

第1編 飯田市土地利用基本方針

※下線部が変更箇所

第2章 飯田市の土地利用を取り巻く状況

飯田市では、全国の地方都市と同様に都市的基盤の整備が精力的に進められ、道路や上下水道などの社会資本が整備されてきました。これと期を同じくして、モータリゼーション*の進展により、日常生活圏が拡大し、市全域で現代的な暮らしが営まれるようになりましたが、一方では、商業の郊外化、優良農地の虫食いの開発を招き、一部の公共公益施設*も郊外へと移転しました。

これらの市街地の拡散的拡大は、ますますモータリゼーションの進行に拍車をかけました。また、災害の危険性の高い箇所にも開発の進行を誘発し、更には地域固有の美しい景観を喪失させることとなりました。

このような市街地の拡散的拡大の影響は、社会資本の整備や維持管理に対する費用対効果を低下させ、結果として地域経営*の持続可能性が危ぶまれる状況に至っています。

一方、中山間地域においては、人口の流出や高齢化が進行しており、農林業の経営や地域コミュニティ*の維持も危惧される状況となっています。

近年における地球規模での環境の変化は、地球温暖化、水や食料の危機など、私たちの地域においても環境に対する制約が課せられています。

また、東日本大震災を受けて人々の価値観に大きな変化がありました。多発化、激甚化する自然災害への対応、「環境モデル都市」に相応しい低炭素社会づくりの推進や社会資本の本格的な更新等への対応がクローズアップされています。

さらに、平成23年にはリニア中央新幹線が赤石山脈中南部を通過地とする整備計画が決定され、飯田・下伊那地域にリニア駅が設置されることとなりました。また、三遠南信自動車道の整備も進み、新たな高速交通網時代を迎え、大都市圏との時間的な距離が大幅に短縮されます。暮らしや、地域経済に大きな変化をもたらすことが予想されます。

これらの状況に加え、経済の安定成長への移行、人口減少時代の到来など大きな時代の変革期を迎え、更には国家的な財政危機により、国の下支えによる安定的な運営が困難な状況にあります。

※ 「モータリゼーション(motorization)」とは：自動車を利用することが普及し、日常生活の中で自動車一般化する過程を指します。日常生活と自動車切り離せなくなる車依存型社会状況。

※ 「公共公益施設」とは：公共施設（道路・公園・下水道・学校・図書館など公共事業によって供給される施設）と公益施設（電気・ガス・水道・電信・鉄道・医療など公益事業として運営される施設）との2つをあわせて公共公益施設といいます。ここでは、教育施設や医療施設などを指します。

※ 「地域経営」とは：厳しい財政状況の中、これまで以上に地域の振興・福祉の向上のために「何を特色として、何に選択・集中するのか」いわば「地域をいかに経営するのか」を明確にし、その方針をベースに民官一体となって地域づくりに取り組むための考え方です。

※ 「地域コミュニティ (community)」とは：地域社会や関心を共にすることで営まれる共同体です。

第3章 飯田市の特性と地域別概要

第2節 地域別の概要

(2) 竜西北部地域（座光寺・上郷地区）

奈良・平安時代には伊那郡衙※が所在した地域で、地域における政経の中心地であるばかりでなく、国政上重要な位置を占めている地域でした。ここは、当地域にとって重要な文化資源であることから、保存活用も含め取り組みを行う必要があります。

現在この地域は、一部で市街化の進行傾向がみられる地域ですが、近年の人口動態は、横ばい状況となっています。地形的には、段丘を境に上段と下段に分かれ、上段は果樹園地帯、下段は田園地帯が広がっており、良好な住環境と優良農用地の保全が必要とされています。

