

都市交通計画をめぐる最近の話題

令和7年10月2日

国土交通省都市局都市計画課
都市計画調査室長
角田 陽介



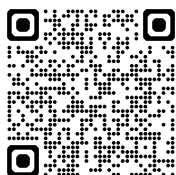
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

本日の内容

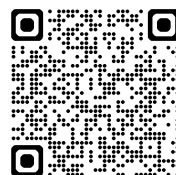
1. 都市施策の立案・検証のためのデータ整備・活用
2. 都市交通調査の最近の動向
3. 関連分野の動向

1. 都市施策の立案・検証のための データ整備・活用

国土交通省
「パーソントリップ調査」



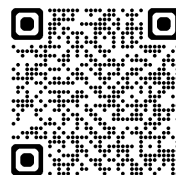
国土交通省
「全国都市交通特性調査」



国土交通省
「都市計画決定に関するGISデータ
全国データダウンロードページ」



(公財) 都市計画協会
「全国都市計画GISビューア」



2

都市交通調査とは

都市計画運用指針（抜粋）

交通施設の都市計画に当たっては、おおむね20年後を目標とし、大都市、地方都市を問わず、通勤通学等日常交通活動の広がり観点から一体的な圏域を形成している都市圏を対象に、交通実態の把握・分析、目指すべき都市構造や土地利用を踏まえた将来交通需要の予測を行ったうえで、都市の骨格を形成する交通施設等の必要性及び規模に関し総合的な検討を行うことが望ましい。また、これまで最重要課題としていた渋滞緩和・解消の観点に加え、人々の活動機会へのアクセス、移動格差の解消、交通安全、カーボンニュートラルの実現、防災性の向上など、より幅広い都市の課題への対応の観点も含めて、交通実態の把握、分析を行うとともに、将来のありうる姿に関するシナリオ分析を、シミュレーション等を活用しながら実施し、都市や交通の関わるビジョンや計画を作成し、施設整備のような実現に長い期間を要するものだけでなく、短期間で実現できるものも含めて、施策や各種の取組みを提案する総合的な検討を行うことが望ましい（これらを総称して以下「都市交通調査」という。）。

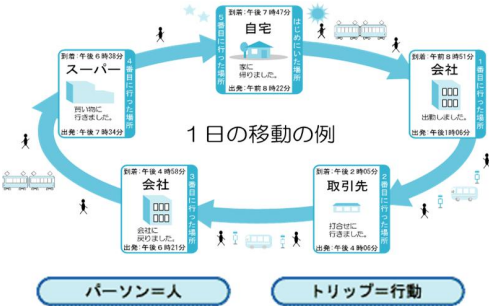
3

パーソントリップ調査 (PT調査)

パーソントリップ調査は、自転車・バス・自動車・鉄道等の交通手段別の人の動きを定量的に把握する、都市における人の移動についての実態調査である。その結果を基に、都市圏の総合的な都市交通計画（都市交通マスタープラン等）の策定のみならず、インフラの利活用、都市機能等の誘導、交通網の再編、ウォークラブルなまちづくりに向けた社会実験等、様々な取組への活用が期待される。

パーソントリップ調査の実施

調査圏域内から無作為に抽出した調査対象者からある1日の移動の情報を調査票により収集。



人の1日のすべての動きを把握するために、家庭訪問形式で行う調査です。

Who	どのような人が
Why	どのような目的で
Where	どこからどこへ
When	どのような時間帯に
How	どのような交通手段を利用しているか

※近年は郵送調査形式等あり

1年目

都市交通の実態把握・分析

交通機関分担率や地域間の流動量等の交通特性値を算出し、交通実態の定量的な把握・分析を実施。

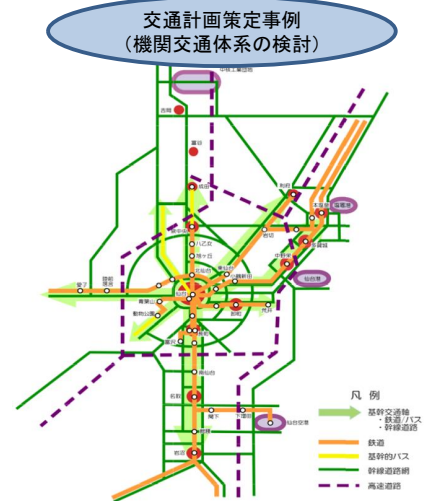


資料：熊本都市圏PT調査(熊本県)

2年目

総合的な都市交通計画の策定

将来交通量や土地利用計画を検討し総合的な交通計画を策定。さらに、上位計画にそった個別計画の策定や見直しの実施。



資料：仙台都市圏PT調査(宮城県、仙台市)

3~4年目

EBPM (エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング)

- EBPMとは「証拠 (エビデンス) 」に基づく「政策立案 (ポリシー・メイキング) 」のことであり、我が国の限られた資源を有効に活用し、また国民により信頼される行政を展開するため、EBPMを推進する必要がある。
- 都市交通調査 (PT調査) は、エビデンス形成の基礎となるデータを得るための重要な手段。そのデータをEBPMに十分生かすため、調査データのオープン化・調査仕様の共通化等を目指した取組が進められている。

「証拠 (エビデンス) 」に基づく「政策立案 (ポリシー・メイキング) 」

EBPMとは

○EBPM (Evidence-based Policymaking、エビデンスに基づく政策立案) とは、

(1) 政策目的を明確化させ、

(2) その目的のため本当に効果が上がる行政手段は何か

など、当該政策の拠って立つ論理を明確にし、これに即してデータ等のエビデンス (根拠、証拠) を可能な限り求め、「政策の基本的な枠組み」を明確にする取組。

○限られた資源を有効に活用し、国民により信頼される行政を展開するため、EBPMを推進する必要がある。

内閣官房行政改革推進本部事務局資料より抜粋

骨太方針2024 (令和6年6月閣議決定)

4. 改革推進のためのEBPM強化

EBPMの徹底強化に向けて、…… 多年度にわたる重要政策や計画を選定した上で、関係府省庁が予算要求段階からエビデンス整備の方針を策定し、…… プロセス管理を進め、次年度の骨太方針策定前に進捗状況を報告する。…… EBPMの取組成果や定量的に把握された政策効果について、翌年度以降の予算編成過程において反映する方策を検討する。

官民データ活用推進基本法等

官民データ活用推進基本法で、国民がインターネット等を通じて官民データ※を容易に利用できるよう措置することが義務付けされるなど、**可能な限りデジタルデータで、オープンデータ化を推進**することが求められている。

※ 官民データ： 法第2条抜粋 この法律において「官民データ」とは、電磁的記録に記録された情報であって、国若しくは地方公共団体又は独立行政法人若しくはその他の事業者により、その事務又は事業の遂行に当たり、管理され、利用され、又は提供されるものをいう。

○ 官民データ活用推進基本法（2016）

- ・ **国及び地方公共団体は**、自らが保有する官民データについて、個人及び法人の権利利益、国の安全等が害されることのないようにしつつ、国民がインターネットその他の**高度情報通信ネットワークを通じて容易に利用できるよう、必要な措置**を講ずるものとする。（第11条） ※事業者は努力義務

○ オープンデータ基本指針（2017、2019改定、2021改定）

- ・ 国や地方公共団体において**データ活用により得られた情報を根拠として政策や施策の企画及び立案**が行われることで（**EBPM**：Evidence Based Policy Making）、効果的かつ効率的な行政の推進につながる。（§1）
- ・ 各府省庁は、**オープンデータ・バイ・デザインの考え**に基づき、行政保有データを利用者が活用しやすい形で公開するために行政手続き及び情報システムの**企画・設計段階から必要な措置**を講じる。（§4）
- ・ 地方公共団体は、官民データ法の趣旨及び本基本指針を踏まえて**オープンデータを推進**することが求められる。（§6）

○ デジタル社会形成基本法（2021）

- ・ デジタル社会の形成に関する施策の策定に当たっては、**多様な主体による情報の円滑な流通の確保**（=**データの標準化**等）を図るために必要な措置が講じられなければならない。（第22条）

○ まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン（ver1.0）（2022）

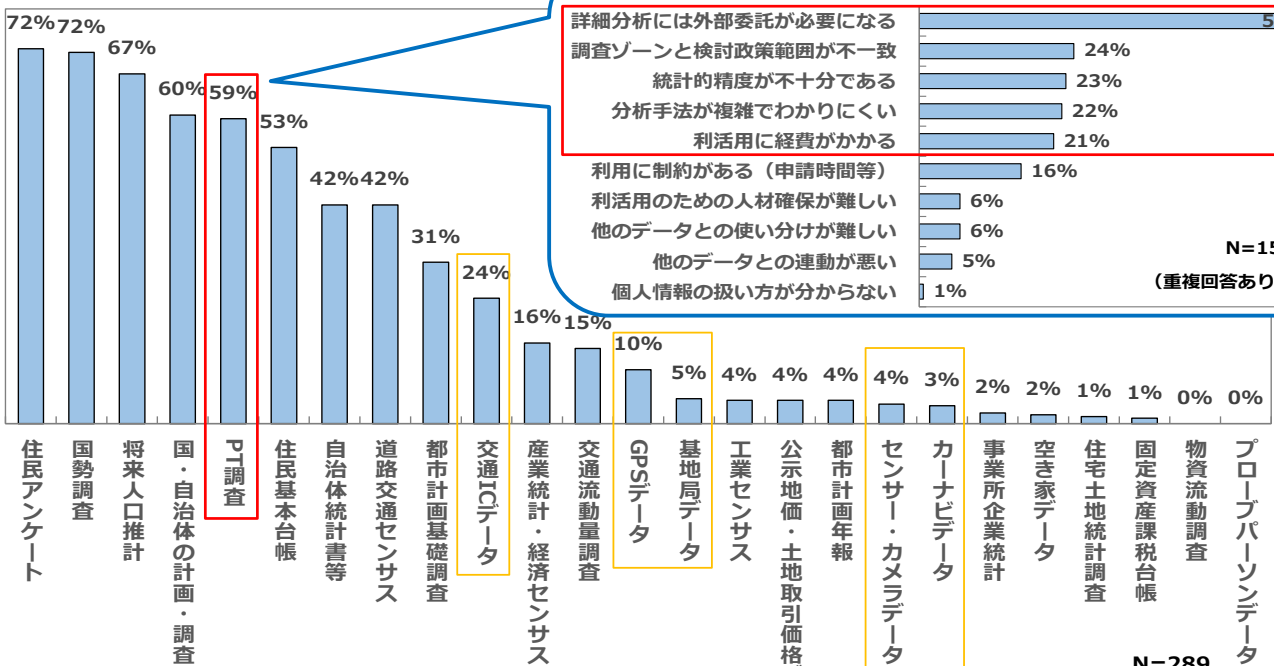
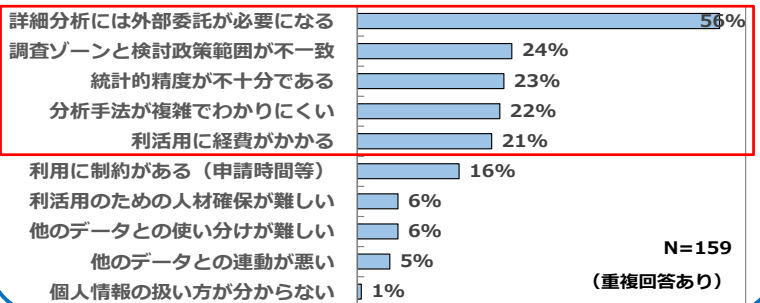
- ・ まちづくりに関する官民の多様なデータのオープンデータ化を進め、市場創出／オープン・イノベーションを実現

6

都市交通政策検討に現在活用しているデータ

- パーソントリップ調査データは、自治体の都市交通政策の検討にあたり、一定の活用はされている。
- しかしながら、「詳細分析には外部委託が必要になる」ことなど、課題を感じている自治体も多い。

Q.PT調査データ利活用時に感じた課題は？

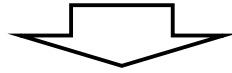


※ 出典：国土交通省「都市交通調査を活用したまちづくりに関するアンケート調査」（令和3年度実施）
対象：全都道府県＋人口10万人以上の市区町村(332自治体)の都市交通行政担当当局

7

都市交通調査に関する近年の問題意識

- 従来リンクしていた、人々の「活動」とそれに伴う「移動」が乖離。移動データを集めるだけでは、将来予測がしにくくなっている。
- 都市交通調査に係る「お金」と「労力」を下げたい。新しい技術（ビッグデータ、高度なシミュレーション技術等）を活用したい。
- せっかく入手した都市交通調査の成果を、もっと活用できるようにしたい。



- 有識者検討会を設置し、新たな都市交通調査体系のあり方を検討。
- R6.6に**ガイドンスを公表**。

(参考) 国交省HP「新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会」

https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000061.html



パーソントリップ調査の位置づけ

- パーソントリップ調査は大きく分けて3種類。
- 国が実施主体である全国都市交通特性調査、三大都市圏パーソントリップ調査は一般統計調査として実施。
- 地方公共団体が実施主体である都市圏パーソントリップ調査は届出調査として実施。

■PT調査の種類と統計法上の位置づけ

種類	統計法上の位置づけ	実施周期	調査主体
全国都市交通特性調査 (全国PT)	一般統計調査 (国が行う調査)	概ね5年に1度	国
三大都市圏パーソントリップ調査 (東京、近畿、中京)	一般統計調査 (国が行う調査)	概ね10年に1度	国＋ 地方公共団体
都市圏パーソントリップ調査 (三大都市圏以外)	届出調査 (地方公共団体等が行う調査)	概ね10年に1度	地方公共団体

