

コンパクト・プラス・ネットワークの深化・発展に向けて

立地適正化計画と地域公共交通計画の一体作成

- 「都市計画運用指針」「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」を改正し、市町村等に対して、相互に両計画の整合性を図り、一体的かつ具体的に取組を記載することや、同時期に作成や見直しをすることを推奨している。

都市計画 運用指針

① 基本的な考え方

多極ネットワーク型のコンパクトシティを推進するためには、居住誘導区域及び都市機能誘導区域を適切に設定するとともに、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・充実や、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスの確保・充実、公共交通軸と連携した魅力的な空間形成を図る必要がある。

このため、地域公共交通計画や都市・地域総合交通戦略との整合を図りつつ、交通事業者をはじめとして、利用者や開発事業者等の多様な関係者との連携のもと、居住の誘導のために講ずべき公共交通の確保・充実に関する施策を周辺まちづくりと一体的に検討し、立地適正化計画において、都市の骨格となる公共交通軸を即地的・具体的に位置付け、これと併せて、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等に関する事項も含め、公共交通の確保・充実に支える拠点整備等に係る取組を一体的かつ具体的に記載することが望ましい。

また、鉄軌道や幹線バス路線を軸とした沿線地域など、一体的な生活圏・経済圏を形成する複数の市町村が連携し、共同して立地適正化計画を作成する際には、当該生活圏・経済圏を支える公共交通に関する施策についても広域的な観点に立って記載することが望ましい。その際、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する地域公共交通計画が当該複数の市町村で作成されている場合、又は今後作成される場合には、両計画の整合が図られ、地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導が好循環をもたらしながら効果的に図られるよう十分に調整を行うことが望ましい。

<令和5年7月11日改訂時 追記>

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

2 都市計画等との調和

地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段の一つであり、その活性化及び再生は、まちづくりをはじめ、観光振興、健康・医療、福祉・介護、教育、環境など様々な分野と密接な関係を有する。

このため、地域公共交通計画を作成する地域において、立地適正化計画、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成二十年法律第三十九号）第四条に規定する観光圏整備計画や、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十年法律第百十七号）第二十一条に規定する地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が策定されている場合には、地域公共交通計画にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を地域の関係者が十分に共有した上で、取組を行うことが望ましい。

とりわけ、公共交通は、都市の装置として重要なものであり、都市の骨格を形成するという観点から、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条に規定する中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画との調和の確保に留意する必要がある。さらに、公共交通はコンパクト・プラス・ネットワークの根幹をなすものであることから、地域公共交通計画と立地適正化計画の作成や見直しを同時期に行う、両計画を一つの計画として作成するなど、一体的に作成することが望ましい。両計画の作成過程においては、公共交通の担当部局とまちづくりの担当部局の双方が情報共有などの連携を図りつつ、積極的に両計画の作成に係る業務等を行うことにより、地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導が好循環をもたらしながら効果的に図られるよう、十分に内容の調整を行うべきである。

<令和5年8月31日 公布>
<令和5年10月1日 施行>

○都市の骨格構造における公共交通軸の位置付けの重要性について、「**立地適正化計画作成の手引き**」、「**都市計画運用指針**」に明示的に記載

4. 目指すべき都市の骨格構造の検討について (4)都市の骨格となる公共交通軸の即地的・具体的な位置付け

- 多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて、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・充実が必要であり、その実効性を高めるため、公共交通ネットワークの確保に係る取組とまちづくりとの一体的な推進がますます求められています。
- 立地適正化計画において、都市の骨格となる公共交通軸について、路線、駅・停留所の位置、サービスレベル等を即地的・具体的に位置付け、これと併せて、公共交通の確保・充実を支える拠点整備等に係る取組を一体的かつ具体的に定めることが重要です。

記載にあたっての留意事項

- 地域公共交通計画や都市・地域交通総合戦略等を踏まえ、可能な範囲で具体的、即地的に記載

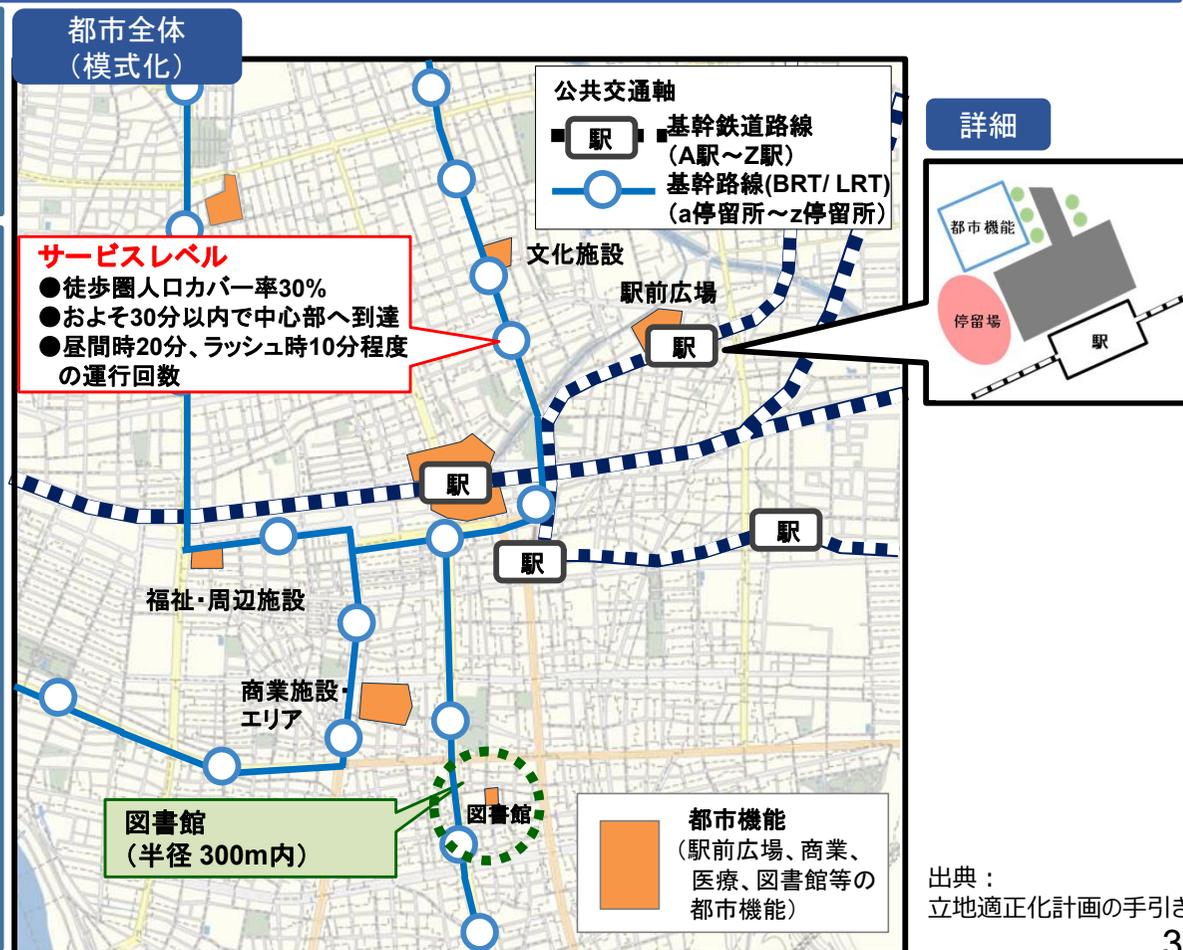
具体的な記載内容(例)

【具体的とは】

- ①交通モード
⇒鉄道、LRT、基幹バス等について記載
- ②サービスレベル
⇒駅・停留所や主要目的地等へのアクセス性、所要時間、運行本数等について具体的に記載することが考えられる

