

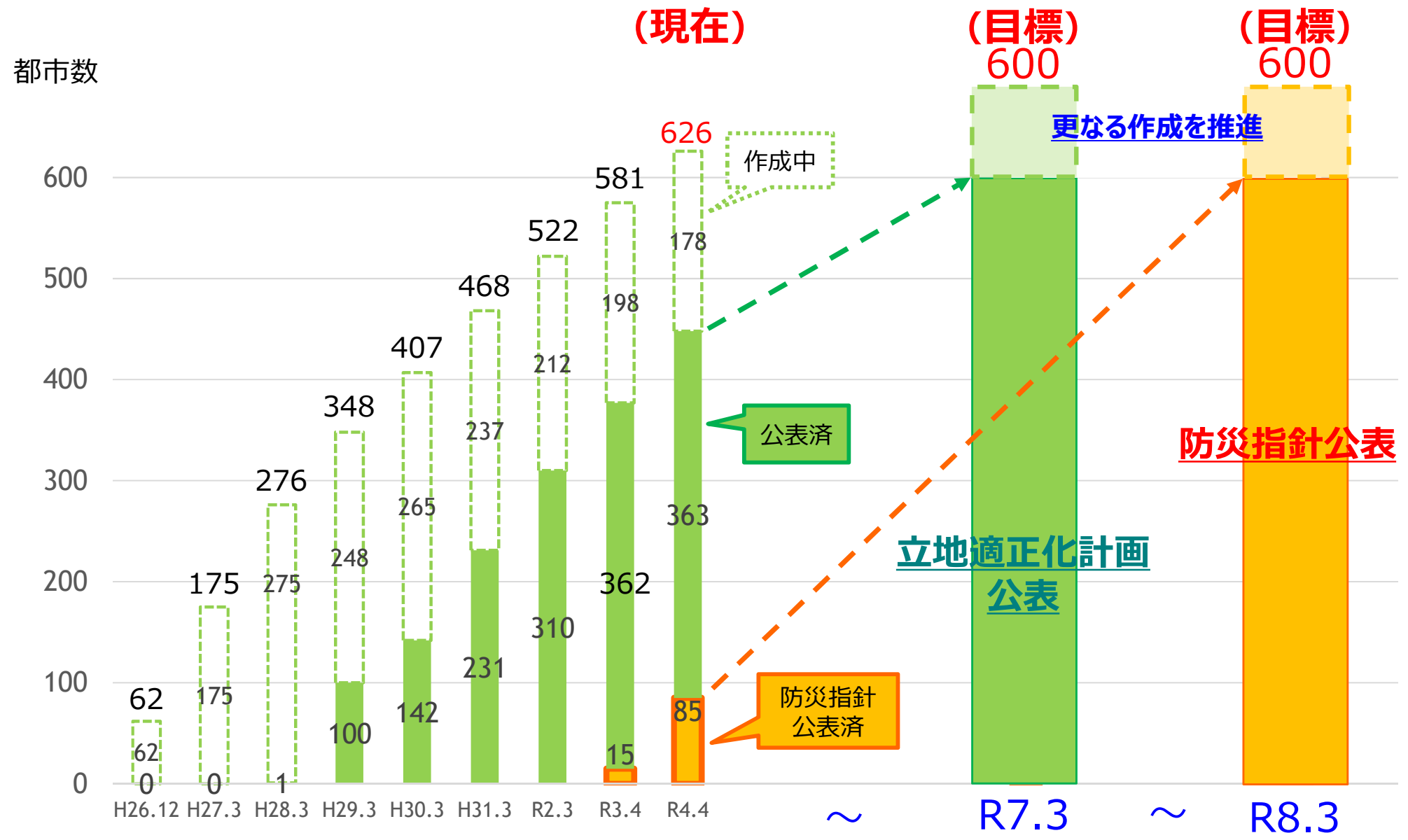
資料 5

コンパクト・プラス・ネットワークの 取組状況と課題

取組状況の基礎データ(KPI関連)

立地適正化計画作成市町村数の実績と目標

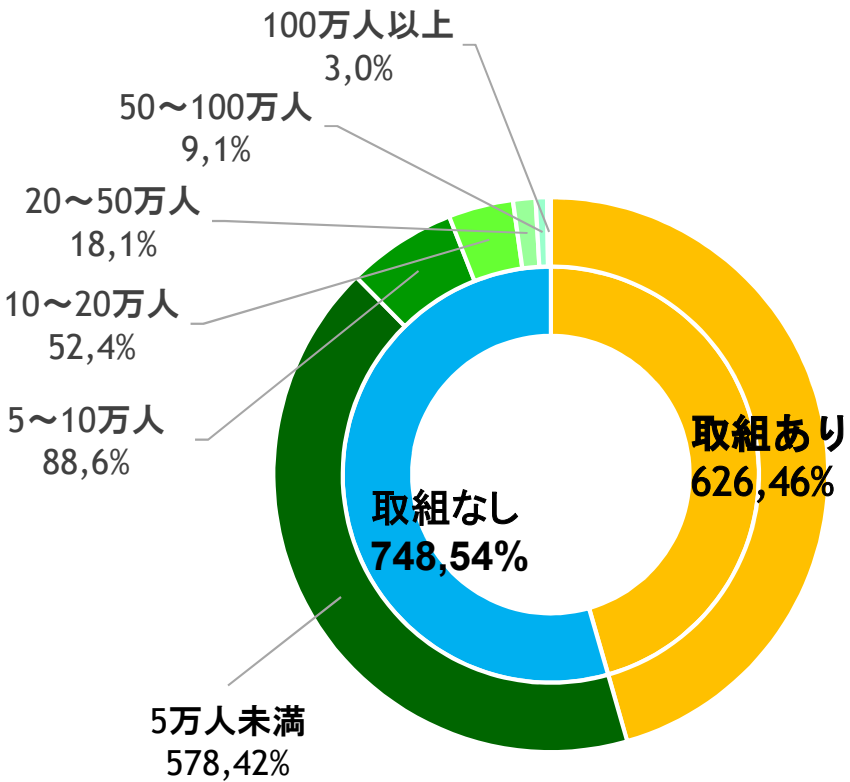
- 第5次社会資本重点計画において、立地適正化計画については令和6年度末、防災指針については令和7年度末に600都市で作成することを目標としている。
- この目標を上限とせず、立地適正化計画の作成は、引き続き支援し推進。



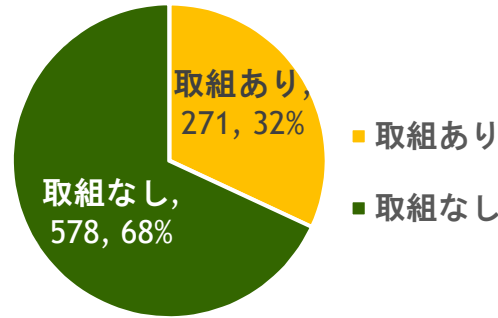
○ 都市計画区域を有する1374都市のうち、**626都市（約4割）**が立地適正化計画を策定又は取組中。

R4.4時点

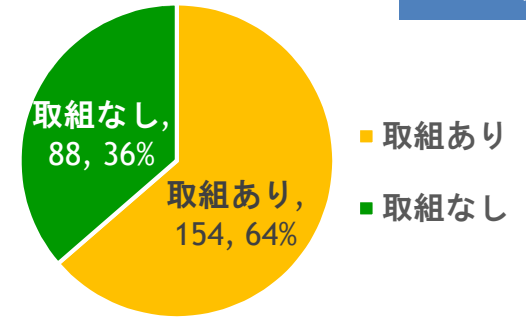
都市計画区域を有する都市（1374都市）



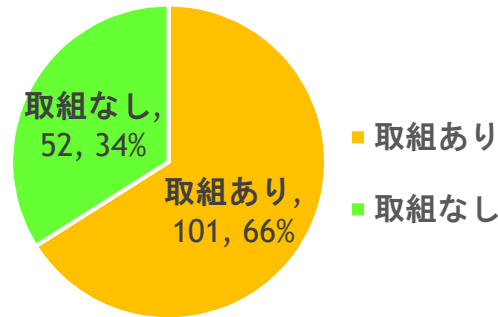
5万人未満（849都市）



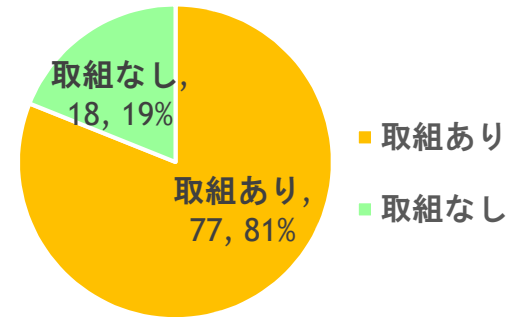
5～10万人（242都市）



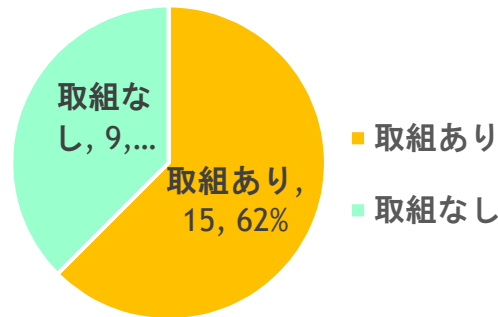
10～20万人（153都市）



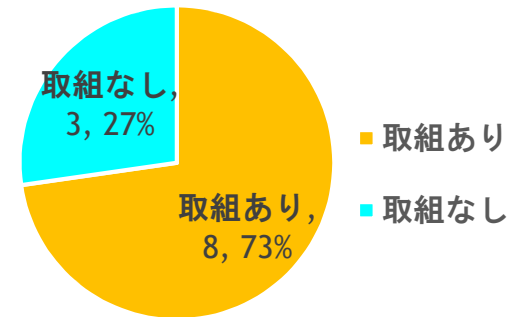
20～50万人（95都市）



50～100万人（24都市）



100万人以上（11都市）



- 評価対象都市のうち、市町村全域に存する誘導施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する誘導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63.2%。

