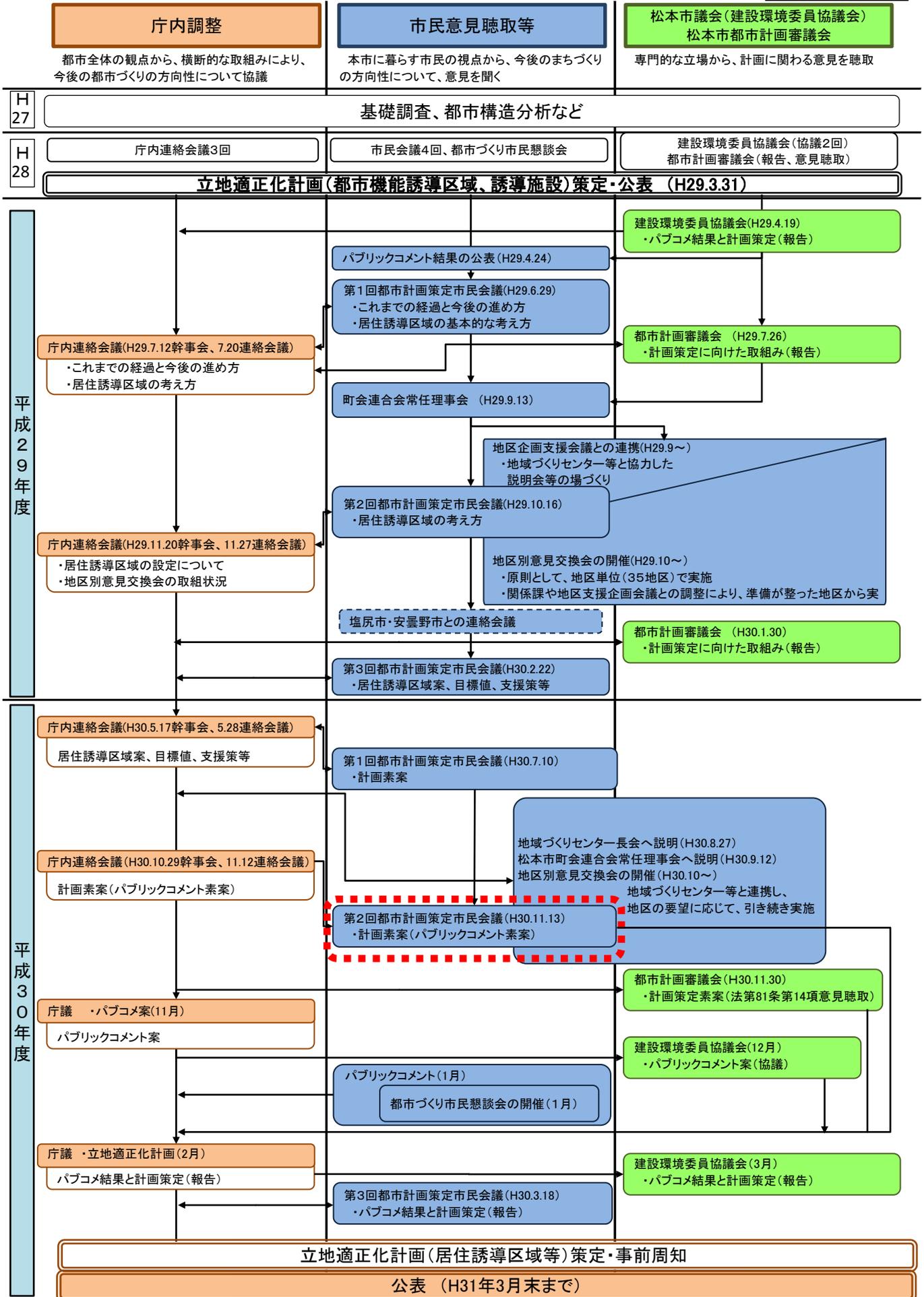


# 松本市立地適正化計画策定の流れ

資料 1



# 松本市立地適正化計画 (パブリックコメント素案)

平成 30 年 11 月

松 本 市

# 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	76
7 計画の推進に向けて	78
(1) 人口分布の現状と将来推計	80
(2) 目標値の設定	80
(3) 効果指標の設定	82
(4) 計画の評価と見直し	83
(5) 本計画と連携して進める取組み	84

# 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」を位置づけ、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。

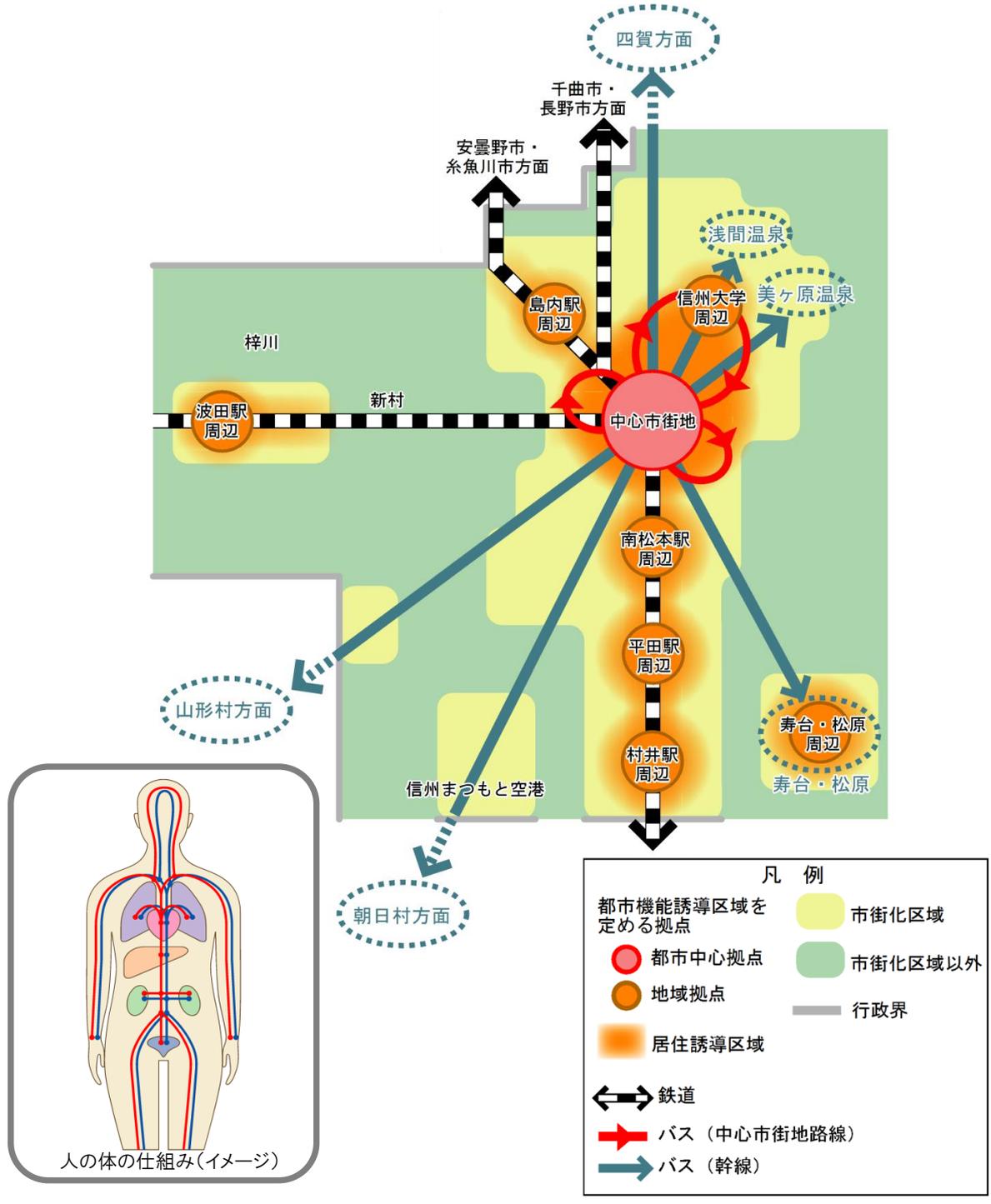
国は平成 26 年に都市再生特別措置法等を改正し、住宅や医療、福祉、商業等の施設の立地の適正化を図る立地適正化計画制度を創設しました。これは、都市計画マスタープランの高度化版として集約型都市構造を具現化に向けて、生活を支える施設や住宅等がまとまって立地し、公共交通等で容易にアクセスできる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するための新たな制度です。

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、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。

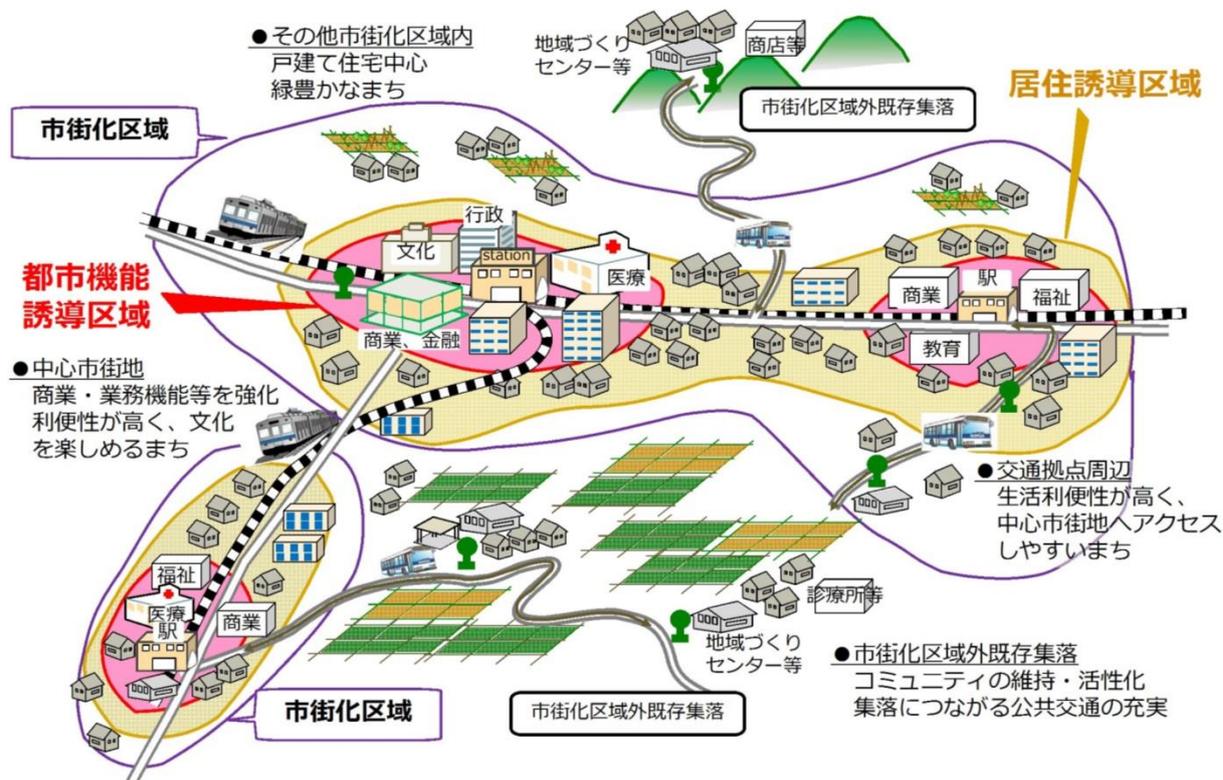
また、国は財政・税制上の支援策を用意しており、条件に適合した施設等については、これら支援策を活用することができます。

### 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。

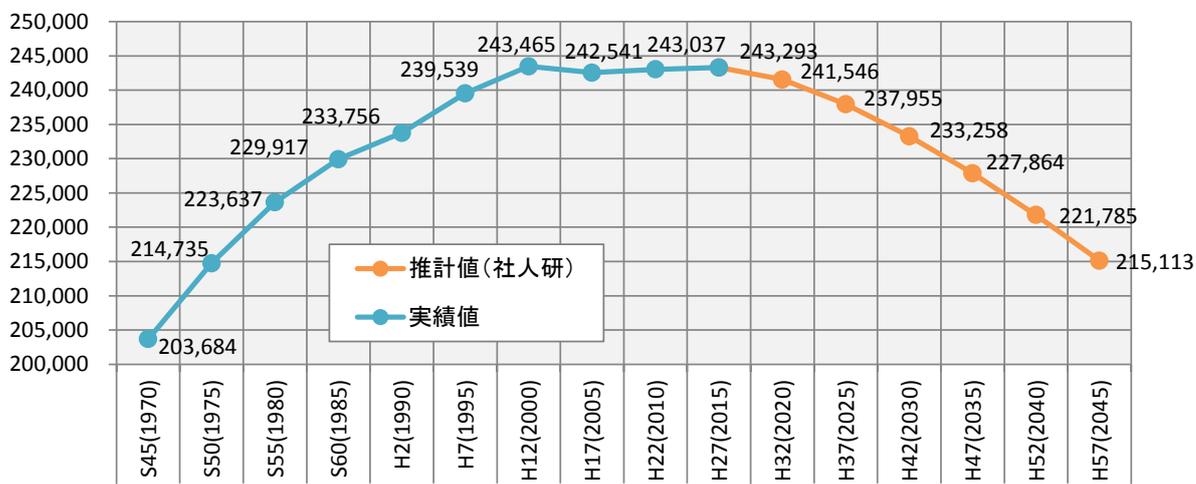
#### イ 将来人口

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

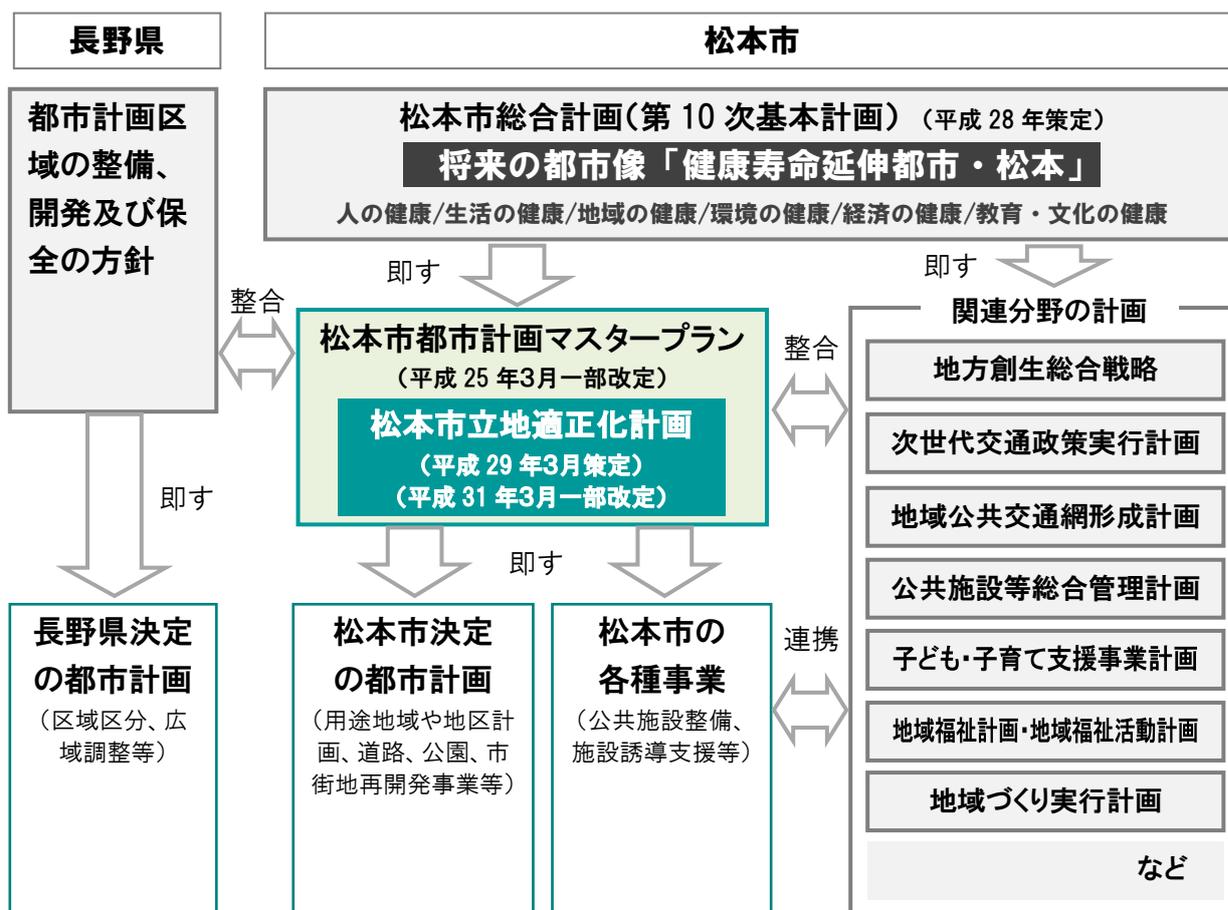


## エ 計画の位置付け

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

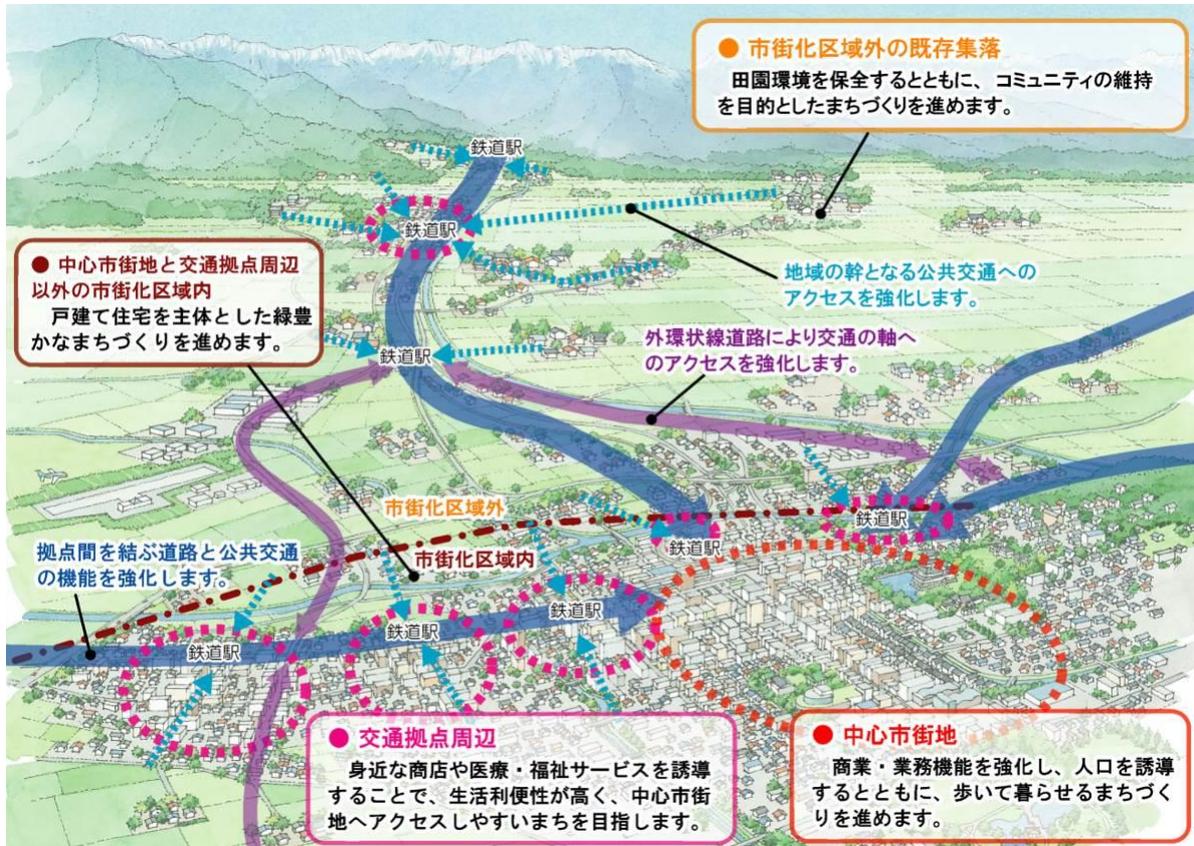
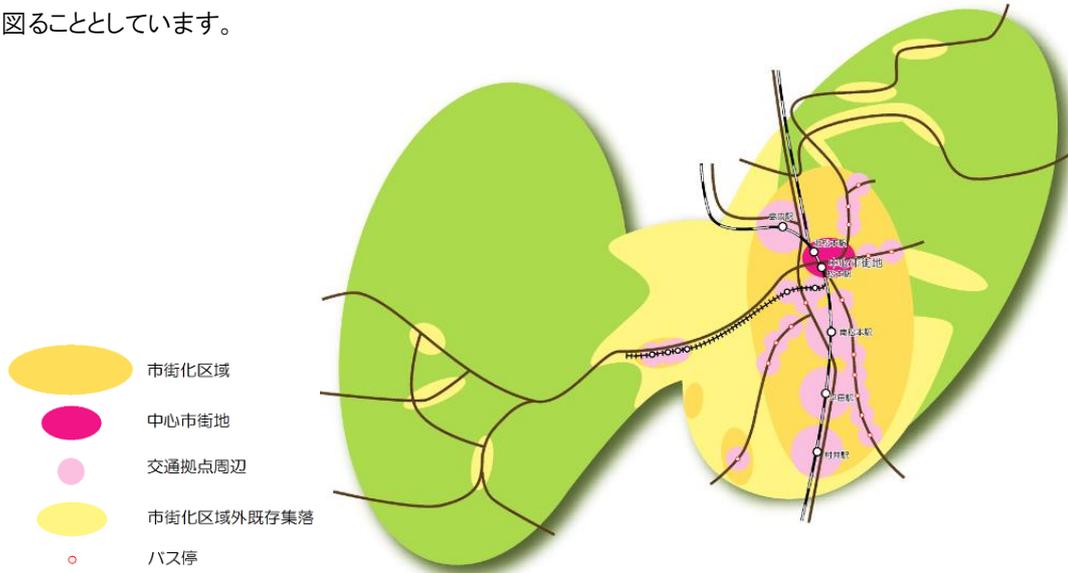


**参考 都市構造の基本的な考え方（松本市都市計画マスタープラン）**

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

また、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。



**参考 集約型都市構造の実現に向けた都市交通の考え方（松本市総合交通戦略）**

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。

また、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位置づけています。

**[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

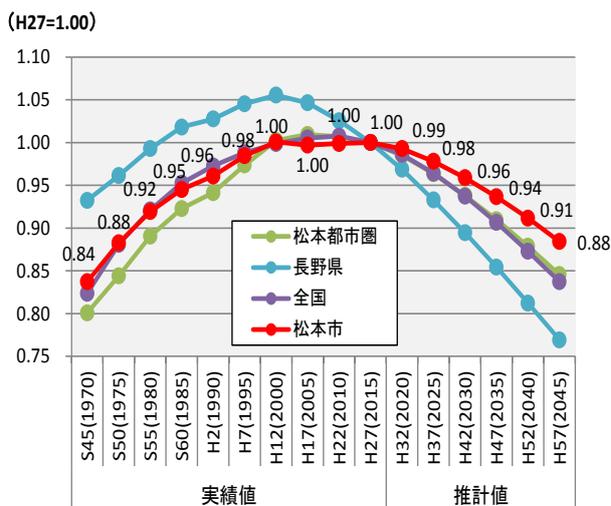
最新の国勢調査(平成27年(2015年))によると本市の人口は243,293人であり、平成22年(2010年)の人口243,037人に対して256人増加しました。しかし、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、平成52年(2040年)には平成27年(2015年)に対して91%まで減少し、221,785人になるとされています。松本都市圏や長野県平均と比べると減少割合は低い傾向ですが、これまで人口増加に応じて拡大してきた人口集中地区(DID)の範囲は今後縮小し、都市の低密度化が急速に進むと考えられます。

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。

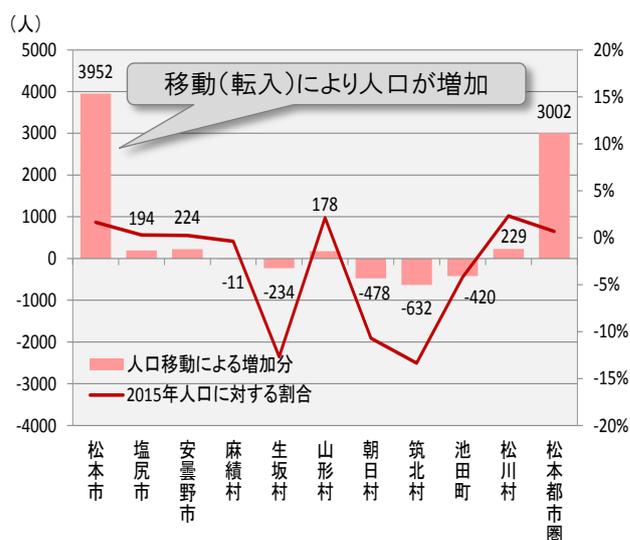
#### ■ 人口の推移

(平成27年を1.00とした場合の変化率)



#### ■ 移動による人口増減\*

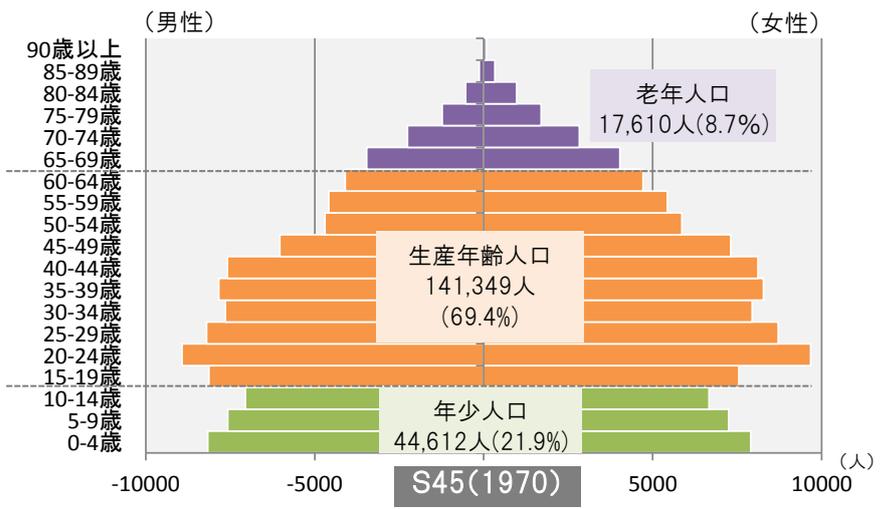
(平成27年(2015年) - 平成52年(2040年))



※ 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)

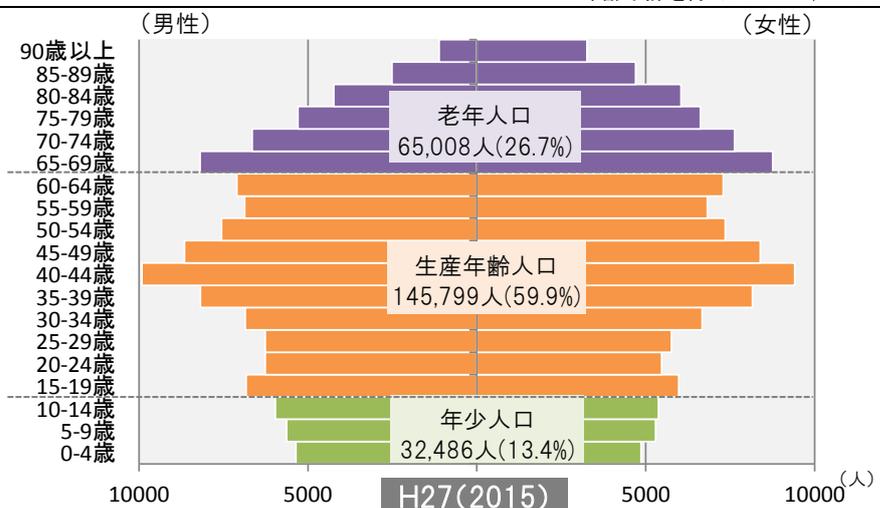
■ 人口ピラミッドの推移



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

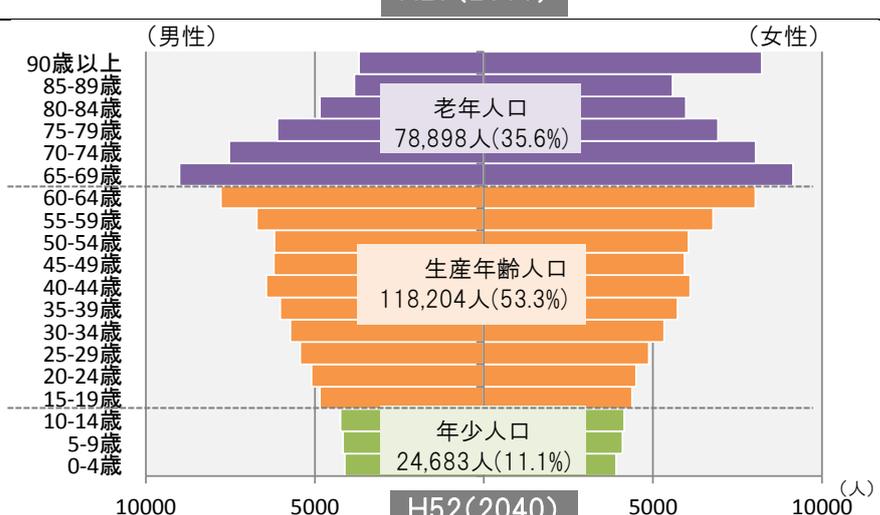
少ない高齢者を多くの若い世代が支えていました。

※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。

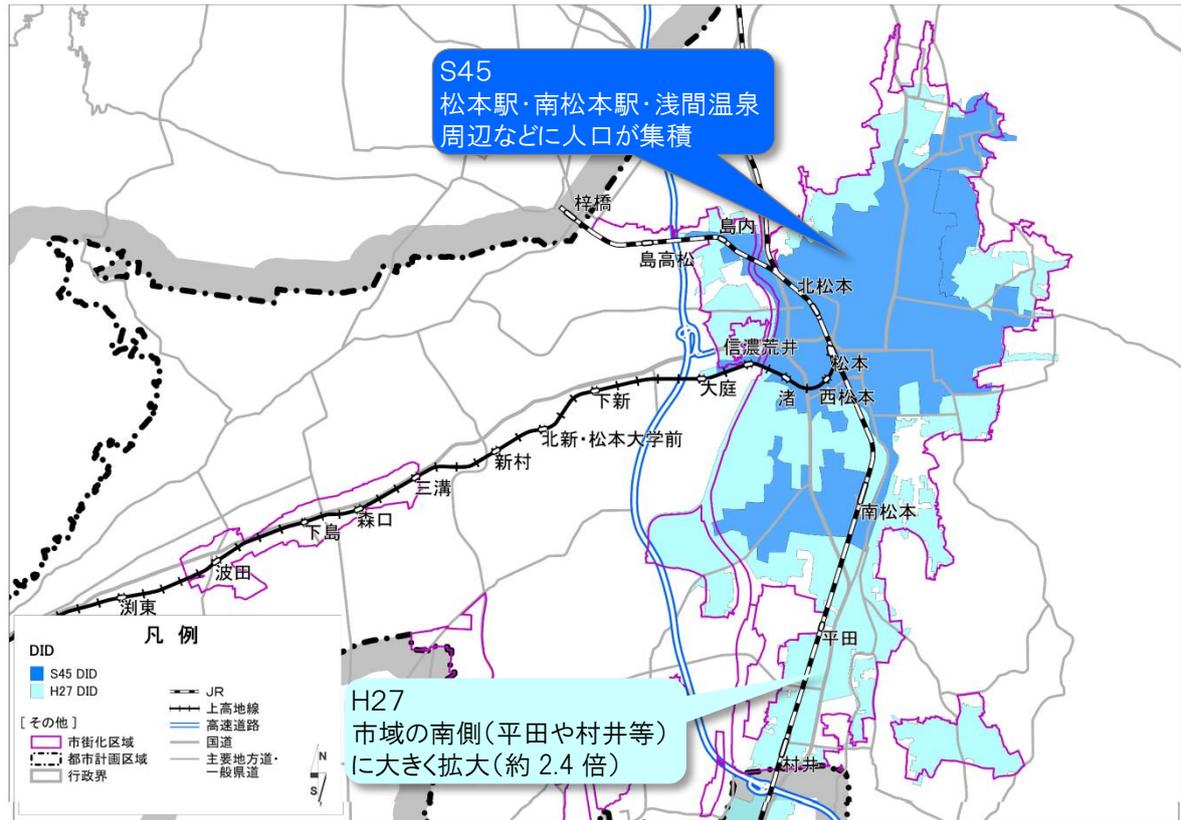


平成52年(2040年)  
人口 221,785人  
高齢者 78,898人  
(35.6%)

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。

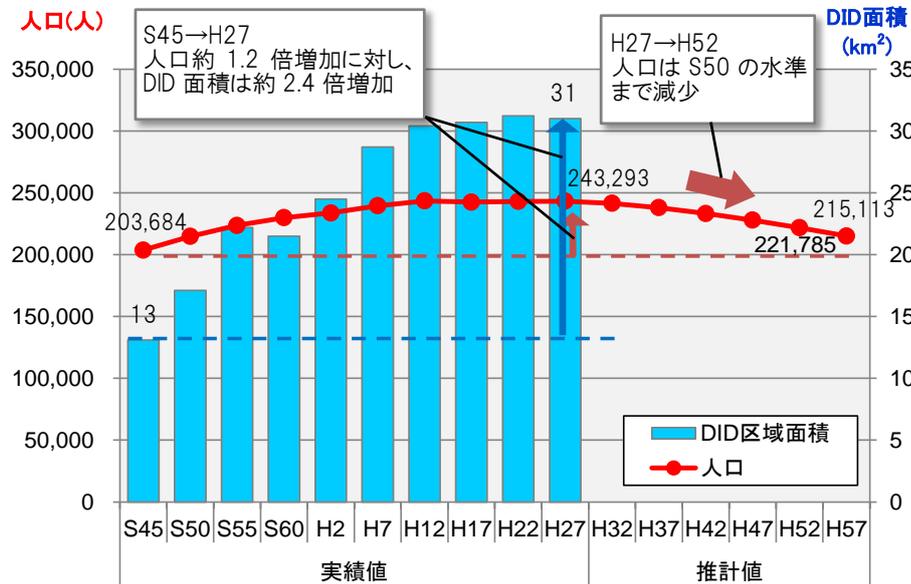
特に、全ての年齢層の中で、65歳から69歳が最も多くなると推計されます。

■ 人口集中地区（DID）の拡大（平成 27 年－昭和 45 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 km<sup>2</sup> 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（昭和 45 年－平成 27 年）



