

関東運輸局管内における交通行政と都市行政  
の連携のあり方に関する調査

報告書

令和6年3月

国土交通省 関東運輸局



## 目次

序章 業務概要.....	1
序-1 業務目的.....	1
序-2 業務概要.....	2
序-3 業務フロー.....	3
第1章 管内市区町村へのアンケート調査.....	4
1-1 調査概要.....	4
1-2 回答結果.....	6
第2章 先進的な取組を行っている自治体へのヒアリング.....	7
2-1 ヒアリング先の選定の考え方.....	7
2-2 ヒアリング候補.....	8
2-3 ヒアリング結果.....	11
第3章 有識者へのヒアリングの実施.....	16
3-1 ヒアリング対象者.....	16
3-2 ヒアリング結果.....	17
(1) 東洋大学岡村教授.....	17
(2) 日本大学藤井教授.....	21
第4章 事例分析の実施.....	26
参考資料 (別添)	
参考-1 アンケート調査票	
参考-2 アンケート調査結果	
参考-3 交通行政と都市行政の連携のあり方手引き	

## 序章 業務概要

### 序－1 業務目的

令和5年6月末、交通政策審議会地域公共交通部会において、関係者の垣根を越えた共創による地域公共交通の「リ・デザイン」の実現に向けた新たな制度的枠組み等に関する基本的な考え方がとりまとめられ、その中で、交通と他分野の連携として、まちづくり・地域づくり政策との連携の深化が謳われ、具体的には、地域公共交通計画と立地適正化計画の連携等が挙げられている。

しかしながら、実際にどのような計画であれば連携できていると言えるのか、という点については判然としていない。例えば、地域公共交通計画と立地適正化計画を一体的に作成する方法（例：神奈川県厚木市）が模範例として挙げられることもあるが、両計画の想定しているタイムスパンの違い、両計画を統合することによる協議会運営の煩雑さ、各都市における都市施設・居住地の立地状況や公共交通の状況の違い等を踏まえれば、両計画の一体的な作成が望ましいのかは必ずしも明らかではない。

この点、国土交通省都市局が行っている社会資本整備審議会都市計画部会都市計画基本問題小委員会においても都市行政の観点から議論がなされているものの、交通行政の立場からの議論はなされておらず、また、関東運輸局管内（以下「管内」という。）について掘り下げた調査は行われていない。

他方で、例えば、デマンド型交通について、元来都市計画において地域の拠点とされている区域への輸送を目的としていたものの、利用者の声に押される形で対象地域を市内全域に広げてしまうなど、交通がコンパクトシティを進めるツールとして上手く機能していない例も散見される。

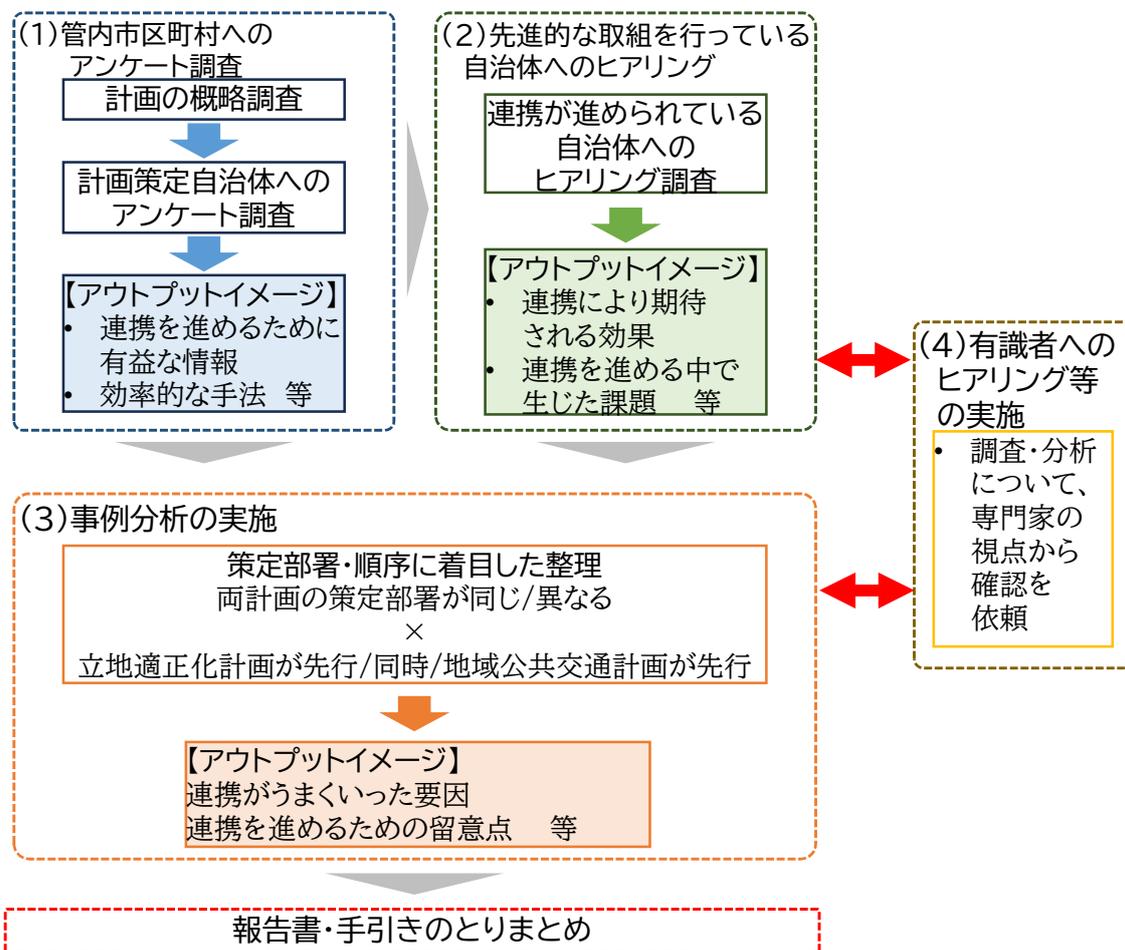
このため、管内において地域公共交通計画と立地適正化計画の連携としてどのような取組が行われているかを調査し、先進的な取組を行っている自治体に対し、計画策定に当たっての留意事項等について聞き取りを行うことにより、交通行政と都市行政の連携に当たって必要な事項を明らかにすることを目的とする。

