

都市交通軸の強化に向けた取組

令和8年3月18日

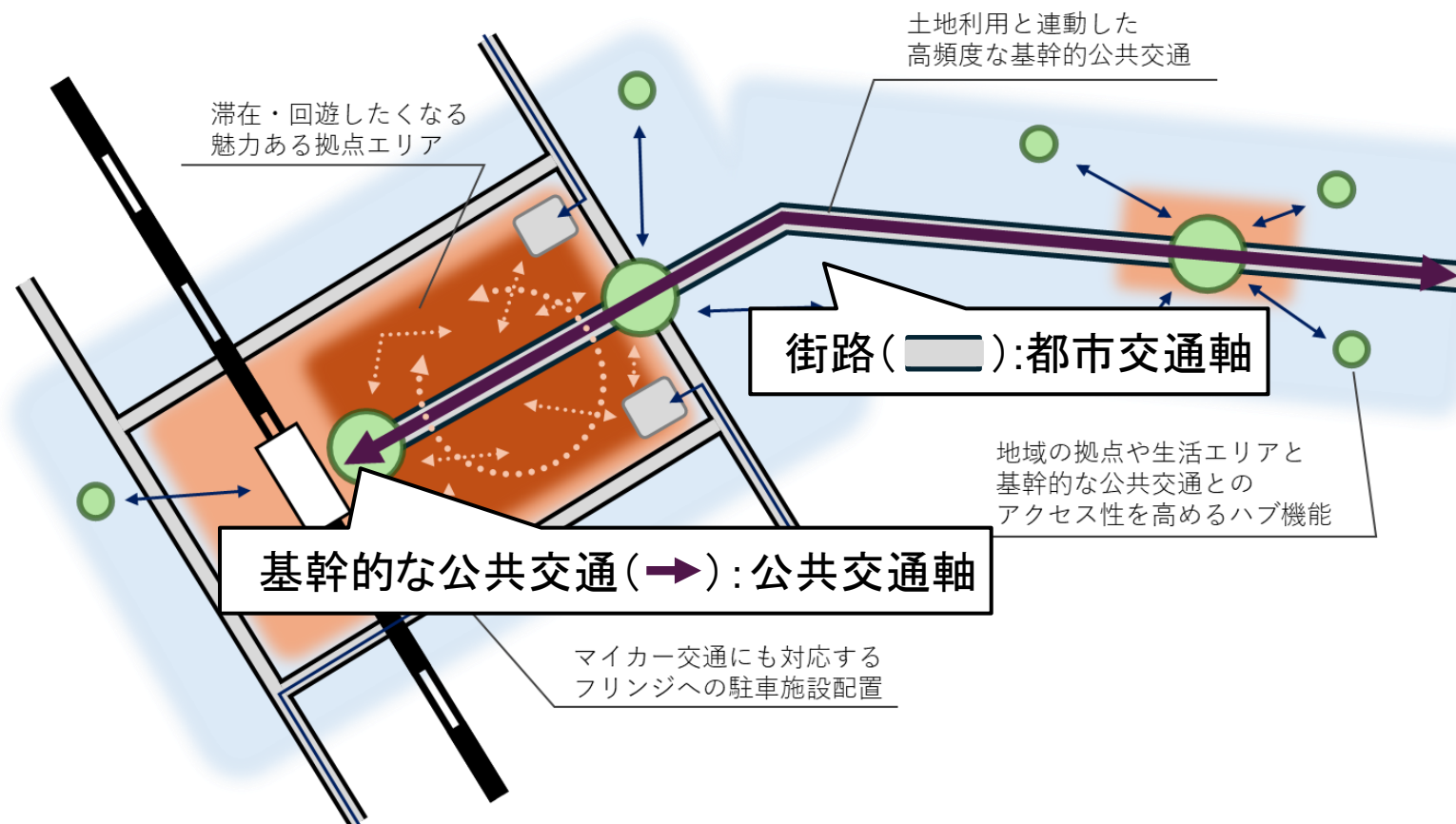
国土交通省 都市局 街路交通施設課

【 目次 】

1. 施策検討の枠組
2. 施策の深化に関する取組
3. 計画・事業のあり方

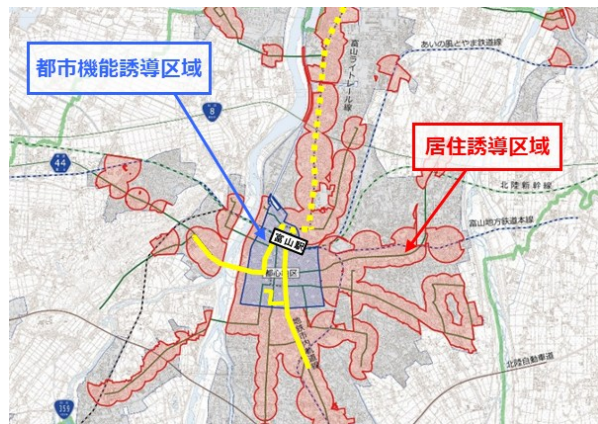
1. 施策検討の枠組

- 本検討会における「都市交通軸」とは、都市機能誘導区域相互、都市機能誘導区域と居住誘導区域を連結し、都市における社会経済活動の主軸として、市民や来街者の気軽な外出を促す装置として、都市の骨格を形成し都市構造を規定する幹線道路と考える。
- なお、このうち、幹線バス路線、BRT、LRT等の幹線的な公共交通機関が運行している路線を「公共交通軸」として整理する。



- 都市構造において、都市交通軸が明確であることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から様々な効果が期待される。

【都市における様々な活動・交流・集積の促進】



■ 公共交通沿線への居住の推進

- ・都心地区及び居住誘導区域への支援（住宅取得補助等）

■ 公共交通軸の活性化

- ・富山駅周辺整備に伴うバス路線見直し 等

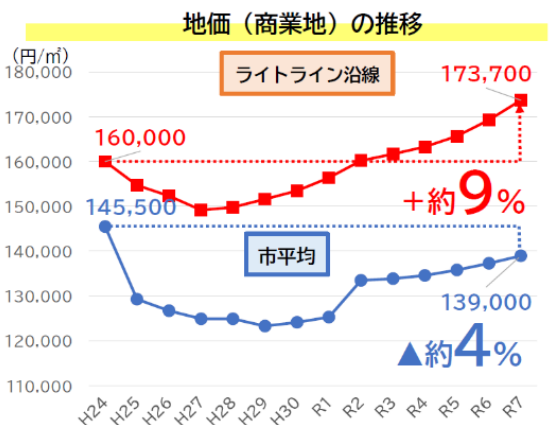
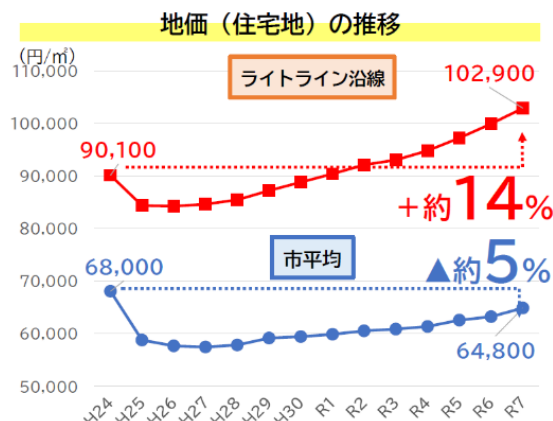
■ おでかけ定期券事業

- ・市内各地から都心地区等への公共交通の利用料金を100円とする割引（市内在住65歳以上）

- ・都心地区の歩行者数の増（H27⇒H29 14.6%増）
- ・都心地区の空き店舗が減（H24⇒H29 2.6㎡引減）
- ・市内電車の利用者数は、H19年度以降増加
- ・都心地区では、平成20年から転入超過を維持
- ・居住誘導区域では、平成24年以降、転入超過傾向
- ・富山駅周辺、環状線沿線を中心に市全体の地価の上昇率以上に地価上昇（市全体でも平均0.7%上昇（R1/H30））
- ・固定資産、都市計画税収が増（H24⇒R2 10%以上）

【都市経済活動の活発化】

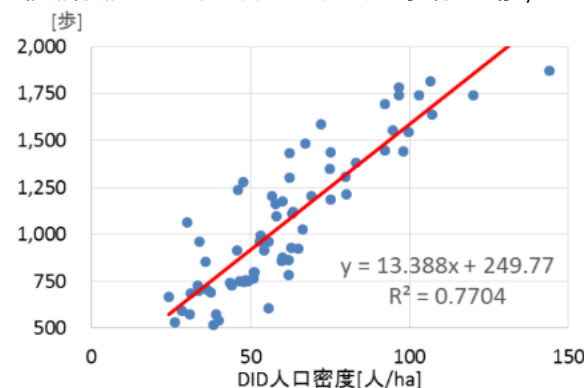
第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲



【市民の外出の促進と健康の増進】

- ・コンパクトシティの取組によって歩行量（歩数）の増大が期待される
- ・歩行は身体活動の基本、歩行量（歩数）の増大により健康増進効果が期待される

移動行動における一日一人あたりの歩行量（歩/人・日）



※ H22全国都市交通特性調査データ、「健康増進のための歩行量実態調査とその行動群別特性分析への応用（筑波大谷口教授ほか）」をもとに国土交通省作成

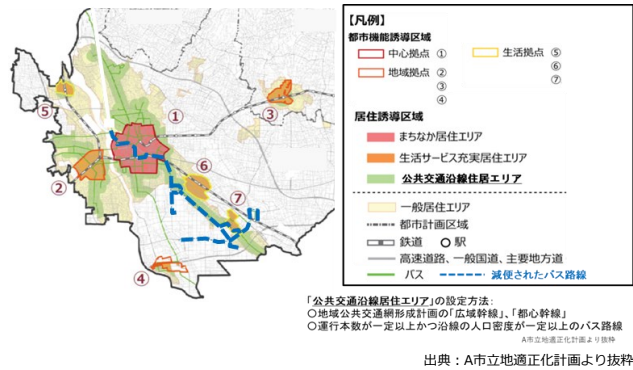
※ H22全国都市交通特性調査対象都市のうちDIDを有する69都市の20歳以上の移動データをもとに分析

