ISSN 0289-0232 Toshi to Kōtsū

JTPA REPORT

都市と交通

通巻141号

巻頭言：コンパクト・プラス・ネットワークを支える都市交通政策
～ 早稲田大学創造理工学部長・研究科長
教授　森本 章倫 …… 1

特　集：これからの都市交通施策の方向性
～「拠点」と「軸」でアチコチお出かけを促進～

1. 総論
・「拠点」と「軸」でアチコチお出かけ
～都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめ～ …… 2

2. 各論
・LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくり …… 5
・官民連携によるネットワークの拡充と利用環境の統合 …… 7
・三宮再整備における魅力的な拠点形成の取組 …… 9
・山形市の「歩くほど幸せになる拠点エリア」の取組みについて …… 11
・2020年代欧州の都市交通政策の動向に見る示唆 …… 13

公益社団法人 日本交通計画協会
編集協力　国土交通省都市局街路交通施設課



ライトラインとアークタウン宇都宮（右下はスケートパーク）（宇都宮市）



JR三ノ宮新駅ビル南側広場空間_将来パース（神戸市）



ウィーン中心部から北東歩行に延びる最重要交通軸のプラーター通り
（Praterstraße）（提供：ウィーン工科大学　上席研究員　柴山 多佳児）



チェコ第二の都市ブルノの旧市街の中心に位置する自由広場
（Náměstí Svobody）（提供：ウィーン工科大学　上席研究員　柴山 多佳児）

巻頭言

コンパクト・プラス・ネットワークを支える都市交通政策



早稲田大学創造理工学部長・研究科長　教授　森本　章倫

人口減少社会におけるコンパクトな拠点形成とネットワークの構築を基本戦略とした「国土のグランドデザイン2050」（2014年）が公表されて久しい。「コンパクト・プラス・ネットワーク」をキーワードとして、「新しい集積」を形成し、国全体の「生産性」を高める国土構造を目指した。また同年に都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法が相次いで改正され、持続可能な都市構造としてコンパクトシティ政策が本格的に始まった。土地利用政策としては「立地適正化計画」、交通政策としての「地域公共交通計画」は車の両輪に例えられ、この両者が相互に連携することで、「コンパクト・プラス・ネットワーク」政策を強力に推し進めることができる。各自治体は地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを進めてきた。

この理念と政策は近年における我が国の都市・交通政策の要として機能し、2023年に香川県で開催されたG7都市大臣会合では広く海外に向けて発信された。コミュニケの中では、「コンパクト・プラス・ネットワークとも呼ばれるこの政策アプローチは、公共サービスや施設、アメニティを中心市街地やその他の主要な交通拠点に誘導することを助け、ひいては地域の公共交通網の利用拡大につながる」と記載された。今後、人口減少社会における都市・交通政策として、世界の都市計画をけん引するリーディングプロジェクトとなることが期待される。

これまで一定の成果を見せてきた一方で、課題も明らかになってきた。特に土地利用政策と交通政策の連携がなかなか上手くいかない事例も散見される。立地適正化計画の取組を行っている市町村は971都市（2026年3月現在）に及ぶが、地域公共交通計画との連携が課題の一つとなっている。土地利用と交通の関係は、よく「鶏と卵」の関係に例えられる。土地利用が変われば交通も変わるし、交通が変われば土地利用も変わる。コンパクトな市街地を形成するには、魅力的な交通体系の構築がその引き金となる。便利な駅近の物件は人気があるし、歩いて楽しい街には住んでみたいと思う。

日本の交通政策の礎を築いた八十島義之助博士は、著書「都市と交通」（1966）の中で、「交通は都市を変える」、「交通は国土を変える」、「交通は生活を変える」と説いている。もう一度、土地利用と交通の原点に立ち戻って、コンパクトな市街地を誘導する交通政策について再考する必要がある。交通弱者のための公共交通整備はもちろん重要であるが、魅力的な都市空間を創造するための交通整備がどこまで出来るかがカギとなる。

夢の国「ディズニーランド」の中には、車も自転車も流入しないし、そのため交通事故も発生しない。園内は完全にウォーカブル空間であり、歩行者を中心に施設が配置されている。多くの人が円滑に訪れられるように公共交通機関が充実しており、駐車場は入り口の外側に用意される。魅力的なコンパクトシティの交通網も類似しているかもしれない。専用走行空間を有する公共交通が高い頻度で運行されており、街中は歩いて楽しい空間が整備される。フリンジパーキングによって車の流入が制限され、トラックの流入は時間や空間で上手に分けられている。

コンパクトとなる拠点エリアでは、多様な交通モードが階層的に整理され、人中心のウォーカブルな交通体系を構築する。拠点エリアに向かうネットワークでは、都市の基幹となる交通軸を構築する。道路渋滞に巻き込まれず、十数分間隔で運行される公共交通が望ましい。東京都内では当たり前の、時刻表を見なくても良い公共交通が理想である。そのためにはこれまでの「需要対応型」の交通政策から「需要創出型」へ発想の転換が必要である。需要が少ないから運行頻度を下げるのでなく、運行頻度を上げて需要自体を作り出すことが肝要である。そのためには沿線開発を含めた土地利用と交通の一体的な戦略が不可欠である。先人たちが100年以上前に始めた「鉄道沿線まちづくり」がヒントとなる。

ICTの普及が交通モードのシェアリングを加速化させ、来年には運転手のいない自動運転タクシーが都内で営業運転を始める。新しい交通モードが次々に誕生するなかで、温故知新の交通政策がこれからの都市交通施策に求められている。

1 総論 「拠点」と「軸」でアチコチお出かけ
～都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめ～

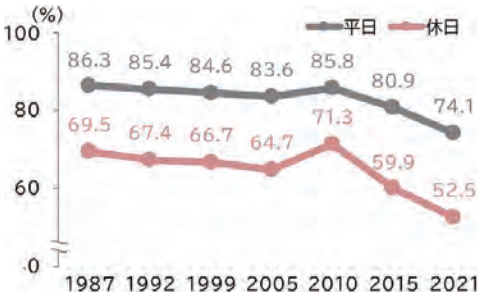
国土交通省　都市局　街路交通施設課　街路交通施設安全対策官　髙濱 康亘

1. お出かけ、してますか？

あなたは、どのくらい「お出かけ」しますか。

自分自身について考えてみると、筆者は街歩きが大好きで、休みの日も家族や友だちと、あるいは一人でも、何かと街をぶらぶらしているなぁと思います。街並みに気を取られて話を聞いていないと妻に咎められた記憶は多数ですが、外に出なかった日というのはあまり思い当たりません。

そういう性格なので、以下のデータは衝撃でした。

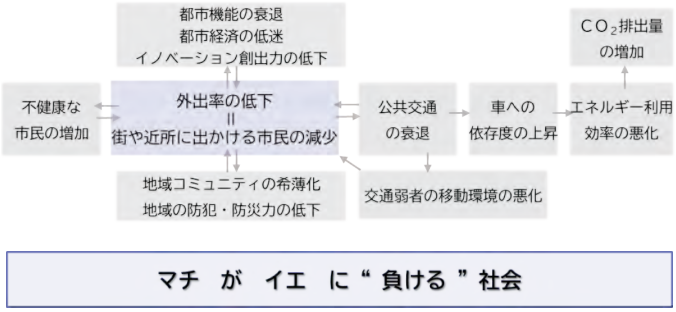


外出率の推移（全国都市交通特性調査：国土交通省都市局）

こちらは、令和3年の全国都市交通特性調査（全国PT（パーソントリップ）調査）ですが、休日の外出率（調査日に1回は家から出た人の割合）は52.5%、つまりおよそ2人に1人が外出していない、ということになっています。確かに、休日は全力で「おうち時間」を楽しむ友だちもいますし、自分自身も通販サイトや動画配信サービス、フードデリバリーやテレワークなどなどの恩恵にあずかることで今の暮らしをなんとか成立させているので、「自宅にいながらして買物も仕事もできる」というのは、生活を飛躍的に便利にしてくれ、暮らしの選択肢が増えたことに他ならないかと思います。

