

イ 長野市立地適正化計画改定検討部の 報告について

第81回 長野市都市計画審議会

令和3年11月5日

都市整備部 都市政策課

■長野市立地適正化計画改定検討部会：

時期	部会	部会検討内容（案）
3/26	第1回	①改定体制とスケジュール ②現状報告（評価指標の実績値）
5/14	第2回	①現状報告（人口動態、災害リスク等）
		②見直しの方向性 ・立地適正化計画の基本方針 ・居住誘導、都市機能誘導の考え方
7/2	第3回	①防災の考え方
		②居住誘導区域、都市機能誘導区域の見直し
8/19	第4回	①防災指針の内容案
		②誘導区域見直し案と誘導施設案
10/8	第5回	①目標値、評価方法の案
		②素案骨子について
11/19	第6回	①目標値、評価方法の設定
		②素案について
1/21	第7回	①計画案について
3月末	公表	

■長野市都市計画審議会：

2/10：
第78回 長野市都市計画審議会

6/29：
第79回 長野市都市計画審議会

10/1
第80回 長野市都市計画審議会

11/5
第81回 長野市都市計画審議会

12月：パブリックコメント

2月：
第82回 長野市都市計画審議会

※検討状況を踏まえ、各検討部会の議題は適宜調整する可能性があります。

1. 基本方針と各指標について

立地適正化計画の基本方針にて示す4つの基本方針（現行計画&改定案）を踏まえて、各方針に基づき実施される施策の効果を定量的に評価する評価指標（アウトプット指標）と、「目指すべき都市の姿」への実現度を評価する成果指標（アウトカム指標）の見直しを検討します。

基本方針 (黒字：現行計画、赤字：改定案)	施策	評価指標（案） (アウトプット指標)	目指すべき 都市の姿	成果指標（案） (アウトカム指標)
コンパクトな街を形成させるため一定の人口集積を図る「居住誘導区域」の設定	居住を誘導するための施策	居住誘導に関する評価指標	一定の人口集積によるコンパクトな街が形成され、日常生活の利便性が高く、災害に対して安心・安全に暮らせ、公共交通利便性が高いまちが実現	暮らしやすさ（利便性）に対する市民の意識を評価
生活の利便性や街の魅力を高める機能の集積を図る「都市機能誘導区域」の設定	都市機能を誘導するための施策	都市機能誘導に関する評価指標		災害への安全性に対する市民の意識を評価
各種の災害に対して安全・安心に暮らせるための方策の策定	居住誘導区域内の災害に関する防災対策	防災対策に関する評価指標		交通の利便性に対する市民の意識を評価
都市構造や土地利用と連携した公共交通網の充実と利便性の向上	公共交通の充実のための施策	公共交通に関する評価指標		

2. 数値目標（案）一覧

■評価指標（アウトプット指標）（案）

	指標（案）	備考
①居住誘導区域に関する数値目標（案）	居住誘導区域内の人口密度	現行計画で採用
	居住誘導区域内の人口割合	追加
②都市機能誘導に関する数値目標（案）	都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合	追加
③防災対策に関する数値目標（案）	地域防災マップ作成率	追加（第五次長野市総合計画の統計指標）
	防災訓練実施率	
④公共交通に関する数値目標（案）	市民1人あたりの公共交通の（年間）利用回数	現行計画で採用
	移動手段が確保された地区の人口割合	追加

■成果指標（アウトカム指標）（案）

	指標（案）	備考
①暮らしやすさ（利便性）に対する市民の意識を評価	日常生活の利便性に対する市民の評価（アンケート）	現行計画で採用
②災害への安全性に対する市民の意識を評価	災害時の被害抑制対策に対する市民の評価（アンケート）	追加（第五次長野市総合計画のアンケート指標）
	災害時の備蓄対策に対する市民の評価（アンケート）	
③交通の利便性に対する市民の意識を評価	公共交通の利便性に対する市民の評価（アンケート）	現行計画で採用

