

都市交通をめぐる近年の状況

令和8年2月17日

国土交通省 都市局 街路交通施設課

【 目次 】

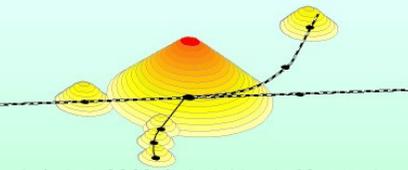
1. 我が国の近年の都市交通施策
2. 我が国の「移動」をめぐる現状
3. 本検討会で着目する、目指す都市の姿と都市交通施策の関係
4. 国内外での取組事例

1. 我が国の近年の都市交通施策

- 人口減少社会の到来などの社会経済情勢の変化に対応するため、平成19年に社会資本整備審議会が『新しい時代の都市計画はいかにあるべきか』を答申。
- 都市交通施策と市街地整備施策を連携させ、「総力戦」による集約型都市構造の実現を提言。

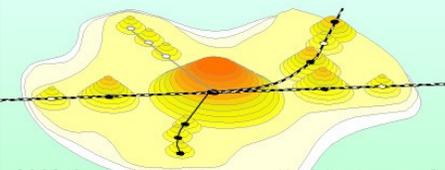
○集約型都市構造のあり方

(1)かつての市街地



中心部に基幹的市街地、郊外は低密度分散

(4)求めるべき市街地像



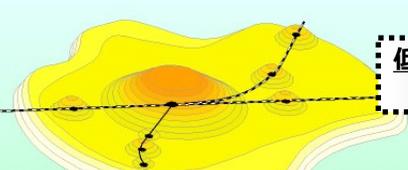
基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進



現在の市街化の傾向

都市構造改革

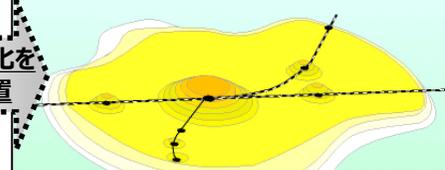
(2)今の市街地



全面的な市街化の進行過程

【低密度市街地が拡大した結果】

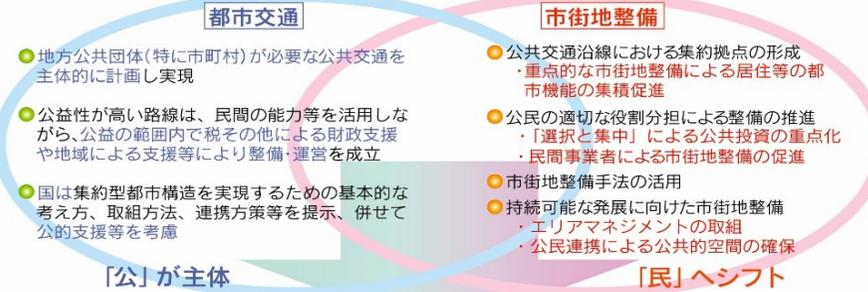
(3)低密度になった拡散市街地



市街地が全体的に希薄化

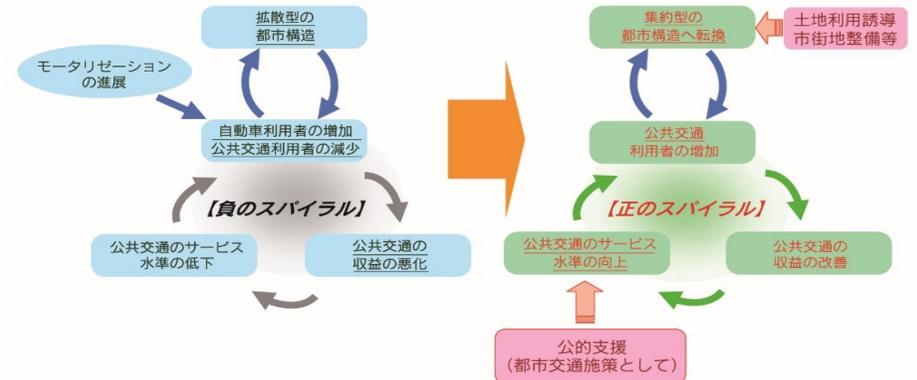
低密度を放置

○実現にむけた戦略的取組



「総力戦」による集約型都市構造の実現

■公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ



- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するための計画制度として立地適正化計画制度を平成26年に創設。
- 主要な公共交通路線を都市構造における軸として設定し、沿線への居住の誘導や、拠点エリアへの都市機能の誘導、歩行空間の充実等を図っていくことを基本的な方針としている。

立地適正化計画と基幹的な公共交通軸

都市機能誘導区域

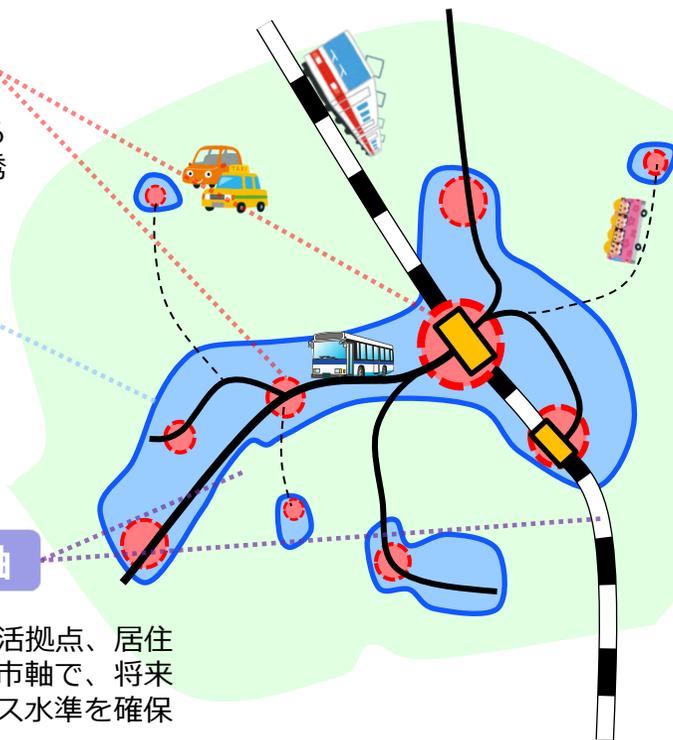
- 生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

居住誘導区域

- 居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

基幹的な公共交通軸

- 中心拠点を中心に地域／生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸



立地適正化計画の計画事項（都市再生特別措置法第81条第2項に規定）

- 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
 - 居住誘導区域（市町村が講じる施策を含む）
 - 都市機能誘導区域及び誘導施設（市町村が講じる施策を含む）
 - 誘導施設の立地を図るための事業等
 - 防災指針
- など

「都市計画運用指針 P36」（都市の骨格となる公共交通軸の確保）

多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて、特に地方都市においては、都市の中心拠点や生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保・充実が必要である。その際、実効性を高めるためにも、公共交通ネットワークの確保に係る取組とまちづくりとが一体的に推進されることがますます求められているところである。そのため、立地適正化計画において、都市の骨格となる公共交通軸について、路線、駅・停留所の位置、サービスレベル等を即地的・具体的に位置付け、これと併せて、公共交通の確保・充実を支える拠点整備等に係る取組を一体的かつ具体的に定めることが重要である。こうした事項を、中長期的なまちづくりの方針が示される立地適正化計画に位置づけることは、将来に渡る継続性・安定性を確保することにもつながると考えられる。

- 立地適正化計画と密接に関連する計画制度として、同じく平成26年に地域公共交通網形成計画制度（現在の地域公共交通計画制度）が創設。
- 地域公共交通計画は「『地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿』を明らかにする『マスタープラン』としての役割を果たすものであり、特に立地適正化計画における公共交通軸のあり方やその設定について整合を図るためには、地域公共交通計画と立地適正化計画を一体的に作成することが望ましいとされている。

地域公共交通計画

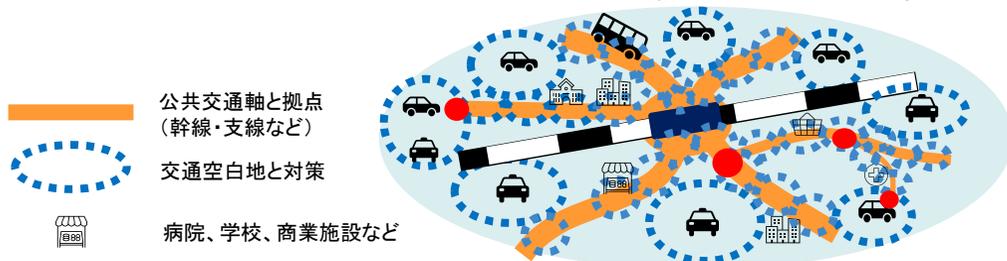
モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,205件（2025年11月末時点）
- ・ 地方公共団体が組織する「**法定協議会**」において、住民や交通事業者等地域の関係者による協議（関係者には応諾義務）により作成 = **地域が自らデザインする交通へ**

計画のポイント

- ◆ 住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「**地域の将来像**」の共有
- ◆ 地域全体を見渡し、多様な**地域旅客運送サービス**の持続可能な提供の確保
- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 利用者数、収支など定量的な目標設定と毎年度の評価・分析等（努力義務）

交通ネットワークの統合的将来像（地図）



適材適所の施策・事業

地域旅客運送サービス



鉄軌道



BRT



旅客船



路線バス
コミュニティバス



デマンド交通



乗合/乗用
タクシー



公共/日本版
ライドシェア



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど



- 今後のまちづくりの方向性として、都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現を目指すため、令和元年に有識者懇談会が『「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』を提言。
- 令和2年には、法律・予算・金融・税制等によるウォーカブル制度を創設。

目的性の高い移動だけでなく、**滞留・回遊行動の需要喚起も交通政策の対象**として重要性が高まっている。



(参考) 中間取りまとめ「成熟社会の共感都市再生ビジョン」(2025年5月16日)

成熟社会の共感都市再生ビジョン (都市再生の方向性)

