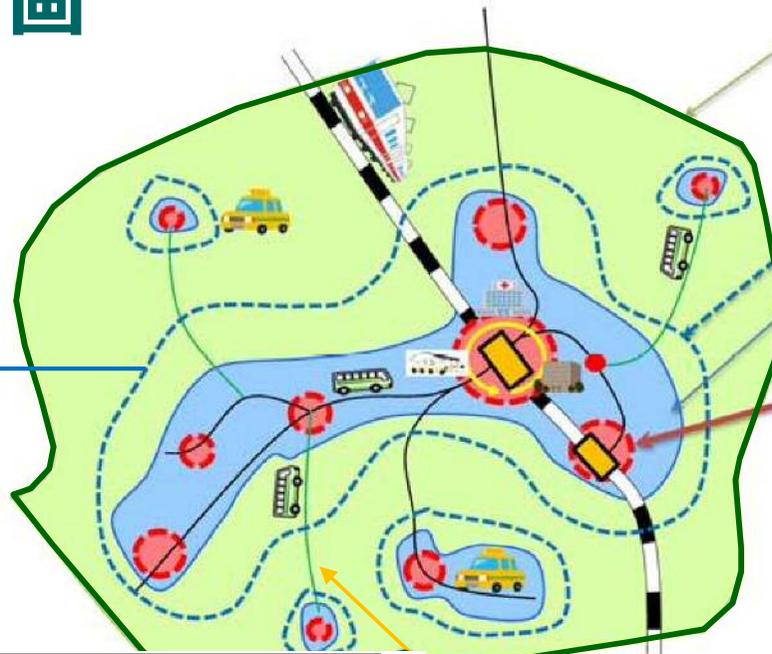


# 松本市立地適正化計画

## 骨子案

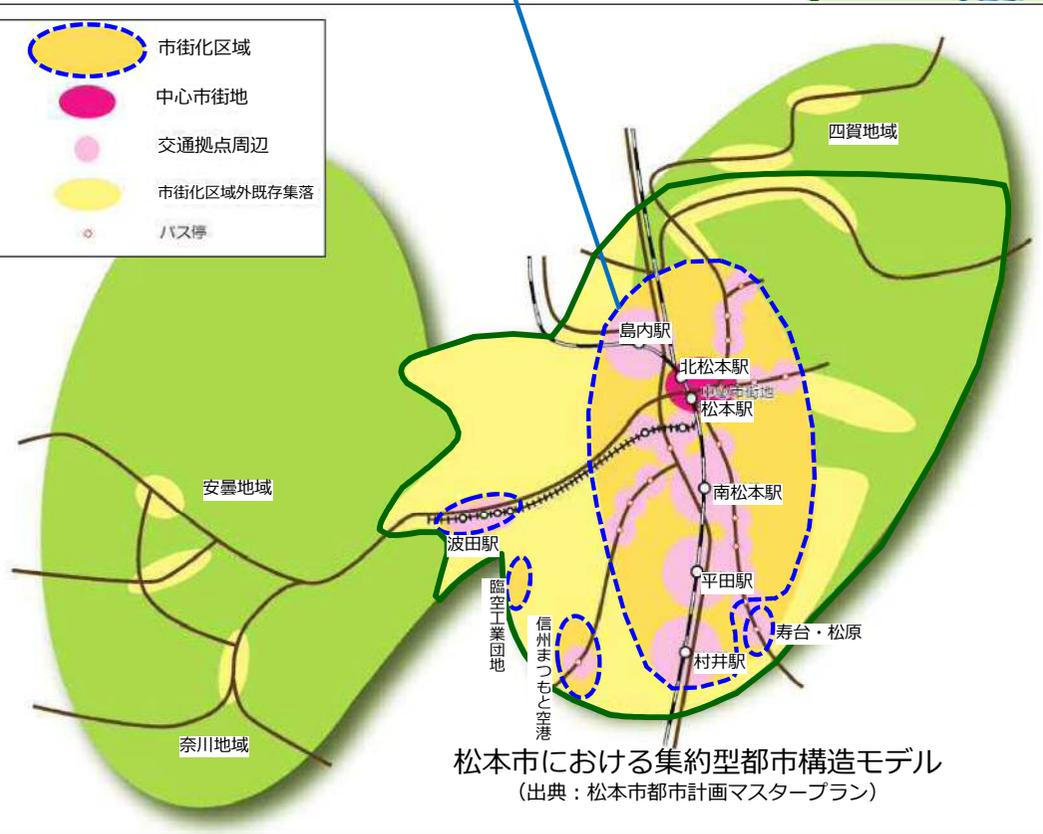
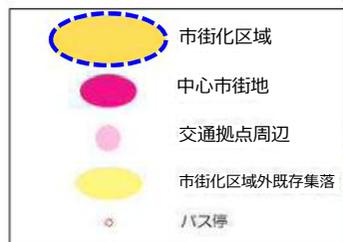
# 1 立地適正化計画

都市機能誘導区域／居住誘導区域は市街化区域内に定める



公共交通

立地適正化計画の区域等 (出典：国土交通省資料)



松本市における集約型都市構造モデル (出典：松本市都市計画マスタープラン)

**都市機能誘導区域** (市街化区域内)  
 生活サービス施設を誘導するエリアとそこに誘導する施設を設定  
 ⇒都市機能(医療・福祉・商業・教育等)の立地促進  
 ⇒歩いて暮らせるまちづくり  
 ⇒区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

**居住誘導区域** (市街化区域内)  
 居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定  
 ⇒区域内における居住環境の向上  
 ⇒区域外の居住の緩やかなコントロール

**公共交通**  
 維持・充実を図る公共交通網を設定  
 ⇒地域公共交通網形成計画と連携

# 立地適正化計画作成の手引き（抜粋）

## （2）これまでと異なる取組という認識

- 立地適正化計画制度を有効活用するためには、本制度（特に都市機能誘導区域制度）が、これまでの都市計画法に基づく市町村マスタープランや土地利用規制等とは異なる全く新しい仕組みであることを認識して検討を進めることが重要です。
- これまでは人口の増加や成長・拡大が前提となる中で、将来の都市像がある程度予測可能な状態の中で土地利用規制やインフラの整備で都市をコントロールしてきました。しかしながら、今後人口を維持、あるいは減少する可能性が大きい中で、持続可能で安全・安心して暮らせる都市づくりを進めるためには、これまでの土地利用規制等で都市をコントロールするだけでなく、都市の住民・企業の活動等にこれまで以上に着目し、量ではなく質の向上を図るために都市を「マネジメント」するという新たな視点をもって取り組んでいく必要があります。
- このような背景のもと、①これまでの都市計画制度のツールについても、調整区域の規制、都市計画施設の見直し、民間活力を活用した開発など、取り組みの高度化を図るとともに、②立地適正化計画制度においては、これまで都市計画の中で明確には位置づけられてこなかった各種の都市機能に着目し、これらを都市計画の中に位置づけ、その「魅力」を活かすことによって、居住を含めた都市の活動を「誘導」することで都市をコントロールする新たな仕組みを構築していることに留意し、視野を広げて取り組むことが必要です。
- また、「コンパクトシティ」については、これまで人口減少、財政事情の悪化等への対応として「守り」の側面を強調して説明されてきましたが、「賢い」土地利用により人口密度を維持することで生産性向上など「稼ぐ力」の引き出しや「健康寿命延伸」など都市の課題解決に対して「攻め」の対応で貢献する施策であることに着目することが重要です。

# 立地適正化計画作成の手引き（抜粋）

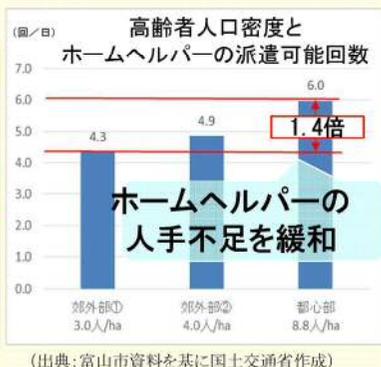
## ～コンパクトシティ形成による効果の例～

一定密度の集約型市街地に  
～サービス産業の生産性向上～

■ホームヘルパー1人当たりの  
サービス提供量が

○割増加

(イメージ)



公共交通を利用しやすいまちに  
～中心市街地の再興に～

■中心市街地の消費額を

○○億円増加

マイカー利用者と公共交通利用者の消費行動比較

	マイカー	公共交通
中心市街地での平均滞在時間(分/日)	113分	128分
来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合	30%	47%
中心市街地での平均消費金額(円/日・人)	9,207円	12,102円

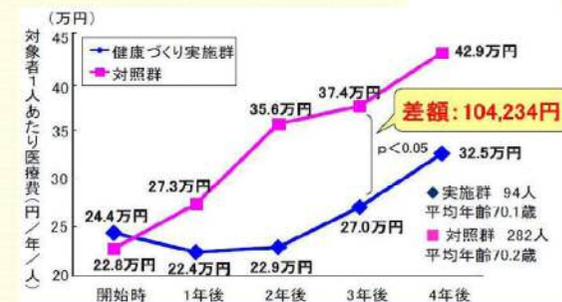
マイカー利用者は、まちなかでの滞在時間が短く、消費も少ない

(出典:富山市資料)

高齢者一人ひとりが元気に  
～地方財政の健全化へ～

■必要となる医療費を

○○億円削減



運動しない人は、運動する人より年間10万円も医療費が高い

(出典:筑波大学久野教授資料)

