

これからの 都市交通施策の方向性

～「拠点」と「軸」でアチコチお出かけを促進～

都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめ



令和8年7月
都市交通施策の再整理に関する検討会

※生成AIにて作成

■ はじめに

都市は、いつの時代も人々の移動とともに発展してきた。

人々が往来する要衝においてモノや情報が交換され、その地域の歴史・文化とも掛け合わされることで固有の発展を遂げながら、人々をさらに惹きつけ、その都市ごとの魅力を高めてきた。こうした中で都市交通の役割は、土地利用と連動しながら、様々な移動モードを横断的に対象とし、集中する人流・物流を適正に処理することで、都市の健全な発展を促すことであった。

いま、人々は移動しなくなっている。

デジタル技術の素晴らしい進展とともに、仕事や買物、娯楽をも含め、様々なアクティビティが自宅にいながらにして享受できるようになった。その一方で、休日の外出率は5割ほどに落ち込み、「『マチ』が『イエ』に負ける」とも呼べる状況にある。

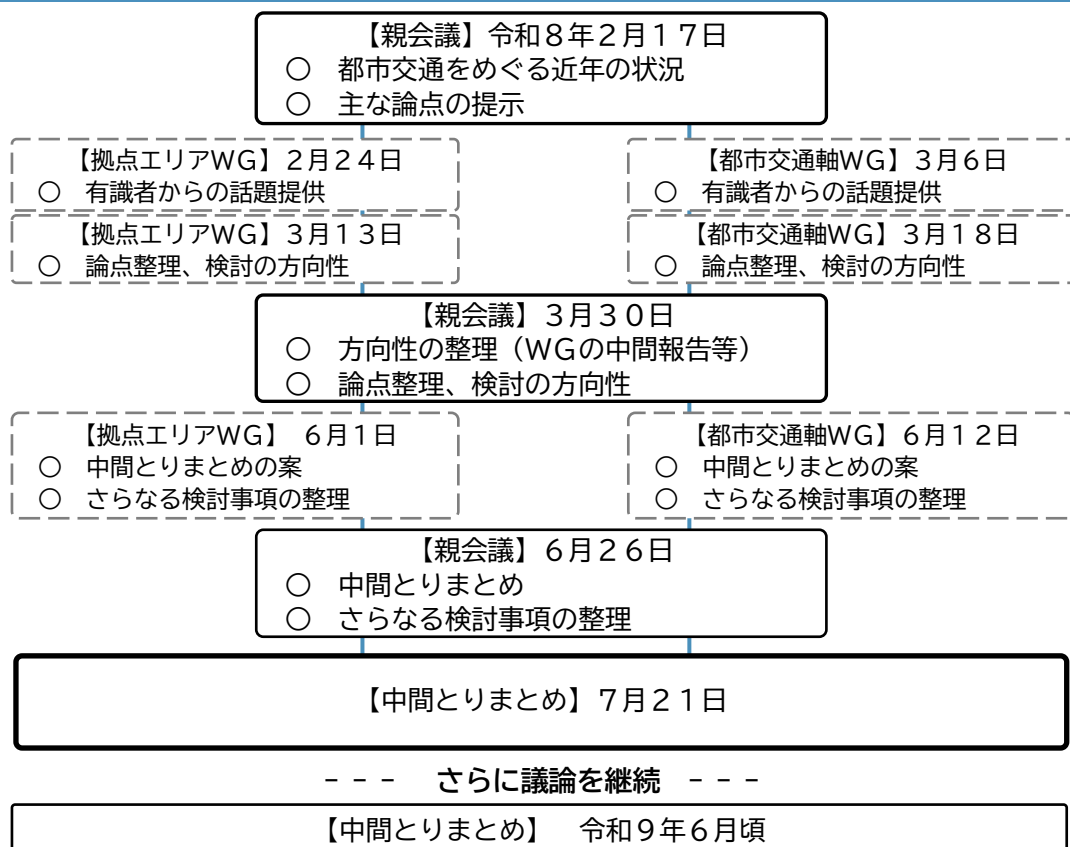
こうした状況を打破するには、今一度、「都市」と「交通」について考え直さなければならない。このため、人々の外出の動機となる「拠点エリア」の魅力向上と、そこへのアクセス性を担保する「都市交通軸」の強化に取り組むべく、本検討会は約4か月にわたり集中的に議論を深めてきた。特に、「拠点エリア」の魅力向上のためには、ウォーカブル施策を今一度見直し、様々な移動モードを適正に処理しながら、多様な主体との連携・協働のもと、プレイス性、回遊性、アクセス性を向上する施策を講じることが重要とした。また、「都市交通軸」の強化については、公共交通を中心に据えながら、従来の「需要対応型」を脱し、「需要創出型」のサービス水準への転換を図るべく、サービス水準の向上や、公共交通の需要創造に取り組むことが重要とした。さらに、この「拠点エリア」と「都市交通軸」の密接な連動を生むため、まちづくりと交通をより一層一体的に検討する包括的な計画体系への転換を図ることが重要とした。これらを通じ、本検討会としては「気軽にアチコチお出かけしたくなる・できる街」を目指していくことが重要と考える。

都市計画において「都市」と「交通」は一体である。人々がアチコチ行き交う、魅力と活気あふれる街を取り戻すため、改めて、この認識が都市と交通に携わる全国の実務者へと広がり、各地で日々奮闘する方々の力となれば幸いである。

■ 目次

① 背景	・・・ P.3
② 目指す都市の姿	・・・ P.7
③ まちづくりと一体となった都市交通計画の充実	・・・ P.11
④ 都市交通軸の強化	・・・ P.15
⑤ 拠点エリアの魅力や快適性の向上	・・・ P.21
⑥ さらなる検討事項	・・・ P.27

■ 検討経緯



■ 委員一覧

[親会議]

姥浦 道生
東北大学災害科学国際研究所 教授

○大沢 昌玄
日本大学理工学部土木工学科 教授

小嶋 文
埼玉大学理工学研究科 准教授

藤村 龍至
東京藝術大学 准教授

三浦 詩乃
中央大学理工学部都市環境学科 准教授

◎森本 章倫
早稲田大学理工学術院社会環境工学科 教授

[都市交通軸WG]

姥浦 道生
東北大学災害科学国際研究所 教授

小嶋 文
埼玉大学理工学研究科 准教授

柴山 多佳児
ウィーン工科大学 交通研究所 Senior Scientist

◎森本 章倫
早稲田大学 理工学術院社会環境工学科 教授

[拠点エリアWG]

◎大沢 昌玄
日本大学理工学部土木工学科 教授

大門 創
國學院大学 観光まちづくり学科 教授

藤村 龍至
東京藝術大学 准教授

三浦 詩乃
中央大学理工学部都市環境学科 准教授

吉江 俊
東京大学大学院 工学系研究科 講師

委員（学識者）

委員（地方公共団体）

山形市 まちづくり政策部

宇都宮市 都市整備部

岡山市 都市整備局

神戸市 都市局 都心再整備本部

岡山市 都市整備局

宇都宮市 都市整備部

岡山市 都市整備局

熊本市 都市建設局

山形市 まちづくり政策部

さいたま市 都市局 都心整備部

神戸市 都市局 都心再整備本部

関係官庁

国土交通省 総合政策局 地域交通課

都市局 国際・デジタル政策課

まちづくり推進課

都市計画課

市街地整備課

公園緑地・景観課

道路局 路政課道路利用調整室

企画課評価室

警察庁 交通局 交通規制課

国土交通省 総合政策局 地域交通課

都市局 国際・デジタル政策課

都市計画課

警察庁 交通局 交通規制課

国土交通省 都市局 まちづくり推進課

市街地整備課

公園緑地・景観課

道路局 路政課道路利用調整室

企画課評価室

警察庁 交通局 交通規制課

※ ◎：座長 ○：副座長

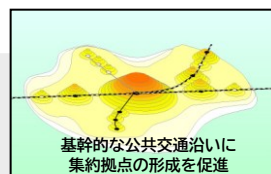
※ 事務局：国土交通省 都市局 街路交通施設課

① 背景

- 近年の都市政策では、人口減少社会の到来など社会経済情勢の変化に対応すべく、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を理念とし、都市交通施策や市街地整備施策を連携させた「総力戦」により、快適で魅力的なまちづくりを進めている。
- また、令和2年には「ウォークブル」施策が制度化され、都市の固有の魅力や、滞留・交流など質的な面も政策的な重要度が増している状況。

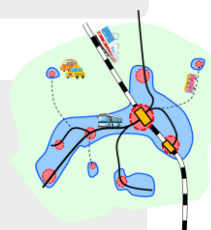
H19 集約型都市構造の提示

- ・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

ウォークブルなまちづくり

- ・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



機能と質 両面の充実

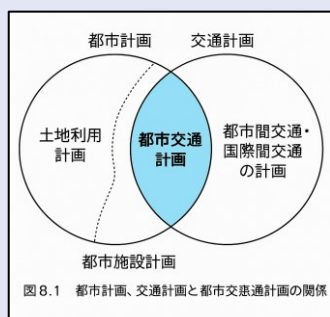
(コラム) 「都市交通」について

- ・「都市交通」の特性について、例えば下記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』

森田哲夫・森本章倫 編著 (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)

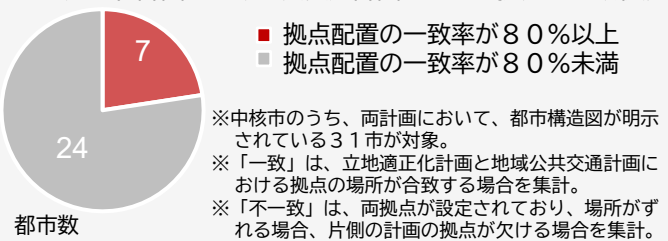
都市交通は、人や物が様々な都市活動に伴って、空間を移動して生じる個々の行動の集合体である。それぞれの行動は、都市の構造や土地利用と相互に深く関連し影響しあい発生している。また、発生した行動は、具体的には都市交通施設を通して移動がなされる。したがって、都市交通計画を考えるにあたっては、都市構造あるいは土地利用と、都市交通施設との関係を十分に考えたものでなければならない。

○ 一方、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、骨格構造と位置付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、近年、特に顕著になっている。

ー 公共交通軸でのサービス悪化 ー

ー ウォーカブルなエリアでの魅力の低下 ー

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



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

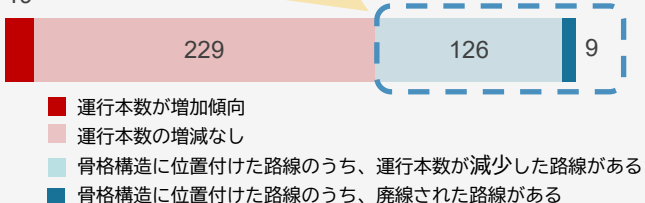


出典：A市資料より作成

立地適正化計画策定後の公共交通の状況

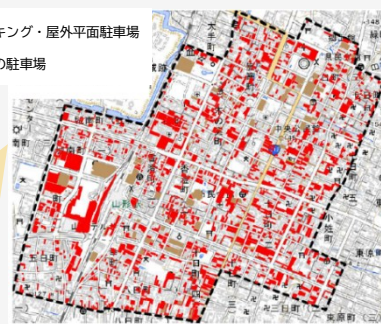
都市数
19

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



※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
令和4年4月時点（都市局実施の調査より作成）

中心市街地において、空き店舗などが駐車場化し、スポンジ化が進んでいる事例が存在

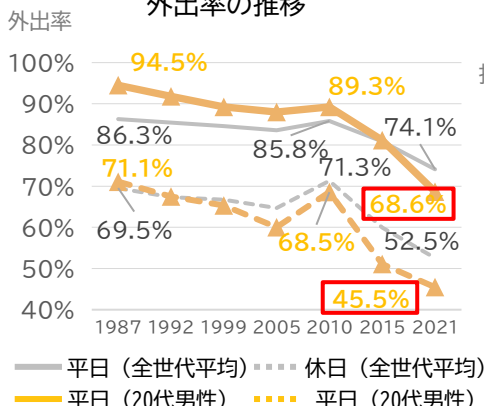


出典：B市立地適正化計画

○ さらに、スマートフォンの普及やオンラインショッピング、テレワークの拡大などは、自宅にいながらにして仕事も買物もできるなど我々の生活を飛躍的に便利にし、暮らしの選択肢を増やしてくれたが、人々の移動という観点から見ると、若年層を中心に外出率・移動回数は低下傾向にあり、平日の業務や買物目的の移動に加え、休日の食事や観光など、「都市を楽しむ」と言うべき移動についても減少が顕著。

