

第3回 高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会

日時：令和8年9月11日(金)14:00～16:00

会場：高知県立高知城歴史博物館 1階 ホール

(〒780-0842 高知県高知市追手筋2-7-5)

次 第

1 開会

2 報告事項

(1) これからの都市交通施策の方向性について 参考資料

3 協議事項

(1) 第2回路面電車あり方検討会の振り返り 資料1

(2) 路面電車の長期的なあり方(中間とりまとめ_案) 資料2

- ・事務局説明
- ・意見交換

4 閉会

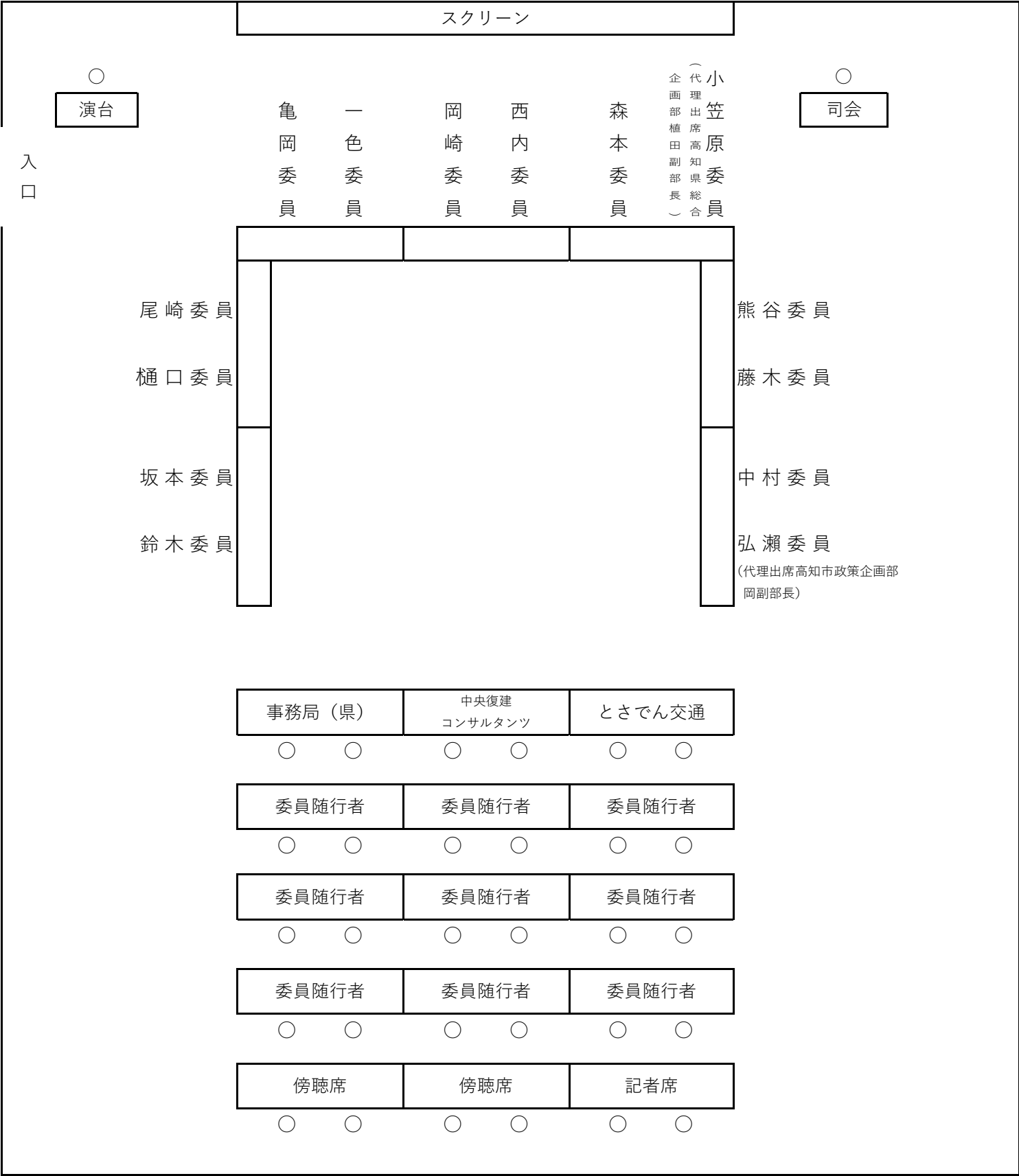
〔配付資料〕

- ・座席配置図
- ・出席者名簿
- ・資料1 第2回路面電車あり方検討会議事録
- ・資料2 路面電車の長期的なあり方(中間とりまとめ_案)
- ・参考資料 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～
(令和8年7月_都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめ)

第3回 高知県地域公共交通活性化協議会 路面電車あり方検討会

令和8年9月11日（金）14時～

高知県立高知城歴史博物館 1階 ホール



令和8年度 第3回高知県地域公共交通協議会 路面電車あり方検討会出欠一覧

所属・団体名等	氏名	出欠		備考
		出席	欠席	
高知工科大学 教授	西内 裕晶	○		(会長)
高知工科大学 名誉教授	熊谷 靖彦	○		
早稲田大学 教授	森本 章倫	○		(副会長)
四国運輸局 交通政策部 交通企画課長	岡崎 北斗	○		
四国運輸局 鉄道部 計画課長	一色 利彦	○		
高知市副市長	弘瀬 優	○		代理出席 岡副部長
南国市副市長	渡部 靖		○	
いの町副町長	濱田 文晴		○	
高知県総合企画部長	小笠原 直樹	○		(副会長) 代理出席 植田副部長
とさでん交通株式会社 代表取締役	樋口 毅彦	○		
株式会社県交北部交通 代表取締役	鈴木 憲二	○		
高知東部交通株式会社 代表取締役	坂本 泰資	○		
特定非営利活動法人 N P O 高知市民会議事務局長	尾崎 昭仁	○		
国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所長	藤木 裕二	○		
高知県土木部道路課長	中村 征彦	○		
高知県警察本部 交通企画課長	亀岡 有	○		

出席14名、欠席2名

第2回 高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会 議事録

日 時 令和8年8月5日（水）10:00～11:30
場 所 高知市役所たかじょう庁舎 6階 大会議室
出席者 委員 16 名中 15 名

1. 開会

（事務局 高知県交通運輸政策課 岡田課長補佐）

定刻となったので、検討会を開始する。資料は机上に配布している。また、あわせて机上に昨年度調査結果の報告書を配布しているので、あわせてご確認いただきたい。

開会にあたり、検討会会長より挨拶を願う。

（高知工科大学 西内教授）

本日は、ご多用のところ、また酷暑のなか、検討会へのご参集に感謝する。前回検討会では、サービス水準向上、収支改善に向けた活発なご議論をいただいた。今回は、設備投資、人材確保、持続可能な地域公共交通ネットワークと都市政策との連動等についてご意見をいただきたい。秋頃には、路面電車の10年後のあり方をとりまとめたい。委員には、忌憚のないご意見を願う。路面電車は、高知の重要な財産であり、維持し持続可能なものにしていくために、よりよい方向を模索していきたい。

（事務局 高知県交通運輸政策課 岡田課長補佐）

出席委員は、16名中15名の出席である。過半数の定足数を満たし、本会議が成立している。
以降の進行は、西内会長に願う。

2. 協議事項

（1）第1回路面電車あり方検討会の振り返り

- ・ 信号制御について
- ・ 電停のネーミングライツについて

（高知工科大学 西内教授）

資料説明を願う。

（高知県 交通運輸政策課 武政チーフ）

資料1に基づき説明。

（高知工科大学 西内教授）

確認をお願いした項目について、各委員よりご報告を願う。

（高知県警察本部 交通企画課 亀岡課長）

前回検討会で主な取組みとして、利便性向上に向けた公共交通優先信号（PTPS）による待ち時間削減、速達性・定時性向上が事務局より説明された。会長より、導入可能性検討の指示をうけ、県交通運輸政策課、とさでん交通㈱、県警交通規制課により、2回の検討会を開催した。現状共有、優先的に整備すべき箇所について、意見交換をしている。今後も、路面電車の速達性向上に向けて検討を重ねて参る。

（とさでん交通株式会社 近藤執行役員 運輸副部長兼電車事業部長）

電停ネーミングライツについて回答する。当社では、2017年（平成29年）よりすでに実施しており、現在は2か所で継続している。今後も、車体広告等とあわせ、継続して取り組んで参りたい。

（高知工科大学 西内教授）

質問、意見はあるか。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

PTPS を検討されているとのことであるが、どうかと思う。理由は、効果として統計的にみると数%の走行時間短縮が図られる一方、費用を考えると、物入りであり、車載器搭載で 20～30 万円、路上装置数百～1 千万円程度、センターのソフト変更等を要する。費用に見合う効果があるか疑問。

さらには、信号系統を乱すことで、渋滞の要因にもなりかねないので、実施するだけの意味があるかどうか。ただし対策は必要であると考えており、例えば、UTMS にある 9 つのシステムのうち、FAST、緊急車優先とするものがある。導入には県警の反対が想定されるが、効果や利便性向上を考えると、一考に値するのではないかと。

使用するメディアは、光ビーコンを使用しているのではないかと。国としては、700MHz の無線での制御を推進していると聞く。将来的には、それを使って自動運転にもつながればよい。結論としては、PTPS を考えるより、あるいはもっとさらに上をいくことを考えてはどうか。

それから、前回、右直分離の話があった。これは、利便性でなく安全性に資するし、安全は全てに優先する。安全を考慮するため、十分検討すべきと考える。

(高知工科大学 西内教授)

様々な優先順位がある。右直分離のような制御方法を導入すると、目の前で問題になっているのは、右折車両が軌道敷内に進入していることを矢印制御で回避できるものである。PTPS、FAST といったシステム以外にも、安全面で多大な効果がある取組みであると考えている。自動運転を見据えた手法は、様々な想定される。費用対効果を踏まえ、どうあるべきか、優先順位を整理できればよい。

他に質問、意見はあるか。

(国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所 藤木所長)

議事録 6 頁で、デジタルサイネージについて持ち帰って検討したいと発言した。その検討結果を報告したい。前回の振り返りとしては、電停に時刻表等を掲示するデジタルサイネージ導入と、企業広告の掲出による広告収入確保及び収支改善という方法があるという発言があった。同時に、道路区域であり、道路占用物で収入を得るのはいかなるものかという発言もあった。そのため、私が持ち帰り検討することとなった。

結論として、収益を得ることは可能である。熊本県の路面電車で事例がある。広告料収入は、電停維持管理に充当することが条件となる。デジタルサイネージ導入、企業広告掲出の話を進める際には、当事務所へご相談いただきたい。

留意点として、電停は道路中央部に設置されていることから、広告等のきらびやかなものを掲出すると、自動車運転手の目に入る。交通安全確保の観点から、県警に意見照会することを推奨する。

(高知工科大学 西内教授)

デジタルサイネージへの広告掲出と、維持管理への活用は、推進できればというポジティブな意見であった。他に質問、意見はあるか。無いようなので、次の事項に移る。

(2) あり方の検討

・事務局説明

(高知工科大学 西内教授)

資料説明を願う。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

資料 2 (1～6 頁) に基づき説明。

(とさでん交通株式会社 経営企画室 梅原課長)

資料 2 (7～8 頁) に基づき説明。

・意見交換

(高知工科大学 西内教授)

意見交換とする。説明に関して、質問、意見はあるか。

(高知市 弘瀬副市長)

8 頁に、処遇改善や、外国人材登用等の記載がある。高知市として協力したいと考える。高知市の市営住宅が市内に点在している。低廉な家賃で低所得者層等に貸し出しているが、人口減少や、民間による供給を踏まえ、部屋が余っている現状にある。公共施設のあり方見直しで、統廃合を今後検討していくなか、市営住宅で老朽化したものの廃止などを進めることになる可能性がある。補助金を出している国土交通省との協議のもと、現状は公益性のある民間 2 事業者に借り上げていただいている。とさでん交通(株)においても、活用を検討いただく余地があるように考える。

(高知工科大学 西内教授)

現有資源を活用する意見であった。積極的な連携を願う。

(四国運輸局 鉄道部 計画課 一色課長)

3～4 頁の設備投資等について、国土交通省では、設備投資、メンテナンスの費用に対し、整備への補助制度を用意している。橋梁、線路、電線について、鉄道施設総合安全対策事業費補助制度では、国が 1/3 を補助している。この補助制度は、とさでん交通(株)においても活用いただいているので、引き続き活用いただきたい。鏡川橋等の橋梁の改修については、この補助制度の活用が可能だが、費用が高額になることが想定されることから、満足な補助ができない可能性がある点に留意いただきたい。耐震診断等の結果を踏まえ、必要に応じて活用を検討いただきたい。

次に 5 項の車両整備について、本年度はとさでん交通(株)に訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金（インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業）を活用いただいた。今回は、事業費約 3 億円に対し、1/2 を国が負担している。これは、毎年となると難しい可能性があるが、継続して活用検討を願う。

とさでん交通(株)の車両は、歴史があり、観光資源の一つとしての側面もある。観光庁のインバウンド向け補助として、本年度より「ローカル鉄道観光資源活用促進事業」を創設した。インバウンドが東京、大阪に集中するなかで、地方誘客のため、ローカル鉄道を観光資源として、地方への誘客を図るものである。観光列車、観光の取組み、ツアー商品の造成等に活用できる可能性がある。路面電車そのものを観光資源として活用することに対しても本年度から補助対象としているので、活用を検討いただきたい。鉄道施設の乗り心地改善に向けて鉄道そのものの観光の魅力を高めるという意味で、線路整備に活用している事例もある。説明がつけば、幅広く活用できる。またご相談いただければと思う。

(高知工科大学 西内教授)

活用できる補助金は、徹底的に活用する方向で進めたい。耐震診断の早急な実施、線路設備の計画的な更新、車両更新等で、より安全な路面電車としていきたい。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

4 項のレールについて疑問に思った点がある。定期検査に基づいた修繕としていたところ、計画的に実施するには、ペース向上が必要とのことである。修繕の考え方を伺いたい。電気設備では MTBF という考えがあるが、レールはそうしたのではなく、摩耗の状況等の考え方や基準があるのではないか。こうしたことを考慮したうえで、更新ペースを向上させる必要があるとの考えか。

(とさでん交通株式会社 近藤執行役員 運輸副部長兼電車事業部長)

基本的に、現状は、国に届け出ている検査、巡視等を実施し、状態が悪くなってきた箇所を対象に修繕、メンテナンスを施している。また、連続的に損傷がある場合は、設備投資として交換している。当社の路線は、営業キロが長いことから、年間 300～400m を実施しても、行きつかないところがある。修繕、設備投資を合わせながら、設備投資の延長を伸ばし、安全な輸送を維持したいところである。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

脱線事故が新聞で報じられることがあり、安全性が気になる。現状でも大丈夫と理解してよいか。

(とさでん交通株式会社 近藤執行役員 運輸副部長兼電車事業部長)

脱線事故は、とさでん交通株でも事例がある。事故は、ヒューマンエラーなどを含め、複合的な要因がある。日々の巡視、点検等で、安全に運行できるレベルを維持して運行している。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

根拠をもって実施したらよいと思う。レールは、上に載っている重量等で摩耗度合いが変わる。路面電車の通過回数や速度等により、10年で何mm減少するといった視点で、更新周期をあわせて実施してはどうか。

(とさでん交通株式会社 近藤執行役員 運輸副部長兼電車事業部長)

通過回数等ではなく、レールの摩耗度合等の数値的な基準値は持ち合わせている。列車走行キロ、自動車横断、枕木・道床の状態等を含め、全体的に判断をして対応している。自動車通過箇所は、レールより枕木、道床の損傷が激しいこともあり、道路管理者との協議等により修繕、改良等を実施している。

(高知工科大学 西内教授)

他に質問、意見はあるか。引き続きの説明を願う。

(高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ)

資料2(9～20頁)に基づき説明。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

資料2(21～22頁)に基づき説明。

(高知工科大学 西内教授)

質問、意見はあるか。

(四国運輸局 交通政策部 交通企画課 岡崎課長)

10頁では、富山市と高知県内での状況を整理いただいている。地域公共交通計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画等に、10頁に記載された内容を全て位置づけなければならないというわけではないが、各地域の状況に応じて、また、他地域での計画を参考に、各内容について検討いただければと思う。

国からは、様々な計画策定を自治体に依頼している。計画策定のポイントは2点ある。1点目は、計画に沿った一貫した施策展開を図ること。2点目は、計画に位置づける内容を関係者間で議論すること。交通部門、まちづくり、都市計画部門等で、各計画への位置づけを議論いただければと思う。

21頁目、公共交通ネットワークのあり方として、路面電車を軸としたバスの支線化等がイメージとして示されている。これは、これまでの協議を踏まえ、一定の合意形成が図られてきていると思う。一般的には、路線別にバス等のフィーダー化を検討していくことになると思うが、路線によって、例えば朝夕は中心部への通勤通学の直通需要が多く、昼間は途中の拠点への移動が多い等、時間帯や曜日による需要変化が見られる場合がある。路線再編の検討では、路線単位の検討だけでなく、時間帯や曜日の視点でも検討が必要と考える。

改善の方向性では、ご認識いただいております。念のための発言であるが、交通結節点の整備・機能強化については、時刻表の調整もあわせて実施いただきたい。

(高知工科大学 西内教授)

路線再編の際には、需要の時間変動等も加味して検討すべきというご提案であった。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

2点、意見や要望を発言する。1点目は、交通ネットワークのあり方にかかる20～22頁の考え方は、以前より協議されてきた内容である。今回、実効性のある姿として力強く書いていただいている。この絵のイメージまでは、これまで協議してきて、一定の合意が図られてきている。問題はこの先であり、この実現に向けた具体的な工程に基づく実行である。今後の議論、内容に期待したい。例えば、21頁では、交通結節点

設定とバス支線化という発想がある。16～7年前には、地域内フィーダー系統という考え方や国庫補助がなく、国庫補助対象系統は、複数市町村にまたがる地域間幹線系統が条件となっていた。これを再編し、交通結節点で路面電車等に乘換えさせる際、支線も国庫補助対象にするよう、高知県からも国へ要望した経緯がある。現在ではフィーダー系統、支線も国庫補助対象となっているが、こうした制度が構築された後でも、現在の状態にある。これがなぜ進まないのか、ネックになっているところを追求し、解決することが期待されると思う。

まちづくりの項目は、非常に重要と考える。まちづくりの中の地域公共交通である。まちづくりと交通との関連では、交通ネットワーク効率化に着目されているが、まちづくりの中での需要創出という観点をひとつの柱としていただければと思う。例えば、前回の論点にあった収支改善で、利用促進へ言及があった。路面電車の棧橋線（はりまや橋～棧橋通五丁目間）は、高知南高校設置時に利用が増えたが、高知南高校廃校で利用が減少している。現在、新県民体育館整備の話が進んでおり、規模の拡大や、多機能の整備等により、イベント等の回数が増加することが想定される。そうなれば、路面電車の利用が格段に増えると思われる。こうした集客施設は、幹線となる地域公共交通に近いところに立地することが良いと考える。これを民間事業者に求めることは難しいが、公共施設については、需要創出の観点から、路面電車の沿線に立地することができれば、より持続可能な路面電車になるのではないかと思う。

（高知工科大学 西内教授）

需要創出の観点である。公的な施設立地が路面電車沿線であれば、需要の形が変わってくる。

類似した話として発言する。本日の資料の13頁に、富山市立地適正化計画がある。居住誘導区域の考え方では、よりコンパクトな居住にすべく、駅・電停やバス停周辺で設定されている。都心だけでなく、各地域の拠点になる地域も設定されている。まちづくりとして位置づけて、その先にどうするかという答えの一つが、富山市事例であると思う。何をしたいかという点で考えると、交通工学の視点では、**自家用車に依存しなくても生活できるまちを作っていく**ということである。自家用車の需要が少しでも減ると、渋滞が大きく改善されることが分かっている。土佐国道事務所の渋滞対策協議会では、コロナ禍の渋滞を検証した記憶がある。2～3割の交通需要減少で、県内の渋滞が大きく減少していた。とある自治体の事例では、自動車1割減少で渋滞が半減するという試算もある。こうした実現に向けたまちのかたちは、「コンパクト・プラス・ネットワーク」が一つの考え方になる。路面電車沿線へ各種施設を配置して、地域公共交通だけで移動できる環境構築をすることも需要創出であるし、そもそも居住地域を路面電車等周辺に誘導することで、自動車需要を削減し、地域公共交通を活性化し、まちの渋滞がなくなり、自動車事故が減少し、より安全なまちになるというストーリーかと思う。立地適正化計画改定の際には、こうした目標を盛り込み、公共交通の役割を明確化していきたい。そうしていただきたいということが、あり方検討会のひとつの意見かと思う。

（早稲田大学 森本教授）

西内先生の発言に賛同する。富山市のコンパクトシティ政策がひとつのひな形である。駅周辺のまちづくりとして、国土交通省では、「駅まち空間づくり」「駅まちデザイン」として、駅中心のまちづくりを、手法を含めて提案されていることから、ぜひ参照いただきたい。海外でのTOD（公共交通志向型開発）、日本型の沿線まちづくり等も進んでいることから、参考にしていきたい。

21頁、地域公共交通ネットワークのあり方をご議論いただいております。こうした再編は重要であると考えます。将来像へネットワークをどのように再編するかがひとつの鍵になる。先進諸国、アジア等で培った事例があるので、皆さまの知恵を借りながらやっていくとか、あるいはMaaS等によるDXの仕組みによるネットワーク再編をしつつ、収益配分をしていくこと等も必要ではないか。収益配分パターンとあわせて、ネットワーク再編を実施いただきたい。

交通結節点整備・機能強化は、ひとつの鍵になる。近年ではモビリティハブとも言う。バスと路面電車の乗り換えだけでなく、シェアリングモビリティを含む多様な機能が使われる交通結節点整備をあわせて実施

いただきたい。

アナウンスとして、本年7月21日に、国土交通省都市局の都市交通施策の再整理に関する検討会における中間とりまとめが公開された。ぜひ内容をご確認いただきたい。特に2つの視点を議論している。1点は、拠点エリアの魅力向上として、居住誘導区域等、拠点周辺をどうするか、ウォーカブルなまちづくりを推奨しましょうという位置づけ。2点目が、路面電車を含む都市構造軸の評価である。後者は、キーワードとして“需要対応型から需要創出型へ”として、正のスパイラルを回して沿線に人を呼び込む施策をやることを記載している。高知県と国の動きを連動させ、国にとって最初のパイロット自治体に位置づけられるよう、私も努力をするので、皆さまにもご協力いただきたい。

(高知工科大学 西内教授)

都市局の中間とりまとめは、次回振り返りで皆が勉強しておくのが宿題になると思う。高知における将来ネットワークに向けて皆が何をしていくべきか、皆で考えたい。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

補足する。本検討会の中は、地域公共交通をなんとかしようとする集まりであり、地域公共交通中心のまちづくりへ理解がある。一方で、高知県は自家用車ありきの生活も多く、県民全体としての意向、実行するための費用、様々な方々の権利等、難しい問題が生じると思われる。これを後押ししていただける声が少ない気がしている。現状でも路面電車の輸送力は高く、花火大会でも多数の人数を捌けているし、栈橋通であれば車庫から近いので、電停等の改善は必要であるが、相当の増便が可能である。多くの方の合意、後押しが必要と思われるので、県民に対する情報発信で、必要性や、将来を見据えた路面電車のあり方に向けて考えるべき事項として周知が必要である。地域公共交通、路面電車をどうしていくか、そのために皆で考え、協力しないといけないという社会の雰囲気が醸成されないと、なかなかことが進まないという気がする。この発言は、一県民、市民としての発言、地域公共交通関係者の発言として聞いていただけるとありがたい。

(高知工科大学 西内教授)

あり方への理解は、全員からの合意は難しいと考える。事務局として、富山市との意見交換等から得られた示唆があるか。

(高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ)

富山市は、高知と同様に自動車優先社会であったと伺った。地域公共交通中心としたまちづくりにしていくというトップの判断、推進する行政担当者の苦労を伺った。こうした意識の醸成は、我々から粘り強く発信していくしかないように思う。引き続き、会議のご議論内容を県民へ周知し、粘り強く利用促進へ取り組むことが重要と考える。

(高知工科大学 西内教授)

富山市役所担当者として、実行に向けた意思はどうであったか。

(高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ)

長年地域公共交通、まちづくりに携わっている人が多くいらしたので、まちづくりと地域公共交通を両輪で進めていこうという意識を強く感じた。

(高知工科大学 西内教授)

高知でもどのように進めるか、考えなければいけない事項である。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

こうしたプロジェクトは、一般的に属人的である。富山市では、当時の森市長によるところが大きい。高知でも、そうした人がいればよいと思う。この資料を拝見すると、昨年度の結果を踏まえたビジョンとなっている。昨年度は、PT（パーソントリップ調査）等に力を注いで進めてきた。PT結果を踏まえてどのように進めるといった内容があれば、ぜひ記載いただいてはどうか。

路面電車は、どうしても維持、継続といった若干後ろ向きに近い表現になっている。路面電車は、せつか

く残っているので、ぜひ新しいことを考えられてはどうか。信号制御に関する FAST のほか、観光資源以外に、メルボルンのような地域公共交通無償化等、若い方が考えられてはどうかと思う。

個別の話として、高知市のデマンドタクシーは、現在 10 以上の地域で導入されているが、当時当初ここまでの広がりを見込んでいなかったことから、そろそろ見直す時期ではないか。

今後の地域公共交通は、ライドシェア、自動運転等が想定される。自動運転は様子見でよいが、ライドシェアは考慮する必要があるのではないか。

(高知工科大学 西内教授)

貴重な提案である。21 頁の役割分担、最適化に向け、いま高知になくても世界を見れば実現しているものは多数あるので、そうしたものの導入など、効率的な運行を図るべきではないかという意見であった。本検討会の結論としては、ぜひ組み合わせたい。

(高知市 弘瀬副市長)

高知市の取組みとして、パークアンドライドを検討している。候補用地としては、バス、電車の沿線に公共用地が乏しいことから、沿線商業施設と水面下で駐車場提供に向けて交渉を進めている。

