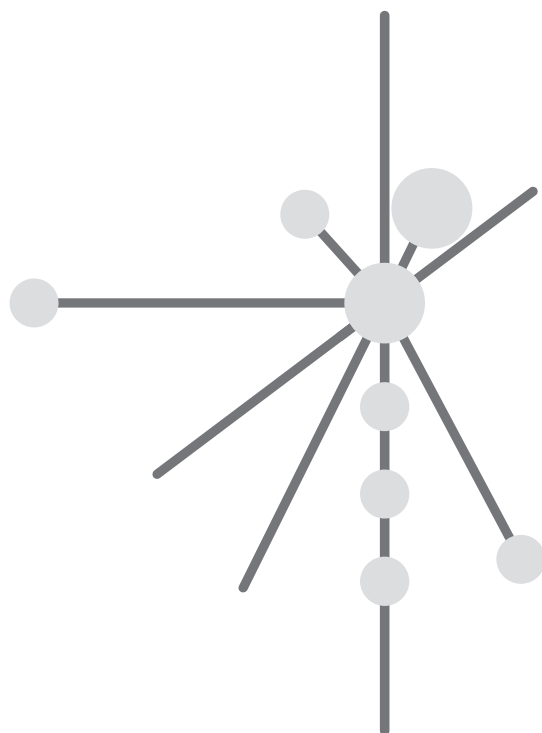


A light gray silhouette map of Matsumoto City, Japan, showing its irregular shape. A horizontal line with a dark gray circle at its right end passes through the map.

松本市立地適正化計画

「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市



平成29年3月策定(平成31年3月一部改定)

目次

1 「松本市立地適正化計画」とは	1
(1) 背景と目的	1
(2) 立地適正化計画制度とは	3
(3) 計画の前提	4
2 本市を取り巻く状況	8
(1) 人口	8
(2) 土地利用	11
(3) 都市交通	12
(4) 経済活動	13
(5) 地価	14
(6) 災害	15
(7) 財政	16
(8) 生活サービス	17
(9) 観光	18
3 立地適正化の基本的な方針	19
(1) 目指す都市像とまちづくりの方針(ターゲット)	19
(2) 目指すべき将来の都市構造	21
(3) 誘導方針	25
4 都市機能誘導区域等の設定	27
(1) 都市機能誘導区域の位置付け	27
(2) 都市機能誘導区域を設定する拠点と暮らしの将来像	28
(3) 都市機能誘導区域の設定	29
(4) 誘導施設の設定	48
5 居住誘導区域の設定	55
(1) 居住誘導区域の位置付け	55
(2) 居住誘導区域の設定	56
6 誘導を進めるための取組み	69
(1) 誘導施策	69
(2) 届出制度	78
7 計画の推進に向けて	80
(1) 人口分布の現状と将来推計	80
(2) 目標値の設定	82
(3) 効果指標の設定	84
(4) 計画の評価と見直し	85
(5) 本計画と連携して進める取組み	86
付録 計画策定の経緯	92
都市機能誘導区域・居住誘導区域	95

1 「松本市立地適正化計画」とは

(1) 背景と目的

本市は、松本市総合計画(基本構想 2020)において将来の都市像を「健康寿命延伸都市・松本」と掲げ、超少子高齢型人口減少社会の進展を見据えて、誰もが健康でいきいきと暮らせるまちづくりのために様々な分野で連携して施策を展開しています。

「生きがいの仕組みづくり」を基本目標に掲げた「健康寿命延伸都市・松本」地方創生総合戦略(H27.10策定)では、重点施策の一つに「コンパクトな都市と賑わいの創出」を位置付け、コンパクトで機能的な都市構造への転換と、歩いて暮らせる集約型都市構造に必要な都市交通施策との連携により、各地域が活きる成熟社会の都市基盤づくりに取り組んでいます。

また、合併による市域の拡大や超少子高齢型人口減少社会の進展といった社会経済情勢の変化に対応するため、平成 22 年に「松本市都市計画マスタープラン」(H25.3 一部改正)を策定し、その中で「集約型都市構造への転換」の考え方を示し、従来の線引き制度等の都市計画制度の積極的な運用に加えて、郊外への無秩序な市街化を防ぐとともにメリハリのある土地利用を誘導することで、コンパクトな都市づくりを進めています。また、「松本市次世代交通政策実行計画(松本市総合交通戦略)」(H27.10)や「松本市地域公共交通網形成計画」(H28.2)を策定し、過度に自動車に依存した社会からの転換を目指すとともに、自転車や公共交通の利用と歩行者を優先とする施策を進めています。

平成 27 年国勢調査では、本市は県内 19 市で唯一、前回調査よりも人口が増加し、平成 25 年の国立社会保障・人口問題研究所の推計値を上回る結果となりました。これは、都市圏の中核として、本市が高い求心性を維持していることを示すものであり、住みよいまちとして評価されたものと考えます。また、本市が北アルプス・美ヶ原高原や中心市街地の湧水などに代表される美しい自然、松本平の豊かな恵み、松本城を中心として栄えた歴史・文化などに育まれてきたことや、「三ガク都(岳都・楽都・学都)」を標榜し、その魅力に更なる磨きをかけた都市の形成に取り組んできた成果とも考えます。

しかし、全国的に人口が減少する中で、長期的には本市の人口も減少することは避けられません。抜本的な対策のないまま人口減少が進行した場合、地域の人口減少(人口密度の低下)に伴って身の回りの店舗や病院等が閉店・閉院し、バス路線が廃止されるなど、現在受けることができる生活サービスを受けられなくなることが懸念されます。

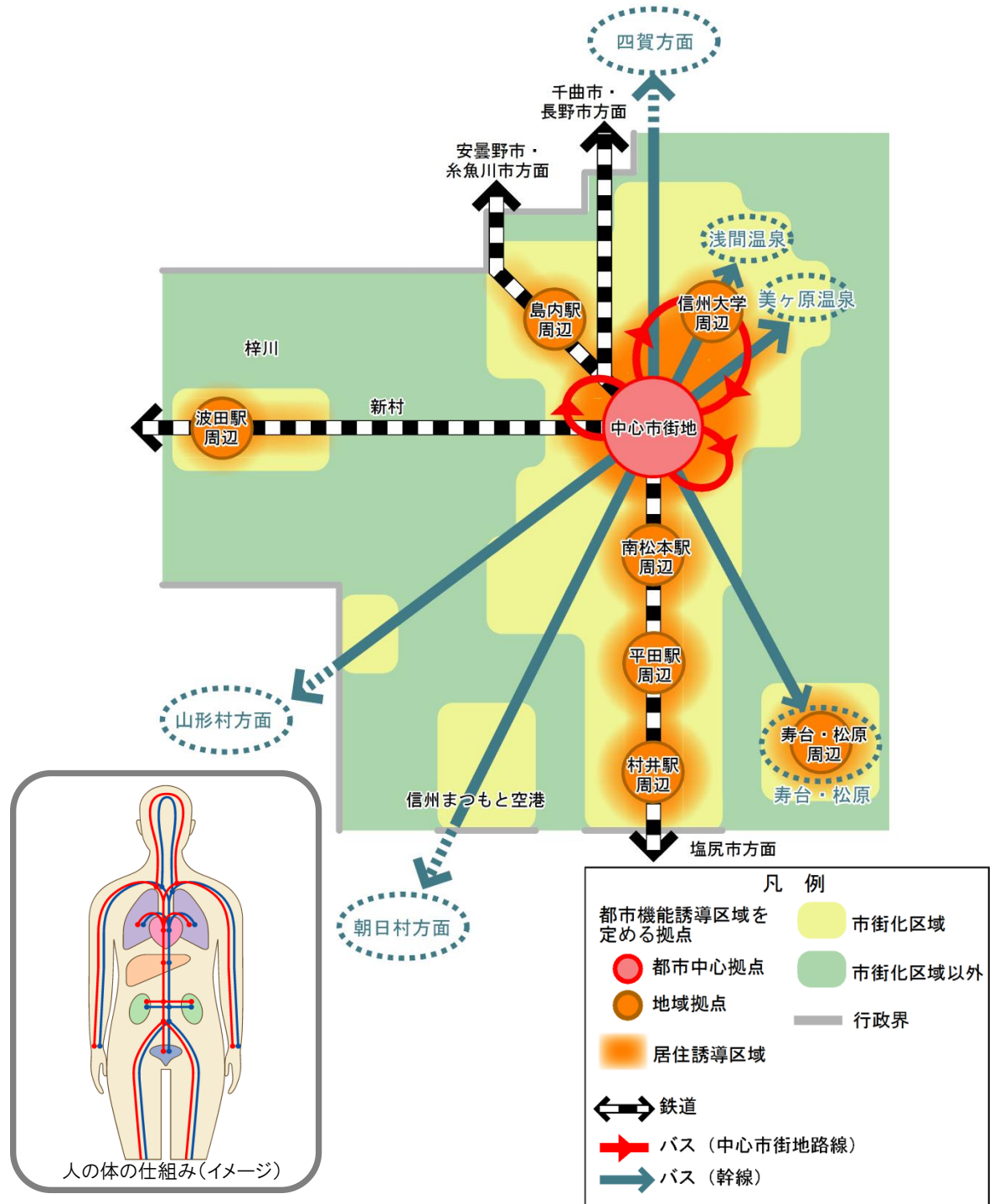
国は平成 26 年に都市再生特別措置法等を改正し、住宅や医療、福祉、商業等の施設の立地の適正化を図る立地適正化計画制度を創設しました。これは、都市計画マスタープランの高度化版として集約型都市構造を具現化するものであり、生活を支える施設や住宅等がまとまって立地し、公共交通等で容易にアクセスできる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するための新たな制度です。

松本市立地適正化計画(以下「本計画」という。)は、「都市の健康寿命延伸」を推進する方策として、市民や事業者、行政といった様々な立場の人々が、都市の将来像を共有し、集約型都市構造の実現による持続可能な都市の形成に向けて策定するものです。

■ 都市の健康寿命延伸（集約型都市構造の実現のイメージ）

私たちの体は、様々な臓器や丈夫な骨格に支えられています。健康な体は、成長や年齢に合わせて、余分な脂肪を減らし、丈夫な骨格に支えられ、健康な血管でバランスの良い栄養などが運ばれることによって保たれます。

私たちが暮らす都市も同様です。様々な機能をバランスよく集約・配置し、公共交通等のネットワークによって人々の交流や活動を循環することで、「都市の健康寿命延伸」につなげます。



(2) 立地適正化計画制度とは

立地適正化計画は、都市機能と居住の誘導に向けた取組みを推進するため、市町村が都市機能や居住を誘導すべき区域を設定し、区域内への誘導施策等を定めるものです。

その他、基本的な方針、定量的な目標値と評価方法を記載することが定められています(都市再生特別措置法第81条)。

ア 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域とは、「都市機能増進施設(医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。)の立地を誘導すべき区域」です。

都市機能誘導区域外で計画に位置付けた施設を新築等しようとする者、又はその目的で行う開発行為を行おうとする者に対しては、届出・勧告等により都市機能誘導区域内への誘導を行います。

また、国は財政・税制上の支援策を用意しており、条件に適合した施設等については、これら支援策を活用することができます。

イ 居住誘導区域

居住誘導区域とは、「都市の居住者の居住を誘導すべき区域」です。

居住誘導区域外で一定規模以上の住宅の新築等しようとする者、又はその目的で行う開発行為を行おうとする者に対しては、届出・勧告等により居住誘導区域内への誘導を行います。

