

立地適正化計画及び 地域公共交通計画について

令和7年7月15日（火）

第1回 東大和市立地適正化計画策定懇談会

第1回 東大和市地域公共交通協議会

} 合同開催

本日の合同会議の目的

①今後の検討に当たり、認識の共有化を図りたい。

②以下の内容について、ご意見をいただきたい。

- ・ 立地適正化計画策定の方向性（ポイント）について
- ・ 地域公共交通計画策定の方向性（ポイント）について
- ・ 両計画の一体的な策定について

目次

● 立地適正化計画について	4
1. コンパクト+ネットワークとは	5
2. 立地適正化計画で定める内容	10
3. 都内自治体における計画策定の動向など	16
● 地域公共交通計画について	28
1. 地域公共交通の現状・課題について	30
2. 地域公共交通はなぜ必要か	32
3. 地域公共交通計画とは何か など	35
● 一体的策定のねらい	44

立地適正化計画について

1 コンパクト＋ネットワークとは？

都市を巡る全国的な課題

人口減少や少子高齢化の進行、地域産業の停滞などによるまちの活力の低下

市街地の拡散により人口が低密度化する中で、生活サービスの継続的な提供に対する懸念

限られた財源の中で、今後の公共・公益施設の維持など市民の生活を支える行政サービスの低下・維持に対する懸念

まちの活力の持続のため、部分的な対処療法から、都市全体の観点から取組の推進が必要

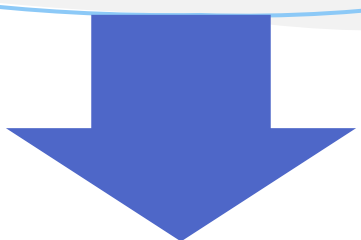


持続可能な都市づくりが必要

1 コンパクト＋ネットワークとは？

改正都市再生特別措置法

「コンパクトシティ」の取組を
より推進するために



改正都市再生特別措置法 施行（平成26年8月）

多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を
目的とし、『立地適正化計画制度』が創設

1 コンパクト+ネットワークとは？

持続可能なまちづくりを進めるために…

コンパクト

生活サービス機能と居住機能を
集約・誘導し人口を集積

福祉・医療サービスなど生活
サービス施設のまちなかへの
計画的な配置や誘導

ネットワーク

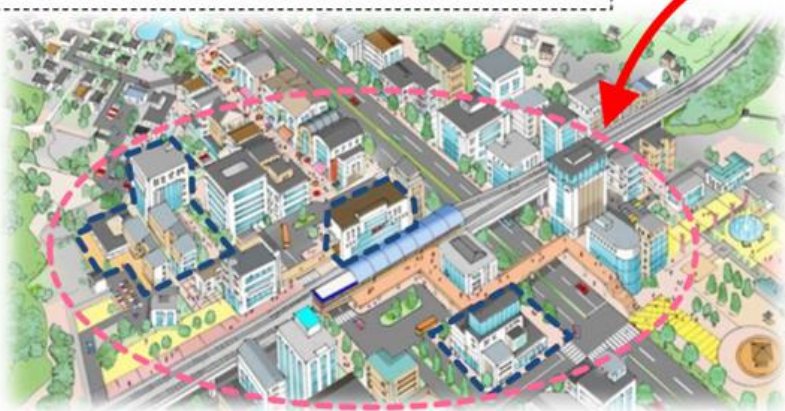
まちづくりと連携した
公共交通ネットワークの再構築

公共交通網の再編や快適で安
全な公共交通、公共交通施設
の充実を推進

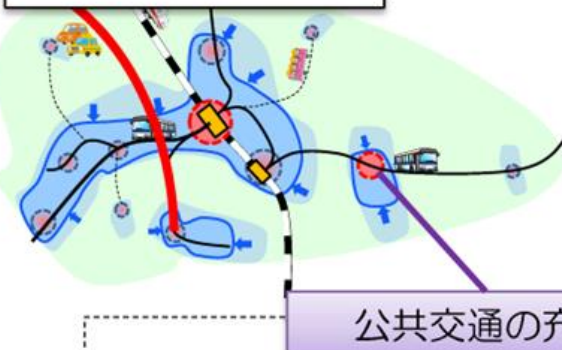


生活サービス機能の計画的配置

- 福祉・医療施設等をまちなかで計画的に配置



多極ネットワーク型 コンパクトシティ



公共交通の充実

- 交通網の再編、快適で安全な公共交通の構築、公共交通施設の充実を推進

人口密度の維持

- 集落の歴史、人口の推移等を意識してまとまりのある居住を推進→利用圏人口

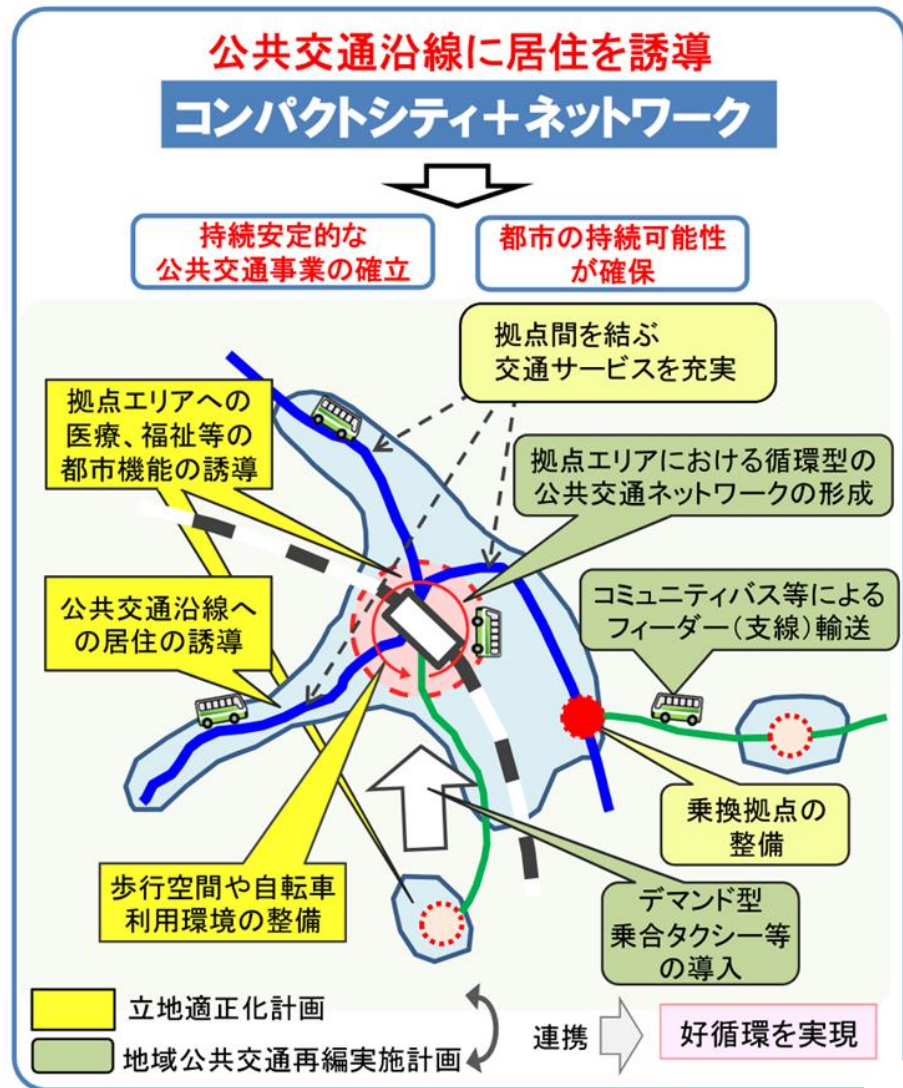


1 コンパクト+ネットワークとは？

多極ネットワーク型コンパクトシティ

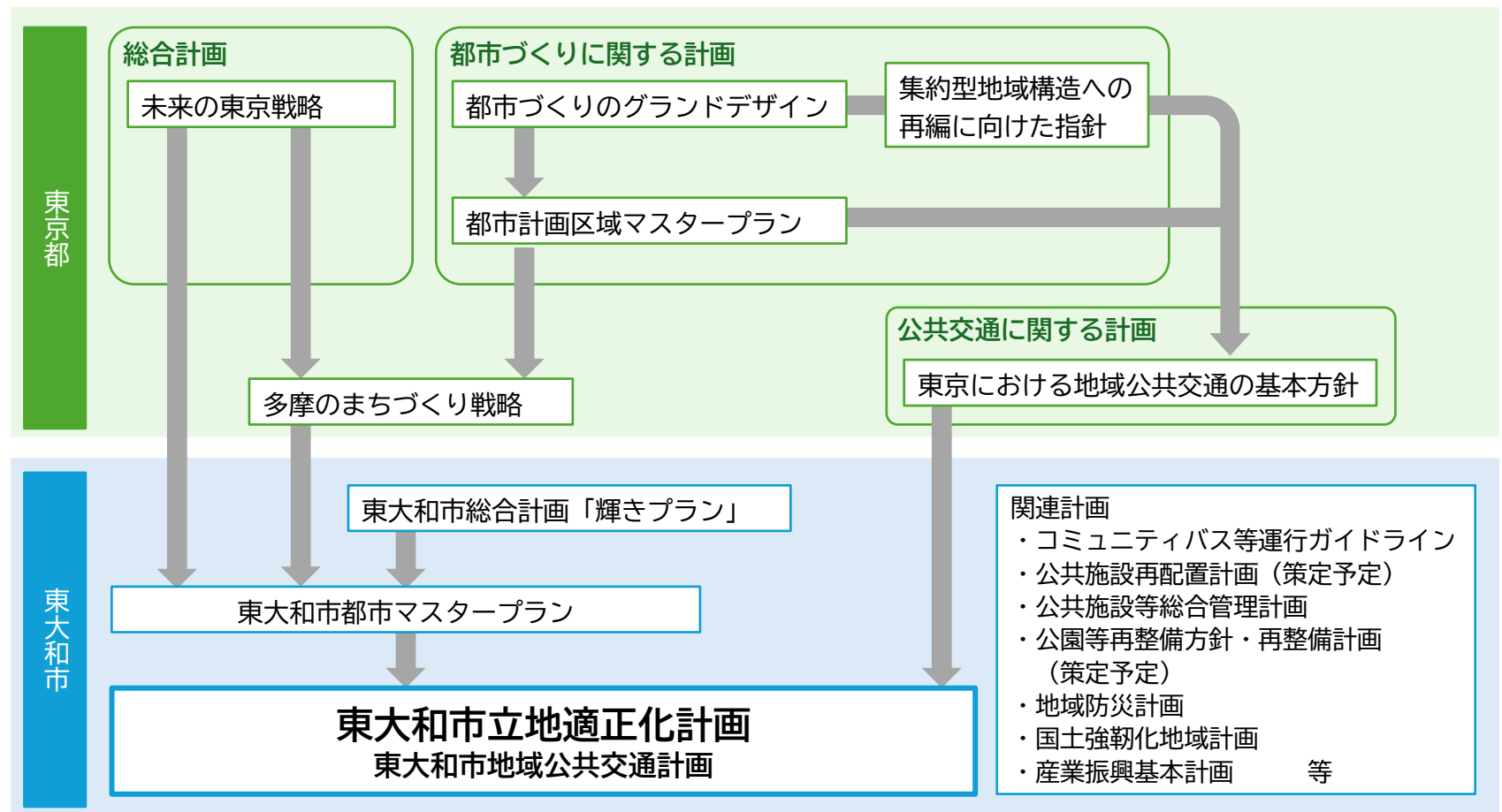
- 中心市街地への一極集中ではなく、複数の拠点形成
- 拠点間を結ぶ公共交通の維持・充実を図ることで、規模のコンパクトさでなく、移動しやすさという点でのコンパクトさを実現
- 公共交通沿線や拠点での人口の維持を図ることで、拠点と公共交通の持続可能性を確保するとともに、生活利便性を維持

出典 国土交通省資料



立地適正化計画の計画期間と位置づけ

- 概ね20年後（2045年）の都市の姿を展望した上で策定
- 概ね5年毎に評価・検証を行うことを基本とし、今後の「総合計画」や「都市計画マスタープラン」の改定等と整合させながら、必要に応じて、見直し・変更を行う