3. 数値目標（案） 居住誘導に関するもの

■評価指標①：居住誘導区域に関する数値目標（案）

指標（案）	数値目標の位置付け	指標値の推移	目標値設定の考え方	備考
居住誘導区域内の人口密度	「一定の人口集積のもと…将来にわたり居住地として利便性の高いエリアの維持・形成」を定量的に評価する指標	<ul style="list-style-type: none"> 策定前：50.9人/ha（H27年） 最新値：50.56人/ha（R2年） 	近年の人口減少傾向を踏まえて、全市域人口に対する居住誘導区域内の人口比率が基準年以上の割合を維持できるように、将来目標値を設定することを検討。	現行計画で採用
居住誘導区域内の人口割合	同上（目標は、現況の人口比率を維持するなど）	<ul style="list-style-type: none"> 策定前：74.6%（H27年） 最新値：75.8%（R2年） 		新たに追加

■成果指標①：暮らしやすさ（利便性）に対する市民の意識を評価（案）

指標（案）	数値目標の位置付け	指標値の推移	目標値設定の考え方	備考
日常生活の利便性に対する市民の評価（アンケート）	「日常生活を支える施設の立地などで将来にわたり居住地として利便性の高いエリアの維持・形成」の実現度を評価する指標	<ul style="list-style-type: none"> 策定前：49.4%（H27年） 最新値：48.3%（R2年） 	市民アンケートによる満足度評価については、 <u>5年間を超えて中長期的に指標値の推移を確認していくことを考慮。</u>	現行計画で採用

3. 数値目標（案） 都市機能誘導に関するもの

■評価指標②：都市機能誘導に関する数値目標（案）

指標（案）	数値目標の位置付け	指標値の推移	目標値設定の考え方	備考
都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合	「日常生活を支える施設に加え、 <u>長野市全体の魅力を向上させる施設の誘導</u> 」を定量的に評価する指標	<p>※<u>全都市機能誘導区域に共通する誘導都市機能（教育機能と子育て支援機能）に限定して算出</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 策定前：27.0%（H29年3月） 最新値：28.5%（R3年9月） 	現況の都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合（市全体に占める割合）を基準値として、将来目標値を設定することを検討。	新たに追加

3. 数値目標（案）防災対策に関するもの

■評価指標③：防災対策に関する数値目標（案）

指標（案）	数値目標の位置付け	指標値の推移	目標値設定の考え方	備考
自主防災組織の地域防災マップ作成率	「災害リスクの回避・軽減や地域の街づくり、避難計画強化や要配慮者等に考慮した防災・減災に資する各種方策」などを定量的に評価する数値目標	・ 策定前： 65.8% (H27年度)	第五次長野市総合計画に示されている目標値を参考に設定することを検討。	第五次長野市総合計画の「政策1 災害に強いまちづくりの推進」「施策1 防災・減災対策の推進」における統計指標
自主防災組織の防災訓練実施率		・ 策定前： 87.1% (H27年度)	同上。	

■成果指標②：災害への安全性に対する市民の意識を評価（案）

指標（案）	数値目標の位置付け	指標値の推移	目標値設定の考え方	備考
災害時の被害抑制対策に対する市民の評価（アンケート）	「災害リスクの回避・軽減や地域の街づくり、防災・減災に資する各種方策」などの実現度を評価する指標	・ 策定前： 35.5% (H27年度)	第五次長野市総合計画に示されている目標値を参考に設定することを検討。	第五次長野市総合計画の「政策1 災害に強いまちづくりの推進」「施策1 防災・減災対策の推進」におけるアンケート指標（市民が思う割合）
災害時の備蓄対策に対する市民の評価（アンケート）		・ 策定前： 41.1% (H27年度)	同上。	

3. 数値目標 公共交通に関するもの

■評価指標④：公共交通に関する数値目標（案）

指標（案）	数値目標の位置付け	指標値の推移	目標値設定の考え方	備考
市民1人あたりの公共交通の(年間)利用回数	「人口の集積により公共交通サービスが成り立つ需要の維持」を定量的に評価する指標	<ul style="list-style-type: none"> 策定前：128.5回/人（H26年） 最新値：133.5回/人（R1年） 	コロナ禍の影響により、令和2年以降は公共交通の年間利用回数が減少していることが想定される。	現行計画で採用（第五次長野市総合計画の指標）
移動手段が確保された地区の人口割合（基幹的公共交通の人口カバー率）	「都市構造や土地利用計画と連携した公共交通網の形成」を定量的に評価する指標	<ul style="list-style-type: none"> 策定前：47.4%（H27年） 最新値：47.7%（R2年） 	上記の理由より、現行の評価指標2)を基幹的公共交通路線圏域の人口カバー率で代替することも含めて検討。	新たに追加