■ 集約型都市構造と立地適正化計画の活用イメージ



(3) 計画の前提

ア 目標年次

国勢調査年次である平成 27 年(2015 年)を基準とし、計画策定年から概ね 20 年後の平成 47 年(2035 年)を計画目標年次とします。

ただし、より長期的な見通しを踏まえ、人口推計等は平成 57 年(2045 年)まで行います。

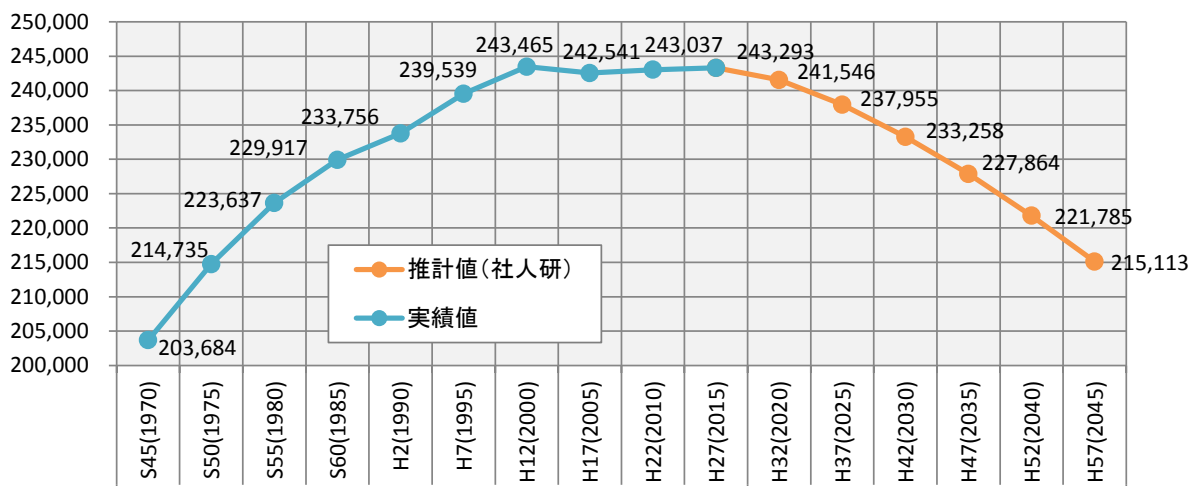
イ 将来人口

将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値(平成 30 年 3 月推計:平成 27 年までの国勢調査実績値を基にした推計)とします。

平成 27 年(2015 年)の本市の人口は 243,293 人ですが、平成 47 年(2035 年)には 227,864 人となり、20 年間で約 1 割人口が減少すると推計されています。

■ 将来人口

(人)



資料 実績値 S45~H27: 国勢調査

推計値(社人研): 日本の地域別将来人口推計(H30.3推計、国立社会保障・人口問題研究所)

ウ 対象区域

対象区域(都市再生特別措置法第 81 条に基づく立地適正化計画の区域)は、都市計画法第 4 条第 2 項に規定する都市計画区域とします。

ただし、本市全体を支える都市構造を形成するため、一部の分析や検討等は対象区域外についても実施し、対象区域外の暮らしも視野に入れて計画を策定します。

■ 計画の対象区域

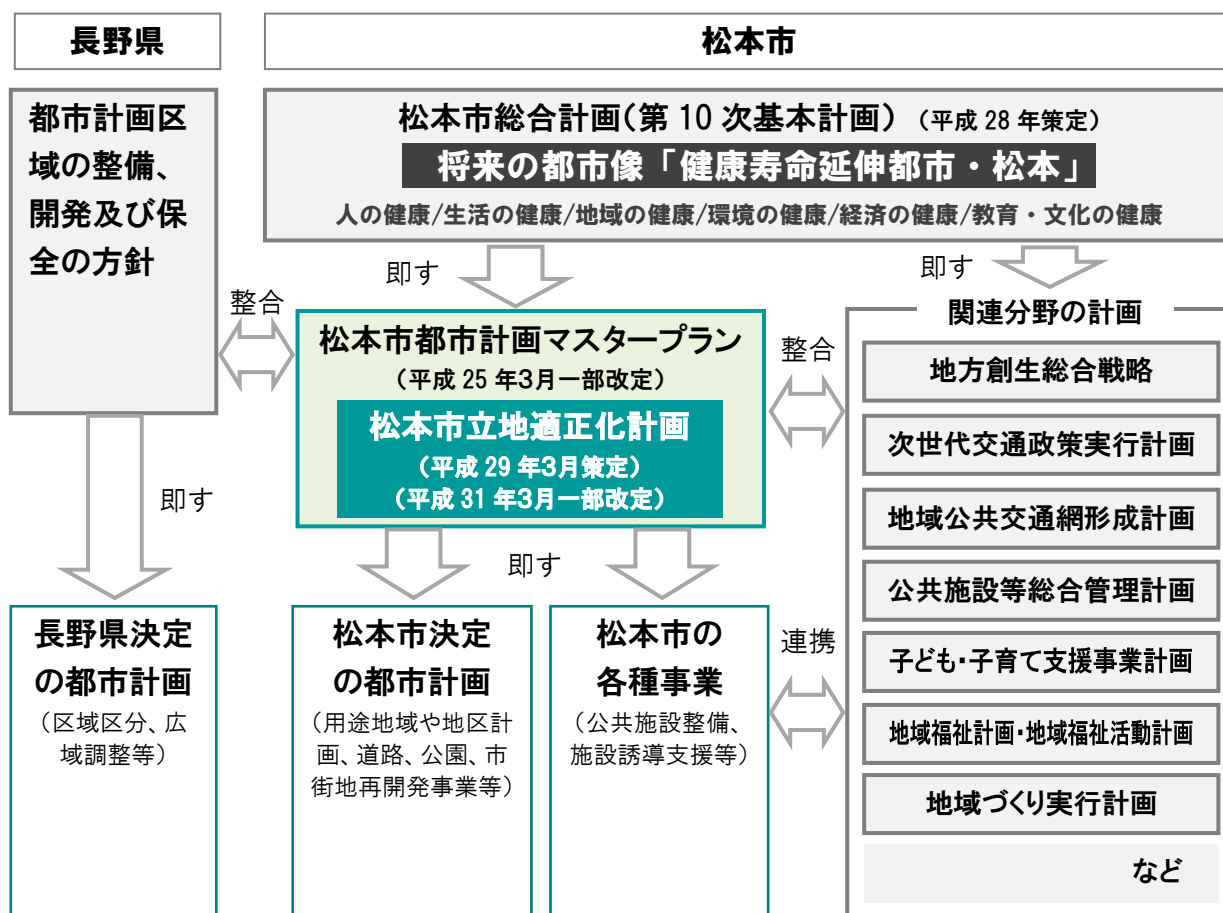


エ 計画の位置付け

本計画は、都市再生特別措置法第 82 条に基づき、都市計画法第 18 条の 2 第 1 項の規定により定められた「松本市都市計画マスタープラン」の一部としてみなされます。

このため、都市計画マスタープランと同じく、上位計画の総合計画に即した内容とするほか、松本市次世代交通政策実行計画(松本市総合交通戦略)や松本市公共施設等総合管理計画を始めとする関連分野の計画と整合を図り、連携しながら各種事業を推進します。

■ 上位関連計画と本計画の位置付け



参考

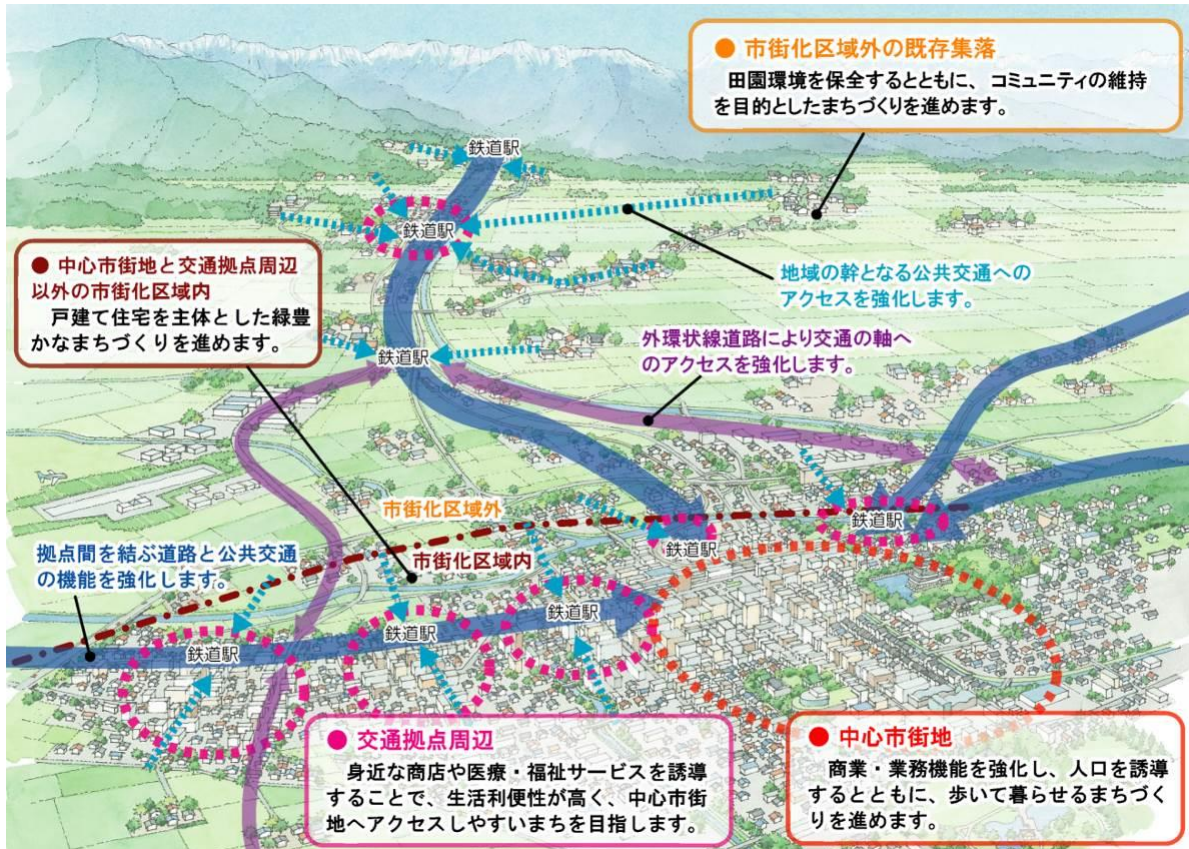
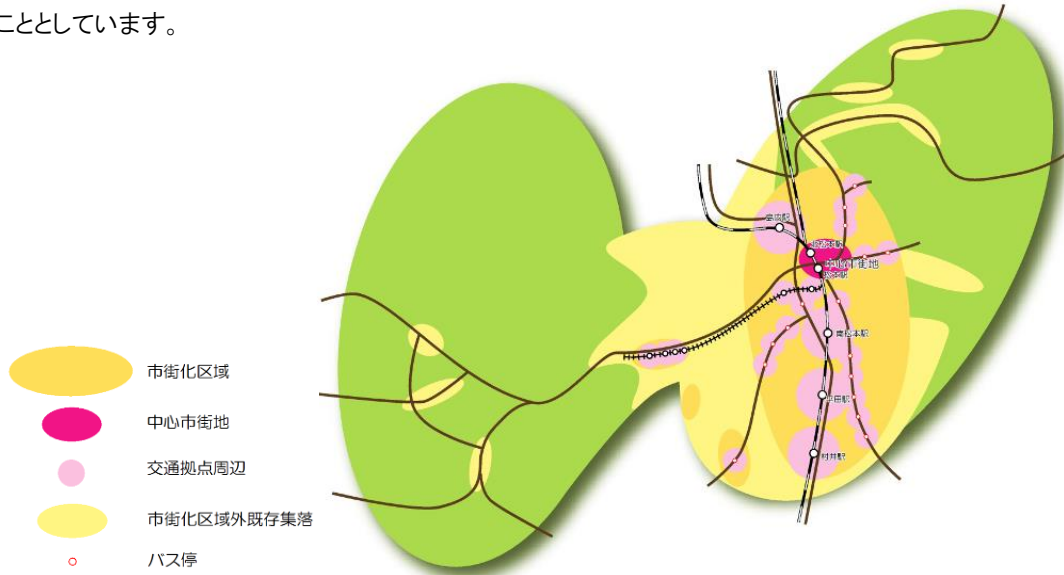
都市構造の基本的な考え方（松本市都市計画マスタープラン）

都市計画マスタープランでは、中心市街地や鉄道駅周辺など、交通利便性の高いエリアへの人口誘導を図ること
でコンパクトな市街地を目指すこととしています。

○中心市街地や鉄道駅周辺：既存人口密度よりも高い密度を設定

○それ以外の市街地郊外部：自然環境に囲まれ敷地規模がゆったりした戸建て住宅へ誘導するため、人口密度
を低く設定

このようなメリハリのある土地利用と、多様な住まい方のできる都市構造への転換を図り、既存市街地への人口誘
導を図ることとしています。



総合交通戦略では、本市における暮らしのイメージを「暮らしやすいまち」「働きやすいまち」「豊かな時間を過ごせるまち」とし、以下のとおり将来の姿を定めています。

自動車に過度に依存しないまちをつくり、歩行者・自転車・公共交通を優先し、歩いて暮らせる集約型都市構造の実現に必要な都市交通とまちづくりが連携した施策を進めることとしています。