出典：宇都宮市提供資料より作成

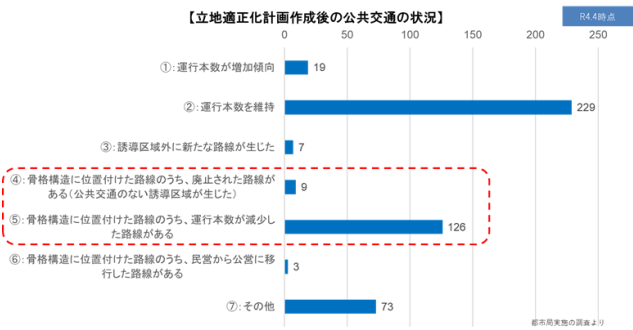
- 公共交通軸沿線への居住誘導が進まず公共交通利用者が減少する一方、沿線への大規模集客施設の立地などに起因する道路混雑等により公共交通の定時性、速達性も低下。
- 運転手不足とも相まって、公共交通の廃止や減便が進み、土地利用誘導の根拠を失ってしまう事例が一定数存在するなど、公共交通軸が十分機能していない状況。

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲

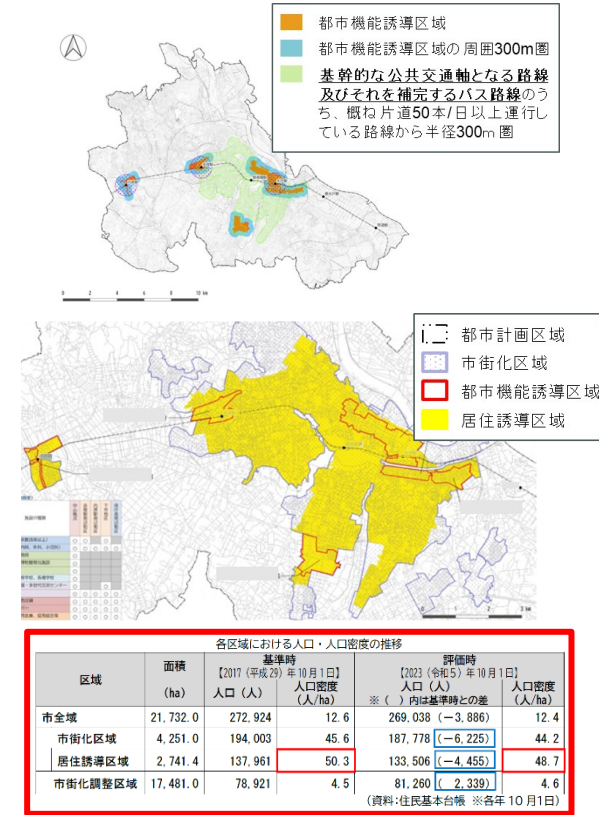
【骨格構造に位置付けた路線の廃止】



【骨格構造に位置付けた路線の運行本数減少】



【立地適正化計画の狙いと人口動態が逆になっている例】



【公共交通軸沿線に大規模商業施設が立地している例】



【 これまでの公共交通軸の実態と課題 】

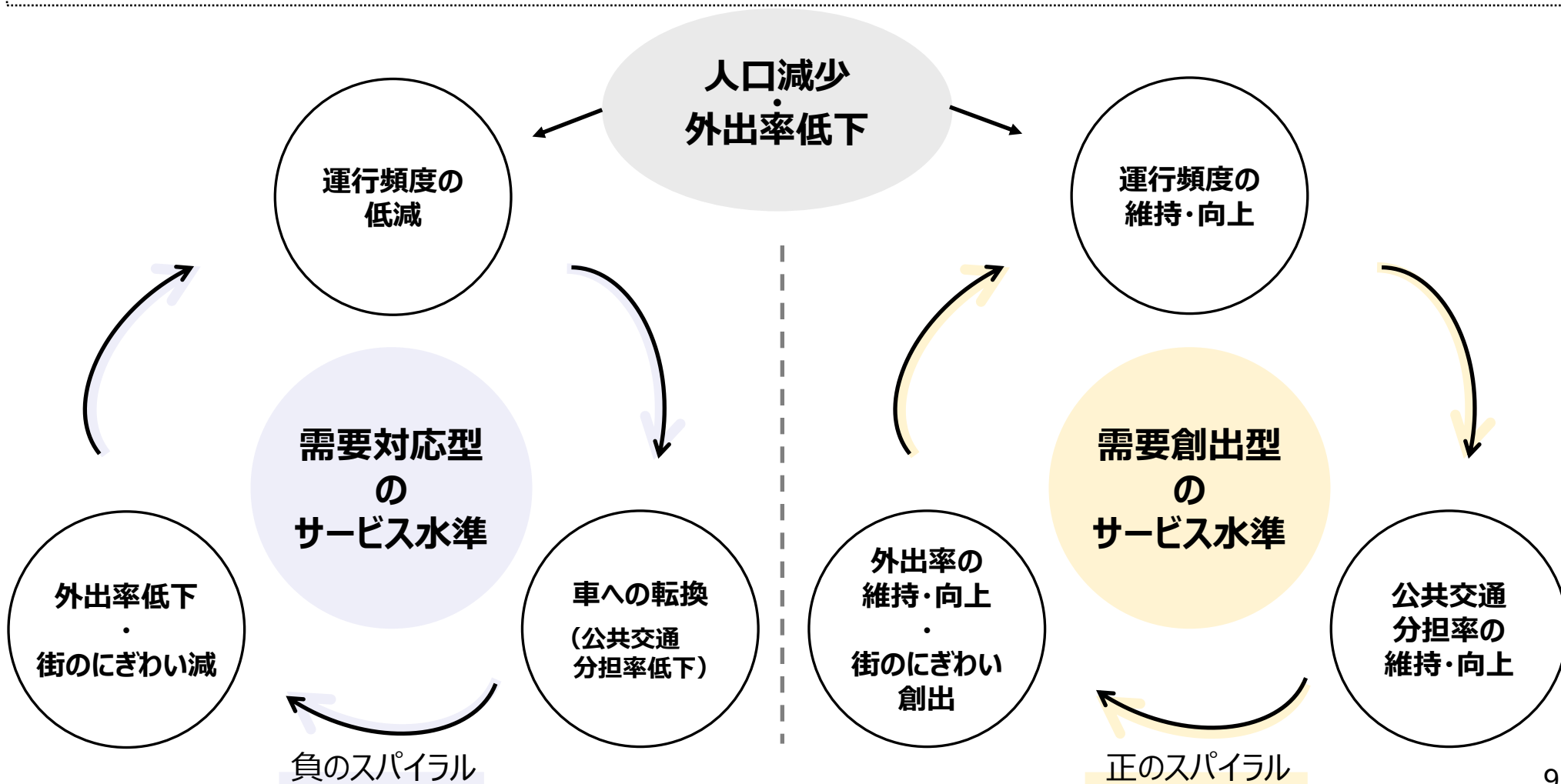
- 計画段階においては、土地利用や公共交通の運行状況等の現状を追認する形で立地適正化計画等に公共交通軸等を位置づけるものの、都市交通にかかる政策目標も明確でないものも見られ、またその実現に向けた包括的な検討も不足しているため、公共交通軸も「かけ声」レベルに留まる傾向。
- 実施段階においても、沿線の土地利用、都市機能誘導区域等の魅力づくり、自動車交通の発生集中源のコントロールなどの都市交通の政策目標を実現する観点から各分野の施策を効果的に組み合わせた取組も不足し、交通事業者は公共交通の運行自体を委ねている状況とも相まって実効性に欠ける傾向。

【 公共交通軸の実効性向上に向けた方向性 】

- 計画段階において、目指すべき都市構造の実現に向けて、**土地利用、都市交通等の施策の方向性を包括的に検討**するとともに、現状追認ではなく**政策目標を実現する観点から戦略的に講ずべき施策の方向性を検討**した上で、**都市交通に関する計画をまちづくりに関する計画と整合的かつ一体的に明示する取組が必要**ではないか。
- 実施段階において、将来都市構造を実現するために必要な**公共交通軸の強化を実効性のある形で進めるべく、交通事業者も巻き込んだ上で、まちづくり施策、都市交通施策を相互に関連付けながら一定のプログラムのもとパッケージで取り組んでいくことが必要**ではないか。
- また、公共交通の運行やサービス水準の決定は、交通事業者の経営判断でなされてきたが、都市政策としての必要性や社会的経済的便益の高さ等に鑑み、**地方公共団体が相応の責務、役割を果たしながら都市交通軸を構成する公共交通の路線のあり方や運行頻度などを検討・担保できる仕組みも必要**ではないか。
- その際、**需要追隨**の考え方だけではなく、**公共交通を積極的に使いたくなる需要創出の考え方への転換が必要**ではないか。

(第1回 都市交通軸WGにおける委員からの意見)

- 「日本の公共交通は需要対応型で整備されてきたため、需要縮小に伴ってサービス水準が低下する「負のスパイラル」に陥りやすい。一方、欧州では交通整備を先行させる需要創出型の考え方により、便数増加等が新たな需要を生む好循環が形成されている。」



