

6 誘導を進めるための取組み

(1) 誘導施策

ア 主に都市機能誘導区域で実施する施策

制度に基づく届出等の運用や国等の支援施策を活用し、誘導施設等の誘導を推進します。また、現在進めている施策等の活用・見直しを検討し、誘導に資する支援策を段階的に充実します。

(ア) 都市計画制度の運用

a 立地適正化計画に即した都市計画の見直し

- 区域区分変更や用途地域等の地域地区の見直し
- 都市施設(道路や駐車場等)の変更
- その他、必要に応じた都市計画の見直し など

b 都市計画を活用した誘導支援等

○特定用途誘導地区の設定

特定用途誘導地区(都市再生特別措置法第 109 条)を定めることにより、誘導施設を有する建築物について容積率・用途制限等を緩和することを検討します。

○立体道路制度の活用

既存道路等の上空を利用し、地域特性を活かしたまちづくりを推進するため、誘導施設を有する建築物の整備に当たり、立体道路制度の活用を検討します。

○その他、必要に応じた都市計画制度の活用

都市機能や居住の誘導を推進するため、今後創設される制度等について、計画に即した活用を検討します。

(イ) 既存施策・国の制度等の活用

現在進めている施策や新たに取り組む施策については、その制度や要綱等の見直しを検討し、誘導施設の誘導に資する支援策を段階的に充実します。

a 誘導施設の整備

都市再構築戦略事業等の活用により、計画に位置付けた誘導施設を都市機能誘導区域内へ維持・誘導し、充実を図ります。

■ 都市機能誘導区域における国の支援等

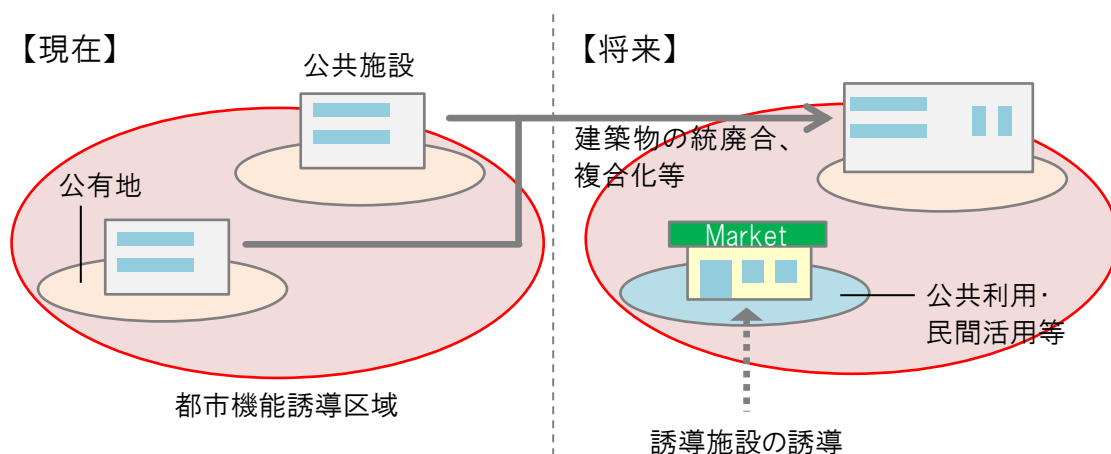
施策	内容
国等が直接行う施策	(ア) 都市機能誘導区域の外から内への事業用資産の買換特例 (イ) 誘導施設の整備の用に供するために土地等を譲渡した場合の買換特例 (ウ) 都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特例 (エ) 誘導施設と併せて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税及び都市計画税の特例措置 など
国の支援を受けて行う施策	(ア) 都市再構築戦略事業(必要な都市機能を整備する事業等は国費率 50%)、通常事業(立地適正化計画に合致する事業は国費率 45%、通常は国費率 40%) (イ) 都市機能立地支援事業(民間事業者等への直接補助) など

b 公有地や公共施設を活用した誘導施設の誘導等

誘導区域内の公有地や公共施設を活用した誘導施設等の誘導を検討します。

また、公共施設等総合管理計画に基づく公共施設の再編等に当たっては、施設の用途に応じて誘導区域内への立地を検討するとともに、再編等によって生み出された空き地や空き施設の有効活用を検討します。

■ 公有地や公共施設を活用した誘導施設の誘導のイメージ



c 既存制度等の見直し

本市には、商業支援や施設整備等に関わる様々な補助制度や支援策があります。これら既存制度等について、本計画に配慮した採択要件や評価基準等を検討し、関係部局が連携して都市機能誘導区域内への誘導に取り組みます。

(ウ) 空き家・空き地等の活用

空き家対策等と連携し、地域の特色や課題を踏まえて、空き家や空き地などの低未利用地を活用した誘導施設の立地や利用促進などを検討します。

a 低未利用土地権利設定等促進計画制度の活用

「小さく」、「散在する」市街地の低未利用地の利用に向けて、民間の土地利用を促し、人々が集い活動を広げる新たな公共空間等を創出するため、制度を活用します。

■ 低未利用土地の利用及び管理に関わる事項

	内容
区域	都市機能誘導区域及び居住誘導区域
低未利用土地 利用等指針	<p>○利用指針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の現状や特性に応じて、オープンカフェや広場など、「住む人」と「訪れる人」の利便を高める施設としての利用を推奨する。 ・既存住宅の再生や良好な住環境整備のため敷地統合等による利用を推奨する。 <p>○管理指針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病害虫が発生することがないように適切に除草等を行う。 ・樹木の枯損が発生した場合には伐採等を行う。 ・松本市空家等対策計画に基づき、空家等の適切な管理を促進する。
事業に関する事項	人々が集い活動を広げる新たな公共空間等を創出するための事業を対象として制度を活用します(広場や緑地、駐車場や駐輪場、通路、誘導施設、地域の特性を活かした事業など)。

b 立地誘導促進施設協定制度等の活用

低未利用地を活用した交流広場やコミュニティ施設など、地域コミュニティ等が共同で整備・管理する空間・施設について、地域が主体となって安定的に運営するため、制度を活用します。

また、その主体となる都市再生推進法人(まちづくり会社、NPO法人等)の指定に向けた検討を行います。

■ 立地誘導促進施設協定制度等に関わる事項

	内容
区域	都市機能誘導区域及び居住誘導区域
一体的な整備又は 管理に関する事項	空き地や空き家を活用して、広場やコミュニティ施設など、地域コミュニティやまちづくり団体等が共同で整備・管理する施設を立地誘導促進施設として位置付け、制度を活用します(広場や緑地、駐車場や駐輪場、通路、誘導施設、地域の特性を活かした施設など)。

c その他

関係課と連携し、都市機能誘導区域における空き家等の店舗活用や都市農地の活用に向けた検討などを行います。

イ 主に居住誘導区域で実施する施策

居住の誘導に向けた支援策等を検討し、住宅の建築等に際して、区域内への誘導が図られるように取り組みます。また、現在進めている施策等の活用・見直し等を検討し、居住の誘導に資する支援策を段階的に充実します。

(ア) 公有地や公共施設の活用

誘導区域内にある公有地は、その土地を活用した居住の誘導について検討します。

また、公共施設等総合管理計画に基づく公共施設の再編等によって生み出された空き地や空き施設を有効活用し、居住を誘導することを検討します。

(イ) 既存施策等の活用

本市においては、住宅取得やリフォーム等に関わる補助制度や支援策があります。これら既存制度等について、本計画に配慮した採択要件や評価基準等を検討し、関係部局が連携して居住誘導区域内への誘導に取り組みます。

(ウ) 居住誘導に向けた金融支援等

他都市の取組事例や効果を分析し、居住誘導区域への転居に向けた金利優遇ローン等の支援策を検討します。

(エ) 居住地選択の判断材料となる地図情報等の公開

誘導施設や公共公益施設の立地情報、まちづくりのプロジェクトの取組状況、歩道や自転車ルート、イベントが開催される場所、公共交通の運行本数など、転居希望者が居住場所を選択する上で判断材料となる情報を随時整理・更新し、ウェブサイトで公開することを検討します。

コンパクトシティ・プラス・ネットワークを実現するための土地利用、交通、住宅等の各種施策の実施効果を高めることを視野に入れて、これらのデータを活用し、都市構造を可視化・分析します。

■ 地図情報活用のイメージ

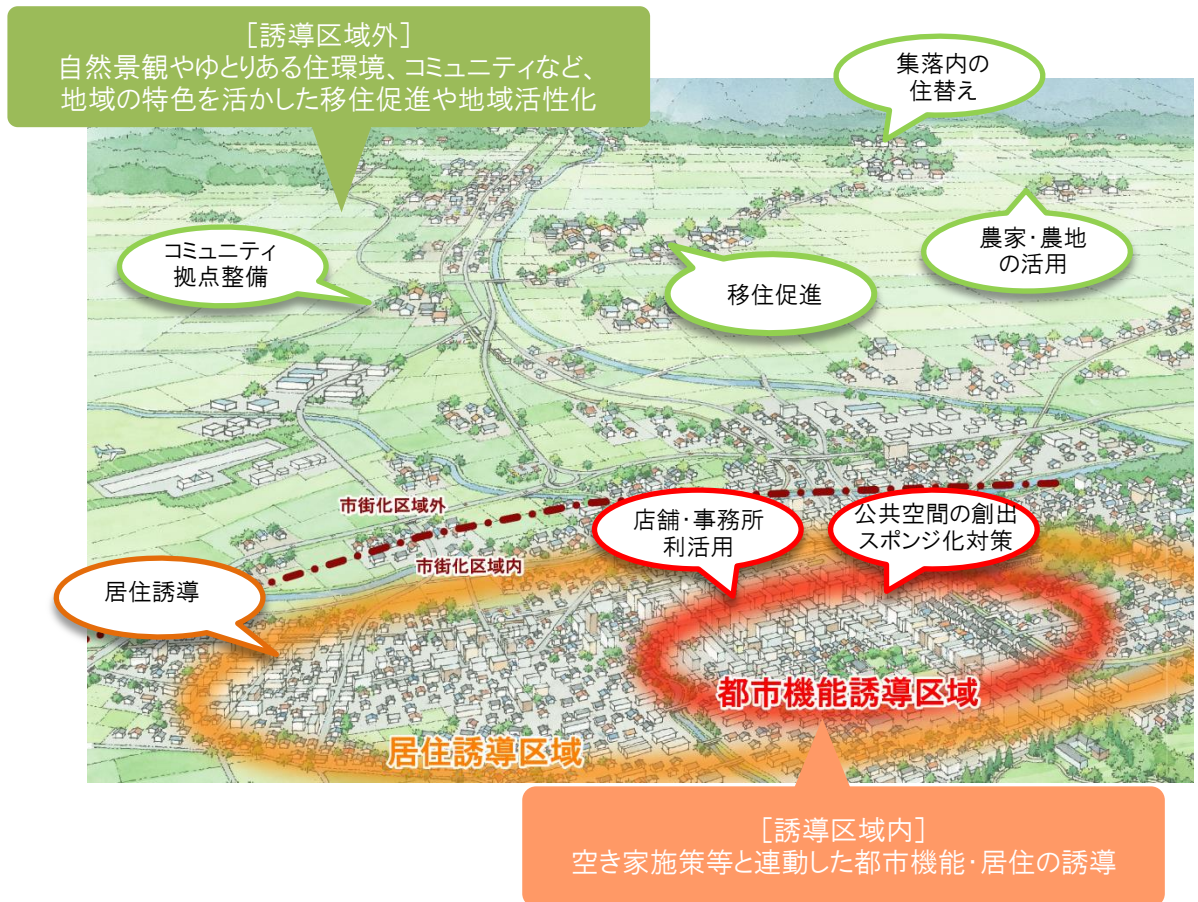


(オ) 空き家・空き地等の活用

空き家対策等と連携し、地域の特色や課題を踏まえて、空き家などの低未利用地の活用や、国の空き家・空き室利活用等支援制度等を活用し、居住を誘導します。

- 居住誘導区域における空き家等を活用した居住の誘導、店舗・事務所等への利活用
- 居住誘導区域外における空き家等を活用した移住促進、住み慣れた地域で暮らし続けるための集落内の住替え支援や地域活性化支援
- 国の空き家・空き室利活用等支援制度の活用
- 関係課と連携し、都市農地の多面的機能を活かした居住の誘導に向けた検討(地域コミュニティ等による共同管理、農福連携等) など

■ 空き家・空き地等の対策と立地適正化計画の関わり (イメージ)



