

都市交通施策の再整理に係る 論点整理と取組の方向性

令和8年3月30日

国土交通省 都市局 街路交通施設課

【 目次 】

1. 本検討会における「都市交通施策」の領域
2. 本検討会で着目する都市交通施策の観点
3. 都市交通施策における「軸」と「拠点」の必要性
4. 都市交通軸と拠点エリアの関係性を深めるための取組

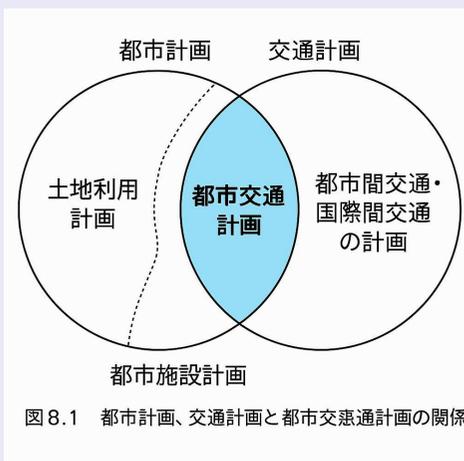
1. 本検討会における「都市交通施策」の領域

○「都市交通」の特性について、例えば以下のようなフレーミングがなされている

『図説 わかる都市計画』

編著 森田哲夫・森本章倫（2021、学芸出版社）

都市交通計画は都市計画の一部であり、交通計画の一部である。



『実務者のための新・都市計画マニュアルⅡ』第6巻

編 (社)日本都市計画学会（2003、丸善）

都市交通は、人や物が様々な都市活動に伴って、空間を移動して生じる個々の行動の集合体である。それぞれの行動は、都市の構造や土地利用と相互に深く関連し影響しあい発生している。また、発生した行動は、具体的には都市交通施設を通して移動がなされる。したがって、都市交通計画を考えるにあたっては、都市構造あるいは土地利用と、都市交通施設との関係を十分に考えたものでなければならない。

『都市交通計画（第3版）』

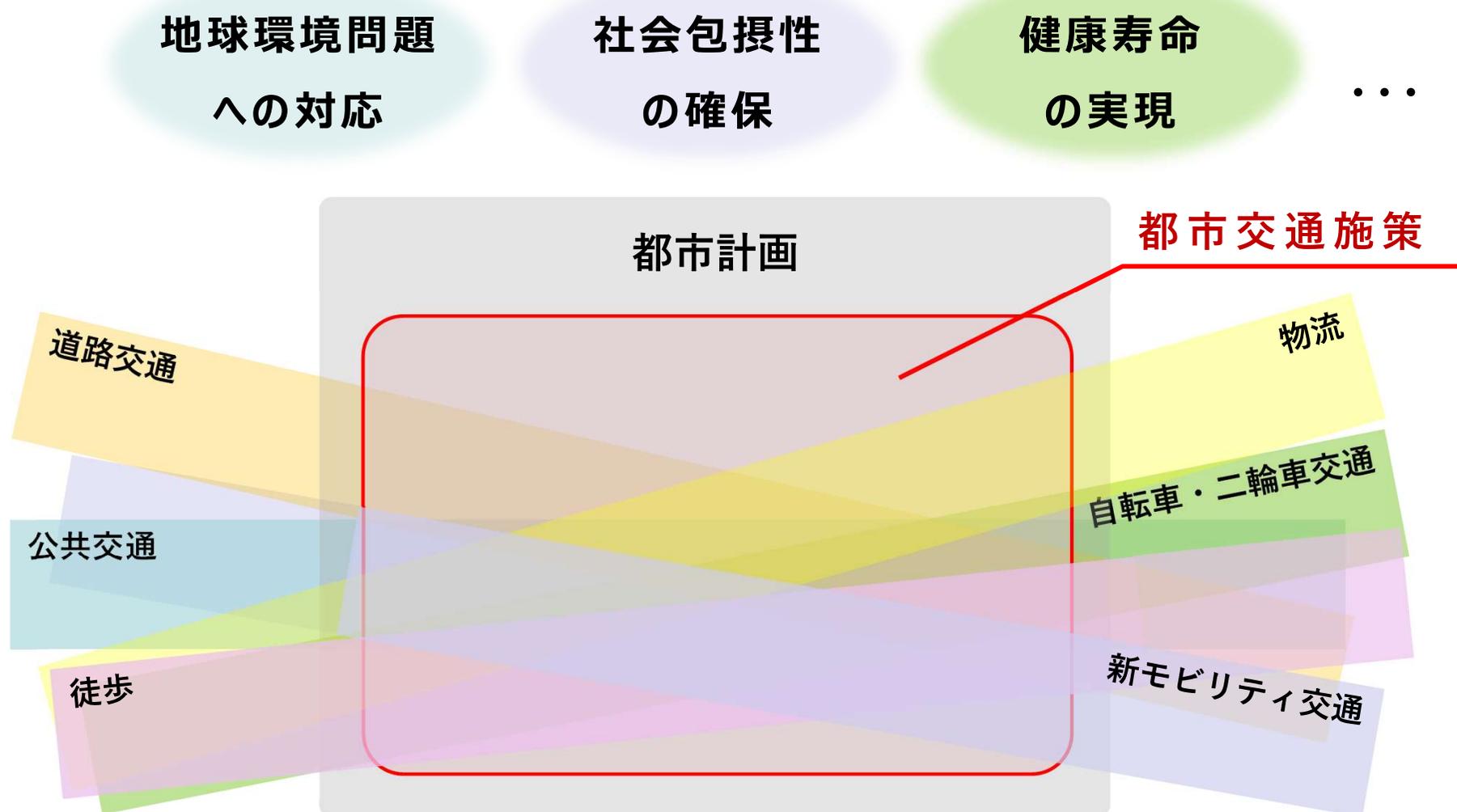
編著 新谷洋二、原田昇（2017、技報堂出版）

※初版（1993）より同様の定義

都市交通の定義については、都市的な活動や都市的な土地利用の行われている場所、すなわち都市圏域で派生する交通と考える見方と、日常の都市的な活動として派生する交通と考える見方がある。

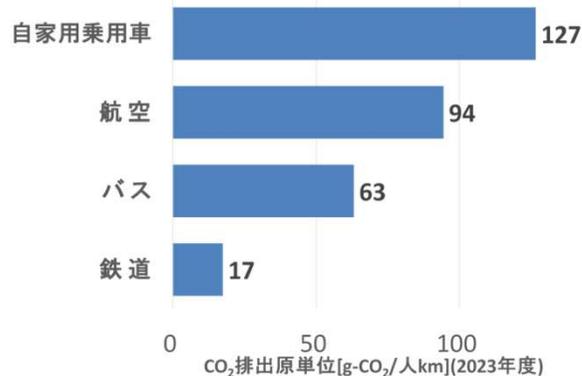
都市交通を日常の都市的な活動に起因して派生する交通とすると、個々の交通現象はその活動の源泉となる人間社会の生活や経済活動によって特色ある動きを示してくる。日常的な活動の中には、例えば、勤務先や学校へ出掛ける、買物に行く、病院へ行く、人に会う、会社の仕事で外出する、盛り場に遊びに行く、配達で物を運ぶといった交通が生じるわけで、これが集まって特色のある共通的な性格を持った交通現象が出てくる。

- 道路、公共交通、物流など各種交通にかかわる政策がそれぞれの領域において展開されている中、「都市交通施策」は、都市的な土地利用がなされている範囲において、「都市計画」の一部として、様々な移動モードを横断的に対象とし、それらが相互に調和し複合的に効果を発揮することを目的とした、交通に関する施策として整理する



- 都市交通は、都市におけるヒトやモノの移動を支えるという観点において、社会経済活動を規定する性質を有するものでもあり、ヒトやモノの移動を支えるという直接的な効果だけでなく、様々な観点から社会的影響を及ぼすものである
- このため、例えば、脱炭素、包摂性、健康、エネルギーなど、上位の政策目標とも関連付けながら、総合的・包括的に都市交通施策を検討することが必要

【輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）】



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

【上位の包括的な戦略（ロンドン）】

「Healthy Streets Approachs」は、(略)エビデンスに基づき、街を魅力的な場所とする物や事に関する10の指標を用いている。(略)このアプローチを成功させるためには、**上位の包括的な戦略に組み込み、エビデンスに基づいたものにする**ことが重要である。また、コミュニティやステークホルダーを巻き込み、政治、コミュニティ、組織からのサポートを得ることも必要である。



著者: Chris Billington, Transport for London, collected by Walk 21

【SUMPと社会的包摂政策との連携】

ベルギーのいくつかの都市では、SUMPの策定を、**社会的包摂を高めるモビリティ政策で補完**している。公共交通機関へのアクセスに関しては、フランドル地方の140以上の自治体が、公共交通事業者との間で**バスの利用に関して公的資金による補助で運賃を低廉にする契約を結んでいる**。これにより、市民は公共交通機関を割安な料金で利用することができ、**子どもや学生、高齢者にはさらに割引が適用**されることもある。また、**車を運転できない人や低所得者のために、16の自治体がタクシーの福祉料金を設定**しており、さらに多くの自治体が**ボランティアによるオンデマンドサービスを導入**している。

著者: Els Vandenbroeck and Evelien Bossuyt, M obiel 21



出典: SUMP: 持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン 第2版

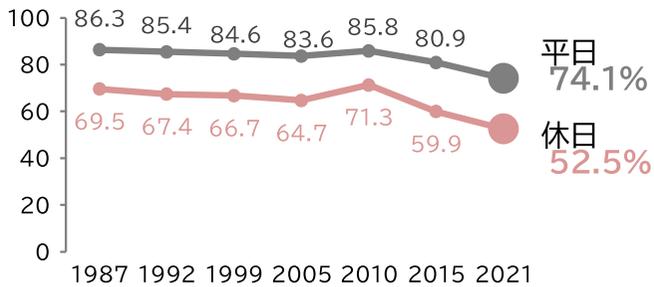
2. 本検討会で着目する都市交通施策の観点

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。

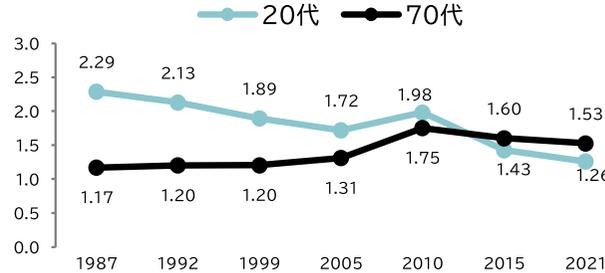
【家からのお出かけや1日の移動回数の変化】

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

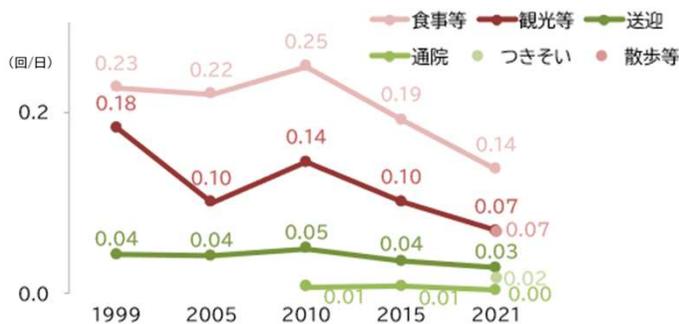
目的別移動回数（平日）



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

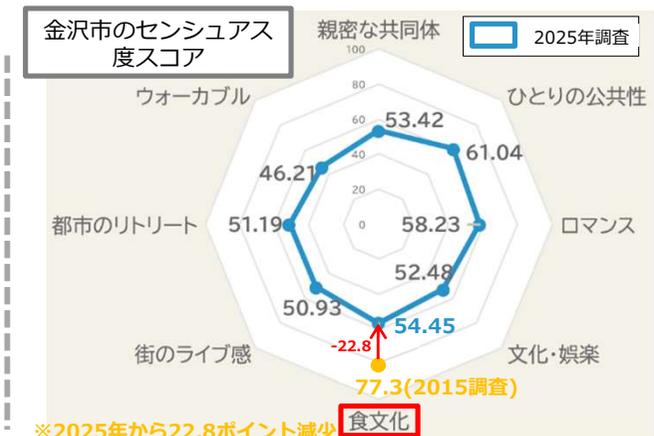
※通院は2010年より、つきそい・散歩は2021より調査

【『Sensuous City 2025』における調査結果】

『Sensuous City 2025』より抜粋 (P.250)

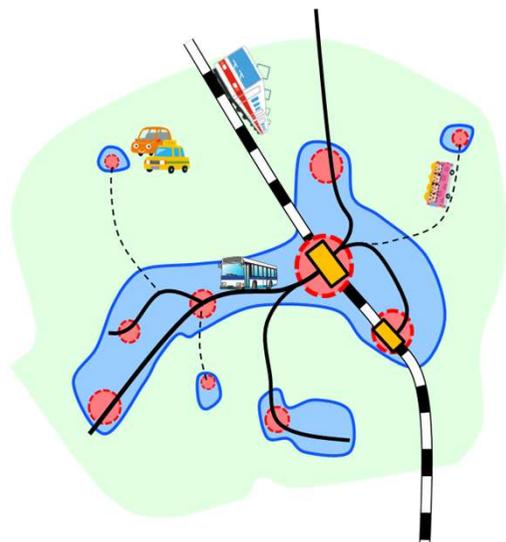
地方都市では「食文化」や「自然」に強みがあったはずが、それらに関連するアクティビティをことごとく減らし、もともと強くなかった「店の人や他の客とおしゃべりしながら買い物をした」もさらにスコアを下げている。郊外も同様に数少ない強みであった「自然」指標でスコアを落とし、他の都市的な指標ではスコアを上げられなかったということになるだろう。要するに、**郊外や地方は引きこもってしまっている**のである。

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



【 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

(第1回 検討会における委員からの意見)

- 移動には、大きく「義務」、「生活維持」、「自由裁量」の3つがあり、それぞれの性質が異なる。
- 業務トリップは減少しているが、それが私事トリップに転換されていないことが課題。トリップ数を増やすため、行き・帰りの2トリップにもう1トリップを如何に増やすかを考えたい。また、0トリップの方に外に出てもらうことも重要であり、そのためにはまた別の施策が必要となる。

義務

通勤、通学等

- 外出行動が確実に生じる移動類型
- 近年は外出した者の平均トリップ数も減少傾向にあり、「イエ」と「職場等」の往復のみで、「寄り道」が減少している傾向も伺える
- 地方都市では移動手段として過度に車に依存している傾向が見られる

移動量 1 ⇒ 多数

- ・滞在し、寄り道したくなる拠点地区等の形成
- ・「滞在」や「寄り道」に適した公共交通利用促進のためのサービス水準等の充実

生活維持

買物、通院、送迎等

- 外出意欲がないと生じない移動類型
- 近年の外出率の減少はこのタイプの移動の減少が影響

移動量 0 ⇒ 1

- ・気軽に街に出かけたくなる公共交通サービスの充実
- ・出かけたくなる滞在したくなる拠点地区等の形成

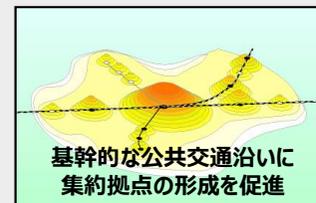
自由裁量

余暇、飲食、散策等

H19

集約型都市構造の提示

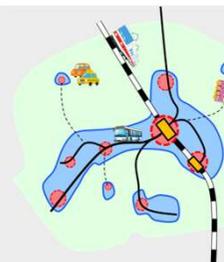
- ・公共交通と拠点整備による集約的な市街地像



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

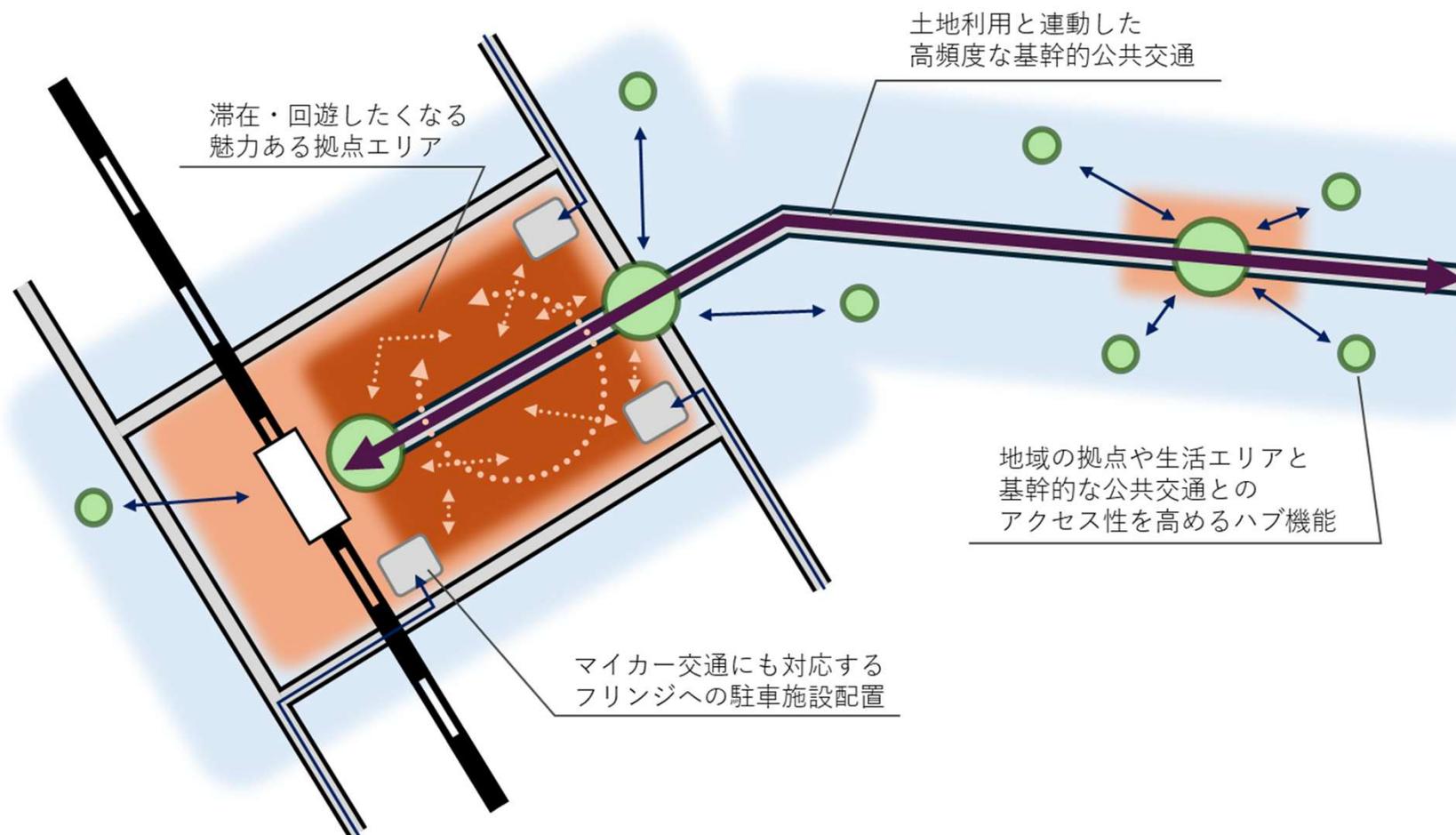
- ・目的性の高い移動だけではなく、滞留・回遊行動の需要喚起も交通政策の重要な対象に