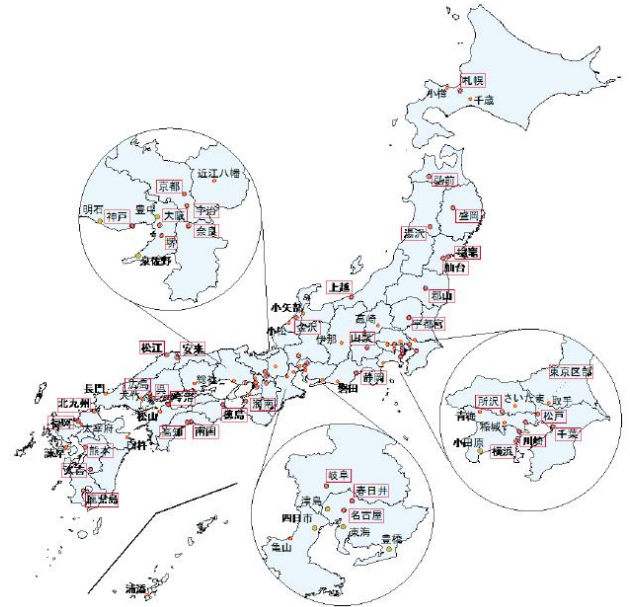
R7年度全国都市交通特性調査（全国PT調査）について

【調査概要】

- ・都市類型毎に選定した全国70都市を対象に、平日・休日の交通特性を統一的に把握する調査（統計法に基づく一般統計調査）
- ・これまで概ね5年毎に計7回実施（S62、H4、H11、H17、H22、H27、R3）
- ・第8回調査は令和7年10月～12月に実施予定
- ・調査項目 ※1都市あたり500世帯回収を目標
 - ✓1人あたりトリップ数、移動目的、交通手段
 - ✓トリップの時刻、トリップ所要時間、移動距離
 - ✓個人・世帯属性や居住地特性と、交通行動特性との関係
 - ※第8回調査では在宅時の活動状況に関する調査を追加予定

〈調査対象都市〉70都市

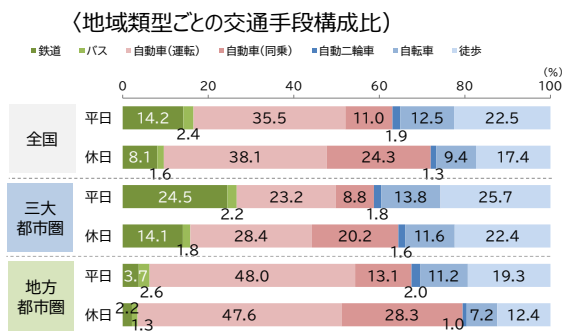
都市類型		調査対象都市
a	三大都市圏	中心都市 さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市
b		周辺都市※1 取手市、所沢市、松戸市、稲城市、堺市、豊中市、奈良市
c		周辺都市※2 青梅市、小田原市、岐阜市、豊橋市、春日井市、津島市、東海市、四日市市、亀山市、近江八幡市、宇治市、泉佐野市、明石市
d	地方中核都市圏	中心都市 札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市
e		周辺都市 小樽市、千歳市、塩釜市、呉市、大竹市、太宰府市
f	地方中核都市圏 (中心都市40万人以上)	中心都市 宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市
g		周辺都市 小矢部市、小松市、磐田市、総社市、諫早市、臼杵市
h	地方中核都市圏 (中心都市40万人未満)	中心都市 弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市
i		周辺都市 高崎市、山梨市、海南市、安来市、南国市、浦添市
j	地方中心都市圏 その他の都市	- 湯沢市、伊那市、上越市、長門市、今治市、人吉市



全国都市交通特性調査（全国PT調査）の活用事例について

【全国都市交通特性調査の活用事例】

①地域類型等に応じた実態把握、課題分析



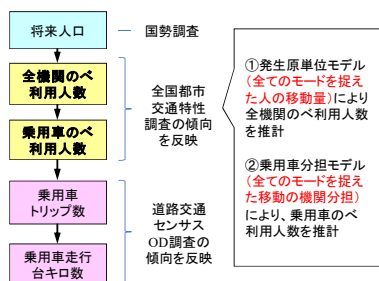
〈年代別の一日の移動回数(平日)〉



②将来交通需要推計への活用

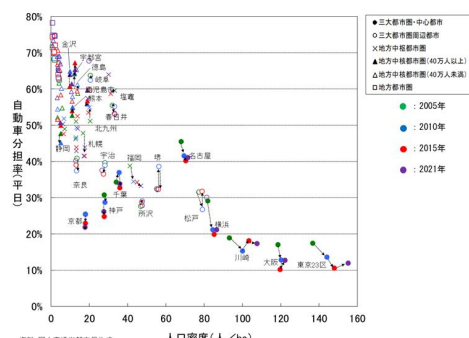
- ・トリップ原単位や交通手段分担率を、将来交通需要推計の基礎データとして活用

〈将来交通需要推計モデルでの活用〉



③交通政策白書への活用

- ・都市の人口密度と自動車分担率について経年データが活用



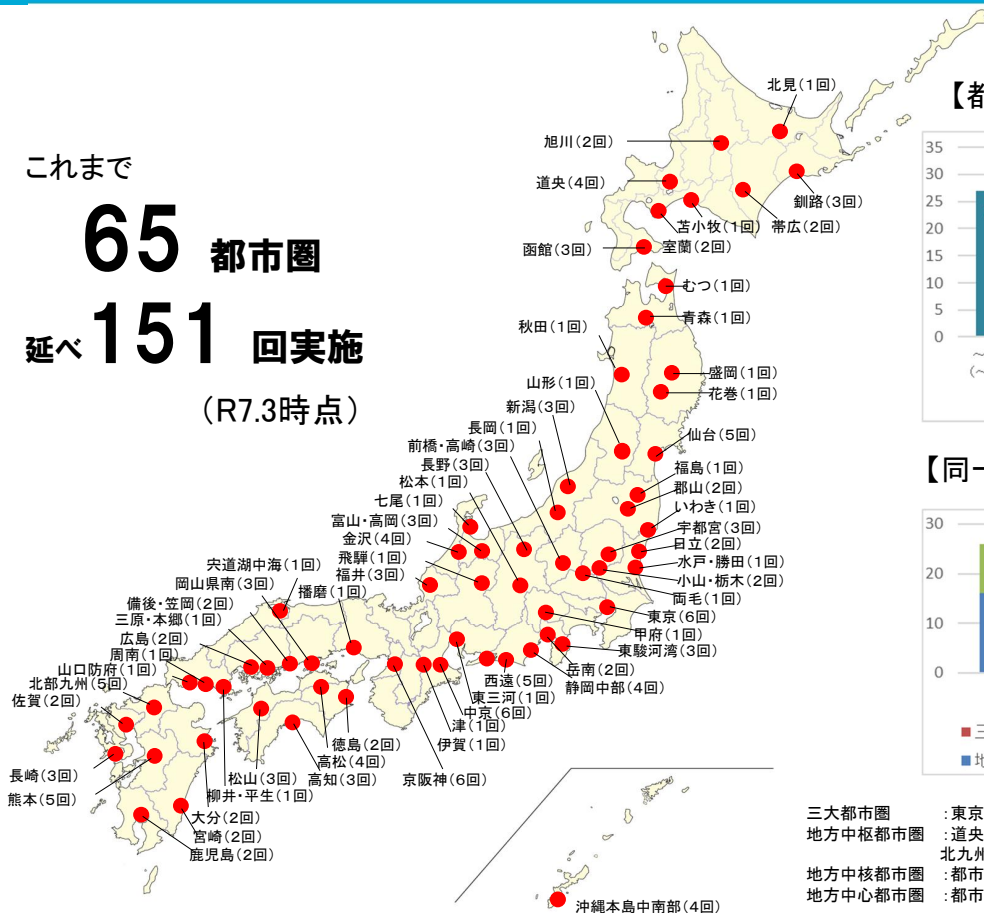
三大都市圏における調査について

- 三大都市圏においては、1960年代よりパーソントリップ調査とあわせて物資流動調査を交互に実施
- パーソントリップ調査、物資流動調査ともに実査は約10年ごとのサイクルで実施

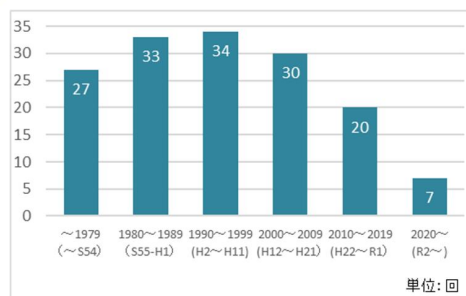


都市圏パーソントリップ調査の実施状況

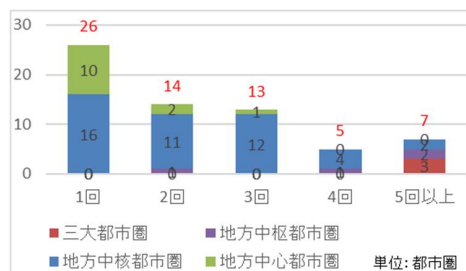
これまで
65 都市圏
 延べ **151** 回実施
 (R7.3時点)



【都市圏PT調査実施の経年推移】



【同一都市圏における調査継続回数】



三大都市圏 : 東京都市圏、京阪神都市圏、中京都市圏
 地方中枢都市圏 : 道央(札幌)都市圏、仙台都市圏、広島都市圏、北九州都市圏
 地方中核都市圏 : 都市圏人口概ね30万人以上の都市圏
 地方中心都市圏 : 都市圏人口概ね10万人以上の都市圏

都市計画情報とは

地方公共団体の都市計画部局では、都市計画の立案やまちづくりの基礎となる情報（都市計画情報）として、「都市計画基本図」、「都市計画基礎調査情報」、「都市計画決定情報（都市計画図書）」を整備している。これらの情報は、GISデータとしてデジタル化は一定程度進んできているが、データフォーマットの不統一、オープンデータ化が捗らない、といった課題がある。

●都市計画基本図

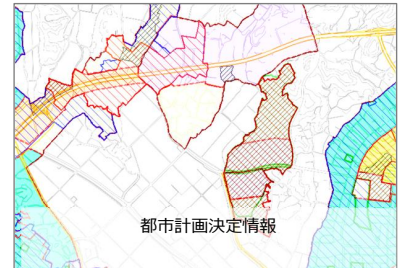
- ・都道府県や市町村が作成する、都市計画基礎調査や都市計画図書（総括図、計画図等）の基本となる地形図。
- ・2,500分の1以上の縮尺で、5年間隔程度で作成される場合が多い。
- ・公共測量作業規程の準則及び付録7公共測量標準図式に準拠。

●都市計画基礎調査（都市計画法6条）

- ・都市計画に必要な基礎調査として、都市計画区域について概ね5年ごとに都道府県が実施。
- ・人口、交通量等の都市の現況及び都市活動に関する項目のほか、土地利用・建物現況に関する調査を実施。
- ・都市計画基礎調査は、区域区分の見直しから立地適正化計画の策定等、様々な都市計画施策で活用される。

●都市計画決定情報（都市計画図書）（都市計画法14条）

- ・都市計画が決定された区域や決定内容に関する情報（土地利用、都市施設、市街地開発事業、地区計画等）。
- ・総括図、計画図、計画書によって表示し、公衆縦覧に供さなければならない。
- ・総括図は25,000分の1以上、計画図は2,500分の1以上の縮尺で、都度更新される。



都市計画情報のデジタル化・オープン化の効果

都市計画情報のデジタル化により、様々な分析などが可能になる。また、データやその分析結果をオープン化することにより、まちづくりの合意形成の促進、官民による施策立案の効率化・サービスの高度化、イノベーションの創出等が期待される。

①現況や課題の「可視化」

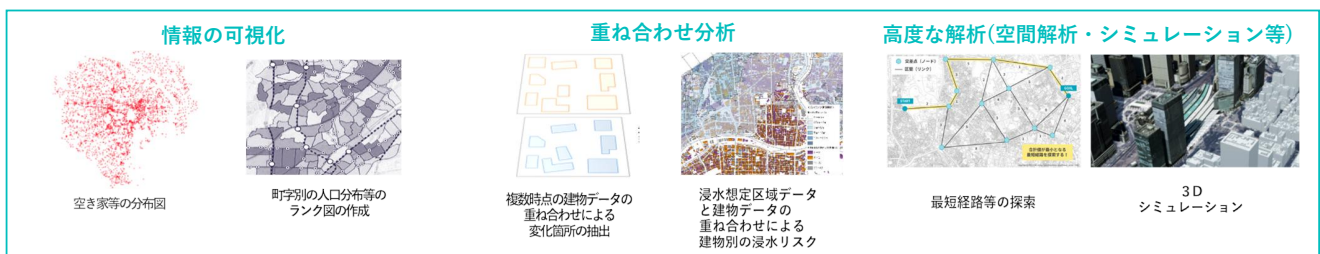
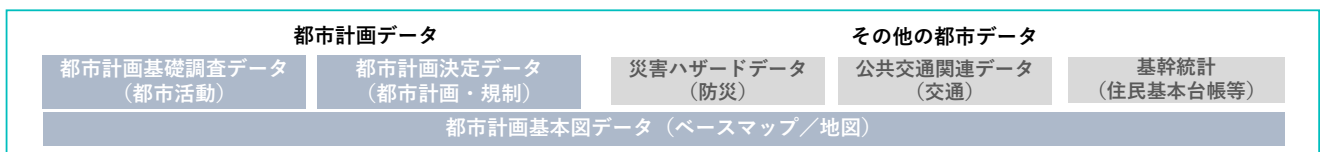
都市計画基本図をベースマップとして、建物利用現況や土地利用現況、各種統計データ、都市計画決定情報等を重畳し、政策立案のための基礎資料として活用。

②重ね合わせ分析・集計

①によって地図上に集約されたデータを用い、一定の抽出やアルゴリズム処理を行うことで、都市の現状や課題について、定量的に把握・評価することが可能。

③空間解析・シミュレーション等

①・②で取得されたデータを用い、予測モデルやアルゴリズム処理を行い、政策シナリオごとの土地利用の変化等の都市の将来像を予測することが可能。



デジタル化・オープンデータ化を推進するための3文書改訂と一体運用

デジタル化・オープンデータ化を推進するためには、あらゆる場面で都市計画情報が利活用できるよう、データの標準化が不可欠。「多分野連携」や「官民データ活用」に向けたさらなるデジタル化とオープンデータ化を目的とした「都市計画情報のデジタル化・オープン化ガイドンス」に加え、都市計画データのデータ仕様を定めた「都市計画データ標準製品仕様書」、都市計画基礎調査の標準的な実施方法を定めた「都市計画基礎調査実施要領」を同時に改訂し、一体的な運用を図る。