ウ 交通施策等と連携する取組み

(7) 駐車場配置の適正化

松本市次世代交通政策実行計画では、松本城～あがたの森～松本駅に囲まれた中心市街地は、回遊性を高めるエリアと位置付けています。立地適正化計画を活用して駐車場配置適正区域を設定し、自動車と歩行者等の錯そうを減らし、歩きやすく賑わいのあるまちづくりを推進します。

a 駐車場配置適正化区域

駐車場配置適正化区域(都市再生特別措置法第 81 条第 5 項第 1 号)とは、「都市機能誘導区域内の区域であって、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域」です。

区域における路外駐車場の配置及び規模の基準「路外駐車場配置等基準」などの事項を計画に記載することにより、歩行者の回遊動線を阻害するような場所に駐車場の出入口を設置しないことなどを定め、安心して快適に移動できる空間を創出します。

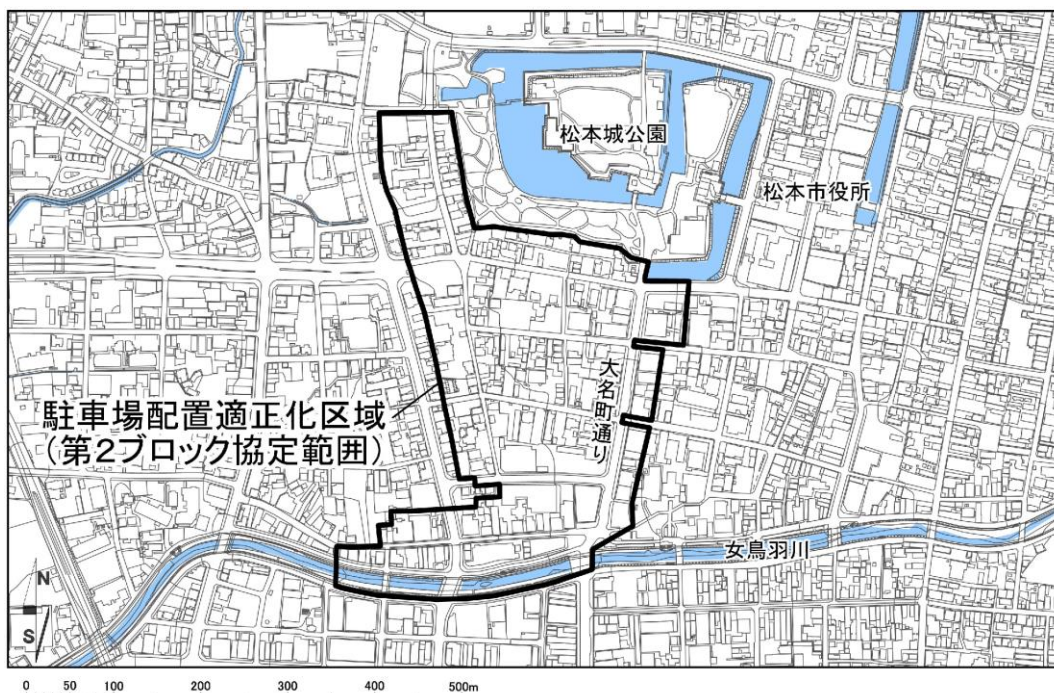
b 駐車場配置適正化区域の設定

本市には、良好な住環境や地区の特性にあった景観・街なみの形成などを目的として、住民が自主的にまちづくりのルール(まちづくり協定)を定めた地区が 11 カ所あります。このうち、松本城三の丸地区に位置する「お城周辺地区第2ブロック」では、平成 28 年 4 月に協定を締結、平成 30 年 3 月にまちなみガイドラインを作成し、地区内における駐車場配置等のルールを定めています。

住民が主体となったまちづくりのルールを制度化するため、「お城周辺地区第2ブロック」の協定範囲を対象として、駐車場配置適正化区域を設定します。

なお、駐車場配置適正化区域は、地区の特色を活かしたまちづくり等との整合を図りながら、制度活用による効果等を検証し、今後もその区域を拡大していくことを検討します。

■ 駐車場配置適正化区域



c 路外駐車場配置等基準に関する事項

まちづくり協定等に即して、地域と連携し、路外駐車場配置等基準を設定します。

また、無秩序な路外駐車場の設置を抑制し、協定等に沿ったまちづくりを推進し、基準の実効性を担保するための条例を制定します。

■ 路外駐車場配置等基準の考え方

	内容
対象規模	駐車場法に基づき届出が必要な路外駐車場(駐車のために供される部分の面積が500平方メートル以上)未満の路外駐車場も届出等の対象とする。
配置基準	<p>まちづくり協定等に即して、以下の配置基準等を設定する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの来街者が回遊する通りや、暮らしを中心とした地区の細街路などには、駐車場の出入り口を設置しない。 個々の駐車マスへ道路から直接の入出庫がされないように入出口の集約を行う。(ハーモニカ構造の禁止) 駐車場の道路に面する部分には生垣などを設け、まちとの調和を図る。

参考 お城周辺地区第2ブロックまちづくり協定等(抜粋)

○まちづくり協定

大名町	<ul style="list-style-type: none"> 目抜き通りとして高度利用し、賑わいを創出する。 歩行空間を楽しんで過ごせる街路空間とする。
外堀大通り	<ul style="list-style-type: none"> 歩道内に車の進入又は通過をしないまちづくりを基本とする。
土井尻地区	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の道路に面する部分には生垣などを設け、まちとの調和を図る。

○まちなみガイドライン

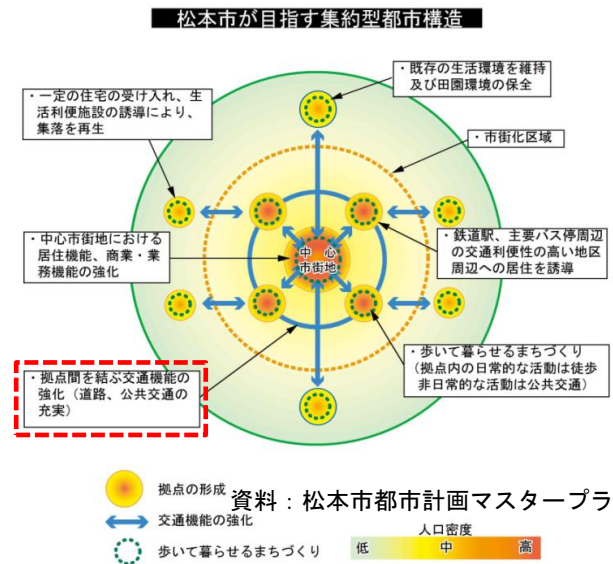
大名町エリア	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場のみの利用は推奨しない。 車が目立たないようにする。
外堀大通りエリア 土井尻エリア 六九エリア	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の切下げを限定し、塀や生垣で自動車を見せないようにする。

(イ) 歩行者空間等の充実

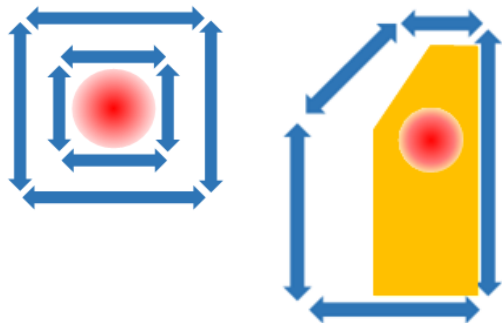
あらゆる人が自由に安心して移動できる空間を創出するため、都市機能誘導区域及び居住誘導区域では、重点的かつ優先的に、多くの人が利用する施設等にアクセスする道路等を歩行者や自転車が利用しやすい空間に改善することを検討します。

(ウ) 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に対応した将来道路網の構築

都市中心拠点に通過交通を呼ばないための迂回路となる環状道路と、拠点間を結ぶ道路や都市中心拠点への広域的アクセス道路といった放射型の道路からなる、環状放射型の道路網を構築します。



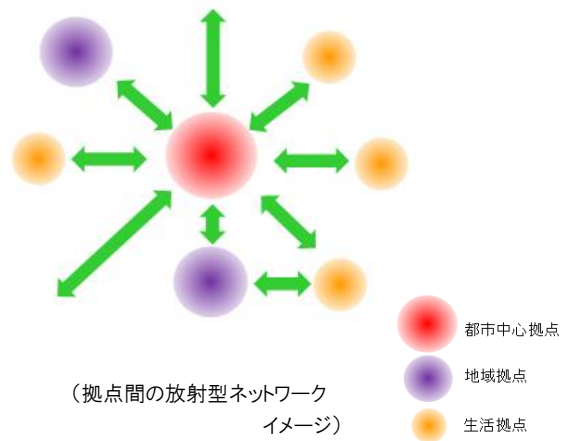
■ 環状道路



(都市中心拠点の迂回イメージ) (市街地全体の迂回イメージ)

都市中心拠点の通過交通を減らすための迂回路ルートや市街地全体を迂回するルートとなる道路の充実

■ 放射型道路



都市中心拠点を核とし、拠点間を結ぶ道路や都市中心拠点への広域アクセス道路からなる放射型のネットワークを充実

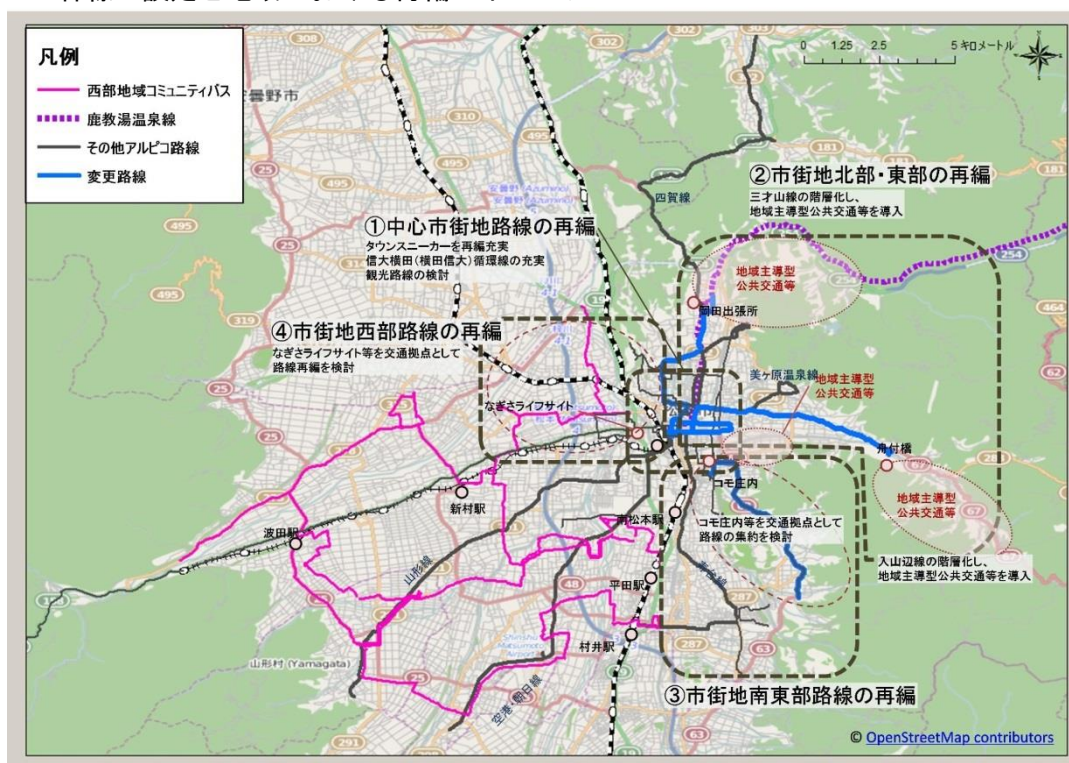
エ 公共交通網の維持・強化

松本市地域公共交通網形成計画では、路線再編事業を推進し、中心市街地路線や幹線バス路線の利便性を向上します。特に幹線バス路線等は、本計画に定める拠点間をつなぐネットワークであり、公共交通とまちづくりが一体となった「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を推進する上で、欠くことができません。

都市機能や居住が密度高く集約された区域を公共交通でつなぐことは、生活サービス施設へのアクセスを容易にし、公共交通利用者の増加につながるものであり、施設と公共交通の両方の持続可能性を高めます。