目指すべき都市再生の方向性

- 我が国は、人口増加局面で量的拡大を追求する成長社会から、**精神的な豊かさや生活の質、価値の向上に重きを置く成熟社会に移行**。
- 建築費の高騰による影響、人口減少等による需要の不確実性を踏まえ、**都市の個性と質や価値に着目し、大都市と地方都市とが連携しながら、中長期的に持続可能な都市の再生を図る必要**。

引き続き、都市の**普遍的魅力**を向上させるとともに、画一化することなく**固有の魅力**を一層高めていくため、**官民連携の創意工夫を促し、これを評価することで、都市に人々の「共感」を呼び込む施策を推進**。



子どもから若者・高齢者まで多世代が共創し、多様な価値観を包摂するインクルーシブなまちづくりを進めつつ、**両方の魅力をともに高め、育てることが、人や投資を呼び込む都市の磁力の強化に繋がっていく**。

必要な視点のポイント

- ①「**経済的価値**」と「**公共的価値**」を官民連携で両立するために計画段階からの協働を促進
- ②都市の**固有の魅力**に着目し、地域資源である**既存ストックの活用を促進**
- ③まちを「**育てていく**」という視点により、**将来の変容性・柔軟性を許容する「余白」の創出を促進**



「みどり」と融合した生命力あふれる都市空間 (クランクイン大阪)



官民連携によるアーバンデザインの策定 (群馬県前橋市 馬場川通り)



まちと人の関係を「**発酵**」させる支援型開発 (下北線路街)



民有地を活用した「**跡地の公園化**」 (Slit Park YURAKUCHO)

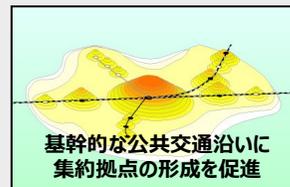
2. 余白を楽しむパブリックライフの浸透

- 都市に**将来の変容性・柔軟性を許容する「余白」を残す**ことで、**パブリックスペースにおける多様な活動を創出する視点を重視**。
- ウォーカブル政策とほごみち・交通政策との連携、民地も含むパブリックスペースの更なる利活用、事業初期期の準備段階の充実を促進**。

H19

集約型都市構造の提示

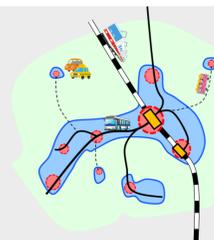
- ・公共交通と拠点整備による集約的な市街地像



H26

立地適正化計画制度の創設

- ・公共交通軸と連携した都市機能や居住の誘導
- ・地域公共交通計画との一体性を確保



R2

ウォーカブルなまちづくり

- ・目的性の高い移動だけではなく、滞留・回遊行動の需要喚起も交通政策の重要な対象に



目指すべき都市像としての「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向け、
機能的な面だけではなく、**都市の固有の魅力**や、**特定の目的に特化しない**
滞留・回遊行動といった質的な面も、政策的な重要度が増している

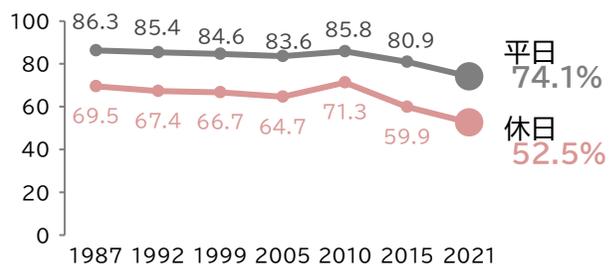
2. 我が国の「移動」をめぐる現状

若者層を中心とした外出・移動の減少

- 2010年から2021年の10年間で、若者層を中心に外出率・移動回数が低下傾向。平日の業務が減少しているほか、休日の食事や観光など、「都市を楽しむ」と言ふべき移動についても減少が顕著。
- 郊外や地方都市では「引きこもってしまっている」状況で、都市の質的な魅力の低下につながっているという指摘も存在。

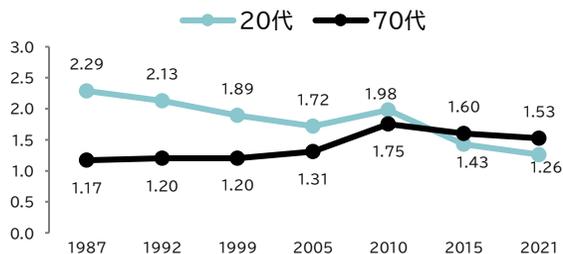
【家からのお出かけや1日の移動回数の変化】

外出率（1日1回は家から出かける人の割合）



漸減傾向であり、2021年は過去最低を更新

年齢階層別1日あたりの移動回数（休日）



20代の移動回数の減少が著しく、また、70代よりも20代の方が移動回数が少ない

目的別移動回数（平日）



通学、業務、買い物以外の私用といった移動が減少

出典：第7回全国都市交通特性調査結果

目的別移動回数（買い物以外の私用）（休日）



食事や観光を目的とする移動の減少が顕著

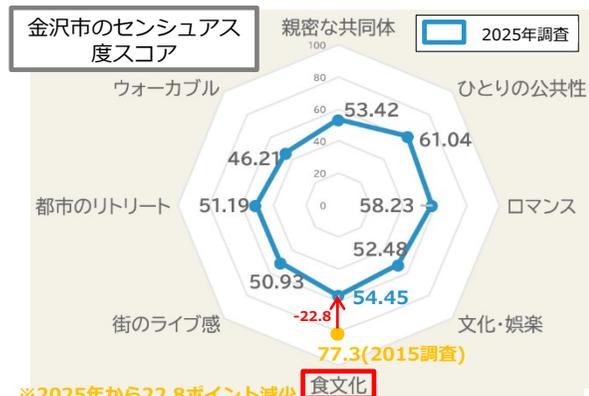
※通院は2010年より、つきそい・散歩は2021より調査

【『Sensuous City 2025』における調査結果】

『Sensuous City 2025』より抜粋（P.250）

地方都市では「食文化」や「自然」に強みがあったはずが、それらに関連するアクティビティをことごとく減らし、もともと強くなかった「店の人や他の客とおしゃべりしながら買い物をした」もさらにスコアを下げている。郊外も同様に数少ない強みであった「自然」指標でスコアを落とし、他の都市的な指標ではスコアを上げられなかったということになるだろう。要するに、郊外や地方は引きこもってしまっているのである。

出典：『Sensuous City 2025』LIFULL HOME'S総研

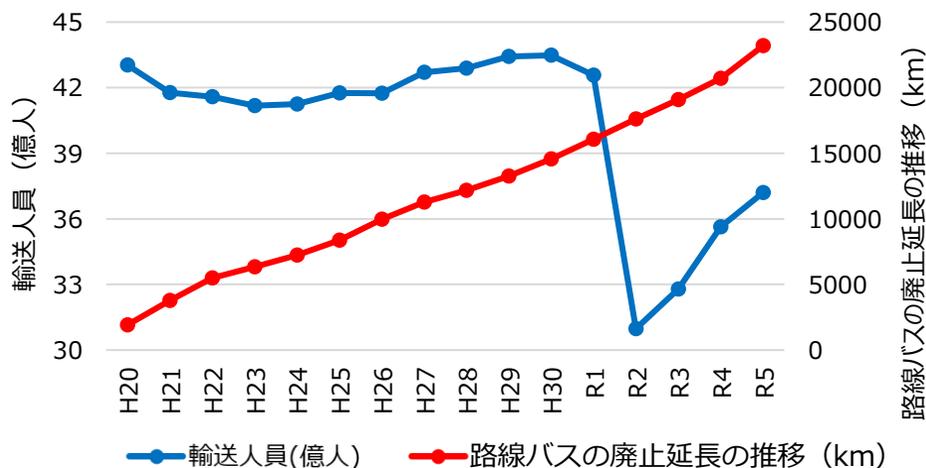


※2025年から22.8ポイント減少
※項目が違うため比較は目安である

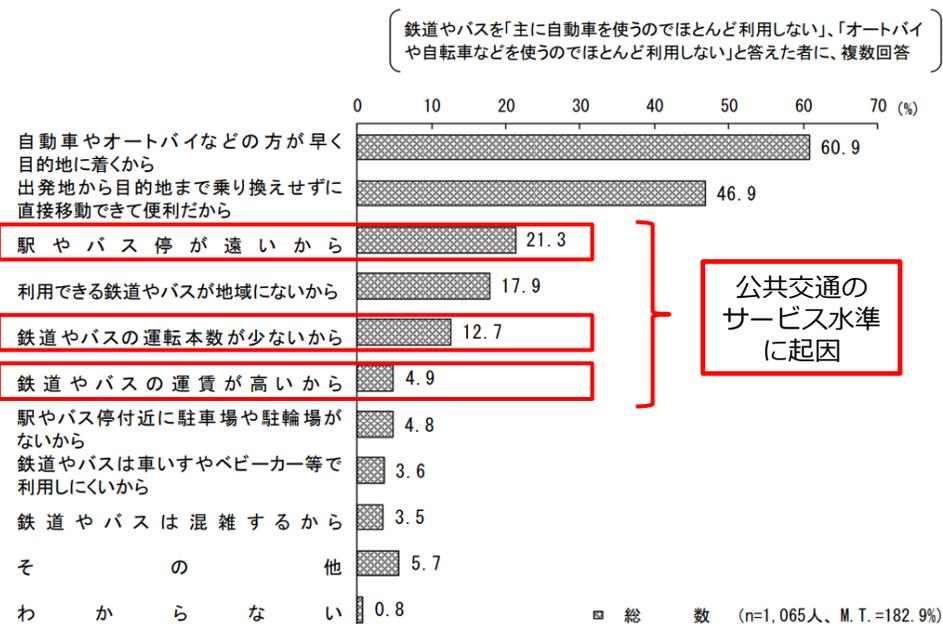
- バス輸送人員や路線距離は減少傾向。
- 移動に公共交通を使わない主たる理由としては、「駅やバス停が遠い」、「運行本数が少ない」等が挙げられており、運行頻度や路線数といったサービス水準の低下が、更なる輸送人員の低下を招くといった悪循環が生じる恐れ。

