

資料1

コンパクトシティ推進に向けたこれまでの動き

コンパクト・プラス・ネットワークに関する これまでの取組状況や成果

- 都市のコンパクト化は、縮退均衡を目指すものではなく、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、
 - ・ 生活サービス機能維持や住民の健康増進など、**生活利便性の維持・向上**
 - ・ サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**（地域の消費・投資の好循環の実現）
 - ・ 行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**
 - ・ 災害リスクを踏まえた居住等の誘導や防災対策の実施による**居住地の安全性強化**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**
- **頻発・激甚化する自然災害**

都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

地域経済の衰退

- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

都市部での甚大な災害発生

- 被害額の増加、都市機能の喪失

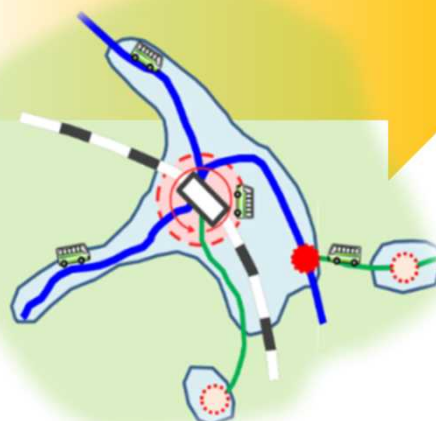
コンパクトシティ

生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

+

ネットワーク

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築



中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティ

コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持・アクセス確保などの利用環境の向上
 - 高齢者の外出機会の増加、住民の健康増進
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活・活躍できる都市環境

地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
 - 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ 地域内での消費・投資の好循環の実現

行政コストの削減等

- 行政サービス、インフラの維持管理の効率化
 - 地価の維持・固定資産税収の確保
 - 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡ 財政面でも持続可能な都市経営

地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
 - CO2排出量の削減
- ➡ カーボンニュートラルな都市構造の実現

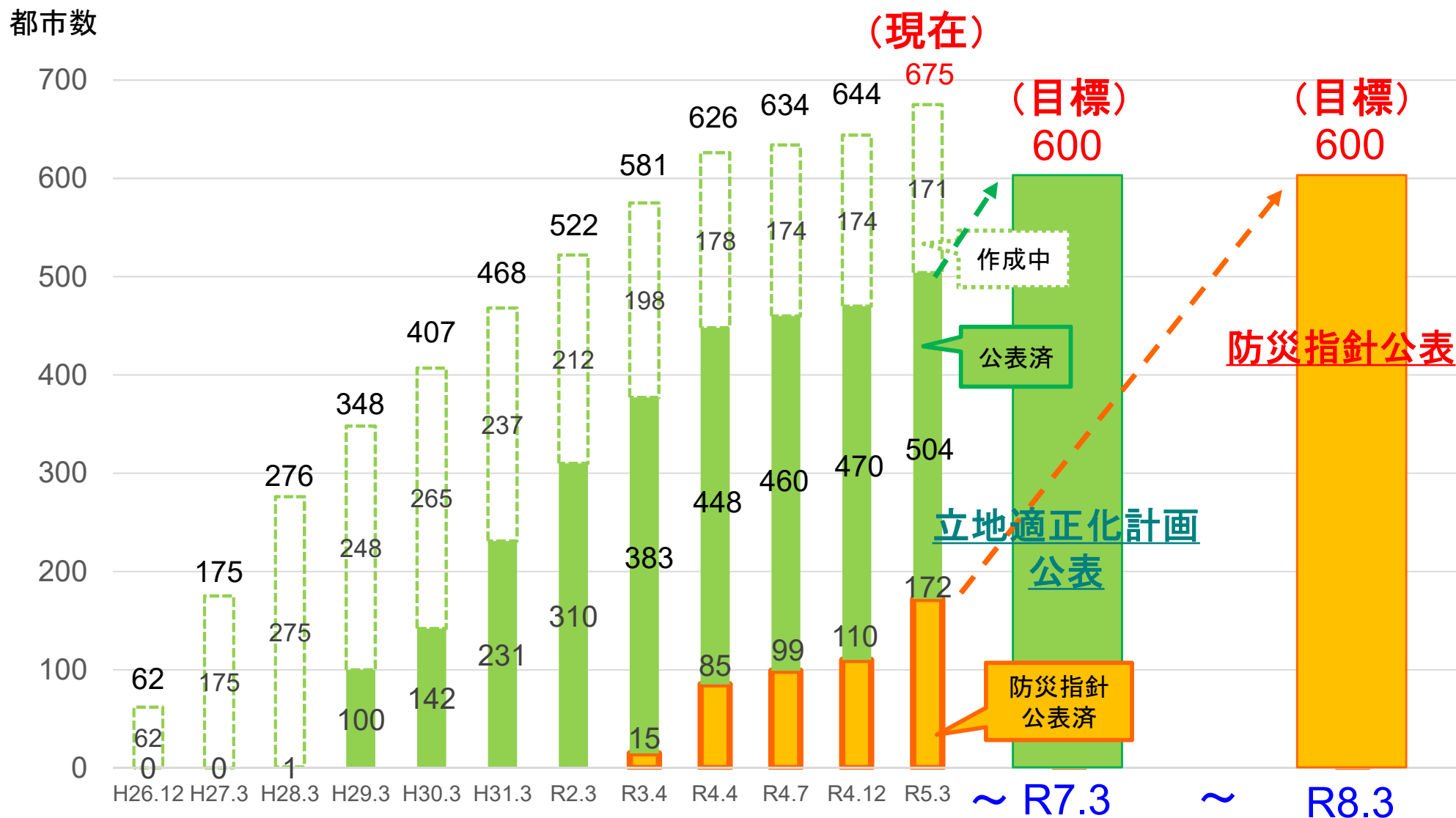
居住地の安全性強化

- 災害リスクを踏まえた居住誘導、対策の実施
- ➡ 災害に強い防災まちづくりの実現

立地適正化計画作成市町村数の実績と目標

- 675都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(令和5年3月31日時点)
- このうち、504都市が計画を作成・公表。
- 防災指針については、第5次社会資本重点計画において、令和7年度末に600都市で作成することを目標としている。

【立地適正化計画の作成に取り組む市町村数の実績と目標】



立地適正化計画の作成状況

○675都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(令和5年3月31日時点)

○このうち、504都市が計画を作成・公表。

令和5年3月31日までに立地適正化計画を作成・公表の都市(黒字:504都市)。うち、防災指針を作成・公表の都市(黒太字:172都市)。

※都市機能誘導区域のみ設定した市町村(斜字:3都市)

