輪場の適正配置や駅前空間の充実等を推進
 ⇒都市中心部における拠点に加えて、公共交通軸上の住まい近傍のエリアにおいても拠点内の回遊性や滞在性の向上を図り、公共交通軸と有機的に連携して地区内交通の検討を行うことが、公共交通軸の確保においても有効ではないか

■ 住まい近傍における地区内交通と連携した地区内整備のイメージ



2. 2) 公共交通軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成

■社会的課題

- ・コロナ以降、交通事業者の経営状況がさらに悪化し、都市の公共交通軸の機能が低下（再掲）
- ・コロナ以降、自宅周辺の行動が増加する傾向が見られ、住まい近傍での生活機能充足のニーズが増大

■課題に対する取組状況

- ・拠点における地区レベルにおける地区内交通や魅力的な空間形成等の推進にあたっては、特に都市中心部において人間中心の空間形成が進んでいるところ。
- ・中には、公共交通軸上に多層的な区域設定を行い、住まい近傍の拠点の魅力向上につながる取組を推進している都市も存在



■具体的に検討が必要な事項

- ・公共交通軸上の拠点周辺において軸と一体となった拠点整備等を通じ、エリア一帯の価値を高め、公共交通利用の需要創出を図ることが公共交通軸確保のためにも重要
 - ・地区内交通及び駐車場施策に係る検討も同様に、公共交通軸と一体となって検討することが重要
- ⇒都市中心部のみならず住まい近傍の拠点においても、魅力的な空間形成を図るための取組（地区内交通の検討や人間中心のまちづくりなど）を通して拠点内の回遊性や滞在性を向上させ、公共交通軸と連携し一体的に検討していくべきではないか。それにあたっては立地適正化計画に基づくコンパクト・プラス・ネットワークの取組と連携してどのように実施すべきかを検討すべきではないか

3. 公共交通軸と連携した拠点の魅力向上に向けて

1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方

3. 1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方

都市機能誘導区域内の誘導施設の増減について

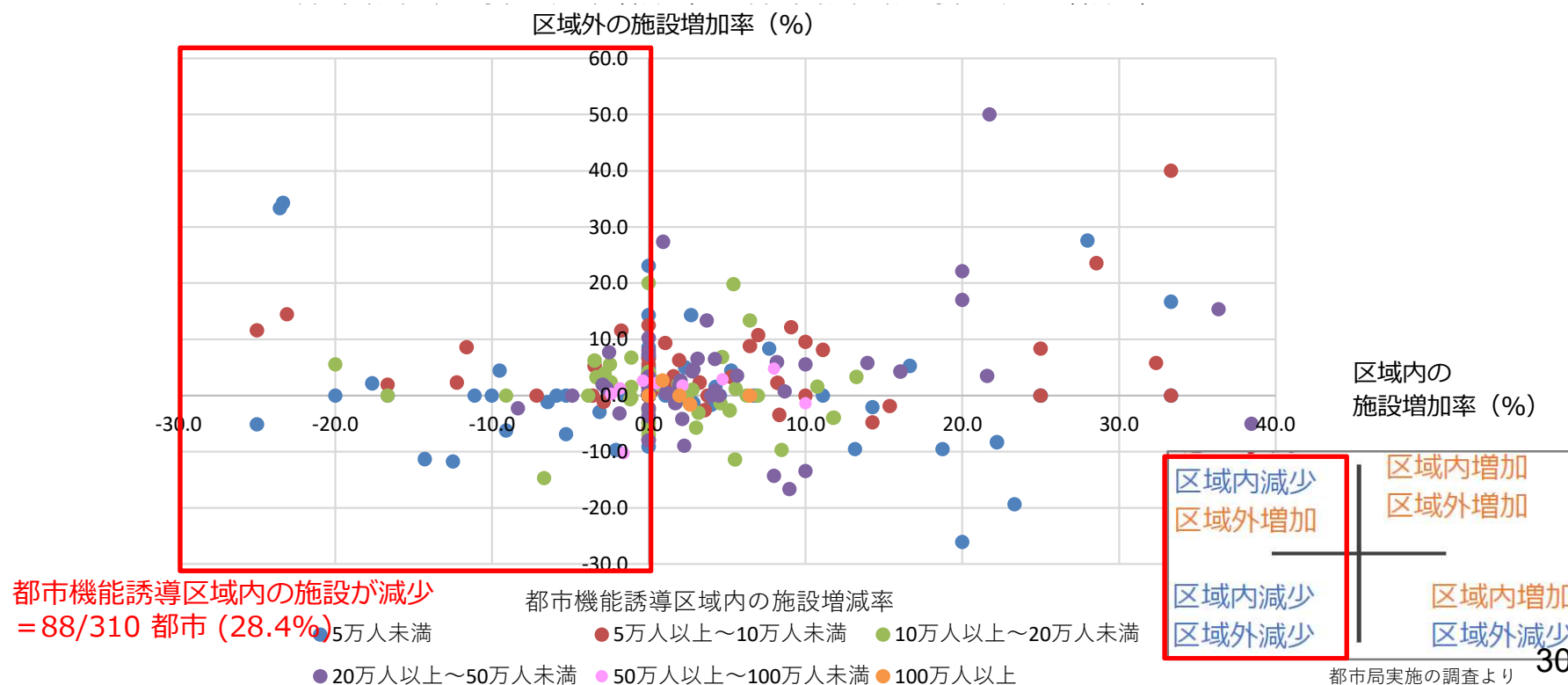
○ 立地適正化計画を策定以降、都市機能誘導区域内の施設が増加した都市が約7割となっているが、約3割の都市で減少。

⇒ 都市機能誘導区域への都市機能集積に一定の成果がある一方、人口規模に依らず誘導区域内の施設数自体が減少している都市が少なからず存在しており、誘導区域・施設の設定や届出、勧告制度が適切に運用されているのか、精査が必要

(評価対象) R1年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市 (= 都市機能誘導区域を設定した都市) **310都市**を対象

(評価方法) 評価基準日とR3年4月1日の数値をもとに算出※

※立地適正化計画を公表した年度の翌年度4月1日を基準とし、その後の各年度の数値と比較

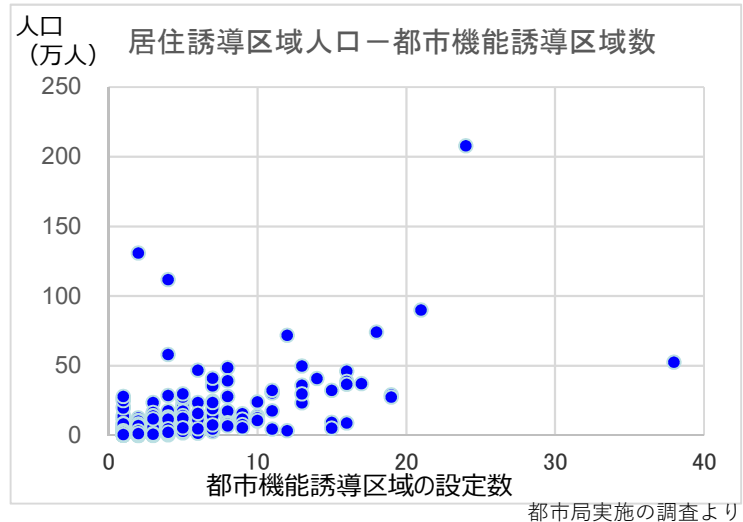
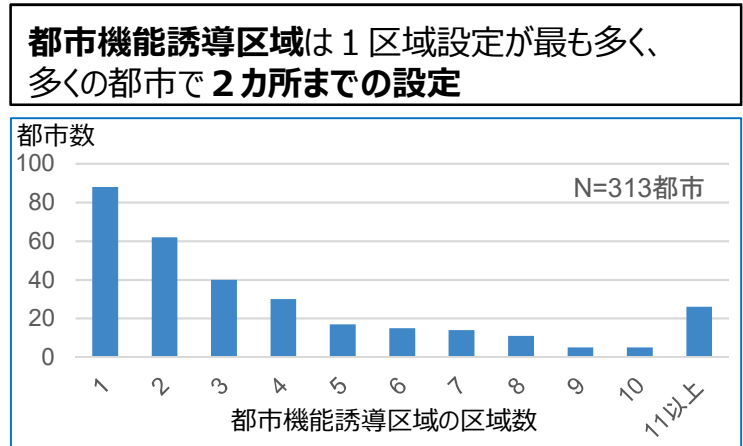