課題

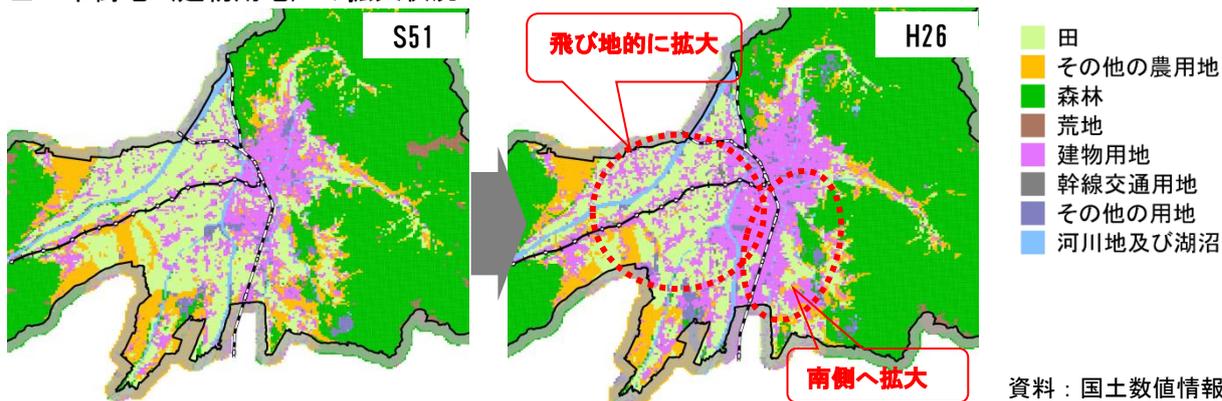
- 中心市街地や鉄道駅周辺などの交通利便性の高いエリアにおいて、現在の人口密度以上の人口を維持・誘導
- 将来の人口分布に応じた生活サービスの維持・充実
- 子どもを育てやすい住環境の形成

## (2) 土地利用

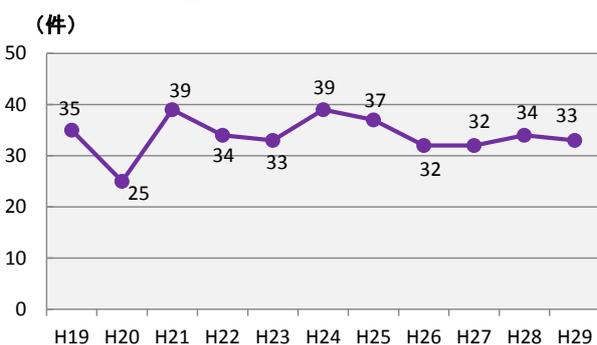
建物用地は、昭和51年(1976年)時点では松本駅や南松本駅周辺を中心として広がっていましたが、平成26年(2014年)には市域の南側に大きく拡大しました。市街化調整区域における開発許可は概ね同じ水準で推移しており、今後も飛び地的に建物用地が拡散することが懸念されます。

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

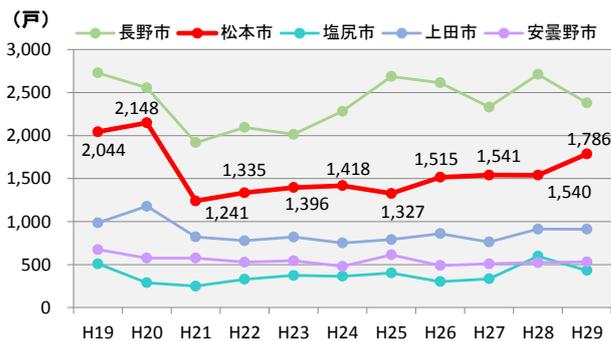


### ■ 市街化調整区域の開発許可件数の推移



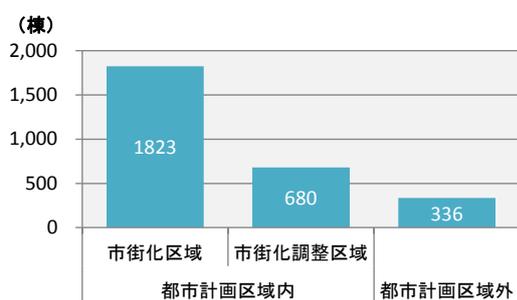
資料：松本市建築指導課資料

### ■ 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

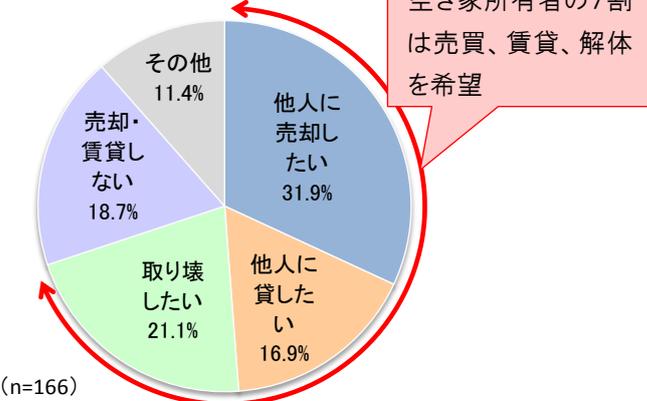
### ■ 想定空き家棟数\*



資料：松本市都市政策課資料

\* 株式会社刊広社が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。

### ■ 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

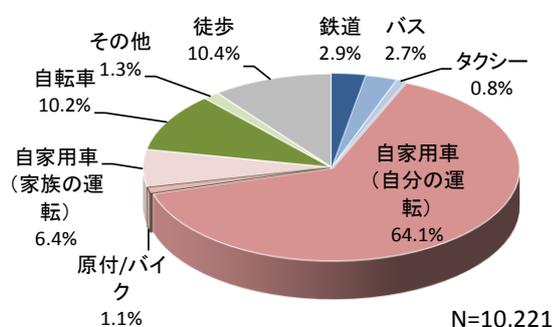
代表交通手段は、自家用車が 64.1%を占めて最も高く、家族送迎も含めた自家用車やバイク等による移動の合計は 71.6%となります。一方、鉄道・バスの利用は、合計で 5.6%にとどまっています。

鉄道と片道 10 本/日以上の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。

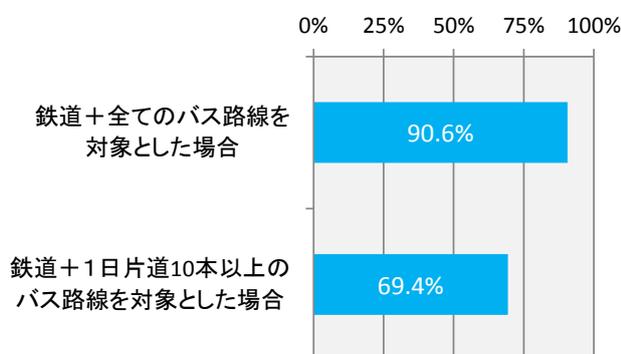
公共交通輸送人員の推移をみると、鉄道利用者は近年増加傾向にあります。バス利用者は長期的に低い水準で推移しており、公共交通の持続のためには利用者の増加に向けた取組みが必要です。

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

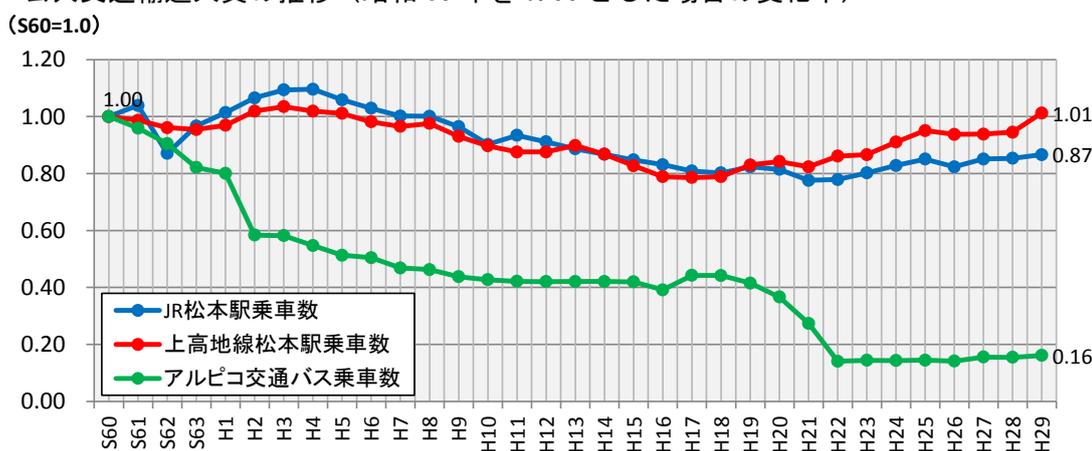


#### ■ 公共交通カバー圏人口の割合※



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）  
 ※ 鉄道駅 1km 圏内及びバス停 500m 圏内の人口が占める割合。

#### ■ 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）※



資料：松本市事務報告書、アルピコ交通（株）  
 ※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値。

#### 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。

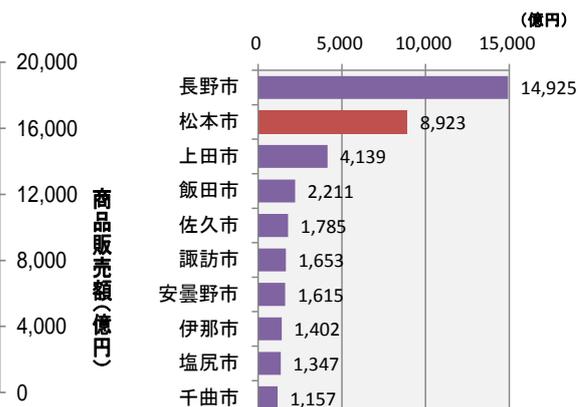
また、平成18年(2001年)から平成26年(2009年)の従業者数の変化をみると、中心市街地で大きく減少していることが分かります。

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

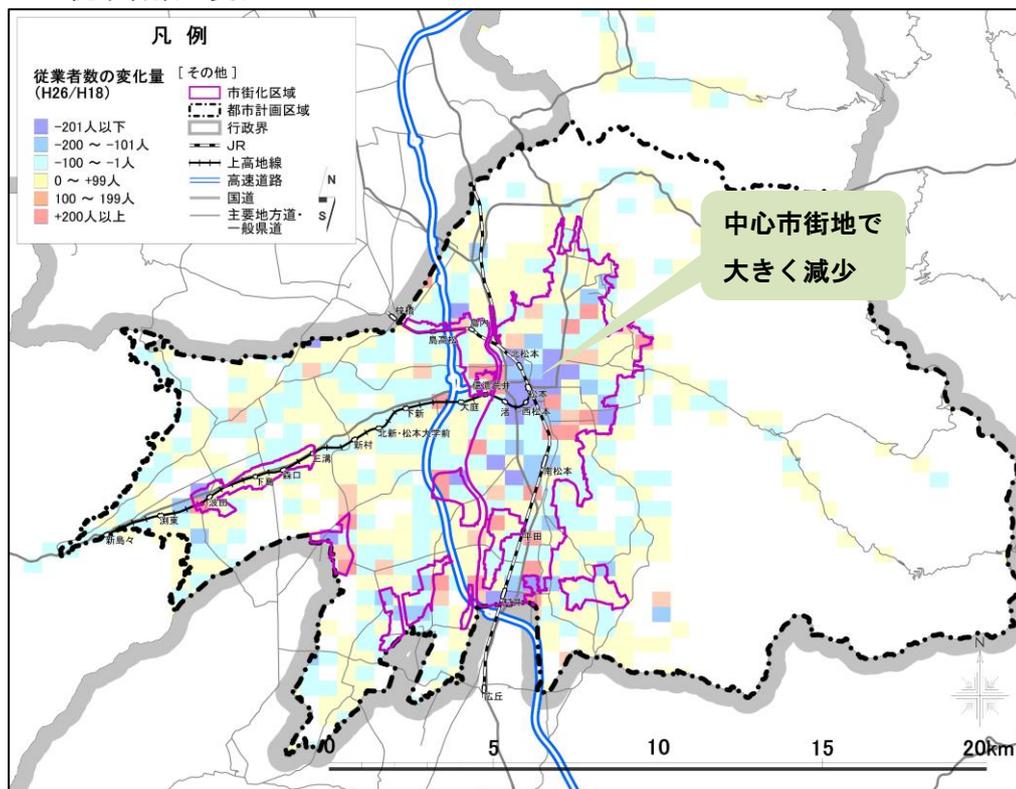


■ 長野県内市町村の販売額 (平成26年)



資料：商業統計

■ 従業者数の変化



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

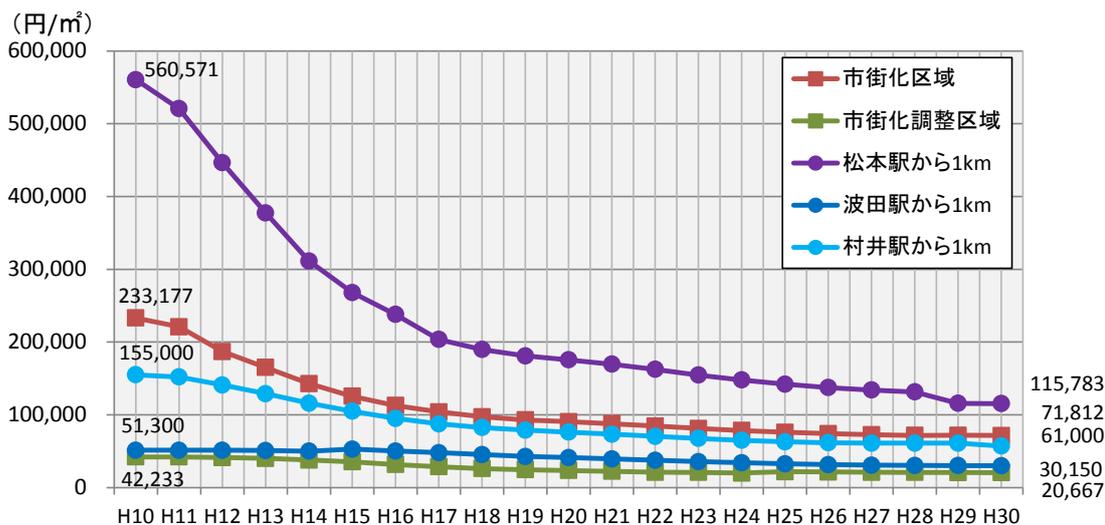
- 中心市街地の経済活力を維持するための働く環境の充実や新たな働き方の創出

## (5) 地価

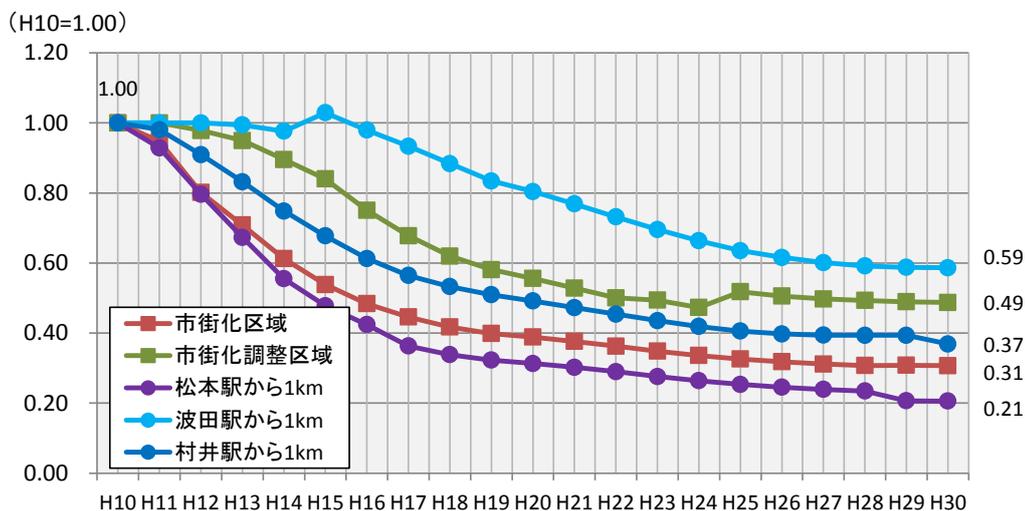
市街化区域の地価は、平成10年(1998年)に23.3万円/㎡であったのが平成30年(2018年)には7.1万円/㎡となり、20年間で約1/3(変化率0.30)まで下落しました。一方で、市街化調整区域の地価は、約1/2(変化率0.49)となっています。松本駅の徒歩圏1km(市街化区域)に限定すると、その地価は約1/5(変化率0.21)であり、市街化区域全体よりも大きく下落しました。

人口の減少に伴って宅地等の土地の需要が減ると、今後は更に地価が低下し、税収減少につながることも懸念されます。

### ■ 地価の推移 (金額)



### ■ 地価の推移 (平成10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

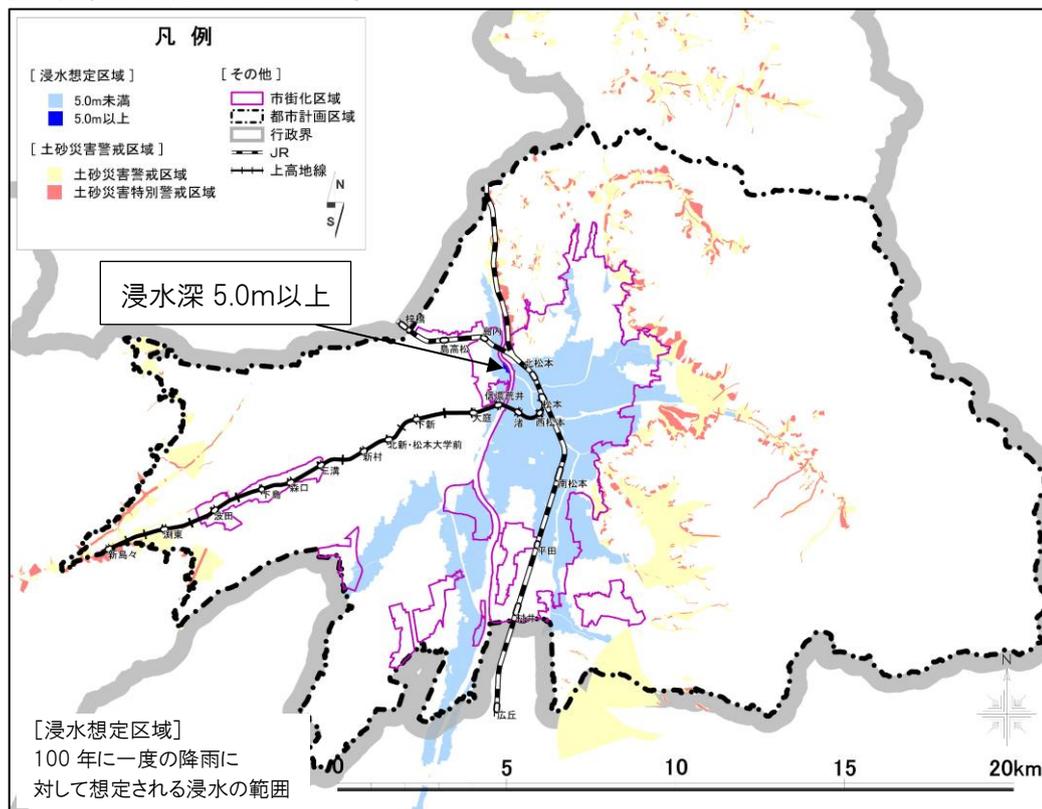
- 中心市街地の活性化や都市の拠点における機能の維持・強化による土地の需要の向上

## (6) 災害

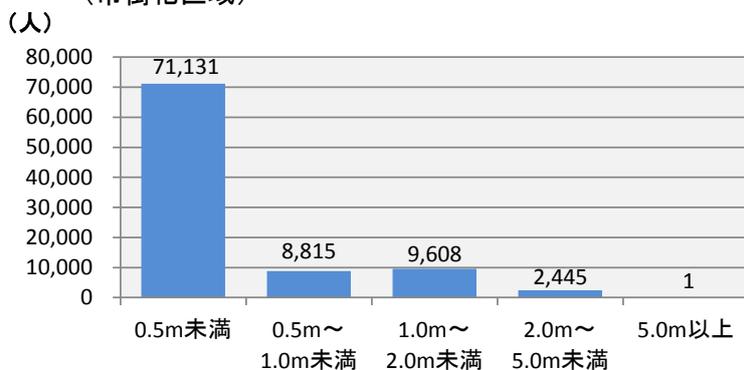
市街地は標高 600mの等高線により取り囲まれており、幾多の河川が流れ込んでいます。このため、市街化区域には浸水想定区域が広く分布し、河川合流点では浸水深が 2.0m を上回る箇所がいくつもあります。ただし、松本市防災マップで「自宅にとどまることは危険」としている浸水深 5.0m 以上の特に危険な箇所は、奈良井川沿いの 2カ所に限られます。

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警戒区域には 5,000 人の居住があります。

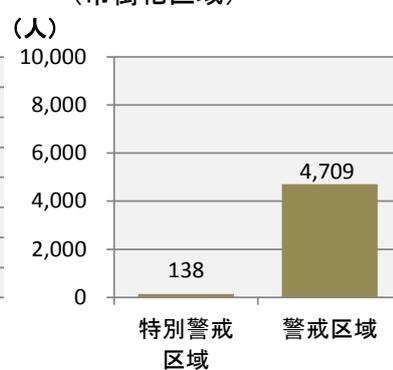
### ■ 災害が想定される区域等



### ■ 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 (H27)

### 課題

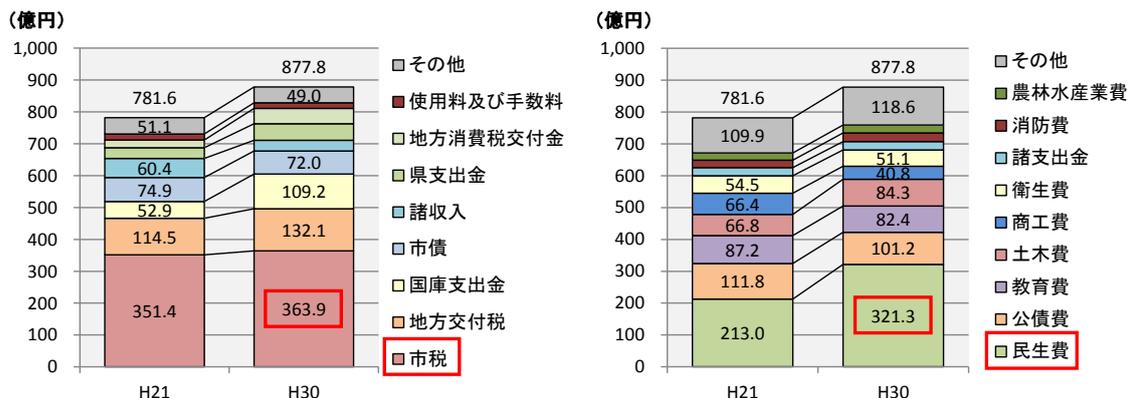
- 市街化区域における浸水に対する安全性確保に配慮した都市づくり
- 市街化区域周辺部における土砂災害に対する安全性確保に配慮した都市づくり

## (7) 財政

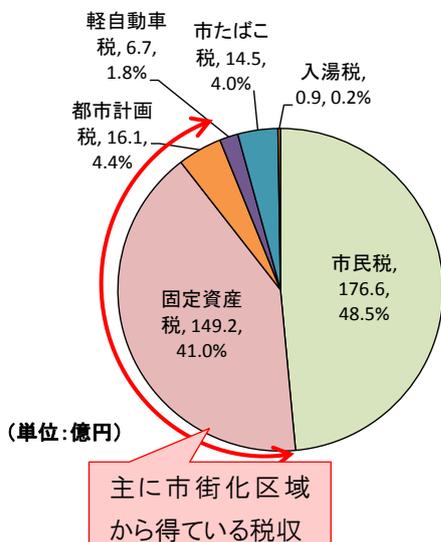
歳入のうち、市税(363.9 億円)が最も多くを占め、固定資産税と都市計画税の合計は 45.4%を占めます。多くの固定資産税と全ての都市計画税の税収は市街化区域から得ており、市街化区域の低密度化や中心市街地の活力低下が進むと、その税収が大きく減少すると懸念されます。

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。

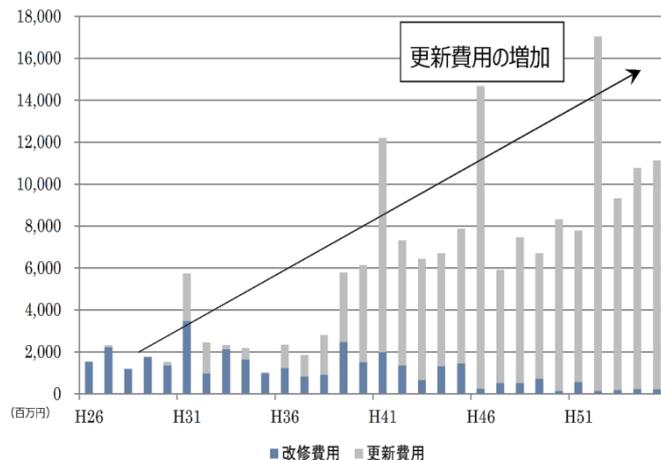
### ■ 財政の変化（歳入：一般会計当初予算額） ■ 財政の変化（歳出：一般会計当初予算額）



### ■ 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

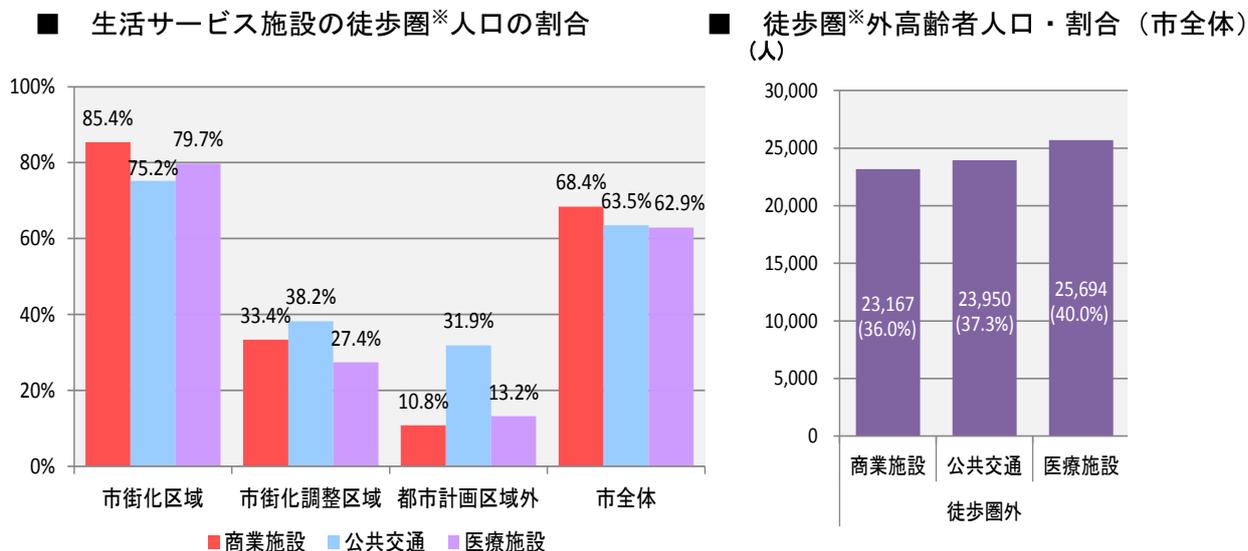
## (8) 生活サービス

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 3~4 割、都市計画区域外が 1~3 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。



資料：都市構造の可視化分析業務報告書 (H27)

※ 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。

### 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

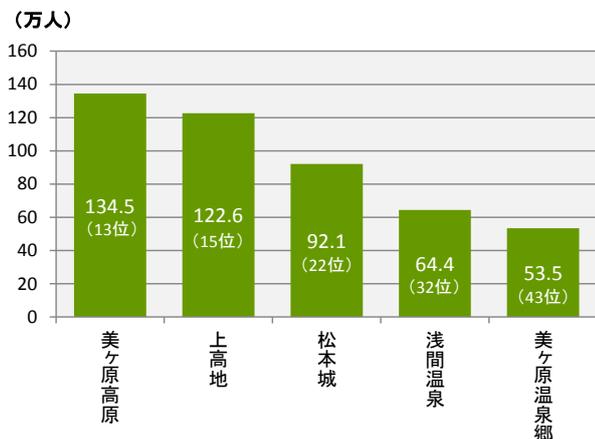
本市は、国宝松本城や日本有数の山岳景勝地上高地を始めとした、多くの歴史・文化や自然、温泉などの観光資源を有します。特に、クラフトフェアやセイジ・オザワ・松本フェスティバル等のイベント期間は、多くの来街者でまちなか賑わい、近年は海外からの観光客が著しく増加し、外国人延宿泊者数は県内1位となっています。

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

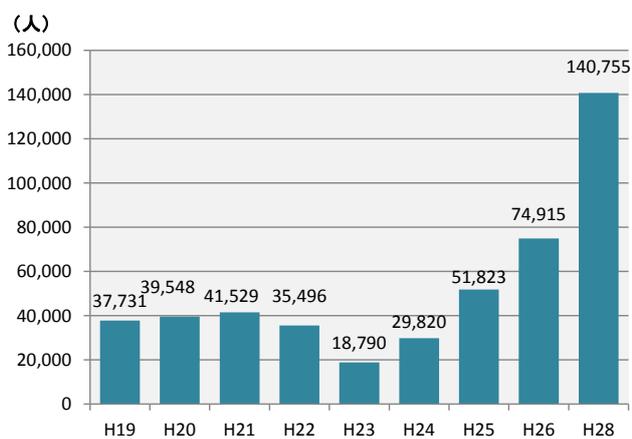


### ■ 主な観光地延利用者数と長野県内の順位



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

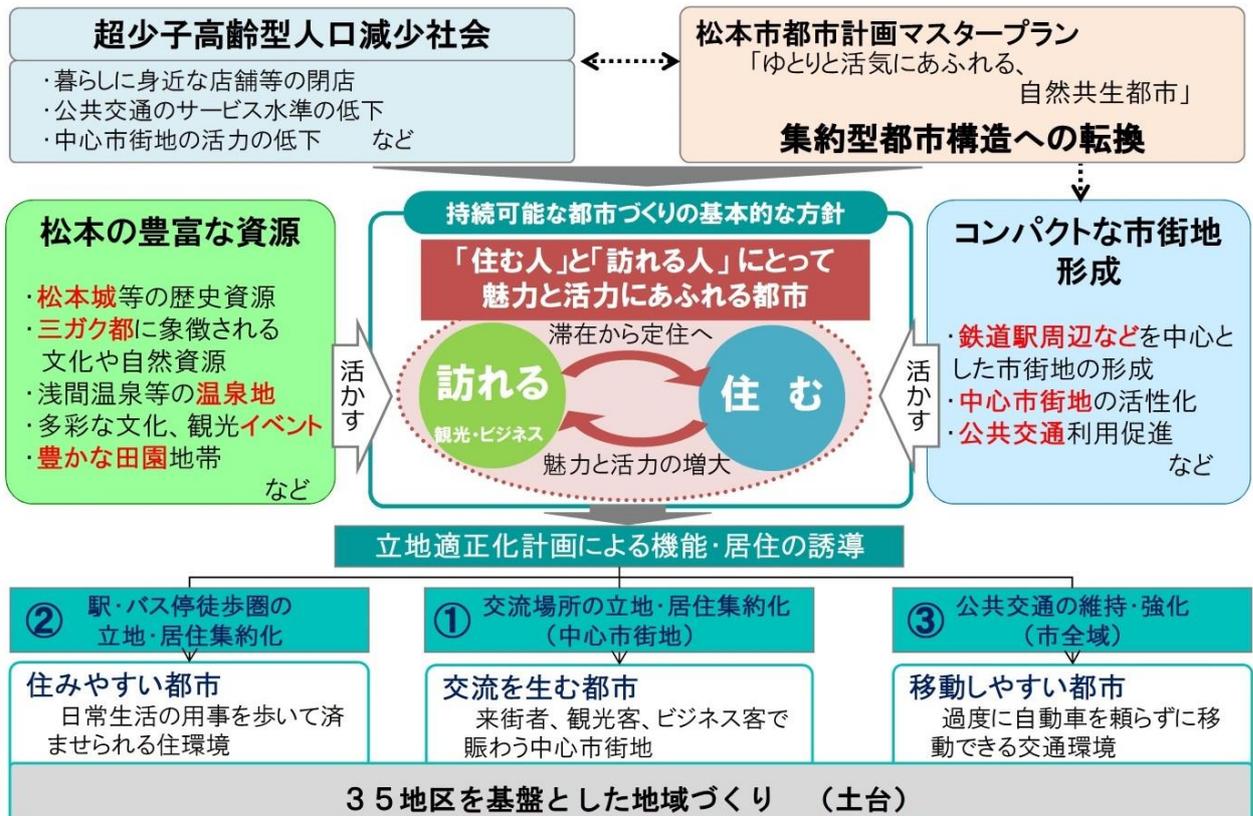
### 3 立地適正化の基本的な方針

#### (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」にとって魅力や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、街へ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

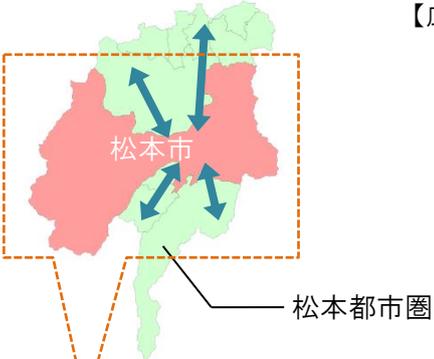
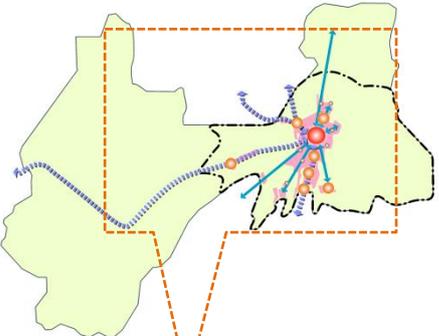
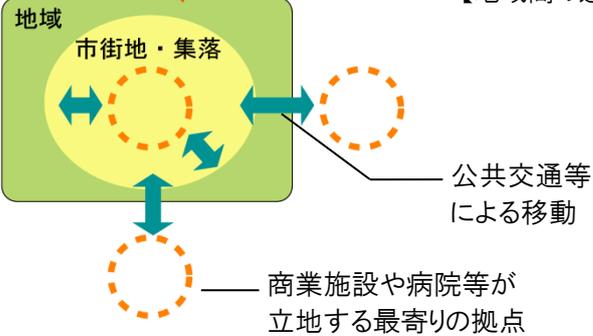
ア 広域的な結びつきと地域間の連携