ライドシェアは、タクシー業界と調整しており、業界との話になってくるものと思う。

デマンドタクシーは、どのような意味合いか。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

デマンドタクシーは、現状でよいのかという視点である。タクシー事業者も、皆が必ずしもやりたいわけではなく、限定的な事業者で進められているため、いつまでも運行できるか継続性の問題がある。また、第二の市営交通といえる規模まで広がりつつあることから、見直す時期ではないかと考えている。

(高知市 交通戦略課 松本課長)

デマンドタクシーは、課題も見えてきている。各地域で整理を進めている。高知市地域公共交通会議で協議し、将来持続可能なデマンドタクシーの形を議論いただきたいと考える。

(高知工科大学 西内教授)

存続といったネガティブな表現は、避けたい。

他に全体を通じて質問、意見はあるか。無いようなので、進行を事務局へ返す。

3. 閉会

(事務局 交通運輸政策課 岡田課長補佐)

資料「あり方検討会の次回以降の予定」に基づき説明。

以上で会議を終了する。

以上

路面電車の長期的なあり方 (中間とりまとめ_案)

路面電車の改善施策の方向性

現状・課題

公共交通ネットワーク

- ① 将来的な輸送力に制約がある中、**効率的で持続可能な公共交通ネットワークが必要**
- ② まちづくりにおける**路面電車の位置づけが限定的**であり、地域公共交通計画との連携強化が必要

利用環境の改善

- ③ 運行情報等の高度化、電停の上屋整備、バリアフリー化の推進など、**待合環境・車内環境の改善が必要**
- ④ 速達性の向上や系統の見直し、乗換の改善による**利便性の向上が必要**

電車事業の継続性

- ⑤ **安全運行に必要な設備投資や、南海トラフ地震対策などの大規模事業の計画的実施が必要**
- ⑥ 利用者が減少する中、**公共交通部門の赤字を縮小させる必要**
- ⑦ 中長期的な運行体制を維持・確保するため、**運転士等の安定的な確保が必要**

改善施策の方向性

まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワーク

- 電車とバスの**並走区間の見直し**、需要に対応した**地域公共交通の最適化**など、**電車を軸とした効率的な公共交通ネットワークの構築**
- **都市政策と地域公共交通計画の連動**を図り、**交通結節点の整備・機能強化**など、**実効性のある取組を実施**

誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通

- 待合環境・車内環境の改善や移動利便性を高める取組により、**サービス水準の向上**を図り、**県民や国内外の来訪者から選ばれる公共交通を実現する**

将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- 行政支援の拡充、地域公共交通計画への位置付けによる**計画的な設備投資の実施**
- 沿線自治体による**利用促進協議会の設置**、運賃改定など**収支改善**を図る取り組みを実施
- 採用数に関する目標設定や各種処遇改善による**人材確保策の強化**

目指す姿

路面電車を軸に、利便性が高く、県民に選ばれ、将来にわたって持続可能な公共交通

施策の体系図

目標

路面電車を軸に、利便性が高く、県民に選ばれ、将来にわたって持続可能な公共交通

基本
方向

まちづくりと一体となった持続可能な
公共交通ネットワーク

誰もが使いやすく、乗りたくなる
公共交通

将来にわたって持続可能な運行体制
の確保

改善
施策

集縮 持続可能な公共交通ネットワーク

- 効率的な運行形態への見直し
 - ・ 電車とバスの並走区間の見直し
 - ・ 需要に対応した地域公共交通の最適化

創 都市政策との連動

- 路面電車の位置づけを具体化
 - ・ 地域公共交通計画に路面電車の方向性を反映
 - ・ まちづくり関連計画に電車の役割・機能等を明示（都市マスタープラン・立地適正化計画等で明示）
- 主要な交通結節点の整備・機能強化
 - ・ モビリティハブの整備
 - ・ 上屋の設置、デジタルサイネージの整備
 - ・ 電停、車両のバリアフリー化
- 集客施設等との連携による需要創出
 - ・ 公共交通での来訪を促す仕組みづくり

伸 サービス水準の向上

- 待合環境・車内環境の改善
 - 乗換利便性の向上
 - ・ モビリティハブの整備（再掲）
 - ・ 電停、車両のバリアフリー化（再掲）
 - 快適性の向上
 - ・ 上屋の設置、デジタルサイネージの整備（再掲）
- 移動利便性の向上
 - 速達性の向上
 - ・ 全国共通交通系ICカードの導入
 - ・ 公共交通優先信号の計画的な導入
 - ・ 線路設備・車両の計画的な更新
 - 運行系統の充実
 - ・ 需要に対応した電車系統の新設・増便・分割の具体化

伸 設備投資

- 計画的な設備投資の実行
 - ・ 大規模事業（南海トラフ地震対策等）の実施
 - ・ 線路設備・車両の計画的な更新（再掲）

伸 収支改善

- 利用促進協議会の設置
 - ・ 沿線自治体による利用促進の強化
- 運賃外収入の増収施策の拡充
 - ・ デジタルサイネージによる広告掲載の拡大
 - ・ ネーミングライツの拡充、ケアドファンディングの実施
- 運賃改定の実施
 - ・ 運行費用等に見合う運賃の継続的検討

伸 人材確保

- 人材確保策の強化
 - ・ 採用目標数の設定、各種処遇改善

改善施策の概要

□ まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワーク

- ① 持続可能な公共交通ネットワーク
- ② 都市政策と地域公共交通計画の連動

□ 誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通

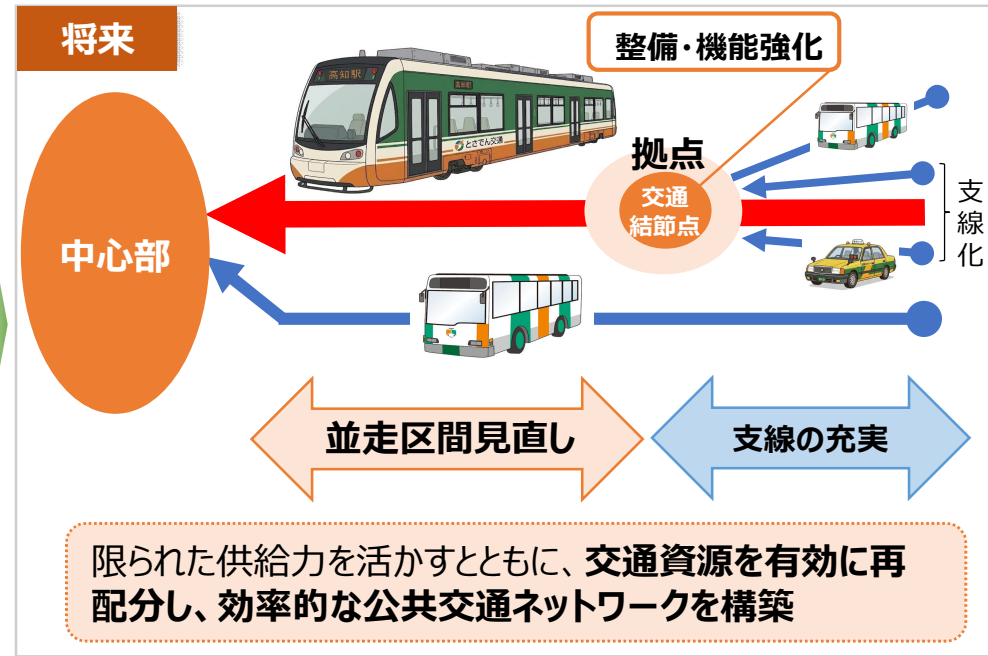
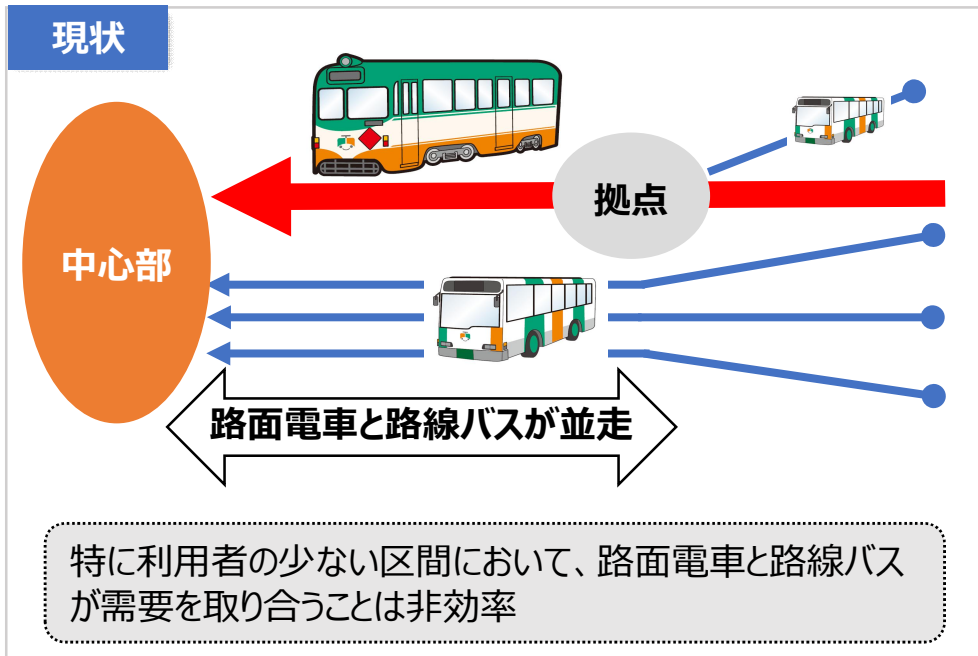
- ① サービス水準の向上

□ 将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- ① 設備投資
- ② 収支改善
- ③ 人材確保

路面電車と路線バスの役割分担を明確化し、相互に補完し合う運行体制を確保する

- 最適な公共交通の組合せ
需要に応じた運行や、デマンド交通・コミュニティバス等の簡素な代替手段の導入など、地域公共交通として最適化を図る
- 交通結節点の整備・機能強化
路線バス等から路面電車への乗換利便性の向上を図るため、電停環境の改善を図る



改善施策の実施スケジュール

	[中期]		[長期]
	R8	R9 ~ R13	R14 ~ R18
電車とバスの並走区間見直し	路線の選定	バス路線再編、ダイヤ改定の実行	
主要な交通結節点の整備・機能強化 (モビリティの整備)	整備・機能強化 箇所の選定	結節点の整備・機能強化の実行	

改善目標

- ・ 電車・バス利用者数の維持・増加

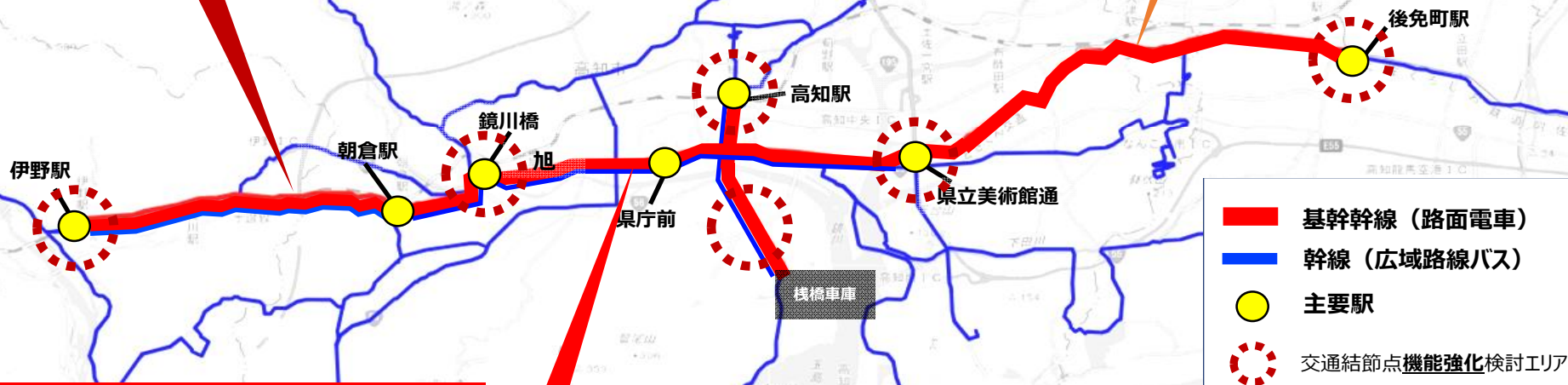
路面電車を幹線の軸（基幹幹線）に位置づけ、路線バス等との役割分担のもと、効率的な運行体制により移動手段を確保

各モードの位置づけ

- ◆ 路面電車：幹線の軸（基幹幹線）を担う
- ◆ 路線バス：幹線機能の補完や支線交通を担う

効率的な運行体制

- ◆ 電車とバスの並走区間の見直し
- ◆ 需要に対応した運行体制の確保 など



路面電車の機能強化（イメージ）

交通結節点の整備・機能強化



低床車両の導入加速化・軌道の改良



パーク＆ライドの強化



その他

- ・ 速達性の向上（キャッシュレス化、PTPS）
- ・ 待合環境の改善（リアルタイムの運行情報提供、電停の上屋設置 等）
- ・ バリアフリー化 など

公共交通ネットワークのあり方 ～都市政策との連動～

概要-P5 他

- 富山市と本県・各市町のまちづくり関連計画（都市マスタープラン・立地適正化計画）を比較
- 富山市では、**路面電車をはじめとした公共交通をまちの基軸に位置づけるなど、公共交通とまちづくりが両輪で推進**されている

【各種計画への位置づけが求められる項目・内容とその位置づけ状況】

視点	項目	内容	富山市 (参考)	①	②	③	④
				県	高知市	南国市	いの町
都市構造	拠点	・各地域で広域拠点、地域拠点等を設定	○	○	○	○	○
		・各拠点の役割や、拠点どうしの役割分担を設定	○	○	○	○	○
		・広域拠点、地域拠点における地域公共交通結節機能の強化	○	○	○	○	○
	軸	・拠点や周辺地域を結ぶ軸として地域公共交通等を設定	○	○	○	○	○
		・地域公共交通関連軸のうち路面電車をJR等と同等に取扱	○	—	—	○	○
	都市空間	・中心市街地活性化	○	○	○	○	○
		・拠点等における歩いて暮らせる生活環境の構築	○	○	○	—	○
		・主要な交通結節点周辺における利便性の高い都市空間の形成	○	○	○	○	○
地域公共交通	利便性向上	・関係者間の連携・役割分担	○	—	—	○	—
		・地域公共交通サービスの利便性向上	○	○	○	○	○
	利用促進	・利便性向上による利用促進	○	○	○	○	○
		・過度な自動車依存なしに生活できる持続可能で利便性の高い地域公共交通実現	○	○	○	—	○
	連携	・乗換拠点の機能向上やパーク/サイクルアンドライド推進	○	○	○	○	○
		・交通空白地等への地域公共交通システム導入	○	—	○	—	—
	持続可能性	・既存都市基盤施設有効活用や統廃合・再配置	○	○	—	—	—
その他	ユニバーサルデザイン	・路面電車の将来にわたる維持・充実や運行体制の適正化	○	—	○	—	—
		・防災に対するまちづくりとの連携による安全・安心な生活環境構築	○	○	○	○	○
	観光	・全ての人が暮らしやすいまちづくり（交通結節点改善等）	○	○	○	○	—
	環境	・路面電車を観光資源として位置づけ	—	—	○	—	—
		・低炭素化社会実現に向けた、自動車から地域公共交通、自転車等への変容促進	—	○	○	—	—

① 高知広域都市計画区域マスタープラン、中央圏域都市計画区域マスタープラン

② 2014都市計画区域マスタープラン、2017高知市立地適正化計画

③ 第2次南国市都市計画マスタープラン、南国市立地適正化計画

④ いの町都市計画マスタープラン、いの町立地適正化計画

富山市

～まちづくり関連計画の概要～

- **路面電車**をはじめとした**公共交通をまちの基軸**に位置づけている
- また、地域生活拠点を区分分けし、**交通結節点の機能強化、結節点周辺における利便性の高い都市空間の形成を推進**している
- お団子と串による『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指している

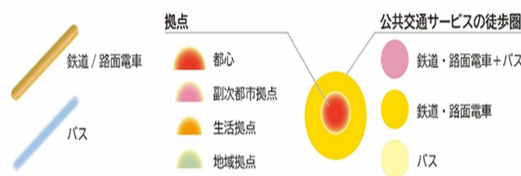
【富山市まちづくりの理念】

『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』を市民とともに目指す。



＜都市の再構築により目指すお団子と串の都市構造＞

使いやすい「串」：利便性の高い公共交通
色付けされた「お団子」：串で結ばれた特色ある徒歩圏

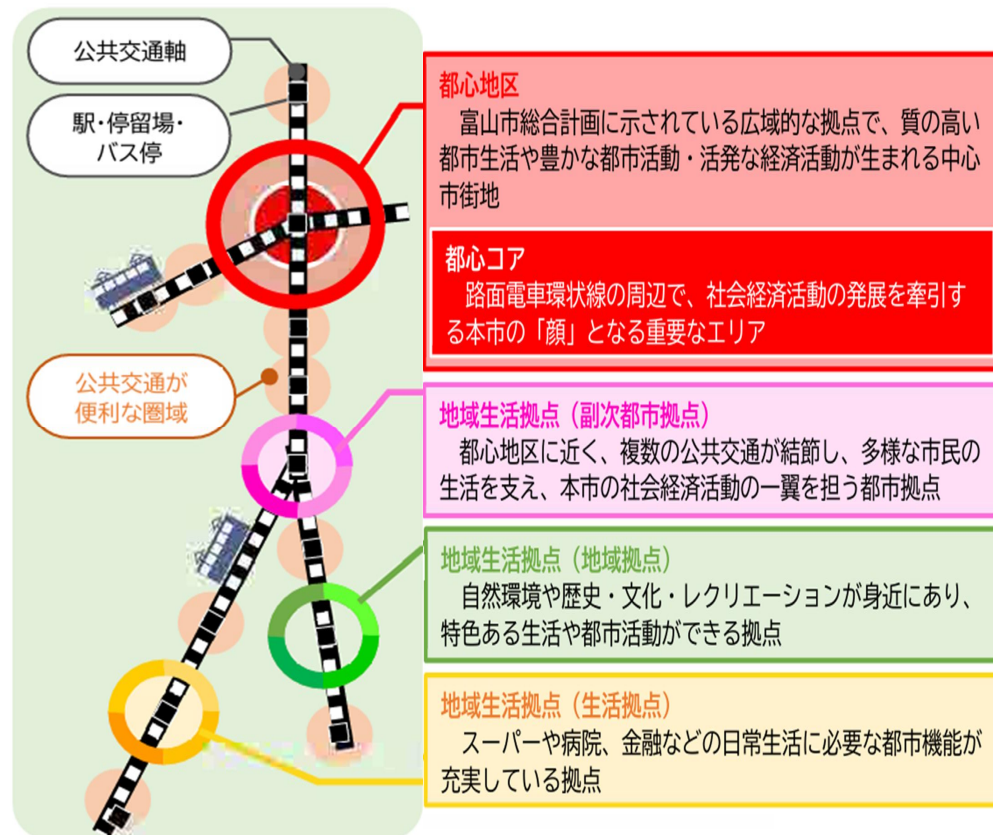


都市の再構築について

既成市街地にある土地や建物、公共交通や道路・公園などのインフラ、既存の都市機能や地域資源、自然環境などの都市のアセット（資産）を最大限に活かし、都市に新たな価値を付加する取組。

【地域生活拠点の拠点像・生活像】

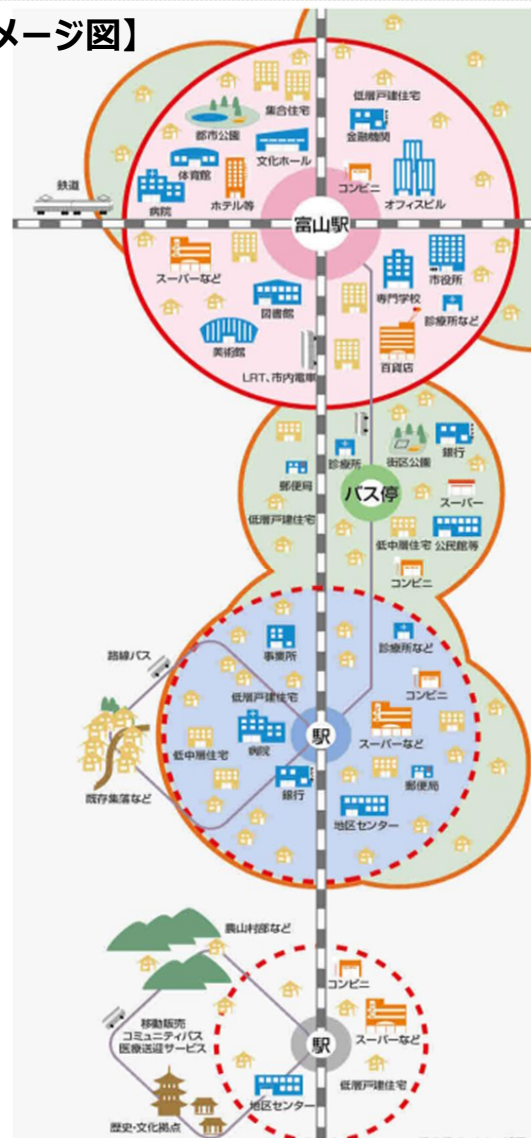
市民や事業者の皆さんとともに地域の個性や資源を活かしながら、ヒト・コト・アイデアが集まり、新たな価値やイノベーションを生み出すなど、地域の魅力を高めることで、市民の生活や活動をより豊かにする拠点を形成します。



出典：富山市都市マスタープラン

- 都心地区や地域生活拠点をつなぐ鉄道や**路面電車**、主要なバス路線等を、コンパクトなまちづくりの基軸となる「**公共交通軸**」に設定
- 公共交通軸の駅や停留場から概ね500m、バス停から概ね300mの公共交通が便利な圏域※を**居住誘導区域**に設定

【イメージ図】



【居住誘導区域】



【居住誘導施策】

- 居住誘導区域内において、一定水準以上の**中古住宅**を購入し、居住する者に**奨励金**を交付
- まちなか以外から**まちなか（＝都心地区）の民間賃貸住宅**へ転入された子育て世帯等へ**家賃助成**を実施

※用途地域が定められた範囲で、公共交通利用に便利な徒歩圏を示す。
居住誘導区域は、この公共交通が便利な圏域の中に設定している。

出典：富山市都市マスタープラン

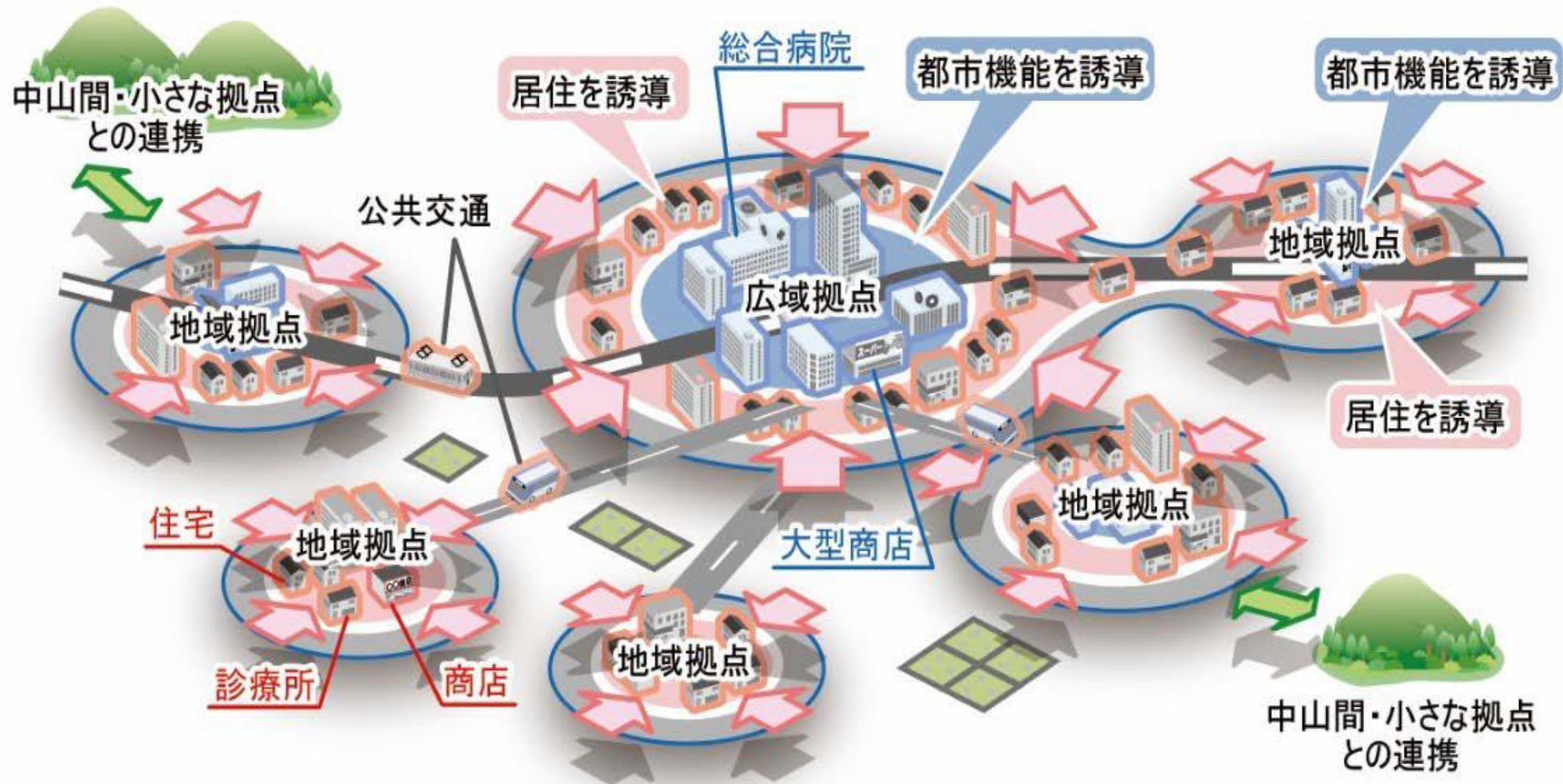
県・各市町

～まちづくり関連計画の概要～

基本方針

- 持続できるまちづくりを進めるため、都市の拡大は行わず、**コンパクトなまちを形成**することで地域の活力を維持
- にぎわいや活力のあるまちづくりに向けて、既存の都市基盤施設を有効活用しながら、中心市街地など**まちの中心となる拠点への都市機能や人口の誘導を図る**