①都市計画情報のデジタル化・オープン化ガイドンス

地方公共団体の都市計画部局の担当職員を対象に、地方公共団体における都市計画情報の「多分野連携」や「官民データ活用」に向けたデジタル化とオープンデータ化を目的として、都市計画データの「整備」、「利活用」、「オープンデータ化」のフェーズに応じた考え方や方針について紹介。また、都市計画データと3D都市モデルとの一体的な整備を見据えて、「3D都市モデルの導入ガイドンス」(2020)と整合した内容となっている。

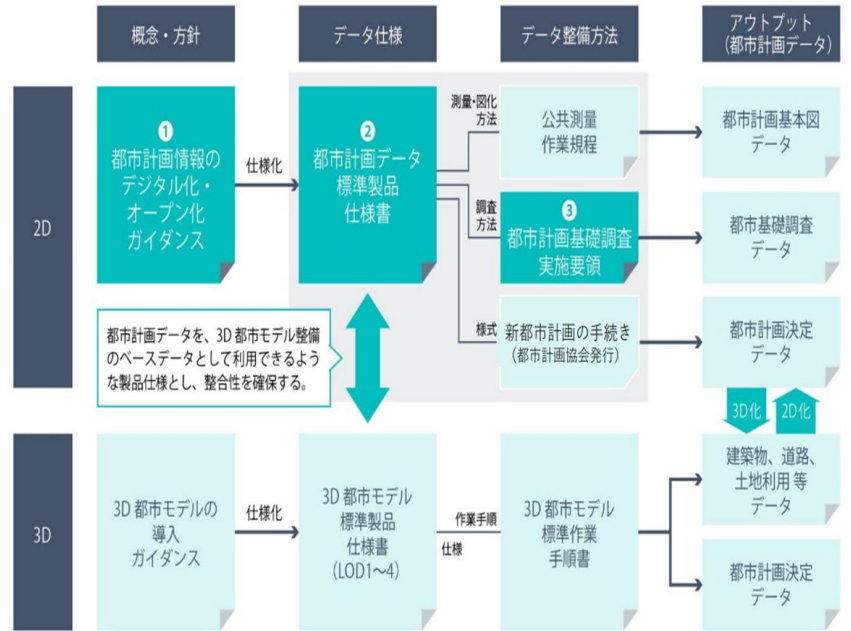
②都市計画データ標準製品仕様書

主に地方公共団体からデータ整備を受託する事業者を対象とした、都市計画情報のオープンデータ化を可能にするための都市計画データの標準仕様。なお、3D都市モデル整備のベースデータとして利用できるよう、3D都市モデル標準製品仕様書 (LOD1~4) と個別データ項目レベルでの整合性を確保している。

③都市計画基礎調査実施要領

データ項目別にアウトプット形式を明確化し、全国で均質なデータ整備を促進するため、なるべくオープンデータを原典データとして採用するなど、都市計画情報のデジタル化・オープンデータ化をより鮮明に意識して改定している。図形情報を持つデータはCityGML形式、調書・集計表はCSV形式のデータとして整備する。

関連ドキュメントの全体像 (位置づけと関係性)

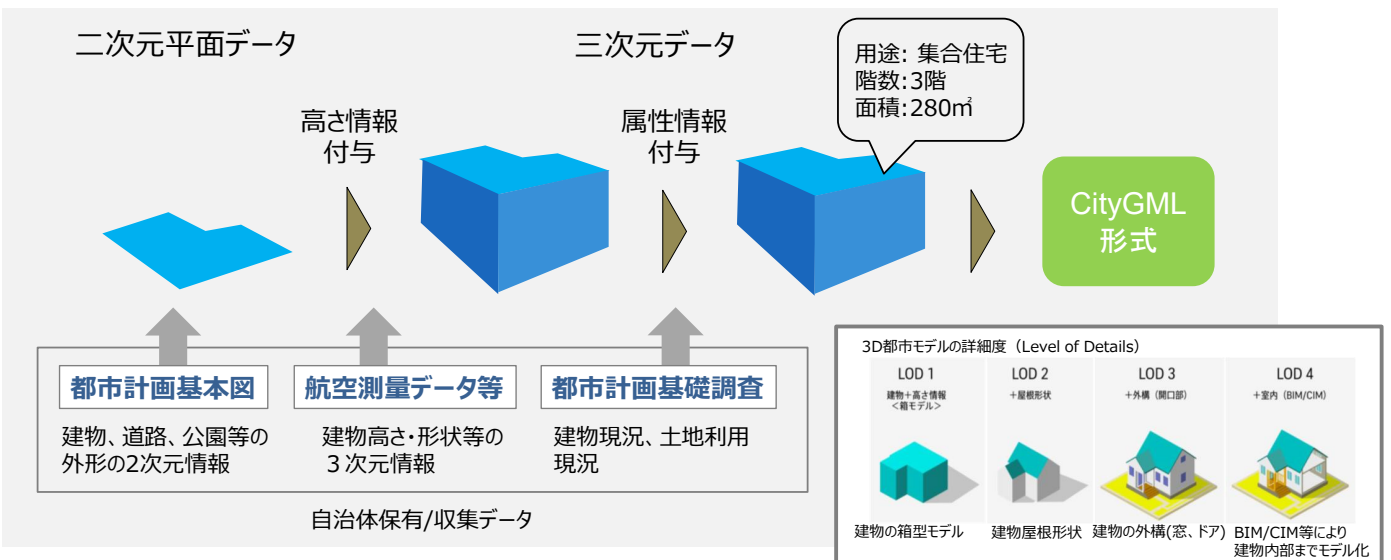


3D都市モデルの整備

都市計画基礎調査情報／都市計画基本図の活用

都市計画基本図は3D都市モデルの外形情報として活用し、都市計画基礎調査情報（建物現況、土地利用現況）は属性情報としてモデルに付与。

- 3D都市モデルの基本的なデータソースは、①都市計画基本図（基盤地図情報）、②都市計画基礎調査、③公共測量成果（航空写真又はLP）の「3点セット」。
- 上記はいずれも3D都市モデルの有無に関わらず地方自治体が定期的に収集・作成するデータから整備可能（データ取得の追加費用不要）。



都市計画GISデータのダウンロードサイト

公開するデータは、都市計画区域、用途地域に加え、都市計画道路など多種多様な都市計画GISデータ。これにより、都市計画の内容を幅広く知っていただくと共に、様々なデータとの組み合わせや分析が容易になり、行政やまちづくり分野のみならず幅広い分野での利活用が期待される。

現状の取組

- ✓ 幅広い都市計画決定情報について自治体からデータを収集。統一のフォーマット（Shape形式／CityGML形式／GeoJSON形式）でGISデータ化し、ウェブサイト内で令和5年9月に試行版として公開開始、最新のデータへの更新を行い令和6年7月5日から正式版として公開開始。

https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000190.html

- ・従来と比較して公開されるデータの種類、公開同意自治体数も増加。
- ・これにより、格段に都市計画に関するGISが活用しやすくなった。

例えば… ○○地域は全国でどのあたりに指定されているのか知りたい、

他のメッシュデータ（国勢調査データ等）と重ね合わせて高度な分析がしたい

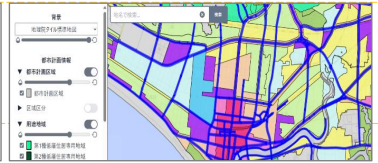
公開している都市計画GISデータ：都市計画区域、区域区分、用途地域、立地適正化計画、都市計画道路、防火地域・準防火地域、高度地区、高度利用地区、土地区画整理事業、地区計画、特別用途地区、公園、特例容積率適用地区、高層住居誘導地区、居住調整地域、特定用途誘導地区、特定防火街区整備地区、歴史的風土保存地区・歴史的風土特別保存地区、緑化地域、航空機騒音障害防止地区・航空機騒音障害防止特別地区、一団地の復興再生拠点市街地形成施設、特定用途制限地域、都市再生特別地区、風致地区、準都市計画区域、**特別緑地保全地区**



都道府県	年度	Shape形式	CityGML形式	GeoJSON形式
北海道	令和5年	〇	〇	〇
青森県	令和5年	〇	〇	〇
岩手県	令和5年	〇	〇	〇
宮城県	令和5年	〇	〇	〇
秋田県	令和5年	〇	〇	〇
山形県	令和5年	〇	〇	〇
福島県	令和5年	〇	〇	〇
茨城県	令和5年	〇	〇	〇
栃木県	令和5年	〇	〇	〇
群馬県	令和5年	〇	〇	〇
埼玉県	令和5年	〇	〇	〇
千葉県	令和5年	〇	〇	〇
東京都	令和5年	〇	〇	〇

- 【参考】（公財）都市計画協会が自主事業として、当該データを利用し、ブラウザで簡単にGISデータを閲覧できる全国都市計画GISビューアを整備。

令和6年8月1日から正式版として運用開始。 <https://www.tokeikyou.or.jp/>



今後の展開

- ✓ 最新のデータへの更新（年1回の更新）やデータ項目のさらなる拡大に取り組む。
- ✓ 不動産・建設経済局が提供している「国土数値情報」や「不動産情報ライブラリ」を当該データを用いて更新予定。
 - ・国土数値情報 <https://nlftp.mlit.go.jp/>
 - ・不動産情報ライブラリ <https://www.reinfolib.mlit.go.jp/>

18

2. 都市交通調査の最近の動向

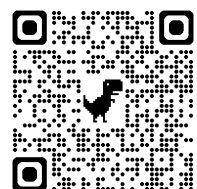
国土交通省
「新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会」



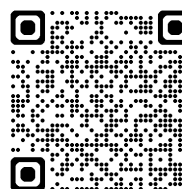
国土交通省
「都市交通調査ガイドンス」



国土交通省
「都市交通調査プラットフォーム」



国土交通省国土技術政策総合研究所
「全国都市交通特性調査データを活用したアクティビティ・ベースド・シミュレータの開発・検討」



19

都市交通調査を取り巻く近年の状況と課題

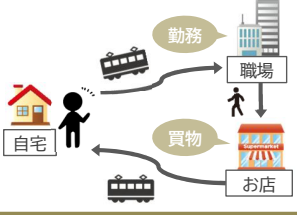
新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会 中間とりまとめ(R4.7)より

デジタル社会の進展による人々の活動場所の変化

- ・オンライン化が進み、外出や移動をせずとも、活動のニーズを満たすことが可能に
- ・新型コロナの感染拡大を契機に、オンライン活動へのシフトが進む

活動と場所が結びついている状況

職場まで通勤し、職場近くで買い物して帰宅。



活動場所が多様化した状況

最寄り駅近くのコワーキングスペースで勤務。夕方一度帰宅し、公園でジョギング。買い物は在宅時にオンライン。



オンラインによる活動

都市交通調査の実施状況の漸減傾向

多様な都市交通施策の取り組みが進展

- ・ハード整備中心から、ハード・ソフト施策のバランスよい取り組みへ
- ・長期の整備投資から、短期で柔軟な、いわゆるアジャイルなまちづくりに拡大

多様な都市交通施策に対応した調査手法が未整備

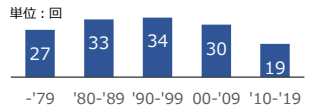
- ・従来の都市交通調査は、交通施設の必要性や規模の検討を主眼に設計
- ・ウォークアブルなまちづくり、公共交通の利用促進、都市機能や居住の誘導等への対応が不十分

地方公共団体が今後取り組むことを予定している都市交通施策

第1位	公共交通の利用促進・利便性向上	56%
第2位	公共交通の維持	47%
第3位	地域公共交通計画等の策定	43%
...		
第10位	道路の整備	8%
第21位	鉄軌道の整備	2%

※全国の都道府県及び10万人市区町村の都市(332地方公共団体)のうち、回答があった289地方公共団体による回答割合
国土交通省都市計画調査室調べ

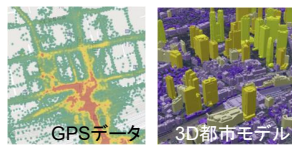
全国におけるパーソントリップ調査の実施は減少傾向



人の動きに関するビッグデータや高度なシミュレーション技術等の登場

ビッグデータやシミュレーション技術の高度化

- ・スマートフォンや交通系ICカード等から移動履歴の情報が入手可能に
- ・3D都市モデル、GTFS-JP等、重ね合わせて分析するデータの取得も容易に



ビッグデータ等の技術知識の不足

- ・ビッグデータに関する基本的な情報の公表が不十分な場合が多く、目的に対応した活用ができない場合がある
- ・シミュレーションの精度の限界など、地方公共団体と都市計画コンサルタントとの間で共通認識を持っておらず、双方にとって非効率が発生することも