中心市街地や信州大学周辺などには、高次な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つ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うえで、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に迫られています。

このような広域的な結びつきや、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

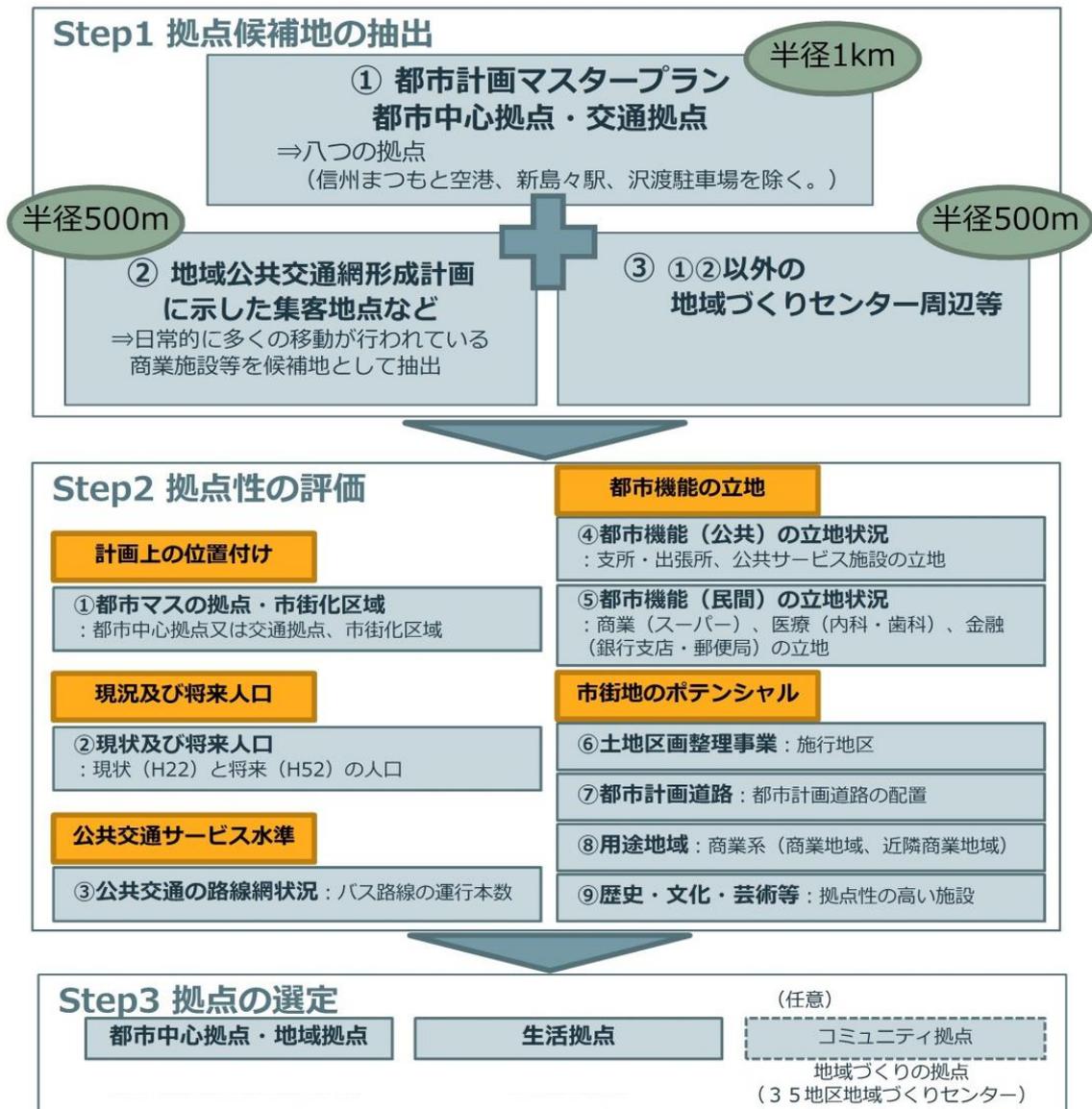
<p>【広域的な連携】</p>  <p>松本市</p> <p>松本都市圏</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●本市に集積する高次な都市機能を維持・充実し、都市間の機能連携や公共交通ネットワークを強化することで、定住人口や交流人口を増加し、都市圏全体の活力を維持・向上</li> </ul>
<p>【目指すべき将来都市構造】</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活を支える施設や住宅等がまとまって立地し、公共交通等で容易にアクセスできる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくり(集約型都市構造の実現)</li> </ul>
<p>【地域間の連携】</p>  <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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> </ul>

## 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した。

#### ■ 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または交通拠点、—無し)	⑤商業・金融・病院の有無、大規模店舗(1,000m <sup>2</sup> 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/ha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 (●鉄道駅または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)

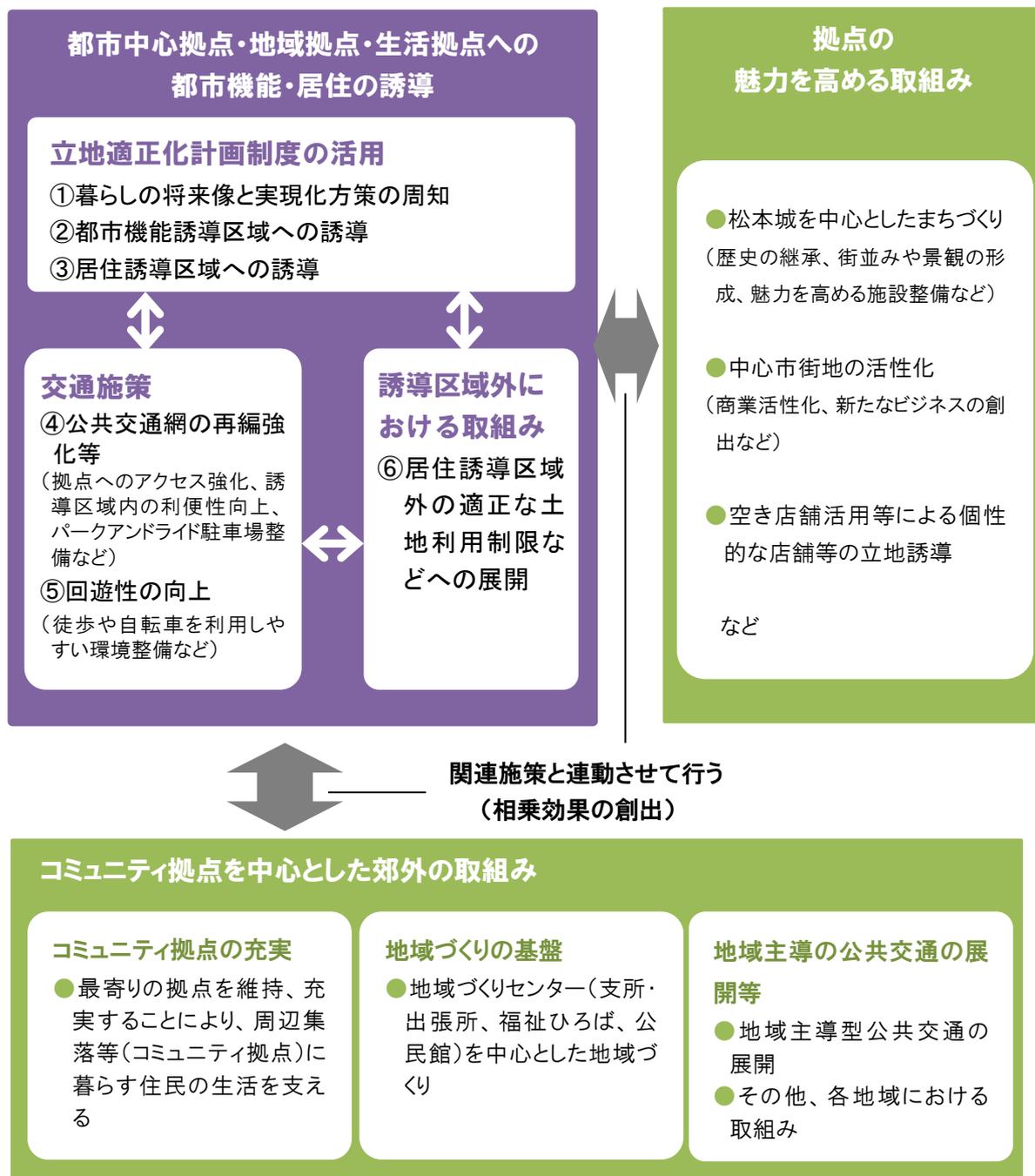


### (3) 誘導方針

#### 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）



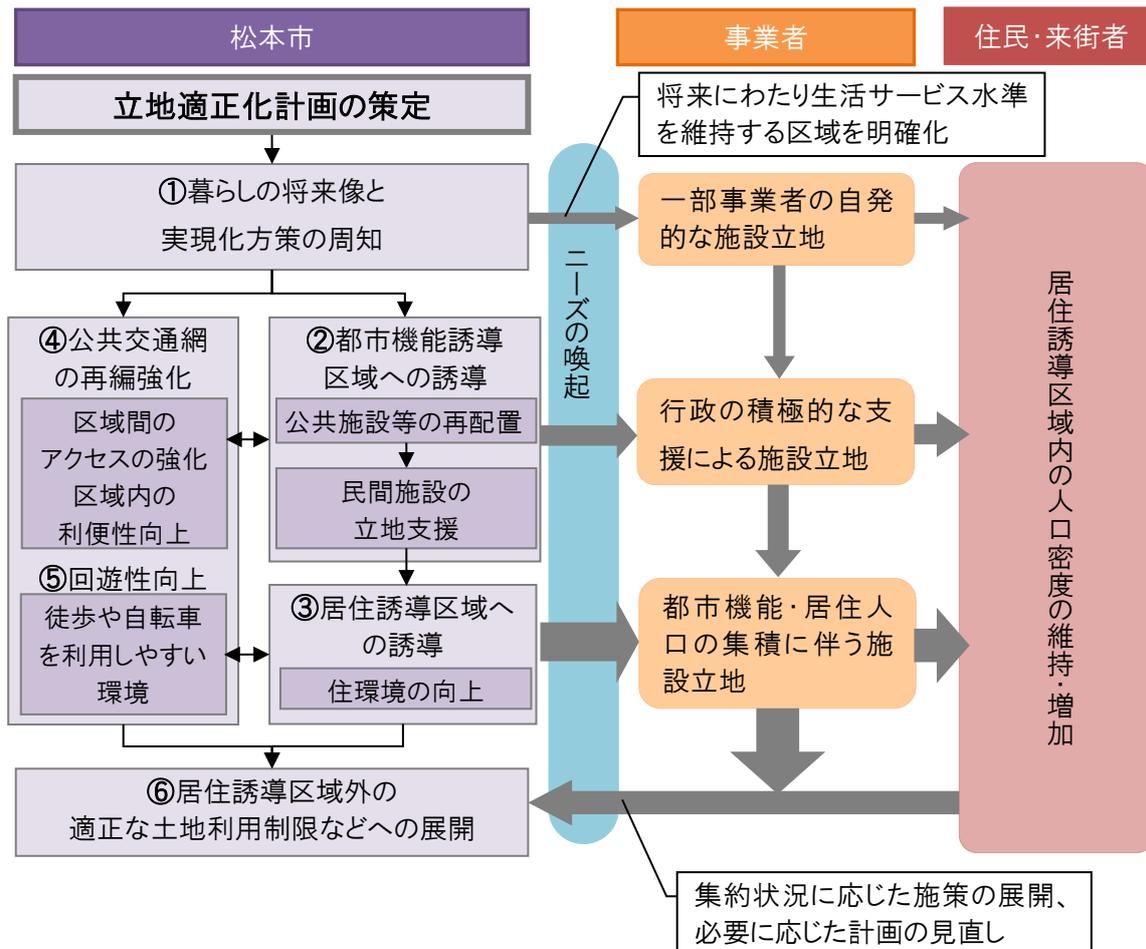
## イ 計画に基づく都市機能・居住誘導のシナリオ

都市機能や居住の誘導にあたっては、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



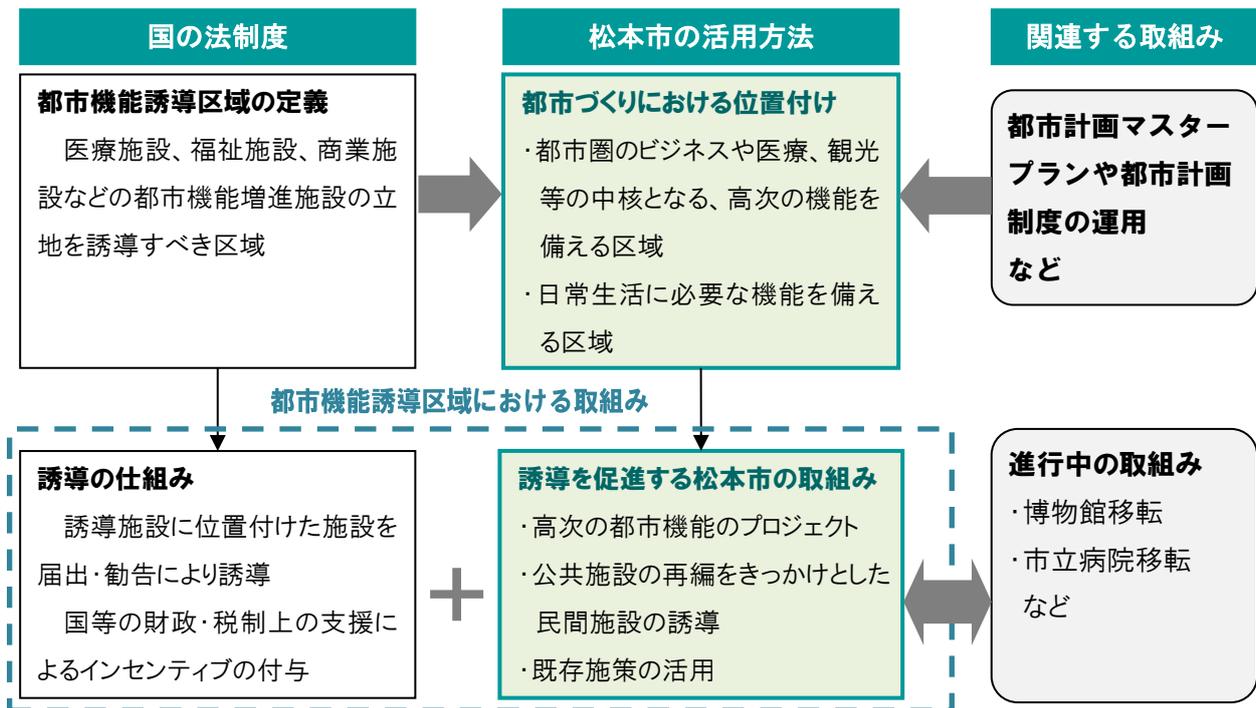
## 4 都市機能誘導区域等の設定

### (1) 都市機能誘導区域の位置付け

都市機能誘導区域は、広範囲から利用者が集まる医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、今後人口が更に減少する中でも、公共交通等を利用して、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定める区域です。

届出・勧告等による立地誘導に加え、個別のプロジェクトや公共施設再編をきっかけとした民間施設の立地誘導などにより、都市機能を維持・充実します。

#### ■ 都市機能誘導区域の位置付けと取組み



(2) 都市機能誘導区域を設定する拠点と暮らしの将来像

都市機能誘導区域は、将来都市構造で定めた「都市中心拠点」及び「地域拠点」を中心に、暮らしの将来像を実現するために必要な機能の誘導等を見据えて設定します。

■ 都市機能誘導区域を設定する拠点と暮らしの将来像

都市機能誘導区域を設定する拠点		暮らしの将来像		
		主なターゲット	ライフスタイル	支える機能
都市中心拠点	中心市街地	市民全体・都市圏全体の住民	多様で高次の都市機能を活用し、都市活動を楽しむことができる。	多くの人々が利用する主要な行政・商業機能等の機能
		地域の住民	多様な世代や多様な家族形態のライフスタイルに対応した生活サービスを受けられる。	身近な買い物、医療、福祉、子育て等の機能
		観光客	松本の魅力(歴史・文化、岳都・学都・楽都)に触れ、楽しく時間を過ごすことができる。	博物館や美術館、観光等の拠点となる機能
		ビジネス客 就業者	企業が立地したくなる都市として、だれもが働きやすい環境が整い、知的イノベーションを生み出す。	本社機能、研究機能等
地域拠点	南松本駅 周辺	地域の住民	高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援を受けられる。	身近な買い物、医療、福祉、子育て等の機能
	村井駅 周辺			
	平田駅 周辺			
	島内駅 周辺	拠点周辺地域の住民	拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。	身近な買い物、医療、福祉、子育て等の機能
	波田駅 周辺			
	寿台・松原 周辺			
	信州大学 周辺	地域の住民	大学周辺に暮らす学生や研究者、住民等が日々の生活に必要なサービスを受けられる。	身近な買い物、医療、福祉、子育て等の機能
市民全体・都市圏全体の住民		大学等の研究機関が、産学官の連携拠点となり、交流ネットワークが強化される。附属病院へ通院する患者が高度・専門的な医療を受けられる。	研究機能、高度・専門的な医療機能等	

### (3) 都市機能誘導区域の設定

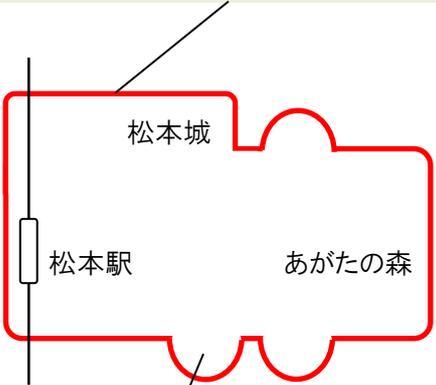
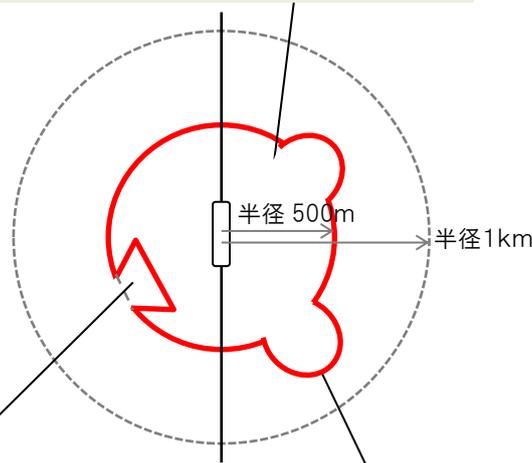
都市機能誘導区域は、鉄道駅や主要なバス停から歩いて行きやすい範囲を基本とします。

その範囲の周辺部に位置する公園や学校等は、将来的な公共施設等の再配置や複合化などを見据えて、誘導区域に追加します。

一方で、災害危険性の高い区域や工場の操業等が優先される区域、低層住宅の良好な住環境が優先される区域などは、原則として区域から除外します。

その上で、道路や河川等の地形地物や用途地域境界など、長期にわたって存在し得る位置を区域界として確定します。

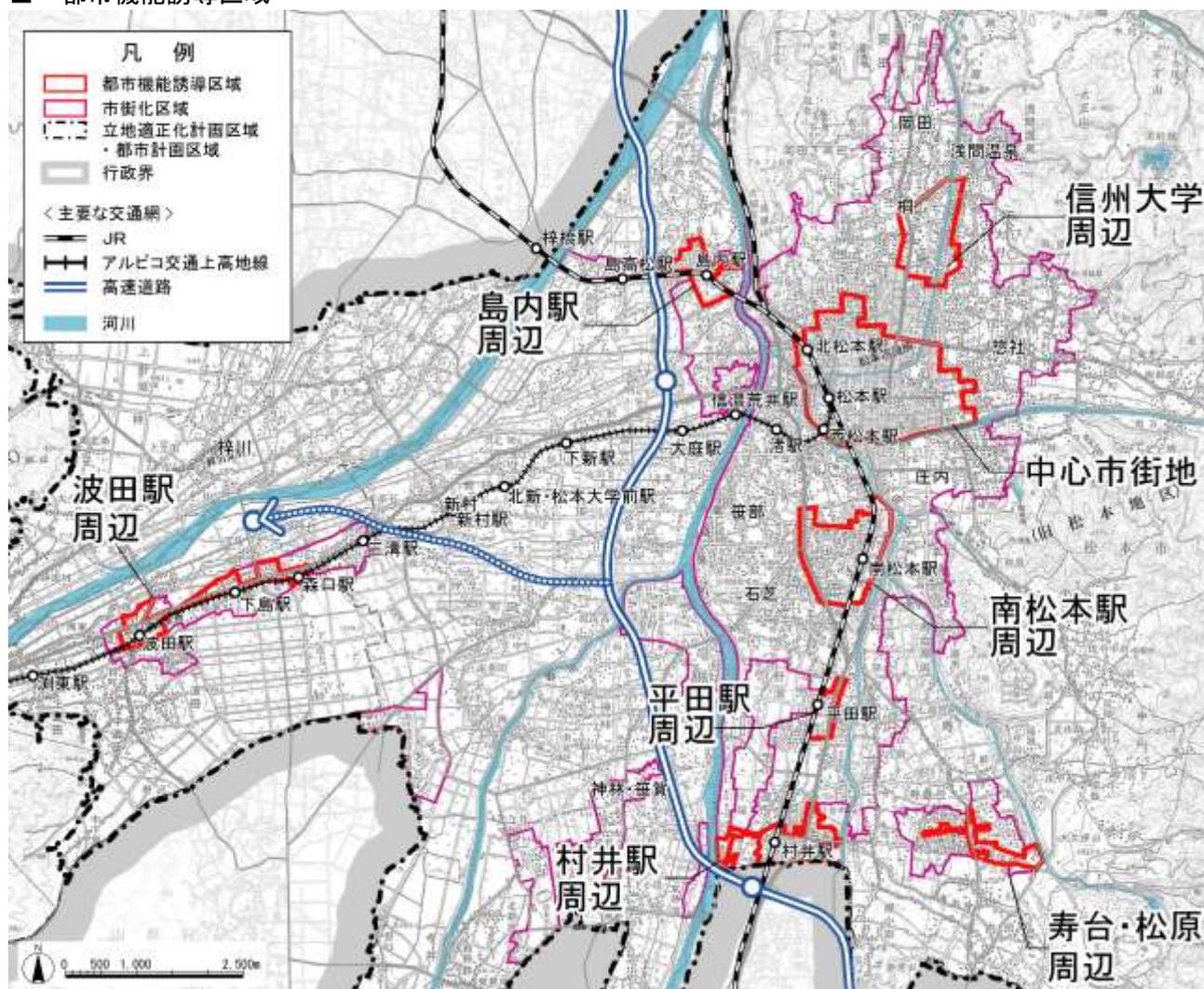
#### ■ 都市機能誘導区域設定のイメージ

都市中心拠点(中心市街地)	地域拠点(村井駅周辺他6カ所)	
<p>①基本区域の設定 都市マス等で中心市街地と位置付けた範囲</p>  <p>②追加する区域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本区域の周辺部で、誘導施設の立地の可能性がある敷地(公園、学校、まとまった空き地等)</li> </ul>	<p>③除外する区域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害の危険性の高い区域</li> <li>主に工業地又は住宅地として土地利用する区域</li> </ul>	<p>①基本区域の設定 鉄道駅や主要バス停から半径 500mの範囲</p>  <p>②追加する区域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本区域の周辺部(駅やバス停から1km以内)で、誘導施設の立地の可能性がある敷地(公園、学校、まとまった空き地等)</li> <li>現在、誘導施設が立地する敷地</li> </ul>

■ 都市機能誘導区域の設定の条件

		設定の考え方	具体の区域
都市中心拠点	基本区域とする範囲	都市計画マスタープラン等で、中心市街地と位置付けた範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心商業業務ゾーン及び都市型複合業務ゾーン(都市計画マスタープラン)</li> <li>●回遊性を高める範囲(次世代交通政策実行計画)</li> </ul>
	⊕ 追加する区域	基本区域の周辺部にあり、かつ誘導施設の立地(又は機能を併設)の可能性がある敷地を追加	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公園、学校(高等学校等)</li> <li>●公共施設(図書館等)</li> <li>●まとまった空き地や駐車場等</li> </ul>
	□ 除外する区域	基本とする区域のうち、災害危険性の高い区域を除外	<ul style="list-style-type: none"> <li>●土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域 (該当する区域指定は無し)</li> </ul>
	その他の考慮する要素	浸水想定区域は除外しない。	●誘導施設を避難場所として活用し、災害リスクを低減することも可能なことから、浸水想定区域は除外しない。
明確で、かつ長期間継続して存在する要素で設定		●原則として、道路や河川等の地形地物、用途地域界により区域を設定する	
地域拠点	基本区域とする範囲	鉄道駅等から、日常生活で抵抗を感じずに歩ける範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道駅や主要バス停から半径500mの範囲</li> <li>●追加する区域は、鉄道駅や主要バス停から半径1kmの範囲を目安とし、地域の特性(市街化区域の形状や既存の都市機能の集積状況等)を考慮して設定</li> </ul>
	⊕ 追加する区域	基本区域の周辺部にあり、かつ誘導施設の立地(又は機能を併設)の可能性がある敷地を追加	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公園、学校(高等学校等)</li> <li>●公共施設(図書館等)</li> <li>●まとまった空き地や駐車場等</li> </ul>
		基本区域の周辺部にあり、現在誘導施設がまとまって立地する敷地を追加	●大規模小売店舗、医療機関 等
	□ 除外する区域	基本とする区域のうち、災害危険性の高い区域を除外	●土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域
		工業の利便の増進を主な目的とする区域は除外	●工業専用地域、工業地域
		良好な住宅地として土地利用を図る区域は除外	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第1種低層住居専用地域及び第2種低層住居専用地域</li> <li>●地区計画を定め良好な住環境の形成を目指す地域</li> </ul>
	その他の考慮する要素	浸水想定区域は除外しない。	●誘導施設を避難場所として活用し、災害リスクを低減することも可能なことから、浸水想定区域は除外しない。
		まとまった農地を考慮	●土地区画整理事業の啓発を中止した地区などのまとまった農地を考慮して区域を設定する。
明確で、かつ長期間継続して存在する要素で設定		●原則として、道路や河川等の地形地物、用途地域界により区域を設定する。	
施策の見直しに応じて、含めるかどうかを判断		●都市機能の維持・充実に寄与する施設整備等の構想や計画のある区域	

■ 都市機能誘導区域

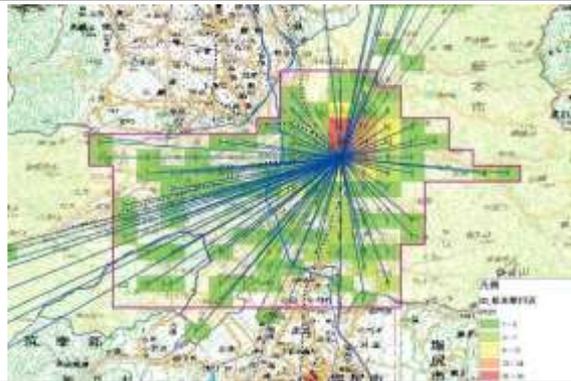


拠点		都市機能誘導区域の設定範囲	公共交通
都市中心拠点	中心市街地	松本城～あがたの森～松本駅を中心とする 344ha	JR 線、アルピコ交通上高地線 松本バスターミナル/松本駅バス停(信大横田循環線等多数)
地域拠点	南松本駅周辺	南松本駅を中心とし、国道 19 号と県道平田新橋線に挟まれる 128ha	JR 線、南松本駅バス停(南部循環線)
	村井駅周辺	村井駅を中心とし、奈良井川と田川に挟まれる 65ha	JR 線、村井駅バス停(寿台線、D 線)
	平田駅周辺	平田駅(JR 篠ノ井線)東側、国道 19 号沿いの 22ha	JR 線、平田駅バス停(B 線、E 線)
	島内駅周辺	島内駅を中心とし、長野自動車道と奈良井川に挟まれる 42ha	JR 線、島内駅バス停(A 線)
	波田駅周辺	波田駅を中心とし、上高地線沿いの 56ha	アルピコ交通上高地線、波田駅バス停(C 線、D 線、E 線)
	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	寿台東口駅バス停(寿台線、松原線、内田線)
	信州大学周辺	信州大学を中心とする 97ha	信州大学前/信大病院玄関前/信大病院南口/視覚障害者センター-/大学西門/追分バス停(信大横田循環線/北市内線等多数)

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%

**都市機能誘導区域（中心市街地 344ha）**

■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口や高齢化は概ね現状で推移</li> <li>・単身者や家族世帯の移動が多数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・50 人/ha(H22)→55 人/ha (H52)</li> <li>・高齢化率 31%(H22)→30%(H52)</li> </ul>
機能集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政、商業や医療等の高次施設が集積</li> <li>・歴史や文化施設も多数立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所本庁舎、二次・三次医療機関、松本城、あがたの森、美術館等</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内最大の交通結節点</li> <li>・松本駅、バスターミナルが立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 松本駅・乗降客数 32,606 人/日 運行頻度 137 本/日</li> <li>・アルピコ交通松本駅・乗降客数 3,688 人/日 運行頻度 50 本/日</li> </ul>
利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内外の広域から、多くの人が通院・買い物等に訪れる。</li> </ul>	
課題	都市圏全体の核として、拠点性の向上や多くの都市活動を創出	

■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

<p>市民全体・都市圏全体の住民：多様で高次の都市機能を活用し、都市活動を楽しむことができる。</p> <p>地域の住民：多様な世代や多様な家族形態のライフスタイルに対応した生活サービスを受けられる。</p> <p>観光客：松本の魅力（歴史・文化、岳都・学都・楽都）に触れ、楽しく時間を過ごすことができる。</p> <p>ビジネス客・就業者：企業が立地したくなる都市として、だれもが働きやすい環境が整い、知的イノベーションを生み出す。</p>
---

■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	・市域や都市圏全体の核となる高次の施設等を維持・誘導
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「松本城～あがたの森～松本駅」を包含</li> <li>・松本城～あがたの森～松本駅を中心とする半径 1km 程度の範囲</li> </ul>



あがたの森通り



本町通り

都市機能誘導区域の範囲

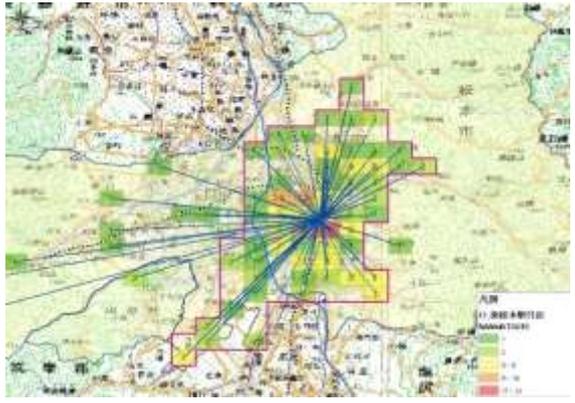


施設の種類の		誘導※	主な既存施設
行政	主要な行政施設	●	市役所本庁舎
商業	大規模集客施設	■	複数の大規模小売店舗
	大規模小売店舗	■	
	食料・日用品店舗	△	
	個性的な店舗	△	
医療	二次・三次医療機関	■	相澤病院、協立病院、藤森病院
	かかりつけ医	△	
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	●	
	生きがいの仕組みをつくる施設	▲	
	障害者支援の拠点施設		
子育て	子育て支援施設	▲	
	学生や子どもが集う施設	●	
金融	日銀、その他金融機関の本店機能等	●	日銀松本支店、金融機関の本店・本部機能
	支店、郵便局等	△	
文化	基幹となる博物館、美術館等	●	市立美術館、市立博物館、中央図書館、市民芸術館など基幹となる施設
	基幹となる図書館	●	
	情報発信施設	▲	
	音楽ホール、文化ホール	●	
教育研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)	●	複数の高等学校
	大学等の研究機関、まちなかキャンパス	▲	
	大学及び関係機関		
コンベンション	コンベンション施設	●	複数の会議等可能な施設やホテル
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設	▲	
	エネルギー高度利用施設	▲	
	本社機能(工業系事業所等を除く。)	●	

※誘導施設の種類の 1 誘導施設(制度に基づく誘導) ●:現在立地している施設の充実(施設数の増加、機能拡充)、▲:現在立地していない施設を誘導、■:現在立地している施設の維持(区域外への立地抑制も含む。) / 2 緩やかに立地を支援する施設 △:地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設

**都市機能誘導区域（南松本駅周辺 128ha）**

■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	・人口は概ね現状で推移 ・高齢化は緩やか	・42 人/ha(H22)→42 人/ha (H52) ・高齢化率 19%(H22)→31%(H52)
機能集積	・多様な機能が集積	・なんなんひろば等
交通	・鉄道駅利用者は多いが、主要なバス路線が駅と結節していない。	・JR 南松本駅 ・乗降客数 3,168 人/日 運行頻度 91 本/日
利用圏域	・市内の広範囲から買い物等に訪れる。	
課題	人口減少や高齢化の進展等、社会環境変化を見据えた、暮らしに必要な機能の維持・充実（南松本駅周辺は、人口減少の進展は比較的緩やかであり、人口減少に伴う施設の減少は少ないと想定）	

■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

地域の住民：高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援が受けられる。  
 拠点周辺地域の住民：拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。

■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	・ライフスタイルを支える生活サービス施設の誘導、充実 ・拠点性の高い施設の維持・誘導（郊外への立地抑制）
都市機能誘導区域	・R19 から田川の範囲で設定 ・機能等の集積や、利用圏域の広さ等を考慮し、中心市街地に次ぐ概ね 1km の区域を設定