また、中心市街地路線の再編や地域主導型公共交通システムの強化など、地域公共交通の再編と連動して、公共交通とまちづくりの相乗効果を生み出します。

■ 幹線の設定と地域における再編のイメージ



○幹線として強化するバス路線

浅間線(新浅間線)／美ヶ原温泉線／寿台線／空港・朝日線／山形線／四賀線

(便数増加や平均で1時間に1本以上の運行頻度確保、21時以降の運行等により利便性を高める。)

○中心市街地路線

信大横田(横田信大)循環線／北市内線／タウンズニーカー／観光路線

資料：松本市地域公共交通網形成計画

(2) 届出制度

ア 都市機能誘導区域

(7) 建築等の届出等

a 届出・勧告

都市計画区域内であって、都市機能誘導区域外において、誘導施設を有する建築物の建築等を行おうとする場合は、届出が義務付けられています(都市再生特別措置法第 108 条第 1 項)。

○開発行為 (都市再生特別措置法施行規則第 52 条第 1 項第 1 号関係)

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

○建築行為 (都市再生特別措置法施行規則第 52 条第 1 項第 2 号関係)

誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合

建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合

建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

○届出内容の変更 (都市再生特別措置法施行規則第 55 条第 1 項関係)

届出内容を変更する場合

b 対応

○都市機能誘導区域内への誘導施設の立地の妨げとはならないと判断した場合

届出をした者に対して、税制上、金融上の支援措置などの情報提供

○開発行為等が行われた場合、何らかの支障が生じると判断した場合

開発行為等の規模を縮小するよう調整

開発行為等自体を中止するよう調整

都市機能誘導区域内の公有地や未利用地において行うよう調整 など

○上記の調整が不調の場合は勧告し、更に必要があるときは公有地等の提供や取得についてあつせん等を行う。

(1) 休廃止の届出等

a 届出・勧告

都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合は、届出が義務付けられています(都市再生特別措置法第 108 条の 2 第 1 項)。

○休廃止 (都市再生特別措置法施行規則第 52 条の 2 第 1 項第 1 号関係)

誘導施設の休廃止を行おうとする場合

b 対応

○誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認める場合

届出をした者に対して、建築物の存置等の助言・勧告

イ 居住誘導区域

(7) 建築等の届出等

a 届出・勧告

都市計画区域内であって、居住誘導区域外において、一定規模以上の住宅の建築等を行う場合

は、届出が義務付けられています(都市再生特別措置法第 88 条第 1 項)。

- 開発行為 (都市再生特別措置法施行規則第 35 条第 1 項第 1 号関係)
 - 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
 - 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000m² 以上のもの
- 建築等行為 (都市再生特別措置法施行規則第 35 条第 1 項第 2 号関係)
 - 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
 - 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合
- 届出内容の変更 (都市再生特別措置法施行規則第 38 条第 1 項関係)
 - 届出内容を変更する場合

b 対応

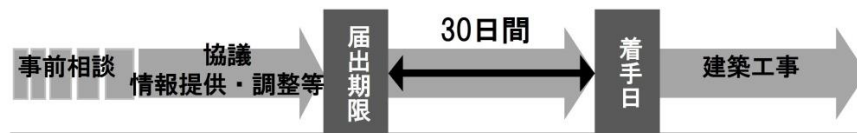
- 都市機能誘導区域内への誘導施設の立地の妨げとはならないと判断した場合
 - 届出をした者に対して、税制上、金融上の支援措置などの情報提供
- 開発行為等が行われた場合、何らかの支障が生じると判断した場合
 - 開発行為等の規模を縮小するよう調整

参考 届出等の手続き

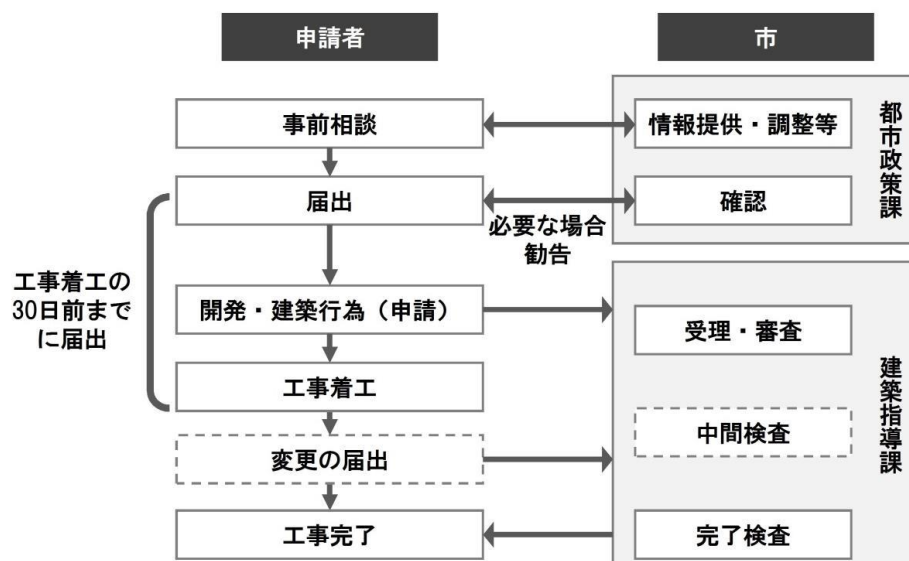
立地適正化計画に基づく手続きは、開発行為等に着手する 30 日前までに行う必要があります。届出の内容を変更する場合や誘導施設を休廃止する場合も、同様です。

