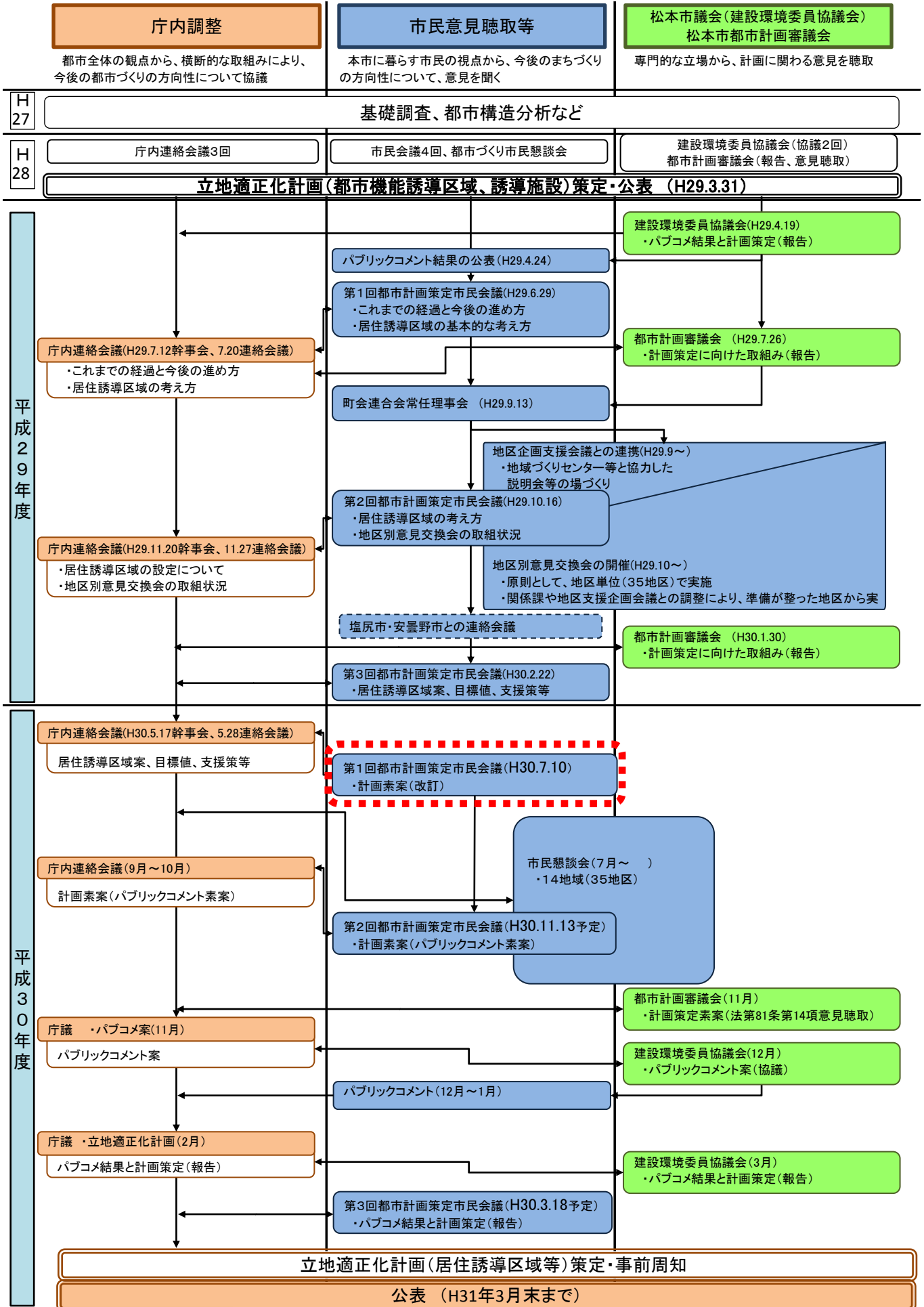


# 松本市立地適正化計画策定の流れ

資料1



# 松本市立地適正化計画 市民会議資料

平成 30 年 7 月 10 日

松 本 市

松本市立地適正化計画は、下記の構成で改訂を検討しており、既定計画(H29.3)に記載済みの内容については、図表・データ等の更新や記載内容の加筆・修正を行います。

平成30年度第1回松本市都市計画策定市民会議においては、計画書に追加する  について、協議をお願いします。

## ■ 松本市立地適正化計画の構成

### 1 「松本市立地適正化計画」とは

計画策定の背景と目的を明らかにするとともに、計画の性格や前提事項等の計画の枠組みを示します。

### 2 本市を取り巻く状況

人口、土地利用、都市交通等の状況を整理し、持続可能な都市づくりを進めていく上での課題を把握します。

### 3 都市の将来像と誘導の進め方

課題を踏まえ、本市が目指す持続可能な都市づくりの基本的な方針等を示します。

### 立地適正化計画制度に基づく誘導区域等の設定

#### 4 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域を設定し、誘導施設、誘導施策を示します。

#### 5 居住誘導区域の設定

居住誘導区域を設定し、誘導施策を示します。

### 効果的に誘導を図るために連携して進める取組み

#### 6 連動して進める取組み

本市が立地適正化計画と連動して進める交通、広域連携の取組みについて示します。

#### 7 地域別に進める取組み

都市全体の持続性を維持するため、誘導区域外における取組みの方向性を示します。

### 8 計画の推進に向けて

本計画を着実に進めるため、目標値及び効果指標、計画の評価と見直しについて示します。

2(1)人口  
最新の将来人口推計結果等、p2

5居住誘導区域の  
設定、p9

8計画の推進に向けて、p26

# 目次

1 「松本市立地適正化計画」とは .....	1
2 本市を取り巻く状況 .....	2
(1) 人口 .....	2
3 都市の将来像と誘導の進め方 .....	8
4 都市機能誘導区域等の設定 .....	8
5 居住誘導区域の設定 .....	9
(1) 居住誘導区域の位置付け .....	9
(2) 居住誘導区域の設定 .....	10
(3) 誘導施策 .....	23
6 連動して進める取組み .....	25
7 地域別に進める取組み .....	25
8 計画の推進に向けて .....	26
(1) 人口分布の現状と将来推計 .....	26
(2) 目標値の設定 .....	28
(3) 効果指標の設定 .....	30
(4) 計画の評価と見直し .....	31



# 1 「松本市立地適正化計画」とは

- (1) 背景と目的
- (2) 計画の性格
- (3) 計画の前提
- (4) 計画の構成

「省略」

既定計画(H29.3 策定)をもとに、図表・データ等を更新し、記載内容を加筆・修正します。

## 2 本市を取り巻く状況

### (1) 人口

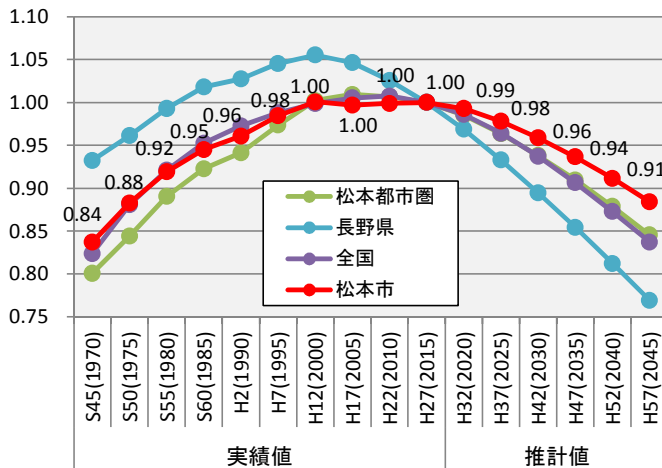
最新の国勢調査(平成 27 年(2015 年))によると本市の人口は 243,293 人であり、平成 22 年(2010 年)の 243,037 人に対して 256 人増加しました。しかし、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、平成 52 年(2040 年)には平成 27 年に対して 91%まで減少し、221,785 人になるとされています。松本都市圏や長野県平均と比べると減少割合は低い傾向ですが、これまで人口増加に応じて拡大してきた人口集中地区(DID)は今後減少し、都市の低密度化が急速に進むと考えられます。

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、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。

また、平成 52 年(2040 年)時点の人口分布推計によると、市街化区域内の鉄道駅周辺でも低密度となる地域が発生し、市街化区域外は全体的に低密度となります。人口減少に伴って、生活を支える施設が減少し、現在身近で受けることができる生活サービスが受けられなくなることが懸念されます。

#### ■ 人口の推移

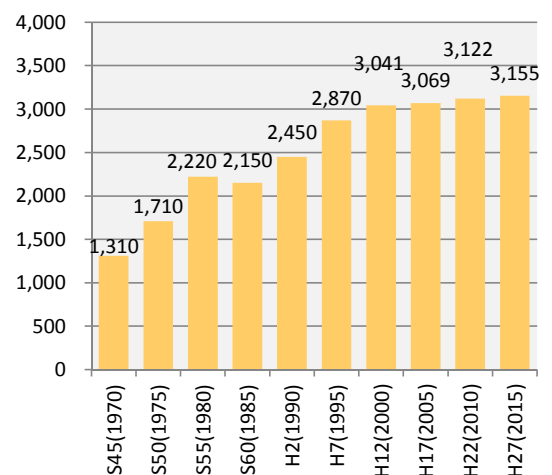
(H27=1.00)



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)

#### ■ 人口集中地区(DID)の面積

(ha)

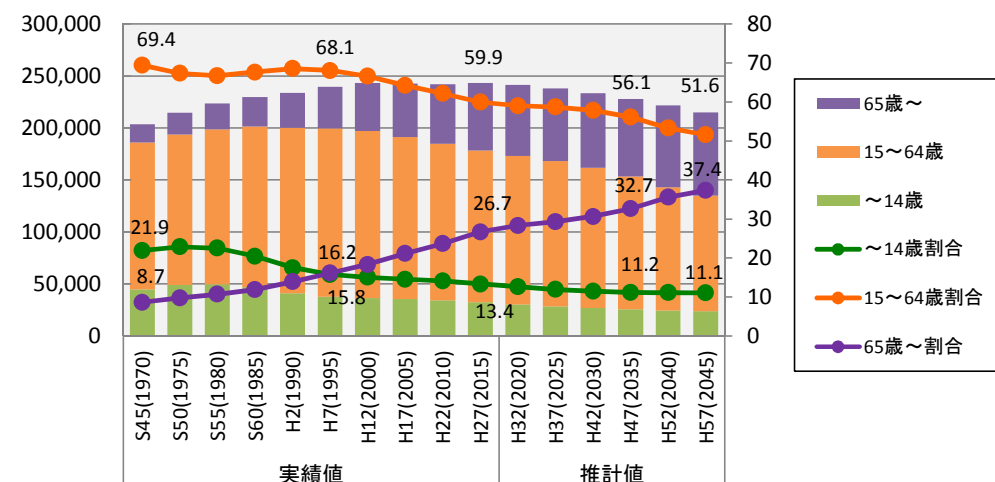


資料 実績値 S45~H27：国勢調査

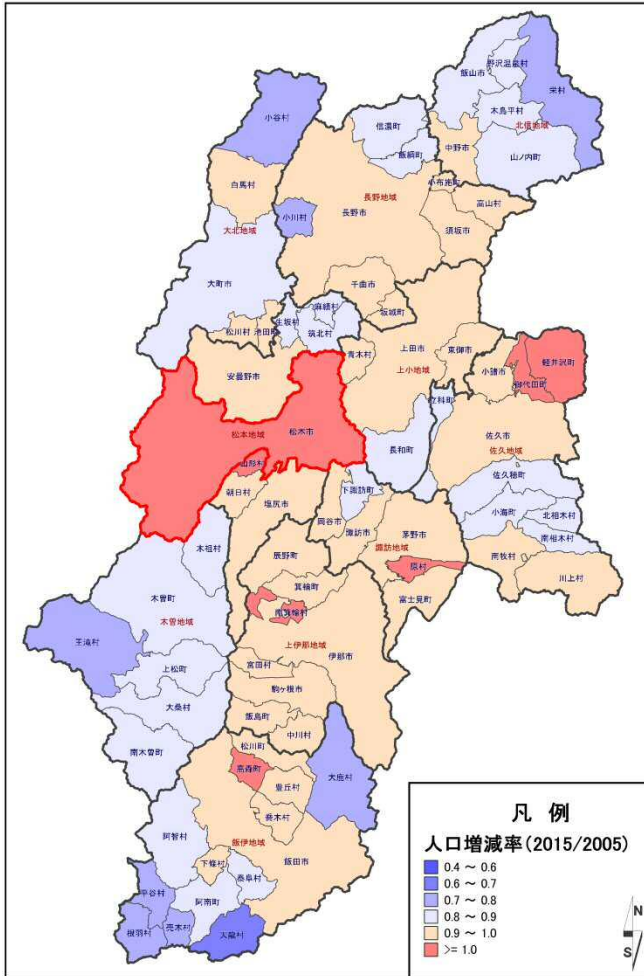
#### ■ 年齢3区別の人口推移

人口(人)

割合(%)

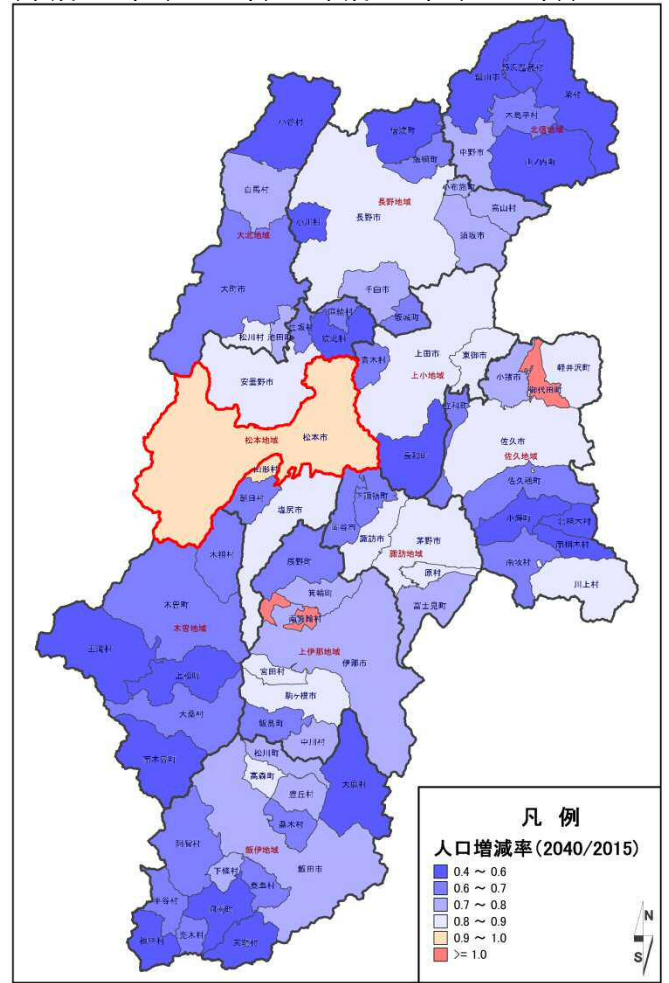


■ 県内の人口増減  
(平成 17 年 (2005 年) - 平成 27 年 (2015 年))



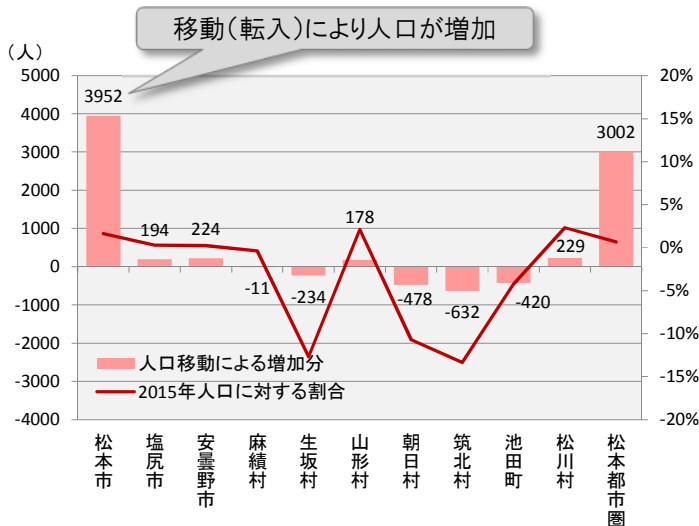
資料：国勢調査

■ 県内の人口増減  
(平成 27 年 (2015 年) - 平成 52 年 (2040 年))



資料：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)

■ 移動による人口増減 (平成 27 年 (2015 年) - 平成 52 年 (2040 年))