■成果指標④：公共交通の利便性に対する市民の意識を評価（案）

指標（案）	数値目標の位置付け	指標値の推移	目標値設定の考え方	備考
公共交通の利便性に対する市民の評価（アンケート）	「公共交通網の形成や既存の交通ネットワークの活用」の実現度を評価する指標	<ul style="list-style-type: none"> 策定前：35.7%（H27年） 最新値：32.7%（R2年） 	市民アンケートによる満足度評価については、5年間を超えて中長期的に指標値の推移を確認していくことを考慮。	現行計画で採用

長野市立地適正化計画改定 素案骨子

1. 主な改定箇所

今回の立地適正化計画の中間見直しにおける改定箇所は下記に示すように、[]にて囲む項目が該当する。

第1章 立地適正化計画とは	
1 立地適正化計画制度の概要/2 立地適正化計画の特徴/3 立地適正化計画で定めるもの	
第2章 長野市の現況	
第3章 長野市立地適正化計画の基本方針	
1 立地適正化計画策定の目的/2 立地適正化計画の位置づけ/3 目標年次/4 対象区域	
5 基本方針	
第4章 各誘導区域および誘導都市機能（施設）	
第5章（仮称）居住誘導区域内の災害に関する防災対策（防災指針）	
第6章 誘導施策	
第7章 数値目標と評価方法	

2. 立地適正化計画の基本方針の見直し

《基本的な考え方》

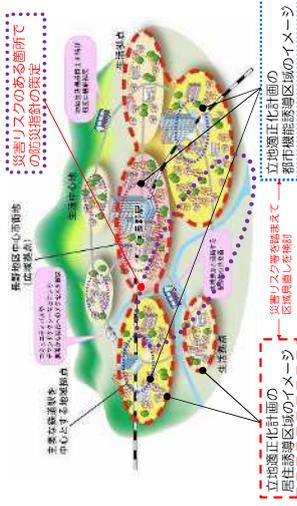
立地適正化計画の基本方針は、都市計画マスタープランの都市づくりの目標を実現させるため、次のような考え方により定める。

赤字：改定部分

都市計画マスタープランの目標	立地適正化計画の基本的考え方
目標 1： 誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトな街にする	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 高齢者や子供をはじめとする、自家用車等の交通手段を持たない市民が日常生活に困らないよう、商業・医療・福祉・介護・教育・文化などの都市機能を、徒歩・自転車などの交通手段や鉄道・バスなどの公共交通で利用できるよう、公共交通の充実と併せ、公共交通が利用し易いエリアへの人口の集積や都市機能の維持・集積を図る。 ▶ 公共交通や生活利便サービスの運営が将来にわたって維持できるよう、一定規模の人口密度が確保されるように居住の誘導を図る。 ▶ 各種の災害ハザードに対するリスク回避・低減と、都市構造・街づくりの観点から、誘導区域における防災指針（災害のハザードの表示と防災施策）を併せて示す。
目標 2： 都市の資産を上手に使い再生する	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 都市の魅力や生活利便性を向上させるため、既存市街地や都市拠点内の良好な空き家、空き地などを有効に活用し既存の都市集積の維持や補強を図る。 ▶ 公共交通が市民の日常生活の一部として機能するように、既存の公共交通のアクセシビリティの向上など、将来にわたって使いやすい仕組みづくりに取り組む。 ▶ 都市機能や既存道路等各種ストックを活用し、居住区域における避難路や避難地及び避難施設等の充実を図る。

目標 3：
自然・歴史・文化などの地域特性を活かした長野らしい特色ある地域づくりを図る

- ▶ 都市機能を集積する拠点は、現在の機能集積の状況や交通条件などの地域特性を踏まえ、機能の分担等を考慮する。
- ▶ 居住・都市機能を維持し誘導するため、まちの魅力や歴史を磨くことで、新たな居住者や事業者を市外から積極的に呼び込める街づくりを進める。
- ▶ 田園居住地（市街化調整区域）や中山間地（都市計画区域外）などでは、集落・コミュニティを維持し、日常生活に必要な機能を確保するため、小さな拠点の取組みを進め、近隣拠点とのネットワークの維持を図る。
- ▶ 身近な拠点の形成・充実による街づくりと防災の取組みを強く連携させ、地域や集落におけるコミュニティの共助等により、地域の実情に即した避難計画等や、地域の担い手づくりに繋がる仕組みの創出を図る。



