

街路交通施策の最近の動向

2026年 9月 2日

国土交通省都市局街路交通施設課
街路事業調整官 吉澤 勇一郎

1. 令和9年度予算概算要求

- 概算要求に当たっての政府の方針
- 国土交通省関係予算概算要求
- 道路局関係予算概算要求
- 都市局関係予算概算要求

2. 街路交通施策の新たな展開

- (1) ウォーカブルなまちづくり
- (2) 都市交通施策の再整理に関する検討会
- (3) まちづくりと公共交通
- (4) 自転車に関する最近の動向
- (5) 自動運転技術の活用
- (6) お知らせ

○ 令和9年度予算概算要求 に当たっての政府の方針

「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」 (令和8年7月30日閣議了解)

- ◇ 危機管理投資・成長投資をはじめ、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を予見可能性を持って実施できるよう、通常歳出とは別に、『「強く豊かな日本」投資枠』を創設。真に効果的な施策を重点的に措置。
- ◇ 要求・要望は賃金や調達価格の上昇を踏まえて行い、予算編成過程において、令和8年度予算から実現した「経済・物価動向等の的確な反映」を実現。
- ◇ 補正予算依存から脱却し恒常的な施策は当初予算に計上するため、適切に要求・要望。
- ◇ 歳出全般にわたり、施策の優先順位を洗い直し、予算の中身を大胆に重点化。補助金・基金の自己点検結果を要求・要望に反映し、予算編成過程において精査。

令和9年度予算に係る政府の万針

「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」

*全部はR 8一般会計当初予算（22.3兆円）

「強く豊かな日本」投資枠 *GX、AI・半導体：「GX 2040ビジョン」「AI・半導体産業基盤強化フレーム」を踏まえ、特別会計においても要求。	—	国内投資を通じた潜在成長率の引上げに向けて、日本成長戦略や地域未来戦略などを踏まえた効果の高い政策を推進 補正予算依存の財政運営から脱却する方針も踏まえ、要求上限を設けず、事項要求も含め、所要額を適切に要求 このうち、経済安全保障上特に重要な分野などについては、複数年度で財源を確保した上で、特別会計において別枠で管理することとし、予算編成過程において検討 ※予見可能性を高め、継続的な取組を後押しするため、複数年度の計画に基づくものを基本とする ※通常歳出（裁量的経費等）との関係について、予算編成過程において精査
年金・医療等 *こども・子育て：特別会計への計上分も含め、「こども未来戦略」に基づいて要求。	37.0	自然増（+0.39兆円） ※予算編成過程で、高齢化による増加分に相当する伸びに、経済・物価動向等を踏まえた対応に相当する増加分を加算
防衛力整備計画対象経費	8.8	「防衛力整備計画」を踏まえて要求 「三文書」の改定に伴う対応について、予算編成過程において検討
<u>裁量的経費</u>	14.5	<u>+20%要望可</u> ※このほか、「強く豊かな日本」投資枠」の活用、事項のみの要求も可
義務的経費	9.9	人件費は人事院勧告を踏まえ予算編成過程で対応 その他、各経費ごとの義務的性格に基づき所要額を要求 特殊要因を加減算（例：経済構造実態調査）
地方交付税交付金等	20.9	「骨太の方針」との整合性に留意しつつ要求
国債費	31.3	

令和9年度予算に係る政府の方針

「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」

年金・医療等 *こども・子育て：特別会計への計上分も含め、「こども未来戦略」に基づいて要求。	37.0	自然増（+0.39 兆円） *予算編成過程で、高齢化による増加分に相当する伸びに、経済を踏まえた対応に相当する増加分を加算
防衛力整備計画対象経費	8.8	「防衛力整備計画」を踏まえて要求 「三文書」の改定に伴う対応について、予算編成過程で検討
<u>裁量的経費</u>	14.5	<u>+20%要望可</u> *このほか、『「強く豊かな日本」投資枠』の活用、事項のみの要望
義務的経費	9.9	人件費は人事院勧告を踏まえ予算編成過程で対応 その他、各経費ごとの義務的性格に基づき所要額 特殊要因を加減算（例：経済構造実態調査）
地方交付税交付金等	20.9	「骨太の方針」との整合性に留意しつつ要求
国債費	31.3	

令和9年度予算に係る政府の万針

「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」

*全部はR 8一般会計当初予算（22.3兆円）

「強く豊かな日本」投資枠 *GX、AI・半導体：「GX 2040ビジョン」「AI・半導体産業基盤強化フレーム」を踏まえ、特別会計においても要求。	—	国内投資を通じた潜在成長率の引上げに向けて、日本成長戦略や地域未来戦略などを踏まえた効果の高い政策を推進 補正予算依存の財政運営から脱却する方針も踏まえ、要求上限を設けず、事項要求も含め、所要額を適切に要求 このうち、経済安全保障上特に重要な分野などについては、複数年度で財源を確保した上で、特別会計において別枠で管理することとし、予算編成過程において検討 ※予見可能性を高め、継続的な取組を後押しするため、複数年度の計画に基づくものを基本とする ※通常歳出（裁量的経費等）との関係について、予算編成過程において精査
年金・医療等 *こども・子育て：特別会計への計上分も含め、「こども未来戦略」に基づいて要求。	37.0	自然増（+0.39兆円） ※予算編成過程で、高齢化による増加分に相当する伸びに、経済・物価動向等を踏まえた対応に相当する増加分を加算
防衛力整備計画対象経費	8.8	「防衛力整備計画」を踏まえて要求 「三文書」の改定に伴う対応について、予算編成過程において検討
裁量的経費	14.5	+20%要望可 ※このほか、「強く豊かな日本」投資枠」の活用、事項のみの要求も可
義務的経費	9.9	人件費は人事院勧告を踏まえ予算編成過程で対応 その他、各経費ごとの義務的性格に基づき所要額を要求 特殊要因を加減算（例：経済構造実態調査）
地方交付税交付金等	20.9	「骨太の方針」との整合性に留意しつつ要求
国債費	31.3	

「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」

*金額はR 8一般会計当初予算（22.3兆円）

「強く豊かな日本」投資枠

*GX、AI・半導体：「GX 2040 ビジョン」「AI・半導体産業基盤強化フレーム」を踏まえ、特別会計においても要求。

国内投資を通じた潜在成長率の引上げに向けて、日本成長戦略や地域未来戦略などを踏まえた効果の高い政策を推進
補正予算依存の財政運営から脱却する方針も踏まえ、要求上限を設けず、事項要求も含め、所要額を適切に要求

このうち、経済安全保障上特に重要な分野などについては、複数年度で財源を確保した上で、特別会計において別枠で管理することとし、予算編成過程において検討

*予見可能性を高め、継続的な取組を後押しするため、複数年度の計画に基づくものを基本とする

*通常歳出（裁量的経費等）との関係について、予算編成過程において精査

予算編成過程における検討事項

- * 補正予算依存の財政運営から脱却するため当初予算での措置を要する恒常的な施策などの重要政策については、
『「強く豊かな日本」投資枠』を活用するほか、必要に応じて、事項のみの要求も含め、適切に要求・要望を行い、
予算編成過程において検討。
- * 真に必要な財政需要に対応するため、制度改革により恒久的な歳入増を確保する場合、歳出改革の取組に当たって、その取扱いについては、予算編成過程において検討。

(参考)「経済財政運営と改革の基本方針2026」<抜粋>

(令和8年7月21日閣議決定)

- 危機管理投資・成長投資を始め、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を、予見可能性を持って実施できるよう、通常歳出とは別に、『「強く豊かな日本」投資枠』を創設する。「成長戦略」や「地域未来戦略」などを踏まえ、官民投資ロードマップや分野横断的な課題に対応していく取組の形で示されたような、国内民間設備投資や潜在成長率を大きく引き上げる効果の高い措置を対象とする。
- 予見可能性を高め、継続的な取組を後押しするため、複数年度の計画に基づくものを基本とする。前年度の予算措置額に関わらず真に効果的な投資支援策を取り込めるよう、要求上限(いわゆるシーリング)を設けず、事項要求も含めて必要な額を適切に要求できるようにし、予算編成過程で実効的な予算措置につなげる仕組みを整備する。

○ 国土交通省 令和9年度予算概算要求

国費総額

＜対 R8当初＋R7補正※＞（対 R8当初）

1. 一般会計 8兆7,694億円 ＜1.35倍＞（1.44倍）
（うち、『「強く豊かな日本」投資枠』1兆5,508億円）

■ 公共事業関係費 7兆6,761億円 ＜1.38倍＞（1.45倍）

○ 一般公共事業費 7兆6,323億円

○ 災害復旧等 438億円

■ 非公共事業 1兆933億円 ＜1.18倍＞（1.40倍）

※R7補正から、事項要求を行うものや災害復旧等を除く恒常的な経費

2. 東日本大震災復興特別会計 359億円（1.03倍）

○ 上記の他、下記項目について事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

- 第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費
(『「強く豊かな日本」投資枠』)
- 労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した
公共事業等の実施に必要な経費
- 戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進に
必要な経費(『「強く豊かな日本」投資枠』)

○「経済財政運営と改革の基本方針2026」等で示された新たな予算編成の在り方を踏まえ、物価・賃金上昇を的確に反映するとともに、『「強く豊かな日本」投資枠』も活用した概算要求を行う。

（基本的な考え方）

○我が国は、所得の増加が消費や投資を生み出す民間主導の循環が生まれつつある一方で、人口減少、エネルギー制約、AIを始めとする技術革新、国家間の産業・技術競争の激化等の歴史的な構造変化への対応、頻発する自然災害や甚大な被害が想定される大規模地震への備え、老朽化したインフラの保全等の課題に直面している。

こうした中、「暮らしの安全・安心」を確保するとともに、「強い経済」を実現するためには、日本成長戦略、地域未来戦略等を踏まえながら、「危機管理投資」と「成長投資」を強力に進めていくことが必要である。

このためには、令和8年熊本地震、令和8年8月千葉豪雨や能登半島地震からの復旧・復興に全力を尽くすとともに、事前防災やインフラ老朽化対策の加速化等、防災・減災、国土強靱化の着実な推進、交通の安全・安心の確保、海上保安能力の強化等により、「危機管理投資」等を進めながら、国民の生命・財産・暮らしを守り抜く必要がある。

また、持続的な経済成長に向けて、成長分野への国内投資の持続的な拡大、賃上げにつながる人への投資、生産性の向上等に寄与する戦略的な社会資本整備、インフラシステム海外展開、観光立国・物流革新・造船能力・港湾ロジスティクスの抜本的強化、DX や資源・エネルギー安全保障・GX に向けた取組、横浜グリーンエクスポを契機としたグリーン社会の実現を推進する。

加えて、強い地域経済の構築や国土計画の実現に資する地域活性化・令和の都市（まち）リノベーションによる地方都市等の稼ぐ力と防災力の強化、地域の成長を阻む移動制約を打破するための「交通空白」解消の深化・加速化等に取り組む必要がある。これらの施策を実現するため、

- ・国民の安全・安心の確保
- ・持続的な経済成長の実現
- ・個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

を3本柱に、次頁の主要課題をはじめとして概算要求に取り組む。

○ その際、国土強靱化については、「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づく取組を着実に推進する。また、「租税特別措置・補助金・基金の見直し」の自己点検結果も適切に踏まえることとする。

事項	事業費		国費【単位：十億円】		
	令和9年度概算要求額	対前年度倍率	令和9年度概算要求額	うち「強く豊かな日本」投資枠	対前年度倍率
治山治水	1,392	1.40	1,249	183	1.39
道路整備	5,600	1.08	2,342	433	1.45
港湾空港鉄道等	1,225	1.31	557	81	1.33
住宅都市環境整備	9,324	2.18	1,311	434	1.79
公園水道廃棄物処理等	452	1.26	248	17	1.29
社会資本総合整備	3,740	1.38	1,810	230	1.38
うち社会資本整備総合交付金	1,394	1.49	681	128	1.48
うち防災・安全交付金	2,346	1.33	1,129	102	1.32
推進費等、災害復旧等	84	1.02	68	0	1.06
公共事業計	21,817	1.50	7,676	1,378	1.45
その他施設、行政経費	92	1.47	1,093	172	1.40
合計					<1.35>
＜＞書きは前年度予算にR7補正(恒常的経費)を加えたもの	-	-	8,769	1,551	1.44

事項	事業費		国費【単位：十億円】		
	令和9年度概算要求額	対前年度倍率	令和9年度概算要求額	うち「強く豊かな日本」投資枠	対前年度倍率
治山治水	1,392	1.40	1,249	183	1.39
道路整備	5,600	1.08	2,342	433	1.45
港湾空港鉄道等	1,225	1.31	557	81	1.33
住宅都市環境整備	9,324	2.18	1,311	434	1.79
公園水道廃棄物処理等	452	1.26	248	17	1.29
社会資本総合整備	3,740	1.38	1,810	230	1.38
うち社会資本整備総合交付金	1,394	1.49	681	128	1.48
うち防災・安全交付金	2,346	1.33	1,129	102	1.32
推進費等、災害復旧等	84	1.02	68	0	1.06
公共事業計	21,817	1.50	7,676	1,378	1.45
その他施設、行政経費	92	1.47	1,093	172	1.40
合計 <>書きは前年度予算にR7補正(恒常的経費)を加えたもの	-	-	8,769	1,551	<1.35>1.44

本表のほか、

- 第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の推進に必要な経費
- 労務費確保の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費
- 戦略産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費等

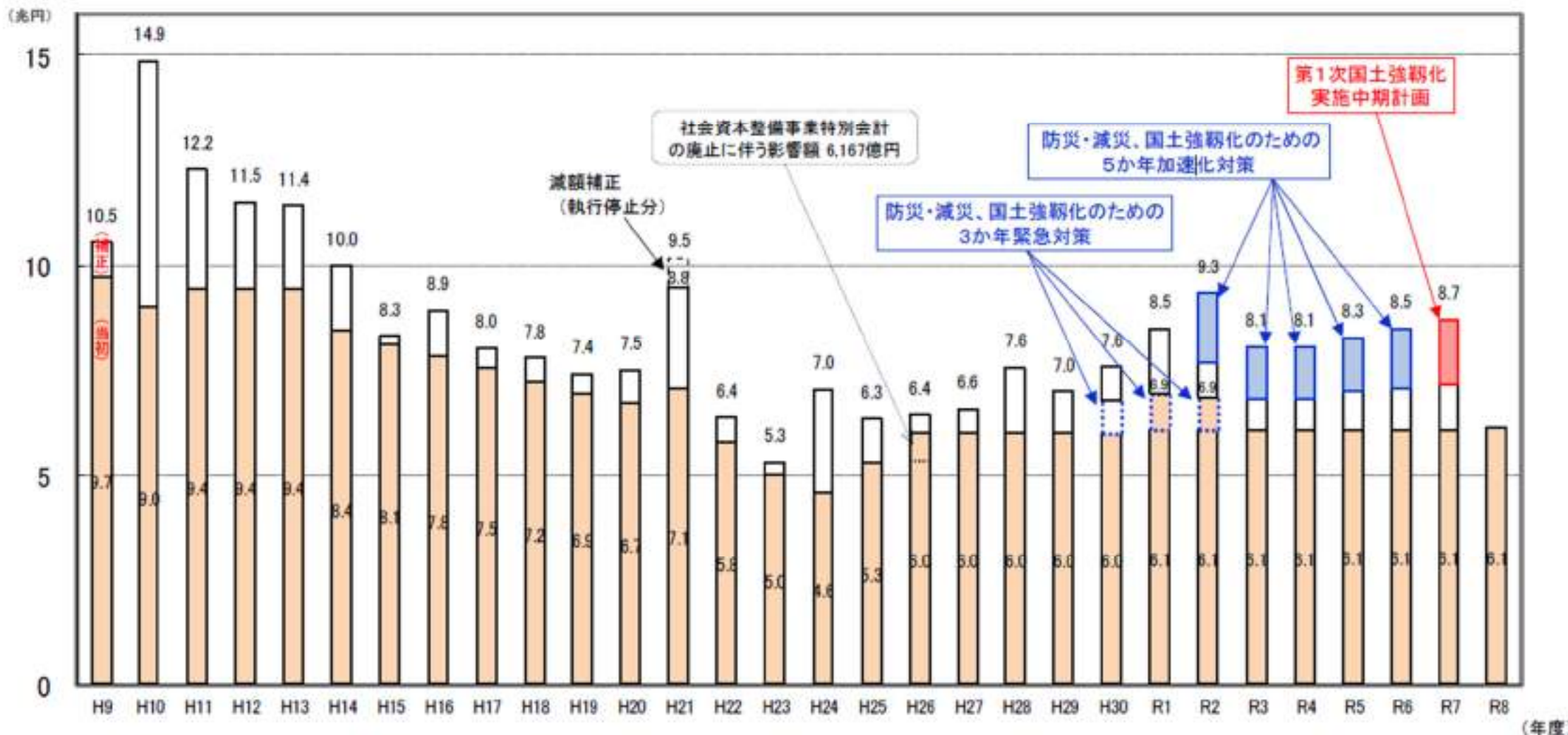
について事項要求を行い、予算編成過程で検討する。

公共事業関係費(政府全体)の推移



- (注1) 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ西暦五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。
- (注2) 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。
- (注3) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応種(3,000億円)、令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応種(3,000億円)及び緊急防災種(2,500億円)を含む。
- (注4) 令和3年度当初予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分145億円を公共事業関係費から行政経費へ経替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆695億円である。
- (注5) 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分1億円を公共事業関係費から行政経費へ経替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、6兆575億円である。
- (注6) 令和5年度当初予算額(6兆601億円)は、生活基盤施設創設等交付金202億円を行政経費から公共事業関係費へ経替えた後の額であり、生活基盤施設創設等交付金を除いた場合、6兆600億円である。
- (注7) 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(500億円)を含む。
- (注8) 令和7年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(750億円)を含む。

公共事業関係費(政府全体)の推移



※ 本表は、予算額ベースである。

※ 平成21年度予算については、特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額(6,825億円)が一般会計計上に変更されたことによる影響額を含む。

※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 平成26年度当初予算については、社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う影響額(6,167億円)を含む。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1～5年目は、それぞれ令和2～6年度の補正予算により措置されている。

なお、令和5年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)。

令和6年度補正予算については、5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応枠(3,000億円)及び緊急防災枠(2,500億円)を含む。

※ 令和3年度当初予算額(6兆549億円)は、デジタル庁一括計上分(145億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

※ 令和4年度当初予算額(6兆574億円)は、デジタル庁一括計上分(1億円)を公共事業関係費から行政経費に組替えた後の額である。

※ 令和5年度当初予算額(6兆801億円)は、生活基盤施設耐震化等交付金(202億円)を行政経費から公共事業関係費に組替えた後の額である。

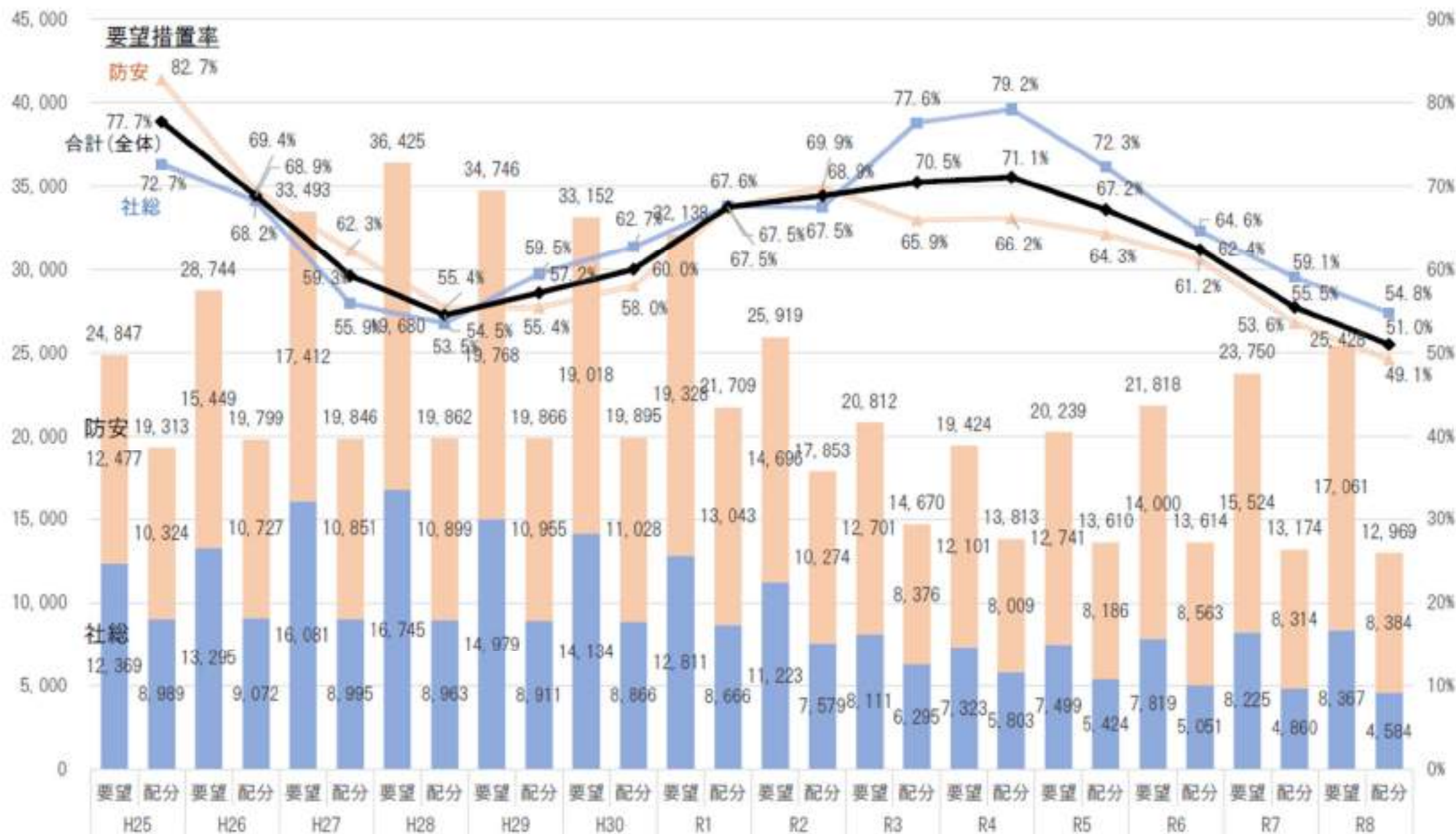
※ 令和6年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(500億円)を含む。

※ 令和7年度補正予算については、GX経済移行債で実施する事業(750億円)を含む。

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の要望額・配分額等の推移

(単位：億円)

