

長野市都市計画マスタープラン（素案）

序・第 1 編

令和 7 年10月15日

第 5 回長野市都市計画マスタープラン改定専門部会

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	1
1 都市計画マスタープランとは	1
2 改定の背景	3
3 計画範囲と目標年次	3
4 立地適正化計画とは	4
第2章 長野市の概要	5
1 位置・地勢	5
2 市の沿革	6
3 都市計画の沿革	7
第1編 全体構想	8
第1章 都市の特徴	11
1 都市の特徴	11
2 現状の課題認識	21
第2章 都市づくりの理念・目標	23
1 都市づくりの理念	23
2 都市づくりの目標	24
第3章 目指す都市構造	25
1 都市構造の考え方	25
2 都市構造の形成方針	25
第4章 土地利用の方針	29
1 土地利用の基本方針	29
2 土地利用区分ごとの方針	32
第5章 分野別の方針	36
1 交通体系の方針	36
2 自然環境保全と都市環境整備の方針	45
3 まちなみ整備の方針	49
4 都市防災の方針	53
5 経済活動に関する方針	57

第2編 地域別構想.....

第1章 地域別構想.....

- 1 長野駅・善光寺周辺地域.....
- 2 芹田・安茂里地域.....
- 3 東部地域.....
- 4 北部地域.....
- 5 若槻・浅川地域.....
- 6 千曲川沿川地域.....
- 7 川中島・更北地域.....
- 8 篠ノ井地域.....
- 9 松代・若穂地域.....
- 10 北西部中山間地域.....

第3編 都市計画マスタープランの実現に向けて.....

第1章 多様な主体が協働・連携する推進体制の構築.....

第2章 都市づくりの進捗管理.....

用語の解説.....

序 はじめに

序 はじめに

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、わかりやすく「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を位置づける上位計画には、長野市の「長野市総合計画」、長野県が策定した都市計画の目標や土地利用等の基本方針が示されている「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。

都市計画マスタープランはこれらの計画に即し、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。

■ 関連する上位計画、関連計画一覧

上位計画名称	策定年	備考
第六次長野市総合計画 基本構想	令和9年	
長野都市計画区域マスタープラン	令和4年	長野県策定
飯綱高原都市計画区域マスタープラン	平成25年	長野県策定

関連計画名称	策定年	備考
長野市人口ビジョン	令和7年	
長野市地域公共交通計画	令和9年	
長野農業振興地域整備計画	令和8年	
長野市中心市街地活性化基本計画	令和8年	
長野市景観計画	平成30年	
長野市緑を豊かにする計画	平成31年	
長野市歴史的風致維持向上計画	令和6年	
長野市第四次住宅マスタープラン	令和9年	
長野市公共施設等総合管理計画	令和9年	
長野市地域防災計画	令和5年	
第四次長野市環境基本計画後期計画	令和9年	
長野市商工業振興・雇用促進計画	令和9年	
長野市都市内分権基本方針	令和4年	

この他、関連する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

都市計画マスタープランは、以下のような役割があります。

(1) 都市整備に関わる施策の体系的な指針

- ① 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導くための指針となります。
- ② まちづくり条例や開発・建築指導等のまちづくりに関する施策を都市計画と一体のものとして調整・統合を図るための指針となります。

(2) 都市整備のプログラムの確立

定めるべき計画や、実施すべき事業について、優先的整備の考え方、計画変更、整備手法など都市整備の具体的なプログラムの確立を図ります。

(3) 市民・民間団体とまちづくりの方向性を共有

地域特性を踏まえて、目標とする都市の将来ビジョンを明確にすることで、市民・民間団体と行政がまちの将来像の共有を図り、協働してまちづくりを推進します。

1-4 長野市都市計画マスタープランの構成

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。）の構成は次のとおりです。

「序 はじめに」

本マスタープラン改定の前提条件を示します。

「第1章 全体構想」

市全体の都市づくりの理念・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示します。

「第2章 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方針を示します。

「第3章 実現に向けて」

本マスタープランを指針としたまちづくりを行うために、多様な主体と協働・連携する推進体制の構築、都市づくりの進捗管理を示します。

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や生活を支えるサービスの提供が将来的に困難にな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繋いでいくためには、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、まち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

長野市都市計画マスタープランでは、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、自然環境と都市的な土地利用との調和も重要な観点であることから、市域全体を計画範囲とします。

(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、計画の目標年次は、基準年を令和9(2027)年として概ね20年後の令和28(2046)年とします。また実現化方策の目標年次は、概ね10年後の令和18年(2036)年として、これを中間目標とします。

■ 計画範囲図



目標年次 20年後
令和28(2046)年

中間目標 10年後
令和18(2036)年

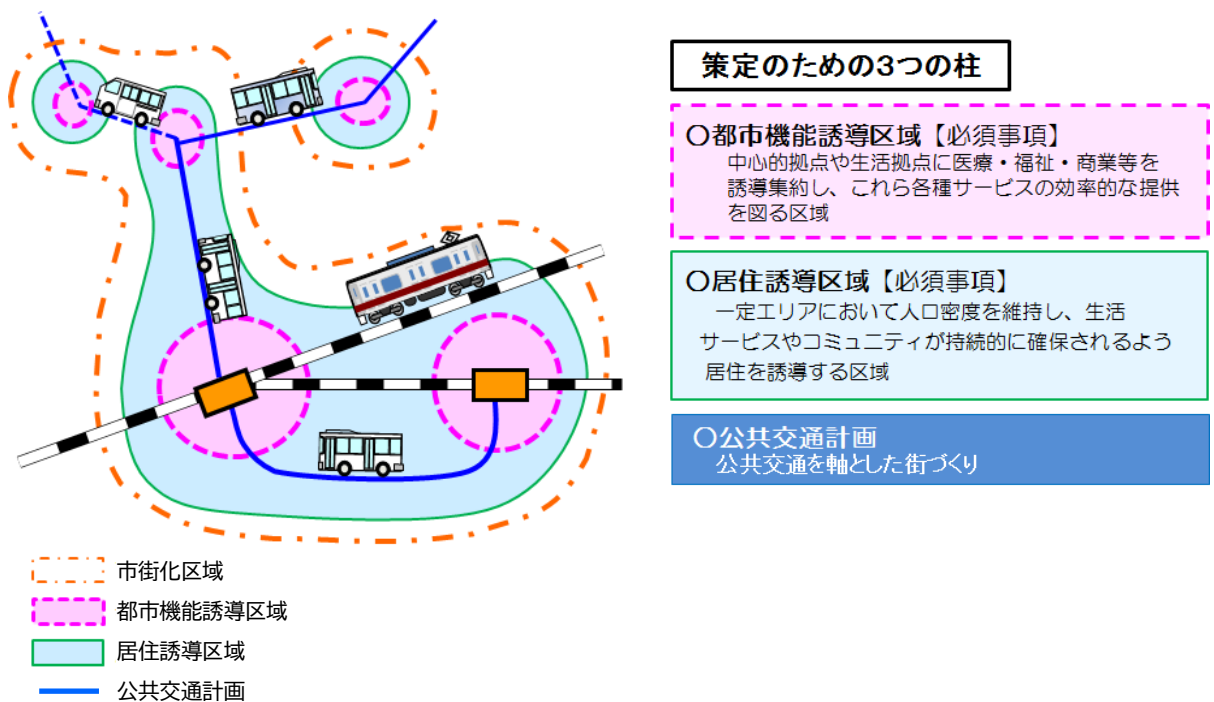
4 立地適正化計画とは

人口の減少と高齢化や、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安全安心で快適な生活を送れ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等がまとまって立地し、誰もが公共交通などにより生活利便施設など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、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など、都市の「骨格構造」と「誘導指針」を定めたものが立地適正化計画です。

立地適正化計画は、都市計画法の市町村マスタープランの一部とみなされることから、本マスタープランが目指す都市構造、土地利用の方針、地域別構想などとの整合を図り策定します。

■ 立地適正化計画の策定イメージ



第2章 長野市の概要

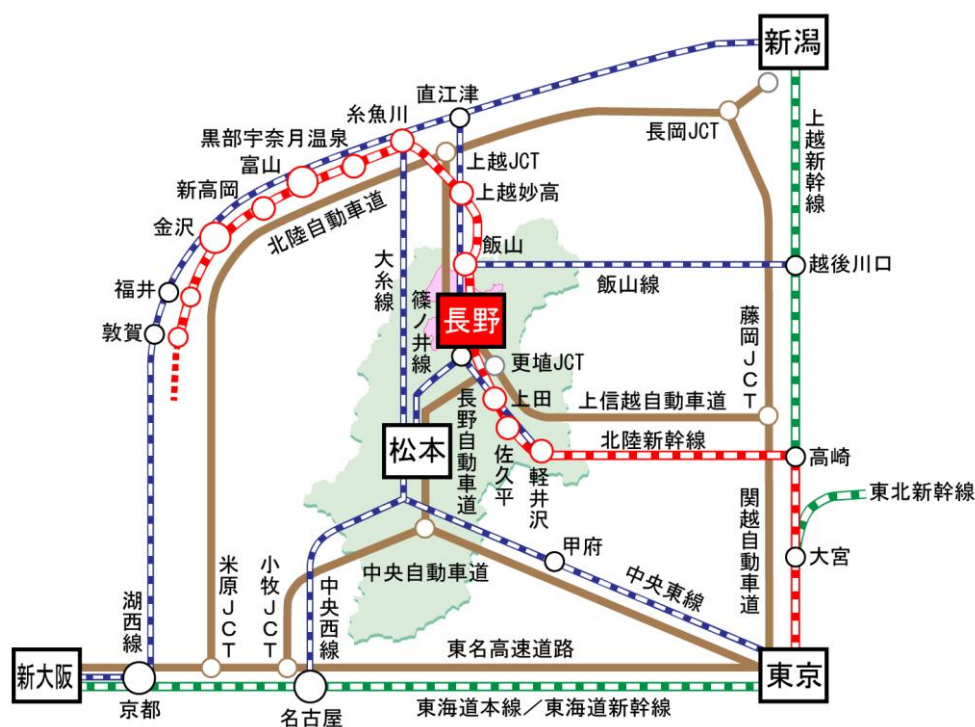
1 位置・地勢

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834.81km²を有しており、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

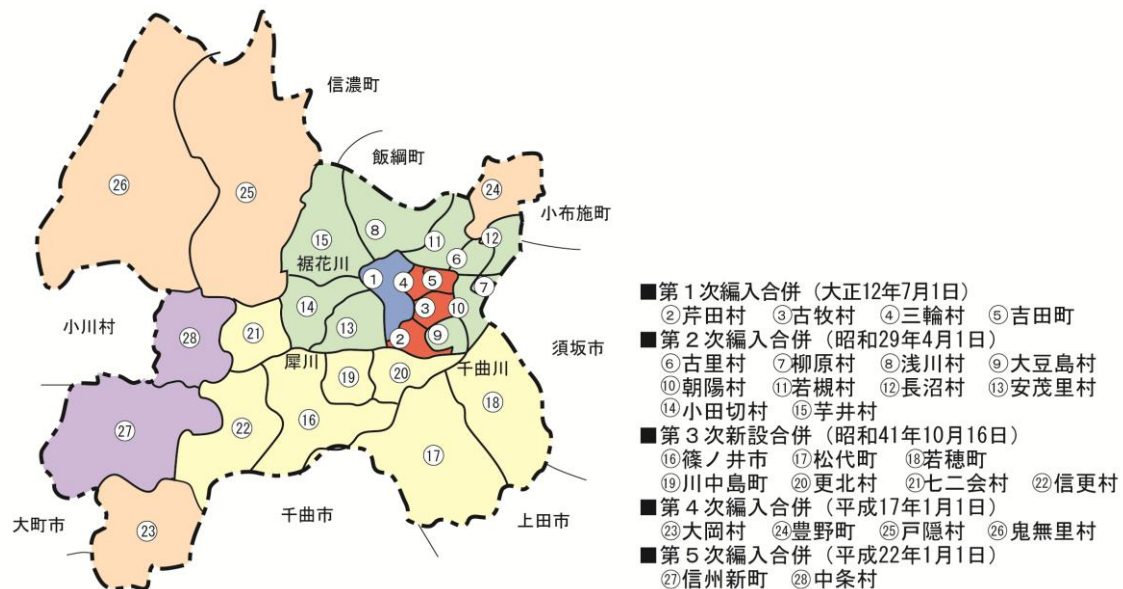
長野市は、善光寺の門前町として発展してきました。善光寺は飛鳥時代、本田善光が阿弥陀如来像を安置したのが始まりとされています。以来、善光寺を中心に旅籠、商家などが集まった門前町のまちなみが形成され、北国街道の宿場町も兼ねた商業都市として発展してきました。

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1月の豊野町、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36万人を有する地方中核都市となっています。

■ 合併市町村図



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ました。

さらに、平成10年の冬季オリンピック・パラリンピック開催決定に伴い、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。

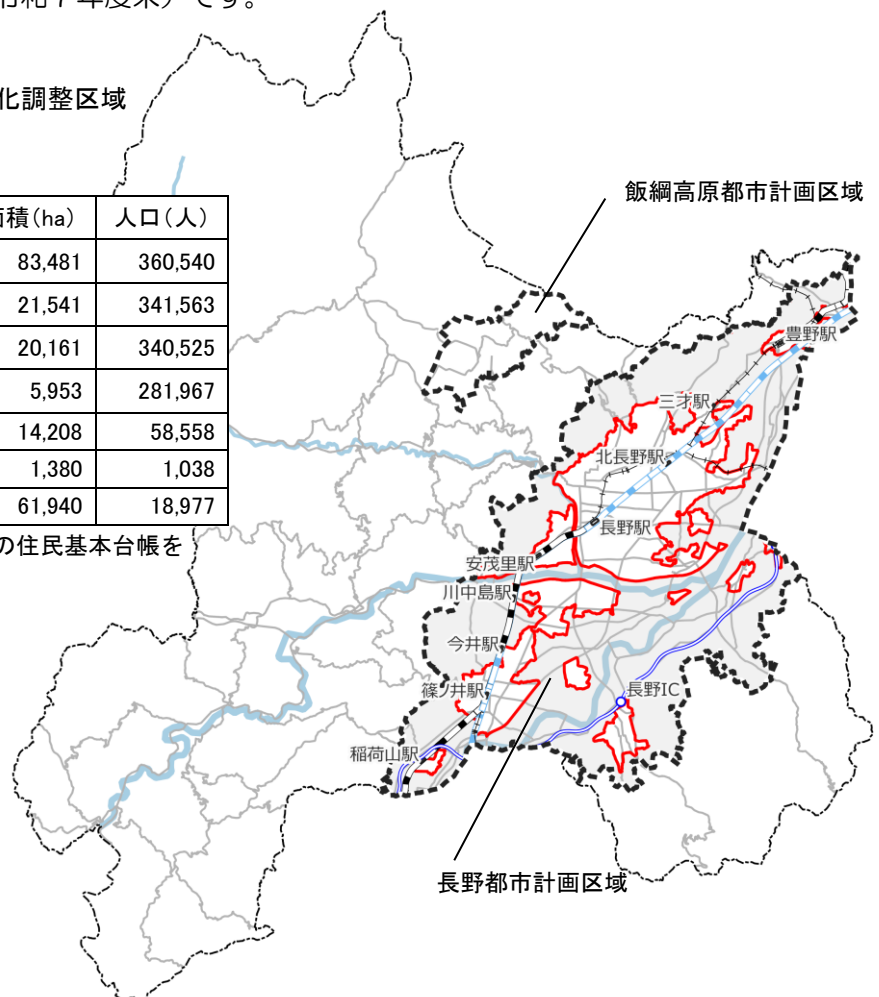
一方、土地利用については、市街地のスプロール化を防ぎ、秩序ある市街地整備を進めるために、昭和46年に市街化区域、市街化調整区域の線引きが決定され、その後7回の見直しが行われました。現在、市全域の約26%にあたる21,541haが都市計画区域に指定され、そのうち市街化区域は5,953ha（令和7年度末）です。