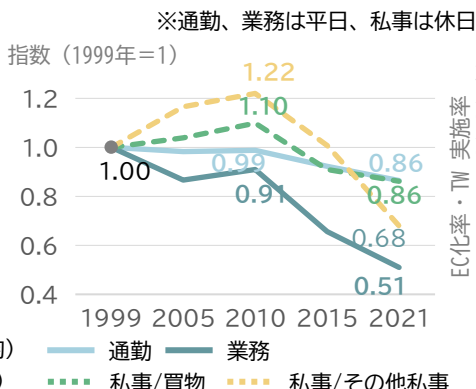
○ このような状況の下、業務や買物などのために結果的に人が「集まる」だけの地区は、今後外出先として選択されにくくなり、都市機能の空洞化が進むおそれ。

外出率の推移



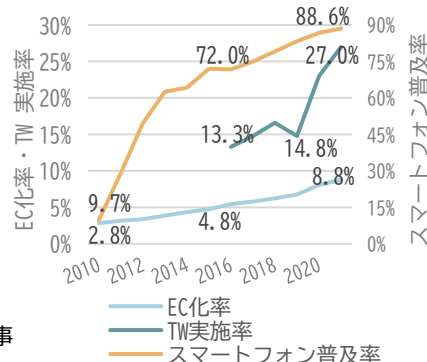
20代男性は外出率の低下が著しく、全世代平均より外出率が低い

目的別移動回数の推移



通勤・業務・買物・その他私事を目的とする移動の減少が顕著

EC化率・TW実施率・スマートフォン普及率



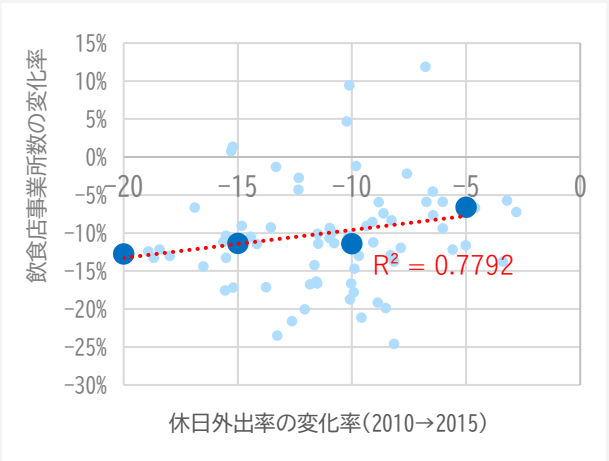
近年、スマートフォンをはじめデジタル技術が飛躍的に普及

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」より作成

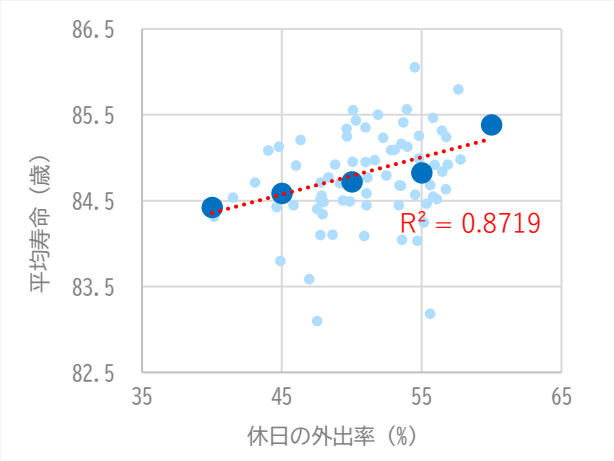
（EC化率）経済産業省 令和6年度電子商取引に関する市場調査（TW実施率）国土交通省 令和7年度テレワーク人口動態調査（スマートフォン普及率）総務省 令和7年通信利用動向調査より作成

○ 人々が外出しなくなることは、健康や経済をはじめとした国民の様々な社会活動に対し、負の影響を及ぼす可能性が示唆される。

休日外出率の変化率 × 飲食店事業所数の変化率
(2010 → 2015)

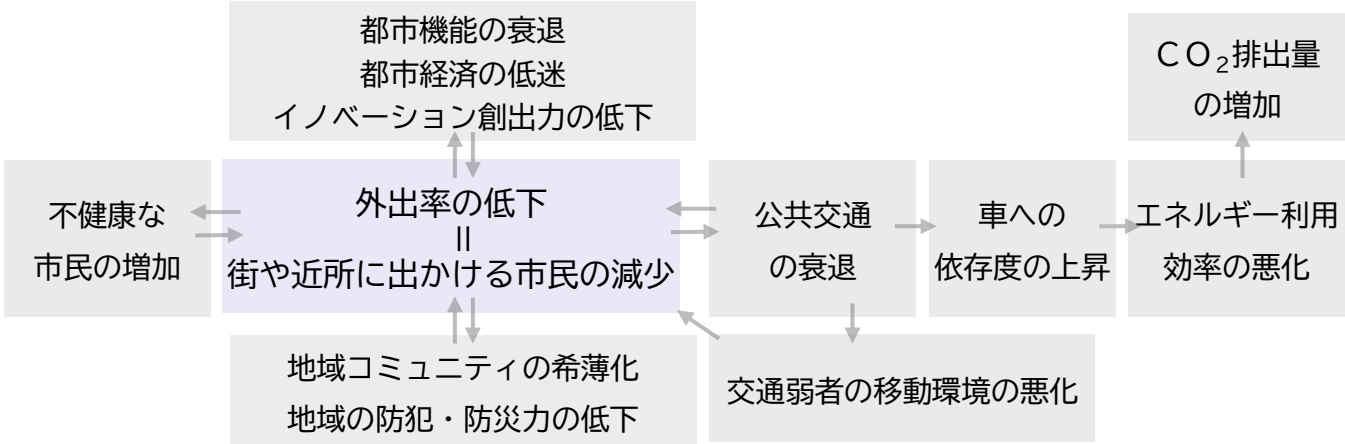


休日外出率 × 平均寿命



出典：
(外出率) 令和3年度全国都市交通特性調査
(事業所数) RESAS 事業所立地分析
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、各都市で最も乗降客数の多い駅から半径1km圏内の飲食店事業所数をカウントした後、外出率を5%レンジで見たときの飲食店事業所数の変化率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
(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%レンジで見たときの平均寿命の平均値をプロット



外出率の低下、すなわち市民の活動量が減ってしまうと、
都市機能の衰退、地域経済の低迷など都市の活力の低下をもたらすだけでなく、
健康、環境、安全・安心、包摂性など、社会の様々な分野で深刻な社会課題を顕在化させるおそれ

まち が イエ に “ 負ける ” 社会

(コラム) 都市交通における公共交通の重要性

- 公共交通の役割は、大きく「まとめて運ぶ」、「誰でも使える」の2つ。
- 「まとめて運ぶ」は、輸送の効率化やそれに伴う渋滞解消、エネルギー利用の効率化などに寄与する。
- 「誰でも使える」は、子どもや高齢者、障害者など、自ら運転することが難しい人を含め、包摂的な移動手段の確保に寄与する。
- 多様な人や交通モードが集まる都市という場においては、特に公共交通の役割が重要。

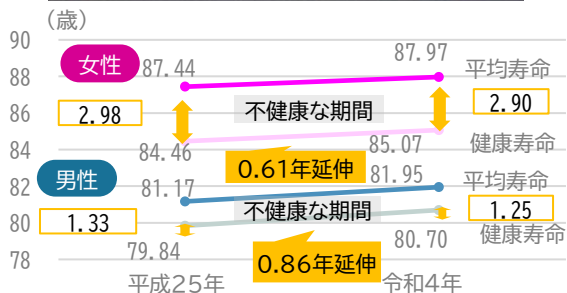
(参照) 中村文彦 (2021) 「まちづくりにかけせない公共交通のために」『新都市』第75巻、第2号 (2021年2月)

- このため、交通施策を単体で捉えるのではなく、まちづくり政策との一体性を強化することはもとより、健康、エネルギー、経済など、他の広範な政策にも関連付けながら、総合的かつ包括的な観点から都市交通施策を検討することが必要である。

健康



七日町大通り・御殿堰 | 山形市

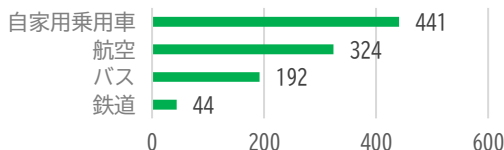


出典：山形市提供資料

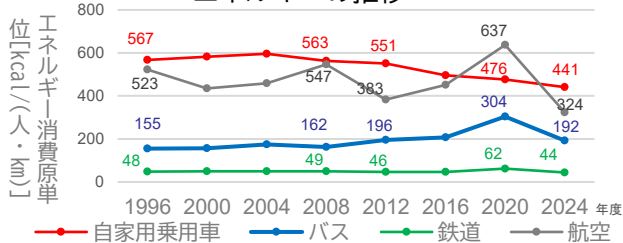
親水空間整備等、総合的な取組の効果として、健康寿命の延伸なども見られる

エネルギー

1人を1km運ぶのに必要なエネルギー消費
原単位[kcal/(人・km)] (2024年度)



輸送機関別1人を1km運ぶのに必要な
エネルギーの推移

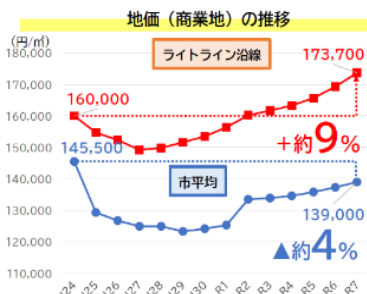
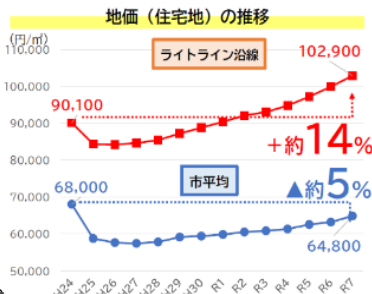


出典：EDMCエネルギー・経済統計要覧(2026年度)をもとに作成

公共交通は、輸送量当たりの
エネルギー消費量が比較的小さい

都市経済

LRT沿線では、住宅地・商業地ともに地価の向上が見られる



出典：宇都宮市提供資料より作成

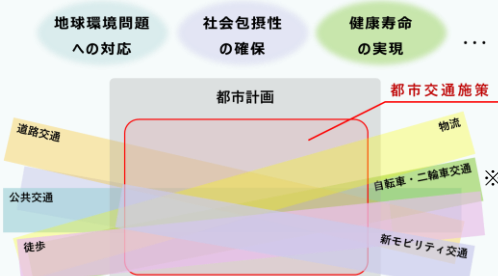
広範な課題への対応が都市に期待される一方、

外出率の低下傾向が鮮明となった今、

市民の活動量を増やし、経済、健康、エネルギー、包摂性など
我が国の活力を下支えし伸ばしていくことに都市交通が資することを
改めて認識し、その施策の再整理とアップデートを図ることが不可欠

