

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

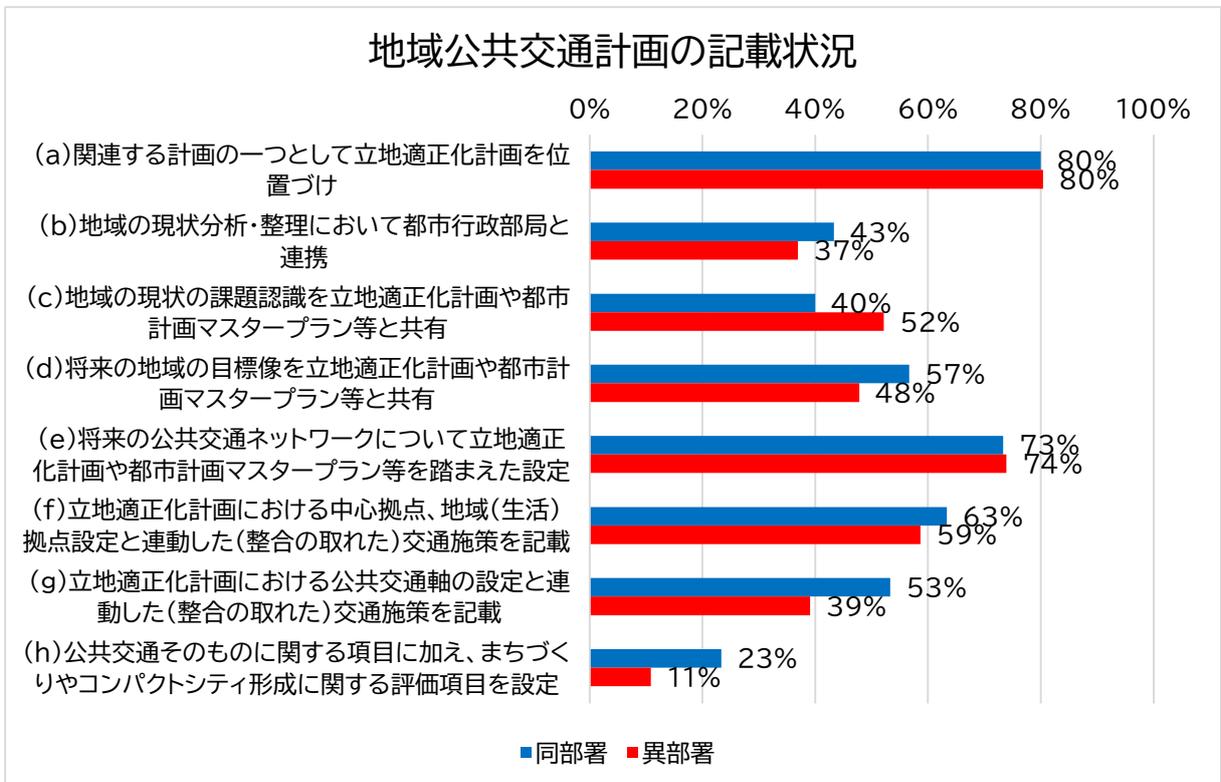
参考資料 2 アンケート調査結果

問3. 地域公共交通計画等の策定時及び策定後の状況についてお尋ねします。

① 地域公共交通計画等の内容検討について、あてはまるものをすべて選択してください。

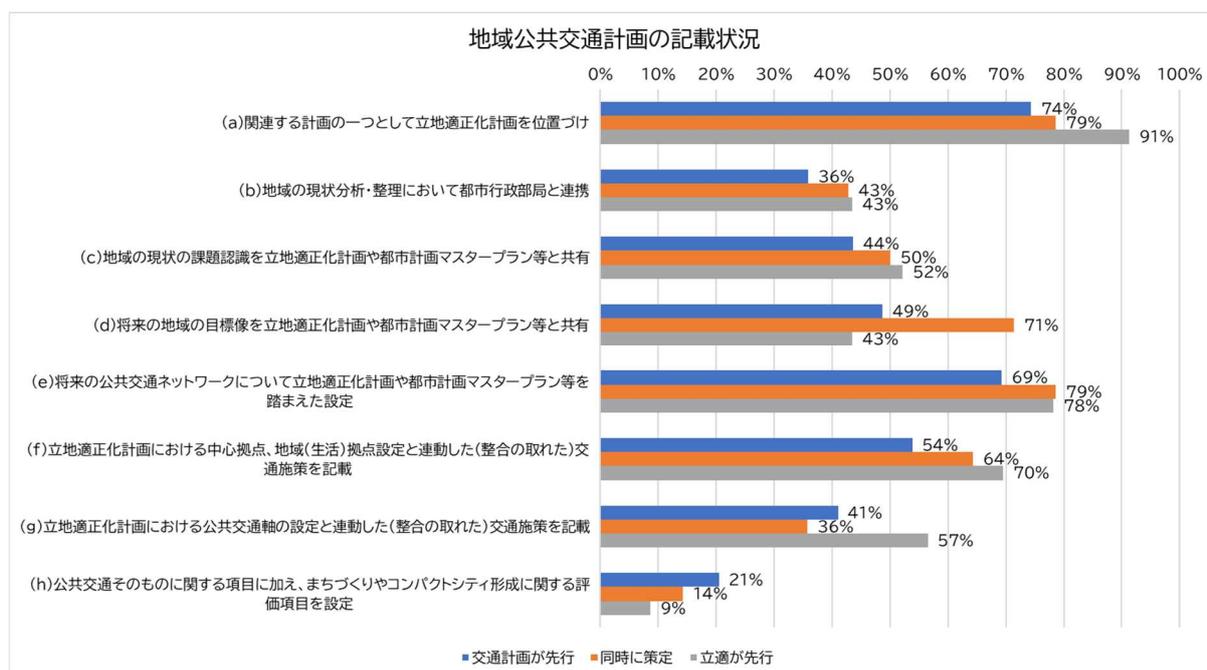
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
(a)関連する計画の一つとして立地適正化計画を位置づけ	24	37	61
(b)地域の現状分析・整理において都市行政部局と連携	13	17	30
(c)地域の現状の課題認識を立地適正化計画や都市計画マスタープラン等と共有	12	24	36
(d)将来の地域の目標像を立地適正化計画や都市計画マスタープラン等と共有	17	22	39
(e)将来の公共交通ネットワークについて立地適正化計画や都市計画マスタープラン等を踏まえた設定	22	34	56
(f)立地適正化計画における中心拠点、地域(生活)拠点設定と連動した(整合の取れた)交通施策を記載	19	27	46
(g)立地適正化計画における公共交通軸の設定と連動した(整合の取れた)交通施策を記載	16	18	34
(h)公共交通そのものに関する項目に加え、まちづくりやコンパクトシティ形成に関する評価項目を設定	7	5	12



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
(a)関連する計画の一つとして立地適正化計画を位置づけ	29	11	21	61
(b)地域の現状分析・整理において都市行政部局と連携	14	6	10	30
(c)地域の現状の課題認識を立地適正化計画や都市計画マスタープラン等と共有	17	7	12	36
(d)将来の地域の目標像を立地適正化計画や都市計画マスタープラン等と共有	19	10	10	39
(e)将来の公共交通ネットワークについて立地適正化計画や都市計画マスタープラン等を踏まえた設定	27	11	18	56
(f)立地適正化計画における中心拠点、地域(生活)拠点設定と連動した(整合の取れた)交通施策を記載	21	9	16	46
(g)立地適正化計画における公共交通軸の設定と連動した(整合の取れた)交通施策を記載	16	5	13	34
(h)公共交通そのものに関する項目に加え、まちづくりやコンパクトシティ形成に関する評価項目を設定	8	2	2	12



<「(b) 地域の現状分析・整理において都市行政部局と連携」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- バス停カバー圏域(500m)人口のデータなどを共有し連携を図った。
- 将来都市構造や土地利用の状況、立地適正化計画における各誘導区域、人口分布や人口推計など基礎的なデータの情報を共有した。
- 公共交通不便地域図など、現状分析のための資料は立地適正化計画から交通計画へ準用した。
- 立地適正化計画において「公共交通への徒歩利用圏」を独自に定義しており、その徒歩利用圏を用いて地域公共交通計画内で公共交通空白地域を設定している。
- 市内の土地利用状況や土地区画整理事業・市街地再開発事業の進捗状況を共有し、公共交通網の整備検討の際参考とした。

<「(c) 地域の現状の課題認識を立地適正化計画や都市計画マスタープラン等と共有」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 高齢化に伴う交通弱者の増加への対応、車社会による環境への負荷
- 人口減少・高齢化の進展により、車の運転が困難な高齢者の生活利便性と外出機会の低下が懸念されることをどちらの計画でも課題と捉えている。
- 路線バスの減便や廃止が相次いでおり、路線の維持・確保が課題である。

<「(d) 将来の地域の目標像を立地適正化計画や都市計画マスタープラン等と共有」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 公共交通ネットワークの充実、強化により、各地域生活拠点から都心部・副都心へのアクセスや拠点間の移動を改善し、生活利便性の向上や混雑緩和を図ることにより、コンパクトシティや低炭素社会に対応した人と環境にやさしい都市づくりを目指す。
- 同計画に定める目標について、「ライフスタイルに合わせたおでかけ環境の整ったまち」の実現を掲げ、緊密な連携を図ることとした。
- 多くの人々が訪れ、住みたくなるまちづくりを目標の1つとし、交流人口・関係人口を増やすことや、都市圏からの移住者を増やすことを推進

<「(e) 将来の公共交通ネットワークについて立地適正化計画や都市計画マスタープラン等を踏まえた設定」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 生活の拠点や都市の拠点を、鉄道やバスを始めとした公共交通ネットワークでつなぐことにより、移動の利便性の向上を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築により、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指す。
- 立地適正化計画における「立地適正化の方針」や「将来都市構造のイメージ」に基づき、バス交通を軸とするまちづくりの方針を共有し、公共交通の目指すべき姿や基本方針等を定めた。
- 特に生活路線バスについて都市機能誘導区域・居住誘導区域とそれ以外についてメリハリをつけたバス路線網を将来の公共交通ネットワークとして描いた。一方で現状、居住誘導区域外にバスの拠点が存在する場所もあり課題として残った。
- 誘導区域を路線バス、それ以外の区域をデマンド交通とし、誘導区域以外の市民は誘導区域までデマンド交通で移動し、誘導区域内を路線バスで移動する交通網とした。

<「(f) 立地適正化計画における中心拠点、地域(生活)拠点設定と連動した(整合の取れた)交通施策を記載」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 立地計画における居住や都市機能の誘導の考え方を踏まえた交通結節点を設定し、鉄道や路線バスとの乗り継ぎができる循環バスのコースを配置した。

- 都市機能誘導区域・居住誘導区域内の駅機能の整備に向けた施策、生活路線バスの拠点におけるバス環境改善のための施策を記載した。
- 中心市街地とその周辺では、鉄道とバス等の公共交通ネットワークの利便を図り、徒歩や自転車も含め様々な移動手段を選択できる環境を整える。それ以外の地域では、中心市街地との公共交通ネットワークを維持するとともに、地域内から生活交流拠点等へのアクセス性を高める。

<「(g) 立地適正化計画における公共交通軸の設定と連動した（整合の取れた）交通施策を記載」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 「幹線・支線運行」と「直行運行」を組み合わせた路線の設定、需要に応じた(路線バス)サービスの設定。
- 主に生活路線バスが市内の基幹的な公共交通軸を担うことを明示し、公共交通軸において生活路線バスの利便性を向上させるための施策、市中心部と郊外部でメリハリのあるルート・ダイヤ設定を行うための施策を記載した。
- 都市拠点・ふれあい交流拠点を繋ぐ公共交通軸の強化(パターンダイヤ拡充の検討、快速運行の実施検討)。
- 基幹的路線は、30本／1日以上を維持。

<「(h) 公共交通そのものに関する項目に加え、まちづくりやコンパクトシティ形成に関する評価項目を設定」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

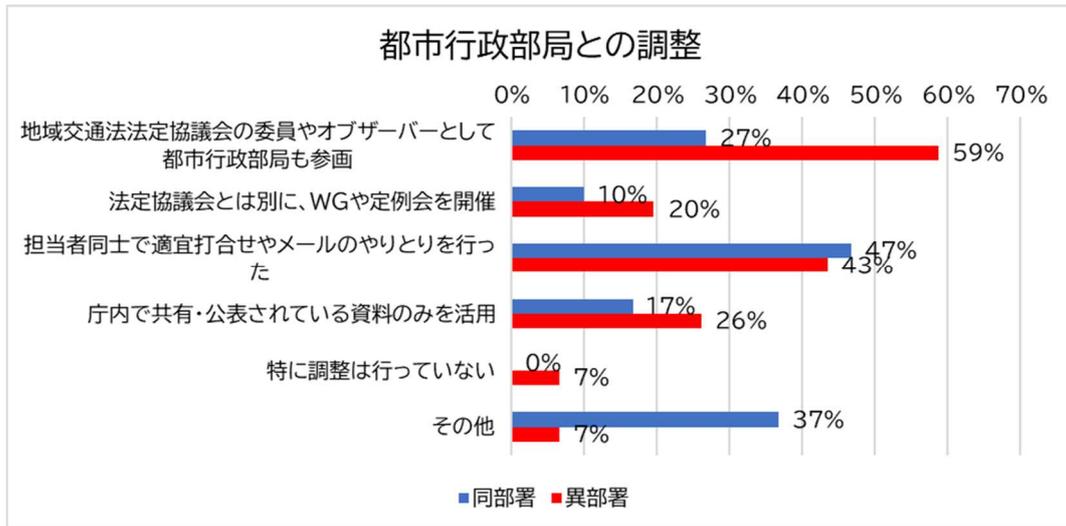
- アウトカム指標のひとつとして、中心市街地の歩行者通行量を設定した。
- 「居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口」を目標に設定した。
- 中心部への来訪者数を評価項目として設定した。
- 公共交通利用圏域の人口カバー率を評価項目に設定している。

問3. 地域公共交通計画等の策定時及び策定後の状況についてお尋ねします。

② 地域公共交通計画の策定にあたり、都市行政部局との調整で行ったことについて、あてはまるものをすべて選択してください。

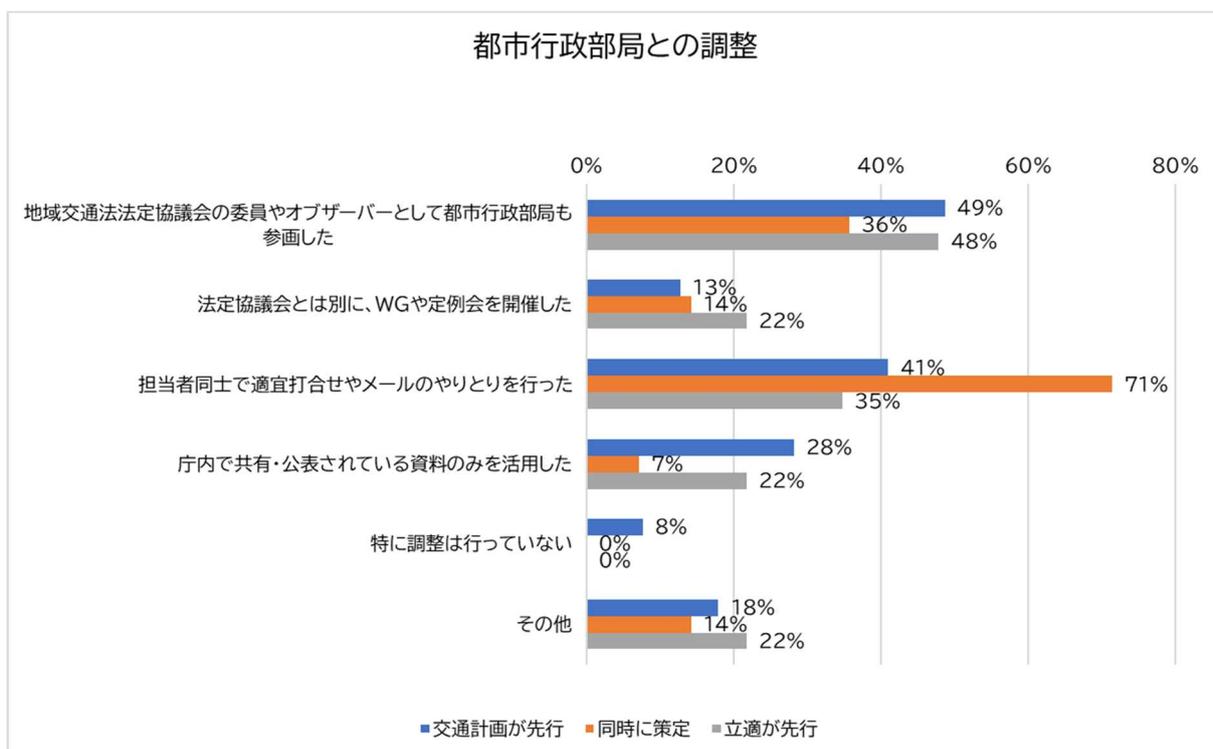
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
地域交通法法定協議会の委員やオブザーバーとして都市行政部局も参画	8	27	35
法定協議会とは別に、WGや定例会を開催	3	9	12
担当者同士で適宜打合せやメールのやりとりを行った	14	20	34
庁内で共有・公表されている資料のみを活用	5	12	17
特に調整は行っていない	0	3	3
その他	11	3	14