3. 1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方

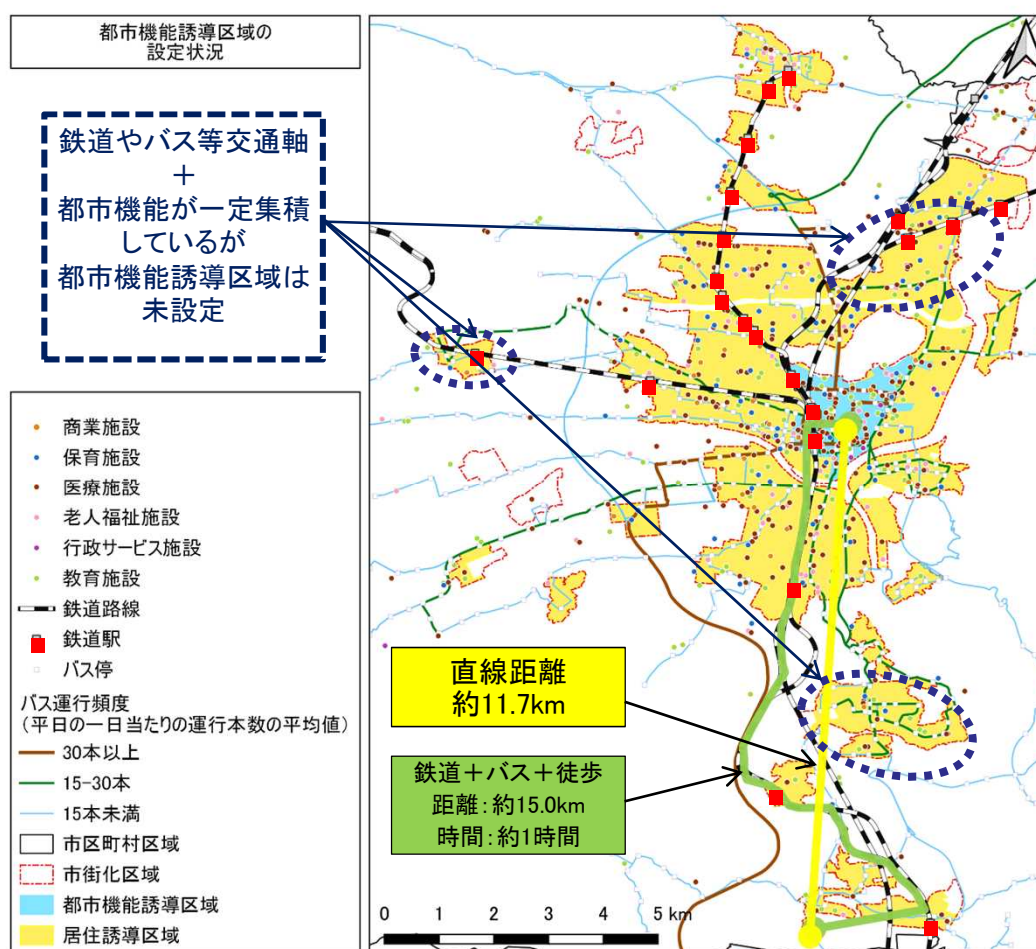
都市機能誘導区域の設定状況

- 都市機能誘導区域を1区域しか設定していない都市が最も多く、約半数の都市が2区域までの設定
 - 公共交通軸や都市機能集積が都市中心部のみならず身近なエリアにも存在しているが、居住誘導区域からの時間距離のある都市中心部のみを都市機能誘導区域として設定している都市も存在
- ⇒ 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域の設定をしていない都市が散見

■立地適正化計画(R3.3末の313計画)の一般的な姿



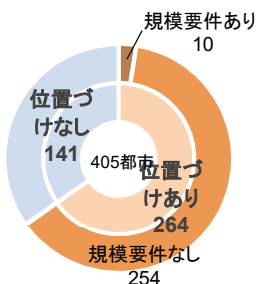
■都市機能誘導区域が1区域のみに設定されている事例



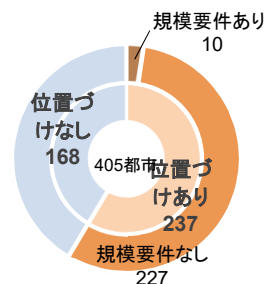
3. 1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方 立地適正化計画における誘導施設の設定状況

○ 金融施設や健康増進等施設等、住まい近傍においても必要な都市機能が誘導施設として設定されていない、また設定されていても施設規模要件を設定していない都市が多い
⇒ **住まい近傍に必要となる都市機能が確保されるような誘導施設の設定がなされているのか、検討が必要**

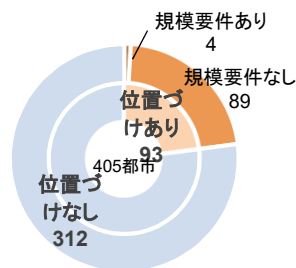
①行政機能を有する施設
(市役所、支所、国・県機関等)



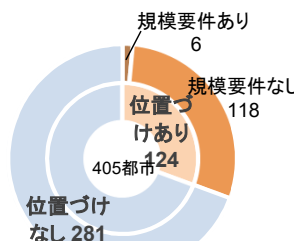
②高齢者向け施設
(高齢者福祉施設、地域包括支援センター等)



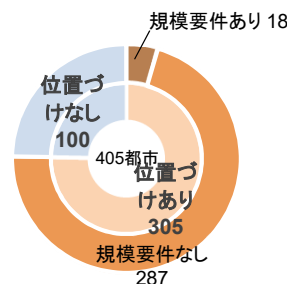
③障がい者関連施設
(障がい者福祉施設、障がい者相談支援センター等)



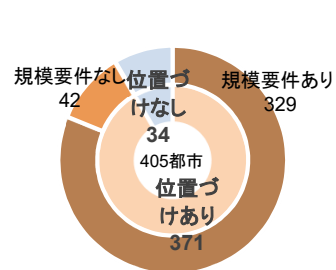
④健康増進等施設
(スポーツ施設、体育館、総合運動場等)



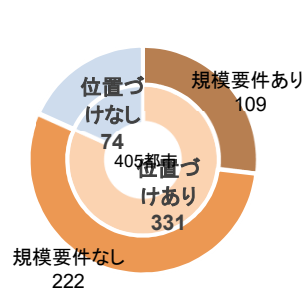
⑤子育て関連施設
(保育園、保育所、認定こども園等)



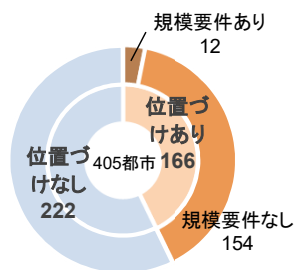
⑥商業施設
(大規模商業施設、スーパー等)



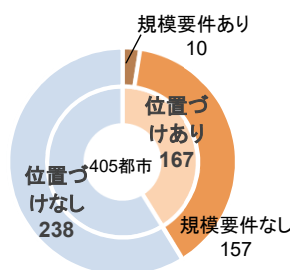
⑦医療施設
(診療所、総合病院、調剤薬局等)



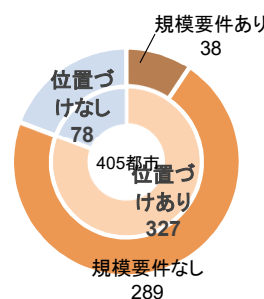
⑧金融施設
(金融機関、銀行、信用金庫等)



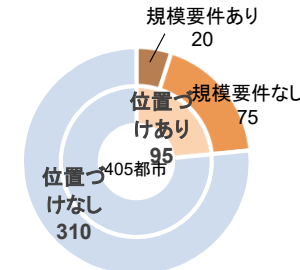
⑨学校施設
(小学校、中学校、高等学校、専修学校、大学等)



⑩文化等施設
(コミュニティセンター、図書館、生涯学習センター等)



⑪その他
(左記以外の施設(広域防災施設、バスターミナル等))



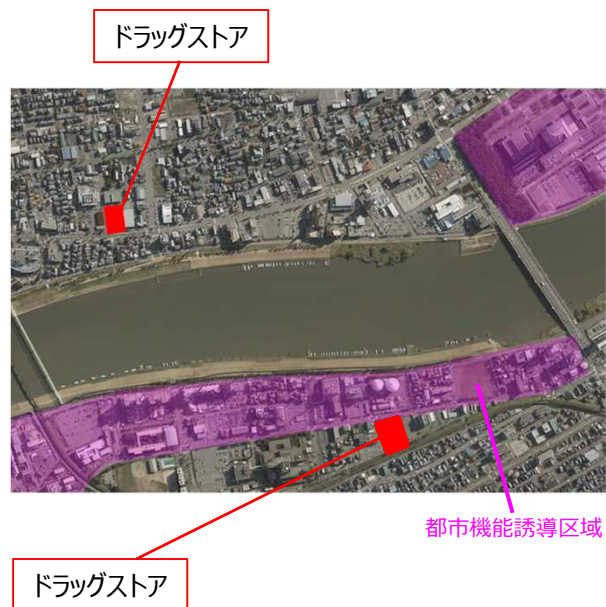
3. 1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方

