

中間とりまとめに向けた 論点の整理と取組の方向性

令和8年6月1日

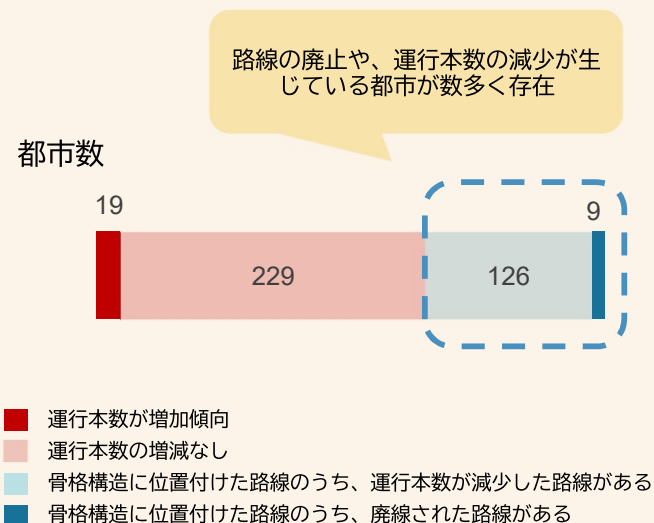
国土交通省 都市局 街路交通施設課

【 目次 】

1. 都市交通をめぐる現状
2. 取組の方向性
3. まちづくりと一体となった都市交通計画の充実
4. ウォーカブル施策の理念レベルでの再整理
5. さらなる検討事項

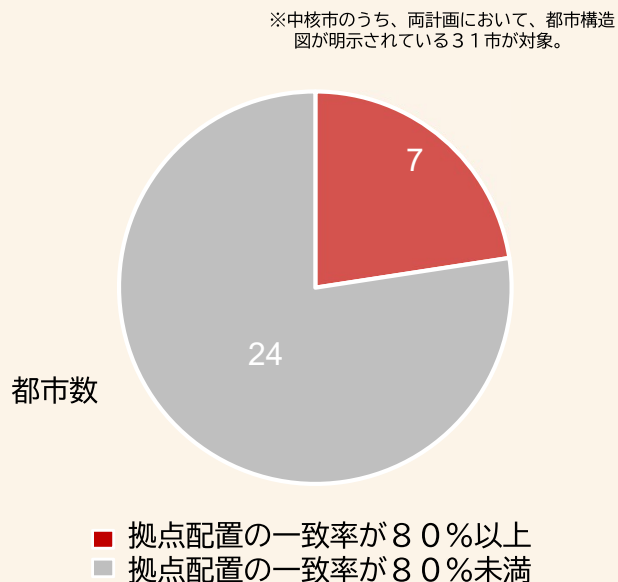
○ 全国で立地適正化計画に基づくコンパクトなまちづくりが進められているものの、公共交通軸の沿線での人口減少や、骨格構造と位置づけられた公共交通の廃止・減便などにより、理念・計画・事業の乖離が生じている。

立地適正化計画策定後の公共交通の状況



※運行本数に関する質問に回答があった自治体を対象に分析
R4.4時点（都市局実施の調査より作成）

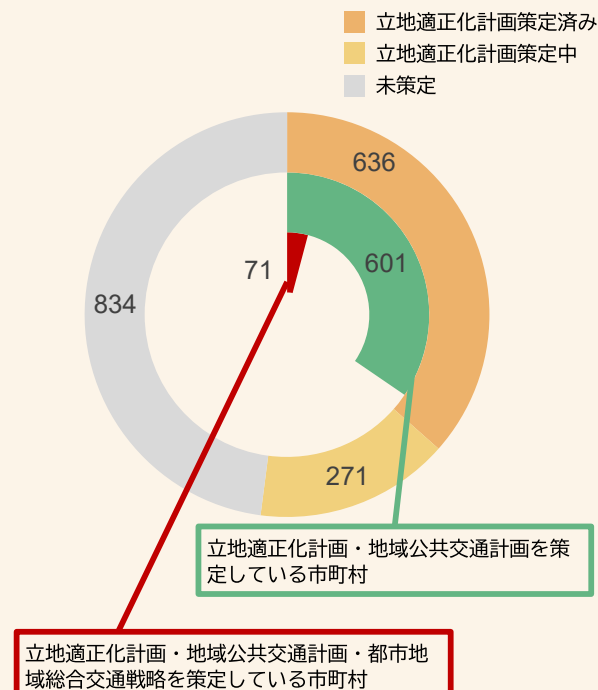
立地適正化計画と地域公共交通計画における拠点の一致状況



※「一致」は、立地適正化計画における拠点と地域公共交通計画における拠点の場所が合致する場合を集計。
※「不一致」は、両拠点が設定されているものの場所がずれる場合、片側の計画の拠点が欠ける場合を集計。

