

立地適正化計画の検討状況について

1 検討状況についての概要

- 平成30年度第3回飯田市土地利用計画審議会・飯田市都市計画審議会（12/20開催）において、「いいだ山里街づくり推進戦略（飯田市版立地適正化計画）」を協議事項としました。
- 協議事項での説明内容の要旨は、次のとおりです。

(1) 都市計画マスタープランを含む土地利用基本方針を段階的に具現化する

- ・ 都市計画マスタープランを含む飯田市の土地利用基本方針では、飯田市全域の各地区の役割に応じ、拠点間が相互に連携した「拠点集約連携型都市構造」の推進を掲げ、「街」「里」「山」の暮らしの姿を目指す。⇒ 題名の変更
- ・ 拠点集約連携型都市構造を推進する戦略として策定しつつ、リニア駅（広域交通拠点）の設置に伴い、市内外の交流増大が見込まれる「飯田市の特殊事情」を踏まえ、「中心拠点」と「広域交通拠点」の拠点間機能の連携や、関係する計画等との整合に留意する。

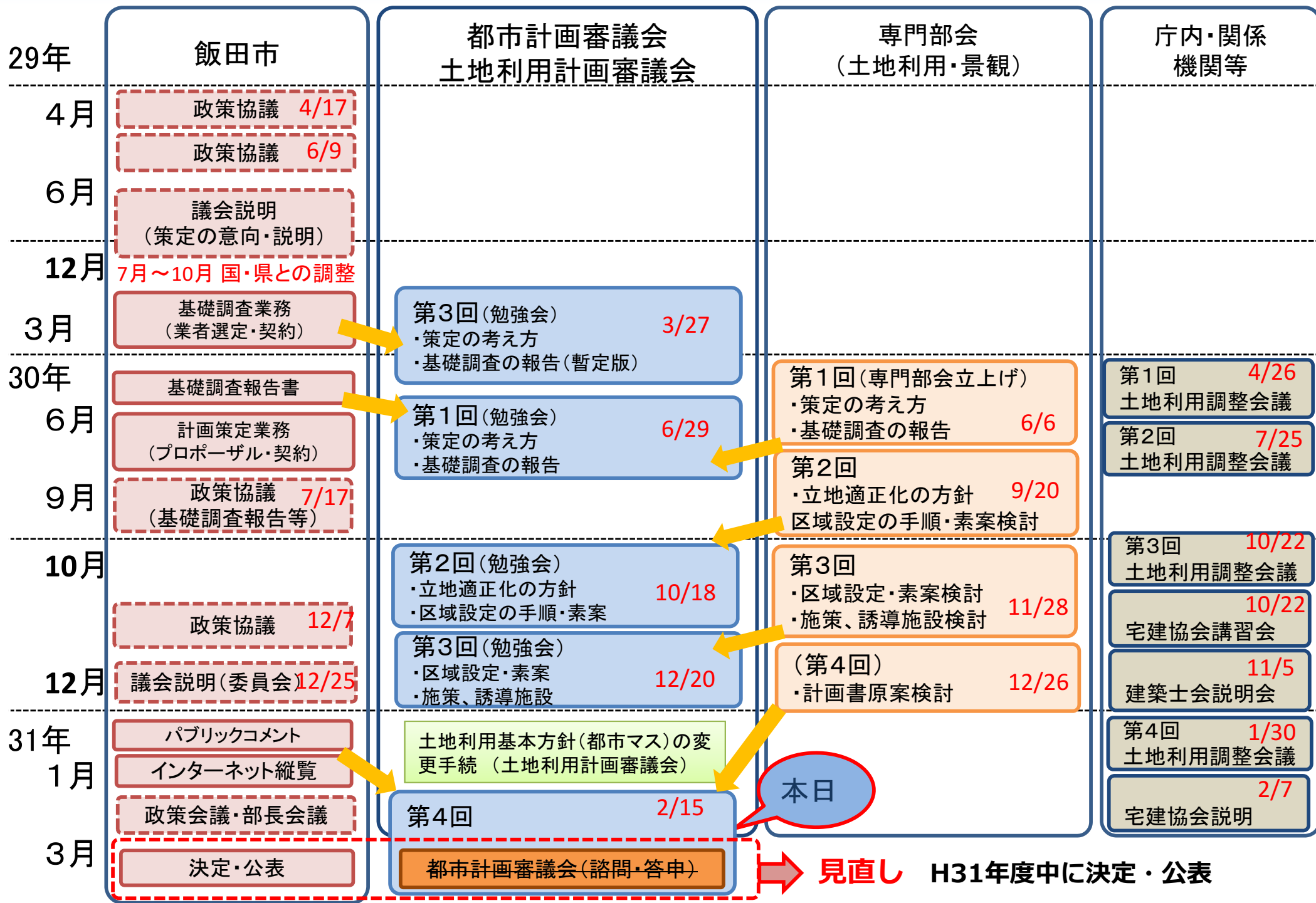
(2) 区域設定の考え方

- ・ ①制度上、用途地域内に焦点を当て、区域を設定する。
- ・ ②すなわち「街」のゾーンに設定することが前提となる。
- ・ ③国の制度（用語・名称）をそのまま使用せず、「街」のゾーンにふさわしい都市機能の集積と住宅系市街地が形成されるよう区域を設定する。
- ・ 国の制度上「都市機能誘導区域」に相当する「都市機能集積区域」を設け、その近郊・周辺に「居住誘導区域」に相当する「街の暮らし推進区域」を設ける。
- ・ 市独自の「地域機能集積区域」や「山・里の暮らし区域」を設ける。

(3) 都市機能立地を図るべき施設、施策、目標値の設定

- ・ 上記(2)までの方針をパブリックコメントにより意見を募る。想定される誘導施設、施策、目標値等を公表し、順次協議する。

2 飯田市版の立地適正化計画作成スケジュール



いいだ山里街づくり推進計画（飯田市版立地適正化計画）素案 【概要版】

2019.01.10 パブリックコメント対象範囲

1. いいだ山里街づくり推進計画とは

- (1) 計画策定の趣旨
- (2) 計画の性格
- (3) 計画の前提

2. 都市の現状・課題

- (1) 都市構造の現状分析
- (2) リニア新幹線のもたらす影響の分析
- (3) 都市構造の課題分析

3. 立地適正化の方針

- (1) 持続可能な都市構造（都市計画マスタープラン）の具現化
- (2) 拠点への機能集約と拠点間連携
- (3) 集積区域の設定と段階的な展開

4. 立地適正化の区域

- 4-1. 立地適正化の区域設定フロー
- 4-2. 居住等区域
- 4-3. 都市機能集積区域
- 4-4. 街の暮らし推進区域
- 4-5. 土地利用検討区域
- 4-6. 地域機能集積区域
- 4-7. 山・里の暮らし区域

《 目次 》

5. 拠点立地を図るべき施設

- (1) 拠点機能の考え方
- (2) 拠点立地を図るべき施設の設定

6. 立地適正化の施策

- (1) 立地適正化の施策

施策1-1 誘導施設の立地コントロール

施策1-2 まちの活力維持、交流人口増大に向けた施策

施策2-1 一定規模以上の住宅の立地コントロール

施策2-2 都市機能維持のための後背人口確保に向けた施策

施策3-1 住民主導の地域土地利用方針等に基づく立地コントロール、
支援施策の検討

施策4-1 都市計画の見直し

施策5-1 新たな公共交通体系の整備・再編検討

7. 評価指標と目標値

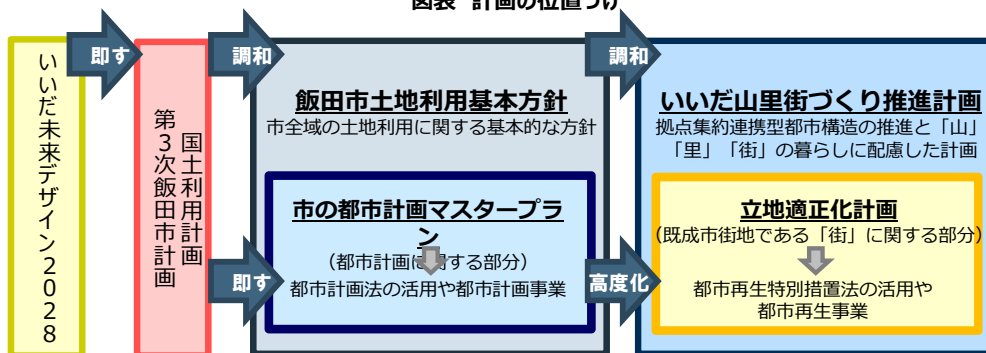
- (1) 評価指標と目標値

1. いいだ山里街づくり推進計画とは

(1) 計画策定の趣旨

- 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（以下、「第3次飯田市計画」といいます。）や飯田市土地利用基本方針（以下、「土地利用基本方針」といいます。）に掲げる「拠点集約連携型都市構造」の実現を目指します。
- 本計画では、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、効果的な施策や財政支援などを活用することを見据えた計画とします。
- 「山」「里」の区域のあり方についても、その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なるよう位置づけて計画を推進します。

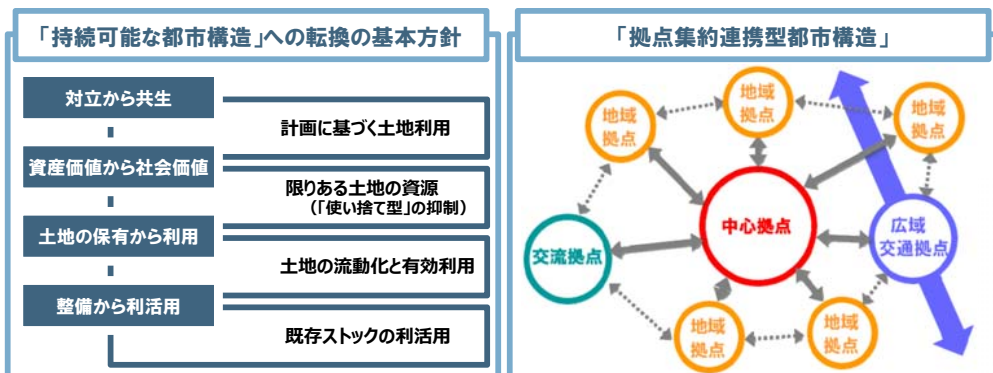
図表 計画の位置づけ



(2) 計画の性格

- いいだ山里街づくり推進計画は、土地利用基本方針の「拠点集約連携型都市構造」を推進し、具現化する計画です。
- いいだ未来デザイン2028（飯田市総合計画）及び第3次飯田市計画に即し、地域経営や土地利用の側面から、目指す都市の姿やその方向性を示すものと位置づけ、各分野の計画と十分な連携を図りつつ、土地利用に関する基本指針を掲げています。
- 土地利用基本方針及び第3次飯田市計画に即し、①中心拠点、②地域拠点、③交流拠点、④広域交通拠点の役割に応じた機能の集約と連携による「拠点集約連携型都市構造」の推進を掲げており、「持続可能な都市構造」への転換を目指します。