※R1, R2の計数は臨時・特別の措置を含む



- 道路局関係
令和9年度
予算概算要求

1. 我が国を取り巻くメガトレンド

【国家的な危機】

人口急減

●ここ5年で、日本全体で約309万人減少(476市町村では10%以上減少)
出典:総務省「令和7年国勢調査人口速報集計結果」(令和8年9月20日の公表)

●2050年には、ピーク時から約2割減少(人口危機は1970年並みで、高齢化率は約5倍)
出典:総務省「国勢調査」、「人口推計集計」、「国勢調査人口推計集計」(令和7年12月29日の公表)

自然災害リスク

●100年で、1.4℃気温上昇
出典:気象庁「気候変動に関する科学的知見の概要」(令和7年12月)

●ここ50年で、大雨発生回数は約1.5倍に増加
出典:国土交通省「気候変動に関する科学的知見の概要」(令和7年12月)

●首都直下、南海トラフ、千島海溝をはじめ、全国各地で大地震のリスクが切迫
出典:内閣府「地震調査委員会」(令和7年12月)

国土安全保障

●食料自給率は約38%
出典:農林水産省「食料・農業・農村政策の概要」(令和7年12月)

●エネルギー自給率は約16%
出典:経済産業省「令和7年度エネルギー需給概算」(令和7年12月)

●2050年には、全国の居住地域の約2割が無居住化
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

労働力不足

●2040年には、生産年齢人口が約2割減少
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

●2030年には、約34%の物流の輸送力不足が想定(うち約14%は「2024年問題」への対応で概ね克服)
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

インフラ老朽化

●今後10年で建設後50年以上経過する橋梁は、全国で約12万橋増加
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

●約25%の市区町村では、技術系職員が0人
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

地域安全保障

●全国の「交通空白」地区は、2,740地区(1,720万人が居住)
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

●食料品アクセス困難人口は全国で904万人と推計
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

【技術革新】

AIの爆発的進展

●世界の生成AI市場規模は2022年から2030年で約30倍に拡大の予想
出典:総務省「令和7年度国勢調査」(令和7年12月)

●AIの性能向上に必要な不可欠な要素であるパラメータ数は、2018年頃から「桁違い」に拡大
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

●日本における生成AIの利用率は約59%(2年で、約6倍に増加)
出典:総務省「令和7年度国勢調査」(令和7年12月)

自動運転の本格実装

●米国や中国では、国内各都市で自動運転タクシーサービスを展開
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

●日本国内では、2027年度にもAIベースの自動運転車が販売予定
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

●日本国内で、2030年度には自動運転サービス車両を10,000台にする目標
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

【新たな社会的要請】

ライフスタイルの変貌

●スマートフォンの保有割合は9割を超え、テレビの保有割合を上回る
出典:総務省「令和7年度国勢調査」(令和7年12月)

●ネットショッピングの利用世帯の割合は、ここ10年で約2倍に増加
出典:総務省「令和7年度国勢調査」(令和7年12月)

●首都圏のテレワーク実施率は、コロナ禍前よりも約10ポイント増加
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

●カーシェアリングの会員数は、ここ10年で約6倍に増加
出典:国土交通省「国土計画」(令和7年12月)

サステナビリティへの挑戦

●日本政府は、2030年温室効果ガス46%削減、2050年カーボンニュートラルの目標を設定
出典:内閣府「環境省」(令和7年12月)

●世界的な目標として、2030年までに生物多様性の損失を止め、回復軌道に乗せることを目指す(ネイチャーポジティブ)
出典:環境省「生物多様性戦略」(令和7年12月)

2. 道路の機能

ネットワーク機能
～人・地域をつなぐ～
道路は人や地域を相互につなぎ、日常生活や観光等の人の移動と生活物資や農林水産品、工業製品等のモノの輸送を支えます。
国民生活に密接な「道路ネットワーク・道路空間のポテンシャル」を最大限発揮させて、国家的な危機の克服や新たな社会的要請への対応に貢献します

空間機能
～地域・まちを創る～
道路は、地域・まちの骨格をつくり、環境・景観を形成し、日々の暮らしや経済活動等を支える環境を創出します。

3. 目指す社会像

目指す社会の実現に向けて、「WISENET2050」や「第1次国土強靱化実施中期計画」等を推進し、災害に強く、世界水準の賢く・安全で・持続可能な国土の基盤ネットワークを構築します

「災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全・安心な社会」

「人・モノ・情報が行き交うことで活力を生み出す社会」

「時代の潮流に適応したスマートな社会」

「持続可能で賑わいのある地域・まちを創出する社会」

※上記のほか、「経済財政運営と改革の基本方針2026」(令和8年7月21日閣議決定)、「地域未来戦略」(令和8年7月21日閣議決定)、「日本成長戦略」(令和8年7月21日閣議決定)、「国土形成計画(全国計画)」(令和5年7月28日閣議決定)、「国土強靱化基本計画」(令和5年7月28日閣議決定)等をふまえ、道路施策を推進

道路局関係 令和9年度予算概算要求

1 要求総括表

(単位:億円)

事 項		事業費	対前年度比	国 費	対前年度比	
					「強く豊かな日本」 投資枠を除く	
直 轄 事 業		23,130	1.44	23,130	1.44	1.19
改 築 そ の 他		16,041	1.59	16,041	1.59	1.19
維 持 修 繕		5,864	1.23	5,864	1.23	1.23
諸 費 等		1,224	1.07	1,224	1.07	1.07
補 助 事 業		14,129	1.60	8,045	1.57	1.19
高規格道路、IC等アクセス道路その他		8,964	1.95	4,921	1.93	1.17
道 路 メ ン テ ナ ン ス 事 業		4,943	1.23	2,844	1.23	1.23
除 雪		221	1.05	147	1.05	1.05
補 助 率 差 額		—	—	133	1.06	1.06
小 計		37,259	1.50	31,175	1.47	1.19
有 料 道 路 事 業 等		27,901	0.85	181	1.51	1.51
合 計		65,160	1.13	31,356	1.47	1.19

2「強く豊かな日本」投資枠について

「令和9年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について」(令和8年7月30日閣議了解)に従い、「経済財政運営と改革の基本方針2026」等に基づき、危機管理投資・成長投資をはじめ、国内投資を通じた潜在成長率の引上げにつながる施策を予見可能性を持って実施するための政策について、以下を要望します。

○ 日本成長戦略 防災・国土強靱化(第1次国土強靱化実施中期計画分)

気候変動に伴い激甚化・頻発化する気象災害、切迫する大規模地震や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、令和7年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」を踏まえ、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る。【事項要求】

○ 日本成長戦略 17の戦略分野関係(第1次国土強靱化実施中期計画分を除く)

官民投資を優先的に支援することが必要と考えられる、自動運転技術、次世代型太陽電池、防災技術等の「主要な製品・技術等」への投資や技術開発、導入促進による需要・市場創出を道路分野として実施する。【要望額：198億円】

○ 地域未来戦略 戦略産業クラスター計画等関係

戦略産業クラスター計画に位置付けられる、産業拠点と空港、港湾、物流拠点等を結ぶ高規格道路ネットワークやアクセス道路の整備を推進し、企業立地や設備投資の促進、物流効率化等を図る。これにより、成長戦略における17の戦略分野に関連する企業の大規模投資を起点とした官民投資を呼び込み、地域経済の活性化にとどまらず、我が国経済全体の成長に貢献する。**【事項要求】**

○ 地域未来戦略 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項(戦略産業クラスター計画等分を除く)

地域未来戦略が目指す「強い地域経済の構築」とともに、「豊かな生活環境」や「選ばれる地方」の実現のために、高規格道路ネットワークの整備推進、道路交通環境の整備推進、「道の駅」第3ステージの推進等を加速化する。**【要望額：5,800億円】**

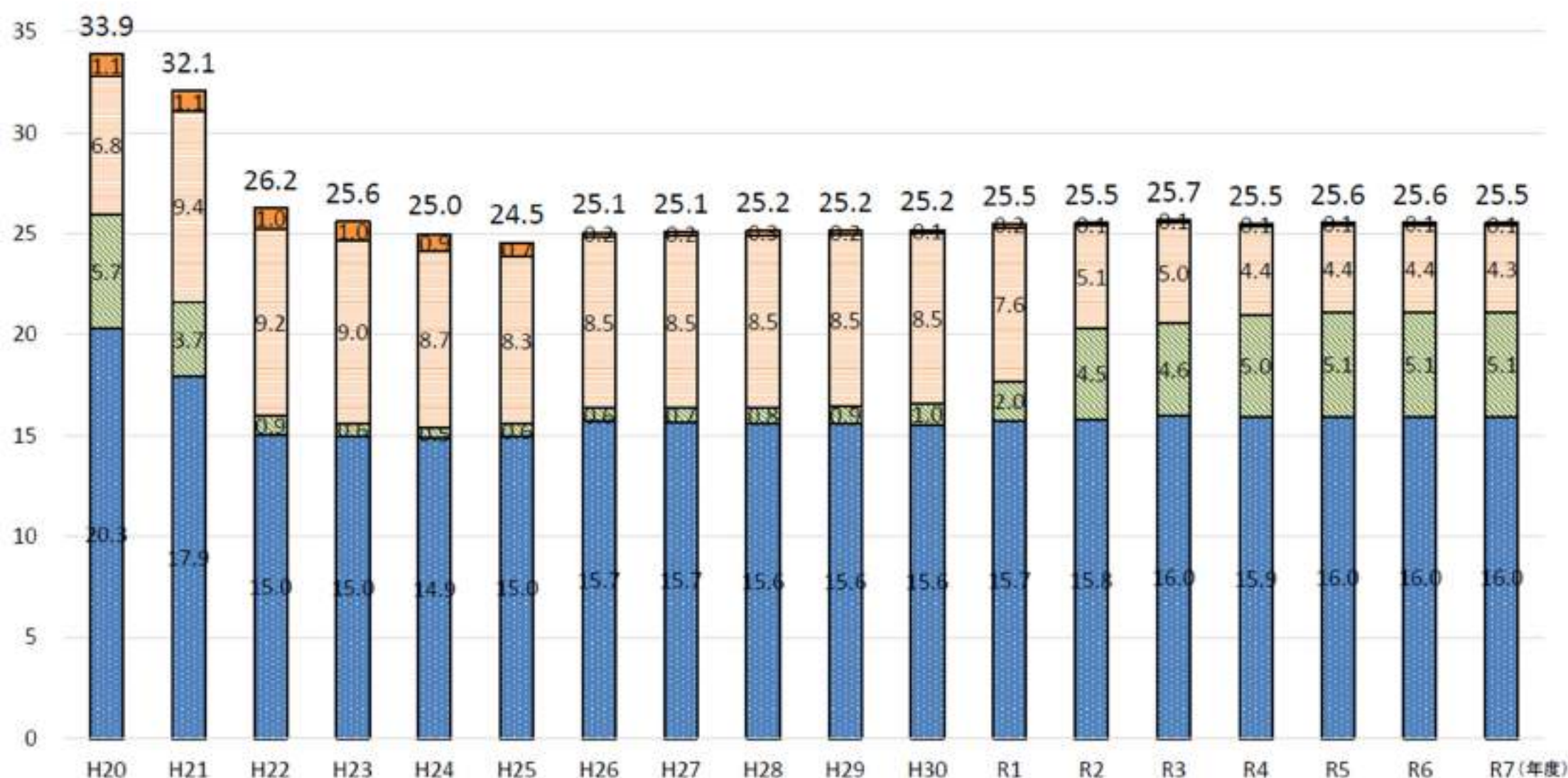
上記の取組を着実に進めるため、国土交通省の職員が働きがいと働きやすさを両立しながら成長できる職場の実現に向けて、快適な勤務環境の実現を含む「組織変革(CX: Corporate Transformation)」を推進します。

区 分	令和9年度(A)			前年度(B)		倍率(A)/(B)			備 考
	事業費	国費	「強く豊かな日本」投資枠を除く	事業費	国費	事業費	国費	「強く豊かな日本」投資枠を除く	
直 轄 事 業	2,312,968	2,312,968	1,907,101	1,602,166	1,602,166	1.44	1.44	1.19	1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(4,642億円)を含む。 2. 有料道路事業等の事業費には、各高速道路株式会社の建設利息を含む。 3. 有料道路事業等の計数には、高速道路自動車駐車場整備事業費補助、高速道路連絡経路整備事業費補助、特定連絡道路工事資金貸付金、連続立体交差事業資金貸付金、電線敷設工事資金貸付金、自動運行補助施設等設置工事資金貸付金を含む。 4. 本表のほか、令和9年度予算において防災・安全交付金(国費1兆1,293億円[対前年度比1.32])、社会資本整備総合交付金(国費6,811億円[対前年度比1.48])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。 5. 本表のほか、東日本大震災からの復興・復興対策事業として令和9年度予算において社会資本整備総合交付金(国費152億円[対前年度比11.40])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。
次 第 そ の 他	1,604,135	1,604,135	1,198,268	1,010,921	1,010,921	1.59	1.59	1.19	
維持 修 繕	586,428	586,428	586,428	476,770	476,770	1.23	1.23	1.23	
諸 費 等	122,405	122,405	122,405	114,475	114,475	1.07	1.07	1.07	
補 助 事 業	1,412,883	804,506	610,549	882,125	512,325	1.60	1.57	1.19	
高規格道路、IC等アクセス道路その他	896,447	492,105	298,148	459,504	254,590	1.95	1.93	1.17	6. なお、「第1次国土強靱化実地中期計画に基づく取組の推進に必要な経費」、「輸送産業クラスター等の形成に資するインフラ整備等の推進に必要な経費」、「労働生産性の必要性や近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費」、「高速道路の料金割引に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程において検討する。 7. 本表のほか、直轄道路(権限代行区間を含む)に係る災害復旧事業費(国費60億円)等がある。 8. 本表のほか、行政部費(国費9億円)及びデジタル庁一括計上分(国費40億円)がある。 (参考) 令和7年度における社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定状況(令和8年3月末時点)について [当初予算] ・防災・安全交付金 国費3,085億円 ・社会資本整備総合交付金 国費1,254億円 [補正予算] ・防災・安全交付金 国費841億円 ・社会資本整備総合交付金 国費102億円
道路メンテナンス事業	494,320	284,394	284,394	401,558	231,214	1.23	1.23	1.23	
除 雪	22,116	14,744	14,744	21,063	14,042	1.05	1.05	1.05	
補助率差額	-	13,263	13,263	-	12,479	-	1.06	1.06	
小 計	3,725,851	3,117,474	2,517,650	2,484,291	2,114,491	1.50	1.47	1.19	
有 料 道 路 事 業 等	2,790,136	18,148	18,148	3,282,486	11,984	0.85	1.51	1.51	
合 計	6,515,987	3,135,622	2,535,798	5,766,779	2,126,475	1.13	1.47	1.19	

道路関係予算の推移

(単位:千億円)

■直轄 ■補助 □交付金 ■有料等



※直轄・補助・有料等:当初予算額ベース(H20～H25の直轄には、地方公共団体の直轄事業負担金を含む)

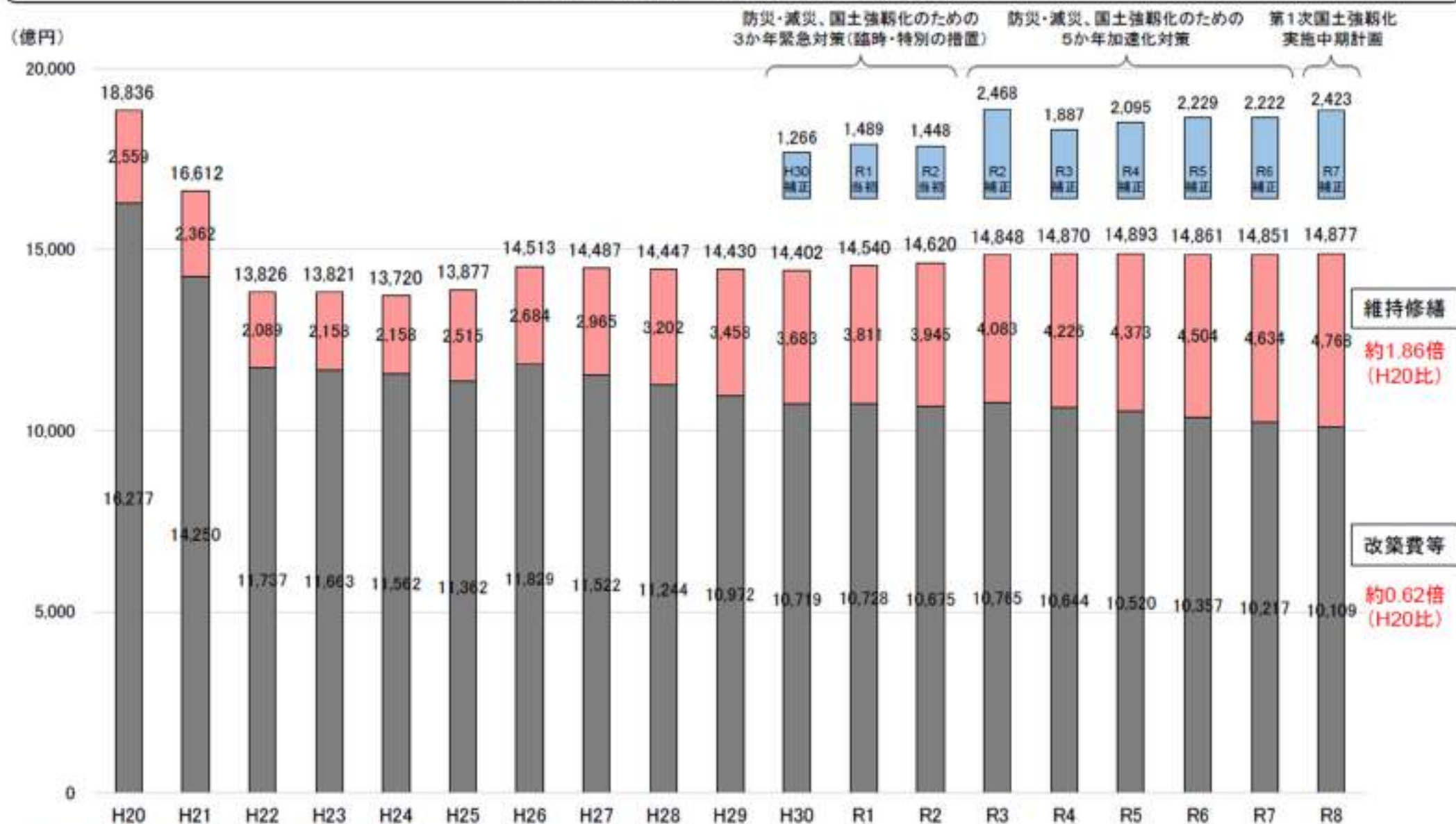
※交付金:H20・H21は当初予算額ベース[地方道路整備臨時交付金(H20)、地域活力基盤創造交付金(H21)]

H22以降は社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定額ベース(H23・H24には地域自主戦略交付金を含む。)

※R1,R2には臨時・特別の措置を含まない。

※四捨五入の関係で、各計数の和が一致しない場合がある。

道路関係直轄予算の推移



※通常予算は、諸費等を除く(H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)

※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く

※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和5年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分を含む。

※防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策における令和6年度補正には、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策分のほか、国土強靱化緊急対応分及び緊急防災分を含む。

※第1次国土強靱化実施中期計画における令和7年度補正は、実施中期計画第4章「推進」が特に必要となる施策」分である。

○都市局関係 令和9年度 予算概算要求

1. 令和9年度 都市局関係予算 概算要求総括表

事 項	令和9年度概算要求額 (A)			前年度 (B)		倍 率 (A/B)	
	事業費	国 費	うち「強く豊かな 日本」投資枠	事業費	国 費	事業費	国 費
国 営 公 園 等	47,432	45,555	6,917	35,096	32,536	1.35	1.40
うち国営公園等整備	12,634	12,634	2,711	9,541	9,541	1.32	1.32
うち国営公園等維持管理	25,948	25,948	1,855	16,100	16,100	1.61	1.61
市 街 地 整 備	541,671	212,320	99,037	293,487	94,402	1.85	2.25
住 宅 対 策	736	368	0	612	306	1.20	1.20
一般公共事業計	589,839	258,243	105,954	329,195	127,244	1.79	2.03
災 害 復 旧 等	744	406	0	744	406	1.00	1.00
公共事業関係計	590,583	258,649	105,954	329,939	127,650	1.79	2.03

都市局関係 令和9年度予算概算要求

2. 令和9年度 都市局関係予算 概算要求主要事項(国費)

事 項	令和9年度 概算要求額 (a)	前 年 度 (b)	倍 率 (a/b)
市街地整備	212,320	94,402	2.25
まち未来創造事業	188,149	0	皆増
都市構造再編集中支援事業	0	70,660	皆減
国際競争拠点都市整備事業	0	13,000	皆減
先導的まちづくり調査	400	285	1.40
都市・地域交通戦略推進事業	3,877	1,000	3.88
まちなかウォークブル推進事業	1,785	618	2.89
まち再生出資事業	1,970	0	皆増
まちづくりファンド支援事業	200	120	1.67

都市局関係 令和9年度予算概算要求

2. 令和9年度 都市局関係予算 概算要求主要事項(国費)

まち再生出資事業	1,970	0	皆増
まちづくりファンド支援事業	200	120	1.67
民間都市開発推進資金	2,130	2,129	1.00
都市防災・減災推進調査	200	100	2.00
都市再生コーディネート等推進事業	1,056	880	1.20
都市空間情報デジタル基盤構築調査	1,900	1,050	1.81
都市空間情報デジタル基盤構築支援事業	2,600	1,259	2.07
グリーンインフラ活用型都市構築支援事業 (2027年国際園芸博覧会)	1,092	255	4.28

Ⅱ. 令和9年度 都市局関係概算要求の基本方針

～令和の都市リノベーションで、日本の生活空間を、より豊かに～

地域に民間投資を呼び込み、人々が行き交い、集い、語らう、個性ある都市空間をつくる

コンパクト・プラス・ネットワークの強化

- 質の高い計画に基づく事業への支援重点化
- 国策上重要なイノベーション・産業拠点形成への支援
- まちなかの滞在環境・移動利便性の向上

地域資源を活かしたまちづくり

- 観光にも資する歴史まちづくりの強力な促進
- 景観エリアリノベーションの推進
- 既存ストック建造物の改修の推進

国際競争力の強化

- 官民が協働した公共的空間の高質化

まちづくりGX

- 都市でのエネルギー利用効率化の推進
- TSUNAG認定の更なる活用促進

復興まちづくり、国土強靱化に向けた事前復興・防災・減災まちづくり

- 能登半島地震等からの復興まちづくり事業の推進
- 事前復興まちづくり計画の策定推進
- 防災集団移転の着実な促進
- ハード・ソフト両面からの宅地液状化対策、盛土の安全確保対策の着実な実施

