

公共交通とまちづくりの連携について

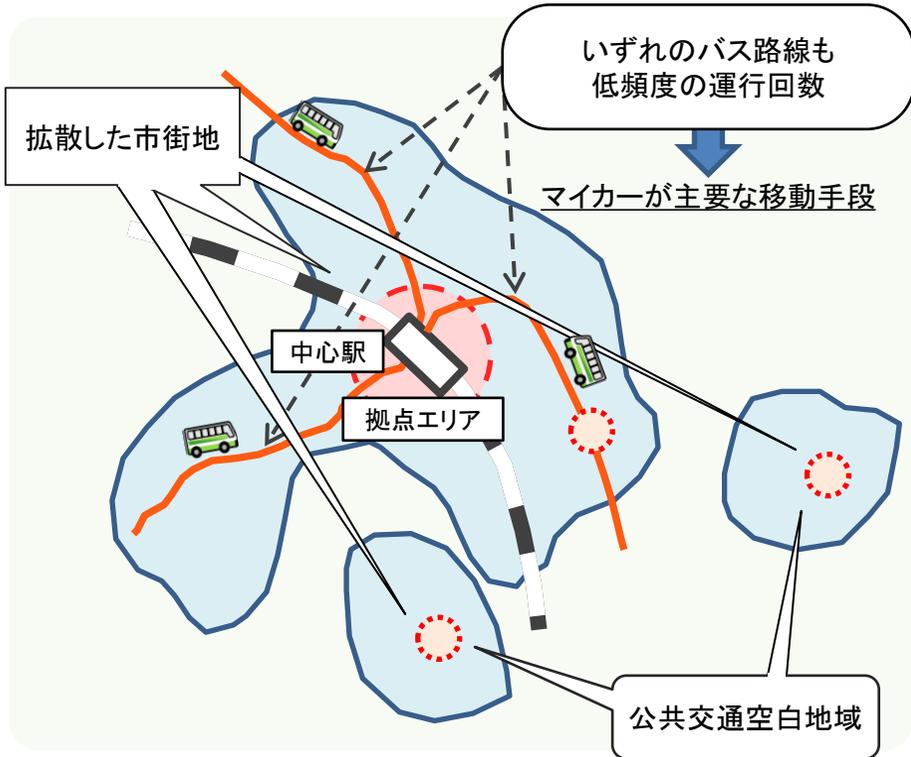
中部地方整備局 建政部 都市整備課
課長 後藤 直紀

令和6年4月23日

公共交通と都市構造の関係

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況

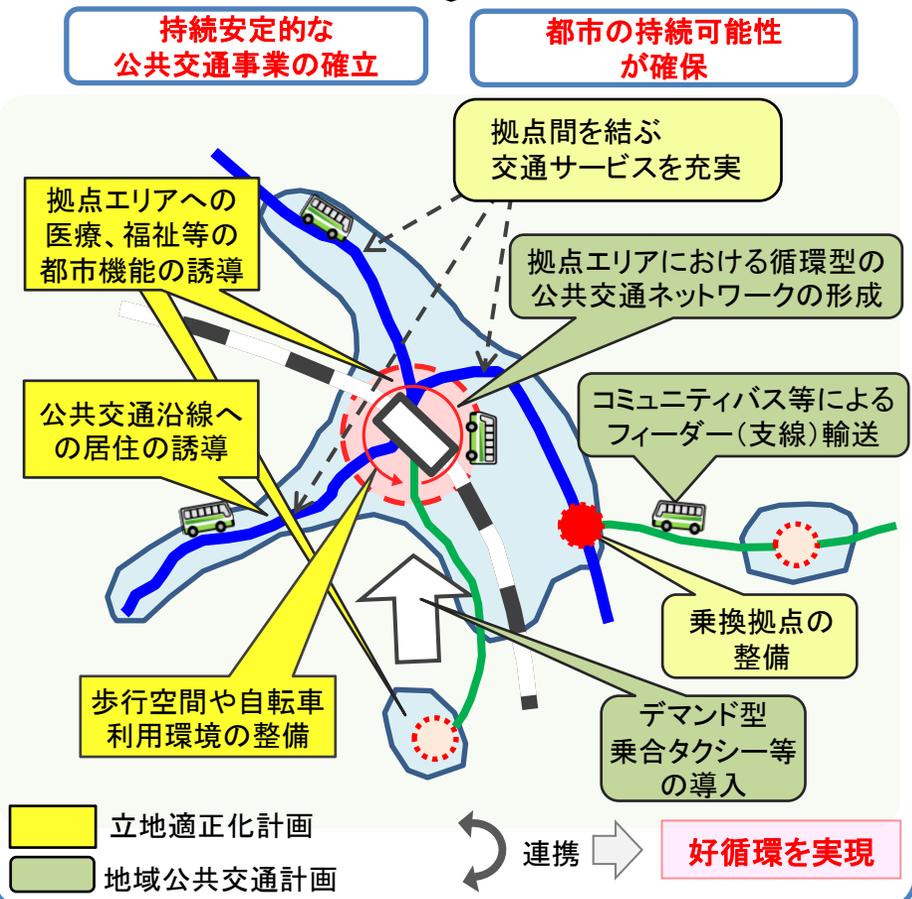
市街地の拡散・人口減少



これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち

公共交通沿線に居住を誘導

コンパクト+ネットワーク



- 都市のコンパクト化は、縮退均衡を目指すものではなく、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、
 - ・ 生活サービス機能維持や住民の健康増進など、**生活利便性の維持・向上**
 - ・ サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**(地域の消費・投資の好循環の実現)
 - ・ 行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**
 - ・ 災害リスクを踏まえた居住等の誘導や防災対策の実施による**居住地の安全性強化**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**
- **頻発・激甚化する自然災害**



都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

地域経済の衰退

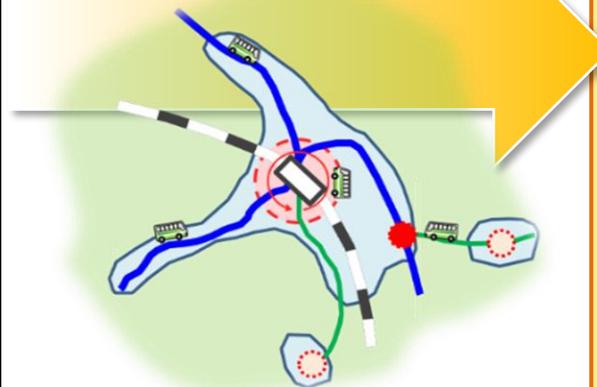
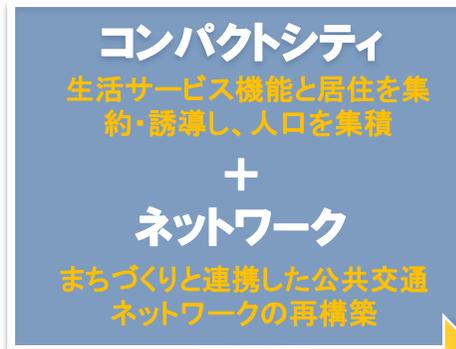
- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

都市部での甚大な災害発生

- 被害額の増加、都市機能の喪失



中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティ

コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持・アクセス確保などの利用環境の向上
 - 高齢者の外出機会の増加、住民の健康増進
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活・活躍できる都市環境

地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
 - 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ 地域内での消費・投資の好循環の実現

行政コストの削減等

- 行政サービス、インフラの維持管理の効率化
 - 地価の維持・固定資産税収の確保
 - 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡ 財政面でも持続可能な都市経営

地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
 - CO2排出量の削減
- ➡ カーボンニュートラルな都市構造の実現

居住地の安全性強化

- 災害リスクを踏まえた居住誘導、対策の実施
- ➡ 災害に強い防災まちづくりの実現

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、**利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークの構築**を推進。
- 必要な機能の誘導に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
- 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

地域公共交通計画（市町村・都道府県が作成）

【改正地域公共交通活性化再生法】

（令和5年10月1日施行）

- ◆ まちづくりとの連携
- ◆ 地方公共団体が中心となった地域公共交通ネットワークの形成の促進

①地域公共交通利便増進実施計画

ダイヤ・運賃等の調整による公共交通サービスの改善

- 路線等の見直し
- 等間隔運行、定額制乗り放題運賃等のサービスを促進 等

②地域旅客運送サービス継続実施計画

認定を受けた実施計画に基づき、新たな運送を実施

- 地域公共交通の維持が困難と見込まれる場合、地域旅客運送サービスの継続を図るべく、地方公共団体が、関係者と協議の上、公募により新たなサービス提供者を選定

多極ネットワーク型コンパクトシティ



立地適正化計画

地域公共交通計画

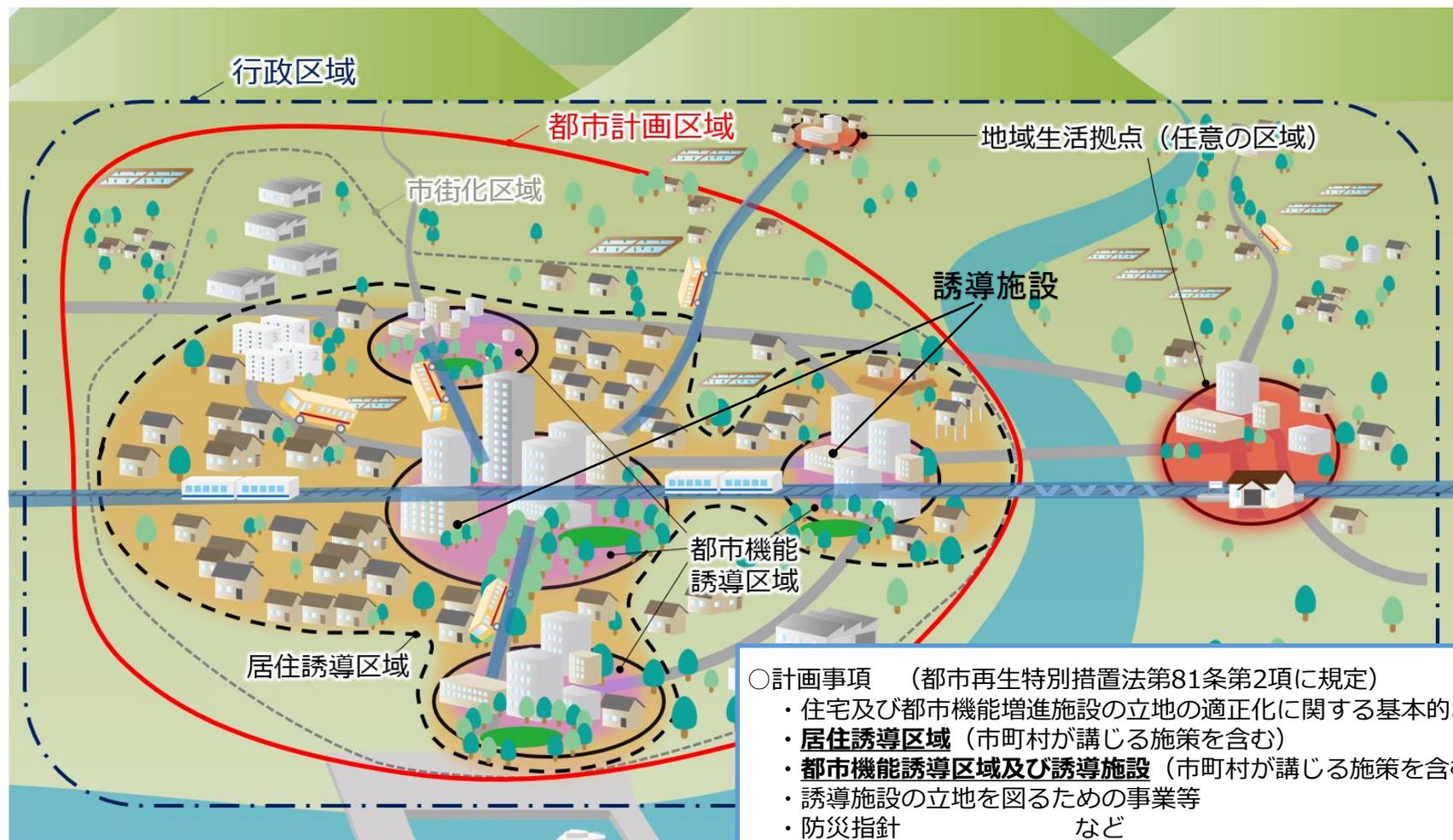
連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