(コラム)「都市交通施策」の領域イメージ

- 「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。



※各施策はイメージとして
例示したもので、網羅した
ものではない

気軽にアチコチお出かけ したくなる・できる街

単に人が「集まる」街にとどまらず、人を「集める」街を目指し、特定目的の有無にかかわらず、気軽に街に出て回遊する移動（お出かけ）を増やす

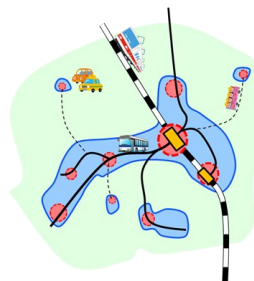
「イエ」に負けない人を集める街
拠点エリアの魅力向上



居心地がよく歩きたくなるまちなか

×

拠点への「出かけやすさ」の向上
都市交通軸の強化



機能性の高い都市構造の実現

- 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、人中心のウォーカブルな空間を目指していくべき。

- 「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。
- 需要創出の観点からもアクセス性の高い（出かけやすい）地域へ居住を誘導することが重要。
- 健康やエネルギー、包摂性などの観点からも、公共交通によるアクセス性の向上が重要。

本検討会における「拠点エリア」と「都市交通軸」の対象

< 拠点エリア >

- ・ 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。

< 都市交通軸 >

- ・ 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、鉄道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。

- 従来より、まちづくり施策と交通施策は一体的に取り組むべきとされ、様々な施策を講じてきたが、市民の外出率の低下傾向が都市の活力を継続的に低下させていくことが見込まれる今日、その必要性を改めて強く認識すべき。
- 例えば、まちなかに魅力的な都市機能を集積させても、それらが車両流入により分断され、歩行者の安全で快適な回遊が阻害されれば街の魅力が半減してしまうように、拠点形成と自家用交通も含めた交通処理とを一体的に扱わなければ、まちづくり施策として目指すべき効果が発揮されない。
- 疲弊しつつある地方都市の活力を取り戻し、その再生を図っていく観点から、計画レベルから施策レベルに至るまで、都市におけるまちづくり施策と交通施策を一体化させる理念、枠組、施策の充実に取り組むことが必要。

「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、にぎわいや魅力に負の影響があるだけでなく、ドライバーとしても、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がっていない。

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。
- ・ どのバスに乗れば目的地にたどり着くのか分かりづらく、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、交通事業が主として民間により運営されており、都市政策からのアプローチが難しいという意識を持っていたり、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、都市と交通の実質的な連携が図られていない場合がある。
- ・ 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交通手段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。

課題解決に向けた施策の考え方

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

拠点エリアの魅力向上

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

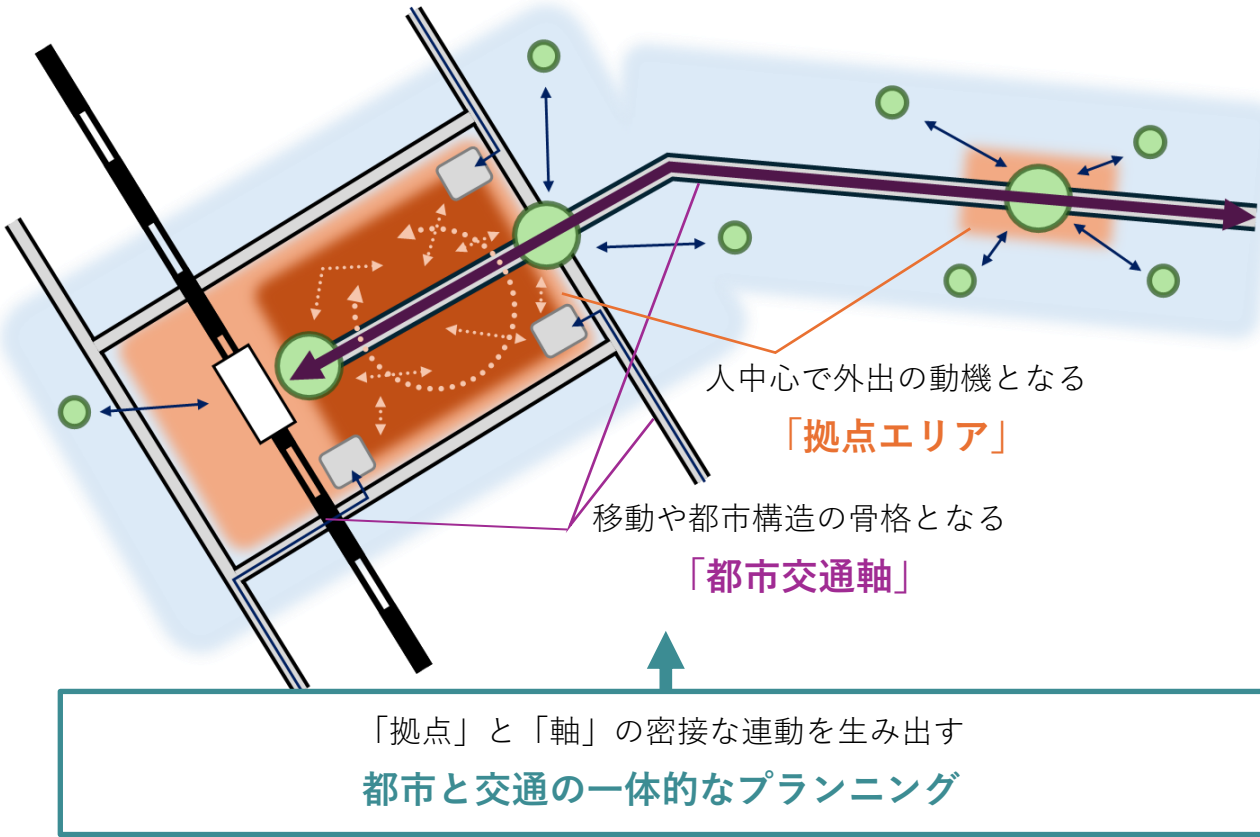
単に“ネットワークとしてつなぐ軸”から

“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

- 人口減少のみならず、都市で暮らす人々の「活動量」までもが減ってしまう状況では、都市の活力や都市経済が停滞し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の健全性が損なわれる。このため、人口が減少する中でも、市民の「活動量」を増やす観点で施策展開を図っていくことが必要。
- 市民の「活動量」たる外出行動には、ライフスタイルや価値観の変化、個々人の性格や属性など様々な要素が関連すると考えられるが、都市政策の観点では、外出の動機や目的となる「場」や、そこへの「行きやすさ」も重要な観点。
- このため本検討会では、人中心で外出の動機となる「拠点エリア」と、移動や都市構造の骨格となる「都市交通軸」に着目して施策を展開。



(コラム) 「トリップ」の性質

- ・ 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傾向。
- ・ トリップ数を増やすには、行き・帰りの2トリップにもう1トリップを増やすことのほか、0トリップの方に外に出てもらうことも重要であり、それぞれ別の施策が必要。
- ・ 加えて、「義務」「生活維持」「自由裁量」は、完全に分離できるものでもなく、通勤途中でのちょっとした寄り道や買物の中で少し良いものを買ってみるなど、その中に「自由裁量」的な楽しさを見出すことも考えられ、むしろその境界があいまいとなることで都市生活が豊かになる可能性も考えられる。

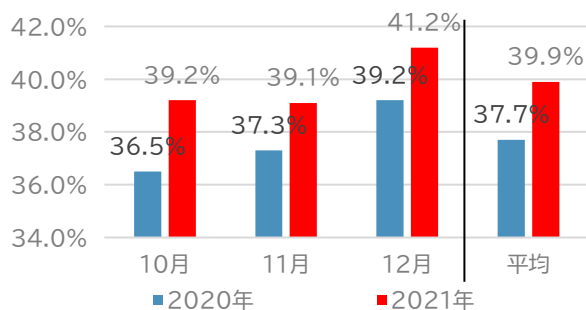
外出行動が確実に生じる		外出意欲がないと生じない
義務 通勤、通学等	生活維持 買物、通院、送迎等	自由裁量 余暇、飲食、散策等
移動量 1 ⇒ 多数		移動量 0 ⇒ 1
・ 滞在し、寄り道したくなる拠点地区等の形成、公共交通利用促進のためのサービス水準等の充実		・ 気軽に街に出かけたいくなる拠点地区等の形成、公共交通サービス等の充実

○ 拠点エリアの魅力向上と、そこへのアクセス性を高める公共交通を中心とした都市交通軸の強化により、都市における様々な政策効果が期待される。

－ 拠点エリアの魅力向上による効果 －



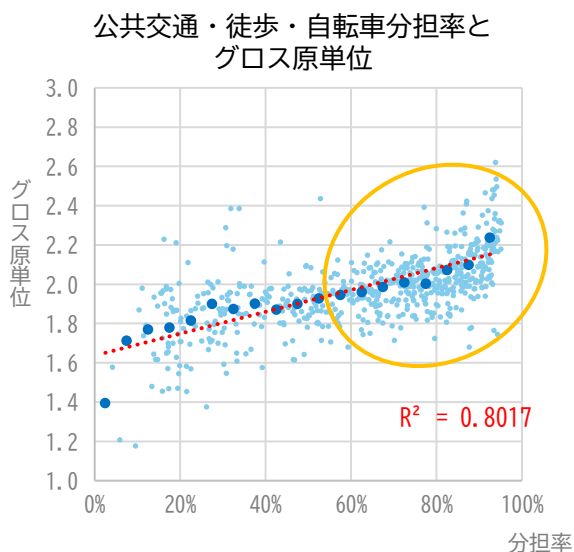
サンキタ通り滞在者数のうち34歳以下の割合



出典：神戸市提供資料

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。

－ 都市交通軸の強化による効果 －



※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

出典：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）より作成
分担率を5%レンジで見たときのトリップの平均値を
プロット

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見られる。

(コラム) 自動運転社会への対応

- ・ 来たるべき自動運転社会においては、誰もが気軽に利用できる移動手段となり得ることや、複数車両の一括管理による運行効率化、ヒューマンエラー低減による安全性向上など、多くのメリットが期待される。
- ・ 他方、都市部において供給過剰が生じた場合、渋滞や都市・道路交通の負荷が増大する可能性が考えられることや、自動運転車両と他の交通機関との役割分担や規律のあり方が課題となる。
- ・ 自動運転社会においても、人中心で外出の動機となるような魅力あるまちなかや、公共交通を中心とした都市構造の骨格となる移動の軸は変わらず必要であると考えられ、また、自動運転車両を含め様々な交通モードの受け皿となるモビリティ・ハブなども重要性が高まるものと考えられる。
- ・ 自動運転社会への対応も見据えながら、現在抱える課題への対応も戦略的に取組、中長期的な視野で自動運転とも調和した都市交通施策を展開していくことが望まれる。