(評価対象) R1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) 310都市を対象

(評価方法) 評価基準日とR3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

(結果) 評価対象都市310都市のうち、維持又は増加した都市は196都市 (**63.2%**)

年度	増加した都市		維持した都市		減少した都市		合計
今年度	108 都市	34.8%	88 都市	28.4%	114 都市	36.8%	310都市

- 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71.4%。

(評価対象) R1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 308都市を対象

(評価方法) 評価基準日とR3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 (99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 (88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

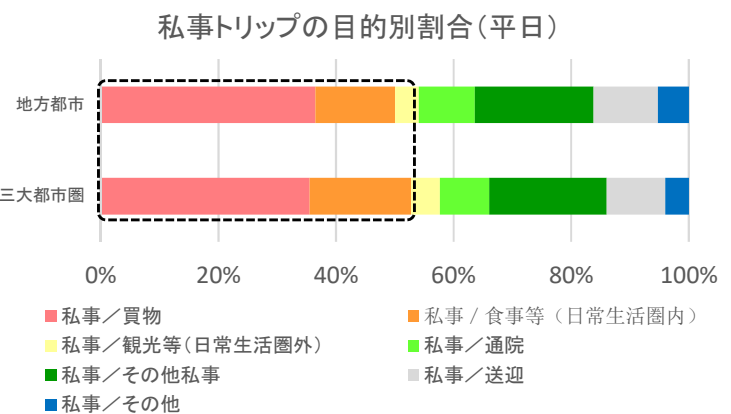
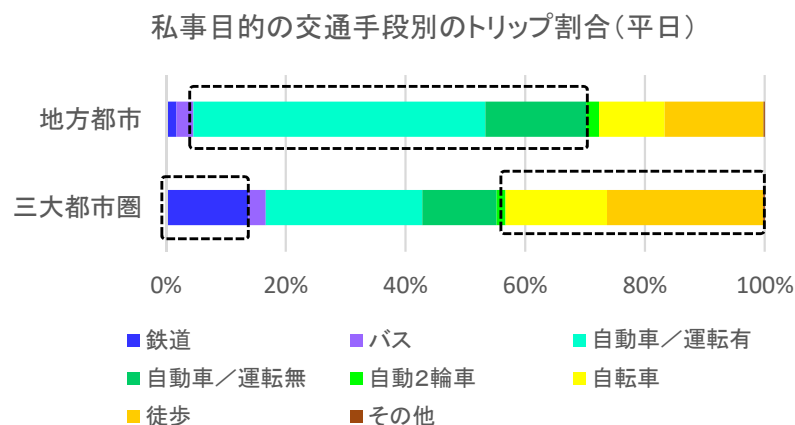
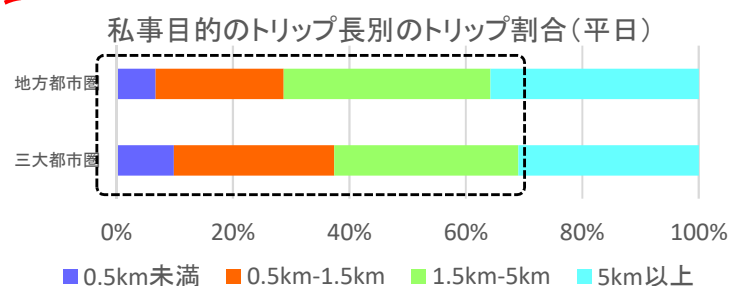
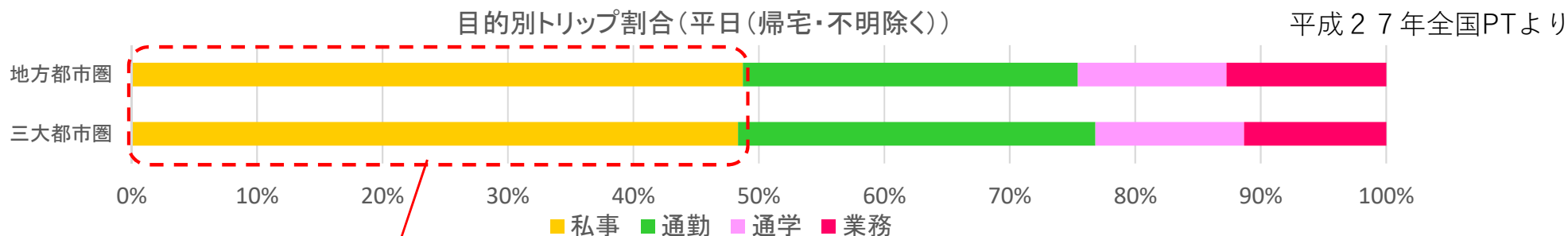
(結果) 評価対象都市308都市のうち、増加した都市は220都市 (**71.4%**)

年度	増加した都市		減少した都市		合計
今年度	220 都市	71.4%	88 都市	28.6%	308都市

都市機能誘導区域・誘導施設の設定状況

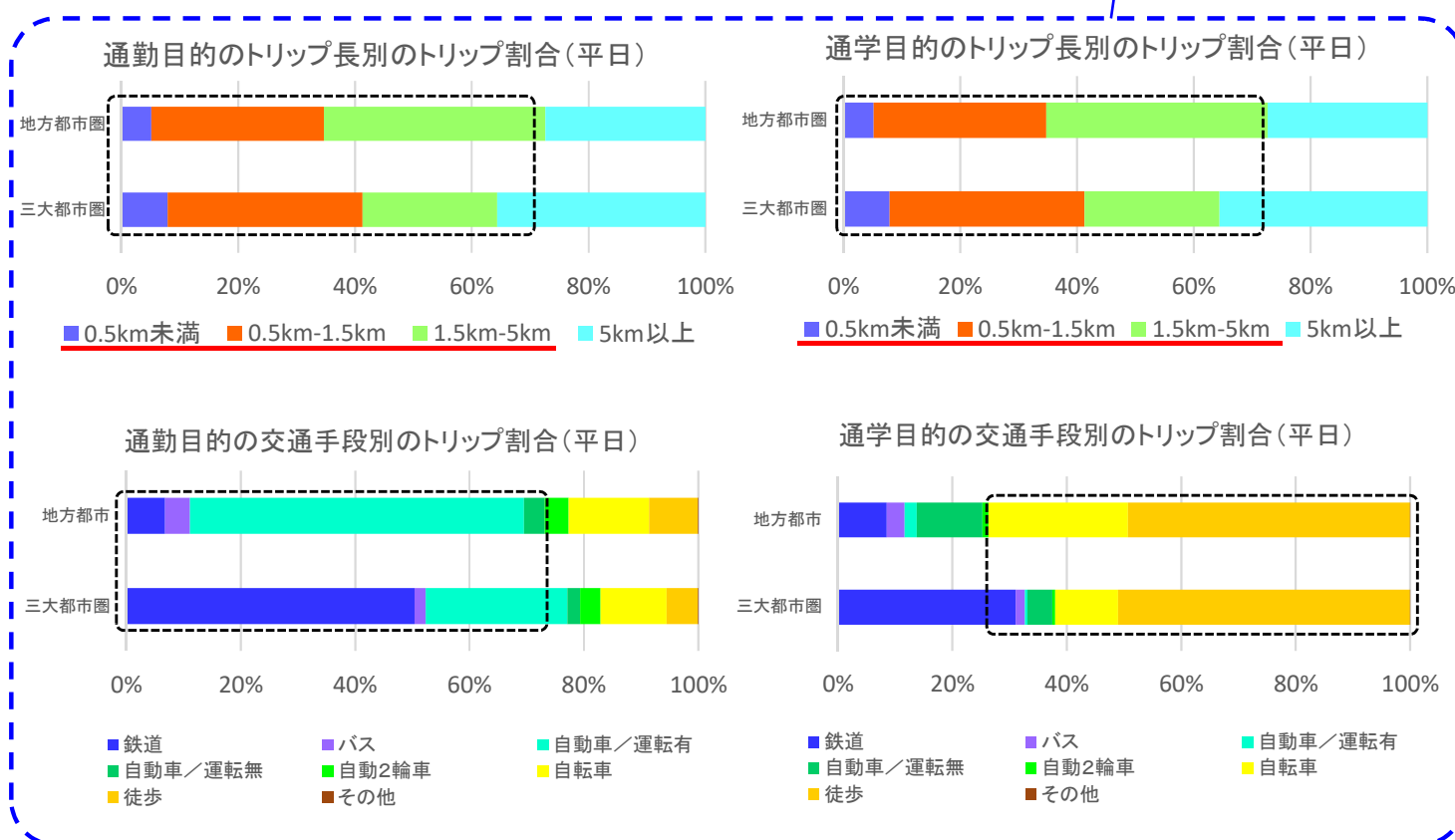
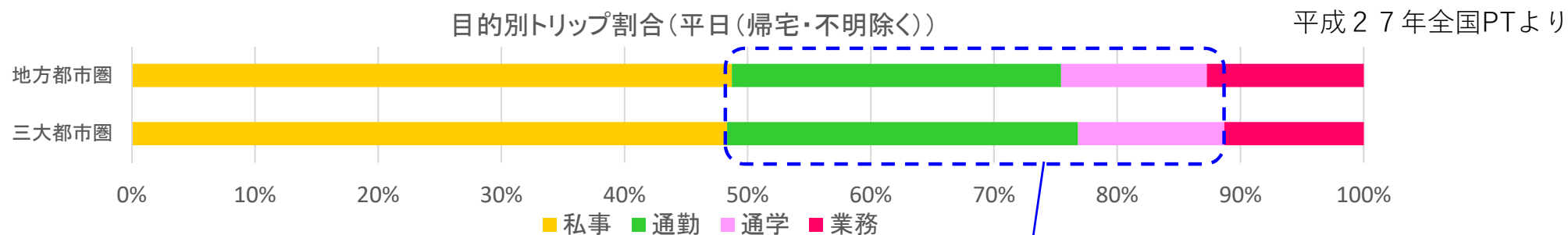
居住者の日常的な行動目的・範囲 (私事)