**サービス水準の
向上**

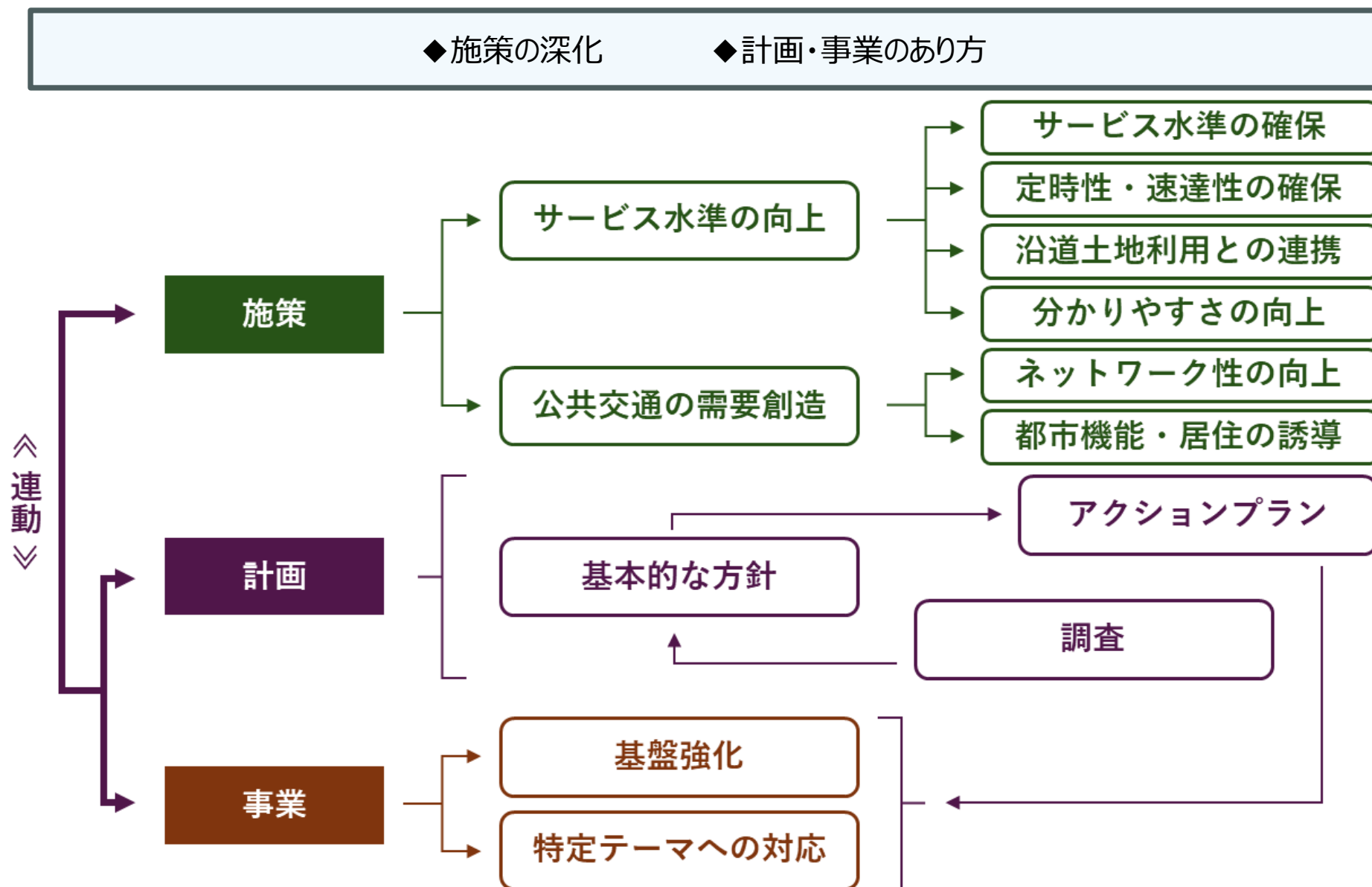


**公共交通の
需要創出**

- 定時性・速達性に優れ、時刻表を見ずとも気軽に乗れる、分かりやすく良質にデザインされた軸の形成

- 沿線へ都市機能や居住が誘導され、ネットワーク性に優れたアクセスしやすい交通システムの形成

都市交通施策の実効性を高めるために、以下の観点に着目



2. 施策の深化に関する取組

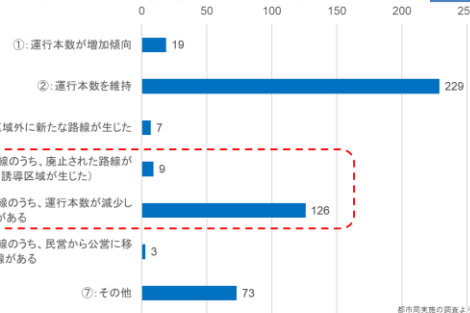
2. 施策の深化に関する取組 ーサービス水準の向上ー

- 我が国の交通事業は主として民間により運営されており、政策上必要とする運行頻度等が必ずしも確保される構造になっていない。
- 一方、公共交通軸において政策上必要となる運行頻度は、土地利用誘導などを含めた都市構造の面から必要とされるものであり、交通事業としての事業性に必ずしも整合しないことも想定される。

【骨格構造に位置付けた路線の運行本数減少】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲

【立地適正化計画作成後の公共交通の状況】



出典：第19回都市計画基本問題小委員会（2022年9月20日） 資料1

【韓国の事例（準公営制度）】

- ・ ソウル市では、すべてのバス会社の運輸収益を共同で管理し、総費用に対する総収入の不足分を市が補填。事業者間の過度な競争が抑制され、安定したバス運行が可能となっている。
- ・ 運行費用に上乗せされる利益部分は、利用者満足度（主にアンケート調査）や定時性などをもとに算定し、事業者に支出される。

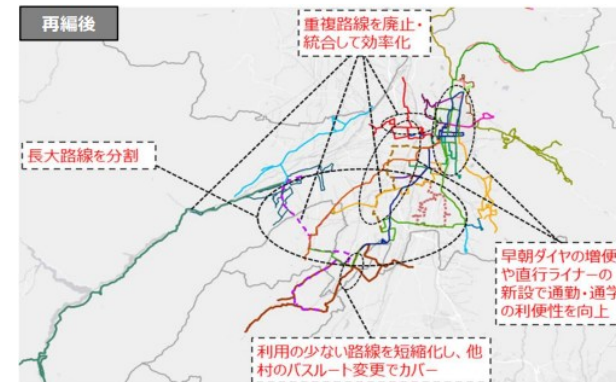
■バス路線(再編成)



引用：ゴ・ホンソク(交通政策課長)、持続可能性を目指すソウルの交通政策、第二回EST普及推進フォーラム、2008年1月25日

【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）】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲



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。**

都市政策として必要な運行頻度の確保に向け、公共交通の利用促進を図る取組を前提に、地方公共団体と交通事業者との適切なパートナーシップのもと、必要な場合にはその運行に対し財政支援を講ずることを含め、行政として積極的な役割を果たすことが求められているのではないか

- 都市交通軸が十分に効果を発揮するには、その路線の定時性や速達性が重要
- 加えて、来るべき自動運転社会も見据えながら、交通流の混乱を招くことがない施策が必要

【BRT（クリチバ）】

- ・ 急激な人口増加に起因する都市の課題解決として行った都市計画の一環として、公共交通システムの構築について検討し、BRTを導入。
- ・ 都市計画に伴う開発と併せて道路整備を行い、主要道路の中央にバス専用レーン、両脇に沿道へのアクセス用に側道を整備（一般車両は1ブロック隔てた左右の道路をそれぞれ利用）。
- ・ チューブ型の停留所を整備し、料金は停留所に入る際に支払うことで、乗降時の遅延を防止。また、停留所とバス車両は段差なく乗降可能。



チューブ型の停留所 ©服部主郎



停留所の内部 ©服部主郎



道路中央のバス専用レーン

©服部主郎

第78回基本政策部会 配付資料より

【PTPS（岐阜市）】

公共交通軸となる幹線バス路線の強化のため車線をカラー化したバス優先レーンやPTPS（※）といった走行空間の整備を交通管理者・道路管理者と連携して実施
※ バス等を優先的に走行させる信号制御を行い定時運行と利便性を向上を図るシステム



出典：岐阜市のまちづくりと交通政策について

https://www.ecomo.or.jp/environment/bus/pdf/bus-29th_seminar_gihu.pdf

交通制御とも連動しながら、公共交通や自動運転車両（バス・タクシー・自家用等）のための走行空間の充実が必要ではないか

- 都市交通軸では、速達性・定時性を確保する観点から、交通混雑を極力避けるため、自家用車の沿道への出入をなるべく減らす必要
- 特に、大きな発生集中交通を引き起こす施設については、都市交通軸への出入口の接続に対し慎重になる必要

【幹線道路以外に駐車場の出入口を設けている事例】

- ・ 東側の幹線道路である市役所筋側からは一般車の出入が不可。
- ・ 施設の南北に出入口を設置し、自動車交通を分散。



【ロードサイド店舗が幹線道路に出入口を設けている事例】



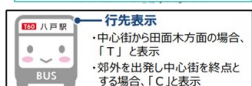
出典：イオンモール岡山HPより
<https://aeonmall-okayama.com/static/detail/access-car>

大規模誘客施設等について、都市交通軸への出入口の接続ないし沿線への立地のあり方について、検討を深める必要があるのではないか

- 特に路線バスについては、系統や乗り場が複雑で、来街者のみならず市民にとっても分かりづらいとされているケースが存在
- 分かりやすさの向上により、需要を喚起できる可能性がある