- 立地適正化計画は、都市計画区域が指定されている市町村において、市街化区域（非線引き都市計画区域においては都市計画区域）の範囲に居住誘導区域と都市機能誘導区域、防災指針を定め、持続可能な都市構造への転換を推進する制度。
- 区域を定めるのみならず、様々な事業を位置づけることが可能。
- 関連する市街化区域外（都市計画区域外を含む）の将来像についても、幅広く記載が可能。



立地適正化計画の作成状況

○ **703都市**※が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(令和5年12月31日時点)

○このうち、**537都市**が計画を作成・公表 ※令和6年能登半島地震にかかる災害救助法の適用がなされた市町村の一部は令和5年7月31日時点の情報に基づき集計

令和5年12月31日までに立地適正化計画を作成・公表の都市(黒字: 537都市)。うち、防災指針を作成・公表の都市(黒太字: 218都市)。

都市機能誘導区域のみ設定した市町村(斜字: 3都市)

北海道	青森市	山形市	つくば市	吉岡町	千葉県	柏崎市	山梨県	三島市	吹田市	川西町	府中町	南国市	宇城市
札幌市	弘前市	米沢市	ひたちなか市	明和町	千葉市	新発田市	甲府市	伊東市	泉大津市	田原本町	海田町	土佐市	益城町
函館市	八戸市	鶴岡市	鹿嶋市	千代田町	銚子市	十日谷市	山梨市	島田市	高槻市	王寺町	熊野町	須崎市	大分市
小樽市	黒石市	守谷市	大泉町	大泉町	船橋市	十日町市	大月市	東浦町	広陵町	北広島町	北広島町	四万十市	別府市
旭川市	五所川原市	新庄市	常陸大宮市	邑楽町	木更津市	見附市	甲斐市	磐田市	守口市	和歌山県	世羅町	いの町	津田市
室蘭市	十和田市	寒河江市	那珂市	埼玉県	松戸市	燕市	上野原市	焼津市	枚方市	和歌山市	山口県	福岡県	中津市
釧路市	むつ市	上山市	坂東市	さいたま市	成田市	糸魚川市	甲州市	掛川市	茨木市	海南市	下関市	北九州市	大分市
北見市	つがる市	村上市	かすみがうら市	川越市	佐倉市	妙高市	松本市	掛川市	八尾市	有田市	宇部市	北九州市	津久見市
夕張市	平川市	長井市	神栖市	熊谷市	習志野市	五泉市	藤枝市	袋井市	富田林市	新宮市	山口市	久留米市	津久見市
若見沢市	田舎館村	天童市	鉾田市	行田市	柏市	上越市	下田市	下田市	寝屋川市	湯浅町	秋市	直方市	竹田市
網走市	野辺地町	東根市	鉾田市	秩父市	市原市	河内長野市	野野市	野野市	河内長野市	鳥取県	防府市	飯塚市	豊後高田市
苫小牧市	七戸町	尾花沢市	小美玉市	所沢市	流山市	魚沼市	湖西市	湖西市	大東市	米子市	下松市	田川市	杵築市
稚内市	おいらせ町	南陽市	茨城町	本庄市	君津市	南魚沼市	伊豆市	伊豆市	和泉市	菅頭町	岩国市	柳川市	宇佐市
美唄市	五戸町	中山町	大洗町	東松山市	諏訪市	胎内市	菊川市	熊野市	真面目市	島根県	志摩市	八女市	豊後大野市
芦別市	階上町	大江町	城里町	春日部市	酒々井町	田上町	伊豆の国市	伊豆の国市	門真市	松江市	柳井市	筑後市	由布市
江別市	大石田町	大石田町	東海村	狭山市	茨山町	湯沢町	牧之原市	志摩市	旗本町	益田市	美祿市	行橋市	玖珠町
士別市	宮岡町	美音川町	大子町	羽生市	大子町	富山県	須坂市	朝日町	高石市	大田市	周南市	小郡市	大分市
名寄市	盛岡市	高島町	阿見町	鴻巣市	長生村	富山市	須坂市	多気町	東大阪市	江津市	徳島県	春日市	宮崎県
三笠市	大船渡市	川西町	境町	深谷市	東京市	高岡市	須坂市	明和町	大阪狭山市	雲南市	徳島市	宗像市	宮崎市
千歳市	花巻市	白鷹町	栃木県	草加市	八王子市	魚津市	飯山市	滋賀県	阪南市	雲南市	鳴門市	大寺府市	都城市
滝川市	北上市	福島県	宇都宮市	蕨市	三鷹市	氷見市	飯山市	愛知県	大津市	島本町	小松島市	古賀市	延岡市
歌志内市	二戸市	福島市	足利市	戸田市	調布市	黒部市	茅野市	名古屋県	彦根市	彦根市	阿南市	那珂川市	小林市
深川市	八幡平市	会津若松市	栃木市	入間市	町田市	小矢部市	塩尻市	豊橋市	草津市	草津市	吉野川市	新宮町	日向市
富良野市	奥州市	郡山市	佐野市	朝霞市	日野市	福生市	千曲市	豊橋市	守山市	草津市	三好市	岡垣町	串間市
登別市	磐石町	いわき市	鹿沼市	朝霞市	福生市	和光市	安曇野市	豊橋市	守山市	草津市	美波町	遠賀町	西谷町
北広島市	葉波町	白河市	日光市	朝霞市	粕江市	新藤市	御代田町	豊橋市	守山市	草津市	香川県	鏡手町	三股町
石狩市	山田町	須賀川市	小山市	新藤市	武蔵村山市	福岡市	朝日町	豊橋市	甲賀市	丸亀市	高松市	佐賀県	国富町
当別町	野田村	喜多方市	真岡市	福岡市	西東京市	久喜市	朝日町	豊橋市	明石市	丸亀市	坂出市	佐賀市	綾町
福島町	宮城県	二本松市	大田原市	新藤市	瑞穂町	八潮市	朝日町	豊橋市	西宮市	善通寺市	善通寺市	佐賀市	川南町
七飯町	仙台市	矢板市	那須塩原市	福岡市	神奈川県	蓮田市	朝日町	豊橋市	洲本市	観音寺市	観音寺市	佐賀市	都農町
八雲町	石巻市	那須塩原市	さくら市	相模原市	相模原市	坂戸市	朝日町	豊橋市	加古川市	高松市	高松市	佐賀市	高千穂町
長万部町	気仙沼市	下野市	那須塩原市	横須賀市	横須賀市	幸手市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
江差町	白石市	益子町	那須塩原市	平塚市	平塚市	日高市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
俱知安町	登米市	茂木町	那須塩原市	平塚市	平塚市	ふじみ野市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
岩内町	栗原市	芳賀町	那須塩原市	鎌倉市	鎌倉市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
古平町	大崎市	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
奈市町	富谷市	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
南幌町	柴田町	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
栗山町	山元町	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
鷹栖町	山元町	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
東神楽町	山元町	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
斜里町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
白老町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
厚真町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
安平町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
むかわ町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
新得町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
芽室町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県
弟子屈町	秋田県	芳賀町	那須塩原市	藤沢市	藤沢市	白岡市	朝日町	豊橋市	赤穂市	高松市	高松市	佐賀市	鹿児島県

凡例

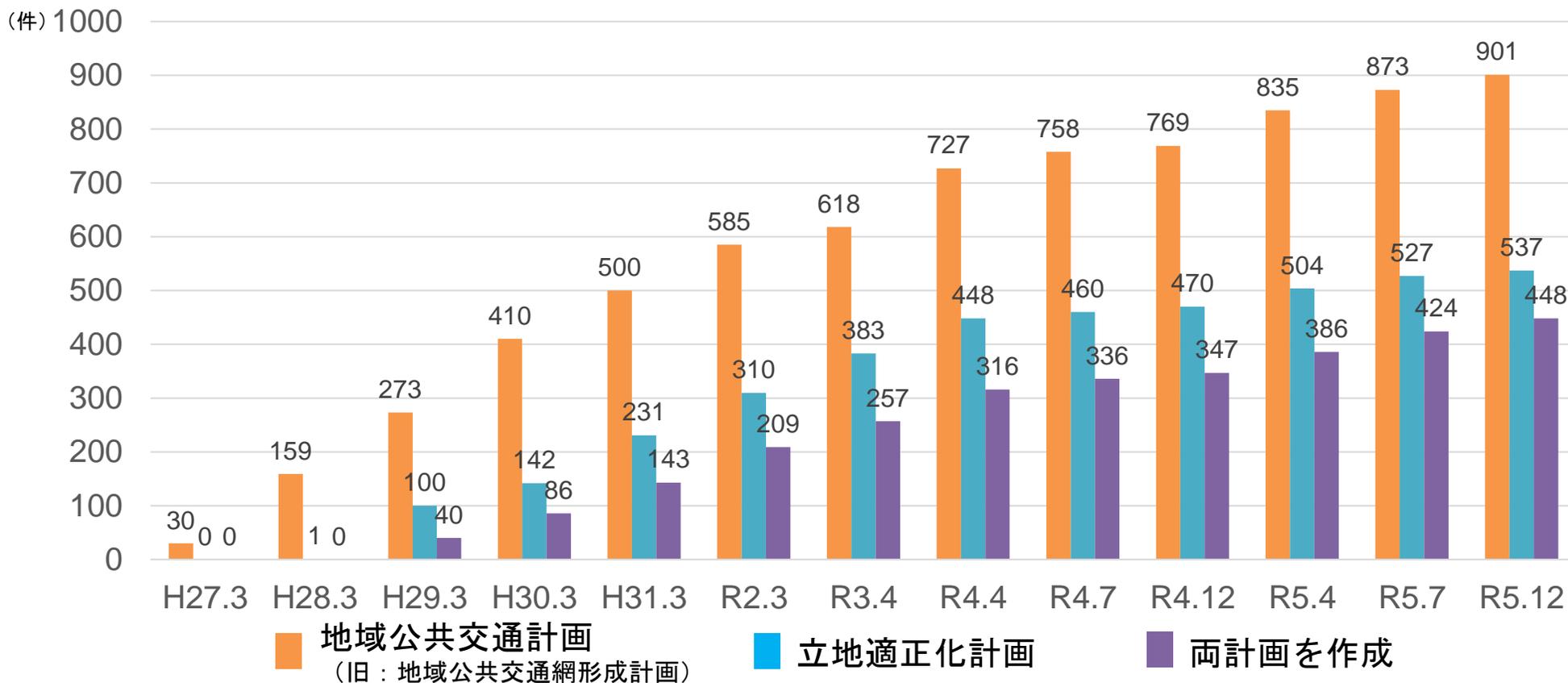
- 市 立地適正化計画を作成・公表済み
- 市 防災指針を含む立地適正化計画を作成・公表済み
- 市 立地適正化計画を作成中・作成予定

合計 703都市

立地適正化計画・地域公共交通計画の一体的作成の推進

- 立地適正化計画と地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の両計画を併せて策定している都市は、令和5年12月時点において448都市となっている。
- 新経済・財政再生計画 改革工程表2022改訂版(令和4年12月)において、KPIとして「立地適正化計画を地域公共交通計画と連携して策定した市町村数」(2024年度末までに400市町村)を位置づけている。

※第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月)、第2次交通政策基本計画(令和3年5月)にも同様のKPIを設定



○参考 都市計画運用指針: 地域公共交通計画は、市町村マスタープラン(これにみなされる立地適正化計画を含む)との調和を保つこととされているところであり、両計画が整合をもって効果的に機能するよう、十分に調整を行うべきである。また、立地適正化計画と地域公共交通計画の作成や見直しを同時期に行う場合など、可能な場合には、それらを一体の計画として作成することが望ましい。

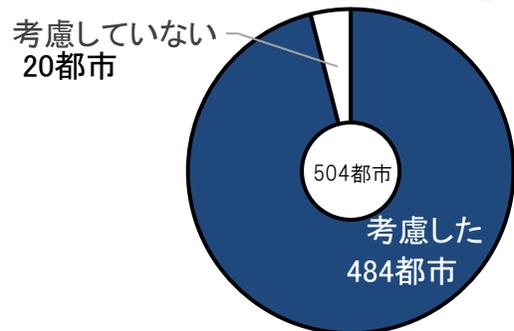
立地適正化計画の検討における公共交通の考慮状況

- 居住誘導区域と都市機能誘導区域の範囲について、殆どの都市が公共交通を考慮して設定している現状。
- また、考慮した交通モードは、鉄道と路線バスが大多数を占めており、コミュニティバスやデマンド交通を考慮しているところも多い。