都市機能誘導区域の設定範囲と誘導施設の位置づけが限定的な事例

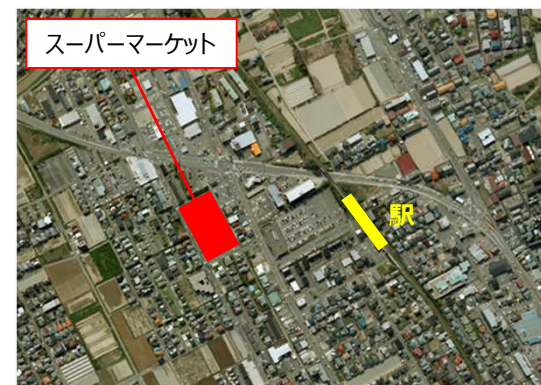
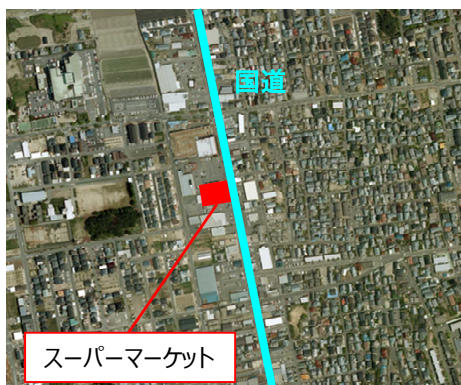
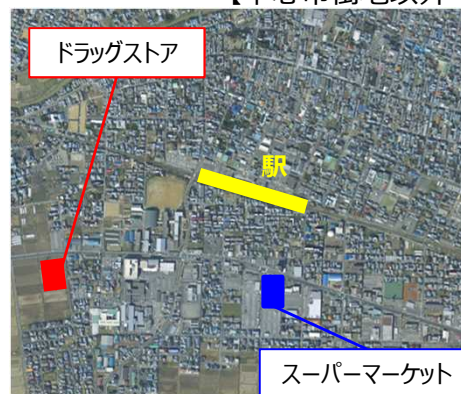
- F市では、都市機能誘導区域を都市中心部1つのみに設定するとともに、届出対象となる誘導施設は比較的大規模な施設を誘導施設として位置づけ
 - このため、都市中心部以外の公共交通軸上の拠点等に立地する、スーパーマーケットやドラッグストア等の3,000㎡に満たない商業施設などは、その立地に際し届出がなされるような状況にはなっていない
- ⇒ **多極・多層的な誘導区域と誘導施設の設定がなされず、公共交通軸上の拠点周辺から都市機能が流出することで、公共交通軸と拠点を中心とするまちづくりに支障が生じている恐れ**

令和2, 3年度に大規模小売店舗立地法に基づく新設届出のあった施設（青色：立地適正化計画に基づく届出有、赤色：届出無）

【中心市街地周辺】



【中心市街地以外（都市機能誘導区域外）】

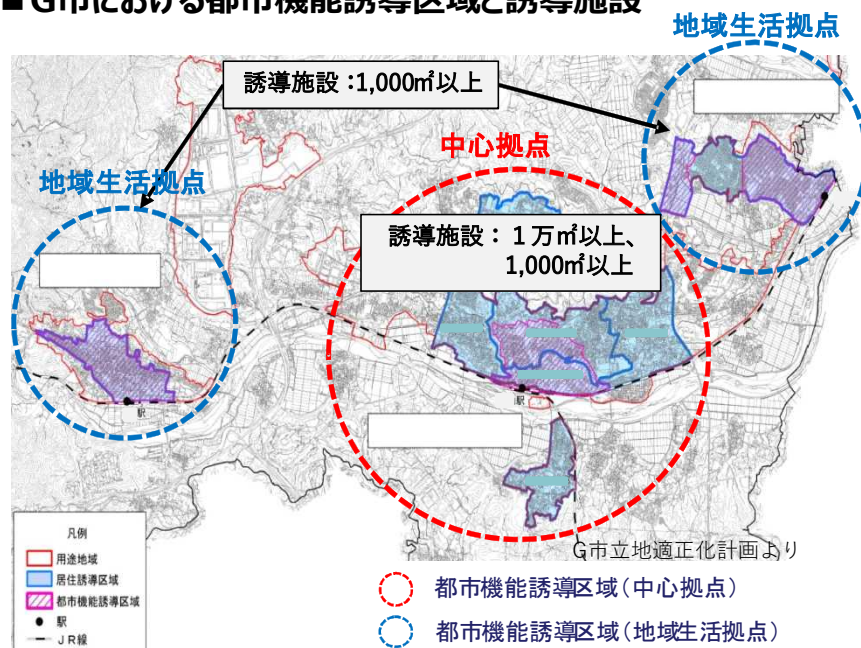


3. 1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方

多極・多層的な都市機能誘導区域を想定した誘導施設の設定状況

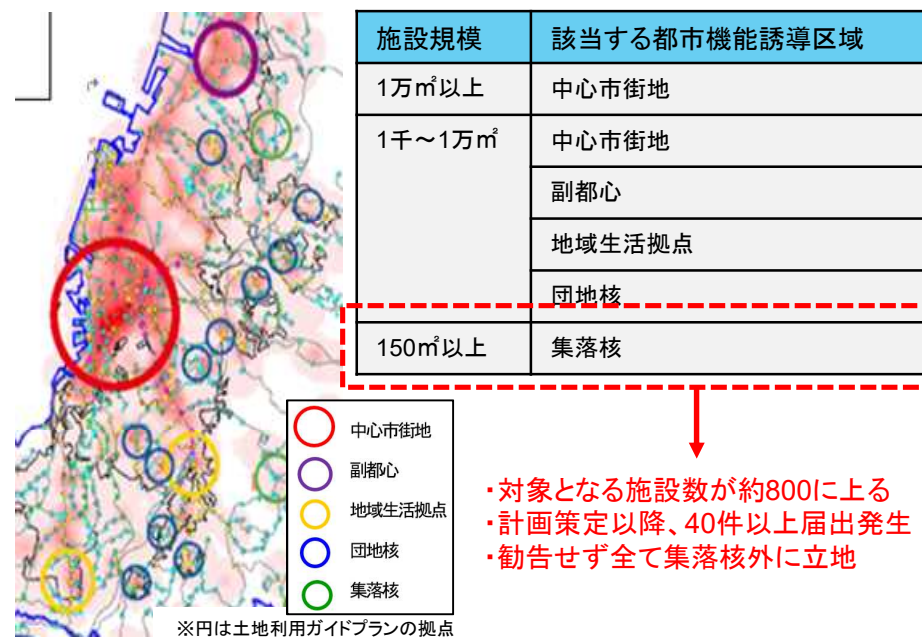
- G市は、都市機能誘導区域を駅を中心とした公共交通軸上に中心部と地域生活拠点に分類し多極・多層的に設定。同一用途の誘導施設は規模(延面積等)による軽重付けを行い、区域ごとに届出対象となる施設を位置付け
 - H市は、都市機能誘導区域を多極・多層的に設定しているが、小規模な商業施設を誘導施設に設定したため、非常に多くの届出が発生しているとともに、勧告がされず届出のあった該当施設すべてが対象の誘導区域外に立地
- **市町村において適切に届出・勧告制度が運用されることも含め、多極・多層的な誘導区域を踏まえた誘導施設の設定のあり方について、整理が必要**

■ G市における都市機能誘導区域と誘導施設



中心拠点で、「1万㎡以上」及び「1,000㎡以上」の商業施設双方を設定⇒**中規模な施設「1,000㎡以上」が中心拠点に建つ場合も届出対象とならない**

■ H市における都市機能誘導区域と誘導施設



都市機能誘導区域の階層別に施設規模に軽重をつけて誘導施設を設定⇒**届出対象となる施設が膨大となり、届出数が膨大。勧告制度が活用されず、対象の誘導区域外に立地**