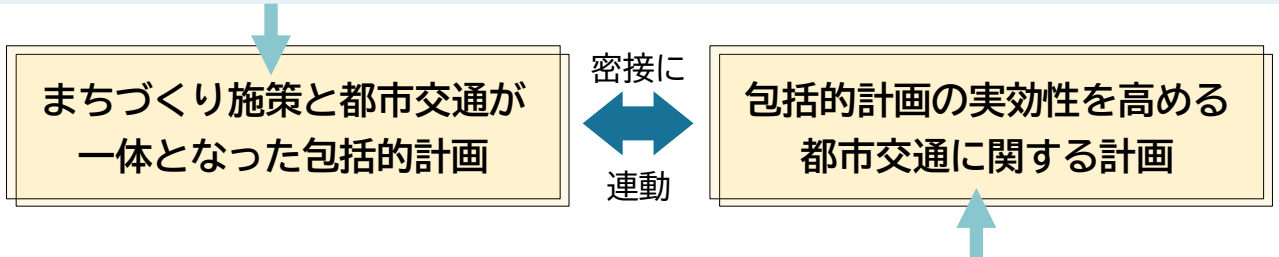


(参考1) 国土交通省自動運転社会実現本部

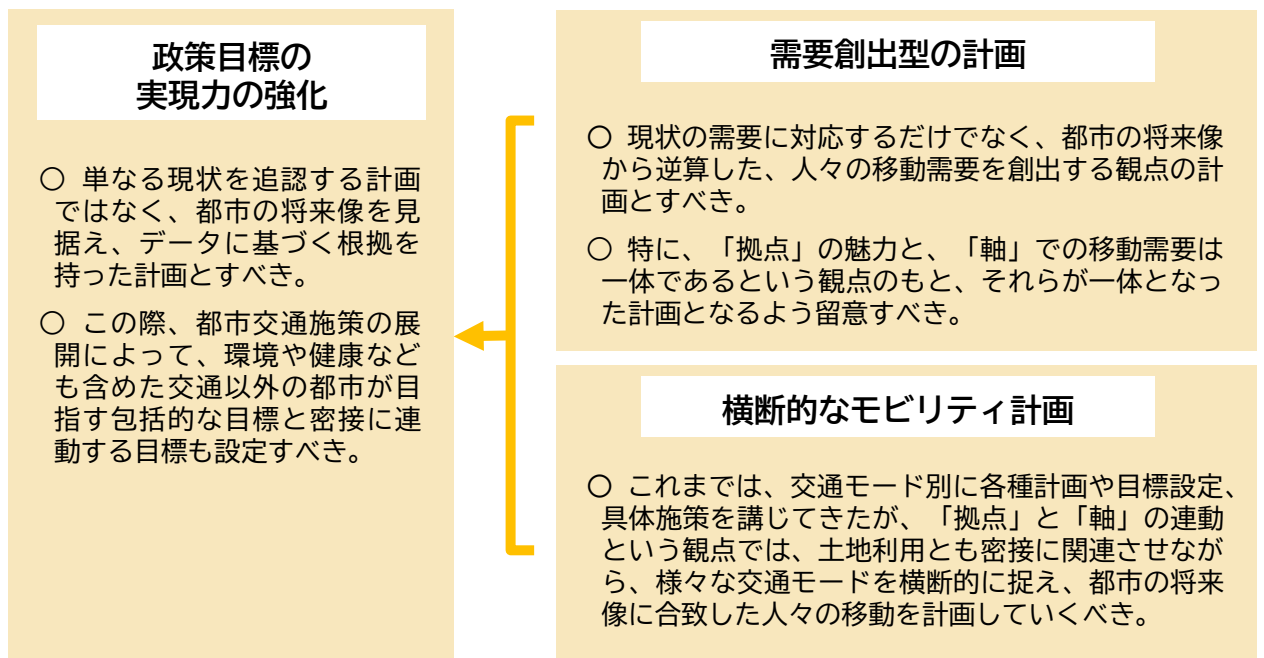
(参考2) 『都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集』国土交通省都市局、令和7年5月

③ まちづくりと一体となった都市交通計画の充実

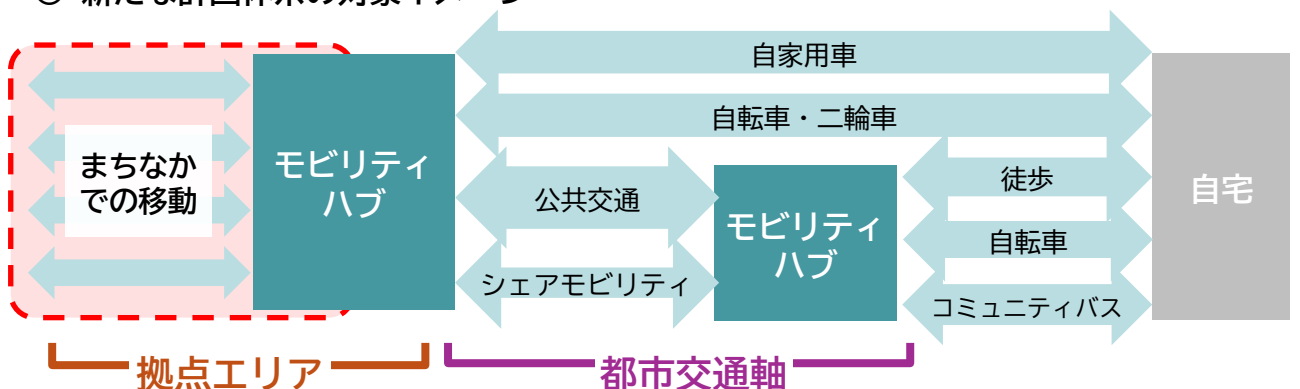
- まちづくり施策と交通施策との一体性を強化する観点から、例えば、立地適正化計画のなかで、土地利用と都市交通の将来像を密接に関連付けて記載を充実させるとともに、地域公共交通計画においても、まちづくりと連動した地域公共交通施策に係る記載を充実させるなど、「拠点」と「軸」を相互に連動させる実効的な計画策定を推進していくべきである。



- 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。



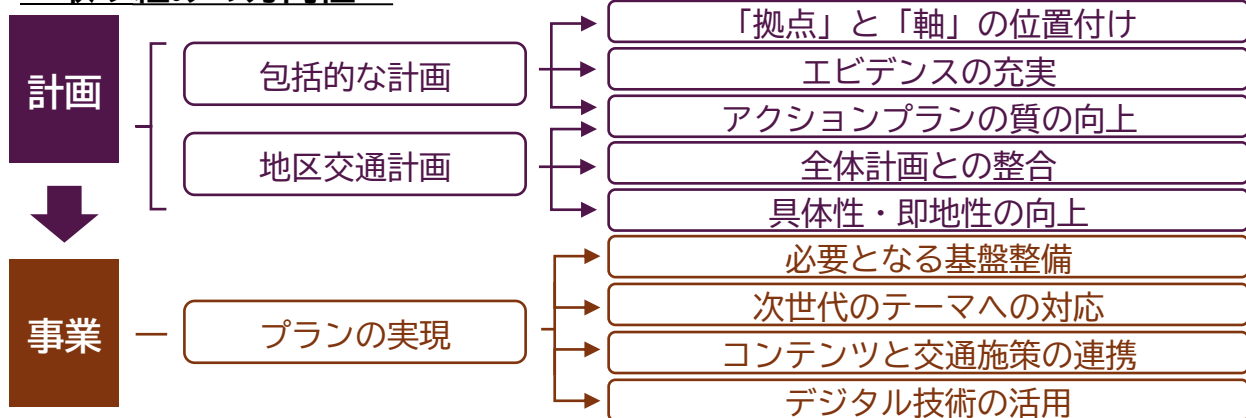
◎ 新たな計画体系の対象イメージ



※記載する交通モードは一例

取り組みの方向性

《取り組みの方向性》



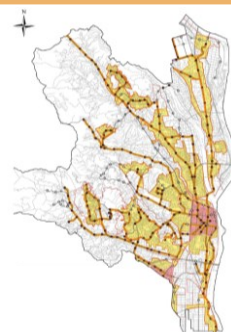
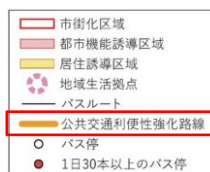
1 | まちづくりに関する包括的な計画への位置付け

- 公共交通と土地利用は相互に誘導し合う密接な関係にあることから、広域的な観点も踏まえなが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かつ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で施策の方向性を検討することが必要。

「拠点」と「軸」の位置付け

計画段階で都市機能誘導区域等の拠点性を高める施策の方針と都市交通軸に関する方針の双方を包括的な計画に明記し、具体的な取組の土台を構築すべき

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



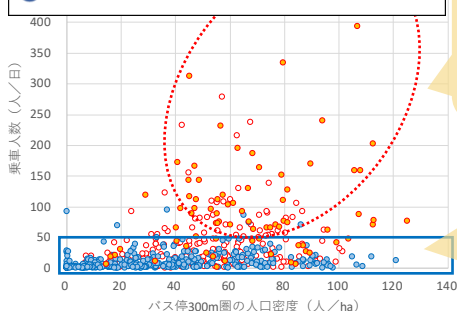
誘導区域と公共交通利便性強化路線
出典：厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画

エビデンスの充実

公共交通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

施策の立案や評価には交通手段分担率が基幹的な指標となる観点から、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

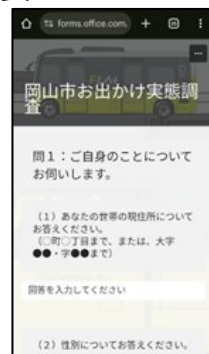
- : 便数が片道60本以上のバス停 (15分に1本以上)
- : 便数が片道31～60本のバス停 (30分に1本以上)
- : 便数が片道30本未満のバス停 (30分に1本未満)



片道30本以上になると1日の乗車人数が50人以上になりやすい

片道30本未満のバス停は圏域人口が多くても乗車人数は少ない

バス停の便数・圏域人口・利用者数の関係 (岡山市) 出典：岡山市資料より作成



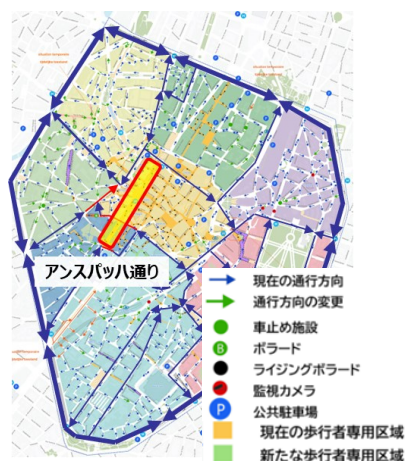
市民の移動実態を簡易に把握する試み (令和7年度 岡山市)

- 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。
- 拠点エリア形成には、都市全体の交通のあり方や地区内のまちづくり施策の展開方向とも連動させながら、多様な交通モードを統合的に対象とした包括的かつ体系的な地区交通に関する計画が必要。

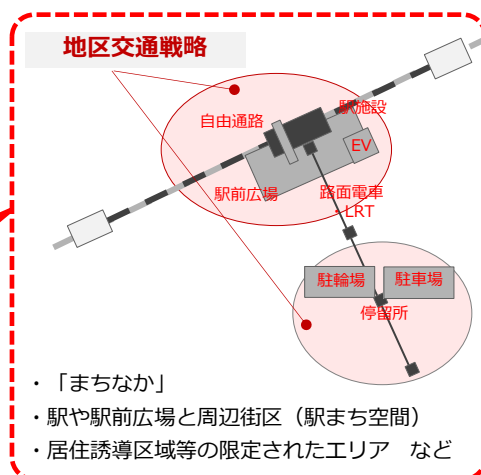
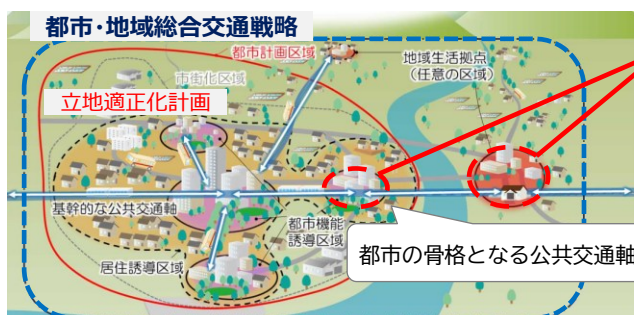
立地適正化計画等に拠点エリアを設定する際は、都市交通軸との関係を踏まえ、エリアへのアクセスや、地区交通の処理に関する方針を定めるなど、適切な地区交通計画の策定を促すべき