## 序－２ 業務概要

- (1) 業務名 関東運輸局管内における交通行政と都市行政の連携のあり方に関する調査
- (2) 履行期間 令和5年10月3日から令和6年3月29日まで
- (3) 発注者 国土交通省 関東運輸局  
神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎17階  
TEL. 045-211-7209  
FAX. 045-201-8807  
担当： 交通政策部交通企画課
- (4) 受注者 株式会社 日本能率協会総合研究所  
東京都港区芝公園三丁目1-22  
TEL. 03-3578-7500  
FAX. 03-3432-1837  
担当： 交通研究部
- (5) 業務内容
- 管内市区町村へのアンケート調査
  - 先進的な取組を行っている自治体へのヒアリング
  - 事例分析の実施
  - 有識者へのヒアリング調査の実施

### 序-3 業務フロー

本業務の業務フローは、下記に示すとおりとする。



図序-1 業務実施フロー

# 第1章 管内市区町村へのアンケート調査

## 1-1 調査概要

### (1) 調査目的

自治体を対象にアンケート調査を行い、地域公共交通計画の策定時における都市部局との連携状況や連携上の課題、効果等を調査した。

### (2) 調査対象

管内で地域公共交通計画、立地適正化計画の両計画を策定した自治体（78自治体）及び立地適正化計画を策定済みで地域公共交通計画を策定中の自治体（9自治体）とした。詳細は表1-1のとおり。

表1-1 調査対象自治体一覧

都県名	市町村名	地域公共交通計画と立地適正化計画の策定状況						回答
		同部署			異部署			
		交通計画 先行	同年	立適計画 先行	交通計画 先行	同年	立適計画 先行	
茨城県	水戸市						○	○
茨城県	日立市	○						○
茨城県	土浦市		○					○
茨城県	古河市					○		○
茨城県	石岡市			○				
茨城県	結城市				○			○
茨城県	龍ヶ崎市	○						○
茨城県	下妻市				○			○
茨城県	常総市		○					
茨城県	常陸太田市				○			○
茨城県	高萩市				○			○
茨城県	牛久市				○			○
茨城県	つくば市	○						○
茨城県	ひたちなか市				○			○
茨城県	守谷市		○					
茨城県	常陸大宮市				○			
茨城県	那珂市			○				○
茨城県	坂東市						○	○
茨城県	かすみがうら市			○				○
茨城県	神栖市				○			○
茨城県	銚田市				○			○
茨城県	つくばみらい市	○						○
茨城県	大洗町						○	○
茨城県	城里町				○			○
茨城県	東海村				○			○
茨城県	阿見町			○				○
栃木県	宇都宮市				○			
栃木県	足利市						○	○
栃木県	栃木市				○			○
栃木県	佐野市	○						○
栃木県	鹿沼市				○			○
栃木県	日光市	○						○
栃木県	小山市			○				○
栃木県	真岡市				○			○
栃木県	大田原市				○			○
栃木県	矢板市				○			○

都県名	市町村名	地域公共交通計画と立地適正化計画の策定状況						回答
		同部署			異部署			
		交通計画 先行	同年	立適計画 先行	交通計画 先行	同年	立適計画 先行	
栃木県	那須塩原市						○	○
栃木県	下野市						○	
栃木県	益子町				○			○
栃木県	茂木町				○			○
栃木県	芳賀町				○			
栃木県	那珂川町			○				
群馬県	前橋市					○		○
群馬県	太田市					○		○
群馬県	館林市						○	○
群馬県	渋川市		○					○
群馬県	富岡市					○		○
群馬県	明和町						○	
群馬県	千代田町					○		○
群馬県	邑楽町						○	○
埼玉県	熊谷市				○			○
埼玉県	秩父市						○	○
埼玉県	本庄市		○					○
埼玉県	春日部市	○						○
埼玉県	深谷市		○					○
埼玉県	草加市				○			○
埼玉県	朝霞市	○						○
埼玉県	白岡市				○			○
埼玉県	毛呂山町						○	○
埼玉県	小川町	○						○
埼玉県	鳩山町				○			○
埼玉県	上里町					○		○
埼玉県	寄居町	○						○
千葉県	千葉市						○	
千葉県	木更津市				○			○
千葉県	成田市			○				○
千葉県	佐倉市		○					○
千葉県	柏市						○	○
千葉県	市原市					○		○
千葉県	流山市			○				○
千葉県	君津市				○			○
千葉県	栄町						○	○
東京都	八王子市	○						○
神奈川県	相模原市						○	○
神奈川県	横須賀市(※)							○
神奈川県	藤沢市	○						○
神奈川県	小田原市			○				○
神奈川県	秦野市			○				○
神奈川県	厚木市		○					○
神奈川県	大和市		○					○
神奈川県	伊勢原市	○						○
神奈川県	海老名市	○						○
神奈川県	松田町						○	○
山梨県	甲府市				○			○
山梨県	山梨市						○	○
山梨県	大月市			○				○
山梨県	上野原市				○			○
合計数		14	9	11	28	7	17	77

※横須賀市は令和6年度に向けて地域公共交通計画策定中で立地適正化計画策定済みの自治体として、

アンケート対象としていたが、実際には交通計画の策定に着手していなかったことが判明したため、回答結果（参考資料2）は横須賀市を除外して集計。

### **（3）調査方法**

地域公共交通計画の担当部局にメール送付、メール回収

### **（4）調査項目**

参考資料1を参照

## **1-2 回答結果**

### **（1）回収率**

- ・ 88.5%（87自治体中77自治体）
- ・ 詳細は表1-1を参照

### **（2）集計確認**

参考資料2を参照

## 第2章 先進的な取組を行っている自治体へのヒアリング

### 2-1 ヒアリング先の選定の考え方

下記の考え方にに基づき、ヒアリング対象を選定した。

- ① 地域公共交通計画において、立地適正化計画で示された現状分析結果を施策及び評価へ反映する記載がみられた自治体
- ② 部局間における調整上の課題への対応に特徴がみられた自治体

※①、②の視点を踏まえつつ、下記の自治体のパターンについても考慮した

表2-1 自治体のパターン

	部署	策定年
1	同じ部署が策定	地域公共交通計画が先行
2		同年に策定
3		立地適正化計画が先行
4	異なる部署がそれぞれ策定	地域公共交通計画が先行
5		同年に策定
6		立地適正化計画が先行