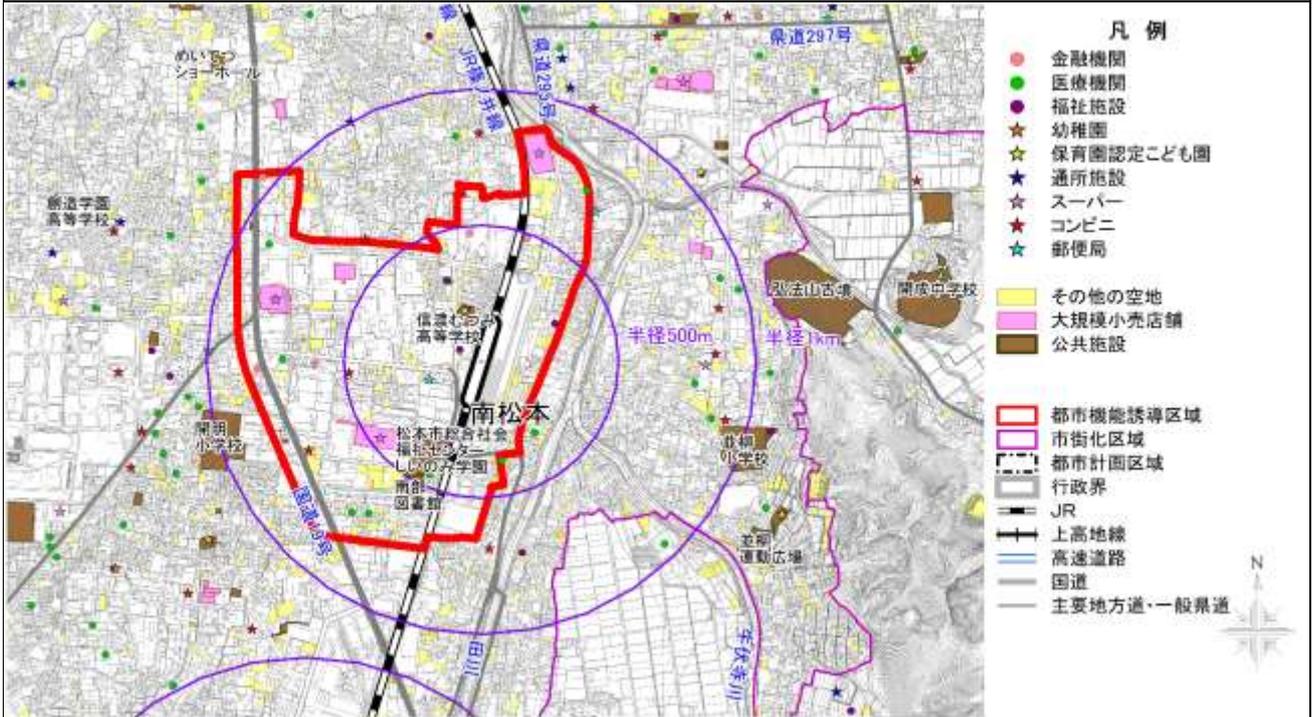


南松本駅



なんなんひろば周辺

都市機能誘導区域の範囲



施設の種類の		誘導※	主な既存施設
行政	主要な行政施設		
商業	大規模集客施設	■	複数の大規模小売店舗
	大規模小売店舗	■	
	食料・日用品店舗	△	
	個性的な店舗		
医療	二次・三次医療機関		
	かかりつけ医	△	
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	●	拠点性の高い福祉施設
	生きがいの仕組みをつくる施設	▲	
	障害者支援の拠点施設	●	
子育て	子育て支援施設	▲	
	学生や子どもが集う施設		
金融	日銀、その他金融機関の本店機能等		
	支店、郵便局等	△	
文化	基幹となる博物館、美術館等		
	基幹となる図書館		
	情報発信施設		
	音楽ホール、文化ホール		
教育研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)	●	
	大学等の研究機関、まちなかキャンパス		
	大学及び関係機関		
コンベンション	コンベンション施設		
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設		
	エネルギー高度利用施設		
	本社機能(工業系事業所等を除く。)		

※誘導施設の種類の 1 誘導施設(制度に基づく誘導) ●:現在立地している施設の充実(施設数の増加、機能拡充)、▲:現在立地していない施設を誘導、■:現在立地している施設の維持(区域外への立地抑制も含む。) / 2 緩やかに立地を支援する施設 △:地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設

## 都市機能誘導区域（村井駅周辺 65ha）

### ■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	・人口は概ね現状で推移 ・早い高齢化の進展	・40人/ha(H22)→42人/ha(H52) ・高齢化率 21%(H22)→47%(H52)
機能集積	・高度な医療施設が立地	・まつもと医療センター松本病院 (統合整備中)
交通	・病院増床や高校移転等に伴って、今後も利用者の増加が見込まれる。	・JR 村井駅 ・・・乗降客数 3,552人/日 運行頻度 93本/日
利用圏域	・拠点を中心に駅の東西の地域から買い物等に訪れる。	
課題	人口減少や高齢化の進展等、社会環境変化を見据えた、暮らしに必要な機能の維持・充実（村井駅周辺は、人口減少の進展は比較的緩やかであり、人口減少に伴う施設の減少は少ないと想定）	

### ■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

地域の住民：高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援が受けられる。

拠点周辺地域の住民：拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。

### ■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	・ライフスタイルを支える生活サービス施設の誘導、充実 ・拠点性の高い施設の維持・誘導（郊外への立地抑制）
都市機能誘導区域	・奈良井川から田川に設定 ・機能等の集積や、利用圏域の広さ等を考慮し、平田・村井・島内駅よりも広い区域を設定

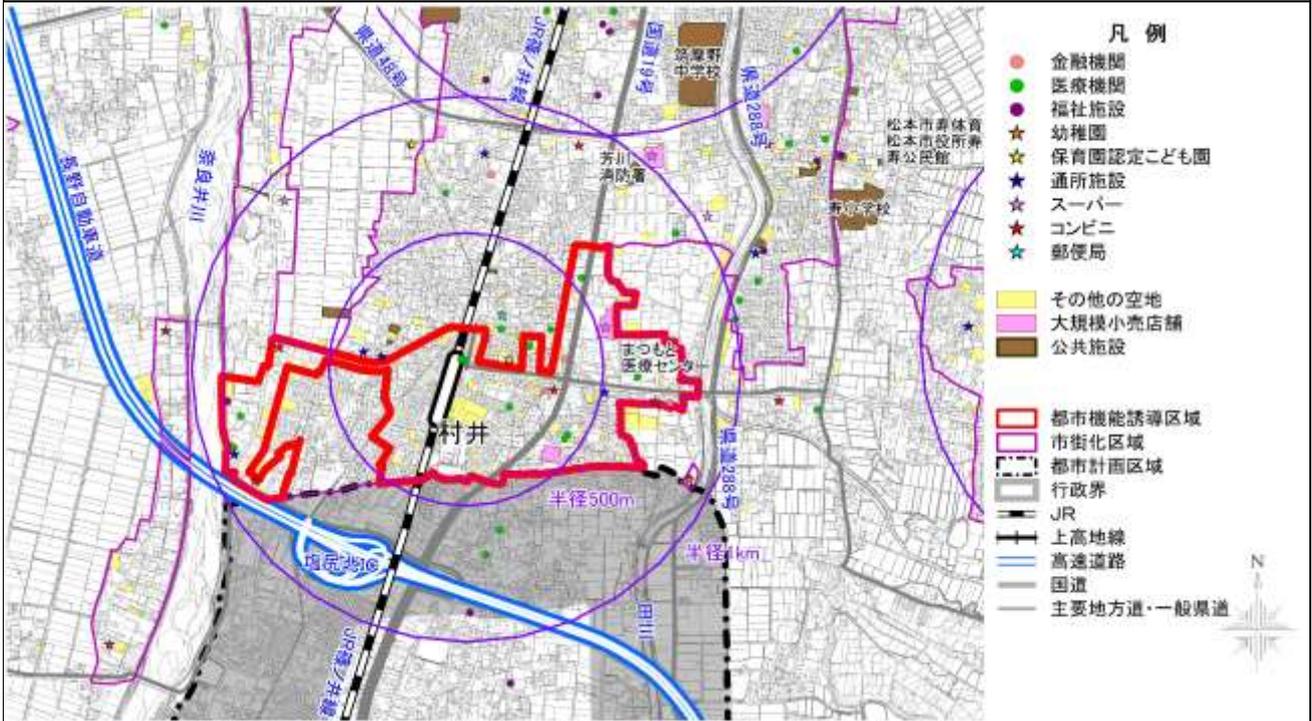


村井駅前



まつもと医療センター松本病院

都市機能誘導区域の範囲



施設の種類の		誘導※	主な既存施設
行政	主要な行政施設		
商業	大規模集客施設		複数の大規模小売店舗
	大規模小売店舗	■	
	食料・日用品店舗	△	
	個性的な店舗		
医療	二次・三次医療機関	■	まつもと医療センター
	かかりつけ医	△	
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	●	
	生きがいの仕組みをつくる施設	▲	
	障害者支援の拠点施設		
子育て	子育て支援施設	▲	
	学生や子どもが集う施設		
金融	日銀、その他金融機関の本店機能等		
	支店、郵便局等	△	
文化	基幹となる博物館、美術館等		
	基幹となる図書館		
	情報発信施設		
	音楽ホール、文化ホール		
教育研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)	●	高等学校が移転予定
	大学等の研究機関、まちなかキャンパス		
	大学及び関係機関		
コンベンション	コンベンション施設		
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設		
	エネルギー高度利用施設		
	本社機能(工業系事業所等を除く。)		

※誘導施設の種類の 1 誘導施設(制度に基づく誘導) ●:現在立地している施設の充実(施設数の増加、機能拡充)、▲:現在立地していない施設を誘導、■:現在立地している施設の維持(区域外への立地抑制も含む。) /2 緩やかに立地を支援する施設 △:地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設

## 都市機能誘導区域（平田駅周辺 22ha）

### ■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は減少傾向</li> <li>・早い高齢化の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・36人/ha(H22)→27人/ha(H52)</li> <li>・高齢化率 21%(H22)→38%(H52)</li> </ul>
機能集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高次の施設は立地していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパーや病院、金融機関等の生活サービス施設は概ね立地</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H19.3開業以降、利用者は増加傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR平田駅 ・・・乗降客数 2,896人/日</li> <li>運行頻度 91本/日</li> </ul>
利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に市南部から買い物等に訪れる。</li> </ul>	
課題	人口減少や高齢化の進展等、社会環境変化を見据えた、暮らしに必要な機能の維持・充実（平田駅周辺は、人口減少と高齢化の進展が早く進むことから、その変化への対応が特に必要）	

### ■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

地域の住民：高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援が受けられる。 拠点周辺地域の住民：拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。
--

### ■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフスタイルを支える生活サービス施設の誘導、充実</li> <li>・拠点性の高い施設の維持・誘導（郊外への立地抑制）</li> </ul>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR線西側に市街化調整区域が広がることから、JR線東側 R19 沿いに設定</li> <li>・人口や機能の集積は、南松本・村井駅よりも低く、半径 500m を目安とする最低限を設定</li> </ul>



平田駅前



平田駅周辺商業施設

都市機能誘導区域の範囲



施設の種類の		誘導*	主な既存施設
行政	主要な行政施設		
商業	大規模集客施設		大規模小売店舗
	大規模小売店舗	■	
	食料・日用品店舗	△	
	個性的な店舗		
医療	二次・三次医療機関		
	かかりつけ医	△	
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	●	
	生きがいの仕組みをつくる施設	▲	
	障害者支援の拠点施設		
金融	子育て支援施設	▲	
	学生や子どもが集う施設		
	日銀、その他金融機関の本店機能等		
文化	支店、郵便局等	△	
	基幹となる博物館、美術館等		
	基幹となる図書館		
	情報発信施設		
教育研究	音楽ホール、文化ホール		
	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)		
	大学等の研究機関、まちなかキャンパス		
コンベンション	大学及び関係機関		
事業	コンベンション施設		
	文化芸術と産業をつなぐ施設		
	エネルギー高度利用施設		
	本社機能(工業系事業所等を除く。)		

※誘導施設の種類 1 誘導施設(制度に基づく誘導) ●:現在立地している施設の充実(施設数の増加、機能拡充)、▲:現在立地していない施設を誘導、■:現在立地している施設の維持(区域外への立地抑制も含む。) / 2 緩やかに立地を支援する施設 △:地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設

## 都市機能誘導区域（島内駅周辺 42ha）

### ■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は減少傾向</li> <li>・早い高齢化の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・32人/ha(H22)→20人/ha(H52)</li> <li>・高齢化率 22%(H22)→50%(H52)</li> </ul>
機能集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化施設が立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音楽文化ホール</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他の鉄道駅と比較して、利用者は少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 島内駅 ・・・乗降客数 754人/日(H19)</li> <li>運行頻度 50本/日</li> </ul>
利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点周辺から買い物等に訪れる。</li> </ul>	
課題	人口減少や高齢化の進展等、社会環境変化を見据えた、暮らしに必要な機能の維持・充実（島内駅周辺は、人口減少と高齢化の進展が早く進むことから、その変化への対応が特に必要）	

### ■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

地域の住民：高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援が受けられる。  
 拠点周辺地域の住民：拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。

### ■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフスタイルを支える生活サービス施設の誘導、充実</li> <li>・拠点性の高い施設の維持・誘導（郊外への立地抑制）</li> </ul>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長野自動車道から奈良井川に設定</li> <li>・機能等の集積は、他の鉄道駅よりも低く、半径500mを目安とする最低限の区域を設定</li> </ul>

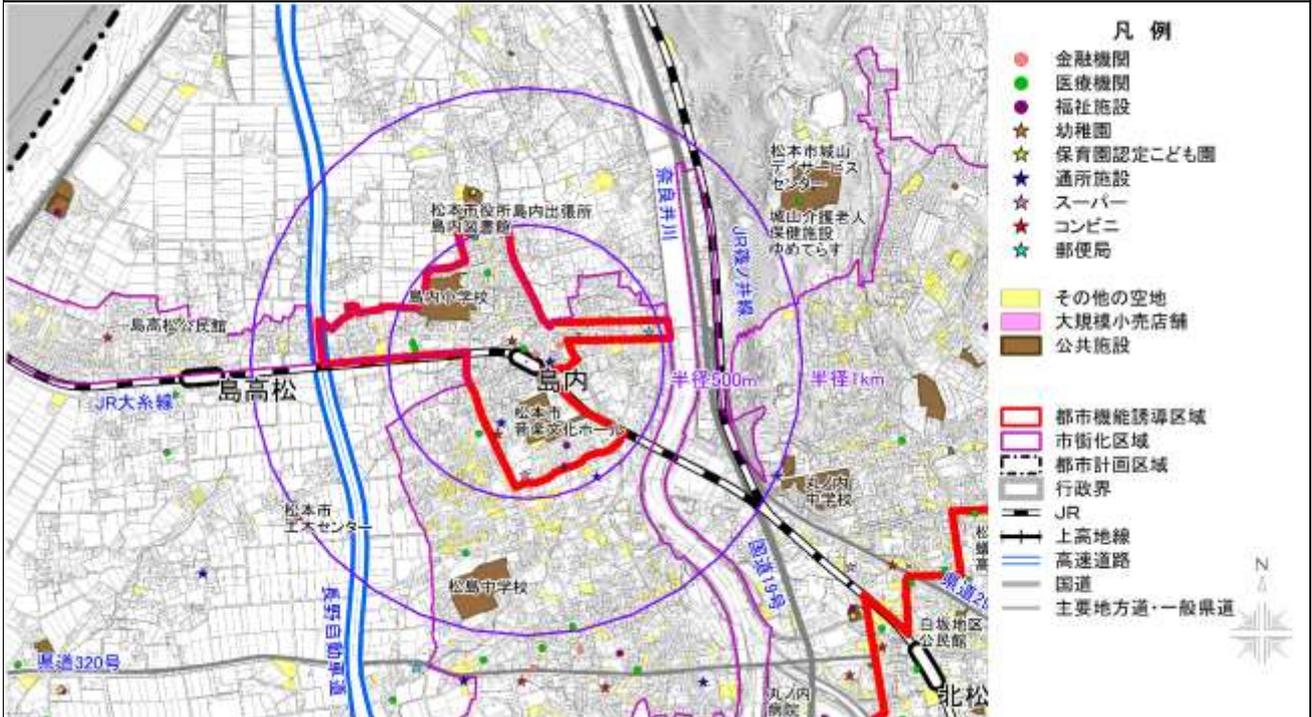


島内駅周辺



青島土地区画整理事業区域

都市機能誘導区域の範囲



施設の種類		誘導※	主な既存施設
行政	主要な行政施設		
商業	大規模集客施設		大規模小売店舗
	大規模小売店舗	■	
	食料・日用品店舗	△	
	個性的な店舗		
医療	二次・三次医療機関		
	かかりつけ医	△	
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	●	
	生きがいの仕組みをつくる施設	▲	
	障害者支援の拠点施設		
子育て	子育て支援施設	▲	
	学生や子どもが集う施設		
金融	日銀、その他金融機関の本店機能等		
	支店、郵便局等	△	
文化	基幹となる博物館、美術館等		音楽文化ホール
	基幹となる図書館		
	情報発信施設		
	音楽ホール、文化ホール	●	
教育研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)		
	大学等の研究機関、まちなかキャンパス		
	大学及び関係機関		
コンベンション	コンベンション施設		
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設		
	エネルギー高度利用施設		
	本社機能(工業系事業所等を除く。)		

※誘導施設の種類 1 誘導施設(制度に基づく誘導) ●:現在立地している施設の充実(施設数の増加、機能拡充)、▲:現在立地していない施設を誘導、■:現在立地している施設の維持(区域外への立地抑制も含む。) / 2 緩やかに立地を支援する施設 △:地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設

## 都市機能誘導区域（波田駅周辺 56ha）

### ■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は減少傾向</li> <li>・早い高齢化の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・30人/ha(H22)→24人/ha(H52)</li> <li>・高齢化率 24%(H22)→40%(H52)</li> </ul>
機能集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な医療施設が立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市立病院(移転予定)</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他の鉄道駅と比較して、利用者は少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルピコ交通波田駅・乗降客数 1,107人/日</li> <li>運行頻度 50本/日</li> </ul>
利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上高地線沿線や奈川・安曇等の周辺地域から買い物等に訪れる。</li> </ul>	
課題	人口減少や高齢化の進展等、社会環境変化を見据えた、暮らしに必要な機能の維持・充実（波田駅周辺は、飛び地市街化区域であり、その周辺地域や周辺集落の生活を支える役割を担う。）	

### ■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

地域の住民：高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援が受けられる。

拠点周辺地域の住民：拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。

### ■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフスタイルを支える生活サービス施設の誘導、充実</li> <li>・拠点性の高い施設の維持・誘導（郊外への立地抑制）</li> </ul>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域が東西に細長く広がるため、上高地線沿いに区域を確保</li> <li>・利用圏の広さや市街化区域形状を考慮し、島内駅周辺と同程度を確保</li> </ul>

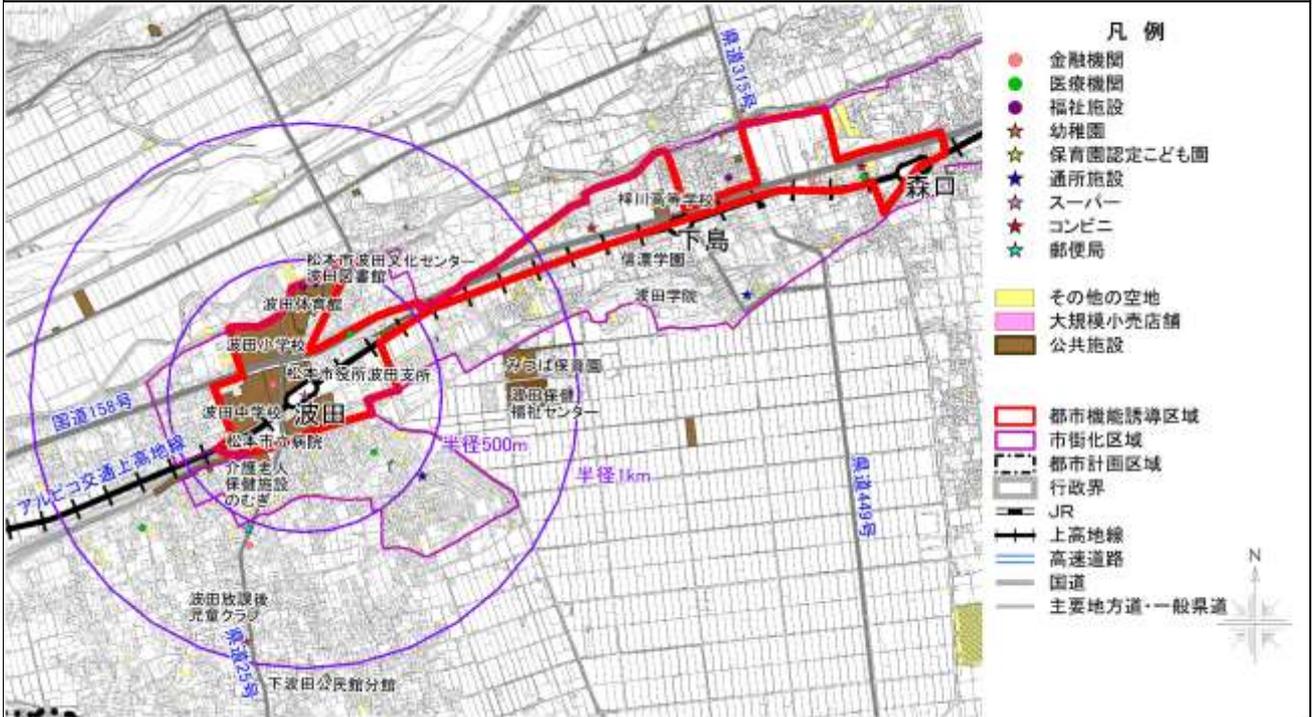


波田駅前



下島駅周辺(上高地線沿線)

都市機能誘導区域の範囲



施設の種類の		誘導*	主な既存施設
行政	主要な行政施設		
商業	大規模集客施設	■	大規模小売店舗
	大規模小売店舗	△	
	食料・日用品店舗 個性的な店舗		
医療	二次・三次医療機関	■	市立病院(移転予定)
	かかりつけ医	△	
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	●	
	生きがいの仕組みをつくる施設	▲	
	障害者支援の拠点施設		
子育て	子育て支援施設	▲	
	学生や子どもが集う施設		
金融	日銀、その他金融機関の本店機能等		
	支店、郵便局等	△	
文化	基幹となる博物館、美術館等		
	基幹となる図書館		
	情報発信施設		
	音楽ホール、文化ホール	●	
教育 研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)	●	高等学校
	大学等の研究機関、まちなかキャンパス		
	大学及び関係機関		
コンベンション	コンベンション施設		
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設		
	エネルギー高度利用施設		
	本社機能(工業系事業所等を除く。)		

※誘導施設の種類の 1 誘導施設(制度に基づく誘導) ●:現在立地している施設の充実(施設数の増加、機能拡充)、▲:現在立地していない施設を誘導、■:現在立地している施設の維持(区域外への立地抑制も含む。)/2 緩やかに立地を支援する施設 △:地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設

**都市機能誘導区域（寿台・松原周辺 29ha）**

■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は減少傾向</li> <li>・早い高齢化の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・50人/ha(H22)→35人/ha(H52)</li> <li>・高齢化率 23%(H22)→46%(H52)</li> </ul>
機能集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な医療施設が立地（移転予定）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まつもと医療センター-中信松本病院（まつもと医療センター-松本病院と統合予定）</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅は無し</li> <li>・郊外路線の中では乗降客数が多い結節点（寿台線、松原線、内田線）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寿台東口バス停 ・乗降客数 120人/日</li> </ul>
利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点周辺を中心に、内田・中山などの周辺地域から買い物等に訪れる。</li> </ul>	
課題	人口減少や高齢化の進展等、社会環境変化を見据えた、暮らしに必要な機能の維持・充実（寿台松原周辺は、飛び地市街化区域であり、その周辺地域や周辺集落の生活を支える役割を担う。）	

■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

地域の住民：高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援が受けられる。  
 拠点周辺地域の住民：拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。

■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフスタイルを支える生活サービス施設の誘導、充実</li> <li>・拠点性の高い施設の維持・誘導（郊外への立地抑制）</li> </ul>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・低層住居区域を除き、公共施設等が立地する範囲を設定</li> <li>・拠点中心を取り囲む低層住居区域を除き、半径1kmを目安として区域を確保</li> </ul>



寿台交差点周辺

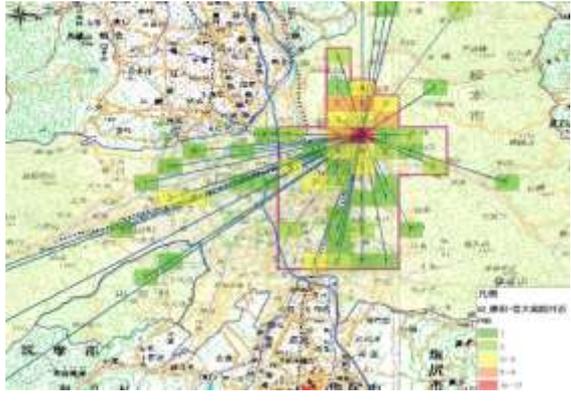


市営住宅寿団地



**都市機能誘導区域（信州大学周辺 97ha）**

■ 拠点の特性

項目	状況	関連データ等
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は減少傾向</li> <li>・高齢化は概ね現状維持で推移</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・43人/ha(H22)→31人/ha(H52)</li> <li>・高齢化率 26%(H22)→28%(H52)</li> </ul>
機能集積	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な医療施設や研究施設が立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信州大学及び信州大学附属病院</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅は無し</li> <li>・循環線等の多くのバス路線があり、鉄道駅並みの乗降客数がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺6バス停 ・乗降客数 2,094人/日</li> </ul>
利用圏域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な医療施設が立地し、市内外の広範囲から訪れる。</li> <li>・四賀地区からの移動もある。</li> </ul>	
課題	高次の医療・研究の拠点として、拠点性の向上	

■ 暮らしの将来像（ライフスタイル）

地域の住民：大学周辺に暮らす学生や研究者、住民等が日々の生活に必要なサービスを受けられる。  
 市民全体・都市圏全体の住民：大学等の研究機関が、産学官の連携拠点となり、交流ネットワークが強化される。大学病院へ通院する患者が高度な医療を受けることができる。

■ 誘導方針

項目	方針
主な誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフスタイルを支える生活サービス施設の誘導、充実</li> <li>・拠点性の高い施設の維持・誘導（郊外への立地抑制）</li> <li>・大学や医療の拠点となる施設の維持・誘導</li> </ul>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大学敷地等の占める割合が大きいため、女鳥羽川を挟んで区域を確保</li> <li>・利用圏の広さ等を考慮し、比較的広い区域を設定</li> </ul>

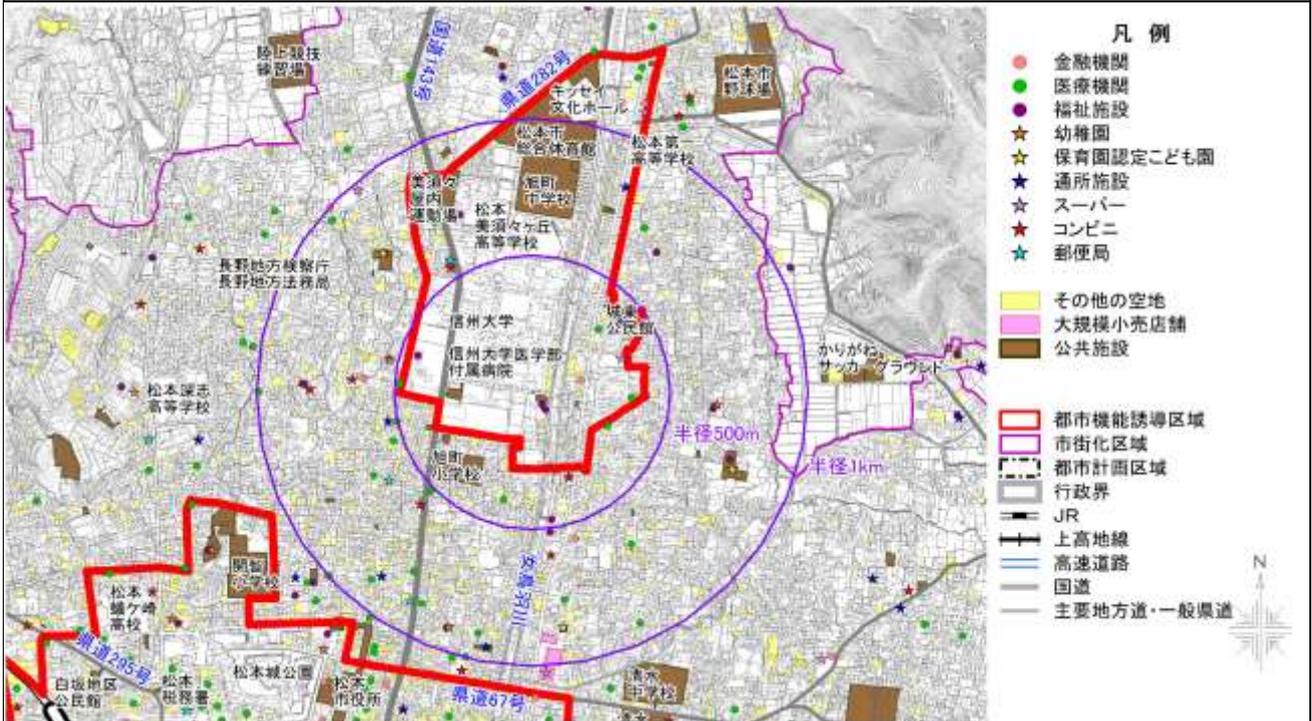


信州大学病院



県文化会館・市総合体育館

都市機能誘導区域の範囲



施設の種類の		誘導※	主な既存施設
行政	主要な行政施設		
商業	大規模集客施設		大規模小売店舗
	大規模小売店舗	■	
	食料・日用品店舗	△	
	個性的な店舗		
医療	二次・三次医療機関	■	信州大学医学部附属病院
	かかりつけ医	△	
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	●	
	生きがいの仕組みをつくる施設	▲	
	障害者支援の拠点施設		
子育て	子育て支援施設	▲	
	学生や子どもが集う施設		
金融	日銀、その他金融機関の本店機能等 支店、郵便局等	△	
文化	基幹となる博物館、美術館等		文化会館
	基幹となる図書館		
	情報発信施設		
	音楽ホール、文化ホール	●	
教育 研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)	●	信州大学、高等学校
	大学等の研究機関、まちなかキャンパス		
	大学及び関係機関	●	
コンベンション	コンベンション施設		
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設		
	エネルギー高度利用施設		
	本社機能(工業系事業所等を除く。)		

※誘導施設の種類 1 誘導施設(制度に基づく誘導) ●:現在立地している施設の充実(施設数の増加、機能拡充)、▲:現在立地していない施設を誘導、■:現在立地している施設の維持(区域外への立地抑制も含む。) /2 緩やかに立地を支援する施設 △:地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設

#### (4) 誘導施設の設定

##### ア 基本的な考え方

本計画では、広範囲から利用者が集まる施設や高次の機能を「誘導施設」と位置づけ、届出・勧告制度や各種支援施策により都市機能誘導区域内へ誘導を図ります。

一方、地域コミュニティの維持や地域主導の取組みを推進するうえで必要な地域づくりセンターや小中学校などは、地域に根差して維持・充実を図る施設として位置づけ、立地適正化制度による特定の拠点への誘導は行いません。

##### (ア) 誘導施設

将来のライフスタイルを支えるために誘導・充実する施設と、無秩序に郊外へ立地することを抑制する観点から維持する施設は、「誘導施設」として制度を活用し誘導します。

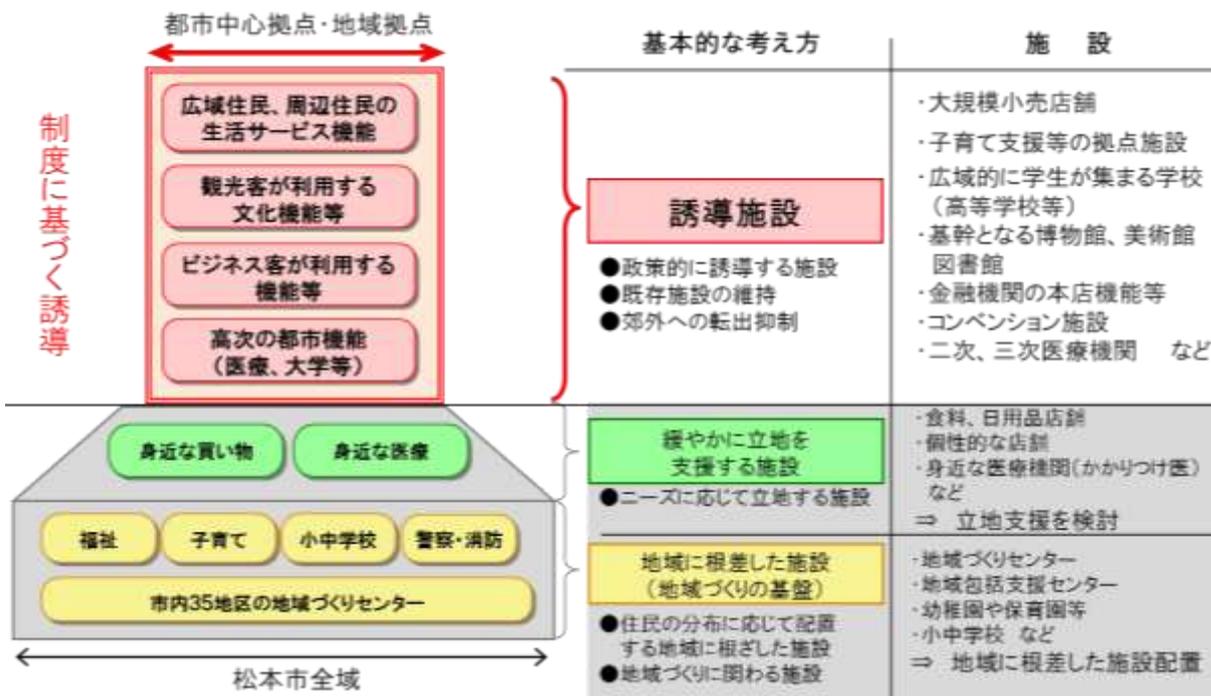
##### (イ) 緩やかに立地を支援する施設

小規模な店舗や個性的な店舗、身近な医療機関(かかりつけ医)は、誘導区域内への立地が望まれる施設ですが、区域外の生活にも必要となる施設であるため、独自の支援策も検討しつつ、緩やかな立地誘導を支援します。