北海道	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	山形市	弟子屈町	青森市	弘前市	八戸市	黒石市	五所川原市	十和田市	むつ市	田舎館村	野辺地町	七戸町	おいらせ町	五戸町	階上町	盛岡市	宮古市	大船渡市	花巻市	北上市	二戸市	八幡平市	奥州市	雫石町	紫波町	山田町	野田村	仙台市	石巻市	気仙沼市	白石市	登米市	栗原市	古平町	余市町	南幌町	栗山町	鷹栖町	東神楽町	美幌町	斜里町	不老町	厚真町	安平町	むかわ町	新得町	芽室町	米沢市	鶴岡市	酒田市	新庄市	寒河江市	上山市	村山市	長井市	天童市	尾花沢市	南陽市	中山町	大江町	大石田町	真室川町	高島町	白鷹町	福島市	会津若松市	郡山市	日光市	小山市	真岡市	大田原市	矢板市	那須塩原市	さくら市	那須烏山市	下野市	益子町	茂木町	芳賀町	群馬県	前橋市	高崎市	桐生市	伊勢崎市	太田市	館林市	川崎市	藤岡市	富岡市	安中市	みどり市	吉岡町	明和町	千代田町	邑楽町	埼玉県	さいたま市	川越市	熊谷市	行田市	秩父市	所沢市	本庄市	東松山市	春日部市	狭山市	羽生市	鴻巣市	深谷市	草加市	蕨市	戸田市	朝霞市	志木市	和光市	桶川市	久喜市	八潮市	蓮田市	坂戸市	幸手市	鶴ヶ島市	日高市	白岡市	三芳町	毛呂山町	越生町	小川町	鳩山町	美里町	神川町	上里町	寄居町	宮代町	杉戸町	松伏町	千葉市	鎌倉市	船橋市	木更津市	松戸市	成田市	佐倉市	習志野市	柏市	市原市	流山市	君津市	匝瑳市	酒々井町	栄町	芝山町	長生村	東京都	八王子市	三鷹市	府中市	調布市	町田市	日野市	福生市	狛江市	武蔵村山市	西東京市	瑞穂町	神奈川県	川崎市	相模原市	横須賀市	平塚市	鎌倉市	藤沢市	小田原市	逗子市	三浦市	秦野市	厚木市	大和市	伊勢原市	海老名市	南足柄市	相模原市	新横浜	新淵市	長岡市	三奈市	柏崎市	新発田市	小千谷市	十日町市	見附市	燕市	糸魚川市	妙高市	五泉市	上越市	阿賀野市	魚沼市	南魚沼市	胎内市	田上町	湯沢町	富山県	富山市	高岡市	魚津市	氷見市	黒部市	小矢部市	射水市	立山町	朝日町	入善町	朝日町	石川県	金沢市	小松市	輪島市	加賀市	羽咋市	白山市	野々市市	穴水町	福井県	福井市	敦賀市	小浜市	大野市	勝山市	鯖江市	あわら市	越前市	坂井市	越前町	美浜町	高浜町	山梨県	甲府市	山梨市	大月市	韮崎市	甲斐市	上野原市	甲州市	長野県	長野市	松本市	上田市	岡谷市	飯田市	諏訪市	須坂市	小諸市	伊那市	伊豆の国市	中野市	大田市	飯山市	茅野市	塩尻市	佐久市	千曲市	安曇野市	御代田町	下諏訪町	富士見町	飯島町	高森町	白馬村	坂城町	岐阜県	岐阜市	大垣市	多治見市	関市	中津川市	瑞浪市	美濃加茂市	各務原市	大野町	静岡県	静岡市	浜松市	沼津市	熱海市	三島市	伊東市	島田市	富士市	磐田市	焼津市	掛川市	藤枝市	袋井市	下田市	裾野市	湖西市	伊豆市	菊川市	伊豆の国市	函南町	清水町	長泉町	森町	愛知県	名古屋	豊橋市	岡崎市	一宮市	瀬戸市	半田市	春日井市	豊川市	津島市	刈谷市	豊田市	安城市	西尾市	蒲郡市	犬山市	江南市	小牧市	稲沢市	新城市	東海市	大府市	知多市	知立市	尾張旭市	豊明市	田原市	北名古屋	弥富市	長久手市	東郷町	東浦町	三重県	津市	四日市市	伊勢市	松阪市	桑名市	名張市	亀山市	熊野市	伊賀市	朝日町	滋賀県	大津市	彦根市	長浜市	近江八幡市	草津市	守山市	栗東市	甲賀市	野洲市	湖南市	東近江市	愛荘町	京都府	京都市	福知山市	舞鶴市	綾部市	宇治市	亀岡市	向日市	長岡京市	八幡市	京田辺市	南丹市	精華町	大阪府	堺市	豊中市	池田市	吹田市	泉大津市	高槻市	高槻市	貝塚市	守口市	枚方市	茨木市	八尾市	富田林市	寝屋川市	河内長野市	大東市	和泉市	箕面市	門真市	摂津市	高石市	東大阪市	阪南市	島本町	忠岡町	熊取町	兵庫県	神戸市	姫路市	尼崎市	明石市	西宮市	洲本市	加古川市	赤穂市	西脇市	宝塚市	高砂市	朝来市	たつの市	福崎町	高島町	奈良県	奈良市	大和高田市	大和郡山市	大和町	天理市	桜井市	五條市	御所市	香芝市	葛城市	宇陀市	川西町	田原本町	王寺町	伊丹町	世羅町	山口県	下関市	宇部市	山口市	萩市	防府市	下松市	岩国市	光市	柳井市	美祢市	周南市	徳島県	徳島市	鳴門市	小松島市	阿南市	吉野川市	三好市	美波町	香川県	高松市	丸亀市	坂出市	善通寺市	観音寺市	さぬき市	三豊市	土庄町	多度津町	鏡野町	広島県	広島市	呉市	竹原市	三原市	尾道市	福山市	府中市	三次市	庄原市	大竹市	東広島市	廿日市市	安芸高田市	府中町	海田町	熊野町	世羅町	山口県	下関市	宇部市	山口市	萩市	防府市	下松市	岩国市	柳川市	八女市	筑後市	行橋市	小郡市	春日市	宗像市	太宰府市	古賀市	朝倉市	那珂川市	新宮町	岡垣町	岡垣町	遠賀町	鞍手町	佐賀県	佐賀市	唐津市	観音寺市	さぬき市	三豊市	土庄町	多度津町	鏡野町	松山市	今治市	宇和島市	八幡浜市	新居浜市	西条市	大洲市	伊予市	四国中央市	西予市	久万高原町	内子町	高知県	高知市	南国市	土佐市	須崎市	四万十市	いの町	福岡県	北九州市	大牟田市	久留米市	直方市	飯塚市	田川市	宇佐市	豊後大野市	田布市	国東市	玖珠町	宮崎県	宮崎市	都城市	延岡市	日向市	串間市	西都市	杵築町	国富町	綾町	川南町	都農町	高千穂町	鹿児島県	鹿児島市	鹿屋市	指宿市	西之表市	薩摩川内市	日置市	曾於市	霧島市	いちき串木野市	南さつま市	奄美市	奄美市	徳之島町	沖縄県	那覇市	石垣市	浦添市
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-------	------	-----	------	------	-----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	------	------	-----	-----	-----	-------	-----	-----	-----	-----	------	-----	-------	------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	------	-----	-----	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	------	----	-----	-----	-----	-----	------	----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	------	-----	------	-----	------	------	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	-----	----	------	-----	-----	-----	------	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	----	------	-----	-------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	------	-----	------	-----	-----	-----	----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	------	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	-----	-----	------	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	-----	-----	------	-----	-----	-----	------	------	------	-----	-----	-----	-------	-----	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	------	------	------	-----	-----	-----	-----	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----	-----	------	------	------	-----	-----	------	-------	-----	-----	-----	---------	-------	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----

合計
675都市

- 第2次交通政策基本計画（令和3年5月閣議決定）において、**地域公共交通計画の策定件数等について、政策目標を設定。**
- 国として、計画策定等に関し、予算面や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、**多くの地域において計画作成が進むこと（「量」の拡大）とあわせて、まちづくりとの連携（両計画の作成部署の緊密な連携等）を含む「質」の向上も促進。**

