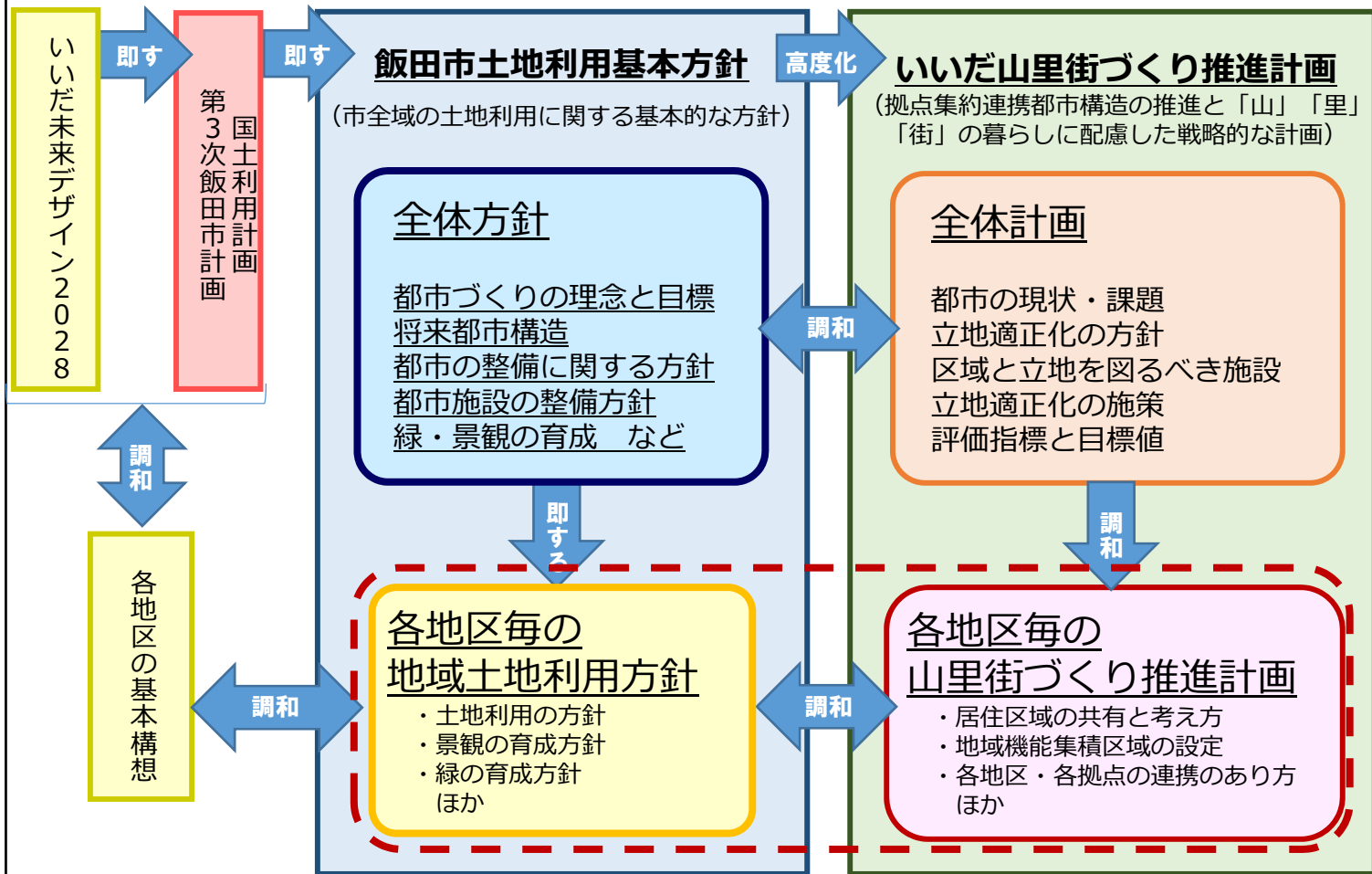


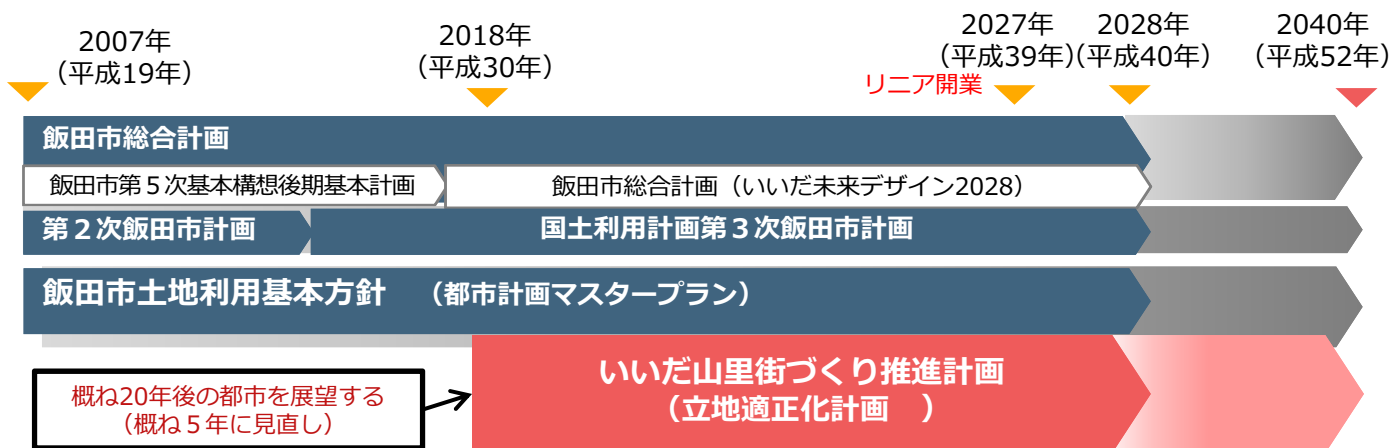
11 今後の取組～地域別土地利用方針への展開～

いいだ山里街づくり推進計画は、全体計画と地域別計画に分け、先行的に全体計画を検討します。今後、地域の皆さんと地域土地利用方針の検討などを行い、それにあわせて随時、各地区毎の計画づくりを進めます。地域機能集積区域を中心とした地域に特性や個性に応じた「山」「里」「街」の暮らしの実現に向けて、検討を行っていきます。



12 スケジュール

いいだ未来デザイン2028（飯田市総合計画）や飯田市土地利用基本方針が、リニア開業の2028年を目標年次としていることから、本計画もそれらに合わせた目標年次とします。しかし、本計画における居住や都市機能の持続性は、長期的な視点から都市の姿を展望する必要があることから、2040年の都市を展望したものとします。また、概ね5年ごとに計画の進捗や妥当性を評価し、必要に応じた見直しを行います。動的な計画として、公共交通の再編、公共施設の再配置等に合わせた見直しを検討します。