【ソフト施策による都市軸強化の取組（青森県八戸市）】

- 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か直感的に分かりやすくなる工夫を実施。



【シンボル性の高い車両導入（栃木県宇都宮市）】

- 高いデザイン性・シンボル性があり、専用のレールがある事で、路線や走っている場所がわかりやすくなっている

なぜ黄色になったの？ ▶ シンボルカラーは「雷の稲光」がモチーフ

雷都を未来へ～LRTによる未来のモビリティ都市の創造～

芳賀・宇都宮は「雷」と呼ばれています。「雷」は雨を降らせたり、お米を育てたり、まちにいろいろな恵みを与えてくれます。LRT事業のシンボルカラーは芳賀・宇都宮の恵みの象徴である「雷の稲光」をモチーフに、「雷」や「雷を受け豊かに実った稲」をイメージさせる「黄色」をメインカラーに採用。サブカラーは黄色を引き立たせる「黒」から「白」までの無彩色を用います。



内装

シンボルカラーを活かした先進的なデザイン

※車内モニターには、設置場所に応じて利用案内や運行情報等が表示されます。



出典：ライトライン公式ポータルサイト
<https://u-movenext.net/information/69>

路線の整理と合わせて、どのバスに乗ればいいのか（行き先や乗り場・車両のデザインなど）が直感的に理解しやすいような、視認性の向上が有効ではないか

○ 近年では、移動しようと思った人が、まず地図アプリで経路や手段を調べることも一般的

【東京BRTにおける乗車数の推移】

Google mapへの掲載



Google mapにて乗り場や乗換情報を案内

出典:東京BRT株式会社HPより

ルートの充実、増便

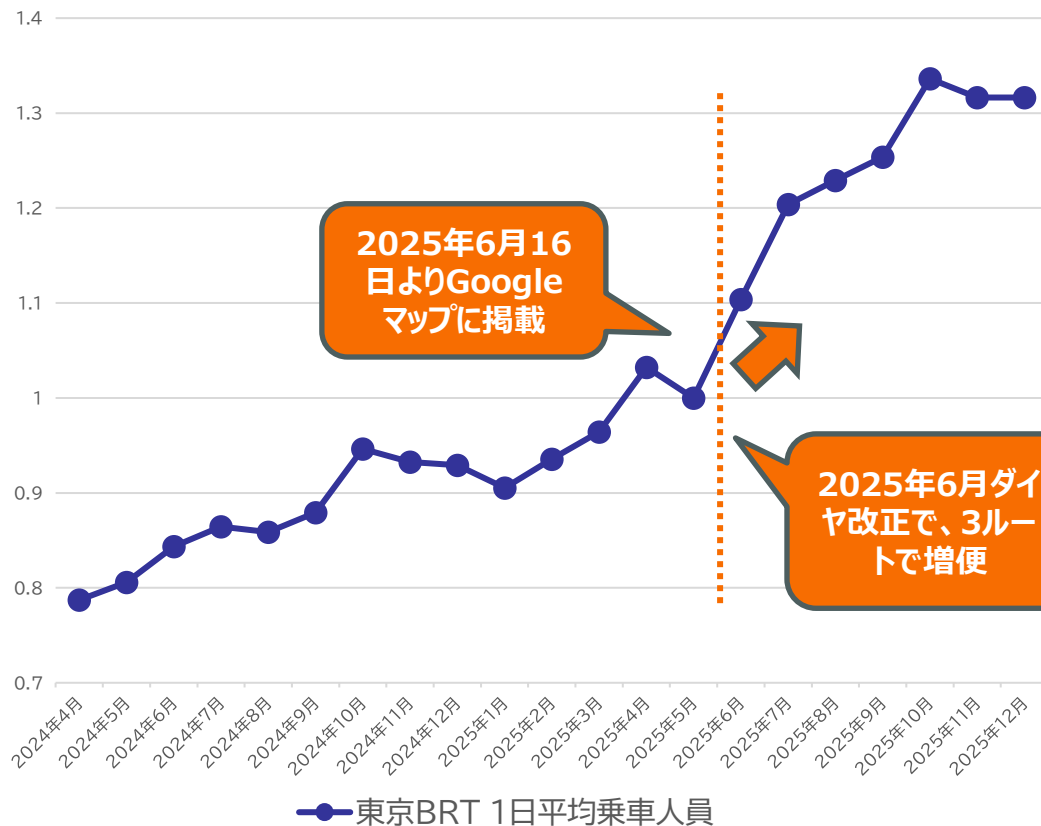
		平日			土休日		
		改正後	改正前	増減	改正後	改正前	増減
幹線ルート	上り	94	81	13	79	70	9
	下り	96	85	11	77	74	3
	上下計	190	166	24	156	144	12
晴海・豊洲ルート	上り	48	48	0	48	48	0
	下り	48	48	0	48	48	0
	上下計	96	96	0	96	96	0
選手村ルート	上り	67	63	4	61	59	2
	下り	65	62	3	58	56	2
	上下計	132	125	7	119	115	4
勝どきルート	上り	2	0	2	0	0	0
	下り	0	0	0	0	0	0
	上下計	2	0	2	0	0	0

(幹線ルート)
往復計で平日24便、土休日12便増便

(選手村ルート)
往復計で平日7便、土休日4便増便

(勝どきルート)
勝どき発新橋行を平日朝に2便運行

東京BRT 1日平均乗車人員(2025年5月を1とする)



出典:東京BRT株式会社 提供資料

利用者の行動変容に対し、アプリケーションの果たす役割の重要性を踏まえた検討も必要ではないか

2. 施策の深化に関する取組 －公共交通の需要創造－

- 都市交通軸が健全に機能するためには、生活圏など身近なエリアから都市交通軸までのアクセス性が重要であり、フィーダーも含めたネットワーク性が重要
- フィーダー交通の確保については、路線バスやコミュニティバス等の公共交通に加えて、自転車等のパーソナルモビリティのほか、特に地方都市では自家用車が移動手段の筆頭であり、パーク＆ライドなど、自家用交通の活用も重要な視点
- さらに、新技術や次世代モビリティの活用の観点では、AI技術も含めたオンデマンド交通への対応も必要となることが考えられる
- これら多様な交通モードを活用し、都市交通軸へのアクセス性を高めネットワーク性を強化するうえでは、ハブとしての結節点の役割が重要

【公共交通軸と連携するフィーダー交通】

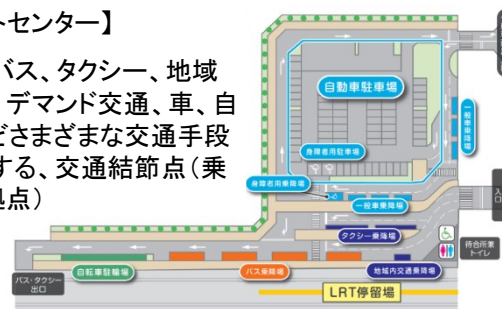


【様々な交通手段が連携する交通結節点】



【トランジットセンター】

・・・LRTやバス、タクシー、地域内交通、デマンド交通、車、自転車などさまざまな交通手段が連携する、交通結節点(乗り継ぎ拠点)



出典: 宇都宮市トランジットセンター
https://u-movenext.net/assets/pdf/open-square/documents_lrt_07.pdf

【公共交通軸と結節したモビリティハブ】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲



出典: ドイツ・ブレーメン mobil.punkt
<https://mobilpunkt-bremen.de/galerien/>

・ICカードの場合、現金での支払いより120円の割引



出典: 富山地方鉄道株式会社HP

モビリティ・ハブの導入推進など、都市交通軸への結節機能強化を進めることが必要ではないか

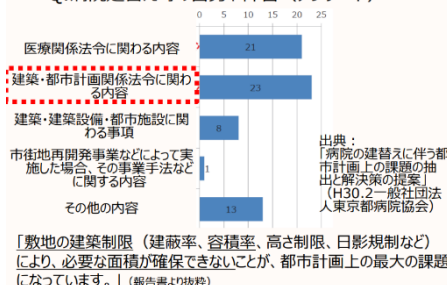
- 公共交通を中心に暮らしの移動を支えるには、沿線への生活利便施設を誘導していくことが有効
- また、歩行距離の受容限度といった観点も踏まえながら、バス停やモビリティ・ハブから徒歩でそれらの施設にアクセスできること（距離・環境）も重要

【居住環境向上用途誘導地区】

- 第一種低層住居専用地域では、病院、小規模店舗等の建築ができないが、居住環境向上用途誘導地区を指定すると用途規制の緩和が可能
- また、容積率の緩和により、必要な床面積の確保が可能となる



Q:病院建替え時の苦労や障害（アンケート）



【パリ市の「15分都市圏」】

- 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。

「15分都市」のイメージ

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲



○ 都市交通軸のサービス水準向上と、沿線の土地利用誘導は相補的な関係にあり、「軸」の利便性を向上するだけでなく、沿線への誘導策をあわせて進めることが有効

【金沢市 公共交通利便地域における人口分布】

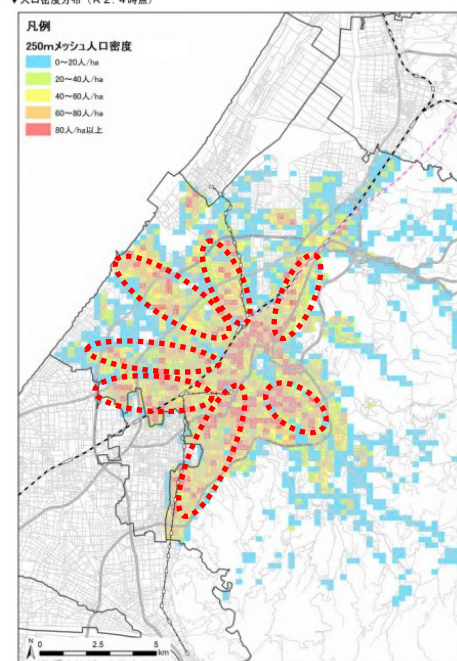
■第3次金沢交通戦略における公共交通重要路線



■公共交通重要路線における目標運行本数

時間帯	早朝	朝	日中	夕方	夜間	深夜
方向	中心部 へ(上り)	中心部 へ(上り)	中心部 へ(上り)	中心部 へ(上り)	中心部 へ(上り)	中心部 へ(上り)
目標運行本数	25分 に1本	5分 に1本	10分 に1本	10分 に1本	25分 に1本	1時間 以上
主たる利用目的	中心部への 通勤・通学	中心部への 通勤・通学	通勤等の利用	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅	中心部 からの帰宅

