

# 立地適正化計画における公共交通軸の計画手法に関する計画

建築計画研究室 宮崎郁弥  
(平成 31 年 2 月 8 日提出)

## 第1章 研究の背景と目的

2014 年 8 月に制度化された立地適正化計画は、2018 年 5 月 1 日時点で 161 都市が策定済みであり、124 都市が都市機能誘導区域・居住誘導区域ともに設定、37 都市が都市機能誘導区域のみを設定している。また、407 都市が立地適正化の策定に向け具体的な取り組みを行っている。

本研究では、はじめに立地適正化計画策定済み自治体を調査し、公共交通軸に関する計画手法について明らかにする。

## 第2章 公共交通軸計画の実態

### 1) 拠点間交通と生活交通

本研究では都市機能誘導区域間の公共交通軸を拠点間交通、居住誘導区域内での公共交通軸を生活交通、デマンド型交通などを補助交通として都市規模により分類した。

その結果拠点間交通は多くの人の移動が想定されるため特に大都市以上の規模の都市では鉄道を中心に計画を策定している。また、いくつかの都市は居住誘導区域内の交通は徒歩、自転車、自家用車、補助交通によって計画されていることが明らかとなった。(表 2)

### 2) 生活交通の計画手法

徒歩での計画をしている都市に注目して整理を行った。(表 3)

表 3 より徒歩 1 は居住誘導区域内が徒歩圏であるために生活交通の計画が不要であるため補助交通を運行していない都市が半数ほどあった。一方、徒歩 1 は居住誘導区域内が徒歩圏であるために生活交通の計画が不要であるため補助交通を運行していない都市が半数ほどあった。徒歩 2 で分類される都市の多くは、公共交通路線が行き届かない区域に対し補助交通を計画していることが明らかとなった。

徒歩 2 の例として山形県鶴岡市を挙げる。鶴岡市は中心市街地が歴史的な市街地の形成から人口減少や高齢化の著しい中心住宅地と、団塊世代が多く住み、いずれ高齢化の問題が顕在化する新興住宅地、さらに区画整理などで新たに住宅地となった新住宅には若い世代が住むといった、三層の構造をしている。このため都市機能誘導区域に対して居住誘導区域は広く設定されている。中心市街地北部では一部公共交通空白地が見られ補助交通の導入が計画されている。

表 1 拠点間交通の分類

| 分類  | 鉄道・バス | 鉄道のみ | バスのみ | 合計  |
|-----|-------|------|------|-----|
| 政令市 | 3     | 2    | 0    | 5   |
| 大都市 | 13    | 11   | 0    | 24  |
| 中都市 | 25    | 25   | 6    | 56  |
| 小都市 | 31    | 35   | 10   | 76  |
| 合計  | 72    | 73   | 17   | 161 |

表 2 生活交通の分類

| 分類  | 鉄道・バス | 鉄道のみ | バスのみ | 徒歩 1 | 徒歩 2 | 合計  |
|-----|-------|------|------|------|------|-----|
| 政令市 | 2     | 1    | 1    | 0    | 0    | 4   |
| 大都市 | 1     | 1    | 8    | 0    | 6    | 16  |
| 中都市 | 8     | 1    | 18   | 2    | 10   | 41  |
| 小都市 | 5     | 0    | 21   | 19   | 13   | 63  |
| 合計  | 16    | 3    | 48   | 21   | 29   | 124 |

※1 居住誘導区域未指定の 37 都市を除く 124 都市が対象

※2 徒歩 1: 居住誘導区域が徒歩圏(1km 以内) 徒歩 2: 居住誘導区域の一部が徒歩圏外

表 3 徒歩 1,2 における補助交通の有無

|        | 徒歩 1 | 徒歩 2 | 合計 |
|--------|------|------|----|
| 補助交通 有 | 12   | 21   | 33 |
| 補助交通 無 | 9    | 8    | 17 |
| 合計     | 21   | 29   | 50 |

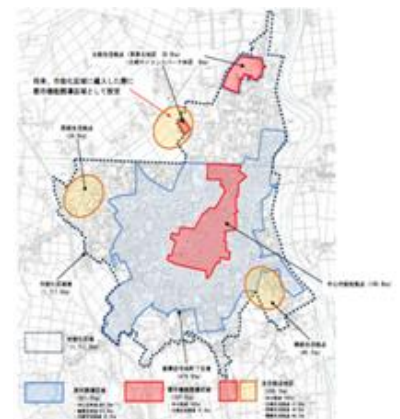


図 1 鶴岡市誘導区域図  
(出典：鶴岡市立地適正化計画)