【即地的とは】

- ③路線(ルート)・区間
- ④主要な駅、停留所等
※ポイントでなくても可(例:図書館半径300m)
- ⑤関連する都市機能等
⇒各々の位置関係がわかるように即地的に記載
※例えば1/2500程度の縮尺図を下図として使用



出典：
立地適正化計画の手引き

○ 金沢市において、令和5年3月に作成された第3次金沢交通戦略では、「交通から暮らしの質やまちの魅力高めるまちづくり」を基本的な考え方として掲げ、相互に整合性が図られている。

第3次金沢交通戦略が目指す姿

【基本的な考え方】

歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

交通から暮らしの質やまちの魅力高めるまちづくり

郊外 地域の实情に合わせた 柔軟な移動手段の確保

- 地域運営交通を使って、住民が地域の病院・スーパーに自家用車なしでも行ける
- 地域運営交通と公共交通重要路線の鉄道・バスが、モビリティハブで接続し、まちなかにも便利に行ける
- MaaSにより乗り換えもスムーズ



まちなか

歴史や文化などの 魅力が楽しめる人中心の 移動環境の充実

- トータルデザインされた新しい交通システム(第1段階)を都心軸中心に導入
- 人中心のウォークアブルな空間の整備
- 自転車走行指導帯やまちのりの充実
- 来訪者等にも分かりやすい案内や機能でラクラク移動



居住誘導区域 公共交通で 便利に移動ができる 移動環境の充実

- 専用レーンによりバスの移動をスムーズに
- モビリティハブによる交通連携
- MaaSによりスムーズにバス・まちのりなどを利用



意見交換 論点①

居住誘導区域・都市機能誘導区域及び公共交通軸沿線と
各種施策の連動

◎ 都市計画運用指針(第12版(令和6年3月))

IV-1-3 立地適正化計画

6. 他の計画との関係

立地適正化計画は、都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして作成するものである。したがって、下記のように、**公共交通施策、商業施策、環境・緑地施策、住宅施策、医療・福祉施策、農業施策、防災・減災施策など多様な分野の計画**との連携が求められる。

- ① 市町村マスタープラン
- ② 都市計画区域マスタープラン

③ 地域公共交通

コンパクトシティの実現に当たっては、地域公共交通の確保・充実を図ることも重要であり、立地適正化計画において、居住誘導区域及び**都市機能誘導区域の設定と地域公共交通の確保・充実に関する取組とが整合をもって定められることが必要**である。このような観点から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する地域公共交通計画は、市町村マスタープラン（これにみなされる立地適正化計画を含む。）との調和を保つこととされているところであり、両計画の内容の整合が図られ、**地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導が好循環をもたらしながら効果的に図られるよう十分に調整を行うべきである**。また、立地適正化計画と地域公共交通計画の作成や見直しを同時期に行う場合など、可能な場合には、それらを一体の計画として作成することが望ましい。

なお、両計画の作成過程においては、都市計画担当部局と公共交通担当部局の双方が情報共有などの連携を図りつつ積極的に両計画の作成に係る業務を行うことや、市町村都市計画審議会や市町村都市再生協議会、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定める協議会等の場において両計画の内容を踏まえた協議や意見聴取が行われることで、地域公共交通計画の検討内容を考慮しつつ立地適正化計画の検討を進めることが容易となるほか、地域公共交通計画の作成プロセスにおいても立地適正化計画の検討内容を考慮できるなど、両計画の整合や一体的推進にあたり有効な場合があると考えられる。

- ④ 中心市街地活性化、⑤ 脱炭素型まちづくり、⑥ 緑地保全・緑化推進、⑦ 住生活、⑧ 福祉・医療

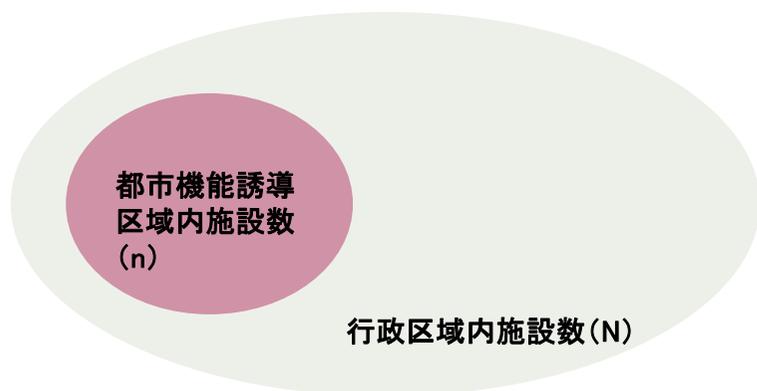
⑨ 公的不動産

公共施設の再編は都市の在り方に密接に関わるものであることから、公共施設等総合管理計画等の公的不動産（市町村が保有する公有地及び公共施設等）に関する計画と連携を図ることにより、たとえば、**公共施設を再編するに当たって都市機能誘導区域への集約化を図る、既存の公共施設や公有地を有効活用して誘導施設を整備する等の取組を進めることが望ましい**。

- ⑩ 農業・林業、⑪ 防災、減災、⑫ バリアフリー

○立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存する施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する施設数の占める割合が維持又は増加している市町村数の割合が2/3以上であることをアウトカム指標としてモニタリング

都市機能誘導の効果



$$\frac{n(\text{評価年})}{N(\text{評価年})} \geq \frac{n(\text{基準年})}{N(\text{基準年})}$$

の場合に誘導効果「有り」

※誘導施設とは、医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能誘導区域に誘導する施設として市町村が決定する施設

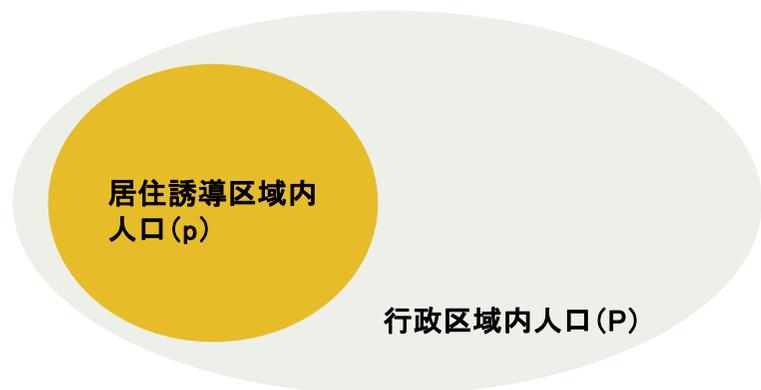
評価時点	増加した都市		維持した都市		減少した都市		合計
	都市数	割合	都市数	割合	都市数	割合	
R2.4.1	76都市	32.9%	75都市	32.5%	80都市	34.6%	231都市
R3.4.1	108都市	34.8%	88都市	28.4%	114都市	36.8%	310都市
R4.4.1	138都市	36.0%	122都市	31.9%	123都市	32.1%	383都市
R5.4.1	149都市	34.6%	125都市	29.0%	157都市	36.4%	431都市

数値の把握方法

評価時点において計画策定より1年以上経過している都市を対象に国土交通省が各自治体にアンケートを行い集計。データ欠損がある場合は「減少」に含む。

○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の割合が2/3以上
 であることをアウトカム指標としてモニタリング

居住誘導の効果



$$\frac{p(\text{評価年})}{P(\text{評価年})} > \frac{p(\text{基準年})}{P(\text{基準年})}$$

の場合に誘導効果「有り」

評価時点	増加した都市		減少した都市		合計
	数	割合	数	割合	
R2.4.1	160 都市	69.9%	69 都市	30.1%	229都市
R3.4.1	220 都市	71.4%	88 都市	28.6%	308都市
R4.4.1	251 都市	66.1%	129 都市	33.9%	380都市
R5.4.1	274 都市	63.9%	155 都市	36.1%	429都市