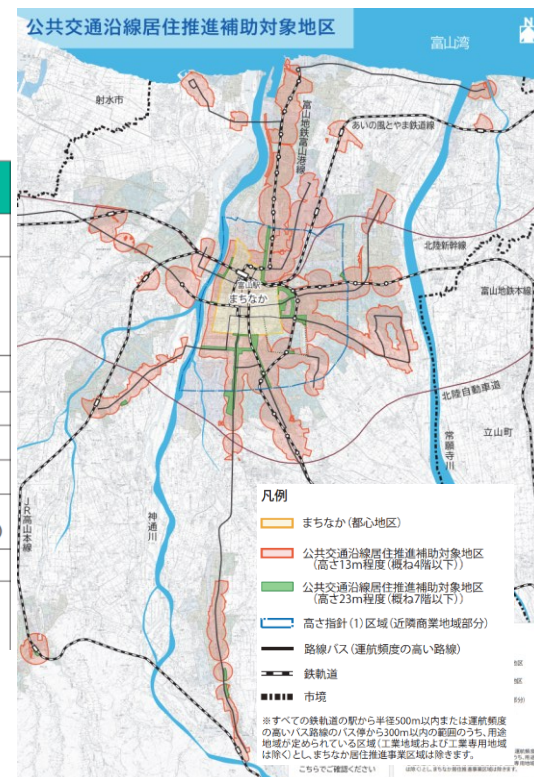
▼人口密度分布 (R2.4時点)



出典：住民基本台帳データを基に集計

【富山市 公共交通沿線居住推進事業】

対象者	住宅を新築・購入される方
事業名	公共交通沿線住宅取得支援事業
概要	公共交通沿線居住推進補助対象地区内で一定水準以上の住宅を新築・購入し居住した場合に補助します。
補助額	住宅ローンの借入額の3%
補助限度額	30万円
主要要件	敷地面積
	200㎡以上 (戸建てのみ)
	住居専用面積
	100㎡以上 (戸建てのみ)
緑地面積	敷地面積の10%以上
	うち接道部5%以上 (戸建てのみ)
新耐震適合	○
備考	・まちなかからの転居は補助対象外 ・上乗せ要件あり



出典：第3次金沢交通戦略より作成

<https://www4.city.kanazawa.lg.jp/material/files/group/8/r0708honpen.pdf>

出典：富山市まちなか住宅取得支援事業

<https://www.city.toyama.lg.jp/kurashi/sumai/1010267/1010268/1011326/1006634.html>

都市交通軸の強化の観点からも、沿線への都市機能や居住の誘導を進めるための土地利用施策（インセンティブ等）を講じることが必要ではないか

3. 計画・事業のあり方

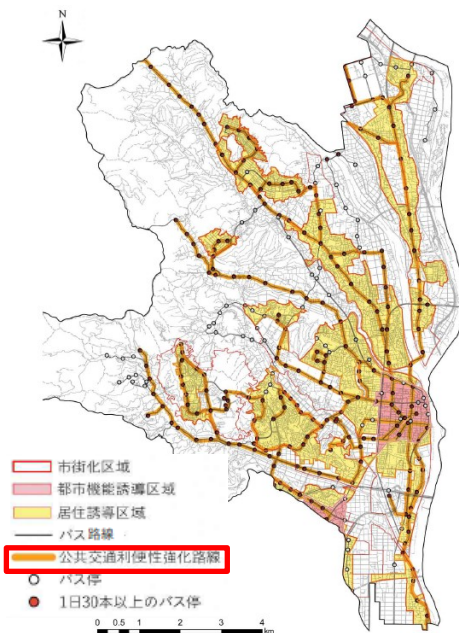
3. 計画・事業のあり方

－包括的な計画での方向性の明示－

- 公共交通と土地利用は相互に誘導しあう密接に関連した関係にあることから、土地利用等のまちづくりに関する事項と都市交通に関する事項は包括的に検討されるべき。
- 加えて、目指すべき都市構造を実現するためには、現状追認型ではなく政策目的実現型で各種の施策を連携的・戦略的に展開する必要があり、例えば外出率の向上や公共交通分担率の向上等の目標に対し明確なシナリオのもと施策の方向性を検討することが必要。

【立地適正化計画で軸と誘導区域が密接に関連して設定されている例（神奈川県厚木市）】

誘導区域と公共交通利便性強化路線



- ・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

■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 ^{※1}	補助上限額	補助対象エリア
スーパー ^{※2}	①施設整備費 ^{※3} 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 ^{※4} 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の区域内に同様の施設がないこと（スーパーとドラッグストアは同様の施設とする。）
ドラッグストア ^{※6}	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)	
コンビニエンスストア ^{※8}	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 ^{※4} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径500mの区域内に同様の施設がないこと
内科を有する診療所 ^{※9}		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)	公共交通利便性強化路線 ^{※4} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同様の施設がないこと



出典：厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画

計画段階において、実践的かつ包括的な検討を経て導き出された公共交通軸に関する方針と、都市機能誘導区域の拠点性を高める交通施策の方針の双方をまちづくりに関する包括的な計画に明記することで、具体的な取組の土台を構築することが必要ではないか

3. 計画・事業のあり方

－計画の前提となる調査・分析－

- 実効的な政策の立案や評価・改善にあたっては、基幹的な指標が必要となる。
- 例えば欧州におけるSUMPでは、特に交通に関係する指標として、交通手段分担率を重視。
- 日本では、交通手段分担率の算出は、全国都市交通特性調査や、都市圏パーソントリップ調査の結果を用いることが一般的。

【持続可能な都市モビリティ計画（EU）】

都市全体の交通手段分担率の目標値を持つことは、持続可能な交通手段へのシフトにとって非常に価値のあることである。交通手段分担率は、個々の都市でそれぞれ定義されているため、一貫した算出方法があるわけではないが、それでも世界中どこでも通用する値として重要な意味を持っている。交通手段分担率は、都市の交通システムの現状を理解する上で重要な役割を果たしている。その一方で、**交通手段分担率は、現在の値からの変化を目指して野心的な目標値を設定したり、他の都市と比較したりするのにも役立つ。**例えば、ロンドンは、2041年までに住民の全トリップにおける持続可能な交通手段（徒歩、自転車、公共交通）の交通手段分担率を80%に引き上げるという野心的な目標値を設定している。（本文抜粋）

グッドプラクティス

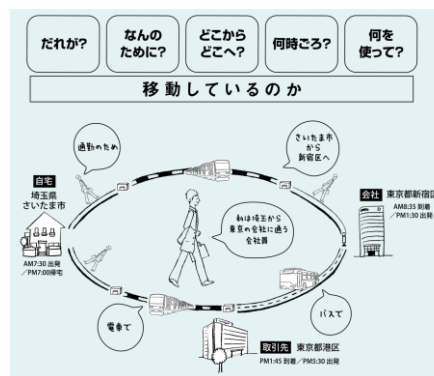
エレブルー（スウェーデン）：交通発展のための3つの重要な目標値

エレブルーは、SUMPのプロセスにおいて、2020年までの交通流の展開に関する3つの目標値を設定した。(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（2011年は44%）、(2)化石燃料を使用する自動車の台数（絶対数）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の3点である。目標値を設定する際には、その目標値をどのようにモニタリングするかを検討した。エレブルーは、市がすでに測定して毎年報告されている指標と、国の統計局から提供してされる指標を検討した。成功の鍵となったのは、通常の交通の指標のモニタリングに準じて、比較的簡単に評価できる目標値を選び、定期的に評価するようにしたことである。

著者：Lovisa Blomér, City of Örebro, collected by UBC
画像：Örebro Municipality



【パーソントリップ（PT）調査】



- ・ 移動手段別（徒歩、公共交通、自動車等）の人の動きを定量的に把握する調査
- ・ 交通分担率等の交通特性や都市構造、土地利用等を反映した分析等が可能であり、都市交通計画（都市交通マスタープラン等）の策定や公共交通の強化・再編等、様々な施策へ活用可能

【2年目】都市交通の実態把握・分析

交通機関分担率や地域間の流動量等の交通特性値を算出し、交通実態の定量的な把握・分析を実施



- パーソントリップ調査は、人の動きに着目し、移動の目的、交通手段、詳細な個人属性等を組み合わせることで移動実態の全体像を把握できる。
- 他方、自治体にとって予算やノウハウの面で負担が大きく、調査頻度が10年以上空く事例も多いことから、定期的なモニタリングによる施策の評価・改善につなげづらい側面がある。