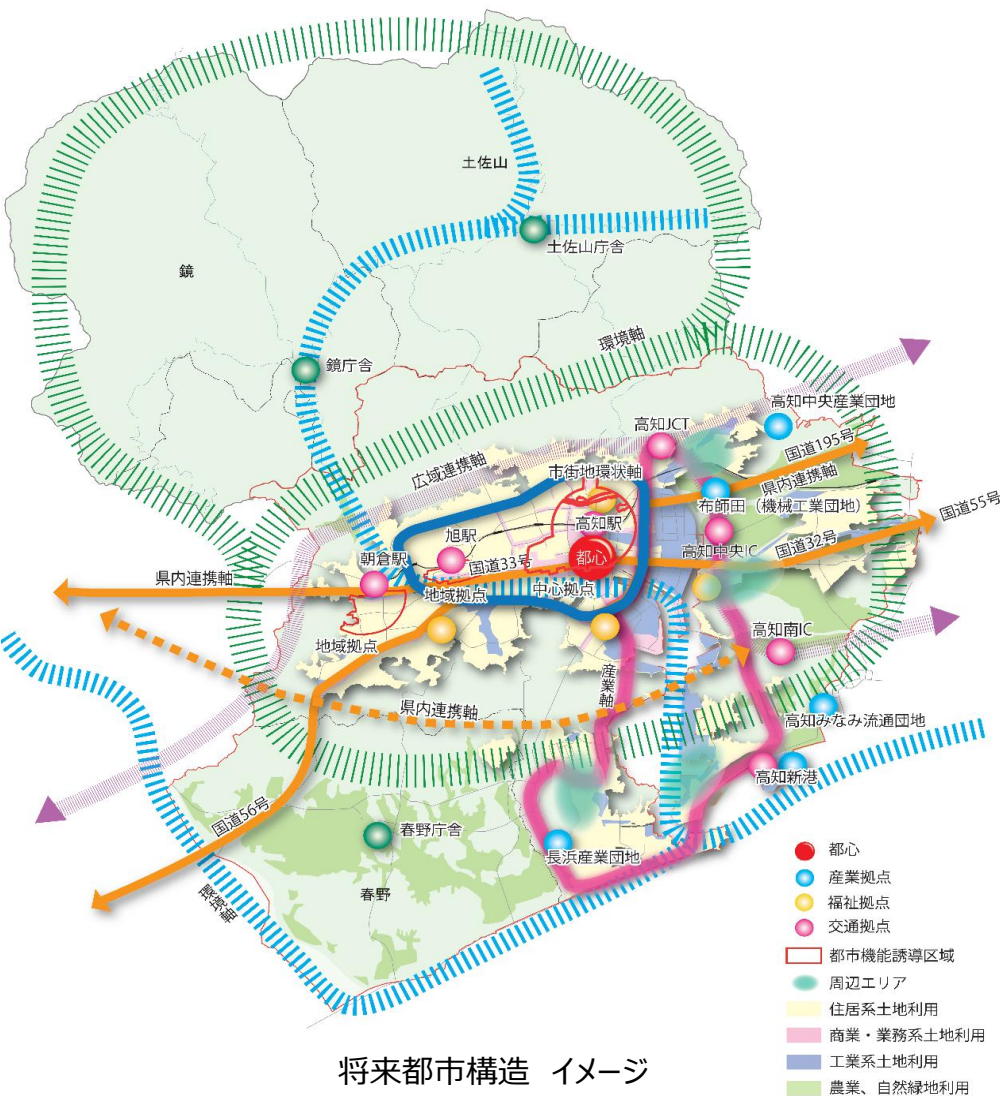
【多極ネットワーク型のコンパクトな都市 イメージ】



基本方針

- 利便性の高い**公共交通ネットワークを軸に、都市機能と居住地の一体的な配置、誘導**を行う
- **公共交通の活性化を図り、地域交流を大切にするコンパクトな暮らしやすいまちづくり**を目指す

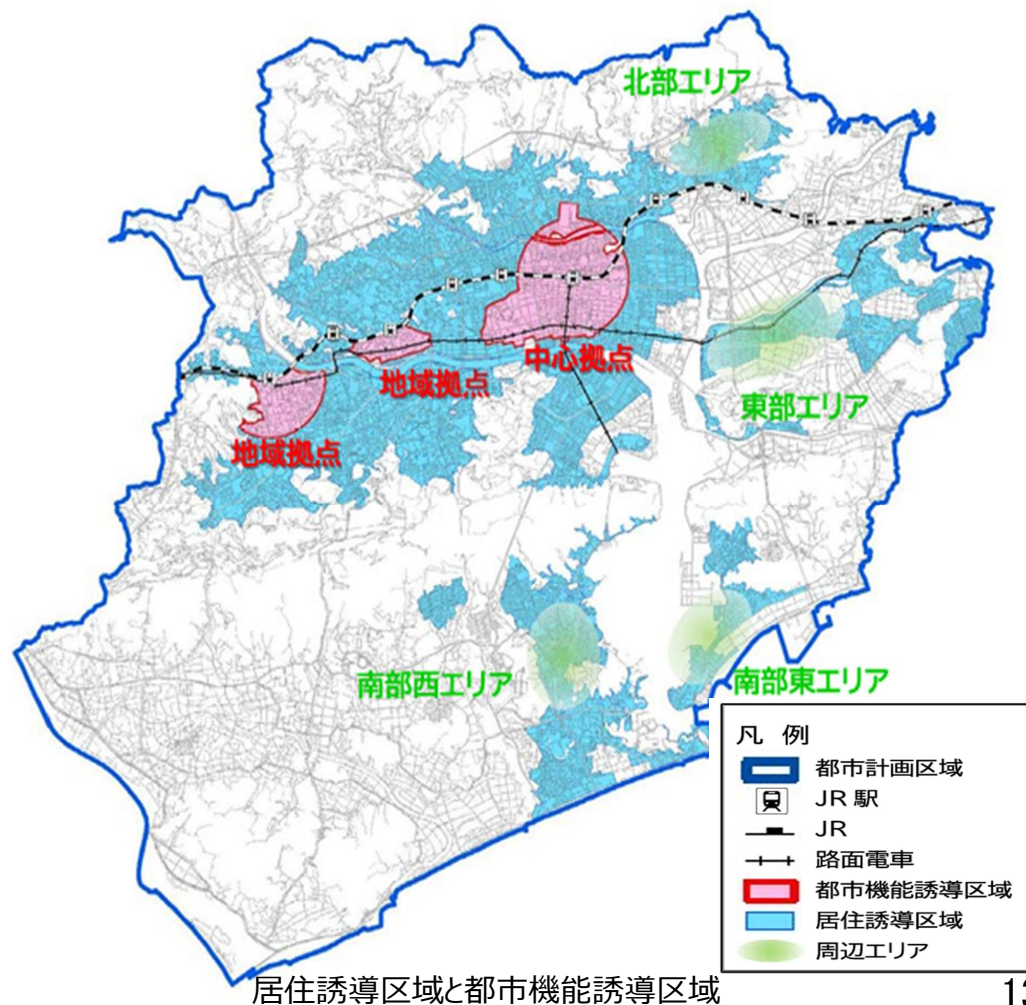
【2014都市計画区域マスタープラン（2021改訂版）】



【2017高知市立地適正化計画（2021改訂版）】

居住誘導区域の考え方

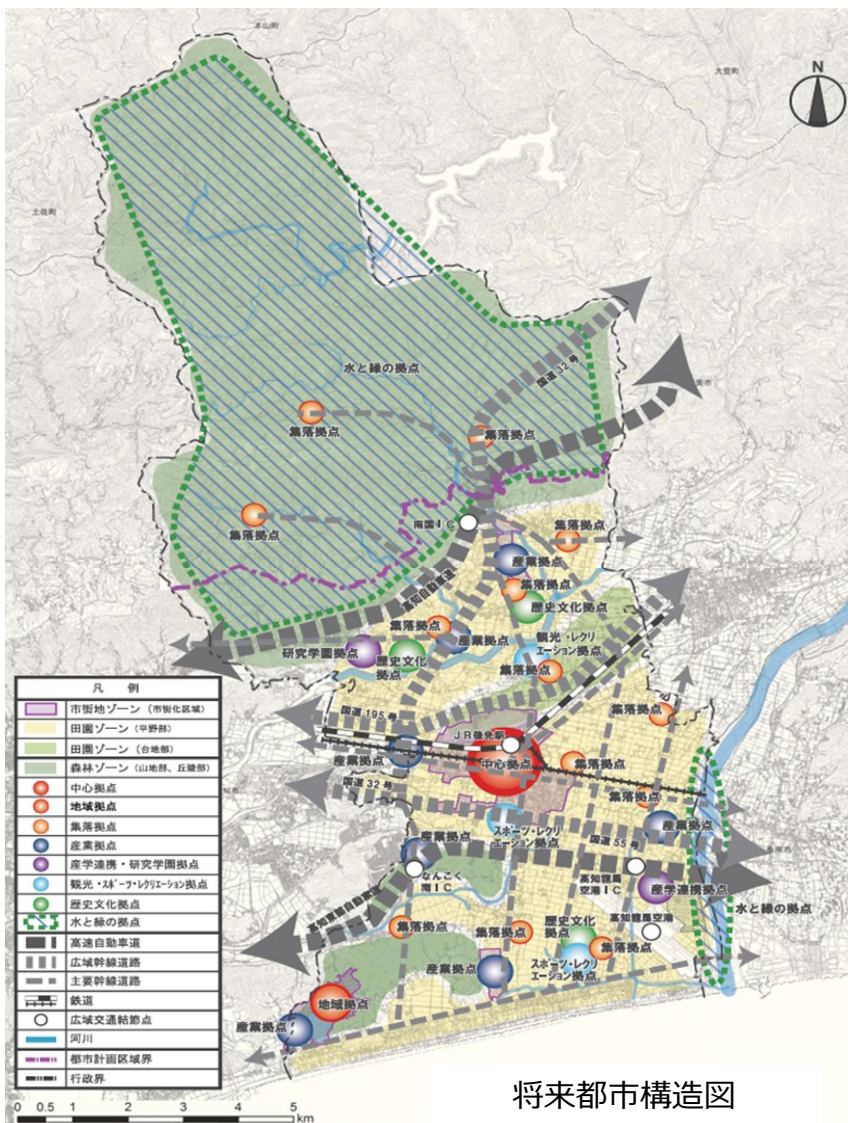
市街化区域のうち災害リスクが高い区域等を除き、居住誘導区域を設定



基本方針

- 中心市街地等に市全体の都市機能を集約したコンパクトシティの形成を図る
- 市民が安心して快適な暮らしが送れる**コンパクトな都市づくりを目指す**

【第2次南国市都市計画マスタープラン】



将来都市構造図

【南国市立地適正化計画】

【公共交通と居住誘導区域の関連性】

次のいずれかに該当する区域を居住誘導区域に設定

- ・ 鉄道駅から800m圏内に位置する区域
- ・ バス停留所から300m圏内に位置する区域

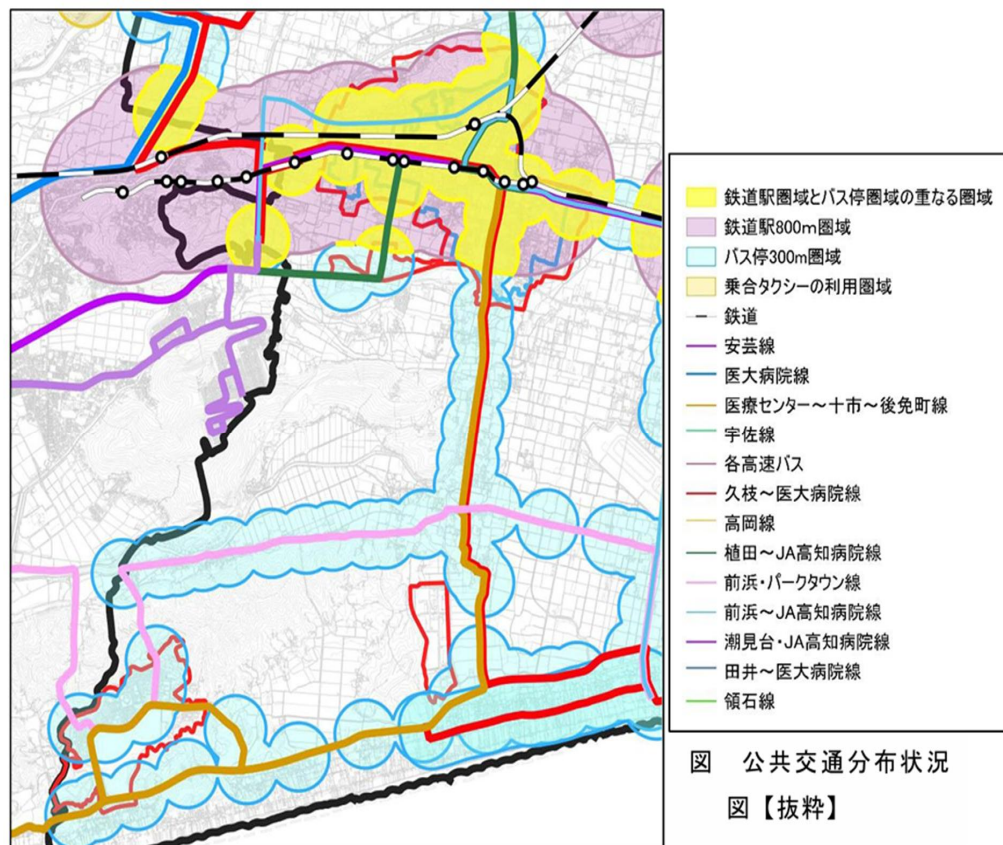


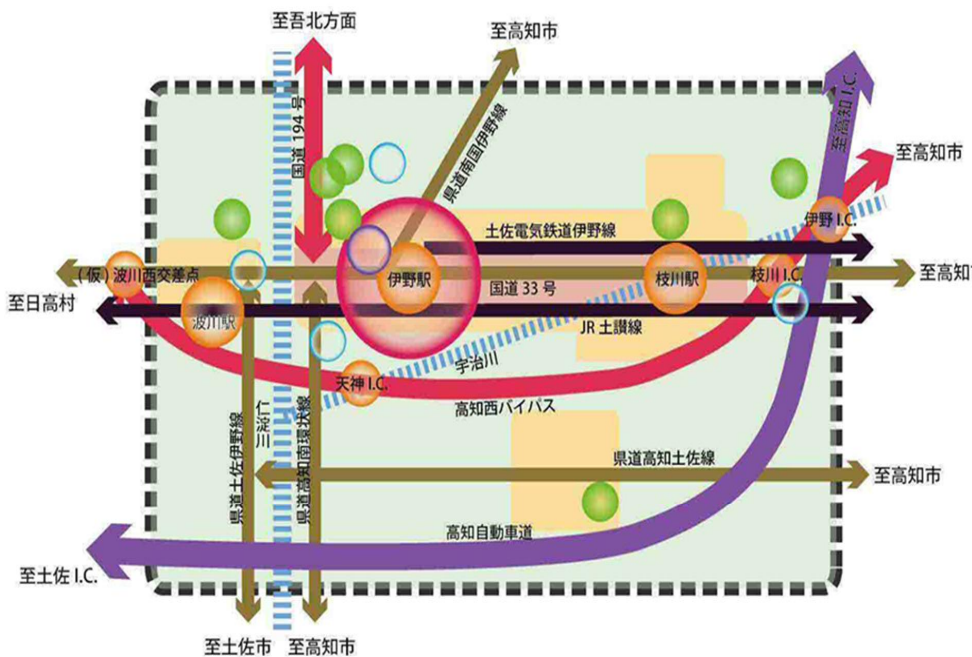
図 公共交通分布状況
図【抜粋】

居住誘導区域（公共交通関連）

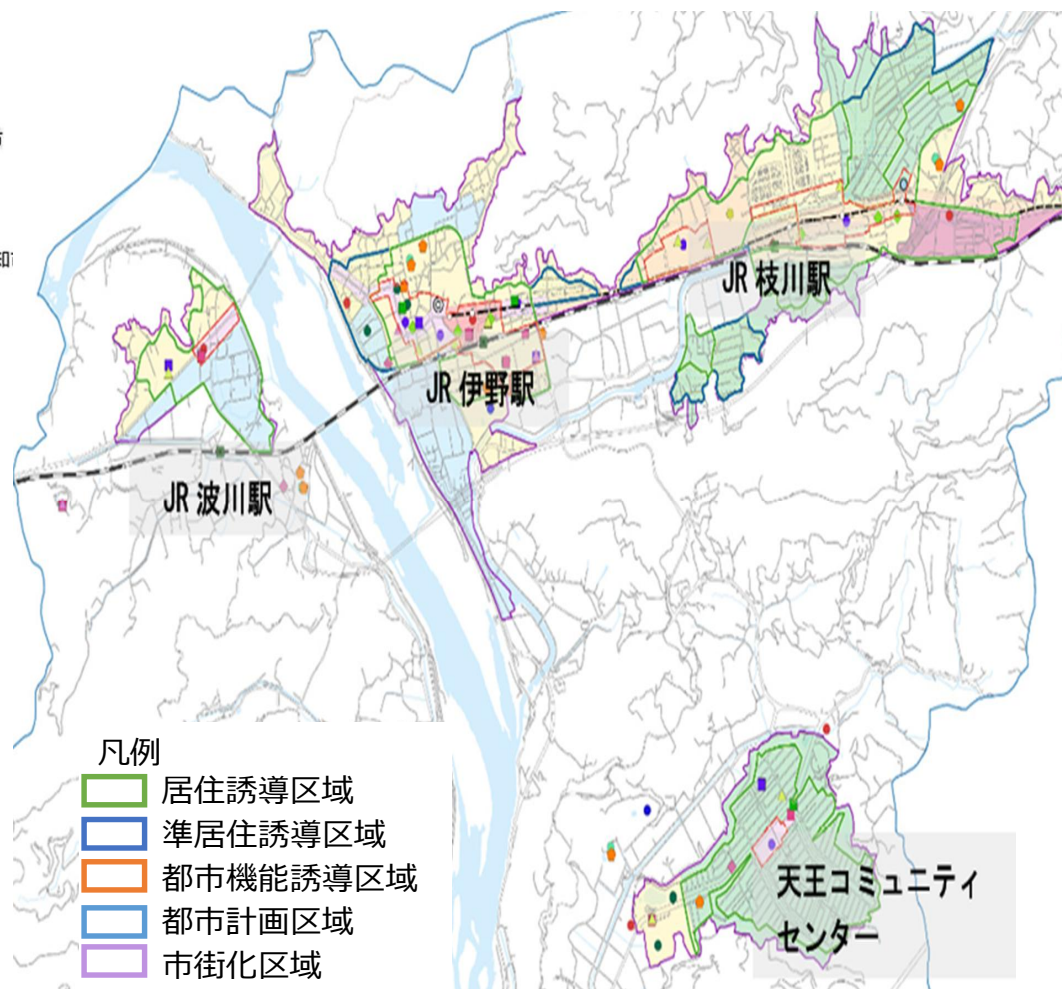
基本方針

- すべての人が安全に移動できるまちづくりを行う（鉄道輸送サービス強化、バス路線再編、交通結節機能強化）
- 自動車依存の生活スタイルから、歩き・自転車・**地域公共交通を選択できるまちづくり**を目指す

いの町都市計画マスタープラン



いの町立地適正化計画



- 都市のコンパクト+ネットワーク化を進める立地適正化計画制度等の取り組みが推進されていること等を踏まえ、策定
- 民間主導でまちづくりの具体的方針や計画の策定が連鎖的・継続的に行われるような「素地づくり」を進める

JR 伊野駅周辺ゾーン

現状

問題点

関連の取組

●高知市といの町を結ぶ路面電車の鉄道駅が立地

●歩道が整備されておらず、駅前からの歩行者ネットワークが不十分

●高知市といの町を結ぶ本地区の玄関口であり、交通結節の拠点として機能

●利用者に比べて待合スペースが少ない

●利用者の駐車スペースがない

●駅前広場から旧松山街道までの道路には歩道が整備済

とさでん交通伊野線

国道 33 号

JJA高知県
伊野支所 JAコスモス
伊野支所

WESTほね関節クリニック

宮内医院

高知銀行
伊野支店

医療法人
慶誠会
高岡内科

駅前通り
あづかりの里

伊野駅

JR 土讃線

●JR 土讃線により北南が分断されている

●当事者である地域住民がどのようなことに困っているかを把握できていない

●まちづくりを自分事として捉える意識、強いインパクトを与える取組が必要

●町営駐輪場の利用率が低く、効果的に活用できていない【ヒア結果】

●駅周辺が暗く、さびれている【「実施の未来を考える会」での意見】

●県交北部交通の路線再編に併せて、大型観光バスの乗入が可能なバスターミナルとしての利用を検討している

●子育て世代包括支援センターにおける育児相談、乳幼児健診などの支援【ヒア結果】

●すこやかセンター伊野では、イベント会場として活用可能な会場を備える【ヒア結果】

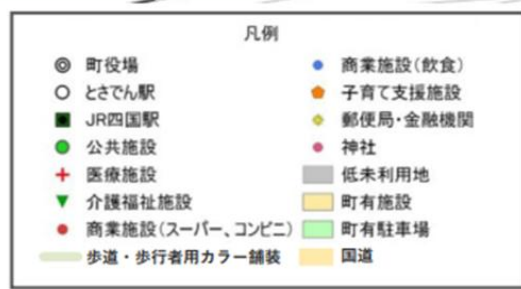


図 ゾーン別の現状・問題点(JR 伊野駅周辺ゾーン)



- 以下、①パーソントリップ調査結果（対象：高知市と南国市の**全域**）と②アンケート調査結果（対象：中央地域の電車及びバス**沿線**住民）を対比し、自家用車及び公共交通の利用状況を確認
- **自家用車利用が最多**であるものの、**沿線住民は公共交通利用割合が比較的高くなっている**

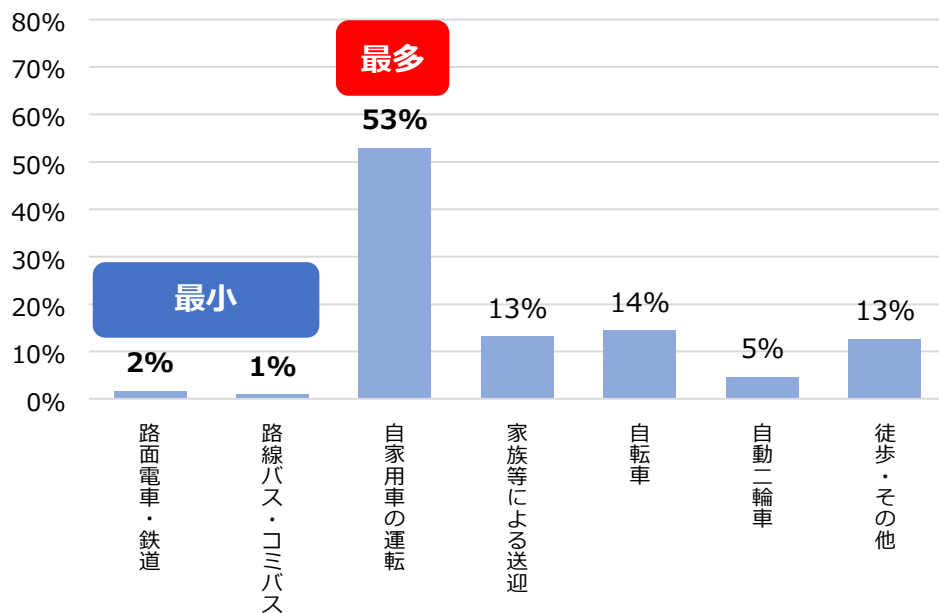
①

令和3年度パーソントリップ調査結果

（対象：高知市、南国市の**全域**）

自家用車中心、公共交通の利用は最小!!

交通手段分担率（平日：トリップベース）



出典：令和3年度_全国都市交通特性調査（全国PT調査）

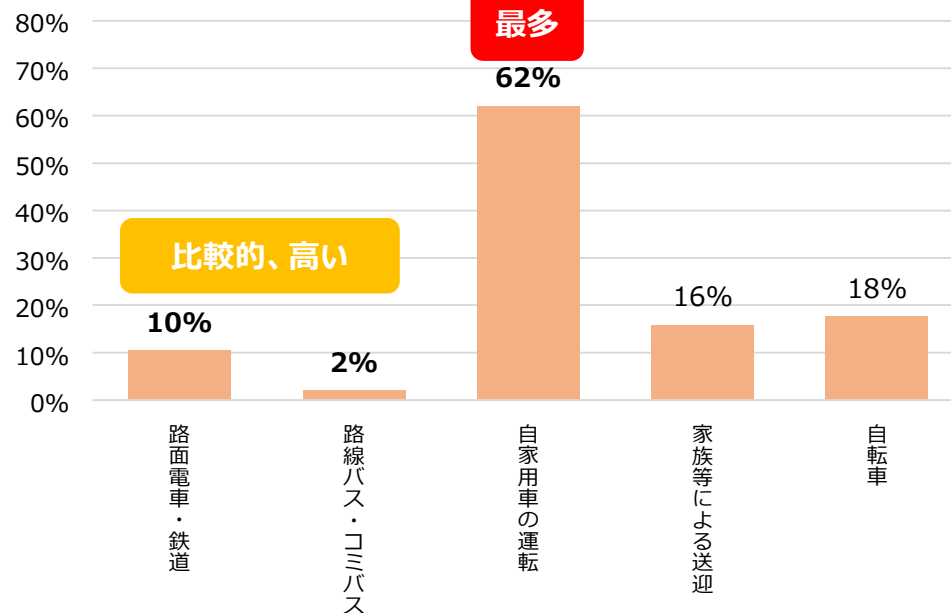
②

令和7年度アンケート調査結果

（対象：高知市・南国市・土佐市・いの町の電車及びバス**沿線**住民）

自家用車中心、沿線住民の公共交通利用は比較的多い!!