## 2-2 ヒアリング候補

(1) 地域公共交通計画において、立地適正化計画で示された現状分析結果を施策及び評価へ反映する記載がみられた自治体

都県	市区町村	策定時期	部署	パターン	地域公共交通計画における立適の記載					
					位置づけの記載	現状の整理	課題の共有	目標像の共有	施策への反映	評価への反映
茨城県	牛久市	交通	異部署	4	1	1	1	1	—	1
茨城県	つくば市	交通	異部署	4	1	1	1	1	—	1
茨城県	坂東市	立適	異部署	6	1	1	1	1	1	—
栃木県	足利市	立適	異部署	6	1	1	1	1	1	—
栃木県	小山市	立適	同部署	3	1	1	1	1	1	—
群馬県	前橋市	同年	異部署	5	1	1	1	1	1	—
群馬県	太田市	同年	異部署	5	1	1	1	1	1	—
埼玉県	秩父市	立適	異部署	6	1	1	1	1	1	—
埼玉県	本庄市	同年	異部署	5	1	1	1	1	1	—
埼玉県	春日部市	交通	異部署	4	1	1	1	1	1	1
千葉県	佐倉市	同年	異部署	5	1	1	1	1	1	—
千葉県	柏市	立適	異部署	6	1	1	1	1	1	1
神奈川県	厚木市	同年	同部署	2	1	1	1	1	1	1
神奈川県	大和市	同年	同部署	2	1	1	1	1	—	1

候補：春日部市（パターン4）

### 【選定理由】

地域公共交通計画を策定するにあたり、都市部局と誘導区域などの情報共有を実施してきた。地域公共交通計画の策定後においても、施策への反映や評価について、地域公共交通計画策定後に策定した立地適正化計画と共有している。

### 【ヒアリング項目】

- ・立地適正化計画がない中で、居住機能、都市機能を集約・誘導する区域など将来の都市構造をどのように設定し、公共交通ネットワーク等を検討したのか
- ・地域公共交通計画においても、施策への反映や評価について立地適正化計画と共有化が図れた要因

候補：柏市（パターン6）

### 【選定理由】

有識者ヒアリング（p.16参照）において、計画策定時に情報共有のため他部署へ説明を実施した旨を把握

### 【ヒアリング項目】

- ・異なる所管部署間で調整・連携を図り、計画目標年の違いを踏まえ、どのように将来の都市構造を踏まえた公共交通ネットワーク等を設定し、地域公共交通計画を策定したのか
- ・積極的に情報共有を図った事例として、その効果や課題を把握する。

候補：厚木市（パターン2）

**【選定理由】**

都市行政部局と交通施策部局を1つの部署（都市計画課）とし、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策定しており、取組の推進などの効果を発揮している。

**【ヒアリング項目】**

- ・ 並行して検討中の将来の都市構造、将来の公共交通ネットワーク等をいかにそれぞれの計画に反映したのか。
- ・ 一体の計画として策定された経緯、きっかけ
- ・ 実感している部署間の連携の効果

(2) 部局間における調整上の課題への対応に特徴がみられた自治体

都県	市区町村	策定時期	部署	パターン	課題への対応
茨城県	結城市	交通	異部署	4	ワーキンググループ等により、双方の計画の整合性を図るよう努めた。
茨城県	つくば市	交通	異部署	4	同じ部内であることから、部長、次長を含めて部全体で合意形成を図ることでスムーズな調整を図った。
茨城県	坂東市	立適	異部署	6	他方の協議体(下部組織含む)への委員・オブザーバーとしての参加
茨城県	つくばみらい市	交通	同部署	1	地域公共交通計画の策定という観点から、交通部門の意見を優先させた。
栃木県	足利市	立適	異部署	6	都市行政施策については20年程度、交通分野の課題については5年程度とイメージしタイムスパンを分けて整理し検討を行った。
栃木県	栃木市	交通	異部署	4	本市の交通部局は市民部局内にあるが、公共交通の形成は都市計画が基となるため、密に連携して行う必要があることを理由に都市行政部局への事務分掌移管を提案しているが、実現に至っていない。
栃木県	佐野市	交通	異部署	4	拠点間ネットワークとしての役割と、実際の公共交通のニーズの両方を鑑みながら、市全体の公共交通網を検討している。
栃木県	日光市	交通	異部署	4	交通政策のみで解決可能な課題から着手
栃木県	真岡市	交通	異部署	4	大きな枠組みや考え方を共有、統一した中で、それぞれの施策推進に生かしている。
群馬県	館林市	立適	異部署	6	交通軸の方針は都市計画との整合を図りつつ、軸に結節する細かな路線網の整備を進めている。
群馬県	渋川市	同年	異部署	5	人口減少は続くが、今後20年の大半で、高齢者人口は増加傾向にあり、免許返納後の移動ニーズ等も当面継続する。現時点では、いずれ訪れる高齢者人口の減少時期や、自動車運転者の減少傾向を勘案して、中長期でサービスの集約化・効率化を図れるよう、福祉・教育部門と細かな調整を進めている。
群馬県	富岡市	同年	同部署	2	交通分野と都市計画分野で共通のまちづくりの基本方針を定め、目指すべき将来像を明確にした。
埼玉県	熊谷市	交通	異部署	4	全国的なバス運転士不足や、利用者の減少から、既存のバス路線の運行本数や路線自体の維持が危うくなっている。交通分野として、デマンド型交通等の新たなモビリティサービスの導入検討等を行い、喫緊の市民の移動サービスを確保していく。
埼玉県	本庄市	同年	異部署	5	「本庄市都市計画マスタープラン」、「本庄市立地適正化計画」、「本庄市地域公共交通計画」の3つの計画について、各計画が相互に関連することから、令和4年度に都市行政部局で一括して見直し・策定を行い、概ね5年ごとの見直し時期のタイムスパンが一致するようにした。
千葉県	木更津市	交通	異部署	4	木更津市地域公共交通活性化協議会に都市行政部局が委員として参画しており、公共交通施策について意見交換を行っている。
千葉県	成田市	立適	同部署	3	報告、連絡、相談を適宜行い、緊密に連携を図った。
千葉県	市原市	同年	異部署	5	公共交通の運転士確保に向けた取組を施策化
千葉県	君津市	交通	異部署	4	調整先は交通事業者を主とし、他部局との調整は関連計画の施策を参考に方向性を一致させた。
神奈川県	藤沢市	交通	同部署	1	統一して取り組む方向性を明確にし、計画の目標年次はそのままとした
山梨県	甲府市	交通	異部署	4	交通計画策定においては、立地適正化計画の施策内容も考慮したうえで、策定を行う。

