長野市都市計画マスタープラン（案）

令和９年４月

長野市

長野市都市計画マスタープラン

目　　次

序　はじめに 1

第１章　改定にあたって 2

1　都市計画マスタープランとは 2

2　改定の背景 4

3　計画範囲と目標年次 4

4　立地適正化計画とは 5

第２章　長野市の概要 6

1　位置・地勢 6

2　市の沿革 7

3　都市計画の沿革 8

第１編　全体構想 11

第１章　都市の特徴 14

1　都市の特徴 14

2　今後のまちづくりに向けて認識すべき課題 26

第２章　都市づくりの理念・目標 28

1　都市づくりの理念 28

2　都市づくりの目標 29

第３章　目指す都市構造 30

1　都市構造の形成方針 30

2　目指す都市構造 32

第４章　土地利用の方針 36

1　土地利用の基本方針 36

2　土地利用区分ごとの方針 40

第５章　分野別の方針 48

1　交通体系の方針 48

2　自然環境保全とまちなかの緑の方針 58

3　景観づくりの方針 63

4　都市防災の方針 68

5　経済活動等に関する方針 74

6　脱炭素や省エネルギーの方針 78

第２編　地域別構想 81
第１章　地域別構想の内容 82
1　地域別構想の構成 82
2　地域ごとの概要 84
3　地域ごとの土地利用現況 86
第２章　地域別構想 88
1　長野駅・善光寺周辺地域 88
2　芹田・安茂里地域 94
3　東部地域 100
4　北部地域 106
5　若槻・浅川地域 112
6　千曲川沿川地域 118
7　川中島・更北地域 124
8　篠ノ井地域 130
9　松代・若穂地域 136
10　北・西部中山間地域 142

第３編　都市計画マスタープランの実現に向けて 149
第１章　実現化方策 150
第２章　実現化に向けた考え方 156
1　効果的な施策の展開 156
2　計画の進行管理と見直し 158

用語の解説 161

序
はじめに

第１章　改定にあたって
第２章　長野市の概要

第１章　改定にあたって

1　都市計画マスタープランとは

１－１　都市計画マスタープランとは

少子高齢化の進展、人口減少、環境・エネルギー問題の深刻化や、広域高速交通網の整備などの社会の構造的な変化に対応し、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に係る計画を具体的に定め、都市の健全な発展と秩序ある整備を図っていくための計画が都市計画です。この都市計画において、市町村がその創意工夫のもとに住民の意見を反映させて定める基本的な方針が都市計画マスタープランです。

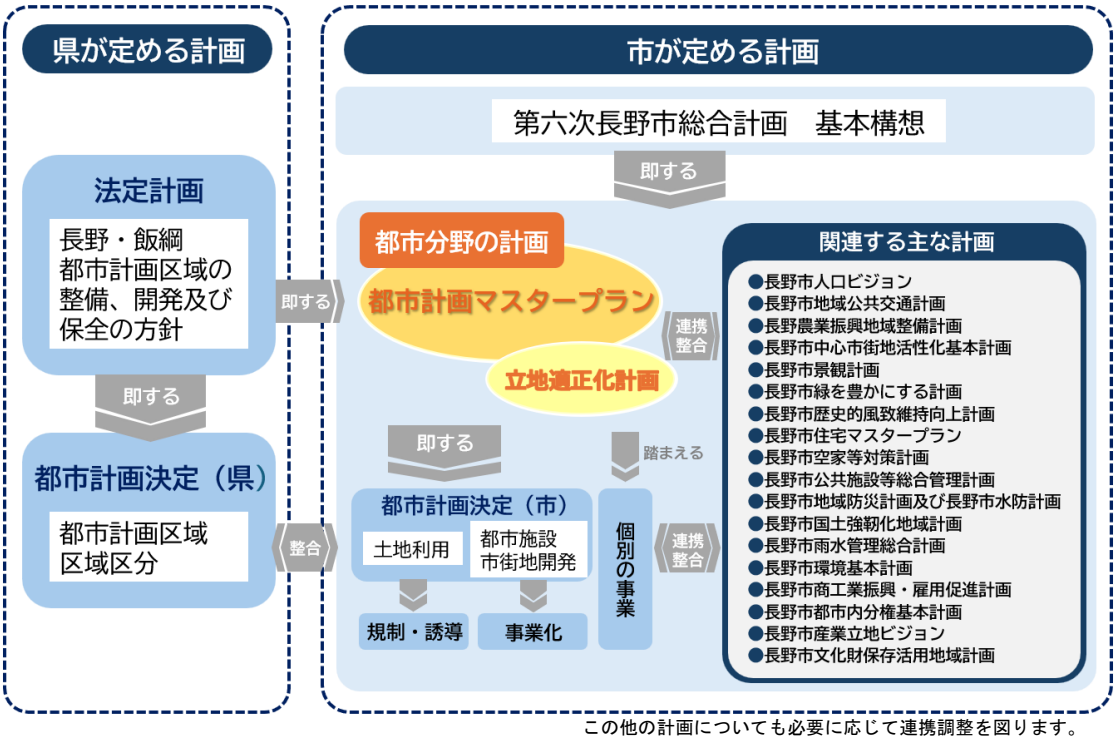
都市計画マスタープランは、広域かつ基礎的な都市の計画として、地域の身近な都市空間について、その地域特性に即して住民参加のもと、個性的でわかりやすい「将来のまちづくり*のビジョン」を描いたものです。

１－２　都市計画マスタープランの位置づけ

長野市の将来のまちづくりの方向性を示す計画には、市の最上位計画である「長野市総合計画」、長野県が策定する都市計画区域*の目標や土地利用等の基本方針を示した「長野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「飯綱高原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」があります。

長野市都市計画マスタープラン（以下、「本マスタープラン」という。）はこれらの上位計画に即し、長野市の関連する計画と相互の連携調整を図りながら、都市計画の観点から将来のまちづくりの方向性を示すものです。

■　上位計画、関連計画一覧



この他の計画についても必要に応じて連携調整を図ります。

１－３　都市計画マスタープランの役割

本マスタープランには、次のような役割があります。

(1) 長野市の都市計画に関する基本的な方針

・市街化区域*及び市街化調整区域*、用途地域、道路、公園、土地区画整理・市街地再開発事業などの個別具体の都市計画を決定・変更するための指針となります。

・まちづくりに関する各種計画の策定や、開発・建築指導などを行う際の指針となります。

(2) 都市整備を実施するための指針

・道路、公園などの都市施設の計画的な整備や、まちづくりに関する各種の事業・施策を実施する際の指針となります。

(3) 市民・民間団体と将来ビジョンの共有

・長野市のまちづくりの将来ビジョンについて、市民・民間団体などと行政が共有を図ることで、多様な主体が連携したまちづくりの推進に寄与します。

１－４　長野市都市計画マスタープランの構成

本マスタープランの構成は次のとおりです。

「序　はじめに」

本マスタープランの前提条件を示します。

「第１編　全体構想」

将来に向けた長野市全体の都市計画の方向性を示します。都市の特徴と課題を整理した上で、都市づくりの理念・目標、目指す都市構造、土地利用の方針、それらを実現するための分野別の方針を定めます。

「第２編　地域別構想」

市内を10地域に区分し、それぞれの地域特性を活かしたまちづくりの構想を示します。

「第３編　実現に向けて」

本マスタープランに描いた将来像を実現するための方策や、今後のまちづくりの考え方を示します。

2　改定の背景

本マスタープランは、平成12年３月に初めて策定しました。その後、平成15年９月に飯綱高原都市計画区域*を新たに指定し、平成17年１月に１町３村（豊野町、戸隠村、鬼無里村、大岡村）との合併により市域が拡大したことから、平成19年４月に大幅に見直し改定しました。さらに、平成22年１月に１町１村（信州新町、中条村）との合併を経て、平成29年４月にも見直し改定しました。

平成29年の改定から10年が経過し、実現化の目標年次を迎えたこと、また、長野市総合計画が令和９年４月に改定されることから、本マスタープランを改定します。

平成29年以降の長野市の都市づくり*を巡る状況は、人口減少と少子高齢化が本格的に進行していることに加え、厳しい財政状況のなか、人口増加期に拡大した市街地での人口密度の減少により、一部の地域では公共交通など生活を支えるサービス水準が将来的に低下することが懸念されています。こうした状況下で、今後も長野市らしい心豊かな暮らしを次世代につないでいくためには、将来においても都市を持続可能なものとする必要があることから、本マスタープランを指針として、都市づくりを進めていきます。

3　計画範囲と目標年次

(1)計画範囲

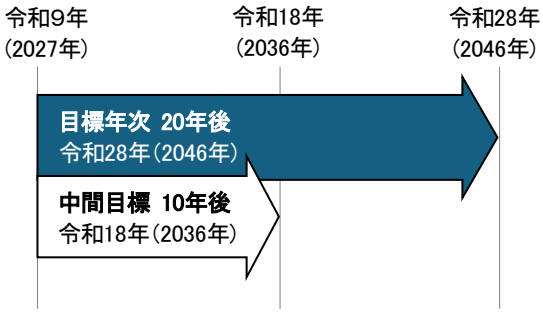
本マスタープランは、都市計画を定めることのできる都市計画区域内を基本としつつ、都市部と中山間地域が近接する長野市の特徴を踏まえて、市域全体を計画範囲とします。

■　計画範囲図



(2)目標年次

本マスタープランは、長期的な時間軸で将来の都市の姿を見据え、長野市の都市計画を先導する役割を担っています。このため、目標年次は、基準年を令和９年(2027年)としておおむね20年後の令和28年(2046年)とします。また中間目標年次は、おおむね10年後の令和18年(2036年)として、見直し時期の目安とします。



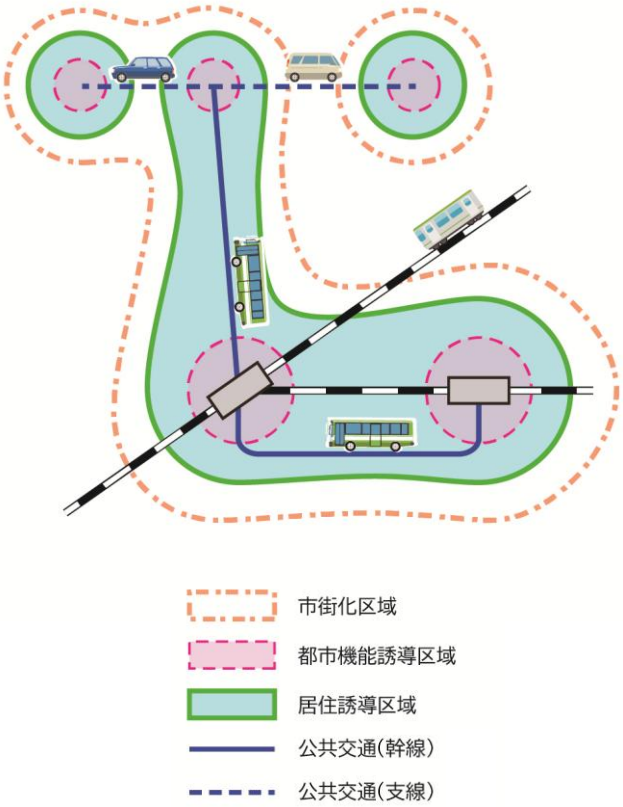
4　立地適正化計画とは

立地適正化計画*は、本マスタープランの一部とみなされ、長野市が目指す都市構造や土地利用の方針などを実現するため、居住や都市機能の誘導、防災などについて、より具体的な方針や施策を定める計画です。

人口減少、少子高齢化や、近年の激甚化・頻発化する自然災害など、目まぐるしく社会情勢が変化する中、将来においても誰もが快適な生活を送ることができる社会を実現すること、また経済面及び行財政面において持続可能な都市経営を実現していくことが課題となっています。

こうした中、長野市は医療・福祉施設、商業施設などの生活利便施設や居住地を適切に誘導するとともに、自動車に過度に頼らず生活利便施設にアクセスできる集約型都市構造の形成を目指しています。その実現に向けて、立地適正化計画では、コンパクトなまちづくりと公共交通によるネットワーク化を基本に、都市の「骨格構造」と「誘導指針」を定めます。

■　立地適正化計画の策定イメージ



立地適正化計画に定める主な事項

○都市機能誘導区域
医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点に誘導し集積することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるように定める区域

○居住誘導区域
一定の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

○防災指針
居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針

○誘導施策
居住や都市機能の誘導を図るための施策や、財政上、金融上、税制上の支援措置等

第２章　長野市の概要

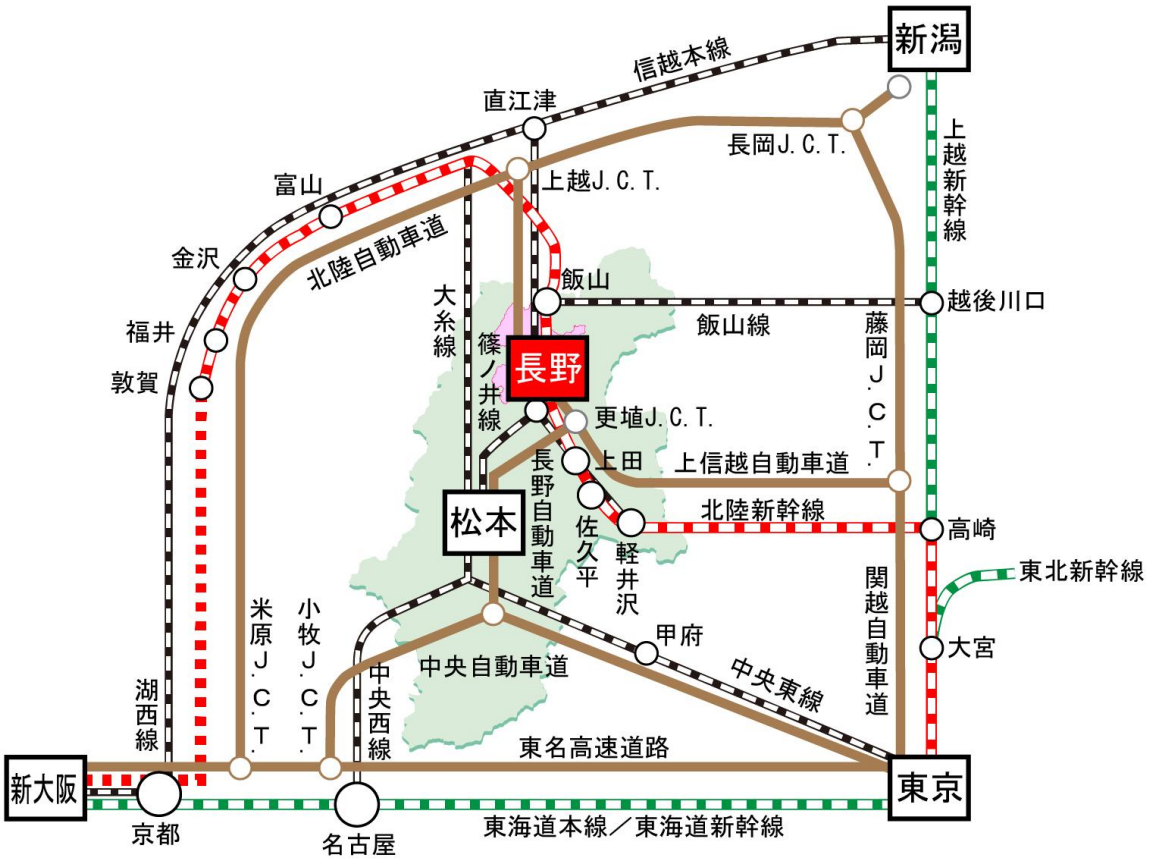
1　位置・地勢

長野市は、日本のほぼ中央にある長野県の北部に位置し、妙高戸隠連山国立公園をはじめとする美しい山並みに抱かれ、日本最長の大河千曲川(下流は信濃川)とその支川である犀川により形成された長野盆地(善光寺平)を中心に立地しています。

市域面積は834.81k㎡であり、南北約41.7km、東西約36.5kmの大きさです。標高の最高地は市の北西部にそびえる高妻山で2,353m、最低地は千曲川沿いの豊野町浅野地籍で327mです。

長野市は、東京圏、名古屋圏等の大都市と日本海沿岸地域を結ぶ拠点都市として、また、総合的機能を備えた地方中核都市として重要な位置にあります。

■　長野市の位置



2　市の沿革

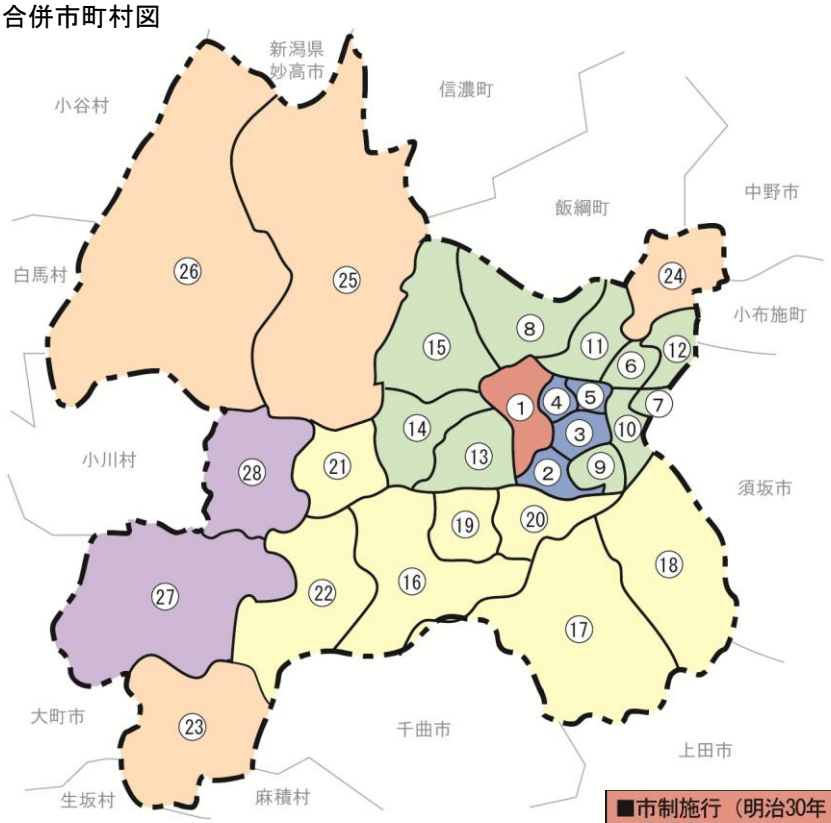
長野市は、約1,400年前から善光寺の門前町として発展してきました。善光寺は飛鳥時代、本田善光が阿弥陀如来像を安置したのが始まりとされています。以来、善光寺を中心に旅籠、商家などが集まった門前町の街並みが形成され、北国街道の宿場町も兼ねた商業都市として発展してきました。

明治30年、市制施行により県内で初めての市として長野市が誕生し、県庁等の官公庁が置かれたことにより、政治・経済の中心として、さらに信越線等の整備により交通の要衝としても発展してきました。

大正12年、近隣４町村を編入合併、昭和29年、近隣10村を編入合併、そして、昭和41年には２市３町３村の大合併により市域が拡大し、善光寺平の中心となる長野市が誕生しました。

その後、平成17年の豊野町、戸隠村、鬼無里村、大岡村及び平成22年の信州新町、中条村の編入合併により、人口約36万人（令和９年４月時点）を有する地方中核都市となっています。

■　合併市町村図



■市制施行（明治30年４月１日）
①長野町
■第１次編入合併（大正12年７月１日）
②芹田村　③古牧村　④三輪村　⑤吉田町
■第２次編入合併（昭和29年４月１日）
⑥古里村　⑦柳原村　⑧浅川村　⑨大豆島村
⑩朝陽村　⑪若槻村　⑫長沼村　⑬安茂里村
⑭小田切村　⑮芋井村
■第３次新設合併（昭和41年10月16日）
⑯篠ノ井市　⑰松代町　⑱若穂町
⑲川中島町　⑳更北村　㉑七二会村　㉒信更村
■第４次編入合併（平成17年１月１日）
㉓大岡村　㉔豊野町　㉕戸隠村　㉖鬼無里村
■第５次編入合併（平成22年１月１日）
㉗信州新町　㉘中条村

3　都市計画の沿革

長野市の都市計画の始まりは、大正14年の旧都市計画法に基づく適用区域に含まれたことに遡ります。以来、昭和２年の都市計画区域*の決定、昭和５年の用途地域、都市計画道路、都市公園*の決定などを順次行ってきました。その後、昭和44年には広域都市計画区域として、豊野町と一体となった長野都市計画区域の指定を行いました。同時に道路、公園等の都市施設についても、全面的な見直しを行い、現在の都市計画の基礎ができあがりました。さらに、昭和46年には市街地のスプロール化*を防ぎ、秩序ある市街地整備を進めるために、市街化区域*と市街化調整区域*の線引きを決定しました。

平成10年の長野五輪の開催に伴い、道路網や公園等の計画見直しが行われ、新幹線、高速道等の高速交通網や幹線道路、公園、市街地整備等の都市基盤整備も飛躍的に進められました。

また、平成15年には飯綱高原における大規模開発を抑制し自然環境を保全するため、非線引きの「飯綱高原都市計画区域」が新たに指定されました。

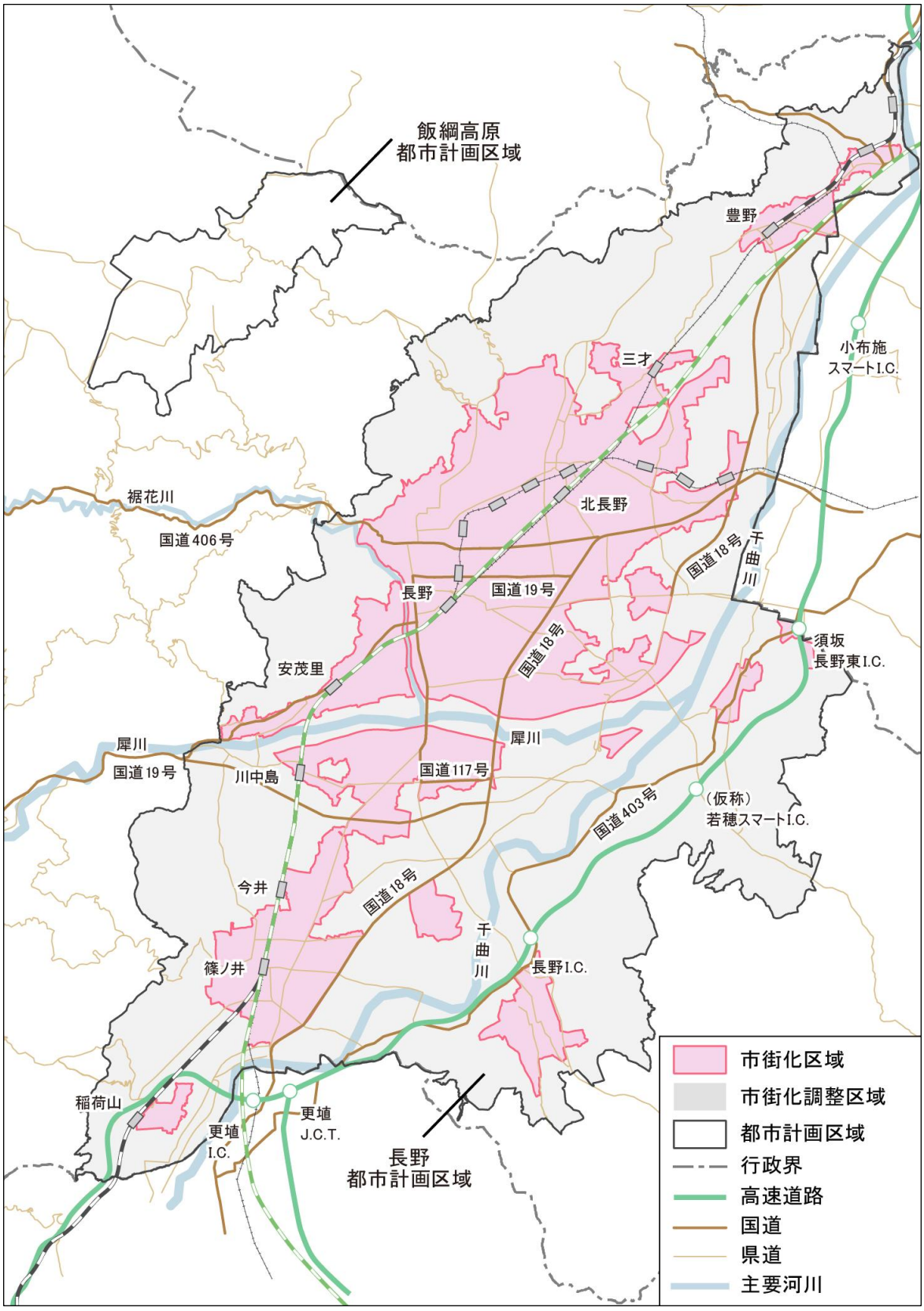
線引きの見直しは、これまで７回実施され、現在、市全域の約26%にあたる21,541haが都市計画区域に指定され、そのうち市街化区域は5,953ha（令和９年４月時点）です。

■　長野市の都市計画区域

	面積（ha）	人口（人）
市域全体	83,481	357,781
都市計画区域	21,541	338,950
長野都市計画区域	20,161	337,920
市街化区域	5,953	279,809
市街化調整区域	14,208	58,111
飯綱高原都市計画区域	1,380	1,030
都市計画区域外	61,940	18,831

※人口は令和８年４月１日時点の住民基本台帳を基にした推計値

■　長野市の都市計画区域図



第１編
全体構想

第１章　都市の特徴
第２章　都市づくりの理念・目標
第３章　目指す都市構造
第４章　土地利用の方針
第５章　分野別の方針

第１章　都市の特徴

１　都市の特徴

長野市の強み・ポテンシャル

人口減少と分布

市街地拡大の状況

移動手段の動向

被災の記憶と教訓

空き家の状況

市街地の緑の状況

行政コストの推移

第２章　都市づくりの理念・目標

理念

自然と寄り添い、地域ごとの歴史や文化を
守り育てながら、心豊かな暮らしのある
長野市らしいまちの姿を未来へつなぐ





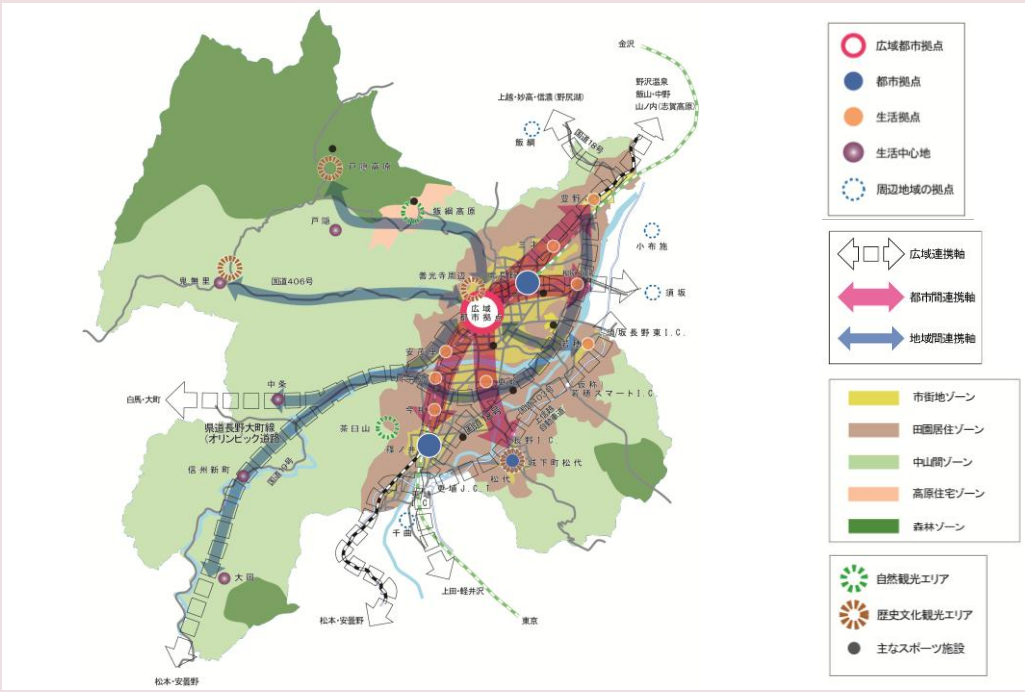
認識すべき課題と目標の対応関係　◎：極めて強く関係する　○：強く関係する

２　今後のまちづくりに向けて認識すべき課題	目標１ 豊かな自然と歴史文化を大切にするまちづくり	目標２ 暮らしやすい生活基盤と経済活動を支えるまちづくり	目標３ 誰もが安心して暮らし続けられるまちづくり
①　長野市の多様な資源を活かした活力のあるまちづくり	◎		
②　まちなかの魅力を活かした中心市街地の更なる活力向上	◎	◎	
③　人口減少・少子高齢化でも暮らし続けられる地域づくり	○	◎	○
④　労働力が減る時代における都市サービスの維持		◎	
⑤　都市インフラ*が適切に更新できる持続可能な都市構造形成		◎	
⑥　多様な交通手段を組み合わせた移動利便性の維持		◎	
⑦　気候変動も想定した強靭な都市づくり		○	◎
⑧　脱炭素社会に対応した環境共生型の都市づくり			◎

第５章　分野別の方針

- 自然環境保全とまちなかの緑の方針
- 景観づくりの方針
- 交通体系の方針

第３章　目指す都市構造　「多拠点連携の集約型都市構造」



第４章　土地利用の方針

中心市街地から中山間地域まで地域区分ごとの土地利用方針

ゾーン	土地利用区分		拠点
市街地ゾーン	中心商業・業務複合地	中心市街地	広域都市拠点
		篠ノ井、北長野、松代	都市拠点
	複合市街地		生活拠点
	一般住宅地		
	専用住宅地		
	工業地		
田園居住ゾーン	田園居住地		
中山間ゾーン	中山間地域		生活中心地
高原住宅ゾーン	高原住宅・レクリエーション地		
森林ゾーン	森林		

都市防災の方針　経済活動等に関する方針　脱炭素や省エネルギーの方針

第１章　都市の特徴

1　都市の特徴

(1) 長野市の強み・ポテンシャル

①　歴史と文化に根ざしたまちの魅力

長野市は、善光寺の門前町として発展し、長い歴史の中で文化・信仰、そして人の営みや交流が重なり合う独自の風土を育んできました。さらに、戸隠や松代といった歴史的・文化的資源は、多様な観光需要に応える魅力となっています。また、1998年（平成10年）に開催された長野五輪のレガシー*は、国際的な認知度を高め、今日のインバウンド*観光にもつながる重要な財産です。こうした歴史・文化資源は観光や地域づくりの核であり、長野市の都市ブランドを形成する基盤でもあります。



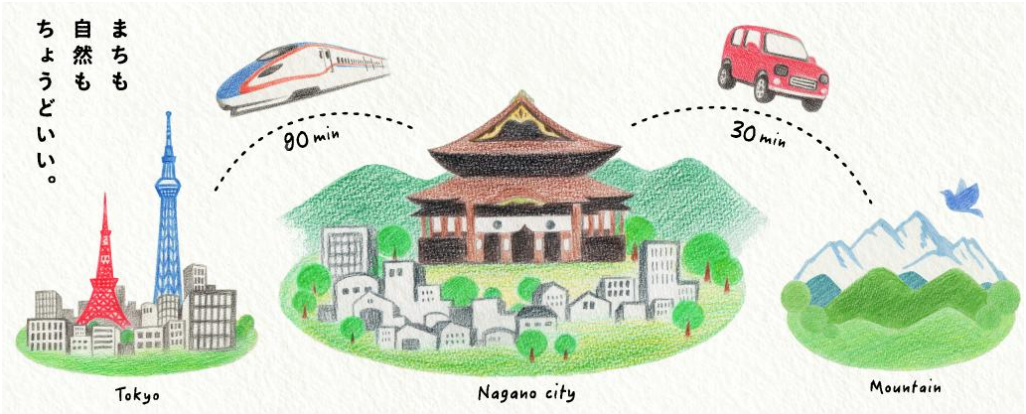
善光寺　御開帳　©善光寺



長野駅前

②　広域交通の結節点としての利便性と交流の広がり

長野市は北陸新幹線により、首都圏や北陸地方と結ばれています。東京からおよそ80分でつながれているためアクセス性が良く、観光や文化活動など幅広い分野で交流人口*が多いことも強みのひとつです。さらに、高速道路網も整備されており、北陸・関東・中京方面との広域的な結びつきが強いことも特徴です。こうしたアクセスの良さは、観光・居住・産業など多方面において長野市の地域経済や都市としての存在感を高めています。

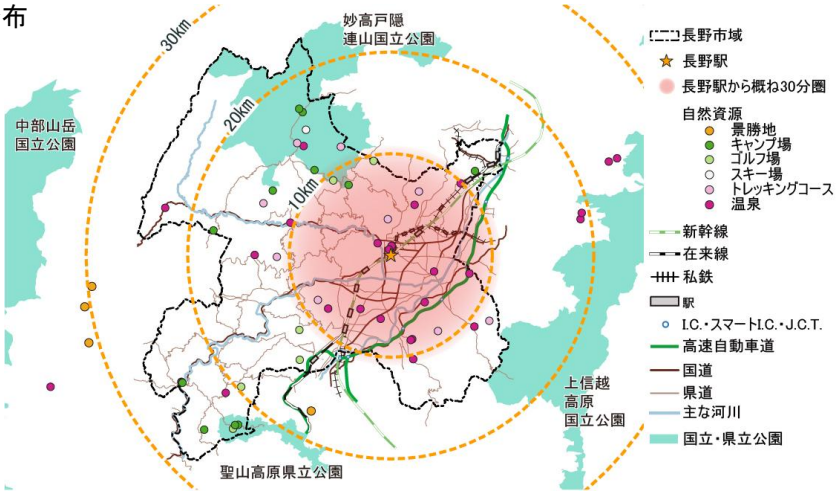


（資料：長野市移住手帖Ｎターンのすすめを基に作成）

③ 都市と自然の近接性

長野市は「都市と自然の距離が近い」という点で全国でも際立った特徴を持ちます。市街地至近のエリアである飯綱高原は自動車で約30分の距離にあり、スポーツ・レジャーを楽しむこともできる自然に恵まれた環境にアクセスでき、都市の利便性と自然の豊かさを同時に享受できます。四季折々の風景が身近に感じられる環境は、都市生活を送りながらも自然の恵みを実感できる暮らしを可能にしています。こうした自然と調和した暮らしは、他都市にはない魅力として移住の増加や交流人口*の創出にもつながっています。

■ 主な自然資源の分布



④ 多様な地域資源を活かした暮らしとコミュニティ

長野市は、中心市街地から中山間地域まで、地形や風土に応じて多様な地域資源と暮らしが息づいています。農村では農地や里山が、まちなかでは歴史的な街並みや商店街が、それぞれの地域の個性を形づくり、市民の誇りや豊かな地域コミュニティ*を育んできました。

こうした多様な環境は、人々のライフスタイル*に合わせた柔軟な暮らしを可能にし、地域と人とのつながりの中で心身の健康や安心を支える基盤にもなっています。市民が互いに支え合い、自然や文化に触れながら、誰もが健やかに生き生きと暮らせるまち。それが長野市を支える魅力のひとつとなっています。



長野びんずる



信更の棚田

(2)人口の減少と分布

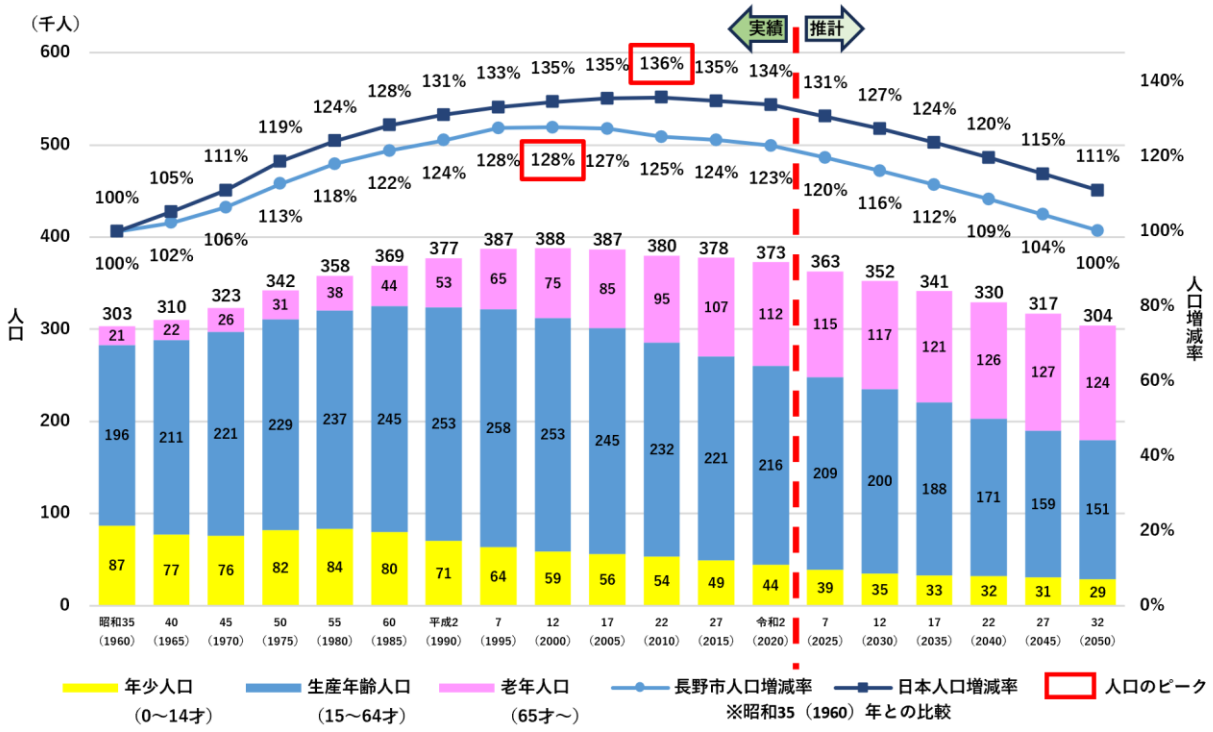
① 長野市の人口推移と推計

長野市の人口は、平成12年（2000年）にピークを迎えました。その後は減少局面に入り、地方県庁所在地の中でも比較的早い段階で人口減少が始まったことが特徴です。

将来推計によると、令和32年（2050年）の人口は現在より６万人減少し、30.4万人になることが見込まれています。これは高度経済成長期の活気に包まれていた昭和35年（1960年）頃と同程度の人口規模です。約70年かけて増加してきた人口が、約20年で減少することを意味しており、これにより様々な社会課題が顕在化することが想定されます。

また、年齢区分別の人口推計をみると、年少人口と生産年齢人口が減少するとともに、老年人口が着実に増加し、少子高齢化がさらに進行することが見込まれます。

■　長野市の人口推移と推計



（資料：実績値は、国勢調査各年版、
推計値は、国立社会保障・人口問題研究所　日本の地域別将来人口推計（令和５年12月公表））

② 人口の分布

●現況の人口分布（令和２年(2020年)）〔500mメッシュ*〕

令和２年（2020年）の人口分布を500mメッシュでみると、市街化区域*内はおおむね40人/ha以上の人口密度となっています（40人/haは市街化区域設定の計画基準）。長野駅から善光寺周辺、北長野、篠ノ井などでは、鉄道駅周辺を中心に60人/ha以上と比較的密度の高い地域を形成しています。一方で、松代、若穂では20～40人/haの人口密度に留まっています。20人/ha未満の低密度な地域が、主に中山間地域を中心に広範囲に存在していることも長野市の人口分布の特徴です。

市街化区域の人口は約28.0万人であり、市街化区域の面積は5,953haです。これは、市全体の人口の約78%が、市域の約７%に居住していることを意味します。なお、市街化区域の人口密度は約47.0人/haです。

●将来の人口分布推計（令和32年(2050年)）〔500mメッシュ〕

令和32年（2050年）の将来推計の人口分布を500mメッシュでみると、市域全体で人口密度の低下が進みます。北長野では、市街化区域設定の基準である40人/ha以上を維持しているものの、長野駅から善光寺周辺、篠ノ井、松代では20～40人/ha程度まで人口密度が低下することが見込まれます。

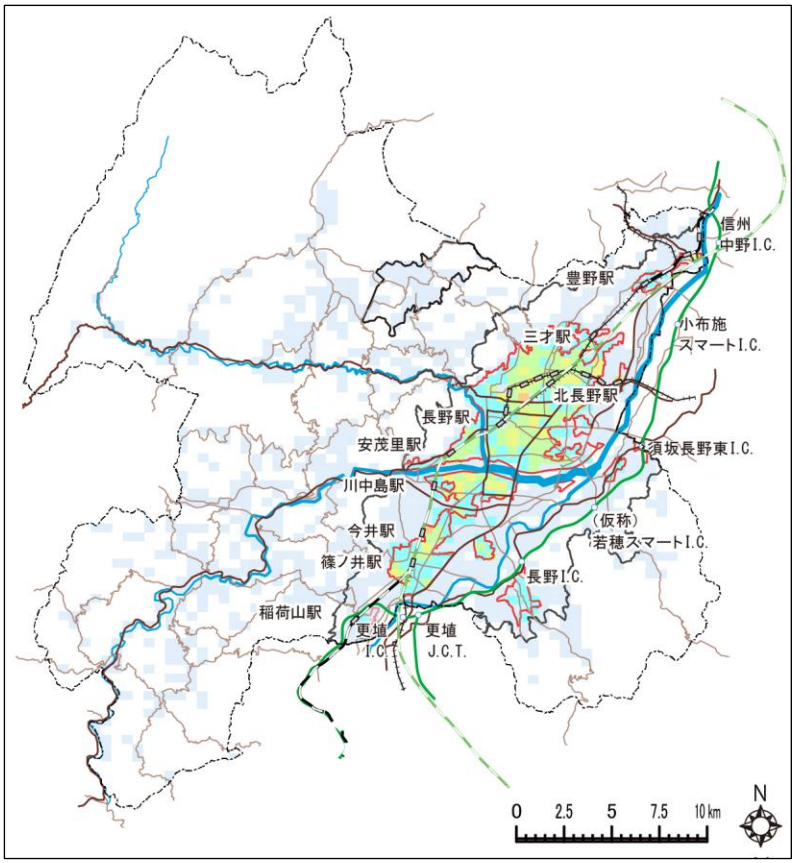
●人口密度の増減（令和２年(2020年)⇒令和32年(2050年)）〔500mメッシュ〕

令和２年（2020年）から令和32年（2050年）の人口密度の増減をみると、人口が減少するメッシュが多く、長野駅から善光寺周辺、北長野、篠ノ井、松代などでも、４～８人/ha程度、人口密度の減少が予想されます。一方で、市街化区域と市街化調整区域*の境目付近では、一部で人口増加が見込まれる地域もあります。

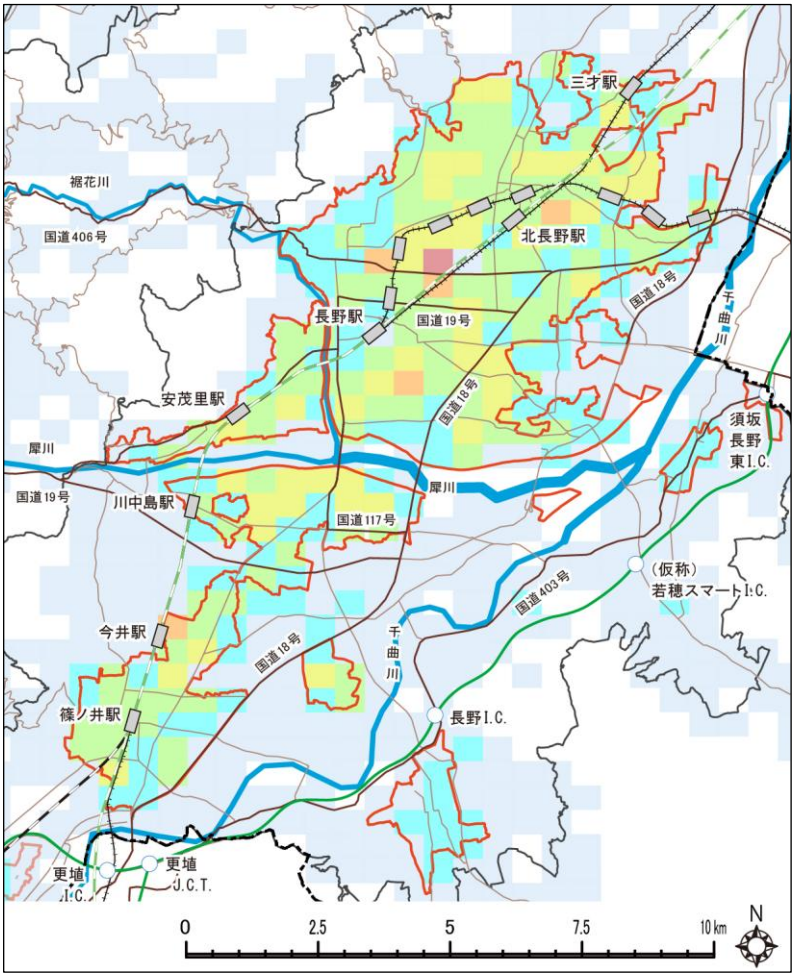
※図は次頁以降を参照

■　現状の人口分布　令和２年(2020年)　500mメッシュ*

【全体図】



【拡大図】



人口密度

現状(2020年)

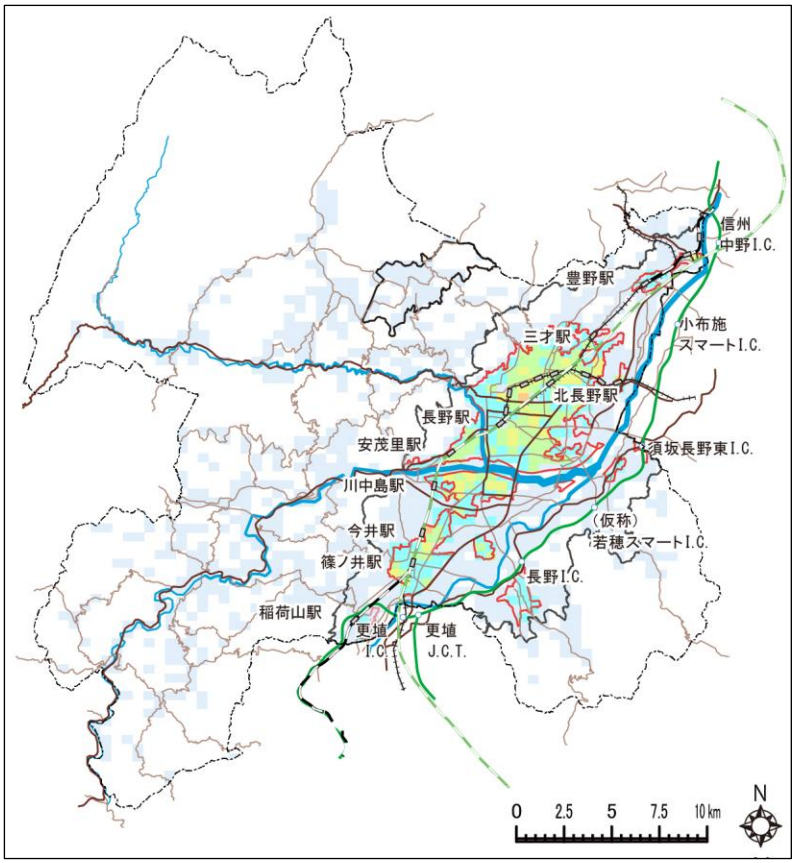
- 0人/ha
- 20人/ha未満
- 20人/ha以上～40人/ha未満
- 40人/ha以上～60人/ha未満
- 60人/ha以上～80人/ha未満
- 80人/ha以上～100人/ha未満
- 100人/ha以上

- 行政界
- 都市計画区域
- 市街化区域
- 新幹線
- 在来線
- 私鉄
- 駅
- I.C.・スマートI.C.・J.C.T.
- 高速自動車道
- 国道
- 県道
- 主な河川

(資料：令和２年国勢調査)

■ 将来の人口分布推計　令和32年(2050年)　500mメッシュ*

【全体図】



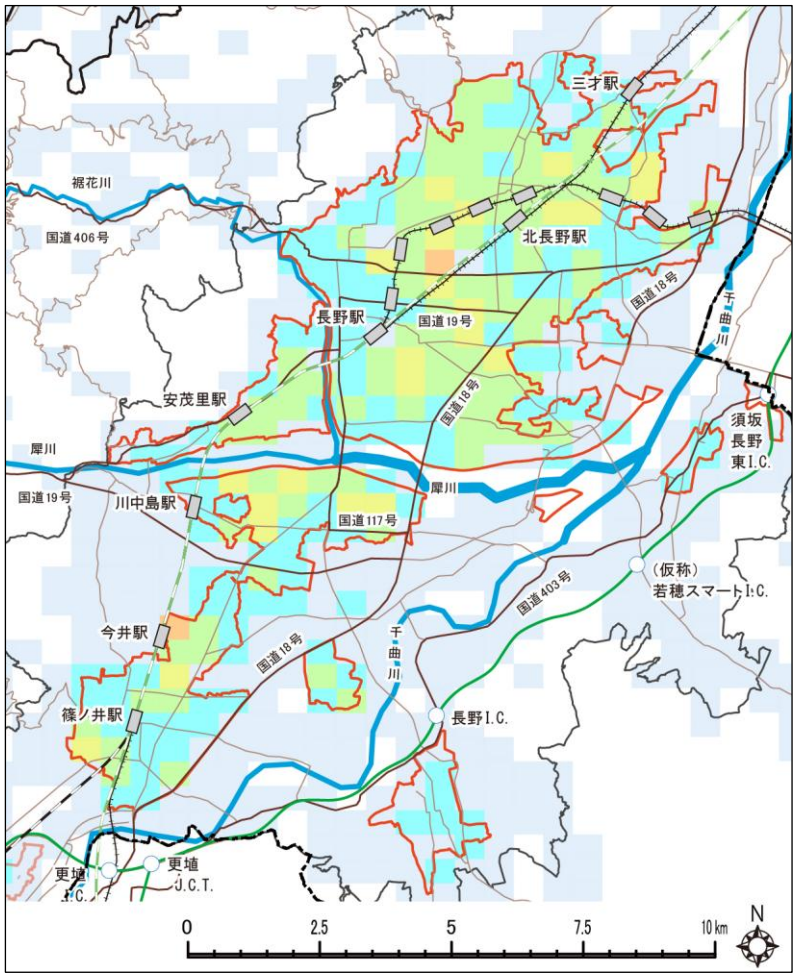
人口密度

将来(2050年)

- 0人/ha
- 20人/ha未満
- 20人/ha以上～40人/ha未満
- 40人/ha以上～60人/ha未満
- 60人/ha以上～80人/ha未満
- 80人/ha以上～100人/ha未満
- 100人/ha以上

- 行政界
- 都市計画区域
- 市街化区域
- 新幹線
- 在来線
- 私鉄
- 駅
- I.C.・スマートI.C.・J.C.T.
- 高速自動車道
- 国道
- 県道
- 主な河川