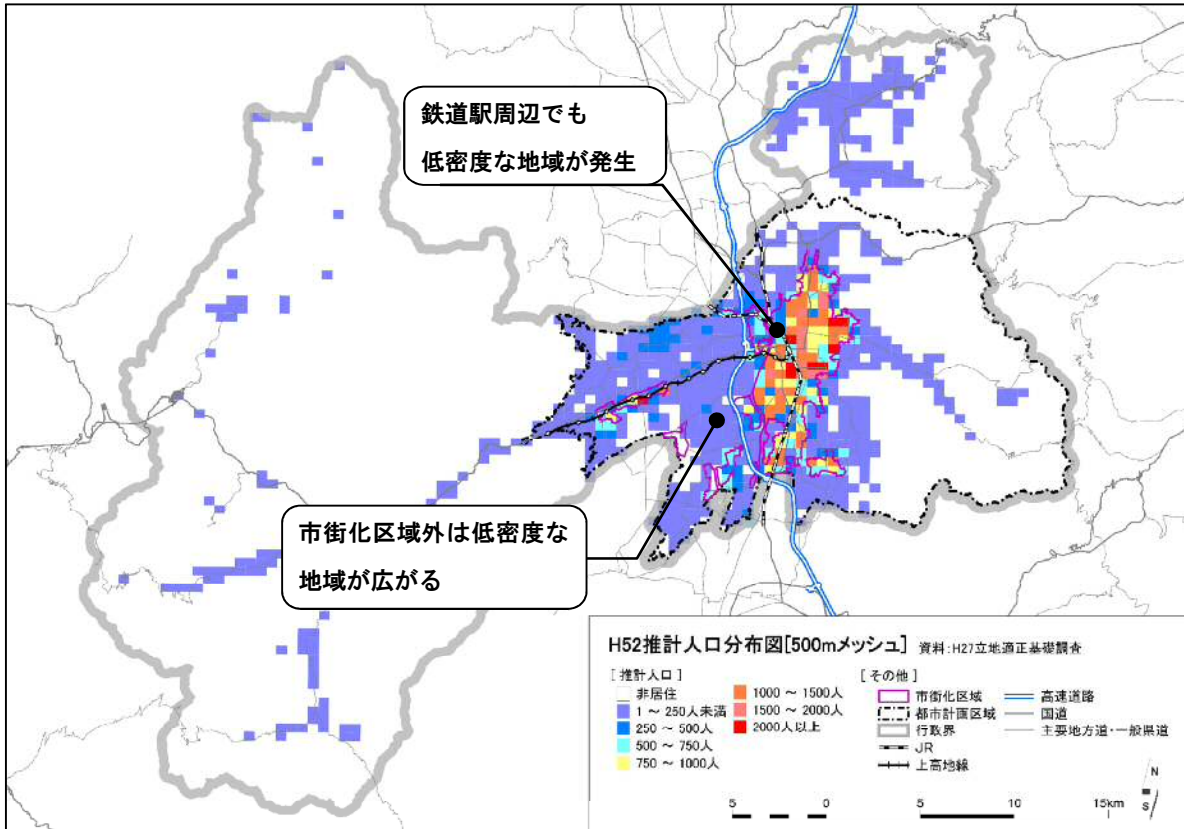


注：移動による人口増減は、移動を考慮した推計人口から移動を考慮しない封鎖人口を引いて算出したもの

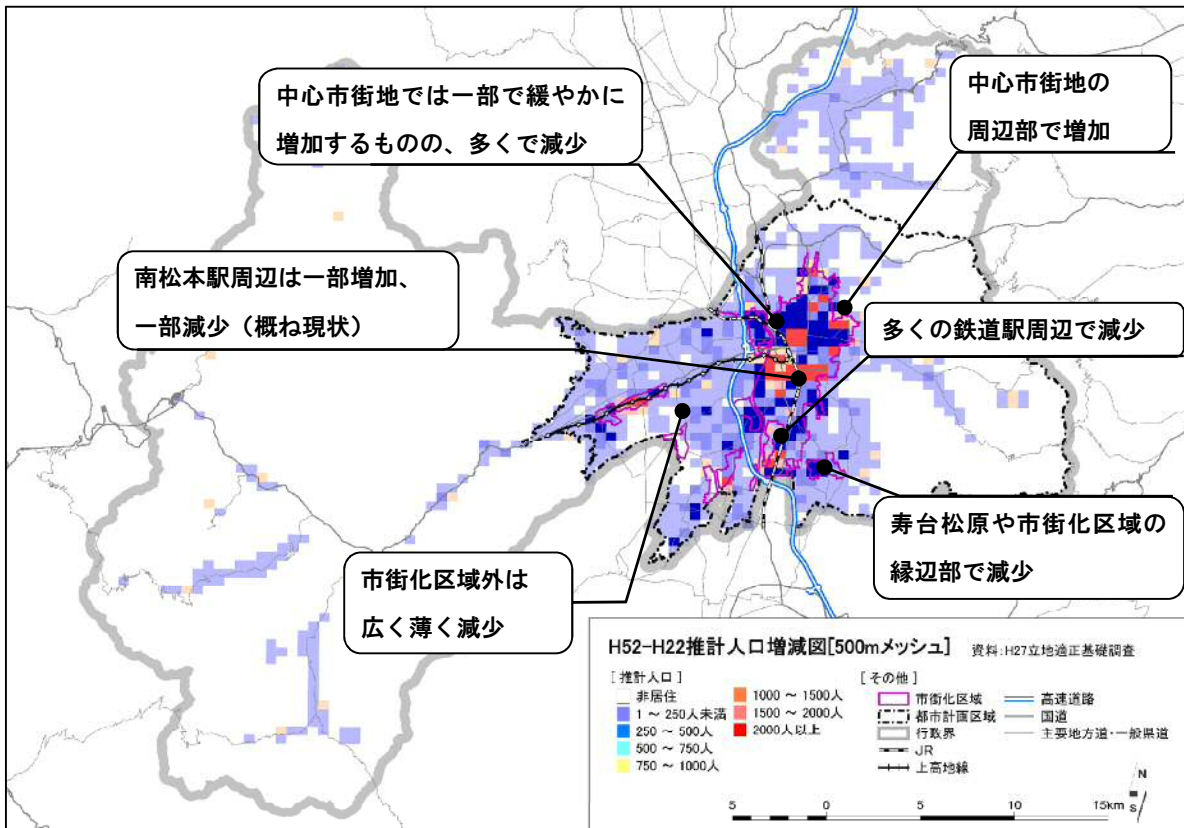
資料：日本の地域別将来推計人口  
(H30.3 推計、国立社会保障・人口問題研究所)



■ 人口分布図（平成 52 年）

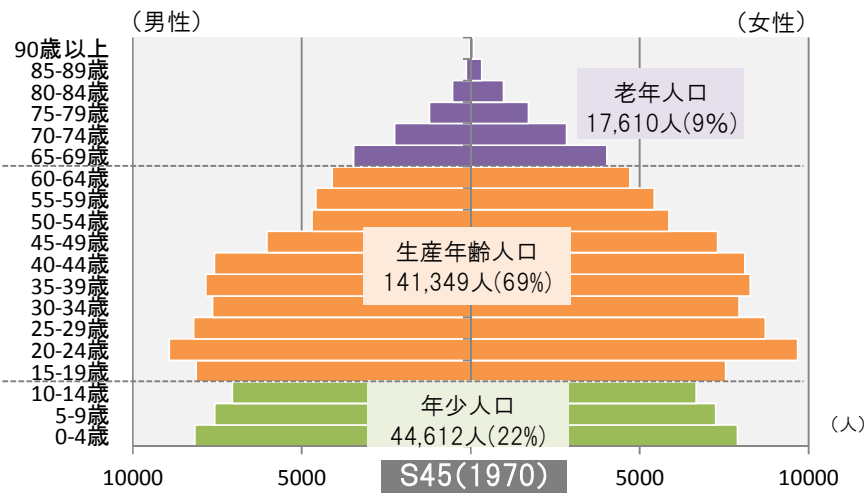


■ 人口増減分布図（平成 52 年ー平成 22 年）



※ 将来人口は、検討段階における最新のデータ（平成 22 年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所推計値）を用いて、コーホート変化率法により推計しました。手法の特性により、近年の宅地開発等に伴う人口増加などは考慮していません。このため、概ね 5 年ごとの計画の評価に当たっては、常に最新のデータを用いることにより、人口分布や都市構造の変化を確認しながら検討を行います。

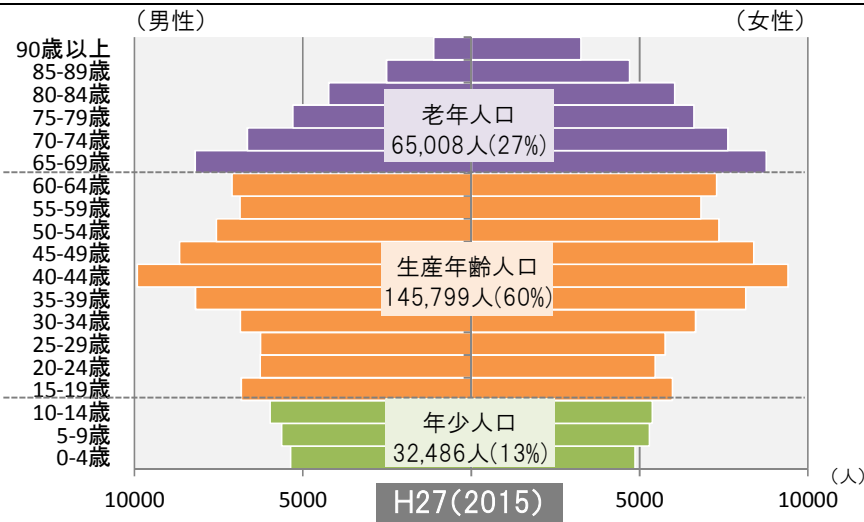
■ 人口ピラミッドの推移



昭和 45 年  
人口 203,684 人  
高齢者 17,610 人  
(9%)

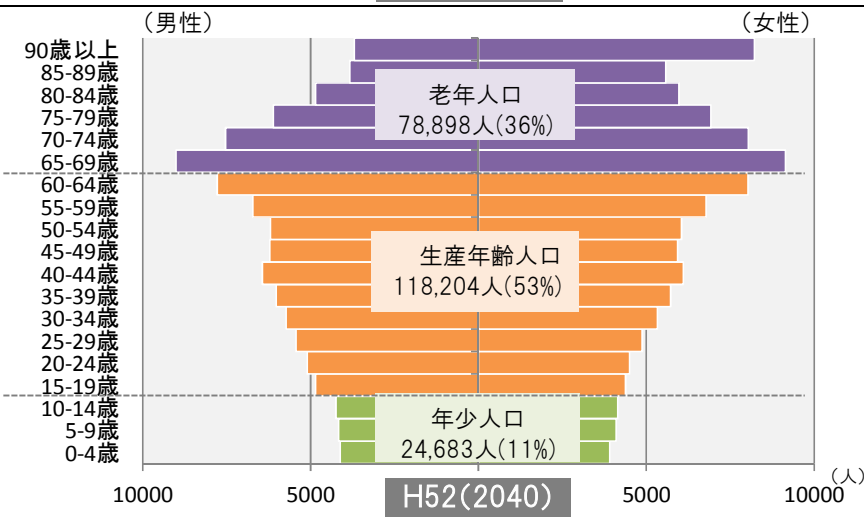
少ない高齢者を多くの若い世代が支えていました。

※年齢不詳を除く人口 203,571 人



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

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。

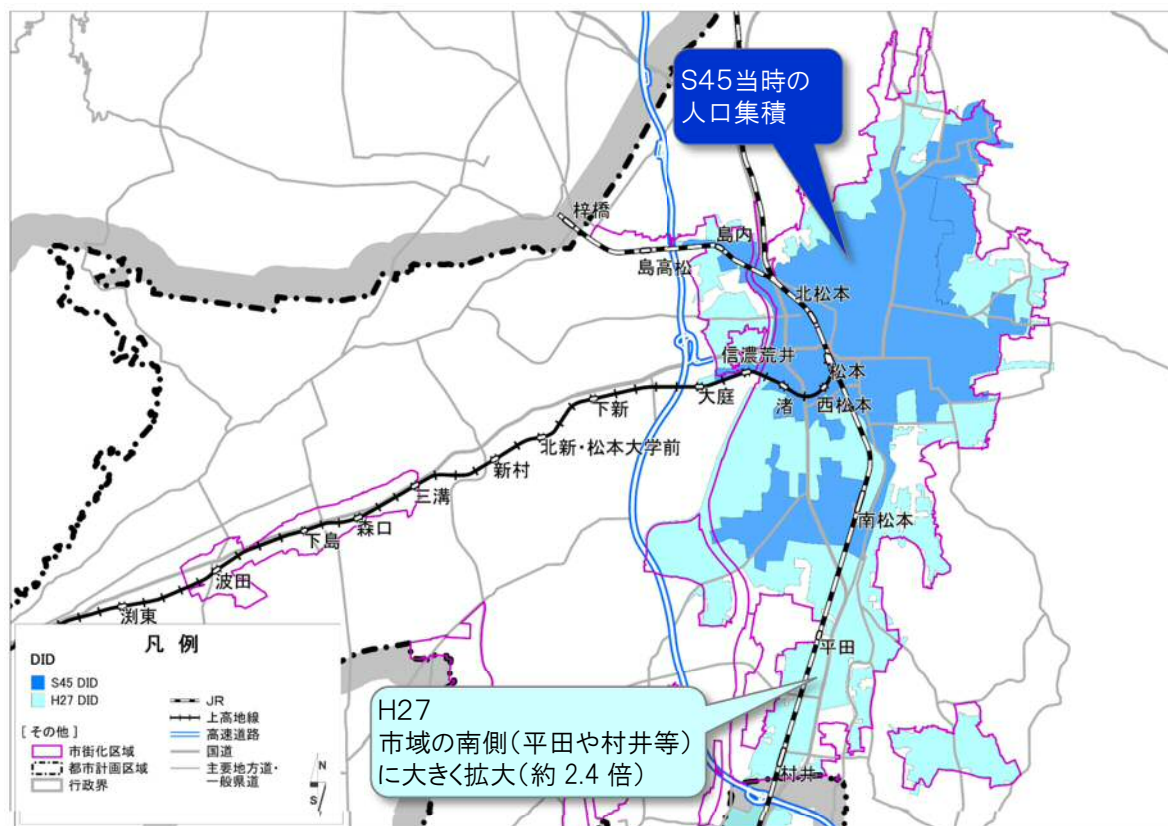


平成 52 年  
人口 221,785 人  
高齢者 78,898 人  
(36%)

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。

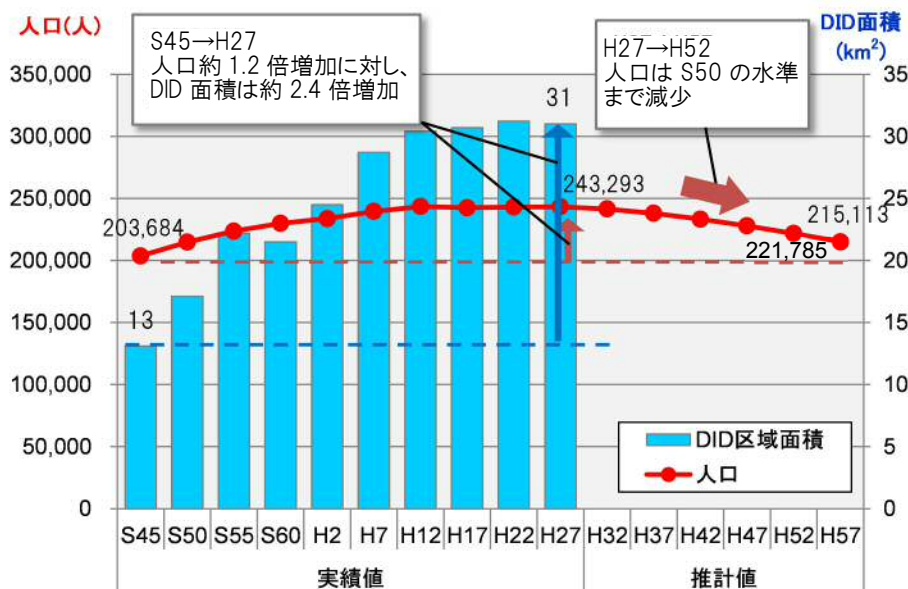
特に、全ての年齢層の中で、65歳から69歳が最も多くなると推計されます。

■ 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  $1 \text{ km}^2$  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

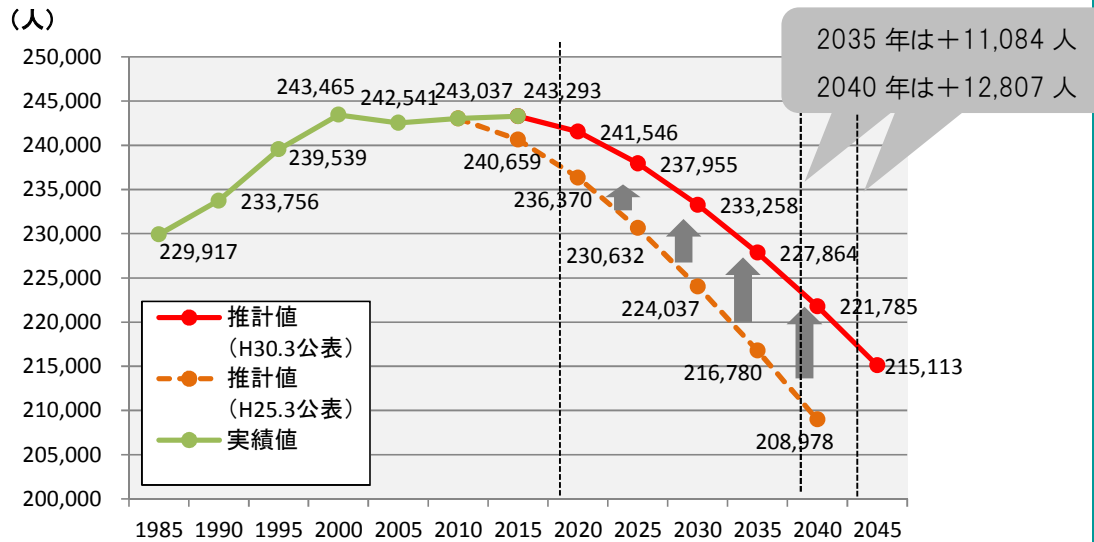
- 中心市街地や鉄道駅周辺など交通利便性の高いエリアでは、現在の人口密度以上の人口を維持・誘導
- 将来の人口分布に応じた生活サービスの維持・充実
- 子どもを育てやすい住環境の形成

## 参考(H30.3 推計とH25.3 推計との比較)

平成 27 年国勢調査に基づく将来推計(H30.3 推計値)と、平成 22 年国勢調査に基づく将来推計(H25.3 推計値)を比較すると、人口減少のスピードは緩やかになるものの、将来的な人口減少傾向が続くことがわかります。