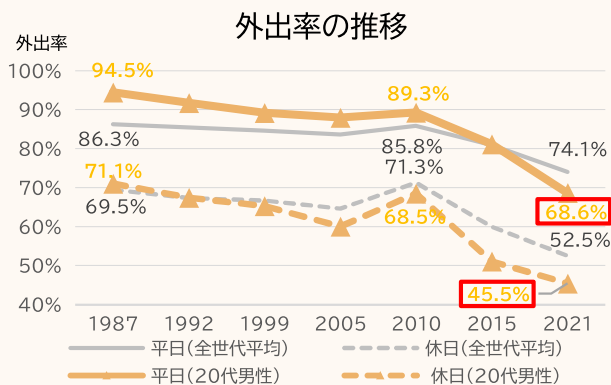
出典：浅野純一郎・近藤良太（2024）
「地方都市における立地適正化計画と地域公共交通計画による拠点設定の一致性とその実質に関する研究」都市計画論文集、第59巻 第2号、233-241頁

計画の策定状況

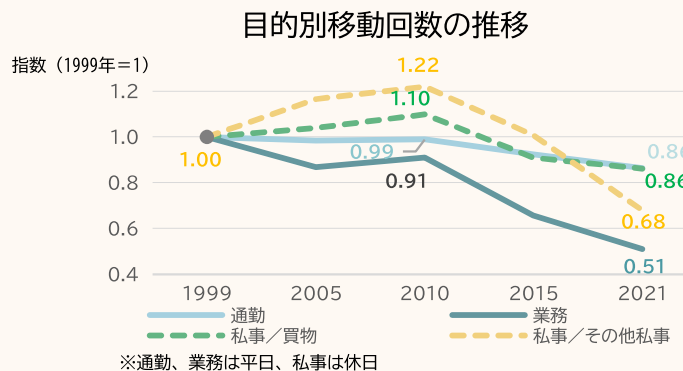


R7.3時点（都市局実施の調査より作成）

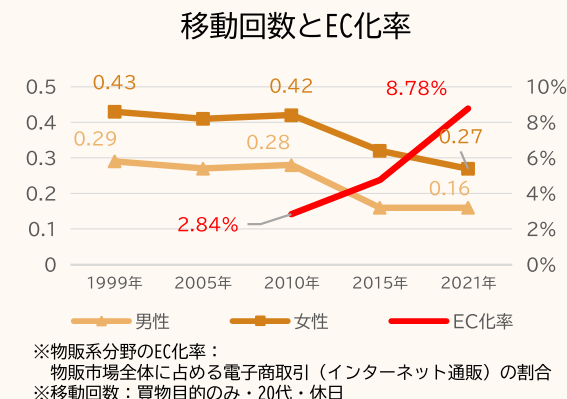
- 将来、デジタル社会がさらに発展し、業務、購買、コミュニケーションなどの市民活動がサイバー空間に移行した場合、外出率はさらに低下し、街なかの都市機能が大きく衰退する恐れ。
- 来るべき自動運転社会においては、人々の移動のあり方が大きく変容する可能性も考えられ、都市の課題解決やより良い空間創出につながるような備えが今から必要。



20代男性の外出率の低下が著しく、全世代平均より20代男性の方が外出率が低い



通勤・業務・買物・その他私用を目的とする移動の減少が顕著

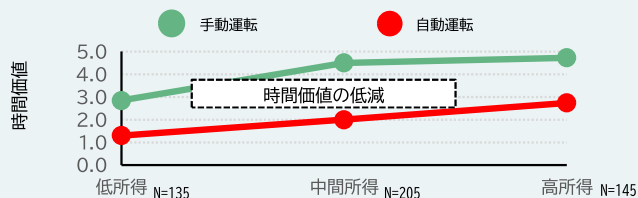


EC化率の増加に伴い、移動回数が減少している

出典：国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室「全国都市交通特性調査」、経済産業省 商務情報政策局 情報経済課「電子商取引に関する市場調査」より作成

< 自動運転技術の普及により想定される留意事項 >

自家用車における所得別・時間価値の比較



出典：ESTIMATION OF THE VALUE OF TIME FOR AUTONOMOUS DRIVING USING REVEALED AND STATED PREFERENCE METHODS pp.13(Viktoriya Kolarova, Felix Steck, Rita Cyganaki Stefan Trommer, German Aerospace Center, Institute of Transport Research, Berlin, Germany, 2016)より作成

自動運転化により移動時間短縮に対する価値が低減（移動の抵抗感が低下）

道路交通容量の拡大



出典：Designing For Future mobility pp.68-71(Perkins+Will, 2018.1)

街路空間を再編し、交通容量の拡大や、専用空間化による輸送の効率化が図られる可能性

自動運転車両の非混在期のイメージ (街路空間)