進まないパーソントリップ調査データの利活用・オープン化

パーソントリップ調査データの多分野での利活用を阻む壁

- ・担当者が容易に分析できず、外部委託が必要
- ・利用場面などの認識も不足し、活用が進まない

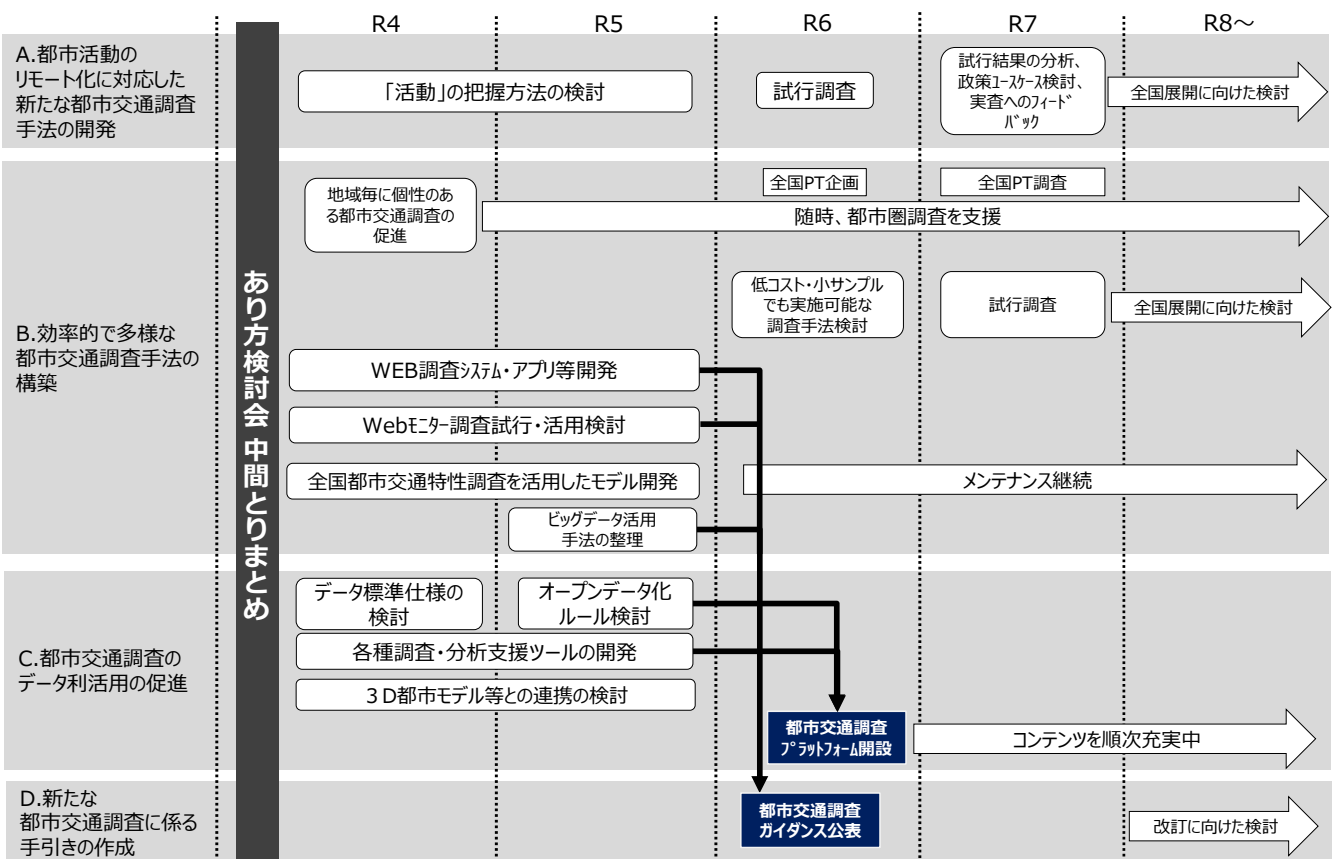
地域の取組の共有不足及び共通ルールの欠如

- ・地方都市圏の調査結果は、各都市圏で管理され、データ公表の方法等は都市圏によって異なる
- ・ビッグデータやシミュレーションなどの技術知識の地方公共団体間の共有が進んでいない

各都市圏におけるデータ公表の状況

都市圏	調査年度	集計表	計画書	集計システム	可視化ページ
東京	H30	○	○	○	○
近畿圏	H22	○	○	○	○
中京	H23	○	○	○	○
函館	R01		○		
栃木小山	H30		○		
北部九州	H29				
山形	H29				
仙台	H29	○	○		
室蘭	H28		○		
群馬	H27		○		
長野	H28		○		
大分	H25	○	○		
熊本	H24	○	○		

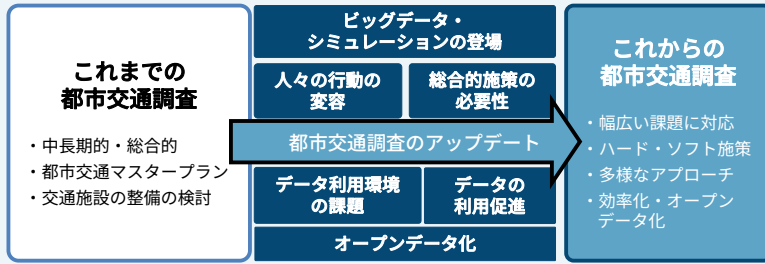
新たな都市交通調査の実現に向けたロードマップ



都市交通調査ガイドンス（R6.6改訂）

ガイドンス改訂の背景

ガイドンス改訂における主な背景



新たな都市交通調査体系のあり方に関する検討会

座長： 谷口守 筑波大学 システム情報系 教授

幅広い政策課題や新しい技術の進展を踏まえた都市交通調査のあり方について、専門的な見地から検討を実施

ガイドンスの位置づけ

- 本ガイドンスは、社会状況の変化等を踏まえて、「総合都市交通体系調査の手引き（案）（平成19年9月）」を改訂したもの
- 関連する下記の指針等についても、関連する内容について更新しつつ記述
 - 一都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き（平成22年7月）
 - 一総合都市交通体系調査におけるビッグデータ活用の手引き（平成30年6月）
 - 一総合都市交通体系調査の事例集（平成30年6月）

ガイドンスの構成

第I部 導入編

- 都市交通調査の実施を検討する地方公共団体等に対して、都市交通調査の必要性、有効性等を解説

- 一都市交通調査を取り巻く状況
- 一都市交通調査の展開
- 一都市交通調査の流れ

・ビッグデータの活用の考え方の提示

第II部 調査編

- パーソントリップ調査を中心とした実態調査の設計、準備、実施、データ整備、公表等に関する基本的な考え方、標準的な手順、留意事項などを解説

- 一都市交通調査の調査体系の構築
- 一パーソントリップ調査の設計
- 一パーソントリップ調査の準備・実施
- 一パーソントリップ調査データの整備
- 一パーソントリップ調査データの基本集計
- 一データの公表・提供

・標準的な調査項目提示による調査の容易化
・活動の把握に着目した調査項目の提示

第III部 活用編

- 計画立案や施策検討等におけるパーソントリップ調査データやその他データ・シミュレーション等の活用の考え方や方策等について解説

- 一計画・施策検討と都市交通調査
- 一都市交通の現状理解と将来展望
- 一計画・施策・取組みへの活用
- 一シミュレーション

・新たな政策ユースの提示
・アクティビティベースモデル(ABM)[※]等の提示

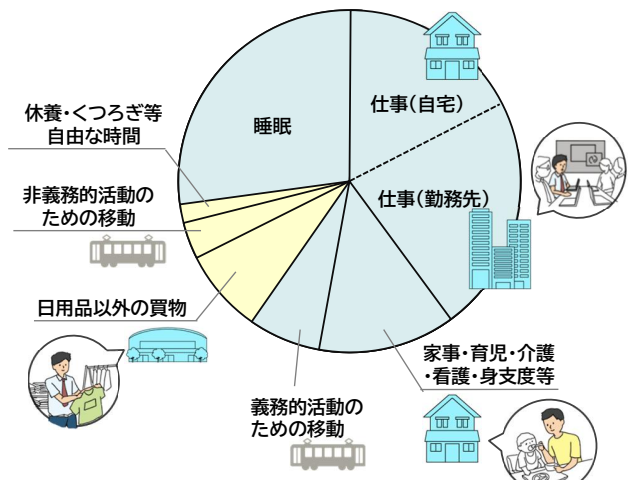
※個人の移動時の選択行動を、個人属性の違いを加味して確率的に推計する手法

活動を把握可能な新たなPT調査手法の検討

以下の活動について、活動の実施有無と時間を調査

分類	活動
義務	仕事(デスクワーク) ----- (会議・打合せ・営業等) ----- (販売・仕入れ等) ----- (その他の仕事)
	学業
	食料品・日用品の買物
	つきそい
	家事・育児・介護・看護・身支度 ・自宅等での食事
	睡眠
非義務的活動	通院・デイサービス
	食料品・日用品以外の買物
	外食・社交
	娯楽・文化活動
	運動・散歩・ジョギング
	観光・行楽・レジャー
	塾・習い事・学習
	その他私事
休養・くつろぎ等自由な時間	

24時間を、義務的活動による拘束時間と非義務的活動の時間に分ける



※送迎の時間は「義務的活動」として分類。

R6活動調査試行調査の概要

- 人々の移動だけでなく活動にも着目した行動の実態を把握する、新たな都市交通調査手法の実現可能性や有効性を検証するため、令和6年度に札幌市中央区・清田区を対象に試行調査を実施。
- 活動を把握する設問の追加導入は、従来のPT調査以上に回答者への負担が増加することに繋がるため、回収率や回答の正確性（矛盾する回答・不自然な回答）の低下の程度を把握。

調査の概要

調査対象日	2024/11/12 (火) ~14 (木) のいずれか
調査対象	住民基本台帳を利用して、札幌市中央区・清田区の居住者約19万世帯の中から、次の①②にて抽出した世帯 ①全世帯から無作為抽出（外国人を除く） ②10歳未満の子がいる世帯から無作為抽出
調査方法	郵送配布・郵送回収（Web無し）
調査物件	以下の3種類のうちいずれかを発送 ①従来PT型 ②活動調査・A2見開き型 ③活動調査・冊子型
発送・回収世帯数	2,360世帯発送 657世帯回収

・質問項目が増えること
・調査票の形態が、回収率に影響を与えるかも併せて確認

従来PT型調査票

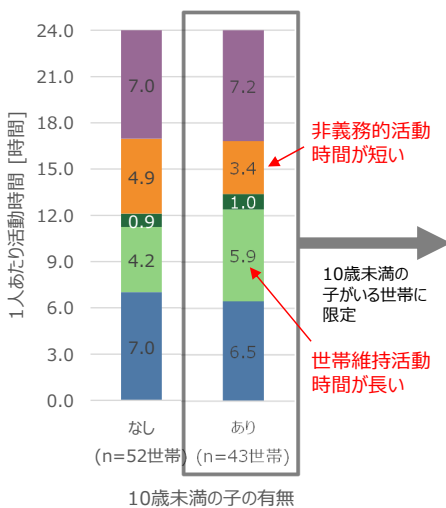
活動調査・A2見開き型

場所において実施した活動を記入

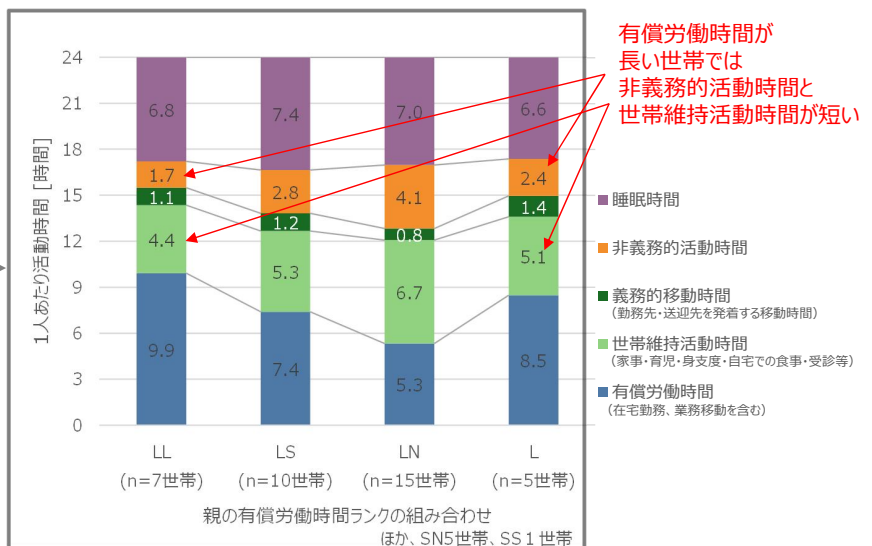
子育て世帯の親の時間配分

- 10歳未満の子がいる世帯の親は、■世帯維持活動時間が長く、■非義務的活動時間が短い。
- 10歳未満の子がいる世帯の親の中でも、夫婦ともに勤務時間が長い場合（右図のLL）や、ひとり親世帯で勤務時間が長い場合（右図のL）は、■世帯維持活動時間と■非義務的活動時間が短い。

10歳未満の子の有無別の親の1人あたり活動時間



10歳未満の子のいる親の有償労働時間ランク別1人あたり活動時間



※集計対象：世帯内の親（世帯主および世帯主の配偶者）の仕事時間の合計が0より大きい世帯、かつ場所における滞在時間と活動時間の合計の差が3時間以下の世帯。滞在時間と活動時間が整合するよう投分処理を実施。

※夫婦と子の世帯では夫婦の勤務時間ランクの組み合わせを、ひとり親と子の世帯の場合は親の勤務時間ランクを表示。勤務時間ランクは、L：8時間以上、S：0～8時間、N：0時間
例）（夫の勤務時間、妻の勤務時間）=（10, 7）の場合：LS、（7, 10）の場合：LS、（0, 3）の場合：SN

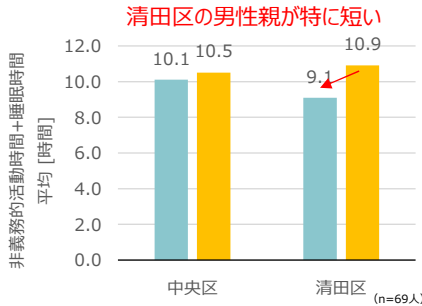
子育て世帯の親の性別と時間配分

- 子育て世帯の親のうち男性、特に清田区の男性においては自由な時間が短く、移動時間が長い。
- 子育て世帯のうち8時間以上勤務する親に着目すると、女性において自由な時間が短く、世帯維持活動時間が長い。