図表 飯田の目指す方向性

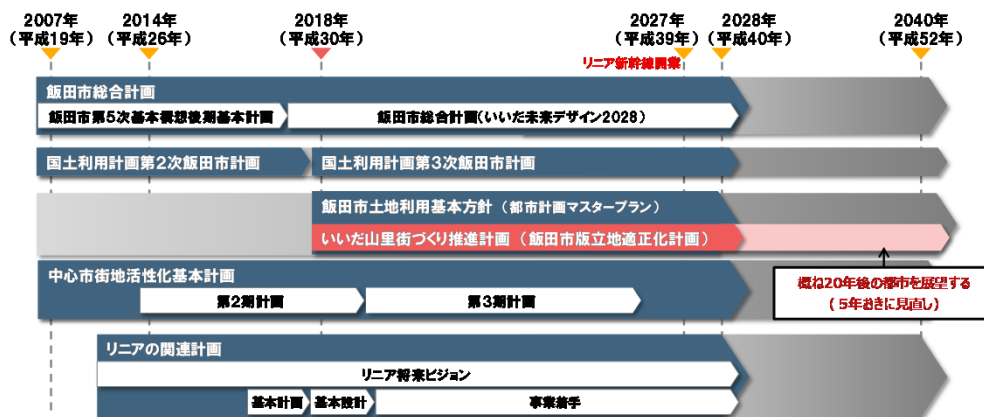


(3) 計画の前提

(ア) 計画の期間

- いいだ未来デザイン2028（飯田市総合計画）や土地利用基本方針が、リニア開業の2027年に照準を当てているのに対し、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年を目標年次と想定します。
- 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うとともに、公共交通の再編、公共施設の再配置等に合わせた変更を検討します。

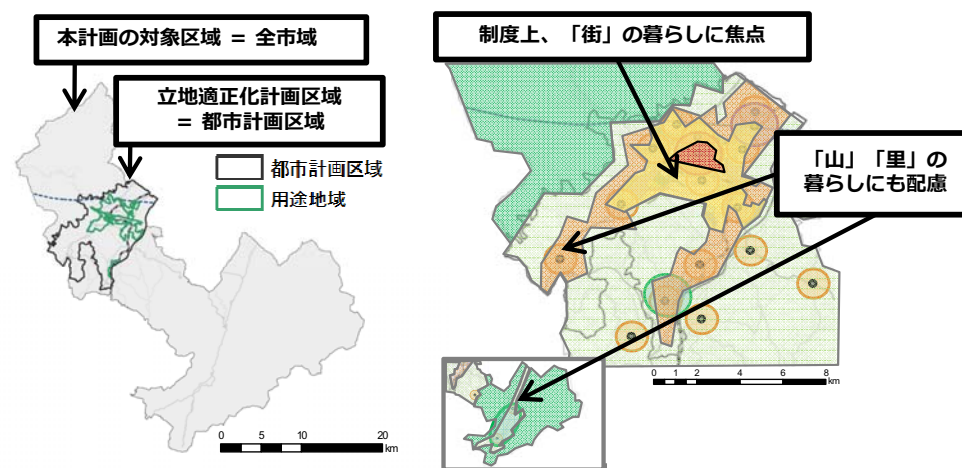
図表 計画の期間



(イ) 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。また、立地適正化計画制度を活用する関係上、「街」の暮らしに焦点をあてますが、「山」「里」の暮らしに配慮した検討を行います。

図表 計画の対象区域

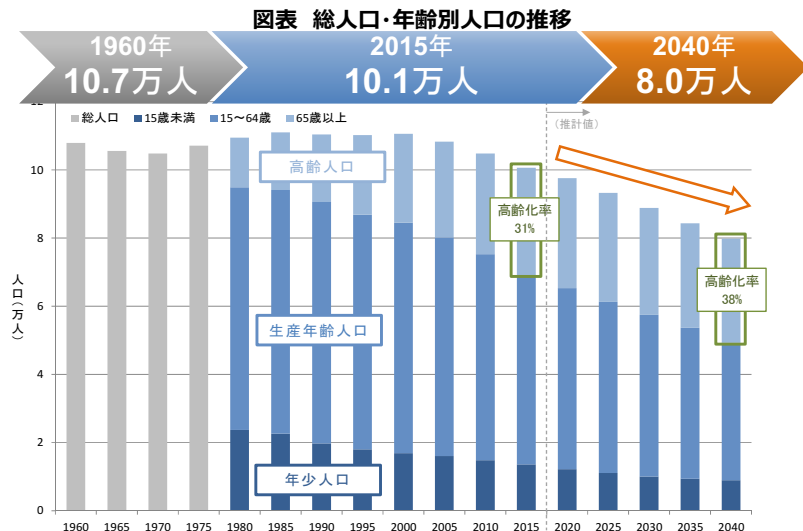


(1) 都市構造の現状分析 (概要) (1/5)

居住/人口-1. 人口減・高齢者減

2040年にかけて、人口は10万人から8万人へと減少します。

- 2015年から2040年にかけて、人口は10万人から8万人へと、2割程度の減少が見込まれます。
- 2040年の高齢化率は38%となり、人口の5人に2人は高齢者となります。

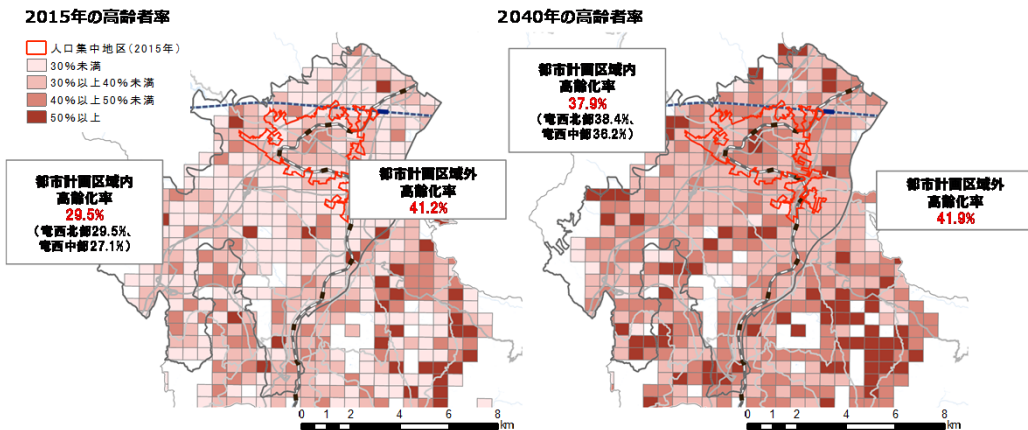


居住/人口-2. 地域の高齢化

2040年には、全域で高齢者率が35%以上となり、地域コミュニティは高齢化します。

- 今後、高齢化は都市計画区域内で進み、特に中心市街地の周縁部、郊外部で進行します。これにより2040年には、飯田市のほとんどの地域で、高齢者率が35%以上の状態になります。

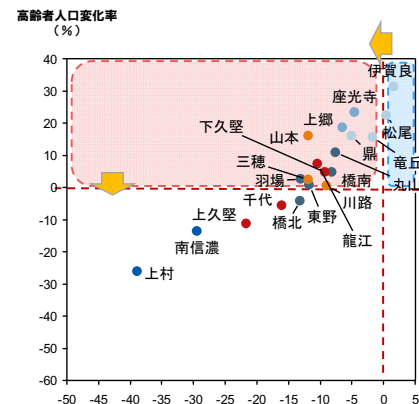
図表 高齢者率の推移 (2015~40年)



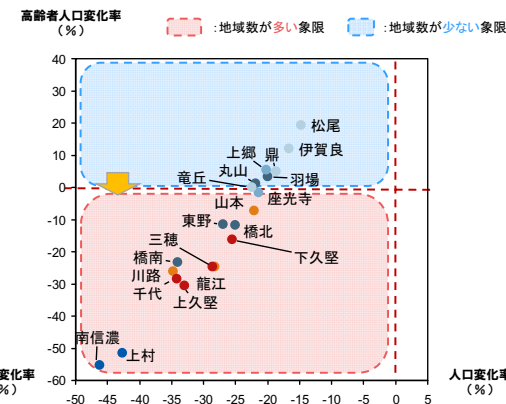
2040年にかけて、人口減・高齢者減のフェーズへと段階的に移行していきます。

- 飯田市の20地区では、人口変化のスピードが地区により異なりますが、いずれの地区も例外なく、都市ライフサイクル上の人口減・高齢者減の都市縮小フェーズへと移行していきます。
- 2005年から2015年にかけては、伊賀良と松尾でかろうじて人口増が見られましたが、2040年には、この2地区も人口減・高齢者増のフェーズへと移る見込みです。

図表 人口変化率 (2005~2015年)



図表 人口変化率 (2015~2040年)

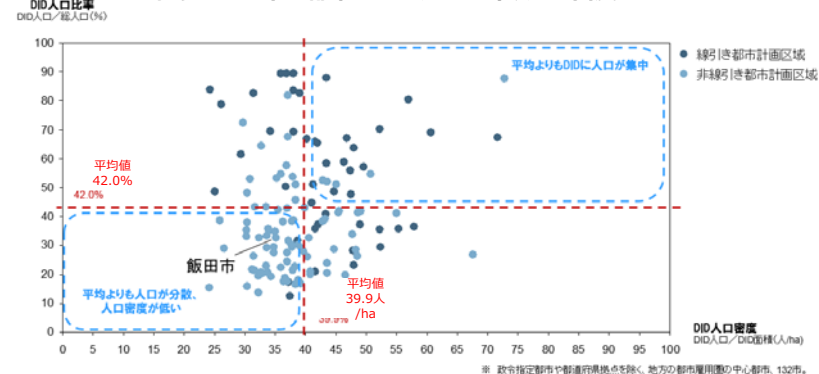


居住/人口-3. 居住の分散

飯田市は、他の地方中心都市と比較すると、相対的に人口の居住が分散している都市です。

- 都市雇用圏を構成する地方の中心都市のDID (統計上の人口集中地区をいいます。以下同じ。)人口比率の平均値は42%、DID人口密度の平均値は39.9人/haです。一方、飯田市は、他の地方中心都市と比較すると、全人口に占めるDID人口の割合が低く (32.4%)、かつDID内の人口密度も相対的に低い (35.2人/ha) ことから、比較的分散した都市構造を有する都市であるといえます。