まちづくりDX

- AIによる生成等で整備を進める3D都市モデル（PLATEAU）を活用したまちづくりの高度化の推進

横浜グリーンエキスポ
(2027年国際園芸博覧会)

- 博覧会の円滑な運営と成果の最大化

国際連携
海外展開

- 国際機関やG7との都市政策連携
- デジタル技術を生かした公共交通指向型都市開発の海外展開

1. コンパクト・プラス・ネットワークの強化

コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めるための「立地適正化計画」を作成・公表済の市町村数は685となった（令和8年3月末）。市町村における計画の評価・見直しの推進と更なる計画作成の実施を国として促進する。

計画の実現にあたり、**生活・都市機能の誘導・集約、防災・減災を通じた都市の持続性の確保**に加え、市町村域を超えた**広域連携、まちなかにおける業務施設等の立地、産業・イノベーション・ビジネス拠点の形成促進、都市交通施策の更なる充実**を図ることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの強化を図るとともに、民間投資を呼び込み、地域の稼ぐ力の強化につなげる。

施策の概要

コンパクト・プラス・ネットワークの深化・発展

- 都市機能のさらなる集積・連携による地域の活性化
- ・広域連携による都市圏での高次都市機能等の確保
- ・まちなかでの業務施設等の立地促進や都市開発事業の推進
- ・まちづくりと一体となった都市交通施策の更なる充実 等
(R8都市再生特別措置法改正等)

コンパクト・プラス・ネットワークの深化・発展による都市の持続性の確保や地域の稼ぐ力の強化



経済財政運営と改革の基本方針2026（令和8年7月21日閣議決定）

令和の都市（まち）リノベーションによる稼ぐ力と防災力の強化や都市の**広域連携**等を通じ、コンパクト・プラス・ネットワークの深化・発展等を図る

立地適正化計画の今後の取組の方向性

広域調整主体である**都道府県**による市町村域を超えた**広域連携**の強力な推進

まちなかの拠点機能の強化や**地域外から収益を呼び込む産業の集積等**を通じた**都市再生**

まちなかの滞在環境の向上とアクセス性を高める都市交通軸の強化

「広域連携」
「稼ぐ力」
「まちなかの魅力」



立地適正化計画の高質化（国による推進策）

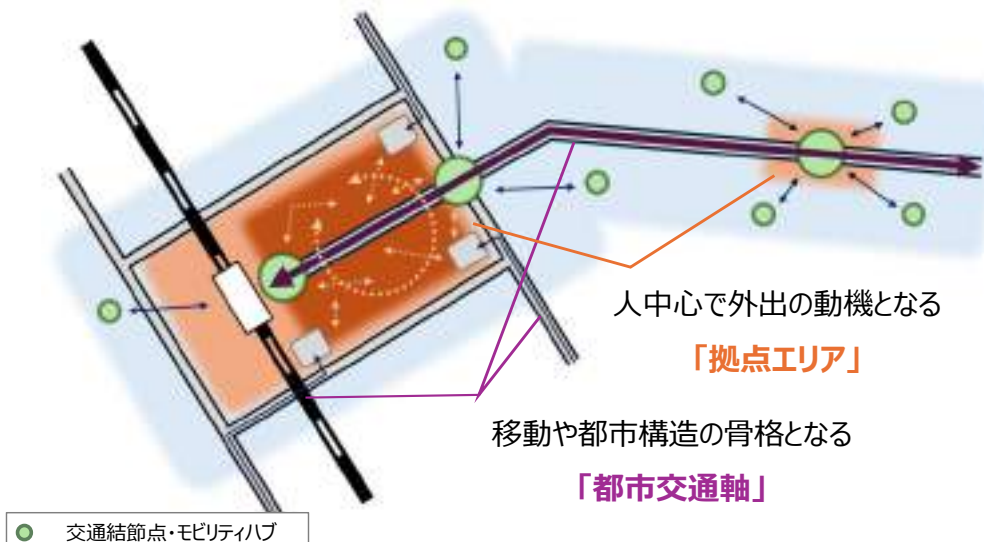
持続可能な都市構造の実現に向けた、

- ① **市町村域を超えた広域連携の強力な推進**
- ② **市町村による計画の適切な評価・見直しと作成に対する継続的な支援**
- ③ **地域経済の核となる拠点機能の強化**
- ④ **まちなかの滞在環境・移動利便性の向上**

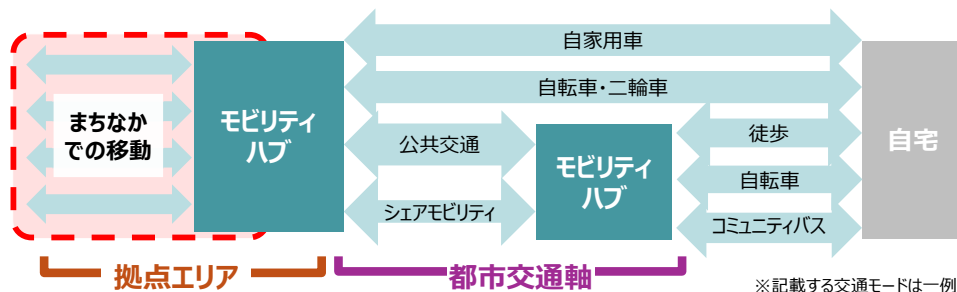
<国による推進策の実現に向けた取組>

④ まちなかの滞在環境・移動利便性の向上

- コンパクト・プラス・ネットワークの実効性を一層高めていくため、**人々の外出の動機となる「拠点エリア」の形成とそこへのアクセスを支える「都市交通軸」の強化**を推進する。



「拠点」と「軸」の連動を生む **一体的なプランニング**

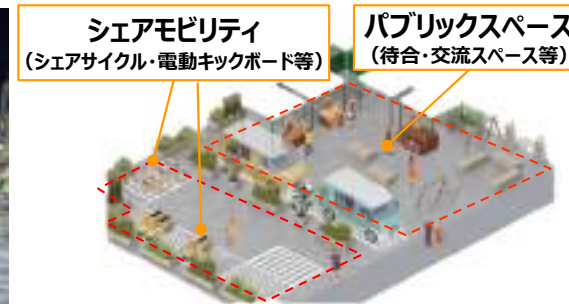


- 「お出かけ」需要を創出するためには、まちなかの滞在環境と移動利便性を一体的に充実・向上させ、**人中心で安全・快適に滞在できる魅力的な拠点エリアを形成することが重要**。
- そのため、まず、拠点エリアにおいて、**様々な交通モードを適正に処理し、安全性を確保することが重要**。具体的には、拠点エリアへのアクセス性を確保しつつ、**駐車場の配置適正化等を通じて、自動車の流入を抑制し、歩行者中心の快適な空間形成を図る**。
- また、拠点エリアへの移動利便性を確保し、エリアの回遊性を高めるためには、**多様な移動手段を効果的につなぐことが重要**。このため、公共交通、自転車、シェアモビリティ等への**円滑な乗継ぎを支えるモビリティハブの整備を推進**する。
- そのうえで、沿道を含む街路空間等、**公共的空間の質を一層高める取組を進めるとともに、エリアマネジメント等を通じた利活用を一体的に進め、時を過ごしたくなる魅力的な拠点エリアを形成する**。

【まちなかウォーカブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業】



高質空間整備や車両流入抑制による滞在環境の向上例
サンキタ通り（兵庫県神戸市）



モビリティハブのイメージ

2. 地域資源を活かしたまちづくり

人口減少・少子高齢化、地域経済の縮小、中心市街地の衰退といった問題に直面している都市において、持続可能なまちづくりを進めるためには、都市の魅力を高め、域内に人や投資を呼び込むとともに、域外からの稼ぐ力を強化することが重要である。

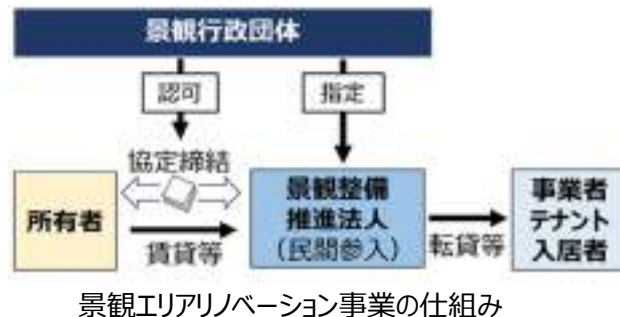
都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和8年5月公布）も踏まえ、**景観エリアリノベーションによる面的な景観再生**や**エリアマネジメントによる地域経営**に向けた支援、歴史まちづくりの取組や**まち再生のエリアの個性を形成する地域資源の民間活用**等への支援を通じて、地域資源を活かした個性あるまちづくりを推進する。

施策の概要

景観エリアリノベーションの推進

- 景観整備推進法人の指定を受けた民間企業等が、建物の所有者に代わって改修・利活用等を行い、面的に景観再生を図る仕組みとして、景観エリアリノベーション事業（景観再生事業）を推進する。
- 景観エリアリノベーション事業の実施に向けた調査・検討段階からの国による伴走支援をはじめ、エリアマネジメントの組織体制の構築やエリアビジョンの作成、担い手の育成などへの支援を行うことで、良好な景観形成を促進する。

【先導的景観行政推進調査、官民連携都市再生推進事業、まちなかウォークアブル推進事業、まちづくりファンド支援事業】



空き店舗が増加している商店街で活気あるまちなみ景観の再生に取り組む事例（長崎県長崎市）

観光にも資する歴史まちづくりの推進

- 市町村における歴史まちづくりの取組を支援することで、観光にも資する歴史まちづくりを推進し、居住者等の地域への誇りや愛着を醸成するとともに、地方誘客を促し域外から稼ぐ力の強化も図る。

【都市・地域交通戦略推進事業、まち未来創造事業、都市再生整備計画事業、まちなかウォークアブル推進事業】



まちなみの高質化（福岡県太宰府市）



観光交流施設の整備（山形県新庄市）



伝統行事等の支援（島根県松江市）

既存ストック建造物の改修の推進

- エリアの個性を形成する地域資源（既存ストック）をリノベーション等により改修する民間都市開発事業の事業面積要件を緩和し、民間都市開発推進機構の金融支援を行う。

【まちづくりファンド支援事業、まち再生出資事業】



診療所を交流拠点に改修（岡山県瀬戸内市）



鵜飼屋地区の旧木材倉庫の改修（岐阜県岐阜市）

1. コンパクト・プラス・ネットワークの強化

まち

(2) 「強い経済」の実現に向けた令和の都市リノベーションの強化

まち未来創造事業 補助 1,881.5億円(皆増)

業務施設・集客施設・サービス施設など多様な機能が集積し、従業者・居住者・専門人材など多様な人々が集うまちのもつエネルギーをさらに高めるため、官民による拠点機能の強化に向けた成長投資・危機管理投資につなげていく必要がある。

そのため、コンパクト・プラス・ネットワークの強化とともに産業・ビジネス拠点の形成、国際競争力強化に資する拠点の再生を図る「令和の都市リノベーション」を強力に推進するための新たな補助事業「まち未来創造事業」を創設し、まちがもつ経済集積効果を最大限に発揮させるとともに「強い経済」の実現に向けた民間投資を呼び込む地域の稼ぐ力の強化を図る。

まち未来創造事業の創設

地域レベルでの拠点形成の促進 (地域拠点形成タイプ)

立地適正化計画に基づくまちなかや、産業・イノベーション・ビジネス拠点における交流施設等の都市機能の集約や都市インフラの整備を総合的に促進し、地域経済の核となる拠点形成を図る



駅周辺への図書館等の集約

和歌山県和歌山市 「和歌山市中心拠点再生地区」

鉄道駅や和歌山城周辺を中心に都市機能を集約し、ホールや子ども総合支援センターの整備、大学誘致、歩行空間の改善などを行い、まちなかのにぎわい創出と居住促進に寄与

・まちなかへの転入出数 231人
(R6:H24以降過去最大の社会増)
(和歌山市HPより)



駅前広場の再整備

兵庫県姫路市 「姫路城周辺地区」

姫路駅から姫路城周辺にかけて、歩行者空間や公共施設の整備等の一体的なまちづくりを行い、歴史を生かした魅力ある都心空間の形成と、商業・観光の機能強化による中心市街地の活性化に寄与

・商店街新規出店店舗数約3倍に増加
(H30:11店舗→R6:36店舗)
(当該地区の都市再生整備計画事後評価より)



新たな産業拠点の整備

山形県鶴岡市 「鶴岡西産業団地地区」

山形自動車道IC近傍で交通利便性が高く、鶴岡バイオサイエンスパークなどが立地する強みを生かし、新たな産業団地の整備による地域産業の発展や雇用の創出を促進

・立地企業による目標生産額 80億円
(R11年度)
(当該地区の都市再生整備計画より)

国際レベルでの拠点形成の促進 (国際拠点形成タイプ)

国が指定する特定都市再生緊急整備地域における都市インフラ整備を促進し、国際的なビジネス拠点形成を図る



提供：渋谷駅前エリアマネジメント協議会

渋谷駅周辺地域

駅の機能更新と周辺都市インフラの再編を契機に、魅力ある商業、業務、文化・交流機能の充実を図るとともに、最先端の国際的なイノベーション拠点を形成

・民間建設投資額 約8,200億円 (H22～R16年度)
(国土交通省調べ)

▶ 我が国経済・地域経済の核となる拠点の形成・再生により、民間投資を呼び込むとともに、質の高い豊かな暮らしを実現

1. コンパクト・プラス・ネットワークの強化

(3) まちなかの滞在環境・移動利便性の向上

都市・地域交通戦略推進事業	補助	38.8億円(3.88倍)
まちなかウォーカブル推進事業	補助	17.9億円(2.89倍)
まちなかウォーカブル推進事業、都市・地域交通戦略推進事業		社総交 6,811億円の内数
		防安交 11,293億円の内数

拠点エリアの魅力向上と快適性の向上に向けて、駐車場の配置適正化と公共的空間の高質化を一体的に進め、拠点エリアへのアクセス性を確保しつつ、ウォーカブル空間の分断や歩行者の安全性の低下をもたらす自動車の過度な流入を抑制することで、安全・快適な滞在環境を創出する。あわせて、モビリティハブの整備によりアクセス性・回遊性の向上を図り、多様な移動手段への円滑な乗継ぎを支える。これらを一体的に取り組むことで、都市交通と滞在環境の双方から、時を過ごしたくなる拠点エリアの形成を推進する。

拠点エリアの魅力や快適性向上の視点

拠点エリアの形成においては、様々な交通モードを適正に処理し、人中心の都市空間を形成することが重要。

地区交通においては、滞在を促す「プレイス性」、地区内の移動を支える「回遊性」、拠点エリアへの来やすさを高める「アクセス性」を向上し、多様な主体との連携で実現していくことが重要。

1 | 居心地が良く、滞在したくなる環境に着目した「**プレイス性**」

2 | 拠点エリア内における移動のしやすさに着目した「**回遊性**」

3 | 拠点エリアへの市民や来街者の到達しやすさに着目した「**アクセス性**」



駐車場の配置適正化と公共的空間の高質化

駐車場配置適正化区域等において都市計画に位置付けられた集約駐車場やフリンジ駐車場の整備や、滞在環境の向上のための駐車場・低未利用土地等を公共的空間へ暫定的に用途転換する取組を支援する。あわせて、都市空間の「居心地の良さ」を阻害する施設の撤去等を推進する。

【都市・地域交通戦略推進事業、まちなかウォーカブル推進事業】



老朽化アーケードの除却（愛媛県松山市）



フリンジパーキング（福岡県福岡市）

モビリティハブの整備によるアクセス性・回遊性の向上

多様なモビリティへの円滑な乗継ぎを支えるモビリティハブを、二輪車等駐車場やパーソナルモビリティのポート、駐車場等の交通施設、にぎわい空間とあわせて整備する取組を促進する。

【都市・地域交通戦略推進事業、まちなかウォーカブル推進事業】



さいたま市大宮ぶらっと（埼玉県さいたま市）

2. 地域資源を活かしたまちづくり

(2) 個性ある景観形成の推進

先導的景観行政推進調査	調査	0.7億円(皆増)
官民連携都市再生推進事業	補助	3.1億円(3.00倍)
まちなかウォーカブル推進事業	補助	17.9億円(2.89倍)
まちづくりファンド支援事業	補助	2.0億円(1.67倍)
まちなかウォーカブル推進事業	社総交	6,811億円の内数

地域の景観資源の活用により、都市の固有の魅力を高め、人や投資を呼び込む取組を推進するため、国による先導的な景観計画を創出するための伴走支援、魅力ある空間形成に向けた既存建造物の改修等による景観エリアリノベーション※や景観整備推進法人が参画するエリアプラットフォームの取組をハード・ソフト一体で支援を強化する。 ※指定を受けた民間企業等が、所有者に代わって建造物の改修・利活用等を行い、面的に景観再生を図る仕組み

先導的な景観計画の策定・普及

【先導的景観行政推進調査】

意欲ある自治体に対して国が伴走支援を行い、先導的な景観計画の導入・運用する事例を創出するとともに、当該事例を広く普及啓発するための取組を実施する。

【想定するテーマ】

- ①生成AIを活用した計画策定
- ②景観エリアリノベーションの実施
- ③都市計画と連動した取組



旅館や店舗などの空き物件が増加した参道の景観再生に取り組んでいる事例
(奈良県生駒市)

景観エリアリノベーションに係る改修支援

【まちなかウォーカブル推進事業】

ウォーカブルなまちづくりの深化に向け、沿道建造物と一体となった質の高い公共的空間の形成を官民連携により推進するため、既存建造物の改修など、景観再生に資する取組への支援を強化する。



沿道建物を含め上質な空間形成を行っている事例
(愛媛県松山市)



沿道建物を含め上質な空間形成を行っている事例
(山形県山形市)

景観整備推進法人が参画するエリアプラットフォームの取組支援

【官民連携都市再生推進事業】

個性ある景観形成の推進に向けて、景観整備推進法人が参画するエリアプラットフォームによる、景観エリアリノベーションにかかる調査や施設の活用構想の策定等を支援する。

民都機構による金融支援

【まちづくりファンド支援事業】

景観再生推進法人が、建物所有者との景観再生を図るための協定に基づき実施する既存建造物の改修等への支援を実施する。

2. ウォーカブルなまちづくり

- 街路と道路
- ウォーカブル

○ 街路と道路

道路(勝手なイメージ)



街路(勝手なイメージ)



1919年 旧都市計画法公布

1919年 旧道路法公布

- ・旧道路法に基づき道路構造令、**街路構造令**が制定
 - 道路構造令第19条「街路ノ構造ニ付テハ特別の定ヲナスコト得」が根拠
 - 戦災復興では、幅員100mの街路標準横断面図が示されるなど、一部の都市で広幅員街路が整備
(100m街路：名古屋市久屋大通、若宮大通、広島市平和大通)

道路構造令とは異なる規定が存在

○幅員(第2条)

広路24間(44m)以上、一等大路12間(22m)

二等大路6間、一等小路4間、二等小路1間半

→1919年の国内自動車数7,051台

→道路構造令最上位の国道幅員は4間(7m)以上

○歩車道区分及び歩道幅員(第3条、第4条)

広路及び一等大路は歩車道を区別し、歩道幅員は総幅員の1/6以上

○広場(第10条)

必要に応じ交差点、屈曲部に広場、橋詰めの幅員を広くとる

○植樹帯(第13条)

必要に応じ広路及び一等大路には植樹帯を設ける

道路構造令と比較すると、明らかに交通処理だけではなく都市の空間としての規定が存在しており、道路と街路は求められるものが違うことが伺える

1952年 新道路法が制定され、街路構造令は道路構造令に吸収される

戦災復興都市計画標準 (1946通達)

東京戦災復興都市計画幹線街路計画
(1946 見直し前)



戦災復興都市計画標準横断図



出典：建設省編「戦災復興誌、第巻、計画事業編」

出典：名古屋市資料

久屋大通（名古屋市）

- 久屋大通は、戦災復興事業で計画された2本の100m道路の一つで、名古屋都心のシンボル軸となっている。久屋大通の中央分離帯には、南北2キロ、面積約15ヘクタールの都市公園を設置
- 公園の両側に市の木クスノキが植えられ統一的な景観を創造すると共に、噴水や彫刻、花壇、広場、ケヤキ林など都会のオアシスとして市民に親しまれてきた
- 広場は都心の憩いの場として、「名古屋まつり」や「につぽんど真ん中祭り」など多くのイベントが実施されている

<久屋大通の整備に係る経緯>

- S21.4：復興事業起工式
- S21.6：都市計画決定（道路）
- S24：久屋大通整地工事開始
- S30：久屋大通概成
- S37：久屋大通道路認定
- S63.3：都市景観整備計画、景観形成基準策定
→歩道拡幅

