

第4回 立地適正化計画検討会議 （計画策定に係る有識者会議） 資料

令和元年7月12日

四日市市 都市整備部 都市計画課

- 1. 第3回会議における意見について**
- 2. 居住誘導区域の設定について**
- 3. 目標値の設定について**

1. 第3回会議における意見について

1-1. 第3回会議における意見について

視点	意見
全体に係ること	コンパクトシティの必然性が見えにくい。立地適正化計画の必要性や方向性などについて、わかりやすいストーリーの整理が必要。
	地区毎に課題が出てきているため、土地利用特性ごとに誘導目標や目標人口密度などの方向性が出せるとよい。
	立地適正化計画の方向性のマトリクス表の「まちづくりの方針」、「施策・誘導方針」具体的な取組の整合性がわかりにくい。
	医療や福祉機能が充実しているものの、世代交代やライフステージに応じた住み替えが誘導できるよう、10年くらいの単位で段階的に計画してはどうか。
	年次による段階的な計画については、リニアが整備されるまでに何を仕上げるか、北勢バイパスが国道477号バイパスに接続するまでに何を仕上げるべきかなど、交通ネットワークの整備実態などを踏まえて何をしていくべきか考えたい。
	市民だけでなく企業についても選ばれるような働きかけが重要であり、スマートシティの形成、いわゆる通信網の整備を進めてはどうか。
	交流人口拡大効果を活かすことが大きな目的としてあるが、四日市市がターゲットとする交流人口は、観光だけでなく、学生や若い働き手、若い結婚前の単身世帯、子育て世帯、中高齢者世帯層、ファミリー層など、多様なライフステージを受け止められるということにより。
都市機能誘導	萬古焼や大矢知の素麺など地場産業については、守っていくためにはそこに住む必要があることから、居住を誘導しながら維持を図るというような視点も必要ではないか。重要な視点であり、居住誘導していく方向であることから、導入部分など何らかの形で表現したい。
	近鉄四日市、富田については交通結節点で隣接自治体からも来れる駅であり、魅力が高まれば隣接自治体からも鉄道で多くの人が訪れ、鉄道の維持や利便性の向上にも繋がっていくため、広域的な拠点になりうるということを意識して計画してほしい。
	中心市街地について、例えばサテライトキャンパスなど若い人が馴染むようなまちづくりをしてはどうか。
	誘導施設を誘導区域内で休廃止する場合も届出が必要となることから、誘導施設の設定にあたっては維持を図る観点からも検討する必要がある。

1-1. 第3回会議における意見について

視点	意見
居住誘導	どこでどういう人たちがどのような暮らしをするのか見えてこないため、計画書では文言だけでも良いので具体例があるとよい。
	リニア時代により名古屋へのアクセス性が向上し、通勤圏として価値が上がってくるときに、自動車ネットワークと居住誘導の考え方がリンクすることが重要である。スーパーメガリージョンの効果を既存住宅団地周辺、農住混在地域、中部や富田地区のどこで活かすのか、人口密度はそんなに変わらないので、都市像としてメリハリが必要。
	計画的な誘導を図ろうとしている地域の将来人口密度を50人/haとしているが、中部地区を中心とした都心居住の区域と農住混在地域とでどのようなライフステージに対応しようとしているのかわかりにくい。
	I.C周辺の住宅団地について、I.Cに近い点を活かして居住の構造が変化できれば、様々な世代の人や、東京から入ってくる人にも対応できるのではないかな。
	農住混在地域について、他に積極的に人口増加・維持を図りたい区域があるのであれば、原則居住誘導区域外とした方がよいのではないかな。 点的に指定されている生産緑地のみを居住誘導区域から除外するのはスポットゾーニングとなるため、一定の広がりとして宅地と農地がうまく混在する良好な環境を目指すべきという意味で、混在地域全体を居住誘導区域から除外すべきではないかな。居住誘導することと生産緑地を農地として残すことは矛盾するのではないかな。 「最後まで元気に暮らせるまち」としているが、農住混在地域は歩いて暮らせるエリアではなく、自動車依存が高い地域であり、居住誘導する場合に整合性がわからない。 居住誘導区域から除外すべきとの議論もあるが、人口密度やインフラ整備の方向性、宅地を集約していくのかといったことをしっかり考える必要がある。生産緑地を守りたいのはわかるが、集約を図る中で虫食いで誘導するのはイメージが作りにくい。人口密度の目標なども必要なのではないかな。 居住誘導区域から除外といった意見もあるが、現状として人口が増えており、そのような地域を除外することは現実的ではない。現状を踏まえると居住誘導区域とし、生産緑地を残し、緑豊かなゆとりある住宅地としていく方向性でもよいのではないかな。 「子育てしながら働いていけるまち」について、子育て機能の強化などの方針は書かれているが、交通や産業のところではメニューがない。職住近接など居住地と働く場所が複合的に成立するようなゾーンが検討できるのであれば、例えば港湾区域との間の区域など、マトリクス表に盛り込んでいけないだろうか。
ネットワーク	目標とする都市の骨格構造を見ると、全般的に居住誘導区域になりうる区域は、公共交通で繋がっており、今後も維持をしていく意思が感じられる。産業地は居住誘導しないが、産業も軸として公共交通を走らせて、居住誘導、都市機能誘導しており、四日市らしいと思う。
	将来ネットワークについて、高速道路や幹線道路に沿った形で示されているが、その沿線を将来的に市街化していくことを想定するのか。
	広域幹線、域内幹線、域内交通とあるが、末端では域内交通の充実を図りながら歩いて暮らせるまちづくりが重要であり、住民が主体となって運行しているバスについて、四日市市の強みとして評価し、維持を図る方向性を示してもよいのではないかな。
	今回は自動運転などのキーワードがないが、最終的に導入していく方向性であれば、それに合わせたインフラの整備など考えていかなければならないのではないかな。 スマートシティがもっと進むと、バス待ちの状況などをリアルタイムに把握しながら行動ができるなど、利便性が向上するため、20年先を見据え、方針に入れ込んでもいいのではないかな。

1-2. 立地適正化計画策定にあたり考慮するポイント

■ 全体に係ること

- ・ストーリーの整理
- ・土地利用特性ごとの目標
- ・時間軸を考慮した計画策定
- ・スマートシティ（ICT）の視点
- ・交流人口の考え方
- ・地場産業の維持の視点

■ 都市機能誘導区域（中心拠点）

- ・近鉄四日市、富田周辺の拠点性
- ・中心市街地への若い世代の誘導
- ・区域外への立地と区域内における休廃止を考慮した誘導施設の検討

■ 居住誘導区域

- ・土地利用特性ごとの都市像（居住誘導区域の生活イメージ、人口密度の目標）
- ・I.C周辺の住宅団地
- ・宅地と農地の混在地域の居住誘導の方向性
- ・職住近接地域の居住誘導の方向性

■ 交通ネットワーク

- ・産業も考慮した交通ネットワーク
- ・将来ネットワークの考え方
- ・域内（末端）交通の方向性
- ・自動運転技術の導入の検討
- ・バス待ち環境の向上

2. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域

市域広範囲に渡る宅地と農地の混在地域は、概ね下水道は整備され小規模な開発の多さから道路密度は低いものの都市基盤は概ね揃っており、人口集積・宅地化が進行している区域です。鉄道を軸とした基幹的公共交通の徒歩利用圏外の区域も存在しますが、バスが通っており、日常生活サービス施設の利便性も高い区域である一方、生産緑地など都市農地も一定量存在する区域です。

本市では、子育て世代を中心に戸建て志向が強いことから依然として宅地需要が高く、その受け皿となっている地域であり、近年の35～44歳の子育て世代の転出超過の状況などを考えると、今後ともそのニーズに対して一定の居住を許容する区域として居住を誘導します。

本市内における自然を身近に感じるライフスタイルの選択肢の提供やゆとりの確保などの観点から、緑地機能や災害時のオープンスペース機能を有する生産緑地については、追加指定などによりその維持・保全に努めますが、点的に指定されている箇所も多いことから居住誘導区域から除外しないこととします。

■ 参考

		総数	密度	高齢化率
人口	H27	62,476	52.5	20.2%
	H57	61,692	51.8	32.5%

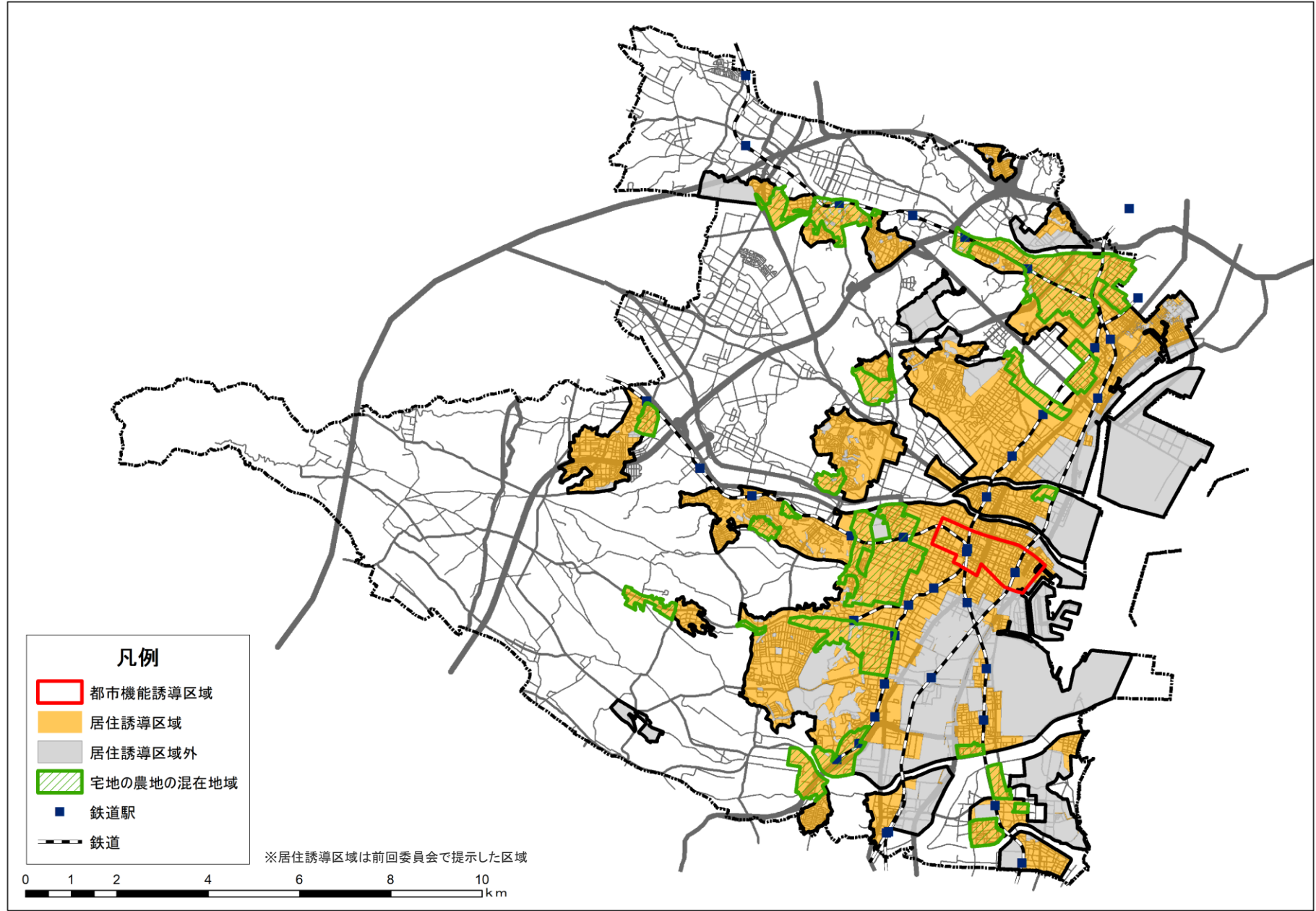
	基幹的公共交通		公共交通	
	面積	カバー率	面積	カバー率
公共交通カバー率	877.0	69.9%	1,097.1	87.5%

	医療・福祉・商業(全て)		医療・福祉・商業 (スーパー・百貨店のみ)	
	面積	カバー率	面積	カバー率
生活サービス施設カバー率	1,124.5	89.7%	957.7	76.4%

