

立地適正化計画と公共交通

中村英夫

<https://goo.gl/V2ei7E>

日本大学理工学部土木工学科

2017.09.01

1. 市街地の人口密度の変化
2. 立地適正化計画の策定状況
3. 居住誘導区域と公共交通
4. 計画の評価・目標と公共交通

人口増減・DID 人口密度増減（その1）

表1 H22からH27の人口とDID人口密度の変化

単位：市町村数

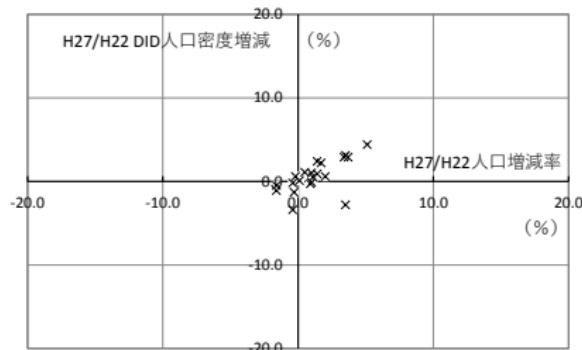
		市区町村人口		計
		減少	増加	
DID 人口密度	増加	109	183	292
	減少	440	62	502
計		549	245	794

注1)国勢調査結果より筆者集計

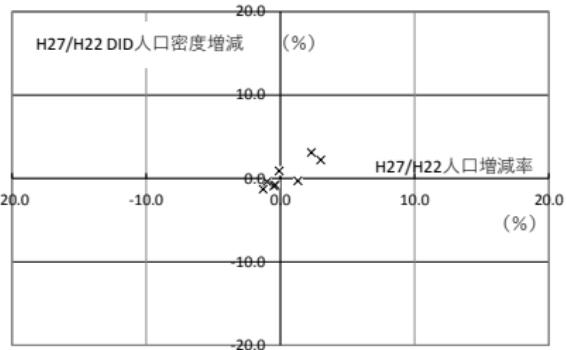
注2)H27に新たにDIDが設定された9自治体を除く

注3)特別区部は23区全体で1自治体としている

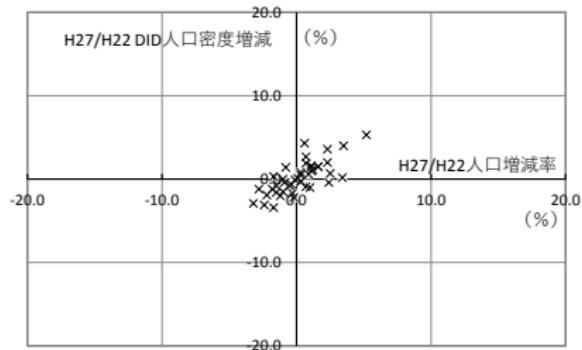
人口増減・DID 人口密度増減（その2）



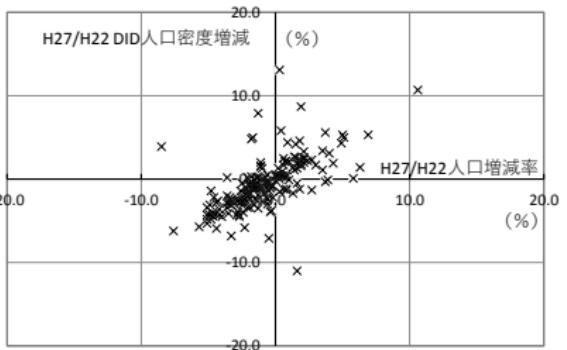
政令市・特別区部 (N = 21)



人口50万人以上 (N = 8)

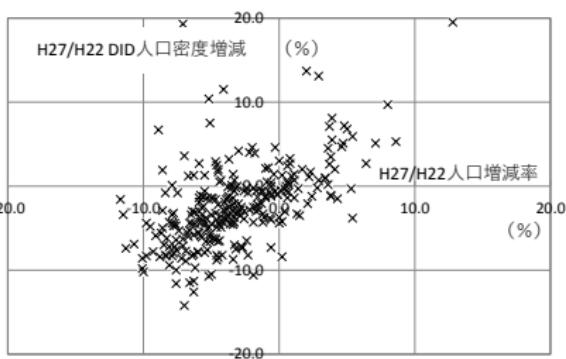
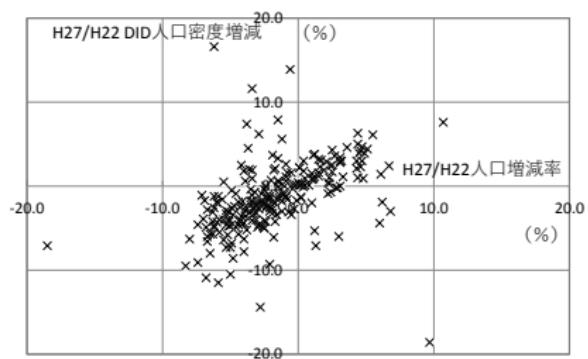


人口30万人以上 (N = 43)

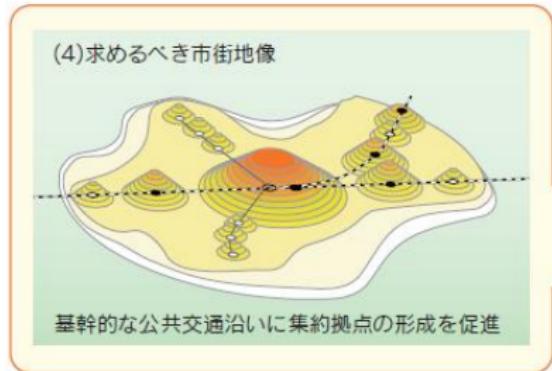
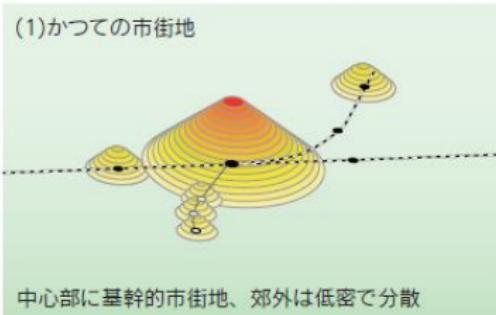


人口10万人以上 (N = 189)