## (3)立地適正化計画作成の手引きの趣旨

- 本手引きは、コンパクトシティ形成推進のための立地適正化計画作成を支援する観点から、当該計画作成手順や留意点などをとりまとめたものです。各市町村におかれては、本手引きを活用いただきながら、当該計画作成と同計画に基づくコンパクトシティ形成に向けた取組を推進頂くようお願い致します。
- なお、本手引きの課題の分析については網羅的に記載しておりますので、必ずしも全て行う必要はありません。活用にあたっては、各市町村において必要となる検討を頂ければと考えています。

## 3. 立地適正化計画の検討のポイント

### ～「3つの検討」とその前提となる課題の分析・抽出～

- 立地適正化計画は、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる「市町村マスタープランの高度化版」です。
  - 立地適正化計画の内容としては、
    - ・ **まちづくりの方針（ターゲット）の検討**
      - どのようなまちづくりを目指すのか
    - ・ **目指すべき都市の骨格構造、課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）の検討**
      - どこを都市の骨格にするのか。都市が抱える課題をどのように解決するのか。  
どこにどのような機能を誘導するのか。
    - ・ **誘導区域等、誘導施設及び誘導施策の検討**
      - 具体的な区域、施設をどう設定するのか。施設を誘導するため、どのような施策を講じるのか。
- の**3つの検討が重要**です。
- ただし、多くの都市においては、「**まちづくりの方針(ターゲット)**」、「**目指すべき都市の骨格構造、課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）**」の検討がなされないままに、「**誘導区域等の検討**」に囚われがちです。
  - したがって、まずは、関連する計画や他部局の関係施策等の整理を行った上で**都市の現状と将来**を展望し、
    - ・ 市民の生活や経済活動を支える上で**都市がどのような課題を抱えている**のか
    - ・ （長期を展望しつつ）20年後にも**持続可能な都市としてどのような姿を目指す**のかを分析し、解決すべき課題を抽出すれば、自ずと誘導すべき土地利用や施設が見えてきます。

# 立地適正化計画作成の手引き（抜粋）

## 1.①関連する計画や他部局の関係施策等の整理について

- コンパクトシティ形成に向けた取組は、都市全体の観点から、居住機能や都市機能の立地、公共交通の充実等に関し、公共施設の再編、国公有財産の最適利用、医療・福祉、中心市街地活性化、空き家対策の推進等のまちづくりに関わる様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討することが必要です。
- 関係施策との連携を図るためには、都市計画部局と関係施策の担当部局等のまちづくりの主要な担い手のほか、誘導施設を整備する民間事業者や関係団体、公共交通に係る交通事業者、住民代表等の様々な関係者が参画する協議会を設置するなど、都市計画部局と医療・福祉・子育て支援・商業等の担当部局等が連携して、共有した都市が抱える課題の解決に取り組んでいくことが重要です。
- また、計画作成にあたっては、関連する計画や他部局の関係施策等の整理をすることが重要です。

### 関連する計画・他部局の施策等の一覧

#### 関連する計画

- 市町村の総合計画
- 市町村マスタープラン
- 都市計画区域マスタープラン
- 地方版総合戦略

#### 他部局の施策等

- 地域公共交通網形成計画
- 中心市街地活性化基本計画
- 公共施設等総合管理計画
- 農業・林業
  - ・ 農業振興地域整備計画
  - ・ 地域森林計画
  - ・ 市町村森林整備計画
- 低炭素まちづくり計画
- 都道府県住生活基本計画
- 福祉・医療
  - ・ 都道府県医療計画
  - ・ 市町村介護保険事業計画
  - ・ 市町村高齢者居住安定確保計画
  - ・ 市町村地域福祉計画 等

#### 配慮すべき事項

- まちづくりのための公的不動産有効活用ガイドライン
- 健康・医療・福祉のまちづくりのための推進ガイドライン
- 都市構造の評価に関するハンドブック
- 鉄道沿線まちづくりガイドライン