論点の整理③

3. 1) 多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域・誘導施設のあり方

■社会的課題

- ・公共交通軸の機能の低下も相まって、特に高齢者等自家用車を利用しない住民の日常生活に必要な都市機能へのアクセシビリティの低下が危惧される状況

■課題に対する取組状況

- ・都市機能誘導区域外において誘導施設数の割合が増加している都市が約4割存在しており、分散型の都市構造になっている恐れのある都市が少なからず存在
 - ・集約型都市構造を前提した多極・多層的な都市機能誘導区域の設定がなされている都市が少ない
 - ・住まい近傍に必要な都市機能が確保されるような、誘導施設の設定がなされていない都市が存在
- ⇒多極・多層的かつ集約型の拠点において、都市機能誘導区域及び誘導施設の設定がなされず、公共交通軸上の拠点周辺から都市機能が流出することで、公共交通軸と拠点を中心とするまちづくりに支障が生じているのではないか

■具体的に検討が必要な事項

- ・都市中心部以外の公共交通軸上の拠点や、住まい近傍における都市機能誘導区域の設定のあり方について、検討すべきではないか
- ※なお、誘導区域の設定が過多にならないよう留意が必要(ex.市町村マスタープランに位置付けられる拠点など)
- ・多極・多層的かつ集約型の拠点における誘導区域の設定を前提とし、市町村において適切に届出・勧告制度が運用されることも含め、誘導施設の設定のあり方について、検討すべきではないか

3. 公共交通軸と連携した拠点の魅力向上に向けて

2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ

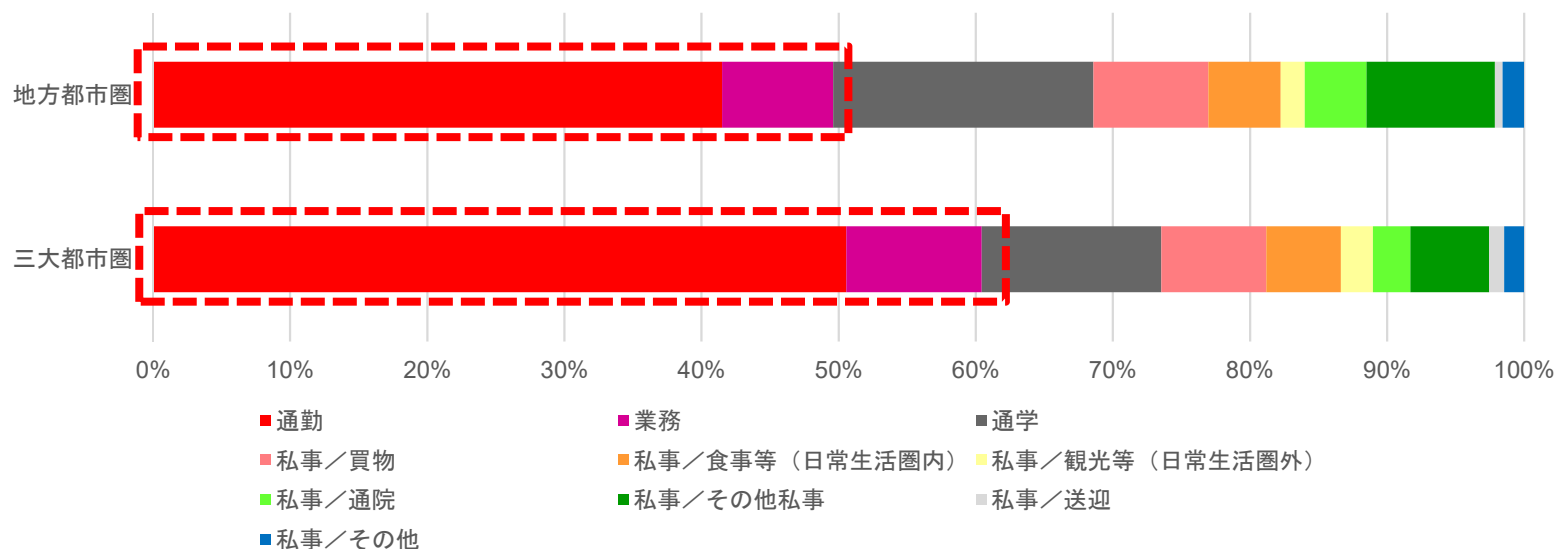
3. 2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ

公共交通利用に占める通勤、業務が占めるトリップの状況

○ 地方、三大都市圏いずれにおいても、平日の公共交通(鉄道およびバス)の目的別割合のうち、通勤・業務が占める割合は半数以上を占めている状況

⇒都市の骨格となる公共交通軸の確保を図るためには、通勤・業務目的の交通行動が公共交通利用の多くを占めることを踏まえ検討が必要

公共交通(鉄道+バス)の目的別割合(平日)

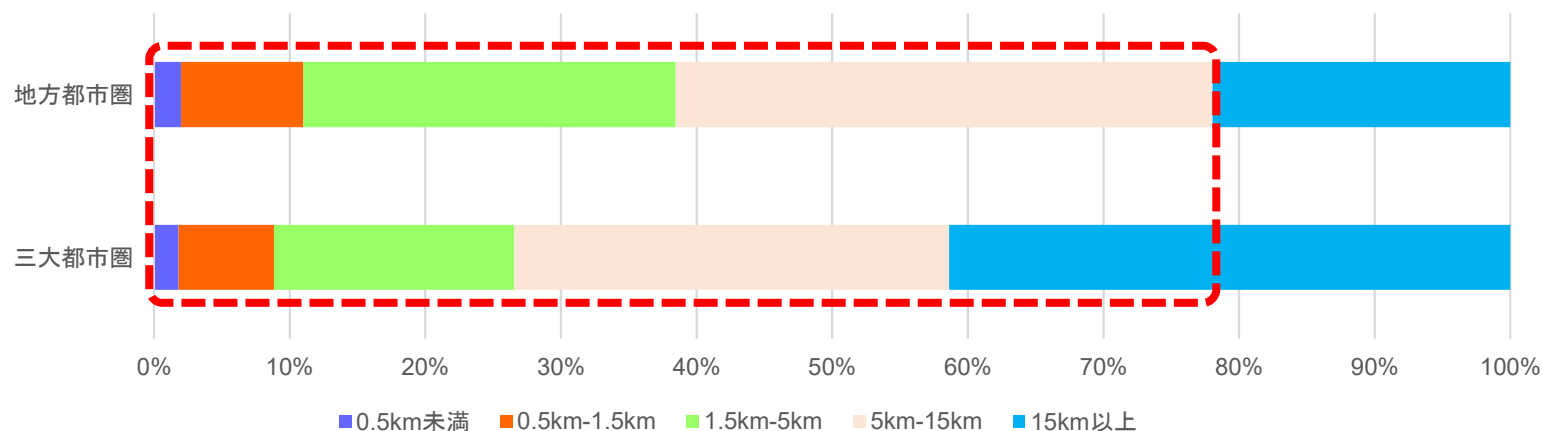


3. 2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ

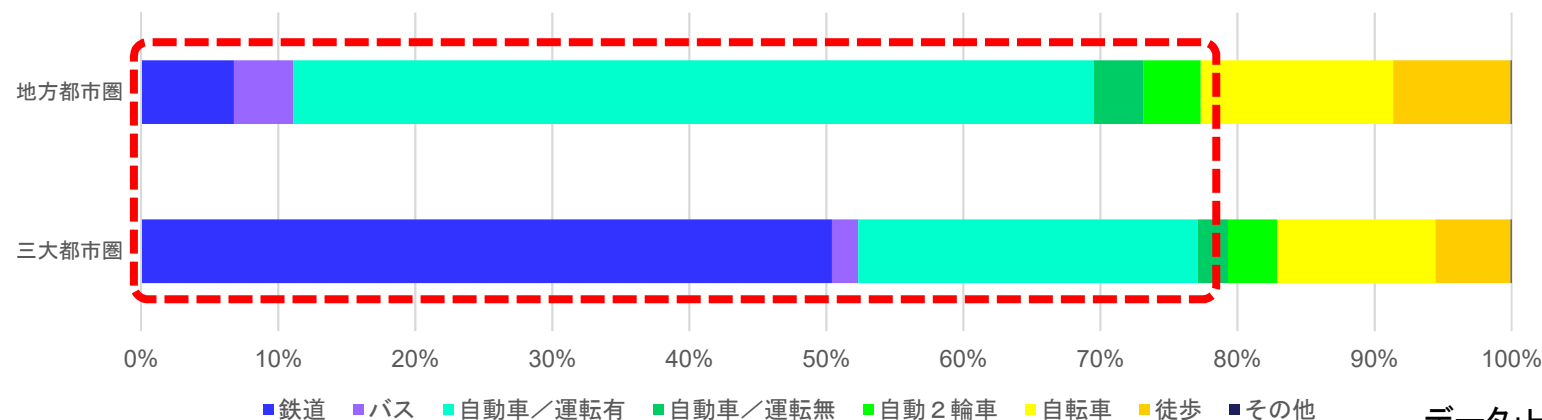
通勤トリップの距離・交通手段の状況

- 通勤の行動範囲は、概ね3~4割迄が5km未満の比較的近場、また概ね6~8割迄が15km未満の中距離内で完結
- 通勤トリップの手段は、地方都市では自動車約6割で、自転車、徒歩が続く。三大都市圏では鉄道のシェアが約5割を占めている状況。