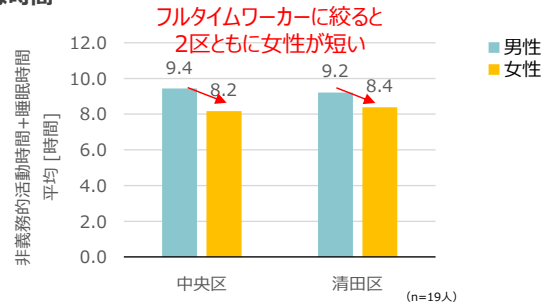
10歳未満の子のいる親

10歳未満の子のいる親かつ8時間以上勤務する親

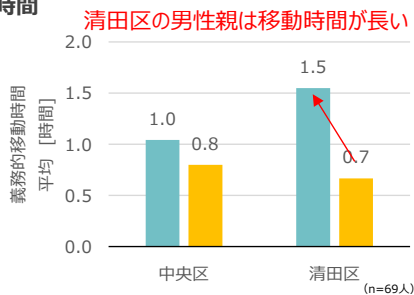
■ 自由な時間



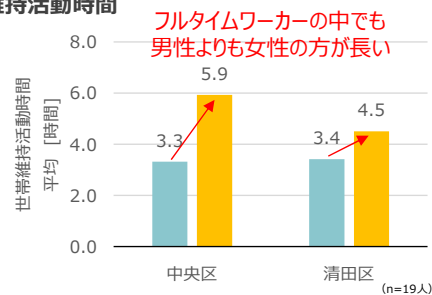
■ 自由な時間



■ 義務的移動時間



■ 世帯維持活動時間

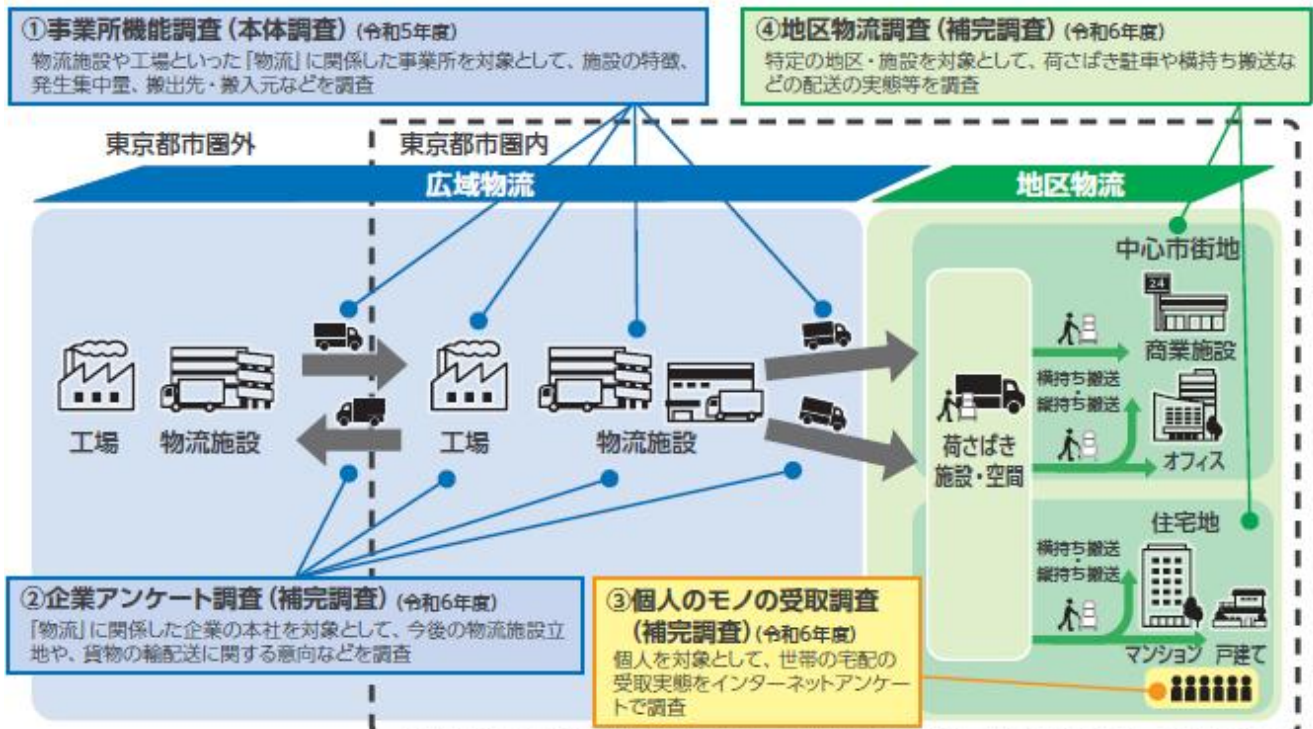


※親が全員フルタイムワーカーであるLLの世帯（世帯内に本人と配偶者がいる場合は両方ともに有償労働時間が8時間以上、世帯内に配偶者がいない場合は本人の有償労働時間が8時間以上である世帯）を対象に集計。

第6回東京都市圏物資流動調査の速報結果

- 東京都市圏では令和5～6年度にかけて、都市圏内に立地する事業所を対象に、どのようなモノが、どれだけ、どこからどこへ移動しているか等「モノ」の動きを把握する物資流動調査を実施。（R7.10.1速報結果公表）

第6回東京都市圏物資流動調査の概要



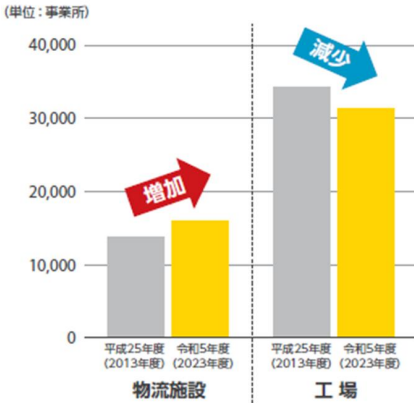
第6回東京都市圏物資流動調査の速報結果

- この10年間の事業所数の変化では、工場が減少する一方、物流施設は増加している。
- 都市圏内の世帯は、宅配の受取頻度は週に1回程度で、再配達は若い世代ほど多くなっている。
- 引き続き、調査結果のデータ整理や分析を進め、年度内を目途にとりまとめを行う予定。

主な速報結果について

事業所機能調査

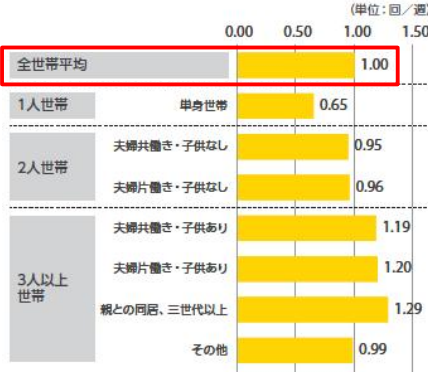
東京都市圏の物流施設、工場の事業所数の変化



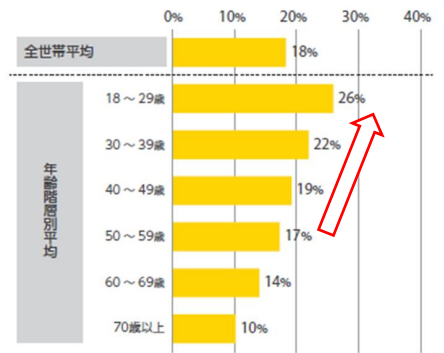
※事業所数は母集団推計を行った数値で表示
 ※2時点間で比較できるようにするため、平成25年度(2013年度)と令和5年度(2023年度)の両方で同様に調査している変種と地域に、できる限り、絞って集計した結果を表示
 ※物資の搬出または搬入があると回答した事業所に限定して集計した結果を表示

個人のモノの受取調査

世帯属性別の週平均の宅配受取頻度



年齢階層別の再配達の発生割合



○ その他、速報結果の詳細については以下へ

東京都市圏交通計画協議会：
<https://www.tokyo-pt.jp/>

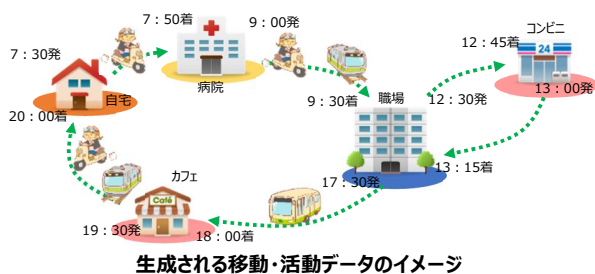


アクティビティ・ベースド・モデル (ABM) の概要と活用事例

- アクティビティ・ベースド・モデルは、個人の1日の移動・活動データを生成するモデルであり、これにより、自宅周辺での活動の変化等の個人の行動に着目した分析が可能になる。
- 近年は、本モデルを用いたシミュレータの活用が進んでおり、H30年度東京都市圏PTでは在宅勤務の進展分析等に活用されている。

■ アクティビティ・ベースド・モデル (ABM) とは

個人の1日の活動・移動を表現するモデルであり、都市圏に居住する各個人の1日の活動・移動を推計することができる。



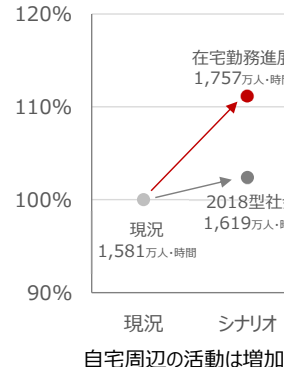
■ ABM活用事例：H30東京都市圏PT

H30東京都市圏PT調査において、個人の行動の質的な変化を捉えて評価するという観点から、ABMが活用されている。

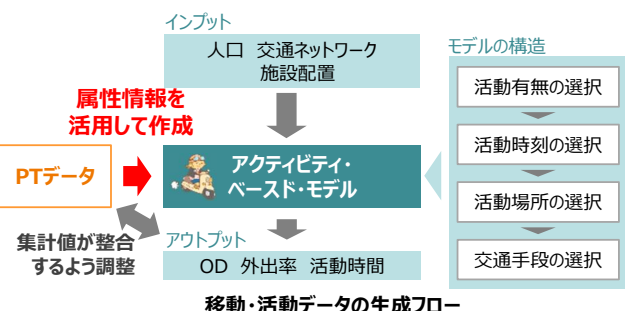
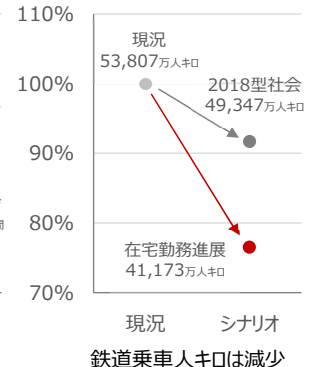
在宅勤務進展の将来シナリオの分析

- ・従来よりも在宅勤務が増えた将来シナリオを設定
- ・アクティビティ・ベースド・モデルを用いて分析

自宅周辺の活動量対現況比率



鉄道の乗車人キロ対現況比率

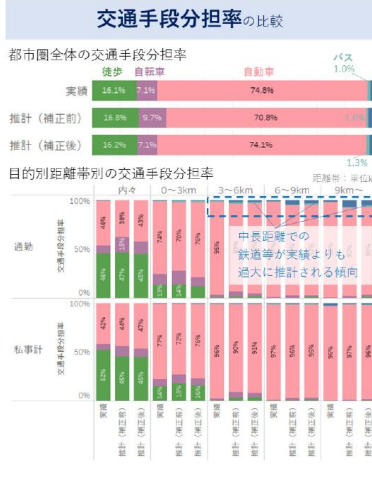


アクティビティ・ベースド・シミュレータの開発

- 国総研において、プロトタイプ版の**アクティビティ・ベースド・シミュレータ**を山形都市圏に適用し、**現況生成データの再現性の検証及び将来シナリオ分析**を実施。その結果、**一部の都市圏全体の移動特性については補正無しでも傾向が表現され、都市構造及び公共交通に関する将来シナリオに基づく都市交通指標の推計結果比較が可能**であることが示された。
- 今後は**本格的な公開に向けて、継続的な改善及びケーススタディの蓄積を行う**ため、プロトタイプ版シミュレータを試行的に活用していただけるフィールドを探す。→ 特設サイト<https://www.nilim.go.jp/lab/jcg/committee_2.html>

■ 現況生成データの再現性検証

1. 山形都市圏パーソントリップ調査データ<実績>
 2. **プロトタイプ版シミュレータをそのまま適用した場合<推計（補正前）>**
 3. **2を山形都市圏の移動実態データで補正した場合<推計（補正後）>**
- を比較し、補正無し状態でのシミュレータの性能検証及び補正方法の妥当性を検証（**下図参照**）。
- **外出率や目的別トリップ数、交通手段分担率等の都市圏全体の移動特性は、補正前でも傾向が表現された。**さらに補正することで、都市の移動実態により近づけることが可能。



■ 将来シナリオ分析

1. 都市構造シナリオ分析：
 - ・ 課題進展シナリオ（**取組を行うことなく**、現在の課題が進展した場合）
 - ・ 集約シナリオ（コンパクト・プラス・ネットワーク等の**都市全体の取組を行った場合**）
 に基づくシミュレータ推計結果を比較し、**まちの持続可能性／暮らし／環境／健康等の多様な視点から評価することが可能**であることを示した（**下表参照**）。
2. 公共交通シナリオ分析：
 - ・ 幹線交通と地域交通といった施策の対象エリアの違いによる効果の違いを、居住場所／先行／目的／利用者属性の観点から分析可能なことを示した。

