

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12日

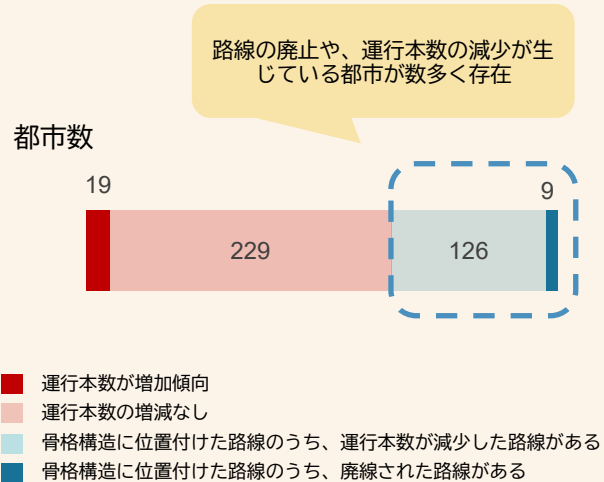
国土交通省 都市局 街路交通施設課

【 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. 公共交通の利用促進による効果
5. さらなる検討事項

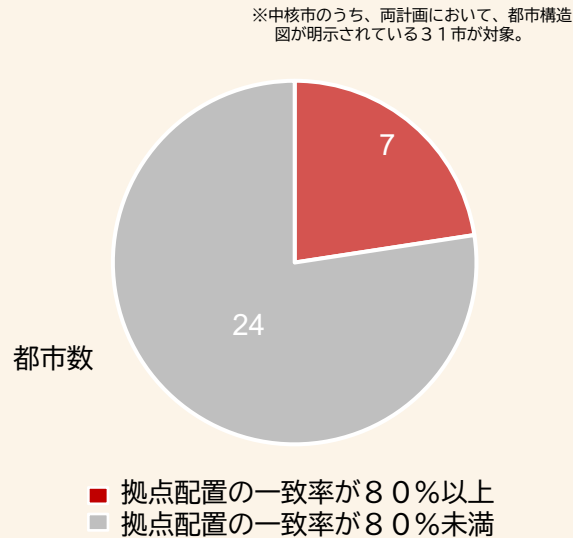
○ 全国で立地適正化計画に基づくコンパクトなまちづくりが進められているものの、公共交通軸の沿線での人口減少や、骨格構造と位置づけられた公共交通の廃止・減便などにより、理念・計画・事業の乖離が生じている。

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

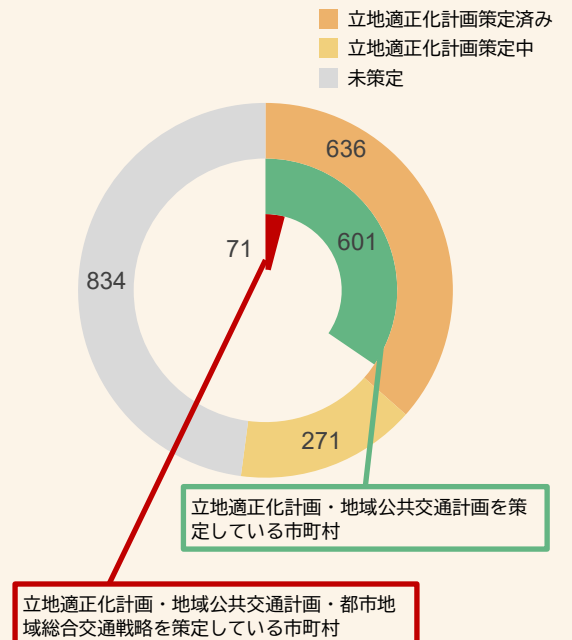


※「一致」は、立地適正化計画における拠点と地域公共交通計画における拠点の場所が合致する場合を集計。

※「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。

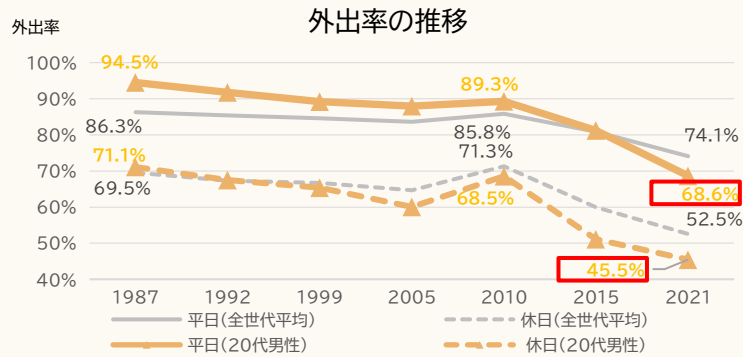
出典：浅野純一郎・近藤良太（2024）
「地方都市における立地適正化計画と地域公共交通計画による拠点設定の一致性とその実質に関する研究」都市計画論文集，第59巻 第2号，233-241頁