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
地域交通法定協議会の委員やオブザーバーとして都市行政部局も参画	19	5	11	35
法定協議会とは別に、WGや定例会を開催	5	2	5	12
担当者同士で適宜打合せやメールのやりとりを行った	16	10	8	34
庁内で共有・公表されている資料のみを活用	11	1	5	17
特に調整は行っていない	3	0	0	3
その他	7	2	5	14



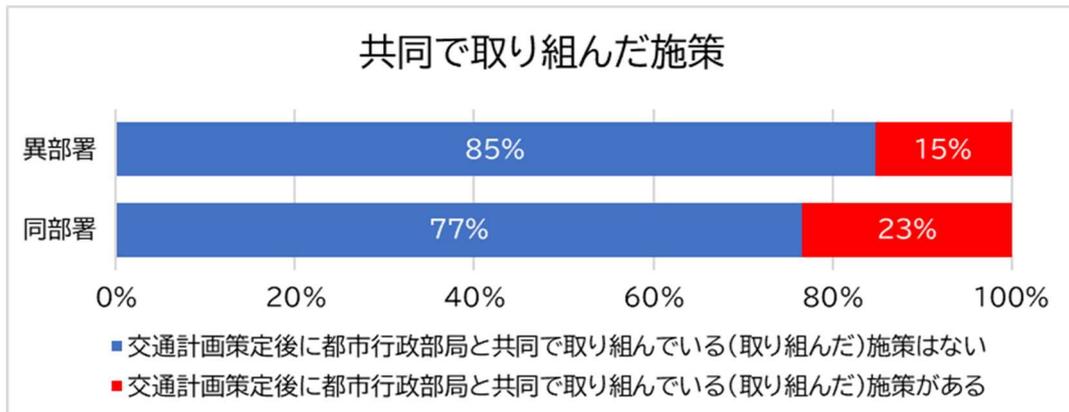
※複数回答のため合計値は自治体数と一致しない

問3. 地域公共交通計画等の策定時及び策定後の状況についてお尋ねします。

③ 交通計画策定後に、都市行政部局と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策はありますか。

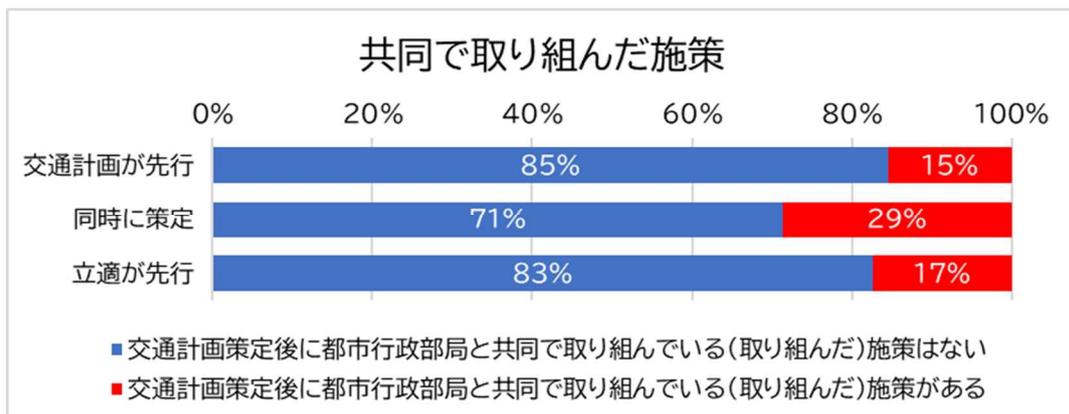
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
交通計画策定後に都市行政部局と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策はない	23	39	62
交通計画策定後に都市行政部局と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策がある	7	7	14
合計	30	46	76



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
交通計画策定後に都市行政部局と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策はない	33	10	19	62
交通計画策定後に都市行政部局と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策がある	6	4	4	14
合計	39	14	23	76



<「取り組んだ施策」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 遊歩道の利活用推進のための施策
- 立地適正化計画の取組方針に掲げた誘導施策(移動空間の確保)について、歩行者・自転車空間の確保、交通安全施設の整備について共同で取り組んでいる。

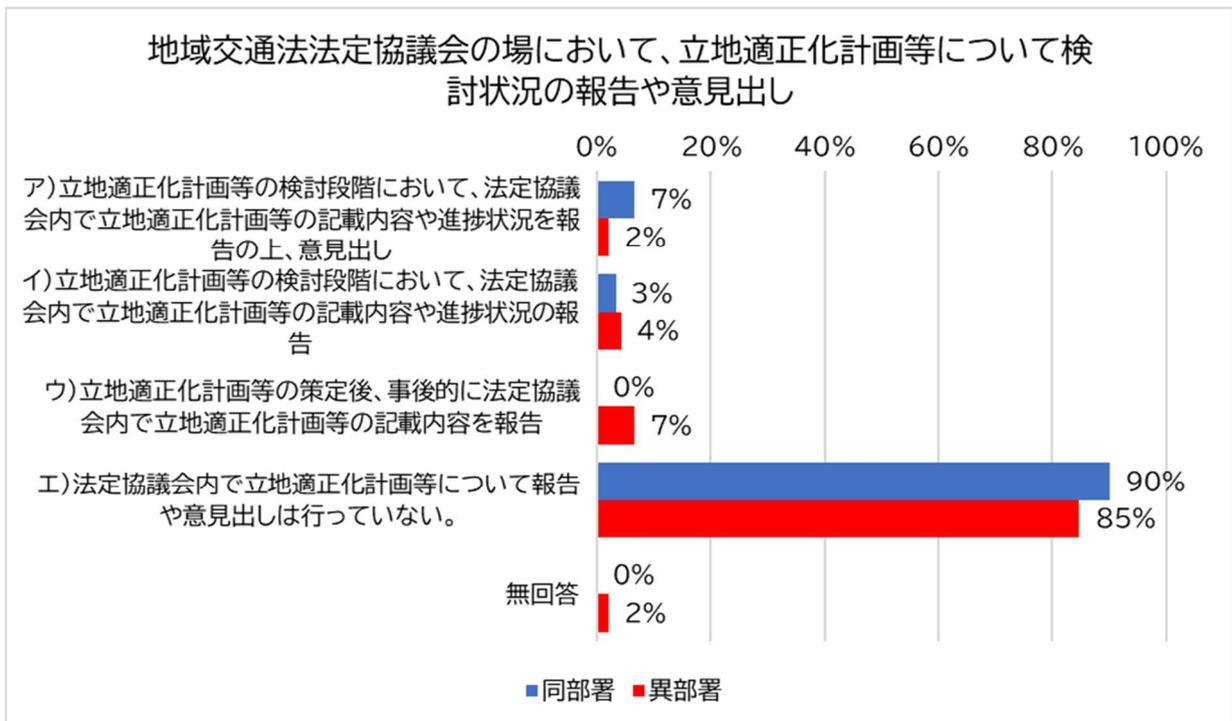
- 都市再生整備計画として実施する事業において、新たな路線バスの運行を社会実験として実施した。
- バス路線沿いに居住や生活利便施設を誘導するための施策

問4. 立地適正化計画や都市計画マスタープランの策定にあたり交通部局としての対応についてお尋ねします。

① 地域交通法法定協議会の場において、立地適正化計画等について検討状況の報告や意見出しをしたことはありますか。

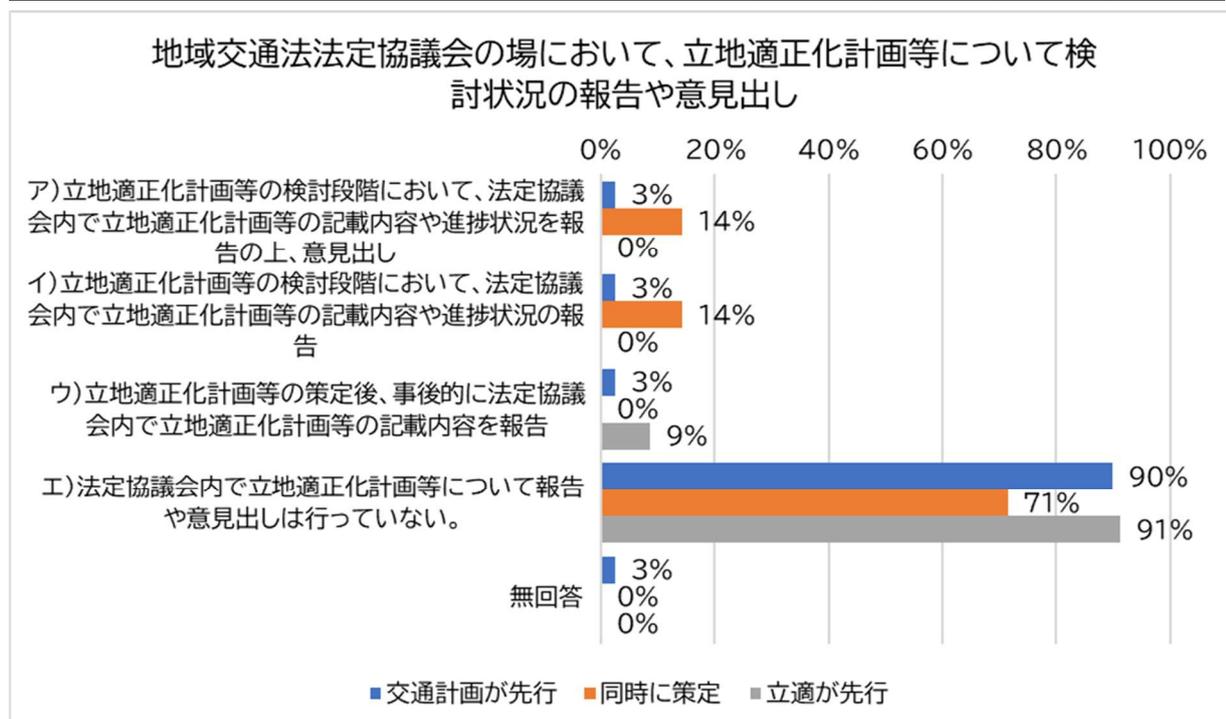
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)立地適正化計画等の検討段階において、法定協議会内で立地適正化計画等の記載内容や進捗状況を報告の上、意見出し	2	1	3
イ)立地適正化計画等の検討段階において、法定協議会内で立地適正化計画等の記載内容や進捗状況の報告	1	2	3
ウ)立地適正化計画等の策定後、事後的に法定協議会内で立地適正化計画等の記載内容を報告	0	3	3
エ)法定協議会内で立地適正化計画等について報告や意見出しは行っていない。	27	39	66
無回答	0	1	1
合計	30	46	76



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)立地適正化計画等の検討段階において、法定協議会内で立地適正化計画等の記載内容や進捗状況を報告の上、意見出し	1	2	0	3
イ)立地適正化計画等の検討段階において、法定協議会内で立地適正化計画等の記載内容や進捗状況の報告	1	2	0	3
ウ)立地適正化計画等の策定後、事後的に法定協議会内で立地適正化計画等の記載内容を報告	1	0	2	3
エ)法定協議会内で立地適正化計画等について報告や意見出しは行っていない。	35	10	21	66
無回答	1	0	0	1
合計	39	14	23	76



<ア～ウの報告等の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

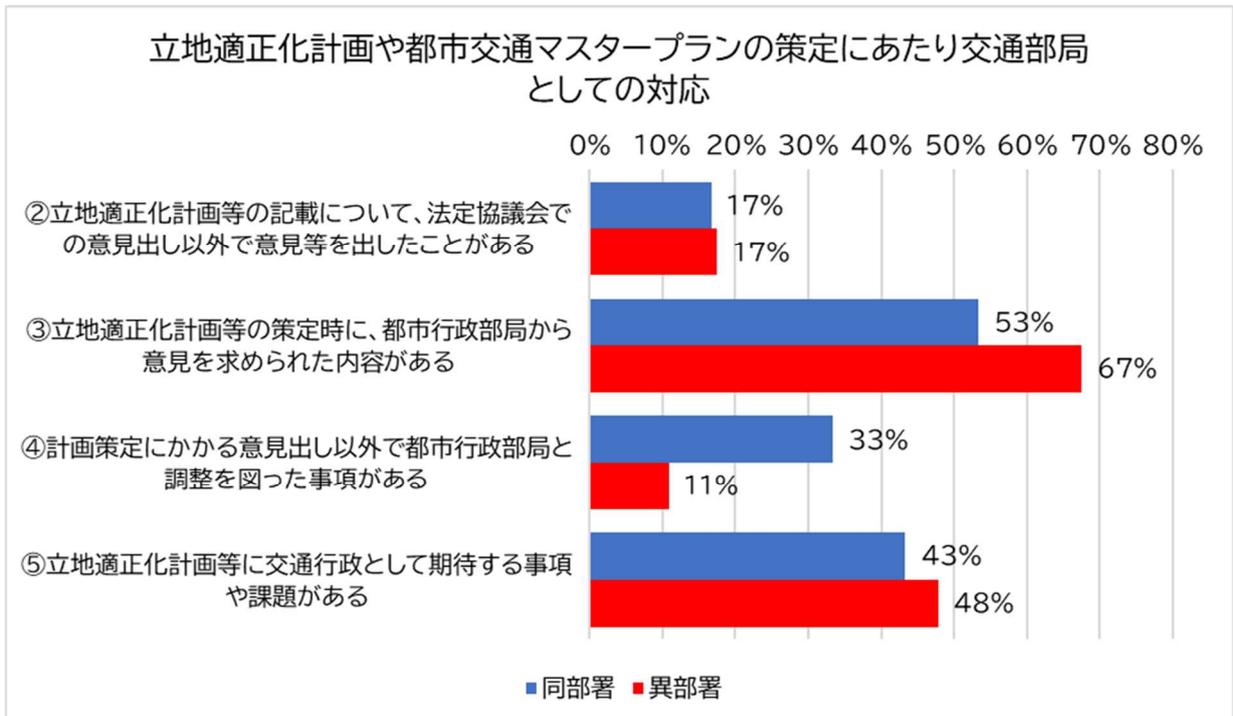
- 計画の目指すべき都市構造、都市構造の分析と課題、居住誘導区域の考え方、都市構造の空間概念について報告をした。

問4. 立地適正化計画や都市計画マスタープランの策定にあたり交通部局としての対応についてお尋ねします。

- ② 立地適正化計画等の記載について、法定協議会での意見出し以外で意見等を出したことはありますか。
- ③ 立地適正化計画等の策定時に、都市行政部局から意見を求められた内容がありますか。
- ④ 計画策定にかかる意見出し以外で都市行政部局と調整を図った事項はありますか。
- ⑤ 立地適正化計画等に交通行政として期待する事項や課題はありますか。