- PT調査より、平日の行動目的は、約半分は私事トリップ、約4割は通勤・通学トリップが占めている。
- 私事トリップは、地方都市圏も三大都市圏でも、概ね7割が5km未満の比較的近場で完結している。
- トリップ目的は、買物・食事等の商業施設への行動割合が約5割、残りが医療やその他の目的となっている。
- 交通手段は、地方都市では自動車約6割で徒歩、自転車が続く。三大都市圏では徒歩、自転車、鉄道のシェアが増大。



居住者の日常的な行動目的・範囲 (通勤・通学)

- 通勤・通学トリップの行動範囲も、概ね7割が5km未満の比較的近場で完結している。
- 通勤トリップの手段は、地方都市では自動車約6割で、自転車、徒歩が続く。三大都市圏では鉄道のシェアが約5割で主となる。
- 通学トリップでは自転車あるいは徒歩が約7割を占めており、三大都市圏では鉄道が約3割となっている。



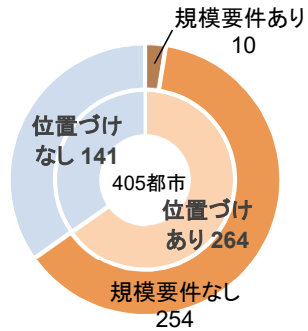
- 新型コロナ流行後には、「外食」、「散歩等」、「映画鑑賞等の趣味・娯楽」を目的とした活動について、自宅から離れた中心拠点への往来が減少し、自宅周辺での行動が増加する傾向が見られ、住まいからより近距離での生活機能充足のニーズが高まっていると見られる。

活動別の最も頻繁に訪れた場所（新型コロナ流行前から調査時点(2022年3月)への変化) [速報]

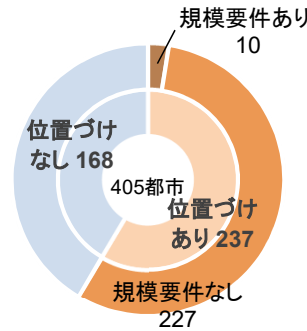
活動種類	地域	a 自宅周辺	b 勤務地・学校周辺	c 自宅から離れた都心・中心市街地	d 自宅から離れた郊外
① 食料品・日用品の買い物	A 全国	-1%	2%	0%	-1%
	B 東京都市圏	0%	1%	-1%	0%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	-2%	2%	1%	-1%
	D 地方都市圏	-1%	2%	-1%	-1%
② 食料品・日用品以外の買い物	A 全国	1%	2%	-2%	-1%
	B 東京都市圏	4%	1%	-4%	-2%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	1%	2%	-1%	-3%
	D 地方都市圏	-2%	2%	-1%	0%
③ 外食	A 全国	11%	-1%	-10%	1%
	B 東京都市圏	13%	-3%	-10%	1%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	9%	0%	-9%	1%
	D 地方都市圏	9%	0%	-11%	1%
④ 散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	A 全国	4%	1%	-3%	-3%
	B 東京都市圏	5%	1%	-4%	-2%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	1%	2%	-2%	-3%
	D 地方都市圏	6%	0%	-1%	-4%
⑤ 映画鑑賞・コンサート・スポーツジム等の趣味・娯楽	A 全国	8%	2%	-11%	-1%
	B 東京都市圏	10%	2%	-13%	0%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	7%	3%	-9%	-4%
	D 地方都市圏	7%	3%	-9%	-1%

- 都市機能誘導区域に位置づけられた誘導施設の種類の種類や、施設規模の設定状況は都市により様々。
- PT調査やコロナ流行後のアンケート調査の結果から伺える状況を踏まえると、住まいの近傍で、必要な都市機能が漏れなく揃うことを目指した計画となっているかについて評価していくことが重要と考えられる。

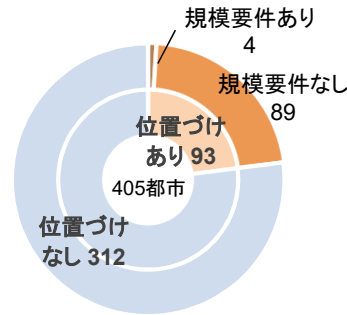
①行政機能を有する施設 (市役所、支所、国・県機関等)



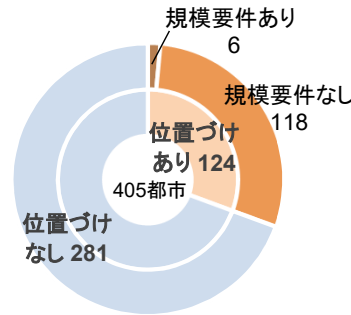
②高齢者向け施設 (高齢者福祉施設、地域包括支援センター等)



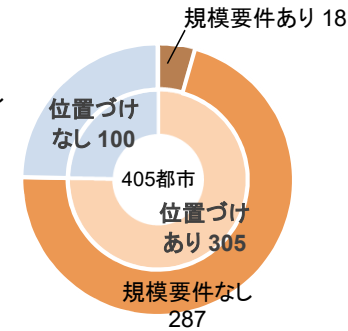
③障がい者関連施設 (障がい者福祉施設、障がい者相談支援センター等)



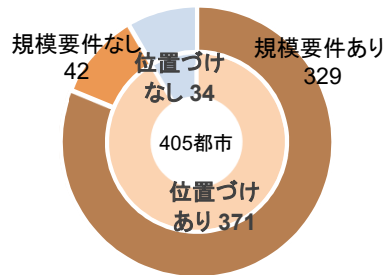
④健康増進等施設 (スポーツ施設、体育館、総合運動場等)



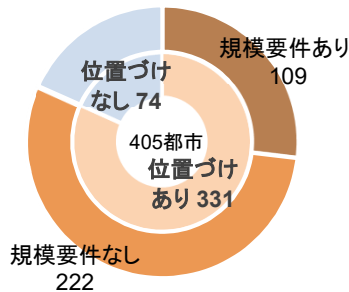
⑤子育て関連施設 (保育園、保育所、認定こども園等)



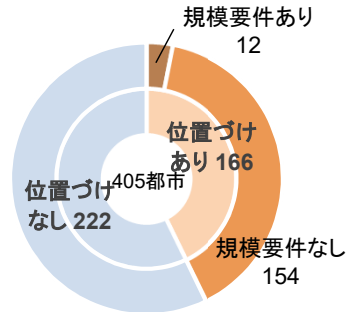
⑥商業施設 (大規模商業施設、スーパー等)



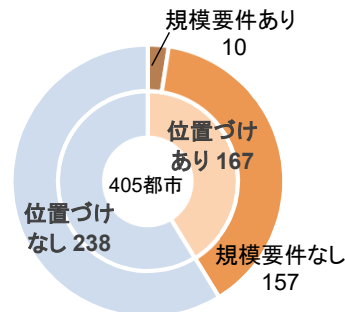
⑦医療施設 (診療所、総合病院、調剤薬局等)



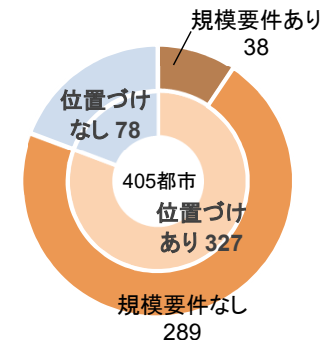
⑧金融施設 (金融機関、銀行、信用金庫等)