各交通手段の利用割合（平日：1日あたり）



出典：路面電車の将来像検討のための調査報告書概要版（令和8年3月）



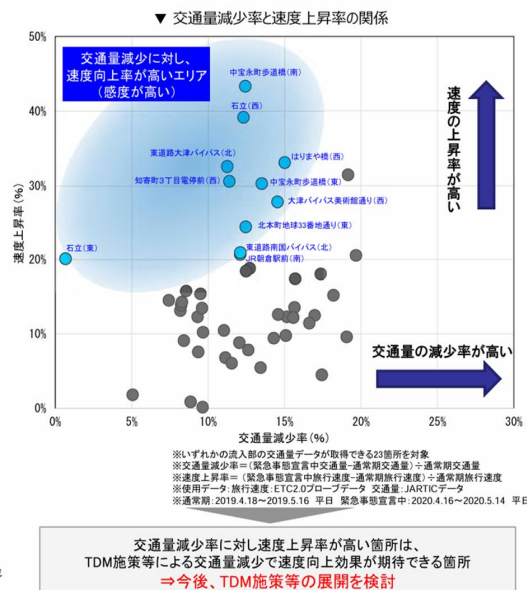
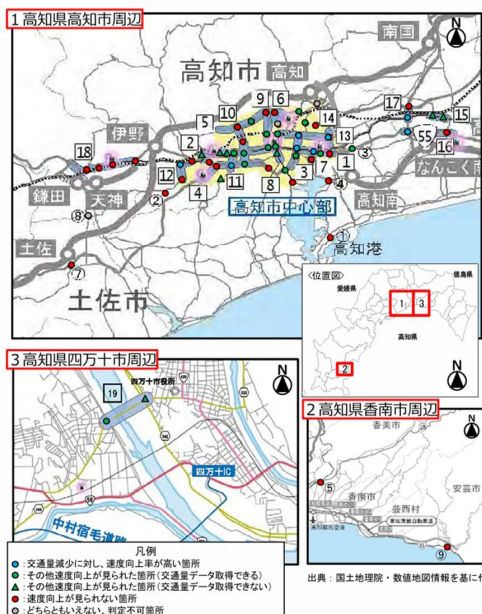
自家用車依存を抑制し、公共交通分担率を引き上げる必要がある！

- **コロナ禍**における高知市周辺では、**交通需要の減少**により、複数箇所速度が向上
- **わずかな交通需要の変化**で、速度が向上し、**大きく渋滞が緩和**されることが分かる
- **自家用車から公共交通への利用転換**が図られることにより、**渋滞緩和につながる**ことが期待される

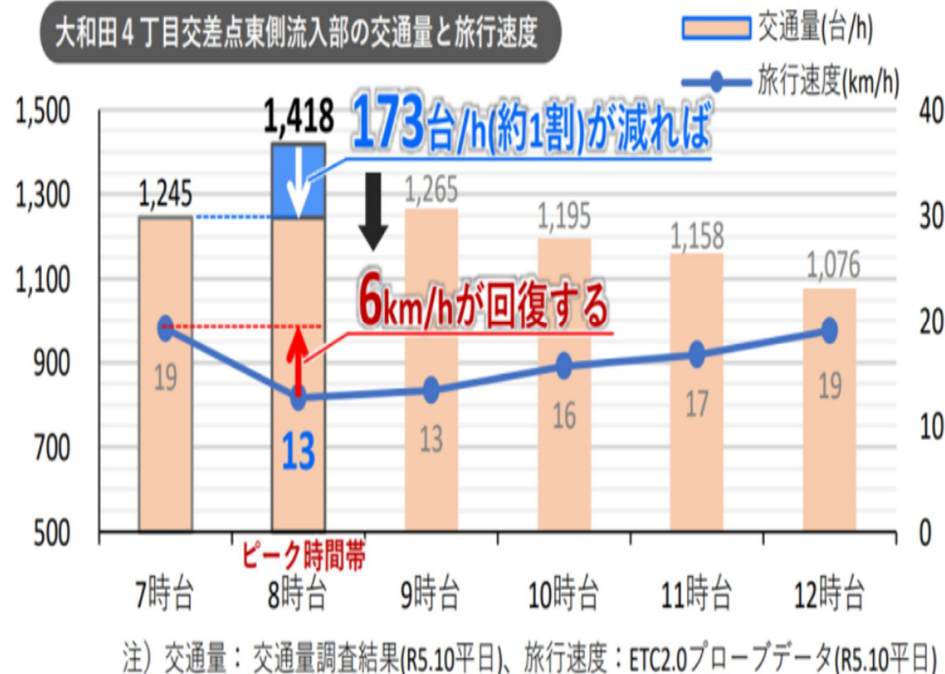
コロナ禍における交通分析

高知県渋滞対策協議会

- 主要渋滞箇所59箇所のうち、緊急事態宣言中に速度向上が見られた31箇所について、交通量減少率と速度上昇率の関係を流入部ごとに分析。
○交通量減少率に対して速度向上率が高い箇所(感度の高い箇所)は、TDM施策等による渋滞緩和が期待できる箇所として今後施策を検討。



8

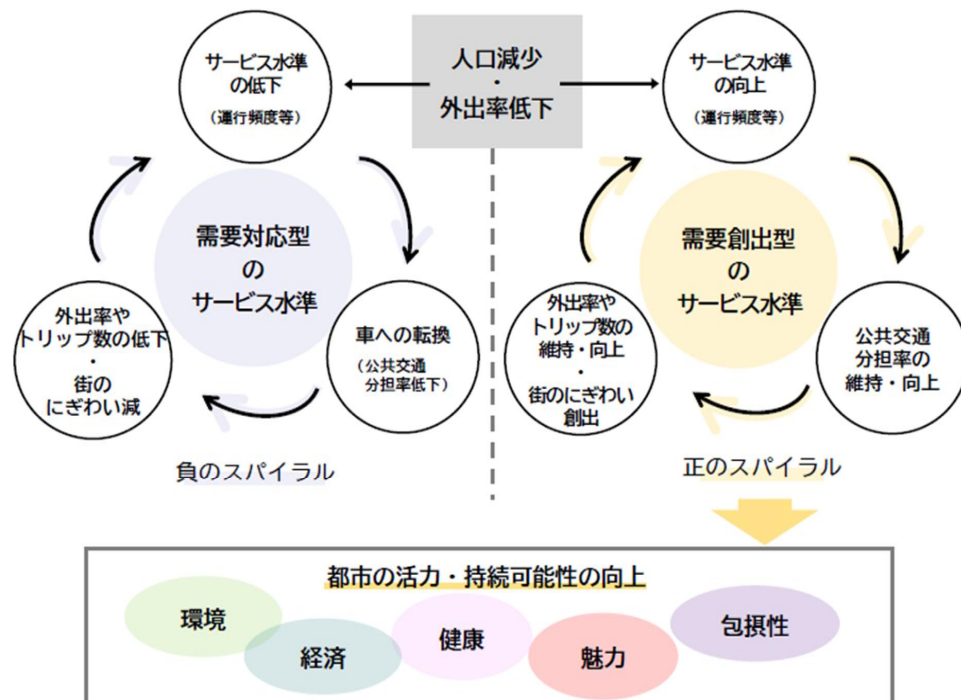


出典：第26回 高知県滞滞対策協議会資料

出典：「令和6年度 第2回東京都移動性向上委員会」により一部を抜粋

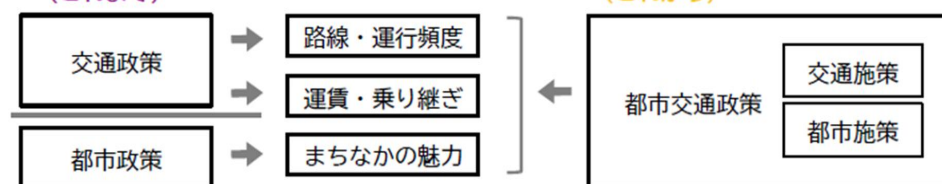
- 国の「都市交通施策の再整理に関する検討会_中間とりまとめ」では、従来の「需要対応型」から、**まちづくりと連携した「需要創出型」へ転換し、都市施策と交通施策を一体的に考える方向性**を示している
- 例えば、集客施設等が生み出す人流と公共交通を結びつけ、新たな公共交通の需要を創出する取組などが考えられる

【都市交通軸の強化イメージ】



（これまで）

（これから）



出典：都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめ

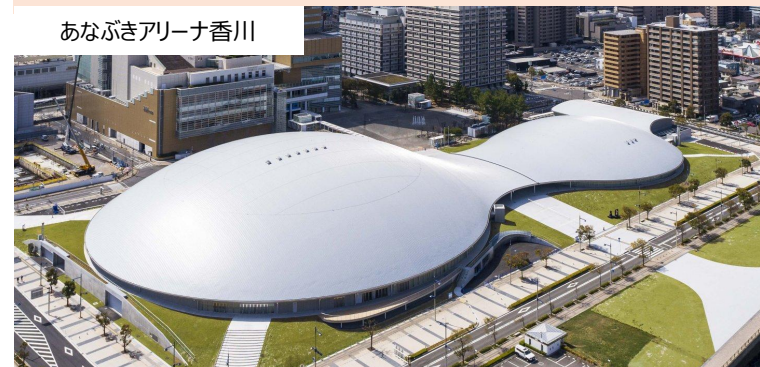
【まちなかのコンテンツと交通施策の連携】

- 集客施設へのアクセスに公共交通利用を推奨する取組事例

あなぶきアリーナ香川での取組

アリーナへのアクセスを公共交通中心にするともに、公共交通利用者へのインセンティブを組み合わせることにより、公共交通の利用促進を図っている

あなぶきアリーナ香川



香川県観光協会HPから引用

- 商業施設での一定額以上の買い物により、公共交通の無料乗車券を配布する取組事例



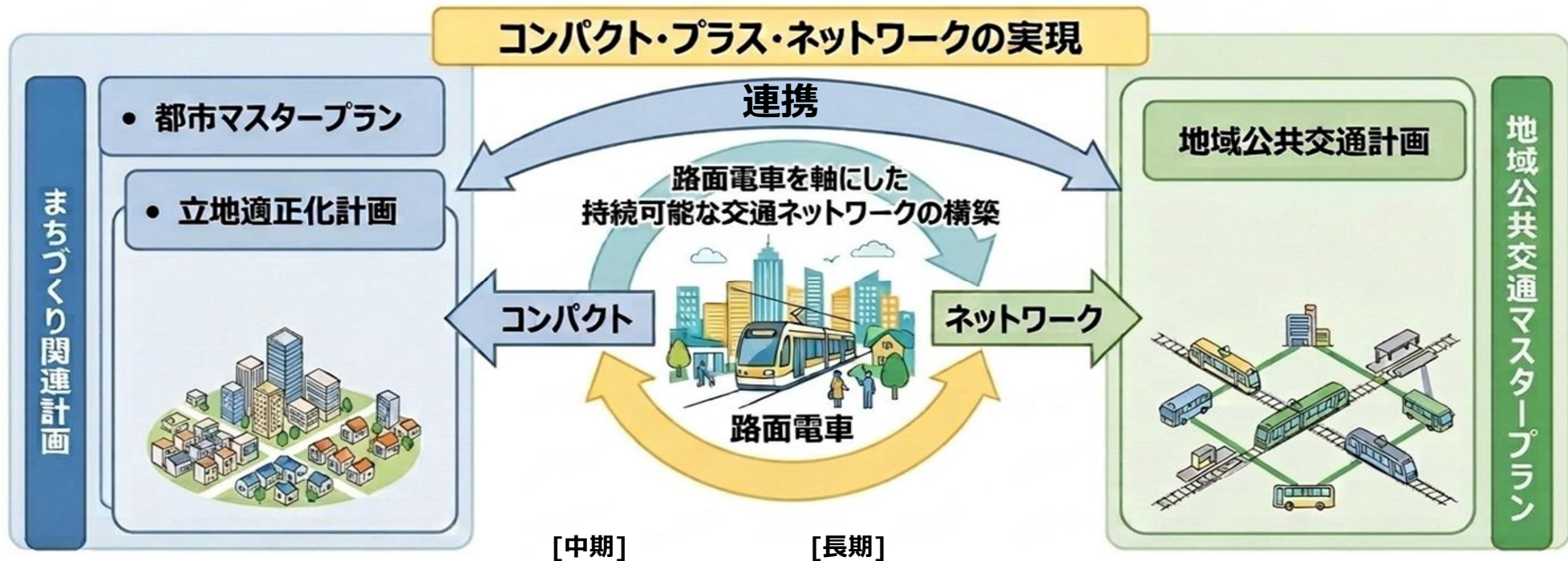
公共交通ネットワークのあり方 ～都市政策との連動～

概要-P5 他

まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す

- まちづくり関連計画において、**路面電車をJRと同等に公共交通ネットワークの基軸に位置づける**ことが必要
- 一貫した理念のもと、まちづくり関連計画と地域公共交通計画の連携を図りながら、**実効性のある施策を講じる**

【まちづくり関連計画と地域公共交通計画の連携（イメージ図）】



改善施策の実施スケジュール

R8 R9 ~ R13 R14 ~ R18

地域公共交通計画の改定	計画改定	進捗管理	計画改定	進捗管理
まちづくり関連計画の見直し	公共交通ネットワークの基軸に位置づけ		施策の実行	
主要な交通結節点の整備・機能強化(再掲) (モビリティの整備)	整備・機能強化箇所の選定		結節点の整備・機能強化の実行	

改善目標

- ・ まちづくり関連計画への位置づけ・施策の実行
- ・ 公共交通分担率の目標設定
(まちづくり関連計画、地域公共交通計画)

□ まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワーク

- ① 持続可能な公共交通ネットワーク
- ② 都市政策と地域公共交通計画の連動

□ 誰もが使いやすく、乗りたいなる公共交通

- ① サービス水準の向上

□ 将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- ① 設備投資
- ② 収支改善
- ③ 人材確保

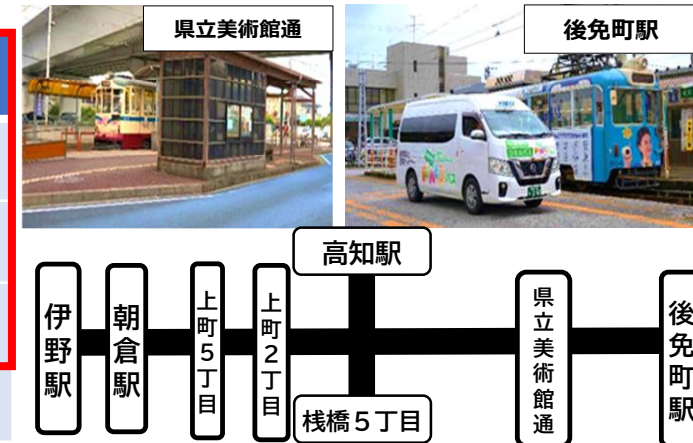
円滑に乗り換えでき、分かりやすく快適な交通結節点（モビリティハブ）を形成する

路線バス等の多様な交通モードをシームレスにつなぎ、快適な待合環境やパブリックスペース機能を備えることにより、**主要な交通結節点の整備・機能強化を図る**

【主要な交通結節点毎の評価】

	伊野駅	朝倉駅	上町5丁目	上町2丁目	高知駅	棧橋5丁目	県立美術館通	後免町駅
バス停との近接性	×	○	×	×	△	×	○	○
上屋・ベンチ等	○	×	×	△ (上屋のみ)	○	○	○	○
バリアフリー化	○	×	×	△ (ｽﾛｰﾌﾟのみ)	○	○	○	△
乗換案内表示	×	×	×	×	△	×	×	×

好事例



【モビリティハブの事例】

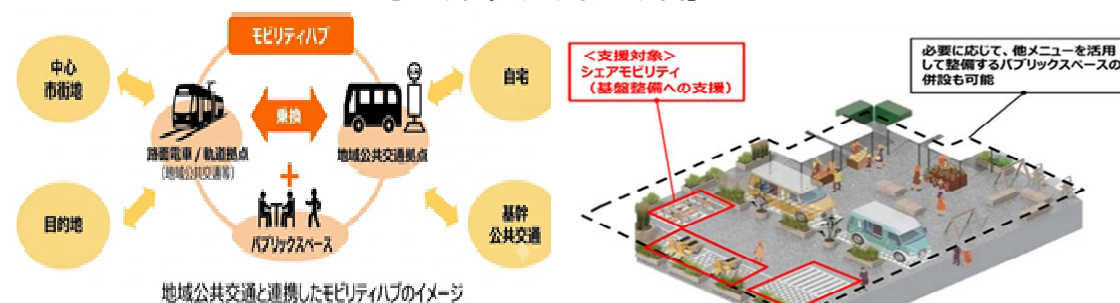


さいたま市大宮ぱらっと



東急田園都市線駒澤大学駅

【モビリティハブのイメージ図】



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

【中期】

【長期】

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ~ R13

R14 ~ R18

主要な交通結節点の整備・機能強化(再掲)
(モビリティハブの整備)

整備・機能強化
箇所の選定

結節点の整備・機能強化の実行

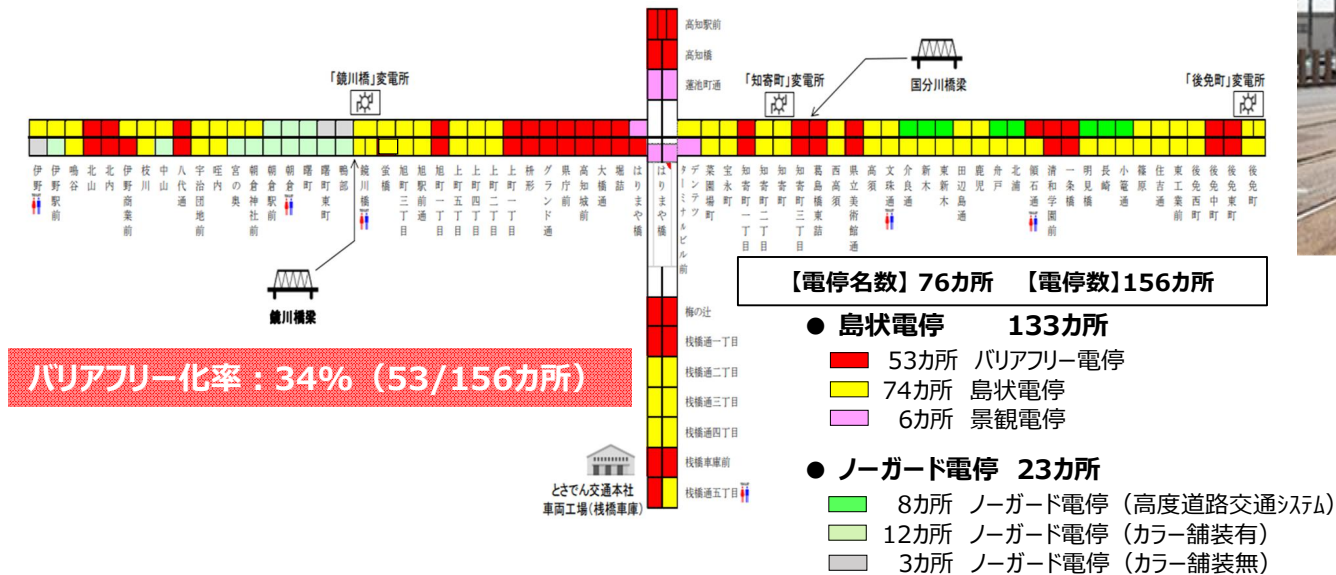
改善目標

- 電車・バス利用者数の維持・増加（再掲）

誰もが安全に安心して使える電停への改良、低床車両の導入加速化を図る

- 電停：乗降者数等を踏まえ、**電停のバリアフリー化を実施**
将来的には、**道路改良と連動した中長期的な整備のあり方を検討**（ノーガード電停の統合 等）
- 車両：順次車両更新を進めるとともに、**更新頻度の向上を図る**。あわせて、車内環境の改善を図る。

【電停のバリアフリー化及びノーガード電停の状況】



出典：路面電車・路線バスの現状及び課題（令和7年度 とさでん交通㈱） 図：電停別バリアフリー対応状況（令和7年4月1日時点）

改善施策の実実施スケジュール	【中期】		【長期】
	R8	R9 ～ R13	R14 ～ R18
電停のバリアフリー化	整備箇所 の選定	バリアフリー化の整備	
低床車両の導入加速化	導入ペースの見直し	低床車両の導入ペース向上	

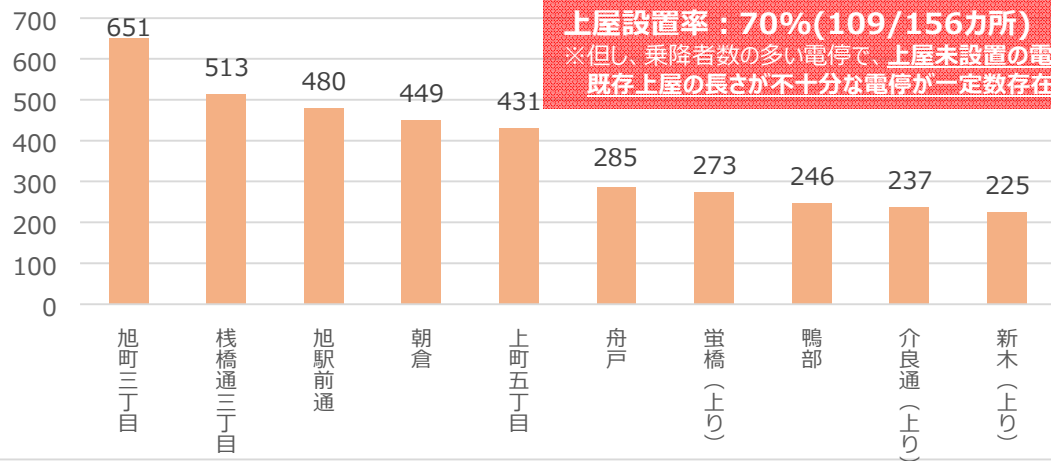
改善目標

- ・ 主要電停のバリアフリー化率向上
- ・ 低床車両の導入率向上

快適で便利な待合環境へと改善を図る

- **電停の上屋設置**：乗降者数の多い電停から**上屋を整備**（既存上屋の改良を含む）
- **分かりやすい運行情報**：提供すべき案内情報を整理し、乗降者数の多い電停から**デジタルサイネージを整備**
あわせて、デジタルサイネージの情報を**スマートフォンでも閲覧できるよう環境を整備**

【上屋未設置の電停のうち乗降者数の多い電停(R6年度実績)】 単位：人/日



上町5丁目

栈橋通3丁目

【多機能型デジタルサイネージの写真】

宇都宮駅東口停留所



[中期]

[長期]

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

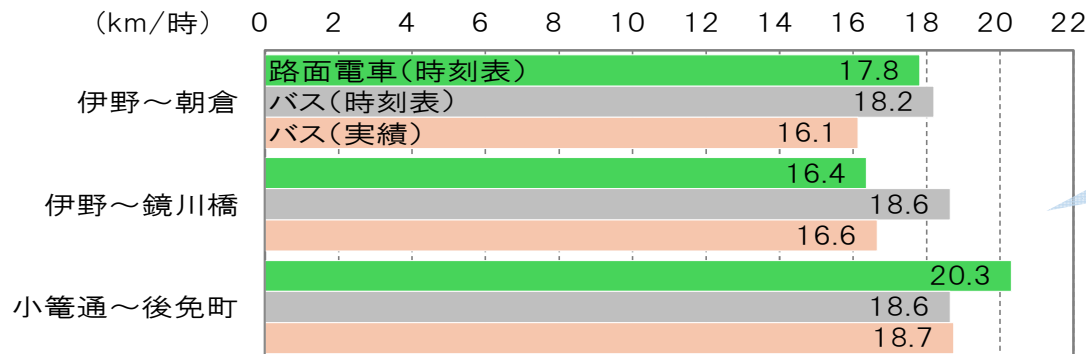
改善目標

- ・ 主要電停の上屋・デジタルサイネージ整備率向上

速達性の向上により、路面電車の優位性を確保する

路面電車の**運行速度の向上**や**停車時間を短縮**させる取り組みを実施

【路面電車等の平均速度グラフ】



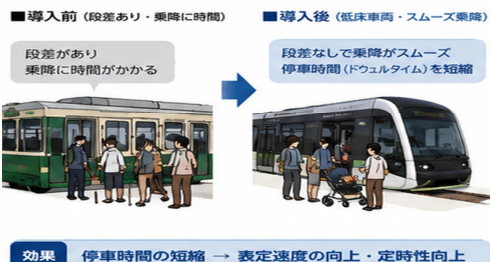
郊外での路面電車の
速度は16～20km程度

【取組イメージ図】

数値根拠：令和 8(2026)年 1 月 1 日時点とさでん交通(株)、(株)県交北部交通、高知東部交通(株)の時刻表資料、バスロケーションデータ（令和 7(2025)年 4～6 月 (株)県交北部交通、高知東部交通(株)）