人口増減・DID 人口密度増減（その3）

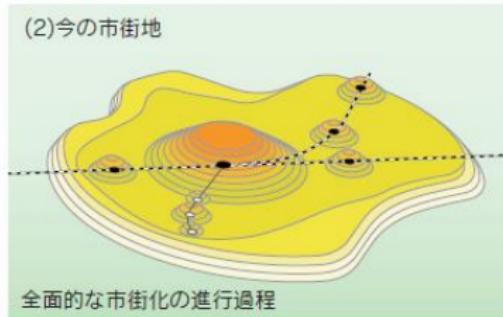


拡散型から集約型都市構造への再編イメージ

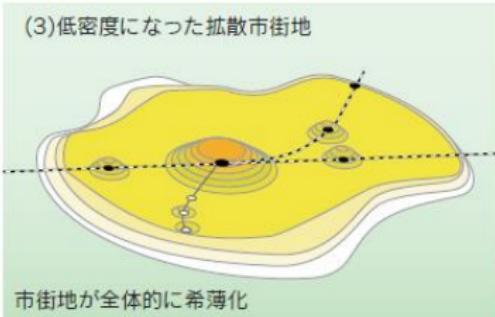


今までの市街化
の傾向

都市構造
改
革

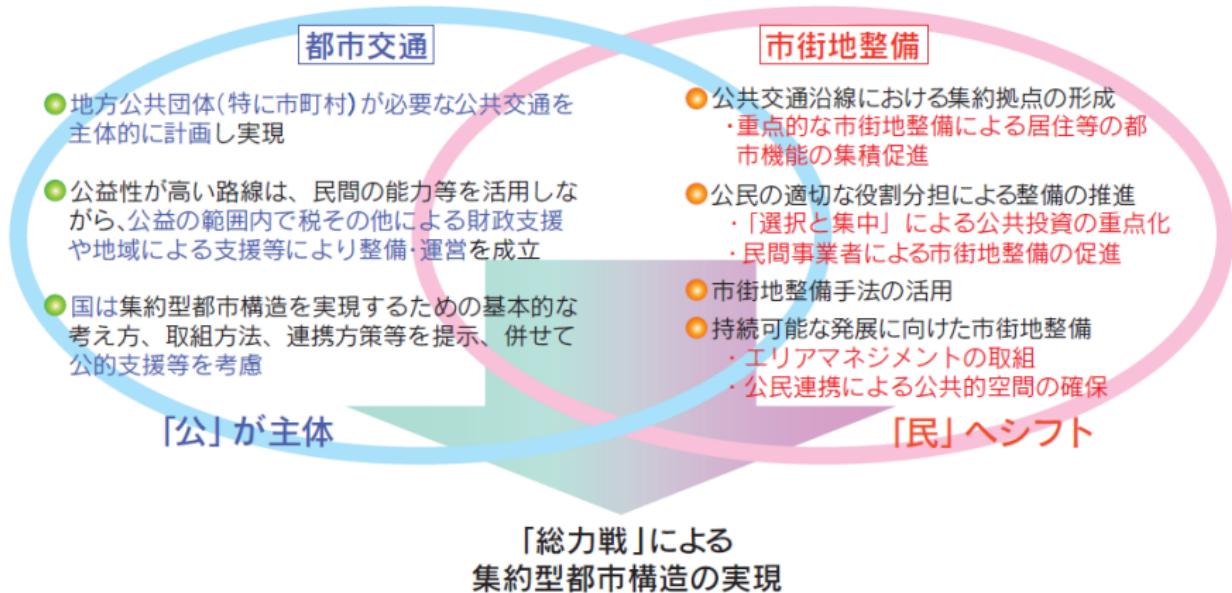


低密度化
を放置



出典:集約型都市構造の実現に向けて(H19.8 国土交通省)

総力戦による集約型都市構造の実現



出典：集約型都市構造の実現に向けて（H19.8 国土交通省）

コンパクトシティ形成の推進

立地適正化計画（市町村が作成）

改正都市再生特別措置法（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと
当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの
医療、福祉等の
都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車
利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について
届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持する
エリアを設定

公共交通沿線への
居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、
届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型 コンパクトシティ



立地適正化計画

地域公共交通
再編実施計画

連携

好循環を実現

地域公共交通網形成計画

改正地域公共交通活性化再生法

（平成26年11月20日施行）

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した
面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体が
事業者等の同意の下作成）

拠点エリアにおける循環型の
公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等による
フィーダー（支線・輸送）

デマンド型
乗合タクシー等の導入

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→ 加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る
事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8
月に地域公共交通活性化再生法等を改正

出典：国土交通省資料

1. 市街地の人口密度の変化
2. 立地適正化計画の策定状況
3. 居住誘導区域と公共交通
4. 計画の評価・目標と公共交通

立地適正化計画の策定状況（H29.7 現在）

表：立地適正化計画の策定状況（H29.7 現在）

人口規模	都市機能誘導区域先行設定	両誘導区域設定	合計
政令市	1	4	5
50万以上	2	1	3
40万以上	0	6	6
30万以上	7	4	11
20万以上	7	2	9
10万以上	11	14	25
5万以上	9	17	26
5万以下	9	18	27
合計	46	66	112

策定時期	都市機能誘導区域先行設定	両誘導区域設定	合計
H27	0	1	1
H28	46	53	99
H29	0	12	12
合計	46	66	112

策定都市一覧

両誘導区域設定

北海道	新潟県	福井県	京都府	愛媛県
札幌市 鉛路市	新潟市	福井市	長岡京市	八幡浜市
青森県	長岡市	鯖江市	大阪府	西条市
弘前市	三条市	あわら市	高槻市	高知県
むつ市	新発田市	越前市	枚方市	高知市
岩手県	小千谷市	越前町	箕面市	福岡県
花巻市	見附市	長野県	門真市	北九州市
山形県	五泉市	長野市	高石市	久留米市
鶴岡市	上越市	佐久市	兵庫県	飯塚市
茨城県	魚沼市	千曲市	尼崎市	佐賀県
土浦市	胎内市	岐阜県	朝来市	小城市
埼玉県	富山県	岐阜市	たつの市	長崎県
毛呂山町	富山市	関市	福崎町	大村市
鳩山町	小矢部市	愛知県	奈良県	熊本県
千葉県	入善町	豊川市	川西町	熊本市
佐倉市	石川県	小牧市	和歌山県	荒尾市
流山市	金沢市	東海市	有田市	菊池市
神奈川県	輪島市	滋賀県	新宮市	鹿児島県
藤沢市	野々市市	守山市	広島県	鹿児島市
大和市		湖南市	府中市	