## 2 検討の手順

### 1. 現状や特徴の把握、課題の整理

- (1) 基礎的データを収集、整理
- (2) 将来人口等を分析し、都市構造上の課題を分析

### 2. まちづくりの方針の検討

### 3. 都市の骨格構造の検討（拠点の設定）

- (1) 拠点候補の考え方、(2) 拠点性の評価、(3) 拠点（案）の設定

### 4. 誘導区域の設定

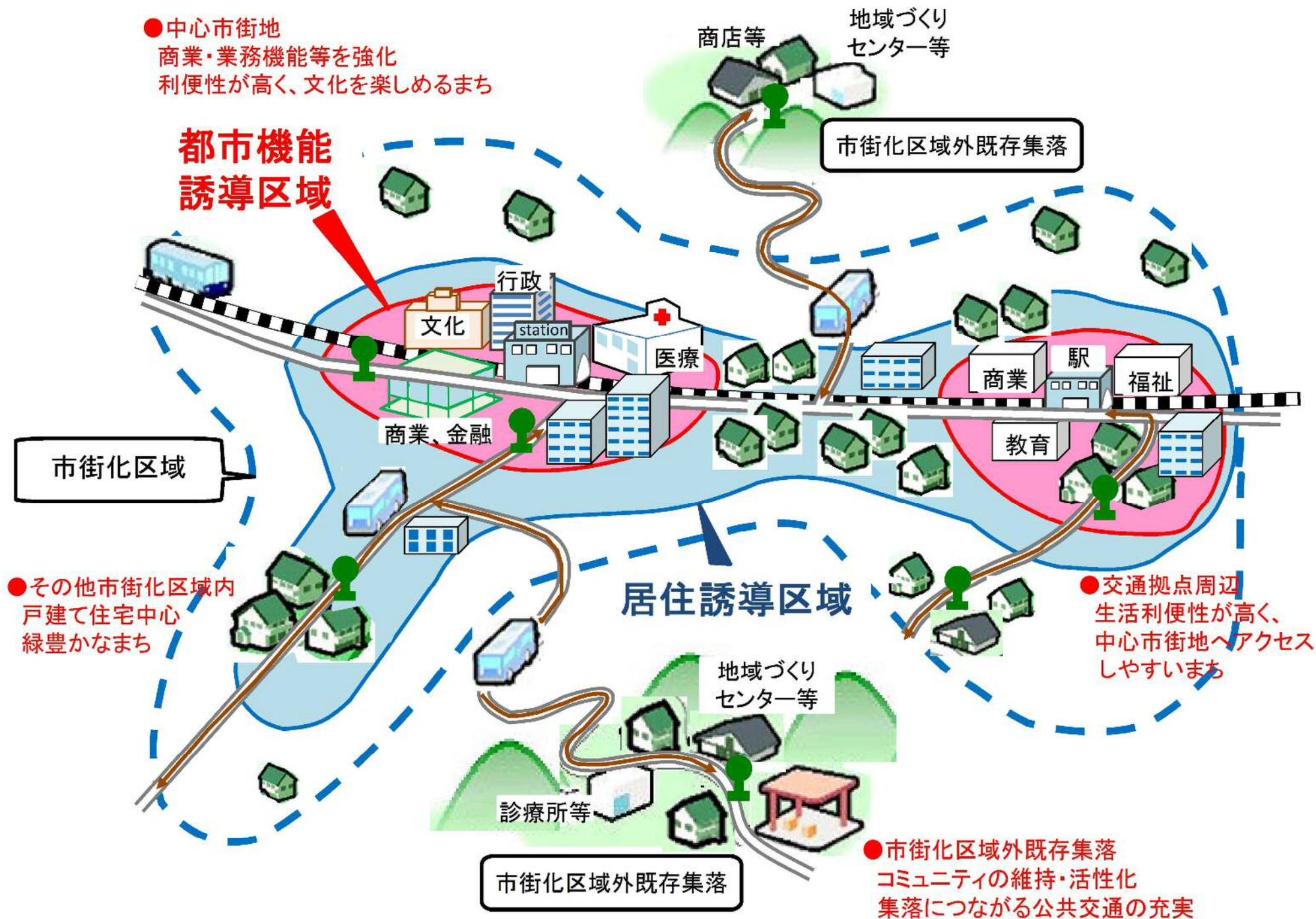
- (1) 区域の考え方、(2) 区域（案）の設定

### 5. 誘導施設・施策の検討

### 6. 目標値や評価方法の検討

### 7. 立地適正化計画

# 集約型都市構造のイメージ



# 3-1 拠点設定の考え方

都市計画マスタープランでは、中心市街地と交通拠点周辺に都市機能と居住を誘導する方向性を定めている。

立地適正化計画では、その方向性を踏まえ、地域の日常的な移動や都市機能の集積状況を考慮し、都市構造の核となる拠点を設定する。

## Step1 拠点候補地の抽出

半径1km

### ①都市計画マスタープラン 都市中心拠点・交通拠点

⇒8つの拠点（信州まつもと空港、新島々駅、沢渡駐車場を除く）

半径500m

半径500m

### ②地域公共交通網形成計画 に示した集客地点

⇒日常的に多くの移動が行われている商業施設等17地点

### ③合同庁舎及び支所・出張所

⇒合同庁舎周辺、①②以外に含まれない支所・出張所

## Step2 拠点性の評価

### 計画上の位置づけ

①都市マスの位置づけ・市街化区域

### 人口の現状及び見通し

②現状及び将来の人口密度

### 公共交通サービス水準

③公共交通の充実度

### 都市機能の立地

④公共施設の立地

⑤民間施設（商業、医療、金融）の立地

⑥歴史・文化・芸術等に関わる施設集積

### 市街地のポテンシャル

⑥土地区画整理事業

⑦都市計画道路

⑧用途地域

## Step3 拠点の選定（案）

都市中心拠点、地域拠点

都市機能及び居住を誘導

生活拠点

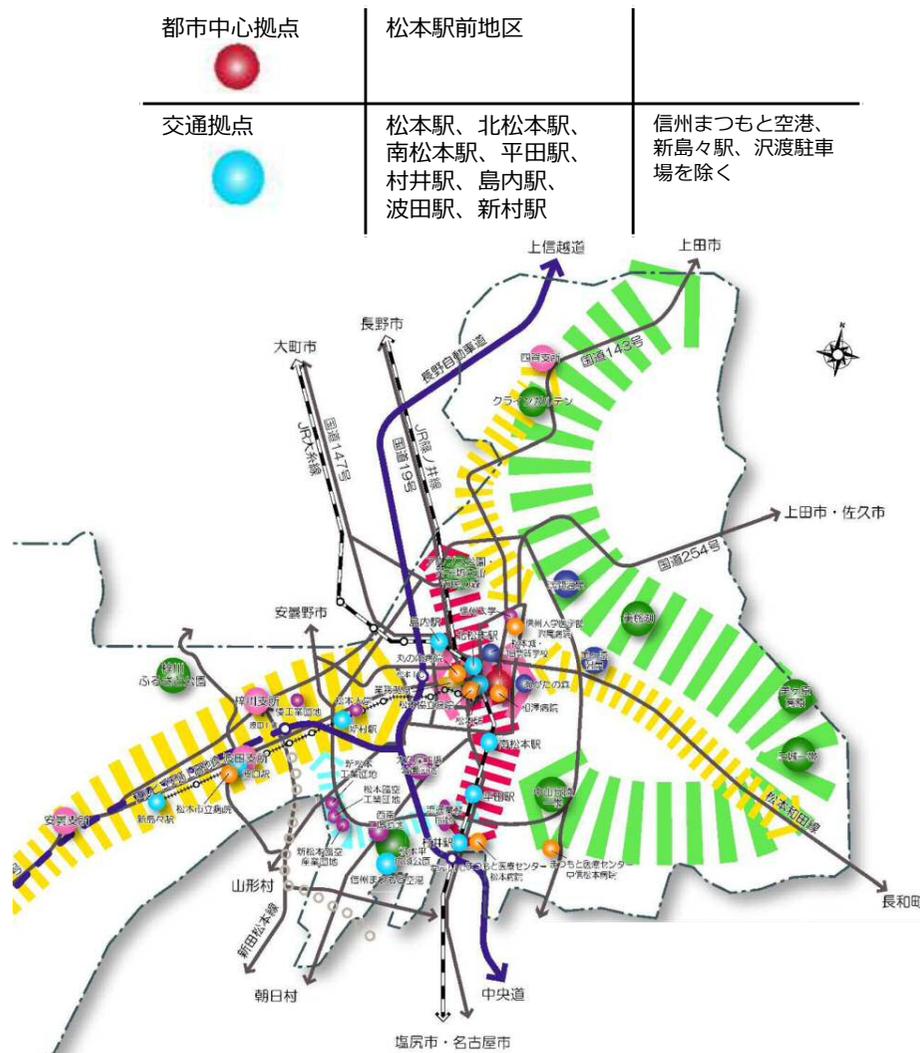
居住を誘導

（任意）

コミュニティ拠点

地域づくりの拠点  
（35地区地域づくりセンター）

都市計画マスタープランに定めた都市中心拠点及び交通拠点



## 3 - 2 拠点の役割と備える機能

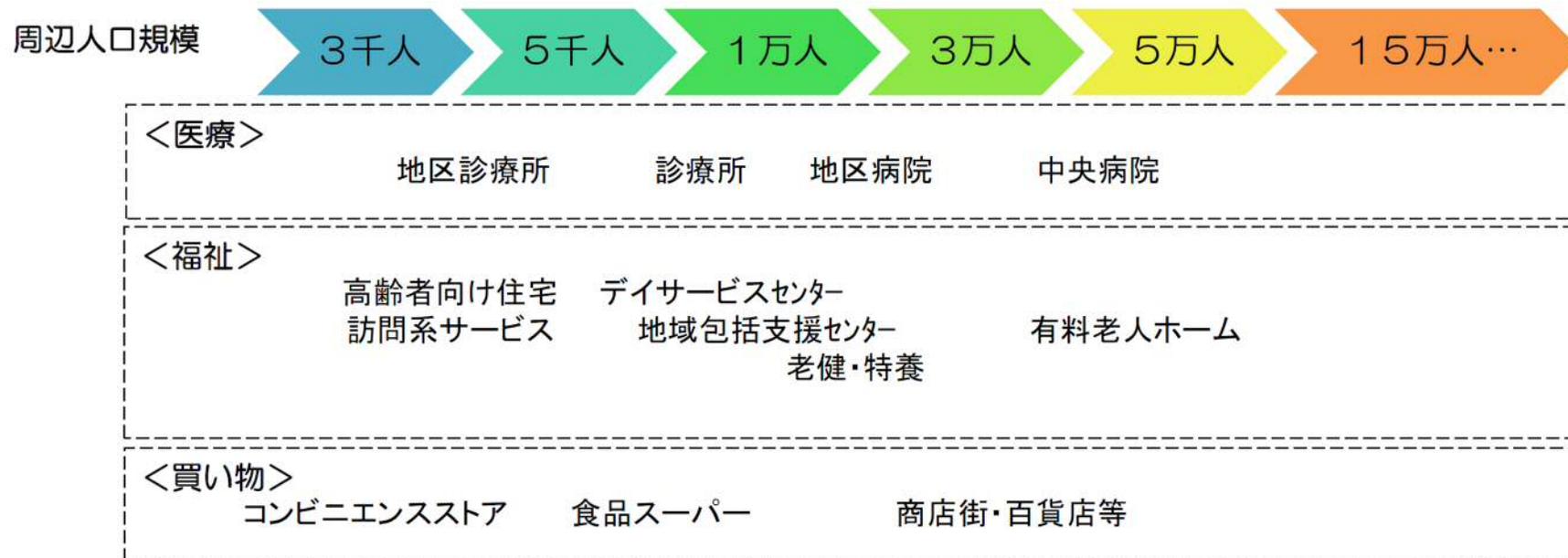
都市機能、公共交通、人口に関わる拠点ごとの役割を示す。

拠点	都市機能	公共交通	人口
都市中心拠点地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政・商業・業務・文化・医療・福祉等の中枢的機能</li> <li>松本都市圏の中心となる高次都市機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域拠点や生活拠点を結ぶ鉄道・バスの交通結節点</li> <li>回遊性が高いまちを支える循環バス等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高密度な人口集積</li> <li>多様なライフスタイルに対応した居住</li> </ul>
地域拠点地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>スーパー等の日常的なサービス施設、地域づくり機能</li> <li>生活拠点地区などの日常生活を支える機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やサービス水準の高いバス路線</li> <li>都市中心拠点への高いアクセシビリティ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の人口密度以上の人口集積</li> <li>家族世帯等の居住の誘導</li> </ul>
生活拠点地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>診療所、スーパー等の利用頻度が高い日常的なサービス施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービス水準の高いバス路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の人口密度程度を維持</li> <li>ゆとりある居住の誘導</li> </ul>
(任意) コミュニティ拠点 <small>上位拠点に含まれない地域づくりセンターは、地区のコミュニティ拠点として位置づけ</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>35地区の地域づくりの拠点となる地域づくりセンター（支所・出張所、福祉ひろば、公民館）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域主導型公共交通等により、日常的な移動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の支え合いにより人口の高齢化等への対応</li> <li>既存集落等を維持</li> </ul>

公共交通軸	都市機能と人口	公共交通
<b>鉄道</b> <small>(篠ノ井線、大糸線、上高地線)</small>	鉄道駅周辺に都市機能と人口を集積	現状のサービス水準を維持、向上 老朽化した駅舎等の改善、安全性や快適性を向上
<b>バス</b>	サービス水準の高いバス路線沿線に人口を集積	役割に見合ったサービス水準、持続性、継続性を確保 (地域公共交通網形成計画等) 拠点を連絡し、都市中心拠点を核にネットワークを形成

# (参考) 拠点が備える主な機能

## 参考：拠点が備えるべき機能例



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

## 商業施設の商圈と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圈や立地戦略は様々

\* コンビニエンスストア

大都市住宅地⇒商圈：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客

その他の地域⇒商圈：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000人～4,000人、流動客

\* 食品スーパー（2,000～3,000㎡規模） ⇒周辺人口1～3万人

\* ドラッグストア（1,000～1,500㎡規模） ⇒周辺人口1～3万人

国土交通省 都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会

有限会社 リティルウォーク 代表 服部年明 氏 プレゼン資料より抜粋 38

(出典) 立地適正化計画作成の手引き (案) (平成27年4月10日版/国土交通省都市局都市計画課)

# 3-3 拠点性の評価

## Step1 拠点候補地の抽出

拠点を候補地の抽出
①都市計画マスタープラン 都市中心拠点・交通拠点の周辺(半径1kmの範囲)
②移動実態調査による集客施設(スーパー等)の周辺(最寄りの主要なバス停から半径500mの範囲)
③合同庁舎、支所・出張所の周辺(施設から半径500mの範囲)