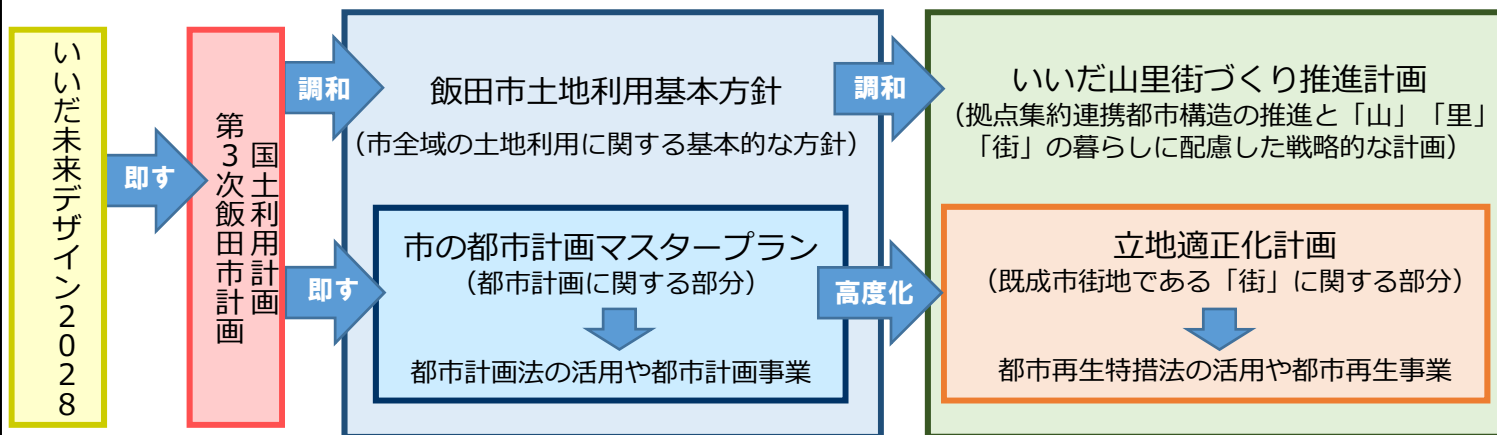
いいだ山里街づくり推進計画（素案）【概要版】

～ 飯田市版立地適正化計画 ～



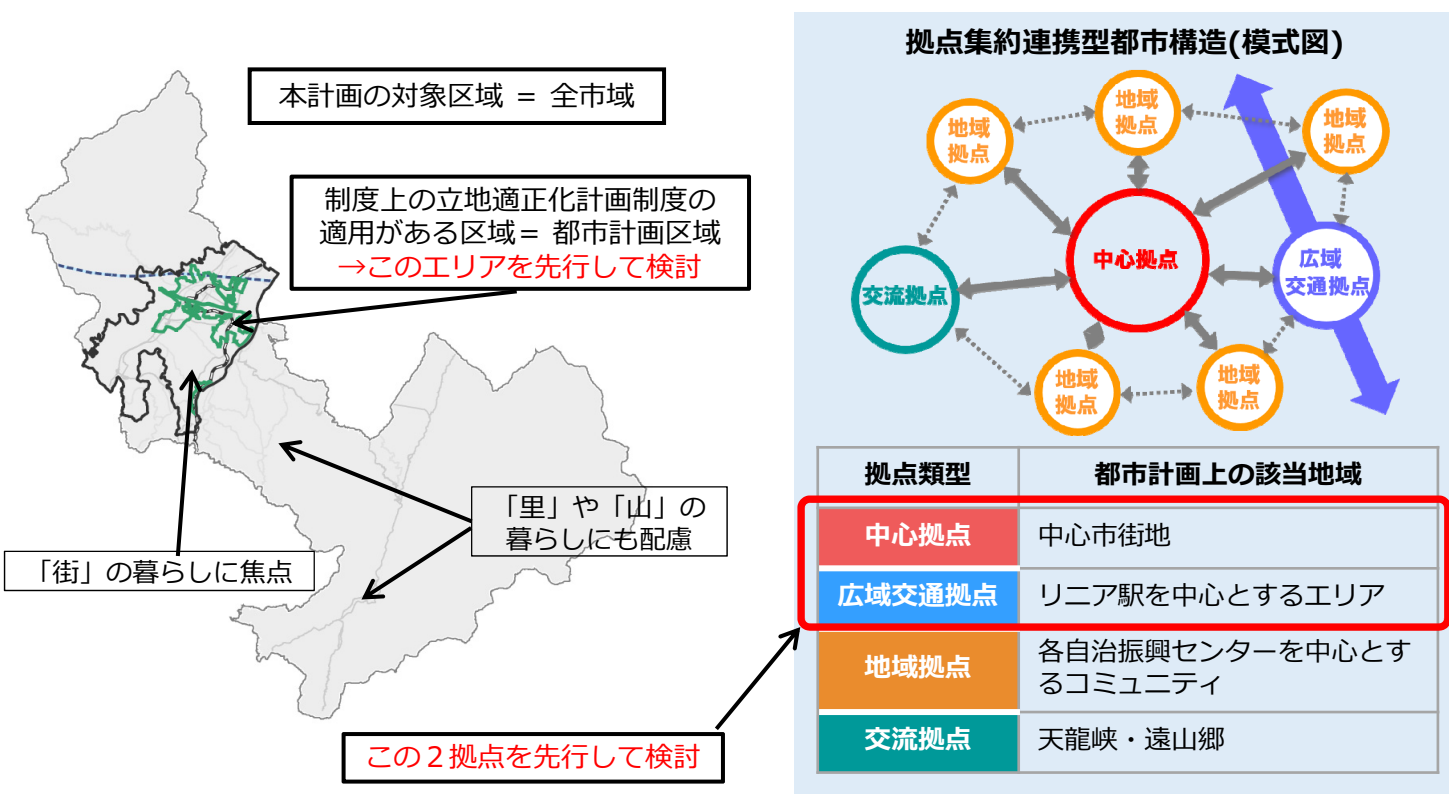
1 計画の位置づけ

- いいだ山里街づくり推進計画は、国土利用計画第3次飯田市計画（国土利用計画）や飯田市土地利用基本方針（基本方針）に掲げる「拠点集約連携型都市構造」の実現を目指します。
- また本計画においては、国の「立地適正化計画制度」の適用を受ける「街」の区域については、効果的に施策や財政支援等を活用することを見据えた戦略的な計画とします。
- 「山」「里」の区域についても、現状や課題について、市民や事業者など、様々な立場の人々と共有し、それぞれの地域の土地利用についてみんなで考えるきっかけづくりとしていきます。



2 計画の対象区域

- 本計画の対象区域は、基本方針が飯田市全域を対象として検討する観点から、同じく**飯田市全域**とします。
- 制度上の「街」の暮らしに焦点をあてつつ、「里」「山」の暮らしに配慮した検討を行います。
- 「拠点集約連携型都市構造」の推進と具現化のため、リニア駅設置を特殊事情と捉える中で、まずは、**広域交通拠点（リニア駅周辺）と中心拠点（中心市街地）**の検討を先行して行います。