▶ 計画の位置づけ

2 立地適正化計画で定める内容

I. 立地適正化計画の区域

→ 都市計画区域全体

II. 立地適正化計画に関する基本的な方針

→ 計画により目指すべき将来の都市像を示す

III. 都市機能誘導区域

IV. 誘導施設

V. 居住誘導区域

VI. 防災指針

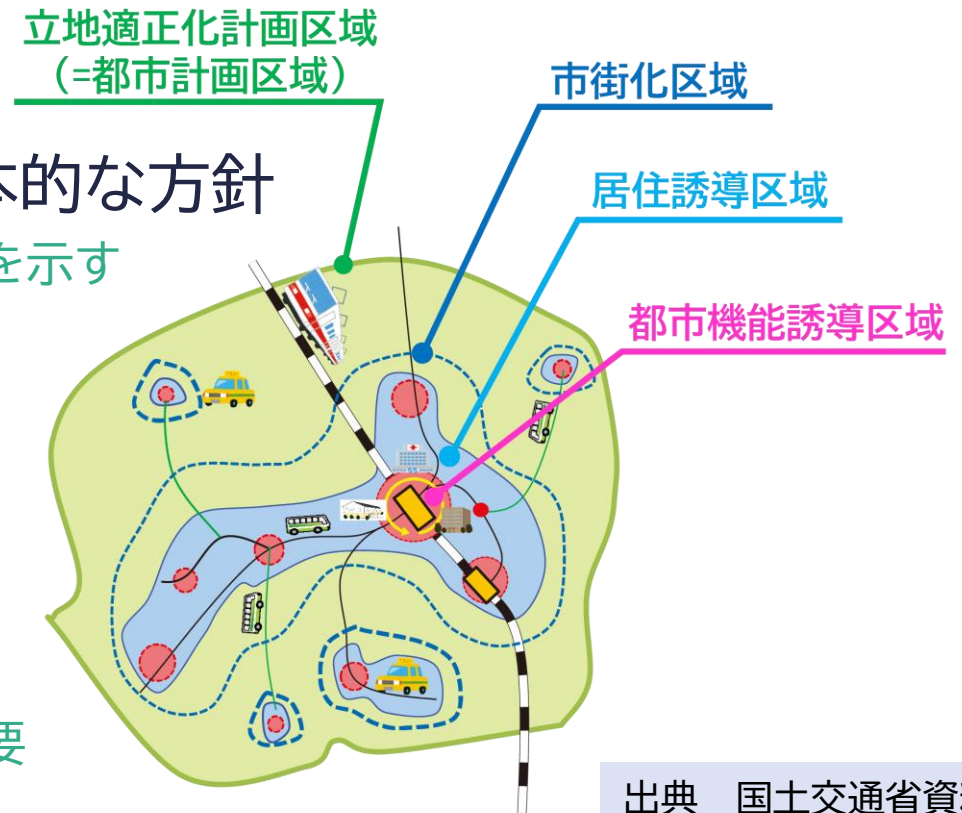
→ 居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる防災対策等を定める

VII. 誘導施策

→ 都市機能や居住の誘導を図るために必要な施策を整理

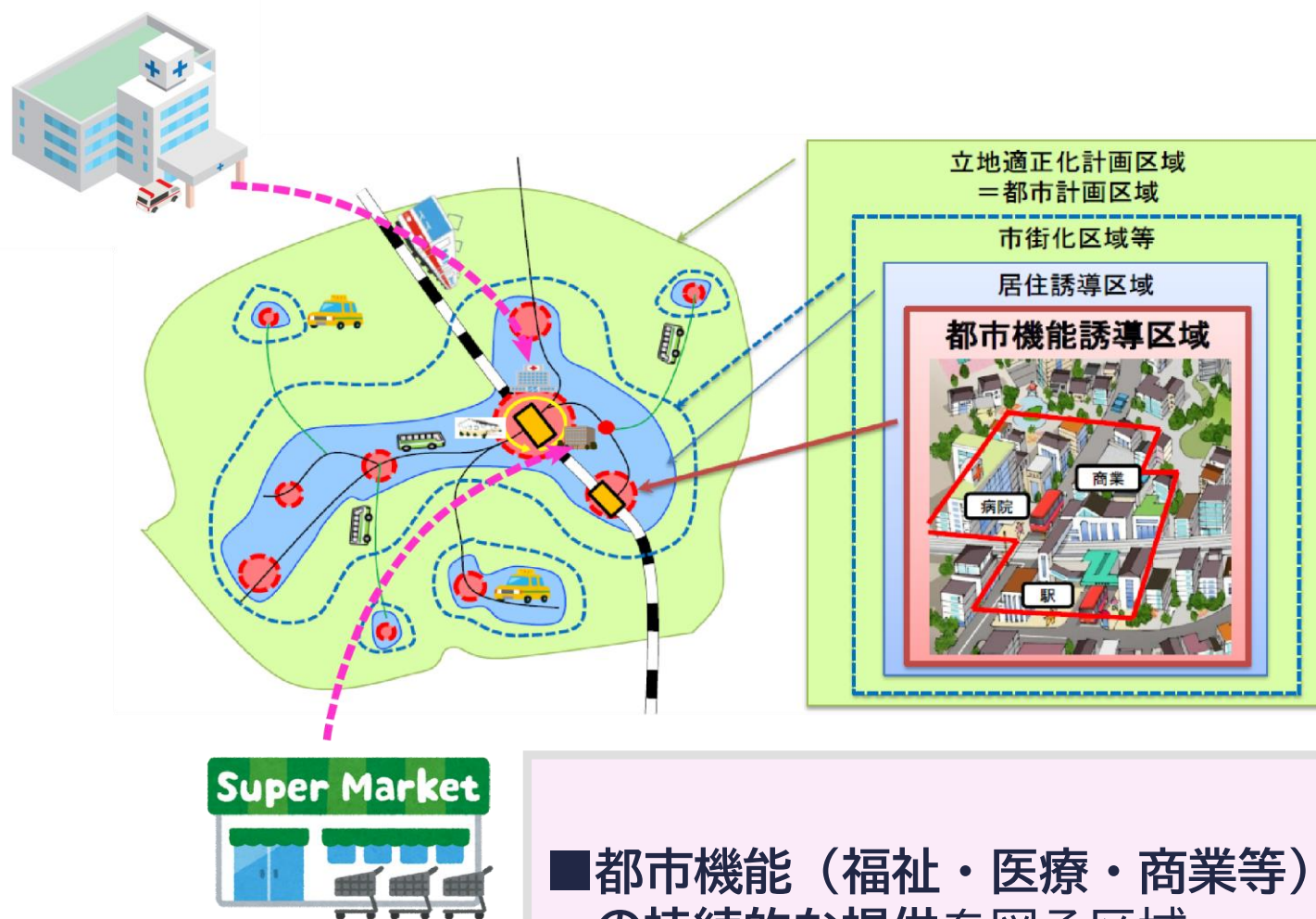
VIII. 目標値の設定・評価方法

→ 施策等の達成状況と効果を評価・分析するための目標値を設定



2 立地適正化計画で定める内容

Ⅲ. 都市機能 誘導区域



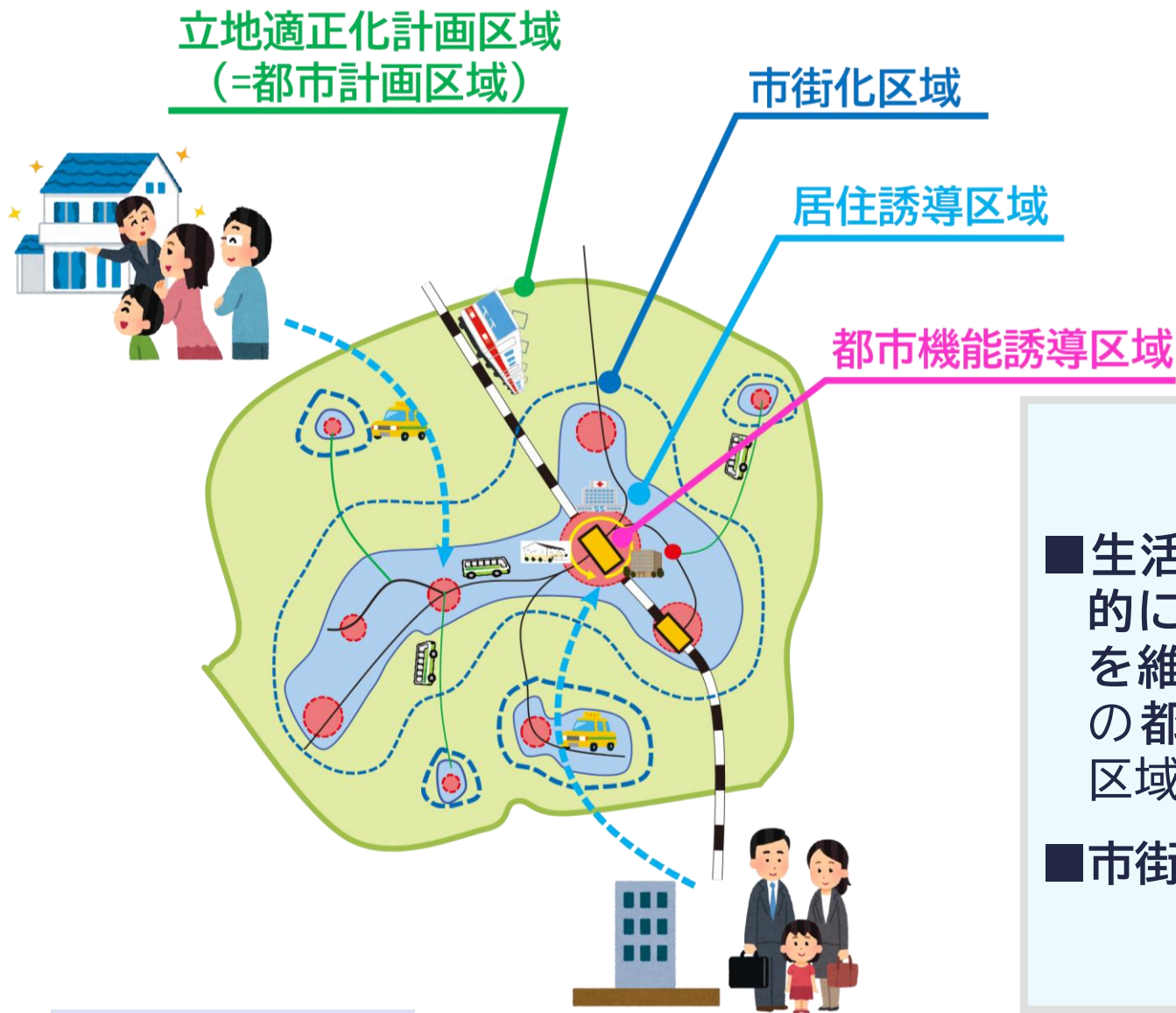
出典 国土交通省資料

- 都市機能（福祉・医療・商業等）を誘導し、生活サービスの持続的な提供を図る区域
- 居住誘導区域内に設定
- 各拠点等、複数の箇所に設定可能



2 立地適正化計画で定める内容

V. 居住 誘導区域



■生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう一定の人口密度を維持する区域（都市機能誘導区域の都市機能の商圈として機能する区域）

■市街化区域内に設定

- 頻発・激甚化する自然災害に対応するため、令和2年9月に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が施行され、立地適正化計画の強化（「居住誘導区域」から災害レッドゾーンの原則除外、防災指針の作成）
- 「防災指針」とは居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる防災対策等を定めるもの

防災指針の検討の流れ

- 災害ハザード情報の収集・整理
- 災害リスクの高い地域の抽出、定量的評価
- 防災上の課題整理
- 防災まちづくりの将来像、取組方針の検討
- 具体的な取組、スケジュールの検討
- 目標値の検討

取組の考え方

取組例

災害リスクの回避

- ・ 災害時に被害が発生しないようにする
- ・ 防災集団移転促進事業
- ・ 居住調整地域の指定による宅地化の抑制 等

災害リスクの低減

- ・ ハード整備により被災の可能性を低くする
- ・ 災害発生時における確実な避難や早期復旧・復興など、防災・減災を図る
- ・ 河川整備
- ・ 宅地嵩上げや止水板の設置補助
- ・ 砂防堰堤の整備
- ・ ハザードマップによる災害リスクの周知
- ・ 自主防災
- ・ 組織の結成促進