■ 長野市 市街化区域・市街化調整区域

	面積(ha)	人口(人)
市域全体	83,481	360,540
都市計画区域	21,541	341,563
長野都市計画区域	20,161	340,525
市街化区域	5,953	281,967
市街化調整区域	14,208	58,558
飯綱高原都市計画区域	1,380	1,038
都市計画区域外	61,940	18,977

※人口は令和7年4月1日時点の住民基本台帳を基にした推計値

 市街化区域
 市街化調整区域
 都市計画区域
 市域



第1編

全体構想

本マスタープランの第1編・第2編の計画構成は次のとおりです。

第1編 全体構想

第1章 都市の特徴

長野市の都市の特徴と現状の課題認識について整理

- | | | |
|-----------------|------------|------------|
| 1 長野市の強み・ポテンシャル | 2 人口の減少と分布 | 3 市街地の郊外拡散 |
| 4 移動手段の動向 | 5 被災の記憶と教訓 | 6 土地利用の特徴 |
| | | 7 行政コストの増大 |

第2章 都市づくりの理念・目標

理 念 自然と寄り添い、歴史や文化を紡ぎながら、心豊かな暮らしを未来へと繋いでいく“長野のまち”へ

- | | |
|------|--|
| 目標 1 | すべての人が移動しやすく、地域や人との繋がりを育みながら、快適で充実した生活を送れる都市を目指します |
| 目標 2 | 長野ならではの自然や歴史・文化を大切に、地域の個性と魅力を活かした都市を目指します |
| 目標 3 | 自然災害や社会課題にしなやかに対応し、誰もが安心して暮らせる都市を目指します |

第3章 目指す都市構造

都市づくりの理念・目標を実現するための将来都市構造



第4章 土地利用の方針

目指す都市構造に基づき、土地利用区分ごとの方針を示す

第5章 分野別の方針

分野ごとに今後の方向性を示す

- 1 交通体系の方針
- 2 自然環境保全と都市環境整備の方針
- 3 まちなみ整備の方針
- 4 都市防災の方針
- 5 経済活動に関する方針

第2編 地域別構想

全体構想に即した地域ごとのまちづくり構想

- | | | | |
|---------------|-------------|------------|---------|
| 1 長野駅・善光寺周辺地域 | 2 芹田・安茂里地域 | 3 東部地域 | 4 北部地域 |
| 5 若槻・浅川地域 | 6 千曲川沿川地域 | 7 川中島・更北地域 | 8 篠ノ井地域 |
| 9 松代・若穂地域 | 10 北西部中山間地域 | | |

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、善光寺をはじめとした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文化を育んできました。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）に開催された長野冬季オリンピック・パラリンピックのレガシーは、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



長野オリンピックスタジアム

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、東京までおおよそ90分で結ばれており、首都圏との近接性は全国的にも優位性があります。首都圏からのアクセス性の良さにより、観光や教育、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。



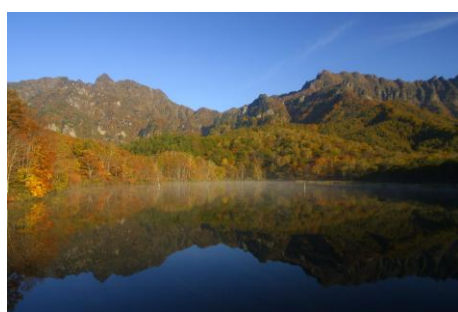
新幹線駅の長野駅



善光寺表参道 花回廊

③ 都市と自然環境の近接性

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。市街地から車で約30分で高原をはじめとする自然環境にアクセスでき、都市の利便性と自然環境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や交流人口の増加にもつながっています。



戸隠連峰と鏡池



戸隠 スキー場

④ 多様な地域資源を生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る都市です。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、自然や地域資源と調和しながら、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



大岡地区 里山の風景

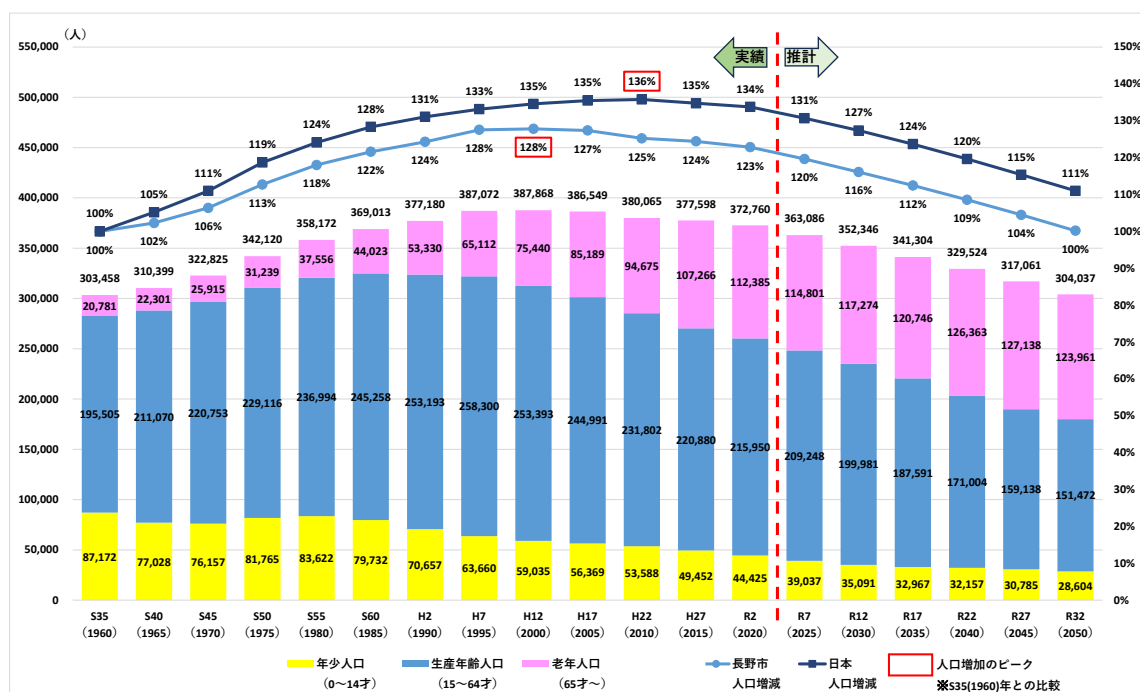
(2) 人口の減少と分布

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長野市の特徴です。

将来推計によると、おおよそ20年後の令和32年（2050年）の人口は現在より5万人近く減少し、30.4万人になることが見込まれます。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年間かけて増加した人口が、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、年齢構成を見ると、生産年齢人口が減少し、老年人口が着実に増加し、今後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



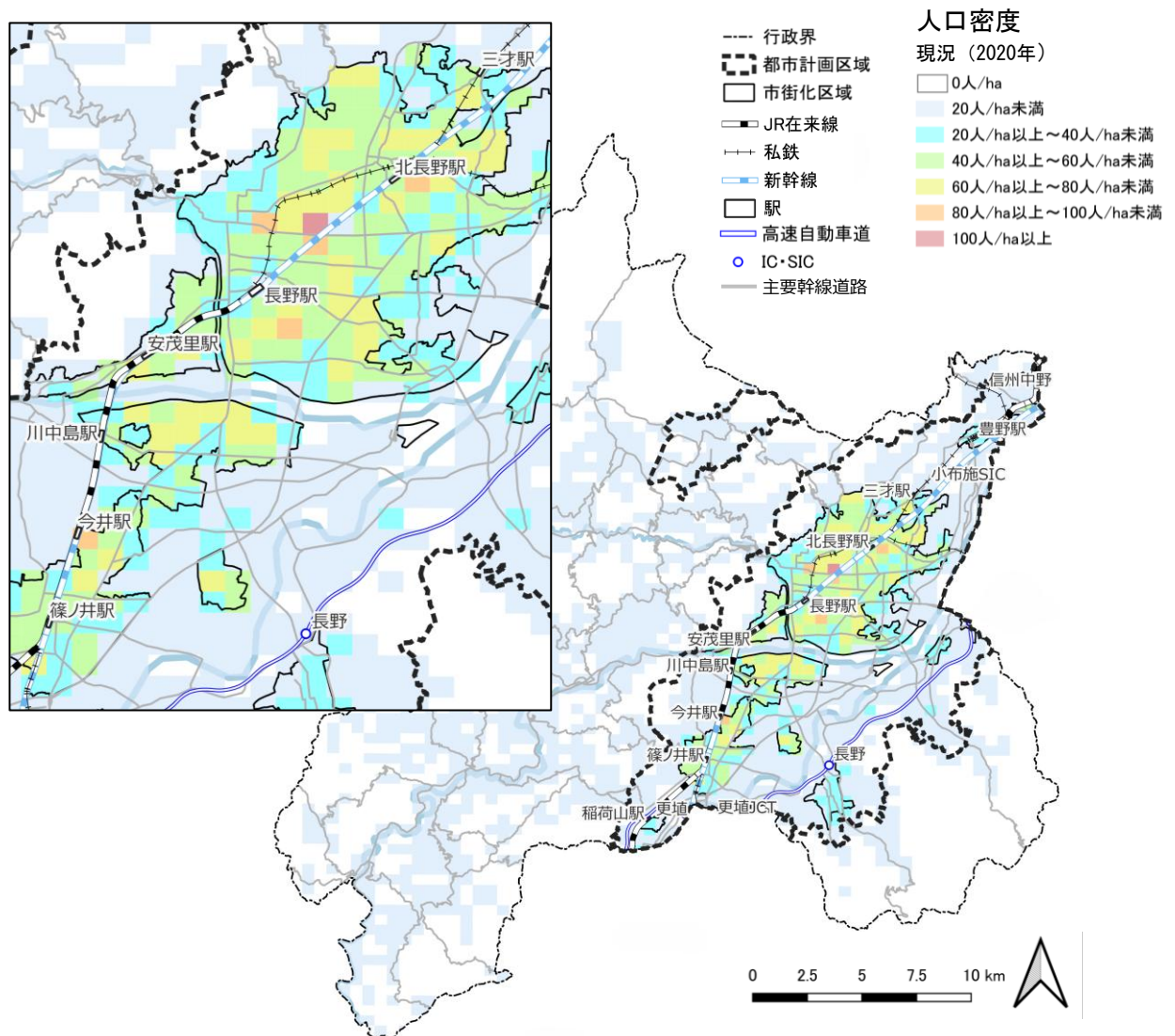
② 人口の分布

●現況人口（令和2（2020）年）分布状況〔500mメッシュ〕

令和2年（2020年）の人口分布を500mメッシュで見ると、市街化区域内は概ね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、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。

なお、市街化区域の人口は約29.1万人であり、市全体の人口の約78%を占めます。市街化区域面積が5,953haであることから、市街化区域の人口密度はおおよそ49.0人/haです。

■ 人口密度（500mメッシュ、令和2（2020）年）



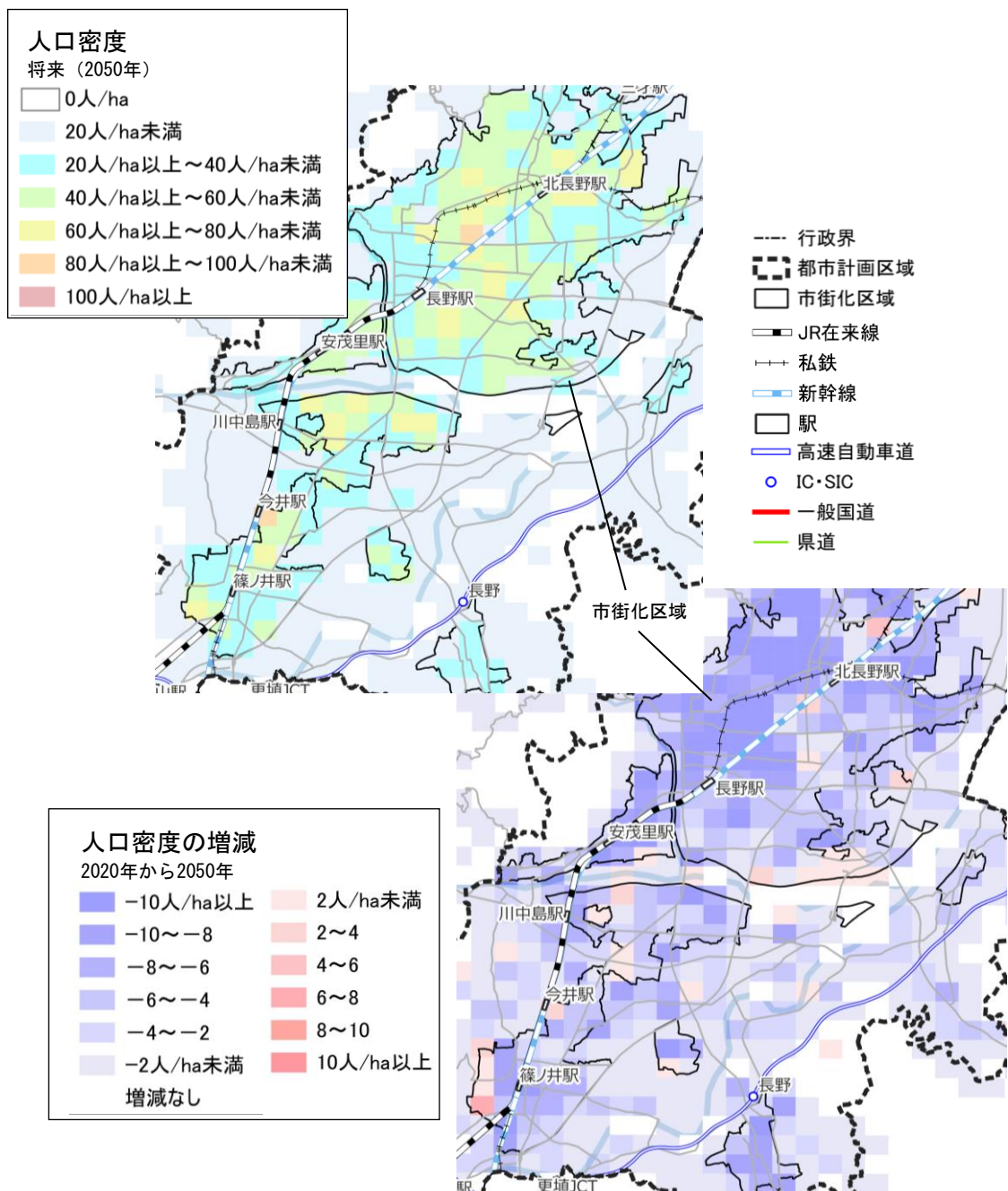
（資料：令和2年国勢調査結果）

●将来人口予測（令和32（2050）年）の分布状況〔500mメッシュ〕

令和32年（2050年）の将来推計の人口分布を500mメッシュで見ると、市域全域で人口密度の低下が進みます。北長野駅周辺では、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、篠ノ井駅周辺、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。

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、人口減少するメッシュが多いなか、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。