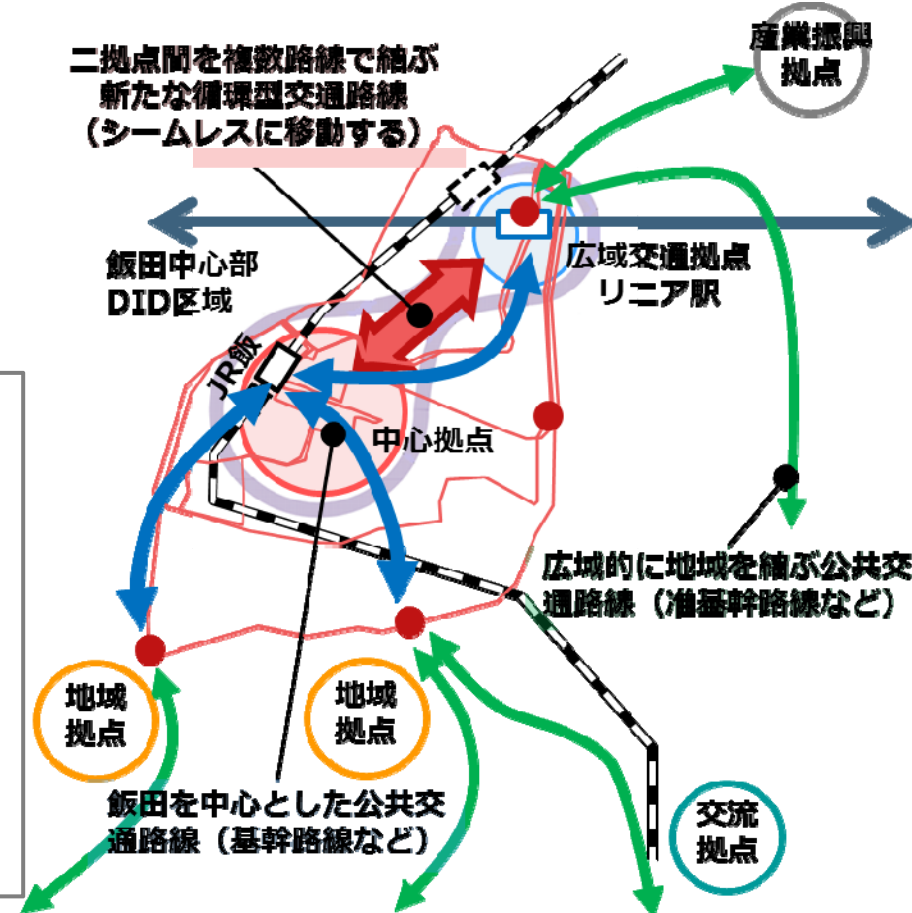
9 都市交通体系整備による拠点間連携

中心拠点と広域交通拠点を結ぶ循環型交通路線

- 内環状軸内で、JR飯田駅とリニア駅の二拠点間を複数路線で運行する交通路線を設定します。

先進的でシームレスな交通
JR飯田駅とリニア駅発の路線は、短い運転間隔とすることで、居住者・来訪者に対してスムーズかつシームレスな交通と検討します。