地区交通計画の策定には、適切な支援を講じながら、一定以上の具体性・即地性を求めていくべき



具体的な事業と結びつくアクションプランに関して、国としてもその質と実効性の確保のための取組を進めるべき



3 | 「拠点」と「軸」を連動するプランの実現

- 具体的・即地的な計画の実現には、総合的観点から事業を組み合わせた取組が必要。
- 特に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は都市政策としても重要性が増している。
- 加えて、まちなかのコンテンツと交通政策が連携したパッケージでの施策展開も「拠点」と「軸」の連動という観点から重要。
- また、住民や関係者との合意形成の中で都市交通軸の意義や空間像への理解が深まっていくことも重要であり、デジタル技術や、関連するデータの整備・公開も有効。

基盤強化に係る総合的取組への支援

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、一層の支援の強化を講じるべき



次世代テーマへの重点的な支援

次世代交通モードを前提とした基盤整備について、一層の支援強化を講じるべき



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

まちなかのコンテンツと交通施策の連携

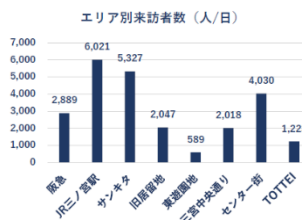
集客施設と公共交通のチケットをセットにするなど、公共交通での来訪や、派生的な地区内移動を促す仕掛けが重要

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

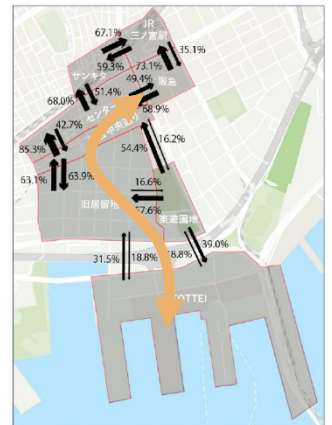


出典：<https://www.vrr.de/en/tickets-fares/ticket-overview/kombiticket/>

● イベントにおける回遊の実態



あるエリアの滞在時間が延びると、他のエリアの滞在時間が延びるといった調査結果がある



東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任助教 岡田潤氏 提供資料より作成

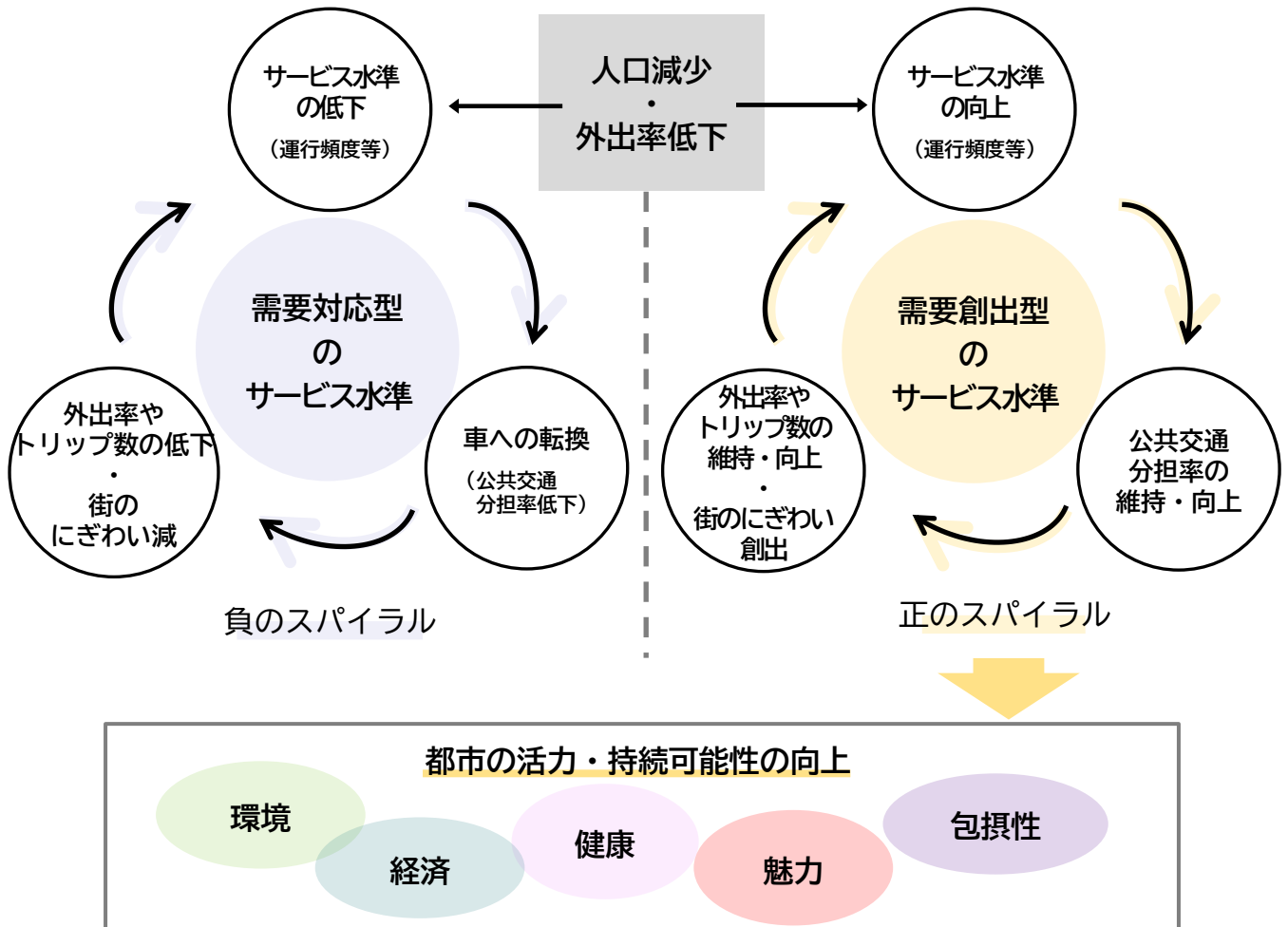
デジタル技術の活用による合意形成の円滑化

街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、デジタル技術の活用を推進するべき

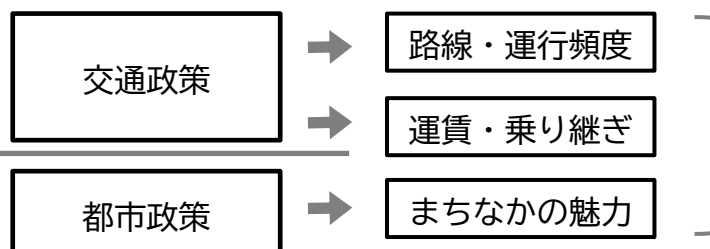


④ 都市交通軸の強化

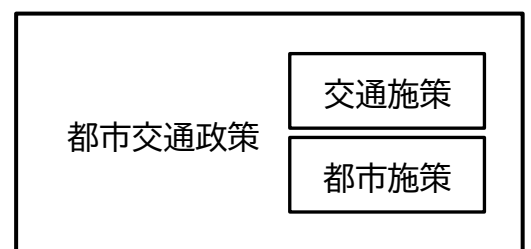
- 魅力ある拠点エリアへの来街や、利便性の高い生活拠点に人を集めるためには、そうした拠点へのアクセス性を確保することが重要。
- こうした移動を支える（または生み出す）ために、特に地方都市では自家用車が主たる移動手段であることに十分に留意しつつ、輸送効率や渋滞の抑制、環境負荷の低減、自家用車で移動が困難な人の移動手段の確保などの観点から、都市交通軸は路線バスや鉄道などの公共交通を中心として構成することが望ましい。
- 公共交通のサービス水準は、従来の「需要対応型」の発想では需要縮小に伴って低下する「負のスパイラル」に陥りやすい。このため、都市交通軸を担う公共交通は、都市政策との密接な連携のもとで必要なサービス水準を確保する「需要創出型」へ発想を転換し、それがさらなる需要を生む「正のスパイラル」を創出すべき。



(これまで)

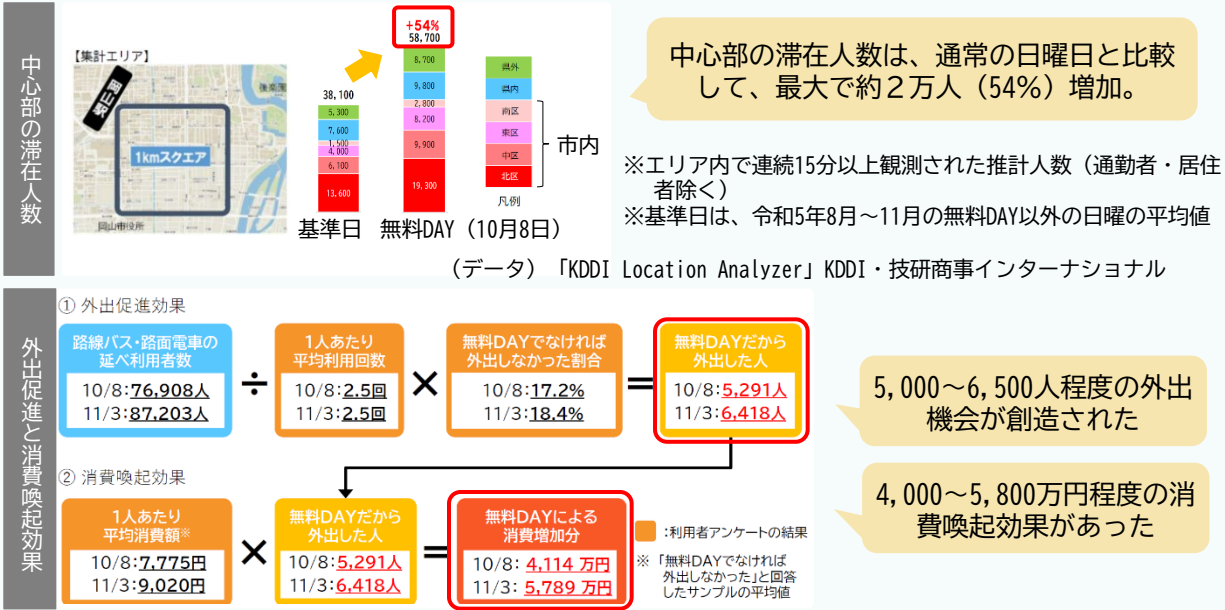


(これから)



(コラム) 岡山市における公共交通利用促進の社会実験 (令和5年)

- 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。



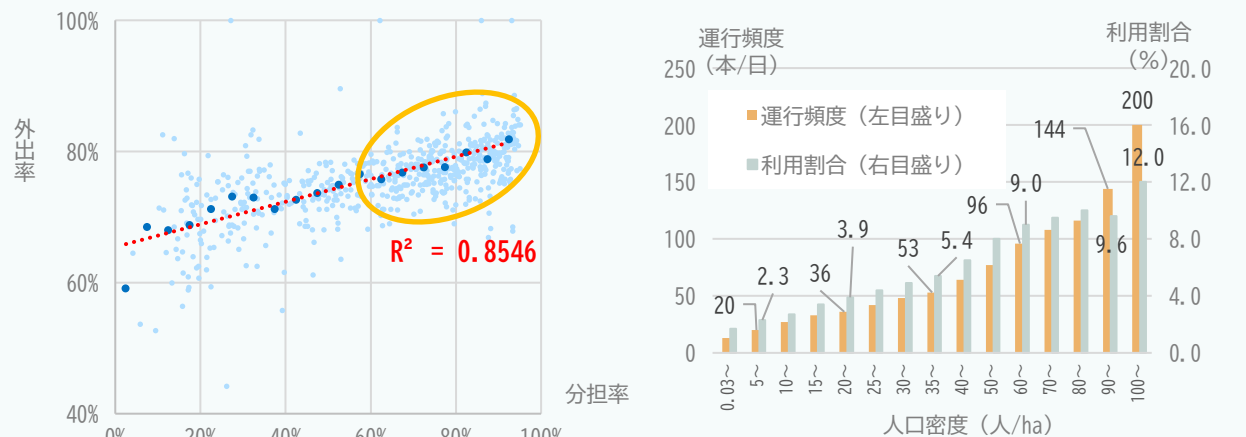
※同年の10月8日 (日)、11月3日 (金・祝) に実施したアンケート調査の回答をもとに分析