候補：本庄市（パターン5）

【選定理由】

関連する計画についてタイムスパンの調整を実施

【ヒアリング項目】

- ・ 所管部署が異なる中で行った調整上の工夫
- ・ 見直しスパンを揃えたことによる具体的な効果、揃えるための課題

## 2-3 ヒアリング結果

### (1) 厚木市

#### 【策定の状況】

- ・策定に合わせて交通部局を従来の政策部からまちづくりの都市計画系の部署に移管した。
- ・当初は、立地適正化計画と地域公共交通計画を別の計画で策定する想定であったが、市の立地特性を踏まえると一体的な策定が望ましいという結論となり、一体的な計画とした。
- ・立地適正化計画では市街化区域を計画の対象としているところ、厚木市では、市街化調整区域に人口の1割が居住しているという特性がある。策定にあわせて厚木市内の15の自治会区で各3回意見交換会を実施し、地区の現状を把握する中で、市街化調整区域であっても公共交通の利便性が確保されている地域ではコミュニティが形成されており、駅等に集約することが正しいのかという議論もあった。そのような市街化調整区域を含めて、バス路線沿線への居住誘導、バス路線沿線の生活利便性を維持・向上していくためには、立地適正化計画単独ではカバーできないことから、一体的に策定することとなった。
- ・総合計画についても同時に策定しており、12年の計画を6年周期で見直し検討することとしている。立地適正化計画では、指標については令和8年、令和14年のタイミングとしており、それぞれ総合計画の見直し周期と合わせている。

#### 【調整の効果・課題】

- ・地域交通の重要性を市内や地域に説明する際に、立地適正化計画の居住誘導区域と連動している旨を明確にでき、伝えやすい点はある。
- ・郊外の居住者と話す中で、バスの要望と併せてスーパーや診療所も、という話になるため、地域と交通を両輪で進められるという点で有効と考えている。

#### 【その他】

- ・市街化調整区域の課題がある中で、30本/日以上路線を公共交通利便性強化路線として設定し、この沿線に施策を行うイメージである。コンパクトプラスネットワーク推進と、生活利便施設の立地促進のための事業として、診療所やスーパー等の施設の誘導補助金を創設した。公共交通利便性強化路線及び生活利便施設が不足している地域を対象としている。実際に、診療所2件、スーパーが1件、新設された。
- ・交通については、駅周辺でのバス専用レーン規制実施等によるバス路線の定時性・速達性向上策や、バス停留所上屋やベンチ設置等によるバス待ち環境改善策を進めている。
- ・バス事業者はコロナ禍で利用者の少ない路線の減便を検討していたようであるが、バス事業者と綿密に調整を進める中で、最低限のサービスレベルを維持することができた。
- ・市内に自動車メーカーがあるため、ある程度の配慮も必要であるが、モビリティマネジメントの考え方等を示していき、施策を進めていきたいと考えている。

### (2) 本庄市

### 【策定の状況】

- ・同じ都市整備部都市計画課計画係が地域公共交通計画、立地適正化計画共に策定した。
- ・両計画ともに令和5年3月に策定し、始期・終期については、策定期間を同時としたため、同時となった形である。
- ・地域公共交通計画については、立地適正化計画と連携するよう国の指針があったことから、これまで企画財政部企画課の所管であった部署を令和3年度に都市整備部都市計画課計画係に移管することとなった。1年間策定に向けた検討を行い、令和4年度に、地域公共交通計画、立地適正化計画、都市マスタープランの3つの計画を同時に策定した。
- ・従前、交通を所管していた企画課は、初めて行う事業など、なんでも屋の側面があり、いずれは担当部署に移管する意向もあり、今回の機会に移管することとなった。

### 【地域公共交通計画の記載】

- ・交通については、まちづくりの中では手段の項目であり、まちづくりについては都市マスタープランにおいて、市内の3駅を中心としたコンパクトなまちづくりを目指すとして、立地適正化計画を定めている。その方針に基づいて、居住誘導区域に設定しているエリアに交通施策を実施する形となった。

### 【計画策定時の調整状況】

- ・3つの計画のパブリックコメントの時期や議会での説明時期について、同じタイミングで実施した。係長は同一であり、担当者間でスケジュール調整を行って計画策定を進めてきた。
- ・法定協議会において、地域公共交通計画の関連計画として、立地適正化計画と都市計画マスタープランにおけるKPIの設定やまちづくりの考え方について共有し、地域公共交通計画におけるKPIの設定について説明を行った。
- ・策定当時、都市計画マスタープランと立地適正化計画策定は一つの委託業務としてまとめてコンサルタントに委託し、地域公共交通計画は別のコンサルタントに委託した。2社に対し、それぞれの計画の書きぶり等の情報を共有し、記載の整合、効率化を図った。
- ・市の職員についても各計画について主担当とサブ担当の2名体制としつつ、不足する窓口業務については、会計年度職員が対応した。
- ・表紙のデザインについて、3つの計画を同一委託先に依頼することで統一感を図った。
- ・計画策定やアンケート実施はコンサルタントに委託する一方、事務局として協議会の運営や議会対応、パブリックコメントの準備を連携して行ったため、事務的な対応は効率的に行うことができた。
- ・アンケート実施後の素案の段階や、取りまとめの段階で、3つの計画の読み合わせを行って文言の統一を図った。

### 【調整の効果・課題】

- ・今後、地域公共交通計画や立地適正化計画の策定が補助金の必須要件や補助額のかさ上げ

要件となってくることから、補助金が最大限活用できる等の効果があると期待している。

- ・ 3つの計画を同時に策定したことで、議会への説明等における効率化や予算の抑制の効果があつたと感じている。
- ・ 都市計画マスタープランと立地適正化計画については、令和3年度から2年かけて策定を進めている一方、地域公共交通計画については、前計画の更新であったため、令和4年度1年で策定できた状況であった。
- ・ まちづくりについては、20年の長期の計画である一方、交通については、高齢者や免許返納者への対応が喫緊の課題であり、2～3年の短期、5年の中期、10年の長期と、まちづくりの視点よりも短いスパンで対応が必要となり、課題として認識している。
- ・ 計画の見直しの時期については、地域公共交通計画については、指針に基づき5年、都市計画マスタープラン、立地適正化計画については、5年ごとに点検・評価を行うとして、揃う形となった。