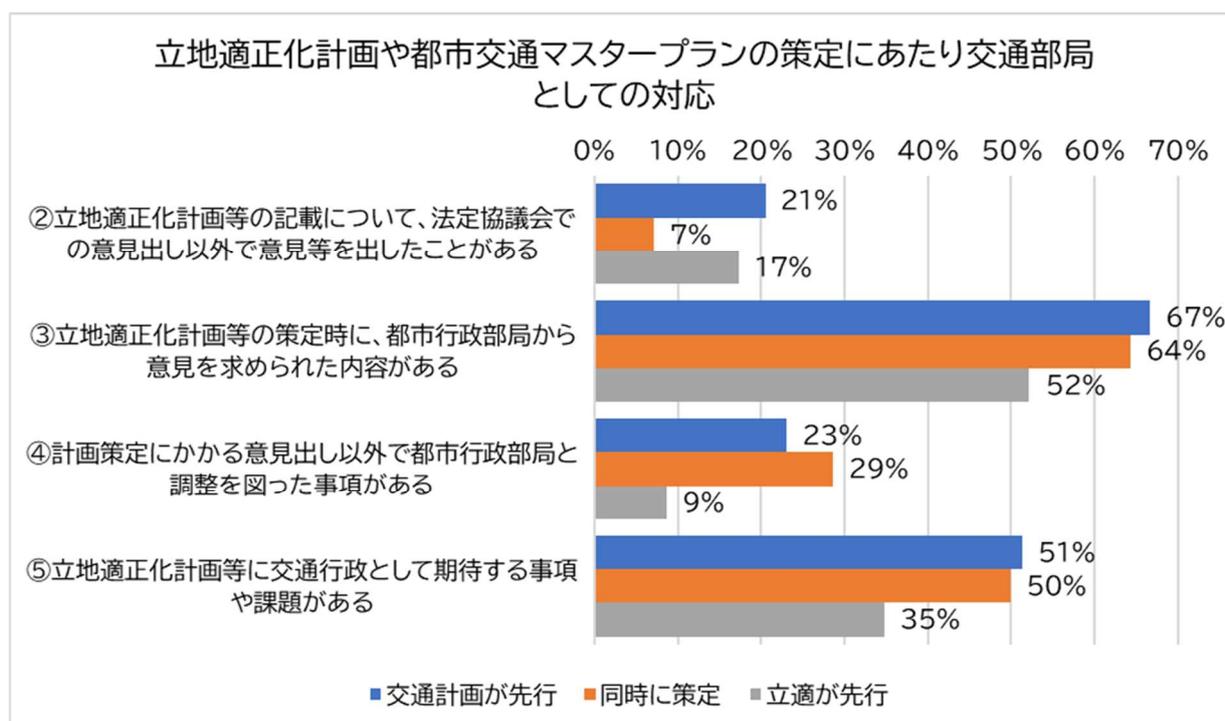
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
②立地適正化計画等の記載について、法定協議会での意見出し以外で意見等を出したことがある	5	8	13
③立地適正化計画等の策定時に、都市行政部局から意見を求められた内容がある	16	31	47
④計画策定にかかる意見出し以外で都市行政部局と調整を図った事項がある	10	5	15
⑤立地適正化計画等に交通行政として期待する事項や課題がある	13	22	35



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
②立地適正化計画等の記載について、法定協議会での意見出し以外で意見等を出したことがある	8	1	4	13
③立地適正化計画等の策定時に、都市行政部局から意見を求められた内容がある	26	9	12	47
④計画策定にかかる意見出し以外で都市行政部局と調整を図った事項がある	9	4	2	15
⑤立地適正化計画等に交通行政として期待する事項や課題がある	20	7	8	35



<「③立地適正化計画等の策定時に、都市行政部局から意見を求められた内容がある」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 将来的な路線バスネットワークについて。
- 鉄道及び路線バスの利用者数の目標指数の設定について。

<「④計画策定にかかる意見出し以外で都市行政部局と調整を図った事項がある」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 道路の通行止め等による路線バスへの影響について都市行政部局及び交通事業者と調整(通学に影響がある場合は教育委員会部局とも調整)し、路線バスの運行ルートの変更を行っている。
- コミバスの運行範囲と居住誘導区域設定などの調整

<「⑤立地適正化計画等に交通行政として期待する事項や課題がある」の具体的内容(自由記述)>

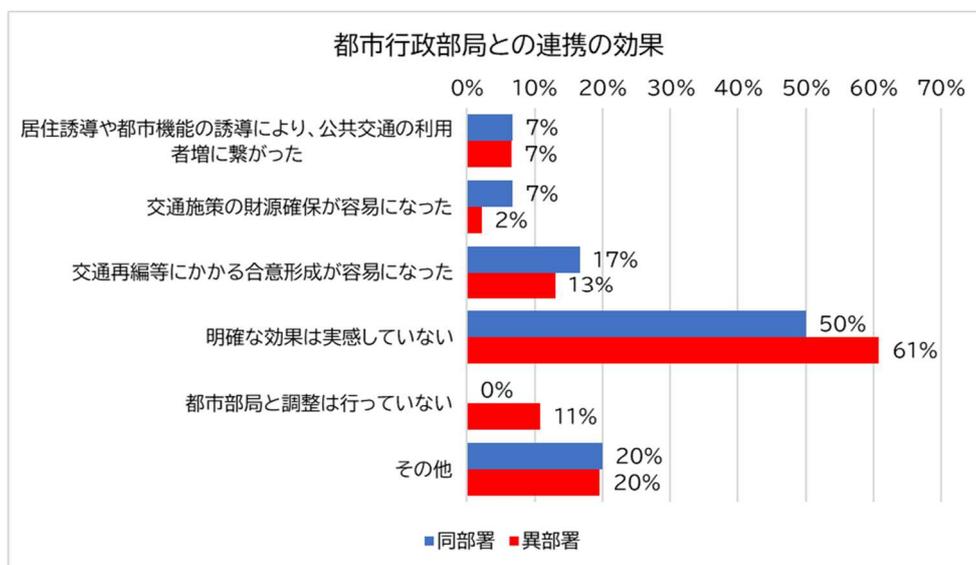
主なものを抜粋

- 駅周辺市街地の拠点性強化、観光客や地域住民の交流の場となる居場所づくり。
- 期待:市街地等への居住・都市機能の誘導
- 課題:自動車分担率が高くかつ可住地面積が広い(住居や施設等が広域に分布する)当市の都市構造において、コンパクトシティ化を図るには難しい面もある。
- 限りある財源でメリハリのある公共交通網を構築する際、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方が市民や利用者へ説明の際の一助となることを期待しています。
- 適切な居住誘導や都市機能誘導を設定していただきたい。それにより、幹線として維持する公共交通を設定したい。
- 都市計画と交通は計画期間が大きく異なり、将来的な都市計画を見据えながら、今困っている移動困難者を救わなければならない。交通施策の検討にあたっては、十分に連携を図りたい。
- 鉄道やバス路線、シェアサイクル等の移動手段は立地適正化計画と密接に関わる重要な要素だが、交通業界は厳しい状況にあり、幹線的な移動手段であっても廃止となることが十分に想定されるほか、新たな移動手段が参入する可能性もあるなど、交通環境は短期間でも劇的な変化があることから、密に都市行政部局と交通行政との連携する必要がある。

問5. 交通部局と都市行政部局の調整の効果について、あてはまるものをすべて選択してください。

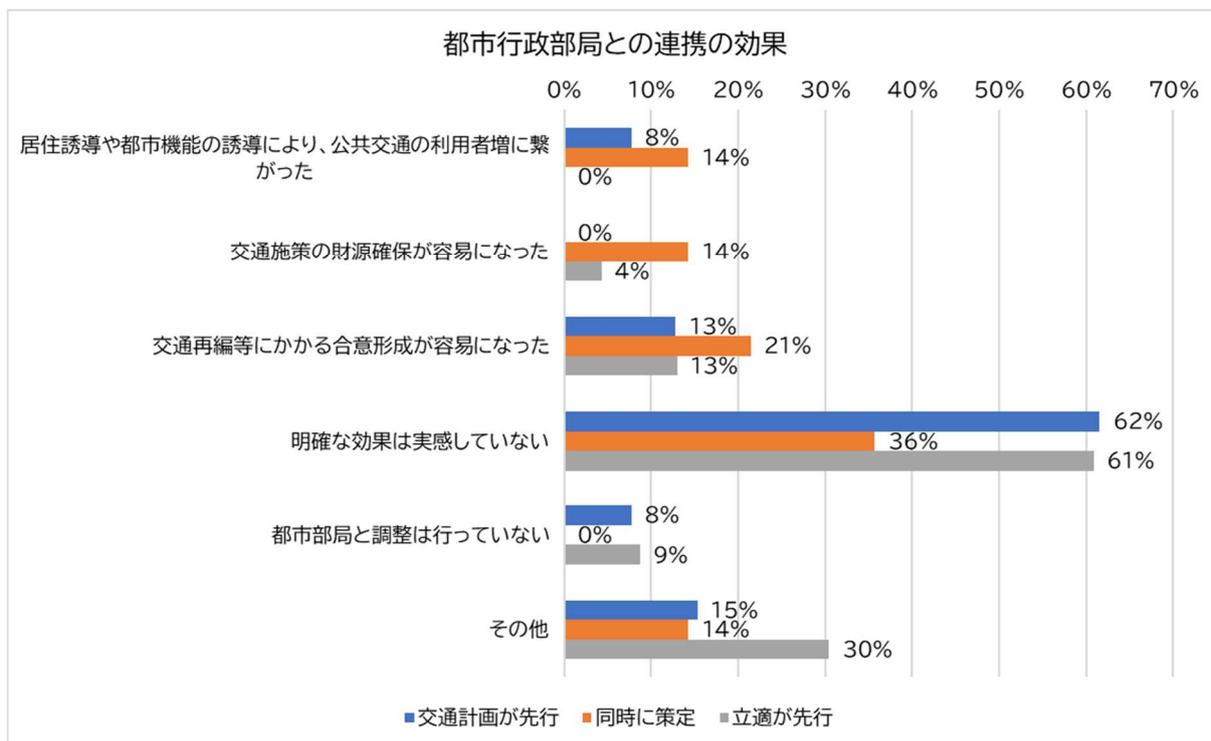
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
居住誘導や都市機能の誘導により、公共交通の利用者増に繋がった	2	3	5
交通施策の財源確保が容易になった	2	1	3
交通再編等にかかる合意形成が容易になった	5	6	11
明確な効果は実感していない	15	28	43
都市部局と調整は行っていない	0	5	5
その他	6	9	15



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
居住誘導や都市機能の誘導により、公共交通の利用者増に繋がった	3	2	0	5
交通施策の財源確保が容易になった	0	2	1	3
交通再編等にかかる合意形成が容易になった	5	3	3	11
明確な効果は実感していない	24	5	14	43
都市部局と調整は行っていない	3	0	2	5
その他	6	2	7	15



※複数回答のため合計値は自治体数と一致しない。

<「その他」の具体的内容(自由記述)>

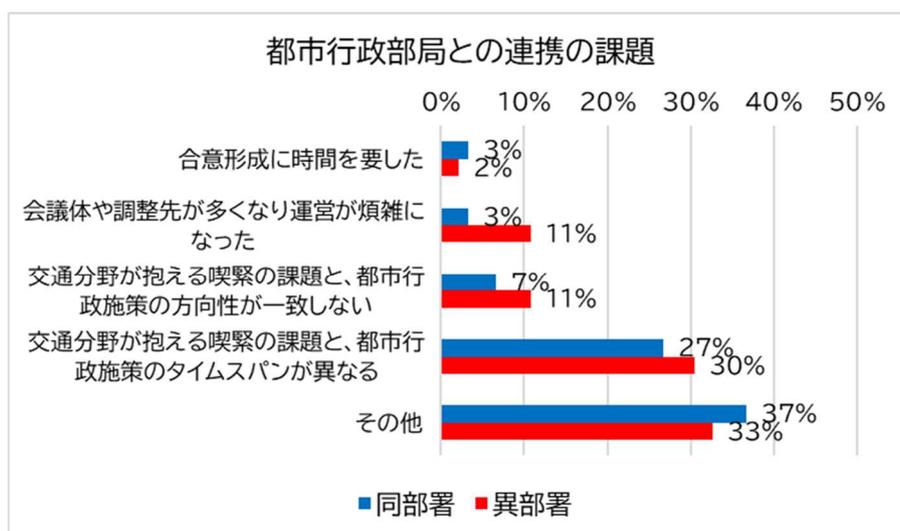
主なものを抜粋

- 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の理念に基づき、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成するという意識づけに繋がっている。
- 現時点で明確な効果は実感していないが、都市行政部局の計画は長期的なものであり、今後、効果が現れるものと考えている。
- 地域公共交通計画と都市計画の整合性を図ることにより、両計画のまちづくり施策の方向性の共有や役割分担の明確化ができる。

問6. 交通部局と都市行政部局の調整上の課題について、あてはまるものをすべて選択してください。

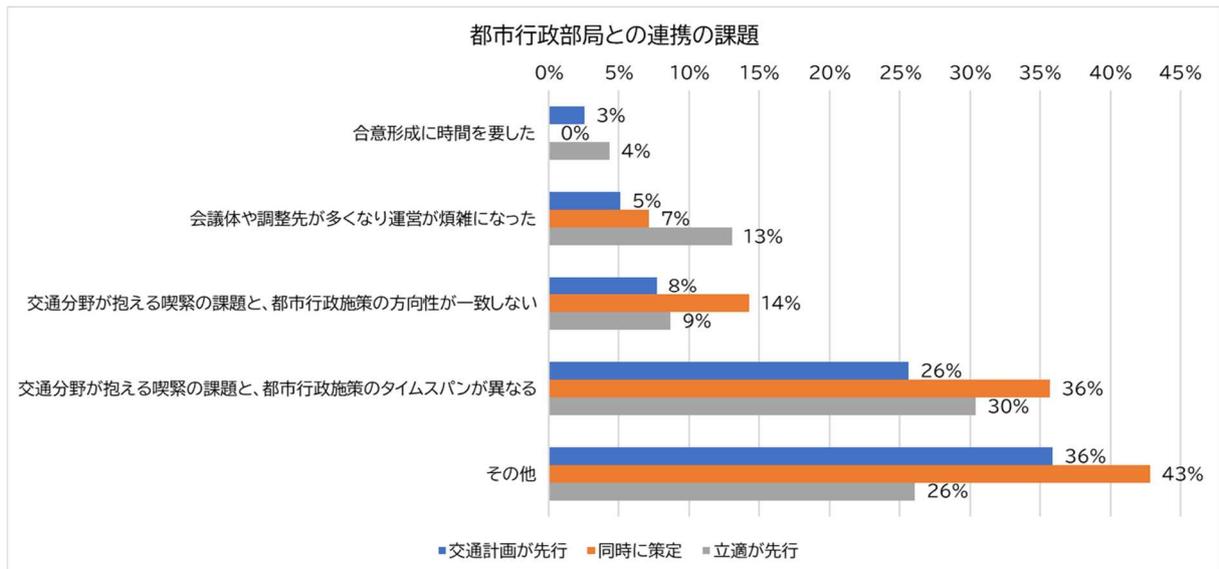
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
合意形成に時間を要した	1	1	2
会議体や調整先が多くなり運営が煩雑になった	1	5	6
交通分野が抱える喫緊の課題と、都市行政施策の方向性が一致しない	2	5	7
交通分野が抱える喫緊の課題と、都市行政施策のタイムスパンが異なる	8	14	22
その他	11	15	26



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
合意形成に時間を要した	1	0	1	2
会議体や調整先が多くなり運営が煩雑になった	2	1	3	6
交通分野が抱える喫緊の課題と、都市行政施策の方向性が一致しない	3	2	2	7
交通分野が抱える喫緊の課題と、都市行政施策のタイムスパンが異なる	10	5	7	22
その他	14	6	6	26



※複数回答のため合計値は自治体数と一致しない。

<「その他」の具体的内容(自由記述)>

主なものを抜粋

- 立地適正化計画ではコンパクトシティを掲げているが、実際は公共施設の設置や店舗の出店等はマイカー移動が前提の郊外がほとんどであり、立地適正化計画で策定された計画と実際の都市構造の乖離が大きく、公共交通の設計の方向性が見出せない。
- 居住誘導と郊外集落の移動手段確保は矛盾しているが、20年先を見据えた都市計画と違い、リアルタイムで移動困難者を救うことが交通政策の役目だと考えている。
- 都市行政施策としては拠点間のネットワーク強化が求められる中、公共交通の運転士不足が深刻化し、交通分野として早急な対応が求められている。

問7. 問6でお示しいただいた課題に対してどのように対応したかお尋ねします。(自由記述)