他方で、人々の移動という観点から見ると、少し異なった事情も考えられます。先の全国PT調査によれば、平日の通勤や業務だけでなく、休日の食事や観光といった「都市を楽しむ」と言うべき移動についても減少が顕著であり、都市が都市であるという理由だけでただ人が集まってくる、という社会情勢でもなさそうです。

人々が外出しなくなることは、国民の様々な社会活動に対し、負の影響を及ぼす可能性が考えられます。実際、休日の外出率の低下が大きい都市では、飲食店の減少も大きいといったデータ[1)]もありますし、また、単に経済的損失の可能性があるというだけではなく、巡り巡って都市機能の衰退や、健康、環境、安全・安心、包摂性など、社会の様々な分野で深刻な社会課題を顕在化させる《マチがイエに“負ける”社会》をもたらすおそれもあります。



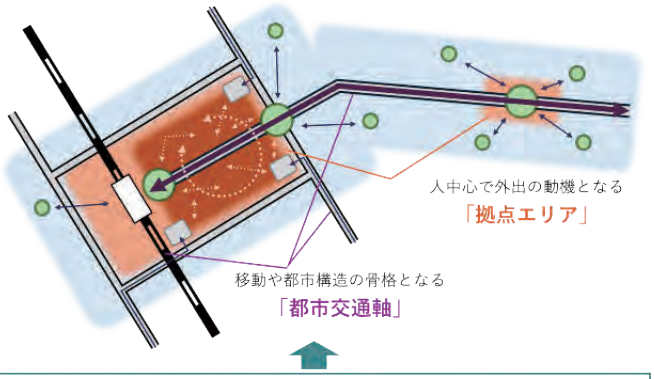
外出率の低下が悪循環を生むイメージ

こうした未来を回避するためには、移動にまつわる交通施策を単体で捉えるのではなく、都市政策との一体性を強化することはもとより、健康、エネルギー、経済など、他の広範な政策にも関連付けながら、総合的かつ包括的な観点から都市交通施策を検討することが必要となります。このような問題意識のもと、令和8年2月に『都市交通施策の再整理に関する検討会』を立ち上げ、6月にかけて「親会議」「拠点エリアWG」「都市交通軸WG」を合わせて9回、集中的に開催し、7月に中間とりまとめを公表しました。本稿では、この『中間とりまとめ』について概説します。

2. 気軽にアチコチお出かけしたくなる・できる街

検討会では、目指す都市の姿として「気軽にアチコチお出かけしたくなる・できる街」を掲げました。

1）全国都市特性調査およびRESAS事業所立地分析より国土交通省都市局において分析



「拠点」と「軸」の密接な連動を生み出す
都市と交通の一体的なプランニング

目指す都市の姿と、「拠点」「軸」「プラン」の関係

こうした都市の姿の実現に向けて、まずは行きたいと思える、人中心で魅力的な『拠点エリア』の形成、また、そこに気軽にアクセスできる『都市交通軸』を中心とした移動の利便性の強化が重要であるとしています。加えて、この「拠点」と「軸」がバラバラではなく、密接に連動することで「お出かけ」を促す施策が実現されることが重要であり、都市と交通の一体的なプランニングが重要であることを指摘しています。

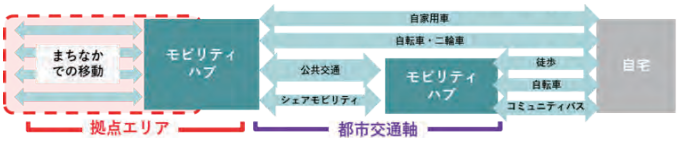
以下、「プラン」「軸」「拠点」それぞれにおける施策の方向性を整理します。

3. まちづくりと一体となった都市交通計画の充実

都市と交通それぞれの計画は、これまでも例えば立地適正化計画と地域公共交通計画を調和させて作成することなど、その連携に対して意識が向けられてきました。しかしながら、立地適正化計画で「軸」に位置付けた路線でも35％ほどが減便・廃止[2]となっていたり、歩行者中心であるべき街路にクルマがどんどん流入していたりする事例をみると、現場では様々な努力がなされていますが、それでも都市施策と交通施策の実効的な連動が一筋縄ではいかないことが理解できます。

ここで「都市交通」ということに想いを馳せてみると、その移動の需要は主として「都市」の側にあるはずであり、この発想においては、都市政策から交通施策へのアプローチが重要に思われます。こうした観点から、検討会においては、立地適正化計画など都市全体に係る包括的な計画において、「拠点」と「軸」の関係を具体的・即地的に明らかにしながら土地利用と都市交通を密接に関連付けるとともに、都市交通に関する計画についても、様々な交通モードを横断的に捉え、環境や健康など都市全体に関わる包括的な目標への寄与を目指していくべき、としました。

また、こうした都市全体での移動のデザインを図りながら、特に「拠点エリア」に関しては、具体的・即地的な地区交通計画[3]が重要となります。人中心で魅力的な空間の創出に向け、具体的に各種交通モードをどのように処理するのかを、都市全体の交通計画と整合しながら適正に定めていくことが求められます。



都市交通の計画体系イメージ
モードの切替（乗換）拠点となる「モビリティハブ」のデザインも重要

4. 都市交通軸の強化

言うまでもなく、全国で公共交通は非常に厳しい状況にあり、また、地方都市では、やはり自家用車が主たる移動手段であるという現実もあります。

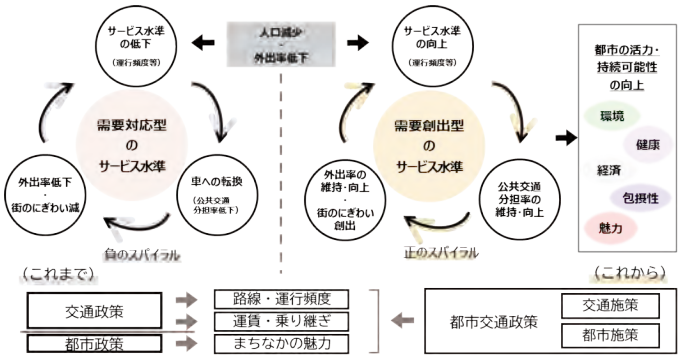
そう認識しながらも、都市交通という枠組みから考えれば、輸送効率や渋滞の抑制、環境負荷の低減、自家用車での移動が困難な人の移動手段の確保などの観点から、都市交通軸は路線バスや鉄道などの公共交通を中心として構成することが望ましいと考えられます。そしてその公共交通の運行頻度などのサービス水準に関しては、需要に対応ないし追随する発想で考えると、人口も外出率も減る中でどんどんジリ貧になっていき、車での移動へと転換し、それがまた外出率の低下を生んで街のにぎわいが失われ、そしてまたジリ貧になっていく…という「負のスパイラル」に陥りやすい構造にあります。

そこで、都市における重要な「軸」については、人口や外出率が減る中でもなんとかサービス水準を維持・向上させ、公共交通での移動を生み出し、外出率の増加、街のにぎわいの創出、そしてサービス水準が向上していく、という需要創出型の発想で「正のスパイラル」を生み出していく、ということが重要となります。この「正のスパイラル」が回り出せば、環境や経済、健康、都市の魅力や包摂性などにも好影響が生まれ、都市の活力・持続可能性の向上につながるのではないかと考えられます。