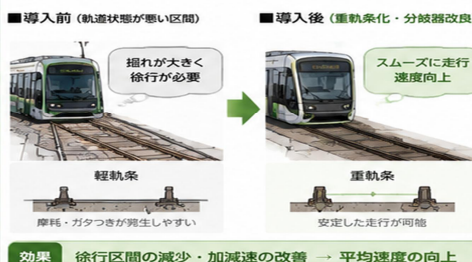
車両更新（低床化・乗降円滑化）

低床車両や広い乗降口の導入で
乗降時間を短縮



重軌条化・軌道改良

軌道の改良により、徐行区間を減らし
加減速をスムーズに



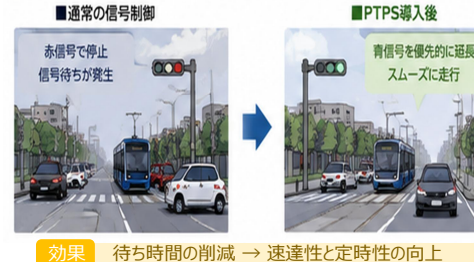
キャッシュレス化（ICカード等）

現金精算の時間を削減し、
乗降をスムーズに



公共交通優先信号（PTPS等）

信号制御の工夫により、信号待ち時間を短縮



【中期】

【長期】

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

改善目標

- 平均所要時間の削減

低床車両の導入加速化(再掲)
線路設備の計画的更新

導入・更新ペース
見直し

低床車両の導入・線路設備の更新ペース向上

全国共通交通系ICカードの導入

導入

ICOCAのサービス開始

公共交通優先信号の導入

導入箇所の選定

公共交通優先信号の導入

- 電車を幹線、バス等を支線とするネットワーク形成に向けて、**東西線⇔南北線の系統の新設、便数増の検討を行う**
- 遅延の波及の防止や、利用の多い区間の運行便数増のため、**系統の分割（短区間化）の検討を行う**



□ まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワーク

- ① 持続可能な公共交通ネットワーク
- ② 都市政策と地域公共交通計画の連動

□ 誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通

- ① サービス水準の向上

□ 将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- ① 設備投資
- ② 収支改善
- ③ 人材確保

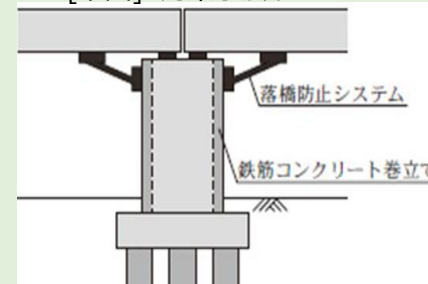
将来にわたる安全・安定運行に向けて、南海トラフ地震対策を計画的に実行する

- **耐震診断による分析を実施し、対策手法の検討**が必要（①②）
- 将来の公共交通ネットワークのあり方を踏まえ、適地への移転や浸水対策の検討が必要（③）

① 鏡川橋梁の耐震化

- 昭和54(1979)年架替を実施
- 専門家の見立てでは、**橋脚・橋台補強や桁の落橋防止対策等**が想定され、**施工の内容により約3億～16億円程度**
- 対策手法については**耐震診断による分析が必要**

[下図] 対策手法イメージ



[写真] 鏡川橋梁



② 変電所の耐震化

- 3箇所（鏡川橋、知寄町、後免町）に変電所を配置、建屋は昭和31年当時の耐震基準による整備
- 対策手法は、**建屋の耐震補強**を想定
- 費用は、3箇所**で1.4億円程度**

[写真] 後免変電所



③ 栈橋車庫の浸水対策等

- 立地する地区周辺は、南海トラフ地震による浸水が想定される
- 電車やバスの運行継続・早期復旧を図るため浸水対策等の検討が必要（整備費未定）

改善施策の実施スケジュール

R8

[中期] R9 ～ R13

[長期] R14 ～ R18

事前
調査

耐震
診断

対策の実行

改善目標

- ・ 鏡川橋梁・変電所の耐震化率向上

将来にわたる安全・安定運行に向けて、**線路設備の更新ペースを高める**

○ 計画的な更新に向けて**更新ペースの向上（平均300m/年 ⇒ 730～1,090m/年）を図るべき**

【想定される線路設備の更新ペース】

	更新ペース
現行	300m/年
パターン1	1,090m/年
パターン2	880m/年
パターン3	730m/年

- 現行の更新ペースは、**平均300m/年**
- 営業キロが長いので、計画的な更新が必要

- 計画的な周期（40～60年程度）での更新検討
- この場合、**更新ペースは730～1,090m/年**となる

[写真] 木枕木により更新された区間(北山付近)



軌道敷横断可区間



上町5丁目～上町4丁目間



グランド通～県庁前間

交差点区間



梅ノ辻北交差点



知寄町1丁目～2丁目交差点

改善施策の実施スケジュール

線路設備の計画的更新（再掲）

[中期]

R8

R9 ～ R13

[長期]

R14 ～ R18

更新ペース見直し

線路設備の更新ペース向上

改善目標

- ・ 線路設備の更新ペース向上

将来にわたる安全・安定運行に向けて、**低床車両の導入加速化を図る**

- 車両の**更新ペース向上**（例：1編成/3年 ⇒ 1編成/年）を図るべき
- 運転士不足や路線バスの再編（並走区間の見直し等）を踏まえて、**低床車両（車両の大型化含む）の導入加速化を検討**

3年に1編成【現行】

1年に1編成

〔旧型車両〕

〔新型車両〕

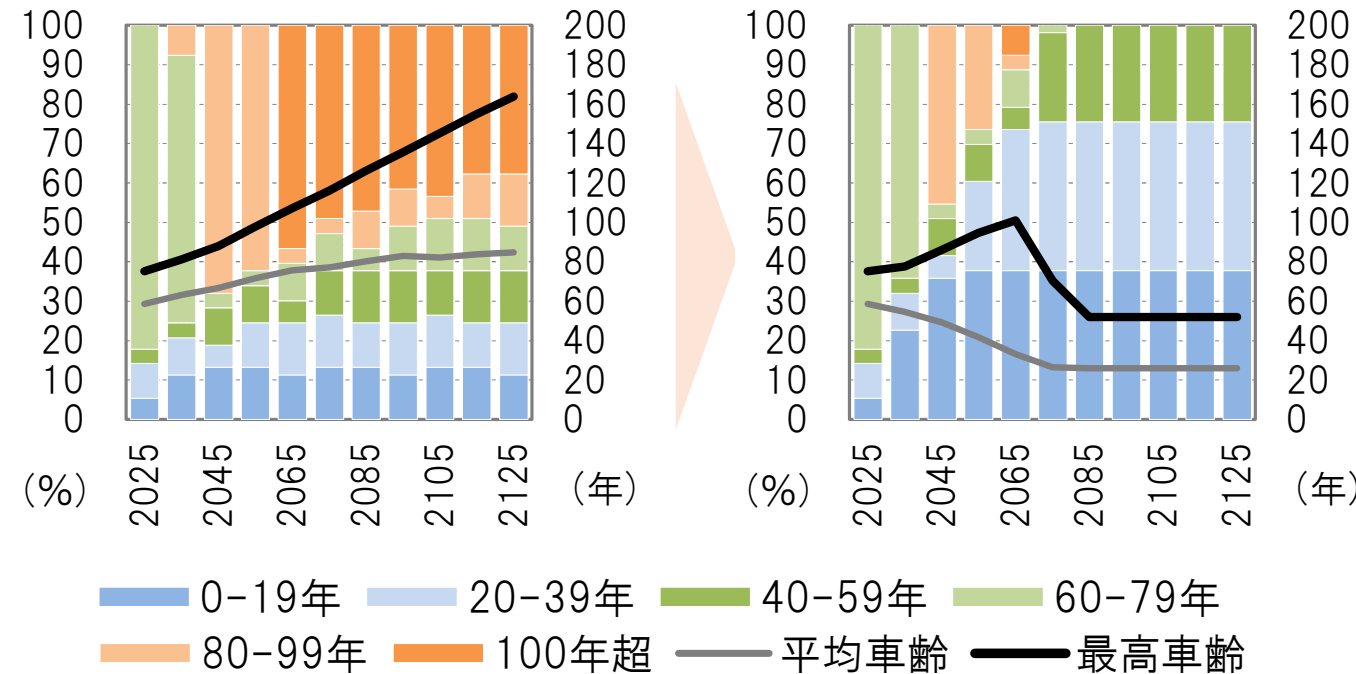


定員：67名
全長：13m
面積：21.17㎡



定員：71名
全長：16.5m
面積：26.34㎡

〔より大型な車両のイメージ〕



改善施策の実施スケジュール

車両の計画的更新

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

更新ペース見直し

車両の更新ペース向上

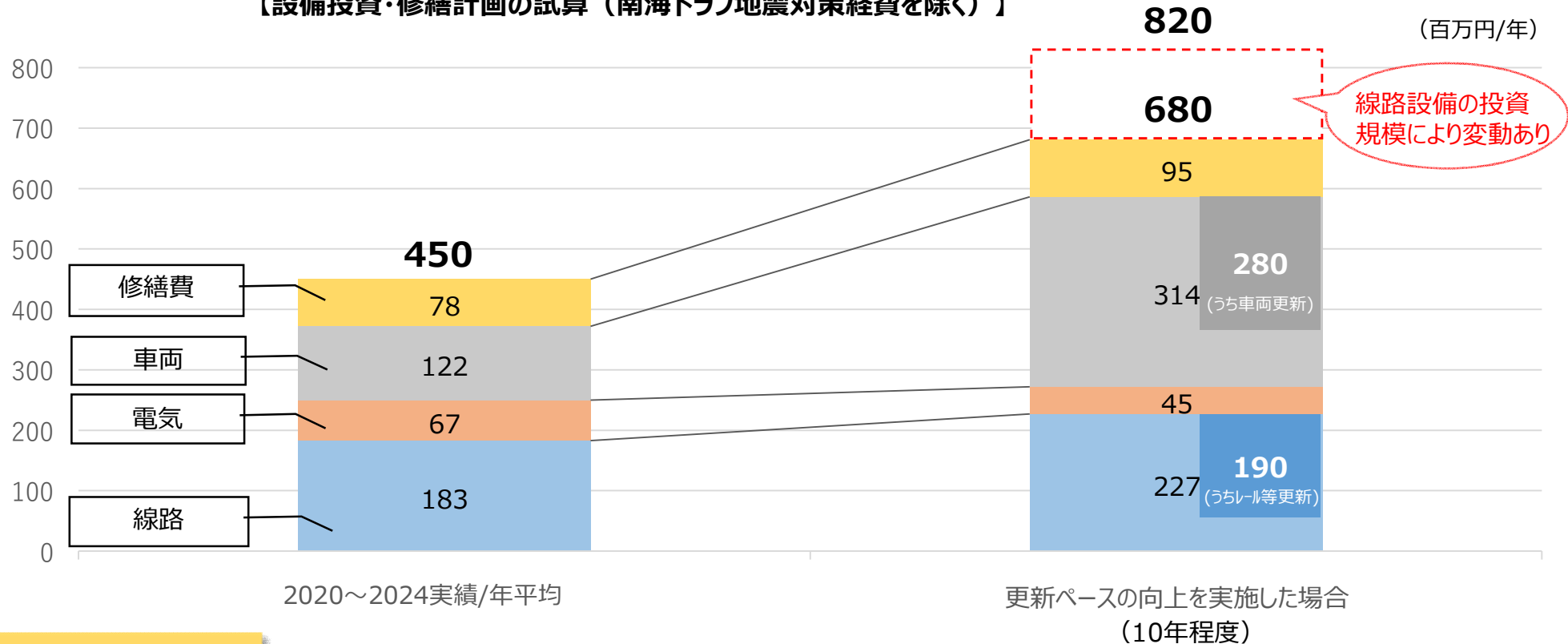
改善目標

- ・ 低床車両の導入率向上（再掲）

設備投資の見通し

- 近年5か年の設備投資額の平均は、**約4.5億円/年**（委託工事含む）
- 望ましい設備投資の規模として、**約6.8億円/年（2.3億円増加）～約8.2億円/年（3.7億円増加）**を想定
（※ただし、南海トラフ地震対策は含まず）

【設備投資・修繕計画の試算（南海トラフ地震対策経費を除く）】



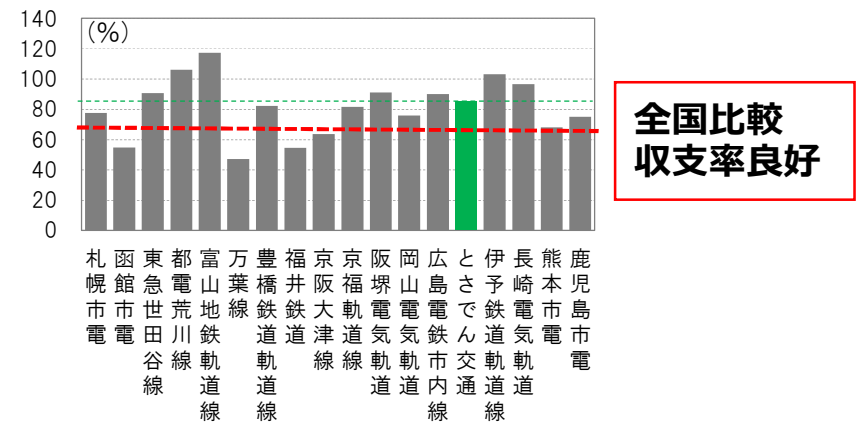
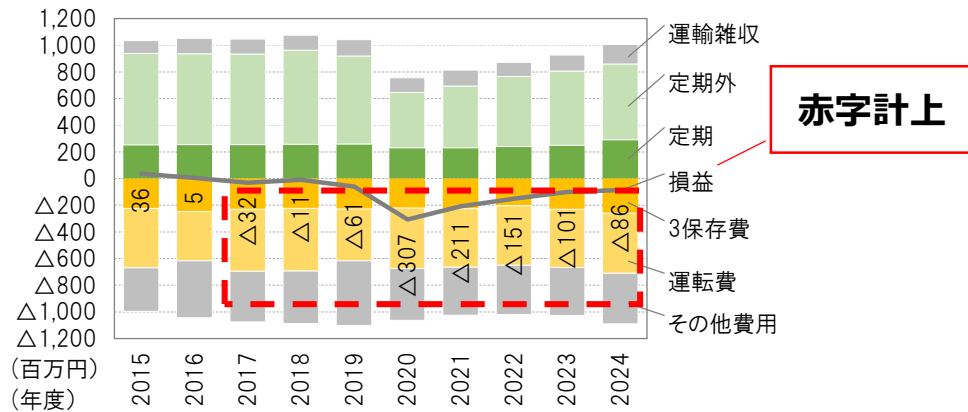
<改善の方向性>

[短期-中長期]

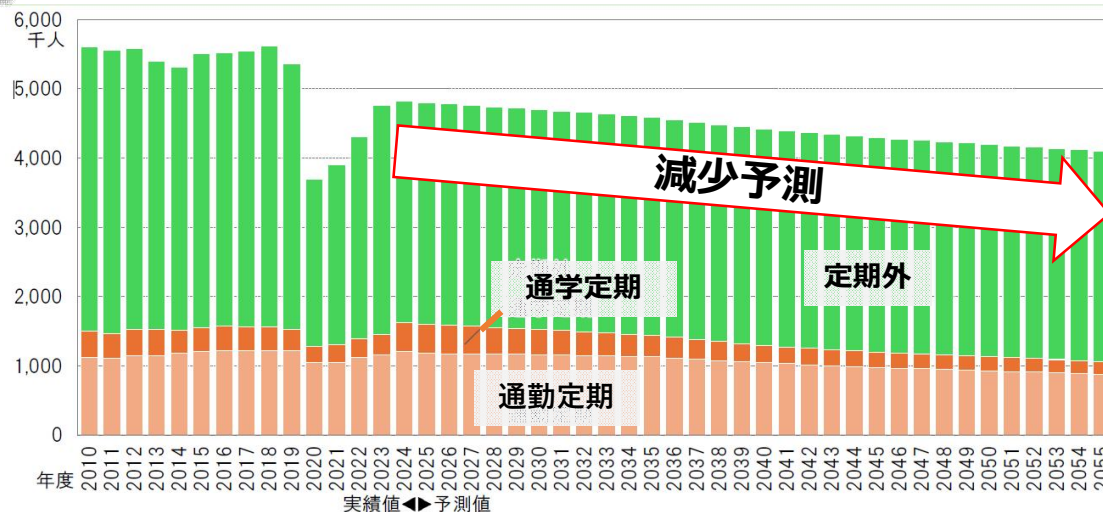
- 設備投資の規模拡大には、**行政支援の拡充等の検討が必要**
- **南海トラフ地震対策など大規模事業**について、県・市の**地域公共交通計画**に取組を位置づけ、**計画的に実行していくことが必要**

- 営業損益推移をみると、平成29年（2017）年度以降は赤字計上だが、全国の軌道事業者と比較すると、**収支率は比較的良好**
- サービス水準(便数、運賃)を将来にわたり一定とした場合、**人口減少に伴い輸送人員は減少予測**
- 定期外を中心に、人口減少に伴う利用者数減少が顕著

事業収支



輸送人員の将来見通し



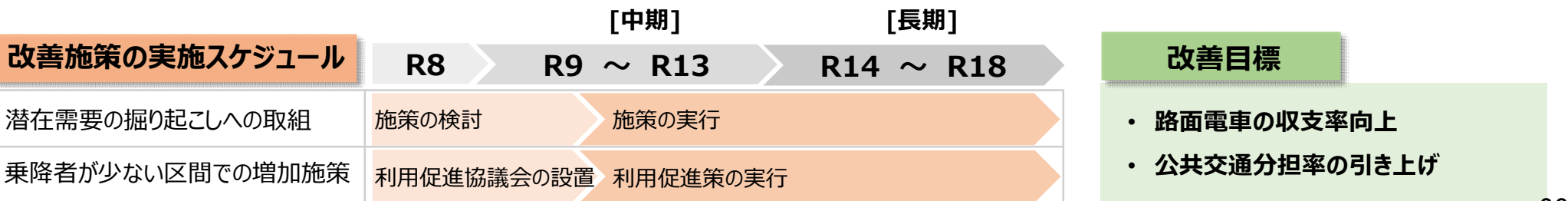
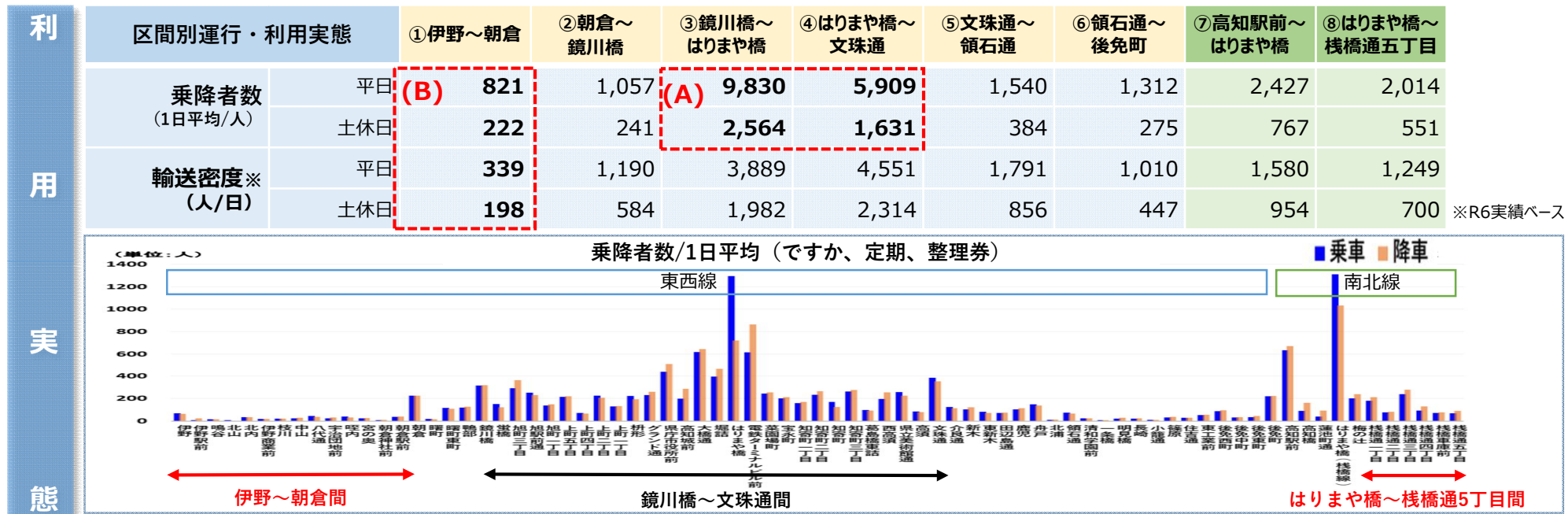
人口減少に伴い
輸送人員は減少予測

実績資料：とさでん交通(株)

図 利用者の将来予測（趨勢予測）

潜在需要の掘り起こしや利用促進の強化により、収支改善を図る

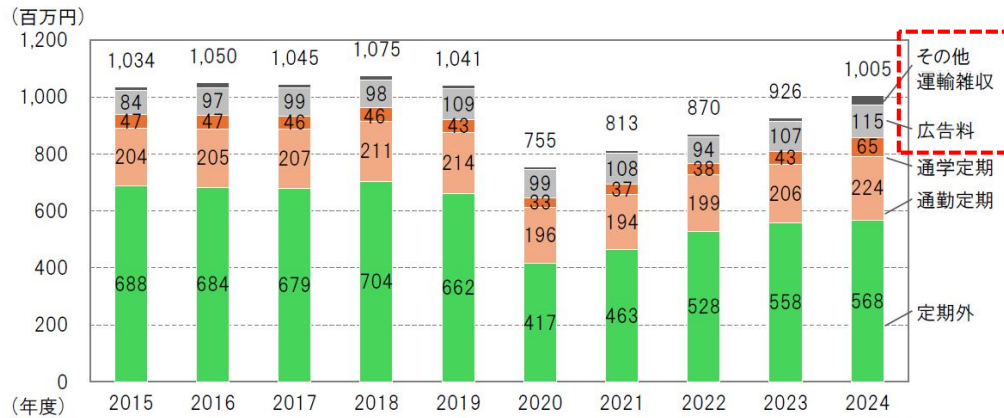
- 「定期外」収入の比率が高い観光客や大学生などの潜在需要の掘り起こしへの取組を検討
- 伊野～朝倉区間での乗降者増加施策の検討
(計画に基づく自家用車からの利用転換施策、遅延情報のリアルタイム配信、運賃制度の見直し、潜在需要掘り起こし、沿線市町との連携 等)



路面電車の価値を活かして、新たな収益源を確保する

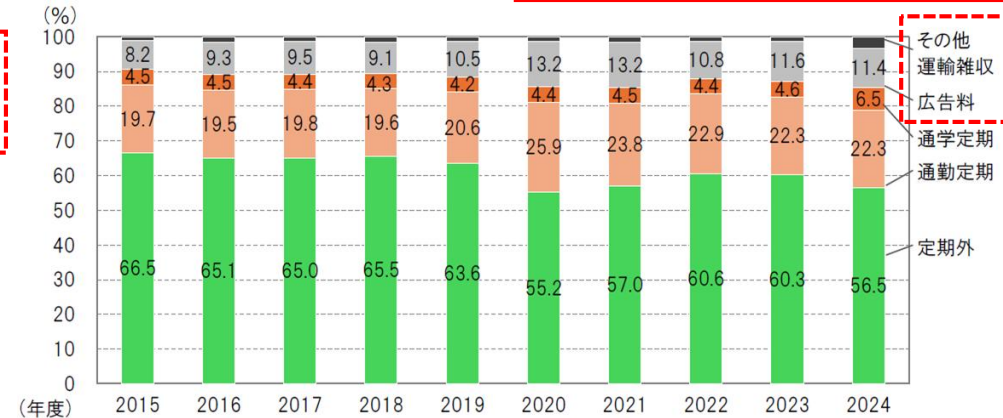
- 電停空間の再活用として、**デジタルサイネージ等の設置により広告掲載場所を拡大**するなど、新たな広告収入のスキームを構築
- ネーミングライツの拡充、クラウドファンディングの実施等による収益機会拡大を検討

輸送収入推移



資料：軌道総合輸送年報(新算定値)（とさでん交通㈱）
図 輸送収入 推移

輸送収入構成比推移



資料：軌道総合輸送年報(新算定値)（とさでん交通㈱）
図 輸送収入構成比 推移

運賃収入外（広告料等）約 2 割

広告料…車体広告、車内広告 等
その他運輸雑収…おきやく電車収入、保険金収入 等

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ~ R13

R14 ~ R18

デジタルサイネージの整備

整備箇所
の選定

広告掲載箇所の拡大

ネーミングライツ、クラウドファンディング

拡充・実施
内容の決定

ネーミングライツ導入企業の拡大
クラウドファンディングによる資金調達

改善目標

- ・ 路面電車の収支率向上（再掲）

電車事業の継続性 ～人材確保～

概要-P13他

- 10年後、**電車の運転士は約2.5割減少**、技術員は1割減少
- 電車事業継続のため、各種対策を講じて人材を確保し、中長期的な運行体制を維持・確保する必要がある