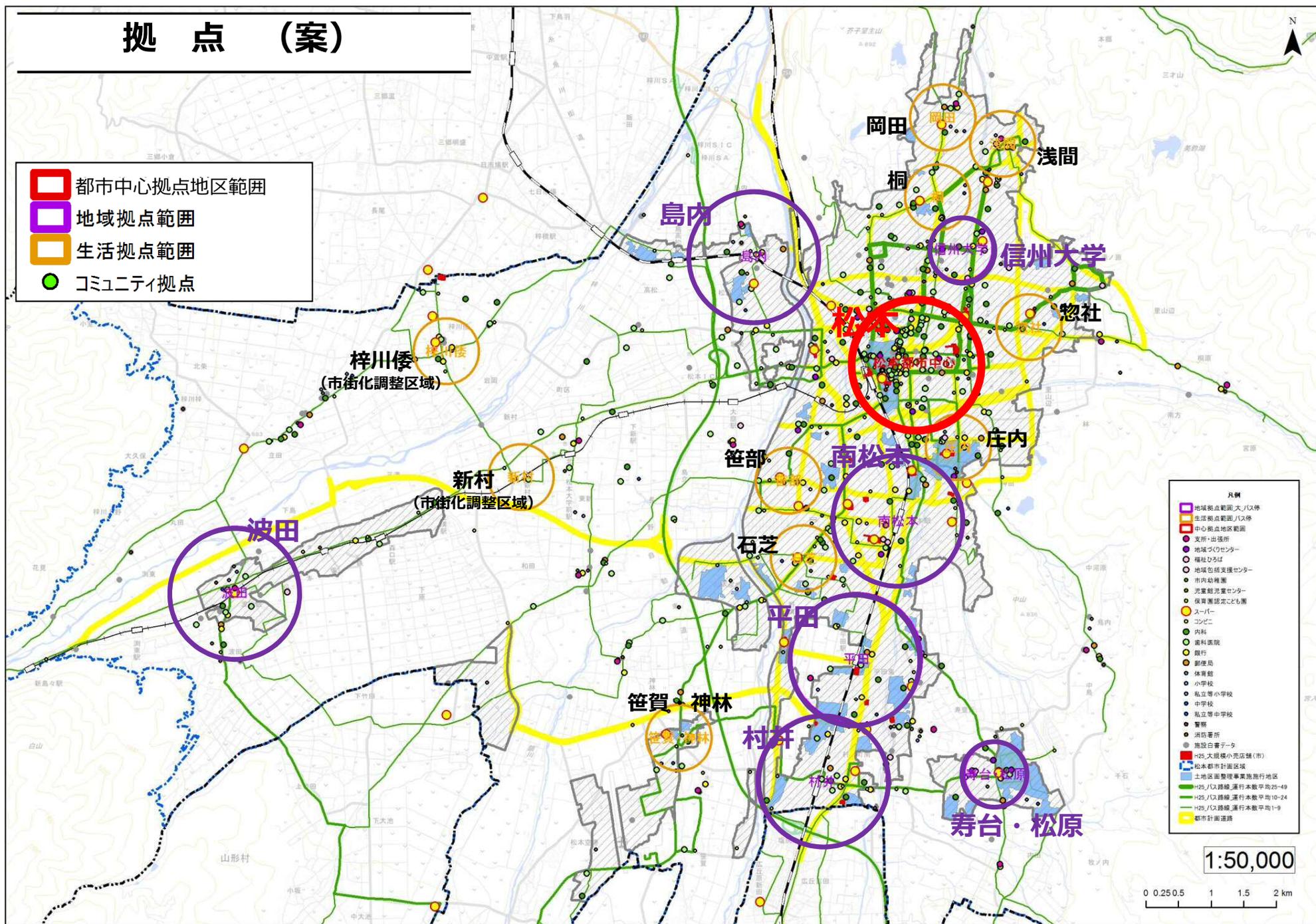
## Step2 拠点性の評価

項目	評価点	評価基準
都市マス拠点・市街化区域	2	都市マスにおいて、都市中心拠点又は交通拠点の位置付け
	1	拠点中心が市街化区域内に位置する
	0	拠点中心が市街化区域外
人口	2	現状及び将来人口が40人/ha以上または増加傾向
	1	現状及び将来人口が20~40人/ha
	0	現状又は将来人口が20人/ha以下
公共交通	2	鉄道駅が立地、または25本/日以上のバスが拠点中心付近を運行
	1	10~25本/日のバスが拠点中心付近を運行
	0	9本/日以下のバスが拠点中心付近を運行又はバス路線なし
都市機能(公共施設)	2	支所・出張所が立地
	1	公共サービス機能(福祉ひろば、公民館、地域包括センターのいずれか1つ以上)が立地
	0	公共サービス機能なし
都市機能(民間施設)	2	商業(スーパー)、金融(銀行・郵便局)、病院(内科、歯科)が、各1施設以上立地し、かつ大店舗(1,000m <sup>2</sup> 以上)が立地
	1	商業(スーパー)、金融(銀行・郵便局)、病院(内科、歯科)が、各1施設以上立地
	0	商業(スーパー)、金融(銀行・郵便局)、病院(内科、歯科)の立地なし
歴史・文化・芸術等に関わる拠点	2	文化・歴史・芸術などに関わる広域的な拠点性、施設の集積
	1	-
	0	文化・歴史・芸術などに関わる広域的な拠点性なし
都市基盤(区画整理)	2	-
	1	拠点中心付近で、区画整理事業を実施
	0	区画整理事業なし
都市基盤(都市計画道路)	2	-
	1	拠点中心付近が、都市計画道路が立地
	0	都市計画道路なし
用途地域	2	-
	1	拠点中心付近が、商業地域又は近隣商業地域
	0	商業地域又は近隣商業地域の指定なし

## Step3 拠点の設定(案)

拠点(案)	主な拠点機能	評価点	位置付け	備考
松本	松本駅、北松本駅	15	都市中心拠点地区	松本駅と北松本駅は一体の拠点
南松本	南松本駅	13	地域拠点地区	都市マスにおける交通拠点
平田	平田駅	12		都市マスにおける交通拠点
村井	村井駅	10		都市マスにおける交通拠点
島内	島内駅	9		都市マスにおける交通拠点
信州大学	デリシア2元町店ほか 信大横田循環線	9		都市マスの拠点(施設)となる信州大学を含む 主要バス停(大学西門)から500m
波田	波田駅	8		都市マスにおける交通拠点
寿台・松原	デリシア寿台ほか 寿台線	8		鉄道駅が立地しないため、拠点範囲は 主要バス停(寿台東口)から500m
庄内	コモ庄内ほか バス停	8	生活拠点地区	南松本地域拠点に近接、評価点上位の南松本駅周辺を地域拠点とし、当地区は生活拠点
桐	デリシア桐店ほか、三才山線、信大横田循環線	7		最寄りの主要バス停(追分)を拠点中心
惣社	デリシア2惣社店ほか バス停	7		最寄りの主要バス停(惣社)を拠点中心
岡田	食彩スーパーFほか 四賀線	7		最寄りの主要バス停(岡田東区)を拠点中心
浅間	本郷支所ほか、浅間線	7		最寄りの主要バス停(浅間温泉文化センター前)を拠点中心
新村	新村駅	6		都市マスにおける交通拠点 市街化調整区域(誘導区域外)
笹部	西友笹部店ほか 山形線	5		最寄りの主要バス停(笹部)を拠点中心
石芝	デリシア石芝店ほか 空港・朝日線	4		最寄りの主要バス停(石芝町)を拠点中心
神林・笹賀	アップルランド神林ほか 空港・朝日線	4		最寄りの主要バス停(上二子口)を拠点中心
梓川倭	アップルランド神林ほか コミュニティバスC線	4		最寄りの主要バス停(倭公園前)を拠点中心 市街化調整区域(誘導区域外)
-	なぎさライフサイトほか	8	-	松本都市中心拠点地区と一体
-	イーストア浅間店ほか	6	-	浅間生活拠点地区と一体
-	ツルヤ並柳店ほか	5	-	庄内生活拠点地区と一体
-	アップルランド宮淵店ほか	4	-	松本都市中心拠点地区と一体
-	バス停、パロー笹部店	3	-	
-	綿半ホームセンターほか	3	-	
-	合同庁舎付近	3	-	
-	イーストア梓川店、C線	0	-	
-	里山辺、入山辺、笹賀、中山、寿、内田、神林、和田、島立、梓川の各出張所周辺	2~3	コミュニティ拠点	