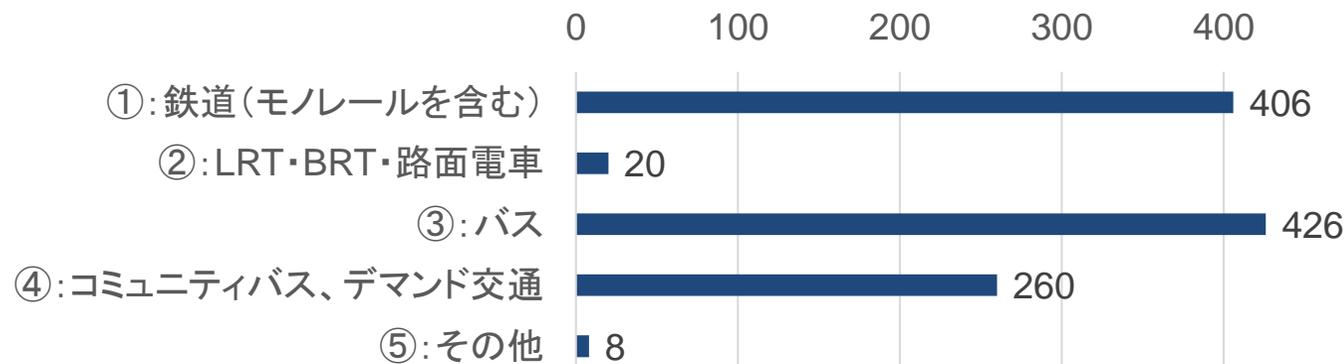
R5.3時点

居住誘導区域

【居住誘導区域の設定における公共交通の考慮状況】

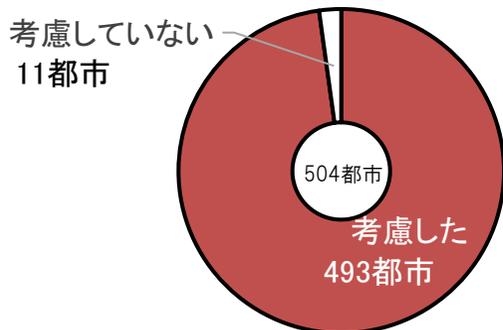


【考慮した交通モード】

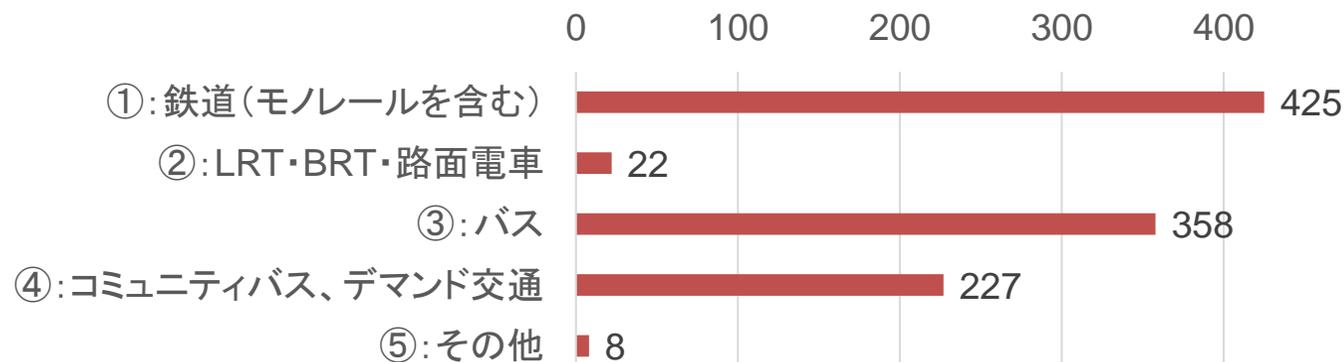


都市機能誘導区域

【都市機能誘導区域の設定における公共交通の考慮状況】



【考慮した交通モード】

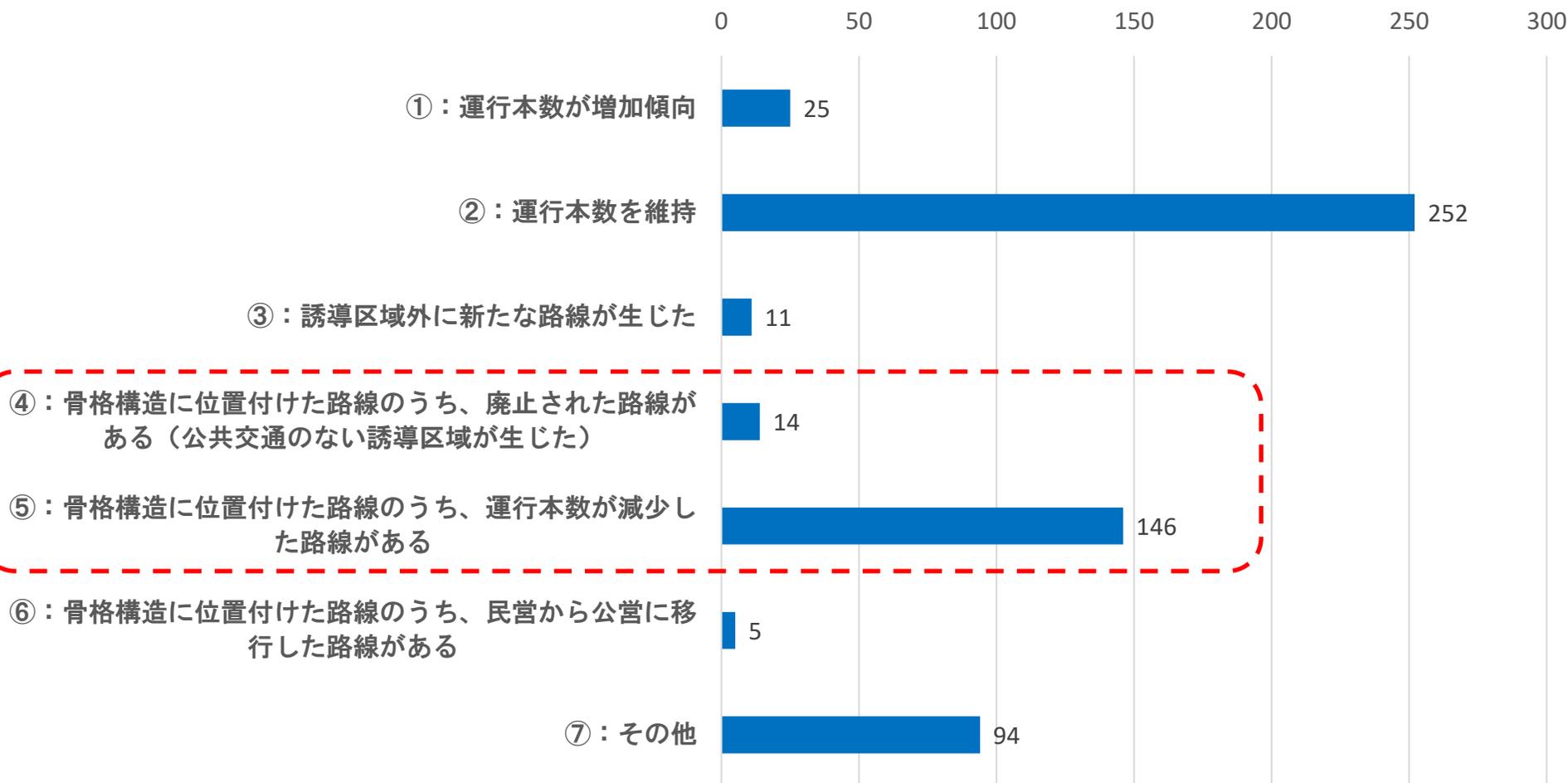


立地適正化計画作成後の考慮した公共交通の状況変化

- 立地適正化計画作成後、居住誘導区域等の設定に当たり公共交通を考慮している都市において、運行本数などサービスレベルを維持している都市が約半数である一方、路線の廃止や、運行本数の減少が生じている都市がある。

R5.3時点

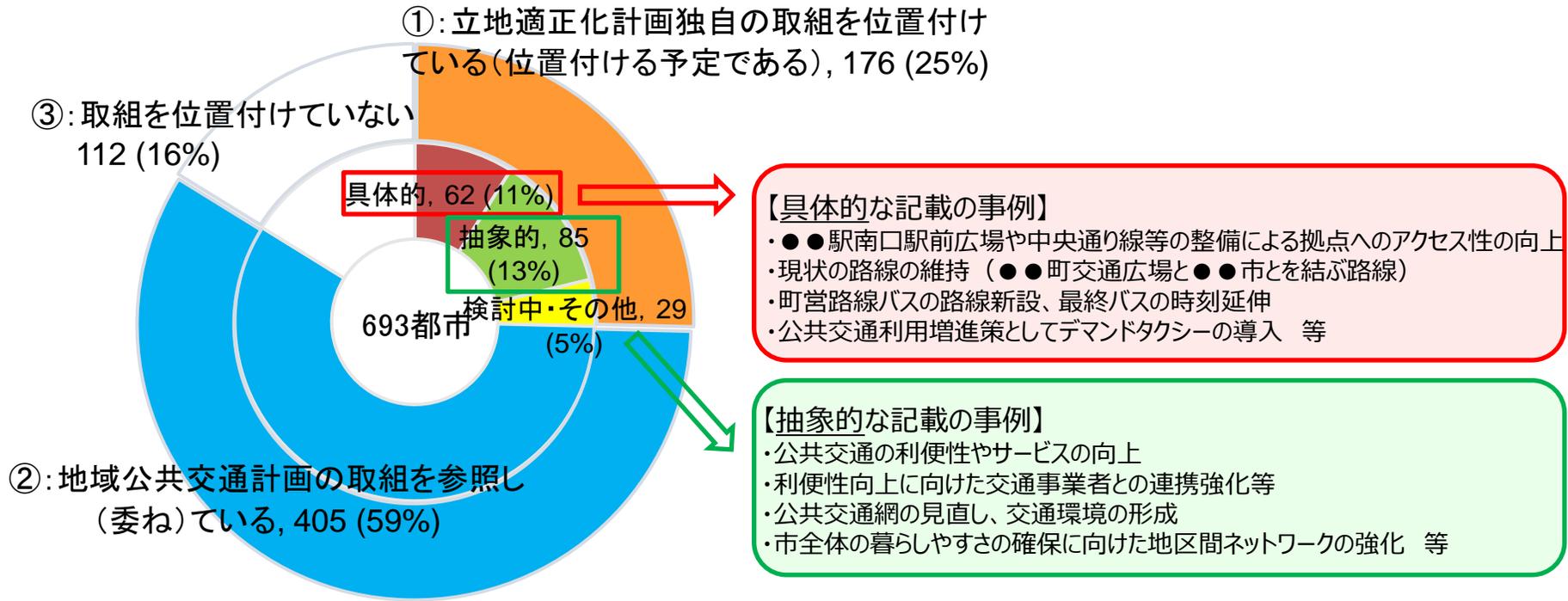
【立地適正化計画作成後の公共交通の状況】



- 居住誘導区域の設定にあたり公共交通等を考慮した都市の中の半数以上は、地域公共交通計画の取組を参照し委ねている状況にあり、公共交通に関する取組を位置付けていない都市を加えると7割を超える
 - 立地適正化計画に公共交通に関する独自の具体的な取組を位置付けている都市は1割程度に過ぎず、そのうち軸周辺の拠点において軸と関連する拠点整備に関する取組が位置付けられている事例は少数
- ⇒ **立地適正化計画に、公共交通軸とそれを支える拠点整備の取組が一体的かつ、即地的・具体的に位置づけられている都市は僅かな割合にとどまっている状況**