■ 拠点の形成による集約型都市構造と立地適正化計画のイメージ図

《立地適正化計画の基本方針》

赤字：改定部分

- **コンパクトな街を形成させるための一定の人口集積を図る「居住誘導区域」の設定**
災害リスクの回避・軽減や地域の街づくりを踏まえ、「居住誘導区域」を定め、一定の人口集積のもと公共交通サービスや、日常生活を支える施設の立地などで将来にわたって居住性が高いエリアを維持・形成を目指す。
また、避難計画強化や防災上重要な施設等の安全性確保、要配慮者等に考慮した防災・減災に資する各種方策（防災指針）を検討する。
- **生活の利便性や街の魅力を高める機能の集積を図る「都市機能誘導区域」の設定**
日常生活を支える施設に加え、長野市全体の魅力を向上させる施設を、鉄道やバスなどによりアクセスが容易な人が集まり易い「広域拠点」や「地域拠点」の徒歩圏に立地を誘導する「都市機能誘導区域」を定める。
- **都市構造、土地利用と連携した公共交通網の充実と利便性の向上**
コンパクトな街の形成のために都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定と連携した公共交通網を形成する。人口の集積により公共交通サービスが成り立つ需要を維持する。
また、鉄道駅やバス車両のバリアフリー化やIT技術によるバスロケーションシステム等の導入等により、公共交通をより使い易くすることで既存の交通ネットワークの活用を図る。

コンパクト
ネットワーク

防災

第81回長野市都市計画審議会用 参考資料

長野市立地適正化計画

《 概要版 》



ちょうどいい「場所」に ちょうどいい「施設」がある

ちょうどいい「大きさ」の街をめざす計画

平成29年 3 月

長 野 市

長野市立地適正化計画の策定について

長野市では、人口減少・超高齢社会のなかで、将来（概ね20年後）に亘って誰もが暮らしやすい都市生活を維持するためのコンパクトなまちづくり（＝「コンパクトで暮らしやすい生活圏」の実現）を目指し、公共施設のみではなく住宅及び医療・福祉・商業等の民間の施設も対象としてその誘導を図るための制度として、立地適正化計画を策定します。

従来の都市計画マスタープランによる土地利用計画に加え、届出・勧告という緩やかなコントロール手法等により、時間をかけながら一定の区域に人口や都市機能を誘導していくことを目指します。

1. 立地適正化計画とは

都市全体を見渡した
マスタープランの一部

立地適正化計画は、都市全域を見渡したマスタープランの一部として位置づけられる長野市都市計画マスタープランのアクションプランです、コンパクトなまちづくりを実現するため、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導を図ります。

都市計画と公共交通
の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。

民間施設の誘導に
よるまちづくり

民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、インフラ整備や土地利用規制など従来の制度と立地適正化計画との融合による新しいまちづくりが可能になります。

2. 立地適正化計画で定めるもの

立地適正化計画には、区域を記載する他、基本的な方針、その他必要な事項を記載しています。

【区域】

- 立地適正化計画の区域は、都市計画区域全体とすることが基本となります。
- 市街化区域内に、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めると共に、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を定めることが必要です。

【基本的な方針】

- 計画により実現を目指すべき将来の都市像を示すとともに、計画の総合的な達成状況を的確に把握できる目標を設定します。

都市機能誘導区域

○区域の設定

- 医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域を定めます。

○誘導施設

- 都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設※を定めます。
※居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために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。

居住誘導区域

○区域の設定

- 人口減少の中にあっても一定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、居住を誘導すべき区域を定めます。



■ 立地適正化計画の各区域の関係

3. 立地適正化計画を策定すると

- 居住誘導区域（左頁参照）外で一定規模以上の住宅開発を行う場合は、届出が必要になります。
- 居住誘導区域内に住宅立地を誘導することや、ストック（空き地・中古住宅等）の有効活用及び老朽空き家の除却を推進すること等により、公共交通が利用し易いエリアへの住み替えや移住を促進できます。

