

立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の運用時における 整合性確保の実態分析

日本大学 学生会員 ○岡 準一郎 日本大学 非会員 志賀 宇之介
日本大学 正会員 藤井 敬宏 日本大学 正会員 伊東 英幸

1. はじめに

現在わが国では、急激な人口減少と少子高齢化が加速している一方で、都市郊外部での無秩序な開発が行われ、都市の安定的継続が困難な状況となっている。

そのようななかで国土交通省は、コンパクトシティ・プラス・ネットワークを掲げ、2014年には都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画（以下、立適計画とする）が創設され、各自治体で策定されてきている。

また、立適計画の創設と同時期に地域公共交通活性化再生法の改正も行われ、地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画とする）が創設された。さらに、国土交通省は、平成30年度からコンパクトシティ形成支援事業に新たな追加事項として、立適計画の策定の支援対象の要件に網形成計画の策定を付加することとし、コンパクトシティ・プラス・ネットワークをより推進する取り組み方針を提示した。

しかし、現在両計画の策定状況は、全国1,724市町村において、立適計画が272都市、網形成計画が528件策定されているが、両計画を策定している自治体は158都市で全国の約9%に過ぎない。

策定が進まない理由として、立適計画が20年後を想定したバックキャスト型の計画であるのに対し、網形成計画は現状改善を前提としたフォアキャスト型の計画であるため、両計画の5年ごとのPDCAによる実施計画の整合性が図られていないことが考えられる。

両計画に関する研究として、溝上¹⁾は、立適計画に整合した網形成計画の立案を支援する需要予測モデルを構築し、公共交通の持続可能性を評価する収支率を予測する手法を開発した。また、尹²⁾は、全国の立適計画策定都市にアンケート調査を行い、運用の実態と課題を明らかにしたうえで、今後の制度運用において他計画との連携や、運用上の工夫の必要性を示唆した。

また、岡³⁾は人口20万人以上の中都市を対象に網形成計画の方針から立適計画と網形成計画の関連性を

評価し、立適計画策定済で多極型構造の都市が最もコンパクトシティ・プラス・ネットワークの枠組みを反映している計画であることを明らかにした。

しかし、計画の具体的な実施レベルにおいて、計画担当者が両計画の整合性を担保するために、どのような意識で取り組み、どのような運用がなされているかは明らかにされていない。そこで本研究では、両計画の策定期間の差などによる両計画の整合性を担保する意識に生じる差を現状の運用実態とともに明らかにする。

2. 対象都市と調査方法の概要

2.1 対象都市の概要

本研究では、2019年3月末時点で網形成計画を策定している関東地方の中都市のうち、立適計画を策定済と策定中の24都市を対象としアンケート調査を行った。対象都市を表-1に示す。

表-1 対象都市一覧

立適策定済 16都市	立適策定中 8都市
土浦市、水戸市、つくば市 古河市、宇都宮市、那須塩原市 前橋市、太田市、春日部市 深谷市、柏市、市原市、佐倉市 大和市、藤沢市、海老名市	日立市、ひたちなか市 栃木市、佐野市、草加市 木更津市、伊勢原市

2.2 調査方法の概要

網形成計画の策定時における取り組み状況と、網形成計画と立適計画の整合に対する意識に関して、対象都市の網形成計画策定担当者に対してアンケート調査を実施した。なお、アンケートは、立適計画策定済の都市用と立適計画策定中の都市用の2種類を用意し、両者の比較ができる質問項目とした。

具体的な質問項目としては、「網形成計画策定時に実施した会議の実施回数」や、「策定後の庁内外への周知活動の取り組みや成果」などを伺った。

また、立適計画との整合に関しては、「立適計画と網形成計画の策定期間の違いによる整合に関する意識の差異」などを伺った。

キーワード 立地適正化計画、地域公共交通網形成計画

連絡先 〒274-0063 千葉県船橋市習志野台7-24-1 日本大学理工学部 TEL: 047-469-6476 E-mail: csju18003@g.nihon-u.ac.jp

3. 調査結果

3. 1 アンケート回収結果

24都市中22都市から回答を得ることができた。なお、策定済が15都市、策定中が7都市となった。

3. 2 策定順序の違いと計画開始年数の差

立適計画と網形成計画の策定順序を分類すると、立適計画先行は5都市、網形成計画先行都市は15都市で、同時策定が2都市となった。なお、立適計画策定中の都市は全て網形成計画先行都市に組み込んだ。

計画開始年度の差を見ると、立適計画先行都市は両計画の開始年数の差が半年未満であるのに対し、網形成計画先行都市は、計画期間の中間年に立適計画が策定されており、両計画のPDCAの運用に課題がある。