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

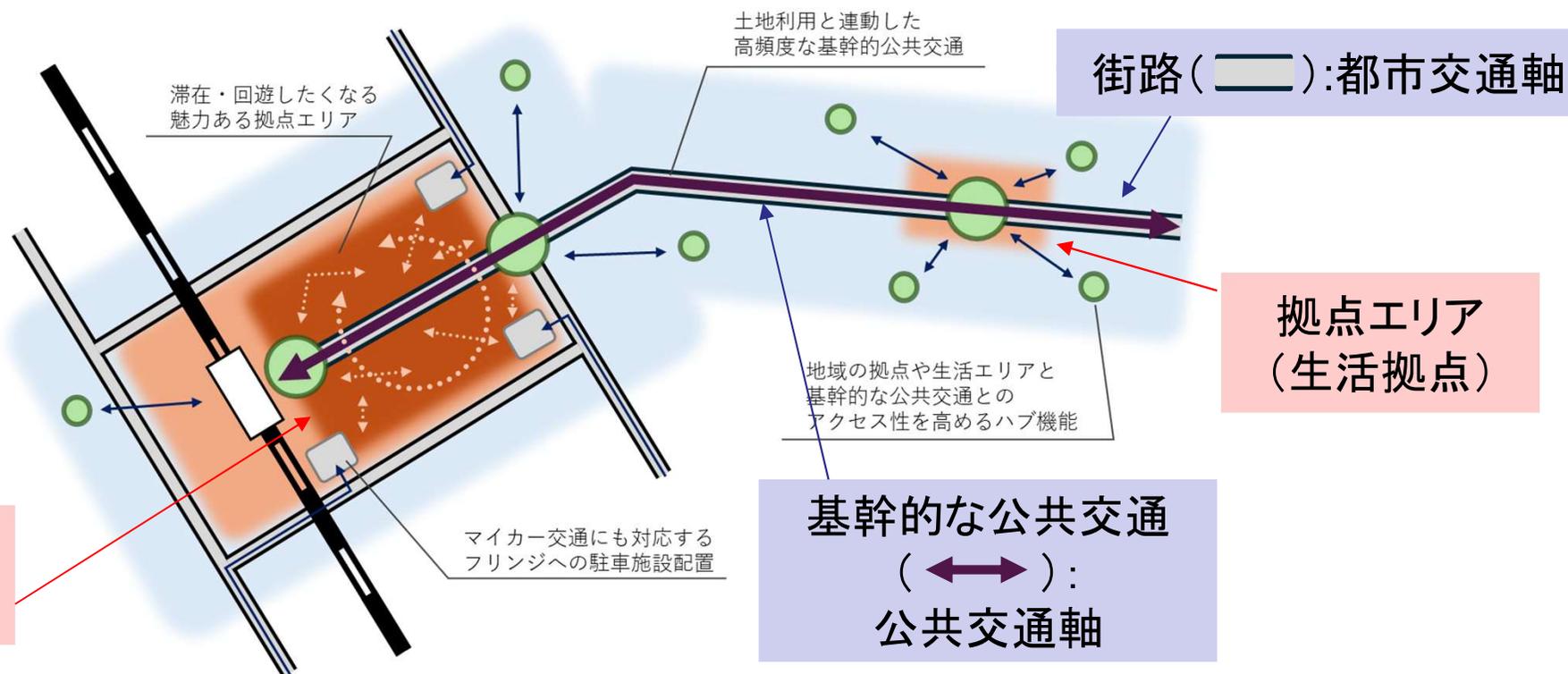
○市民の活動量を増やすために、都市交通施策では特に以下の観点に取り組んでいくべきではないか

- 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）



3. 都市交通施策における「軸」と「拠点」の必要性

- 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等と考える。
- 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。



- 本検討会における「拠点エリア」とは、都市機能誘導区域やウォーカブル区域などを念頭に、様々な交通モードが適正に処理された、人中心で外出の動機となる一定の面的広がりを持った都市空間と考える。
- 拠点の考え方としては、いわゆる「まちなか」を中心としつつ、居住地に近接した生活拠点も対象とする。

3. 都市交通施策における「軸」と「拠点」の必要性

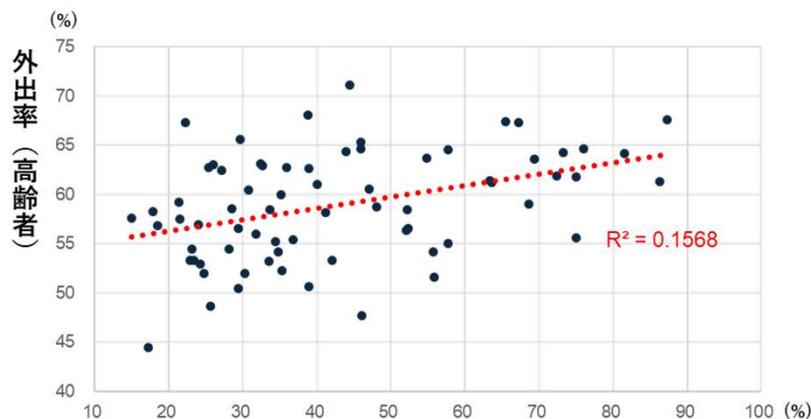
— 都市交通軸の必要性 —

- 公共交通の利用割合が高い都市では、人口密度が高く、高齢者の外出率が高くなる傾向が一定見られる。また、公共交通分担率が高いと年間医療費が低くなる可能性を指摘した既往論文も存在
- これらを踏まえると、高いサービス水準を確保した都市交通軸を中心に公共交通利用が進むことで、都市全体に対しても外出率増加や健康増進といったメリットが発揮される可能性が考えられる

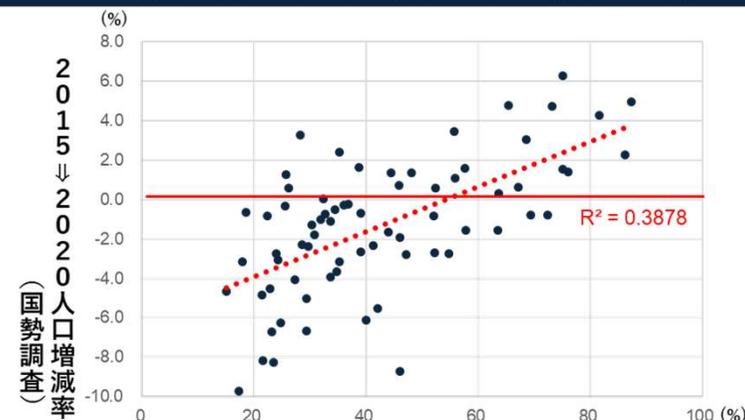
【公共交通分担率との相関関係】

使用データ: いずれも令和3年全国都市交通特性調査結果(都市別指標)
(令和3年調査対象の70都市で分析)

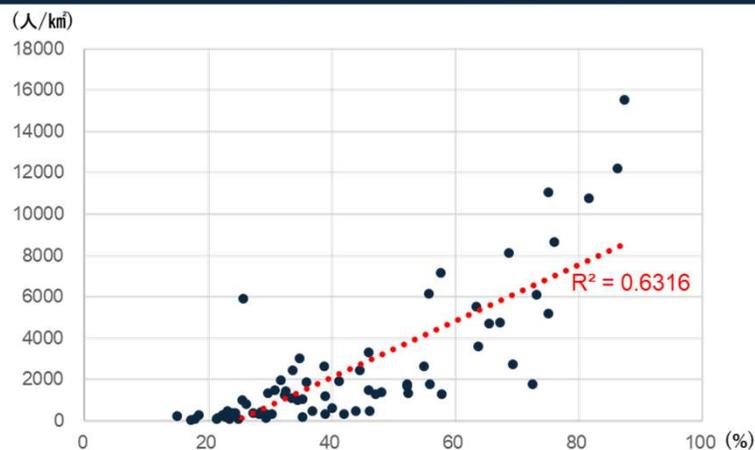
公共交通・徒歩・自転車分担率と外出率(高齢者)との関係



公共交通・徒歩・自転車分担率と人口増減率との関係



公共交通・徒歩・自転車分担率と人口密度との関係



【公共交通分担率に関する研究論文】

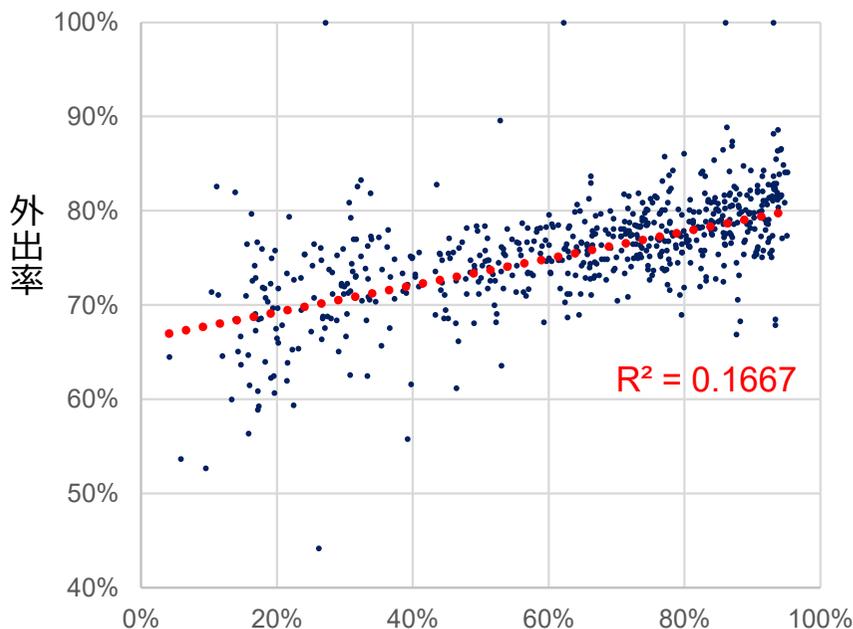
- 「公共交通利用分担率」等の交通行動が大きく影響するのが、生活習慣病の「受療率」および「医療費」であった。具体的には、「公共交通分担利用率」が高いと、「糖尿病」、「高血圧性疾患」、「心疾患」、「虚血性疾患」、「精神疾患」の受療率や、「年間医療費」が低い傾向があることが示された。この結果が示唆することとして、従来一般的に言われてきた「野菜の摂取量の増加」に加え、「公共交通利用の増進」、またその反対である「自動車利用の減少」が、「糖尿病」、「高血圧性疾患」、「心疾患」、「虚血性疾患」、いわゆる成人病の受療リスクや、精神疾患を患うリスクを低下させ、かつ医療費を抑制できる可能性があることが示唆されよう。(本文抜粋)

出典: 森健・神田佑亮・谷口綾子・藤井聡(2015)
「交通行動と健康との関連性に関する地域間比較研究」土木計画学研究 講演集51

- 東京都市圏について見てみると、公共交通等の利用割合が高いエリアでは外出率も高くなり、逆に、自動車分担率が高くなると外出率が低くなる傾向が、一定程度見られる
- また、外出している人のみを対象とした分析では、公共交通等の分担率とトリップ数に相関はほぼ見られないが、外出していない人も含めた全体の傾向としては、公共交通等の分担率が高いほどトリップ数も多い傾向が一定程度見られる
- これらから、公共交通等の利用が促進されることで、外出が促される（外出率が高くなる）可能性や、特に、0トリップ（外出しない）を1トリップ以上（外出する）にすることに効果がある可能性が示唆される

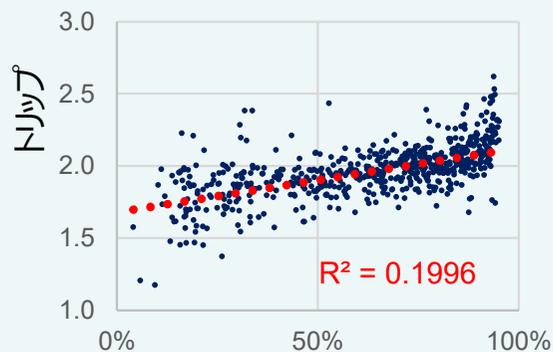
【公共交通分担率との相関関係】

公共交通・徒歩・自転車分担率と外出率



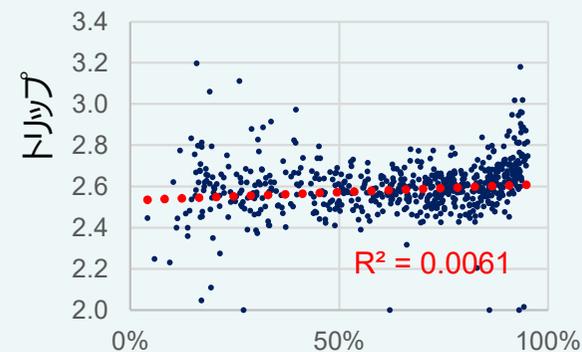
公共交通・徒歩・自転車分担率と グロス原単位

※グロス原単位・・・人口（外出していない人も含む）を母数とした平均トリップ数

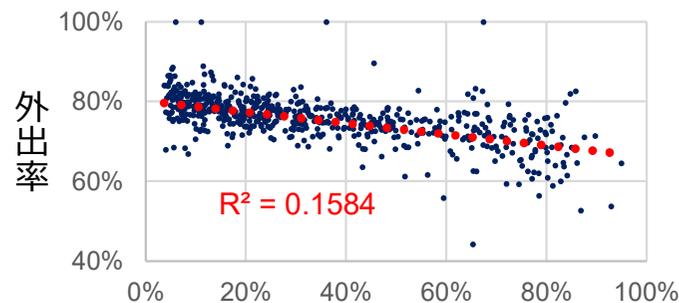


公共交通・徒歩・自転車分担率と ネット原単位

※ネット原単位・・・外出している人を母数とした平均トリップ数



自動車分担率と外出率



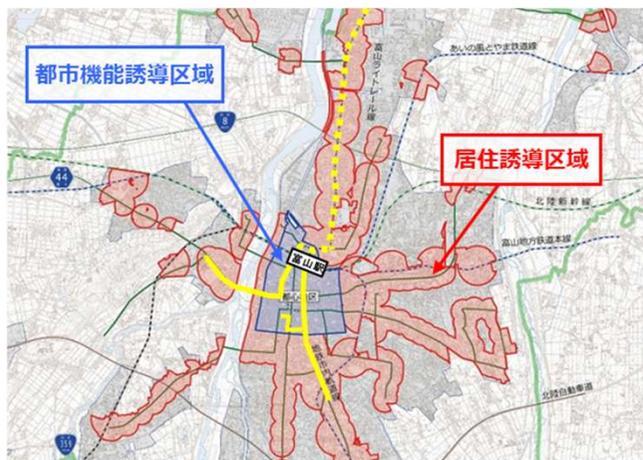
・使用データ：第6回東京都市圏PT調査(平成30年実施)結果(東京都市圏交通計画協議会)

・分析単位：計画基本ゾーン単位(615ゾーン)

・交通手段分担率：代表交通手段別発生集中量(トリップエンド)より算定

○都市交通軸がコンパクト・プラス・ネットワークを目指す都市構造の明確な基軸として機能することによって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㎡/1店舗減）
- ・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】

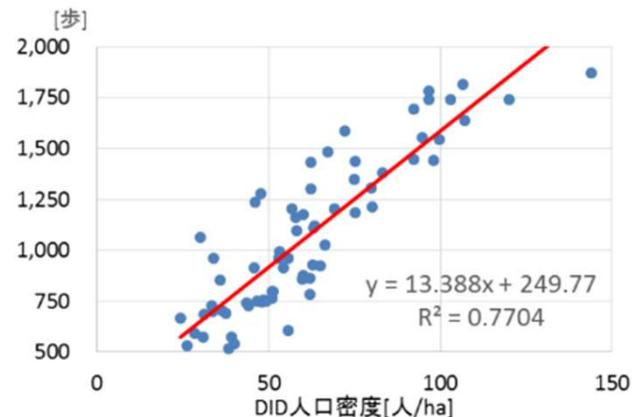
第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲