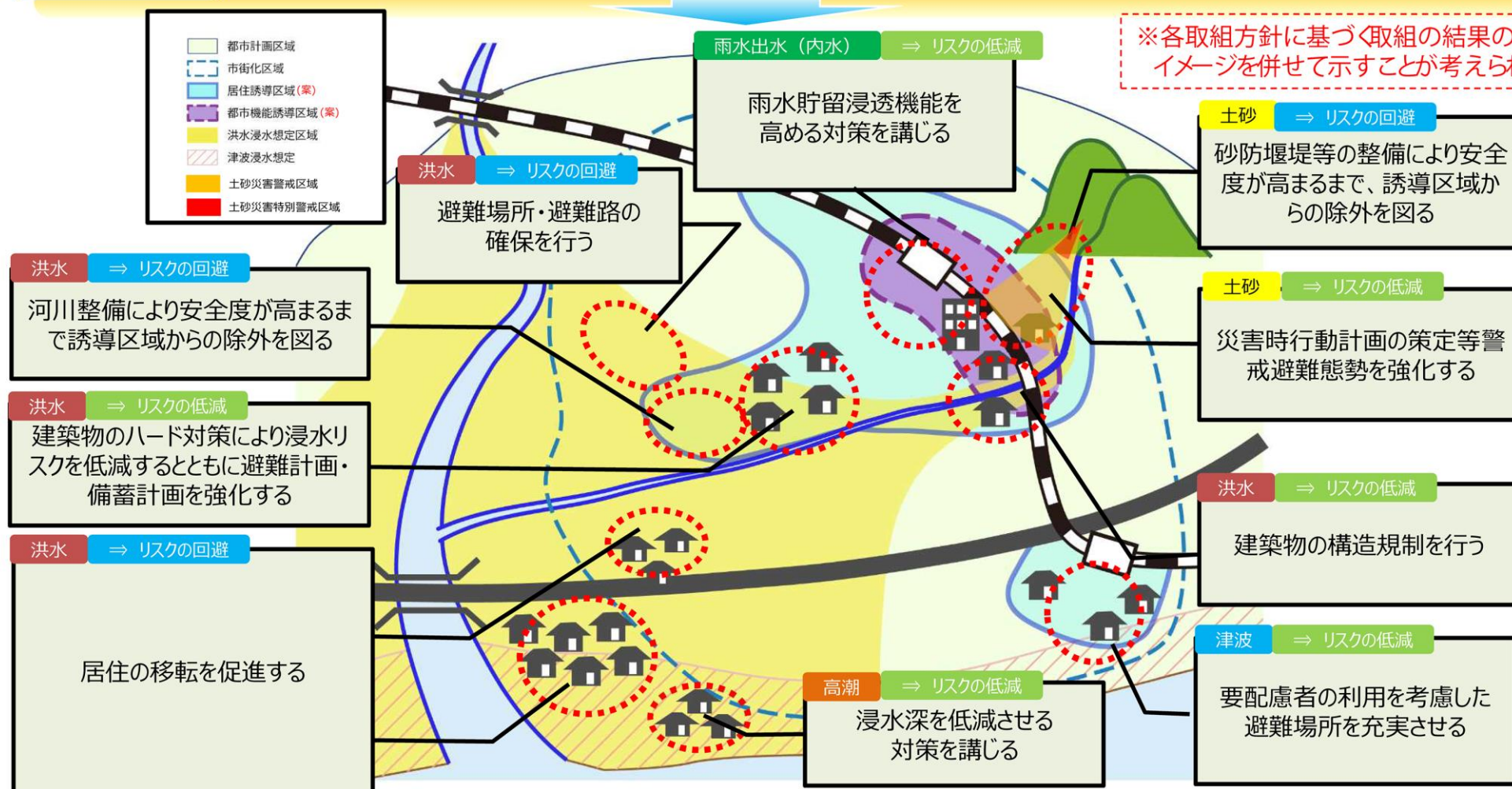
2 立地適正化計画で定める内容

VI. 防災指針

■ 防災上の対応方針（ターゲット）と将来像、地区ごとの取組方針の例

防災上の対応方針 （ターゲット）

より安全な地域への居住・都市機能を誘導する堅牢なまちづくり



出典 国土交通省資料

3 都内自治体における計画策定の動向

立地適正化計画の策定の動向

- 全国636市町村（令和7年3月31日現在）で取組中
- 都内では以下の自治体が策定済または策定中

【東京都内の状況】

八王子市 (令和2年3月)	三鷹市◎ (令和7年3月)	調布市◎ (令和5年8月)	町田市	日野市
福生市◎ (令和6年3月改定)	狛江市◎ (令和4年12月)	東大和市	武蔵村山市◎ (令和7年3月)	多摩市
羽村市	西東京市◎ (令和6年3月)	瑞穂町◎ (令和7年3月)		

凡 例

〇〇市
(策定年度)

立地適正化計画を
作成・公表済み

〇〇市◎
(策定年度)

防災指針を含む
立地適正化計画を
策定・公表済み

〇〇市

立地適正化計画を
策定中・策定予定

3 都内自治体における計画策定の動向

武蔵村山市の事例(令和7年3月策定)

都市機能誘導区域

多摩都市モノレール新駅周辺に
設定

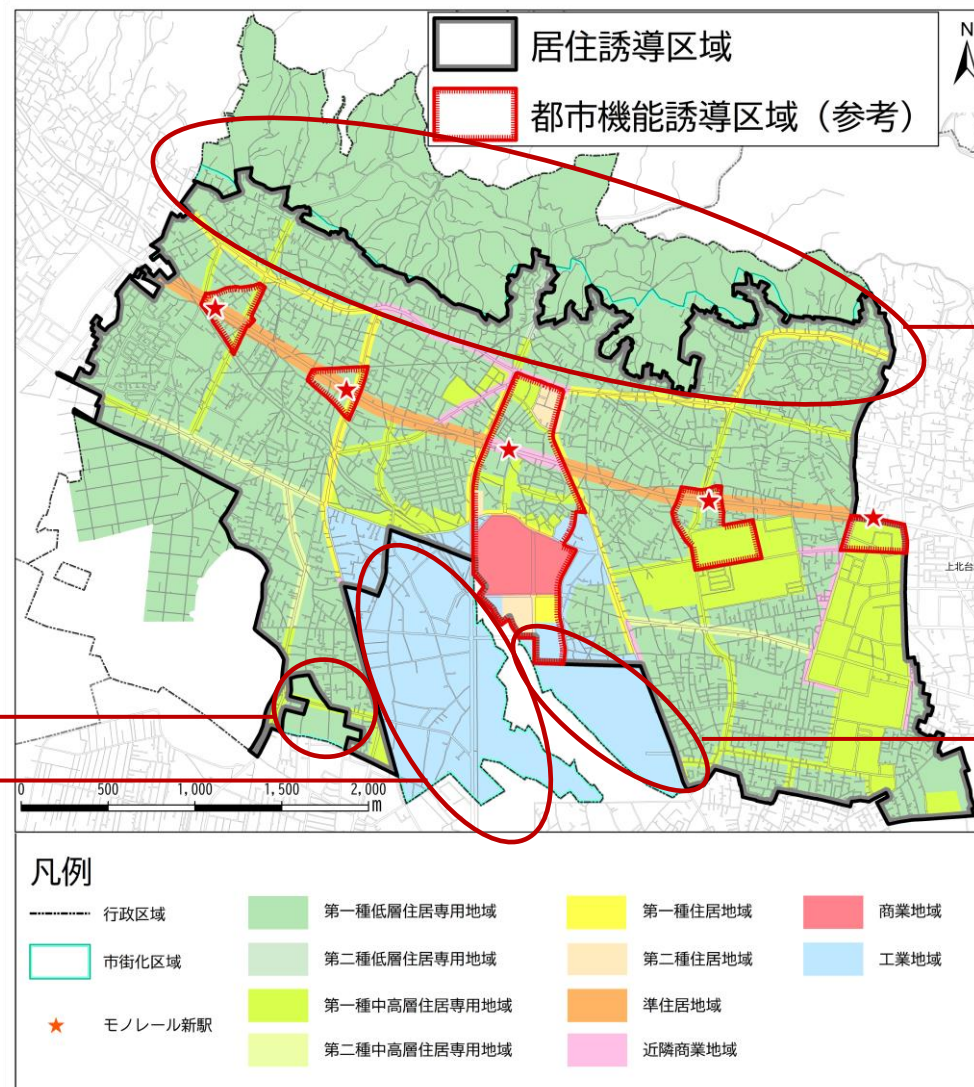
居住誘導区域

市街化区域のうちエリアを除外

- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・工業地域
- ・地区計画で住宅以外の土地利
用を定めているエリア
- ・都市計画公園や緑地等

都市計画公園や緑地等

工業地域



都市計画公園や緑地等

地区計画で住宅以外の
土地利用を定めているエリア

3 都内自治体における計画策定の動向

福生市の事例(令和6年3月改定)

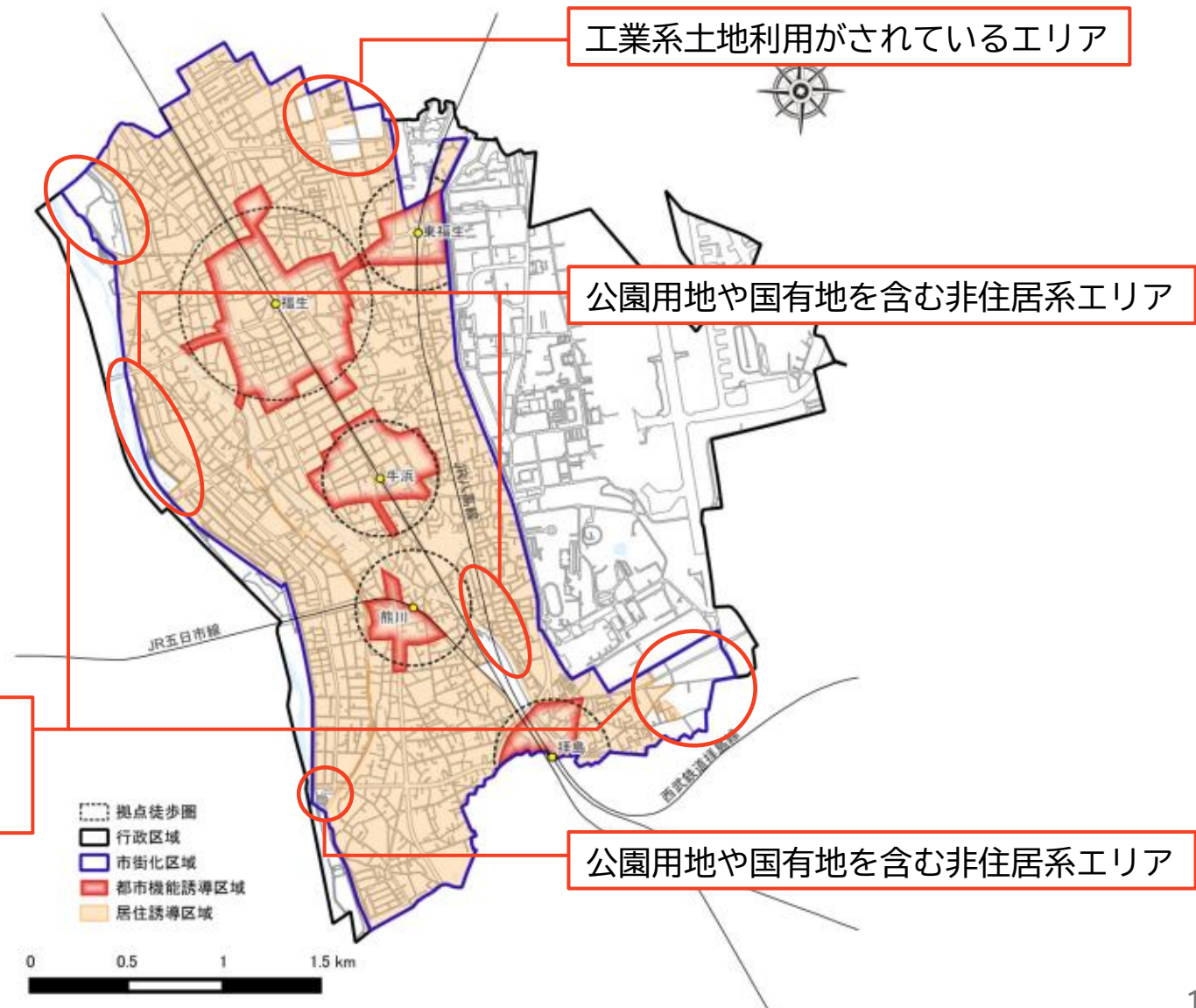
都市機能誘導区域
鉄道駅周辺に設定

居住誘導区域

市街化区域のうち以下のエリアを除外

- ・ 公共交通利便性が確保され、かつ将来人口密度が40人/ha以上であり、良好な基盤が整備されているエリア以外
- ・ 土砂災害警戒区域
- ・ 土砂災害特別警戒区域
- ・ 工業系土地利用がされているエリア
- ・ 公園用地や国有地を含む非住居系エリア

公共交通利便性が確保され、かつ将来人口密度が40人/ha以上であり、良好な基盤が整備されているエリア以外



3 都内自治体における計画策定の動向

三鷹市の事例(令和7年3月策定)

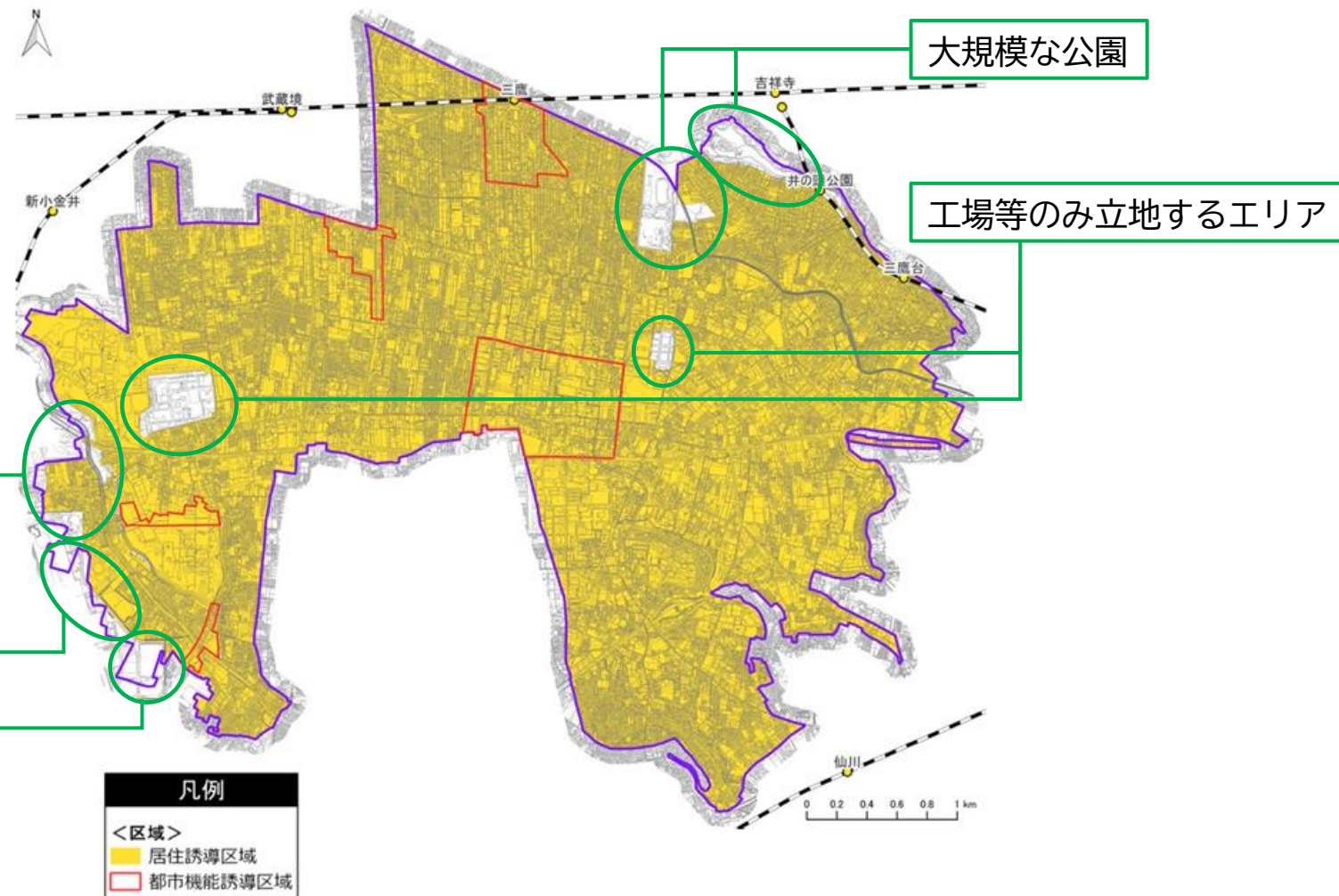
都市機能誘導区域

市民センター、三鷹駅周辺、国立天文台周辺、井口グランド周辺

居住誘導区域

市街化区域のうち以下のエリアを除外

- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・向上等のみが立地するエリア
- ・大規模な公園等



3 都内自治体における計画策定の動向

西東京市の事例(令和6年3月策定)