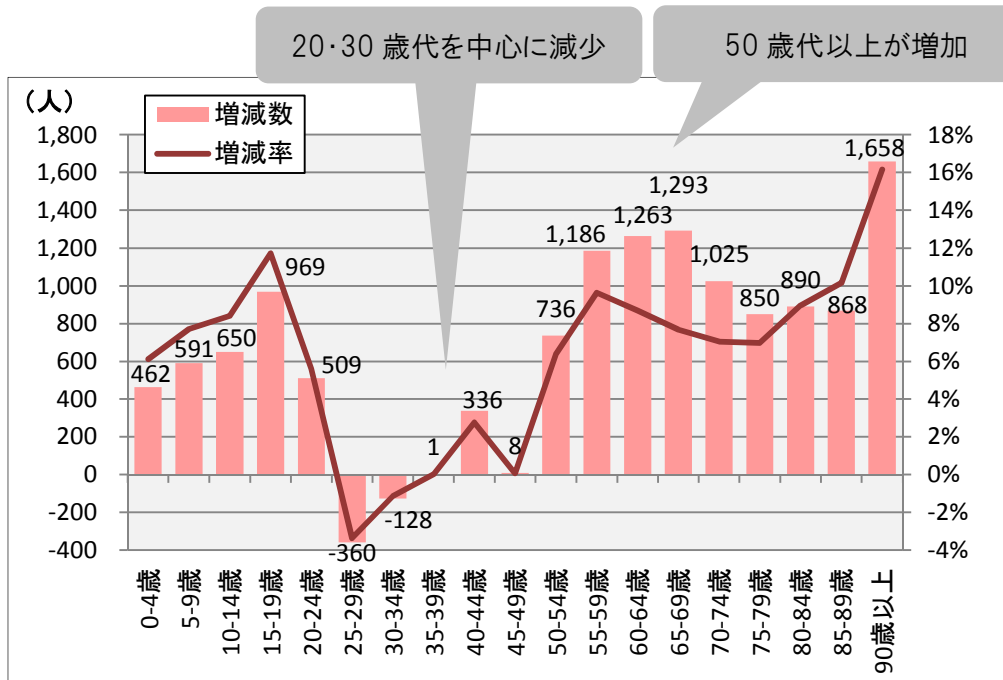
計画の目標年である平成 47 年(2035 年)の人口は 227,864 人となり、前回推計と比べて 11,084 人増加し、平成 52 年(2040 年時点)では 221,785 人となり、+12,807 人増加すると推計されています。

### ■ 松本市の将来人口推計値の比較



5歳階級別人口について比較すると、50歳以上の人口増加が進む一方で、20・30歳代を中心に減少すると推計されています。

### ■ 2040年の5歳階級別人口の増減 (H30.3推計値—H25.3推計値)



注：増減率はH30.3推計値をH25.3推計で割り、1を引いた値

- (2) 土地利用
- (3) 都市交通
- (4) 経済活動
- (5) 地価
- (6) 災害
- (7) 財政
- (8) 生活サービス
- (9) 観光

「省略」

既定計画(H29.3 策定)をもとに、図表・データ等を更新し、記載内容を加筆・修正します。

### **3 都市の将来像と誘導の進め方**

- (1) 計画のねらい
- (2) 将来の都市構造
- (3) 都市機能誘導区域を設定する拠点の考え方
- (4) 都市機能等の誘導方針

「省略」

既定計画(H29.3 策定)をもとに、図表・データ等を更新し、記載内容を加筆・修正します。

### **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
- (2) 都市機能誘導区域の設定
- (3) 誘導施設の設定
- (4) 誘導施策

「省略」

既定計画(H29.3 策定)をもとに、図表・データ等を更新し、記載内容を加筆・修正します。

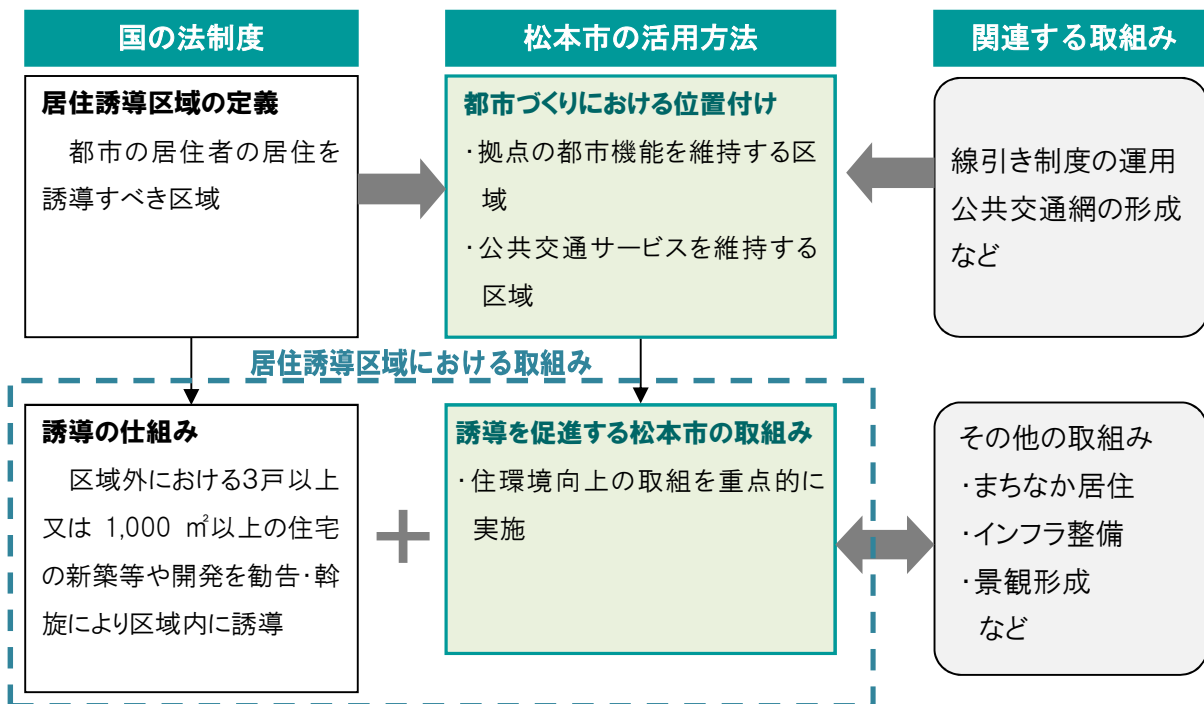
## 5 居住誘導区域の設定

### (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、将来にわたって一定の人口密度を維持するために、居住を誘導すべき区域です。

都市機能の誘導や公共交通サービスの強化などによって区域内の住環境を向上し、一定の居住を保つことによって、都市機能や公共交通の持続可能性を高めます。

#### ■ 居住誘導区域の位置付けと取組み

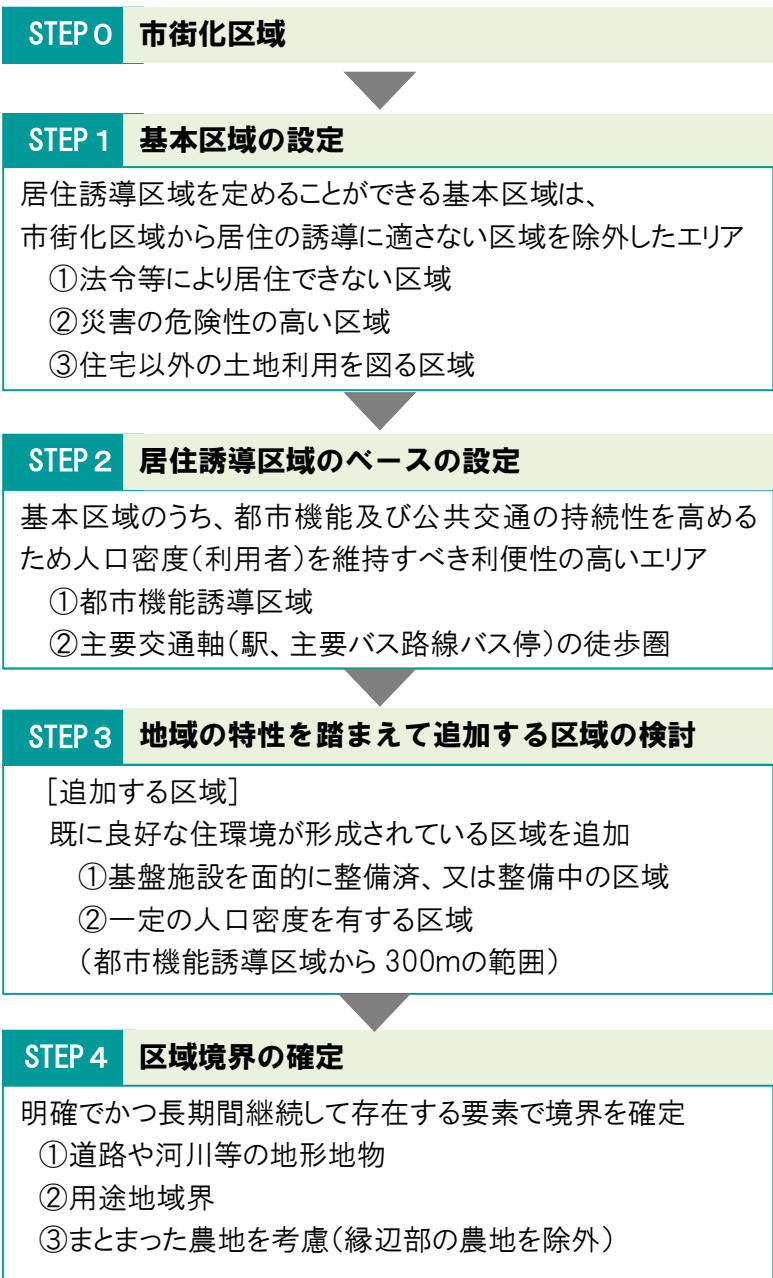




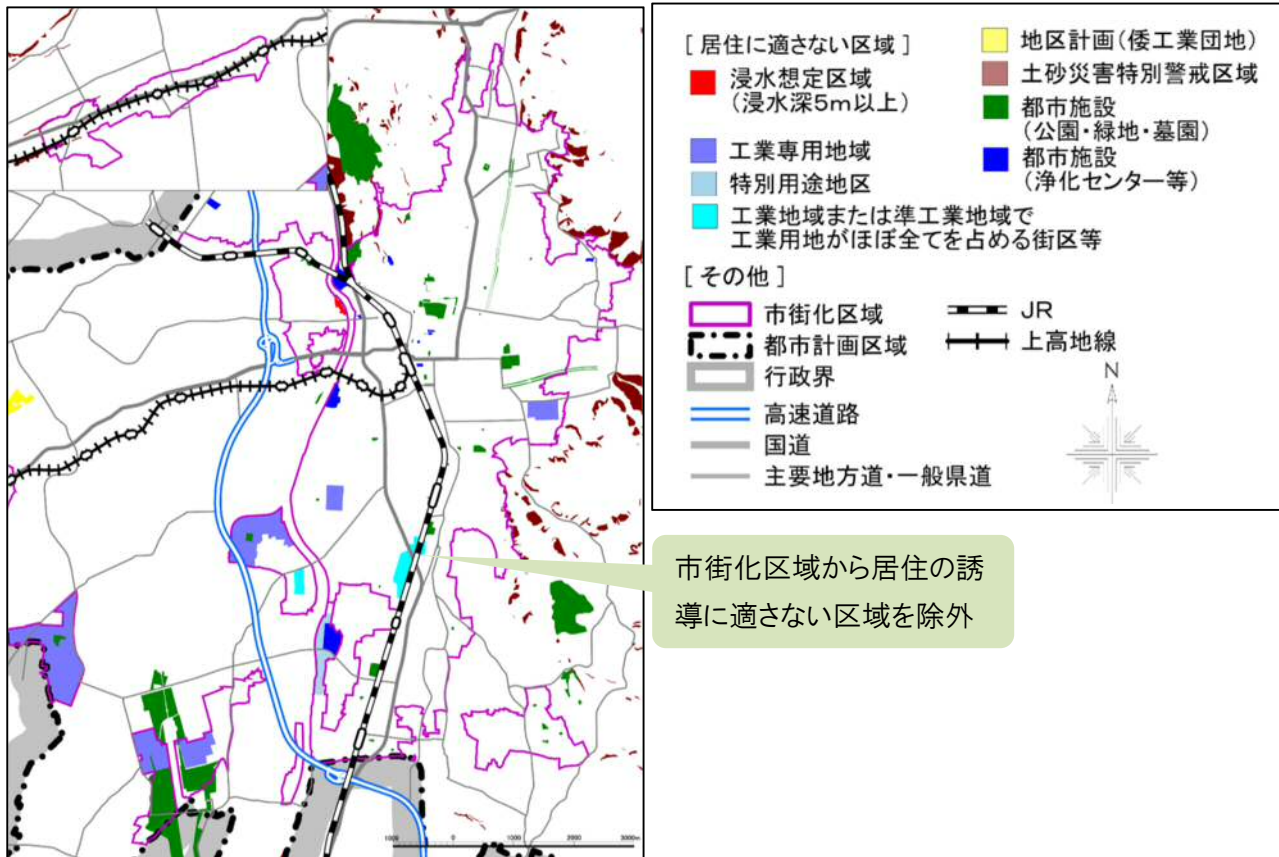
## (2) 居住誘導区域の設定

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等の要素で境界を確定します。

### ■ 居住誘導区域の検討のフロー

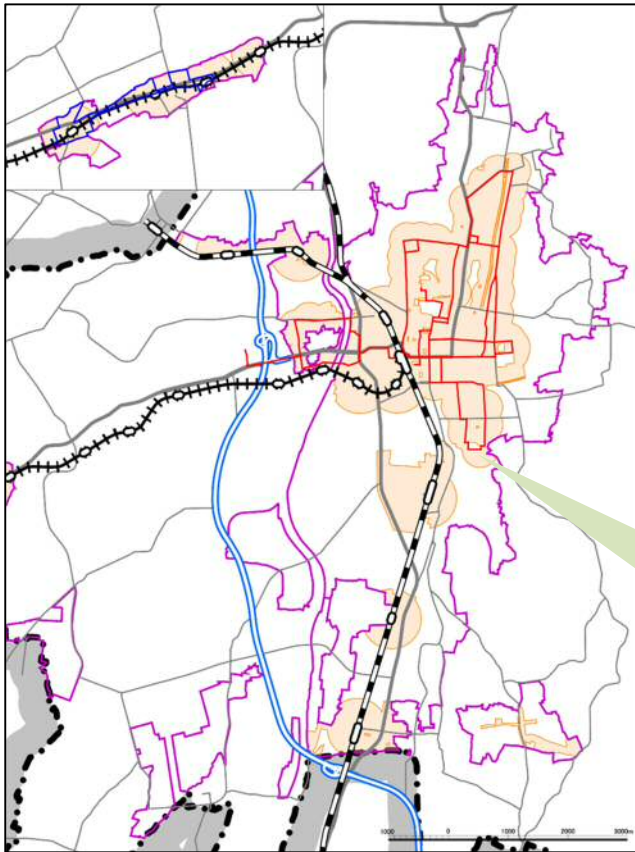


■ STEP 1 基本区域の設定（居住の誘導に適さない区域の除外）



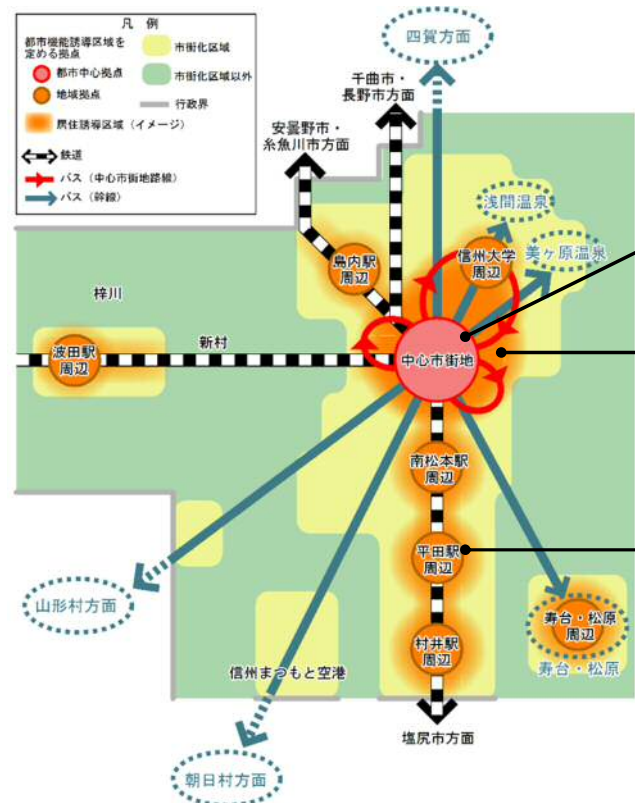


STEP 2 居住誘導区域のベースの設定



都市機能誘導区域、鉄道駅及び中心市街地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の範囲とした



①都市機能誘導区域の範囲  
都市機能(商業、医療、福祉等)を利用しやすい範囲

③中心市街地バス路線の  
バス停から300mの範囲

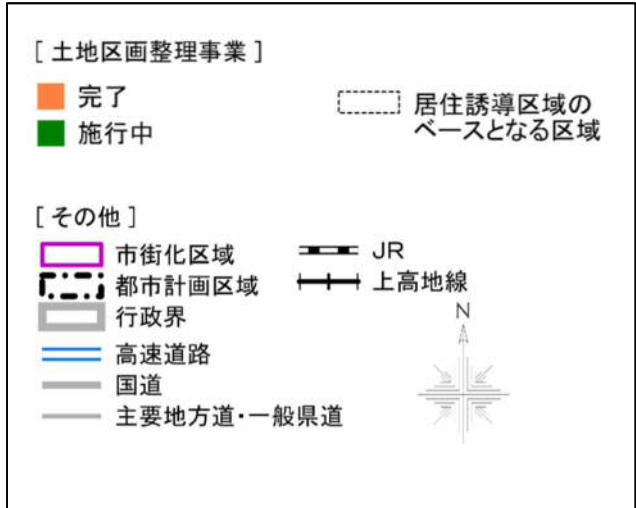
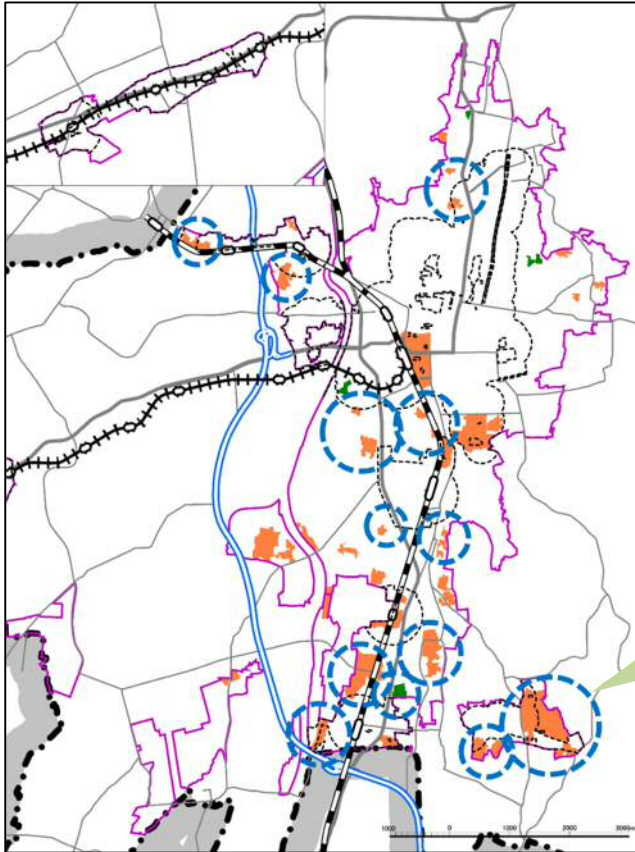
②鉄道駅から500mの範囲

