

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3 交通行政と都市行政の連携のあり方手引き

交通行政と都市行政の連携のあり方 手引き

令和6年3月
国土交通省関東運輸局
交通企画課

人口減少、公共交通の担い手不足が深刻化する中で、都市の持続性を維持していくためには、都市機能、居住地を集約するだけでなく、誘導地域までのアクセス手段である公共交通と連携し、コンパクトな都市構造を実現することが重要です。そのため、都市の将来像を定める都市計画マスタープランや立地適正化計画と、交通の望ましい姿を定める地域公共交通計画が相互に連携しながら、同じ方向性を見据えて計画を策定、改定することが求められています。

一方で、多くの自治体においては、各計画の策定する担当部局が異なるという実態があり、都市計画マスタープランや立地適正化計画が目標年次として10年から20年先の将来像の実現を目指した中長期的な視点でまとめられている一方、地域公共交通計画は計画期間を5年程度と設定し、現状課題への対応を中心とした短期的な視点でまとめられており、目標スパンが異なることから、相互の計画が十分に連携できていない状況もあります。

具体的には、地域公共交通計画に都市計画マスタープランや立地適正化計画等の記載はあるものの、計画名や位置付けの紹介のみであったり、誘導地域図の掲載にとどまっているなど、誘導地域を踏まえた交通施策の検討や評価項目の設定にまで踏み込んでいない計画も散見されます。

そのような中で、例えばデマンド交通において、当初は地域拠点への輸送を目的としていたものの、地域の声に押される形で運行地域を市内全域に拡大し、居住誘導区域への集積が進まないなど、公共交通がコンパクト・プラス・ネットワークを進めるツールとしてうまく機能していない状況も生じています。

そこで本手引きでは、各市区町村が地域公共交通計画の策定や改定を行う際に、都市計画マスタープランや立地適正化計画との連携を進める上でのポイントとともに、関連する事例について調査し、整理しました。

今後、各自治体における都市の将来像の実現に向けて、本手引きを参考にいただきながら、交通行政と都市行政が連携を深め、取組を推進する一助として御活用頂ければ幸いです。

はじめに

1. 交通行政と都市行政の連携の意義

- (1) 公共交通の役割
- (2) 地方公共団体が地域公共交通に取り組む意義
- (3) まちづくりとの連携の必要性
- (4) 連携が進んでいるとは言い難い現状
- (5) 連携により期待される効果
- (6) 交通行政と都市行政の連携のあるべき姿

2. 連携のあるべき姿を実現するためのポイント

- 2.1 計画策定プロセスの連携
- 2.2 計画内容の連携
 - (1) 計画内容の連携とは
 - (2) 各段階での連携事例

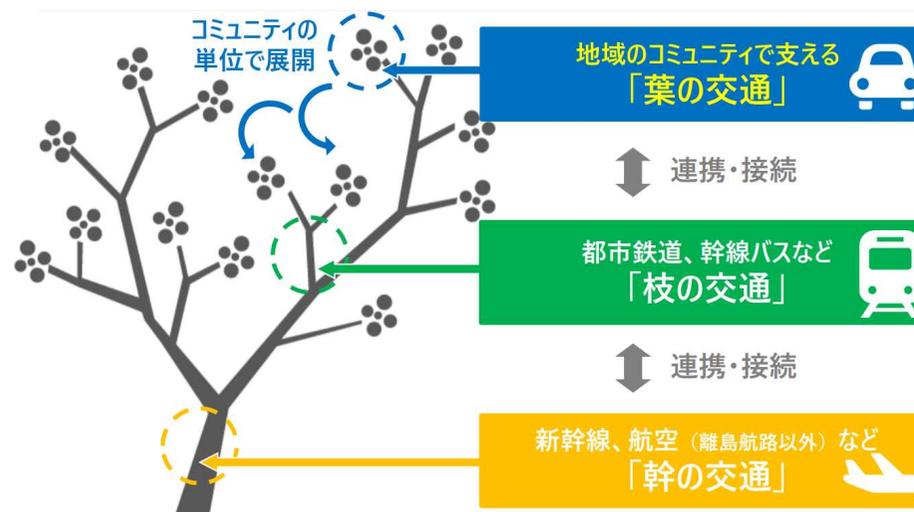
参考：関東運輸局管内の地域公共交通計画・立地適正化計画両計画を策定した(策定中含む)自治体に対するアンケート調査結果

(1) 公共交通の役割

- 地域の移動手段の確保は、地域住民の豊かな暮らしや地域の社会経済活動に不可欠（葉の交通）
- 一方、幹線交通は大きな人流を伴い、都市の形成に大きな影響を及ぼす（幹の交通・枝の交通）
- 「幹・枝・葉の交通」が連携して地域の移動を確保し、こどもから高齢者まで、誰もが暮らしやすく魅力あふれる地域を創り上げることが必要

- ・ 人々の日常生活は、「移動」の上に成立しています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の流行によって生活様式が変わり、ICTの普及や働き方改革が推進される中で生活の一部がリモートにより代替できるようになりましたが、人々の暮らしや社会経済活動を成り立たせる上で、「移動」そのものは必要です。
- ・ 高齢化の進行や高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあることから、自家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段の確保として公共交通の重要性は増大しています。
- ・ 一方で、鉄道駅が人々が集う都市の中核となるなど、公共交通は都市の形成にも寄与しています。

「幹・枝・葉の交通」 の考え方



(2) 地方公共団体が地域公共交通に取り組む意義

○地域公共交通は、地域の都市形成と密接に関係し、これからの地域の「あるべき姿」を左右する重要な要素であるため、地方公共団体が先導し、地域の交通を戦略的に立案・実行することが重要

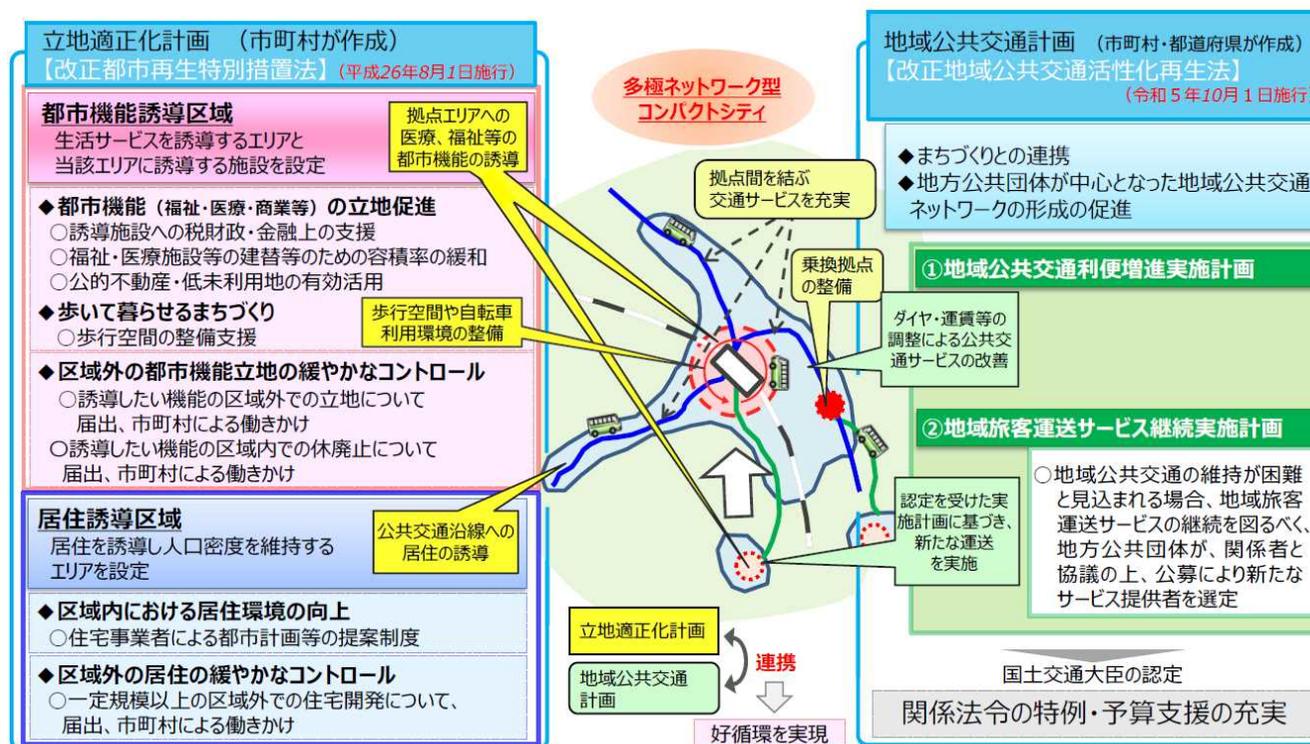
- 従来、地域公共交通の確保・維持については、多くの場合、民間企業の経営努力により、利用者ニーズに対応する運送サービスを提供する形で推進されてきました。
- しかしながら現在、人口減少や生活様式の変化、公共交通の担い手不足が深刻化する中で、運送サービスを維持していくためには、交通事業者の経営努力だけでは非常に厳しい状況に直面しています。
- 地域公共交通を取り巻く環境は地域によって異なるため、地域の現状を見て、聞いて、触れて、理解した上で、交通事業者や住民・利用者、学識経験者など、課題解決に関わるメンバーを集め、連携して地域公共交通の改善策を検討し、実装していくことが必要です。
- 地域交通法第4条第3項に「市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。」とあり、地方公共団体における地域公共交通への積極的な関与が法律上からも求められています。
- 一方、まちづくりにおいて、都市機能の効率的な維持を図るためには、コンパクトなまちづくりの実現により、市街地の拡散に伴う低密度化を抑制することや、人口密度を維持することが重要です。
- その実効性を担保するためには、都市機能や居住地を集約するだけでなく、誘導地域までのアクセス手段として交通ネットワークを構築することが求められます。

1. 交通行政と都市行政の連携の意義

(3) まちづくりとの連携の必要性

○市街地の拡散や人口減少の進行は、公共交通の維持・確保を困難にさせるため、居住や都市機能の誘導と連動しながら、交通機能と生活関連施設を集積させ、都市全体の価値を高めることが重要

- 都市部局と交通部局の双方の担当者が情報共有を進めるとともに、基本的な方針や重点施策について議論を重ね、方向性を共有し、連携して一体的な取組を推進していくことが必要です。
- 地域公共交通計画においては、都市計画マスタープランや立地適正化計画における拠点と拠点とをつなぐ交通ネットワーク（基幹的な公共交通軸）と整合を図り、基幹的な公共交通軸のサービスレベルを維持する施策が求められます。
- 立地適正化計画においても、拠点や公共交通軸沿線に都市機能や居住を誘導することによって、持続安定的な公共交通事業の確立に寄与することが期待されます。



1. 交通行政と都市行政の連携の意義

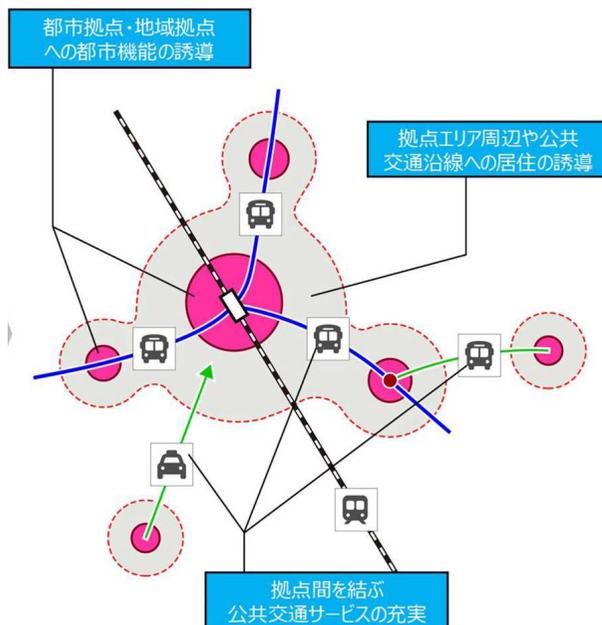
(4) 連携が進んでいるとは言い難い現状

○関東運輸局管内の自治体が策定している地域公共交通計画においては、次のような事例が散見されているのが実情

【連携が進んでいるとは言い難い主な事例】

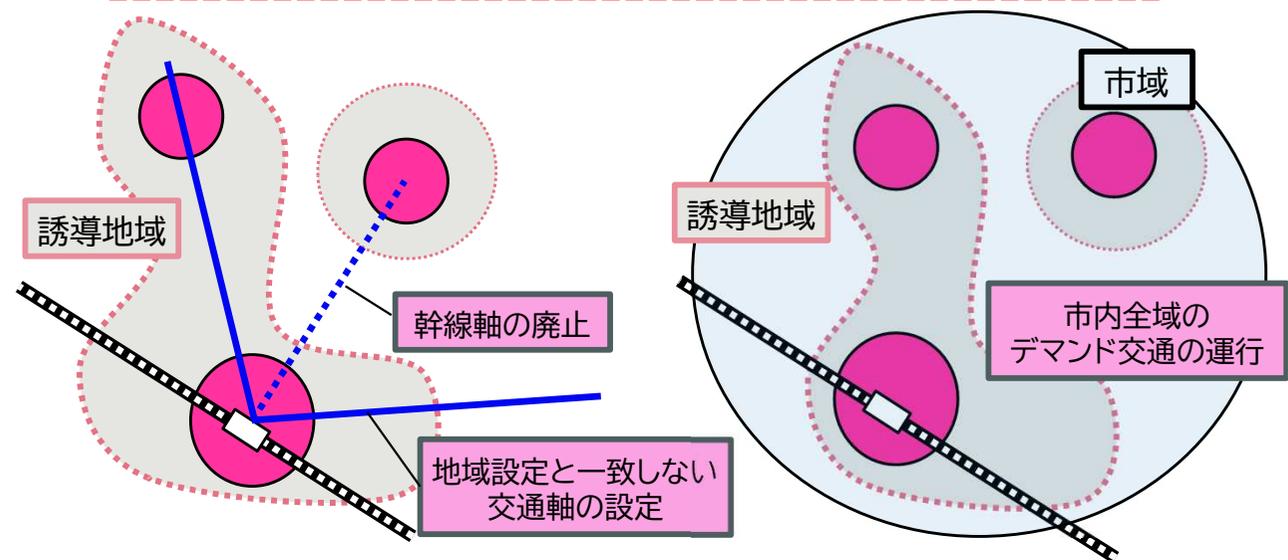
- 地域公共交通計画内では立地適正化計画を関連計画として記載するのみで「連携」しているという表記どまり
- 計画内で「コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を目指す」と記載があるものの、拠点間を結ぶ路線型の交通を廃止、全域区域型交通に移行し、地区拠点が形骸化
- 交通事業者からの事前相談、連絡がないまま、利用低減や人手不足等を理由に路線廃止や減便が実施され、立地適正化計画で定める交通軸が破綻

本来目指すべき交通ネットワークとまちづくりとの連携イメージ



出典：立地適正化計画の手引き（国土交通省）

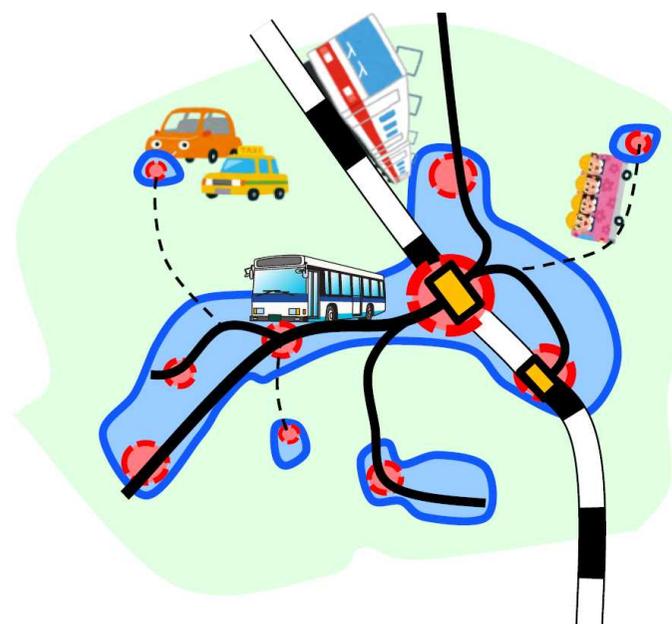
連携が進んでいない実態のイメージ(一例)



交通行政と都市行政の連携が進まない結果、公共交通（特に基幹軸）の減便・廃止が生じたとき、まちづくりの将来像と乖離が生じ、コンパクトなまちづくりを推進するツールとして、交通が十分に機能しなくなることが懸念される

(5) 連携により期待される効果

- 拠点と拠点とをつなぐ交通ネットワーク（基幹的な公共交通軸）について、地域公共交通計画・立地適正化計画、双方の計画で具体的・即地的に一致させ、一定のサービス水準（運行頻度・回数）を目標として設定することで、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の中長期的な推進が期待
- 短期的にも、行政と交通事業者が路線の必要性について共通認識を持つことで、都市部局と連携した施策によるバスの利便性の維持や利用者の増加につながることも期待