数値の把握方法

評価時点において計画策定より1カ年以上経過している都市を対象に国土交通省が各自治体にアンケートを行い集計。
 データ欠損がある場合は「減少」に含む。

○居住誘導区域内に居住を誘導するために市町村が講ずる施策（都市再生特別措置法§81②2）

居住誘導区域内の居住環境の向上、公共交通の確保等、居住の誘導を図るために、財政上、金融上、税制上の支援措置等を記載することができる。

○国の支援を受けて市町村が行う施策

- 居住者の利便の用に供する施設の整備
例) 都市機能誘導区域へアクセスする道路整備 等
- 立地適正化計画等に都市の骨格となる基幹的な公共交通軸として具体的かつ即地的に位置付けられている公共交通に関する施設の整備
例) 鉄道・LRT・BRT等の走行空間 等
- 公共交通の利便性の確保を図るため交通結節機能の強化・向上 例) バスの乗換施設整備 等

○市町村が独自に講じる施策

- 居住誘導区域内の住宅の立地に対する支援措置
例) 家賃補助、住宅購入費補助 等
- 基幹的な公共交通網のサービスレベルの確保のための施策 等
- 居住誘導区域外の災害の発生のおそれのある区域については、災害リスクをわかりやすく提示する等、当該区域の居住者を居住誘導区域に誘導するための所要の措置
- 都市のスポンジ化対策のための制度活用

○都市機能誘導区域内に誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずる施策（都市再生特別措置法§81②3）

都市機能誘導区域内に都市機能の誘導を図るために、財政上、金融上、税制上の支援措置等を記載することができる。また、民間による都市機能の立地を誘導するには、官民の役割分担や民間事業者が活用可能な施策など投資の判断材料を**事前明示**することが重要である。

○国等が直接行う施策

- 誘導施設に対する税制上の特例措置
- 民間都市開発推進機構による金融上の支援措置

○国の支援を受けて市町村が行う施策

- 誘導施設の整備
- 歩行空間の整備
- 民間事業者による誘導施設の整備に対する支援施策

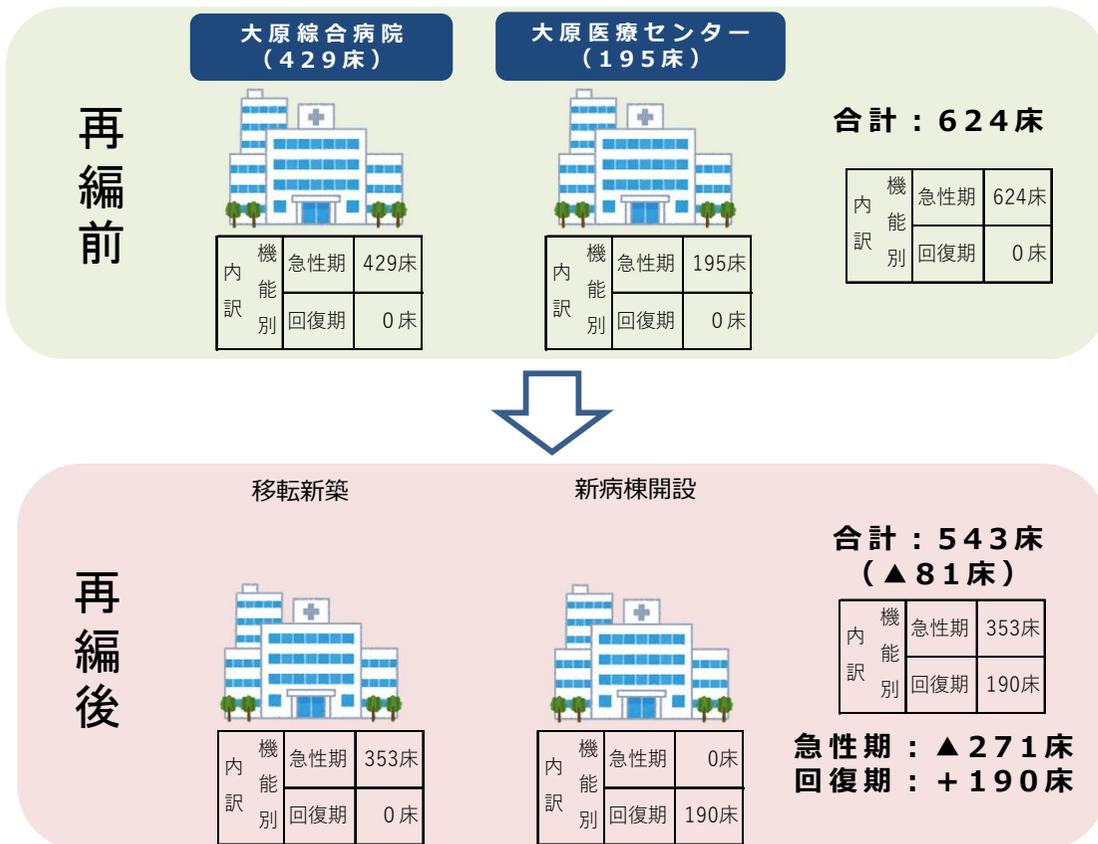
○市町村が独自に講じる施策

- 民間事業者に対する誘導施設の運営費用の支援施策
- 市町村が保有する不動産の有効活用施策 等
例) 公有地の誘導施設整備への活用
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
- 民間事業者の活動のための環境整備・人材育成
- 金融機関との連携による支援
- 都市のスポンジ化対策のための制度活用

- 福島県・県北地域（※）では、急性期病床が過剰で回復期病床が不足していた。そのため、平成30年1月に大原医療センターの急性期分野を大原総合病院に集約。同時に、大原医療センターに地域包括ケア病棟と回復期リハビリテーション病棟を開設。急性期の大原総合病院と回復期の大原医療センターが役割分担して地域医療に貢献。
- 大原総合病院の開院及び大原医療センターの病棟開設に当たって、**地域医療介護総合確保基金のI-1**（地域医療構想の達成に向けた医療機関の施設又は設備の整備に関する事業）を活用。
- また、大原総合病院は移転新築に当たって、福島県福島市の都市再生整備計画に位置付けられた都市機能誘導区域内の基幹的誘導施設として、**国土交通省の補助金**も活用。