松本市地域公共交通網形成計画

中心市街地路線: 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  
(信大横田(横田信大)循環線、北市内線、タウンズニーカー)

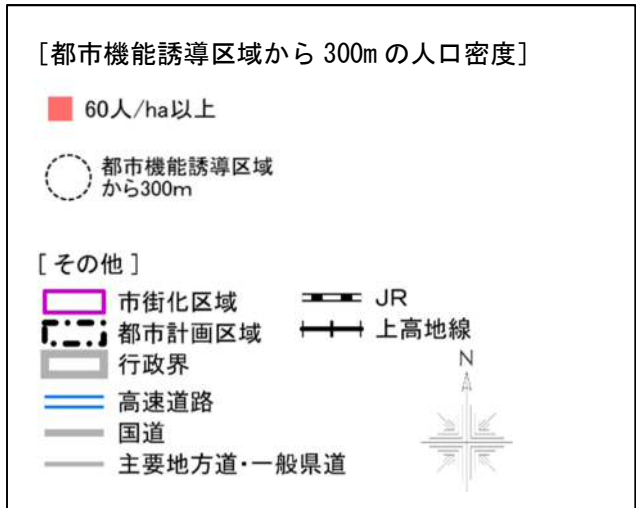
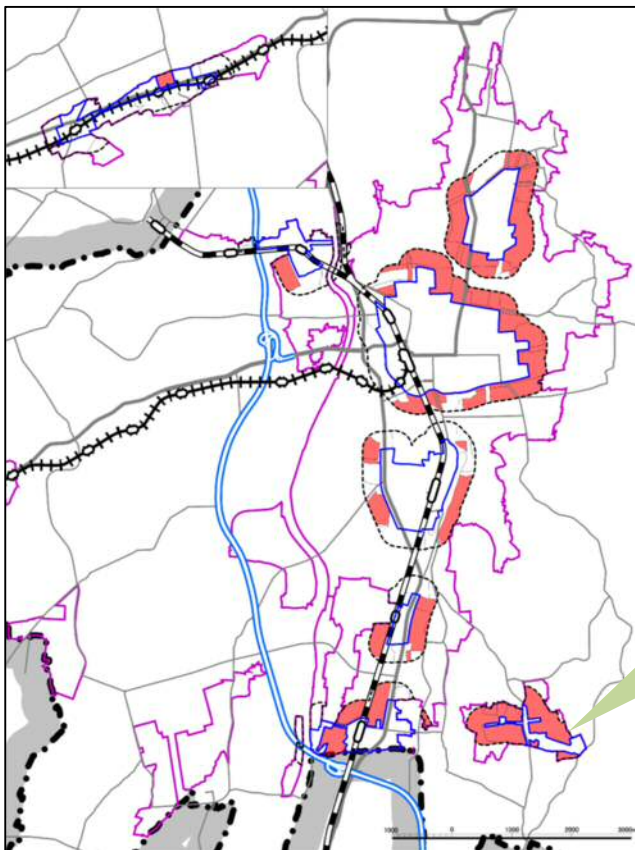
⇒居住誘導により一定の利用者(需要量)を確保し、公共交通事業としてある程度の採算が見込める路線として充実できるよう、徒歩圏に居住誘導区域を設定

■ STEP 3 地域の特性を踏まえて追加する区域の検討  
 (基盤施設を面的に整備した区域の追加)



ベースとした区域の縁辺部に連続する土地区画整理事業区域を追加

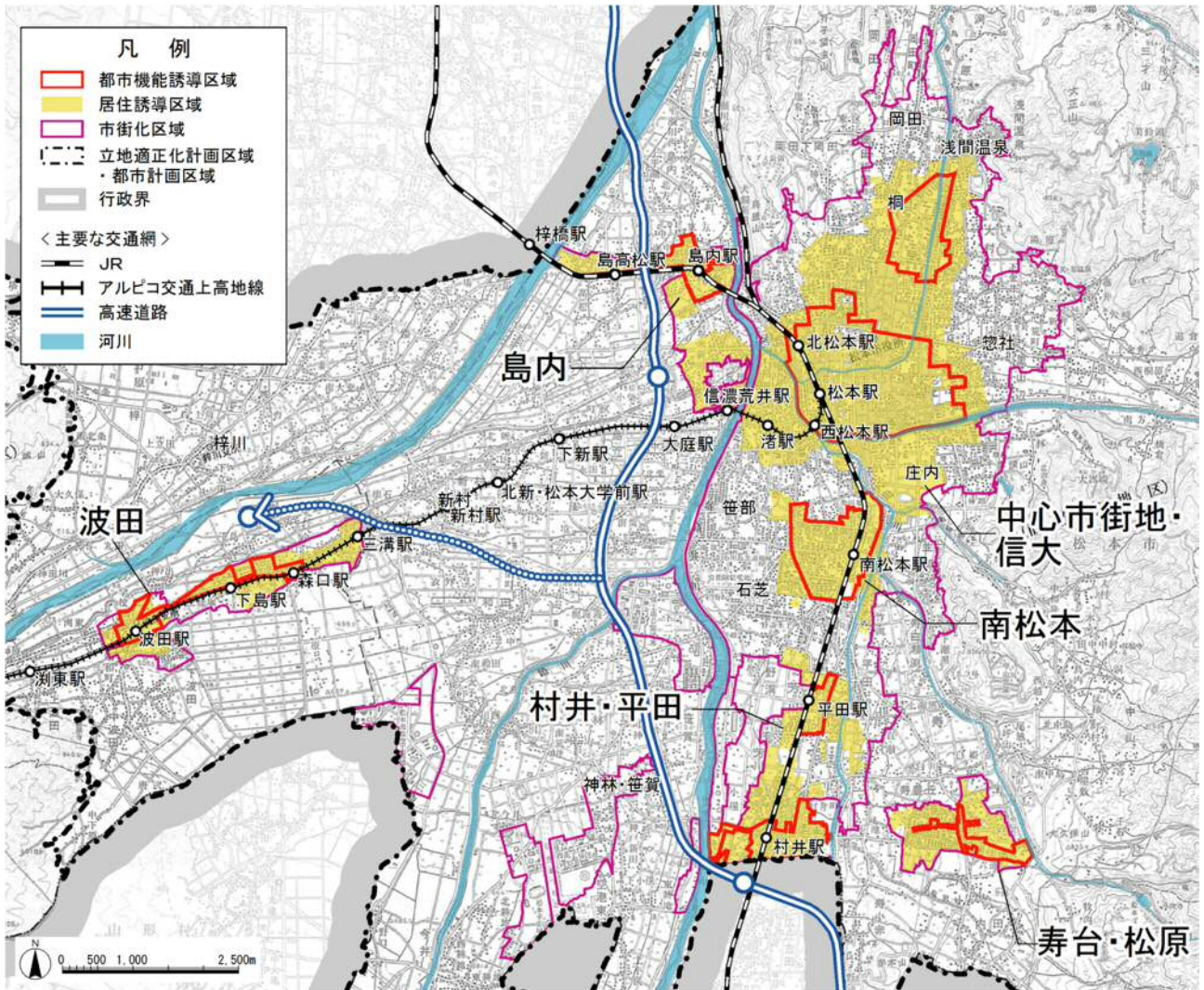
(都市機能誘導区域の徒歩圏で一定の人口密度を有する区域の追加)



都市機能誘導区域の徒歩圏(区域を取り囲む 300m の範囲)で人口密度 60 人/ha 以上の区域を追加



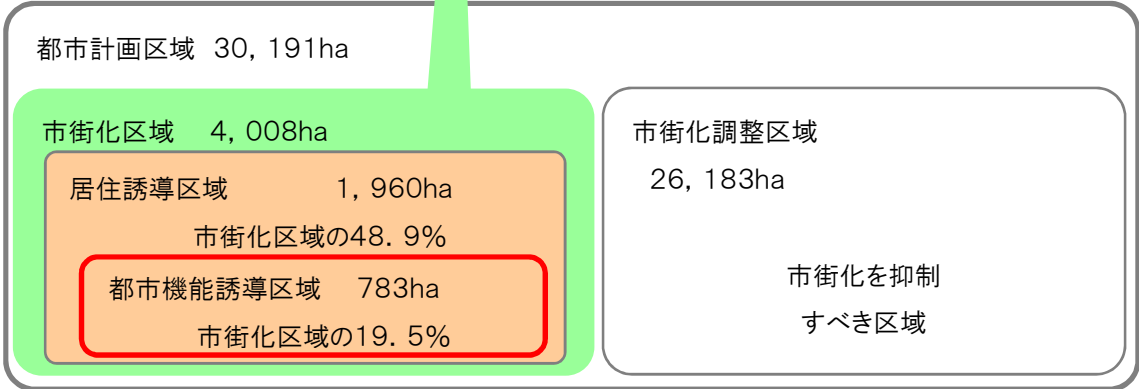
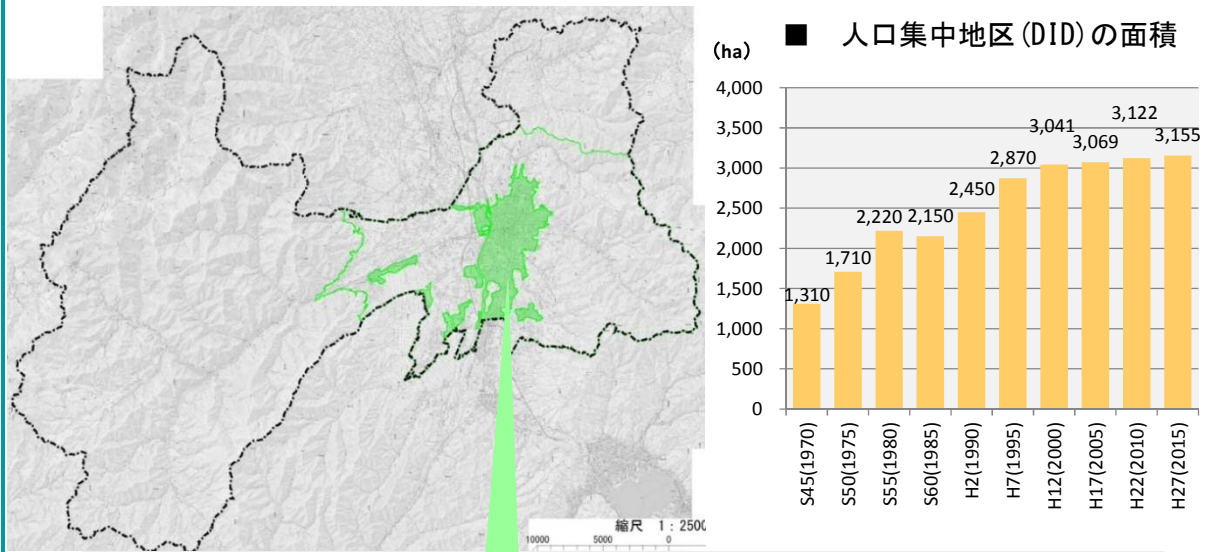
STEP 4 区域境界の確定：居住誘導区域



エリア	居住誘導区域の設定範囲
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 1,123ha
南松本駅周辺エリア	南松本駅、国道 19 号の一部を含む 191ha
村井駅・平田駅周辺エリア	村井駅、平田駅、国道 19 号の一部を含む 249ha
島内駅周辺エリア	島内駅、島高松駅、千国街道の一部を含む 105ha
波田駅周辺エリア	波田駅、下島駅、森口駅、三溝駅、国道 158 号の一部を含む 157ha
寿台・松原周辺エリア	寿台・松原の市街化区域のおおよその範囲を含む 135ha
居住誘導区域面積合計 1,960ha は、市街化区域面積 4,008ha の 48.9%	

平成29年度都市計画基礎調査結果及び平成30年将来人口推計値をもとに、区域界等を再検証し、成案とします。

参考 居住誘導区域とその他の区域との関係

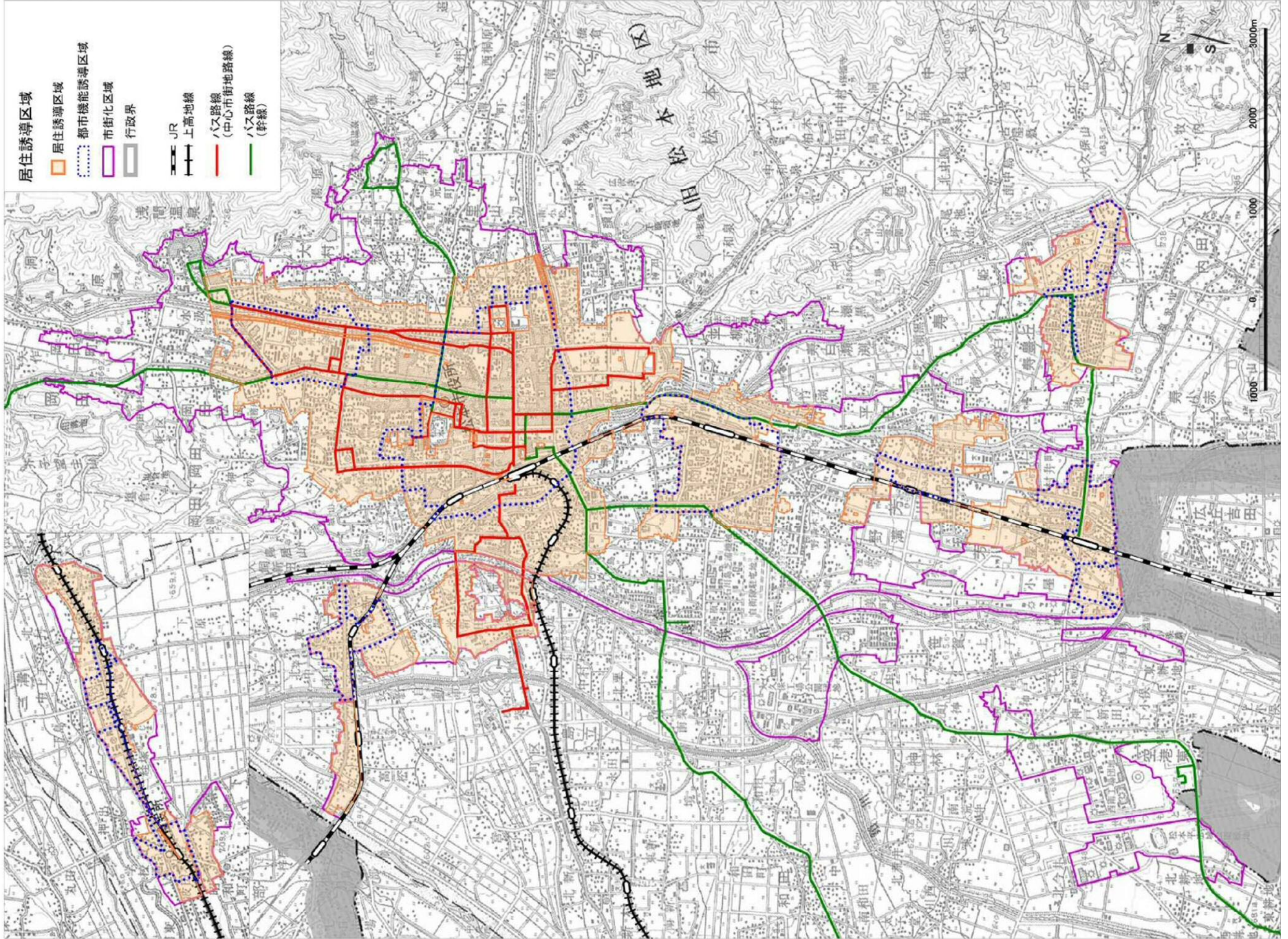


※平成 52 年(2040 年)の人口は 221,785 人になると推計されており、昭和 50 年(1975 年)の水準まで減少します。

居住誘導区域面積は、昭和 50 年(1975 年)頃の人口集中地区(DID)に相当します。

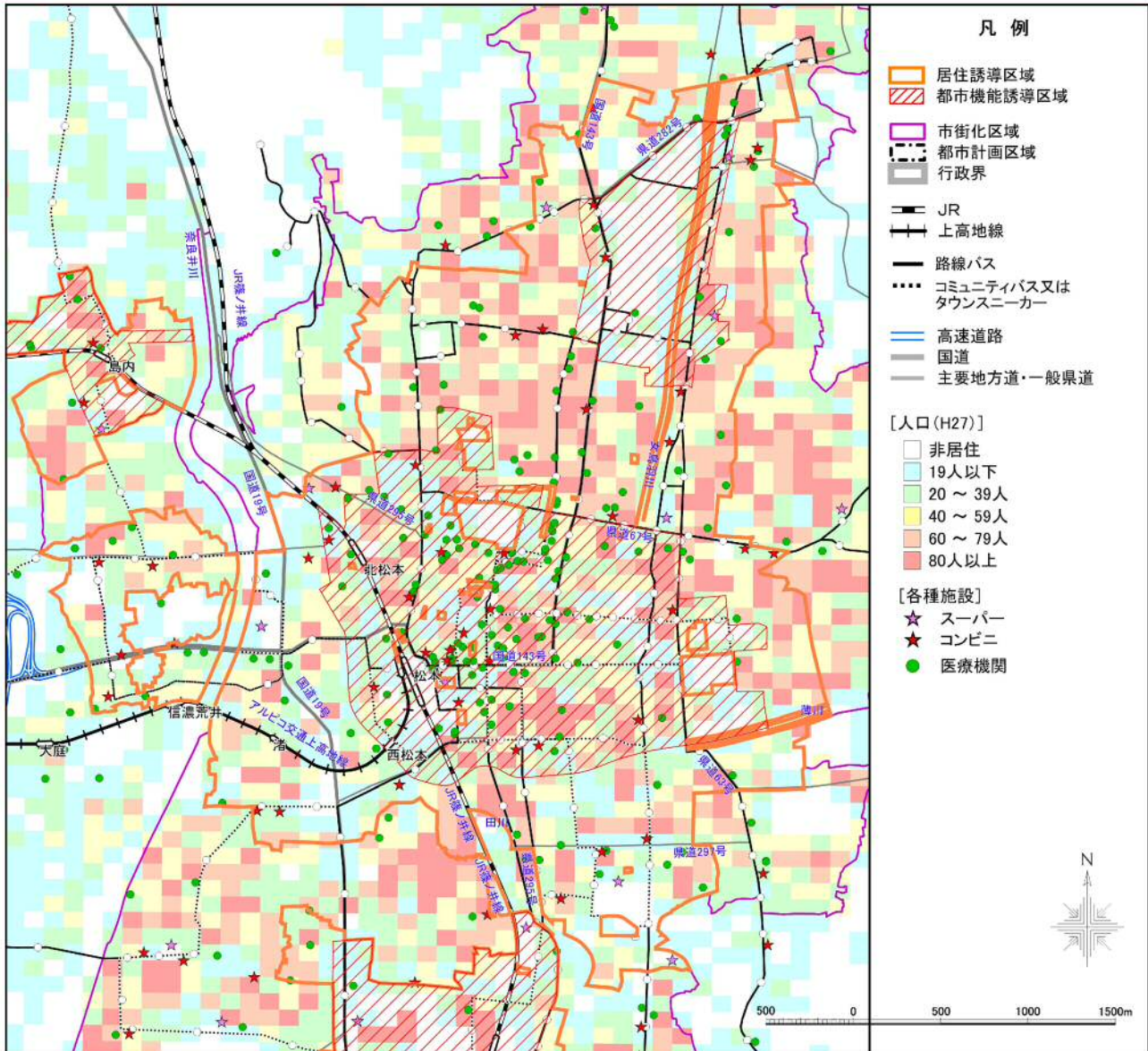
区域	内容	届出・勧告の対象
市街化区域	都市計画法第7条第2項 すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域	
居住誘導区域	都市再生特別措置法第81条第2項 都市の居住者の住居を誘導すべき区域	居住誘導区域「外」において、 <u>3戸以上の住宅の新築や1,000m<sup>2</sup>以上の開発等を行う場合</u>
都市機能誘導区域	都市再生特別措置法第81条第2項 都市機能増進施設(医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であつて、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。)の立地を誘導すべき区域	都市機能誘導区域「外」において、 <u>計画に記載した誘導施設を有する建築物等の建築等を行う場合</u>