⇒時間をかけて市街地をコンパクト化し、密度を保つことで、施設や公共交通の撤退による空洞化を防止できます。

- 都市機能誘導区域（左頁参照）外で誘導施設の開発を行う場合は、届出が必要になります。
- 都市機能誘導区域内で都市機能の整備をする場合は、さまざまな国の支援制度を受けることができます。

⇒都市のコアとなる都市機能誘導区域での都市機能の強化により、区域内の生活利便性を向上できます。

- 都市機能誘導区域へのアクセスを容易にする公共交通施設の整備・再編について、関連計画へ調和することの必要性を働きかけます。

⇒区域内における公共交通施設等の整備支援を強化し、居住環境を向上できます。

長野市立地適正化計画の基本方針

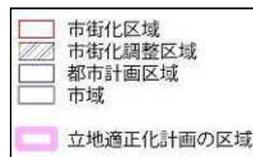
1. 対象区域と目標年次

都市全体を見渡す観点から、本計画の対象区域を長野都市計画区域※全体とします。

※飯綱高原都市計画区域については、自然環境の保全と秩序ある高原生活圏の形成を目的とする区域であり、都市機能や居住の集積を求めない区域であることから、本計画の対象外とします。

目標年次は、実施プログラムとしての位置づけであることから、概ね10年後を目標とし、「長野市都市計画マスタープラン」の中間目標の平成38（2026）年とします。また、概ね5年ごとに評価分析を行うとともに、必要がある場合は、計画を見直すものとします。