また、学校などの教育施設が多く立地している地域で、地域東部を縦断する国道153号沿いには商業集積がみられます。

今後、リニア中央新幹線開通を見据えた計画に基づく土地利用の検討が必要な地域です。

※ 「郡衙（ぐんが）」とは：律令制下の郡の官人（郡司）が政務をとった役所で、国の間接支配を行うための地域における行政の中心でした。

第2編 市全域の都市づくりの構想

第2章 将来都市構造

3. 拠点集約連携型都市構造の推進

これまで、周辺町村との合併を繰り返して今日の飯田市が形成されてきた歴史的経緯を踏まえ、地形的に比較的まとまり住民相互の連帯感も強い地域特性を考慮して、各地区の特性と個性をいかし、地域全体としての魅力を高め、効率的で環境にも人にもやさしい都市構造の形成を図ります。

次の各拠点の役割に応じて機能分担がなされ、中心拠点、地域拠点及び交流拠点並びに広域交通拠点が有機的に相互連携した「拠点集約連携型都市構造」を推進します。

(1) 中心拠点

各種業務や行政などの中核機能や特色ある商業や居住等の都市機能が蓄積された中心市街地は、都市の中心としての機能を持ち、いわゆる飯田市の「顔」であるといえます。

蓄積されてきた文化や伝統、社会資本などの既存ストックを活かすとともに、今後とも「中心拠点」として位置づけます。飯田市の顔にふさわしい品格と賑わいのあるまちを創造するため、それら機能の充実を図ります。

(2) 地域拠点

それぞれ地域には蓄積されてきた歴史があり、独自に育まれてきた文化や伝統が受け継がれてきました。各地区の市役所自治振興センターや公民館等のコミュニティ施設が集積された中心部を「地域拠点」と位置づけ、そこを中心に行政、教育、文化、福祉、医療、商業などそれぞれの地区に応じた地域機能の集約を図ります。

(3) 交流拠点

新たな可能性が期待される天竜峡エコバレー地域は、名勝天龍峡、周辺の地域資源（水・緑・農）や観光資源などとの連携を強化して人々を呼び込み、環境、産業、生活等の新たな「交流拠点」として位置づけます。

また、環境産業を中心とした企業が誘致されており、今後とも循環型社会のモデル地区として整備を推進し、自然や景観に配慮した佇まいの創出を図ります。

(4) 広域交通拠点

リニア駅は、長野県の南の玄関口、三遠南信地域の北の玄関口として、広域的な駅利用圏域が形成されることから、駅及びその周辺区域を地域と大都市とを結ぶ「広域交通拠点」として位置づけます。

また広域交通拠点は、交通の結節点（トランジットハブ[※]）としての機能に特化した整備を推進し、各拠点の機能が相互に高まるよう連携を図ります。

※「トランジットハブ」とは：交通の結節点として、自動車、鉄道、路線バス等とのアクセス機能と乗り換えの利便性等を高めた場所を指します。

4. 都市構造の形成に関する方針

(1) 中心拠点の育成

中心市街地活性化法の改正等を受け、新たな中心市街地活性化基本計画の策定を行うほ

か、中心拠点として人々の豊かな居住環境を確保し、生活や経済が活発に行われ、人々が行き交い、情報交換が盛んなまちを目指します。また、貴重な資産の掘り起こしや歴史的な資産の活用のほか、新たな風を呼び込み、そして市内の交通拠点機能を強化して、歩行者を中心としたまちを目指し、コンパクトな都市構造の形成を図ります。

(2) 地域拠点の育成と支援

地域の役割分担に応じた機能集約を図ることにより、地域づくりの骨格となる各地域の拠点を中心に地域コミュニティの形成を図ります。

また、各地域での個性や特性に応じた地域づくりを推進するため、各地域単位で取り組む地域土地利用方針の策定を支援し、その方針や計画に基づいた地域運営を行います。

(3) 交流拠点の育成

交流拠点として天龍峡は、天龍峡インターチェンジとそのアクセス道などの整備が進められています。名勝天龍峡保存管理計画策定事業及び天龍峡再生マネジメント事業に基づき、落ち着いた色彩の統一的なデザインによる案内サイン計画の検討や季節を感じることでできる植栽など景観に配慮した整備を目指します。

