

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