主なものを抜粋

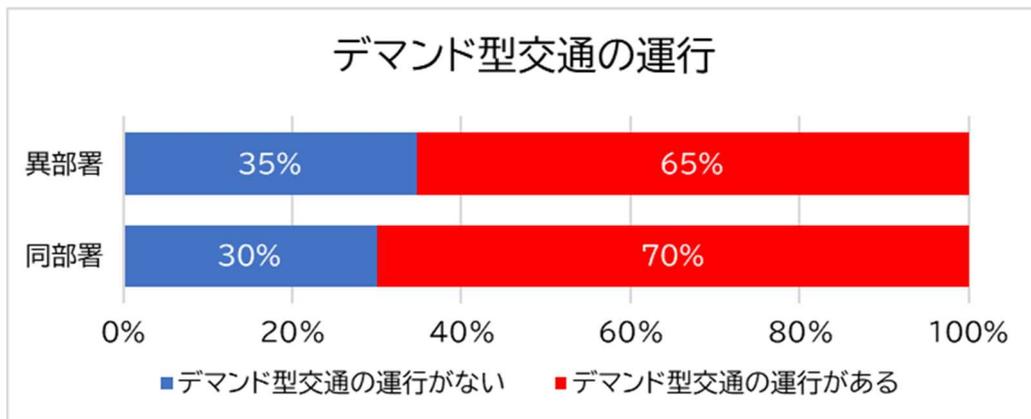
- ワーキンググループ等により、双方の計画の整合性を図るよう努めた。
- 都市行政施策については 20 年程度、交通分野の課題については 5 年程度とイメージしタイムスパンを分けて整理し検討を行った。
- 交通軸の方針は都市計画との整合を図りつつ、軸に結節する細かな路線網の整備を進めている。
- 人口減少は続くが、今後 20 年の大半で、高齢者人口は増加傾向にあり、免許返納後の移動ニーズ等も当面継続する。現時点では、いずれ訪れる高齢者人口の減少時期や、自動車運転者の減少傾向を勘案して、中長期でサービスの集約化・効率化を図れるよう、福祉・教育部門と細かな調整を進めている。
- 全国的なバス運転士不足や、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。

問8. デマンド型交通(路線型ではなく、特定の区域内(乗降地点を指定している場合を含む)で、予約に応じて運行する形態)についてお尋ねします。

① 貴自治体内でデマンド型交通の運行はありますか。

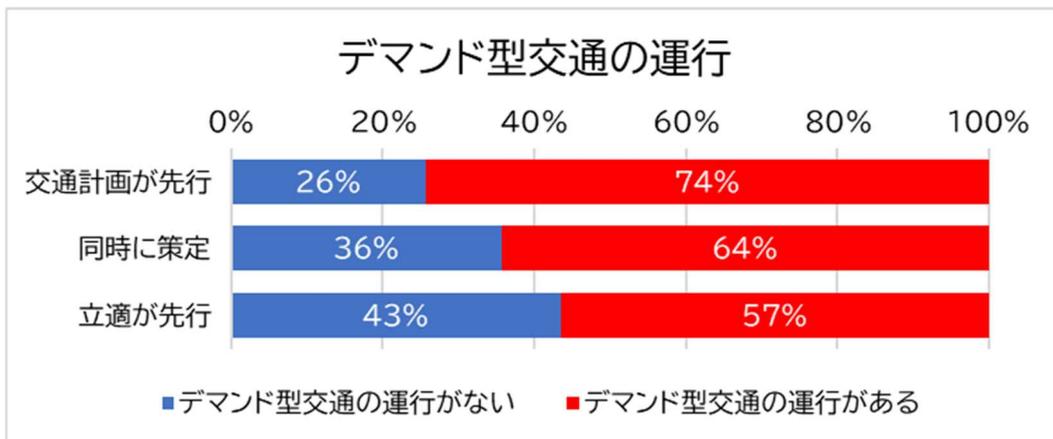
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
デマンド型交通の運行がない	9	16	25
デマンド型交通の運行がある	21	30	51
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
デマンド型交通の運行がない	10	5	10	25
デマンド型交通の運行がある	29	9	13	51
合計	39	14	23	76

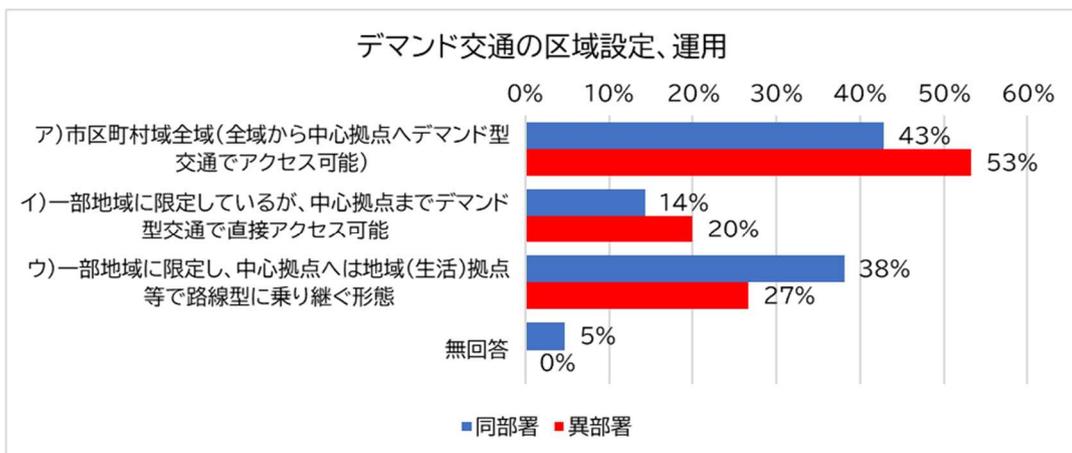


問8. デマンド型交通(路線型ではなく、特定の区域内(乗降地点を指定している場合を含む)で、予約に応じて運行する形態)についてお尋ねします。

② 上記①で「運行あり」の場合、区域設定や運用はどのようにされていますか。

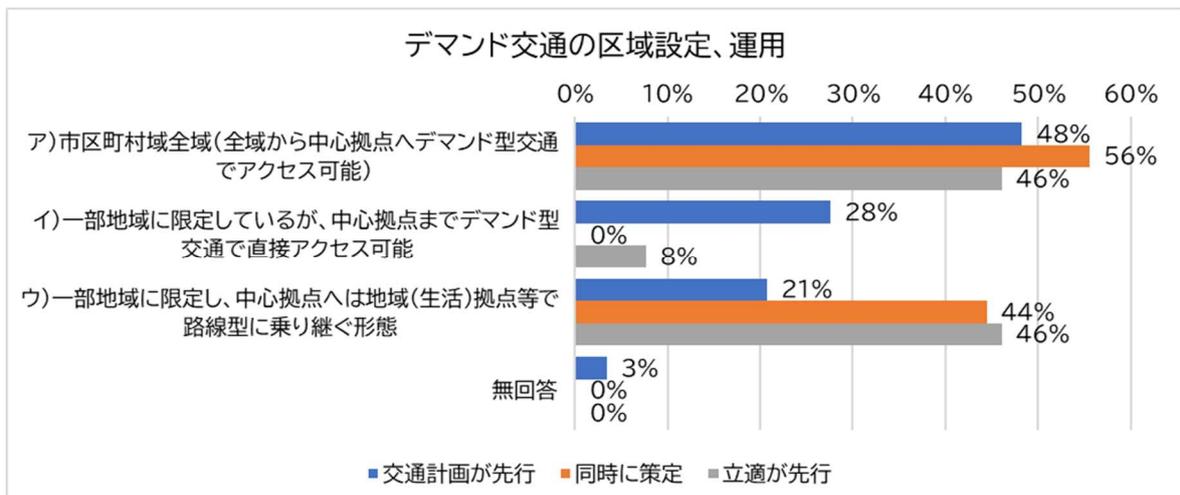
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)市区町村域全域(全域から中心拠点へデマンド型交通でアクセス可能)	9	16	25
イ)一部地域に限定しているが、中心拠点までデマンド型交通で直接アクセス可能	3	6	9
ウ)一部地域に限定し、中心拠点へは地域(生活)拠点等で路線型に乗り継ぐ形態	8	8	16
無回答	1	0	1
合計	21	30	51



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)市区町村域全域(全域から中心拠点へデマンド型交通でアクセス可能)	14	5	6	25
イ)一部地域に限定しているが、中心拠点までデマンド型交通で直接アクセス可能	8	0	1	9
ウ)一部地域に限定し、中心拠点へは地域(生活)拠点等で路線型に乗り継ぐ形態	6	4	6	16
無回答	1	0	0	1
合計	29	9	13	51

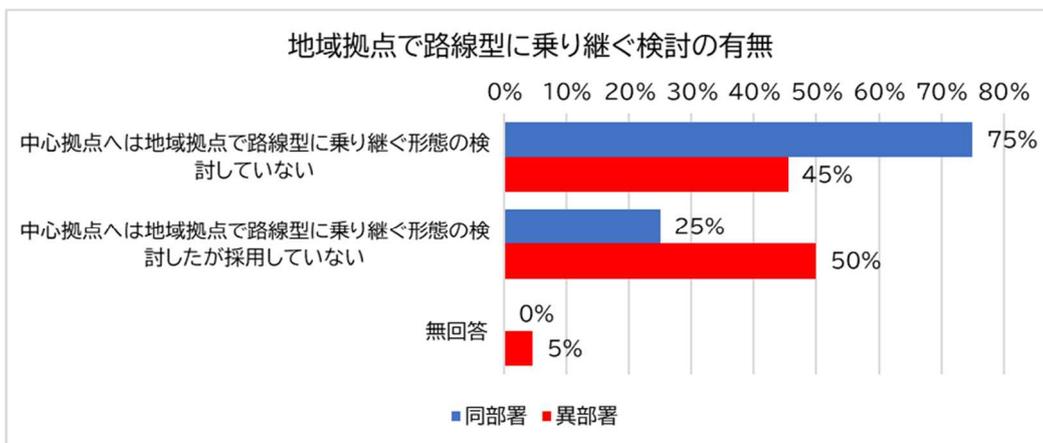


問8. デマンド型交通(路線型ではなく、特定の区域内(乗降地点を指定している場合を含む)で、予約に応じて運行する形態)についてお尋ねします。

③ 上記②でアまたはイが該当する場合にお尋ねします。中心拠点へは地域拠点で路線型に乗り継ぐ形態は検討されましたか。

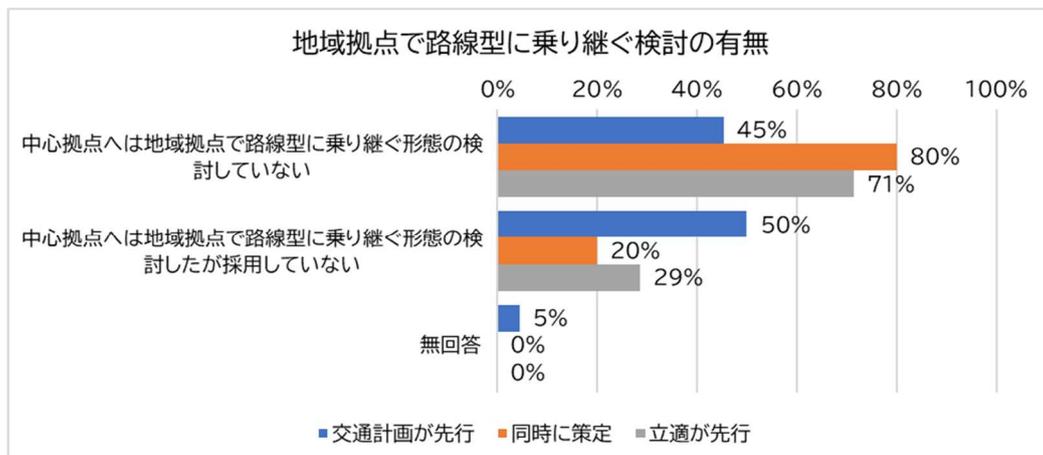
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
中心拠点へは地域拠点で路線型に乗り継ぐ形態の検討していない	9	10	19
中心拠点へは地域拠点で路線型に乗り継ぐ形態の検討したが採用していない	3	11	14
無回答	0	1	1
合計	12	22	34



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
中心拠点へは地域拠点で路線型に乗り継ぐ形態の検討していない	10	4	5	19
中心拠点へは地域拠点で路線型に乗り継ぐ形態の検討したが採用していない	11	1	2	14
無回答	1	0	0	1
合計	22	5	7	34



<「検討しなかった」を選択した自治体の理由>

主なものを抜粋

- 既存の路線バス及び循環バスが市内全域を網羅していないこと、またすべての拠点間の乗り継ぎが円滑にいかないことから、公共交通不便地域の解消手段としてデマンド交通は市内全域を運行対象としたため。
- 路線バス、市民バスが運行している幹線道路等から居住が離れている等、日常生活の移動手段に不便をきたしている地域住民の交通手段の利便性を向上させるため、中心拠点までデマンド型交通で直接アクセス可能な運用とした。
- 中心拠点に繋がる路線型の運行本数が少なく、実用的ではないため。
- 運行地域を限定すると、地域によって利便性に差が出てしまったり、利用方法が解りづらくなるため。
- ドア・ツー・ドアでの運行であれば、バス停まで(から)の移動が困難な方も利用できるため。
- 路線型に乗り継ぐポイントまでが遠いため、検討しなかった。しかし、タクシーとの差別化を図るため、乗降ポイントを限定し、予約時間についても限定した。

<「検討したが、採用しなかった」を選択した自治体の理由>

主なものを抜粋

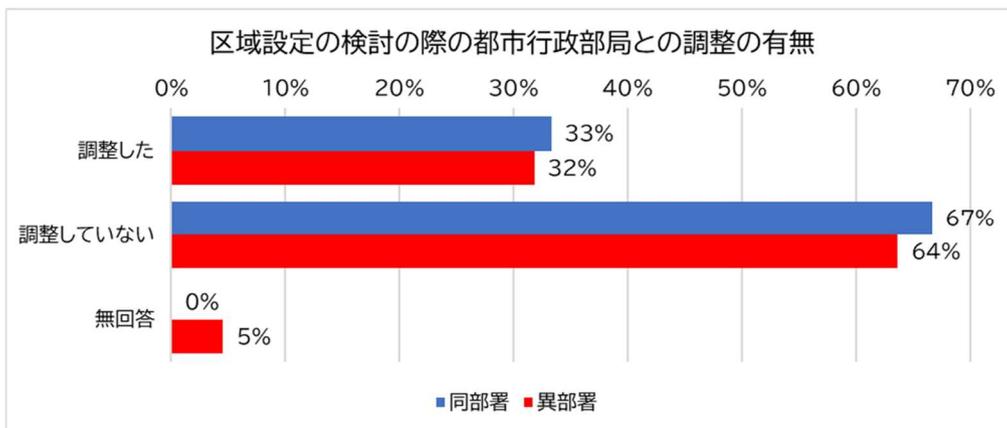
- 路線型の利用が困難な高齢者等の移動困難者の移動ニーズに応えるため。
- 以前に、路線型は採用していたが、利用率が低調であったため採用しなかった。
- 中心拠点と地域拠点を結ぶ路線型がなく、デマンド型交通と併せて路線型を実施した場合、利用方法が複雑になることや、地域拠点自体が少なく中心拠点への移動が主であることから採用しなかった。
- デマンド交通を導入する際、コミュニティバスからダウンサイジングしたため、路線バスでは地域拠点まで乗り継ぎなしで行けたことから、これまでどおり乗り継ぎなしで利用したいという要望が多かったため。

問8. デマンド型交通(路線型ではなく、特定の区域内(乗降地点を指定している場合を含む)で、予約に応じて運行する形態)についてお尋ねします。

④ 上記②でアまたはイが該当する場合にお尋ねします。デマンド型交通の区域設定を検討する際、都市行政部局(立地適正化計画担当部署)と調整はされましたか。

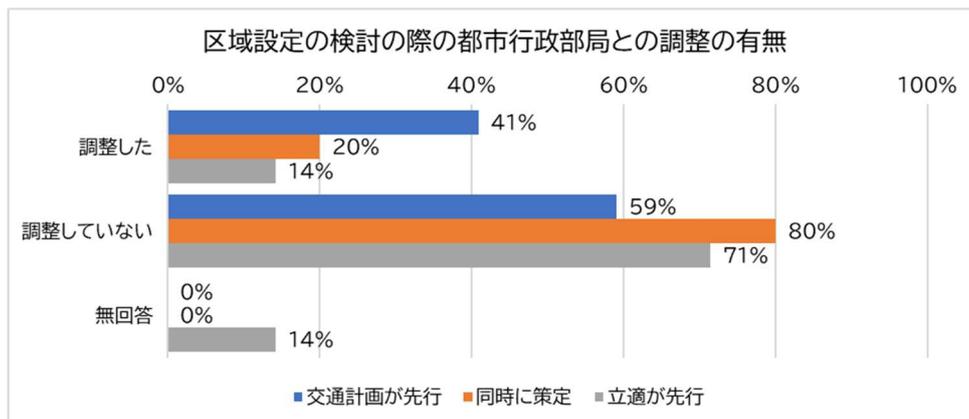
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
調整した	4	7	11
調整していない	8	14	22
無回答	0	1	1
合計	12	22	34



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
調整した	9	1	1	11
調整していない	13	4	5	22
無回答	0	0	1	1
合計	22	5	7	34