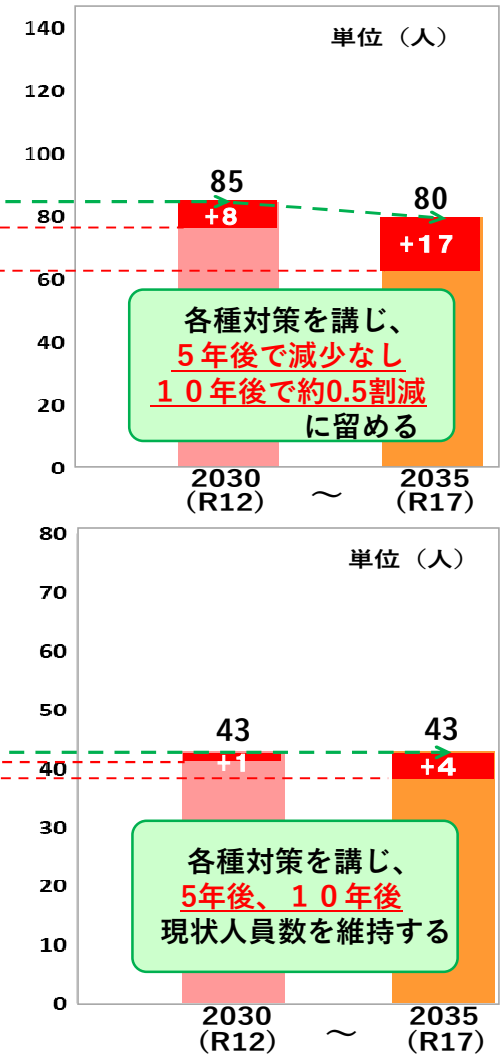
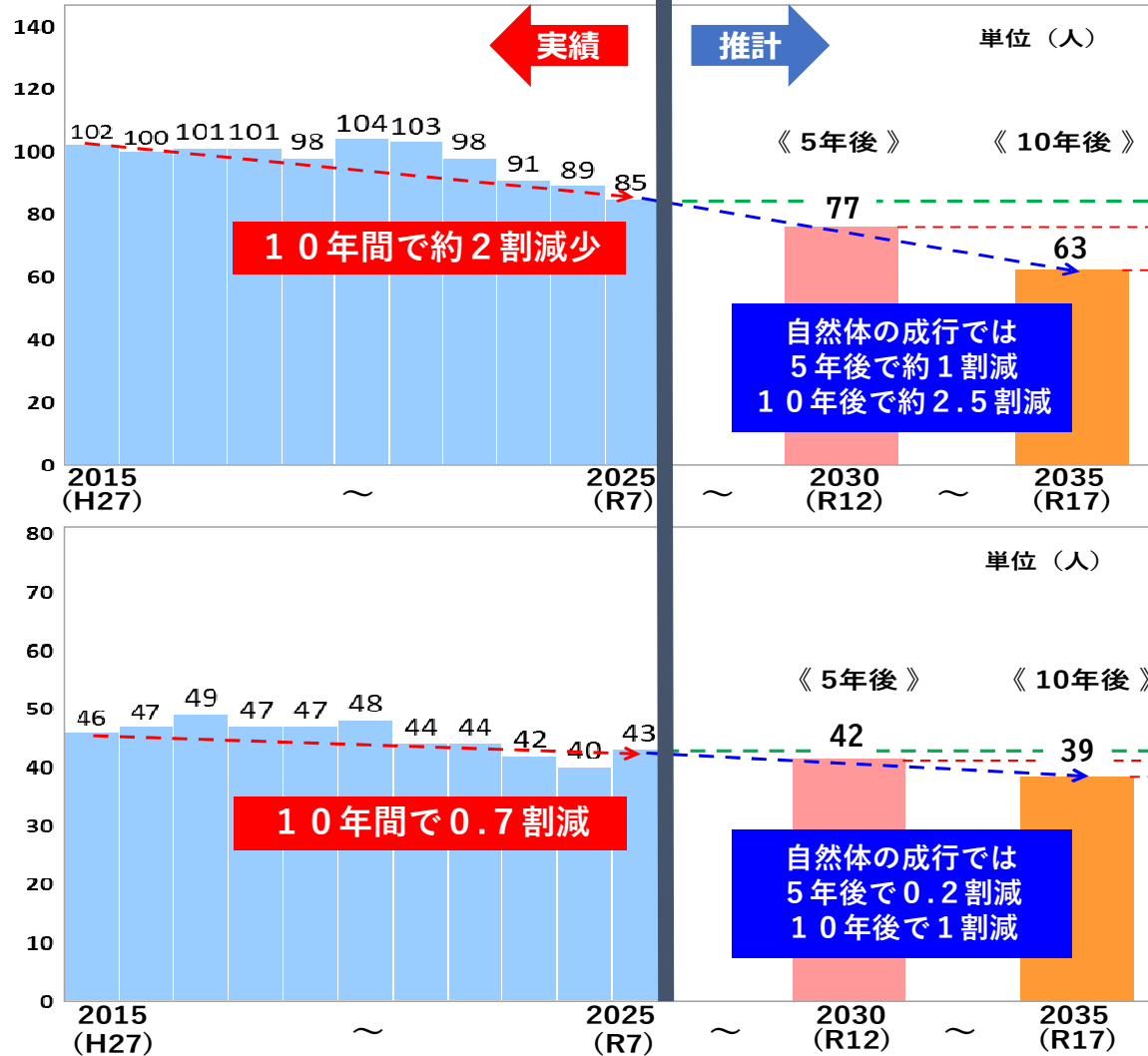
人材確保対策のイメージ

< 自然体の推移予測 >

< 対策後（目標） >

運
転
士

技
術
員



※自然体の推移予測

○ 増加は過去2年平均から推計

○ 減少は、定年退職(65歳)と自己都合退職率を加味

○ その他直近のトレンドも加味

持続可能な運行体制に向けて、人材確保策を強化する

○ 下記対策により、**運転士及び技術員の必要人数を確保**し、中長期的な運行体制を維持する

継続対策

■ 処遇改善

- 原資を確保し、今後も更なるベースアップ、賞与増等を実施 等
(※R4～R8：23～26千円のベースアップ、賞与0.6ヵ月増を実施)

■ 社内人材活用

- 社内マルチハット制度
- 人事異動等による人材確保 等

■ 採用強化

- 過去実績のあった職場体験（運転体験、検査体験等）を実施 等

■ PR強化

- SNS等による情報発信、TVCM等の活用
- 県内外に向けて、運転士や技術員のやりがい・魅力を発信 等

新たな対策

■ 処遇改善/福利厚生の拡充

- 昇給制度の見直し（昇給号俸の改善）
- **休日増、手当拡充、住宅支援(寮整備等)**
- **女性用休憩施設の整備等**

■ 社内人材活用の強化

- **社内マルチハット制度拡充**
- カムバック制度強化
- 社内異動希望調査等の実施

■ 採用強化の拡充

◇新たな人材活用

- **外国人材の活用**
- **女性人材の採用促進(運転士・技術員)**
- **短時間勤務採用(OBや経験者等)**

◇電車事業の採用強化

- 職場体験の回数増
- 沿線の高校/大学への訪問強化
- 説明会等での電車事業の募集強化

■ PR強化の拡充

- SNS(インスタグラム等)、**電停デジタルサイネージ**、ラッピング電車等を活用した**情報発信強化**
- 口コミ、紹介制度拡充

■ 業務効率化の推進

- 季節運行ダイヤや需要に応じたダイヤ設定等により、**運転士仕業削減**
- **技術職(保線・電気・車両)の保守管理DX化・省人化**

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

人材確保策の強化

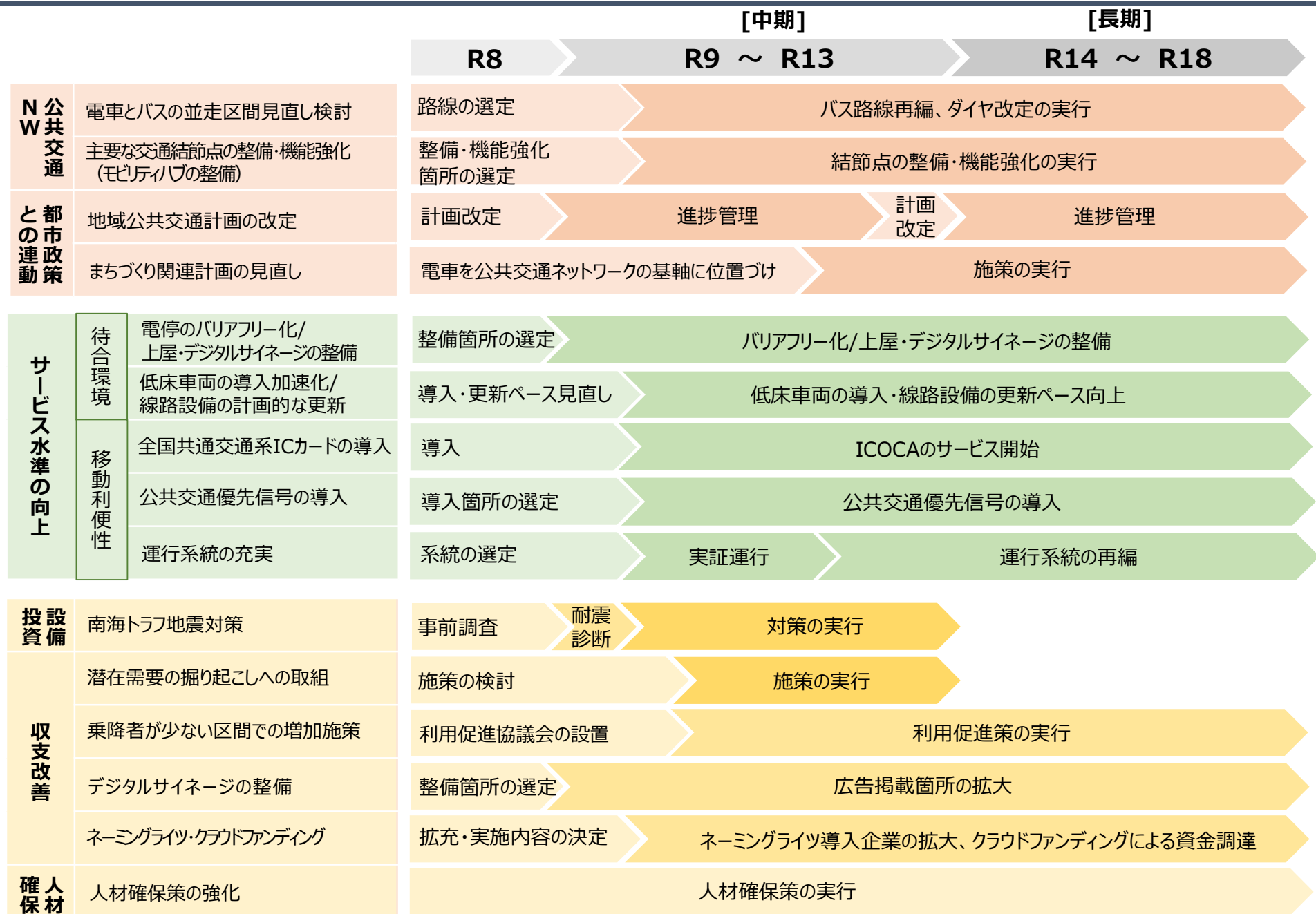
人材確保策の実行

改善目標

運転士：17名/10年の確保

技術員：現行人員数の確保

改善施策の実施スケジュール（まとめ）



改善目標（案）

目指す姿	項目	評価指標	現状値 (R7年度)	目標値
まちづくりと一体となった公共交通ネットワーク	持続可能な公共交通ネットワーク	路面電車・路線バス利用者数（輸送人員）	電車：4,756千人 バス：2,165千人	
	都市政策との連動	まちづくり関連計画への位置づけ・施策の実行	－	
		公共交通分担率	3 % (※令和3年度_全国都市交通特性調査)	
誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通	サービス水準の向上	平均所要時間（※） ※ 平日朝ピーク時の一定区間における所要時間	－	
		路面電車・路線バス利用者数（輸送人員）（再掲）	電車：4,756千人 バス：2,165千人	
		主要電停（※）の上屋・デジタルサイネージ整備率 ※ 乗降者数〇人/日程度以上の電停	上屋：70% デジタルサイネージ：0 %	
		主要電停のバリアフリー化率・低床車両の導入率	電停：34% 車両：7 %	
		運行頻度	7～10分間隔	
将来にわたって持続可能な運行体制の確保	設備投資	線路設備・車両の更新ペース	線路：300m/年 車両：1編成/3年	
		鏡川橋・変電所の耐震化率	R9耐震診断により把握	
	収支改善	路面電車の収支率	85.5%	
	人材確保	運転士・技術員の確保状況	運転士：85人 技術員：43人	

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きた。

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。

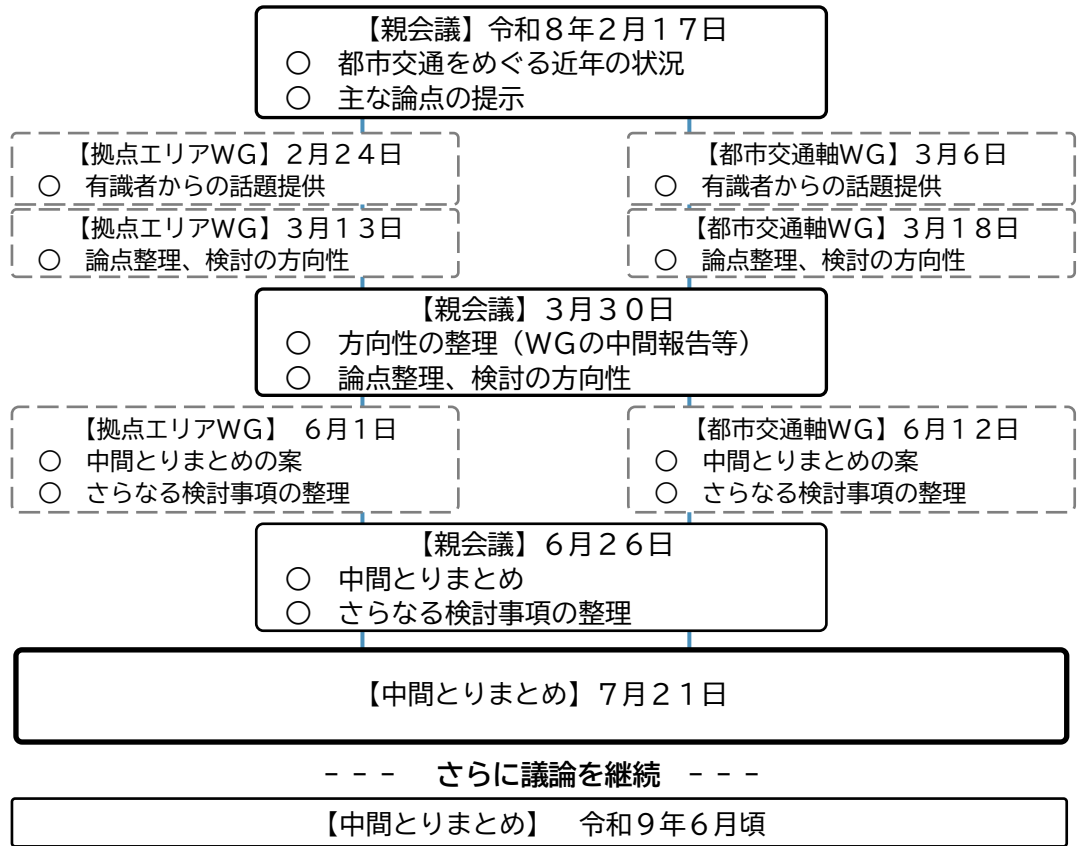
こうした状況を打破するには、今一度、「都市」と「交通」について考え直さなければならない。このため、人々の外出の動機となる「拠点エリア」の魅力向上と、そこへのアクセス性を担保する「都市交通軸」の強化に取り組むべく、本検討会は約4か月にわたり集中的に議論を深めてきた。特に、「拠点エリア」の魅力向上のためには、ウォーカブル施策を今一度見直し、様々な移動モードを適正に処理しながら、多様な主体との連携・協働のもと、プレイス性、回遊性、アクセス性を向上する施策を講じることが重要とした。また、「都市交通軸」の強化については、公共交通を中心に据えながら、従来の「需要対応型」を脱し、「需要創出型」のサービス水準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）

関係官庁

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

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

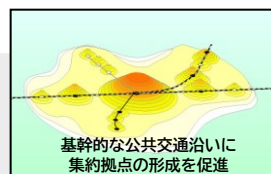
※ 事務局：国土交通省 都市局 街路交通施設課

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「ウォーカブル」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。

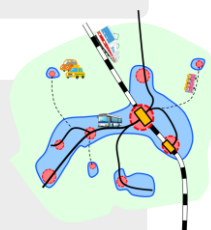
H19 集約型都市構造の提示

- ・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



機能と質 両面の充実

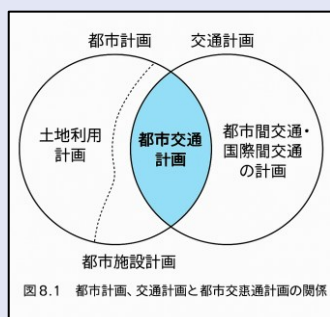
(コラム) 「都市交通」について

- ・「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)

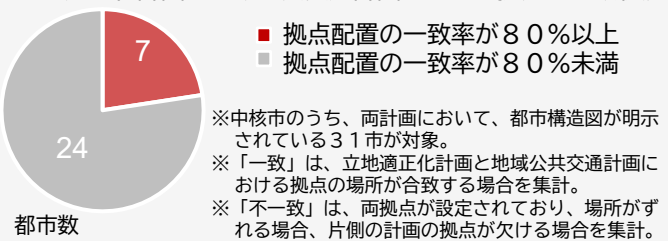
都市交通は、人や物が様々な都市活動に伴って、空間を移動して生じる個々の行動の集合体である。それぞれの行動は、都市の構造や土地利用と相互に深く関連し影響しあい発生している。また、発生した行動は、具体的には都市交通施設を通して移動がなされる。したがって、都市交通計画を考えるにあたっては、都市構造あるいは土地利用と、都市交通施設との関係を十分に考えたものでなければならない。

○ 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



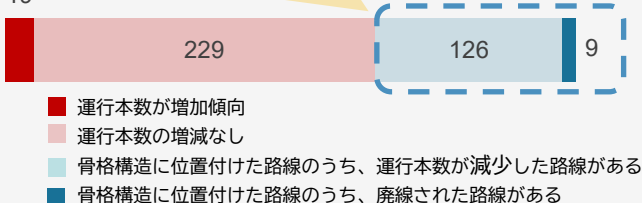
地区交通の処理が適正に行われず、歩行者空間の魅力に対して負の影響が生じている事例が存在

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

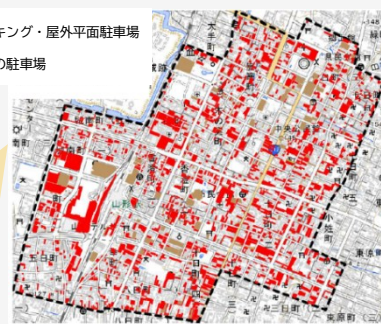
都市数
19

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

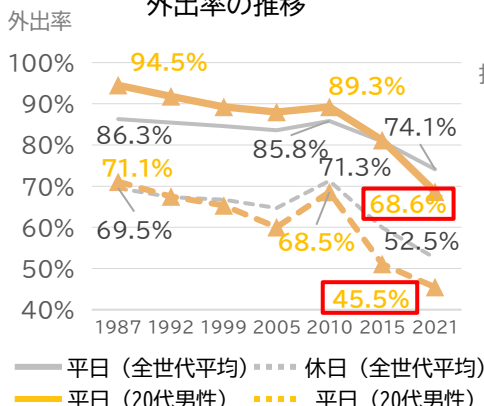


出典：B市立地適正化計画

○ 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。

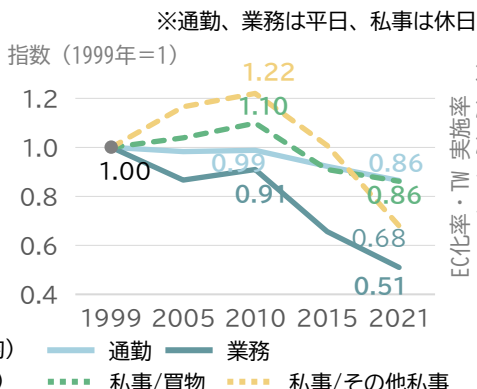
○ このような状況の下、業務や買物などのために結果的に人が「集まる」だけの地区は、今後外出先として選択されにくくなり、都市機能の空洞化が進むおそれ。

外出率の推移



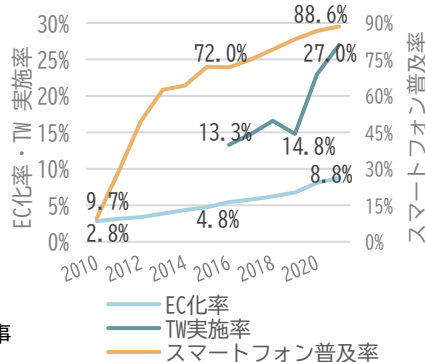
20代男性は外出率の低下が著しく、全世代平均より外出率が低い

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



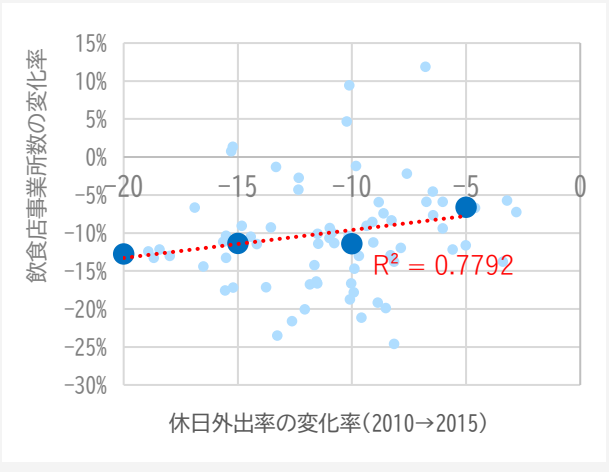
近年、スマートフォンをはじめデジタル技術が飛躍的に普及

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

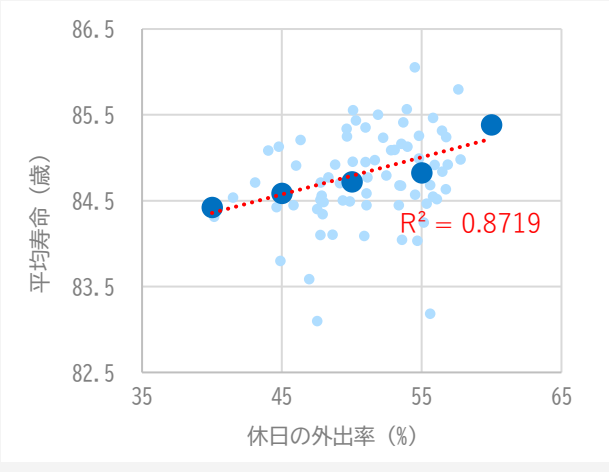
○ 人々が外出しなくなることは、健康や経済をはじめとした国民の様々な社会活動に対し、負の影響を及ぼす可能性が示唆される。

休日外出率の変化率 × 飲食店事業所数の変化率
(2010 → 2015)

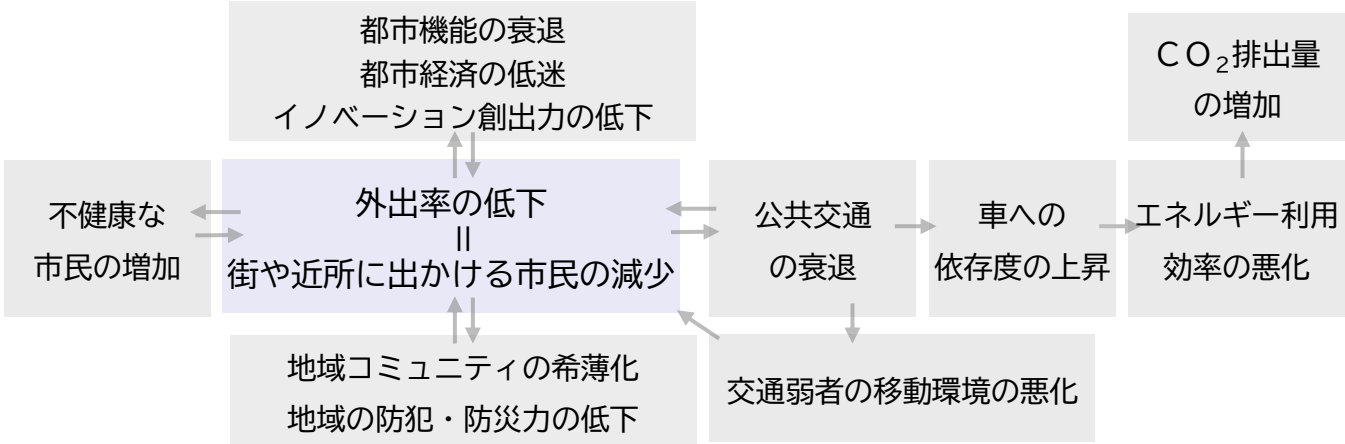


出典：
(外出率) 令和3年度全国都市交通特性調査
(事業所数) RESAS 事業所立地分析
令和3年度全国都市交通特性調査の対象都市70都市について、各都市で最も乗降客数の多い駅から半径1km圏内の飲食店事業所数をカウントした後、外出率を5%レンジで見たときの飲食店事業所数の変化率の平均値をプロット

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
(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。

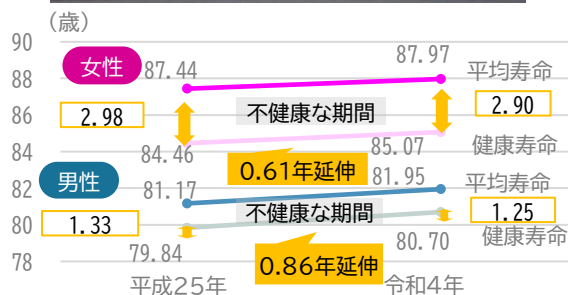
(参照) 中村文彦 (2021) 「まちづくりにかけせない公共交通のために」『新都市』第75巻、第2号 (2021年2月)

- 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

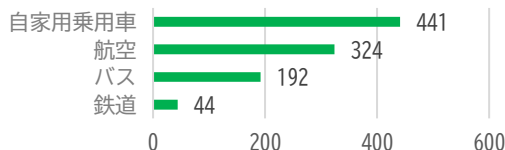


出典: 山形市提供資料

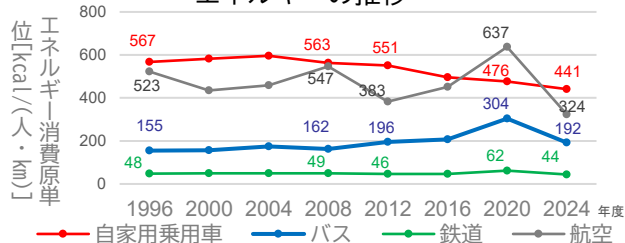
親水空間整備等、総合的な取組の効果として、健康寿命の延伸なども見られる

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

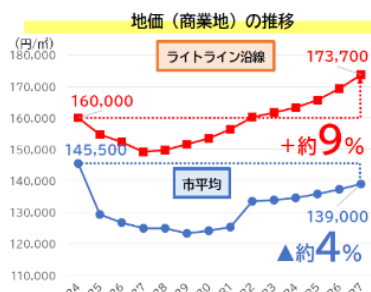
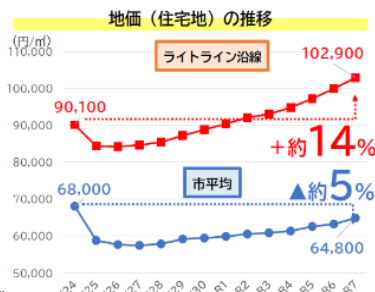