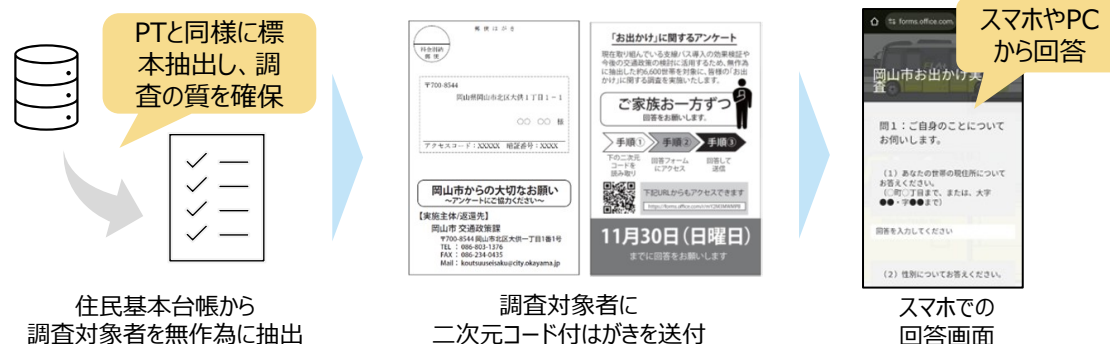
【市民の移動実態を簡易に把握する試み（R7年度、岡山市・国土交通省（都市計画調査室））】

< 調査の概要 >

調査名	岡山市お出かけ実態調査
調査主体	岡山市 都市整備局 交通政策課 地域公共交通推進室
実施期間	2025.11.13（木）発送 2025.11.30（日）回答〆切 2025.12.16（火）フォーム閉鎖
調査対象	岡山市全域
調査目的	バス路線の再編による行動の変化を把握するため、幹線路線沿線、支線沿線、支線新設路線沿線の3地域で比較可能なデータを取得
調査項目	目的別の、移動の頻度・主な行先・交通手段・所要時間・都心の来訪頻度 等
発送数 回収数 世帯回収率	6,600世帯発送 1,174世帯・1,272個人 17.8%

< 調査のポイント >

① サンプルの偏りを抑えつつ、完全web回答方式を採用



② PT調査より短期間、低コストで調査を実施

調査設計	- あらかじめ調査したい項目や対象を精査し調査対象者数や調査項目数を、必要最低限に縮減 - web回答システムは、既存webサービスを活用	岡山市の場合 4ヶ月程度 で実施
調査実施	- 住基台帳抽出、はがき・宛名印刷、はがき発送、広報、問い合わせ対応等の各作業は、自治体職員で実施 - 実費ははがき、宛名ラベル等の材料代、郵送費用のみ	

※通常のPTでは約1～3年程度

自治体の負担が比較的少なく、交通手段別利用実態を算出できる手法が必要ではないか

- 『「地域公共交通」の実質化に向けた検討会』の中間とりまとめ（R6.4）では、「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
- 他方、どの程度のサービス水準であれば、どの程度の都市機能や居住の誘導が見込まれるかなど、サービス水準と土地利用の関係性に係る知見は十分とは言えない

【「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲

品質保証 (お出かけ需要)

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

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】

※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。

性能保証 (生活需要)

生活必需移動（通学・通院）の足を確保

設定例：1日3本（朝、昼、晩）

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

設定例：2時間に1本 以上

特定の需要（通勤・通学等）に対応する運行頻度・回数を確保

設定例：ピーク時3本/時 以上

※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。

「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

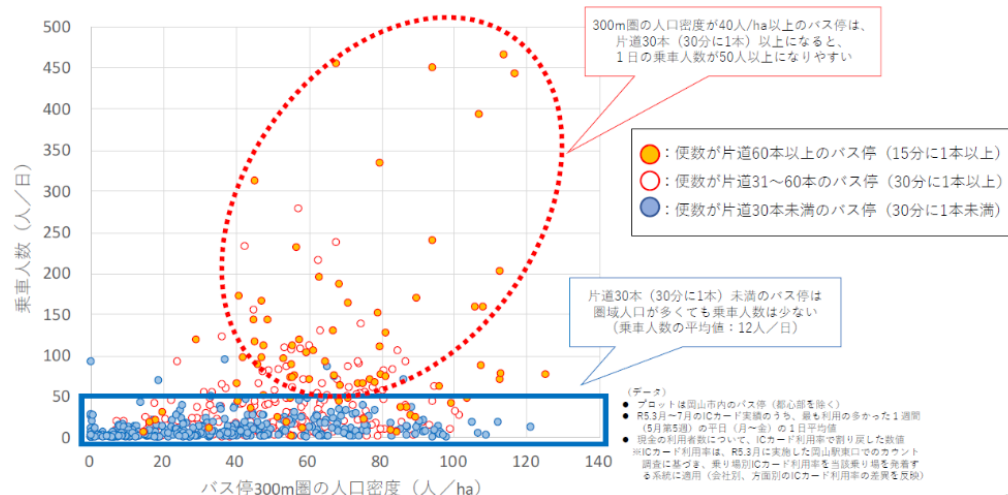
「幹・枝・葉の交通」のうち、「枝の交通」は「公共交通軸」として階層化（都心、幹線、支線など）し、それぞれ一定の水準（運行頻度・回数）を目標として設定。

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。

出典：「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ
(令和6年4月 国土交通省 総合政策局)

【バス停の便数・圏域人口・利用者数の関係（岡山市）】

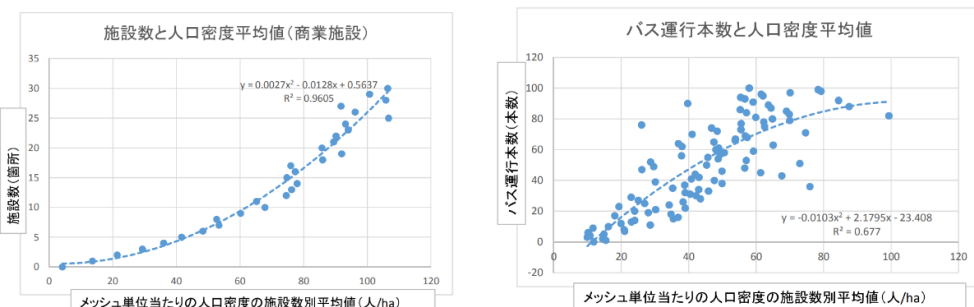
第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 岡山市資料より再掲



コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、公共交通軸のサービス水準と土地利用の関係に関する研究を深め、施策立案に活用していくべきではないか

【バスの運行本数・施設数と人口密度の関係】

- 公共交通サービス水準と生活サービス施設（医療、福祉、商業など）の立地状況やその周辺地域における人口密度との関係には相関がある。



都市構造の評価に関するハンドブックの策定について(平成26年8月)

【諸外国の「高頻度運行」の例】

- ロンドンでは、1時間5本以上のバスを高頻度路線、4本以下を定頻度路線と定義
- バンクーバーでは、高頻度公共交通ネットワークを「15分間隔以上」と定義

A high frequency route has five or more buses an hour. It's a route where passengers tend not to look at the timetable before arriving at the stop.
A low frequency bus route generally runs four or fewer buses an hour. A passenger using this service is more likely to use a timetable. This means it's more important that services run on schedule.

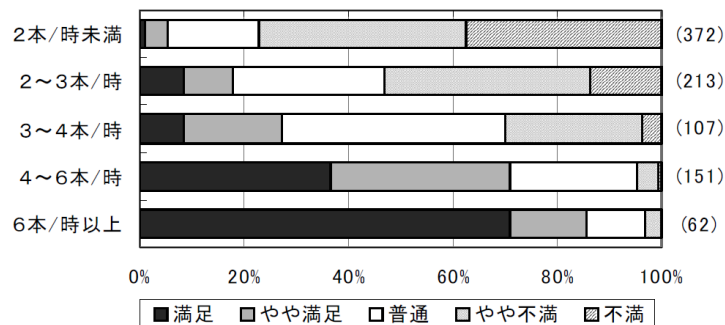
Transport for London "Quality of service indicators"

Metro Vancouver's Frequent Transit Network (FTN) is a network of corridors where transit service runs at least every 15 minutes in both directions throughout the day and into the evening, every day of the week. This 15 minute or better service runs until 9 p.m. every day, and starts at 6 a.m. on weekdays, 7 a.m. on Saturdays and 8 a.m. on Sundays.

TransLink※ "Frequent Transit Network"
 ※バンクーバー都市圏の公共交通運営事業者

【公共交通のサービスレベルに関する研究論文】

- 時間あたり4本（15分間隔）以上で運行すると、満足とやや満足の合計は70%を超え、普通と合わせると95%となる。（本文抜粋）



図ー7 運行本数別満足度

出典: 望月明彦・中川大・笠原勤(2008)

「富山市における都市軸形成を目的とした公共交通サービス水準向上策に対する効果分析」
 都市計画論文集, 第43巻 第3号, 805-810頁

- 運行頻度の増加による「待ち時間の短さ」や、駅の増設による「乗降駅までの距離の短縮」などの利便性に関する項目…（中略）…の重要度がともに高くなっていた。（本文抜粋）