- （上）将来人口密度（500mメッシュ、令和32（2050）年）
（下）人口密度の増減（500mメッシュ、令和2（2020）年から令和32（2050）年）

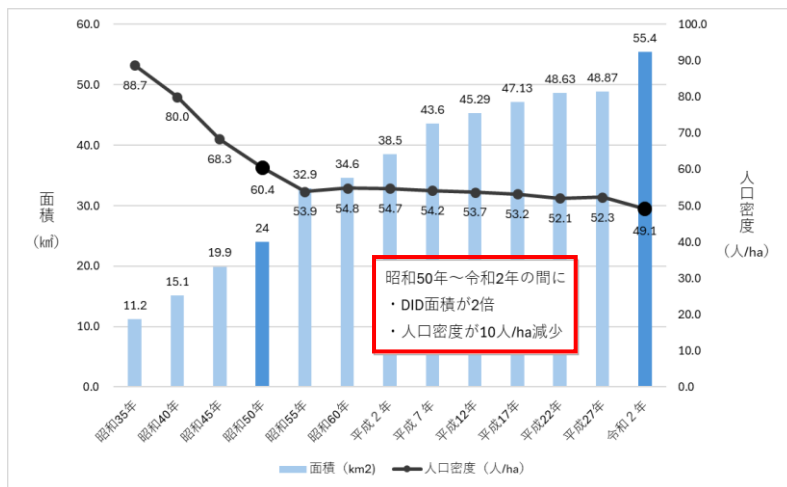


（資料：令和6年度国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ）

(3) 市街地拡大の状況

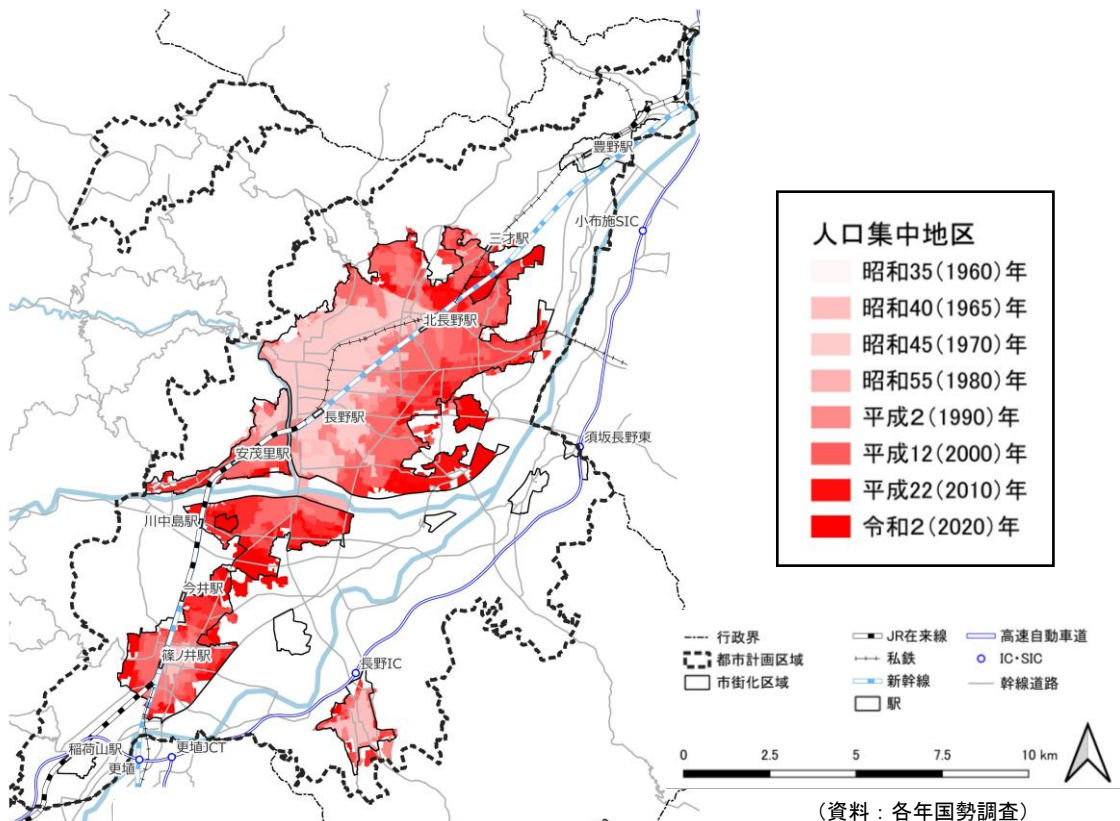
平成10年（1998年）の冬季五輪開催を契機に幹線道路の整備が進み、それに伴い住宅地や商業施設の郊外への進出が進行しました。これにより市民の生活利便性が向上した側面もありましたが、同時に中心市街地の空洞化が進みました。長野市の人口集中地区（DID）の面積は拡大し、人口密度が低下しており、人口規模の割に市街地が広い都市構造であることが特徴です。こうした市街地拡大は、公共交通の維持や社会インフラの効率的運用に影響を及ぼしており、今後の都市構造を考える上で重要な課題となっています。

■ 人口集中地区の面積と人口密度の推移



(資料：令和4年都市計画基礎調査)

■ 人口集中地区の推移

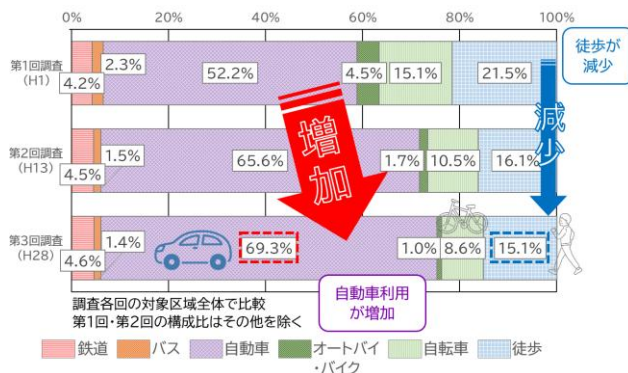


(4) 移動手段の動向

① 自動車と公共交通の利用状況

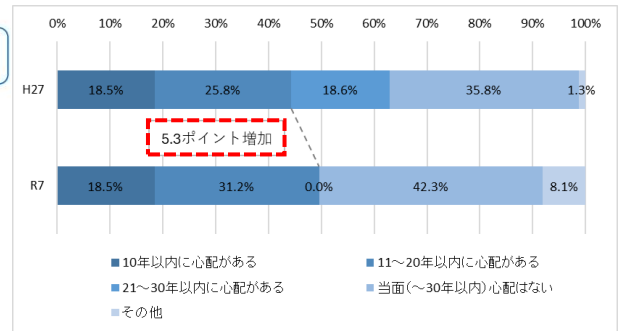
長野市は北陸新幹線をはじめ全国と結ばれる広域交通に強みを持つ一方、日常生活においては自動車に大きく依存しています。今後は高齢化の進行やライフスタイルの多様化に伴い、自動車への過度な依存を抑え、様々な移動手段を確保することが一層重要になります。自動車を活用しつつも、公共交通や自転車、徒歩などを組み合わせた「マルチモーダルな移動環境」の形成は、都市の持続性と生活の質の向上に向けた鍵となります。

交通手段利用率



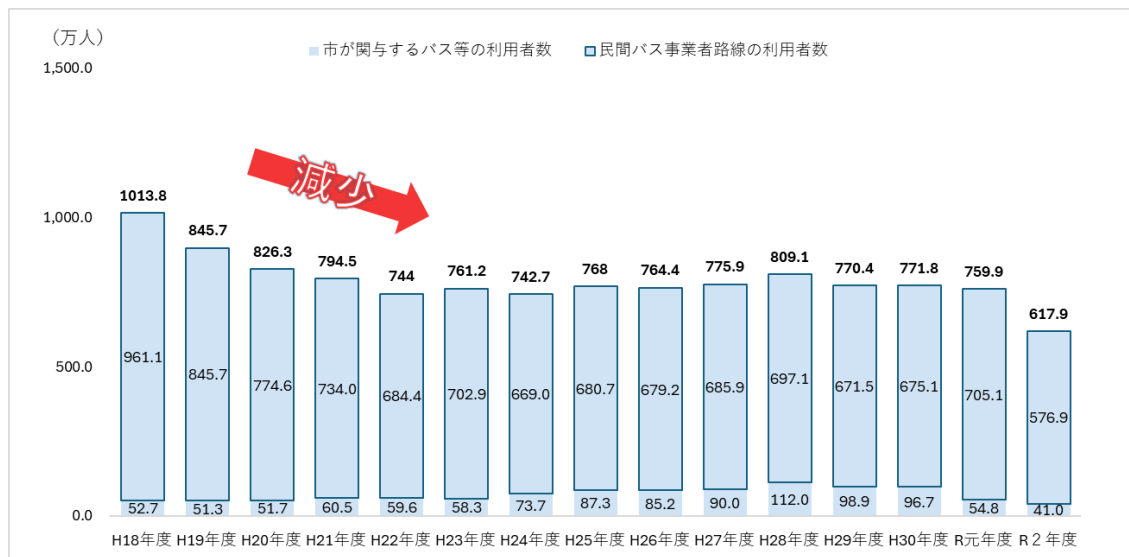
(出典：長野都市圏パーソントリップ調査（平成31年度）)

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：長野市公共交通計画（令和4年）)

② 人口集積と公共交通の現状

鉄道駅及び運行本数が片道30本/日以上サービスのバス停の利用圏域（鉄道駅から800m圏内、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。本マスタープランの前回の改定から10年間で、カバー率は6.6%低下しています。人口規模に対して市街地が広いため、バス路線の維持が困難になりつつあるのが現状です。

■ 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圏域+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（km ² ）	834.81	30.59	3.7%	19.18	2.3%	45.70	5.5%

※運行頻度が片道30本/日以上にバス停に限定

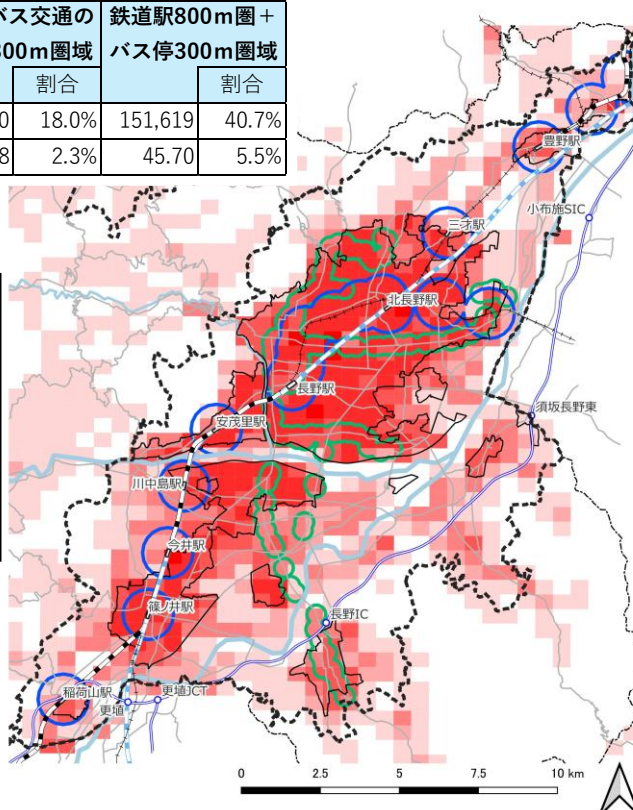
※令和2年国勢調査500mメッシュ人口を面積按分し集計

凡例

- 鉄道駅800m圏域
- 基幹的バス交通の停留所300m圏域
- 市街化区域
- 都市計画区域
- 市全域
- IC・SIC
- 高速自動車道
- 幹線道路
- JR在来線
- 私鉄
- 新幹線

メッシュ人口

- 100人未満
- 100～200人
- 200～500人
- 500～1000人
- 1000～2000人
- 2000人以上

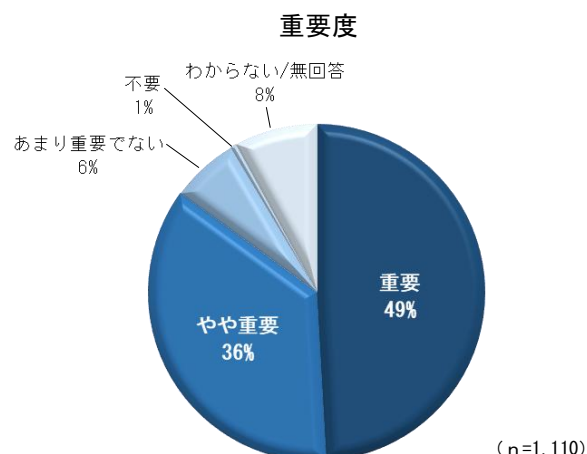
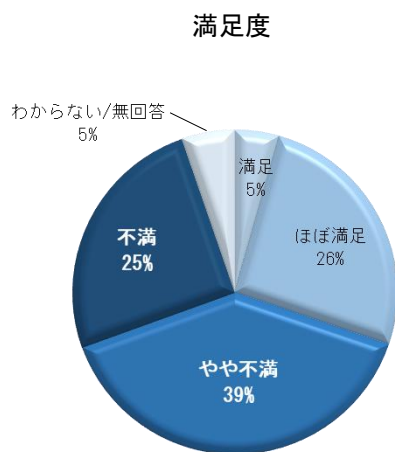


（資料：令和4年度都市計画基礎調査、令和2年国勢調査データより作成）

③ 自転車利用の需要

市民アンケートから、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。

■ 自転車利用環境の満足度・重要度



（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

長野市はこれまでに、令和元年東日本台風による千曲川流域での大規模水害や、平成26年の神城断層地震といった自然災害を経験してきました。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や雪害の増加が懸念される中、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の被害

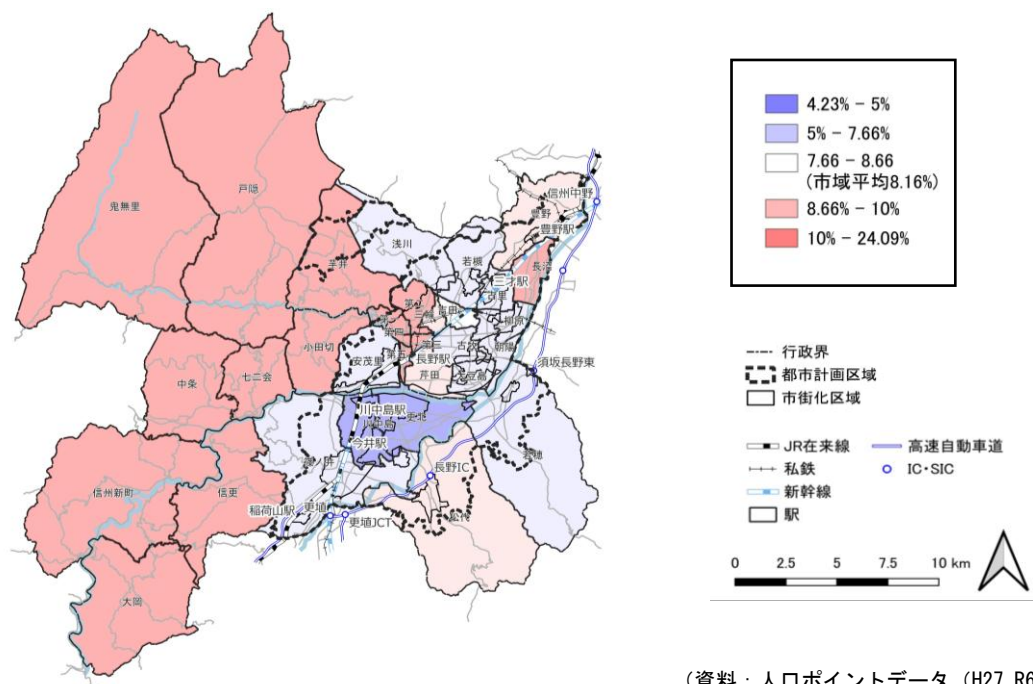


(6) 土地利用の特徴

① 空き家の状況

平成27年と比べこの10年間で、市内全域で空き家は増加傾向にあり、特に中山間地域や旧市街地での増加率が高くなっています。空き家は防災や景観の面で課題となる一方、地域資源として有効活用できる可能性も秘めています。実際、善光寺門前周辺では古民家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。