図表 地方中心都市のDID人口比率、人口密度



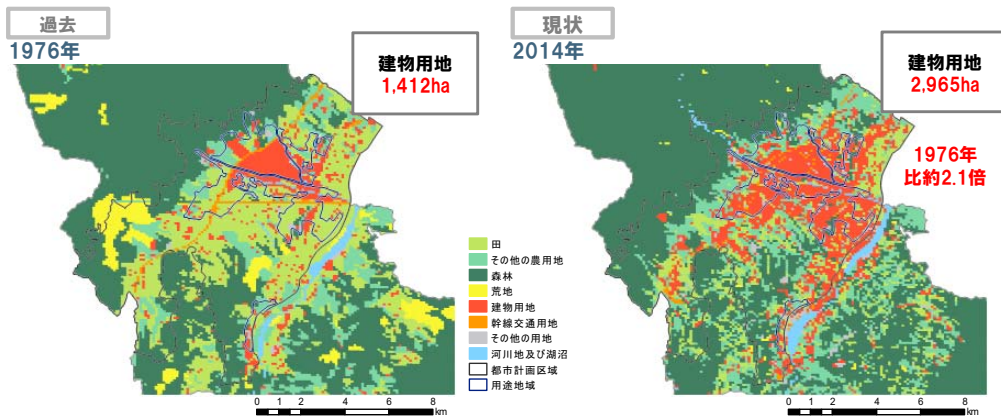
(1) 都市構造の現状分析 (概要) (2 / 5)

居住/人口-4. 居住の郊外化

中心部で人口減、郊外部の伊賀良、松尾等で人口増の逆転現象が発生しています。

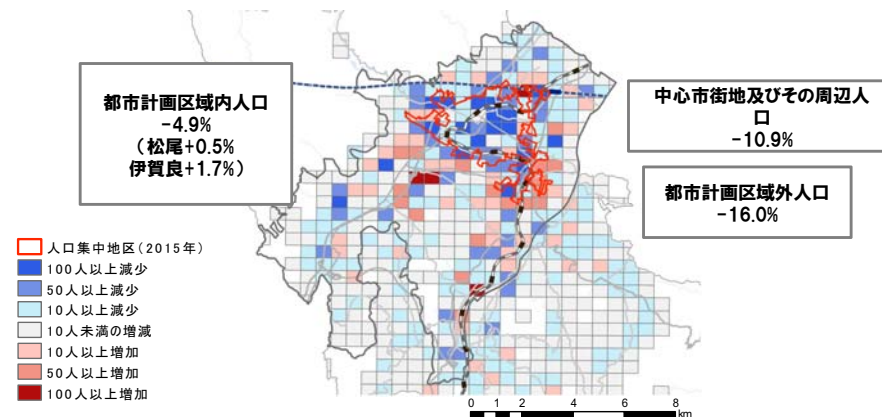
- 1976年から2014年にかけて、用途地域外の国道151号線や153号線沿いの地域で、約2.1倍の建物用地の増加があります。

図表 土地利用分布の推移 (1976~2014年)



- 2005年から2015年にかけて、中心市街地では人口減少、郊外の伊賀良や松尾等で人口増加する人口の逆転現象、郊外化が進行しました。

図表 人口増減 (2005~15年)

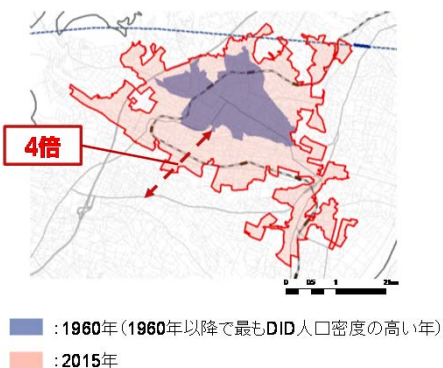


居住/人口-5. 市街地の低密化

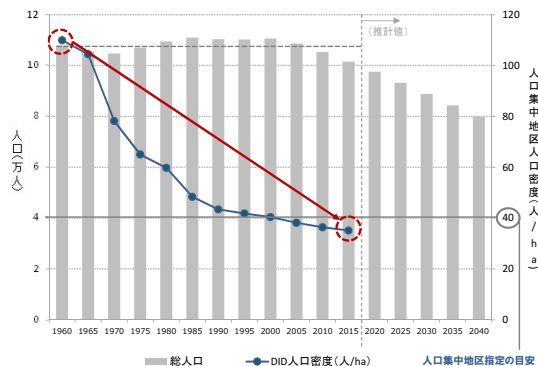
1960年比でDID面積は4倍になりましたが、40人/haを割り込み、低密化が進行しています。

- 1960年から2015年にかけてDID面積は4倍に拡大しました。
- しかし、2015年時点の人口は、1960年と比べてほぼ同程度にも関わらず、人口集中地区の人口密度は、1960年より急減を続けている状況です。
- 2015年では、すでに地区指定の目安となる40人/haを割り込む状況となっています。

図表 人口集中地区の変遷



図表 人口密度の推移

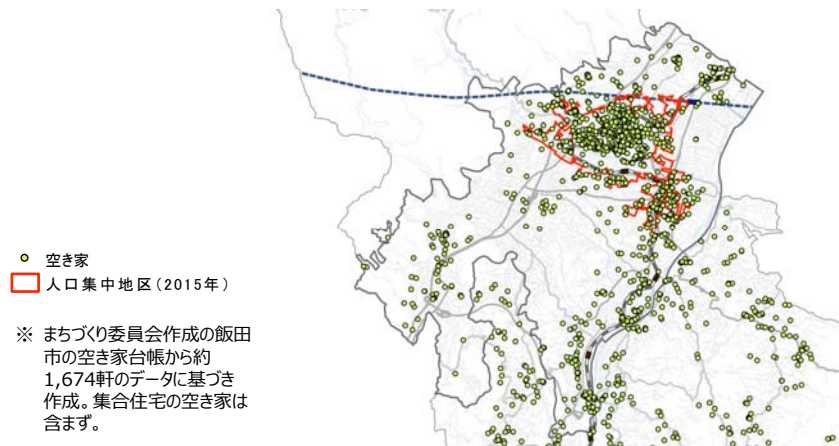


居住/人口-6. 空き家化

空き家化は、特に中心市街地およびその周縁部で集中的に進行しています。

- 2015年時点の空き家の分布では、人口集中地区の中で、特に中心市街地及び周辺地域、ならびに松尾地区に集中しているとみられます。
- すでに空き家が多数存在しているにも関わらず、周辺において開発が進行している地域もあり、今後人口減少による住宅需要の低下により、今後さらなる空き家の増加が懸念されます。

図表 空き家の分布 (2015年)



(1) 都市構造の現状分析 (概要) (3 / 5)

都市機能-1. 生活利便施設の立地

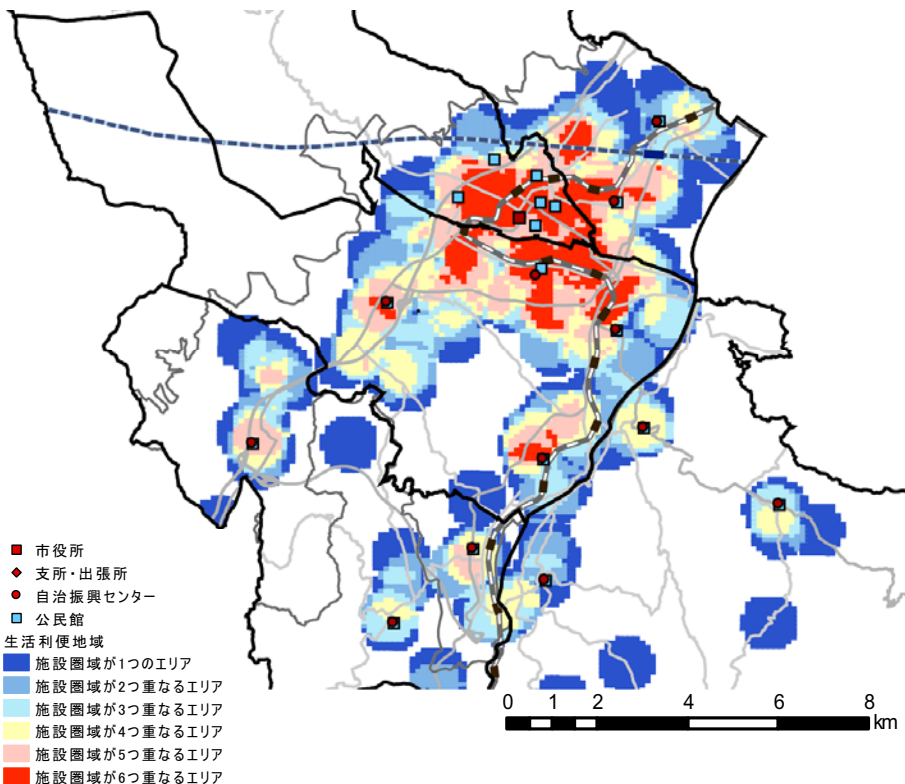
人口減少・居住の分散化は、地域の生活サービス維持の課題をもたらします。

- 商業施設や医療施設など、各種生活サービス施設のサービス圏域が重なる地域は、生活利便地域と考えられます。
- 飯田の生活利便地域は、内環状道路軸内の地域において、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、生活の利便性が高い状況となっています。
- 生活サービス圏域の重心は、各地区の自治振興センターや公民館などのコミュニティ活動の拠点になっています。しかし、今後は、人口減少・分散化の傾向により、十分な利用者を得られず、撤退の危惧される施設が発生することが考えられます。
- そのため、地域の持続的な生活サービスの維持・提供が、今後の課題となります。