- ・下水道カバー率：93.4%
- ・生産緑地面積：7.5%

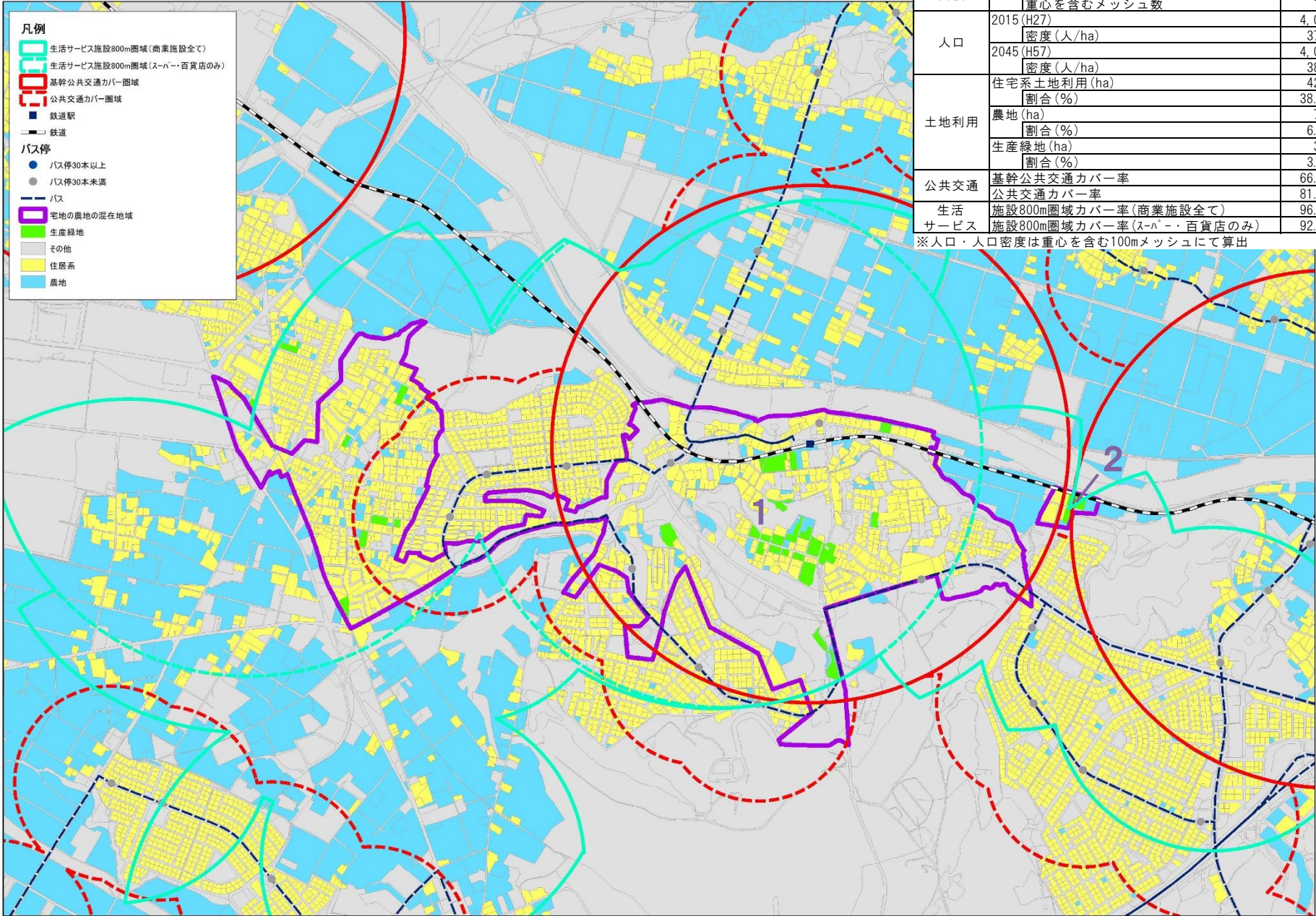
2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等



2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（下野地区）

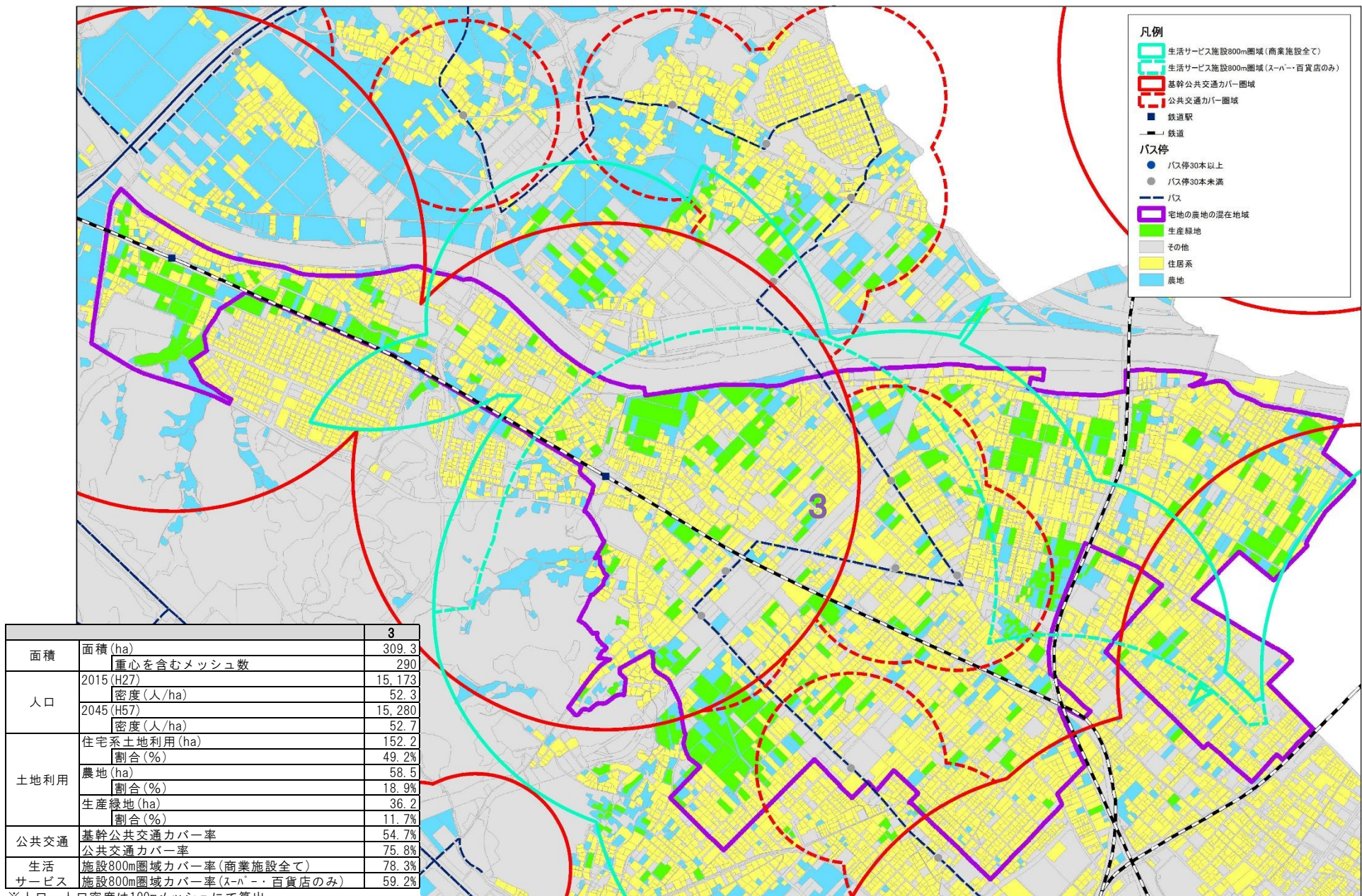


		1	2
面積	面積(ha)	110.4	1.4
	重心を含むメッシュ数	106	2
人口	2015(H27)	4,000	36
	密度(人/ha)	37.7	18.1
	2045(H57)	4,066	37
	密度(人/ha)	38.4	18.5
土地利用	住宅系土地利用(ha)	42.7	0.5
	割合(%)	38.7%	39.1%
	農地(ha)	7.7	0.5
	割合(%)	6.9%	37.4%
	生産緑地(ha)	3.3	0.3
公共交通	割合(%)	3.0%	22.0%
	基幹公共交通カバー率	66.9%	71.4%
	公共交通カバー率	81.1%	71.4%
生活サービス	施設800m圏域カバー率(商業施設全て)	96.8%	91.8%
	施設800m圏域カバー率(スーパー・百貨店のみ)	92.2%	0.0%

※人口・人口密度は重心を含む100mメッシュにて算出

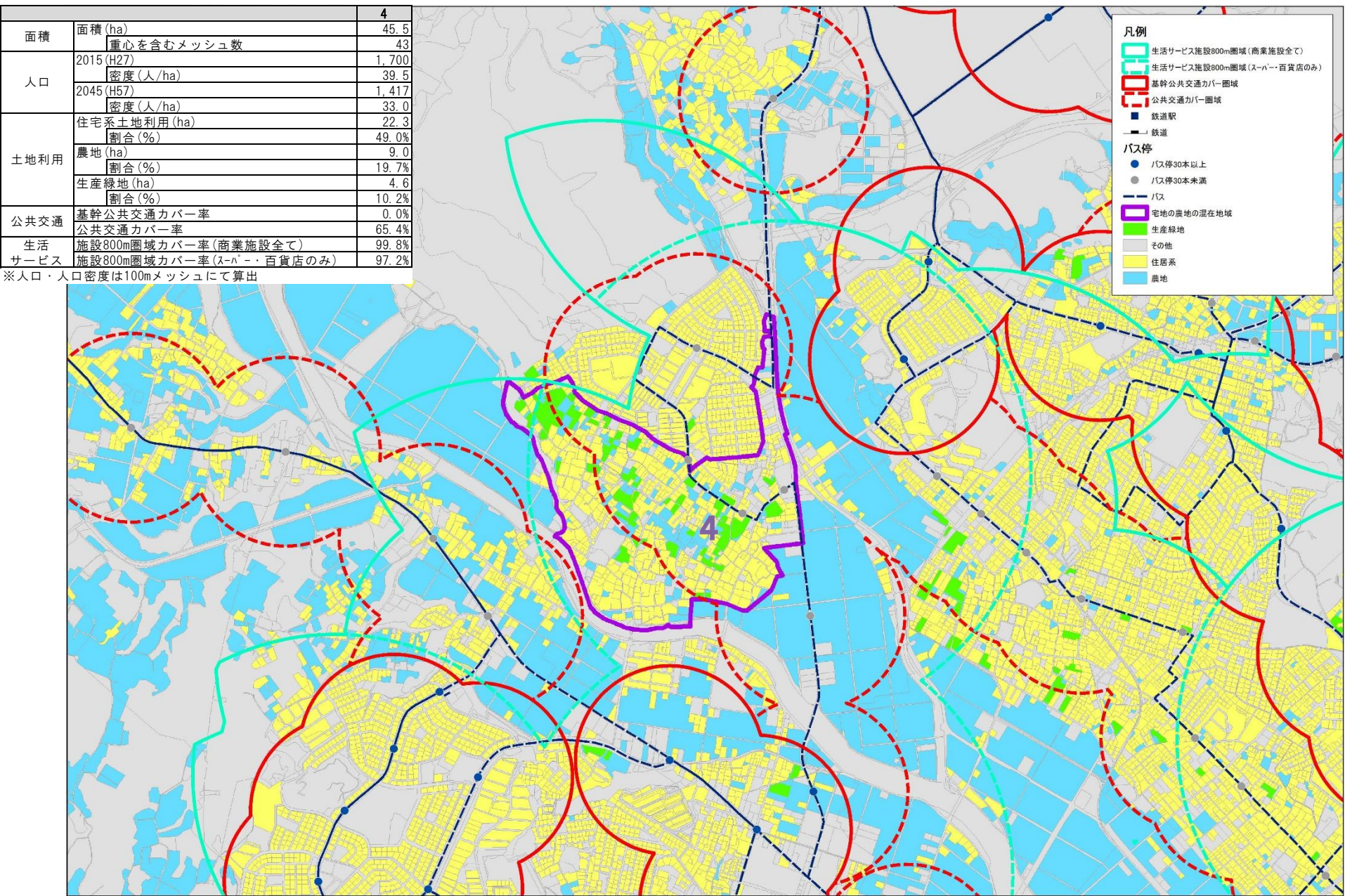
2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（大矢知地区、八郷地区）