【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）

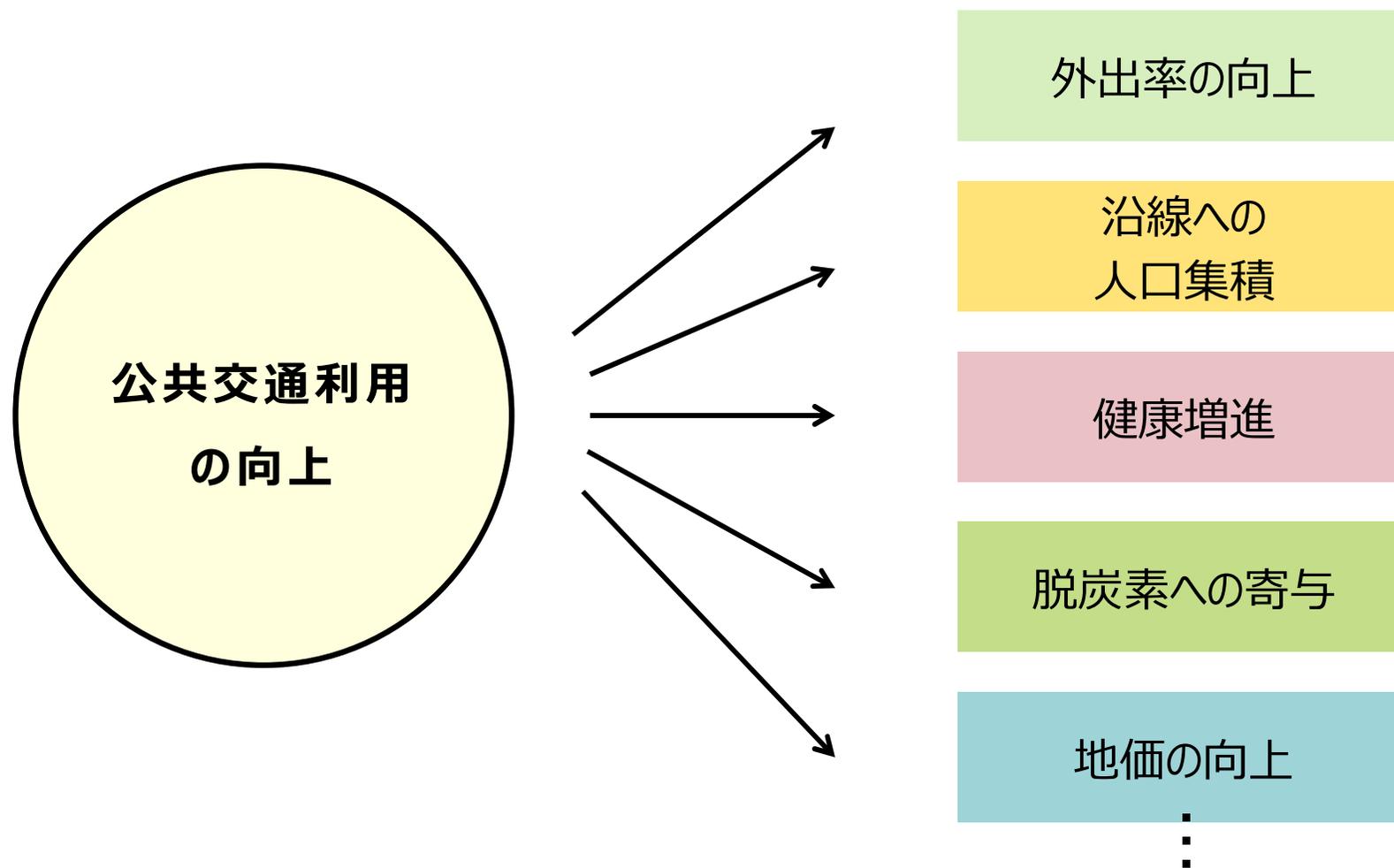


※ H22全国都市交通特性調査データ、「健康増進のための歩行量実態調査とその行動群別特性分析への応用（筑波大谷口教授ほか）」をもとに国土交通省作成

※ 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

- 公共交通を中心として都市交通軸を構成することにより、都市における様々な政策効果が期待される



都市構造を方向づけるものとして、公共交通を中心とした都市交通軸の確保に対し、行政として一層の積極的役割が求められているのではないか

- 「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

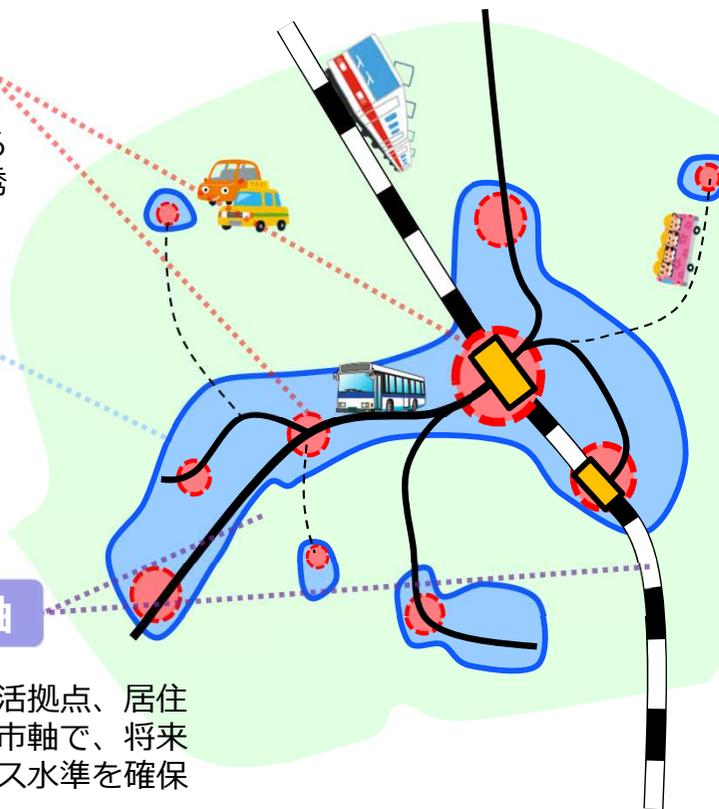
- ・生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

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。

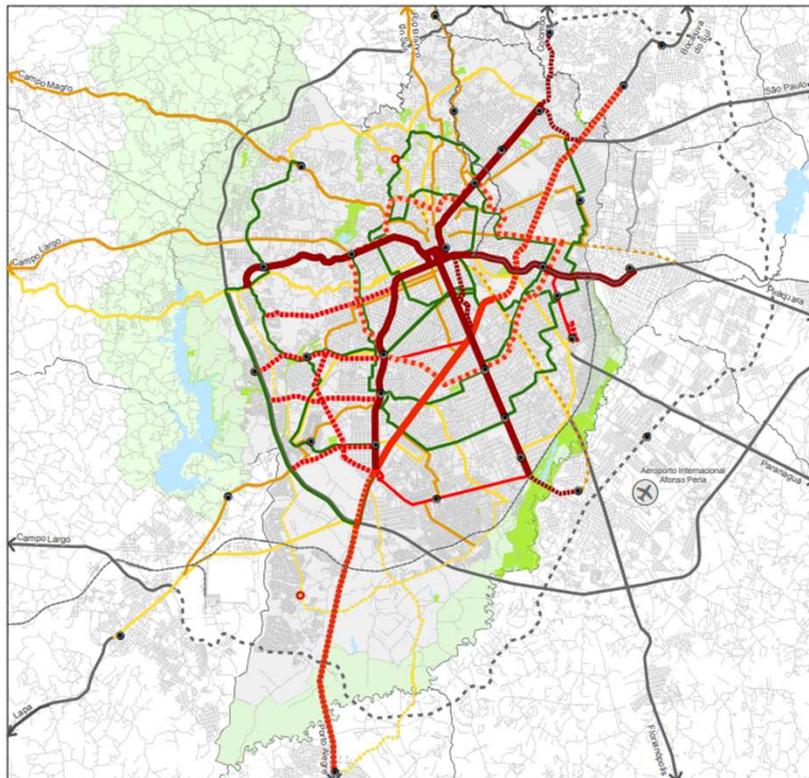
諸外国の都市計画における「軸」の確保の例

○ 諸外国においても、都市内の拠点との関係性を意識しながら、公共交通を中心とした都市交通軸を確保するプランニングが一般に実践されている

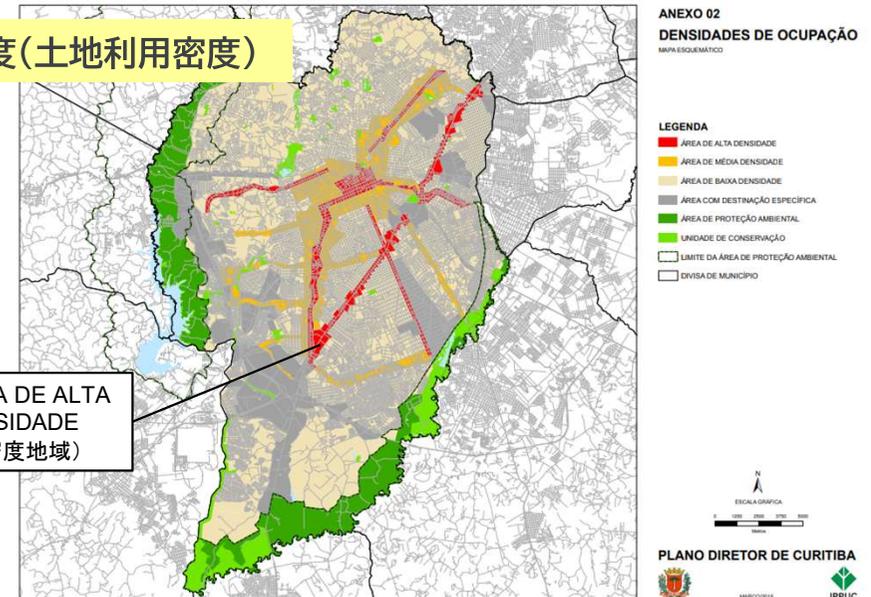
【クリチバの公共交通ネットワーク】

○クリチバでは、都市計画のマスタープランにおいて、都市構造そのものの中核要素として公共交通を位置づけ、高密度開発を公共交通幹線（BRT軸）沿いに集約させる方針を示している。

公共交通軸

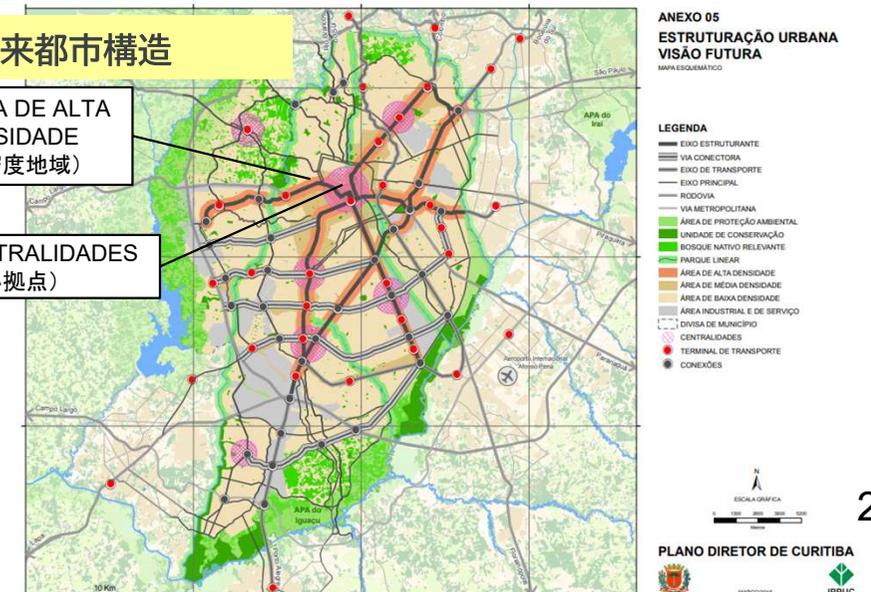


居住密度(土地利用密度)



ÁREA DE ALTA DENSIDADE
(高密度地域)

将来都市構造



ÁREA DE ALTA DENSIDADE
(高密度地域)

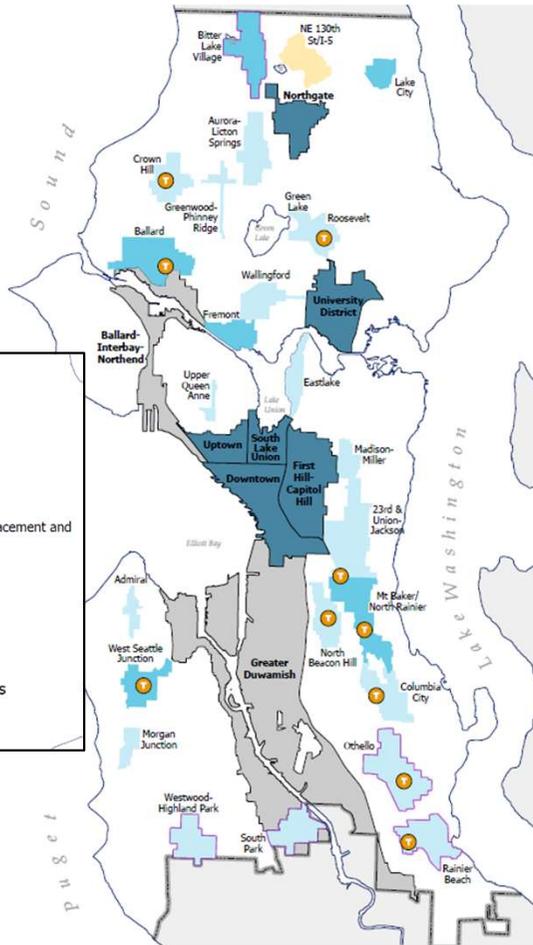
CENTRALIDADES
(中心拠点)

諸外国の都市計画における「軸」の確保の例

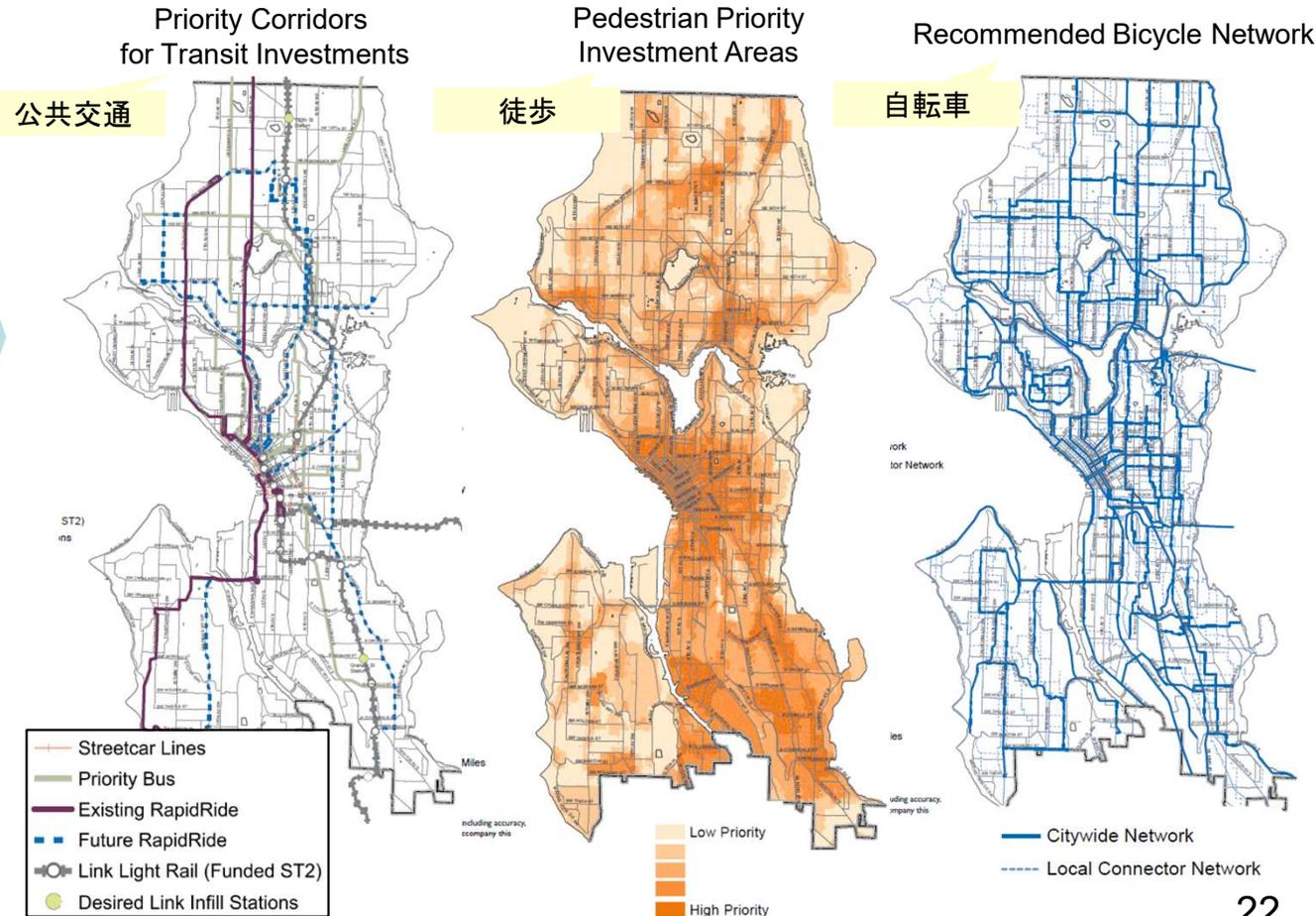
○ 諸外国においても、都市内の拠点との関係性を意識しながら、公共交通を中心とした都市交通軸を確保するプランニングが一般に実践されている