- 公共交通の乗り物についても、未来型の乗り物（初期段階は、EVバス車両、将来的には自動運転車両等）へと転換を検討することで、環境や人手不足等の社会課題に対応していきます。



10 目標値の設定

精査中

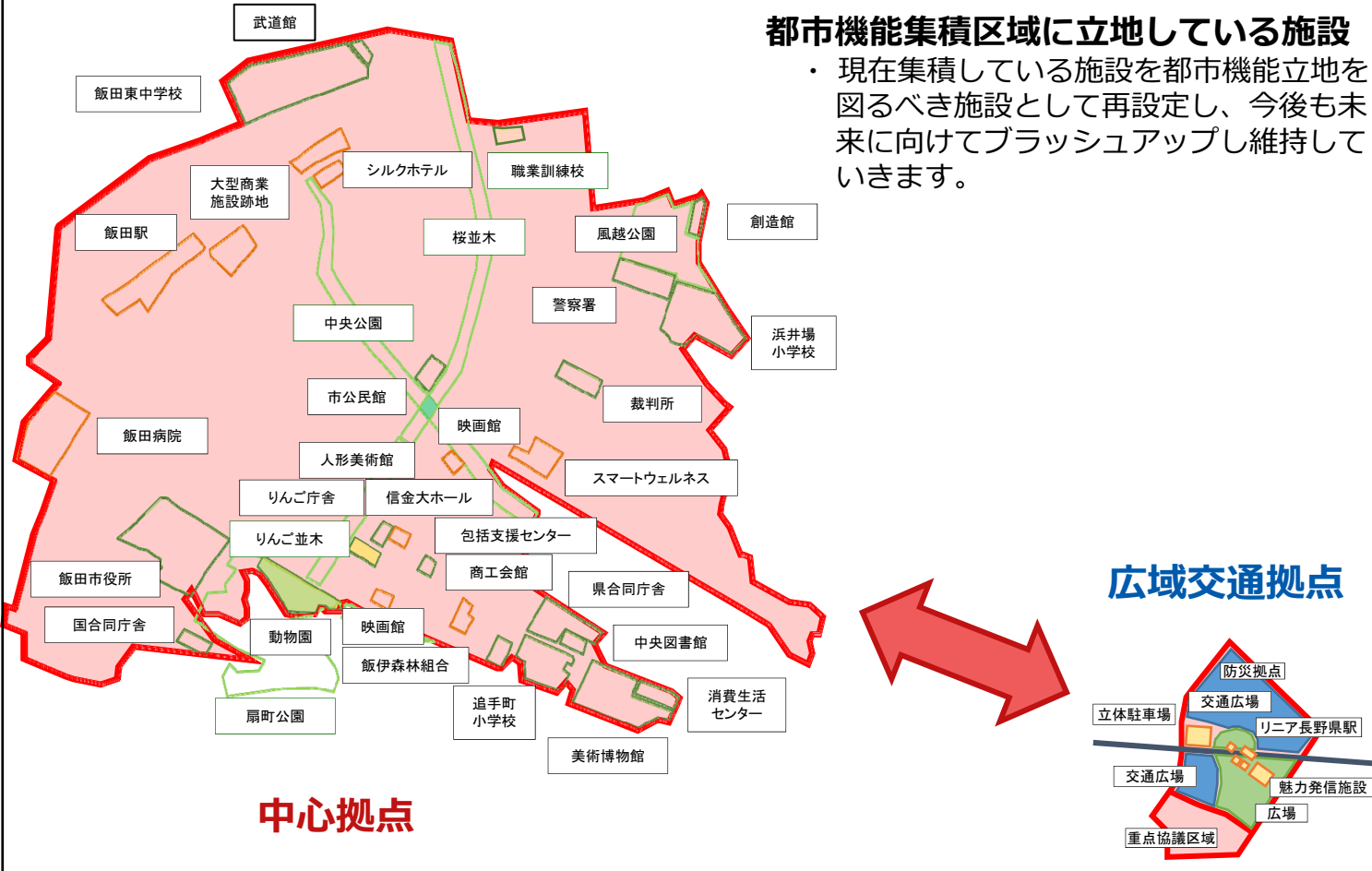
「街」の区域の利便性の向上により、人口減少、リニア時代を見据えた中であっても持続可能な都市経営を目指し、目標値の設定を行います。