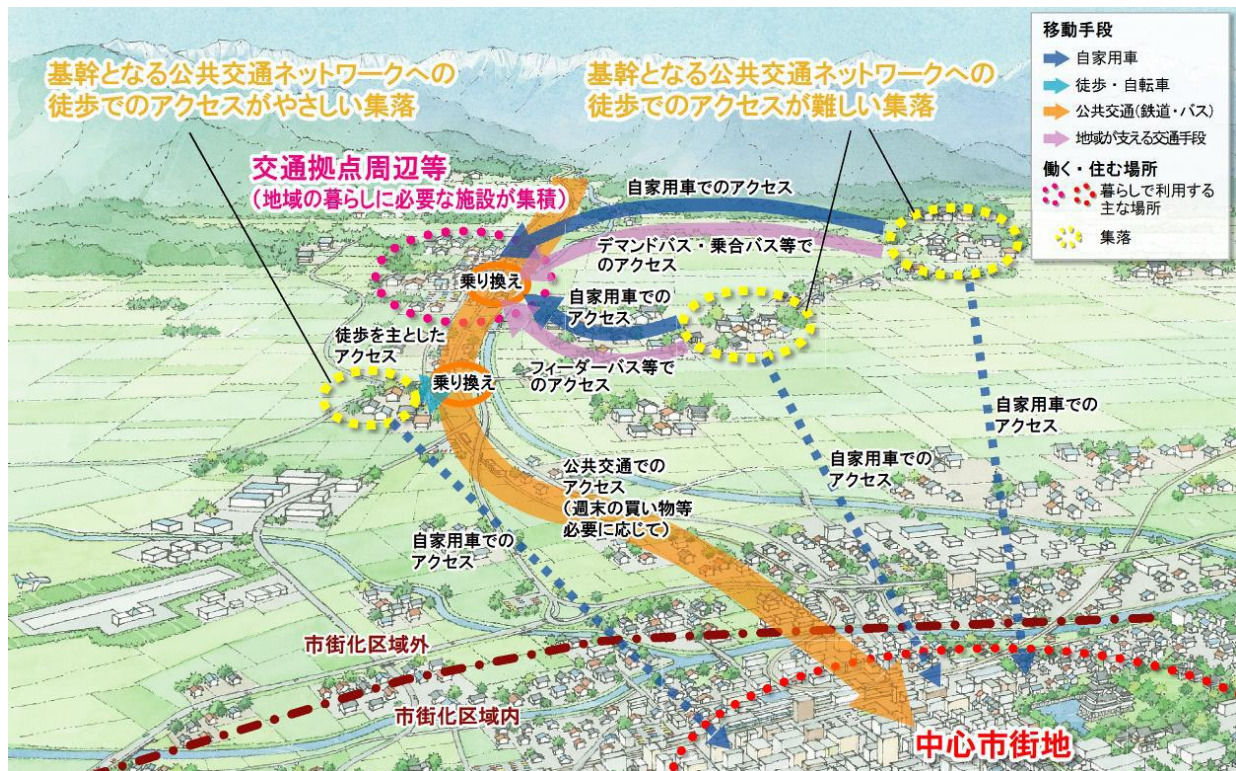
[中心市街地の将来の姿]

- 多様な人たちが集まり、行き交い、賑わう場
- 歩行者、自転車、公共交通が中心の交通形態
- 誰もが自由で、互いに配慮しながら移動できる環境
- 松本固有の歴史・文化・芸術・風景に触れられる場
- 松本の中心市街地ならではの豊かな環境を肌で感じ、楽しみ、誇りを持つ住民が暮らす場



[郊外の将来の姿]

- ゆとりある住環境、地域で支え合う暮らし
- 目的に応じて利用する場所や交通手段を変更
- 自家用車以外の移動手段が不便な場所では、住民自らが暮らし方について考え、暮らしに必要なサービスや移動手段を支える取組み
- 趣味等の活動を通じて人付き合いの輪が広がる環境



2 本市を取り巻く状況

(1) 人口

最新の国勢調査(平成27年(2015年))によると本市の人口は243,293人であり、平成22年(2010年)の人口243,037人に対して256人増加しました。しかし、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、平成52年(2040年)には平成27年(2015年)に対して91%まで減少し、221,785人になるとされています。松本都市圏や長野県平均と比べると減少割合は低い傾向ですが、これまで人口増加に応じて拡大してきた人口集中地区(DID)の範囲は今後縮小し、都市の低密度化が急速に進むと考えられます。

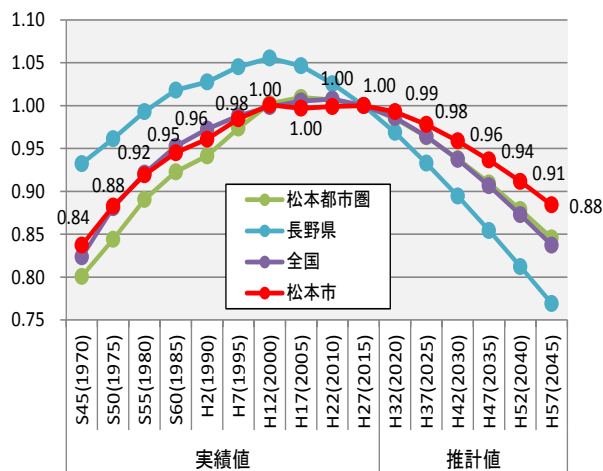
また、65歳以上の老年人口の割合(高齢化率)は、平成27年(2015年)で26.7%ですが、平成52年(2040年)には35.6%に達すると推計されています。一方で、14歳以下の年少人口の割合は、平成27年(2015年)で13.4%ですが、平成52年(2040年)には11.1%まで減少し、本格的な超少子高齢型人口減少社会に突入するとされています。

人口減少に伴って都市が低密度になると、生活を支える施設が減少し、現在は身近で受けることができる生活サービスが受けにくくなることが懸念されます。

■ 人口の推移

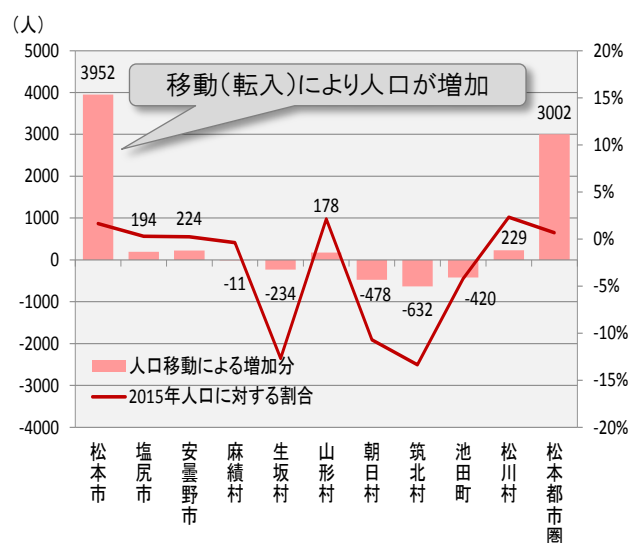
(平成27年(2015年)を1.00とした変化率)

(H27=1.00)



■ 移動による人口増減*

(平成52年(2040年) - 平成27年(2015年))

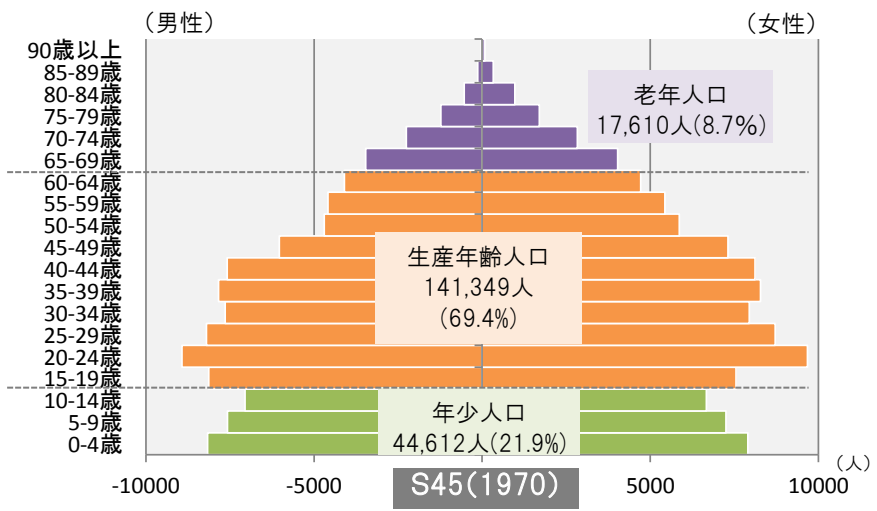


※ 移動による人口増減は、移動を考慮した推計人口から移動を考慮しない封鎖人口を引いて算出したもの。

資料 実績値 S45~H27 : 国勢調査

推計値 (社人研) : 日本の地域別将来推計人口 (H30.3 推計、国立社会保障・人口問題研究所)

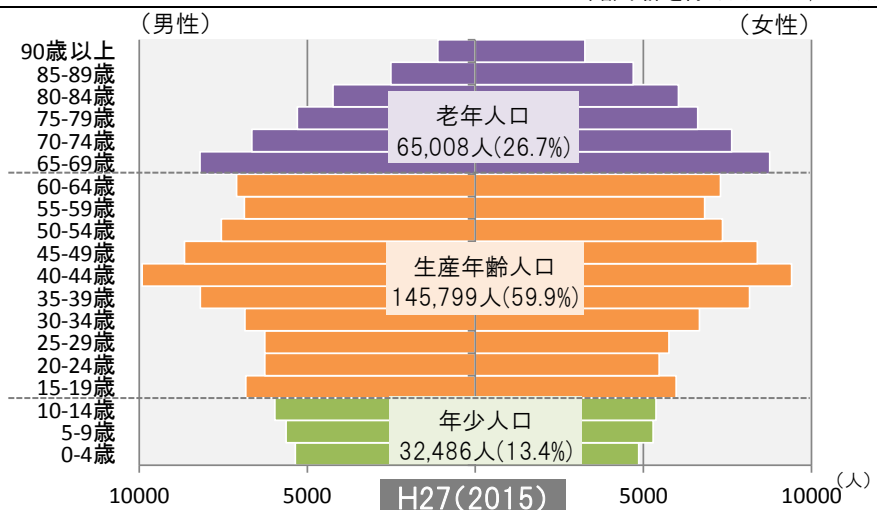
■ 人口ピラミッドの推移



昭和 45 年(1970 年)
人口 203,684 人
高齢者 17,610 人
(8.7%)

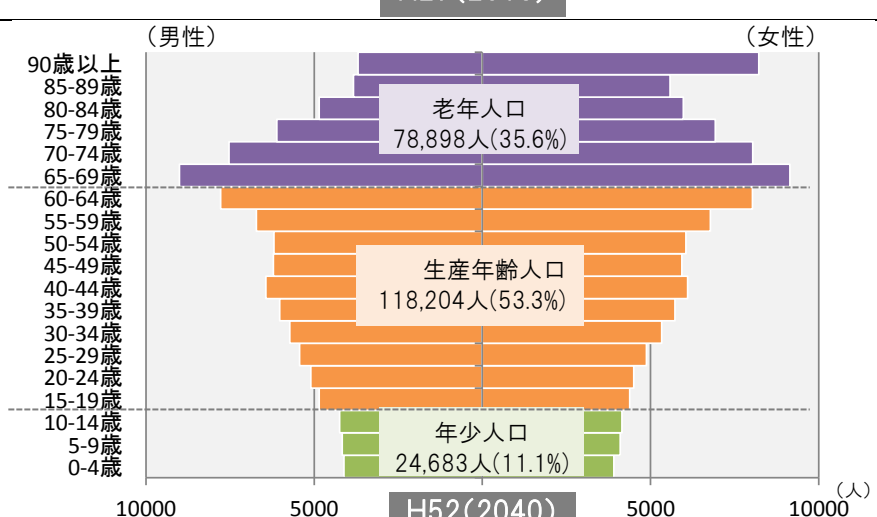
少ない高齢者を多くの若い世代が支えていました。

※年齢不詳を除く人口 203,571 人



平成 27 年(2015 年)
人口 243,293 人
高齢者 65,008 人
(26.7%)