計画の策定状況

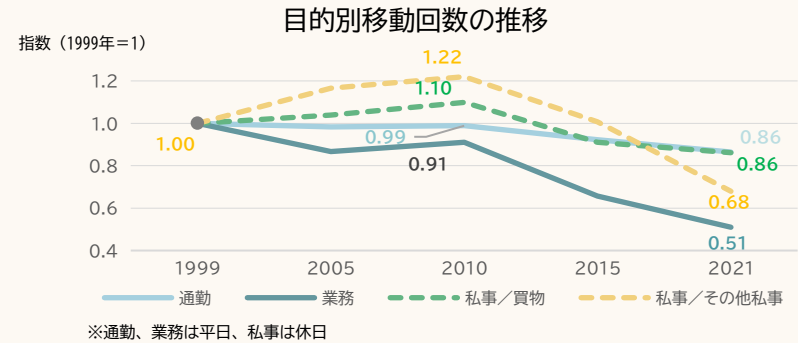


R7.3時点（都市局実施の調査より作成）

- 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、都市の活力・持続可能性の低下を招く恐れ。
- 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

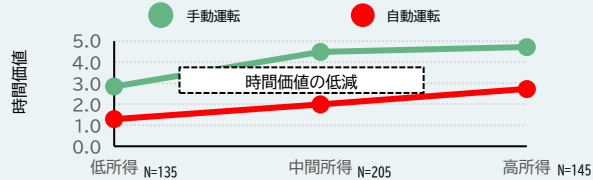


通勤・業務・買物・その他私用を目的とする移動の減少が顕著

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 >

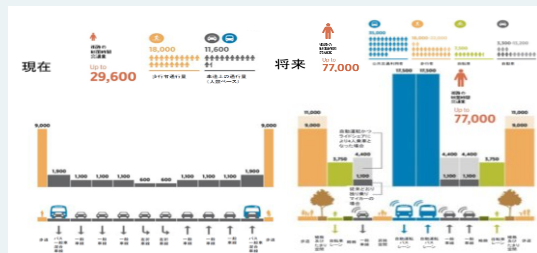
自家用車における所得別・時間価値の比較



出典：ESTIMATION OF THE VALUE OF TIME FOR AUTONOMOUS DRIVING USING REVEALED AND STATED PREFERENCE METHODS pp.13 (Viktoria Kolarova, Felix Steck, Rita Cyganski, Stefan Tronmer, 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



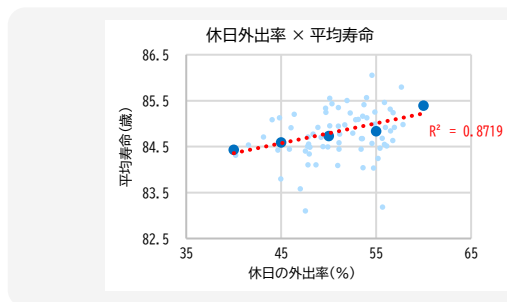
出典：Designing For Future mobility pp.68-71(Perkins+Will, 2018.1)

