

# 長野市立地適正化計画

《 概要版 》



ちょうどいい「場所」に ちょうどいい「施設」がある

ちょうどいい「大きさ」の街をめざす計画

令和4年9月

長野市

# 長野市立地適正化計画の策定について

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

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

## 1. 立地適正化計画とは

都市全体を見渡した  
マスタープランの一部

都市計画と公共交通  
の一体化

民間施設の誘導に  
よるまちづくり

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

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

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

## 2. 立地適正化計画で定めるもの

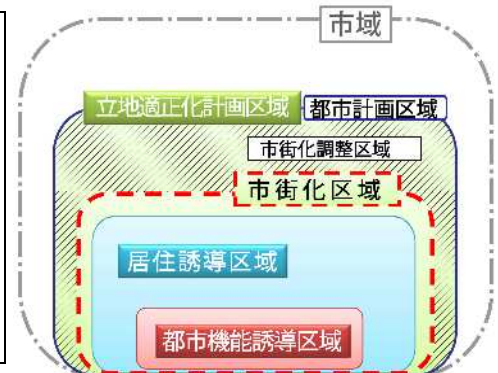
立地適正化計画には、区域を記載する他、基本的な方針、その他必要な事項を記載しています。

### 【区域】

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

### 【基本的な方針】

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



■ 立地適正化計画の各区域の関係

### 居住誘導区域

#### ○区域の設定

- 人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域を定めます。

#### ○居住誘導区域内の災害に関する防災対策（防災指針）

- 居住誘導区域内の災害リスクの低減を目指し、区域内の災害に関する防災対策の指針を定めます。

### 都市機能誘導区域

#### ○区域の設定

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

#### ○誘導施設

- 都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設※を定めます。

※居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。

### 3. 立地適正化計画を策定すると

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

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

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

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

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

⇒区域内における公共交通施設等の整備支援を強化し、居住環境を向上できます。

## 長野市立地適正化計画の基本方針

### 1. 対象区域と目標年次

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

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

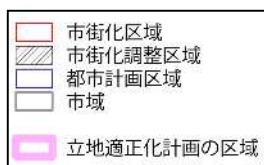
目標年次は、実施プログラムとしての位置づけであることから、概ね10年後を目標とし、「長野市都市計画マスタープラン」の中間目標の令和8（2026）年とします。また、概ね5年ごとに評価分析を行うとともに、必要がある場合は、計画を見直すものとします。