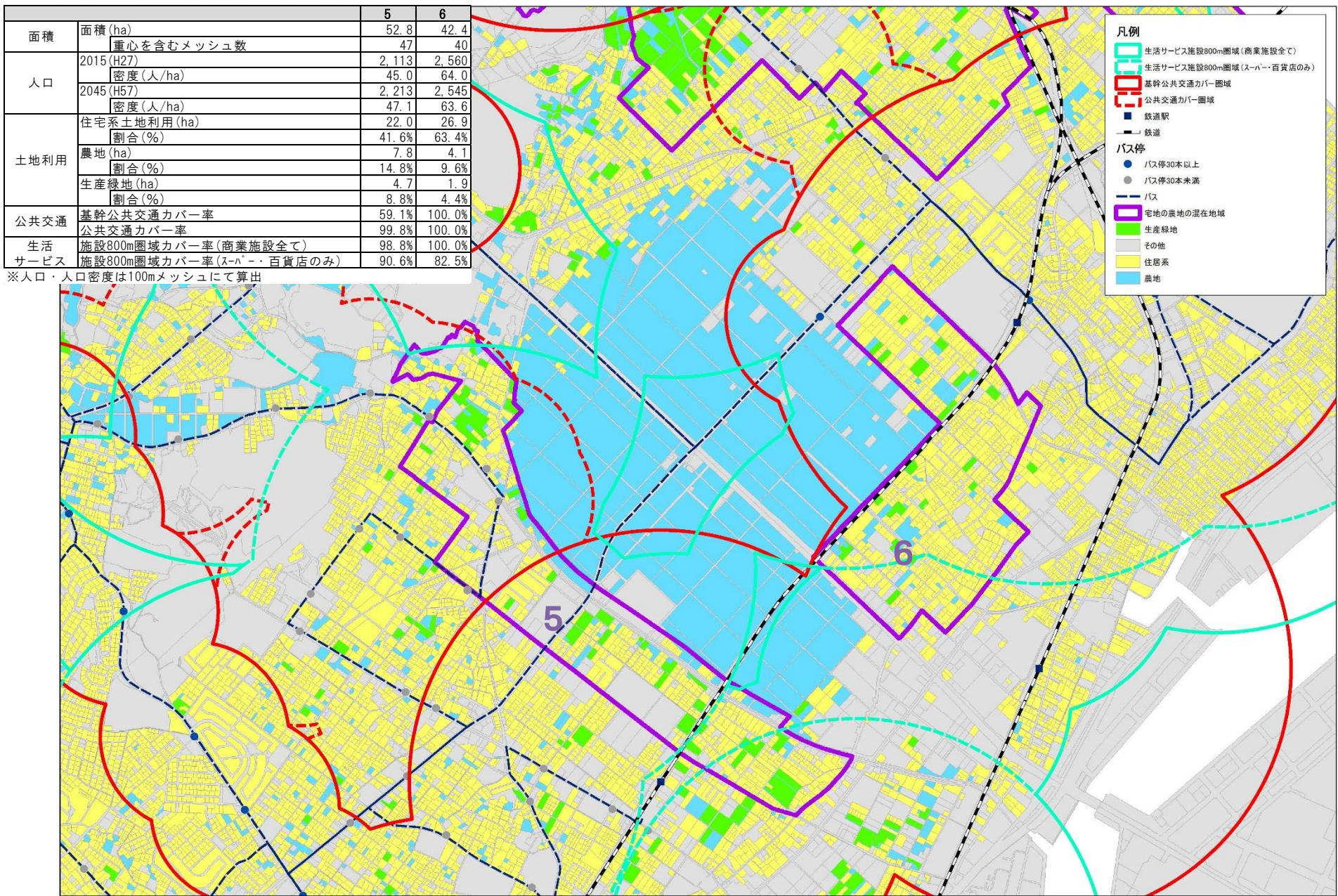
2-1. 居住誘導区域の設定について

■宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（三重地区）



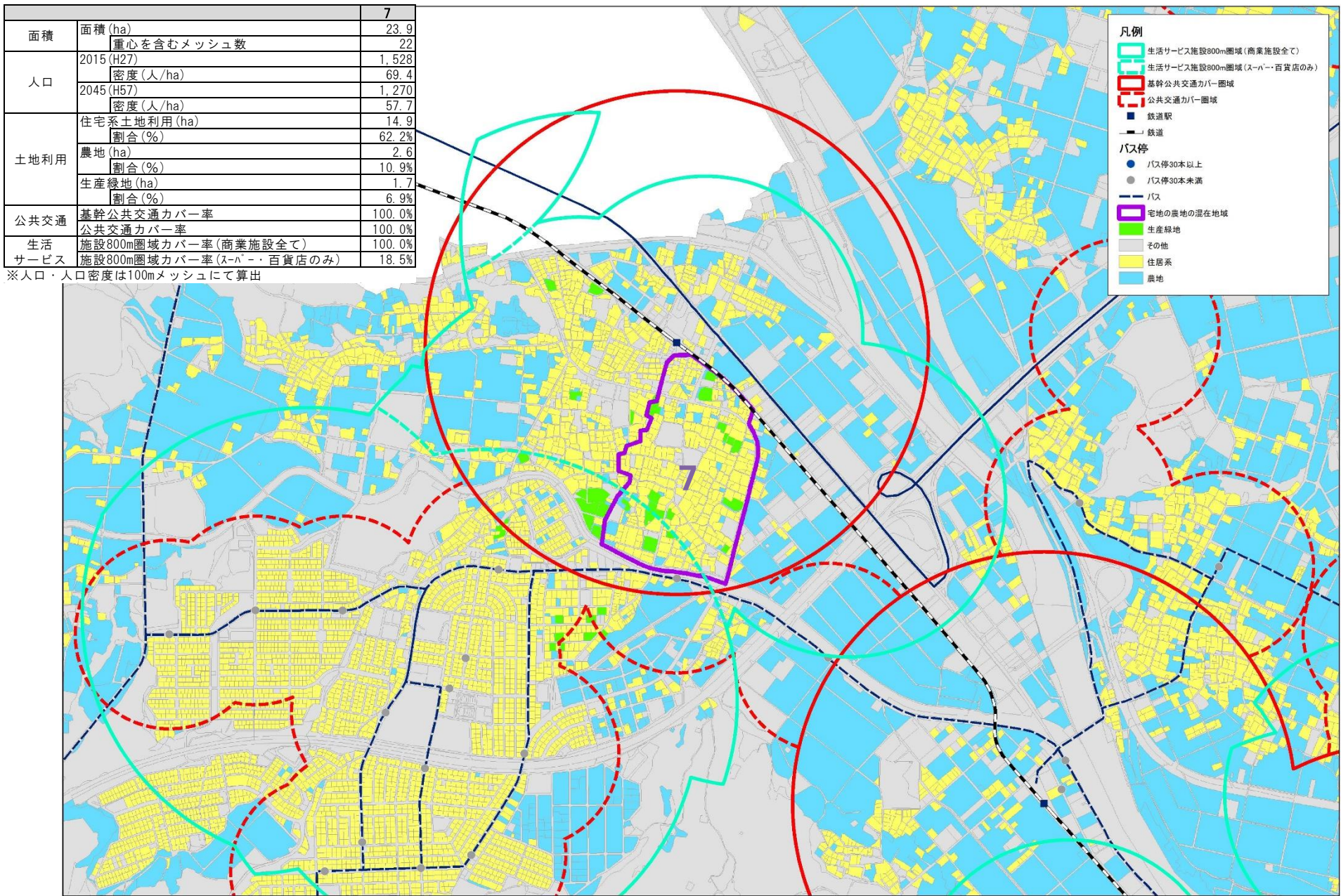
2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（羽津地区、富田地区）



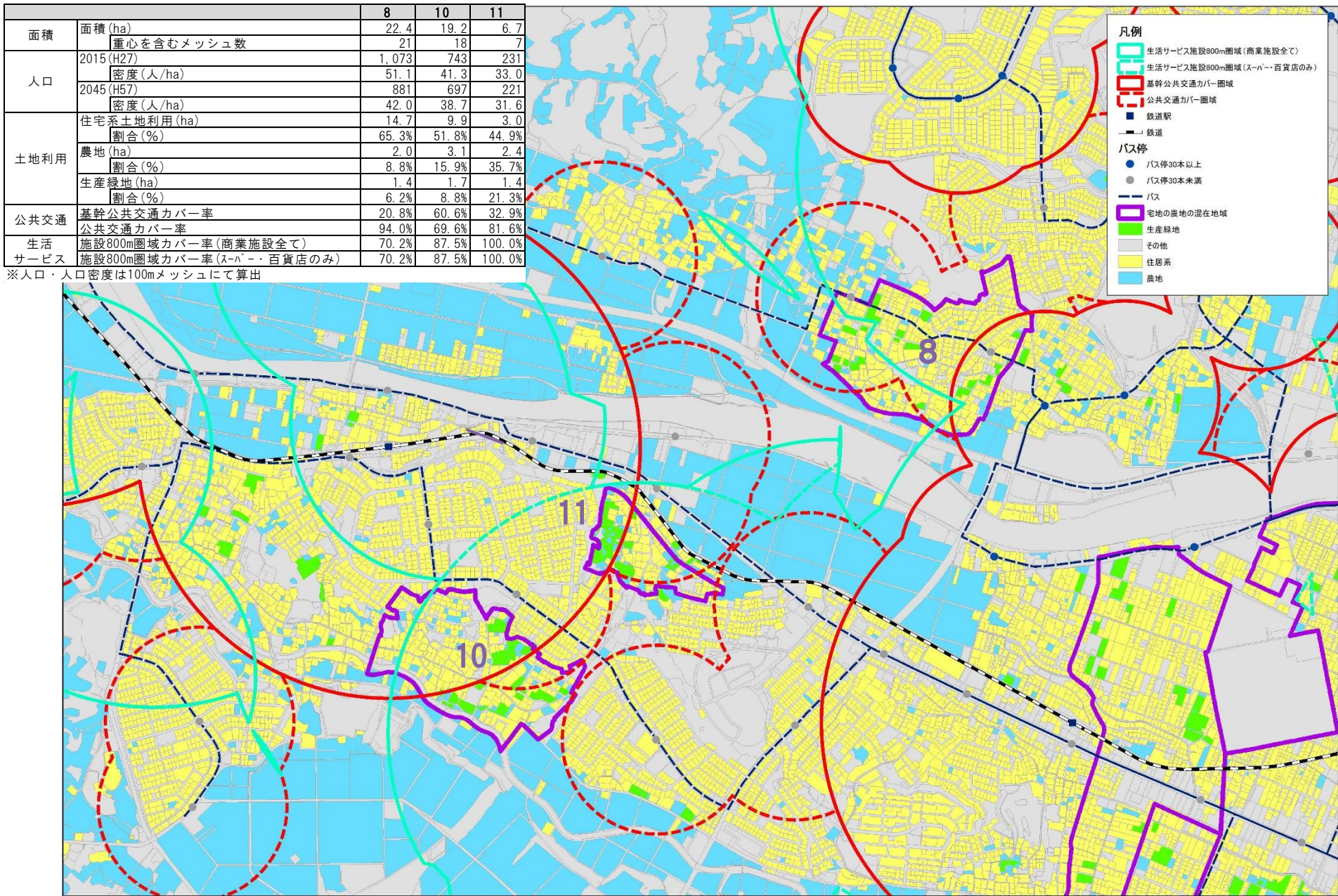
2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（桜地区）