#### 【その他】

- ・ 交通事業者にも地域の交通軸の設定等の共通認識を図っている。
- ・ 本庄市において人口は減少傾向であるが、本庄早稲田駅周辺については、東京方面からの移動も多く人口増加傾向である。駅を中心としたまちづくりを進めている中で効果も出つつあるという認識である。

### (3) 春日部市

#### 【策定の状況】

- ・ 地域公共交通計画の目標年は上位計画である都市計画マスタープランと合わせた令和10年度とした。

#### 【計画策定時の調整状況】

- ・ 上位計画である総合振興計画（政策企画課）が先にあり、その計画に立地適正化計画を合わせる形であった。
- ・ 総合振興計画の指標について、特にノンステップバスの導入については見通しがあつたこともあり、交通部局から情報提供や協議等を行っていたようである。

#### 【調整の効果・課題】

- ・ 両計画を同一部署の都市計画課で策定していることもあり、調整は特に難航しなかった。
- ・ 居住誘導区域と市街化区域が重なっている状況の中で、施策遂行の効果はあまり実感していない。

#### 【その他】

- ・ 公共交通の分野について、把握している限りでは以前から都市計画課の所管である。

- ・春日部市の都市構造について、市内には一定程度の市街化調整区域があり、市街化調整区域内にも住宅が立地している。開発についても分譲等も進んでいる状況である。
- ・春日部市のコミュニティバスは、令和6年1月に再編を行ったが、この再編については、ドライバー不足等による事業者からの提案ではなく、また、地域公共交通計画に基づく再編でもなかった。営業係数の状況等を踏まえ、持続可能な路線を維持していくという視点で再編を行った。これまでは公共交通空白地域の解消を目指していたが、利用者が伸び悩んだこともあり、人口のカバー率を考慮して、面積を狭く、運行頻度を上げる形とした。
- ・コミュニティバスの1月の利用状況については、周知不足もあり減少しているが、様子見の段階である。
- ・再編により、バスが運行しなくなったエリアについては、タクシー助成の導入により対応している。
- ・春日部駅の連続立体交差事業に合わせて、東口の交通事業者と連携してバスやタクシーが利用しやすい環境整備ができればと考えている。公共施設については、最近市役所や病院を建て替えたばかりということもあり、駅周辺への設置等は進んでいない。

#### (4) 柏市

##### 【策定の状況】

- ・地域公共交通網形成計画と立地適正化計画で策定部署も時期も異なっている状況であった。
- ・平成30年度に策定された都市計画マスタープランの内容を踏まえて、平成31年に地域公共交通網形成計画の策定を行った。地域公共交通計画の終期について、都市計画マスタープランの終期を踏まえて揃える形とした。

##### 【地域公共交通計画の記載】

- ・平成30年度に策定された立地適正化計画の内容を踏まえて、交通施策の項目の整理、記載を行った。

##### 【計画策定時の調整状況】

- ・地域公共交通網形成計画の策定にあたり、都市部局だけでなく、福祉部局等の関連する部署と調整を行った。
- ・立地適正化計画の策定時についても、交通部局から担当者が参画して情報の共有を図った。
- ・地域公共交通網形成計画の策定後は都市部局等の関係部署に計画について説明を行っていたようであるが最近は行っていない。
- ・毎年、計画の進捗状況の確認のため、計画内で定めた指標の対応状況等について各関係部局に連絡、取りまとめ結果の報告は行っている。
- ・当初は立地適正化計画と地域公共交通網形成計画を同年に策定する予定であったが、地域公共交通網形成計画のパブリックコメントを実施したところハレーションが大きく、見直しが必要となり策定が遅れた経緯があったようである。

- ・現在、地域公共交通網形成計画策定から5年がたち、短期施策の完了のタイミングであり改定作業を進めている。改定について、現在の地域公共交通網形成計画を活かしつつ現状に合わせるイメージであり、大きく変えることは想定していないことから、他部局との調整はあまり生じていない。

#### **【調整の効果・課題】**

- ・各部局がそれぞれ対応している状況である。
- ・部署が異なる中で、交通事業者からの減便等の連絡の共有等も十分でない場面もある。
- ・都市部局との連携の必要性は認識しているが、目の前の交通で困っている住民への対応が先行しており、うまく連携できていない状況である。

#### **【その他】**

- ・柏市の交通部局について、以前は企画系の部署から、都市部、現在の土木部と移管が多い部署だった。現在は道路系の部門と同一となっている。

### 第3章 有識者へのヒアリングの実施

#### 3-1 ヒアリング対象者

アンケート調査や、ヒアリング候補について、有識者に意見をいただき、調査結果のとりまとめ、成果品の作成の参考とした。

ヒアリングを行う有識者は次の2名とし、ヒアリングを実施した。

表 3-1 ヒアリング対象者

氏名	所属等	関わった自治体
岡村 敏之	東洋大学 国際学部 国際地域学科教授	・神奈川県相模原市（総合都市交通計画） ・神奈川県小田原市（都市計画マスタープラン） など
藤井 敬宏	日本大学 理工学部 交通システム工学科 特任教授	・千葉県柏市（地域公共交通網形成計画、立地適正化計画） ・千葉県市原市（地域公共交通計画） など

## 3-2 ヒアリング結果

### (1) 東洋大学岡村教授

#### 【第1回ヒアリング】

##### ①本業務の方針について

- ・地域公共交通計画に対応する計画として、立地適正化計画のみとするのではなく、都市計画マスタープラン等との連携もあり得るのではないか。
- ・立地適正化計画を策定していない自治体も多いほか、都市計画マスタープランのビジョンが地域公共交通計画に記載されているかが重要である。立地適正化計画は都市計画マスタープランを受けて策定されているはずである。
- ・施策の方向性について、立地適正化計画に書き込んでいる自治体もあれば、そうでない自治体もあり、それは立地適正化計画の記載だけではわからない（都市計画マスタープランも含めて見なければならぬ）と思う。