【路線バスと地域鉄道の現状】

路線バス廃止延長と輸送人員の推移



【日常的に公共交通機関を使わない理由】



公共交通のサービス水準に起因

<路線廃止の状況> (H20→R5年度)

- 路線バス：約23,193kmの路線が廃止
- 鉄軌道：約632.9kmの路線が廃止

出典：令和7年度第1回（第24回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会

出典：平成29年「公共交通に関する世論調査の概要」（内閣府）

【 課題 】

外出率・移動回数が減少傾向であり、総体として市民の活動量が減っている状況。
今後の人口減少やデジタル化の進展に鑑みると今後も減少傾向が継続する恐れ。

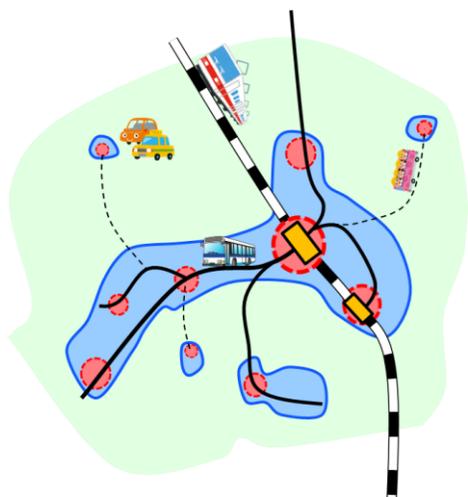
▶ コンパクト・プラス・ネットワークで掲げる、都市の持続可能性や魅力の向上
といった都市像の実現のためには、市民の活動量を増やしていく必要。

- 特定目的の有無にかかわらず、気軽に街に出て回遊するような移動が増えていくことが重要ではないか。
- そうした外出の動機となる拠点エリアの形成や、外出を促す（または、外出意欲を削ぐことがない）移動サービスの提供が、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に重要ではないか。

3. 本検討会で着目する、目指す都市の姿と 都市交通施策の関係

【 目指す都市の姿 】

- コンパクト・プラス・ネットワークで掲げる、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能がアクセス性高く一体的に提供されるとともに、市民や来街者が活発に行きかう街
- 都市交通施策の目標としては、トリップを増やし、街に人が出ている（気軽にアチコチお出かけできる）状態をつくる



機能性の高い都市構造の実現



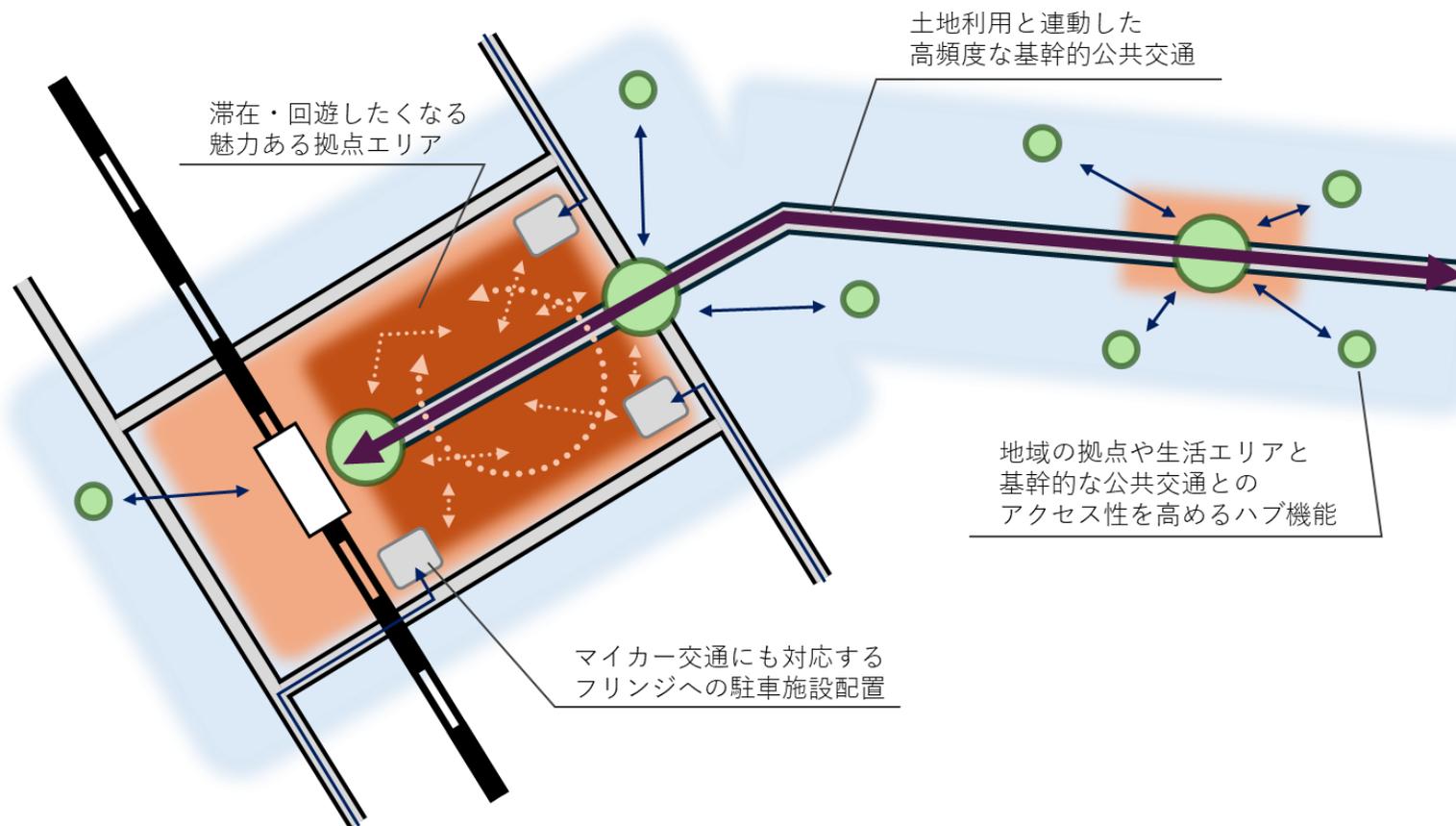
居心地がよく歩きたくなるまちなか



気軽に
アチコチお出かけ
したくなる・できる街

○市民の活動量を増やすために、都市交通施策では特に以下の観点に取り組んでいくべきではないか

- ① 土地利用と連動した、アクセスしやすく使い勝手（頻度、自由度等）の良い移動手段（モビリティ）の提供（外出意欲を削がない程度以上のサービス水準）
- ② 外出の動機となる、魅力ある拠点または快適な日常生活圏の形成（時を過ごすことのできる街の形成）



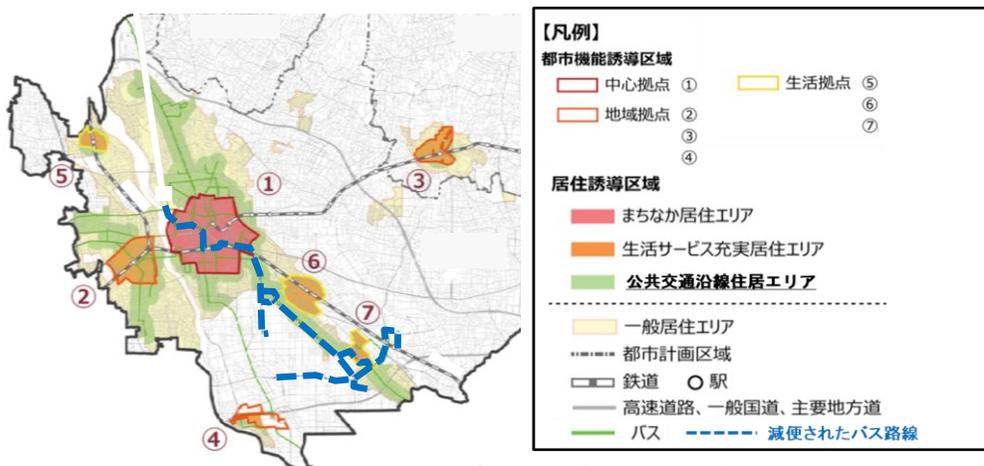
○立地適正化計画を作成後、骨格構造に位置付けた路線が廃止されたり、運行本数が減少している都市が一定程度存在。