##### (ウ) 地域に根差した施設

地域づくりセンターや小中学校等は、地域に根差し、地域づくりの基盤となる施設であることから、市内35地区ごとに維持・充実を図ることを基本とします。

#### ■立地適正化計画で誘導する機能のイメージ



■誘導施設等の位置付けと誘導の方法

項目		位置付け	誘導の方法	施設の例
制度に基づく誘導	誘導充実	立地していない(不足する)か、新たな誘導や機能拡充によって、更に充実すべき施設	・誘導施設に設定 ・制度に基づき誘導、充実	コンベンション施設、基幹となる博物館等
	維持	現在も区域に立地し、今後も区域内でその機能を維持すべき施設(区域外への立地抑制も含む。)	・誘導施設に設定 ・制度に基づき区域外への転出を防ぐ。 ・制度の運用により、機能を強化	大規模小売店舗、二次・三次医療機関等
独自の支援を検討	緩やかに立地を支援する施設	地域の特性に応じて立地(維持)することが望ましい施設であり、居住の分布等に配慮しつつ、ニーズに応じて誘導区域内への立地を支援する施設	・緩やかな制度の運用、独自の支援策や適切な誘導方法を検討	食料・日用品店舗、身近な医療機関(かかりつけ医)等
地域づくりの基盤	地域に根差した施設	住民が主体となって住みよい地域社会を構築するための施設や、通学区等を設定し配置された施設など	・地区ごとに維持 (制度に基づく誘導は行わない。)	地域づくりセンターや小中学校等

イ 拠点ごとの誘導方針

拠点ごとに設定した暮らしの将来像をもとに、そのライフスタイルを実現するために必要な施設を誘導施設として位置づけます。

都市中心拠点となる中心市街地には、現在も高次の都市機能を有する施設が数多く立地しており、将来においても都市圏全体の中心に相応しい施設を集積することで、更に拠点性を高めます。また、そこに住む人・訪れる人の活動や生活を支える施設を誘導します。

大学及び附属病院を核とした高次の都市機能を有する施設が集積する信州大学周辺においては、その機能を充実し、拠点性の向上を図るとともに、そこに住む人や働く人の生活を支える施設を誘導します。

その他の拠点は、拠点やその周辺地域に住む人々の生活を支える大きな役割を担っていることから、今後の社会環境の変化を見据えた、暮らしに必要な施設を誘導します。

■ 誘導施設 ～暮らしの将来像と誘導すべき施設～

	都市機能誘導区域を設定する拠点	暮らしの将来像		誘導すべき施設 (実現上の課題)	
		主なターゲット	ライフスタイル		
都市機能誘導区域	都市中心拠点 中心市街地	市民全体・都市圏全体の住民	多様で高次の都市機能を活用し、都市活動を楽しむことができる。	主要な行政施設や大規模な商業施設等、多くの人が行き来する施設の維持・充実	
		地域の住民	多様な世代や多様な家族形態のライフスタイルに対応した生活サービスを受けられる。	身近な買い物、医療、福祉、子育て等の施設の維持・充実	
		観光客	松本の魅力(歴史・文化、岳都・学都・楽都)に触れ、楽しく時間を過ごすことができる。	博物館や美術館、観光等の拠点の維持・充実	
		ビジネス客・就業者	企業が立地したくなる都市として、だれもが働きやすい環境が整い、知的イノベーションを生み出す。	本社機能や研究機関、多様な人材が交流できる場などの更なる立地の誘導	
	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	地域の住民	高齢者が安心して暮らせるサービスが整い、少子化に対応した子育てに必要な支援が受けられる。	身近な買い物、医療、福祉、子育て等の施設の維持・誘導（平田、島内、波田、寿台・松原は、人口減少・高齢化の進捗は早い）
			拠点周辺地域の住民	拠点に出かけることで、日常生活に必要なサービスを受けられる。	地域の拠点となる買い物、医療等の施設の維持・誘導（波田、寿台・松原は、飛び地市街化区域）
		信州大学周辺	地域の住民	大学周辺に暮らす学生や研究者、住民等が日々の生活に必要なサービスを受けられる。	身近な買い物、医療、福祉、子育て等の施設の維持・誘導
			市民全体・都市圏全体の住民	大学等の研究機関が、産学官の連携拠点となり、交流ネットワークが強化される。 附属病院へ通院する患者が高度・専門的な医療を受けられる。	研究機関、多様な人材が交流できる場の更なる誘導

機能	誘導すべき主な施設		主な利用者				地域に根差した施設 (地域づくりの基盤) 地区ごとに維持・充実することを基本とする施設
	誘導施設：制度に基づき誘導、充実、維持 緩やかに立地を支援する施設：△支援策による誘導、届出等の工夫等 (市独自の誘導を検討)		都市圏住民等	地域の住民	観光客	ビジネス客 就業者	
	ライフスタイルを支えるため 誘導、充実	既存施設の 維持					
行政	主要な行政施設		●	●		●	(行政：地域づくり)
商業		大規模集客施設	●	●			・地域づくりセンター 地域振興(支所・出張所)・学習(公民館)・地域福祉(福祉ひろば)が一体となった地域づくりセンターを配置し、特色ある地域づくり活動を展開
		大規模小売店舗		●			
	△食料・日用品店舗(生鮮食品等) △個性的な店舗(地産地消、工芸、オープンカフェ等)		●	●	●		
医療		二次・三次医療機関	●	●			(福祉) ・高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等) ・地域包括支援センター 「松本市介護保険事業計画・高齢者福祉計画」に基づき、市内35地区ごとに、介護や医療、生活支援などのサービスが一体的に提供される「地域包括ケアシステム」を構築
		△身近な医療機関(かかりつけ医)		●			
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く) 生きがいの仕組みをつくる施設(CCRC 関連施設等)			●			(子育て) ・幼稚園 ・保育園 ・認定こども園 ・こどもプラザ ・児童館・児童センター ・放課後児童クラブ 等 「松本市子ども・子育て支援事業計画」に基づき、教育・保育、地域子ども・子育て支援事業の提供区域を設定
	子育て	子育て支援施設(相談・支援の拠点) 学生や子どもが集う施設(まちなか学習施設等)			●		
金融		日銀、その他金融機関の本店機能等 △支店、郵便局等		●	●		●
	文化	基幹となる博物館、美術館等		●	●	●	
基幹となる図書館		●	●				
音楽ホール、文化ホール		●	●	●			
情報発信施設(観光や生活の情報発信)		●	●	●	●		
教育研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等) 大学等の研究機関、まちなかキャンパス		●	●		●	(その他) ・警察署 ・消防署 等
	コンベンション	コンベンション施設					
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設					●	・認定こども園 ・こどもプラザ ・児童館・児童センター ・放課後児童クラブ 等 「松本市子ども・子育て支援事業計画」に基づき、教育・保育、地域子ども・子育て支援事業の提供区域を設定
	エネルギー-高度利用施設(コージェネレーションシステム等)					●	
	本社機能(工業系事業所等を除く)					●	
行政	-						
商業		大規模集客施設	●	●			・認定こども園 ・こどもプラザ ・児童館・児童センター ・放課後児童クラブ 等 「松本市子ども・子育て支援事業計画」に基づき、教育・保育、地域子ども・子育て支援事業の提供区域を設定
		大規模小売店舗		●			
	△食料・日用品店舗(生鮮食品等)			●			
医療		二次・三次医療機関	●	●			(教育) ・小学校 ・中学校 通学区により設定
		△身近な医療機関(かかりつけ医)		●			
福祉	高齢者福祉施設(地域密着型等を除く) 生きがいの仕組みをつくる施設(CCRC 関連施設等)			●			(その他) ・警察署 ・消防署 等
	障害者支援の拠点施設(相談支援センター※南松本駅)		●	●			
	子育て	子育て支援施設(相談・支援の拠点)			●		
金融		△支店、郵便局等			●		
文化	音楽ホール、文化ホール		●	●			
教育研究	広域的に学生等が集まる学校(高等学校等)		●	●			(その他) ・警察署 ・消防署 等
	大学及び関係機関(信州大学)		●			●	
事業	-						

■誘導すべき主な施設と運用の考え方

機能	誘導すべき主な施設		運用の考え方
行政	主要な行政施設	業務の内容や利用者の視点から誘導区域内に立地することが望ましい、国・県・市の主要な行政施設	地域づくりセンター(支所・出張所、公民館、福祉ひろば)は、誘導施設としない。
商業	大規模集客施設 10,000m <sup>2</sup> 以上 建築基準法 別表第2(わ)に記載された建築物	劇場・映画館・演芸場・展示場・生鮮食料品を取扱う店舗	既存施設を維持し、郊外への無秩序な立地を抑制する観点から、誘導施設とする。 地域に根差した商店街や個店は誘導施設とせず、支援施策等により維持・充実を図る。
	大規模小売店舗 1,000m <sup>2</sup> 以上 大規模小売店舗立地法第2条第2項	生鮮食料品を取扱う店舗(共同店舗、複合施設等を含む。)	
医療	二次・三次医療機関	一般的な入院医療(二次医療)や高度・専門的な医療(三次医療)を提供する医療機関	既存施設を維持し、郊外への無秩序な立地を抑制する観点から、誘導施設とする。 身近な医療機関(かかりつけ医)は、地域に密着した継続的かつ包括的な医療の基本と位置付けていることから誘導施設としない(信州保健医療総合計画)。
福祉	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等を除く。)	介護保険事業計画外の有料老人ホーム(住宅型) サービス付き高齢者向け住宅	高齢者福祉施設(介護保険事業計画施設等)は、できる限り住み慣れた地域での生活が継続できるように整備するため、誘導施設としない(松本市介護保険事業計画・高齢者福祉計画)。 地域包括支援センターは、高齢者が住み慣れた地域で安心して生活できるように支援する機関として配置するため、誘導施設としない。 障害者相談支援センターは、「松本市障害者計画」に基づき、松本圏域の拠点(なんぷくプラザ)を維持する。
	生きがいの仕組みをつくる施設	多世代交流施設など	
	障害者支援の拠点施設	障害者相談支援センター	
子育て	子育て支援施設	市域全体を対象とする、子育て相談や子育て支援等の拠点施設	保育園、幼稚園、認定こども園、こどもプラザ、児童館・児童センター、放課後児童クラブ等は、地域に根差して支援する方針であり、誘導施設としない。(松本市子ども・子育て支援事業計画)
	学生や子どもが集う施設	まちなか学習施設など	
金融	金融機関の本店機能等 日本銀行法 銀行法第4条 信用金庫法第4条 労働金庫法第6条 農林中央金庫法 株式会社商工組合中央金庫法 株式会社日本政策金融金庫法	日本銀行松本支店 その他金融機関の本店や営業本部 都市銀行等の全国展開する金融機関の支店など	窓口機能の統廃合が行われる場合は、誘導区域内への立地を誘導する。 県内に本店を置く金融機関の支店や郵便局は、誘導施設としない。 工業団地に立地する企業等を主な顧客とし、都市中心拠点・地域拠点に立地が馴染まない支店は誘導対象としない。

機能	誘導すべき主な施設		運用の考え方
文化	基幹となる博物館、美術館等 博物館法第2条第1項 博物館法第29条	市立博物館 市立美術館	松本まるごと博物館構想に基づき、市全域を活動範囲とし、各所に点在するその他の博物館は誘導施設としない。
	基幹となる図書館 図書館法第2条第1項	市立中央図書館	地域に整備された分館(分館網)は誘導施設としない。
	情報発信施設	観光や生活、まちづくりの情報発信拠点	
	音楽ホール、文化ホール	まつもと市民芸術館、松本市音楽文化ホール、松本市波田文化センターアクトホール、長野県松本文化会館	
教育研究	広域的に学生等が集まる学校 学校教育法第1条	私立小中学校 高等学校 中等教育学校 特殊支援学校 大学 大学等の研究機関やまちなかキャンパス	居住する区域によって学校の指定(通学区)を行う小学校や中学校は、誘導施設としない。
コンベンション	コンベンション施設	会議施設(100名以上収容できる会議室を有する。)	
事業	文化芸術と産業をつなぐ施設	文化芸術の創造性を生かし、地域や産業の活性化につなげる施設	
	エネルギー高度利用施設	コージェネレーションシステム等を導入した施設(民生分野)	
	本社機能	企画・マーケティング関連、クリエイティブ関連(TV、広告、雑誌、WEB等)、IT・ソフトウェア関連、研究・開発・設計関連等、企業間や大学との協働によりイノベーションを生み出す可能性の高い産業の本社機能を有する施設	工業施設と一体となった本社機能は誘導対象としない。
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設の役割等に照らし、区域外に立地することが計画の支障にならないと判断した場合は、調整や勧告の対象としない。</li> <li>建築物等の建築に当たっては、建築基準法を始めとする関係法令の制限等が適用されることから、都市機能誘導区域内において全ての誘導施設を建築できることを表すものではない。</li> </ul>		



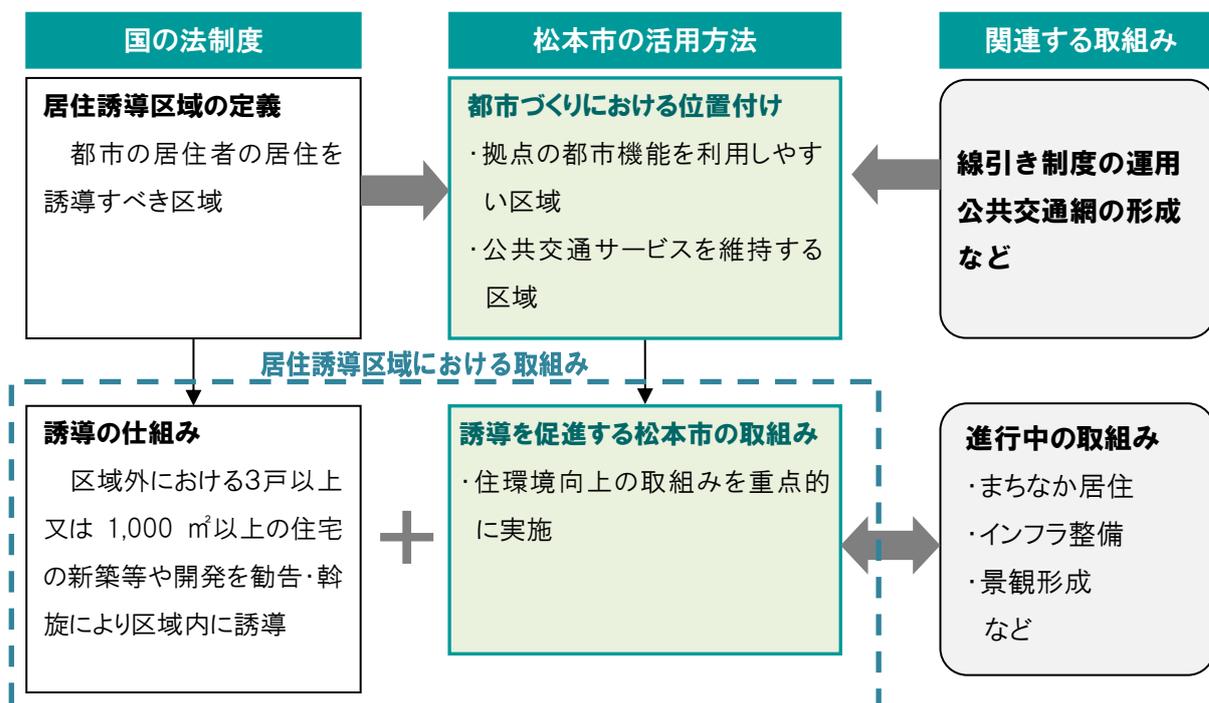
## 5 居住誘導区域の設定

### (1) 居住誘導区域の位置付け

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域です。

居住誘導区域内の一定の人口密度を維持することで、拠点の都市機能や公共交通等の持続可能性を高め、そのことにより区域外に暮らす住民の生活利便性の維持・充実に寄与します。

#### ■ 居住誘導区域の位置付けと取組み

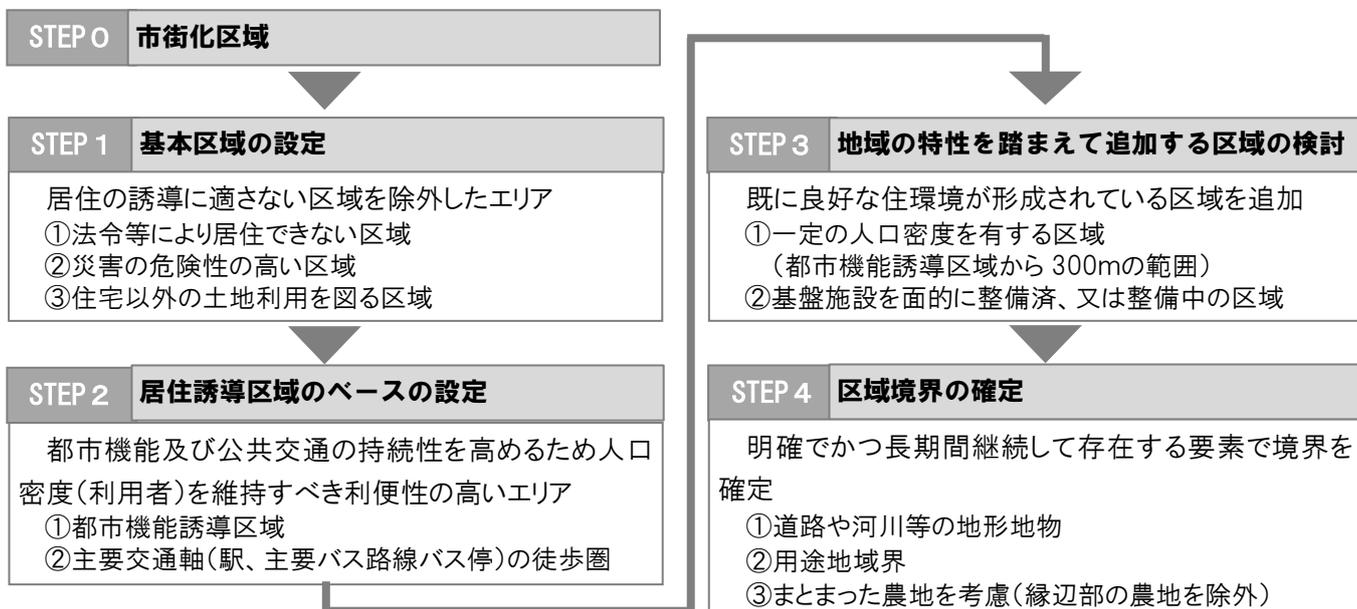


## (2) 居住誘導区域の設定

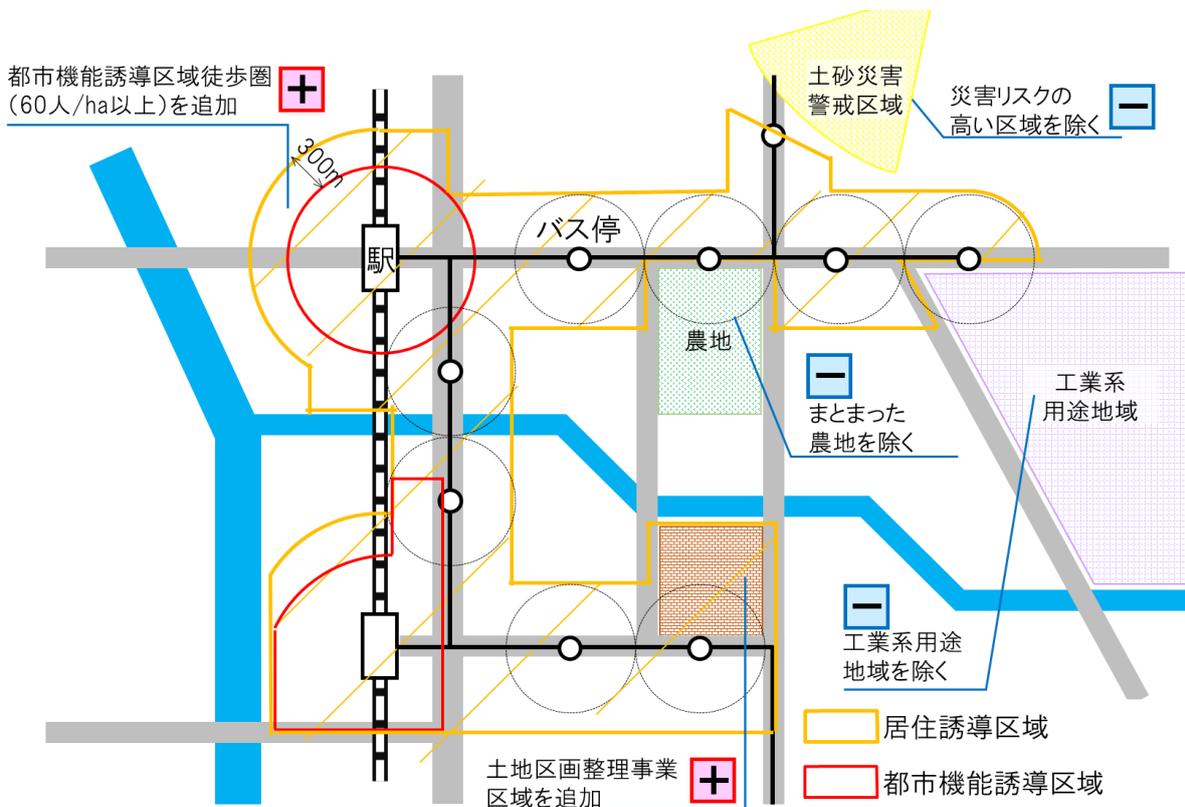
居住誘導区域は、以下の手順で検討し、道路や河川等の地形地物などの要素を用いて設定します。

道路や河川等の地形地物や用途地域境界など、長期にわたって存在し得る位置を区域界として確定します。

### ■ 居住誘導区域の設定フロー



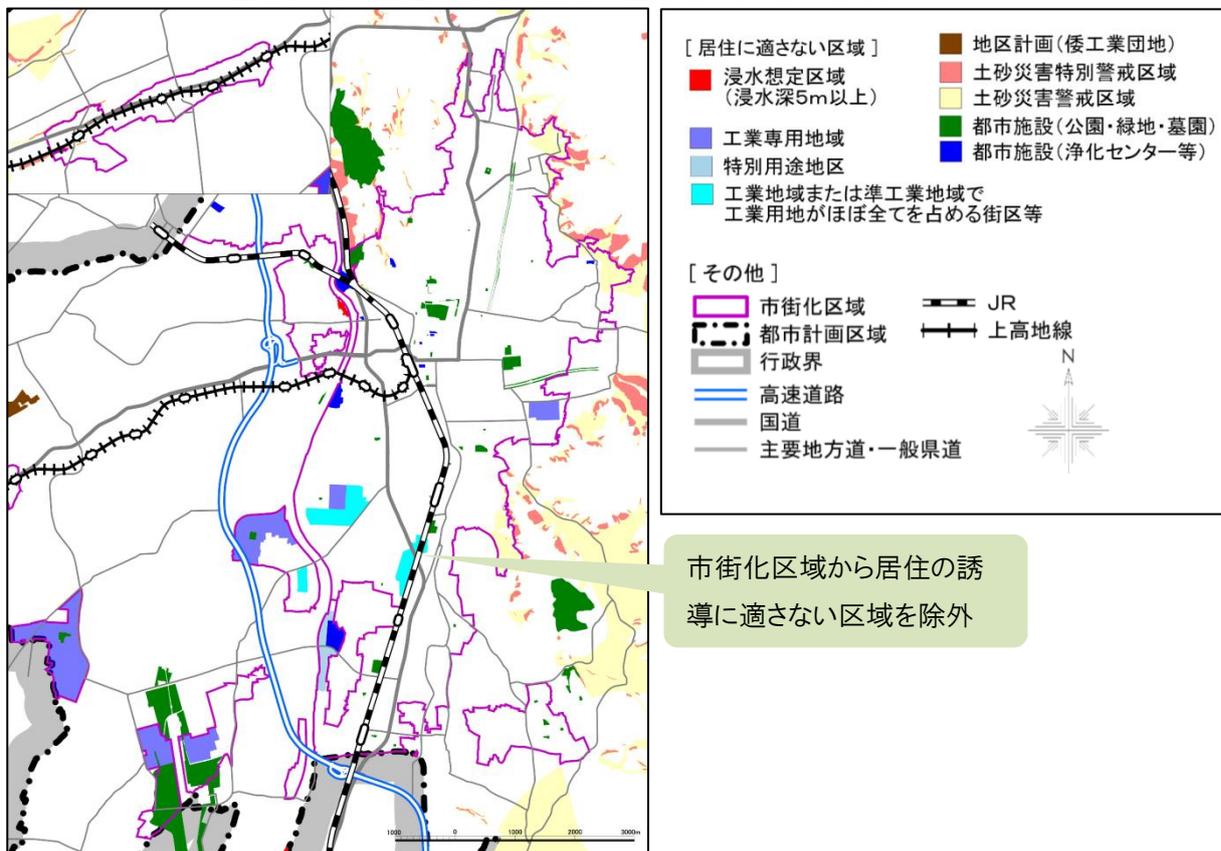
### ■ 居住誘導区域設定のイメージ



## ア 基本区域の設定（STEP 1）

居住誘導区域には、法令等により居住できない区域や災害の危険性の高い区域など、居住に適さない区域を含めないこととします。市街化区域からこれら居住に適さない区域を除外した範囲を、居住誘導区域の基本区域とします。

### STEP 1 基本区域の設定（居住の誘導に適さない区域の除外）



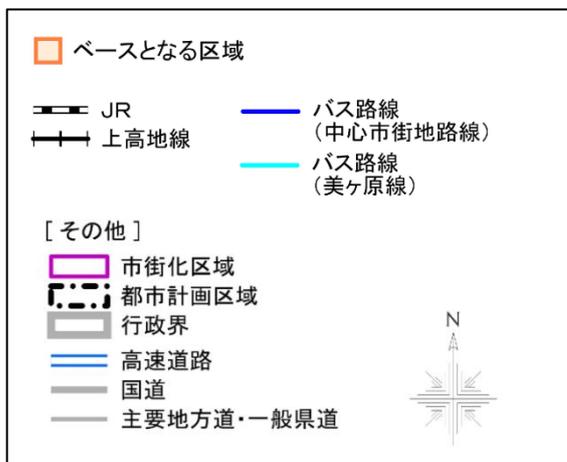
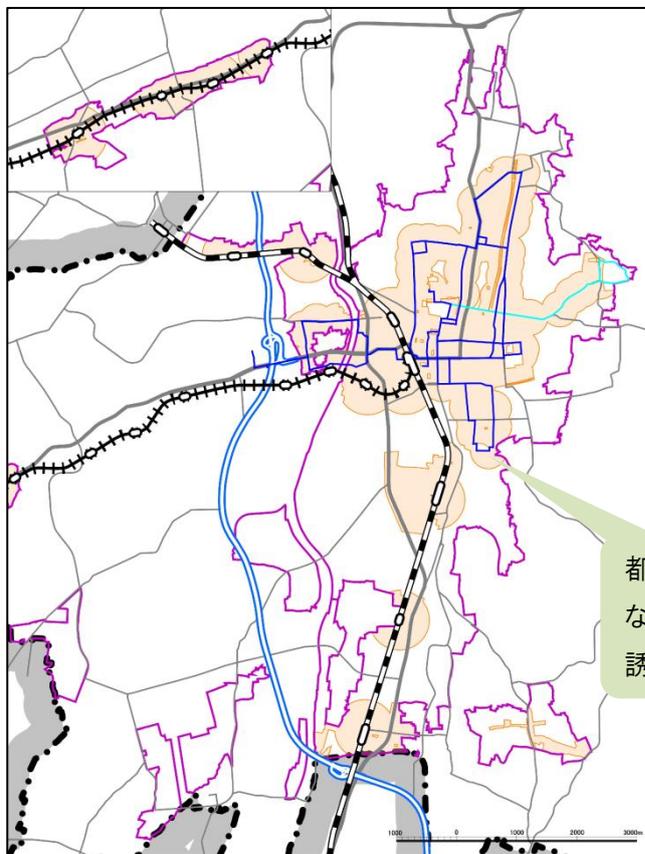
### 居住に適さない区域

種別		具体の区域
①法令等により居住できない区域	法令により住宅の建築が制限されている区域	・工業専用地域
	条例で住宅が建築できない区域	・特別用途地区 ・地区計画で住宅の立地を制限している地区
②災害の危険性の高い区域		・土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン） ・土砂災害警戒区域（イエローゾーン） ・浸水想定区域 浸水深 5m以上 （松本市防災マップで行動の目安として、「自宅にとどまることは危険」とした基準）
③住宅以外の土地利用を図る区域		・都市計画施設（公園、緑地、その他） ・工業地域、準工業地域で、かつ道路又は用途地域境界で囲まれた工業用地

## イ 居住誘導区域のベースの設定 (STEP 2)

基本区域(STEP1)のうち、都市機能誘導区域、鉄道駅や主要なバス路線のバス停の徒歩圏を居住誘導区域のベースとします。

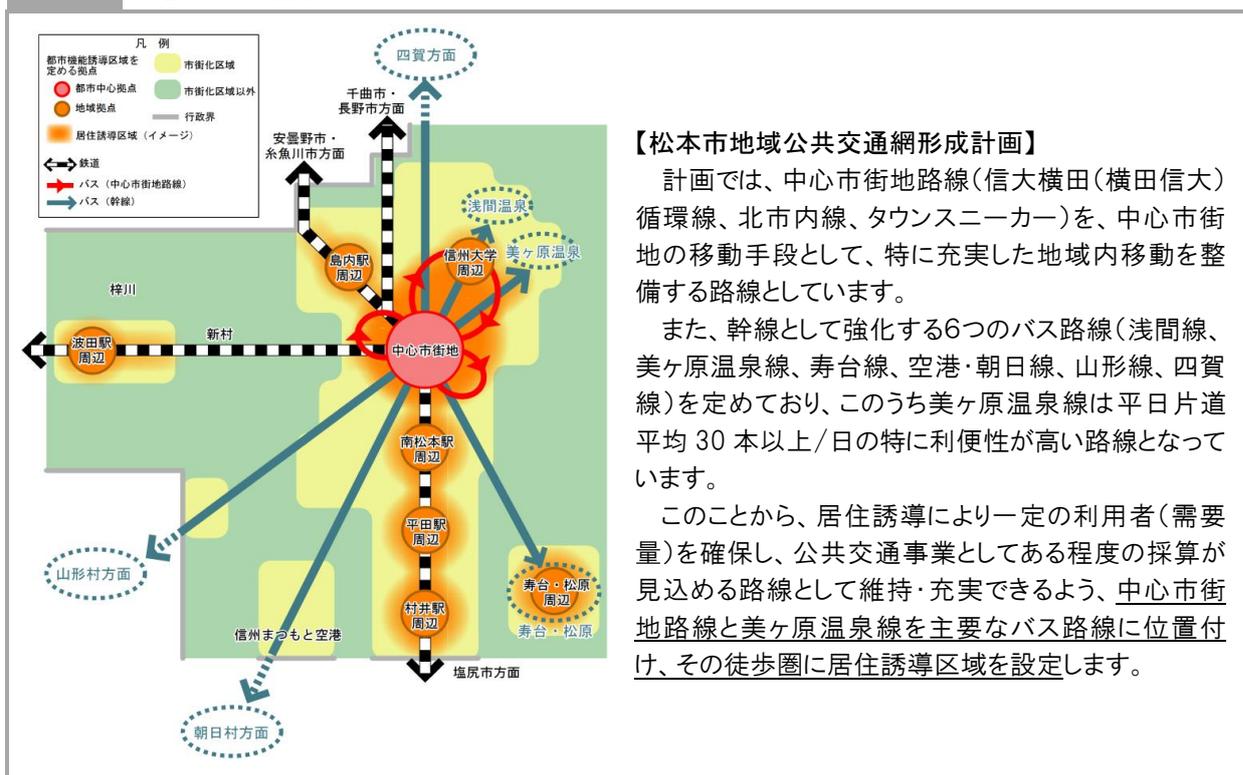
### STEP 2 居住誘導区域のベースの設定



都市機能誘導区域、鉄道駅及び主要なバス路線のバス停の徒歩圏※を居住誘導区域のベースとして設定

※徒歩圏は、鉄道駅から500m、バス停から300mの範囲

### 参考 主要なバス路線



#### 【松本市地域公共交通網形成計画】

計画では、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)を、中心市街地の移動手段として、特に充実した地域内移動を整備する路線としています。

また、幹線として強化する6つのバス路線(浅間線、美ヶ原温泉線、寿台線、空港・朝日線、山形線、四賀線)を定めており、このうち美ヶ原温泉線は平日片道平均30本以上/日の特に利便性が高い路線となっています。

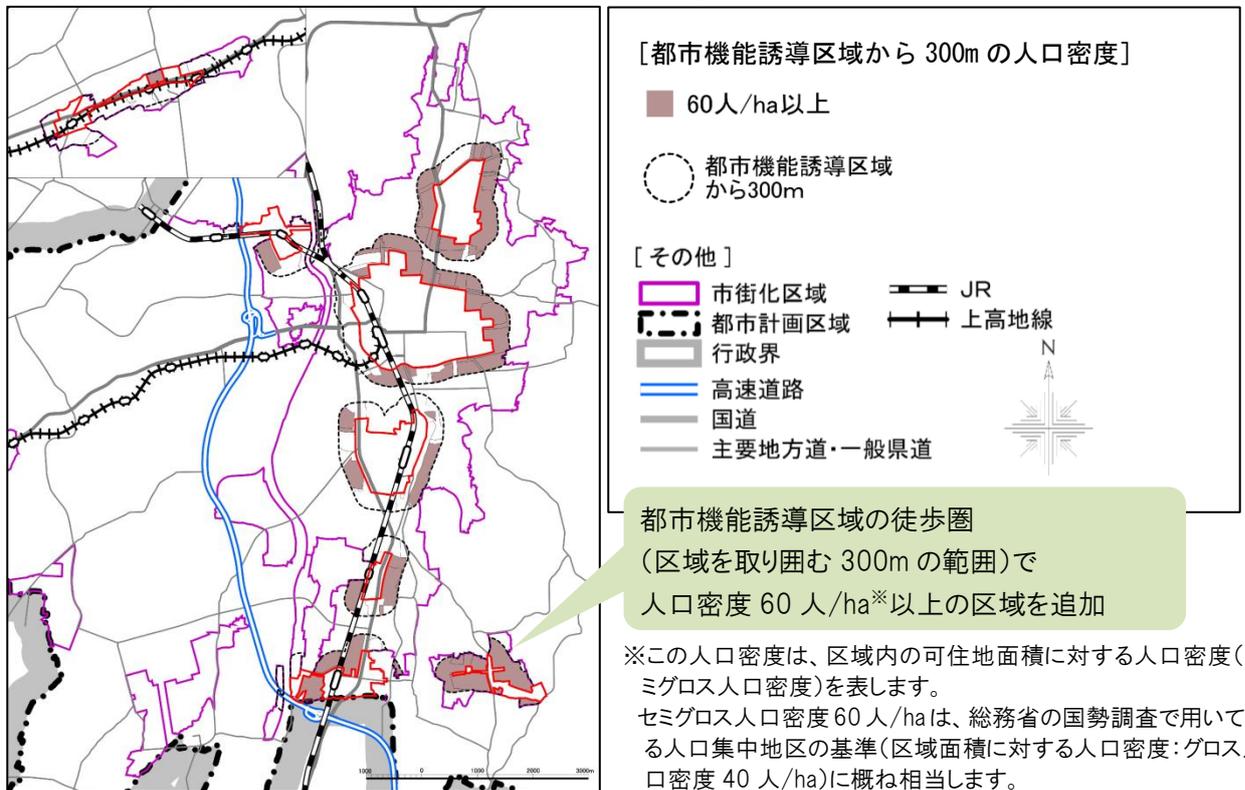
このことから、居住誘導により一定の利用者(需要量)を確保し、公共交通事業としてある程度の採算が見込める路線として維持・充実できるよう、中心市街地路線と美ヶ原温泉線を主要なバス路線に位置付け、その徒歩圏に居住誘導区域を設定します。