出典: EDMCエネルギー・経済統計要覧(2026年度)をもとに作成

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

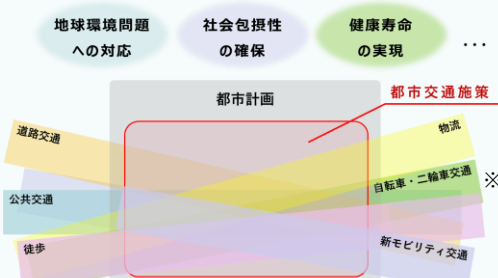
広範な課題への対応が都市に期待される一方、

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

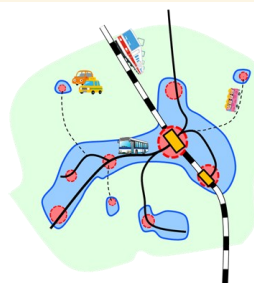
「イエ」に負けない人を集める街
拠点エリアの魅力向上



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

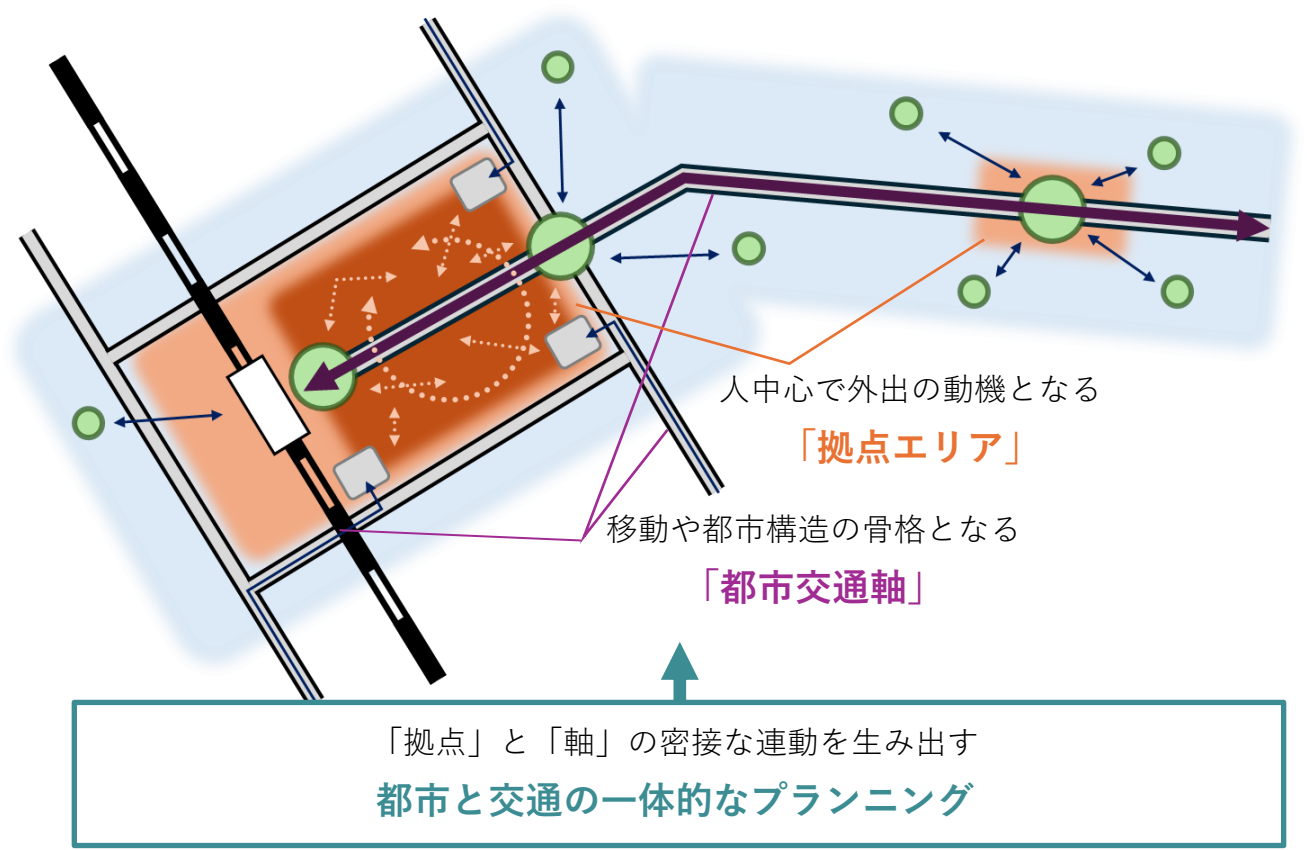
単に“ネットワークとしてつなぐ軸”から

“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。

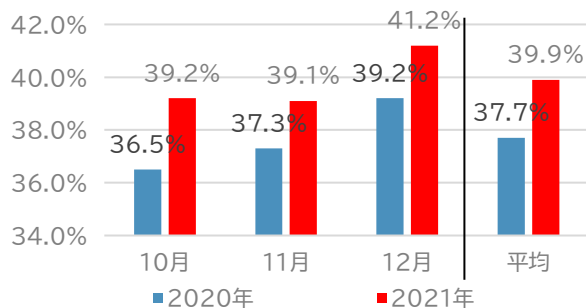
外出行動が確実に生じる		外出意欲がないと生じない
義務 通勤、通学等	生活維持 買物、通院、送迎等	自由裁量 余暇、飲食、散策等
移動量 1 ⇒ 多数		移動量 0 ⇒ 1
・ 滞在し、寄り道しなくなる拠点地区等の形成、公共交通利用促進のためのサービス水準等の充実		・ 気軽に街に出かけたいくなる拠点地区等の形成、公共交通サービス等の充実

○ 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 －



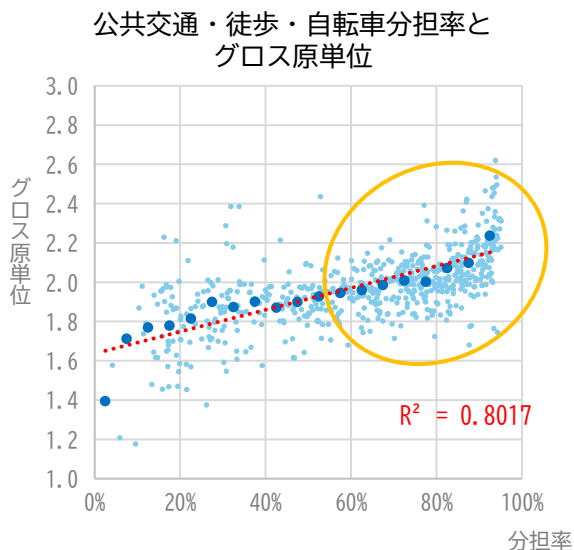
サンキタ通り滞在者数のうち34歳以下の割合



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。

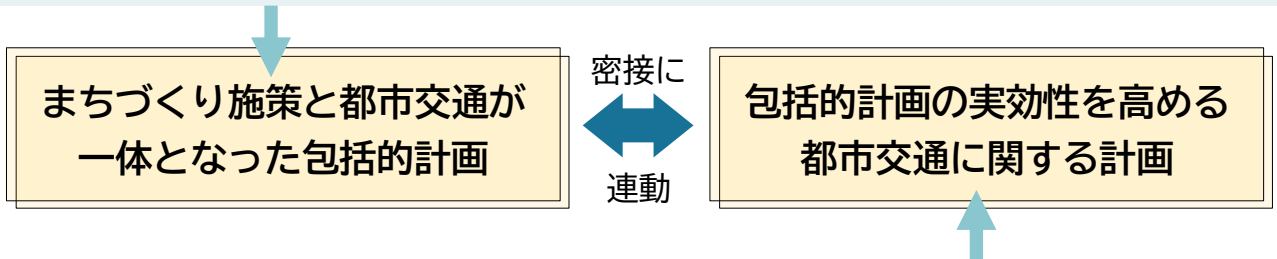


(参考1) 国土交通省自動運転社会実現本部

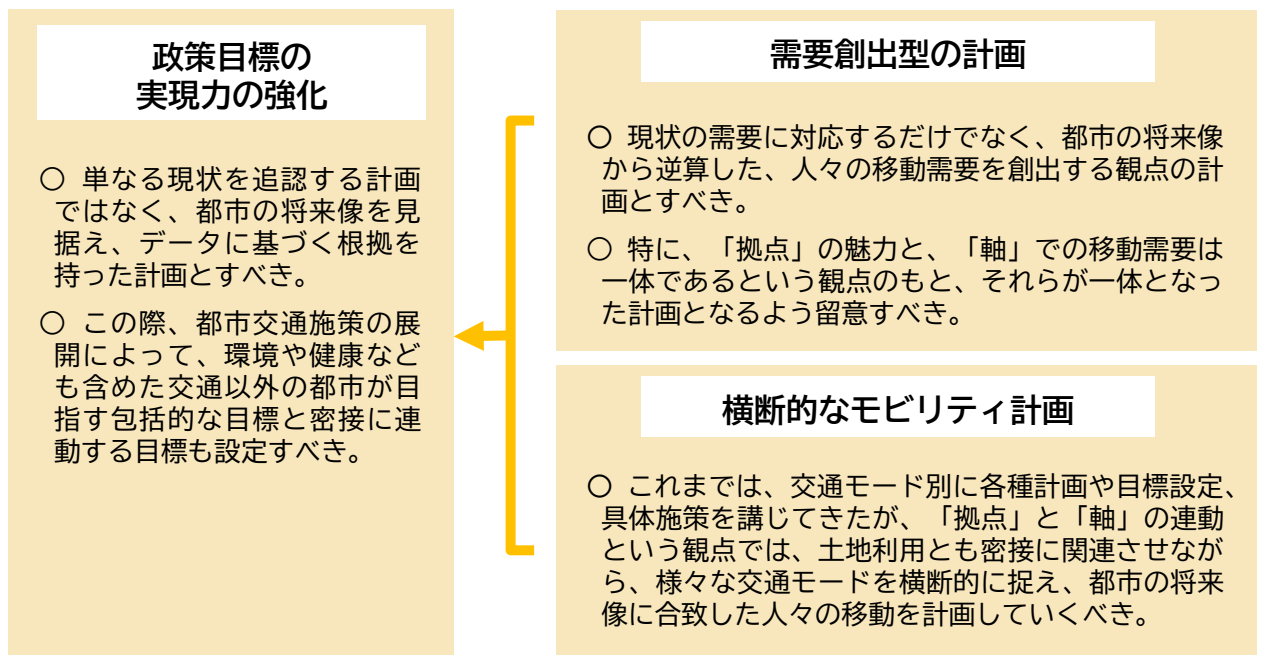
(参考2) 『都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集』国土交通省都市局、令和7年5月

③ まちづくりと一体となった都市交通計画の充実

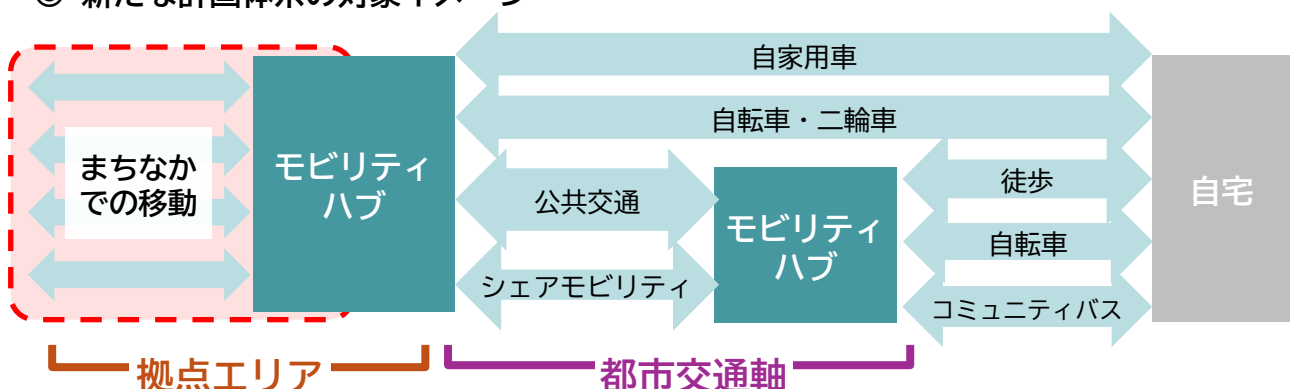
- まちづくり施策と交通施策との一体性を強化する観点から、例えば、立地適正化計画のなかで、土地利用と都市交通の将来像を密接に関連付けて記載を充実させるとともに、地域公共交通計画においても、まちづくりと連動した地域公共交通施策に係る記載を充実させるなど、「拠点」と「軸」を相互に連動させる実効的な計画策定を推進していくべきである。



- 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。



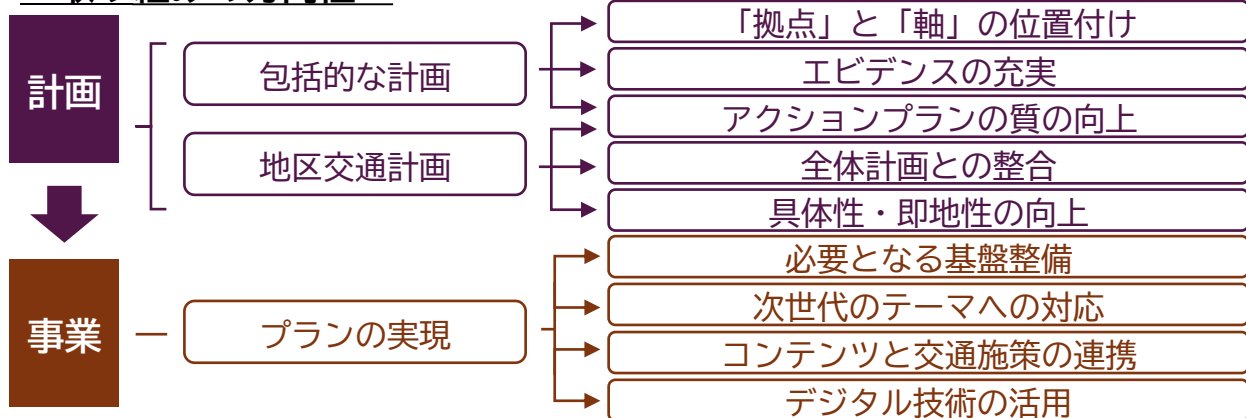
◎ 新たな計画体系の対象イメージ



※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》



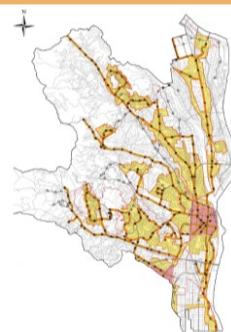
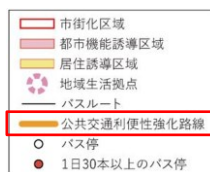
1 | まちづくりに関する包括的な計画への位置付け

- 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



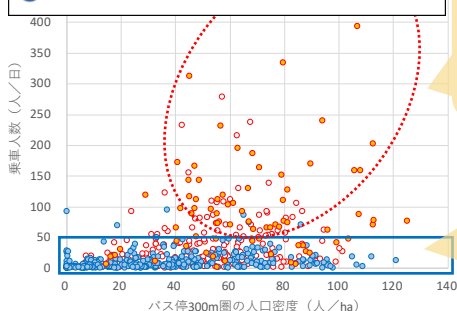
誘導区域と公共交通利便性強化路線
出典：厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画

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

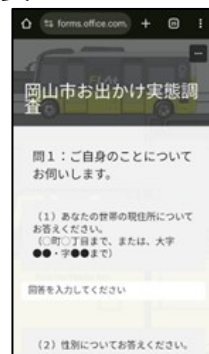
- 便数が片道60本以上のバス停 (15分に1本以上)
- 便数が片道31～60本のバス停 (30分に1本以上)
- 便数が片道30本未満のバス停 (30分に1本未満)



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



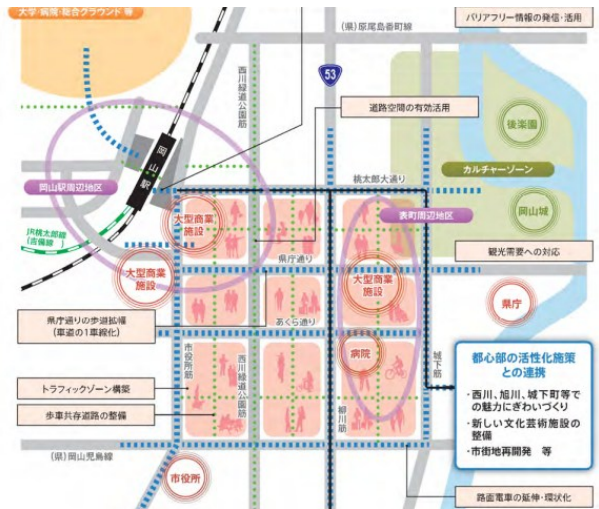
市民の移動実態を簡易に把握する試み (令和7年度 岡山市)

2 | 地区交通計画の実効性の向上

- 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。

都市全体の交通計画との整合

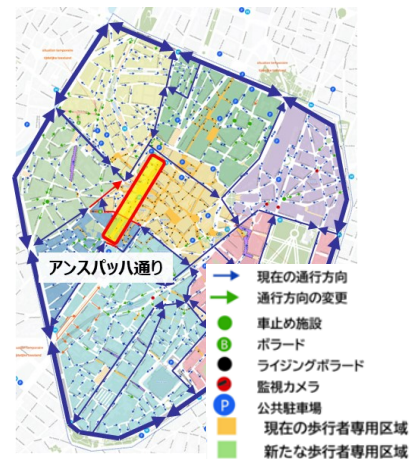
立地適正化計画等に拠点エリアを設定する際は、都市交通軸との関係を踏まえ、エリアへのアクセスや、地区交通の処理に関する方針を定めるなど、適切な地区交通計画の策定を促すべき



出典:岡山市 総合交通計画

具体性・即地性の向上

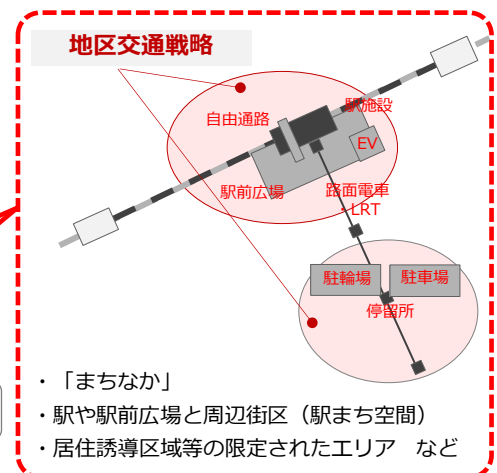
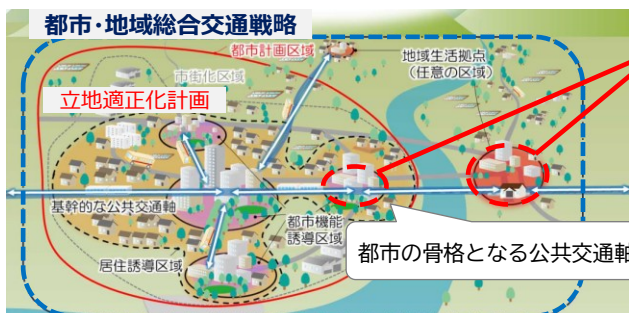
地区交通計画の策定には、適切な支援を講じながら、一定以上の具体性・即地性を求めていくべき



出典：鳥取大学工学部助教 吉野和泰氏 提供資料より作成

アクションプランの質の向上

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



- ・「まちなか」
- ・駅や駅前広場と周辺街区（駅まち空間）
- ・居住誘導区域等の限定されたエリア など

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

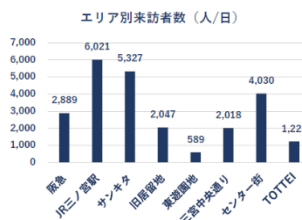
集客施設と公共交通のチケットをセットにするなど、公共交通での来訪や、派生的な地区内移動を促す仕掛けが重要

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

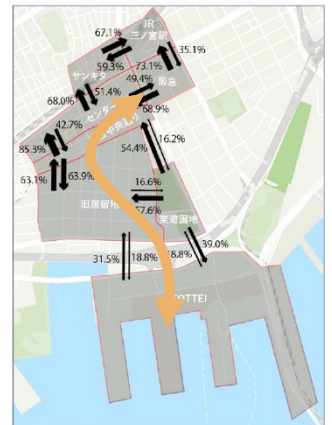


出典：<https://www.vrr.de/en/tickets-fares/ticket-overview/kombiticket/>

● 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

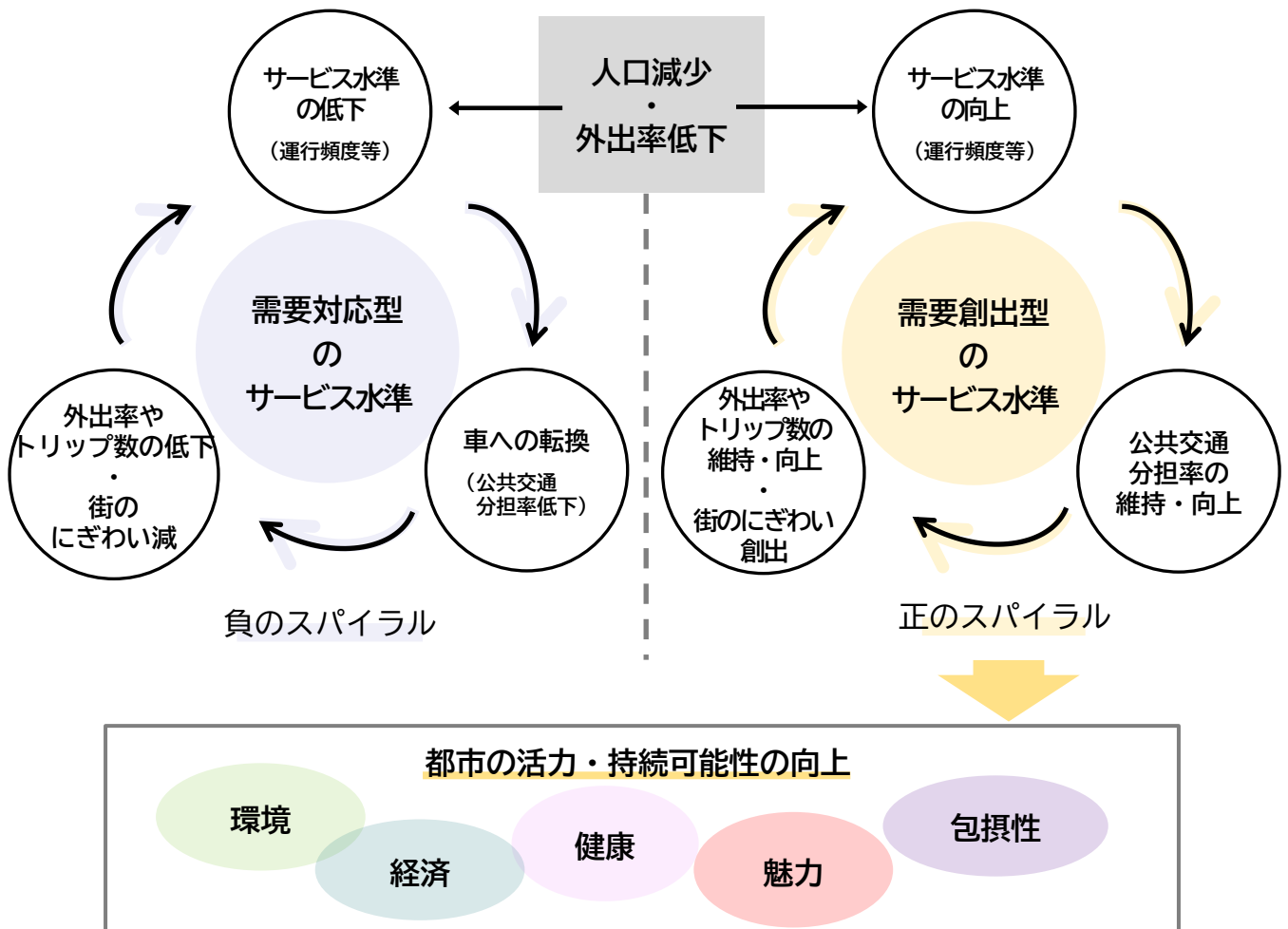
デジタル技術の活用による合意形成の円滑化

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

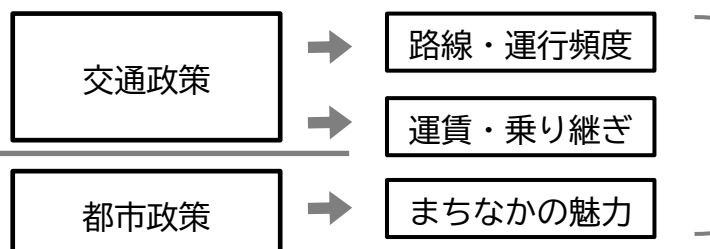


④ 都市交通軸の強化

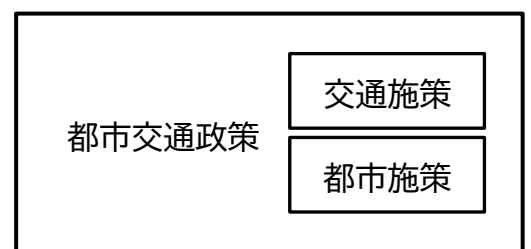
- 魅力ある拠点エリアへの来街や、利便性の高い生活拠点に人を集めるためには、そうした拠点へのアクセス性を確保することが重要。
- こうした移動を支える（または生み出す）ために、特に地方都市では自家用車が主たる移動手段であることに十分に留意しつつ、輸送効率や渋滞の抑制、環境負荷の低減、自家用車で移動が困難な人の移動手段の確保などの観点から、都市交通軸は路線バスや鉄道などの公共交通を中心として構成することが望ましい。
- 公共交通のサービス水準は、従来の「需要対応型」の発想では需要縮小に伴って低下する「負のスパイラル」に陥りやすい。このため、都市交通軸を担う公共交通は、都市政策との密接な連携のもと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