立地適正化計画
における公共交通軸

具体的・即地的
に一致

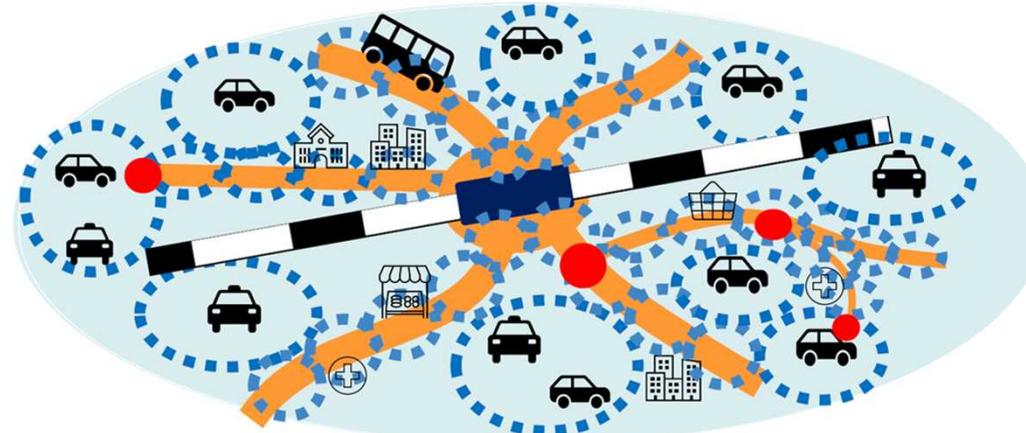
視点①: 公共交通軸と拠点の充実・保証

まち・観光の骨格となる路線・拠点について、おでかけの足として、利便性の高いサービスを目指す。

視点②: 移動制約者の足の確保

地域交通の不便により移動の制約がある者（高齢者、子ども等）に重点をおいて、移動の足の確保を目指す。

統合的・即地的に描写



1. 交通行政と都市行政の連携の意義

(6) 交通行政と都市行政の連携のあるべき姿

○交通行政と都市行政の連携の効果を十分に発揮するためには、「計画策定プロセスにおける連携」と「計画内容における連携」の2つの連携を進めることが重要

➡各自治体が地域公共交通計画の策定や改定を行う際に、立地適正化計画をはじめとした都市行政における計画・構想との連携を進める上で参考となるポイントや取組事例を次章で提示し、有機的な連携を推進

①計画策定プロセスにおける連携

➡都市計画マスタープランや立地適正化計画等で目指す地域の将来像の実現のため、まちづくりや商業等、関係する部局や交通事業者等と必要に応じて協議・調整を行える体制が構築されている

②計画内容における連携

➡地域の将来像を実現するため、地域公共交通計画の策定に当たり、地域の現状や課題、方針や評価指標について、立地適正化計画等との整合が図られている



2. 連携のあるべき姿を実現するためのポイント

2. 1 計画策定プロセスの連携

【両計画の担当者、関係主体が随時協議・調整できる体制の構築】

- 交通は、商業・観光・医療・福祉・教育等、様々な政策分野と関連するが、特にまちづくり（都市計画）の分野においては交通が中長期的な方向性に大きく影響するため普段から積極的に都市部局と連携し、情報交換や相談を行うことが重要
- 担当部署が異なる状況であっても、関係者が必要に応じて協議・調整を行える体制づくりが必要

異なる担当部署間での協議体制の構築に係る工夫例

(a)交通に関する協議会の委員やオブザーバーとして都市部局職員が参画

交通に関する協議会の委員やオブザーバーとして都市部局職員が参画することで、交通が抱えている課題や現状、計画の記載内容について共有を実施

事例：茨城県神栖市

《交通部局》 企画部 政策企画課
 《都市部局》 都市整備部 都市計画課

工夫したポイント

- 地域公共交通活性化協議会の委員として都市整備部が参画し、情報を共有
- 計画策定にあたり、庁内関係各課に対してヒアリングを実施

(b) 交通に関する協議会における立地適正化計画の説明、紹介

交通に関する協議会等の場を活用して、都市部局から立地適正化計画の検討状況や記載内容を紹介することで、まちづくりの検討状況について交通部局職員や交通事業者と情報を共有

事例：神奈川県相模原市

《交通部局》まちづくり推進部 交通政策課
《都市部局》まちづくり推進部 都市計画課

工夫したポイント

- ▶ 地域公共交通活性化協議会において、策定作業中であった立地適正化計画の概要について都市部局より説明を行い、情報を共有

会 議 録				
会議名 (審議会等名)	第2回 相模原市地域交通活性化協議会			
事務局 (担当課)	まちづくり計画部 交通政策課 電話042-769-8249 (直通)			
開催日時	令和元年12月27日(金) 15時05分~17時20分			
開催場所	相模原市民会館 2階 第2大会議室			
出席者	委員	16名(別紙のとおり)		
	事務局	12名		
公開可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可	<input type="checkbox"/> 不可	<input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数 1人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 相模原市立地適正化計画(案)について 2 第6回東京都都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要について 3 本市における交通の現況等及び関連計画との整合について 4 現行計画の検証 5 次期計画の策定に向けて必要となる視点 6 その他 			

審 議 経 過
<p>主な内容は次のとおり。 (○は委員の発言、□は会長の発言、●は事務局の発言)</p> <p>I 相模原市立地適正化計画(案)について</p> <p>事務局から計画概要について説明後、委員から意見等を伺った。 主な意見は次のとおり。</p> <p>○この計画に基づいて、相模原市の地域交通を考えるという趣旨のものか。 ●市としてこのように居住してほしいという、まちづくりの方向性を示しているのが立地適正化計画である。その中で交通についても、各拠点を公共交通で結ぶという記載があるため、本日説明させていただいた。</p> <p>○総合都市交通計画及びバス交通基本計画の改定にあたっては、立地適正化計画と整合をとるという説明があったが、居住誘導区域の設定基準において記載のある、幹線・支線バス路線とは、現行のバス交通基本計画の内容が踏襲されているのか。次期総合都市交通計画が策定される際には、立地適正化計画も適宜見直しが行なわれるという認識でよいか。</p> <p>●お見込みの通りである。立地適正化計画は、5年に1度見直しを行うこととしており、次期総合都市交通計画策定後も、両計画で整合を図ることとしている。</p> <p>□国においては、今後のまちづくりについて「コンパクト+ネットワーク」という表現で、立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画を2本柱としている。両計画はどちらが先ということではなく、相互に連動しなければいけないものである。</p>

出典：相模原市ホームページ（令和元年度第2回地域交通活性化協議会会議録）

(c) 策定した計画の運用にあたり勉強会を実施

計画策定後、計画の主旨や方針を関係部局に説明することで情報を共有

事例：千葉県柏市

《交通部局》 土木部 交通政策課
《都市部局》 都市部 住環境再生課

工夫したポイント

- 地域公共交通計画策定後、まちづくりや福祉、教育等の関係する部局に対して、担当課が計画の主旨や方針等の説明会を開催し、情報共有

(d) 担当部署の統合

交通の担当部署を都市部局に移管

事例：埼玉県本庄市

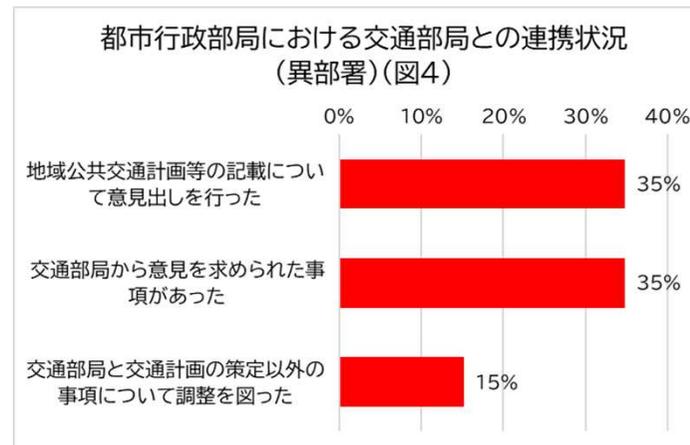
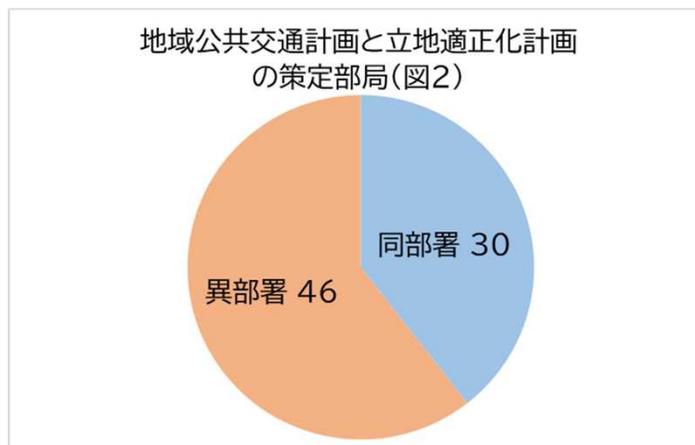
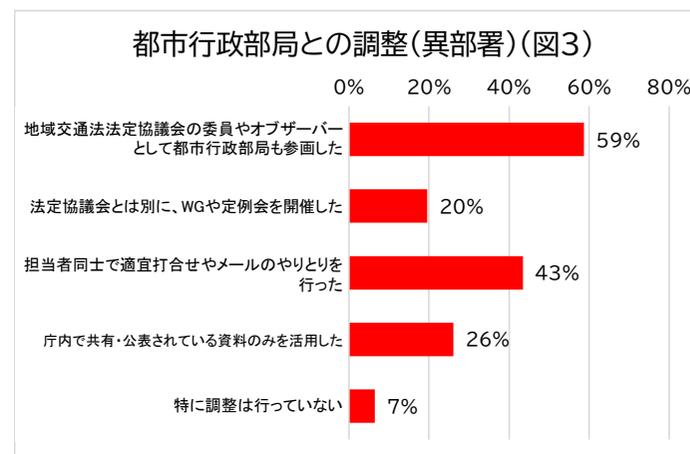
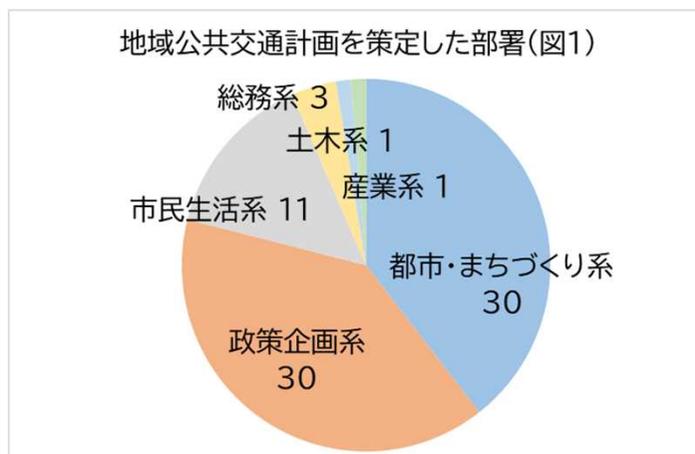
《交通部局》（令和2年度まで）企画財政部 企画課→（令和3年度以降）都市整備部 都市計画課
《都市部局》 都市整備部 都市計画課

工夫したポイント

- 地域公共交通計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画の3計画は相互に関係することから、同時に策定を進め、5年ごとの見直しスパンを統一
- 上記3計画の同時策定を見据え、令和3年度に企画系の部局から交通部門を移管、1年間の検討期間を経て、令和4年度に地域公共交通計画を策定

【関東運輸局管内の現状】

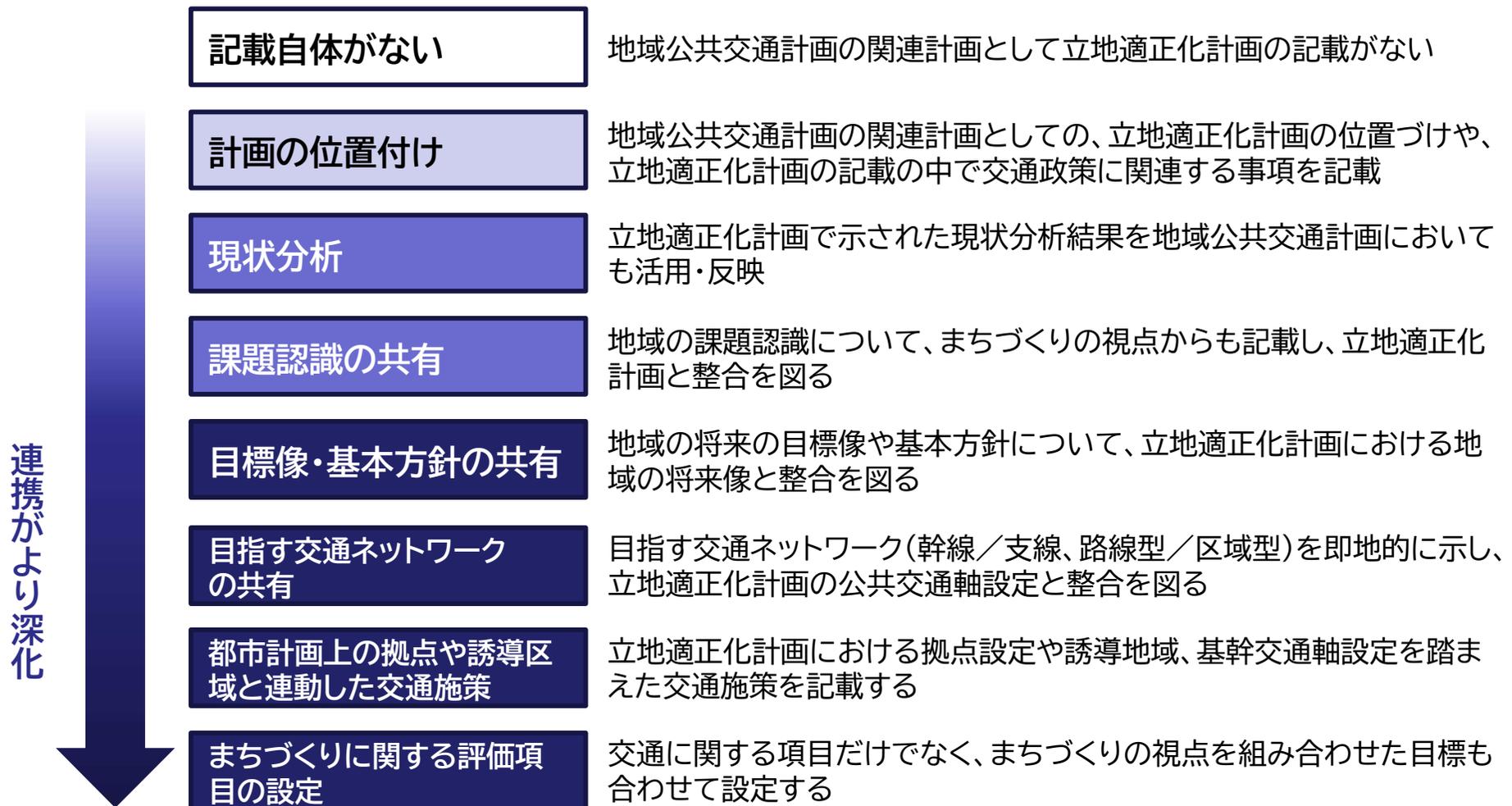
- 地域公共交通計画を策定する交通担当部署が、「都市・まちづくり系」以外にも、「政策企画系」や「市民生活系」部署などである場合も多い（下図1参照）
- 関東運輸局管内では、半数以上の自治体で両計画を策定した部局が異なる（下図2参照）
- 担当部局が異なる中で、両計画の足並みをそろえるためには、双方の担当者が随時協議できる体制を整えることが重要
- 部局が異なっても、様々な取組により連携を進めている（下図3・4参照）



2. 2 計画内容の連携

(1) 計画内容の連携とは

地域公共交通計画と立地適正化計画の内容を連携させるに当たり、下記の計画記載項目ごとに深化を図り、下部の項目まで両計画間で整合を図っていくことが、交通を地域で最大限有効活用したまちづくりを進めていくために必要と考えられます。