こうした施策を実現するためには、都市施策と交通施策を別々に実施するのではなく、「都市交通政策」と捉えた一体的な施策を展開していくことが重要であり、サービス水準の向上や、公共交通の需要創造につながる施策を展開

2）令和4年都市局調査
3）本誌138号（令和8年1月）も参照

していくことが必要となります。



公共交通の「負のスパイラル」と「正のスパイラル」

5. 拠点エリアの魅力や快適性の向上

そうは言っても、なんで「お出かけ」しようと人々が思うかというと、やはり行きたい場所（もしくは行く必要、行かなければならない事情）があるからではないでしょうか。そうでなければ、「イエ」で何でもできる素晴らしきこの時代に、「マチ」へ出ることはないと思われるからです。外出は「わざわざ」する。まずこの認識に立つ必要があり、ここに、「マチ」の魅力を高めなければならない理由があると考えます。



人中心の拠点エリアの空間イメージ

検討会では、魅力的な拠点エリアは「人中心の都市空間」として形成されることが重要、と議論がなされました。そのためには、安全で快適であることが前提になるという考え方のもと、様々な交通モードを適正に処理し、居心地の良さとしての「プレイス性」、移動しやすさとしての「回遊性」、拠点エリアへの「アクセス性」を、多様な主体と連携して高めていくための施策を展開することが必要、としました。

加えて、検討会では「ウォーカブル」の理念レベルでの再整理も必要であることについても議論されました。ウォーカブル施策については、制度の創設から6年が経過し、全国で創意工夫に富んだ取り組みが進展していることは大きな成果である一方、施策の浸透に伴って、本来の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」や、面的な「滞在の快適性及び魅力の向上」といった制度趣旨と必ずしも合致しない取組み・事業が一部で存在していることも事実です。

翻って考えてみると、都市全体の戦略や、地区交通のあり方と切り離され、単に「道路を使う」という近視眼的な施策のみに終始してしまうと、施策の効果は限定的となってしまいます。このため、ウォーカブル施策の本来の狙いに立ち返り、都市空間の日常的な魅力向上を実現していくために、道路空間や沿道建物のファサードのみならず、建築物の内部空間をも含め、公共性を有すると認知できる領域「パブリック・レルム」まで視野を広げ、そこでの都市機能や、活動、交流など様々な要素が生み出す魅力を一体として取り扱う空間形成を重視すべき、としました。そしてその十分な効果の発現には、地区交通の適正化が不可欠であることも改めて確認しました。

6.「都市交通」の再考

本検討会での議論を通じ、改めて「都市と交通」は切り離せないものであることを実感します。都市とは、様々な活動が集中する場所であり、それは人やモノの往来が集中することを意味します。だからこそ、都市はいつの時代も人々の移動とともに発展してきたのだと思います。

人々がアチコチ行き交い、時を過ごす魅力的な「マチ」が全国に広がっていくためにも、引き続き、奮闘する各現場へのサポートや、施策の充実に努めてまいります。



概要

本編

2 各論

2-1 LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくり

宇都宮市　都市整備部　交通政策課
NCC推進課

1. はじめに

宇都宮市は、栃木県のほぼ中央、関東平野の北端に位置し、東京から北に約100kmの距離にあり、面積は416.85km²、人口は約51万人の北関東の中核都市です。

図1　NCC将来都市構造のイメージ



2. NCC形成に向けたまちづくり

本市では、平成20（2008）年に、本格的な人口減少や少子・超高齢社会の到来を見据え、目指す都市空間の姿として、「ネットワーク型コンパクトシティ（以下、「NCC」という。）」を全国に先駆けて掲げ、その実現に向けて、「中心部の都市拠点」や「身近な地域拠点」などに様々なまちの機能を集約するコンパクト化と、拠点間などを利便性の高い公共交通等で連携するネットワーク化を一体的に進めることで、各拠点等に日常生活に必要な機能が充足し、市民生活の質や都市としての価値・活力を高めることができる都市空間の形成を目指しています（**図1**）。

さらに、持続可能な都市構造であるNCCを基盤としながら、「地域共生社会」、「地域経済循環社会」、「脱炭素社会」の3つの構成要素が融合し、「人」と「デジタル」を原動力に、子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に暮らすことができ、夢や希望がかなうまち「スーパースマートシティ」の実現を目指しています。

3. 公共交通ネットワークの構築

ネットワーク化の促進に向けては、誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、鉄道やLRT、路線バス、地域内交通などが効果的かつ効率的に連携した階層性のある公共交通ネットワークの構築に加え、交通系ICカード「totra」を活用した「乗継割引制度」や「1日乗車券」等の運賃負担軽減策を順次導入するとともに、市内の小中高生に「totra」を配付するなど利便性向上、利用促進に取り組んでいます。

1）芳賀・宇都宮LRT（以下、「ライトライン」という。）の導入について

都市の骨格となる基幹公共交通について、南北方向の軸としてJR宇都宮線や東武宇都宮線が通っており、現在、東西方向の基軸としてライトラインの整備に取り組んでいます。

ライトラインの整備については、整備効果が早期に発揮される区間から段階的に整備を進めることとし、優先区間整備区間として整備を進めてきたJR宇都宮駅東側（延長14.6km）は、令和5年（2023）年8月に開業を迎えました。

本市の中心市街地を含むJR宇都宮駅西側への延伸については、延長約5kmを整備区間として令和18（2036）年3月の開業を目指し、令和8（2026）年9月に都市計画決定を行い、同年10月には「軌道運送高度化実施計画」について、国から認定を受けたところであり、現在、工事に向けた各種調査・検討などを行っています。

2）バス路線の再編について

ライトラインの導入と合わせて、既存バス路線の再編に取り組んでおり、JR宇都宮駅東側においては、東西方向に運行するライトラインと運行経路が重複する既存のバス路線をライトラインと接続する南北方向に運行するバス路線などに再配置し、駅東側の公共交通の運行本数や公共交通カバー率の向上を図りました。

今後、駅西側においては、ライトラインと重複する大通りを運行するバス路線の約3割程度を幹線バス路線などに

再配置することで、拠点間など市内全域の公共交通サービスの充実を図ることとしており、現在、路線バス事業者とともに検討を進めています。

3）地域内交通の充実について

居住している地域での買い物や通院など日常生活の移動手段として、地域を面的にカバーする地域内交通（乗合タクシー等）の導入を推進しており、地域住民が運営主体となって運行されています。現在、郊外部の全地区と市街地の一部の15地区18路線が運行されており、未導入の市街地部においても導入の検討が進められています。

4. 拠点形成の取組み

本市の成り立ちや都市構造を踏まえてNCC形成を推進するため、立地適正化計画等において、都市全体を見渡した観点から、中心部や駅周辺などの市内11カ所に都市機能誘導区域を定めるとともに、地区市民センター周辺などの7カ所に市街化調整区域の地域拠点を定め、各拠点への医療・福祉、商業などの生活利便施設の整備やマイホーム取得等に対する本市独自の補助制度等を運用し、拠点形成に取り組んでいます。また、都市機能や居住の一層の誘導促進を図るため、拠点内に立地するライトライン停留場や鉄道駅等の多くの人が行き交う移動の結節点の周辺に、コンビニエンスストアなどの住む人等の利便性向上につながる都市活動を支援する施設の誘導にも取り組んでいます。

5. ライトライン沿線のまちづくり

都市全体を見渡したNCCの形成に取り組む中、公共交通の基軸となるLRTの沿線は、NCCの都市構造の強化を図る上で特に重要な場所であるため、多くの人が行き交う交通結節点や停留場周辺などの各エリアの特性に応じた沿線まちづくりに取り組んでいます。