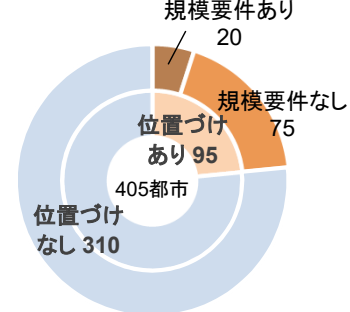
⑨学校施設 (小学校、中学校、高等学校、専修学校、大学等)



⑩文化等施設 (コミュニティセンター、図書館、生涯学習センター等)



⑪その他 (左記以外の施設(広域防災施設、バスターミナル等))

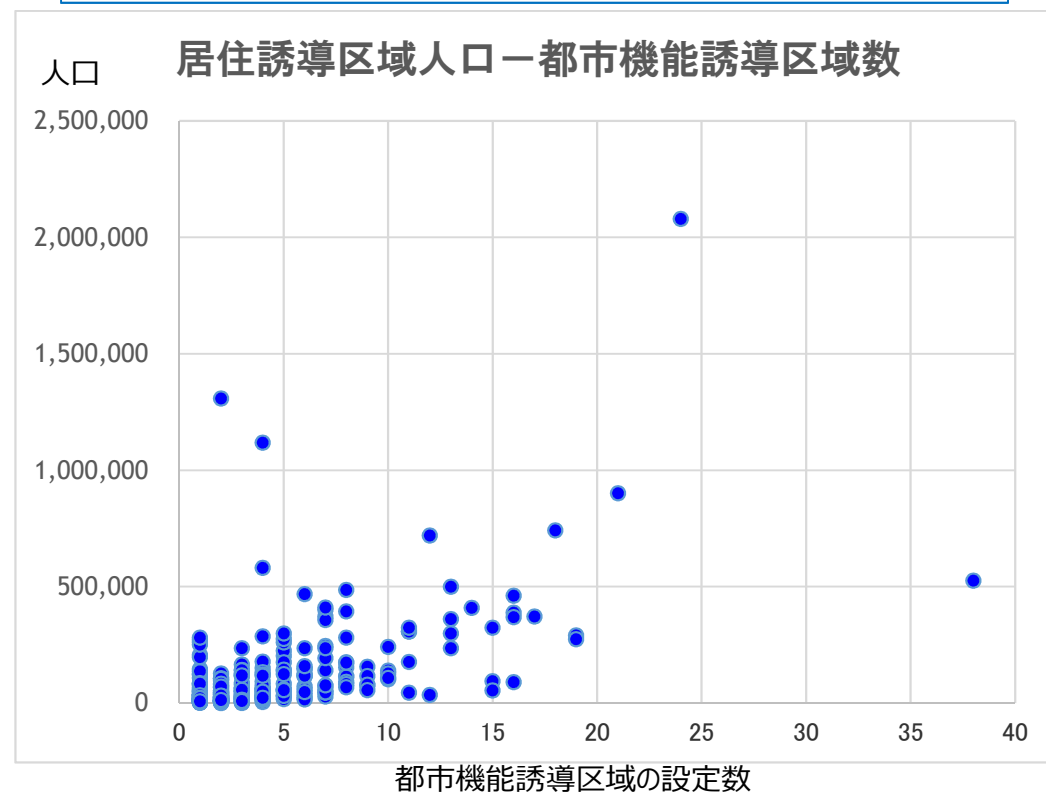
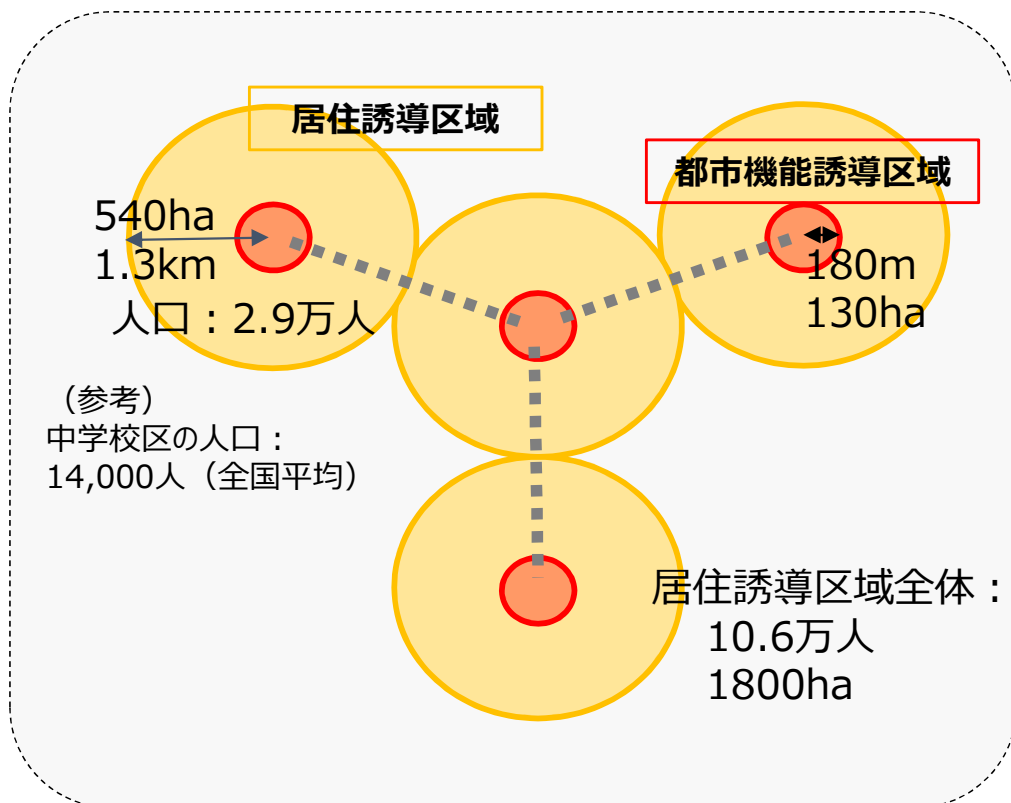
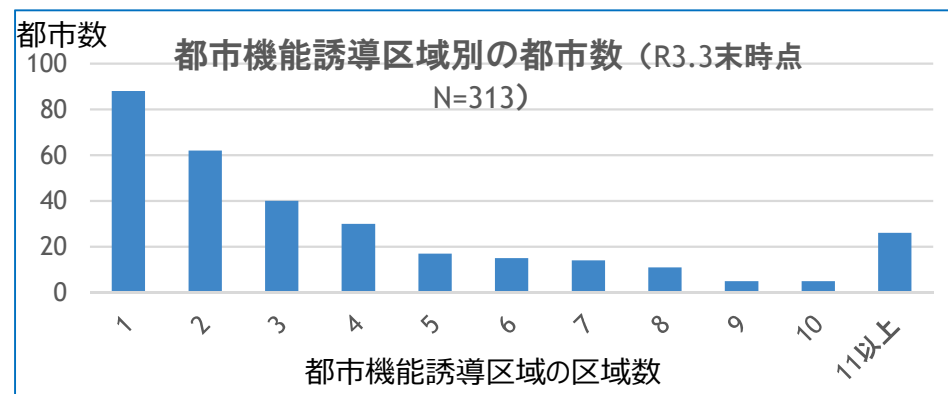


都市機能誘導区域の設定状況

- 都市機能誘導区域は多極型の都市構造を考慮して多くの都市で複数の区域を設定。平均で4区域だが、その設定数にはばらつきがあり、1区域しか指定していない都市も少なからず存在。
- 人口規模が大きいほど区域が多く設定される傾向も特段見られず、区域設定は各都市の判断に依存。

立地適正化計画（R3.3末の313計画）の平均的なすがた

都市機能誘導区域は約7割の都市で複数設定し、平均4区域を設定（中心市街地+複数の地域生活拠点）



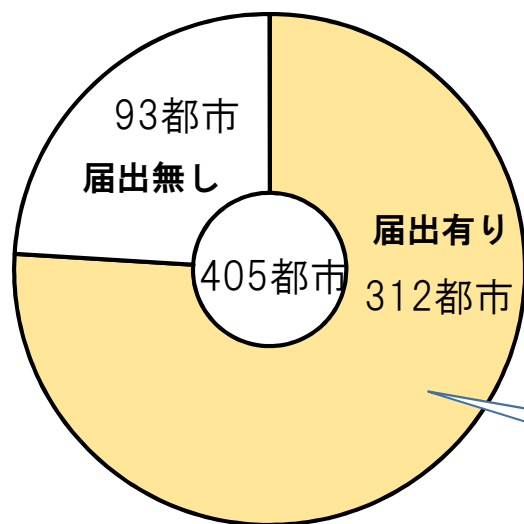
届出・勧告制度の活用状況（誘導区域外の届出）

- 誘導区域外における開発・建築に係る届出は、居住誘導区域については約8割の都市で実績がある一方、都市機能誘導区域については約5割の実績。
- 計画で意図する立地が進んでいるケースもあると考えられるが、届出の対象となる誘導施設が区域と併せて適切に位置づけられているかについて評価していく必要があると考えられる。