■ 本計画の対象区域



目標年次 10年後 平成38(2026)年

評価・見直し 5年ごと
平成33(2021)年

評価・見直し 5年ごと
平成38(2026)年

基本方針や目標に基づき、各種施策や事業を活用して計画を実施し、取り組みの進捗及び効果を継続的に評価・検証します。

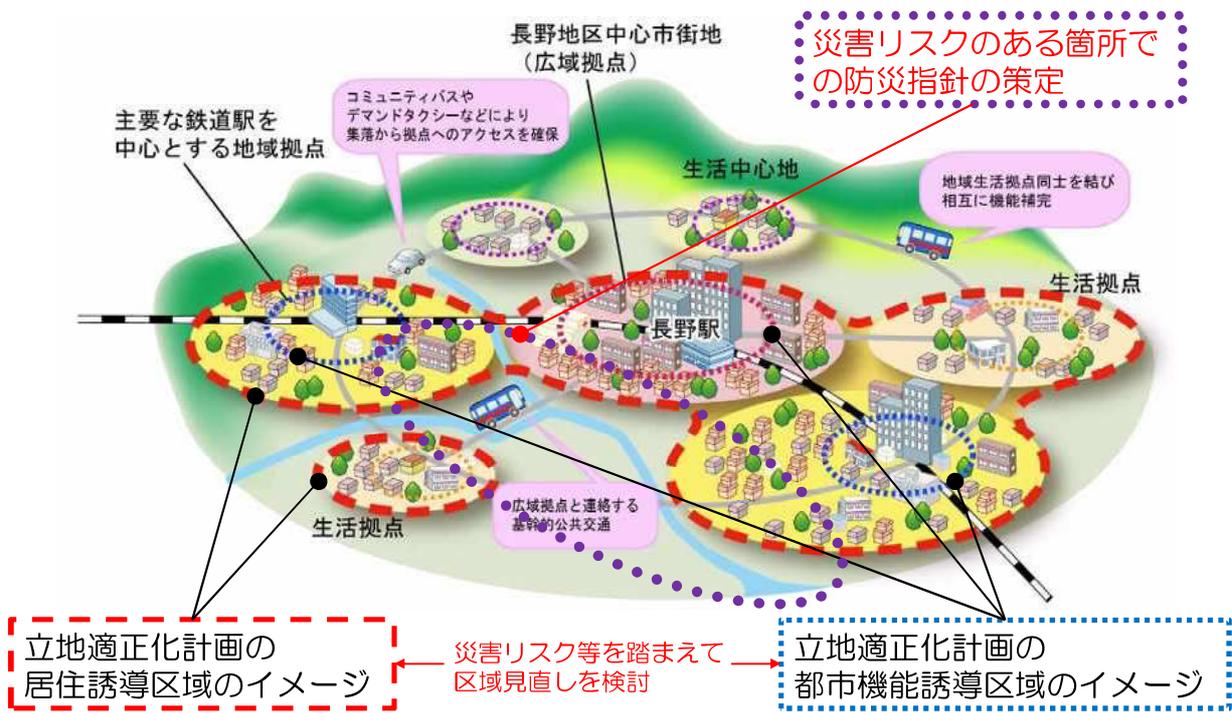
長野市立地適正化計画の基本方針

2. 基本方針

《基本的な考え方》

都市計画マスタープランの都市づくりの目標を実現させるため、本計画の基本方針を次のような考え方により定めます。

都市計画マスタープランの目標	立地適正化計画の基本的考え方
<p>目標 1 : 誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトな街にする</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶商業、医療・福祉、介護、教育・文化などの都市機能を、徒歩・自転車や公共交通で利用できるよう、公共交通の充実と併せ、公共交通が利用し易いエリアへの人口の集積や都市機能の維持・集積を図ります。 ▶公共交通や生活利便サービスの運営が将来にわたり維持できるよう、一定規模の人口密度が確保されるように居住の誘導を図ります。 ▶各種の災害ハザードに対するリスク回避・低減と、都市構造・街づくりの観点から、誘導区域における防災指針（災害ハザードの表示と防災施策）を併せて示す。
<p>目標 2 : 都市の資産を上手に使い再生する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶既存市街地や都市拠点内の良好な空き家、空き地などを有効に活用し既存の都市集積の維持や補強を図ります。 ▶既存の公共交通のアクセシビリティの向上など、将来にわたって使いやすい仕組みづくりに取組みます。 ▶都市機能や既存道路等各種ストックを活用し、居住地域における避難路や避難地及び避難施設等の充実を図る。
<p>目標 3 : 自然・歴史・文化などの地域特性を活かした長野らしい特色ある地域づくりを図る</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶都市機能を集積する拠点は、現在の機能集積の状況や交通条件などの地域特性を踏まえ、機能の分担等を考慮します。 ▶まちの魅力を磨くことで、新たな居住者や事業者を市外から積極的に呼び込める街づくりを進めます。 ▶市街化調整区域や都市計画区域外の中山間地などでは、集落・コミュニティを維持し、日常生活に必要な機能を確保するため、小さな拠点の取組みを進め、近隣拠点とのネットワークの維持を図ります。 ▶身近な拠点の形成・充実による街づくりと防災の取組みを強く連携させ、地域や集落におけるコミュニティの共助等により、地域の実情に則した避難計画等や、地域の担い手づくりに繋がる仕組みの創出を図る。



《立地適正化計画の基本方針》

■ コンパクトな街を形成させるための一定の人口集積を図る「居住誘導区域」の設定

災害リスクの回避・軽減や、地域の街づくりを踏まえた「居住誘導区域」を定め、一定の人口集積のもと公共交通サービスや、日常生活を支える施設の立地などで将来にわたり居住地として利便性の高いエリアを維持・形成を目指します。

また、避難計画強化や防災上重要な施設等の安全性確保、要配慮者等に考慮した防災・減災に資する各種方策（防災指針）を検討する。

■ 生活の利便性や街の魅力を高める機能の集積を図る「都市機能誘導区域」の設定

日常生活を支える施設に加え、長野市全体の魅力を向上させる施設を、鉄道やバスなどによりアクセスが容易で人が集まり易い「広域拠点」や「地域拠点」の徒歩圏に立地を誘導する「都市機能誘導区域」を定めます。

■ 都市構造、土地利用と連携した公共交通網の充実と利便性の向上

コンパクトな街の形成のために都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定と連携した公共交通網を形成します。人口の集積により公共交通サービスが成り立つ需要を維持します。

また、鉄道駅やバス車両のバリアフリー化やIT技術によるバスロケーションシステムの導入等により、公共交通をより使い易くすることで既存の交通ネットワークの活用を図ります。

コンパクト
ネットワーク

防災

各誘導区域および誘導都市機能(施設)

1. 居住誘導区域

居住誘導区域については、人口減少が懸念される将来に亘っても現在の市民生活を維持できるよう、以下の観点等から具体的な区域を設定します。また、都市機能誘導区域に誘導する都市機能の利用圏とも整合を図りながら区域を設定します。