図表 生活利便地域の分布

生活利便地域の考え方

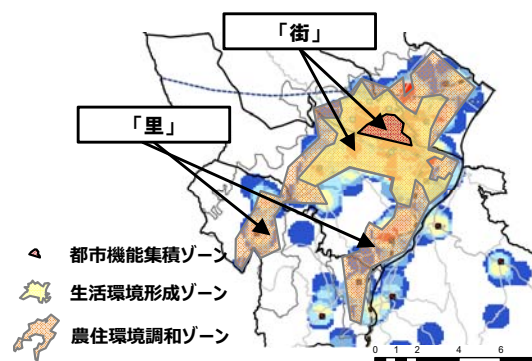
- 商業施設・コンビニ・医療施設・介護福祉施設・子育て支援施設・金融機関の6種類の施設圏域を重ね合わせ、重なりが多く、色の濃い圏域を生活利便地域と考える。



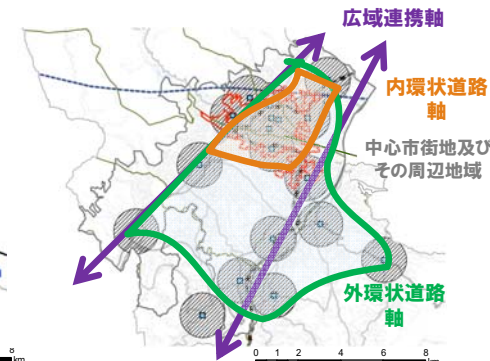
飯田の国土利用計画

- 生活サービス施設の集積は、国土利用計画の「街」の都市機能集積ゾーン、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。

図表 土地利用計画上の「里」「街」の地域



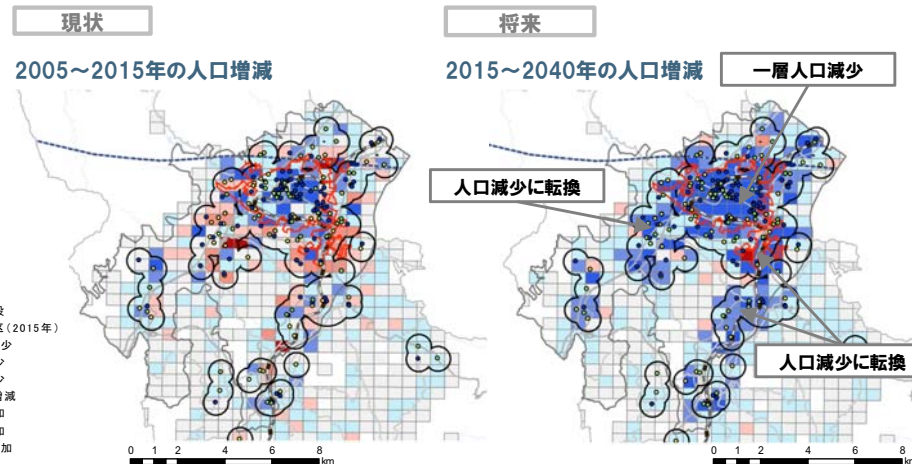
図表 都市構造上の道路軸



地域の人口増減状況

- 2040年にかけて、中心市街地とその周縁部では、人口減少が見込まれています。また、郊外部では、共通して居住・人口の減少、分散化の傾向にあります。

図表 商業・医療・介護福祉施設の立地と人口増減 (2005~15年、2015~40年)



2. 都市の現状・課題

(1) 都市構造の現状分析 (概要) (4/5)

都市交通-1. 公共交通の利便地域

2040年にかけて、公共交通のサービス水準を維持することが難しくなります。

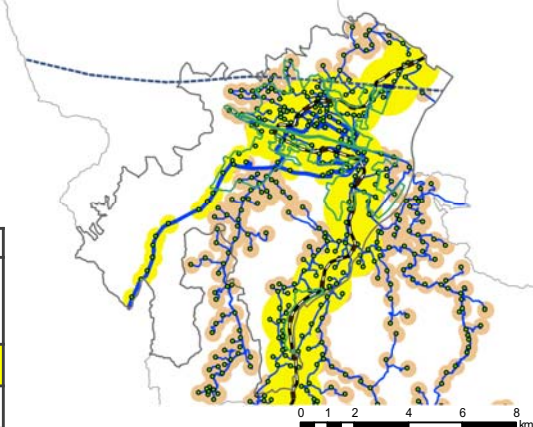
- 2015年では、サービス水準の高い公共交通路線は、国道153号線沿い、JR飯田線、国道151号線沿い、リニア駅周辺等、都市機能が一定程度集積し、かつ人口が相対的に多い地域をカバーしています。
- しかし、今後、人口減少による利用者の減少が見込まれており、現時点の公共交通サービスの水準を維持することが困難になることが懸念されます。

図表 鉄道・バスの利便性に基づく地域区分

路線バス運行本数(回/日)(往復)

- 0~15
- 16~30
- 鉄道
- リニア中央新幹線ルート
- 公共交通利便地域
- 公共交通不便地域
- 用途地域
- 都市計画区域

		バス		
		バス停から300m以内		バス停から300m圏内外
		運行本数15回/日(往復)以上	運行本数15回/日(往復)未満	
鉄 道	駅から1km圏内	公共交通利便地域		
	駅から1km圏外		公共交通不便地域	公共交通空白地域

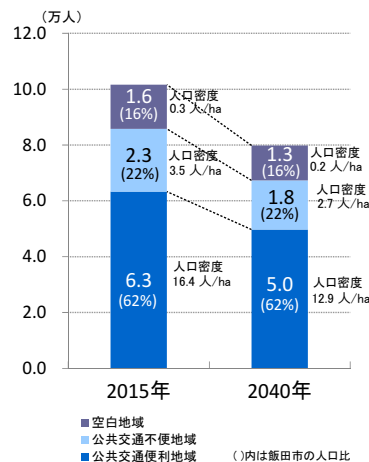


都市交通-2. 公共交通のサービス

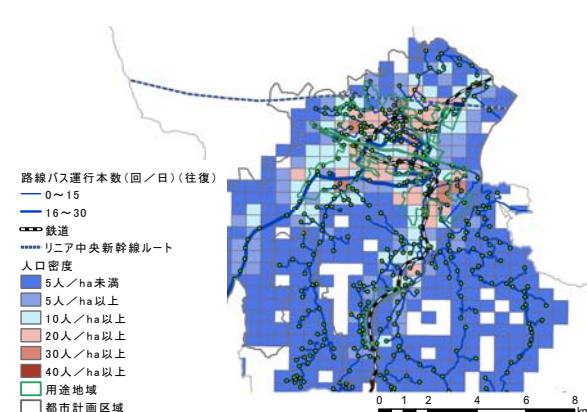
沿線の人口減少は、運行本数の削減・廃止等、交通サービスの水準低下につながります。

- 全地域において、人口密度は減少する見通しであり、分散した利用者に対して、公共交通路線の採算をとることが問題となります。
- このため、従来の運行本数の削減や路線の廃止等により、サービス水準の低下が懸念され、公共交通サービスの維持・提供が課題となります。

図表 鉄道・バスの利便性に基づく地域別人口



図表 公共交通沿線の人口密度 (2040年)



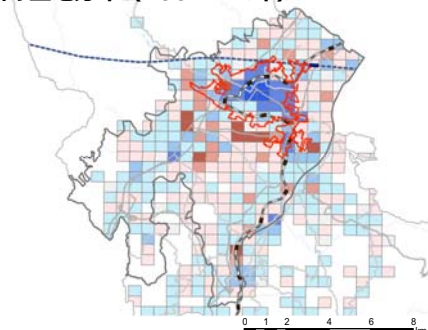
地域経済-1. 事業所の立地

事業所は中心部で減少、郊外部で増加し、中心市街地の空洞化が進行しています。

- 人口減少に伴い、中心部では事業所数の減少が著しく、中心市街地空洞化が進行しています。
- 一方、中心市街地の周縁部の飯田ICから国道153号線の一部等では、事業所数の増加している地域があります。中心市街地からの事業所、都市機能の撤退が進むと、①生活サービス水準の低下による人口流出や、②まちの活気の低下、③地価低下による税収確保の困難等、多様な問題につながります。

図表 事業所の立地分布 (2001~14年)

- 人口集中地区 (2015年)
- 事業所数変化 (2001年~2014年)
- 50以上減少
- 10以上減少
- 10未満減少
- 5未満減少
- 不変
- 5未満増加
- 5以上増加
- 10以上増加

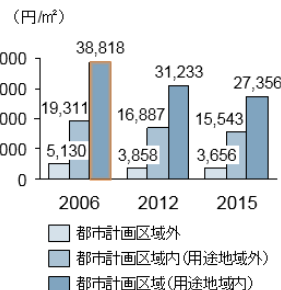


地域経済-2. 地価

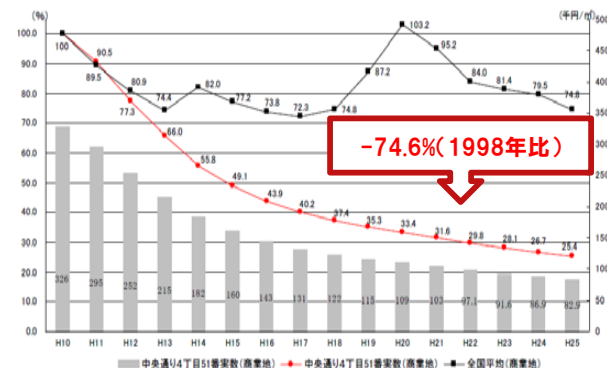
地価下落が続き、中心市街地では1998年から2013年で74.6%下落している場所もあります。

- 中心市街地の地価は下落を続けています。全国平均と比較しても下落幅は大きく、1998年に同水準だったものの、2013年では、3倍の差をつけられている場所もあります。
- 税収効率の高い中心市街地において地価が低下することは、税収減につながる懸念され、市の財政悪化につながりかねません。

図表 標準宅地価格の推移 (2006~15年)



図表 中央通4丁目51番の公示地価動向



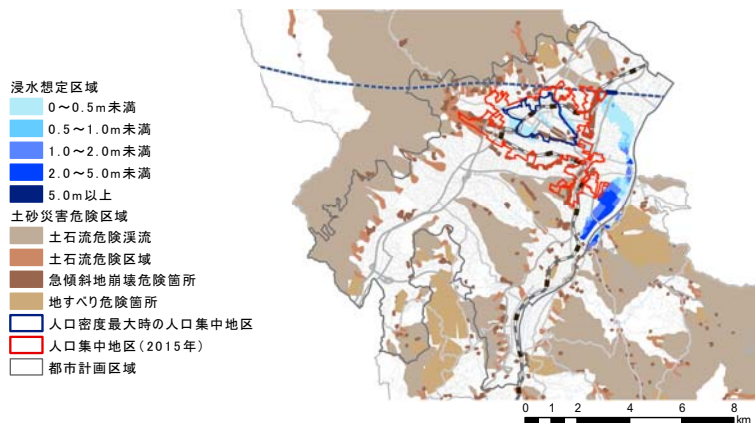
(1) 都市構造の現状分析 (概要) (5/5)