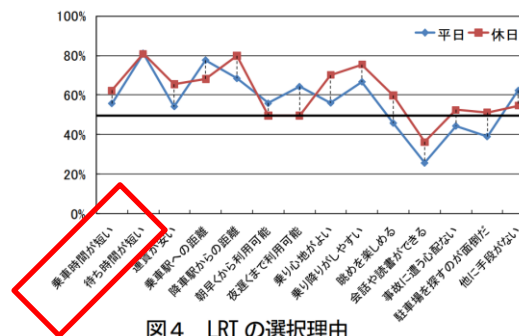


図4 LRTの選択理由

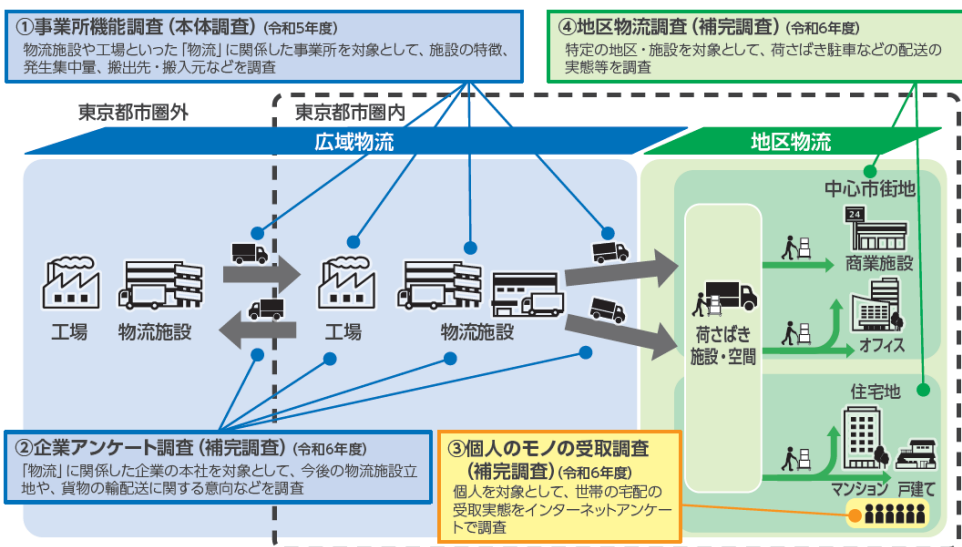
※縦軸は重要度:LRT選択理由を5段階で尋ねた回答のうち、回答者総数に対する「そう思う」「ややそう思う」の割合

出典: 松田 南, 小谷 通泰(2011)

「LRT導入が及ぼす“交通行動の変化”と“まちの変化”に対する市民の意識構造の分析」
 都市計画論文集, 第46巻 第3号, 751-756頁

- 【物資流動調査（国土交通省 都市計画調査室）】

- ## 第6回東京都市圏物資流動調査の概要



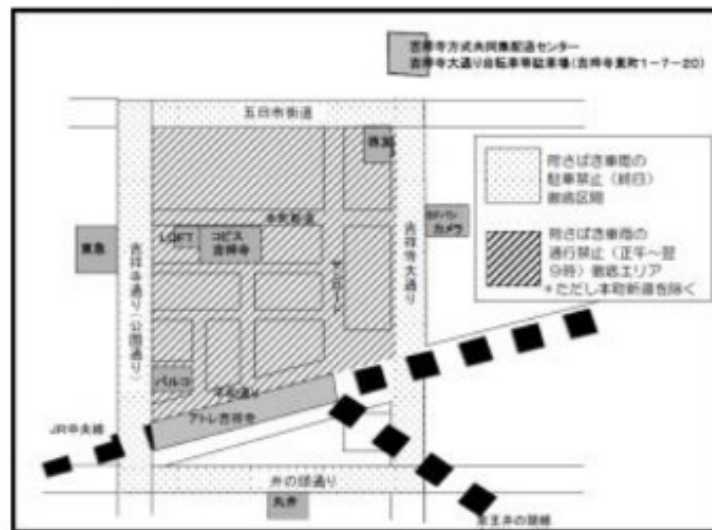
【共同荷さばき集配事業】

(武蔵野市)

- 東京都武蔵野市吉祥寺地区

1 社がまとめて台車等で店舗に荷物を運び、路上駐車や商店街エリアへの車両の通行を少なくする取組。商店街約 2, 0 0 0 店舗を対象。

◆交通規制エリア

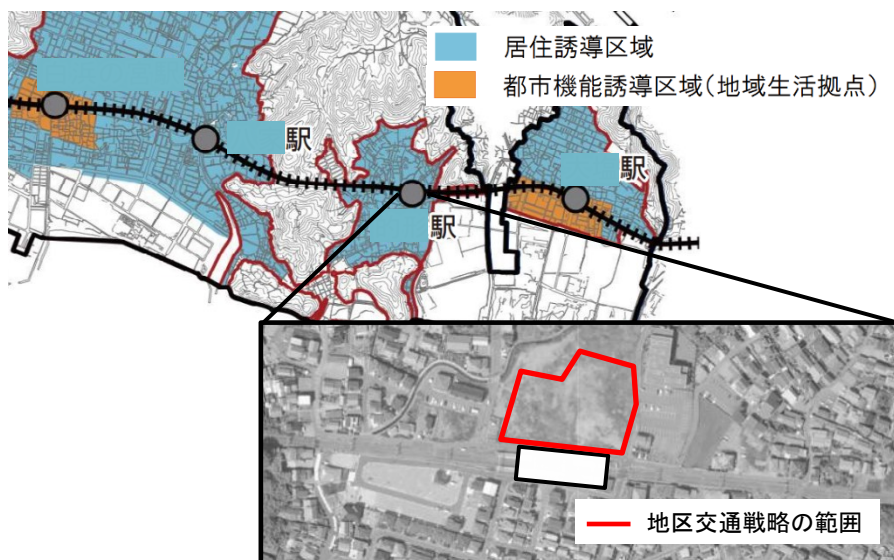


3. 計画・事業のあり方 — 方針を具体化するアクションプラン —

- 市町村マスタープランや立地適正化計画など、都市の将来像を示す計画に都市交通施策の基本的な方針を記載したのち、その具体化が課題となる
- 他方で、例えば都市・地域総合交通戦略では、記載内容やその具体性が計画ごと（自治体ごと）にバラバラであり、なかには事業ありきの計画となり戦略性を欠いているものも存在

【事業箇所を地区交通戦略の区域としている例】

- 駅前広場等の整備をする事業箇所（現状は更地）のみを地区交通戦略の範囲としており、周辺エリアとの関係性が乏しい



【まちなかの将来像、軸、拠点が明記されている例】

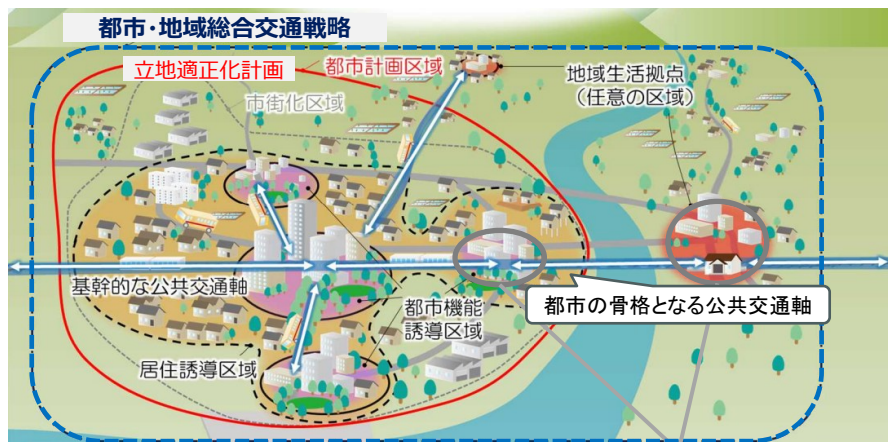
（福井駅地区交通戦略）



出典：福井駅周辺地区交通戦略

実効性・即地性を高める観点で、具体的な事業と結びつくアクションプランに関して、上位計画との関係およびプランにおける記載事項を整理することが必要ではないか

- アクションプランに基づき事業を実施するにあたり、策定されたプランが確からしいものであるかが重要となる
- また、事業の一層の推進には国費による支援が有効であるが、限りある予算の範囲内で優良な事業へ投資の「選択と集中」を図る観点でも、国としてもプランの質の確認が必要

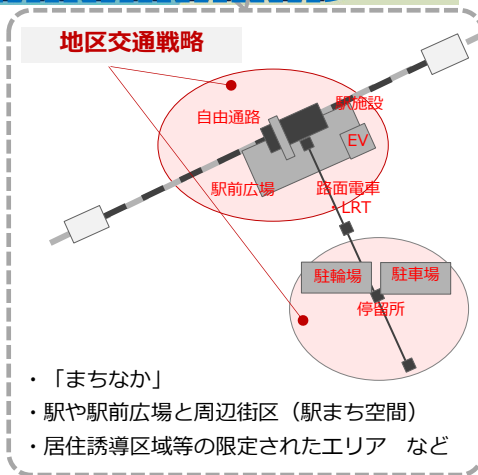


都市・地域総合交通戦略

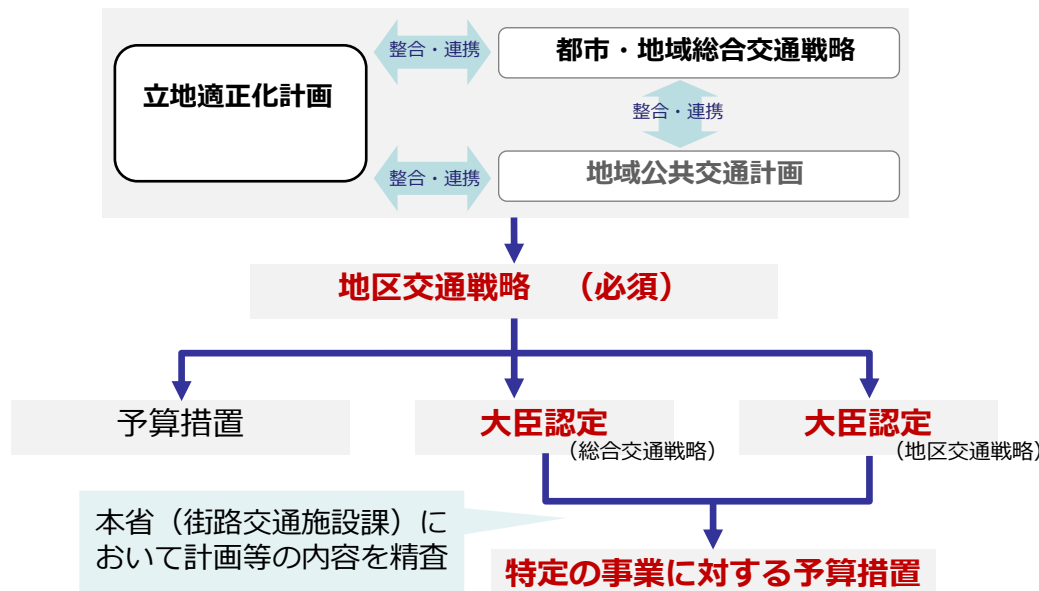
都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略