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

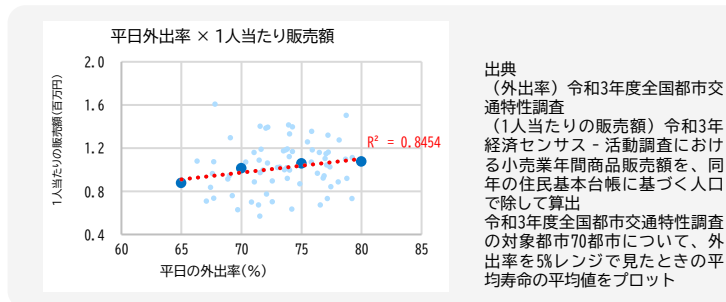
自動運転車両の非混在期のイメージ（街路空間）



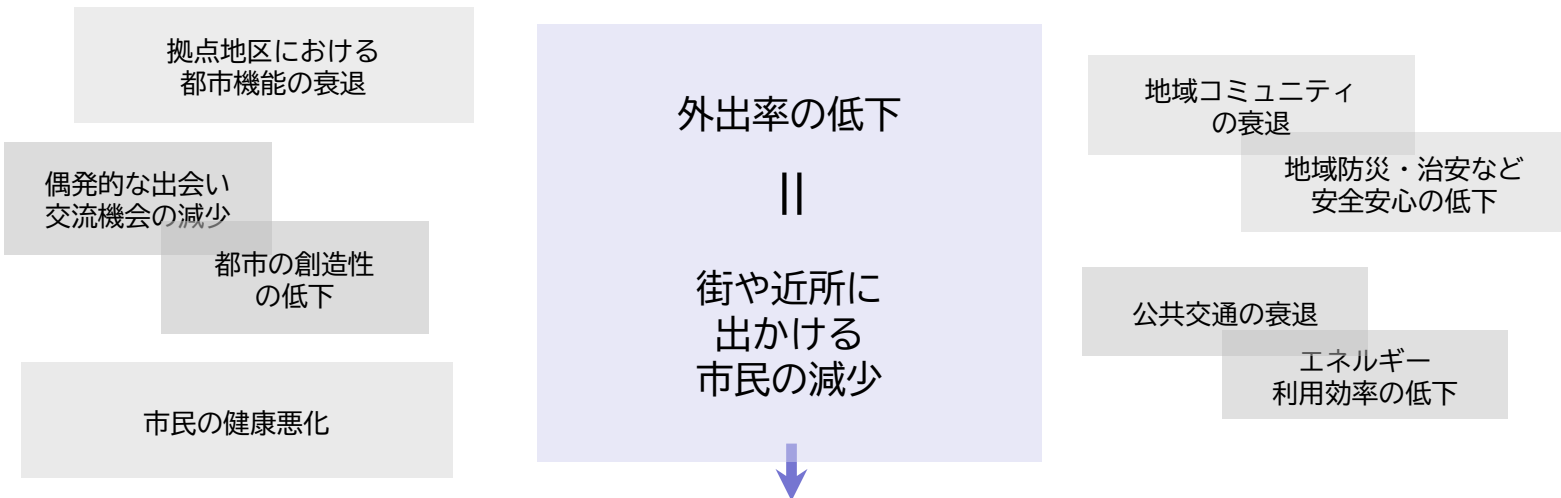
○ こうした将来への危惧に対し、まちあるき、交流、レクリエーションといった「マチを楽しむ」外出を増やすことで、今後ますます疲弊し得る地方都市を再生し、我が国の活力を取り戻していくことが必要。



出典：
（外出率）令和3年度全国都市交通特性調査
（平均寿命）令和2年市区町村別生命表
令和3年度全国都市交通特性調査の対象都市70都市について、外出率を5%レンジで見たとときの平均寿命の平均値をプロット



出典
（外出率）令和3年度全国都市交通特性調査
（1人当たりの販売額）令和3年経済センサス-活動調査における小売業年間商品販売額を、同年の住民基本台帳に基づく人口で除して算出
令和3年度全国都市交通特性調査の対象都市70都市について、外出率を5%レンジで見たとときの平均寿命の平均値をプロット



都市の活力・持続可能性の低下

マチ が イエ に “ 負ける ” 社会

- 他方、魅力ある拠点形成や、都市の骨格となる軸、また、それらの連動については、以下のような現状と課題が存在。

< 「目指す都市の姿」の実現にあたっての課題 >

拠点エリアの課題

- ・ そぞろ歩きしたくなるような歩行者中心であるべき空間に対しても、通過交通や駐車場を探すうろつき交通が流入し、ストリートの快適性や安全性に対して負の影響。
- ・ 小規模な駐車場がそこかしこに点在し、街のにぎわいや魅力に対して負の影響があるだけでなく、ドライバーからしても、歩行者を避けながら空き駐車場を探さなければならず、利便性が良くない。
- ・ 街路や沿道空間の活用が社会実験のイベントに限定され、なかなか日常的な居場所の創出につなげていない。
- ・ 道路区域の活用に終始し、沿道の民間主体との連携などエリアとしての取組につなげていない。