## 中心市街地・信州大学周辺エリア (1,123ha)



### ●都市機能誘導区域と主な誘導施設

中心市街地(344ha) 市役所、二次(藤森病院、松本協立病院)・三次医療機関(相澤病院)、市立美術館、まつもと市民芸術館等の多様で高次の都市機能が集積

信州大学周辺(97ha) 信州大学及び信州大学附属病院、文化会館や高等学校など比較的広範囲から利用者が集まる拠点性の高い施設が立地

### ●生活利便性

[中央北部地域、中央部地域]

スーパー・コンビニの徒歩圏カバー率 92.2～97.9%程度[市平均 68.4%]

医療施設(内科)の徒歩圏カバー率 91.4～93.4%程度[市平均 68.4%]

公共交通(バス 30本/日、駅)の徒歩圏カバー率 75.0～88.1%程度[市平均 45.7%]

### ●居住誘導区域の設定

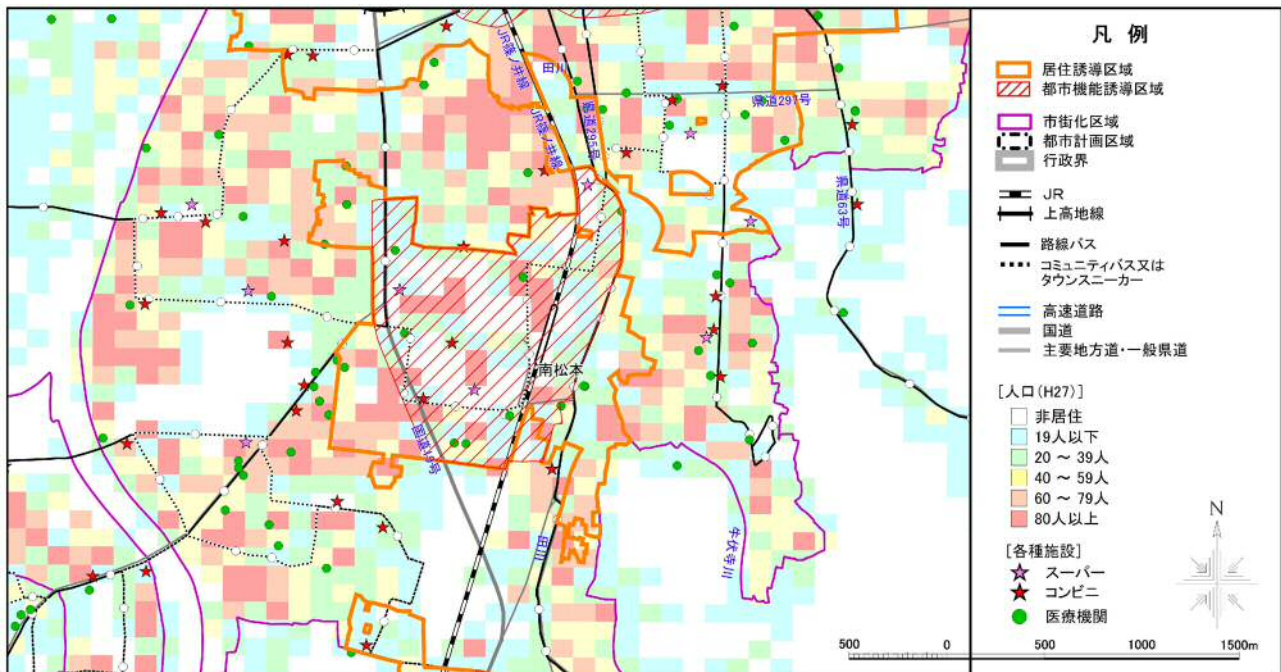
面積 1,123ha

人口 51,576人(H27) → 45,937人(H47)

グロス人口密度 45.9人/ha 40.9人/ha

考え方 市内外の広範囲から訪れる高次の施設が立地し、鉄道・バスが利用しやすい利便性の高いエリア。中心市街地の人口空洞化に歯止めをかけ、都市機能や公共交通が持続されるように高い密度で居住を維持。

## 南松本駅周辺エリア (191ha)



### ●都市機能誘導区域と主な誘導施設

南松本駅周辺(128ha) 複数の大規模小売店舗(スーパー3店舗)や拠点性の高い福祉施設(総合社会福祉センター)などが立地

### ●生活利便性

[中央南部地域]

スーパー・コンビニの徒歩圏カバー率 94.0%程度[市平均 68.4%]

医療施設(内科)の徒歩圏カバー率 82.1%程度[市平均 68.4%]

公共交通(バス 30本/日、駅)の徒歩圏カバー率 50.4%程度[市平均 45.7%]

### ●居住誘導区域の設定

面積 191ha

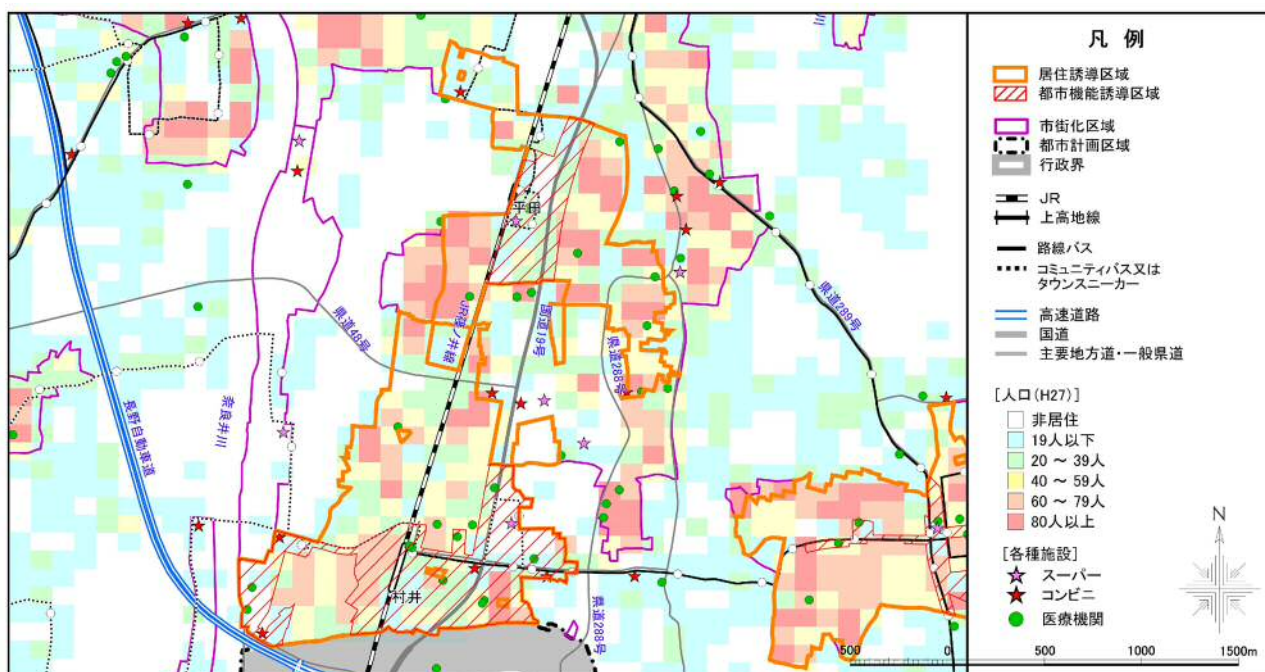
人口 7,999人(H27) → 7,415人(H47)

グロス人口密度 42.0人/ha 38.9人/ha

考え方 市南部を中心とした市内の広い範囲から買い物等に訪れるエリアであり、その都市機能や公共交通が持続されるように、南松本駅周辺都市機能誘導区域へ歩いて行きやすい範囲を中心に居住を維持。



## 村井駅・平田駅周辺エリア (249ha)



### ●都市機能誘導区域と主な誘導施設

- 村井駅周辺(65ha) 大規模小売店舗や高度な医療施設(まつもと医療センター)、高等学校などが立地  
 平田駅周辺(22ha) 複数の大規模小売店舗(スーパー2店舗)、金融機関等の生活サービス施設が立地

### ●生活利便性

[南部地域]

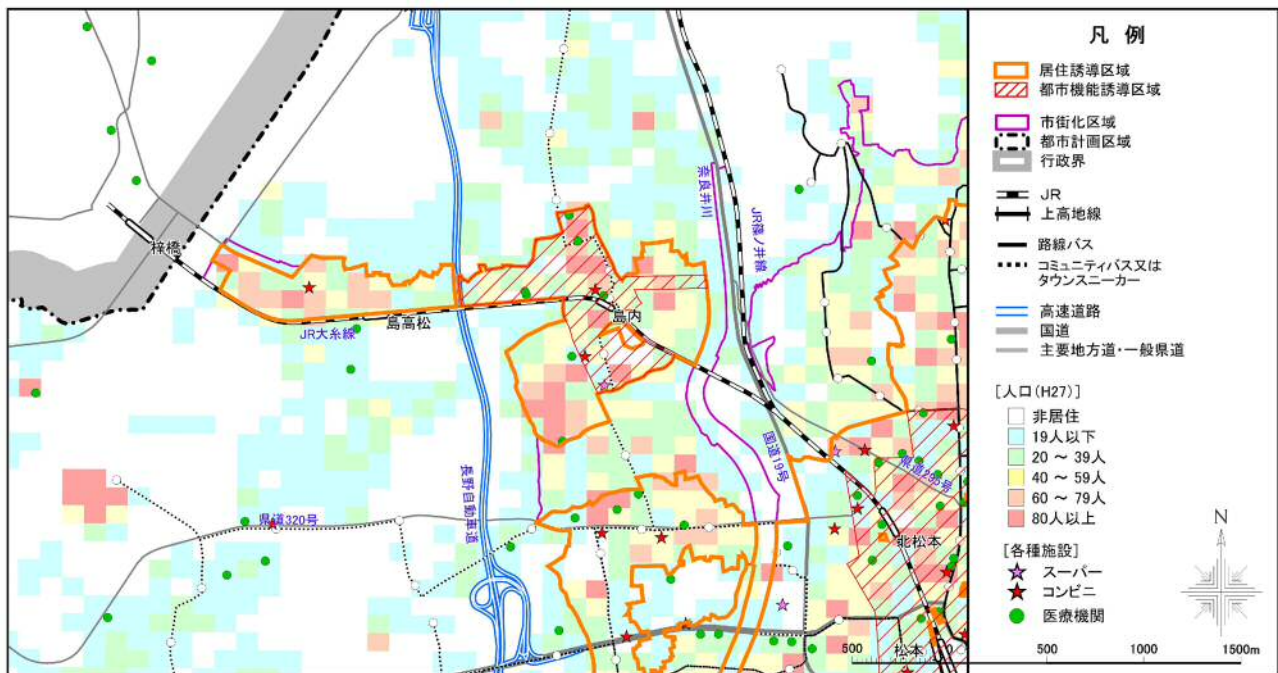
- スーパー・コンビニの徒歩圏カバー率 74.3%程度[市平均 68.4%]  
 医療施設(内科)の徒歩圏カバー率 76.9%程度[市平均 68.4%]  
 公共交通(バス 30本/日、駅)の徒歩圏カバー率 46.0%程度[市平均 45.7%]

### ●居住誘導区域の設定

- 面積 249ha  
 人口 10,224人(H27) → 9,412人(H47)  
 グロス人口密度 41.0人/ha 38.8人/ha  
 考え方 市南部を中心として、東西の地域から買い物等に訪れるエリアであり、その都市機能や公共交通が持続されるように、都市機能誘導区域へ歩いて行きやすい範囲を中心に居住を維持。  
 (村井駅周辺及び平田駅周辺都市機能誘導区域を含む一体的な居住誘導区域)



## 島内駅周辺エリア (105ha)



### ●都市機能誘導区域と主な誘導施設

島内駅周辺(42ha) 大規模小売店舗や音楽文化ホールなどが立地

### ●生活利便性

[島内地区]

スーパー・コンビニの徒歩圏カバー率 62.2%程度[市平均 68.4%]

医療施設(内科)の徒歩圏カバー率 44.2%程度[市平均 68.4%]

公共交通(バス 30 本/日、駅)の徒歩圏カバー率 77.8%程度[市平均 45.7%]

### ●居住誘導区域の設定

面積 42ha

人口 4,994人(H27) → 5,070人(H47)

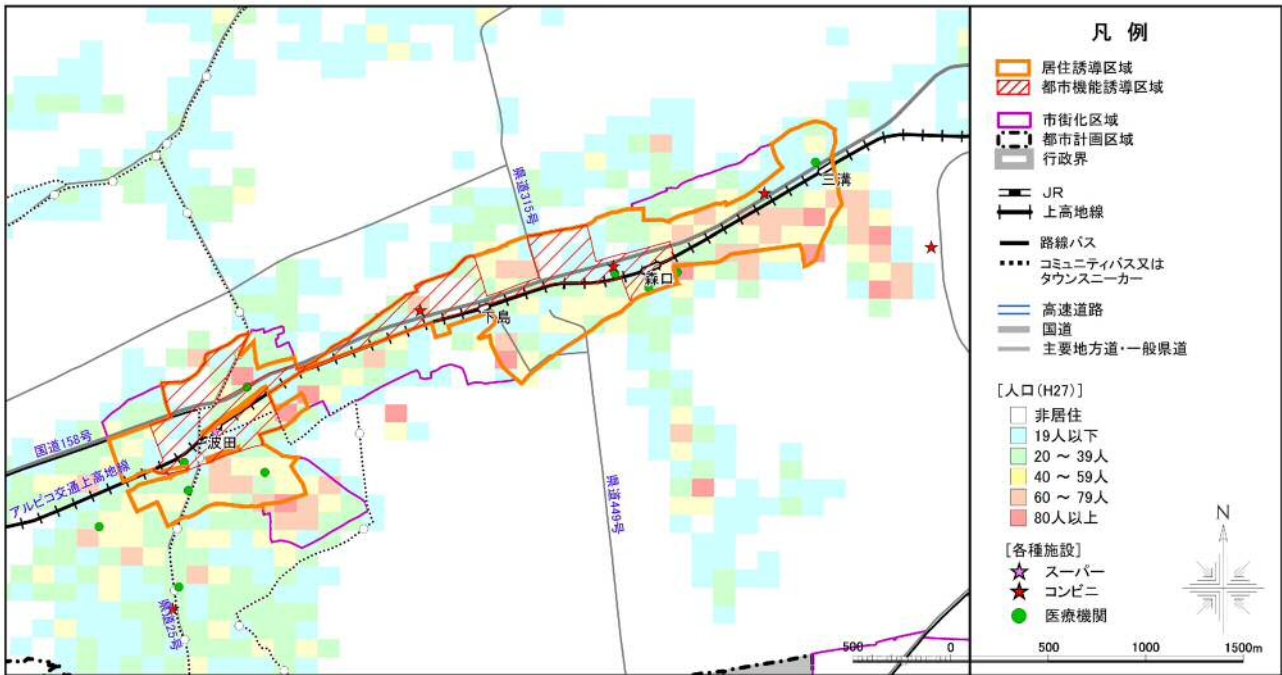
グロス人口密度 47.6人/ha 48.3/ha

考え方

近年の区画整理事業や民間開発等により比較的若い世代の居住が多く、将来的にも現状程度の人口が維持される。

拠点周辺から買い物等に訪れるエリアであり、現状の生活利便性が向上されるように、居住を維持。

## 波田駅周辺エリア (157ha)



### ●都市機能誘導区域と主な誘導施設

波田駅周辺(56ha) 大規模小売店舗や二次医療機関(松本市立病院)などが立地

### ●生活利便性

[波田地区]

スーパー・コンビニの徒歩圏カバー率 56.1%程度[市平均 68.4%]

医療施設(内科)の徒歩圏カバー率 42.2%程度[市平均 68.4%]