(コラム) 公共交通利用の促進により期待される効果

- 東京都市圏のように、公共交通の利用割合が高い都市では、外出率が高くなる傾向が一定見られる。また、人口密度が高いエリアでは、運行頻度が高い傾向にあり、そういったエリアは公共交通利用割合が高いという傾向も見られる。
- これらを踏まえると、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・徒歩・自転車分担率と外出率

人口密度別に見た運行頻度と利用割合



出典：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) より作成
分担率を5%レンジで見たときの外出率の平均値をプロット

※ 三大都市圏以外の都市計画区域のある市町村を対象に就従比が1未満の4次メッシュをもとに算出 (令和2年)。運行頻度は往復の本数。

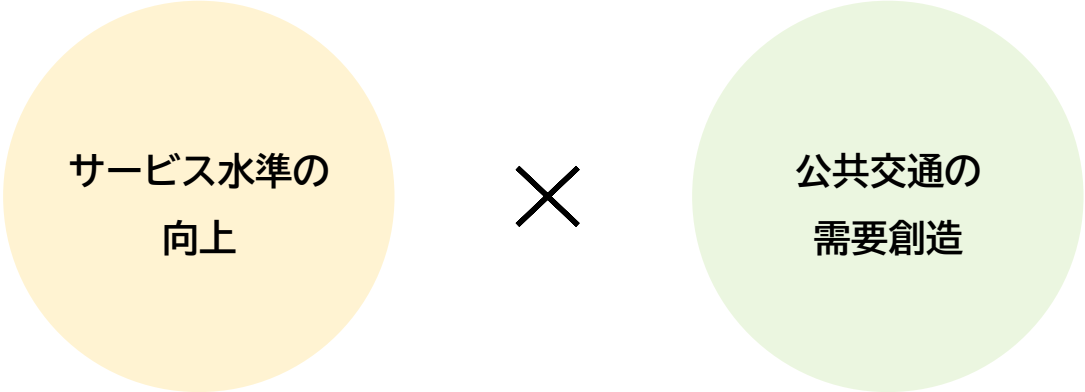
公共交通等の分担率が高いほど、
外出率も高い傾向が見られる。

出典：ジョルダン時刻表データおよび国勢調査の結果をもとに作成

- また、都市交通軸における公共交通のサービス水準向上は、拠点エリアへの時間距離の短縮にも寄与し、拠点エリアの誘致圏を拡大することにもつながり得る。
- こうした拠点エリアへのアクセス性を持続的に維持・向上していくためには、望まれるサービス水準により安定的に運行し得るだけの需要が維持される観点も重要であり、沿線への都市機能や居住の誘導といった、公共交通の「需要創造」にあわせて取り組んでいくべき。

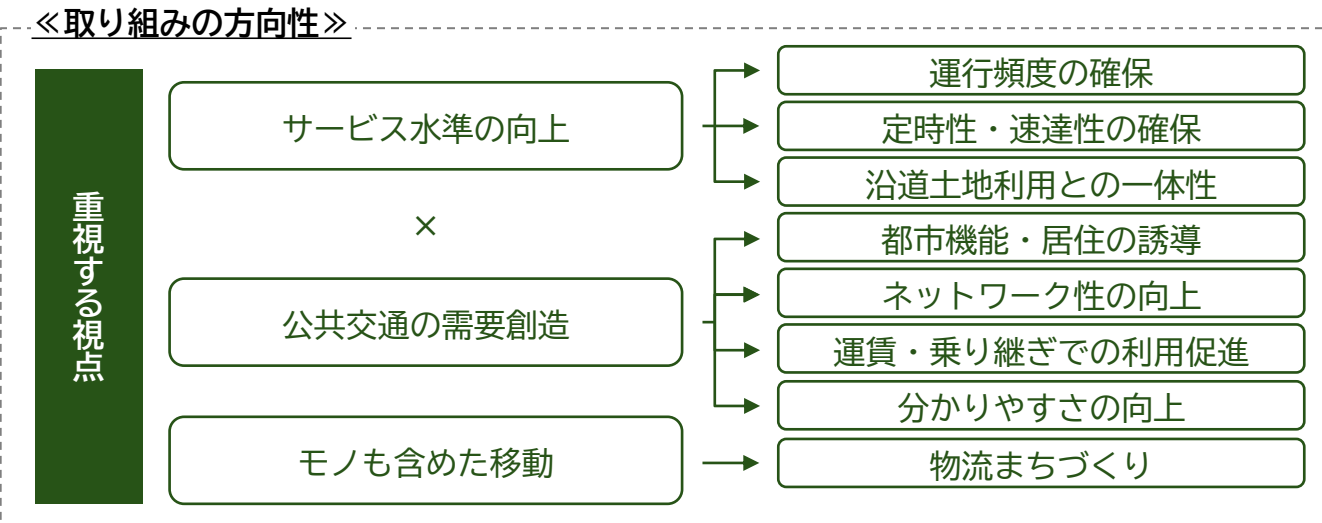


- 路線バスや鉄道といった公共交通を中心とする実効性の高い都市交通軸を確保するための着眼点としては、「サービス水準の向上」と「公共交通の需要創造」が重要。
- あわせて、都市交通軸の検討には、「モノの移動」についても考慮することが重要。



- 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

取り組みの方向性



1 | サービス水準の向上

- 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、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サービス水準が必ずしも確保される構造になっていない。このため、都市政策として特に重要な公共交通軸に関し、そのサービス水準にアプローチできることが必要。
- また、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も重要。来た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や、連担する大規模商業施設等の出入口での交通混雑等への対応も必要。

運行頻度の確保

都市政策として必要な運行頻度を確保するため、交通事業者と密接な連携を図りながら、行政としても運行への支援措置を含め積極的な役割を果たすべき

■ バス路線(再編成)



ソウル市では、すべてのバス会社の運輸収益を市が一括で管理し、総費用に対する総収入の不足分を市が補填。

出典：ゴー・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、平成20年1月25日



地域交通法に基づく「エリア一括協定運行事業」を活用し、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することで、安定的に交通サービスを確保。

出典：松本市HP

定時性・速達性の確保

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や定時性・速達性に優れる鉄道の有効活用を図るべき



出典：第78回基本政策部会 配付資料より

沿道土地利用との一体性確保

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ていくべき



- 需要創出型の「正のスパイラル」を回していく観点では、都市交通軸の強化と連動し、日常の移動に加えて、観光など非日常の移動の需要も取り込みながら、沿線への都市機能や居住の誘導、軸へのアクセス性の向上、運賃施策、外出動機となるコンテンツとの連携などが進むことによって、さらなる需要が喚起され、その需要が定着していくことが重要。
- 都市交通軸そのものが明示的であることも重要であり、まちづくりの包括的な計画に軸として明記されることに加え、軸となる公共交通の路線や行先、乗り場などが直感的に理解できたり、アプリケーションで表示されたりすることも需要創造の観点から重要。

3 | モノも含めた移動環境の構築

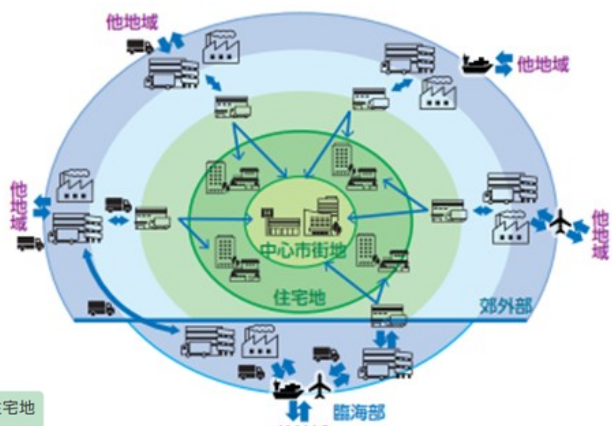
- 都市交通軸の設定にあたっては「物流まちづくり」の視点も重要。都市交通軸では、拠点エリアへの貨物輸送を担う役割を考慮したネットワークを構成する必要があり、多様な関係者で連携した取り組みを進めることが求められる。

物流まちづくり

物流も都市交通施策の重要な観点であるという認識のもと、物流と人の交通の相互関係や土地利用との連携を考慮しながら、多様な関係者が協働して「物流まちづくり」の取組を進めるべき

<物流まちづくりの定義>

行政の各部署や民間企業、国民など、多様な関係者が、物流が都市機能の1つであることを認識し、物流と人の交通の相互関係や土地利用との連携を考慮しながら、協働して、地域・都市づくりを行うことにより、安全・安心・快適な都市環境を形成する取組



柱Ⅰ 物流施設の立地を考慮した都市計画の推進

<実践ポイント>

- ①都市計画の方針に基づく物流施設の適正配置
- ②老朽化した物流施設の建替・機能更新
- ③周辺都市環境との調和する物流施設の立地誘導
- ④交通ネットワークと連携した物流施設の配置

柱Ⅱ 物流を考慮した中心市街地や住宅地におけるまちづくりの推進

<実践ポイント>

- ①荷さばきのための駐車空間確保
- ②横持ち搬送対策
- ③配送の工夫と対応
- ④地区特性に応じた対応
- ⑤多様な関係者との連携

柱Ⅲ 物流を考慮した都市計画・まちづくりによる新たな価値の創出

<実践ポイント>

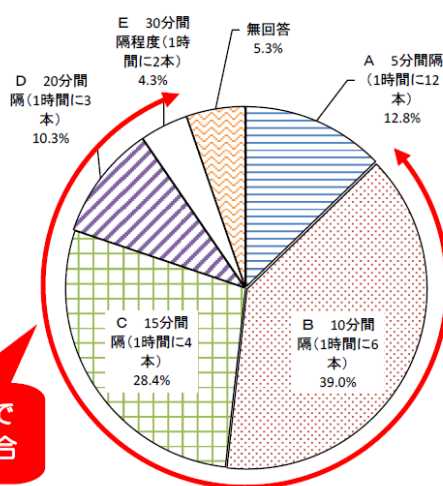
- ①地域貢献等の新たな価値の創出につながる物流施設整備の誘導
- ②多様な宅配受取方法を促す設備配置による地域価値の向上

出典：東京都市圏交通計画協議会「第6回東京都市圏物資流動調査～調査結果の中間報告について～」(令和7年10月)より

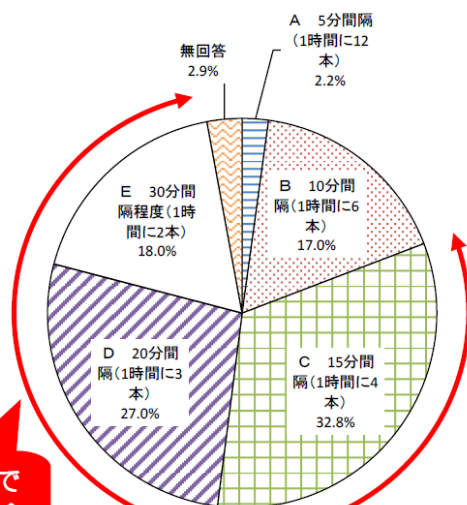
(コラム) 熊本市における運行頻度に関するアンケート

- ・ 熊本市の市政アンケートでは、許容できるバスの運行頻度について質問したところ、急いでいるとき（ピーク時）は10分間隔以内（1時間当たり約6本）、急いでいないとき（オフピーク時）は15分間隔以内（1時間あたり約4本）であれば満足するという回答が約8割を占めた。