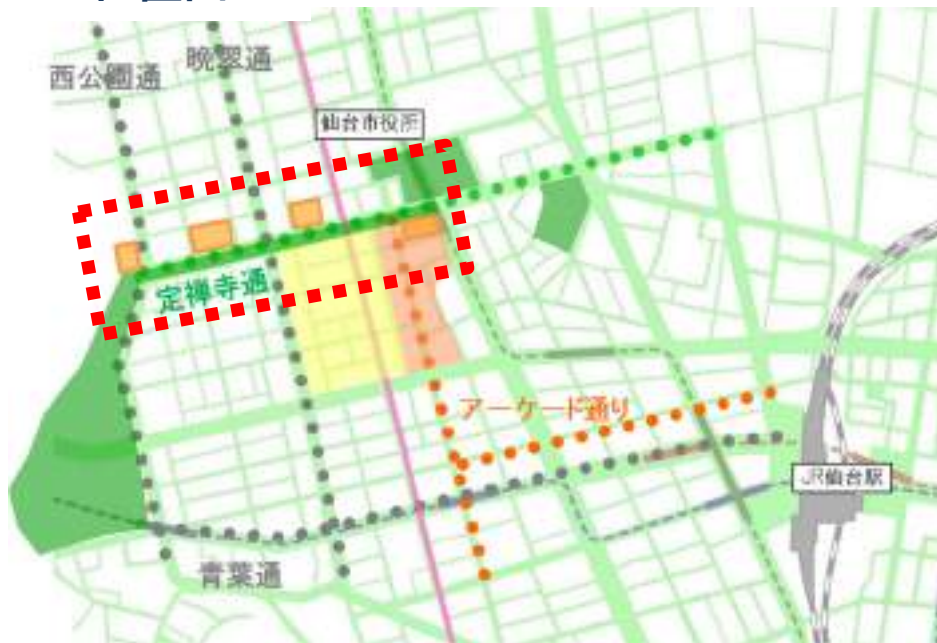


戦災復興で生まれた久屋大通（昭和20年代）

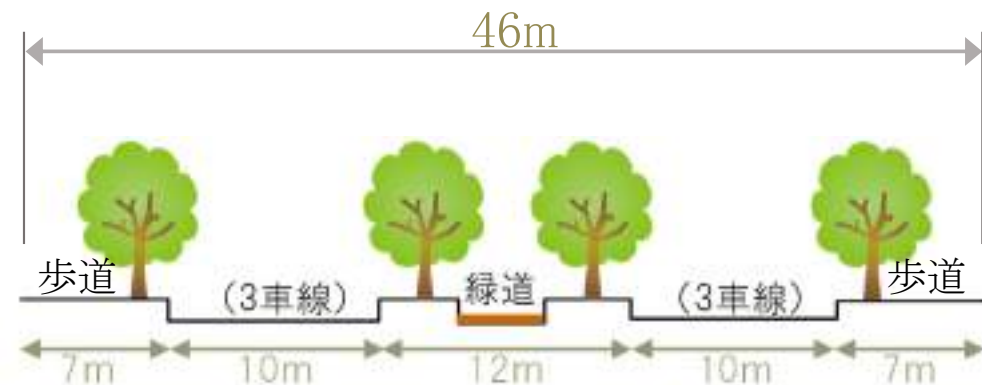


再整備工事着手前の久屋大通

○位置図



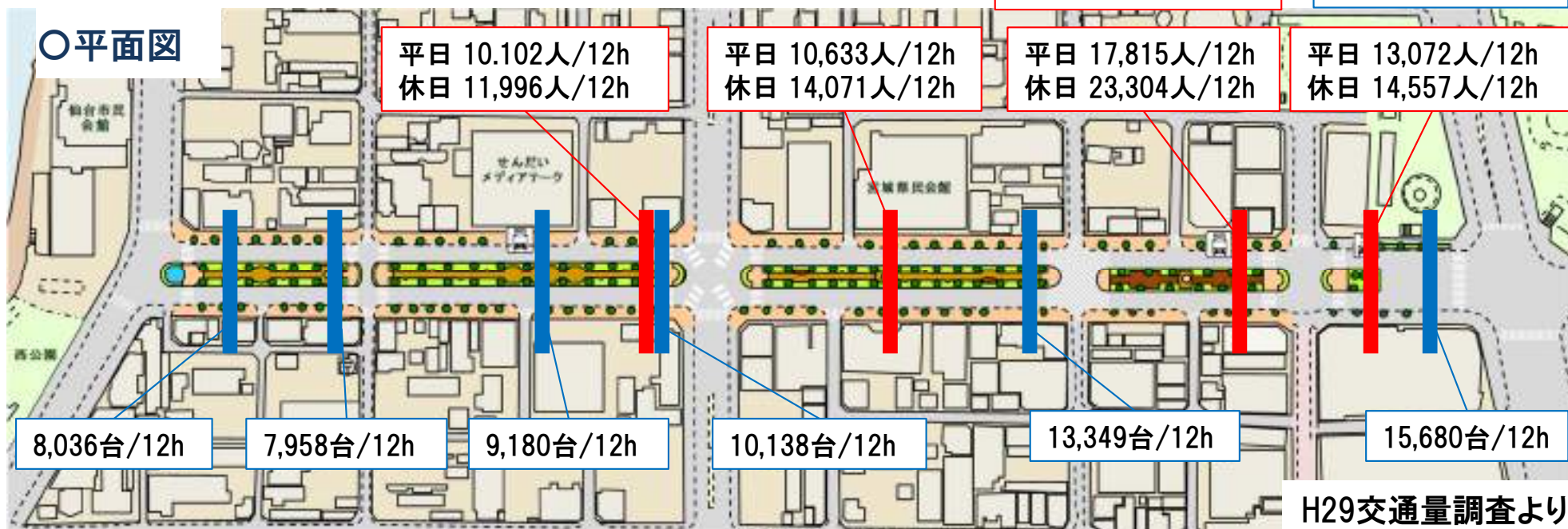
○断面図



歩行者通行量
(平日・休日)

断面交通量
(平日)

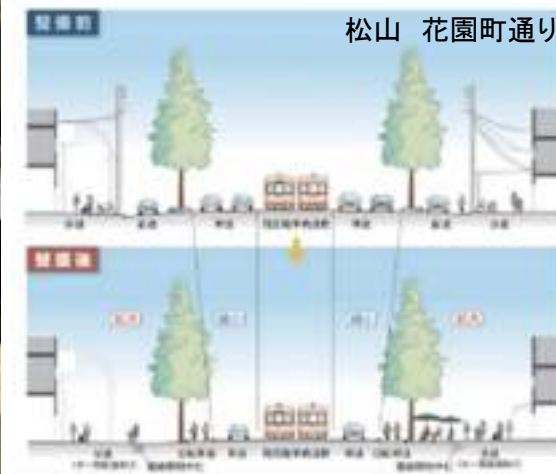
○平面図



○ ウォーカブル

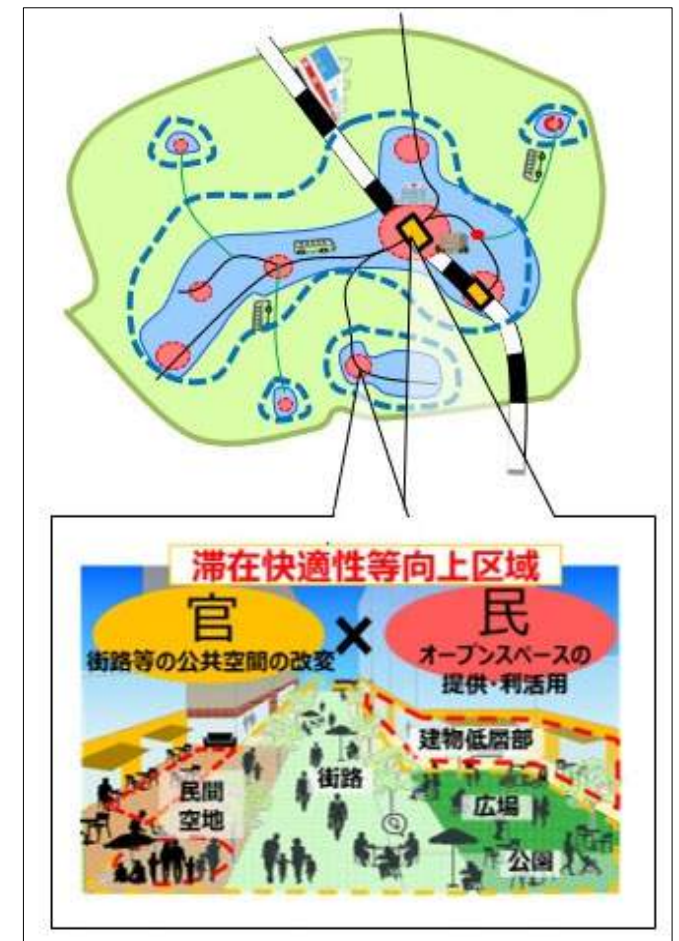
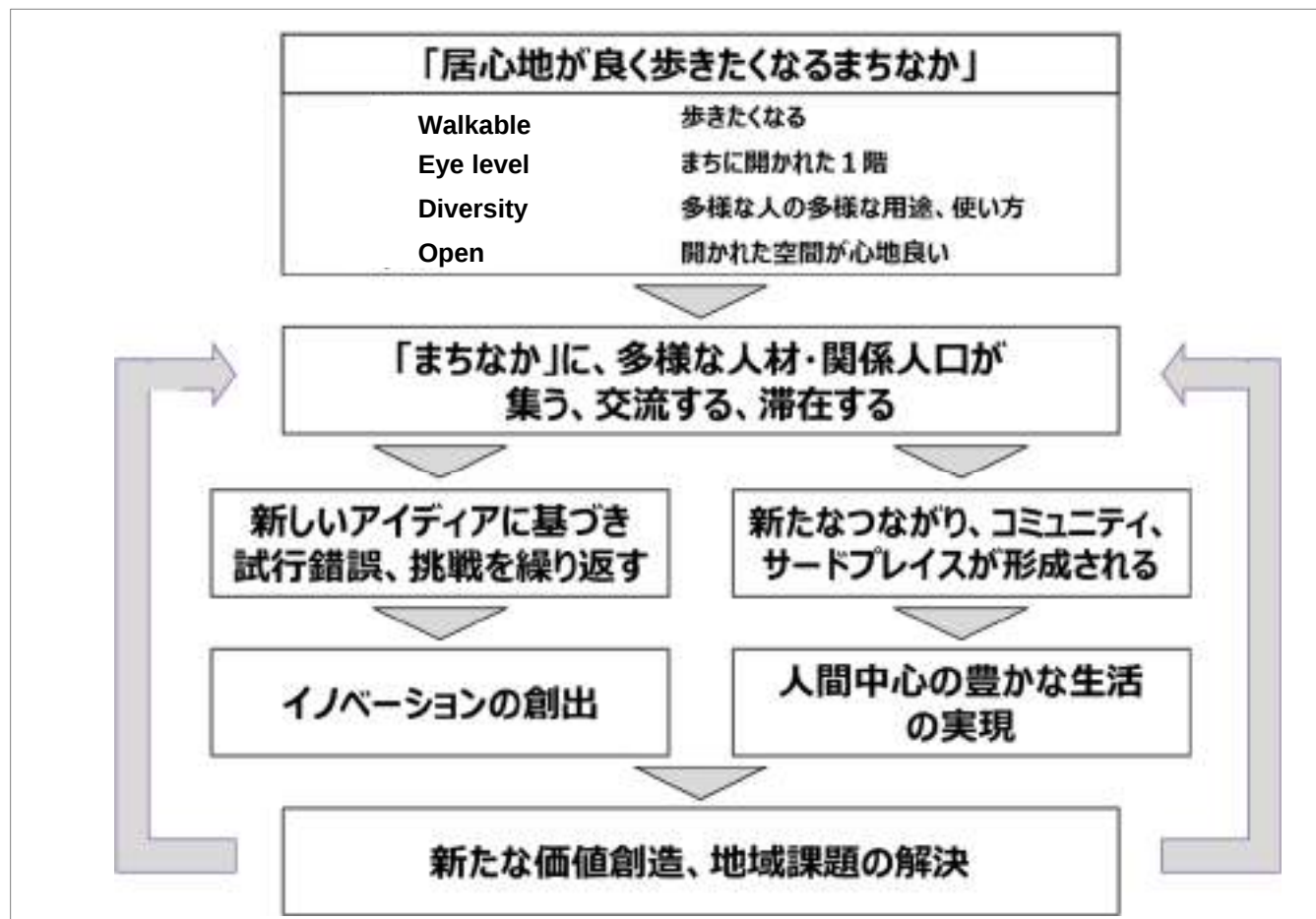
(1)「居心地が良く歩きたくなる」ウォーカブルなまちづくり

- 世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められている。
- これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっている。
- 近年、国内でも、このような街路空間の再構築・利活用の先進的な取組が見られるようになったが、多くの自治体では、将来ビジョンの描き方や具体的な進め方など、どう動き出せば良いのか模索している現状。
- このような背景のもと、「居心地の良い歩きたくなる街路づくり」の全国への展開を推進。



コンパクトでゆとりのあるウォーカブルなまちづくり

- 都市の力を最大限引き出すためには、拡散した市街地を集約するとともに、その核となる「まちなか」のゆとりとにぎわいを取り戻すことが重要
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の核となる官民のストックが集積する「まちなか」を、官民連携の取組により、人間中心の空間（ウォーカブルな空間）に改変



Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な用途、使い方

Open

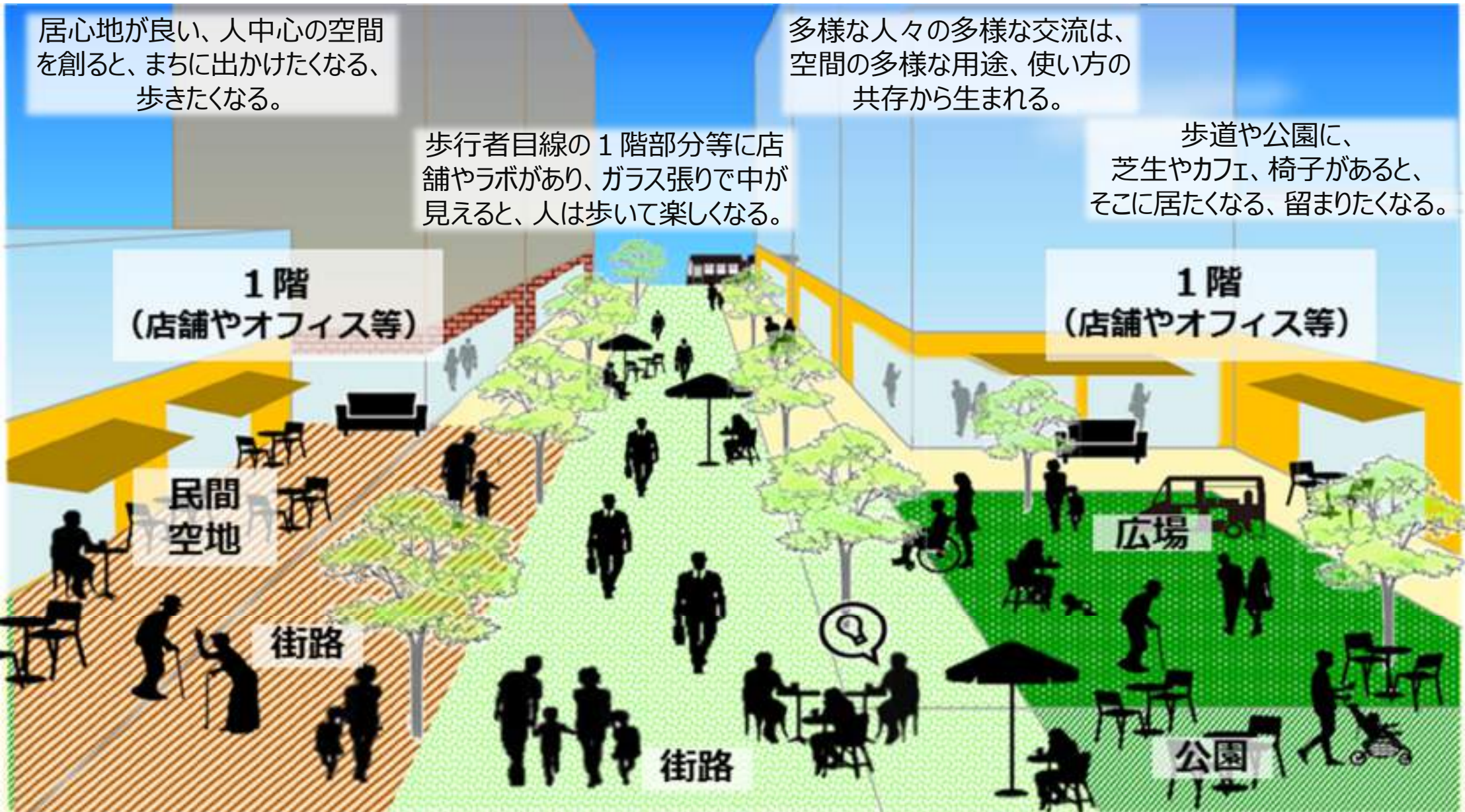
開かれた空間が心地よい

居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

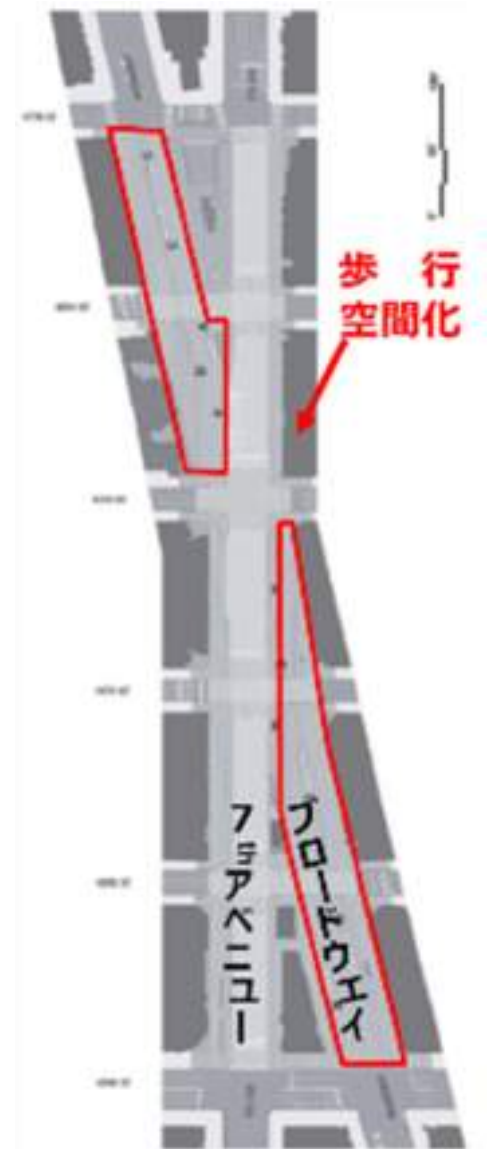
歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。



海外事例（ニューヨーク・タイムズスクエア：街路空間の広場化）

- 半年間にわたる社会実験を経て、2010年以降、ブロードウェイは恒久的に広場化。
- タイムズ・スクエアの歩行者数は11%増加。また、74%の市民がタイムズ・スクエアは劇的に改善されたと回答。

〔整備前（2009年）〕



〔整備後（2015年）〕



海外事例（パリ：15分都市）

◆パリでは、自宅から徒歩または自転車で15分以内に、学校、職場、食料品店、医療機関、公園、スポーツ施設等の日常生活におけるあらゆる機能にアクセスできる「15分都市」を目指している

■15分都市のイメージ



■広場区間の活用イメージ



■市民キオスク(あずまや、市民の憩いの拠点) ーポルト・ド・モンマルトル地区



海外事例（ポートランド：1階部分のリノベーション）

- アメリカのポートランドでは、建物の1階部分（グランドレベル）のうち歩道に面する壁面を透明にする規制が設けられている。リノベーションでは壁面の4割、新規開発では5割を透明としないといけない。
- 道路にも、まちの賑わいを創出するためのデザインを導入。



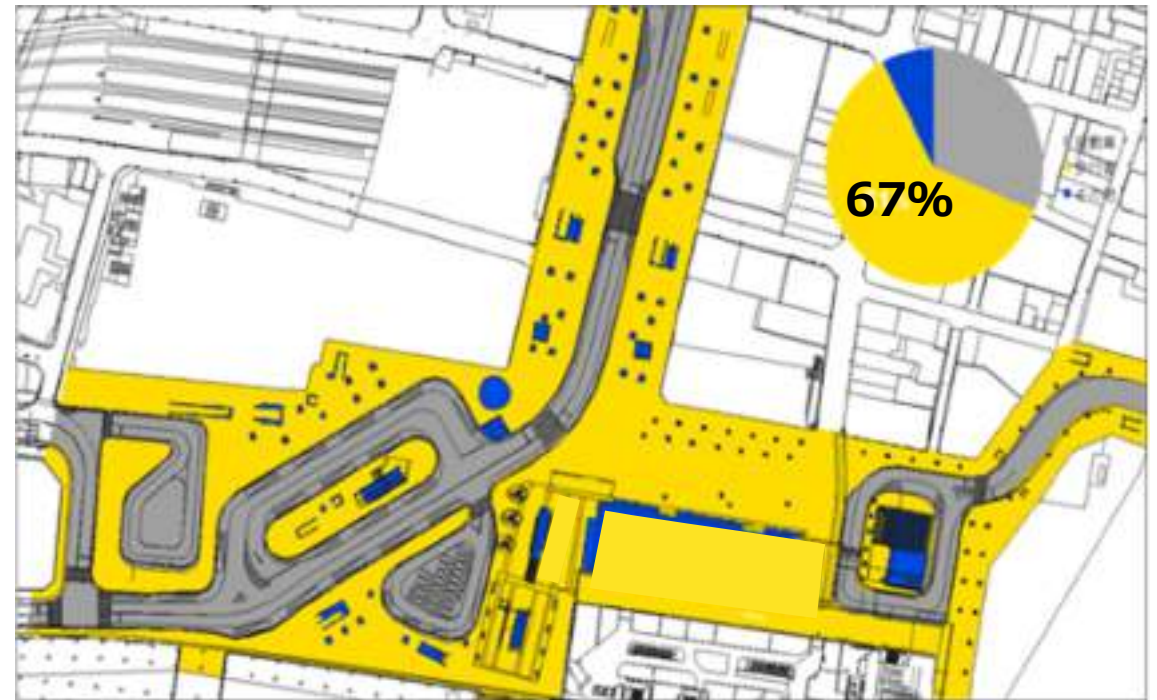
PEARL DISTRICT/パール地区に見る演出

ウォーカブルなまちづくりの事例：姫路駅北駅前広場

整備前



整備後



ウォーカブルなまちづくりの事例：なんば駅前広場

整備前



整備後



供用前の社会実験の様子



供用開始後の様子



ウォーカブル推進都市一覧(令和7年12月31日時点)

- 400都市が“WEDO”*の考え方に共鳴し、政策実施のパートナーとして、ともに具体的な取組を進めている。(令和7年12月31日時点)
- 132市区町村がウォーカブル区域(滞在快適性等向上区域)を設定。
- * Walkable(歩きたくなる) Eyelevel(まちに開かれた1階) Diversity(多様な人の多様な用途、使い方) Open(開かれた空間が心地よい)

令和7年12月末時点で、都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域を設定した市区町村(既に都市再生整備計画の期間が終了した市区町村を含む)：