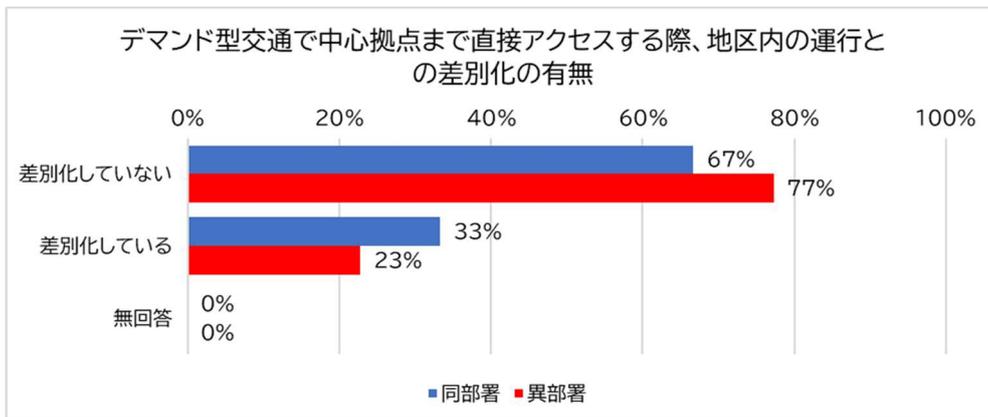


問8. デマンド型交通(路線型ではなく、特定の区域内(乗降地点を指定している場合を含む)で、予約に応じて運行する形態)についてお尋ねします。

⑤ 上記②でアまたはイが該当する場合にお尋ねします。デマンド型交通で中心拠点まで直接アクセスする際、運賃を地区内よりも高く設定する、対象を限定する等、地区内の運行との差別化はされていますか。

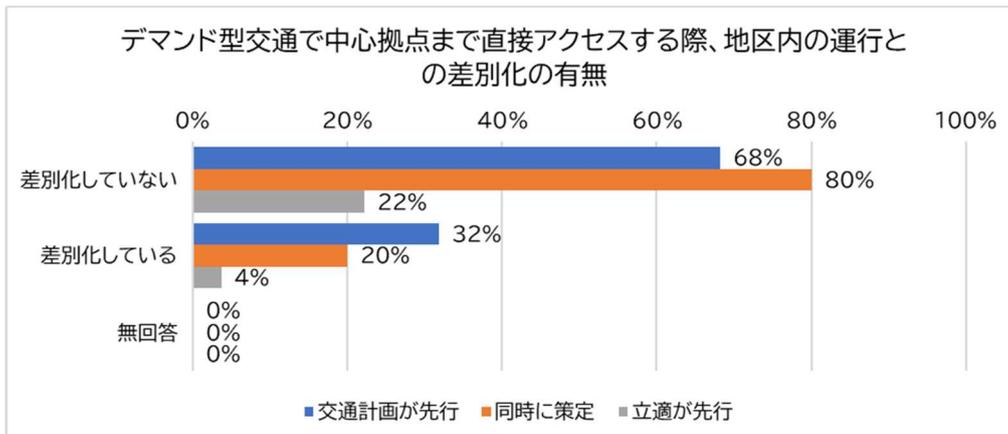
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
差別化していない	8	17	25
差別化している	4	5	9
無回答	0	0	0
合計	12	22	34



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
差別化していない	15	4	6	25
差別化している	7	1	1	9
無回答	0	0	0	0
合計	22	5	7	34



<「差別化している」の具体的な内容>

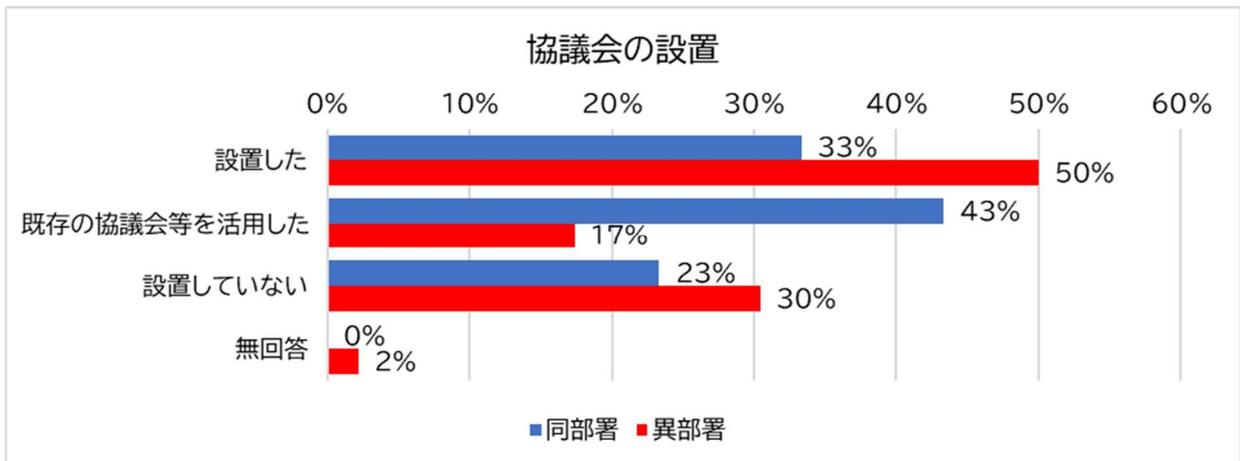
主なものを抜粋

- 目的地までの走行距離に応じた料金設定(3段階)としている。
- 運賃を地区内よりも高く設定。利用可能な曜日は平日のみ。
- 既存公共交通との差別化を図るため、タクシーの初乗り運賃より高く設定した。

問9. 立地適正化計画の策定にあたり協議会（市町村都市再生協議会等）を設置しましたか。

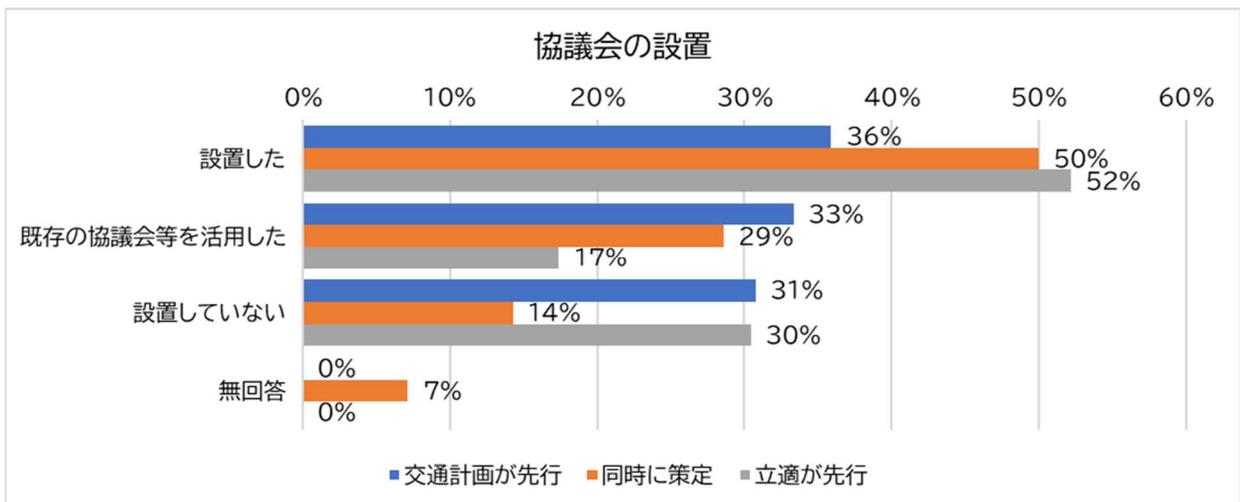
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
設置した	10	23	33
既存の協議会等を活用した	13	8	21
設置していない	7	14	21
無回答	0	1	1
合計	30	46	76



<策定期別分析>

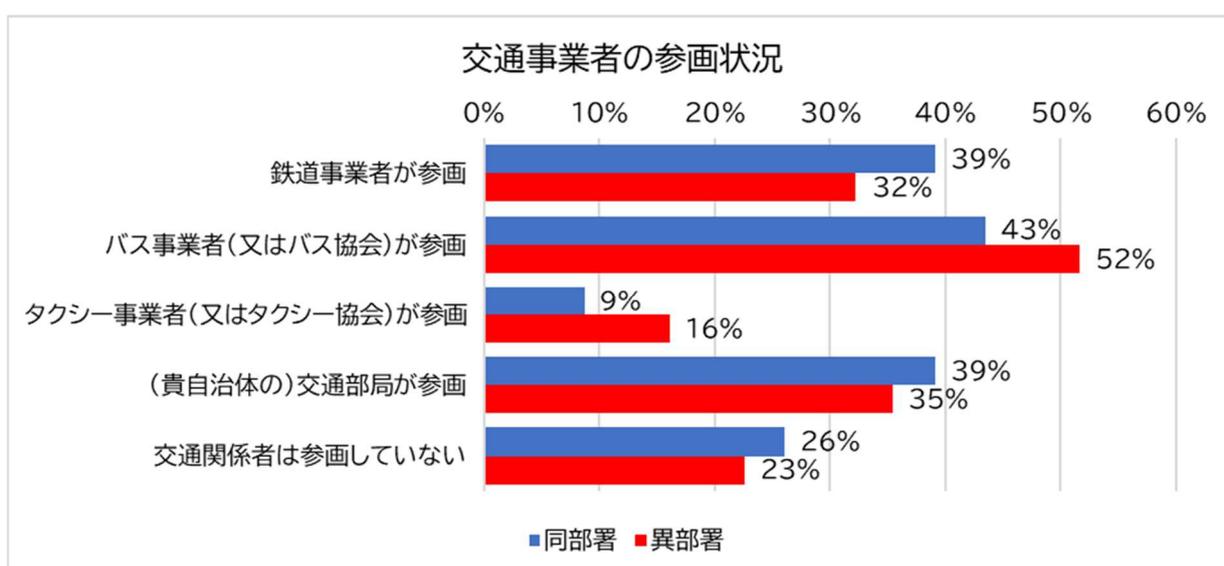
	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
設置した	14	7	12	33
既存の協議会等を活用した	13	4	4	21
設置していない	12	2	7	21
無回答	0	1	0	1
合計	39	14	23	76



問9(続き). 上記問いで「設置した」または「既存の協議会等を活用した」の場合、以下の交通関係者について、当該協議会等への参画状況を選択してください。(あてはまるものをすべて選択)

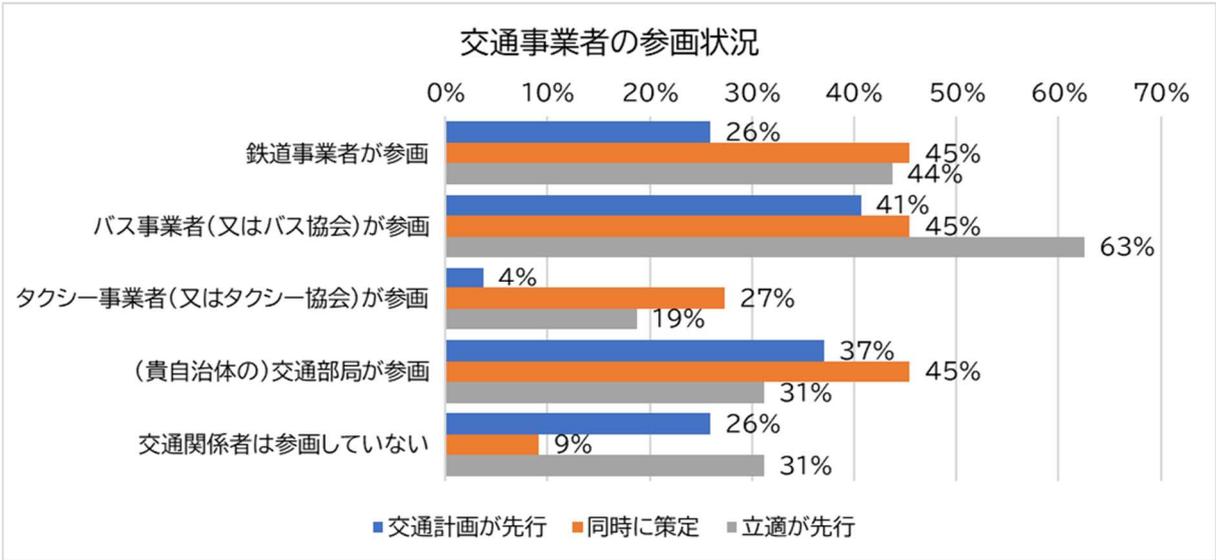
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
鉄道事業者が参画	9	10	19
バス事業者(又はバス協会)が参画	10	16	26
タクシー事業者(又はタクシー協会)が参画	2	5	7
(貴自治体の)交通部局が参画	9	11	20
交通関係者は参画していない	6	7	13



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
鉄道事業者が参画	7	5	7	19
バス事業者(又はバス協会)が参画	11	5	10	26
タクシー事業者(又はタクシー協会)が参画	1	3	3	7
(貴自治体の)交通部局が参画	10	5	5	20
交通関係者は参画していない	7	1	5	13

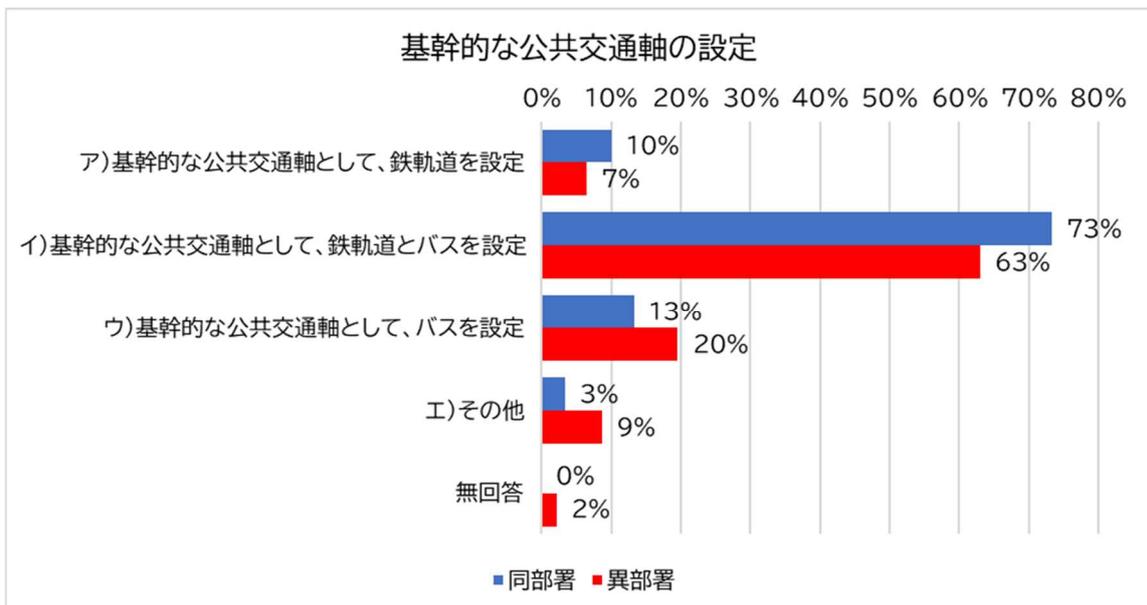


問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

① 以下の選択肢から該当するものを選んでください。

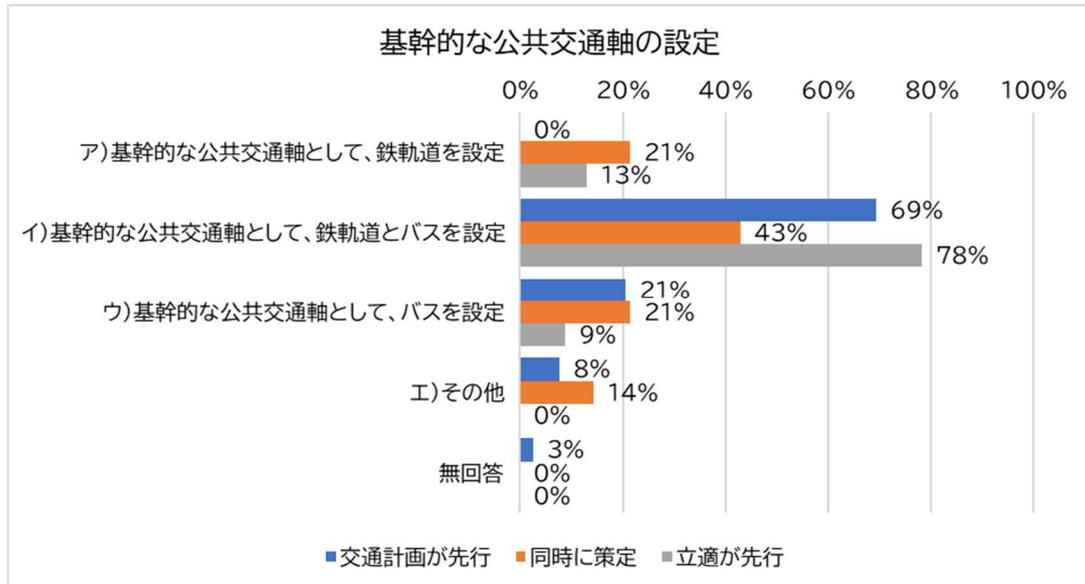
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)基幹的な公共交通軸として、鉄軌道を設定	3	3	6
イ)基幹的な公共交通軸として、鉄軌道とバスを設定	22	29	51
ウ)基幹的な公共交通軸として、バスを設定	4	9	13
エ)その他	1	4	5
無回答	0	1	1
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)基幹的な公共交通軸として、鉄軌道を設定	0	3	3	6
イ)基幹的な公共交通軸として、鉄軌道とバスを設定	27	6	18	51
ウ)基幹的な公共交通軸として、バスを設定	8	3	2	13
エ)その他	3	2	0	5
無回答	1	0	0	1
合計	39	14	23	76