1）JR宇都宮駅東側のまちづくり

JR宇都宮駅東側においては、都市拠点の中核となるJR宇都宮駅東口へ新たな都市拠点として、公共と民間が連携し、交流拠点施設や交流広場、ホテル・商業施設等で構成される複合施設等の整備を行いました。

ライトラインの開業後、沿線の人口の増加や地価上昇などの効果だけでなく、沿線内外どちらも中心市街地への来訪頻度の増加が確認されるなど交通政策と都市政策の連携による様々な効果が発現しているものと推察しています。

また、中心部から東へ約4kmの平石停留場周辺においては、「Park－PFI」を活用した都市公園「アークタウン宇都宮」（約3.6ha）を令和8（2026）年3月に開業し、アーバンスポーツを楽しめるスケートパークや、農産物の直売や飲食など、地域の振興に資する機能等を導入し、多くの方々に利用される都市公園となっております。

2）JR宇都宮駅西側のまちづくり

JR宇都宮駅西側の大通りへのライトライン導入は、人や車の流れを変化させ、都心部の魅力やポテンシャルを大きく向上させることが見込まれるため、「都心部まちづくりプラン」を策定し、大通り沿線において、各エリアの地域資源を生かした「ストーリー性のあるまちづくり」や、「人中心のウォーカブルなまちづくり」などに取り組んでいます。

また、ライトラインが通る大通りを中心に、様々な都市活動や市民生活を支える都市機能の更なる誘導強化を図るため、立地適正化計画に基づく誘導策の充実とともに、都市機能の誘導や壁面後退による歩行空間の確保、緑化・景観形成などのまちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援（優良建築物等整備事業）等の誘導的施策と規制的施策を一体的に講じることで、目指すまちの実現に取り組んでいます。

図2　駅西口地区の将来像（2050年頃）



3）JR宇都宮駅西口周辺地区整備

県都の玄関口にふさわしい風格と魅力や賑わい溢れる空間形成に向け、誰もが安全・安心・快適に移動できる乗り継ぎ利便性の高い駅前広場の整備や、広場周辺の民間街区における多様な都市機能の誘導に取り組むための方針などを取りまとめた「JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」を令和7（2025年）年10月に策定しました（**図2**）。

現在、駅前広場において、ライトライン整備と一体となりながら、施工計画など着工に向けた事業計画の取りまとめを推進するとともに、広場周辺の民間街区においては、商業や居住などの機能を備えた複合ビルが令和8（2026）年8月に竣工するなど、市街地再開発事業を推進しています。

6. おわりに

JR宇都宮駅東側のライトラインが開業したことで、目指す都市の将来像であるNCCの姿が目に見える形となり、沿線の人口増加や地価上昇など効果が発現しています。

今後とも、ライトラインを基軸とした公共交通と一体となったコンパクトなまちづくり「NCC」を一層推進することで、本市が多くの人や企業から選ばれ、50年先、100年先も持続的に発展できるまちづくりを着実に推進していきます。

2-2 官民連携によるネットワークの拡充と利用環境の統合

岡山市　都市整備局　都市・交通部　交通政策課

1. 競争と縮小の30年

岡山市の交通手段分担率は、自動車が60%と政令指定都市で3番目に高く、50年前と比較して倍増し、公共交通は半減しました。この間、8社の民間事業者が運行する路線バスは、路線の重複や運賃競争を繰り返し、直近の約30年間は全体として利用者数を増やすことができず、多くの路線が赤字となり、30分に1本以上の高頻度運行区間は半減、また、全体の運行区間も約3割減少しました。現在も厳しい経営状況となっており、十分な投資ができず、車両の老朽化や運転手不足などの供給力の低下が深刻化しています。

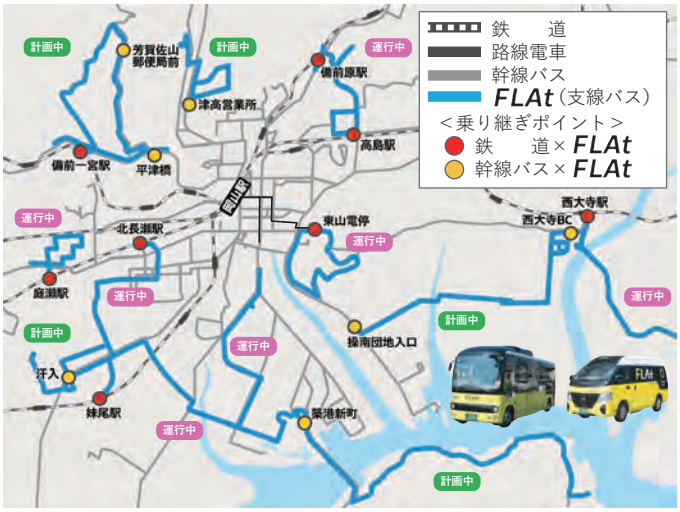
将来にわたって持続的に発展・成長し、暮らしやすい市民生活の確保を図るためには、「コンパクトでネットワーク化されたまちづくり」が重要であるため、その実現に向けて、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供することを目指し、平成30年5月に設置した法定協議会で約6年間の議論を経て、令和6年3月に地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画を策定しました。需要創造型の都市交通施策を実行するためには、供給力（主に運転手と車両）が極めて重要となりますが、現在は深刻に低下した状況となっています。そのため、まずは供給力の強化を図り、市内全ての公共交通ネットワークを維持するための官民連携による様々な取組みを進めています。

2. ネットワークの拡充

路線バスについては、5～10年後に維持が困難な路線・区間を中心に、路線の集約や幹線・支線への分割を行い、生み出された余力を活用した支線の新設・延伸・増便により、郊外部の移動手段の維持・拡充に取り組んでいます。また、事業者が幹線の維持に注力できるよう、支線は公設民営方式による導入と赤字に対する支援により安定的に維持していくこととしています。令和10年度までに10方面で再編し、支線バスを17路線導入する計画であり、交通不便者数は1.7万人減少、乗り換えなしで病院に行けるバス路線沿線人口は約5万人増加する見込みです（**図－1**）。

また、岡山市の公共交通利用の最大シェアを占める鉄道

図－1　支線バス「FLAt」導入計画（10方面17路線）



を中心としたネットワーク化の取組として、中心部では、令和9年3月に岡山駅東口広場に路面電車を乗り入れた上で、みなし上下分離方式による岡山芸術創造劇場「ハレノワ」への延伸・環状化を検討しています。郊外部では、路線バスが接続していない4つの駅に支線バスの乗り入れを進めており、また、公共交通不便地域では、最寄りの駅・バス停に接続させるデマンド型乗合タクシーの導入に取り組んでおり、現在9地区で運行、2地区で導入検討を行っているところであり、市全体で鉄道・バス・路面電車・生活交通によるネットワーク化を推進しています。

