

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。
- ウォーカ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。
- ウォーカ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、ウォーカ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。
- 生活圏のウォーカ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カブル施策を推進している。

以上

第1回 都市交通軸ワーキンググループ

議事概要

日 時：令和8年3月6日(金)16:00~18:00

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（熊本市）、学識者委員（森本座長、姥浦委員、小嶋委員、柴山委員）から資料に基づく説明があり、委員および出席者間で主に以下の意見交換が行われた。

【都市交通軸の強化に関する主な論点】

- 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。新駅設置や新路線整備、LRT化など、従来の枠を一段超えた取組が次のステップとして重要である。
- LRT・軌道は強力な公共交通軸となり得るが、近年は車両価格の高騰やロットの小ささによるスケールメリットの不足など、車両コストが大きな制約となっている。複数都市での導入を見据えたマクロな車両導入や、需要・導入費用の算定など、中長期的な視点に基づく取組を検討する必要があるのではないか。
- 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、実装に向けた議論については行政と事業者を中心として行われているが、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運行頻度等を実現させることが制度上難しい。
- 高いサービスレベルを持つ公共交通の必要性について、エビデンスに基づく議論を進めることも求められる。地方都市では、交通空白の解消や赤字路線の維持に対する公的負担は理解されやすい一方で、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については、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。
- 日本では、高度経済成長期に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、いま一度財源や行政の関わり方について考える必要がある。
- 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。
- 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がある。
- 岡山市の過去30年の利用動向を見ると、バス・路面電車の利用は横ばいまたは減少傾向にある一方、鉄道利用は約22%増加している。増加の要因としては、新駅の設置や新路線の整備が挙げられ、既存駅の利用はほぼ横ばいであることから、駅や新路線の整備が公共交通軸の強化に寄与することが示唆される。
- 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。

- 財源の確保にあたっては、例えば、「公共交通で地方を活性化させ、東京一極集中を是正し、国土強靱化を図る」など公共交通軸強化の重要性を上位の政策課題につなげて整理していくことが重要ではないか。
- 熊本市では、これまでも路線バス事業の赤字補填やお出かけ支援に公的資金を投入していたが、今後は運行本数の増加や運転士の処遇改善も見据えたさらなる投資も視野に入れている。市議会でも公共交通投資に前向きな議論が行われており、新たなマネジメント体制の構築も見据えて具体化していきたい。
- 我が国において、交通が先行して市街地が形成されてきた歴史を踏まえると、公共交通と自動車のあり方は都市構造を決定づける重要な要素である。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。
- ロンドンは 2041 年までに自動車の交通手段分担率を 20%に低下させることを目指しているが、国内の現況を見ると、横浜市は約 20%、川崎市は約 14%、東京 23 区では約 8%程度である。政策検討にあたっては、東京など大都市圏の状況と地方都市の状況が異なることを踏まえながら、交通計画のあり方を同時に考える必要がある点に留意すべきである。