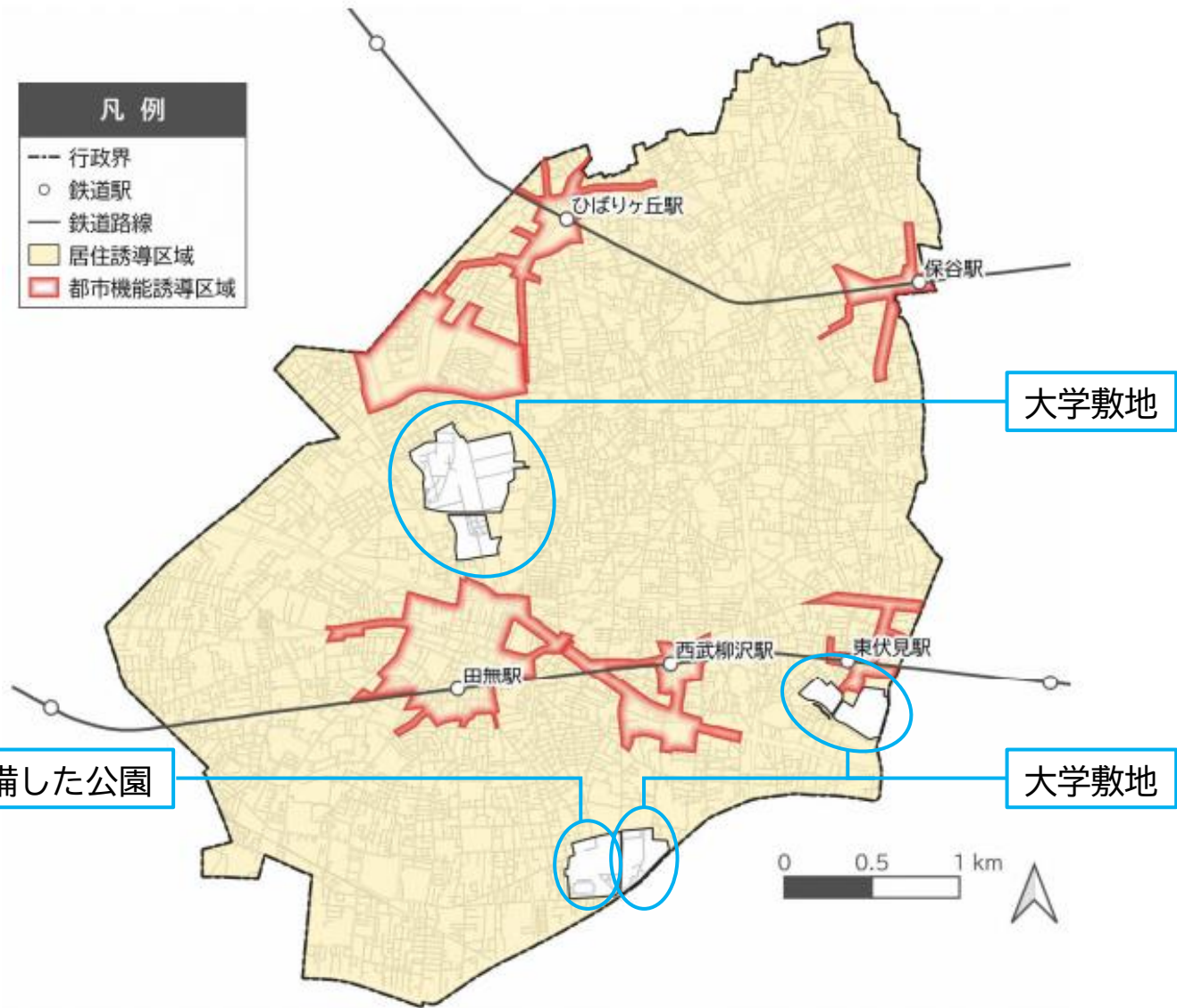
都市機能誘導区域

鉄道駅周辺、ひばりが丘団地

居住誘導区域

市街化区域のうち以下のエリアを除外

- ・ 大学敷地
- ・ 民間事業者が整備した公園



3 都内自治体における計画策定の動向

狛江市の事例（令和4年12月策定）

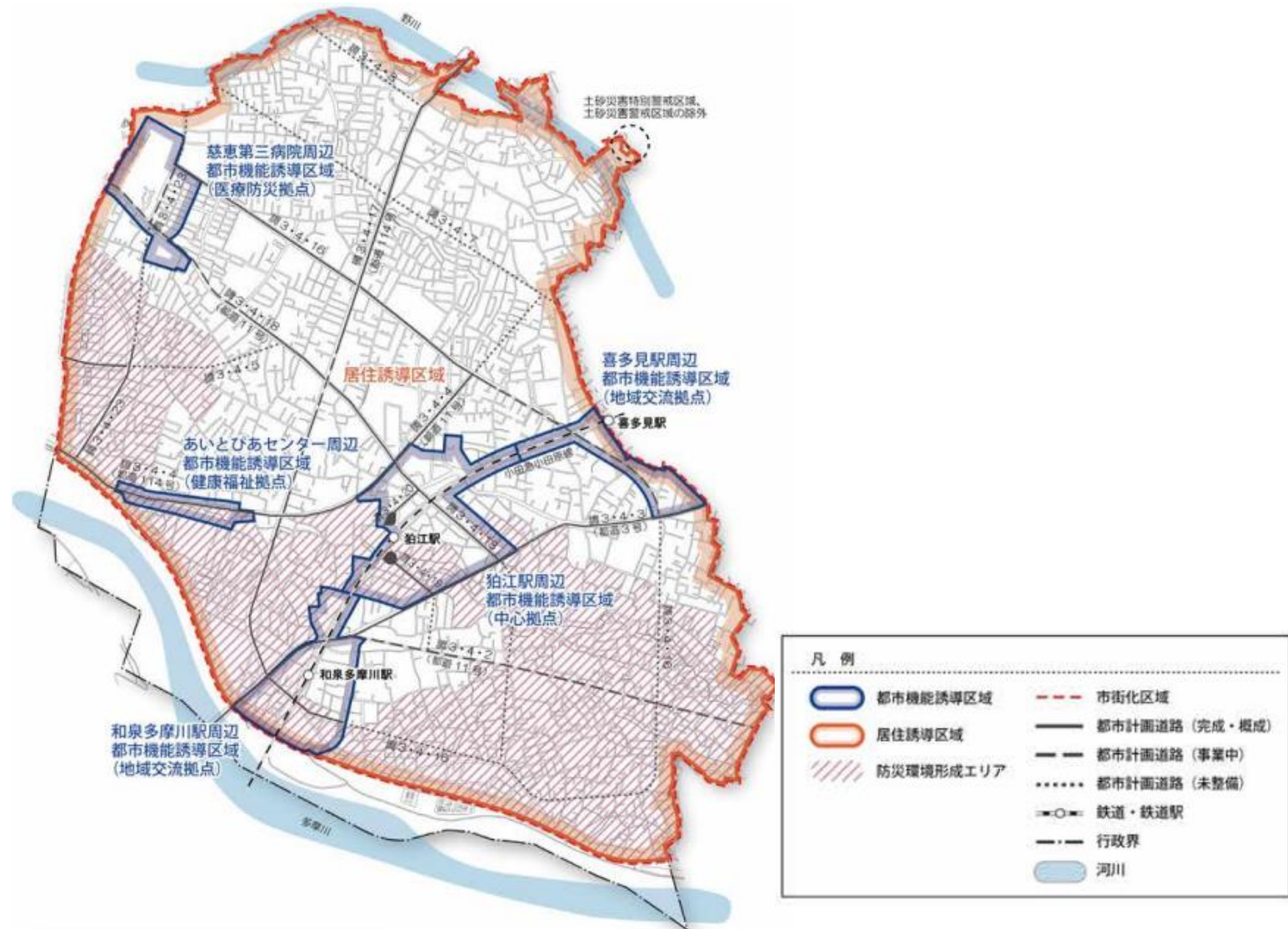
都市機能誘導区域

鉄道駅周辺、医療施設周辺、健康福祉施設周辺

居住誘導区域

市街化区域のうち以下のエリアを除外

- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害特別警戒区域



八王子市の事例(令和2年3月策定)

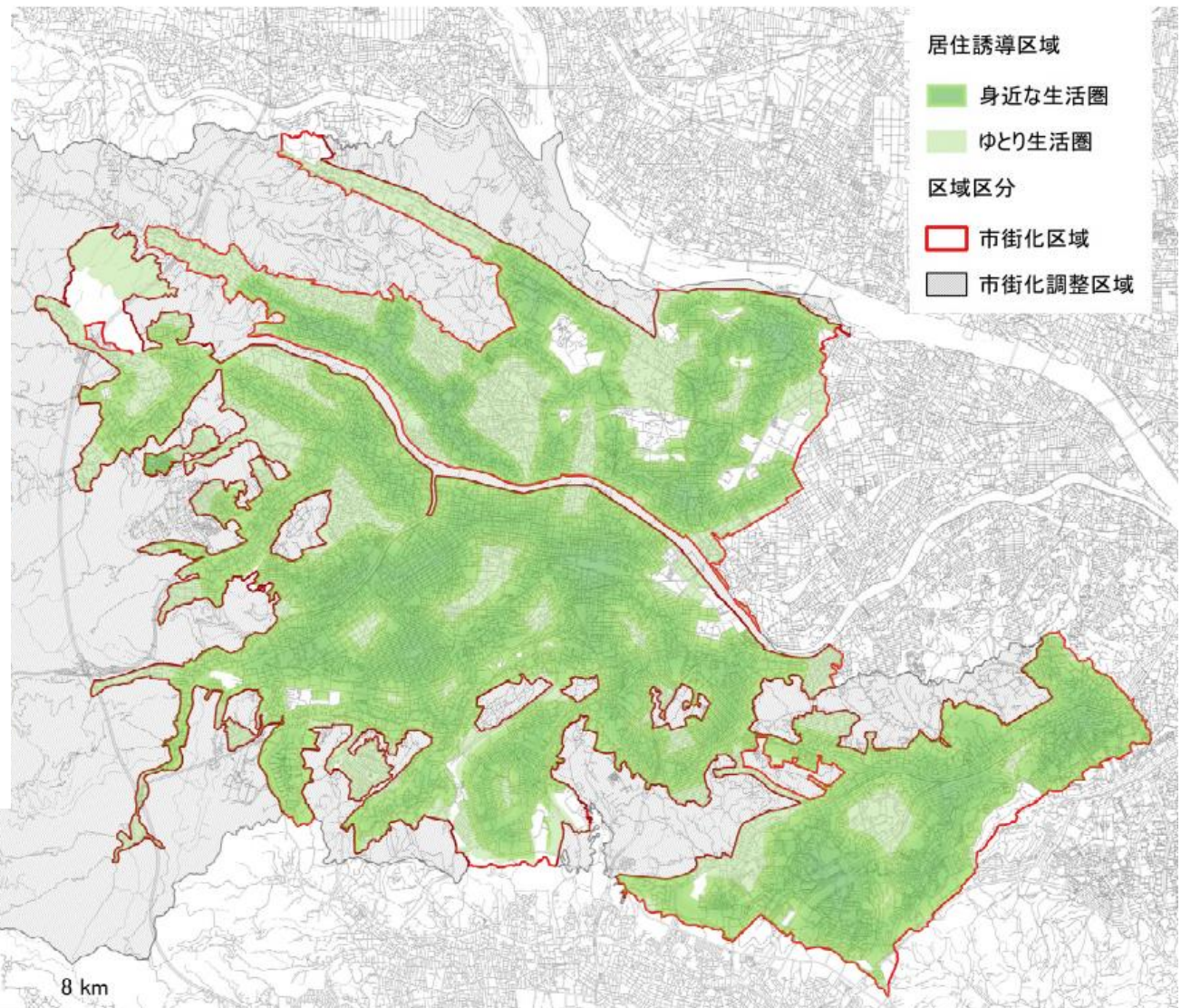
都市機能誘導区域

鉄道駅周辺、公共交通軸（幹線）上の拠点周辺

居住誘導区域

市街化区域のうち以下のエリアを除外

- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・浸水深が0.5m以上の浸水想定区域
- ・生産緑地地区、緑地等