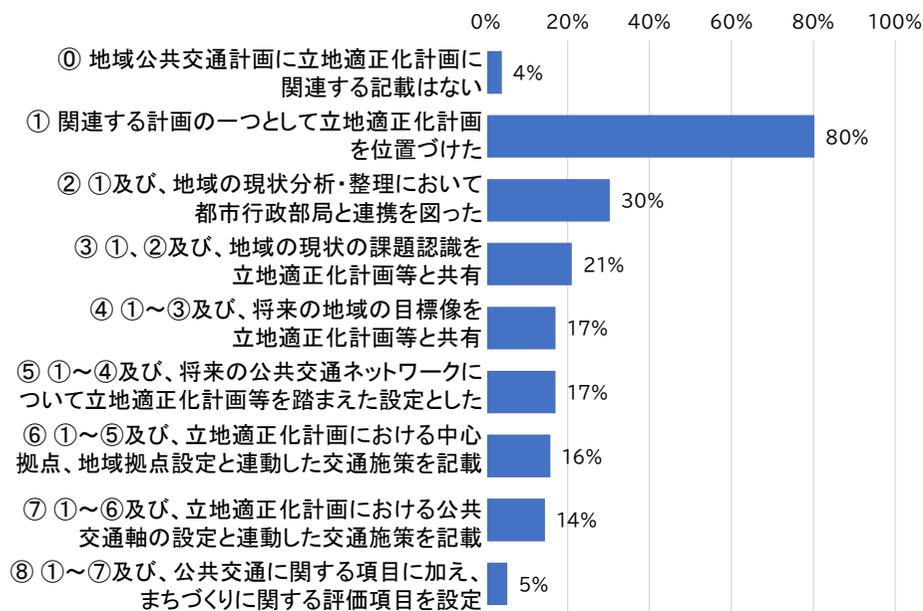


※立地適正化計画未策定の自治体においては、都市計画マスタープラン等のまちづくりに関係した計画に置き換えてご覧ください。

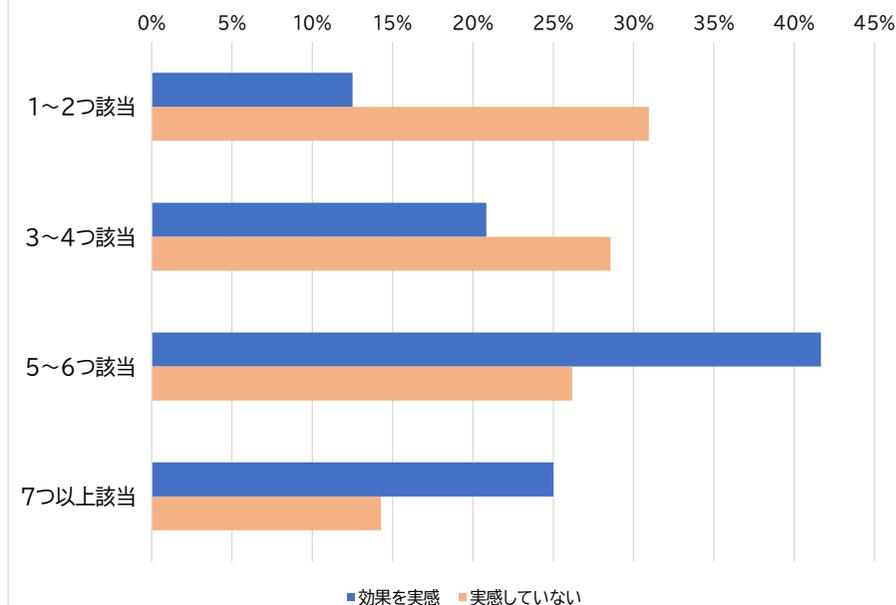
【関東運輸局管内の現状】

- 多くの自治体の地域公共交通計画では、立地適正化計画を関連計画として位置付けているが、地域課題や目標像の共有、評価項目にまちづくりの視点を入れた計画はごく一部の自治体のみ（下図5参照）
- 地域公共交通計画において、都市部局と連携した項目が多い自治体ほど、連携の効果を実感している傾向（下図6参照）
- 計画上における連携項目が1つの自治体の多くは「計画の位置付け」の記載にとどまっている。また、複数の連携項目が見られる自治体においても「評価項目への反映」まで記載している自治体は一部のみ

地域公共交通計画における立地適正化計画の反映状況(図5)



地域公共交通計画において都市部局と連携した項目数と連携の効果の実感(図6)



自治体アンケート調査（※詳細は40ページ参照）より作成

(2) 各段階での連携事例：(a)現状分析

立地適正化計画で示された現状分析結果を地域公共交通計画においても活用・反映

地域公共交通計画

(2) 生活サービス施設の立地状況と徒歩利用圏

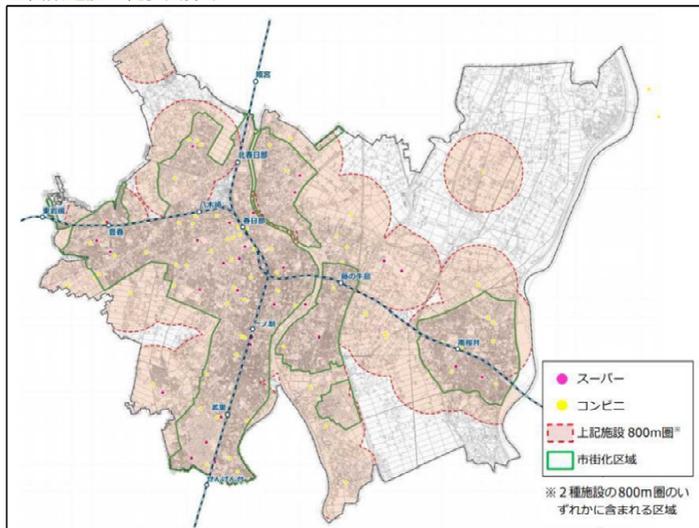
○生活サービス施設（商業、医療、福祉、子育て）は鉄道駅周辺に多く、特に春日部駅周辺や武里駅・武里団地周辺に集中している。

■対象施設とその評価の概要

施設分類	対象施設	評価（徒歩圏分布状況）
商業施設	日用品、食品等を購入する際に日常的に利用されることが想定される店舗 ⇒スーパー又はコンビニ	概ね市街化区域全域で左記の施設を徒歩圏で利用可能
医療施設	身近な“かかりつけ医”となる医療施設 ⇒診療所・クリニック (内科又は外科が診療科目の施設)	粕壁地域の一部で該当しないものの、概ね市街化区域全域で左記の施設を徒歩圏で利用可能
福祉施設	徒歩利用が想定される通所介護施設 ⇒デイサービス・デイケア	概ね市街化区域全域で左記の施設を徒歩圏で利用可能
子育て施設	子どもやその保護者の徒歩利用が想定される施設 ⇒幼稚園・保育園、小学校 (幼稚園・保育園かつ小学校の徒歩圏に含まれる区域を評価)	概ね市街化区域全域で左記の施設を徒歩圏で利用可能 小学校が市街化調整区域に立地する内牧地域等は該当しない区域が広く分布

出典：春日部市立地適正化計画（平成30年）

■商業施設の徒歩圏分布



出典：春日部市立地適正化計画（平成30年）

出典：春日部市地域公共交通計画（R3.3）【p20、30】

★(a) 事例「春日部市」のポイント

- 立地適正化計画で示された施設立地の評価や鉄道駅の整備状況等について、地域公共交通計画に反映

(3) 鉄道駅の整備状況

- 春日部駅周辺の現在の交通状況は、鉄道により東西に分断されており、バス路線等も東西で分かれてルートが設定されているが、東西の回遊性を高めるため連続立体交差事業が進められている。
- 市内全駅にエレベーター、多機能トイレ、内方線付き点状ブロックが設置されており、バリアフリー化の整備が完了している。

■市内8駅の現状(ポテンシャル)と今後想定されるまちづくり・事業

南桜井駅	1.5	●駅周辺の「停車場」を有効活用し、良好な都市基盤が整う (南北の駅前広場、駅アクセス道路、自転車駐車場等)	—
一ノ割駅	1.8	●駅周辺に生活サービス施設（商業・医療等）が集積	●西口駅前広場の整備
武里駅	1.6		●都市計画道路大場大枝線の整備
豊春駅	1.3		●駅前広場の整備
八木崎駅	1.1	●春日部駅に隣接し、駅周辺に公共公益施設が集積	●連続立体交差事業

※出典：春日部市「春日部市立地適正化計画」

※春日部駅では、平成31年3月に都市計画決定、令和元年12月に事業認可がされた春日部駅付近連続立体交差事業が行われるが、整備の時期等から本計画では連続立体交差事業が行われる前の交通網を想定し、計画を策定する。

(2) 各段階での連携事例：(a)現状分析

★ (a) 事例「春日部市」続き

地域公共交通計画

(2) 本計画における公共交通空白地域の定義

本計画でも、従前計画における鉄道駅、路線バスからの徒歩利用圏の圏外を公共交通空白地域とする考え方を引き継ぐが、本計画では「春日部市立地適正化計画」における公共交通の徒歩利用圏の考え方や、従前計画から高齢化がさらに進んでいることを考慮し、本計画での公共交通への徒歩利用圏を「鉄道駅から半径 800m圏」、「バス停留所から半径 300m圏」とし、その圏外を公共交通空白地域に設定した。

■立地適正化計画における公共交通の徒歩利用圏

2. 居住誘導区域の設定

(1) 居住誘導区域の設定方針

基本的な考え方に基づき、下記の手順に従い、居住誘導区域を設定します。

STEP1：居住誘導区域に「含む区域」の設定

視点① 既存ストックの充実度

①-1 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域を「含む区域」に設定します。

①-2 都市基盤整備区域

土地区画整理事業等の市街地整備が完了又は実施中の区域を「含む区域」に設定します。

視点② 公共交通の利便性

②-1 公共交通の徒歩利用圏

鉄道駅半径800m圏、及び基幹的バス路線*のバス停300m圏を「含む区域」に設定します。
※概ね1日60本以上/日の頻度で運行するバス路線を基幹的バス路線として位置づけます。

視点③ 人口の集積

③-1 将来人口密度40人/ha以上の区域

目標年次（2040年（平成52年））における将来人口密度*が40人/ha以上（DID設定基準）の町丁目を「含む区域」に設定します。なお、40人/haを下回る町丁目であっても、隣接町丁目と一体的な市街地を形成し、隣接町丁目と一帯で40人/ha以上の人口集積を有する場合は、「含む区域」として設定します。

※目標年次（2040年（平成52年））における将来人口は、計画本体の目標「居住誘導区域における人口増減率の向上」の目標値0.88（2040年（平成52年））の社人研推計人口に対する2010年（平成22年）の人口比率を踏まえた推計値とします。

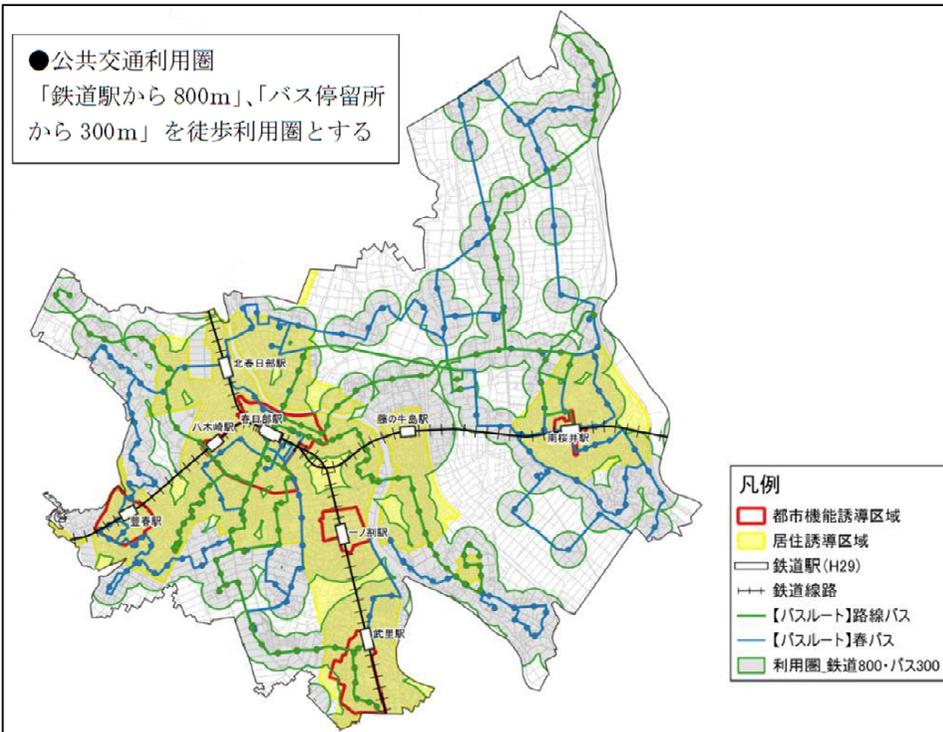
※出典：春日部市「春日部市立地適正化計画」

(4) 公共交通徒歩利用圏と居住誘導区域

○立地適正化計画における居住誘導区域に対して、公共交通の徒歩利用圏は概ねカバーしている状況である。

■居住誘導区域と公共交通利用圏

●公共交通利用圏
「鉄道駅から800m」、「バス停留所から300m」を徒歩利用圏とする



(2) 各段階での連携事例：(b)課題認識の共有

地域の課題認識について、まちづくりの視点からも記載し、立地適正化計画と整合を図る

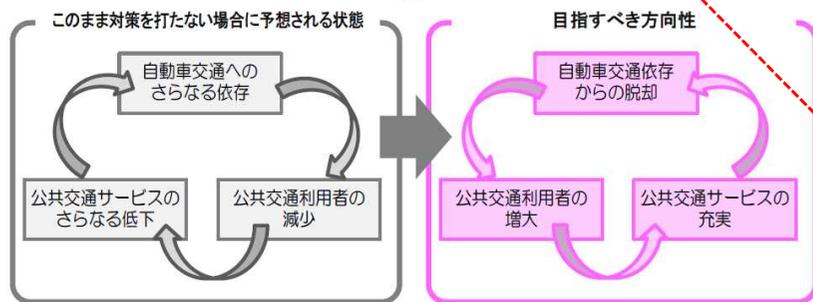
★ (b) 事例①「前橋市」のポイント

- 地域公共交通計画では、自動車依存の影響として、通勤通学圏や経済活動圏の拡大による人口密度の低下というまちづくりへの影響について言及
- 立地適正化計画でも、公共交通のサービス低下による移動性低下について言及

地域公共交通計画

【本市における交通体系の現状】

- 自動車依存型社会の進展：自動車依存による通勤通学圏や経済活動圏の拡大と人口密度の低下
- 超高齢化と高齢者の自動車利用増：高齢化率が 28.2% (H29.12 末) に達し、高齢者ドライバーの増加による自動車関連事故増等への懸念
- 公共交通の衰退：鉄道及びバス利用の経年的な減少による路線存続の危機



【交通体系変革の必要性】

過度に自動車に依存しない交通体系が必要

人々の多様な移動ニーズに対応し円滑に移動できる環境づくり

郊外部から都心地域や駅周辺拠点エリアに人を導く環境づくり

図 5-3 交通体系変革の必要性

出典：前橋市地域公共交通計画（R3.6）【p92】

立地適正化計画

現状・将来見通しから見た課題

- ①人口減少による活力低下と年代構成変化
- ・市域全体で人口が減少することにより、低密度な市街地がさらに低密度化、住宅地での活力の低下や空洞化が懸念される。
 - ・特に中心市街地においては現状でも駐車場が多く立地するなどしており、一段の活力低下が懸念される。
 - ・高齢化の進展に伴い、人口の年代構成が変化、高齢者が増加する。

- ②都市機能施設の撤退と新たなニーズの発生
- ・都市機能を支える各種施設の圏域内人口が減少することによって、民間施設の経営性が低下、商業施設等が撤退するリスクが高まる。
 - ・公共施設についても、サービスを提供する市民が減少するため、効率性が低下、行政経営上は再編ニーズが高まる。
 - ・高齢化の進展に伴い、医療や福祉機能へのニーズが高まる。

- ③自動車を利用できない層の移動性低下
- ・人口が減少することにより、公共交通の経営環境が一段と厳しくなり、利用者の減少とサービスレベル低下の負のスパイラルが生じることが懸念される。
 - ・高齢化に伴い、自動車の運転を断念、自動車を利用できない層が増加することが懸念される。
 - ・市街地では、多様な活動がおこなえと共送迎に頼らなくとも活動しやすい環境になっている一方で、郊外部では、送迎による負担が大きい。
 - ・公共交通と自動車のサービスレベル差がさらに拡大、自動車を利用できない層の移動性が低下し、外出機会が減少するおそれがある。

目指す方向性

- ①一定の集積がある市街地の活力維持実現
- ・今後の人口見通しや財政制約を踏まえると、現在広範囲に広がる市街地の全てにおいて人口・活力を維持することは困難である。
- このため、一定以上の集積がある市街地を選定し、選択的に人口と活力の維持を図り、人口減少社会においても子供から高齢者まで安心して暮らせ、生涯活躍が出来るまちを形成することが望ましい。

- ②都市機能の効率的な提供実現
- ・今後の人口見通しや財政制約を踏まえると、すべての施設が将来に渡って立地し続けることは難しいと考えられる。
- このため、公共施設の再編が必要となる場合には、効率性と利用者からの利用しやすさに留意して検討を行うことが望ましい。また、高齢者からのニーズに対応した医療・福祉施設についても効率性と利用しやすさに留意し、健康医療都市に資する検討を行うことが望ましい。

- ③居住分布・都市機能立地・公共交通サービスの関連性強化実現
- ・高齢者をはじめ自動車を利用できない層が増加することが予想されるため、これらの層の移動性確保が求められる。
- このため、居住地と都市機能施設の距離を近づけ徒歩や自転車でのアクセスしやすくすること、居住地から都市機能施設まで公共交通施設でアクセスしやすくすることが望ましい。