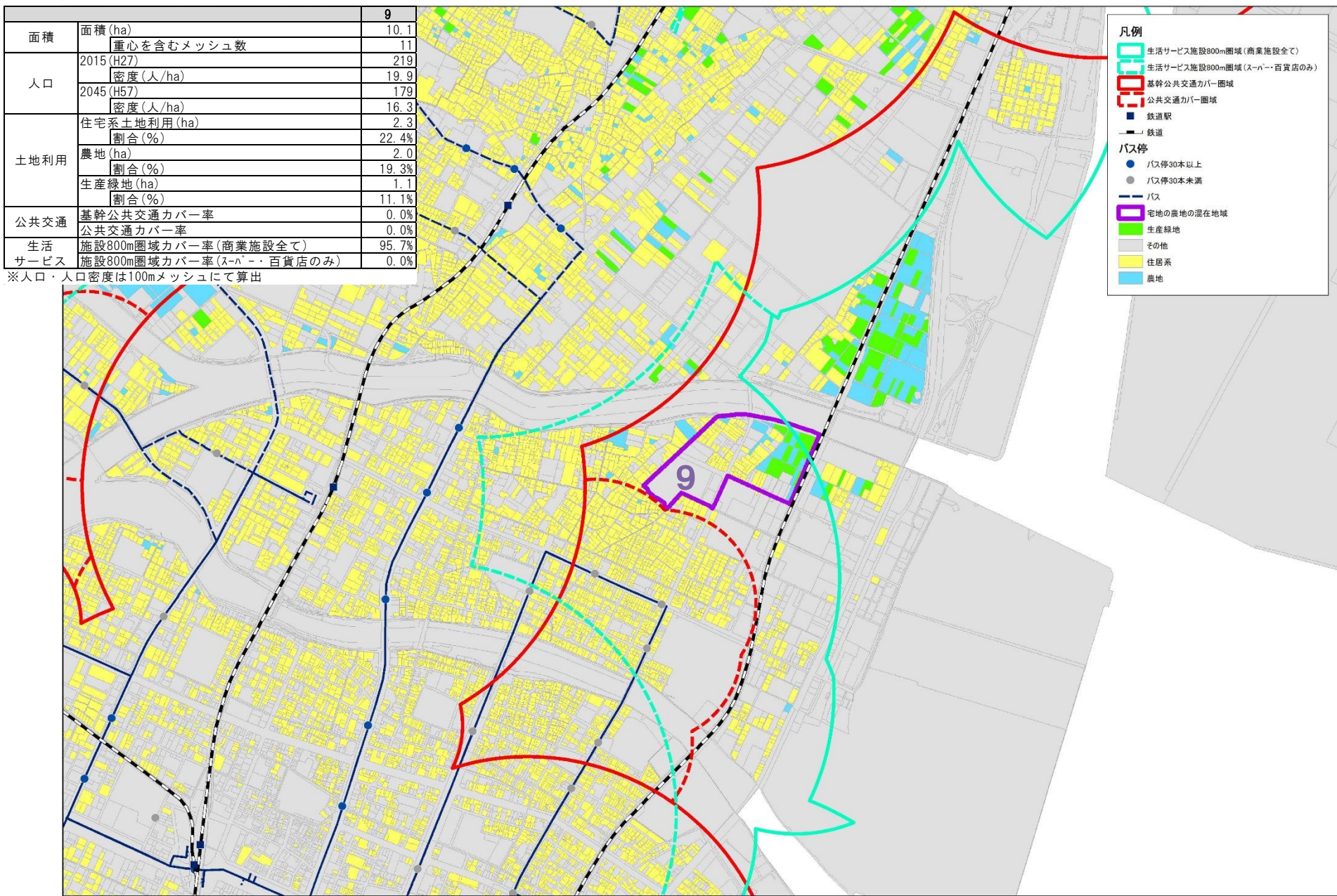
2-1. 居住誘導区域の設定について

■宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（神前地区、川島地区）



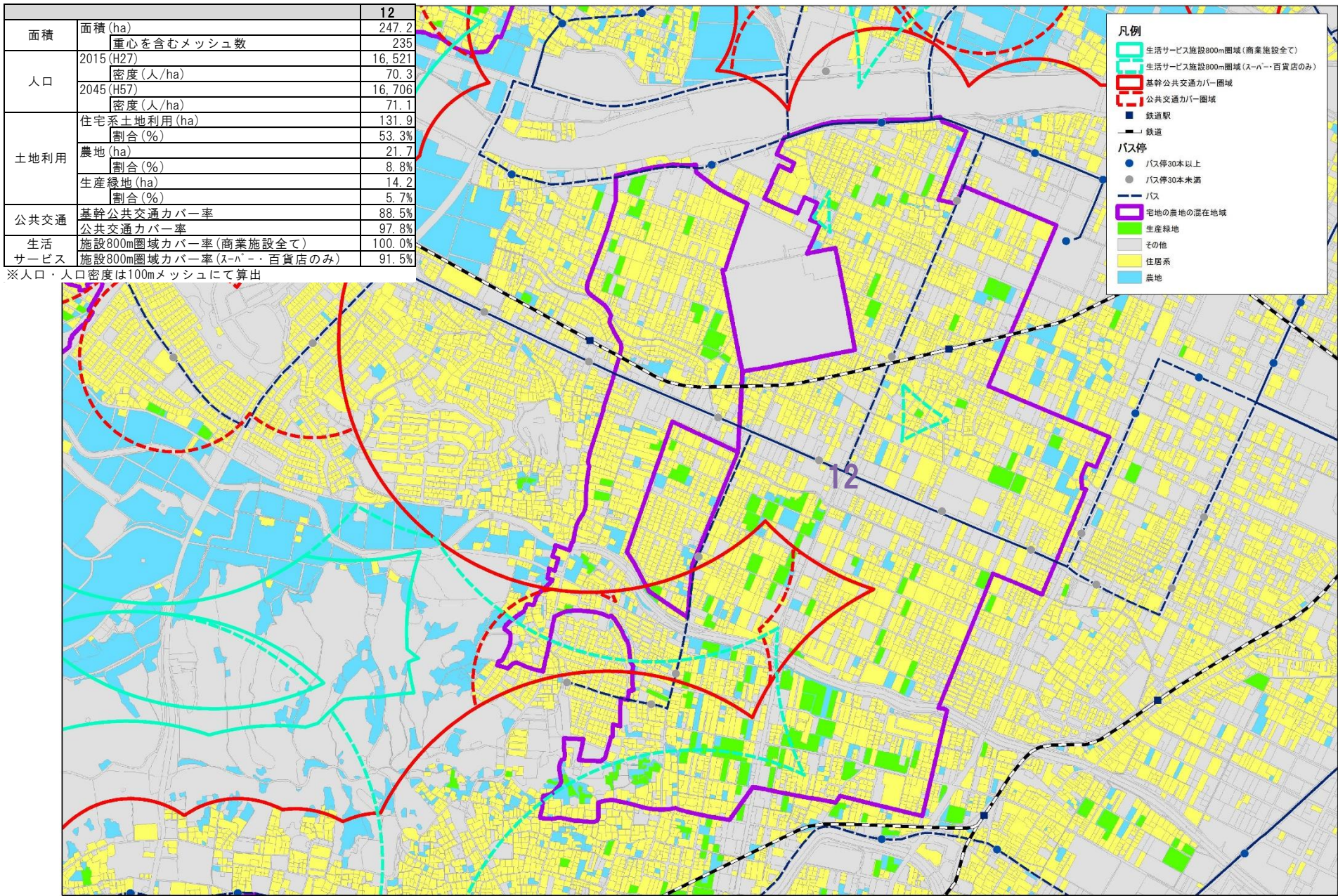
2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（橋北地区）



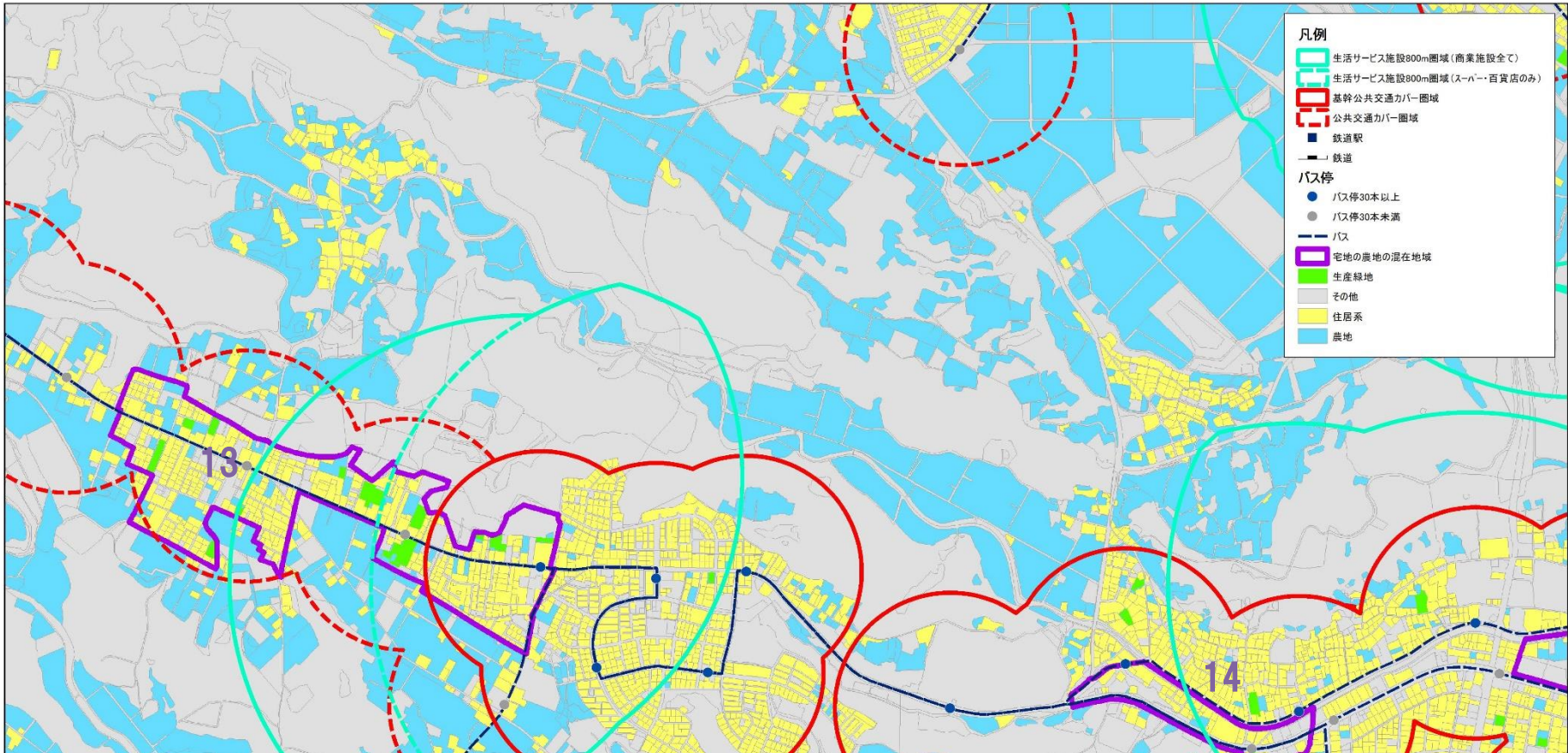
2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（常磐地区）



2-1. 居住誘導区域の設定について

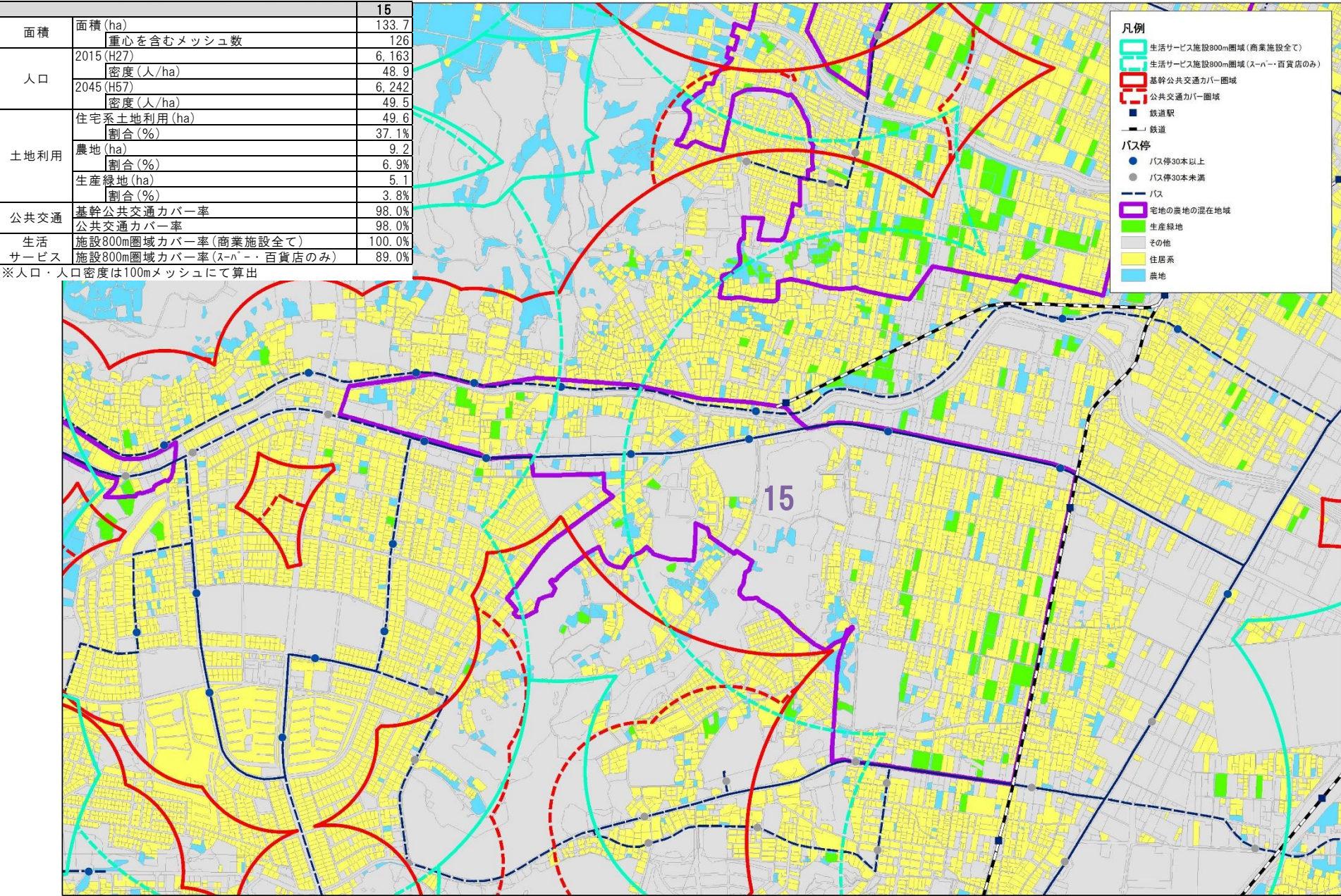
■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（四郷地区）