# 3-4 拠点の設定 (案)



# 4 - 1 都市機能誘導区域等の考え方

## 都市機能誘導区域等の考え方

### (1) 都市機能誘導区域を設定する対象拠点

都市中心拠点地区、地域拠点地区 ⇒拠点性の高い区域を中心として都市機能を維持・誘導

### (2) 都市機能誘導区域の範囲

鉄道駅の周辺概ね1km圏内、主要なバス停の周辺概ね500m圏内

⇒交通利便性が高く、容易にアクセスできる範囲

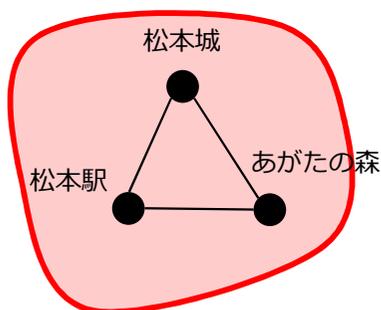
### (3) 都市機能誘導の方針

既存施設の立地状況や地域特性を考慮して、維持・誘導すべき機能を設定

⇒利用頻度が高い機能、中核的機能や高次都市機能を維持・誘導

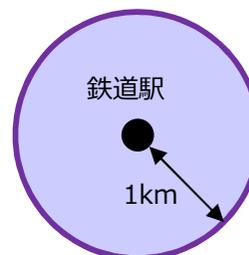
## 都市機能誘導区域の範囲の設定（案）

### 都市中心拠点地区



- 松本駅～松本城～あがたの森周辺を核とする中心市街地の範囲
- 既往計画を参考にしつつ、高次都市機能、都市中枢機能の立地状況を踏まえて区域を設定

### 地域拠点地区



鉄道駅周辺の場合

- 鉄道駅を中心として、既存の都市機能が含まれる一円の範囲として、1km圏に設定



主要なバス停の場合

- 地域生活の主要なバス停を中心として、500m圏に設定

# 4 - 2 都市機能の維持・誘導の方針（案）

既存施設の立地状況や地域特性を考慮して、維持・誘導すべき機能を設定する。

## 誘導方針 （案）

### 都市中心 拠点地区

- (1) 行政・商業・業務・文化等の『中枢的機能』を維持・誘導
- (2) 松本都市圏の中心となる『高次都市機能』を維持・誘導

### 地域 拠点地区

- (1) スーパー等の日常的なサービス施設、地域づくり機能
- (2) 生活拠点地区などの日常生活を支える機能

### 対象機能

- (1) 利用頻度が高く歩いて利用できる範囲に立地することが望ましい機能
- (2) 市の中核的な機能・都市圏の中心となる高次都市機能を対象

## 既存施設の立地状況

都市機能誘導区域		都市機能								
		①公共サービス・地域づくり機能	②介護福祉機能	③子育て機能	④商業機能	⑤医療機能	⑥金融機能	⑦文化機能	⑧教育機能	⑨地域安全機能
松本都市中心拠点地区		○	-	○	○	○	○	○	○	○
地域拠点地区	①南松本駅周辺地区	○	-	○	○	○	○	○	○	×
	②平田駅周辺地区	○	-	○	○	○	○	×	○	×
	③村井駅周辺地区	×	-	○	○	○	○	×	○	○
	④寿台周辺地区	○	-	○	○	○	○	○	○	×
	⑤波田駅周辺地区	○	-	○	○	○	○	○	○	○
	⑥島内駅周辺地区	○	-	○	○	○	○	○	○	○
	⑦信州大学地区	○	-	×	○	○	○	×	○	○

備考 ○現状で機能がある    ×無い    -精査中

# 4-3 都市機能誘導区域 (案)

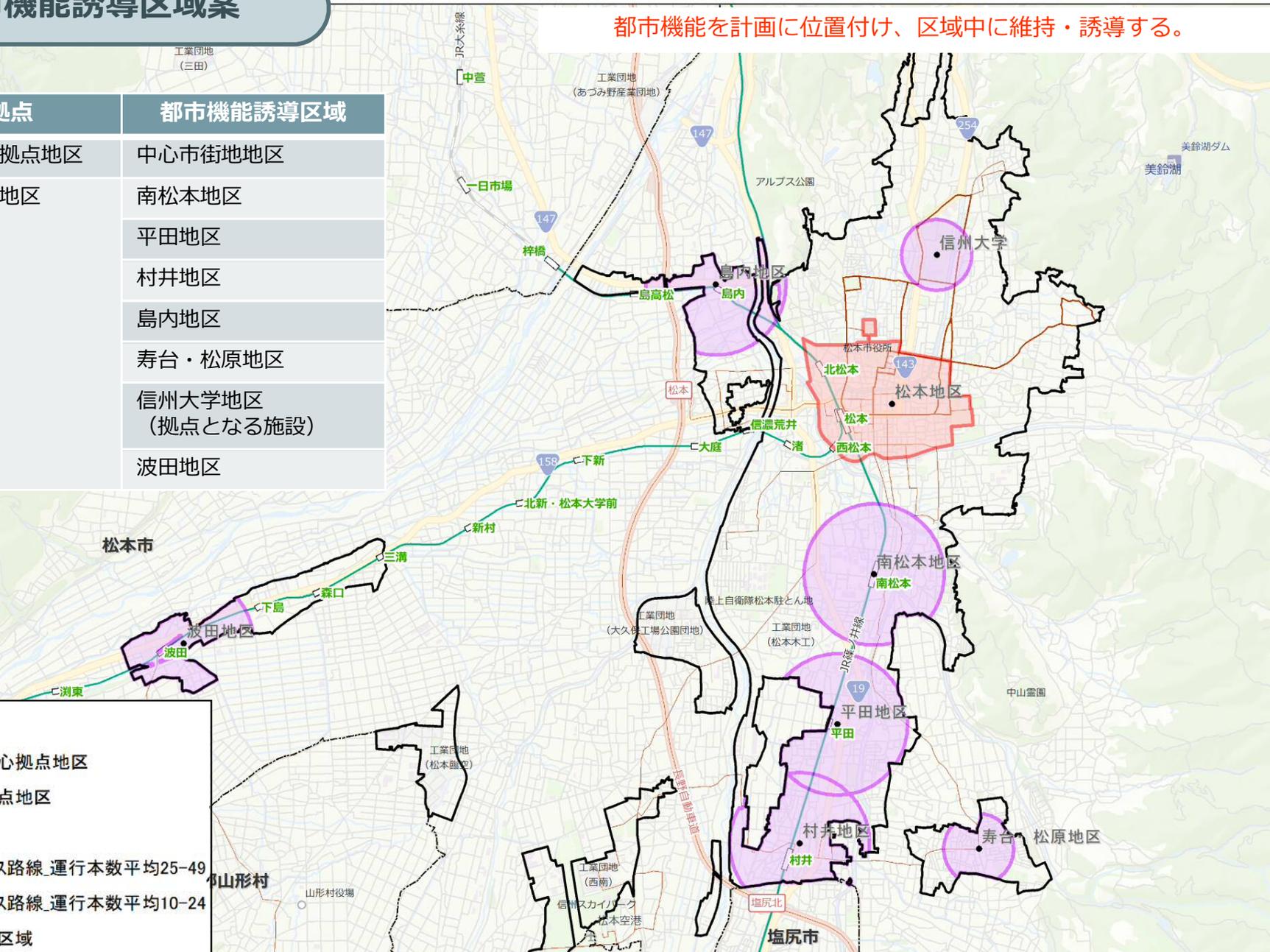
## 都市機能誘導区域案

都市機能を計画に位置付け、区域中に維持・誘導する。

拠点	都市機能誘導区域
都市中心拠点地区	中心市街地地区
地域拠点地区	南松本地区
	平田地区
	村井地区
	島内地区
	寿台・松原地区
	信州大学地区 (拠点となる施設)
	波田地区

### 凡例

- 都市中心拠点地区
- 地域拠点地区
- 鉄道
- H25\_バス路線\_運行本数平均25-49
- H25\_バス路線\_運行本数平均10-24
- 市街化区域
- 松本市都市計画区域

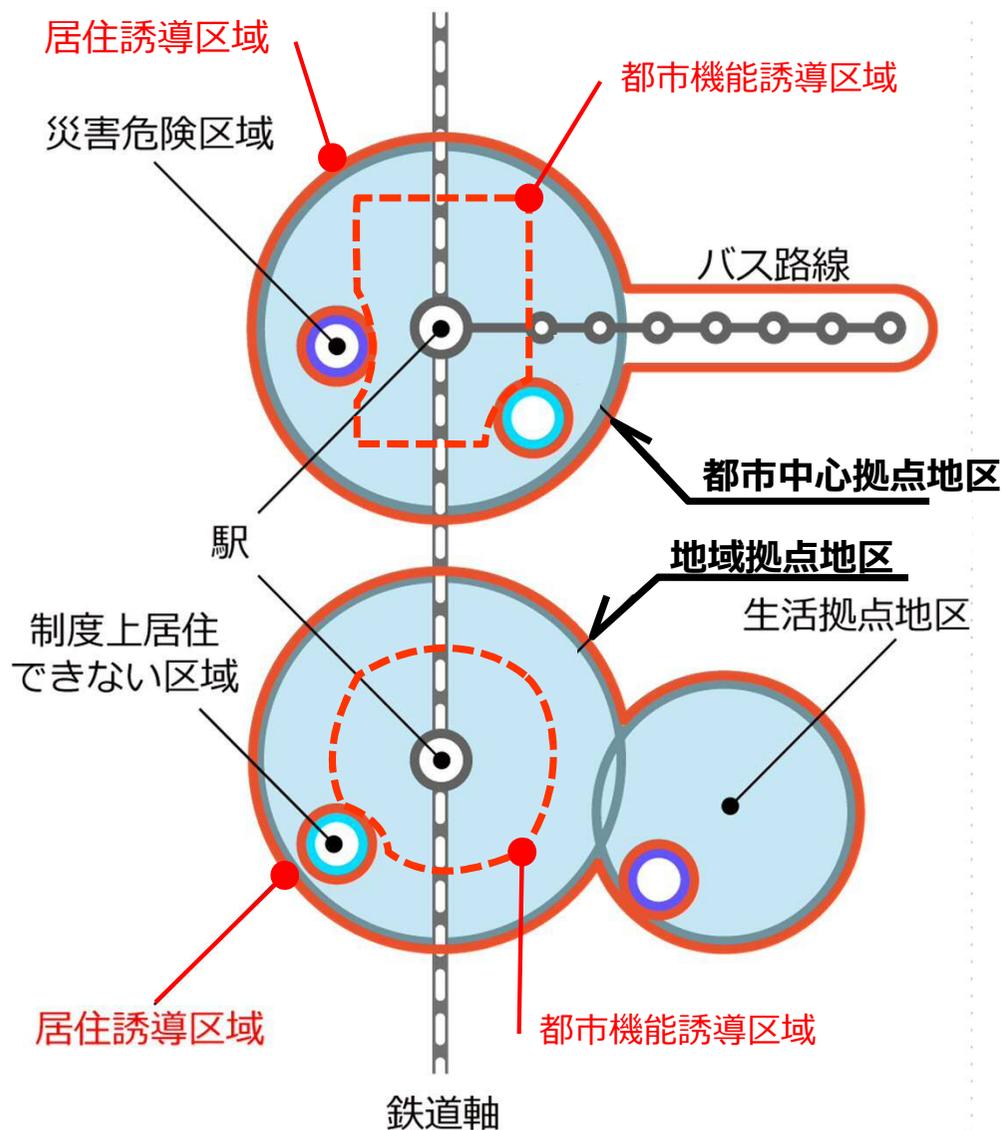


松本中心市街地都市再生整備計画区域、鉄道駅から半径1km・バス停等から半径500mの範囲を図示したもの。

# 5 - 1 居住誘導区域の考え方

【都再法第81条2項】

## 居住誘導区域設定のイメージ



### 【居住に適さない範囲を除く】

- **災害危険度の高い区域**  
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
- **制度上居住できない地域**  
工業専用地域、特別警戒区域

