

No.	市町村名	人口	面積 (km2)	人口密度 (人・km2)	人口増減率 (H22-H27)	財政力 指数	事例概要	立地 適正化	公共 交通網	備考
【政令指定都市】										
	岡山市 (政令市)	719,584	790.0	910.9	1.4%	0.76	JR吉備線のLRT化が合意に至る。今後公共交通網形成計画を策定、事業化に向かう 岡山電気軌道の活性化(新型車両)	○	—	
	静岡市 (政令市)	705,238	1411.9	499.5	-1.5%	0.90	東西方向の鉄道(JR/静岡鉄道)を軸とした公共交通網の形成(総合交通計画) LRT/BRTの導入の検討	○	—	静岡鉄道
【鉄道・軌道系交通機関を中心とした交通体系を有する地方都市】										
	高松市 (中核市)	420,943	375.4	1121.3	0.4%	0.80	中心市街地商店街の活性化の成功例(丸亀町) 琴電を軸とした公共交通網の再編 ・新駅を乗り継ぎ拠点としたバス路線の再編・P&Rなどの推進	○	○	
	松山市 (中核市)	517,462	492.37	1051.0	-0.4%	0.70	伊予鉄道による中心部の軌道ネットワーク 松山空港へのLRT延伸に向けた動き	○		
	姫路市 (中核市)	543,083	534.33	1016.4	-0.1%	0.84	近隣7市8町との連携協約・連携中枢都市圏構想を推進 鉄道沿線まちづくりの推進 ・姫新線の高速化・利用促進により年間300万人の利用を達成 ・2市2町で広域的な立地適正化計画の検討のための協議会を立ち上げ	○		
	四日市市 (施行時特例市)	311,089	206.4	1507.2	1.1%	0.99	近鉄特殊狭軌線の存続のために、上下分離方式を導入 ・第三セクター「四日市あすなろう鉄道」設立 ・四日市市が第三種鉄道事業者として設備保有、あすなろう鉄道が第二種鉄道事業者として運行	○	○	
	高岡市 (一般市)	172,256	209.6	821.8	-2.2%	0.74	加越能鉄道→万葉線の活性化 ・新型車(LRV)導入・高岡駅乗り入れ・高校周辺への支線延伸計画 北陸新幹線新高岡駅開業による市街地・交通の再編	○	○	
【バスを中心とした交通体系を有する地方都市】										
	八戸市 (施行時特例市)	231,379	305.5	757.4	-2.6%	0.64	「八戸駅」から離れた中心市街地 事業者ごとにばらばらであった「中心街」のバスターミナルを統一、路線系統の再編と案内表示の 統一を図る	○	—	定住自立圏でのバス運賃調整などについて 2014年調査で木村委員がヒアリング
	長岡市 (施行時特例市)	278,923	891.06	313.0	-2.6%	0.61	市役所庁舎の駅前への移転など中心市街地活性化の取り組み	○	—	
	帯広市 (一般市)	168,753	619.34	272.5	0.8%	0.54	民間事業者によるバス利用促進・モビリティマネジメントで利用者増加 「黄色いバスの奇跡 十勝バスの再生物語」 平成27年地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰	—	—	
	東広島市 (一般市)	192,905	635.2	303.7	1.5%	0.82	中心市街地のJR山陽線西条駅を中心にした幹線＋フィーダーバスへの再編 交通空白地帯へのコミュニティ・デマンド交通 JR山陽線への新駅設置＋P&R	○	○	広島大学・近畿大学などが縁辺部に立地 新幹線「東広島駅」が中心部から離れていて 不便

【立地適正化計画の取り組みが先行している都市】										
	箕面市 (一般市)	133,418	47.9	2785.3	2.7%	0.95	立地適正化計画の第一号 「子育てしやすいまち」の政策と連動し、保育園等の施設の立地を拠点に集約	◎	—	北大阪急行の延伸計画が決定し2020年ころに開業予定
	熊本市 (政令市)	734,917	390.3	1882.9	0.9%	0.68	立地適正化計画を全国二番目に策定・公表 立地適正化計画の制度化以前から、公共交通とまちづくりを一体的に取り組んできた バス事業者の統合によるバス路線再編など	◎	○	2014年度研究会にて調査済み 熊本地震による被災でどうなるか……
	花巻市 (一般市)	99,773	908.39	109.8	-3.6%	0.43	立地適正化計画を全国三番目に策定・公表 花巻駅周辺に限定した都市機能誘導区域の設定 将来的なバス網の再編(幹線系統以外は全体的にデマンド交通への移行をめざす)	◎	—	〔新都市〕平成28年7月号掲載事例
	札幌市 (政令市)	1,936,016	1121.3	1726.6	2.1%	0.69	立地適正化計画を平成28年8月1日に公表 「集合型居住誘導区域」「持続可能な居住環境形成エリア」など法定外の区域の設定 市電のループ化など公共交通の利便性向上のための取り組み	◎		〔新都市〕平成28年7月号掲載事例
	鳥取市 (施行時特例市)	193,064	765.31	252.3	-1.9%	0.51	多極ネットワーク型のコンパクトシティを推進 ・鳥取駅周辺の中心部に都市機能誘導区域を設定。赤十字病院、市役所庁舎の建て替え ・田園集落地における小さな拠点の形成と公共交通によるネットワーク	○		〔新都市〕平成28年7月号掲載事例
	弘前市 (一般市)	177,549	524.2	338.7	-3.2%	0.46	立地適正化計画(案)をパブリックコメント中	○		
【ICTを活用した行政運営・計画策定の取り組みが先行している都市】										
	会津若松市	123,843	383.0	323.4	-1.7%	0.59	住民基本台帳データの更新を毎日GISに反映 バス路線の見直しや高齢者と民生児童委員の担当エリアのマッチング 空き家の分析 オープンデータの活用による消火栓位置アプリの作成	-	-	オリンパス・富士通など情報産業が盛んなため、情報化への取り組み意識が高い
【本研究会委員都市】										
委員	岐阜市 (中核市)	406,866	203.6	1998.4	-1.5%	0.82	JR岐阜駅を中心とした路線バス網の再編 ・岐阜駅とトランジットセンターを結ぶ幹線・トランジットセンターを起点とするフィーダーバス 。地域公共交通再編実施計画の認定第一号	○	○	かつて名鉄岐阜市内線が走っていたが、 2005年4月に廃止 上下分離による新たな事業者による運営も 模索されたが、結果的に廃止となった
委員	福井市 (施行時特例市)	266,002	536.4	495.9	-0.3%	0.83	えちぜん鉄道と福井電鉄との相互直通 両鉄道の経営に対する自治体の関与(上下分離) 都市計画の当市と、非線引き都市計画の周辺市との関係	○	○	えちぜん鉄道前身の京福電鉄の事故による 「負の社会実験」が公共交通を見直す契機となる