3都内における計画策定の動向

八王子市の事例(令和2年3月策定)

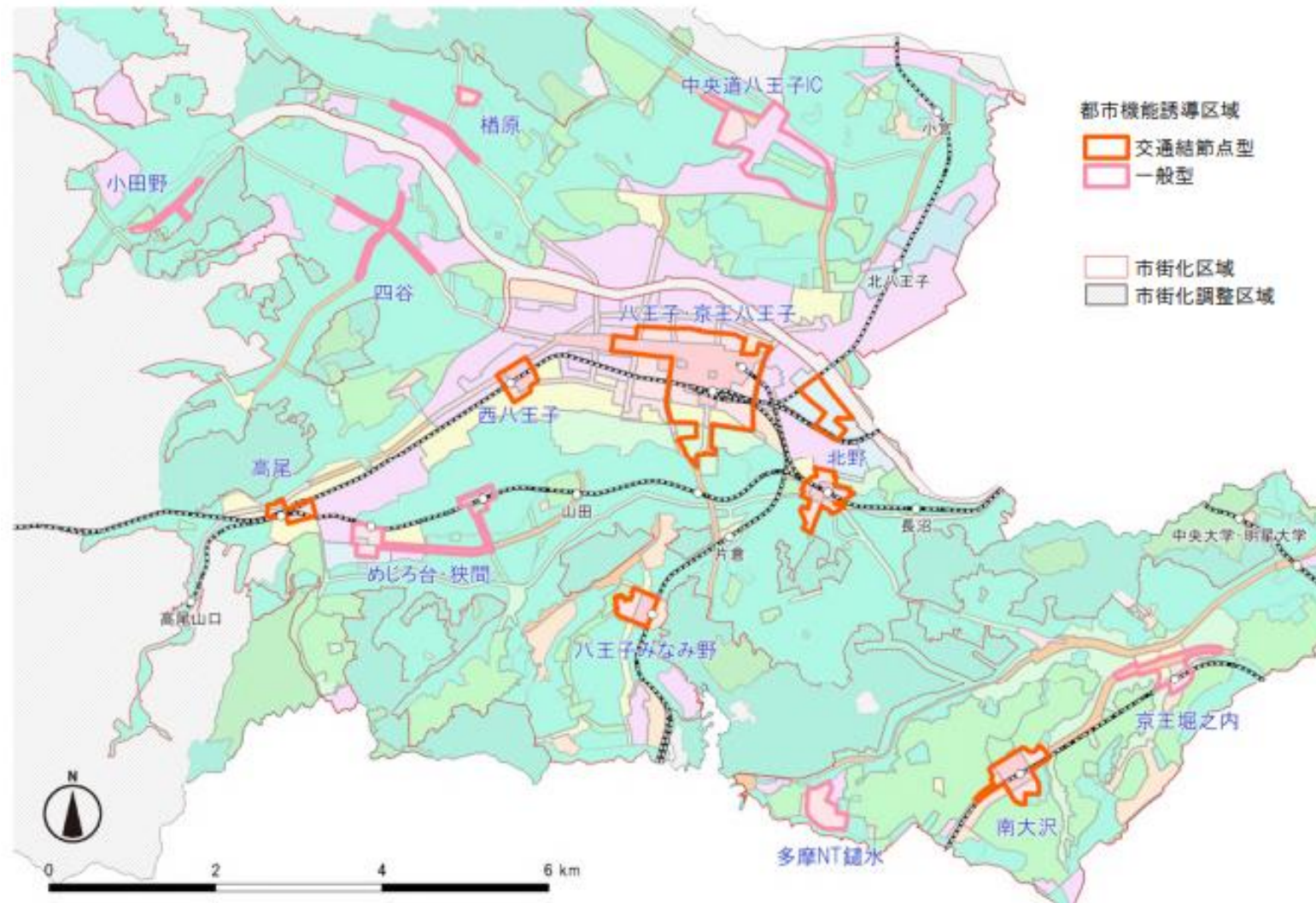
都市機能誘導区域

鉄道駅周辺、公共交通軸（幹線）上の拠点周辺

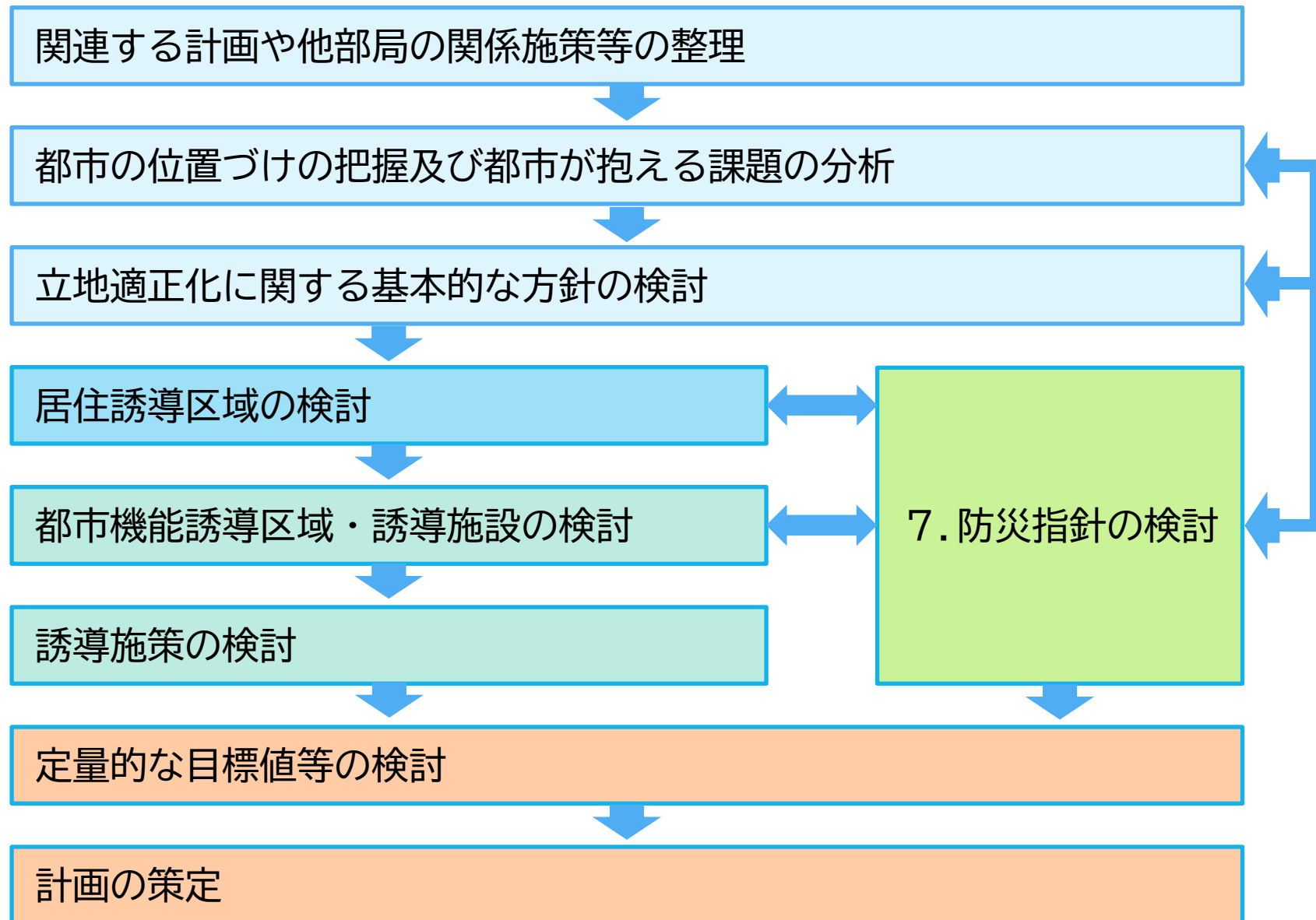
居住誘導区域

市街化区域のうち以下のエリアを除外

- ・土砂災害警戒区域
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・浸水深が0.5m以上の浸水想定区域
- ・生産緑地地区、緑地等



立地適正化計画の策定プロセス



立地適正化計画の策定のポイント

- 都市マスタープランにおける拠点への都市機能の集積などの位置づけとの整合を図りつつ、その実現に向けて、「都市機能誘導区域」や「誘導施設」などを検討する。
- 住宅市街地の魅力向上を図るため、公共交通網との関連性などを踏まえながら、「居住誘導区域」や「誘導施策」を検討する。
- 検討中の公共施設再配置計画をはじめとした関連計画との整合を図りながら「誘導施設」や「誘導施策」を検討する。

地域公共交通計画について

いま、地域公共交通がピンチ

1 地域公共交通の現状・課題について

人口減少に伴う
利用者数の減少



運転士などの
担い手の減少



地域公共交通の持続的運行が困難

1 地域公共交通の現状・課題について

地域公共交通があることにより、
通院、買物、通勤、通学など一人
ひとりが自立した生活を送れる



まちに人を呼び込むことができ、
まちの賑わいや活力の創出に
つながる



地域公共交通は、まちづくりに欠かせない大切な要素

地域公共交通の課題

持続可能な地域公共交通ネットワークの
構築が必要

2 地域公共交通はなぜ必要か

そもそも「地域公共交通」とは何か？

- ①地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動
- ②観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動
- ①、②の移動のための**手段**として利用される公共交通機関をいう

