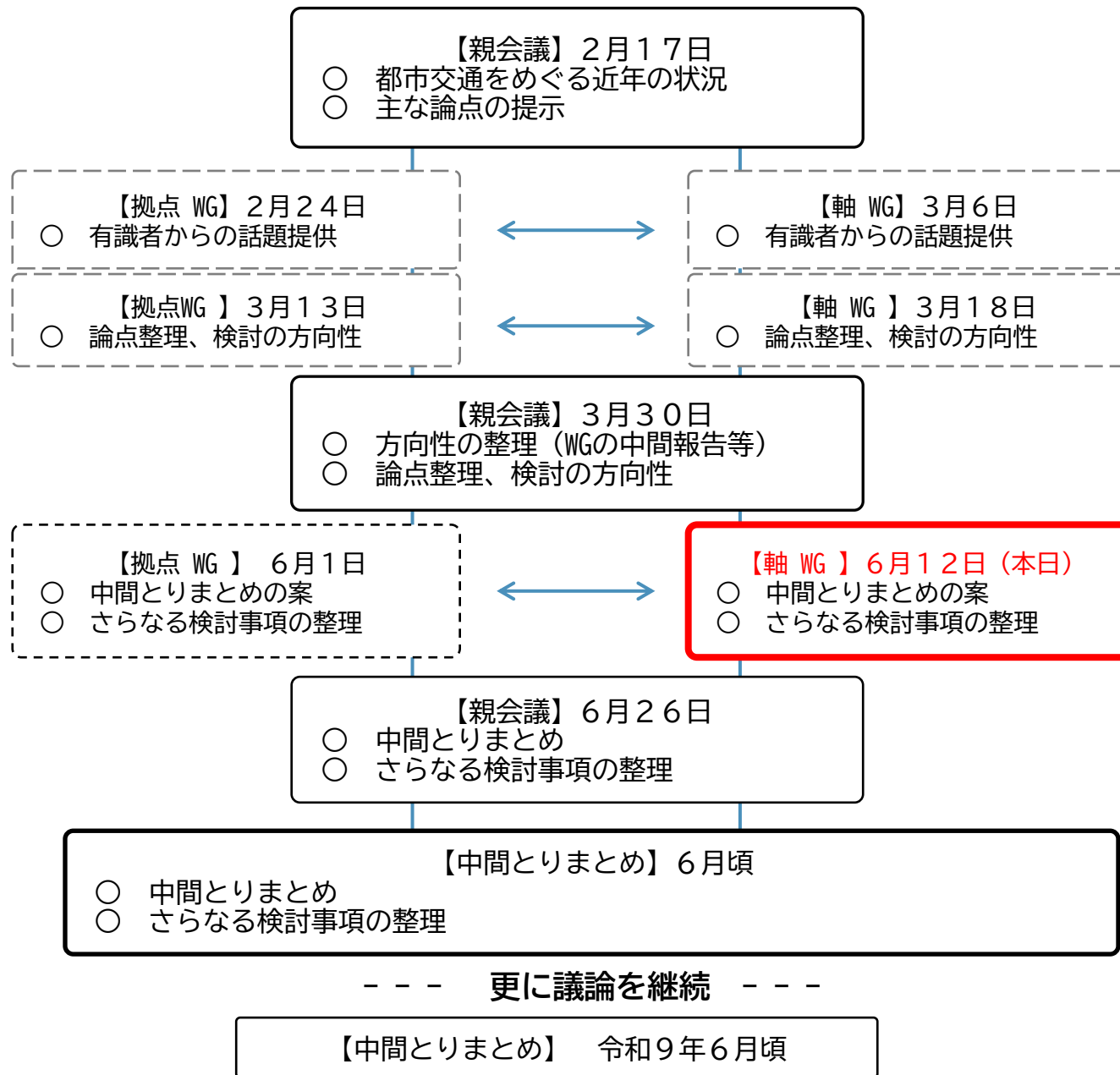


# これまでのご意見と本日の論点

---

令和8年6月12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のようなべきか

## 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。

## (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。

### 「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。都市交通軸を土地利用との一体性を持たせることが必要。
- d. 高質な空間形成において、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。

### 都市交通軸の強化に向けた取り組み

- a. 外出率向上、公共交通利用者数の増加、運行頻度の向上を相互に関連させながら、正のスパイラルを創出することが重要。
- b. ルート・便数・利用しやすい運賃の3要素が重要であり、岡山市では、運賃無料化により利用者が約2倍となり、潜在需要の大きさを確認した。
- c. 需要創出型の取組におけるランニングコストや運転士・車両不足に対する支援があれば、施策の推進につながるのではないかと。
- d. 従来需要対応型からの転換が求められるが、欧州の手法の模倣ではなく、日本に適した手法を検討する必要がある。
- e. ロボットタクシーの普及や自動運転の進展等の今後想定される事象も見据え、公共交通の維持等の課題やその対応策を議論することが重要。

## 【 本日の論点 】

都市交通軸の強化に向け、

- 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