【骨格構造に位置付けた路線の廃止】

○ 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

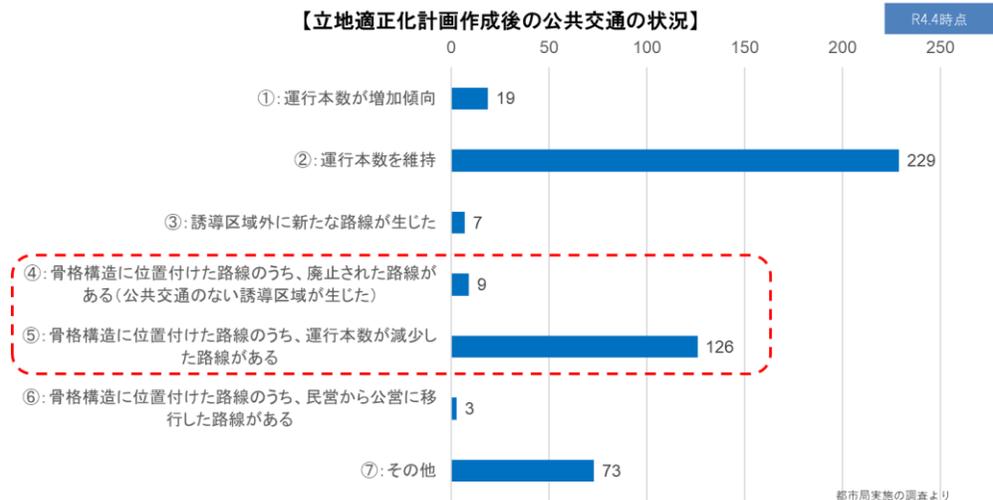
【骨格構造に位置付けた路線の運行本数減少】

○ 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**



「公共交通沿線居住エリア」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
A市立地適正化計画より抜粋

【立地適正化計画作成後の公共交通の状況】

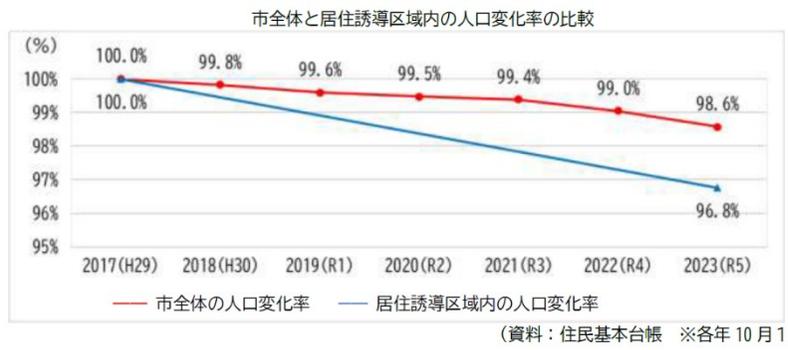
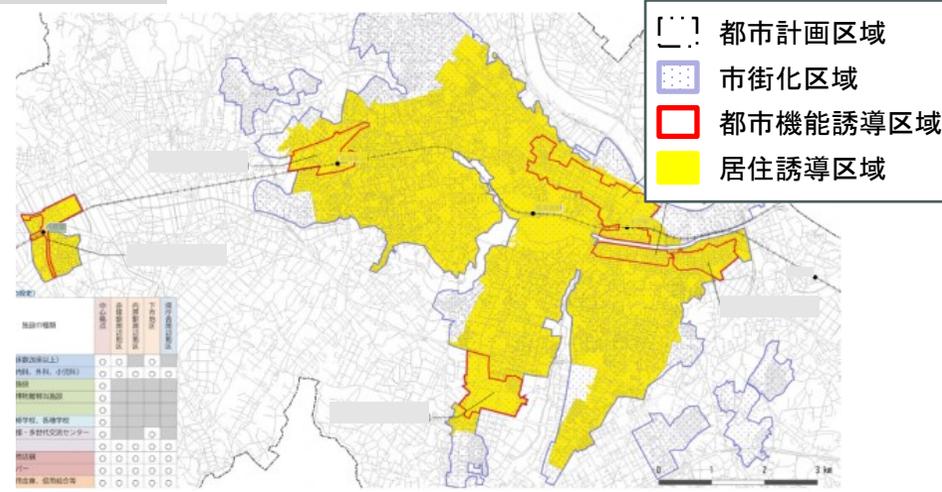
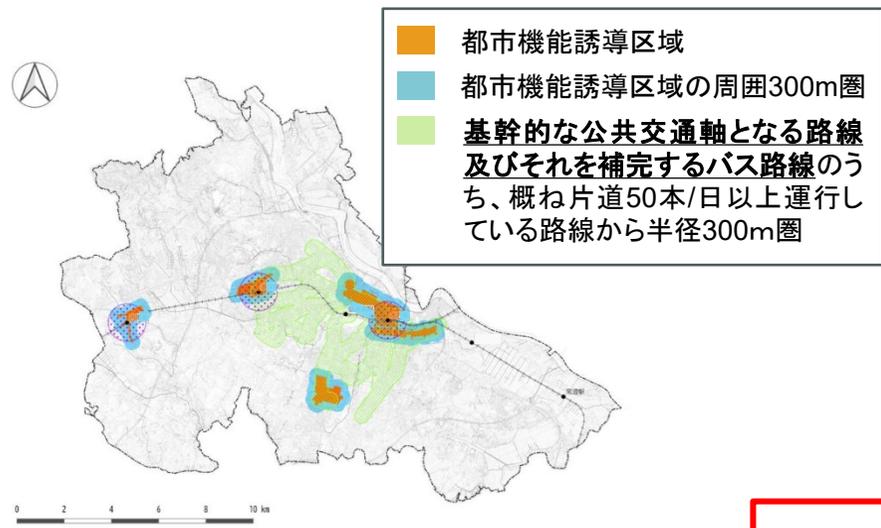


都市局実施の調査より

課題の例②:立地適正化計画における公共交通軸でのサービス悪化

- B市では、公共交通軸周辺に居住誘導区域を設定しているが、H29年からR5年の6年間で、沿線の居住誘導区域で人口が減少している一方、市街化調整区域で人口が微増。
- このように、人口の動態が狙い（計画）と逆になってしまっている例が存在。

【立地適正化計画の狙いと人口動態が逆になっている例（B市）】



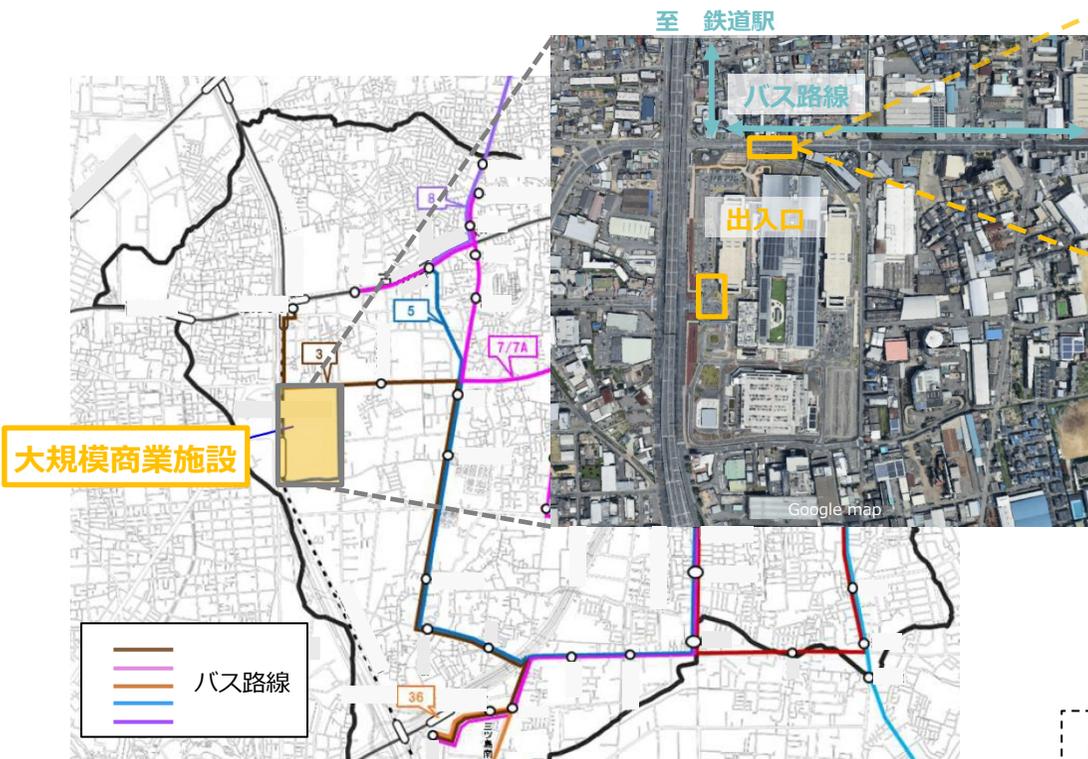
各区域における人口・人口密度の推移

区域	面積 (ha)	基準時 【2017 (平成29) 年10月1日】		評価時 【2023 (令和5) 年10月1日】	
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人) ※ () 内は基準時との差	人口密度 (人/ha)
市全域	21,732.0	272,924	12.6	269,038 (-3,886)	12.4
市街化区域	4,251.0	194,003	45.6	187,778 (-6,225)	44.2
居住誘導区域	2,741.4	137,961	50.3	133,506 (-4,455)	48.7
市街化調整区域	17,481.0	78,921	4.5	81,260 (+2,339)	4.6

(資料：住民基本台帳 ※各年10月1日)

○C市では、バス路線である幹線道路の沿道に立地している大型商業施設への入口周辺で渋滞が発生し、自家用交通や公共交通の速達性が低下する恐れ。

【公共交通軸沿線に大規模商業施設が立地している例（C市）】



出典：C市総合交通戦略より抜粋



幹線道路（バス路線）に面した出入口



幹線道路（バス路線）の様子

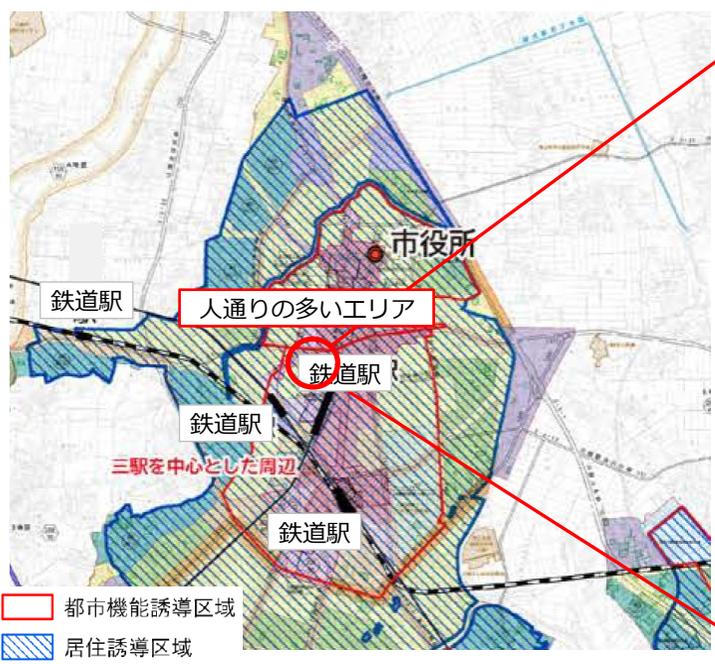
日曜日・祝日の夕方、15時～18時台は、周辺道路や駐車場が大変混雑し、ご出庫までお時間を要する可能性がございます。公共交通機関をご利用いただくか、お車でお越しのお客様は混雑日・混雑時間を避けてのご来館をおすすめします。