【立地適正化計画における公共交通に関する取組の位置付け】

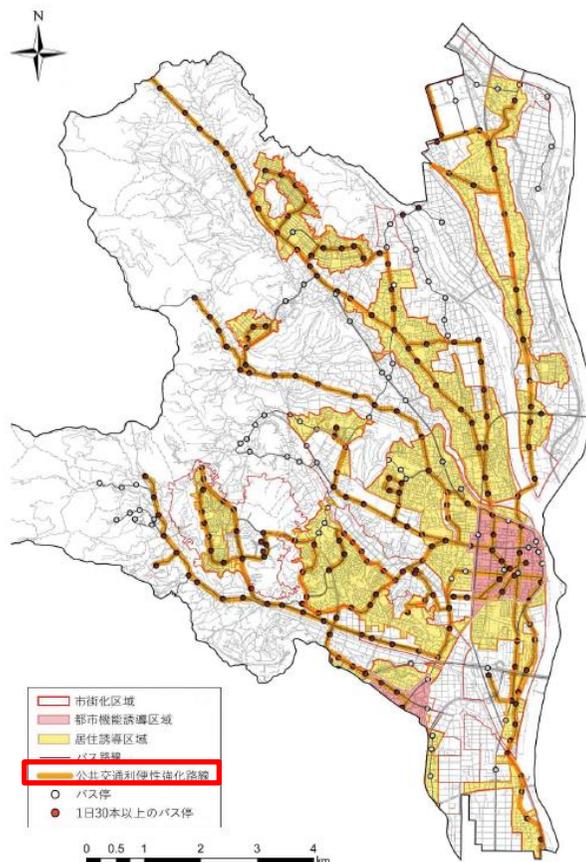
R5.3時点



- 厚木市は立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画(コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画)として作成
- 片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進

⇒ **立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定し、双方の計画に基づく取組を即地的・具体的に定めた上で連動して実施している事例も存在**

■ 誘導区域と公共交通利便性強化路線



■ まちづくりの観点から公共交通の充実に資する取組を位置付け

■ 施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要	
事業名	施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・一般車の交通規制や道路空間の再分配による広幅員の歩行空間の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域(本厚木駅周辺)
実施主体	市・道路管理者(県・市)・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。
■ 施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要	
施策名	施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・ バス停近くの生活利便施設の誘致 ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の適用 ・既存生活利便施設における付加的な生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域(宮の里地区など) 居住誘導区域外(主に市街化調整区域)

公共交通軸の位置づけ(バス停、サービスレベル)

交通結節点となる本厚木駅周辺の拠点整備

都市の骨格となるバス強化路線沿線の生活利便施設の立地支援

【施策事例】生活利便施設の立地支援

(1)生活利便施設整備費			
補助対象施設	補助対象経費及び補助金額 ^{※5}	補助上限額	補助対象エリア
スーパー ^{※1}	①施設整備費 ^{※6} 施設整備費の2分の1に相当する額 ②土地・建物賃借料 事業を開始した日から5年間分の賃借料に相当する額	1億円 (年2千万円)	次のいずれかに該当するもの 1 公共交通利便性強化路線 ^{※2} の沿線 2 施設が不足する地区 ^{※3}
ドラッグストア ^{※2}	③調剤所整備費 ^{※7} (診療所に限る。)調剤所整備費の2分の1に相当する額	5千万円 (年1千万円)	※いずれの場合も、補助対象施設を中心とした概ね半径1kmの区域内に同種の施設がないこと(スーパーとドラッグストアは同種の施設とする。)
コンビニエンスストア ^{※3}	補助金額は①、②及び③の合計額又は補助上限額のいずれか小さい額	2千万円 (年400万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※2} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径500mの区域内に同種の施設がないこと
内科を有する診療所 ^{※4}		2千万円 (年400万円) 2千100万円 (年420万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※2} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同種の施設がないこと

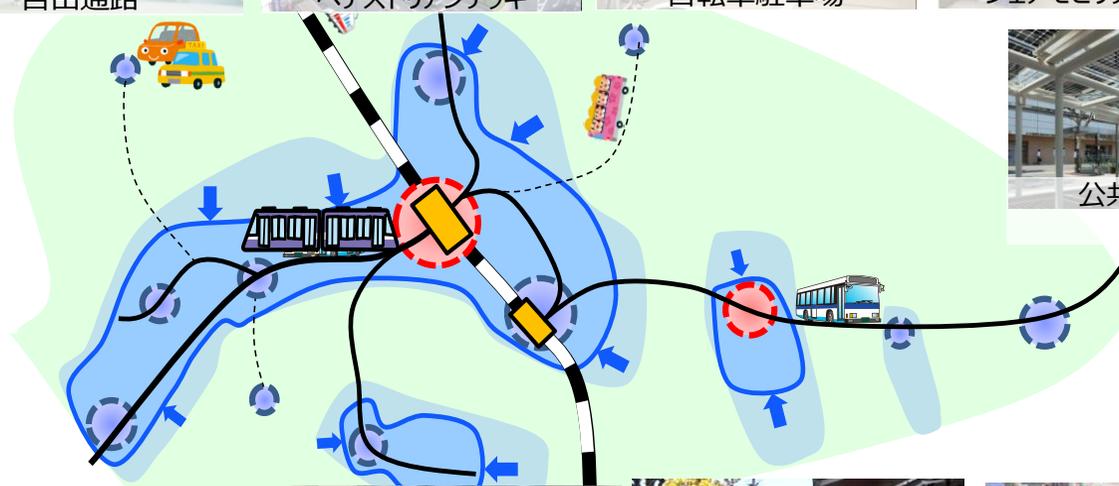


等の即地的・具体的な取組を位置付けている

都市・地域交通戦略推進事業

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

- 補助対象者※¹：地方公共団体、法定協議会※²、独立行政法人都市再生機構、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体
 - ※¹ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等（独立行政法人都市再生機構や特定非営利活動法人等を含む）も事業実施可能
 - ※² 整備計画の作成に関する事業については、法定化を見据えた任意協議会も対象
- 補助率：1/3、1/2（立地適正化計画に位置付けられた事業、滞在快適性等向上区域へのアクセス等に寄与する都市交通施設整備に係る事業、地区交通戦略に位置づけられた滞在快適性等向上区域等で行われる事業、脱炭素先行地域において実施する事業）





路面電車・バス・鉄道等の公共交通の施設※³



自由通路



ペDESTリアンデッキ



自転車駐車場



シェアモビリティ設備



駐車場(P&R等)



駅舎の地域拠点施設への改修・減築



公共交通施設と一体的に整備する再生可能エネルギー施設等



交通結節点整備



社会実験
交通まちづくり活動の推進



モビリティハブ整備



バリアフリー交通施設



荷捌き駐車場



地区交通戦略に基づく街路空間再構築・利活用



スマートシティの推進
情報化基盤施設※⁴の整備
デジタルの活用に係る社会実験

※³ インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援可能

※⁴ 情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設、サービス提供のための設備の導入、情報の収集・発信等のための基盤整備等

都市・地域交通戦略推進事業の活用事例①(熊本県熊本市)

民間バス会社の経営危機を契機に、持続可能な公共交通の実現に向けて、官民一体で推進

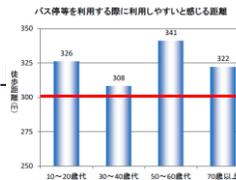
○路線バス利用者は、コロナの影響もあり、昭和50年に比べて約2割まで減少 ⇒ 都市のコンパクト化と連携してバス等の公共交通網の再構築を図る

都市のコンパクト化

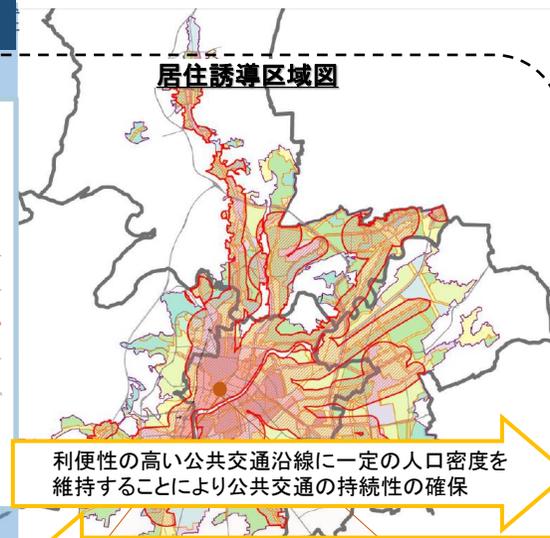
居住

○利便性の高い公共交通沿線や市内の拠点周辺(市街化区域の約55%)に居住を誘導

○市民アンケートから算出した「バス停等を利用しやすい距離」を基に、居住誘導区域を設定



公共交通の利用を念頭に置き、市民ニーズを反映させた区域を設定



利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度を維持することにより公共交通の持続性の確保

利便性の高い公共交通が確保される事により市民の暮らしやすさを維持

中心市街地

○民間の再開発事業と一体となった利活用の自由度が高い広場や公園を整備し、明るく快適な空間を整備するとともに、歩行環境の整備等によりまちのシンボルである熊本城や周辺の商店街との回遊性を向上

一体的に整備を行い、コンセプトである「熊本城と庭つづき『まちの大広間』」を具現化(ウォークラブル空間の形成)



交通

○中心市街地と地域拠点を結ぶ8方面について、各方面の特徴に応じて、骨格となる基幹軸を形成

○バス路線では競合路線を再編して効率化



○バス専用(優先)レーンの拡充検討、運行ダイヤの平準化、多量輸送車両導入、電停改良など、公共交通の利便性を向上



○民間の既存ストックも活用した乗換拠点の整備

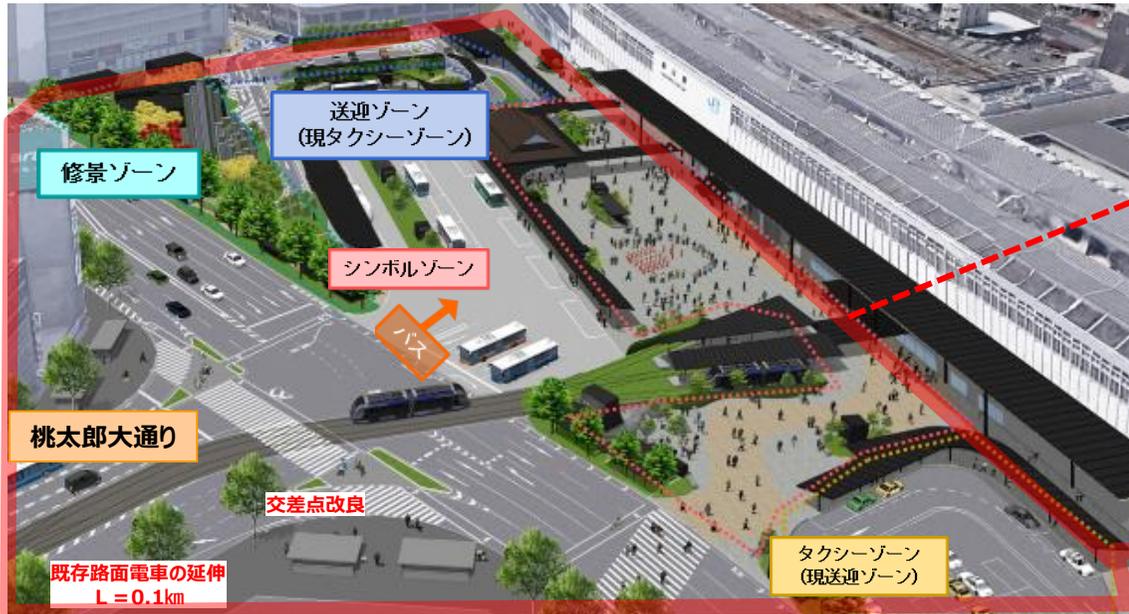
都市・地域交通戦略推進事業において、

・ 停留所の利便性向上
・ 乗換拠点の交通施設整備を支援し、公共交通軸の強化に寄与



都市・地域交通戦略推進事業の活用事例②(岡山駅前広場等の再整備)

- 岡山駅は、現在の路面電車電停から離れており、来街者や観光客にとってわかりづらく、乗り換えの利便性が低い状況となっている。
- 本事業において、路面電車の岡山駅前広場乗り入れ及び岡山駅前広場の一体的な整備を行い、岡山駅の交通結節機能を強化することで、乗り換え利便性、安全性の向上を図る。また、路面電車の延伸と合わせて、人が主役の空間を確保した駅前広場の整備を行い、にぎわい拠点の形成を図る。