【急いでいる時】



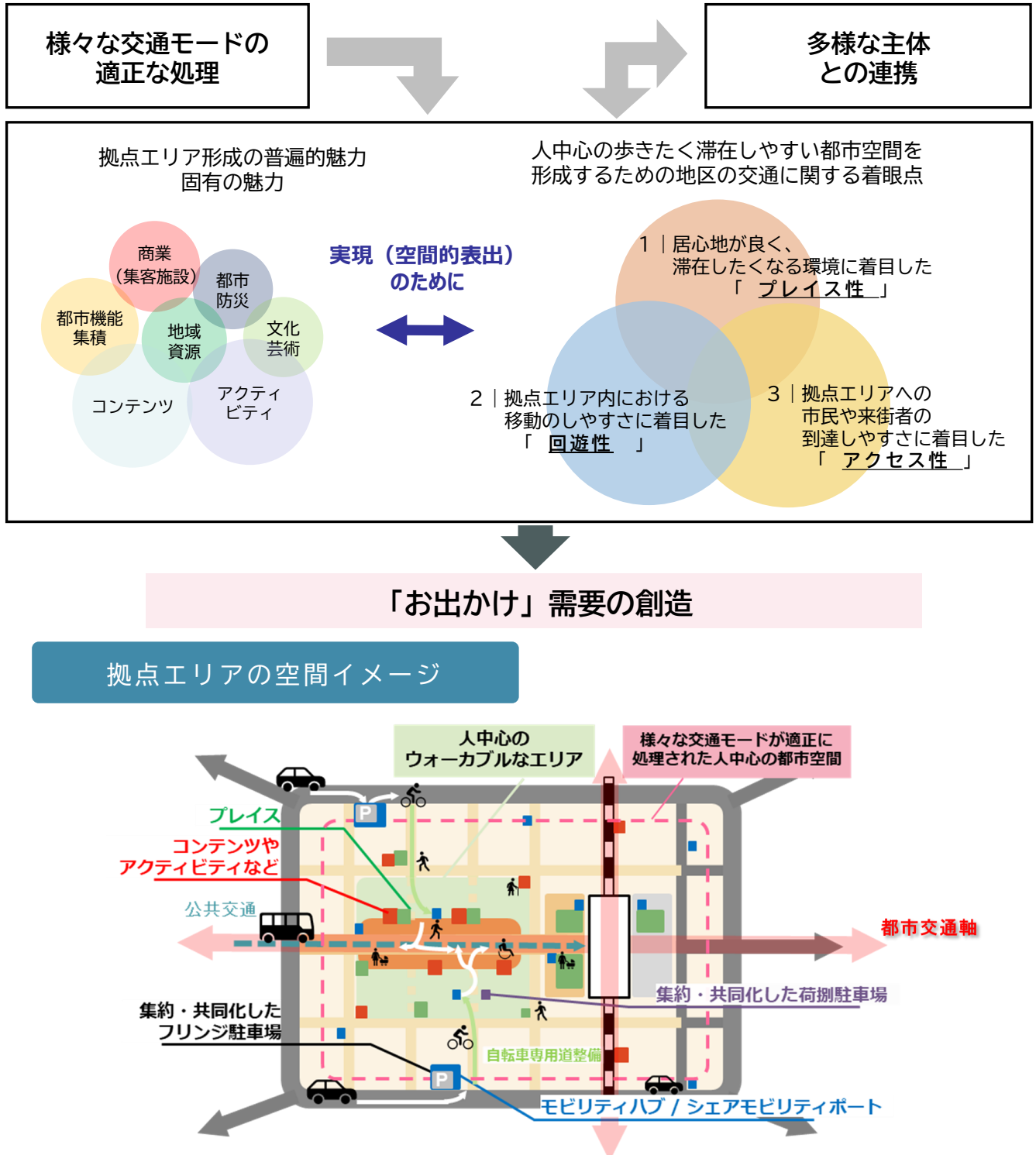
【急いでいない時】



出典：熊本市提供資料より作成

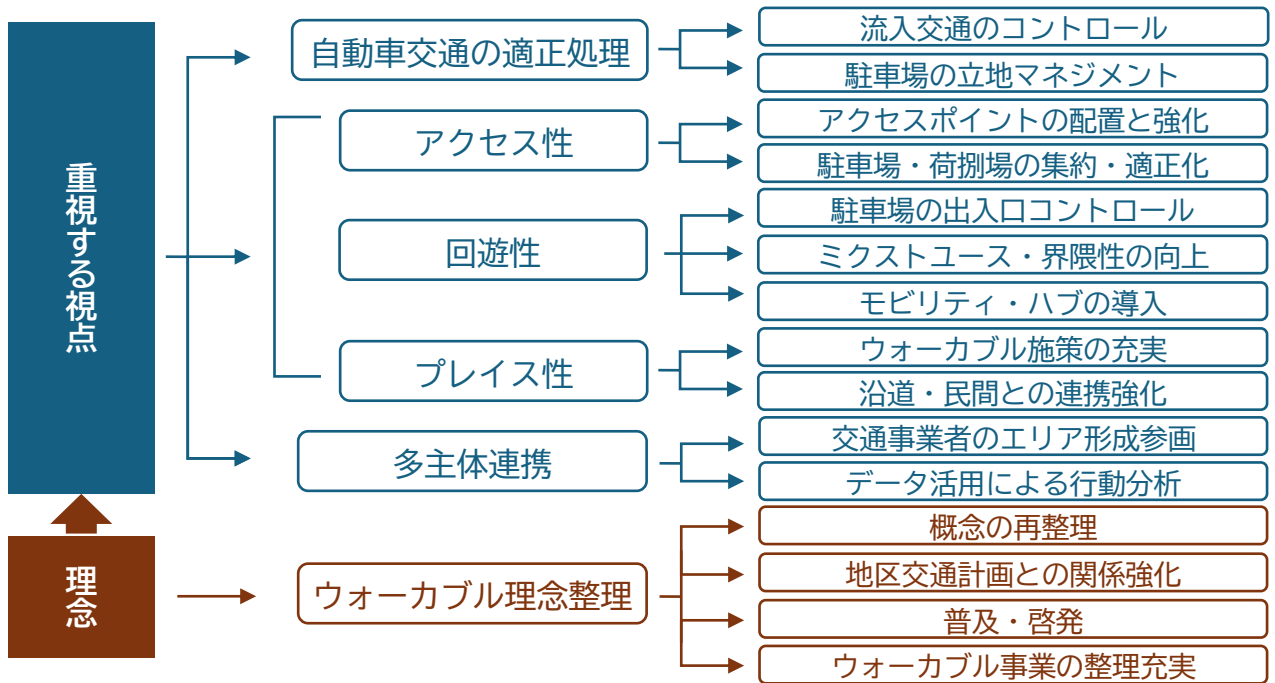
⑤ 拠点エリアの魅力や快適性の向上

- 人々の「お出かけ」需要を創造するためには、拠点エリアが魅力的で安全・快適であることが根幹となる。そうした拠点エリアを形成するためには、様々な交通モードが適正に処理された、人中心の都市空間を形成していくことが重要。
- 地区交通に関する着眼点としては、その地区での滞在を促す「プレイス性」、地区内の円滑な移動に資する「回遊性」、その地区への来やすさに資する「アクセス性」を向上していくことが重要。これらを拠点エリアの魅力と関連させ、多様な主体との連携で実現していくことが重要。



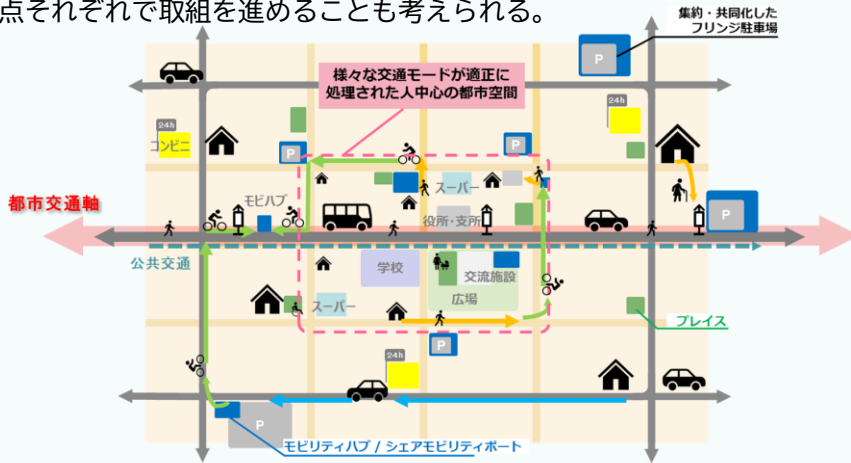
取り組みの方向性

＜取り組みの方向性＞



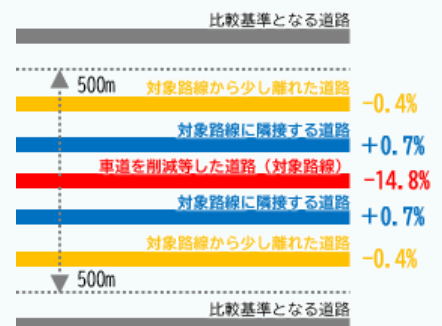
(コラム) 生活拠点における拠点エリアの空間イメージ

- 「拠点」は、中心市街地に代表されるような様々な都市機能が特に集中する中心拠点が主たる対象である一方、居住地に近接した生活拠点もその対象に含むものと考え、地域の実情に応じながら、中心拠点・生活拠点それぞれで取組を進めることも考えられる。



(コラム) 蒸発交通

- 車両のための道路空間を削減すると、他の道路での渋滞を回避すべく別の交通手段へ転換するなどの自動車利用者の行動変容が起き、結果的に近隣の道路へ交通量が転換せず、周辺地域も含めて交通量全体が減少する交通現象。



出典：

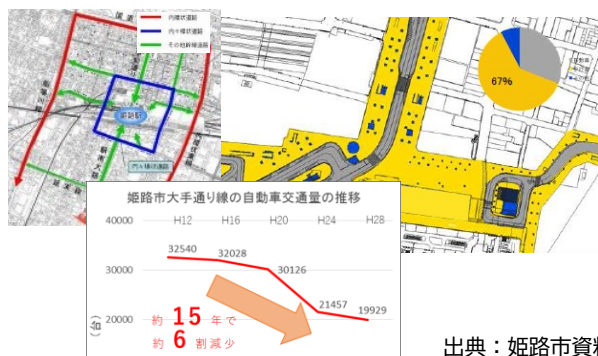
Nello-Deakin, S. (2022). Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. Case Studies on Transport Policyをもとに作成

1 | 自動車交通の適正な処理

- 人中心の拠点エリアを形成していくには、居心地の良さや滞在環境の確保のため、歩行者と、自転車など多様なモビリティとの調和・すみ分けや、自動車のアクセス性を確保しつつも拠点エリア内への流入をいかにコントロールしていくかという観点が重要。
- また、都市における自家用交通等の発生集中源である駐車場についても、フリンジ部への集約等により適正な量を確保するとともに、歩行者が中心となるエリアでは、駐車場の配置や出入口の設置を抑制するなど、その立地に係るマネジメントが重要。