高齢者が大きく増加する一方で、将来を担う子どもの人口が減少しました。

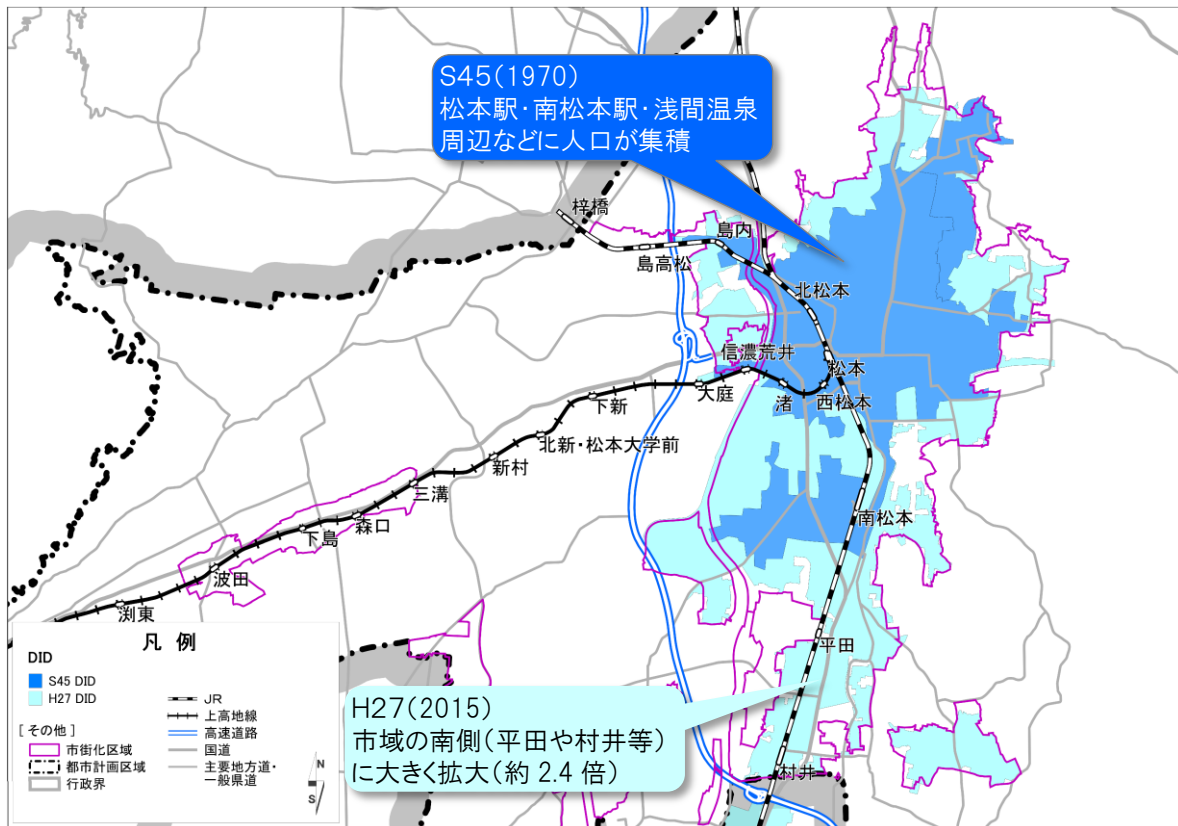


平成 52 年(2040 年)
人口 221,785 人
高齢者 78,898 人
(35.6%)

多くの高齢者を少ない若い世代が支える時代になります。

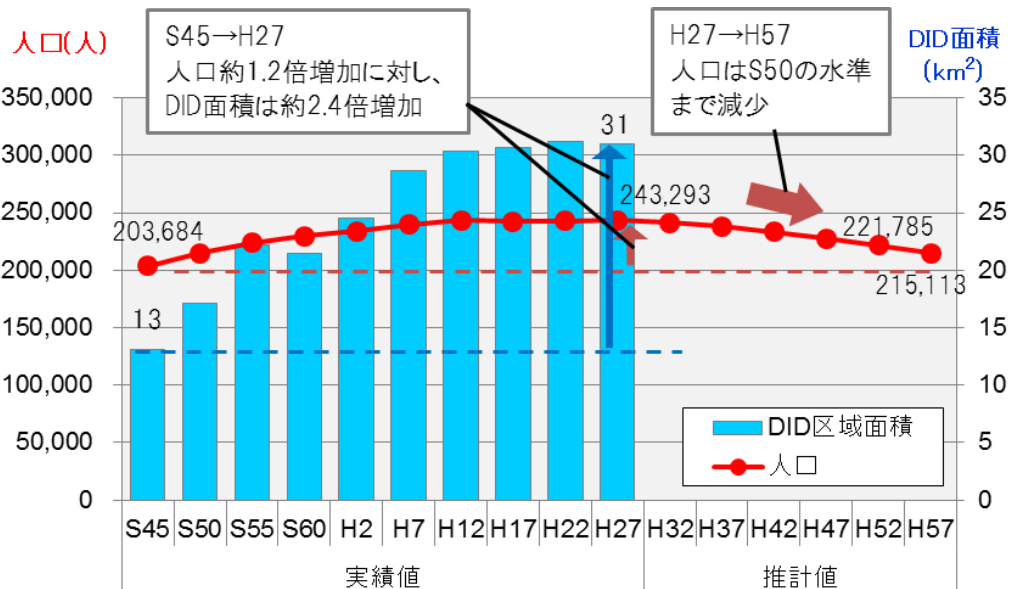
特に、全ての年齢層の中で、65歳から69歳が最も多くなると推計されます。

■ 人口集中地区（DID）※の拡大（平成 27 年（2015 年）－昭和 45 年（1970 年））



※ 人口集中地区（DID）は、統計データ（国勢調査）に基づいて一定の基準により設定される都市的地域人口密度が 1 km² 当たり 4,000 人以上の基本単位区等が隣接した地域のうち、人口が 5,000 人以上の地域

■ 人口集中地区（DID）面積と人口の推移（平成 27 年（2015 年）－昭和 45 年（1970 年））



課題

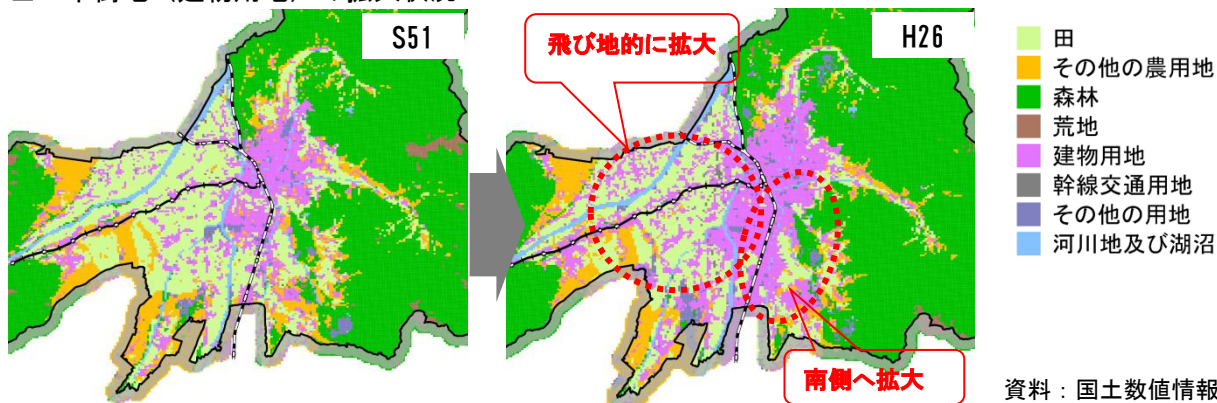
- 中心市街地や鉄道駅周辺などの交通利便性の高いエリアにおいて、現在の人口密度以上の人口を維持・誘導
- 将来の人口分布に応じた生活サービスの維持・充実
- 子どもを育てやすい住環境の形成

(2) 土地利用

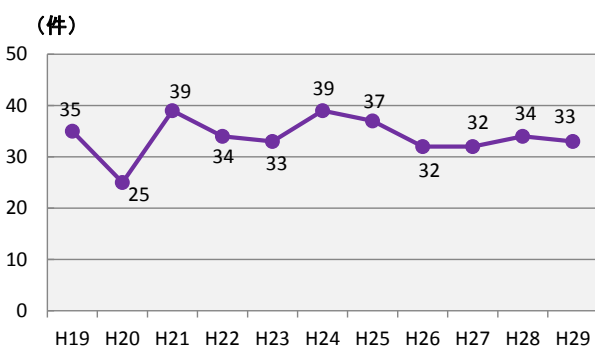
建物用地は、昭和51年(1976年)時点では松本駅や南松本駅周辺を中心として広がっていましたが、平成26年(2014年)には市域の南側に大きく拡大しました。市街化調整区域における開発許可は概ね同じ水準で推移しており、今後も飛び地的に建物用地が拡散することが懸念されます。

また、市街化区域内の想定空き家は1,823棟あります。近年の新設住宅着工戸数はわずかに増加しており、超少子高齢型人口減少社会が進展する中では、更なる空き家の増加による市街地の低密度化や活力低下等が懸念されます。一方で、売却・賃貸や解体を希望している空き家所有者もいることから、その活用の仕組み等が求められます。

■ 市街地（建物用地）の拡大状況

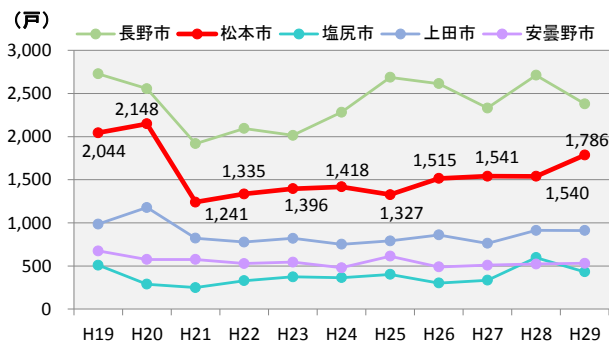


■ 市街化調整区域の開発許可件数の推移



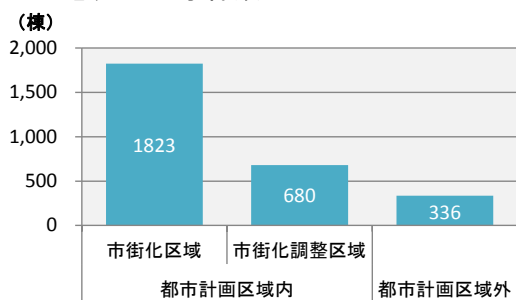
資料：松本市建築指導課資料

■ 新設住宅着工戸数



資料：長野県の新設住宅着工統計
注：合併前は旧町村の戸数を含んでいない。

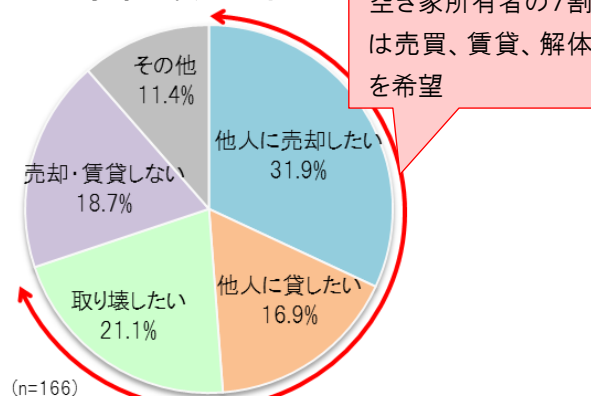
■ 想定空き家棟数*



※ 住宅地図を作成する過程で、空き家と想定した建物を集計したものであり、居住や利用の実態を確認したものではありません。

資料：松本市都市政策課資料

■ 空き家等の活用意向



資料：建物所有者へのアンケート調査 (H27.3、松本市)

課題

- 密度が高い市街地の形成
- 空き家や空き地等の有効活用に向けた仕組みづくり

(3) 都市交通

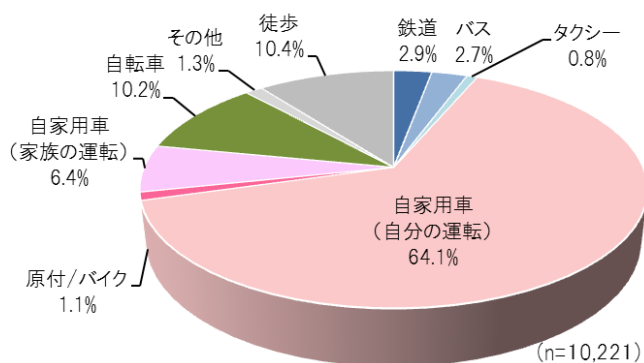
代表交通手段は、自家用車が 64.1%を占めて最も高く、家族送迎も含めた自家用車やバイク等による移動の合計は 71.6%となります。一方、鉄道・バスの利用は、合計で 5.6%にとどまっています。