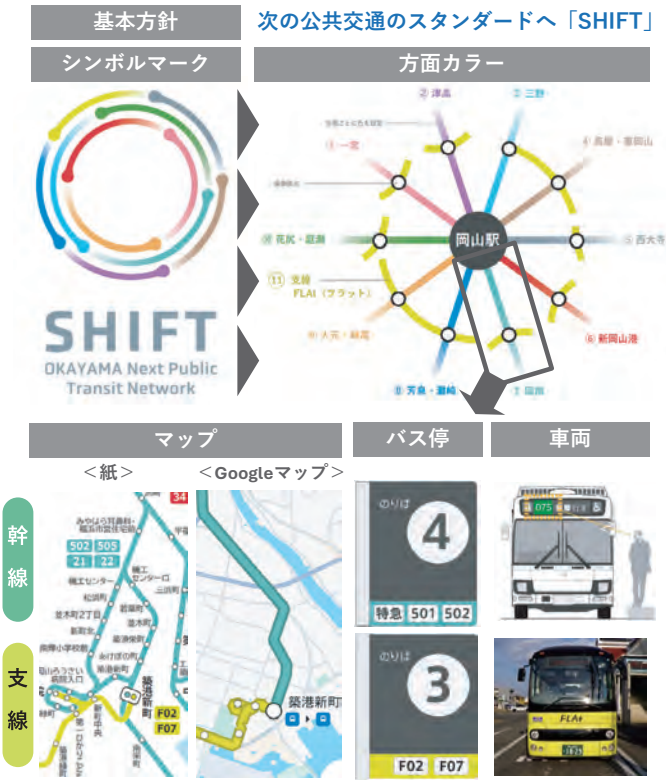
3. 利用環境の統合

ネットワーク化による利用促進効果を最大限発揮するためには、事業者で異なる利用環境の統合が不可欠であり、「情報」と「決済環境」の統合に取り組んでいます。

「情報」の統合については、トータルデザインの考え方を取り入れ、4社が運行する支線バスでは、WEB投票で選ばれた愛称（FLAt）とキーカラー（シャインイエロー）を用いて車両やバス停、時刻表等を統一デザインで展開しています。また、事業者ごとに路線が色分けされた公共交通マップについては、岡山駅を中心とする10方面それぞれにキーカラー、また各路線に路線番号を付与し、それらを整備した乗り継ぎ空間の乗り場サインや時刻表、車両方

向幕、Googleマップ経路検索等に展開する方針としています。さらに、各社のGTFSデータを統合するシステムを構築し、岡山駅や乗り継ぎ空間に設置したデジタルサイネージで遅れ状況等の運行情報を提供しています（**図－2**）。

図－２　トータルデザイン（バス路線の見える化）



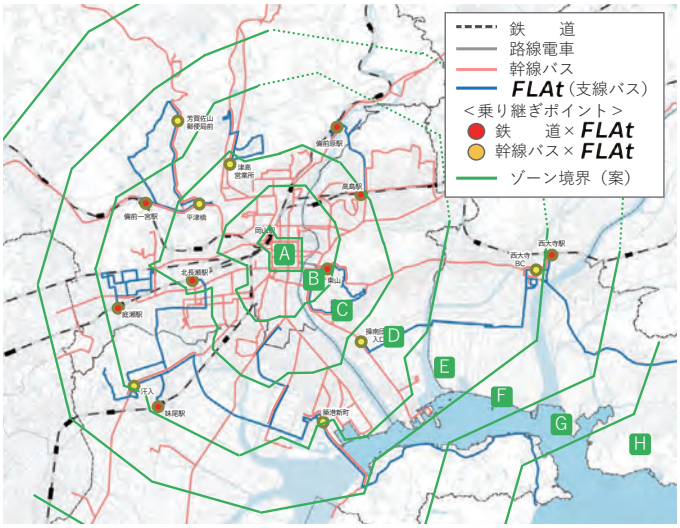
「決済環境」については、路線バス・路面電車の定期券としてICカード「Hareca」を各社が発券しており、鉄道とバスを定期利用する場合は「ICOCA」との2枚持ち、2社のバス路線を乗り継ぐ場合は各社のHarecaが必要となります。また、全国共通ICカードに未対応の事業者もあり、トータルデザインで展開する支線バスも決済環境が統一されていません。このため、賛同事業者5社で、路線バス・路面電車の決済環境を全国共通ICカードに統一、また、定期券は鉄道と同様にWEB購入可能なICOCAに統一する方針でシステム設計や機器調達等の検討を進めており、令和9年10月からの実装に向けて、岡山市も事業者間の調整や費用面で支援を行うこととしています。

4. 需要創造型の運賃施策の検討

岡山市では、路線バス・路面電車の運賃無料DAYを令和3年から計17回実施しており、当日の利用者数は約2倍に増加し、当日の運賃相当額を超える消費喚起効果を確認しています。今後、この潜在需要を掘り起こし、まちの賑わい創出や経済の活性化につなげていく必要があります。

既存のネットワークを活かした需要創造型の運賃施策として、来年10月に予定している決済環境の統合にあわせて、路線バス・路面電車の新しい運賃体系を検討しています。具体的には、岡山駅を中心とする同心円状のゾーン制に変えるとともに、定期券を区間式から金額式にすることで、ゾーン内乗り放題とし、従来の通勤・通学だけでなく、習い事、通院、休日の外出など様々なシーンで公共交通を利用してもらう形態に変える方針です（**図－3**）。

図－３　運賃設定のゾーン境界案（事業者提案）



5. 需要創造型の都市交通軸形成に向けて

利便性の高い公共交通には、「①ネットワークの充実」、「②利用しやすい運賃」、「③高頻度運行」が不可欠であり、①②は前述のとおりであり、③については、「沿線人口密度が高くても、30分に1本以上の運行頻度がなければ利用が少ない」という分析結果に基づき、都心と拠点をつなぐ幹線区間の「確保すべきサービス水準」を「最低30分に1本（目標は15分に1本）」とし、これを立地適正化計画の居住誘導区域の条件にも設定し、都市計画との両輪で確保していくこととしています。しかしながら、目標達成に向けては、これらの施策だけでは不十分であると考えています。

来年度に最終年を迎える都市交通戦略では、11の重要施策のうち、運行頻度を直接引き上げる施策（JR桃太郎線のLRT化）と、まちづくりと地区交通施策の一体的推進（駐車場の再編やトラフィックゾーン構築）が実現できていません。検討会の中間とりまとめで打ち出された「気軽にアチコチお出かけしたくなる・できる街」の実現に向けて、新たな都市交通戦略では、「高頻度運行による公共交通軸」と「人中心の魅力ある都市空間」の「一体的形成」について、議論を深めていく必要があると考えています。

2-3 三宮再整備における魅力的な拠点形成の取組

神戸市都市局都心再整備本部　局長（事業推進担当）　津島 秀郎

1. はじめに

神戸市は、1995年に阪神・淡路大震災で甚大な被害を受け、復旧・復興事業に注力してきたため、三宮駅周辺の再整備は長い間手つかずの状態が続きました。行財政改革や投資抑制等により財政的な見通しが立ち、ようやく新たなステージに向けた議論が始められるようになったことから、市民や事業者、有識者などとともに多くの議論を積み重ね、2015年に「神戸の都心の未来の姿［将来ビジョン］」「三宮周辺地区の『再整備基本構想』」をとりまとめ、ここから都心･三宮再整備が本格的にスタートすることとなりました。

2. 三宮再整備の全体像

三宮駅周辺は、6つの鉄道駅とバス乗降場が立地する市内最大のターミナルですが、「広場など人のための空間が少ない」「駅から周辺のまちへのつながりが弱い」等の課題があるため、「えき」と周辺の「まち」を一体的につなぎ、交通拠点としての機能や回遊性を高める「えき≈まち空間」の整備を進めています。海と山に囲まれ、駅とまちが近いという立地条件を活かし、駅をでた瞬間に訪れた人々が自然とまちへ誘われる「美しき港町・神戸の玄関口」をコンセプトとして掲げ、「歩いて楽しい人が主役の居心地のよいまち」の創出をめざしています。

神戸の都心には、三宮のほかにも旧居留地や元町、ウォーターフロントなど、モザイク状に神戸らしい魅力的な複数のエリアがあります。官民が連携し、それぞれのエリアの更なる魅力向上を図るとともに、都心内の回遊性を向上させる施策に取り組み、駅周辺だけではなく都心全体の活性化を図っています。

また、官民連携による神戸の玄関口にふさわしい魅力的な空間を創出するために、2022年に「景観デザインコード」を策定しました。これに基づき、行政や事業者等が空間のあり方を共有し、沿道建築物がまちにひらき、公共空間と一体となったにぎわいを創出するなど、総合的なデザイン調整を進めています。