以 上

第2回都市交通軸ワーキンググループ

議事概要

日 時：令和8年3月18日(水)16:00~18:00

場 所：中央合同庁舎3号館6階 都市局局議室

※事務局から資料に基づく説明があり、委員および出席者間で主に以下の意見交換が行われた。

【都市交通軸の実効性の確保に向けた取組について】

- 需要対応型から需要創出型への転換により、負のスパイラルから正のスパイラルに転換することが重要である。
- 人口減少や外出率低下のような外的要因の影響を受けるものや施策のアウトカムとなる公共交通分担率や外出率の維持・向上、にぎわいの創出などは、政策によって直接的にコントロールすることは難しい。一方で、公共交通の運行頻度は、政策的にコントロールし得る領域である。そのため、本検討会では、運行頻度に着眼した議論にフォーカスしてメッセージを出すことが重要ではないか。
- 正のスパイラルを実現するために運行頻度を高めることは重要であるが、そもそも運転士が確保できなければ実現不可能であるため、併せて検討する必要がある。これまでの交通事業は、競争によりサービスを高めるという考え方であったが、今後は競争ではなく、協力・協調していく方向に転換していくべきである。
- 需要対応型から需要創出型への転換における課題として、移動コスト・運賃抵抗や乗り継ぎ抵抗が挙げられる。運賃上限の設定や、モビリティハブ等における乗り継ぎ割引制度、乗り継ぎ拠点での情報提供や交流機能の付加価値創出などの取組が進められているが、正のスパイラルへの転換には時間を要するため、粘り強く取り組んでいくことが重要である。
- 拠点に一定の需要が存在していても、公共交通が貧弱であるために公共交通が利用されないケースは多いと考えられる。公共交通のネットワーク軸を形成し、サービス水準を高めることで、正のスパイラルが動き出す可能性があるのではないか。
- 実際に富山市のように正のスパイラル構築にチャレンジしてきた地域において、そのプロセスに注目し、どのようにスパイラルを動かしてきたのかを示せるとよい。
- 議論の前提として、公共交通は行政がしっかりと支える必要があるものであるという点を、丁寧に説明したほうがよいのではないか。
- 今議論する必要があるのは、静的になりがちな「計画」よりも動的な「戦略」である。運行頻度の多頻度化を実現するためには、運転士の確保なども含め、様々な前提条件をクリアする必要がある、芋づる式に物事を捉えていく視点が重要である。
- 行政は効率性と公益性、交通事業者は収益性を担保すべきという供給者側の論理に陥りがちであるが、本数や利便性、快適性を重視し、行動変容を促すといった需要側の論理も重要である。需要側と供給側の双方を踏まえたメカニズムを考えなければ、絵に描いた餅になってしまうのではないか。市町村や大学研究者が持つエビデンスを拾い上げ、それを根拠としてアジャイル型で進めていくべきである。
- 運賃施策のように、比較的取り組みやすい施策も存在する。運行頻度の向上と同時並行で進められる様々な施策についても検討していく必要があるのではないか。

- 公的介入を通じた運行頻度向上のロジックに関する議論を深めるべきではないか。道路であれば道路法のなかに、国道、県道、市道など、各道路の階層的な位置づけを明確に示す基準があるが、公共交通にはそのような基準がなく、運行頻度を決定する際の判断基準が明確でない。どのように判断基準となる土台を構築するか、また、その土台をいかに民主的な手続きを経て構築していくかが課題である。
- 岡山市では、人口密度が高い地域でも、運行本数が30分に1本未満では利用者が伸びず、30分に1本以上、あるいは15分に1本以上であれば、利用者数が増加するというデータを整理した。これにより、計画に運行本数の水準を書き込むことについて、バス事業者との認識の共有ができた。
- 運行本数の指針を提示した場合、地方自治体がそれに応じられるかどうかにも留意する必要がある。施策の実現には相応の財政負担が生じるため、その負担に見合う効果（社会的便益等）を根拠として提示することは重要であり、そのための指針やマニュアルがあるとよい。
- 供給側だけでなく、需要側の観点からの議論も必要ではないか。利用者が交通に割くことのできる時間や待つことができる時間についても考慮すべきである。

【都市交通軸の形成と連携した施策の展開について】

- 施策には、順番に進めるべきものと並行して進められるべきものがある。例えば、MaaSは、アプリ構築以前に交通ネットワークが充実していることが前提となる。前提条件を踏まえて順序だてて進めなければ、海外の最新施策を導入してもうまくいかない。多様な施策が並んだ際に、順番の考え方を整理することで、現場で何から手を付けるべきかが明確になり、計画も立てやすくなるのではないか。
- ネットワークに加えて土地利用や居住誘導との連携が重要である。施設整備だけでなく、ソフト施策も組み合わせることが求められる。例えば、ドイツ・ドルトムントでは、まちなかにホールを整備し、コンサートチケットを購入すると公共交通チケットが自動的に付与される「お出かけチケット」という取り組みがある。これにより、来訪者が公共交通を利用し、夜は食事等を通じてアクティビティ創出に繋がっている。単に集客施設を整備するだけでなく、アクティビティとどのように繋いでいくかが重要である。
- 立地適正化計画の誘導区域と連動した都市交通軸については、人口密度と運行頻度の関係をより重視し、手厚い支援を行うといった施策も考えられる。
- 時刻表を分かりやすくしたことで利用者が増加した事例は、各地で報告されている。運行頻度を増やさなくても利用を伸ばす方法は存在するため、トータルデザインの観点から、アプリなど、ソフトの取組のほか、バス停の分かりやすさなどの空間づくりにも取り組むべきである。今後デジタル技術が進展していくことを踏まえ、デジタルとリアル空間の融合について議論していくことが望まれる。
- 「交通まちづくり」という考え方は一定程度定着しており、交通を変えることでまちも変わるという認識は広がりつつある。物流も同じで、新たな付加価値が生まれる可能性があるため、人と物を分けずに、新たな付加価値創出の観点から「物流まちづくり」を検討していくことが重要である。
- 現実世界と見まがうほどに精密に将来像をデジタル上で描く技術が整いつつあり、こうした技術を合意形成に活用することは有効であると考えられる。施策の実施により、どのような魅力的なまちなかが実現するのかを示すことで、沿道土地利用との連携（歩行者が多い場所での駐車場出入口規制等）について理解を得る手段としても有効ではないか。