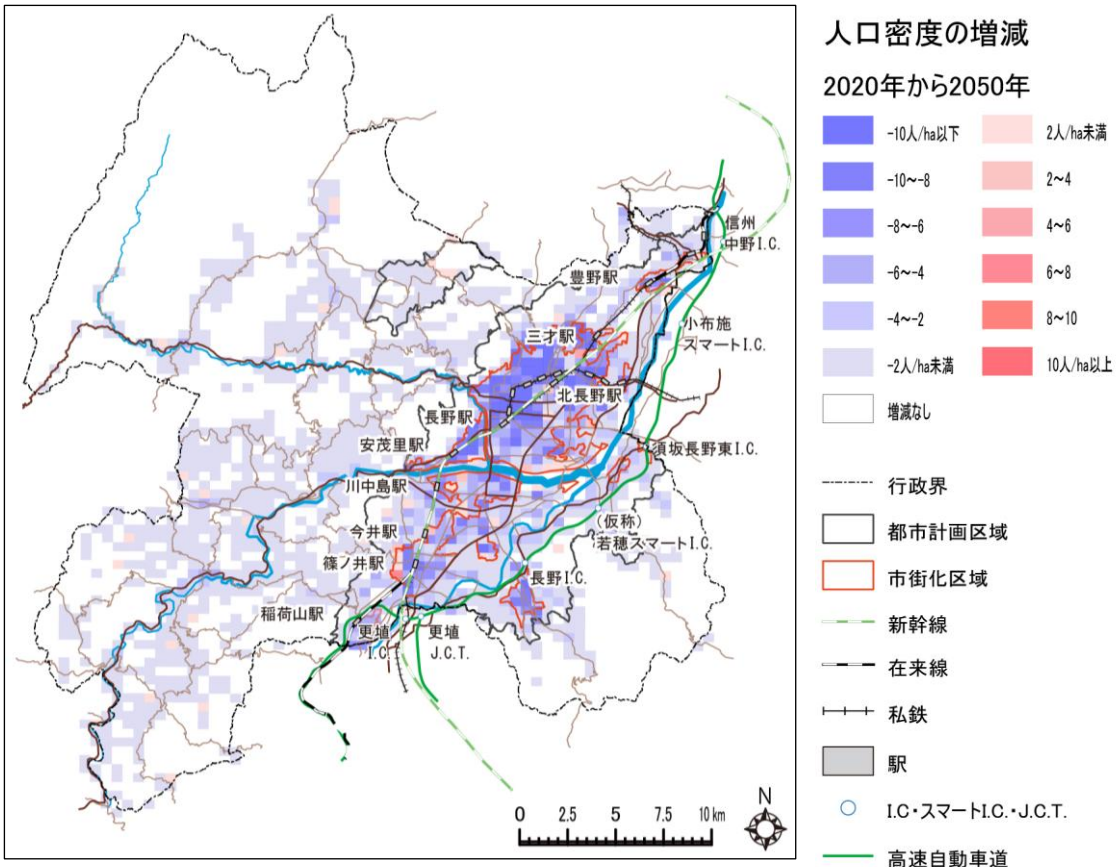
【拡大図】



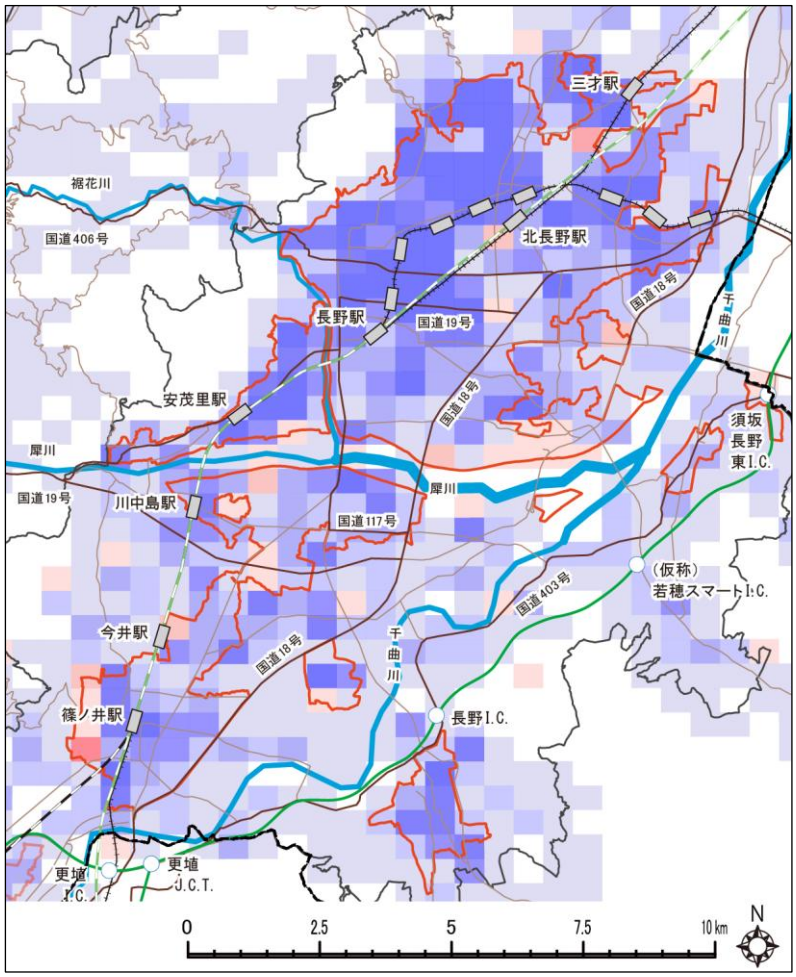
(資料：令和６年度国土数値情報
500mメッシュ別将来推計人口データ)

■　人口密度の増減　令和２年(2020年)⇒令和32年(2050年)　500mメッシュ*

【全体図】



【拡大図】

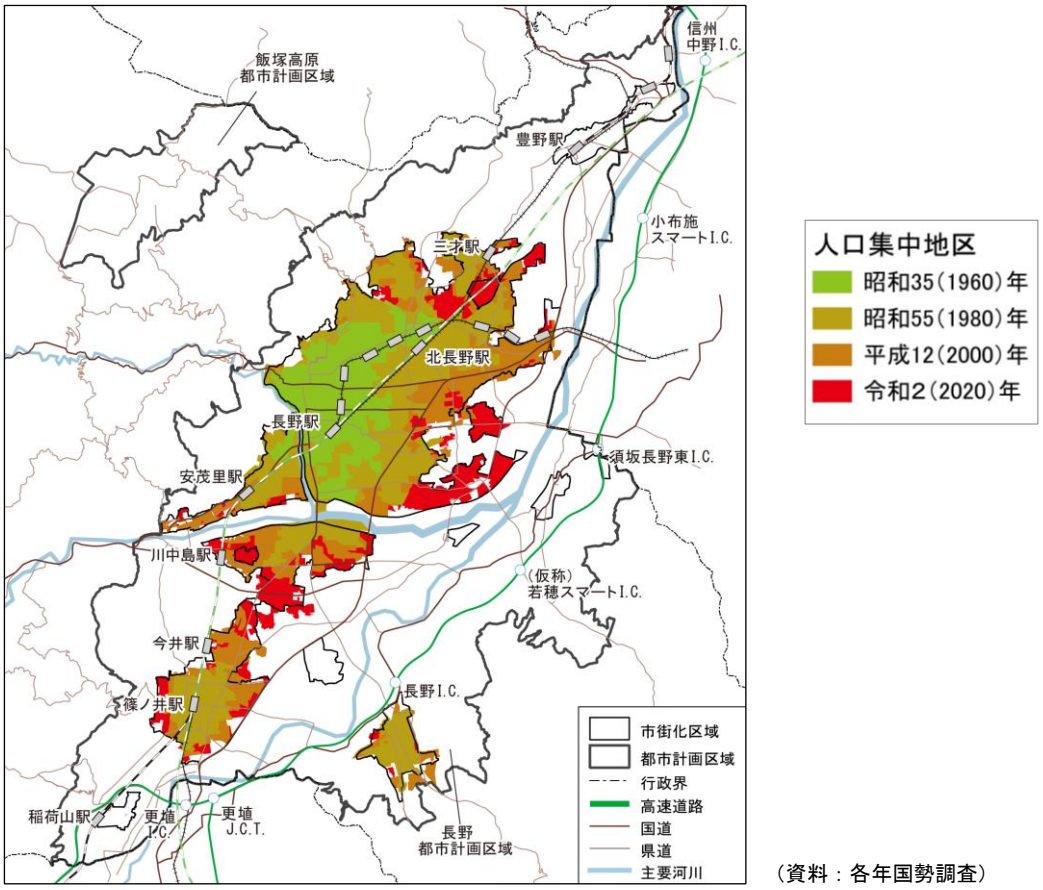


（資料：令和６年度国土数値情報
500mメッシュ別将来推計人口データ）

(3)市街地拡大の状況

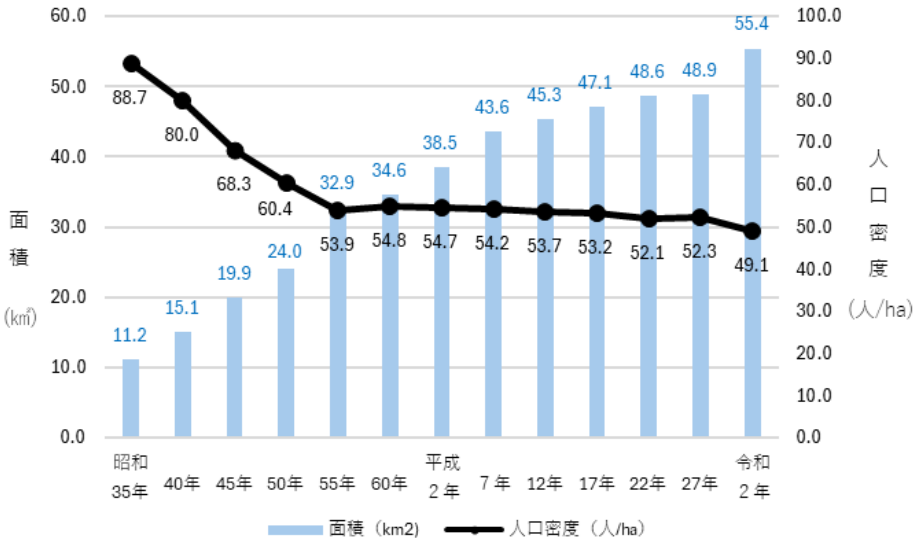
平成10年(1998年)の長野五輪の開催を契機とした道路網の整備などに伴い、郊外への住宅や商業施設の移転が進行するとともに、中心市街地の低密度化が進みました。長野市の人口集中地区*の面積は拡大する一方で、人口密度は低下しているため、公共交通ネットワークの維持や都市インフラ*の効率的な運用に影響を及ぼしています。

■ 人口集中地区の推移



(資料：各年国勢調査)

■ 人口集中地区の面積と人口密度の推移



(資料：令和４年長野市都市計画基礎調査)

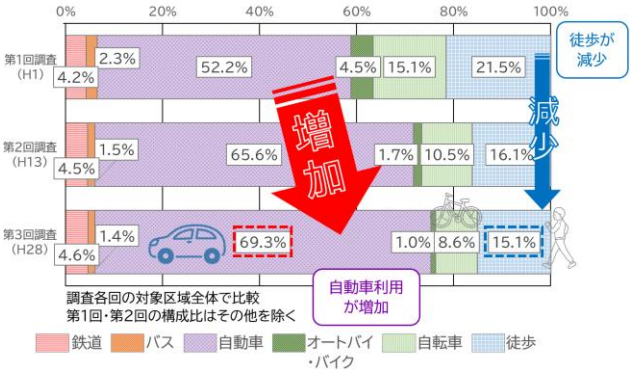
(4)移動手段の動向

① 自動車と公共交通の利用状況

移動手段別の利用率では、自動車を利用する割合が大きいですが、市民アンケート調査では、将来、世帯に運転ができる人がいなくなることを心配する声が10年前に比べて、大きくなっています。

路線バス等の利用者数の推移は、平成18年度(2006年)以降は減少傾向でしたが、バス共通ICカード「KURURU（くるる）」の導入をはじめとした様々な取組の効果もあり、平成22年度(2010年)で下げ止まり、その後、平成30年度(2018年)までは横ばいで推移していました。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和元年度(2019年)の760万人から令和2年度(2020年)の582万人(23%減）と大きく減少しました。

■　交通手段利用率



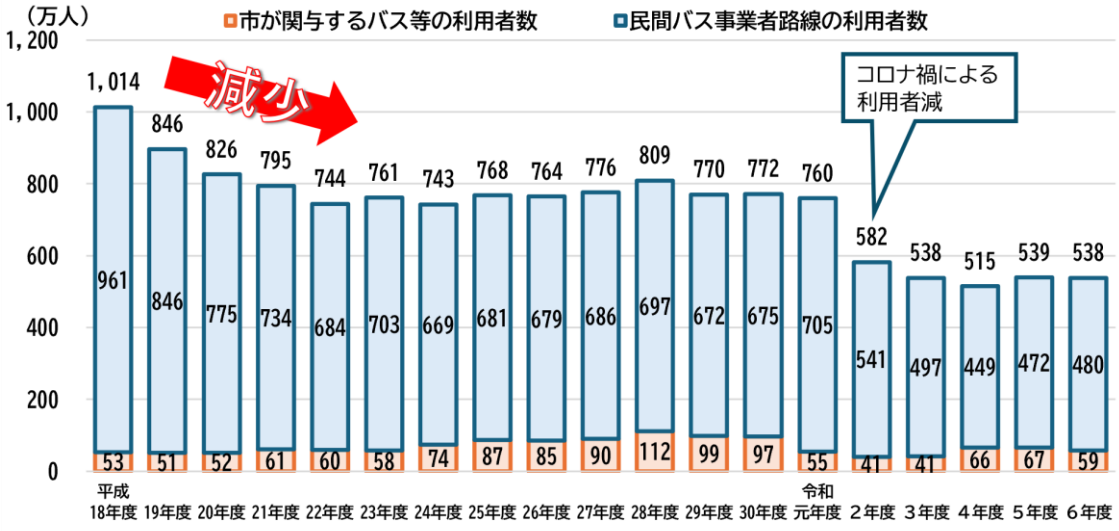
（出典：長野都市圏パーソントリップ調査*（令和元年度））

■　将来、世帯に運転ができる人がいなくなる心配の有無



（資料：長野市都市計画マスタープラン改定
市民アンケート調査（令和７年））

■　路線バス等の利用者数の推移



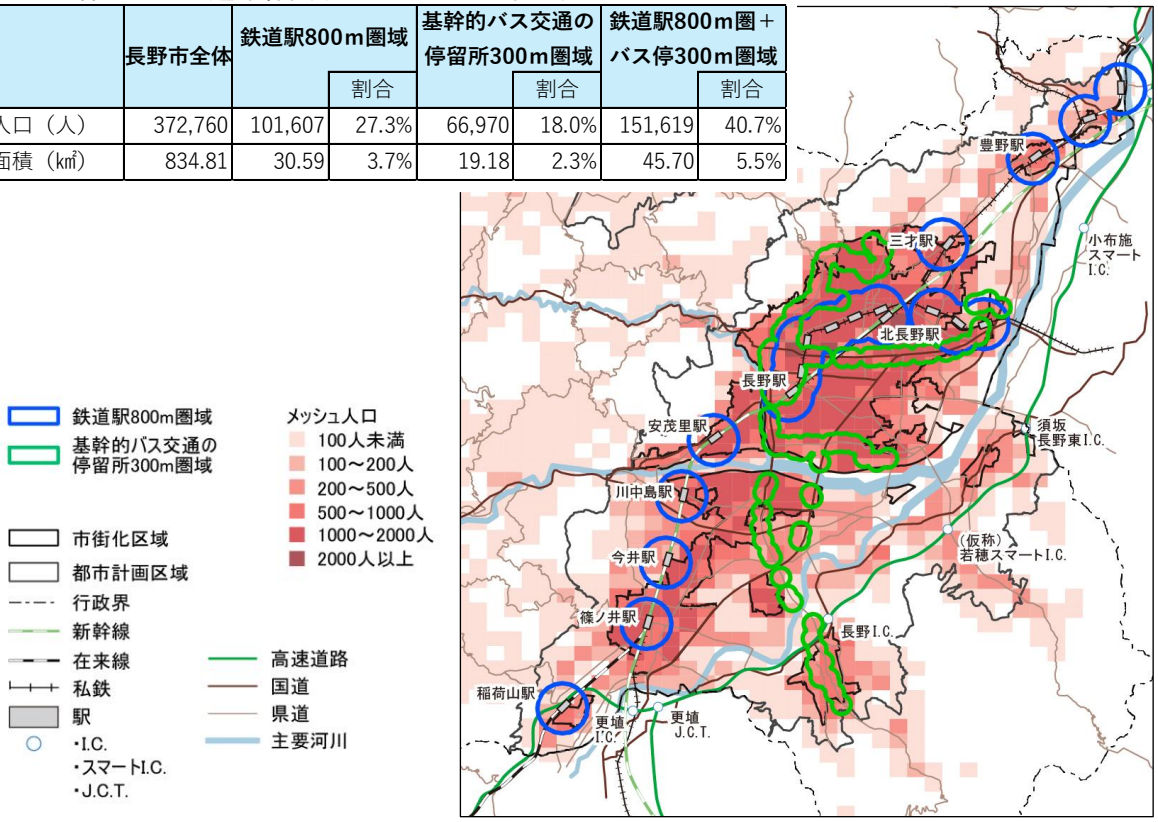
（出典：長野市統計書（令和７年））

② 人口集積と公共交通の現状

基幹的な公共交通（鉄道駅から800m圏内、運行本数が片道30本/日以上のサービス水準のバス停から300m圏内）の人口カバー率は40.7%となっています。近年のバス運転手不足等に伴う運行本数の減便・廃止などの影響もあり、基幹的なバス交通の停留所数が減少したため、人口カバー率は10年間で6.6%低下しています。

■ 基幹的公共交通路線圏域の人口カバー率の状況

	長野市全体	鉄道駅800m圏域		基幹的バス交通の停留所300m圏域		鉄道駅800m圏＋バス停300m圏域	
			割合		割合		割合
人口（人）	372,760	101,607	27.3%	66,970	18.0%	151,619	40.7%
面積（㎢）	834.81	30.59	3.7%	19.18	2.3%	45.70	5.5%

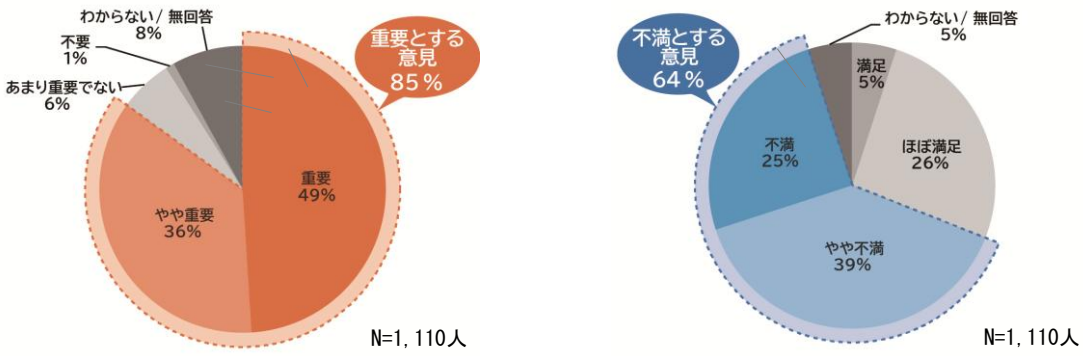


（資料：令和４年度都市計画基礎調査、令和７年住民基本台帳）

③ 自転車利用の需要

市民アンケート調査から、自転車の利用のしやすさに関する需要が高まっており、徒歩や自転車を含めた多様な移動手段の確保が今後のまちづくりに求められています。

■ 自転車利用環境の重要度・満足度



（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

(5)被災の記憶と教訓

近年、自然災害が激甚化・頻発化しており、長野市でも令和元年東日本台風による千曲川流域での大規模な浸水災害や、平成26年の神城断層地震といった自然災害を経験しました。これらの災害は、市民生活や地域経済に大きな影響を及ぼすと同時に、防災・減災への意識を高める契機ともなりました。今後も気候変動による豪雨の増加、大規模な地震発生が懸念される中、過去の被災の記憶と教訓を活かし、レジリエンス*の高い都市づくりを進めることが求められています。



令和元年東日本台風災害の被災状況　浸水災害

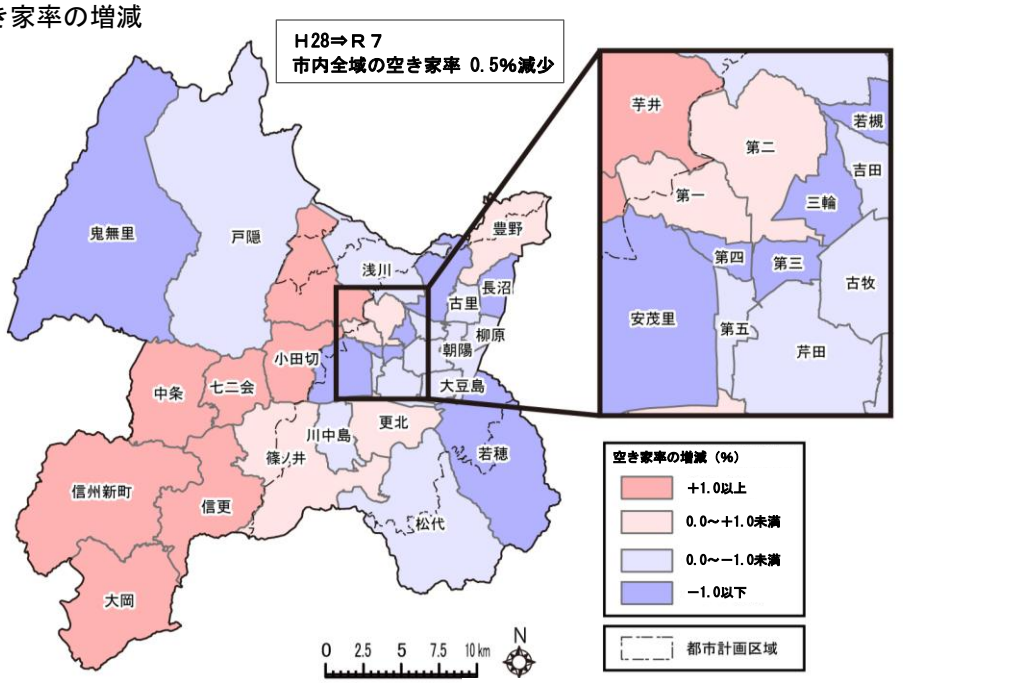


令和元年東日本台風災害の被災状況　道路法面崩落災害

(6)空き家の状況

平成28年と比べこの10年間で、市内全域の空き家率の増減は、横ばい傾向にありますが、中山間地域を中心に都市計画区域*でも増加傾向にある地区もあります。空き家は、人口密度の低下、地域コミュニティ*の維持、防災・防犯及び景観など様々な面で課題となります。一方で、有効活用により、地域の再生につながる可能性も有しており、実際に、善光寺周辺では古民家や空き店舗を活用した飲食店や宿泊施設が増え、地域の魅力や交流人口の拡大につながっています。

■ 空き家率の増減

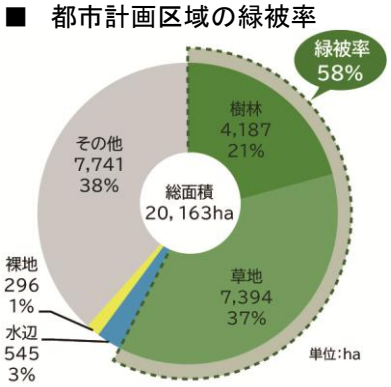


（資料：第二期長野市空家等対策計画実態調査）

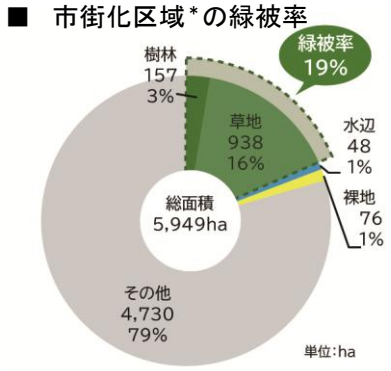
(7)市街地の緑の状況

長野市は自然環境が豊かですが、長野駅から善光寺周辺の中心市街地における緑や水辺空間は少ないのが現状です。市民の憩いや交流の場が限られることは、都市の魅力や居住環境に影響を与えています。市街地における緑の創出や水辺の活用は、景観面の向上や来街者にとっての快適な空間づくりに寄与する重要なテーマです。

■ 都市計画区域の緑被率

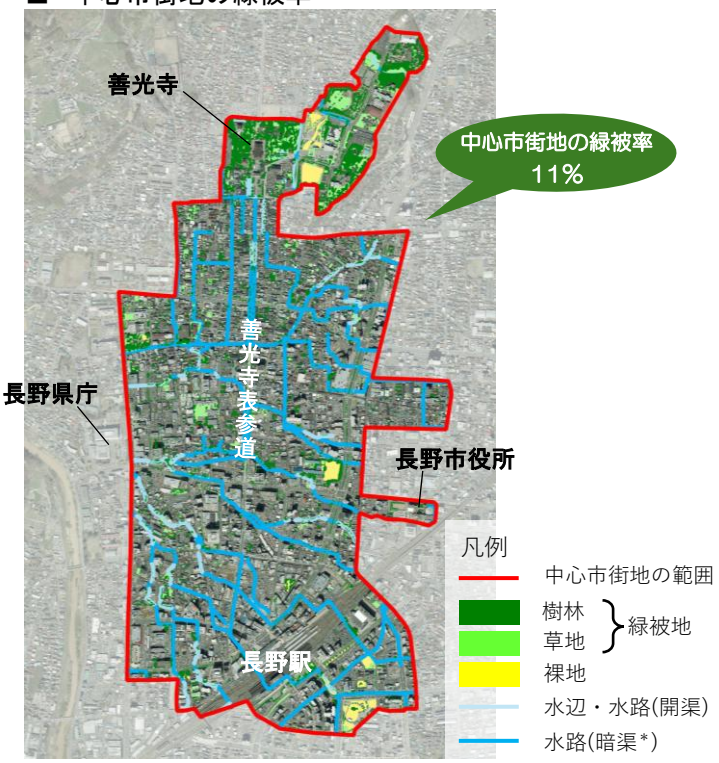


■ 市街化区域*の緑被率



（出典：長野市緑を豊かにする計画（令和元年））

■ 中心市街地の緑被率

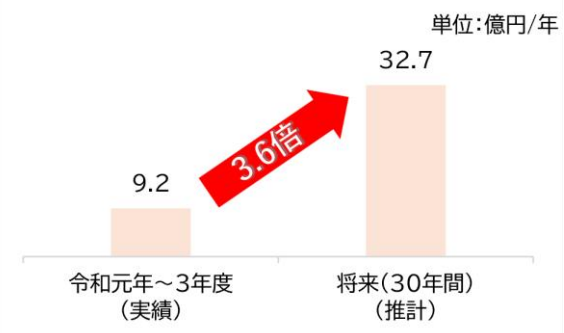


（資料：令和６年度時点の航空写真より集計）

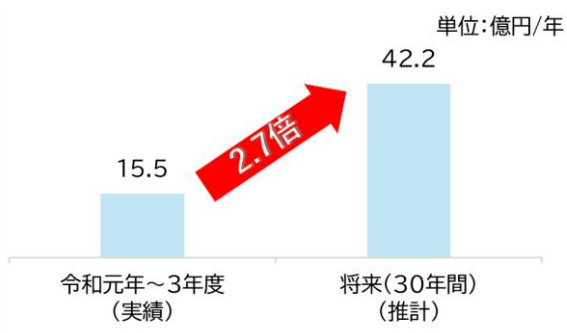
(8)行政コストの推移

長野市は道路総延長が中核市で最も長いなど、全国的に見ても都市インフラ*が多い特徴があります。特に高度経済成長期以降に整備された道路・橋梁や下水道施設は更新時期を迎えつつあり、維持管理コストが今後さらに増大します。人口減少による税収減も見込まれる中、効率的かつ持続可能な都市経営の視点から、都市構造の最適化やインフラマネジメント*の更なる推進が不可欠です。

■ 道路施設の更新費用



■ 下水道施設の更新費用



（資料：長野市公共施設等総合管理計画（令和３年））

2　今後のまちづくりに向けて認識すべき課題

①　長野市の多様な資源を活かした活力のあるまちづくり

歴史と文化に根ざした魅力や、地域ごとに多様な暮らしとコミュニティがあることなど、これまでに長野市が培ってきた魅力を活かしたまちづくりを進めることが重要です。加えて、広域交通の結節点としての利便性や、都市と自然が近接する特性を活かし、他の都市圏からの人やモノを呼び込むなど、新たな活力の創出に向けた取組が求められています。

②　まちなかの魅力を活かした中心市街地の更なる活力向上

高度経済成長期以降、住宅や商業施設などの都市機能が郊外へ拡大し、中心市街地における地域経済や暮らしの拠点としての活力が低下しましたが、現在は多様な取組が成果を出しつつあります。今後は、更なる賑わいや回遊性の創出につなげるため、ウォーカブル*なまちづくり、空き家など遊休不動産*のリノベーション*活用、緑・憩いのある空間の創造などの取組が求められています。中心市街地の活性化は都市の持続性に直結するため、商業・居住・業務など多様な都市機能の集積を高めながら、長野市ならではの地域資源を活用した取組を公民連携で進めることが重要です。

③　人口減少・少子高齢化でも暮らし続けられる地域づくり

長野市の人口は平成12年をピークに減少局面に入り、全国的にも早い段階で縮小社会を迎えました。中山間地域では人口減少幅が大きく、地域ごとの人口動態に違いが生じています。また少子高齢化の進行により、労働力や地域コミュニティ*の維持が難しくなりつつあり、将来も暮らし続けられる持続可能な地域づくりを実現する必要性が高まっています。

④　労働力が減る時代における都市サービスの維持

人口減少に伴い労働人口も減少している中で、2019年度から施行された働き方改革関連法による物流2024年問題といった人手不足による影響が表れ始めています。そのため、自動運転技術や空飛ぶ車などのモビリティ革命*の実現や、AI*やIoT等の技術革新の活用による都市サービスの維持や効率化を図る取組を進める必要性が高まっています。

⑤　都市インフラ*が適切に更新できる持続可能な都市構造形成

道路や下水道など、都市インフラの多くは高度経済成長期以降に整備され、老朽化が進んでいます。今後は維持管理や更新に要する費用が増大するため、限られた財源の中で持続可能な都市経営を図る必要があります。また今後の更なるコストの増大を抑制するため、集約型都市構造を推進することが求められています。

⑥ 多様な交通手段を組み合わせた移動利便性の維持

公共交通の運転手不足や人口規模に対して市街地が広い長野市の特徴も影響し、公共交通ネットワークの路線維持が困難となりつつあり、特にバス交通は利用者の減少により縮小が続いています。一方で、市民アンケートなどからは自転車を使った移動のしやすさに関する需要が高まっており、自家用車のみでなく、徒歩・自転車・公共交通を組み合わせた多様な移動手段の確保が求められています。

⑦ 気候変動も想定した強靭な都市づくり

令和元年東日本台風による千曲川の氾濫や神城断層地震後も、自然災害の激甚化・頻発化により集中豪雨等に伴う浸水被害や土砂災害などに見舞われています。地震や水害への備えはもとより、気候変動に伴うリスク増大も踏まえ、都市全体のレジリエンス*を高め、市民の安全・安心な暮らしを守ることが喫緊の課題です。

⑧ 脱炭素社会に対応した環境共生型の都市づくり

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素型の都市構造や再生可能エネルギー*の導入、省エネルギー建築物の普及などが求められています。自然豊かな長野市だからこそ、環境保全と都市活動の両立を進め、持続可能な都市の姿を示していきます。

第２章　都市づくりの理念・目標

１　都市づくりの理念

都市づくり*の理念は、本マスタープランの基本となる考え方を示したものであり、長野市の総合計画が目指すまちづくり*の基本方針や、長野市の特徴を踏まえ、次のように定めます。

理　念　自然と寄り添い、地域ごとの歴史や文化を守り育てながら、
心豊かな暮らしのある長野市らしいまちの姿を未来へつなぐ

長野市は、四季折々の自然に恵まれ、善光寺をはじめとする歴史や文化が息づいています。こうした豊かな資源は、私たちの暮らしを彩り、人々が集い、人と人とのつながりを育みながら、地域ごとに特徴が異なる長野らしいまちの姿をつくり出してきました。しかし今、人口減少や高齢化の本格的な進行、激甚化・頻発化する自然災害、社会経済活動を支える新たな需要など、長野市を取り巻く環境が大きく変化する中で、次の時代に向けて、新しい都市づくりを考えていく必要があります。

自然を守りながら暮らしを育むこと、人と人とのつながりを大切にすること、誰もが安心して生活できること、そして地域ごとの特性を守り育てていくこと。これらを柱としながら、先人たちが作り上げてきた「まち」の空間資源や暮らしを大切にしながら、新しい価値を少しずつ積み重ねていくことで、次の世代に豊かさと希望をつなぐ長野市を目指します。



雲上殿から中心市街地を望む



戸隠スキー場



松代城と真田まつり



長野えびす講煙火大会

©長野商工会議所

2　都市づくりの目標

都市づくりの目標は、都市づくりの理念に基づき、長野市ならではの都市経営を戦略的に進めていく観点から、次のように定めます。

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にするまちづくり

長野市の自然や歴史・文化は、市民の誇りであり暮らしを彩る資源です。これらを守り育て、地域ごとの個性や魅力を活かすことは、多様性を尊重し、豊かなまちを育むことにつながります。まちなかにも緑や潤いを取り入れ、観光や交流を通じて新たな価値を生み出すことで、日常の中で安らぎを感じ、「ここで暮らして良かった」と実感できる未来へ続く都市を目指します。

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支えるまちづくり

誰もが安心して移動できる環境は、日常の豊かさを支える基盤です。子どもから高齢者まで、多様な人が快適に移動できる交通環境を整え、人と人、地域と地域をつなぎます。都市生活や経済活動を支える基盤施設や利便施設を維持・充実し、土地利用を適切に誘導することで、住む・働く・学ぶ・楽しむ場がバランスよく整った都市構造を形成し、暮らしやすさとまちの活力を高めます。

目標３　誰もが安心して暮らし続けられるまちづくり

長野市において、近年、甚大な豪雨災害をはじめ、自然災害が激甚化・頻発化しています。地域の高齢化や人口減少に対応した備えを行い、市民が安心して暮らし続けることができる都市を築くことが求められています。加えて、脱炭素社会の実現に向けて、省エネルギーの促進や再生可能エネルギー*の活用、公共交通や徒歩・自転車の利用促進など、環境負荷を抑えた持続可能な長野市を実現します。

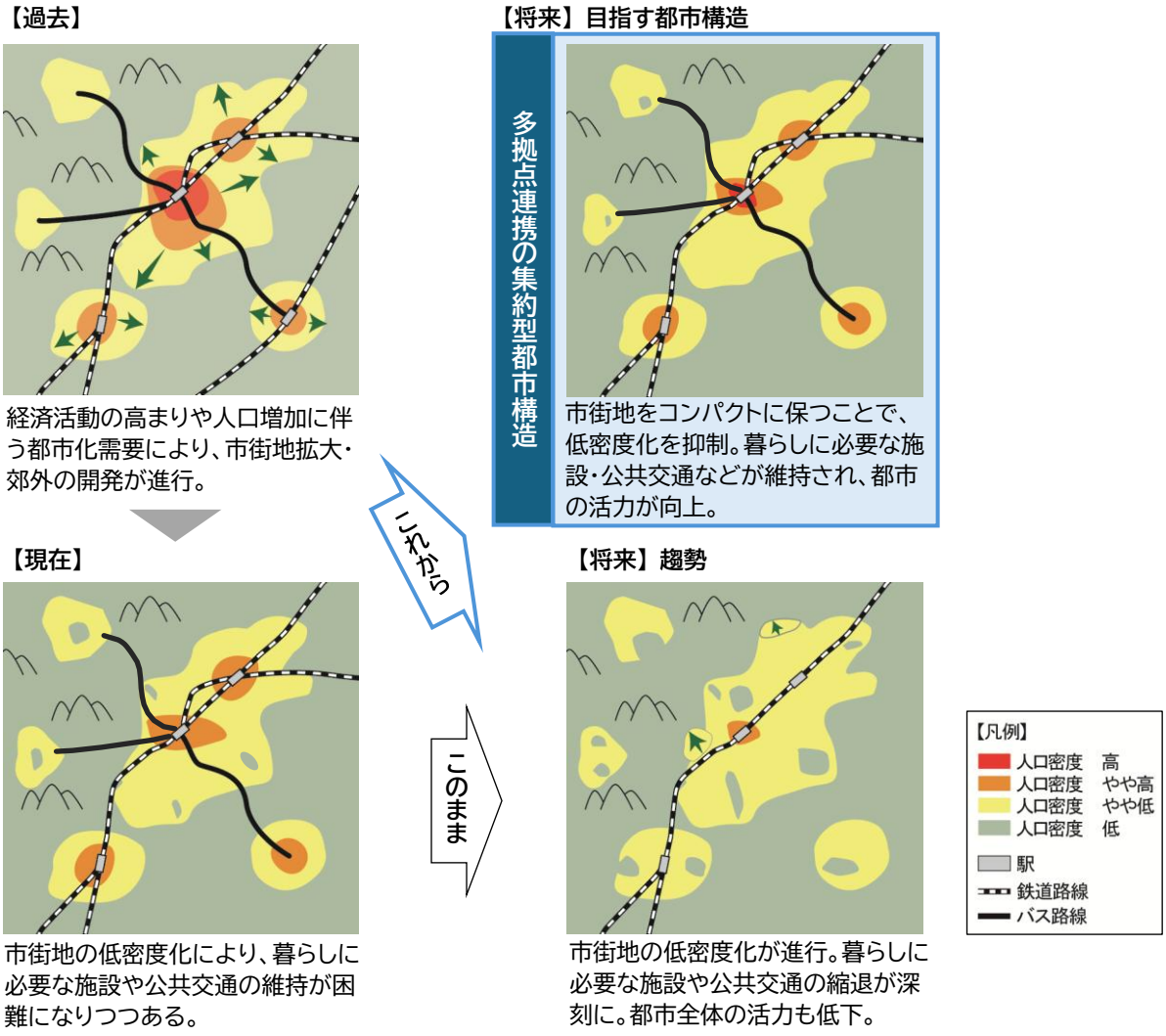
第３章　目指す都市構造

1　都市構造の形成方針

高度経済成長期以降の経済活動の高まりや人口増加を背景に都市化の需要が高まり、市街地の拡大や郊外での開発が進みました。人口減少が本格的に進行している現在では、市街地の人口密度の低下により、商業施設や病院など暮らしに必要な施設や、地域のコミュニティなどを維持することが難しくなりつつあります。この状況をそのままにしてしまうと、更に状況が悪化し、暮らしやすさや長野市全体の活力が低下してしまいます。

また、長野市は昭和や平成に市町村合併を複数回しており、旧市町村の頃から中心部として発展してきた拠点がいくつも存在し、今日に至ります。

これからは、暮らしに必要な施設や居住を適切に誘導しコンパクトな市街地を形成するとともに、拠点間を結ぶ公共交通をはじめとした移動手段を確保することで、これまで発展してきたそれぞれの拠点の役割を活かしながら、「多拠点連携の集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク*）」の実現を目指します。これにより、人口減少が進行しても市街地の人口密度を保ち、暮らしに必要な施設や地域のコミュニティを維持し、長野市らしい暮らしを将来へつなぎます。



■ 多拠点連携の集約型都市構造（イメージ図）

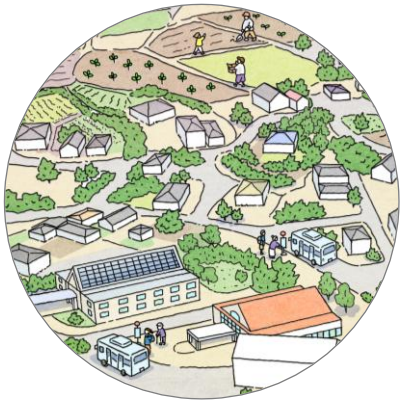
広域都市拠点（長野駅周辺）
・長野駅は新幹線など広域交通の結節点
・商業・業務・居住など多様な都市機能が集積

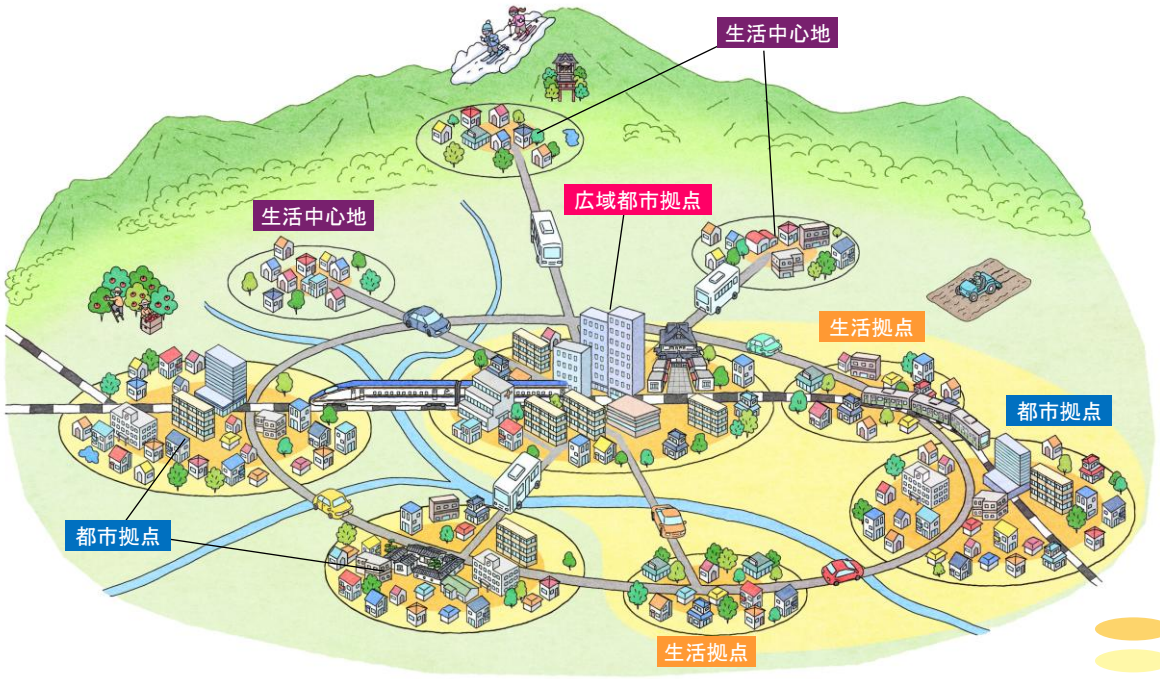


広域都市拠点（善光寺周辺）
・市民や観光客など多くの人が訪れ、
ヒト・モノ・コトの交流により活気がある



生活中心地
・自然や農業と調和した豊かな暮らしがある
・公共交通により拠点とのアクセスを確保





都市拠点（松代）
・広域交通網が整っており、歴史文化的な観光資源を活かしたまちづくりが活発



生活拠点
・良好な住宅地をはじめ、商業・医療・子育てなどの環境が整っており、生活の利便性が良い



都市拠点（篠ノ井、北長野）
・鉄道やバスなど交通の結節点
・生活利便性を向上させる多様な施設が立地



2　目指す都市構造

都市づくりの理念・目標の実現に向けて、長野市が目指す都市の姿を概念的に示します。

本マスタープランでは、都市構造を**「拠点」「軸」「ゾーン」**の３つの要素により表します。

「拠点」とは

集約型都市構造の実現に向けて、多様な都市機能や居住が集積した、都市活動・生活の核となるエリア

「軸」とは

拠点や地域間の移動や連携を担う、公共交通や幹線道路を主としたネットワーク

「ゾーン」とは

土地利用の状況や地域特性に応じて、今後の土地利用の方針を定めたゾーニング

(1) 拠点の種別と方針について

多様な都市機能や居住が集積した、都市活動・生活の核となるエリアとして、各拠点を位置づけ、それぞれの役割に応じた誘導や整備を進めます。

■ 拠点の種別と配置方針・誘導方針

種別	配置方針	誘導方針
広域都市拠点	・長野駅から善光寺周辺の中心市街地を基本として位置づけます。 ・立地適正化計画*における都市機能誘導区域に相当します。	・高次の広域的都市機能（市や県に唯一もしくは、北信エリアなどに一つあるような機能）の集積を誘導します。 ・都市機能と合わせて居住機能の集積も誘導します。 ・鉄道やバスを利用した市内全域、近隣市町村及び首都圏からのアクセス性を向上させます。
都市拠点	・周辺のいくつかの地区の中心となり、広域都市拠点に次ぐ都市機能が集積するエリアを位置づけます。（篠ノ井、北長野、松代） ・立地適正化計画における都市機能誘導区域に相当します。	・都市機能と居住の集積を図るとともに、これまで育んできた歴史・文化を活かした交流のための都市機能の集積を図ります。 ・広域都市拠点に行かなくても、日常生活に必要な買い物やサービスを受けることが可能です。
生活拠点	・居住と商業、工業が複合するエリアを位置づけます。	・都市拠点のような集積はありませんが、市街地における地域の「生活の質」*を高め、生活と密着したサービスを提供する機能を集積・維持します。
生活中心地	・都市計画区域*外の中山間地域で、これまで形成されてきた中山間地域の集落の中心地を位置づけます。	・生活と密着した地域コミュニティ*の核となります。（中山間地域等の小さな拠点など）
自然観光エリア	・交流人口*の拡大を視野に入れ、自然環境を活かした観光地としての整備を図るエリアを位置づけます。	・広域的に来訪者を集めるために、都市との連携（アクセス性向上）や土地利用（保全と利用の調和）を図ります。
歴史文化観光エリア	・交流人口の拡大を視野に入れ、歴史的・文化的な資源を活かした観光地としての整備を図るエリアを位置づけます。	・広域的に来訪者を集めるために、都市との連携（アクセス性向上）や景観形成（地域資源を活かした景観づくり）を図ります。

(2) 軸の種別と方針について

拠点や地域間の移動と連携を担うネットワークとして、各軸を位置づけ、それぞれの役割に応じた取組を進めます。

■　軸の種別と位置づけ・整備方針

種別	位置づけの方針	整備方針
広域連携軸	・新幹線、高速道路、国道・県道の幹線道路の沿道を位置づけます。	・周辺都市や首都圏とのアクセス性を強化します。 ・周辺都市と一体的になった、交流ルートを形成します。
都市間連携軸	・在来線・私鉄の沿線、基幹的なバス路線の沿道を位置づけます。	・広域都市拠点と都市拠点や生活拠点をつなぎ、都市機能の集積と拠点間の連携を強化します。
地域間連携軸	・国道・県道の幹線道路の沿道を位置づけます。	・広域都市拠点と生活拠点や生活中心地をつなぎ、都市機能へのアクセス性を向上させます。

(3) ゾーンの種別と方針について

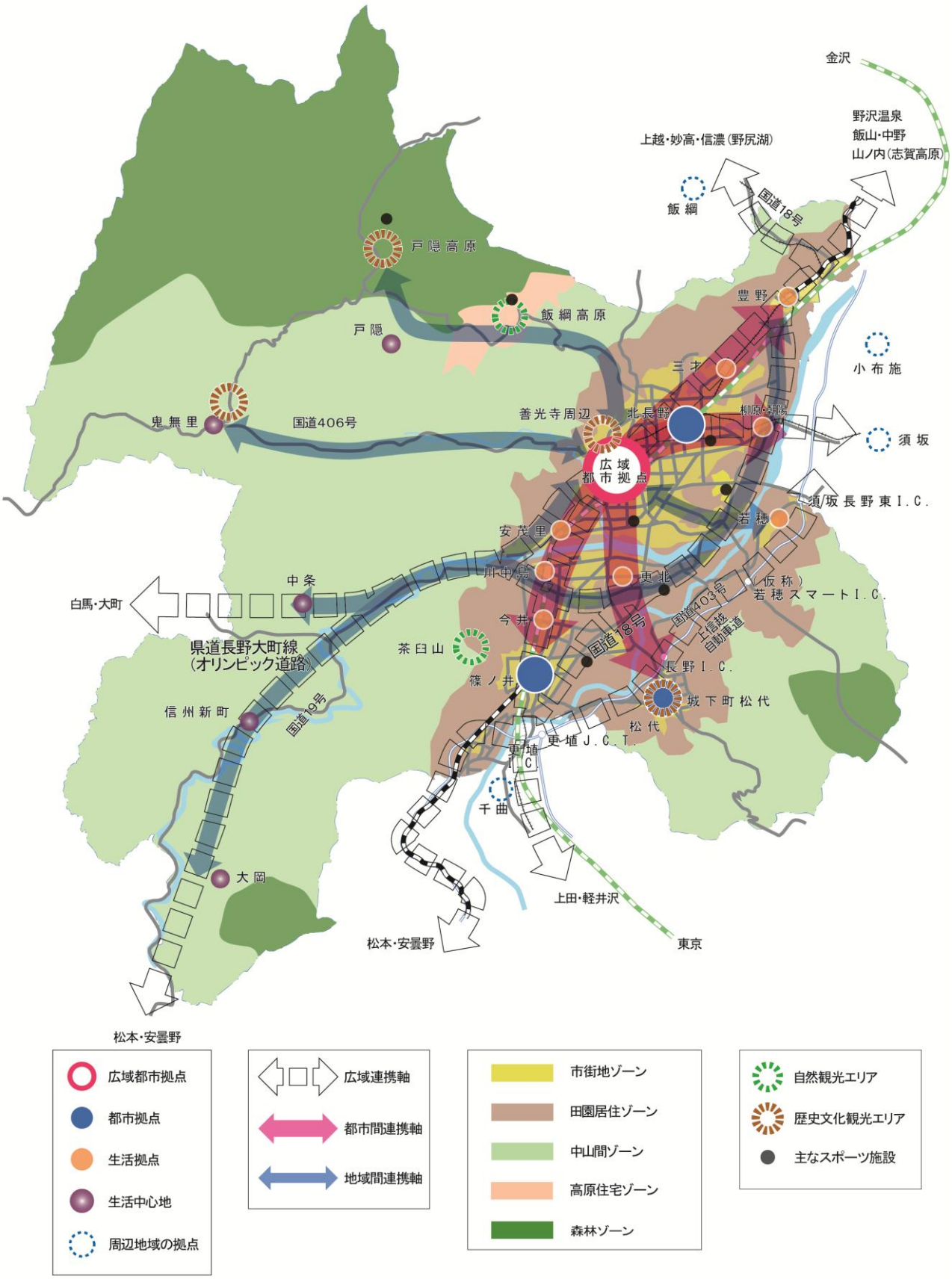
土地利用の状況や地域特性に応じたゾーニングとして、各ゾーンを位置づけ、それぞれの役割に応じた土地利用を図ります。

■　ゾーンの種別と位置づけ・整備又は保全の方針

種別	位置づけの方針	整備又は保全の方針
市街地ゾーン	・市街化区域*を基本として位置づけます。	・公共交通や道路網により、商業施設や公共施設などの生活利便施設へのアクセスを確保します。
田園居住ゾーン	・市街化調整区域*を基本として位置づけます。	・既存の集落の維持と、田園・果樹園などの農用地を保全します。
中山間ゾーン	・都市計画区域*外を基本として位置づけます。	・豊かな自然環境を保全するとともに、これまで形成してきた中山間地域の拠点を維持します。
高原住宅ゾーン	・飯綱高原都市計画区域を基本に位置づけます。	・豊かな自然と調和した高原ならではの土地利用を図ります。
森林ゾーン	・妙高戸隠連山国立公園をはじめとした自然公園地域などを基本として位置づけます。	・長野市が将来に継承すべき森林、湖沼等の美しく豊かな自然環境と良好な景観を保全します。

■ 目指す都市構造図（拠点、軸、ゾーン）

「多拠点連携の集約型都市構造」



第４章　土地利用の方針

1　土地利用の基本方針

●集約型都市構造を実現するための土地利用の誘導

(1) 交通利便性の高い場所における複合的な土地利用誘導

徒歩圏内に日常生活に必要な機能（医療、介護、福祉、教育、文化、商業施設など）を集積し、コンパクトな都市圏を実現するため、既存の交通ネットワークなどによる利便性の高い場所に身近な拠点を育成し、居住機能と商業、業務等の機能が複合した土地利用を図ります。

(2) 中心市街地における「都市の顔」にふさわしい機能集積の促進

中心市街地では、歴史・文化的な長野市ならではの地域資源を活用し、交流人口*や経済人口の拡大につなげます。また、既存の商業・業務機能の更なる拡充を図るとともに、まちなか居住の推進など様々な機能を集積させることで、多様な魅力と活力のある「都市の顔」にふさわしい中心市街地を創出します。