目標年次 10年後令和8（2026）年

評価 見直し 5年ごと

評価 見直し 5年ごと

#### ■ 本計画の対象区域



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

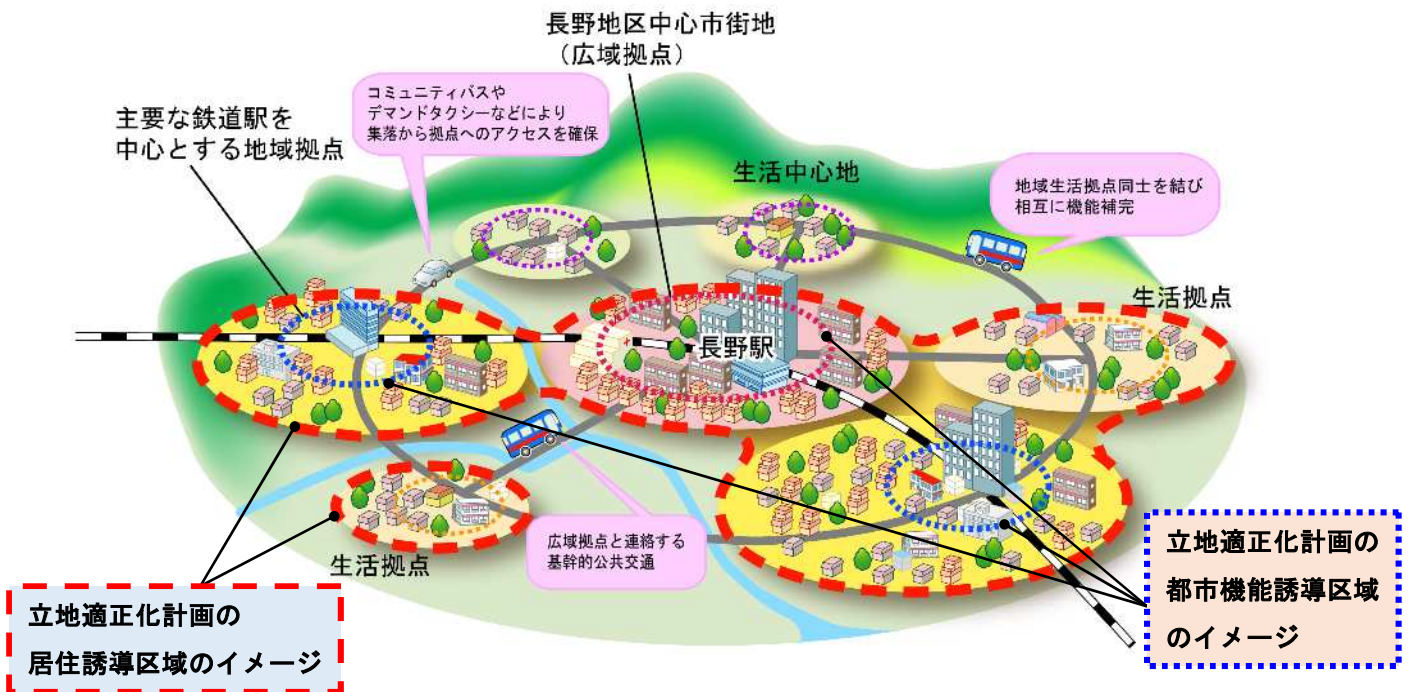
# 長野市立地適正化計画の基本方針

## 2. 基本方針

### 《基本的な考え方》

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

都市計画マスタープランの目標	立地適正化計画の基本的考え方
目標 1 : 誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトな街にする	<ul style="list-style-type: none"><li>▶高齢者や子供をはじめとする、自家用車等の交通手段を持たない市民が日常生活に困らないよう、商業、医療・福祉、介護、教育・文化などの都市機能を、徒歩・自転車などの交通手段や鉄道・バスなどの公共交通で利用できるよう、公共交通の充実と併せ、公共交通が利用し易いエリアへの人口の集積や都市機能の維持・集積を図ります。</li><li>▶公共交通や生活利便サービスの運営が将来にわたり維持できるよう、一定規模の人口密度が確保されるように居住の誘導を図ります。</li><li>▶各種の災害ハザードに対するリスク回避・低減と、都市構造・街づくりの観点から、誘導区域における災害のハザードの表示と防災施策を示します。</li></ul>
目標 2 : 都市の資産を上手に使い再生する	<ul style="list-style-type: none"><li>▶都市の魅力を維持・向上させていくため、既存市街地や都市拠点内の良好な空き家、空き地などを有効に活用し既存の都市集積の維持や補強を図ります。</li><li>▶公共交通が市民の日常生活の一部として機能するように、既存の公共交通のアクセシビリティの向上など、将来にわたって使いやすい仕組みづくりに取り組みます。</li><li>▶都市機能や既存道路等各種ストックを活用し、居住区域における避難路や避難地及び避難施設等の充実を図ります。</li></ul>
目標 3 : 自然・歴史・文化などの地域特性を活かした長野らしい特色ある地域づくりを図る	<ul style="list-style-type: none"><li>▶都市機能を集積する拠点は、現在の機能集積の状況や交通条件などの地域特性を踏まえ、機能の分担等を考慮します。</li><li>▶居住・都市機能を維持し誘導するために、まちの魅力を磨くことで、新たな居住者や事業者を市外から積極的に呼び込める街づくりを進めます。</li><li>▶田園居住地※（市街化調整区域）や中山間地（都市計画区域外）などでは、集落・コミュニティを維持し、日常生活に必要な機能を確保するため、近隣拠点とのネットワークの維持を図ります。</li><li>▶身近な拠点の形成・充実による街づくりと防災の取り組みを強く連携させ、地域や集落におけるコミュニティの共助等により、地域の実情に即した避難計画等や、地域の担い手づくりに繋がる仕組みの創出を図ります。</li></ul>