通勤目的のトリップ長別のトリップ割合(平日)



通勤目的の交通手段別のトリップ割合(平日)

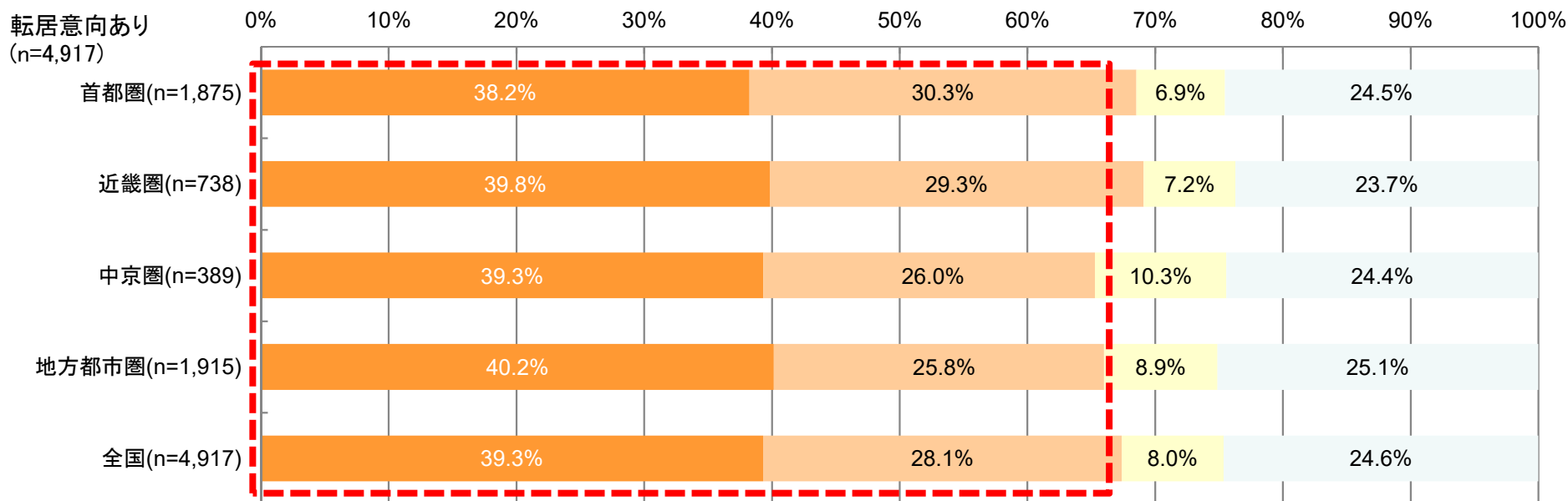


3. 2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ

居住地選択において通勤時間・距離を考慮する割合

○ コロナ以降であっても、転居意向のある人のうち居住地選択において通勤時間や距離を考慮する人の割合は地方、大都市圏ともに約7割

⇒居住誘導を図るためには、産業・雇用の場を考慮し検討することが必要であるとともに、その際には居住地と産業・雇用の場を結ぶ交通軸について公共交通含めた検討が必要



■ 現在よりも通勤時間、距離が短くなること、または現在と同程度であること

■ 現在よりも通勤時間、距離が長くなっても、通える範囲であること(在来線で通える範囲)

■ 現在よりも通勤時間、距離が長くなっても、通える範囲であること(新幹線で通える範囲)

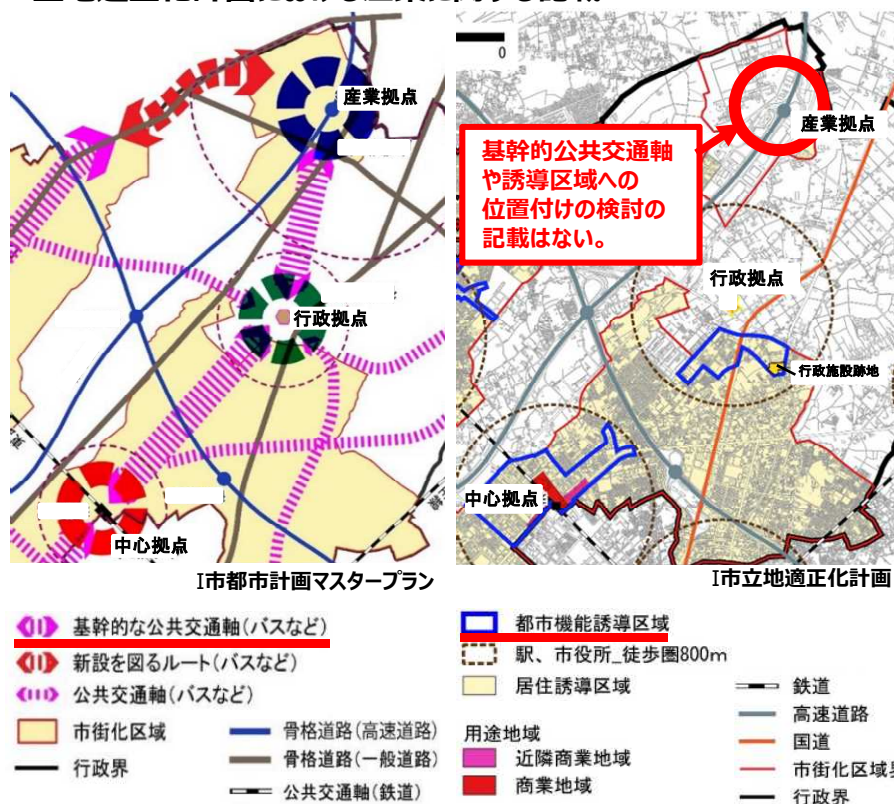
■ 通勤時間、距離は考慮していない

3. 2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ 立地適正化計画における産業・雇用の場の位置づけ状況

- I市では、都市計画マスタープランに産業拠点として位置づけられたエリアが、基幹的な公共交通軸上に位置付けてあっても立地適正化計画においては特段位置づけがなされていない状況
- 厚木市では、都市計画マスタープランに位置付けられた産業拠点や拠点以外に産業が集積しているエリアを立地適正化計画に位置づけ。その上で、産業拠点までの公共交通軸の機能確保に向けた取組を立地適正化計画に位置付けた上で推進。

⇒公共交通軸上にある産業・雇用の拠点をコンパクト・プラス・ネットワークの取組の中で捉え、立地適正化計画等まちづくりに係る計画に位置付けていくことが公共交通軸の確保にあたって重要ではないか