現在、これらの方針のもと様々な事業を推進しています。

①サンキタ通り・サンキタ広場

三宮駅の北側のエリアでは、神戸三宮阪急ビルや阪急高架下のリニューアルに合わせ、サンキタ通り・サンキタ広場の再整備を行い、2021年度に完成しました。多くの歩行者と車両が混在していたサンキタ通りは、終日車両通行禁止（貨物車除く）にするとともに、「ほこみち制度」も活用することで、沿道のにぎわいが道路に滲み出す空間にしました。また、エリアマネジメント組織を立ち上げ、ハード面だけではなくソフト面からも賑わいの創出に取り組んでいます。この結果、整備後は、歩行者交通量が増加し、若者や女性の割合が増えるなどの人流の変化が見られました。

②新たな中・長距離バスターミナルの整備

三宮駅周辺に分散する中・長距離バスの乗降場を集約する西日本最大級のバスターミナルが、Ⅰ期・Ⅱ期と段階的に整備されています。先行するⅠ期事業は、文化ホール、図書館、オフィス、ホテル等の機能とともに雲井通5丁目再開発ビル内に整備される計画であり、2027年12月のビル工事完成をめざしています。

③三宮デッキの整備

雲井通5丁目の再開発ビルやJR西日本が現在工事中の（仮称）JR三ノ宮新駅ビルをつなぐ歩行者デッキの整備を進めています。JR三ノ宮新駅ビル内の公共通路とも一体となり、乗換動線の強化やバリアフリー化、バスと歩行者の動線の分離、えきとまちの回遊性の向上などを図ります。隣接するビルの工事にあわせて2027年度以降順次完成予定です。

④税関線の再整備

三宮駅からウォーターフロントエリアを結ぶ南北の幹線道路「税関線」についても再整備を行っています。車線数を6車線から4車線に再編し、生み出された空間において、自転車走行空間や滞留空間、緑化空間を整備することで、歩行者の回遊性の向上を図ります。

このほかにも、市役所本庁舎2号館の再整備や、東遊園地の再整備、連接バス等の回遊手段の充実など、各種事業を推進しています。

図－１　三宮再整備の概要



3. 三宮クロススクエアについて

三宮再整備の主要事業のひとつが、「三宮クロススクエア」です。三宮駅前に人と公共交通優先の道路空間を段階的に整備することを目指すもので、現在、JR新駅ビルの南側の中央幹線について、最大10車線あった車道を6車線まで減らし、生み出した空間を広場空間等として新駅ビルと一体的に整備しています。

この実現にあたり課題となってくるのが自動車交通のマネジメントです。警察との協議の結果、まずは整備後の6車線を再現した社会実験を行い、交通流への影響を確認することとなり、2019年に社会実験を実施したところ、夕方のピーク時間に西行きの交通渋滞が発生することがわかりました。

この対策として、ここを通過する自動車交通の約半数が都心部に用事のない通過交通であったことから、三宮の東側に位置し、中央幹線と外周道路である浜手幹線とが交わる春日野交差点の改良等を行い、外周道路に自動車交通を誘導する施策を実施しました。

その後、JR三ノ宮新駅ビルや歩行者デッキの工事に必要となる規制のため、2023年から中央幹線を6車線の形状で交通規制していますが、前述の対応の成果もあり、現在も大きな交通の混乱は起きていません。

図－２　中央幹線の車線数減に向けた自動車交通マネジメント



今後、車線減少により生み出された空間において、広場空間や自転車走行空間等の整備を行っていきます。この広場空間では、緑を多く配置しゆったりと居心地よく過ごせる憩いの空間、ステージや店舗等のイベントに活用できる賑わい空間を備え、JR三ノ宮新駅ビルと一体となった神戸の玄関口にふさわしい魅力的な空間を創出する予定となっており、JR三ノ宮新駅ビルの開業予定である令和11年度を目標に事業を推進しています。

図－３　三宮クロススクエア（JR三ノ宮新駅ビル南側 広場空間）空間イメージ



4. おわりに

神戸市は、三宮再整備にあたって魅力的な拠点形成を目指し、人中心の空間づくりに取り組んでいることもあり、このたび「都市交通施策の再整理に関する検討会」の親会議と拠点エリアWGに委員として参加しました。

検討会では、「マチがイエに負ける社会」という衝撃的なフレーズのもと、様々な観点から議論がなされました。拠点エリアをさらに魅力的な場所にしていくためには、人流データ分析などのデータをまちで共有し、「お出かけのまちのデザイン」を進めることが重要であること、拠点エリアと都市交通軸の一体的なプランニングが重要であり、特に拠点エリアは一か所のみではなく複数をバランスよく発展させ、街の顔となる駅周辺の再整備とそれらをつなぐ都市交通軸の需要創出に取り組むことが重要であることを感じました。

また、拠点エリアの魅力を高め、さらに新たな都市交通を導入するためには、自動車交通を適正に処理することが不可欠であることを再認識しました。

検討会では、委員のみなさまとの議論で様々な気付きをいただきました。委員として参加させていただいたこと、また、事務局の皆様のご尽力に心より感謝申し上げます。

2-4 山形市の「歩くほど幸せになる拠点エリア」の取組みについて

山形市　まちづくり政策部　佐藤 秀弘

1. はじめに ～山形市が目指す未来の都市像～

山形市は、山形盆地の東南部に位置する市域の約65％を丘陵地帯が占める面積381.58平方キロメートルの内陸都市で、最上川水系の馬見ケ崎川が形成した扇状地に市街地が広がり、肥沃な田園地帯と近接・共存する、自然豊かな美しいまちです。また、他都市にはない豊富な健康医療資源と文化芸術資源を有しています。

健康医療分野では、全国に数少ない大学医学部・医科大学の一つ、山形大学医学部や、北海道・東北で唯一の重粒子線がん治療施設を有するほか、人口あたりの病院・診療所数が多いこと、安全でおいしい食、温泉、豊かな自然など、健康を支える多様な資源があります。

文化芸術分野では、山形国際ドキュメンタリー映画祭や山形交響楽団、東北芸術工科大学など、世界・全国に誇れる文化芸術環境が身近にあり様々な伝統文化も根付いているほか、ユネスコ創造都市ネットワークの加盟都市でもあるなど、豊かな文化芸術資源を持っています。

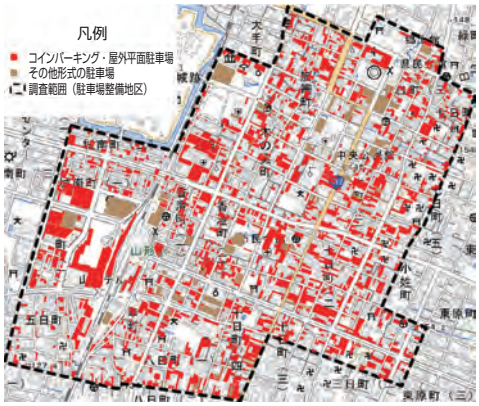
こうした地域資源を活かし、「健康医療先進都市・文化創造都市」を2大ビジョンとして、誰もが元気で活力のあるまちづくりを推進しています。また、2大ビジョンの実現に向け「中心市街地」を重要な政策分野の一つに位置づけており、「山形市中心市街地グランドデザイン」において「歩くほど幸せになるまち」をテーマに掲げ、ハード・ソフト両面から回遊性の向上と賑わいの創出に取り組んでいます。