「松本市立地適正化計画 届出の手引き」に基づき手続きを行うとともに、対象となる行為を行おうとする場合は、事業を検討する早い段階からご相談ください。

■ 手続きの時期



■ 手続きの流れ



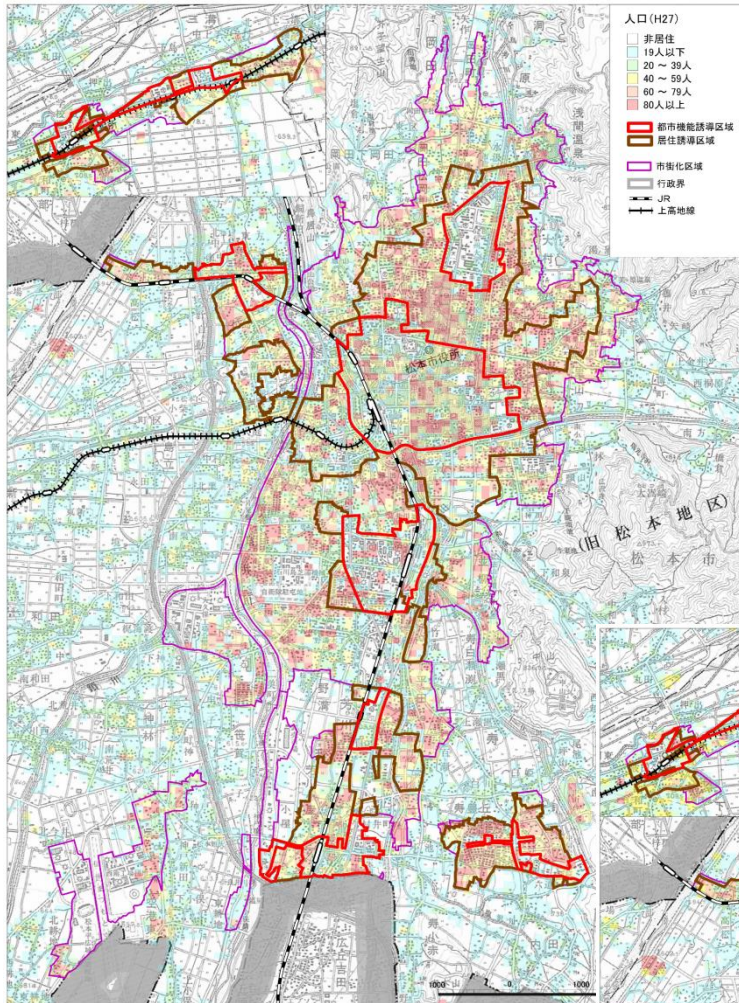
※「松本市立地適正化計画 届出の手引き」を参照

7 計画の推進に向けて

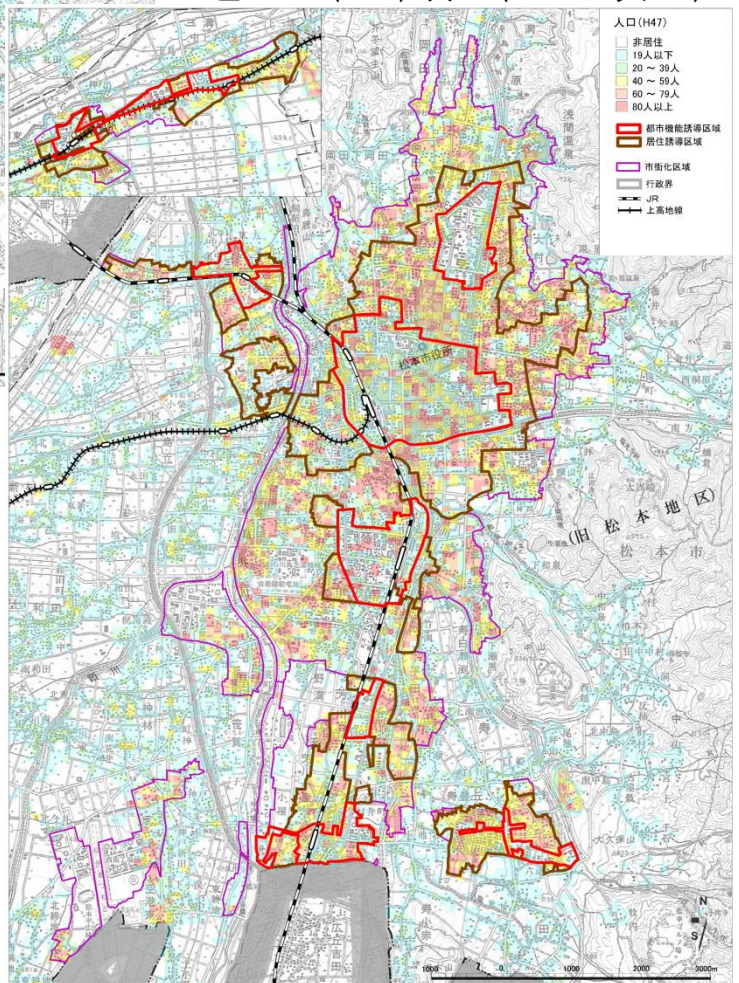
(1) 人口分布の現状と将来推計

住民基本台帳のデータなどを活用し、松本市全域を対象として、100mメッシュで、現在の人口分布の集計と将来人口の推計を行いました。

■ 平成 27 年（2015 年）人口（100mメッシュ）



■ H47（2035）人口（100mメッシュ）

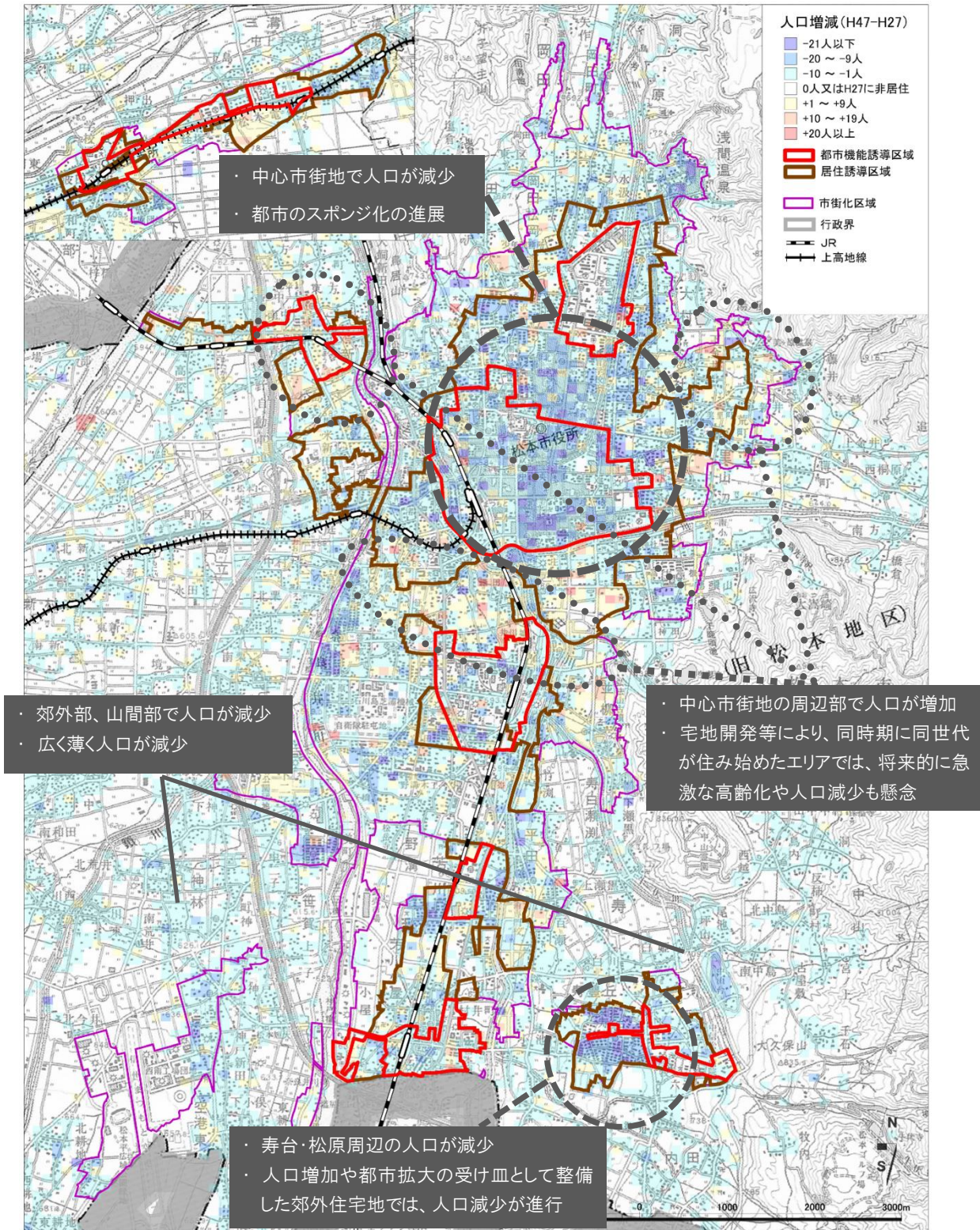


現在と将来の人口分布を比較すると、次のような傾向があります。

- 現状のまま市街地が拡散(すう勢)すると、中心市街地の人口は引き続き減少し、都市のスポンジ化が進みます。
- 一方で、中心市街地の周辺部では人口が増加し、更にスプロール化が進むことも懸念されます。
- これまで、人口増加や都市拡大の受け皿として整備してきた郊外の住宅地においては、都市全体の人口が減少するのと同様に、人口が減少すると見込まれます。

このような状況を踏まえ、本計画では、居住誘導区域全体を対象とした人口密度の目標を設定するとともに、地域の特性に応じたエリア単位での目標を設定し、計画の進捗状況进行评估します。

■ 人口増減（平成 47 年（2035 年）－平成 27 年（2015 年））



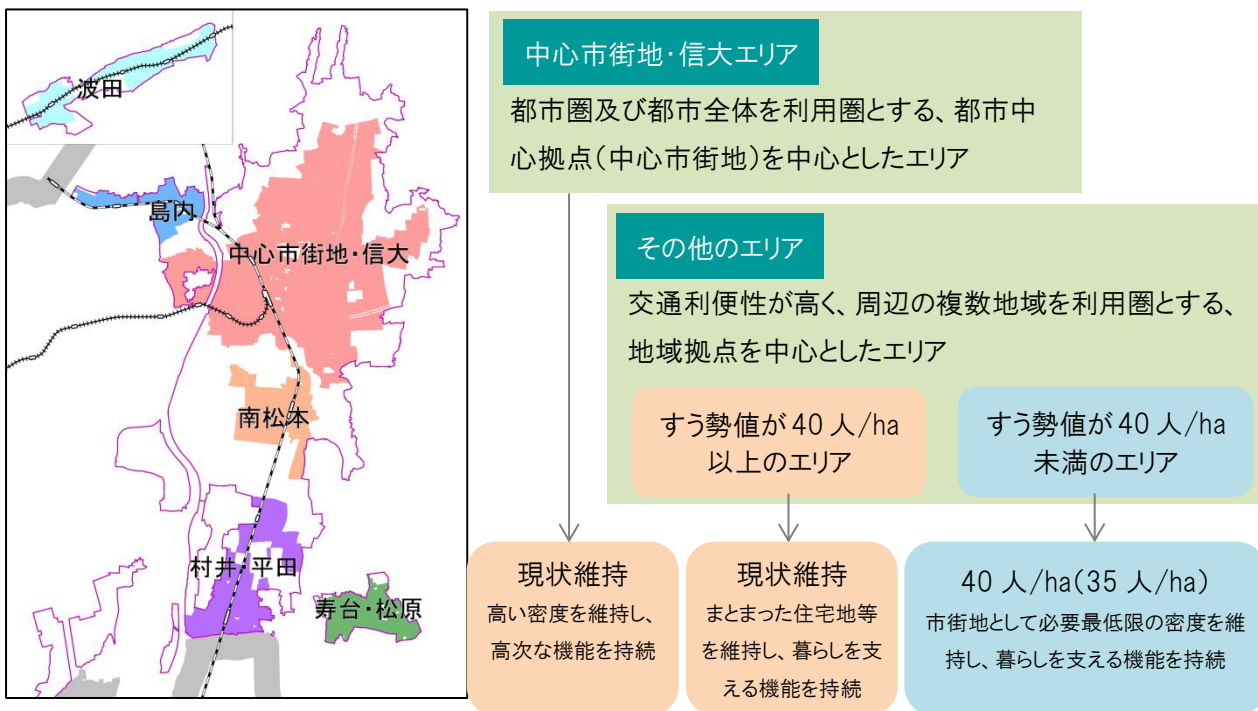
(2) 目標値の設定

ア 目標人口密度の集計単位（エリア）

人口密度の増減は、コミュニティや商業・医療・公共交通等の生活を支える施設の持続に影響を及ぼすことから、都市機能や公共交通の持続性等を把握するための目標値として、人口密度を設定します。

なお、目標値は、居住誘導区域全体で設定するとともに、都市機能誘導区域の連続性や特性を考慮した6つのエリアに分けて、設定します。

■ 居住誘導区域の6つのエリアと人口密度の目標設定



イ 目標値の設定

都市機能及び居住の誘導状況を評価するため、以下の目標値を設定します。

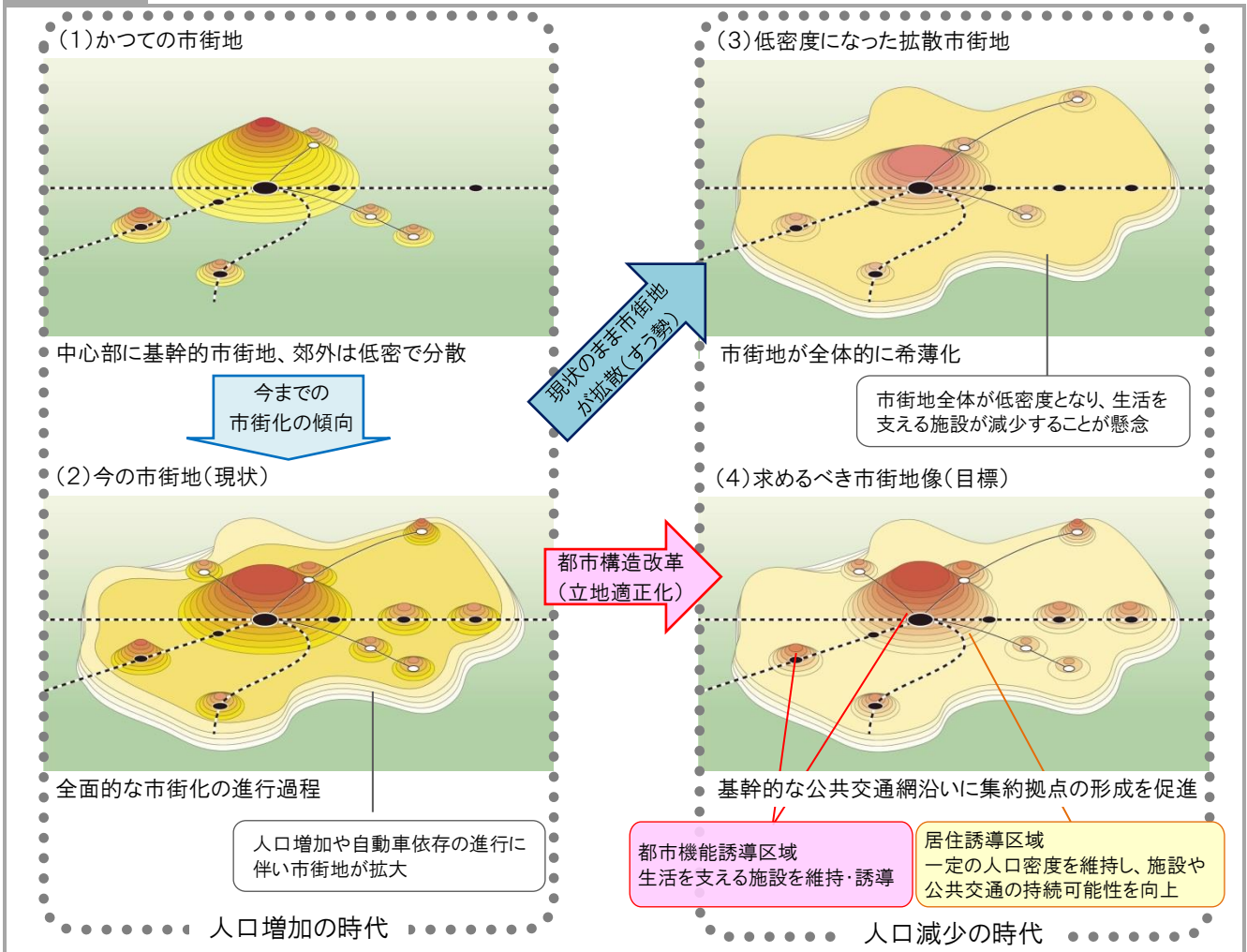
■ 目標値

計画の目標		現状:H27	(すう勢値:H47)	目標
都市機能誘導				
誘導施設が増加した区域数		—	—	全8区域
居住誘導				
人口密度	居住誘導区域全体	45.6 人/ha	(41.3 人/ha)	45.6 人/ha
	中心市街地・信大	47.3 人/ha	(42.1 人/ha)	47.3 人/ha
	南松本	41.4 人/ha	(38.7 人/ha)	40.0 人/ha
	村井・平田	41.7 人/ha	(38.4 人/ha)	40.0 人/ha
	島内	47.1 人/ha	(47.8 人/ha)	47.1 人/ha
	波田	31.5 人/ha	(29.6 人/ha)	35.0 人/ha
	寿台・松原	59.1 人/ha	(50.9 人/ha)	59.1 人/ha
	居住誘導区域外	35.6 人/ha	(33.5 人/ha)	現状程度を維持

備考 H47 すう勢が40人/ha以上の場合:H27人口密度を維持する(現況の人口密度を維持)。
H47 すう勢が40人/ha未満の場合:40人/haを目標とする。
ただし、波田地区は現状の人口密度が低いため、35人/haを目標とする。

参考

集約型都市構造実現のイメージ



参考

現在と将来の人口密度

居住誘導区域が過大にならないよう、将来人口等の見通しを踏まえた適切な範囲に設定することが必要です。目標とした人口密度を達成するためには、居住誘導区域全体で8,400人の居住を誘導する必要があります。松本市では、一年間に9,474人の市外からの転入があります。転入者の5%程度が、概ね20年間にわたり、居住誘導区域に定住してもらうことができれば実現可能な目標です。