出典：前橋市立地適正化計画（H31.3）【p15】

(2) 各段階での連携事例：(b)課題認識の共有

地域公共交通計画

市から見た課題

- ・ 今後、人口減少社会を迎え、人口集中地区の面積や人口密度が縮小し、行政サービスの非効率化や、日常的なサービスの供給に支障が生じる懸念があります。このため、市街地の無秩序な拡散を抑制したコンパクトな都市構造を展望した都市空間の整備を支える公共交通体系の構築が必要です。
- ・ 公共交通は、高齢者の移動手段として重要な役割を担っており、高齢者が利用しやすい環境整備や公共交通を利用した外出に対する支援策について、交通事業者と連携しながら検討することが必要です。
- ・ 中心市街地の活性化のためには、現在のアクセス性の維持・確保を図るとともに、新たな人の流れを誘導するなど、中心市街地へにぎわいが循環するまちなか交通体系を構築することが必要です。
- ・ 公共交通を利用した本市の観光資源へのアクセスを分かりやすく表示することが必要です。また、本市への観光客は、日帰りが大半を占めており、宿泊滞在型観光への転換を図っていくためにも、観光、歴史、文化といった本市の魅力資源の回遊性を向上させることが必要です。
- ・ 市役所新庁舎をはじめ、新たな市民会館や東町運動公園新体育館が整備されるなど、都市核を中心とするコンパクトなまちづくりの推進により、交通需要の増加が見込まれることから、これらの施設への公共交通を利用したアクセスの確保が必要です。
- ・ 公共交通での移動環境の充実、利便性の向上に努めるとともに、公共交通利用に対する価値観の変化を促すことで、過度な自動車利用を減らし、人と環境にやさしいまちづくりを進めることが必要です。
- ・ 本市には、様々な都市機能が集積し、市内外から、通勤・通学や買い物等に多くの人々が訪れていることから、近隣市町村を含めた広域の視点から都市圏全体の発展に資する公共交通体系の構築が必要です。

出典：水戸市公共交通基本計画（H28.3）【p47】

★ (b) 事例②「水戸市」のポイント

- ・ 地域公共交通計画において、将来の都市空間の整備を支える公共交通体系の構築について言及
- ・ 立地適正化計画でも公共交通体系の見直しや利便性の維持・向上について言及

立地適正化計画

(4) 持続可能な公共交通の形成

本市の公共交通は、現在、比較的便利な状況にあるものの、通勤・通学の移動手段においては、鉄道・バスといった公共交通の割合が自動車に比べて低く、減少傾向にあります（P.28～29）。

今後は、人口の減少により公共交通の利用者が減少することで、採算性の低下に伴う路線の廃止や運行回数の減少など、市民の日常生活に不便をきたすおそれがあります。特に、市街化調整区域などの公共交通の利便性が低い地域では、将来高齢化が進んだ際に交通弱者が増加するおそれがあります。

将来にわたり持続可能な公共交通の形成に向け、公共交通沿線への居住の誘導により利用者の確保を図るとともに、公共交通体系の見直しや交通施設における利便性の維持・向上を図る必要があります。

出典：水戸市立地適正化計画（H31.3）【p41】

(2) 各段階での連携事例：(c)目標像・基本方針の共有

地域の将来の目標像や基本方針について、立地適正化計画における地域の将来像と整合を図る

★ (c) 事例①「日立市」のポイント

- 「誰もが移動できるまち」「歩いて暮らせるまち」という共通の目標像を設定
- 「公共交通を軸としたまちづくり」「公共交通と連携した機能の集約」という共通の基本方針を設定

地域公共交通計画

目指すべき将来像

1. 都市構造

- ①日立駅周辺での都市拠点の形成
- ②市内の駅周辺を核とした生活圏の形成
- ③南北方向の交通軸の形成

基本理念：まちづくりと公共交通の双方により、誰もが移動できるまちをつくる

2. 公共交通を軸としたまちづくり

持続可能な日立型「コンパクト+ネットワーク」をつくる

- ①市街地幹線エリア：JR常磐線の駅周辺・市街地幹線沿道
JR常磐線・路線バス・BRTの南北軸／公共施設等の立地を誘導
- ②バス事業成立エリア：民間バス事業の成立する可能性があるエリア
バス路線の再編による効率化／人口密度の維持
- ③バス等公共交通検討エリア：バス事業成立エリアの外側のエリア
バス路線の維持・地域にあった公共交通の導入／生活利便性の維持
- ④郊外型公共交通エリア：人口密度が低いエリア
地域・市・事業者の協働による公共交通を確保・維持／地区施設配置と公共交通の整合

3. 公共交通ネットワーク

JR常磐線：地市中心や都市拠点、生活圏間の移動
ひたちBRT・市街地幹線バス：都市拠点、生活圏間、駅間に位置する公共施設への移動
広域公共交通：郊外生活圏や隣接市への移動
路線バス：生活圏内の移動
乗合タクシー：郊外生活圏内の移動
タクシー：自由度が高い移動
福祉有償運送等：障害者、高齢者の移動
送迎バス・スクールバス等：事業所、学校、医療機関等の施設への送迎

出典：日立市地域公共交通網形成計画（H28.3）【p75】

※日立市は令和6年3月に上記計画の後継計画である「地域公共交通計画」を策定しましたが、取材・調査時点では公表前だったため、地域公共交通網形成計画を参照しています。

立地適正化計画

3 立地適正化計画の位置付け

立地適正化計画は、市の都市計画に関する基本的な方針である「都市計画マスタープラン」をより実現に近づけるための高度化版として位置付け、市の上位計画である「総合計画」や、茨城県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（通称：都市計画区域マスタープラン）」などの整合を図りながら、都市計画マスタープランで目指す都市の将来像である、多極ネットワーク型コンパクトシティの都市構造による生活利便性の高い「歩いて暮らせるまち」の実現を目指します。

基本方針－1 まちの資産の有効な活用

既存の都市基盤の配置を考慮しながら都市の集約を図る。

基本方針－2 計画的な拠点形成による都市の魅力及び生活利便性の向上

- (1) 公共施設や鉄道駅周辺などの都市の拠点となる地区には、地区の特性に応じた都市機能及び生活機能の更なる充実を図る。
- (2) 人々の生活の拠点となる地区の利便性の維持・向上を図る。

基本方針－3 公共交通と連携した機能の集約

鉄道やひたちBRT、路線バス等の公共交通で各拠点を連携することにより、過度に自家用車に依存しない都市構造の実現を図る。

〔期待される効果〕

- | | |
|--|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 定住の促進 | <input type="checkbox"/> 生活サービスの維持 |
| <input type="checkbox"/> 魅力ある都市空間の形成 | <input type="checkbox"/> 交流人口の増加 |
| <input type="checkbox"/> 公共施設の維持管理コストの削減 | <input type="checkbox"/> 地域経済の活性化 |
| <input type="checkbox"/> 効率的な公共交通ネットワークの維持 | <input type="checkbox"/> エネルギーの効率的利用 |

出典：日立市立地適正化計画（R2.3）【p2、19】

(2) 各段階での連携事例：(c)目標像・基本方針の共有

★ (c) 事例②「前橋市」のポイント

- 自動車依存の脱却という共通の目標を地域公共交通計画、立地適正化計画に記載

地域公共交通計画

地域公共交通計画の目標

「バスの利便性向上を中心とした公共交通軸の強化」

公共交通の利便性向上により利用者を増加させ、過度な自動車依存からの脱却を図る

「公共交通による、まちなかの回遊性の向上」

回遊性の向上により、人がたくさん歩き、活気にあふれる中心市街地を目指す

「誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築」

自動車を運転できない高齢者や学生であっても自由に外出できるまちを目指す

出典：前橋市地域公共交通計画(R3.6) 【p98】

立地適正化計画

2. まちづくり方針と都市の骨格構造

立地適正化計画は、本市の現状を踏まえた都市構造上の課題に対応した将来にわたって持続可能なまちづくりを実現するため、便利でいつまでも暮らしていきたいと思える都市づくりを目指す計画です。

そこで、

- 市内全体に一律な投資を続けるのではなく、選択と集中の観点から、積極的に投資を行う地域を選定し、そこに居住地や都市機能を誘導する都市のコンパクト化
- 公共交通網の整備方針と連携し、自動車以外でも移動が容易な都市構造への転換を図ることで、自動車を中心とした生活から過度に自動車に依存しない生活への転換

に着目して、コンパクトシティプラスネットワークのまちづくりを進めることとし、次のようにまちづくり方針を定めます。

まちづくり方針

「誰もが多様なライフスタイルで

生涯活躍できる地域連携型まちづくりの推進」

【基本方針1】 「都市機能の集積とまとまりのある居住の推進」

それぞれ地域の拠点における医療や福祉、商業といった都市機能の集約性を高め、周辺における居住を誘導するまちのコンパクト化を推進します。

【基本方針2】 「利便性と効率性の高い都市機能の誘導を推進」

今後の社会構造によるニーズを踏まえ、公的不動産の活用や民間事業者等との連携により効率的な都市機能の誘導を推進します。

【基本方針3】 「公共交通の充実によるネットワーク性の向上を推進」

地域公共交通網形成計画をはじめとする公共交通施策との連携により、公共交通によるアクセシビリティの高い、移動環境の向上を推進します。

出典：前橋市立地適正化計画 概要版 (H31.3) 【p3】

(2) 各段階での連携事例：(c)目標像・基本方針の共有

★ (c) 事例③「水戸市」のポイント

- ・ 公共交通ネットワークとまちづくりの連携について地域公共交通計画、立地適正化計画に記載

地域公共交通計画

(2) 基本方針

目指す将来像（公共交通ビジョン）を達成するための基本方針として、以下の三つを設定します。

① 使いやすい公共交通

個々の路線の必要性に加え、本市の目指す将来像を実現するために必要な路線を検討し、公共交通体系を構築します。公共交通体系の構築に当たっては、乗り継ぎ円滑化や定時性向上を図り、既存の鉄道や路線バス、タクシーの活用に加え、デマンド型交通などの新たな交通手段の導入も含めて検討します。

また、市内の活動だけでなく、近隣市町村を含めて検討するものとし、既存の鉄道ネットワークを活用して、市内での路線バスや自転車等の2次交通と連動させることで、市外からの利用者の利便性を確保します。

鉄道ネットワークで補完できない地域では、路線バスを中心とした交通ネットワークを構築することで、自動車に過度に依存することなく、交通手段が選択できる環境を目指します。

② 分かりやすい公共交通

公共交通は、市民と共に育んでいくことで、市のシンボルとして認識されるようになります。そのため、情報提供やバスサービスの充実を図り、観光客など本市を初めて訪れる方でも分かりやすい公共交通サービスを提供することで、市民をはじめとする日常生活の利用者ニーズに応えます。

また、市内の活動において、公共交通の良さが十分に伝わっていないことから、公共交通に対する意識やイメージの改善にも積極的に取り組みます。

③ まちづくりを支える公共交通

まちなかの魅力向上やにぎわいの創出に向けて、都市機能の集積に合わせた公共交通サービスを提供することで、歩いて楽しめるまちづくりを活動面からサポートするとともに、人と環境にやさしいまちづくりを支えます。

出典：水戸市公共交通基本計画（H28.3）【p52】

立地適正化計画

<基本方針1>

都市機能の集約と居住の誘導による機能的な都市の実現

医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を中心拠点や生活拠点に集約し、効率的な生活サービスの提供を図るとともに、居住の誘導により一定のエリアで人口を確保することで、生活サービスやコミュニティの維持を図ります。

<基本方針2>

公共交通ネットワークの形成による利便性の高い都市の実現

水戸市公共交通基本計画と連携しながら、鉄道やバスなどの交通資源を効果的に活用し、都市機能の集約や居住の誘導を促進する公共交通ネットワークの形成に取り組み、利便性の高い都市の実現を図ります。

<基本方針3>

公共施設の集約・複合化や効果的な配置による持続可能な都市の実現

水戸市公共施設等総合管理計画と連携しながら、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を踏まえた公共施設の集約・複合化や効果的な配置を進めるなど、社会資本の老朽化への対応を図ります。

出典：水戸市立地適正化計画（H31.3）【p45】

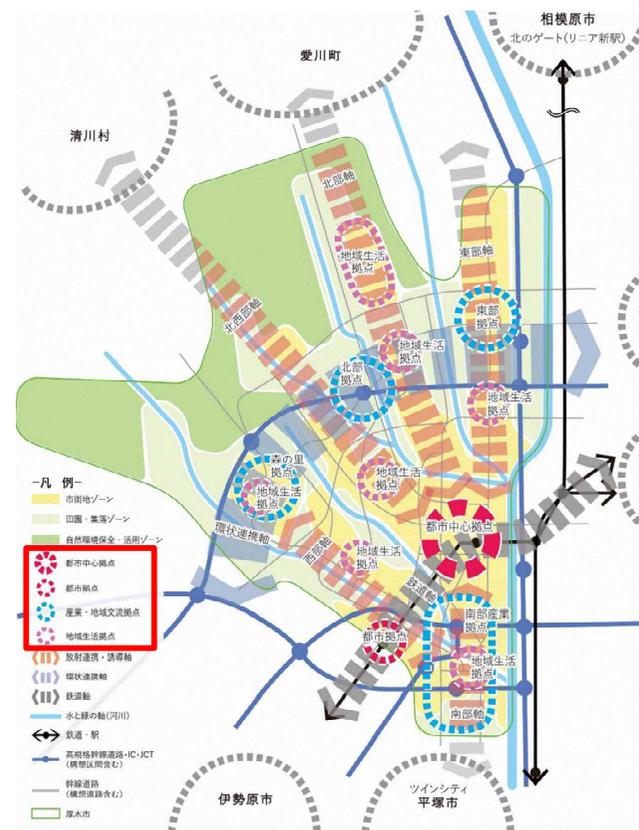
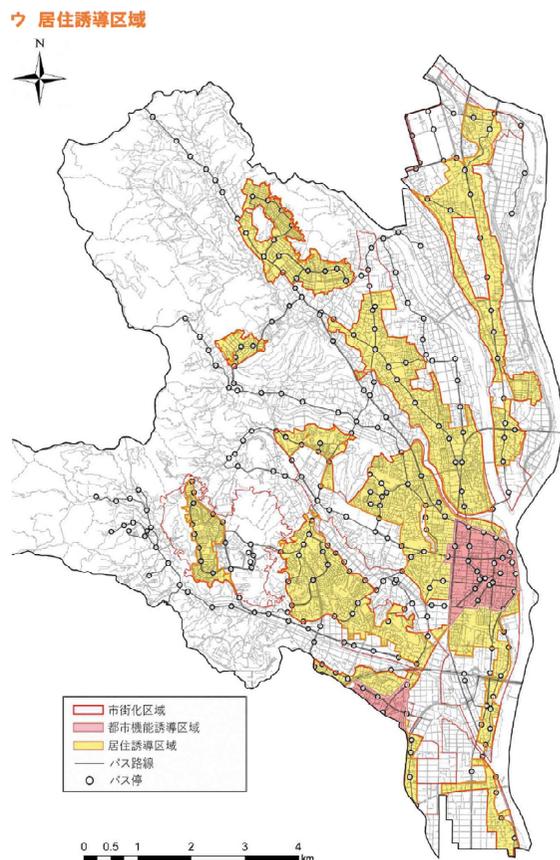
2. 連携のあるべき姿を実現するためのポイント