(3) 多様な居住ニーズに対応する住環境の形成

持続可能な都市とするため、一定の人口規模を維持することが重要であり、少子化の進行を緩和する方策とともに、転出者を減らし、移住や二地域居住*など新たな居住者、滞在者を受け入れることを可能とする土地利用を図ります。

立地適正化計画*の居住誘導区域においては、多様なライフスタイル*（若年単身者、ファミリー世帯、熟年世帯、高齢世帯等）に応える住環境を形成します。さらに、鉄道駅や基幹的なバス網が整備されているエリアを中心に、生活道路や公園、生活利便施設等の集積を促進し、「歩いて暮らせる」生活圏の形成を図ります。

また、人口減少の進行などにより、空き家や空き地が増加していることから、都市拠点を中心とした市街地内のこれら既存ストック*の有効活用を図り、居住機能の集積を促進します。

(4) 無秩序な市街地の拡大の防止

コンパクトな都市を形成するために、無秩序な市街地の拡大を防止し、郊外や中山間地域の良好な自然や農林業地を保全します。立地適正化計画の居住誘導区域では、居住の誘導により、区域内の人口密度の維持を図ります。さらに、公共交通の利便性が高いエリアや将来においても生活利便施設の集積が見込まれる地域では、重点的に居住を誘導します。

(5) 災害リスクの高いエリアにおける市街化抑制

浸水想定区域など災害ハザードのある区域の一部で人口増加がみられますが、少なくとも現状より災害リスクを大きくしないために、将来的に災害ハザードの少ない区域への居住誘導を図っていきます。また、長期的な視点で市街化区域*を抑制する必要がある場合は、地区計画*を指定したうえで市街化調整区域*へ編入するなど、必要な土地利用規制・制度の導入を検討します。

(6) 拠点形成に資する公共施設の最適な配置

公共施設は、地域の拠点性を高め、市民生活を支える基盤として重要な役割を果たします。今後は、利用者のアクセス性を重視し、公共交通の利便性が高い場所や生活圏の中心となるエリアへの立地を基本とします。これにより、市民の利便性向上とともに、まちなかのにぎわいや回遊性の向上を図ります。

また、人口減少や財政負担の増大を踏まえ、公共施設マネジメント*の観点から、既存施設の集約・複合化や有効活用を進め、持続可能な施設運営を推進します。さらに、大規模な公共施設の新規整備にあたっては、原則として市街化区域内に立地させ、都市計画区域*外での新設は抑制することで、都市機能の効率的な配置を図ります。

●地域特性を活かした土地利用の誘導

(1) 地域区分に応じた土地利用

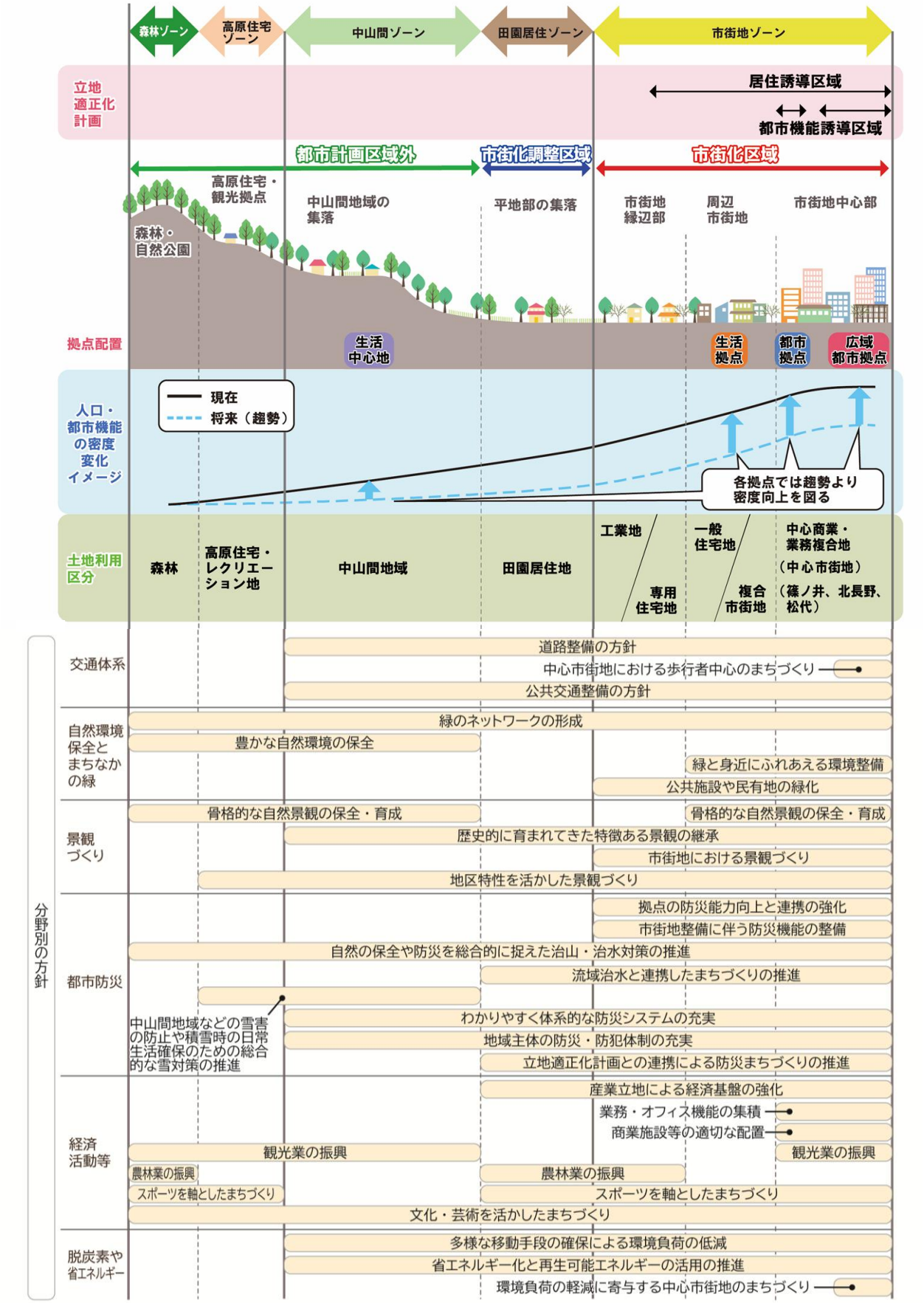
長野市の市街地は、その成り立ちやこれまでの都市計画により、いくつかに類型できます。行政や業務機能、広域的な商業機能が集積してきた中心市街地をはじめ、旧市町村の中心地域や鉄道駅周辺など、地域の中心的な商業地が存在します。

居住地も中心市街地、中心市街地の周辺に拡大してきた住宅地、農地の転換により形成された住宅地、高度経済成長期に形成された住宅地、平地部の農地の中の集落、中山間地域の集落など多様です。このため、市街地中心部、周辺市街地、市街地縁辺部、平地部の集落地、中山間地域の集落地、高原住宅などの区分を設定し、区分に応じた機能集積や土地利用の誘導を進めていきます。

(2)自然環境保全や農林業振興と都市生活の共存を図る土地利用

長野市の資産である豊かな自然環境の保全や、貴重な生産活動の場である農林地を維持するとともに、居住地などの都市的な土地利用との調和を図ります。

■　土地利用区分のイメージ図



※分野別の方針は、取組を重点的に実施する土地利用区分に着色していますが、必要に応じて着色以外の土地利用区分でも取組を実施します。

■　土地利用区分表

ゾーン	土地利用区分	該当地域
市街地ゾーン	**中心商業・業務複合地**	・広域的な都市核（中心市街地） ・地域商業などの拠点（篠ノ井、北長野、松代）
	複合市街地	・市街地中心部に接する地域で住宅と商業、工業等が複合しているエリア（鶴賀、中御所等）や駅周辺の市街地（豊野、川中島等） ・幹線道路沿線等（稲里、檀田等）
	一般住宅地	・市街地周辺の住宅主体の地域（三輪、吉田、古牧、芹田、川中島・篠ノ井などの一部等）
	専用住宅地	・戸建ての住宅が主体で良好な住環境が確保されている地域（安茂里、若槻、浅川、朝陽、篠ノ井・川中島の周辺部等）
	工業地	・工場や流通施設などの産業施設の集積地（石渡・北尾張部、南長池・北長池、篠ノ井岡田、大豆島等）
田園居住ゾーン	**田園居住地**	・市街化調整区域*内の農業的土地利用と居住が複合している地域
中山間ゾーン	**中山間地域**	・山間部や丘陵部にあり、豊かな自然と農林業の生産空間と集落が点在している地域。（都市計画区域*外）
高原住宅ゾーン	**高原住宅・ レクリエーション地**	・飯綱高原の良好な自然に囲まれた高原型居住地 自然環境と共存した自然・レクリエーション地域
森林ゾーン	**森林**	・妙高戸隠連山国立公園区域などの自然公園をはじめとする山岳、森林、湖沼等（良好な景観の保全、水資源の供給、災害防止等の面で重要な地域）

2　土地利用区分ごとの方針

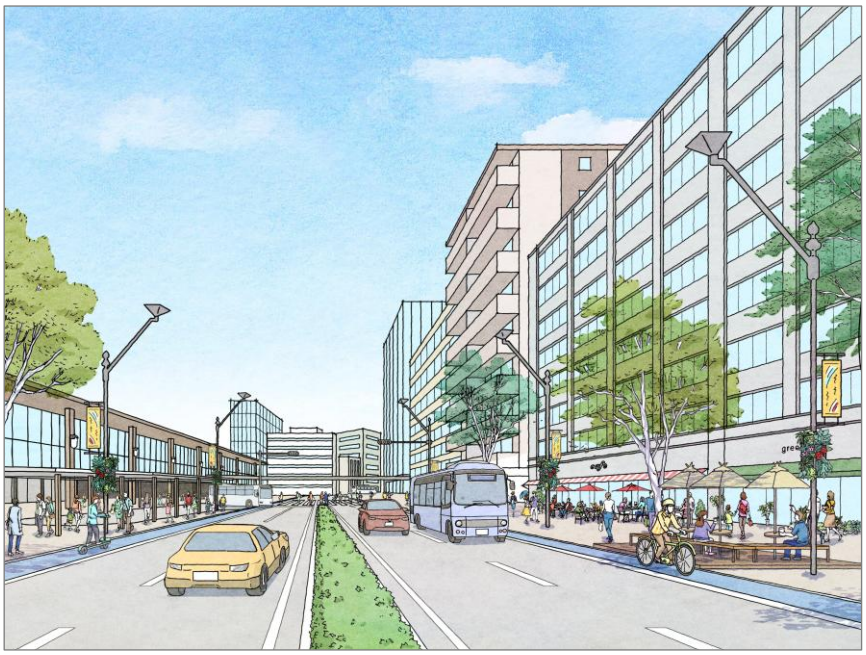
(1)中心商業・業務複合地

●中心市街地（広域都市拠点）

長野駅から善光寺周辺の中心市街地に多くの人が訪れ交流する場を創出するため、これまで育んできた地域資源や広域交通結節点の利便性といった強みを活かしながら、都市機能の集積を図ります。具体的には、ここでしかできないような体験やサービスが提供される観光・商業機能、企業の本社・支店などの事業所機能、市役所・県庁や国の機関などの行政機能をはじめ、子育て、医療、教育・文化等の多様で魅力ある都市機能を集積させます。

善光寺表参道やその周辺では、歩きやすく居心地のよい歩行空間の創出や地域資源を活用した景観づくりを進めることで、まちなかへの滞留や回遊を促し、交流人口*の増加や経済効果へ波及させます。

また、多様な都市機能の集積と併せて、まちなか居住を促進することで、働く場所と住まいが近接する歩いて暮らせる生活圏の形成を更に推進します。



■ 中心市街地（広域都市拠点　長野駅周辺）のイメージ



■ 中心市街地（広域都市拠点　善光寺周辺）のイメージ

●篠ノ井、北長野、松代（都市拠点）

交通結節機能を有する篠ノ井、北長野や、歴史的な観光機能を有する松代は、中心市街地に次ぐ都市機能を分担できるよう、土地利用や都市機能の誘導を図ります。

・篠ノ井、北長野

篠ノ井、北長野では、交通結節点である強みとこれまで整備してきた都市基盤を活かし、子育て、商業、医療、福祉及び教育・文化など生活利便性を向上させる施設や業務関連施設の立地を促進します。また、人々が集まることにより拠点性を高めるため、周辺に広がる住宅地から駅前などへのバス、車、自転車でのアクセスを強化し、公共交通への乗り換えの拠点とします。



■ 篠ノ井、北長野（都市拠点）のイメージ

・松代

松代では、基幹的なバス路線により中心市街地へのアクセスを確保するとともに、これまで地域の中心地として集積してきた都市機能を活用して生活利便性の向上を目指します。さらに、高速道路や国道・県道の幹線道路による広域交通網と、これまで育んできた歴史的な観光資源を活かし、交流人口*の拡大を図る取組を進めます。



■ 松代（都市拠点）のイメージ

(2)複合市街地（生活拠点）

鉄道駅周辺、主要なバス停周辺、市役所支所等が立地する複合市街地では、スーパーマーケット、食料品・日用品店などの商店や、小中学校や診療所等の日常生活に不可欠な機能が徒歩又はバス等の公共交通で利用できる日常生活の拠点の形成を図ります。

立地適正化計画*に定める居住誘導区域の中でも、生活利便性が高い複合市街地においては、重点的に居住の誘導を推進します。



■　複合市街地のイメージ

(3)一般住宅地

鉄道などの公共交通の利便性、既存の都市インフラ*や住宅など都市のストック*を活用し、市外への転出者を減らし、転居者・移住者などの新たな居住を受け入れるために、戸建や集合住宅など多様な住環境の形成を図ります。

比較的古くから形成されてきた住宅地における、道路や身近な公園などの都市基盤の整備や更新を進め、快適で安全な住環境を提供します。特に、高度経済成長期に形成された住宅地では、良好な都市のストックを次世代に引き継いでいくために、空き家や空き地対策などを講じます。

(4)専用住宅地

郊外の既存市街地では、緑が多く、より広い居住地を求める市民の受け皿として、良好な住環境を整えます。既に基盤が整備されている住宅地においては、地区計画*などによる地域づくりを促進します。今後は、居住者の高齢化が進むことが見込まれますが、建替えなどを促し新たな居住者を受け入れることで、将来においても良好な住環境を確保します。



■　専用住宅地のイメージ

(5)工業地

生産活動の中心となる既存の工業地では、周辺地域の環境の悪化を招かないような土地利用とするとともに、地域内では敷地内外の緑化による環境の向上を図ります。また、市内への企業立地のニーズが高い一方で、市街化区域*の工業系用途地域にまとまった広さの土地を確保することが難しい状況であることや、産業立地を推進するために新たな受け皿が必要であることから、産業用地の整備や既存産業団地の周辺の拡張整備を図ります。

(6)田園居住地

市街化調整区域*の集落は、自然環境・農地等の保全を図り居住地の無秩序な拡大を防ぐとともに、既存集落のコミュニティを維持するための環境整備を進め、秩序ある土地利用を図ります。

また、農地・農業用水路等は食料の安定供給、農業の多面的機能を支える重要な資源であるとともに、自然環境や景観の保全の面からも重要であることから、将来にわたる良好な資源として保全・管理します。

浸水想定など災害ハザードが大きく、開発行為や建築物の立地の抑制が必要な区域では、立地制限や被災時に有効な対策を講じることを条件とするなど災害リスクの増大を防ぎます。

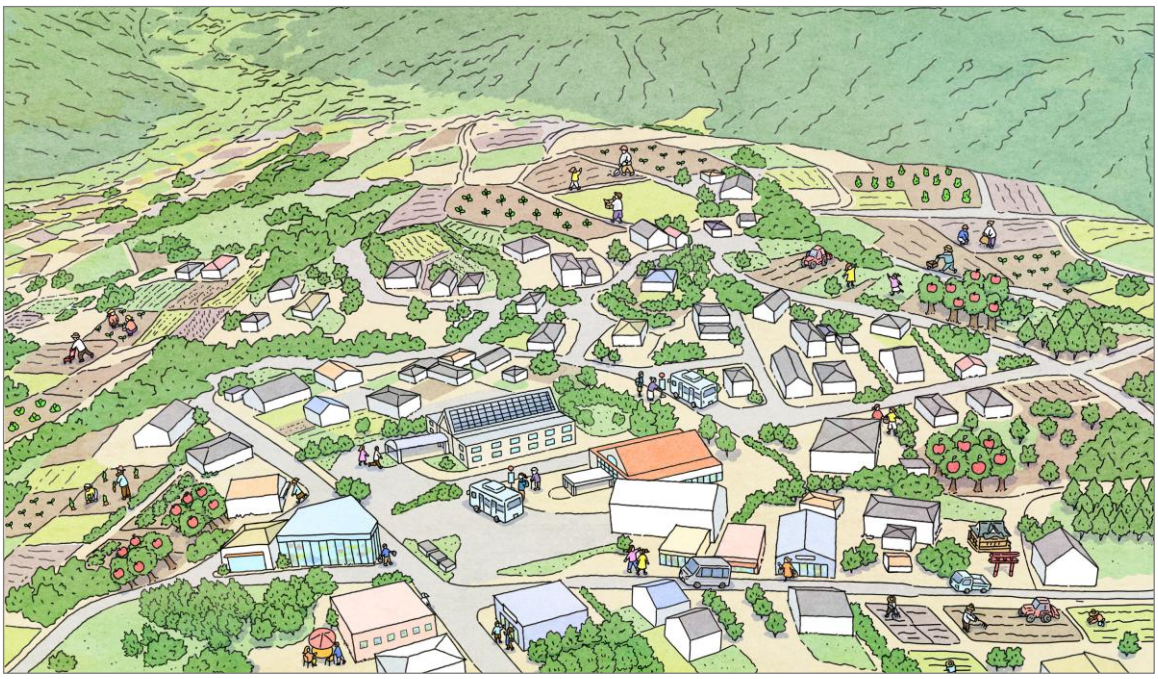


■ 田園居住地のイメージ

(7)中山間地域（生活中心地）

農地・山林は、農林業の持続的発展や自然環境、景観の保全・形成において重要であるとともに、その荒廃は自然災害を引き起こす要因にもなるため、中山間地域の集落では、居住等との調和を図りつつ将来にわたる良好な資源として、これらを保全・管理していきます。さらに、営農意欲や新しい価値観を持った若者世代などの新たな居住・滞在者の受入環境の整備（空き家・遊休農地活用等）や都市部からの交流人口*を増加させるソフト施策（観光、農林業体験等）と必要な都市インフラ*整備を進め、人口減少・高齢化が進む中山間地域での自然環境とコミュニティの維持を図ります。

歴史的に形成された中山間地域の生活中心地は、既存の集落コミュニティを基本として、必要に応じて「自助・共助・公助」を組み合わせた生活の展開を図る「小さな拠点」とします。生活中心地で日常生活に必要な機能を全て満たすことができない場合は、広域都市拠点の都市機能を享受できるよう、広域都市拠点とのアクセス性を確保します。



■ 中山間地域（生活中心地）のイメージ

(8)高原住宅・レクリエーション地

飯綱高原等の良好な自然に囲まれた環境を活かし、都市住民の二地域居住*などの受け皿となる健全な居住地を形成します。また、無秩序な開発による環境の悪化が懸念されることから、居住地や生活利便施設等の秩序ある立地を誘導し、自然環境と調和した高原の居住地の形成を図ります。

さらに、自然観光拠点として、多くの人々が自然を享受できる施設整備や土地利用を推進します。



■ 高原住宅のイメージ

(9)森林

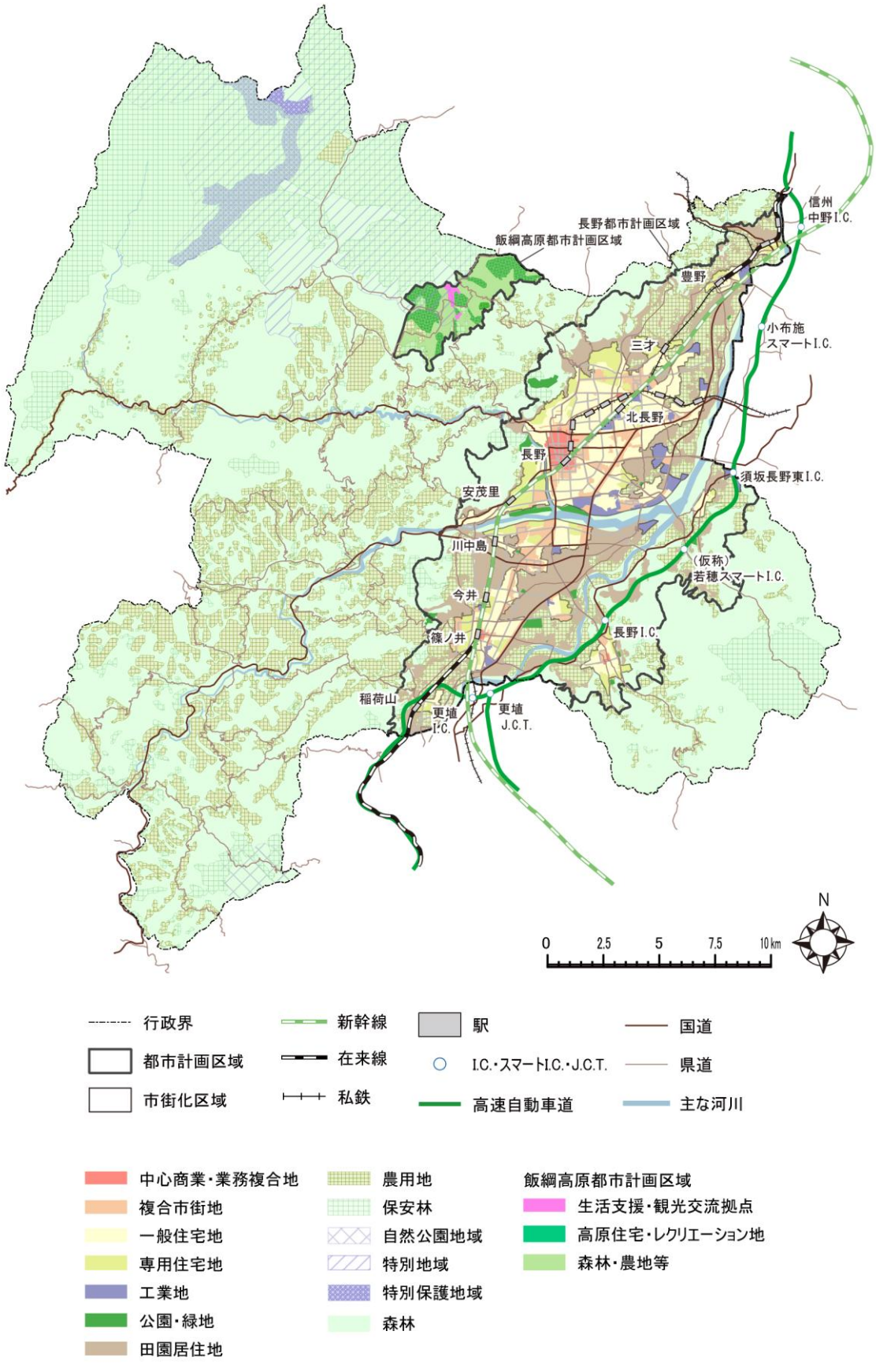
妙高戸隠連山国立公園区域をはじめとする山岳、森林、湖沼等の美しく豊かな自然環境は、良好な景観の保全、水資源の供給、洪水や地すべりといった災害防止等の面で重要な地域であり、将来に引き継ぐべき貴重な財産として積極的に保全をしていきます。



■ 森林のイメージ

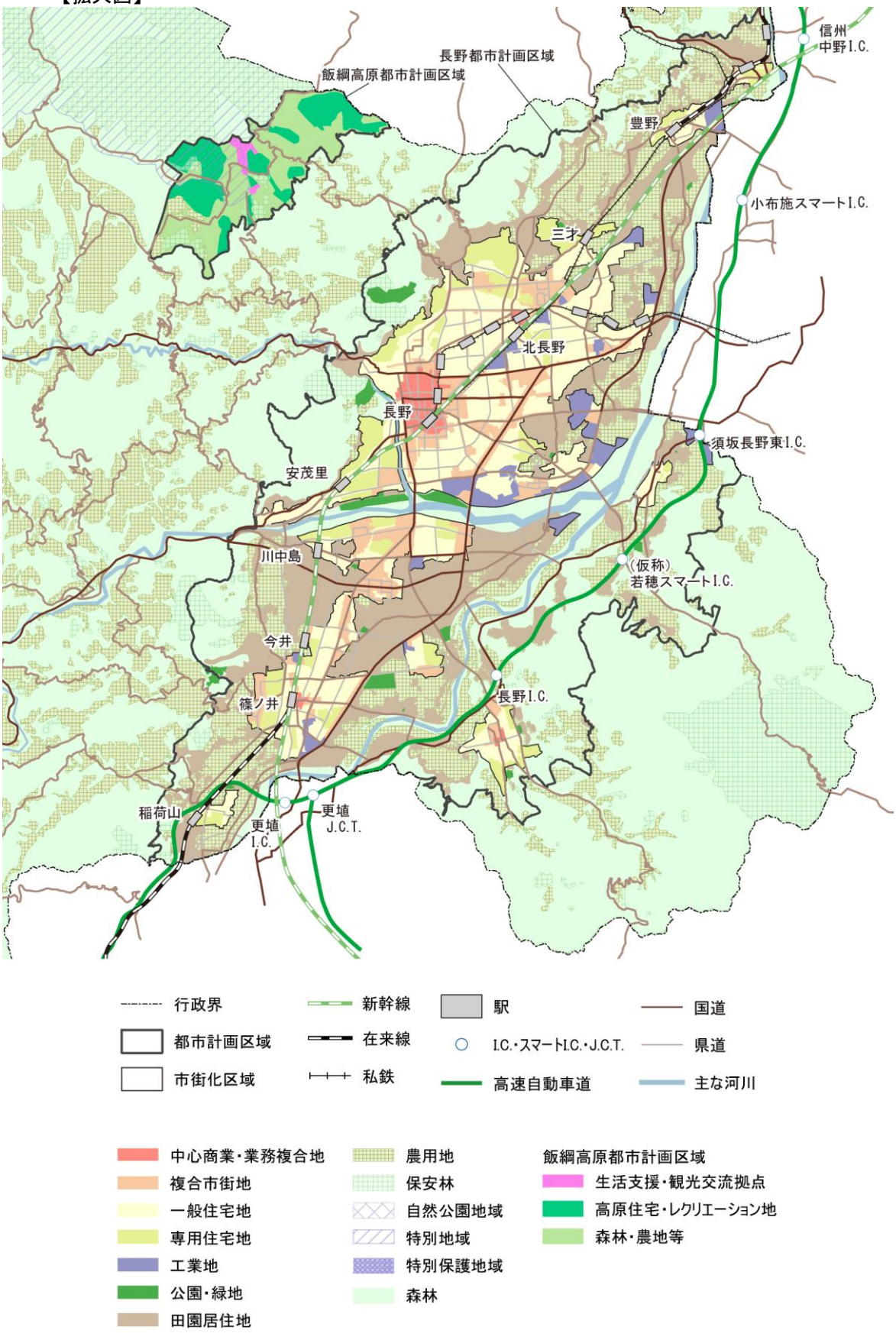
■　土地利用方針図

【全体図】



※農用地
農業振興地域において農業振興地域整備計画が定められており、農用地として利用すべき土地の区域である農用地区域が指定されています。

【拡大図】



※農用地
農業振興地域において農業振興地域整備計画が定められており、農用地として利用すべき土地の区域である農用地区域が指定されています。

第５章　分野別の方針

１　交通体系の方針

１－１　交通体系の現状と趨勢、目指す20年後の姿

現状と趨勢

○歩行者が歩きやすい道路空間の創出や自転車通行環境の整備に対する需要が高まっています。
○人口減少が進行するとともに、自家用車の利用割合が高い交通環境であり、公共交通の確保が厳しくなっています。
○市民アンケート調査によると、「新たな公共交通サービスの導入」「路線バスの利便性向上」が求められています。

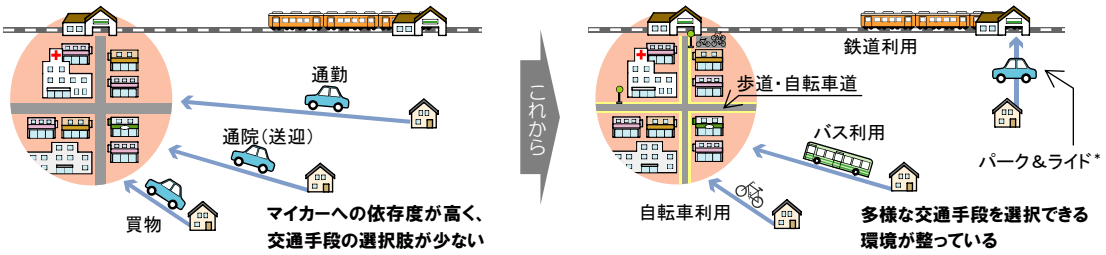
問　高齢化に伴う交通弱者の増加への対応やCO2排出量の削減等も求められる中、移動・交通の利便性の確保について、今後、長野市ではどのような取組に力を入れていくべきだと思いますか。
※複数回答（３つまで）

	回答数	回答率（%）
コミュニティバスや乗合タクシーなど、新たな公共交通サービスの導入	620	55.9
路線バスの利便性の向上（運行本数の増便、時刻表通りの運行、運行路線の見直し・新設など）	567	51.1
自家用車の利便性を高める道路ネットワークの整備・促進	335	30.2
歩行者がより安全かつ快適に利用できる道路や環境の整備	329	29.6
鉄道の利便性の向上（運行本数の増便など）や駅周辺の環境整備	284	25.6
自転車がより安全かつ快適に利用できる道路や環境の整備	260	23.4
駅周辺や各地区の拠点的なエリアへの居住や都市機能の集約・誘導（住民が大きな移動をせずとも成り立つ暮らしの実現）	230	20.7
とくに来訪者の多い長野駅から善光寺界隈における歩いて楽しめる環境の整備	144	13.0
その他	30	2.7
無回答・無効	25	2.3
合計	1,110	

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

目指す20年後の姿

○幹線道路網が整備され、沿道の適正な土地利用が図られるとともに、目的地へ安全にアクセスしやすい道路環境となっています。
○自家用車に過度に頼らず、鉄道、路線バス、タクシー、自転車など多様な交通手段を選択できるとともに、交通結節機能の向上やMaaS*などの活用により、誰もが円滑に移動できる環境が整っています。
○自動運転をはじめとする新たな技術が効果的に導入され、持続的で利便性の高い交通サービスが提供されています。



１－２　交通体系の基本方針

●集約型都市構造を実現する交通ネットワークの形成

日常生活が徒歩圏内で充足しない場合は、自家用車で移動するだけではなく、公共交通や地域特性に応じた生活交通を確保するとともに、居住誘導区域において道路整備や多様な交通手段の確保を重点的に進めます。

また、広域都市拠点である中心市街地の総合的な交通整備に取り組むとともに、地域内や域外の拠点間を結ぶ広域幹線道路等の交通ネットワークの整備を進めます。

●交通需要の平準化・効率化を図るための交通需要管理や効率的な道路整備

既存の鉄道や路線バスなどを活かした基幹的な公共交通の充実と需要の創出を図ります。また、既存の道路ネットワークを活用した効率的な道路整備や交通需要マネジメント*諸施策の展開を進めます。

●安全・安心で環境にやさしい交通施設整備

災害に強い都市を支える都市基盤の整備や、ユニバーサルデザイン*に配慮した都市基盤施設や歩行者空間の整備を図ります。

公共交通の利用促進や道路空間の緑化等により環境にやさしい都市基盤施設の整備を進めます。また、自転車利用を促進するための交通施設の整備を進めます。

１－３　交通体系の整備方針

(1)道路整備の方針

①集約型都市構造を支える道路の整備

拠点へのアクセスの確保と拠点間の連携を強める幹線道路（駅前広場、パーク・アンド・ライド*用駐車場や駐輪場を含む）、及び拠点や市街地への通過交通を排除するバイパス機能をもつ幹線道路の整備を進めます。

広域都市拠点や都市拠点では、交通の円滑化を図る道路ネットワークの形成を図り、生活拠点では地域内の安全性とアクセス性を高める生活道路の整備を図ります。

中山間地域では、生活に必要な幹線道路や、観光交通を支える道路など市街地中心部とのアクセスを向上させる道路ネットワークの強化を図ります。

②自転車利用を促進する通行環境の整備

自転車の通行環境を整備し自転車ネットワークを形成することや、駅などの交通モードの乗り換え施設に駐輪場を整備することで、自転車利用を推進します。併せて、コミュニティサイクルやレンタサイクル、電動キックボードなど多様なパーソナルモビリティの導入とその走行空間の確保について検討します。

③ 安全・安心な道路の整備

建物の密度が高い市街地の防災性を高めるために、延焼遮断帯としても機能する道路網や、災害時などの避難や緊急車両の通行など防災面を考慮した道路の整備を進めます。

また、誰もが安心して利用できる道路環境整備を図るため、ユニバーサルデザイン*の考え方に基づき、地域内の生活道路については、歩道の整備、狭あい道路*の解消による安全性、快適性の向上を図ります。

④道路ネットワークの再構築

人口減少下における社会情勢や土地利用の変化に対応し、道路整備に係る投資をこれまで以上に重点化・効率化する必要があるため、既存の道路ストック*を有効活用しながら、道路網を再構築します。具体的には、都市計画道路の見直しや優先的に整備する都市計画道路の選定などの取組を実施します。さらに、自動車交通量の減少に対応した計画道路幅員の見直しや自転車・歩行者に配慮した道路幅員構成の見直し等が必要な路線について検討を進めます。

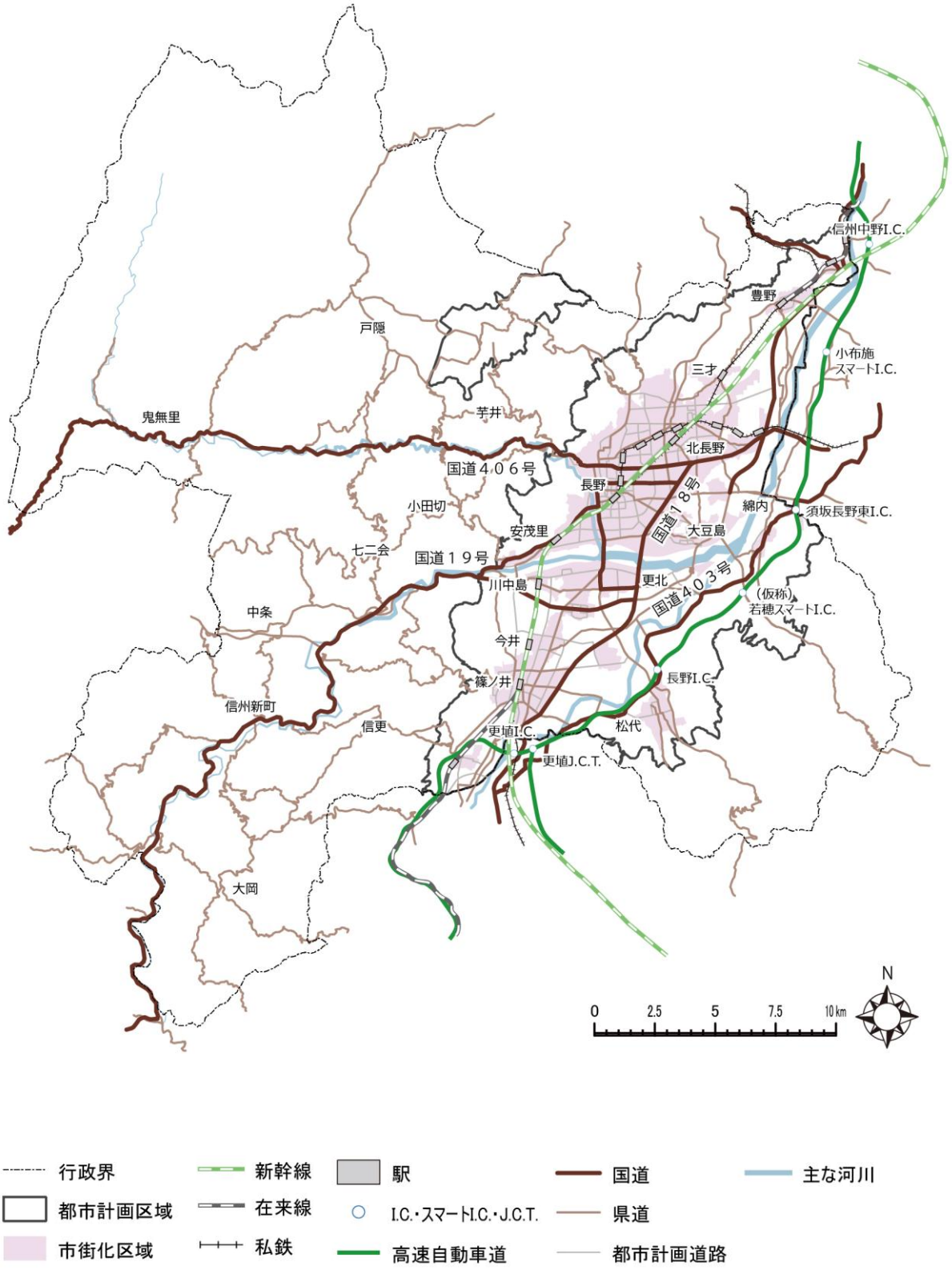


都市計画道路　北部幹線

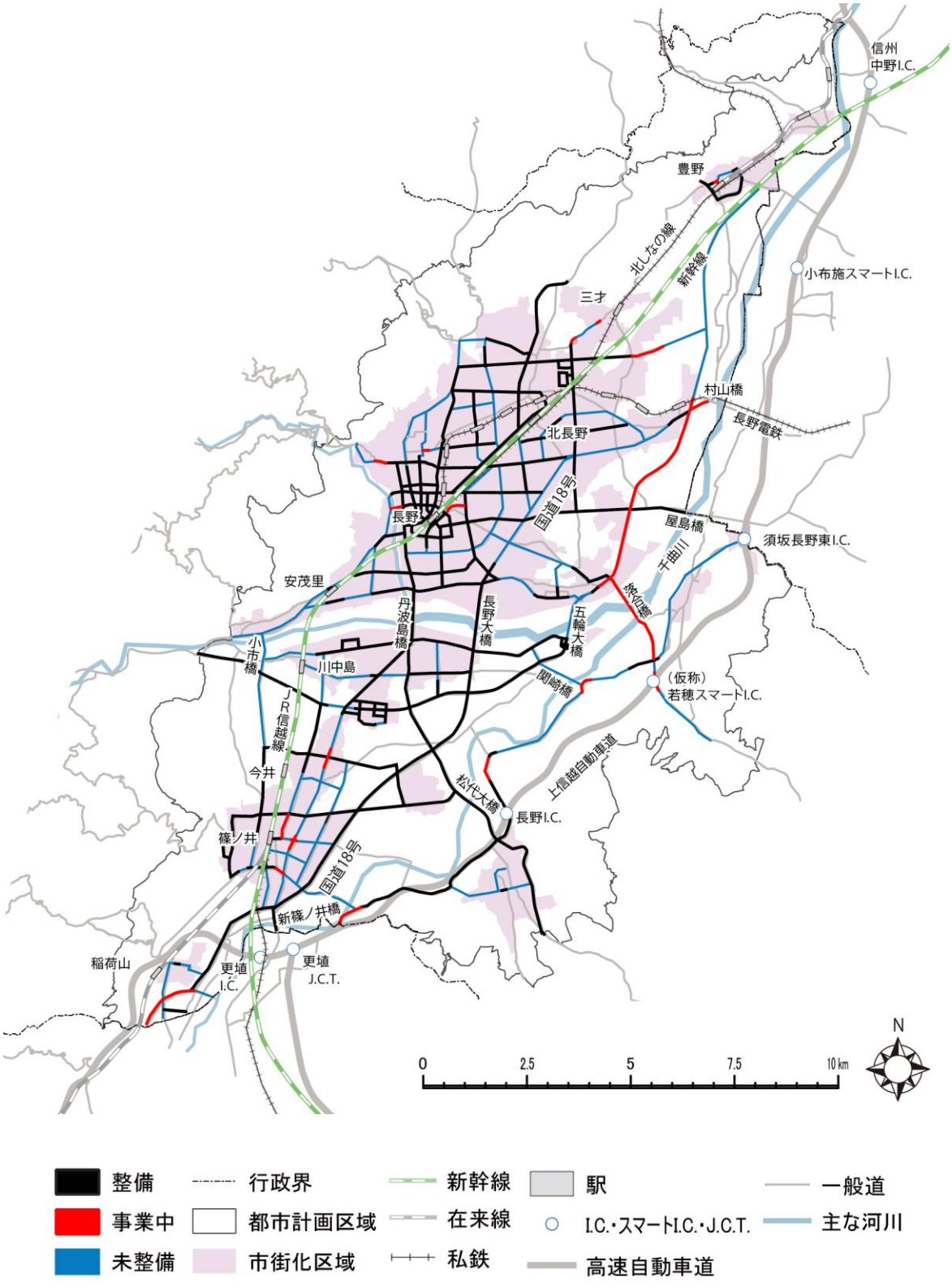


都市計画道路　長野大通り

■　広域道路網図


信州中野I.C.
豊野
小布施
スマートI.C.
三才
戸隠
芋井
鬼無里
北長野
国道４０６号
長野
国道１８号
綿内
須坂長野東I.C.
小田切
安茂里
大豆島
七二会
国道１９号
更北
川中島
国道４０３号
(仮称)
若穂スマートI.C.
中条
今井
篠ノ井
長野I.C.
信州新町
信更
更埴I.C.
松代
更埴J.C.T.
大岡
N
0
2.5
5
7.5
10 km
行政界
都市計画区域
市街化区域
新幹線
在来線
私鉄
駅
I.C.・スマートI.C.・J.C.T.
高速自動車道
国道
県道
都市計画道路
主な河川

■　都市計画道路整備計画図



都市計画道路網は、長野市内に99路線、約252kmが計画決定されており、2026年４月現在では約161km（整備率64%）が完了しています。

(2)公共交通の方針

①都市構造を踏まえた公共交通の再構築

公共交通は、今後、人口減少や少子高齢化がさらに進む中、通勤・通学、買い物や通院など、日常生活を支える移動手段として重要な役割を担います。また、市民の移動を支えるだけでなく、中心市街地の回遊性向上や、インバウンド*などの観光客を含む来訪者の移動を支える役割も担います。

一方で、すべての地域で同じように公共交通を維持していくことは難しくなるため、都市拠点間を結ぶ基幹的な公共交通と、地域の実情や需要に応じた生活交通を組み合わせ、持続可能な交通体系の再構築を図ります。

集約型都市構造の形成に向けて、公共交通を都市の骨格を支える基盤として位置づけ、都市構造と一体的に維持・強化していく必要があります。このため、長野市の都市構造を踏まえた公共交通の軸を次のように設定します。

基幹公共交通軸

鉄道や基幹的なバス路線を中心に位置づけ、広域都市拠点と、都市拠点や市外の拠点との移動を支える公共交通の骨格とします。市民の日常的な移動に加え、観光客の移動も支える役割を担い、今後は現在の運行水準の維持・確保を基本としながら、利用実態に応じた機能強化を図ります。

地域公共交通軸

平坦部の市街地と、広域都市拠点、都市拠点、生活拠点を結び、通勤・通学、買い物や通院などの日常的な移動を担う交通軸とします。地域の実情や需要に応じた運行水準を確保し、暮らしを支える移動環境の維持を図ります。

中山間地域公共交通軸

広域都市拠点や都市拠点と、中山間地域を結び、車を運転しない方の買い物や通院、学生の通学など暮らしに必要な移動を支える交通軸とします。地域や集落の維持に不可欠なライフライン*として、持続可能な移動手段の確保を図ります。

中山間地域内公共交通網

地域の実情や需要に応じて、AIデマンド交通*など多様な移動手段を活用し、地域内の移動を確保する交通網とします。中山間地域における日常生活を支え、地域や集落の維持に不可欠なライフラインとしてネットワークの確保を図ります。

■ 都市構造を踏まえた公共交通軸



③ 先進技術を効果的に導入した持続可能な公共交通体系の構築

これからの公共交通は、従来の定時定路線型の運行を基本としつつ、人口減少や運転手不足、利用需要の変化を踏まえ、地域の実情や需要に応じた多様なモビリティを組み合わせた、持続可能で利用しやすい交通体系へ転換していくことが求められます。このため、鉄道、路線バス、乗合タクシー、AIデマンド交通*、自転車、徒歩、自家用車などの交通手段を適切に組み合わせられる移動環境を整えます。

さらに、乗り継ぎ拠点の機能強化やMaaS*、デジタル技術の活用により、交通手段間の連携を高め、シームレス*な移動環境の形成を進めることで、誰もが安心して移動できる、持続可能な公共交通を目指します。

③利用環境の向上による公共交通利用の促進

バスICカード「KURURU」へのSuica機能の付加や、リアルタイムでバスの位置情報を把握できる「バス予報」の導入、長野駅へのデジタルサイネージの導入、JRと私鉄の各駅でSuicaやKURURUが使用できるようになるなど、公共交通を利用しやすい環境整備が進んでいます。

今後は、こうしたデジタル技術の活用に加え、乗継ぎ案内の充実や待合環境の改善、車両・駅・停留所などのユニバーサルデザイン*化を進めることで、都市拠点と生活拠点や中山間地域を結ぶ広い市域の移動の利便性を高めるとともに、長野駅から善光寺周辺の中心市街地における回遊性の向上や、観光客などの来訪者の移動の円滑化を図ります。

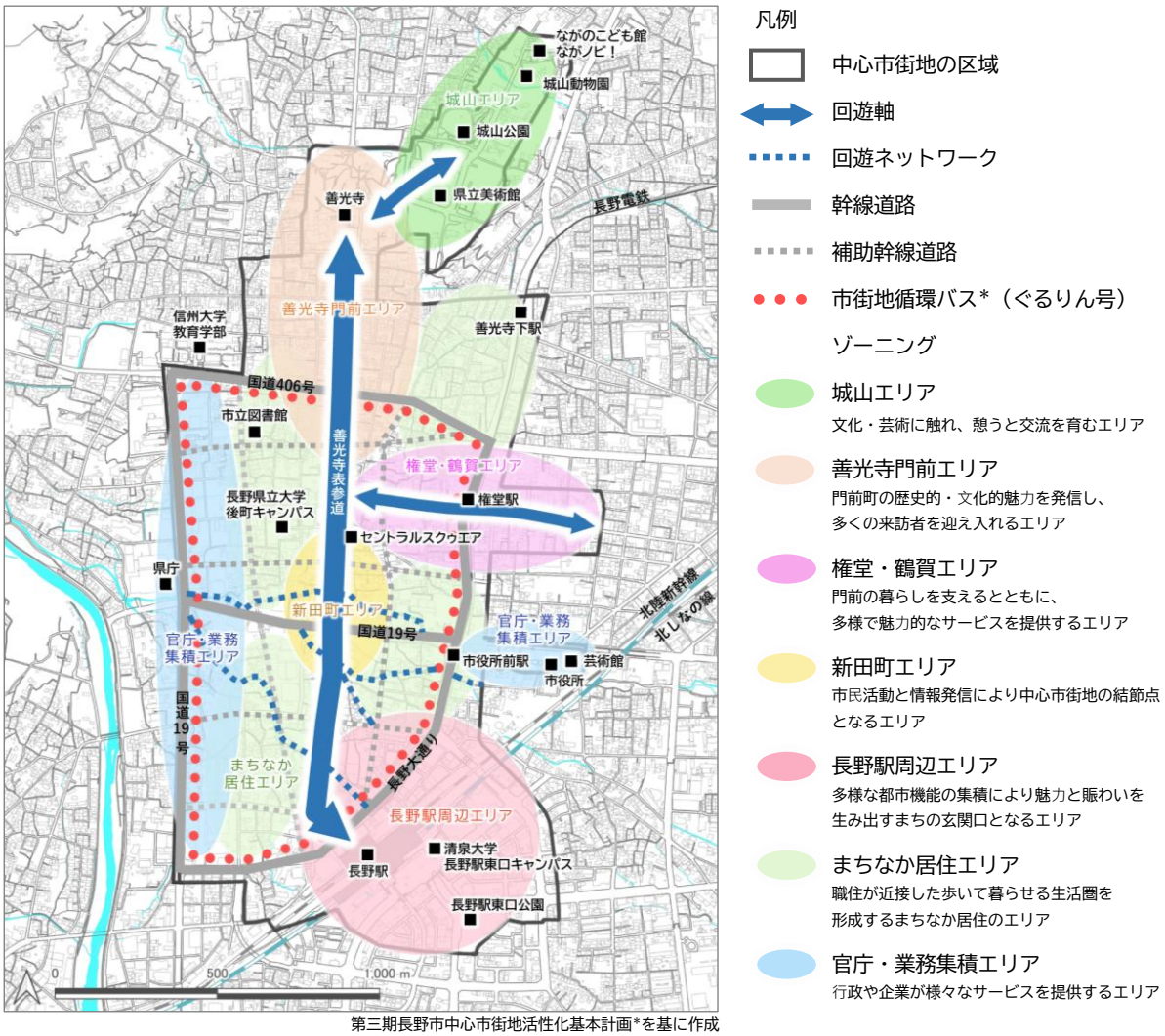
これらの取組を通じて公共交通の利用を促進し、自家用車への過度な依存を抑えることで、GX*の視点から環境負荷の少ない移動環境への転換につなげます。

(3) 中心市街地における歩行者中心のまちづくり

①歩きやすく居心地のよい道の演出

中心市街地では、世界中から人々が来訪するにふさわしい「歩きたくなるまち」を目指し、沿道の緑化や景観形成、滞在を誘う空間演出を進めます。特に、長野駅から善光寺に至る表参道では、道路空間を再編し、歩きやすく居心地のよい歩行者空間を創出することで、まちなかに訪れる人が回遊しやすい道路空間や広場空間を形成するとともに、沿道やその周辺エリアに商業・文化・交流機能を誘導します。表参道やその周辺の道路では、街路樹や舗装材、照明などをそれぞれのエリア特性を活かしたデザインとし、街並みと調和した道路空間を整えるとともに、沿道店舗によるオープンカフェやイベントなどの利活用を促し、“まちなかを楽しむ活動”を通じて、国内外からの観光客や市民など来街者のまちなかへの滞在・回遊を促進し、経済活動やにぎわいの創出につなげます。また、人と車が共存しつつ歩行者中心の道路空間を形成するため、沿道の商店や事業所への荷捌き車両に配慮した共同集配や荷捌き場所の適正な配置や、バス等の公共交通の運行ルートや停留所の配置について検討します。

■　中心市街地の回遊ネットワーク図



第三期長野市中心市街地活性化基本計画*を基に作成



善光寺花回廊



善光寺表参道　歩行者と街並み

■歩きたくなる道のイメージ

②歩いて暮らせる中心市街地を支える交通基盤の整備

中心市街地は、市民にとって、「住まいと働く場が近接するまち」として機能するよう、公共交通や徒歩、自転車などを組み合わせた移動しやすい交通体系を形成します。歩行者が安全で快適に移動できる空間を整備するとともに、バスや鉄道などの公共交通との接続性を高め、「歩いて暮らせる生活圏」の実現を目指します。

③多様な交通手段を選択しやすい仕組みと環境の整備

移動の目的に応じてバスや自転車など多様な交通手段が選択できる仕組みを整備します。公共交通の利便性向上とともに、観光地や回遊エリアにおいては、自動運転などの新たなモビリティ技術の導入を視野に入れ、訪れる人が快適に移動しやすい環境を整えます。長野駅周辺では、高速バスや観光バスなどのターミナル機能の検討を行い、広域交通利用者のまちなかへのアクセス性を向上させます。交通結節点となる施設では、誰もが利用しやすいようユニバーサルデザイン*の推進にも取り組みます。