「住む人」と「訪れる人」として魅力と活力にあふれる都市を実現し、松本に暮らしたくなる人を増やすことにより、将来都市像を実現します。

目標人口密度の集計単位	面積		現在(H27)		将来(H47趨勢)			将来(H47目標)				
	グロス (ha)	セミグロス (ha)	H27 (人)	グロス 人口密度 (人/ha)	セミグロス 人口密度 (人/ha)	H47 (趨勢) (人)	グロス 人口密度 (人/ha)	セミグロス 人口密度 (人/ha)	H47 (目標) B (人)	グロス 人口密度 (人/ha)	目標密度 設定方針	差分 C=B-A (人)
市街化区域	4,008	2,459	162,533	40.6	66.1	149,675	37.3	60.9	—	—	—	—
①中心市街地・信大	1,143	722	54,045	47.3	74.9	48,170	42.1	66.7	54,045	47.3	現状維持	5,875
②南松本	196	110	8,117	41.4	73.8	7,583	38.7	68.9	7,840	40.0	現状維持	257
③村井・平田	251	174	10,464	41.7	60.1	9,633	38.4	55.4	10,040	40.0	現状維持	407
④島内	106	78	4,994	47.1	64.0	5,070	47.8	65.0	4,994	47.1	現状維持	-76
⑤波田	153	105	4,812	31.5	45.8	4,529	29.6	43.1	5,355	35.0	引き上げ	826
⑥寿台・松原	135	89	7,977	59.1	89.6	6,866	50.9	77.1	7,977	59.1	現状維持	1,111
居住誘導区域計	1,984	1,278	90,409	45.6	70.7	81,851	41.3	64.0	90,251	—	—	8,400

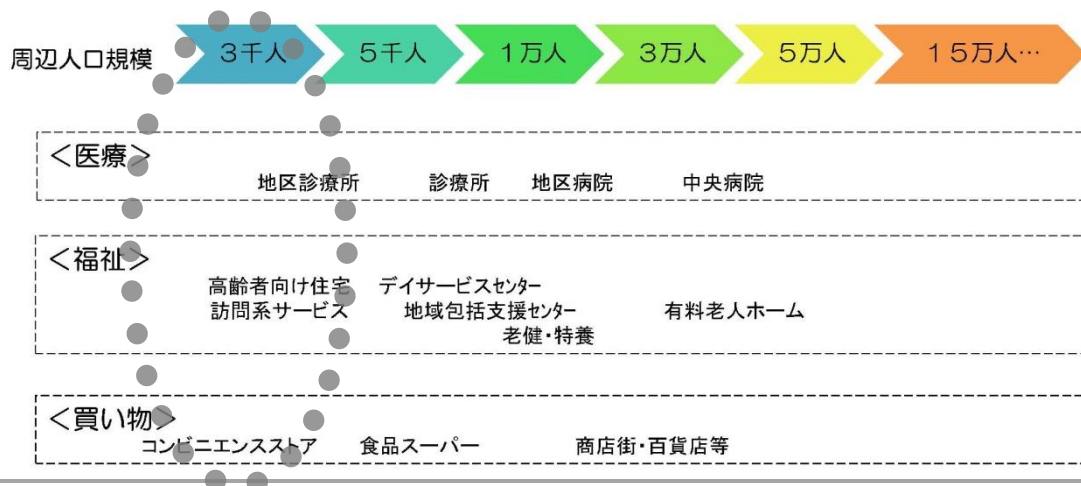
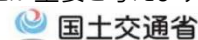
波田地区のグロス人口密度は、すでに40人/haを下回っている(H27)。

現状のまま推移すると、市街化区域のグロス人口密度は40人/haを下回る(H47)。

転入状況(H26.10.1~H27.9.30)
市内移動 2,791人/年
(市内の他地区からの転入や他地区への転出)
市外移動 9,474人/年
(市外からの転入)

都市型のコンビニエンスストアが立地するためには、約 3,000 人の利用人口が必要とされています。
 40 人/ha の人口密度が保たれた場合、店舗を中心とした半径 500m の範囲(徒歩圏)の人口規模は、約 3,000 人となります。身近な都市機能の持続性を高める上でも、一定の人口密度(40 人/ha)を維持することが重要と考えます。

利用人口と都市機能



(3) 効果指標の設定

計画の推進による効果を把握するため、本計画の「まちづくりの方針」ごとの目標を定めます。

都市の将来像: 「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市
 まちづくりの方針: 35地区を基盤とする地域づくり
 都市の健康寿命延伸と生涯を通じた地域づくり
 都市圏の中心としての中心市街地の魅力向上
 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
 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

■ 効果指標: ◎ (参考とする指標: ○)

効果指標	現況	目標※ (関連計画の抜粋)	備考
35地区を基盤とする地域づくり			
◎地域で行われている活動やボランティア活動に参加している市民の割合	31.6% (H28)	35.0% (H32)	総合計画
都市の健康寿命延伸と生涯を通じた健康づくり			
◎高齢者のための環境やサービスが充実していると思う市民の割合	56.7% (H26)	61.2% (H32)	地方創生総合戦略
○松本市が子どもを育てやすいまちと思う市民の割合	83.7% (H26)	85.0% (H32)	地方創生総合戦略
○健康寿命	男 79.51 歳 女 84.21 歳 (H25)	延伸 (H32)	総合計画
○30分以上歩く者(65歳以上の高齢者)の割合	70.9% (H28)	77.9%(H47) 上位3都市の平均値	日本老年学的評価研究
都市圏の中心としての中心市街地の魅力向上			
◎中心業務ゾーンにおける事業所数	1,814 事業所	現状維持 (H32)	総合計画
○新規創業者数	—	200件/5年 (H32)	総合計画
○中心部5地区の人口推移 (第1、第2、第3、東部、中央)	14,149人 (H26)	14,368人 (H32)	地方創生総合戦略
○中心市街地人口割合	3.7% (H22)	3.7% (H37)	総合交通戦略

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			
◎公共交通利用者数	約 23,500 人/日 (H23)	約 27,300 人/日 (H37) 現況の 16.2%増	総合交通戦略
○路線バス（幹線）利用者数	約 2,000 人/日 (H25)	約 2,500 人/日 (H37) 現況の 25.0%増	総合交通戦略
○交通手段分担率	約 68.5% (H20)	約 61.8% (H37) 現況の 6.7%減	総合交通戦略
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			
◎まちなか歩行者数	約 33,700 人/9h (H21)	約 45,000 人/9h (H37)	総合交通戦略

※立地適正化により期待される効果は、関連する計画に位置付けられた目標・指標を活用して把握します。
概ね5年ごとの評価・見直しに当たり、関連計画との整合を図りながら、効果を検証します。

(4) 計画の評価と見直し

概ね5年ごとに誘導状況や取組みの効果を評価し、計画の見直しや施策の充実等を行います。

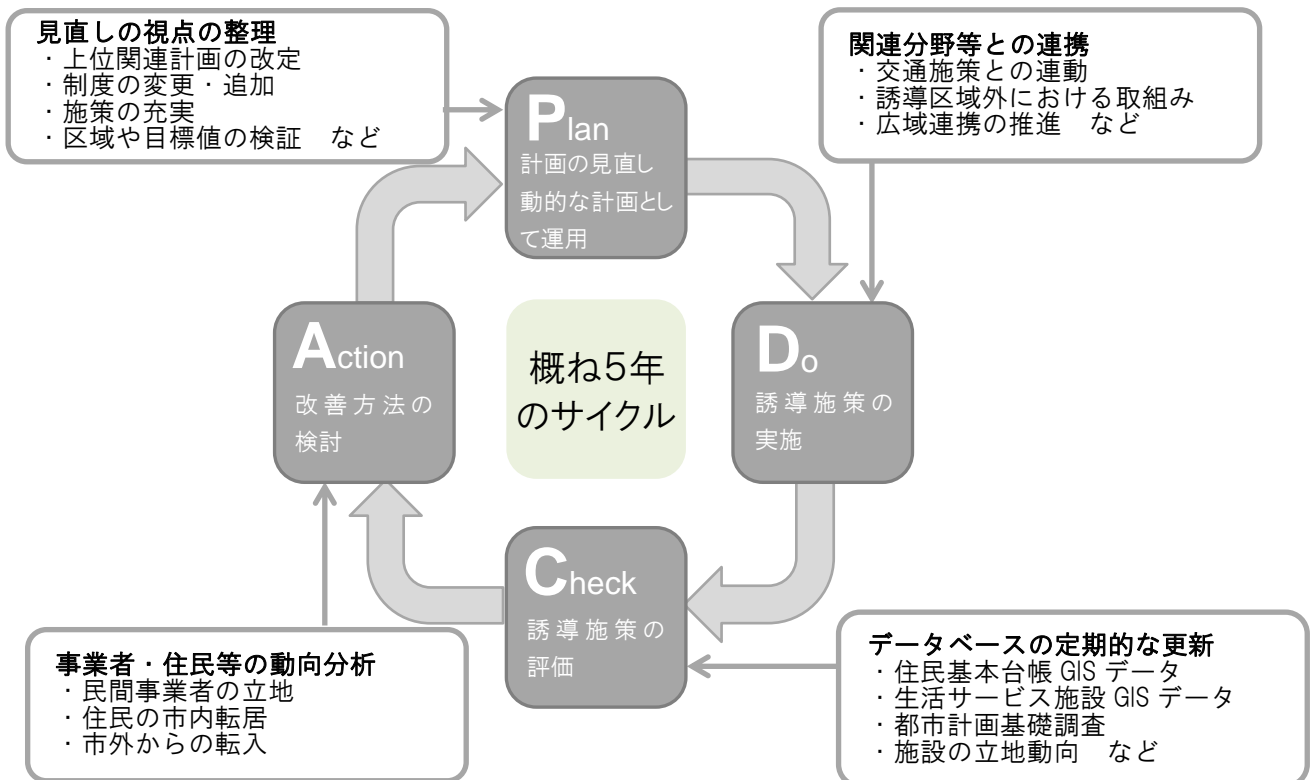
また、評価や分析に用いる住民基本台帳や生活サービス施設等のデータを定期的に更新して、目標値の達成状況を把握するとともに、住民移動（転居）や商業・医療施設等の立地動向等を分析し、より効果的な計画となるように、動的な計画として運用し、必要に応じた見直しを行います。

更に、上位関連計画の改定、立地適正化計画制度の変更・追加、誘導区域等に関係する都市計画の変更（区域区分変更や用途地域の見直し等）などに応じて、本計画の見直しを検討します。

都市機能誘導区域と居住誘導区域は、将来的な土地利用の変化や都市機能の集約状況等を評価し必要に応じた見直しを行うとともに、今後市街化区域の拡大を行う際は本計画に示した設定条件を満たすことを検証し、適合性を判断した上で、区域の変更を行います。

目標値については、定期的に都市機能や居住の誘導状況を確認し、取組みの効果を評価した上で、必要に応じた計画の見直しや施策の改善等を行います。

■計画の評価と見直し



(5) 本計画と連携して進める取組み

ア 「広域的な立地適正化の方針」の作成

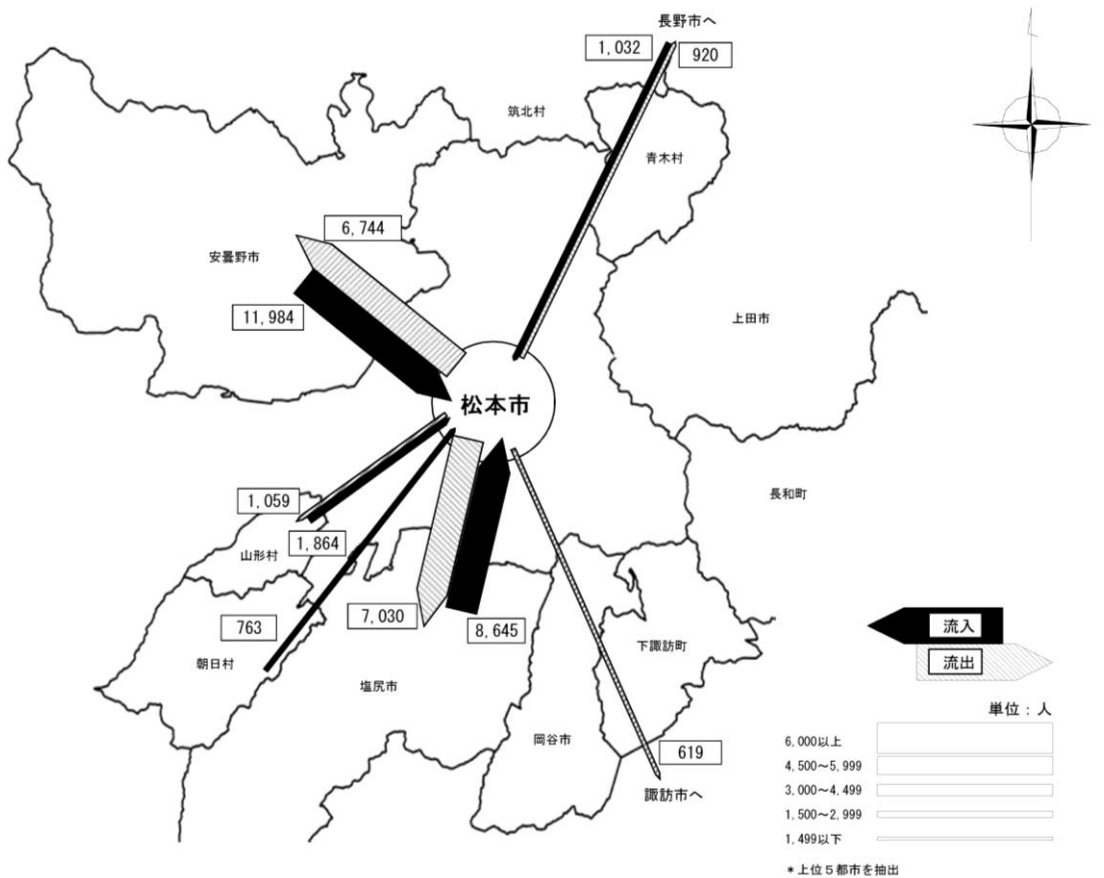
立地適正化計画は一つの市町村で作成するものですが、本市は通勤・通学や医療、商業など生活に関わる多くの面で隣接する自治体との強い結び付きがあり、広域な圏域を形成しています。このことから、本計画に基づく取組みの推進や将来像の実現に当たっては、広域的な連携が不可欠です。