##### ②アンケート調査について

- ・策定プロセスとしての連携と策定された計画自体の連携のそれぞれが重要ではないか。

#### ●交通部局への設問

- ・「連携を図る」については捉え方が担当者それぞれであり、本人はできているつもりであっても、客観的には異なる場合もある。
- ・作業として連携していたとしても、計画は抽象的な記載に留まっていたり、「すみ分け」という場合もあり得るかと思う。
- ・連携のレベル感を把握する設問があっても良いかと思うが、連携において重視した内容と実際に策定された計画は別物の可能性もある。
- ・実際に策定された計画から連携の有無を判定し、その判定結果と担当者の認識の整合度合いを把握するという形もあり得る。
- ・「連携」という言葉を使わずに設問文章を作成した方が良い。
- ・デマンド交通について、「中心拠点」というよりはもう少しミクロな場合もあり得るほか、検討したから良いわけではない。立地適正化計画の拠点スケールと、デマンド運行区域、生活圏が一致しない場合もある。
- ・デマンド交通の導入が地域の拠点の成長に直結するわけではなく、現状の人や施設の配置パターンに基づいて導入した、という場合もありえる。
- ・ネットワーク計画やサービスレベルの設定と立地適正化計画との関係についての設問を設定するのが良いのではないか。立地適正化計画だけでなく、上位計画を踏まえているかを聞くことも方法である。
- ・「立地適正化計画の策定にあたり交通部局から意見出しをしたか」について、立地適正化計画だけでなく、都市計画マスタープラン等の上位計画でも実施したか、という設問もあり得る。
- ・検討体制について、法定協議会の中で立地適正化計画の進捗の共有報告や意見出しを

している場合もあり得、その状況を把握する設問もあり得る。

- ・地域公共交通計画と立地適正化計画との時系列的関係（地域公共交通計画が先行、同時、立地適正化計画が先行）を考慮して設問を設定した方が良い。

### ●都市部局への設問

- ・都市機能誘導地域は既存バス路線の有無が影響している場合があり、拠点間を結ぶ意図で設定したのか既存ネットワークを追認しただけなのかの場合がある。拠点格上げの意図がある場合、交通部局との連携が生じている可能性がある。
- ・串と団子の関係として、定時定路線幹線と立地適正化計画との関係を聞く設問があった方が良くはないか。地域公共交通計画においても、利用が多いから重要であると判断し、幹線としている場合もあり、そのような路線と立地適正化計画との関係は明示的に尋ねていない。なお、立地適正化計画には交通軸という言葉があるが、地域公共交通計画には馴染まない場合もあり得るため注意が必要である。

### ③自治体ヒアリングについて

- ・地域公共交通計画で基幹的な交通軸としても、十分に都市部局と意思疎通が図れていない自治体が多いだろう。
- ・藤沢市や相模原市のように立地適正化計画でありながら、郊外部が廃れないように維持することが目的となっている自治体もある。東京都市圏の都市部は、過度な駅前集中を避けるべきという方向が多い状況である。

### 【第2回ヒアリング】

#### ④アンケート集計結果について

同時期に作っていても連携といってもできることとできないことが現れたかと思う。

#### ⑤自治体向け手引きについて

##### ●位置づけ

- ・本資料は立地適正化計画との連携に絞ったものなのか。都市計画マスタープランとの連携も事例としてはあるのではないか。

→（運輸局）はじめに及び必要性は、立地適正化計画に絞り込む必要はないかもしれない。

##### ●はじめに

- ・立適はコンパクト＋ネットワークと言っているが、公共交通側で「コンパクトなネットワークを構築することが重要」と国は（法律や手引き等で）言っているのか。立地がコンパクトでそれを結びましょう、ならわかる。ネットワーク計画としては、幹・枝・葉ならわかるが、コンパクト＋ネットワークでいうコンパクトと意味が違うような気がする。

→（運輸局）ネットワークの再編の重要性はあるが、記載については確認を行う。

## ●全体

- ・先ごろ国の「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会」の中間とりまとめにおいて、基本方針や将来像の重要性や立地適正化計画との関連も記載があったため、整合を図った方が良い。
- ・運輸局が作る手引きなので、立地適正化計画をこうすべきではなく、立地適正化計画を受けて交通としてどのように対応すべきか、ということを示すべきではあるが、立地適正化計画を地域公共交通計画で受け止め切れない計画もある。例えば、区域設定はあるが、それをもとにどうネットワークを形成すべきか受けようがない計画があるのも現状である。
- ・中間とりまとめも、「将来像を設定する」とあるが、基本的には現状を受け止めてどう対処するかという視点である。
- ・立地適正化計画において、地域の交通をこう変えていきたい、ということは記載できず、強化したいことがあっても、維持したいに留まる現状であり、結果的にお互い存在は気にするが、フィードバックがあって各計画が実行のツールに活かされるという段階まで達していないということまで、手引きに踏み込んで記載するのか。
- ・今の交通計画の記載上、立地適正化計画を「受ける」と書いているが、「連携＝フラット（対等）」な自治体がほとんどである。立地適正化計画に公共交通軸の重要性、誘導ツールとしてフィードバックすべきというところまで手引きに記載できるか。
- ・どのような役割分担をするかという内容は手引きに書いてもいいかもしれない。

## ●連携の意義について

- ・記載としては間違っていないが、地域公共交通計画の枠の中で行っている内容である。都市行政側からみた役割、という表現の方が良いかもしれない。
- ・都市行政としても、地域公共交通を位置付ける意義が現状書いていない。どこまで都市行政に広げていくか。

## ●連携が進んでいるとは言い難い状況について

- ・計画プロセスとして進んでいない、即してはいるが計画として反映していない（相乗効果がない）、の2つがある。もう少し踏み込んでもよいのではないか。部署としての連携、相乗効果が発揮される連携をあまり明確にせずに「連携」という言葉で済ませており、もったいない印象である。  
→（運輸局）相乗効果を出すというのは目指すべき方向の一つかもしれない。そこまで手引きで記載するかは要検討である。
- ・中間とりまとめでは、「将来像、目標はクリアにした方が良い」とはあるが、ビジョンまで組み込んで連携、ビジョン自体も連携しているか、となると難しい。評価指標まで連動するというのが一番重要。