【シアトルの公共交通ネットワーク】

Urban Centers, Urban Villages, Manufacturing/Industrial Centers



○ 中心市街地や郊外部の拠点など、土地利用計画と連動し、公共交通や自転車、徒歩など、様々な交通モードに対応した「軸」を重層的に設定。

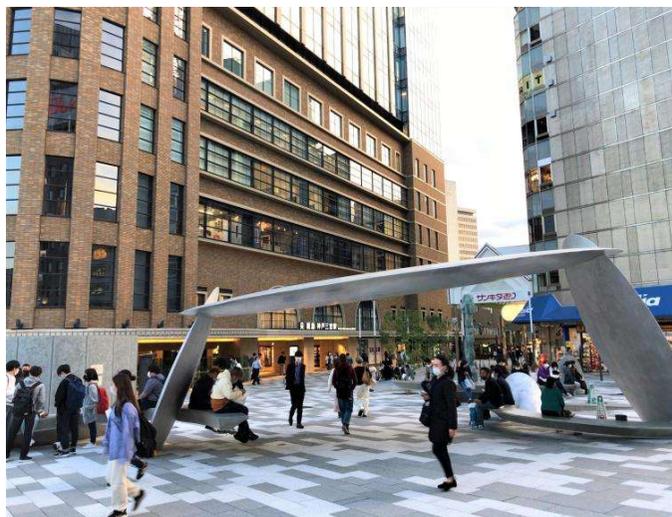


3. 都市交通施策における「軸」と「拠点」の必要性

— 拠点エリアの魅力や快適性の必要性 —

- 神戸市では、サンキタ通り・広場において、交通規制とともに、道路と歩車道の段差がないフラットで一体的な形状で、沿道建築物と公共空間が一体となった歩行者中心のにぎわいのある空間を創出
- 歩行者交通量が前年比で162%となり、若者の割合増といった変化も見られる

【サンキタ通り・サンキタ広場：神戸市】



第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 神戸市資料より再掲

■歩行者通行量の変化

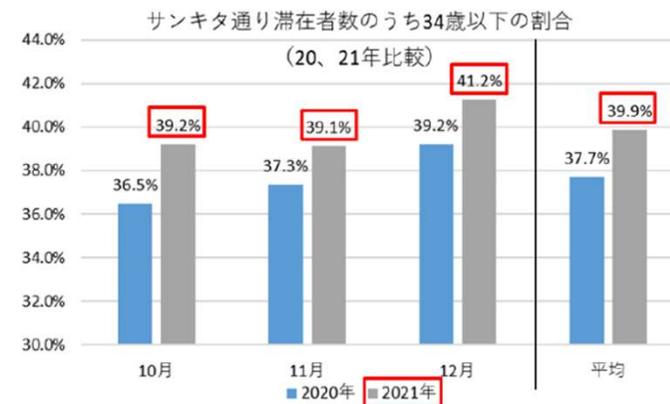
(2020年11月と2021年11月)

・前年の同月に比べ歩行者通行量が増加

赤外線センサーを用いた歩行者通行量調査



エリア	2020年11月比 (1か月合計)
● エリア全体	102%
● センター街1丁目	-
● フラワーロード	66%
● フラワーロード 駅南	103%
● 京町筋	120%
● 鹽川筋メリケンロード	50%
● 三宮中央通	55%
● 百合南54号	84%
● 北長狭 サンキタ商店街	162%
● 北長狭 生田新道	110%
● 北長狭、IKUTA Road	82%



人中心の拠点エリア形成による効果

- 姫路市では、大手前通りにおいて、市街地を取り囲む環状道路網の整備により、6車線から2車線のトランジットモールへと再編し、高架下に自転車駐車場やバスプールを集約することで、バス路線の増強と放置自転車を削減
- 周辺におけるホテル、マンション建設が活発化し、駅周辺の商業地地価は25%上昇（H31：全国7位）、商業床面積も増加といった効果もみられる

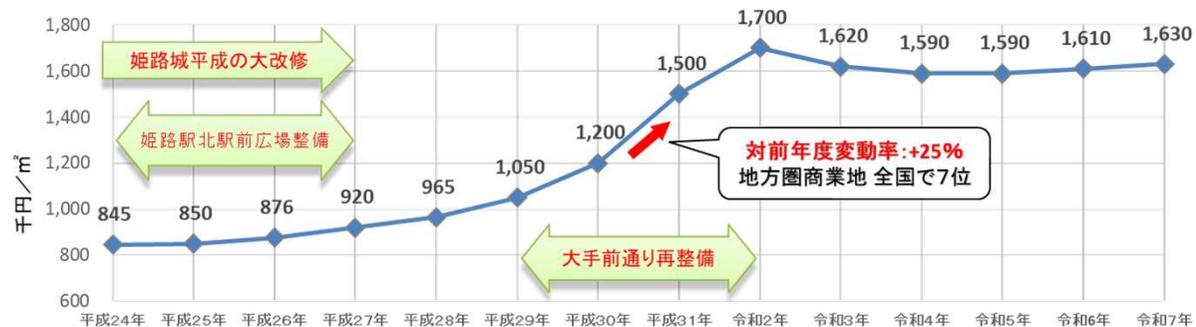
【大手前通り：姫路市】



地図出典：OpenStreetMap



公示価格：姫路市駅前町252番(大手前通りトランジットモールの導入箇所)の状況



整備前



整備後

<取組効果>

- ・周辺におけるホテル、マンション建設が活発化し、駅周辺の商業地地価は25%上昇（H31：全国7位）、商業床面積も増加

人中心の拠点エリア形成による効果

第2回拠点エリアワーキンググループ資料より再掲

- 山形市では、七日町大通りやその周辺地区において、暗渠化された御殿堰を親水空間へ再整備し、御殿堰沿いに小路や広場整備するなど、地域資源を活用した空間を形成。併せて、スマホアプリを用いた健康事業等も展開し、医療 福祉分野と連携したウォーカブル施策を推進
- 中心市街地の歩行者数増などの効果がみられ、健康づくりに関する取組の総合的な効果として平均寿命の延伸なども見られる

【 御殿堰 : 山形市 】

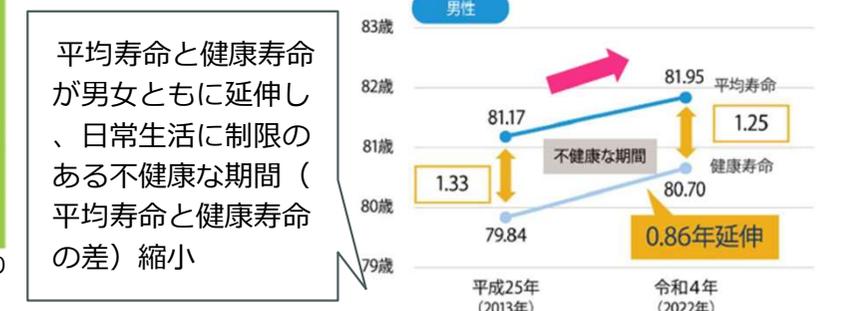


スマホアプリを活用し健康づくりに関する事業への参加を促進

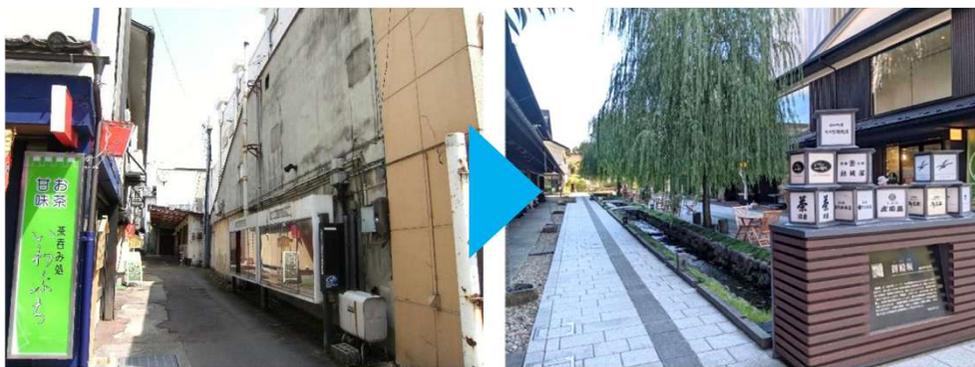
第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 山形市資料より再掲



中心市街地の歩行者数は令和7年に過去最高の25,383人を達成



平均寿命と健康寿命が男女ともに延伸し、日常生活に制限のある不健康な期間（平均寿命と健康寿命の差）縮小



高度経済成長期に暗渠化された御殿堰

御殿堰を開渠し親水空間へ



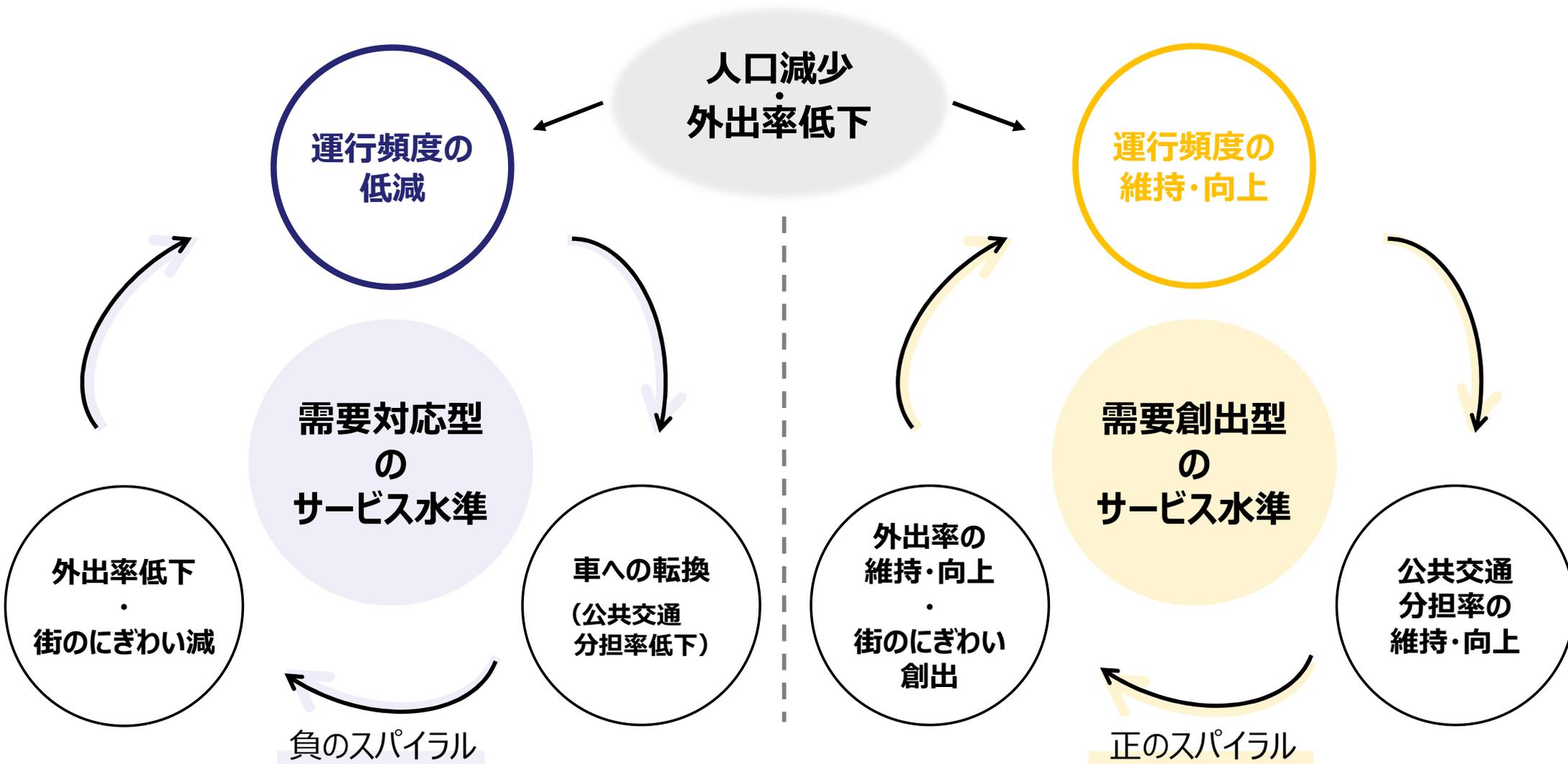
4. 都市交通軸と拠点エリアの 関係性を深めるための取組

4. 都市交通軸と拠点エリアの 関係性を深めるための取組

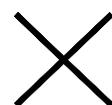
—都市交通軸の強化に関する取組—

(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**

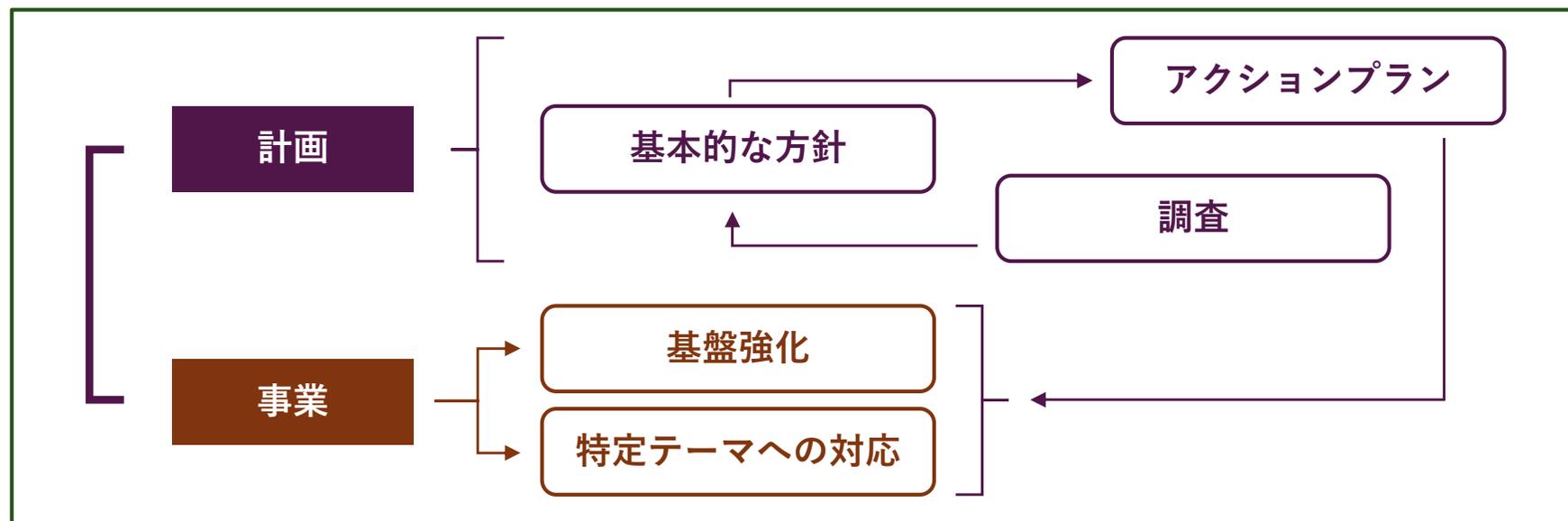
- 定時性・速達性に優れ、時刻表を見ずとも気軽に乗れる、分かりやすく良質にデザインされた軸の形成