政策目標 （いずれもR6（2024）年度末時点）

地域公共交通計画の策定件数

1,200件

持続可能な地域公共交通の確保に向けた取組を促進

地域公共交通計画を立地適正化計画とあわせて策定した市町村数

400市町村

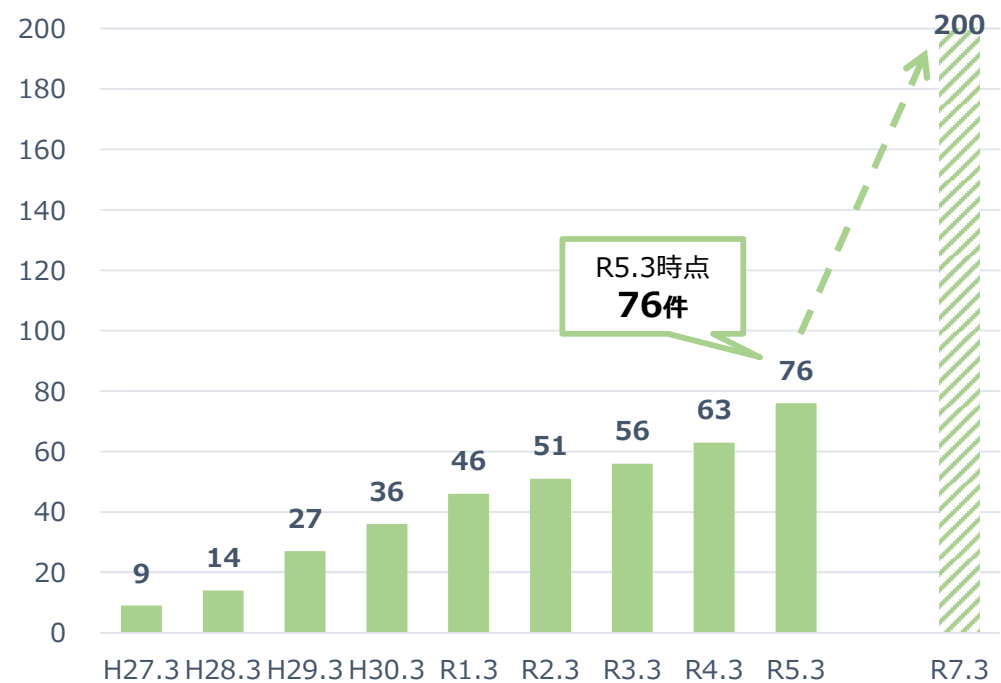
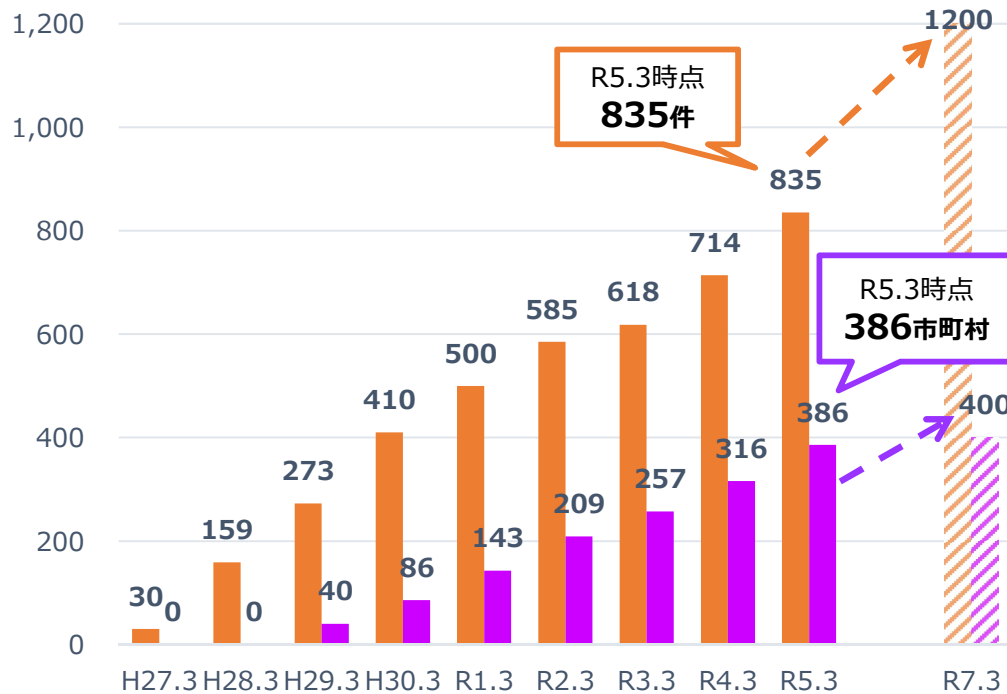
地域公共交通とまちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

200件 ※

地域の実情に応じた取組を促進

※ R5に政府方針等でR9（2027）年度までに300件とする目標を設定。



人口の集約に係るKPIの進捗状況

○ 評価対象都市のうち、市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数は、評価対象都市の66.1%。

(評価対象) R2年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市のうち、居住誘導区域を設定した都市 380都市を対象

(評価方法) 評価基準日とR4年4月1日の数値をもとに算出※

※立地適正化計画を公表した年度の翌年度4月1日を基準とし、その後の各年度の数値と比較

H28年度までに計画を作成・公表した都市 (100都市) の評価基準日はH29年4月1日

H29年度に計画を作成・公表した都市 (42都市) の評価基準日はH30年4月1日

H30年度に計画を作成・公表した都市 (89都市) の評価基準日はH31年4月1日

R1年度に計画を作成・公表した都市 (79都市) の評価基準日はR2年4月1日

R2年度に計画を作成・公表した都市 (73都市) の評価基準日はR3年4月1日

(結果) 評価対象都市380都市のうち、増加した都市は251都市 (66.1%)

評価時点	増加した都市		減少した都市		合計
	数	割合	数	割合	
R4.4.1	251 都市	66.1%	129 都市	33.9%	380都市

誘導施設の集約に係るKPIの進捗状況

- 評価対象都市のうち、市町村全域に存する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が維持又は増加している市町村数は、評価対象都市の67.9%。

(評価対象) R2年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市
(=都市機能誘導区域を設定した都市) 383都市を対象

(評価方法) 評価基準日とR4年4月1日の数値をもとに算出※

※立地適正化計画を公表した年度の翌年度4月1日を基準とし、その後の各年度の数値と比較

H28年度までに計画を作成・公表した都市 (100都市) の評価基準日はH29年4月1日

H29年度に計画を作成・公表した都市 (42都市) の評価基準日はH30年4月1日

H30年度に計画を作成・公表した都市 (89都市) の評価基準日はH31年4月1日

R1年度に計画を作成・公表した都市 (79都市) の評価基準日はR2年4月1日

R2年度に計画を作成・公表した都市 (73都市) の評価基準日はR3年4月1日

(結果) 評価対象都市383都市のうち、維持又は増加した都市は260都市 (67.9%)

評価時点	増加した都市		維持した都市		減少した都市		合計
	都市数	割合	都市数	割合	都市数	割合	
R4.4.1	138 都市	36.0%	122 都市	31.9%	123 都市	32.1%	383都市

- 立地適正化計画を策定している都市は、未策定都市と比較して概ね、立地適正化計画制度創設以降の地価変動率(住宅地・商業地)の改善状況が良好

■立地適正化計画策定有無別の地価変動率(住宅地・商業地)の変化

(平成26年から令和4年までの変動率－平成18年から平成26年までの変動率)

国土数値情報の地価公示データより

		市街化区域内	市街化区域外 (調区・準都計・都計外等)	市域全体	
		全国中央値	全国中央値	全国中央値	
計画策定済み都市		地価変動率の変化 (R4-H26) - (H26-H18)	12.3	10.6	12.5
		地価変動率 (R4-H26)	0.7	-9.1	0.0
		地価変動率 (H26-H18)	-11.6	-19.7	-12.5
計画未策定都市		地価変動率の変化 (R4-H26) - (H26-H18)	9.9	9.9	9.9
		地価変動率 (R4-H26)	2.9	-8.2	1.9
		地価変動率 (H26-H18)	-7.0	-18.1	-8.0

立地適正化計画策定済み都市の方が地価変動率の改善状況が良好

対象：東京都23区を除く・線引き都市

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会
都市計画部会 都市計画基本問題小委員会
「中間とりまとめ」等について

概要と目的

○ 都市計画基本問題小委員会は、今日の都市計画基本問題(都市において現実に生じている、都市計画に起因し、又は関連する基本的かつ構造的な諸課題)について、社会経済情勢の変化により顕在化したもの、従来から構造的に生じているものを洗い出し、その解決に向けて講ずべき施策の方向性を幅広く検討するため、平成29年2月に設置。

議論のテーマ

- | | |
|-------------------|---|
| 第19回 (令和4年 9月20日) | ・ 都市構造の「軸」と「拠点」(コンパクト・プラス・ネットワーク)の高質化・多様化について |
| 第20回 (令和4年10月25日) | ・ 全市的な観点からの土地利用について
・ 広域連携・施策横断的な取組について
・ 立地適正化計画が都市経営に与える影響・効果について |
| 第21回 (令和4年11月25日) | ・ 「まちづくりGX」について |
| 第22回 (令和4年12月26日) | ・ 社会の変化に対応した柔軟なまちづくりの可能性
・ 都市空間の継続的なエリアマネジメントの推進
・ 都市にかかわるデータの取得・デジタル対応やデジタル技術の活用 |
| 第23回 (令和5年2月24日) | ・ 中間とりまとめ(案)の骨子について |
| 第24回 (令和5年3月22日) | ・ 中間とりまとめ(案)について |
| (令和5年4月14日) | ・ 中間とりまとめ公表 |

委員等名簿

【委員】

大橋 洋一	学習院大学大学院法務研究科教授
◎谷口 守	筑波大学システム情報系社会工学域教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究院教授
横張 真	東京大学大学院工学系研究科教授