北海道	秋田市	境町	和光市	千代田区	神奈川県	大野市	掛川市	松阪市	枚方市	王寺町	防府市	春日市	竹田市
札幌市	横手市	栃木県	久喜市	中央区	神奈川県	鯖江市	藤枝市	桑名市	茨木市	和歌山県	長門市	大野城市	豊後高田市
函館市	湯沢市	宇都宮市	北本市	港区	横浜市	あわら市	袋井市	鈴鹿市	八尾市	和歌山市	周南市	古賀市	杵築市
旭川市	鹿角市	足利市	三郷市	新宿区	川崎市	越前市	下田市	名張市	富田林市	鳥取県	徳島県	うきは市	宇佐市
室蘭市	由利本荘市	栃木市	蓮田市	台東区	相模原市	山梨県	湖西市	亀山市	河内長野市	鳥取市	徳島市	糸島市	豊後大野市
釧路市	山形県	小山市	坂戸市	墨田区	鎌倉市	甲府市	伊豆の国市	熊野市	羽曳野市	米子市	徳島市	川崎町	由布市
千歳市	山形県	那須塩原市	幸手市	品川区	藤沢市	長野県	愛知県	朝日町	門真市	倉吉市	阿南市	佐賀県	国東市
恵庭市	山形市	下野市	鶴ヶ島市	目黒区	小田原市	長野市	愛知県	明和町	高石市	境港市	美波町	佐賀市	日出町
北広島市	福島県	上三川町	日高市	大田区	逗子市	長野市	名古屋市	滋賀県	東大阪市	島根県	香川県	佐賀市	玖珠町
黒松内町	福島県											武雄市	宮崎県
栗山町	福島市											鹿島市	宮崎県
沼田町	会津若松市											基山町	宮崎市
東神楽町	郡山市											上峰町	日南市
上士幌町	白河市											長崎県	小林市
青森県	須賀川市											長崎市	西都市
青森市	棚倉町											佐世保市	三股町
弘前市	茨城県											熊本県	綾町
八戸市	水戸市											熊本市	高鍋町
黒石市	日立市											荒尾市	川南町
五所川原市	土浦市											菊池市	都農町
十和田市	石岡市											南関町	高千穂町
むつ市	下妻市											益城町	鹿児島県
岩手県	笠間市											あさぎり町	鹿児島市
盛岡市	取手市											大分県	指宿市
花巻市	つくば市											大分県	薩摩川内市
北上市	ひたちなか市											大分市	霧島市
宮城県	常陸大宮市	草加市	八千代市	国分寺市	加賀市	沼津市	尾張旭市	豊中市	大和郡山市	東広島市	北九州市	別府市	南さつま市
仙台市	那珂市	蕨市	酒々井町	福生市	能美市	熱海市	三重県	池田市	桜井市	海田町	福岡市	中津市	始良市
石巻市	神栖市	戸田市	白子町	狛江市	野々市市	三島市	三重県	吹田市	生駒市	山口県	久留米市	日田市	中種子町
塩竈市	小美玉市	入間市	長柄町	武蔵村山市	福井県	島田市	津市	泉大津市	宇陀市	下関市	飯塚市	佐伯市	沖縄県
柴田町	茨城町	朝霞市	東京都	多摩市	福井市	富士市	四日市市	高槻市	田原本町	宇部市	田川市	臼杵市	うるま市
秋田県	大洗町	志木市	東京都	稲城市	敦賀市	焼津市	伊勢市	貝塚市	上牧町	山口市	柳川市	津久見市	



まちなかウォークブル推進事業

○車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の既存ストックの再編・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進する事業

事業主体等

●市町村、市町村都市再生協議会（社会資本整備総合交付金） ●都道府県、民間事業者等（都市再生推進事業費補助） いずれも国費率：1／2

施行地区

次のいずれかの要件に該当する地区、かつ、**都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域**（当該区域の周辺整備に係る事業が実施される地区を含む）

- ① 立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表している市町村の、市街化区域等内のうち、鉄道・地下鉄駅※から半径1kmの範囲内又はバス・軌道の停留所・停車場※から半径500mの範囲内の区域等 ※ピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上あるものに限る。
- ② 観光等地域資源の活用に関する計画があり、かつ、当該区域の整備が都市のコンパクト化の方針と齟齬がないと認められる市街化区域等外の区域
- ③ 立地適正化計画、広域的な立地適正化の方針等に位置づけられた都市計画区域外の地域生活拠点

対象事業

【基幹事業】

道路、公園、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、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、**暑熱対策事業**、滞在環境整備事業、計画策定支援事業※等

※都市再生整備計画にグリーン化、デジタル技術・データの活用、子ども・子育て支援等の国が指定する「重点的に取り組むテーマ」及びテーマに即した目標・指標を設定した場合に実施可能

【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（市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業）



事業のイメージ

● 歩きたくなる空間の創出 Walkable

- 街路空間の再構築
- 道路・公園・広場等の既存ストックの改修・改変
- 道路の美装化・芝生化、植栽・緑化施設や水上デッキの整備等による公共空間の高質化
- 滞在快適性等向上区域を下支えする周辺環境の整備（フリンジ駐車場、外周道路等の整備）

● 歩行者目線の1階をまちに開放 Eye Level

- 沿道施設の 1 階部分をリノベーションし、公共空間として開放
- 1 階部分のガラス張り化等の修景整備

● 既存ストックの多様な主体による多様な利活用 Diversity

- 官民の土地・施設を一体的に改修し、自由に利活用できるまちなかハブや公開空地として開放
- 公共空間にイベント等で利用できる給電・給排水施設等を整備
- 利活用状況を計測するセンサーの設置や、データを分析・見える化し、まちの情報を発信するシステムの整備

● 開かれた空間の滞在環境の向上 Open

- 屋根やトイレ、照明施設、ストリートファニチャー等の整備
- 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査

マチミチstudy現地勉強会in前橋を開催しました！

- 第13回目となるマチミチstudy現地勉強会(R7.11.19)は、前橋市と共催。「官民連携により実現する歩きたくなるまちづくり」をテーマに馬場川通りや広瀬川河畔緑地を視察し、官と民の関係のあり方や今後の前橋市のまちづくりの方向性等について意見交換を実施。

官民連携により実現する「歩く」が選ばれるまちづくり
マチミチStudy 現地勉強会 in 前橋

基調講演
小野 裕之 氏
O&G 合同会社
BCNU&THACK 代表取締役

11月19日 WED
12:00-開場
13:00-開会・講演
18:00-終了

登壇者
小野 裕之 氏
鈴木 裕人 氏
温 馨 氏
叶 隆太 氏
高瀬 廣豆 氏

お申込みフォーム【民選版】
申込締切：2025年11月22日(金)17:00

登壇者・パネリスト

小野 裕之
O&G 合同会社
BCNU&THACK 代表取締役

鈴木 裕人
前橋市
都市計画課 有地整備課

温 馨
（一社）創機デザインエージェンシー
グラフィックデザインマネージャー

叶 隆太
群馬県
都市整備課

高瀬 廣豆
国土交通省
都市局 都市交通課

基調講演

同日、県庁前通りにて、トランジットモール化に向けた社会実験を実施

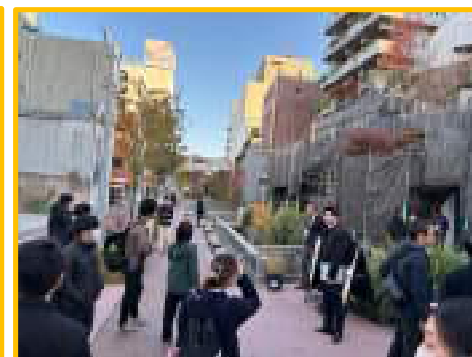
＜開催実績＞

- ・開催日時：令和7年11月19日(水)13:00～18:00
- ・参加者数：現地 約50人
- ・プログラム：基調講演、パネルディスカッション、まちあるき、ワークショップ など

第13回マチミチstudy現地勉強会 in 前橋 の様子



WSの様子



馬場川通り視察の様子



社会実験の様子



マチミチstudy現地勉強会in四日市を開催しました！

- 第14回目となるマチミチstudy現地勉強会(R8.1.14)は、四日市市と共催。「人の流れを生み出す公共交通ネットワークの強化と中心市街地の再編」をテーマに中央通り再編の様子や中心市街地を視察し、官民が連携した街路空間活用や景観形成等について意見交換を実施。

マチミチStudy 現地勉強会 in 四日市

人の流れを生み出す公共交通ネットワークの強化と中心市街地の再編

基調講演
有賀 隆 氏
早稲田大学理工学術院
建築学専攻・教授、Ph.D.
一級、日本建築学会・会員

1月14日 (水)
12:35 開場
13:00 開会・基調
18:00 終了

四日市商工会議所
1階会議所ホール
(山崎町1-1-1 山崎ビル1階)

お申込みフォーム【先着順】
申込期間：2025年1月7日(水)～17日(水)
申込先：https://www.city-yokkaichi.lg.jp/machimichi/2025/01/14/



＜開催実績＞

- ・開催日時：令和8年1月14日(水)13:00～18:00
- ・参加者数：現地 約50人
- ・プログラム：基調講演、パネルディスカッション、まちあるき、ワークショップ など

第14回マチミチstudy現地勉強会 in 四日市 の様子



登壇者・パネリスト

パネリスト		モデレーター	
			
有賀 隆 早稲田大学理工学術院 建築学専攻・教授	穂瀬 香菜 土曜前 国土交通省 都市政策課	伊藤 直人 四日市市 都市整備部 市街地整備課	高濱 康彦 国土交通省 都市局 新設交通施設課

基調講演

（１）都市交通施策の再整理に関する検討会

都市交通施策の再整理に関する検討会の概要



令和8年2月13日
都市局街路交通施設課

都市交通施策のあり方について議論をスタートします！ ～第1回 都市交通施策の再整理に関する検討会を開催～

これまでの都市交通施策の展開を踏まえつつ、コンパクトで持続可能な都市構造の実現や、外出の動機となるウォーカブルな都市空間の創出を進めるため、都市交通施策を再整理し、必要となる施策の検討を目的として、「都市交通施策の再整理に関する検討会」（座長：森本章倫 早稲田大学理工学術院社会環境工学科 教授）、「都市交通軸ワーキンググループ」、「拠点エリアワーキンググループ」を設置し、2月17日（火）に第1回検討会を開催します。

【本検討会設置の趣旨】

- 〇 近年、外出率・移動回数が減少傾向にあり、総体として市民の活動量が減っている状況です。また、今後の人口減少やデジタル化の進展に鑑みると、今後も減少傾向が継続する恐れがあります。
- 〇 コンパクト・プラス・ネットワークでも掲げている、都市の持続可能性や魅力の向上といった都市像の実現のためには、市民の活動量を増やしていくことが重要であり、「都市交通軸の強化」と「拠点エリアにおける魅力や快適性の向上」の観点から、都市交通施策を再整理し、必要となる施策を検討することが必要です。
- 〇 そのため、これらを実現するために、「都市交通施策の再整理に関する検討会」、「都市交通軸ワーキンググループ」及び「拠点エリアワーキンググループ」を開催し、都市交通施策のあり方について議論を開始します。

■開催概要

名 称：第1回 都市交通施策の再整理に関する検討会
日 時：令和8年2月17日（火）10時00分～12時00分
場 所：中央合同庁舎3号館6階 都市局会議室（東京都千代田区蔵が間2-1-3）
議題（予定）：
・都市交通をめぐる近年の状況と本検討会での主な論点
・地方公共団体委員からの挨拶紹介 等

委 員：別紙のとおり

その他：

- ・検討会は非公開にて行いますが、報道関係者に限り、冒頭（都市局長より挨拶）のみ傍聴・カメラ撮影可能です。傍聴・カメラ撮影をご希望の方は、当日9:40までに、名刺をご持参の上、会場までお越しください。
- ・検討会資料及び議事概要は、会合終了後、国土交通省ホームページに掲載します。

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk000106.html

【問い合わせ先】

都市局 街路交通施設課 高橋、倉田
TEL：03-5253-8111（内線 32842、32835）、03-5253-8417（直通）

【親会議】令和8年2月17日

- 〇 都市交通をめぐる近年の状況
- 〇 主な論点の提示

【拠点エリアWG】2月24日

- 〇 有識者からの話題提供

【都市交通軸WG】3月6日

- 〇 有識者からの話題提供

【拠点エリアWG】3月13日

- 〇 論点整理、検討の方向性

【都市交通軸WG】3月18日

- 〇 論点整理、検討の方向性

【親会議】3月30日

- 〇 方向性の整理（WG中間報告等）
- 〇 論点整理、検討の方向性

【拠点エリアWG】6月1日

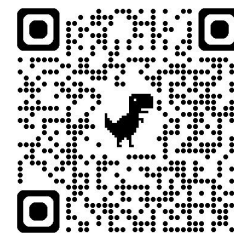
- 〇 中間とりまとめの案
- 〇 さらなる検討事項の整理

【都市交通軸WG】6月12日

- 〇 中間とりまとめの案
- 〇 さらなる検討事項の整理

【親会議】6月26日

- 〇 中間とりまとめ
- 〇 さらなる検討事項の整理



7月21日公表



中間とりまとめ + 議論の継続

都市交通施策の再整理に関する検討会の概要

○ これまでの都市交通施策の展開を踏まえ、コンパクトで持続可能な都市構造の実現や、外出の動機となるウォーカブルな都市空間創出を進めるため、都市交通施策を再整理し、必要となる施策の検討を目的として、「都市交通施策の再整理に関する検討会」、「都市交通軸ワーキンググループ」、「拠点エリアワーキンググループ」を設置（R8.2.17）。

【都市交通施策の再整理に関する検討会（親会議）】

都市交通軸エリアワーキンググループ（都市交通軸WG）・・・都市交通軸の強化に関する検討

拠点エリアワーキンググループ（拠点WG）・・・拠点エリアにおける魅力や快適性の向上に関する検討



【親会議】

委員（学識者）

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

委員（地方公共団体）

山形市 まちづくり政策部
宇都宮市 建設部
神戸市 都市局 都市再整備本部
岡山市 都市整備局

関係（省庁）

国土交通省 総合政策局 地域交通課
都市局 国際・デジタル政策課
まちづくり推進課
都市計画課
市街地整備課
公園緑地・景観課
道路局 路政課道路利用調整室
企画課評価室

警察庁 交通局 交通規制課

【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

柴山多佳兒
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

宇都宮市 建設部
岡山市 都市整備局
熊本市 都市建設局

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

【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

山形市 まちづくり政策部
さいたま市 都市局 都市整備部
神戸市 都市局 都市再整備本部

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

【開催】

（第1回：親会議）
都市交通をめぐる近年の状況・主な論点提示 R8.2.17

（第1回：拠点WG）
有識者からの話題提供 R8.2.24

（第2回：拠点WG）
論点整理、検討の方向性 R8.3.13

（第1回：都市軸WG）
有識者からの話題提供 R8.3.6

（第2回：都市軸WG）
論点整理、検討の方向性 R8.3.18

（第2回：親会議）
WGの中間報告、論点整理と検討の方向性 R8.3.30

（第3回：拠点WG）中間とりまとめに向けた議論 R8.6.1

（第3回：都市軸WG）中間とりまとめに向けた議論 R8.6.12

（第3回：親会議） 中間とりまとめに向けた議論 R8.6.26

【中間とりまとめ】 7月21日

- 以降、検討状況により複数回を開催 -

- 【中間とりまとめ】 令和9年6月頃

都市交通施策の再整理に関する検討会の概要

- 近年、外出率が減少傾向にあり、総体として人々の「活動量」が減っている状況。人口減少下でも活動量を増やす観点で、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、施策展開を図ることが必要。
- また、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重要であり、これらの観点から、都市交通施策を再整理し、必要となる施策を検討する。

外出率の低下



目指す都市の姿

気軽にアチコチお出かけ
したくなる・できる街

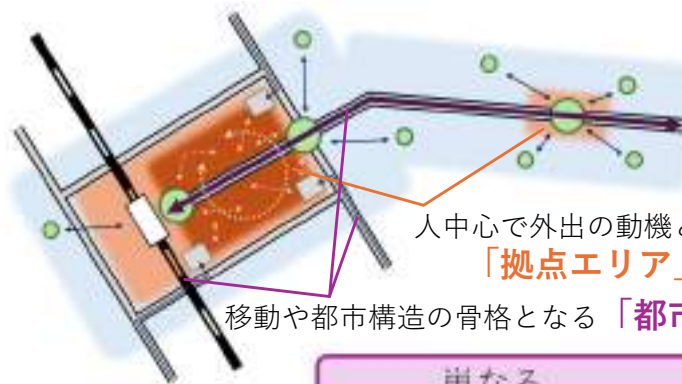


イエに負けない
人を集める拠点

拠点への
出かけやすさ

実現に向けて

まちづくりと一体となった都市交通計画の充実



人中心で外出の動機となる

「拠点エリア」

移動や都市構造の骨格となる「都市交通軸」

単に
「集まる」
場所

「時を過ごす」
拠点

単なる
ネットワーク軸

多様な交通手段による
拠点へのアクセス軸

- 「まちづくり施策と都市交通が一体となった包括的計画」と「包括的計画の実効性を高める都市交通に関する計画」の密接な連動



- 様々な交通モードが適正に処理された人中心で魅力ある都市空間を多様な主体と連携し創出



居心地・滞在環境
フレキシビリティ

移動しやすい
地区内
移動環境

到達しやすい
アクセス性

- 都市交通軸を担う公共交通は、都市政策と密接な連携のもと「需要対応型」から「需要創出型」へ発想を転換し「正のスパイラル」を創出



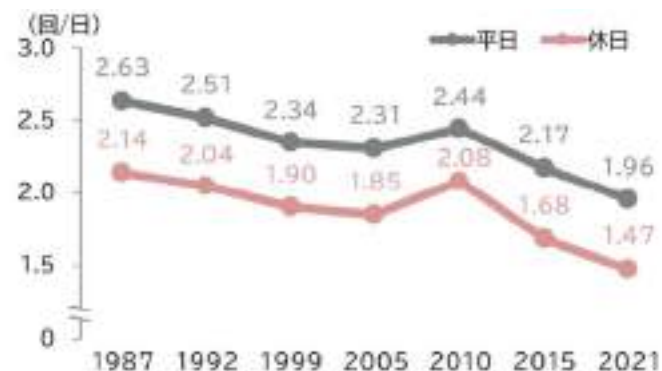
若者層を中心とした外出・移動の減少

- 2010年から2021年の10年間で、若者層を中心に外出率・移動回数が低下傾向。平日の業務が減少しているほか、休日の食事や観光など、「都市を楽しむ」と言ふ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恐れ。

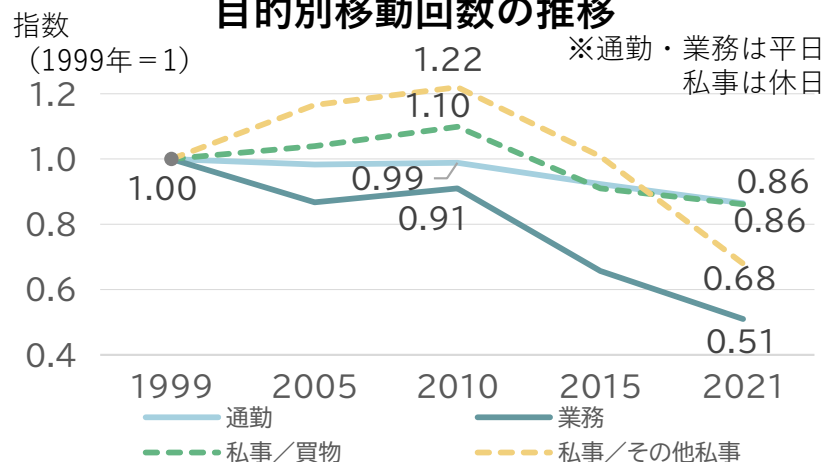
外出率（1日1回は家から出かける人の割合）



移動回数（1人が1日に移動する平均回数）



目的別移動回数の推移



特に若者の移動回数の低下が顕著

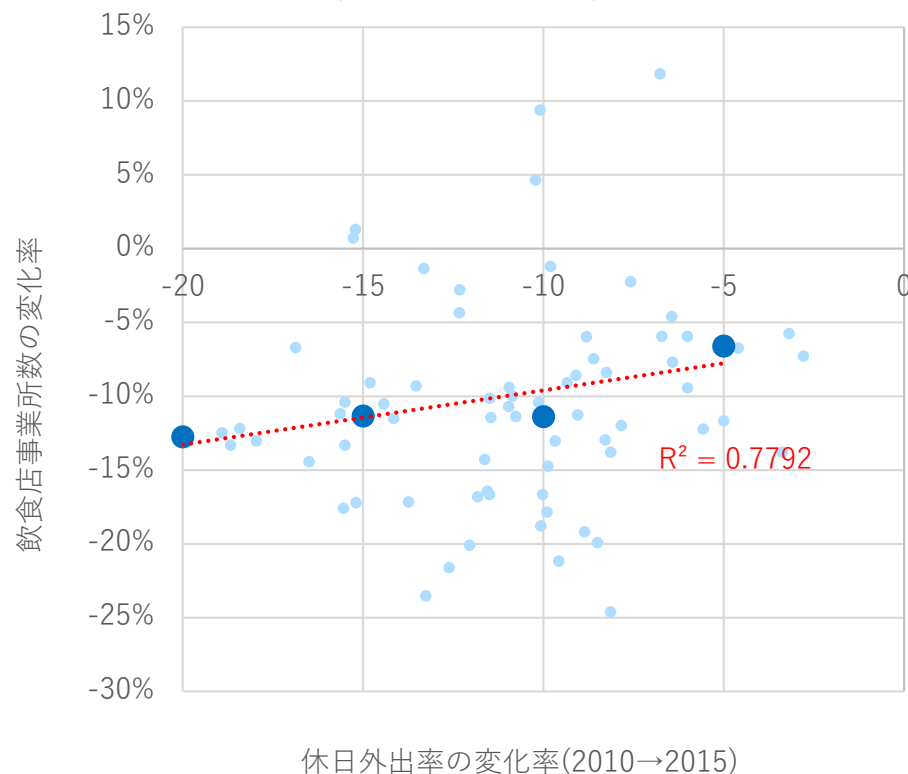
休日



若者層を中心とした外出・移動の減少

- 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。

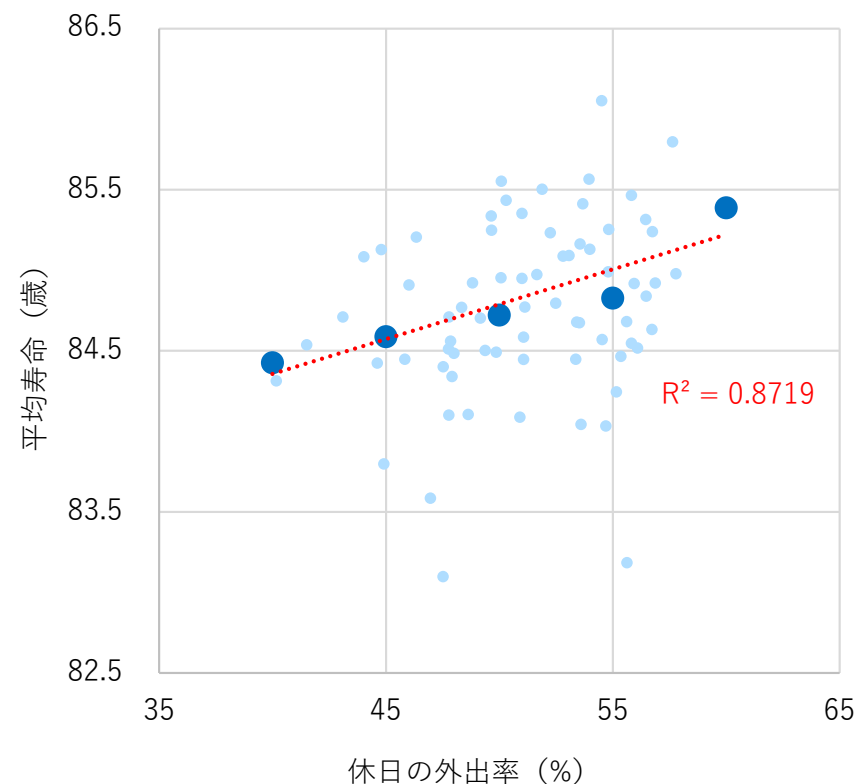
休日外出率の変化率 × 飲食店事業所数の変化率
(2010 → 2015)