以上

第1回拠点エリアワーキンググループ
議事概要

日時：令和8年2月24日(火) 13:00~15:00
場所：中央合同庁舎3号館6階 都市局議室

※事務局、地方公共団体委員（さいたま市）、学識者委員（大沢座長、藤村委員、三浦委員、吉江委員）から資料に基づく説明があり、委員および出席者間で主に以下の意見交換が行われた。

【拠点エリアにおける魅力や快適性の向上に関する主な論点】

- 大宮駅東口及び西口では、それぞれウォーカブルな空間形成に取り組んでいるところがあるが、東西口を連携する取り組みとしては、「大宮駅グランドセントラルステーション化構想」の検討が進められているところ。
- 大宮駅周辺におけるパブリックスペースの利活用については、まだ空間形成の段階であり、全体として効果の実感には至っていないが、氷川参道歩行者専用化の取り組みでは、沿線にカフェや休憩スポットが増加し、変化が見られつつあり、効果を感じている。また、ウォーカブルな取り組みを進める過程では、沿道の関係者によるまちづくり協議会等がつけられ、将来の空間の使い方を議論しながら整備を進めており、今後の展開を期待している。
- 公共空間の整備や利活用が進むことも重要であるが、それ以上に、沿道の人々のまちづくりに対する関心や理解度が高まったり、沿道の商業施設が増えたりするなどの効果が期待できるとよい。
- 不特定多数の人が用いる徒歩圏周辺において、日常的に利用する生活関連施設の行き来を支える車以外の交通の選択肢や、安心して歩ける空間づくりが重要。
- 生活圏のウォーカブルという観点で、欧州においては、学校を中心にまちが形成されている事例がみられる。一般に、学校の前の空間は、様々な世代が子どもたちのために変えていくべきという思いを持っており、それが住みやすさにつながる。また、学校教員や子どもたちも地域とつながりたいと思っている事も多い。そういった意味では、小学校等の教育施設はまちの拠点として重要。
- 過去の都市計画や設計論を踏まえた議論は、昨今議論されていることと共通する点が多いため、そういったものを改めてレビューする事も重要ではないか。
- サードプレイスの効用として、賑わいの創出にとどまらず、精神的な安寧や人間関係の形成といった側面がある。商店街を中心としたウォーカブルな取組についても、賑わい以外の意義があり得る。石川栄耀の盛り場論はこうした文脈で解釈することもでき、都市計画の歴史的な経緯を踏まえて検討することも重要。
- ウォーカブルな空間を多様なコンテンツやアクティビティが集積する場として捉える場合、公共と民間の空間を含めた「パブリックレルム」という概念は重要と思われる。