R3.12末時点

居住誘導区域

居住誘導区域外の届出の状況



■届出件数上位都市

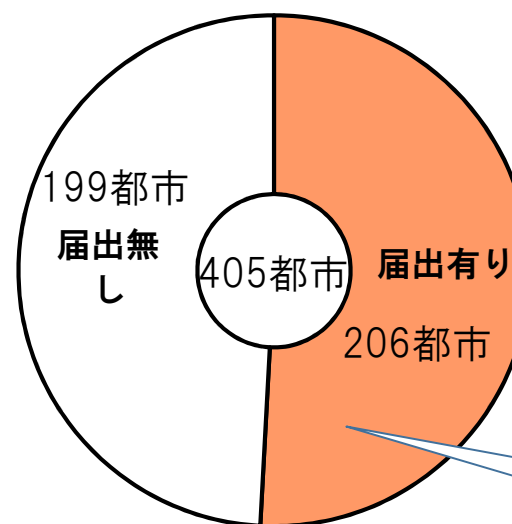
熊本市	691件
岐阜市	433件
札幌市	425件
高松市	340件
藤沢市	260件
浜松市	260件

届出があった77%

 うち、勧告を行った1都市
(藤沢市)

都市機能誘導区域

都市機能誘導区域外の届出の状況



■届出件数上位都市

宇都宮市	66件
鹿児島市	66件
浜松市	57件
前橋市	45件
水戸市	38件
豊川市	38件

届出があった50%

うち、勧告を行った0都市

- A市では、市域の中心市街地のみへの都市機能誘導区域の設定としており、中心市街地の特性を考慮し、届出対象となる施設は3,000㎡以上の店舗面積を有する商業施設、200床以上の病床を有する病院等、比較的大規模な施設を誘導施設として位置づけ。
- このため、中心市街地以外の地域拠点等に立地する、スーパーマーケットやドラッグストア等の3,000㎡に満たない商業施設などは、その立地に際し届出がなされるような状況にはなっていない。

令和2, 3年度に大規模小売店舗立地法に基づく新設届出のあった施設 (青色：立地適正化計画に基づく届出有、赤色：届出無)

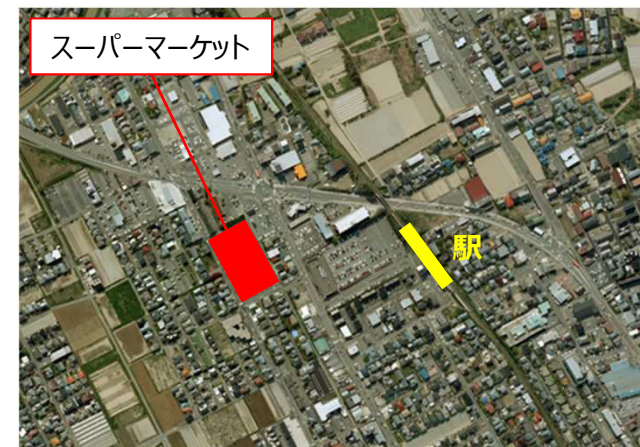
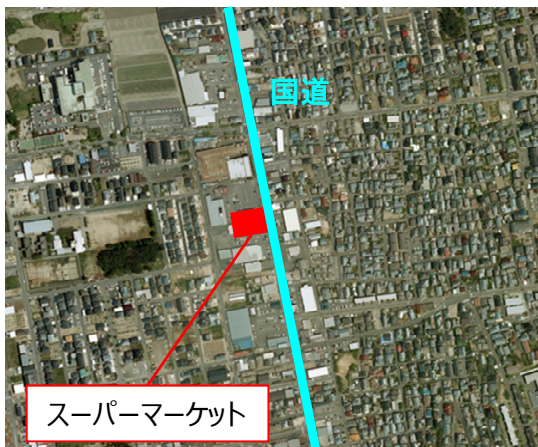
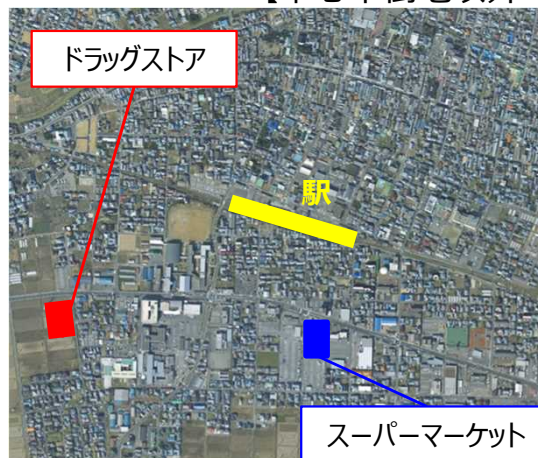
【中心市街地周辺】