合計 28 道府県 66 市町

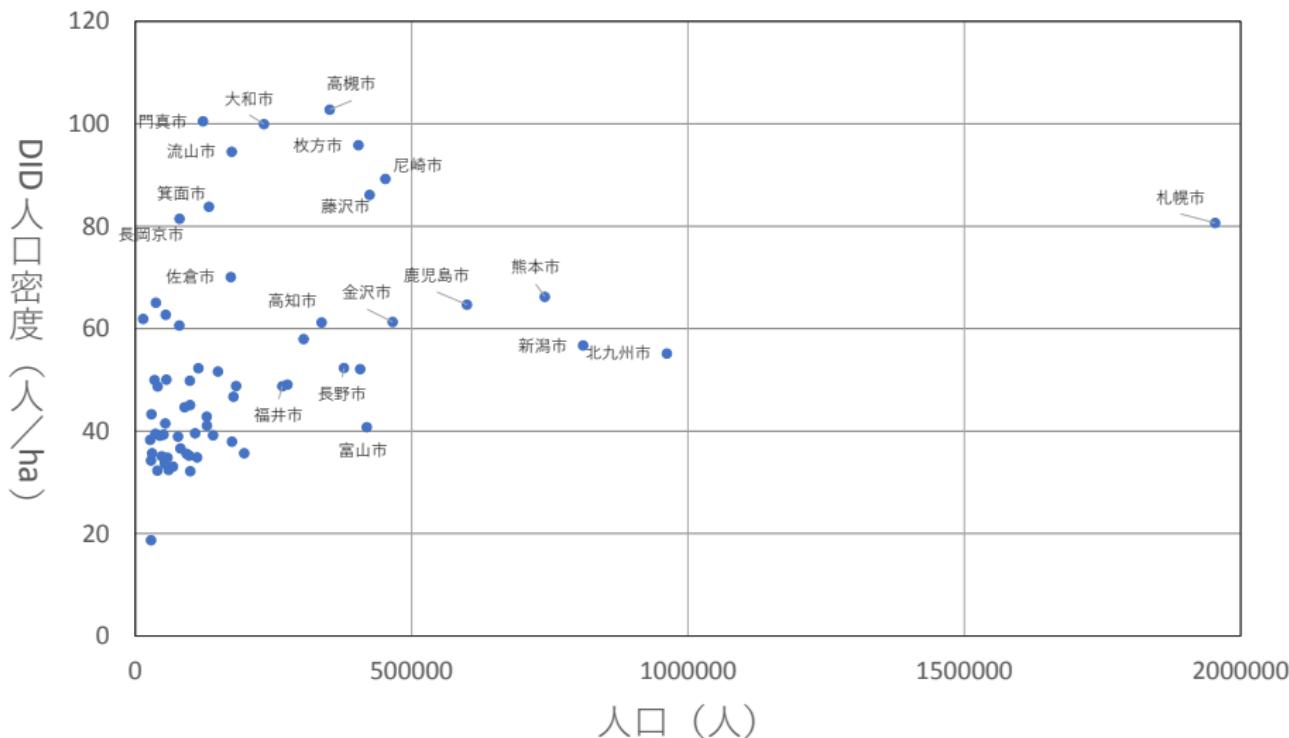
都市機能誘導区域先行設定

青森県	石川県	奈良県
八戸市	小松市	桜井市
宮城県	長野県	和歌山県
大崎市	松本市	和歌山市
福島県	小諸市	海南市
福島市	駒ヶ根市	岡山県
郡山市	静岡県	高梁市
茨城県	静岡市	山口県
水戸市	愛知県	周南市
栃木県	豊橋市	愛媛県
宇都宮市	岡崎市	松山市
那須塩原市	春日井市	宇和島市
下野市	刈谷市	伊予市
群馬県	知立市	四国中央市
太田市	三重県	高知県
埼玉県	桑名市	南国市
川越市	滋賀県	土佐市
志木市	野洲市	福岡県
千葉県	大阪府	行橋市
成田市	吹田市	宮崎県
神奈川県	守口市	都城市
小田原市	八尾市	

合計 28 道府県 46 市

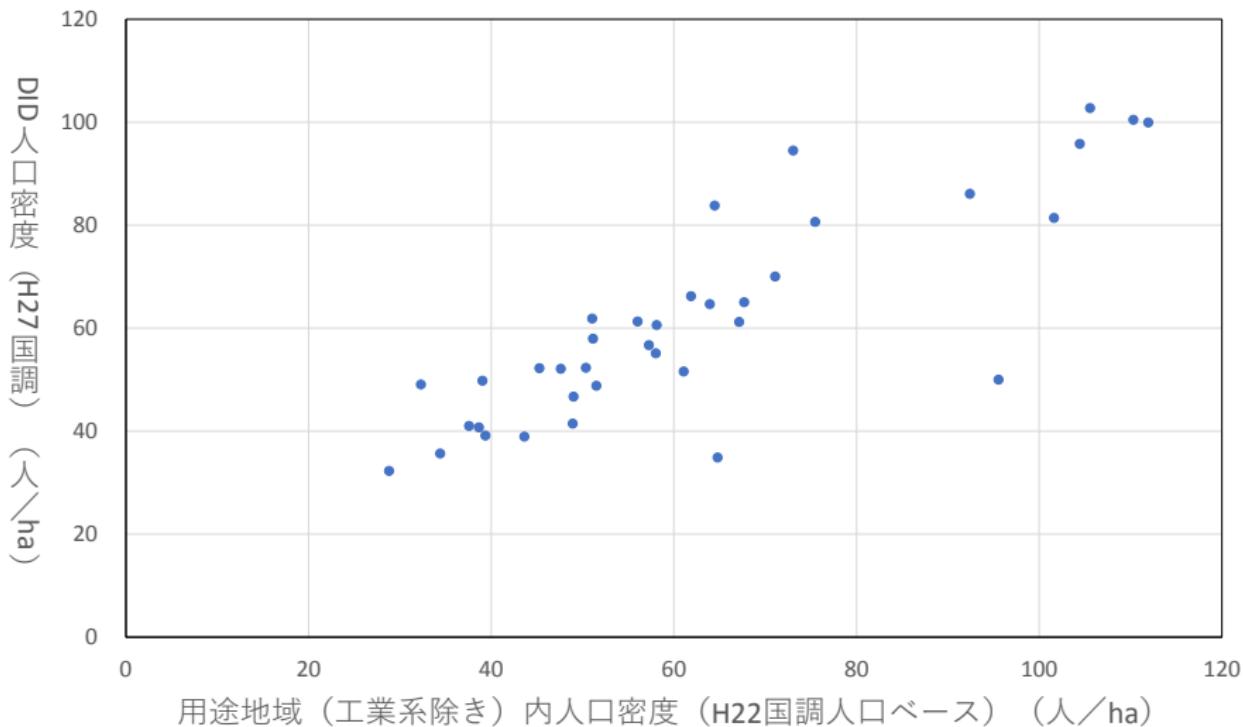
策定都市の人口と DID 人口密度 (H27 国調)

計画策定都市の人口と DID 人口密度(N=71)



策定都市の用途内と DID の人口密度 (H27 国調)

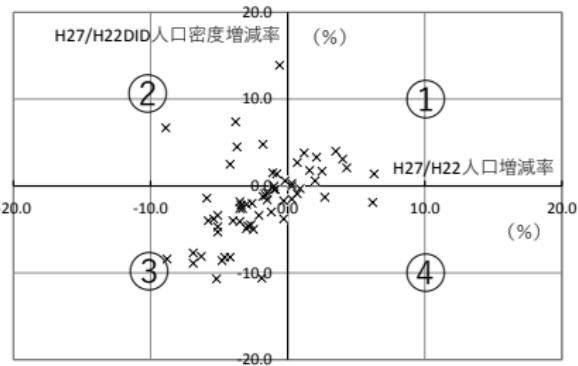
計画策定都市の人口密度 (用途・DID) (N=38)



