

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