- 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

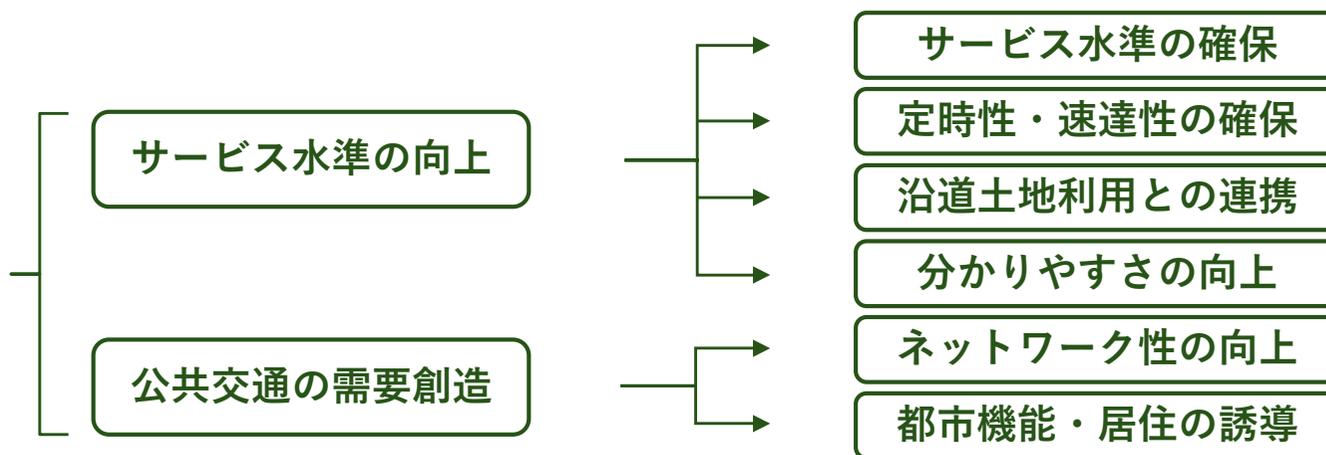
都市交通施策の実効性を高めるために、以下の観点に着目

◆施策の深化

◆計画・事業のあり方



重視するポイント



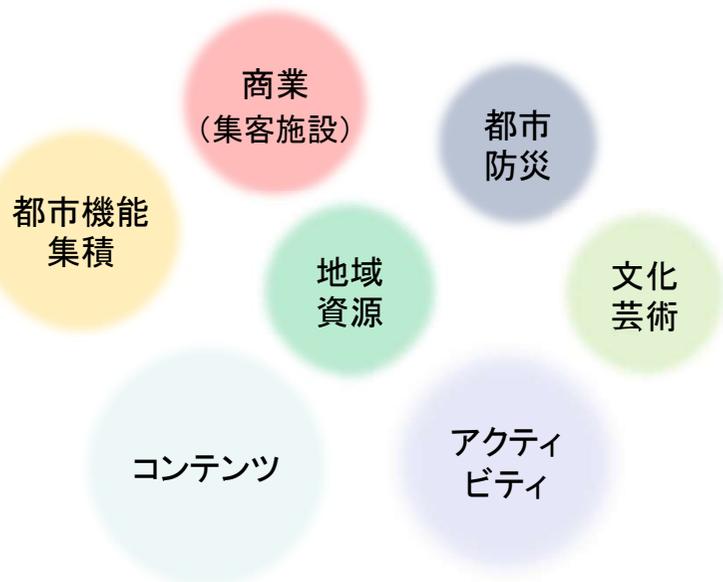
4. 都市交通軸と拠点エリアの 関係性を深めるための取組

—拠点エリアの魅力や快適性の向上に関する取組—

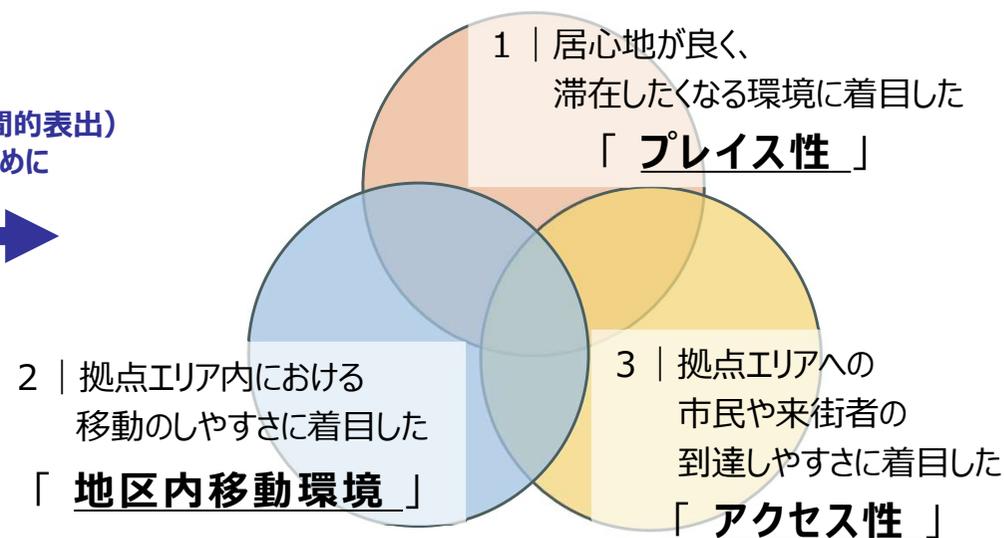
様々な交通モードが適正に処理された都市空間

拠点エリア形成の普遍的魅力／固有の魅力

人中心の歩きたく滞在しやすい都市空間を形成するための地区の交通に関する着眼点

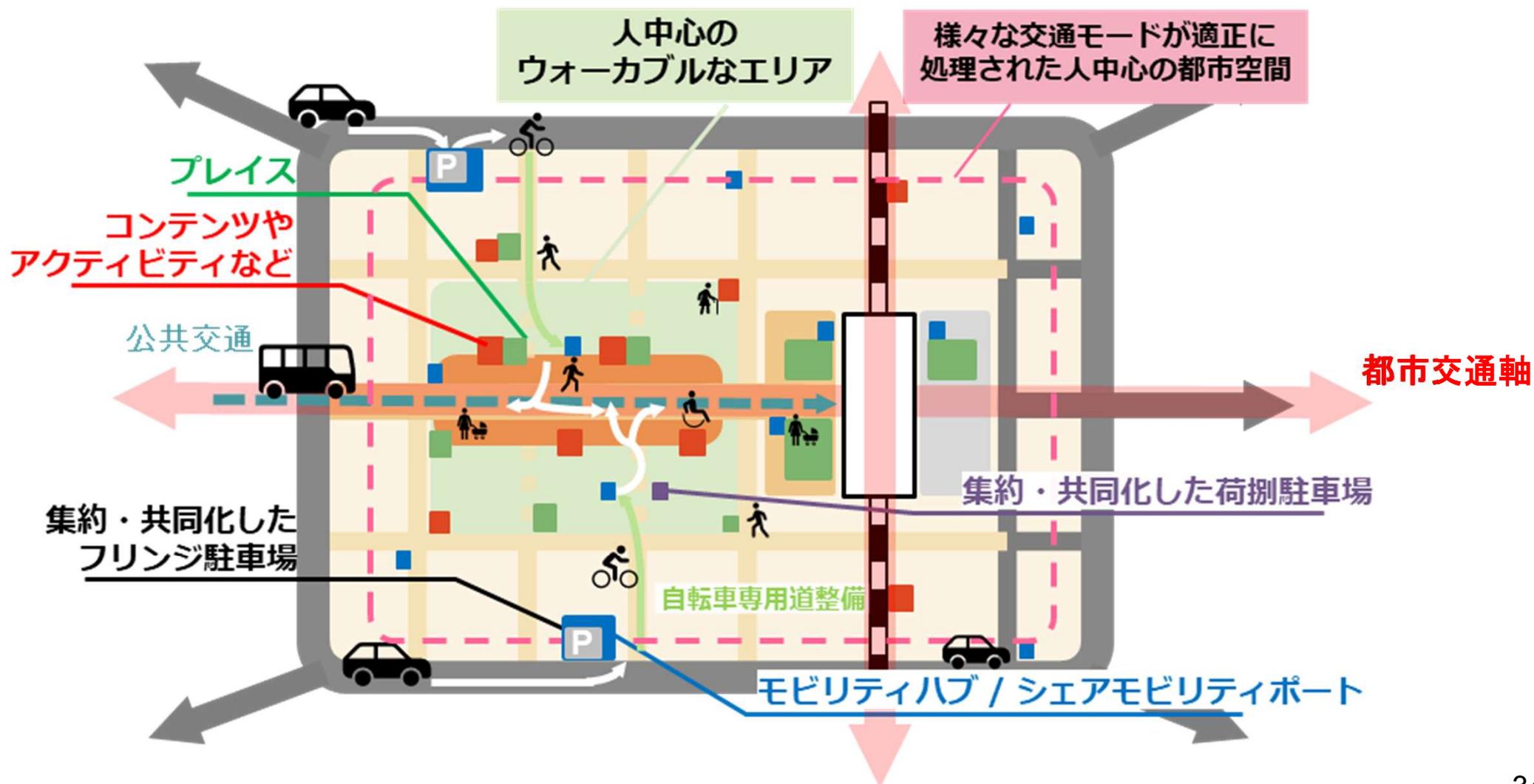


実現 (空間的表出) のために



多様な主体との連携

- 拠点エリア形成のための着眼点を踏まえた、拠点エリアの交通やウォーカブル空間は以下のようなイメージ（※議論のための簡便な叩き台として提示）

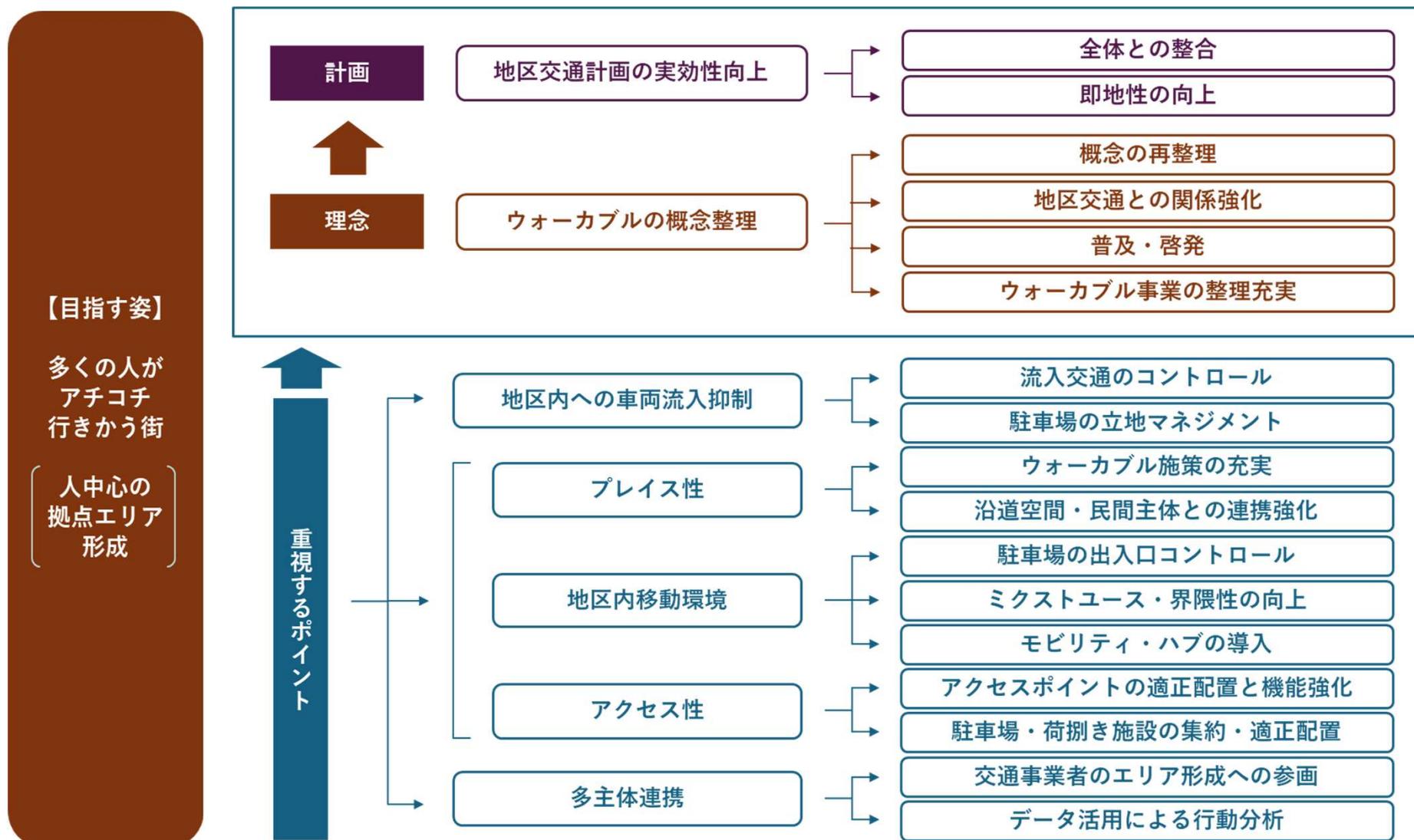


- 拠点エリア形成のための着眼点を踏まえた、生活拠点における拠点エリアの交通やウォークブル空間は以下のようなイメージ（※議論のための簡便な叩き台として提示）



【 人中心の拠点エリア形成を実効性高く進めるために、以下の観点に着目 】

- ◆ 人中心の拠点エリア形成のための施策の深化
- ◆ ウォーカブル施策の理念レベルでの再整理
- ◆ 都市交通計画における実効性の向上
- ◆ 理念・計画・施策の実効的な連動



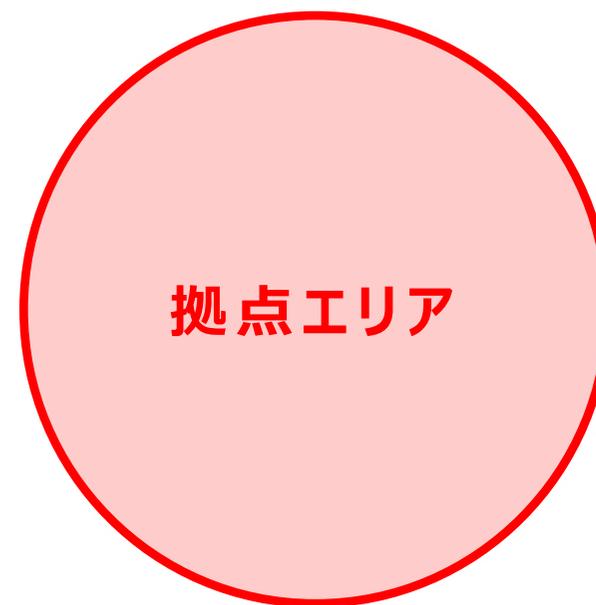
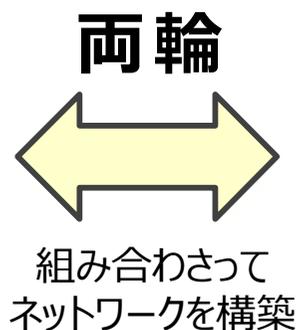
4. 都市交通軸と拠点エリアの 関係性を深めるための取組 — 施策の方向性のイメージ—

- 本検討会が主たる対象とする「都市交通軸」と「拠点エリア」は、目指すべき「気軽にアチコチお出かけし
たくなる・できる街」を形成する両輪
- この双方を組み合わせて、都市全体としてネットワークを構築していくことが重要



都市交通軸

- サービス水準向上
頻度、定時性・速達性、分かりやすさ 等
- 公共交通の需要創造
ネットワーク性、土地利用誘導 等



拠点エリア

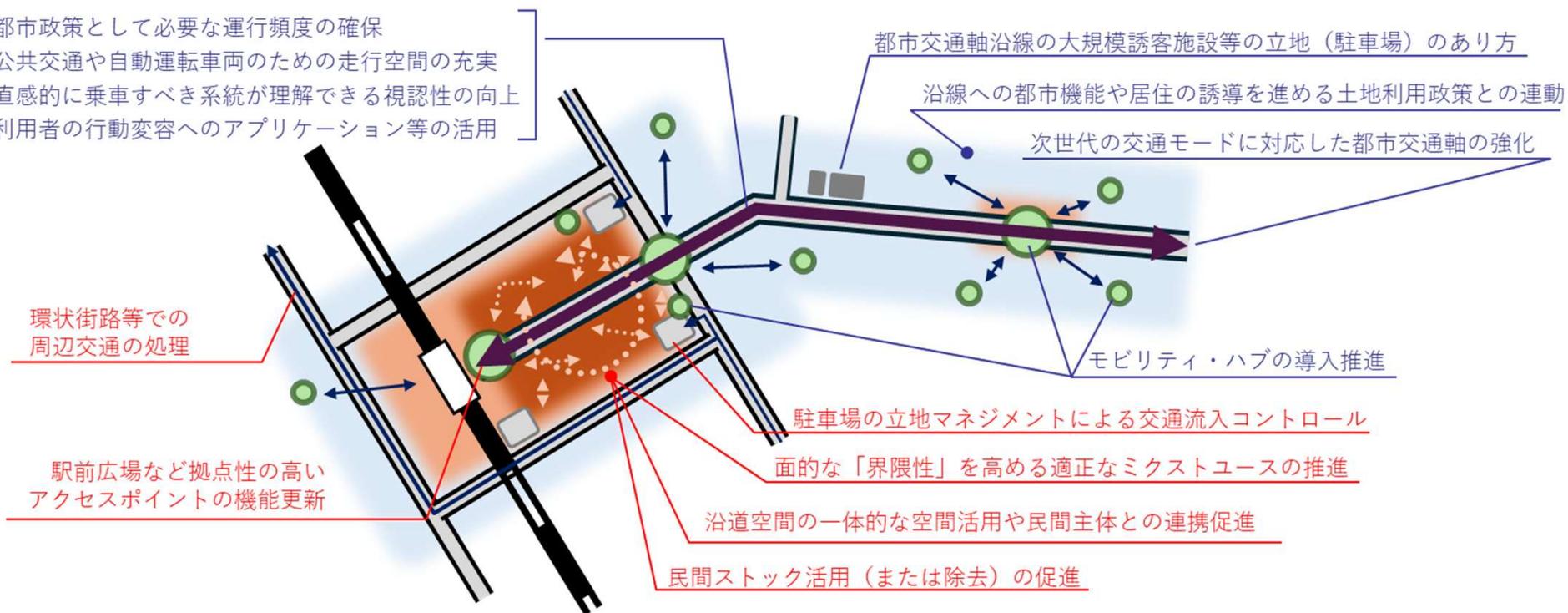
- 人中心の都市空間の創出
様々な交通モードへの適正な対応 等
- 魅力の向上
プレイス性、地区内移動環境、アクセス性
- 多様な主体との連携

本源需要 / 目的

派生需要 / 手段

○ 都市交通軸WG・拠点エリアWGにおいてなされた議論をもとに、取り組むべき施策イメージを以下のように整理

- ・ 都市政策として必要な運行頻度の確保
- ・ 公共交通や自動運転車両のための走行空間の充実
- ・ 直感的に乗車すべき系統が理解できる視認性の向上
- ・ 利用者の行動変容へのアプリケーション等の活用



【調査・計画】

- ・ まちづくりに関する包括的な計画への、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の位置づけ
- ・ まちづくりに関する包括的な計画への、拠点エリアへのアクセスや地区交通の処理に関する基本的な方針の位置づけ
- ・ 地区交通計画の具体性・即地性の向上
- ・ 具体的な事業と結びつくアクションプランと上位計画との関係およびプランにおける記載事項の整理
- ・ 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の推進
- ・ 自治体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の導入
- ・ 交通事業者によるエリアマネジメント活動等への参画