また、観光面では、飯田市へ訪れる目的の約4分の1が天龍峡となっています（平成12年）。その中心となる名勝天龍峡を生かし、更には天龍峡周辺にある資源を再発見して、それらを有効に利活用します。観光事業者をはじめ地域住民、市等が一体となって天龍峡の再生、活性化に取り組みます。なおこのような取り組みが地域住民にとっても住みやすい環境となるよう配慮します。

産業面では、環境と経済の調和に配慮して、今後も企業誘致に努めます。

この交流拠点は、地域資源と観光資源とが調和し、連携した資産構造を構築して、県内外から多くの方を迎え入れる体制を整備します。

(4) 広域交通拠点の整備等

既存ストックを生かしつつ、持続可能な都市構造を推進するため、広域交通拠点は交通の結節点として広域的にその効果が波及されるよう機能の充実を図るとともに、広域交通拠点の周囲に新たな市街地が拡散的に形成されないよう、今ある良好な住環境や優良農用地などの保全に努めます。また駅及びその周辺区域は新たな玄関口としての良好な景観の育成に取り組みます。

(5) 歩いて暮らせるまちの創造

各拠点の歩行生活圏を中心に歩いて暮らせるまちの形成を図るため、潤いのある緑豊かな空間の形成を推進するとともに、歩行者の安全性を向上させ、安心して生活できる空間の形成を推進します。バリアフリー化、ユニバーサルデザインを推進し、必要に応じて、道路形態を歩・車分離、歩道幅の確保や車の速度の抑制などを計画的に整備します。中心拠点においては、中心市街地活性化基本計画にこれらを位置づけ、重点的に整備します。

(6) 拠点の連携

中心拠点、地域拠点及び交流拠点並びに広域交通拠点を有機的に連携させるよう道路網や公共交通等の交通体系を整備し、アクセスの強化を図ることで、一体的な都市の形成を

図ります。特に広域交通拠点から中心拠点を結ぶアクセスの強化を図るとともに、広域的視点に立って広域交通拠点の利点が十分発揮できるよう国県等の関係機関と連携しながら取り組みます。

緊急時や避難時の対応として、各地域拠点からの2方向幹線道路の確保を目指します。

各拠点間を30分圏内で移動可能となるように道路の整備に努めます。また、遠山地域については、三遠南信自動車道の整備を促進し、できるだけ短時間で移動できるようにします。

将来都市構造の実現に資するよう市域全体の道路（交通）網を見直すなかで、都市計画道路※の見直しについて、その必要性を検討し、全体計画を一旦白紙扱いとして、新たな選択と集中により、広域的なものや各地域拠点を結ぶ幹線性のある必要な路線を再選択し、小幹線など不用な路線については、見直し及び廃止を行います。

また、必要な路線であっても道路の規格やルート変更も含めて検討します。

※ 「都市計画道路」とは：健全で文化的な都市生活と機能的な都市活動が確保されるよう、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路をいいます。

（7）ハードからソフトによる都市構造の構築

遊休農地調査等により農地情報を一元管理し、各地区の農業振興会議※や農業委員会と連携して新たな農地の受け手の体制を整え、その賃借の仲介や斡旋等の支援を行い、農用地の流動化を促進します。あわせて、条例に基づくふるさと風景地域、伝統文化的景観地域の指定、市民農園※の連携や農用地等の保全等に関する協定の締結などの制度を創設して農用地の有効利用を支援します。

空き地、空き家や空き店舗の所在調査等により情報を一元管理し、地元業者と連携して、その貸し借りの仲介や斡旋等の支援を行い、宅地や建物の流動化を促進します。

これら情報の一元化と公開等の制度を活用して、都市部からのU I Jターナー者への農用地や空き家の斡旋などを地域と連携して行き、低・未利用地の流動化と地域の状況に応じた活用を図ります。また、ワーキングホリデー、帰農塾※などの新規就農者の支援事業とも連携し、総合的に取り組みます。