防災-1. ハザード区域と人口密度

人口集中地区の面積拡大は、中心市街地周辺部で、ハザード該当地域を増やしています。

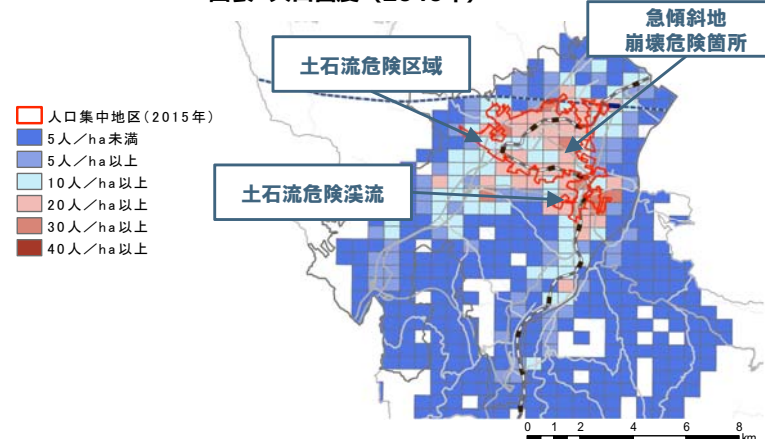
- 人口集中地区 (DID) が拡大するなか、DIDの縁辺部でハザード地域に該当する地域が増加しています。人口減少にも関わらず、将来、土砂災害危険区域に該当する地域に居住する人がいることが想定されます。

図表 人口集中地区と浸水想定区域、土砂災害危険区域



- ハザード区域に含まれる地域については、居住や都市機能の誘導と集約化を図る際に、誘導地域に含まれないようにすることが課題となります。

図表 人口密度 (2040年)



行政運営-1.

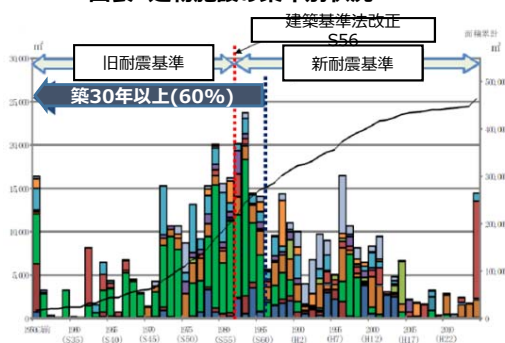
社会保障関連経費や公共施設の維持更新費の負担増大が見込まれています。

- 高齢化の進行に伴い、医療費や介護給付費、社会保障関連経費は増加しています。
- さらに、建物施設の60%が、築30年以上を迎え、インフラの老朽化が進むなか、将来的な経費増大等が見込まれています。

図表 介護給付費の推移



図表 建物施設の築年別状況

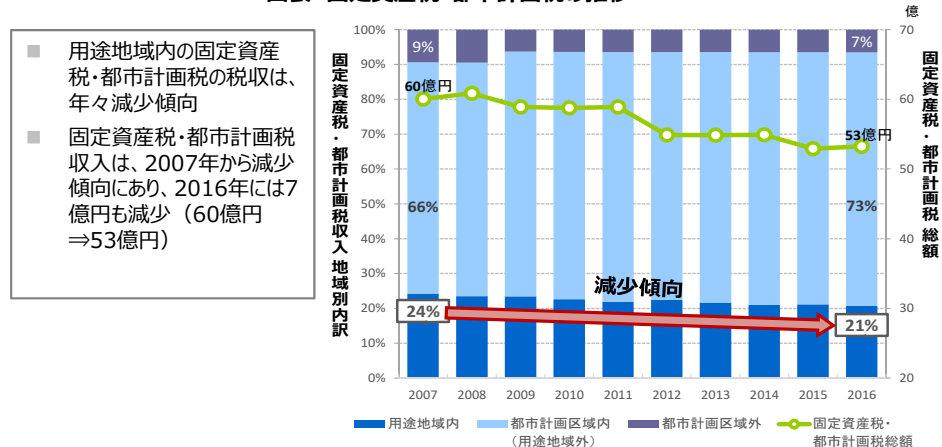


地域経済-2. 地価

人口減少・地価低下等の影響で税収が減少し、財政的に厳しい状況です。

- 市の税収の概ね40%を占める固定資産税・都市計画税は、面積当たりの税収効率が高い中心市街地の空洞化や、市域全体の地価低下等の影響により減少を続けているため、自主財源の確保が益々困難となる見込みです。

図表 固定資産税・都市計画税の推移



(2) リニア新幹線のもたらす影響の分析

- 飯田市の立地適正化計画を検討する上で、他都市と大きく異なる点は、リニア新幹線の開通が及ぼす社会・経済の変化を見込み、中間駅周辺地域としての飯田市に対する影響を見込み、拠点形成の施策方針を検討していく必要があることです。
- 過去に他地域で新幹線開業が地域に及ぼした影響・変化をみると、飯田市においても、新たな「機会」として、地方ブロック内の求心力向上、「脅威」として、人口・消費等の流出の可能性が増大するなどが考えられます。

図表 リニア新幹線開通のもたらす影響・変化

機会

地方ブロック内の求心力向上

① 観光需要の向上

観光需要は一時的に確実に増える。インバウンド入込客の増加により、地域の国際化が期待できる。

② 日帰り圏形成によるアクセス性の向上

東京から日帰り圏になると、宿泊していたビジネス客・観光客は日帰りになる。ただし、会議開催地としての魅力が高まり、宿泊出張が増える可能性もある。

③ 企業等の誘致可能性の向上

人口や企業が自動的に増えることはない。しかし、人の移動が便利になることから、企業の第二本社、サテライトオフィス、データセンター、コールセンター、研究開発拠点、大学等の誘致可能性が高まる。

④ 移住者・通学者・通勤者の増加

域外からの移住者・通学者・通勤者等が増え、外部から地域に新しい風を吹かせる可能性が高まる。(例：地域居住・テレワーク等)

脅威

人口・消費等の流出の可能性増大

① 中心市街地の集客力の減退

新駅周辺の集客力が高まる一方、中心市街地の小売・飲食店等の売上が減少する可能性がある。

② 地元消費需要の流出可能性の増大

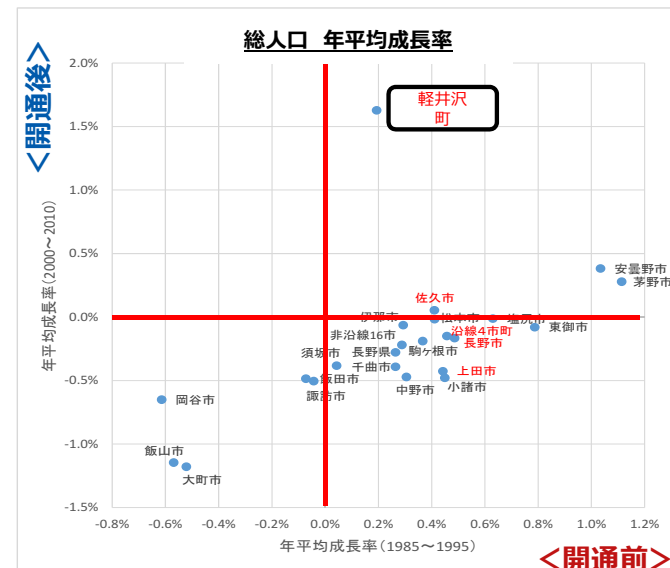
嗜好品等の「買いまわり品」は、東京・名古屋で買う機会が増えることにより、地元の小売店舗の売り上げが減少する可能性がある。

③ 地元企業の人材不足

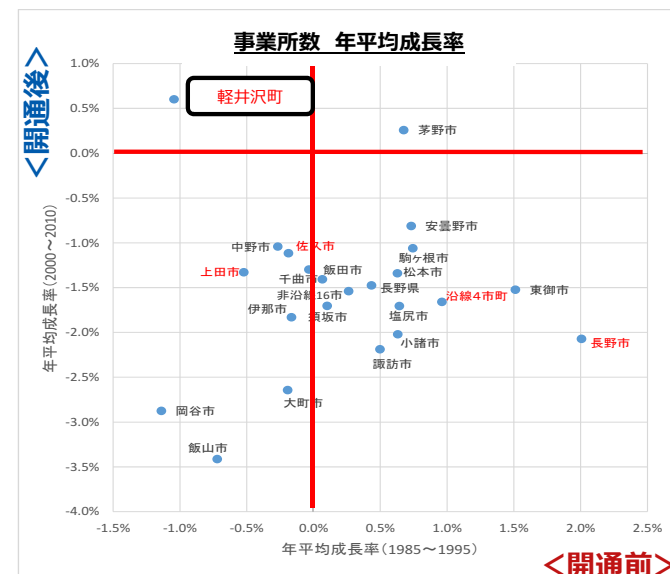
域外の大都市への通勤者・通学者が増え、地元企業より賃金が高いため、地元企業は人材不足になるとともに、人口流出が加速する可能性がある。

(参考) 人口・事業所の成長率

- 新幹線の開通は、人口や事業所、消費活動などの流出をもたらす可能性があります。
- しかし、ポテンシャルのある地域については、成長をもたらす可能性があります。
- 例えば、長野県軽井沢町では、総人口および事業所数の増加が、長野新幹線の開通後に、加速したとみられます。



出所：「国勢調査」



出所：「事業所・企業統計」

(3) 都市構造の課題分析 (1 / 2)

(ア) 都市構造の現状認識 (まとめ)

- 飯田市は、他の地方都市と類似の問題を抱えており、特に持続可能性の側面で問題が浮かび上がっています。(1) 都市構造の現状分析、(2) リニア新幹線のもたらす影響の分析から、都市構造の現状及び将来見通しについて、以下のような概観が得られました。