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）第2条



「地域公共交通」は手段

2 地域公共交通はなぜ必要か

「地域公共交通」は、何を目的としているのか？

- ①地域の自立した日常生活及び社会生活の確保
- ②活力ある都市活動の実現
- ③観光その他の地域間の交流の促進
- ④交通に係る環境への負荷の低減

…地域交通法第1条



今後、どのような地域公共交通としていくべきか？

2 地域公共交通はなぜ必要か



出典 ストラスブール市資料

3 地域公共交通計画とは何か

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの

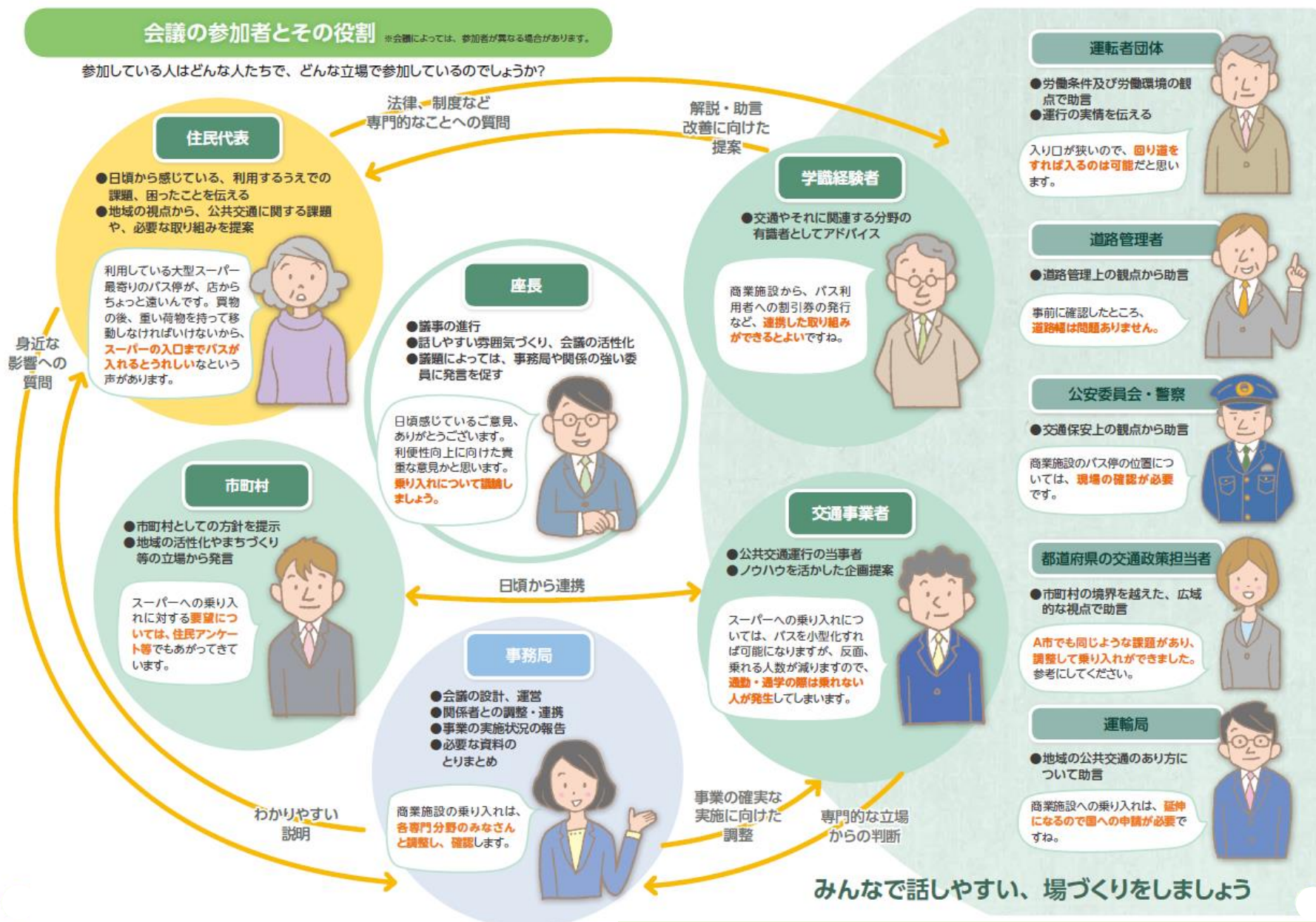


▲地域旅客運送サービスのイメージ

出典 国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」

3 地域公共交通計画とは何か

移動に関する関係者を集めた法定協議会で協議を重ねて作成



3 地域公共交通計画とは何か

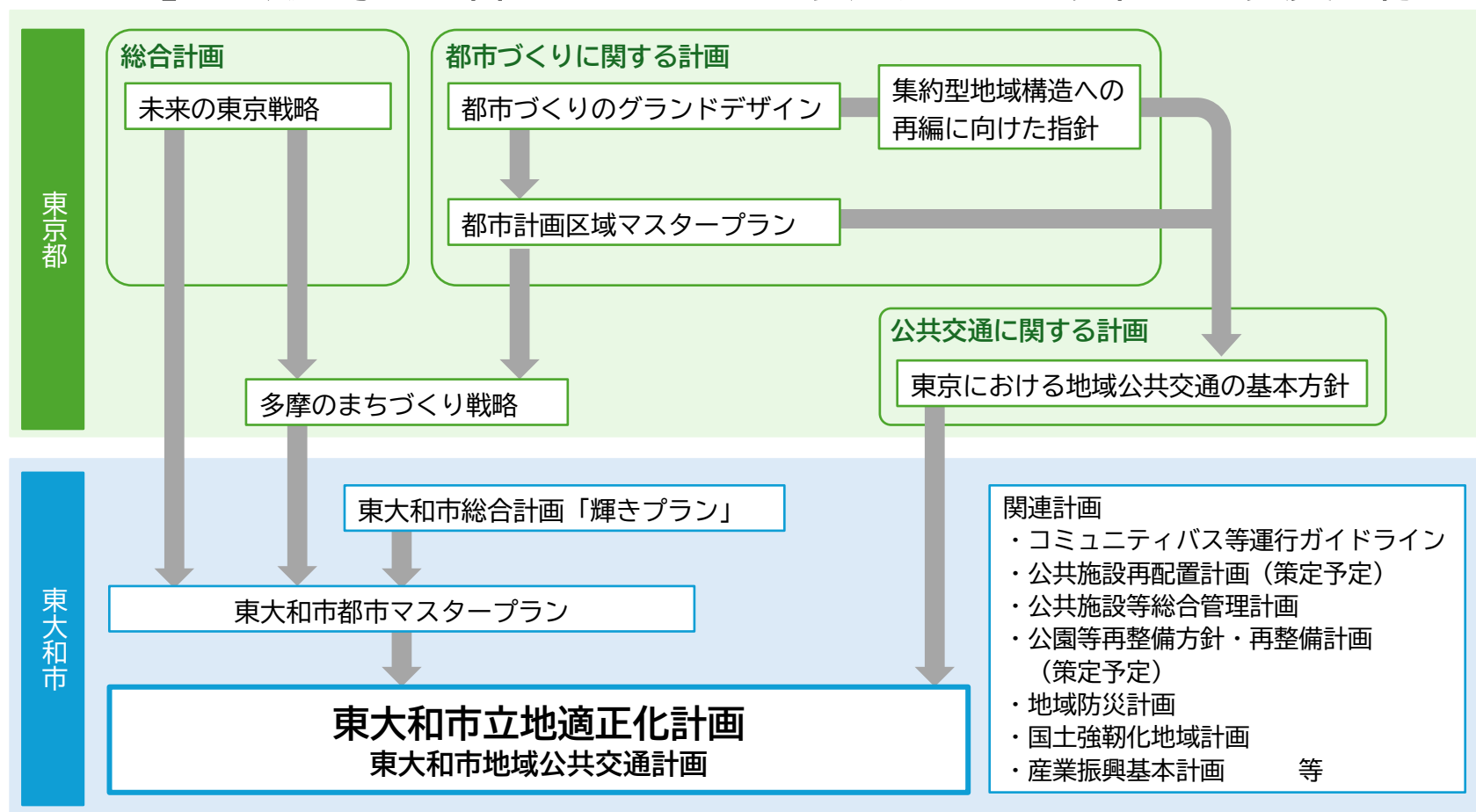
地域公共交通計画に定める内容

	定める内容	概 要
1	基本的な方針	<ul style="list-style-type: none">・計画が目指すべき将来像と、その中で地域公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定める・まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理 ⇒なぜ地域公共交通が必要か
2	計画の区域	交通圏の範囲を基に計画の区域を設定
3	計画の目標	基本的な方針に即して目標を設定 ⇒どのような地域公共交通ネットワークを構築していくのか
4	事業及びその実施主体	<ul style="list-style-type: none">・目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める・併せてその実現に必要な事業・実施主体を整理する ⇒目標を実現するために誰が何をするのか
5	計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てる ⇒計画の進行管理をどうやって確認して見直していくか
6	計画期間	原則5年（地域の実情に合わせて設定）
7	その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載

3 地域公共交通計画とは何か

地域公共交通計画の計画期間と位置づけ

- 地域や社会の変化を見据えることのできる5年を原則とする
- 計画期間終了時に評価・検証を行うことを基本とし、今後の「総合計画」や「都市マスタープラン」の改定等と整合させながら、必要に応じて、見直し・変更を行う



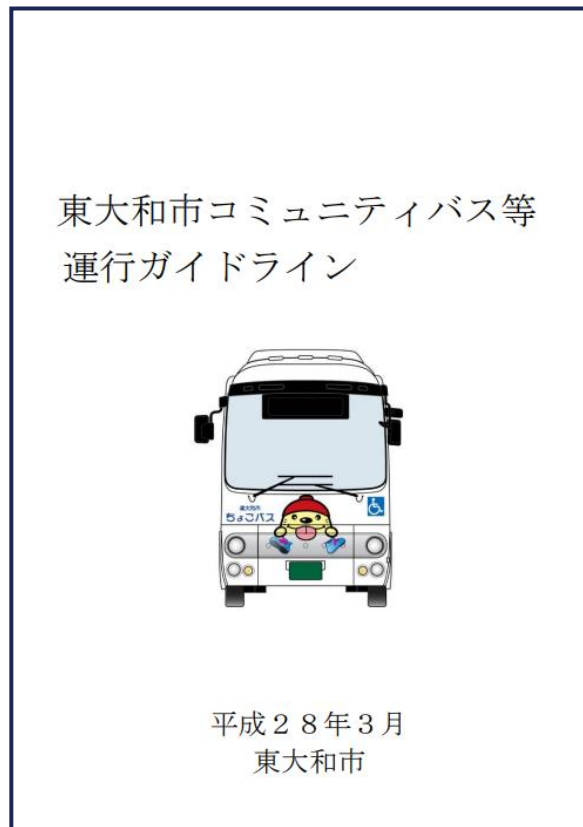
▶ 計画の位置づけ

地域公共交通計画の策定のポイント

- 「部分最適」ではなく、計画区域全体かつ地域旅客運送サービス全体の望ましいあり方に向けて、「**全体最適**」の発想で考える
- 鉄軌道、バス、タクシーなどの交通機関だけでなく、超小型モビリティ、シェアサイクルなどの新しいモビリティサービス含めて一体的に捉えて、「**適材適所**」で導入し、効率的な地域公共交通ネットワークを構築
- 担い手不足の現状に対して、交通機関だけでなく、自家用有償旅客運送サービス、福祉輸送、病院等の送迎サービス等、地域の輸送資源を「**総動員**」し、最大限に活用

東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインについて

「東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン」を 地域公共交通計画に統合することを検討



市民（地域）、運行事業者、市
が協働し、持続可能な地域交通
を構築することを目指して策定

ガイドラインの内容

【共通編】

- ・ガイドラインの位置づけ
- ・交通体系とコンセプト
- ・地域の参加、協働の必要性

【コミュニティバス編】

- ・コミュニティバスのコンセプト
- ・検討のフロー
- ・運行基準

【コミュニティ交通編】

- ・コミュニティ交通のコンセプト
- ・検討のフロー
- ・運行基準

地域公共交通計画の策定プロセス

地域の現状、地域公共交通の概況等の把握

上位・関連計画等について整理

地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針の記載内容確認



地域公共交通の現状・問題点、課題の整理



地域公共交通計画の基本方針・目標の検討



目標実現のための施策の検討（地域公共交通特定事業の活用についても検討）



計画の策定

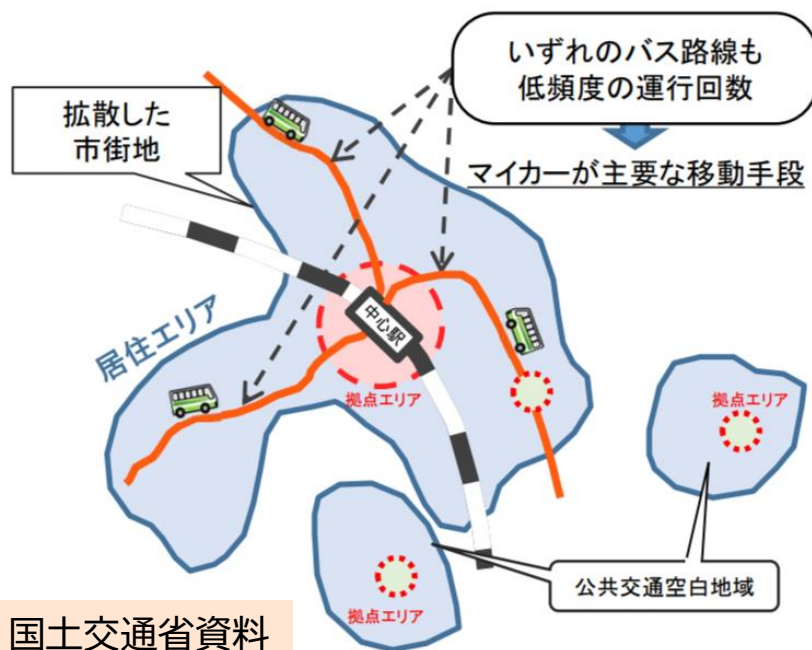
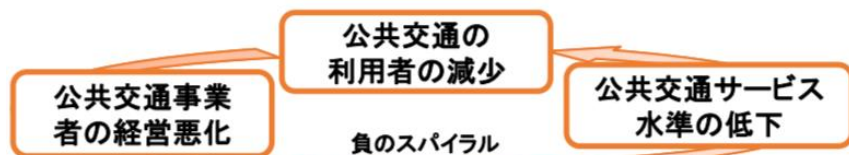
一体的策定のねらい