鉄道と片道 10 本/日以上バス路線の徒歩圏に住んでいる市民の割合(公共交通カバー圏人口の割合)は 69.4%です。今後の超少子高齢型人口減少社会の進展を見据えると、自家用車を運転できない高齢者が増えると考えられ、利用者の減少にともなってバス路線等が廃止された場合、移動に不便を感じる住民が増加することが懸念されます。

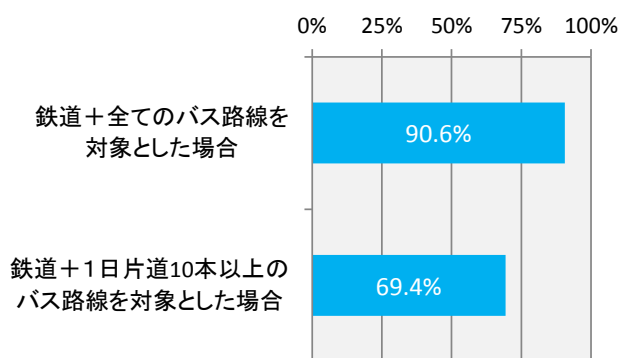
公共交通輸送人員の推移を見ると、鉄道利用者は近年増加傾向にあります。バス利用者は長期的に低い水準で推移しており、公共交通の持続のためには利用者の増加に向けた取り組みが必要です。

自動車に過度に依存した生活は、交通渋滞や排気ガス等による環境悪化、まちなかの滞在時間の減少につながるものであり、環境に優しい賑わいのあるまちづくりと高齢化の進展に対応した都市づくりに向けて、公共交通への利用転換を中心とした次世代交通政策の推進が求められます。

■ 代表交通手段の割合



■ 公共交通カバー圏人口の割合※

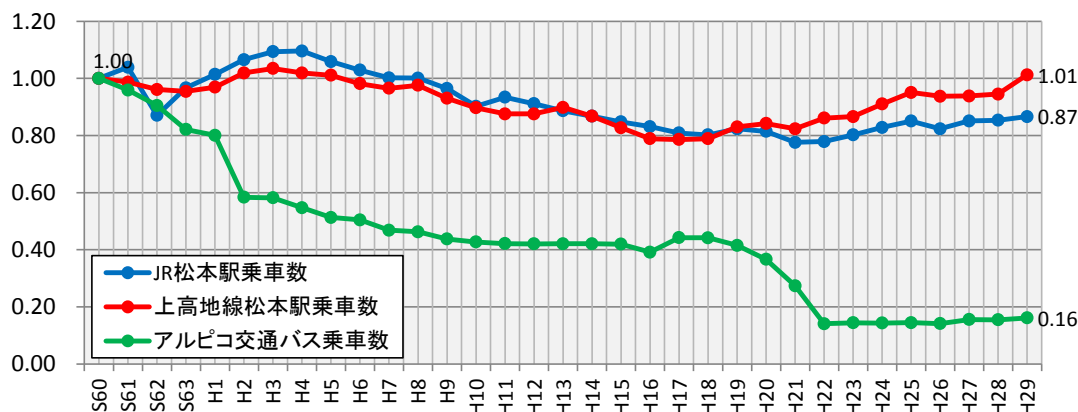


※ 鉄道駅 1km 圏内及びバス停 500m 圏内の人口が占める割合

資料：松本市・山形村住民移動実態調査報告書（H27. 3）、松本市次世代交通政策実行計画（H27. 10）

■ 公共交通輸送人員の推移（昭和 60 年を 1.00 とした場合の変化率）※

(S60=1.0)



※アルピコ交通バス乗車数は、H22 までは路線バスと観光バスの合計値、H23 以降は路線バスのみ

資料：松本市事務報告書、アルピコ交通（株）

課題

- 公共交通や自転車利用、歩行を優先とする考え方への転換(次世代交通施策の推進)
- 運行本数の増加や定時性・速達性の向上など、公共交通サービス水準の向上
- 自動車を運転できない高齢者等の居住を考慮した公共交通サービスの提供

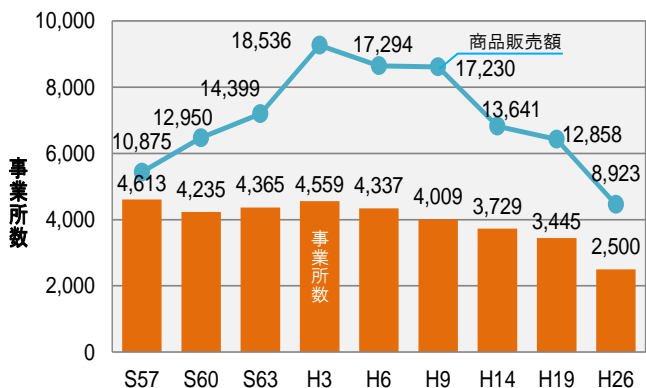
(4) 経済活動

事業所数及び年間商品販売額は、平成3年(1991年)以降減少傾向にあり、平成26年(2014年)の事業所数は2,500、販売額は8,923億円です。販売額は、長野市に次いで県内第2位となっています。

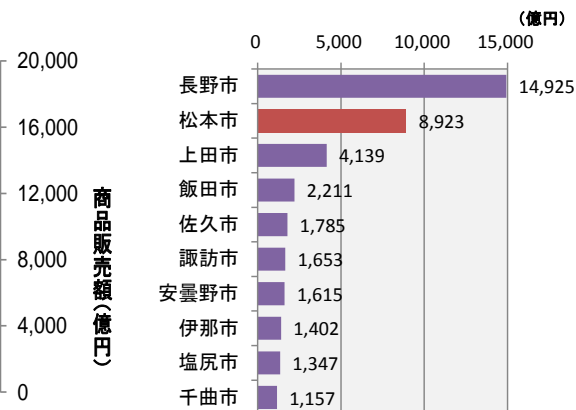
また、平成18年(2006年)から平成26年(2014年)の従業者数の変化を見ると、中心市街地で大きく減少していることが分かります。

都市圏の中心としての拠点性を維持するためには、中心市街地の活性化対策が不可欠です。駅の徒歩圏内で働くことができる環境や子育てと仕事を両立できる環境など、働きやすい環境の充実も必要です。

■ 事業所数・年間商品販売額の推移

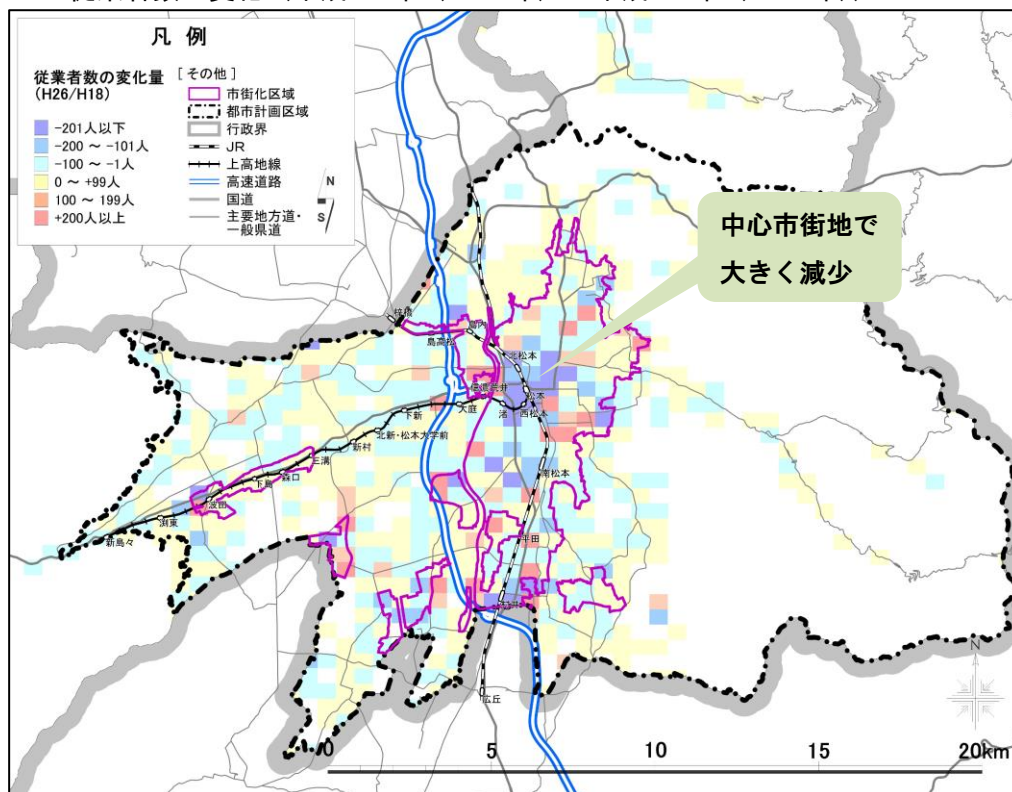


■ 長野県内市町村の販売額 (平成26年)



資料：商業統計

■ 従業者数の変化 (平成26年(2014年) - 平成18年(2006年))



資料：平成18年事業所・企業統計調査、平成26年経済センサス

課題

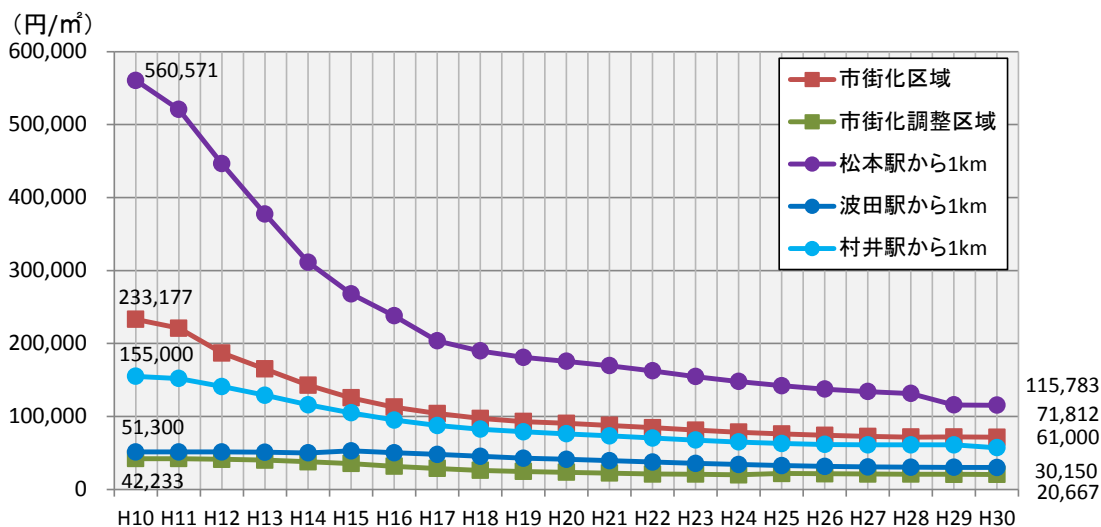
- 中心市街地の経済活力を維持するための働く環境の充実や新たな働き方の創出

(5) 地価

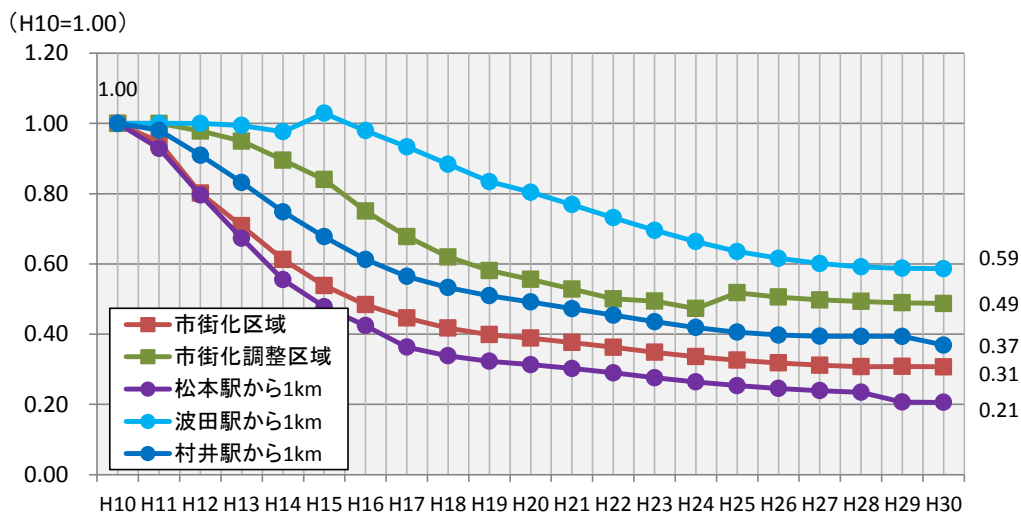
市街化区域の地価は、平成10年(1998年)に23.3万円/㎡であったのが平成30年(2018年)には7.2万円/㎡となり、20年間で約1/3(変化率0.31)まで下落しました。一方で、市街化調整区域の地価は、約1/2(変化率0.49)となっています。松本駅の徒歩圏1km(市街化区域)に限定すると、その地価は約1/5(変化率0.21)であり、市街化区域全体よりも大きく下落しました。