計画策定に向けた自治体の取組状況はそれぞれ異なりますが、これまでも都市計画等について様々な調整や連携を図ってきたように、今後も立地適正化に関する協議や調整を積み重ね、都市圏の特色や強み、各自治体の独自性を活かした「広域的な立地適正化の方針」の作成に向けた取組みを進めます。

方針の作成に当たっては、長野県都市計画ビジョンや、見直し予定の都市計画区域マスタープランなどの上位計画との整合を図るとともに、広域的な調整の役割を担う県を含めた連携も不可欠です。

- 隣接自治体と連携した「広域的な立地適正化の方針」の作成
- 上位計画との調整・整合や県との連携

■ 通勤・通学による人口の流入・流出状況(平成 27 年)



資料：都市計画基礎調査

イ 公共交通ネットワークの広域連携

松本都市圏総合都市交通計画(長野県、H23)では、松本都市圏は全国の地方都市圏と比べて、鉄道駅周辺に暮らし、働く人が多い特徴を有しながら、他の地方都市圏と同様に過度に車へ依存しており、都市構造上の長所が十分に生かされていないと分析されています。このことから、幹線道路等の整備を行いながら、公共交通等への交通手段の転換を促進し、望ましい交通体系を構築することを基本方針に掲げました。また、公共交通サービスの維持・強化などに取り組むとともに、通勤目的の自動車交通の2割を他の交通手段に転換し、市街地流入による道路混雑の解消を目指すこととしています。

その実現に向けて、隣接自治体と連携したパークアンドライド駐車場設置など公共交通を利用しやすい環境整備や、鉄道沿線の住民等を対象としたエコ通勤推進などのソフト施策の検討に取り組みます。

また、西部地域コミュニティバスや山形線・空港朝日線が隣接する山形村や朝日村まで運行していること、朝日村のデマンドタクシーに結節していること、塩尻市の地域振興バスがまつもと医療センターを経由していることなどから、地域の足となる公共交通ネットワークの維持・強化のために、隣接する自治体が一体となった広域的な連携を推進します。

- 隣接自治体と連携した「公共交通を利用しやすい環境整備等」の検討
- 鉄道沿線の住民等を対象としたエコ通勤推進などのソフト施策の推進
- 公共交通ネットワーク維持・強化に向けた広域的な連携

ウ 上位計画と整合した適切な機能誘導

医療や福祉、公営住宅などにおいては、県等が策定する上位計画において、県全体や一定の圏域における必要な施設規模や機能の分担を定めています。

今後は、超少子高齢型人口減少社会の進展に伴い、それぞれの上位計画においても規模の縮小や施設統廃合等の方針が示されると考えられることから、上位計画の見直し等に当たっては、各自治体が策定した立地適正化計画や広域的な立地適正化の方針に沿って、適切な機能誘導が図られるように、関係機関や隣接自治体と調整・連携します。

また、関係機関等との調整・連携に当たっては、本計画に沿った適切な機能誘導が図られるように、庁内関係課との連携を密にして取り組みます。

- 関連分野の上位計画との整合、関係機関や隣接自治体との調整・連携
- 庁内関係課との綿密な連携

エ 市街化区域外における施策

「松本市都市計画マスタープラン」に掲げた「市街化区域外の既存集落の維持・活性化」の推進を図るため、松本市では「松本市都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例」を施行するなど、市街地の拡散防止と既存集落の人口減少に対応した取組みを行っています。

市街化区域外の既存集落におけるまちづくりについては、従来の土地利用制度の運用により、集落での生活に必要な機能を維持するとともに、地域コミュニティの維持・保全及び活性化を目的とした「35地区を基盤とする地域づくり」と連携した取組みを推進し、住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができる環境の整備を進めます。

- 区域区分制度の維持と土地利用制度の適正な運用
- 「35地区を基盤とする地域づくり」との連携

コラム

買い物施設の立地と公共交通による移動時間の関係（アクセシビリティ評価）

長期的に人口が減少すると、暮らしを支える身近な施設の利用者が減少し、撤退することが懸念されます。

本計画を推進するための基礎的情報として、施設が無くなることによる生活利便性への影響を把握するため、長岡技術科学大学都市計画研究室との共同研究により、本市が保有するGISデータを活用し、公共交通による生鮮食品を扱う店舗の利用しやすさ(アクセシビリティ)を分析しました。

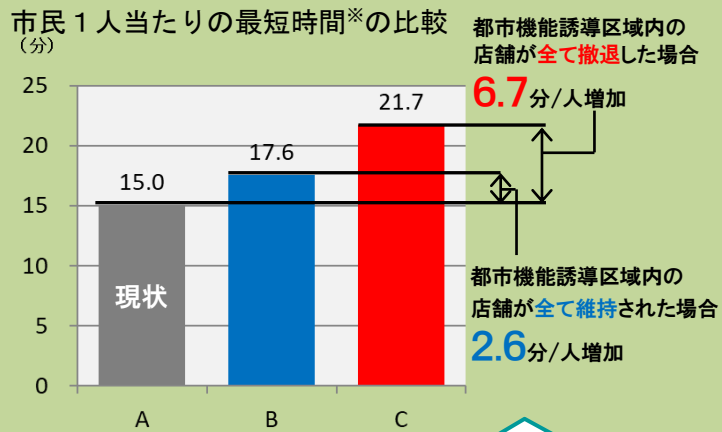
立地適正化計画(本計画)で
都市機能誘導区域等を設定

都市機能誘導区域内外で
店舗が撤退した場合の影響は？

自宅から店舗までの移動時間に着目

アクセシビリティ評価を実施

アクセシビリティ評価の結果



都市機能誘導区域内の店舗が撤退することは、区域外の店舗が撤退するよりも、市民の生活利便性に及ぼす影響が大きい。

※100m メッシュ人口を用いた加重平均値
(100mメッシュごとの最短時間×メッシュ人口の合計を、評価対象人口で除した値)

アクセシビリティ評価について

●アクセシビリティとは？

アクセシビリティとは、人々があるサービスを利用するに当たり、そのサービスへの到達のしやすさを表したものです。

この分析では、アクセシビリティを測る指標として、徒歩又は公共交通を利用して、**最短経路で自宅から目的地へ到達するまでの移動時間**を分析しました。



自宅から目的地への到達にかかる時間=30分

●目的地の設定

目的地は、市内に立地する大規模小売店舗(店舗面積 1,000 m²以上の店舗)のうち、生鮮食品を取り扱う店舗としました。

●シナリオの設定

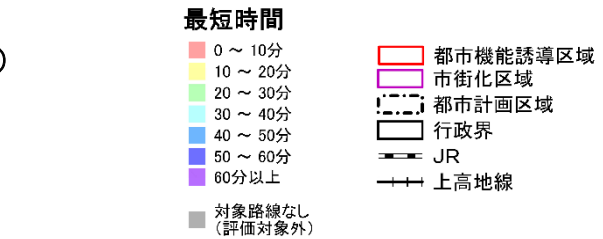
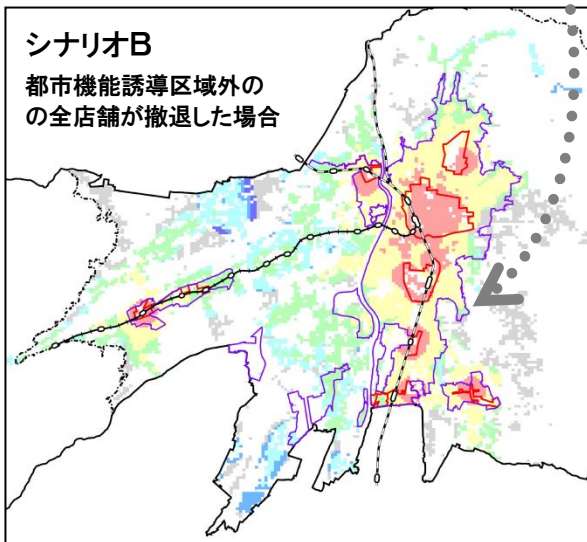
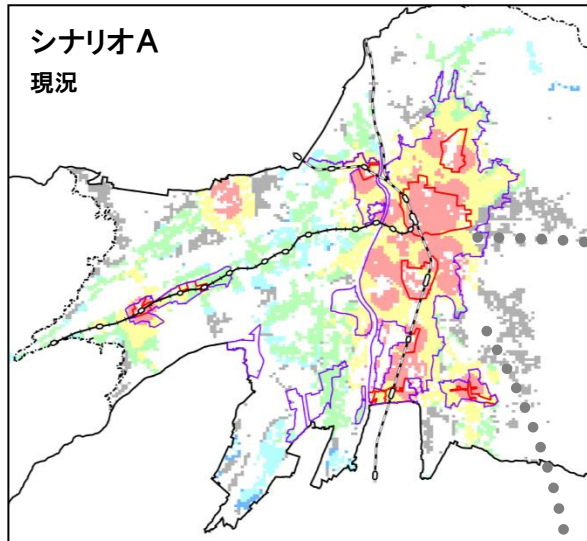
店舗が撤退した場合の影響をみるため、以下の3つのシナリオを設定し、移動時間を分析しました。

シナリオ	店舗立地に関する設定条件	
	都市機能誘導区域内	都市機能誘導区域外
A	現状維持(13)	現状維持(15)
B	現状維持(13)	都市機能誘導区域外の全店舗が撤退(0)
C	都市機能誘導区域内の全店舗が撤退(0)	現状維持(15)

() の数字は評価で用いた店舗数

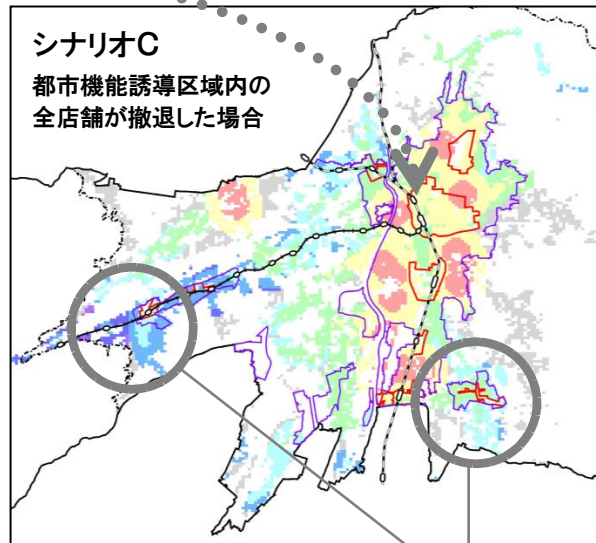
分析結果

●シナリオごとの移動最短時間の分布(100mメッシュ)



[AからCの変化]

中心市街地や鉄道駅周辺など、比較的多くの人が暮らす地域で、移動時間が増加し、生活利便性が低下します。



[AからBの変化]