この結果に関して網形成計画先行都市へ、網形成計画を先に策定した理由を伺ったところ、図-1のような結果となった。最も多かった理由は、立適計画の策定の遅れとなった。次いで立適計画で必要な交通網を想定し網形成計画を策定したという結果となった。

一方、4割以上の都市がその他と回答しており、各都市の状況により様々な理由が考えられる結果となった。

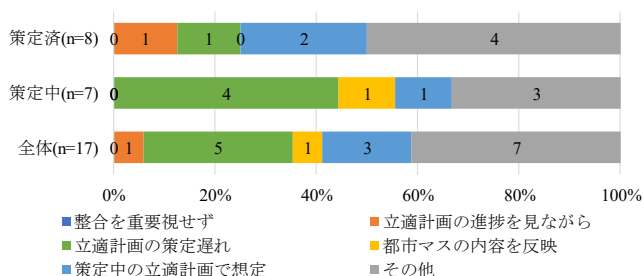


図-1 網形成計画を先行策定した理由

3. 3 他部署への計画意図の浸透度合いと取り組み

網形成計画の策定意図が関連部署へどの程度浸透しているかの度合いと、関連部署への浸透に対する取り組みの有無に関して伺った結果を図-2に示す。

結果として、取り組み「あり」の都市は浸透度合いについて半数がやや思わないと回答しており、立適計画の意義や各種補助事業を含めた内部説明が不可欠な状況がうかがえる。一方、取り組み「なし」の都市では、4割の都市が分からないと回答しており、策定後の庁内連絡体制そのものが不足している状況が伺える。

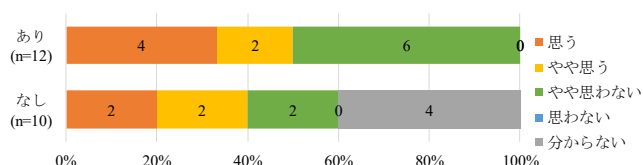


図-2 関連部署への浸透度合いと取り組みの有無

3. 4 立適計画と網形成計画の整合に関する意識

網形成計画を立適計画に整合させるかどうかの判断理由について伺った結果を図-3に示す。

将来を見据えた交通計画が必要なためと回答した都市が最も多く、全体の6割以上を占めた。立適計画先行都市では両計画の整合性を意識した回答となっているが、網形成計画先行都市の一部では、施策内容を調整する仕組みがないため整合性を担保できない（する予定がない）という回答があった。第1章で示したように国土交通省では、立適計画と網形成計画を連動させた仕組みとして展開することを推奨しているが、策定期間によって両計画の実施における課題が伺える。

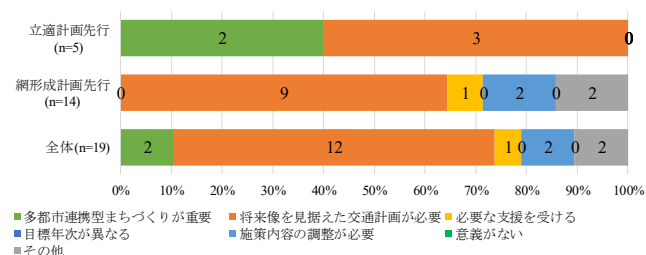


図-3 両計画を整合させるか否かの判断理由

4. おわりに

本研究では、網形成計画策定担当者へのアンケート調査から、立適計画との整合性に関する意識などの実態把握を行った。主な検討結果は次のとおりである。

- ① 他部署への計画意図の浸透度合いからは、内部説明や庁内連絡体制の確保等の課題が抽出できた。
- ② 多くの都市では両計画の整合性を意識しているが、網形成計画先行都市の一部では、施策調整における課題が抽出できた。

今後は、先行研究の成果である網形成計画の方針から立適計画と網形成計画の関連性において多極型構造の都市が両計画の整合性が高い都市と考えられるため、具体的な実施事業レベルにおいて両計画が連動し、事業が達成されるか否かを詳細に分析する予定である。

参考文献

- 1) 溝上章志ら：立地適正化計画に整合した地域公共交通網形成計画の立案手法に関する研究－荒尾市網形成計画を例に－，日本都市計画学会都市計画論文集，Vol.53，No.3，pp.581-588，2018。
- 2) 尹莊植ら：立地適正化計画制度の初動期における計画策定と運用に関する実態と課題，日本建築学会技術報告集，Vol.25，No.60，pp.905-910，2019。
- 3) 岡準一郎ら：立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の関連性評価－計画文章のテキストマイニング結果より－，土木計画学研究・講演集，Vol.60，2019。