(2) 各段階での連携事例：(d)目指す交通ネットワークの共有

目指す交通ネットワーク(幹線/支線、路線型/区域型)を即地的に示し、立地適正化計画の公共交通軸設定と整合を図る

- ★ (d) 事例①「厚木市」のポイント
- ・ 誘導地域を踏まえた将来の交通ネットワークを設定

地域公共交通計画 立地適正化計画



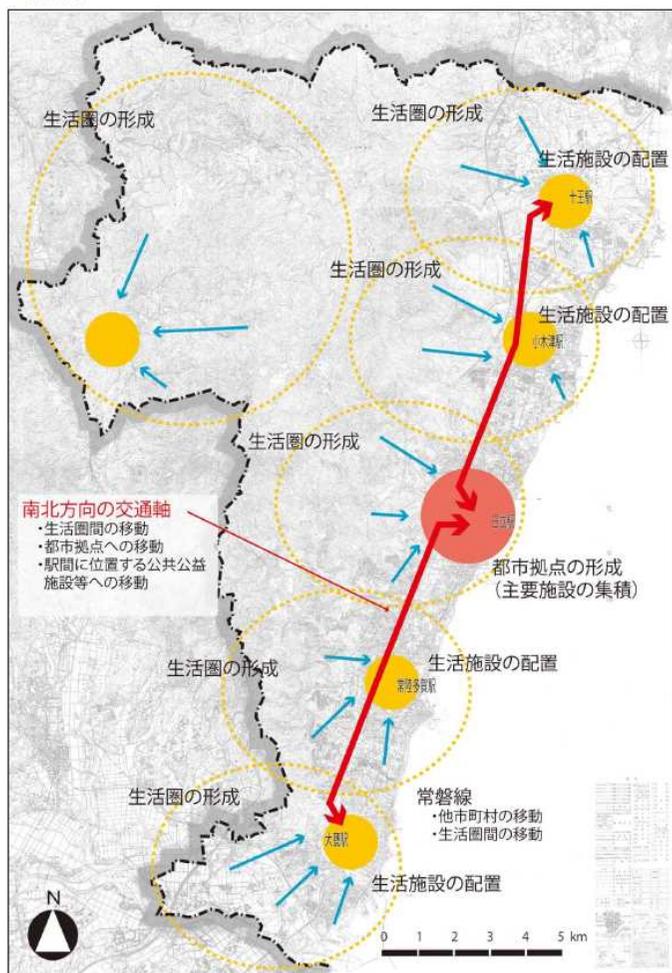
(2) 各段階での連携事例：(d)目指す交通ネットワークの共有

★ (d) 事例②「日立市」のポイント

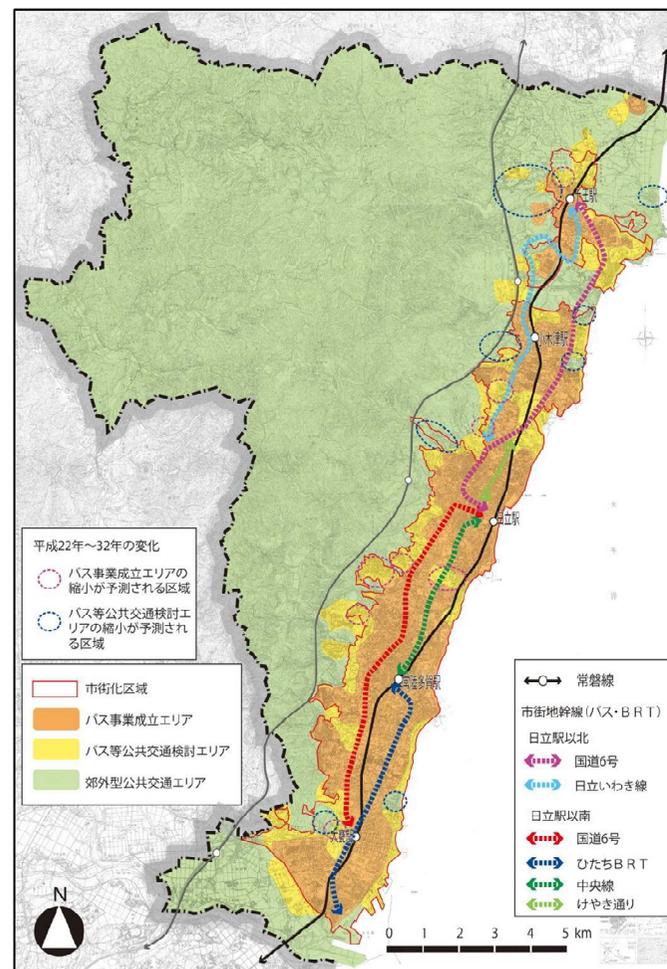
- 都市拠点の配置や交通軸、人口推計をもとに、将来の交通ネットワークと交通政策上のエリア区分を図示

地域公共交通計画

<都市構造>



<平成32年の公共交通を軸としたまちづくりのエリア区分>



出典：日立市地域公共交通網形成計画（H28.3）【p62、65】

(2) 各段階での連携事例：(d)目指す交通ネットワークの共有

★ (d) 事例③「柏市」のポイント

- 目指すべき公共交通ネットワークについて、立地適正化計画で示されている公共交通ネットワークの考え方を参考とした旨やそのイメージを地域公共交通計画に記載

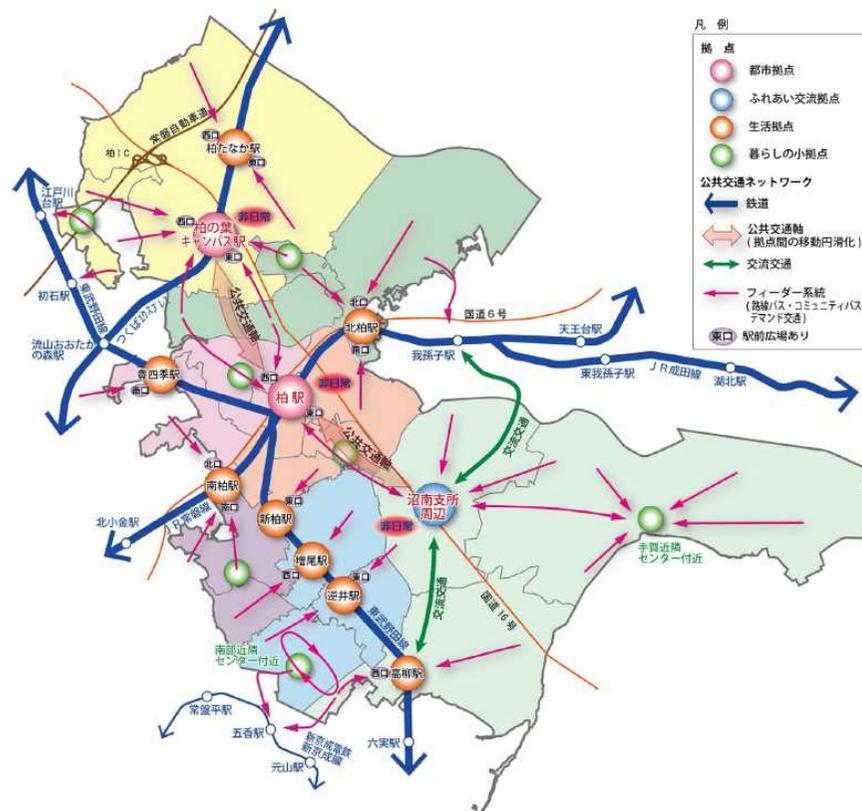
地域公共交通計画

3.3 目指すべき公共交通ネットワーク

柏市における目指すべき公共交通ネットワークの形成に関しては、上位関連計画において、移動における課題や拠点間の連携、連絡機能整備などと関連して、各計画で整備方針が示されています。特に立地適正化計画では、新しい公共交通ネットワークの整備方針が示されており、上位関連計画における社会状況、交通ネットワークの状況などにおける課題認識を踏まえた、公共交通ネットワーク形成の方向性を長期的な観点で整理しています。

そのため、地域公共交通網形成計画の策定においては、立地適正化計画で示されている公共交通ネットワークの考え方を参考することとしました。つまり、拠点間や居住誘導地域を連携、連絡する将来の公共交通ネットワーク形成の考え方を踏まえ、地域公共交通網形成計画における短期及び中長期施策検討での反映を行うこととしました。

なお、立地適正化計画で示されている将来の公共交通ネットワークのイメージは下図の通りです。



出典：柏市地域公共交通網形成計画 (H31.2) 【p55】

※柏市は令和6年3月に上記計画の後継計画である「地域公共交通計画」を策定しましたが、取材・調査時点では公表前だったため、地域公共交通網形成計画を参照しています。

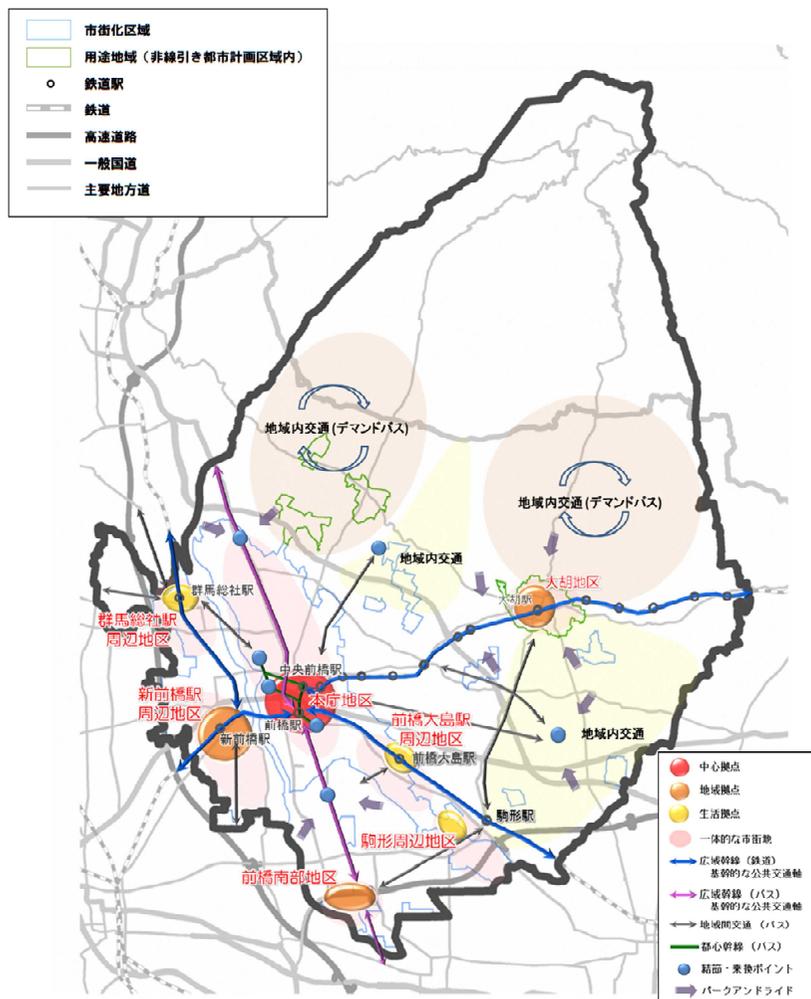
2. 連携のあるべき姿を実現するためのポイント

(2) 各段階での連携事例：(d)目指す交通ネットワークの共有

★ (d) 事例④「前橋市」のポイント

- 立地適正化計画における将来都市構造を踏まえ、地域公共交通計画における将来の公共交通軸を設定

立地適正化計画



出典：前橋市立地適正化計画 概要版 (H31.9) 【p4】

地域公共交通計画

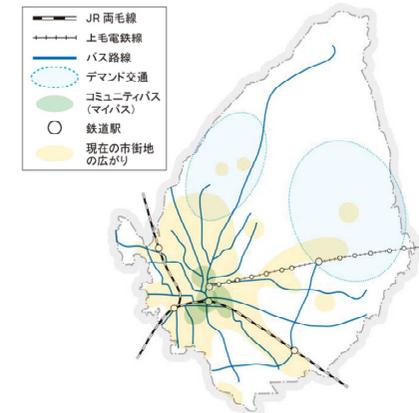


図 5-4 現在の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

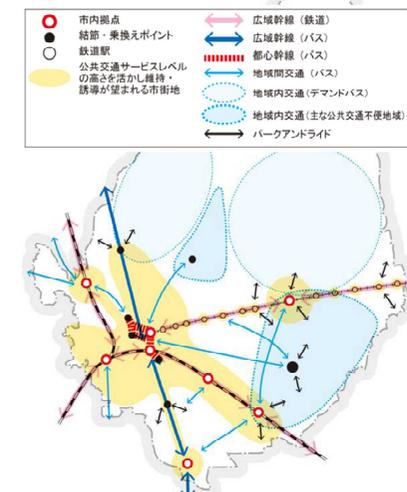


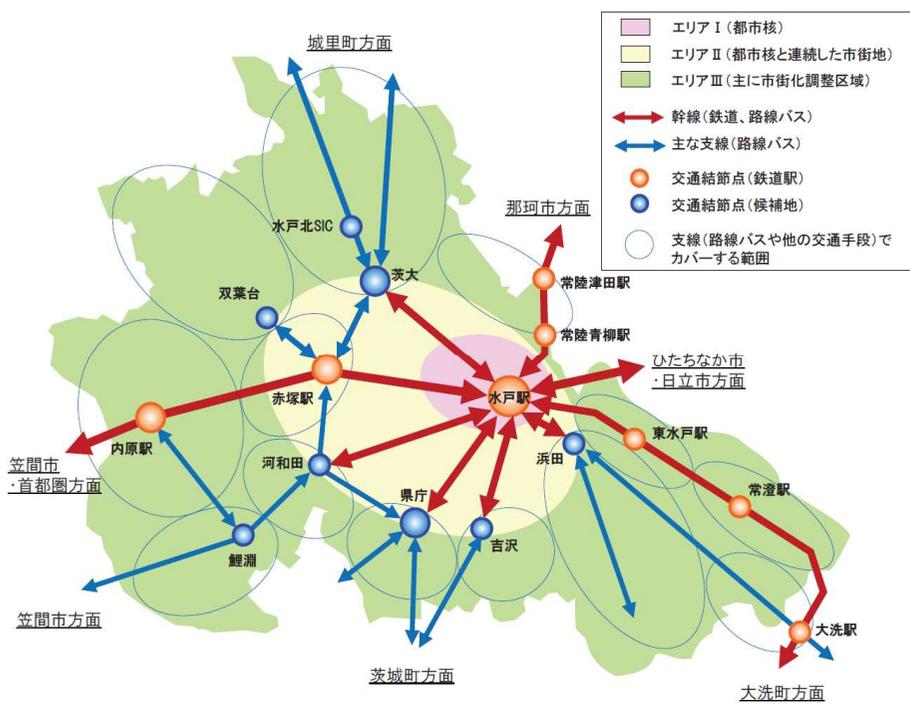
図 5-5 将来の公共交通軸と都市機能集積のイメージ

出典：前橋市地域公共交通計画 (R3.6) 【p93】

(2) 各段階での連携事例：(d)目指す交通ネットワークの共有

- ★ (d) 事例⑤「水戸市」のポイント
 - ・ 地域公共交通計画における幹線、支線の設定を立地適正化計画にも反映

地域公共交通計画



出典：水戸市公共交通基本計画（H28.3）【p55】

立地適正化計画

(2) 都市の骨格となる交通軸

① 基幹的な交通軸（鉄道・路線バス）

中心拠点を核として生活拠点や居住を誘導する各地域をつなぐ公共交通として、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保すべき路線軸を「基幹的な交通軸」と定めます。「基幹的な交通軸」には、鉄道のほか、水戸市公共交通基本計画の「将来の公共交通ネットワーク」において中心拠点や生活拠点を含む市街化区域内の主要な交通結節点を結ぶ路線バスを位置付けます。

② 補完的な交通軸（路線バス・その他）

基幹的な交通軸を補完し、郊外部とのアクセスを維持する公共交通を「補完的な交通軸」と定めます。「補完的な交通軸」には、水戸市公共交通基本計画の「将来の公共交通ネットワーク」において、各交通結節点に路線バスや他の手段で接続する「支線」を位置付けます。

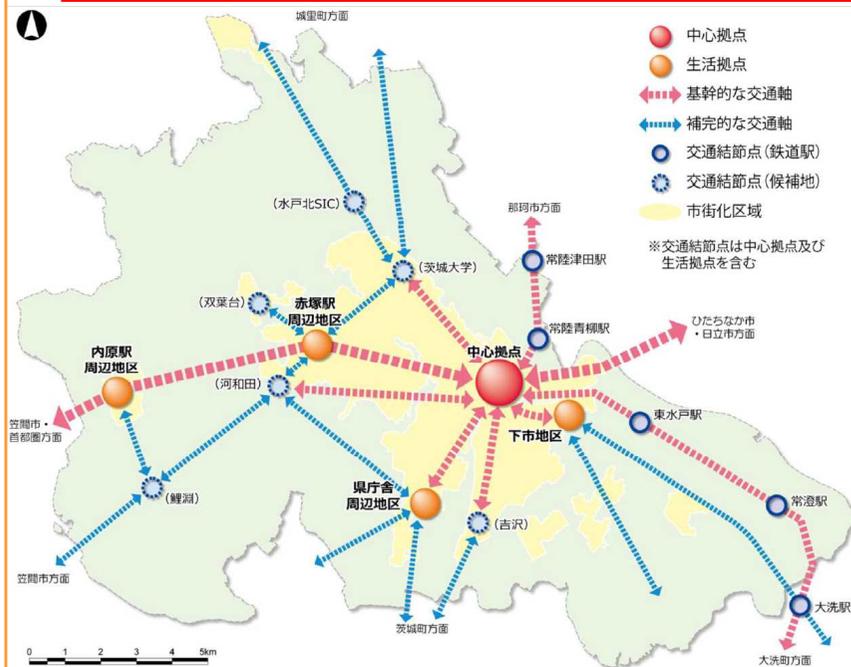


図-20 将来の都市構造

出典：水戸市立地適正化計画（H31.3）【p47、48】

2. 連携のあるべき姿を実現するためのポイント

(2) 各段階での連携事例：(e)都市計画上の拠点や誘導区域と連動した交通施策

立地適正化計画における拠点設定や誘導地域、基幹交通軸設定を踏まえた交通施策を記載する

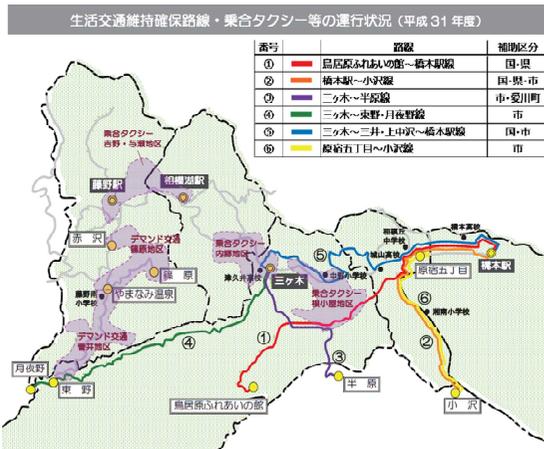
★ (e) 事例①「相模原市」のポイント

- 中山間地域の拠点間を結ぶ交通ネットワークについて、立地適正化計画で「一定サービス水準の維持」が必要としており、地域公共交通計画においても、該当路線を「基幹バス路線」「幹線バス路線」と位置付け、輸送力確保を施策に掲げている。