策定都市の人口増減・DID 人口密度増減（H27/H22）

北海道	新潟県	福井県	京都府	愛媛県
① 札幌市	② 新潟市	③ 福井市	① 長岡京市	② 八幡浜市
③ 釧路市	③ 長岡市	① 鯖江市	大阪府	③ 西条市
青森県	③ 三条市	③ あわら市	③ 高槻市	高知県
③ 弘前市	③ 新発田市	③ 越前市	③ 枚方市	③ 高知市
② むつ市	③ 小千谷市	越前町	④ 箕面市	福岡県
岩手県	③ 見附市	長野県	③ 門真市	③ 北九州市
② 花巻市	③ 五泉市	① 長野市	③ 高石市	① 久留米市
山形県	③ 上越市	③ 佐久市	兵庫県	② 飯塚市
③ 鶴岡市	魚沼市	③ 千曲市	③ 尼崎市	② 佐賀県
茨城県	胎内市	岐阜県	朝来市	③ 小城市
③ 土浦市	富山県	③ 岐阜市	② たつの市	長崎県
埼玉県	② 富山市	③ 関市	福崎町	① 大村市
③ 毛呂山町	③ 小矢部市	愛知県	奈良県	熊本県
③ 城山町	入善町	① 豊川市	川西町	④ 熊本市
千葉県	石川県	① 小牧市	和歌山県	③ 荒尾市
④ 佐倉市	④ 金沢市	① 東海市	③ 有田市	③ 菊池市
① 流山市	③ 輪島市	滋賀県	③ 新宮市	鹿児島県
神奈川県	④ 野々市市	① 守山市	広島県	③ 鹿児島市
① 藤沢市		② 湖南市		
① 大和市		② 東近江市	③ 府中市	

合計 29 道府県 71 市町



立地適正化計画策定都市（H29.7現在）（N = 64）

公共交通に関する計画の策定状況 (N=66)

北海道	新潟県	福井県	京都府	愛媛県
○ 札幌市	○ 新潟市	◎ 福井市	○ 長岡京市	八幡浜市
● 鈴鹿市	○ 長岡市	○ 鮎江市	大阪府	● 西条市
青森県	○ 三条市	○ あわら市	○ 高槻市	高知県
○ 弘前市	○ 新発田市	○ 越前市	△ 枚方市	○ 高知市
● むつ市	○ 小千谷市	○ 越前町	○ 箕面市	福岡県
岩手県	◎ 見附市	長野県	門真市	○ 北九州市
○ 花巻市	○ 五泉市	● 長野市	高石市	○ 久留米市
山形県	○ 上越市	○ 佐久市	兵庫県	飯塚市
○ 鶴岡市	○ 魚沼市	千曲市	○ 尼崎市	佐賀県
茨城県	胎内市	岐阜県	朝来市	● 小城市
● 土浦市	富山県	○ 岐阜市	○ たつの市	長崎県
埼玉県	○ 富山市	○ 関市	● 福崎町	○ 大村市
○ 毛呂山町	○ 小矢部市	愛知県	奈良県	熊本県
○ 鳩山町	入善町	○ 豊川市	川西町	○ 熊本市
千葉県	石川県	● 小牧市	和歌山県	○ 荒尾市
○ 佐倉市	○ 金沢市	○ 東海市	○ 有田市	菊池市
流山市	○ 輪島市	滋賀県	新宮市	鹿児島県
神奈川県	野々市市		守山市	○ 鹿児島市
○ 藤沢市			湖南市	○ 府中市
○ 大和市			東近江市	

○：地域公共交通網形成計画策定済み

●：〃 (今後策定)

○：公共交通を含むその他計画あり
(総合交通戦略など)

△：〃 (策定中)

合計 28道府県 66市町

1. 市街地の人口密度の変化
2. 立地適正化計画の策定状況
3. 居住誘導区域と公共交通
4. 計画の評価・目標と公共交通

居住誘導区域の設定（新潟市）

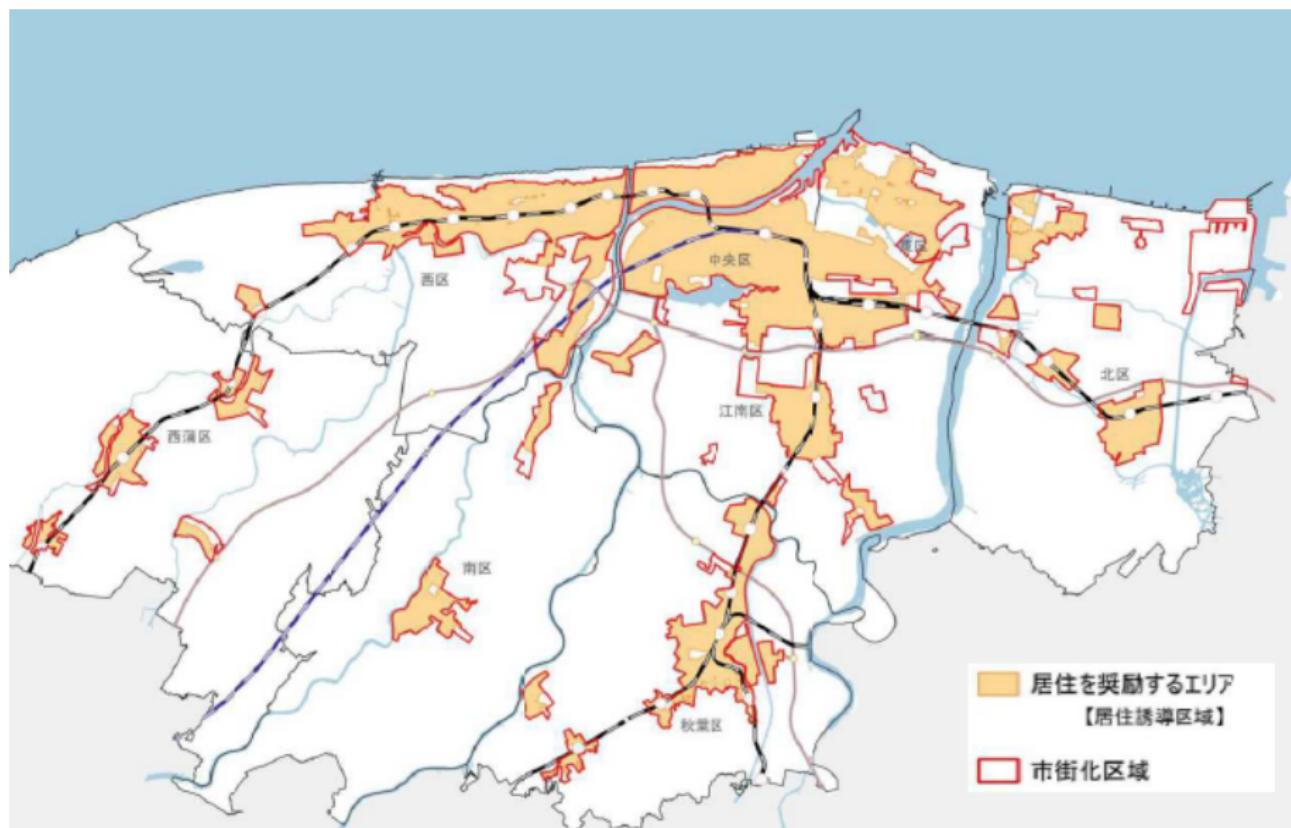
(2) 区域に設定するエリア

- ① 市街化区域内の商業系・住居系の用途地域
- ② 準工業地域のうち、次に該当する連担するエリア
 - ア D I D 地区（人口集中地区：40 人/ha 以上）
 - イ 地区計画で住居系建築物を推奨している地区