出典：商業施設HPより抜粋

- D市では、都市機能誘導区域が設定され、多くの観光客が訪れる中心部の商店街に車両交通が流入し、滞在快適性に悪影響が生じている。
- このように、交通流の整序など、地区交通の処理が適正に行われず、歩行者空間の魅力に対して負の影響が生じている事例が存在。

【車両交通が流入している例（D市）】

- 主要な観光資源が集中し多くの観光客が訪れる一方、複数のバス路線が通る幹線道路かつ生活道路となっていることから、人と車であふれている状況。
- 商店街である一方で、車両が流入していることから、交通上の安全や歩行者空間の魅力に対して負の影響が生じている。



歩行者と自動車の錯綜



一番街の通り沿いに整備された駐車場



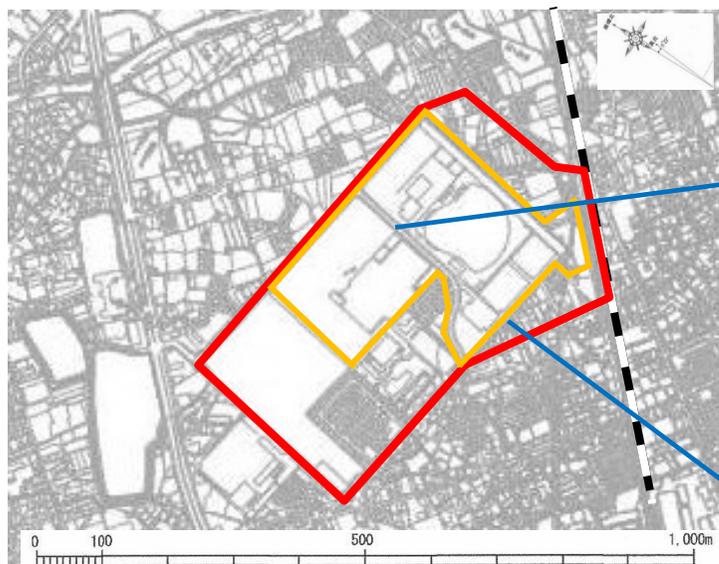
道路の横断の様子

出典：D市立地適正化計画

○まちなかウォーカブル推進事業において、単なる道路の拡幅など、必ずしも滞在快適性の向上につながると思えないような、制度趣旨との整合が不明確な事例が存在

【まちなかウォーカブル推進事業における滞在快適性の向上との関連性が薄い例（E市）】

- E市では、交通安全性や利便性向上という観点から事業を実施しており、駅周辺道路における歩道の拡幅や点字ブロックの整備などを実施。
- 一方、沿道には**大規模商業施設や駐車場が隣接**しているほか、**道路と沿道空間はフェンスで分断**され、歩行者中心の空間とは言い難い状況。
- 必要性の高い事業であるが、ウォーカブル施策という観点では、当該事業と滞在快適性の向上との関連性が必ずしも高いとは言えない。



— 滞在快適性等向上区域
— 都市再生整備計画区域



歩道の整備の状況

4. 国内外での取組事例

- 欧州における『持続可能な都市モビリティ計画（SUMP：Sustainable Urban Mobility Plan）』では、従来の交通計画が「交通流の容量と速度」を主たる目的としてきたのに対し、「アクセシビリティや生活の質の向上」を主たる目的に据えている。
- 特に「人」に焦点をあて、交通のみならず様々な政策分野から統合的にモビリティニーズを満たすよう戦略的に計画策定することが推奨されている。

持続可能な都市モビリティ計画の定義

「持続可能な都市モビリティ計画とは、**生活の質（QoL）を向上させるために、都市とその周辺に住む人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たす**ように設計された戦略的な計画である。これは、既存の計画手法に基づき、統合、参加、評価の原則を十二分に考慮したものである。」

SUMPの概念の基盤となる8つの原則

- 1 「都市圏域」を対象とする持続可能なモビリティの計画
- 2 組織の垣根を超えた協力
- 3 市民やステークホルダーの参加の枠組み作り
- 4 現況の診断と将来求められる成果の見極め
- 5 長期ビジョンと明確な実施計画の策定
- 6 すべての交通モードの統合的な発展の促進
- 7 モニタリングと評価の事前の織り込み
- 8 品質の保証

SUMP策定・実施プロセスの概要図



作業体制の構築

- 1.1 策定に必要な知識・経験とリソースの評価
- 1.2 部局横断コアチームの立ち上げ
- 1.3 政治家や各機関の当事者意識の確保
- 1.4 **ステークホルダー・市民参加の計画**

アウトカム指標の選定と目標値の設定

グッドプラクティス エレブレー（スウェーデン）：交通発展のための3つの重要な目標値



ステークホルダーとの協働による施策パッケージの選択



施策とは

施策とは、SUMPにおける1つまたはいくつかの政策目的の達成に向けて、あるいは1つまたはいくつかの問題の克服のために実施する、広範なタイプのアクションである。具体的には、土地利用、インフラ、規制、マネジメント、サービスの施策から、行動変容、情報提供、プライシングに関する施策までさまざまな実例がある。

<交通流の展開に関する3つの目標値>

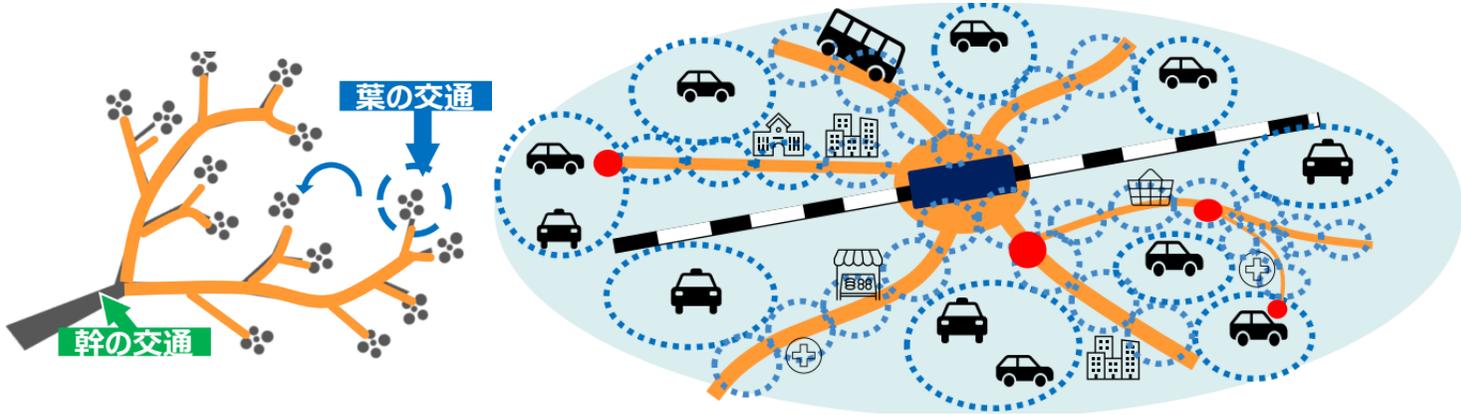
1. 自転車、徒歩、公共交通機関の交通手段分担率を全トリップの60%に引き上げること
2. 化石燃料を使用する自動車の台数（絶対値）を減らすこと
3. 自動車、バス、自転車による移動の所要時間の差を改善すること

- 地域公共交通の持続性を確保するためには、ネットワーク上に「軸」と「拠点」を定めることが重要であることが、令和6年4月の有識者検討会の中間とりまとめで報告されている。
- 特に「軸」については、「お出かけ需要」や「生活需要」など様々な場面を想定し、人口規模など都市の特性も踏まえながら、目標とする運行頻度・回数といった水準を戦略的・階層的に設定することが有効とされている。
- 設定に当たっては、立地適正化計画と具体的・即地的に一致させ、施設配置や空間形成等といった都市政策と実質的連携を図ることが重要とされている。

<p>品質保証 (お出かけ需要)</p>	<p>様々な外出需要に幅広く対応できる運行頻度・回数を確保</p> <p>【パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル】</p> <p>※主にB:地方都市（人口10万人以上）において設定されることを推奨。人口規模や時間帯等により、複数本/時以上の設定例もある。また、定時性や始発時刻・終発時刻、混雑状況についても留意することも必要。</p>	<p>設定例：3～4本/時 以上</p>
<p>性能保証 (生活需要)</p>	<p>生活必需移動（通学・通院）の足を確保</p> <p>買い物など日常のお出かけに困ることがない運行頻度・回数を確保</p> <p>特定の需要（通勤・通学等）に対応する運行頻度・回数を確保</p> <p>※地域の実情（高齢化率やこどもの居住割合等）を踏まえて、本数を増やすことも想定。</p>	<p>設定例：1日3本（朝、昼、晩）</p> <p>設定例：2時間に1本 以上</p> <p>設定例：ピーク時3本/時 以上</p>

「幹・枝・葉の交通」のうち、「枝の交通」は「公共交通軸」として階層化（都心、幹線、支線など）し、それぞれ一定の水準（運行頻度・回数）を目標として設定。

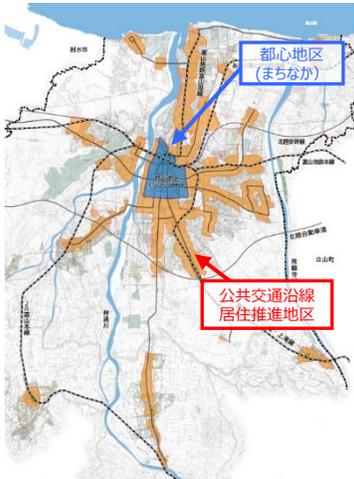
立地適正化計画の「公共交通軸」と具体的・即地的に一致させ、まちづくり政策（施設配置や空間形成等）と実質的連携を図ることが重要。