立地適正化計画

5 公共交通の面

- 現況**
- 中山間地域*には、生活交通維持確保路線*である公共交通も存在する中で、人口減少に伴い、更なる公共交通利用者の減少が見込まれます。
 - 高齢化の進行により、運転免許の返納などが進み、公共交通を利用する高齢者の増加が予測されます。
- 課題**
- 公共交通の路線撤退により日常生活が困難になる高齢者などの増加が懸念されます。



出典：相模原市資料（平成31年4月）

必要性 立地適正化計画の策定に向けて、次の視点のような取組が求められます。

まとまった居住地形成と、公共交通の利用促進

- 都市部*では・・・**
- 人口減少が進む中でも、『路線バス利用者の減少⇒サービス水準の低下⇒利用者減少』の負のサイクルが生じないよう沿線人口の維持
- 中山間地域では・・・**
- 人口減少が進む中でも、高次の拠点（橋本等）と中山間地域をつなぐ公共交通ネットワークの一定サービス水準の維持

出典：相模原市立地適正化計画（R2.3）【p18】

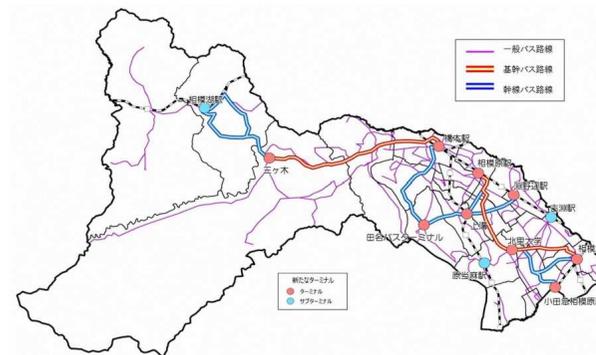
地域公共交通計画

1- (1) - ② 路線バスの輸送力確保

◆ 取組の背景・方向性

本市では、鉄道が外縁部に位置していることから、鉄道駅から離れた市街地が多く存在し、そのような地域においては、路線バスが生活に必要な交通サービスを担っています。そのため、今後も市民の暮らしや地域経済活動を支えるためには、利便性の高いバス路線網を形成する必要があり、特に主要な鉄道駅やバスターミナルを繋ぐ、市の中心的な役割を果たす路線バス（基幹バス路線・幹線バス路線）の運行本数の確保に努めるとともに、その他の路線バスにおいても、地域の交通需要や実情に応じた効率的な運行を推進する必要があります。

<バスネットワークの方針図>



◆ 施策内容

路線バスの運行本数確保

実施地域：市内全域

バスの運行実績データ等を活用し、需要を的確に把握するなど、地域の移動実態に応じた路線バスの運行本数確保に努めるとともに、交通事業者による自主運行が難しい場合、代替策や行政支援を検討します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

出典：相模原市総合都市交通計画（R4.3）【p86、87】

(2) 各段階での連携事例：(e)都市計画上の拠点や誘導区域と連動した交通施策

★ (e) 事例②「厚木市」のポイント

誘導地域を踏まえた施策を記載、施設配置と誘導地域図を重ね合わせることで位置関係を視覚的に把握

地域公共交通計画 立地適正化計画

施策(4) 公共交通と連携した生活利便性の向上

① 地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導

本市では、郊外住宅地においてもバスの運行本数が比較的多く、交通利便性は高くなっています。しかし、郊外部から日常的な買い物や通院などで本厚木駅・愛甲石田駅までバスで出かけるには距離があります。そこで、双方向にバスが行き交う公共交通網をいかし、気軽に買い物などに出かけられるよう、各軸に地域生活拠点を位置付けました。

北部軸・北西部軸・西部軸における地域生活拠点では、既存の商業施設や医療施設等を維持します。特に商業施設の維持については、バスを利用することで買い物券等のインセンティブが付与されるなど、公共交通の利用と地域の商業施設の利用を促す施策を検討します。

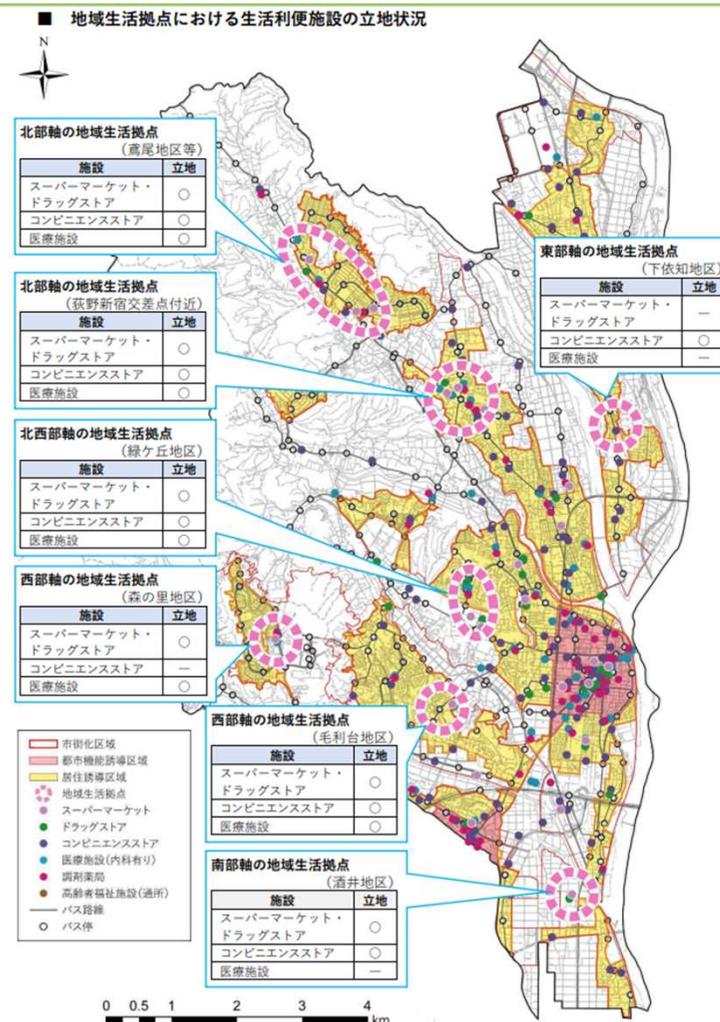
一方、商業施設が十分に立地していない東部軸においては、地域生活拠点において商業施設や診療所などの医療施設を誘致しつつ、コミュニティ交通の拠点としても機能させることで、依知地域における生活利便性を高めます。

南部軸については地域生活拠点が、居住誘導区域から外れているため、居住地からの移動手段を検討するなど、商業施設のアクセス向上を図ります。

なお、北部軸、北西部軸、西部軸の地域生活拠点は、バス路線が市街化調整区域まで伸びているため、既存の集落からもバスでのアクセスが容易です。そのため、市街化調整区域を始めとする居住誘導区域外の生活利便性を補完することが可能となります。

■ 施策3-(4)-① 地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導の概要

施策名	施策3-(4)-① 地域生活拠点における生活利便施設の維持・誘導
実施事業	<ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設の立地促進 商業施設、診療所などの医療施設の維持（交通事業者と連携した経営面での支援） コミュニティ交通の拠点形成
実施対象エリア	地域生活拠点



(2) 各段階での連携事例：(e)都市計画上の拠点や誘導区域と連動した交通施策

★ (e) 事例③「日立市」のポイント

- 生活圏を踏まえた施策やまちづくりと連動した施策を地域公共交通計画に記載

地域公共交通計画

① BRTの導入・延伸

目的

都市拠点への移動、生活圏間の移動、駅間に位置する公共施設への移動を支えるため、市街地の南北方向に、速達性・定時性の高いひたちBRTの導入・延伸を図る。

内容

専用道や優先レーン等の走行空間が確保されたルートで、分かりやすいバス車両を用いて高頻度にひたちBRTを運行する。
現在、第Ⅰ期区間（おさかなセンター～大壺駅東口）で運行するとともに、第Ⅱ期区間（大壺駅～常陸多賀駅）運行に向けた整備を行っている。
今後、常陸多賀駅以北の延伸について、都市構造や土地利用と整合したルートを具体化していく。

実施主体

日立市

スケジュール

平成 25 年 3 月 第Ⅰ期区間運行開始済み
平成 31 年 3 月 第Ⅱ期区間運行開始予定

② バス路線の再編

目的

移動性の高い生活圏を構築することをめざし、生活圏を単位としたバス路線網を構築する。

内容

5つの駅を中心に生活圏を形成する都市構造をめざし、生活圏を南北につなぐ市街地幹線、生活圏内の移動を支える支線の組み合わせにより、バス路線の再編を行う。
朝夕、日中の市民の行動特性を踏まえて、駅や生活施設へのアクセス性を考慮し、生活圏ごとにバス路線の再編案を計画・検証し、関係機関の調整のもと実現を図る。
バス路線の再編案を計画・検証し、市も道路改良工事を行なう等、関係機関の調整のもと実現を図る。
また、ひたちBRTの第Ⅱ期区間運行開始に合わせ、関連するバス路線は先行して再編を検討する。

実施主体

バス事業者（地域公共交通再編実施計画の策定は日立市）

スケジュール

平成 28 年度 バス路線の再編の調査
平成 29 年度 地域公共交通再編実施計画の策定
平成 31 年 4 月 バス路線の再編に着手

⑤ 交通結節点・待合環境の整備

目的

多様な公共交通機関の連携を図るため、バスとバス、バスと地域公共交通等の乗り継ぎ利便性、停留所等での待合の快適性を確保する。

内容

バス停の待合環境及び情報提供の充実を図るとともに、サイクル&バスライドの利用が見込まれるバス停に駐輪場の設置を推進する。
市街地幹線と支線のクロスポイントにおいては、近隣の商業施設・コンビニエンスストア・公共施設等との連携により、待合環境の充実を図る。
待合環境の整備にあたっては、交通事業者が優先順位を定めた停留所整備計画を策定し、計画的に整備を進める。
また、バスの乗り継ぎ運賃を充実させ、乗り継ぎにおける金銭的な抵抗を軽減する。

実施主体

バス事業者、日立市、商業施設等の連携により実施

スケジュール

平成 31 年度以降

⑮ 公共交通を軸とした土地利用・施設配置の計画

目的

公共交通を軸としたまちづくりを推進するため、公共交通ネットワークと整合した土地利用を推進する。

内容

公共交通を軸とした土地利用、公共施設の配置を推進するため、ひたちBRTまちづくり計画で示されている「ひたちBRTを活かした暮らしの転換のイメージ」等を基軸に、全市的に公共交通と土地利用のあり方を広めていく。
都市計画マスタープラン等の計画を策定するとともに、土地利用、施設配置の誘導策を検討する。

実施主体

日立市

スケジュール

平成 28 年度以降

(2) 各段階での連携事例：(e)都市計画上の拠点や誘導区域と連動した交通施策

★ (e) 事例④「前橋市」のポイント

- 誘導区域を踏まえた施策を推進、全体像を整理

地域公共交通計画

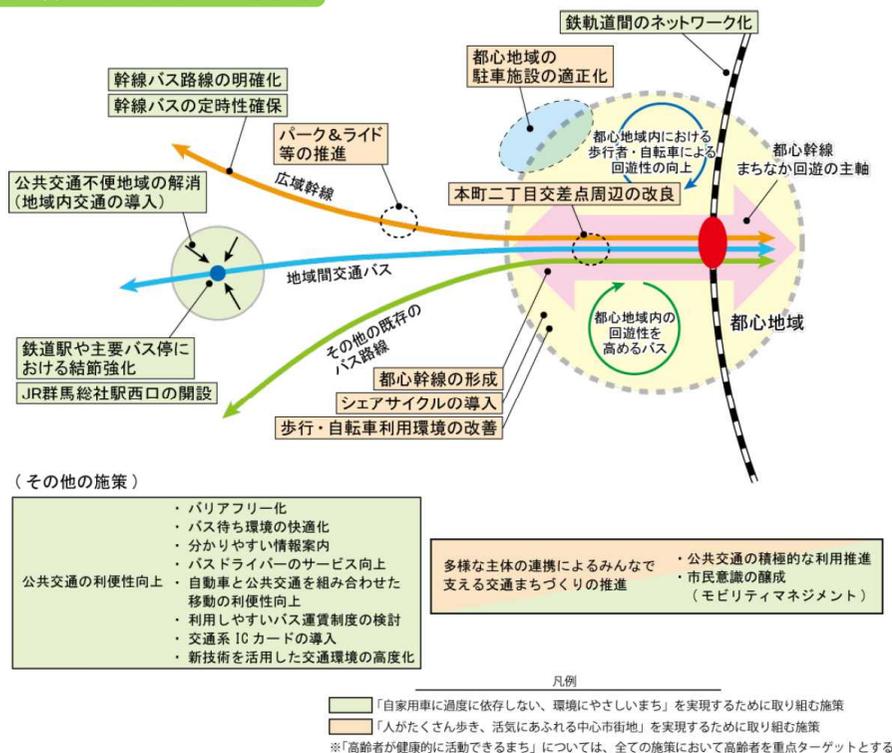


図 7-4 公共交通ネットワークの形成の全体像

施策番号 1-1：幹線バス路線の明確化 利便増進事業対象

施策概要

①広域幹線の充実

- 1) 広域幹線として関越交通前橋線（渋川市方面）を位置づけ、パターンダイヤでの運行を行う。前橋市立地適正化計画における居住誘導区域の連続する地域をカバーすることで、前橋駅や市中心市街地の各種都市機能への高いアクセス性を確保し、都市の基軸となる公共交通ネットワークを形成する。（※令和2年4月に再編実施済み）
- 2) 広域幹線として永井運輸新町玉村線を位置づけ、パターンダイヤによる運行を行う。前橋市立地適正化計画で都市機能誘導区域に位置付けられている南部拠点と前橋駅との間のアクセスを確保することを狙いとす。
- 3) 併せて輸送力の増強や利便性の向上に向け、新たな交通システム（BRT 等）の導入と、自転車等の二次交通との連携について、必要に応じて検討する

②広域幹線を補完する地域間交通・市町村間を結ぶ路線の確保

- 1) 広域幹線を補完する地域間交通または市町村（合併前の町村を含む）間を結ぶ路線として、本市が欠損補助を行っている既存の委託路線を中心に、路線や区間毎の需要に応じ、運行本数や車両の大きさなど適正なサービス水準に見直し、持続可能性の高い公共交通サービスを確保する。
- 2) 本市の人口分布状況等を考慮しながら、将来にわたり人口の集積がみられる地域を中心に、バス路線の維持や充実を図り、定住促進につなげる。

出典：前橋市地域公共交通計画(R3.6) 【p108、110】

立地適正化計画

(2) 都市機能誘導区域内の施設を維持・誘導するための施策

■公共交通利便性の向上

地域公共交通網形成計画と連携して、都市の骨格構造を踏まえた中心拠点と地域拠点、生活拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化を図るため、日常生活を支えるバス路線網の再編等に取り組みます。また、歩行環境や自転車走行環境の向上、並びに公共交通へのアクセス性の向上に資する道路整備等を進めています。

出典：前橋市立地適正化計画 概要版（H31.3）【p8】

(2) 各段階での連携事例：(f)まちづくりに関する評価項目の設定

交通に関する項目だけでなく、まちづくりの視点を組み合わせた目標も合わせて設定する

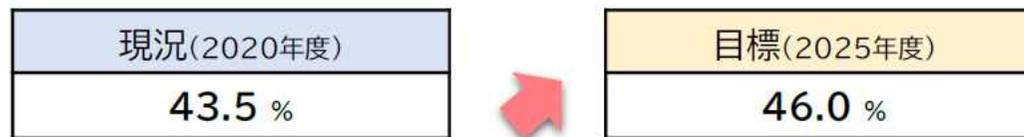
★ (f) 事例①「つくば市」のポイント

- 立地適正化計画における誘導地域設定を踏まえた指標を地域公共交通計画の評価指標として設定

地域公共交通計画

【指標1-5】居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口

- まちづくりとの整合性の観点から、立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口を指標とします（居住・都市機能誘導区域外の地域に関しても、地域の多様な輸送資源と連携しながら、公共交通サービスを展開していきます）。
- 指標は、毎年10月1日時点の住民基本台帳データによる町字別人口に対して、バス停500m圏内のカバー人口とします。
- 目標値は、居住誘導区域内の人口比率の増加とバス停カバー状況の向上を想定し、46.0%とします。