【臨時委員】

秋田 典子	千葉大学大学院園芸学研究院教授
坂井 文	東京都市大学都市生活学部教授
中川 雅之	日本大学経済学部教授
野澤 千絵	明治大学政治経済学部教授
内海 麻利	駒澤大学法学部政治学科教授

【専門委員】

黒澤 幸太郎	むつ市都市整備部都市計画課長
中村 英夫	日本大学理工学部土木工学科教授
名畑 恵	錦二丁目エリアマネジメント株式会社代表取締役 NPO法人まちの縁側育くみ隊代表理事
馬場 正尊	東北芸術工科大学教授
	株式会社オープン・エー代表取締役
村山 顕人	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
山本 雄司	神戸市都市局長

～多様な価値観や社会の変化を包摂するまちづくりを目指して～

○これからの都市政策は人口減少や少子高齢化等による社会経済状況の変化や、気候変動の加速や生物多様性確保への脅威などの地球規模の課題等への対応が必要。併せて、コロナ禍を契機としたライフスタイルの変化等を踏まえた、Well-beingの向上等も図ることが求められてくる。

○このため、官民学の都市にかかわる多様な主体の力を結集し、デジタル技術等も活用した柔軟で有効な取組を今後の都市政策の方向性として進めることが肝要。

環境への配慮・デジタル技術の活用

まちづくりGXについて

- ✓ 都市の緑地の確保や森林の整備・保全、都市におけるエネルギーの有効活用などの取組が重要。
- ✓ 都市の緑地への民間資金の導入を図るため、事業者の自発的な取組を客観的に評価できる仕組みの導入やインセンティブ付け等について検討。

都市に関わるデータの取得、デジタル技術の活用について

- ✓ データの利用やデジタル技術の利活用が都市政策において有効。
- ✓ スマートシティの取組強化や都市計画に関するデータのデジタル化・オープンデータ化等の取組が重要。

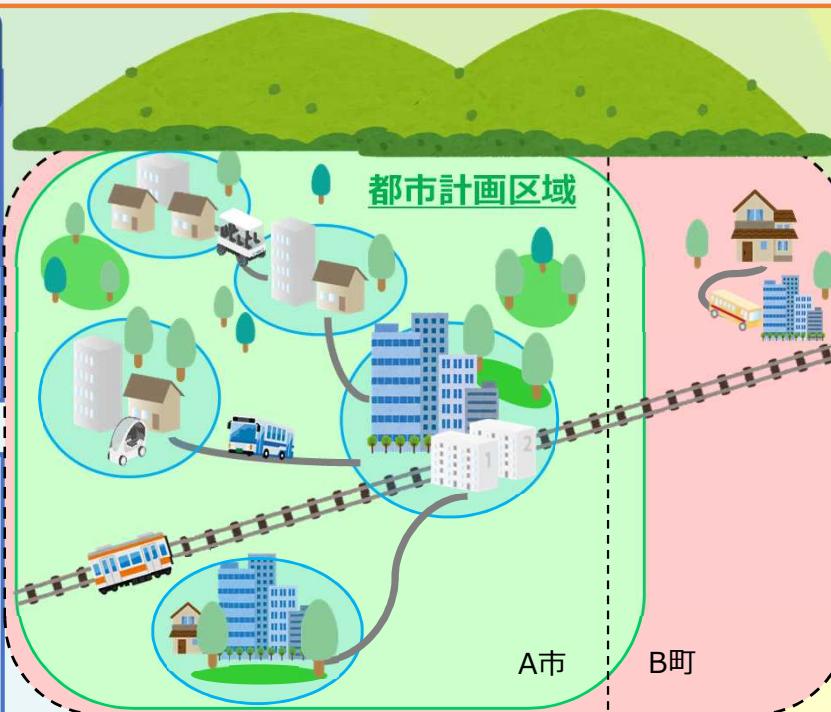
都市構造の検討

多様な暮らし方・働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークの取組の推進について

- ✓ 日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）の魅力向上等を図ることが重要。
- ✓ **公共交通軸の確保とまちづくりの取組を連携して進めることが重要。**
- ✓ 市街地内の魅力向上の取組に加え、市街地外も含めた市町村域全体に目配りしたメリハリのある土地利用コントロールの導入が重要。

広域・施策横断的な都市計画の取組について

- ✓ 市町村の役割や権限等に配慮しつつ、広域的な観点等から技術的支援を行うなど、都道府県などによる市町村へのサポートが有効。
- ✓ **国土形成計画等と整合を図った広域の視点からの都市構造を目指すことが重要。**



身近なエリアの魅力向上

多様な地域における継続的なエリアマネジメントについて

- ✓ エリアマネジメント団体等が事業性を確保できる制度の柔軟化等が必要。
- ✓ 市街地整備事業完了後の施行区域における継続的なエリアマネジメントが維持される取組が必要。

社会の変化に対応した柔軟なまちづくりについて

- ✓ 都市施設の再構築に向けた制度の効果的な活用が有効。
- ✓ 時間軸を踏まえた立地適正化計画の柔軟な運用等の取組が有効。
- ✓ 市街地整備事業の円滑化に向けた運用改善等への取組が重要。

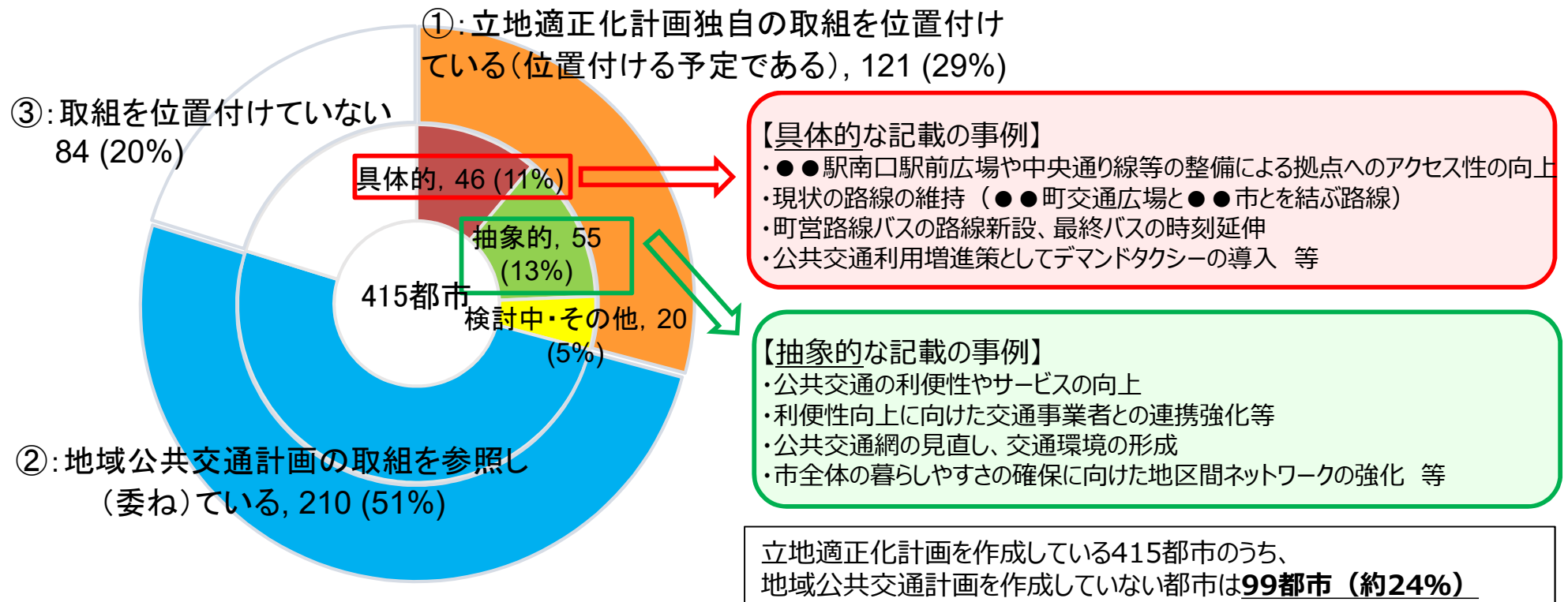
立地適正化計画に係る公共交通に関する施策の位置づけ状況 (居住誘導区域)