なお、土地や建物の流動化を促進し、有効に利用するためには、個人での対応は難しい状況にあり、また1つの方策で全てを解決できるものではありません。そのため、市は、農林漁業を営む者、市民農園の開設者や地域などが緑の育成協議会※を設置するなどの制度を整備し、関係者が協力して組織的に取り組みます。また地域が協力してアイデアを出し合い、地域一体となって取り組めるよう支援します。

※ 「農業振興会議」とは：地域の皆さんが農業を切り口に地域を考え、地域活動を推進することにより、楽しく元気な農業ができるよう取り組む組織です。農業振興地域内の地域ごとに設置されています。

※ 「帰農塾（きのうじゅく）」とは：生きがいとして農業に興味をもっている方で、これから農業をしたい方、新規に就農したい方を対象に、農業経営をするために必要は技術、知識を学習する塾です。

※ 「市民農園」とは：市民や都市の住民が自家用野菜や花の生産、高齢者の生きがいづくり、生徒・児童の体験学習などの多様な目的で、小面積の農地を利用する農園をいいます。市民農園は、自治体、農業協同組合、農地を所有する農家などが開設できます。（農水省 HP）

※ 「緑の育成協議会」とは：農林漁業を営む者、市民農園の開設者、森林所有者や地域自治体のまちづくり委員会などが、都市と農山村の交流促進、地域内消費、地域の農林漁業の振興を組織的に行っていくための条例で定める制度です。

第3章 都市の整備に関する方針

飯田市は山・里・街のそれぞれの暮らしが営まれ一つの都市を構成しています。今後のリニア中央新幹線開通を見据え、関係法令を活用し、適正な土地利用の誘導が図れるよう具体的な検討を行います。

第4章 都市施設の整備方針

都市施設※は円滑な都市活動を支え、利便性の向上や良好な都市環境を確保する上で必要な施設です。都市施設を都市計画に定めることによって、①計画段階における整備に必要な区域の明確化、②土地利用や各都市施設間の計画の調整、③住民の合意形成の促進といった意義があります。

都市施設は、長期的視点から計画的な整備を行う必要があります。そのため、各種計画の調整や市民の合意形成を図るため、積極的に都市計画に位置づけます。

また、リニア中央新幹線開通を見据えて必要な都市施設を都市計画に位置づけるための整備の方針を検討します。

※ 「都市施設」とは：次の①～⑫のものをいいます。

- ①道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナル等の交通施設
- ②公園、緑地、広場、墓園等の公共空地
- ③水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場等の供給・処理施設
- ④河川、運河等の水路
- ⑤学校、図書館、研究施設等の教育文化施設
- ⑥病院、保育所等の医療・社会福祉施設
- ⑦市場、と畜場、火葬場
- ⑧一団地の住宅地設
- ⑨一団地の官公庁施設
- ⑩流通業務団地
- ⑪一団地の津波防災拠点市街地形成施設
- ⑫電気通信事業の施設、防風、防火、防水、防雪、防砂、防潮の施設

第1節 交通施設の整備方針

道路は、①都市における円滑な移動を確保するための交通機能、②都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能、③都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能など多様な機能を有します。

そのため、利用者の利便性、効率的な交通処理、良好な都市環境の保全及び地球環境問題等の観点から都市全体として公共交通、自動車、自転車、徒歩等の各交通機関が適切に役割分担をした交通体系が確立されるように各交通施設を総合的・一体的に定めなければなりません。

飯田市の将来都市構造に示した中心拠点、地域拠点及び交流拠点並びに広域交通拠点を連携して結ぶ道路または都市の骨格を形成する道路である国道、県道、都市計画道路、緊急輸送路その他市民生活に必要な道路及び公共交通などを実現するため、将来交通の調査、土地利用との整合などを総合的に判断します。