また、中心市街地への来街者の多くが自動車を使用していることから、長野駅などの交通結節点や中心市街地における適切な駐車場の配置を検討し、まちなかを徒歩で回遊しやすい環境を整えます。

2　自然環境保全とまちなかの緑の方針

2－1　自然環境保全とまちなかの緑の現状と趨勢、目指す20年後の姿

現状と趨勢

○市街地を取り囲む里山や千曲川、犀川などは、長野市ならではの自然景観が形成されています。
○長野市全体では自然環境が豊かですが、中心市街地では緑・水辺が少ない状況です。
○市民アンケート調査によると、将来の持続・発展に向けて、「豊かな自然環境や優良農地を守り育てるまちづくり」が求められています。

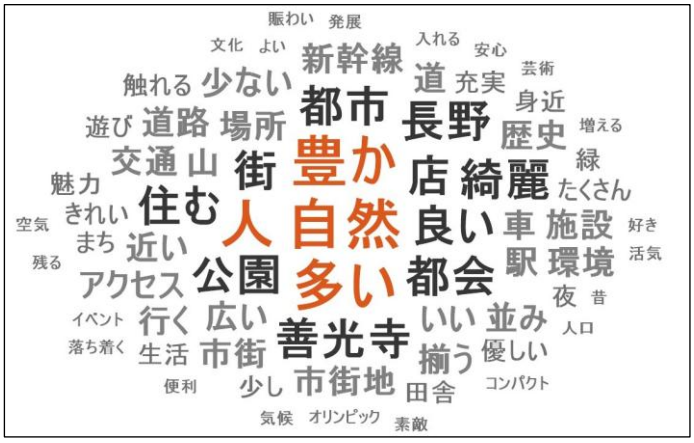
問　将来の持続・発展に向けて、長野市はどのようなまちづくりに力を入れていくべきだと思いますか。

※複数回答（５つまで）	回答数	回答率(%)
若い人がより住みやすく、子育てしやすいまちづくり	738	66.5
高齢者が安心して暮らし続けられるまちづくり	694	62.5
豊かな自然環境や優良農地を守り育てるまちづくり	599	54.0
中心市街地の賑わい創出のための、人中心の「歩きたくなる」まちづくり	430	38.7
各地区のなかで生活機能の充実・維持向上を目指すまちづくり	414	37.3
地域経済の活性化や雇用創出に向け、産業振興・企業誘致を目指すまちづくり	358	32.3
地域固有の歴史・文化、景観を活かしたまちづくり	338	30.5
安全で便利な暮らしの維持に向け最新技術（AIなど）を積極的に活用したまちづくり	291	26.2
郊外型の大規模な商業施設の誘致・充実を目指すまちづくり	259	23.3
スポーツやレクリエーションの施設の充実を目指すまちづくり	189	17.0
その他	65	5.9
インバウンドなど観光客の受け入れを重視したまちづくり	38	3.4
無回答・無効	20	1.8
合計	1,110	

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

○若者アンケート調査によると、長野市の好きなところや良いと思うところを自由記述で尋ねる設問に対し、「自然環境の豊かさ」や「都市と自然環境の近接性」と回答した方が多い結果となりました。

※回答数が多い単語ほど大きな文字で表示しています。



（資料：長野市都市計画マスタープラン改定若者アンケート調査（令和７年））

目指す20年後の姿

○中心市街地では、市民、事業者、地域、行政等の協働により、まちなかの緑が増え、居心地の良い憩いの場が創出されています。
○森林の緑や河川の水辺が適切に保全され、長野市らしい自然環境が維持されています。また、市民が身近な自然に親しめる環境が整っています。

２－２　自然環境の保全とまちなかの緑の基本方針

●市街地における水と緑の骨格形成と緑豊かな都市環境の形成

郊外の山林や河川などの自然を保全し、市街地の公園や街路樹・水路等による緑の骨格を形成します。また、中心市街地など緑が不足する地域では、市街地整備に合わせた公園・緑地の整備や、街路樹等の整備により、豊かで快適な都市環境の形成を図ります。

●豊かな自然の保全と活用による環境共生型都市の形成

貴重で豊かな森林や、農地などの自然資源の保全と活用により、豊かな自然とのふれあいや潤いのある環境を形成します。

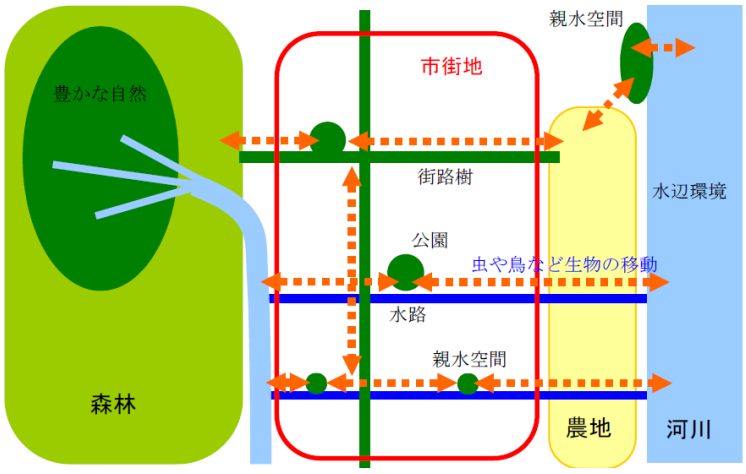
●自然環境保全や緑の創出に係る多様な主体との協働の推進

日常生活や生産活動などと、自然環境やまちなかの緑の調和を図るために、市民、事業者、地域、行政などが環境配慮の意識を共有し、協働して取り組みます。

２－３　自然環境の保全とまちなかの緑の整備方針

(1)緑のネットワークの形成

森林や河川、公園、街路樹などの緑をつなぐことで、人が歩きたくなる快適な空間の形成や、生きものが移動しやすい環境の保全、気候変動への適応や脱炭素に対応したまちづくりへの寄与など、多様な効果を生み出します。そのため、千曲川や犀川など河川沿いの水辺環境や中山間地域の森林を保全し、郊外の農地を確保するとともに、市街地では街路樹や公園、親水空間の充実を図り、市街地から中山間地域までが一体となった緑のネットワークを形成します。



■　緑のネットワーク概念図

（出典：長野市緑を豊かにする計画（令和元年））



セントラルスクゥエア



善光寺用水

■緑のネットワークのイメージ

(2)豊かな自然環境の保全

妙高戸隠連山国立公園に指定されている戸隠地区・飯縄山周辺・奥裾花渓谷、聖山高原、市街地近郊の大峰山、松代象山などの自然を保全するとともに、千曲川や犀川、裾花川などの河川や湧水をレクリエーションの場としても活かし、自然と人とのふれあいを促進します。

また、人口減少や高齢化により管理が困難になっている中山間地域では、地域住民や企業、団体との協働による環境保全活動を支援し、持続的な自然環境の維持・保全に取り組みます。

(3)緑と身近にふれあえる環境整備

市街地特性に合わせた緑化や水辺の整備を進めるとともに、公園やオープンスペース*など、市民が身近に自然を感じ、日常的に憩える場所を確保します。

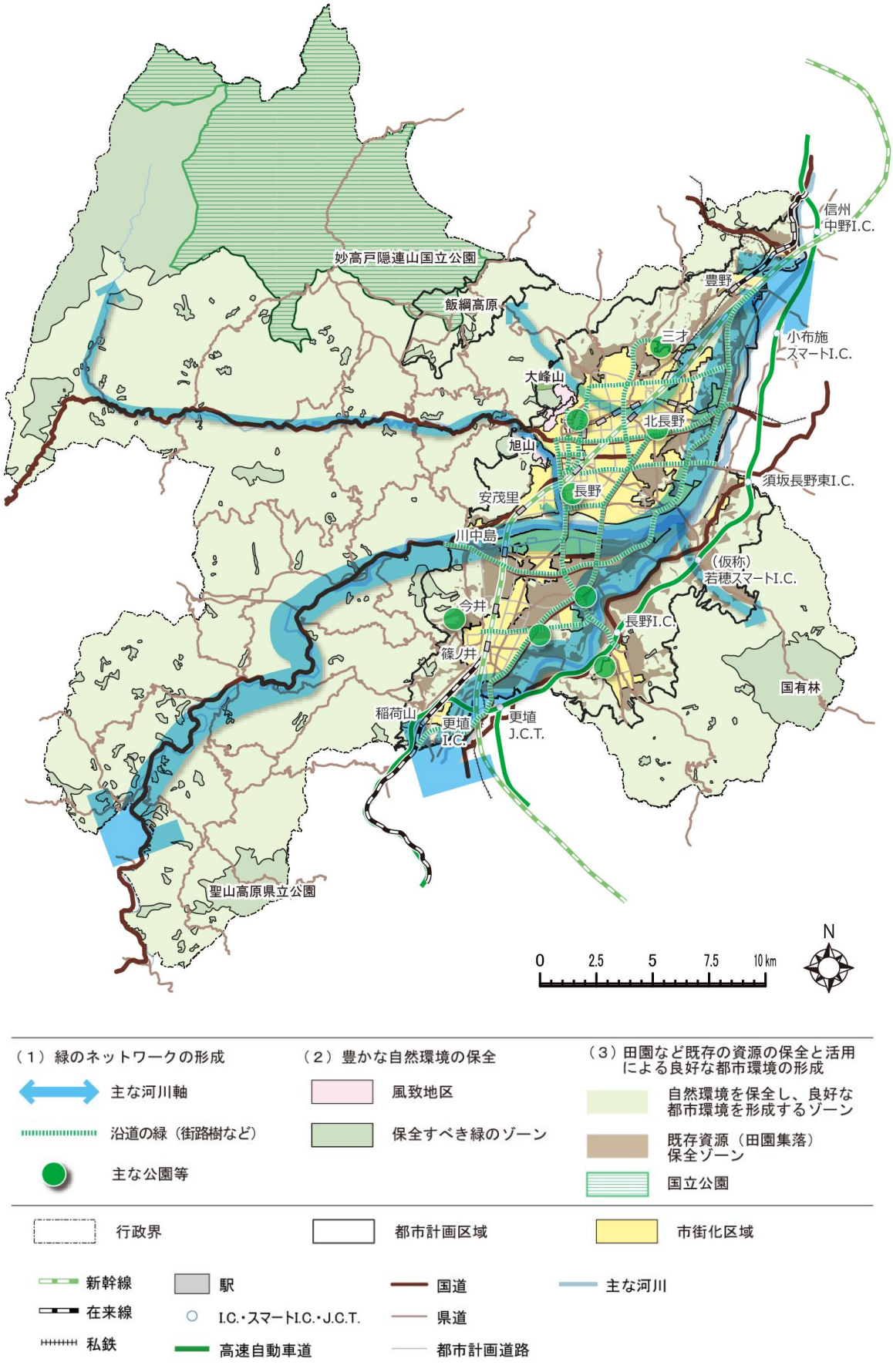
また、地域住民・企業・団体が参加する協働の公園づくりや、地域主導の緑化活動の推進を通じて、持続可能な都市環境の形成を図ります。

(4)公共施設や民有地の緑化

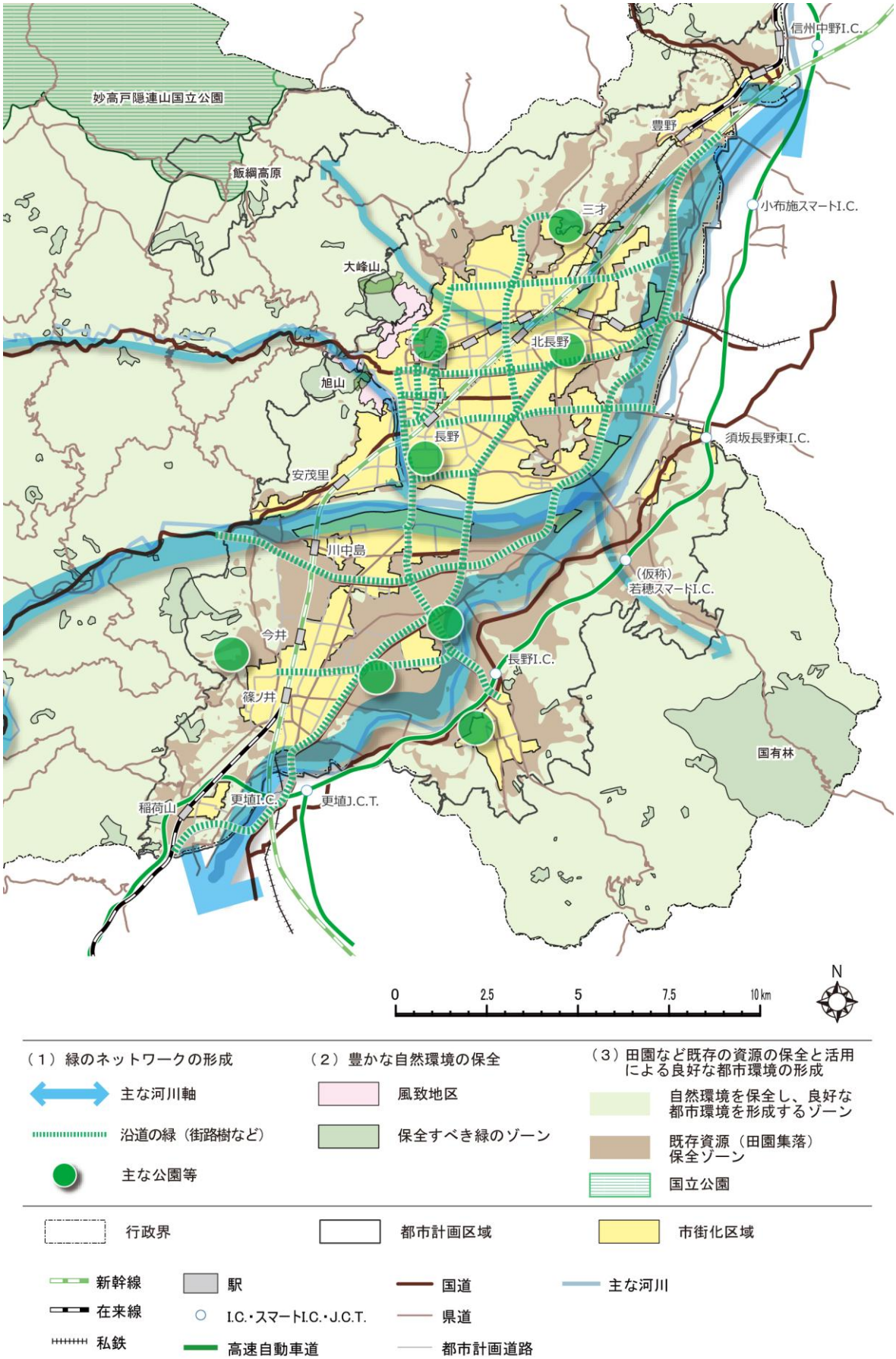
学校や庁舎など公共施設の緑化を推進し、市民共有の潤いある空間を創出します。事業所の敷地や商業施設など、民有地での緑化を促進し、都市全体で緑を育む環境づくりを進めます。さらに、中心市街地では市民、事業者、行政など多様な主体の協働により、建物の屋上・壁面緑化や緑地空間の創出などのグリーンインフラを推進します。

■　自然環境保全とまちなかの緑の方針図

【全体図】



【拡大図】

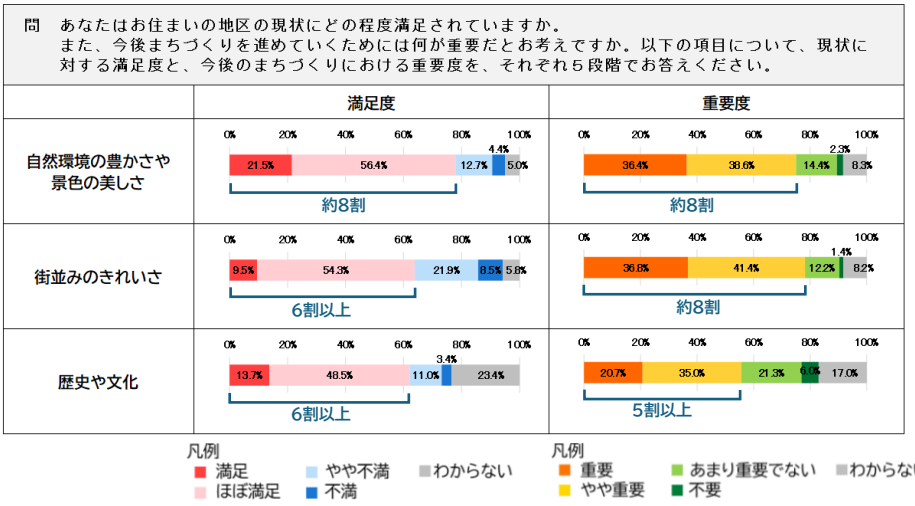

信州中野I.C.
妙高戸隠連山国立公園
豊野
飯綱高原
小布施スマートI.C.
三才
大峰山
北長野
旭山
長野
須坂長野東I.C.
安茂里
川中島
(仮称)
若穂スマートI.C.
今井
長野I.C.
篠ノ井
国有林
稲荷山
更埴I.C.
更埴J.C.T.
0
2.5
5
7.5
10 km
N
（１）緑のネットワークの形成
主な河川軸
沿道の緑（街路樹など）
主な公園等
（２）豊かな自然環境の保全
風致地区
保全すべき緑のゾーン
（３）田園など既存の資源の保全と活用による良好な都市環境の形成
自然環境を保全し、良好な都市環境を形成するゾーン
既存資源（田園集落）保全ゾーン
国立公園
行政界
都市計画区域
市街化区域
新幹線
在来線
私鉄
駅
I.C.・スマートI.C.・J.C.T.
高速自動車道
国道
県道
都市計画道路
主な河川

3　景観づくりの方針

3－1　景観づくりの現状と趨勢、目指す20年後の姿

現状と趨勢

○これまで育んできた自然、歴史・文化などの地域資源が長野市ならではの魅力となっています。
○市民アンケート調査によると、「自然環境の豊かさや景色の美しさ」「街並みのきれいさ」「歴史や文化」は、満足度・重要度がともに高い項目となっています。



（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

目指す20年後の姿

○自然、歴史・文化などの地域資源を活かした景観づくりを進めることで、交流人口*拡大や市民のまちへの愛着などが向上しています。
○市街地の新たな開発等における景観配慮により良好な住宅地の形成、農地や里山の保全など地域特性に応じた景観が形成されています。

3－2　景観づくりの基本方針

●長野市を形づくる骨格的な景観の保全と自然と調和した良好な景観の形成

郊外の田園景観、山並み、主要な河川など市街地を取り囲み、市街地と一体となった自然景観は、長野市を特徴づける骨格的な景観として保全し、良好な景観の形成を図ります。

●地域特性に応じた魅力的な景観づくり

地域独自の歴史や文化を活かした景観づくりや、中心市街地の多様な機能集積を活かしたにぎわいのある魅力的な都市景観の形成を図ります。郊外部や田園居住地では無秩序な市街化を防止し、地域特性を活かした景観づくりを進めます。

●環境共生型都市の景観づくり

都市空間における水や緑などの自然要素を積極的に活用し、生態系に配慮した自然豊かで潤いのある都市景観の形成を図ります。

●地域が主体となった景観づくりの支援

地域主体の景観づくりを図るとともに、住民・地域・事業者・行政などが協働してまちづくりルール等により良好な街並みの形成を促進します。

●歴史的風致の維持及び向上

歴史的風致の維持及び向上を図るため、歴史的風致を構成する寺社、建築物、水路、道路などの歴史的資源を保存するとともに、周辺景観を含めた街並みを整備することで、歴史を感じられるまちづくりを推進します。

●歴史的風致を活かしたまちづくりの推進

地域固有の歴史や伝統・文化を活かし、地域活性化や観光振興につなげるため、観光客などの来訪者が散策したくなる回遊性の高い歩行者空間を形成するとともに、心地よく交流や滞在ができる環境を整備するなど、歴史的風致を活かしたまちづくりを推進します。

３－３　景観づくりの整備方針

(1)骨格的な自然景観の保全・育成

①豊かな山並みの景観保全

長野市の景観の骨格的な要素である飯綱や戸隠、聖山高原など山並みの保全を図ります。

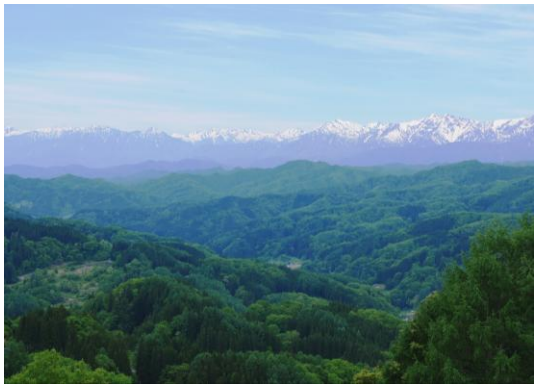
戸隠地区、鬼無里地区、信州新町久米路峡地区、中条御山里地区については、特色のある景観形成を特に推進する地区として、景観法（景観計画）、自然公園法、森林法などに基づく施策を活用して特色ある良好な景観形成を図ります。

鬼無里地域は、森林整備保全重点地域（長野県ふるさとの森林づくり条例）の指定を受けており、奥裾花自然園に代表される貴重な森林の保全及び整備を図ります。

②水辺の景観の保全と向上

千曲川、犀川、裾花川などの河川と一体となった自然環境を保全し、開放的な水辺の景観を身近に感じられるようにします。

市街地内を流れる水路は、水質の保全に努め、親しみのもてる水辺環境とするための整備を進めます。



北アルプスの山並み



千曲川の景観

(2)歴史的に育まれてきた特徴ある景観の継承

①歴史と文化を象徴する景観の継承

歴史や祭りなど時間をかけて育まれた固有の文化を守り、これらを、それぞれの地域のコミュニティ形成に活用し、調和した個性ある街並みを形成し、次の世代に引き継ぎます。

地域の歴史的風致をまちづくりに活かすために、文化財や歴史的な建造物の保存修理、道路の美装化・無電柱化等の事業を推進します。戸隠地区の重要伝統的建造物保存地区*や松代地区の長野市伝統環境保存区域では、これまで形成されてきた歴史的な景観を保全します。



ながの祇園祭



芦ノ尻　道祖神

②市民に親しまれてきた自然や緑の景観の保全

美しい水田や果樹園など、水や緑と人々の営みにより形成されてきた景観を保全します。また、市街地の貴重な緑である社寺林等を保存樹木・樹林制度を活用して保全します。

(3)市街地における景観づくり

①商業・業務地での景観形成

中心市街地での既存の機能集積を活かした魅力的で賑わいのある都市景観づくりを進めるとともに、屋外広告物等に対する規制や無電柱化などにより風格のある街並みの形成を図ります。善光寺周辺地区、松代地区においては、景観計画推進地区や景観協定*などにより保全された歴史的な街並みを活かし、観光振興や地域活性化につなげるため、来街者が心地よく交流や滞在できる環境を整えます。



善光寺表参道の景観



松代　歴史的な街並み

②住宅地の景観形成

地域が主体となり地区計画*、景観協定*及び建築協定*などのルールをつくり良好な景観の誘導を図ります。新たな開発地区のほか、既成の住宅地においても、住民の景観意識の啓発を図り、道路、公園、広場などの公共空間や街並みなどに関して質の高い景観形成を図るとともに、これを維持するための地区計画、景観協定及び建築協定などのルールづくりを促進します。

(4)地区特性を活かした景観づくり

①農山村の景観保全

里山の棚田や畑など農山村の景観を景観地区*の指定や景観協定などを活用しながら保全します。

②沿道の修景と景観形成

郊外の幹線道路沿道では、屋外広告物に対する規制や地区計画などによる沿道景観の修景を図ります。また、旧街道沿いの歴史を感じる景観については、その周辺環境とともに景観資源として保全し、活用します。

③都市と自然が共生した景観保全

都市内にある自然的な風致を維持するため、建築行為等により自然環境を損なわないよう、風致地区*を中心として、良好な景観の維持を図ります。また、太陽光発電施設や再生可能エネルギー*施設等を地上に設置する際は、周辺の自然景観を阻害しないよう配慮します。

飯綱高原都市計画区域*では、自然環境に調和した高原生活圏の形成を目指すため、地区計画と連携して、長野市自然環境保全条例に基づく自然環境保全地域の指定により、豊かな自然との共生を図ります。



飯綱高原　大座法師池と飯縄山

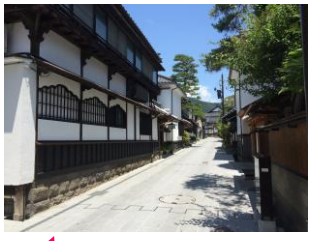


大岡の棚田

■　景観づくりの方針図

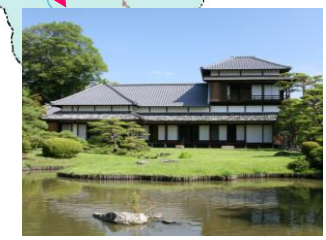












行政界
国道
県道
主な河川
特色のある景観形成を特に推進する地区
長野市歴史的風致維持向上計画重点区域
自然環境保全地域
山地
郊外地

長野都市計画区域
- 中心商業・業務複合地
- 複合市街地
- 一般住宅地
- 専用住宅地
- 工業地
- 公園・緑地
- 田園居住地
- 農用地

飯綱高原都市計画区域
- 生活支援・観光交流拠点
- 高原住宅・　ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ　地
- 森林・農地等

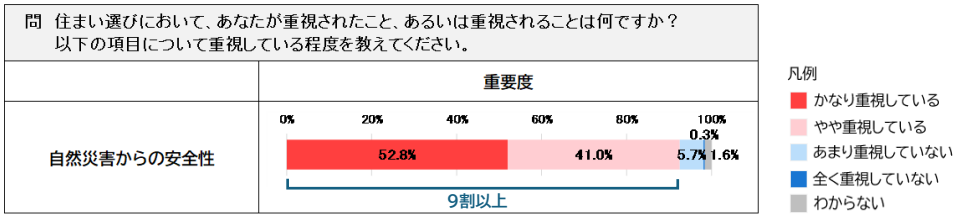
4　都市防災の方針

4－1　都市防災の現状と趨勢、目指す20年後の姿

現状と趨勢

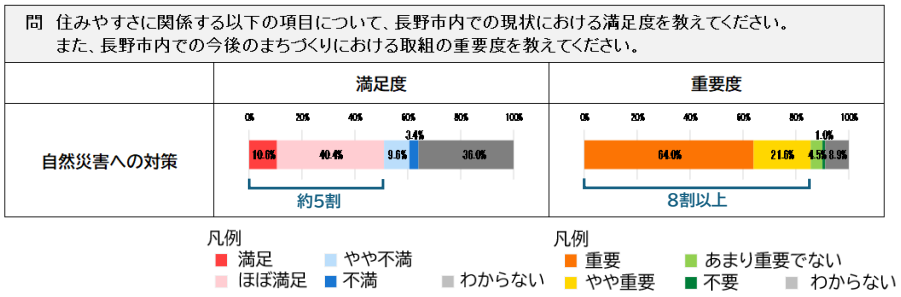
○東日本大震災や令和元年東日本台風などの経験から、市民の防災・減災への意識が高まっています。

○子育て世代アンケート調査によると、回答者の９割以上が住まい選びで「自然災害からの安全性」を重要視していることがわかりました。



（資料：長野市都市計画マスタープラン改定子育て世代アンケート調査（令和７年））

○若者アンケート調査によると、長野市内における「自然災害への対策」の現状の満足度と今後のまちづくりにおける取組の重要度について、現状の満足度は約５割に留まりますが、今後の重要度は８割を超える結果となり、更なる取組が求められています。



（資料：長野市都市計画マスタープラン改定若者アンケート調査（令和７年））

目指す20年後の姿

○都市インフラ*の強靭化や災害危険性の低いエリアへの居住誘導などが進み、災害に強く安全・安心に暮らせる環境が整っています。

○もし災害が起こったとしても、早期に復旧・復興できる体制が整っています。

○市民の防災・減災に関する意識や備えがさらに高まるとともに、地域の防災能力も向上しています。

4－2　都市防災の基本方針

●災害に強い都市の形成

災害時の被害を最小限に抑え、都市全体の機能が停止しないよう、市街地の形成状況等を踏まえて、拠点の形成と拠点間の連携による災害に強い都市構造の形成を図ります。

市街地の防災能力の向上は、敷地単位から実施し、その結果として市街地全体の防災能力の向上を目指します。道路、公園などの整備、避難や応急活動の拠点となる公共施設の防災能力の強化、土地利用の規制や誘導など複合的な取組により災害に強い都市を実現します。

●総合的な治山・治水対策等の推進

自然災害の防止のため、自然の保全や防災を総合的に捉えた治山・治水対策を進めます。

中山間地域などの雪崩や融雪期の土砂崩れなどの災害の防止や積雪時における生活道路の除排雪等の対策を進めます。

●地域主体の危機管理体制の形成

災害時に安全で速やかな避難や応急・復旧活動が円滑に進むように、避難場所の確保や避難路の整備に加えて、わかりやすく体系的な防災システムの充実を図ります。

市民の防災意識向上や自主防災組織*等を中心とした地域主体の防災の取組強化を進めます。

4－3　都市防災の整備方針

(1)拠点の防災能力向上と連携の強化

①拠点での防災能力の向上

広域都市拠点（中心市街地）と都市拠点（篠ノ井、北長野、松代）を防災の核とし、生活拠点にも避難・救援、物資供給等の地域防災機能を確保・強化します。併せて、住宅や学校、病院等の耐震化を進め、各拠点の防災力を高めることで、災害時にも地域の機能を維持し、他の拠点を補完できる都市構造を形成します。

②拠点間の連携強化と緊急輸送道路*等沿道の耐震化

国道(国道18号、19号、403号、406号)を災害時の主要ライフライン*や緊急交通の軸として位置づけ、緊急時の輸送やライフライン等の供給処理の多重性*を確保し、災害支援のための道路ネットワークを構築します。また、それらの道路の沿道建築物の耐震化を進め、災害時の道路閉そくを防止し円滑な活動を確保します。

(2)市街地整備に伴う防災機能の整備

災害時の避難や救援活動の拠点となる公共施設や防災給水拠点施設、避難経路の整備・充実を図るとともに、上・下水道管などのライフラインの耐震化や計画的で着実な維持管理を進めます。また、無電柱化や、建築物の防災機能の向上とともに、道路、公園等の整備により火災の延焼防止性能の向上を図ります。

また、公共施設の防災性の向上対策は、人口や都市機能の集積状況など踏まえて、優先度の高い施設から着実に実施します。

(3)自然の保全や防災を総合的に捉えた治山・治水対策の推進

①被害の軽減につながる治山・治水対策

地すべり、水害等の災害を防止する上で保全を図るべき区域や砂防指定地、地すべり防止区域などでは、森林等の保全や防災対策施設等の整備・充実を図ります。また、犀川や千曲川に合流する中小河川の改修などの治水対策を進め、自然環境と生活、農林業、景観、防災を総合的に捉えた国土保全を図ります。

②災害危険区域等の建築制限と居住誘導

土石流や地すべり、がけ崩れによる人的・物的被害を未然に防止するため、そのおそれのある地域として指定されている災害危険区域及び土砂災害特別警戒区域における建築の抑制、既存住宅の移転の誘導などを進めます。

③開発行為に対する防災対策の推進

市街化調整区域*の土砂災害警戒区域、浸水想定区域等を含む土地での開発行為について、事業者や住民に被災時に有効な避難行動計画(マイ・タイムライン等)を作成するなど防災上の措置を義務付けることにより災害リスク回避・低減を図ります。

(4)流域治水と連携したまちづくりの推進

流域治水は、河川の氾濫を防ぐだけでなく、浸水被害の軽減や早期復旧を図るための、流域全体での総合的な取組です。流域全体で防災・減災を進めるため、国・県・関係機関と連携し、信濃川水系流域治水プロジェクトを推進します。具体的には、遊水地や公共下水道の整備、堤防の強化に加え、都市構造の見直しや土地利用の誘導、災害時の避難体制の充実など「まちづくり」と一体となった流域治水の推進を図ります。また、河川沿いや浸水想定区域における建築や土地利用の適正化を図り、地域の安全性を高めます。

(5)中山間地域などの雪害の防止や積雪時の日常生活確保のための総合的な雪対策の推進

雪崩や融雪期の土砂崩落などの災害を防止するため、雪崩防止施設や監視装置などの整備を進めるとともに、雪害に強い森林の保全や管理などを進めます。

降雪期において雪に強く安全で快適な生活ができるようにするため、主要道路や歩道の除排雪を行います。また、雪下ろしが軽減される住宅等の整備の推進や、生活道路や地域の除排雪については、行政と住民が一体となった取組を進めます。

(6)わかりやすく体系的な防災システムの充実

広域避難場所や避難経路などを、わかりやすく体系的に整備します。また、避難場所への誘導標識、緊急防災情報通信システムの整備を進めるとともに、食料等の備蓄を進めるなどの防災・避難システムの充実を図ります。

(7)地域主体の防災・防犯体制の充実

①地域が主体となった防災体制の充実

地域の自主防災組織*の体制を充実し、コミュニティ主体の防災都市の形成を図ります。

②犯罪等が起こりにくい都市空間整備

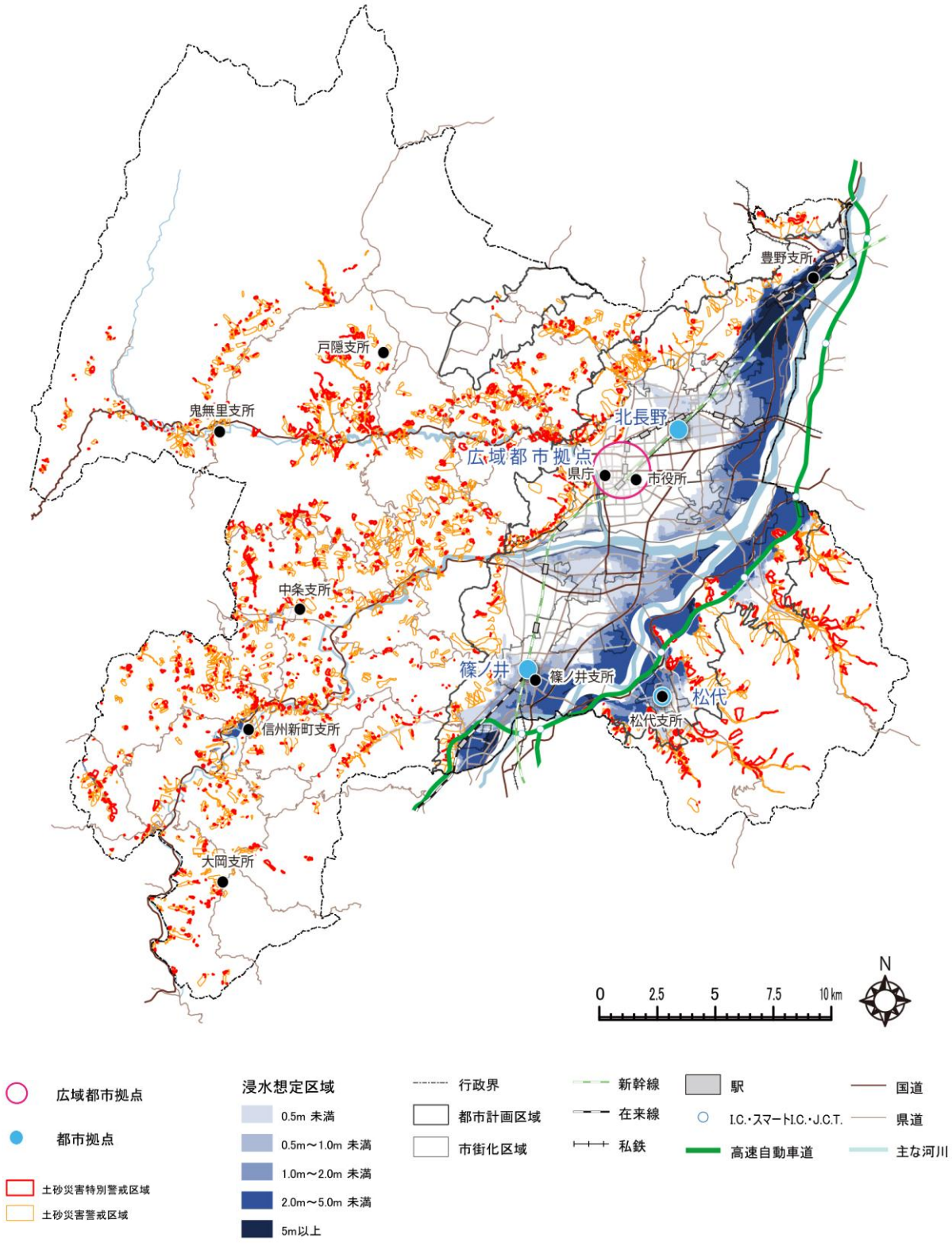
公園などの不特定多数の人が集まる公共空間において、誰もが安心して利用できるように、死角を少なくした施設整備や緑化に配慮し、適切な日常の管理・維持を進めます。

(8)立地適正化計画*と連携した防災まちづくりの推進

立地適正化計画に基づき、時間をかけながら居住誘導区域への居住誘導を推進します。居住誘導区域内に残存する災害ハザードに対応するため、ハード整備とソフト対策の両面から防災・減災対策を着実に進めます。

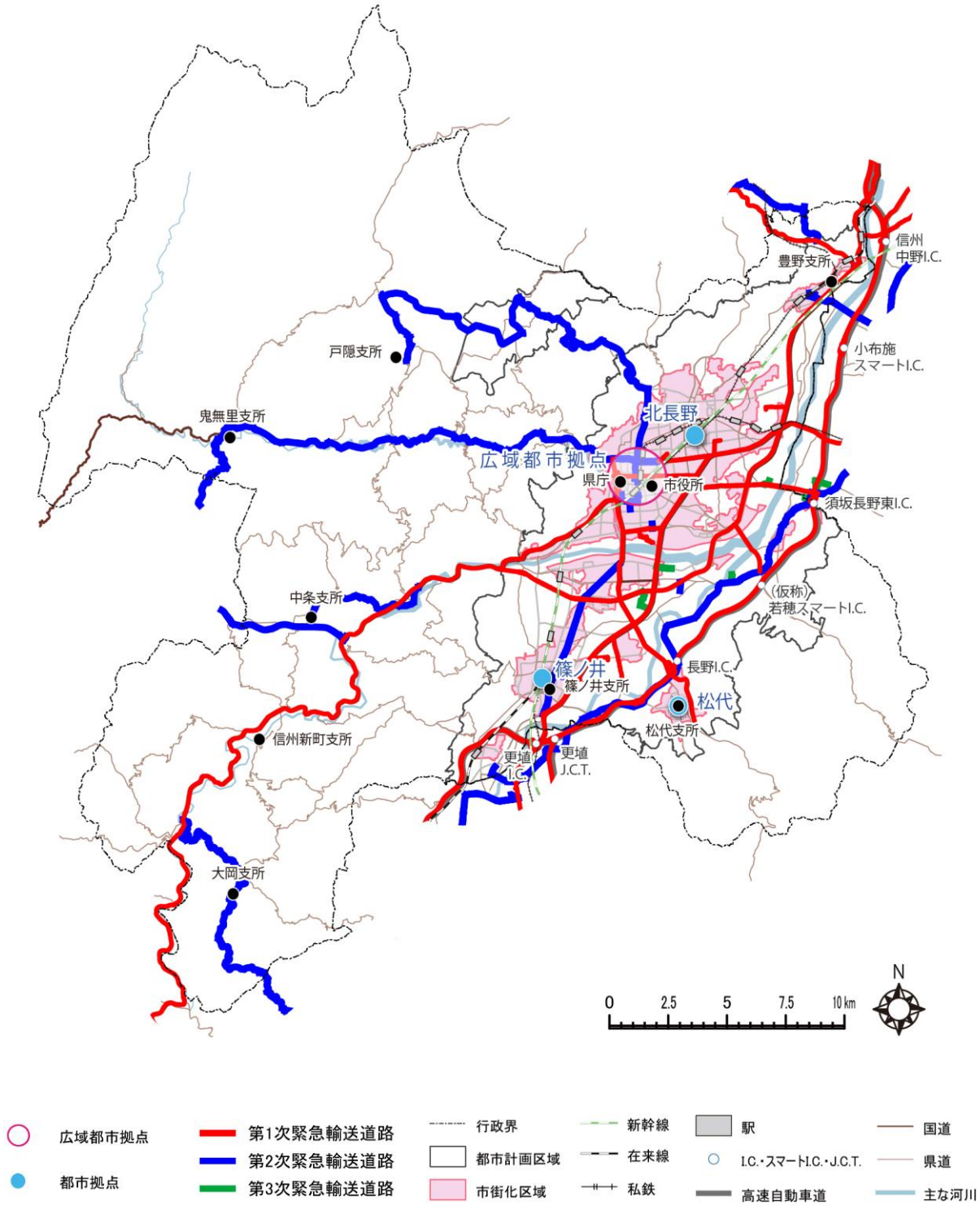
また、災害リスクの低い区域への居住誘導を図るために、その手法について検討を進めます。

■　災害リスク図



※浸水想定区域
　対象河川：千曲川、犀川、鳥居川、浅川、裾花川、蛭川
　降雨規模：おおむね100年に１回程度起こる降雨による洪水の浸水想定区域

■　緊急輸送道路図



緊急輸送道路*の区分

区分	説明
第１次緊急輸送道路	県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路
第２次緊急輸送道路	第１次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路
第３次緊急輸送道路	第１次、第２次緊急輸送道路と生活必需物資の輸送を担う拠点を接続する道路

（出典：国土数値情報）

5　経済活動等に関する方針

5－1　経済活動等に関する現状と趨勢、目指す20年後の姿

現状と趨勢

○産業用地の需要はあるものの、既存工業系の用途地域ではまとまった産業用地の供給が困難な状況です。
○長野市内や周辺地域へのインバウンド*を含む観光需要が高まっています。
○全国的なスポーツ大会やイベントの開催実績がある一方で、スポーツ施設や文化施設の老朽化が進行し、更新需要が高まっています。
○市民のスポーツや文化活動への参加意欲は高く、健康増進や地域交流、まちなかのにぎわいづくりに資する可能性があります。
○若者アンケート調査によると、約７割の回答者が、この先 10 年以内に進学や就職等の理由で、長野市以外に移り住む可能性があると回答しています。

問　この先10年以内に、進学や就職その他の理由で、長野市以外に移り住む可能性はありますか？

※択一回答	回答数	回答率（%）
その可能性は大いにある	111	43.4
その可能性は多少ある	68	26.6
その可能性はほとんどない・全くない	60	23.4
わからない	17	6.6
合計	256	

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定若者アンケート調査（令和７年））

目指す20年後の姿

○新たな産業用地の整備により、企業の新規立地が促進されるとともに、市外への流出が防止され、就業の場の確保と雇用の多様化が進んでいます。
○まちなかで新たな産業が育成され、商業施設や事業所の集積が進むことで人流が増加し、消費行動やにぎわいの創出にも寄与しています。
○インバウンド*を含む観光客が多く訪れ、地域経済の振興に寄与しています。
○スポーツが市街地のにぎわい創出や交流人口*拡大に寄与し、イベント・大会の開催を通じて地域経済に新たな価値をもたらしています。
○文化・芸術に関わる市民の創造活動と地域産業が結びつき、クリエイティブな活動がまちなかの魅力創出や産業振興へとつながっています。
○農林業の担い手が確保され、先進技術も導入しながら、長野市ならではの農作物の栽培が継続されています。

5－2　経済活動等に関する基本方針

●地域経済の成長を支える「稼ぐ力」の創出

本マスタープランでは、従来の都市計画の枠組みに留まらず、地域経済の再生と成長を支える都市づくりを目指します。土地利用の促進や都市施設の整備などを通じて、産業・雇用・交流を生み出し「稼ぐ力」による地域経済の底上げと持続的な循環を育む都市構造を形成し

ます。地域資源や立地特性を最大限に活かし、まち全体が活力と創造性を持って発展する長野市の実現を目指します。

●新たな就業の場づくり

若者を中心に多様な人材が地域で働き続けられるよう、新しい就業機会を創出します。中心市街地の空き家や空き店舗などの遊休不動産*を活用したスタートアップ拠点づくり、企業誘致の推進、知・人への投資などによる社会変革を更に加速させ、雇用の創出と地域内経済の循環を促進します。

●産業構造の転換に対応する都市づくり

労働人口の減少、デジタル技術や生成AI*の急速な進展など産業構造を取り巻く変化に対応した都市づくりを行っていきます。

既存産業の高付加価値化とともに、AIやIoTなどの新技術を活用したクリエイティブ分野など新しい産業の育成を推進します。また、大学・企業・行政が連携したイノベーションの拠点を形成し、地域発の新産業と多様な働き方を支援します。中心市街地において、業務機能を強化することで、新たな昼間人口の創出につなげます。

●観光振興による交流人口の拡大

四季を通じて楽しめる自然環境や歴史的資源を活かした観光業の振興を図ります。中心市街地では、長野市らしい多様なコンテンツを提供するとともに、善光寺表参道を中心に、自動運転など新技術を活用した観光交通ルートの検討を進め、交流人口*の拡大を目指します。

また長野五輪を契機に整備された道路・交通インフラを活かし、インバウンド*の誘客も図りながら交流人口の更なる拡大を図ります。さらに、広域観光における長野市のハブ機能の強化を図ります。

●スポーツ・文化・芸術を核とした交流と地域経済の好循環の形成

長野市は、善光寺を中心とした歴史的な都市空間をはじめ、自然景観や市街地に魅力的な地域資源が多く存在しており、冬季五輪開催地として国際的な知名度も高く、スポーツ・文化・芸術分野との連携に大きな可能性を持っています。市内で開催されるスポーツ大会や文化イベント、芸術祭などは、交流人口の拡大と飲食・宿泊・交通など地域経済への波及効果が期待されます。こうした地域資源を最大限に活用し、回遊性の高い都市空間を整備することで、文化・スポーツを起点とした継続的な賑わいと経済循環を生み出すまちを目指します。

●地域資源と都市空間を結びつけた魅力創出と都市ブランドの強化

文化施設、歴史的街並み、スポーツ施設、自然環境など多様な地域資源を都市計画の視点でつなぎ、誰もが利用しやすい都市空間を形成します。特に、長野駅周辺や善光寺周辺、松代地区といった「長野らしさ」を象徴するエリアを文化・スポーツ活動の拠点として位置づ

け、歩行者回遊性の向上やイベントに対応できる公共空間の整備を進めます。こうした取組により、市全体としての魅力発信力を高め、交流人口*・定住人口の双方に働きかける都市ブランドの強化につなげます。

●豊かな資源を活かした農林業の保全

豊かな自然環境と農林資源を活かし、地産地消や森林環境の保全、木材・特産品のブランド化を進めます。中山間地域においては、営農や山林保全の取組と連携しながら、長野らしい農山村の風景を守ります。

５－３　経済活動等に関する整備方針

(1)産業に関する整備方針

①産業立地による経済基盤の強化

既存の工業系用途地域において産業用地の確保を促進することを基本としつつ、必要に応じて新たな産業用地の整備や既存産業団地周辺の拡張を進めます。新たな産業用地の確保にあたっては、市街化区域*へ編入することを原則とし、災害の危険性が低いこと、幹線道路など既存の社会基盤が活用できること、平坦な一団の土地を確保できることなどの観点を考慮した立地誘導を図ります。

②業務・オフィス機能の集積

まちなかの空きビルや遊休不動産*を活用し、業務・オフィス機能の高度化やスタートアップ支援を進めます。多様な働き方に対応した都市空間の整備により、まちなかへの人の流れを創出し、消費行動の促進やイノベーションの芽を生む環境づくりを図ります。

③多様なニーズに対応する商業施設等の適切な配置

中心市街地では、多様で魅力ある都市機能を密に集積させることで都市の魅力を向上させるため、長野駅周辺から善光寺周辺のエリアの商業集積の強化を図ります。長野駅前、新田町周辺、権堂・西鶴賀、善光寺門前周辺など、エリアごとの界隈性を醸成し、多様なニーズに応えます。

その他の市街化区域内では、用途地域や周辺の土地利用状況に応じて、鉄道駅周辺や幹線道路沿いに商業施設等を適切な規模で配置することを検討します。

大型の集客施設等の立地については、都市機能を誘導すべき区域に立地することを原則としますが、中心市街地の既存施設と性質や役割が分担できると整理され、双方の賑わいの相乗効果が期待されるとともに、誰もがアクセス可能な公共交通などの移動手段が確保できる施設については、立地場所の検討を行います。

④地域資源や特色を活かした観光業の振興

インバウンド*を含む観光需要の変化に対応し、新幹線駅や高速道路網を活用した観光ルートを再構築します。長野駅周辺では、観光のみならず経済活動を支えるための広域移動のハブ機能を強化するため、高速バスや観光バスなどのターミナル機能の検討を行います。さらに、既存の道路・交通インフラを活かし、市街地と中山間地域とのアクセスを強化し、滞在型観光や地域体験など長野市ならではの魅力を高めます。まちなかでは、自動運転などの新技術を観光交通に活用し、利便性と回遊性を高めます。

⑤地域特性に応じた農林業の振興

農業においては、りんご、桃、ヘーゼルナッツなど栽培が盛んな農作物については、更なるブランド化を進めるとともに、６次産業化*などの新たな地域振興の展開につなげます。また、農業の就業人口の減少など社会情勢の変化に対応し、生産性を高めるため、規模拡大による生産性の向上につながる圃場整備などを検討します。

林業では、森林の持つ多様な機能（木材生産、水資源かん養、土砂流出防止、癒し及び地球温暖化防止機能など）が発揮されるよう山林を保全し、都市との調和を図ります。

(2)スポーツ、文化・芸術に関する整備方針

①スポーツを軸としたまちづくり

市街地とスポーツ施設や大会開催地へのアクセス性向上を図り、スポーツを通じた交流人口*の増加と地域の活性化を促進します。さらに、既存のスポーツ施設の高機能化や地域密着型スポーツクラブと連携し、スポーツを活用したまちづくりを推進します。まちなかでは、スポーツイベントやパブリックビューイングなどが実施しやすい空間を整え、賑わいの創出や経済効果へとつなげます。

また、スポーツツーリズムの推進に向け、スポーツ関連産業や健康サービス分野との協働により、新たな産業創出につながる仕組みづくりを目指します。

②長野市ならではの文化・芸術を活かしたまちづくり

長野市が有する歴史的資源や文化施設、善光寺門前の街並み、自然環境などの地域資源を文化・芸術活動と結びつけ、都市空間全体の魅力向上に取り組みます。市民や来訪者が集い、活動に触れられる機会を増やすため、まちなかの公共空間や低未利用空間の活用、文化施設の利便性向上を図ります。また、文化・芸術を地域経済や観光と結びつけることで、創造性と賑わいが循環する都市環境を目指します。

6　脱炭素や省エネルギーの方針

6－1　脱炭素や省エネルギーの現状と趨勢、目指す20年後の姿

現状と趨勢

○長野市の年平均気温は近年、上昇傾向にあります。また、「夏日（最高気温が25℃以上の日）」「真夏日（最高気温が30℃以上の日）」の日数は増加し、「冬日（最低気温が0℃より低い日）」の日数は減少しています。