【I市】 ■立地適正化計画における産業に関する記載

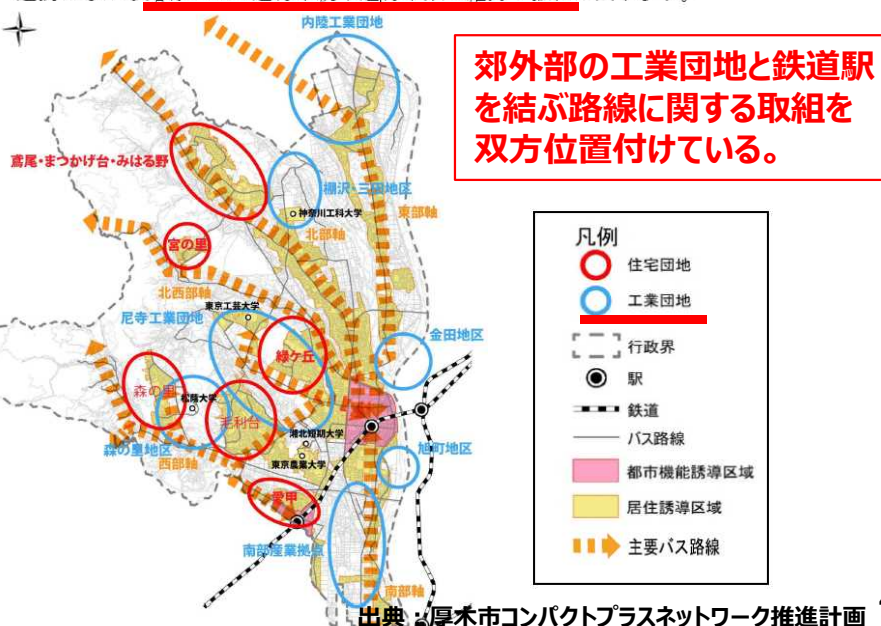


【厚木市】 ■立地適正化計画に位置付けた取り組み

施策(1) 快適なバスサービスの提供によるバス利用者数の維持・向上

①鉄道駅までのバス路線の維持及び強化

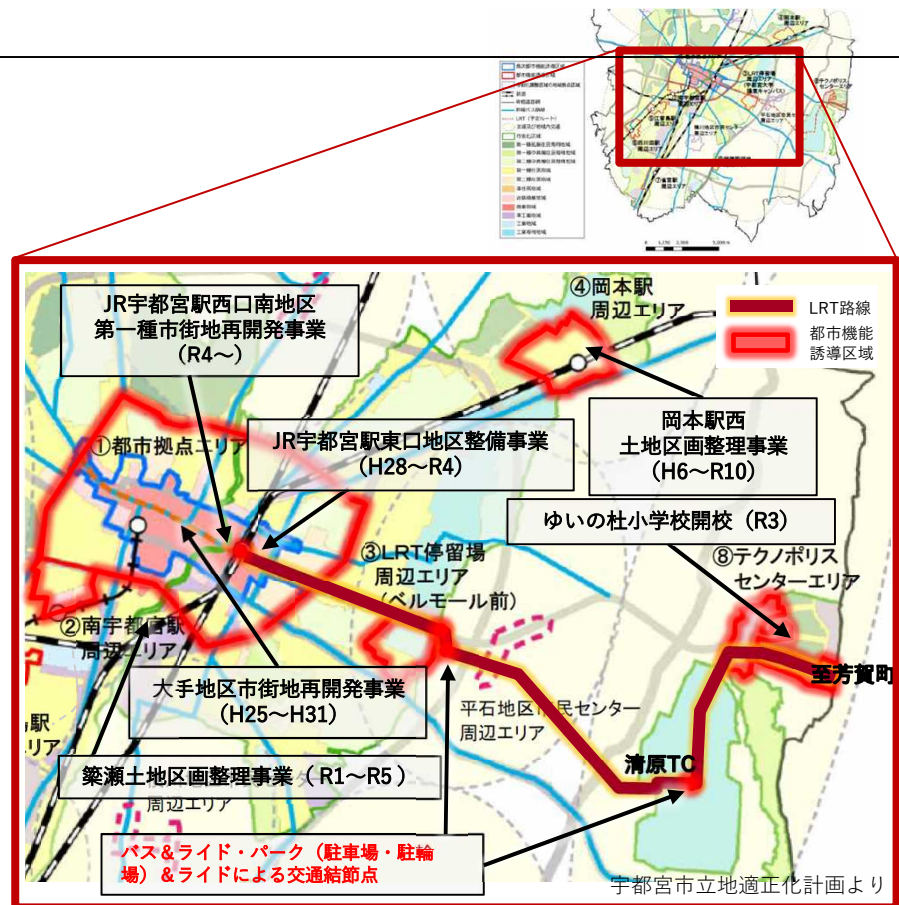
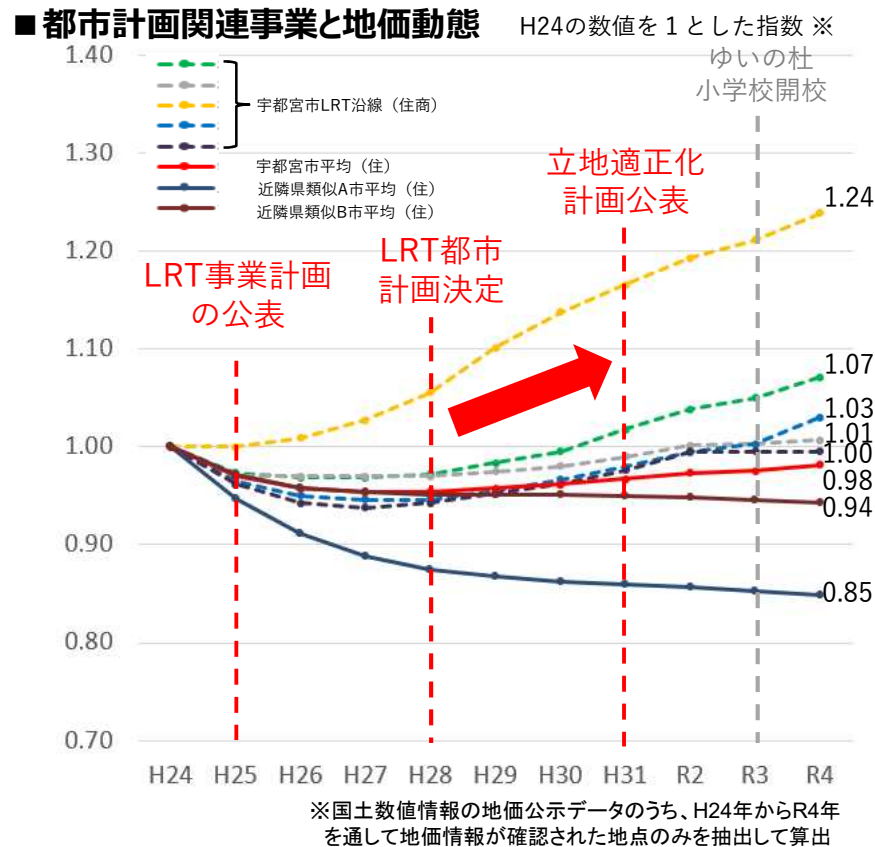
将来にわたる居住誘導区域及び都市機能誘導区域における人口密度の維持・向上及び郊外部の企業、大学等への通勤通学のため、公共交通利便性強化路線について、交通事業者と連携しながら路線バスの運行系統や運行本数の維持・強化を図ります。



3. 2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業拠点の位置づけについて 産業・雇用の拠点を立地適正化計画に誘導区域として定め公共交通軸と連携している事例

- 宇都宮市は、産業・雇用の拠点である郊外部の宇都宮テクノポリスセンター地区を都市機能誘導区域及び居住誘導区域に設定。併せて産業拠点である周辺工業団地等の立地も踏まえ、LRT整備やバス再編・結節点整備など交通ネットワーク形成と一体で立地適正化計画に基づく都市機能や居住誘導を推進
- その結果、LRTの都市計画決定や立地適正化計画公表時以降に沿線の地価が顕著に上昇。周辺工業団地等への企業立地が進み、公共交通軸と拠点が連携した正のスパイラルが発生

⇒コンパクト・プラス・ネットワークの取組において、産業・雇用の場を拠点として位置づけると共に、当該拠点と公共交通軸上の各拠点における取組を公共交通軸の機能向上と併せて連携し実施することで、都市経営に係る成果を達成している事例が存在



論点の整理④

3. 2) 公共交通軸と連携した拠点としての産業・雇用の場の位置づけ

■社会的課題

- ・通勤・業務目的の移動の多くを自家用車に依存している都市では、公共交通軸の機能が低下し、沿線住民の都市機能へのアクセシビリティが低下している恐れ
- ※コロナ以降であっても、居住地選択において通勤時間や距離を考慮する人の割合は依然として高く、公共交通利用の多くは通勤・業務目的が占めている状況

■課題に対する取組状況

- ・都市計画マスタープランに拠点として位置づけられた鉄道駅周辺のエリアの産業拠点であっても、立地適正化計画においては拠点として特段位置づけがなされていない都市が散見
- ・一方で、都市計画マスタープラン上の産業拠点を立地適正化計画にも位置づけ、その上で、産業拠点までの公共交通軸の確保を目標とするサービスレベルについても計画に位置付け、軸の確保と軸周辺への居住、立地誘導に係る取組を推進している事例も存在
- ・上記のような都市では、公共交通軸を中心としたエリアへの更なる企業立地等が発生し、地価向上といった効果がインフラ整備前から発生している事例も存在