1. 都市計画道路

(1) 基本方針

○都市計画道路の経過

飯田市の都市計画道路は、昭和 24 年に都市計画決定されてから、高度経済成長や中央道開通などの状況に合わせて随時都市計画に追加決定されてきました。しかし、平成のバブル経済期を経過してもなお、平成 18 年 3 月 31 日現在の都市計画道路の改良率は 53%であり、未着手のものが存在します。都市計画道路内については、都市計画法第 53 条の規定により建築物の階数が 2 以下で、かつ、地階を有しないものや、主要構造部が木造又は鉄骨造などでなければならないといった建築の制限がされています。

○維持管理費用の負担増

都市計画道路の整備は莫大な費用が必要であり、また整備後は維持管理が必要です。人口減少などによりその維持管理費用における個人負担は増加することが予測されます。

○道路交通体系の変化と対応

中央自動車道や国道 153 号バイパスが開通し、更には飯田市の環状線である羽場大瀬木線が開通することから、道路に関して都市計画を決定した当時に比べ道路交通体系が大きく変化しています。

以上のことから、都市計画道路を将来都市構造に資するよう総合的に見直す必要があります。

(2) 具体的な内容

○都市計画道路の見直しの考え方

- ・都市計画道路の見直しは、将来都市構造を踏まえ、都市全体あるいは影響する地域全体としての施設の配置や規模等を検討します。

○都市計画道路の見直しに関する方針

- ・都市計画道路の全路線について必要性等を検証し、次の視点により都市計画道路の見直しに関する方針を作成します。
- ・広域的な都市間を結ぶ路線、中心拠点、地域拠点及び交流拠点並びに広域交通拠点などを結ぶ路線、幹線性の高い路線、地域経済の振興に資する路線など 10～20 年程度の間で計画的に整備するものを位置づけます。
- ・特に 20 年以上着手されていない都市計画道路については、重点的に見直します。
- ・必要性の高い都市計画道路についても、現在及び将来における交通状況や土地利用の方向性に照らして、道路の規格や経路などを見直します。

○都市計画道路の計画的な整備

上記方針に基づき都市計画道路の計画決定を見直し、計画的な整備を推進します。

第5章 防災都市づくり**(2) 具体的な内容****A. 震災及び火災対策****c. 老朽化し危険な空き家対策**

- ・管理不全状態の予防及び老朽危険化した空き家の解消に向けた対策を講じ、良好な土地利用の促進を図ります。また、リニア中央新幹線開通を見据えたまちづくりを進める上で景観の阻害要因ともなることから、地域や関係機関等と連携してその解消に取り組みます。

第8章 自然的環境の整備と保全の方針**(2) 今後の取り組み**

自然との共生、環境への配慮、そして景観の育成等の面からも、水の循環は重要です。農用地や森林を保全し、降った雨は貯水し、地面へ面的に浸透させることにより、水の循環の確保と水との共生のための仕組みづくりを総合的に取り組みます。

水の循環は、自然の働きや先人の努力で長い時間をかけて守られてきました。私たちはこの命をつなぐ水という大切な財産を次世代に守り引き継いでいく責務を負っています。

今後もその環境を持続させていくため、水資源の枯渇を防止し、水源地やその周辺での開発等を抑制するための措置を講じるなどの対策に努めます。

第3編 土地利用基本方針の実現に向けて**第4章 国際化に対応したまちづくり****国際化の進展と対応****(5) リニア効果を活かした魅力ある都市（まち）の創造へ**

リニア中央新幹線によって大都市圏との時間的距離が大幅に短縮し、さらに国際空港とのアクセス利便性が向上することにより、交流機会の拡大、多様なライフスタイルの選択、新たな産業の創出など、人々の暮らしや地域経済に大きな変化をもたらすことが予想されます。このリニア効果を最大限に活かし、グローバル化に対応した「魅力ある都市」を創造していきます。

この変更之际、市が実施した手続きは次のとおりです。

- ・平成 25 年 5 月 1 日～5 月 30 日 パブリックコメント実施
- ・平成 25 年 6 月 24 日 土地利用計画審議会・都市計画審議会への諮問・答申