### 【居住を誘導する範囲】

- **拠点周辺**  
都市機能へのアクセス性が高く歩いて暮らせる地域への居住を誘導  
一定の人口密度を維持し生活サービス機能を持続
- **公共交通沿線**  
公共交通の利便性の高い沿線地域への居住を誘導  
一定の公共交通利用者を確保することで、公共交通の持続性を向上

# 5 - 2 集約化の方向性 (イメージ)

- 将来的な人口減少が見込まれる中で、一定のエリアにおける人口密度を維持
- 一定の人口密度を保つことにより、生活サービスの継続的な提供や生活利便性の維持・向上を図る

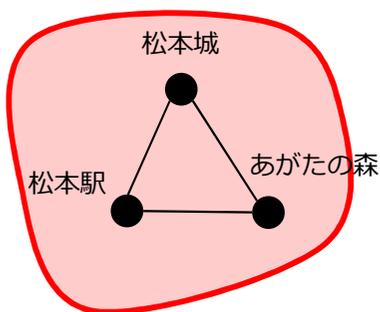
## 集約化パターン

- ① **現状追随型** : 現在の市街化区域から、居住誘導に適さない区域のみを除外  
市街化区域の約95% ⇒ 人口減少に対応した居住誘導 (コンパクト化) につながらない。
- ② **集約促進型 (拠点集約)** : 都市中心拠点地区・地域拠点地区周辺、及び生活拠点地区周辺のみに居住を誘導  
市街化区域の約50% ⇒ 居住誘導 (コンパクト化) の範囲が非常に限定的
- ③ **集約促進型 (拠点集約 + 公共交通沿線)** : 拠点と、拠点間を結ぶサービス水準の高い公共交通沿線に誘導  
市街化区域の約75% ⇒ コンパクト化しつつ、公共交通沿線の居住を促し、その持続性を担保

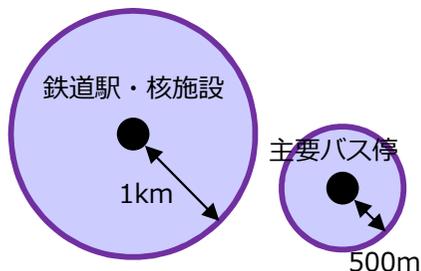
## 居住誘導区域の範囲

### 《拠点周辺居住促進》

■ 都市中心拠点地区  
= 都市機能誘導  
区域と同範囲



■ 地域拠点地区  
= 都市機能誘導  
区域と同範囲  
鉄道駅から1km圏  
主要バス停から500m圏



■ 生活拠点地区  
= 主要バス停から  
500m圏



### 《公共交通沿線居住促進》

■ 鉄道駅周辺  
= 鉄道駅から  
500m圏



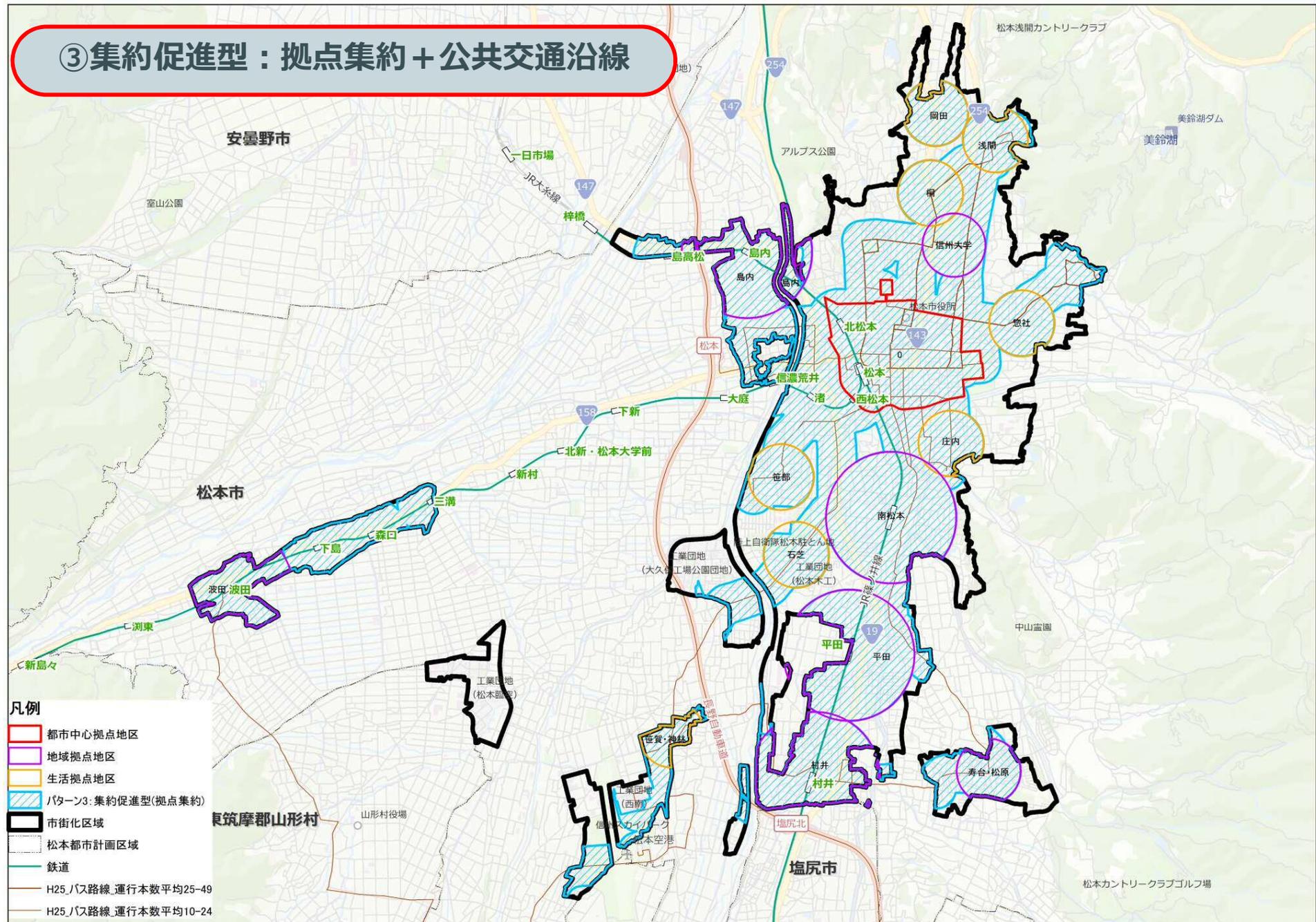
■ バス路線沿線  
= サービス水準の高い  
(日10本以上)  
バス路線沿線  
300m圏



現状 市街化区域面積 4,008ha DID区域内人口密度 46.5人/ha		パターン1		パターン2		パターン3	
		現状追随型		集約促進型 (拠点集約)		集約促進型(拠点集約+公共交通沿線)	
居住誘導区域範囲							
凡例		<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 都市中心拠点地区</li> <li><span style="border: 1px solid purple; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 地域拠点地区</li> <li><span style="border: 1px solid yellow; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 生活拠点地区</li> <li><span style="border-bottom: 1px solid green; width: 10px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> <li><span style="border-bottom: 1px solid orange; width: 10px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></span> H25バス路線_運行本数平均25-49</li> <li><span style="border-bottom: 1px solid grey; width: 10px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></span> H25バス路線_運行本数平均10-24</li> <li><span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 市街化区域</li> <li><span style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 松本市都市計画区域</li> <li><span style="background-color: lightblue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> 居住誘導区域</li> </ul>					
平成 22年 人口	面積	3,727ha (現市街化区域の約95%)	増減率 (H22→H52)	1,978ha (現市街化区域の約49%)	増減率 (H22→H52)	3,037ha (現市街化区域の約76%)	増減率 (H22→H52)
	区域内人口	170,962人(45.9人/ha)	—	105,788人(53.5人/ha)	—	152,243人(50.1人/ha)	—
	区域外人口	72,075人(3.5人/ha)	—	137,249人(6.1人/ha)	—	90,794人(4.3人/ha)	—
平成 52年 人口	【人口密度維持】 区域内人口	170,962人(45.9人/ha)	100.0%	105,788人(53.5人/ha)	100.0%	152,243人(50.1人/ha)	100.0%
	区域外人口	43,399人(2.1人/ha)	60.2%	108,573人(4.9人/ha)	79.1%	62,118人(2.9人/ha)	68.4%
人口密度のイメージ		<p>人口密度 現状のDIDより、居住誘導区域に含まない範囲を除外し、居住の集約化を図る。</p> <p>現状のDIDにおける人口密度46人/ha</p>		<p>人口密度 拠点周辺に積極的に居住を誘導し、「コンパクト」な集約型都市構造を実現。</p> <p>現状のDIDにおける人口密度46人/ha</p>		<p>人口密度 拠点や公共交通軸周辺に積極的に居住を誘導し、「コンパクト&amp;ネットワーク」による集約型都市構造を実現。</p> <p>現状のDIDにおける人口密度46人/ha</p>	
特徴	将来人口密度	×	現状の市街化区域内可住地人口密度を下回る	◎	現状の市街化区域内可住地人口密度を上回る	○	現状の市街化区域内可住地人口密度と同水準となる
	公共交通持続性	×	不便地域が生まれやすく、サービス水準は現状と変わらない。もしくは低下	△	拠点到内包される主要バス停付近では一定の人口密度が維持できるが、路線維持のための沿線全体としての集約効果は低い	◎	公共交通軸周辺に居住が集約化され、高いサービス水準を受けられる住民が増加。沿線全体に密に人口を集約することで、公共交通を維持
	支援策の効果	×	支援の対象範囲が広く、効率的に支援しにくい	○	支援の対象が狭く、効率的に支援できる	△	支援の対象範囲がやや広く、やや効率が劣る