■ 拠点の形成による集約型都市構造と立地適正化計画のイメージ図

### 《立地適正化計画の基本方針》

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

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

また、居住誘導区域内の災害リスクに対して防災・減災対策に取り組むため、防災まちづくりの方針を示します。

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

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

#### ■ 都市構造、土地利用と連携した公共交通網の充実と利便性の向上

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

また、鉄道駅やバス車両のバリアフリー化やICT技術等の活用により、公共交通をより使い易くすることで既存の交通ネットワークの活用を図ります。

コンパクト

ネットワーク

防災

# 各誘導区域および誘導都市機能(施設)

## 1. 居住誘導区域

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

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

※例：都市計画マスタープランの「工業地」等

## 2. 都市機能誘導区域

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

## 3. 誘導都市機能(施設)

都市機能誘導区域への立地を誘導する機能は、拠点の役割や将来像の実現策をより明確にするために、「①市全体のまちづくりの視点から求められる機能」、「②整備の緊急性や実現性のある機能」、「③地域の特性から各拠点の将来像を具現化する機能」の三つの視点により下記の通り設定しました。

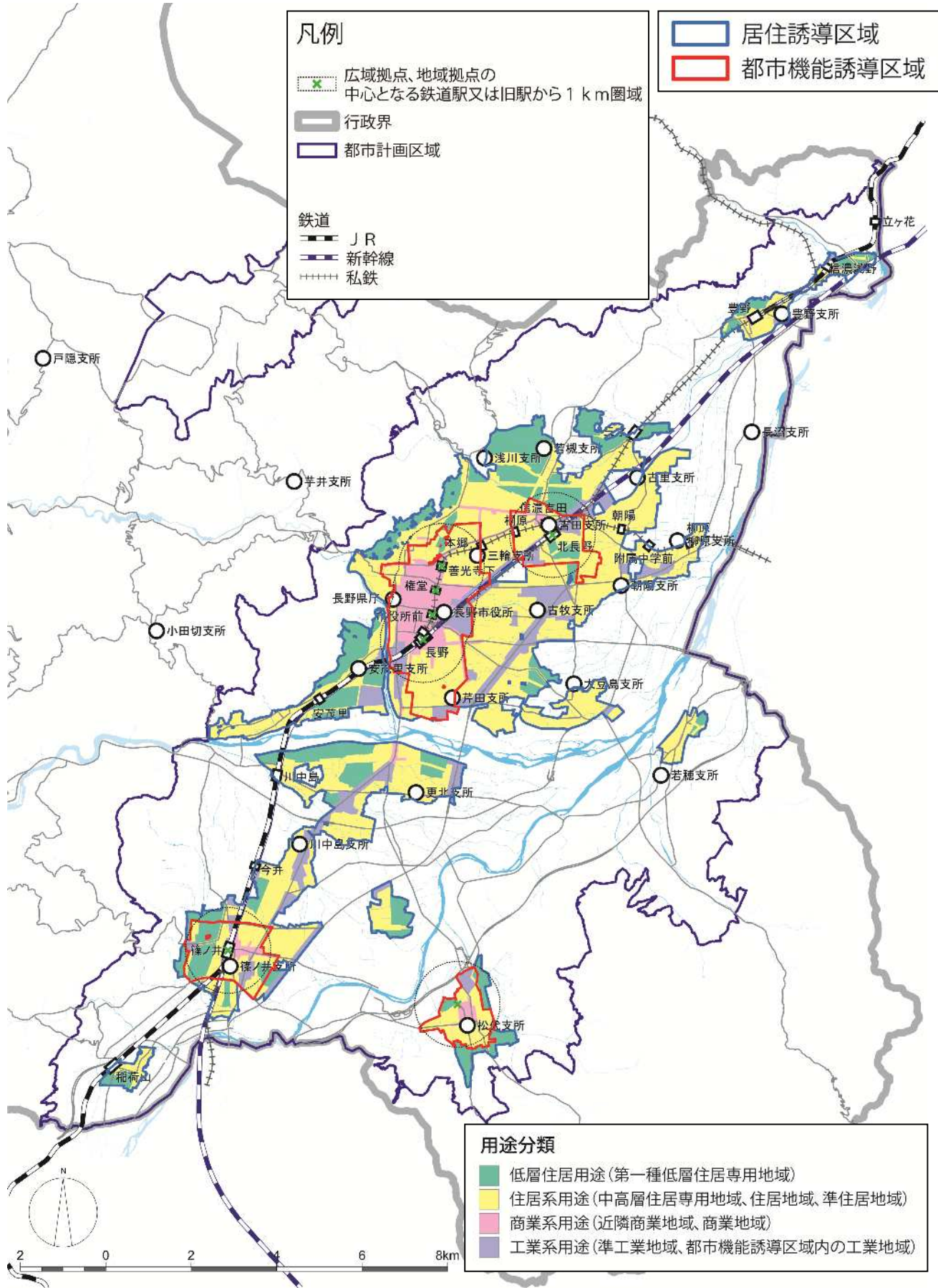


【参考】都市計画マスタープランの都市構造図

### 《都市機能誘導区域へ誘導する施設》

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

■ 居住誘導区域および都市機能誘導区域図



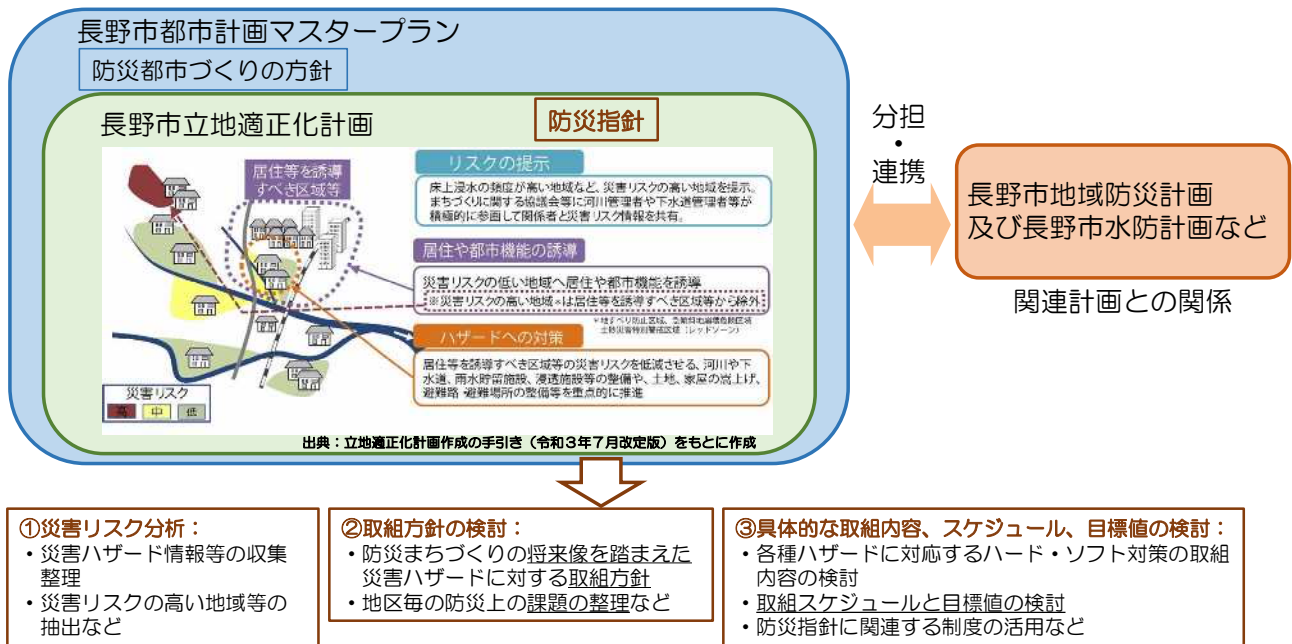
# 居住誘導区域内の災害に関する防災対策(防災指針)

## 1. 立地適正化計画における防災指針策定の目的

近年本市では、令和元年東日本台風をはじめとする激甚な水災害によって多くの人的・住家被害が発生し、今後も気候変動の影響による降雨量の増加などにより、さらに水災害が頻発化・激甚化することが懸念されています。また、本計画にて定める居住誘導区域においても、災害ハザードは存在します。

居住誘導区域に残存する災害リスクに対して、計画的かつ着実に必要な防災・減災対策に取り組むため、防災まちづくりの指針を定めます。

なお、防災まちづくりの具体的な取り組みを進めるにあたっては、長野市地域防災計画及び長野市水防計画等の関連計画や国・県の施策と連携します。



## 2. 居住誘導区域内の災害に関する防災対策(防災指針)の構成

改正都市再生特別措置法(令和2年6月10日公布)において、安全でコンパクトなまちづくりを推進するため、コンパクトシティを進める計画である立地適正化計画に、居住を誘導する区域における防災対策・安全確保策を定める「防災指針」を作成することが位置づけられました。

本計画では、上記の「防災指針」を「居住誘導区域内の災害に関する防災対策(防災指針)」の名称にて策定します。本章の内容および構成は下記の通りです。

### 《本章の構成》

- 1 立地適正化計画における防災指針策定の目的
- 2 居住誘導区域内の災害リスク
- 3 災害リスク別課題抽出
- 4 防災まちづくりの取り組み方針
- 5 防災まちづくりの具体的な取り組み・実施体制・スケジュール