駅前広場及びその周辺は、滞在快適性等向上区域に指定されるなど、事業者等と連携しながら、区域一体となって賑わい創出に取り組んでいる

- 公共交通相互の乗り換えをわかりやすくするなど、利便性を向上し、公共交通拠点を形成
- 市街への開放的な風景の確保や、緑あふれる駅前広場の整備により、人が主役の空間を確保し、にぎわい拠点を形成

整備効果

- J R 岡山駅乗換時間 **最大約3分短縮**
- J R 岡山駅乗換時の交差点横断回数 **2回→0回**

都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

- 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。
- 公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業 - 都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様なモードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援

【補助対象者※】 地方公共団体、法定協議会等 ※ 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【補助率】 1 / 3 (ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業等は1 / 2にかさ上げ)

【拡充事項】立地適正化計画に位置づけられた、都市の骨格となる、鉄道・LRT・BRT等の公共交通に対する支援の強化

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、立地適正化計画等に位置付けられた公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率をかさ上げ（1 / 3 ⇒ 1 / 2）

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



都市の骨格を支える交通インフラの整備（支援イメージ）

地域公共交通と連携した人間中心のまちづくり

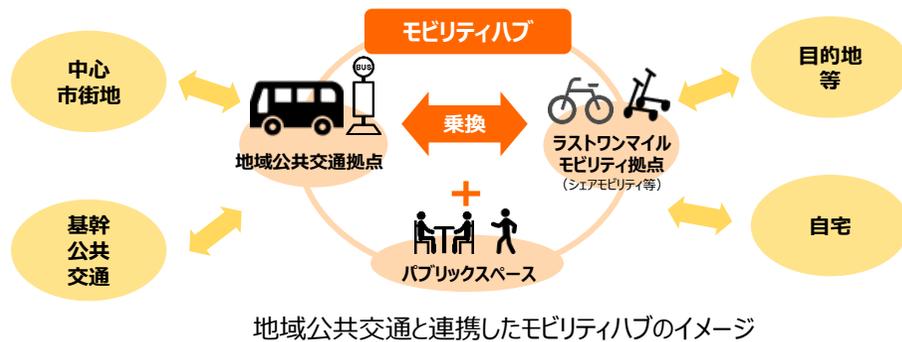
■モビリティハブ整備の支援

○多様なライフスタイルを支える人間中心のまちづくりの実現に向けて、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るため、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる「モビリティハブ」の整備を支援する。

【拡充内容：都市・地域交通戦略推進事業】

「シェアサイクル設備の整備」を「シェアモビリティ設備の整備」に改め、以下を支援対象とする。

○シェアモビリティの導入に必要なポート、ポートのゲート、精算機及び登録機等の設備の整備に要する費用。



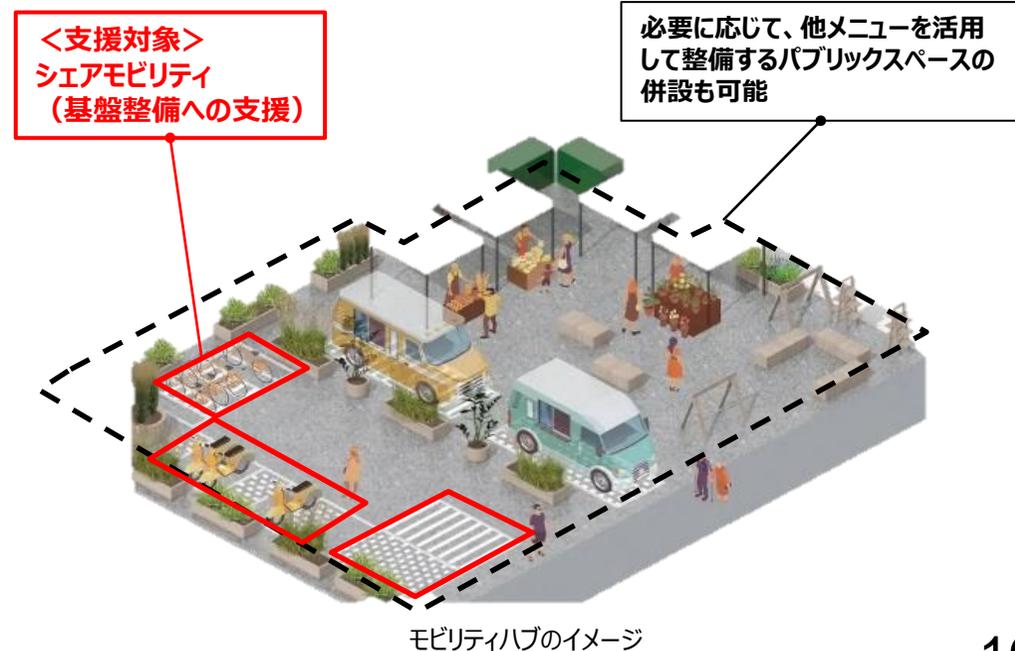
▼モビリティハブの事例



さいたま市大宮ぷらっと



東急田園都市線駒澤大学駅



○こども・子育て支援環境の充実に向けては、中心市街地といった拠点だけではなく、日常生活に直結する居住地周辺においても、利便性、回遊性が高く、こども連れの外出を後押しする都市空間や都市交通施設を整備することが重要であるため、こどもや子育て世帯が歩きやすい空間やベビーカー利用者等が使いやすい交通施設の整備について支援を強化する。

拡充内容：都市・地域交通戦略推進事業

①歩行空間の整備に関する対象地区を追加

・歩行空間の整備に関する対象地区に、居住誘導区域及びバリアフリー法に規定する重点整備地区を追加

②バリアフリー交通施設の整備に関する対象地区を追加

・バリアフリー交通施設の整備に関する対象地区に、都市機能誘導区域、居住誘導区域及び地域生活拠点を追加

③公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業に「こども連れ環境施設の整備」を追加

・公共的空間又は公共空間の整備と併せて整備されるこども及びこども連れが外出する際における特有の課題に対応するこども連れ環境施設※の整備に要する費用を支援対象に追加

※こども連れ環境施設：授乳室、キッズスペース、こども連れにも配慮した公共トイレ、ベビーカーシェアポート、まちなか見守りカメラ等

歩行空間の整備及びバリアフリー交通施設の整備に関する対象地区

○：令和5年度時点で整備可能 ●：令和6年度より拡充

	1.立地適正化計画			2.バリアフリー法	3.地区交通戦略
	都市機能誘導区域	居住誘導区域	地域生活拠点	重点整備地区	
歩行空間	○	●	○	●	○
バリアフリー交通施設	●	●	●	○	○



歩道の拡幅・段差解消のイメージ



バリアフリー交通施設のイメージ (EV、優先駐車区画等)

都市再生整備計画関連事業

都市再生整備計画関連事業(旧まちづくり交付金)とは

○都市再生整備計画は、都市再生特別措置法に基づき、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施すべき土地の区域を対象として、市町村が作成することができる。

基幹事業 (30種類)

- 基盤整備**
- ・道路・公園・河川・下水道
 - ・区画整理事業・再開発事業
 - ・地域生活基盤施設
 - ・高質空間形成施設
- 施設整備**
- ・高次都市施設・誘導施設
 - ・既存建造物活用事業
 - ・エリア価値向上整備事業
 - ・こどもまんなかまちづくり事業
 - ・滞在環境整備事業 等

※事業により選択できない基幹事業あり

選択

提案事業 (3種類)

- 基幹事業に関連するソフト事業**
- ・事業活用調査
 - ・まちづくり活動推進事業
 - ・地域創造支援事業

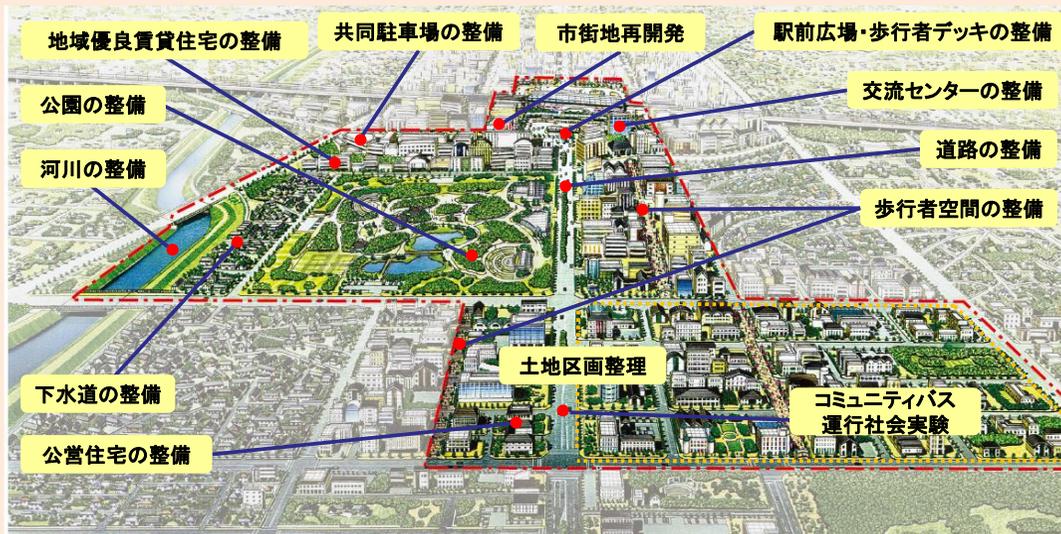
※提案事業のみの実施は不可

居住誘導促進事業 (都市構造再編集中支援事業のみ)

官民連携まちづくりの取組 (協定制度等)