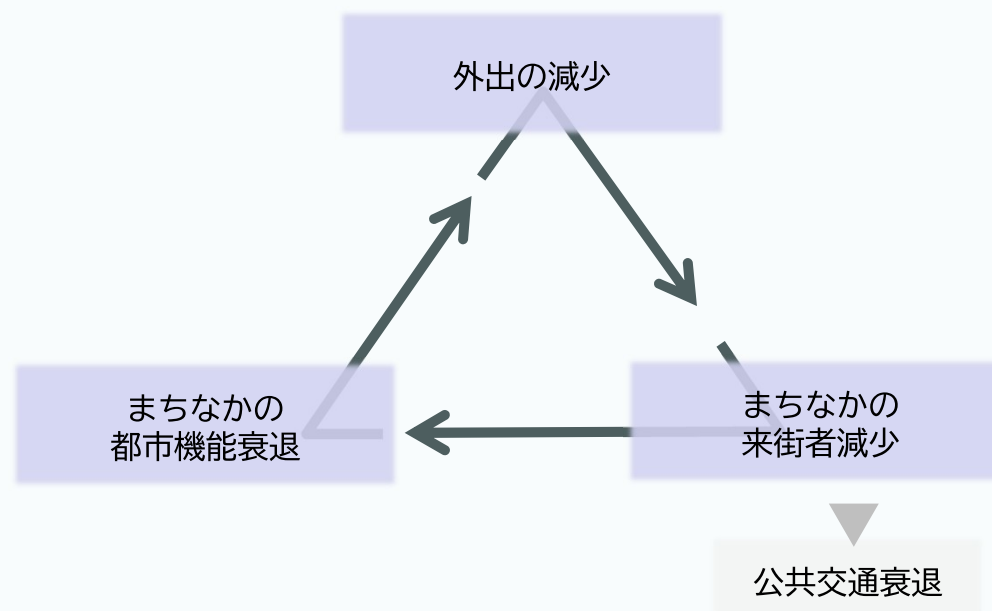
- 今後、通勤、通学、日常的な買物といった義務的な外出は、人口減少・高齢化やデジタル社会の進展に伴って減少することが見込まれる。外出率を高めるためには、まちあるき、交流、レクリエーションといった「まちを楽しむ」外出をいかに増やすかが課題。

イエの優位性が高まることに伴い更にマチの機能が喪失する負の連鎖

現実空間 仮想空間

マチ が イエ に “ 負ける ” 社会

「マチ」が「イエ」に負けた状況のイメージ



- お出かけを増やすためには、人々を惹きつける魅力的なコンテンツやアクティビティが散りばめられた「拠点となるエリア」の存在が重要。また、エリアでの滞在快適性を高めるために様々な交通モードを適正に処理し、人中心のウォークブルな空間を目指していくべき。 → **拠点の形成**
- 移動の観点では、「拠点となるエリア」へ気軽かつ簡単に移動できるよう、自宅などの生活拠点からのアクセス性を高め、出かけやすくなることが重要。併せて、需要創出の観点からもアクセス性の高い地域（出かけやすいエリア）へ居住を誘導することが重要。 → **都市交通軸の強化**
- これらが独立して検討されるのではなく、まちづくりと一体的に都市交通が検討されることで、都市全体として有機的なネットワークが構成されるべき。

まちづくりと一体となった都市交通計画の充実

拠点の形成

単に“通勤客等が集まる拠点”

から

“人を集める拠点”へ

様々なコンテンツと
アクティビティ
就業、商業、食、居住
芸術、スポーツ、伝統 …

×

人中心の空間形成

- 車を抑制した歩行者空間
- 市民の居場所（プレイス）
- 多様なモードによる移動利便性
- 周辺からの高いアクセス性

都市交通軸の強化

単に“ネットワークとしてつなぐ軸”