※10/1時点の人口に対するカバー率とする

出典：つくば市地域公共交通計画（R3.3）【p91】

(2) 各段階での連携事例：(f)まちづくりに関する評価項目の設定

★ (f) 事例②「日立市」のポイント

- ・ 地域公共交通計画において、BRT沿線の沿線人口を評価項目として設定

地域公共交通計画

⑤土地利用・施設立地の誘導

公共交通の確保・維持の視点から、公共交通を軸としたまちづくりの方針を位置付けた。今後、総合的な土地利用政策との調整を行った上で、整合性のある土地利用・施設誘導を推進する。

計画目標⑤

基本方針	土地利用・施設立地の誘導
計画目標	<u>土地利用と公共交通ネットワークの整合を推進させる</u> 土地利用や公共施設の配置と公共交通ネットワークが整合したまちづくりを目指す。
数値目標	<u>ひたちBRTⅠ期・Ⅱ期区間沿線の町丁目人口の維持</u> 評価指標として、 <u>ひたちBRTⅠ期、Ⅱ期区間の沿線人口を設定する</u> 。町丁目を単位として沿線人口の合計を評価指標とする。 ○ひたちBRTⅠ期・Ⅱ期区間沿線の町丁目人口 現状（H26年4月1日）25,531人 → 目標値25,000人 注：対象町丁目は以下のとおり 多賀町1、千石町1、千石町3、東多賀町2、東多賀町3、東多賀町4、東多賀町5、河原子町4、東金沢町1、東金沢町2、東大沼町1、東大沼町2、東大沼町3、東大沼町4、森山町1、森山町5、水木町2、大みか町1、大みか町2、大みか町5、大みか町6、久慈町2、久慈町3、みなと町

出典：日立市地域公共交通網形成計画（H28.3）【p72、74】

(2) 各段階での連携事例：(f)まちづくりに関する評価項目の設定

★ (f) 事例③「水戸市」のポイント

- ・ 地域公共交通計画において、中心市街地の歩行者通行量を評価項目として設定
- ・ 立地適正化計画において、路線バス利用者数を評価項目として設定

地域公共交通計画

③ まちづくりを支える公共交通

●中心市街地の歩行者通行量

《目的》

人と環境にやさしいまちなか交通体系の構築、歩いて楽しめるまちなか交通の実現といった施策により、市民や観光客など、まちなかへの来訪者数が増加することを評価するものです。

《アウトカム指標》

～中心市街地の歩行者通行量（平日・休日の2日間の合計）

現況	2015（平成27）年度	目標値	2023（平成35）年度
	101,048人		131,500人

① 使いやすい公共交通

●1日当たりの路線バス利用者数

《目的》

バス路線をより使いやすく再編することで、路線バスの利用者数が増加することを評価するものです。

《アウトカム指標》

～水戸市内における1日当たりの路線バス利用者数

現況	2014（平成26）年度	目標値	2023（平成35）年度
	29,656人/日		33,000人/日

出典：水戸市公共交通基本計画（H28.3）【p87、89】

立地適正化計画

(1) 都市機能の誘導に関する目標値

定量的な目標指標	設定の考え方	基準値	目標値(2023年)
中心市街地の歩行者通行量（平日・休日の2日間の合計）	都市核の強化を計る指標として、水戸市中心市街地活性化ビジョンの目標値である「中心市街地の歩行者通行量」を目標値として設定します。	100,297人 (2016(平成28)年度)	131,500人
都市機能誘導区域内に維持・誘導する誘導施設の種類の種類	都市機能誘導区域における都市機能の維持・誘導を計る指標として、誘導施設の種類の種類を目標値として設定します。	32種類 (2016(平成28)年度末)	36種類

(3) 公共交通に関する目標値

定量的な目標指標	設定の考え方	基準値	目標値(2023年)
水戸市内における1日当たりの路線バス利用者数	公共交通の利便性向上の効果を計る代表的な指標として、水戸市公共交通基本計画の目標値である「水戸市内における1日当たりの路線バス利用者数」を目標値として設定します。	29,830人/日 (2015(平成27)年度)	33,000人/日

出典：水戸市立地適正化計画（H31.3）【p118、119】

2. 連携のあるべき姿を実現するためのポイント

(2) 各段階での連携事例：(f)まちづくりに関する評価項目の設定

★ (f) 事例④「春日部市」のポイント

- 地域公共交通計画と立地適正化計画において、共通の数値目標を設定

地域公共交通計画

指標	目標
<p>バスの乗り入れが可能な鉄道駅数</p> <p>上位関連計画を踏まえて、まちづくり拠点である鉄道駅について、駅前広場への乗り入れが可能な駅数を確認する</p>	<p><現況値></p> <p>4 駅 (春日部駅、北春日部駅、武里駅、南桜井駅)</p> <p>→</p> <p><目標値></p> <p>5 駅</p>
<p>公共交通利用者数</p> <p>上位関連計画を踏まえて、鉄道、路線バス、春バスの1日の利用者数を確認する</p>	<p>172,000 人/日</p> <p>→</p> <p>172,000 人/日</p>
<p>公共交通に関する住民満足度</p> <p>公共交通に関する住民満足度を確認する</p>	<p>58% (平成25年度)</p> <p>→</p> <p>65%</p>

出典：春日部市地域公共交通計画（R3.3）【p74】（補足：地域公共交通計画の目標年次は令和9年度）

立地適正化計画

定量的な目標値（進捗管理指標）	<p>公共交通利用者数</p> <p>現況値(H25) 17.3 万人/日 (鉄道+バス)</p> <p>目標値(R22) 現状維持</p>	<p>バスによるアクセスが可能な鉄道駅数</p> <p>現況値(H29) 4 / 8 駅</p> <p>目標値(R22) 6 / 8 駅</p>	<p>誘導施設の立地割合※</p> <p>現況値(H29) 89%</p> <p>目標値(R22) 100%</p> <p><small>※各拠点に立地している誘導施設の種類の：各拠点に位置づけた誘導施設の種類の</small></p>	<p>武里団地の高齢化率</p> <p>現況値(H27) 44%</p> <p>目標値(R22) 30%以下</p>	<p>居住誘導区域内の建築確認件数(新築及び増改築)</p> <p>現況値(H27) 918 件</p> <p>目標値(R22) 現状維持</p>
	<p>市民満足度の向上（市民意識調査）</p> <p>【交通利便性】 「交通の便のよいまち」 だと思う市民の割合</p> <p>現況値(H28) 58%</p> <p>目標値(R22) 70%以上</p>	<p>【生活利便性】 「日常の生活が便利なまち」 だと思う市民の割合</p> <p>現況値(H28) 67%</p> <p>目標値(R22) 80%以上</p>	<p>【活力】 「活気にぎわいのあるまち」 だと思う市民の割合</p> <p>現況値(H28) 15%</p> <p>目標値(R22) 50%以上</p>	<p>【総合的な都市の魅力】 「春日部市に住み続けたい」 と思う市民の割合</p> <p>現況値(H28) 81%</p> <p>目標値(R22) 90%以上</p>	

出典：春日部市立地適正化計画（R5）【pⅧ-1】

参考：立地適正化計画における交通行政を反映した記載例①

・公共交通を考慮した誘導地域の設定

★ポイント（日立市）

- ・ 居住誘導区域、都市機能誘導区域について、鉄道駅、バス停からの距離も考慮して設定
- ・ 対象とするバス路線について、地域公共交通網形成計画における設定を反映

立地適正化計画

都市機能誘導区域の設定方針

日立市では、都市計画運用指針を基に、以下のいずれかの条件を満たす区域について、市の拠点形成や、都市の再生等を総合的に勘案し、都市機能誘導区域を設定します。

- 都市機能が一定程度充実している区域
 - A JR常磐線各駅から約800m圏内の区域
 - B 現に商業地域・近隣商業地域が設定されている区域
- 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域
 - C 路線バスの便が確保され、現に商業施設や医療施設等の都市機能が集積する地域、又は集積を図る区域
 - D ひたちBRT沿線地域のうち、現に都市機能が集積する区域、又は集積を図る区域
 - E 旧町村の中心又は、住宅団地に配置された拠点施設のうち、路線バスの便が確保され、利用圏内での人口維持を図るために都市機能の維持・集積を行う区域

居住誘導区域の設定方針

本市では、公共交通利便性の高い鉄道駅や路線バス（ひたちBRTを含む。）のバス停周辺だけでなく、土地区画整理事業や一定規模以上の開発行為等により計画的に整備された良好な市街地についても積極的に居住を誘導することとします。

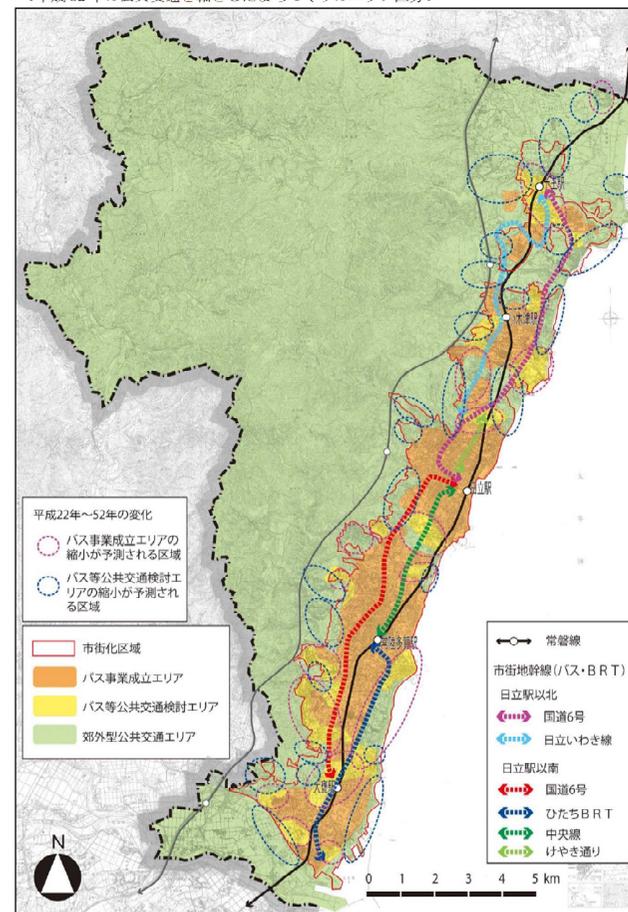
将来的に一定の人口の維持が見込まれる地域であって以下のいずれかの要件を満たす区域。

将来的に一定の人口の維持が見込まれる地域であって以下のいずれかの要件を満たす区域	
設定要件	①整備履歴 <input type="checkbox"/> 土地区画整理事業により面的整備を行った区域 <input type="checkbox"/> 5 ha 以上の開発行為等により整備された住宅団地
	②公共交通 <input type="checkbox"/> <u>JR常磐線各駅から約 800m 圏内</u> <input type="checkbox"/> <u>路線バスのバス停※1から約 300m 圏内</u> ※1 日立市地域公共交通網形成計画による将来路線のうち、運行本数が 60 本以上 <input type="checkbox"/> <u>BRTバス停から約 300m 圏内</u>

出典：日立市立地適正化計画 概要版（R2.3）【p6、9】

交通計画

<平成52年の公共交通を軸としたまちづくりのエリア区分>



出典：日立市地域公共交通網形成計画（H28.3）【p66】

参考：立地適正化計画における交通行政を反映した記載例②

・公共交通を考慮した補助制度の設定

★ポイント（日立市）

・ BRT沿線の宅地分譲促進のため、宅地開発事業者を対象とした補助制度を設定

立地適正化計画

(6) ひたちBRT沿線良好宅地整備促進事業

ひたちBRT沿線において、良好な宅地分譲を促進するため、宅地開発事業者に補助制度を設けています。

区分	補助対象者	主な補助要件		補助金交付額
		共通要件	面積要件	面積要件に応じた交付額
宅地分譲	宅地造成事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開発行為により造成した分譲宅地 ・ 4区画以上 ・ 全区画 180 m²以上 	三世帯同居を可能とする 240 m ² 以上の区画数が全区画の半数以上	240 m ² 以上の宅地 1区画につき 50万円（上限 500万円）
			ゆとりのある 200 m ² 以上の区画数が全区画数の半数以上	200 m ² 以上の宅地 1区画につき 20万円（上限 200万円）

出典：日立市立地適正化計画（R2.3）【p82】

2. 連携のあるべき姿を実現するためのポイント

参考：立地適正化計画における交通行政を反映した記載例③

・公共交通を考慮した評価指標の設定

★ポイント（日立市、前橋市）

- 立地適正化計画の評価指標について、駅勢圏の人口密度や公共交通の利用率等の交通に関連した指標を設定

立地適正化計画

■項目②

評価指標	現状			目標		
	年次	人口（人）	人口密度（人/ha）	年次	人口（人）	人口密度（人/ha）
② JR駅勢圏内の人口密度の維持	2015年 (平成27年)	26,486	29.93	2029年 (令和11年)	26,486	約30
				2040年 (令和22年)	26,486	約30

■項目⑤

評価指標	現状			目標		
	年次	人口（人）	人口密度（人/ha）	年次	人口（人）	人口密度（人/ha）
⑤ ひたちBRT沿線地域での人口密度の維持	2015年 (平成27年)	18,074	36.59	2029年 (令和11年)	18,074	約38
				2040年 (令和22年)	18,074	約38

■項目⑥

評価指標	現状			目標		
	年次	人口（人）	人口密度（人/ha）	年次	人口（人）	人口密度（人/ha）
⑥ 1人当たりの路線バス（ひたちBRT含む。）の年間利用率の維持	2015年 (平成27年)	18.9回/年	/	2029年 (令和11年)	18.9回/年 以上	/
				2040年 (令和22年)	18.9回/年 以上	/

出典：日立市立地適正化計画 概要版（R2.3）【p17】

立地適正化計画

	目指す目標値 (アウトプット指標)	期待される効果 (アウトカム指標)
都市機能誘導区域	①全市域に対する都市機能誘導区域内に占める都市機能誘導施設の割合 都市機能誘導施設が都市機能誘導区域内に整備される割合が上昇することを目標とします。 <現況値> 平成27年（2015年） 19.1% <目標値> 平成35年（2023年） 20.1% 平成52年（2040年） 22.3%	①都市機能誘導区域内の公示価格平均 都市機能誘導区域では、都市機能誘導施設が誘導されることにより、利便性が高くなることから、一定の地価水準が確保されることを目標とします。 <目標値> 市全域公示価格平均を上回る上昇率（又は下回る下落率）が期待される
	①居住誘導区域内の人口密度 居住誘導に向けた施策により居住誘導区域内に居住を誘導するとともに、居住誘導区域外への人口の流出が抑制され、区域内は一定の人口密度が保たれることを目標とします。 <現況値> ・平成29年（2017年） 42.9人/ha <目標値> ・平成52年（2040年） 42.9人/ha	①居住誘導区域内における免許非保有者の平日外出日数 暮らしの利便性、交通の利便性の向上が図られることで、自動車に過度に依存しなくとも日常生活を過ごせることが期待されることから、外出日数の向上を目標とします。 <現況値> ・平成30年（2018年） 3.16日/5日（平日） <目標値> ・平成52年（2040年） 4.0日/5日（平日） ※平日は土日を除く5日間
居住誘導区域	②市民一人当たりの年間公共交通利用回数 前橋市地域公共交通網形成計画による公共交通サービスの利便性向上と公共交通沿線に居住を誘導することにより、公共交通の利用回数が増えることを目標とします。 <現況値> ・平成28年度（2016年度） 57回/年 <目標値> ・平成34年度（2022年度） 59回/年	②「魅力的な住環境の整備」の評価 各種施策による暮らしの利便性、交通の利便性の向上が期待できることから「毎日の暮らしの中で、快適さや利便さ、暮らしやすさなど、魅力的な住環境が整っている」と感じる市民が増加することを目標とします。 <現況値> ・平成30年（2018年） 80.8%※ <目標値> ・平成52年（2040年） 90%※ ※アンケート調査結果にて、「感じる」、「まあまあ感じる」と回答する割合

出典：前橋市立地適正化計画 概要版（H31.3）【p10】

参考：立地適正化計画における交通行政を反映した記載例④

・公共交通を考慮した施策の設定

★ポイント（水戸市）

- ・ 居住誘導区域の魅力向上のため、公共交通ネットワークの拡充についても言及
- ・ 主な取組として交通ネットワークの強化、サービス水準の維持・向上を記載

立地適正化計画

<基本方針1> 都市機能の集約と居住の誘導による機能的な都市の実現

② 都市機能誘導及び居住誘導区域への住替えの促進

都市機能誘導区域への都市機能の集約と公共交通ネットワークの充実等により、居住誘導区域の魅力を高めていきます。また、住替え支援、歩きやすいまちの構築や良好な居住環境の形成などの取組みをあわせて実施することにより、居住誘導区域への住替えを促進します。

主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ○ 居住誘導区域への住替え支援の検討 ○ 良好な市街地住宅の供給（水戸駅前三の丸地区第一種市街地再開発事業） ○ 民間における都市型住宅の整備促進 ○ マイホーム借上げ制度（マイホームを借上げ、賃貸住宅として転貸）の普及 ○ まちなかライフスタイルの発信
------	---

