

これまでのご意見と本日の論点

令和8年3月13日

国土交通省 都市局 街路交通施設課

--- 令和8年 ---

【親会議】 2月17日

- 都市交通をめぐる近年の状況
- 主な論点の提示

WG①：都市交通軸ワーキンググループ
WG②：拠点エリアワーキンググループ

【WG①】 3月6日

- 有識者からの話題提供

【WG②】 2月24日

- 有識者からの話題提供

【WG①】 3月18日 **(本日)**

- 論点整理、検討の方向性

【WG②】 3月13日

- 論点整理、検討の方向性

【親会議】 3月30日

- 方向性の整理（WGの中間報告等）
- 論点整理、検討の方向性

【WG①】 4月～5月

- 中間とりまとめの案
- さらなる検討事項の整理

【WG②】 4月～5月

- 中間とりまとめの案
- さらなる検討事項の整理

【中間とりまとめ】 6月頃

- 中間とりまとめ
- さらなる検討事項の整理

--- 以後、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

第1回都市交通施策の再整理に関する検討会資料より再掲

①都市交通軸の強化

- a. コンパクト・プラス・ネットワークを実現するための、都市交通軸のサービス水準はどの程度で、その実効性を高めるためにはどのような方策が必要か
- b. 土地利用やエリアマネジメント活動など、他のまちづくりに係る施策や取り組みと、都市交通施策はどのような観点で連携を図っていくべきか

②拠点エリアにおける魅力や快適性の向上

- a. 多くの人滞在・回遊すべき「まちなか」において、ウォーカブルな空間はどのような視点で構築されるべきか
- b. 「まちなか」のコンテンツやアクティビティと、ウォーカブルな空間や移動を支えるモビリティが一体的となって提供されるための計画や事業はどのようなべきか

①都市交通軸の強化

- a. 都市交通をどのように持続可能にしていくかという論点が重要。
- b. 業務トリップは減少しているが、それが私事トリップに転換されていないことが課題。トリップ数を増やすため、行き・帰りの2トリップにもう1トリップを如何に増やすかを考えたい。また、0トリップの方に外に出てもらうことも重要であり、そのためにはまた別の施策が必要となる。
- c. 地域公共交通計画の現場での議論では、徒歩が抜けている場合がある。都市交通施策としては、徒歩も含めて検討すべき。ウォーカブル施策の検討では、中身をかみ砕いていく必要がある。
- d. 移動には、大きく「義務」、「生活維持」、「自由裁量」の3つがあり、それぞれの性質が異なる。
- e. サービス水準の向上には、運転手や車両の確保が必要であり、そうしたことへの行政投資も必要。

(サービス水準の向上に関する意見)

- a. 日本の公共交通は需要対応型で整備されてきたため、需要縮小に伴ってサービス水準が低下する「負のスパイラル」に陥りやすい。一方、欧州では交通整備を先行させる需要創出型の考え方により、便数増加等が新たな需要を生む好循環が形成されている。
- b. 公共交通軸については、立地適正化計画等を通じて望ましい軸やサービスレベルを計画上描くことは可能であるが、実現に向けては運営に対する支援措置の充実も必要ではないか。
- c. 高頻度運行を実現するにあたり、地域において誰がその議論を主導するかが重要。現在の日本では、運行は事業者により行われており、行政が権限を持って公共交通の高頻度化等を実現させることが制度上難しい。
- d. 高頻度運行の必要性について、エビデンスに基づく議論が求められる。地方都市では、交通空白解消や赤字路線維持に対する公的負担は理解されやすい一方、既に一定の利用がある公共交通軸をさらに強化することは、市民理解が得にくい傾向もあると考えられる。施策の実施に向けたロジック構築と財源確保は課題である。
- e. 日本では、公共交通が利益をもたらす事業であったため、これまで規制という手段でコントロールしてきたが、現在では人口減少の局面に入り、逆に公共交通に対し支援している状況である。公共交通を公共セクターが担うという前提で成り立ってきた欧米との単純比較は難しいが、今一度財源や行政の関わり方について考える必要がある。
- f. 都市交通軸の議論においては、鉄道の取り扱いも検討するべきではないか。

(空間構成に関する意見)

- a. 自動運転等の次世代交通の展開を踏まえ、階層性・役割のもと多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の形成が必要である。シェアリングモビリティやモビリティハブを備えた「駅まち空間」を形成するなど、「人中心の交通システムの形成」が必要である。
- b. 交通軸に関し、放射 + 環状交通のネットワークも考えるべきではないか。放射と環状交通の結節点は都市におけるサブ拠点になり得る。
- c. 「方向軸」と「路線軸」の混同を整理することも必要。一つの方向軸上に複数の路線軸を設定し、交通モードをすみ分けることも考えられ、必ずしも同じ街路の上であらゆる機能を設ける必要もない。
- d. 人間の日常生活における歩行距離には限度があり、「距離感」「受容される歩行距離」の概念を「軸」の議論に反映すべきではないか。
- e. 中心部の魅力向上に加え、交通結節点そのものの魅力向上も重要であり、マスタープラン等と連動させつつ、交通再編と一体的に進めていくことが望ましいのではないか。
- f. 核・拠点と言いながら機能が分散している例も多い。移動を含めた拠点の中の構造を考えることが必要。

(施策検討の留意点に関する意見)

- a. 環境、エネルギー等の上位の政策目標を踏まえた都市交通政策の位置づけが必要。
- b. 限られた財源を有効活用するためにも、人流だけでなく、物流も含めた包括的な視点で検討を進めていく必要。
- c. 政策検討にあたっては、東京など大都市圏と地方都市の状況が異なることを踏まえ、交通計画のあり方を考える必要がある点に留意すべき。
- d. 新駅や新路線の整備、また、宇都宮や富山のLRT整備のような好事例が、欧米諸国のようなスピード感で全国に展開するにはどうすればよいか、議論が必要ではないか。

【 本日の論点 】

都市交通軸の強化に向け、

- 提示する論点は適切か
- 施策検討の枠組と方向性は適切か