都市機能誘導区域

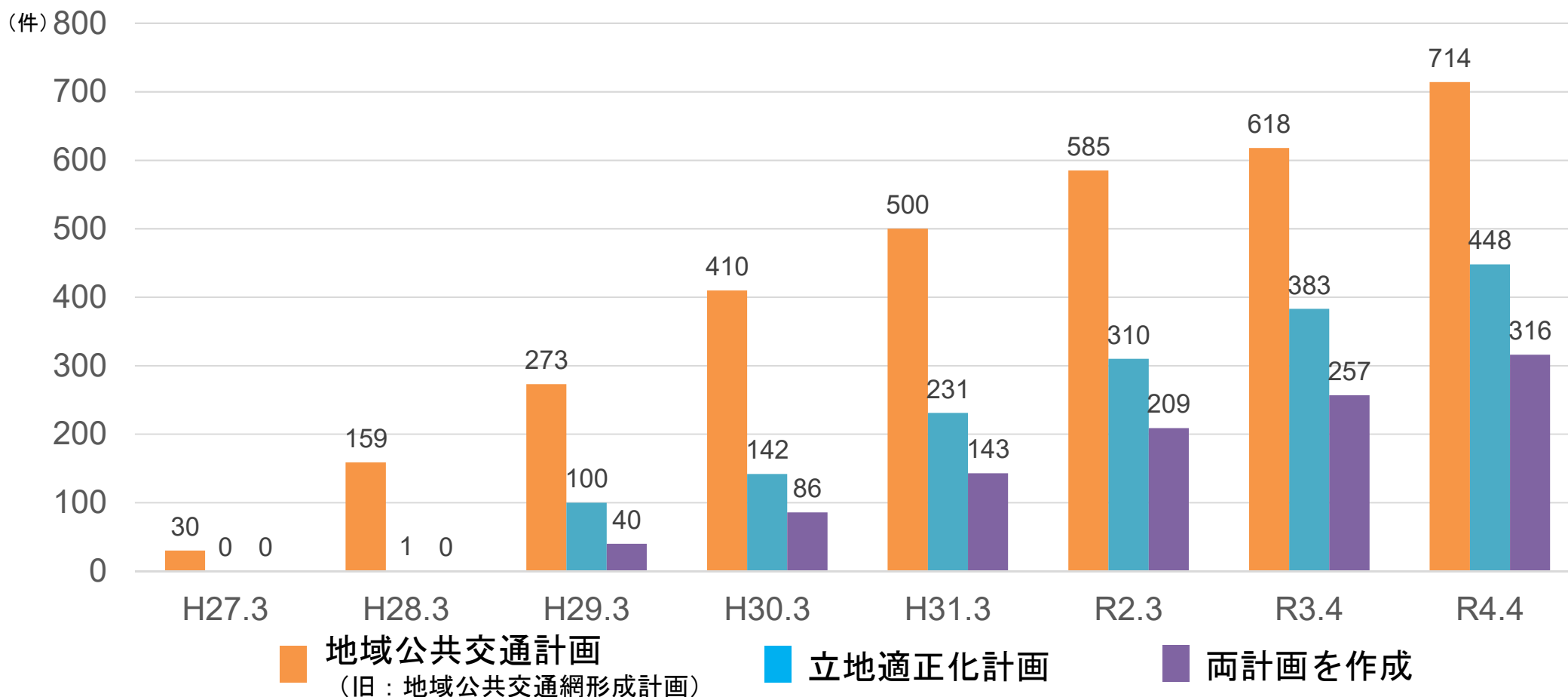
ドラッグストア

【中心市街地以外 (都市機能誘導区域外)】



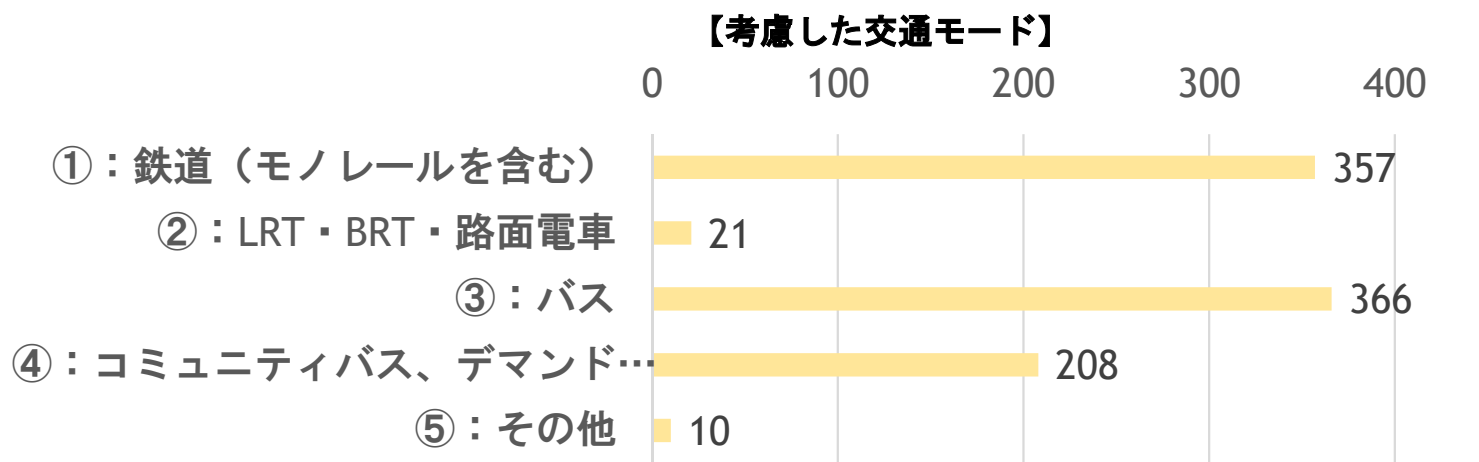
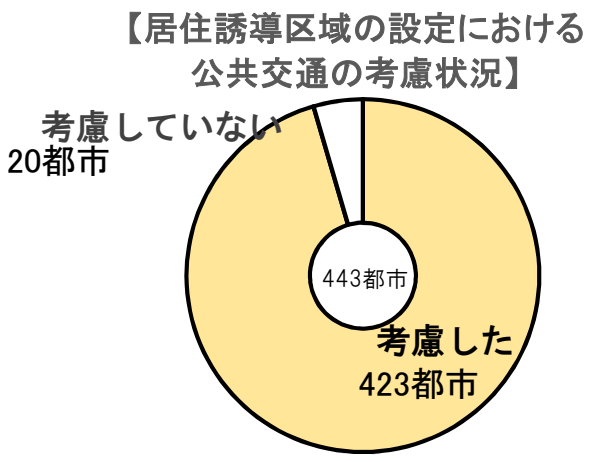
立地適正化計画における 公共交通の位置付け

○ コンパクト・プラス・ネットワークの取組推進の観点から、立地適正化計画と地域公共交通計画の両方を作成した都市が増加している。

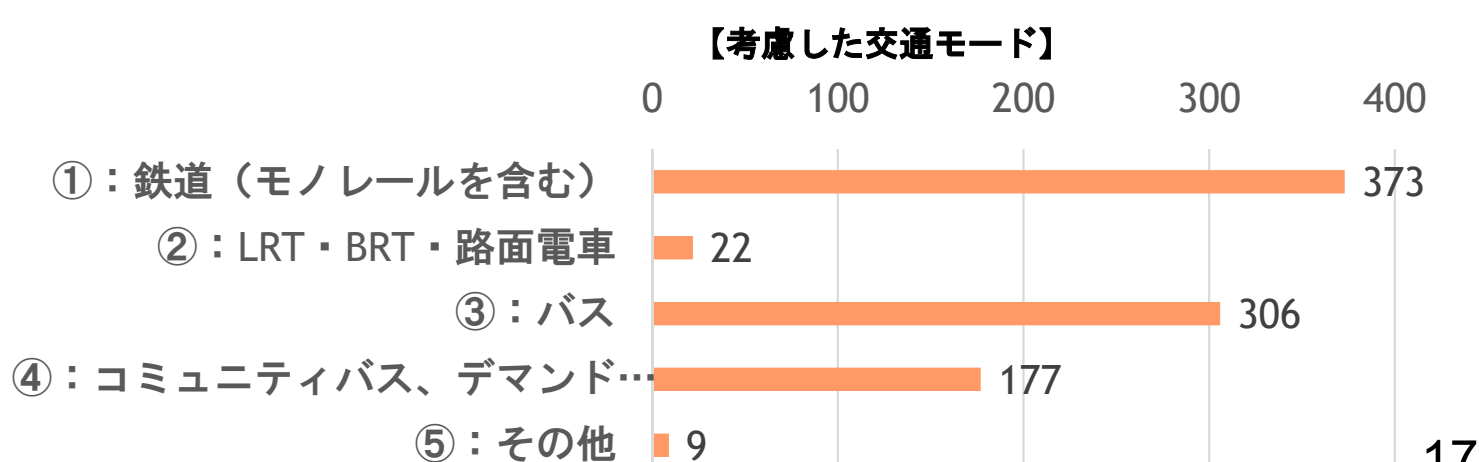
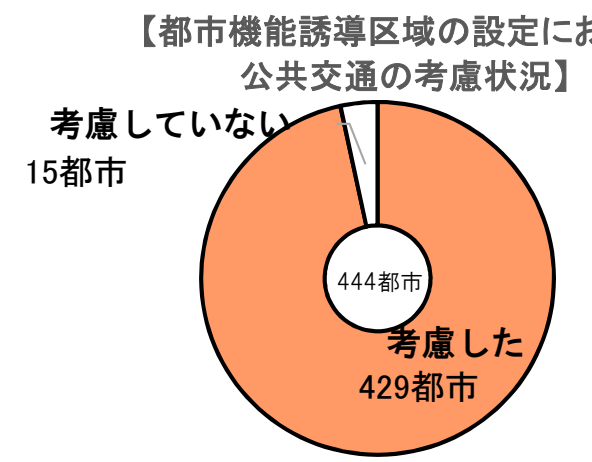


- 居住誘導区域と都市機能誘導区域の範囲について、殆どの都市が公共交通を考慮して設定している現状。
- また、考慮した交通モードは、鉄道と路線バスが大多数を占めており、コミュニティバスやデマンド交通を考慮しているところも多い。

居住誘導区域 R4.4時点



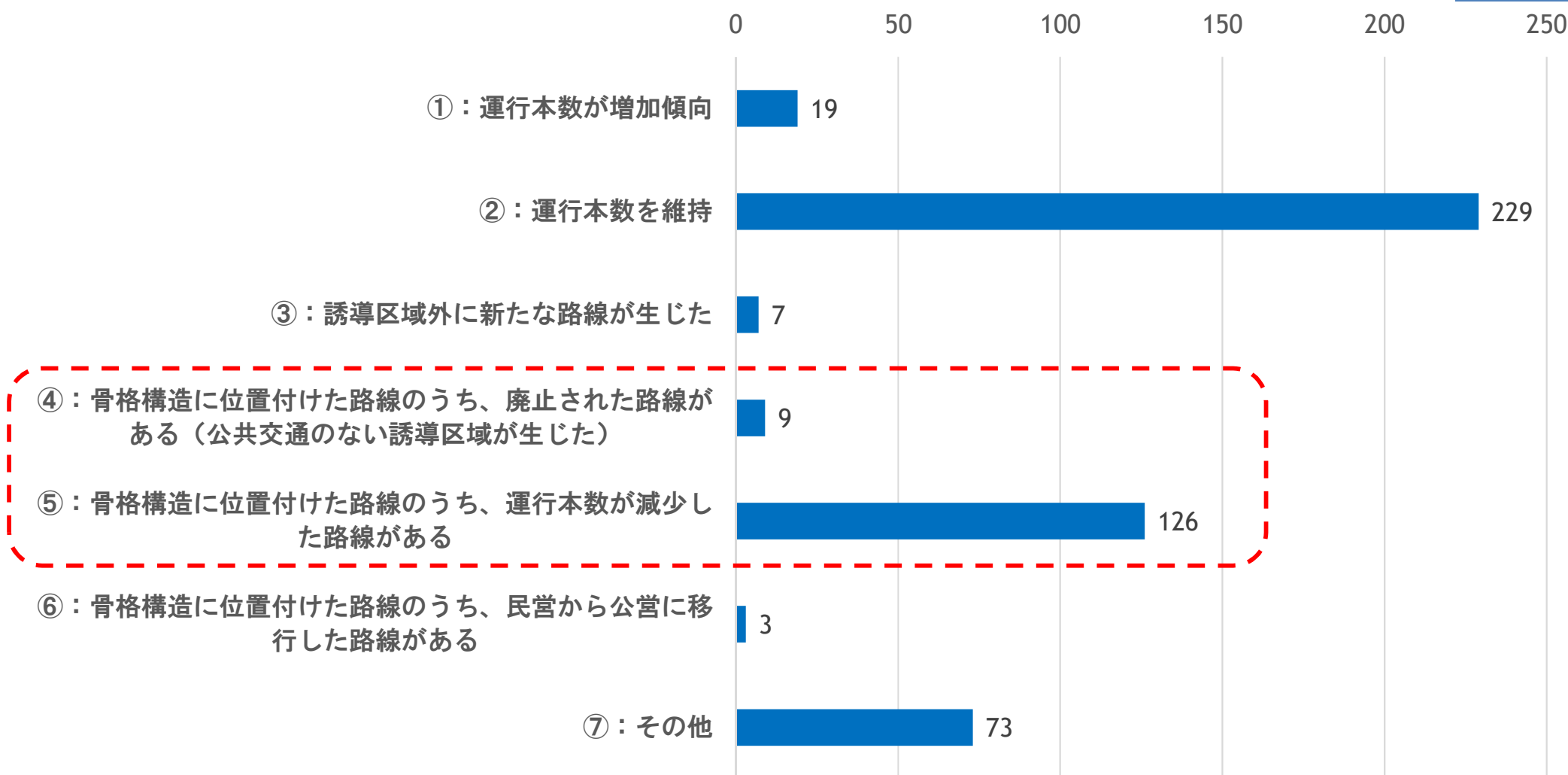
都市機能誘導区域



- 立地適正化計画を作成後、居住誘導区域等の設定に当たり公共交通を考慮している都市において、運行本数などサービスレベルを維持している都市が約半数である一方、路線の廃止や、運行本数の減少が生じている都市がある。