<「エ その他」の具体的な内容>

主なものを抜粋

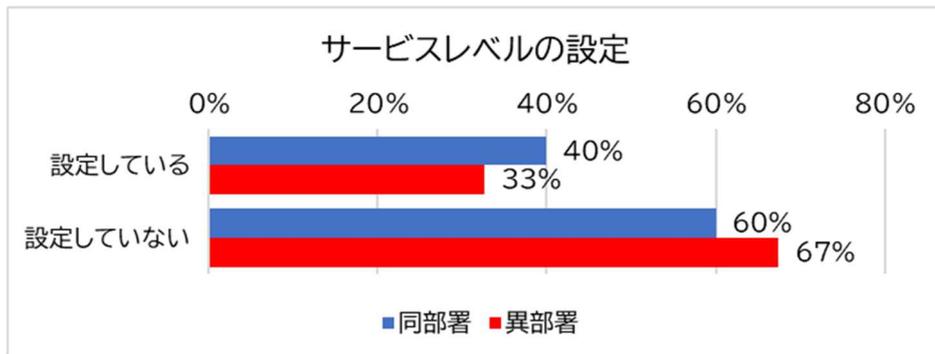
- 本市は鉄道の駅を持たず、幹線道路沿いに南北に長い地理的特性を有しているため、路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシーなど複数の交通手段を連携させた公共交通軸を設定している。
- 都市の骨格構造としては、鉄道及びバスを公共交通軸として定義しているが、明確な公共交通軸として設定していない。また、誘導区域の設定においては主に鉄軌道を意識する形となっている。

問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

② 基幹的な公共交通軸について、サービスレベル(運行本数、所要時間等の水準)を設定していますか。

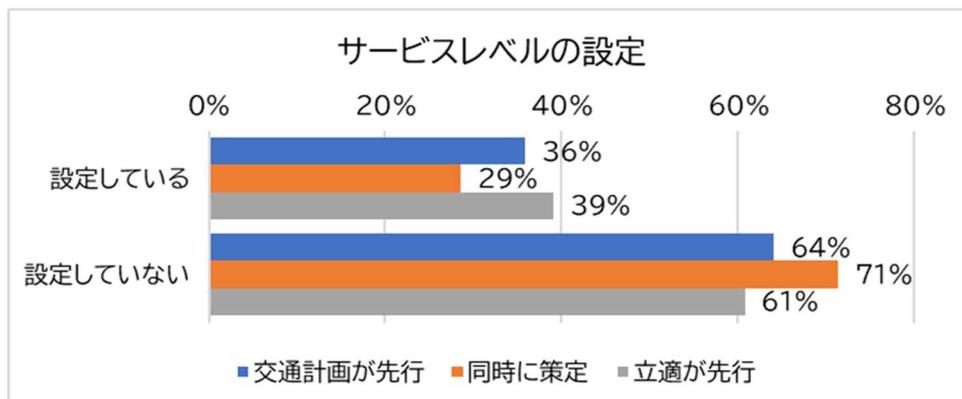
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
設定している	12	15	27
設定していない	18	31	49
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
設定している	14	4	9	27
設定していない	25	10	14	49
合計	39	14	23	76

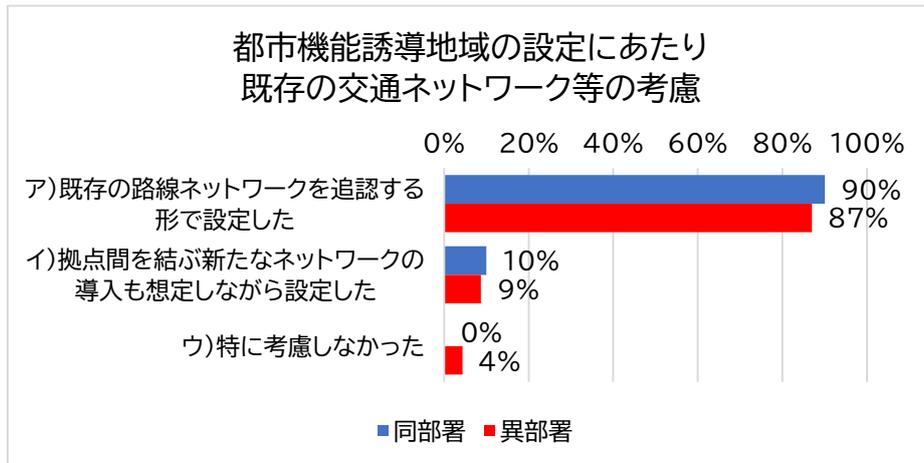


問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

③ 都市機能誘導区域の設定にあたり既存の交通ネットワーク等をどの程度考慮しましたか。

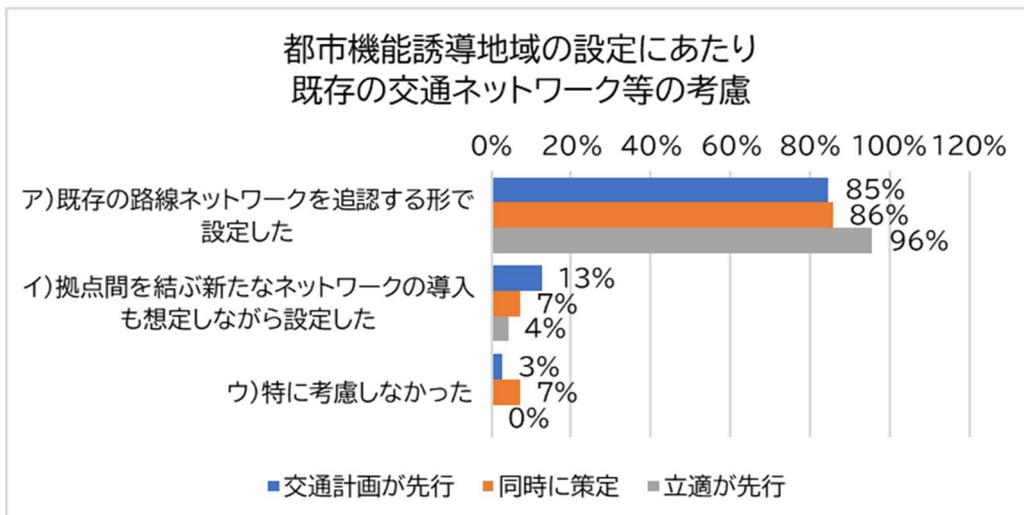
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア) 既存の路線ネットワークを追認する形で設定した	27	40	67
イ) 拠点間を結ぶ新たなネットワークの導入も想定しながら設定した	3	4	7
ウ) 特に考慮しなかった	0	2	2
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア) 既存の路線ネットワークを追認する形で設定した	33	12	22	67
イ) 拠点間を結ぶ新たなネットワークの導入も想定しながら設定した	5	1	1	7
ウ) 特に考慮しなかった	1	1	0	2
合計	39	14	23	76

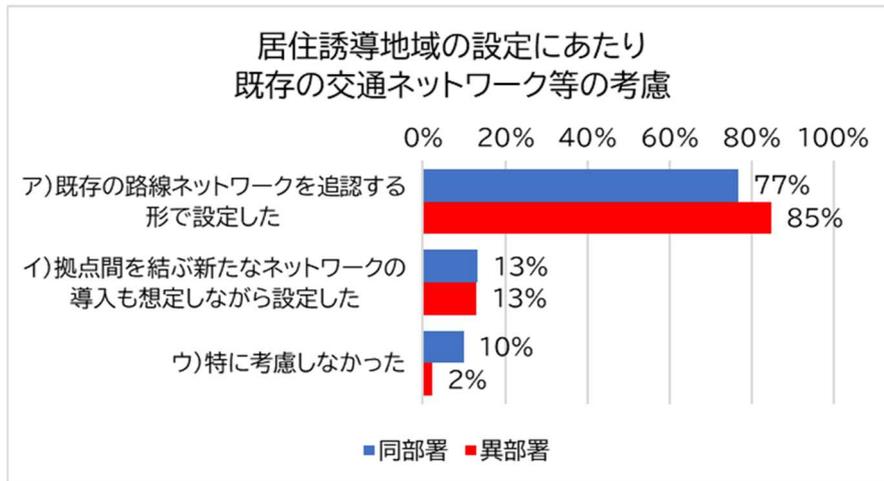


問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

④ 居住誘導区域の設定にあたり既存の交通ネットワーク等をどの程度考慮しましたか。

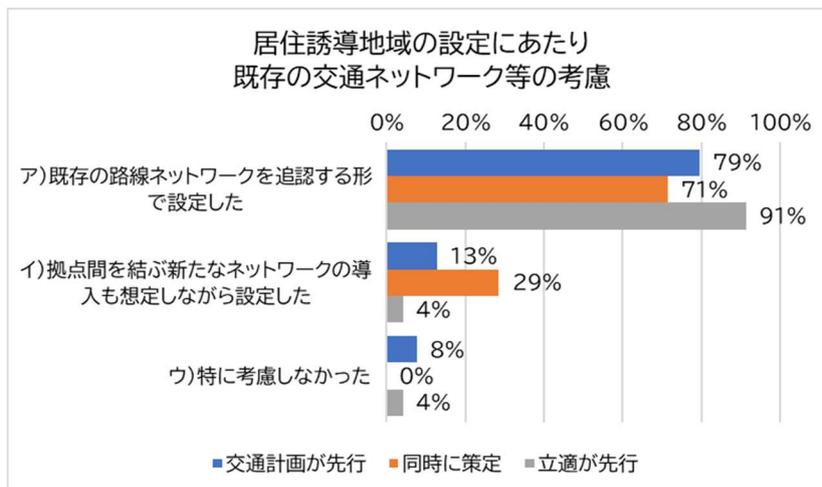
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)既存の路線ネットワークを追認する形で設定した	23	39	62
イ)拠点間を結ぶ新たなネットワークの導入も想定しながら設定した	4	6	10
ウ)特に考慮しなかった	3	1	4
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)既存の路線ネットワークを追認する形で設定した	31	10	21	62
イ)拠点間を結ぶ新たなネットワークの導入も想定しながら設定した	5	4	1	10
ウ)特に考慮しなかった	3	0	1	4
合計	39	14	23	76

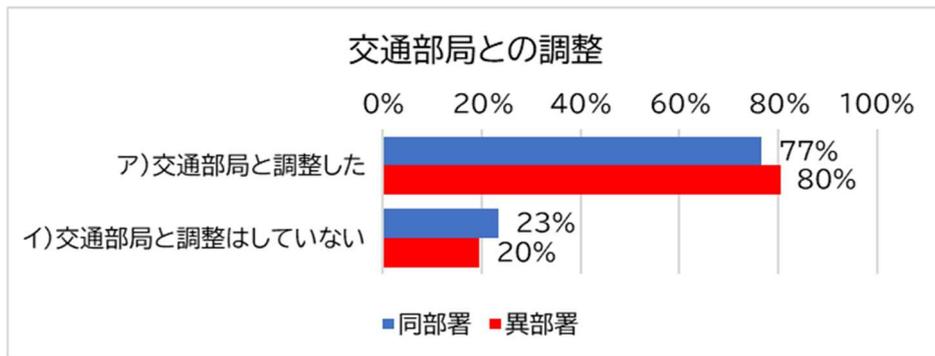


問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

⑤ 上記「③都市機能誘導区域」「④居住誘導区域」の設定にあたり交通部局と調整しましたか。

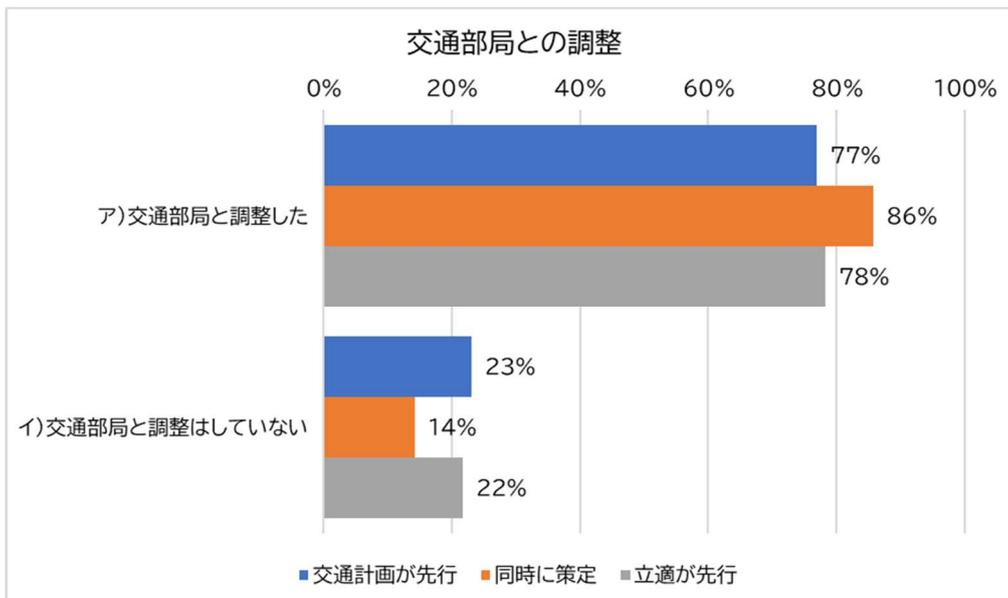
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)交通部局と調整した	23	37	60
イ)交通部局と調整はしていない	7	9	16
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)交通部局と調整した	30	12	18	60
イ)交通部局と調整はしていない	9	2	5	16
合計	39	14	23	76



<「交通部局と調整した」場合、主な調整内容>

主なものを抜粋

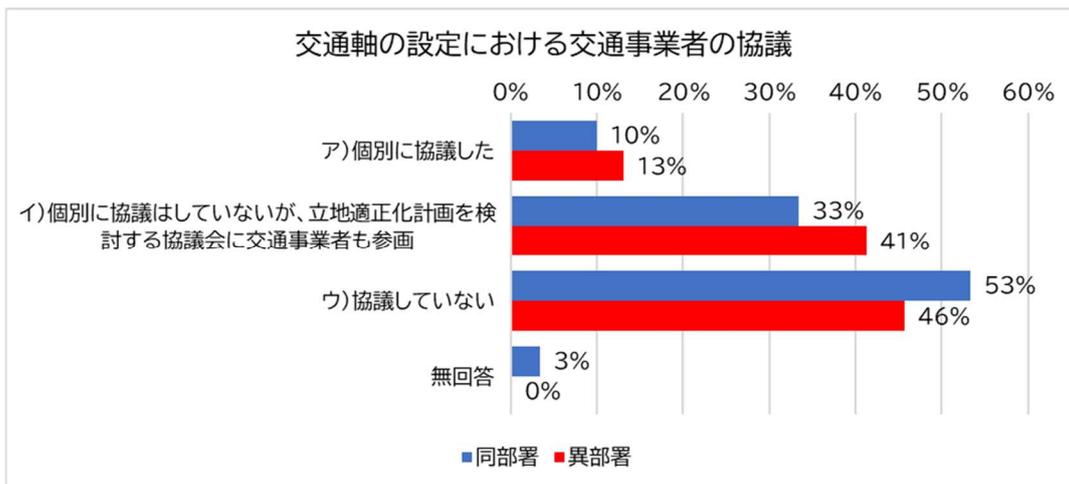
- コミュニティバス路線の今後の見通しについて(新規路線創設の有無、既存路線区間の廃止の有無、既存路線の増減便の見通しなど)。
- 将来都市構造や土地利用の状況、人口分布や人口推計など基礎的なデータの情報を共有し、それぞれの計画の整合性が保たれるよう調整した。
- 鉄道またはバスを利用して都市機能誘導区域内にアクセスしやすく、公共交通施設が整備済みまたは事業決定、事業予定のあるエリアとした。
- 拠点の設定にあたり考え方を共有。また、人口減少による地域公共交通の縮小等の影響について、バス事業者も交えた協議を行った。