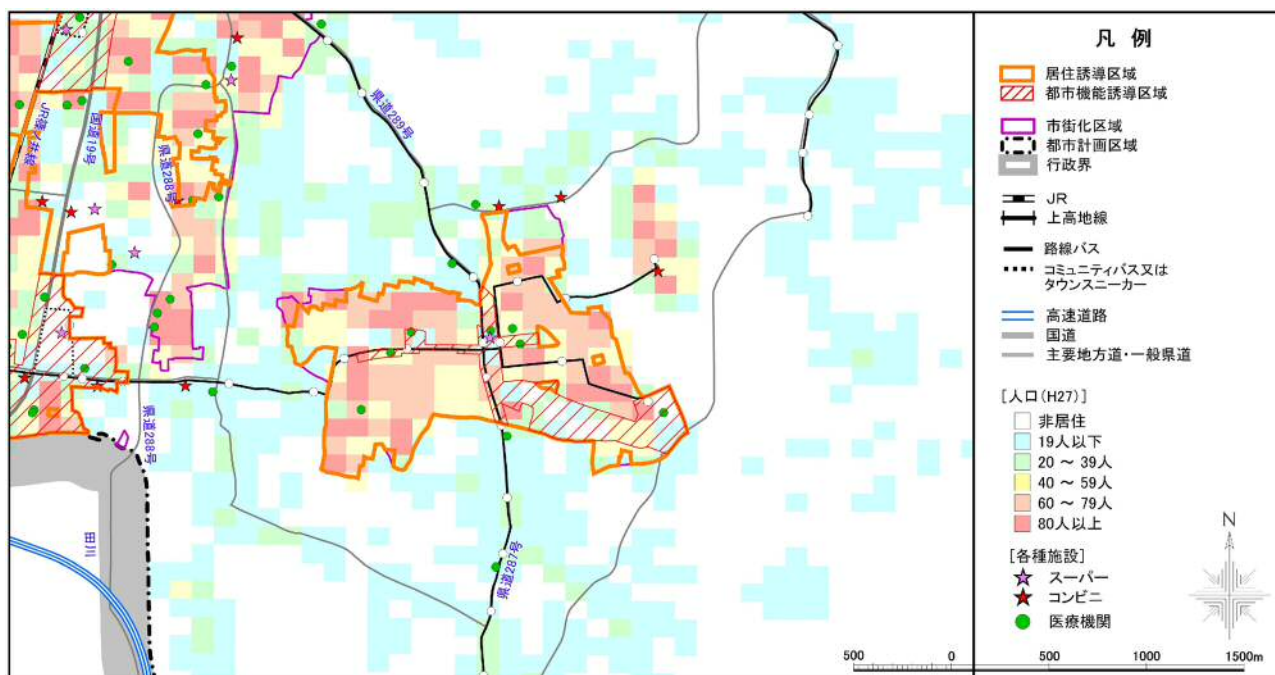
公共交通(バス 30本/日、駅)の徒歩圏カバー率 83.4%程度[市平均 45.7%]

### ●居住誘導区域の設定

面積 157ha  
 人口 4,840人(H27) → 5,070人(H47)  
 グロス人口密度 30.8人/ha 29.0/ha  
 考え方

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エリア。その都市機能や上高地線を柱とする公共交通を持続し、周辺地区や集落を含めた暮らしが持続されるよう、現状以上の居住を維持。

## 寿台・松原周辺エリア (135ha)



### ●都市機能誘導区域と主な誘導施設

寿台・松原周辺(29ha) 大規模小売店舗や金融機関等の生活サービス施設が立地

### ●生活利便性

[寿台地区、松原地区]

スーパー・コンビニの徒歩圏カバー率 55.3～78.6%程度[市平均 68.4%]  
 医療施設(内科)の徒歩圏カバー率 100.0～82.5%程度[市平均 68.4%]  
 公共交通(バス 30 本/日、駅)の徒歩圏カバー率 0.0%程度[市平均 45.7%]  
 (バス 10 本/日以上)の徒歩圏カバー率 53.2～91.3%程度[市平均 63.5%]

### ●居住誘導区域の設定

面積 135ha  
 人口 7,977人(H27) → 6,866人(H47)  
 グロス人口密度 59.0人/ha 50.8人/ha  
 考え方

郊外部に整備された住宅地として人口密度は比較的高く、区域内や内田・中山等の周辺地域から買い物等に訪れるエリア。既存の都市機能や中心市街地へつながる幹線バス路線を維持し、周辺地区や集落を含めた生活が持続されるように、現状程度の居住を維持。

### (3) 誘導施策

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。

#### ア 都市再生特別措置法に基づいて行う誘導

##### (ア) 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、届出が必要

##### a 開発行為

3戸以上の住宅の建築を目的とする開発行為

1戸又は2戸の住宅の建築を目的とする開発行為で、その規模が1,000m<sup>2</sup>以上のもの

##### b 建築行為

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

##### (イ) 対応

a 届出者に対して、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

b 支障が生じると判断した場合、居住誘導区域内への立地や規模縮小、行為の中止等を調整

c a、b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。

#### イ 国等が直接行う誘導

(ア) 市民緑地・市民農園の整備、緑化事業への補助

(イ) 公営住宅整備への補助

(ウ) 居住集約化と併せた施設整備への補助

(エ) まちなか居住に資する住宅等の整備への出資

(オ) 住宅金融ローンの引き下げ(フラット35 地域活性型)

(カ) 全国版空き家・空き地バンクの構築等

など

#### ウ 本市が独自に講じる施策

##### (ア) 既存施策等の活用

現在進めている施策や、今後新たに取り組む施策については、その制度や要綱の活用・見直しを検討するなどして、居住の誘導に資する支援策を段階的に充実します。

##### a 次世代交通政策の更なる推進

松本市次世代交通政策実行計画や松本市公共交通網形成計画に基づき、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化や日常生活を支えるバス路線網の再編、歩行者や自転車利用等を優先する施策による回遊性の向上等に取り組みます。

##### b 公有地や公共施設の活用検討

誘導区域内にある公有地については、その土地を活用した誘導施設等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。

c 空き家等の低未利用地の活用検討

空き家施策等と連携して、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、空き家等の利用促進を検討します。

d 既存制度等の見直し検討

本市においては、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。

e 計画を進める上での配慮

社会経済情勢の変化や価値観の多様化に柔軟に対応しながら、持続可能なまちづくりを進めるため、地域の意見や若者・高齢者などの多様な声を聞きながら、まちづくりに対する理解や共通認識を深め、計画を推進します。

f 歩行者空間の充実

松本市次世代交通政策実行計画では、主に中心市街地を対象として、歴史的なまちなみを保全するとともに、市民歩こう運動を推進し、健康のために歩きやすい道路整備の実現を目指しています。

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、居住誘導区域においては、重点的・優先的に、多くの人々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。

g 居住地選択の判断材料となる地図情報の公開

計画に位置付けた誘導施設や子育てや医療福祉施設などの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の判断材料となる情報を整理し、公開することを検討します。

h 居住誘導に向けた金融支援等

他都市の取組み事例を研究し、居住誘導区域への転居者に向けた金利優遇ローン等の支援策を検討します。

i 市街化調整区域や居住誘導区域外におけるバランスのとれた立地基準等

誘導区域外の区域においても、安心していきいきと暮らせる住みよい地域社会を構築するため、地区の特色を活かしつつ、地域づくりや地域包括ケア等の取組みと連携した施策を検討します。

## 6 連動して進める取組み

- (1) 交通施策との連動
  - ア 「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
  - イ 駐車場配置の適正化
  - ウ 公共交通網の維持・強化
- (2) 広域連携の推進
  - ア 広域的な立地適正化の方針
  - イ 公共交通ネットワークの広域連携
  - ウ 上位計画と整合した適切な機能誘導
- (3) 市街化区域外における取組み

「省略」

既定計画(H29.3 策定)をもとに、図表・データ等を更新し、記載内容を加筆・修正します。

## 7 地域別に進める取組み

- (1) 目的
- (2) 取組みの方向性

「省略」

地区別意見交換会における意見や地域特性等を整理し、誘導区域外における暮らしも視野に入れて、取組みの方向性を整理します。

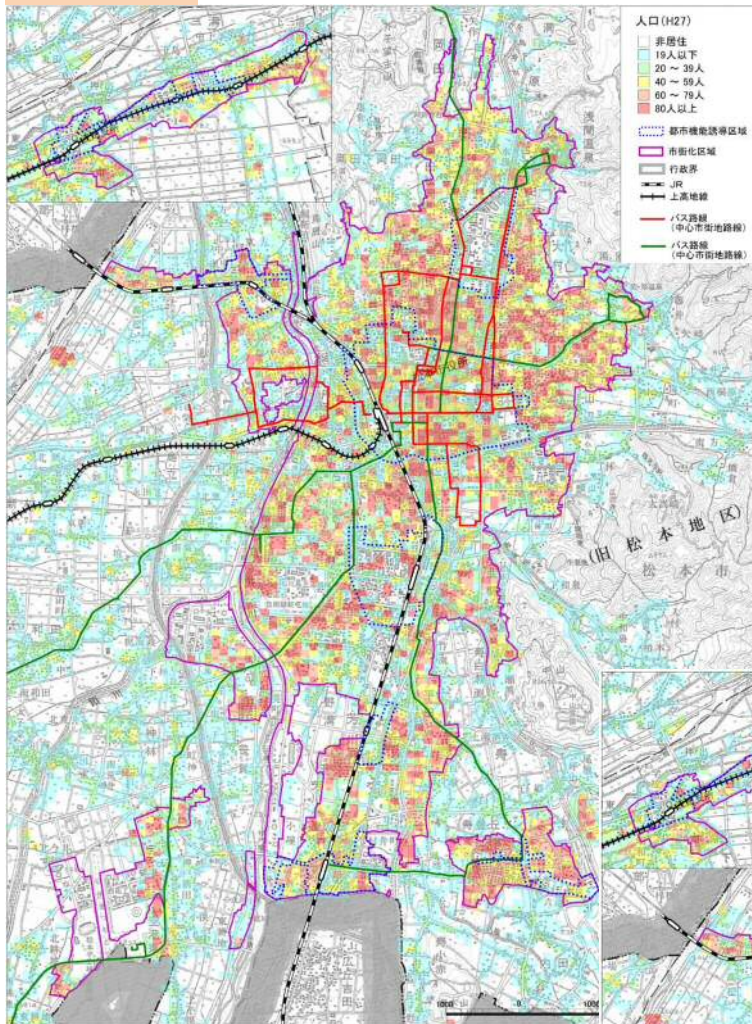


## 8 計画の推進に向けて

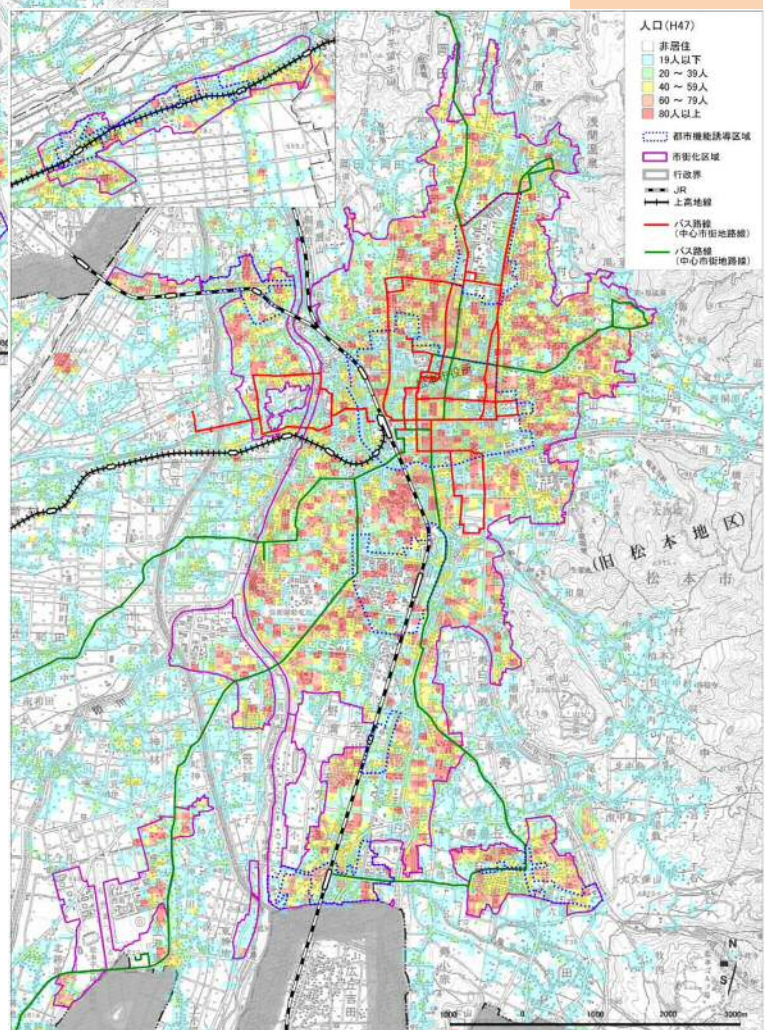
### (1) 人口分布の現状と将来推計

住民基本台帳のデータなどを活用して整理、推計した現在と将来推計人口の分布を示します。

H27 人口



H47 人口



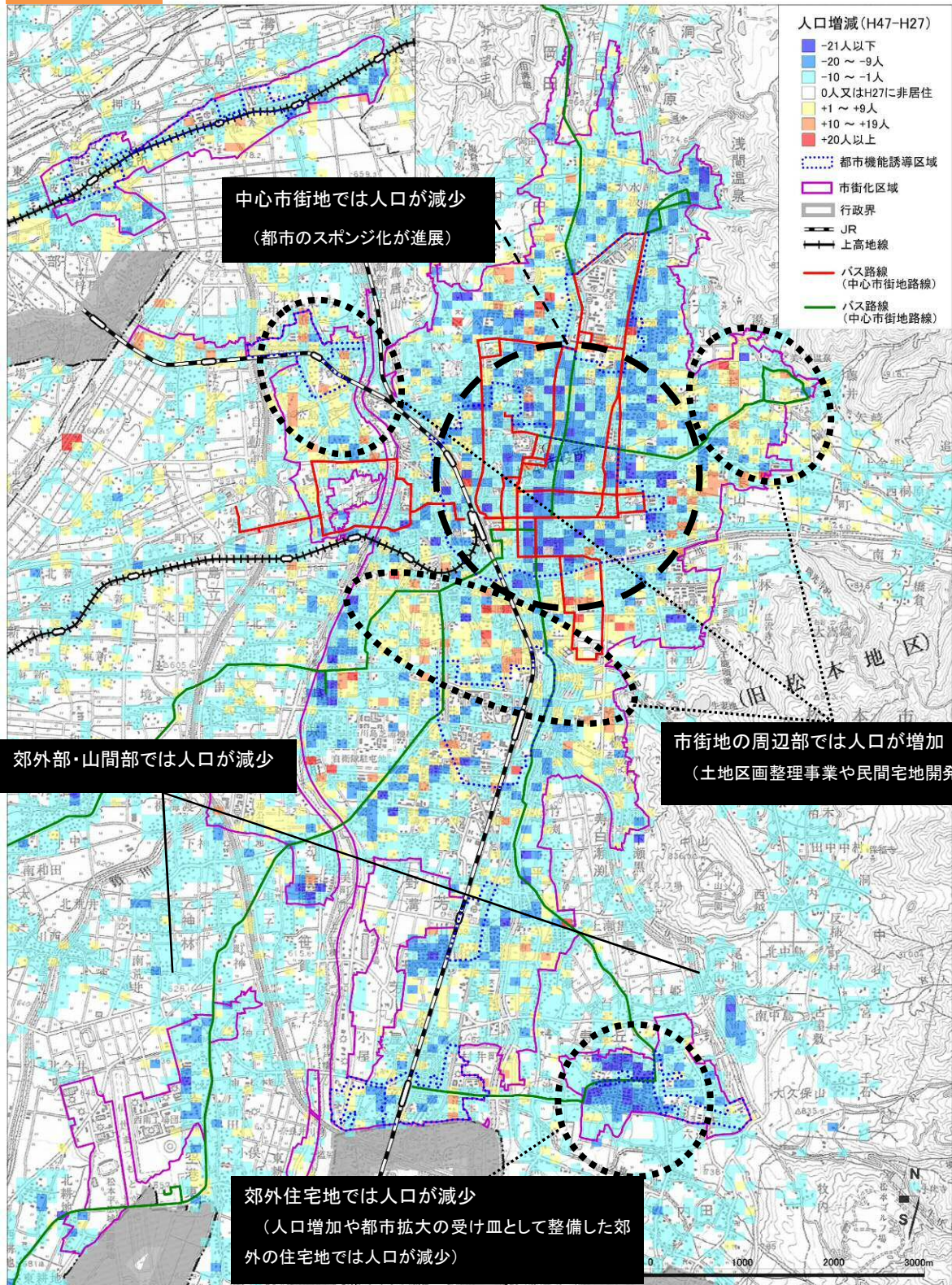


現状のまま推移すると、中心市街地では人口が更に減少し都市のスポンジ化が進みます。その一方で、市街地の周辺部では人口が増加すると推計されます。

また、人口増加や都市拡大の受け皿として整備した郊外の住宅地においては、今後都市全体の人口が減少するのにあわせて、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、計画では地域特性に応じた目標人口密度を設定します。

## 人口増減





## (2) 目標値の設定

本計画は、将来の都市の姿(おおむね 20 年後)を展望する計画です。定期的に都市機能や居住の誘導状況を確認し、取り組みの効果を評価したうえで、必要に応じた計画の見直しや施策の改善等を行います。