【一貫性・一体性の確保】

- ・ 計画段階の基本方針とアクションプランの密接な関係の確保
- ・ 都市・地域総合交通戦略の大臣認定制度の見直し等、プランの質と実効性の確保をする施策の推進
- ・ 質の高いアクションプランと連動する事業に対する支援強化
- ・ デジタル技術の活用による合意形成の円滑化

【ウォーカブル施策の理念整理】

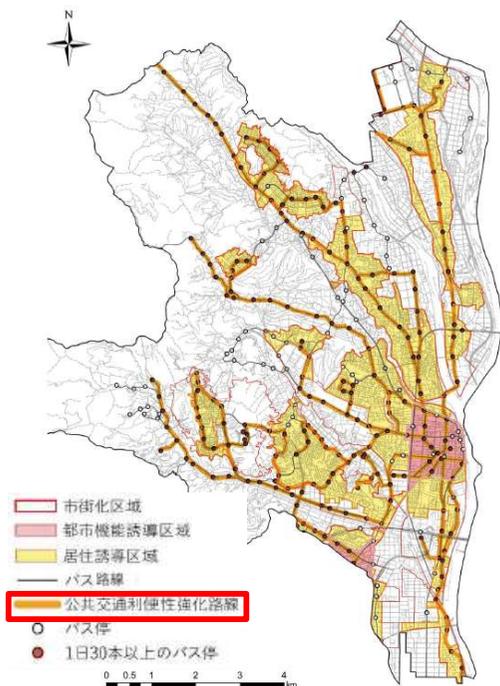
- ・ 広く公共的領域を指す「パブリックレルム」の考え方の導入
- ・ ウォーカブル施策と地区交通計画の関係性強化
- ・ ウォーカブル施策の理念の再発信
- ・ まちなかウォーカブル推進事業制度の整理
- ・ 優れたウォーカブルの実践に対する表彰

4. 都市交通軸と拠点エリアの 関係性を深めるための取組 —「軸」と「拠点」をつなぐ施策—

- 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(富の里地区など) 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

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 ^{※4} 施設整備費の2分の1に相当する額 ②土地・建物賃借料	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 ^{※2} ※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}	事業を開始した日から5年間分の賃借料に相当する額	5千万円 (年1千万円)	
コンビニエンスストア ^{※3}	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	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500m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}	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) 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 ^{※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



出典：厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画

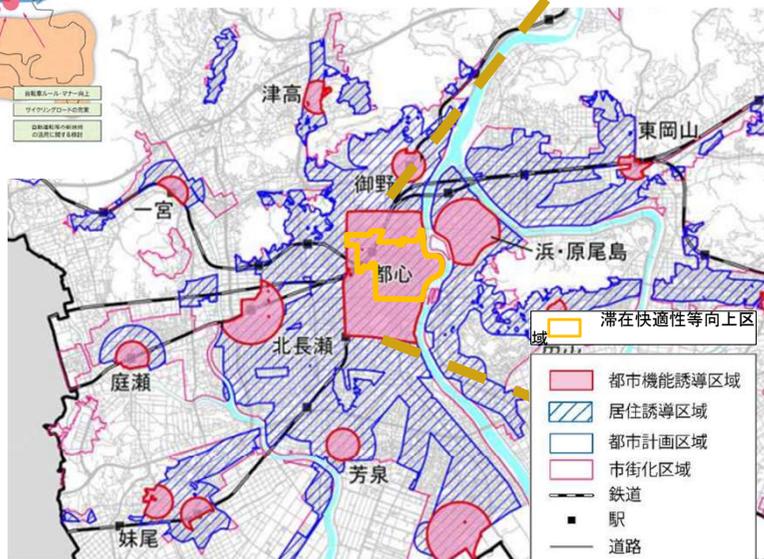
計画段階において、実践的かつ包括的な検討を経て導き出された公共交通軸に関する方針と、都市機能誘導区域の拠点性を高める交通施策の方針の双方をまちづくりに関する包括的な計画に明記することで、具体的な取組の土台を構築することが必要ではないか

○魅力ある快適性の高い拠点エリアを形成するには、まず、都市構造全体の中で、当該エリアがどのような場所であるのかを位置付けることが必要

【地区交通計画（岡山県岡山市）】



- 岡山市総合交通計画（都市・地域総合交通戦略）における「歩いて楽しい都心空間に変える」の目標に対する施策の展開エリアを都市機能誘導区域（都心地区）と連動
- 加えて、幹線バス等を用いた都心へのアクセスの確保についても記載



出典：岡山市総合交通計画・岡山市立地適正化計画を基に作成

例えば立地適正化計画において拠点エリアを設定する際には、都市交通軸との関係を踏まえながら、当該エリアへのアクセスや、地区交通の処理に関する基本的な方針を定めるなど、適切な地区交通計画の策定を促すべきではないか

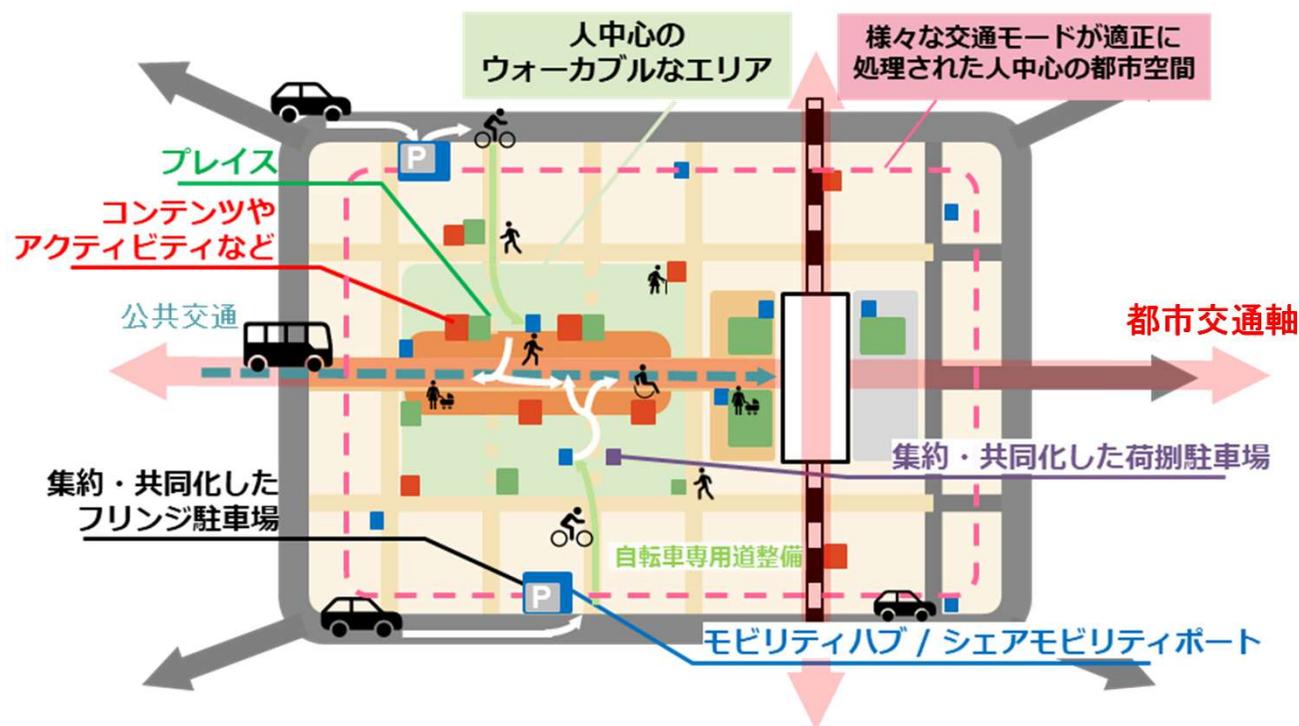
- 拠点エリア形成にあたっては、個別の施策をそれぞれ進めるのではなく、都市全体の交通のあり方や地区内におけるまちづくり施策の展開方向とも連動させながら、各施策が相互に関連し効果を最大化するよう、包括的かつ体系的な地区交通に関する計画が必要。
- 同計画が、公共交通、自動車、自転車、シェアモビリティ、歩行者、物流といった各種交通モードを統合的に対象とし、また、各種のコンテンツやアクティビティとも有機的に連携するとともに、現状を踏まえつつも政策目標達成型の計画となるよう概念や検討事項等を整理することが必要。

【計画のイメージ】

- 現況の交通状況
- まちづくりの現状と計画
- 都市全体の交通体系の現状と将来像

都市、拠点エリアの政策目標

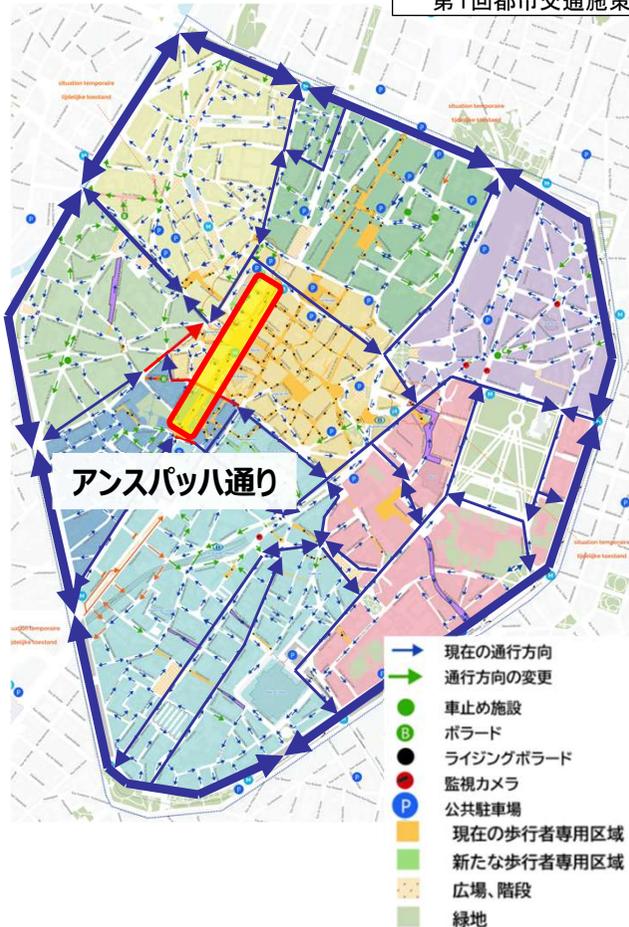
- ◎ **人中心の都市空間形成**
各街路の役割分担と歩行者優先空間の範囲
- ◎ 「**アクセス性**」
各交通モードのアクセスポイントの配置と機能
- ◎ 「**プレイス性**」
ウォーカブル空間の配置と整備充実計画
- ◎ 「**地区内移動環境**」
歩行者空間の整備計画、モビリティの導入計画



- ・地区交通計画は、具体的・即地的に定められることでその実効性が向上するという観点から、一定以上の具体性・即地性を有する地区交通計画の策定を求めていくことが必要ではないか
- ・加えて、促進のための支援策も必要ではないか

【交通政策と都市空間の創出に向けた取組み】

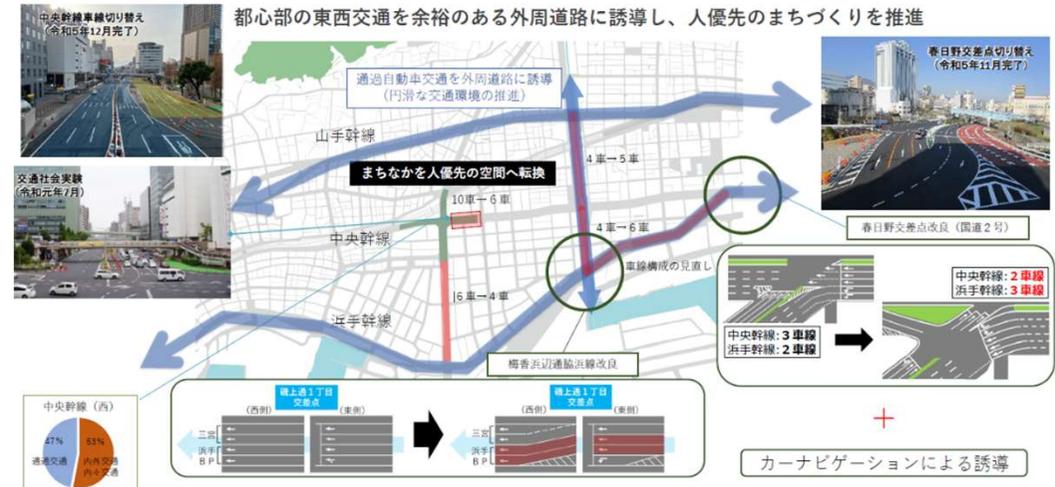
第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 資料1より再掲



整備前（上）と整備後（下）のアンスパッハ通り

【交通政策と都市空間の創出に向けた取組み】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 神戸市資料より再掲



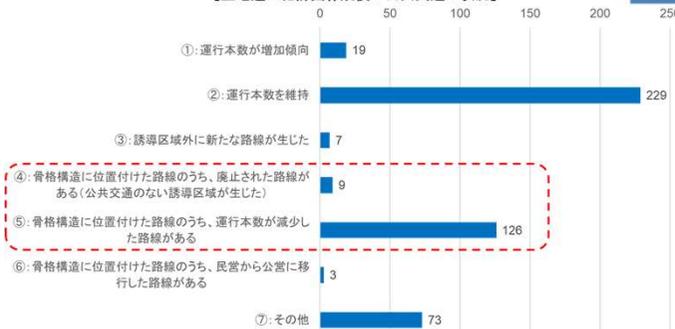
- ・車中心から人中心の空間に転換し、えきとまちのつながりを強化
- ・周辺の建築物と一体となって、神戸の玄関口にふさわしい象徴となる広場空間を創出

- 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。
- また、公共交通を利用するのは市民等のユーザーであり、ユーザー目線で利用されるサービス水準を勘案することが必要である

【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

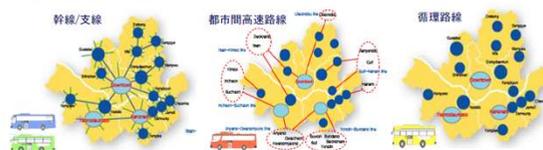
【立地適正化計画作成後の公共交通の状況】



【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。

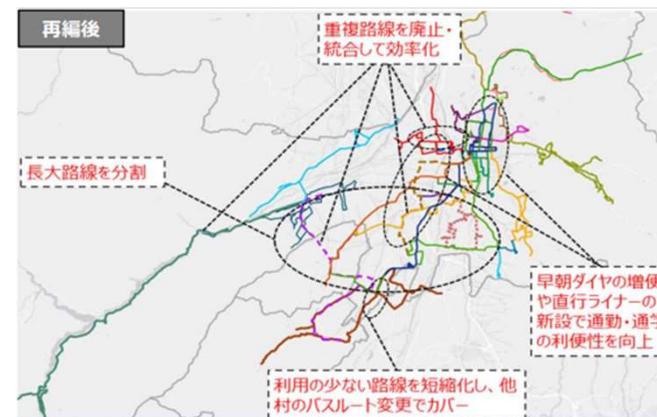
■バス路線(再編成)



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2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

- 『「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

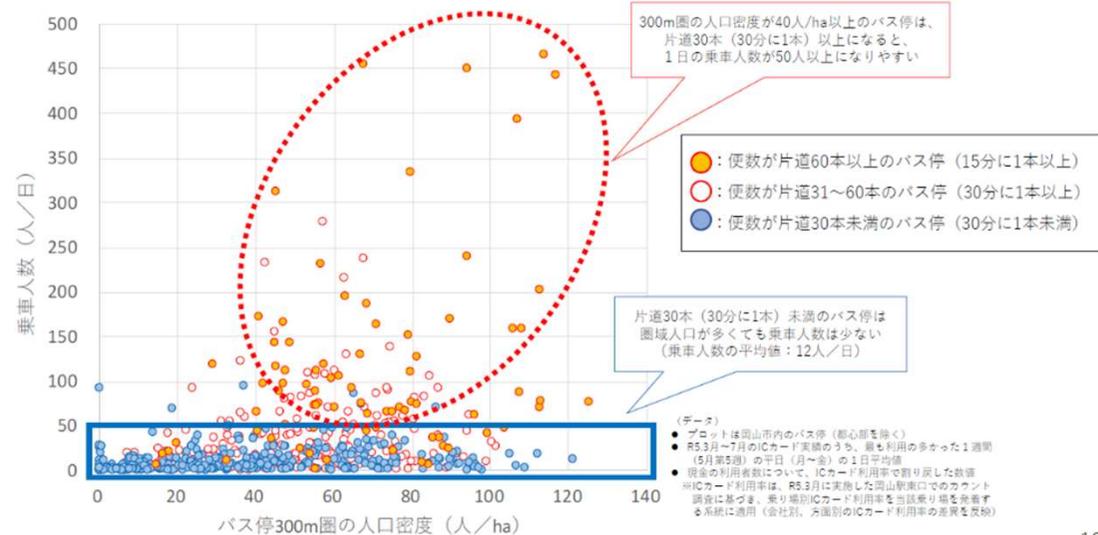
「幹・枝・葉の交通」のうち、「枝の交通」は「公共交通軸」として階層化（都心、幹線、支線など）し、それぞれ一定の水準（運行頻度・回数）を目標として設定。