以上

第2回 拠点エリアワーキンググループ

議事概要

日 時：令和8年3月13日(金)16:00~18:00

場 所：中央合同庁舎3号館6階 都市局局議室

※学識者委員（大門委員）、事務局から資料に基づく説明があり、委員および出席者間で主に以下の意見交換が行われた。

【拠点エリアにおける魅力や快適性の向上に向けた取組】

- 魅力的な車両やモビリティハブの場合は、移動自体が本源的な需要となるという議論もある。本源的需要とプレイスメイキングの取組は親和性が高く、連携することが望ましい。
- モビリティハブは、利用者の移動を想定して、どういう場所に、どの程度の数を配置し、どのモードが必要かといったことを整理する必要がある。現在、モビリティハブは設置可能な場所に配置されている段階だと認識しており、まずは知見を集める段階である。本検討会においても、モビリティハブのあるべき姿について議論できると良い。
- まちの中心部においては、ウォーカブルな空間整備と郊外部からの自動車のアクセスが両立できるという意味でも、余白を持ったウォーカブル施策が必要ではないか。
- 現状、駐車場の集約については、事例が多くなく、いずれかの地域が先行して好事例を創出できると良い。
- 東京や地方部でフリンジ駐車場の整備が進められているが、荷さばき用の駐車場が附置義務基準を下回っていたり、そもそも荷さばき駐車場をつくるための資金がなかったりする場合もある。
- 拠点性の高いアクセスポイントの機能更新においては、民間駐車場の集約が必要ではないか。また、自動運転の文脈からは、カーブサイドの取り扱いについて考える必要がある。
- プレイス性の高い場所をつくることの効果は、賑わいや滞在時間の増加などに着目されがちであるが、そうした場所があることで次の目的地へ向かいたくなるといった効果も重要である。
- 既往研究では、プレイス性の高い場所やアメニティ、歩道があることにより、主観的に感じる距離が短くなり、気温が高いと主観的に感じる距離が長くなることなどが示唆されている。歩行時に心理的に感じる距離とプレイス性との関係性を整理・レビューして、プレイス性の高い場所があることでそこを歩行する人が増えるということの根拠付けができると良い。
- 近年の猛暑をふまえると、緑化・暑熱対策とセットになったウォーカブル施策の展開が重要ではないか。
- 海外において、ウォーカブルな取組が進んでいるのは、自動車側の行動変容があったことも一因である。既往研究では、ウォーカブルな空間形成が、自動車側の行動変容につながったことが指摘されている。traffic evaporation（蒸発交通）の研究も参照してはどうか。
- 街道筋は、本来歩くことをメインとした空間構成だが、近代以降はクルマの交通が流入している。一方で、こうした場所は、小さい投資でポテンシャルを引き出せる可能性もある。
- ウォーカブルにも「幹・枝・葉」があつていいのでは。幹はメインストリート、枝はそこに

直行するような通り、葉は路地など小さい道のイメージである。

- 表彰という発想は良いのではないか。景観など他の表彰と対象が重なってくるのが想像されるが、類似の賞と比較して差別化を考える中で、ウォーカブルの理念が整理されてくるかもしれない。
- 地方都市でも参照できる議論にするためには、自動車交通もあわせて議論することが必要。その観点では、山形市のパーク&ウォークは重要で、こうした取り組みを広く紹介することも大事ではないか。
- これまで整備してきた拠点が、交通の拠点であっても、街の拠点となっていない場合がある。こうした観点でも、交通事業者と地元が一体となったエリアマネジメントの仕組みづくりは重要。地方鉄道が小さな駅ストックをリノベーションした事例など、スモールスタートでもよいということが分かる事例の周知が有効ではないか。
- 神戸三宮地区の人流分析の結果、まちの中心部における滞在時間が長くなると、他のエリアにもその効果が波及することが分かった。そのような場所に仕掛けをすると滞在時間をさらに長くできるのではないか。また、アリーナにおいて、バスケットボールの試合を行なう場合と著名アーティストのコンサートを行なう場合を比較すると、後者の方がコンサート前後での人々の回遊が多くみられる傾向にあった。コンテンツの違いによっても回遊性に変化があるのではないか。そのようなデータ分析に基づくまちのデザインが重要である。
- 回遊などに関するデータプラットフォームをまちで作り上げて、エリアマネジメントに取り組む方々が参照できるような仕組みがあると良い。各都市で同じ形のデータを取得しておくと思えば評価しやすいと思うので、統一的なデータ取得の手法があると良い。
- 神戸市では、民間事業者等と有識者を含めたデザイン調整会議の中で議論できたことが、合意形成できた要因として大きかった。そのような会議の仕組みや体制作りも重要である。
- 通過交通量が減少しないことには、ウォーカブルな施策を実現することが難しいため、中心部における地区交通戦略を実現するための環状街路など都市計画道路等の決定根拠や整備推進が必要であると感じた。
- 拠点エリアの空間イメージについて、まちなかだけでなく、住宅地等においても空間イメージを示す必要があるのではないか。現代版の居住環境地区やトラフィックセル等を示せると良い。また、地方部では、小さな拠点のような場所を中心とした拠点形成もあり得る。
- 拠点エリアにおいてミクストユースを実現することは、トリップチェーンの発生につながる。一方で、用途地域の土地利用規制との折り合いについては考える必要がある。
- ウォーカブルは目的ではなく手段である。あくまでも人々が外に出て快適に楽しく歩くことの手段の一つとしてウォーカブルがあり、トラフィック・アクセス・滞留等の機能を最大限発揮するのがウォーカブルという手法である。そのため、沿道の土地利用と一体化して考えることが重要である。

以上