人口の減少に伴って宅地等の土地の需要が減ると、今後も更に地価が低下し、税収減少につながるものが懸念されます。

■ 地価の推移 (金額)



■ 地価の推移 (平成10年(1998年)を1.00とした場合の変化率)



資料：国土数値情報（地価公示）

課題

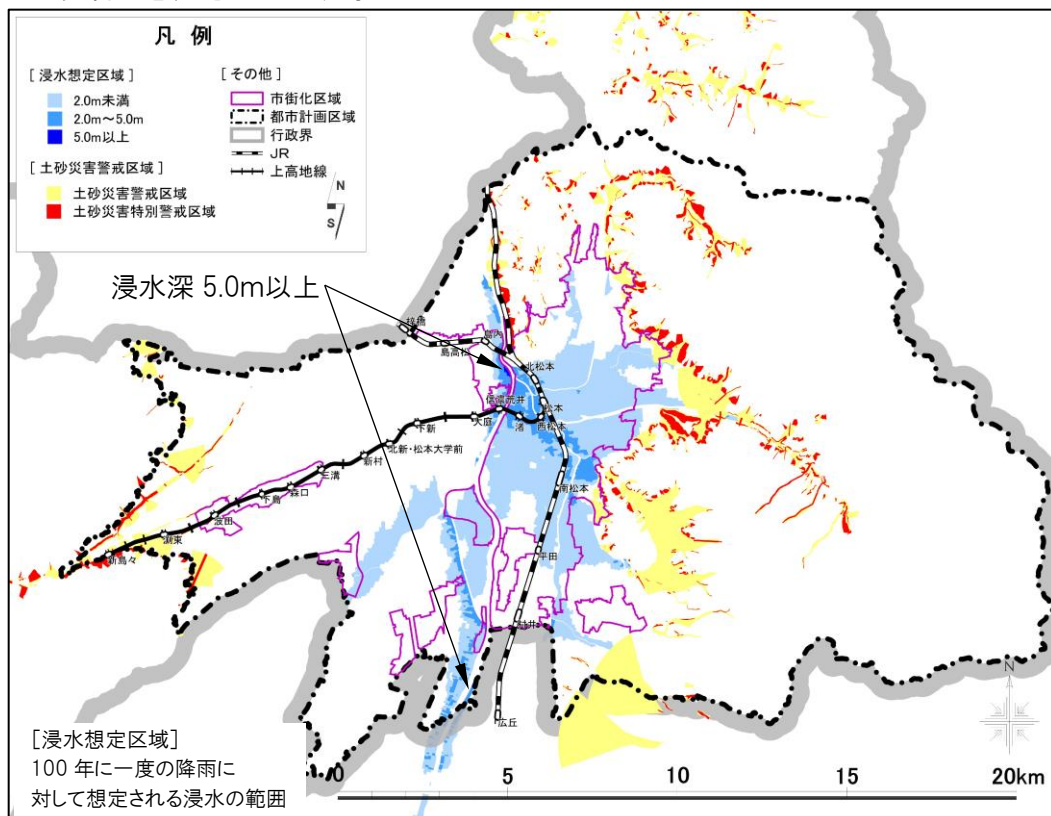
- 中心市街地の活性化や都市の拠点における機能の維持・強化による土地の需要の向上

(6) 災害

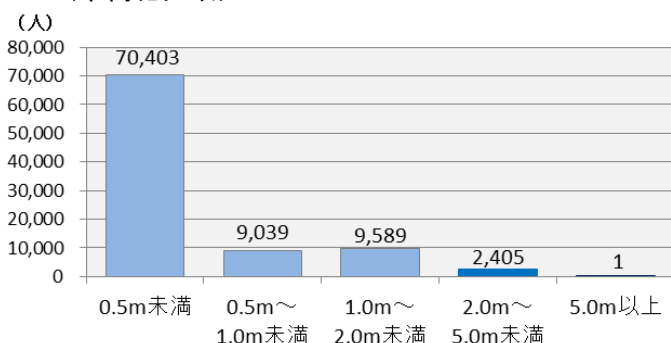
市街地は標高 600mの等高線により取り囲まれており、幾多の河川が流れ込んでいます。このため、市街化区域には浸水想定区域が広く分布し、河川合流点では浸水深が 2.0m を上回る箇所がいくつもあります。ただし、松本市防災マップで「自宅にとどまることは危険」としている浸水深 5.0m 以上の特に危険な箇所は、奈良井川沿いの 2 カ所に限られます。

また、周囲を山に囲まれた本市には、土砂災害の危険性が高い箇所が多くあり、市街化区域内の土砂災害特別警戒区域・警戒区域には約 5,000 人の居住があります。

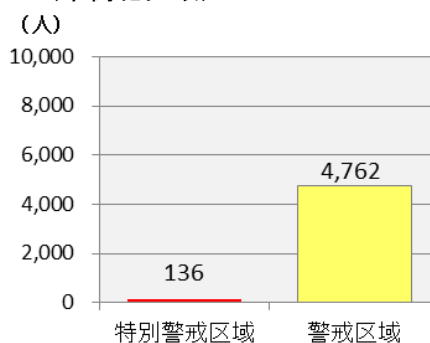
■ 災害が想定される区域等



■ 浸水想定区域内の居住人口 (市街化区域)



■ 土砂災害警戒区域内の居住人口 (市街化区域)



資料：都市構造の可視化分析業務報告書 (H30)

課題

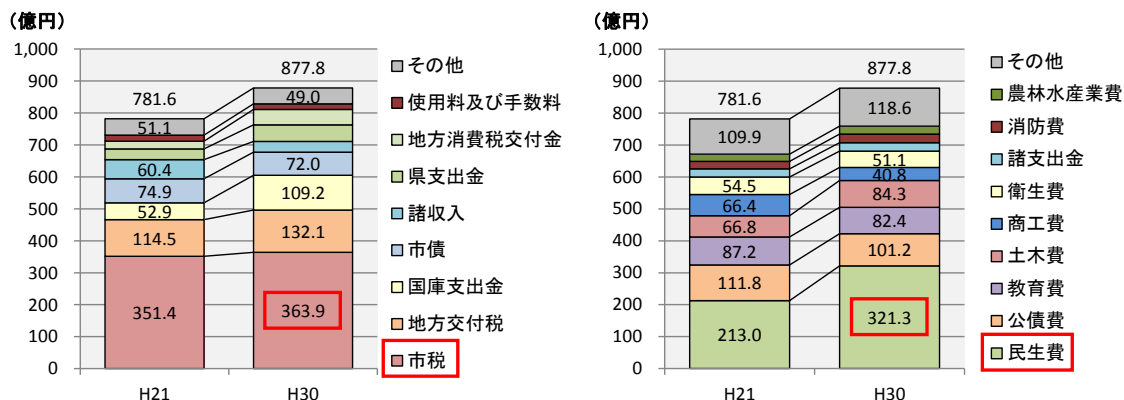
- 市街化区域における浸水に対する安全性確保に配慮した都市づくり
- 市街化区域周辺部における土砂災害に対する安全性確保に配慮した都市づくり

(7) 財政

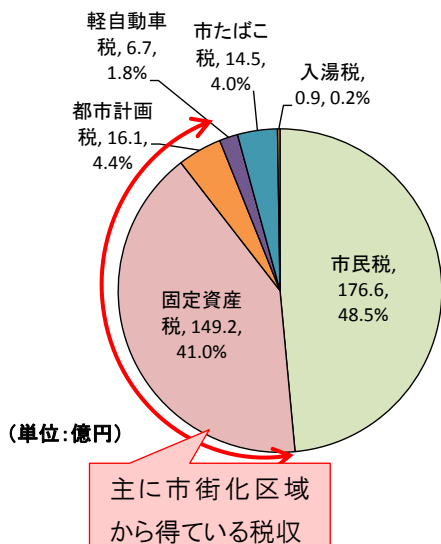
歳入のうち、市税(363.9 億円)が最も多くを占め、固定資産税と都市計画税の合計は 45.4%を占めます。多くの固定資産税と全ての都市計画税の税収は市街化区域から得ており、市街化区域の低密度化や中心市街地の活力低下が進むと、その税収が大きく減少すると懸念されます。

歳出は、福祉等に支出される民生費(321.3 億円)が最も多くを占め、高齢化の進展に伴って平成 21 年度(2009 年度)から 108.3 億円増加(1.5 倍)しました。都市の高齢化も進展しており、高度経済成長期に整備された多くの公共施設や拡大した市街地に広がる道路等のインフラは、近い将来一斉に改修・更新時期を迎えます。本市は、この公共施設の更新等に多くの費用が必要になると推計しており、本市の財政状況を踏まえると、今後 20 年間で公共施設総量の 20%を削減する必要に迫られています。

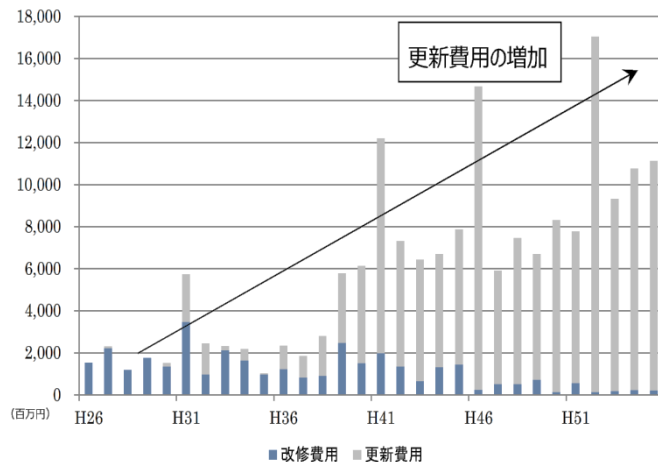
■ 財政の変化（歳入：一般会計当初予算額） ■ 財政の変化（歳出：一般会計当初予算額）



■ 市税の内訳（平成 30 年度予算額）



■ 公共施設等の将来更新費用推計結果



資料:松本市の財政事情、松本市公共施設等総合管理計画(H28.6)

課題

- 公共サービスの効率的な提供を考慮した公共施設等の更新や統廃合
- 市街化区域における人口や都市機能の維持・充実による税収の確保

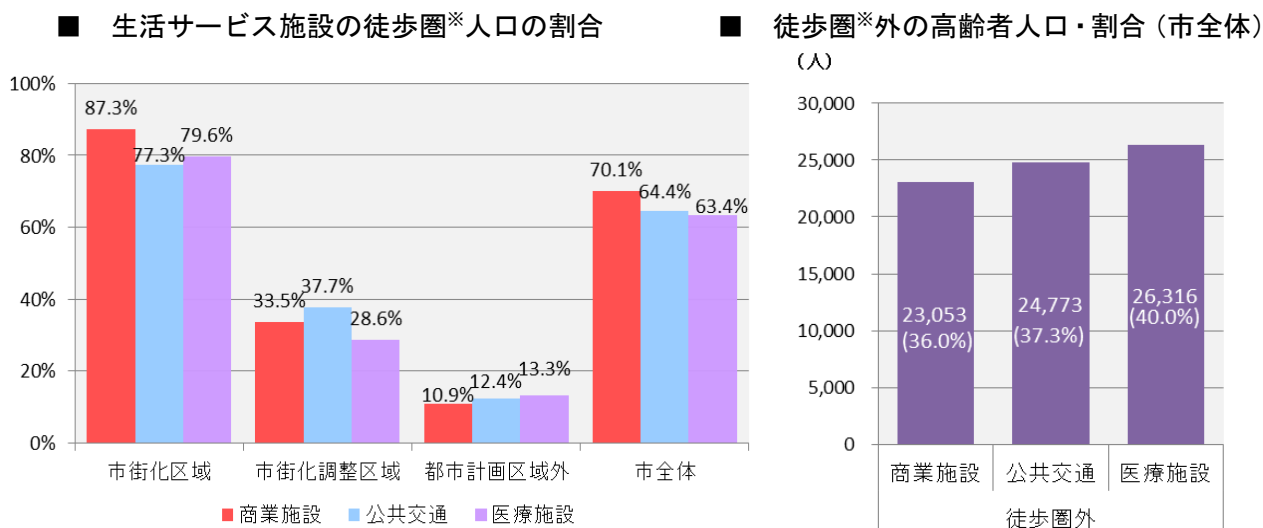
(8) 生活サービス

生活サービス施設(商業、公共交通、医療)へ歩いて行きやすい範囲(徒歩圏)に住んでいる住民は、市街化区域が約 8 割であるのに対して、市街化調整区域が約 3 割、都市計画区域外が約 1 割となっています。市街化区域に暮らす住民の多くは歩いて生活サービス施設を利用しやすい環境にある一方で、区域外では自動車等に頼らざるを得ないことがうかがえます。