都市再生整備計画

- ・まちづくりの目標
- ・目標を定量化する指標
- ・目標達成のために実施する事業
- ・計画の区域、面積
- ・計画期間 (おおむね3～5年) 等

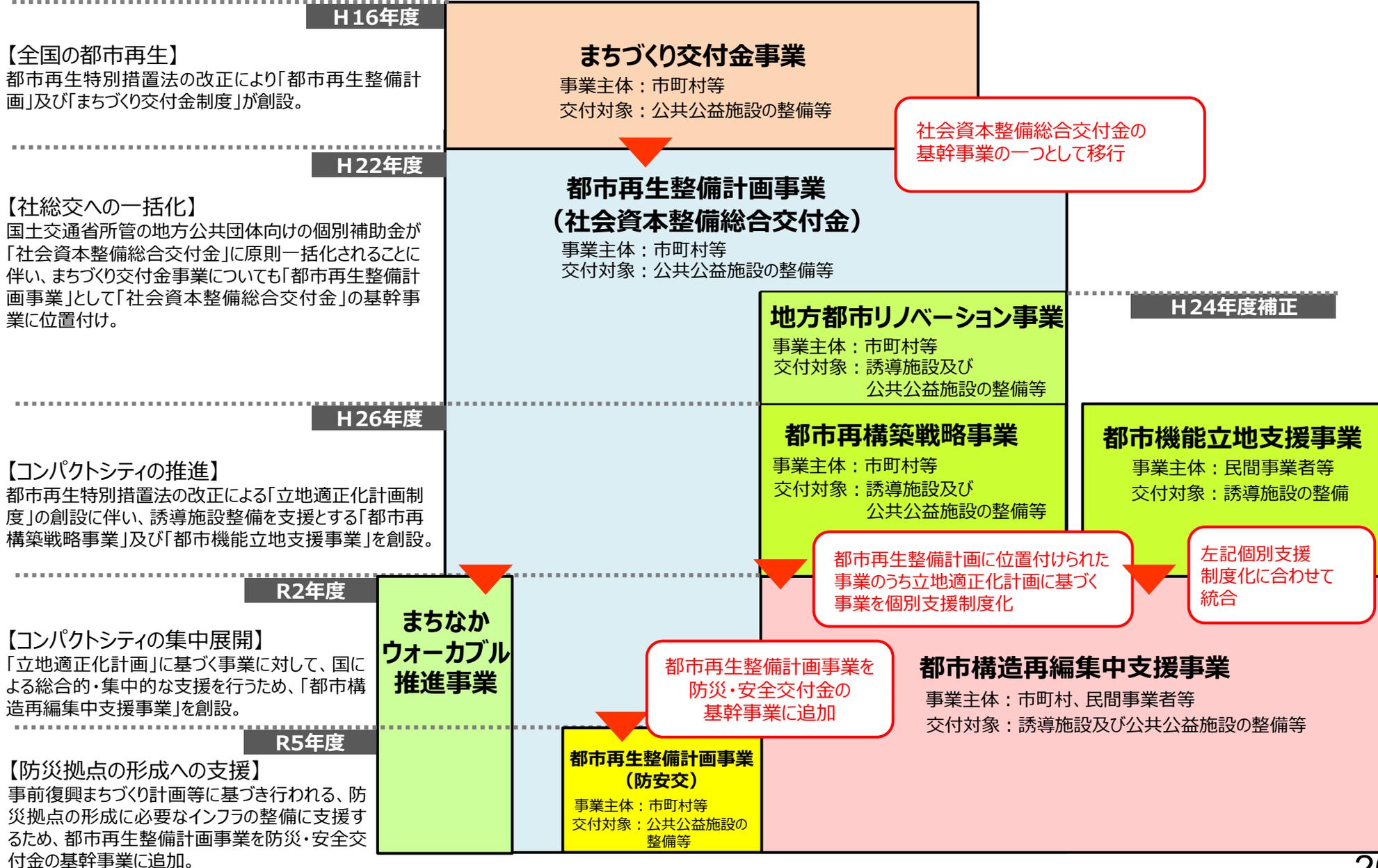


都市再生整備計画関連事業による国からの予算支援

都市再生整備計画に基づき実施するまちづくりのイメージ

- ・にぎわいと活力のあるまちづくり
- ・ウォーカブルなまちづくり
- ・少子高齢化に対応したまちづくり
- ・観光資源を活かしたまちづくり
- ・環境に配慮したまちづくり
- ・産業振興によるまちづくり
- ・災害に対して強靱なまちづくり
- ・公共交通を活かしたまちづくり
- ・健康・医療・福祉のまちづくり
- ・歴史・文化に配慮したまちづくり
- ・官民連携のまちづくり
- ・先進的技術を活用したまちづくり
- ・既存ストックを活用したまちづくり
- ・身近なエリアの価値向上に資するまちづくり
- ・エリアマネジメントによるまちづくり

(参考)制度の変遷



○ 都市再生整備計画関連事業は、様々な政策目的に応じて、事業メニューを選択することができます。

都市構造再編集中支援事業 (個別補助金)

立地適正化計画に基づく取組等に対し集中的支援

誘導施設・基幹的誘導施設・既存建造物活用事業 (誘導施設)

医療・福祉施設 幼稚園・学校 図書館・博物館

居住誘導促進事業

居住誘導区域へ移転を希望する者への支援

まちなかウォークアブル推進事業

(社会資本整備総合交付金、個別補助金)

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに対し集中的支援

滞在環境整備事業 R6拡充

滞在環境の整備の推進に関する事業等

計画策定支援事業

重点的に取り組むテーマに応じた事業計画の策定

誘導施設相当施設
・既存建造物活用事業 (誘導施設相当施設)
都計区域外の地域生活拠点内

医療・福祉施設
幼稚園・学校
図書館・博物館

高次都市施設

地域交流センター 観光交流センター
テレワーク拠点施設 ワークション拠点施設
子育て支援施設 複合交通センター

既存建造物活用事業 (誘導施設除く)

既存建造物を活用した高次都市施設等

エリア価値向上整備事業 R6拡充

既存ストックを活用し官民連携でエリア価値向上の取組

道路

公園 ※小規模な公園も対象

区画整理*・再開発
*R5補正拡充(都市再生(社))

子どもまんなかまちづくり事業 R6創設

地域生活基盤施設

広場・緑地情報板
駐車場 駐輪場
地域防災施設
人工地盤(デッキ・地下道)
再生可能エネルギー施設
分散型エネルギーシステム*
*R5補正拡充(都市再生(社))・R6拡充(都市構造)

高質空間形成施設

緑化施設
電線類地中化
歩行支援施設(バリアフリー施設)
情報化基盤施設(カメラ・センサー)

河川/下水道

住宅系事業

優良建築物等整備事業
公営住宅等整備等

住宅系事業

まちなみ環境整備事業等

提案事業

- ・事業活用調査
- ・まちづくり活動推進事業
- ・地域創造支援事業

※1 (産業促進区域内、都市計画区域外の地域生活拠点内)、※2 (市街化調整区域等・都市計画区域外の防災拠点内) : 一部基幹事業を除く。

都市構造再編集集中支援事業

○「立地適正化計画」に基づき、地方公共団体や民間事業者等が行う都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする事業。

事業主体：地方公共団体、市町村都市再生協議会、民間事業者等

国費率：1/2(都市機能誘導区域内等、地域生活拠点内)、45%(居住誘導区域内等) ※基幹事業「こどもまんなかまちづくり事業」の国費率：1/2

対象事業

＜市町村、市町村都市再生協議会＞

○都市再生整備計画※に基づき実施される次の事業等のうち立地適正化計画の目標に適合するものをパッケージで支援。
※市町村が作成する都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画

【基幹事業】

道路、公園、河川、下水道、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設、再生可能エネルギー施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、高次都市施設（地域交流センター、観光交流センター、テレワーク拠点施設、賑わい・交流創出施設等）、都市機能誘導区域内の誘導施設※・基幹的誘導施設（医療、社会福祉、教育文化施設等）、既存建造物活用事業、土地区画整理事業、エリア価値向上整備事業、こどもまんなかまちづくり事業等

【提案事業】

事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、地域創造支援事業（提案に基づく事業）

【居住誘導促進事業】

住居移転支援、元地の適正管理等

＜民間事業者等＞、＜都道府県等（複数市町村が広域的な誘導施設の立地方針を定めた場合に限り。）＞

○都市再生整備計画に位置付けられた都市機能誘導区域内の誘導施設※及び基幹的誘導施設（広域で利用される誘導施設）の整備

ー民間事業者に対する支援については、市町村又は都道府県が事業主体に対して公的不動産等活用支援を行う事業であることを要件とし、事業主体に対する市町村の支援額と補助基本額（補助対象事業費の2/3）に国費率を乗じて得られた額のいずれか低い額を補助金の額とする。

※地域生活拠点内では、一部の基幹事業を除く。

※誘導施設については、三大都市圏域の政令市・特別区における事業は支援対象外だが、広域連携を行った場合は政令市を支援対象とする。

施行地区

○立地適正化計画の「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」

○立地適正化計画に位置付けられた「地域生活拠点（都市計画区域外。都市機能誘導区域から公共交通で概ね30分）※」

ーただし、都市計画運用指針に反して居住誘導区域に土砂災害特別警戒区域等の災害レドゾーンを含めている市町村、市街化調整区域で都市計画法第34条第11号に基づく条例の区域を図面、住所等で客観的に明示していない等不適切な運用を行っている市町村は対象外

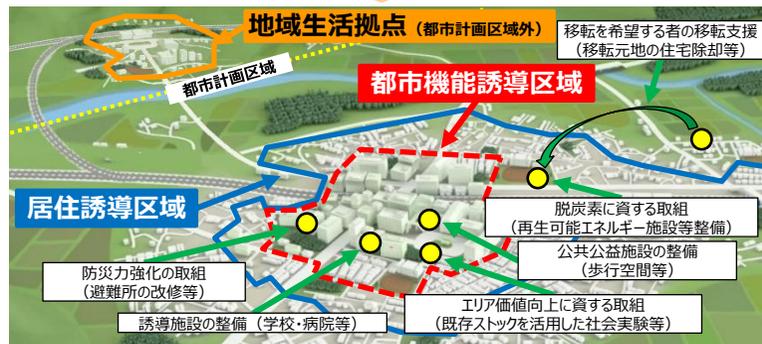
※立地適正化計画と整合した市町村管理構想・地域管理構想において、地域生活拠点として位置付けられた区域を含む。

○その他、以下の地区においても実施可能

- ・立地適正化計画に基づいて誘導施設を統合・整備する場合、廃止された施設の除却等
- ・都市機能誘導区域及び居住誘導区域に隣接する区域において水辺まちづくり計画がある場合、計画に位置付けられている事業
- ・市街化区域等内の居住誘導区域外において、あるべき将来像を提示している場合、緑地等の整備
- ・①居住誘導区域面積が市街地化区域等面積の1/2以下の市町村の居住誘導区域外、②防災指針に即した災害リスクの高い地域であって居住誘導区域外、③市街化区域を市街化調整区域に編入した当該区域、から居住誘導区域への居住の誘導を促進するために必要な事業

市町村が立地適正化計画を作成・公表

まちづくりの方針、都市機能誘導区域・居住誘導区域等を設定



まちづくりに必要な事業を都市再生整備計画に位置づけ

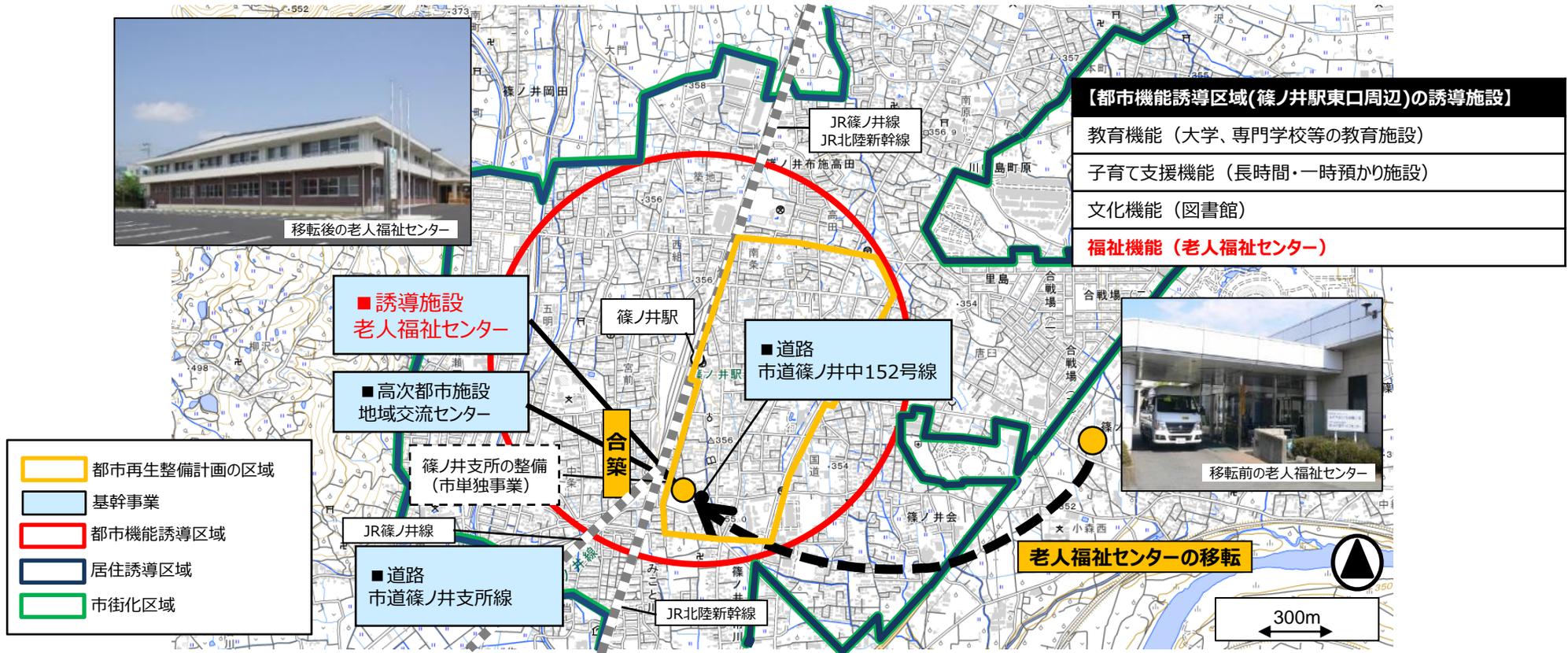
市町村が都市再生整備計画を作成・公表

都市構造再編集集中支援事業による支援



- 長野市（人口約38万人）は、平成29年3月に策定した立地適正化計画において、**公共交通が利用しやすいエリアへの人口の集積や都市機能の集積を図る**こと等を基本方針としている。
- 本事業は、市南部地域の中心地である「篠ノ井駅東口周辺地区」において、都市機能がコンパクトに集積した地域住民が集まる空間の創造をテーマに、**市街化調整区域にある老人福祉センターをまちなかへ移転して地域交流センターなどと合築**するとともに、その周辺道路の歩道整備等を行う。