- 徒歩や主要な公共交通路線等を介した拠点地区へのアクセス性
 - 区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性
 - 対象区域における災害等に対する安全性
 - 土地利用との整合性（居住に適さない土地利用※の除外等）
- ※例：都市計画マスタープランの「工業地」等

2. 都市機能誘導区域

都市計画マスタープランでは、都市機能の集積状況、公共交通（都市軸）の状況、歴史的な背景や地理的なバランスなどから「都市拠点」を定めています。この「都市拠点」を、立地適正化計画における「都市機能誘導区域」に相当するものとし、都市拠点である「長野広域拠点」「篠ノ井地域拠点」「松代地域拠点」及び「北長野地域拠点」の4地区に都市機能誘導区域を設定します。

3. 誘導都市機能（施設）

都市機能誘導区域への立地を誘導する機能は、拠点の役割や将来像の実現策をより明確にするために、「①市全体の、まちづくりの視点から求められる機能」、「②整備の緊急性や実現性など」の二つの視点により下記の通り設定しました。

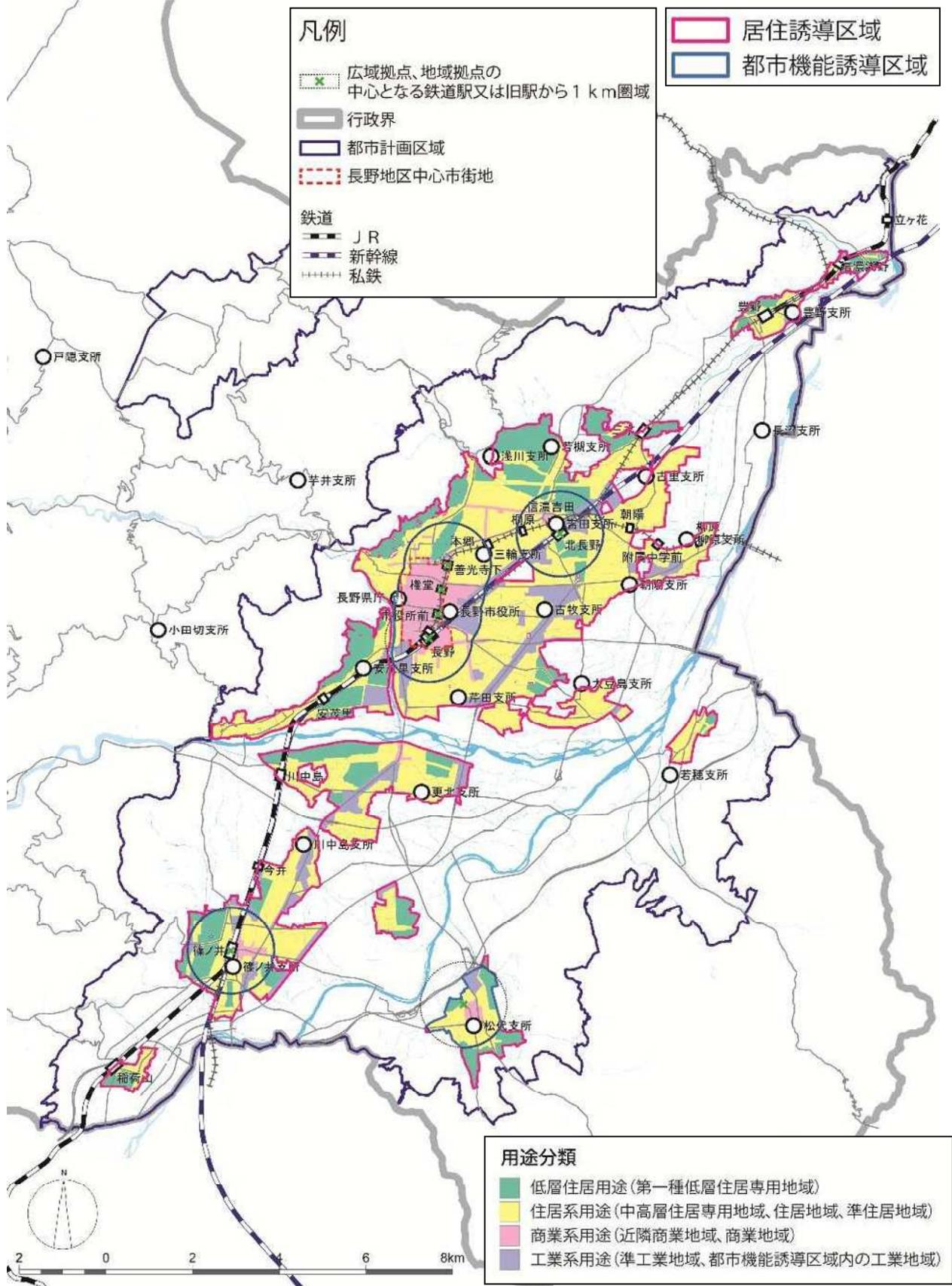
《都市機能誘導区域へ誘導する施設》

- 長野地区
 - 教育機能《大学（サテライトキャンパス含む）・専門学校等の教育施設》
 - 子育て支援機能《長時間・一時預かり施設等》
 - 文化機能《美術館》
- 篠ノ井地区
 - 教育機能《大学（サテライトキャンパス含む）・専門学校等の教育施設》
 - 子育て支援機能《長時間・一時預かり施設等》
 - 文化機能《図書館》、福祉機能《老人福祉センター》
- 松代地区
 - 教育機能《大学（サテライトキャンパス含む）・専門学校等の教育施設》
 - 子育て支援機能《長時間・一時預かり施設等》
 - 文化機能《博物館》
- 北長野地区
 - 教育機能《大学（サテライトキャンパス含む）・専門学校等の教育施設》
 - 子育て支援機能《長時間・一時預かり施設等》



【参考】都市計画マスタープランの都市構造図

■ 居住誘導区域および都市機能誘導区域図



誘導施策および数値目標

1. 誘導施策

本計画の目的である「コンパクトで暮らしやすい生活圏」の実現に向けて、都市機能誘導区域への都市機能の立地誘導・維持や、居住誘導区域への住宅の立地促進とともに、公共交通の利便性の向上を図る施策を講じることで、実効性を高めます。