### 第3章 都市の特性に応じた公共交通軸計画

#### 3-1 新たに交通施設を設置した都市

宇都宮市では、鉄道がJR宇都宮駅から東京・東北方面に宇都宮線（東北本線）と東北新幹線、日光方面に日光線が延び、東武宇都宮線が東京方面へ延びている。また、路線バスは、JR宇都宮駅を中心に路線バスが放射状に延びており、JR宇都宮駅の西側は大通り等にバス路線が充実している一方で、宇都宮市の郊外部や芳賀町ではバス路線の空白地が存在している。そこで、この空白地を解消するために東西方向にLRTを導入することが計画されている。（図2）

#### 3-2 広域連携による公共交通軸の計画

鉄道を軸として必要な都市機能を沿線都市群で分担・連携する動きが見える。具体には、高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、支線交通を含む公共交通機関の強化を図るため立地適正化計画に広域連携の視点を組み込んでいる。2018年4月6日現在立地適正化計画書内において50の市町が広域連携の意志を示している。このうち、4地域についてはすでに策定済みである。

広域立地適正化計画が行われているのは小都市同市が多く主にその目的は都市機能の分担、連携であった。中播磨圏域の姫路市のように広域中心拠点を定めて、広域的な機能分散型を形成している計画がある。また、燕三条都市圏のように連携生活拠点を定めて広域的な多極型を形成している計画がある。

### 第4章 結論

本研究では2018年5月1日現在で立地適正化計画を策定している都市(161都市)を対象に調査を行い公共交通軸の計画手法を明らかにした。

拠点間交通は、多くの人の移動が想定されるため対象都市すべてが公共交通を交通軸としていた。特に大都市以上の都市では鉄道を中心に計画を策定している。しかし、中都市以下の規模の都市はバスによって計画されている。

また、生活交通はバスまたは徒歩で計画している都市がほとんどであった。中都市以上の規模で生活交通を徒歩としている都市の多くは徒歩2に分類でき公共交通空白地には補助交通の運行を計画していることが明らかとなった。これは、住宅地が拡散したために居住誘導区域を広く設定しなければならないことが原因であると考えられる。

さらに、立地適正化計画施策として、新たに交通施設等の設置を計画している都市が数多くあった。その多くはバス路線の再編や変更のため、バス停の増設を計画している。しかし中には、鉄道駅やバスターミナルの設置、交通機関の導入を計画している都市も確認できた。

立地適正化計画を策定している都市はほとんど都市圏を形成しているが、広域連携の意志を示している都市は全体の1/3程度に留まっている。また、計画の策定をしている都市は現在4地域であり、そのうち3地域が具体的な役割分担についてまで言及している。

以上より、立地適正化計画策定都市の公共交通軸の計画手法が明らかとなり、今後立地適正化計画を策定する際の知見が得られた。

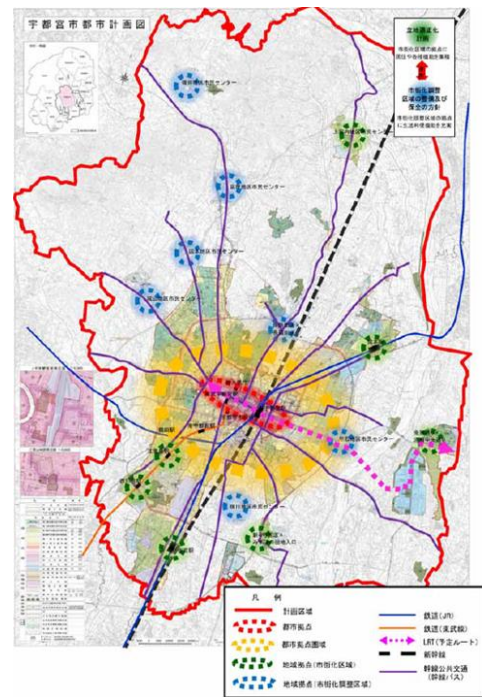


図2 宇都宮市の将来図  
(出典：宇都宮市立地適正化)