都市交通施策の目標	評価指標	課題進展シナリオ	集約シナリオ
① まちなかに人が集まっているか？ どの手段で来ているか？	中心市街地へのトリップ数	(35,245トリップ -1.5%)	(39,926トリップ +13.3%)
	中心市街地への来訪手段	× (バス 863トリップ -20.7%) (二輪 3,509トリップ -0.3%) (徒歩 5,542トリップ -1.5%)	◎ (バス 1,297トリップ +19.2%) (二輪 3,931トリップ +11.6%) (徒歩 6,505トリップ +15.6%)
② 路線バスは持続的に運行可能か？	バス輸送人キロ	× (20,832人km -26%)	◎ (32,510人km +15%)
③ 高齢者が外出・活動できているか？	外出しない高齢者数	△ (53,852人 +0.6%)	○ (53,118人 -1.4%)
	高齢者の買い物トリップ数	△ (36,783トリップ -1.6%)	◎ (38,113トリップ +3.6%)
④ 免許がなくても移動できるか？	免許なしの人の手段別移動回数	△ (バス 0.04回/日 -5.2%) (徒歩 0.87回/日 -0.3%)	◎ (バス 0.05回/日 +7.4%) (徒歩 0.89回/日 +1.7%)
⑤ CO2排出は抑えられるか？	自動車輸送量と年間のCO2排出量	— (180万人km 0%)	○ (178万人km -0.9%)
⑥ 徒歩で生活できる人の数は？	中心市街地に住んでいる高齢者	○ (5,586人 +0.4%)	◎ (6,070人 +8.7%)
⑦ 医療費は削減されるか？	歩行距離と医療費抑制効果	△ (35,245人km -1.5%)	◎ (39,926人km +13.3%)

国総研の今年度取組：「ABP Challenge」

Activity Based Planning Challenge

- 今後の新たな交通行動分析手法を活用した都市交通プランニングの実現に向けた戦略として、「**ABP Challenge (ABP: Activity Based Planning)**」を公表・実践する。ABS等を活用して目指す都市交通プランニングや産学官（自治体、民間、大学等）によるエコシステムの姿、各主体と共に取り組む4つの重点アクションを掲載。
- 人の活動を明示的に扱う新たな交通行動分析手法であるABS等では**将来シナリオ分析等が可能**となるため、**ABSの普及により、Well-beingと持続可能性を両立した都市交通のプランニング**を各都市で実施できる環境の構築を目指す。
- 重点アクションとして、**I 国総研ABSを継続改良しながらIIユースケース・活用事例を蓄積すると同時に、III関心層とのコミュニティ形成・育成、IVプラットフォーム構築**により、国総研ABS本リリースとエコシステム形成へ繋げる。

都市施設研HP

https://www.nilim.go.jp/lab/jcg/committee_2.htm

シミュレーション技術を活用したこれからの都市交通プランニング

都市における移動には、ある場所での活動という目的が伴う。実際に様々な人々がどのように活動しているか、様々な活動へのアクセシビリティは確保されているか、といった**動態面について重点的に考慮**していく必要がある…多面的な分析・評価により、都市総体での人々のライフスタイルを明らかにする…

ABP Challenge
Activity Based Planning Challenge

新たな交通行動分析手法を活用した都市交通プランニングの実現戦略

例) コンパクト+ネットワークにより…
20X年、自動車以外で15分以内で暮らせる人が●%増加

ABP Challengeの構成



1. 背景とトレンド
2. 目的と目指す姿
3. ABSの強み
4. エコシステム
5. 重点アクションとステップアップ
6. ロードマップ
7. スマートシティへの実装



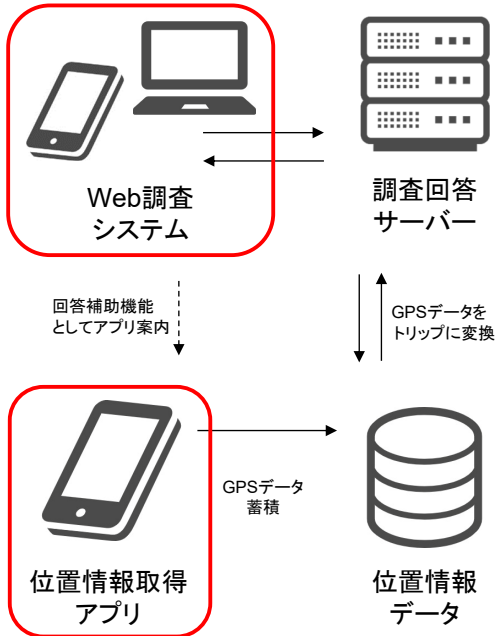
重点アクションと各主体の関わり（例）

	国総研、都市局等	自治体・民間・研究機関
重点I 国総研ABSの継続改良	ABSの継続改良、R7全国PTによる更新	国へのニーズ伝達 本リリース後のOSSの改良・利用
重点II ユースケース・活用事例の蓄積	自治体ユースケース拡大	国総研ケーススタディの協力、 プロトタイプ版ABSの活用
重点III コミュニティの形成・育成	成果共有会や活用勉強会の企画・実施	共有会や勉強会への参画
重点IV プラットフォームの構築	プラットフォームの構築、各種情報の掲載	PF構築後、保有する事例・情報等をPFに掲載

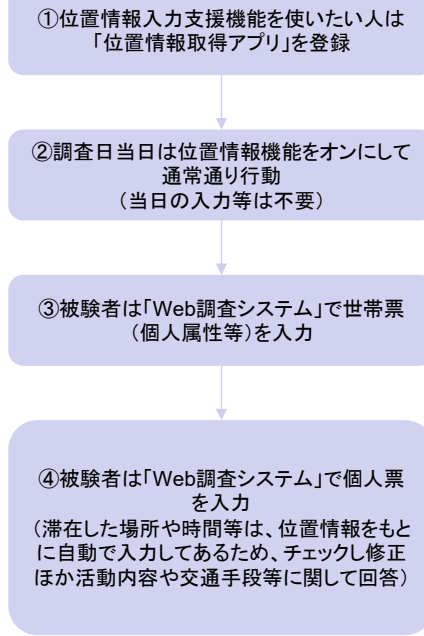
Web調査システム及び位置情報取得アプリの開発

- **Web調査システム**は回答者負担を軽減し、若年層など捉えづかった層の回答率向上を目的に、**PC及びスマホの両方で回答可能なシステム**として開発。**R6.7から都市交通調査プラットフォームを通じて周知、提供を行い**、各都市圏におけるパーソントリップ調査の実施を支援。
- 加えて、スマホ用の**位置情報取得アプリ**を開発し、取得した位置データがシステム上で経路入力時に反映されるよう実装を行う。**R7年度から提供を実施しており、今年度実査の全国都市交通特性調査でも活用中。**

■ Web調査システムの全体構成イメージ



■ 調査フローのイメージ



■ Web調査システムのインターフェース



都市交通調査データ活用サイト 国土交通省 都市交通調査 プラットフォーム

「新たな都市交通調査」をみんなで育てる場として「都市交通調査プラットフォーム」を設置しました
 パーソントリップ調査は、道路や鉄道などのハード整備の基礎となる調査から、都市が抱える多様な課題の解決を目指した多様性に富んだ一連の検討へと変わりつつあります。
 国土交通省では、調査データの活用支援や調査支援、各地域の取り組み共有を支援し、アップデートへとつながるループを生み出す、新たな都市交通調査をみんなで育てる場として、「都市交通調査プラットフォーム」を設置しました。

手軽に可視化



可視化・簡易分析ツール

詳細データの入手



集計データダウンロードツール

調査支援ツールの提供



調査支援ツール集

調査のノウハウを共有



調査・活用事例・Tips

分析支援ツールの提供



分析支援ツール集

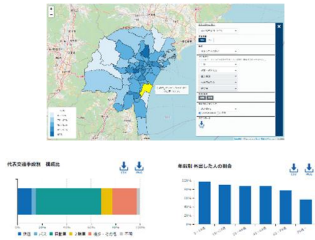
QRコードまたはURLからアクセスできます



<https://ptplatform.mlit.go.jp/>

可視化・簡易分析ツール

マップ上やグラフで、パーソントリップ調査データを使った外出状況や移動の実態を簡単に見ることができます。パーソントリップ調査データがどんなデータか体験できます。



集計データダウンロードツール

パーソントリップ調査の集計データを任意の表示項目で抽出し、ダウンロードすることができます。

集計集計

※こちらからページ毎に、集計項目を絞り込むことができます。ダウンロードはダウンロードボタンをクリックしてください。

集計項目	集計項目	集計項目	集計項目	集計項目
山形県市町村 (R7.2)	秋田県	R7.1 東北地方支庁別人口動態調査	表示	表示
山形県市町村 (R7.2)	青森県	R7.1 東北地方支庁別人口動態調査	表示	表示
山形県市町村 (R7.2)	岩手県	R7.1 東北地方支庁別人口動態調査	表示	表示
山形県市町村 (R7.2)	宮城県	R7.1 東北地方支庁別人口動態調査	表示	表示
山形県市町村 (R7.2)	福島県	R7.1 東北地方支庁別人口動態調査	表示	表示

調査支援ツール集

都市交通調査を行う際の指針となる「都市交通調査ガイドンス」を提供しています。また、都市交通調査に関する業務の円滑な実施に役立てていただくよう、各都市圏においてマニュアルを作成する際に参考となる「マニュアル作成のポイント」、各都市圏におけるデータの品質確保と調査効率化を目的とした「標準調査項目及びデータレイアウト解説書」、調査票や調査配布物のサンプル等を公開しています。



調査・活用事例・Tips

現在調査実施中の地域や近年調査を実施した地域の調査概要を掲載しています。また、パーソントリップ調査を行った自治体が、どのように課題に向き合い、アプローチしたのか、インタビューやレポートを掲載しています。



分析支援ツール集

シミュレーションを支援するツールとして、国総研都市施設研究室で開発を進めている「標準的なアクティビティ・ベースド・シミュレータ (ABS)」の情報を掲載しています。また、ABS等を活用した都市交通プランニングを推進していくための「新たな交通行動分析手法を活用した都市交通プランニングの実現戦略『ABP Challenge』 (Activity Based Planning Challenge)」の情報を掲載しています。

シミュレーション支援ツール

ABP Challenge - Activity Based Planning Challenge -



都市交通調査交流会の開催 (R7年度：試行開催)

- 今後調査に取り組む都市圏の更なる裾野拡大を図るため、**今年9月に『新たな「都市交通調査」を育む交流会』を開催。**

今年度は既に継続的な取組を行っている／今後取り組もうとしている自治体どうしの関係構築を目指し、試行的に参加者計16名 (9都市圏・14自治体) の小規模開催とした。

→ 調査に係るさまざまな主体同士が交流する場を提供し、ビジョンや情報の共有、継続的な関係づくりを目指す。



■当日のプログラム

- **オープニング**
 - 本会の意義や狙いについて説明
- **調査主体からの話題提供**
 - 静岡県及び熊本県の調査担当者様より、調査における工夫点や結果の活用、今後の展望などのご紹介
 - 話題提供後にフロア全体で質疑応答・意見交換
- **グループワーク**
 - 「PT調査でどのようなことができそうか」、「PT調査を上手く進めるコツ」についてアイデア出し・整理をグループで実施
 - グループで出された内容をフロア全体に発表、意見交換
- **エンディング**
 - 国交省都市計画調査室から企画を通してのコメント

■参加者の声

- 共通の課題や悩みに対して気づきを得ることができた
- 他都市の情報を得ることができた
- 交流・人脈づくりができた
- 自治体職員のみのも場で率直に意見交換ができた

- 開催日時：R7.9.5 (金) 13:30~17:10
- 開催場所：大手町プレイス ホール&カンファレンス 105 (東京都千代田区大手町2-3-1)
- 参加者：計9都市圏・14自治体・16名

⇒次年度以降の継続に向け企画検討中

3. 関連分野の動向

(参考リンク)

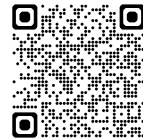
立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会
とりまとめ（案）
～持続可能な都市構造の実現のための『立適+（プラス）』～
https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000267.html



「標準駐車場条例」を改正
～社会の変化に対応した駐車施設の附置義務制度の見直しを推進～
https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000119.html



「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」の公表
～まちづくりへの新たなヒント～
https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000121.html



立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会 概要

- 都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ（令和5年4月14日）において、多様な暮らし方・働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進について、今後の対応の方向性等を提言。
- これまでは立地適正化計画の裾野拡大を最優先として施策推進をしてきたところ、今後は、取組の拡大とともに**取組の実効性の向上を図ることが重要**。
- 実効性の向上に向けては、様々な視点から検討を行ない市民や地方公共団体が納得できる形にする必要があるため、有識者よりご意見を頂きながら議論を踏まえ方針を検討する場を設置。

1. 主な検討事項

- これまでの取組状況の国としての施策評価・課題分析
<取組の更なる裾野拡大（より多くの都市で施策展開）>
 - 立地適正化計画の作成を訴求対象として**都市の検討**
・立地適正化計画作成の訴求対象となる都市はどのような都市か
 - 裾野拡大に向けた**支援・改善**
・中小都市を含め、取組を促進するためにどういった支援や改善が必要か**<実効的なPDCAの推進（計画の高質化を促進）>**
 - 適切な評価基準による**評価の推進**
・立地適正化計画の効果を適切に評価する指標はなにか
・評価の判断をどのような基準、どのような考え方で行うか
・評価に必要なデータをどのように整備すべきか
 - **評価や都市特性に応じた的確な計画見直しの推進**
・市町村が的確な見直しに取り組むために必要な取組はなにか

2. 検討会メンバー

- (有識者) ※50音順
 - ・筑波大学 谷口守教授（都市計画、交通計画）
 - ・明治大学 野澤千絵教授（土地利用、防災等）
 - ・東洋大学 南学客員教授（公共施設）
- (地方公共団体)
 - ・福岡県都市計画課
 - ・宇都宮市NCC推進課
 - ・長岡市都市政策課
- (オブザーバー)
 - ・都市局 都市安全課
 - ・都市局 市街地整備課
 - ・都市局 街路交通施設課
 - ・総合政策局 地域交通課
 - ・国土政策局 総合計画課
 - ・水管理・国土保全局 河川計画課
 - ・国土技術政策総合研究所 都市研究部