(3) 区域に含めないエリア

- ① 市街化区域内の工業専用地域及び工業地域に指定される用途地域
- ② 臨港地区、流通業務地区、白山風致地区を除く風致地区に指定される地域地区
- ③ 一団となった 5 ha 以上の非可住地（公共空地、公園緑地、工業、工専等）
- ④ 工業団地
- ⑤ 航空機騒音防止法における第 1 種区域
- ⑥ 土砂災害防止法における土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域
- ⑦ 都市再生特別措置法第 81 条第 11 項、同法施行令第 22 条で、居住誘導区域に含まないこととされている区域

居住誘導区域の設定（新潟市）



居住誘導区域の設定（熊本市）

3 居住誘導区域の設定

居住誘導区域は、以下の区域として設定します。

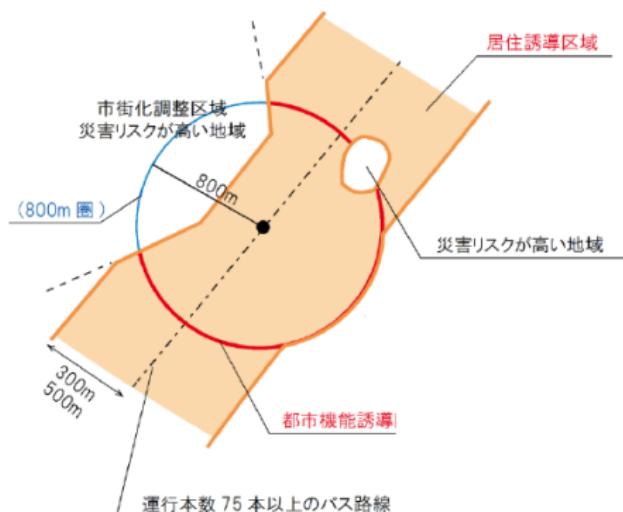
- 1) 都市機能誘導区域
- 2) 公共交通軸沿線

○全ての鉄軌道（JR、市電、熊本電鉄）・・・半径 500m圏

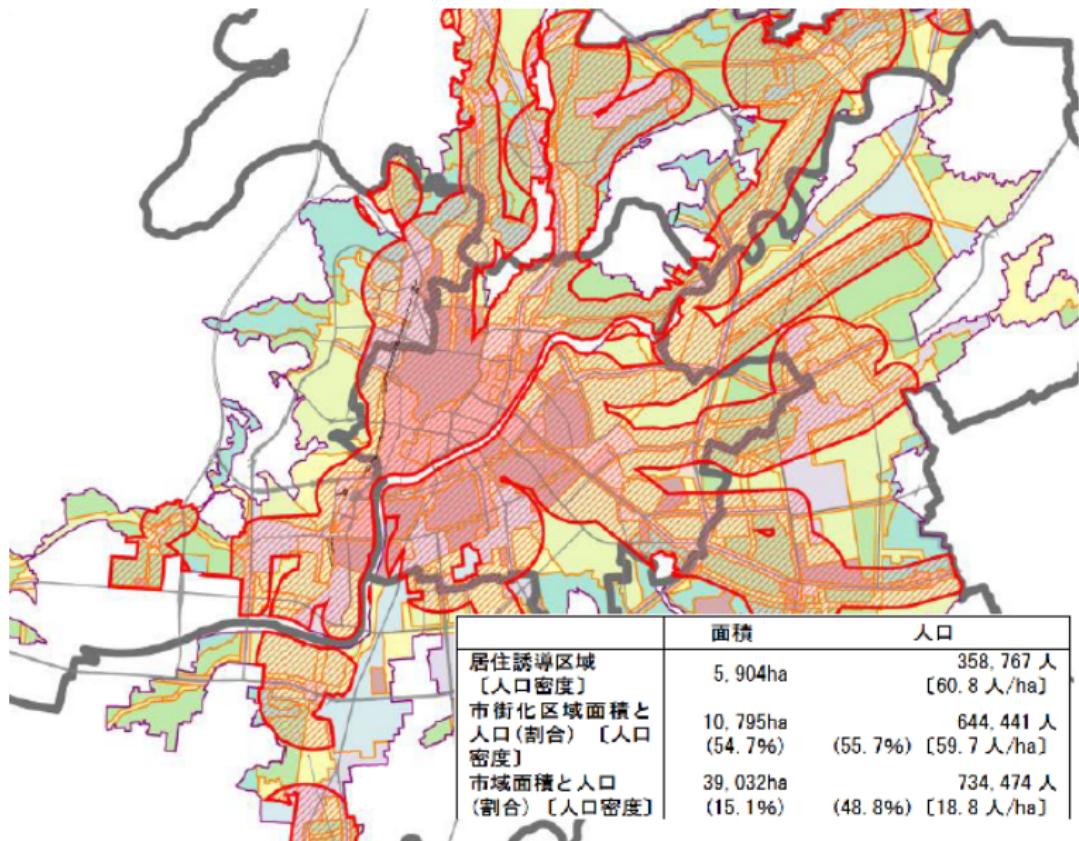
○運行本数 75 本以上のバス路線 ・・・半径 300m圏

市街化調整区域及び工業地域、災害リスクが高い地域を除いて設定します。

なお、市街化区域内において、居住誘導区域の境界がかかる土地で、一体的な建築行為又は開発行為を行う土地は居住誘導区域とします。

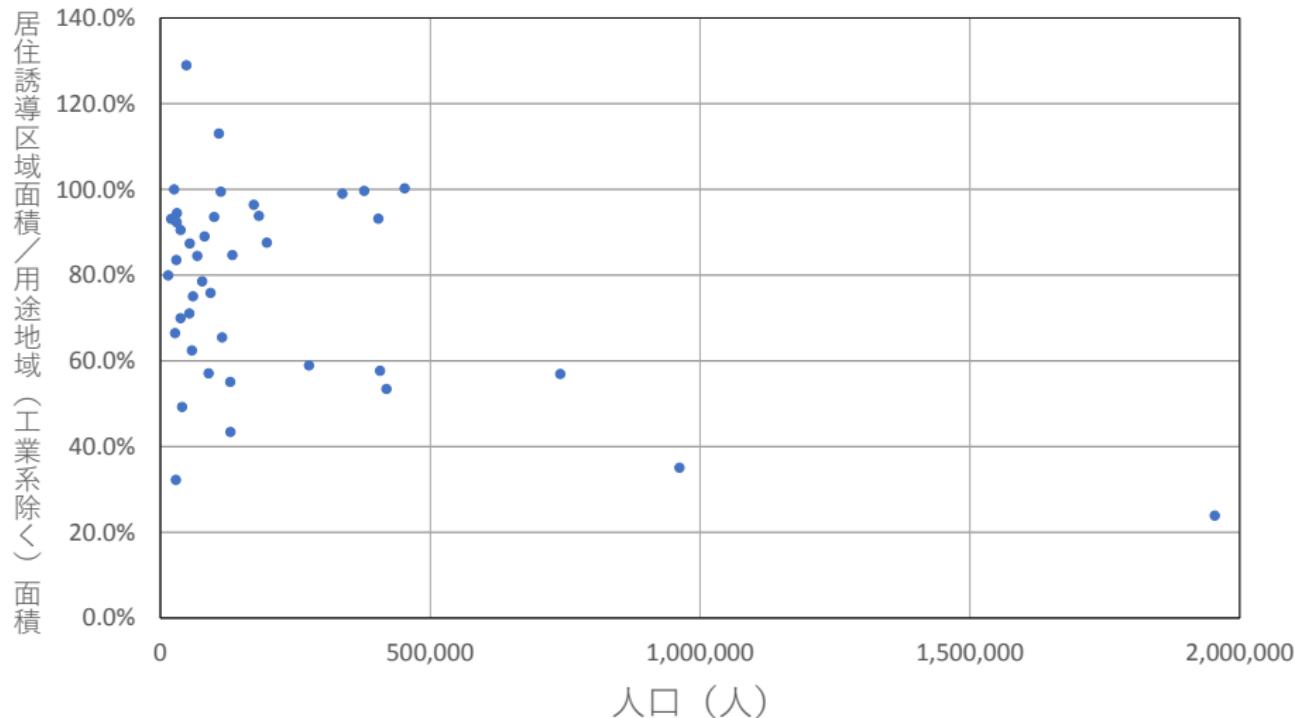


居住誘導区域の設定（熊本市）



居住誘導区域は用途地域のどの程度を占めるか

居住誘導区域の用途（工業系除き）に対する面積比(N=41)



公共交通に関する計画の策定状況 (N=66)

北海道	新潟県	福井県	京都府	愛媛県
○ 札幌市	○ 新潟市	◎ 福井市	○ 長岡京市	八幡浜市
● 鈴鹿市	○ 長岡市	○ 鮎江市	大阪府	● 西条市
青森県	○ 三条市	○ あわら市	○ 高槻市	高知県
○ 弘前市	○ 新発田市	○ 越前市	△ 枚方市	○ 高知市
● むつ市	○ 小千谷市	○ 越前町	○ 箕面市	福岡県
岩手県	◎ 見附市	長野県	門真市	○ 北九州市
○ 花巻市	○ 五泉市	● 長野市	高石市	○ 久留米市
山形県	○ 上越市	○ 佐久市	兵庫県	飯塚市
○ 鶴岡市	○ 魚沼市	千曲市	○ 尼崎市	佐賀県
茨城県	胎内市	岐阜県	朝来市	● 小城市
● 土浦市	富山県	○ 岐阜市	○ たつの市	長崎県
埼玉県	○ 富山市	○ 関市	● 福崎町	○ 大村市
○ 毛呂山町	○ 小矢部市	愛知県	奈良県	熊本県
○ 鳩山町	入善町	○ 豊川市	川西町	○ 熊本市
千葉県	石川県	● 小牧市	和歌山県	○ 荒尾市
○ 佐倉市	○ 金沢市	○ 東海市	○ 有田市	菊池市
流山市	○ 輪島市	滋賀県	新宮市	鹿児島県
神奈川県	野々市市		守山市	○ 鹿児島市
○ 藤沢市			湖南市	○ 府中市
○ 大和市			東近江市	

○：地域公共交通網形成計画策定済み

●：〃 (今後策定)

○：公共交通を含むその他計画あり

(総合交通戦略など)

△：〃 (策定中)

合計 28道府県 66市町

立地適正化計画での公共交通網の形成の記述（花巻市）

これらのことと踏まえ、「立地適正化計画」との整合を図り、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に寄与すべく、拠点間を結ぶ幹線軸を長期的に維持できる地域公共交通網の形成を目指します。