■ 空き家増加率

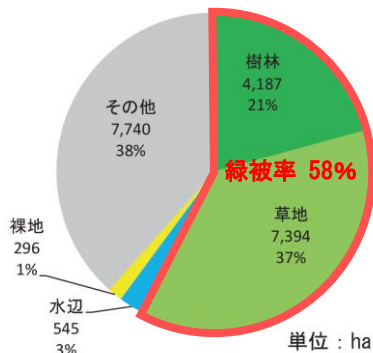


(資料：人口ポイントデータ (H27, R6))

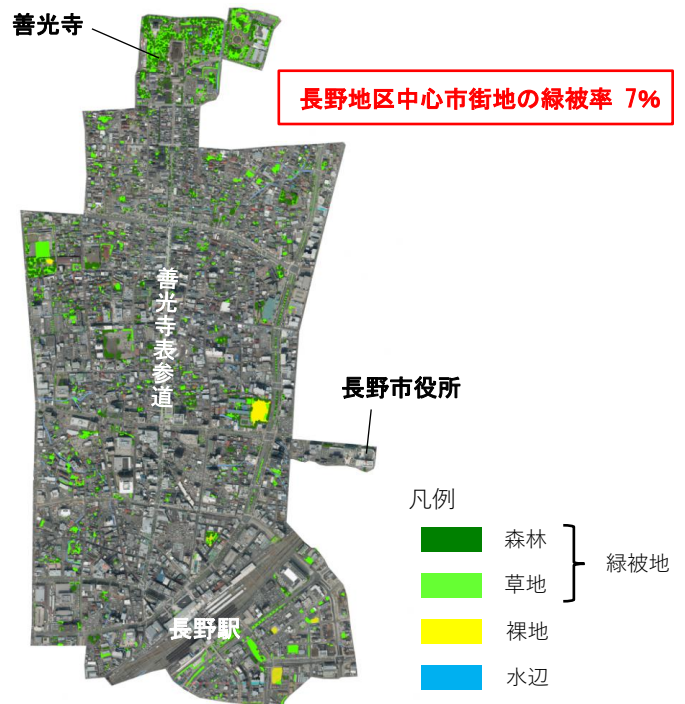
② 中心市街地の緑

長野市の市街地は自然豊かな環境に囲まれながらも、都市部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、景観面の向上や快適な都市空間づくりに寄与する重要なテーマです。

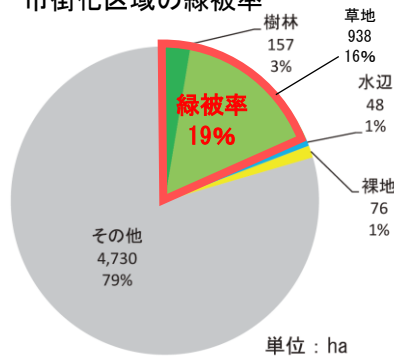
■ 都市計画区域の緑被率



■ 長野地区中心市街地の緑被率



■ 市街化区域の緑被率

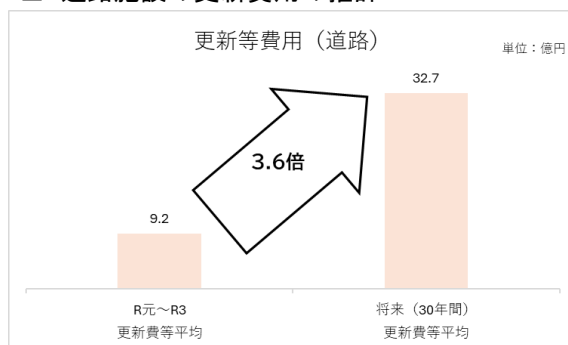


(出典：長野市緑を豊かにする計画（長野市緑の基本計画）（平成31年）)

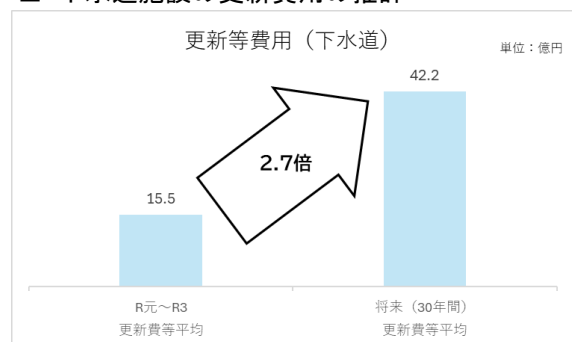
(7) 行政コストの推移

長野市は道路延長や下水道などの都市インフラが全国的に見ても多い特徴があり、維持管理コストが今後さらに増大することが見込まれます。特に高度経済成長期以降に整備された道路や橋梁は更新時期を迎えつつあり、財政負担が大きな課題となっています。人口減少による税収減も見込まれるなか、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さらなる推進が不可欠です。

■ 道路施設の更新費用の推計



■ 下水道施設の更新費用の推計



(資料：R3 長野市公共施設等総合管理計画)

2 現状の課題認識

① 人口減少と少子高齢化

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。中山間地域や旧市街地の一部では特に減少幅が大きく、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ます。

② 中心市街地の活性化と郊外化の進行

平成10年の冬季五輪を契機に、住宅や商業施設が郊外へ広がり、都市機能の分散が進みました。その結果、中心市街地では空き店舗や空き家・空き地の増加が課題となり、地域経済や暮らしの拠点としての活力が低下しました。一方で、現在ではハード・ソフト両面からの多様な取り組みが成果を出しつつあります。まちなかの活性化は都市の持続性に直結する重要な課題であるため、官民が連携しながら更なる取り組みを進める必要があります。

③ 公共交通・移動手段の確保

人口規模に対して市街地や郊外が広い長野市の特徴も影響し、公共交通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、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。

④ 災害リスクとレジリエンス

令和元年東日本台風による千曲川の氾濫や、神城断層地震など、長野市は近年も大きな災害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ることが喫緊の課題です。

⑤ 行政コストの増加

道路や下水道など、社会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し、限られた財源のなか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増大を招かないためにも、集約型都市構造の形成が欠かせません。

⑥ 環境・脱炭素社会への対応

2050年カーボンニュートラルの実現に向け、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すことが重要です。

第2章 都市づくりの理念・目標

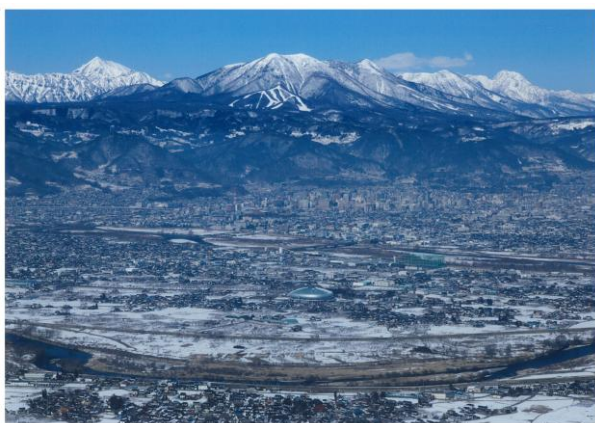
1 都市づくりの理念

都市づくりの理念は、都市計画マスタープランの基本的な考え方を示したものであり、長野市のまちづくりを進めていく上での「基本的な姿勢」です。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、歴史や文化を紡ぎながら、心豊かな暮らしを未来へと繋いでいく “長野のまち” へ

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、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、気候変動といった大きな変化が進む中で、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、そして誰もが安心して暮らせること。これらを柱と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繋ぐまちを目指します。



善光寺平と飯綱山を望む



善光寺のお盆縁日

2 都市づくりの目標

都市づくりの理念に基づき、まちづくりを戦略的に進めていく観点から、都市づくりの目標を定めます。

目標 1：すべての人が移動しやすく、地域や人との繋がりを育みながら、快適で充実した生活を送れる都市を目指します

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。高齢者や子どもを含め、多様な人が快適に移動できる交通環境を整えることは、人と人、地域と地域をつなぎます。まちなかや身近な生活圏で歩いて暮らせる環境を推進し、公共交通や道路の安全性を高めることで、観光や産業の活力にもつなげながら、豊かな暮らしを送れる都市を目指します。

目標 2：長野ならではの自然や歴史・文化を大切に、地域の個性と魅力を活かした都市を目指します

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 3：自然災害や社会課題にしなやかに対応し、誰もが安心して暮らせる都市を目指します

地震や豪雨などの自然災害や、人口減少や高齢化といった変化に備え、市民が安心して暮らせる都市を築くことが求められています。防災や安全対策の強化はもちろん、地域の支え合いや医療・福祉の連携によって誰も取り残さず暮らしを守ることが大切です。多様な生き方を尊重し、産業や雇用を含む都市の基盤を守りながら、困難を共に乗り越えるしなやかな強さであるレジリエンスを育む都市を目指します。

第3章 目指す都市構造

1 都市構造の考え方

都市構造とは、都市づくりの理念・目標を実現するために、将来のまちをどのような構成にしていくかを概念的に示したものです。都市構造は、「拠点」と「軸」の要素で表します。

●「拠点」とは

- ・コンパクトな都市（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・生活の核となる場所

●「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

2 都市構造の形成方針

① 拠点の種別・役割について

都市機能の集積や都市活動を重点的に展開するエリアとして、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。

■ 拠点の種別と役割

種別	集積する機能や拠点の利用イメージ
広域都市拠点	・長野地区中心市街地を主とした高次の広域的都市機能（市や長野県に唯一もしくは、北信エリアなど広域生活圏に一つあるような機能）の集積する拠点のことで、都市機能と合わせて居住の集積も図ります。 ・鉄道やバスを利用し、市内全域及び近隣市町村からアクセスすることを想定します。
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拠点のことで、 ・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も図ります。 ・日常生活に必要な買い物やサービスを受けるためには、中心市街地（広域都市拠点）まで行かなくても事足ります。
生活拠点	・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都市機能の集積・維持する地区の拠点のことで、
生活中心地	・これまで形成されてきた平地部や中山間地域の集落の中心地のことで（中山間地域等の小さな拠点など）。 ・生活と密着した地域コミュニティの核となります。
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のことで、 ・長野市を代表する自然や特色ある自然環境などで、広域的に来訪者を集めるエリアで、都市との連携（アクセス交通）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・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のことで、 ・長野市を代表する歴史・文化などで、広域的に来訪者を集めるエリアで、都市との連携（アクセス交通）や土地利用（保全と利用の調和）を図ります。

※「広域都市拠点」及び「都市拠点」は、立地適正化計画における「都市機能誘導区域」に相当するものとします。

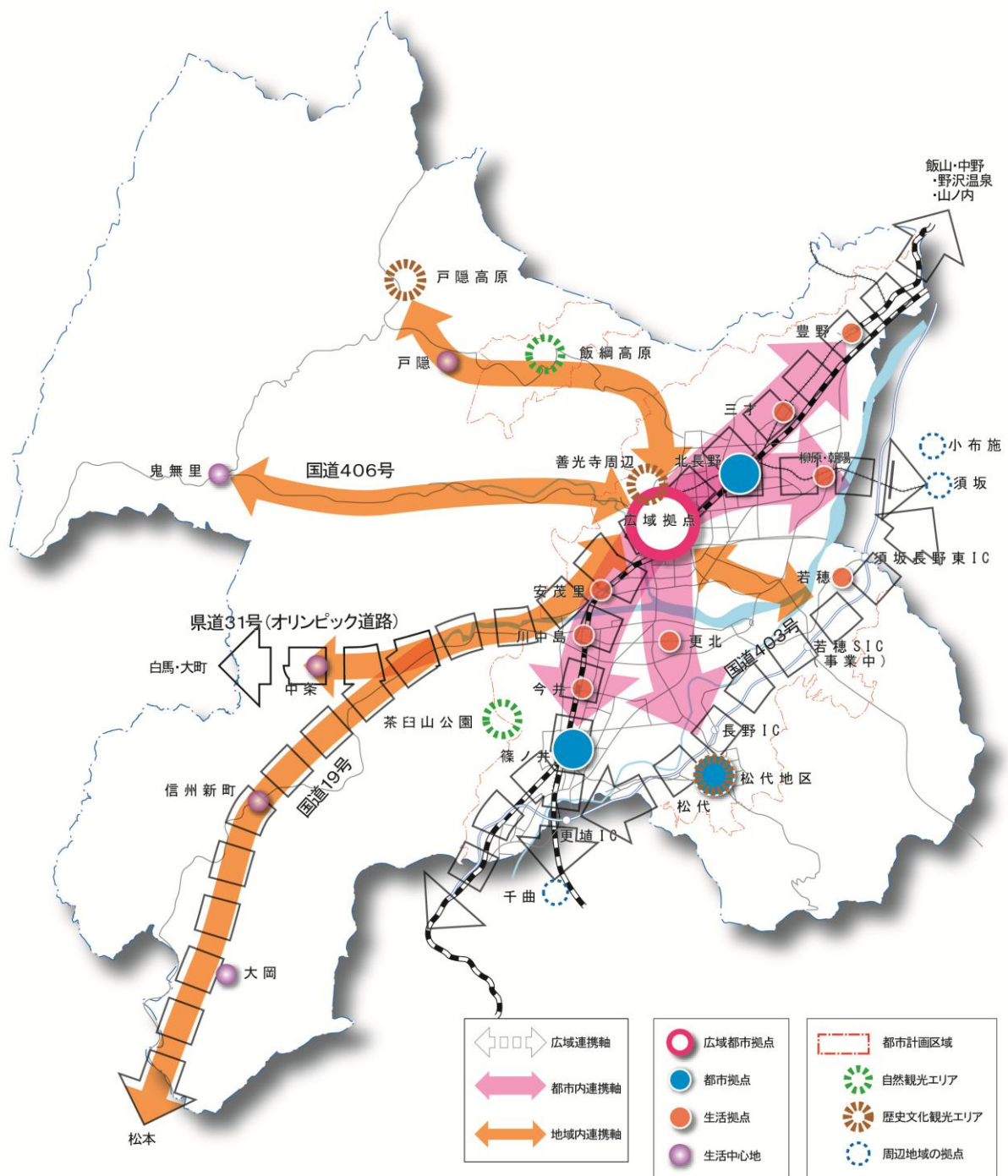
② 軸の種別・役割について

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り組みを進めます。

■ 軸の種別と役割

種別	軸の形成や土地利用・ネットワーク・イメージ
広域連携軸	・長野市の広域都市拠点や都市拠点と周辺都市とをつなぎ、周辺都市からの市内の都市機能へのアクセス強化や周辺都市と一体的に交流ルートを形成します。 ・新幹線、高速道路、鉄道の沿線・沿道、国道や県道の幹線道路の沿道を位置付けます。
都市内連携軸	・広域都市拠点と都市拠点や生活拠点をつなぎ、拠点間の都市機能の集積と連携を確保します。 ・鉄道沿線、基幹的なバス路線沿道を位置付けます。
地域内連携軸	・広域都市拠点と主に生活中心地をつなぎ、都市機能へのアクセス性を確保します。 ・主に国道や県の幹線道路の沿道を位置付けます。