3. スケジュール

- 第1回（2023年12月15日） ○これまでの取組状況の国としての施策評価・課題分析
- 第2回（2024年1月16日） ○計画策定を推進すべき都市の明確化、裾野拡大に向けた支援強化
- 第3回（2024年3月14日） ○適切な評価基準による評価の推進
- 第4回（2024年5月17日） ○評価や都市特性に応じた的確な計画見直しの推進
- 第5回（2024年6月27日） ○とりまとめ（案）
- 第6回（2024年7月19日） ○とりまとめ ⇒ 公表（2024年12月6日）
- 第7回（2024年11月27日）

立地適正化計画の実効性向上に向けたあり方検討会 とりまとめ

～持続可能な都市構造の実現のための『立適+（プラス）』～

- 平成26年度から立地適正化計画に基づくコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりが進められてきている中、より実効性を発揮し、持続可能な都市構造の実現と都市経営の改善に寄与するよう、取組の裾野拡大と適切な見直し（評価と必要に応じた変更）を図っていくことが重要。
- 本検討会において、今後の取組の方向性や国、都道府県及び市町村において期待される取組をとりまとめ。

持続可能な都市構造の実現のため 立地適正化計画は『立適+』へ

～市町村による適切な見直し（＝『まちづくりの健康診断』）により、実効性をプラスした計画へ～

これまでの成果と課題

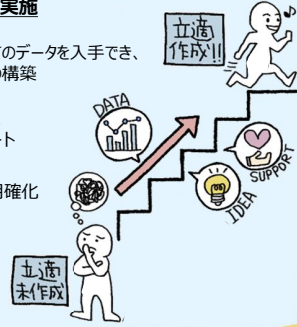
- ・計画作成・取組市町村数は順調に増加
- ・必要性が高い市町村でも取組が進んでいない場合がある

- ・居住と誘導施設の誘導区域内への誘導は、概ね2/3の市町村で進んでいる
- ・見直しを実施していない市町村がある、評価方法が市町村によって異なる

取組の方向性① 取組の必要性を踏まえた更なる裾野拡大

- 取組の必要性も加味した取組の推進**
- ・各市町村の意向のみならず、取組の必要性も加味した取組を推進
- ・各市町村の状況に加え、周辺を含んだ広域の状況も加味し、必要性を判断
- 取組が進まない要因に対する対策を実施**

- ① 的確な現状認識が困難
 - 市町村が都市課題や取組状況についてのデータを手で、周辺市町村との比較が可能な仕組みの構築
- ② 広域的な連携が困難
 - 広域的視点からの課題の把握を容易に
 - 周辺市町村との調整をより強力にサポート
- ③ 政策判断が困難
 - 直接的な効果に加え間接的な効果を明確化
 - 都市経営上のメリットを説明可能に
- ④ 実施体制の確保が困難
 - 計画作成に必要な人材等の確保
- ⑤ 地元合意が困難
 - 住民や関係各者の理解醸成の促進



取組の方向性② 市町村による適切な見直し（＝『まちづくりの健康診断』）の推進

- 市町村による『まちづくりの健康診断』の推進**
- ・見直しの必要性の理解の促進
- ・地方公共団体の負担を軽減しながら見直しができるようなデータの整備、標準的な評価構造、見直しの方策の提示
- 広域的な視点からの見直しも可能なデータの提供
- 中長期的な都市の体質改善状況を把握可能な時系列データの整備
- 評価構造、評価指標の統一性確保の推進**
- ・間接効果や施策の取組状況も含めて評価を実施
- ・評価に影響を与える要素や統計上の誤差等も考慮
- アウトプット指標**：居住と都市機能の誘導状況を把握する指標
- インプット指標**：誘導施策等の取組状況
- アウトカム指標**：防災・公共交通・財政・土地利用等の状況を把握する指標
- 効率化、精度統一化に資するデータ整備の推進**
- ・民間データも含めたデータの全国的な整備
- ・算定方法等の標準化・継続性を考慮したデータ整備
- ・新技術活用・広域分析可能・オープンデータ化



国による推進策の方向性

『まちづくりの健康診断』体系の確立

- ・評価体系を構築し、データを標準化
- ・見直しの方策の提示
- ・未作成市町村への訴求にも活用

広域連携の推進

- ・都道府県や広域主体の役割の明確化
- ・周辺、関連市町村等へのデータ提供
- ・連携方法やノウハウ等の情報提供

※都道府県とのより緊密な連携により、市町村への働きかけやデータ整備、広域連携を推進
※省庁横断による支援が必要な推進策については、コンパクトシティ形成支援チーム等を活用

データ整備・標準化

- ・都市計画基礎調査等を活用した全国のデータ整備と算出方法等の標準化

制度・効果の理解醸成

- ・地方公共団体や国民一人一人への周知・広報の工夫、施策効果の整理、横展開等

人材確保等への支援

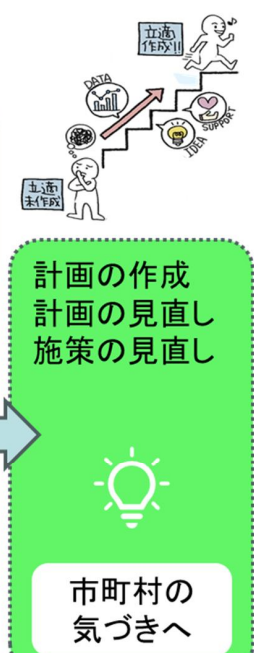
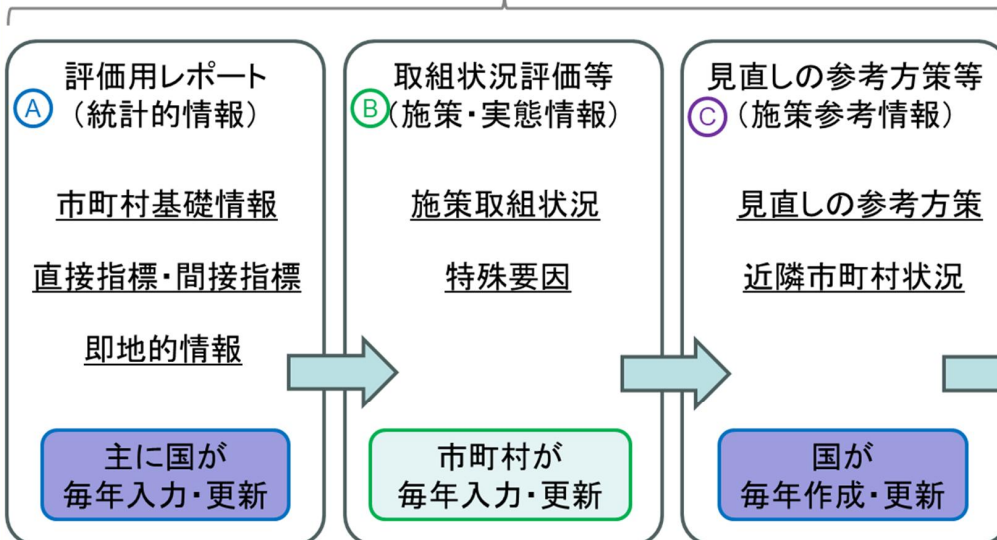
- ・広域含む計画の作成・見直し推進に向けた人材等の確保

まちづくりの健康診断 様式について

【機密性2】

- まちづくりの健康診断において、市町村各々が自らの直接、間接指標を分かりやすく把握できるように努めるとともに、必要に応じて全国や都道府県内の状況も把握可能とすることが重要であり、他市町村との比較可能性の観点から**統一的な様式を定める**。
- 併せて**各指標の考え方から解釈、インプット指標に含まれる取組の考え方等を示す「健康診断のみかた」**を国が地方公共団体へ示すことが重要。なお、その際、**市町村の主体的な判断の妨げとならないよう、留意が必要**。

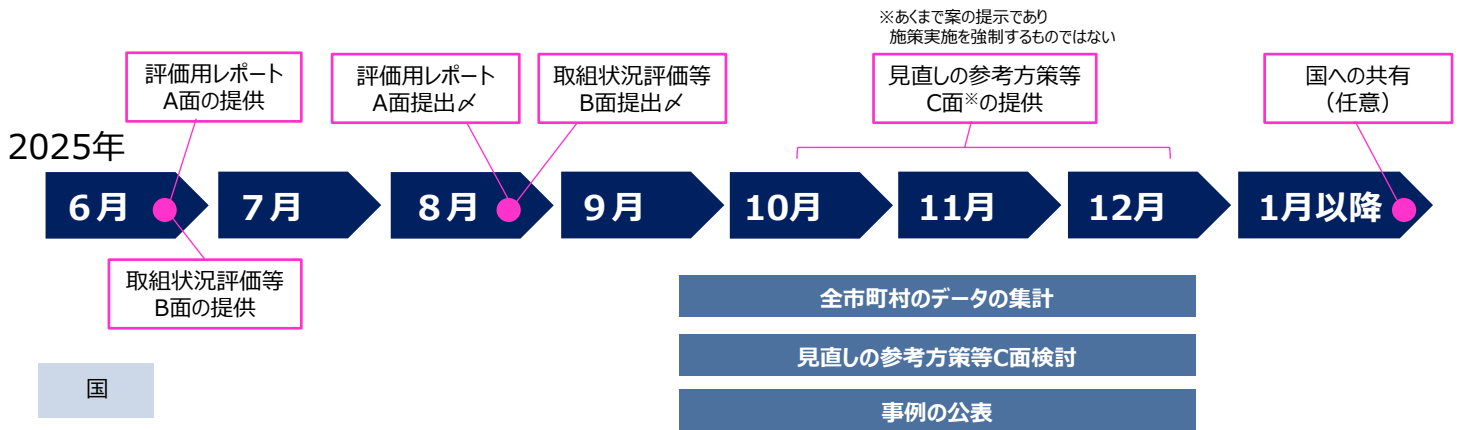
まちづくりの健康診断の構成



市町村において、人口減少や居住の誘導状況・都市機能の誘導状況・施策の展開状況を
確認・点検し、今後の実効性向上に資する政策展開の一助に。

令和7年度 まちづくりの健康診断のフロー

○立地適正化計画の見直しは引き続き法律に基づき概ね5年ごとに実施する。一方、まちづくりの健康診断については、更新可能なデータを毎年度国が更新、情報提供することで、各市町村における適時適切なタイミングでの、実効性向上に資する見直しを可能とする。



636市町村 (立適作成済み) A面・B面 入力 必要に応じて進捗状況や施策の振り返り

716市町村 (立適未作成*) A面 入力

立適未作成市町村におけるまち診活用方法

A面を活用して既に計画を作成済み市町村との比較や疑似的な誘導区域の結果を確認する等、計画作成の必要性を検討することが考えられる。
また、B面では都市計画における取組施策を網羅的に把握し、施策の検討材料とすることができる。

※都市計画区域を有する市町村が対象

40

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会について

設置趣旨

昨今の社会情勢の変化等もふまえて、道路交通の円滑化のみならず、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり、土地の有効活用などを考慮したまちづくりを見据え、今後の駐車場政策のあり方について検討。

検討体制

<検討会HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

検討会の構成 有識者、駐車場関係団体、地方公共団体、関係行政機関（国交省、警察庁）

委員	有識者	岸井 隆幸 (座長)	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
		大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授
		小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
		野澤 千絵	明治大学 政治経済学部 政治学科・地域行政学科 教授
		小嶋 文	埼玉大学 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門 准教授
	駐車場関係団体	(一社) 全日本駐車協会、(公社) 立体駐車場工業会、(一社) 日本自走式駐車場工業会、(一社) 日本パーキングビジネス協会	
	地方公共団体	東京都、千代田区、金沢市、神戸市、和歌山市	
	オブザーバー	国土交通省 (道路局、住宅局、物流・自動車局)、警察庁 (交通局)	
	事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課	

検討内容

- ・ まちづくりと駐車場政策の関係
- ・ 社会情勢の変化や将来動向をふまえた課題
- ・ 量的充足から質的向上に向けた今後のあり方 等

設置時期

令和4年10月～令和7年2月

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会 とりまとめ 概要

～持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン～

- 従来の「受け身の駐車場政策」では、車種ごとの需給の不一致や中心市街地への過度な車の流入による渋滞、歩行者の安全性の低下、駐車場設置による景観の悪化、低未利用土地の発生等の外部不経済が発生。
- 車優先から、歩行者、自転車、公共交通など持続可能な交通手段を優先した、人間中心の持続可能なまちづくり、都市交通の実現に向けた政策目的達成の手段として、統合的な政策に基づき駐車場をマネジメントしていく「攻めの駐車場政策」への転換が必要。

I はじめに

- 人間中心の持続可能なまちづくりを考慮した駐車場政策
(コンパクト・プラス・ネットワーク、居心地が良く歩きたくなるまちづくり、ユニバーサルデザイン、GX・DX・防災)
- 交通の結節点、公共的空間としての駐車場の秩序ある整備・活用
(産学官連携による地域でのマネジメント)
- 新技術の活用 (自動パーレーパーキング、事前予約制等)
- 物流や観光、多様化するモビリティへの対応
- 持続可能な交通手段とのバランス
(幅広い世代の利用可能性、環境負荷の低減に資する自転車等のアクティブモビリティ、公共交通やシェアモビリティの活用)

本とりまとめにおいて、各主体に想定する役割

国	本とりまとめに基づく制度や各種支援施策の検討、個別の技術的助言
地方公共団体	本とりまとめを技術的助言 (ガイドライン) として活用、計画や条例・施策の検討・見直し
民間事業者	本とりまとめを参考とした駐車場設置運営や、地方公共団体及び他の民間事業者との連携、政策課題に資するサービス等の開発

II 基本的な考え方

1. 駐車場政策のこれまでの経緯
2. 近年の駐車場政策をとりまく状況を踏まえた方向性
 - (1) 駐車場の需給等の実態 (車種ごとの偏りや計画の未更新)
 - (2) 都市政策の動向 (SUMP等の海外動向等)
 - (3) 駐車場をとりまく動向 (交通・物流・観光等)

III 具体的な施策の進め方

1. 計画的な取組

- まちづくり、都市交通に係る上位計画を考慮し、適切な目標 (駐車場供給・配置に加えて、交通分担率、土地利用等) を設定
- 需給の把握、定期的な見直し
- 産学官連携 (エリマネ団体、物流事業者、駐車場設置管理者等)
- マネジメントのための施策・手段 (駐車場設置運営に係る規制、誘導等)