比較的多くの人が暮らす地域では、生活利便性低下の影響が、Cよりも小さくなります。
郊外部では、多くの地域で現状程度の利便性が維持されます。

波田駅周辺や寿台・松原周辺などの店舗が撤退した場合、周辺一帯の生活利便性が低下します。

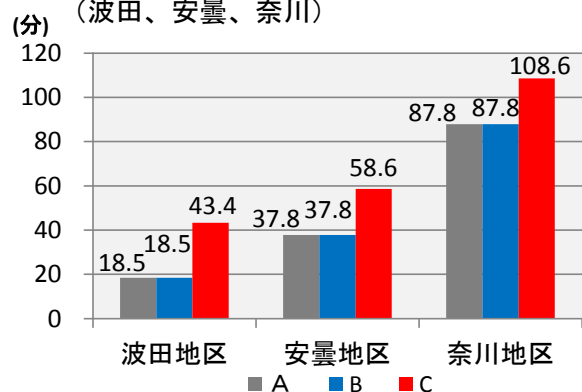
●店舗立地が周辺地域に及ぼす影響の試算(波田地区の周辺を例にして)

移動実態調査(H27.3)の結果から、安曇・奈川地区には、日常的に波田地区の店舗等を利用する住民が多いたることが想定されています。

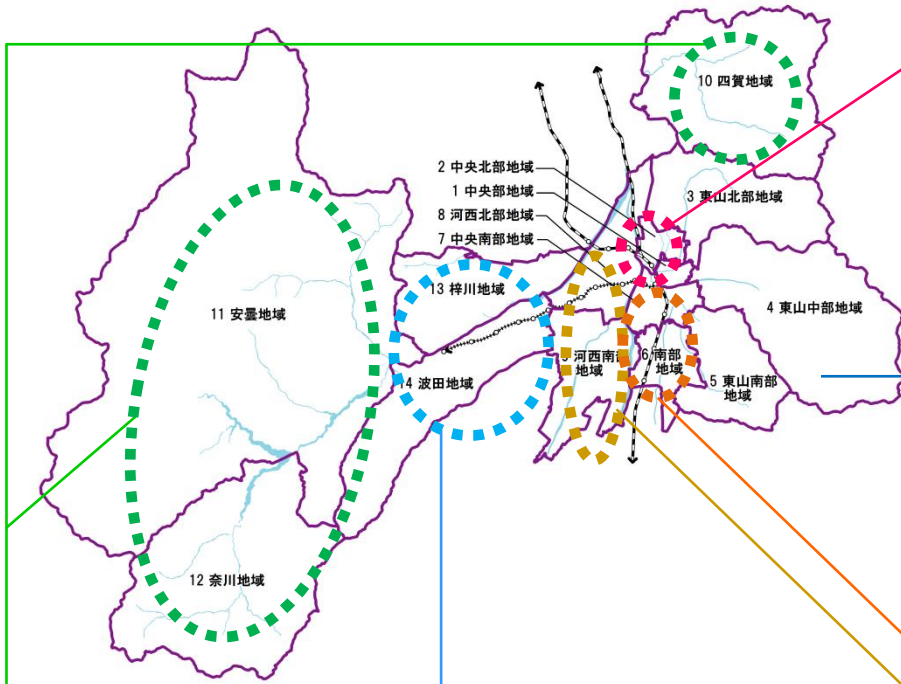
移動最短時間のデータを地域ごとに算出してみると、波田駅周辺の都市機能誘導区域にある店舗が撤退した場合、安曇・奈川地区の1人当たりの最短移動時間は20分以上増加する結果となりました。

都市の拠点を維持することは、そこに暮らす住民のためだけでなく、周辺地域や周辺集落の生活を持続する上でも重要と言えます。

市民1人当たりの移動最短時間の比較(波田、安曇、奈川)



計画の策定に当たっては、地域づくりセンターや関係課と連携して意見交換会等を開催し、延べ938名の出席をいただきました。地域の特徴を活かし、都市全体を見渡して都市計画を推進します。



梓川・波田エリア(梓川、波田)

特性	<ul style="list-style-type: none"> ① 市平均に比べて子どもの割合が高い(年少人口割合15%程度)。 ② 自動車や公共交通などで最寄りの拠点へ出かけ、必要なサービス施設を利用 ③ 上高地沿線は公共交通を利用しやすく、その他は利用し難い。 (公共交通徒歩圏カバー率 波田地域80%、梓川地域3%)
意見	<ul style="list-style-type: none"> ③ 上高地沿線へ居住を誘導して利用者を増やし、鉄道を維持して欲しい。 ⑤ 良好な営農環境を守るために、農村部への移住促進も必要
課題	<ul style="list-style-type: none"> ② 駅周辺における生活サービス施設の維持 ③ 上高地線の利用促進と利用環境の充実 ⑤ 優良な農地の保全と既存集落の維持

都市計画区域外(四賀、安曇、奈川)

特性	<ul style="list-style-type: none"> ① 急速な人口減少、少子高齢化の進展(老年人口割合35~45%程度) ② ③ 主に自動車で出かけ、必要な生活サービス施設を利用 地域が主体となった買い物支援等への取組み ④ 想定空き家が多くある(3地域合計で約300棟)
意見	<ul style="list-style-type: none"> ③ バス充実やP&R駐車場整備等により、過度に自動車に頼らない暮らしが必要 ⑤ 地区単独の取組みには限界があり、各地区が連携した取組みも必要
課題	<ul style="list-style-type: none"> ① 都市との交流の活発化による雇用拡大と定住化の促進 滞在型・体験型の地域づくりによる観光客の誘導 ③ 高齢者の移動支援、最寄りの拠点までの移動手段確保 ⑤ 豊かな自然環境との共生

【特性や意見の分類】

- ① 人口・年齢構成
- ② 生活サービス
- ③ 公共交通等
- ④ 土地利用
- ⑤ その他

取組みの方向性

市街地

- ① 高い人口密度を維持
- ② 都市の核となる施設の維持・充実
- ③ 交通事業者主体の路線運行
- ④ 都市のスポンジ化対策(空き家の利活用、駐車場配置の適正化)
用途地域や都市施設等の見直し
- ⑤ 松本城を中心としたまちづくり

中心部エリア(中央部、中央北部)

特性	① 高い人口密度(市街化区域70人/ha以上) 市平均を上回る高齢化の進展(老年人口割合30%程度) ③ バス路線のサービス水準が高い(30本/日以上) ④ 駐車場等の低未利用地が増加(都市のスポンジ化)
意見	④ 空き家・空き地、増加する駐車場などへの対策が必要 ⑤ 店舗等の後継者や地域活動の担い手不足への対応が必要(町会加入者減少)
課題	① 都市機能や公共交通等を持続するため、人口を維持・増加し、利用者を拡大 ② 都市圏の中心に相応しい活力の維持 ③ 歩行者の回遊性向上 ④ 市街地の空洞化対策

東山部エリア(東山北部、東山中部、東山南部)

特性	① 市平均に比べて高齢化が進展(老年人口割合30%程度) ③ バス路線のサービス水準は中程度(9本/日以下) 地域主導型のバス運行が多く取り組まれている。 ⑤ 市街化区域内に農地が多く残る。
意見	⑤ 中心市街地へ車でアクセスしやすい立地やアルプスの眺望など、地域資源を活かした開発をできるようにしたい。 ⑤ 郊外への移住や地域づくりを支援して欲しい。
課題	③ 中心市街地や最寄りの拠点へアクセスするバス路線の維持充実 ⑤ 里山景観や自然環境等を活かした既存集落の維持

南部エリア(南部、中央南部)

特性	① 市平均に比べて働く世代が多い(生産年齢人口割合63%程度)。 寿台周辺は市平均を大きく上回る高齢化の進展(老年人口割合40%程度) ② 生活サービス施設を利用しやすい(徒歩圏カバー率70%程度)。 ⑤ 国道19号沿線に商業施設が集積(市域全体の約1/3)
意見	② 高齢者の暮らしの支援や地域活性化につながる施設が必要 ③ 公共交通の充実により、歩いて用事を済ませることができるまちづくりが必要
課題	② 駅周辺や団地等における生活サービス施設の維持 ③ 駅等へ結節するバス路線強化や利用環境の充実 ⑤ 工業系と住居系の建物が混在する状態への対策

河西部エリア(河西北部、河西南部)

特性	① 市平均に比べて高齢化が進展(老年人口割合30%程度) ② 自動車や公共交通などで最寄りの拠点へ出かけ、必要なサービス施設を利用 ③ 上高地沿線は公共交通を利用しやすく、その他は利用し難い。 (公共交通徒歩圏カバー率 河西北部地域80%、河西南部地域55%)
意見	② 自動車を利用して、隣接する市村へ買い物に行く方が便利 ③ 公共交通利用は、隣接する山形村との連携が重要 ⑤ 優良な農地や自然環境、空港などの地域資源を活かした地域づくりが必要
課題	③ 駅等へ結節するバス路線の強化と利用環境の充実 ⑤ 優良な農地の保全と既存集落の維持

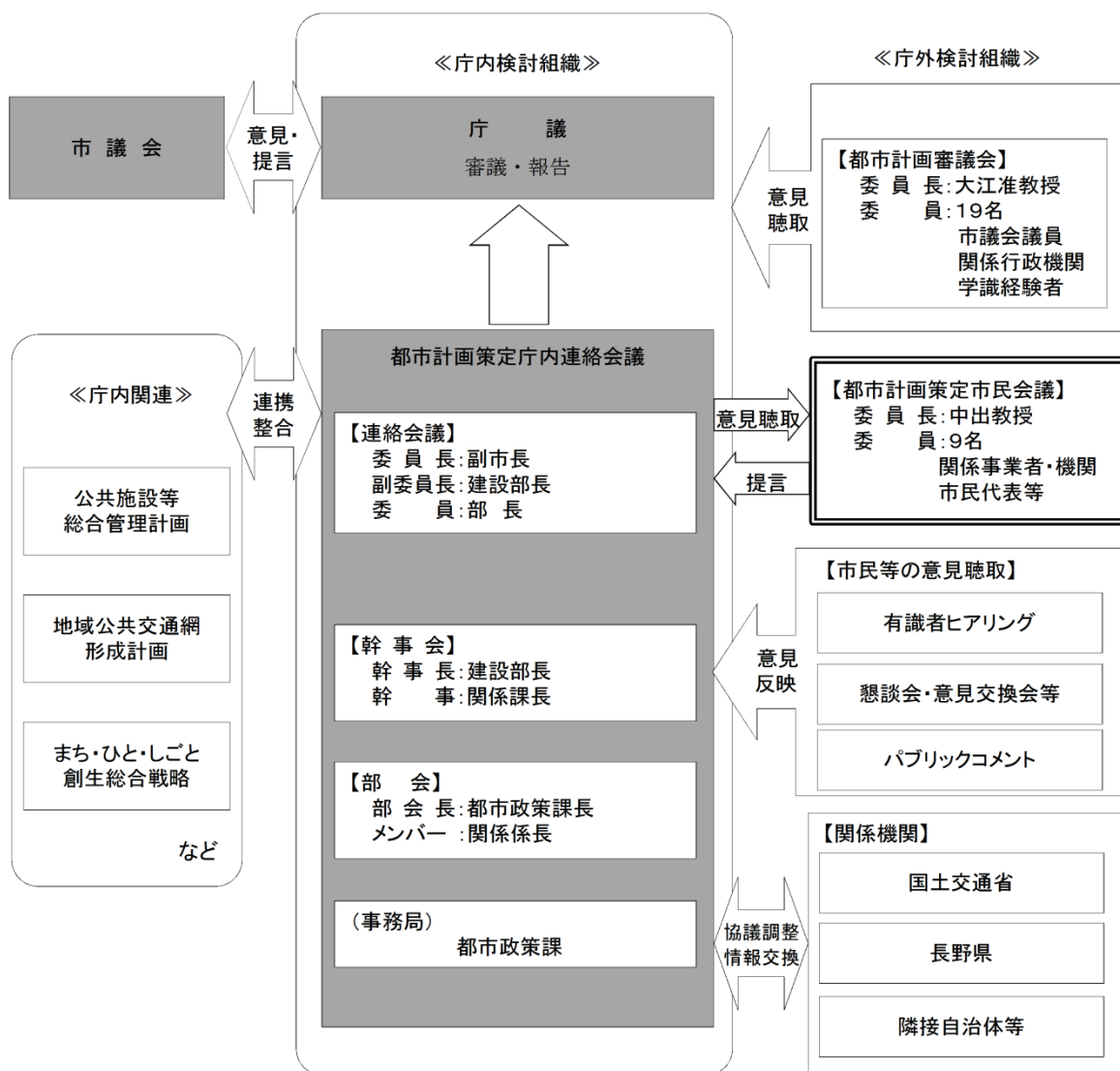
現状又は40人/ha以上の人口密度を維持	既存集落の維持・コミュニティの活性化
地域の暮らしを支える施設の維持・充実	コミュニティ拠点の維持(地域づくりとの連携)
交通事業者と行政の連携による路線運行、駅へのアクセス強化	地域が主体となった移動手段確保(行政支援)
空き家対策(居住利用など)	空き家対策(集落維持、活性化など)
都市農地の保全・活用(市民農園、公開緑地、農福連携など)	ゆとりある住環境や優良な農地の保全
地域資源や景観、市街地へのアクセス利便性等を活かした地域づくり	豊かな自然環境との共生、定住化の促進