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）】

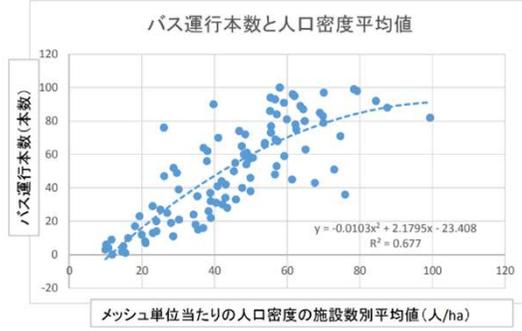
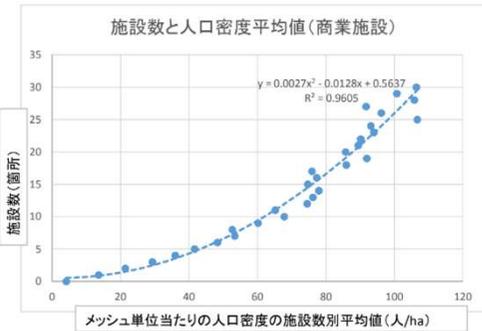
第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 岡山市資料より再掲



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）

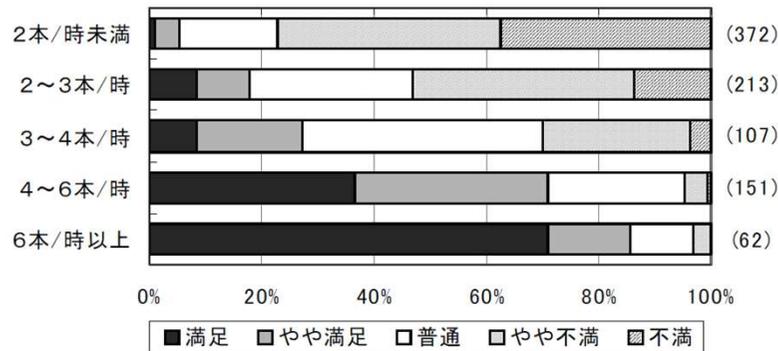


図-7 運行本数別満足度

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った。（本文抜粋）

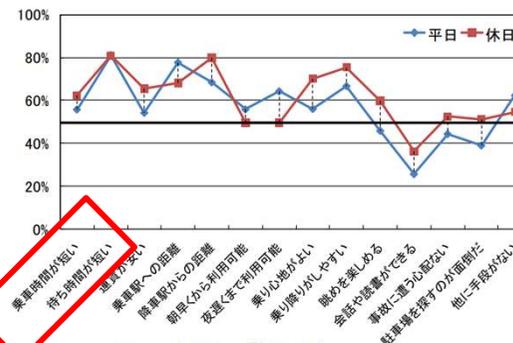


図4 LRTの選択理由

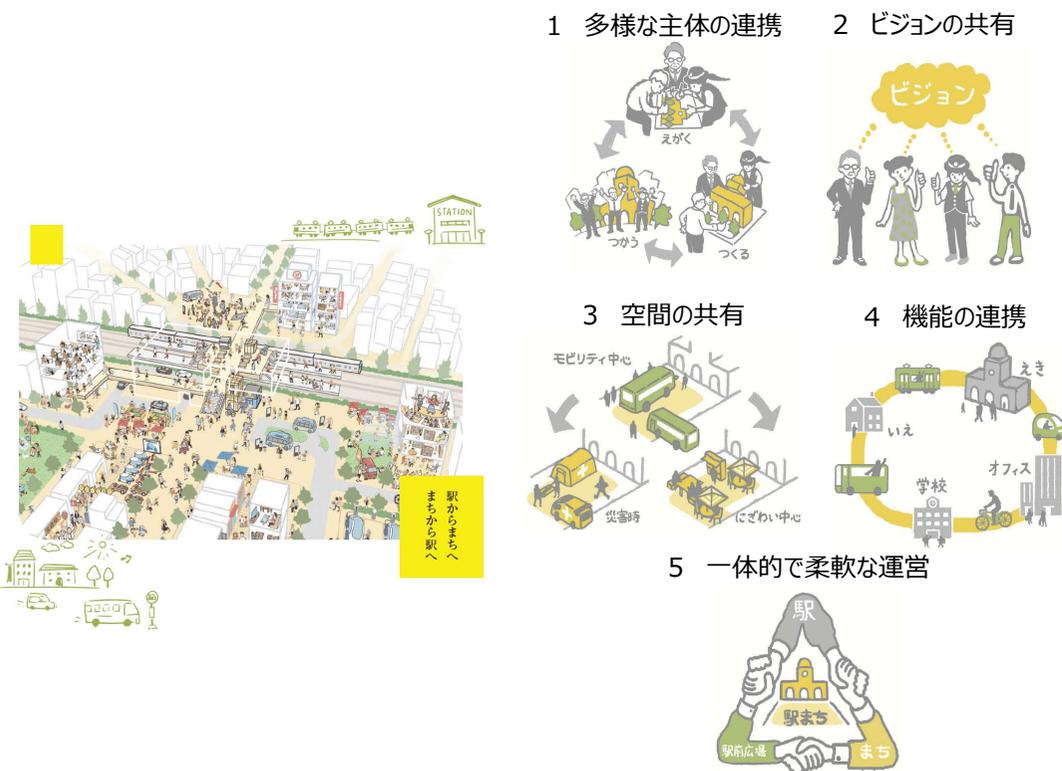
出典: 松田 南, 小谷 通泰(2011)

「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

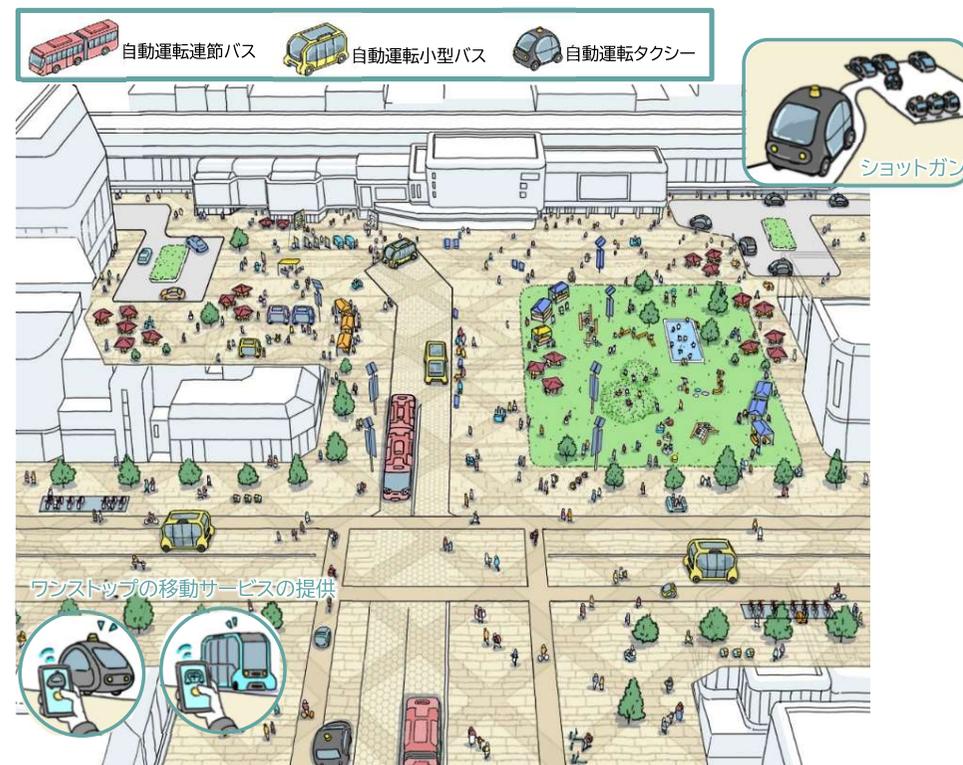
※縦軸は重要度:LRT選択理由を5段階で尋ねた回答のうち、回答者総数に対する「そう思う」「ややそう思う」の割合

- 拠点エリアを人中心の空間に転換していくに際し、拠点エリア内の目的地への到達しやすさを考えると、アクセスポイントとなる施設が適正に配置されていることが重要
- 一方で、既成市街地においては、現在の施設配置を前提としながら、既存ストックの活用などを通じて適正にアクセスポイントを設けていく工夫が必要となる

【駅まちデザインガイドライン】



【自動運転ポイント集】



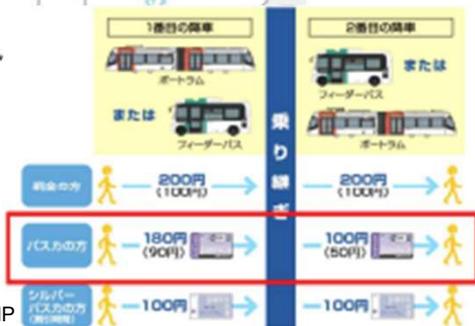
地区交通計画の検討にあたり、他のアクセスポイントや、人中心の空間との関係性を意識しながら、駅前広場など既存の拠点性の高いアクセスポイントの機能更新を検討していくべきではないか

- 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】



・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

【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/>

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

- 拠点エリアにおけるアクセス性や移動環境の向上の観点では、様々なモビリティにスムーズに乗り継ぎが可能な小規模な拠点（モビリティ・ハブ）がエリア内部や外縁部に点在していることが重要であり、モビリティ・ハブの重要性が高まっていくと考えられる
- 他方、都市交通施策としてのモビリティ・ハブに関し、どのような機能を持ち、どのような課題解決が期待されるかなど、基本的な事項が十分に整理されていない

【武蔵野市 hocco】

- 郊外部のバス転回場敷地を活用し、住宅や小規模な店舗、広場が併設。地域イベント等に活用され、生活圏における拠点創出に寄与。



出典:小田急バス株式会社・株式会社ブルースタジオ

【山形市パーク＆ウォーク】

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会 山形市資料より再掲

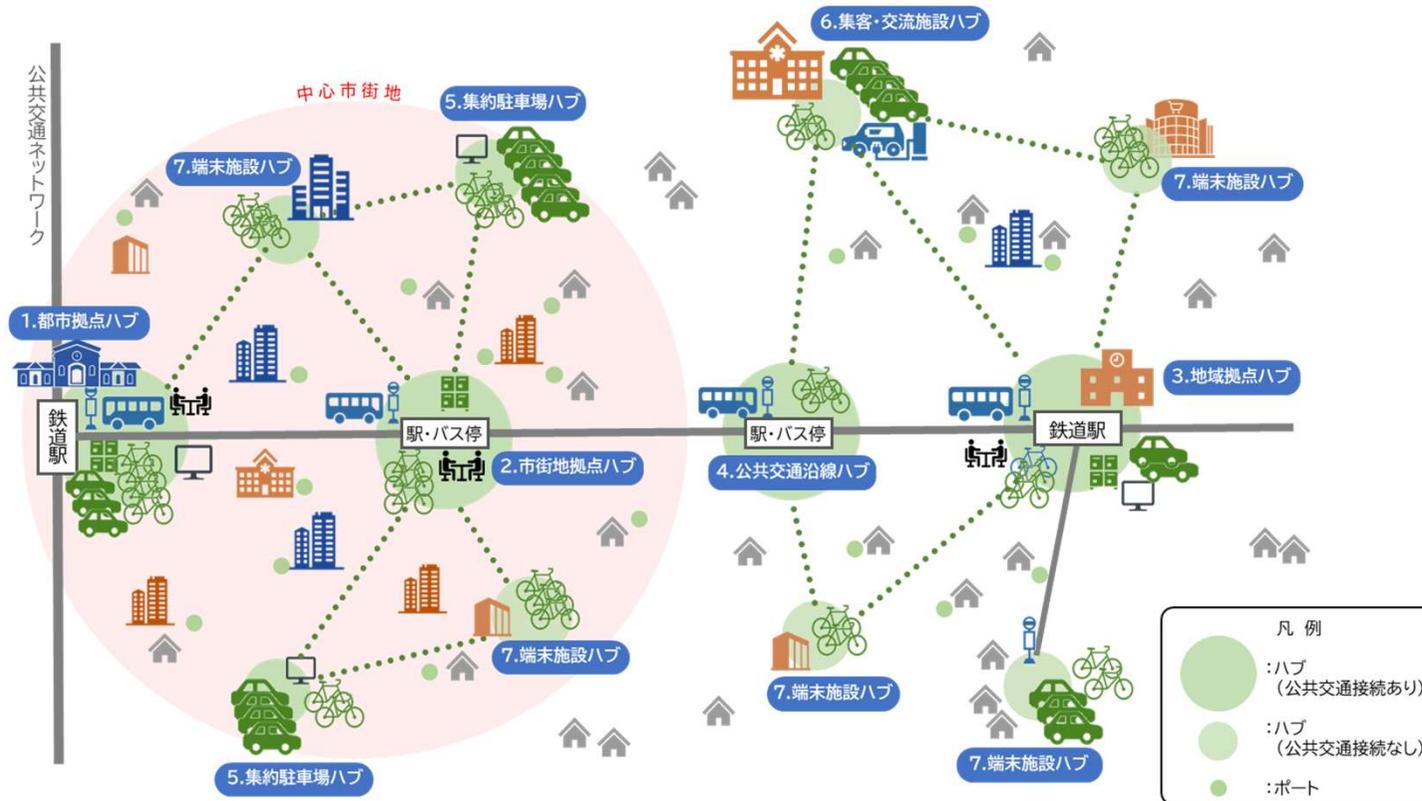
- 公共交通だけでなく、自家用車も重要な手段である特性を考慮し、「駐車して歩く」という交通政策を展開。



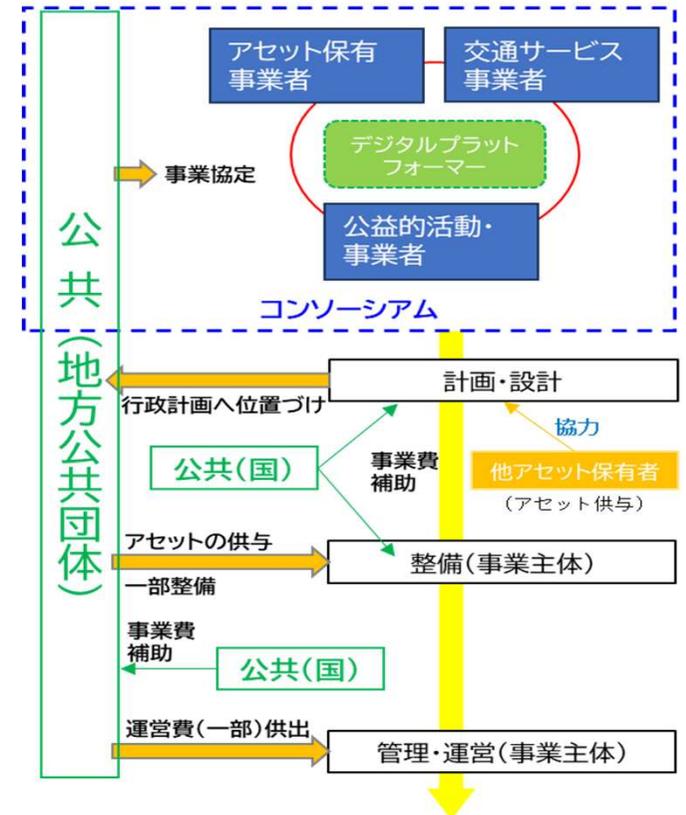
まずはモビリティ・ハブに関する基本的な概念や事項を整理し、周知・展開を図ることが有効ではないか
加えて、モビリティ・ハブの設置促進のための支援策も必要となるのではないか

- 学識者と民間主体による研究会により、日本版モビリティ・ハブの議論がなされている事例がある。
- 研究では、モビリティ・ハブを「多様な移動形態を促進し、人々の幸福な居場所を生み出し、都市の魅力とコミュニティを育む拠点」と位置づけ、特に官民の既存アセットの有効活用といった観点や、多様なタイプのハブによるネットワーク化が重要と指摘、また、官民協働による整備・運営体制の構築の必要性が謳われている。

J-Hubのタイプ分類のイメージ



【官民コンソーシアム型による事業の組立て例】



- 人が「歩こう」と思う距離には一定の限度があり、「軸」へのアクセスや、「拠点」内での移動を考える際には、この点を考慮する必要
- 他方、その受容限度や主観的距離は、歩行空間の質やプレイス性により変化するという指摘があり、空間の質を高めていくことも、公共交通の需要やトリップチェーンの創出につながる可能性がある

【空間の質と心理的距離への影響に関する研究論文】

- 経路中の曲がり角が増えると歩行意欲が減少
- 経路中のアメニティ（施設）、歩道幅、空と緑の露出が増えると歩行意欲が増加
- ボストンの鉄道駅までの1/2マイルの徒歩圏域について、距離を基に計算される客観的距離と上記の歩行意欲を考慮した主観的距離を基に比較
- 主観的距離に基づく徒歩圏域は、客観的距離に基づく徒歩圏域の約42%に留まることが示唆

＜歩行意欲に影響を及ぼす変数＞

Table 4. Interpretation of route choice model coefficients as “willingness-to-walk”.

Variable	Willingness-to-walk (WTW) in meters	PSL (M4)	MNL (M5)	Abs. Diff. (%)
Turns	One extra turn along the route changes WTW by:	-34.4	-49.4	43%
Amenities	Passing one extra amenity changes WTW by:	0.9	1.5	63%
Sidewalk width	A 10 ft. increase of avg. sidewalk width changes WTW by:	13.2	22.3	69%
Sky View Factor (SVF)	An average increase in SVF by 10% changes WTW by:	6.3	9.8	56%
Green View Index (GVI)	An average increase in GVI by 10% changes WTW by:	6.6	18.8	183%

Note: PSL and MNL models have the same specification, other the path size correction. The final column (Abs. Diff. %) denotes the absolute percentage difference between the willingness-to-walk values calculated using PSL and MNL model parameter estimates.