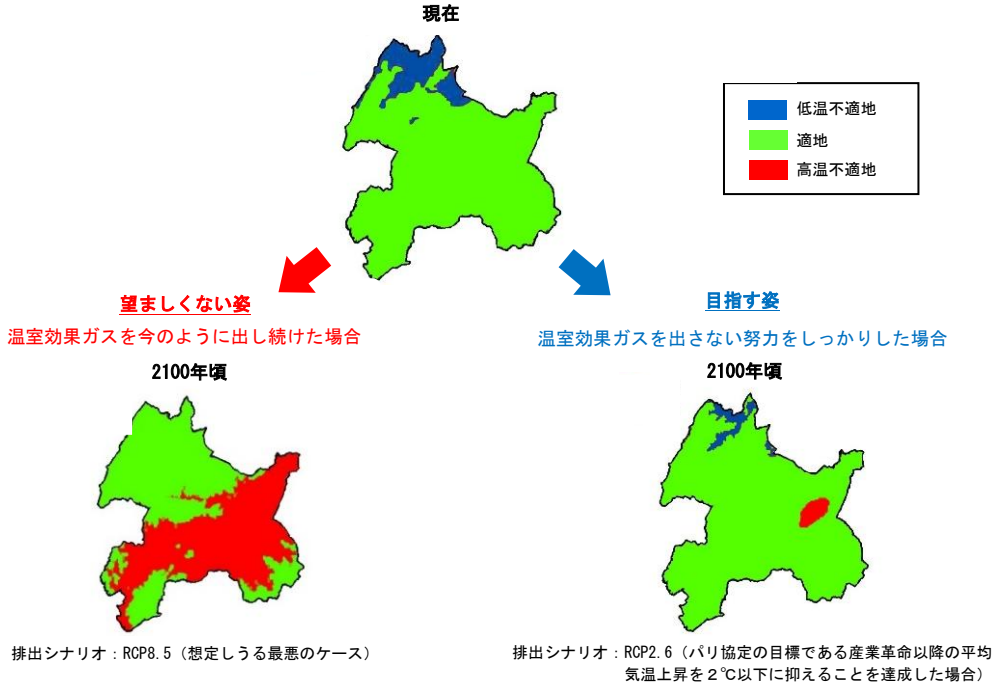
○温室効果ガス*の排出量を実質ゼロとする取組が強く求められている中で、長野市は令和４年に、長野地域連携中枢都市圏*の９市町村共同で、令和32年(2050年)までに二酸化炭素排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボン宣言」をしました。

○社会活動に伴う温室効果ガスの排出が、産業革命以前(1850～1900年頃)と比較して、約1.2℃の温暖化を引き起こしており、気候変動に影響を与え、自然災害が激甚化・頻発化しています。

目指す20年後の姿

○ゼロカーボンに向けた取組が効果を表し、気温上昇傾向が抑制されることなどにより、農業や生態系への影響も緩和され、豊かな農地や自然環境が未来にも引き継がれています。

■温室効果ガス排出による“りんごの栽培適地”への影響



（出典：第三次長野市環境基本計画（令和４年）を基に作成）

6－2　脱炭素や省エネルギーの基本方針

●集約型都市構造の実現に向けた取組の推進

居住や都市機能を適切に配置し、自動車に過度に依存せず、公共交通や徒歩・自転車も利用できる多様な移動手段を確保するなど、集約型都市構造の実現に向けた取組を推進することで、環境負荷を低減します。

●環境負荷の少ない低炭素・循環型都市*の形成

環境負荷の少ない低炭素・循環型の都市を構築するため、資源やエネルギーを効率的に利用するとともに廃棄物の抑制を図ります。建築物の省エネルギー化や敷地内の緑化などを促進することにより、市街地の環境負荷の軽減を図ります。

6－3　脱炭素や省エネルギーの整備方針

(1)多様な移動手段の確保による環境負荷の低減

道路ネットワークの整備により渋滞を緩和し、消費エネルギーの低減を図ります。自動車を過度に利用せず、公共交通や徒歩、自転車利用など多様な移動手段への転換を促すモビリティ・マネジメント*を進めることで、環境負荷の低減を図ります。

(2)省エネルギー化と再生可能エネルギー*の活用の推進

公共施設・事業所・住宅において、ZEB*やZEH*など省エネルギー化を推進するとともに、蓄電池やV2Hなどを導入し、エネルギーを効率的に活用する取組を推進します。太陽光、水力、木質バイオマスなどの再生可能エネルギーを地域特性に応じて活用することにより、環境負荷の少ない都市を実現します。

(3)環境負荷の軽減に寄与する中心市街地のまちづくり

中心市街地では、居心地が良く歩きたくなるウォーカブル*なまちづくりの推進、建物の屋上・壁面緑化などのグリーンインフラの活用及び緑地や水辺といった憩いのある空間の創出など、脱炭素に寄与する取組を進めます。

第２編
地域別構想

第１章　地域別構想の内容
第２章　地域別構想

第１章　地域別構想の内容

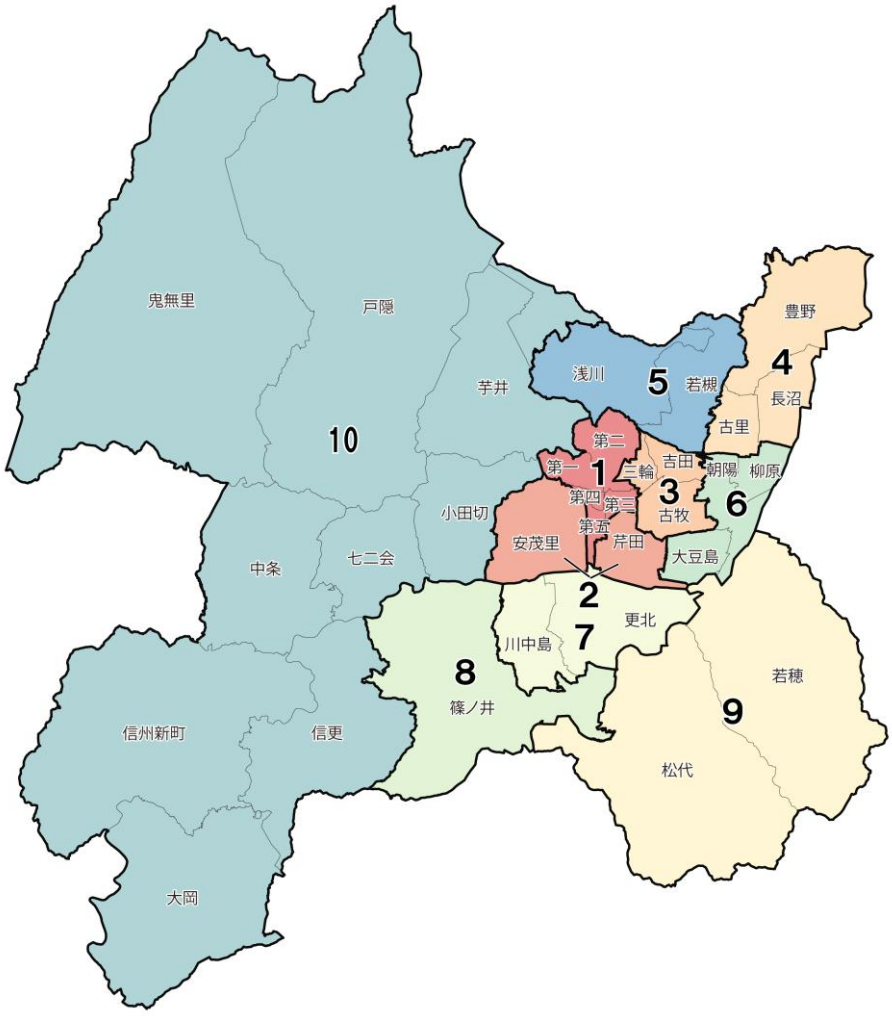
1　地域別構想の構成

１－１　地域区分の考え方

地域区分については、これまでの都市計画マスタープランの地域区分を考慮しつつ、次の考え方に基づき、市内を10地域に設定します。

・行政区分（32地区）を基本の単位とし、歴史的な地域の形成過程や経緯を考慮
・都市構造（拠点や軸など）や土地利用（区域区分*）を考慮
・地形を考慮

■　地域区分図



■　地域区分表

地域区分	内訳（地区名）	地域区分	内訳（地区名）
1 長野駅・善光寺周辺地域	第一　第二　第三 第四　第五	7 川中島・更北地域	川中島　更北
		8 篠ノ井地域	篠ノ井
2 芹田・安茂里地域	芹田　安茂里	9 松代・若穂地域	松代　若穂
3 東部地域	三輪　吉田　古牧	10北・西部中山間地域	浅川の一部　小田切 芋井　七二会　信更 戸隠　鬼無里　大岡 信州新町　中条
4 北部地域	豊野　長沼　古里		
5 若槻・浅川地域	若槻　浅川の一部		
6 千曲川沿川地域	柳原　朝陽　大豆島		

１－２　地域別構想の構成

地域別構想は、市内の10地域ごとに次に示す内容を記載します。

１　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

次の視点から、地域の特性を整理します。

・位置・地形・標高などの地理的特性

・歴史的な成り立ちや合併の経緯

・主な地域資源

(2)人口動態

地域の人口や世帯数の推移・将来推計、年齢別３区分ごとの人口構成比を整理します。

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

全体構想で示した都市構造（拠点、軸、ゾーン）の観点から地域の位置づけを整理します。

②都市施設・交通

地域の主要な都市施設、交通施設などの配置状況を整理します。

２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

全体構想で示した土地利用や分野別の方針に応じて、主な課題を整理します。

・土地利用・・・・・・・・・第１編　全体構想　第４章　土地利用の方針に対応

・交通体系・経済活動・・・都市づくりの目標２に対応

・自然環境・緑・景観・・・都市づくりの目標１に対応

・防災・脱炭素・・・・・・都市づくりの目標３に対応

(2)市民の意向

市民アンケートの結果から、課題を抽出します。

３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

地域のまちづくりの基本方針を示します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

全体構想で掲げた都市づくりの目標１～３に基づき、地域の目標を示します。

４　分野別の整備方針

全体構想で示した土地利用や分野別の方針に応じて、整備方針を整理します。

(1)土地利用の方針

(2)交通体系・経済活動の方針

(3)自然環境・緑・景観の方針

(4)防災・脱炭素の方針

２　地域ごとの概要

地域別構想の10地域それぞれについて、地域の概要を整理します。

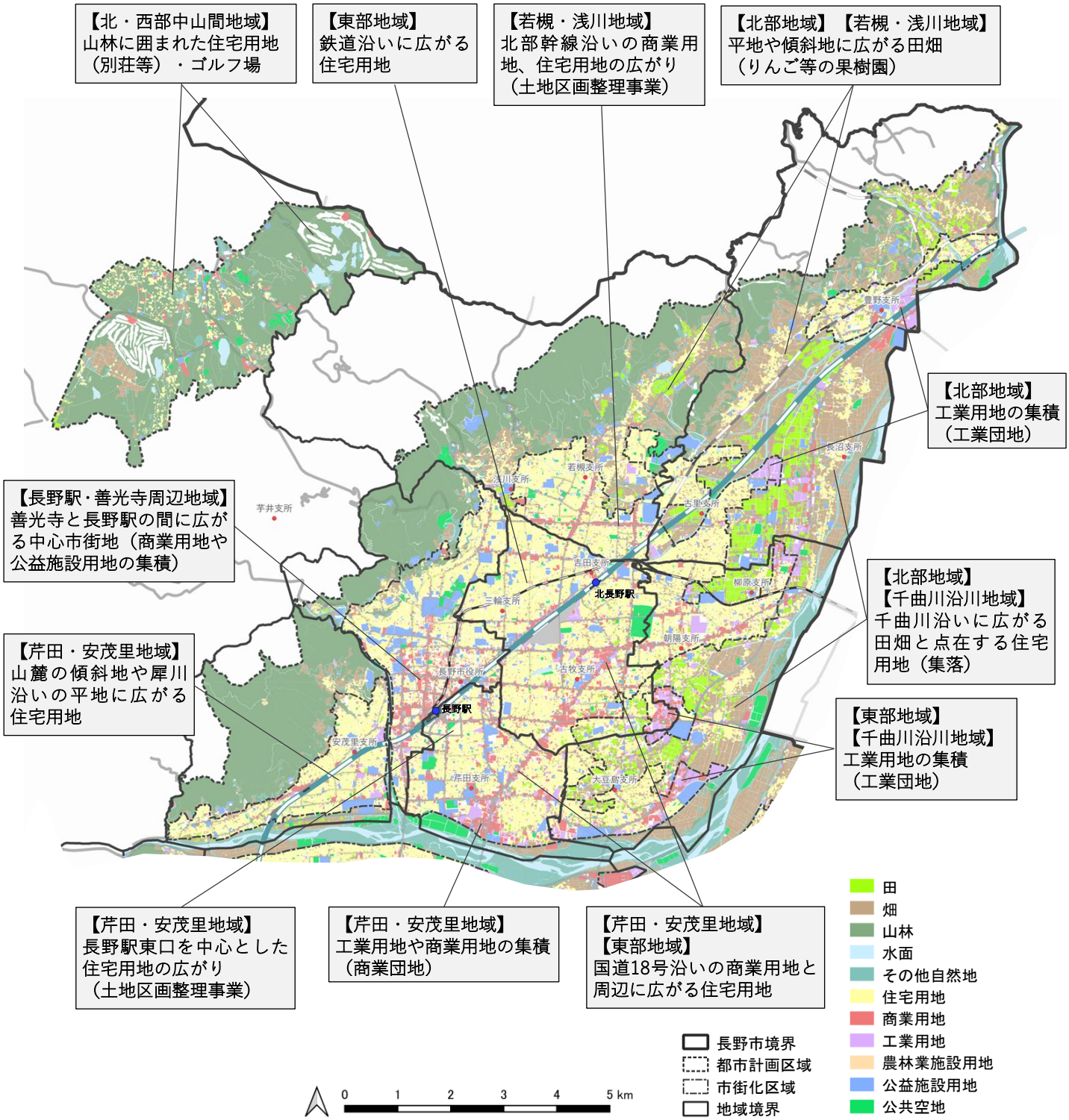
地域区分	①　特徴　②課題　③目指す姿	写真
１長野駅・善光寺周辺地域	①善光寺の門前町として発展、明治時代には長野駅が開業して県都の玄関口として商業・業務機能が集積 ②低未利用地*の増加と都市機能の空洞化 ③広域都市拠点としての機能強化・魅力向上と、善光寺表参道のウォーカブル*なまちづくりの推進	
２芹田・安茂里地域	①安茂里地区は北国街道沿いの集落として発展、芹田地区は長野駅周辺の市街地拡大に伴い住宅地化 ②公共交通の不足、市街地内における緑の不足 ③安茂里駅周辺の生活拠点機能の強化、駅を中心としたにぎわいと利便性の高い生活圏の形成	
３東部地域	①北国街道や善光寺門前町に近接する地域として発展し、鉄道整備や市街地拡大に伴い住宅地化 ②古くからの市街地における防災、交通機能の低下 ③北長野駅・信濃吉田駅周辺の拠点機能の強化によるにぎわいと回遊性のある都市拠点の形成	
４北部地域	①千曲川の水運と街道の陸運が交わる交通の要衝として発展、豊野駅が開業し市街地が形成 ②農業従事者の高齢化等による農業の衰退、駅周辺の商業機能の低下 ③安全で安心して暮らせる地域基盤の構築と、豊かな自然環境・歴史を活かした地域づくり	
５若槻・浅川地域	①果樹栽培が盛んな農業地域として発展し、その後長野市中心部へのアクセス性の高さから住宅地化 ②鉄道駅が地域内に存在しないことによる公共交通アクセスの制約 ③主要幹線道路沿道を中心とした商業・生活サービス機能の集積、生活拠点としての利便性向上	

地域区分	① 特徴 ②課題 ③目指す姿	写真
６千曲川沿川地域	①古くは善光寺平の農業生産を支える地域として栄え、現在は住宅や工業・流通施設が立地する市街地を形成 ②農業従事者の高齢化等による農業の衰退、千曲川の浸水リスク ③水害に強い安全・安心な地域づくりと、豊かな水と緑の田園環境の保全と活用	
７川中島・更北地域	①古くから交通の要衝・農業の盛んな地域として発展し、現在は幹線道路沿いに商業・業務施設が集積 ②農業従事者の高齢化等による農業の衰退、農地の宅地化の進行 ③駅周辺及び幹線道路沿いの活性化と公共交通の利便性向上を図り、持続可能な都市構造の形成	
８篠ノ井地域	①古くから交通の要衝として発展し、駅を中心とした市街地と周辺農地、西側の中山間地からなる地域 ②駅周辺の商業機能の低下、農地・田園景観の保全の必要性 ③駅周辺への都市機能の集積とにぎわいの創出、駅へのアクセス性の向上	
９松代・若穂地域	①交通・文化の要衝として発展し、真田十万石の城下町として栄えた歴史文化資源が集積する地域 ②歴史的市街地内の人口の減少、鉄道がない公共交通利便性の低さ ③二次交通の最適化や歴史的景観の保全による観光交流機能の強化と地域のにぎわい創出	
10北・西部中山間地域	①戸隠神社の門前町や交易拠点、各地域の地形・気候を活かした農林業などで地域を形成 ②居住人口の減少による地域コミュニティ*の維持、公共交通の路線維持 ③各拠点における生活サービスの確保と生活環境の維持、歴史や自然の資源を活かした地域の活性化	

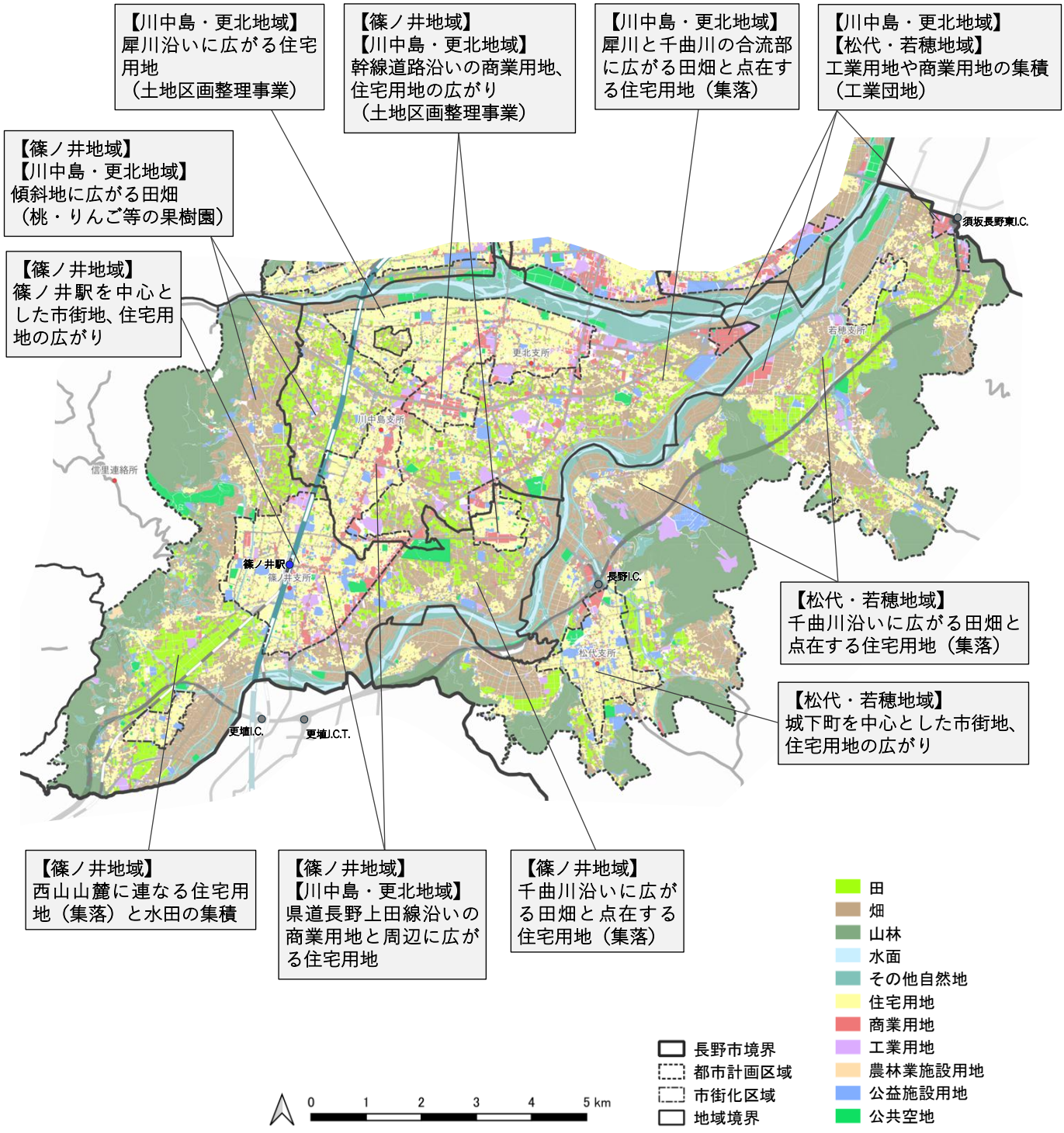
３　地域ごとの土地利用現況

都市計画区域*における土地利用の現況を示します。市街化区域*と市街化調整区域*それぞれの土地利用の状況や、農地・緑地・住宅地・商業地等の分布を整理し、地域ごとの課題把握や整備方針の立案のための基礎情報とします。

【犀川より北の地域】



【犀川より南の地域】


【川中島・更北地域】
犀川沿いに広がる住宅用地
（土地区画整理事業）
【篠ノ井地域】
【川中島・更北地域】
幹線道路沿いの商業用地、住宅用地の広がり
（土地区画整理事業）
【川中島・更北地域】
犀川と千曲川の合流部に広がる田畑と点在する住宅用地（集落）
【川中島・更北地域】
【松代・若穂地域】
工業用地や商業用地の集積
（工業団地）
【篠ノ井地域】
【川中島・更北地域】
傾斜地に広がる田畑
（桃・りんご等の果樹園）
【篠ノ井地域】
篠ノ井駅を中心とした市街地、住宅用地の広がり
【松代・若穂地域】
千曲川沿いに広がる田畑と点在する住宅用地（集落）
【松代・若穂地域】
城下町を中心とした市街地、住宅用地の広がり
【篠ノ井地域】
西山山麓に連なる住宅用地（集落）と水田の集積
【篠ノ井地域】
【川中島・更北地域】
県道長野上田線沿いの商業用地と周辺に広がる住宅用地
【篠ノ井地域】
千曲川沿いに広がる田畑と点在する住宅用地（集落）
須坂長野東I.C.
若穂支所
更北支所
川中島支所
信里連絡所
篠ノ井駅
篠ノ井支所
長野I.C.
松代支所
更埴I.C.
更埴J.C.T.
田
畑
山林
水面
その他自然地
住宅用地
商業用地
工業用地
農林業施設用地
公益施設用地
公共空地
長野市境界
都市計画区域
市街化区域
地域境界
0
1
2
3
4
5 km

第２章　地域別構想

1　長野駅・善光寺周辺地域

１－１　地域の特性

■　長野駅・善光寺周辺地域の位置図



(1)地勢と成り立ち

長野駅・善光寺周辺地域は、長野市の中心市街地に位置し、市全体の都市機能と歴史文化を象徴する地域です。北西側には善光寺平を望む丘陵地、南東側には裾花川や千曲川へとつながる平坦地が広がっています。

古くから善光寺の門前町として発展してきた地域であり、642年の善光寺の創建から始まり、江戸時代には北国街道の宿場町として栄え、善光寺詣での参詣者で賑わいました。明治時代には信越本線長野駅が開業し、県都の玄関口として商業・業務機能が集積しました。1997年（平成９年）には北陸新幹線が開業するなど、北陸・関東を結ぶ交通の要衝となりました。

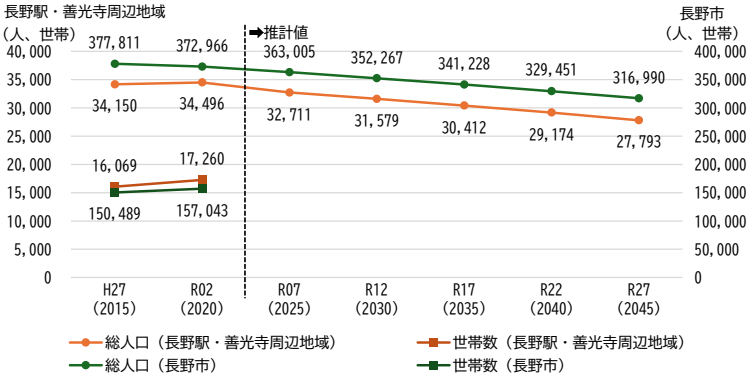
現在は、長野駅を中心とした市街地が、長野市全体の中心拠点としての役割を担っています。主な地域資源として、地附山や大峰山、裾花川などの自然資源、善光寺をはじめとする門前町の歴史資源、城山公園や地附山公園などの公園施設、長野医療生協長野中央病院等の医療施設、信州大学教育学部をはじめ小学校８校・中学校２校・高等学校４校等の教育施設があります。

(2)人口動態

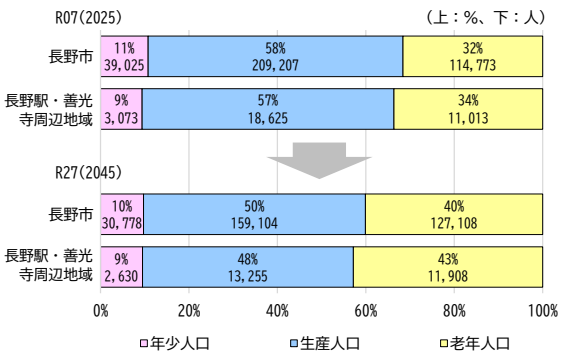
本地域の人口（2020年）は約34,500人で、長野市全体の約９％を占めています。2005年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計では2035年には約30,400人となり、2020年と比較して約12％減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は９％、生産人口（15～64歳）は57％、老年人口（65歳以上）は34％となっており、少子高齢化が進行しています。また、中心拠点でありながら、市全体と比較すると、やや急速なペースで高齢化率の上昇が見込まれます。

■　長野駅・善光寺周辺地域の人口と世帯数の推移



■　長野駅・善光寺周辺地域の年齢別人口



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、長野駅周辺を広域都市拠点とし、行政・商業・業務施設が高度に集積し、長野駅善光寺口（西口）を中心に商業地が広がっています。善光寺は歴史文化観光地エリアとして、国内外から多くの参詣者・観光客が訪れています。



長野駅から善光寺方面を望む

広域連携軸はJR・しなの鉄道・長野電鉄と国道19号があり、北陸新幹線も通るなど広域へのアクセス性に優れています。都市間連携軸は、鉄道のほか、国道406号や国道117号が担っています。また、中山間地への地域間連携軸として、国道406号や県道戸隠高原浅川線などがあります。

土地利用の観点では、長野駅周辺から善光寺にかけて市街地ゾーンが形成され、西側の丘陵地には田園居住ゾーンが広がり、さらにその奥には中山間ゾーンが広がっており、本地域はこれら３区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、長野駅を中心とした市街地に集積しており、行政拠点である「長野市役所」「長野県庁」をはじめ、「市立長野図書館」や「長野医療生協長野中央病院」が立地しています。また、善光寺・城山公園一帯は美術館や動物園などもあり、観光や文化活動の拠点として多くの市民や来訪者が利用しています。



城山公園

市街地北西部には、善光寺が立地し、年間600万人以上が参拝に訪れる歴史文化・観光資源の核となっています。善光寺周辺には仲見世通りや門前町の街並みが形成され、観光・商業の拠点となっています。

交通面では、長野駅（JR・しなの鉄道・長野電鉄）及び権堂駅（長野電鉄）などが立地し、長野駅の１日平均乗車人数は新幹線・在来線合わせて約3万人となっています。長野駅の高い交通結節機能を活かし、周辺自治体の観光地へアクセスするハブ機能を担っています。また、長野駅から善光寺へとつながる善光寺表参道を中心に、インバウンド*を含む来街者の徒歩やバスによる移動利便性が高い地域となっています。

１－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・中心市街地における低未利用地*の有効活用と都市機能の集積

・善光寺門前町の歴史的街並みの保全と活用

・無秩序な駐車場等の立地抑制と計画的な土地利用の誘導

交通体系・経済活動

・主要幹線道路（国道19号、北長野通り等）の慢性的な渋滞の解消

・善光寺をはじめとした主要観光施設へのアクセス性向上と、中心市街地における回遊性・滞在性の確保

・公共交通ネットワークの充実と利便性向上

自然環境・緑・景観

・裾花川の水辺空間における生物多様性の保全と親水性の向上

・中心市街地の身近な公園の不足と緑の連続性の確保

・善光寺を中心とした歴史的景観の保全と門前町の街並み保全

防災・脱炭素

・裾花川沿いの河川災害への備えと浸水対策

・密集市街地における防災性の向上と避難路の確保

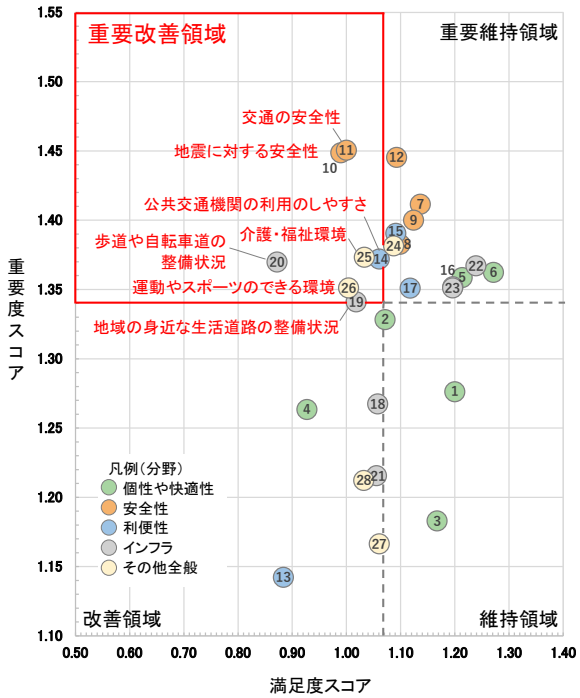
・中心市街地における歩行者・自転車優先の交通環境の充足

(2)市民の意向

長野駅・善光寺周辺地域では、「交通の安全性」「地震に対する安全性」「歩道や自転車道の整備状況」などについて、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。また、「公共交通機関の利用のしやすさ」「介護・福祉環境」「運動やスポーツのできる環境」「地域の身近な生活道路の整備状況」についても改善の必要性が高い傾向がみられ、安全性や公共交通、歩行環境の向上に対するニーズが高い地域となっています。

■　アンケートによる住民の認識・意向

長野駅・善光寺周辺地域



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

１－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

長野駅・善光寺周辺地域は、県都の玄関口として高次の都市機能が集積する広域都市拠点で、1,400年の歴史をもつ善光寺門前町の風情が息づく長野市の顔として、以下の方針でまちづくりを進めます。

●広域都市拠点としての機能強化と魅力の向上

長野駅を中心とした中心市街地における土地の高度利用と計画的な都市機能の更新を進めることで、よりにぎわいと活力のある広域都市拠点を目指します。

●安全で快適な移動環境の実現

主要幹線道路の慢性的な渋滞対策と公共交通ネットワークの充実を進めるとともに、歩行者・自転車優先の交通環境整備により、安全で快適に移動できる都市空間を創出します。

●善光寺を核とした歴史文化の継承と観光振興

善光寺と門前町の歴史的街並みを保全・活用し、国内外から訪れる参拝者・観光客を惹きつける魅力ある歴史文化観光地を形成します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・善光寺を中心とした歴史的景観の保全と門前町の街並み保全・活用
・城山公園や地附山公園等の緑の拠点の機能強化と活用促進
・市街地内における緑の連続性の確保と水と緑のネットワーク形成
・裾花川の水辺空間における生物多様性の保全と親水性の向上

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・長野駅周辺への都市機能の集積と土地の高度利用によるにぎわいの創出
・空き家・空き店舗・低未利用地*の活用促進と無秩序な駐車場立地の抑制
・主要幹線道路（国道19号、善光寺表参道等）の渋滞対策と交通円滑化
・長野駅から善光寺への回遊性の向上と公共交通の利便性向上
・歩行者・自転車の安全で快適な移動環境の整備と歩道・自転車道の充実

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・密集市街地における防災性の向上と避難路の確保、建築物や公共施設の耐震化
・中心市街地におけるヒートアイランド対策、脱炭素社会への対応と環境負荷の低減
・裾花川沿いの河川災害への備えと浸水対策の推進

１－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・長野駅周辺における低未利用地*の有効活用と土地の高度利用の促進

・広域都市拠点としての都市機能の集積と民間活力を活用した商業・業務施設の立地誘導

・空き家・空き店舗の活用促進と無秩序な駐車場立地の抑制

・善光寺門前町における歴史的街並みと調和した土地利用の誘導

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・バス路線の最適化による公共交通の利便性向上と歩行者優先道路*化の推進

・善光寺表参道のウォーカブル*なまちづくりに向けた交通の適正化

・長野駅から善光寺への歩行者・自転車動線の強化と回遊性の向上

・バリアフリー*な歩行空間の整備と歩道・自転車道の充実、生活道路の安全性の確保

経済活動

・公民連携による長野駅周辺への都市機能誘導と中心市街地の再生・にぎわい創出

・善光寺・仲見世通り・門前町を活かした観光振興と商業活性化

・城山公園・地附山公園等の地域資源を活かした交流促進

・歴史文化資源と連携したイベント・催事の開催支援

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・裾花川の河川環境の保全と水辺空間の親水性の向上

・裾花川や城山公園・地附山公園等を核とした水と緑のネットワーク形成

・中心市街地における緑の連続性の確保と公園・緑地の機能強化

景観の保全・育成

・善光寺を中心とした歴史的景観の保全と門前町の街並み保全

・北国街道や仲見世通り等の歴史的景観の継承

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・裾花川の河川改修促進と内水氾濫対策の強化

・密集市街地における防災性の向上と避難路の確保

・土砂災害警戒区域等における警戒避難体制の整備と対策の推進

・建築物や公共施設の耐震化促進、避難路となる生活道路の安全性確保

脱炭素・省エネルギー

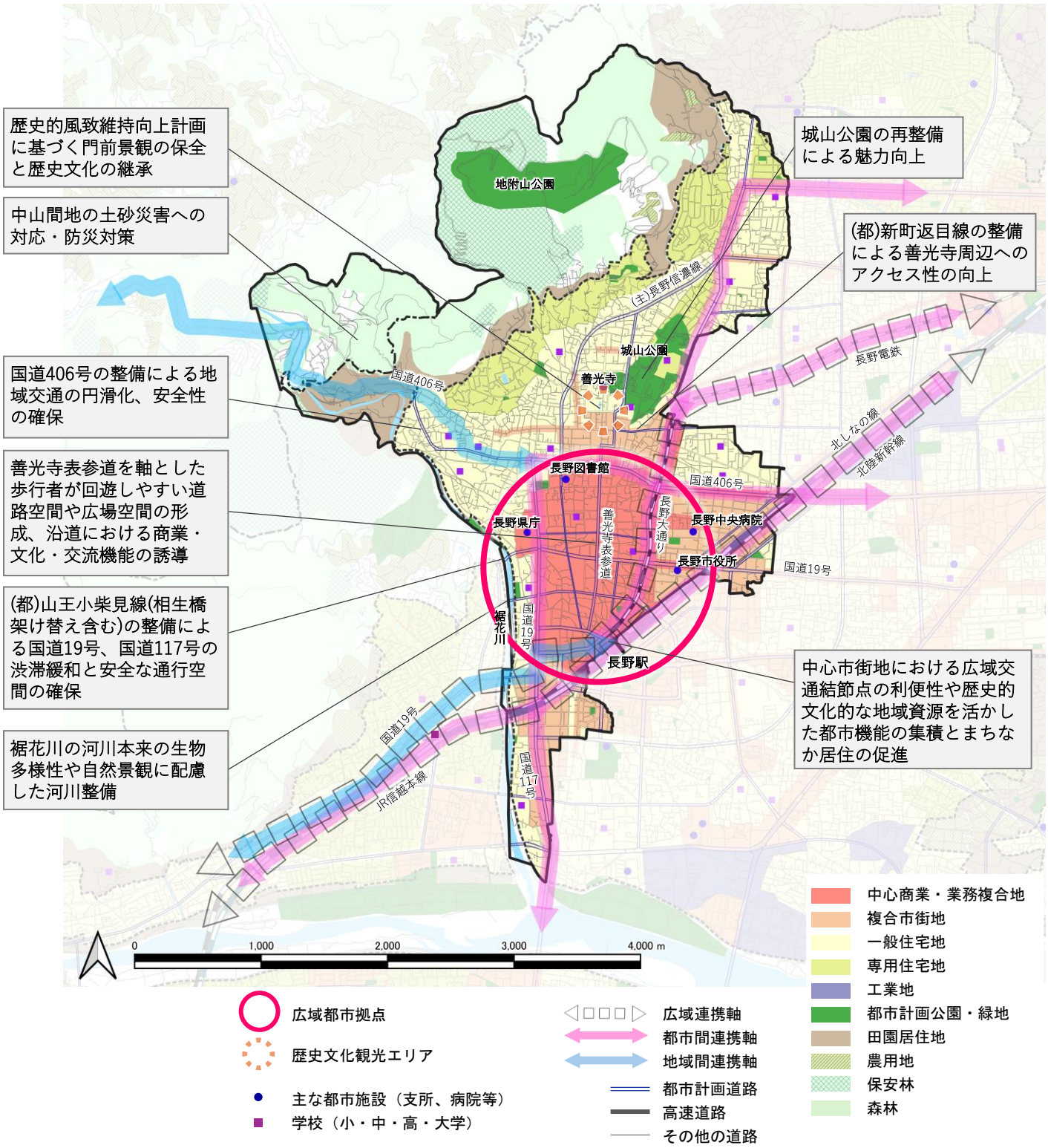
・中心市街地における歩行者・自転車優先の交通環境整備による低炭素型都市構造の形成

・公共交通の利用促進と電気自動車の充電インフラの整備促進

・ヒートアイランド対策としての緑化推進と風の道の確保

・歴史的景観と調和しながら進める再生可能エネルギー*の導入促進と環境負荷の低減

■　長野駅・善光寺周辺地域の整備方針図

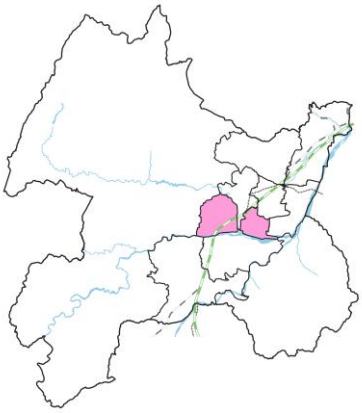


２　芹田・安茂里地域

２－１　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　芹田・安茂里地域の位置図



芹田･安茂里地域は、長野市の中心市街地の南西側に位置し、犀川沿いの平坦地と西山山系の山麓部にまたがる地域です。芹田地区は善光寺平の平坦地に広がり、安茂里地区は犀川左岸の平坦部から西側の丘陵地まで多様な地形を有しています。

古くから善光寺への参詣路や交通路として発展してきた地域であり、犀川を渡る交通の要衝でもありました。安茂里地区は北国街道沿いの集落として発展し、芹田地区は明治時代以降、長野駅周辺の市街地拡大に伴い、住宅地として発展してきました。

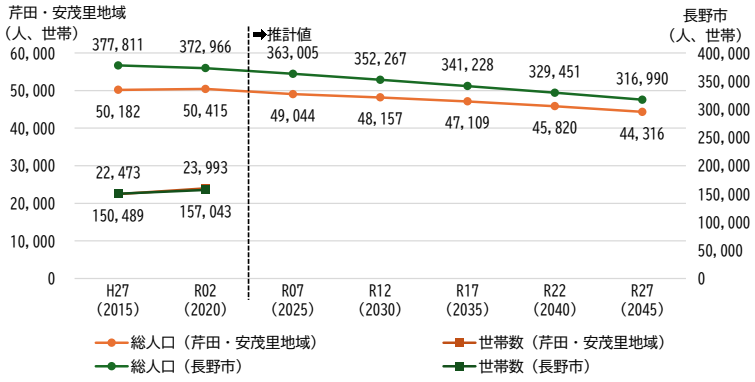
現在は、安茂里地区は犀川沿いの市街地と西山山麓の住宅地が混在する地域として、芹田地区は長野駅東口に近接する住宅地・商業地として、それぞれ長野市中心部の生活圏を形成しています。主な地域資源として、犀川の水辺空間などの自然資源、若里公園や河川敷の緑地などの公園施設、長野赤十字病院等の医療施設、信州大学工学部をはじめ小学校４校・中学校２校・高等学校２校等の教育施設があります。

(2)人口動態

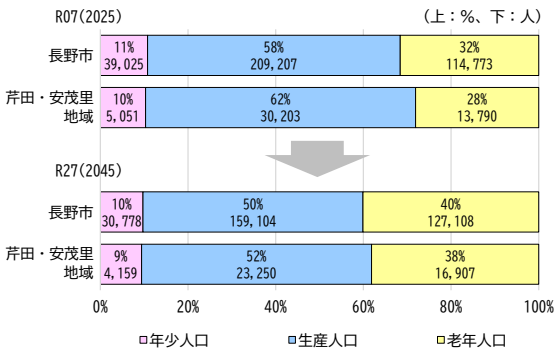
本地域の人口（2020年）は約50,400人で、長野市全体の約14%を占めています。2005年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計では2035年には約47,100人となり、2020年と比較して約７％減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は10%、生産人口（15～64歳）は62%、老年人口（65歳以上）は28%となっており、少子高齢化が進行しています。また、市全体と比較すると、急速なペースで高齢化率の上昇が見込まれています。

■　芹田・安茂里地域の人口と世帯数の推移



■　芹田・安茂里地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、長野駅周辺を広域都市拠点、安茂里駅周辺を生活拠点として、それぞれ都市機能を分担しています。芹田地区には商業施設や業務施設が集積し、安茂里地区には地域生活を支える商業施設等が配置されています。犀川の河川空間は、両地区をつなぐ自然環境として、住民の憩いの場となっています。



犀川河川敷から安茂里地区を望む

広域連携軸は国道19号及びしなの鉄道があります。都市間連携軸は、しなの鉄道と国道117号及び国道18号があり、周辺地域へのアクセスも容易な地域です。

土地利用の観点では、長野駅東口周辺から犀川沿いの広い範囲に市街地ゾーンが形成され、その周辺には田園居住ゾーンがあります。さらに、安茂里地区西側の山麓部には、中山間ゾーンが広がっており、本地域はこれら３区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、芹田地区においては長野駅東口周辺の市街地に近接して集積しており、地域活動の拠点となる「芹田総合市民センター」をはじめ、年間約18万人（2024年）が訪れる「長野市若里多目的スポーツアリーナ（ビッグハット）」、「県立長野図書館」などがあります。安茂里地区においては、「安茂里総合市民センター」が行政及び地域活動の拠点として機能しています。



長野赤十字病院

また、「長野赤十字病院」が立地し、地域医療の中核を担っています。さらに、犀川の河川敷には犀川緑地公園が整備されており、住民の健康づくりやスポーツ活動の場として活用されています。

交通面では、長野駅（JR・しなの鉄道・長野電鉄）及び安茂里駅（JR）が立地し、長野駅は北信地域の広域交通拠点として重要な役割を担っています。また、国道19号、国道117号、国道18号が南北に伸び、そこに県道三才大豆島中御所線や市道東通り線、市道芹田小伊勢宮線などが接続し、地域内の交通を支えています。

２－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・市街地内の空き家・低未利用地*の活用と土地利用の低密度化

・安茂里地区西部中山間地における森林の適正な管理と里山環境の保全

交通体系・経済活動

・主要幹線道路（国道18号、国道19号等）の渋滞

・安茂里地区における公共交通の不足とバス路線の維持

・長野駅東口周辺と、スポーツ施設や医療機関などとの連携の不足

自然環境・緑・景観

・犀川及び裾花川の水辺環境と河川空間における生物多様性の保全

・安茂里地区北西部の山地の里山景観と自然環境の保全

・市街地内における緑の不足

防災・脱炭素

・安茂里地区西側山間部の土砂災害、犀川沿いの河川災害への備え

・駅から離れた市街地における自家用車依存からの転換と公共交通の最適化

・市街地の防災性向上と災害時の避難体制の強化

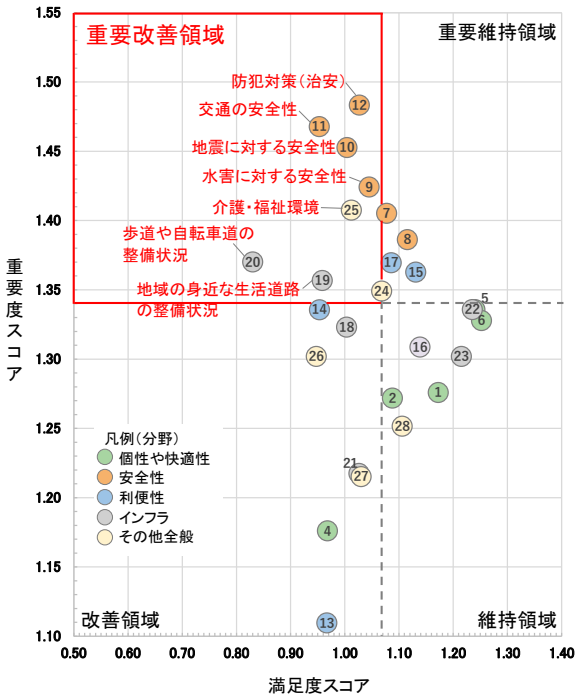
(2)市民の意向

芹田・安茂里地域では、「防犯対策（治安）」「交通の安全性」「地震に対する安全性」「水害に対する安全性」など、安全性に関する項目で、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。

また、「介護・福祉環境」「歩道や自転車道の整備状況」「地域の身近な生活道路の整備状況」についても改善の必要性が高い傾向がみられ、安全・安心な生活環境の確保に対するニーズが高い地域となっています。

■　アンケートによる住民の認識・意向

芹田・安茂里地域



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

２－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

芹田・安茂里地域は、長野駅東口に近接する芹田地区と犀川沿いの平坦地から西山山麓に広がる安茂里地区で構成され、善光寺の参詣路や交通の要衝として発展してきた歴史と豊かな水辺環境をあわせもつ地域で、犀川と西山の自然を活かし、以下の方針でまちづくりを進めます。

●駅周辺との連携による拠点機能の強化

芹田地区は長野駅東口に近接する立地特性を活かし、商業機能の活性化を図り、安茂里地区は安茂里駅周辺の生活拠点機能の維持・強化を図ります。両駅ともに歩行者・自転車の移動環境を整備し、駅を中心としたにぎわいと利便性の高い生活圏の形成を目指します。

●水と緑のネットワークと快適な居住環境の形成

犀川の水辺空間や若里公園などの緑地資源を中心に、市街地内における緑の連続性を確保するとともに、空き家・低未利用地*の活用を進め、良好な居住環境の形成を目指します。

●安全・安心を支える防災力の向上

犀川沿いの河川災害や安茂里地区の山間部の土砂災害への備えを強化し、市街地の防災性向上と避難体制の整備を推進し、安全で暮らしやすい地域を目指します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・犀川及び裾花川の水辺環境の保全と生物多様性の確保
・安茂里地区の山間部の森林環境の適正な管理・保全
・北国街道の歴史的な交通路に関わる地域資源の保全・活用

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・長野駅東口周辺との連携による芹田地区の商業機能の活性化
・安茂里駅周辺の生活拠点機能の維持・強化と商業機能の活性化
・市街地内の空き家・低未利用地の活用促進
・主要幹線道路（国道18号・国道19号等）の渋滞対策と円滑な交通環境の整備

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・犀川沿いの河川災害対策と安茂里地区西側山間部の土砂災害対策の推進
・市街地の防災性向上と災害時の避難体制の強化
・公共交通の利用促進や電気自動車の充電インフラ整備による脱炭素社会への対応
・高齢者や子育て世代の日常生活を支える介護・福祉環境の充実

２－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・長野駅東口周辺との連携による芹田地区の商業機能の活性化と土地利用の高度化

・安茂里駅周辺における生活拠点機能の維持・強化と生活利便施設の立地促進

・市街地内の空き家・低未利用地*の活用促進とコンパクトな市街地形成

・安茂里地区西側中山間ゾーンにおける森林の適切な管理と里山環境の保全

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・バス路線の維持・確保、公共交通ネットワークの最適化

・長野駅及び安茂里駅の交通結節機能の強化と駅へのアクセス性の向上

・主要幹線道路の渋滞対策（国道18号、国道19号、国道117号等）

・七瀬居町線、東通り線などの無電柱化による交通環境の向上

・バリアフリー*な歩行空間や自転車道の整備による安全で快適な移動環境の形成

経済活動

・芹田地区における長野駅東口周辺との連携によるウォーカブル*なまちづくりの推進

・安茂里駅周辺への店舗・サービス機能の誘導による生活拠点としての魅力向上

・ビッグハットや犀川緑地公園等のスポーツ施設を活かした交流促進

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・安茂里地区西側山間部の森林の適切な管理と生物多様性の確保

・犀川の水辺空間や緑地公園、若里公園等を核とした水と緑のネットワークの形成

・市街地内における緑の連続性の確保と街路樹等による緑化の推進

景観の保全・育成

・安茂里地区の西山山間部の里山景観の保全

・犀川及び裾花川の河川景観の保全

・北国街道等の歴史的な交通路に関わる景観の継承と活用

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・犀川及び裾花川の河川災害対策の強化

・安茂里地区の西側山間部の土砂災害警戒区域等における警戒避難体制の整備と対策の推進

・建築物や公共施設の耐震化促進、避難路となる生活道路の安全性確保

・防犯対策の強化と地域の治安向上による安全なまちづくりの推進

脱炭素・省エネルギー

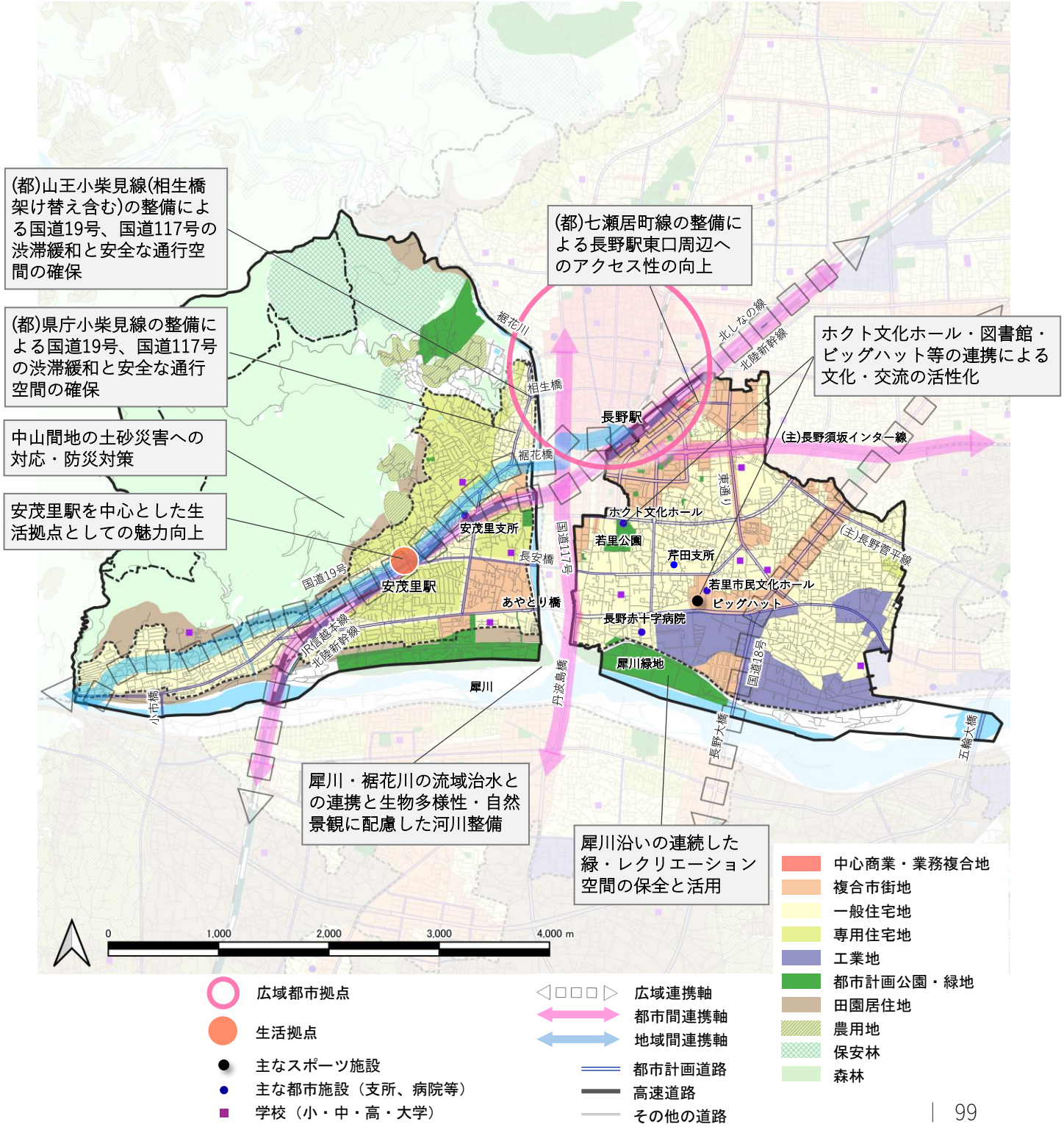
・公共交通の利用促進による自家用車依存からの転換と低炭素型都市構造の形成

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・駅周辺における歩行者・自転車の利用促進

・大規模な公共施設等における省エネルギー型の設備や再生可能エネルギー*の普及促進

■　芹田・安茂里地域の整備方針図

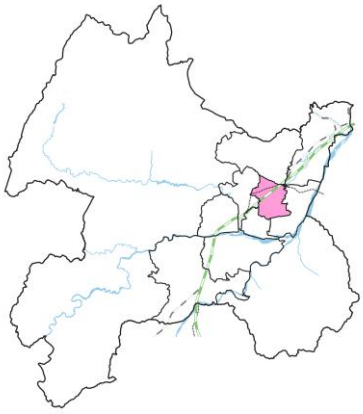


3　東部地域

３－１　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　東部地域の位置図



東部地域は、長野市の東部に位置し、市の中心市街地に近接した住宅地、商業地、教育施設が集積する市街地が形成されています。地域の多くは平坦地であり、善光寺平の一角を占めています。