郊外部

●立地適正化計画の策定体制

計画策定に当たっては、松本市都市計画策定市民会議設置要綱に基づく「松本市都市計画策定市民会議」を設置し、必要な事項について審議して、意見や提言をいただきました。

立地適正化計画は都市計画マスタープランの具現化するものです。都市計画マスタープラン策定時には市民公募等により幅広く意見を伺ったことから、本計画の策定に当たってはより専門的な立場から意見等を伺うため、関係する事業者等により委員を構成しました。



市民会議の様子

●計画策定の流れ

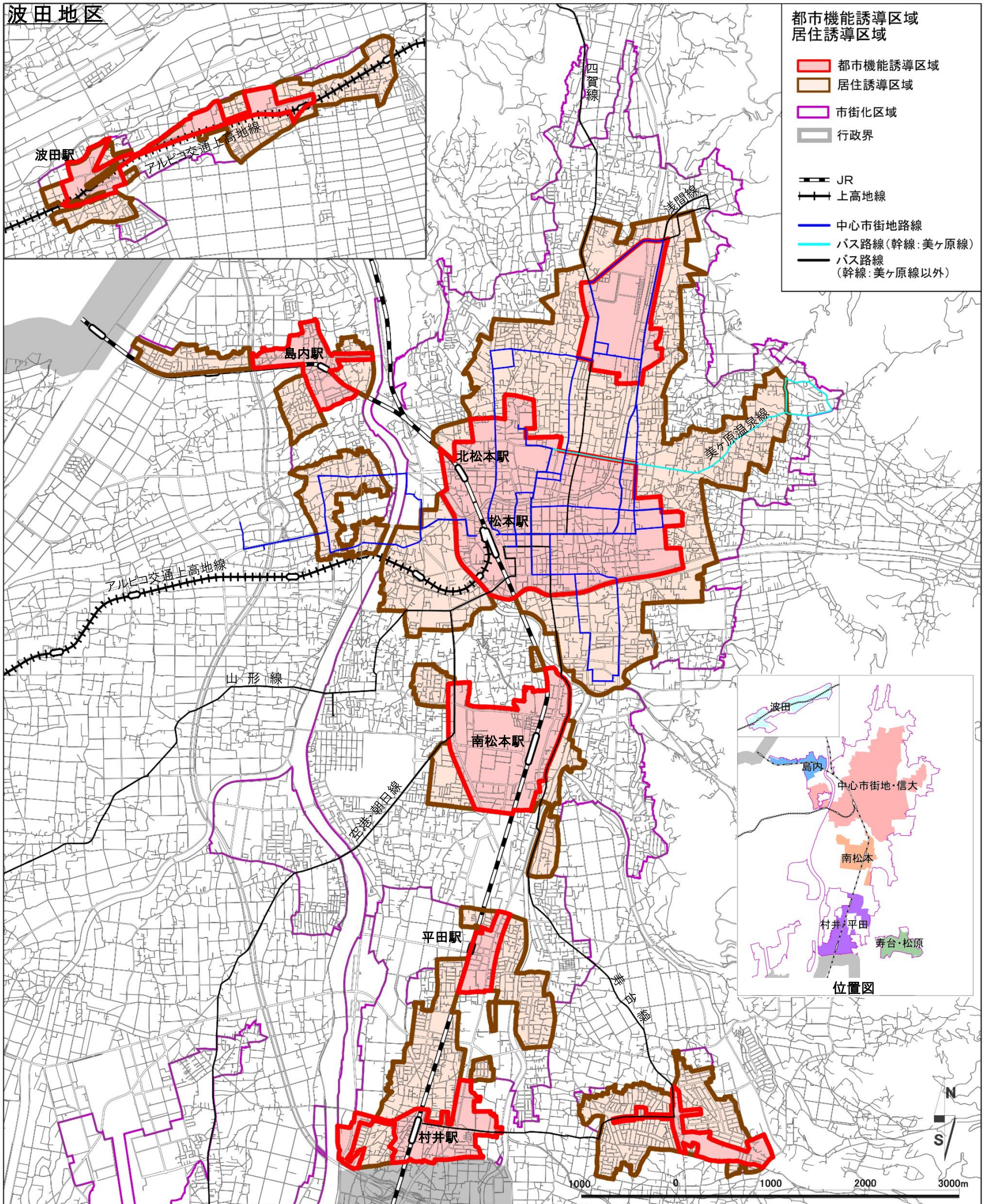
開催日	庁内調整	市民意見聴取等	松本市議会(建設環境委員協議会) 松本市都市計画審議会
平成 26 年 8 月	8/28 庁内連絡会議 部会 (計画策定に向けた取組み)		
平成 27 年 6 月			6/3 建設環境委員協議会 報告 (計画策定に向けた取組み)
7 月	7/2 庁内連絡会議 部会 (都市構造の可視化分析)		
11 月	11/2 庁内連絡会議 部会 (現状と課題)		
平成 28 年 3 月	3/9 第 1 回庁内連絡会議 (計画策定の考え方) 3/11 庁内講演会 (長岡技術科学大学 中出文平副学長)		3/10 都市計画審議会 報告 (計画策定の考え方)
4 月		4/28 第 1 回市民会議 (計画策定の考え方)	4/21 建設環境委員協議会 協議 (計画策定の考え方)
7 月	7/5 第 2 回庁内連絡会議 (計画の骨子、都市の拠点設定)	7/14 第 2 回市民会議 (計画の骨子、都市の拠点設定)	
8 月			8/31 都市計画審議会 報告 (計画策定に向けた取組み)
9 月	9/23 第 3 回庁内連絡会議 (都市機能誘導区域等の素案)		
10 月		10/12 町会連合会常任理事会 説明 10/13 第 3 回市民会議 (都市機能誘導区域等の素案) 10/17~11/24 地区別意見交換会 (11 地区、延べ 203 人) 10/25 塩尻市・安曇野市との連絡会議	
11 月	11/18 第 4 回庁内連絡会議 (計画素案)		
12 月		12/13 都市づくり市民懇談会(約 80 名) (長岡技術科学大学 中出文平副学長)	
平成 29 年 1 月		1/24 第 4 回市民会議 (計画素案)	1/11 都市計画審議会 意見聴取 (計画素案)
2 月	2/6 庁議 協議 (立地適正化計画案)	2/9~3/10 パブリックコメント (立地適正化計画案)	2/8 建設環境委員協議会 協議 (立地適正化計画案)
3 月	3/21 庁議 報告 (立地適正化計画策定) 3/31 松本市立地適正化計画 策定・公表 (都市機能誘導区域等)		
4 月			4/19 建設環境委員協議会 報告 (立地適正化計画策定)
6 月		6/29 第 5 回市民会議 (居住誘導区域の考え方)	
7 月	7/20 第 5 回庁内連絡会議 (居住誘導区域の考え方)		7/26 都市計画審議会 報告 (計画策定に向けた取組み)
9 月		9/13 町会連合会常任理事会 説明	
10 月		10/16 第 6 回市民会議 (居住誘導区域の設定) 10/19~3/1 地区別意見交換会 (31 地区、延べ 549 人)	
11 月	11/27 第 6 回庁内連絡会議 (居住誘導区域の設定)	11/6 塩尻市・安曇野市との連絡会議	

開催日	庁内調整	市民意見聴取等	松本市議会(建設環境委員協議会) 松本市都市計画審議会
平成30年2月		2/22 第7回市民会議 (居住誘導区域の素案、目標値等)	
5月	5/28 第7回庁内連絡会議 (居住誘導区域の素案、目標値等)		
7月		7/10 第8回市民会議 (計画見直し素案)	
9月		9/13 町会連合会常任理事会 説明	
10月		10/16～18 地区別意見交換会 (2地区、延べ26人)	
11月	11/12 第8回庁内連絡会議 (計画見直し素案)	11/13 第9回市民会議 (計画見直し素案)	11/30 都市計画審議会 意見聴取 (計画見直し素案)
平成31年1月	1/8 庁議 協議 (立地適正化計画見直し案)	1/17～2/15 パブリックコメント (立地適正化計画見直し案) 1/30 都市づくり市民懇談会(80名) (信州大学 武者忠彦准教授)	1/16 建設環境委員協議会 協議 (立地適正化計画見直し案)
3月	3/1 庁議 報告 (立地適正化計画改定) 3/31 松本市立地適正化計画 改定・公表 (居住誘導区域等を追加)	3/18 第10回市民会議 (立地適正化計画改定)	3/8 建設環境委員協議会 報告 (立地適正化計画改定)

●松本市都市計画策定市民会議委員名簿

	氏名	所属・役職等(当時)	期間
委員長	中出 文平	(大)長岡技術科学大学 副学長・教授	H28.4 ～ H31.3
副委員長	小林 忠由	アルピコ交通(株) 取締役運輸事業本部長	H28.4 ～ H31.3
委員	青木 孝子	松本商工会議所 女性会会長	H28.4 ～ H31.3
委員	奥 直久	(一社)長野県銀行協会 (株)商工組合中央金庫松本支店 支店長	H28.4 ～ H30.10
委員	一ノ瀬 浩道	同上	H30.11 ～ H31.3
委員	横山 洋子	松本市農業協同組合 理事	H28.4 ～ H30.6
委員	塩野崎 道子	同上	H30.7 ～ H31.3
委員	野村 邦浩	(一社)松本市医師会 理事	H28.4 ～ H29.5
委員	舟久保 辰男	同上	H29.6 ～ H31.3
委員	兵藤 尚俊	(福)松本市社会福祉協議会地域福祉課 課長	H28.4 ～ H29.5
委員	等々力 美代子	同上	H29.6 ～ H30.6
委員	野村 睦広	同上	H30.7 ～ H31.3
委員	山中 正二	(一社)長野県宅地建物取引業協会 理事	H28.4 ～ H31.3
委員	平林 大喬	松本市町会連合会 会長	H28.4 ～ H30.6
委員	堀内 正雄	同上	H30.7 ～ H31.3
委員	小林 宏明	長野県松本建設事務所計画調査課 課長	H28.4 ～ H29.5
委員	坂口 一俊	同上	H29.6 ～ H31.3

都市機能誘導区域・居住誘導区域



都市機能誘導区域		居住誘導区域	
拠点	範囲	エリア	範囲
都市中心拠点	中心市街地 松本城～あがたの森～松本駅を中心とする344ha	中心市街地	中心市街地、信州大学、長野県松本合同庁舎を含む1,143ha
地域拠点	信州大学周辺 信州大学を中心とする97ha	・信州大学周辺エリア	
	南松本駅周辺 南松本駅を中心とし、国道19号と県道平田新橋線に挟まれる128ha	南松本駅周辺エリア	南松本駅周辺及び国道19号沿線の196ha
	村井駅周辺 村井駅を中心とし、奈良井川と田川に挟まれる65ha	村井駅・平田駅周辺	村井駅～平田駅周辺及び国道19号沿線の251ha
	平田駅周辺 平田駅(JR篠ノ井線)東側、国道19号沿いの22ha	エリア	
	島内駅周辺 島内駅を中心とし、長野自動車道と奈良井川に挟まれる42ha	島内駅周辺エリア	島内駅～島高松駅周辺及び旧国道147号沿線の106ha
	波田駅周辺 波田駅を中心とし、上高地線沿いの56ha	波田駅周辺エリア	波田地域の市街化区域内の153ha
寿台・松原周辺 寿台東口バス停を中心とし、公共施設がまとまって立地する29ha	寿台・松原周辺エリア	寿台・松原の市街化区域の内の135ha	
都市機能誘導区域面積合計783haは、市街化区域面積4,008haの19.5%		居住誘導区域面積合計1,984haは、市街化区域面積4,008haの49.5%	

美しく生きる。



健康寿命延伸都市・松本

松本市立地適正化計画

平成29年3月策定

(平成31年3月一部改定)

松本市建設部都市政策課

〒390-8620

長野県松本市丸の内3番7号

電話:0263-34-3000