2) 具体的な方策

○各拠点が連携可能な公共交通網の形成を図るため、幹線系統を維持していきます。

- ・花巻中心拠点～石鳥谷地域拠点
- ・花巻中心拠点～東和生活拠点
- ・花巻中心拠点～隣接市町（北上市）
- ・花巻中心拠点～大迫生活拠点
- ・石鳥谷地域拠点～大迫生活拠点
- ・大迫生活拠点～隣接市町（紫波町）

○各拠点周辺の公共交通サービス圏外を予約応答型交通で補完していきます。

○中心市街地内の循環バスの拡充による利便性向上

- ・中心市街地内の循環バス

○観光系統の維持

- ・台温泉～花巻温泉～花巻市街地
- ・花巻南温泉等の観光地～花巻市街地

出典：花巻市立地適正化計画（平成28年6月）

地域公共交通網形成計画での記述（花巻市）

VI.花巻市地域公共交通網形成計画① (本編P132～P133)

■めざすべき将来像

公共交通を必要とする市民にとって、利用しやすく、
また地域ごとの特性に適した公共交通サービスが提供されています

■基本方針

- 1 まちづくりと連携した公共交通網の確保
- 2 効率的かつ持続可能な交通手段への転換と交通不便地域の解消
- 3 市民や来訪者の快適な移動をサポートする乗り継ぎに配慮した公共交通網の形成
- 4 わかりやすい情報発信と利用促進

■計画区域

花巻市全域

■計画期間

平成29年度から平成35年度まで

地域公共交通網形成計画での記述（花巻市）

VI. 花巻市地域公共交通網形成計画②

～路線バスに関する事業～
(本編P138～P139、P142)

■事業項目 1 地域間をつなぐ幹線路線の維持 (実施期間：H29～H35)

○花巻地域、大迫地域、石鳥谷地域、東和地域間を結ぶ地域連絡幹線として、また、隣接する北上市中心部へ乗り入れる広域連絡幹線として、国・県・市の運行費補助を活用しながら路線を維持します。

○対象路線

石鳥谷線、土沢線、成田線、大迫石鳥谷線、大迫花巻線

■事業項目 2 市街地循環バス「ふくろう号」の充実 (実施期間：H30～H35)

円滑な乗り継ぎによる他の公共交通との相互利用を促進するとともに、さらなる利便性向上を図るために、運行ルートや運行便数等の見直しを行います。

■事業項目 5

主要な観光地を結ぶ路線の維持

(実施期間：H29～H35)

中心市街地と主要観光地である花巻温泉郷を結ぶ花巻温泉線、湯口線について、バス事業者と連携した利用促進により路線を維持します。



13

出典：花巻市地域公共交通網形成計画（平成29年6月）

立地適正化計画での公共交通網の形成の記述（小矢部市）

6-1 地域公共交通網形成計画

（1）持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針

- 本市では、平成27年6月に「小矢部市地域公共交通網形成計画」を策定し、本市の地域公共交通を取り巻く環境の変化や市民ニーズを踏まえ、今後の市内の持続可能な地域公共交通のあり方と具体的な取り組みを示している。
- この計画では、地域公共交通網の形成に関する基本方針を以下のように定めている。

～基本理念～

住んで良し、訪れて良しを支える地域公共交通網の構築

基本方針1：快適な市民生活を支える持続可能な地域公共交通網の実現

基本方針2：市内観光の促進を支える地域公共交通網の構築

- 本市における居住誘導と都市機能の誘導による市街地の形成を支える公共交通の充実及び強化に向けては、この「小矢部市地域公共交通網形成計画」に掲げる施策を推進する。