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

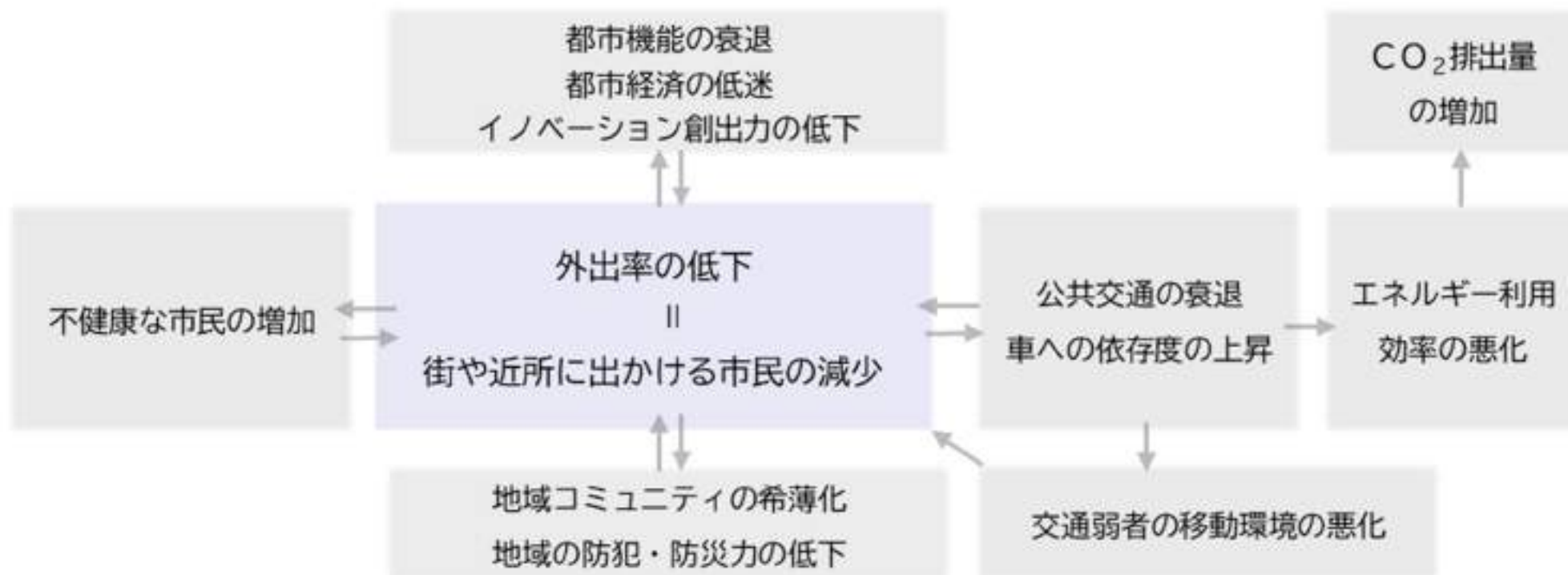
令和3年度全国都市交通特性調査の対象都市70都市について、外出率を5%レンジで見たときの平均寿命の平均値をプロット

※ データ上の相関を示すものであり、必ずしも因果を示すものではない

若者層を中心とした外出・移動の減少

- 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

マチ が イエ に “ 負ける ” 社会



政策理念と計画・事業の乖離

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

立地適正化計画策定後の公共交通の状況

都市数

19

229

126

9

- 運行本数が増加傾向
- 運行本数の増減なし
- 骨格構造に位置付けた路線のうち、運行本数が減少した路線がある
- 骨格構造に位置付けた路線のうち、廃線された路線がある

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

歩行者と自動車の錯綜

※運行本数に関する質問に回答があった自治体を対象に分析
R4.4時点（都市局実施の調査より作成）



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

目指す都市の姿

- 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。

気軽にアチコチお出かけ
したくなる・できる街

「イエ」に負けない人を集める街
拠点エリアの形成

×

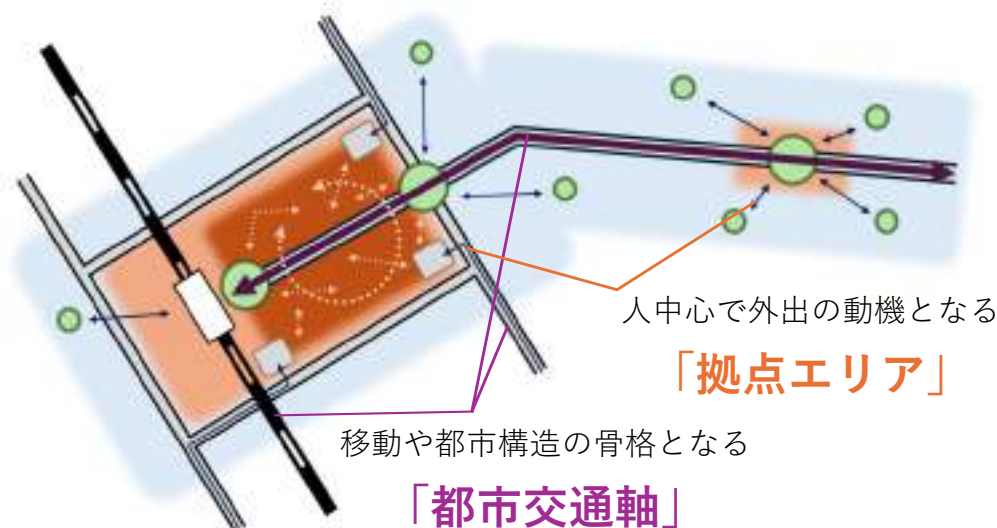
拠点への「出かけやすさ」の向上
都市交通軸の強化



居心地がよく歩きたくなるまちなか



機能性の高い都市構造の実現

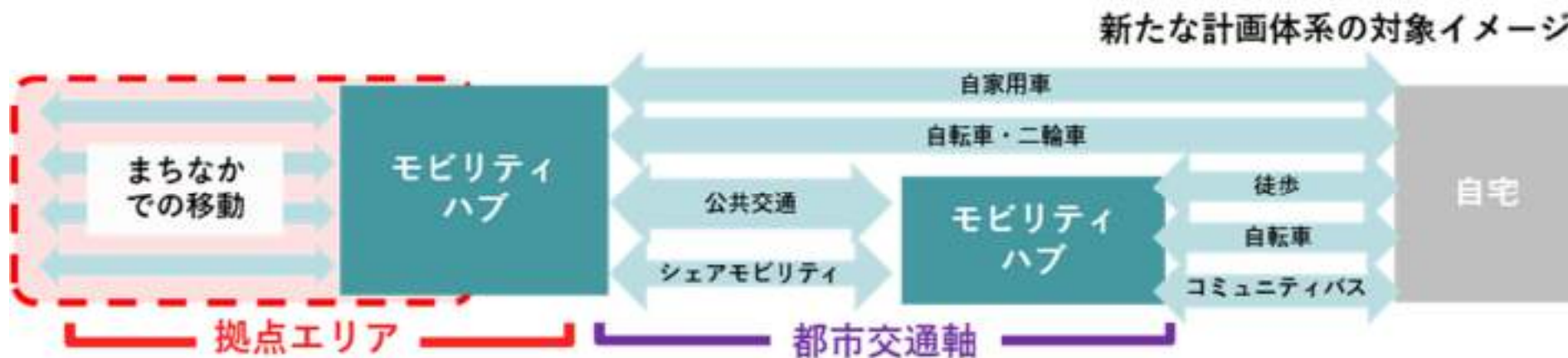
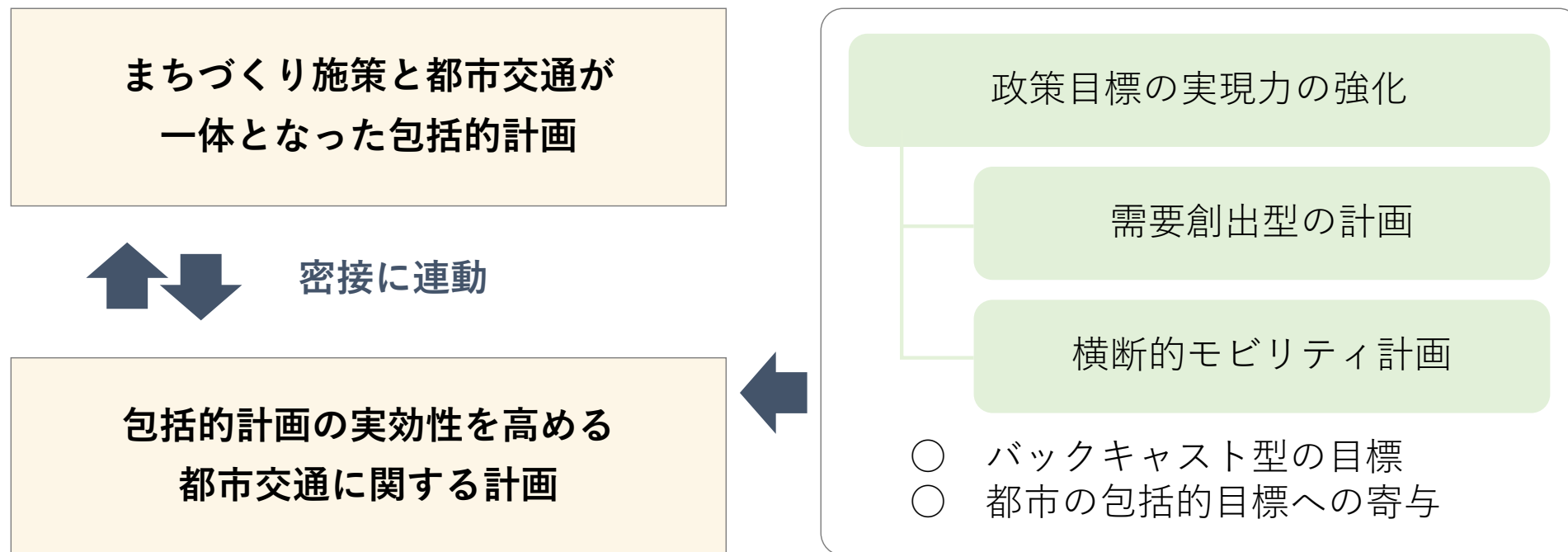


「拠点」と「軸」の密接な連動を生み出す

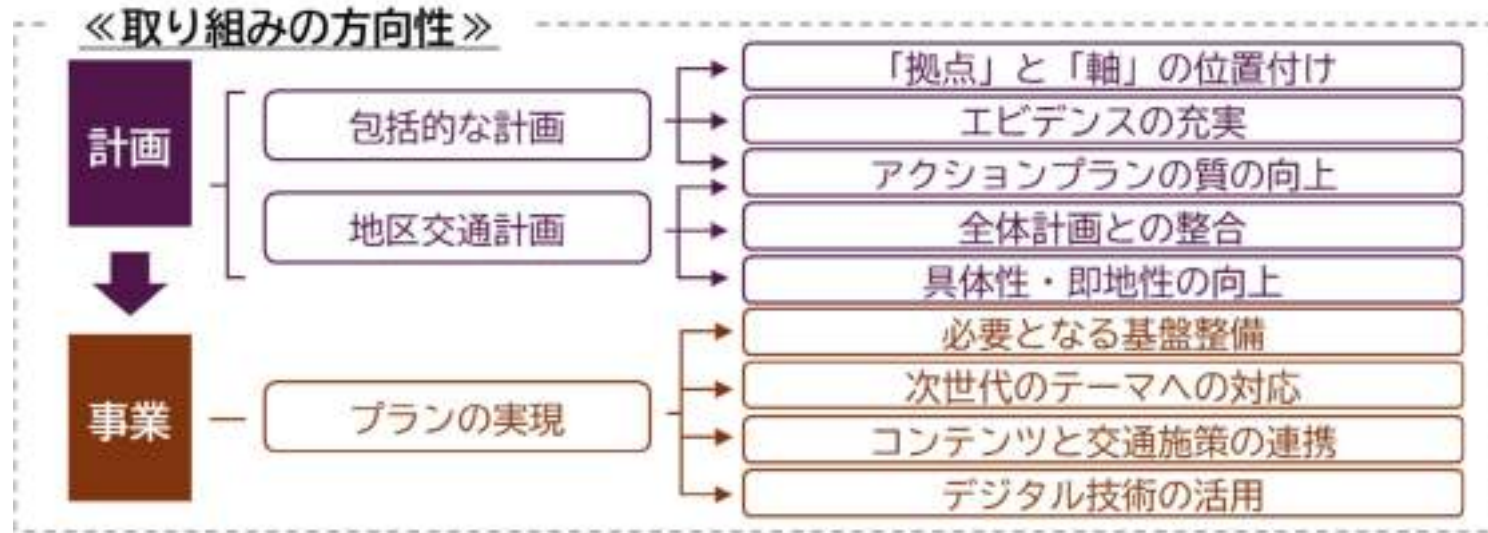
都市と交通の一体的なプランニング

まちづくりと一体となった都市交通計画の充実

- 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。



都市と交通の一体的なプランニング



「拠点」と「軸」の位置づけ



出典：
厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画

地区交通計画の充実



出典：鳥取大学工学部助教
吉野和泰氏提供資料より作成

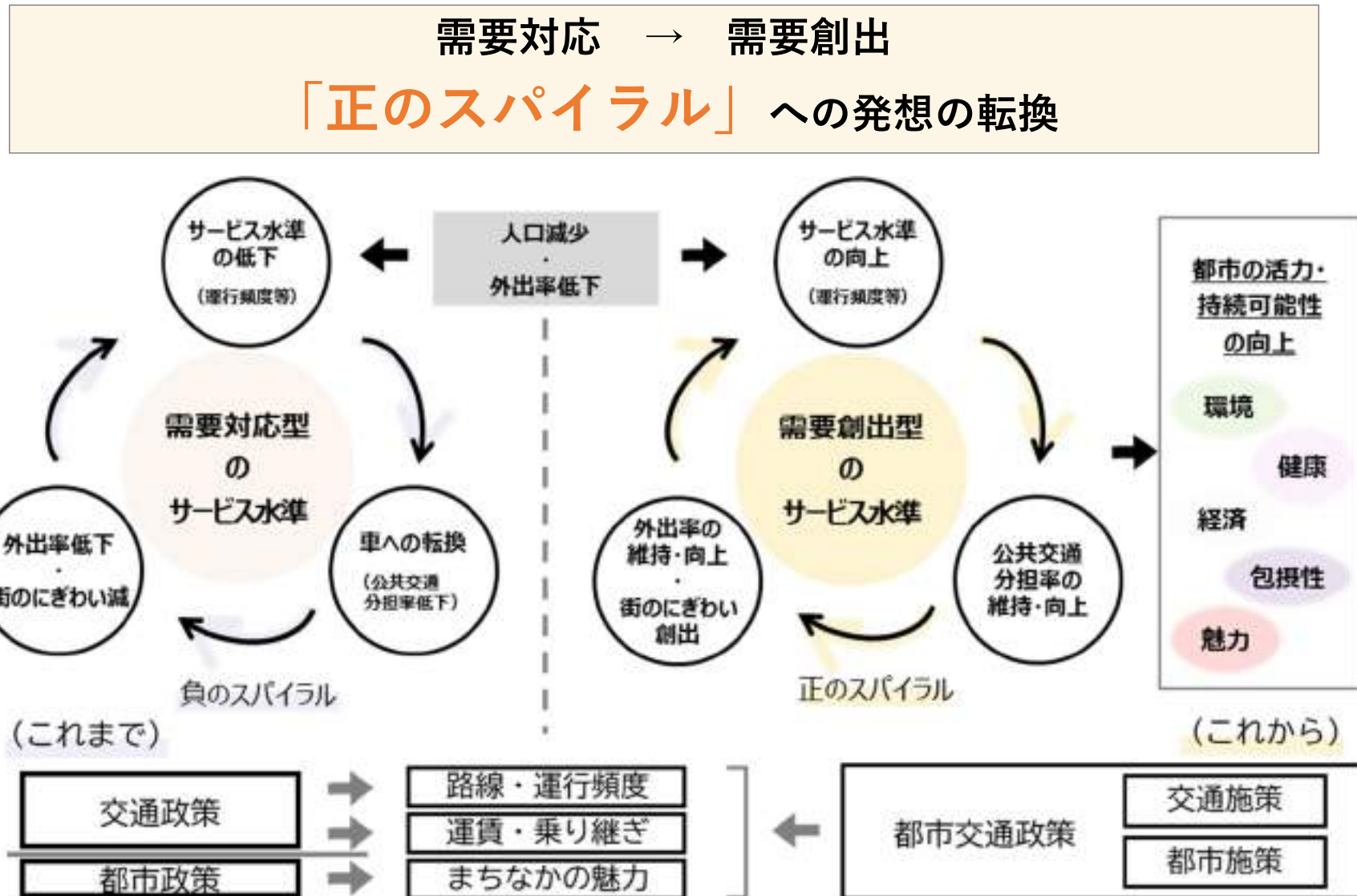
次世代テーマへの対応



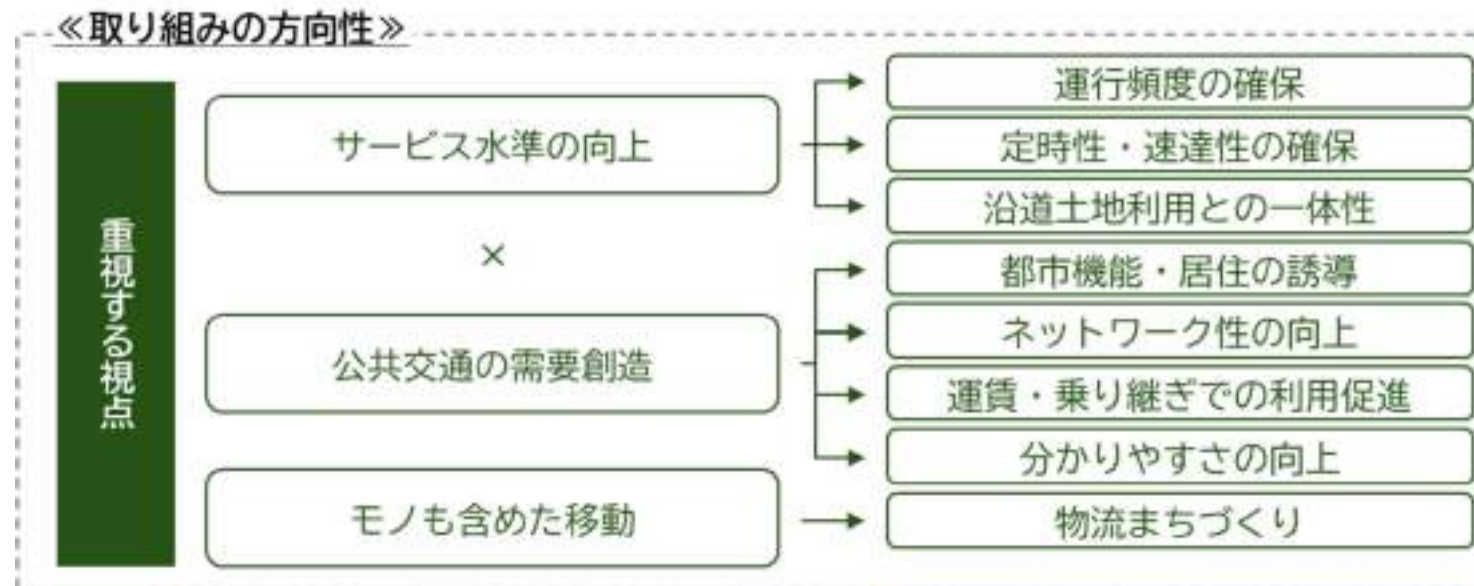
出典：
『都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集』
国土交通省都市局、令和7年5月

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を確保することが重要。



都市交通軸の強化



運行頻度の確保



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、
2008年1月25日

沿線への居住等の誘導



出典：富山市資料

運賃・乗継での需要創造



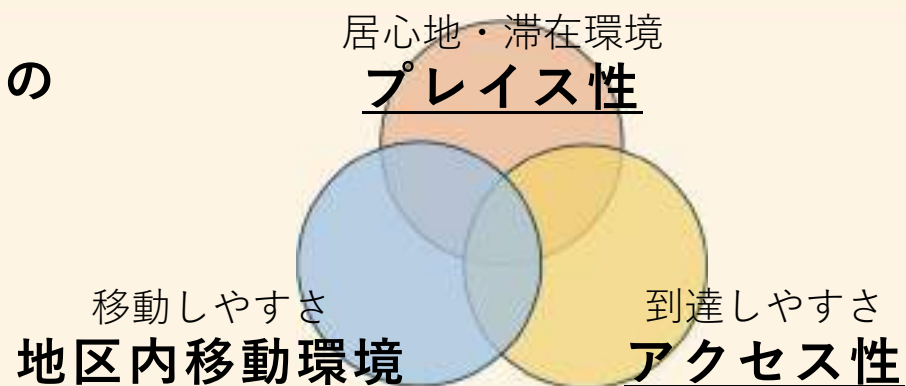
出典：熊本市資料

拠点エリアの魅力や快適性の向上

- 外出の動機となる魅力的で快適な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。

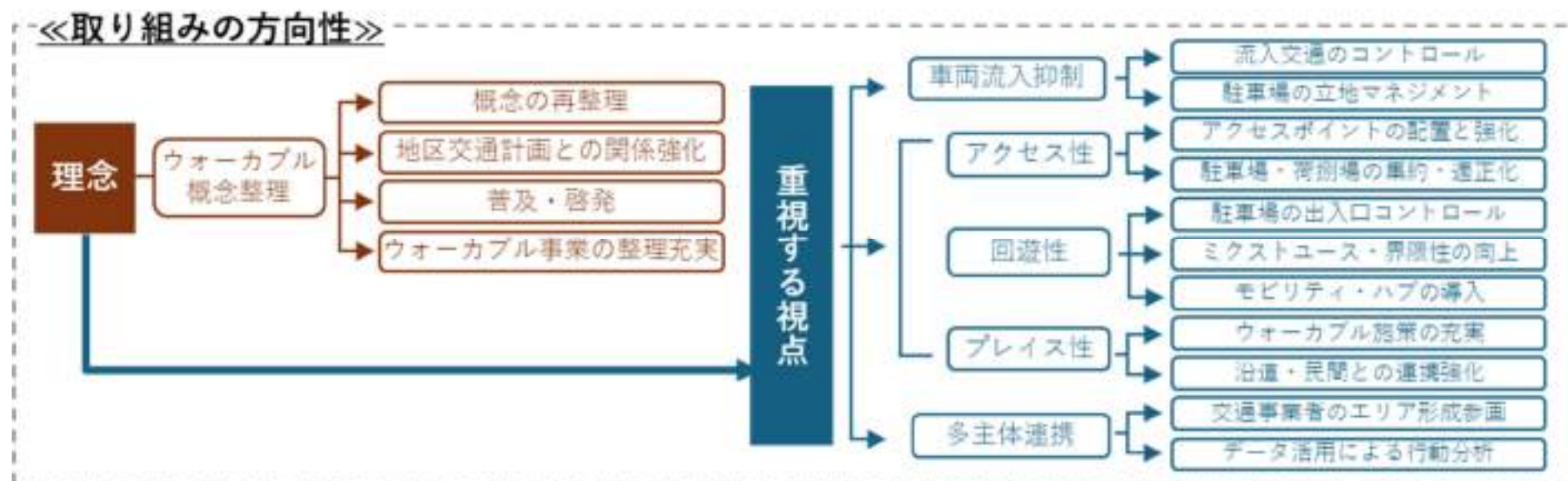


様々な交通モードの
適正な処理



多様な主体
との連携

拠点エリアの魅力や快適性の向上



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



沿道の公共空間の活用

沿道空間の広場化

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لم)