		13	14
面積	面積 (ha)	28.9	6.1
	重心を含むメッシュ数	28	7
人口	2015 (H27)	1,517	109
	密度 (人/ha)	54.2	15.5
	2045 (H57)	1,497	92
	密度 (人/ha)	53.5	13.2
土地利用	住宅系土地利用 (ha)	15.6	2.1
	割合 (%)	54.1%	34.9%
	農地 (ha)	3.9	0.3
	割合 (%)	13.5%	4.6%
	生産緑地 (ha)	1.6	0.0
	割合 (%)	5.5%	0.0%
公共交通	基幹公共交通カバー率	28.6%	100.0%
	公共交通カバー率	99.4%	100.0%
生活サービス	施設800m圏域カバー率 (商業施設全て)	60.8%	51.4%
	施設800m圏域カバー率 (スーパー・百貨店のみ)	40.2%	51.4%

※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

■宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（日永地区）

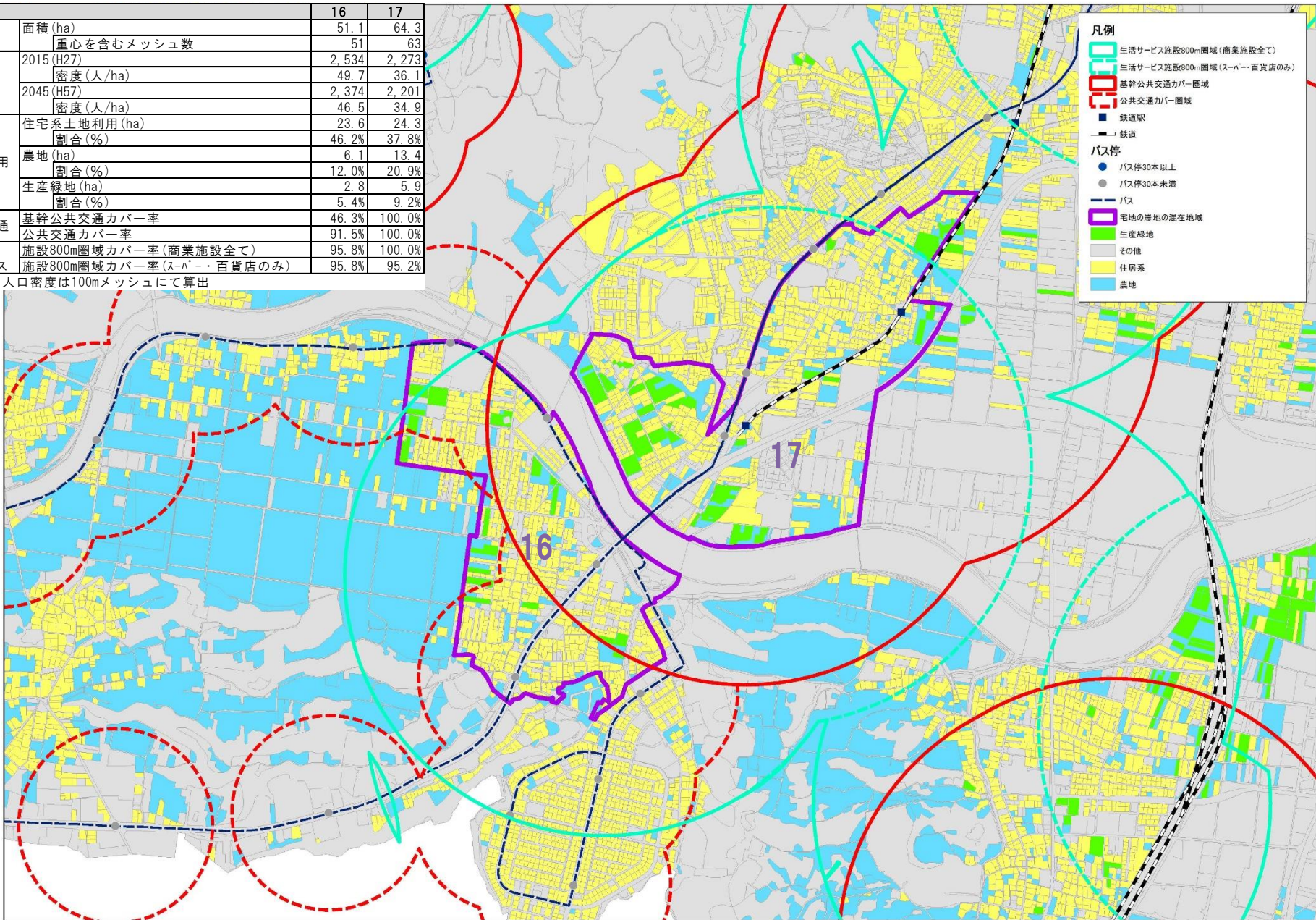


2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（河原田地区、内部地区）

		16	17
面積	面積 (ha)	51.1	64.3
	重心を含むメッシュ数	51	63
人口	2015 (H27)	2,534	2,273
	密度 (人/ha)	49.7	36.1
	2045 (H57)	2,374	2,201
	密度 (人/ha)	46.5	34.9
土地利用	住宅系土地利用 (ha)	23.6	24.3
	割合 (%)	46.2	37.8
	農地 (ha)	6.1	13.4
	割合 (%)	12.0	20.9
	生産緑地 (ha)	2.8	5.9
公共交通	割合 (%)	5.4	9.2
	基幹公共交通カバー率	46.3	100.0
	公共交通カバー率	91.5	100.0
	施設800m圏域カバー率(商業施設全て)	95.8	100.0
生活サービス	施設800m圏域カバー率(スーパー・百貨店のみ)	95.8	95.2

※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

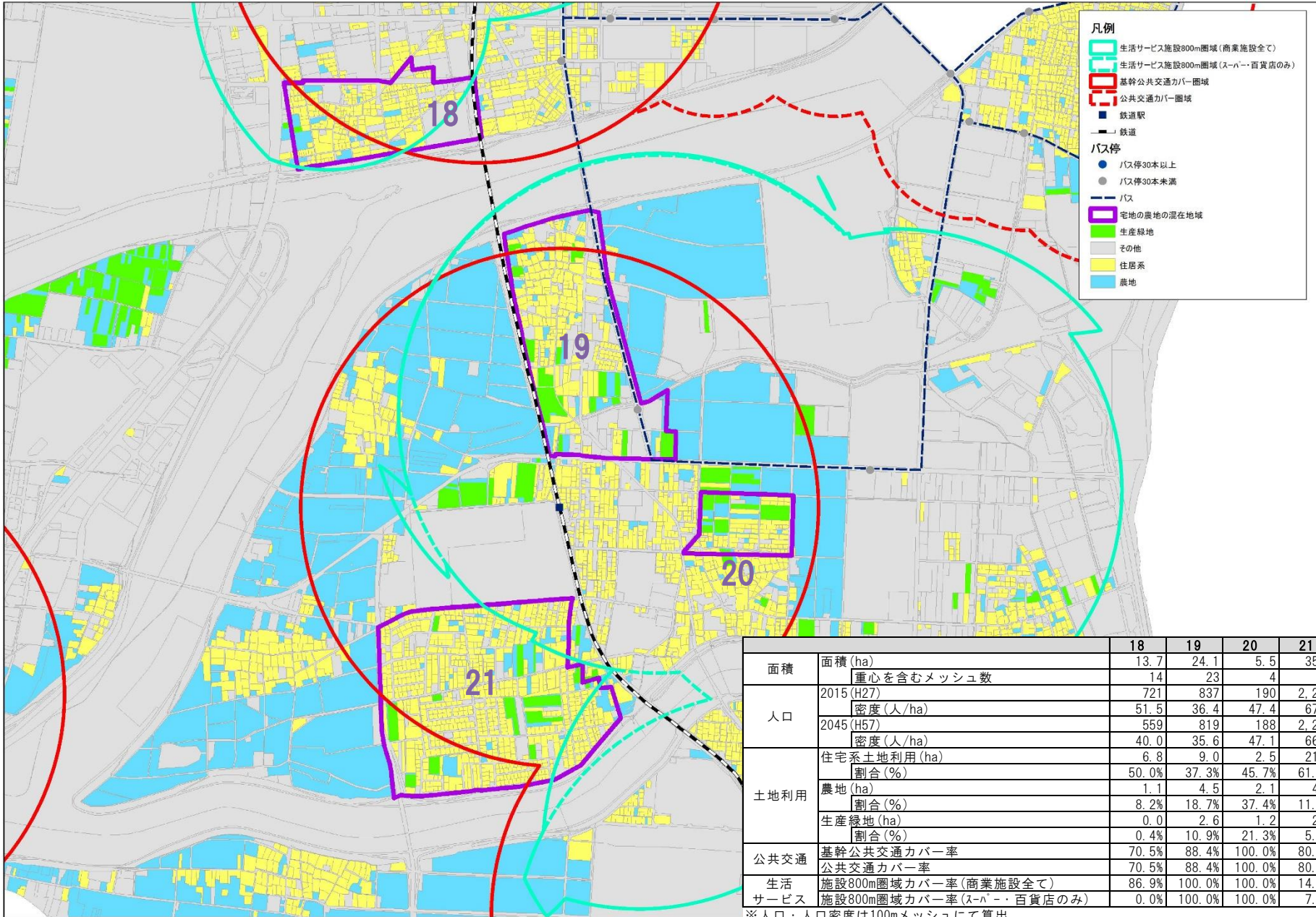


凡例

- 生活サービス施設800m圏域(商業施設全て)
- 生活サービス施設800m圏域(スーパー・百貨店のみ)
- 基幹公共交通カバー圏域
- 公共交通カバー圏域
- 鉄道駅
- 鉄道
- バス停
 - バス停30本以上
 - バス停30本未満
- バス
- 宅地の農地の混在地域
- 生産緑地
- その他
- 住居系
- 農地

2-1. 居住誘導区域の設定について

■ 宅地と農地の混在地域の土地利用状況等（塩浜地区、楠地区）



■住宅と工場の混在地域

当該区域は、臨海部の工場地帯から国道1号、国道23号沿線などを中心とした、総じて低い人口密度の住工が混在した区域です。
人口密度が70人/ha近くになる住居系土地利用が主たる区域から、工業系土地利用に特化した区域なども存在し、地域により大きく特性が異なります。
良好な居住環境の形成や産業の維持・増進などの観点から、住工分離を図るため、人口密度が疎な区域、具体的には人口密度20人/haを目安に、土地利用状況や地形地物などを一体的に判断しながら居住誘導区域から除外します。