<基本方針2> 公共交通ネットワークの形成による利便性の高い都市の実現

⑧ バス路線の再編

バスは、コンパクトなまちづくりを支える重要な公共交通であることから、関係事業者と連携を図りながら、利便性の維持・向上に取り組みます。

主な取組	○ 利用者の視点に立った使いやすいバス路線への再編
------	---------------------------

⑨ 各拠点を結ぶ交通ネットワークの強化

各拠点間の連携強化を目指し、バスルートの創設などを検討します。

主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>中心拠点と生活拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化</u> ○ <u>市外の拠点について考慮した広域交通ネットワークの強化</u>
------	--

⑩ 公共交通のサービス水準の維持・向上

通勤や通学等の移動、買い物や通院等の日常生活の移動を支える公共交通として、サービス水準の維持・向上を目指します。

公共交通の利用促進を図るため、関係事業者と連携を図りながら、駅やバス停など交通施設における機能の維持・向上を進めます。

主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ○ ダイヤの調整などによる乗り継ぎの円滑化 ○ バス停留所の改善や運賃の見直し ○ 利用者の視点に立った分かりやすいバス情報の提供 ○ J R内原駅の交通結節点としての機能強化（橋上駅舎化、南北自由通路、北側自由通路、南口駅前広場、進入路など）
------	---

出典：水戸市立地適正化計画（H31.3）【p108、110】

参考)関東運輸局管内の地域公共交通計画・ 立地適正化計画両計画を策定した(策定中含 む)自治体に対するアンケート調査結果

【調査概要】

実施時期：令和6年1月23日～2月9日

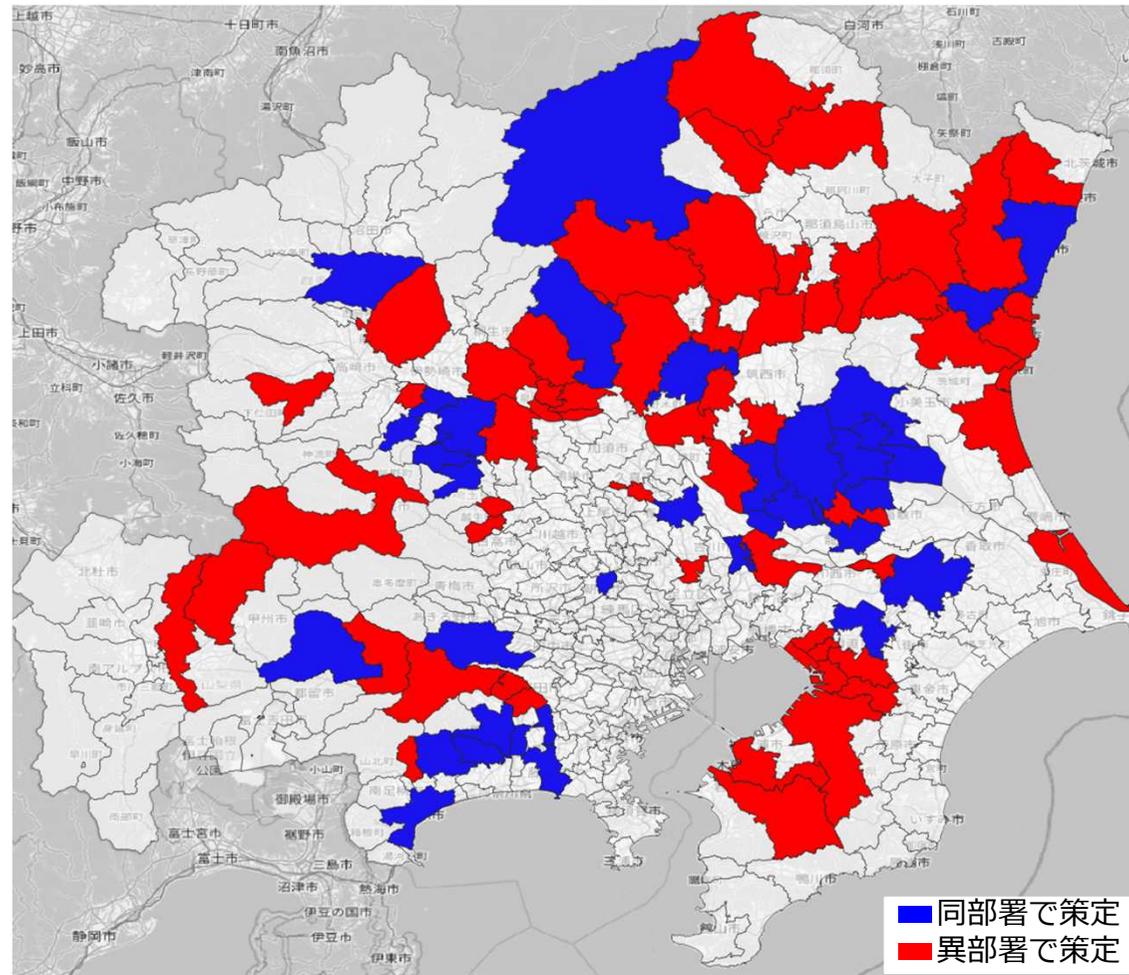
実施方法：メール配信、メール回収

対象自治体：地域公共交通計画及び立地適正化計画を策定済の自治体

※地域公共交通計画の策定作業中を含む

回収率：88% (86自治体中76自治体)

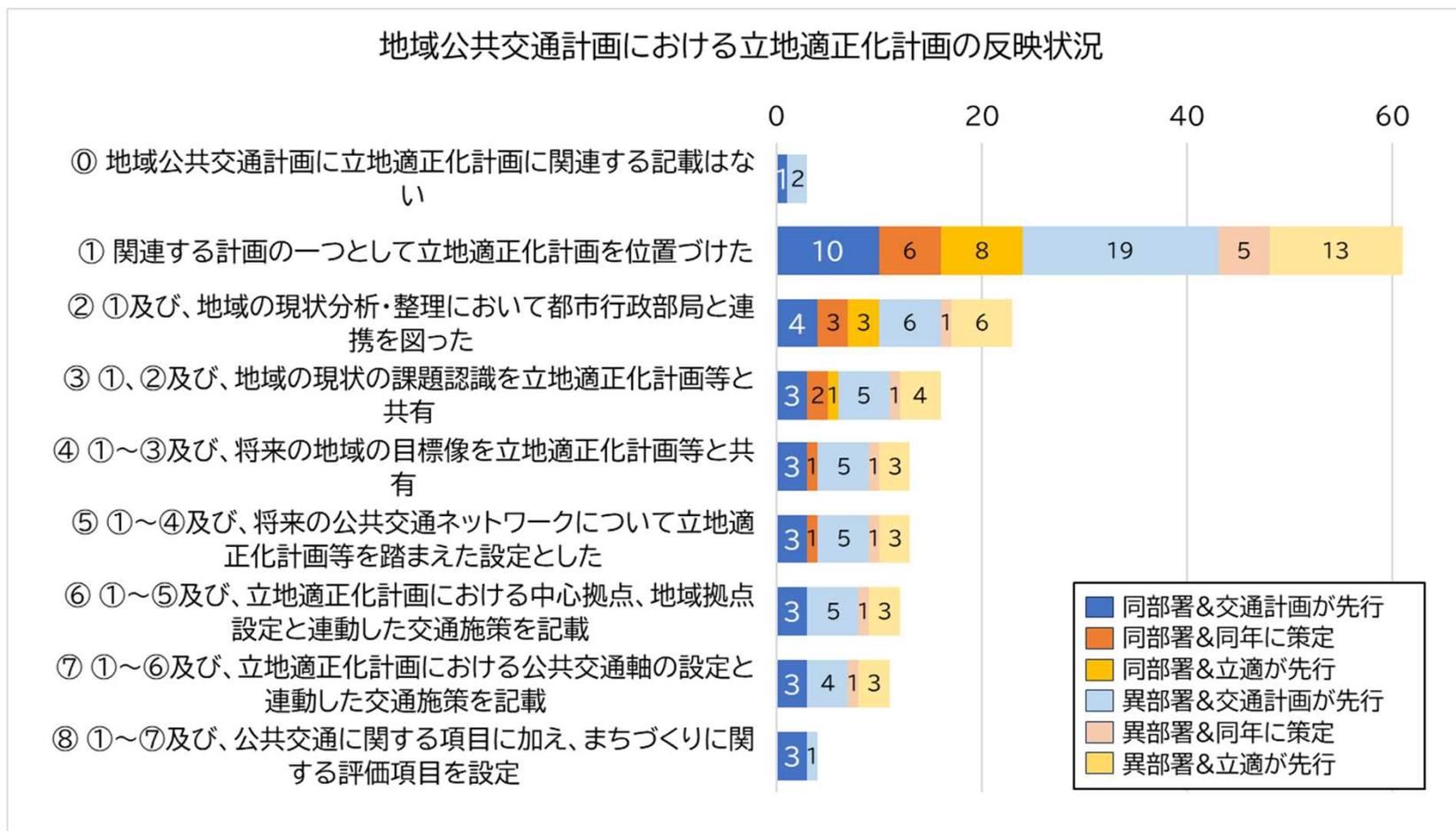
- 関東運輸局管内では、全343市町村のうち、86市町村において地域公共交通計画と立地適正化計画の両計画を策定（策定作業中含む）
- アンケートに回答のあった76自治体のうち、約4割の30市町村では両計画を策定する部署が同じである一方で、全体の約6割の46市町村においては、両計画を策定する部署が異なる



関東運輸局管内における両計画策定状況
(策定作業中の自治体含む86自治体)

(1) 地域公共交通計画における立地適正化計画の記載状況

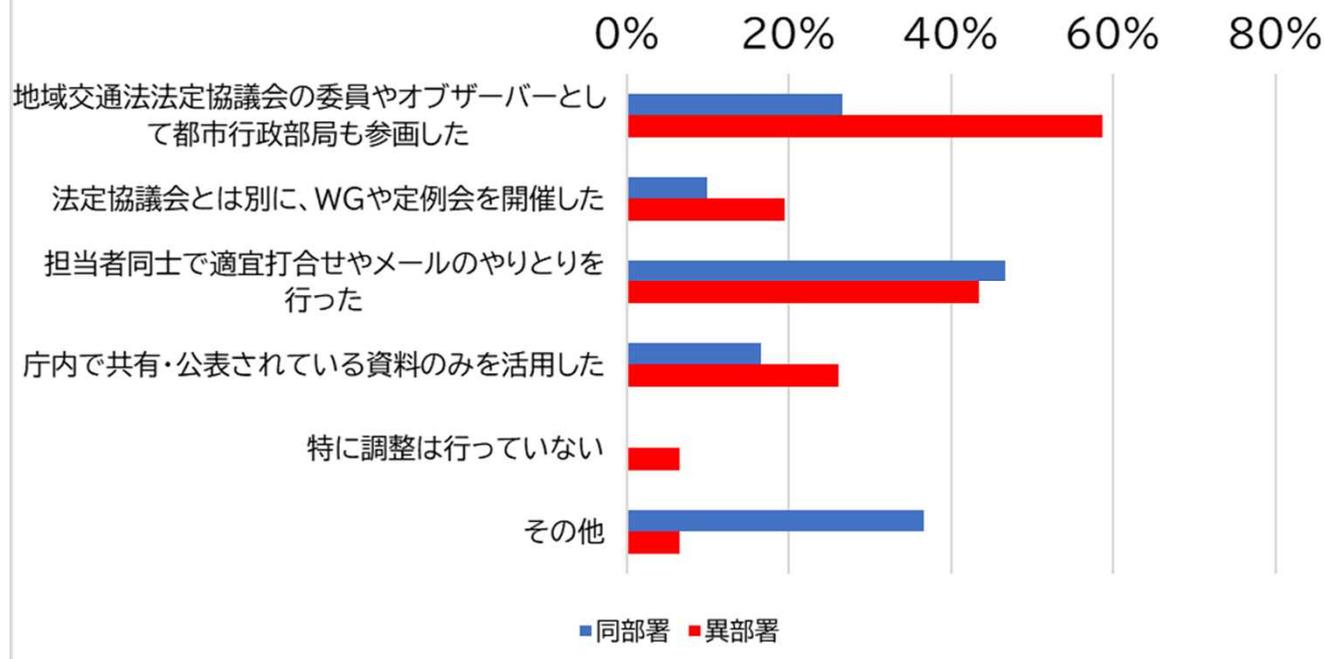
- ◆ 策定した地域公共交通計画における、立地適正化計画に関連した記載について、回答のあった76自治体のうち、「立地適正化計画に関連した記載がない」自治体は3自治体あったが、いずれも立地適正化計画の策定より前に地域公共交通計画を策定した自治体である
- ◆ 現状分析・整理、目標像の共有、施策の連動と段階が進むにつれて該当する自治体は少なくなり、まちづくりに関連した評価項目を設定している自治体は4自治体に留まる



(2)両計画の連携の方法

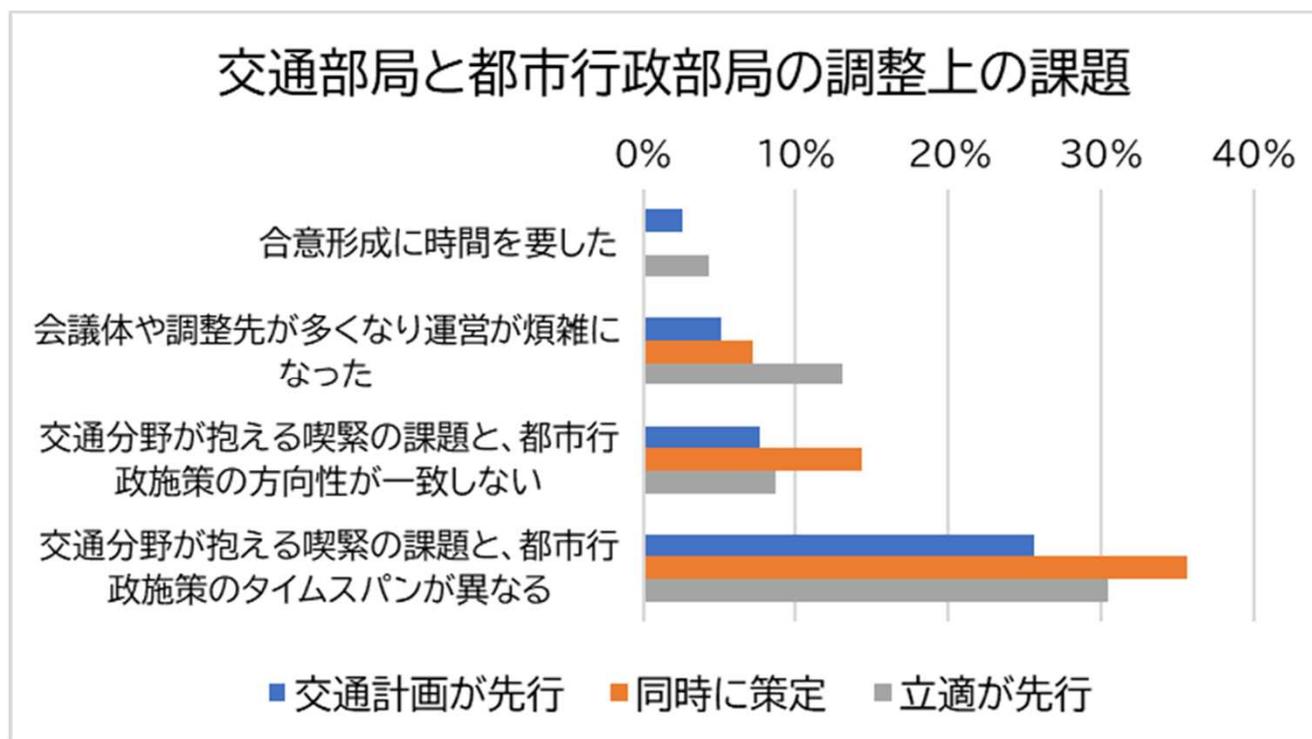
- ◆ 都市部局との連携や情報共有に当たり、多くの自治体において法定協議会への都市部局の参画や担当者間での打合せ等により直接的な情報共有を図っている状況
- ◆ 特に、担当部局が異なる場合には、半数以上の自治体が法定協議会に委員等で参画することで情報共有を実施
- ◆ 「その他」の連携手法としては、
 - ・ 計画の策定にあたり、専門的な調査及び協議を行う場として法定協議会の分科会を設置し、都市計画審議会の委員である学識経験者が分科会の会長として参画
 - ・ 地域公共交通計画の策定支援業務のプロポーザルの選定委員として都市行政担当職員に依頼等があった

都市行政部局との調整(複数回答)



(3)調整上の課題

- ◆ 都市部局との調整上の課題として、「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」が最も多く挙げられた
- ◆ 両計画を同時に策定した自治体においても、上記課題に直面しながら施策の対応に当たっている状況



(4)調整の効果

- 両計画が同時期に策定された自治体において、都市行政部局との調整の効果として「公共交通の利用者増加」や「財源確保が容易になった」などを実感
- 「明確な効果は実感していない」自治体が多数を占めるが、同時に策定した自治体においては相対的に少なく、何らかの効果を実感している状況
- 「その他」の意見として、「まちづくりと公共交通の方向性について共通認識を持てた」、「コンパクトプラスネットワークの観点に基づく公共交通の認識の醸成」など、自治体職員の意識の面で変化が見られたという意見があった