2. 車社会と駐車場の現実

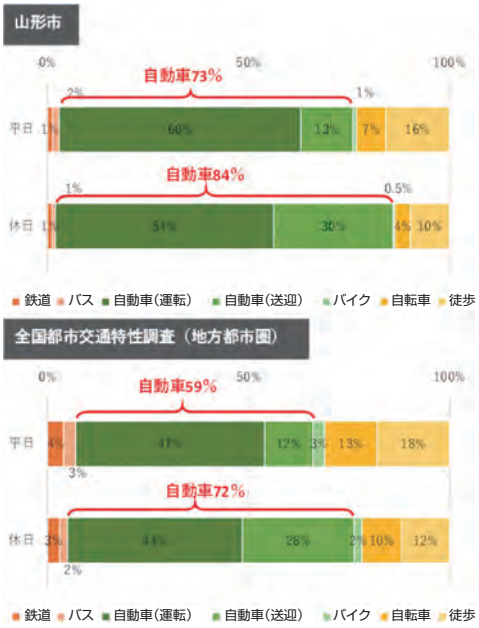
中心市街地活性化に取り組む一方、中心市街地の空き店舗を取り壊して“とりあえず”駐車場とするケースが散見され、小規模駐車場が乱立していました。令和元年に実施した駐車場供給実態調査の結果、平成3年の調査と比べて時間貸し駐車場が倍増し、将来需要予測による整備必要台数を既に充足していることが判明しました。また、青空駐車場が駐車場整備地区総面積の約25％を占め、中心市街地のスポンジ化が深刻であることが可視化されました。駐車場の乱立はまちなみの連続性を分断するとともに、出入口が歩行者の安全性や居心地の良さを損なうことから、ウォーカブルなまちづくりの大きな障壁となっています。

また、平成29年の山形広域パーソントリップ調査の結果、山形市の移動距離別の交通手段をみると、平日は73％、休日は84％が自家用車を利用していることが分かりました。全国都市交通特性調査における地方都市圏の平均と比べても高い水準にあります。さらに、中心市街地への来訪者の多くが自家用車を利用しており、中心市街地内の短距離移動でも約3割が自家用車を利用しています。これらの結果からも、車依存の実態が浮き彫りになっています。

駐車場供給実態調査



山形広域都市圏パーソントリップ調査
代表交通手段別構成比



3. 駐車場施策

中心市街地の駐車場量は充足しており、人口減少下では将来的にも駐車需要の大幅な増加は見込まれません。一方、車社会である山形市において、駐車場は今後も必要なインフラです。そこで、駐車場を「量的」に整備する方針から、適正な配置や高質化、複合利用などによる「質的」な充足を目指す方針へ転換するため、「山形市まちなか駐車場適正化計画」を策定しました。本計画では、三つの取組みを位置づけています。

一つ目は、駐車場整備地区、都市計画駐車場、附置義務条例の3つの施策を廃止し、駐車場供給量の適正化を図るものです。

二つ目は、立地適正化計画に「駐車場配置適正化区域」及び「路外駐車場配置等基準」を追記し、区域内で50㎡以上の駐車場を設置する際に届出を求めるものです。主要な幹線道路沿いの出入口を原則禁止するなど安全性を確保するとともに、ウォーカブル施策と連携しながら新たな駐車場の立地を抑制します。

三つ目は、沿道への多目的スペースの設置や緑化、駐車場管理規定の見直しにより、イベント開催等の多目的利用を促進します。駐車場を単なる「車を停める場所」ではなく、まちの魅力や賑わいを生み出す空間として活用します。

そのほかにも、自家用車による来訪も想定し、フリンジ駐車場から歩いてまちなかを回遊する「Park & Walk」の考え方を大切にしながら、まちづくりと連携した駐車場施策に取り組んでいくこととしています。

山形市のウォーカブル概念図



4. ウォーカブルな拠点エリアの具体的事業

駐車場施策に加え、拠点エリアにおけるハード整備にも積極的に取り組んでいます。

中心市街地においては、山形城跡を活用した都市公園である霞城公園の堀へそそぐ、世界かんがい施設遺産に登録された「御殿堰」を、城下町の風趣を象徴する歴史的・文化的資産として石積み水路に再生しました。沿道には商業施設が町屋風の意匠で整備されています。令和6年3月には周辺地区を景観重点地区に指定し、景観とまちづくりを一体的に進めています。上流側では、「粋な町 七日町」、略して「粋七」と名付け、都市計画道路整備と土地区画整理を一体的に進める沿道整備街路事業を実施しています。「小径と余白のある町」をテーマに、御殿堰沿いに小路や広場を整備し、回遊性と滞在性の向上を図っています。

さらに、降雪地域である山形市では歩道の消雪道路の整備を進め、中心市街地を含む約40kmのネットワークを形成しています。雪かきの負担軽減によるまちなかへの転居や、降雪期のウォーキング・ランニングなど冬季の屋外活動の促進につながっており、「健康医療先進都市」の実現にも寄与しています。


御殿堰を活かしたまちづくり

5. おわりに

これらの取組みの成果として、中心市街地を含む山形市全体の公示地価は、住宅地で11年連続、商業地・工業地で9年連続の上昇を達成しています。また、中心市街地の歩行者通行量も、令和5年以降、平成21年の観測開始以来の過去最高を3年連続で更新しています。さらに、歩くことを含めた健康づくりなど総合的な取組により、健康寿命の延伸も見られています。

現在、山形市では「100年に一度の大改造」とも言える、公民連携による「歩くほど幸せになるまち」の実現に向けた取組みを数多く進めています。今後は、人口減少や若年層を中心とした外出率の低下、ウォーカブル施策と公共交通施策の連携などの課題に対応しながら、拠点エリアの魅力をさらに高めていきます。

そして、人々の回遊性や滞在性を高め、働く、住む、商う場所として山形市が「選ばれるまち」となることを目指していきます。

2-5 2020年代欧州の都市交通政策の動向に見る示唆

ウィーン工科大学　上席研究員　柴山 多佳児

1. はじめに

都市交通政策の方向性を考えるにあたって、日本と欧州の都市は人口密度や経済規模、公共交通機関の整備状況、自動車への依存度合いや温室効果ガスの排出量の多さなど、基礎となる条件が似通っており、相互に比較できるところが多い。本稿では、欧州の都市交通政策でどのような取り組みが進んでいるのかを紹介しつつ、日本における都市交通政策への示唆を考えたい。

欧州における都市交通政策は、自動車中心から人中心の政策へと1980年代から徐々に変化が進み、その方法論は2013年に「持続可能な都市モビリティ計画の策定と実施のためのガイドライン」（SUMPガイドライン）として取りまとめられた。2019年に第2版、2026年には第3版へと改訂されたが、本質が大きく変化したわけではなく、目的志向型でバックキャスト的に計画づくりを進めていく点は一貫している。なお第2版は筆者らの監訳で日本語に全訳されている。

SUMPガイドラインは人口50万人程度かそれ以上の大都市圏を念頭に発展してきた。2024年には汎欧州交通網（TEN-T）上の431都市でSUMP策定が実質的に義務化され、進み具合こそ国や都市ごとに異なり、まだ残された課題も多いが、目的志向型・モード横断的な都市交通計画の一つの理想形が主要都市向けにはかなり整ったといえる。こうした大都市では、手厚い都市公共交通の整備と、自転車や徒歩交通を優先する街路空間の再配分や、自動車の速度抑制や駐車容量の調整が進み、自動車以外の交通手段によりなるべく多くの移動需要をカバーする体制を志向する。

2. 中小都市の都市交通

2020年代の欧州の都市交通政策における次の展開の中心は、これよりも人口規模の小さな、人口10～30万人程度の都市圏や、さらに小さな都市圏へと次第にシフトしつつある。この規模の都市になると、行政の財政的・人的リソースに限界があることは日本と欧州で共通である。また大都市より自動車依存の程度が高く、郊外にスプロールして中心市街地の活性化が課題であることも日本と共通である。こうした中小都市ほど、都市施設やアメニティ、サービスに、周辺の農村部もが依存する点も共通だ。

