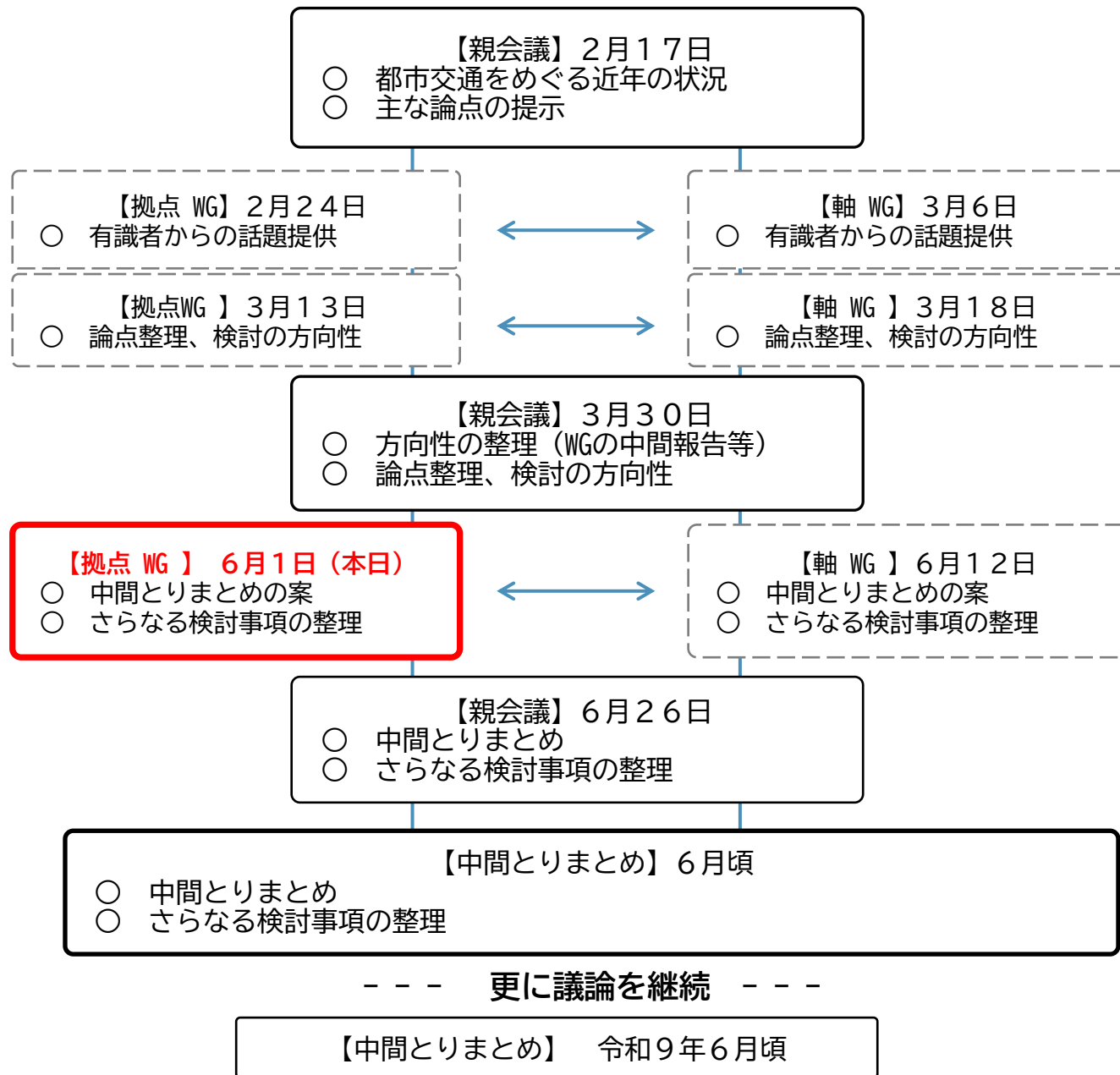


# これまでのご意見と本日の論点

---

令和8年6月1日

国土交通省 都市局 街路交通施設課



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うか

## 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。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。

## 「都市交通軸」と「拠点エリア」の組み合わせ

- a. 「都市交通軸」と「拠点エリア」を両輪で組み合わせ、都市全体のネットワーク構築を打ち出すことが、本検討会の大きな役割の一つである。
- b. 軸と拠点の「組み合わせ」の内容が充実すれば良い。空間的にも施策や組織としても軸と拠点がどのように連動するかを今後具体化していく必要がある。
- c. 立地適正化計画と地域公共交通計画が実体的に連携することが必要ではないか。
- d. 高質な空間形成においては、都市交通軸への土地利用誘導や、拠点エリアのプレイス性向上が特に重要。

## 拠点エリアの魅力向上に向けた取り組み

- a. 文化的体験の後に余韻を楽しむ空間の組み合わせが、プラス1トリップを生む可能性があるのではないか。余韻空間とその他の施設や土地利用の一体性も重要。
- b. 自由裁量的な移動において、その他の場所に立ち寄ることによって滞在時間を伸ばすことも重要。地域のまちづくりとの連携等を通じて、余暇・娯楽によって滞在時間を伸ばす工夫が課題。
- c. 拠点の価値を高める空間の高質化については、行政の施設とともに民間施設の質が向上されることも重要。まちのコンセプトを民間と共有し、適切な投資を促すとともに、整備後の維持管理も必要となる。
- d. 拠点エリアに商業を活性化するための戦略があっても良いのではないか。住居系への用途転換が進む旧市街地などのエリアに対して商業機能や業務機能を誘導する必要があり、その受け皿として駐車場の確保も必要。
- e. ウォーカブル施策とエリアマネジメントの連携も重要。
- f. 地方では、スーパー、集約駐車場と公共交通の接続が重要と言われており、モビリティ・ハブの整備も重要。

## 【 本日の論点 】

拠点エリアにおける魅力や快適性の向上に向け、

- 提示する中間とりまとめの方向性は適切か
- さらなる検討事項について、特に留意すべきポイントは何か