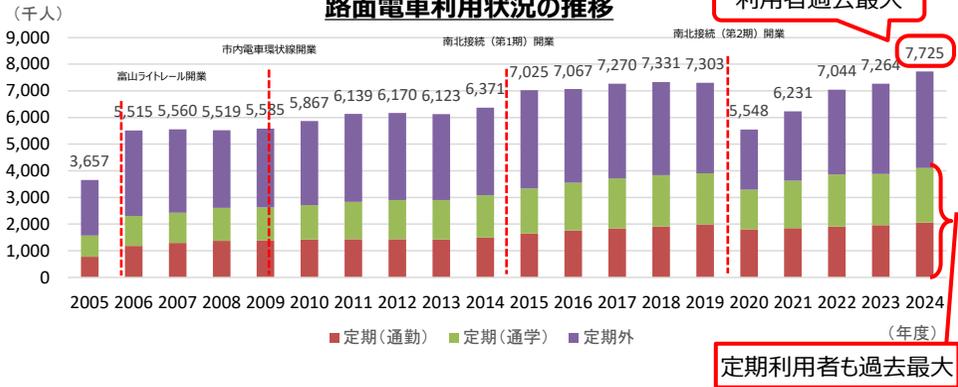
- 「公共交通軸」として階層的に水準を設定
(例) 都心、幹線、支線、生活など
- 品質保証（お出かけ需要）
 - 設定例：3～4本/時 以上（※）
 - ※ パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル
 - 性能保証（生活需要）
 - 設定例：1日3本（朝、昼、晩）
 - 設定例：2時間に1本 以上
 - 設定例：ピーク時3本/時 以上

- 富山市では、基幹的な公共交通軸となるLRTについて、需要追従ではなく需要創出の発想で、利用者の利便性の観点から運行頻度を設定。
- 宇都宮市では、高頻度なLRTの導入により、公共交通の利用者増加や、沿線の地価上昇が見られる。

【富山県富山市】



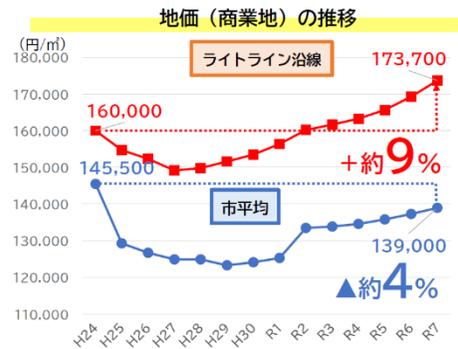
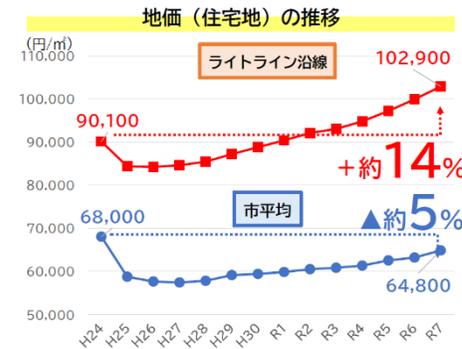
運行頻度は、「時刻表を見ずに使える水準」を目安として、日中15分間隔、ラッシュ時10分間隔という運行間隔を設定



出典：富山市提供資料より作成

【栃木県宇都宮市】

「H26PT調査」と「ライトライン開業後の生活行動意識調査」で得られた通勤目的の交通分担率の変化を比較すると、公共交通が約4ポイント増加する一方、自家用車は約2ポイント減となった。



出典：宇都宮市提供資料より作成

- 八戸市では、市営バスと民間バスで別々にあった乗り場を統合し、ダイヤを平準化（等間隔・共同運行化）や上限運賃化を実施。また、中心街を通る「バス路線の色分け」とアルファベット記号による「方向別のナンバリング」により、利用者がどのバスに乗ればいいのか直感的に分かりやすくなる工夫を実施。
- こうした取組により、バスの利用者が増加するなど、ソフト対策で公共交通軸の強化を図っている事例も存在。

【ソフト施策による都市軸強化の取組（青森県八戸市）】



先行表示

- ・中心街から田面木方面の場合、「T」と表示
- ・郊外を出発し中心街を終点とする場合、「C」と表示



H14 H16 H18 H20 H22 H24 H26 H28

※ 福祉乗車証、高速バス、コミバスの利用者を除いた数値
※ H26からH27にかけ、一部事業者の集計方法に変更があり、前年度までとの単純比較はできない。



H14 H16 H18 H20 H22 H24 H26 H28

※ 各種補助金、各種負担金を除いた数値

- 松本地域では、地域公共交通をインフラとして捉えて、行政が主体となった路線再編や系統の新設等を実施。
- 「エリア一括協定運行事業」を活用し、公募型プロポーザルにより選定した交通事業者との協定に基づき、行政が主体的に設定したエリア全体でのサービス提供に対し、市が負担金を支出する「公設民営型」の運営を実現。

【松本地域公共交通利便増進実施計画（エリア一括協定運行事業）】

- ① 重複路線の整理、長大路線の分割
- ② 地域ニーズに応じた増便や系統の新設
- ③ 運賃のキャッシュレス化や情報発信の強化【関連事業】

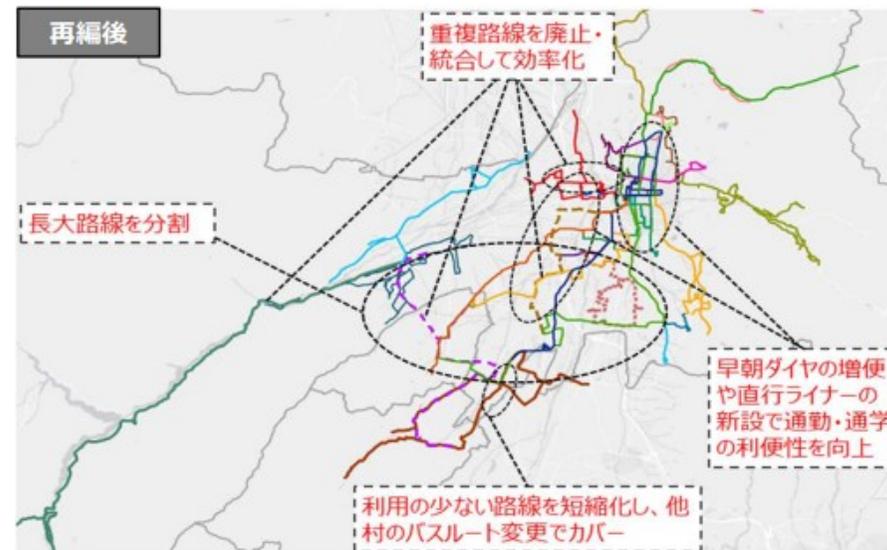


▲「公設民営バス」公式ロゴマーク



▲キャッシュレス機器（写真は実証時）

- ・効率性の向上による持続可能性確保
- ・利用ニーズに応じた路線設計による利便性向上

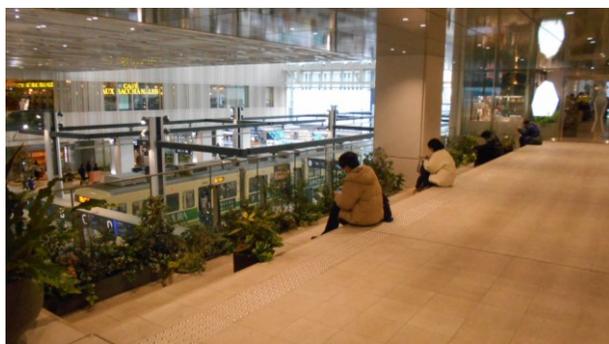


作成自治体、事業実施区域：松本市、山形村、朝日村
事業実施予定期間：R5.10～R10.9

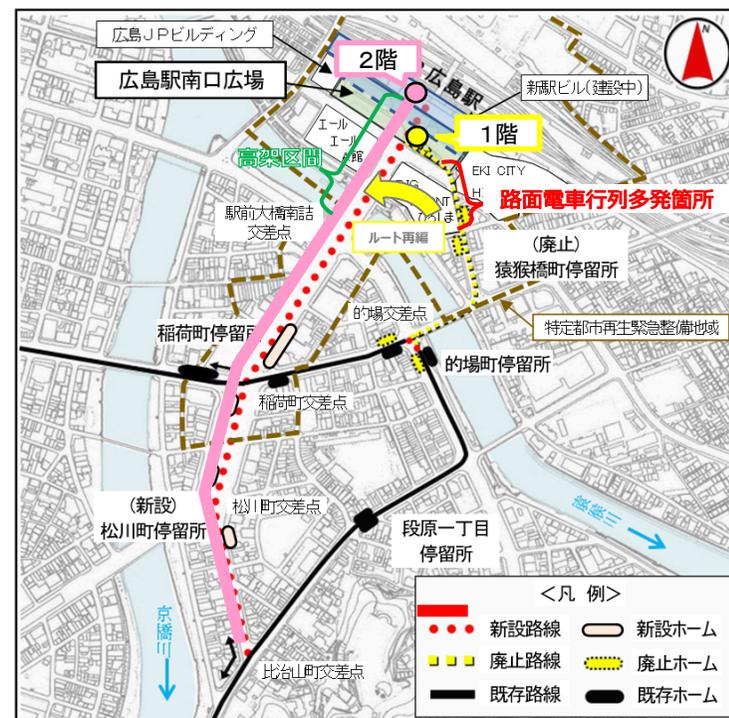
ネットワークの中心を担う路線等は、**松本市と交通事業者が締結した協定**に基づき、**市が複数年にわたって負担金を支出し、安定的に交通サービスを確保。**