問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

⑥ 基幹的な公共交通軸について、設定にあたり当該交通事業者と協議はされましたか。(交通部局を介しての場合も含みます)

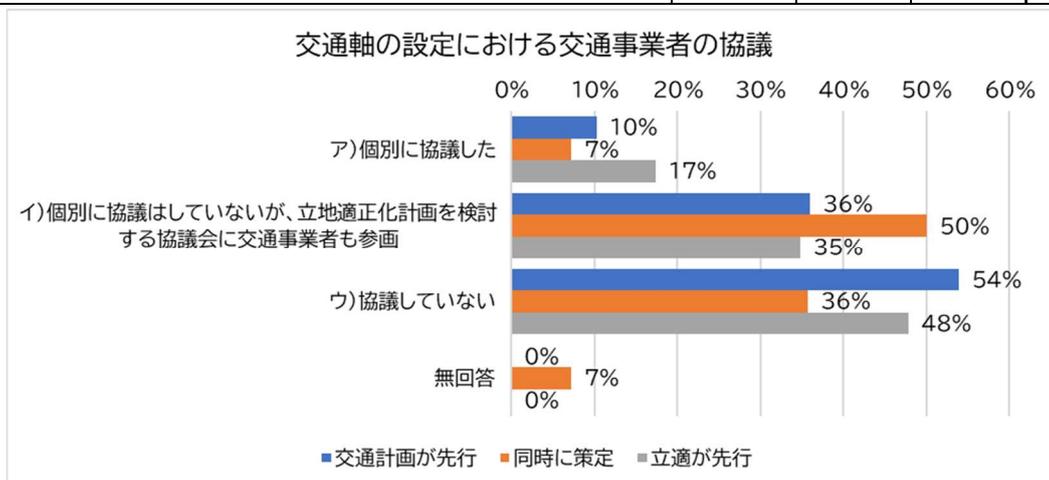
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)個別に協議した	3	6	9
イ)個別に協議はしていないが、立地適正化計画を検討する協議会に交通事業者も参画	10	19	29
ウ)協議していない	16	21	37
無回答	1	0	1
合計	30	46	76



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)個別に協議した	4	1	4	9
イ)個別に協議はしていないが、立地適正化計画を検討する協議会に交通事業者も参画	14	7	8	29
ウ)協議していない	21	5	11	37
無回答	0	1	0	1
合計	39	14	23	76

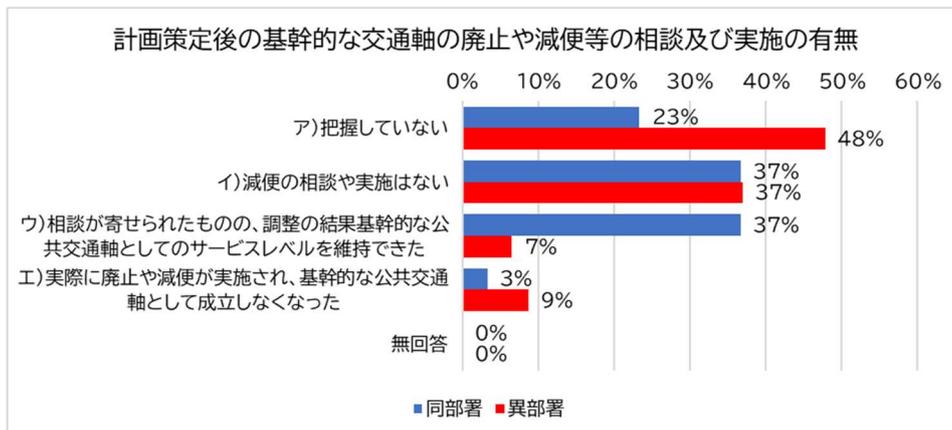


問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

⑦ 立地適正化計画策定後、基幹的な公共交通軸に設定していた区間の廃止や減便といった相談が寄せられたこと、あるいは実際に廃止や減便が実施されたことはありますか。

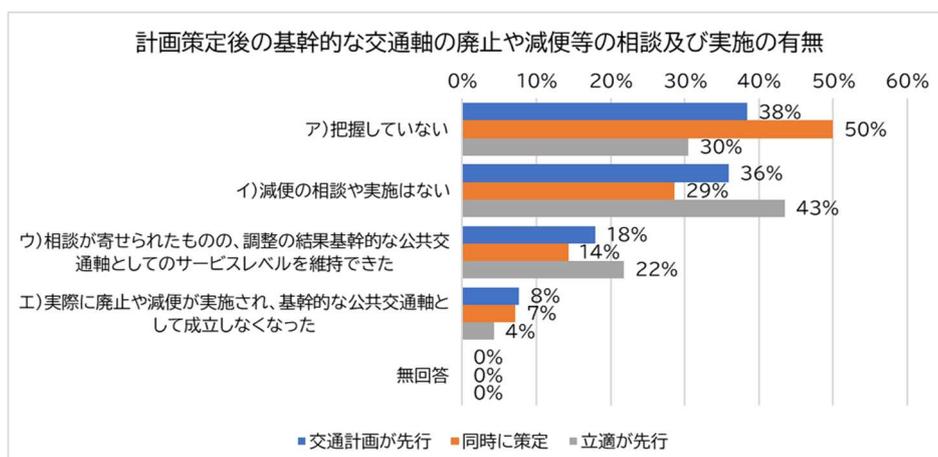
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)把握していない	7	22	29
イ)減便の相談や実施はない	11	17	28
ウ)相談が寄せられたものの、調整の結果基幹的な公共交通軸としてのサービスレベルを維持できた	11	3	14
エ)実際に廃止や減便が実施され、基幹的な公共交通軸として成立しなくなった	1	4	5
無回答	0	0	0
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)把握していない	15	7	7	29
イ)減便の相談や実施はない	14	4	10	28
ウ)相談が寄せられたものの、調整の結果基幹的な公共交通軸としてのサービスレベルを維持できた	7	2	5	14
エ)実際に廃止や減便が実施され、基幹的な公共交通軸として成立しなくなった	3	1	1	5
無回答	0	0	0	0
合計	39	14	23	76

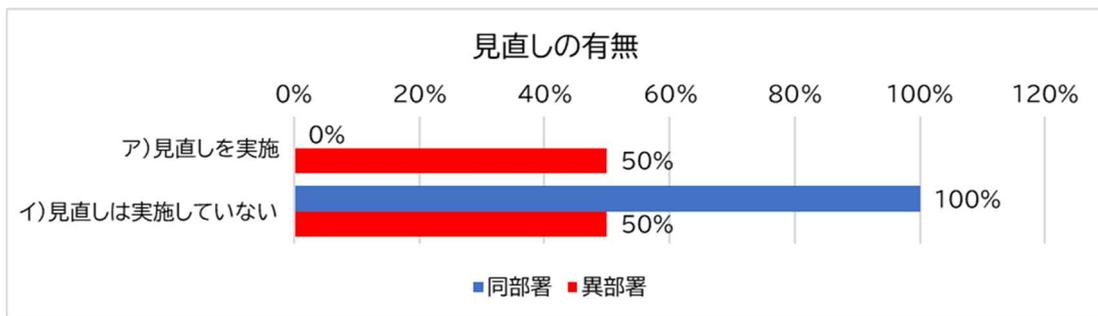


問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

⑧ 上記⑦で「エ 実際に廃止や減便が実施され、基幹的な公共交通軸として成立しなくなった」と回答された方にお尋ねします。立地適正化計画の見直しは実施されましたか。

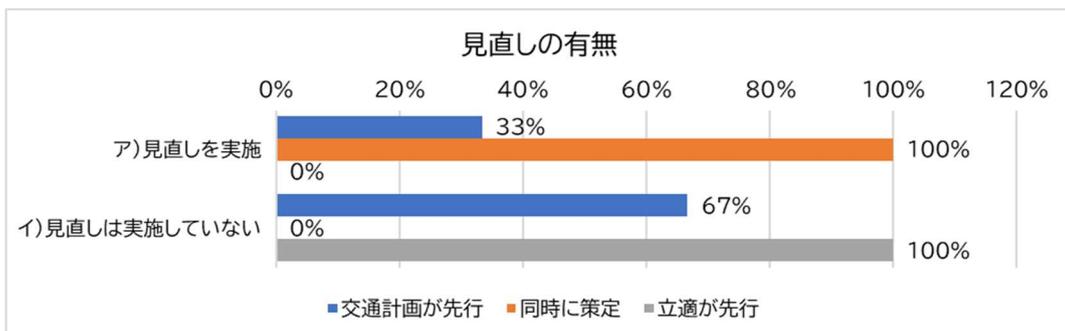
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)見直しを実施	0	2	2
イ)見直しは実施していない	1	2	3
合計	1	4	5



<策定部署別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)見直しを実施	1	1	0	2
イ)見直しは実施していない	2	0	1	3
合計	3	1	1	5

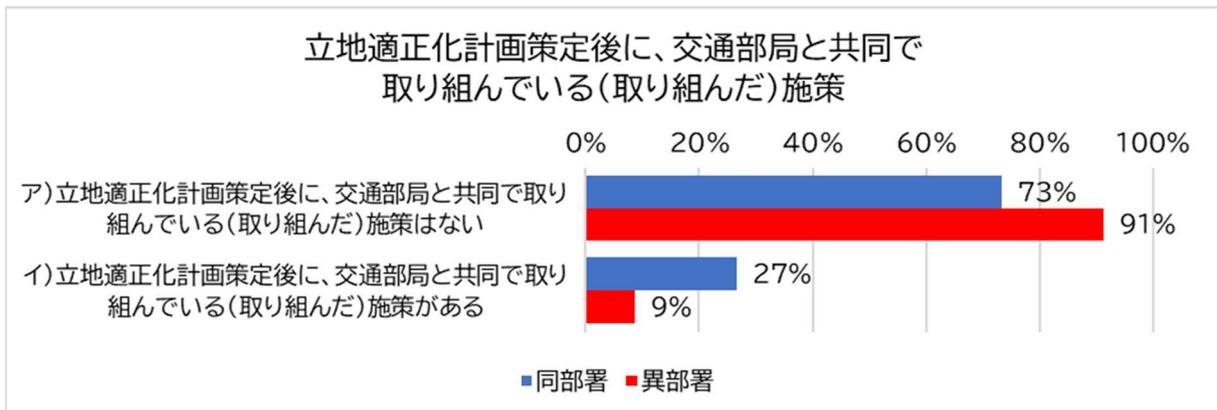


問10. 貴市区町村の立地適正化計画における、基幹的な公共交通軸の設定等についてお尋ねします。

⑨ 立地適正化計画策定後に、交通部署と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策はありますか。

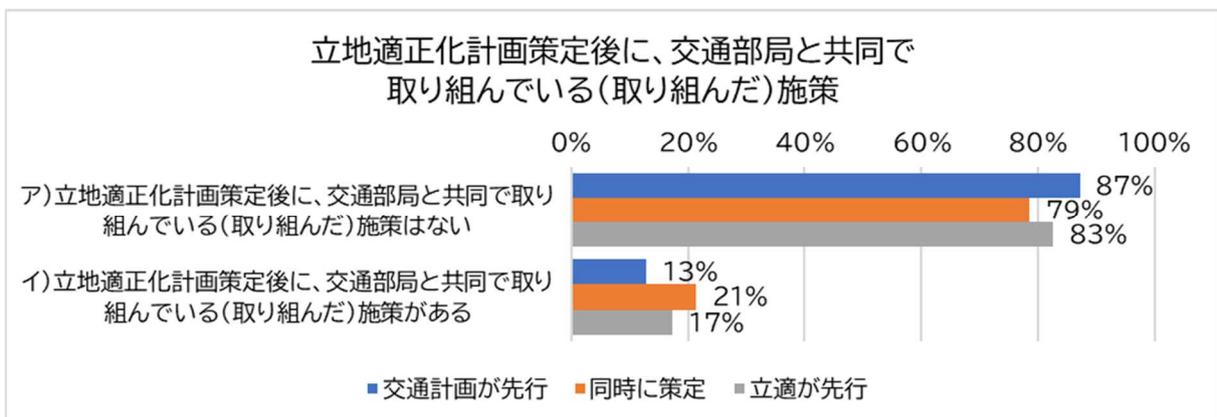
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)立地適正化計画策定後に、交通部署と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策はない	22	42	64
イ)立地適正化計画策定後に、交通部署と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策がある	8	4	12
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)立地適正化計画策定後に、交通部署と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策はない	34	11	19	64
イ)立地適正化計画策定後に、交通部署と共同で取り組んでいる(取り組んだ)施策がある	5	3	4	12
合計	39	14	23	76



<「イ ある」と回答した場合、具体的な内容>

主なものを抜粋

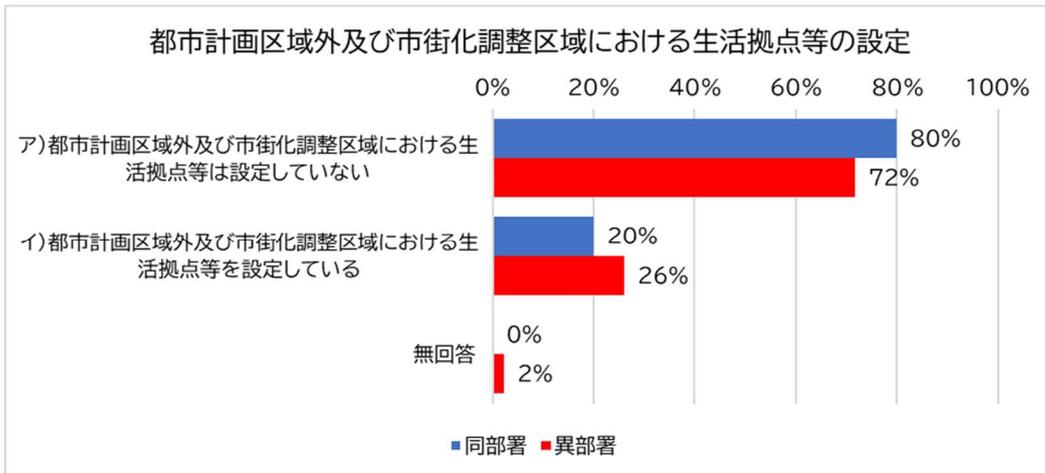
- 歩道橋の利用が必要な JR 駅バス停に、水平移動可能なように横断歩道を設置しバリアフリー化を推進
- 立地適正化計画の取組方針に掲げた誘導施策(移動空間の確保)について、歩行者・自転車空間の確保、交通安全施設の整備について共同で取り組んでいる。
- バス路線の見直しと新たな交通結節点としてのバスターミナル整備
- 都市再生整備計画として実施する事業において、新たな路線バスの運行を社会実験として実施した。
- バス路線沿いに居住や生活利便施設を誘導する。また、市街化区域の内外にかかわらず、片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として設定し、居住誘導区域はもとより、市街化調整区域においても交通利便性や生活利便性の維持・向上を図ることとしている。