■ 都市構造図（拠点と軸）



■ 拠点の形成による集約型都市構造のイメージ図



第4章 土地利用の方針

1 土地利用の基本方針

●コンパクトな都市を形成するための土地利用の誘導

①集約型都市構造に対応する土地利用

徒歩圏内に日常生活に必要な機能（生活利便施設、医療、介護、福祉、教育、文化など）の集積による、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中心市街地の活性化

中心市街地では、歴史・文化などの特色を尊重し、既存の都市基盤を有効に活用するとともに、賑わいを創出する商業、文化等の都市機能を集積させます。また、まちなか居住を推進することで、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の再生を図ります。

③多様な居住ニーズに対応する土地利用

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、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。

市街地や集落地域において、市街地特性と市民のライフスタイル（若年単身者、ファミリー世帯、熟年世帯、高齢世帯等）に応じた居住地を提供します。

中心市街地や市街地周辺部では、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」居住地の形成を図ります。

④居住機能等の集約誘導

コンパクトな都市を形成するとともに、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するため、居住機能の集約誘導により、市街地の外延的な拡大を引き続き抑制します。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、これら既存ストックの有効活用を図り、都市拠点を中心として市街化区域への居住機能の集積を促進します。

公共交通の利便性が高いエリアや、将来一定規模以上の居住集積が見込まれる地域を立地適正化計画の居住誘導区域として設定し、居住機能の維持・集積の誘導を図ります。

⑤災害リスクを踏まえた土地利用

浸水想定区域など災害リスクのある区域の一部で人口増加がみられ、災害リスクが大きくなっていることから、このリスクを回避・軽減することが求められています。少なくとも現状より災害リスクを大きくしないため、災害リスクが大きい区域には居住誘導を行わないこととします。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、市街化調整区域への編入や必要な土地利用規制・制度の導入を検討します。

⑥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など、アクセスしやすい立地への配置を基本とします。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、新たな施設整備にあたっては、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と地域バランスの維持を図ります。

●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長野地区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、集約型の都市構造を実現するための機能集積や土地利用の誘導を進めていきます。

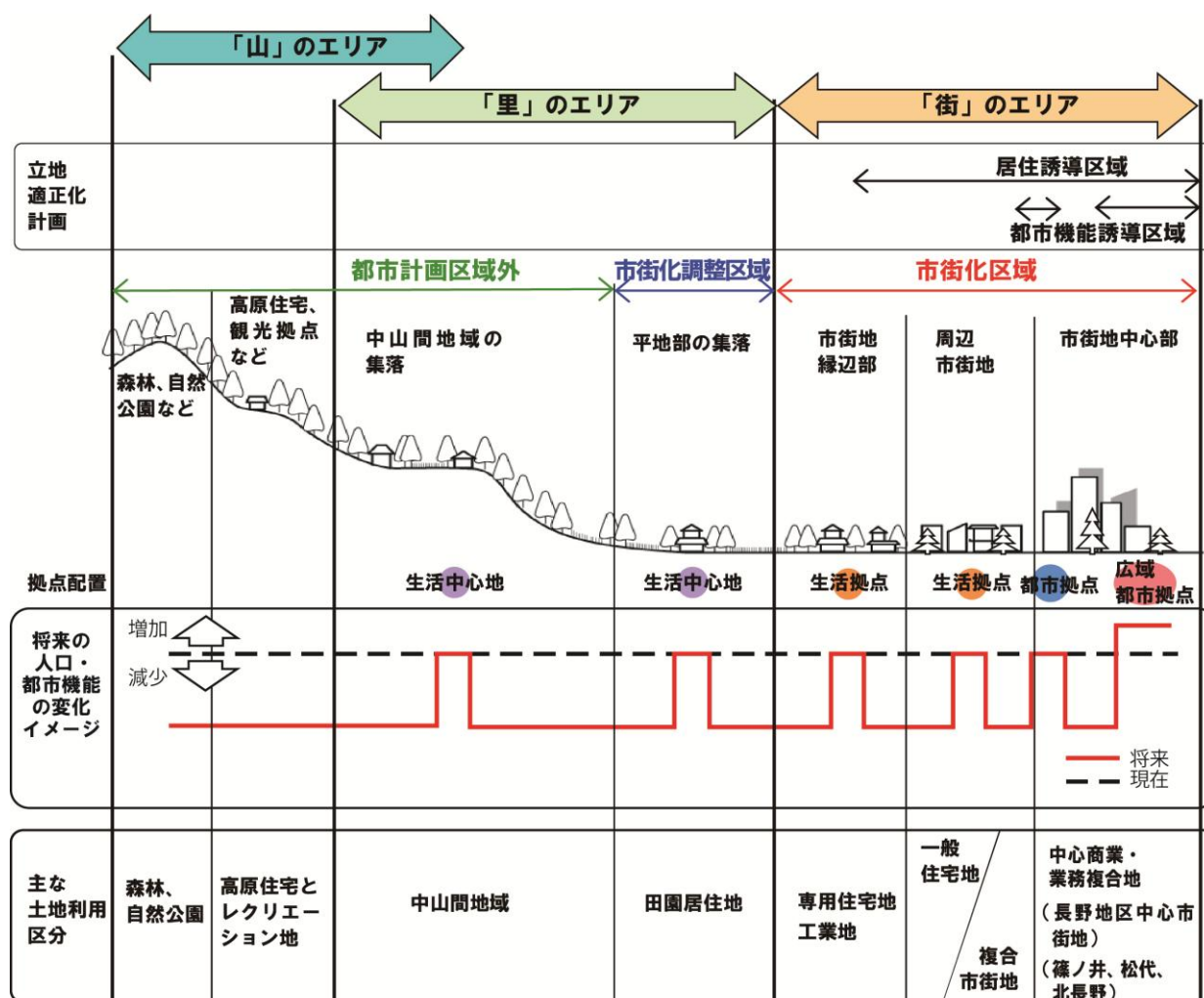
②自然環境保全や農林業振興と都市生活の共存を図る土地利用

長野市の資産である豊かな自然環境と、都市の魅力や活力を生み出す都市活動との共生に積極的に取り組むとともに、貴重な生産活動の場である農林地と居住の調和を図り、各地域の自然・風土を活かした都市づくりを目指します。

■ 土地利用区分表

地域区分	土地利用区分	該当地域
市街地中心部	中心商業・業務複合地	・広域的な都市核〔長野地区中心市街地〕 ・地域商業などの拠点〔篠ノ井、北長野、松代〕
周辺市街地	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）
市街地縁辺部	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、浅川、若槻、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・北尾張部地区、南長池・北長池地区、篠ノ井岡田地区、大豆島地区）
平地部の集落地	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
中山間地域の集落地	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、観光拠点など	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、自然公園など	森林・自然公園	・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（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）

■ 土地利用区分のイメージ図



2 土地利用区分ごとの方針

(1) 市街地中心部（中心商業・業務複合地）

都市活動や生活の中心となる広域拠点や地域拠点では、多くの人が訪れ交流する場を創出するため、多様な魅力ある都市機能の集積を図るとともに、これまでに蓄積された貴重な地域資源を活用しながら、歩いて楽しい歩行空間整備や景観形成を図ります。また、多様な居住機能の導入を図るため、空き店舗・空き家・空き倉庫等を活用しながら商業・業務機能と合わせて、良質な都市型住宅の土地利用を誘導します。



■ 中心商業・業務複合地のイメージ

●長野地区中心市街地

長野地区中心市街地では、長野駅から善光寺を中心とした中心市街地を長野市及び北信地域の広域総合的な拠点として、ここでしか手に入らないような商品やサービスが提供される商業・娯楽機能、市役所・県庁や国の機関などの行政機能、金融機関や企業の本支店などの事務所機能等の多様で高次の都市機能が集積します。



■ 広域都市拠点（長野地区中心市街地）

また、善光寺表参道やその周辺地で歩行者優先の交通環境整備や市街地整備を進め、商業集積等を促進すると同時に、官公庁や本社機能などの中枢的な業務・サービス機能といった高次都市機能の集積を図ります。歩いて暮らせる生活圏の形成や、活力と魅力を備えた中心市街地の形成のため、市街地において居住環境を整備するための諸制度を活用しながらまちなか居住の促進や周辺地域との公共交通・広域交通の結節性を高めます。

●篠ノ井、北長野、松代

交通結節機能を有する篠ノ井、北長野や、歴史・観光機能を有する松代は、長野地区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、北長野では、すでに整備されている駅前広場等の都市基盤を活かし、周辺地域の生活や業務関連施設の立地促進を図ります。また、人が集まることによる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や車でのアクセスを強化し、パーク・アンド・ライドによる公共交通への乗り換えの拠点とします。

松代では、歴史的に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すとともに、歴史・観光資源を生かした交流人口の拡大を図ります。

(2) 周辺市街地（複合市街地、一般住宅地）

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。

一般住宅地では、地域特性や、鉄道などの公共交通の利便性を活かし、既存の都市のストック（都市インフラや住宅など）を活用して、戸建や集合住宅など多様な住宅の供給と職住近接や歩いて暮らせるまちづくりを進めます。

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団地では、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。



■ 複合市街地のイメージ



■ 一般住宅地のイメージ

(3) 市街地縁辺部（専用住宅地、工業地）

郊外の既存市街地では、緑が多くより広い居住地を提供し、新たな住民の受け皿として魅力ある整備を行うとともに、次世代にわたって住み続けられる都市づくりを進めます。

基盤が整備されている住宅地においては、地区計画等による地域づくりのルール化を促進し、個々の建替え等の機会をとらえた市街地内の基盤整備、環境整備を図ります。



■ 専用住宅地のイメージ
（三本柳地区）

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、企業の立地ニーズが多くある中、市街化区域（工業系用途地域）内においてまとまった広さの土地がほとんどない状況であることや、産業立地を推進するためには受け皿が必要であることから、新たな産業用地の整備を図ります。

(4) 平地部の集落（田園居住地）

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・形成の面からも重要であることから、平地部の集落（市街化調整区域）は、自然環境・農地等を保全し、既存集落のコミュニティを維持することで、秩序ある土地利用を図ります。

平地部集落の周辺（市街化調整区域）で浸水想定などの災害リスクが大きく、開発行為や建築物の立地の抑制が必要な区域では、開発許可制度の見直しを検討するなど災害リスクの増大を防ぎます。

(5) 中山間地域の集落（中山間地域）

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



■ 中山間地域のイメージ（七二会地区）

受け入れ環境の整備（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平地部や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、広域都市拠点との連絡性を強化します。

(6) 高原住宅・観光拠点など（高原住宅・レクリエーション地）

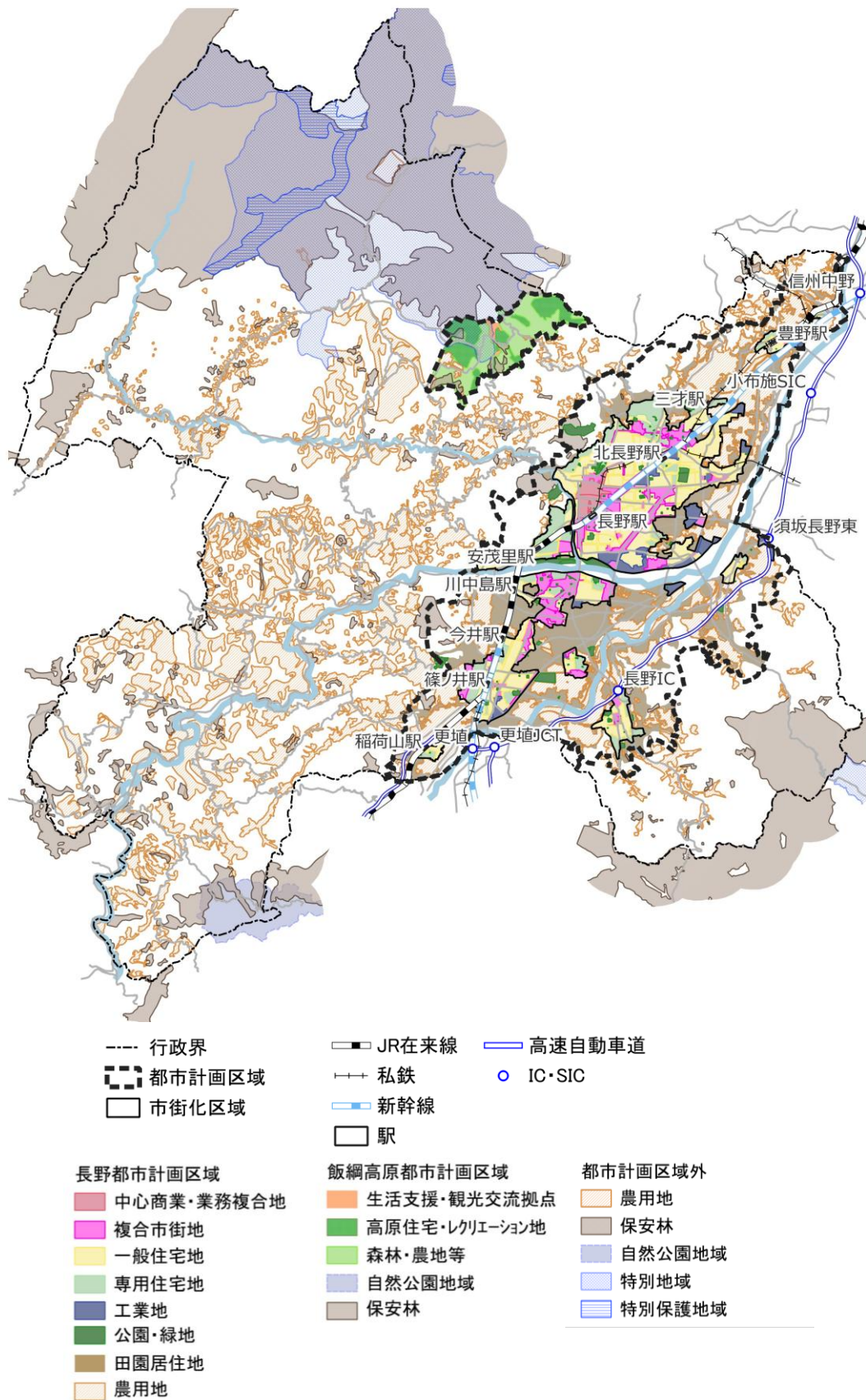
飯綱高原等の良好な自然に囲まれた環境を活かし、都市住民の二地域居住などの受け皿となる健全な居住地を形成します。また、無秩序な開発による環境の悪化が懸念されることから、居住地や生活利便施設等の秩序ある立地を誘導し、自然環境と調和した高原の居住地の形成を図ります。

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サイクリングコースなどの施設整備や土地利用を推進します。

(7) 森林、自然公園など（森林・自然公園）

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。

■ 土地利用方針図



第5章 分野別の方針

1 交通体系の方針

1-1 交通体系の課題

課題
○人口減少が進むとともに、自動車等利用に依存する交通環境であり、公共交通の確保が厳しくなっています。 ○目指すべき都市構造にあわせたバスルートの再検討が必要です。 ○市街地では、現状、自転車通行が難しい幅員構成となっていることから、道路交通法の改正内容も踏まえつつ、自転車・歩行者・自動車との共存・あり方を検討し、必要に応じて都計道の幅員構成見直しを検討する必要があります。 ○既存幹線道路拡幅時に自転車専用道路の整備検討を行うとともに、市街地外におけるサイクリングロードネットワークの検討が必要です。 ○放置自転車減少策の展開、駐輪場の整備や空き地等を活用してシェアサイクルのステーション用地として活用するなど、駐輪対策を踏まえた自転車利用の促進を図る必要があります。