■具体的に検討が必要な事項

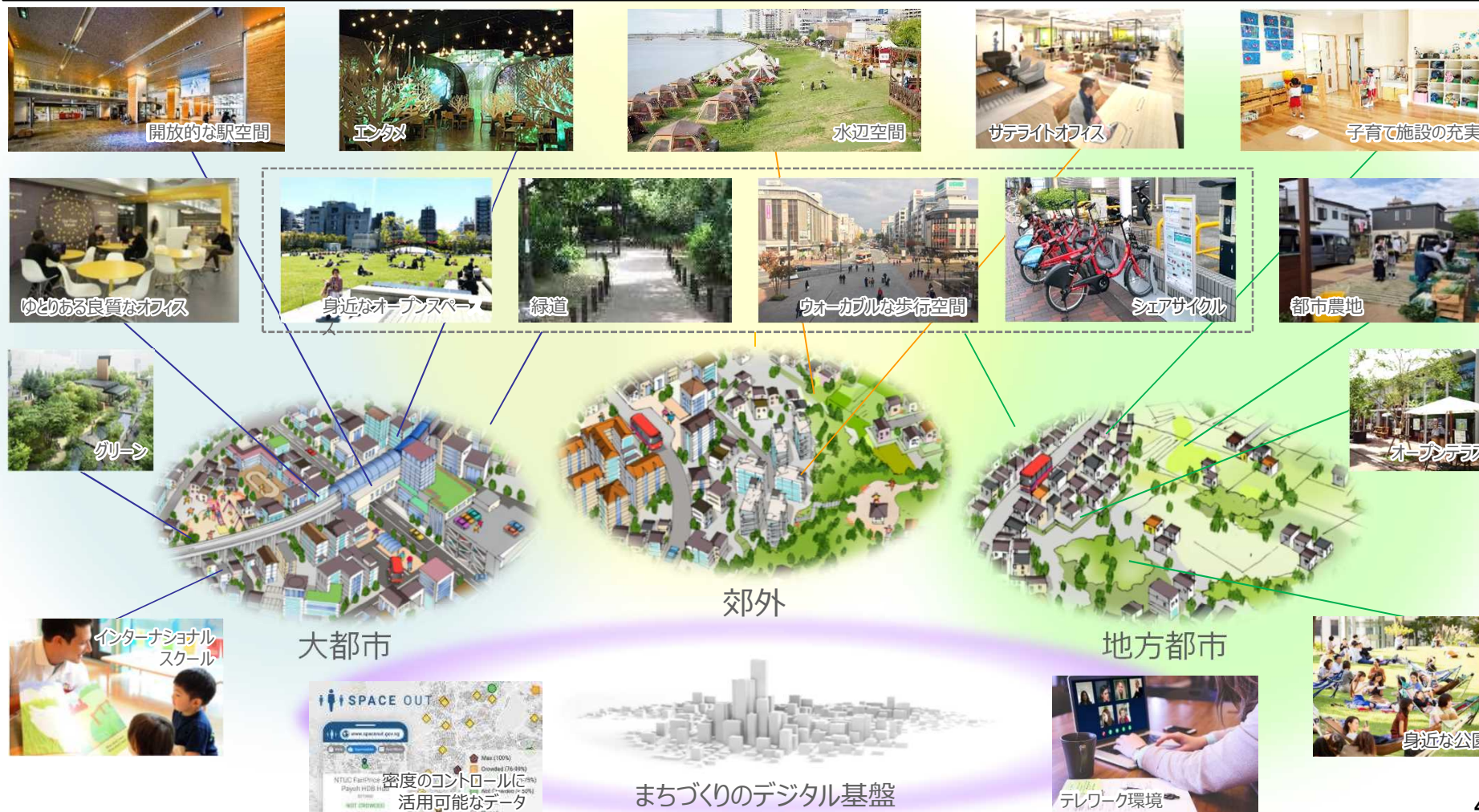
- ・都市計画上位置付けられた公共交通軸上に存する産業・雇用の拠点を、立地適正化計画にも位置付けていくことは、公共交通軸の確保にあたって重要
- ・中長期を射程に入れた計画に、公共交通軸と一体となった産業拠点を位置付ける事前明示の効果も踏まえ、立地適正化計画の中でどのように位置づけていくことが適切か、検討すべきではないか

4. 社会を取り巻く新たな動向について

4. 社会を取り巻く新たな動向について 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(イメージ)

【新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性(概要)(R2.8.31公表)】

- 人々の働く場所・住む場所の選択肢を広げるとともに、大都市・郊外・地方都市と、規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担をしていく形が考えられる。
- ⇒ **新型コロナ以降のまちづくりにおいては、複数の用途が融合した職住近接に対応し、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるようなまちづくりが必要**



4. 社会を取り巻く新たな動向について

海外における身近なエリアを中心としたまちづくりの事例

○ 欧米諸都市においては、自宅から徒歩や自転車、公共交通機関を利用し、必要な都市機能に短時間でアクセス可能なまちづくりを推進。医療施設やスーパーなどの施設に加えて、オフィスなどに対するアクセシビリティも考慮し、交通手段の確保等に向けた取組を推進

パリ

15分シティとは、徒歩または自転車で15分でアクセスできるエリア内に食料品店、公園、カフェ、スポーツ施設、医療機関、学校、職場など、生活に必要な施設が充足された都市。2020年6月のフランス地方選で再選したアンヌ・イダルゴ市長が選挙公約として、全てのパリ市民が15分シティで生活できるようにすることを掲げ、環境に考慮した都市計画政策を盛り込んだ。

なお、本計画の背景には、パリ中心部の深刻な大気汚染や、交通渋滞による長時間の通勤などの問題があり、そういった社会問題の解決を目指した政策でもある。



The 15-Minute City concept : Paris en Commun

メルボルン

■20分都市の概要

Plan Melbourne 2017-2050で示されている内容

自宅から徒歩・自転車・公共交通機関を利用して、20分以内で日常生活のほとんどのニーズを満たすことができる都市
 日常生活のニーズとは、学校、集会所、オープンスペース、病院、公共交通機関が該当

■20分都市を構成するのに必要な条件

- ・歩行者や自転車にとって安全で、アクセスが良く、交通の便が良いこと
- ・質の高い公共空間とオープンスペースを提供すること
- ・地域生活を支えるサービスや目的地があること
- ・人々を仕事や高次のサービスにつなげる質の高い公共交通機関へのアクセスを容易にする
- ・地域のサービスや交通が成り立つような住宅・人口密度を実現する
- ・地域経済の繁栄を促進する

■20分都市の範囲

20分は、自宅から目的地まで800mの距離を歩いて往復することができる時間
 (自宅から目的地まで10分、目的地から自宅まで10分を想定)

日常的なニーズを満たすための都市を目指すためには、**徒歩で800mの範囲内**で生活できるようにすることが最も望ましい状態



Plan Melbourne 2017-2050 : Victoria State Government

4. 社会を取り巻く新たな動向について 新たなモビリティの実装

- 電動キックボード等の新たなモビリティや自動配送ロボットが道路交通法の施行(令和6年5月までに施行予定)以降、急速に実装される可能性
- ⇒ **地区内交通における新たなモビリティ等の実装に対応した検討が必要ではないか**

電動キックボード

- ベンチャー企業等が、大学構内等において、シェアリングの実証を実施



自動配送ロボット

- IT事業者等が、大学構内等において、配送の実証を実施

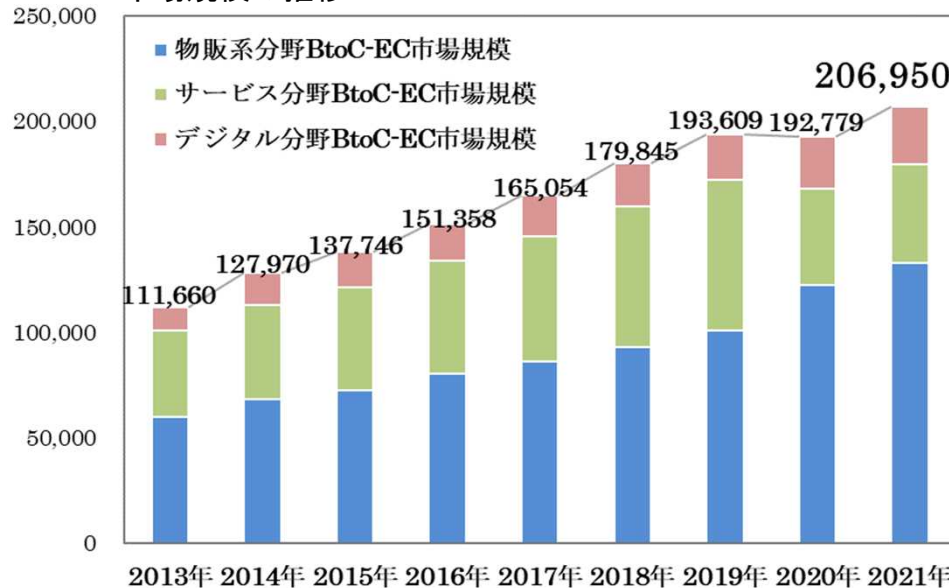


※出典:令和2年度第1回車両安全対策検討会資料(国土交通省)