### ア 目標人口密度の集計単位 (エリア)

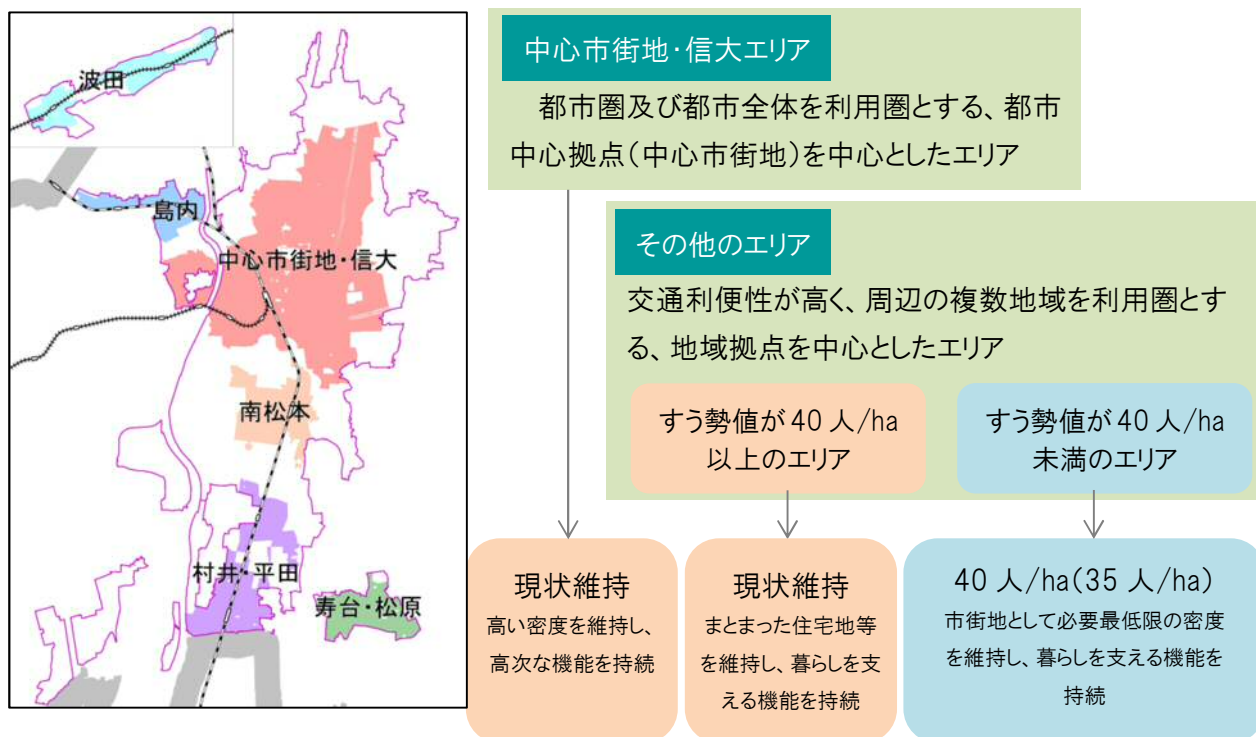
人口密度の増減は、コミュニティや商業・医療・公共交通等の生活を支える施設の持続に影響を及ぼします。計画は、都市機能や公共交通の持続性を高め、持続可能な都市の形成に向けて策定するものであり、その状況を把握するため人口密度を目標値として設定します。

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。

#### ■ 計画のねらいと人口密度の関わり

計画のねらい	人口密度の関わり
●35地区を基盤とする地域づくり	コミュニティ維持、地域活動の担い手
●都市の健康寿命延伸と生涯を通じた健康づくり	医療、福祉施設等の身近な生活サービス機能の持続
●都市圏の中心としての中心市街地の魅力向上	中心市街地における賑わいや交流の創出、高次な都市機能(商業・医療・ビジネス等)の持続
●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	主に幹線バス路線の利用者
●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	主に鉄道利用者 駅周辺等の商業、医療、福祉等の機能の持続

#### ■ 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把握するため、以下の目標を設定します。

### ■ 目標値

指標		現況	目標 ( )はすう勢値
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	44.7 人/ha	<b>44.7 人/ha</b> [現況維持] (40.4 人/ha)
	①中心市街地・信大	45.9 人/ha	<b>45.9 人/ha</b> [現況維持] (40.9 人/ha)
	②南松本	42.0 人/ha	<b>40.0 人/ha</b> (38.9 人/ha)
	③村井・平田	41.0 人/ha	<b>40.0 人/ha</b> (37.8 人/ha)
	④島内	47.6 人/ha	<b>47.6 人/ha</b> [現況維持] (48.3 人/ha)
	⑤波田	30.8 人/ha	<b>35.0 人/ha</b> (29.0 人/ha)
	⑥寿台・松原	59.0 人/ha	<b>59.0 人/ha</b> [現況維持] (50.8 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：現状と将来の人口密度

区域	面積		現在 (H27)			将来 (H47 趨勢)			将来 (H47 目標)			差分 (人)
	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) (人)	グロス人口密度 (人/ha)	目標密度設定方針	
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	1,123	682	51,576	45.9	75.6	45,937	40.9	67.3	51,576	45.9	現状維持	5,639
②南松本	191	103	7,999	42.0	77.8	7,415	38.9	72.1	7,622	40.0	引き上げ	207
③村井・平田	249	167	10,224	41.0	61.1	9,412	37.8	56.2	9,964	40.0	引き上げ	552
④島内	105	75	4,994	47.6	66.3	5,070	48.3	67.3	4,994	47.6	現状維持	(76)
⑤波田	157	110	4,840	30.8	44.1	4,554	29.0	41.5	5,493	35.0	引き上げ	939
⑥寿台・松原	135	91	7,977	59.0	87.8	6,866	50.8	75.6	7,977	59.0	現状維持	1,111
居住誘導区域計	1,960	1,228	87,666	44.7	71.3	79,254	40.4	64.5	87,626	—	—	8,372

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)

【参考】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)

### (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「計画のねらい」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  
 計画のねらい: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

■ 効果とする指標（案）：◎ （参考とする指標：○）

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
○健康寿命	男 79.51 歳 女 84.21 歳 (H25)	延伸 (H32)	総合計画
○かかりつけ医療機関を持っている割合（高齢者）	89.8%	92.3% (H32)	総合計画
○市民一人当たりの平均歩行量	現状を把握する数値なし	健康日本 21 (第二次) の目標 男性 9000 歩/女性 8,500 歩 (65 歳以上 7,000/6,000)	
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) 現況維持	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

※誘導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。  
 おおむね 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。

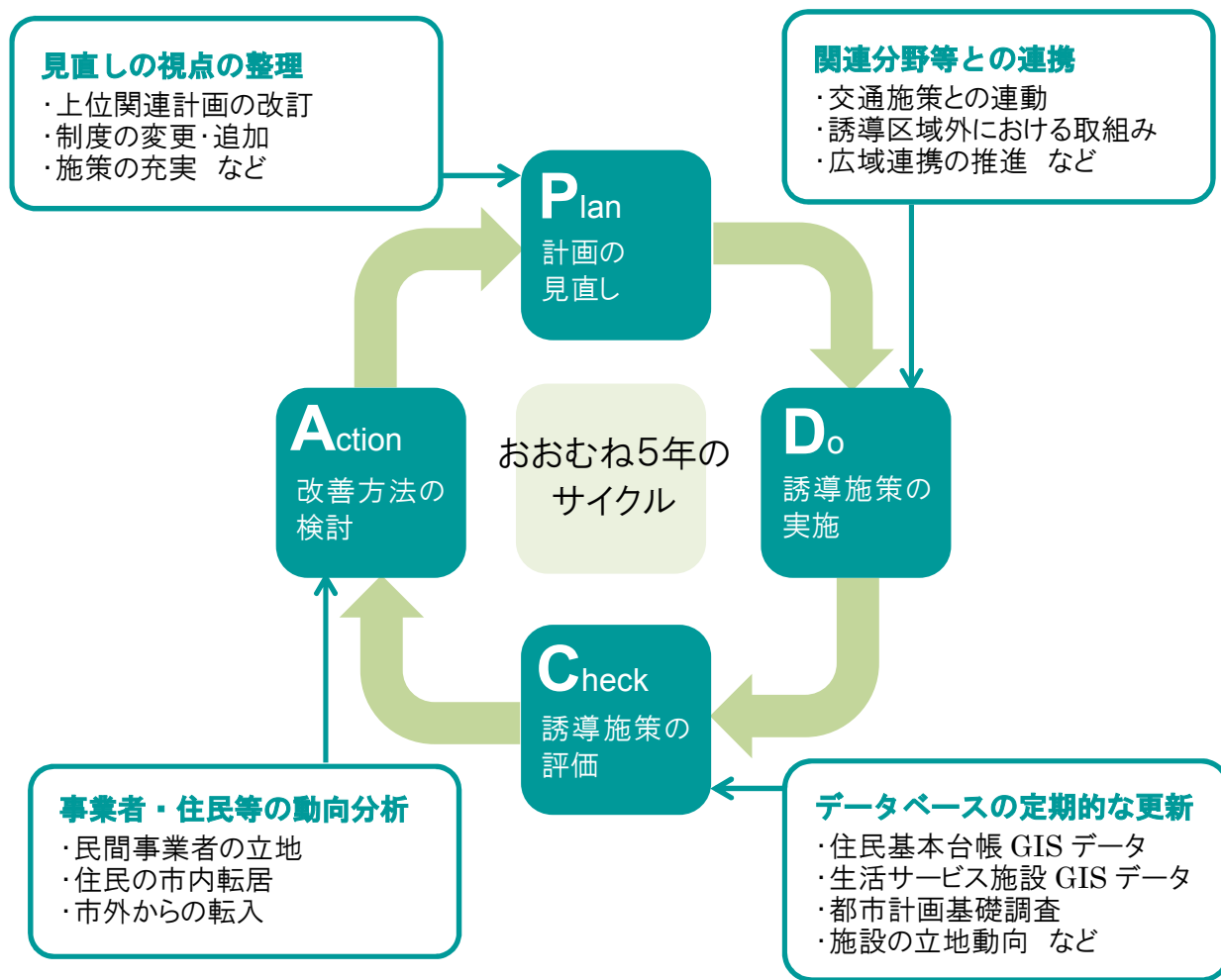
(4) 計画の評価と見直し

おおむね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。

評価や分析に必要となる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を分析し、より効果的な計画の見直しを検討します。

また、上位関連計画の改訂、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、必要に応じた明確の見直しも検討します。

■計画の評価と見直し



# 地区別意見交換会の取組状況について

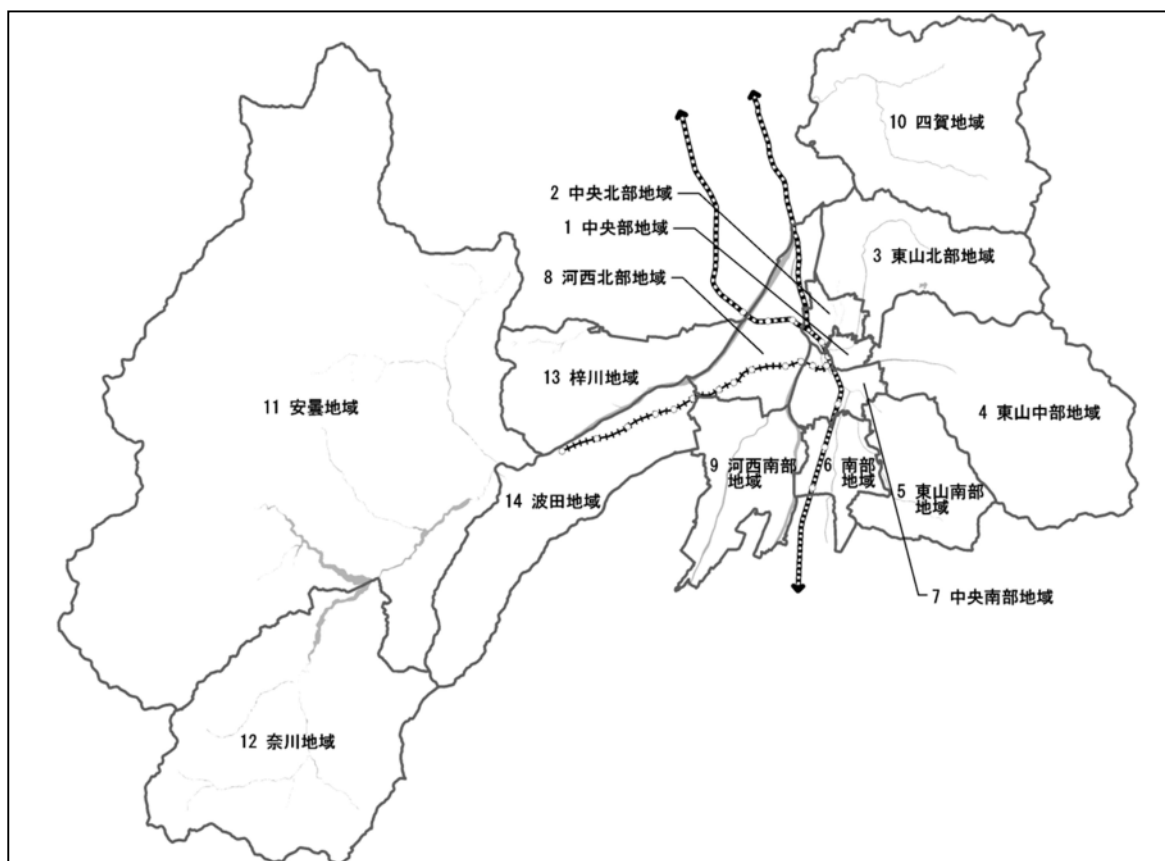
平成 30 年 7 月 10 日

松 本 市

# 1 取組状況

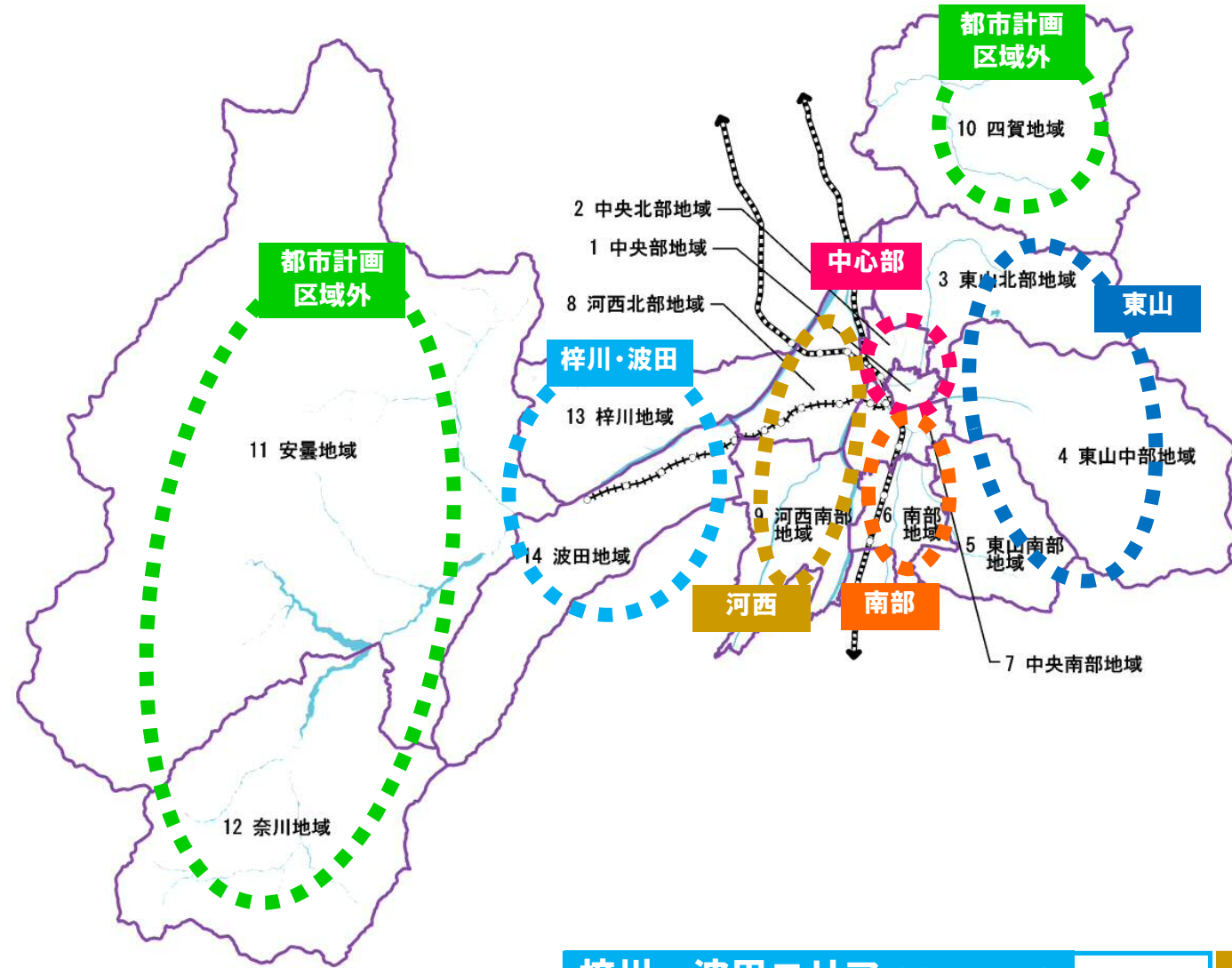
第2次地域づくり実行計画に基づき、地域づくりセンター等との連携により、地区別の意見交換会を開催してきました。

地域の実情に応じて、町会長会や関連する会議等を活用することにより、これまでに31地区で開催し、延べ549名の出席がありました。





# 松本市の地域特性と特徴的な意見



## 都市計画区域外（四賀、安曇、奈川）

**[地域の概況]**  
山間部に位置する自然の豊かなエリア。上高地や白骨温泉、乗鞍高原等の観光地を有している。

**[主な特徴]**

- 3地域を合計した人口は0.7万人。高齢人口割合は36.0～44.8%と平均を大きく上回り、**高齢化が進んでいる**。一方、年少人口は1割を下回り、**少子化が著しい**。
- 多くの生活サービス施設の徒歩圏カバー率は1～5割程度であり、**歩いて施設を利用しやすい環境はない**。
- 公共交通の徒歩圏カバー率(高)はほぼ0%であり、**公共交通を利用する環境はほとんど無く、自動車等で最寄りの拠点等へ出かけることで暮らしが成立する**。
- 3地域を合計した空き家は約300棟であり、今後更に増加すると見込まれる。

**[主な課題]**

- 地域住民等による高齢者移動の支援
- 最寄りの拠点にアクセスできるバス路線の維持
- 里山景観や自然環境等を活用した集落維持
- 滞在型・体験型の観光地づくりによる観光客の誘導
- 都市との交流の活発化による定住化促進