※ 県北地域・・・福島市、二本松市、伊達市、本宮市、桑折町、国見町、川俣町、大玉村

病床の状況



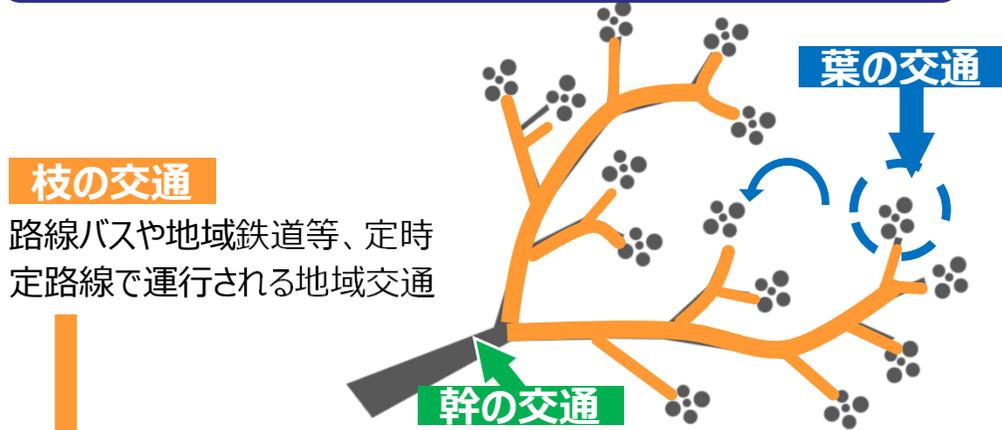
各医療機関の位置関係



公共交通軸の設定について

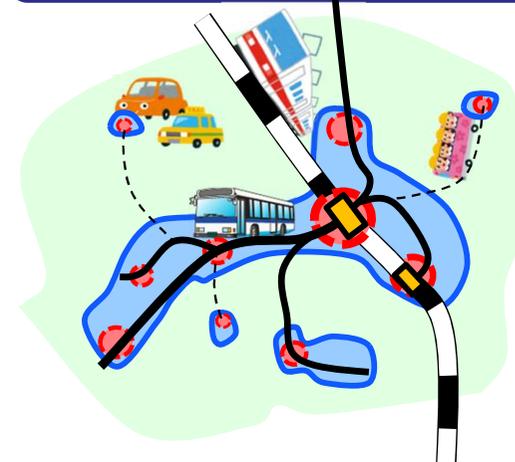
「幹・枝・葉の交通」のうち、「枝の交通」は「公共交通軸」として階層化（都心、幹線、支線など）し、それぞれ一定の水準（運行頻度・回数）を目標として設定。立地適正化計画の「公共交通軸」と具体的・即地的に一致させ、まちづくり政策（施設配置や空間形成等）と実質的連携を図ることが重要。

「幹・枝・葉の交通」の考え方



「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」中間整理（令和4年3月30日）より

「立地適正化計画」における公共交通軸



【基幹的な公共交通軸】
 中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通路線等

※「枝の交通」のうち、基幹的な公共交通軸について、立地適正化計画の手引において定められている。
 ※「地域公共交通計画」と「立地適正化計画」では、計画期間等が異なることに留意が必要。

「立地適正化計画作成の手引き」（令和5年11月改訂）より

地域公共交通計画の公共交通軸（イメージ）

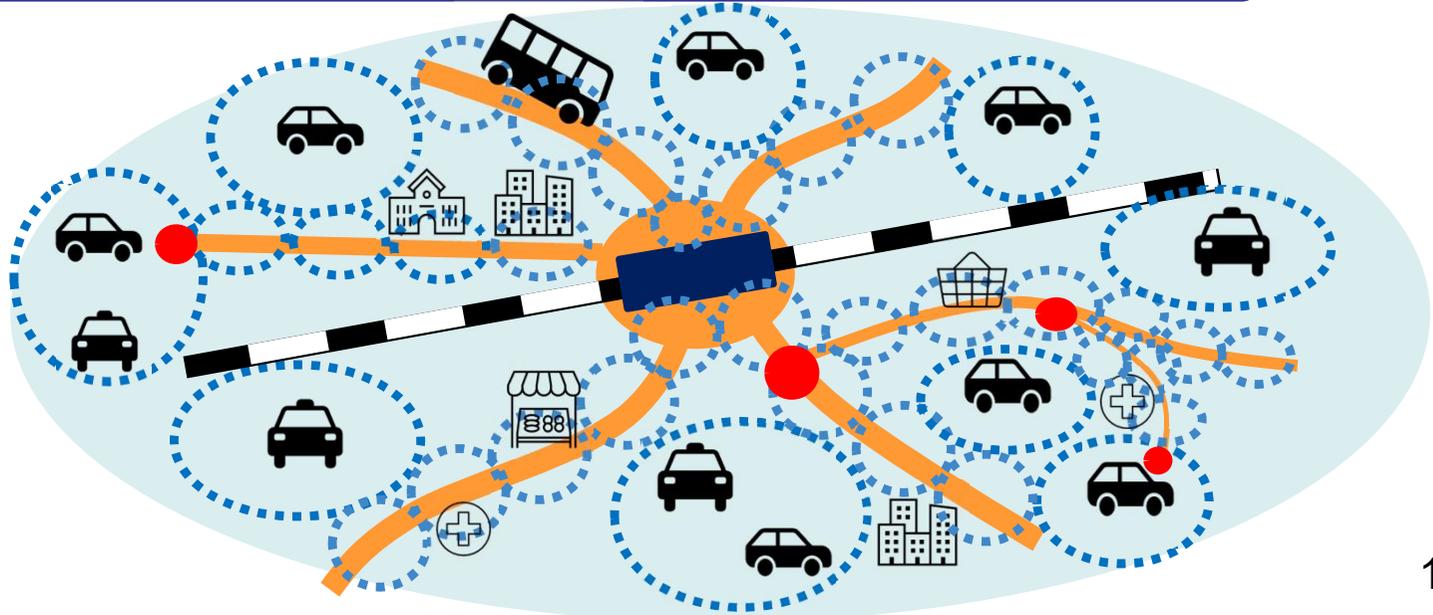
「公共交通軸」として階層的に水準を設定
 （例）都心、幹線、支線、生活など

品質保証（おでかけ需要）

- ・設定例：3～4本/時 以上（※）
- ※ パターンダイヤ等のわかりやすさも含め、時刻表が気にならないレベル

性能保証（生活需要）

- ・設定例：1日3本（朝、昼、晩）
- ・設定例：2時間に1本 以上
- ・設定例：ピーク時3本/時 以上



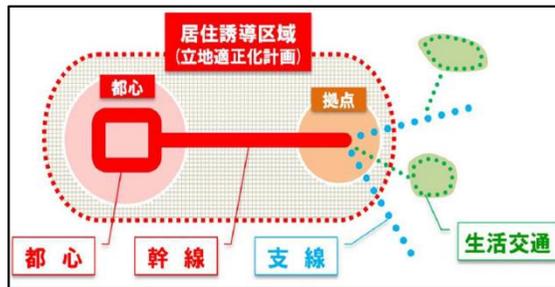
(参考)公共交通軸の設定例①

- 需要に応じて路線を階層化し、階層ごとに都市計画（立地適正化計画など）と連動した公共交通軸のサービス水準を設定することが有用。

岡山市地域公共交通利便増進実施計画【第1弾】

(需要の階層化)

- 需要に応じて「都心・幹線」、「支線」、「生活交通」を分類し、それぞれのサービス水準を設定。
- 都心・幹線は15分に1本（最低30分に1本）、支線は1時間に1本程度の設定。



■ 階層ごとの確保すべきサービス水準、官民の役割分担、財政支援など

階層	区間	需要	モード	確保すべきサービス水準	官民の役割分担		財政支援	
					民	官	施設設備	運行
都心	都心内	大	路面電車 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 15分に1本目標 (最低30分に1本) 大量輸送 速達性確保 結節機能強化 	事業者間で連携しながらも、各社が効率的で利便性の高い運行サービスを提供	利便性向上や事業者間連携による効率化に向けた施設整備や設備投資への支援	○	○
幹線	主に都心と拠点間		JR 路線バス					
支線	地域生活圏と身近な拠点	中	路線バス (小型化)	<ul style="list-style-type: none"> 1時間に1本程度 ピーク時間帯も運行 車両小型化 幹線との接続 	幹線とのシームレスな接続と、地域の拠点や生活関連施設までの運行サービスを提供	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備、設備投資、運行経費への支援	○	○
生活交通	公共交通不便地域	小	デマンド交通・自家用有償運送	<ul style="list-style-type: none"> 面的な運行 きめ細かい運行 (地域ニーズ対応) 幹線、支線との接続 	地域が主体となって、事業者と連携し、住民ニーズに対応したきめ細かい運行サービスを提供	利用しやすく安定的な運行サービスを提供するため、施設整備や運行経費への支援	○	○

(需要の見える化と立地適正化計画との連動)