# 5 - 3 集約化のイメージ (区域の概略設定)

## ③集約促進型：拠点集約 + 公共交通沿線





# 6 誘導するための施策や事業（案）

都市機能誘導

## 市町村が独自に行う施策

- 公有地の誘導施設整備への活用 ・財政上、金融上、税制上の支援措置
- 用途地域変更（指定容積率緩和）等の都市計画上の優遇措置
- 特定用途誘導地区の検討
- 都市機能誘導区域外における誘導施設の届出に対する調整や勧告、斡旋の基準の検討 等

- 区域外で誘導施設が立地する際は、事前届出・勧告対象となる
- 民間施設のみならず、公共施設についても同様

## 国の支援を受けて行う施策

- 誘導施設の整備、道路や歩行空間の整備
- 鉄道駅及び周辺市街地整備
- 民間事業者による誘導施設の整備に対する支援施策 等

- 支援対象を少なくとも居住誘導区域が実質的にコンパクトシティ化に資する形で設定されている市町村に限る 【衆参両議院の付帯決議】

## 居住誘導区域内での居住集約促進支援

- 居住誘導区域内への転居支援
  - 居住誘導区域・都市機能誘導区域内への移転促進の支援を検討（財政上、金融上、税制上の支援や住宅整備支援等）
- 空き家・空き地活用支援
  - 空き地・空き家の利用促進を支援し、生活サービス機能や居住機能の充実を支援を検討（空き家等活用支援、公共施設等の再編等）

## 居住誘導区域に含まれない範囲への対応

- 居住誘導区域外での住宅立地の状況把握
  - 区域外における一定規模以上の住宅開発は市への事前届出により状況と把握するとともに、必要な勧告やあつせん
- 現状水準の維持
  - 新たな施設整備やサービス充実を積極的に行わないが、地域拠点等との一体的に利便性を確保する。
- 居住誘導区域内への転居支援
  - 居住誘導区域外から居住誘導区域内への移転を行う際の支援を検討（既存建物が空き家として放置されないように支援等）
- 営農環境保全・充実支援
  - 市街化調整区域内農地と連携して農業経営等を行う際に農業振興面での支援を検討

- 区域外での、3戸以上の住宅等の新改築や住宅等への用途変更又は開発行為（0.1ha以上）は、事前届出・勧告対象

居住誘導

■ 分野別の施設等の誘導に関する市民会議委員の意見概要

分野	施設・店舗等の新規建設や、既存施設の維持で優先される条件 (立地条件、交通アクセス、地価など) [○：駅周辺や市街地、◇：郊外部など]	鉄道駅周辺等の交通利便性の高い拠点に機能等を 誘導・集約する必要性と課題 [■：必要性、□：課題]	その他
医療 福祉	<p>○自前の駐車場があること。</p> <p>◇運転しない・できない人にとっては、公共交通が利用できること。</p>	<p>■三次救急、総合病院を意図的に誘導する必要性がない。 (現状でも比較的利便性が高い場所に立地している。 新たに誘導するためには、広大な敷地やヘリポートが必要となる。)</p> <p>■診療所を駅前などへの一極集中することは、益がない。 (在宅医療の効率性、運転しない高齢者の通院の利便性のため)</p> <p>□鉄道駅周辺などの拠点よりも多くの核を構築し、それを線で結んで面にする。 (地域包括ケアシステム、自家用車普及率への対応のため)</p> <p>□地域拠点である駅に大規模な駐車場の整備。 (駅周辺の医療機関等の利用者増加のため)</p> <p>□路線バスや駅からのシャトルバス等、病院へのアクセス性の向上。</p> <p>□老人福祉施設、介護保険施設等の整備。</p>	<p>・高齢で免許を返上した方、夫を亡くした方などは、医療機関受診に路線バスをよく利用しており、通院目的の公共交通機関利用の需要は将来的に増加が見込める。</p>
商工	<p>○若い人には駐車場があること。</p> <p>○高齢者は歩いて買い物出来ることが大切なので、小さくても専門のお店が一定の範囲にあること。</p> <p>○街並みの統一感があること。</p> <p>○地元の野菜などを手に入れにくい(農業との関わり)</p> <p>◇土地が広く、駐車場が十分に取れること。</p>	<p>□駅前での買い物は便利のため、更なる異業種の充実。</p> <p>□品揃えの豊富さ。</p> <p>□営業時間を電車の時間とある程度合わせること。</p> <p>□若い人へのアピールのためのおしゃれ感の演出。</p>	<p>・郊外に大型店ができ、駅周辺や市街地の小売店が圧迫されるのは問題。</p>
金融	<p>○自動車アクセスが良好で駐車場が確保できること。</p> <p>◇法人営業店舗は商工業者の集積エリアにあること。</p>	<p>■支店網の集約による運営コストの抑制。 (人口減少による店舗維持コストの相対的な上昇のため)</p> <p>□商工業者の誘導にかかる負担に対する、公的支援・補助金等 (不動産価格への影響が想定されるため)</p>	<p>・ネットバンキング・コンビニATM・電子マネーが普及し、店舗を構える必然性が低くなることから、店舗の統廃合が進む。</p>
交通	<p>○◇利用が見込まれる公共交通の路線であること。</p>	<p>□パーク＆ライドや、駅やバス停への駐輪場整備など、公共交通が利用しやすい環境整備。</p> <p>□高齢者の利用につながる環境整備。</p> <p>□利用者の価値観の転換。</p> <p>□拠点間の移動(バス、鉄道)が増加する場合、それに合わせた路線の充実。</p> <p>□ニーズ・目的が生まれなければ、路線バス利用者の増加は難しい。</p>	<p>・新たなバス路線の計画は無い。</p>
全般	<p>○高齢者は公共交通機関から徒歩圏内にあること</p> <p>○近くに高齢者が利用しやすい駐車場があること。</p> <p>○高齢者や赤ちゃん連れのお母さんが使いやすいこと。</p> <p>◇新設の場合は採算性のとれる地価であること。</p> <p>◇子供が安心して遊べる場所があること(若いお母さんに好印象)。</p>	<p>□居住誘導区域における長期的な公共交通機関の存続 (高齢者の利便性の維持、地価の下落の防止のため)</p> <p>□拠点のネットワーク化と拠点から漏れた地域への対応。</p> <p>□遊休地や空き家の賃貸推進。</p> <p>□高齢者と子育て世代等の多様な世帯が同じエリアに居住し、商店や医療、教育機関の充実していること。</p> <p>□農業や地域の活動を自分たちで守る力が衰えている。</p>	<p>・今後も空き家の増加が想定される。しかし、高齢者が賃借するためのハードルは高い(保証人・低所得・孤独死等)。</p> <p>・空き家は不動産市場に出にくい(居住者(親等)の荷物が片付かない等が理由)。</p> <p>・市街地の農地は守っていくべき。(災害に対する強さ、自然が持つ多様性など)</p>