指標	基準値 (2015)	目標 (2040)
全市の人口	101,581人	92471人
街の暮らし推進区域内の人口	29,362人	29,362人
街の暮らし推進区域内の人口密度	29.0人/ha	29.0人/ha
都市機能集積区域内の主要地点の歩行者通行量	中心拠点	人
	広域交通拠点	人
都市機能集積区域内の地価	中心拠点	円/㎡
	広域交通拠点	円/㎡
地域土地利用方針を策定している地域数	8地域	20地域
市内全新築着工件数のうち、街の暮らし推進区域内の割合	%	%

7 都市機能立地を図るべき施設の検討

都市機能集積区域に立地している施設

- ・現在集積している施設を都市機能立地を図るべき施設として再設定し、今後も未来に向けてブラッシュアップし維持していきます。



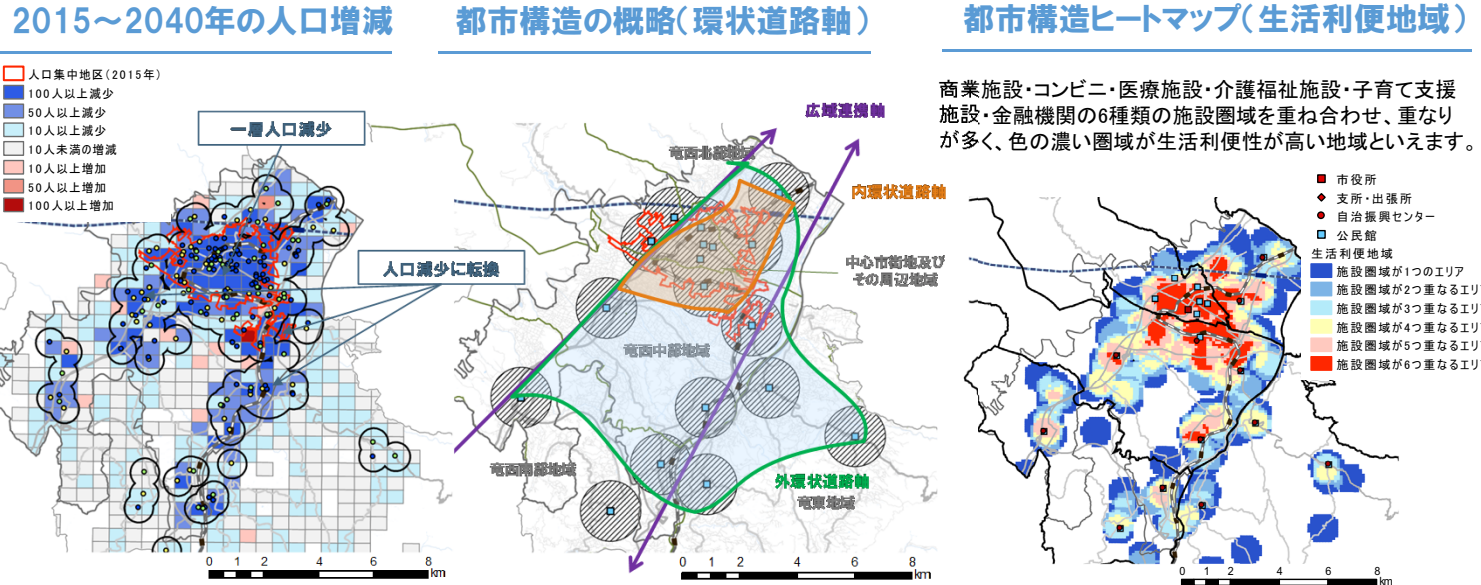
8 居住誘導区域外の住宅開発等における勧告基準

街の暮らし推進区域（土地利用検討区域を除く。）は、都市再生特別措置法による制度上、居住誘導区域に相当するものです。区域外の住宅開発等については届出により状況を把握した上で、調整等の対応が想定され、場合により**法に基づく勧告等**を行います。その際の基準を定める必要があります。