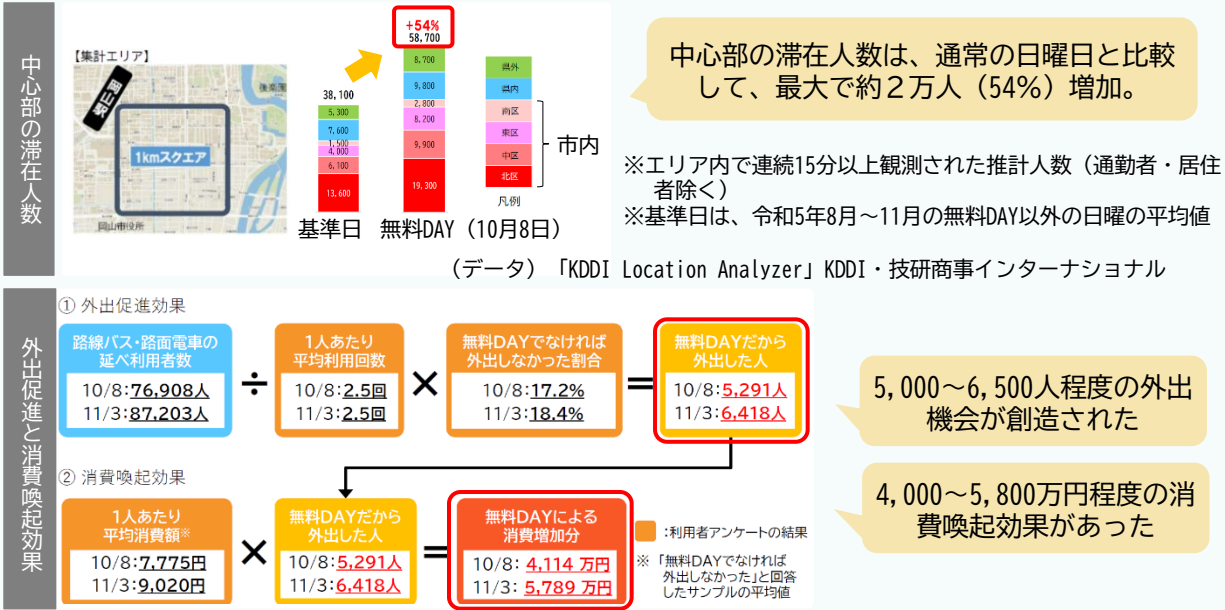


(これから)



(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。



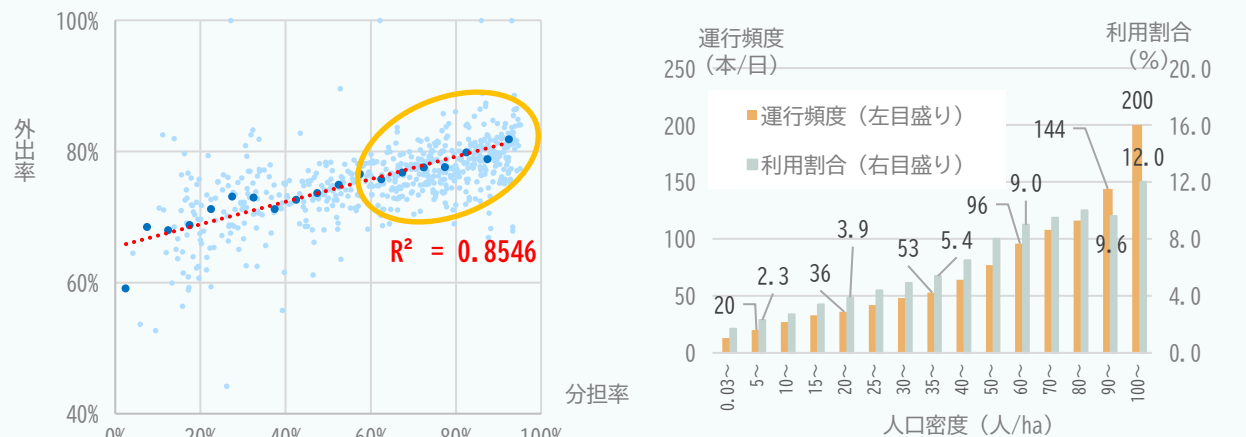
※同年の10月8日（日）、11月3日（金・祝）に実施したアンケート調査の回答をもとに分析

(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。

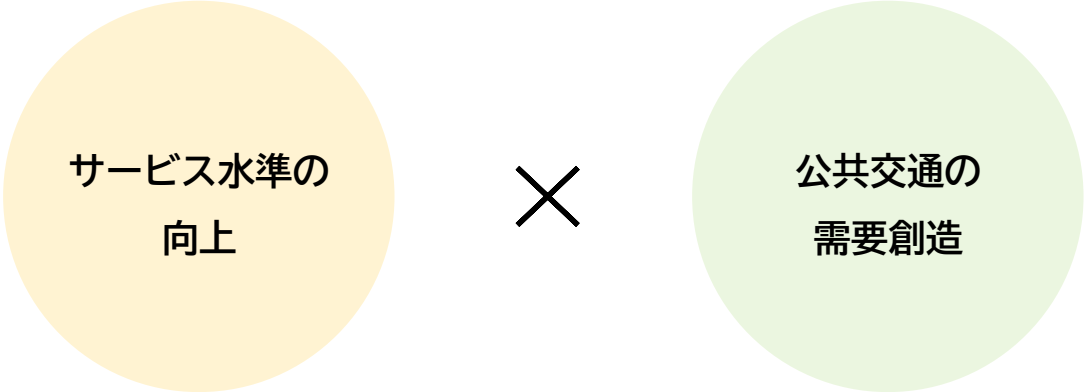
公共交通等の分担率が高いほど、外出率も高い傾向が見られる。

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。

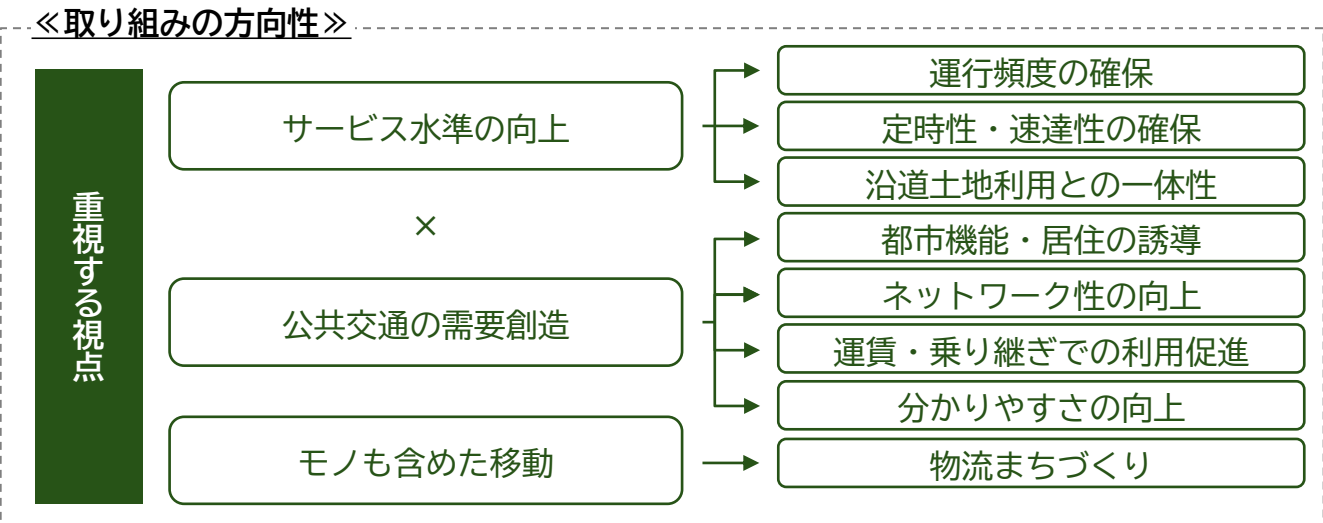


- 路線バスや鉄道といった公共交通を中心とする実効性の高い都市交通軸を確保するための着眼点としては、「サービス水準の向上」と「公共交通の需要創造」が重要。
- あわせて、都市交通軸の検討には、「モノの移動」についても考慮することが重要。



- 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・速達性に優れた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



2 | 公共交通の需要創造

- 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。

沿線への 都市機能や居住の誘導

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）を講じるべき



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

出典：富山市資料

ネットワーク性の向上

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観点で、モビリティ・ハブの設置を促進していくべき



出典：ドイツ・プレーメンmobil punkt

運賃・乗り継ぎ施策 による公共交通利用促進

都市交通軸を担う公共交通について、運賃や乗り継ぎ施策とも連動して利用促進を図ることを検討すべき



<IC共通定期券ご利用状況>

- ・輸送人員 → 16%増
- ・運送収入 → 14%増
- ・ユーザー数 → 18%増

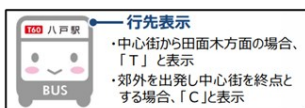
2022年4～5月 前年4月比

IC共通定期券の導入

(令和4年4月～) 出典：熊本市資料

分かりやすさの向上

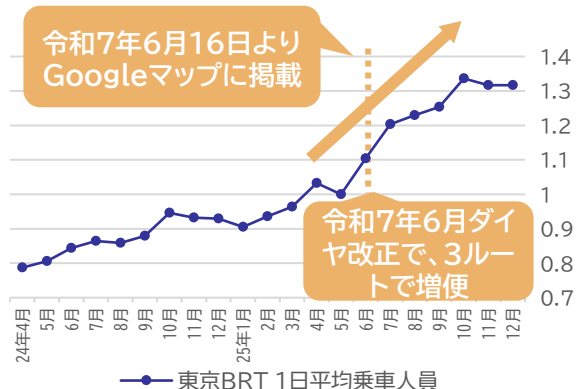
- ・路線の整理と合わせて、どのバスに乗ればいいか（行き先や乗り場・車両のデザインなど）が直感的に理解しやすいような、視認性の向上が有効



出典：八戸市提供資料より作成

- ・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進めるべき

東京BRTの1日平均乗車人員
(令和7年5月を1とする)



出典：東京BRT株式会社 提供資料より作成

3 | モノも含めた移動環境の構築

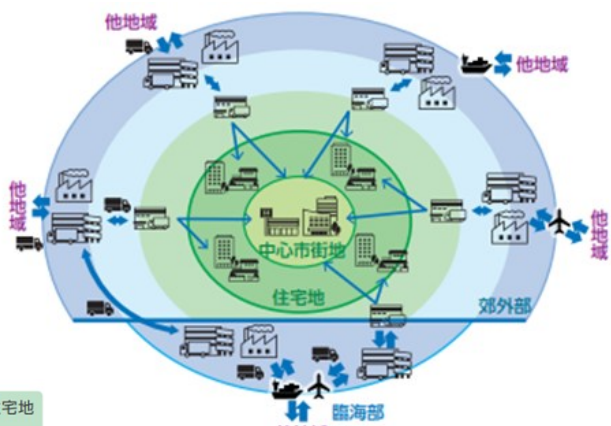
- 都市交通軸の設定にあたっては「物流まちづくり」の視点も重要。都市交通軸では、拠点エリアへの貨物輸送を担う役割を考慮したネットワークを構成する必要があり、多様な関係者で連携した取り組みを進めることが求められる。

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>

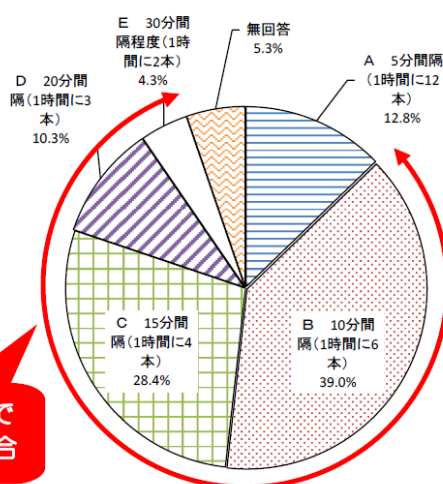
- ①地域貢献等の新たな価値の創出につながる物流施設整備の誘導
- ②多様な宅配受取方法を促す設備配置による地域価値の向上

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

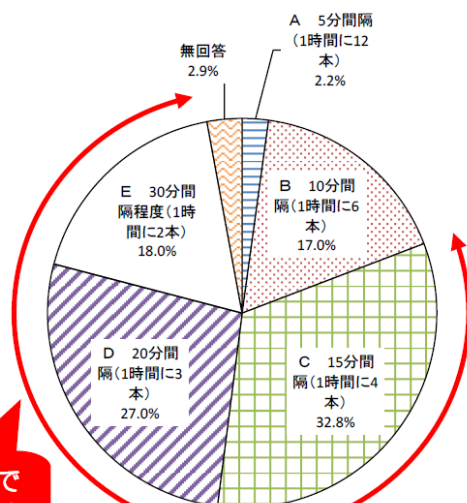
- ・ 熊本市の市政アンケートでは、許容できるバスの運行頻度について質問したところ、急いでいるとき（ピーク時）は10分間隔以内（1時間当たり約6本）、急いでいないとき（オフピーク時）は15分間隔以内（1時間あたり約4本）であれば満足するという回答が約8割を占めた。

【急いでいる時】



10分間隔で満足する割合

【急いでいない時】

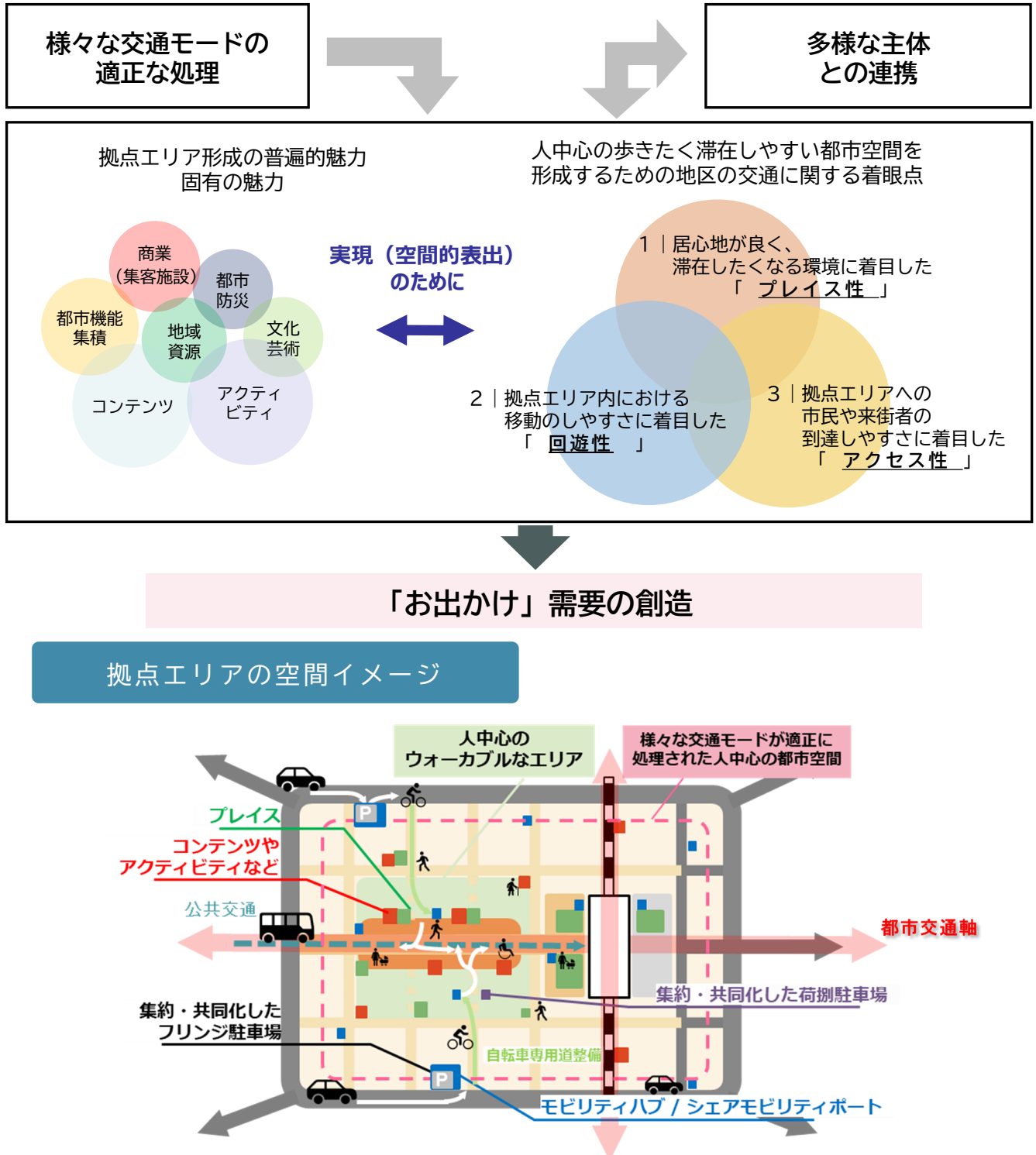


15分間隔で満足する割合

出典：熊本市提供資料より作成

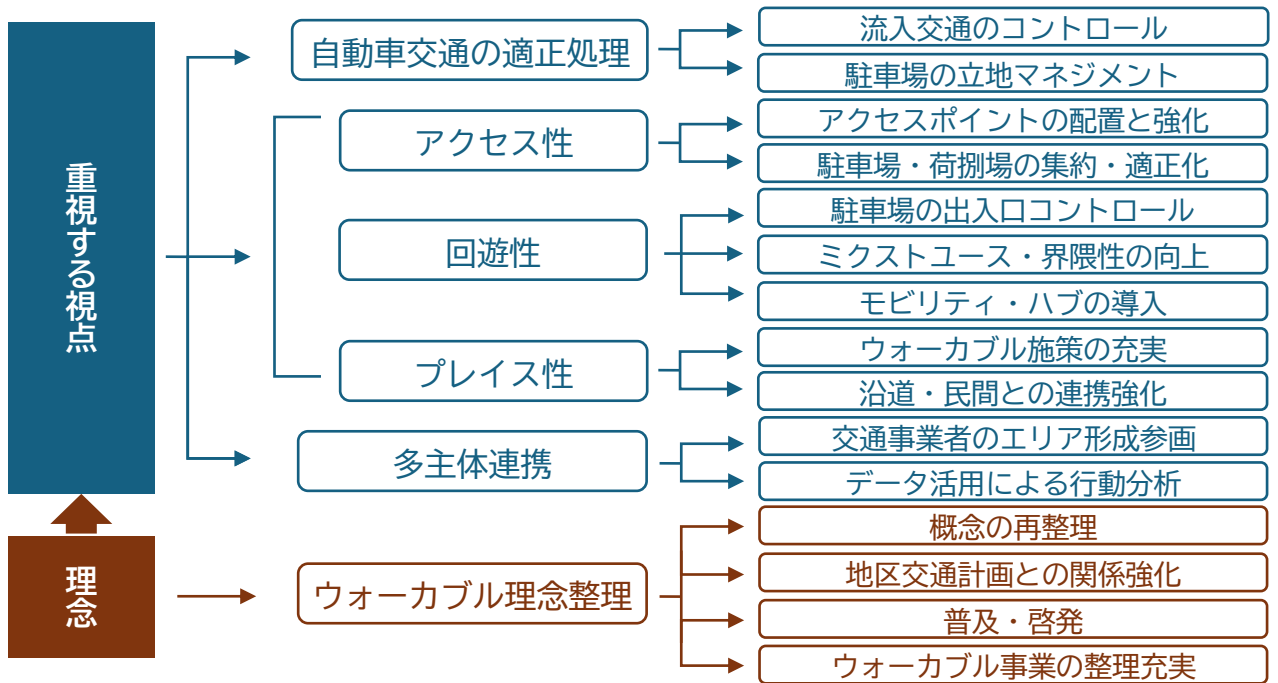
⑤ 拠点エリアの魅力や快適性の向上

- 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＞



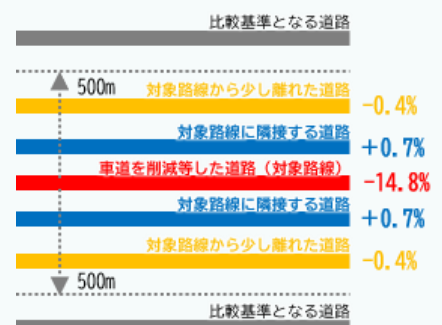
(コラム) 生活拠点における拠点エリアの空間イメージ

- 「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。



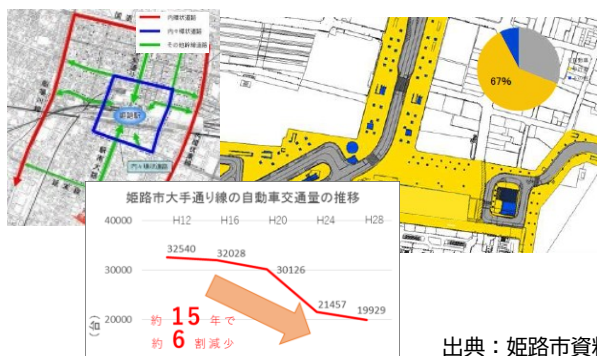
出典：
Nello-Deakin, S. (2022). Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. Case Studies on Transport Policyをもとに作成

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

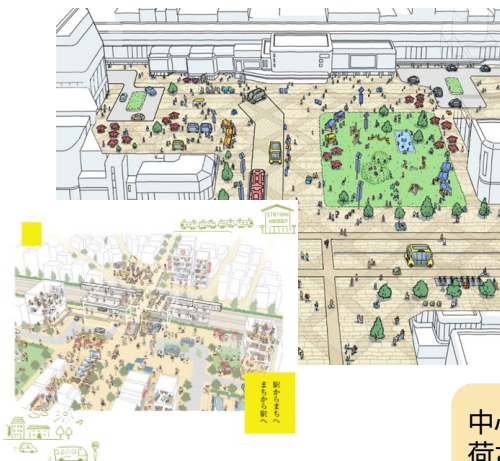


2 | アクセシビリティの向上

- 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



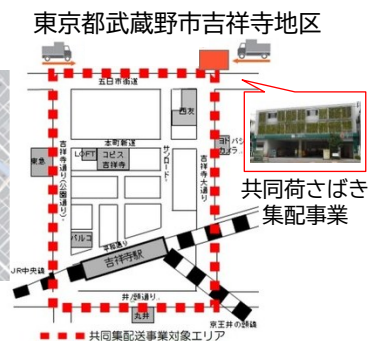
駅まちデザインガイドライン

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

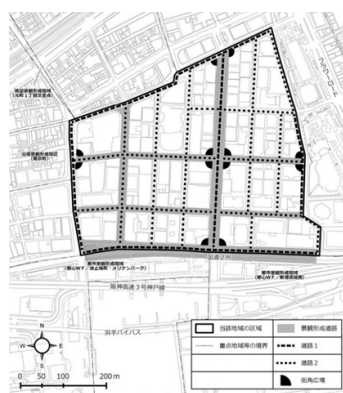


老朽化アーケードの撤去例

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

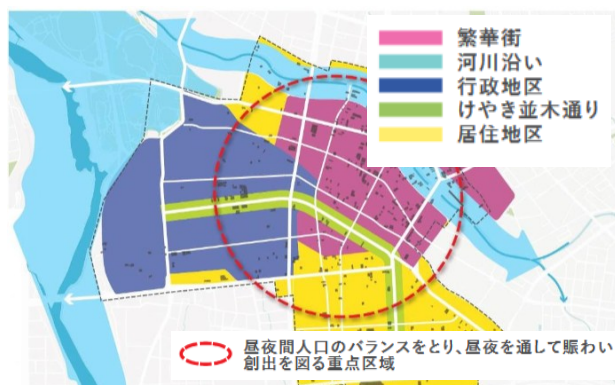


景観形成基準に「駐車場の出入口は、景観形成道路及び景観形成広場に面して設置しないこと」などを記載

出典：神戸市景観計画

適正なミクストユースの推進

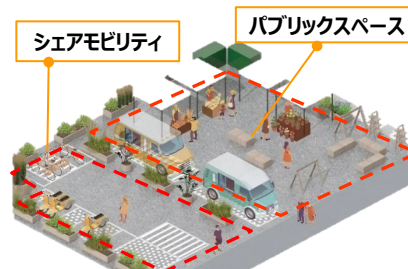
拠点エリアにおいて、適正なミクストユースを進め、メインストリートだけでない面的な「界限性」を高めていくべき



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

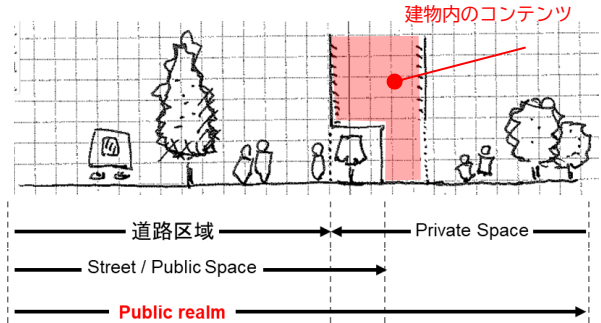
国土交通大臣賞 表彰の例



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



第4回路面電車あり方検討会

- 日時：令和8年12月22日（火）（予定）
- 場所：調整中

■ 県地域公共交通計画改定の方角性①

第5回路面電車あり方検討会

- 日時：令和9年3月25日（木）（予定）
- 場所：調整中

■ 県地域公共交通計画改定の方角性②