1 立地適正化×地域公共交通

公共交通と都市構造の連携

持続可能なまちを目指す上では、土地利用の転換だけでも、公共交通施策だけでも十分ではなく、公共交通と都市構造の改善が連携し、支え合うことが必要

現状：市街地の拡散・人口減少が進み
地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況

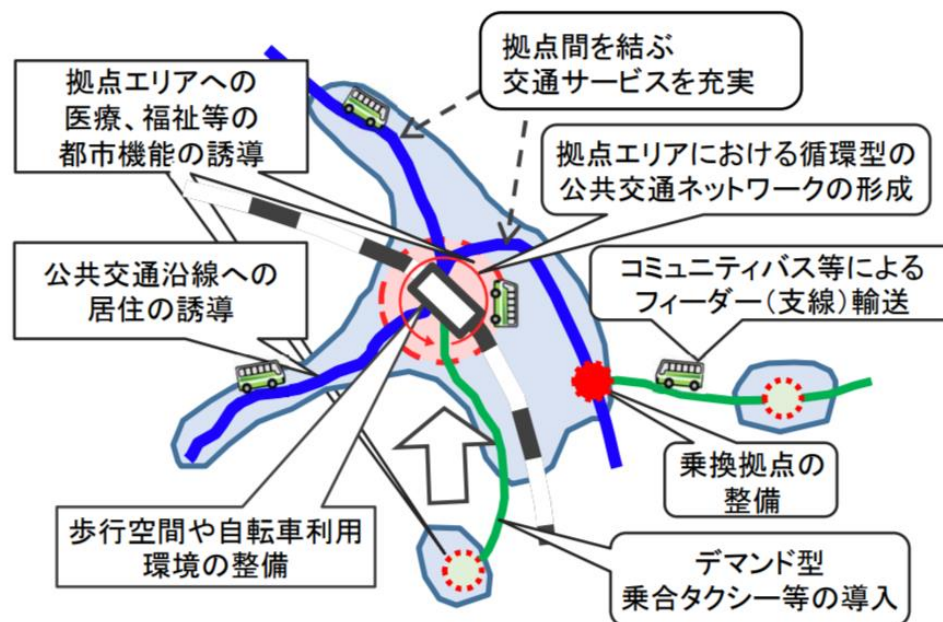


これからの姿：公共交通沿線に居住を誘導し、
利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち

持続安定的な
公共交通事業の確立

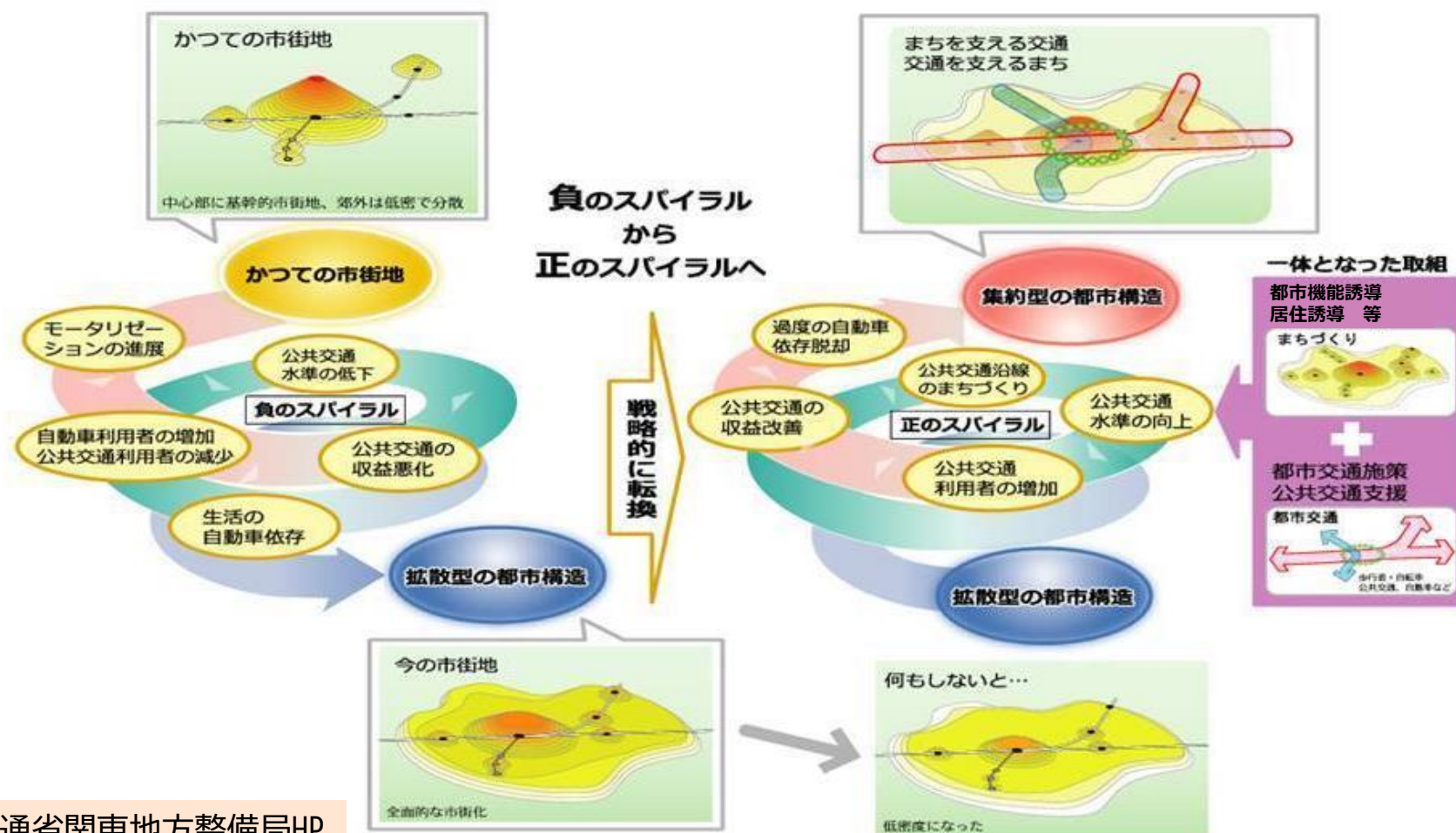
都市の持続可能性
が確保

好循環を実現



まちを支える交通／交通を支えるまち

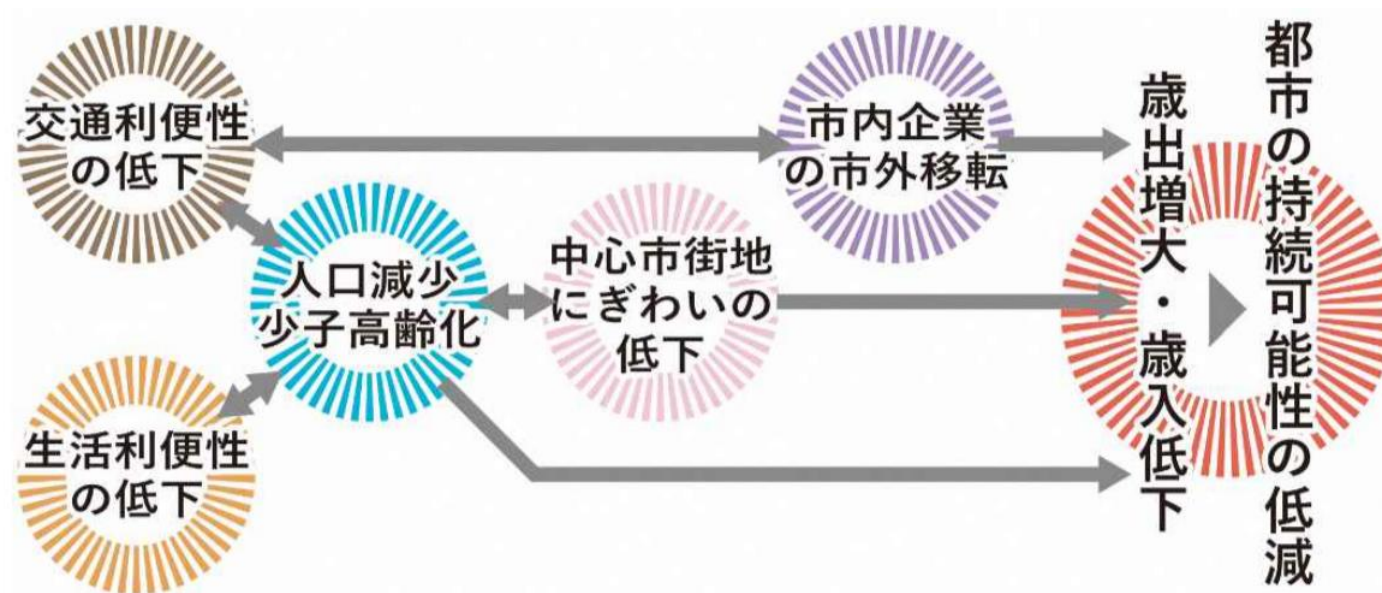
人口減少に伴う利用者減と公共交通の水準低下の負のスパイラルを脱し、公共交通軸の形成と沿線まちづくりを相補的に進めることで正のスパイラルを生み出す



2 既存の事例

厚木市における取組：課題

人口が減少に転じる中、人口減少＝「商圈人口や公共交通利用者数の減少」が、都市機能の継続立地や公共交通のサービスレベルに負の影響を及ぼし、生活利便性・交通利便性・中心市街地の賑わいがそれぞれ低下し、結果として、さらなる人口減少が生じる負のスパイラルが起きることが課題

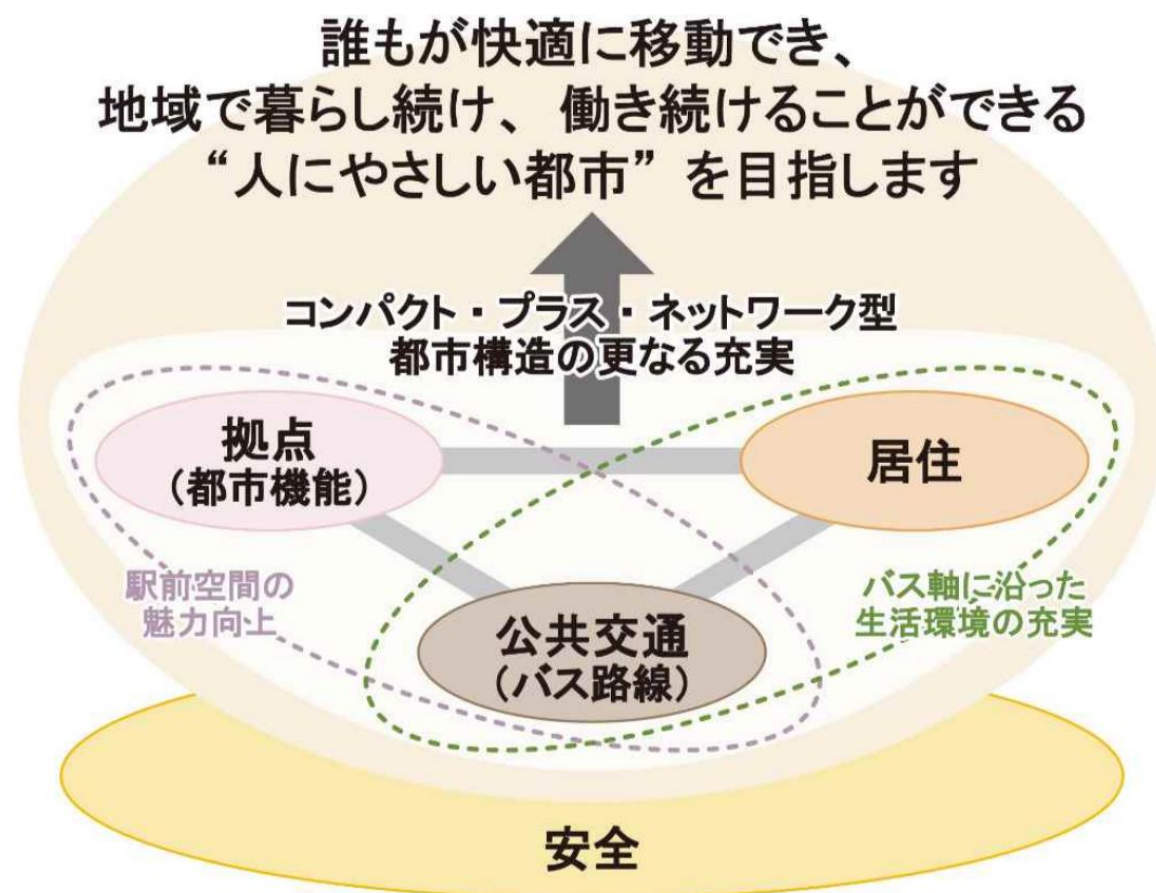


出典 厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

厚木市における取組：立地適正化×地域公共交通

コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

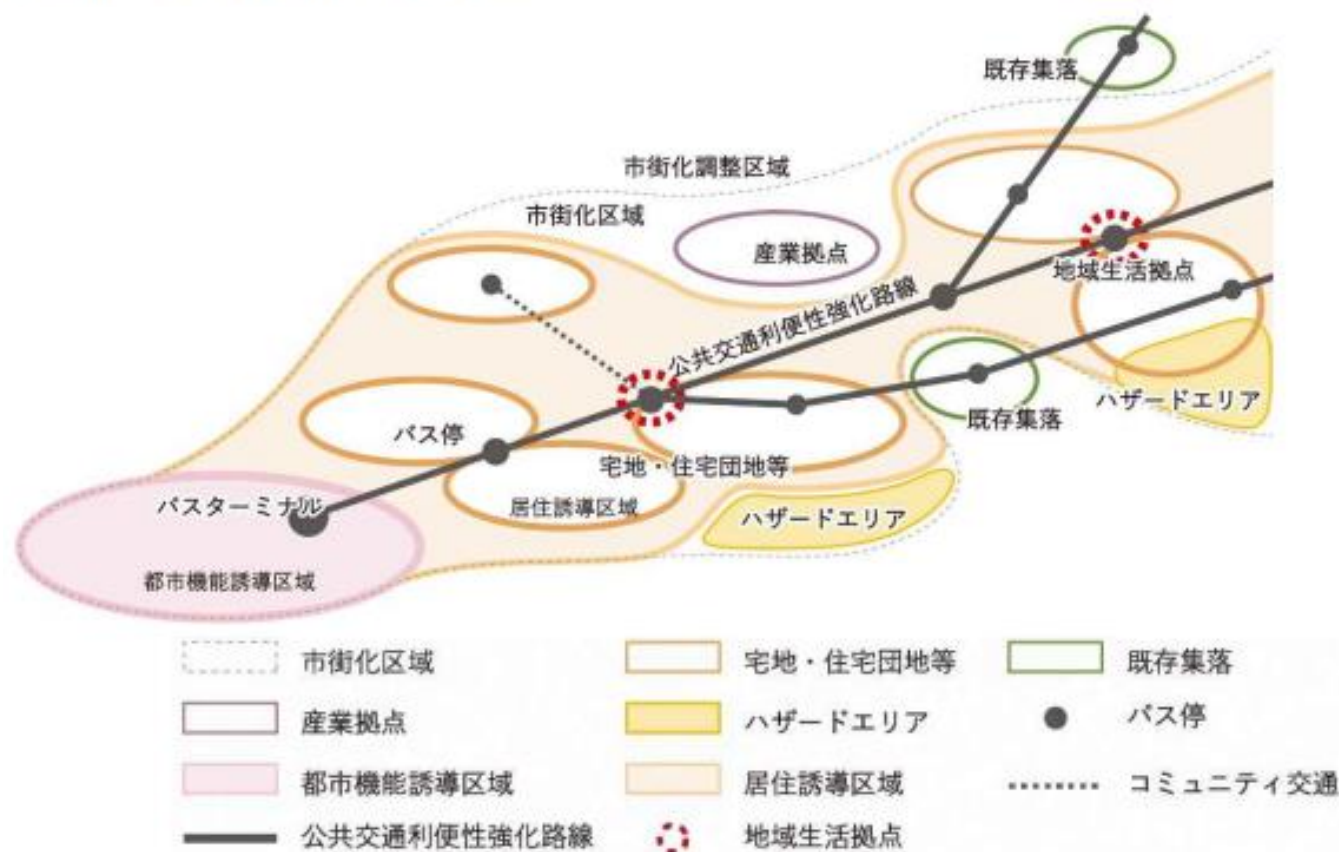
安全な住環境の下、都市機能と居住という土地利用に関する取組と、公共交通に関する取組の相乗強化を生み出し、快適に移動でき、生活サービス等にアクセスできる都市構造を目指す