図表 都市構造の現状・将来見通し

① 人口減少・高齢者減少へ移行している

- 2015年から2040年にかけて、人口は10万人から8万人へと2割程度減少する見通しであり、都市のライフサイクル上の人口減少・高齢者増加から人口減少・高齢者減少の都市縮小のフェーズへと移行します。ただし、伊賀良や松尾等、郊外で高齢者増加の続く地域は、2040年時点でも存在することが見込まれており、高齢者の減少している地域とは異なる対策が必要です。

② 高齢化が益々進行している

- 2040年に、総人口は減少する一方、高齢者率は35%以上となり、地域コミュニティ全体が高齢化します。

③ 人口の郊外化が進行している

- 1976年から2014年にかけて、用途地域外の国道151号線や153号線沿いの地域で、約2.1倍の建物用地の増加があり、2005年から2015年にかけて、中心市街地では人口減少、郊外の伊賀良や松尾等で人口増加する人口の逆転現象、郊外化が進行しています。

④ 中心市街地の空洞化が進行している

- 人口の郊外化に伴い、同様に事業所数は中心市街地及びその周辺地域で減少し、郊外部で増加する、中心市街地の空洞化が進行しています。市域全体で地価は下落しているが、中心市街地の地価下落が最も著しく、1998年から2014年にかけて74.6%下落しています。

⑤ 「街」の中心部の人口集中地区が縮小しつつある

- 2015年のDID面積は、1960年比で4倍になりましたが、人口密度は人口集中地区指定目安の40人/haを割り込み、35.2人/haです。郊外化は市街地の低密化をもたらすと同時に、人口集中地区を消滅させてしまうことが懸念されます。

⑥ 利用者の減少により生活サービス、公共交通サービスの維持・提供が困難になる

- 2040年にかけて、ほとんどの生活サービス施設の圏域内カバー人口が減少します。このため、施設利用者数が減少することにより、商業・医療等の生活サービス施設が撤退することが危惧され、サービスの維持・提供が困難となる恐れがあります。同様に、公共交通沿線地域の人口密度も減少しており、バス等の公共交通機関の運行本数の削減・廃止等による、公共交通サービスの水準の低下が危惧されます。

⑦ 地価低下等から税収が減少、財政的に厳しい状況になる

- 高齢化の進行に伴い、医療費や介護給付費、社会保障関連経費は増加しています。さらに、建物施設の60%が、築30年以上を迎え、インフラの老朽化が進むなか、将来的な経費増大等が見込まれています。
- しかし、市の税収の概ね40%を占める固定資産税・都市計画税は、面積当たりの税収効率が高い中心市街地の空洞化や、市域全体の地価低下等の影響により減少を続けているため、自主財源の確保が益々困難となっていきます。

⑧ リニア新幹線が、地方ブロック内の求心力向上の機会と、人口・消費などの流出の可能性増大をもたらす

- リニア新幹線の開通は、飯田の観光需要の増加や、企業誘致の可能性の向上、域外からの移住者・通学者・通勤者などの増加により、飯田に成長の機会をもたらす一方、人口・消費等の流出の可能性を増大させ、都市の持続性に負の影響をもたらす恐れがあります。

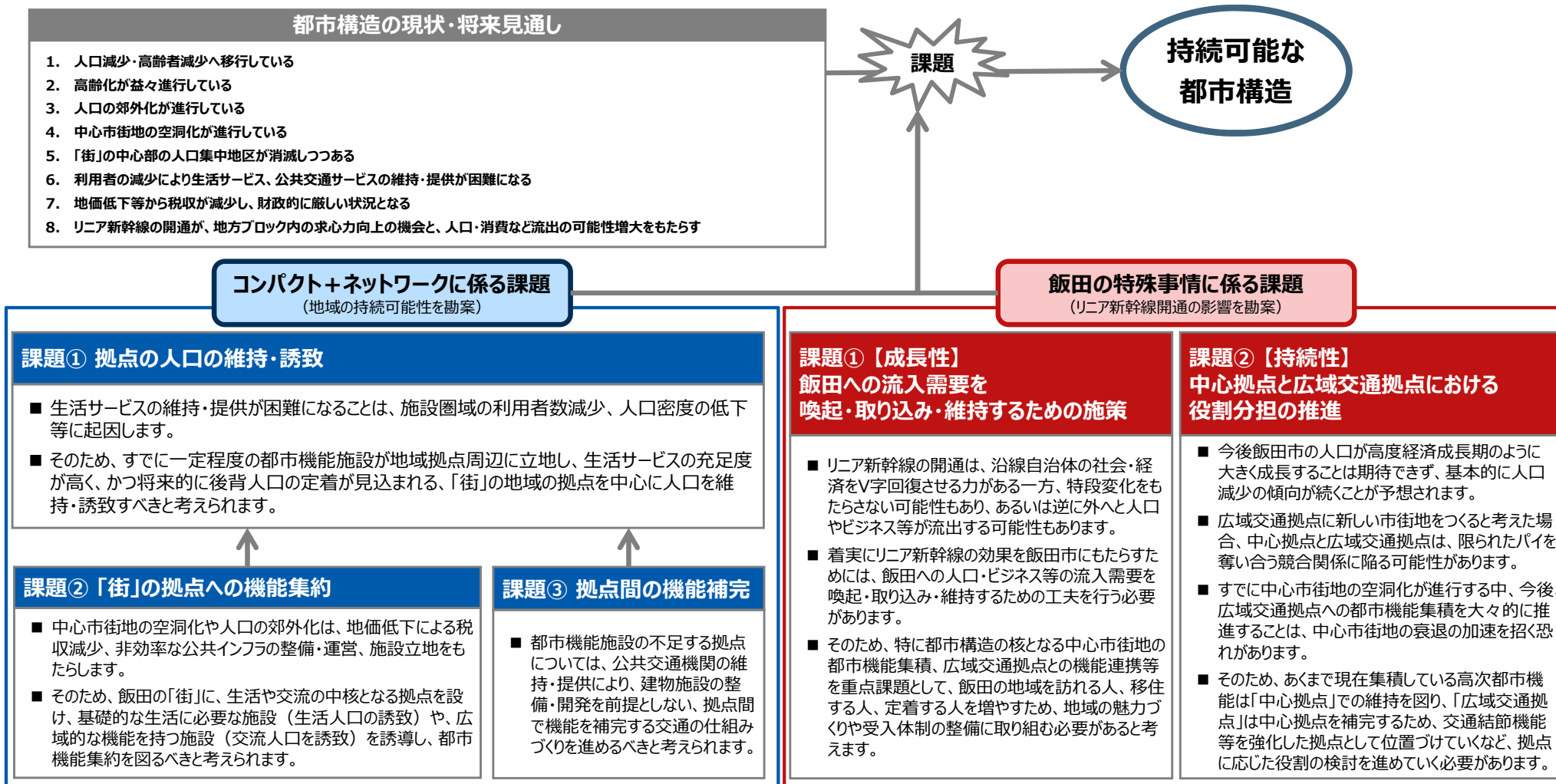
(3) 都市構造の課題分析 (2 / 2)

(イ) 都市の課題抽出

- 都市構造の現状分析を踏まえ、飯田市の土地利用に係る主な問題として、市の全域において人口減少、高齢化が進み、郊外化や市街地の低密化が並行して進行している状況の中、如何に各地区のコミュニティ活力を維持するのか、如何に居住地の分散している住民に対し、生活サービスや公共交通サービスの維持・提供をするのか、という、飯田の都市の持続可能性に関わる問題が提起されます。

- この持続可能性の問題に対し、持続可能な都市を形成する視点から、「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりに関わる3つの主要な課題として、①拠点の人口の維持・誘導、②「街」の拠点への機能集約、③拠点間の機能補完が考えられます。
- また、飯田の特殊事情である、リニア新幹線の開通もたらす影響・変化を勘案すると、飯田の「成長性」の視点からは、①飯田への流入需要を喚起・取り込み・維持するための施策の推進や、「持続性」の視点からは、②中心拠点と広域交通拠点における役割分担の推進が2つの主要な課題として考えられます。

図表 飯田の主な都市課題



いいだ山里街づくり推進計画（飯田市版立地適正化計画）における飯田独自の考え方

いいだ山里街の暮らしを支えるため・・・

1 飯田市土地利用構想上の「山」「里」「街」の暮らしをそれぞれ支えるための区域を具体的に設定し、立地適正化を推進します。

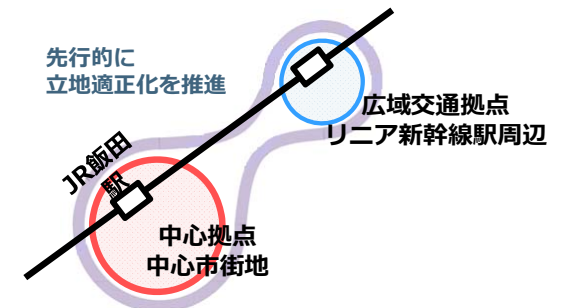
- 飯田市の土地利用構想では、「山」「里」「街」の暮らし、それぞれを大事にすべきとする考え方を掲げます。本計画では、持続的な「山」「里」「街」の暮らしを実現するため、飯田市全域を対象として、それぞれの暮らしを支えるための区域を具体的に設定します。

それぞれの暮らしを支える区域を明示



2 リニア新幹線開通の飯田特殊事情を踏まえ、中心拠点と広域交通拠点の都市機能の立地適正化に先行して着手します。

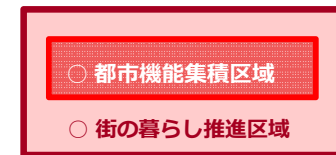
- 飯田市では、各地域で均等な人口減少、人口密度低下が継続した場合、地域の街全体が「共倒れる」懸念があります。そのため、中心拠点だけでなく、地域のコミュニティを含めた飯田の「街」を維持するためには、各地区の地域拠点においても、コンパクトなまちづくりを進めていくことが重要です。
- ただし、飯田の特殊事情であるリニア新幹線の開通が、今後、飯田市の土地利用のあり方に対し、大きな影響を及ぼす可能性があります。
- そのため、本計画に係る立地適正化の方針として、まずは中心市街地やリニア駅周辺地域を中心に、今後も集積・立地すべき高次都市施設を整理し、都市機能の郊外移転や拡散、「街」のスプロールを抑制することを主眼とします。