- 居住誘導区域の設定にあたり公共交通等を考慮した都市の中の半数以上は、地域公共交通計画の取組を参照し委ねている状況にあり、公共交通に関する取組を位置付けていない都市を加えると約7割
- 立地適正化計画に公共交通に関する独自の具体的な取組を位置付けている都市は約1割に過ぎず、そのうち軸周辺の拠点において軸と関連する拠点整備に関する取組が位置付けられている事例は少数

⇒ **立地適正化計画に、公共交通軸とそれを支える拠点整備の取組が一体的かつ、即地的・具体的に位置づけられている都市は僅かな割合にとどまっている状況**

【立地適正化計画における公共交通に関する取組の位置付け】

R4.4時点



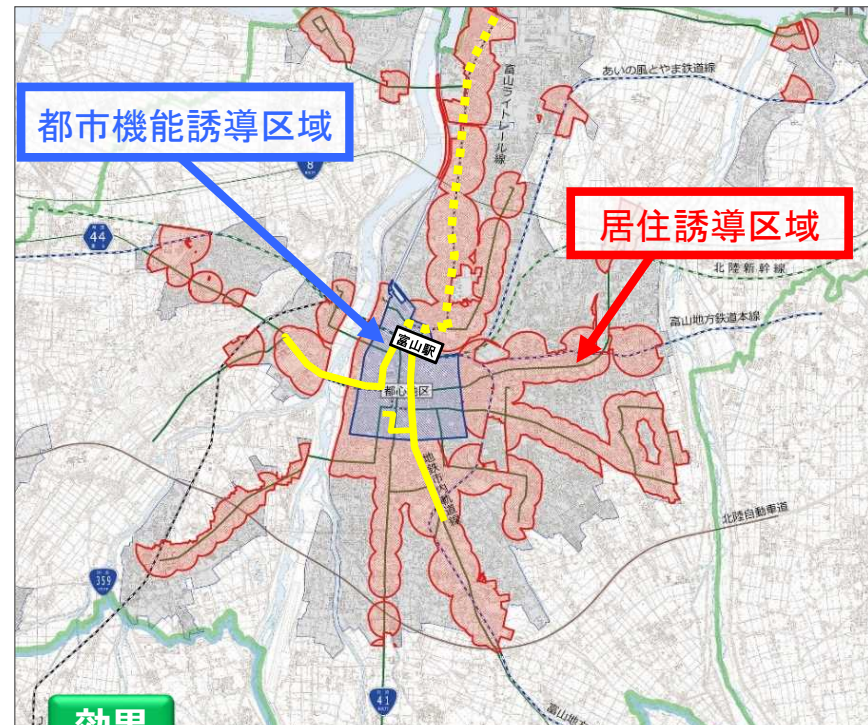
○ 富山市は、以前より串と団子の集約型都市構造への転換を標榜し取組を行っており、立地適正化計画においてもその考え方を踏まえ、公共交通軸(LRT、基幹的バス等)をサービスレベル含めて即地的、具体的に位置づけた上で、公共交通軸と連携した拠点整備等(LRT駅周辺への都市機能誘導、居住誘導促進等)も計画に位置づけて実施

⇒ 立地適正化計画に公共交通軸を即地的・具体的に定めた上で連動した取り組みの成果によって、公共交通利用者が増加するとともに地価上昇や固定資産税・都計税の増加といった効果が発生



取組

- **LRTの整備及び乗継ぎ環境の向上**
 - ・富山ライトレール線の駅にフィーダーバスを接続
- **おでかけ定期券事業**
 - ・市内各地から都心地区等への公共交通の利用料金を100円とする割引(市内在住65歳以上)
- **公共交通沿線への居住の推進**
 - ・都心地区及び居住誘導区域への支援(住宅取得補助等)



効果

- ・都心地区の歩行者数の増(H27⇒H29 14.6%増)
- ・都心地区の空き店舗が減(H24⇒H29 2.6ポイント減)
- ・市内電車の利用者数は、H19年度以降増加
- ・都心地区では、平成20年から転入超過を維持
- ・居住誘導区域では、平成24年以降、転入超過傾向
- ・富山駅周辺、環状線沿線を中心に市全体の地価の上昇率以上に地価上昇(市全体でも平均0.7%上昇(R1/H30))
- ・固定資産、都市計画税収が増(H24⇒R2 10%以上)

多様な施策分野との連携の重要性

第20回都市計画
基本問題小委員会より抜粋

- 都市計画に関する広域的な取組のニーズがあった場合に、それを実効的に推進していくためには、単独の市町村における取組が中心となっている都市計画の手法のみでは限界がある。
- 国土(地域)管理構想や連携中枢都市圏など、他部局・他省庁も含めたさまざまな施策と連携することにより、当該施策との相乗効果を生み出し、自治体のニーズに沿った取組の一層の推進につながることも考えられる。

【都市計画との連携が考えられる施策の例】

○管理構想の推進（国土交通省 国土政策局）

国土審議会 第10回計画部会より引用

市町村管理構想・地域管理構想※を全国展開し、諸課題の横断的解決を図る

※「国土の管理構想(R3. 6)」

- 人口減少下の適切な国土管理の指針
- 都道府県・市町村・地域の各レベルで管理構想を策定
- 全ての土地をこれまで同様に管理するのではなく、**優先的に維持する土地の明確化や管理方法の転換を進めることが重要**
- 住民自ら話し合い、土地の利用・管理の方向性を示す**

例) 地域レベル

3段階の管理の方向に仕分け

見守りなど必要最小限の管理

積極的に維持
・貴重な棚田
・獣害防止のため管理が必要な森林

草刈りなど手のかからない方法で管理
・将来の活用に備えた農地

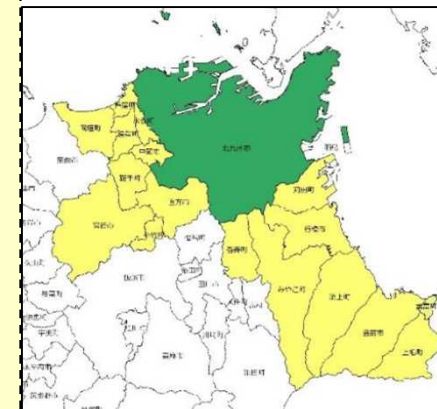
○連携中枢都市圏の取組（総務省）

総務省HPより引用

人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成

北九州都市圏域 連携中枢都市圏の取組

- ・福岡県北東部地方拠点都市地域整備推進協議会など、従来から広域連携の枠組みが存在しており、これらの構成市町をベースに、平成28年4月に近隣5市11町と連携中枢都市圏形成に係る連携協約を締結した。
- ・令和3年新たに吉富町と連携協約を締結し、福岡県北東部の18市町すべてが参画した。



➤ 都市計画と他分野の取組を有機的に連携させることにより、相乗効果を生み出すことが可能。

○健康・医療分野とを連携した事例

○吹田SST (サスティナブル・スマートタウン)

- ・民間工場跡地の開発(=SuitaSST)(※)
にあたり、地区計画を都市計画決定。
(※)複合商業施設・ウェルネス複合施設・共同住宅・公園
- ・吹田市が近隣で進めている北大阪健康
医療都市(健都)との相互連携により、地域
全体の価値向上につながる取組を推進

※主な取組

- ・健都、SuitaSST双方の会議体に相互に参加し、
継続的に情報交換する場を設けることにより、両
地域のまちづくりにおける相乗効果を発揮。
- ・健都とSuitaSSTが連携し、住民の健康寿命の延
伸に資するイベント等を実施。
- ・健都、SuitaSST双方の参画企業や研究所による
共同の実証事業等を実施



コンパクトシティ形成支援事業 補助	5.0億円(0.92倍)
まちづくりDX先導調査 調査	2.0億円(皆増)
都市・地域交通戦略推進事業 補助	10.0億円(1.11倍)
社総交	5,492億円の内数 等

※令和4年度第2次補正予算 コンパクトシティ形成支援事業 1.0億円。合計6.0億円(1.10倍)

2. 多様なライフスタイルを支える持続可能な多極連携型まちづくり

(1) まちづくりと公共交通との連携による持続可能な交通軸の形成

持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保が必要。公共交通の活性化にあたっては、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により地域一丸となって、持続可能な交通軸を形成するための取組を推進する。