■参考

		総数	密度	高齢化率	
人口	H27	20,818	20.1	23.4%	
	H57	19,305	18.7	34.5%	

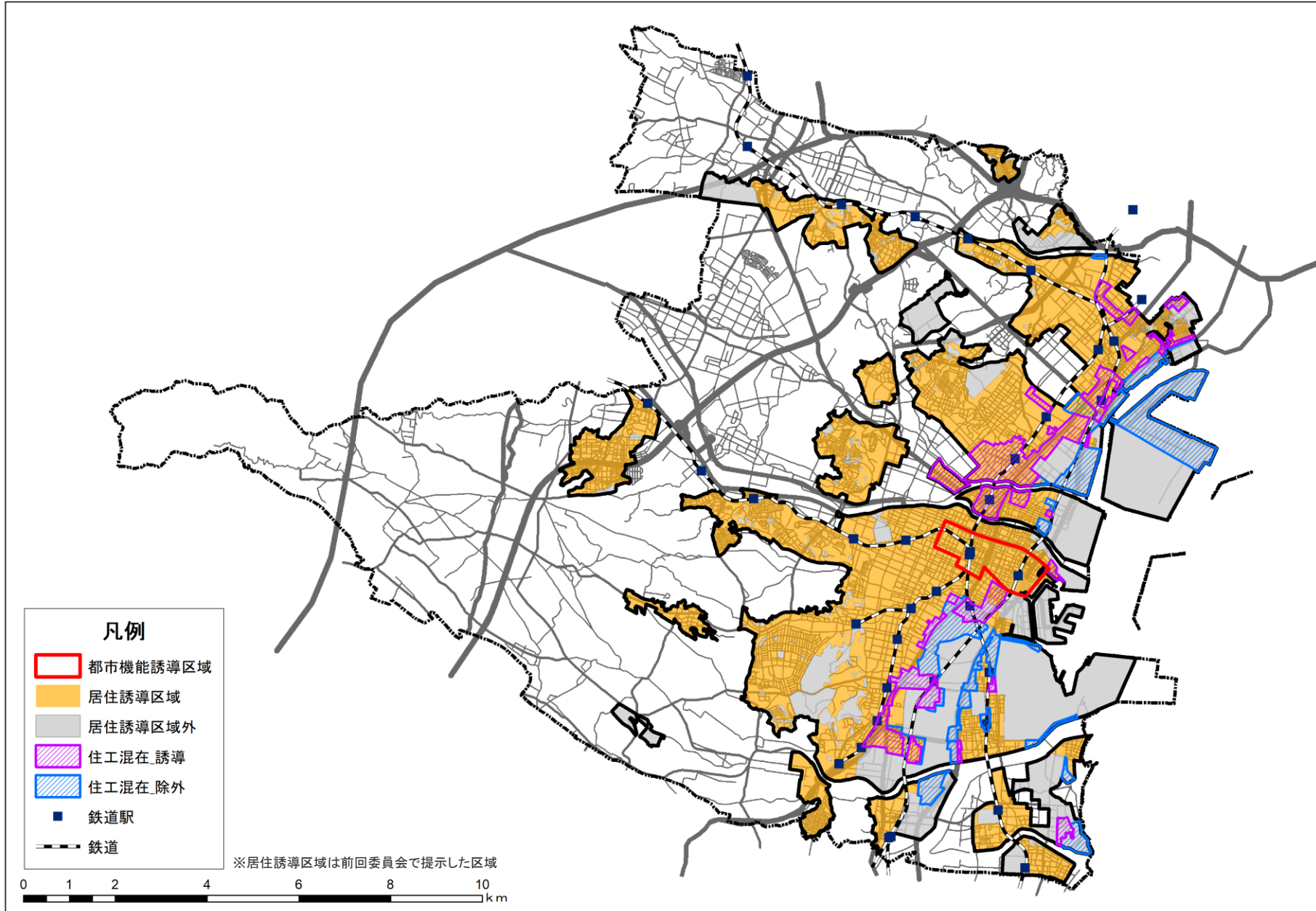
	基幹的公共交通		公共交通	
	面積	カバー率	面積	カバー率
公共交通カバー率	639.0	58.3%	684.3	62.4%

	医療・福祉・商業(全て)		医療・福祉・商業 (スーパー・百貨店のみ)	
	面積	カバー率	面積	カバー率
生活サービス施設カバー率	675.3	61.6%	509.7	46.5%