# 誘導施策および数値目標

## 1. 誘導施策

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

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

## 2. 数値目標と成果指標

本計画における基本方針の効率的な達成を目指し、また計画の進捗状況や効果を継続的に評価し適切な進行管理を行うため、中間評価年（令和3（2021）年）における達成状況を踏まえて、本計画の目標年次としている令和8（2026）年における数値目標を次のように定めます。

目標指標は下記の通り、実施される施策の効果を定量的に評価する評価指標（アウトプット指標）と、「目指すべき都市の姿」への実現度を評価する成果指標（アウトカム指標）をそれぞれ設けることとします。また、本計画及び都市計画マスタープランの上位計画である第五次長野市総合計画との整合を図ります。

### ● 評価指標

評価指標1）：居住誘導区域に関する数値目標

評価指標①	策定時実績 平成 27 年 (2015 年)		評価年	
			令和3年 (2021 年)	令和8年 (2026 年)
居住誘導区域内 の人口密度	50.9 人/ha	目標値	50.9 人/ha	50.1 人/ha
		実績値	50.44 人/ha (令和3年実績値)	
居住誘導区域内 の人口割合	74.6%	目標値	—	76.0%以上
		実績値	76.0% (令和3年実績値)	

住民基本台帳 GIS データをもとに区域内人口を抽出して算出。

評価指標2）：防災・減災対策に関する数値目標

評価指標②	策定時実績 平成 27 年 (2015 年)		評価年	
			令和3年 (2021 年)	令和8年 (2026 年)
地域防災マップ 作成率	65.8%	目標値	—	85%以上
		実績値	77.8% (令和2年実績値)	
防災訓練実施率	87.1%	目標値	—	100%
		実績値	55.0% (令和2年実績値)	

評価指標③)：都市機能誘導に関する数値目標

評価指標③	策定時実績 平成 29 年 (2017 年)		評価年	
			令和3年 (2021 年)	令和8年 (2026 年)
都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合	(27.1%)	目標値	—	28.7%以上
		実績値	(28.7%) (令和3年9月)	


評価指標④)：公共交通に関する数値目標

評価指標④	策定時実績 平成 27 年 (2015 年)		評価年	
			令和3年 (2021 年)	令和8年 (2026 年)
市民1人あたりの公共交通の利用回数(※1)	128.5 回/人 (※平成 26 年値)	目標値	132.1 回/人	137.0 回/人以上
		実績値	101.6 回/人 (令和2年実績値)	
移動手段が確保されている地区の人口割合	47.4%	目標値	—	47.7%以上
		実績値	47.7% (令和2年実績値)	

※1 市内における電車・バス・タクシーの年間の利用総計を人口で除して算出。


● 成果指標

成果指標①)：暮らしやすさ(利便性)に対する市民の評価(まちづくりアンケート指標※2)


成果指標①	策定時実績 平成 27 年 (2015 年)		評価年	
			令和3年 (2021 年)	令和8年 (2026 年)
中心市街地や鉄道駅(旧松代駅を含む)周辺は、総合的に見ると買い物、医療機関、金融機関、福祉施設などが集まり、利便性が高い地域である	49.4%	目標値	5ポイント以上の向上	 (向上)
		実績値	50.4% (令和3年実績値)	

※2 まちづくりアンケート指標：第五次長野市総合計画に設定された「目指す状態」への進捗度合に対する市民意識を把握するため、毎年5,000人を対象に実施されるもの(以下同)

成果指標②)：災害への安全性に対する市民の評価(まちづくりアンケート指標※2)

成果指標②	策定時実績 平成 27 年 (2015 年)		評価年	
			令和3年 (2021 年)	令和8年 (2026 年)
災害時に被害を最小限に抑制できる体制や準備が整っている	35.5%	目標値	—	 (向上)
		実績値	34.2% (令和3年実績値)	

成果指標③)：交通の利便性に対する市民の評価(まちづくりアンケート指標※2)

成果指標③	策定時実績 平成 27 年 (2015 年)		評価年	
			令和3年 (2021 年)	令和8年 (2026 年)
公共交通の利用により、市内を移動できる環境が整っている	35.7%	目標値	5ポイント以上の向上	 (向上)
		実績値	34.1% (令和3年実績値)	