1 便あたりの平均利用者数（路線バス・路面電車）を見る化し、需要を把握。



立地適正化計画において定められる居住誘導区域を考慮したサービス水準の設定。



(参考)公共交通軸の設定例②

■ 地域公共交通計画における「公共交通軸」(主に市内幹線軸)の設定例

市町村		公共交通軸の考え方	公共交通軸の水準の考え方	公共交通軸の水準
兵庫県 赤穂市	約5万人	市内連携軸 : 市内各地域や生活機能拠点と都市機能拠点を結ぶ役割	<市内連携軸のうち、コミュニティバス「ゆらのすけ」運行区間> 市外連携軸や市内連携軸、地域内交通との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保するために、交通事業者と連携し今後も需要に応じて維持することが必要	<コミュニティバス「ゆらのすけ」> 1日3往復 ※市内連携軸のうち特定ルートのみ運行
三重県 亀山市	約5万人	市の公共交通軸 : 基幹バス(市外へのアクセス需要にも対応) : 特定目的バス(特定地区へのアクセス需要に対応)	<基幹バス> ○通勤、通学、通院、買物、娯楽など幅広い移動需要に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施するものとするが、設定したサービス水準の確保に向け、亀山市は必要に応じ、運行支援を実施 <特定目的バス> ○通勤などの移動目的に対応し、民間交通事業者が主体となって運行を実施	<基幹バス> 昼間、夜間時間帯は2時間に1本以上 <特定目的バス> ○昼間時間帯は、2時間に1本程度
三重県 伊賀市	約10万人	生活交通軸(準幹線バス) : 拠点施設へのアクセス機能を有する路線	○基幹バスを補完する伊賀市の放射路線であり、中心市街地と地域の生活拠点(支所、医療施設、商業施設等)、鉄道駅、基幹バスへのアクセス利便性の確保に留意 ○公共交通軸との乗継利便性の確保に留意	比較的高いサービス水準確保(5往復/日)
青森県 八戸市	約22万人	【市内幹線軸】 ①幹線 : 平日・昼間時(10~15時台)において、高いサービス品質を確保 ②準幹線 : 平日・昼間時(10~15時台)において、幹線軸に次ぐサービス品質を確保	①・②共通 ○公共交通沿線地域の定住促進に資する、市町村間および地域間を結ぶ公共交通ネットワークの利便性・持続性を向上 ○公共交通間での適切な役割分担を図り、需要に応じきめ細かな移動に対応し、外出しやすい居住環境を形成	①1時間に3~4本以上、最大運行間隔20分以内 ②1時間に2本以上
富山県 富山市	約40万人	公共交通軸 : すべての鉄軌道、重要なバス路線区間	バス路線については、市内のバス路線のうち、鉄軌道を補完しながらコンパクトなまちづくりを形成するバス路線として、運行頻度の高い(※)路線、地域生活拠点と都心を結ぶ路線、主要施設と都心を結ぶ路線 ※公共交通の運行頻度と満足度は、市民意識調査結果から「時間当たり2本以上あれば、約半数以上の人が便利な本数との意識が強い」ことから設定。	(バス路線) ピーク時約2~3本/時以上、昼間時約2本/時以上
兵庫県 西宮市	約48万人	①支線: 主に拠点と日常生活圏を結ぶ路線 ②地域内線: 日常生活圏の移動を支える路線	○各日常生活圏から基本生活圏内の中心拠点到徒歩と公共交通(鉄道、路線バス、コミュニティ交通)で移動可能 ○中心拠点までの公共交通サービスは、一定のサービスレベルを確保	①鉄道: 3~5本/時間・方向 路線バス: 1~3本/時間・方向 コミュニティ交通: 1本/時間・方向 ②コミュニティ交通: 地域のニーズに応じた本数

(参考) 都市構造の評価に関するハンドブック(2014)においては、「基幹的公共交通路線」を「日30本以上の運行頻度の鉄道路線及びバス路線」と定義。

多様な分野の関係者の実質的参画(他分野データの利活用)

○ 多様な分野の関係者の実質的な参画のため、法定協議会に加えて、各分野における課題・施策の共有やデータ(移動ニーズ等)の共有を図る部局横断的な庁内体制の構築を推奨。

※地域公共交通会議や新モビリティサービス協議会等、他の会議体と連携・活用することも推奨。(各会議体の性格は、46ページ参照)

○ 分野横断的な施策連携の議論や他分野資金の活用を検討する環境整備を推奨。

法定協議会の体制

基本的な構成員(例)

- 市町村
 - 市町村長
 - 関係部局長
- 公共交通事業者
- 道路・港湾管理者
 - 地方整備局
 - 都道府県
- 計画内の事業実施主体
 - NPO法人等
- 公安委員会
 - 警察署
- 利用者
- 学識経験者

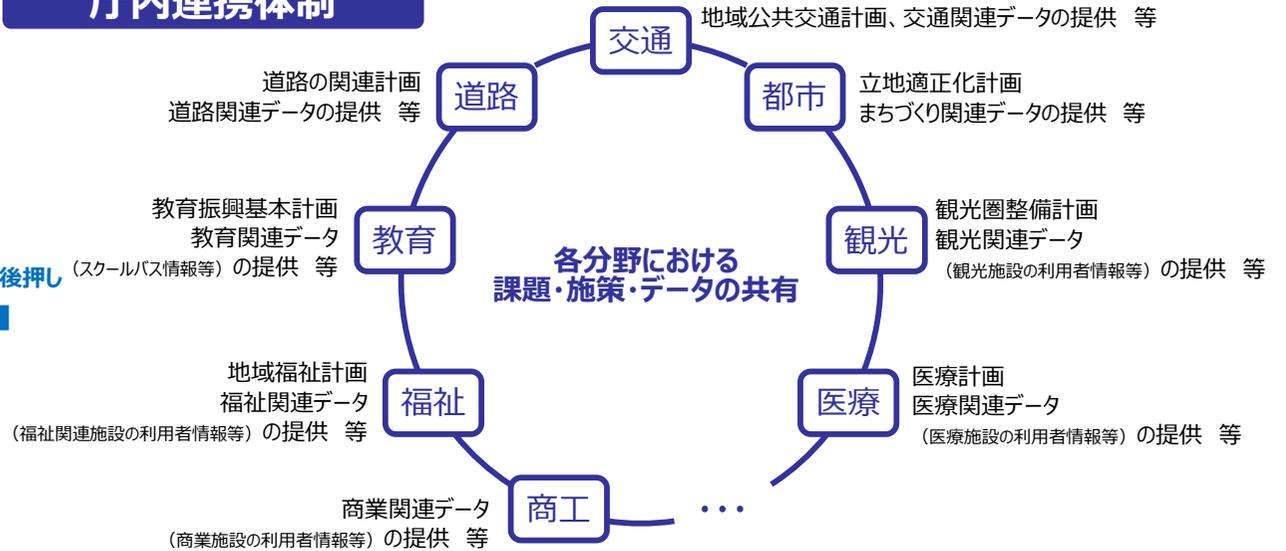
課題に対応した構成員(例)

- 利用者等
 - 商業
 - 高齢者
 - 子育て
 - 障害者
 - 教育
 - 医療
 - 観光



連携を後押し

庁内連携体制



※都道府県の場合は、公安委員会及び警察(交通管理者)も参画することが望ましい。

検討事例

【北海道根室市】

地域公共交通計画に福祉有償運送やスクールバスのデータを記載。

【愛媛県大洲市】

スクールバスの混乗利用を実施。現状と課題を地域公共交通計画に記載。

表 3-4 福祉有償運送の概要

運営団体	根室市社会福祉協議会(外出支援サービス) 社会福祉法人希望の家(利用有宅一泊型施設送迎サービス)
利用対象者	外出支援サービス: 移動困難な高齢者 希望の家送迎サービス: 施設利用者(貴地域がい者)
利用料金	外出支援サービス: 無料(事前申請必要) 希望の家送迎サービス: 10kmごとに130円