- ・下水道カバー率：75.3%
- ・生産緑地面積：1.7%

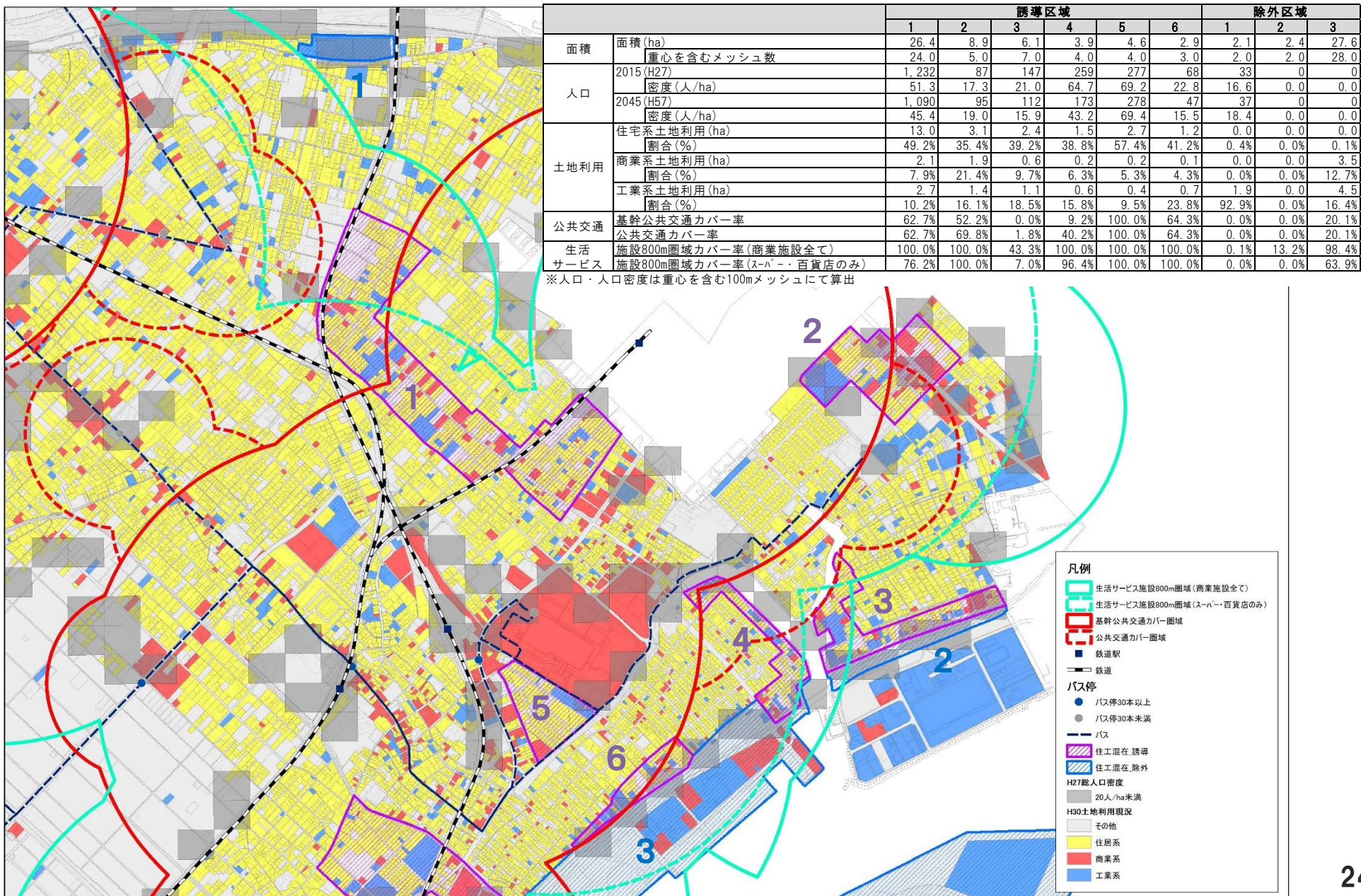
2-1. 居住誘導区域の設定について

■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等



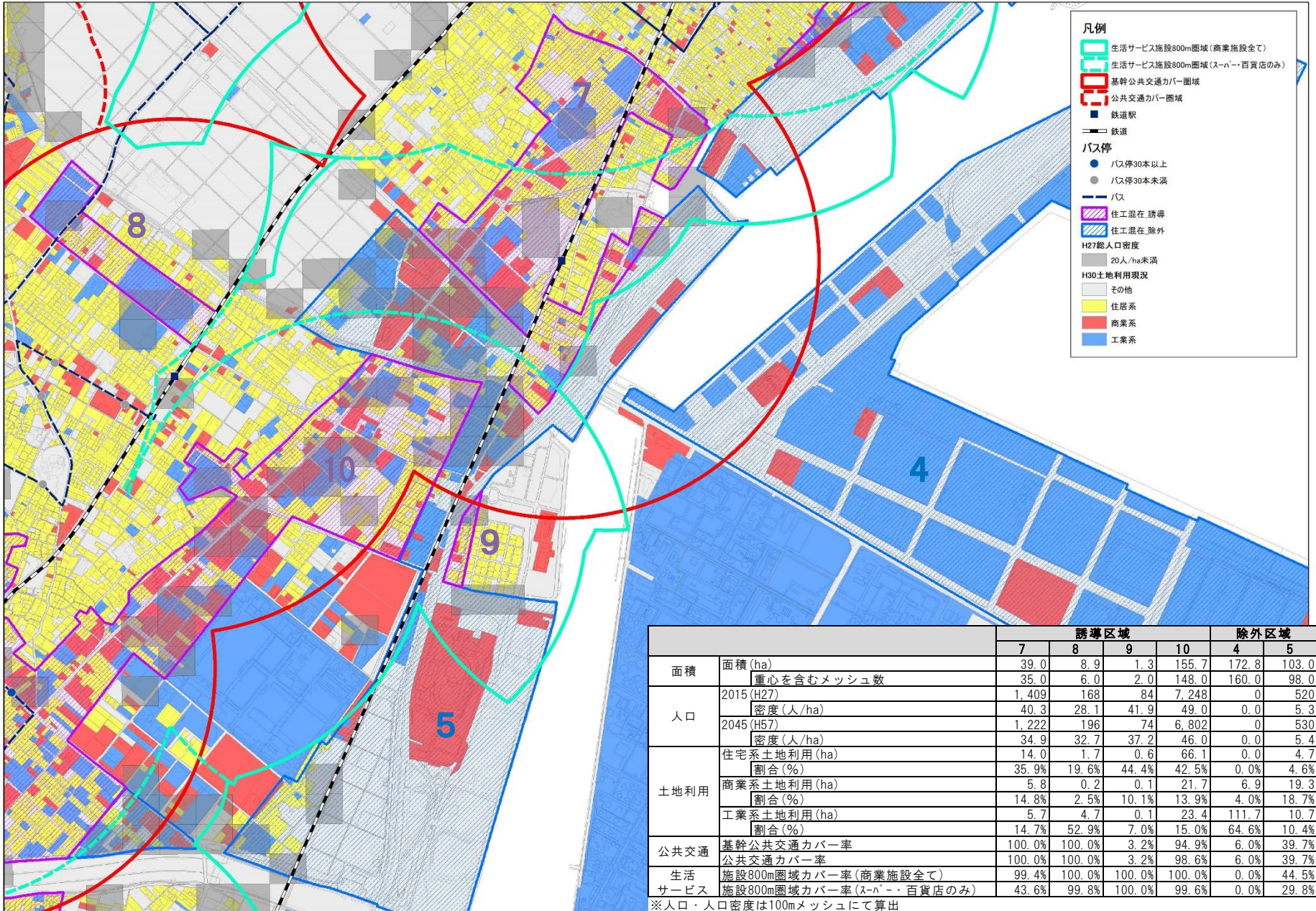
2-1. 居住誘導区域の設定について

■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等（富田地区・富洲原地区）



2-1. 居住誘導区域の設定について

■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等（富田地区、羽津地区）

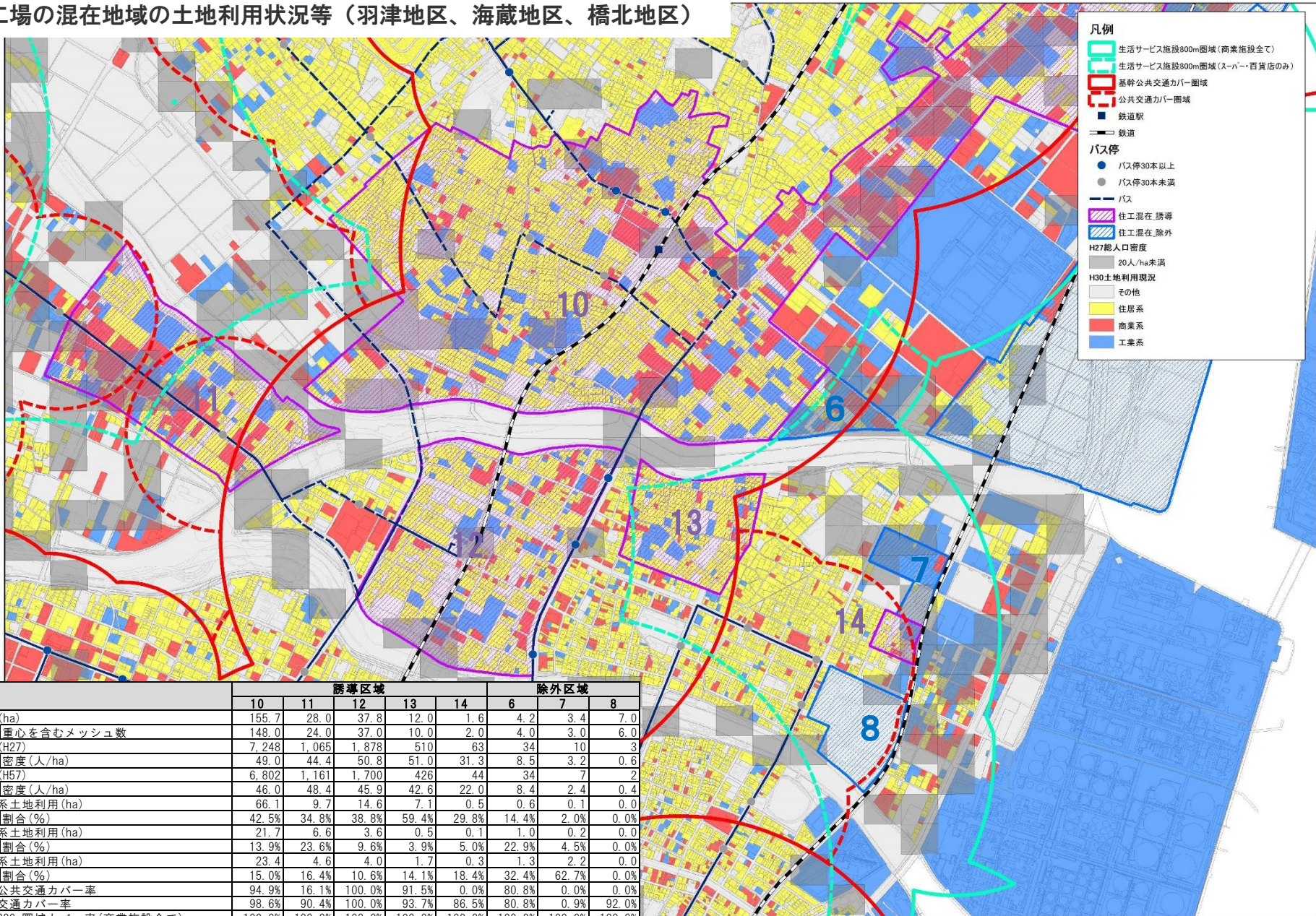


		誘導区域				除外区域	
		7	8	9	10	4	5
面積	面積(ha)	39.0	8.9	1.3	155.7	172.8	103.0
	重心を含むメッシュ数	35.0	6.0	2.0	148.0	160.0	98.0
人口	2015(H27)	1,409	168	84	7,248	0	520
	密度(人/ha)	40.3	28.1	41.9	49.0	0.0	5.3
	2045(H57)	1,222	196	74	6,802	0	530
	密度(人/ha)	34.9	32.7	37.2	46.0	0.0	5.4
土地利用	住宅系土地利用(ha)	14.0	1.7	0.6	66.1	0.0	4.7
	割合(%)	35.9%	19.6%	44.4%	42.5%	0.0%	4.6%
	商業系土地利用(ha)	5.8	0.2	0.1	21.7	6.9	19.3
	割合(%)	14.8%	2.5%	10.1%	13.9%	4.0%	18.7%
	工業系土地利用(ha)	5.7	4.7	0.1	23.4	111.7	10.7
	割合(%)	14.7%	52.9%	7.0%	15.0%	64.6%	10.4%
公共交通	基幹公共交通力バー率	100.0%	100.0%	3.2%	94.9%	6.0%	39.7%
	公共交通力バー率	100.0%	100.0%	3.2%	98.6%	6.0%	39.7%
生活サービス	施設800m圏域カバー率(商業施設全て)	99.4%	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	44.5%
	施設800m圏域カバー率(スーパー・百貨店のみ)	43.6%	99.8%	100.0%	99.6%	0.0%	29.8%

※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

2-1. 居住誘導区域の設定について

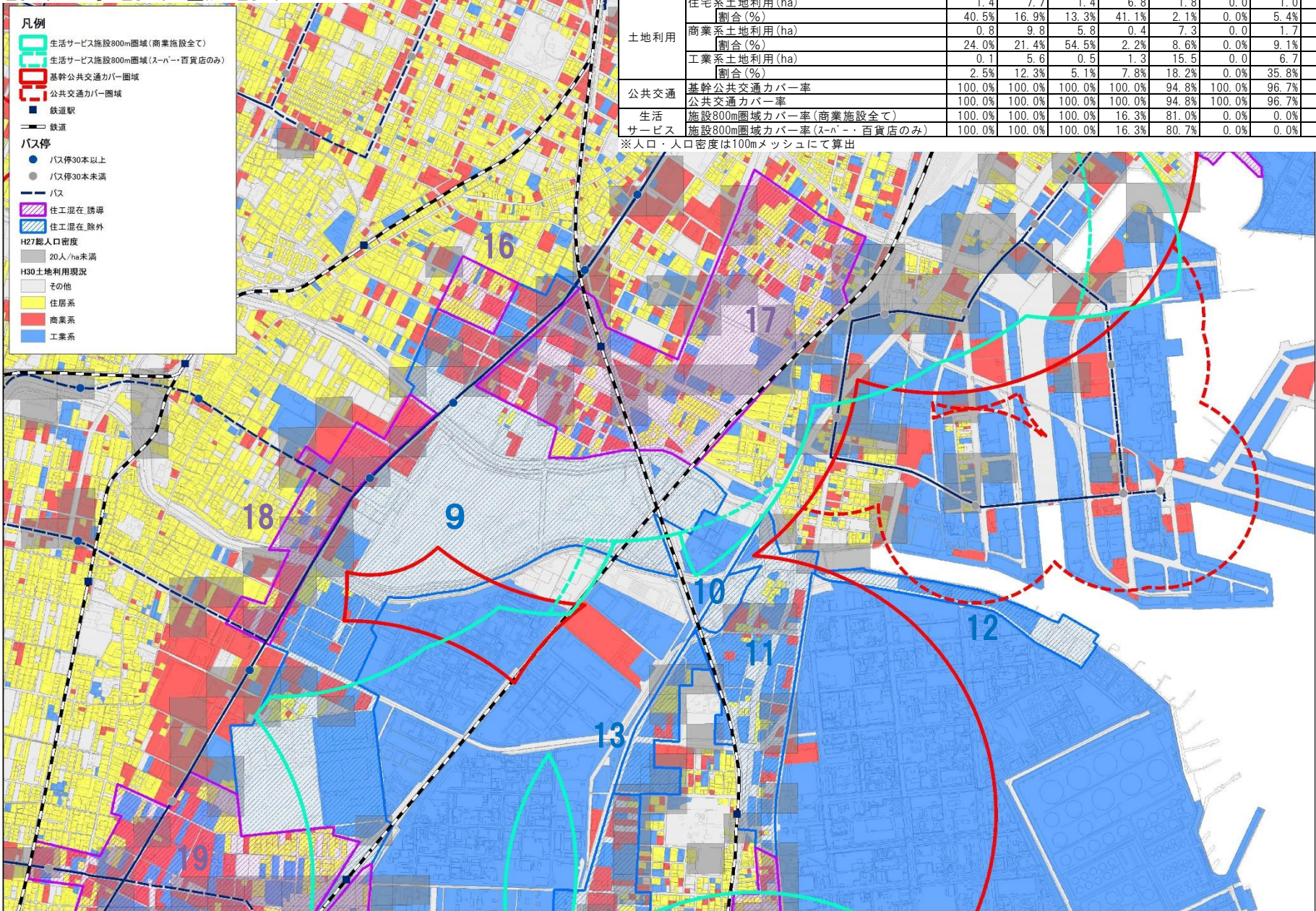
■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等（羽津地区、海蔵地区、橋北地区）



※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

2-1. 居住誘導区域の設定について

■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等
(中部地区、日永地区、塩浜地区)



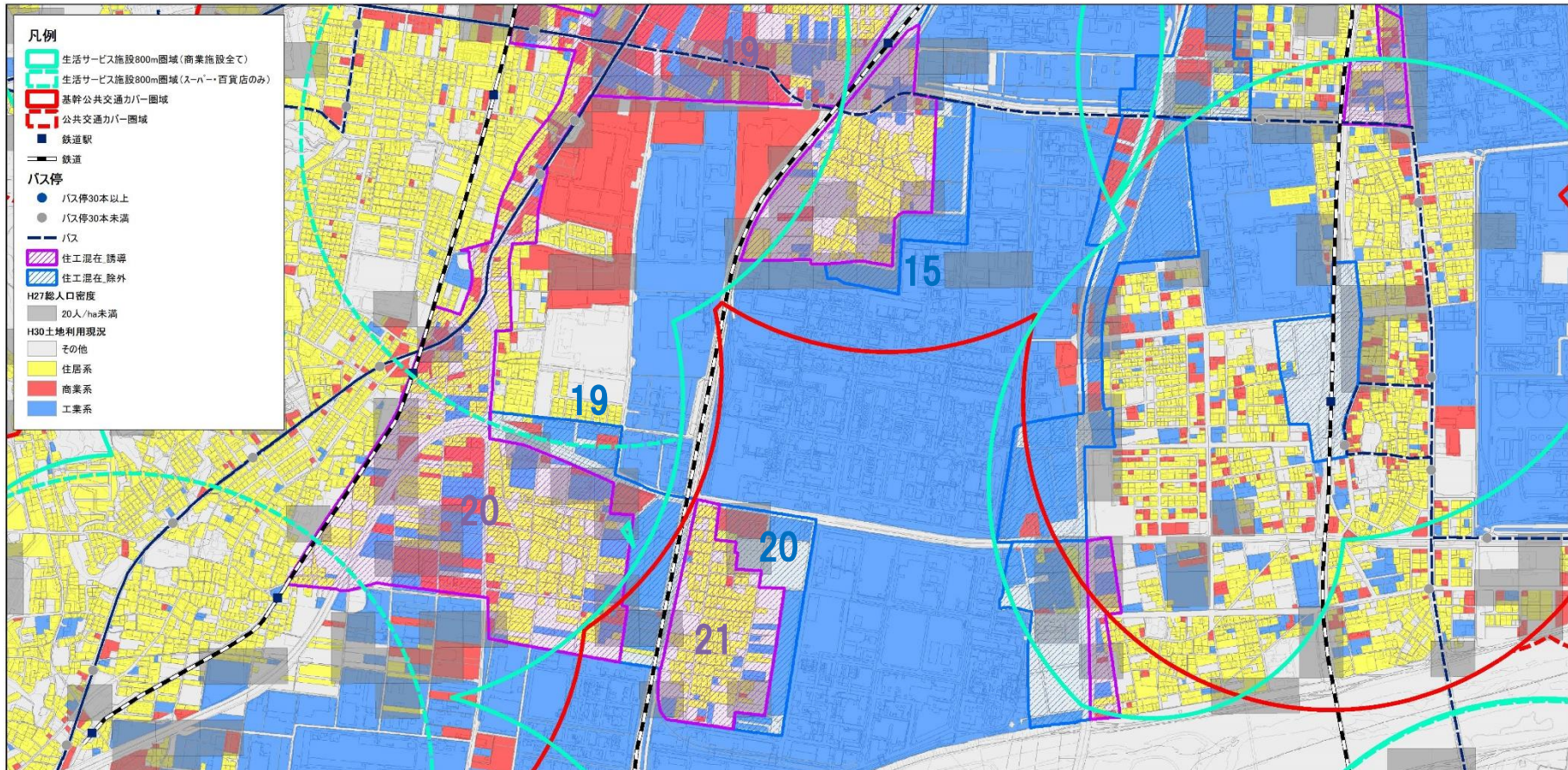
		誘導区域				除外区域				
		16	17	18	19	9	10	11	12	13
面積	面積(ha)	3.4	45.8	10.7	16.6	85.4	1.6	18.8	5.5	5.3
	重心を含むメッシュ数	2.0	43.0	5.0	14.0	81.0	2.0	19.0	5.0	6.0
人口	2015(H27)	105	996	94	356	365	0	143	0	11
	密度(人/ha)	52.4	23.2	18.7	25.4	4.5	0.0	7.5	0.0	1.8
	2045(H57)	107	925	90	312	380	0	121	0	9
	密度(人/ha)	53.7	21.5	18.1	22.3	4.7	0.0	6.3	0.0	1.5
土地利用	住宅系土地利用(ha)	1.4	7.7	1.4	6.8	1.8	0.0	1.0	0.0	0.6
	割合(%)	40.5%	16.9%	13.3%	41.1%	2.1%	0.0%	5.4%	0.0%	11.7%
	商業系土地利用(ha)	0.8	9.8	5.8	0.4	7.3	0.0	1.7	0.0	0.3
	割合(%)	24.0%	21.4%	54.5%	2.2%	8.6%	0.0%	9.1%	0.0%	5.9%
	工業系土地利用(ha)	0.1	5.6	0.5	1.3	15.5	0.0	6.7	2.2	3.2
公共交通	割合(%)	2.5%	12.3%	5.1%	7.8%	18.2%	0.0%	35.8%	39.4%	59.6%
	基幹公共交通力カバー率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.8%	100.0%	96.7%	4.1%	100.0%
	公共交通力カバー率	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	94.8%	100.0%	96.7%	20.7%	100.0%
	生活サービス施設800m圏域カバー率(商業施設全て)	100.0%	100.0%	100.0%	16.3%	81.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	施設800m圏域カバー率(スーパー・百貨店のみ)	100.0%	100.0%	100.0%	16.3%	80.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