目指す20年後の姿
○幹線道路網が利用しやすくなり、企業立地の増加や、周辺都市との交流が盛んになっています。 ○公共交通が利用しやすい（乗換が円滑、利用しやすい場所での住宅供給など）環境が整っています。 ○自転車利用のネットワークが形成されるとともに、シェアサイクル等のシステムも整備され、自転車が利用しやすくなっています。

1-2 交通体系の基本方針

●コンパクトな都市（集約型都市構造）を支える交通整備

日常生活が徒歩圏内で充足しない場合に、自家用車で移動するのではなく、公共交通を利用できるよう、公共交通の充実や地域特性に応じた生活交通を確保するとともに、居住誘導を図るエリアへの集約を促すための道路や公共交通整備を進めます。

また、広域都市拠点である市街地中心部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

既存の路線バスや鉄道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る。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コンパクトな都市（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。

広域都市拠点や地域都市拠点では、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。合わせて、デマンドタクシーの充実化を検討します。

自転車道ネットワークの調査・検討を進めるとともに、自転車利用の促進を図り、安全性の高い走行空間を確保します。合わせて、コミュニティサイクルやレンタサイクルの導入を検討します。

②安心・安全な道路の整備

密度の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。



■自転車道の整備（運動公園通り線）



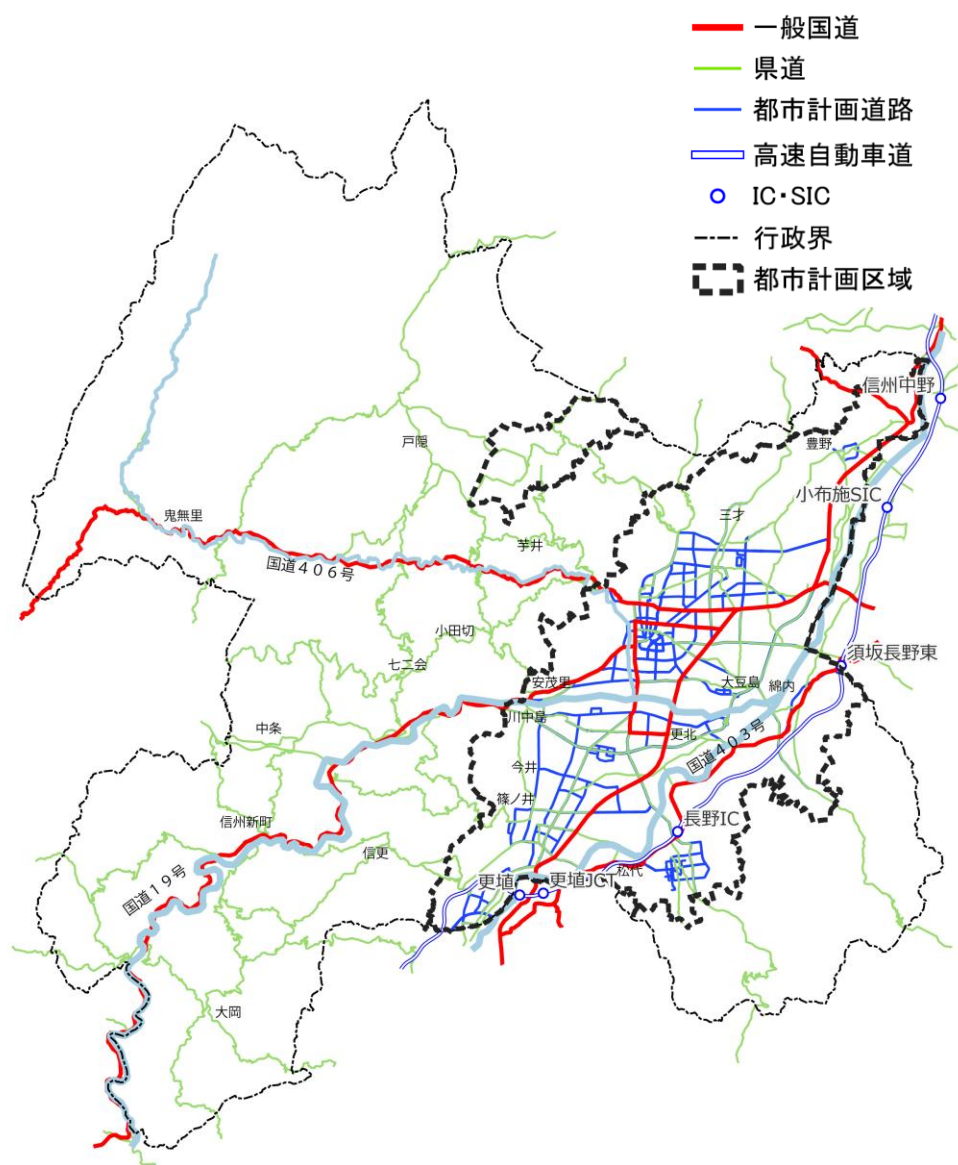
■自転車レーンの設置（上松吉田線〔SBC通り〕）

③既存道路の改善

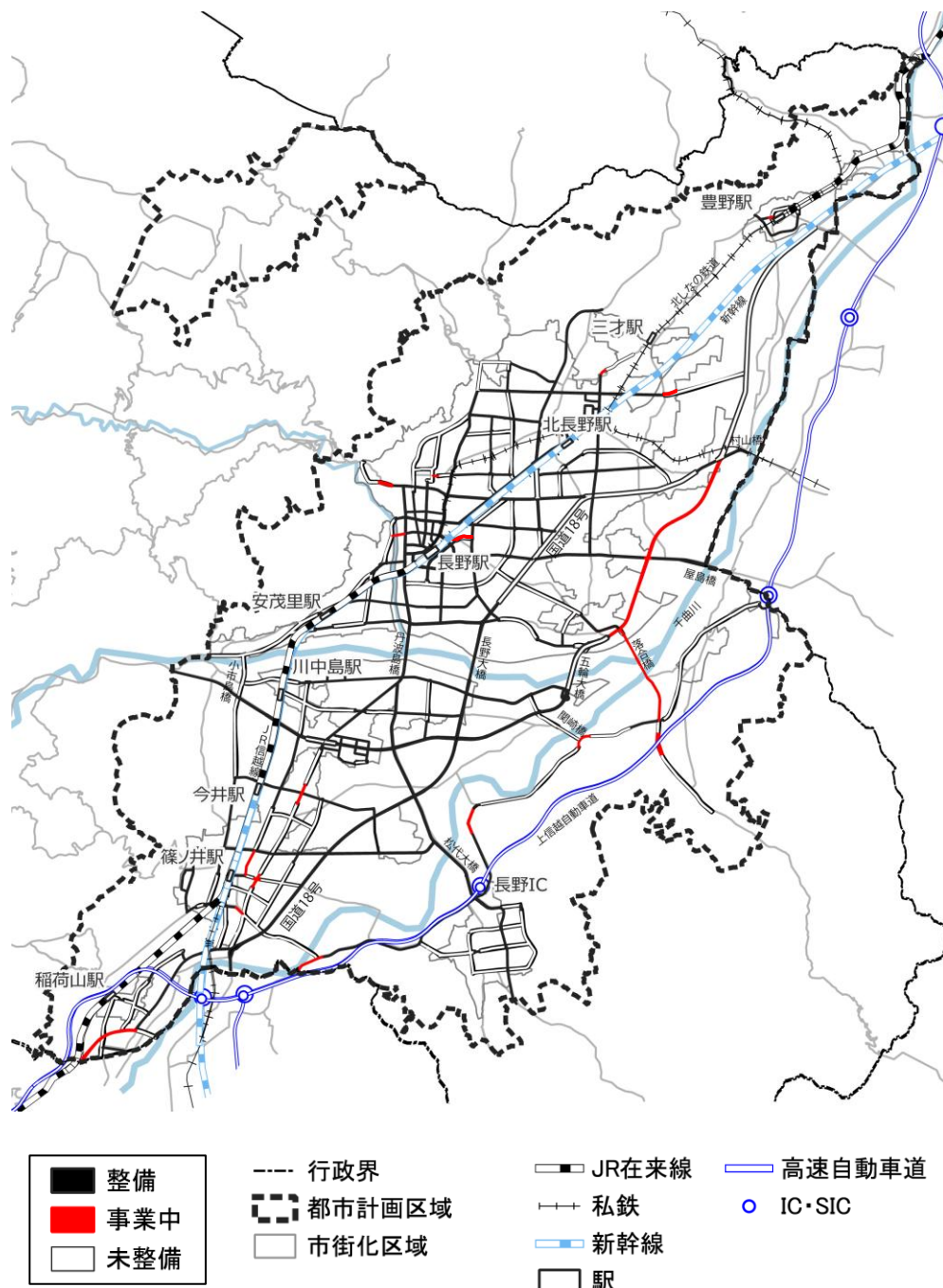
既存の道路ストックを活かした効率的な道路ネットワークの形成を図ります。

人口減少下における社会情勢や土地利用の変化により、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、既存のストックを有効活用する道路網を検討するとともに、住民意見を反映し、都市計画道路の見直しを進めます。合わせて路線によっては自動車交通量の減少への対応や自転車や歩行者に配慮した道路幅員構成の見直し等を進めます。

■ 広域道路網図



■ 都市計画道路整備計画図



• 都市計画道路網は、長野市内に102路線、約260kmが計画決定されており、2025年4月現在では約160km（61.6%）が完了しています（2025年6月19日現在）。

(2) 中心市街地のまちづくりと一体になった総合的な取組み

①歩いて暮らせる中心市街地を支える交通基盤の整備

中心市街地では、「住まいと働く場、訪れる場が近接するまち」として、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。

特に、善光寺表参道を軸としたまちづくりを進め、長野駅から善光寺に至る歩行者軸を「都市の顔」として位置づけます。この軸を中心に、歩行者が回遊しやすい道路空間や広場空間の形成を進め、沿道における商業・文化・交流機能を誘導します。公共交通や自転車との乗り継ぎ利便性も高め、誰もが快適に移動できるまちなか環境を整備します。

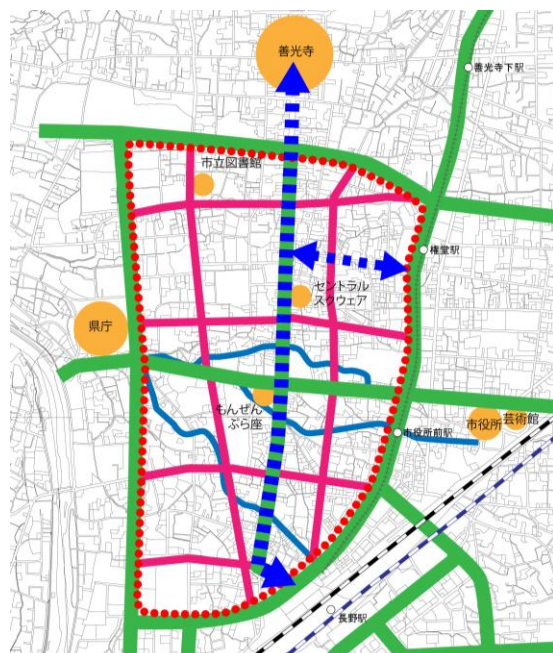
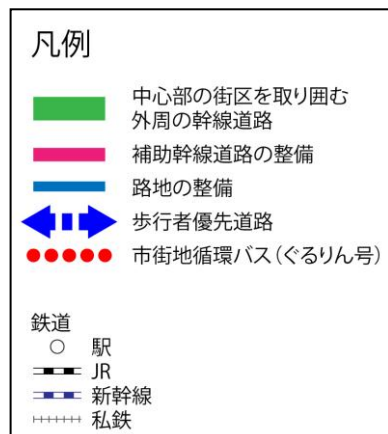
②歩きたくなる道の演出

人が集い、まちを楽しみながら移動できる「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。特に善光寺表参道をはじめとする主要軸では、街路樹や舗装材、照明などのデザインを統一し、まちなみと調和した歩行環境を整えます。歩行者空間の質を高めるとともに、オープンカフェやイベント利用など“まちなかを楽しむ活動”を促進し、観光客と市民が交わるにぎわいの創出を図ります。

③多様な交通手段の創出

バスや自転車など多様な交通手段の確保を図り、目的に応じた移動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。また、誰もが移動しやすい「ユニバーサルデザイン交通」の推進にも取り組みます。

■ 中心市街地の交通整備方針図



(3) 公共交通整備の方針

① 公共交通体系と担う移動

長野市の公共交通体系及びそれを実現する路線種別とそれぞれが担う移動を下表に示します。

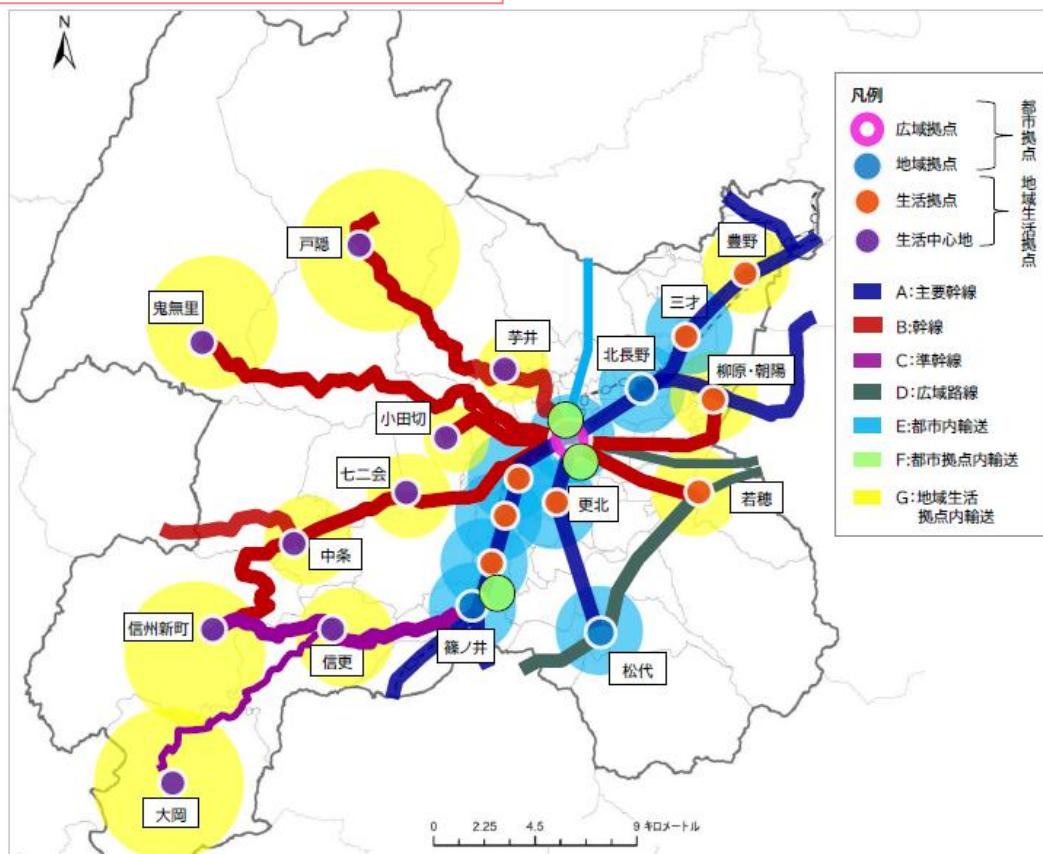
拠点間の移動を賄う公共交通として、長野市の公共交通の骨格となる「主要幹線」「幹線」「準幹線」を再整備します。また、鉄道で賄えない移動を担う「広域路線」を維持します。

