

これまでのご意見と本日の論点

令和8年3月30日

国土交通省 都市局 街路交通施設課

【 目次 】

1. 検討会の進め方
2. 都市交通軸の強化に関するご意見
3. 拠点エリアにおける魅力や快適性の向上に関するご意見
4. 本日の論点

1. 検討会の進め方

--- 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

- 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（本日）

- 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

2. 都市交通軸の強化に関するご意見

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。ウォーク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. 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。
- c. 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。
- d. 公共交通の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。
- e. 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。
- f. 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。
- g. 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。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。

(都市交通軸強化における行政の役割)

- a. 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。
- b. 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。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。
- c. 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。
- d. 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。

(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. 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。
- 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。

(都市交通軸の形成と連携した施策の展開)

- 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. 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。
- c. 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。
- d. 「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。
- e. 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。
- f. 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。

3. 拠点エリアにおける魅力や快適性の向上 に関するご意見

②拠点エリアにおける魅力や快適性の向上

- a. 空間活用においては、地域の人に加わってもらうための工夫が必要。また、行政がキーパーソンを応援することも重要ではないか。
- b. 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。一方で、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。
- c. まちなかで働くニーズの受け皿として、地方では駐車場のニーズは高い。まちなかの土地利用を転換する際、まちなかにどれくらい駐車場が必要かという検討も必要。
- d. ウォーカブルな空間に駐車場の出入口を作らないことは、空間的な魅力の向上に重要。
- e. ウォーカブルな空間創出には、ミクストユースの実現が重要。
- f. 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。
- g. 交通事業者が不動産事業やエリアマネジメントへ参加することも重要であり、その体制づくりの型が示せるとよい。交通事業者、銀行、国、市などが連携したまちづくりファンドなどを作るなど、都市構造、ファイナンス構造、社会構造をつなぐ方策についても議論が必要。
- h. 生活圏など身近なエリアのウォーカブルについても重要性が高い。

(地区交通の処理に関する意見)

- a. 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。
- b. 速度抑制やハード整備、運用の工夫による「スローストリート」の実現も重要である。
- c. 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も必要。
- d. 拠点へのアクセスと拠点内移動のあり方について、多様な組み合わせで移動を楽しくする観点からも検討すべき。
- e. 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。
- f. 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。
- g. 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。
- h. 拠点における物流のあり方（人と物の共存）についても考慮すべき。

(滞留・滞在に関する意見)

- a. 拠点における滞留・滞在時間の評価や、滞留空間どうしのネットワークも重要。
- b. 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。
- c. 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。

(拠点形成に関する意見)

- a. プレイ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。
- b. 短期的なイベントによる賑わい創出だけでなく、ミクストユースによる日常的な拠点を創出し、回遊を促すことが望ましい。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。
- c. 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留時間が長くなると、他のエリアにもその効果が波及することや、コンテンツの違いによっても回遊性に変化があることが分かった。
- d. 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。
- e. 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。
- f. 徒歩を中心とする日常生活圏の効率的な都市機能配置も検討すべき。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。
- g. 生活圏のウォークアブルという観点で、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。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く、小学校等の教育施設はまちの拠点として重要。

(多様な主体との連携に関する意見)

- a. 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。
- b. 魅力を作るには業としてのエリアマネジメント体制が必要である。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。
- c. 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、統一的なデータ取得の手法があると良い。

(ウォーカブルの概念整理に関する意見)

- a. 手法の追求だけでなく、そもそもの理念に立ち返る必要。ウォーカブルの論点は、少なくとも近代都市計画の萌芽期から議論されてきた。そういったものを改めてレビューすることも重要ではないか。
- b. 地域の固有性に合ったパブリックスペース・パブリックライフのありかたがある。都市構造・都市交通のレベルから、人が触れる都市の風景のレベルまでの視点があることを考慮すべき。
- c. 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。所有・管理別ではなく、都市生活者が知覚・利用する「公共的領域」の全体を対象として、デザインする枠組みや、公開空地ではない共用空間や半屋外空間の整備に対するインセンティブも必要。
- d. 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。

4. 本日の論点

【 本日の論点 】

都市交通軸の強化及び拠点エリアの魅力や快適性の向上に向け、

- 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
- 中間とりまとめに向けて、特に留意すべきポイントは何か