2. 施設の構造設備に係る施策

- 配置の適正化 (路外駐車場配置等基準導入、駐車場集約)
- 質の向上 (モビリティハブ化等の結節点機能の強化、まちの入口としての案内機能の充実、景観等への配慮による魅力的な駐車場)
- 車両等の変化への対応 (新基準原付、普通車や貨物車の大型化、リフト付福祉車両の高さ等への対応)

3. 駐車場の整備 (供給) 施策

- 附置義務の見直し (区域や建築物用途、車種毎の量の適正化)
- 交通施策との調和 (公共交通利用促進措置による緩和)、配置の適正化 (隔地・集約の推進) 制度の柔軟な運用 (既存附置義務駐車施設の振替・緩和等)
- 外部不経済への対応 (土地利用の適正化、駐車場の質による量の適正化、量的規制等)

4. 各種政策課題への対応

- 都市内物流 (荷さばき駐車場)・観光 (観光バス乗降・駐車場等)
- 多様なモビリティの駐車環境の確保 (自動二輪車、原付等)
- 安心・安全の確保 (バリアフリー・ユニバーサルデザイン、子どもまななかまちづくり、機械式駐車場の安全対策)
- GX (緑化、EV等)、防災、DX (AVP、駐車場情報等)

※ 青字は制度改正 (政省令・標準条例)、下線は既存制度活用 (法・予算)、その他は自治体による運用 (参考事例の充実) や今後の検討による対応を想定。

標準駐車場条例改正の概要 (R7.3)

- 共同住宅への配送需要の増加等の近年の社会情勢の変化等を踏まえて、標準駐車場条例を改正し、地方公共団体の条例の見直しを促すことにより、社会の変化に対応した駐車場施策を推進。 ※ 前回改正R2.9

○ 量的課題への対応

物流2024年問題、駐車場整備施策と交通政策との整合、既存駐車施設の稼働率低下、車種ごとの需給の偏り、地方公共団体による既存駐車施設の把握 (監督)

- 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加
共同住宅への配送需要増加、物流2024年問題への対応として、一定規模 (50戸等) 以上の共同住宅に対して戸数に応じて (100戸あたり1台等) 荷さばき駐車施設を設置
- 公共交通利用促進措置による緩和
交通施策と連携した場合の附置義務の緩和により、駐車場供給の適切化
- 駐車施設の振替規定の追加
車両規格の多様化への対応や自動二輪車等の多様な車種の駐車施設の確保
- 附置義務緩和についての規定を追加
専用駐車場について、敷地内の需要が十分賄える場合緩和
- 廃止時の届出義務化
施設の廃止に伴い廃止された附置義務駐車施設の把握

○ 質的課題への対応

車両の変化、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、駐車場の集約による歩行者の利便性・安全性確保やまちなみの連続性確保

- 荷さばき駐車施設の車高への対応
梁下高さについて、原則3.0→3.2mとする
- 車椅子使用者駐車施設の数・車高への対応
規模 (駐車台数) に応じた基準※ (1以上→200台までは2%等) にみなおすとともに、車高を2.3mとする
※ バリアフリー法に基づく政省令の改正と連動
- 集約駐車場への隔地の推進
附置義務駐車施設の集約を可能にする規定を導入することにより、歩行者の安全性向上やまちの賑わいに影響の大きい建物1階部分の活用を推進
- 駐車施設の振替規定の追加 ※左と共通
車両の大型化 (ハイルフ) 等に伴う駐車需要への対応

○ 引き続きの課題について (技術的助言等に記載)

- ・ 附置義務制度・原単位の適正化 (令和7年度以降調査も含めて検討)
- ・ 駐車場整備の抑制・マネジメントに資する制度の検討
- ・ 附置義務駐車施設の稼働状況を含むエリアでの駐車場需給の把握
- ・ 車両の規格の変化への対応 (小型車比率のみなおし)

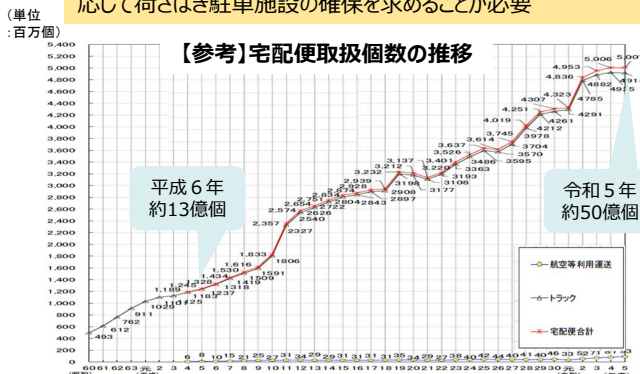
標準駐車場条例改正（共同住宅荷さばき）概要について

- 近年の電子商取引等による**配送の増加**や、共同住宅の高層化・セキュリティの向上により、配送効率の低下や、長時間**路上駐車**せざるを得ない状況となっている。
- また、物流2024年問題等による**人手不足・物流の持続可能性**が懸念されており、共同住宅の新築等の際に、一定の荷さばき駐車施設の設置を求めることで**道路交通の円滑化**や、**都市内物流の効率化**を図っていく必要がある。
- 駐車場法施行令改正により、共同住宅を特定用途に追加できるようになったが、**意図していない用途の建築物に過度な附置義務を課すことにならないよう**、政令の施行日（R8.4）迄に条例改正をするなど、**適切な対応が必要**。

背景

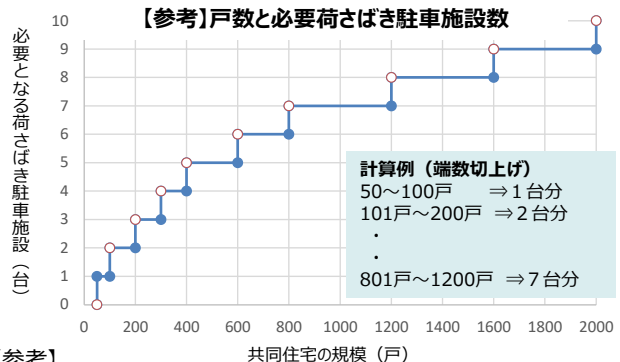
- ・平成6年以降、駐車場法に基づく附置義務条例により、商業・業務等用途の建築物へは荷さばき駐車施設の設置を促進。
- ・近年、電子商取引等による**配送の増加**や、共同住宅の高層化、セキュリティの向上により、**共同住宅への配送**に起因する**長時間の路上駐車**や、**配送効率の低下**が発生。
- ・物流2024年問題等による人手不足の懸念により、**持続可能な物流の実現**が必要。

一定規模以上の共同住宅に対して、新築等の際に、規模に応じて荷さばき駐車施設の確保を求めることが必要



標準駐車場条例における基準（参考）

- ・具体的な要件等は**地方公共団体の条例**により設定
- ・標準的な基準として50戸以上の共同住宅に対して、100戸あたり1以上の荷さばき駐車施設の設置が必要と考えられる
 - ※ 400戸以上、800戸以上でそれぞれ0.5、0.25倍に減減
 - ※ 延床2000㎡（商業地域の場合）かつ敷地1000㎡以上の場合



- 【参考】**
- ・駐車場法施行令改正（R7.3.7公布・R8.4.1施行）により、共同住宅を特定用途に追加し、**附置義務の対象とできる用途地域を拡大**
 - ・既存の共同住宅に対しては、**乗用車用に余剰がある場合に振替**による荷さばき駐車施設確保等の取組を推進

都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会について

設置趣旨

将来的な自動運転の活用に向け、自動運転技術の都市への影響可能性の抽出・整理及び自動運転技術の活用についての検討を行うため、都市交通における自動運転技術の活用方策について検討。

検討体制

<検討会HP> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000079.html

検討会の構成 有識者、関係行政機関（国交省、警察庁）

委員	有識者	糸久 正人	法政大学社会学部 教授
		大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科 教授
		小木津 武樹	群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センター副センター長
		金森 亮	名古屋大学未来社会創造機構 特任教授
		中村 英夫	日本大学理工学部 教授
		中村 文彦	東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
		藤原 章正	広島大学大学院先進理工系科学研究科 教授
		三好 庸隆	武庫川女子大学生生活環境学部 教授
		森川 高行	名古屋大学未来社会創造機構 特任教授
		森本 章倫（座長）	早稲田大学創造理工学部 教授
	オブザーバー	国土交通省（道路局、総合政策局、物流・自動車局）、警察庁（交通局）	
	事務局	国土交通省 都市局 街路交通施設課	

設置時期

平成29年11月～令和7年2月

国土交通省全体における取組

- 都市局では、まちづくりDXの一環として、**自動運転等の次世代交通サービスに対応した都市空間のインフラ再構築の推進**を目指す。
- 各局が主眼とする領域を踏まえ、自動運転技術を受け入れる都市施設のあり方に着目した検討のために実証実験の実施や、有識者検討会における議論を行い、自動運転がもたらす都市政策への影響を抽出・整理し、都市にとって望ましい自動運転技術の活用のあり方を検討している。

都市局

まちづくりDXの施策紹介(都市空間DX)

自動運転等の次世代都市交通サービスに対応した**インフラ再構築の推進**: 施策(1-10)

(1) 施策目的及び概要

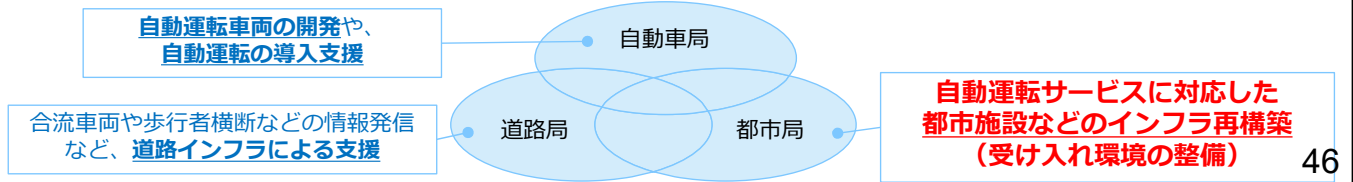
- 自動運転等の次世代都市交通サービスの普及を見据え、これらの実装を支える都市施設の構造、設備、管理、安全性に関する実証を行うことにより、インフラの再構築を推進する。
- まずは、**駐車場や専用走行空間といった限定空間内での自動運転など、早期実装が見込まれる次世代都市交通サービスについて、実装にあたっての課題の洗い出しを行い、具体的な課題解消方策を検討するため、実証実験を行う。**
- 実証実験で得られた都市施設整備や安全性確保等に関する知見をもとに、事例の横展開を図るとともに、次世代都市交通サービスに対応する都市インフラ整備を行う。



自動運転導入を見据えた街路空間のイメージ

出典：『まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン〔ver1.0〕』（国土交通省_まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現会議_2022年7月7日）

各局が取り組む実証実験等の主なテーマ



都市局における自動運転の取組

- 平成29年度より **自動運転の普及が都市構造や都市交通・交通施設にどのような影響を及ぼすか**を抽出・整理し、**都市にとって望ましい自動運転技術の活用のあり方を検討**するため「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」を設置し議論を重ねてきた。
- 令和3年度からは、**自動運転技術の早期実装**に向け、**自動運転バスや歩道を低速で自動走行するモビリティを活用した社会実験**を通じて、都市交通施設のあり方の検討を深度化。
- 令和7年5月25日、検討会の議論を踏まえ、**「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」**を公表。
 <検討会資料及びポイント集掲載先> https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000079.html



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の概要

第1章 自動運転技術活用の基本的な考え方

自動運転技術のメリットや留意事項、まちづくりへの活用の考え方について整理

【メリット】公共交通のサービス水準の向上、道路混雑の緩和、道路交通容量の拡大、交通事故の低減 等

【留意事項】自動車移動量の増加、人口密度の高い市街地での混雑、都市構造への影響 等

⇒ 留意事項を踏まえつつメリットを最大化しながらまちづくりへ活用するために、自動運転技術の実装を見据え、まちづくりとの連携を図りながら、総合的な都市交通計画に基づき、公共交通中心で、その他の交通がマネジメントされるような計画づくりが重要。

望ましい都市像を整理

自動運転技術が実装される時代においても、人口減少、少子高齢化といった社会背景にかわりはなく、都市経営効率化、地域経済活性化、防災、環境等の総合的な面からも課題解決に向けて、「コンパクト・プラス・ネットワーク」及び「ウォークブルな空間づくり」は完全自動運転社会により移動の自由度が高まったとしても、目指していくべき都市像である。

空間別対策のポイントと先進取組事例の整理

第2章 望ましい都市像の実現に向けた自動運転技術活用のための対策ポイントや具体的な取組例

【前提条件】まちづくりの計画スパンを踏まえた20年後を見据え、自動運転はLV4のサービスカー中心でオーナーカーと混在を想定。

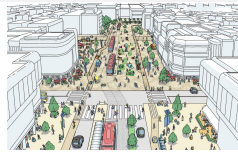
【ポイント集】4つの対象エリア「都市交通」「街路空間」「駅前広場」「身近なエリア」におけるポイントを記載。

【事例集】自動運転技術の導入に参考となる取組事例を記載。導入背景や関係者、計画への位置付け、進め方について整理。

① 都市交通



② 街路空間



③ 駅前広場



④ 身近なエリア



自動運転の計画への位置付け方や計画に位置付けた先進事例を整理

第3章 望ましい都市像の実現に向けた自動運転技術活用のための計画への反映

様々な視点から自動運転の実証実験が進められているが、望ましい都市像の実現に向けて自動運転技術を有効活用していくためには、関係者と目指すべき目標を共有し、それぞれの役割分担を明確にして取り組んでいく必要がある。そのため、自動運転をまちづくりの計画へ位置付けることが重要であり、都市・地域総合交通戦略への位置付け方や各種計画に位置付けた事例を紹介。