

第1回 都市交通施策の再整理に関する検討会

議事概要

日 時：令和8年2月17日(火)10:00~12:00

場 所：中央合同庁舎3号館6階 都市局局議室

※事務局、地方公共団体委員（宇都宮市、岡山市、神戸市、山形市）からそれぞれ資料に基づき説明がなされ、委員はじめ出席者間において、主に以下の意見交換がなされた。

【都市交通軸の強化】

- 都市交通に本気で取り組むことは重要。通勤通学以外の私事におけるトリップ数が増えると良い。テレワークの推進等により通勤・通学トリップが減ることは良いが、それが私事行動に転換されていないことが課題である。行き帰りの2トリップだけではなく、もう1トリップを如何に生み出すかが重要。行動の連鎖をどう起こしていくのかも議論ポイントで、1つの拠点に行って終わりではなく、拠点内、拠点間において如何に連鎖する行動を生むかが重要。
- 様々な自治体等における地域公共交通計画の議論に参加している中では、「徒歩」が抜けてしまっていると感じる。都市交通計画においては徒歩をしっかり扱うことが必要。
- ウォーカブルは重要ではあるが、義務的移動（通勤、通学）に楽しみはそもそもあまりない。ここでは、移動の安全性やスムーズさが重要である。生活維持移動（買物、通院等）、自由裁量移動（娯楽、社会活動）といった移動の目的もある。一口に「ウォーカブル」と言っても、個人がどういう目的でウォーカブルの状態になっているのかは異なるため、そこをかみ砕いて整理することが必要。
- 岡山市は現在でも一般会計の約1%を公共交通関連予算として計上しているが、仮に、一般会計の2%（約40億円増）の予算を交通に回せるとなれば、現在の取組に加え、都市交通軸強化のブレーキ要因である運転手不足や車両老朽化などの課題に対して投資をすることも可能となる。例えばバス車両の導入に補助を拡充すると、その分賃上げ等の労働環境改善に使っていただける。
- 都市交通軸の検討は、コンパクト・プラス・ネットワークの観点で、トップダウンで見た際に、財政的支援や脱炭素、レジリエンス等にもつながる話題である。拠点の論点は、歩いて楽しいまちづくりを目指し、どちらかというボトムアップ的な視点の中で各事業者・関係者が横連携してエリアマネジメントを通して実現していくという建付けで議論してはどうか。

【拠点エリアにおける魅力や快適性の向上】

- 魅力的な駅前広場など、乗り継ぎ空間そのものの居心地が向上することで、そこでの消費行動につながる可能性があるのではないか。
- 組織の自走化にはキーパーソンも重要である。キーパーソンがおらず、行政頼みになって社会実験で終わってしまわないよう、キーパーソンを育てることも行政の役割ではないか。

- 行政の投資は、都市の不動産価値の下支えに重要な役割がある。一方、都心に暮らす人たちが満足するコンテンツが都心エリアにないと娯楽や消費などの活動が郊外に流れてしまう。
- 賑わいのあるまちづくりを進めるうえで、ハードだけでなく地域住民の参加が重要。山形市から、市の社会実験の実施から商店街の自走に至ったとお話があったが、社会実験から地域の方に自走いただくことは、重要ながら非常に難しい。
- 地方では、中心市街地に6千台の駐車場があるが、駐車場が不足しているところもあると聞いている。まちなかで働きたいニーズの受け皿として、暫定的に整備された平面駐車場を法人が取り合っている状況である。まちなかに本来どのくらい駐車場が必要なのかという視点の議論があまりないので、そういった議論も重要ではないか。
- 山形市の事例にある商店街は、組織体制がしっかりしていて、国道側には駐車場の出入口を設けないなどの商店街独自のルールを設けている。また、社会実験を実施した街路はもともと駐車場の出入口がない箇所でもあった。このような観点は、空間的な魅力の向上において重要である。
- ウォークアブル空間の創出には、ミクストユースの実現が重要。魅力あるコンテンツが1つだと、それを見て終わってしまう。
- ウォークアブル施策を回遊性ありきで評価すると、実態を捉え誤る場合がある。別の形で効果を示せると良い。
- 都市の交通軸と土地利用、まちづくりの施策展開の議論を進めていくうえでは、エリアマネジメントにどう交通事業者が参加するかが重要なポイント。まちづくり側からは交通事業者がエリアマネジメントに参加してほしいと思うことは多いが、交通事業とエリアマネジメントは大きく異なる取組なので、まずは、まちなかの取組に交通事業者が入っていただくことが重要ではないか。
- コンテンツやアクティビティとモビリティが一体になった事業については、交通事業者が民間不動産事業にどう参加できるかがポイント。例えば、交通事業者、自治体、銀行といった関係者がファイナンスの面でも連携し、LLP（有限責任事務組合）などを関係者形で作れるかなどを考える必要がある。こういった体制を作ることで、ミクストユース化やエリアマネジメントへの交通事業者への参加は初めて可能になると思っている。今回の検討会の1つの側面として、まちづくりの実際の事業（都市構造）とファイナンス、コミュニティを繋ぐ方策についても議論させていただけると良い。
- 神戸市においても、ウォークアブルな空間づくりとエリアマネジメントの取組はセットだった。エリアマネジメント活動の主体がない場合には、行政が伴走し、元々ある組織や地域の方々が実行員会を作り、エリアマネジメント団体として発展させた。その後、キーパーソンが現れて、商店街などの既存組織もうまくまとまっている。エリアマネジメントの取組には、お金が入ってくる仕組みを構築する必要がある。管理する広場等の収入や大型ビジョン等による広告収入を組み合わせ、徐々に組織の自立化を目指しているところである。
- 生活圏のウォークアブルの取組を進めるには、医療、福祉分野の方々と手を取り合うことも重要。一方で、都市整備サイドと医療、福祉分野はなかなか話がかみ合わないこともある。
- 山形市では、市の2大ビジョンの1つに「健康医療先進都市」を掲げ、市として「SUKSK」のアプリ導入や、健康講座など、医療・福祉分野と連携してウォークアブル施策を推進している。

以上