- 広島駅では従前、駅前において路面電車の行列が多発し、また、鉄道と路面電車の乗り換えに階をまたぐ移動が必要となっており、道路混雑、歩行動線の輻輳、乗り換えが不便であるなどの課題があった。
- 駅ビルの建て替えと連携し、路面電車を鉄道の改札至近の2階部分へ進入させるルートの新設し、路面電車の定時性や速達性の確保に加え、鉄道利用者の乗換抵抗の低下を実現。
- また、乗り場周辺の空間の高質化を図り、良質な滞在環境を創出するなど、利便性と空間の質の双方から、乗換抵抗を低下させる工夫がなされている。

【路面電車のルート再編と滞在環境の創出（広島県広島市）】



広島駅南口広場



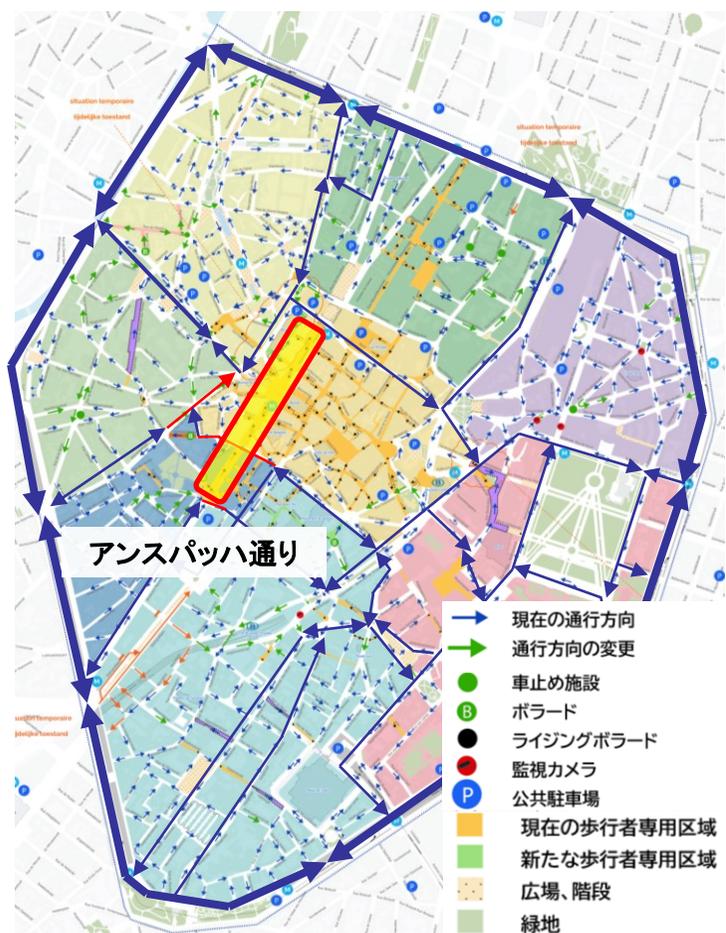
路面電車ルート図（広島駅周辺部）

- ブリュッセル市（ベルギー）では、地区交通計画を詳細に策定。中心市街地を8つのエリアに分類し、各エリア内で歩行者ゾーンが拡張され、車両は接続経路を介してエリア間を移動。
- 交通流の整序と空間再編を効果的に実施することで、居心地の良い都市空間を創出。

【交通政策と都市空間の創出に向けた取組み（ブリュッセル市（ベルギー））】

取組における交通計画上の要点※

- ① アンスパッハ通りを囲む形で中心市街地内に環状の交通迂回路を設定
- ② 駐車場を外縁部へ集約し料金設定の工夫により中心市街地内への自家用車の流入を抑制
- ③ 約20系統あるバス路線の再編によって車両同線の交錯やバス停の発着に伴う渋滞を緩和させ、定時制・運行頻度を改善



整備前（左）と整備後（右）のアンスパッハ通り

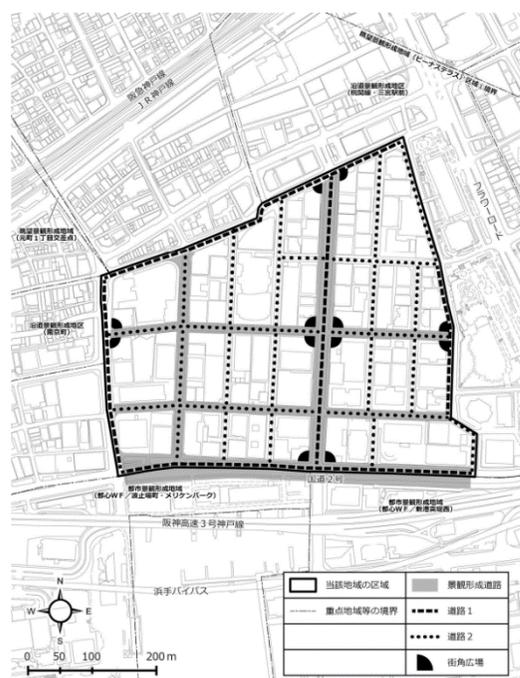


撮影：吉野和泰

※都市と交通138号『ブリュッセル・アンスパッハ通りの歩行者空間化と中心市街地の面的交通再編』鳥取大学 工学部 助教 吉野和泰（2025.01）より

- 自家用車の発着場所となる駐車場を適正に配置することは、拠点エリアの交通処理や、車での来街者の利便性にとって重要。
- 主要な通り沿いへの駐車場設置を規制したり、届出駐車場の面積要件の引き下げにより中心部の駐車場の状況を詳細に把握するなど、効果的な駐車場マネジメントを実施している例が存在。

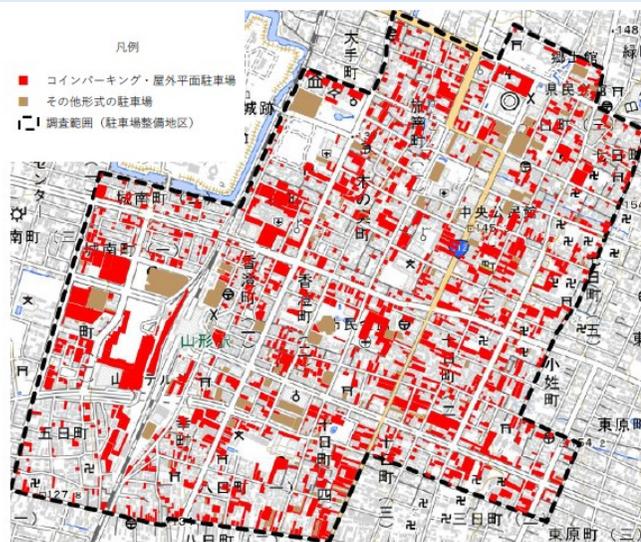
【景観形成基準による出入口規制（兵庫県神戸市）】



景観形成基準に「駐車場の出入口は、景観形成道路及び景観形成広場に面して設置しないこと」などを記載。

出典：神戸市景観計画

【都市再生特別措置法の特例による届出基準の引き下げ（山形県山形市）】



空き店舗化→“とりあえず”駐車場の増加



撮影日：2014年9月 © 2025 Google



撮影日：2018年6月 © 2025 Google

路外駐車場配置等基準の概要（R6.7施行）



届出対象となる行為	駐車場配置適正化区域や主要な幹線道路に面した部分において、 ①路外駐車場を新たに設置する場合 ②既存の路外駐車場の規模または自動車の出入口を変更する場合
届出対象となる規模	駐車場の用に供する部分（駐車マス）の面積が50㎡以上 ※無料駐車場を含む（月極駐車場や専用駐車場は除く）
構造等に関する基準	【駐車場配置適正化区域全体】 次の事項を可能な限り満たすこととする。 ①フラップレス化 ②にぎわいの創出に資する管理規程の作成 ③通りに面した部分への多目的スペースの設置や植栽等による緑化 【主要な幹線道路に面する路外駐車場】 主要な幹線道路に面した部分への出入口設置を原則禁止とする。 ただし、主要な幹線道路のみに面しているため、出入口を設置せざるを得ない場合は、ハーモニカ構造の禁止など7事項を遵守することを原則とする。

出典：山形市まちなか駐車場適正化計画（令和5年12月）

- 自転車は、都市における低炭素で自由度の高い重要なパーソナルモビリティ。
- 徒歩をはじめ自転車などの移動モードと錯綜しない適正なすみ分けを図ることや、通勤通学や買物など目的性の高い移動だけでなく、回遊行動を促すための活用なども重要。

【コペンハーゲン（デンマーク）】

- Strøget（ストロイエ）では、商店街の通り沿いの舗装・街路設備・広場が一体的にデザインされ、滞留・回遊性の高い空間を形成。
- メイン通り周辺やフリンジに公共駐車場・駐輪場を配置することで中心部への流入を抑制。また、自転車専用道等を道路空間を整備。



Strøget(ストロイエ)のメイン通り



メイン通り横の駐輪場



自転車道と歩道



自転車専用道

【ユトレヒト（オランダ）】

- ユトレヒトでは、市街地中心部に歩行者ゾーンを設定し、一部の道路で自転車・スクーター・自動車の通行を特定の時間帯で制限。
- 歩行者ゾーンの周縁部に駐輪施設を配置し、自転車はエリア外縁までのアクセス手段とし、中心部では徒歩による回遊を促進。



- 市内中心部の歩行者天国
- 屋根および警備付き自転車駐輪場



自転車は午後6時から翌日の正午まで通行可能



中心部の歩行者空間

- 拠点エリアの滞在快適性を高めるためには、ウォーブル関連制度の活用のほか、ほこみち制度（歩行者利便増進道路制度）の活用も有効。
- 仙台市では、ウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）とほこみち（歩行者利便増進道路）指定を併用し、整備段階での空間の高質化を図るとともに、管理・運営段階においては、まちづくり団体による賑わい創出の取組と連携するなど、官民一体で滞在快適性を高める工夫がなされている。

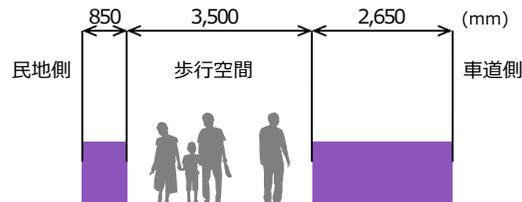
ウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）内にあるほこみちの事例（宮城県 仙台市内）