通行く人が楽しめるコンテンツ



十分な効果の発現には、地区交通の適正化が不可欠

(2) 自転車に関する最近の動向

シェアサイクルの現状

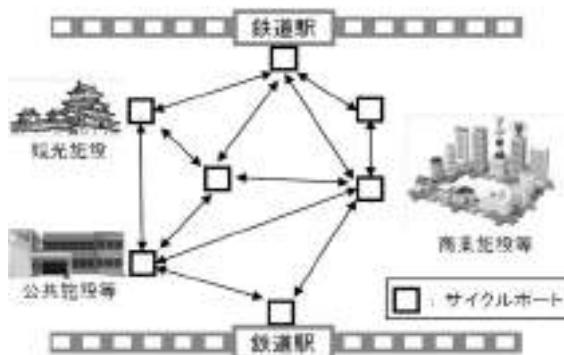
■シェアサイクルとは

- 「シェアサイクル」とは、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システム（「レンタサイクル」と異なり、借りた場所と異なる場所への返却が可能）。
- 公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興を図ること等を目的として、全国323都市（令和6年度末時点）で本格導入されている。

シェアサイクルについて

○シェアサイクル

- ・複数のサイクルポートで自由に乗り降りが可能。



富山市（JR富山駅前）

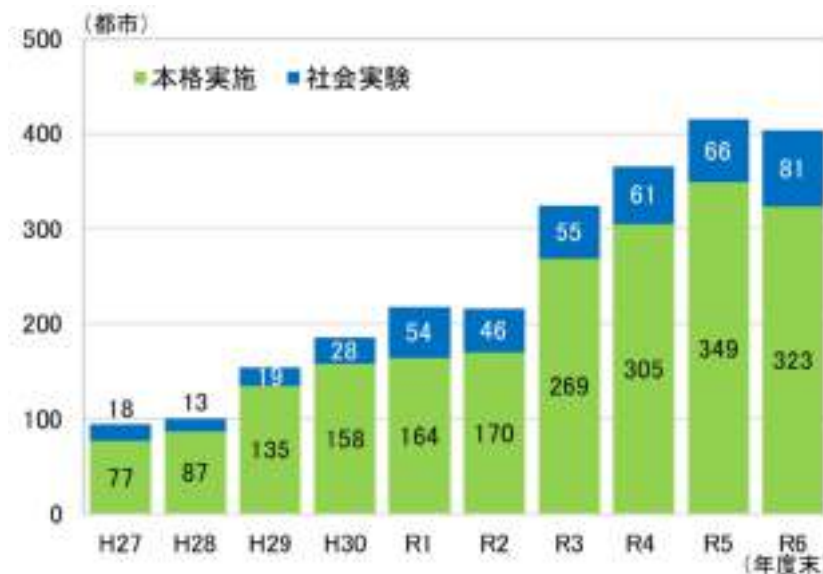


荒川区（町屋駅前）

○シェアサイクルの導入都市

- ・全国323都市で本格導入。

【シェアサイクルの実施都市数の推移】

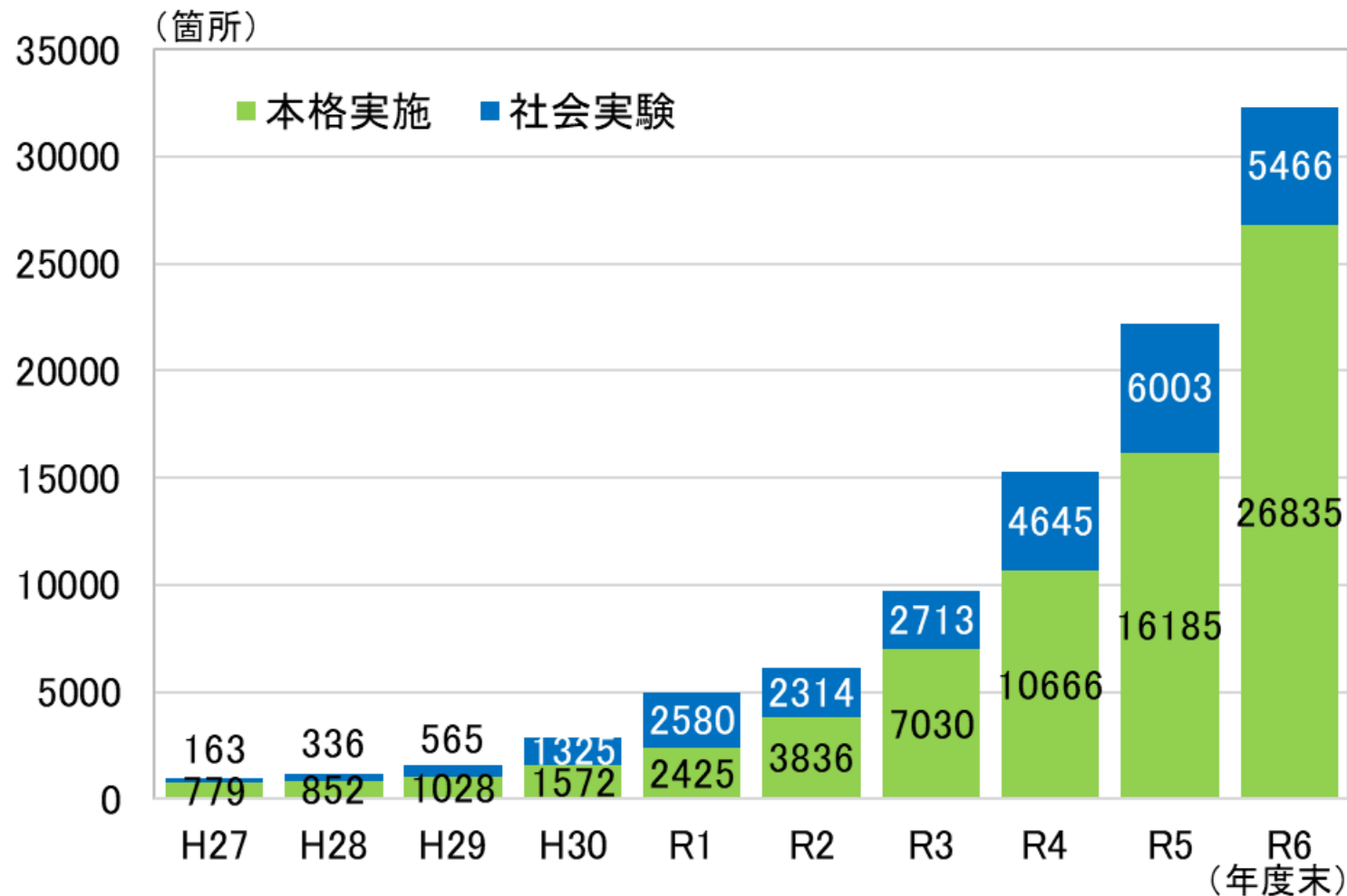


※アンケートに回答のあった都市及び国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

ポート数の推移【確報版】

➤ ポート数は年々増加し、R6年度末時点で全国で30,000箇所を超え、昨年度比で約5割増となっている。

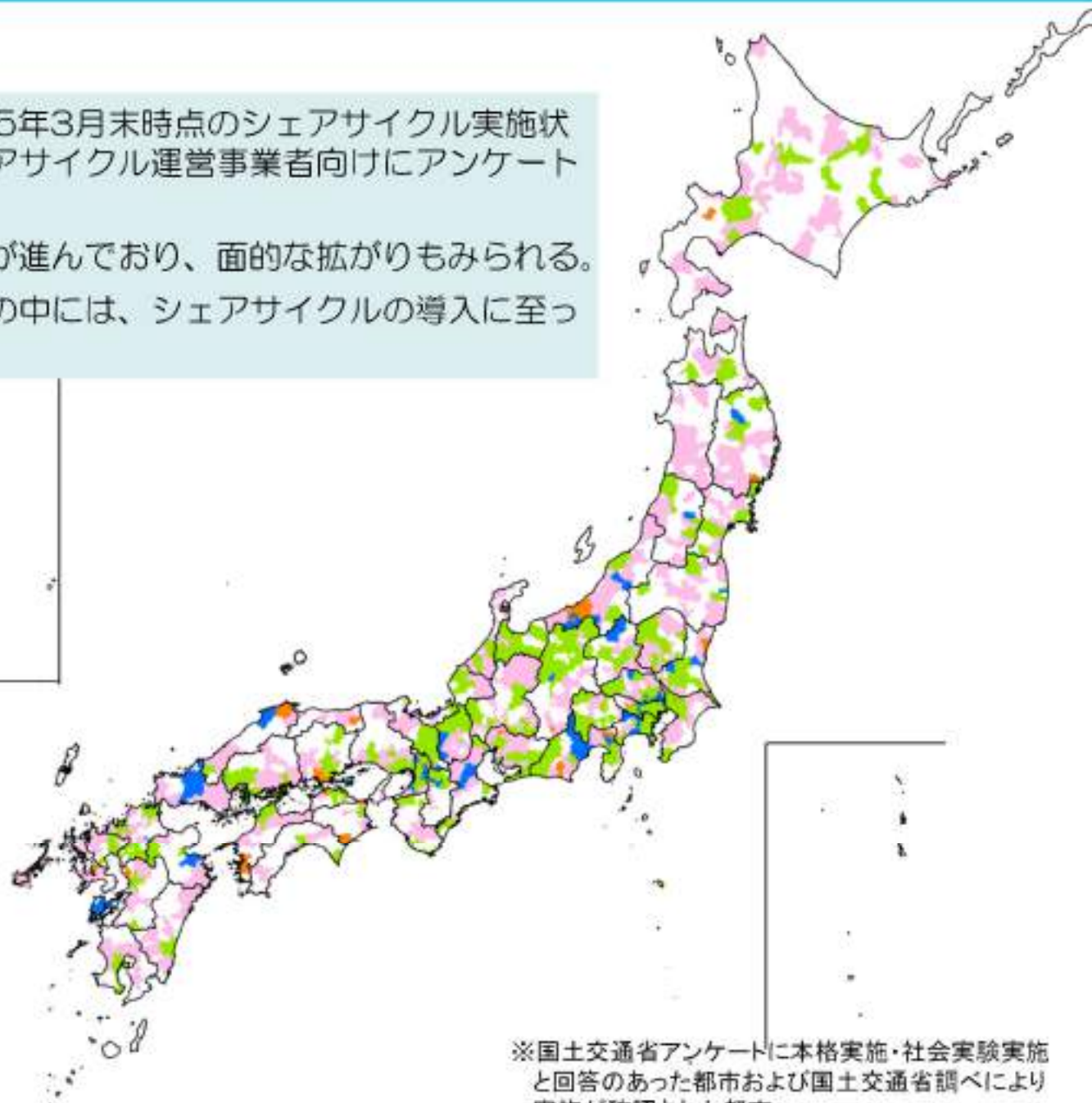
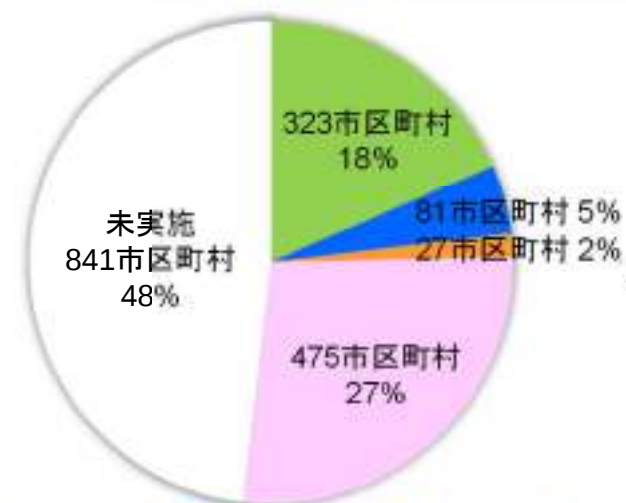
【ポート設置数の推移】



※複数事業行う都市であっても、すべての事業を集計対象としている
 ※国土交通省アンケートに本格実施、社会実験実施と回答のあった都市
 および国土交通省調べにより実施が確認された都市の集計

シェアサイクル実施状況【確報版】

- 国土交通省街路交通施設課が2025年3月末時点のシェアサイクル実施状況を調査するため、自治体とシェアサイクル運営事業者向けにアンケート調査を実施。
- 社会実験を含め多くの地域で導入が進んでおり、面的な拡がりもみられる。
- 一方、人口集中地区を有する地域の中には、シェアサイクルの導入に至っていない都市も一定数存在する。



※国土交通省アンケートに本格実施・社会実験実施と回答のあった都市および国土交通省調べにより実施が確認された都市
※合計には北方領土6自治体を含む

公共交通連携とモビリティハブ

- シェアサイクルや特定小型原付シェアリング等シェアリングモビリティの利用が可能なモビリティ・ハブ機能を有するポートの設置も進んでいる。

埼玉県さいたま市 大宮ぷらっと



大宮駅近くの氷川参道沿いの駐車場を活用し、交通と生活のプラットフォームとして、モビリティハブ(カーシェア、シェアサイクル、シェアスクーター)機能を持った空間を形成している。

愛知県名古屋市 名駅三丁目「sanagi」



リニア名古屋駅上部においてURが進めるまちづくりプロジェクトの一環として、様々なまちづくり活動を行う広場にシェアサイクルポート・シェア電動キックボードのポートを併設し、モビリティハブ機能を持たせている。

- 公共交通との結節点（駅やバスターミナルなど）へのポートの設置が進んでおり、併設する例がみられる

福井県福井市 ふくちゃり
福井鉄道・えちぜん鉄道田原町駅



福井鉄道・えちぜん鉄道の接続駅である田原町駅には、両社の線路に挟まる形でポートを設置駅舎からも容易にアクセスできる

熊本県天草市 Chari-Chari
九州産交バス 天草バスターミナル

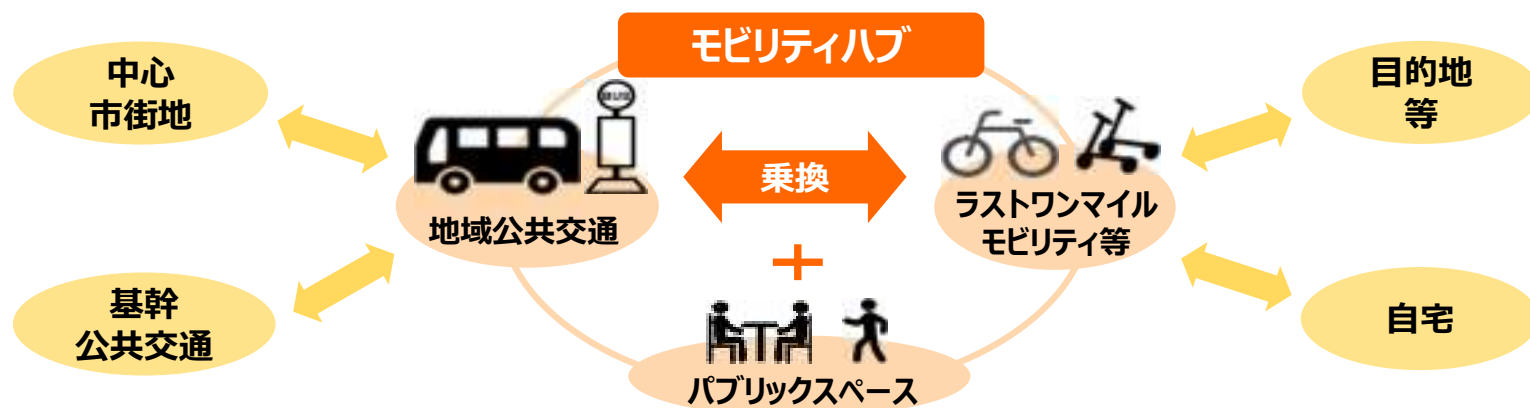


鉄道のない天草における交通拠点であり、熊本市内からの高速バスも発着する天草バスターミナルにポートを設置している。

モビリティハブ

- 都市においては、徒歩や自転車、公共交通や自家用車など、市民の様々なモビリティ・ニーズに対応することが必要であり、かつ、それら相互がスムーズに乗換できる環境が必要
- こうした多様なモビリティに対する小規模な乗換拠点として「モビリティハブ」の重要性が高まっている

地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

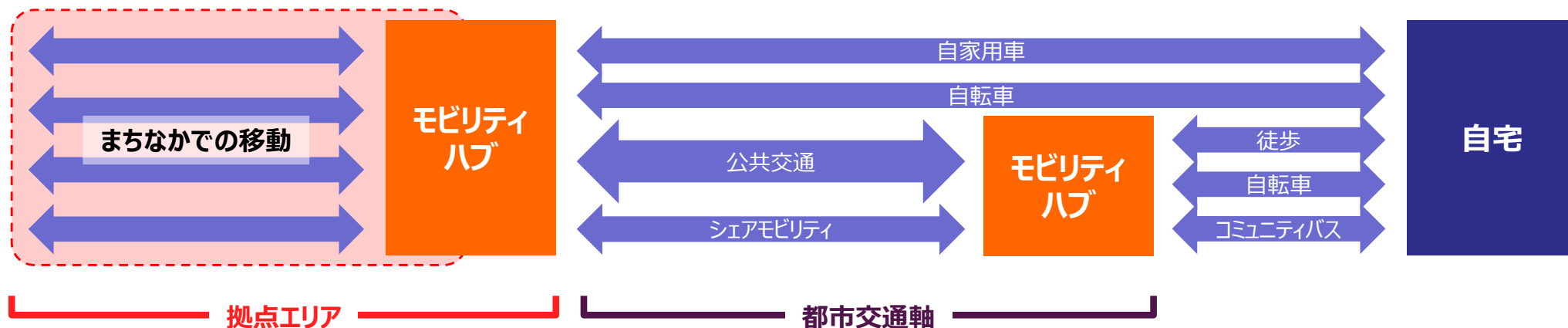


▼モビリティハブの事例



さいたま市大宮ぷらっと

モビリティハブの配置イメージ



(3) まちづくりと公共交通

立地適正化計画作成の手引き(令和5年11月版)より抜粋

- 都市機能誘導区域、居住誘導区域の検討に先立ち、都市全体の観点から、目指すべきまちづくりの方針（ターゲット）を見据えながら、道路網等の都市施設、人口の集積状況、主要な公共交通路線、都市機能施設、公共施設の配置等をもとに、
- ・公共交通施設が集積し、主要な公共交通路線の結節点等として公共交通アクセス性の高く、人口や都市機能施設が集積している『**中心拠点、地域／生活拠点**』
 - ・沿線に相当の人口集積があり、将来も一定水準以上のサービスで運行すると見込まれる公共交通路線であって、各拠点地区をネットワークしている『**基幹的な公共交通軸**』等
- の将来においても持続可能な都市の骨格構造を抽出することが重要です。

主要拠点と基幹的な公共交通軸

中心拠点

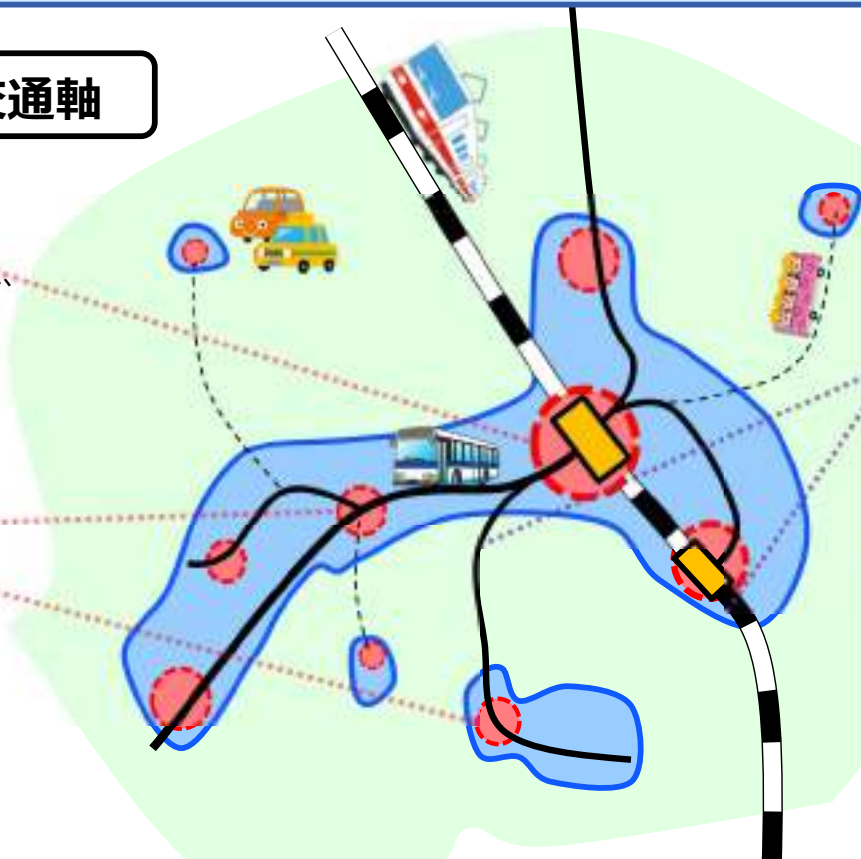
- ・市域各所から公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点