＜主観的距離と客観的距離の徒歩圏域の比較＞

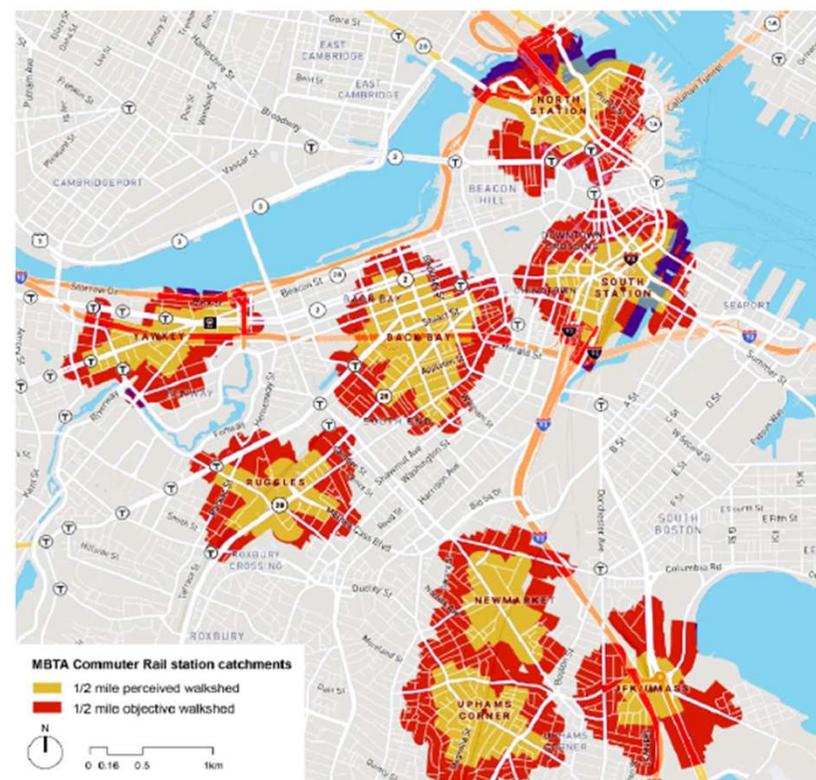


Figure 2. Contrast between objective (in red) and perceived (in yellow) 1/2-mile walksheds around MBTA commuter rail stations in Boston.

- まちなかのコンテンツやアクティビティを楽しむ人が、派生的に他のコンテンツを求め移動することは地区の消費や魅力を生み出す観点で重要。
- こうしたことを狙いに、集客施設と公共交通のチケットをセットにするなど、公共交通での来訪や、派生的な地区内移動を促す取組をしている事例が存在。

【ドルトムント・Konzerthaus Dortmund】

- ドイツ・ドルトムントの中心部に位置するコンサートホールである Konzerthaus Dortmund では、コンサート等のイベントチケットを購入すると公共交通が無料で利用できるコンビチケットが付帯する。
- 同施設以外でも、交通事業者（運輸連合）と施設等とのパートナーシップにより、コンビチケットが利用できるスポーツイベントや文化イベント等が多数存在。



Konzerthaus Dortmund



【長崎市】

- 長崎市では、長崎電気軌道株式会社と株式会社リージョナルクリエイション長崎が長崎スタジアムシティにおける公共交通機関利用促進への取り組みを行うパートナーシップを締結。公共交通機関利用促進に向けた取り組みとして「試合日 路面電車全線乗り放題パス」を実施（期間限定）



○ 公共交通の需要創造においては、運賃施策により、様々な場所へ移動しやすくする取組みも有効

【熊本市】

○ 県内路線バス事業者5社による共同経営推進室において、①市内中心部における200円均一運賃（左図）、②IC定期券の区間内であれば全てのバスが利用できる「共通定期券」のサービス（右図）を実施。

第1回都市交通軸WG 熊本市資料より再掲

▼バス200円均一運賃エリアの設定(R5.10～)



▼IC共通定期券の導入(R4.4～)



(出典:IC共通定期券サービス開始のお知らせ。)

エリア内で乗車・降車が
完結する場合

エリア内⇄外で
乗降した場合

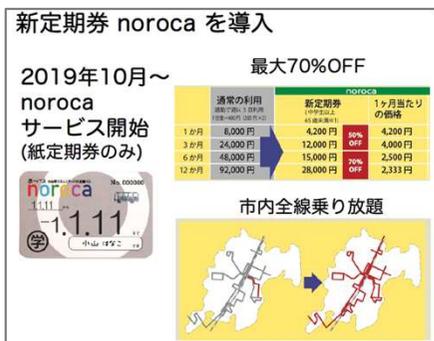
200円均一

通常運賃
420円



【小山市】

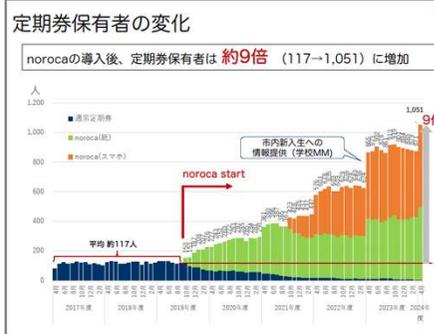
○ 長期間利用（12ヶ月等）のバス定期券について、市内全域乗り放題や従来の定期券の7割引といったサービスを実施。その結果、定期券保有者が増加し、年間のバス利用者も増加した。



定期券料金を見直し

↓
定期券保有者が増加

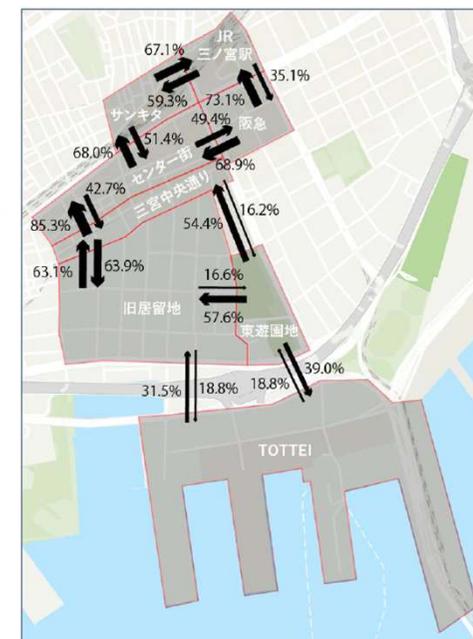
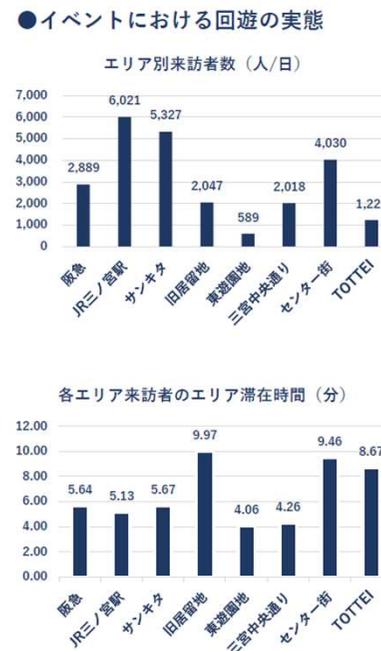
↓
年間バス利用客数増加
※増便等も実施



出典:2024.08.23 マチミチweb講座2024 #1 浅見知秀氏 講演資料

- 拠点エリア内（または近接する拠点エリア間）をアチコチ人が行きかうには、ある地点を訪れた来街者が、次の地点を目指して移動することが重要
- この観点で、都市内のあるエリアの滞在時間が延びると、連動する形で他のエリアの滞在時間が延びるといった特性をもつものがあるといった報告が存在
- このように、各エリアの特性を踏まえながら、その関係性をマネジメントしていくことも、拠点エリアの魅力の向上に重要な視点と考えられる

【人流データ解析による「お出かけ」の実態把握調査】



- 車線減少、自転車レーン設置等、道路空間を再構築した道路では、自動車の行動が変容し、自動車交通量減少が顕著である研究結果が存在
- また、移動に関する意思決定は、個人が独立的に行うのみならず、友人関係など、その人が属するグループと調整した結果によるものであるという指摘も存在
- 移動に係る施策を検討するにあたり、こうした社会的相互作用の影響も考慮することが有効な可能性。

【蒸発交通※に関する既往研究】

- バルセロナにおいて、車線減少、自転車レーン設置等、空間再編した道路では、自動車交通量が23.8%減少。コロナの影響もあり市内他地域では9.1%減少する中で、空間再編した道路における自動車交通量減少が顕著
- 一方、空間再編した道路の隣接道路では、自動車交通量の減少が8.3%に留まるものの、市内他地域と比較しても交通量は相対的にわずかにしか増加していない

※蒸発交通 (traffic evaporation)

: 車両のための道路空間が削減されたとき、他の道路における渋滞を回避しようとした運転手の行動の結果、他の交通手段への転換等の要因も相まって、近傍の道路へ交通量が転換せず、周辺地域を含めて交通量が減少する交通現象。



表: 総交通量の減少割合

Type of street	Average	Median	Total
□ Intervention	-23.8 %	-24.8 %	-23.3 %
△ Adjacent	-8.3 %	-5.5 %	-7.2 %
○ Buffer	-9.5 %	-10.5 %	-8.7 %
○ Control	-9.1 %	-9.4 %	-9.7 %

% relative change MADT 2019-2021 (relative to control group)



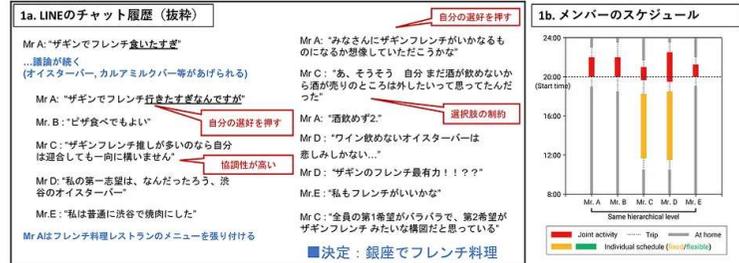
Fig. 9. % change in MADT for individual traffic counters in intervention (□), adjacent (△) and buffer (○) streets relative to control group stations (Jul-Dec 2019 to Jul-Dec 2021).

出典: Nello-Deakin, S. (2022). Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. Case Studies on Transport Policy, 10(4), 2430-2442.
<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.11.003>を基に作成

【移動の意思決定に関する既往研究】

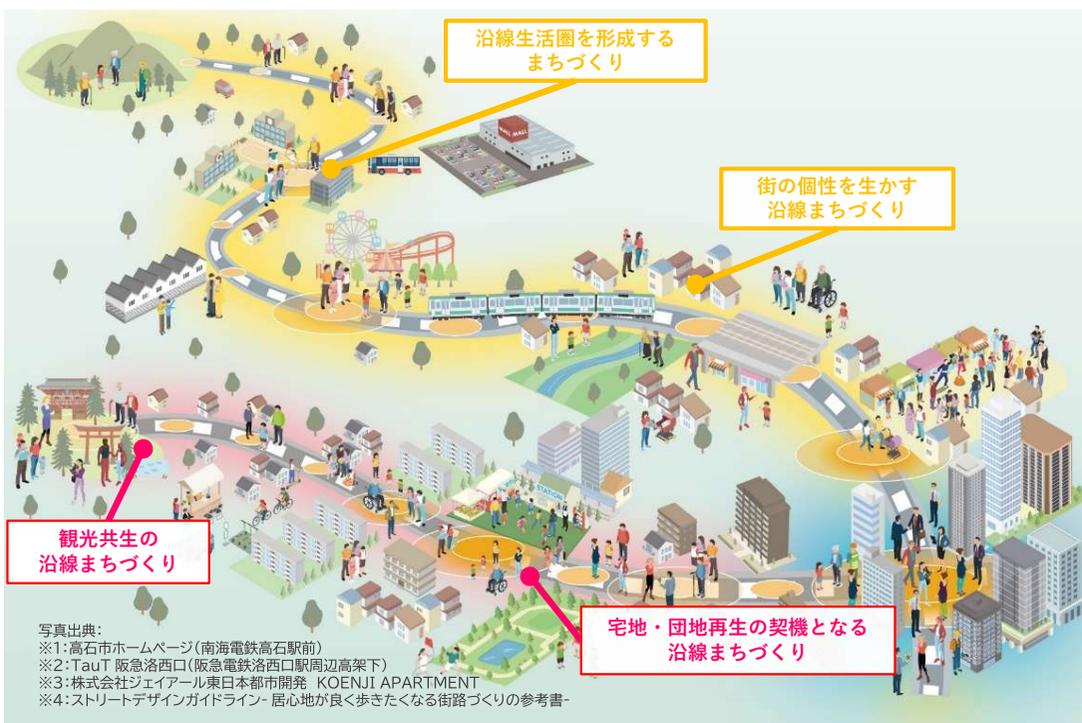
- 多くの活動・交通行動に関連する意思決定は、個人が孤立して行うことではなく、その人が属する社会的ネットワーク (グループ) のメンバーと調整した結果で行動する

Case Study 1



出典: <https://www.t.u-tokyo.ac.jp/topics/tp-2023-10-19-079>
 •Parady, G., Oyama, Y. & Chikaraisi, M. (2023) Text-aided Group Decision-making Process Observation Method (x-GDP): a novel methodology for observing the joint decision-making process of travel choices. Transportation (Open access)
 •Han, C., Luo, L., Parady, G., Takami, K., Chikaraisi, M., Harata N. (2023) Modeling joint eating-out destination choices incorporating group-level impedance: A case study of the Greater Tokyo Area. Journal of Transport Geography 111, 103672

- 全国各地で、エリアマネジメント活動など、拠点エリア形成にあたって民間主体との連携が進んでいる
- 都市交通と関連が深いものとしては、例えば地方公共団体と鉄道事業者等が主体となって進める「鉄道沿線まちづくり」の取組があり、鉄道沿線や駅周辺を中心に、官民連携のもと、魅力的な空間やコンテンツの創出が図られている事例が存在



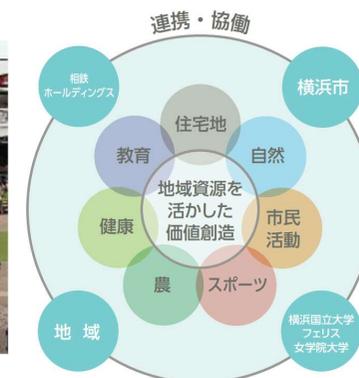
鉄道沿線まちづくりにおけるリ・ブランディングのイメージ

【相鉄いずみ野線沿線におけるまちづくり】

- 鉄道事業者と自治体、大学が2016年に連携覚書を締結し、産官学連携で鉄道沿線におけるまちづくりを推進。駅前の施設等の再整備に加えて、駅前広場等を活用したイベントやマルシェを開催し、拠点エリアの魅力向上に貢献。



いずみ野駅前広場におけるイベント



交通事業者が主体的にエリアマネジメント活動に参画することにより、拠点エリアの魅力向上と、交通環境の改善が同時に図られることが期待されるため、こうした取り組みについて、ポイントや事例の横展開を図ることが有効ではないか

- 鉄道事業者や学識者等からなる研究会において、鉄道沿線まちづくりをテーマに議論がなされている事例が存在
- 令和7年6月には都市局長に対し、多主体での連携・共創による沿線価値の向上を目指した施策展開が提言されている

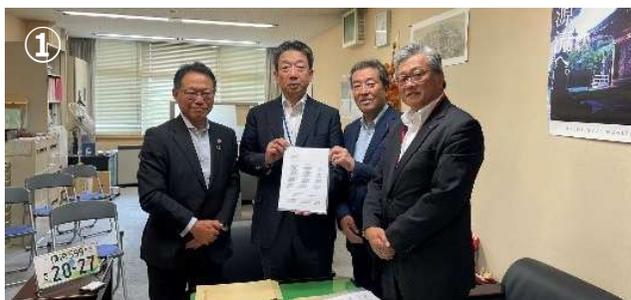
趣旨：日本型TODに代わる新たな沿線まちづくりのモデルについて、関係者間の認識共有・連携強化を図ること

立ち上げ時期：（公社）日本交通計画協会の自主研究として、2023年度から開始。

活動状況：現地視察や事例研究等を行い、鉄道事業者と地域社会がともに持続可能な新しい沿線まちづくりについて検討。

→①2025年6月23日：沿線まちづくりの推進に関する提言提出 ②2025年12月1日：沿線まちづくりシンポジウム2025開催

メンバー：鉄道会社（JR4社+大手民鉄15社）、有識者6名 オブザーバー：国土交通省都市局・鉄道局



連携・共創型沿線まちづくり

多主体連携による、多様な価値創出の循環を通じた持続可能で人中心のまちづくり

鉄道事業者、自治体、企業、まちづくりプレイヤー等の多様な主体が連携し、ハード・ソフトのまちづくりの取り組みを行うことにより、「地域の魅力を向上する「場」の創出」「多分野での事業創出による地域活動・地域経済の活性化」が連鎖しまちづくりの好循環が生まれる。これにより多様な価値が創出され、沿線価値を高めていくモデルこそがこれからの沿線まちづくりであると考え。これからの沿線まちづくりはこのモデルによる沿線価値の向上を通じて、鉄道事業者のみならず、自治体や住民等の幅広いステークホルダーに対する多様な社会的・経済的効果を創出し、さらにまちづくりの好循環へつなげていくことによって、中長期的視点において公共交通、そして社会が持続可能で人中心のまちづくり（Well-beingの向上）を実現することを目指すものである。

〈連携・共創型沿線まちづくりの好循環プロセス〉

