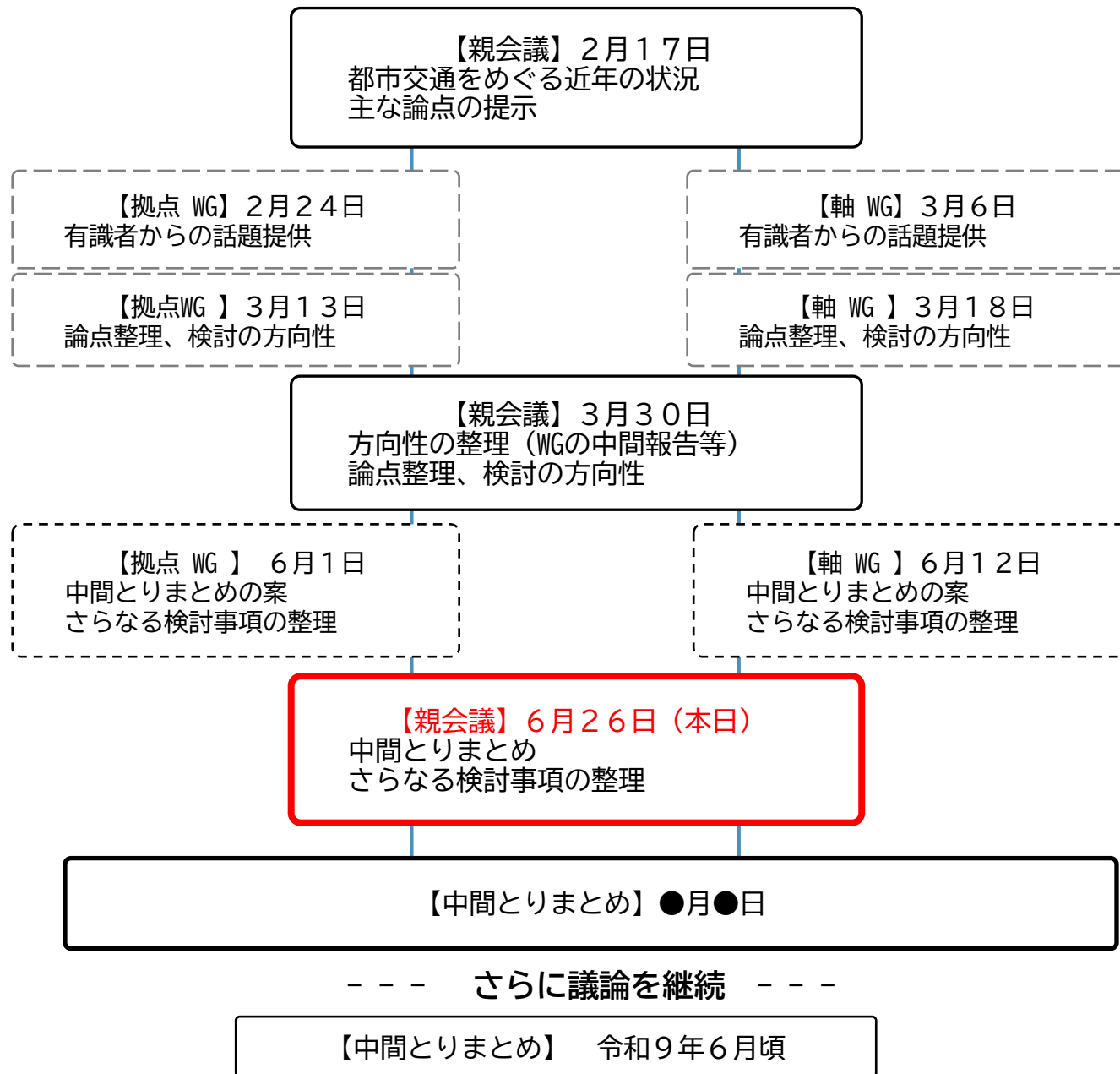


これまでのご意見と本日の論点

令和8年6月26日

国土交通省 都市局 街路交通施設課



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. 多くの人が滞在・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

「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」を両輪で組合せ、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。
- b. 施策、組織、空間的な観点からも軸と拠点がどのように連動するかを具体化する必要がある。
- 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。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。

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める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. ウォーク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。

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・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。
- d. 従来の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。

- a. なぜ外出率に注目するのか、丁寧に説明すべき。外出率の向上によって得られるアウトカムを示す必要がある。
- b. 都市を楽しむ上では義務や生活維持トリップも重要。トリップは明確に区分されるものではなく、相互に重なり合い境界が曖昧になることが、良い都市の条件となる可能性もある。
- c. 人が街から減少することで、都市の創造性の低下や自動車依存の進行、安心感の低下といったデメリットが生じるといった点についても丁寧に記述する必要があるのではないか。
- d. プレイス性の概念は、インフラの機能性の上にアクティビティやコンテンツが積み重なり、その上に意味や愛着が形成されるという三層構造で捉えられる。人々の日常的な関わり方もプレイス性に含まれるのではないか。
- e. コンテンツに集まった人にいかに滞在してもらうかが重要で、「人を集める街」という表現に加え、「過ごす」や「滞在する」といった視点にも着目してはどうか。
- f. お出かけしたくなる都市空間像の検討が必要であり、都市空間の断面構成（車道・歩道・沿道等）を一体的に整備・活用するイメージが具体的に示されるとよい。一方で、類型化しすぎることによるデメリットも考えられる。別途ガイドラインなどで整理することも有効である。
- g. ウォークブルな空間をつくる上で、自転車は重要なキーワードである。
- h. 正のスパイラルの裏付けとして、今後はトリップチェーン等のマイクロデータに基づき、軸と拠点の設計を検討していく必要がある。
- i. とりまとめにあたっては、主な発信先が誰なのかを想定し、伝えるべき内容を整理することが重要である。これまで十分に検討していなかった自治体にも共感を得られるようにすることが求められる。

- a. 環境、エネルギーなどの上位政策課題に対し、都市交通施策がどのように貢献するかを示す必要がある。また、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。
- b. 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。
- c. 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。
- d. 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。
- e. サービス水準については、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。
- f. 運賃施策は導入してすぐに効果が表れやすく需要創造に有効である一方、市民への定着や持続性に現場としては課題がある。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。
- g. 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、国内の自治体間でも共有する仕組みの構築が重要である。
- h. 都市交通軸に関して、鉄道についても意識する必要があるのではないか。
- i. 都市交通軸について、自転車についてももっと注目してもいいのではないか。公共交通利用が過密になった際、負担を下げることに寄与する。
- j. ウォーカブルの視点として、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。
- k. 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ことも考えていくべき。

【 本日の論点 】

- 提示する中間とりまとめの内容は適切か
- さらなる検討事項は適切か