

第3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6月12日(金)16時00分～18時00分
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き説明がなされ、委員はじめ出席者間において、主に以下の意見交換がなされた。

- これまでの議論の焼き直しと見られないためにも、環境、エネルギーなどの上位政策課題に対し、都市交通政策がどのように貢献するかを示す必要がある。また、検討の背景を示す観点から、近年、政策理念と実態の乖離が顕在化している点を強調すべきである。
- 外出率と平均寿命の関係に関するグラフについて、健康であるから外出率が高いという場合もあるため、説明方法には慎重さが求められる。
- 政策の理念と実態の乖離については、その原因について議論を深めるとともに、原因に直接アプローチする解決策を提示する必要があるのではないか。
- 「マチがイエに負ける」はキャッチーだが誤解を招くおそれもある。マチがサイバー空間に置き換わるのではということが根幹的な問題意識であると理解しているが、外出率だけが問題であるわけではないため、問題意識をさらに明確にする必要がある。
- まちづくり計画と連動した都市交通軸という観点では、市域を超える広域的視点も重要である。市町村間や都道府県との連携を一つのポイントとして位置付けてもよいのではないか。
- 仙台市では、震災復興時に公共交通軸へ土地利用を集約した結果、東北本線の輸送密度が約10%増加している。軸と拠点の組合せにおいて、軸の強化による利用増加の事例として紹介できるのではないか。
- 都市交通軸に関して、鉄道に関する議論が十分でない可能性がある。
- 正のスパイラルを示す図については、各項目から環境負荷低減などの外部効果が派生することが分かるよう、図示を工夫するとよい。
- 都市交通軸について、公共交通中心の検討であることは理解できるが、自転車についてももっと注目してもよいのではないか。公共交通利用が過密になった際、分担を下げることに寄与する。
- サービス水準について運行頻度だけでなく、運賃等の多様な要素が含まれることに留意すべき。サービス水準の向上においては、運行頻度に加え、運賃施策やネットワーク性も重要である。ゾーン運賃や定額制など、自由に移動できるネットワーク性に関する記述を充実させるべきである。
- 運賃施策は導入してすぐに効果が表れやすい一方、市民への定着や持続性に課題がある。イベントやウォーカブル施策と組み合わせ、外出の動機づけと一体的に実施することが重要である。
- 需要創出型の公共交通サービス水準の効果に関するエビデンスについては、蓄積するだけでなく、国内自治体間で共有する仕組みの構築が重要である。

- デジタル活用に関しては、データの整備・公開も重要であり、その点にも言及すべきではないか。
- ウォークブルの視点として、地区交通の適正化が重要であるが、その前提として周辺の軸をしっかり構えるという拠点と軸の関連がある。
- 拠点と軸の連携には、密集市街地や再開発地区など多様なパターンが存在する。すべての拠点を一律に扱うことは適切でないため、実態に応じた整理が必要である。
- 今後の検討として、自動運転との連動も重要である。5～10年後のロボット配送の普及やレベル4運行エリアの拡大を見据え、まちづくりの観点からそのあり方を示す必要があるのではないか。

以 上