出典: 根室市介護福祉課

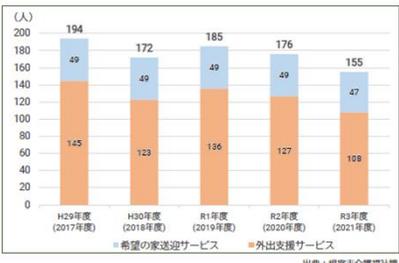


表 3-2 スクールバスの概要

学校	路線名	運行便数
根室高校	根高線 緑町・望洋団地回り 根高線 成央回り	各路線登校便1便、下校便1便
厚床小学校、中学校	初田平方面 別当方面	各路線登校便1便、下校便2便
南興学園	豊里・温根元・瑛瑠方面 友知方面	各路線登校便1便、下校便2便

出典: 根室交通(株)、根室市



出典: 根室市地域公共交通計画より抜粋

路線バスが廃止になった地域や、福祉バスでは対応できなかった地域では、一般の人でも利用できるスクールバスが運行。



出典: 大洲市地域公共交通計画より抜粋

3 大洲市の公共交通の課題

大洲市の公共交通における問題点から、大洲市の公共交通が果たすべき役割を達成するための課題を整理すると、以下のとおり整理されます。

課題1 周辺市町との交流や市内定住の促進を見据えた幹線の維持・確保

人口減少と高齢化が進むなか、各地域の拠点に都市機能や人口を集め、これらを公共交通ネットワークで結ぶことで、各地域に居住する人が安心して暮らせるようなまちづくりを検討する必要があります。

課題2 地域の実情に応じた支線の維持・再構築

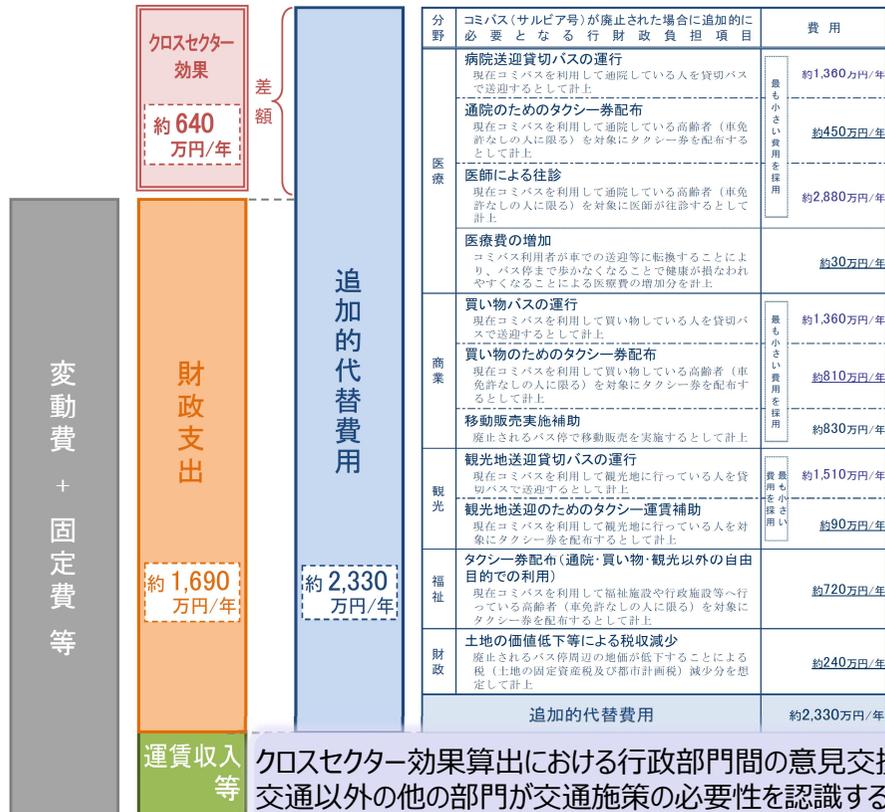
周辺部では路線バスの廃止に伴い、様々な交通手段(福祉バス、スクールバス、住民利用など)が目的別に整備・継続された結果、市全体の公共交通が複雑化し、利用者にとってわかりづらい状況となっています。様々な交通手段が混在した地域については、デマンド型交通等への見直しを進め、より分かりやすい公共交通とすることで利便性向上を図るとともに、サービスの平準化、持続可能な支線に再構築する必要があります。

出典: 大洲市地域公共交通計画より抜粋

(参考)他分野データを活用した事例(兵庫県福崎町)

- コミュニティバスが有する多面的な効果を可視化するため「**クロスセクター分析**」を実施し、廃止した場合の追加的代替費用を算出することで、運行にかかる費用を単なる赤字補填ではなく、「**地域を支える効果的な支出**」と位置づけ、**行政支出を継続**。
- 町内工業団地付近の自動車交通による渋滞緩和や総合病院への診療需要、市町相互間の移動需要への対応のため、隣接する市町と連携したコミュニティバスの運行形態を整備し、広域交通ネットワークを形成。

福崎町コミュニティバスのクロスセクター効果で公共交通の価値の見える化をはかる



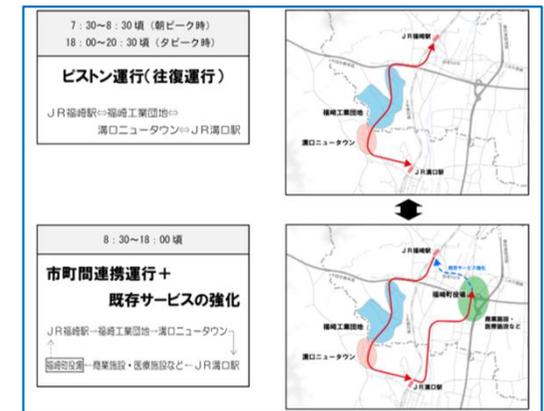
クロスセクター効果算出における行政部門間の意見交換を通じて、交通以外の他の部門が交通施策の必要性を認識する機会となる

隣接する市町と連携したコミュニティバス運行

【姫路市と連携した取り組み】

JR福崎駅～西部工業団地～溝口ニュータウン～溝口駅をつなぐ新たな路線を運行し、公共交通空白地を解消

朝・夕のピークタイムはピストン運行にするなど需要に合わせた運行形態を調整



【市川町と連携した取り組み】

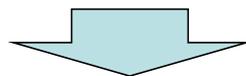


<目標と進捗>

- 目標: サルビア号まちなか便利用者数 2025年度 14,000人 (2016年度から1日あたり利用者数を5名増やす想定(43人→48人)で目標設定)
- 進捗: 2016年度 **12,623人**、2022年度 **10,216人** (コロナ禍による利用者減少が背景にあり)

■ 関係府省庁(構成員)との連携における現状と課題

- ・構成員だけでなく多くの関係部局において、コンパクトシティの共有認識が得られ、コンパクトシティに資するまちなかに向けた施策や予算制度、ガイドラインが実施・公表されている。
- ・また、都市の骨格となる地域公共交通の確保維持に向けては、関係府省庁の連携の下、地域公共交通の「リ・デザイン」と社会的課題解決と一体的に推進することとされている。都市分野においても、運用指針等において公共交通軸の重要性について改めて周知を行っている。
- ・関係部局との連携をさらに強化し、居住誘導区域・都市機能誘導区域及び公共交通軸の沿線への実効的な居住・都市機能誘導を推進することが必要



■ 構成員のみなさまにご議論いただきたいこと

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて、居住・都市機能誘導施策及び地域交通施策と関係府省庁(他分野)の各種施策等について、具体的にどのように連動させていくか(例:まちづくり・地域交通を踏まえた医療施設・教育施設の統合等)。