→（運輸局）まずはプロセスのポイント化⇒計画の内容の連携、という流れの方が理解しやすいのではないか。

- ・目標像・基本方針の共有・整合をしっかりと行うことが重要である。

→（運輸局）項目ごとのコンセプトを書いたうえで、事例のページに参考にすべき点を注釈的に書いておいた方が良い。

## (2) 日本大学藤井教授

### 【第1回ヒアリング】

#### ①アンケート調査項目について

##### ●設問について

- ・項目としては網羅されている印象である。

##### ●交通部局と都市部局の連携について

- ・地域公共交通計画の上位計画として立地適正化計画、都市マスタープラン、総合交通計画は記載があるが、中長期的な対応は立地適正化計画等に任せ、地域公共交通計画では5年間等の短期の計画となっている自治体がほとんどである。将来に向き合ったバックキャスト的な計画になっていない懸念がある。そのような課題がアンケートから見えてくる可能性はある。
- ・柏市では総合交通計画の改定に合わせて地域公共交通計画の目標年は3年後にしたり、別の市では6年後にするなど、総合交通計画や都市マスタープラン等と目標年を調整するために時間軸を調整している自治体が増えている。
- ・立地適正化計画において、具体的に誘導する施設名を挙げている計画が増えている印象であるが、その情報が交通部局まで共有されていないのではないか、という印象がある。都市計画マスタープランや総合交通計画で短期計画に位置付けられている内容は交通部局も把握しているが、中長期的な内容は交通部局では意識されていない可能性がある。
- ・交通部局で中長期的な視点まで意識が行き届いている自治体と不十分な自治体がある。都市計画課内に交通部局がある自治体は、問題意識は共有されているが、生活支援課や高齢化支援課のように都市計画の枠組でない部署が交通を担当している場合には、扱っている人の移動の考え方が異なり、多くが直近の課題に対応する形になってしまっている。
- ・2024年問題で（都市・交通両方の）計画の変更が生じる自治体もあり得るかと思う。
- ・自治体によっては、市街化調整区域外の居住者が多く、集落拠点として位置付けている場合もある。居住誘導区域としては運用しないが、地域拠点として対応している事例も地方ではある。交通幹線軸でつないでいる場合には、維持が難しくなるため見直しが進められている。そのような状況も把握できればと思う。

##### ●デマンド型交通について

- ・デマンド交通は万能ではなく、言葉だけ一人歩きしている印象である。君津市のデマンドタクシーは、本来であれば久留里線各駅を地域拠点として集約させるべきであったが、全域を対象としている。
- ・東金市のように、民間の路線バスとコミュニティバスが乱立しているが、問題意識がないような地域もある。当日キャンセルが非常に多い状況であり、デマンド交通は、全域で対応してしまう問題と特定の利用者に偏る問題がある。

- ・富士宮市の場合も、デマンドで富士宮駅まで直行できることを望まれているが、エリアを跨いだバス停までつなぐなどして（そこから先はバスで移動してもらう仕組みとすることで）デマンド区域の拡大を防いでいる。
- ・デマンド交通についても、目的地まで直接繋ぐのではなく、（デマンドと路線バスの）乗換抵抗低減のための待合環境の整備に向けて行政が調整するなど考える必要がある。

### ●その他（自治体の事例等）

- ・市原市では、立地適正化計画の策定後に、今年度、地域公共交通計画の見直しを進めており、人口減少が進む中で、公共交通軸を幹線とするために、拠点の見直しが課題となっている。市内のローカル鉄道についても市内の幹線として位置付けているが、脆弱であり現実的に駅を核として位置づけることの妥当性が課題となっている。
- ・柏市では、立地適正化計画の策定にあたり計画推進室を設置し、他部署に積極的に関与していく体制を構築したが、他の自治体では進んでいないと感じている。
- ・君津市では、市街化区域が臨海部と役所周辺であり、久留里は都市計画区域外であるため、立地適正化計画では、集落拠点として、居住誘導区域に相当するような位置づけでの施設配置を考えるとしている。

### ②自治体ヒアリングについて

- ・柏市では総合計画の改定を進めており、立地適正化計画との調整についても意見を聞くことはありえるかと思う。

### 【第2回ヒアリング】

### ③自治体向け手引きについて

- ・運輸局の資料であり、交通の視点からまちづくりを考えるスタンスであるが、都市計画の観点では住む・働く・通うというものを支える交通軸がなければ都市の将来像は形成されない。そのような面を補足することは良いかと思う。  
→（運輸局）事例について、現在地域公共交通計画のみの記載であるため、立地適正化計画の記載も適宜追記を考えている。各項目について、一般論を記載の上、各計画の記載で参考にすべきポイントを追記と考えている。
- ・計画の目標設定に多くの自治体で独自性を出すことに悩んでいたようである。  
→（運輸局）他の自治体の目標設定の事例があるだけでも参考になるかと思う。計画記載の目標設定例を掲載する。
- ・都市計画マスタープランと立地適正化計画でどちらが優先かということ聞かれるが、本来、総合計画が最上位計画としてあり、都市計画区域について都市計画マスタープランとして居住環境の整備を進めるが、人口減少で厳しくなる中で都市計画マスタープランの方向性を受け、コンパクト化、集約化に結びつけるということである。都市計画マスタープランと総合計画の目標年次や改定の時期を揃えることで計画の連動性

を高めることが重要である。運用の仕方で悩んでいる自治体も多くある。市川市は総合計画の改定を進めているが、25年先と長期スパンの計画としている。柏市では10年先とするなど、各自自治体独自でやりやすい形で運用することが望ましい。

→（運輸局）首長の意向が大きく、目の前の課題解決型と長期間で捉える自治体とある。

### ●大和市の事例

- ・高齢化対応に特化したまちづくりを行っており、総合計画で高齢者が地域の中で移動できる仕組みを位置付け、立地適正化計画で住みやすさ一番を目指している自治体であったかと思う。上位計画から下位計画まで一つのビジョンでつなげることは非常に明確である。