### ウ 地域の特徴を踏まえて追加する区域の検討 (STEP 3)

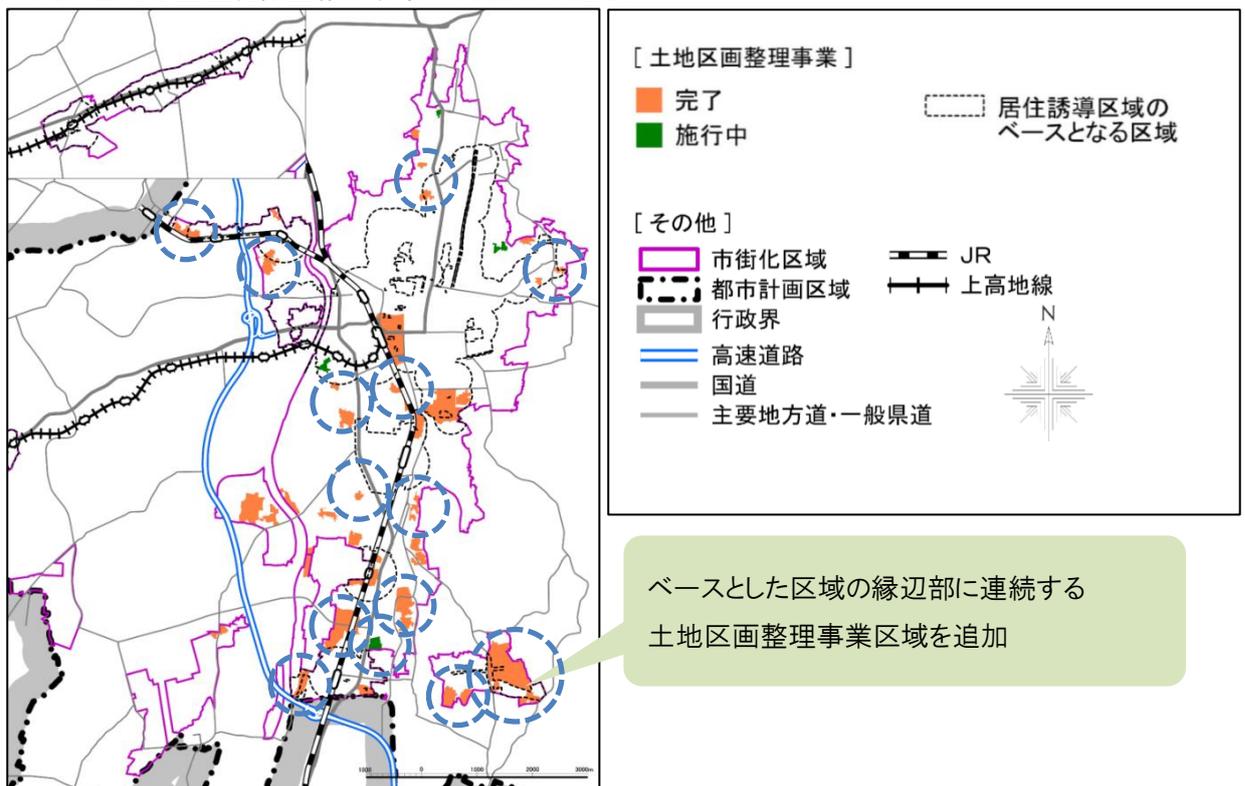
都市機能誘導区域の徒歩圏(区域を取り囲む 300mの範囲)で、なおかつ人口密度が 60 人/ha 以上の範囲を、ベースとした区域(STEP2)に追加します。

また、既に面的な基盤整備が行われた区域として、その範囲に連続する土地区画整理事業の区域を加えます。

#### ■ STEP 3 地域の特徴を踏まえて追加する区域の検討 (都市機能誘導区域の徒歩圏で、現在一定の人口密度を有する区域の追加)



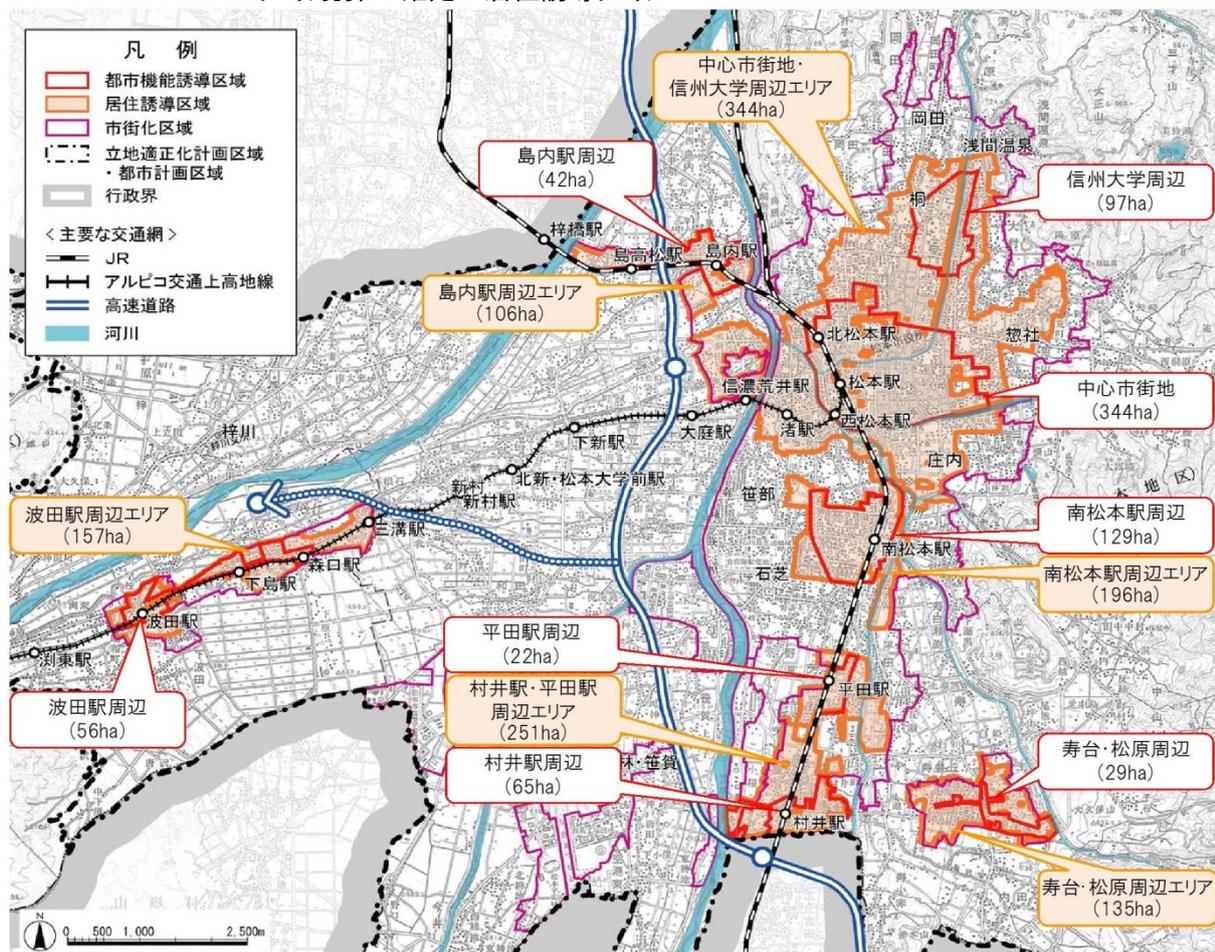
(既に面的な基盤施設整備が行われた区域の追加)



## エ 区域境界の確定 (STEP 4)

地域の特徴を踏まえて設定した区域(STEP3)のうち、縁辺部のまとまった農地は区域から除外します。道路や河川等の地形地物や用途地域境界など、長期にわたって存在し得る位置を区域界として確定します。

### STEP 4 区域境界の確定：居住誘導区域

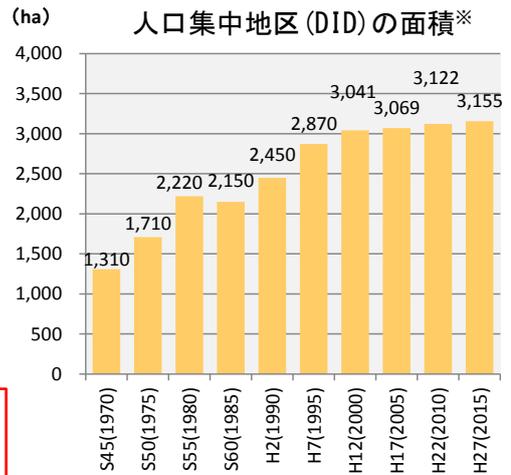
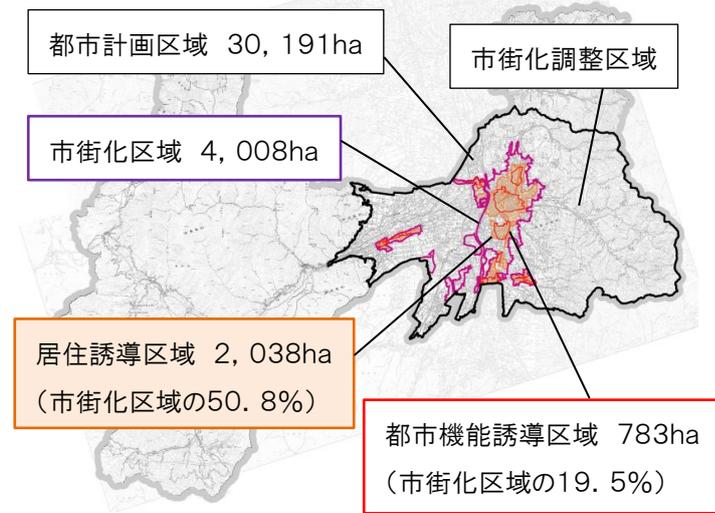


都市機能誘導区域		居住誘導区域		
拠点	範囲	エリア	範囲	
地域拠点	都市中心拠点 中心市街地	松本城～あがたの森～松本駅を中心とする344ha	中心市街地・信州大学周辺エリア	中心市街地、信州大学、長野県松本合同庁舎を含む1,191ha
	信州大学周辺	信州大学を中心とする97ha	南松本駅周辺	南松本駅周辺及び国道19号沿線の198ha
	南松本駅周辺	南松本駅を中心とし、国道19号と県道平田新橋線に挟まれる128ha	村井駅・平田駅周辺エリア	村井駅～平田駅周辺及び国道19号沿線の251ha
	村井駅周辺	村井駅を中心とし、奈良井川と田川に挟まれる65ha	島内駅周辺エリア	島内駅～島高松駅周辺及び旧国道147号沿線の106ha
	平田駅周辺	平田駅(JR篠ノ井線)東側、国道19号沿いの22ha	波田駅周辺エリア	波田地域の市街化区域内の157ha
	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	寿台・松原周辺エリア	寿台・松原の市街化区域の内の135ha
	波田駅周辺	波田駅を中心とし、上高地線沿いの56ha		
	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		
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 2,038ha は、市街化区域面積 4,008ha の 50.8%				

参考

居住誘導区域とその他の区域との関係

区域	内容
都市計画区域 (都市計画法第5条第1項)	一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域
市街化区域 (都市計画法第7条第2項)	すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域
居住誘導区域 (都市再生特別措置法第81条第2項)	都市の居住者の住居を誘導すべき区域
都市機能誘導区域 (都市再生特別措置法第81条第2項)	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
市街化調整区域 (都市計画法第7条第3項)	市街化を抑制すべき区域

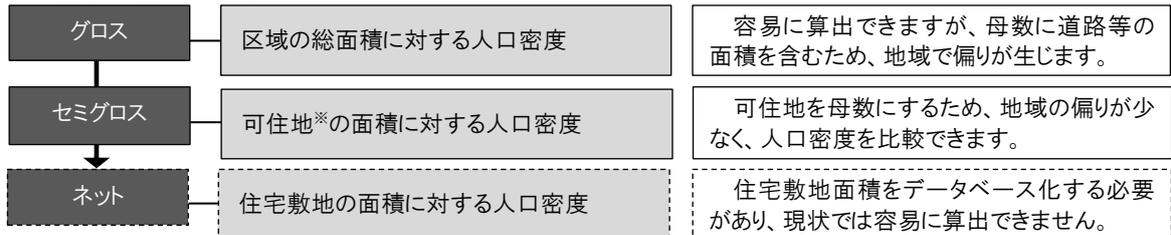


※平成 52 年 (2040 年) の人口は 221,785 人になると推計されており、昭和 50 年 (1975 年) の水準まで減少します。居住誘導区域面積は、昭和 50~55 年 (1975~1980 年) 頃の人口集中地区 (DID) に相当します。

参考

人口密度の算出方法

【人口密度の算出方法】



※可住地とは、次の土地を除いた土地のこと。「水面」、「その他の自然地」、「商業用地」及び「工業用地」の内敷地面積1ha以上の大規模施設用地、「公共・公益用地」、「道路用地」、「交通施設用地」、「その他の公的施設用地」、土地利用状況に関係なく全ての工業専用地域。

【市街化区域のグロス・セミグロス人口密度の比較】

人口密度	面積(ha)	H27人口(人)	人口密度(人/ha)
グロス	4,008	162,533	40.6
セミグロス	2,459		66.1

STEP3 の目安  
(セミグロス人口密度 60 人/ha)

※グロス面積は公表値、セミグロス面積と人口は 100m メッシュ単位で集計したデータ

【人口集中地区(DID)】

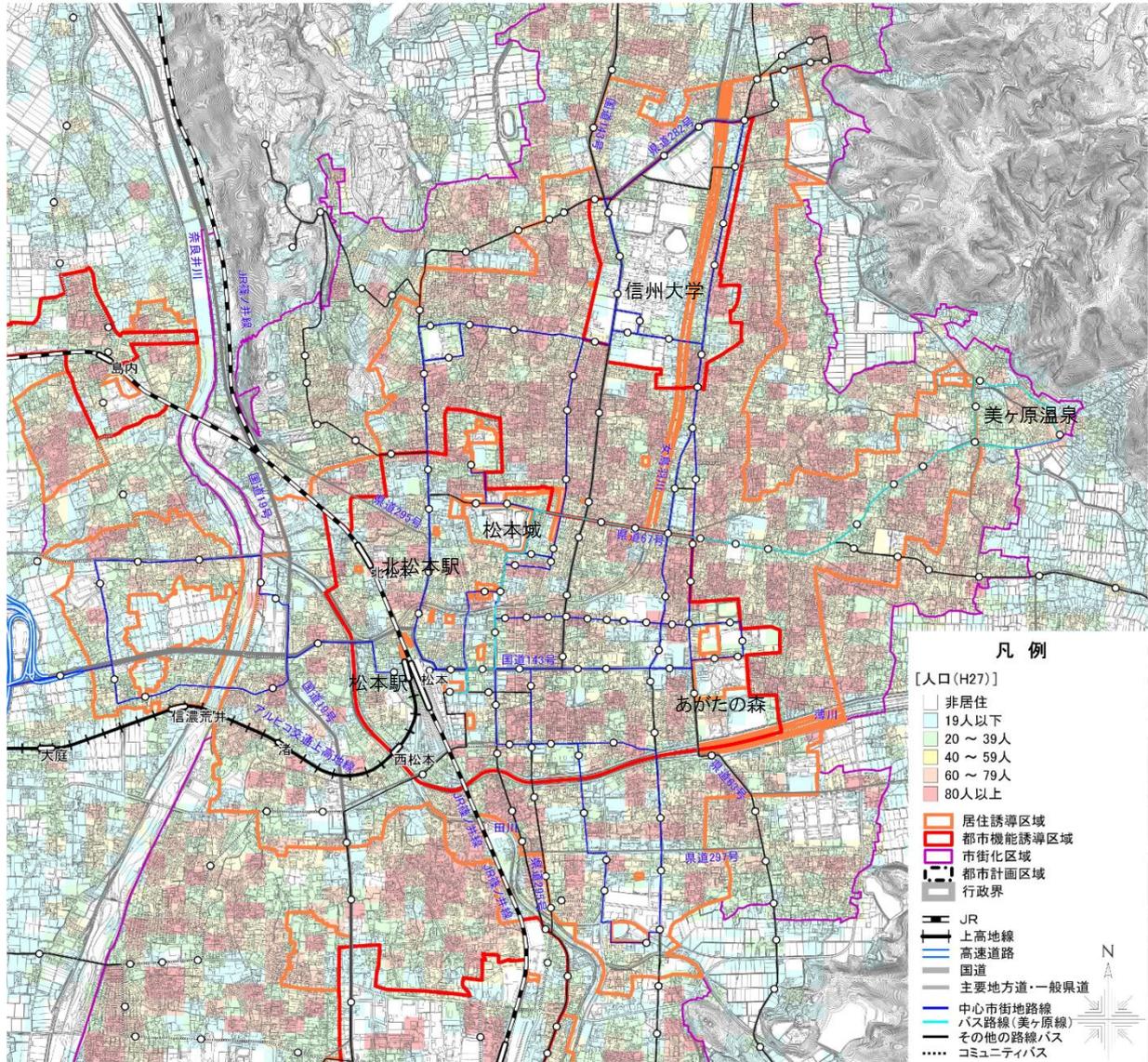
統計データに基づいて、以下の基準により都市的地域を定めたものです。総務省が昭和 35 年の国勢調査以来、各回の調査で設定しています(グロス人口密度)。

- 1)原則として人口密度が 40 人/ha 以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有するこの地域

居住誘導区域（中心市街地・信州大学周辺エリア 1,191ha）

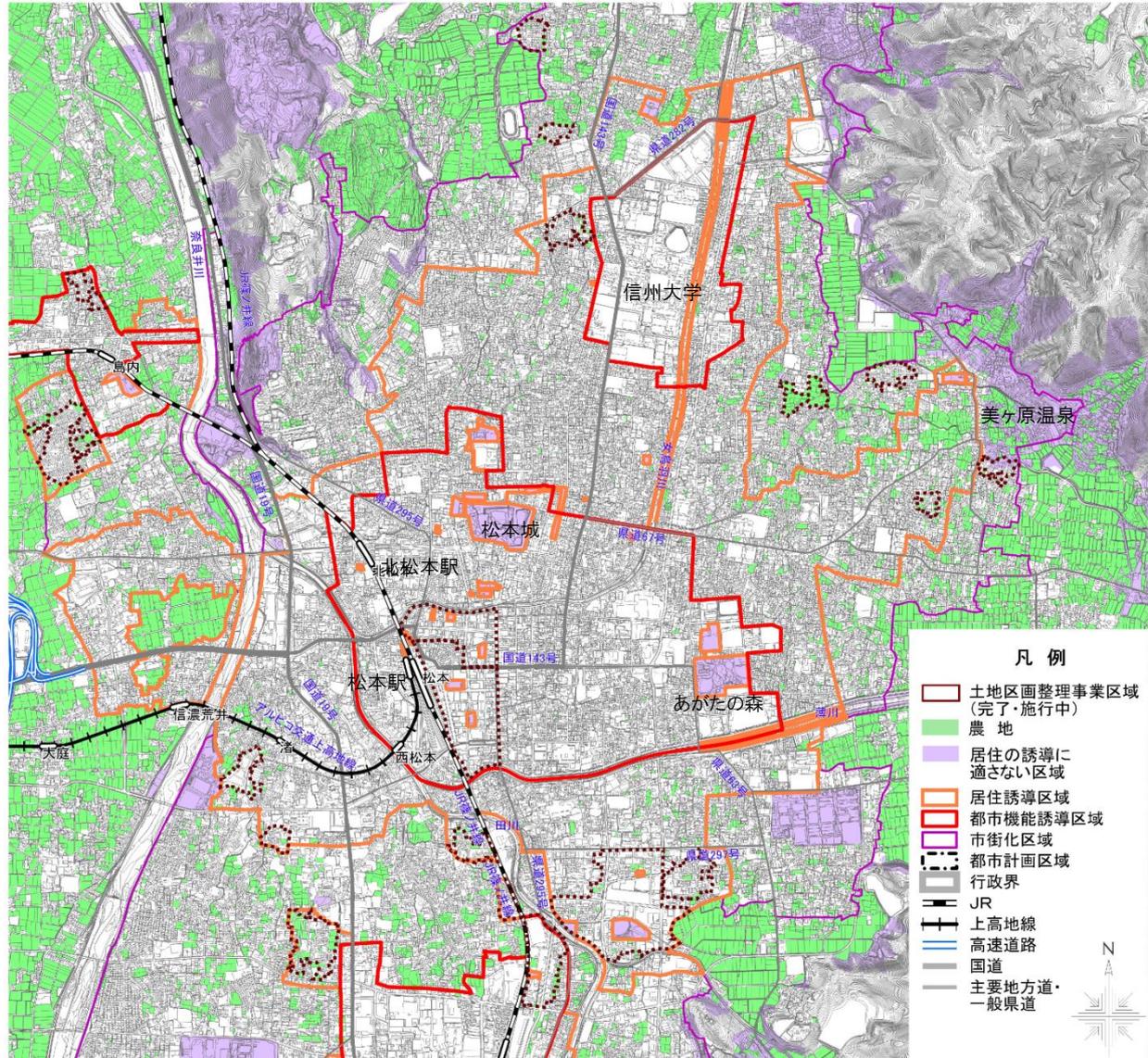
居住誘導区域の範囲(人口分布)

- ・ エリアの人口密度は 45.9 人/ha であり、市街化区域の平均(40.6 人/ha)と比較して高い。  
（公共・公益用地等を除いた可住地面積で見ると人口密度は 75.6 人/ha）
- ・ 松本駅周辺などの人口密度は、周辺部と比較して低く、人口減少・空洞化が進んでいる。



居住誘導区域の範囲(居住に適さない区域、土地区画整理事業区域等)

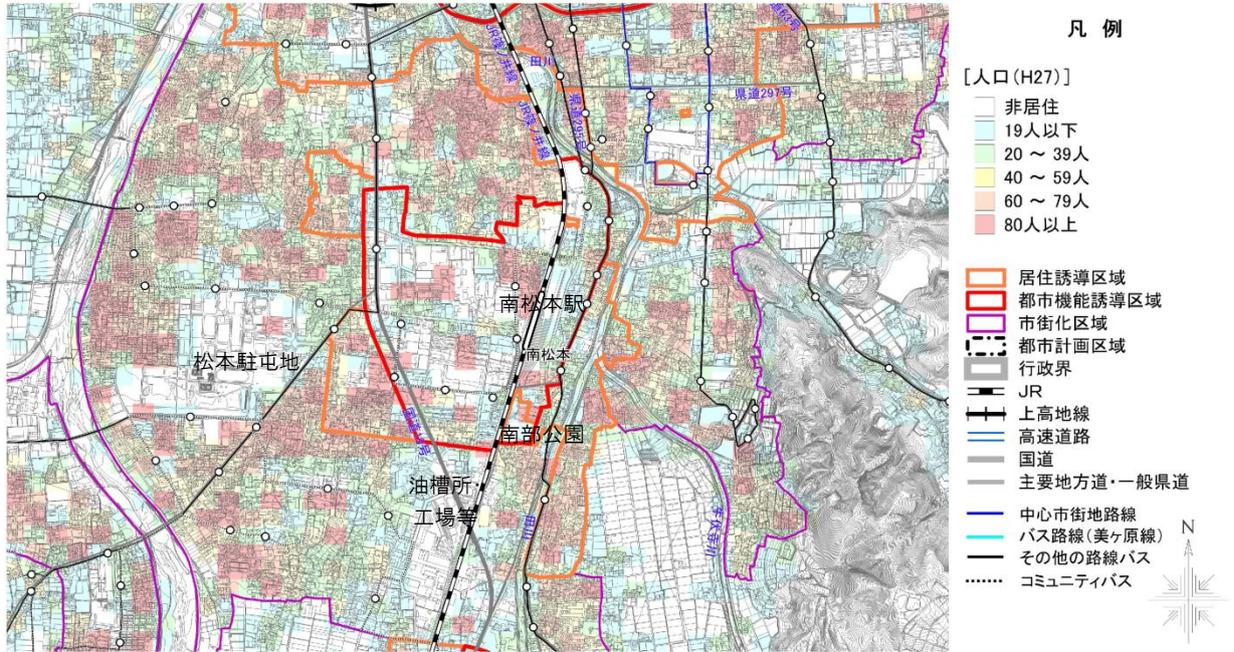
- ・ 美ヶ原温泉周辺の一部は、土砂災害警戒区域(イエローゾーン)に含まれることから、災害の危険性が高い区域として、誘導区域から除外
- ・ 松本城公園やあがたの森公園などは、都市環境の改善や防災性の向上などの観点から暮らしに必要な施設であり、誘導区域から除外



居住誘導区域（南松本駅周辺エリア 198ha）

居住誘導区域の範囲(人口分布)

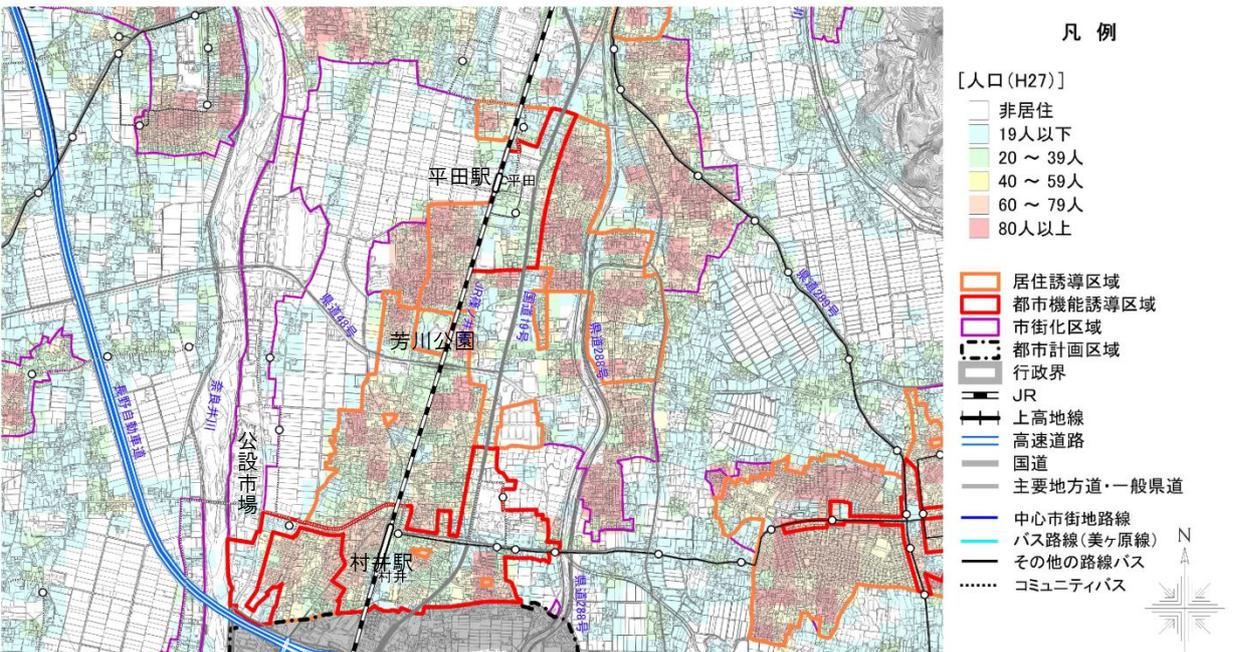
- ・ エリアの人口密度は 42.0 人/ha であり、市街化区域の平均(40.6 人/ha)と同程度。  
(公共・公益用地等を除いた可住地面積でみると人口密度は 77.8 人/ha)
- ・ 南松本駅西側は、工場や商業施設が立地するため低密度であるが、その周辺部には比較的多くの人が居住し、特に集合住宅が立地する範囲は高い密度で人口が集積している。



居住誘導区域（村井駅・平田駅周辺エリア 251ha）

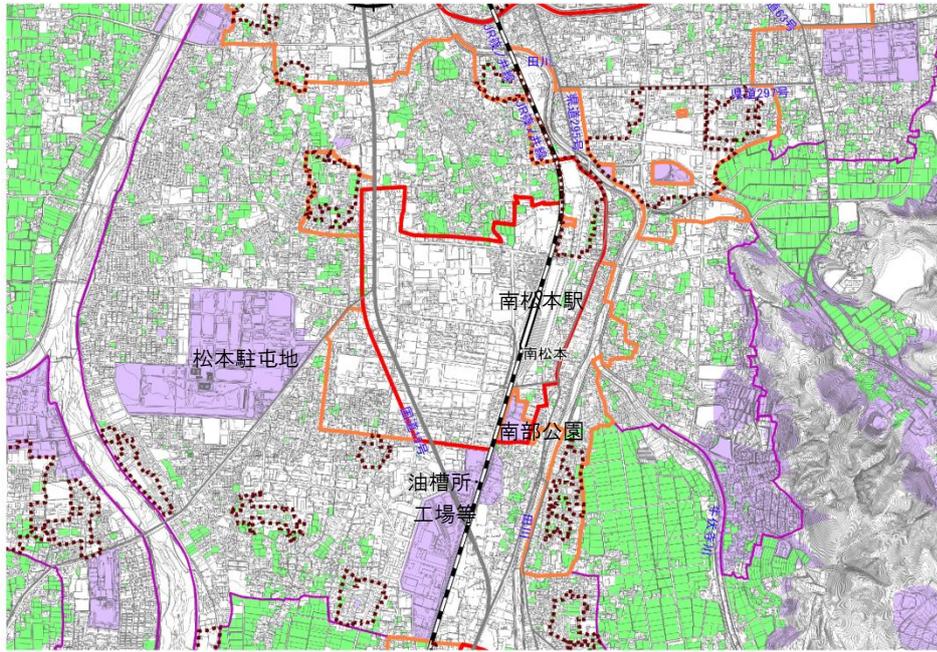
居住誘導区域の範囲(人口分布)

- ・ エリアの人口密度は 41.0 人/ha であり、市街化区域の平均(40.6 人/ha)と同程度。
- ・ 公共・公益用地等を除いた可住地面積でみると人口密度は 61.1 人/ha
- ・ エリア全体に多くの人が居住しており、多くの住宅が立地する範囲などにおいては、比較的高い密度で人口が集積している。



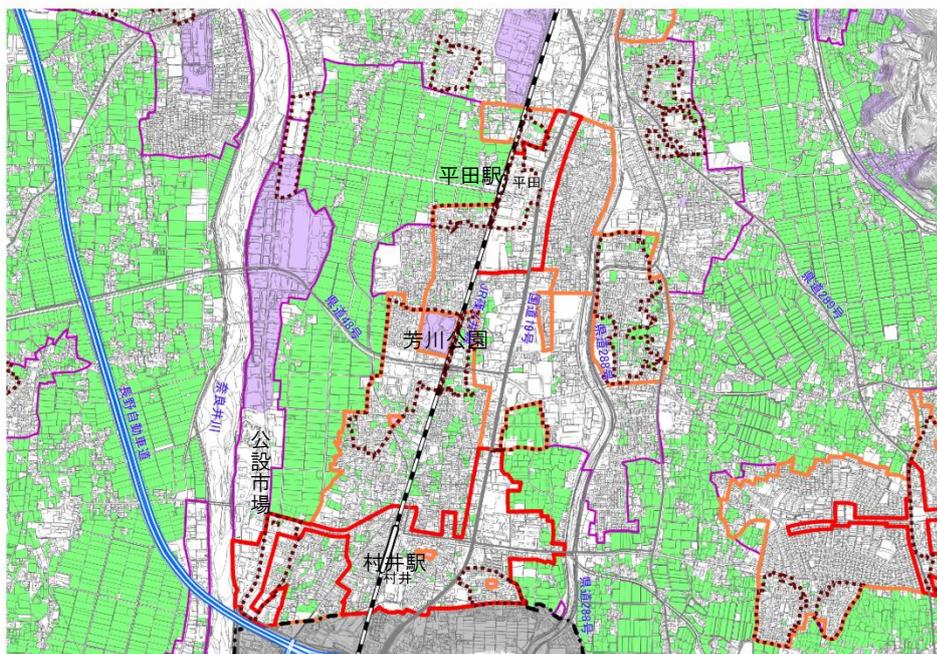
居住誘導区域の範囲(居住に適さない区域、土地区画整理事業区域等)

- ・ JR 線と国道 19 号が交差する付近は大規模な工場や油槽所などが立地し、西側には陸上自衛隊松本駐屯地等が立地する。これらは都市機能誘導区域と近接するが、工業用地等として土地利用されており、誘導区域から除外
- ・ 南部公園などは、都市環境の改善や防災性の向上などの観点から暮らしに必要な施設であり、居住誘導区域から除外