＜居住誘導区域・都市機能誘導区域と個別施設との立地に関する連携策案＞

- ・都市機能誘導施設となりうる施設の再編・集約等を行う場合に、都市機能誘導区域内や公共交通軸の沿線への立地を行うことを推奨する、あわせて立地適正化計画未策定自治体には計画策定も促すなど、各種施設の立地において、立地適正化計画との連携を各種マニュアル等で位置付け、自治体へ更なる周知を図る

(例)「関係省庁インフラ長寿命化計画(行動計画)」等

- ・その際、都市再編再編集集中支援事業等、活用可能なコンパクトシティの形成に関連する支援施策について、具体的に記載・周知を行う

意見交換 論点②
圏域・広域施策との連携

○人口減少・少子高齢化社会において、社会情勢や地域構造の変化に対応した広域的・戦略的なインフラマネジメントが注目されるなど、市町村内におけるまちづくり（ミクロ）の観点とあわせて、市町村を跨ぐ広域的な観点でのまちづくり（マクロ）に関する検討の必要性が高まっている。

＜様々な分野で検討が行われている広域・圏域の概念の例＞

まちづくり関連

広域都市計画

広域的な立地適正化の方針

地域生活圏

連携中枢都市圏

等



個別分野（インフラ老朽化対策等）

地域インフラ群再生マネジメント

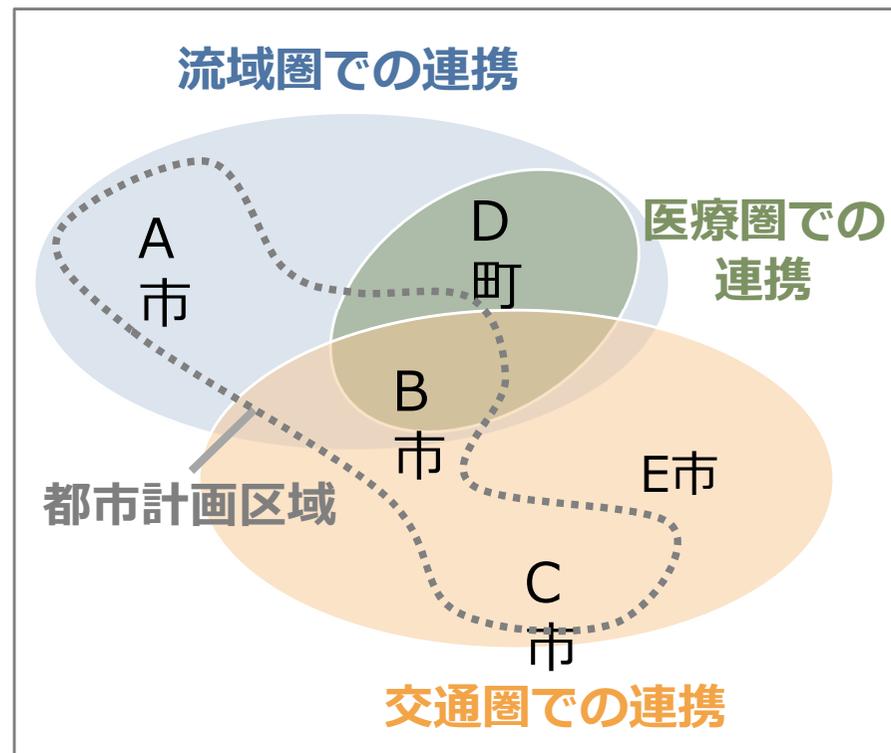
流域治水

医療圏

等

○連携中枢都市圏や広域連合、一部事務組合といった広域行政組織の単位があることに加え、流域治水や公共交通の分野では連携すべき内容に応じた関係自治体が一体となって計画の作成及び計画に基づく取組を実施
⇒広域で取組の必要性について検討する際には、広域といっても定義は単一ではなく、連携すべき要因により評価の際に考慮すべき関係市町村の対象は異なると考えられるため、都市計画区域を基本としつつ自市町村のみならず、様々な圏域概念に基づく関係市町村の状況を認知できるよう、情報提供に努めることが重要ではないか

【様々な圏域による広域連携のイメージ】



○広域の単位の考え方は、連携の目的に応じて多種多様であるとともにその役割や権限についても異なっている状況

項目	内容	連携の目的	広域的な評価 活用分野(案)
広域都市計画	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画区域マスタープランを広域圏単位で策定 ・広域圏を対象とした「圏域計画」と、広域圏に含まれる各都市計画区域を対象とした「都市計画区域マスタープラン」で構成 等 	国や他計画による広域構想や都市の歴史、地形、交通網や都市施設の配置状況、社会的、経済的な視点などから総合的に見た計画策定	土地利用
流域治水	国、流域自治体、企業等が協働し、各水系で重点的に実施する治水対策の全体像を取りまとめるもの	流域のあらゆる関係者との協働により、流域全体で総合的かつ多層的な対策の実施	防災(水害)
広域連合	様々な広域的ニーズに柔軟かつ効率的に対応するとともに、権限委譲の受け入れ体制を整備するため、平成7年6月から施行されている制度	広域にわたり処理することが適当であると認められるものに関し、必要な連絡調整を図り、総合的かつ計画的に広域行政を推進	財政効率 等
連携中枢都市圏	地方圏において、昼夜間人口比率おおむね1以上の指定都市・中核市と、社会的、経済的に一体性を有する近隣市町村とで形成する都市圏	古くから文化的なつながりを持つ、日常生活圏内での役割分担とネットワーク強化	交通利便性、生活利便性
医療圏	都道府県が病床の整備を図るにあたって設定する地域的単位	医療機能に見合う資源の効果的・効率的な配置を促し、患者が状態に見合った病床で、より良質な医療を受けられる体制づくり	医療

○複数の市町村が共同して広域的な立地適正化の方針を作成し、これに基づいて各市町村が立地適正化計画を作成することを推進し、これに対する重点的な支援を行っている。

広域連携の事例

- 中播磨圏域の立地適正化の方針 (H29.3)
 - ・兵庫県姫路市、たつの市、太子町、福崎町
- 燕三条圏域広域立地適正化に関する基本方針 (H29.4)
 - ・新潟県三条市、燕市
- 館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針 (H29.5)
 - ・群馬県館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町
- 泉北地域の広域的な立地適正化の方針 (H29.11)
 - ・大阪府堺市、泉大津市、和泉市、高石市、忠岡町
- 柳井広域都市圏広域立地適正化に関する基本方針 (R4.3)
 - ・山口県柳井市、田布施町、平生町
- 下北半島都市圏広域的な立地適正化の方針 (R5.8)
 - ・青森県むつ市、横浜町、大間町、東通村、風間浦村、佐井村

広域連携の推進

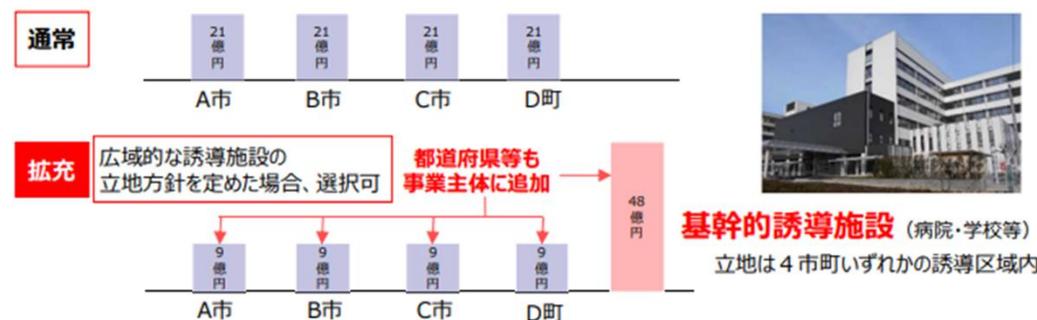
【計画作成に対する支援：コンパクトシティ形成支援事業】

広域的な立地適正化の方針の作成に、重点的に支援

【計画に基づく取組に対する支援：都市構造再編集集中事業】

広域的な利用が想定される基幹的な誘導施設（病院・学校等）整備に対する支援を強化。（国費率50%）

- ① 基幹的誘導施設（連携市町村内に1カ所）の整備が行えることとし、補助対象事業費の上限額を12億円×【連携市町村数】に引き上げ。この場合、連携市町村内で実施する同種の誘導施設の補助対象事業費の上限は21億円→9億円に引き下げ。
- ② 誘導施設・基幹的誘導施設の事業主体に都道府県、一部事務組合等を追加