都市交通軸の課題

- ・ 公共交通軸に位置付けられた路線ですら、減便や廃止といった憂き目にあう公共交通が相当数存在。
- ・ 沿道施設の駐車場への出入りで発生する交通混雑により、公共交通だけでなく自家用交通としても渋滞に巻き込まれるなど、定時性・速達性への負の影響。
- ・ 郊外で人口が増加する一方、公共交通軸沿線の居住誘導区域における人口が減少するといった、計画の狙いと実態が乖離してしまっている事例も存在。
- ・ どのバスに乗れば目的地にたどり着くのが分かりづらく、結果としてマイカーでの移動が選択されるなど、ユーザー目線での需要喚起ができていない。

連動するにも・・・

プランニングの課題

- ・ まちづくりに関する計画と交通に関する計画が、策定プロセスや内容の面でもバラバラとなっている場合が少なくなく、双方の計画における実効的な連動が不十分。
- ・ 交通施策に関して、都市部局は交通事業が民間のものであるという意識を持っている場合があったり、交通部局はバス路線の廃線等に伴う目先の移動手段の確保に注力せざるを得ないなど、都市と交通が別物であるという意識が強い。
- ・ 都市交通に関する計画についても、クルマはクルマ、自転車は自転車、公共交通は公共交通、などといったように、個別のモビリティごとの計画が中心であり、横断的なモビリティ計画となっていない。

- 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。
- 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。
- 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。

< 課題解決のために取るべき施策の考え方 >

まちづくりと一体となった都市交通計画の充実

“都市”、“交通”、“各モビリティ”がバラバラから

“包括的・一体的な都市交通計画”へ

まちづくり施策と都市交通が一体となった包括的計画

×

包括的計画の実効性を高める都市交通計画

拠点の形成

単に“通勤客等が集まる拠点”から

“時を過ごす拠点”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

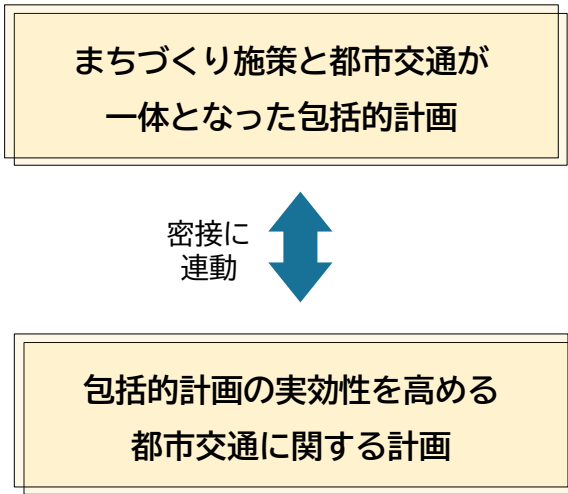
単に“ネットワークとしてつなぐ軸”から

“多様な交通手段によるアクセス性を向上する軸”へ

- 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）
- 道路交通：走行速度の維持・向上、多様なモビリティを適正にすみ分ける走行空間の確保

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。



政策目標の実現力の強化

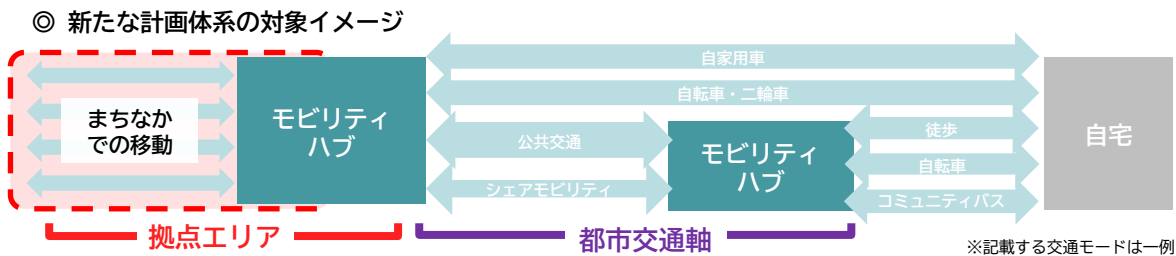
- 単なる現状を追認する計画ではなく、都市の将来像を見据え、データに基づく根拠を持った計画とすべき。
- この際、都市交通施策の展開によって、環境や健康なども含めた交通以外の都市が目指す包括的な目標と密接に連動する目標も設定すべき。