地区交通戦略

街路空間づくりや都市交通システムの形成を戦略的に進めるためのきめ細やかな交通戦略



【都市・地域総合交通戦略の大臣認定の流れ】



【大臣認定の計画の対象事業】

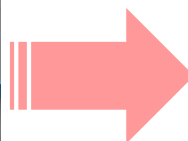
- 総合交通戦略の大臣認定：
 - ①公共交通に関する施設整備の支援、②駅施設整備の支援、③鉄道施設整備の支援
- 地区交通戦略の大臣認定：
 - ①協議会補助の補助率かさ上げ、②駐車場整備の支援

例えば、都市・地域総合交通戦略の大臣認定制度を見直すなど、プランの質と実効性の確保を進めるべきではないか

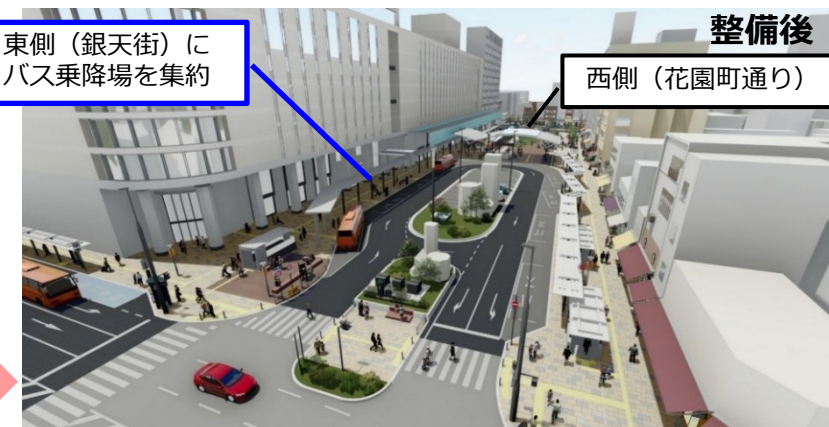
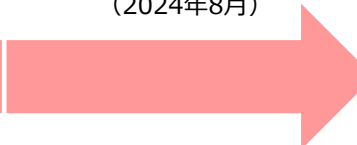
3. 計画・事業のあり方 －都市交通軸の基盤強化－

- 都市交通軸の基盤的な強化は、特定箇所の改築等だけでなく、総合的な観点から各箇所での事業の組み合わせが必要となる

【愛媛県松山市における事業例】



西側（花園町通り）に
タクシー乗降場や送迎
用のスペースを整備



質の高いアクションプランと強固に連動する事業に関して、一層の支援の強化が必要ではないか

- 例えば、LRTなど軸性の強い公共交通の導入や、将来的な自動運転社会を見据えた基盤整備など、次世代の交通モードへの対応が都市政策としても重要性が増している

完全自動運転、非混在期

街路空間

完全移行期、非混在期

身近なエリア



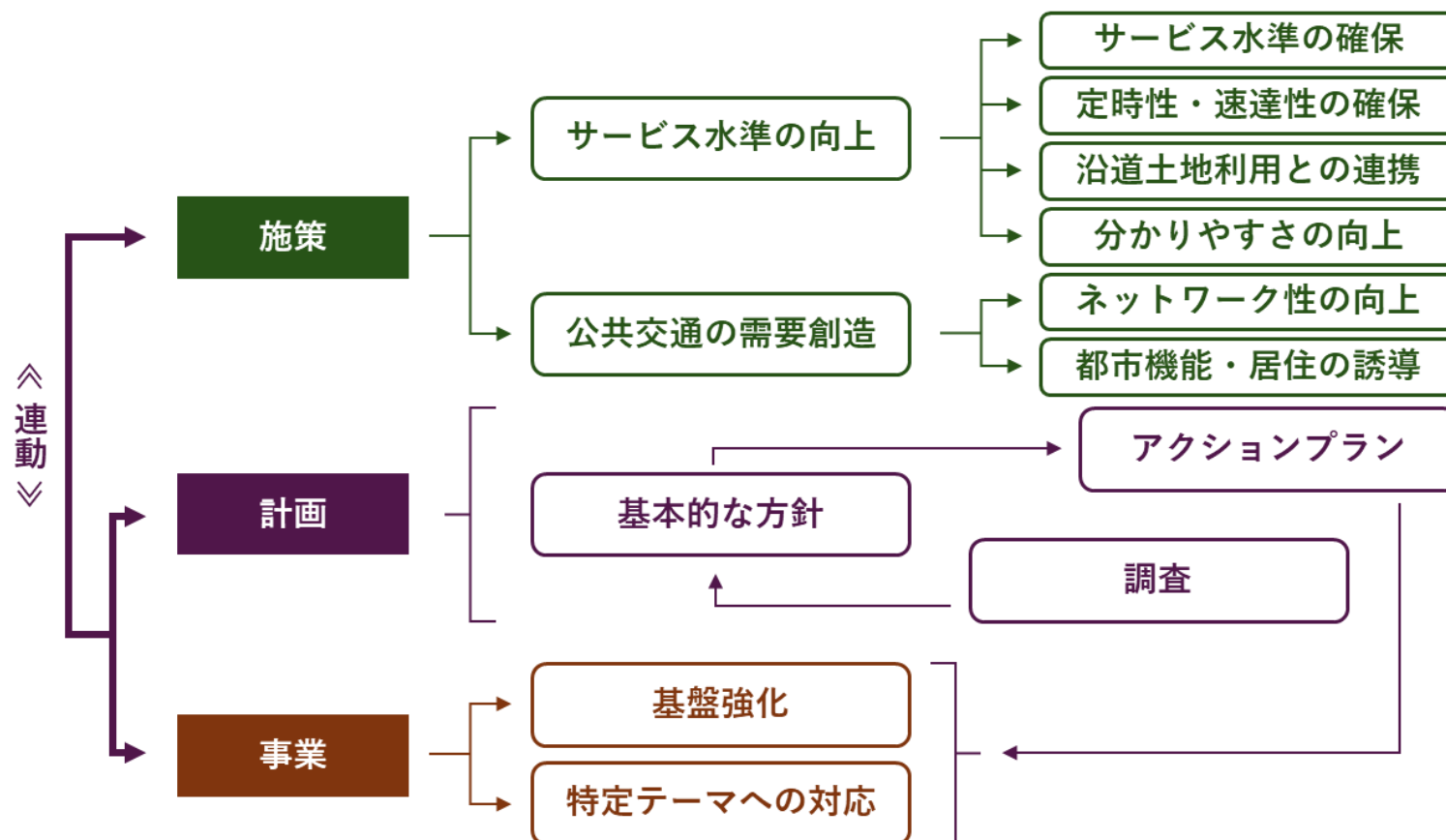
出典:『都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集』、国土交通省都市局、令和7年5月

次世代の交通モードを前提とした都市交通軸の強化について、
一層の支援の強化が必要ではないか

3. 計画・事業のあり方

－計画・事業・制度の一貫性・一体性の確保－

- 都市交通施策は各種取組の総合性・戦略性が重要であり、計画・事業・制度それぞれに関連性を持たせることが有効



重点的に支援する事業や、誘導・規制を行う制度の活用については、計画段階での基本的な方針とそれに基づくアクションプランとの密接な関連を要件とすることが有効ではないか

- 都市交通軸の強化にあたっては、総合的な観点からの施策推進が必要
- 各施策の計画・事業の推進にあたり、庁内の関連部局や、庁外の交通事業者、住民、有識者など、多くの関係者における調整や合意形成の円滑化が求められる

【宇都宮市】

目指す将来のまちイメージについて、LRT（ライトライン）導入等の計画案・施策の効果・整備前後の比較などを分かりやすく関係者や地元住民へ説明する際のコミュニケーションツールとして、3D都市モデルを用いたVRを活用して、合意形成を図っている。



【さいたま市】

3D都市モデルと人流データやパーソントリップ調査等を活用し、歩行者や自転車、自動車等の移動状況など地域の交通特性を分析。空間整備による交通特性の変化をシミュレーション。

結果を3D都市モデルと重畳のうえ可視化し、庁内・関係機関との協議や市民とのコミュニケーションに活用。



○令和4年 国土交通省 国際デジタル政策課 / まちづくりのプランニングや合意形成を円滑化するためのツール

まちづくりの将来像を3D都市モデルを用いて構築したバーチャル空間で共有。街の質的な変化が歩行者行動に与える影響をシミュレーションし、ウォーカブルな空間づくりを推進する。



<https://www.mlit.go.jp/plateau/use-case/uc22-040/>

施策検討や関係者間の合意形成の円滑化のため、まちの現状及び将来像と関連する各種調査結果を都市のデジタルツイン上に可視化するなど、デジタル技術を活用した手法の活用推進が必要ではないか