構想・計画策定

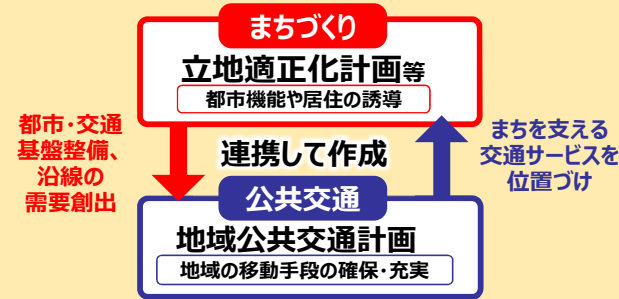
コンパクトシティ形成支援事業

- 地域公共交通計画との連携により、都市機能・居住の誘導と公共交通軸の形成が連動した効果的な立地適正化計画の策定を支援

公共交通まちづくりDXモデル調査

- デジタル技術を活用し、各種データに基づき、まちづくりと公共交通の变革を一体的に進めるモデル的な取組に係る調査を実施

法定協議会などにおける、地域一丸となった検討・協議



【関連事項】

- 地域公共交通再構築事業 (総合政策局)
- ・ 地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設。

都市・地域交通戦略推進事業

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援



施設整備等

【制度拡充内容】

まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、

- 当該公共交通軸を形成する、鉄道・LRT・BRT等の走行空間 (レール・架線等) の整備を支援対象に追加
- 公共交通軸の形成に必要な交通施設整備について、交通事業者が主体となる場合にも補助率を嵩上げ (1/3⇒1/2)

※インフラ整備と一体となった車両について、効果促進事業において支援



○コンパクト・プラス・ネットワークは、経済成長、財政健全化、地方創生、目指す国土の姿など、**多様な重要政策課題への処方箋**として、**政府の各種方針に位置付け**られている。

『新しい資本主義 実行計画 フォローアップ』

(令和5年6月16日閣議決定)

IV. 「経済社会の多極化」関連のフォローアップ

1. デジタル田園都市国家構想関連(インフラの整備)
 - ・広域的・戦略的なインフラメンテナンス、インフラDX、コンパクト・プラス・ネットワークの取組等を進める。

経済成長

『経済財政運営と改革の基本方針2023』(骨太方針)

(令和5年6月16日閣議決定)

第2章 新しい資本主義の加速

5. 地域・中小企業の活性化

- ・広域的な人口・諸機能の分散と連結強化等を進め、コンパクト・プラス・ネットワークを深化・発展させ、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指す。

経済・財政改革

『当面の重点検討課題』

(令和5年6月16日デジタル田園都市国家構想実現会議決定)

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の推進

- ・交通活性化、自動運転、ドローン物流、建築・都市のDXのほか、**人中心のコンパクトな多世代交流まちづくり**や「道の駅」の拠点機能強化等の各種関連施策を強化し、政策パッケージとして取りまとめ等

地方創生

『第5次社会資本整備重点計画』

(令和3年5月28日閣議決定)

3. 計画期間における重点目標、事業の概要

重点目標3: 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

【3-1: 魅力的なコンパクトシティの形成】

- ・都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、**コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進**

社会資本整備

『第3次国土形成計画(全国計画)』

(令和5年7月28日閣議決定)

第2節 人中心のコンパクトな多世代交流まちづくり

1. 都市のコンパクト化と交通ネットワークの確保

- ・居住や都市機能の誘導を進める**都市のコンパクト化**と、そのような拠点間や周辺地域を結ぶ公共交通軸の確保を通じた**交通ネットワークの確保**を更に推進していく必要がある。…多様な暮らし方・働き方を支える**人中心のコンパクトな多世代交流まちづくりの実現**を図っていく。

国土政策

コンパクトシティ
+
ネットワーク

『健康・医療戦略』(令和2年3月27日閣議決定)

4. 具体的施策

4. 2. 健康長寿社会の形成に資する新産業創出及び国際展開の促進等

4. 2. 1. 新産業創出 / (1) 公的保険外のヘルスケア産業の促進等

○個別の領域の取組(まちづくり、住宅)

- ・コンパクトで歩きたくなるまちづくりを推進するとともに、公共交通の充実による移動機会の増大を図ることにより、**予防・健康づくりや高齢者の社会参加を促進する。**

健康長寿社会の実現

『第2次交通政策基本計画』

(令和3年5月28日閣議決定)

第4章 目標と講ずべき施策

目標②

まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

- ・地域公共交通計画と立地適正化計画について、市町村に対するコンサルティング等により、両計画の一体的な策定・実施を促進するとともに、…関係省庁で構成される「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組を通じ、…**コンパクト・プラス・ネットワークの取組の裾野を拡大する。**

交通政策

G7香川・高松都市大臣会合の概要と成果

開催概要

- 日程 : 令和5年7月7日(金)～9日(日)
 - 開催地・会場 : 香川県高松市・かがわ国際会議場
 - 参加国 : 日本、カナダ、アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス、イタリア、EU
 - オブザーバー : UN-HABITAT、OECD、U7 ※U7とはG7の都市連合からなるグループ。
 - 招待国 : ウクライナ (ビデオメッセージ)
- 本会合は、都市における取組の重要性を確認した昨年のドイツ会合に続く2回目の開催。



G7都市大臣コミュニケ (声明)

- 温室効果ガスのネットゼロ、かつレジリエントな都市を作るため、**グリーンな社会を目指した移行が重要**
- 移行に伴う痛みやコストが脆弱な立場にある人々に不公正に偏らないよう、**インクルーシブな都市を目指すことが必要**
- 移行を円滑に進め、人間中心のまちづくりを実現するため**デジタル技術の活用が有効**
- 移行のために、官民双方の**都市への投資の重要性を強調** ● 協働のためには、**国の役割が重要** 等

ネットゼロ、レジリエンス

- ネットゼロの実現等に向け、**都市の緑地の確保が重要**。そのため、**緑地の確保に民間投資が向けられるよう市場環境の整備が重要**
- **都市政策と交通政策を組み合わせた都市構造の再編**や**ウォークブルな空間の創出が重要**
- 都市における**エネルギー利用の効率化**や**再生可能エネルギーの導入の促進**
- **事前防災の推進**等によるレジリエンス強化 等

インクルーシブ

- 女性や高齢者等を含む、誰もが暮らしやすく、**アクセスしやすい都市の形成が重要**
- **多様性のある地域コミュニティの形成を推進**
- 地方都市・大都市が**包括的に成長することの重要性を確認**
- 優良事例の共有等により、**自治体の政策形成を支援** 等

デジタル

- **データの収集更新・標準化・オープン化の重要性を確認**
- デジタル技術の有用性を示すため、**ユースケース開発の重要性を確認**
- 誰もがデジタル化の恩恵を受けられるよう、特に中小自治体の**人材育成を推進**
- G7以外の**国際社会への知見の共有** 等

ウクライナ

- **G7広島首脳コミュニケ**におけるウクライナに関する部分の**再確認** ● 重要な**インフラの修復、復旧・復興**を支援するための**共同努力の継続** 等

香川・高松原則

コミュニケの実現のため、「地方公共団体との協働」「市民社会や民間との協働」「G7以外を含む国際社会との協働」の指針をまとめた「香川・高松原則」を
あわせて公表。

地域公共交通の「リ・デザイン」について

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する**「交通DX」**、車両電動化や再エネ地産地消など**「交通GX」**、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創

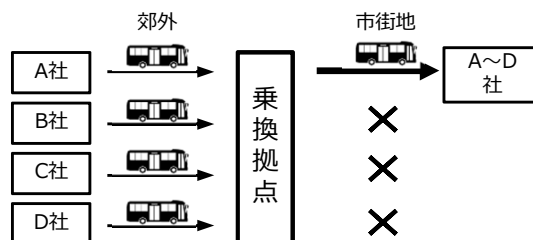
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