## ■松本市都市計画マスタープランのまちの将来像（平成22年3月策定、平成25年3月一部改定）

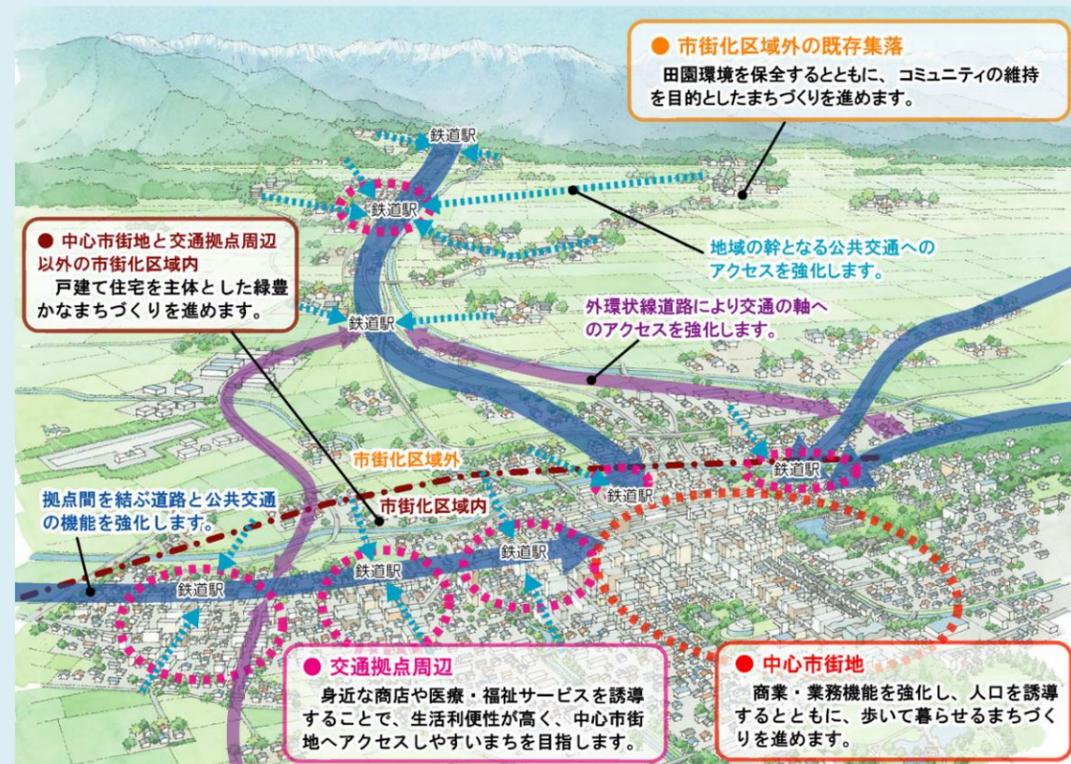
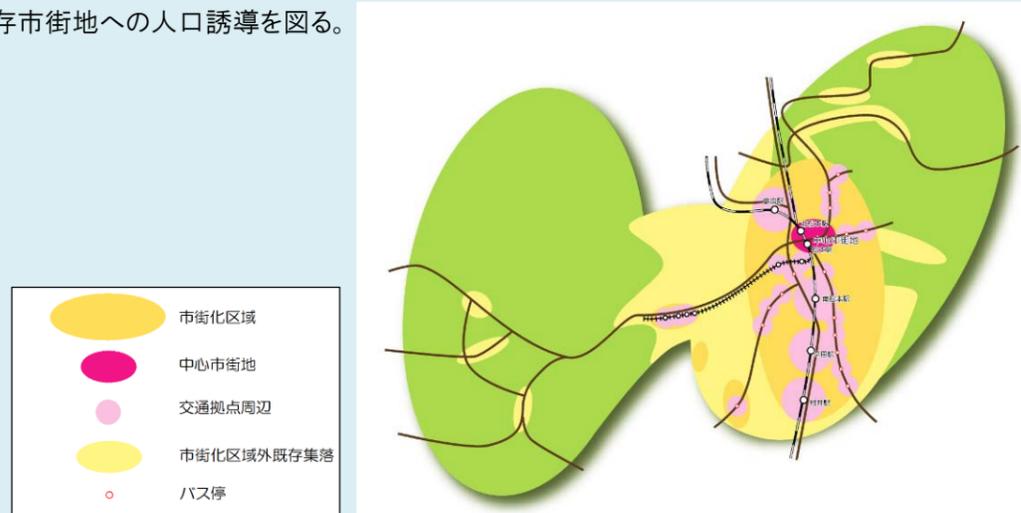
### ● 都市構造の基本的な考え方

本市の市街地は、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。

→中心市街地や鉄道駅周辺：既存人口密度よりも高い密度を設定。

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

このような、メリハリのある土地利用を図り、多様な住まい方のできる都市構造への進展を図り、既存市街地への人口誘導を図る。



### ● 各エリアのまちづくりのイメージ

#### 中心市街地におけるまちづくり ●●松本駅から松本城を含むエリア

松本広域都市圏の中心拠点として様々な機能を集約することで、利便性が高く、また文化を楽しめるまちを目指す。

- 松本城を始めとする史跡(歴史的建造物)の保全
- 美術館や市民芸術館などを利用した芸術活動の活発化
- 個性的な商業の振興
- 歩行者や自転車利用者優先に配慮した交通環境の改善
- 空き地や空き家などの有効活用を図り、多様な世代や世帯のライフスタイルに対応した中低層の住環境の形成



#### 交通拠点周辺におけるまちづくり ●●鉄道駅や主要バス停周辺

生活の利便性が高く、また通勤・通学時や週末などに中心市街地へアクセスしやすいまちを目指す。

- 交通拠点周辺には、徒歩や自転車などで日常的な用事を済ませられるように、身近な商店や、医療・福祉サービス施設等の配置を誘導
- 家族世帯が十分にゆとりを感じながら暮らせるような広さを持った中低層の住環境の形成



#### その他市街化区域内におけるまちづくり

雄大なアルプスを背景とした、のどかな暮らしを楽しめるような低層の戸建て住宅を主体とした閑静なまちを目指す。

- 住宅地は、家庭菜園やガーデニングを楽しめるようなゆったりとした敷地
- 農地は、暮らしの身近な緑地として捉え、緑豊かなまちづくり



#### 市街化区域外既存集落におけるまちづくり

市街化区域外の既存集落においては、豊かな山林、田園、果樹園などの自然景観に囲まれた環境を大切にしたい暮らしができるまちを目指す。

- 既存集落においては、コミュニティの維持・活性化のため、既存の空き家などの活用や、適切な宅地の確保
- 都心部と集落を繋ぐ公共交通の充実により、生活利便性の向上



## ■松本市次世代交通政策実行計画のまちの将来像（平成28年4月策定）

### ●松本市が目指す将来の暮らしのイメージ

新しい交通体系によるまちづくりビジョンに掲げる「まち」のイメージや、松本市都市計画マスタープランで掲げる集約型都市構造等の将来像を前提に、暮らしの主要要素である「住む」「働く」「憩う・楽しむ」の3つについて、将来の暮らしのイメージを次の通りとする。

#### 住む：暮らしやすいまち

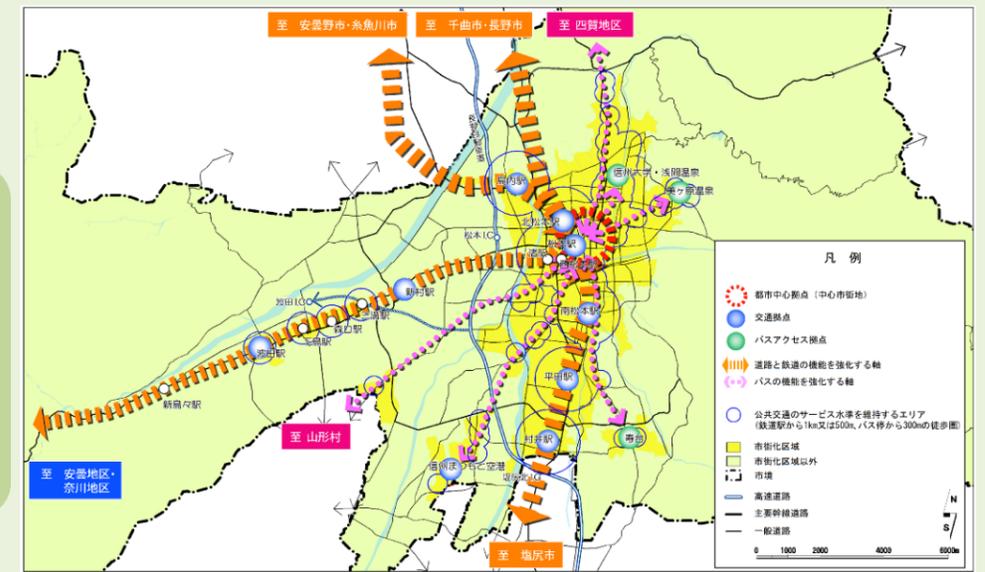
- ・地域特性に応じた必要な生活サービス施設の立地
- ・多様な人々が集う環境が充実
- ・まちの歴史や文化、自然環境を体験
- ・地域に合わせた住宅を提供
- ・ライフスタイルに合わせた家に居住

#### 働く：働きやすいまち

- ・企業が中心市街地に立地したくなる環境
- ・知的なイノベーションの創出
- ・ライフスタイルに合わせた家に居住

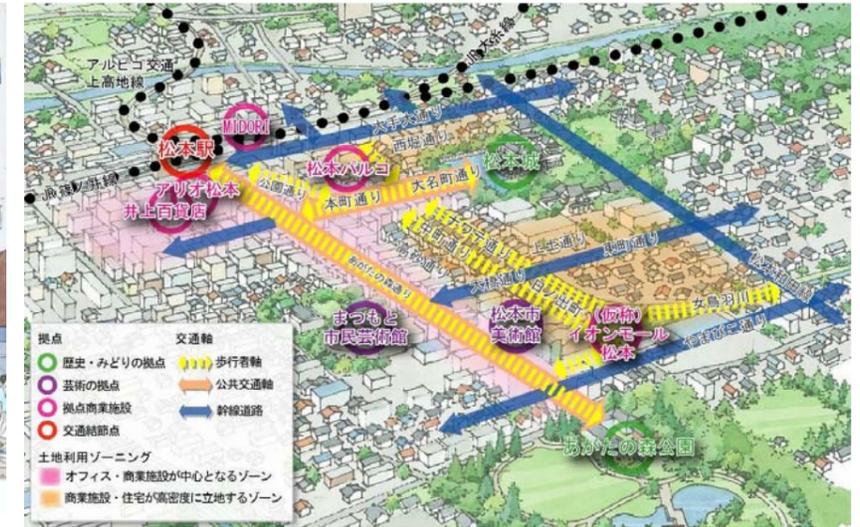
#### 憩う・楽しむ：豊かな時間を過ごせるまち

- ・住民や来街者が松本の様々な魅力に触れ、楽しく時間を過ごせる場所（拠点や商店街、水辺）の充実



### ●中心市街地の将来の姿

- 暮らしのあらゆる目的に応じて、多様な人たちが集まり、行き交い、賑わう場
- 松本都市圏の中心にふさわしい様々な都市機能が集積・ネットワーク化され、自動車の通過交通が減り、歩行者、自転車、公共交通が中心となった交通形態
- 誰もが自由で、かつ互いに配慮しながら移動できる環境
- 松本城やアルプスの眺めをはじめとした松本固有の歴史・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

- 緑豊かでゆとりのある住環境と、地域で支え合う暮らし
- 普段の用事は身近な場所を、週末の買物は中心市街地を利用するなど、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、自らが暮らし方について考え、それに合わせた費用や時間の負担をするとともに、住民同士が助け合い、地域が主体となり、暮らしに必要なサービスや移動手段を支える仕組み
- 自然を楽しむ趣味等の活動を通じて人付き合いの輪が広がる環境