- ✓ R3～ まちなかウォーカブル推進事業を活用し、定禅寺通りの高質化を実施中
- ✓ R4.7.27 ほこみち指定
- ✓ 占用主体であるまちづくり団体が、地元のコミュニティの場・賑わい創出、回遊性向上に向けた取組として様々な取組みを実施。



○歩行者利便増進道路（定禅寺通）

▼標準横断面図 ■利便増進誘導区域



- ・日頃から誰でも利用できるテーブルセットやベンチを設置
- ・週末を中心に、マルシェを不定期で開催

休憩スペース（テーブルセット、ベンチ）
（定禅寺通）



賑わいイベントスペース（定禅寺通）



食事スペース（稲荷小路）



出典：仙台市提供

歩行者空間化と合わせた周辺交通のマネジメント（大阪）

- なんば駅前では、社会実験も踏まえながら、空間を車中心から人中心に変える官民の取組が進み、広場の開業に至った。
- 併せて、広場に接続する道路（なんさん南北通り）について、交通規制・荷捌き機能再編と、建物一階部分の用途制限（店舗のみに限定）等により、なんば広場と一体となった質の高い歩行者空間を確保。

■ 整備前:車スペースが大部分



■ タクシー乗り場・道路を広場化する3日間の社会実験（H28）



■ なんば広場の先行オープン（R5）



交通規制・荷捌き機能再編



用途制限等

なんさん南北通り建築協定 概要（抜粋）

【敷地・位置】

なんさん南北通り（なんさん通りのうち、難波中2交差点より北に延伸する通り）に面する部分は自動車の出入口（荷物の搬入・荷捌きを目的として設けるものを除く。）を設けないものとする。

【用途】

次に掲げる用途を禁止

- ・ 1階のなんさん南北通りに面する部分を自動車車庫（荷物の搬入・荷捌きを目的として設けるものを除く）、事務所、住宅、共同住宅、寄宿舍又は下宿の用途に供するもの。

【1階平面例】

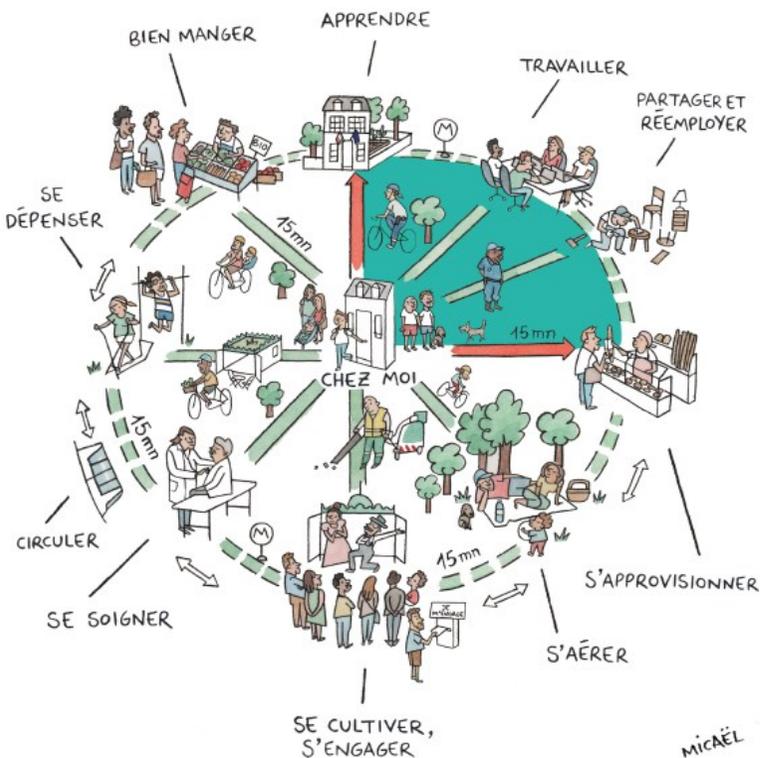
通りの賑わいづくりのために、なんさん南北通りに面する部分は、店舗として利用。
※自動車車庫（荷物の搬入・荷捌きを目的として設けるものを除く）、事務所、住宅、共同住宅、寄宿舍、下宿は、1階のなんさん南北通りに面しない部分なら利用可能。



○パリ市では、徒歩や自転車で、買い物、仕事、娯楽、文化、スポーツ、医療など、生活に必要なサービスに15分以内でアクセスできる「15分都市圏」を掲げている。

【パリ市の「15分都市圏」】

「15分都市」のイメージ



出典：パリ市HP

「広場を改革しよう！」

(Réinventons nos places!)

- バスティーユ広場にて、25,000㎡の道路を歩道・自転車ゾーンに転換



「息をするパリ (Paris Respire)」

- パリ中心部では、エリアごとに異なる日程でZTLを設けており、該当日は**午前11時から午後6時**までの間は車両の通行を禁止。例えば、シャンゼリゼ通りなどがある水色の区間では、毎月第1日曜日は車両通行を禁止し、歩行者天国としている。
- ただし、緊急車両や公共交通機関、エリア内に目的地がある車両等は走行速度20km以下で通行を許可。



パリ中心地のZTL (左)、歩行者天国のシャンゼリゼ通り (右)

出典：franceinfo, Paris - La place de la Bastille fermée à la circulation ce mardi après-midi, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-iledefrance/paris/paris-place-bastille-fermee-circulation-ce-mardi-apresmidi-1700084.html>, Accessed Apr.2020

- 近年、公共交通や多様なシェアモビリティを結節する「モビリティ・ハブ」に注目が高まっている。
- 都市における多様な移動の選択肢の提供や、ラストワンマイル交通の充実、小さな賑わいの核の形成などの観点から、こうしたモビリティ・ハブの導入や充実が有効。

【ブレーメン市モビリティハブ“mobil.punkt”】

- ブレーメン市内では、カーシェアリングステーションである“mobil.punkt”を**市内160か所以上に整備**。バスやトラムの停留所に近接して整備されている事が多く、モビリティハブとして自転車やキックボード等により乗り換え利用が可能。限られた都市空間において、**自家用車による駐車スペースの削減にも寄与**。



mobil.punkt(ブレーメン)

出典：mobil.punkt公式サイトより

【さいたま市「大宮ぷらっと」】

- まちなかの交通と生活サービスのハブとなるスペースとして、民間事業者が整備。**カーシェア、電動アシスト自転車、スクーターのステーション**となっており、併設する**広場において、キッチンカーを用いたイベントなどが開催**されている。



さいたま市大宮ぷらっと（埼玉県さいたま市）

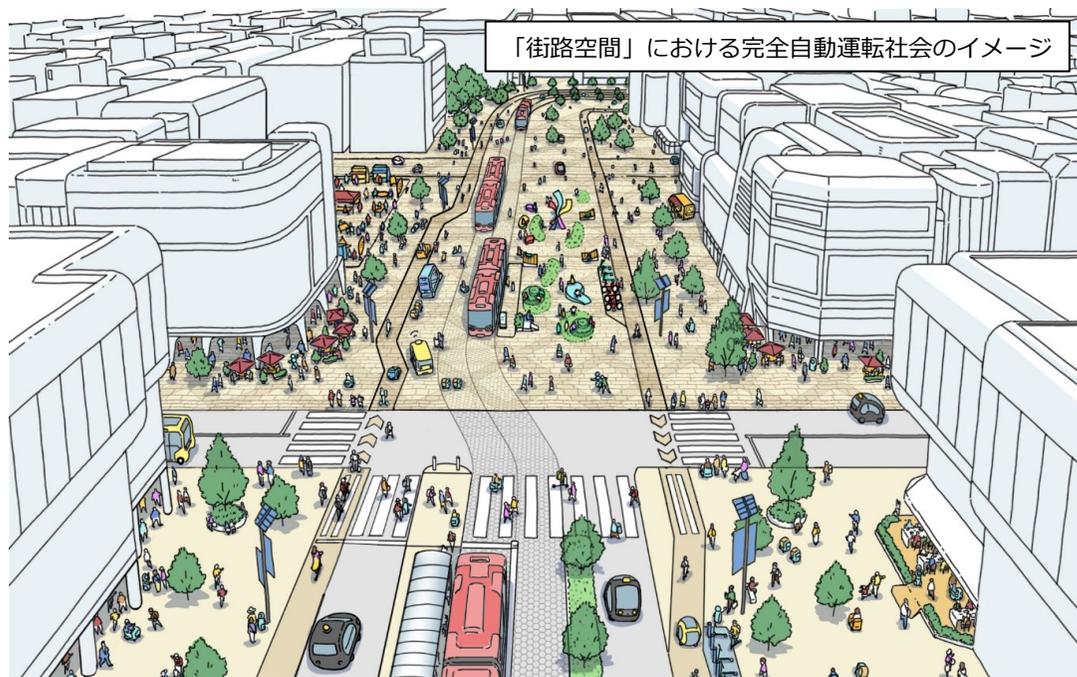


出典：大宮ぷらっと公式サイトより 34

- 来るべき自動運転社会に備え、都市空間もそれに対応したものとして整備を進める必要。
- このため、国土交通省では令和7年5月に『都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集』を公表。
- この中では、自動運転技術への対応のみならず、将来の都市空間・街路空間が目指していくべき姿を念頭に置いた整理を試みている。

【自動運転ポイント集】

・・・自動運転技術のメリットや留意事項、まちづくりへの活用の考え方について整理



- 自動運転車両と手動運転車両が混在する社会や、混在せずに本格的に導入が進んだ社会についてポイントを整理。
- 4つの対象エリア「都市交通」「街路空間」「駅前広場」「身近なエリア」ごとに検討。
- 完全自動運転社会により移動の自由度が高まったとしても、「コンパクト・プラス・ネットワーク」及び「ウォークブルな空間づくり」は目指していくべき都市像であることを確認した。