エリア一括協定運行事業について（R5地域交通法改正）

利便増進実施事業

地方公共団体が公共交通事業者等と連携し、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う以下の事業

（１）地域における路線ネットワークの構築

地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

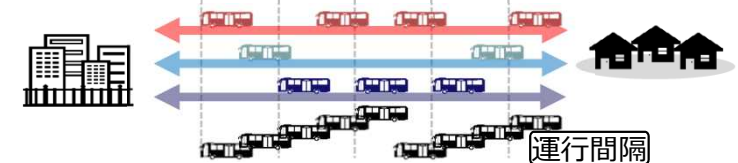
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



（２）運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定（定額乗り放題運賃、通し運賃等）
- ② 運行回数・ダイヤの設定（等間隔運行、パターンダイヤ等）
- ③ 共通乗車船券の発行

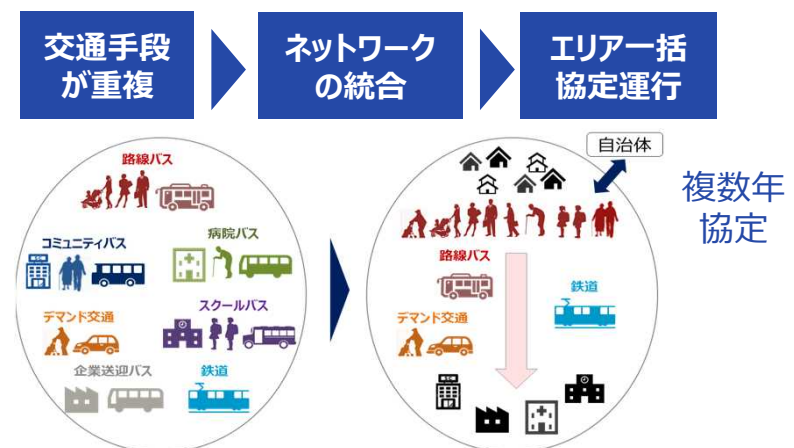


※認定を受けた事業については、地域公共交通確保維持改善事業（運行補助）等により支援

➤ 事業改善インセンティブが働かないことが課題

エリア一括協定運行事業（R5新設）

- 自治体と交通事業者が、一定のエリア・期間について、必要な交通サービス水準（運行系統、運行回数等）、費用負担に関して協定を締結した場合には、国が、当該運行について複数年（最長5年）定額を支援し、当該支援額を初年度に明示。
- 期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に帰属させ、赤字削減のインセンティブ。次の協定期間には要補助額が減少。



松本地域公共交通利便増進実施計画 <エリア一括協定>

- 公共交通を、①**エリア一括協定運行**する路線（公設民営）、②自治体が運行する路線（公設公営）、③官民連携路線、④地域の運行路線（自治体補助）に分類して、路線を再編・再整備。
- 重複路線の統合等による運行の効率化、アクセス時間の短縮、交通空白地の解消による、利便増進を図る。

利便増進実施計画

計画主体

松本市・山形村・朝日村

計画期間

5年間（令和5年10月～令和10年9月）

「路線バス等の再編」

○目的地まで長大な路線

➢ 利用の少ない区間の廃止、路線の分割・統合等により、駅等へのアクセス時間を短縮化

○重複する路線

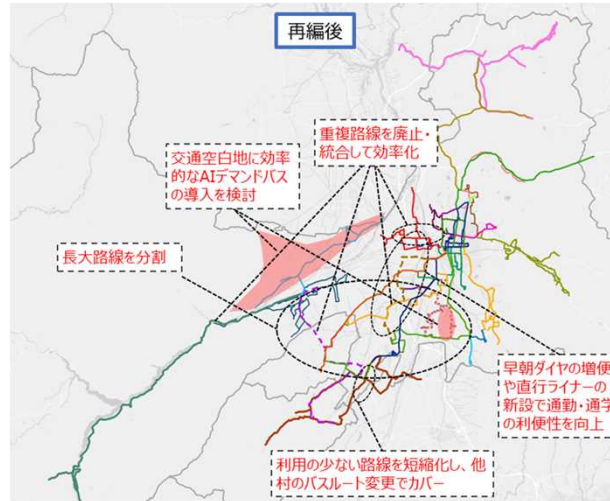
➢ 廃止・統合により効率的に運行

○利用者ニーズへの対応①（路線新設）

➢ 通勤時間帯の直通ライナーや、高校通学に配慮した路線、交通空白地帯に対応した路線を新設

○利用者ニーズへの対応②（ダイヤ見直し）

➢ 利用者の少ない時間帯や路線の一部を減便し、利用者が多い朝夕の通勤・通学時間帯を増便



エリア一括協定運行補助金

【5年間】

エリア一括協定

締結主体

松本市・アルピコ交通(株)

協定期間

5年間（令和5年10月～令和10年9月）（予定）

協定の概要

- 交通サービス購入費として、協定期間内の負担金上限額、負担金算定方法を規定
- 運行業務を委託することとして、委託内容・運行内容（運行系統、運行回数等）を規定 等

路線名	再編レベル			
	路線新設	路線変更	運行内容	運行系統変更
①公設民営(エリア一括協定)により運行する路線				
1 信大横田循環線			●	●
2 横田信大循環線			●	●
3 浅間線			●	●
4 新浅間線			●	●
5 北市内線			●	●
6 美ヶ原温泉線			●	●
7 並柳団地線		●	●	●
8 寿台線			●	●
9 松原線			●	●
10 内田線			●	●
11 山形線			●	●
山形線(管部団地止)			●	●
12 四賀線			●	●
四賀線(保福寺下町～化石館)			●	●
13 空港今井線(旧空港・朝日線)		●	●	●
14 大久保工業団地線			●	●
15 岡田線			●	●
16 豊敷温泉線			●	●
17 北市内線(旧西部地域コミュニティバスA線/タンスニーカー西コース)			●	●
18 南松本・山形線(旧西部地域コミュニティバスB線・E線)			●	●
19 梓川・波田線(旧西部地域コミュニティバスC線)			●	●
20 村井・山形線(旧西部地域コミュニティバスD線)			●	●
21 朝日・波田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバスD線)	●			
22 南松本・平田線(一部区間は旧西部地域コミュニティバスE線)	●			
23 平田・村井線	●			
24 アルプス公園線			●	●
25 タウンズニーカー北コース			●	●
26 タウンズニーカー東コース			●	●
27 タウンズニーカー南コース			●	●
28 南部循環線			●	●
29 合庁ライナー	●			
30 緑林ライナー			●	●
②自治体が運行する				
31 四賀循環線(旧市営バス四賀線)			●	●
四賀循環線(旧市営バス四賀線) デマンドバス			●	●
32 奈川・安曇線(旧市営バス奈川線、一部区間は循環線)			●	●
買い物バス			●	●
山形村福祉バス			●	●
③行政・地域の要望を踏まえて民間が運行する官民連携路線				
33 朝日広丘線(旧朝日村営バス広丘線)			●	●
34 朝日村デマンドタクシーくるりん号			●	●
④地域が運行し、自治体が補助を行う地域バス路線				
ほしみ線			●	●
入山辺線			●	●
中山線			●	●
波田循環バス			●	●
浅間・大村線			●	●
島内川車庫合タクシー			●	●

エリア一括対象路線

独占禁止法特例法の概要

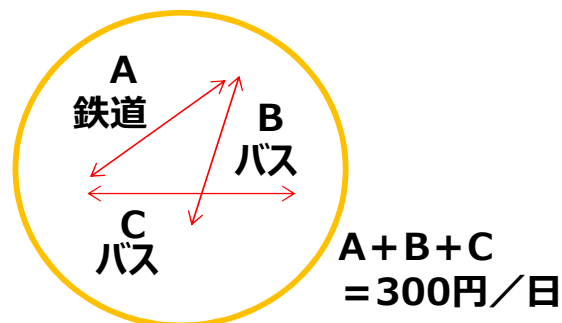
地域の基盤的サービスを提供する**乗合バス事業者**が、**他の交通事業者**（乗合バス、鉄軌道等）と**連携した取組**等により**経営力の強化・生産性の向上**等を図り、将来にわたって**サービスの提供の維持**の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた**共同経営（カルテル）**に関する**独占禁止法の特例**等を定める。（令和2年11月施行）

共同経営の対象行為

共同経営の認可により、以下の行為について、**乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議**して行うこと等が**可能**