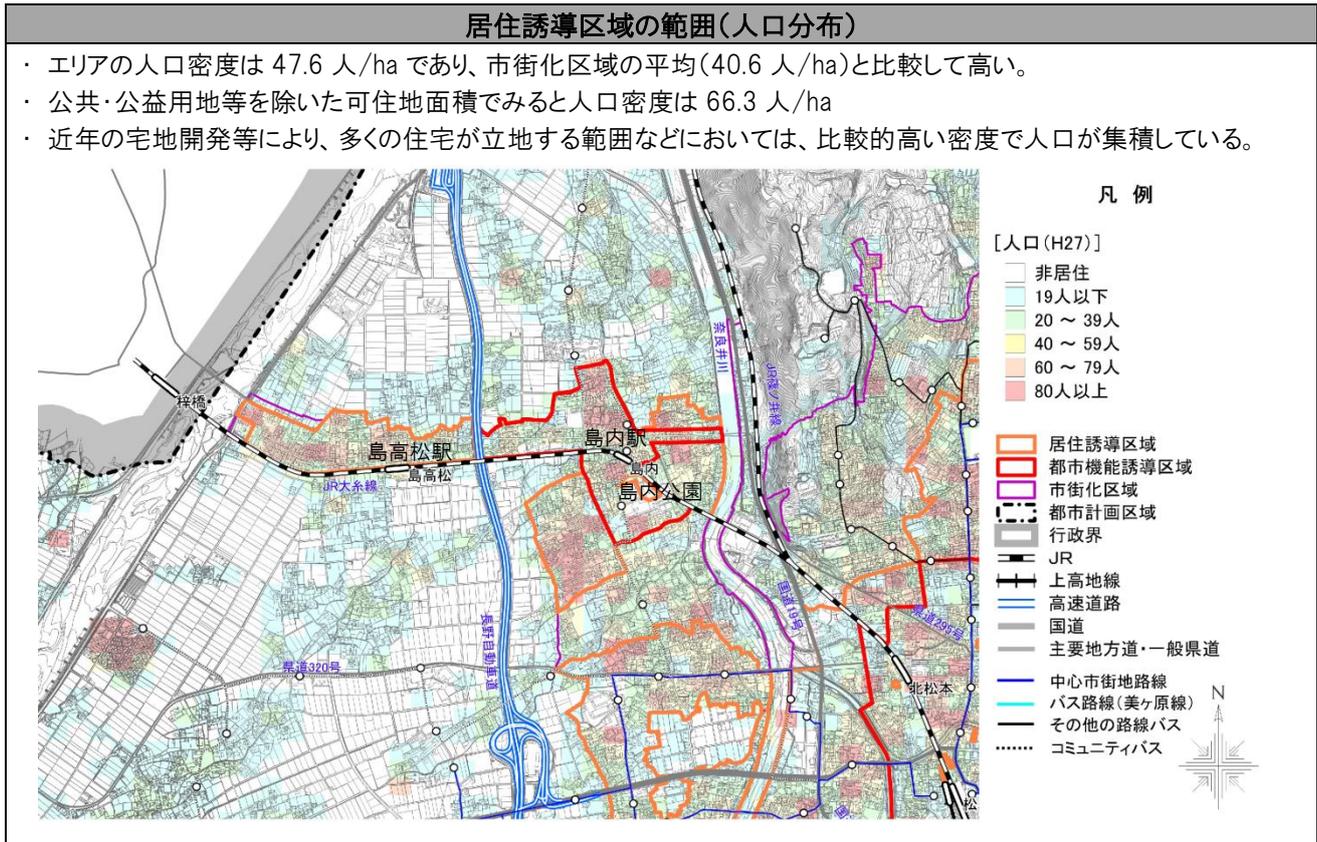


居住誘導区域の範囲(居住に適さない区域、土地区画整理事業区域等)

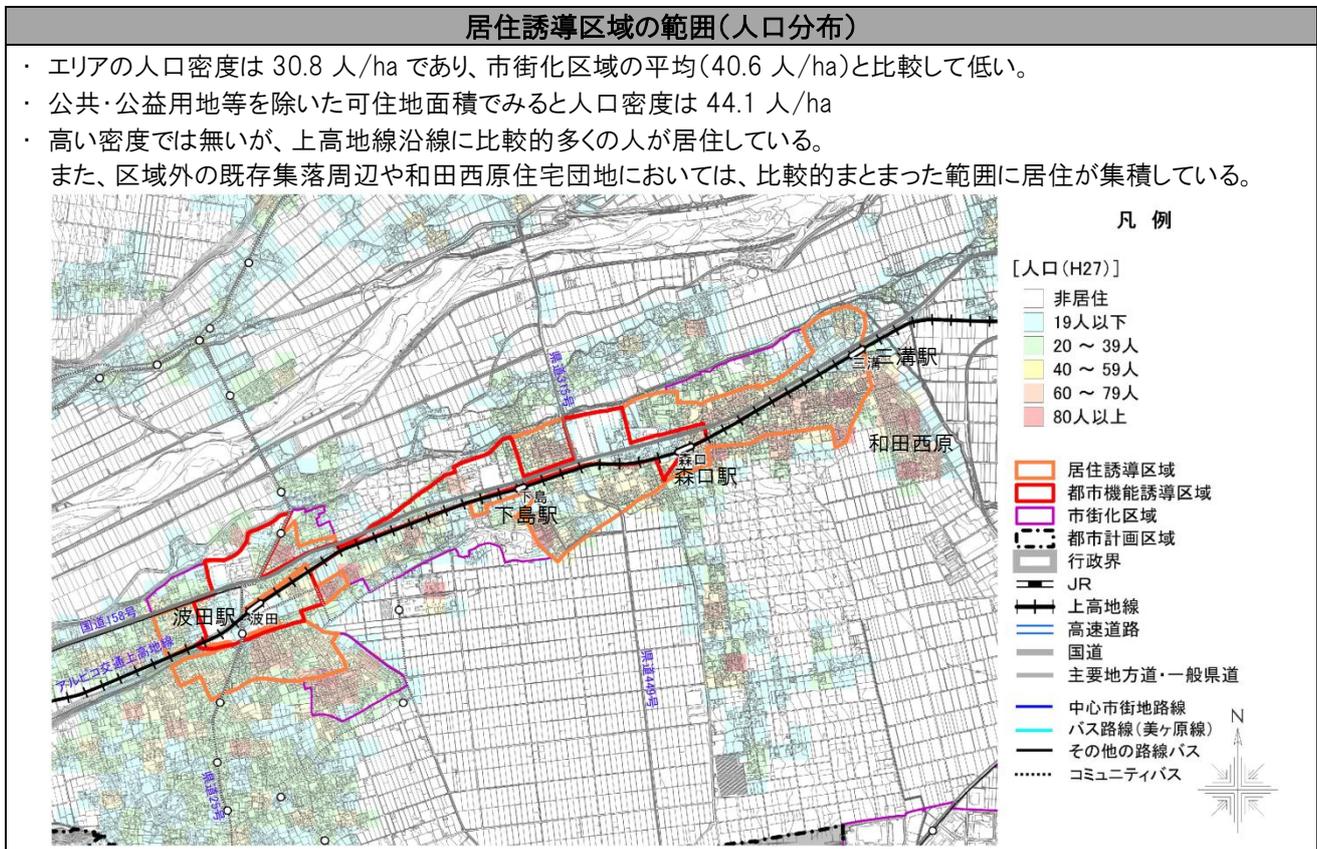
- ・ 芳川公園などは、都市環境の改善や防災性の向上などの観点から暮らしに必要な施設であり、居住誘導区域から除外



居住誘導区域（島内駅周辺エリア 106ha）

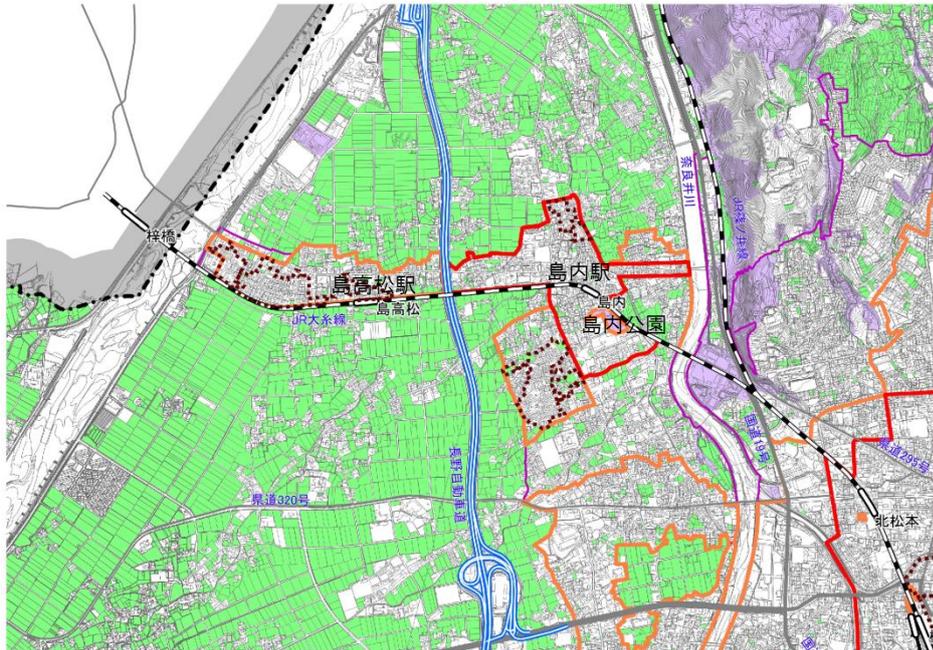


居住誘導区域（波田駅周辺エリア 157ha）



### 居住誘導区域の範囲(居住に適さない区域、土地区画整理事業区域等)

- 島内公園などは、都市環境の改善や防災性の向上などの観点から暮らしに必要な施設であり、居住誘導区域から除外



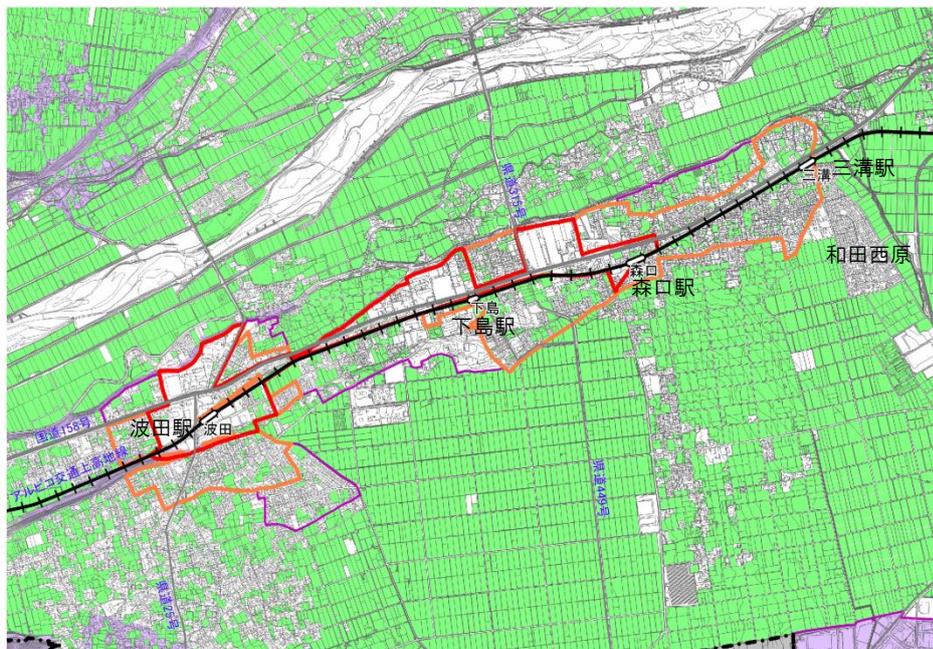
#### 凡例

- 土地区画整理事業区域 (完了・施行中)
- 農地
- 居住の誘導に適さない区域
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 市街化区域
- 都市計画区域
- 行政区界
- JR
- 上高地線
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道・一般県道



### 居住誘導区域の範囲(居住に適さない区域、土地区画整理事業区域等)

- 上高地線沿線の一部や波田中央運動広場南側などは、土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)や土砂災害警戒区域(イエローゾーン)に含まれることから、災害の危険性が高い区域として、誘導区域から除外

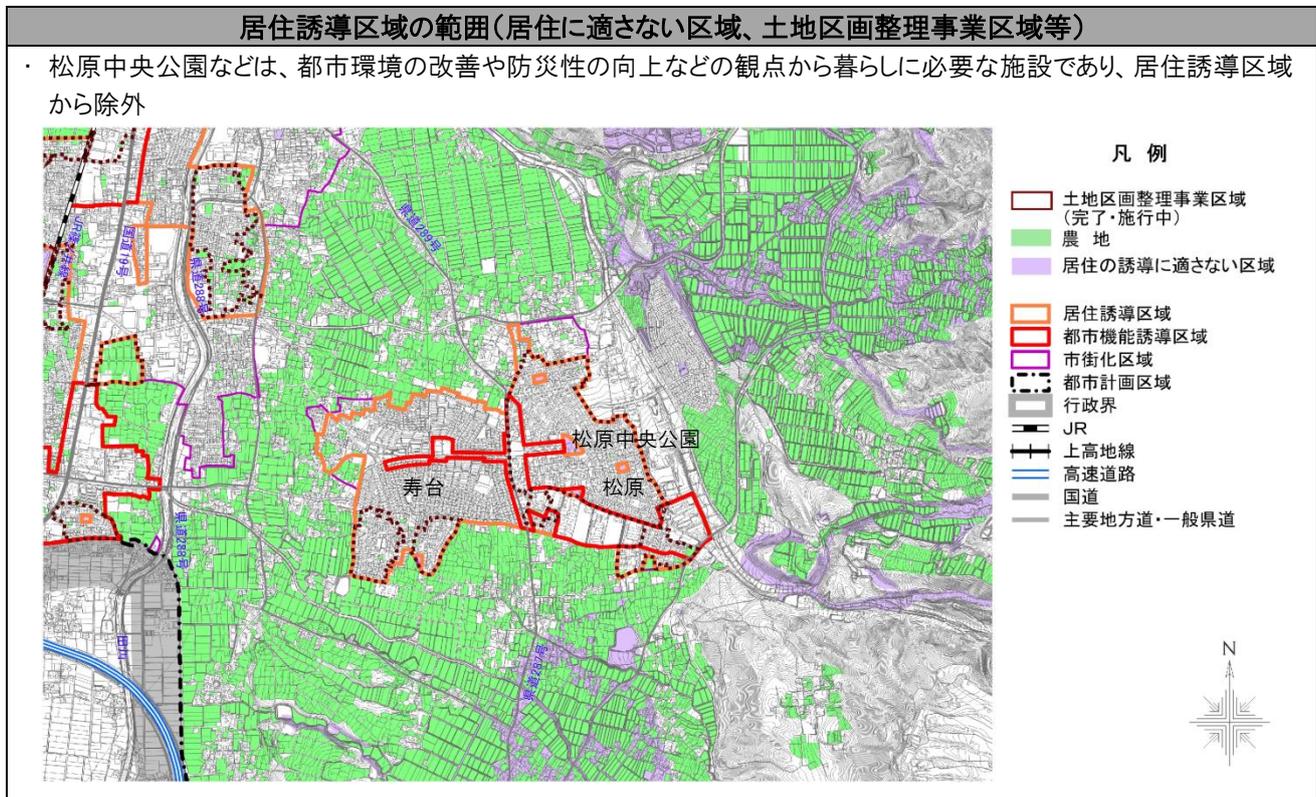
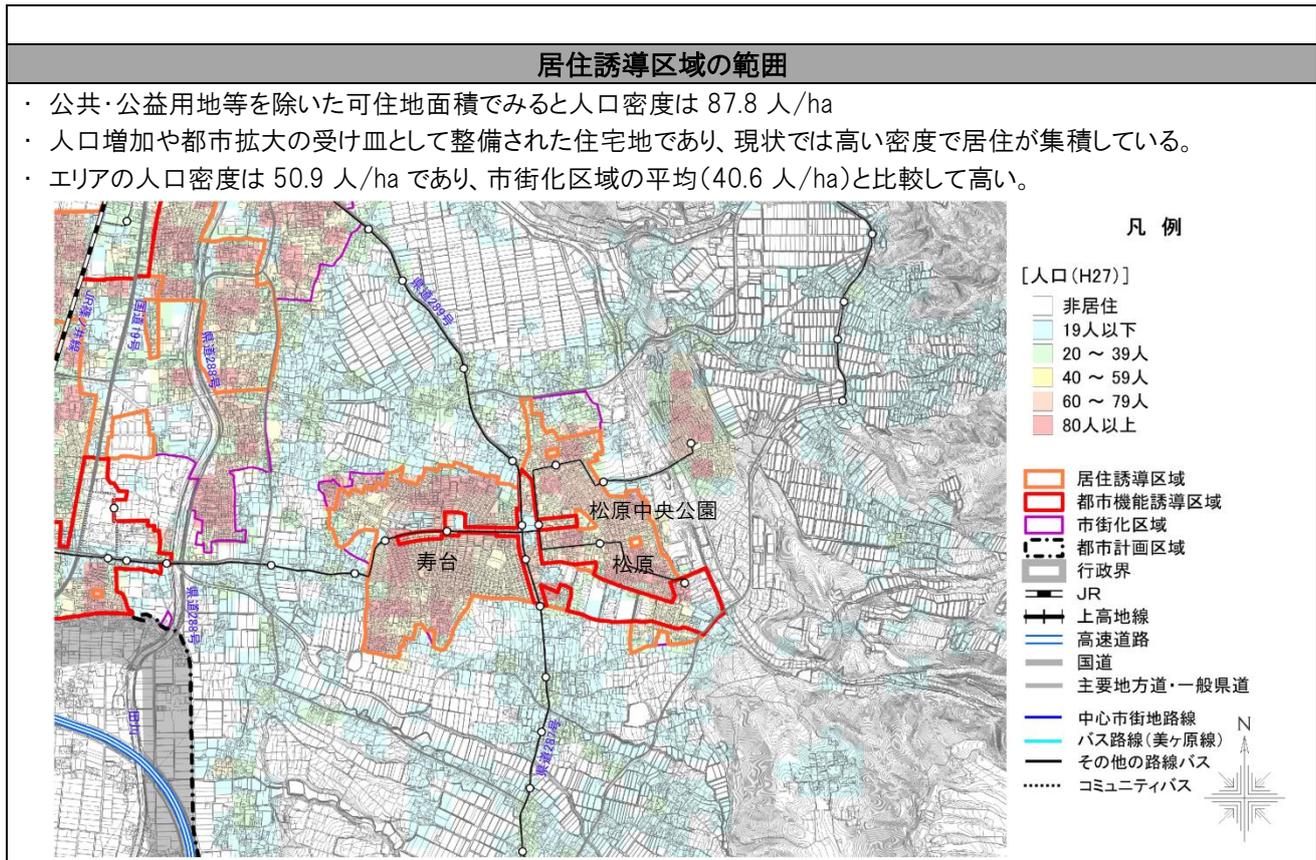


#### 凡例

- 土地区画整理事業区域 (完了・施行中)
- 農地
- 居住の誘導に適さない区域
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 市街化区域
- 都市計画区域
- 行政区界
- JR
- 上高地線
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道・一般県道



居住誘導区域（寿台・松原エリア 135ha）



## 6 誘導を進めるための取組み

### (1) 誘導施策

#### ア 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・見直し等を検討し、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

- 区域区分や用途地域等の地域地区の変更
- 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あたり、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、計画に即した制度等の活用を検討します。

#### (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

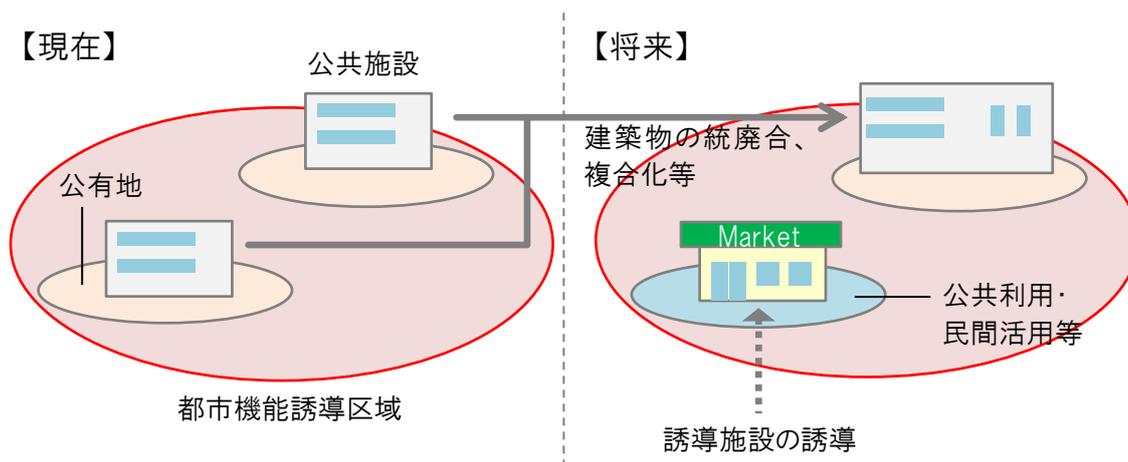
施策	内容
国等が直接行う施策	(ア) 都市機能誘導区域の外から内への事業用資産の買換特例 (イ) 誘導施設の整備の用に供するために土地等を譲渡した場合の買換特例 (ウ) 都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特例 (エ) 誘導施設と併せて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税及び都市計画税の特例措置 など
国の支援を受けて行う施策	(ア) 都市再構築戦略事業(国費率 50%)、通常事業(立地適正化計画に合致、国費率 45%) (イ) 都市機能立地支援事業(民間事業者等への直接補助) など

## 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。

#### ○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、制度の活用を検討します。

#### ○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、制度の活用を検討します。

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。

#### ○その他

関係課と連携し、都市機能誘導区域内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 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。

### (7) 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

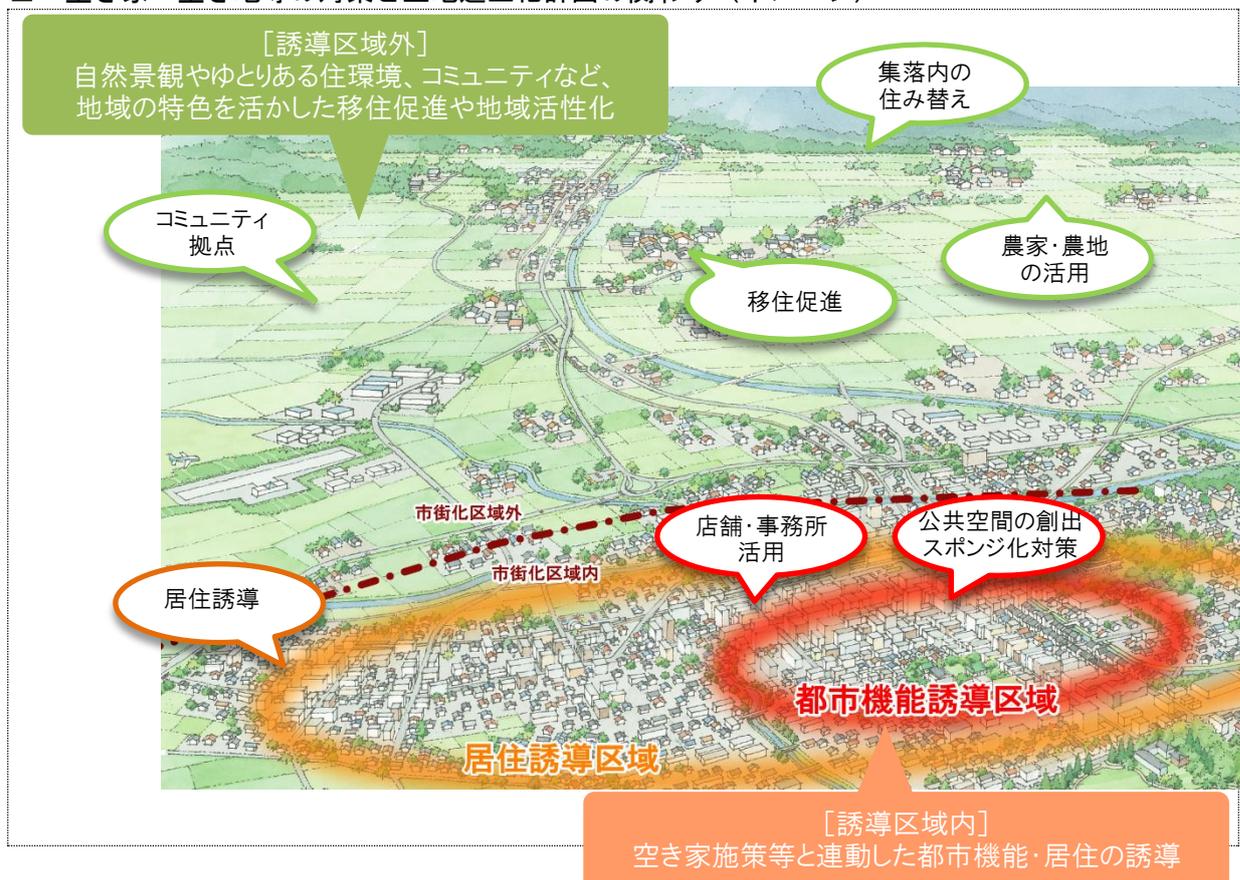
本市においては、住宅取得やリフォーム等に関わる補助制度や支援策があります。これら既存制度等について、本計画に配慮した採択要件や評価基準等を検討し、関係部局が連携して居住誘導区域内への誘導に取り組みます。

### (ウ) 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
- 居住誘導区域外における空き家等を活用した移住促進や地域活性化の支援
- 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)



(イ) 居住誘導に向けた金融支援等

他都市の取組み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。

(オ) 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、公園、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うえ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・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、これらのデータの活用し、都市構造を可視化・分析することを検討します。

■ 地図情報活用のイメージ



ウ 交通施策等と連携する取組み

(ア) 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

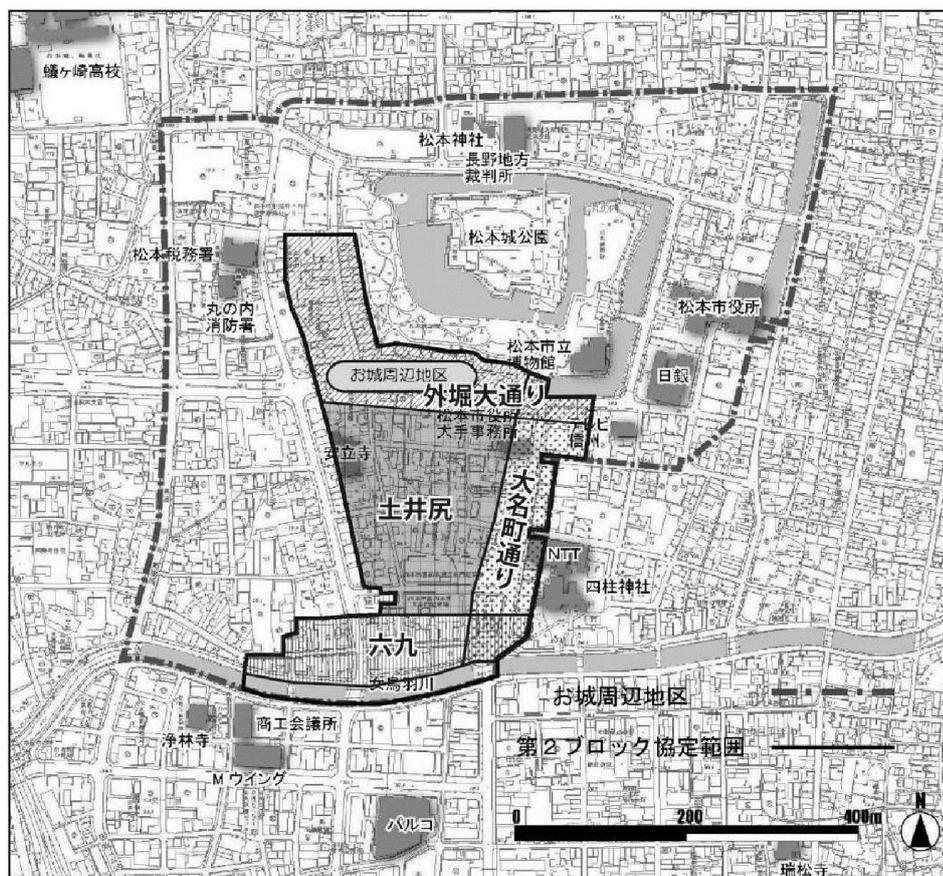
本市には、良好な住環境や地区の特性にあった景観・街なみの形成などを目的として、住民が自主的にまちづくりのルール(まちづくり協定)を定めた地区が 11 か所あります。このうち、松本城三の丸地区に位置する「お城周辺地区第2ブロック」では、平成 28 年 4 月に協定を締結、平成 30 年 3 月にまちなみガイドラインを作成し、地区内における駐車場配置等のルールを定めています。

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も検討します。

■ 駐車場配置適正化区域



c 路外駐車場配置等基準

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	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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)</li> <li>・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。</li> </ul>

**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	・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	・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	・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

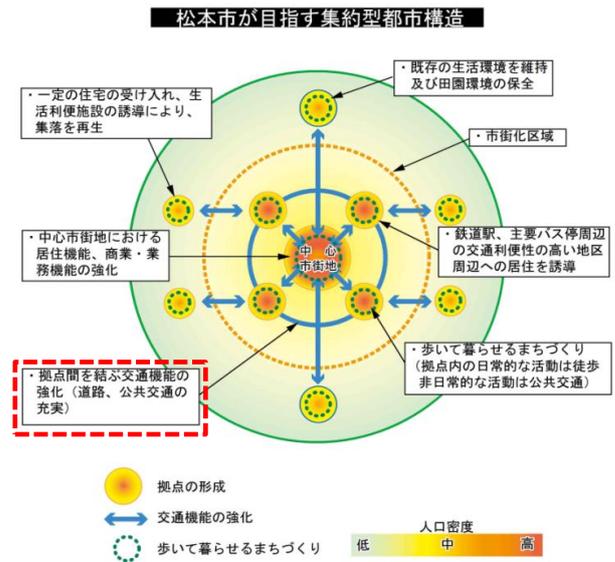
大名町エリア	・駐車場のみの利用は推奨しない。 ・車が目立たないようにする。
外堀大通りエリア 土井尻エリア 六九エリア	・歩道の切り下げを限定し、塀や生垣で自動車を見せないようにする。

(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・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。

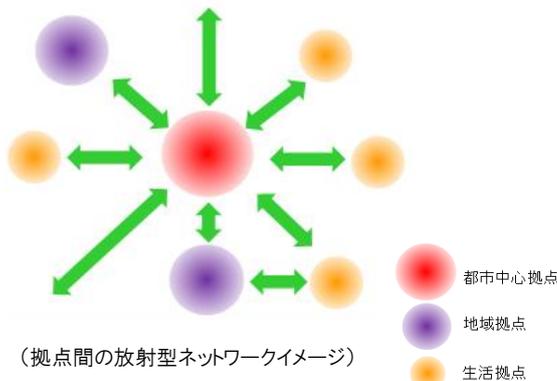
(ウ) 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に対応した将来道路網の構築

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と、都市中心拠点の通過交通を呼ばまないための迂回路となる環状道路からなる、放射環状型の道路網を構築します。



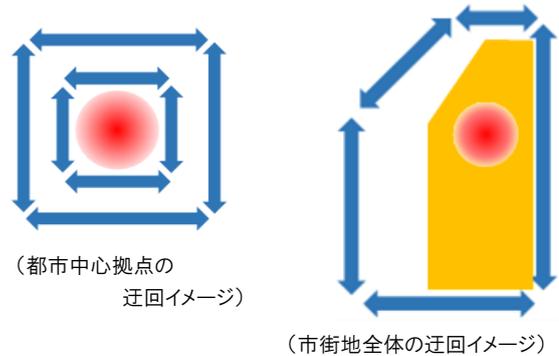
資料：松本市都市計画マスタープラン

■ 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

■ 環状道路



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

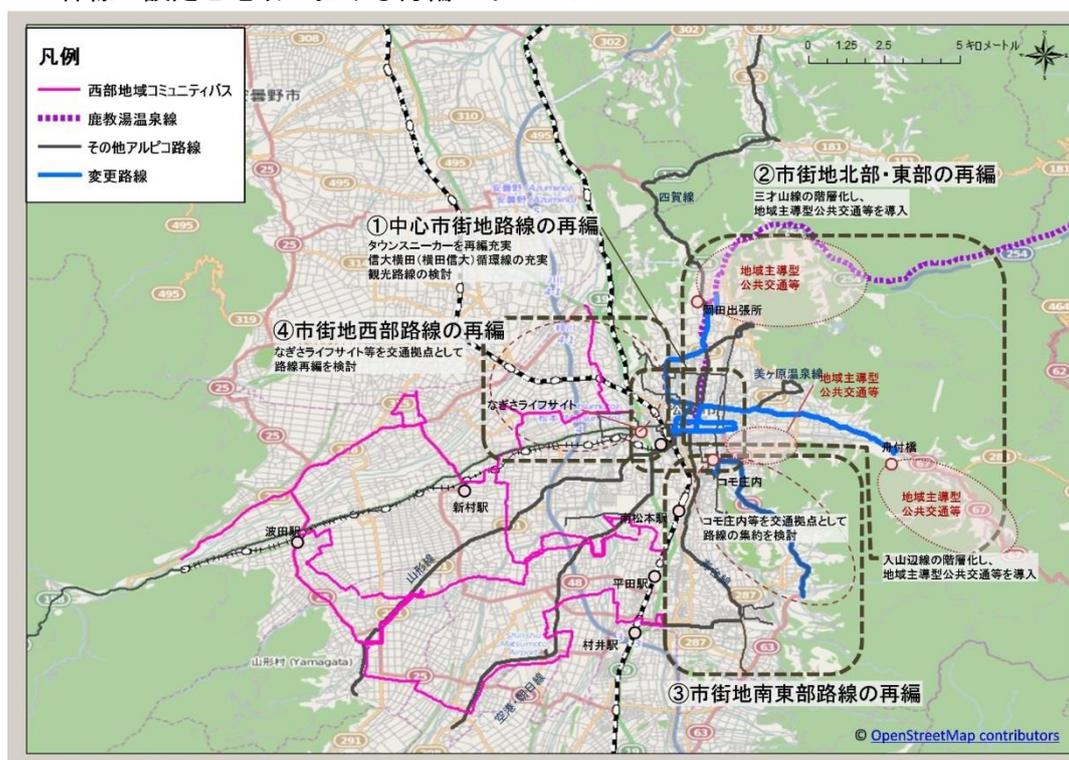
## エ 公共交通網の維持・強化

松本市地域公共交通網形成計画(H28.2)では、路線再編事業を推進し、幹線バス路線や中心市街地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」を推進するうえで、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、現在策定を進めている地域公共交通再編実施計画と連動して、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

都市機能誘導区域外の区域で、計画に記載した誘導施設を有する建築物の建築等を行う場合には、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

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

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

##### 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。

#### (4) 休廃止の届出等

##### a 届出・勧告

都市機能誘導区域内で、計画に記載した誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、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)

##### 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

居住誘導区域外における、一定規模以上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

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 1,000m<sup>2</sup> 以上のもの など