出典 厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画

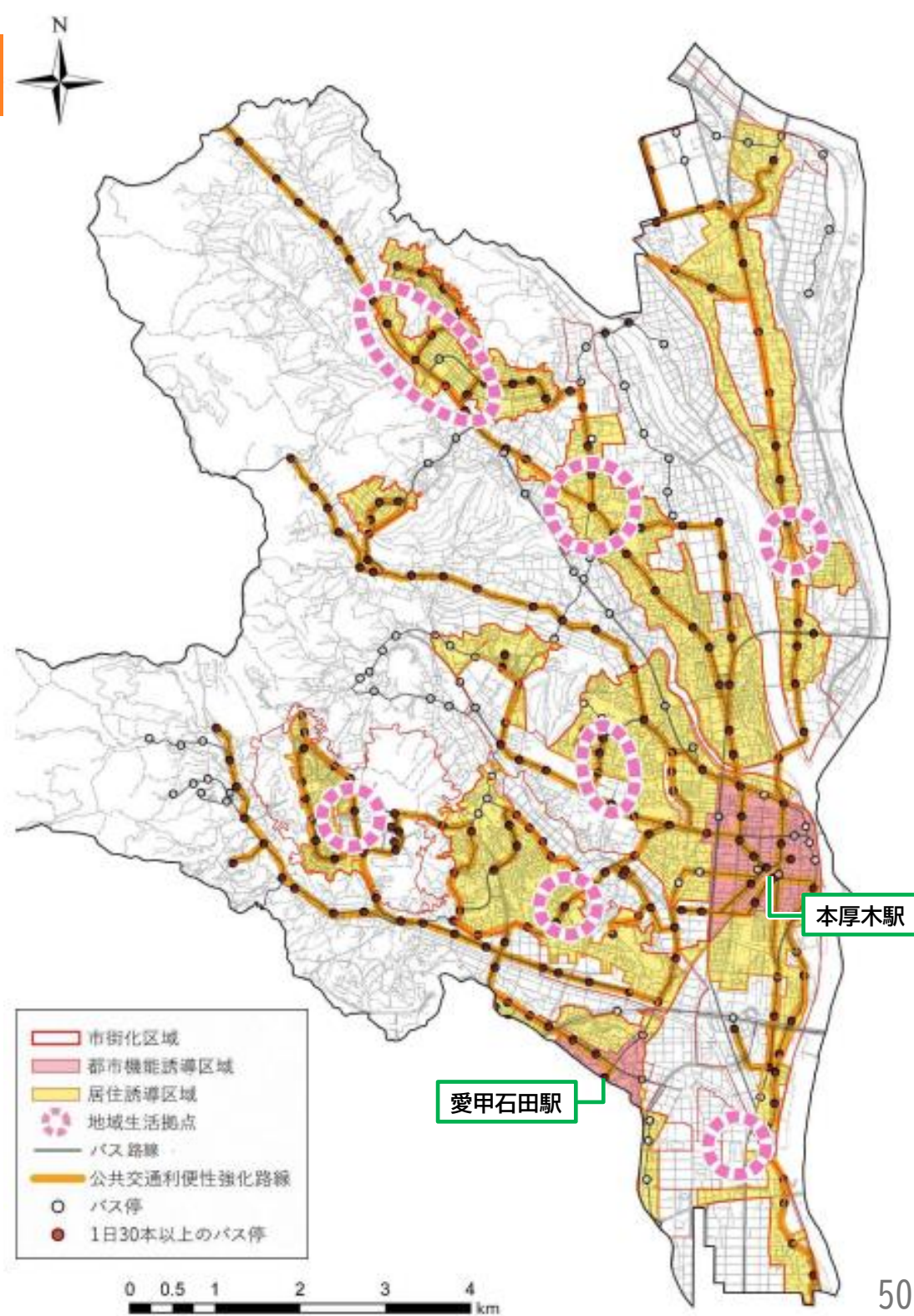
厚木市における取組：公共交通利便性強化路線

厚木市では都市機能誘導区域、居住誘導区域に加えて公共交通利便性強化路線を独自に創設し、居住誘導区域内外の交通利便性を維持・向上するため、サービスレベルの維持・強化を図るバス路線を位置づけ



厚木市における取組

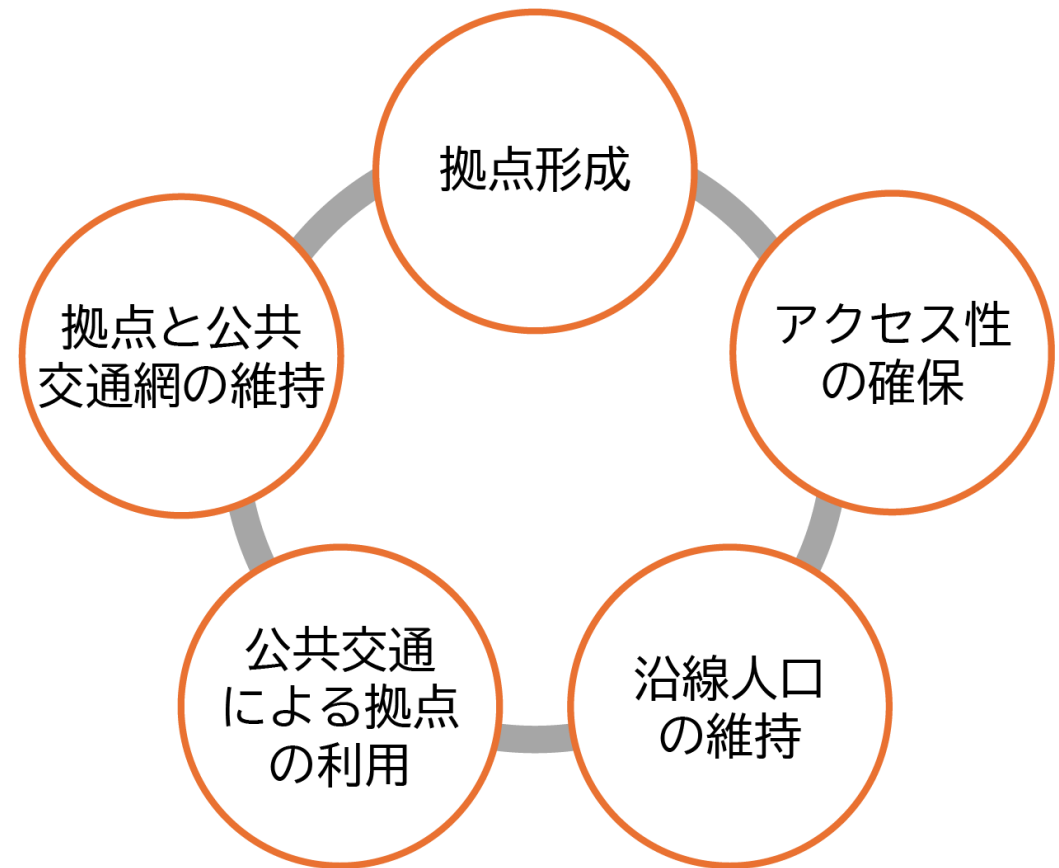
- 「都市機能誘導区域」の核となる2つの鉄道駅から市郊外部や隣接自治体に走るバス路線を「公共交通利便性強化路線」とし、サービスレベルを維持・向上することとした
- その上で同強化路線沿いに「生活利便施設」の立地支援をしながら、バス路線沿いに居住を促していくことで、公共交通と居住誘導の相乗効果を生み出そうとした



3 東大和市のねらい

正のスパイラル

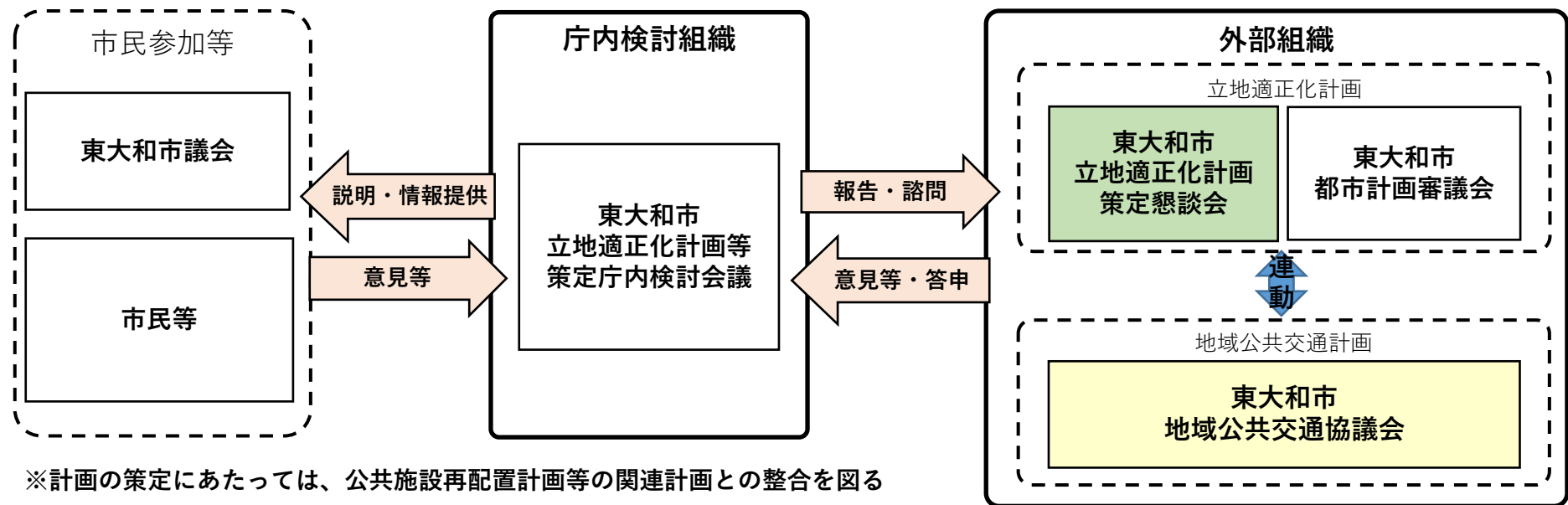
- 立地適正化計画により、生活サービスが立地する拠点を定め、その周辺に将来にわたって人口密度を維持するエリアを形成
- 地域公共交通計画により、鉄道・路線バス・モノレール等からなる公共交通軸を定め、福祉輸送や他のサービスモビリティなども組み合わせて生活サービスにアクセスする移動手段を確保
- 拠点と周辺住宅地、公共交通軸を維持する住宅地を一体的に形成し、また、公共交通軸以外のエリアでの移動手段を確保することで、生活サービスや公共交通を維持するとともに 居住の安定を図る正のスパイラルを生み出す



両計画を一体策定することによって
期待される正のスパイラル

検討体制と今後の進め方

検討体制



検討体制と今後の進め方

今後の進め方

	令和7年度									令和8年度												
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
協 議 会	立地適正化計画策定懇談会																					
	【合同開催】 【現状分析】 ○	基本的な方針の作成 【課題の整理・将来像】 ○					【区域設定・基本方針】 ○			誘導施策の設定 【誘導施策・防災設計】 ○					計画案作成 【計画（素案）取りまとめ】 ○			【合同開催】 【パブコメ案に対する市の見解】 ○				
協 議 会	地域公共交通協議会																					
	【現状分析】 ○	交通に関する基本的な方針の作成 【課題の整理・将来像】 ○					【基本的な方針】 ○			目標と事業の設定 【個別事業】 ○					計画案作成 【計画（素案）取りまとめ】 ○			【合同開催】 【パブコメ案に対する市の見解】 ○				
都計審					第1回 ○ 【諮問】		第2回 ○ 【継続審議】						第3回 ○ 【継続審議】						第4回 ○ 【答申】			
市民意見等	アンケート調査						オープンハウス等						オープンハウス等						パブリックコメント			

検討体制と今後の進め方

次回テーマ（予定）

立地適正化計画

- 都市構造に関する課題抽出の報告・意見交換
- 東大和市にとって望ましい都市構造について意見交換

地域公共交通計画

- 公共交通軸に関する課題抽出の報告・協議
- 東大和市にとって望ましい地域旅客運送サービスについて意見交換