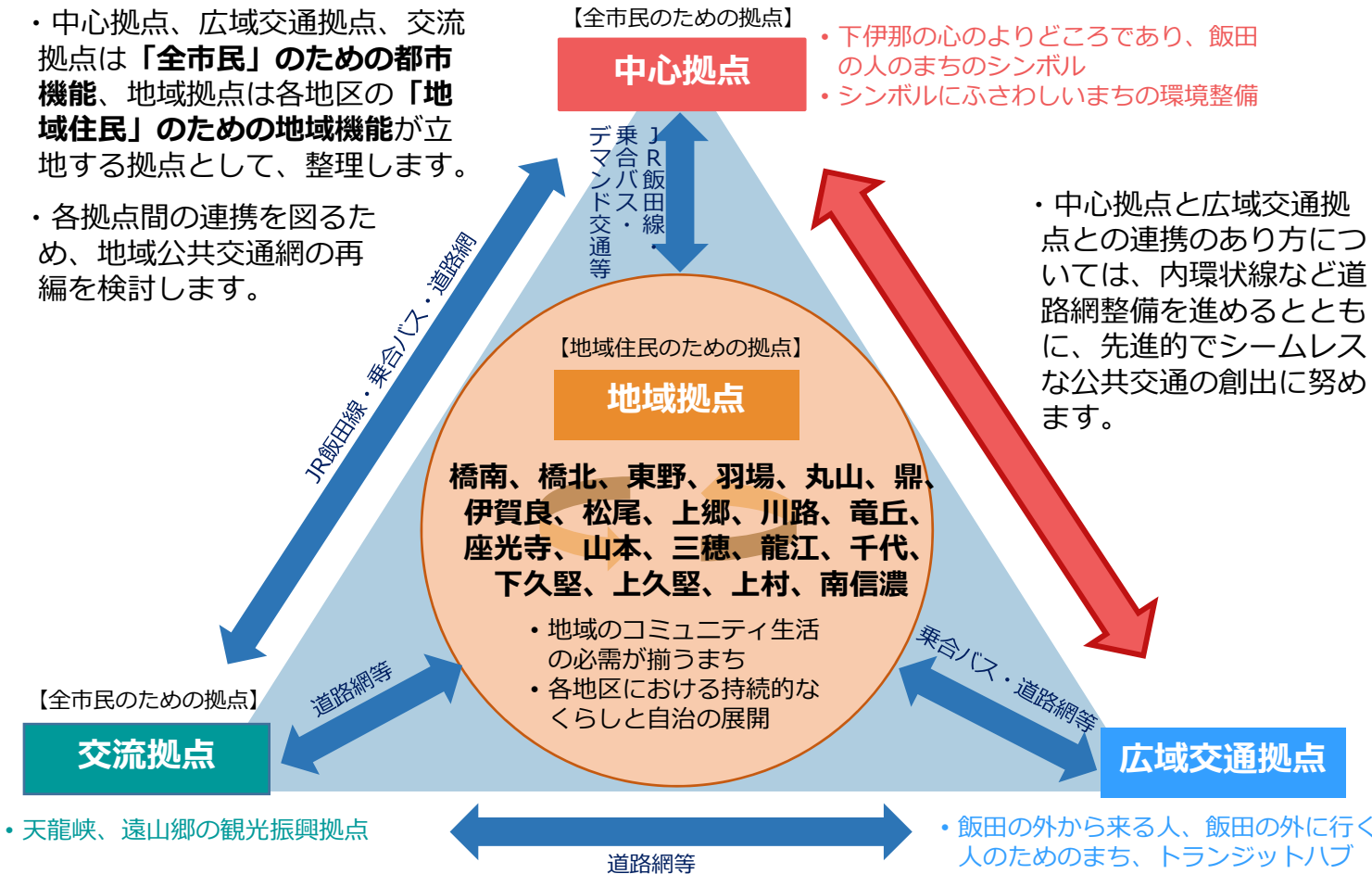
	開発地の指定状況	勧告基準
居住誘導区域に含まないとされている区域	①農用区域 ②自然公園法に規定する特別地域 ③保安林の区域	開発不可
原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	①土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン） ②急傾斜地崩壊危険区域 ③地すべり防止区域	開発不可 <small>ただし、法令の許可を受けて建築可能なものは勧告する。なお、建替え等で防災対策措置を講じたものは除く（指導・助言）</small>
適当でない判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	①土砂災害警戒区域（イエローゾーン） ②100年確立50cm以上の浸水想定区域 ③災害の発生のおそれのある区域（山地災害危険区域、砂防指定地、土砂災害危険箇所、100年確立50cm未満の浸水想定区域）	する <small>ただし、現地建替え等で防災対策措置などを講じたものを除く（指導・助言）</small> しない (指導・助言)
居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域	①工業専用地域により住宅の建築が制限されている区域 ②特別用途地区、地区計画等で、住宅の建築が制限されている区域	開発不可
上記以外	用途地域内及び土地利用検討区域内	しない
	用途地域外	しない(指導のみ)

3 都市構造の基礎調査結果から

- ・2040年に向け、中心市街地とその周縁部では人口減少が予想されます。また、郊外部では、共通して減少・分散傾向にあります。
- ・生活サービス施設は、国土利用計画における「街」の都市機能集積ゾーンと生活環境形成ゾーン、「里」の農住環境調和ゾーンの範囲内に収まっています。
- ・都市機能の集積状況では、内環状道路軸の地域で、相対的に生活サービスの充足度が高く、中心拠点に向かうにつれ、生活サービスの充足度が高くなっているといえます。
- ・生活サービス圏の重心は、各地区の自治振興センターや公民館等がコミュニティ活動の拠点となっていますが、持続的な生活サービスの維持・提供のあり方が課題です。