加えて、地域内移動（拠点内移動）を賄う公共交通として「都市内輸送」「都市拠点内輸送」「地域生活拠点内輸送」を再整備します。

■ 再整備する路線種別とそれぞれが担う移動

	路線種別	担う移動
拠点間移動	A: 主要幹線	広域拠点と地域拠点を結びます ・ 通勤・通学・通院・買物など様々な移動ニーズに対応します ・ 市民以外の住民の移動にも対応します ※観光移動に対応する路線は、観光客の移動にも対応します
	B: 幹線	地域生活拠点と広域拠点を結びます ・ 通勤、通学、通院、買物など様々な移動ニーズに対応します ・ 主に市民の移動を賄います
	C: 準幹線	生活中心地と都市拠点を結びます ・ 朝夕の通学移動に対応します ・ 日中の通院・買物に対応します
	D: 広域路線	鉄道で賄えない市外への移動を賄います ・ 主に市外への通勤・通学移動に対応します ・ 市民以外の住民の移動にも対応します
地域内移動	E: 都市内輸送	主に都市計画区域内における細かい移動ニーズに対応します ・ 主に都市計画内の各地域から広域拠点に接続し、通勤・通学・通院などの移動ニーズに対応します。ただし、輸送量が少ない路線については通学対応を中心とし、平日のみの運行も可能とします
	F: 都市拠点内輸送	主に都市拠点など（中心）市街地内内における来訪者も含めた移動をまかいます ・ 拠点内の日中の通院・買物移動に対応します ・ 朝・夕に通学対応が必要な場合は、交通結節点まで運行し、拠点間移動をまかなう公共交通に接続します ・ 広域拠点においては、観光客を含む訪れた者の様々な移動に対応します
	G: 地域生活拠点内輸送	交通不便者の拠点内での日常生活の移動を賄います ・ 拠点内の通院・買物移動に対応します

出典：長野市地域公共交通計画（令和4年）



■ 再整備する公共交通体系図
(出典：長野市地域公共交通計画（令和4年）)

②路線種別毎の再整備・維持方針

<拠点間移動を担う公共交通>

1) 主要幹線

主要幹線は、広域拠点（長野駅周辺）と地域拠点（北長野、篠ノ井、松代）及び他都市の中心部を結ぶ長野市の背骨となる公共交通です。主に鉄道で形成され、一部路線バスが担います。なお、主要幹線におけるバス交通においては定時性を極力確保します。

2) 幹線

幹線は、広域拠点（長野駅周辺）と地域生活拠点を結ぶ長野市の骨格となる公共交通です。主に路線バス形成され、一部鉄道が担います。なお、幹線においては定時性をなるべく確保します。

3) 準幹線

準幹線は、主に地域拠点（一部広域拠点）と生活中心地を結ぶもので、利用は通学通院など特定の目的、特定の利用者に限られるため、移動量が少量になりますが、中山間地域において生活していく上で欠かせない公共交通です。なお、準幹線においては定時性をなるべく確保します。

4) 広域路線

広域路線は、鉄道では賄えない、他都市中心部への移動を担う公共交通です。利用は通学通院など特定の目的、特定の利用者に限られるため、移動量が限られますが、連携中枢都市である長野市においては広域的な観点から必要な公共交通です。なお、広域路線においては定時性をなるべく確保します。

＜拠点内移動を担う公共交通＞

1) 都市内輸送

都市内輸送は、主に都市計画区域内を運行する公共交通で、都市拠点を含め、都市計画区域内における来訪者の様々な移動ニーズに対応します。再整備においては主要幹線、幹線との競合を避けるとともにタクシーや自転車などの活用も視野に入れます。

2) 都市拠点内輸送

広域拠点や地域拠点、一部、生活拠点内の交通結節点と病院や高校などの主要施設を接続する公共交通で、来訪者来訪者を含めた移動ニーズに対応します。特に広域拠点においては交通結節点である長野駅と医療施設、商業施設、教育機関等を接続し、広域拠点を来訪する来訪者の様々な移動ニーズに対応します。

再整備においては主要幹線（特に鉄道）、幹線、都市内輸送との競合を避けるとともにタクシーや自転車などの活用も視野に入れます。

3) 地域生活拠点内輸送

地域生活拠点の診療所や商業施設及び幹線等の交通結節点に接続する公共交通で、地域住民（主に高齢者等交通不便者）の少量の移動ニーズに対応します。再整備においては、やむを得ない場合を除き他の公共交通（特に鉄道）と競合を避けるとともにタクシーなどの活用も視野に入れます。

なお、生活中心地においては、AIを活用したデマンド交通など、自由度の高い移動手段の導入を目指し、交通空白の解消に努めます。

③交通利用環境の整備

1) 交通需要マネジメントの推進

自動車の交通量の削減や、混雑地域の交通量の分散などのため、各地域の実情に応じ、公共交通への転換の促進や、カーシェアリング、時差出勤などの自動車の効率的・効果的な利用を促進する必要があります。そのため、情報通信技術を活用した交通情報などの発信、広報活動やイベント、社会実験等を通して利用者への啓発や交通行動の変化を図るモビリティ・マネジメントの検討を行います。

2) 公共交通の利用環境の充実

幹線バスと支線バスを乗り継ぐ結節機能の強化を図るための「ミニバスターミナル」等の整備や、駅や主要なバス停周辺にパーク・アンド・ライド用駐車場、サイクル・アンド・ライド用駐輪場の整備を進めます。

路線バスの速達性、定時性を確保するため、バス専用・優先レーンの確保、優先信号制御などによる公共車両優先システムの導入を検討します。

バス共通ICカード「KURURU（くるる）」については、近隣都市などへの利用可能エリアの拡大や、鉄道への導入など利便性の向上を図ります。

2 自然環境保全と都市環境整備の方針

2-1 自然環境の保全と都市環境整備の課題

課題
○中心市街地等では緑被率が低く、市民意識調査において「公園や広場の緑」の評価も低いことから、緑や水辺など自然要素を積極的に取り入れることで、良好な環境整備や景観を大切にした市街地形成が必要です。 ○中山間地域の山林や千曲川、犀川などから構成される長野市の骨格的な自然景観の保全が必要です。



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、緑化が進められています。 ○山林の緑や河川の水辺が適切に保全され、長野市の骨格的な自然環境が維持されています。また、市民が身近に自然に親しめる場となっています。

2-2 自然環境の保全と都市環境整備の基本方針

●骨格的な水と緑の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させます。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形成を図ります。さらに、市民、事業者、行政など多様な主体の協働により、グリーンインフラを推進します。

●豊かな自然の保全と活用による自然と人の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、地域特性を活かして形成させます。

●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、循環型社会の構築のため、資源、エネルギーの効率的な利用促進及び廃棄物抑制を図るとともに、公共交通や自転車利用を促進することにより、環境負荷の少ないコンパクトな都市づくりを行います。

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、市街地内の環境負荷の軽減を図ります。

●地域が主体となった環境配慮への取組み

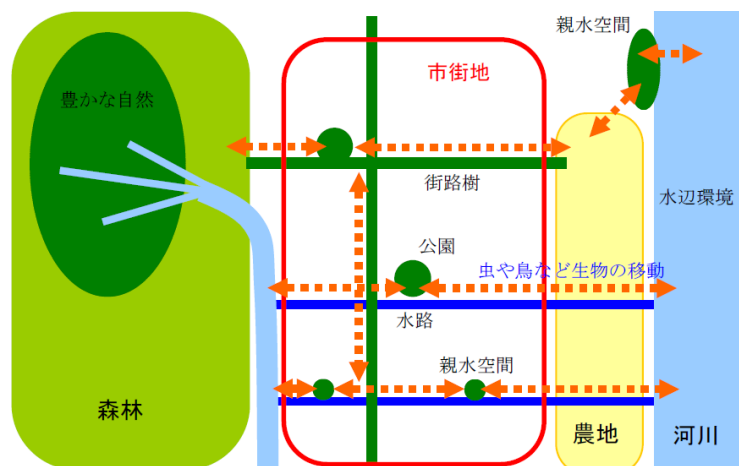
日常生活や生産活動などを通して環境と調和した都市づくりを進めていくため、市民、事業者、地域、行政等が環境配慮意識を共有し、協働して取り組みます。

2-3 自然環境の保全と都市環境整備の方針

(1) 緑のネットワークの形成

千曲川や犀川など河川沿いの緑の軸の充実により、中山間地域の森林や郊外の山林と市街地との連続性を確保するとともに、市街地では街路樹・公園の充実や水辺空間整備などを図り、市街地と郊外の一体的な緑のネットワークを形成させます。

さらに、緑地や水辺は、都市の温熱環境を緩和し、気候変動への適応や脱炭素化にも寄与します。緑と水を活かした低炭素型の都市環境形成を推進し、快適で環境にやさしいまちづくりを進めます。



■ 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（平成31年）)



■ 幹線道路沿いの街路樹



■ 南八幡川「ホタルの小径」

■ 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・飯綱山岳周辺・奥裾花峡谷、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、持続的な自然資源の保全に取り組みます。

(3) 田園など既存の自然環境の保全と活用による潤いある都市環境の形成

保全すべきグリーンベルトと市街地周辺の農地によって、都市と農業の融合した風景を守りながら、四季を感じる潤いある都市環境を形成します。さらに、景観的価値の高い里山や田園風景を活かし、自然と調和する都市景観の創出を進めます。

地域特性に応じた持続的な土地利用を促すとともに、体験型観光や6次産業化などの新しい地域産業の展開につなげ、都市と農村が共生する新たな関係を築きます。

(4) 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。

(5) 公共施設や民有地の緑化

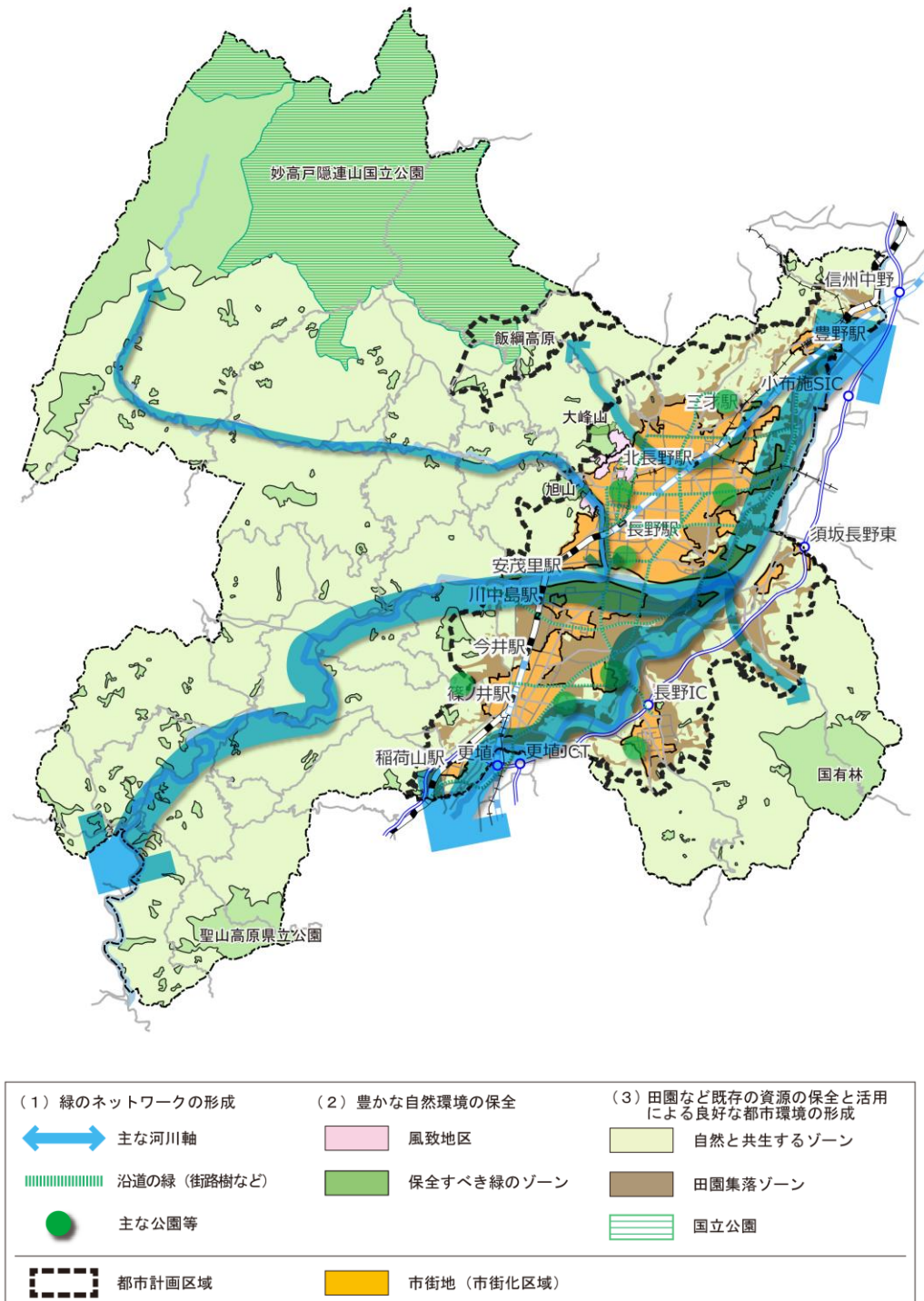
学校や庁舎など公共施設の緑化を推進し、市民共有の潤いある空間を創出します。事業所の敷地や商業施設など、民有地での緑化を促進し、都市全体で緑を育む環境づくりを進めます。

(6) 省エネルギーや公共交通の利用促進などの推進

住宅・事業所・公共施設において、省エネルギー化や再生可能エネルギーの活用を推進します。

また、脱炭素社会への移行を見据えたエネルギー利用の最適化や交通マネジメントを行い、環境負荷の少ない持続可能な都市を目指します。

■ 自然環境の保全と都市環境整備の方針図



3 まちなみ整備の方針

3-1 まちなみ整備の課題

課題
○長野市の自然・歴史・文化などの独自の資源を活かして都市の魅力を高める必要があります。 ○長野らしい特徴のある魅力的な都市形成を進めていくためには、中心市街地等の歴史的建築物やまちなみの保全や効果的な活用が必要です。 ○郊外の市街地や幹線道路沿道等において景観に配慮したまちなみづくりや土地利用の誘導を図る必要があります。



目指す20年後の姿
○自然・歴史・文化などを生かして都市の魅力が高まり、人をひきつけ、長野市を訪れてみたいくなっています。 ○良好な住宅地のまちなみが形成され、住み心地が高まっています。

3-2 まちなみ整備の基本方針

●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賑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への取組み

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

3-3 まちなみ整備の方針

(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。

(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地区固有の文化を守り、これらを、それぞれの地区のコミュニティ形成に活用し、調和した個性あるまちなみを形成し、次の世代に引き継ぎます。