地域／生活拠点

- ・周辺地域から容易にアクセス可能な地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点

基幹的な公共交通軸

- ・中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通路線等



立地適正化計画作成の手引きより抜粋

目指すべき都市の骨格構造の検討～都市の骨格となる公共交通軸の即地的・具体的な位置づけ

- 多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて、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・充実が必要であり、その実効性を高めるため、公共交通ネットワークの確保に係る取組とまちづくりとの一体的な推進がますます求められている。
- 立地適正化計画において、都市の骨格となる公共交通軸について、**路線、駅・停留所の位置、サービスレベル等を即地的・具体的に位置づけ**、これと併せて、**公共交通の確保・充実を支える拠点整備等**に係る取組を一体的かつ具体的に定めることが重要。

記載にあたっての留意事項

- 地域公共交通計画や都市・地域総合交通戦略等を踏まえ、可能な範囲で具体的、即地的に記載

具体的な記載内容（例）

【具体的とは】

①交通モード

⇒鉄道、LRT、基幹バス等について記載

②サービスレベル

⇒駅・停留所や主要目的地等へのアクセス性、所要時間、運行本数等について具体的に記載することが考えられる

【即地的とは】

③路線（ルート）・区間

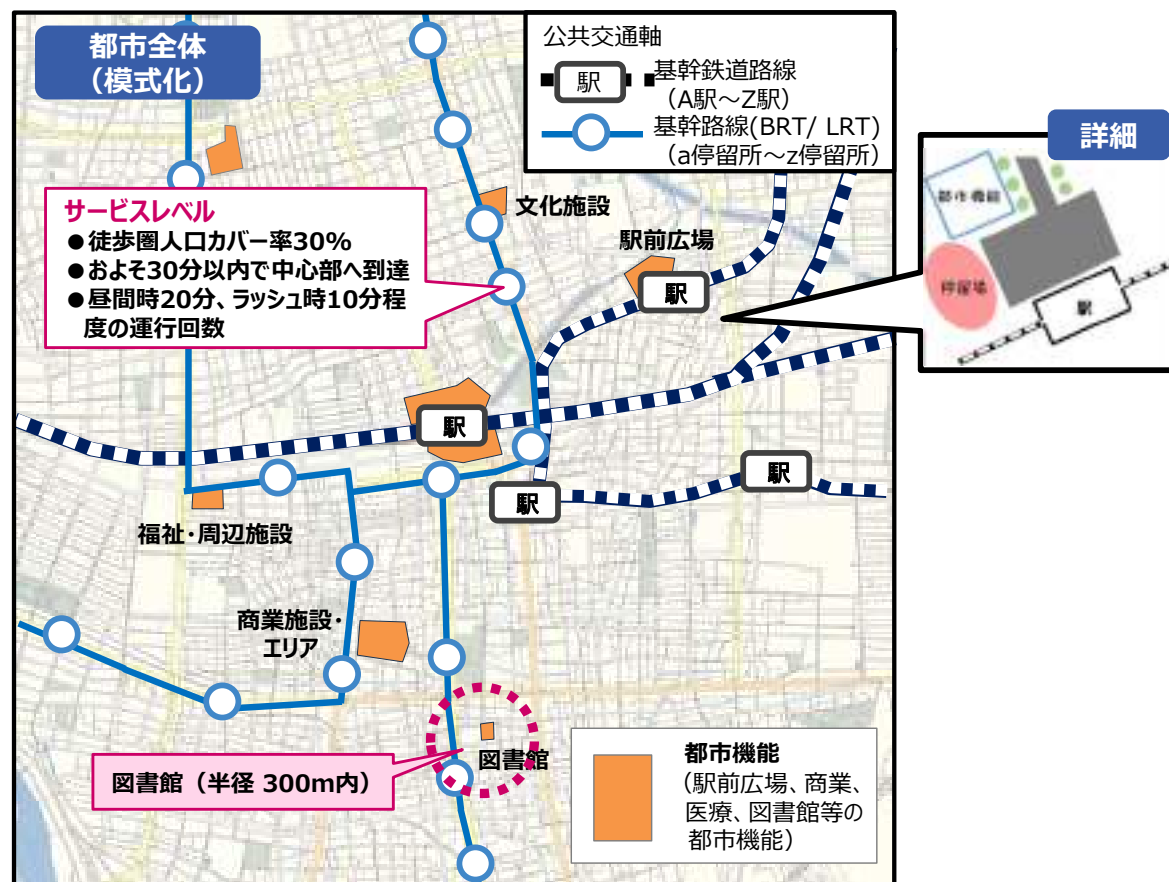
④主要な駅、停留所等

※ポイントでなくても可（例：図書館半径300m）

⑤関連する都市機能等

⇒各々の位置関係がわかるように即地的に記載

※例えば1/2,500程度の縮尺図を下図として使用



2. 都市・地域交通戦略推進事業 -社会資本整備総合交付金・防災・安全交付金・補助金-

目的：人口減少、少子超高齢化への備えが必要となり、また、中心市街地の衰退、都市の維持コストの増大、など都市構造に関する課題認識が高まっている。
拡散型都市構造を見直し、環境負荷低減型のコンパクトシティへの展開を図る。

都市・地域総合交通戦略等に基づき、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、公共的空間や公共交通などからなる都市交通システムの整備をパッケージ施策として総合的に支援する事業

- 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 等
 - ※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、バリアフリー基本構想の重点整備地区で行われるバリアフリー交通施設の整備 等）



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



駐車場



二輪車等駐車場



交通結節点整備



荷捌き駐車場



モビリティハブ整備



シェアモビリティ設備



バリアフリー交通施設



社会実験（自動運転）



交通まちづくり活動の推進

※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) 自動運転の実現に向けた取組

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。



- 自動運転技術が本格的に社会実装される時代を見据え、まちづくりとして目指すべき政策の方向性や取り組むべき施策に関する考え方を令和7年5月にポイント集としてとりまとめた。
- 都市部において4つの都市空間タイプを想定し、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について、自動運転車両の混在期・非混在期の時間軸で提示するとともに、まちづくりの計画へ自動運転の位置付け方を事例と合わせて紹介している。

普及が進む自動運転技術のメリットを最大化する都市政策が重要

自動運転技術は着実に進展。来るべき自動運転社会において、都市空間としての対応が必要。



道路混雑緩和や空間再編等のメリットがある一方、総走行距離の増加や移動に対する抵抗感の低下等といった留意事項も想定される。留意事項を踏まえつつメリットを最大化することが重要。



自動運転が普及しても 望ましい都市像は変わらない

都市政策としてコンパクト・プラス・ネットワークやウォカブルな空間づくりの推進は引き続き重要。自動運転はそれらを実現するツールとなるため、計画的な推進が重要。



自動運転技術活用の対策ポイントを4つの都市空間別に時間軸で提示

4つの都市空間タイプを想定し、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等について、自動運転車両の混在期・非混在期の段階的に提示。（※下図：2街路空間と同様に他の空間も段階的に提示（本編を参照））



まちづくりの計画へ自動運転の位置付け方を提示

望ましい都市像の実現に向けた自動運転技術の活用には、関係者と目指すべき目標を共有し、役割分担を明確にして取り組む必要があるため、自動運転をまちづくりの計画へ位置付けることが重要。



- 自動運転技術の進展は、都市に対して正負両面の側面があると考えられ、移動の概念や都市構造等に影響を及ぼす可能性がある。
- 今後、自動運転技術が進展し、自動運転が普及していくことを見据え、都市における自動運転の活用方策の検討や、適切に対応できる環境づくりの推進が必要である。



- 将来的な自動運転の活用に向け、自動運転技術の都市へ影響可能性の抽出・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、2017(平成29)年度より検討会を設置して議論(今まで17回開催)。
- 実務的な見地から効率的に検討を行うため、検討会の下に、ニュータウン(NT)分科会や基幹的なバス分科会を設置。実証実験等を実施して、ポイント集を作成。
- 2025(令和7)年度は、自動運転社会に対応した都市空間を実現していくために、都市行政として特に重要な取り組みについて検討を行った。

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

- 系久 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 早稲田大学創造理工学部 教授

(2026年4月現在、敬称略50音順 ○:座長)

【参考】国土交通省全体における取組

- 自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応するため、令和8年1月22日、「国土交通省自動運転社会実現本部」を省内に設置（本部長：国土交通大臣）。

国土交通省自動運転社会実現本部

設置日：令和8年1月22日

目的：自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応

本部長：国土交通大臣

本部員：国土交通副大臣（副本部長）、国土交通大臣政務官（副本部長）、ほか関係局長等

事務局：物流・自動車局、道路局

その他：実務検討は、自動運転社会の近未来像検討ワーキンググループ（課長級）により実施

＜構成員＞ 総合政策局、都市局、道路局、物流・自動車局の関係課室



第1回自動運転社会実現本部（1月22日）の様子

自動運転の普及に伴う社会変容への対応

自動運転社会の実現

公共交通では、
L4自動運転が主流

高速道路を走行する長距離トラックでは、
L4自動運転が主流

自家用車では、
L2++自動運転以上が主流

（解決が期待される課題）

- バス、タクシー、公共ライドシェアへの自動運転の実装による「交通空白」の解消
- 都市部におけるロボタクシーの普及による利便性向上
- 自動運転トラック及び自動物流道路の実装による物流効率化
- 道路交通の安全性・円滑性の向上

（想定される社会変容）

- 自動車ユーザーの「所有」から「利用」（サブスク等）への利用形態の変化
- 産業構造の変化
- まちづくり、都市構造への影響
- 道路空間への影響
- 運転手の労働力供給の転移・仕事内容の変化
- 他の交通機関との分担の変化

【参考】国土交通省全体における取組

自動運転の普及に伴う社会変容と今後の課題・方向性について

資料1

自動運転社会における自動運転のメリット

- 誰もが**気軽に利用**することができる
- コネクテッド環境下での**交通流の円滑化**
- 24時間走行、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**

自動運転の普及に伴う社会変容とその対応

【目指すべき姿】

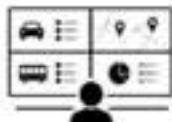
快適で移動しやすい地域の実現



都市部における移動の足の利便性向上



自動車・交通産業の構造転換



自動運転トラックや自動物流道路などの実装による物流効率化



道路交通の安全性・円滑性の向上



【想定される主な社会変容】

- 地域住民の外出機会の拡大や移動負担の軽減による**地域経済の活性化**や**生活の質の向上**
- 公共交通事業者の再生**や地域全体の**交通体系の最適化**
- 地方への誘客の実現や**観光・関係人口の拡大**
- 居住地選択**に対する意識の変化（距離的抵抗感の減少など）

- 自動車ユーザーの「**所有**」から「**利用**」への移行、利用回数の増加
- 多様な運賃メニュー・サービス**による利便性向上（サブスクリプションや需給状況に応じたダイナミックプライシングなど）
- 自動運転の普及に伴う**土地利用・都市施設の変化**

- 旅客運送サービスの成長・参入促進**や新たな**自動運転関連産業**（遠隔監視、配車管理業など）の創出
- 運転手の**労働力供給の転移**や**仕事内容の変化**（福祉や介護などの場面での有人運送の高付加価値化など）
- 単なる「**移動手段**」を超えた**自動運転車両の活用**（車中は「楽しいプライベート」や「滞在・宿泊空間」へ）

- 24時間無人運行**による効率的な幹線輸送インフラの実現（運転者不足の解消や長距離運行の減少、安全性の向上など）
- 多様な物流サービス・モード**による利便性向上（定額課金等の新たな運賃体系、自動物流道路など）
- 地方部での**買物弱者支援**や**食品アクセス確保**（自動配送ロボットを活用した地域物流の補完など）

- 安全で受容される自動運転技術確立・実装
- 道路・クルマ・ヒトが一層の**情報で繋がり、移動を最適化**
- ヒト・モノの**スムーズな移動を実現させるシームレスな空間・環境づくり**等

【今後の主な課題・方向性】

- 旅客の少ない**地方部での自動運転の導入可能性**（地方自治体などの関与により地域公共交通サービスを維持か）
- 運送の役割分担**や**営業エリアに応じた支援**のあり方（幹線はバス・定期路線、支線はタクシー・オンデマンドが主流に）
- 自動運転にも対応したコンパクト・プラス・ネットワーク**等の推進

- 都市部での供給過剰**に伴う**渋滞や都市・道路交通の負荷増大**への対応（空走の増加への対応や車両プールの整備など）
- 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（大量輸送はバスや鉄道が主流となることが望ましい）

- 自動運転の更なる普及に応じた**バス、タクシー、レンタカー等の区分の見直し**
- 公共交通事業者と自動車メーカー等の役割分担**（バス・タクシー事業者が主体となった自動運転旅客サービスのあり方など）
- 利用者と運行事業者をつなぐ**アプリ提供事業者の位置付け**
- 滞在・宿泊などの**利用者の多様なニーズ**への対応

- 自動運転トラックの**更なる輸送効率化・安全性向上**（車両の規格化・標準化、データ連携、路車協調など）
- 有人運送の役割**の変化（長距離輸送からフィーダー輸送へ）や競合しうる鉄道輸送等との関係性の整理
- 物流拠点の立地傾向の変化**への対応
- 自動配送ロボット**の駐停車スペースの配置のあり方

- 路肩空間の高度化**（時間帯・目的別利用、乗降場所のマウントアップなど）
- 道路維持管理の自動化**（自動運転車両による巡回など）
- 車両情報等を活用した道路マネジメント（一般自動運転車のセンサを用いた異常情報・事故分析・交通情報収集など）等

自動運転社会の早期実現に向けた当面の7つの方策について

- 自動運転社会の早期実現に向けて、その**推進・連携体制を強化**するとともに、**自動運転車両の開発・普及の促進**や**社会受容性の向上**、自動運転を支える**道路・都市インフラ側の取組**などを強力に進めていく。

1 L2++車の本格的な普及

- 優良なL2++車の認定制度の創設
- L2++車の開発・普及を促進するための**施策パッケージ**を検討
- **公共交通への早期活用**（公共ライドシェアを含む）



L2++車
（日産・ウェイヴ社（英）のAI搭載車）

2 より安全・円滑な移動に資する道路の実現

- **ITSインフラ（路車協調システム）の基準類を策定**
- 道路空間のあり方を具体化（**ガイドライン策定**）
- **道路と車両のデータ連携**や自動運転車両を活用した**道路維持管理**に向けた実証等を検討



路車協調システム
（交差点センサ）



道路空間の再配分



道路維持管理への
自動運転車導入

3 自動運転を支えるまちづくり

- **人中心の駅前広場の整備**
- **居心地がよく歩きたくなる街なか空間の形成**
- **令和の都市リノベーション全国推進運動**等を通じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進



人中心の駅前広場の整備（イメージ）

4 自動運転の実装による「交通空白」の解消と「観光の足」の確保

- **交通事業のデジタル化・標準化等を加速**し、自動運転等のシステム効果最大化等を実現するため、**地域交通DX（COMmmONS）**を推進
- 交通インフラが脆弱な観光地におけるインバウンドをはじめとする**観光客の移動手段の確保・充実**に向けた**自動運転バス**の導入の促進



バス等のデータに基づく運行管理

5 自動運転の社会受容性の向上

- 自動運転の社会受容性を高めていくため、**体験機会の拡大と信頼の形成**に取り組む
- ・ 地域での継続可能なビジネスモデルの構築に向けた**先行的事業化地域の選定**
- **運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築**に向けた検討



自動運転試乗会の様子

6 自動運転トラックの社会実装の推進

- **自動運転トラックの事業化支援**やビジネスモデルの官民での検討
- 事業者間連携のための**車両の規格化・標準化**や**データ連携**の推進
- 自動運転物流を支える**基幹物流拠点の整備促進**
- **東北道で路車協調**（合流支援、先読み支援等）の実証実験を開始



レベル4自動運転トラックの早期実装の推進

7 多様な輸送モードにおける自動運転の推進

- 道路空間を活用したクリーンな物流システムとして**自動物流道路**を実現
- 空港制限区域内の自動運転車両について、**羽田・成田空港での導入台数の増加**や、**国内空港への導入展開**に向けた検討を推進
- 港湾における**自動化・遠隔操作化荷役機械**の導入促進



自動物流道路のイメージ



空港制限区域内の
自動運転トイングトラクター



コンテナドレージの自動運転

(5) お知らせ

横浜グリーンエキスポ（2027年国際園芸博覧会）概要



位置付け

- ・ **最上位の国際園芸博覧会（A1）**
※ A1は、我が国では1990年の国際花と緑の博覧会（大阪市）以来、37年ぶり
- ・ 国際博覧会条約に基づく**国際博覧会（認定博）**
※ AIPH（国際園芸家協会）承認＋BIE（博覧会国際事務局）認定

テーマ・開催意義・キーワード

- ・ テーマ：「**幸せを創る明日の風景**」
- ・ **地球課題の解決にチャレンジし、自然資本をベースとした新たなグリーン社会の姿を世界に発信**

1都3県で初の万博	主な来場ターゲット 5千万人（会場3時間圏）	公式参加目標 70カ国以上
ポストSDGsの価値発信	16のテーマ型企業出展	全国から360の花緑出展
		1千万株の花緑

正式略称：GREEN×EXPO 2027（グリーンエキスポ ニーゼロニーナ）
開催場所：神奈川県横浜市（旧上瀬谷通信施設の一部）
開催期間：2027年3月19日～9月26日（192日間）
有料来場者数：1,000万人以上
開催者：公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会
（会長：筒井 義信＜経団連会長＞）

事業費

会場建設費：最大**417億円**（国・地方・民間各1/3）
運営費：**536億円**（チケット等の運営収入）

入場券価格

以下に加えて、通期バス、夏バス、夜間券などを用意

大人・1日券 **5,500円**（前売チケット 4,900円）
小人・1日券 **1,500円**（前売チケット 1,400円） ※税込み

会場位置図



近傍4駅よりシャトルバスアクセス（約10～20分）
会場隣接駐車場、パークアンドライド駐車場あり

公式マスコットキャラクター トゥンクトゥンク



「人と地球の自然との新たな関係を育む
コミュニケーター」として機運醸成に活躍

- ・ 宇宙からきた精霊
- ・ 地球がきれいだと花を咲かせて踊ります
- ・ 地球が汚れると元気がなくなります



**季節ごとの圧倒的な花と緑の中で、自然の価値を
見つめ直し、グリーン社会の未来や世界中の食を体験**

詳細はこちらから▶



国土交通省HP
（2027年国際園芸博覧会）
本資料も掲載（ダウンロード可）



2027年国際園芸博覧会
公式ホームページ
<https://expo2027yokohama.or.jp/>

出展イメージ（日本政府苑／主催者展示／Village出展）

■日本政府苑（国土交通省・農林水産省による出展）



甲山の景と調和し、建築

「日本の自然観を再考し、未来へ進む」というコンセプトの下、
・日本に受け継がれてきた自然観や、文化・芸術、里山の風景を表現
・日本で育まれた知恵が環境・社会課題の解決の糸口となることを提示



令和日本の庭

宮内庁所蔵の盆栽の展示

■主催者展示（グリーンエクスポ協会による出展）

テーマ館



「全ての生命はつながっている。植物を中心に」をテーマに、植物たちの知られざる能力と、生命同士の複雑で巧妙なつながりを「映像技術&研究結果」×「アート&エンターテインメント」の掛け算により、感動とともに届けていく。



園芸文化展示



江戸時代に発展した園芸文化を「知り・感じ・未来へとつなぐ」をコンセプトとした施設。江戸の植木屋・花屋敷の再現空間や日本と海外の園芸植物のつながりに関する映像シアター、伝統的園芸植物の生体展示など、日本の園芸文化を楽しみながら体感。

■Village出展（概要公表済のもの）

K Tグループ



必要な時に必要な場所へ「くるまち」が「エネルギー」を運び、
暮らしを支えます。

NTT東日本 株式会社



NTT東日本は「産業・自然・文化」が調和し、幸せがめぐる
“Well-beingな社会”を体験型で表現いたします。

株式会社 大林組



大林グループが目指す「地球・社会・人」の調和した世界観を、
是非体感しに来てください。

東邦レオ 株式会社



ノボの園を「STUDIO」として再生します。循環から生まれる新しい
体験を感じてください。

鹿島建設 株式会社



「（仮称）KAJIMA TREE」。それは自然と人の明日の物語。大
阪・関西万博の大屋根リングの木材※が、先端技術により新たな命
を吹き込まれ、GREEN×EXPOのシンボルとして生まれ変わります。

竹中グループ



脱炭素、資源循環、自然共生を調和させ、地球の恵みを回復・再
生し、創造性豊かに暮らす社会を目指します。

三菱国際園芸博覧会総合委員会



幸せな明日に向けて、「自然と人、社会との共生」の重要性を楽しみ
ながら再確認して。みんなで取り組むきっかけに繋がるような展示を目指
します！

住友林業 株式会社



1691年の創業以来、森や木、植物と歩んできた住友林業ならではの
展示・体験を提供します。

Velo-city（自転車国際会議）

- ECF（ヨーロッパ自転車連盟）主催の自転車国際会議で、1980年から開催
- 自転車に関する交通安全、データ、駐輪環境、シェアサイクル、サイクルトレイン等の情報交換だけでなく、アクティブモビリティ、観光、都市計画、持続可能な都市開発等の自転車以外の政策・推進についても幅広く議論
- 2026年はイタリアのリミニで開催、**2027年5月に愛媛県での開催**が決定（アジアでは台北に続いて2回目）

＜セッション＞



＜ブース出展＞



＜バイクパレード＞



＜レセプション＞

Velo-city2027愛媛 開催概要

- 世界の50を超える国・地域から行政関係者や研究者、専門家が集まり、最新の知見や情報を国際レベルで広め、自転車の利活用等を目指す総合的な会議。
- 2027年の愛媛県開催は、日本では初、アジアでも2016年の台北（台湾）に次ぐ2番目の開催。



【開催概要】

- ✓ **日時** 2027年5月25日(火)～28日(金)[4日間]
- ✓ **主会場** 愛媛県武道館(松山市)
- ✓ **主催** 欧州サイクリスト連盟(ECF : European Cyclists' Federation)
・・・1983年に設立された、ブリュッセル（ベルギー）に本部を置く非営利団体。40か国以上に70以上の加盟組織を有し、交通とレジャーの両面で自転車利用を推進する団体
- ✓ **共催** Velo-city2027Ehime実行委員会
(会長：愛媛県知事 副会長：松山市長、今治市長)
- ✓ **内容** 学術会議、展示会、自転車パレード、テクニカルビジット(視察ツアー)