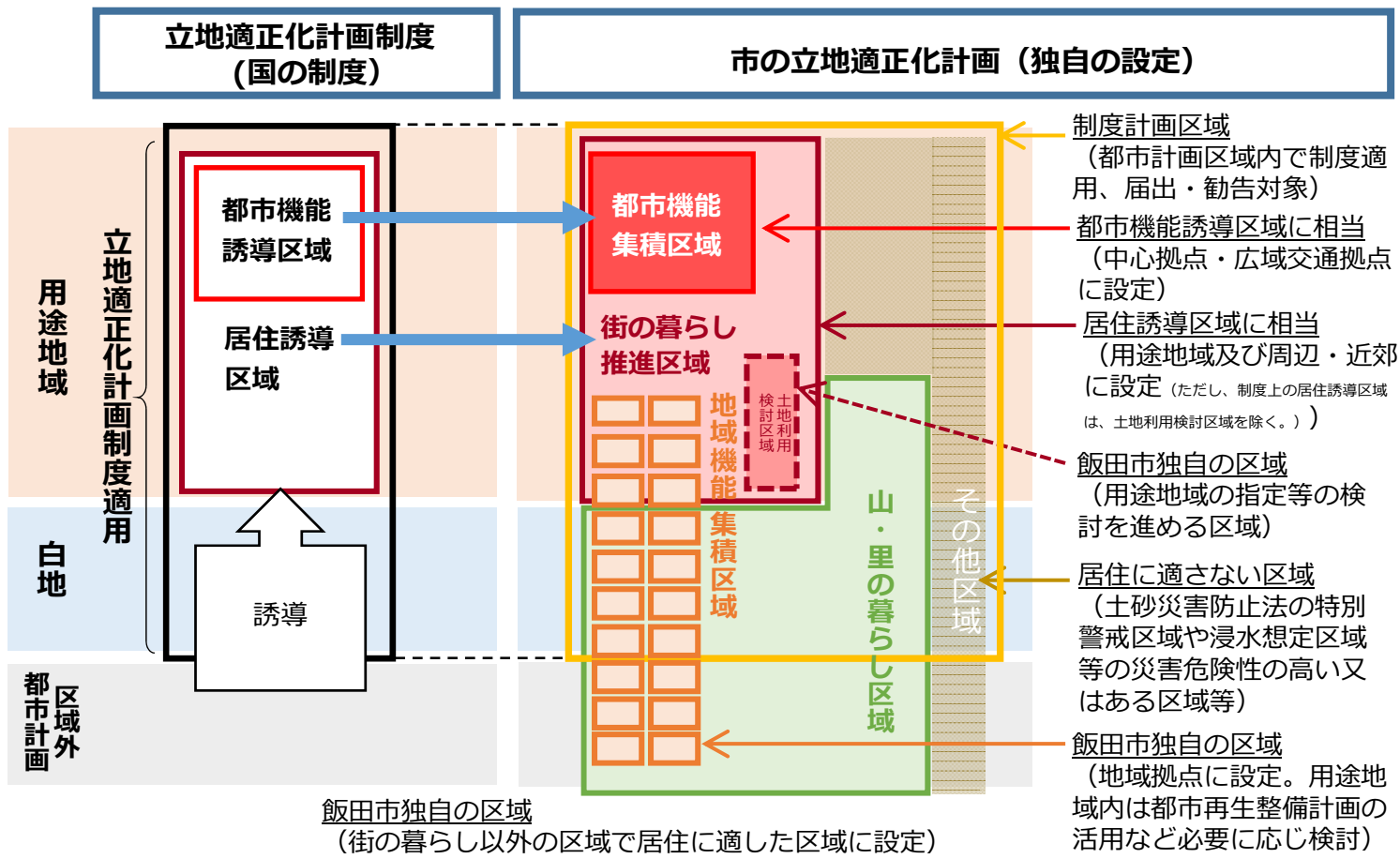


4 各拠点への機能集約と拠点間連携の考え方

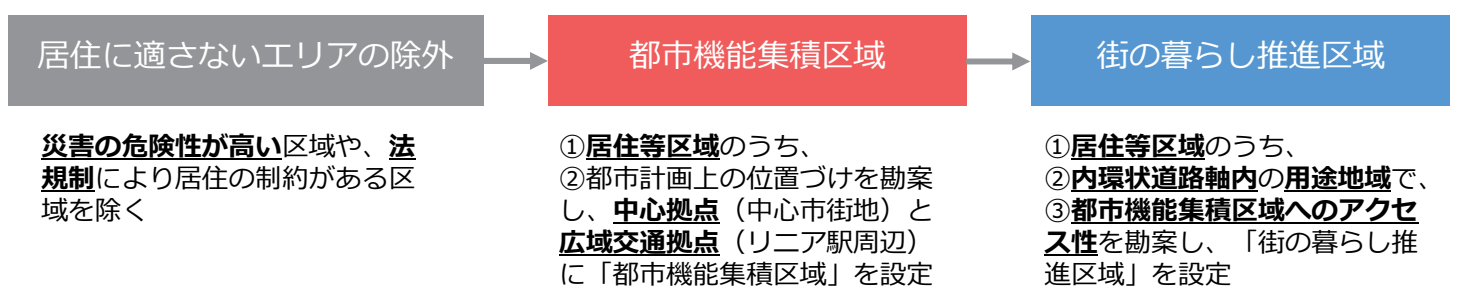


5 区域設定の考え方

国の制度を最大限活用しながら、飯田市に適した計画とします。

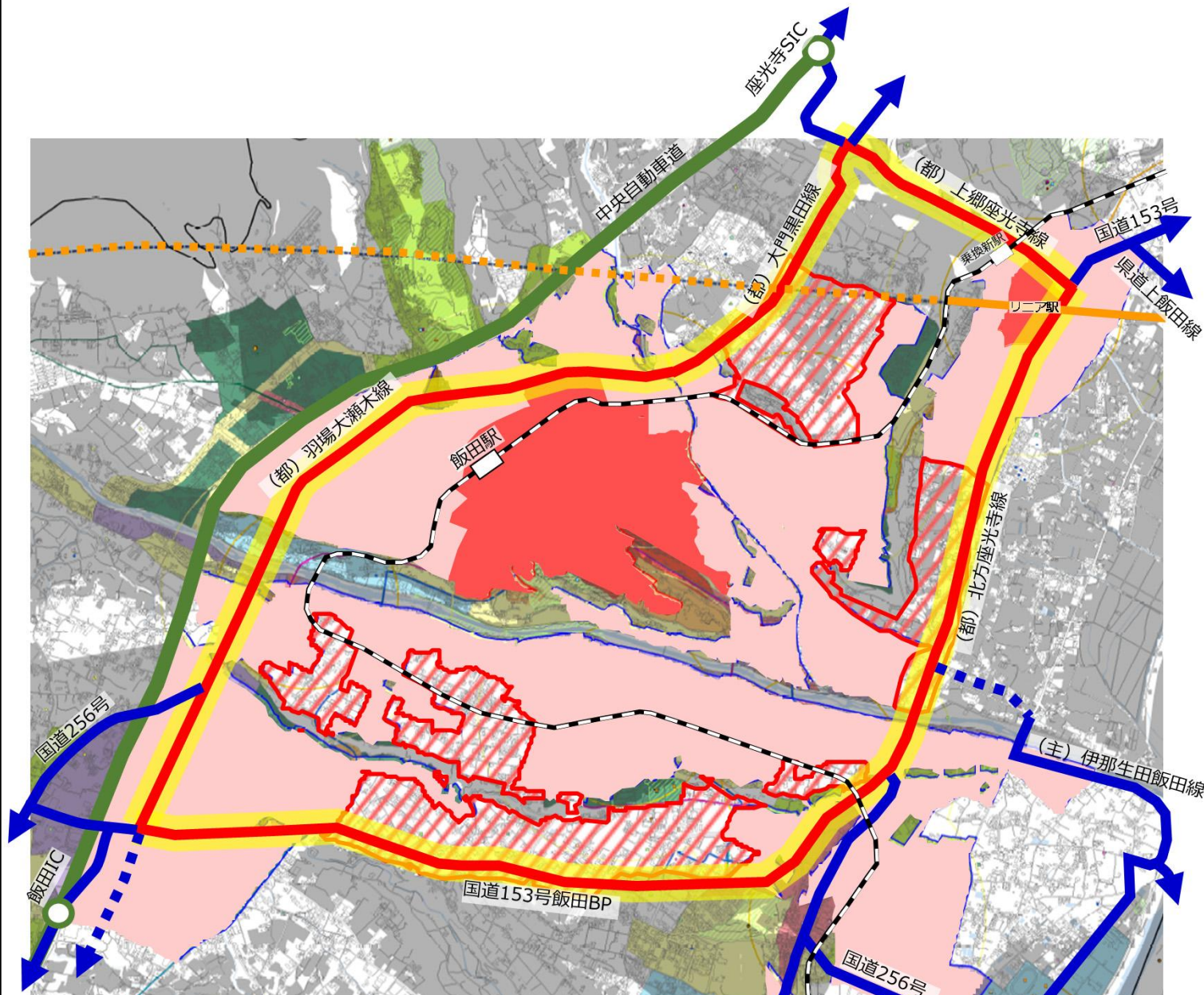


【区域の設定フロー】



6 街の暮らし推進区域 都市機能集積区域の設定

- ① 中心拠点 (中心市街地) の都市機能集積を維持活用し、機能のブラッシュアップにより求心力を高めます。
- ② 広域交通拠点 (リニア駅周辺) では、交通結節機能を整備することで広域的な駅利用圏を形成し、中心拠点との連携を図ります。
- ③ 将来的な都市構造の変化や各地区の地区計画、基本構想等を踏まえ、都市機能集積を段階的に検討します。
- ④ **内環状軸内の用途地域未設定区域**については、街の暮らし推進区域とするために、用途地域の設定を前提として**段階的に土地利用の見直し**を行っていきます。



凡例

	街の暮らし推進区域		内環状軸
	街の暮らし推進区域 (用途地域が未設定のため、段階的に土地利用を検討していく区域)		放射軸
	都市機能集積区域		中央自動車道