需要創出型の計画

- 現状の需要に対応するだけでなく、都市の将来像から逆算した、人々の移動需要を創出する観点の計画とすべき。
- 特に、「拠点」の魅力と、「軸」での移動需要は一体であるという観点のもと、それらが一体となった計画となるよう留意すべき。

包括的なモビリティ計画

○ これまでは、交通モード別に各種計画や目標設定、具体施策を講じてきたが、「拠点」と「軸」の連動という観点では、土地利用とも密接に関連させながら、様々な交通モードを包括的に捉え、都市の将来像に合致した人々の移動を計画していくべき。

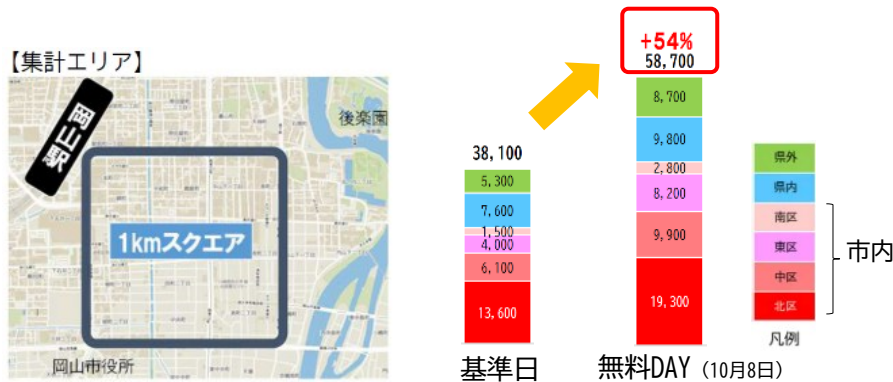


○ 岡山市において、運賃施策による公共交通の利用促進実験を令和5年に実施したところ、外出機会の創出や消費喚起効果が確認されるなど、公共交通利用の促進による街への波及が示唆された。

<路線バス・路面電車の運賃無料DAYの実施結果（岡山市：R5調査）>

- 公共交通の利用を促進することにより、市街地の滞在者は約2万人増加した。
- そのうち約5,000～6,500人は新たに外出機会が創出され、消費喚起効果をもたらしている。また、従来は中心部以外を訪れていた人が、目的地を中心部に変更した可能性やまちなかの滞在者増加による賑わい創出がさらなる来訪者を誘発した可能性も考えられる。
- 本調査より、公共交通利用促進により、外出機会の創造とともに、目的地が集積している中心部への来訪促進の両面に効果があり、さらに、人の動きの活発化と、それに伴う消費の増加につながったと考えられる。

中心部の滞在人数



中心部の滞在人数は、通常の日曜日と比較して、最大で約2万人（54%）増加。

※エリア内で連続15分以上観測された推計人数（通勤者・居住者除く）
※基準日は、R5.8～11月の無料DAY以外の日曜の平均値
(データ)「KDDI Location Analyzer」KDDI・技研商事インターナショナル

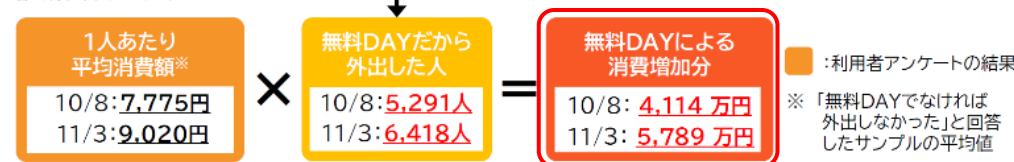
外出促進と消費喚起効果

① 外出促進効果



5,000～6,500人程度の外出機会が創造された

② 消費喚起効果



4,000～5,800万円程度の消費喚起効果があった

※同年の10月3日（日）、11日（金・祝）に実施したアンケート調査の回答をもとに分析

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のエビデンス構築
- 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
- 「お出かけ」を促す都市空間像の整理とその実現のための方策
- 中長期的な視座に立った、自動運転社会における都市交通施策のあり方