荷捌き施設を取り巻く社会経済状況の変化について

○ EC市場規模の増大、またそれに伴う宅配便取扱個数が大幅に増加
 ⇒ 荷捌き施設や駐車場等の適正配置を検討するにあたっては考慮が必要。

EC市場規模の推移



2013年 2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年

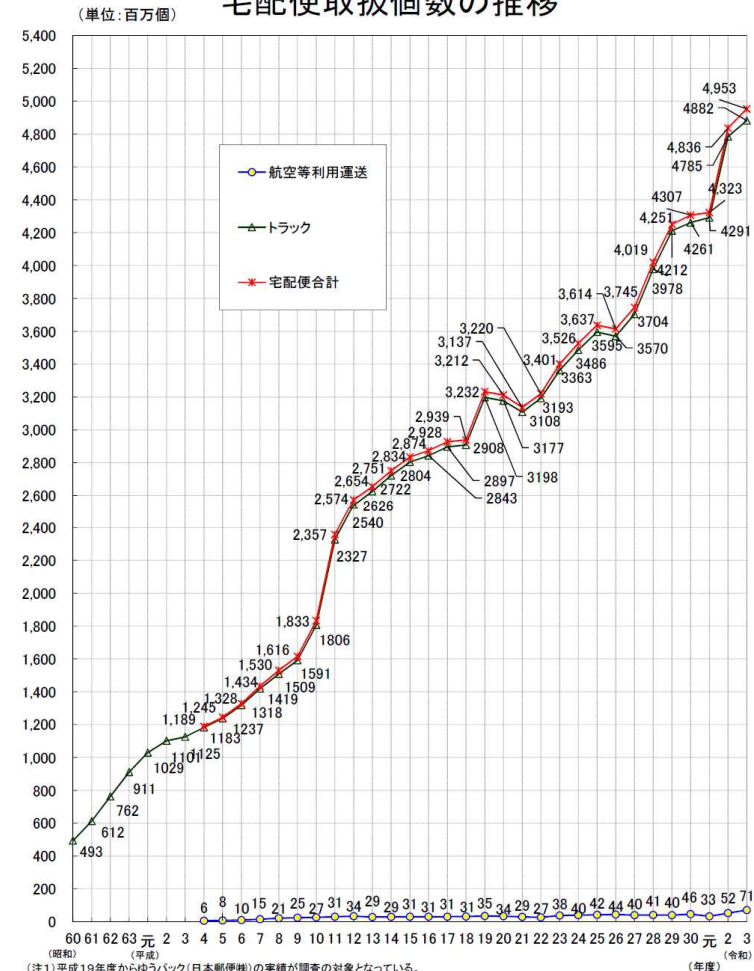
※出典: 令和3年度デジタル取引環境整備事業(電子商取引に関する市場調査)調査結果(経済産業省)

貨客混載事例



※出典: 2019年度グリーン物流優良事業者表彰 国土交通大臣表彰

宅配便取扱個数の推移



(注1) 平成19年度からゆうパック(日本郵便)の実績が調査の対象となっている。
 (注2) 日本郵便については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
 (注3) 「ゆうパケット」は平成28年9月まではメール便として、10月からは宅配便として集計している。
 (注4) 佐川急便(株)においては決算期の変更があったため、平成29年度は平成29年3月21日～平成30年3月31日(376日分)で集計している。

※出典: 令和3年度宅配便等取扱実績関係資料(国土交通省)

4. 社会を取り巻く新たな動向について

参考 都市局における自動運転の実装に向けた検討状況

○これまで都市局においては、「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」を設置し、自動運転に対応した都市施設のあり方を検討。引き続き、**コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、人口減少下における円滑で快適な都市内移動を支える自動運転技術の早期実装に向けた検討が必要**

これまでの検討経緯

- 平成29年度に「**都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会**」を設置し、将来的な自動運転の活用に向けて、主に以下を検討
 - ・「自動運転技術の都市への影響可能性の抽出・整理と対応についての検討」
 - ・「今後の都市交通に関する課題を踏まえた自動運転技術の活用についての検討」
- 同検討会のもとに「**ニュータウン分科会**」と「**基幹的なバス分科会**」を設置し、実務的な見地から効率的な検討を実施
- R3年度は、同検討会において、限定空間内外の接続機能のあり方の検討、自動運転を活用したサービスの持続的な提供に向けた検討等を実施

ニュータウン分科会（R3.3 中間とりまとめ内容）

- 端末交通サービスへの自動運転技術の活用に向けた検討のポイント
 - 自動運転技術に対応した車両の選定
 - 交通安全性の確保
 - 駐停車・展開スペース
 - 持続的な運営体制の構築
 - 自動運転の無人化に向けたサービスのあり方
 - 社会受容性

バス分科会（R4.3 中間とりまとめ内容）

- 基幹的なバスにおける自動運転技術の社会実装時の在り方
 - 短期：専用走行空間の確保、一般道との交差箇所の処理
 - 中期：専用走行空間の確保、自動運転と手動運転の接続機能の整備、走行しやすい一般道の条件整理
 - 長期：一般車両混在時の円滑な走行空間確保に向けた街路空間の整備、自動運転車両が通行するトランジットモール等でのウォークブルな空間の整備



移動機能を主とした駅前広場の将来イメージ

出典：R2年度「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」資料

今後の検討

実証実験等を通じて、自動運転車両の実道走行における具体的な課題の把握及び課題解消方策の検討等を行うとともに、早期実装に向けた都市施設の構造、管理のあり方や安全性の確保等に関する検討を行う

論点のまとめ

【論点整理】

■都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

・コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを高質化するために、

- ①都市の骨格となる公共交通軸とそれを支える拠点整備等を一体的かつ即地的・具体的に計画に定め、それらを連動して施策展開をしていくべきではないか
- ②施策展開をしていく上では、地域公共交通計画等他の行政計画との関係も踏まえ、一体的な取組を推進するためにどのような取組が必要か。その際には、公共交通軸に係る取組を、中長期を射程に入れた立地適正化計画へ明示的に位置づけることで都市経営上の効果を考慮しながら検討をすべきではないか

・都市中心部のみならず住まい近傍の拠点においても、魅力的な空間形成を図るための取組を通して拠点内の回遊性や滞在性を向上させ、公共交通軸と連携し一体的に検討していくべきではないか。それにあたっては立地適正化計画に基づくコンパクト・プラス・ネットワークの取組と連携してどのように実施すべきかを検討すべきではないか

■公共交通軸と連携した拠点の魅力向上に向けて

・都市中心部以外の公共交通軸上の拠点や、住まい近傍における都市機能誘導区域の設定のあり方について、検討すべきではないか

・多極・多層的かつ集約型の拠点形成を前提とし、市町村において適切に届出・勧告制度が運用されることも含め、誘導施設の設定のあり方について、検討すべきではないか

・都市計画上位置付けられた公共交通軸上に存する産業・雇用の拠点を立地適正化計画にも位置付けていくことは公共交通軸の確保にあたって重要であるが、中長期を射程に入れた計画に公共交通軸と一体となった産業拠点を位置付ける事前明示の効果も踏まえ、立地適正化計画の中でどのように位置づけていくことが適切かを検討すべきではないか

最近の社会動向を踏まえた各論点で考慮すべき事項

- 複数の用途が融合した職住近接や、住まいからより近距離での生活機能充足のニーズの高まりなどの変化に柔軟に対応できるようなまちづくりが必要
- 地区内交通における新たなモビリティ等の実装に対応したまちづくりが必要
- EC市場規模の増大に伴う貨物車両の増加に対応した地区内交通のあり方を検討するにあたっては、荷捌き施設や駐車場等の適正配置に関して考慮が必要
- 人口減少下における円滑で快適な都市内移動を支える自動運転技術の早期実装に向けた検討状況を踏まえた、まちづくりのあり方について検討が必要