出典：小矢部市立地適正化計画（平成29年3月）

立地適正化計画での公共交通網の形成の記述（小矢 部市）

（2）地域公共交通網の形成に向けた取り組み

① 地域公共交通間の連携強化

- 役割の明確化と市営バスなどの運行改善
- 乗り継ぎダイヤの調整
- 運賃のあり方検討

② わかりやすい情報提供ツールの制作

- 路線図・時刻表の改定

③ 利用してもらうための工夫

- 地域公共交通を活用したイベントの実施
- 市民・転入者への情報提供

④ 土日祝日の運行

- 土日祝日の地域公共交通網の構築

出典：小矢部市立地適正化計画（平成29年3月）

立地適正化計画での目標値（小矢部市）

8-1 目標値の設定

- 課題解決のための施策・誘導方針に期待される効果として、①公共交通の再編による生活利便性の維持・向上、②交流施設の拠点への集約・再編による地域コミュニティの活力維持・向上、③中心市街地の空き店舗対策等による賑わいの創出が掲げられ、以下の目標値を設定する。

目標値

- メルバス+乗合タクシー 1日あたりの利用人数（年平均）
(現在：125人/日 → 5年後：127人/日 → 17年後：130人/日)
- コミュニティ施設の年間利用者数（市民会館、石動コミュニティセンター、勤労青少年ホーム）
(現在：51,962人/年 → 5年後：52,000人/年 → 17年後：52,000人/年)
- 中心市街地の1日あたりの通行者数
(現在：265人/日 → 5年後：350人/日 → 17年後：350人/日)

出典：小矢部市立地適正化計画（平成29年3月）

1. 市街地の人口密度の変化
2. 立地適正化計画の策定状況
3. 居住誘導区域と公共交通
4. 計画の評価・目標と公共交通

- 分担率
 - ▶ 弘前、鶴岡、新潟、北九州
- 利用者数
 - ▶ 土浦、佐倉、見附、五泉、胎内、小矢部、金沢、鯖江、越前、佐久、千曲、岐阜、東海、湖南、東近江、尼崎、たつの、川西町、熊本
- 乗客数増加率
 - ▶ 三条
- 利用回数
 - ▶ 長野、久留米
- 公共交通カバー率
 - ▶ 大和、富山
- アクセシビリティ
 - ▶ 枚方

公共交通に関する評価・目標設定（2／2）

- カバー人口
 - ▶ 東海
- 人口密度（沿線）
 - ▶ 流山、藤沢、胎内
- 人口密度（居住誘導区域）
 - ▶ 土浦
- 満足度
 - ▶ 土浦、三条、あわら、長野、佐久
- バス路線数
 - ▶ 三条
- 不便地域面積
 - ▶ 土浦
- デマンド取支率
 - ▶ 佐久

公共交通に関する評価項目・目標 (N=66)

北海道	新潟県	福井県	京都府	愛媛県
札幌市 釧路市	新潟市	福井市	長岡京市	八幡浜市
青森県	長岡市	鯖江市	大阪府	西条市
弘前市	三条市	あわら市	高槻市	高知県
むつ市	新発田市	越前市	枚方市	高知市
岩手県	小千谷市	越前町	箕面市	福岡県
花巻市	見附市	長野県	門真市	北九州市
山形県	五泉市	長野市	高石市	久留米市
鶴岡市	上越市	佐久市	兵庫県	飯塚市
茨城県	魚沼市	千曲市	尼崎市	佐賀県
土浦市	胎内市	岐阜県	朝来市	小城市
埼玉県	富山県	岐阜市	たつの市	長崎県
毛呂山町	富山市	関市	福崎町	大村市
鳩山町	小矢部市	愛知県	奈良県	熊本県
千葉県	入善町	豊川市	川西町	熊本市
佐倉市	石川県	小牧市	和歌山県	荒尾市
流山市	金沢市	東海市	有田市	菊池市
神奈川県	輪島市	滋賀県	新宮市	鹿児島県
藤沢市	野々市市	守山市	広島県	鹿児島市
大和市		湖南市	府中市	

合計 28 道府県 66 市町

網掛けは、公共交通に関する評価項目記載あり

公共交通に関する計画の策定状況 (N=66)

北海道	新潟県	福井県	京都府	愛媛県
○ 札幌市	○ 新潟市	◎ 福井市	○ 長岡京市	八幡浜市
● 鈴鹿市	○ 長岡市	○ 鮎江市	大阪府	● 西条市
青森県	○ 三条市	○ あわら市	○ 高槻市	高知県
○ 弘前市	○ 新発田市	○ 越前市	△ 枚方市	○ 高知市
● むつ市	○ 小千谷市	○ 越前町	○ 箕面市	福岡県
岩手県	◎ 見附市	長野県	門真市	○ 北九州市
○ 花巻市	○ 五泉市	● 長野市	高石市	○ 久留米市
山形県	○ 上越市	○ 佐久市	兵庫県	飯塚市
○ 鶴岡市	○ 魚沼市	千曲市	○ 尼崎市	佐賀県
茨城県	胎内市	岐阜県	朝来市	● 小城市
● 土浦市	富山県	○ 岐阜市	○ たつの市	長崎県
埼玉県	○ 富山市	○ 関市	● 福崎町	○ 大村市
○ 毛呂山町	○ 小矢部市	愛知県	奈良県	熊本県
○ 鳩山町	入善町	○ 豊川市	川西町	○ 熊本市
千葉県	石川県	● 小牧市	和歌山県	○ 荒尾市
○ 佐倉市	○ 金沢市	○ 東海市	○ 有田市	菊池市
流山市	○ 輪島市	滋賀県	新宮市	鹿児島県
神奈川県	野々市市		守山市	○ 鹿児島市
○ 藤沢市			湖南市	○ 府中市
○ 大和市			東近江市	

合計 28道府県 66市町

○：地域公共交通網形成計画策定済み

●：〃 (今後策定)