○建築等行為

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 など

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。

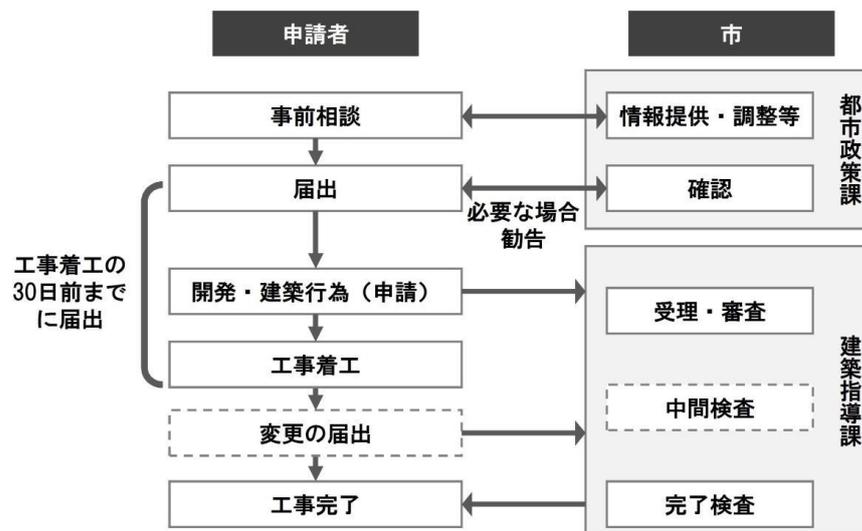
届出の内容を変更する場合や、誘導施設を休廃止する場合も、同様に30日前までに届出を行う必要があります。

「松本市立地適正化計画 届出の手引き」を参考に手続きを行うとともに、対象となる行為を行うおとす場合は、事業を検討する早い段階から、早めにご相談ください。

■ 手続きの時期



■ 手続きの流れ



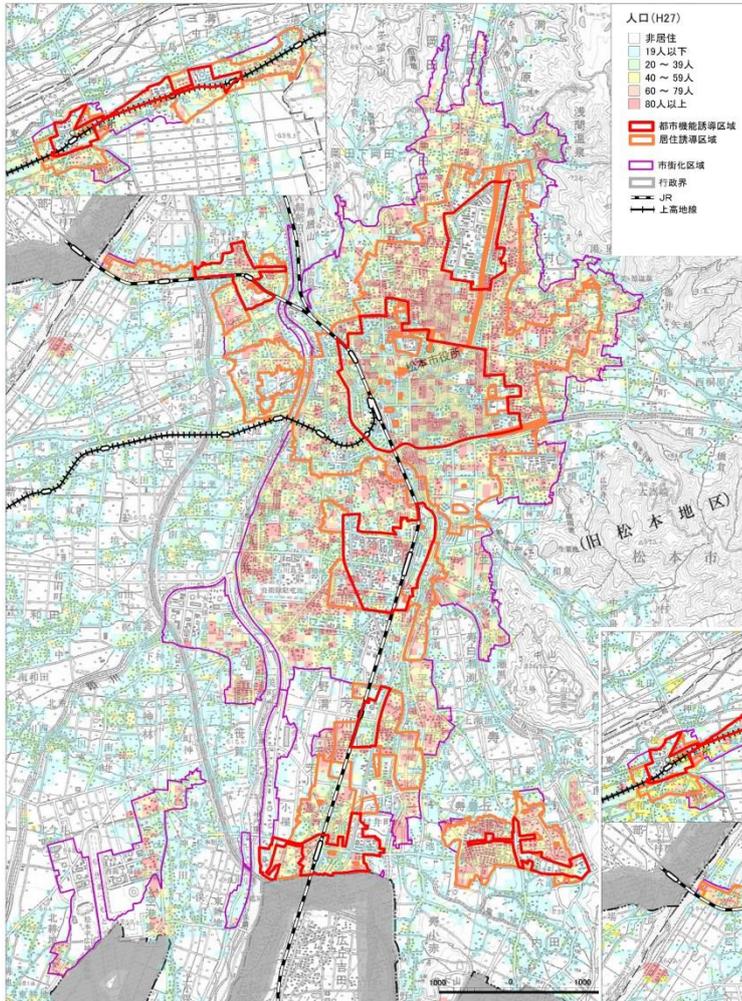
※計画に基づく手続きは、開発行為等に着手する30日前までに必要です。  
届出内容を変更する場合や、誘導施設を休廃止する場合も同様です。

## 7 計画の推進に向けて

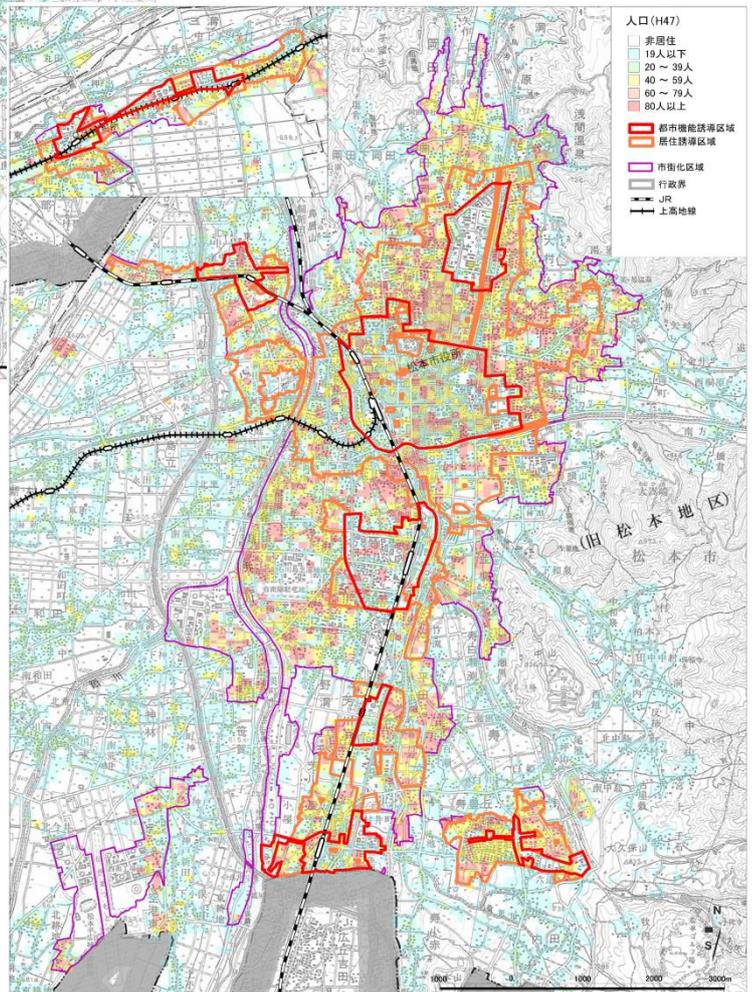
### (1) 人口分布の現状と将来推計

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。

■ H27 (2015) 人口 (100mメッシュ)



■ H47 (2035) 人口 (100mメッシュ)

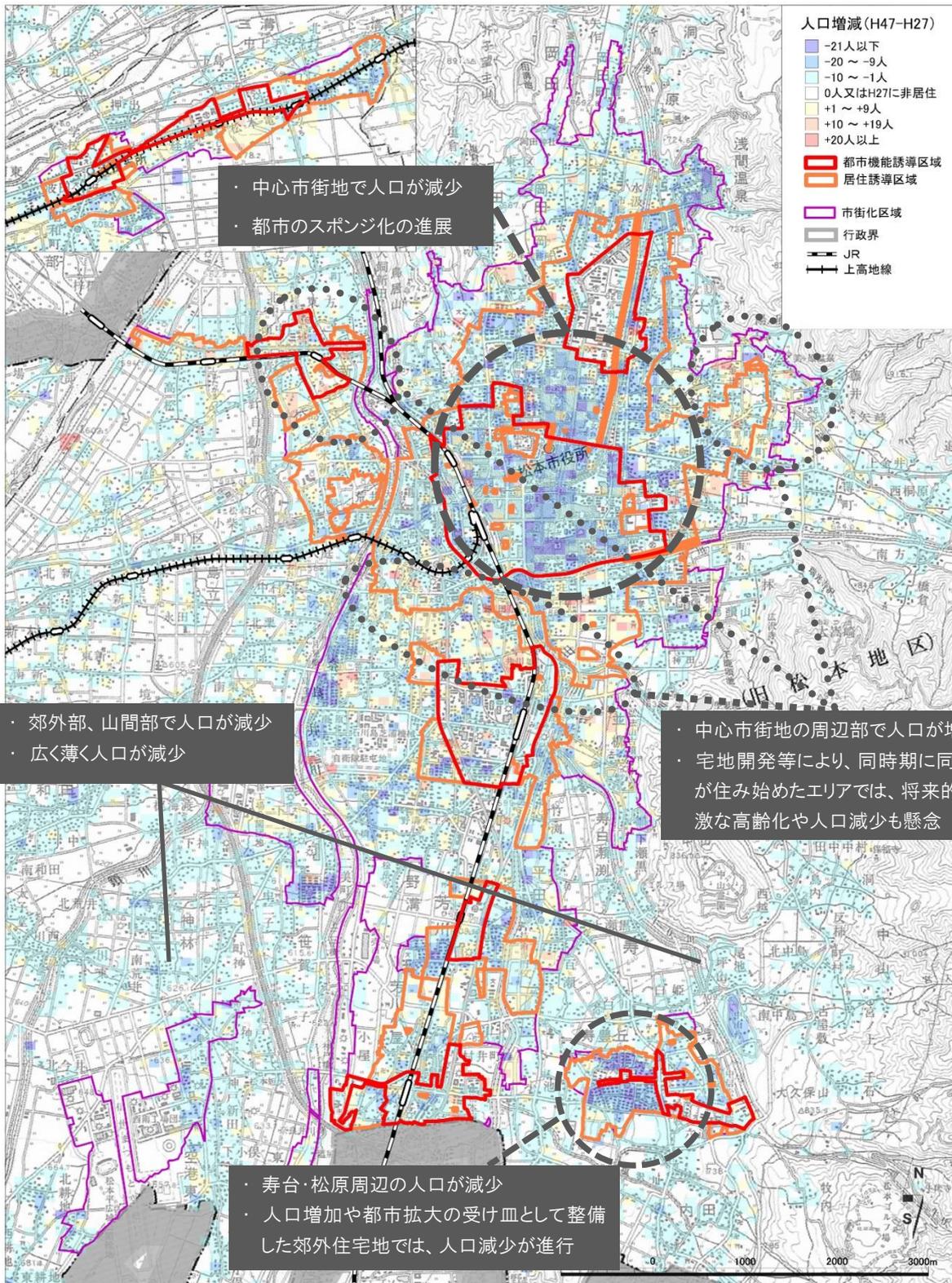


現在と将来の人口分布を比較すると、次のような傾向があります。

- 現状のまま推移(すう勢)すると、引き続き中心市街地の人口は減少し、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、都市全体の人口減少にあわせて、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 (H47-H27 (2035-2015))



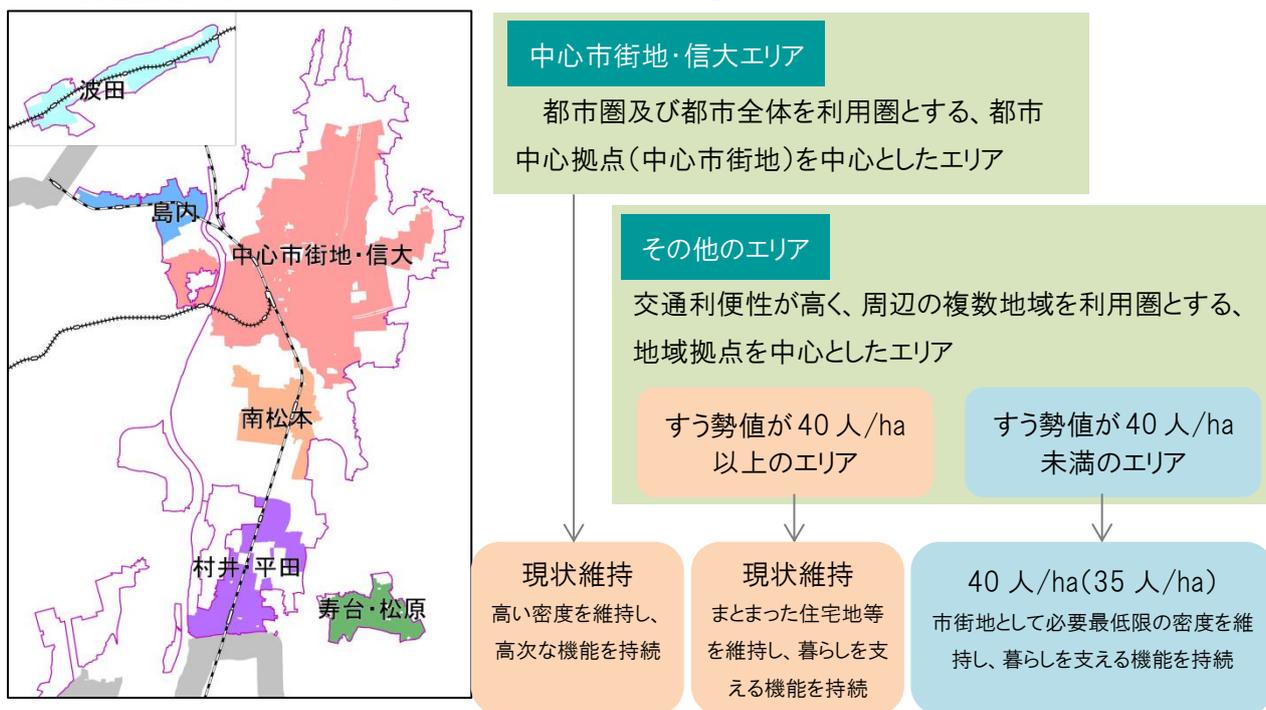
## (2) 目標値の設定

### 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を把握するために人口密度を目標値として設定します。

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、以下の目標を設定します。

#### ■ 目標値

計画の目標		現状:H27	(すう勢値:H47)	目標値
都市機能誘導				
都市機能誘導区域内で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	45.2人/ha	(40.9人/ha)	45.2人/ha
	①中心市街地・信大	46.5人/ha	(41.6人/ha)	46.5人/ha
	②南松本	42.0人/ha	(39.0人/ha)	40.0人/ha
	③村井・平田	41.7人/ha	(38.4人/ha)	40.0人/ha
	④島内	47.2人/ha	(47.9人/ha)	47.2人/ha
	⑤波田	30.8人/ha	(29.0人/ha)	35.0人/ha
	⑥寿台・松原	59.2人/ha	(51.0人/ha)	59.2人/ha

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:40.0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、35.0人/haを目標とする。

**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必要があります。

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 8,372 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」にとっ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	1,191	744	55,410	46.5	74.5	49,532	41.6	66.6	55,410	46.5	現状維持	5,878
②南松本	198	111	8,301	42.0	74.7	7,693	39.0	69.2	7,900	40.0	引き上げ	207
③村井・平田	251	174	10,464	41.7	60.2	9,633	38.4	55.4	10,029	40.0	引き上げ	396
④島内	106	78	4,994	47.2	64.0	5,070	47.9	65.0	4,994	47.2	現状維持	-76
⑤波田	157	107	4,840	30.8	45.2	4,554	29.0	42.5	5,493	35.0	引き上げ	939
⑥寿台・松原	135	89	7,977	59.2	89.5	6,866	51.0	77.1	7,977	59.2	現状維持	1,111
居住誘導区域計	2,037	1,303	91,986	45.2	70.6	83,346	40.9	64.0	91,803	—	—	8,455

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)

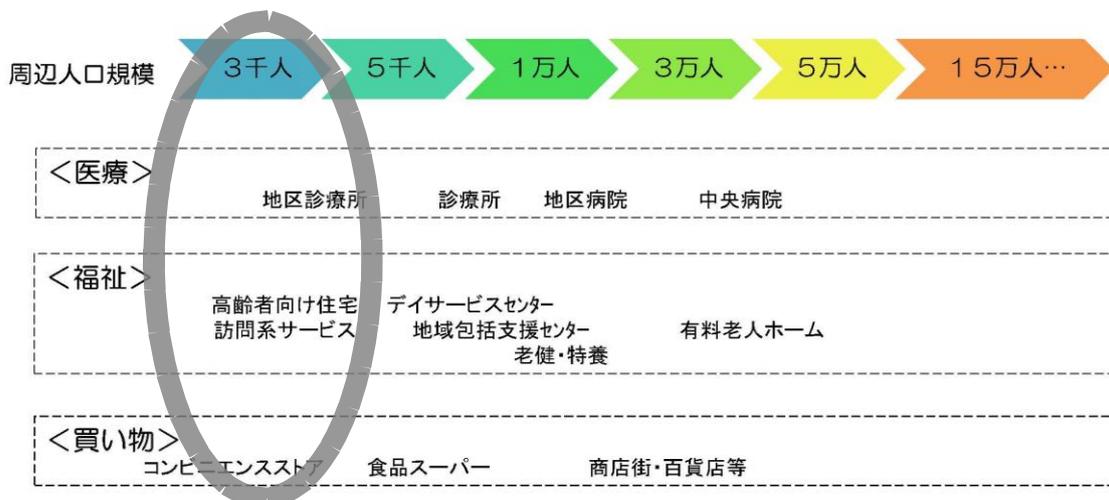
**参考 利用人口と都市機能**

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。

暮らしに身近な都市機能の持続性を高めるうえでも、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

立地適正化計画及び関連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	目標値※ (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) H28調査の上位3都市(横浜市・柏市・船橋市)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	1,814 事業所 (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・見直しにあたり、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。

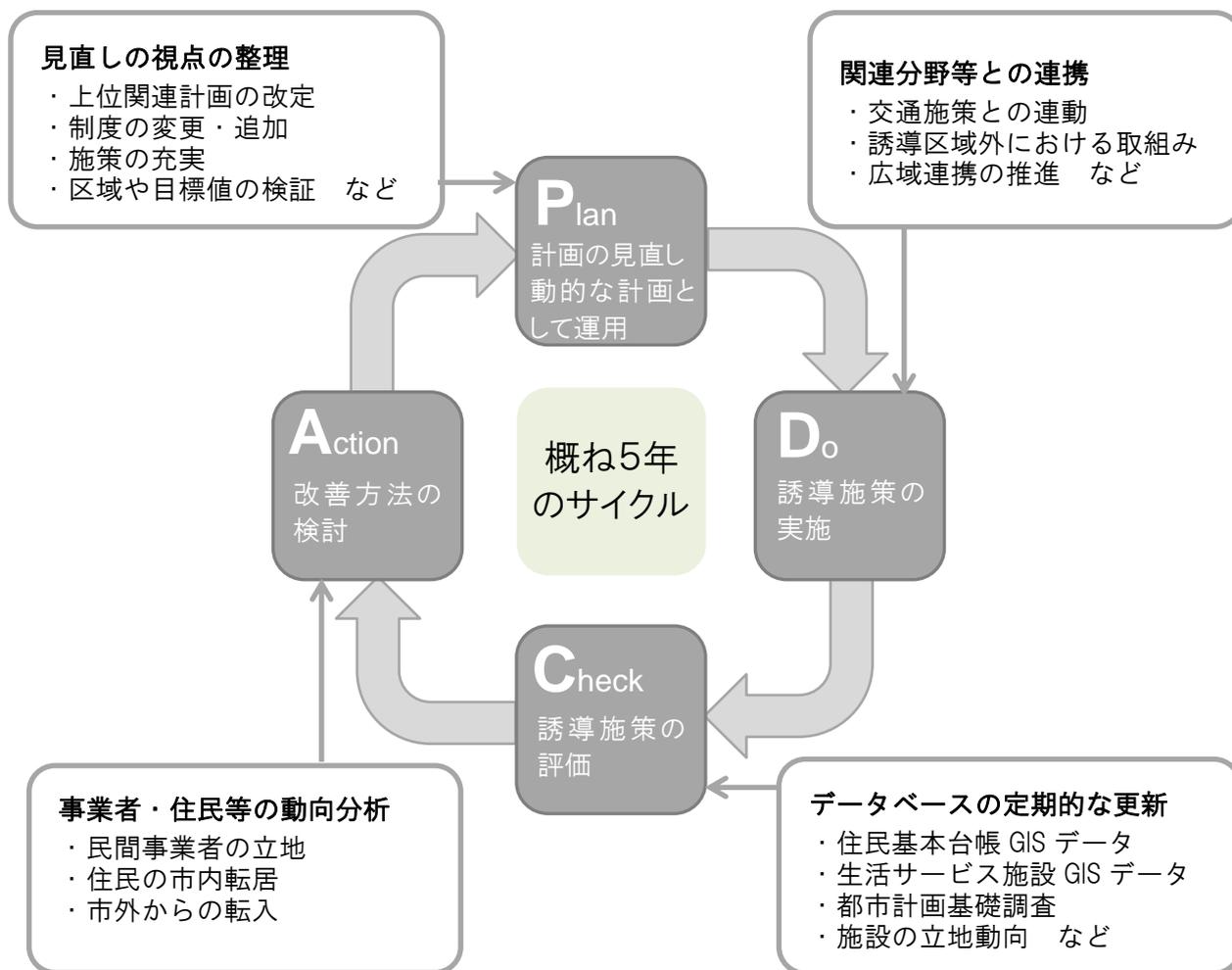
評価や分析に必要な住民基本台帳や生活サービス施設等の GIS データを定期的に更新して、目標値の達成状況を把握するとともに、住民移動(転居)や商業・医療施設等の立地動向等を分析し、より効果的な計画となるように、動的な計画として運用し、必要に応じた見直しを行います。

また、上位関連計画の改定(都市計画マスタープランの見直し)、立地適正化計画制度の変更・追加、誘導区域等に関する都市計画の変更(市街化区域や用途地域等の変更)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については、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ながら見直しを行います。今後市街化区域の拡大を行う際には、当該地区が本計画に示した都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定条件を満たすかどうかを検証し、適合性を判断したうえで、必要に応じて区域を見直します。

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

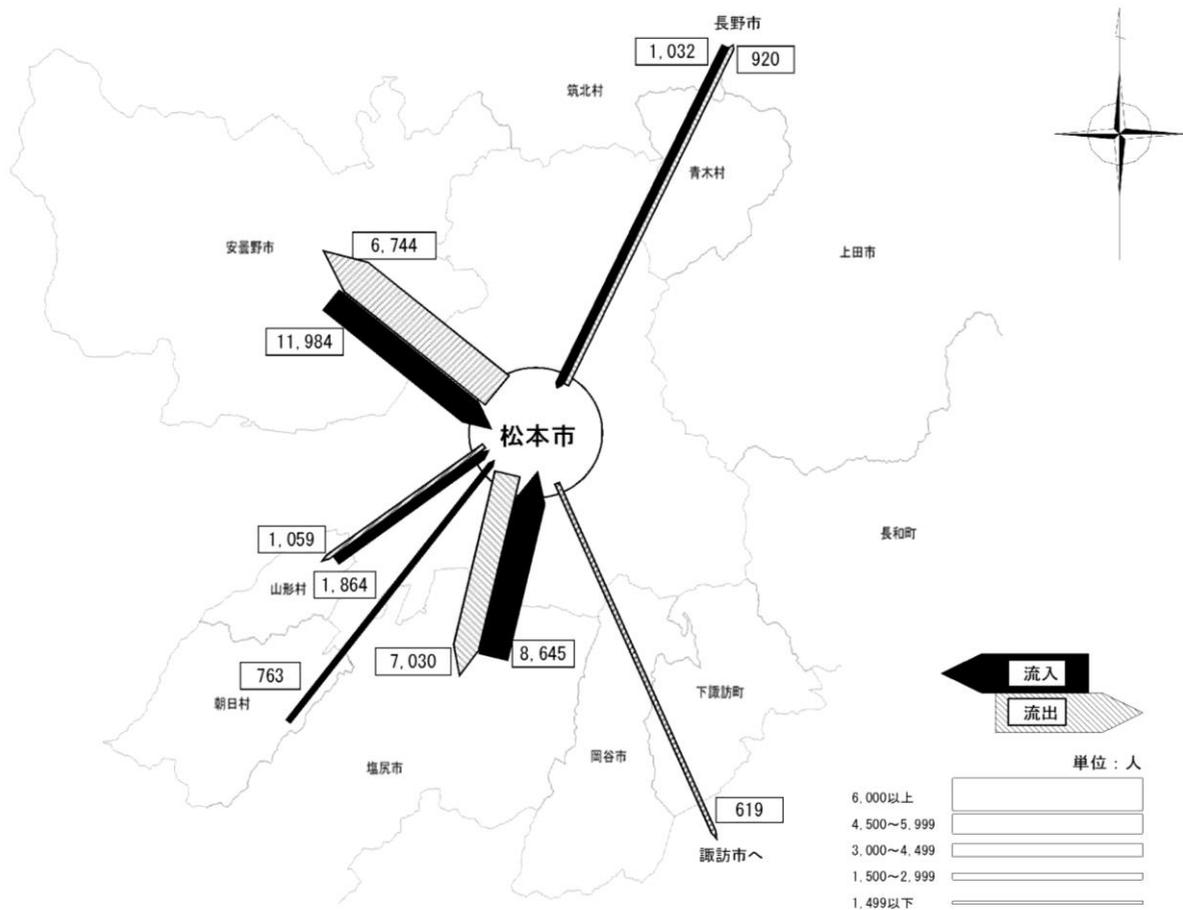
立地適正化計画は一つの市町村で作成するものですが、本市は通勤・通学や医療、商業など生活に関わる多くの面で隣接する自治体との強い結び付きがあり、広域な圏域を形成しています。本計画に基づく取組みの推進や将来像の実現に当たっては、広域的な連携が不可欠です。

計画策定に向けた隣接自治体の取組み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、県が見直しを進めている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生かされていないと分析しました。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中信松本病院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・強化のためには、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

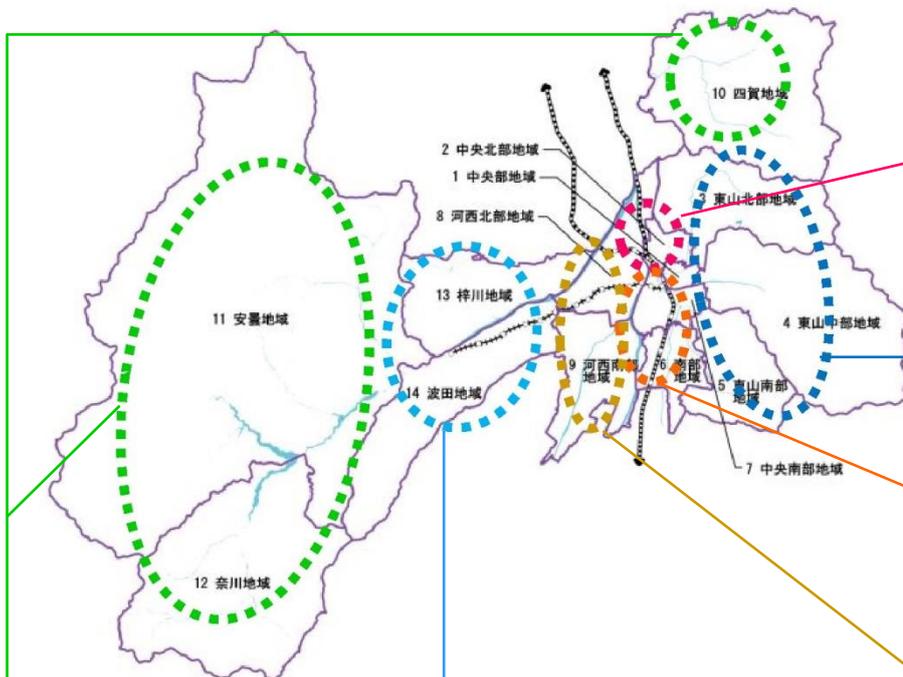
## エ 市街化区域外における施策

「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

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、意見交換会等を開催し、延べ(549)名の出席をいただきました。地域の特色を活かし、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"> <li>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)</li> <li>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</li> <li>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%)</li> </ul>
意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>② 駅周辺における生活サービス施設の維持</li> <li>③ 上高地線の利用促進と利用環境の充実</li> <li>⑤ 優良な農地の保全と既存集落の維持</li> </ul>

都市計画区域外(四賀、安曇、奈川)	
特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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り組み</li> <li>④ 想定空き家が多くある(3地域合計で約300棟)</li> </ul>
意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>③ バス充実やP&amp;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</li> <li>⑤ 地区単独の取り組みには限界があり、各地区が連携した取り組みも必要</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>③ 高齢者の移動支援、最寄りの拠点までの移動手段確保</li> <li>⑤ 豊かな自然環境との共生</li> </ul>

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 高い人口密度(市街化区域70人/ha以上)</li> <li>市平均を上回る高齢化の進展(老年人口割合30%程度)</li> <li>③ バス路線のサービス水準が高い(30本/日以上)</li> <li>④ 駐車場等の低未利用地が増加(都市のスポンジ化)</li> </ul>
意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>④ 空き家・空き地、増加する駐車場などへの対策が必要</li> <li>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)</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>② 都市圏の中心に相応しい活力の維持</li> <li>③ 歩行者の回遊性向上</li> <li>④ 市街地の空洞化対策</li> </ul>

東山部エリア(東山北部、東山中部、東山南部)	
特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 市平均に比べて高齢化が進展(老年人口割合30%程度)</li> <li>③ バス路線のサービス水準は中程度(9本/日以下)</li> <li>地域主導型のバス運行が多く取り組まれている</li> <li>⑤ 市街化区域内に農地が多く残る</li> </ul>
意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⑤ 郊外への移住や地域づくりを支援して欲しい</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>⑤ 里山景観や自然環境等を活かした既存集落の維持</li> </ul>

南部エリア(南部、中央南部)	
特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> <li>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)</li> <li>⑤ 国道19号沿線に商業施設が集積(市域全体の約1/3)</li> </ul>
意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>② 駅周辺や団地等における生活サービス施設の維持</li> <li>③ 駅等へ結節するバス路線強化や利用環境の充実</li> <li>⑤ 工業系と住居系の建物が混在する状態への対策</li> </ul>

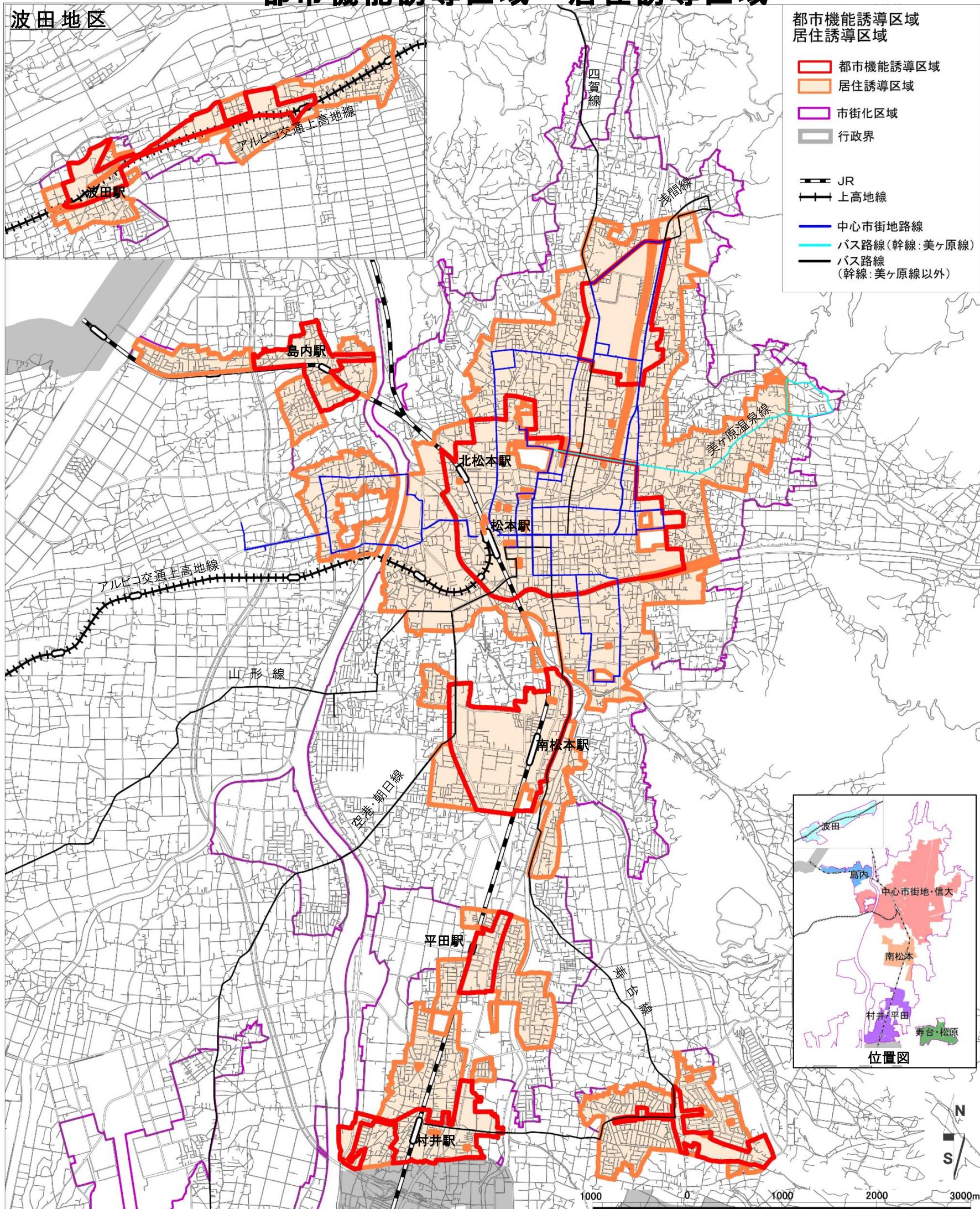
河西部エリア(河西北部、河西南部)	
特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 市平均に比べて高齢化が進展(老年人口割合30%程度)</li> <li>② 自動車や公共交通などで最寄りの拠点へ出かけ、必要なサービス施設を利用</li> <li>③ 上高地沿線は公共交通を利用しやすく、その他は利用し難い(公共交通徒歩圏カバー率 河西北部地域80%、河西南部地域55%)</li> </ul>
意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>② 自動車を利用して、隣接する市村へ買い物に行く方が便利</li> <li>③ 公共交通利用は、隣接する山形村との連携が重要</li> <li>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</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>③ 駅等へ結節するバス路線の強化と利用環境の充実</li> <li>⑤ 優良な農地の保全と既存集落の維持</li> </ul>

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	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <b>郊外部</b> </div>
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	



松本市立地適正化計画  
平成 30 年 11 月  
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(代表)

# 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
- 都市機能誘導区域
  - 居住誘導区域
  - 市街化区域
  - 行政界
  - JR
  - 上高地線
  - 中心市街地路線
  - バス路線(幹線:美ヶ原線)
  - バス路線(幹線:美ヶ原線以外)

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1,191ha
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198ha
	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157ha
	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2,038haは、市街化区域面積4,008haの50.8%	