2-1. 居住誘導区域の設定について

■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等（日永地区、内部地区、河原田地区、塩浜地区）

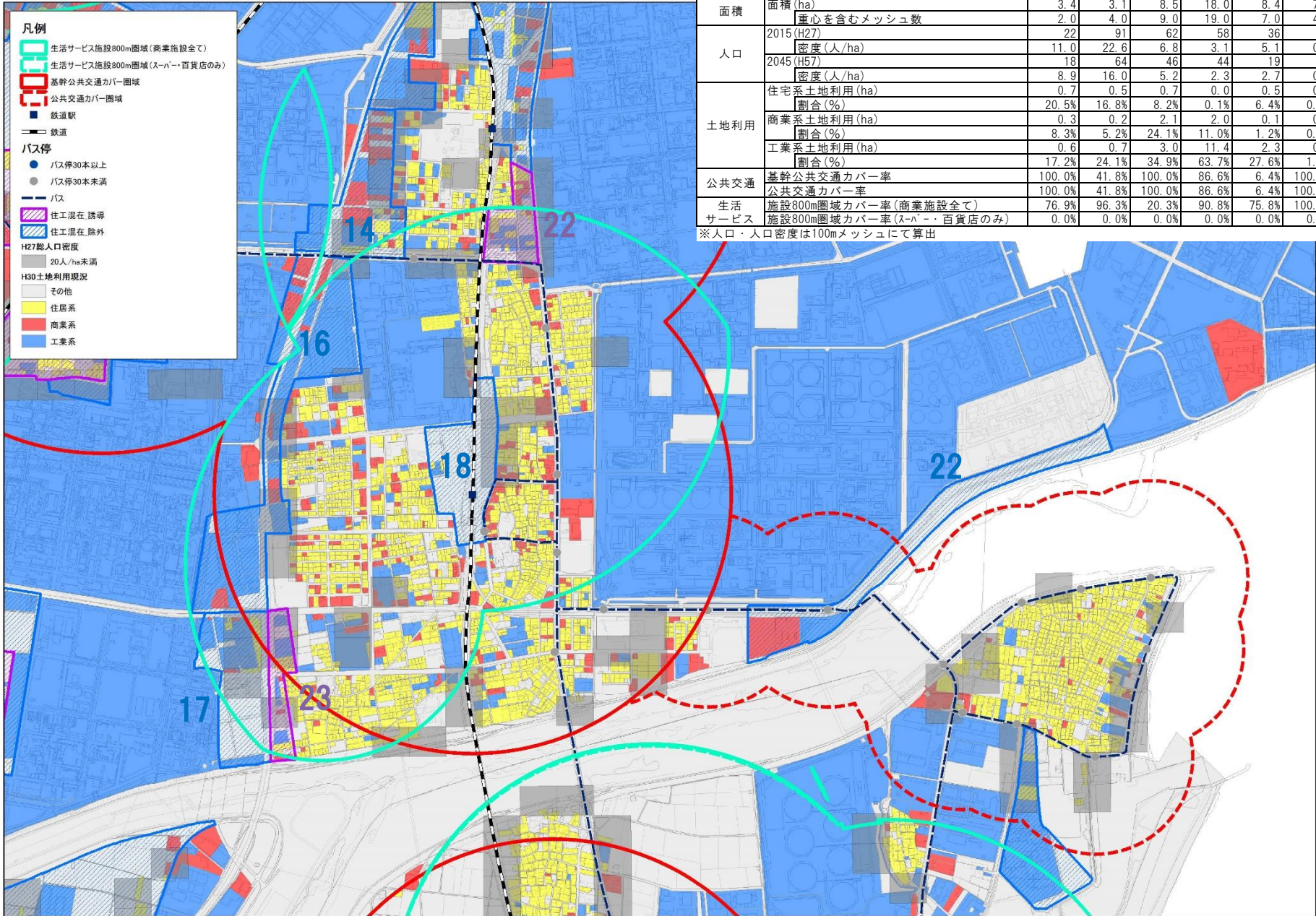


		誘導区域			除外区域			
		19	20	21	15	19	20	21
面積	面積 (ha)	16.6	75.6	12.4	5.5	10.1	6.3	28.5
	重心を含むメッシュ数	14.0	76.0	11.0	7.0	8.0	7.0	26.0
人口	2015 (H27)	356	2,107	415	27	28	24	20
	密度 (人/ha)	25.4	27.7	37.7	3.9	3.5	3.4	0.8
	2045 (H57)	312	1,855	355	24	25	21	20
	密度 (人/ha)	22.3	24.4	32.3	3.4	3.1	2.9	0.8
土地利用	住宅系土地利用 (ha)	6.8	21.9	6.1	0.1	0.2	0.1	0.5
	割合 (%)	41.1%	28.9%	49.6%	1.2%	2.0%	1.9%	1.8%
	商業系土地利用 (ha)	0.4	15.6	0.1	0.0	1.0	0.8	0.9
	割合 (%)	2.2%	20.7%	1.1%	0.0%	10.0%	12.6%	3.0%
	工業系土地利用 (ha)	1.3	13.3	0.9	4.5	4.9	2.6	3.7
	割合 (%)	7.8%	17.6%	7.4%	83.1%	48.8%	41.4%	12.9%
公共交通	基幹公共交通カバー率	100.0%	98.4%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	公共交通カバー率	100.0%	98.4%	0.0%	100.0%	65.0%	0.0%	0.0%
生活サービス	施設800m圏域カバー率(商業施設全て)	16.3%	94.9%	0.0%	0.0%	50.8%	0.0%	0.0%
	施設800m圏域カバー率(スーパー・百貨店のみ)	16.3%	51.4%	0.0%	0.0%	18.2%	0.0%	0.0%

※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

2-1. 居住誘導区域の設定について

■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等（塩浜地区、下野地区）

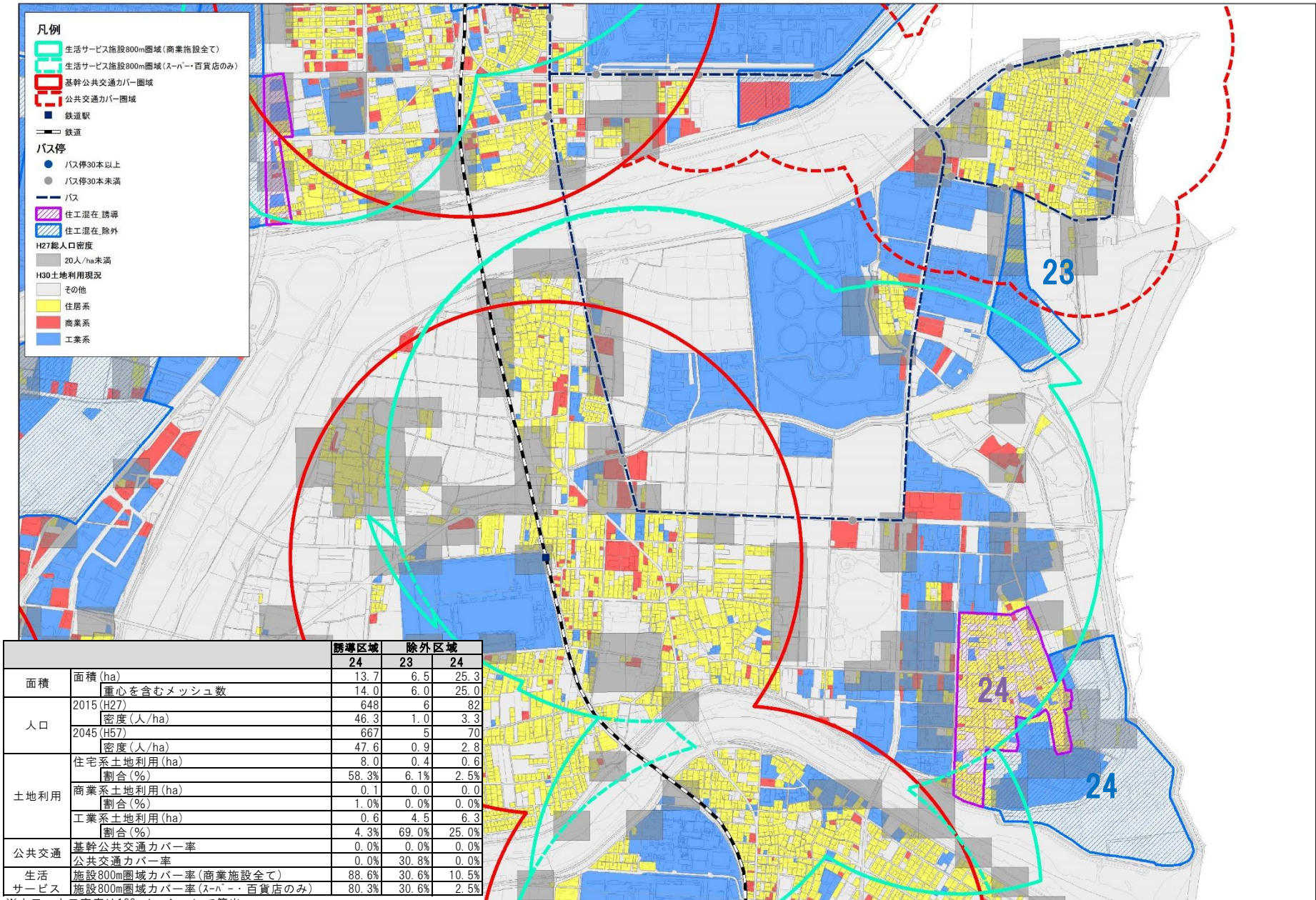


		誘導区域		除外区域					
		22	23	14	16	17	18	22	22
面積	面積 (ha)	3.4	3.1	8.5	18.0	8.4	7.2	9.5	
	重心を含むメッシュ数	2.0	4.0	9.0	19.0	7.0	4.0	8.0	
	2015 (H27)	22	91	62	58	36	0	0	
人口	密度 (人/ha)	11.0	22.6	6.8	3.1	5.1	0.0	0.0	
	2045 (H57)	18	64	46	44	19	0	0	
	密度 (人/ha)	8.9	16.0	5.2	2.3	2.7	0.0	0.0	
土地利用	住宅系土地利用 (ha)	0.7	0.5	0.7	0.0	0.5	0.1	0.0	
	割合 (%)	20.5%	16.8%	8.2%	0.1%	6.4%	0.9%	0.0%	
	商業系土地利用 (ha)	0.3	0.2	2.1	2.0	0.1	0.0	1.8	
	割合 (%)	8.3%	5.2%	24.1%	11.0%	1.2%	0.0%	18.7%	
	工業系土地利用 (ha)	0.6	0.7	3.0	11.4	2.3	0.1	0.8	
	割合 (%)	17.2%	24.1%	34.9%	63.7%	27.6%	1.6%	8.8%	
公共交通	基幹公共交通カバー率	100.0%	41.8%	100.0%	86.6%	6.4%	100.0%	0.0%	
	公共交通カバー率	100.0%	41.8%	100.0%	86.6%	6.4%	100.0%	52.2%	
生活サービス	施設800m圏域カバー率(商業施設全て)	76.9%	96.3%	20.3%	90.8%	75.8%	100.0%	0.0%	
	施設800m圏域カバー率(スーパー・百貨店のみ)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	

※人口・人口密度は100mメッシュにて算出

2-1. 居住誘導区域の設定について

■住宅と工場の混在地域の土地利用状況等（楠地区）



3. 目標値の設定について

3-1. 目標値の設定について

■都市機能誘導に関すること

- 中心拠点の都市機能の高度化・集約化により、市内外から多くの人々が訪れ、学び、働き、交流することで賑わいを創出する
⇒中心市街地の歩行者量の維持・向上を目標とする
- ・現状：平日53,536人、土日55,172人（平成27年、主要8地点）
平日60,116人、土日58,406人（平成30年、主要8地点）
- ・都市機能誘導により新たに見込まれる効果
- ・近鉄四日市駅周辺等整備事業
⇒近鉄四日市駅・JR四日市駅の駅前広場、バスターミナル、歩行空間の高質化などの整備により歩行者流量の増加を見込む（およそ1000人）
- ・図書館整備事業
⇒図書館複合施設の整備により来訪者の増加が期待される（1日あたり利用者目標値：平日4,500人、土日5,500人程度）
⇒現状、公共交通機関分担率は10%だが、自動運転の活用などにより2割ほどが公共交通で来訪されると想定（およそ1000人）
- 目標値：2025年：平日60,000人、土日58,000人（現状維持）
⇒2030年：平日・土日とも62,000人（リニア時代の交流人口拡大効果と近鉄四日市駅周辺等整備事業・新図書館の効果を期待）
⇒2040年：平日・土日とも62,000人（引き続き維持を図る）

■居住誘導に関すること

- 35駅を有する鉄道を軸とした交通ネットワークの維持・充実により公共交通のサービスレベルの向上と生活利便性の向上を図る
- ・現状：基幹的公共交通徒歩圏人口カバー率 2015年：62.8%→2045年：63.7%となる見込み
- 目標値：基幹的公共交通徒歩圏人口カバー率 2040年：66%（三大都市圏の数値）