### ●匝瑳市の事例

- ・立地適正化計画の策定を進めているが止まっている状況である。八日市場駅南口に病院移設、農地からの土地利用転用を行っている。地区計画を活用した中で、立地適正化計画で都市機能拠点にしようとする方針である。それができると、施設が核となり、ネットワーク形成を進める過程で、交通と一体となって検討しないといけないとなり、担当部局がどのような運用で進めるか体制づくりを進めている段階である。
- ・都市機能拠点に都市施設をどのように配置するかが計画段階である程度確定していると動きやすい。多くの立地適正化計画が長期計画であるが、短いスパンの計画もあり、それが施設計画の見通しがあって、総合計画と合わせる中で計画期間を短くしている自治体もある。本質的には20年等の長期スパンで考えているが計画としては短くしている自治体もある。そのようなモデルケースがないか興味がある。
- ・医療施設を中心部の鉄道駅近辺に新設する計画で、鉄道を活用した通院など、交通軸を活用した中心地域の位置づけが可能かと思う。機能する箱物でなければ、それに対応する幹線軸のイメージの共有が難しくなる。施設と交通のどちらが先かと考える以前に、交通の維持が難しくなっているのが現状である。
- ・昨年まで交通の担当課長が今年度は立地適正化計画の担当課長に異動した中で、立地適正化計画でまちの集約化の必要性の意識が高く検討が進むようになった。担当者次第などところはある。  
→（運輸局）利便増進実施計画を策定した際の担当課長であり、そのような意識が高かったのだと想定される。

### ●市原市の事例

- ・都市計画区域が牛久地区では飛び地となっており、将来も拠点として位置付けるのであれば、交通幹線軸を収支率という観点で判断するのではなく、都市機能を維持するために交通軸を維持していく必要性について事務局と話している。
- ・都市計画区域がまとまりを持っておらず飛び地がある自治体や合併市町村など小さな

拠点が点在するなど、幹線軸を絞り切れない場合などがある。

- ・若宮団地ではバスが運行しているが、丘の上にある別の団地までのバスが運休となった。いずれも同時期の1980年代に開発された団地で、高齢化率が5~6割となっている。若宮団地ではバスを残す政策としてグリーンスローモビリティを活用して、バス停に集約するような政策を進めている。一方、グリーンスローモビリティで丘の上の団地まで結ぶことが困難な状況の中で取り残される地域に都市政策としてどのように取り組んでいくのか考える必要がある。URの団地であれば、URの政策の中でリノベーション等を行うが、そうでない団地形成であり、どこが主体となって進めるかが難しい課題となっている。居住誘導区域内の団地であり対応が難しい。立地適正化計画は策定したが、取り残される地域の対応は難しい。人口減少社会の中で、そのようなエリアの出現は十分に想定されるが、そのような時に立地適正化計画の枠組みを変えていくのかということを整理する必要がある。

### ●柏市の事例

- ・合併した旧沼南町について、高柳駅や我孫子駅への軸を恣意的に設定した経緯がある。東武野田線の西側は住宅開発が進んでいるが、東側は進んでおらず、都市機能を持たせるのであれば旧沼南町を拠点として位置付ける必要があるということで設定した。
- ・立地適正化計画で柏駅と柏の葉キャンパス駅を結ぶ交通軸を設定し、交通軸の強化に向けて交通部局でバスネットワークの充実として急行便の設定を検討したが、道路が1車線で追い抜きができなかったり、PTPSも整備したが渋滞のために効果が無かったり等で1年では進まなかった。拠点バス停への追い抜き施設の整備等、長期的な視点で交通軸の強化を進めようとしている。都市の意向を交通が受け止めようとしても難しい場面もある。
- ・目の前の移動困難者や高齢者、運転手不足等の困りごとばかり目についてしまうが、長期的なスパンで上位計画にフォローアップできることを進めていくことが重要である。柏市では、審議会形式として、公共交通や自転車、福祉等の部会を立ち上げ、一つの審議会で議論する形としている。柏市は交通部局が道路部局内にあるなど、自治体によっても担当部局が異なる。

### ●富士宮市の事例

- ・幹線道路沿いに放射状に都市計画区域が設定されており、都市機能の集約を図ることが非常に難しい状況。
- ・以前は都市計画部局に交通担当が所属しており、都市機能配置に基づいてコミュニティバスやデマンドを検討していたが、交通担当が市民生活課に移管したことで、高齢者や議員等の意向に基づいた直近型の施策となってしまった。市民生活課の案件を都市計画部門でチェック、内部協議を行う体制の構築を検討している。

### ●裾野市の事例

- ・（路線バス事業者からの撤退申し出を受け、）国土交通省の地域旅客サービス継続事業を活用してバスネットワークを設定し、地元での自立を進めているが、人口の40%以上が市街化調整区域に居住している。5つの村が合併し市となったため旧村の拠点が残っており、集落まで交通軸を設定したが、マイカー利用率が高く、公共交通利用が少なく維持が困難であった。立地適正化計画で幹線軸を設定しても維持できず、計画変更して観戦軸を残さない仕組みを考えざるを得なくなった。将来の人口分布をみてなくなる集落も想定しつつ再検討している状況である。柏市の旧沼南町のような吸収合併では、柏市のサービス水準に準拠する形で旧沼南町も底上げするなど相乗効果がみられる。一方で同じような規模で対等合併した自治体では、各地区の意向があり、いずれも集約にならず、交通軸としても成り立たない状況が生じている。

### ●厚木市の事例

- ・コペンハーゲンのフィンガープランニングのような計画づくりをしたが、そのような計画が策定できる自治体と、困難な自治体がある。各自治体の事例が毎年更新されて運輸局で確認できるようになれば全く同一の事例はないとしても、都市規模等を見ながら参考になるかと思う。

→（運輸局）今回の調査について、好事例として厚木市が上がることが多いが、厚木市の地域性もある中で、他の自治体にはあまり参考にならないような状況も感じている。都市も交通も検討が必要な自治体にどのようにアピールしていくかが大切と考えている。今回の調査で連携の効果がみられたわけではないが、タイムスパンの違い等であきらめるのではなく考える必要性を打ち出したいと考えている。

## 第4章 事例分析の実施

アンケート調査結果及びヒアリング結果、第3章で実施した有識者へのヒアリング結果を踏まえ、事例分析として、下記の項目を整理した自治体向けの手引きを作成した。

作成した手引きについては参考資料に掲載する。

表4-1 手引きの項目

項目	記載内容
交通行政と都市行政の連携の意義	<ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通の役割</li><li>・地方公共団体が地域公共交通に取り組む意義</li><li>・まちづくりとの連携の必要性</li><li>・連携が進んでいるとは言い難い現状</li><li>・連携により期待される効果</li><li>・交通行政と都市行政の連携のあるべき姿</li></ul>
連携のあるべき姿を実現するためのポイント	計画策定プロセスの連携 計画内容の連携 <ul style="list-style-type: none"><li>・計画内容の連携とは</li><li>・各段階での連携事例</li></ul>