中心市街地は鉄道や路線バスが充実し、多様な商業施設、二次・三次医療機関、市役所本庁舎等が立地し、今後も一定程度の生活サービス水準が維持されると考えられます。しかし、市街化区域の中でも、寿台・松原周辺などのように大きく人口が減少すると推計されている地区では、利用者の減少が施設の撤退や生活サービス水準の低下等につながる懸念があります。

市街化調整区域や都市計画区域外に暮らす住民にとっては、最寄りの拠点に立地している生活サービス施設が無くなると、更に遠くまで自動車等で移動しなくてはならず、特に高齢者にとっては暮らしの負担は大きなものとなります。

また、高齢者の約 4 割が生活サービス施設の徒歩圏外に住んでおり、自動車を運転できない高齢者にとっては暮らしにくい環境にあると考えられます。



※ 商業施設(コンビニ・スーパー)の500m圏内、鉄道駅1km又はバス停300m圏内、病院施設(内科を有する病院・診療所)の500m圏内
資料: 都市構造の可視化分析業務報告書(H30)

課題

- 中心市街地や鉄道駅周辺の市街地に立地する広域的に利用される生活サービス施設の維持・充実、自転車や公共交通の利用と歩行者を優先する取組み
- 人口減少や高齢化の進展を見据えた身近な生活サービス施設の維持・充実と、それに連動した公共交通の維持・強化
- 自動車を運転できない高齢者等の移動手段の確保

(9) 観光

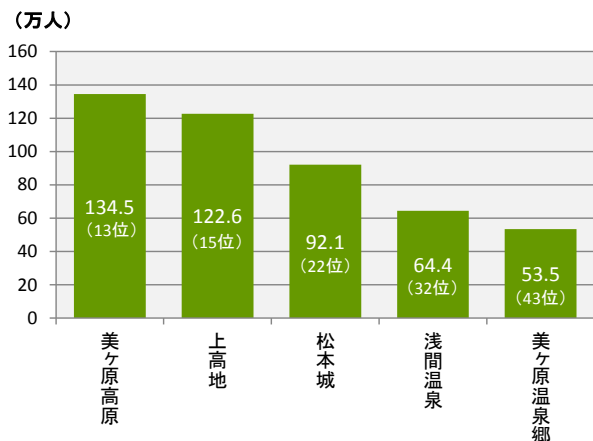
本市は、国宝松本城や日本有数の山岳景勝地上高地を始めとした、多くの歴史・文化や自然、温泉などの観光資源を有します。特に、クラフトフェアやセイジ・オザワ・松本フェスティバル等のイベント期間は、多くの来街者でまちなか賑わい、近年は海外からの観光客が著しく増加し、外国人延宿泊者数は県内1位となっています。

歴史・文化や自然等の資源を活かして本市の魅力や情報を発信し、来街者の増加につなげることは、都市の活力を高めるだけでなく、定住者の増加にもつながると考えられます。

■ 多彩な文化・観光イベント

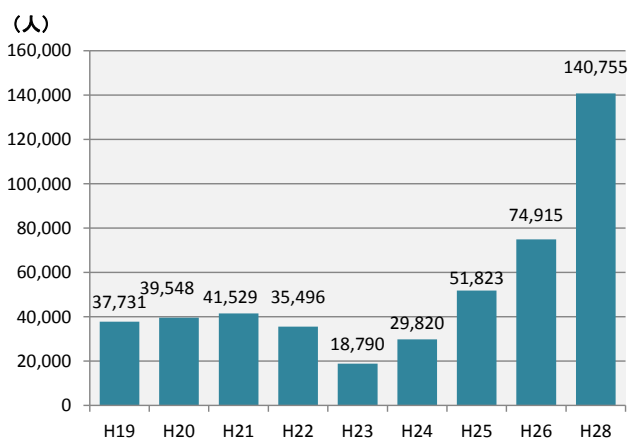


■ 主な観光地延利用者数と長野県内の順位



資料：観光地利用者統計調査結果（長野県観光部、H29）

■ 外国人延宿泊者数（松本市）



資料：外国人延宿泊者数の調査結果（長野県観光部）
ただし H27 は市町村別の公表値なし

課題

- 多様で魅力的な観光資源を活かした、更なる観光の推進と都市づくりへの活用

3 立地適正化の基本的な方針

(1) 目指す都市像とまちづくりの方針（ターゲット）

本市は、地域の特性を活かした松本らしいコンパクトシティ・プラス・ネットワークにより、超少子高齢型人口減少社会に対応した持続可能な都市の形成を進めます。

35地区を基盤とした地域づくりを市域全体の土台としつつ、「コンパクトな市街地形成の取組み」と、歴史・文化や自然等の「松本の豊富な資源」を活かした都市づくりを推進し、「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市を構築します。

■ 目指す都市像とまちづくりの方針



■ 目指す都市像

「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市

～健康寿命延伸都市・松本の創出と、生きがいの仕組みづくり～

ア 35地区を基盤とする地域づくり

35地区を基盤とする地域づくりを市域全体の土台として、住民が主体となって地域課題を解決し、安心していきいきと暮らせる住みよい地域社会を構築し、「健康ときずなづくり」を進めます。

特に、本計画の対象外となる地区では、地域づくりセンターを核とした地域主導の取組みを支えるためにも、最寄りの拠点へ必要な機能を維持し、公共交通や自家用車でアクセスすることによって、日常の用事を済ませることができる環境を維持します。

イ 都市の健康寿命延伸と生涯を通じた健康づくり

市街地全体に点在する身近な医療機関や、広域的な役割を担う高度な医療機関を維持しながら、出産・子育てから高齢者の生活までを包括的に支援し、安心して生活できる環境で「次世代を育むまちづくり」を進めます。

ウ 都市圏の中心としての中心市街地の魅力向上

松本市固有の伝統や文化を活かした観光や産業を発展させるため、生活者のみならず、街を訪れる観光客や働く人の利便性が高い社会づくりにより「経済の好循環の創出」を図ります。

中心市街地が、今後も都市圏の中心であり続けるために、賑わいや交流を生む舞台となる行政、商業、医療、ビジネス等における高次の都市機能を維持・充実します。

エ 機能の誘導と連携して、拠点間を結ぶ公共交通の維持・強化

中心市街地や鉄道駅周辺、既存の集落等においては、交通施策との連携により拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、暮らしや観光に必要な鉄道・バスのサービスを提供し、「暮らしと生活の基盤づくり」を促進します。

併せて、拠点周辺や公共交通ネットワーク沿いに居住を誘導することにより、利用者の増加につなげ、公共交通の持続可能性も高めます。

オ 鉄道駅周辺等は、地域特性や将来の人口動態を考慮した暮らしに必要な機能を集約

現在の施設の立地状況や将来の人口動態を考慮し、社会基盤の整備や地区の特性に応じた必要な機能等を誘導し、「将来世代のためのハード整備」を推進します。

道路網の見直しや駐車場配置の適正化、交通施策との連携等により、自転車や公共交通の利用と歩行者を優先する回遊性の高い環境を形成します。

都市拠点となる地区内やその周辺に住む人々が、日常の用事を歩行等で済ませることができる暮らしの環境を維持します。

(2) 目指すべき将来の都市構造

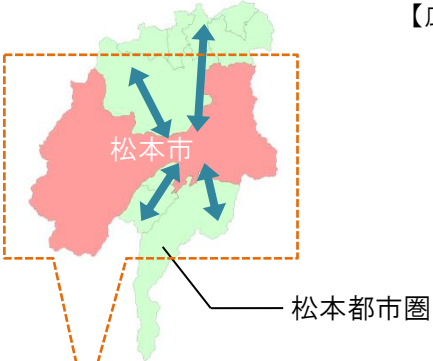
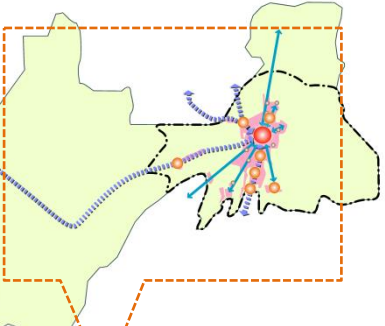
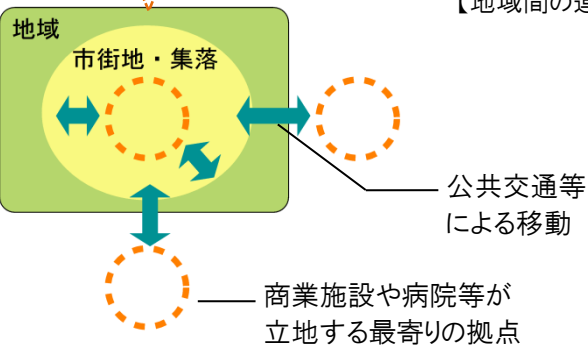
ア 広域的な結び付きと地域間の連携

中心市街地や信州大学周辺などには高次の都市機能や多くの商業施設等が集積し、行政界を越えて生活圏・利用圏が広がっていることから、周辺自治体等との広域的な結び付きは非常に強いものとなっています。

また、本市では35地区の地域づくりを支える地域づくりセンターの設置等を進めてきましたが、社会状況の変化に対応し特色のある地域づくりを進める上で、都市機能の集約化と交通のネットワーク化による地域の生活機能の維持など、具体的な課題の解決を迫られています。

このような広域的な結び付きや、35地区を土台とする地域間の連携を支えるため、都市全体の視点で効果的に拠点を配置し、その拠点を核とした都市機能の維持・充実と公共交通ネットワークの強化により、持続可能な都市づくりを目指します。