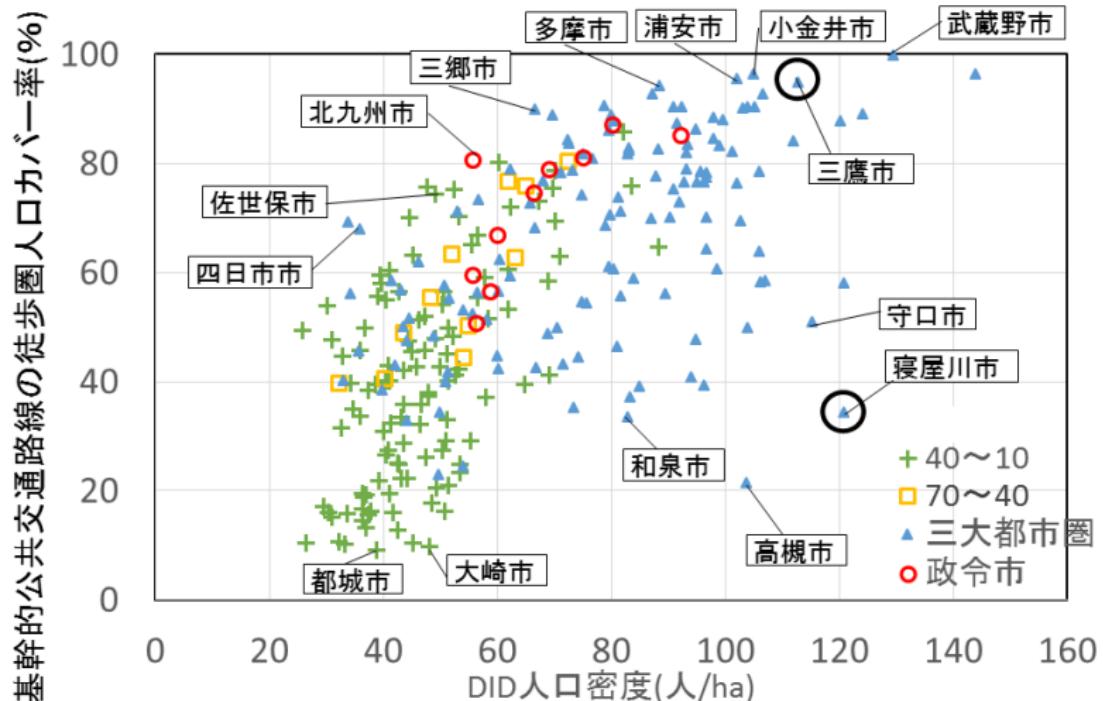
○：公共交通を含むその他計画あり

(総合交通戦略など)

△：〃 (策定中)

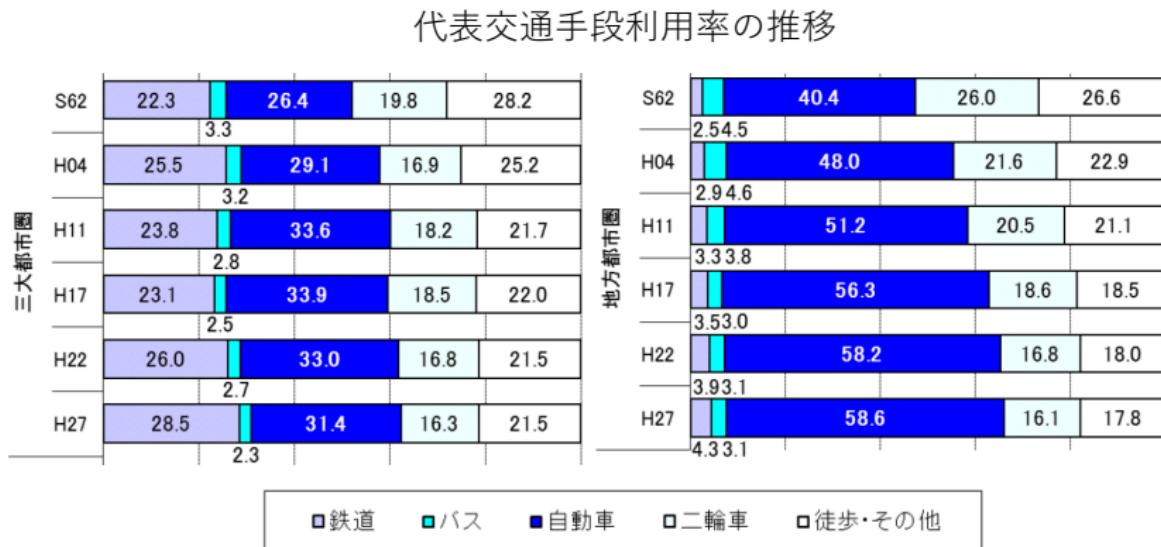
公共交通徒歩圏人口カバー率

公共交通施設の徒歩圏人口カバー率



政令市: 三大都市圏以外(札幌、仙台、新潟、静岡、浜松、岡山、広島、北九州、福岡、熊本
70~40万: 宇都宮、富山、金沢、福山、高松、松山、長崎、大分、宮崎、鹿児島

代表交通手段利用率の推移



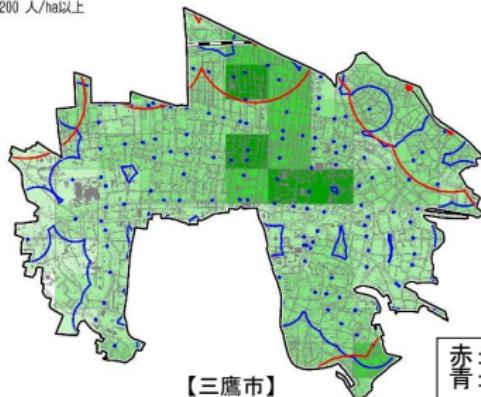
出典：平成27年度全国都市交通特性調査結果（速報版）、国土交通省

大都市近郊での公共交通施設のカバー事例

公共交通徒歩圏人口密度(三鷹・寝屋川)

人口密度

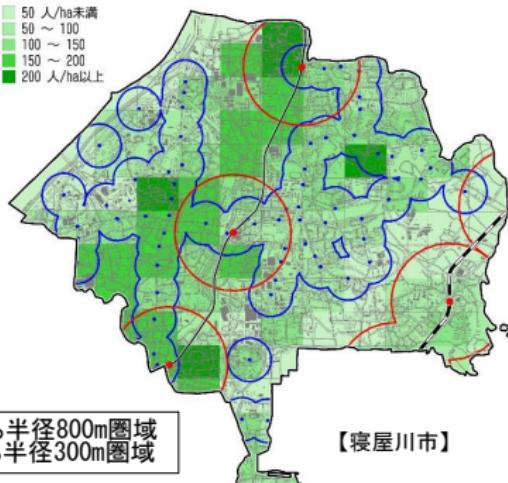
- 50 人/ha未満
- 50 ~ 100
- 100 ~ 150
- 150 ~ 200
- 200 人/ha以上



【三鷹】

人口密度

- 50 人/ha未満
- 50 ~ 100
- 100 ~ 150
- 150 ~ 200
- 200 人/ha以上



【寝屋川市】

赤: 鉄道駅から半径800m圏域
青: バス停から半径300m圏域

	三鷹	寝屋川市
DID人口密度	113人／ha	121人／ha
基幹的公共交通徒歩圏人口カバー率	95%	34%
基幹的公共交通徒歩圏内人口密度	107人／ha	97人／ha

出典: 中村他、都市構造の集約化に関する評価指標の相関分析、計画行政、39(1), 2016

立地適正化計画と公共交通

- 公共交通に関する計画との連携
 - ▶ 多くの都市で公共交通の計画あり又は策定予定
 - ▶ 互いの連携を更に追求することが重要
- 居住誘導区域と公共交通網
 - ▶ 公共交通のカバー圏外に対する交通サービス提供
- 公共交通に関する目標・評価
 - ▶ 明記されていない立地適正化計画が多い（公共交通に関する計画が別途ある場合でも）
 - ▶ 総力戦によるコンパクトシティ形成のためにも記載必要
- 公共交通を維持すれば移動の問題は解決なのか
 - ▶ 交通弱者への対策（交通サービス・居住誘導）
 - ▶ 自動車利用を想定した都市機能集積区域の整備（地方中小都市）