■ 都市計画区域とは

- 一体の都市として総合的に整備、開発又は保全すべき区域【都市計画法第5条】
- 市町村の行政区域にとらわれず、次の事項等から総合的に判断し、現在及び将来の都市活動に必要な土地や施設が相当程度その中で充足できる範囲を指定。【都市計画法第5条、運用指針Ⅳ-1-1】
 - ・ 土地利用の状況及び見通し
 - ・ 地形等の自然条件
 - ・ 通勤、通学等の日常生活圏
 - ・ 主要な交通施設の設置状況
 - ・ 社会的、経済的な区域の一体性

<都市計画法第5条第1項 抜粋>

都道府県は、市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする。この場合において、必要があると認めるときは、当該市町村の区域外にわたり、都市計画区域を指定することができる。

■ 指定状況

※令和4年3月31日時点

996区域、1,028万 ha(国土の約27%)

都市計画区域を指定すると、

- 都市計画を定めることができる。【都市計画法第6条の2等】
- 市街地開発事業の施行を行うことができる。【都市計画法第12条】
- 建築基準法の集団規定が適用される。【建築基準法第41条の2】

(課題) 地方の危機

- ✓ 地方の中心的な都市でも人口減少
- ✓ 生活サービス提供機能が低下・喪失
- ✓ 縦割りの分野、行政だけでは限界

(目指す姿) 地域生活圏の形成

デジタルの徹底活用と「共」の視点からの地域経営で

- 生活サービスの利便性の最適化と複合化
- 地域内経済循環の仕組みを構築

⇒ サービスが持続的に提供される地域生活圏を形成

<地域経営のポイント>

- ① 官民パートナーシップによる「主体の連携」
- ② 分野の垣根を越えた「事業の連携」
- ③ 市町村界にとられない「地域の連携」

○国土形成計画 (R5.7閣議決定) 抜粋

デジタルを徹底活用しながら、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏を形成し、地域課題の解決と地域の魅力向上を図る。

地域生活圏の形成に向けてのモデル事例

(香川県三豊市) 市民生活を支えるサービス群の構築

三豊市の基礎情報

- 人口：6.1万人 (R2国調)
- 香川県で2番目の広さ

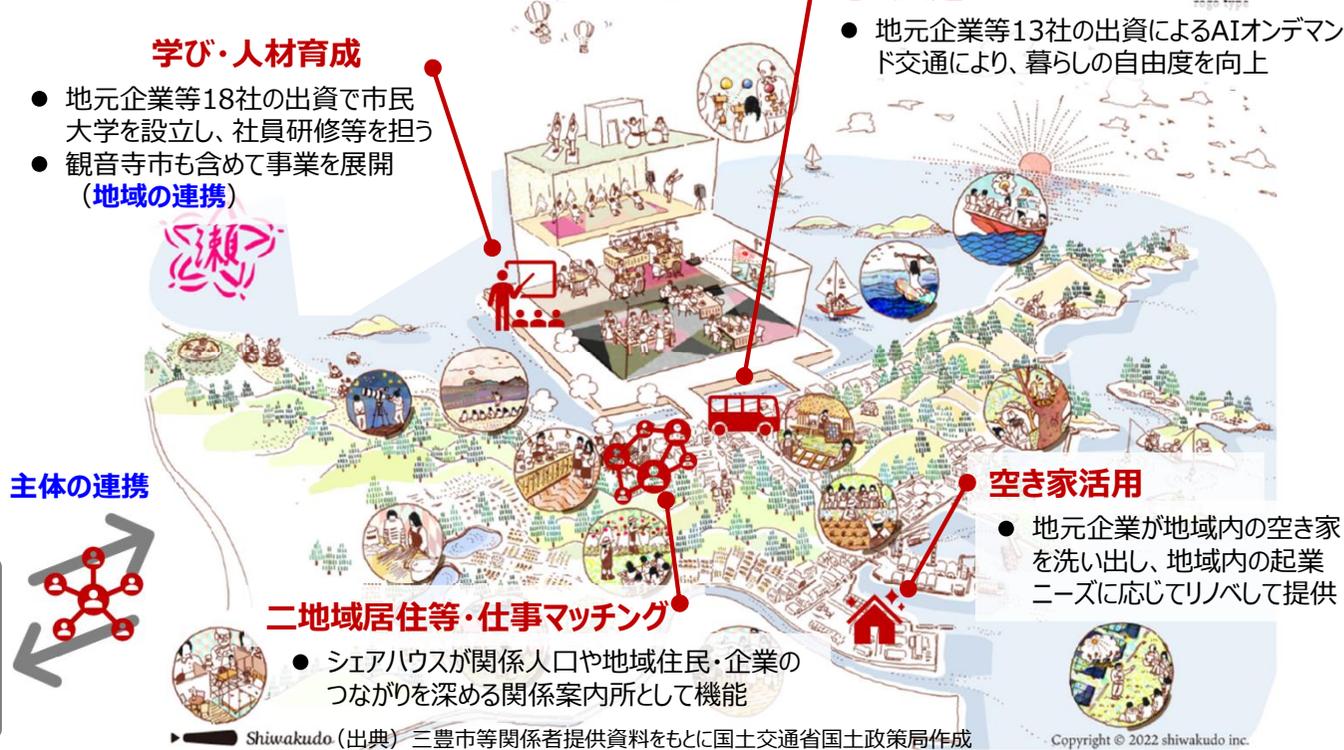
取組概要

- 人口減少に伴う市場縮小で提供・維持が難しくなった生活サービスを、「共助」の考え方により地元企業が提供する取組が拡大
- それらを行政がデータ連携基盤でつなぐことで、市民生活を支えるサービス群「ベーシックインフラ」を構築・実装
- サービスの全体最適化と地域内での経済流通による持続性向上、住民のWell-beingの向上を目指す

三豊市

データ連携基盤 (事業の連携)

- 各サービス事業者が持つデータを相互活用 (デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用)



Shiwakudo. (出典) 三豊市等関係者提供資料をもとに国土交通省国土政策局作成

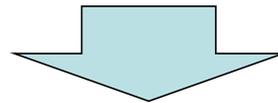
Copyright © 2022 shiwakudo inc.



- 官民が連携した先進的なモデル事例の創出や伴走支援、横展開
- デジタル田園都市国家構想交付金との連携をはじめ関係府省が一体で地域生活圏の形成を促進

■ 関係府省庁(構成員)との連携における現状と課題

- ・人口減少・少子化が進む中で、従来の市町村界にとらわれず、地域の生活や経済の実態に即した広域的な視点から、地域の暮らしの利便性・持続可能性の維持・向上を図るためのまちづくりの検討を行う必要がある。



■ 構成員のみなさまにご議論いただきたいこと

- ・市町村の枠を超えた広域連携の枠組みや施設整備の事例があれば情報提供いただきたい。
- ・コンパクト・プラス・ネットワークの実効性を高めるために、各省庁の所管する圏域概念と広域の立地適正化計画・地域公共交通計画の区域を連携させることができるか議論いただきたい。