**[意見]**

- 急激な高齢化や人口減少に直面しており、解決策が見えない
- 地域の暮らしは車に頼らざるを得ず、公共交通を関連づけた取組が必要

## 梓川・波田エリア（梓川・波田）

**[地域の概況]**  
梓川周辺に広がる市街地や集落、田園地帯で構成されるエリア。公共施設等が集約して立地する波田駅周辺は西部地域の拠点となっている。

**[主な特徴]**

- 人口の12%(2.9万人)が居住し、年少人口割合は14.4～16.9%と平均を上回り、**子どもが多い**。
- 市街化区域内人口密度(波田地域)は42.3人/haであり、**農業環境を残しつつ、ゆとりある居住環境がある**。
- 一部の生活サービス施設の徒歩圏カバー率は5割を下回り、**全ての施設が歩いて利用しやすい環境にはない**。
- 上高地線沿線に位置する波田地域の公共交通徒歩圏カバー人口が8割を超える。一方で、梓川地域は3%を下回り、公共交通を選択できる環境が十分でない。
- 想定空き家の割合は0.6～0.9%であり、空き家の占める割合は平均以下にある。

**[主な課題]**

- アルピコ交通上高地線のサービス水準の維持
- 地域住民等による高齢者移動の支援
- 鉄道駅周辺の利便性向上と鉄道の利用促進
- ゆとりのある居住環境の維持
- 農業環境の保全と、居住環境と調和したまちの形成

**[意見]**

- 上高地線沿線へ居住を誘導し、利用者を増加することで、鉄道を持続すべき
- 農業を守るため、農村部への誘導も必要

## 河西エリア（河西北部、河西南部）

**[地域の概況]**  
鉄道駅周辺の市街地、広大な田園地帯、大規模な工業団地で構成されるエリア。信州まつもと空港が立地する。

**[主な特徴]**

- 人口の19%(4.7万人)が居住し、老年人口割合は27.4～27.8%と平均的。
- 市街化区域内人口密度は55.3～58.5人/haであり、平均を下回るものの、**既存集落と一体の田園景観と調和した暮らしが確保されている**。
- 一部の生活サービス施設の徒歩圏カバー率は5割を下回り、**全ての施設が歩いて利用しやすい環境にはない**。
- 公共交通の徒歩圏カバー率(高)は、河西北部が8割を超える一方で河西南部は6.7%である。
- 想定空き家の割合は0.5～0.6%であり、他に比べて空き家の占める割合は低い。

**[主な課題]**

- 中心市街地や鉄道駅へ結節するバス路線等の強化
- 主要駅の交通結節機能の強化
- 地域住民等による高齢者移動の支援
- 国道158号の交通渋滞の解消
- 工業団地への産業誘致
- 既存集落地の利便性向上や生活環境維持と、農地の保全

**[意見]**

- 優良な農地や自然環境、空港など地域の特色を活かしたい
- 車を利用して、隣の市村へ買い物に行く方が便利。公共交通利用などは、自治体間の連携も必要

## 東山エリア（東山北部、東山中、東山南部）

**[地域の概況]**  
山地・丘陵の裾に広がる農地と住宅地で構成されるエリア。市街地には文化ホール、浅間温泉や美ヶ原温泉等の観光地が立地する。

**[主な特徴]**

- 人口の17%(4.1万人)が居住し、老年人口割合は26.7～32.8%を占め、高齢化の進行は平均を若干上回る。
- 市街化区域内人口密度は62.3～77.9人/haであり、平均的な人口集積。
- 生活サービス施設の徒歩圏カバー率は低く、東山中・東山南部(スーパー・コンビニ)は3割程度。
- 公共交通の徒歩圏カバー率(高)は3割以下、エリア内のバス路線運行本数は9本/日を以下であり、**公共交通を利用しにくい環境にある**。
- 想定空き家の割合は0.9～1.2%であり、他に比べて空き家の占める割合が若干高い。
- 東山北部・東山中は市街化区域内農地が多く残る**。

**[主な課題]**

- 地域住民等による高齢者移動の支援
- 地域拠点、生活拠点にアクセスできるバス路線の維持
- 里山景観や自然環境等を活用した集落維持
- 市街地内農地での営農活動の支援等
- 無秩序な市街地拡大の抑制(まとまりのある農地の保全)

**[意見]**

- 車で市街地へアクセスしやすい立地や、アルプスの眺望などを活かした地域の開発や宅地建設ができるようにしたい
- 地域づくりを支援し、郊外の地区に移り住んで欲しい

## 中心部エリア（中央部、中央北部）

**[地域の概況]**  
松本都市圏の中心的商業業務機能を担っており、松本城等の歴史資源、博物館や美術館、音楽ホール等の文化施設が立地する。周辺には、商業業務地と連担した住宅地が形成されている。

**[主な特徴]**

- 人口の15%(3.6万人)が居住し、うち老年人口は27.2～32.8%を占め、**全市平均を上回って高齢化が進行**。
- 市街化区域内人口密度は69.8～79.7人/haであり、**平均を上回る人口が集積**。
- 生活サービス施設の徒歩圏カバー率は概ね90%を超え、**徒歩等により施設を利用しやすい環境**。
- バス路線運行本数は30本/日を超え、利用しやすいサービス環境にある。  
**中心市街地の歩行者通行量は長期的にみると減少傾向**。
- 想定空き家の割合は1.5～2.5%であり、**他に比べて空き家の占める割合が高い**。
- 平面駐車場等の低未利用地が分布している**。

**[主な課題]**

- 都市圏の中心として、中心市街地の活力維持
- 集積している施設の立地を持続するための利用者の増加
- 空洞化が進む市街地の空き家や空き地等の活用
- 歩行者の回遊性向上、観光客の滞在時間の延長

**[意見]**

- 空き家や空き地の対策や、増加する駐車場への対策が必要
- お店などの後継者不足や地域活動の担い手が減少している(町会未加入者の増加)

## 南部エリア（南部、中央南部）

**[地域の概況]**  
国道19号を中心としたエリア。工業施設の土地利用転換等により、沿道には多くの商業施設等が立地する。

**[主な特徴]**

- 人口の33%(8.1万人)が居住し、老年人口割合は22.5～23.2%と低く、**生産年齢人口が多い**。
- 市街化区域内人口密度は65.7～68.8人/haであり、**平均を上回る人口が集積**。
- 生活サービス施設の徒歩圏カバー率は概ね70%を超え、**中心部エリアに次いで施設を利用しやすい環境**。
- エリア内に鉄道駅が3駅あり、鉄道を利用しやすい。  
一方で、**バス路線運行本数は30本/日以下であり、十分なサービスレベルにはない**。
- 想定空き家の割合は0.5～0.6%であり、他に比べて空き家の占める割合は低い。
- 国道19号沿線に商業が集積(全市域の36.2%)している**。

**[主な課題]**

- 中心市街地や鉄道駅へ結節するバス路線等の強化
- 工業系用途地域内における工業系・住居系建物の混在
- 駅整備等と一体となった公共交通を利用しやすい環境
- 寿台団地等における生活サービス施設等の維持

**[意見]**

- 高齢化が進むなかで公共交通の充実が必要、歩いて用事を済ませることができる街は大切
- 高齢者の暮らしを支え、地区の活性化につながる施設整備が必要
- 空き家や空き地の対策が必要

■ 主な意見

35 地区	意見の概要	14 地域
第 1 地区	郊外と比較すると便利な地区かもしれないが、バス停からも遠く、中心市街地のなかの交通難民	中央部 地域
	土地区画整理によって整備された結果、居住者が郊外へ出てしまい、空洞化した 空き家や空き地が多く、近年は平面駐車場が増加している	
第 2 地区	医療機関が多く便利	
	コンビニは近くにあるが、生鮮食品を購入できる所が少ない	
	住民が集える場がないため、公民館が欲しい(空き家の活用など)	
	子どもが少なく、三世代で住んでいる割合が少ない。三世代で住む対策を検討する必要。	
	空き家や空き地が多い	
	空き家が、知らないうちに駐車場化している	
	バス路線も多く、鉄道やバスを利用しやすい	
	マンションやアパートが増え、町会未加入、高齢者の孤独死など、地区の問題が多い 一方通行が多く、歩道も狭いため、歩きづらい	
第 3 地区	空き家(崩れそうな家)や空き地が増え、地区の課題となる	
	地域包括ケア(ケア会議準備会)とも関わりが深い	
東部地区	中心市街地に位置し生活利便性が高い	
	課題を解決し、もっと住みやすくしたい	
中央地区	新しい庁舎は、高齢者や住民が集まる場所にして欲しい。	
	生鮮食品を買うことができるお店の要望(スーパー、個人店舗、新市役所への店舗併設)	
	買い物弱者対策(免許返納後の心配、買い物送迎ボランティアの充実、コンビニとの連携)	
	空き家の活用(商業利用など)、移住促進支援や解体支援(補助制度等)	
	空き家増加にともなう防災、防犯面の不安	
	増加する駐車場への対応	
	接道がとれていない土地や住宅の対策	
	利便性を維持するためのバス運行(行政による事業)	
	人口減少、高齢化の進展、後継者不足は避けられない。	
	若い世代や子どもが住めるまちづくり。若い世代の力を活かすことが大切。	
	マンション建設の条件として、町会加入を義務付けが必要	
	民泊を促進する動きがあるは、心配	
	一方通行や渋滞が多く、車で移動しにくい	
	地価や家賃が高いため、家を建てたり、商売を続けることが難しい。	
コンパクトシティを進めると、利便性が高くなると、市街地の地価が下がらない。		
外堀復元、博物館建設、市役所建替えなどがあり、まちづくりを進める良い機会		
松本らしさを活かし、小路や路地裏・まち並みの活用		
河川が集まり、広く浸水想定区域に指定されている		
城北地区	一人暮らし高齢者が急激に増加している	中央北 部地域
	高齢者が多くなっても生活しやすいまちづくり	
	蟻ヶ崎台は買い物弱者対策をしてほしい。バスの本数を増やすことなどの対策	
白板地区	まちづくり協議会などで相談すべき	
	地区内に居住誘導区域の境界が設定されることが気になる	
安原地区	車両を貸し出し、地域の足として利用する取組みを始めた	
	広く地区の住民にも計画について聞いてほしい	
城東地区	地域包括ケアに関連して、福祉施設を利便性の高いところに誘導することも考えられる	
	デイサービス施設の利用も、送迎だけでなく歩いて行くことができることは地域にとっても大切	
	空き家や空き地の増加が目立っており、地区の課題 市街地に近い場所であり、暮らしの問題は少ない	
岡田地区	買い物施設が少なく、不便	
	若者の雇用を増やしていかないといけない	
	居住誘導につなげるためには公共交通の充実が必要	
	郊外から車で来た人が、岡田地区で公共交通に乗り換えるようなP & R駐車場が必要	
	歩行しやすく、自転車が通りやすい環境や安全対策が必要 通過車両が生活道路に入らないような対策、整備	
本郷地区	徒歩で生活サービスが受けにくい地区では、出張サービスや買い物バスなどの施策を検討して欲しい	
	山間部だけでなく、市街化区域内でも空き家が増えおり、対策が必要	



	若い人に移り住んで欲しいと願っており、地区を切り離していると感じる ほしみ線は地元へ人を呼び込むための活性化手段	
里山辺地区	集まって意見交換することが難しい	
入山辺地区	市街地の市民に、入山辺地区へ移り住んでもらえるような努力をしており、地区の取組みに逆行する 地区の地域づくりを支援するような取組みを提案して欲しい 農地の維持や活用についても考えてほしい	東山中部地域
内田地区	塩尻市へ買い物に行く方が便利 中信松本病院が閉院後の跡地利用が大切 採算性や利用者数だけで、公共交通の存続を考えるべきではない 規制するだけの計画はダメ。住みやすくなる地域づくりが大切。 市街地に誘導するためには、固定資産税の減免などが無いと蒸す香椎。 誘導区域外となる地区にとっては、拠点へのアクセス方法をどのように確保するか検討し、説明をして欲しい 都市全体を見た意見交換はしない。地区だけを見て、意見交換をして欲しい。	
中山地区	市民は、どこに住んでも、同じサービスが受けられるようにすべき 合理化の視点のみで、公共施設を20%減ることが無いように 地区の客観的なポテンシャルを活かしたまちづくりが必要。市街地へ車で15分で行ける環境や、アルプスの山並みが見える環境など。 線引きの見直しや市街化調整区域の解除を検討して欲しい。市街化調整区域のまちづくりを考えるべき。 出生率を高めることで人口が増えるが、現実的には難しい 人口減少、荒廃、空き家の問題がある 地区の環境や景観を気に行った人の住宅ニーズがあるが、開発が難しい 中心市街地までの移動手段を確保、高齢になった時の移動手段確保 地区に人口を誘導する政策が必要 地域づくりとの連携が必要	東山南部地域
芳川地区	高等学校などの施設ができて、地区の高齢者を支えるわけでは無い。高齢者の暮らしを支える施設の整備が必要 今は車を利用してきても、使えなくなったときに不便さを感じられる 集積が進むことによる弊害もある 地区外からの転居者が多くコミュニティ維持が大変	
寿地区		
寿台地区	現状の生活に困っている方が多く、将来の計画が理解されにくい。いまの対策をして欲しい。 昔に比べてバスの便数が減少し、更に不便になっている。高齢化が進む今こそ対策が必要。 空き家は増えているが、空き地は少ない。 県有地や市有地が多いので、行政が主体的に活用して欲しい	南部地域
松原地区	地区の活性化につながり、高齢者の暮らしを支える施設整備をして欲しい（中信松本病院の跡地利用） 居住者が増えるような施策が必要 福祉100円バス使用者は多い。公共交通の将来が不安。撤退しないように。 高齢者が増えることから、歩いて用事を済ませることができる街は大切	
田川地区	駐車場が増加し続けたいような取り組みが必要。駅西側(JR敷地)に駐車場を集約したら良い 老朽化した県住や空き地を活かして、住宅整備して欲しい 道路整備により、住宅が減っており、支援が必要 駅に近い地区の役割に即した計画であり、異論はない 景観も大切な要素であり、高いマンションで山並みなどが見えなくならないように配慮 固定資産税の負担が大きい	
鎌田地区	虫食いの行われる民間宅地開発では、既存道路への接続が良くないなど、必ずしも良好な住環境が整備されない 市民参加により意見を吸い上げて欲しい。アナウンスが足りない 都市計画道路の見直しも必要 市民自らが都市計画の必要性を理解すべき	中央南部地域
松南地区	公共交通の見直し、タクシー定期券の導入などが必要 空き家が増加しており、対策が必要 三世同居の施策が必要 交通網が弱く、商業施設周辺など渋滞対策が必要 計画の目標が見えるようにして欲しい	

	松本駅周辺などは文化芸術などの魅力が多い。中心市街地以外は、地区の魅力を発見し、活かしていく必要がある	
庄内地区	地域包括ケアシステムとの連携も難しい 空き家対策等の他の取組みとの連携が必要 居住誘導区域指定後の進め方などをわかりやすくしてほしい 地区内の公共交通体系が弱い	
島内地区	駅周辺は浸水が想定され、居住には適さない 公共交通の充実が必要	
島立地区	地区からは、スーパーが欲しいとか、バスをたくさん走らせて欲しいと言った意見しかでない 支所や隣接する農協(Aコープ)の老朽化も始まっており、将来を見据えた施設の改修・複合化などを考えうえで、計画の視点は大切 大庭駅につながるバスが数多くあれば、中心市街地に出やすい 地区の大半は田園地域であり、市街化区域と市街化調整区域では温度差が大きい	河西北部地域
新村地区	上高地線沿線への誘導が必要 上高地線の存続が大切。鉄道を活かしたまちづくりが大切。	
和田地区	中部縦貫道ICの設置に合わせて、運輸系倉庫等の土地活用が見込まれる。計画に盛り込むべき。 山形村へ車で買い物に行く方が便利 公共交通は利用し難く車が便利。車利用者が公共交通を利用するように、P&R駐車場整備が必要 家族と同居していても、日中は一人になることが多く、移動に不便さを感じる 路線バス山形線の利用率を上げるため、山形村と連携し、増便が必要 優良な農地や環境など、地区ごとに異なる特色や魅力を活かした夢のある計画としたい 郊外を放置していると感じる。郊外に住む人も生活に困らないようにまちづくりをして欲しい	河西南部地域
神林地区	鉄道駅以外にも、郊外の拠点となる区域があるはず 空港やアルウィンなどを活かした将来ビジョンが必要 高齢者の移動手段と高齢者が受けるサービスのつながりが見えない 地域包括ケア、介護・福祉を連携して欲しい コミュニティバスとの連携が必要	
笹賀地区		
今井地区	地区の課題がたくさんあり、この計画について意見交換することは難しい	
四賀地区	市街地の入り口(岡田地区など)にP&R駐車場を整備し、バスが充実して欲しい 交通と関連づけて意見交換した方が良い	四賀地域
安曇地区	人口減少や高齢化は、すでに直面している問題。解決策が見えず、地区で議論しても意見がでない(地域包括ケアも同様) 地域の暮らしは車に頼らざるを得ない 地区単独で意見交換するよりも、まとまった地域で話をした方が良い	安曇地域
奈川地区		奈川地域
梓川地区	農村部に人を誘導するような取り組みが必要。農業、農地を守る事にもつながる。 大規模農道周辺は市街化区域にして欲しい 交通と関連づけて説明した方が良い 超少子高齢化への対応をして、必要性を感じる	梓川地域
波田地区	地区にとっては、上高地線の存続が大切 上高地線沿線へ居住(鉄道利用者)を誘導、増加し、鉄道を持続することが地域の持続につながる 地域包括ケアと連携した空き家対策など、住民にとってわかりやすい取組みが必要 地区の意見は直面している困りごとになってしまう。50年100年(子・孫)を見据えた意見交換は、違う形でやった方が良い	波田地域

## 2 今後の進め方

平成29年度 35地区における地区別意見交換会（地域の実情に応じた開催）

開催方法等	地区の提案に応じた開催
対象	町会長会や関連する会議等の活用、関係職員等
開催期間	平成29年9月～平成30年2月

- ↓
- ・地区の特色、課題
  - ・計画に関わる意見など

平成30年度 地域別懇談会（35地区を基本とし、都市マスで定めた14地域で開催）

	①地区単位での開催	②左記以外(地域単位)
開催方法等	地区の提案に応じた開催	日時・場所等を設定して開催
対象	各地区で判断・呼びかけ	回覧・HP等により周知
開催期間	7月以降 : 地域別懇談会	

開催単位は、各地域づくりセンターと調整のうえ、地区の実情に応じた実効性の高い開催方法を選択

- ↓
- ・地域の特性(強み、弱み、課題等)
  - ・将来像や計画制度に基づく施策など
- ▶ 計画書に反映  
▶ 将来的な都市マス見直し

追加する内容は、松本市都市計画マスタープランの見直し等に反映することを見据えます。