◆事業主体：長野市 ◆面積：85.2ha ◆事業期間：平成28年度～令和2年度

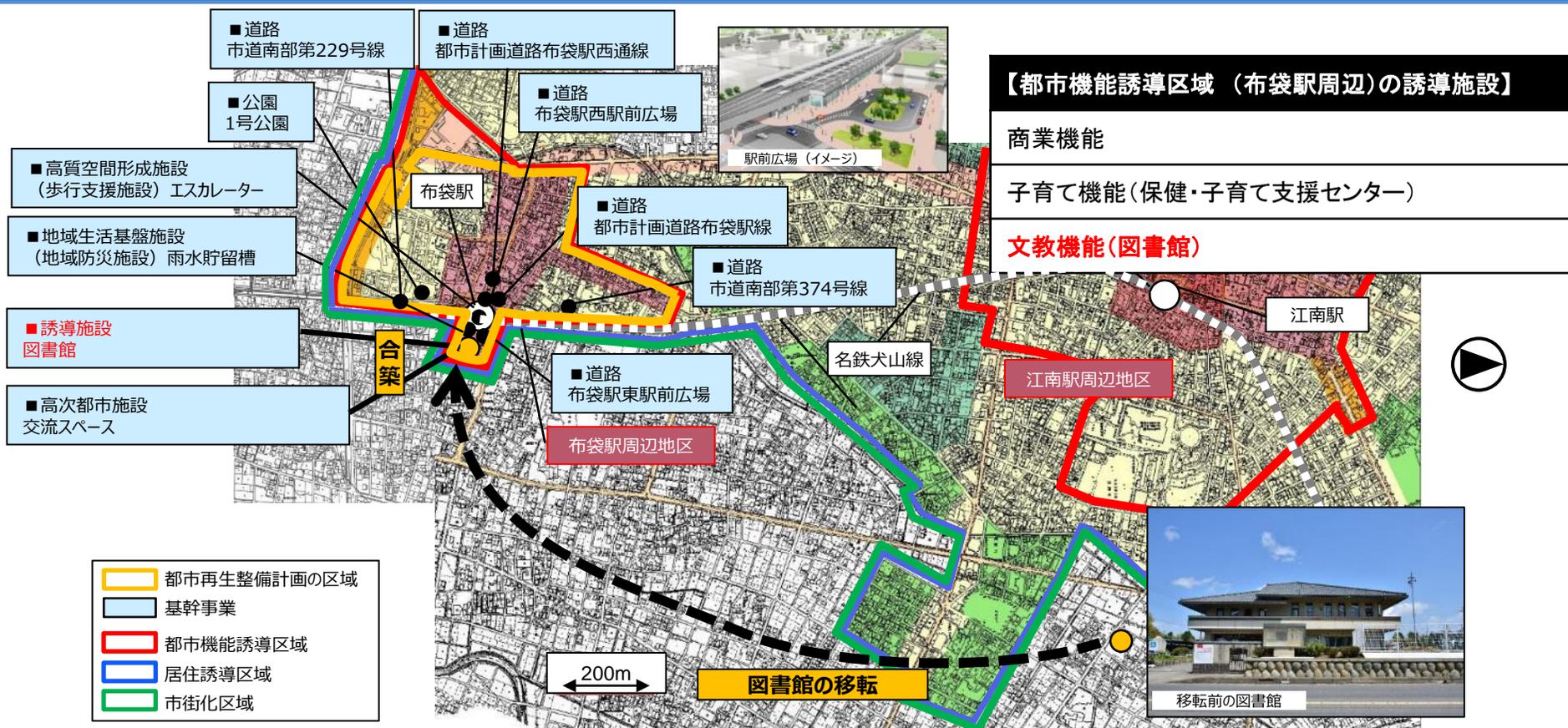


●市街化調整区域に位置する「老人福祉センター」を都市機能誘導区域内へ移転
 →都市機能がコンパクトに集積した快適な市街地の創造を図る

○江南市（人口約10万人）は、令和2年3月に策定した立地適正化計画において、**若い世代に魅力的なまちづくりに向けた都市機能の維持・誘導**等をまちづくりの方針としている。

○本事業は、市南部の拠点である「布袋駅周辺地区」において、賑わいのある市民の交流・活動の拠点づくりをテーマに、鉄道高架化事業や土地区画整理事業による鉄道で分断された市街地の一体化にあわせて、**市街化調整区域にある図書館をまちなかに移転して地域交流センターなどと合築して公共施設の整備**を行うとともに、その周辺の駅前広場や道路等の基盤整備を行う。

◆事業主体：江南市 ◆面積：35.0ha ◆事業期間：令和2年度～令和6年度

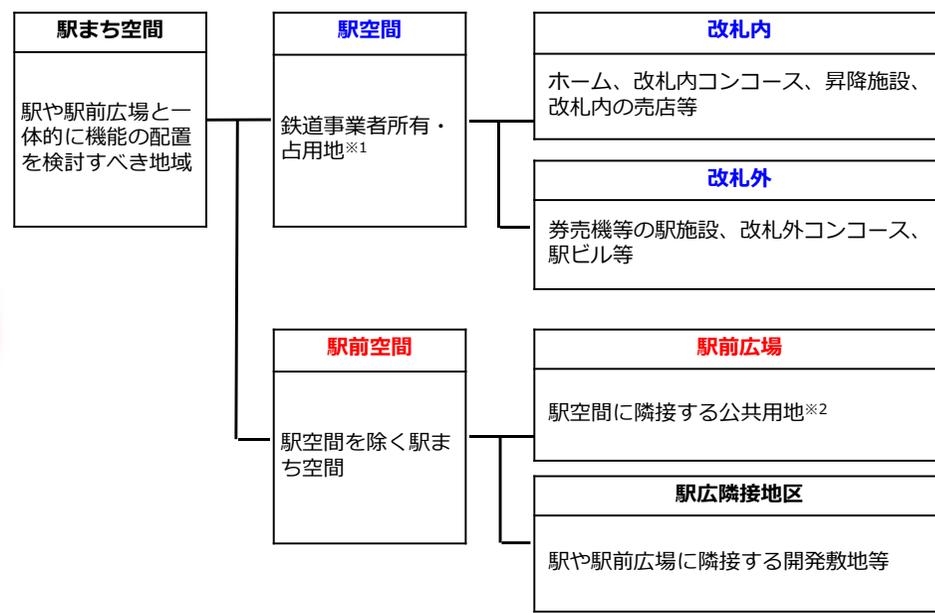
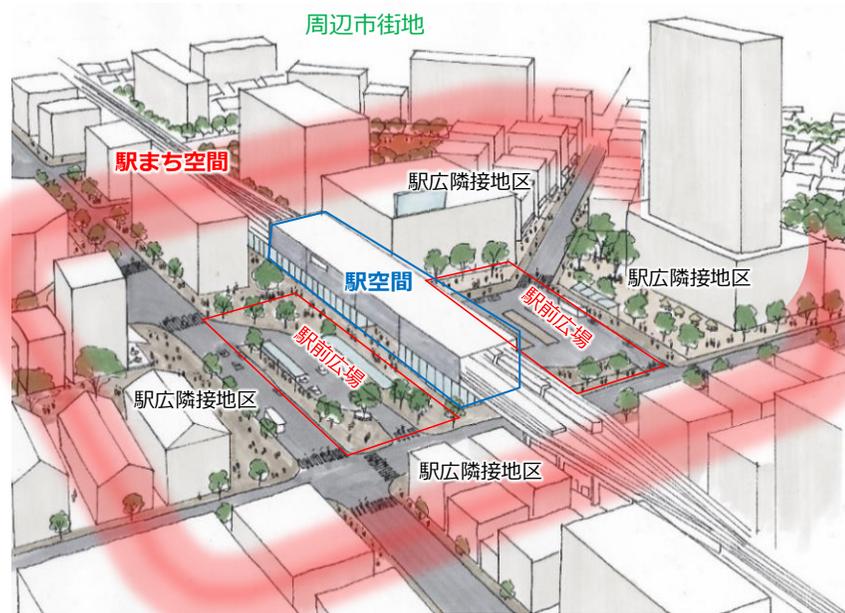


**●市街化調整区域に位置する「図書館」を都市機能誘導区域内へ移転
→鉄道高架化等による市街地の一体化に合わせて市民の交流・活動の拠点づくりを図る**

駅まち空間の再構築

駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係もふまえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間

具体的な範囲は、個々の駅や交通結節点の特性により変化するものであり、一律に定めるべきものではないが、「駅まち空間」の要素は以下のとおり。



※1 協定駅前広場は除く
 ※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占用地を含む

事例集作成の背景

- 都市にとって不可欠な交通結節点においては、従来想定されていないような多様な機能が求められるようになってきていることを踏まえ、必要となる機能を確保することが重要。
- しかしながら、十分な機能が備わっていない交通結節点も多く存在。

着目すべき点

- 駅空間、駅前広場、周辺街区等、個々に最適化するのではなく、「駅まち空間」として一体的に捉えること。

事例集の概要

- 先進的な取組により、優れた「駅まち空間」を形成している事例を紹介。
- いずれの事例も、『空間の共有』と『機能の連携』に柔軟に対応。

駅まち再構築の主なポイント

駅空間の拡張

例：駅施設をまちに拡張



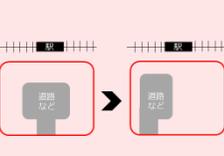
【立面イメージ図】

駅前空間の拡張・再編

例：駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張



例：用地交換・道路配置変更により駅前空間を再編



周辺市街地にある都市機能の集約

例：サービス機能を駅前広場に集約



駅空間の機能について、駅前空間・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携

駅前広場の機能について、駅空間・駅広隣接地区・周辺市街地と空間を共有し、機能を連携

周辺市街地の機能について、駅空間・駅前空間と空間を共有し、機能を連携



【検討体制】 駅まち再構築勉強会：令和元年9月～令和2年5月に渡り、計3回開催

座長：岸井隆幸氏（日本大学特任教授）

委員：森本章倫氏（早稲田大学教授）、村山顕人氏（東京大学准教授）

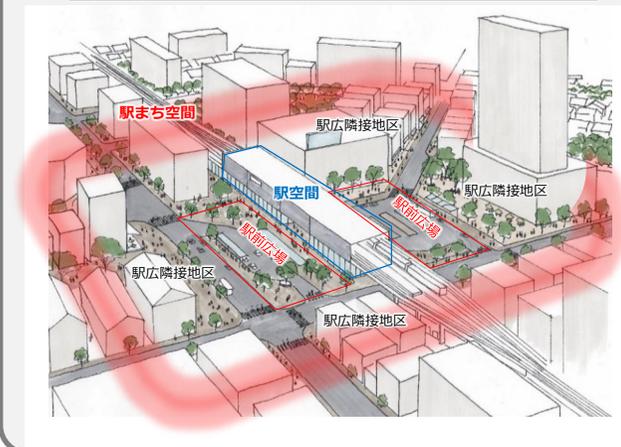
参加者：東京メトロ、JR東日本、日本民営鉄道協会、不動産協会、UR都市機構、東京都、盛岡市