3 地域拠点の都市機能の立地適正化は、市内20地区で策定される地域土地利用方針と段階的に連携します。

- 本計画は、5年ごとの計画見直しを想定し、今後、市内20地区への立地適正化計画制度に基づく区域設定の展開も視野に入れていきます。
- 飯田市では、市内の各地区において地域土地利用方針、土地利用計画等を作成する方針を掲げており、住民主導により、各地区独自の土地利用に関わる構想をとりまとめることを目指しています。
- 現時点では、市内20地区のうち、2地区（座光寺地区・上郷地区）で地域土地利用方針・地域土地利用計画、6地区（山本地区・川路地区・竜丘地区・松尾地区・鼎地区・龍江地区）で地域土地利用方針が策定されたところです。
- 各地区に設定されている地域拠点は、地区住民が主体的に考える構想に基づいた土地利用が期待されています。そのため、地域拠点については、地域土地利用方針等の検討内容を踏まえながら、今後段階的に都市機能の立地コントロールに関わる方針や、支援施策の充実を図ることを検討します。

中心拠点、広域交通拠点



先行的に集積を検討する区域

地域拠点



地域住民主体で今後土地利用のあり方を段階的に検討する区域（地域土地利用方針等と連携）

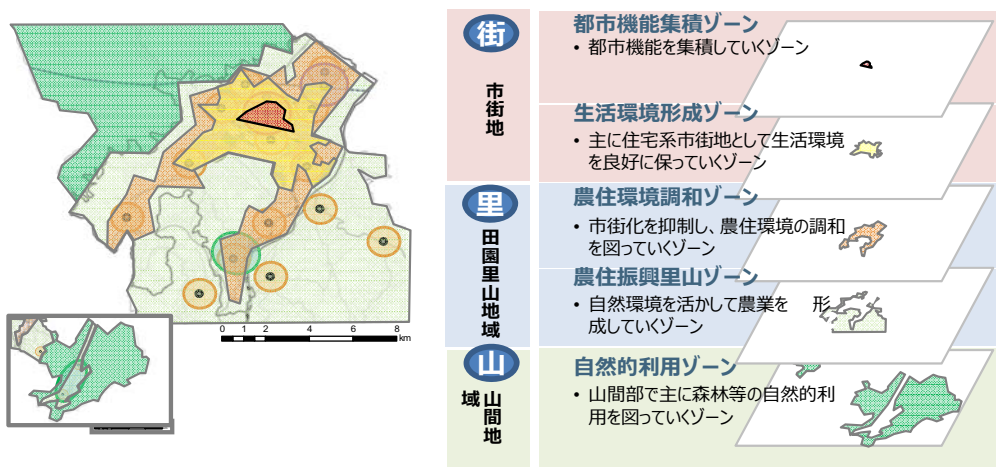
3. 立地適正化の方針

(1) 持続可能な都市構造（都市計画マスタープラン）の具現化

(ア) いいだ山里街の暮らしのゾーンの考え方

- 土地利用構想では、市域は「山」「里」「街」に分けて考えられ、「街」では都市機能の集積と、住宅系市街地の形成を図り、「里」では市街化を抑制し、「山」では自然的利用を図ることとしています。

図表 国土利用計画の山里街

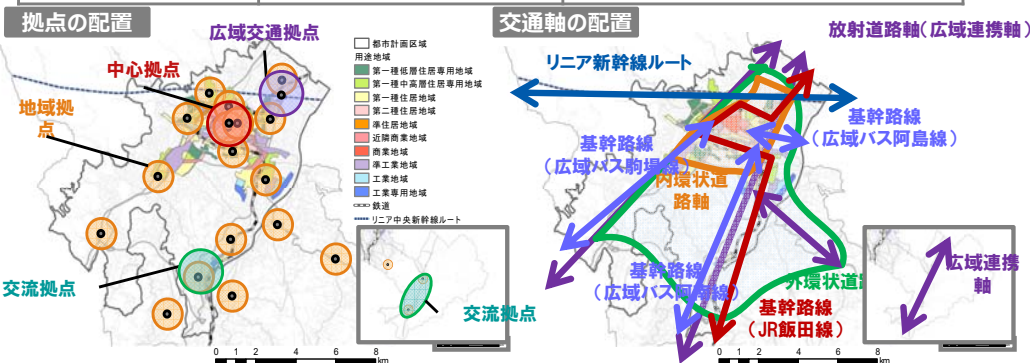


(イ) 拠点と交通軸の考え方

- 山里街の暮らしと、各拠点の役割に応じた機能集約、道路網構想による機能連携を進めます。

図表 飯田の拠点と交通軸

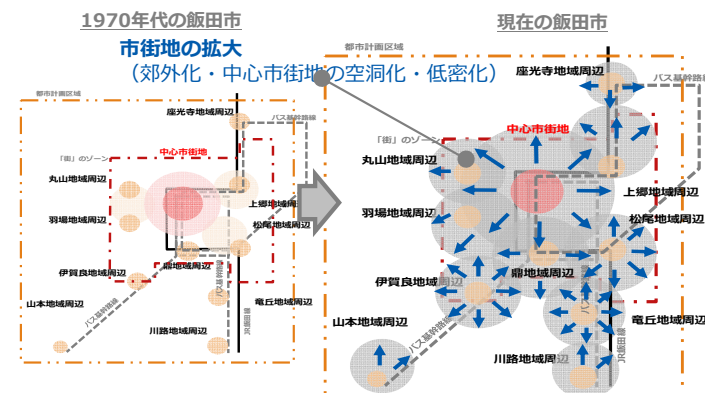
拠点類型	まちづくりの考え方	都市計画上の該当地域
中心拠点	市の中心として高次都市機能が集積	中心市街地
広域交通拠点	市外へのアクセスの拠点	リニア駅を中心とするエリア
地域拠点	日常生活（街の暮らし、里の暮らし、山の暮らし）を支える拠点	20地区ごとに配置されたコミュニティ施設（自治振興センター、公民館等）を中心とするエリア
交流拠点	観光による集客の拠点	天龍峡・遠山郷



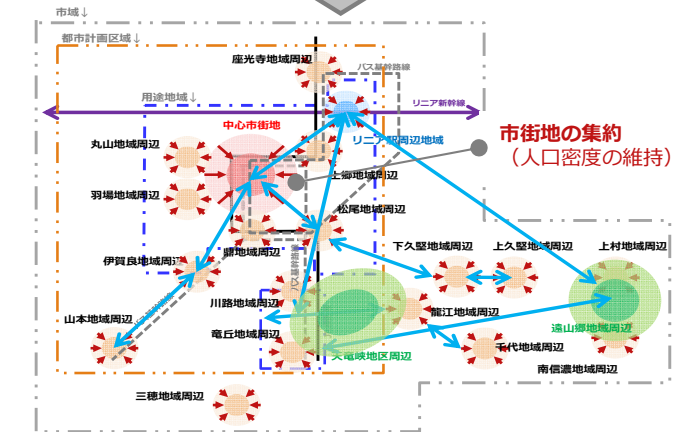
(ウ) 拠点の集約と連携へ

- 1970年代から現在にかけて、飯田市の市街地拡大に伴う人口の低密化は、生活サービス・公共交通サービスの水準低下や、都市の維持管理コストの増加を誘発し、持続可能な都市経営を困難にしています。
- このため、今後は、各拠点の役割に応じた都市機能の集約と連携、後背人口の維持・誘致により、地域の生活サービスを将来にわたり維持していきます。

図表 持続可能な都市構造の具現化イメージ



これまでの都市構造
市街地の拡大（人口密度の低下）
⇒生活サービス・公共交通の維持の困難化
都市の維持管理コストの増加



これからの都市構造（集約と連携）
市街地の集約・連携（人口密度の維持）
⇒生活サービス・公共交通の維持
都市の維持管理コストの抑制

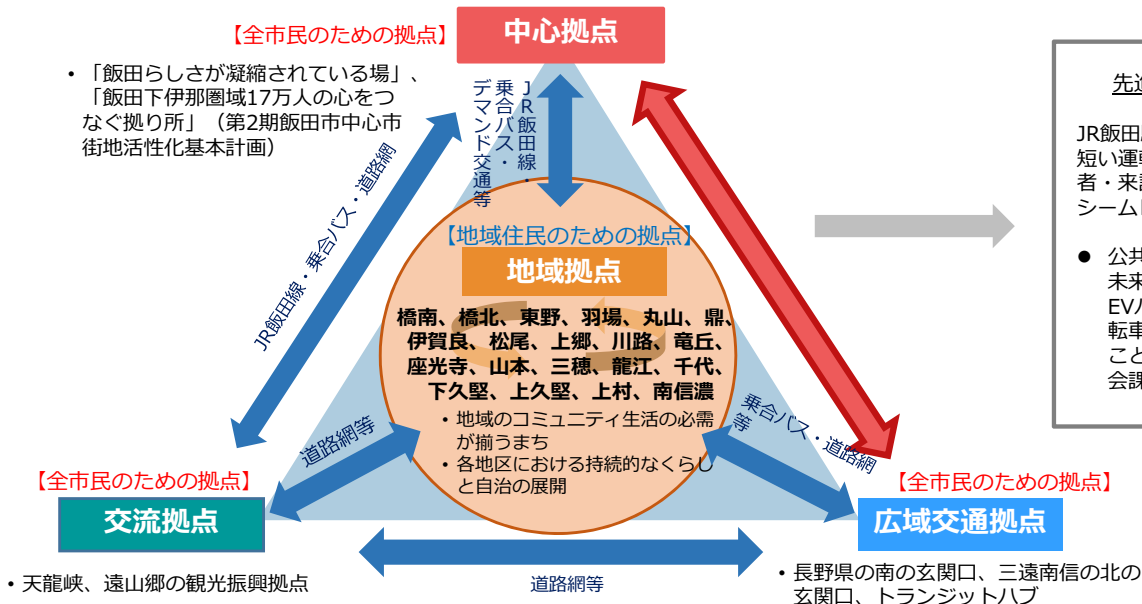
3. 立地適正化の方針

(2) 拠点への機能集約と拠点間連携

(ア) 拠点間の機能分担：「全市民」のための拠点と「地域住民のため」の拠点

- 中心拠点と広域交通拠点、交流拠点は「全市民」のための都市機能、地域拠点は各地区の「地域住民」のための都市機能が立地する拠点として、整理します。
- 本計画では、リニア新幹線の影響を特に大きく受けることになる、中心拠点と広域交通拠点の都市機能の立地のあり方について、重点的に検討します。