問11. 貴市区町村の立地適正化計画における、任意拠点の設定についてお尋ねします。

① 立地適正化計画において、法律に基づかない任意の事項として、都市計画区域外及び市街化調整区域における生活拠点等の拠点設定をされていますか。

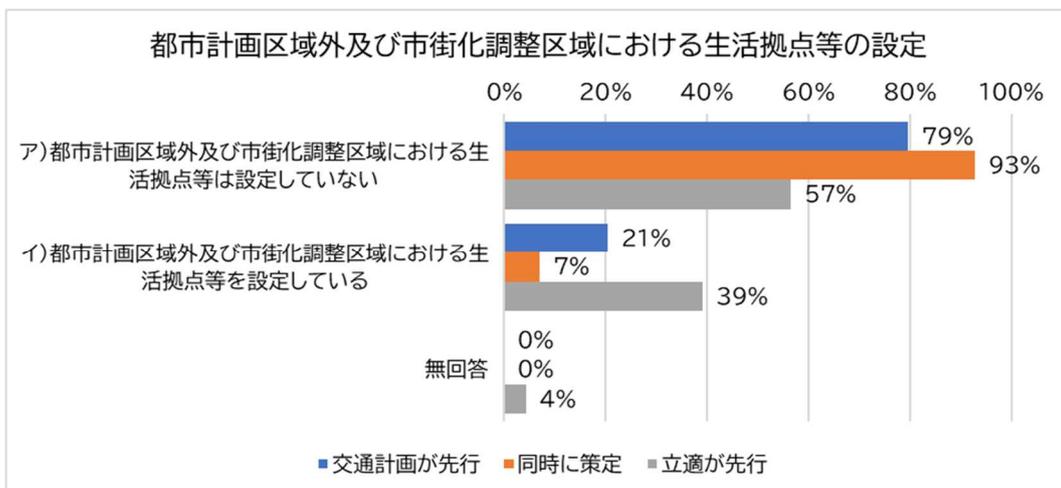
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)都市計画区域外及び市街化調整区域における生活拠点等は設定していない	24	33	57
イ)都市計画区域外及び市街化調整区域における生活拠点等を設定している	6	12	18
無回答	0	1	1
合計	30	46	76



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)都市計画区域外及び市街化調整区域における生活拠点等は設定していない	31	13	13	57
イ)都市計画区域外及び市街化調整区域における生活拠点等を設定している	8	1	9	18
無回答	0	0	1	1
合計	39	14	23	76

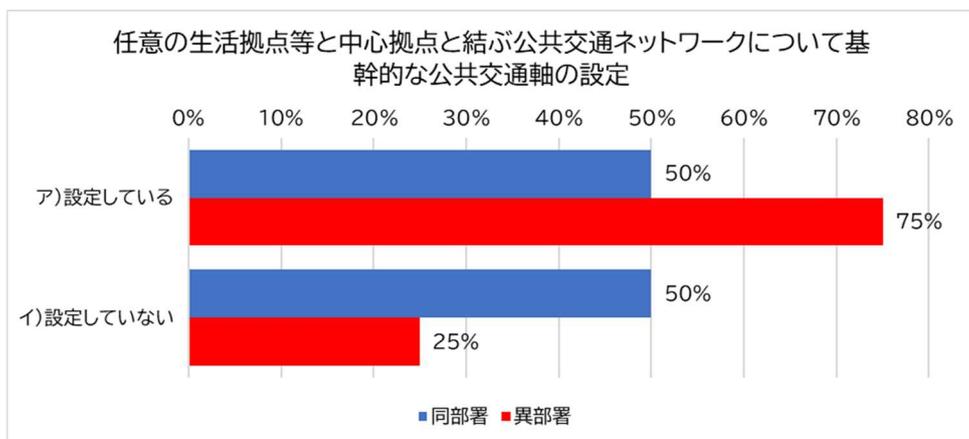


問11. 貴市区町村の立地適正化計画における、任意拠点の設定についてお尋ねします。

② 上記①で「イ 生活拠点等を設定している」と回答された方にお尋ねします。当該、任意の生活拠点等と中心拠点とを結ぶ公共交通ネットワークについて基幹的な公共交通軸に設定していますか。

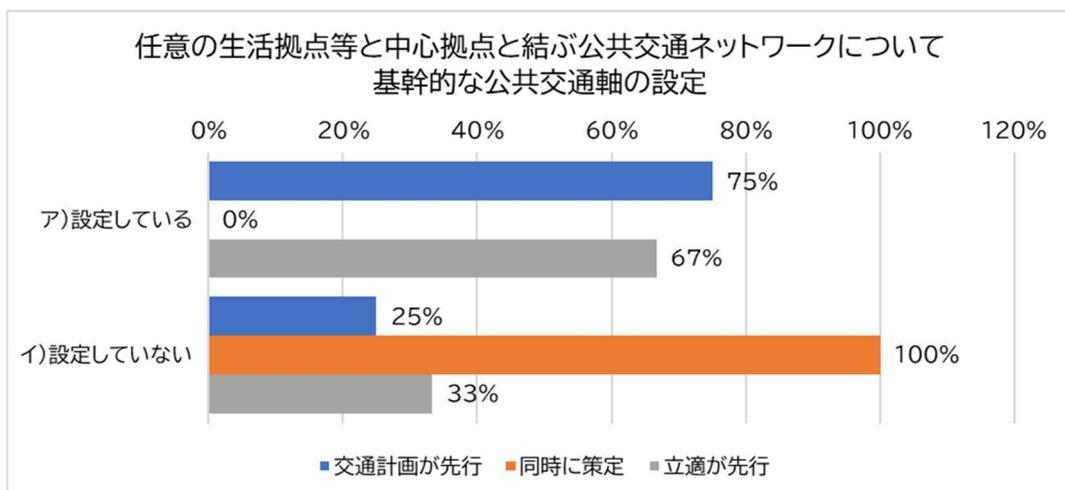
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
ア)設定している	3	9	12
イ)設定していない	3	3	6
無回答	0	0	0
合計	6	12	18



<策定期間別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
ア)設定している	6	0	6	12
イ)設定していない	2	1	3	6
無回答	0	0	0	0
合計	8	1	9	18

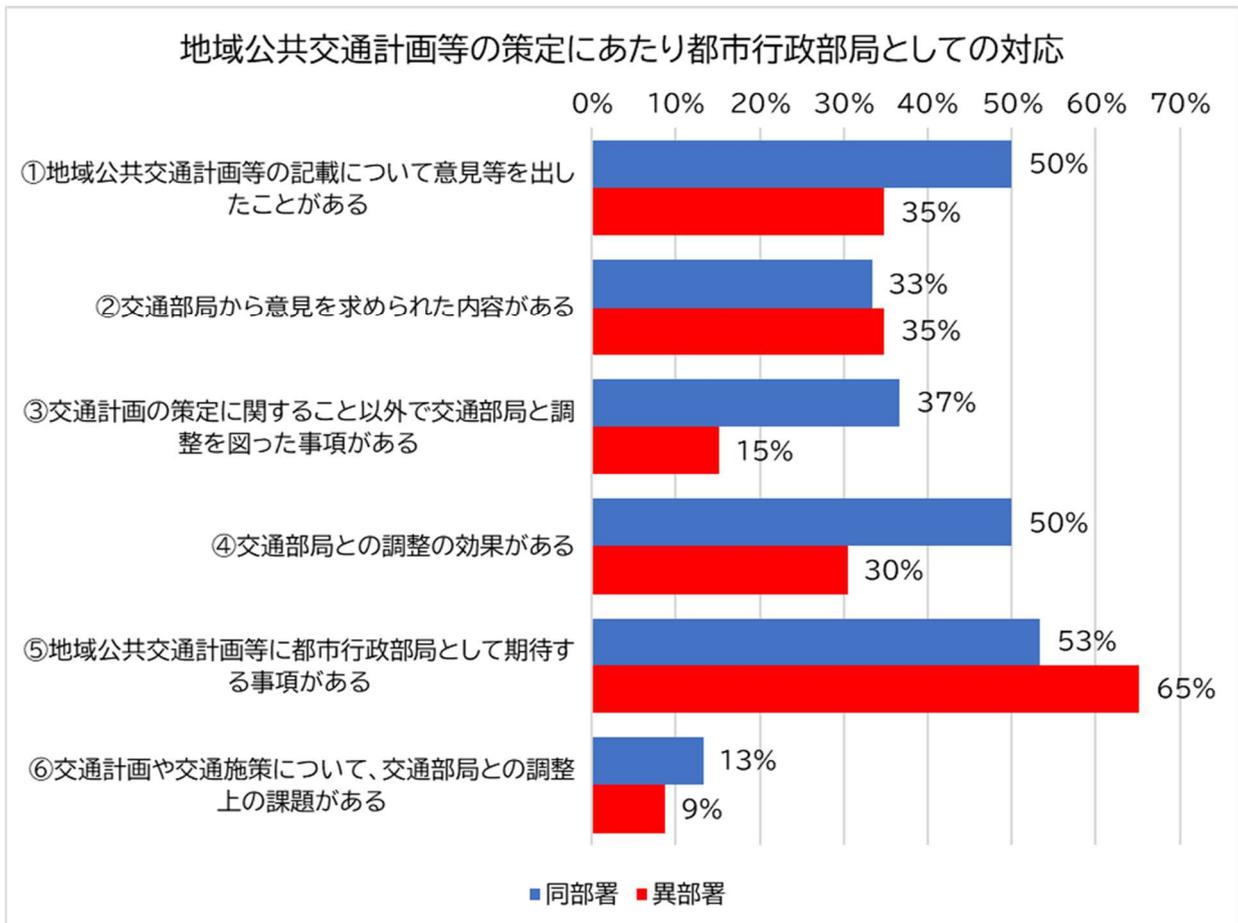


問12. 地域公共交通計画等の策定にあたり都市行政部局としての対応についてお尋ねします。

- ① 地域公共交通計画等の記載について意見等を出したことはありますか。
- ② 交通部局等から意見を求められた内容がありますか。
- ③ 交通計画の策定に関すること以外で交通部局と調整を図った事項はありますか。
- ④ 交通部局との調整の効果はありますか。
- ⑤ 地域公共交通計画等に都市行政部局として期待する事項はありますか。
- ⑥ 交通計画や交通政策について、交通部局との調整上の課題はありますか。
- ⑦ 上記⑥でお示しいただいた課題に対してどのように対応したかお尋ねします。

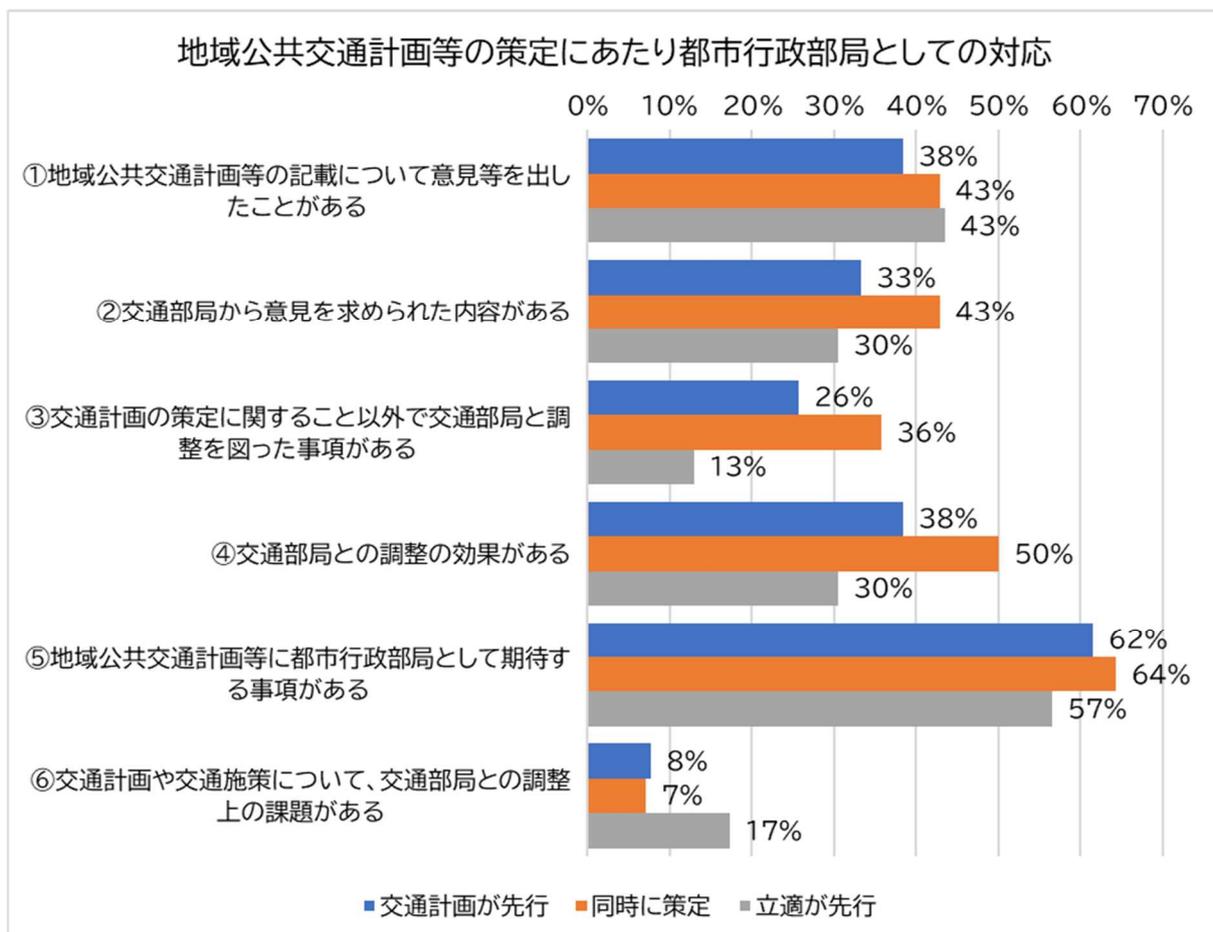
<策定部署別分析>

	同部署	異部署	合計
①地域公共交通計画等の記載について意見等を出したことがある	15	16	31
②交通部局から意見を求められた内容がある	10	16	26
③交通計画の策定に関すること以外で交通部局と調整を図った事項がある	11	7	18
④交通部局との調整の効果がある	15	14	29
⑤地域公共交通計画等に都市行政部局として期待する事項がある	16	30	46
⑥交通計画や交通施策について、交通部局との調整上の課題がある	4	4	8



<策定期別分析>

	交通計画が先行	同時に策定	立適が先行	合計
①地域公共交通計画等の記載について意見等を出したことがある	15	6	10	31
②交通部局から意見を求められた内容がある	13	6	7	26
③交通計画の策定に関すること以外で交通部局と調整を図った事項がある	10	5	3	18
④交通部局との調整の効果がある	15	7	7	29
⑤地域公共交通計画等に都市行政部局として期待する事項がある	24	9	13	46
⑥交通計画や交通施策について、交通部局との調整上の課題がある	3	1	4	8



<①「地域公共交通計画等の記載について意見等を出した」具体的な内容>

主なものを抜粋

- 誘導区域を維持していくための公共交通に関する具体的な取り組みを位置づけてほしい。
- 都市機能誘導区域や居住誘導区域内における公共交通の利便性が維持できる体制の構築
- 居住誘導区域内の新たな路線と小さな拠点との連携方法

<②「交通部局から意見を求められた」具体的な内容>

主なものを抜粋

- 都市マスタープラン、立地適正化計画との整合性について
- TOD(公共交通指向型開発)を見据えた土地利用誘導

<③「交通計画の策定に関すること以外で交通部局と調整を図った」具体的な内容>

主なものを抜粋

- 今後予定している都市再生整備計画事業(ウォークブル事業)に関すること
- 誘導区域などの区域設定との整合性について調整した。

<④「交通部局との調整の効果」の具体的な内容>

主なものを抜粋

- 公共交通軸を念頭に置いて誘導区域の設定を行ったため、市街地の拡散の抑制に一定の効果があったと考える。
- コンパクト+ネットワークの実現を図ることができる。

<⑤「地域公共交通計画等に都市行政部局として期待する事項」の具体的な内容>

主なものを抜粋

- 誘導区域の維持を念頭に置いた施策の展開が図られること。
- 市内の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実
- 当市の交通分担率におけるバス分担率の向上による市街地内渋滞の解消
- 高齢者等の交通弱者がコミュニティ拠点や誘導区域外から都市機能が集積する市街地中心部へ容易に移動でき、都市機能誘導区域に立地する誘導施設へ歩いてアクセス、利用できるような公共交通ネットワークの形成

＜⑥「交通計画や交通施策について、交通部局との調整上の課題」と⑦「⑥で示した課題への対応」の具体的な内容＞

主なものを抜粋

具体的な課題	対応
昨今の運転手不足による交通施策方針の再検討と、都市計画の計画策定業務の時期がずれているため反映のタイミングが難しい。	現在立地適正化計画見直し業務中のため今後対応予定。
都市に関するデータ・分析と、公共交通に関するデータ・分析のクロス分析及びその結果の計画への反映やそれに伴う地元への説明や意見交換など、計画・施策実施における複合的な連携の必要性。	今後の検討課題
地域公共交通計画担当部局と交通部局が分かれているため、連携がとりづらい。	報告、連絡、相談を適宜行い、緊密に連携を図るよう努めている。