【立適作成後の公共交通の状況】

R4.4時点

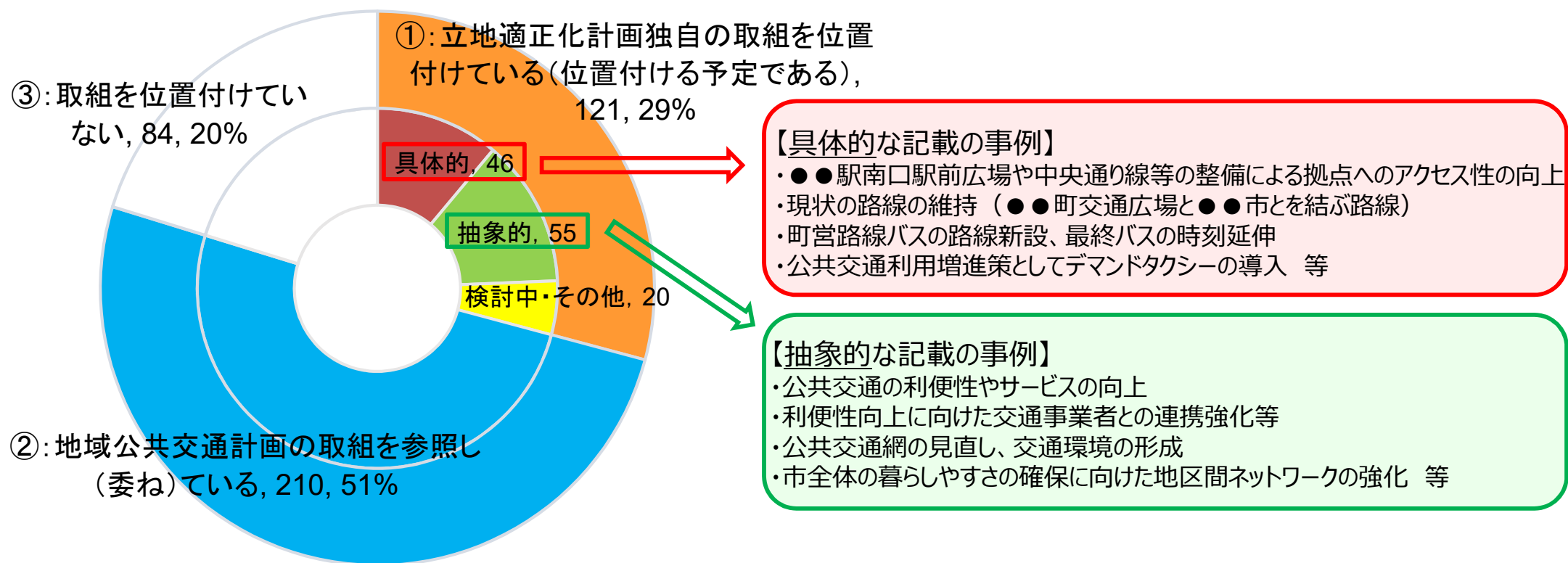


立地適正化計画に係る公共交通に関する施策の位置づけ状況（居住誘導区域）

- 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で、考慮した交通に関して維持や充実の取組について立地適正化計画の独自の取組を位置付けた都市は約3割、地域公共交通計画の取組を参照している都市が約5割の状況。
- 立地適正化計画独自の取組を位置付けている（位置付ける予定である）とした都市においては、交通に関する維持や充実の取組を具体的に位置付けているのは約1割の状況。

R4.4時点

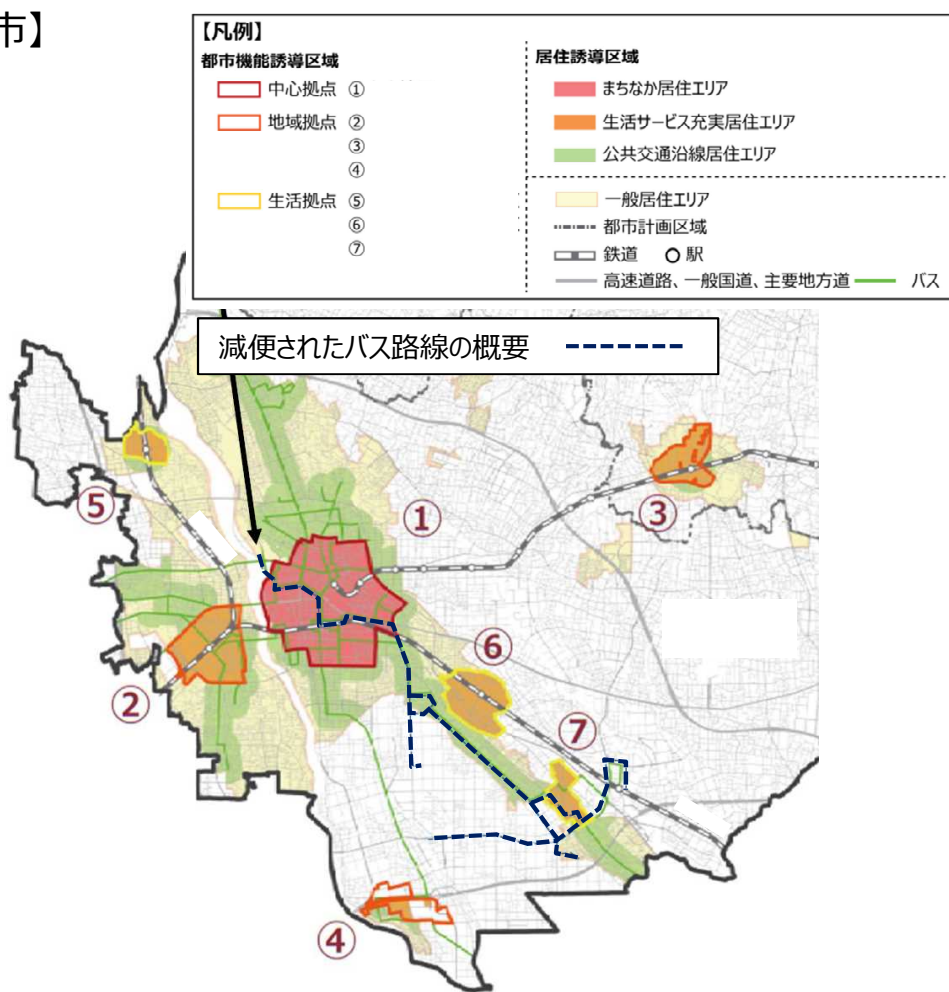
【立地適正化計画における公共交通に関する取組の位置付け】



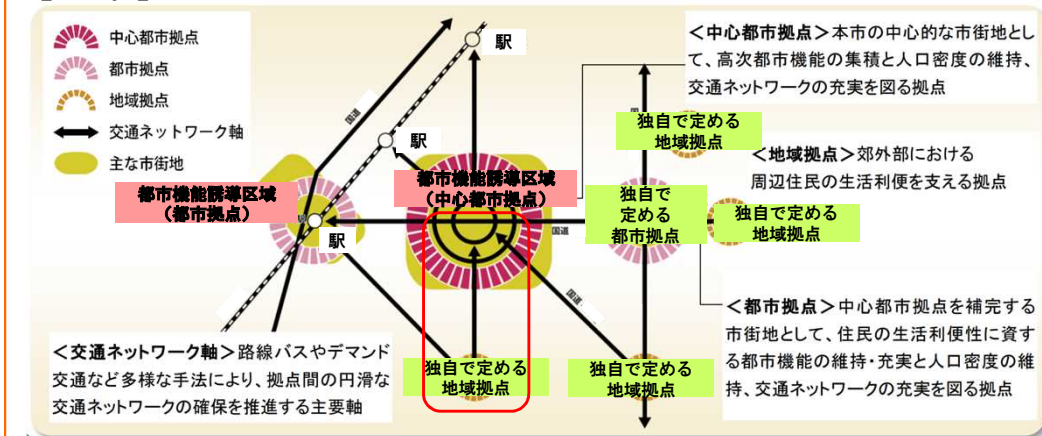
都市機能誘導区域等をつなぐ公共交通軸の減便等が生じた事例

- B市では、平成31年3月の立地適正化計画公表以降、中心拠点および生活拠点として位置付けた都市機能誘導区域を結び、居住誘導区域の設定においても骨格として位置付けたバス路線の一部が、コロナ禍による需要減により令和3年10月に平日は2割程度減便し、休日は廃止された。
- C市では、令和2年4月の計画公表以降、目指すべき都市の骨格構造において交通ネットワーク軸とした、中心都市拠点と地域拠点をつなぐバス路線が令和3年4月にデマンド交通に移行。