① 運賃・料金の設定

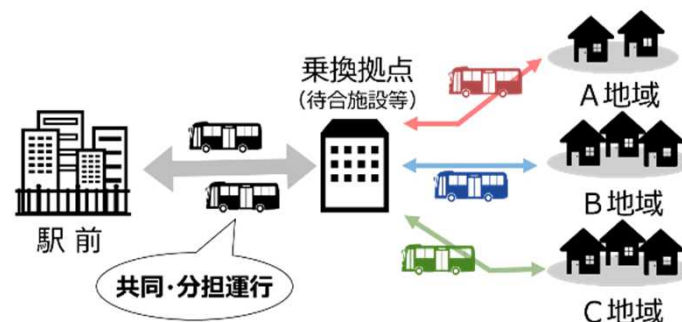
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

② 路線等の共同・分担運行

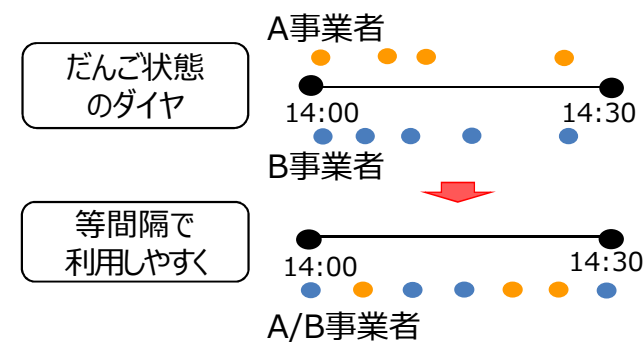
「ハブ&スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ&スポーク型」のイメージ】

③ 運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

共同経営の認可

- 共同経営を実施する**乗合バス事業者等は**、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「**協定**」の締結と「**共同経営計画**」の作成を行い、**国土交通大臣の認可**を受けることが必要。
- **国土交通大臣は**、**公正取引委員会に協議を行った上で**、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは**認可**。 ※これまで6件の共同経営を認可
- 共同経営を実施する乗合バス事業者等は、毎年、共同経営の実施状況について国土交通大臣へ報告。

熊本地域乗合バス事業共同経営計画

- 熊本市内の複数事業者が、重複して運行する区間（5区間）を含む路線を対象に共同経営を実施。
- 運行事業者・運行便数などの見直しによる効率化とともに、ダイヤ調整による待ち時間の短縮（平準化）等を実現。

取組の内容

- 重複区間のダイヤ見直し（増減便、待ち時間の短縮）
- 重複路線の系統見直し（系統集約・区間短縮）
- 系統の会社間移譲による運行効率化
- バス路線の経路変更による一部路線廃止
※廃止される路線のバス停を通るルートに一部変更

取組の主体

九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス

取組の期間

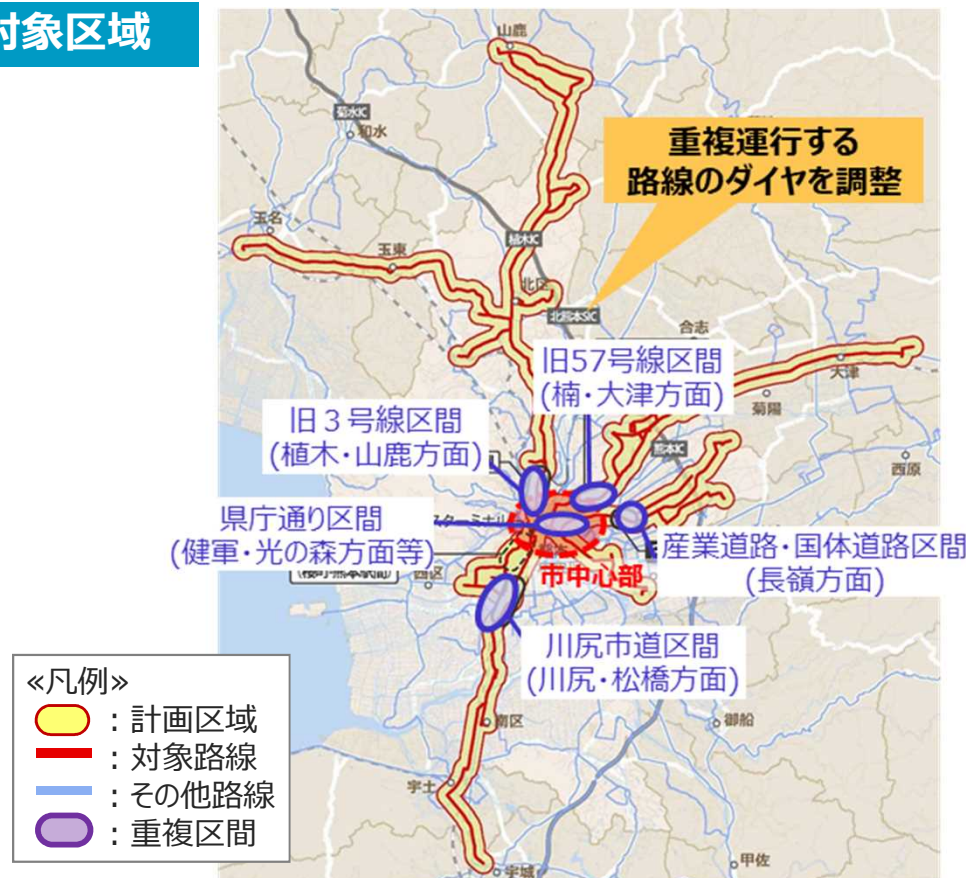
令和3年4月1日～令和6年3月31日までの3年間

※一部区間は、令和4年11月1日～令和7年10月31日

取組の目標

利用者利便の水準及び対象路線のサービス維持を前提として、重複区間における運行体制の効率化等により、収益性の改善及びサービス維持に必要な人員・車両の軽減を図る。

対象区域



取組の効果 (令和4年度実績)

利用者利便の水準を維持しつつ、運行体制の効率化を実現

- 人員**10.6人/日**(平日) 車両**8.7台/日**(平日)の軽減
- 共同経営未実施の場合と比較して、全体での増益を実現

- 自家用車から公共交通への転換に向けては、パーソントリップ調査を実施し交通分担率を把握することで、都市における交通の実態を確認することが重要。
- 以下の取組事例においては、交通分担率の分析を基に、自家用車からの転換に向けた施策を実施。

【栃木県小山市】

【事業の内容】

○PT調査に基づく自動車交通分担率が1999年時点で60.4%であったのに対し、2018年時点で69.0%と大幅に増加しており、他都市と比較して自家用車の利用が多かったことを踏まえ、**マイカーから公共交通への交通行動の転換の必要性**を両計画に定める。

○民間バスの路線廃止を市が補完・再編する形でコミュニティバス「おーバス」を導入し、利便性の高い公共交通を提供することでマイカーからの転換を目指す。



小山市のコミュニティバス「おーバス」

【石川県金沢市】

【事業の内容】

○地域公共交通計画に掲げる目標の1つとして、**平日における市内の公共交通分担率**を設定。

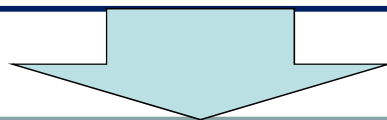
○分担率の目標達成に向けた施策として、立地適正化計画においても居住や都市機能の誘導に向けた施策としているパークアンドライド駐車場の利用促進を定めているほか、トランジットモールの社会実験を実施。



トランジットモール社会実験の様子

■コンパクト・プラス・ネットワークの現状と課題

- ・立地適正化計画の策定数は順調に伸びており、自治体に浸透しつつあるが、居住・都市機能の誘導が実現していないと考えられる事例もある。
- ・立地適正化計画と併せて地域公共交通計画を策定している市町村数も伸びてきているが、両計画の連携を具体的・即地的に位置づけるには至っていない。
- ・今後、概ね5年ごとの実施が定められている立地適正化計画の評価を行う自治体の増加が見込まれる。
- ・社会のニーズが多様化する中、都市計画のみならず地域公共交通計画をはじめ他の政策分野と更なる連携を図り、より実効性のある形でコンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進する必要がある。



■今後の対応の方向性

立地適正化計画の第2フェーズとして量から質の向上へ。

⇒コンパクト・プラス・ネットワークの取組推進(更なる居住誘導・都市機能誘導・公共交通の確保維持)に向けた関係府省庁の実効的な連携を推進していく。