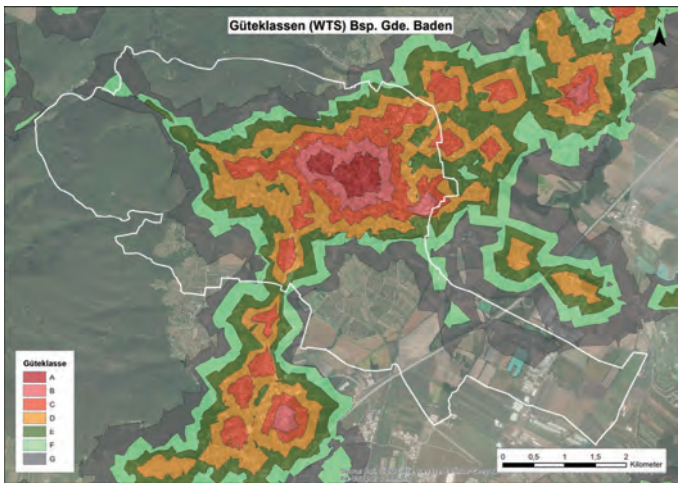
SUMPガイドラインが求める現状分析やシミュレーションモデルを用いた将来予測は、技術面や費用面でこれら中小都市には大きな負担である。その一方で、エビデンスや的確な現状分析に基づき、市民参画を通した民主的プロセスを経た政策立案がより求められるようになっている点は、大都市でも中小都市でも変わらない。

3. 国によるエビデンス構築ツールの提供

こうした負担を軽減しつつ、SUMPの考え方を従来よりも規模の小さい都市にも広げる一つの方策は、エビデンスや分析ツールを各都市任せにせず、国が主導して整備していくことである。国全体で標準化できるものは国がまとめて整備して誰でも使えるようにしておくことで、中小の自治体が「調査」「分析」にあまり手間暇や費用をかけずに、市民参画を通した政策立案プロセスという、基礎自治体にしか担うことができない都市交通政策づくりの「本丸」に専念できるメリットがある。

一例はスイスのARE（連邦地域開発庁）やオーストリアのÖROK（オーストリア空間計画会議）が全国単位で整備してウェブ上で公開する、公共交通の時空間サービス水準地図である。運行頻度が高ければ、また駅・停留所に近ければサービス水準が高いという考え方を単純化したもので、地図上に表現する（図1）。GIS上でも利用可能であり、専門的な分析ツールとしても利用可能な形で提供されている。

図－1　ウィーン近郊の公共交通の時空間サービス水準図示の例。赤や橙のところが水準が高く、緑や灰色になると低い箇所になる。



Tadej Brezina/Manuel Hammel

都市交通政策や土地利用政策の文脈では、人口密度が高いのに公共交通の時空間サービス水準が低ければ公共交通のサービス水準を高める優先個所であると判断でき、逆に公共交通の時空間サービス水準は高いのに人口密度が低ければ、優先的に開発すべき箇所だとの判断ができる。

このような「そのまま使える」形でエビデンスの基礎を国が整備しておくことで、中小の自治体はこうした意思決定の作業にリソースを注力することができるようになる。

4. 地域間協力プログラムによる知見の共有

筆者が重要だと考えるもう一つの点は、各地に散らばる複数の中小都市の自治体と、大学、さらに専門のNGOなどがコンソーシアムを組んで、新たな都市交通施策の実施に共同で取り組むプログラムである。EUが地域ブロックごとに設定しているINTERREGや、その傘下にあるURBACT、都市政策の変革を促すDriving Urban Transition (DUT)などが代表的だ。3～5都市程度の自治体と、2～3の大学・研究機関、それに2～3の専門NGOなどで構成するのが一般的で、3年程度の複数年度のプロジェクトで3～5億円相当の予算が「相場」である。また申請は競争的であり、このあたりは学術研究における研究費申請とも似ている。

テーマは様々だが、「15分都市」の社会実装に向けた取り組みから、エビデンスに基づいた公共交通計画、初めてSUMP策定に取り組む都市の支援、自動運転の実証、モビリティマネジメント計画の策定など、都市交通政策に関わるあらゆるテーマで実施されている。現在筆者が加わるプロジェクトでは、上述の公共交通のサービス水準地図をイタリアなど近隣諸国に拡張し、これらの国で政策立案のエビデンスとして利用することに取り組んでいる。交通以外の分野でも、エネルギー政策や水資源管理、廃棄物処理、学校教育、リスキリングといった、様々なテーマが設定されている。テーマごとにやや先行する都市（パイオニア）と、新たに取り組みを始める都市（フォロワー）を組み合わせたコンソーシアムを組むのが「定石」である。

こうしたプログラムを通して、各所の中小都市間で、都市交通政策に関する知識や知見の流通がおおいに促されるほか、人的ネットワークの形成も促される。また大学・研究機関やNGOの持つ知見を、実務に反映する道筋ともなる一方で、実務経験から大学・研究機関やNGOが知見をアップデートする機会にもなる。中小の都市にとっては、単独では難しい新たな施策を試行する機会になり、政策アップデートの重要な機会となる。

写真－1　中小都市のSUMP策定をテーマにしたINTERREGプロジェクトのセミナーで実施した模擬討論の一コマ。カーシェアリングの政策的導入をテーマに議論した



5. おわりに

国土数値情報が災害危険区域のデータを提供していることなどに示されるように、地理情報の提供は国レベルでの整備・公開との相性がよい。本稿で紹介した公共交通の時空間サービス水準のような、都市交通政策のために特化した、加工せず使うことの地理・空間情報ベースのエビデンスの提供は、日本でも中小都市の交通政策のアップデートのための重要なツールになると考えられる。

また、パイオニアとフォロワーを組み合わせる地域間協力取り組みは、日本対開発途上国という枠組みではJICAの国際協力などを通してよく行われているが、こと国内での取り組みの機会となると、決して多くないのが日本の現状ではないだろうか。

このような取り組みで、一朝一夕に各都市の都市交通政策のアップデートが図られるわけではない。しかし、公共交通軸に沿った都市開発にせよ、都市拠点の整備にせよ、エビデンスに基づいた客観的な政策の立案と実施が求められることに変わりはない。特に今回の国土交通省の中間とりまとめが志向するような、従来の政策の方向性を大きく変える取り組みほど、エビデンスの利用がより重要になる。そのためには、政策担当者のみならず関係する都市・地域のステークホルダーの知識の底上げも往々にして必要となる。

こうした課題への対応としての、国によるエビデンスとなる地理・空間情報の提供と、知識流通の機会の支援を通じて、都市交通施策に対する実務レベルでの知識・知見のアップデートを図っていくことの意義や中小都市への効果は、欧州の近年の動向からの重要な示唆である。日本でも、本格的な検討と実装が必要な時期に差し掛かっているように思われる。

都市と交通
令和8年10月30日発行　通巻141号
発行人兼編集人／石川次男　発行所／公益社団法人日本交通計画協会　〒113-0033 東京都文京区本郷3-23-1 クロセビア本郷　電話03(3816)1791　印刷／勝美印刷株式会社


「粋七エリア整備事業　将来イメージCG」（山形市）




再整備された七日町御殿堰（山形市）


三宮デッキ_将来パース（夜景）（神戸市）


税関線_将来パース（神戸市）



ウィーン随一の商店街であり西方向の最重要都市軸であるマリアヒルファー通り（Mariahilfer Straße）
（提供：ウィーン工科大学　上席研究員　柴山 多佳児）


LRTと宇都宮駅東口（提供：早稲田大学　教授　森本 章倫）