古くは善光寺門前町に近接する北国街道を中心に発展し、明治以降は鉄道整備や市街地拡大に伴い住宅地化が進みました。吉田地区では鉄道沿線を中心に宅地開発が進展し、三輪地区では善光寺周辺との歴史的つながりを背景に市街地が形成されました。古牧地区は長野駅東口方面の発展とともに都市化が進み、国道18号や国道406号など幹線道路沿線に商業施設等が集積しています。

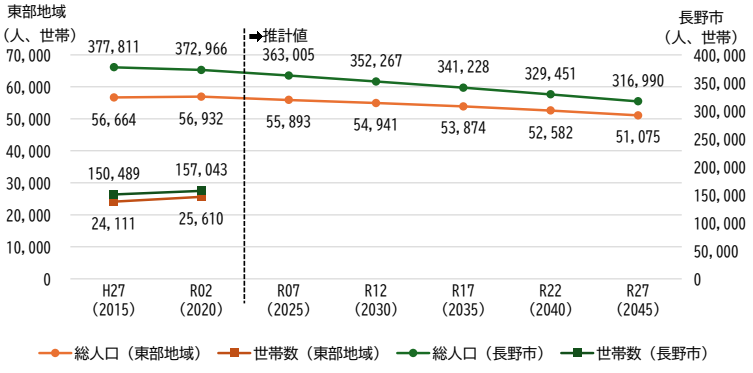
現在は、長野駅周辺市街地と一体となった住宅・商業地域として、長野市東部の生活拠点の役割を担っています。主な地域資源として、善光寺との繋がりが深い美和神社、浅川流域の自然環境、長野運動公園や辰巳公園などの公園施設、長野県立大学のほか小学校３校・中学校３校・高等学校３校・短期大学１校等の教育施設があります。

(2)人口動態

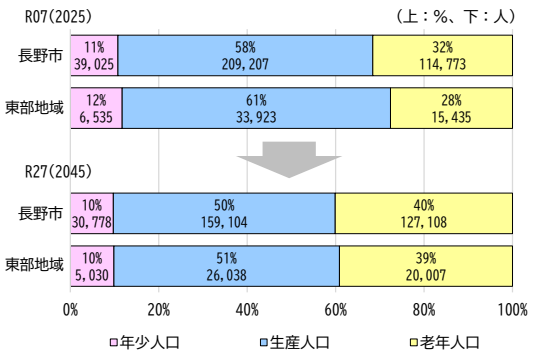
本地域の人口（2020年）は約56,900人で、長野市全体の約15％を占めています。2005年以降、人口は緩やかに減少しており、将来推計では2035年には約53,900人となり、2020年と比較して約５％減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は12％、生産人口（15～64歳）は61％、老年人口（65歳以上）は28％となっており、少子高齢化が進行しています。また、市全体と比較すると、急速なペースで高齢化率の上昇が見込まれています。

■　東部地域の人口と世帯数の推移



■　東部地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、北長野駅・信濃吉田駅周辺を都市拠点とし、駅周辺には都市施設が集積するとともに商業地が広がっています。長野運動公園はスポーツの拠点として、市内外から多くの人が訪れています。

広域連携軸と都市間連携軸は、国道18号やしなの鉄道北しなの線、長野電鉄長野線が担い、広域的にも中心市街地にも移動がしやすく、また公共交通機関が充実した地域です。



国道18号　上高田北交差点付近

土地利用の観点では、北長野周辺や信濃吉田駅周辺に商業・業務・住宅が集積する市街地ゾーンが形成され、古牧地区の南東には田園居住ゾーンが広がっており、本地域はこれら２区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、北長野駅周辺や信濃吉田駅周辺を中心とした市街地に集積し、行政及び地域活動の拠点として「古牧支所」「三輪支所」「吉田支所」などの公共施設が配置されています。また、「長野県立大学」「長野短期大学」などの教育施設が立地し、地域の生活・教育機能を支えています。さらに、地域東側には総合体育館、野球場、陸上競技場、プール、テニスコートなどを備えた「長野運動公園」が整備されており、大会やイベント開催を通じて広域交流拠点として年間約43万人（2024年度）が利用しています。



長野県立大学

交通面では、北長野駅（しなの鉄道）、信濃吉田駅（長野電鉄）など複数の駅が立地し、北長野駅の１日平均乗車人数は約1,705人、長野電鉄の本郷・桐原・信濃吉田駅はそれぞれ約1,000～1,300人（いずれも2024年）となっています。また、地域南部は国道18号、県道長野荒瀬原線、国道406号、国道19号、県道長野須坂インター線などの主要な幹線道路が通過しており、市内外を結ぶ主要交通軸となっています。

３－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・住宅地の高齢化や人口減少に伴う空き家・低未利用地*の活用と土地利用の低密度化

・幹線道路沿線における商業・業務機能の更新と適切な土地利用誘導

・市街地周辺に残る農地や緑地の減少と宅地化の進行

交通体系・経済活動

・古くからの市街地における狭隘道路や道路網の複雑化による防災・交通機能の低下

・都市施設（長野運動公園）への公共交通アクセスの不足

・北長野駅・信濃吉田駅周辺など地域拠点における商業機能や生活利便機能の低下

自然環境・緑・景観

・浅川沿いの自然環境の減少や生物多様性の低下

・住宅密集地における身近な都市公園*の不足とまとまった緑の少なさ

防災・脱炭素

・密集市街地における防災性の低さと避難路の必要性

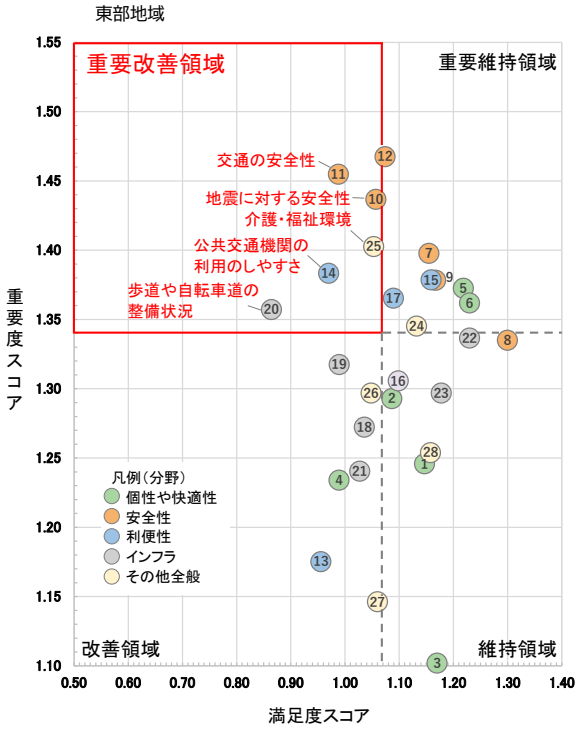
・浅川沿いの河川災害や密集市街地の内水氾濫リスクへの対応

・公共施設や大規模集客施設における脱炭素化・省エネルギー化の必要性

(2)市民の意向

東部地域では、「交通の安全性」「地震に対する安全性」「介護・福祉環境」「公共交通機関の利用のしやすさ」などについて、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。また、「歩道や自転車道の整備状況」についても改善の必要性が高い傾向がみられ、安全性や公共交通など、日常生活を支える基盤整備へのニーズが高い地域となっています。

■　アンケートによる住民の認識・意向



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

３－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

東部地域は、教育・商業・スポーツ交流機能が集積し、善光寺門前町や北国街道とのつながりをもち、長野駅周辺市街地と一体となって長野市東部の都市機能を支える地域として、以下の方針でまちづくりを進めます。

●駅周辺の拠点機能の強化

北長野駅や信濃吉田駅周辺において、商業・業務等の機能の集積を進め、地域の生活利便性の向上を図るとともに、歩行者空間や公共交通の利便性向上を図り、にぎわいと回遊性のある都市拠点形成を目指します。

●持続可能な都市構造の形成

既成市街地における空き家・低未利用地*の活用や生活利便施設の維持・誘導を進め、公共交通ネットワークと連携したコンパクトで暮らしやすい都市構造を形成します。

●自然環境と調和した地域づくり

浅川沿いや古牧地区の南部に残る緑地・農地の保全を進めるとともに、公園や街路樹等の整備や維持管理を行い、緑の連続性を感じる地域づくりを目指します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・浅川沿いや地域内を流れる水路等の水辺環境の保全と親水空間の整備
・古牧地区南部をはじめとする農地の保全と田園景観の維持
・長野運動公園等の既存公園の機能強化と街路樹等による緑のネットワーク形成
・善光寺門前町や北国街道とのつながりを活かした歴史文化資源の保全・活用

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・北長野駅・信濃吉田駅周辺への商業・業務機能の集積とにぎわいの創出
・既成市街地における空き家・低未利用地の活用促進と都市機能の維持・誘導
・国道18号や主要幹線道路の機能強化と公共交通の利便性向上
・歩行者・自転車の安全で快適な移動環境の整備と回遊性の向上

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・密集市街地における防災性の向上と避難路の確保、建築物や公共施設の耐震化
・浅川沿いの水害対策と内水氾濫対策の推進
・公共交通の利用促進や電気自動車の充電インフラ整備による脱炭素社会への対応
・高齢者や子育て世代の日常生活を支える生活利便施設の配置と移動環境の整備

３－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・駅周辺を中心とした都市機能誘導施設の立地促進とコンパクトな市街地形成

・既成市街地における空き家・空き地の適切な管理と活用の促進

・古牧地区南部をはじめとする優良農地の保全と適切な土地利用の促進

・幹線道路沿線における適切な土地利用の促進と周辺環境との調和

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・コミュニティバスやバス路線の最適化、北長野駅・信濃吉田駅の交通結節機能の強化

・長野運動公園等の主要施設への公共交通アクセスの改善

・幹線道路の渋滞対策（国道18号、国道406号、県道長野荒瀬原線等）

・バリアフリー*な歩行空間の整備、歩道や自転車通行空間の整備促進

経済活動

・駅周辺のウォーカブル*なまちづくりの推進と店舗・サービス機能の集積

・長野運動公園の地域資源を活かした交流促進

・体験農園等による都市型農業の振興

・幹線道路周辺における交通利便性を活かした産業立地の可能性の検討

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・浅川沿いの自然環境の保全と親水空間の整備

・古牧地区南部の農地の保全

景観の保全・育成

・河川や既存の公園を核とした水と緑のネットワーク形成と身近な都市公園*の充実

・善光寺や北国街道とのつながりを意識した歴史的景観の継承

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・建築物の耐震化促進、老朽インフラの計画的な更新

・浅川の河川改修促進と内水氾濫対策の強化

・避難路となる生活道路の安全性確保、市街地内の複雑な道路網の解消

・住宅密集地などにおける地域防災力の向上と自主防災組織*の活動支援

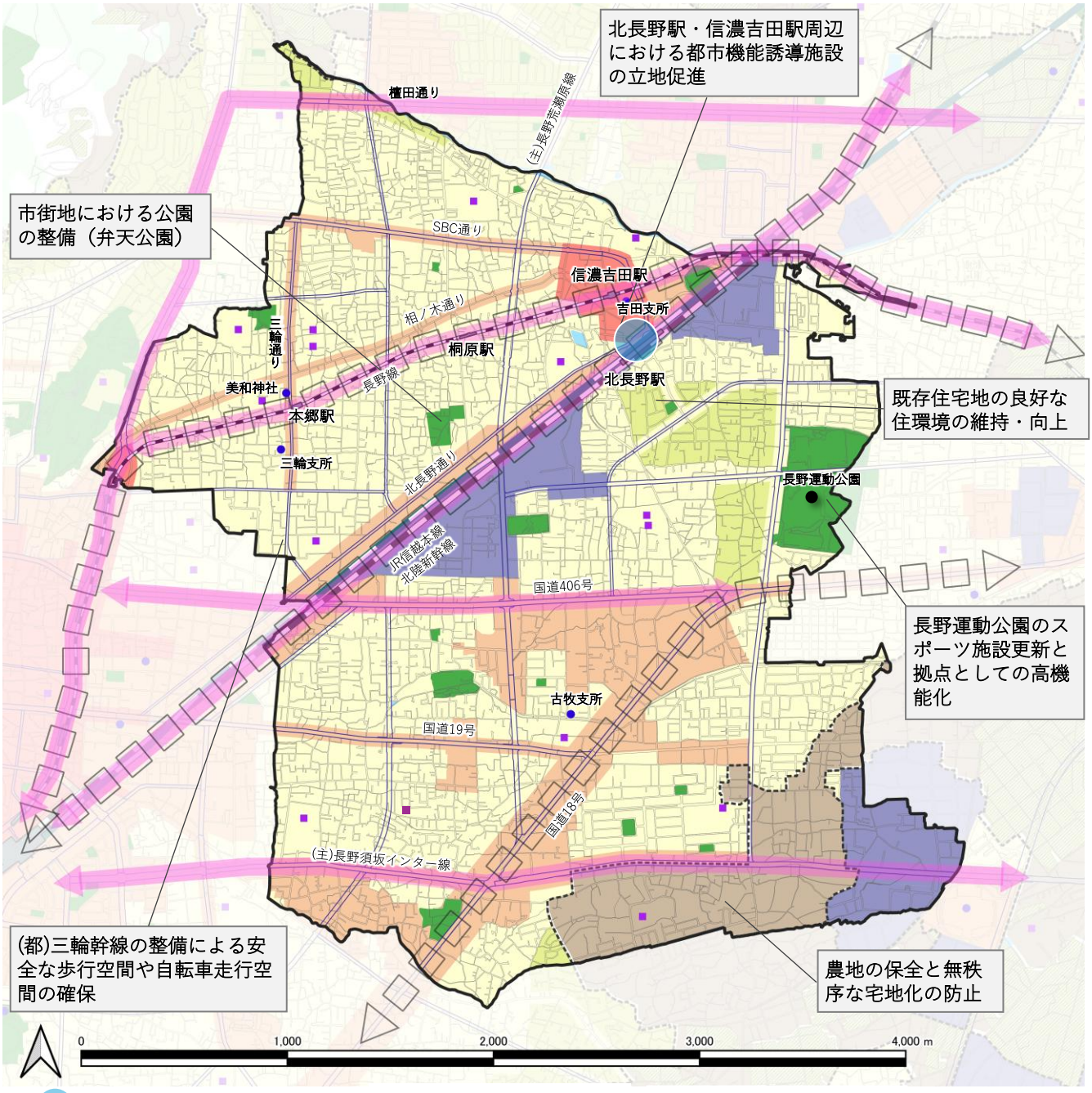
脱炭素・省エネルギー

・公共交通・自転車の利用促進による低炭素型都市構造の形成

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・公共施設や大規模集客施設における省エネルギー化と再生可能エネルギー*の導入促進

■　東部地域の整備方針図

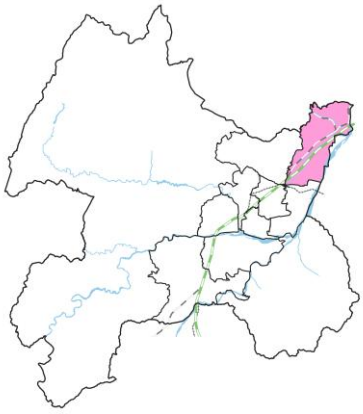


4　北部地域

４－１　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　北部地域の位置図



北部地域は、長野市の北部に位置し、東側は千曲川沿いに沖積平野が広がり、西側は山地へと続く丘陵地となる多様な地形を有しています。

古くから千曲川の舟運と飯山街道や北国街道の陸運が交わる交通の要衝として発展してきた地域であり、江戸時代には宿場町として栄えました。明治時代には信越本線の開通により豊野駅が開業し、北の玄関口としての役割を担ってきました。2005年(平成17年)には豊野町が合併し、現在に至っています。

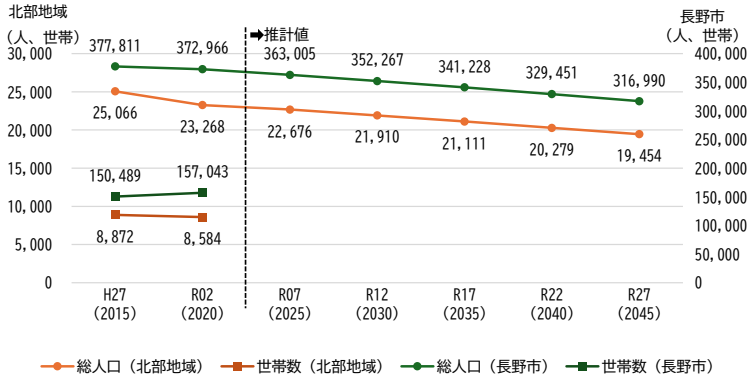
現在は、豊野駅を中心とした市街地が、長野市北部の地域拠点としての役割を担っています。主な地域資源として、千曲川の水辺空間や山地部の自然資源、旧街道の歴史資源、豊野温泉りんごの湯などの観光施設、北部スポーツ・レクリエーションパークなどの公園施設、長野市民病院などの医療施設、小学校４校・中学校２校等の教育施設があります。

(2)人口動態

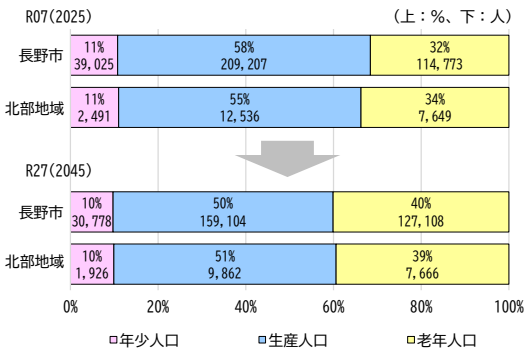
本地域の人口（2020年）は約23,300人で、長野市全体の約６％を占めています。2015年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計では2035年には約21,100人となり、2020年と比較して約９％減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は11%、生産人口（15～64歳）は55%、老年人口（65歳以上）は34%となっており、少子高齢化が進行しています。また、老年人口はおおむね横ばいで推移する一方、年少人口及び生産人口の減少により、高齢化率の上昇が見込まれており、その上昇幅は市全体と比較するとやや緩やかな傾向となっています。

■　北部地域の人口と世帯数の推移



■　北部地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、豊野駅周辺と三才駅周辺を生活拠点とし、周辺には生活利便施設が集積し、商業機能等が集約しています。

広域連携軸は、しなの鉄道北しなの線とJR飯山線、及び国道18号が担い、隣接する中野市や飯綱町と繋がっています。また、しなの鉄道北しなの線は都市間連携軸でもあり、長野市の中心部への主要な動線の一つとなっています。



豊野駅

土地利用の観点では、豊野駅や三才駅の周辺で市街地ゾーンが形成され、千曲川沿いの平野部には肥沃な農地と集落からなる田園居住ゾーンが広がっています。さらに、地域北側の山地部には森林や農地からなる中山間ゾーンが広がっており、本地域はこれら３区分からなる空間構造を形成しています。

② 都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、各地区に分散配置されており、地域活動の拠点である「豊野支所」「長沼支所」「古里支所」が地域コミュニティ*を支え、地域の南部には地域医療を支える「長野市民病院」が立地しています。また、運動広場や体育館を備えた「北部スポーツ・レクリエーションパーク」が整備されており、住民の健康づくりやスポーツ活動の場として利用されています。さらに、日帰り温泉施設「豊野温泉りんごの湯」が立地しており、年間約22万人（2024年）が利用するなど来訪者及び地域住民の憩いの場として親しまれています。また、令和元年東日本台風による災害の教訓を踏まえた防災・コミュニティ拠点として「豊野防災交流センター」が整備されるとともに、「長沼地区河川防災ステーション」が建設中であるなど、安全・安心なまちづくりが進められています。



豊野防災交流センター

交通面では、豊野駅（JR信越本線・しなの鉄道）が立地し、豊野駅の１日平均乗車人数は約1,800人（2024年）となっています。鉄道と並行して国道18号が地域を南北に貫通しており、広域交通の主要軸を形成しています。さらに、上信越自動車道信州中野I.C.も近く、広域的な交通利便性を有する地域となっています。

４－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・農業従事者の高齢化と後継者不足による遊休農地や荒廃農地の増加

・市街地内の空き家・低未利用地*の活用と土地利用の低密度化

・産業立地ニーズ（蟹沢エリア、北部幹線周辺エリア）と農振農用地との整合

・令和元年東日本台風（台風19号）による浸水被害を受けた地域の土地利用のあり方

交通体系・経済活動

・主要幹線道路（国道18号等）の渋滞、公共交通の不足

・豊野駅周辺の商業機能の低下と地域拠点性の維持

・生活利便施設へのアクセス性の確保

・中山間地における移動手段の確保

自然環境・緑・景観

・千曲川沿いのまとまりのある水田地帯や田園景観の保全

・千曲川や山地部の自然環境における生物多様性の保全

防災・脱炭素

・山地部の土砂災害、千曲川沿いの河川災害への備え

・令和元年東日本台風での浸水被害を踏まえた治水対策と防災体制の強化

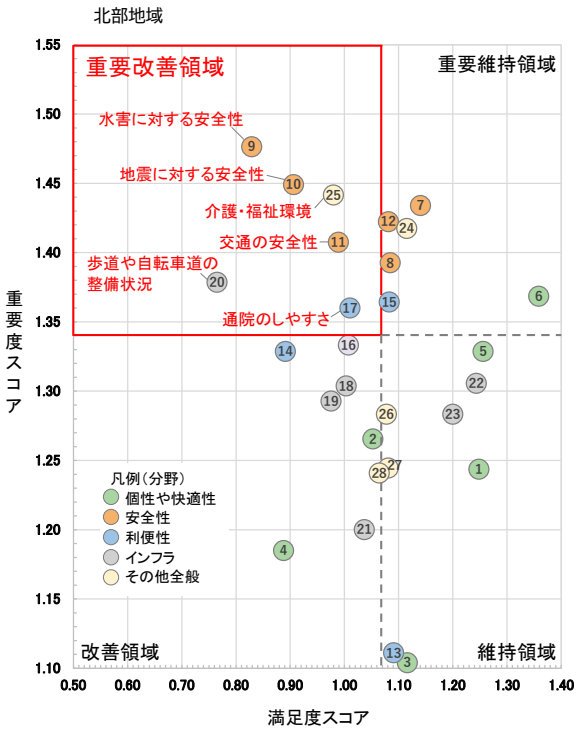
・駅から離れたエリアや中山間地における自家用車依存からの転換

(2)市民の意向

北部地域では、「水害に対する安全性」が特に重要度が高く、「地震に対する安全性」「交通の安全性」など、防災・交通安全に関する項目で、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。

また、「介護・福祉環境」や「歩道や自転車道の整備状況」「通院のしやすさ」についても、改善の必要性が高く、防災性の向上や安全な移動環境の充実が求められています。

■　アンケートによる住民の認識・意向



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

４－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

北部地域は、千曲川と山地部の豊かな自然に恵まれた地域で、一方で千曲川の氾濫原に位置することから水害リスクを抱えており、住民の意識においても水害への対策が最重要課題となっています。こうした地域の特性を踏まえ、以下の方針でまちづくりを進めます。

●駅周辺の地域拠点機能の維持・強化

駅周辺の商業機能の低下に対応するため、歩きやすいまちづくりや公共交通の利便性向上により、地域拠点としてのにぎわいと都市機能の維持・再生を目指します。

●安全で安心して暮らせる地域基盤の構築

令和元年東日本台風の浸水被害を踏まえた治水対策と防災体制の強化を進めるとともに、安全な移動環境の充実により、災害に強く誰もが安心して暮らせる地域を目指します。

●豊かな自然環境と歴史を活かした地域づくり

千曲川沿いの農地と田園景観、山地部の森林等の自然環境の保全を進めるとともに、水運・街道の歴史資源や果樹や農産物等の観光施設を活用し、魅力ある地域を目指します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・千曲川の水辺空間と山地部の自然環境の保全と生物多様性の確保
・千曲川沿いのまとまりのある優良農地の保全と良好な田園景観の維持
・水運や街道などの歴史文化資源の保全・活用

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・豊野駅周辺への生活利便施設の集積と商業機能の維持・強化
・豊野駅周辺と三才駅周辺を生活拠点とした都市機能の集約とコンパクトな市街地形成
・信州中野I.C.等の広域交通利便性を活かした産業立地の可能性検討
・歩行者・自転車の安全で快適な移動環境の整備

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・令和元年東日本台風の浸水被害を踏まえた千曲川の治水対策の強化
・西側山間部における土砂災害対策の推進
・建築物や公共施設の耐震化、老朽インフラの計画的な更新
・高齢者や子育て世代の日常生活を支える生活利便施設の配置と移動環境の整備

４－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・豊野駅周辺への生活利便施設の立地促進と商業機能の維持・強化

・市街地の無秩序な拡大の抑制と計画的な土地利用の誘導

・令和元年東日本台風による浸水被害を受けた地域における適切な土地利用の誘導

・千曲川沿いの優良農地の保全と遊休農地・荒廃農地対策の推進

・農振農用地との整合を図りながらの産業立地の可能性検討

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・路線バスや乗合タクシー等による公共交通ネットワークの最適化

・近隣市町村との広域的な交通ネットワークの確保に向けた道路整備の検討

・歩道や自転車道の整備による安全で快適な移動環境の確保

・バリアフリー*な歩行空間の整備と高齢者・子育て世代に配慮した移動環境の充実

経済活動

・豊野駅・豊野支所周辺への店舗・サービス機能の誘導による商業活性化

・豊野温泉りんごの湯や北部スポーツ・レクリエーションパーク等の地域資源を活かした交流促進

・果樹や農産物を活かした観光農園や６次産業化の推進

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・千曲川の河川環境の保全と生物多様性の確保

・山地の森林の適切な管理と生物多様性の確保

・市街地周辺の農地の保全

景観の保全・育成

・千曲川とまとまりのある農地、山地部の連続した田園景観の保全

・西部中山間地の里山風景の保全

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・令和元年東日本台風の浸水被害を踏まえた千曲川の河川改修促進と治水対策の強化

・西側山間部における土砂災害警戒区域等の警戒避難体制の整備と対策の推進

・地域防災体制の強化と防災意識の向上

・建築物や公共施設の耐震化促進と老朽インフラの計画的な更新

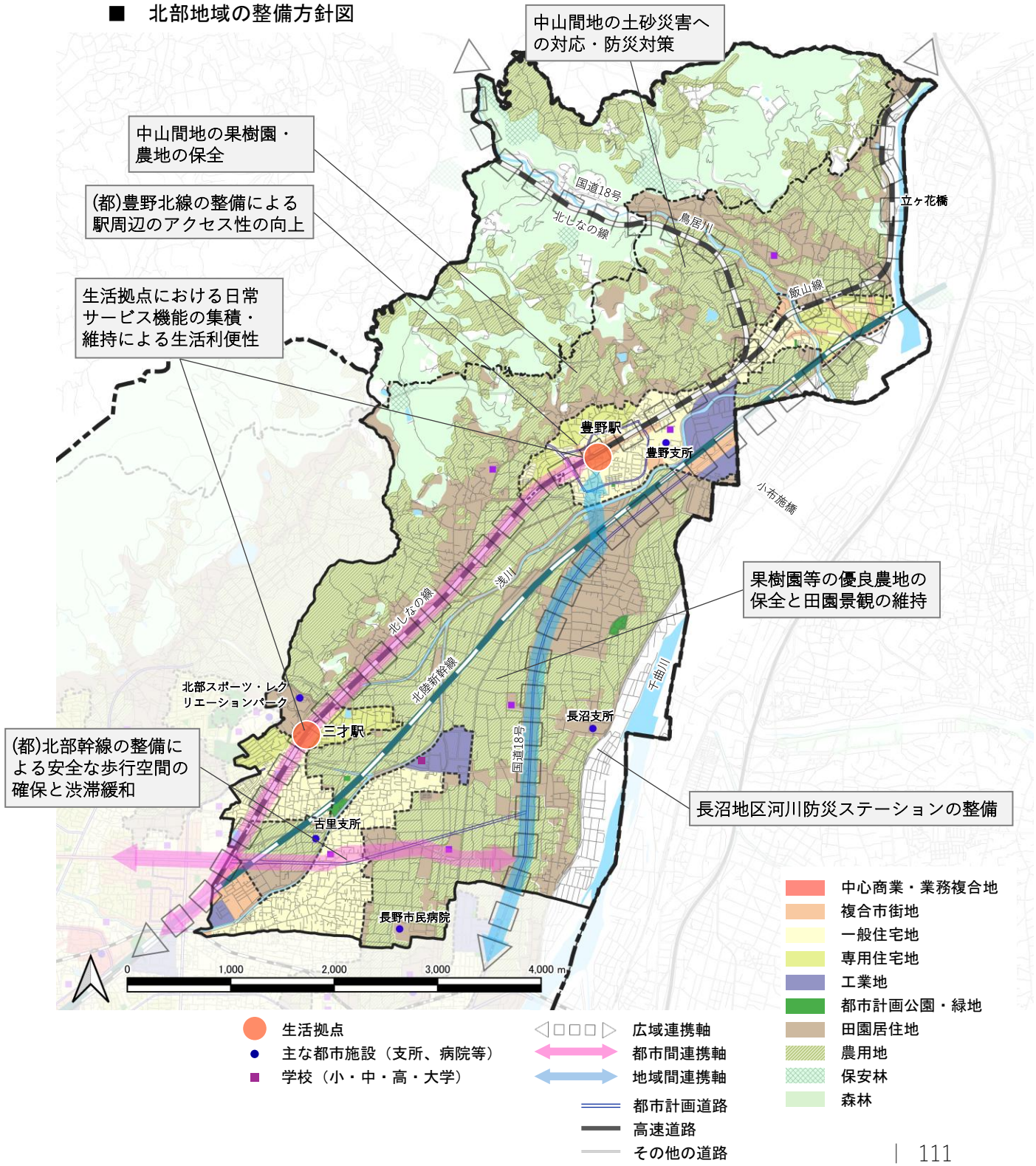
脱炭素・省エネルギー

・公共交通の利便性向上と利用促進による低炭素型都市構造の形成

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・森林・水・太陽光等の地域資源を活かした再生可能エネルギー*の導入促進（農地・田園景観への影響に配慮した立地誘導）

■　北部地域の整備方針図



5　若槻・浅川地域

5－1　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　若槻・浅川地域の位置図



若槻・浅川地域は、長野市の北部に位置し、市街地に近接しながら豊かな自然環境を有する地域です。地域の東側は浅川の扇状地と緩やかな丘陵地が広がり、西側には山地部へ連なる中山間地が形成されています。

古くから善光寺平北部の生活・交通圏の一部として発展してきた地域であり、江戸時代には善光寺へ通じる北国街道沿いに集落が形成されました。明治時代以降は果樹栽培が盛んになり、特にりんご栽培を中心とした農業地域として発展し、その後、長野市中心部へのアクセス性の高さから住宅地化が進み、特に若槻地区では、稲田、徳間、檀田などを中心に土地区画整理事業や宅地開発が進展しました。

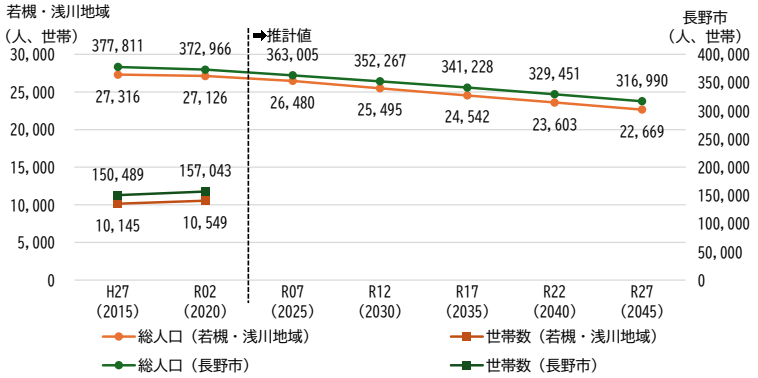
現在では長野市北部を代表する生活拠点としての役割を担っています。主な地域資源として、浅川や駒沢川の水辺空間などの自然資源、昭和の森公園などの公園施設、国立病院機構東長野病院等の医療施設、長野工業高等専門学校や清泉女学院大学のほか、小学校３校・中学校１校・高等学校１校等の教育施設があります。

(2)人口動態

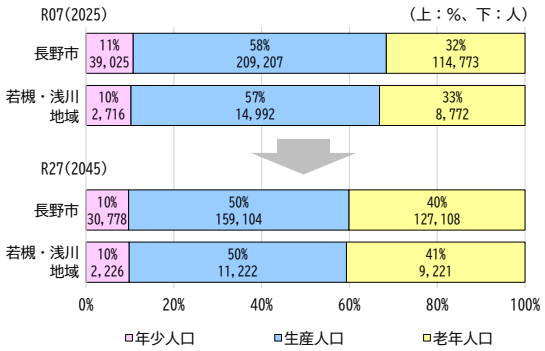
本地域の人口（2020年）は約27,100人で、長野市全体の約７％を占めています。2005年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計では2035年には約24,500人となり、2020年と比較して約10%減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は10%、生産人口（15～64歳）は57%、老年人口（65歳以上）は33%となっており、少子高齢化が進行しています。また、市全体と比較すると、やや緩やかなペースで高齢化率の上昇が見込まれています。

■　若槻・浅川地域の人口と世帯数の推移



■　若槻・浅川地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、長野市の中心部から広がる市街地に連続して良好な住宅地が形成され、北外環沿いには商業施設等が集積しています。

広域連携軸は、しなの鉄道北しなの線があり、地域を東西に通る北部幹線（サンロード）が都市間連携軸の役割を担っています。また、地域間連携軸として戸隠方面へのアクセス路となる県道戸隠高原浅川線（浅川ループライン）があります。



浅川地区の集落（中曽根）と田園風景

土地利用の観点では、平野部に住宅地を中心とした市街地ゾーンが形成され、その西側には果樹園や農地、集落からなる田園居住ゾーンが広がっています。さらにその北側の山地部は森林や農地、点在する集落からなる中山間ゾーンが広がっており、本地域はこれら３区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、北部幹線（サンロード）沿道や若槻地区中心部を中心とした市街地に集積しており、行政および地域活動の拠点である若槻支所、浅川支所をはじめ、教育・福祉・医療施設や商業施設が立地しています。若槻地区には「若槻体育館」などのスポーツ施設も整備されており、地域住民の健康増進やコミュニティ活動の場として利用されています。



若槻地区の天神木公園と住宅地

交通面では、地域内に駅は設置されていないため、住民の主な移動手段はバスや自家用車となっています。地域の東西を貫く北部幹線や南北を貫く県道長野荒瀬原線などが幹線道路として機能しています。

５－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・農業従事者の高齢化と後継者不足による遊休農地や荒廃農地の増加

・果樹園の維持管理の困難さ

・土砂災害のリスクを考慮した適切な土地利用の推進

・産業立地ニーズ（田子池南エリア）と農振農用地との整合

・西側山地部における森林の適正な管理

交通体系・経済活動

・鉄道駅が地域内に存在しないことによる公共交通アクセスの制約

・地域内商業機能の減少と買い物利便性の低下

自然環境・緑・景観

・市街地周辺のまとまりのある果樹園や農地、田園景観の保全

・浅川などの山地部の自然環境における生物多様性の保全

・市街地内における緑の連続性の確保、水と緑のネットワーク形成

防災・脱炭素

・西側山間部の土砂災害への備え

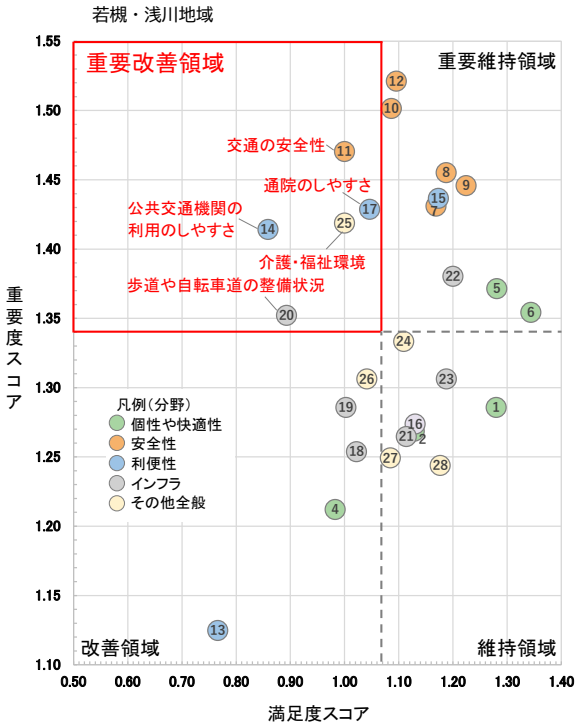
・鉄道駅から離れた地域全体における自家用車依存からの転換

(2)市民の意向

若槻・浅川地域では、「通院のしやすさ」「交通の安全性」「公共交通機関の利用のしやすさ」「介護・福祉環境」などについて、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。

また、「歩道や自転車道の整備状況」についても、改善の必要性が高い傾向がみられ、交通環境や移動利便性の向上に対するニーズが高い地域となっています。

■　アンケートによる住民の認識・意向



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

５－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

若槻・浅川地域は、中心市街地に近接する利便性と果樹園や山地部の恵まれた自然環境をあわせもつ地域で、この強みを活かし、以下の方針でまちづくりを進めます。

●生活拠点としての利便性向上

鉄道駅が地域内にない状況を踏まえ、北部幹線(サンロード)などの主要幹線道路沿道を中心とした商業・生活サービス機能の集積を図るとともに、公共交通の利便性向上と歩行者・自転車の安全な移動環境の整備により、誰もが暮らしやすい地域づくりを目指します。

●多層的な土地利用による地域構造の維持

平野部の市街地、果樹園・農地からなる田園居住、山地部の中山間という３層の空間構造を活かし、それぞれの特性に応じた土地利用の適正化と地域資源の保全・活用を図ります。

●持続可能な農業と地域環境の継承

農業の担い手確保と遊休農地の有効活用を進め、市街地周辺の田園景観を保全するとともに、山地部の森林や浅川の水辺空間などの自然環境と調和した地域づくりを推進します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・浅川・駒沢川の水辺空間と山地部の自然環境の保全と生物多様性の確保
・果樹園や農地の保全と良好な田園景観の維持
・昭和の森公園等の既存公園施設の機能強化と活用促進
・善光寺へ通じる街道沿いの歴史文化資源の保全・活用

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・北部幹線をはじめ主要幹線道路沿道への生活利便施設の維持・集積とにぎわいの創出
・若槻支所・浅川支所周辺における地域拠点機能の維持・強化
・幹線道路の機能向上と公共交通の利便性向上
・歩行者・自転車の安全で快適な移動環境の整備

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・西側山間部における土砂災害対策の推進
・建築物や公共施設の耐震化、老朽インフラの計画的な更新
・高齢者や子育て世代の生活を支える医療・福祉・教育施設の維持と移動環境の向上

５－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・北部幹線等の主要幹線道路沿道における商業・生活サービス施設の立地促進

・土砂災害のリスクを考慮した防災機能を備えた、地域コミュニティ*の核となる施設や拠点の誘導

・良好な住宅地における居住環境の維持・向上と市街地周辺の果樹園や優良農地の保全

・農振農用地との整合を図りながらの産業立地の可能性検討

・山地部の中山間地域における森林の適切な管理と集落環境の維持

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・バス路線の最適化と中山間地域におけるデマンド交通等の導入による公共交通の利便性向上

・北部幹線の延伸による広域交通の円滑化

・歩道や自転車道の整備拡充による安全で快適な移動環境の整備

・主要幹線道路と生活道路の適切な役割分担による交通円滑化

経済活動

・主要幹線道路沿道における商業機能の維持・集積による買い物利便性の向上

・農業の担い手育成・確保、体験農園や６次産業化によるりんご等の果樹産業の振興

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・山地部の森林の適切な管理と生物多様性の確保

・浅川・駒沢川の河川環境の保全と水辺空間の保全・活用

・市街地周辺の果樹園や農地の保全による田園環境の維持

・昭和の森公園等の既存公園施設の機能強化と活用促進

景観の保全・育成

・果樹園を中心とした田園景観、山地部の里山風景の保全

・善光寺へ通じる街道沿いの歴史的景観の継承

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・西側山間部における土砂災害警戒区域等の警戒避難体制の整備と対策の推進

・建築物や公共施設の耐震化促進と老朽インフラの計画的な更新

・避難路となる生活道路の安全性確保と地域防災体制の強化

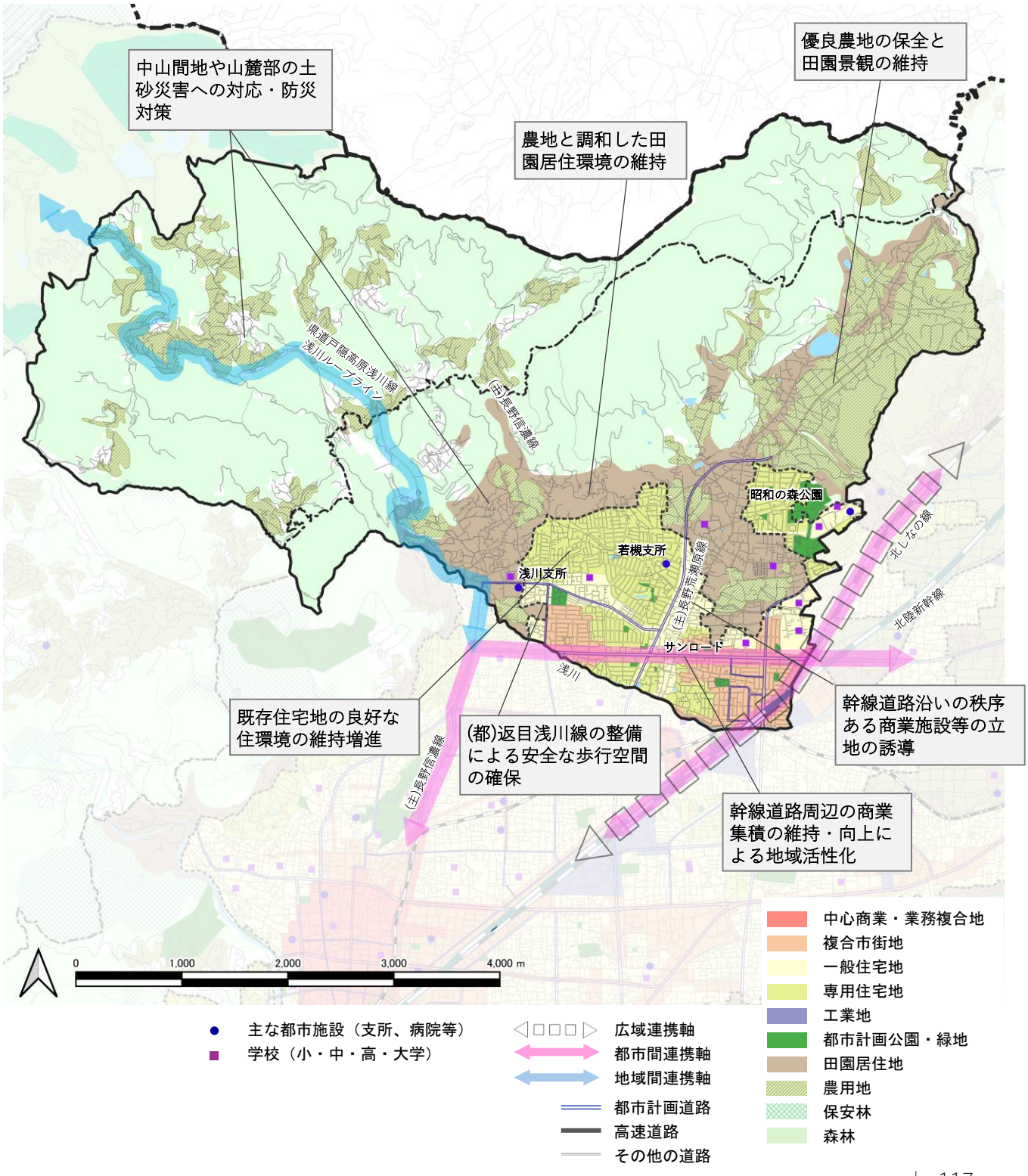
脱炭素・省エネルギー

・公共交通の利用促進と自転車・徒歩による移動環境の整備による自家用車依存からの転換

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・太陽光等の再生可能エネルギー*の導入促進(農地・里山景観への影響に配慮した立地誘導)

■　若槻・浅川地域の整備方針図

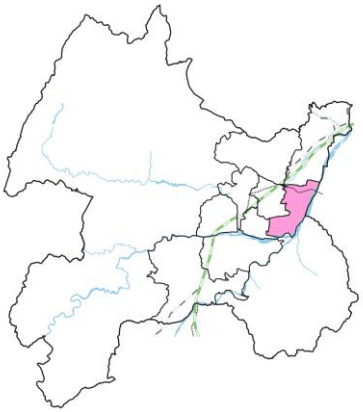


6　千曲川沿川地域

6－1　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　千曲川沿川地域の位置図



千曲川沿川地域は、長野市の北東部に位置し、千曲川左岸に沿って広がる平坦な地域です。沖積平野が広がり、千曲川の豊かな水と肥沃な土壌に恵まれた地形を有しており、農業が盛んな地域として発展してきました。

古くから千曲川の水運と街道交通と関わりながら発展してきた地域であり、江戸時代には北国街道の往来や善光寺平の農業生産を支える地域として栄えていました。一方で千曲川の氾濫原に位置することから、住民は水害と向き合いながら生活を営んできました。戦後は長野市街地の拡大に伴い、住宅地や工業・流通施設が立地する市街地としての性格も強めてきました。

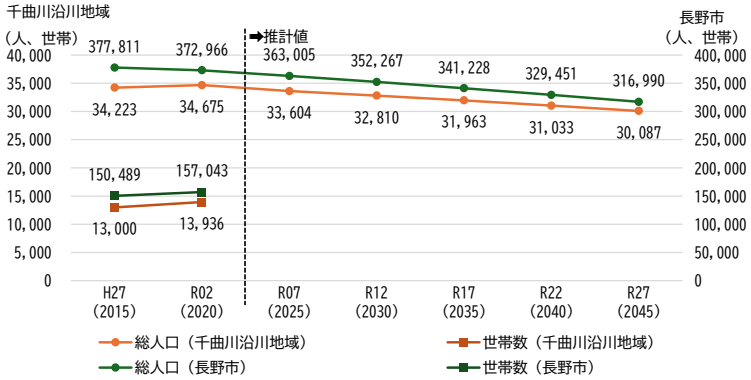
現在は、長野市北東部の住宅地・農業地域であり、主な地域資源として、犀川・千曲川の水辺空間や河川敷などの自然資源、古くからの水田地帯が織りなす田園景観、長野市オリンピック記念アリーナ（エムウェーブ）といったスポーツ・レクリエーション施設、小学校３校・中学校１校・高等学校１校等の教育施設があります。

(2)人口動態

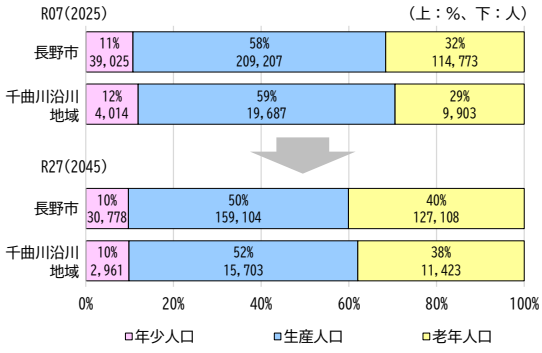
本地域の人口（2020年）は約34,700人で、長野市全体の約９％を占めています。2005年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計では2035年には約32,000人となり、2020年と比較して約８％減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は12%、生産人口（15～64歳）は59%、老年人口（65歳以上）は29%となっており、少子高齢化が進行しています。また、市全体と比較すると、高齢化率はやや高い水準となっています。

■　千曲川沿川地域の人口と世帯数の推移



■　千曲川沿川地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、各地区の生活拠点を中心に柳原・朝陽を生活拠点とし、大豆島を含めた各地区にそれぞれコミュニティ施設や商業施設が配置されています。また、エムウェーブなどのスポーツ施設が立地し、住民の健康増進や憩いの場となっています。



国道18号　北尾張部交差点付近

広域連携軸は国道18号と東外環状線(国道18号長野東バイパス及び県道三才大豆島中御所線）であり、県道長野須坂インター線と連携して上信越自動車道の須坂長野東I.C.へのアクセス性に優れています。都市間連携軸は国道18号が担い、県道長野須坂インター線と併せて中心市街地方面へのアクセス路となっています。

土地利用の観点では、長野駅を中心とした市街地の広がりから地域の西側と国道18号沿線に市街地ゾーンが形成され、その他の平地は、農地と集落からなる田園居住ゾーンが広がっており、本地域はこれら２区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、各地区に分散配置されており、地域活動の拠点である支所と公民館が併設・隣接した「柳原交流センター」「朝陽支所」「大豆島総合市民センター」が地域コミュニティ*を支えています。また、「エムウェーブ」は年間約20万人（2024年）、「サンマリーンながの」は年間約31万人（2024年）、「千曲川リバーフロントスポーツガーデン」は年間約1,360件（2024年）など、利用者の多い大規模施設があるのもこの地域の特徴です。



柳原交流センター

交通面では、地域内に鉄道駅は立地していないものの、長野駅や北長野駅へは路線バスや自家用車でアクセス可能となっています。地域内を南北に通る東外環状線と、そこに接続する国道18号や県道長野須坂インター線により、長野市街地や須坂・中野方面へのアクセスにも優れ、さらに上信越自動車道須坂長野東I.C.へのアクセスにも優れており、広域的な交通利便性を有しています。

６－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・農業従事者の高齢化と後継者不足による優良農地の遊休化や荒廃農地の増加