■ 連携のイメージ

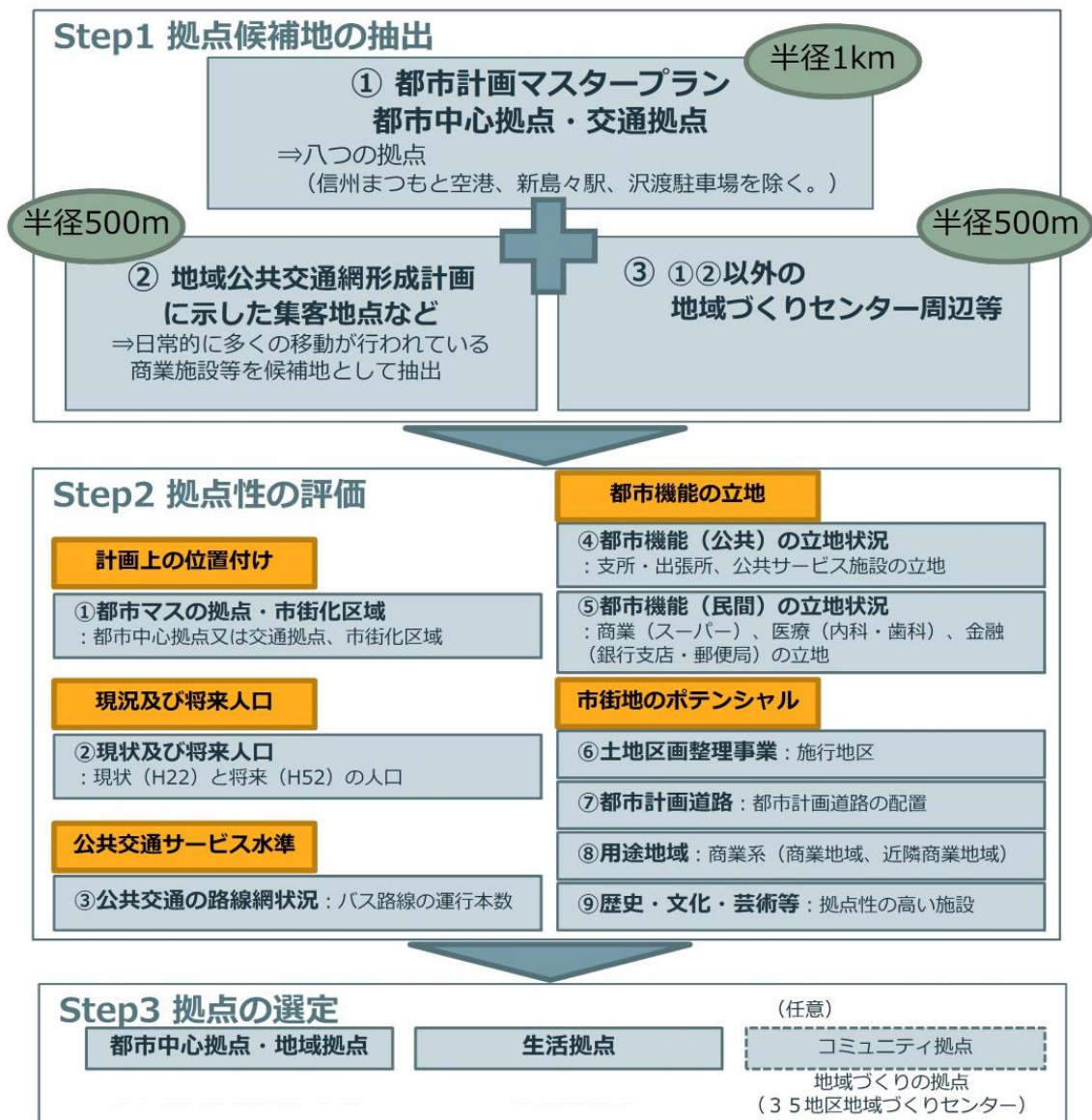
 <p>【広域的な連携】</p> <p>松本市</p> <p>松本都市圏</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●本市に集積する高次の都市機能を維持・充実し、都市間の機能連携や公共交通ネットワークを強化することで、定住人口や交流人口を増加し、都市圏全体の活力を維持・向上
 <p>【目指すべき将来都市構造】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●生活を支える施設や住宅等がまとまって立地し、公共交通等で容易にアクセスできる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくり(集約型都市構造の実現)
 <p>地域</p> <p>市街地・集落</p> <p>公共交通等による移動</p> <p>商業施設や病院等が立地する最寄りの拠点</p> <p>【地域間の連携】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●住み慣れた地域で安心して暮らし続けるために、地域に根差した施設を持続するとともに、地域内外の拠点を活用できるよう、日常生活に必要な移動を持続的・効率的に確保

イ 将来の都市構造

(7) 核となる拠点の選定

松本市都市計画マスタープランに位置付けている拠点、地域公共交通網形成計画の集客地点、地域づくりセンター周辺等を拠点候補地として抽出し、人口や施設の集積状況などを基にした評価を行い、将来の都市構造の核となる拠点を選定します。

■ 拠点の選定の流れ



■ 拠点の評価結果

拠点候補	評価結果									利用圏域等の 特徴 ※利用圏域は、松本都市圏総合都市交通体系調査(H21.6)及び松本市・山形村住民移動実態調査(H27.3)に基づく主な日常の移動先を示す。	位置 付ける 拠点	
	①都市マス拠点	②現況及び将来人口	③公共交通の路線網状況	④都市機能(公共)の立地状況	⑤都市機能(民間)の立地状況	⑥区画整理事業	⑦都市計画道路	⑧用途地域(商業・近隣商業地域)	⑨歴史・文化・芸術等の施設			
1	中心市街地 (松本駅周辺)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	市内外の広範囲から多くが訪れる都市圏の中心	都市 中心 拠点
2	南松本駅周辺	●	●	●	●	●	●	●	●	—	市内の広範囲から多くが訪れる	地域 拠点 (7カ所)
3	村井駅周辺	●	●	●	●	●	●	●	●	—	駅を中心とする東西地域から訪れる	
4	平田駅周辺	●	●	●	●	●	●	●	●	—	市域南部から訪れる	
5	島内駅周辺	●	●	●	●	●	●	●	●	●	周辺から訪れる	
6	波田駅周辺	●	●	●	●	●	●	●	●	●	上高地線沿線や奈川・安曇から訪れる(飛び地市街化区域)	
7	寿台・松原周辺	—	●	●	●	●	—	●	—	—	周辺や中山・内田から訪れる(飛び地市街化区域)	
8	信州大学周辺	—	●	●	●	●	—	●	—	—	市内外の広範囲から多くが訪れる	
9	庄内周辺	—	●	●	●	●	●	—	—	—	市域東部の南北から多くが訪れる	
10	桐周辺	—	●	●	—	●	●	—	—	—	市中心部や四賀から訪れる	
11	惣社周辺	—	●	●	—	●	—	●	—	—	市域北部や入山辺から訪れる	
12	岡田周辺	—	●	●	●	●	—	●	—	—	周辺から訪れる	
13	浅間周辺	—	●	●	—	●	—	●	—	—	周辺や中心市街地から訪れる	
14	笹部周辺	—	●	●	—	●	—	●	—	—	周辺から訪れる	
15	石芝周辺	—	●	●	—	—	—	●	—	—	周辺から訪れる	
16	神林・笹賀周辺	—	—	●	—	●	—	—	—	—	周辺から訪れる	
他	上記に含まれない 地域づくりセンター周辺											コミュニテイ 拠点
備考		※庄内周辺は、南松本駅周辺と近接していることから、拠点性の高い南松本駅周辺を地域拠点に位置付け、庄内周辺は生活拠点と位置付ける。										

【評価の指標】

- | | |
|---|--|
| ①都市マスの拠点の位置付けの有無
(●都市マスの都市中心拠点又は交通拠点、—無し) | ⑤商業・金融・病院の有無、大規模店舗(1,000m ² 以上)の有無
(●全ての施設が有る、●大規模店舗以外が有る、—無し) |
| ②現況及び将来人口の人口密度
(ともに●40人/ha以上、ともに●20人/以上、—20人/ha未満) | ⑥区画整理事業の実施有無 (●有り、—無し) |
| ③鉄道駅の有無、バスの1日当たりの運行本数
(●鉄道駅又は25本/日以上、●10本/日以上、—9本/日以下) | ⑦都市計画道路の実施有無 (●有り、—無し) |
| ④支所・出張所、福祉ひろば、公民館、地域包括センターの有無
(●支所・出張所、●支所・出張所以外の施設のみ、—無し) | ⑧商業地域又は近隣商業地域の決定有無
(●50ha以上有り、●拠点周辺に有り、—無し) |
| | ⑨文化・歴史・芸術等に関わる主要な施設の有無
(●複数の施設有り、●有り、—無し) |

(イ) 都市の骨格構造

松本市都市計画マスタープランでは、「中心市街地や鉄道駅周辺など、交通利便性の高いエリアへの人口誘導を図ることで、コンパクトな市街地を目指す」としてしています。

この考え方にに基づき、様々な機能とそれを利用する人口が集積する「拠点」と、その拠点と市内の各地域や周辺自治体等を結ぶ「交通の軸」によって将来の都市の骨格構造を構成し、これを基にして都市機能や居住を誘導する区域を定めます。

- 都市中心拠点 : 中心市街地
- 地域拠点 : 南松本駅周辺、村井駅周辺、平田駅周辺、島内駅周辺、波田駅周辺、寿台・松原周辺、信州大学周辺
- 生活拠点 : 庄内、桐、惣社、岡田、浅間、笹部、石芝、神林・笹賀の周辺
- コミュニティ拠点 : 35地区の地域づくりセンター周辺
- 交通の軸 : 松本市次世代交通政策実行計画(松本市総合交通戦略)で定めた主要交通軸

■ 集約する拠点と軸の配置 (都市の骨格構造)

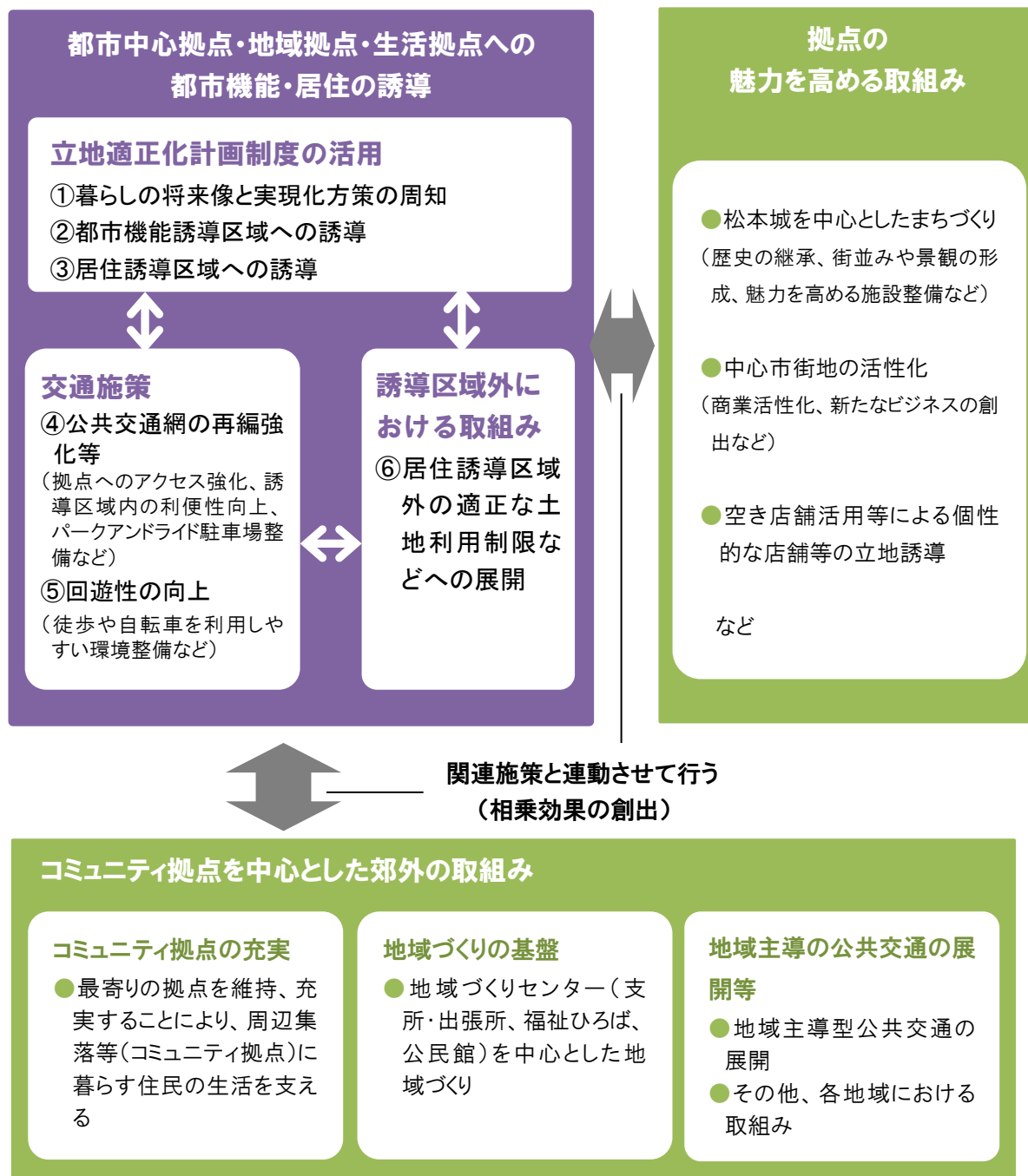


(3) 誘導方針

ア 誘導の考え方

都市機能や居住の誘導と連動して、拠点の魅力を高める取組み、コミュニティ拠点を中心とした郊外部の取組みなどを推進し、誘導の相乗効果を生み出します。

■ 誘導の方針（関連する施策と連動した誘導）



イ 計画に基づく都市機能・居住誘導のシナリオ

都市機能や居住の誘導に当たっては、計画内容を事業者や住民等へ周知し、自発的な施設立地や移転を促します。

また、公共施設等の再配置をきっかけとする施設の誘導、生活を支える施設の充実やメリハリのあるインフラ整備等による住環境の向上、公共交通網の再編強化を通じて、更に計画を推進します。

特に、都市機能の誘導を進める「都市中心拠点」と「地域拠点」では、公共交通網の再編強化や公共施設等の再配置との連携を密にし、事業者や住民・来街者の誘導を段階的に進めます。

■ 立地適正化計画制度を用いた都市機能・居住の誘導のシナリオ