国土交通省国土技術政策総合研究所・道路局・鉄道局・都市局 事務局：国土交通省都市局街路交通施設課

駅まち空間とは？

駅や駅前広場と一体的に空間の活用や機能の配置を検討すべき区域

駅空間	鉄道事業者所有・占用地
駅前空間 駅前広場 駅広隣接地区	駅空間に隣接する公共用地 駅広等に隣接する開発敷地等



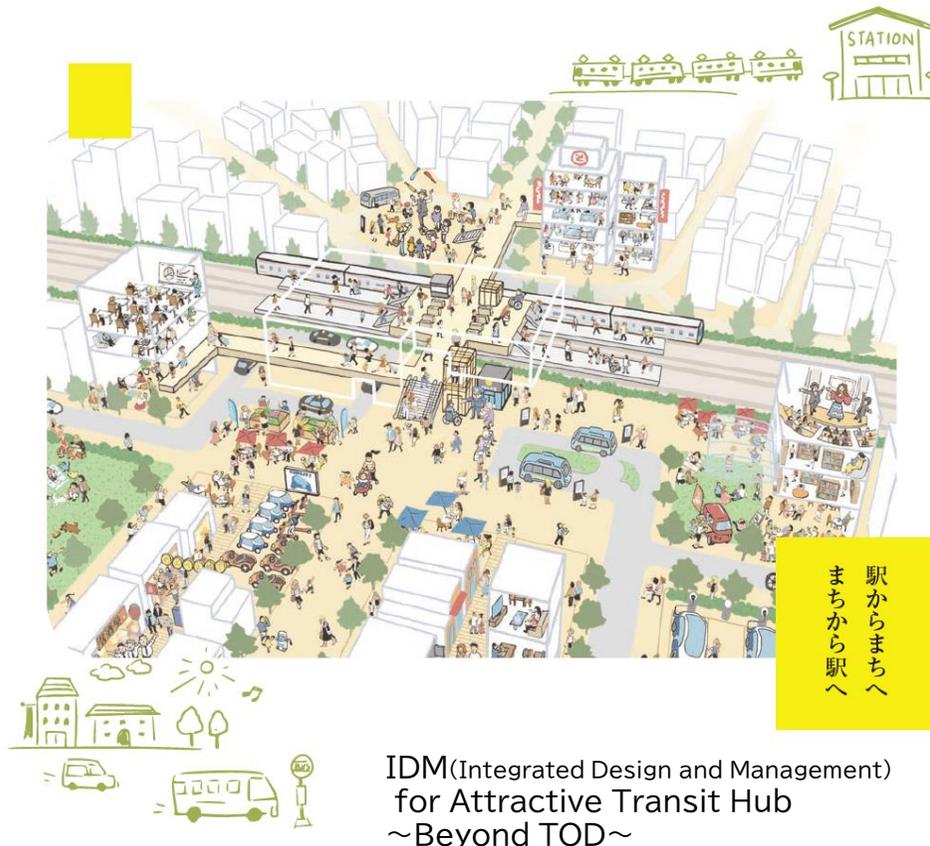
【事例集の対象駅】

都心部	渋谷駅 大手町駅 博多駅	田町駅 さっぽろ・大通駅 虎ノ門駅
郊外部	柏駅 たまプラーザ駅	
地方中核都市	姫路駅 宇都宮駅	富山駅 福井駅
地方都市	土浦駅 尾道駅 宝積寺駅	廿日市市役所前駅 日向市駅 中村駅

駅まちデザインの手引き(令和3年9月公表)

つながる駅とまち ~駅とまちの上手なつきあい方~

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000098.html



はじめに

1. 駅まちデザインとは

- (1) 駅まちデザイン、駅まち空間とは？
- (2) 駅まち空間に求められるもの
- (3) コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた駅まち空間
- (4) 駅まちデザインの意義

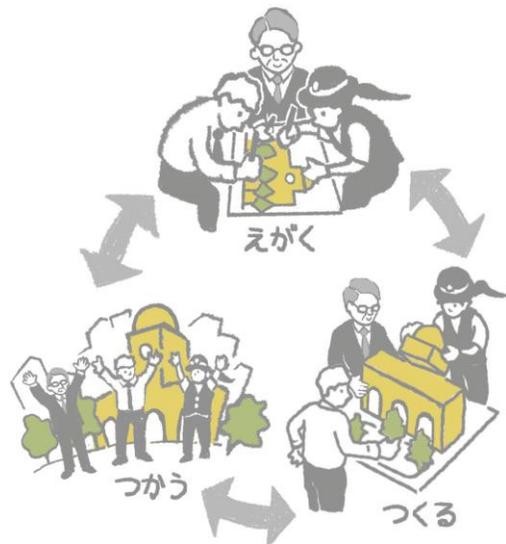
2. 駅まちデザインにおいて意識すべきこと

- (1) 駅まち空間における民間施設・公共施設の一体的な活用
- (2) 駅まち空間の再構築が周辺市街地に与える影響
- (3) これからの時代に求められる新たな視点
- (4) 駅まちデザインの5原則
 - ①多様な主体の連携
 - ②ビジョンの共有
 - ③空間の共有
 - ④機能の連携
 - ⑤一体的で柔軟な運営

3. 駅まちデザインの進め方

- 構想段階
- 計画・事業化段階
- 管理・運営段階

【検討体制】駅まちデザイン検討会（令和2年9月～令和3年8月）計5回開催
 座長：岸井隆幸氏（日本大学特任教授）
 委員：三浦詩乃氏（東京大学特任助教）、村山顕人氏（東京大学准教授）、森本章倫氏（早稲田大学教授）
 オブザーバー：東京地下鉄、東日本旅客鉄道、日本民営鉄道協会、不動産協会、都市再生機構、東京都、盛岡市
 国土交通省道路局・鉄道局・国土技術政策総合研究所
 事務局：国土交通省都市局



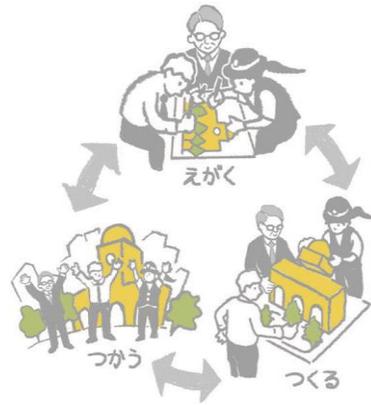
交通結節点や周辺の施設を、
それぞれ個別にとらえるのではなく、
駅・駅前広場・周辺市街地を
「駅まち空間」として
一体的にとらえることが重要



様々な関係者が「まちを良くする」
視点をもって連携し、
「駅まち空間」を将来の魅力的な
まちづくりの中核を担う場所とする
ための取組が重要

駅まちデザイン5原則

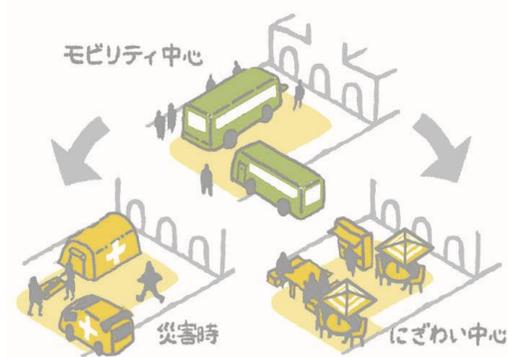
1 多様な主体の連携



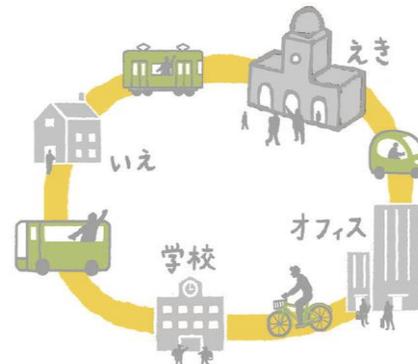
2 ビジョンの共有



3 空間の共有



4 機能の連携



5 一体的で柔軟な運営



事例① 福井駅 (福井県福井市)

駅前空間の拡張・再編

周辺市街地にある都市機能の集約

- ・ 駅前広場隣接地区の再開発事業にて、商業施設や公共公益施設、賑わい創出に資する屋根付き広場等を整備
- ・ タクシープールの大部分を高架下に移転することで、ゆとりある空間を確保



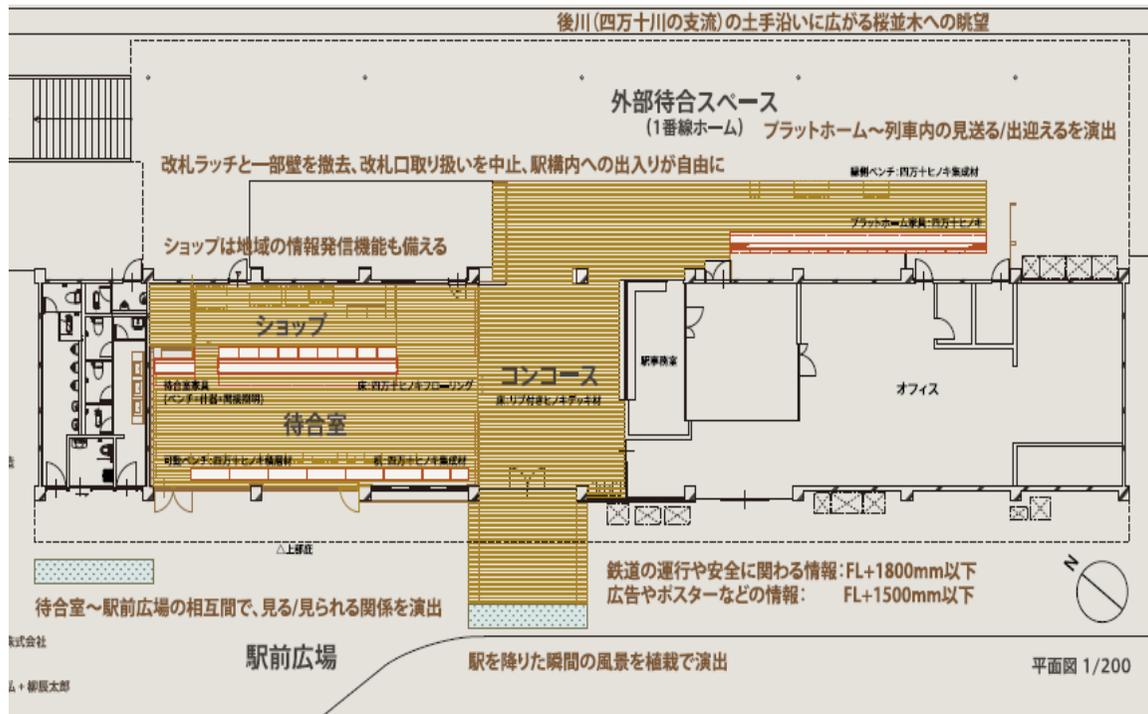
複合施設と駅前広場



高架下を利用したタクシープール

周辺市街地にある都市機能の集約

- 地域に開かれた交流空間として、乗客以外も利用可能な待合スペースやショップを、改札を取り払った駅舎内に整備



改札を取り払ったコンコース



待合スペース

○ 官民の様々な人材が集積する**エリアプラットフォームの構築**やエリアの将来像を明確にした**未来ビジョンの策定**、ビジョンを実現するための**自立・自走型システムの構築**に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る。

未来ビジョン策定とビジョン実現のための自立・自走型システムの構築への支援

エリアプラットフォーム活動支援事業

②未来ビジョン等の策定



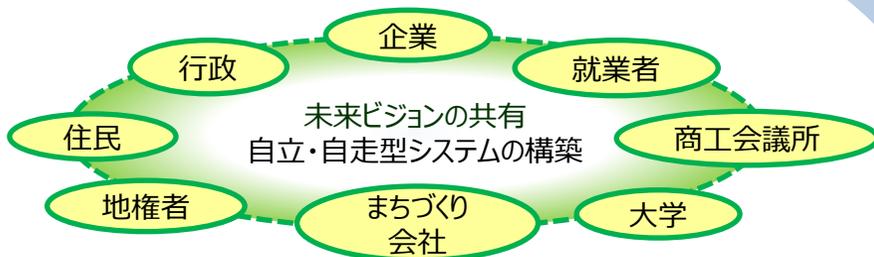
官民の多様な人材が共有するビジョン

⑤交流拠点等整備



人材の集積・ネットワークの構築

①エリアプラットフォームの構築



まちなか再生に向けたビジョン実現のために
一体となって取り組む人材の集積

上記システムの構築に向けて
中間支援組織・専門人材を活用

③シティプロモーション・情報発信



国内外の多様な人材を惹きつける
未来ビジョン等のPR・情報発信

④社会実験・データ活用



公共空間等を活用した官民の人材が
発掘・集積されるコンテンツの創出

普及啓発事業



先進的なまちづくりノウハウの水平展開

<補助対象事業>

○エリアプラットフォーム活動支援事業

- ① エリアプラットフォームの構築
- ② 未来ビジョン等の策定
- ③ シティプロモーション・情報発信
- ④ 社会実験・データ活用
- ⑤ 交流拠点等整備
- ⑥ 国際競争力強化拠点形成
- ⑦ 地方都市イノベーション拠点形成

○普及啓発事業

<補助対象事業者>

○エリアプラットフォーム活動支援事業

エリアプラットフォーム

○普及啓発事業

都市再生推進法人、民間事業者等

<補助率>

・定額、1/2、1/3

ご清聴ありがとうございました。