・幹線道路沿いを中心とした無秩序な農地の宅地化・商業地化の進行

・既存住宅地内における空き家・低未利用地*の活用と居住環境の低密度化

・千曲川沿いの低地部における浸水リスクを考慮した適切な土地利用の推進

交通体系・経済活動

・古くからの集落でみられる地域内生活道路の狭隘性

・鉄道駅が立地していない地域の公共交通の不足と自家用車への依存

・長野駅周辺や他の拠点へのアクセス性の向上

・地域商業機能の維持と買い物利便性の確保

自然環境・緑・景観

・千曲川沿いに広がるまとまりのある水田地帯や田園景観の保全

・千曲川の水辺環境における生物多様性の保全と親水空間の創出

・市街地と河川を結ぶ緑の連続性の確保、水と緑のネットワーク形成

防災・脱炭素

・千曲川の洪水・浸水被害に対する防災対策の強化と避難体制の整備

・河川堤防の強化や内水氾濫対策の推進

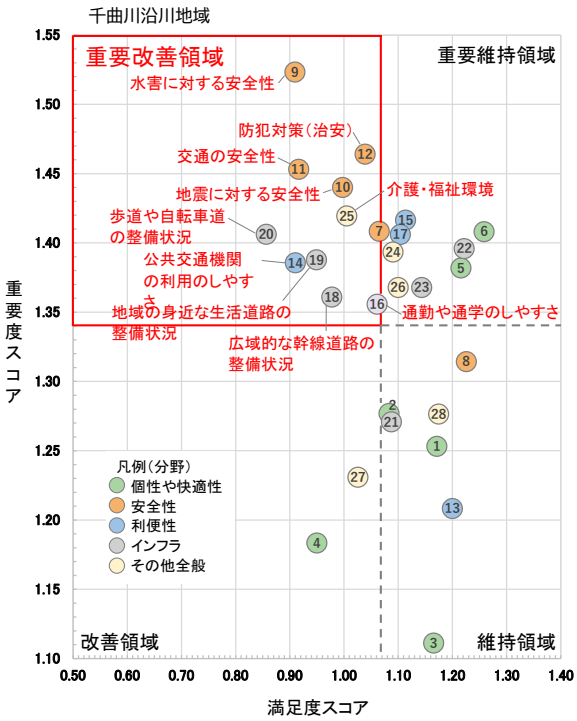
・公共交通が不足する地域における自家用車依存からの転換と環境負荷の低減

(2)市民の意向

千曲川沿川地域では、「水害に対する安全性」の重要度が特に高く、「防犯対策（治安）」「交通の安全性」「地震に対する安全性」など、安全性に関する項目についても、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。

また、「公共交通機関の利用のしやすさ」「歩道や自転車道の整備状況」「地域の身近な生活道路の整備状況」「広域的な幹線道路の整備状況」についても、改善の必要性が高く、水害リスクへの意識の高さや交通・生活環境の向上に対するニーズが高い地域となっています。

■　アンケートによる住民の認識・意向



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

6 － 3　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

千曲川沿川地域は、千曲川の豊かな水と肥沃な土壌に恵まれた田園景観が広がる一方、この氾濫原に位置することから水害リスクを抱えており、住民の意識においても水害への対策が課題となっています。こうした地域の特性を踏まえ、以下の方針でまちづくりを進めます。

●水害に強い安全・安心な地域づくり

千曲川の洪水・浸水リスクを踏まえた治水対策と防災体制の強化を進め、住民の生命と財産を守る安全・安心な地域を目指します。

●公共交通と生活道路の利便性向上

路線バス等の公共交通機関の最適化と歩道・自転車道の整備、狭隘な生活道路の改善を進め、中心市街地や他拠点へのアクセス性向上と日常生活の利便性向上を図ります。

●豊かな水と緑の田園環境の保全と活用

千曲川の豊かな水辺環境と、まとまりのある水田地帯の田園景観を保全するとともに、優良農地の維持や農業の持続的な発展を図り、水と緑に親しめる地域づくりを進めます。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・千曲川・犀川の水辺環境における生物多様性の保全と親水空間の創出
・まとまりのある水田地帯の保全と良好な田園景観の維持
・エムウェーブ・サンマリーンながの等のスポーツ・交流施設の機能強化と活用促進

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・柳原・朝陽の生活拠点における地域商業機能の維持と買い物利便性の確保
・国道18号・東外環状線・県道長野須坂インター線等の幹線道路ネットワークの機能強化
・須坂長野東I.C.へのアクセス性を活かした広域交通利便性の向上
・既存住宅地内における空き家・低未利用地*の活用促進と良好な居住環境の維持

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・千曲川の洪水・浸水被害に対する堤防強化の推進
・千曲川沿いの低地部における浸水リスクを考慮した適切な土地利用
・建築物や公共施設の耐震化、老朽インフラの計画的な更新
・高齢者や子育て世代の日常生活を支える生活利便施設の配置と移動環境の整備

６－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・まとまりのある優良農地の保全と遊休農地・荒廃農地の多面的利用の促進

・幹線道路沿いにおける無秩序な農地の宅地化・商業地化の抑制と計画的な土地利用の誘導

・市街地と田園居住地の適切な土地利用区分の維持

・浸水災害のリスクを考慮した防災機能を備えた、地域コミュニティ*の核となる施設や拠点の誘導

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・東外環状線・県道長野須坂インター線等の幹線道路の渋滞対策と機能強化

・須坂長野東I.C.へのアクセス性を活かした広域交通利便性の向上

・路線バス等の公共交通機関の最適化と、安全で快適な歩行者・自転車の移動環境の整備

経済活動

・幹線道路沿いへの商業施設の集約と利便性の向上

・エムウェーブ・サンマリーンながの・千曲川リバーフロントスポーツガーデン等の地域資源を活かした交流促進

・千曲川の水辺空間や田園景観を活かした観光・レクリエーション機能の充実

・農業振興や後継者育成の支援と、須坂長野東I.C.へのアクセス性を活かした産業用地整備の推進や可能性の検討

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・千曲川・犀川の河川環境の保全と生物多様性の確保

・千曲川の水辺環境における親水空間の創出と適切な維持管理

・市街地周辺及び千曲川沿いの優良農地の保全と農業生産環境の維持

景観の保全・育成

・河川沿いの良好な緑景観の保全

・千曲川沿いに広がる水田地帯の良好な田園景観の維持

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・千曲川の河川堤防の強化と治水対策の促進

・浸水リスクを考慮した土地利用の誘導と建築規制の適切な運用

・建築物や公共施設の耐震化促進、老朽インフラの計画的な更新

・避難路となる生活道路の安全性確保と防災機能の強化

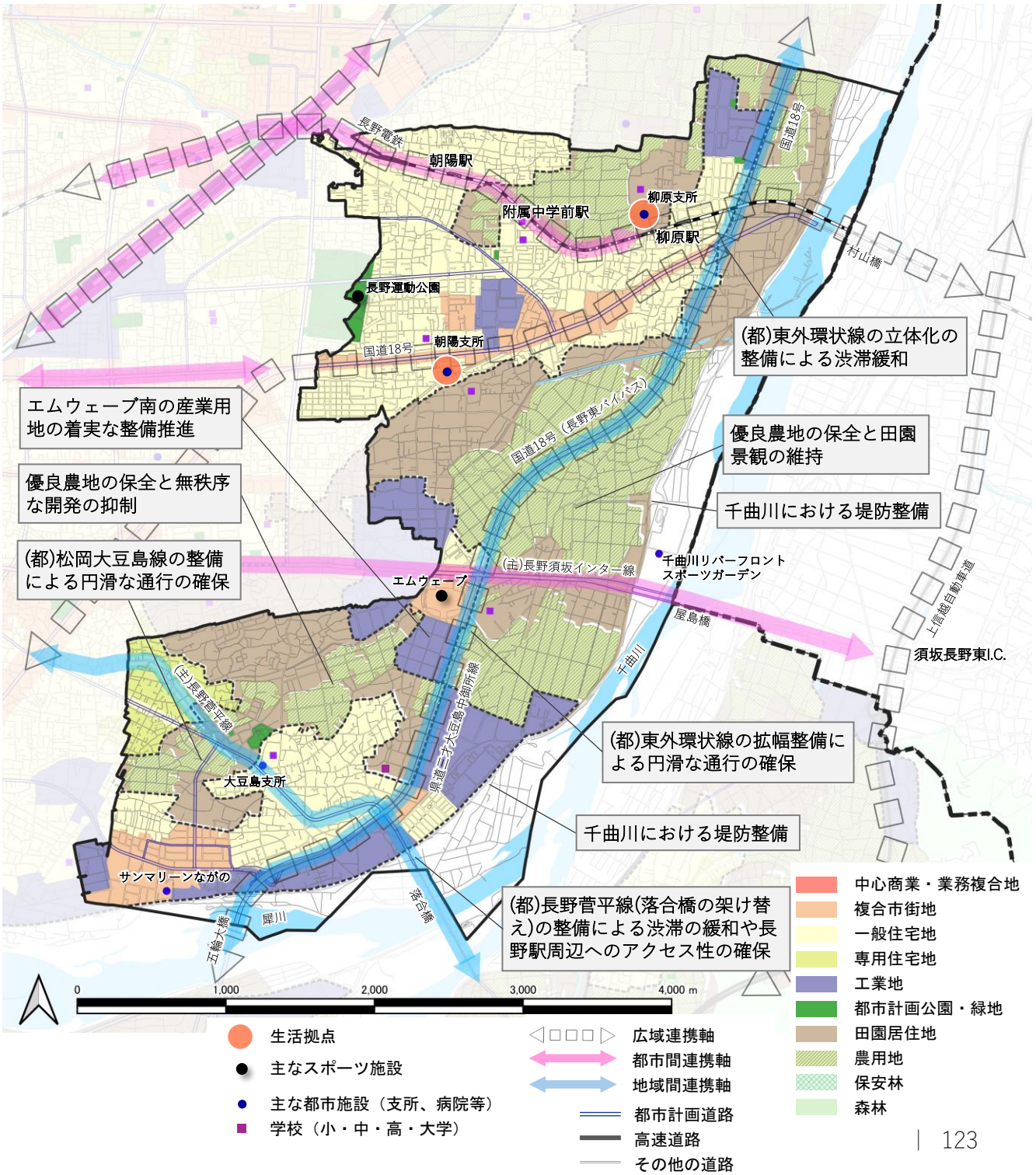
脱炭素・省エネルギー

・公共交通の利用促進による自家用車依存からの転換

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・農地や緑地の保全と太陽光等の再生可能エネルギー*の導入促進（農地・田園景観への影響に配慮した立地誘導）

■　千曲川沿川地域の整備方針図



7　川中島・更北地域

７－１　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　川中島・更北地域の位置図



川中島・更北地域は、長野市の南部に位置し、千曲川と犀川に囲まれた沖積平野の肥沃な土地に市街地と農地が広がっています。

古くから交通要衝として、また農業の盛んな地域として発展してきた地域であり、戦国時代の川中島合戦の舞台として知られ、川中島古戦場史跡公園周辺は歴史的に重要な場所となっています。また、北国街道沿いでは集落や農村が形成され、千曲川・犀川の水運や農業生産を支える地域として発展してきました。

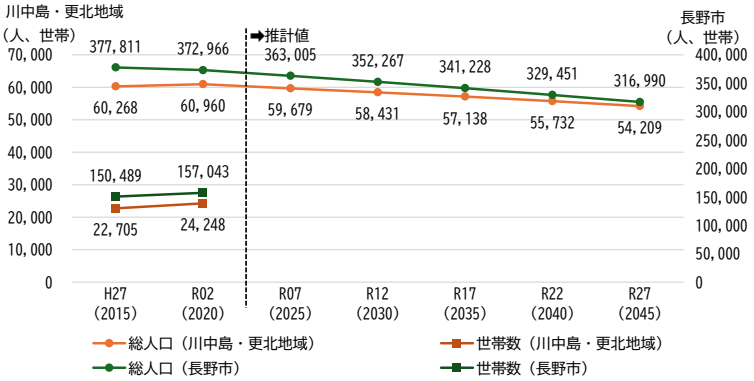
現在は、長野市南部の農業地域としての性格を維持しながら、国道18号や県道長野上田線沿道を中心に商業・業務施設が立地し、長野市南部の生活・産業拠点の一翼を担っています。主な地域資源として、千曲川・犀川の水辺空間などの自然資源、広がりのある農地や田園景観、川中島古戦場史跡公園などの歴史・観光資源があり、小学校６校・中学校３校・高等学校１校等の教育施設があります。

(2)人口動態

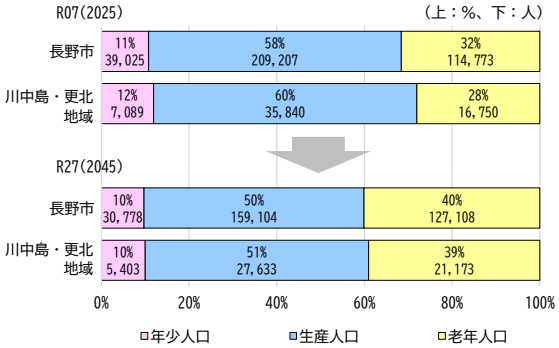
本地域の人口（2020年）は約61,000人で、長野市全体の約16%を占めています。2005年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計では2035年には約54,209人となり、2020年と比較して約11%減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は12%、生産人口（15～64歳）は60%、老年人口（65歳以上）は28%となっており、少子高齢化が進行しています。また、市全体と比較すると、より速いペースで高齢化が進行すると見込まれています。

■　川中島・更北地域の人口と世帯数の推移



■　川中島・更北地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、各地区の生活拠点を中心に川中島・更北の各地区にそれぞれコミュニティ施設が配置され、両地区の中心を通る県道長野上田線と国道19号長野南バイパス沿いに商業施設が分散的に立地する構造となっています。



国道117号　青木島交差点付近

広域連携軸は国道19号長野南バイパス及び国道18号と、JR信越本線であり、市内外とつながっています。都市間連携軸はJR信越本線と県道長野真田線、地域間連携軸は国道19号長野南バイパスと東外環状線（県道三才大豆島中御所線）がそれぞれに担っています。また、千曲川と犀川の堤防道路も地域間の重要な連携軸となっています。

土地利用の観点では、県道長野上田線を軸に広がりのある市街地ゾーンが形成され、また南長野運動公園の北東側にも土地区画整理事業等による市街地ゾーンがあります。市街地ゾーン周辺には農地と住宅地が混在する田園居住ゾーンが広がっており、本地域はこれら２区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、行政及び地域活動の拠点である「更北支所」「川中島支所」や、「長野市立博物館」などがあるほか、年間約23万人（2024年）が利用する「長野市真島総合スポーツアリーナ（ホワイトリング）」や、年間を通じて多くの観光客が訪れる「川中島古戦場史跡公園」が整備されています。また、地域内には複数の農業関連施設や直売所が点在し、地域の農業振興を支えています。



川中島古戦場史跡公園

交通面では、川中島地区はJR信越本線の「川中島駅」と「今井駅」があり、両駅の１日平均乗車人数は合わせて約3,470人（2024年）となっています。また、県道長野上田線、国道19号長野南バイパス、国道18号が地域を貫通し、路線バスが運行されています。各道路沿いには商業施設等が立地し、地域の生活を支えています。また、長野自動車道更埴I.C.や上信越自動車道長野I.C.へも比較的近く、広域的な交通利便性を有しています。

７－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・農業従事者の高齢化と後継者不足による遊休農地や荒廃農地の増加

・田園居住地における農地の宅地化の進行

・集落内の空き家・空き地の活用と集落機能の低下

・産業立地ニーズ（更北分署周辺エリア、JR今井駅西一帯エリア）と農振農用地との整合

交通体系・経済活動

・主要幹線道路（国道117号、県道長野上田線、国道18号等）の渋滞

・地域東部の鉄道駅が立地しないことによる公共交通利便性の低さと自家用車依存

・沿道商業施設の分散立地による駅周辺の商業機能の低下

自然環境・緑・景観

・千曲川・犀川に囲まれた肥沃な農地と田園景観の保全

・河川沿いの自然環境における生物多様性の保全

・市街地内における緑の連続性の確保、水と緑のネットワーク形成

防災・脱炭素

・千曲川・犀川沿いの河川災害（洪水・浸水）への備えの必要性

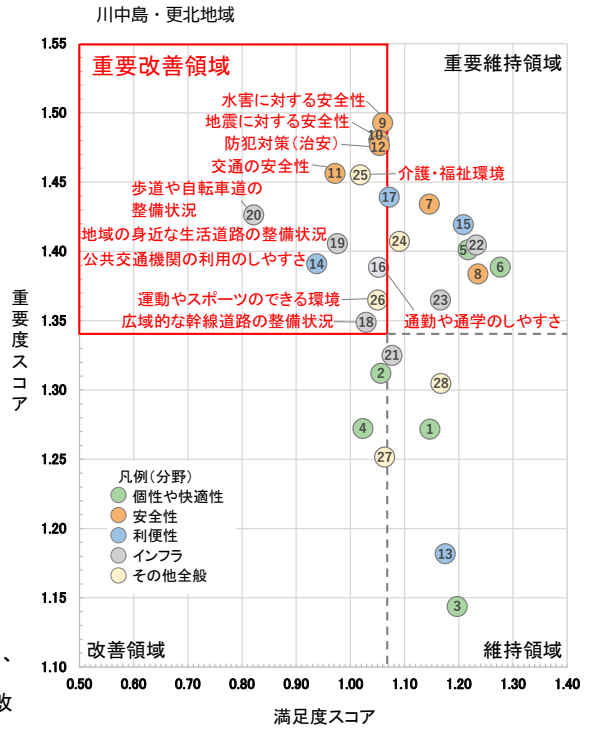
・合流地点周辺における内水氾濫リスクへの対応

(2)市民の意向

川中島・更北地域では、「水害に対する安全性」「地震に対する安全性」「防犯対策（治安）」など、安全性に関する項目の重要度が特に高い傾向がみられます。

また、「交通の安全性」「歩道や自転車道の整備状況」「公共交通機関の利用のしやすさ」「運動やスポーツのできる環境」「地域の身近な生活道路の整備状況」「介護・福祉環境」についても、改善の必要性が高く、防災性や交通環境の向上に対するニーズが高い地域となっています。

■　アンケートによる住民の認識・意向



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

７－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

川中島・更北地域は、千曲川と犀川の間の肥沃な農地と市街地が共存し、長野市南部の農業・生活拠点として発展してきた地域として、以下の方針でまちづくりを進めます。

●駅周辺の交通結節機能の強化と地域拠点の活性化

川中島駅・今井駅周辺の交通結節機能の強化と生活利便機能の強化を図るとともに、川中島古戦場史跡公園などの歴史・観光資源と連携した魅力ある地域づくりを目指します。

●幹線道路沿いの発展と公共交通の最適化による持続可能な都市構造の形成

県道長野上田線及び国道19号バイパス沿道を中心とした商業・業務機能の維持・向上を図るとともに、地域東部における公共交通利便性の維持・確保を図ります。

●水と緑に囲まれた田園環境と調和した地域づくり

千曲川・犀川の河川環境と広がりのある優良農地の一体的な保全を進め、田園環境の維持を図ります。また、千曲川・犀川沿いの水害対策と流域治水の推進により、安全・安心な居住環境を確保し、自然環境と調和した地域を目指します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・千曲川・犀川の水辺空間の保全と生物多様性の確保
・広がりのある優良農地の保全と良好な田園景観の維持
・川中島合戦をはじめとする歴史文化資源の保全・活用と観光振興
・市街地内における緑の連続性の確保と緑豊かな居住環境の形成

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・主要幹線道路沿道を中心とした既存商業・業務機能の維持・向上と渋滞対策の推進
・川中島駅・今井駅周辺の交通結節機能と路線バスの最適化による交通環境の向上
・歩行者・自転車の安全で快適な移動環境の整備
・農業関連施設や直売所等の充実による地産地消の推進と農業振興

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・千曲川・犀川の水害対策の強化と流域治水の推進
・建築物や公共施設の耐震化、老朽インフラの計画的な更新
・自家用車依存からの転換と公共交通の利用促進による脱炭素社会への対応
・高齢者や子育て世代の日常生活を支える生活利便施設の適正配置

７－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・主要幹線道路沿いにおける無秩序な開発の抑制と計画的な土地利用の誘導

・広がりのある優良農地の保全と遊休農地・荒廃農地の発生抑制

・農振農用地との整合を図りながらの産業立地の可能性検討

・集落内の空き家・空き地対策と集落機能の維持

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・地域東部における路線バスの充実や乗合タクシーの最適化による公共交通利便性の向上

・主要幹線道路（県道長野上田線、国道18号等）の渋滞対策

・東外環状線や千曲川・犀川の堤防道路等の地域間連携軸の機能強化

・歩道や自転車道の整備によるバリアフリー*で安全・快適な移動環境の整備

経済活動

・川中島駅・今井駅周辺の生活利便機能の誘導

・主要幹線道路沿道を中心とした商業・業務機能の維持・向上

・農業関連施設や直売所の充実による地産地消の推進と農業振興

・川中島古戦場史跡公園やホワイトリング等の地域資源を活かした観光振興と交流促進

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・千曲川・犀川の河川環境とまとまりのある農地の一体的な保全による自然環境の維持

・市街地内における緑の連続性の確保と緑豊かな居住環境の形成

景観の保全・育成

・広がりのある農地と田園景観の保全・育成

・北国街道沿いの歴史的な風情の継承

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・千曲川・犀川の河川改修促進と流域治水の推進による水害対策の強化

・浸水想定区域における警戒避難体制の整備と防災意識の向上

・建築物や公共施設の耐震化促進、老朽インフラの計画的な更新

・避難路となる生活道路の安全性確保と防犯対策（治安）の強化

脱炭素・省エネルギー

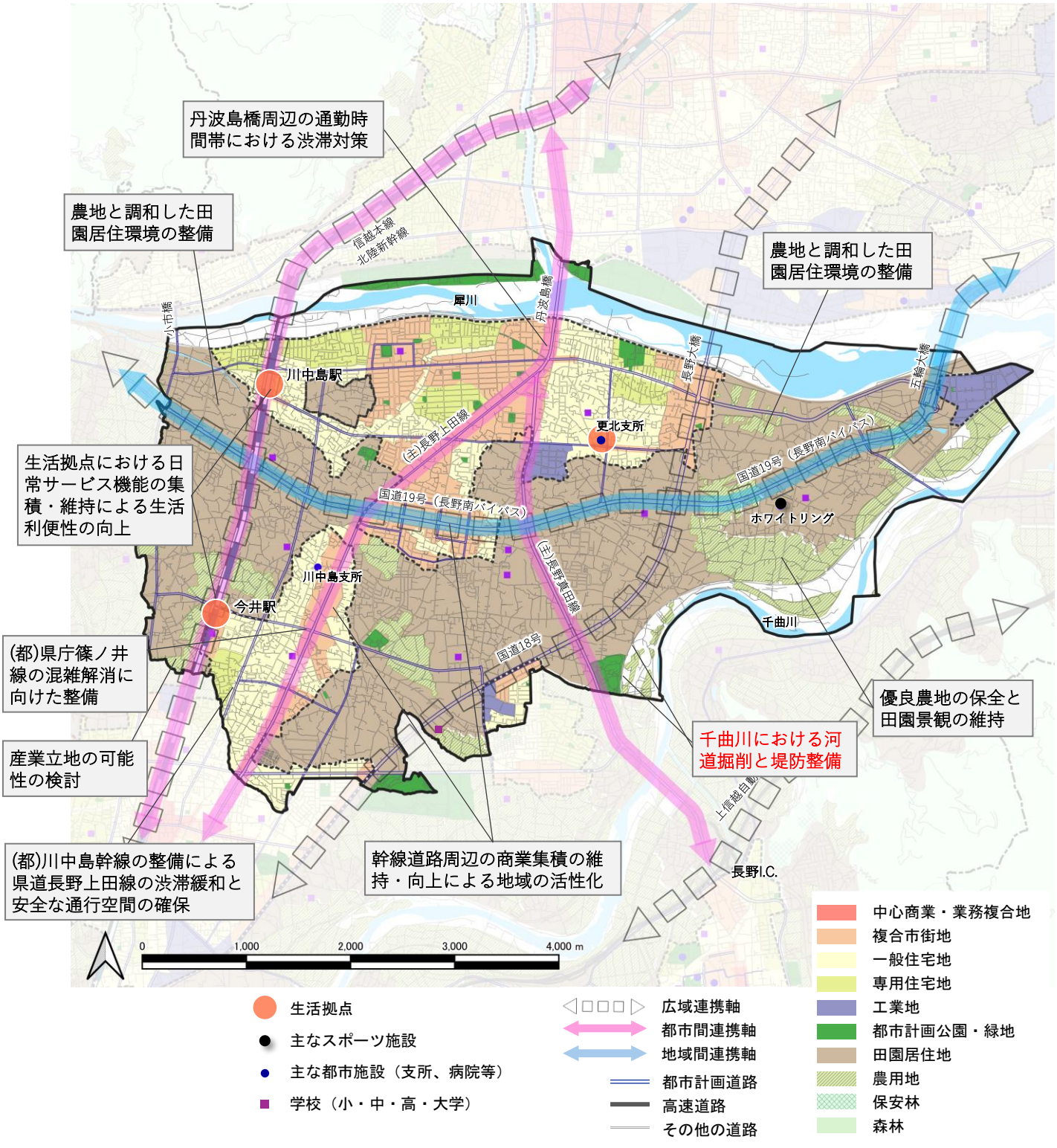
・公共交通の利用促進による自家用車依存からの転換

・鉄道の利用促進と駅周辺のパーク＆ライド機能の強化

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・太陽光等の再生可能エネルギー*の導入促進（農地・田園景観への影響に配慮した立地誘導）

■　川中島・更北地域の整備方針図



8　篠ノ井地域

8－1　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　篠ノ井地域の位置図



篠ノ井地域は、長野市の南部に位置し、市域の南の玄関口を形成しています。東側は千曲川沿いの標高330～380m程度の平坦地、西側は茶臼山（標高約700m）を含む丘陵地となっており、平野部から中山間地まで多様な地形を有しています。

古くから交通の要衝として発展してきた地域であり、江戸時代には北国街道と北国西往還が分岐する篠ノ井追分（現在の塩崎地区）が宿場的な役割を果たしていました。明治時代には信越本線篠ノ井駅が開業し、長野・松本・上田の三方面へ分岐する鉄道の連結点となりました。1966年（昭和41年）に長野市と合併し、現在に至っています。

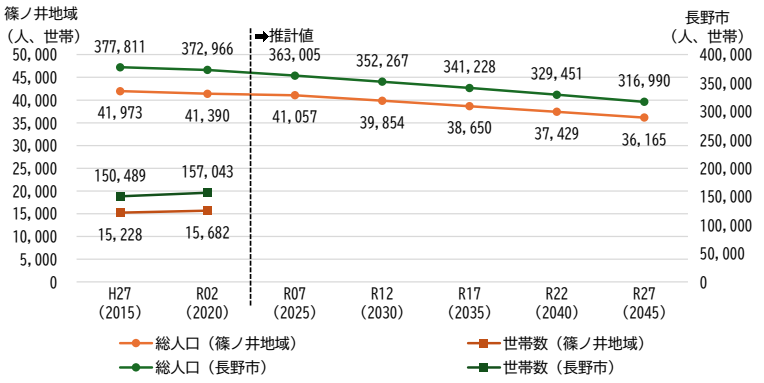
現在は、篠ノ井駅を中心とした市街地が、長野市南部の都市拠点としての役割を担っています。主な地域資源として、千曲川の水辺空間などの自然資源、篠ノ井追分の歴史資源、茶臼山公園・南長野運動公園などの公園施設があります。特に、公園施設には県内外から多くの来訪者を集める広域的な集客拠点となっています。また、厚生連南長野医療センター篠ノ井総合病院等の医療施設、小学校６校・中学校２校・高等学校３校等の教育施設があります。

(2)人口動態

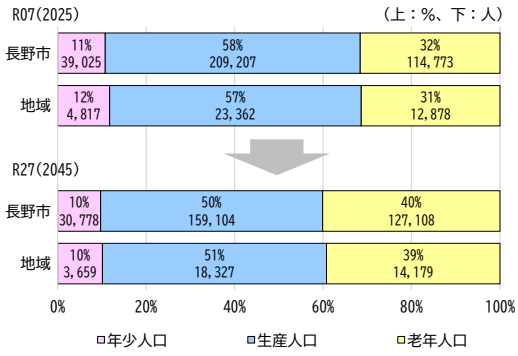
篠ノ井地域の人口（2020年）は約41,400人で、長野市全体の約11%を占めています。2005年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計によると、2035年には約38,600人と2020年と比較して約7%減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は12%、生産人口（15～64歳）は57%、老年人口（65歳以上）は31%となっており、少子高齢化が進行しています。また、市全体と比較すると、やや緩やかなペースで高齢化率の上昇が見込まれています。

■　篠ノ井地域の人口と世帯数の推移



■　篠ノ井地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、篠ノ井駅周辺を都市拠点とし、駅周辺には都市施設が集積し、駅東口を中心に商業地が広がっています。茶臼山公園は自然観光エリアとして、県内外から多くの人が訪れています。

広域連携軸は国道18号、上信越自動車道及び長野自動車道で、更埴I.C.に近く高速道路へのアクセス性に優れています。都市間連携軸は、JR・しなの鉄道と、商業施設が集積する県道長野上田線が担っています。



篠ノ井駅西口から茶臼山方面を望む

土地利用の観点では、篠ノ井駅および稲荷山駅周辺に市街地ゾーンが形成され、その周辺の平野部には農地や集落からなる田園居住ゾーンが広がっています。さらに、西側の山間部には森林や農地、点在する集落からなる中山間ゾーンが広がっており、本地域はこれら３区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、篠ノ井駅を中心とした市街地に集積しており、行政および地域活動の拠点である「篠ノ井総合市民センター」をはじめ、「市立南部図書館」や「厚生連南長野医療センター篠ノ井総合病院」が立地しています。また、地域東側には、野球場、サッカー場、体育館、プール、テニスコート等を備えた「南長野運動公園」が整備されており、年間約31万人（2022年度）が利用しています。



南長野運動公園から
篠ノ井駅方面を望む

一方、西側の山麓部には、茶臼山公園が立地しており、特に動物園は年間約25万人（2023年度）が来園するなど、観光・レクリエーション資源として重要な役割を担っています。

交通面では、篠ノ井駅（JR・しなの鉄道）および稲荷山駅（JR）が立地し、篠ノ井駅の１日平均乗車人数は約8,200人（2024年）となっています。これらの鉄道と並行して県道長野上田線が通過しているほか、地域東側には国道18号が通り、広域交通の主要軸を形成しています。さらに、市東部に位置する上信越自動車道長野I.C.や千曲市に位置する長野自動車道更埴I.C.へのアクセスにも優れており、広域的な交通利便性が高い地域となっています。

８－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・農業従事者の高齢化と後継者不足による遊休農地や荒廃農地の増加

・市街地の無秩序な拡大（スプロール化*）と農地の宅地化の進行

・市街地内の空き家・低未利用地*の増加と土地利用の低密度化

・西部中山間地における森林の適正な管理

・産業立地ニーズ（小松原エリア、南長野運動公園北一帯エリア）と農振農用地との整合

交通体系・経済活動

・主要幹線道路（県道長野上田線等）の渋滞、公共交通の不足

・都市施設（南長野運動公園、茶臼山公園等）へのアクセス性の不足

・篠ノ井駅周辺の商業機能の低下

自然環境・緑・景観

・市街地周辺のまとまりのある農地や田園景観の保全

・千曲川や茶臼山等の自然環境における生物多様性の保全

・市街地内における緑の連続性の確保、水と緑のネットワーク形成

防災・脱炭素

・西側山間部の土砂災害、千曲川沿いの河川災害への備え

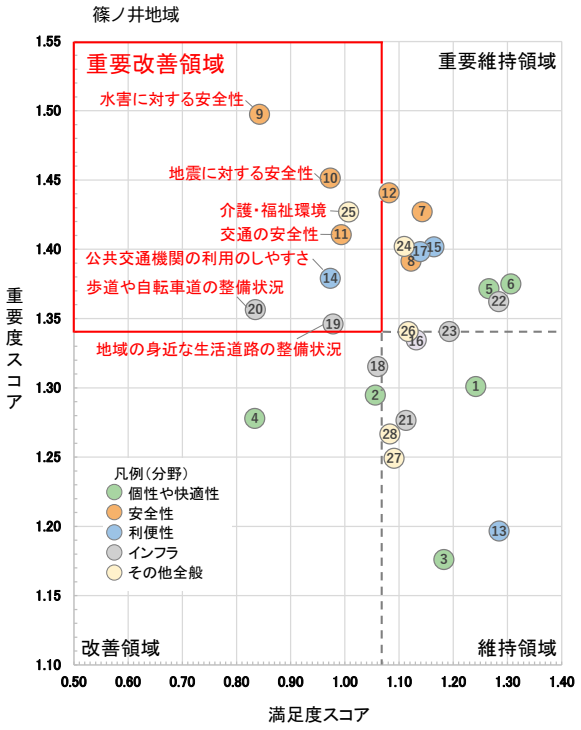
・駅から離れたエリアや中山間地における自家用車依存からの転換

(2)市民の意向

篠ノ井地域では、防災、交通、福祉に関連する項目が重要改善領域に位置し、特に「水害に対する安全性」「地震に対する安全性」「介護・福祉環境」「交通の安全性」「公共交通機関の利用のしやすさ」「歩道や自転車道の整備状況」「地域の身近な生活道路の整備状況」について、重要度が高い一方で満足度が低い状況です。

市全体と比較すると各項目の傾向は同様ですが、篠ノ井地域では特に「水害に対する安全性」の重要度が高く満足度が低くなっています。また、「街としてのにぎわい」の満足度も低く、駅周辺の活性化に向けた取組が必要です。

■　アンケートによる住民の認識・意向



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。

※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

８－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

篠ノ井地域は、長野駅周辺に次ぐ規模の市街地を有し、国道18号で千曲市と結ばれる長野市の南の玄関口で、北国街道の要衝として旅人が行き交った篠ノ井追分の歴史と千曲川・茶臼山の豊かな自然をあわせもつ地域として、以下の方針でまちづくりを進めます。

●駅周辺の拠点機能の強化

郊外型店舗の立地により低下した篠ノ井駅周辺の商業活力を再生するため、歩きやすいまちづくりや公共交通の利便性向上により、にぎわいと都市機能の再生を目指します。

●持続可能な都市構造の形成

市街地では良好な居住環境の整備とアクセス性の向上を図り、都市機能誘導区域を中心としたコンパクトな都市構造を形成します。

●自然環境と調和した地域づくり

農地の保全と西部中山間地の自然環境・生活環境の保全を進め、緑豊かでにぎわいのある地域を目指します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・千曲川・茶臼山等の自然環境の保全と生物多様性の確保
・農地の保全と良好な田園景観の維持
・南長野運動公園・茶臼山公園の機能強化と活用促進
・篠ノ井追分等の北国街道に関わる歴史文化資源の保全・活用

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・篠ノ井駅周辺への都市機能の集積とにぎわいの創出
・都市機能誘導区域を中心としたコンパクトな市街地形成
・幹線道路の渋滞対策と公共交通の利便性向上
・歩行者・自転車の安全で快適な移動環境の整備

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・千曲川の水害対策と土砂災害対策の推進
・建築物や公共施設の耐震化、老朽インフラの計画的な更新
・公共交通の利用促進や電気自動車の充電インフラ整備による脱炭素社会への対応
・高齢者や子育て世代の日常生活を支える生活利便施設の配置と移動環境の整備

８－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・篠ノ井駅西口の低未利用地*の有効活用、都市機能誘導施設の立地促進

・都市機能誘導区域を中心としたコンパクトな市街地形成

・優良農地の保全と遊休農地等の多面的利用の促進

・中山間地域における集落の核となる小拠点の整備

・農振農用地との整合を図りながらの産業立地の可能性検討

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・乗合タクシーやバス路線の最適化、篠ノ井駅の交通結節機能の強化

・幹線道路の渋滞対策（国道18号、県道長野上田線、川中島幹線等）

・バリアフリー*な歩行空間の整備、駅周辺の歩行者動線の強化

経済活動

・駅周辺への店舗・サービス機能の誘導による商業活性化とにぎわいの創出

・茶臼山公園等の地域資源を活かした交流促進

・南長野運動公園を活かしたスポーツ・観光・商工業・農業等の複合型産業拠点の形成

・体験農園や６次産業化による農業振興

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・西部中山間地域の森林の適切な管理と生物多様性の確保

・千曲川の河川環境の保全

・市街地周辺及び千曲川沿いの農地の保全

・千曲川や茶臼山等を核とした水と緑のネットワーク形成

景観の保全・育成

・善光寺平の眺望景観、田園景観、里山風景の保全

・北国街道等の歴史的景観の継承

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・千曲川・岡田川の河川改修促進、内水氾濫対策の強化

・土砂災害警戒区域等における警戒避難体制の整備と対策の推進

・建築物の耐震化促進、避難路となる生活道路の安全性確保

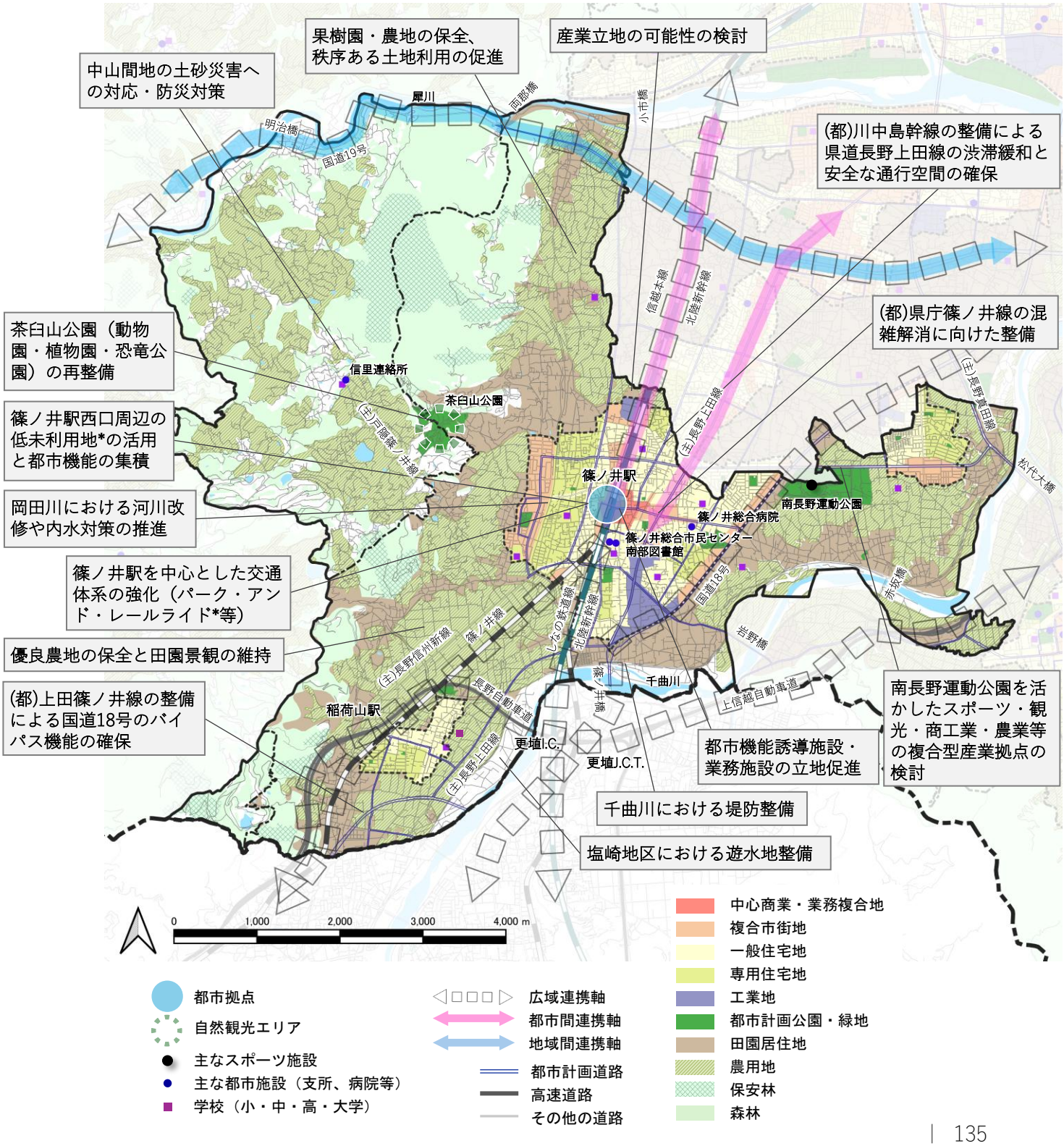
脱炭素・省エネルギー

・公共交通の利用促進による低炭素型都市構造の形成

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・森林・水・太陽光等の地域資源を活かした再生可能エネルギー*の導入促進（西部の中山間地の景観・農地への影響に配慮した立地誘導）

■　篠ノ井地域の整備方針図



9　松代・若穂地域

9－1　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　松代・若穂地域の位置図



松代・若穂地域は、長野市の南東部に位置し、北西側は千曲川沿いの平坦地、南東側は皆神山や菅平高原の裾野を含む山地や中山間地と多様な地形を有しています。

古くから交通・文化の要衝として発展してきた地域であり、江戸時代には真田十万石の城下町として栄えました。武家屋敷や寺社、歴史的街並みが現在も数多く残されており、長野市を代表する歴史文化資源となっています。松代町・若穂町は、1966年（昭和41年）に長野市と合併し、現在に至っています。

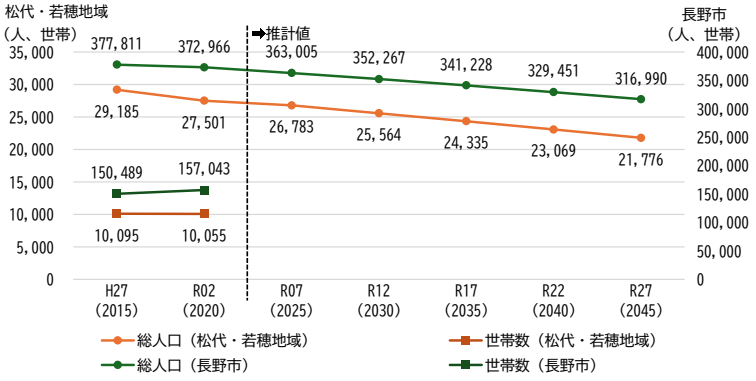
現在は、松代地区を中心に歴史・文化を活かした観光・交流機能を有するとともに、若穂地区では豊かな農地と田園環境を活かした農業生産が行われています。主な地域資源として、松代城跡・真田邸・文武学校・江戸時代から続く水路網・大室古墳群などの歴史文化資源、皆神山や千曲川などの自然資源、厚生連長野松代総合病院等の医療施設、小学校８校・中学校２校・高等学校１校等の教育施設があります。また、地域内にすでにある上信越自動車道長野I.C.に加え、(仮称)若穂スマートI.C.*の整備も進めており、広域交通の利便性がさらに高まることが期待されています。

(2)人口動態

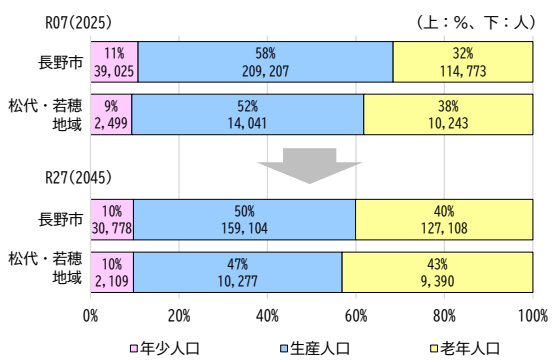
本地域の人口（2020年）は約27,500人で、長野市全体の約７％を占めています。2005年以降、人口は漸減傾向にあり、将来推計では2035年には約24,300人となり、2020年と比較して約12%減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は９％、生産人口（15～64歳）は52%、老年人口（65歳以上）は38%となっており、少子高齢化が進行しています。市全体と比較すると、老年人口割合は高い状況にある一方、高齢化率の上昇は緩やかになると見込まれています。

■　松代・若穂地域の人口と世帯数の推移



■　松代・若穂地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン



松代地区の歴史的な街並み

本地域の都市構造は、松代地区の中心部を都市拠点とし松代城跡周辺を歴史文化観光エリアとして位置づけています。松代城跡周辺には歴史文化施設や観光施設、公共施設等が集積し、松代城跡のほか、真田邸や文武学校などの史跡には、県内外から多くの観光客が訪れています。

広域連携軸を担う上信越自動車道及び国道403号と、中心市街地と長野I.C.を結ぶ都市間連携軸の結節点にあたり、高速道路へのアクセス性に優れています。その他にも県道長野真田線や県道長野菅平線などが長野市中心部や上田市との連携を支えています。

土地利用の観点では、松代地区中心部に市街地ゾーンが形成され、その周辺や千曲川沿いの平坦部には農地や集落からなる田園居住ゾーン、南東側の山間部には森林や農地、点在する集落からなる中山間ゾーン、さらに奥地には森林・自然公園ゾーンが広がっています。本地域はこれら４区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通



若穂地区の自転車歩行者専用道路

本地域の主な都市施設は、松代地区の中心部に集積しており、行政及び地域活動の拠点である「松代支所」をはじめ、「松代文化ホール」や地域医療を担う「厚生連長野松代総合病院」が立地しています。また、歴史文化施設として、「真田宝物館」「真田邸」「文武学校」などが集積し、周辺には国指定史跡「大室古墳群」などの文化資源や「象山地下壕」、「松代温泉」などの観光資源もあり、年間を通じて160万人以上（2024年）が訪れています。

交通面では、路線バスが松代地区と長野駅を結んでおり、地域住民の主要な公共交通手段となっています。道路網としては、県道長野真田線や県道長野菅平線が地域と中心市街地を結び、国道403号が千曲川に沿って地域を縦断して須坂市方面へと接続しています。地域の広域交通としては、上信越自動車道長野I.C.や長野自動車道更埴I.C.へのアクセスが可能で、令和12年度中の開業を目指す(仮称)若穂スマートI.C.*の整備により、広域交通の更なる利便性の向上が見込まれます。

９－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・歴史的市街地における武家屋敷などの歴史的景観の喪失

・農業従事者の高齢化と後継者不足による遊休農地や荒廃農地の増加

・中山間地における森林の適正な管理

・(仮称)若穂スマートI.C.*周辺の産業立地ニーズと農振農用地の整合

交通体系・経済活動

・鉄道がないことによる公共交通利便性の不足や路線維持の困難

・国道403号等の幹線道路における狭隘区間や未整備区間による交通の支障

・松代地区中心部の商業機能の低下と歴史文化施設への二次交通の不便さ

自然環境・緑・景観

・千曲川沿いや若穂地区のまとまりのある農地の維持・継承

・皆神山や奇妙山等の自然環境における生物多様性の保全

・歴史的な建物等の保全・管理不足による歴史的街並みの喪失

防災・脱炭素

・南東側山地部の土砂災害リスクや千曲川沿いの河川災害リスクへの対応

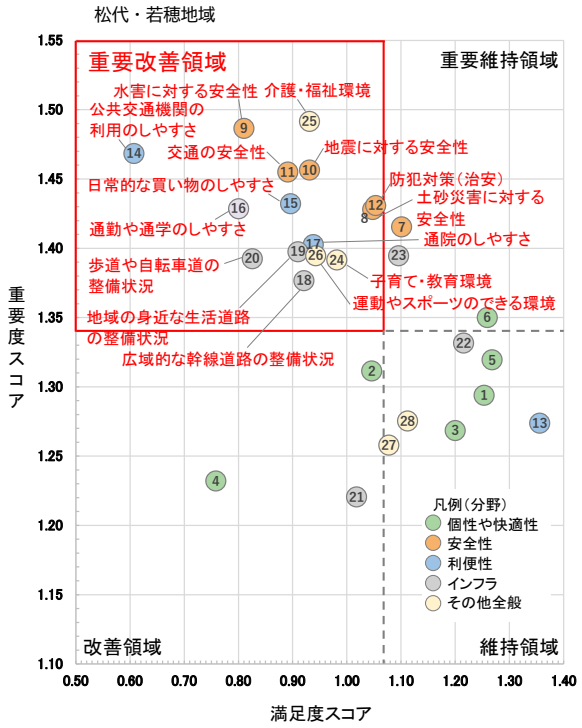
・歴史的建造物の防災対策と保全の両立

(2)市民の意向

松代・若穂地域では、「水害に対する安全性」「公共交通機関の利用のしやすさ」「交通の安全性」「介護・福祉環境」「日常的な買い物のしやすさ」などについて、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。

また、「地震に対する安全性」「防犯対策（治安）」「土砂災害に対する安全性」や、「歩道や自転車道の整備状況」「地域の身近な生活道路の整備状況」についても、改善の必要性が高い傾向がみられ、防災性の向上と生活利便性の確保が求められています。

■　アンケートによる住民の認識・意向



※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

９－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

松代・若穂地域は、真田十万石の城下町として栄えた歴史と豊かな自然・田園環境に恵まれた長野市南東部の拠点で、長野I.C.に近接するとともに(仮称)若穂スマートI.C.*の開業により広域交通の利便性向上が期待される地域として、以下の方針でまちづくりを進めます。

●歴史文化を活かした交流拠点の形成

松代城跡周辺の歴史文化的な資源を活かして磨き上げ、交流人口*の更なる増加と地域のにぎわい創出を目指します。

●安全で利便性の高い生活環境の整備

防災対策の強化により、誰もが安心して暮らし続けられる生活環境の形成を目指します。

●地域資源を活かした持続可能な地域づくり

千曲川沿いや若穂地区の農地を保全し、農業振興と田園景観の維持を図るとともに、中山間地の自然環境との調和を図りながら、多様な地形を活かした持続可能な地域を目指します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・松代城跡・真田邸・文武学校・大室古墳群等の歴史文化施設の保全と活用促進
・武家屋敷や寺社等の歴史的街並みと景観の保全
・千曲川・皆神山・奇妙山等の自然環境の保全と生物多様性の確保
・若穂地区の果樹園や千曲川沿いの農地保全と良好な田園景観の維持

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・松代地区中心部への商業・生活サービス機能の維持・充実
・歴史文化施設の充実と観光周遊環境の整備等による観光振興
・長野I.C.・(仮称)若穂スマートI.C.周辺の広域交通利便性を活かした適切な土地利用の誘導
・路線バス等の公共交通の最適化と主要幹線道路の渋滞対策による移動利便性の向上

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・千曲川沿いの水害対策と南東側山地部の土砂災害対策の推進
・歴史的建造物の防災対策と保全の両立
・公共交通の利用促進や自家用車依存からの転換による脱炭素社会への対応
・高齢者や子育て世代の日常生活を支える買い物環境や介護・福祉環境の充実

９－４　分野別の整備方針

⑴土地利用の方針

・松代地区中心部の歴史的市街地における空き家・低未利用地*の活用促進

・(仮称)若穂スマートI.C.*周辺における農振農用地とも整合を図りながらの産業立地等の可能性の検討

・千曲川沿いや若穂地区の優良農地の保全と遊休農地・荒廃農地の解消

・中山間地域における集落の核となる小拠点の整備と森林の適切な管理

⑵交通体系・経済活動の方針

交通体系

・路線バスや乗合タクシー等の公共交通の最適化による利便性向上

・松代地区中心部と歴史文化施設を結ぶ交通手段の確保

・幹線道路の狭隘区間・未整備区間の整備による交通の安全性と円滑化の確保

・バリアフリー*な歩行空間の整備と歩道・自転車道の整備推進

・地域の身近な生活道路の安全性確保と計画的な維持管理

経済活動

・松代地区中心部のウォーカブル*なまちづくりの推進と商業・生活サービス機能の維持

・歴史文化施設の魅力向上と観光周遊環境の整備による観光振興

・農業の担い手育成・支援と６次産業化による農業振興

⑶自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・南東側山地部（皆神山・奇妙山等）の森林の適切な管理と生物多様性の確保