【B市】



【C市】



R2.4.1



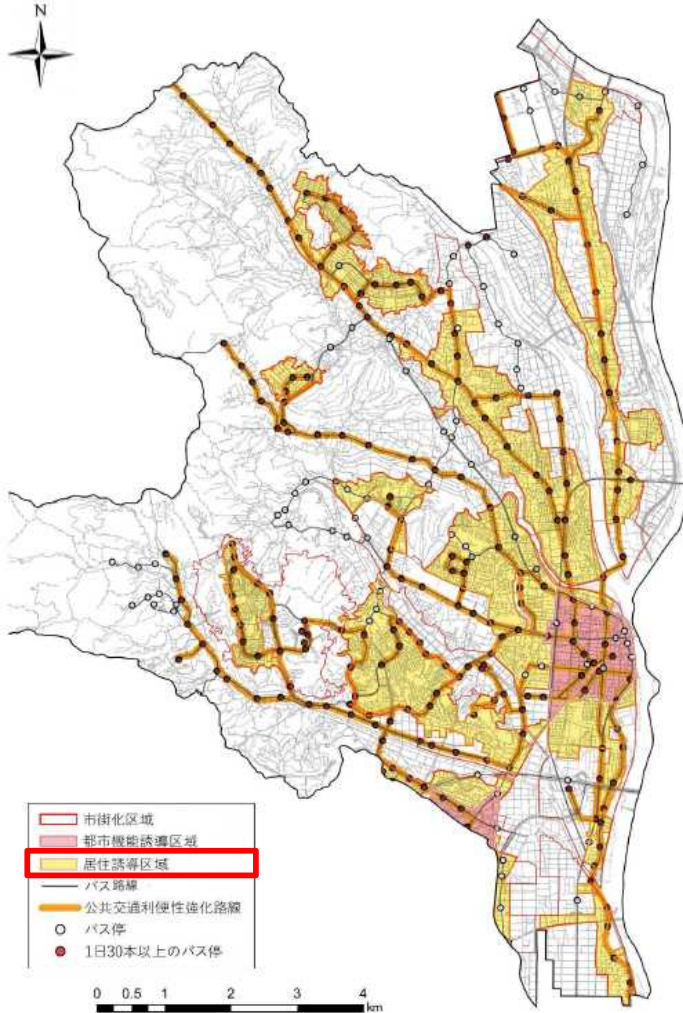
地域拠点～中心都市拠点
 朝夕2本の定路線+自由運行
 のデマンド交通に移行

R3.4.1



- 神奈川県厚木市では、立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画として作成したコンパクト・プラス・ネットワーク推進計画（R3.4作成）において、片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進。
- 公共交通に関する施策として、本厚木駅周辺における利便性向上や居心地が良く歩きたくなるまちなか空間整備、強化路線の沿線における生活利便施設の立地に関する補助等、まちづくり側からの交通の充実に資する取組を位置付け。

■ 誘導区域と公共交通利便性強化路線



■ まちづくりの観点から交通の充実に資する取組を位置付け

■ 施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要

事業名	施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・一般車の交通規制や道路空間の再配分による広幅員の歩行空間の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域（本厚木駅周辺）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。

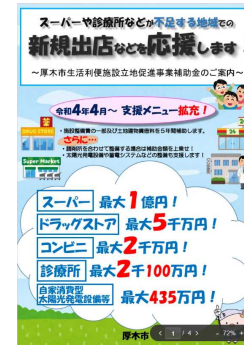
■ 施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要

施策名	施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・バス停近くの生活利便施設の誘致 ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の適用 ・既存生活利便施設における付加的な生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域（宮の里地区など） 居住誘導区域外（主に市街化調整区域）

【施策事例】生活利便施設の立地支援

(1) 生活利便施設整備費

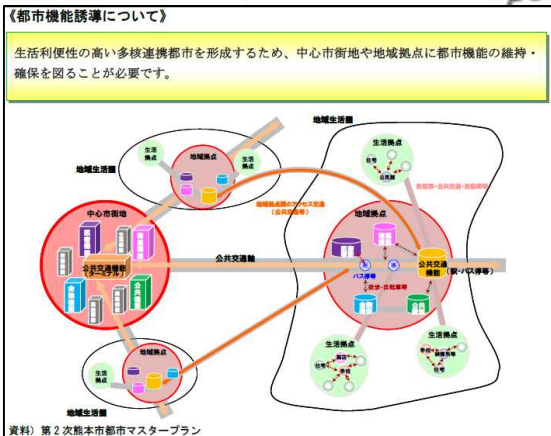
補助対象施設	補助対象経費及び補助金額 ^{※5}	補助上限額	補助対象エリア
スーパー ^{※1}	① 施設整備費 ^{※6} 施設整備費の2分の1に相当する額	1億円 (年2千万円)	次のいずれかに該当するもの 1 公共交通利便性強化路線 ^{※8} の沿線 2 施設が不足する地区 ^{※9} ※いずれの場合も、補助対象施設を中心とした概ね半径1kmの区域内に同類の施設がないこと(スーパーとドラッグストアは同類の施設とする。)
ドラッグストア ^{※2}	② 土地・建物賃借料 事業を開始した日から5年間分の賃借料に相当する額	5千万円 (年1千万円)	
コンビニエンスストア ^{※3}	③ 調剤所整備費 ^{※7} (診療所に限る。) 調剤所整備費の2分の1に相当する額	2千万円 (年400万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※8} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同類の施設がないこと
内科を有する診療所 ^{※4}	補助金額は①、②及び③の合計額又は補助上限額のいずれか小さい額	2千万円 (年400万円) 調剤所を整備した場合 2千100万円 (年420万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※8} の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同類の施設がないこと



公共交通施策との具体的な連携施策を位置づけた計画【熊本県熊本市】

- 熊本県熊本市の立地適正化計画では、中心市街地と15の地域拠点¹を都市機能誘導区域に設定し、これらを結ぶ8軸を基幹公共交通軸と位置づけ、区域間の及び区域までのアクセス充実を推進。
- 居住誘導区域は、鉄軌道及び運行本数75本以上のバス路線沿いの一定のサービス水準を考慮し設定。
- 公共交通の維持・充実に係るまちづくりにおける取組として、乗換拠点の整備、公共車両等の走行環境の改善、電停のバリアフリー化や待合環境の向上など、公共交通の利用促進に資する取組を推進。

■ 公共交通軸と連動させた誘導区域の設定



■ 立地適正化計画に位置づけられた公共交通に係る取組

No	方向性	概要	事業名等()内は所管部局
1	基幹公共交通の機能強化	本市中心部と各方面の地域拠点等を結ぶ8軸を基幹公共交通軸に設定し、持続可能な地域公共交通網の骨格となる各基幹軸の形成を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ■ゾーンシステムの導入 ■乗換拠点の整備 ■公共車両等の走行環境の改善 ■バス・鉄軌道等の輸送力の向上等 (都市建設局・交通局等)
2	桜町バスターミナル・熊本駅を核とした交通体系の構築	広域交通拠点であり熊本市圏の公共交通ネットワークの基点ともなる桜町バスターミナルと熊本駅については、互いの連携を強化し機能を補完するとともに新たなバス路線等についても検討を行います。	<ul style="list-style-type: none"> □桜町バスターミナル・熊本駅を核とした新たな路線の検討等 (都市建設局・交通局等)
3	バス路線網の再編	基幹公共交通を担うバス路線については、ゾーンシステム乗換拠点において幹線と支線に分け、長大バス路線の効率化等、持続可能なバス網に向けた再編及び効率化を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> □共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築 ■環状線(ループバス等)の導入 □輸送資源を活用した交通体系の効率化等 (都市建設局・交通局等)
4	コミュニティ交通の導入	公共交通空白地域における日常生活に必要な移動手段の確保に加え、更なる利便性向上を図るため、デマンド型乗合タクシーなどの多様な運行形態によるコミュニティ交通の導入・維持を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入 □AIを活用したデマンド型タクシーの導入等 (都市建設局等)
5	公共交通の利用促進	公共交通の利用促進に向けた行政・事業者等による公共交通の利用環境改善を進めるとともに、住民等への担い手としての意識醸成など利用促進に向けた啓発等に取り組みます。また、MaaS ^{※1} 等の新たなモビリティサービスの展開を見据えて、ICT等を活かした情報提供や乗継検索などの検討・導入に取り組みます。	<ul style="list-style-type: none"> ■バス・市電ロケーションシステム等の拡充 ■P&R・C&R^{※2}等の拡充 ■車両・電停のバリアフリー化 ■公共交通の利用促進(啓発) ■待合環境の向上 □公共交通のシームレス化の推進等 (都市建設局・交通局等)
6	ベストミックスの構築	地域特性に応じて、公共交通や自動車交通等の交通モードを効率的に組み合わせ、利便性の高い交通形態を構築し総合的な交通戦略を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> 上記の各事業全て (都市建設局・交通局等)

※下線部はまちづくり部局が参画した取組が特に重要になると考えられるもの