居住を誘導するための施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 住み替えの促進 ● 住居環境の維持、向上 ● ストックの有効活用 ● 居住地の災害関連情報の周知
都市機能を誘導するための施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点への都市機能の整備 ● 中心市街地の機能集積の維持、強化 ● 公共施設の誘導、再編等 ● 税制、金融支援
公共交通の充実のための施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用促進 ● 公共交通ネットワークの再構築 ● 分かりやすく利用しやすい公共交通利用環境の整備

2. 数値目標と成果指標

本計画における基本方針の効率的な達成を目指し、また計画の進捗状況や効果を継続的に評価し適切な進行管理を行うため、中間評価年（平成 33 年）における数値目標を次のように定めます。目標指標は下記の通り、本計画及び都市計画マスタープランの上位計画である第五次長野市総合計画との整合を図ります。

数値目標

評価指標

	策定時 H27	現状値 R3	目標 R8
評価指標1) 居住誘導区域内の人口密度(人/ha)	50.9	50.34	
居住誘導区域内の人口割合(%)	/	75.8	
都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合(%)		28.5	
市民1人あたりの公共交通の利用回数(回/人)	128.5	133.5	
移動手段が確保された地区の人口カバー率 (基幹的公共交通の人口カバー率)(%)	/	47.7	
自主防災組織の地域防災マップ作成率(%)		77.8	
自主防災組織による防災訓練実施率(%)		55.0	

誘導施策および数値目標

成果指標（まちづくりアンケート※による市民満足度（市民が思う割合）の向上

成果指標

まちづくりアンケートによる市民満足度（市民が思う割合）の向上	策定時 H27	現状値 R3	目標 R8
成果指標1) 中心市街地や鉄道駅(旧松代駅を含む)周辺は、総合的に見ると買い物、医療機関、金融機関、福祉施設などが集まり、利便性が高い地域である	49.4%		
成果指標2) 公共交通の利用により、市内を移動できる環境が整っている	35.7%		
成果指標3) 災害時の被害抑制対策に対する市民の評価			

※第五次長野市総合計画に設定された「目指す状態」への進捗割合に対する市民意識を把握するため毎年5,000人を対象に実施されるもの