・千曲川の河川環境の保全

景観の保全・育成

・千曲川沿いや若穂地区の農地・田園景観と中山間地の里山風景の保全

・松代城跡周辺の歴史的街並みや武家屋敷等の歴史的景観の保全・継承

⑷防災・脱炭素の方針

防災・減災

・千曲川の河川改修促進と水害対策の強化

・南東側山地部における土砂災害警戒区域等の警戒避難体制の整備と対策の推進

・歴史的建造物の防災対策と保全の両立

・避難路となる生活道路の安全性確保

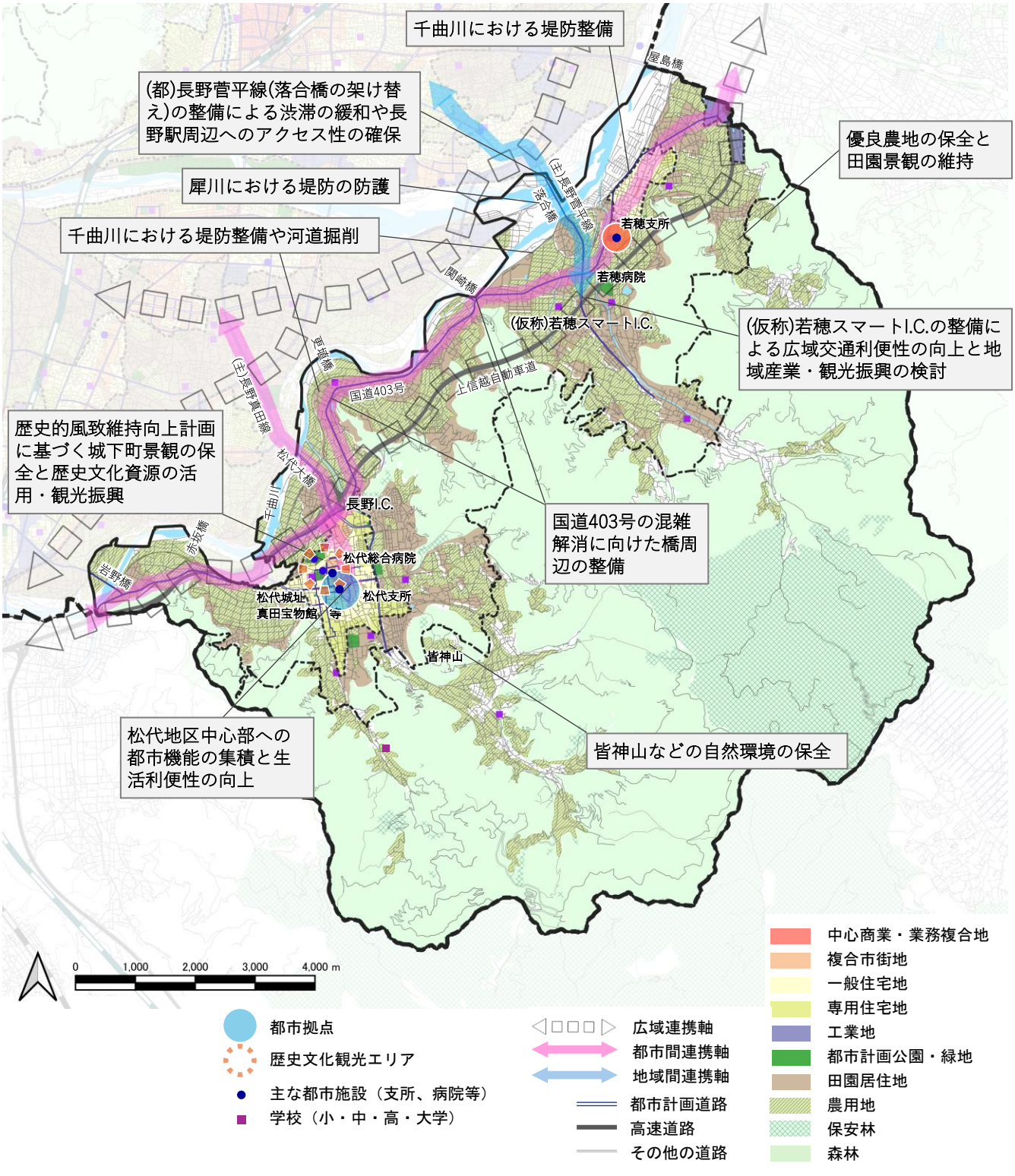
脱炭素・省エネルギー

・公共交通の利用促進による自家用車依存からの転換

・電気自動車の充電インフラの整備促進

・森林・農地・太陽光等の地域資源を活かした再生可能エネルギーの導入促進と歴史的景観・農地への影響に配慮した立地誘導

■　松代・若穂地域の整備方針図



10　北・西部中山間地域

10－１　地域の特性

(1)地勢と成り立ち

■　北・西部中山間地域の位置



北・西部中山間地域は、長野市の西～北西部一帯に広がり、山岳地帯から中山間地まで、起伏に富んだ多様な地形を有しています。戸隠連峰や飯縄山などの山々に囲まれ、裾花川、犀川などの河川が流れる豊かな自然環境と独自の風土を形成しています。

古くから山間地の生活文化が育まれてきた地域であり、戸隠神社の門前町として栄えた戸隠地区をはじめ、鬼無里や信州新町、中条では交易拠点としての歴史を有します。小田切、芋井、七二会、信更、大岡などの地域も、それぞれの地形と気候を活かした農林業を中心に地域を形成してきました。昭和40年代～平成にかけて順次長野市と合併し、現在に至っています。

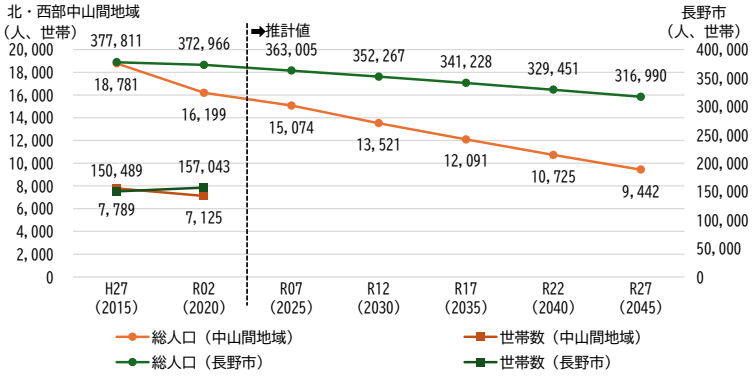
現在は、豊かな自然環境や観光資源を求めて、四季を通じ多くの観光客が訪れています。主な地域資源として、戸隠神社や奥裾花渓谷などの歴史・自然的な観光資源、スキー場やキャンプ場等のレクリエーション施設、農産物直売所や温泉施設などの交流拠点があります。また、小中学校や支所等が各地区に配置され、地域コミュニティ*の維持が図られています。

(2)人口動態

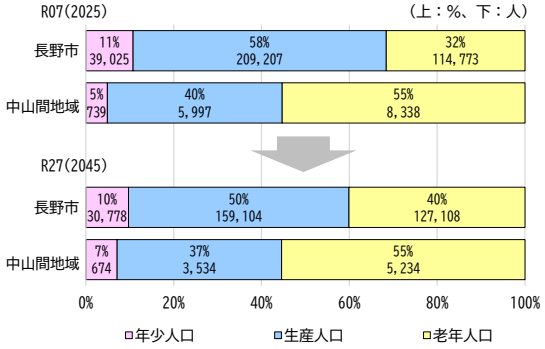
本地域の人口（2020年）は約16,200人で、長野市全体の約４％を占めています。2005年以降、人口減少が続いており、将来推計では2035年には約12,000人となり、2020年と比較して約25％減少すると見込まれています。

年齢３区分別では、年少人口（0～14歳）は５％、生産人口（15～64歳）は40%、老年人口（65歳以上）は55%となっており、少子高齢化と人口減少が進行しています。また、市全体と比較すると、老年人口割合は既に高い水準にあり、今後は老年人口を含め各年代で人口減少が進むと見込まれます。

■　北・西部中山間地域の人口と世帯数の推移



■　北・西部中山間地域の年齢別人口割合



※実績値は国勢調査、推計値は国土数値情報250mメッシュ別将来推計人口データを基に算出

(3)地域の都市構造

①拠点、軸、ゾーン

本地域の都市構造は、各地区の支所周辺を生活中心地とし、その周辺には生活に必要な公共施設、商業施設、医療・福祉施設などが立地しています。

広域連携軸は国道19号、県道長野大町線であり、松本方面や白馬・大町方面とつながっています。また、地域間連携軸は、広域連携軸のほかに鬼無里を通る国道406号と戸隠を通る県道戸隠高原浅川線などがあり、中心市街地と各地区を結んでいます。



大岡地区の集落（弘崎米田和）と北アルプス

土地利用の観点では、大部分が中山間ゾーンとなります。また、妙高戸隠連山国立公園や聖山高原県立公園が森林・自然公園ゾーンとなり、戸隠山をはじめ奥裾花自然園や聖山高原など自然豊かな観光地として多くの人が訪れています。また、飯綱都市計画区域*は高原住宅ゾーンとして、豊かな自然と調和した高原ならではの土地利用が図られています。本地域はこれら3区分からなる空間構造を形成しています。

②都市施設・交通

本地域の主な都市施設は、各地区の支所周辺や集落拠点に分散配置されており、行政および地域活動の拠点である各支所や交流センターをはじめ、診療所、郵便局等の生活に必要な施設が立地しています。

戸隠地域には「戸隠地質化石博物館」や「戸隠民俗館・戸隠流忍法資料館」、信州新町地域には「信州新町美術館」や「信州新町化石博物館」、鬼無里地域には「鬼無里ふるさと資料館」などの文化施設が整備されています。また、戸隠スキー場などのウィンタースポーツ施設、戸隠キャンプ場や飯綱高原などのアウトドア・レクリエーション施設が整備されており、四季を通じて多くの観光客が訪れています。特に、戸隠神社は年間100万人以上が参拝する県内有数の観光・信仰の拠点となっています。



戸隠神社奥社参道の杉並木

交通面では、主に路線バスと自家用車が移動手段となっています。国道19号と県道長野大町線が信州新町・大岡・中条方面、国道406号と県道戸隠高原浅川線が戸隠・鬼無里方面と中心市街地を結んでいるほか、その他の県道や市道が、集落や近隣市町村と繋がっています。冬季には積雪により交通条件が厳しくなる地域もあり、除雪体制の維持が重要となっています。

10－２　地域の課題

(1)分野別の主な課題

土地利用

・農業従事者の高齢化と後継者不足による遊休農地・荒廃農地の増加

・集落における空き家の増加と居住人口の減少

・森林の適正な管理と林業の担い手不足

交通体系・経済活動

・公共交通（路線バス）の利用者減少と路線維持の困難化

・冬季における道路交通の確保と除雪体制の維持

・商業機能の衰退と日常生活サービスの維持

自然環境・緑・景観

・棚田や農村景観、伝統的集落景観の保全と継承

・戸隠連峰、飯縄山、奥裾花自然園等の豊かな自然環境と生物多様性の保全

・歴史的・文化的資源（戸隠神社、鬼女紅葉伝説等）の保全と活用

防災・脱炭素

・急傾斜地や土砂災害警戒区域等における土砂災害への備え

・犀川や裾花川等の河川災害への備え

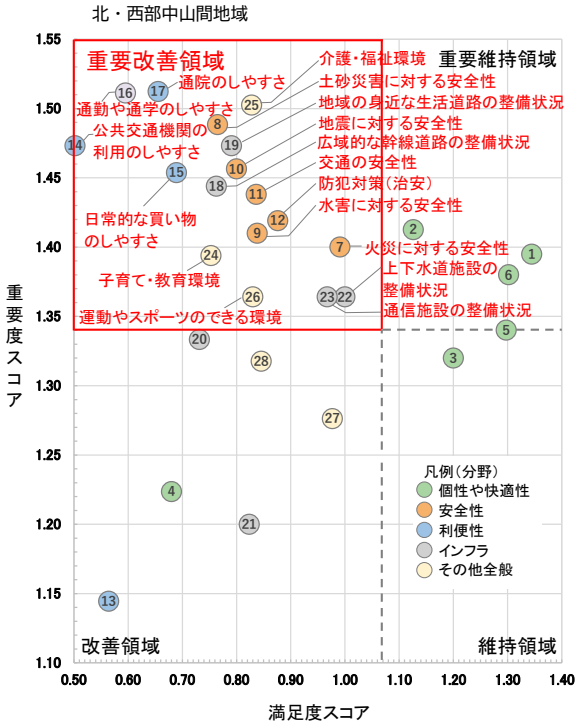
・豊富な森林資源を活かした脱炭素・再生可能エネルギー*の推進に向けた担い手や体制確保

(2)市民の意向

中山間地域では、「通勤や通学のしやすさ」「通院のしやすさ」「公共交通機関の利用のしやすさ」「介護・福祉環境」「土砂災害に対する安全性」「地域の身近な生活道路の整備状況」など、多くの項目で、重要度が高い一方で満足度が低い傾向がみられます。また、「日常的な買い物のしやすさ」「子育て・教育環境」「運動やスポーツのできる環境」「防犯対策（治安）」「水害に対する安全性」など、生活利便性や安全性に関する幅広い項目についても、改善の必要性が高い傾向がみられ、日常生活を支える基盤や生活サービスの確保が求められています。

※28項目について満足度・重要度（５段階評価）の回答を点数化し、市全体平均を基準線として４領域に区分。
※「重要改善領域」は、重要度が高く満足度が低い領域で、より改善の必要性が高い項目として位置づけられる。

■　アンケートによる住民の認識・意向



（資料：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査（令和７年））

10－３　地域の目指す姿

(1)地域のまちづくりの基本方針

北・西部中山間地域は、戸隠連峰や飯縄山などの豊かな自然に囲まれ、戸隠神社の門前町をはじめ独自の歴史・文化を有する地域で、人口減少や高齢化が進む中でも、この豊かな地域資源を活かした持続可能な地域づくりを進めます。

●生活を支える基盤とサービスの維持・確保

各地区の支所周辺を生活中心地として、公共交通の維持・確保、医療・福祉・商業などの生活サービスの確保を進め、住民が安心して暮らし続けられる生活環境を維持します。

●豊かな自然と歴史・文化を活かした交流人口*の拡大

戸隠神社や奥裾花自然園などの観光資源、戸隠・飯綱高原のレクリエーション施設を活用し、四季を通じた観光・交流機能の強化を図り、地域経済の活性化と魅力向上を目指します。

●地域資源の保全と持続可能な地域経営

農林業の担い手確保と遊休農地対策、空き家の活用など、地域コミュニティ*と協働しながら持続可能な地域経営を推進し、豊かな自然環境と農村景観を次世代に継承します。

(2)都市づくりの目標別の方向性

目標１　豊かな自然と歴史文化を大切にする地域づくり

・戸隠連峰・飯縄山・奥裾花自然園等の豊かな自然環境と生物多様性の保全
・農地の保全と荒廃農地対策の推進、棚田や農村景観、伝統的集落景観の保全と継承
・信州新町化石博物館、鬼無里ふるさと資料館等の文化施設の活用促進
・戸隠高原・飯綱高原のレクリエーション施設の機能強化と四季を通じた観光振興

目標２　暮らしやすい生活基盤と経済活動を支える地域づくり

・各地区の支所を中心とした生活拠点機能の維持・強化
・路線バス等の公共交通の維持・確保と住民の移動手段の確保
・冬季における道路交通の確保と除雪体制の維持
・農産物直売所や温泉施設等の交流拠点の活用による地域経済の活性化
・空き家の活用促進と移住・定住の受け入れ環境整備

目標３　誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

・急傾斜地や土砂災害警戒区域等における土砂災害対策、犀川等の河川災害対策の推進
・高齢者や子育て世代を支える医療・介護・福祉環境の充実
・豊富な森林資源を活用した脱炭素・再生可能エネルギー*の推進

10－４　分野別の整備方針

(1)土地利用の方針

・各地区の支所周辺における生活拠点機能（行政、医療、福祉、商業等）の維持・強化

・優良農地の保全と農業従事者の高齢化・後継者不足に対応した荒廃農地等の対策の推進

・森林の適切な管理と林業の担い手確保、森林資源の有効活用の促進

・テレワーク拠点や交流施設等、空き家の活用促進と移住・定住希望者への情報提供・支援体制の整備

・飯綱都市計画区域*における高原住宅ゾーンとしての良好な環境の維持

(2)交通体系・経済活動の方針

交通体系

・路線バスの維持とデマンド交通等の多様な移動手段の確保と交通弱者の移動への対応

・市の中心部の市街地と各地区を結ぶ地域間連携軸の機能強化

・冬季における道路交通の確保と計画的な除雪体制の維持

・集落間を結ぶ生活道路の適切な維持管理と安全性の確保

経済活動

・戸隠神社をはじめとする歴史・文化資源や、スキー場・キャンプ場などの様々なレクリエーション施設を活かした観光振興と交流人口*の増加によるにぎわいの創出

・グラウンド整備やプロスポーツチームの合宿誘致などをはじめとした、スポーツを活用した新たな需要の創出と地域ブランドの磨き上げ

・信州新町美術館・化石博物館、鬼無里ふるさと資料館等の文化施設の活用促進

・農産物直売所や温泉施設等の交流拠点の機能充実と地域経済の活性化

(3)自然環境・緑・景観の方針

自然環境・緑の保全

・奥裾花自然園等の貴重な自然環境と生物多様性の確保

・長野市自然環境保全条例等の各種規制の適切な運用による自然環境の保全

・森林の適切な管理による水源涵養機能・土砂災害防止機能の維持

景観の保全・育成

・戸隠連峰・飯縄山を背景とした山岳景観の保全

・棚田や農村景観、伝統的集落景観の保全と継承

・戸隠神社周辺や門前町の歴史的景観の保全と活用

(4)防災・脱炭素の方針

防災・減災

・急傾斜地崩壊危険箇所や土砂災害警戒区域等における警戒避難体制の整備と対策の推進

・犀川・裾花川等の河川改修促進と洪水対策の強化

・老朽化したインフラの計画的な更新と老朽化した危険な空き家の除却促進

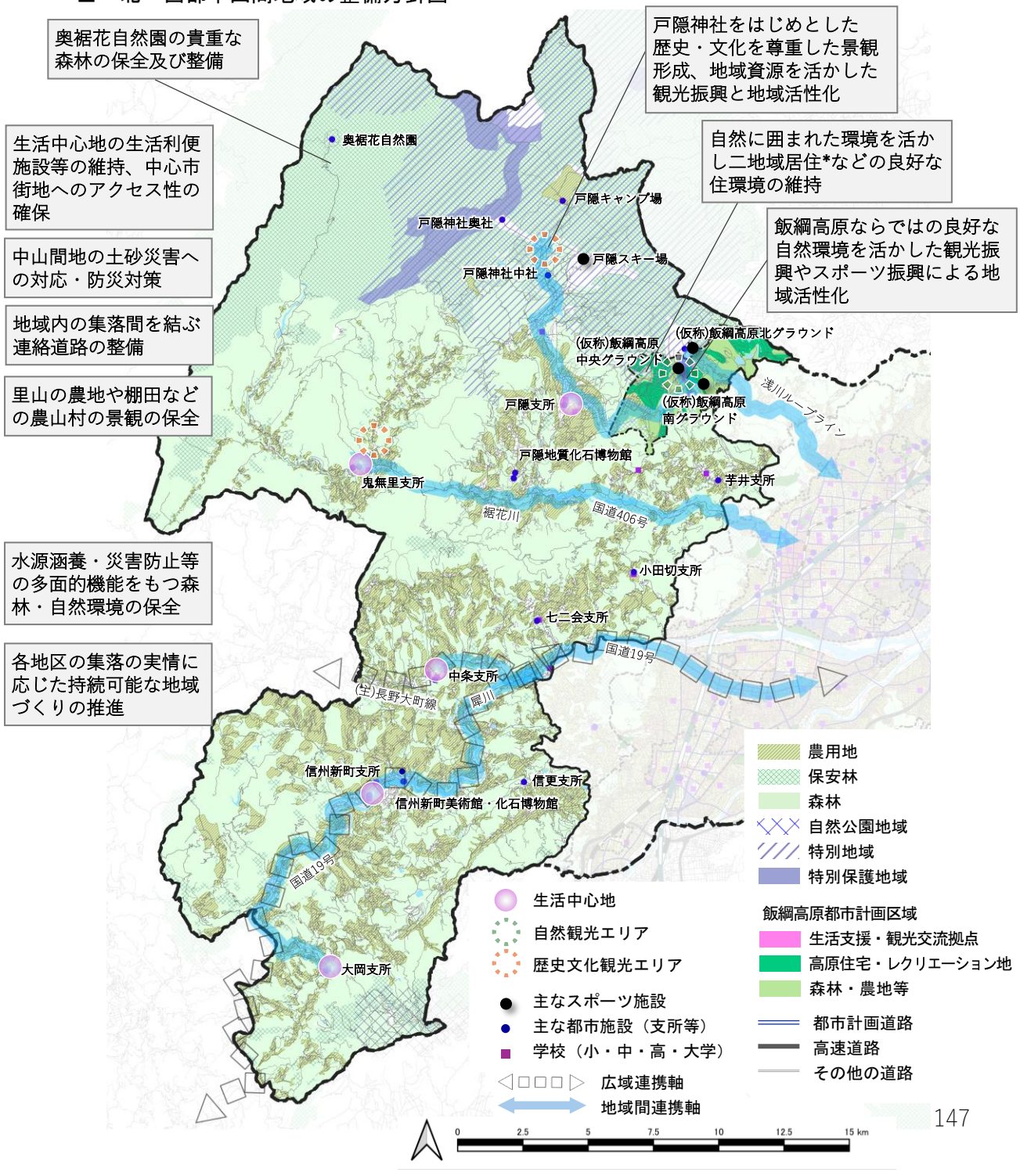
脱炭素・省エネルギー

・豊富な森林資源を活用した木質バイオマスエネルギーの利用促進

・公共交通の維持・確保による低炭素型の移動環境の形成

・森林の適切な管理による水源涵養・CO2吸収機能の強化

■　北・西部中山間地域の整備方針図



第３編
都市計画マスタープランの実現に向けて

第１章　実現化方策
第２章　実現化に向けた考え方

第１章　実現化方策

本マスタープランに描いた長野市を実現するために実施する方策を示します。

既に施策や事業に着手していますが、今後も継続して実施する必要のある、又は、これまで以上に重点的に実施する必要のある取組を「継続」と位置づけます。これから新しく着手する取組を「着手」と位置づけ、より優先度が高くおおむね５年以内に着手する取組を「短期」、おおむね10年以内に着手する取組を「中期」とします。

■土地利用

「継続」について　○：今後も継続して実施する取組　◎：これまで以上に重点的に実施する取組

主な施策･事業	継続	着手時期	
		短期 ５年以内	中期 10年以内
区域区分*（線引き）による計画的な規制･誘導	◎		
立地適正化計画*の居住誘導区域内へ生活利便施設等の諸機能や居住を誘導	◎		
立地適正化計画に位置づけた都市機能の立地誘導	◎		
市街地再開発事業や優良建築物等整備事業などによる既存市街地の更新	○		
中心市街地活性化基本計画*の施策の実施	◎		
大規模集客施設の立地を制限する特別用途地区による規制	○		
街並み誘導型の地区計画*の導入や都市計画提案制度等、都市計画諸制度の活用			○
地区計画や高度地区等の活用による地区特性に応じた建物誘導		○	
まちなかでの良好な住宅ストック*の建設に対する支援や、空きビルなどの既存ストックの住宅への転用支援策の検討	○		
大規模住宅団地における日用品販売店の立地を可能とする用途規制の見直し			○
空き家バンクの充実による活用促進や住み替えへの助成制度の実施	◎		
空き家リノベーション*など賑わいの創出につながる既存ストックの活用	○		
低未利用地*や公的不動産を有効に活用した生活サービス施設等の立地誘導		○	
地域の街づくりのルール（地区計画等）の策定など、住民主体のまちづくり活動への支援の推進	○		
田園集落や中山間地域での生活やコミュニティを維持するため「小さな拠点」の取組の検討		○	
遊休農地の活用等を通じて優良農地を保全するとともに、体験型農業や6次産業化など農業の振興に必要な施設の立地が可能な土地利用の検討	○		

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
都市農地の活用に向けた仕組みづくりの検討			○
既存の工業用地の拡張整備や新たな産業用地の確保		○	
地域の活動拠点となる支所・公民館・交流センター等の計画的な更新・改修		○	
ごみ処理施設や最終処分場等の適正配置の検討・計画的な整備、老朽化施設の更新・改修	○		
下水道施設の適正な管理と計画的な改築更新	◎		
公共下水道や合併処理浄化槽*の整備	○		

■交通体系

「継続」について　○：今後も継続して実施する取組　◎：これまで以上に重点的に実施する取組

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
都市計画道路の整備 （長野市の事業路線：川中島幹線、山王小柴見線、七瀬居町線、北部幹線、返目浅川線、三輪幹線、松岡大豆島線、県庁小柴見線、新町返目線、豊野北線）	◎		
自転車道ネットワークの整備	◎		
コミュニティサイクルやレンタサイクルの導入の検討	○		
生活道路の拡幅改良等の整備 （歩道整備、狭あい道路*の解消等も含む）	◎		
都市計画道路の見直しや優先整備路線の検討			○
都市計画道路の路線の変更（ルートや計画幅員の変更）			○
善光寺表参道を中心としたウォーカブル*なまちづくりの推進	◎		
中心市街地における自動運転等新たなモビリティの導入の検討		○	
都市構造を踏まえた持続可能な公共交通網の再構築	◎		
中山間地域における AI デマンド交通*の推進	◎		
地域内循環コミュニティバスの最適化	○		
公共交通の利用環境の向上 （乗り継ぎ拠点の高機能化、MaaS*、デジタル技術の活用、施設のユニバーサルデザイン*化、リアルタイムのバス運行状況の提供等）	◎		

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
鉄道駅周辺の駐輪場の整備・改修	○		
パーク・アンド・ライド*の推進（駐車場・駐輪場の整備も含む）		○	
駅前広場等の整備			○

■自然環境保全とまちなかの緑

「継続」について
○：今後も継続して実施する取組　◎：これまで以上に重点的に実施する取組

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
緑の拠点を結ぶ帯状の幹線道路の沿道緑化により緑のネットワークの形成	◎		
河川本来の生物多様性や自然景観に配慮した河川整備（千曲川や犀川、裾花川等）	○		
長野市緑を豊かにする計画に基づく総合的な公園、街路樹、緑道、緑地整備の促進		○	
生産緑地制度の活用など都市農地の活用に向けた検討	○		
市街地における都市計画公園の整備（弁天公園等）		○	
既設公園の再整備（城山公園、川中島古戦場史跡公園）		○	
茶臼山動物園の再整備	◎		
茶臼山自然植物園（植物園・恐竜公園）の再整備			○
主に市街地における中小河川・用水の開渠化などの水辺環境の保全・復元と生態系の豊かな親水空間の整備			○
市民参加や地域住民との連携による公園や街路樹などの維持管理の推進	○		
保存樹木、樹林の指定や管理補助金の交付、緑育（緑に関する普及啓発や人材育成事業等を通じて緑と親しむ文化や人を育む取組）の推進	○		
公共施設や事業所等の敷地緑化の促進	◎		
中心市街地におけるグリーンインフラの推進		○	
貴重な自然を残す重要な山林の保全 （国立公園、県立公園、風致地区*等の指定）	○		

■景観づくり

「継続」について　○：今後も継続して実施する取組　◎：これまで以上に重点的に実施する取組

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
景観計画に基づく良好な景観の形成 （戸隠地区、鬼無里地区、信州新町久米路地区、中条御山里地区等）	◎		
千曲川、犀川、裾花川等での国や県との連携・協力による親しみが持てる水辺景観の創出	○		
歴史的風致維持向上計画による建造物の保存修理、道路の美装化・無電柱化の推進	◎		
戸隠地区の重要伝統的建造物群保存地区*における歴史的景観の形成の推進	◎		
松代地区における伝統環境保存事業による歴史的景観の保全	○		
景観重要建築物*や景観重要樹木*の指定の推進	○		
景観賞や景観賞表彰作品めぐりの実施と景観形成市民団体の育成	○		
中高層建築物の建築に係る紛争の防止及び調整	○		
特別地区（屋外広告物の規制強化または緩和地区）による誘導	○		
地域の景観特性に応じた景観形成及び整備基準に基づく規制誘導	○		
景観地区*などの指定と地区計画*や高度地区による高さ規制などの検討（善光寺周辺、戸隠、松代など）		○	
街なみ環境整備事業*による道路空間の高質化	○		
善光寺周辺市道の電線類地中化・道路美装化整備			○
善光寺周辺地域での伝統的建造物群保存地区の指定の検討		○	
都市計画道路の無電柱化（山王小柴見線、七瀬居町線、東通り）	◎		
景観地区、景観協定*、地区計画、建築協定*等の活用による地域特性に応じた景観の保全・形成	○		
飯綱高原における地区計画や長野市自然環境保全地域に基づく景観や自然環境の保全・形成	◎		

■都市防災

「継続」について　○：今後も継続して実施する取組　◎：これまで以上に重点的に実施する取組

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
住宅や多数の人が利用する建築物の耐震化の推進	◎		
緊急輸送路に指定されている道路の優先的な整備		○	
緊急輸送道路*など災害時に通行を確保すべき道路沿いの建築物の耐震化の促進	◎		
街路事業等による広幅員道路の確保による安全な避難路の整備	○		
延焼遮断帯としての幹線道路や防災緑地等の整備	○		
広域避難場所及び避難場所の適正な追加指定・整備（公園の防災機能の強化）	○		
上下水道等のライフライン*の耐震化や計画的な更新	◎		
適切な森林の管理による治山・治水機能の維持	○		
防災対策施設の適切な維持管理と整備	○		
排水路や中小河川の整備・改修の推進と雨水調整池*やポンプ場の整備	○		
災害危険区域や土砂災害特別警戒区域等における建築の抑制	○		
災害ハザードがあるエリアにおける開発行為の見直し検討		○	
多様な主体が連携した信濃川水系の流域治水対策の推進	◎		
流域治水を含めた計画的な河川整備の推進 （千曲川、犀川、岡田川等）	◎		
避難訓練の実施やハザードマップ*の活用等による市民の防災意識の醸成	◎		
備蓄倉庫等の整備、防災無線の強化と無線通信に関する関係者や近隣市町村との連携の強化	○		
地域の安心・安全を支える重要な基盤である防犯灯の維持管理に対する支援	○		
立地適正化計画*と連携した居住誘導施策の検討		○	

■経済活動等

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
既存の工業用地の拡張整備や新たな産業用地の確保（再掲）		○	
中心市街地の空きビル・遊休不動産*の事業所等への活用	◎		
市街地におけるスタートアップ企業の支援	○		
バスターミナル機能の配置や在り方の検討			○
地域の特色を活かした農作物栽培の振興	○		
遊休農地の活用等を通じて優良農地を保全するとともに、体験型農業や 6 次産業化など農業の振興に必要な施設の立地が可能な土地利用の検討（再掲）	○		
既設のスポーツ施設の改修・高機能化	◎		
スポーツ振興や観光振興と連携したまちづくりの推進	◎		

■脱炭素や省エネルギー　「継続」について　○：今後も継続して実施する取組　◎：これまで以上に重点的に実施する取組

主な施策・事業	継続	着手時期	
		短期 5 年以内	中期 10 年以内
幹線道路の整備による渋滞の緩和	◎		
自転車道ネットワークの整備（再掲）	◎		
公共交通や自転車の利用促進などモビリティ・マネジメント*の推進		○	
公共施設・事業所・住宅のZEB*やZEH*に向けた取組による省エネルギー化の推進	◎		
地域特性に応じた再生可能エネルギー*の活用の推進 （太陽光、水力、木質バイオマス等）	○		
中心市街地におけるグリーンインフラの推進（再掲）		○	
中心市街地におけるウォーカブル*なまちづくりの推進	◎		

第２章　実現化に向けた考え方

1　効果的な施策の展開

本マスタープランに掲げる将来都市像の実現に向け、市民・事業者・行政が共有すべき考え方や、施策を効果的に推進するための基本的な考え方を示します。

●庁内や関係機関との連携

本マスタープランに掲げる将来都市像を実現するためには、土地利用だけでなく、交通、産業、環境、防災など、庁内の様々な関係部局が連携しながら都市づくり*を進めることが重要です。また、道路や河川などの都市基盤は、国や県など多様な主体が整備・管理していることから、関係機関との連携が不可欠です。このため、本マスタープランを庁内部局や関係機関の共通の将来ビジョンとして共有し、それぞれの役割や専門性を活かしながら、分野横断的かつ一体的に都市づくりを進めます。また、立地適正化計画*や地域公共交通計画などの関連計画と連携を図りながら、本マスタープランに掲げる都市づくりの方向性を具体化し、総合的かつ計画的に施策を推進します。

●市民との協働によるまちづくりの推進

本マスタープランを、市民・事業者・地域団体・行政が目指す将来都市像と進むべき方向性を共有するための指針として活用し、それぞれの役割を活かした協働によるまちづくりを進めます。地域におけるエリアビジョンの作成や、空き地・空き家の活用、公共空間の活用、景観形成や緑化活動などを進めるにあたり、本マスタープランを共通のよりどころとして、地域の実情や様々な意見を踏まえながら、具体的な取組内容を検討し、実施につなげます。

また、立地適正化計画に位置づけた、都市拠点の在り方、災害リスクを踏まえた居住誘導、低未利用地*の活用によるまちの新陳代謝の促進などを検討する際にも、本マスタープランの考え方を市民や事業者などと共有し、施策の目的や方向性について理解を深めながら、具現化に向けて進めていきます。

●民間・大学等との連携によるまちづくりの推進

複雑化・多様化する地域課題に対応するためには、行政だけでなく、民間企業や大学、地域団体など、多様な主体がそれぞれの強みや専門性を活かしながら連携してまちづくりを進めることが重要です。公共施設や都市公園*などにおける民間活力の活用をはじめ、産学官の連携*による調査・研究や実証事業、地域課題の解決に向けた取組などを推進します。また、対話や共創を通じて新たなアイデアや技術を取り入れ、多様な主体とともに持続可能な都市づくりを進めます。

●各種の都市計画制度の有効活用

区域区分*制度や開発許可制度、用途地域、地区計画*などの都市計画制度を効果的に活用し、計画的な土地利用を推進します。また、人口減少や社会情勢の変化、地域ごとの特性を踏まえながら、必要に応じて都市計画制度の見直しを行い、柔軟に対応します。

さらに、立地適正化計画*などの関連計画と連携し、都市機能や居住の適切な誘導を図るとともに、都市計画提案制度などを活用し、市民や事業者、地域団体など多様な主体からの提案を取り入れながら、地域の実情に応じた都市づくり*を進めます。

●地域課題を解決する手段としての先進技術の活用

中心市街地から中山間地域まで多様な地域特性を持つ長野市の実情に応じて、地域課題を解決する手段として、AI*をはじめとする新たな技術の活用を柔軟に進めます。人口減少や少子高齢化に伴い、限られた人員や財源の中で質の高い行政サービスや都市施設の維持・管理が求められることから、先進技術を活用することで、効率的な施策・事業を推進し、市民の利便性向上や持続可能な都市経営を目指します。

●将来を見据えた戦略的な投資

人口減少や少子高齢化の進行により、限られた財源の中で効率的かつ効果的な都市づくりが求められています。中心市街地から中山間地域まで多様な地域特性を有する長野市では、地域ごとの役割や特性を踏まえながら、必要な都市機能の維持・充実につながる投資を進めます。また、都市施設の整備や更新にあたっては、既存ストック*を最大限活用するとともに、必要性や重要性、事業効果などを総合的に評価し、優先度の高い事業へ重点的・計画的に投資します。さらに、長野市の地域資源を活かした産業や観光の振興など、地域経済の活性化や地域で稼ぐ力の向上につながる視点も踏まえ、投資によって都市の魅力や地域経済を高め、その成果を次の都市づくりへ還元する好循環を目指します。

2　計画の進行管理と見直し

●計画的な進行管理

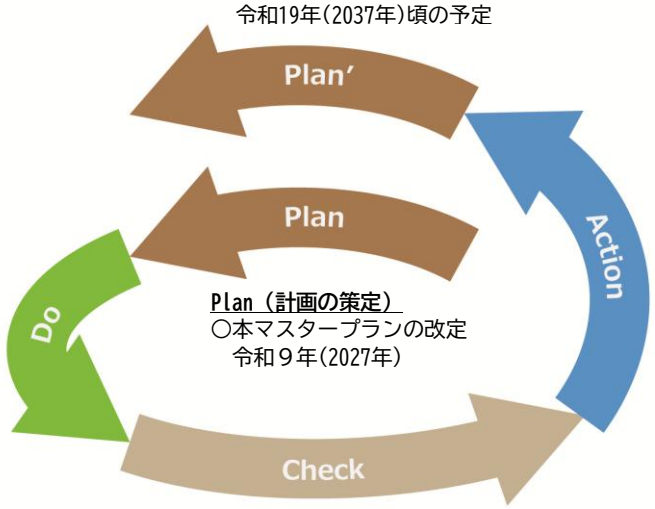
本マスタープランは、市の最上位計画である総合計画に基づき、都市計画の基本的な方針を示す計画です。本マスタープランに掲げる都市の将来像の実現に向けて、立地適正化計画*や地域公共交通計画などの関連計画との連携を図りながら、施策や事業を推進します。

本マスタープランの進行管理のうち、拠点、軸、ゾーンからなる都市構造に関する進捗管理は、本マスタープランのアクションプランである立地適正化計画に基づき実施します。具体的には、拠点性の高さ、公共交通の水準、居住誘導区域の人口密度などにより評価し、次期計画において必要な改善を行います。

本マスタープランでは、立地適正化計画などの評価結果を踏まえながら、都市づくり*全体の方向性が適切であるか確認します。具体的には、市民の暮らしの視点から都市づくりの成果を確認するため、令和７年度に実施した市民意識調査のアンケート結果を活用します。次期改定時に、今回と同様の設問により、暮らしの満足度や分野ごとの取組の重要度の変化を把握し、必要に応じて年齢、居住地などの属性別に分析することで、今後重点的に取り組むべき課題を把握します。

さらに、第３編第１章の実現化方策に位置づけた各施策・事業について、進捗状況を把握します。市民意識調査による暮らしの満足度などの変化の把握と、各施策・事業の実施状況の確認を組み合わせることで、本マスタープランの方向性や施策体系の妥当性を検証し、次回改定につなげます。

■　PDCAサイクルによる進行管理



Plan'（計画の改定）
○次期マスタープランの改定
令和19年(2037年)頃の予定

Plan（計画の策定）
○本マスタープランの改定
令和９年(2027年)

Do（計画の実行）
○都市施設、市街地開発事業等の推進
○用途地域や地区計画*等の決定又は変更
○実現化方策に位置づけた具体的な施策・事業の実施・推進
○国・県管理の事業実施への要請・調整等

Check（計画の評価）
○市民意識調査にて、暮らしの満足度や分野ごとの取組の重要度の傾向変化を把握
○実現化方策（施策・事業）の進捗確認
○立地適正化計画に基づく、拠点、軸、ゾーンの評価
○都市計画基礎調査等の現況を把握するための各種調査の実施及び課題の抽出
○最新の社会潮流変化等の確認

Action（計画の改善）
○各種施策・事業内容の見直しの検討
○都市計画決定内容の見直しの検討
○各種支援制度や体制等の見直しの検討

●計画の見直しの視点

時代の潮流や財政状況、市民のライフスタイル*や価値観の変化などに応じて、重点的かつ効果的な投資を行うなど、まちづくりの施策・事業を柔軟に進めていくことが求められています。都市の将来像や都市づくり*の骨格となる取組は今後も継承することを基本としますが、次のような視点で見直しを検討します。

市勢に応じた見直し

国勢調査や都市計画基礎調査などによる、最新の人口や産業、土地利用、開発状況、進行管理による各種施策の進捗状況など、様々な都市データを整理し、数値データを更新するとともに、将来予測についても見直しを行います。また、今後のまちづくりに関する市民意識の高まりや市民ニーズの変化を踏まえつつ、次のステップを見据えて計画の見直しを行います。

上位計画等の変更に伴う見直し

本マスタープランは、基本的に策定時点での上位計画を踏まえて策定しています。市の総合計画などの上位計画についても、社会・経済情勢の変化に応じて定期的に見直しがされます。上位計画の大幅な見直しによって本マスタープランの内容と不整合が生じた場合には、計画の見直しを行います。

社会状況等の大きな変化に伴う見直し

上位計画等の見直しを伴わない場合でも、長野市の重要プロジェクトに伴う事業の実施、建設資材や人件費等の大幅な上昇、気候変動による災害リスクの増大など、現在想定していない状況が生じる可能性もあります。現在見通せないような事象が生じた場合には、必要に応じて、計画の見直しを行います。

巻末

用語の解説

用語の解説

ア行

暗渠

蓋をかけたり地下に設けたりして、外から見えないようになっている水路です。

インバウンド

海外から日本を訪れる旅行者のことです。また、その旅行者による観光や消費活動を指す場合もあります。

インフラマネジメント

道路や橋梁、上下水道などの社会基盤施設を計画的かつ効率的に維持管理する取組です。

ウォーカブル

歩行者が安全で快適に移動でき、歩いて楽しい都市空間をつくる考え方です。

雨水調整池

治水対策の一環として雨水、下水等を一時的に貯留し、流量を調整する施設を指します。

AI（人工知能）

Artificial Intelligenceの略です。人間の学習や判断などの知的な働きをコンピュータで再現する技術です。

AIデマンド交通

AIデマンド交通とは、デマンド交通にAI（人工知能）を組み合わせた、利用者の予約に応じた配車時間やルート設定を行い最適な運行ルートを実現するサービスです。

オープンスペース

敷地内の空地または公園、広場、河川、農地などの建物によって覆われていない土地の総称です。

温室効果ガス

地球の表面から地球の外に向かう熱を大気に蓄積し、再び地球の表面に戻す性質（温室効果）により、地表面の温度を高める効果を持つガスの総称。地球温暖化の主な原因と考えられています。温室効果ガスには二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスなどがありますが、大部分を二酸化炭素が占めます。

カ行

合併処理浄化槽

台所、風呂、洗濯などからの生活雑排水と、し尿を併せて処理する浄化槽です。

狭あい道路

幅員4m未満の道で、一般の用に供されているものです。

緊急輸送道路

地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路です。

区域区分（線引き）

都市計画区域を、すでに市街地になっている区域や計画的に市街地にしていく区域（市街化区域）と、用語の解説市街化をおさえる区域（市街化調整区域）に区分をすることです。

景観協定

景観法に基づき、景観計画区域内の一団の土地について、土地所有権者等の全員の合意により、良好な景観の形成に向けて、建築物の形態意匠、敷地、位置、規模、用途等の基準や緑化に関する事項、屋外広告物の基準などを定める協定です。

景観重要建築物

市の条例に基づき、景観形成上重要な価値がある建築物として市が指定したものです。

景観重要樹木

市の条例に基づき、地域の良好な景観の形成に欠かせない優れた樹木として市が指定したものです。

景観地区

景観法において良好な景観形成を図るため都市計画として定める地区であり、地区を定めることで、建築物の制限（形態意匠、高さ、壁面位置等）や工作物や開発行為などの規制が可能となります。

建築協定

市の建築協定条例に基づき、一定の区域内の土地所有者等の合意の下に、建築物の構造・用途・形態・意匠などに関する基準を定める協定です。

公共施設マネジメント

公共施設を総合的かつ計画的に管理し、効率的な運営や維持更新を図る取組です。

交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）

道路を利用する時間や経路を変更したり、自動車を数人で利用するなど自動車の効率的な利用を行うことで交通渋滞の緩和を図る方法。自動車利用量の低減にもつながるため、大気汚染防止の点でも期待されています。

交通需要管理（Transportation Demand Management）は、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組です。

交流人口

特定の地域において、定住者（その地域に住民票を置いて生活している人々）以外で、通勤、通学、買い物、観光、レクリエーション、業務などの目的でその地域を訪れる人々（来訪者）の総数を指します。簡単に言えば、「その地域に住んではいないが、日帰りや宿泊で一時的に滞在し、何らかの活動を行う人々」のことです。

コンパクト・プラス・ネットワーク

都市機能や居住を集約し、それらを公共交通などのネットワークで結ぶ都市づくりの考え方です。

サ行

再生可能エネルギー

太陽光、風力、その他非化石エネルギー源のうち、エネルギー源として永続的に利用することができると認められるものです。

産学官の連携

企業・大学等の学術機関・行政機関・公的試験研究機関などが共同研究等で連携し、新たな技術やノウハウを製品化や産業化に結びつける取組です。

GX（グリーントランスフォーメーション）

Green Transformationの略です。脱炭素社会の実現と経済成長の両立を目指す取組です。

シームレス

つなぎ目がなく、一体的で円滑な状態を表す言葉です。交通分野では乗り継ぎなどがスムーズに行える環境を指します。

市街化区域

既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区域です。

市街化調整区域

市街化を抑制する区域です。農地や自然環境の保全を図るため、開発行為などが制限されます。

自主防災組織

主に自治会（区）が母体となって、地域住民が自主的に連帯して防災活動を行う任意団体のことです。

循環型都市

廃棄物の抑制や再利用の促進、または適正な処分を推進することで、天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される都市のことです。

循環バス（市街地循環バス）

中心市街地の循環バス「ぐるりん号」など地域住民の利便性の向上や移動手段を確保することを目的として、一定区域内を運行するバスで、地域の実情に合わせ、車両仕様・運賃・ダイヤ等を工夫したバスサービスです。

人口集中地区（DID）

国勢調査に基づき設定される人口密度の高い市街地のことです。DIDは英語のDensely Inhabited Districtの略です。

ストック（既存ストック）

これまで整備されてきた建築物や道路、公園などの既存資産のことです。

スプロール化

市街地が無計画的に郊外に拡大し、虫食い状態の無秩序な市街地が形成されることをいいます。

スマートI.C.（インターチェンジ）

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジ（I.C.）であり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているものです。

生活の質

生活者の満足感、幸福感、安定感、安心感といった価値観を規定している要因の質のことです。

ZEH（ゼッチ）

Net Zero Energy House の略です。高断熱化や高効率設備の導入により省エネルギー化を図るとともに、太陽光発電などの再生可能エネルギーを活用することで、年間の一次エネルギー消費量を実質的にゼロにすることを目指した住宅です。

ZEB（ゼブ）

Net Zero Energy Building の略です。高断熱化や高効率設備の導入により省エネルギー化を図るとともに、再生可能エネルギーを活用することで、年間の一次エネルギー消費量を実質的にゼロにすることを目指した建築物です。

タ行

多重性

自然災害などにより、一部施設の損傷・破壊によって全体が機能不全に陥らないように、あらかじめライフライン等を多重化し、予備手段を用意しておくことです。

地域コミュニティ

同一地域内に居住する人々が、自主性と責任に基づいて生活のあらゆる分野にわたって共同する地域社会のことです。

地区計画

良好なまちづくりを誘導するため、そこに住む住民と協力して、地区の特性に応じた建築制限等を都市計画として定めるものです。

中心市街地活性化基本計画

「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき市町村が、地域住民、関連事業者等の様々な主体の参加、協力を得て、自主的・自立的な取組を内容とする中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画を指します。

DX（デジタルトランスフォーメーション）

Digital Transformationの略です。デジタル技術を活用して業務やサービスを変革し、利便性や効率性を高める取組です。

低未利用地

既成市街地内の更地、遊休化した工場・駐車場、商店街の空き店舗、密集住宅地内の空き家等、有効に利用されていない土地のことです。

伝統的建造物群保存地区（重要伝統的建造物群保存地区）

文化財保護法に定められた文化財の一種。戦後の高度経済成長などによる開発から歴史的な街並みを保存するためにつくられた制度です。伝建制度においては、市町村が住民の合意のもとに保存地区とその保存に係る計画（保存計画）を決定し、保存地区内の建造物や環境（生垣、樹木、水路など）の保存、整備を住民と協力して進めます。

また、市町村が定めた保存地区のうち、国により「我が国にとってその価値が特に高いもの」として重要伝統的建造物群保存地区に選定されると、市町村が住民と協力して実施する事業に対して、国から財政支援を受けることができます。

都市インフラ

インフラはインフラストラクチャー（infrastructure）の略。都市基盤施設のことで、道路網、鉄道、河川・運河、上下水道、エネルギー供給施設などの生活・産業基盤や、学校、病院、公園などの施設を指します。

都市づくり

将来の都市の姿を見据えながら、土地利用や都市構造、道路・公共交通、公園などの都市基盤について、その整備や誘導の方向性を定め、計画的に都市を形成していくことです。

都市計画区域

一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域として都市計画法に基づき指定される区域です。

都市公園

都市公園法に基づき、地方公共団体又は国が設置する公園又は緑地です。

ナ行

二地域居住

主な生活拠点とは別の地域にも生活拠点を持ち、定期的・継続的に二つの地域を行き来しながら暮らすライフスタイルです。それぞれの地域の特色や魅力を活かした多様な暮らし方の一つであり、地域との交流や新たな人の流れを生み出すことも期待されます。

ハ行

パーク・アンド・ライド（P＆R）、サイクル・アンド・ライド

都市部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法です。乗り換える交通機関がバスの場合は、パーク・アンド・バスライドと言い、鉄道の場合は、パーク・アンド・レールライドとも言います。また、自宅と最寄り駅等の間で自転車を使うことを、サイクル・アンド・ライドと言います。

パーソントリップ調査

人がどのような目的や交通手段で移動しているかを調査する交通実態調査です。交通計画や都市計画の基礎資料として活用されます。

ハザードマップ

災害の発生に注意が必要な場所や、防災のための施設などを地図上に記載したもので、被害を最小限に止めるため、日頃から自分の住んでいる場所や周囲の危険性の周知を図るために活用されます。

バリアフリー

障害者や高齢者等が日常生活を送る上で、段差などの物理的な障壁をはじめ、社会的、制度的、心理的に障害となるものを除去することです。

風致地区

都市としての風致を維持するため、特に自然的景観の維持に重点を置き、条例で建築、土地造成等に規制をする地区です。

歩行者優先道路

一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等の公共交通機関だけが通行できるようにした街路のことです。

マ行

MaaS（マース）

Mobility as a Serviceの略です。鉄道やバス、タクシーなどの移動サービスを一体的に利用できる仕組みです。

まちづくり

地域の特性や暮らしを踏まえ、市民・事業者・地域団体・行政など多様な主体が関わりながら、地域の魅力や暮らしやすさを高めていくための様々な活動や取組のことです。

街なみ環境整備事業

生活道路などの地区施設が未整備であったり、住宅等が良好な美観を有していないこと等により住環境の整備を必要とする区域において、ゆとりある生活空間形成のため、国土交通省の社会資本整備総合交付金を受けて住環境の整備改善を行う事業です。長野市では善光寺周辺地区や松代地区において、歴史的街なみ景観を活かしたまちづくりへの活用事例があります。

メッシュ（500mメッシュ）

地域を約500メートル四方の格子状に区切った区域単位のことです。人口や土地利用状況などの分析に利用されます。

モビリティ革命

自動運転やAIなどの技術革新により、人や物の移動のあり方が大きく変化することです。

モビリティ・マネジメント

「モビリティ」とは「移動」を意味し、「モビリティ・マネジメント」とは個人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待することです。たとえば、過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策です。

ヤ行

遊休不動産

空き家、空き店舗、空きビルなど、十分に活用されていない不動産のことです。

ユニバーサルデザイン

障害の有無や年齢に関係なく、はじめからすべての人にとって利用しやすいまちづくり、ものづくり、環境づくりを行っていこうという考え方です。

ラ行

ライフスタイル

生活様式のことです。衣食住だけでなく、交際や娯楽なども含む暮らしぶりを指します。

ライフライン

電気・ガス・水道や電話など、都市生活の機能を保つ生命線です。

レガシー

過去の大規模イベントや事業などによって残された有形・無形の財産や成果のことです。

レジリエンス

自然災害や社会環境の変化などの影響を受けても、速やかに回復し、機能を維持する力のことです。

立地適正化計画

都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なプランです。平成26年8月の都市再生特別措置法の改正により立地適正化計画制度が創設されました。

リノベーション

今あるものを活かしつつ、用途や機能を変更して性能を向上させたり価値を高めたりすることです。

連携中枢都市圏

地域において、相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するために形成する拠点です。

（農林漁業の）６次産業化

農林漁業者が生産（第1次産業）だけでなく、加工（第2次産業）、流通・販売（第3次産業）にも主体的・総合的に関わること【1×2×3＝6次産業化】により、農林水産業の新たな付加価値を創出することです。