流入する交通のコントロール

環状街路等での周辺交通の処理に関する取組を進めていくべき



「攻め」の駐車場マネジメント

人中心の拠点エリア形成のため、交通流入をコントロールする観点での駐車場施策を強化していくべき

都心部の道路混雑の緩和のため、附置義務撤廃・駐車場整備量の上限値を設定するとともに、ロードプライシングを導入



2 | アクセシビリティの向上

- 拠点エリアにはそもそも多くの人々が到達しやすい必要があり、そのアクセシビリティを高めることが重要。
- 都市交通軸との関係強化を図るとともに、アクセスポイントとなる施設の適正配置や機能強化に加え、人だけでなく「物」の到達しやすさと地区内での移動（物流）環境の確保が重要。

アクセスポイントの適正配置と機能強化

人中心の都市空間の創出や、来たるべき自動運転社会といった観点を意識しながら、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



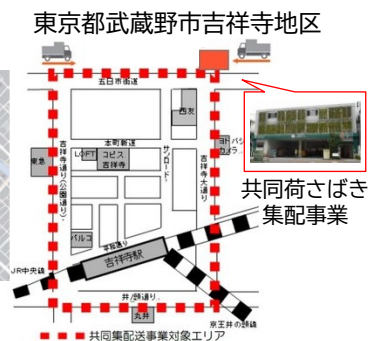
駅まちデザインガイドライン

駐車場や荷さばき施設の適正配置

拠点エリアに対する駐車場の立地抑制やフリンジへの集約化を図るとともに、荷さばき施設についても商業地へのアクセシビリティを確保しつつ集約化を図ることが有効



中心市街地周辺における複合的な荷さばき施策（共同集配、交通規制、民間駐車場の活用）を導入



フリンジパーキング利用者にバスや地下鉄の片道乗車券を贈呈

3 | 回遊性の向上

- 拠点エリア内に多くの人が行き交うことを目指すうえでは、様々なコンテンツがエリア内に散りばめられていることに加え、そのコンテンツ間の移動がしやすい環境にあることが必要。
- 空間の質は「歩きたくなる」こと（トリップの誘発）が重要。質の高いウォーカブルな空間の連続性を確保することや、多様なコンテンツの集積により界限性を創出していくことが重要。この際、暑さや降雪など、地域特性に応じた気候への配慮も必要。
- また、交通モードのスムーズな乗継を可能とし、交流や賑わいの拠点ともなるモビリティ・ハブの導入などが有効。加えて、地下空間やデッキなど、立体的に移動空間を捉えていくことも有効。

高質な都市空間の創出

特に拠点エリア内の重要な箇所では、空間の質の向上を目指す取組や、その逆に、空間の質を低下させている負のストックを取り除く取組を進めるべき

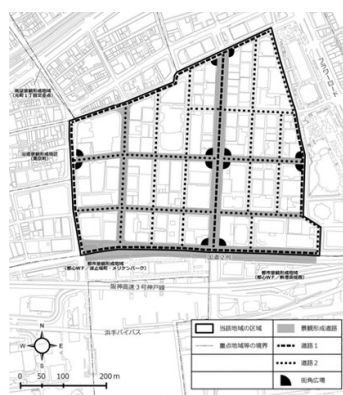


老朽化アーケードの撤去例

出典：松山市資料

駐車場の出入口規制

ウォーカブル空間の連続性を確保するため、主要なストリートには駐車場の出入口設置を抑制する取組を進めるべき

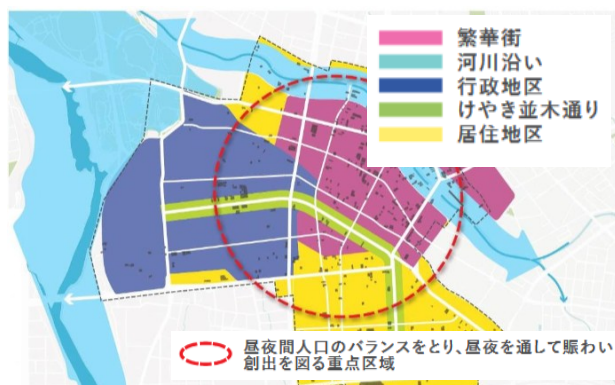


景観形成基準に「駐車場の出入口は、景観形成道路及び景観形成広場に面して設置しないこと」などを記載

出典：神戸市景観計画

適正なミクストユースの推進

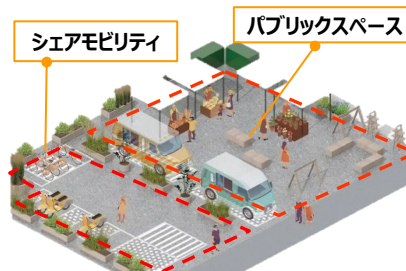
拠点エリアにおいて、適正なミクストユースを進め、メインストリートだけでない面的な「界限性」を高めていくべき



出典：都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会 第3回（令和7年1月15日）資料1

モビリティ・ハブの導入推進

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・展開を図るとともに、モビリティ・ハブの設置促進のための取組を進めるべき



モビリティ・ハブのイメージ

Park & Walk

山形市は、自動車も重要な手段であるという特性を考慮し、駐車してから徒歩やモビリティでの移動を想定した交通政策を展開

山形市



出典：山形市提供資料

4 | プレイス性の向上

- 外出の動機となる魅力的な拠点エリアを形成するには、コンテンツやアクティビティの充実や、愛着につなげる日常的な利活用を通じ「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を目指すため、プレイス性を高める施策が重要。
- こうした観点で、ウォーカブル施策の充実を図っていく必要があることに加え、近年の「ウォーカブル」の広がりや、それに伴う弊害を鑑みると、改めて施策の理念レベルでの再整理が求められる。
- また、単に道路区域の活用に終始する、あるいは利活用の中心となる民間主体が不在であるなど、街への波及が限定的とも思われる取組も存在するが、コンテンツやアクティビティ充実の観点では、拠点エリアの空間形成は、その空間が「使われる」ことを前提に企画・運営されること、愛着の醸成が重要。

ウォーカブル施策の充実

- ・プレイス性を高めていく観点からも、ウォーカブルの理念の再整理と施策の充実を図るべき
- ・理念を体現する事業を実効的に進めるため、対象事業の整理や支援のメリハリをつけ、質の高い事業への選択と集中を図るべき



沿道空間・民間主体との連携強化

ウォーカブル施策を実現する事業の実施にあたっては、沿道空間の一体的な活用や民間主体との連携など、空間活用を促す事業制度への移行を図るべき



5 | 多様な主体との連携

- 拠点エリアの魅力向上には、コンテンツやアクティビティの創出を担う様々なプレイヤーとの連携が不可欠だが、都市交通の観点においても、拠点エリアの魅力向上と同時に交通環境の改善が図られていくことが重要であり、交通事業者との積極的な連携が望まれる。
- また、施策の立案や評価、地域との対話に際しては、地域の状況や来街者の行動特性をデータにより客観的に把握し可視化することが有効。

交通事業者のエリア形成への参画

交通事業者がエリアマネジメント活動へ参画している取組について、ポイントや事例を周知し横展開を図るべき



出典：鉄道沿線まちづくりガイドライン（第二版）骨子

データ活用による行動分析

アセットの分布や稼働率、来街者の移動・滞留・購買等のデータのかけ合わせなど、地域の状況をデータにより客観的に把握し可視化することは、施策の立案や評価、地域との対話に有効



GPSデータに基づいた利用者属性や行動パターン等の人流データ

キャッシュレス決済データに基づく消費分析、施設情報、オープンデータ

出典：須賀川南部地区エリアプラットフォームHP

6 | ウォーカブル施策の理念レベルでの再整理

- 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、施策の浸透に伴い、本来の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」や、面的な「滞在の快適性及び魅力の向上」といった制度趣旨と必ずしも合致しない取組・事業も一部存在。
- とりわけ、取組がまちづくり全体の戦略や都市交通と切り離され、イベント時だけ人が集まるような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おそれ大きい。
- 今後、都市空間の日常的な魅力向上を実現していくためには、道路空間や沿道建物のファサードのみならず、建築物の内部空間をも含め、公共性を有すると認知できる領域「パブリック・レルム」まで視野を広げ、そこでの都市機能や、活動、交流など様々な要素が生み出す魅力を一体として取り扱う空間形成を重視すべき。
- このように、改めて「ウォーカブル」が目指すものを再整理するとともに、その内容の浸透と支援制度の関係の見直しが必要。

ウォーカブル施策で重視すべき視点

道路区域の活用

歩行者、自転車、
公共交通中心の道路



ひと休みできる
ベンチ

沿道の公共空間の活用

沿道空間の広場化

ポートやサイネージ
設置



滞在したくなる
軒先

沿道建物をも含めた「領域」の活用 (パブリック・レルム)

道行く人が
楽しめるコンテンツ



道路に開いた
ファサード

滞在できる屋内
空間

十分な効果の発現には、地区交通の適正化が不可欠

地区交通計画との関係強化

居心地の良い拠点エリア形成の前提となる地区交通の適正化を進めるため、ウォーカブル施策と地区交通計画の連携に係る取組を強化すべき



具体性・即地性の高い地区交通戦略のイメージ

優れた取組の普及・啓発

分かりやすい整理や発信、優れた取組の表彰などを図っていくべき

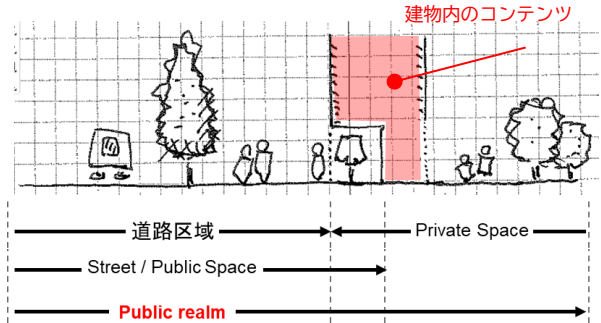
国土交通大臣賞 表彰の例



理念や概念の再整理

広く公共的領域を指す「パブリック・レールム」という発想でウォーカブル施策を捉えていくべき

－ ウォーカブルの範囲のイメージ －



⑥ さらなる検討事項

(まちづくりと一体となった都市交通施策の充実・強化)

- 都市政策と交通政策の実効的な連動を強化するための、計画から事業の各段階における連携や一体性を高めていく方策の検討
- 都市交通軸の強化や拠点エリアの形成を包括的かつ一体的に進める、事業制度をはじめとした施策の改善・充実に向けた検討
- 各自治体がエビデンスに基づき施策の検討や実施を進められるよう、既存の調査手法を補完する交通手段の実態等を簡易に調査するための方策の検討
- 来たるべき自動運転社会やデジタル社会の進展を見据えた中長期的な視座に立った都市交通施策のあり方に関する検討

(都市交通軸の強化)

- 公共交通のサービス水準の向上等と、沿線への土地利用誘導や端末交通の充実等、公共交通の需要創造に資する政策について、一貫性をもって連携して取り組む方策の検討
- サービス水準の向上がもたらす、外出行動やトリップ、消費行動、周辺土地利用、その他の波及効果について、シミュレーション等も活用しながら分析・評価するようなエビデンス構築に向けた検討

(拠点エリアの魅力や快適性の向上)

- 拠点エリアの魅力や快適性、安全性を高めるための駐車場のフリッジ等への適正配置など、歩行者や自転車、公共交通を中心としたウォーカブルなエリア形成を実効的に進めるための方策の検討
- 「お出かけ」を促し、健康や包摂性、都市の活力の向上等に資する都市空間のイメージとその実現方策の整理



これからの都市交通施策の方向性
～「拠点」と「軸」でアチコチお出かけを促進～
(都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめ)

令和8年7月
発行：国土交通省 都市局 街路交通施設課



MLIT