地域固有の歴史的遺産を活かしたまちづくりを進めるため、「長野市歴史的風致維持向上計画」に基づき、重要文化財の保存修理、道路の美装化・無電柱化等の事業を進めます。



■ 戸隠地区中社のまちなみ



■ 戸隠地区中社 道路の美装化・無電柱化

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といった、水や緑と人々の営みにより形成されてきた景観や、市街地内の貴重な緑である社寺林を保全します。

(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電線類の地中化などにより風格のあるまちなみの形成を図ります。善行寺周辺地区、松代地区、戸隠地区においては、歴史的なまちなみ・資源を生かした景観づくりを進めます。

② 住宅地の景観形成

地域が主体となり地区計画や景観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まちな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や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 農地や農山村などの景観の保全

市街化の外延的な拡大の抑制を図るとともに、河川沿いや山すその農地や棚田などの農山村の景観を景観地区の指定や景観協定などにより保全します。

② 沿道の修景と景観形成

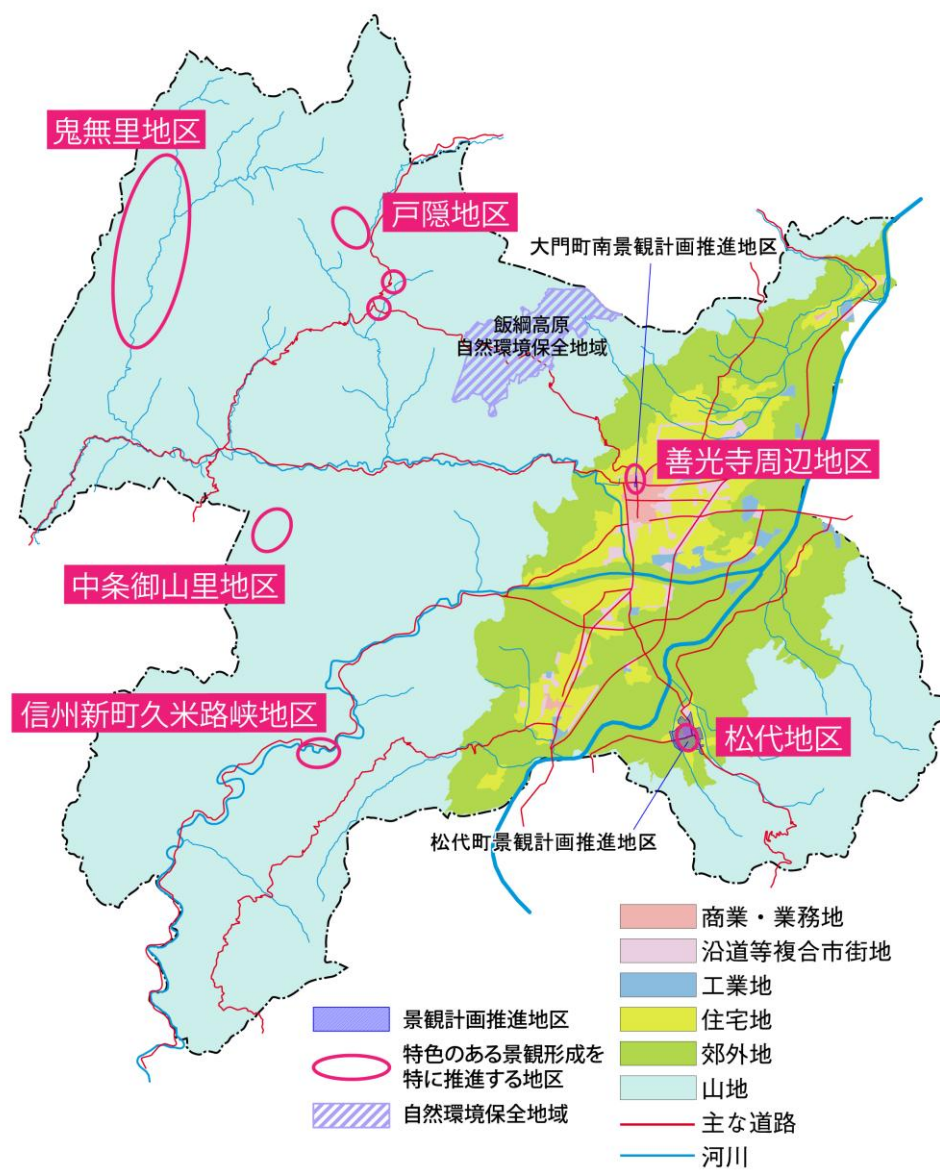
郊外の幹線道路沿道では、屋外広告物に対する規制や地区計画などによる沿道景観の修景を図ります。また、旧街道沿いの歴史を感じる景観については、その周辺環境とともに景観資源として保全し、活用します。

③ 都市と自然が共生した景観保全

都市内にある自然界の趣きを維持するため、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・その他再生可能エネルギー施設等（地上に設置する場合）を設置する際は、地域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。

■ 都市景観整備の方針図



(長野市景観計画及び長野市景観計画の概要をもとに作成)

4 都市防災の方針

4-1 防災都市づくりの課題

課題
○東日本大震災や令和元年度東日本台風などの経験を踏まえ、地震・水害等への対応を検討する必要があります。 ○治山治水対策を進めるなど、災害の発生確率を下げる取り組みを進める必要があります。 ○インフラや建物の耐震性の向上、浸水を想定した敷地のかさ上げなど、災害が発生した場合の被害を最小化する取り組みを進める必要があります。



目指す20年後の姿
○危機管理体制が確立し、有事の際に安全に避難できる体制が整っています。 ○災害がおこっても、早期に復旧復興できる準備が整っています。 ○災害に強い都市づくりが進められており、安心して暮らせる環境が整備されています。

4-2 防災都市づくりの基本方針

●都市整備やまちづくりに合わせた地域の防災能力の向上

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、公園などの整備や、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と合わせ、土地利用の規制や誘導などによる災害に強いまちづくりを図ります。

●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とらえた治山・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会等を中心とした地域主体の防災・防犯の取組み強化を進めます。

4-3 防災都市づくりの整備方針

(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

広域拠点（長野地区中心市街地周辺）を防災の核に、地域生活拠点でも防災機能の集積を高め、地域防災の代替機能を保持するような都市基盤整備を図ります。

② 拠点間の連携強化と緊急輸送道路等沿道の耐震化

善光寺平に沿った主要交通軸(国道18号、19号)と横断交通軸(国道406号、403号)を災害時の主要ライフラインや防災時の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、災害時の機能の確保を図ります。また、電線類の地中化や、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、非常に多くの管理対象施設があるが、限られた財政状況の中でも防災性の向上対策を行うため、人口や都市機能の集積状況などから優先順位を設定し、優先順位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、地すべり防止地域などでは、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

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、マイ・タイムラインの作成や一時避難できる居室を設け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) 千曲川流域治水プロジェクトとの連携推進

上記の治山・治水対策とあわせ、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、千曲川流域治水プロジェクトの推進に取り組みます。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り組みです。このため、洪水調整池の整備や遊水地の活用、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、河川沿いや氾濫想定区域における建築や土地利用の適正化を図り、安全性の高いまちづくりを進めます。

(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う。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は行政と住民が一体となった取り組みを進めます。

(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。

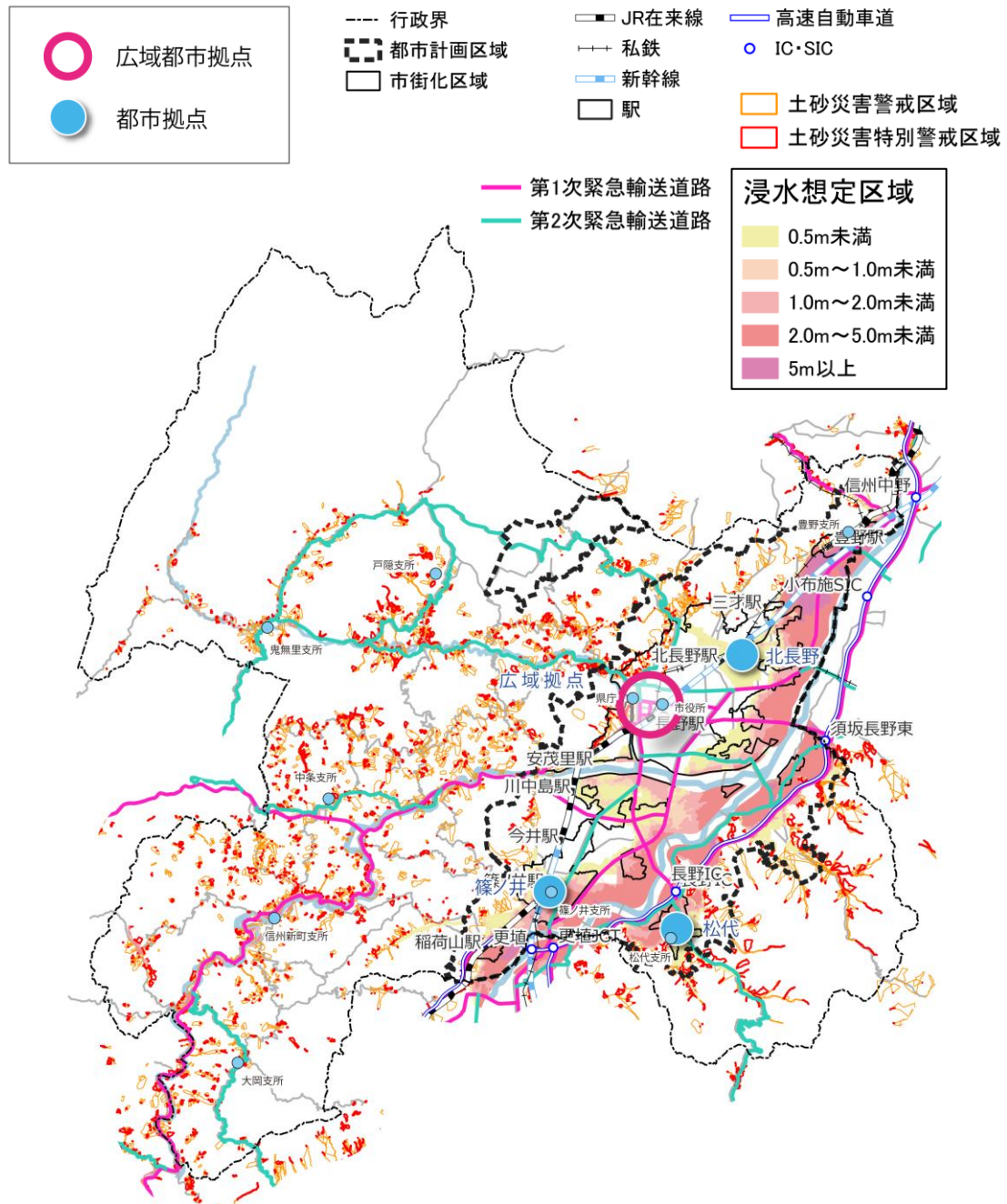
② 犯罪等が起こりにくい都市空間整備

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) 立地適正化計画との連携による防災まちづくりの推進

立地適正化計画に基づき、居住誘導区域内では防災性の高い土地利用を促進し、避難地や避難路の整備、公的施設の集約配置を進めることで、災害時における安全性を確保します。一方で、災害リスクの高い区域においては、住宅立地の抑制や防災機能の強化を図り、災害に強い都市構造の再構築を目指します。また、人口減少社会においては、限られた防災投資を効果的に活用するため、立地適正化計画の指針に基づき、都市の拠点や生活圏単位での防災拠点形成を進めます。これにより、日常時から災害時まで、「コンパクトでレジリエントな都市構造」の形成を図ります。

■ 浸水想定区域・土砂災害警戒区域と緊急輸送道路



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

(出典：国土数値情報)

5 経済活動に関する方針

5-1 経済活動に関する課題

長野市では、豊かな自然環境と多様な産業構造を有しているものの、製造業や観光業では担い手の減少が進み、新たな産業創出の機会が限られています。また、若年層の市外流出や起業・就業機会の不足が課題となっており、地域内での経済循環を高めることが求められます。

一方で、善光寺を中心とした観光資源や四季折々の自然、交通結節点としての地理的優位性など、長野市には潜在的な経済的ポテンシャルが存在しています。今後は、こうした地域資源を活かしながら、工業・商業・観光・農林業が連携した持続可能な地域経済の形成を目指す必要があります。

課題
○産業用地は、需要はあるものの、既存工業用途地域では産業用地の確保が困難なため、新たな産業用地の整備が求められています。 ○まちなかでも働き場を増やす、空きビル等を活用した取組みを検討する必要があります。 ○インバウンドを取り込むため、新幹線駅や高速道路網を活用した周遊ルートを構築する必要があります。 ○農地転用により住宅等への転用が進んでおり、無秩序な農地の開発を抑制する必要があります。
▼
目指す20年後の姿
○就業の場が確保され、市外に就職先を求めなくてもよくなっています。 ○まちなかで新たな産業が育成され、にぎわいの創出にも寄与しています。 ○インバウンド効果により、通年型の観光が浸透しています。 ○果樹園などが溶け込んだ農村景観が維持されています。

5-2 経済活動に関する基本方針

本マスタープランでは、従来の都市計画の枠組みを超え、地域経済の再生と成長を支える都市づくりを進めます。土地利用や都市施設整備を通じて、産業・雇用・交流を生み出す「稼ぐ力」を持続的に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「しごとのあるまち」「誇りを持って暮らせるまち」の実現を図ります。

●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。中心市街地や既存施設を活用したスタートアップ拠点づくり、企業誘致の推進などにより、雇用の創出と地域内経済の循環を促進します。

●産業の強みを活かした産業構造の転換

既存産業の高付加価値化とともに、デジタル技術や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。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、地域発の新産業と働き方改革を支援します。多様な機能が集積するまちなかにおいて、業務機能を強化することは、新たな昼間人口の創出につながります。

●交流人口の増加と観光産業の振興

四季を通じて楽しめる自然環境や歴史的資源を活かし、観光産業の振興を図ります。特に善光寺や表参道エリアを軸とした回遊性の高いまちづくりと、自動運転など新技術を活用した観光交通ルートの整備を進め、交流人口の拡大を目指します。

また冬季五輪を契機に整備された道路・交通インフラを生かし、インバウンドの取り込みも図りながら交流人口のさらなる拡大を図ります。広域観光における長野市のハブ機能の強化を図ります。

●農林業の営みが支える農山村風景の保全

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り組みと連携しながら、長野らしい農山村の風景を守ります。また、市街地内農地については、市民農園など身近な緑地としての活用を検討します。

5-3 経済活動に関する整備方針

(1) 工業

市内への企業立地を支援し、新たな産業用地の確保と中心市街地の既存業務地の再生を進めます。立地適正化計画と整合を図りながら、公共交通の利便性が高いエリアへの集約を図り、持続可能な産業基盤を形成します。また、まちなかの空き建物や遊休地を活用したスタートアップや研究開発拠点の形成を促進します。取り組みを通して、まちなかに昼間人口を呼び込み、にぎわい創出にもつなげていきます。

(2) 商業

市街地中心部では、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を適切な規模で配置します。

大型の商業施設や集客施設の立地については、都市機能を誘導すべき区域に立地することを原則とし、既存の商業・集客施設と性質や役割が分担できると整理された施設については、立地場所の検討を行いません。

(3) 観光業

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せん。さらに、既存の道路・交通インフラを生かし、市街地から中山間地域へのアクセス連携を図り、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。

(4) 農林業

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、さらなるブランド化を図ります。また、農業の就業人口の減少を受けて、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。

林業においては、森林の持つ多様な機能（木材生産、水資源涵かん養、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。