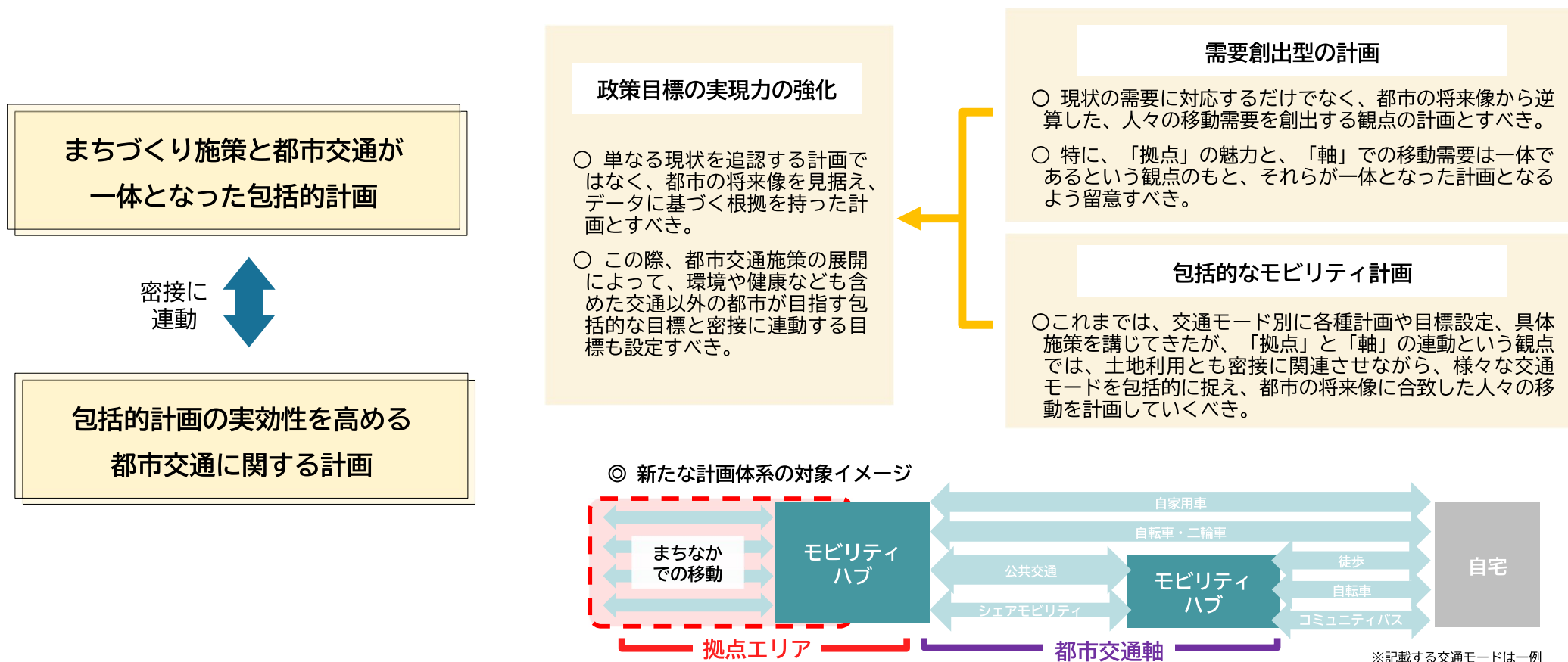
から

“多様な交通手段によるアクセス性を向上する軸”へ

- 自動車 : 走行速度の維持・向上
- 自転車・二輪車 : 走行空間の確保
- 公共交通 : サービス水準向上と併せた需要創造
(沿線居住誘導)

市民のお出かけを促し、拠点に多くの人を訪れる「気軽にアチコチお出かけしたくなる・できる街」を実現し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実効性を強化

- まちづくり施策と交通施策との一体性を強化する観点から、例えば、立地適正化計画のなかで、土地利用と都市交通の将来像を密接に関連付けて記載を充実させるなど、「拠点」と「軸」を連動させる実効的な計画策定を推進していくべきである。
- 都市が目指す将来像を実現する観点から、都市交通に関する計画の充実を図っていくべきである。
- 現状の都市の状況や交通需要に対し、分野別に逐次対応するのではなく、目指すべき都市像を見据え、移動需要を創出する観点で、様々な交通モードを包括的に対象とした都市交通計画への転換が必要となる。



- ウォーカブル制度創設から6年が経過し、各地の創意工夫により個性的な取組が進展していることは大きな成果。
- 一方で、取組がまちづくり全体の戦略や都市交通と切り離され、道路区域の散発的な活用に終始してしまうようでは、施策効果は限定的となる恐れが大きい。
- また、デジタル社会がさらに発展する中で、「リアル空間」の魅力向上には、道路空間や建物の表層部分のみならず、民間のオープンスペースなどを含め、公共性を有すると認知できる領域「パブリック・レルム」や、建物内のコンテンツまで視野を広げ、沿線の個店等のコンテンツ集積が生み出す魅力と一体となった空間形成を重視すべき。

ウォーカブル施策で重視すべき視点

SMALL

道路区域の活用



MEDIUM

沿道の公共空間の活用



LARGE

沿道建物をも含めた「領域」の活用
(パブリック・レルム)



十分な効果の発現には、地区交通の適正化が不可欠

さらなる検討事項

- 「正のスパイラル」を生む需要創出型の公共交通サービス水準とその効果に関するエビデンス構築
- 都市政策と交通政策の実効的な連動を強化するための方策
- 「拠点」と「軸」を強化するための事業制度の改善に関する方策
- 拠点エリアの魅力を高める交通モード適正化のための方策