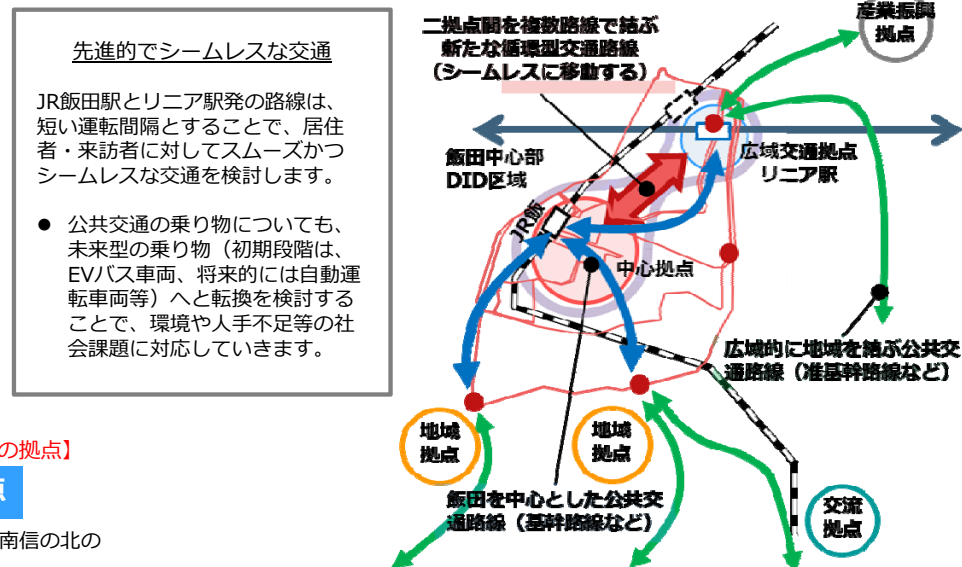
図表 「全市民」のための拠点と「地域住民のため」の拠点の整理



(イ) 拠点間の接続：拠点を繋ぐシームレスな公共交通路線網

- 拠点間連携を高めるため、拠点同士を繋ぐ、シームレスな公共交通体系の整備を検討します。
- 具体的には、中心拠点と広域交通拠点の間を複数路線で結ぶ、循環型交通路線を導入し、拠点間を間断なく移動可能にすることを検討します。
- 各拠点から、地域拠点や交流拠点へと接続する地域の交通路線網についても見直します。

図表 新たな公共交通体系の整備イメージ



(ウ) 拠点間の機能連携

- 「全市民のため」の拠点のうち、中心拠点は全市民の様々な活動ニーズ、広域交通拠点は域内外の移動ニーズに対応します。
- シームレスな公共交通網により、市民の様々なニーズへのアクセスの可能性を高めます。

図表 拠点間連携のイメージ

■ 高いレベルの活動のニーズ

ビジネス、居住、二次・三次医療、介護、乗換、コミュニティ活動、行政、娯楽、消費（日用品、買い回り品など）、宿泊、学習など
（施設例）
大規模商業施設、大病院、体育館、文化ホール、コンベンションホール、シェアオフィス、シェアハウス、チャレンジショップ、サテライトオフィス、駐車場、ホテル など

■ 観光のニーズ

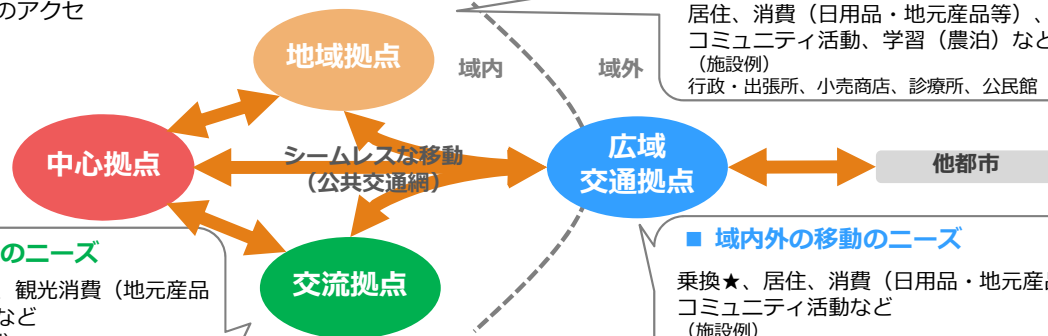
観光★、観光消費（地元産品など）など
（施設例）
地元産品物販店、遊歩道、休憩所、ゲストハウス など

■ 日常生活の基本的なニーズ

居住、消費（日用品・地元産品等）、医療・介護、コミュニティ活動、学習（農泊）など
（施設例）
行政・出張所、小売商店、診療所、公民館 など

■ 域内外の移動のニーズ

乗換★、居住、消費（日用品・地元産品など）、コミュニティ活動など
（施設例）
地元産品などの物販、交通広場、コミュニティ広場、駐車場、 など



(3) 集積区域の設定と段階的な展開 (1 / 2)

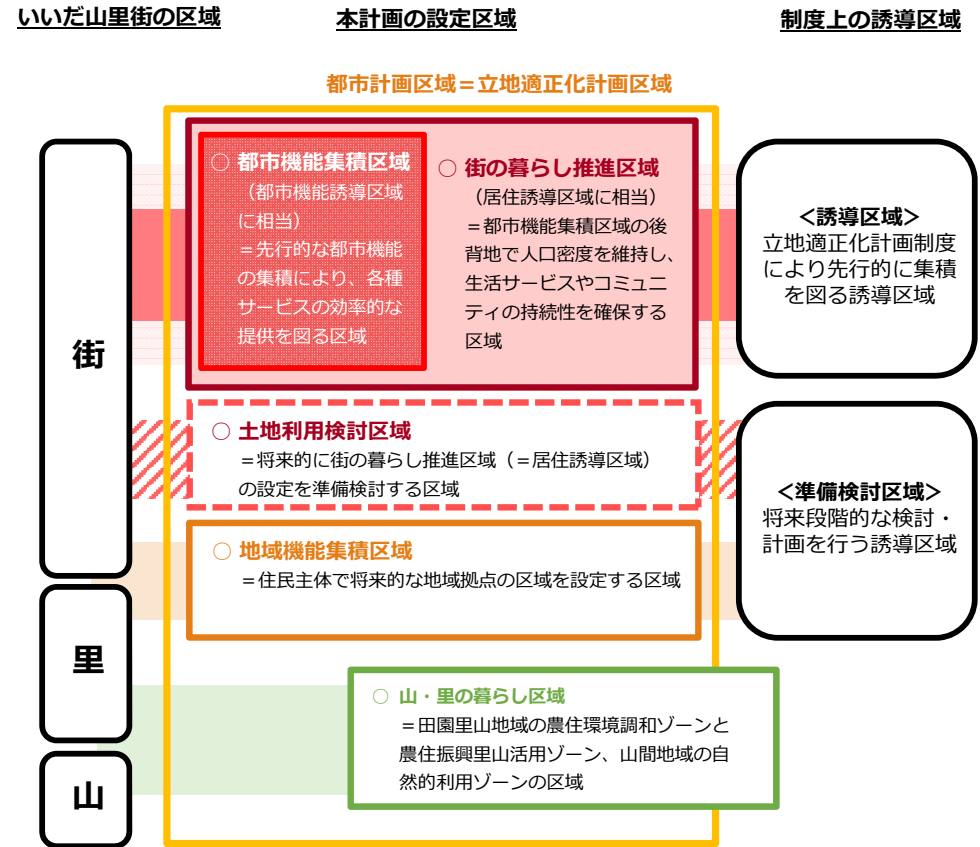
(ア) 段階的な展開

- 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て考えます。先行して検討する全体計画（本計画）では、飯田における「山」「里」「街」それぞれの暮らしを支える区域を提示します。
- 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、その方針に合わせ、地域別計画の策定を進めていきます。
- 各地区の特性や個性に応じて検討された、地域土地利用計画における区域（地域機能集積区域）等については、立地適正化計画制度の適用如何を含め、今後地域の皆さんと一緒に、いいだ山里街づくり推進計画の全体計画への反映の検討を段階的に進めることを想定しています。

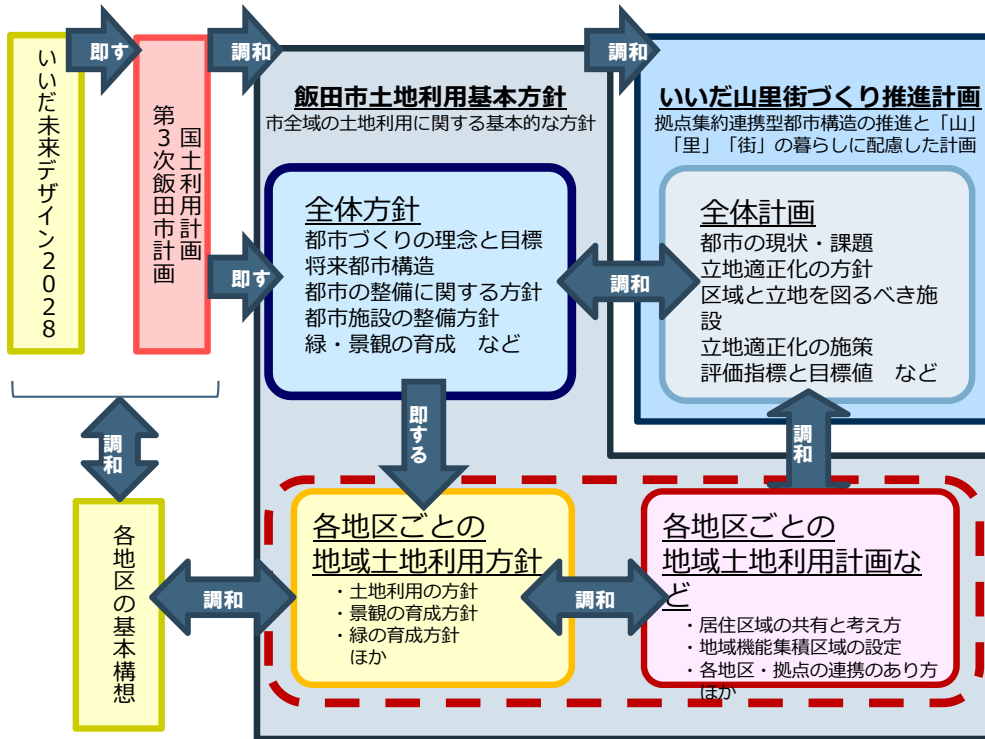
(イ) 区域の設定

- 本計画では、飯田の都市現状・課題の分析、立地適正化の方針を踏まえ、飯田市全域を対象として、山里街の暮らしを支えるための区域を、下図のとおり設定します。

図表 土地利用に係る計画の全体像



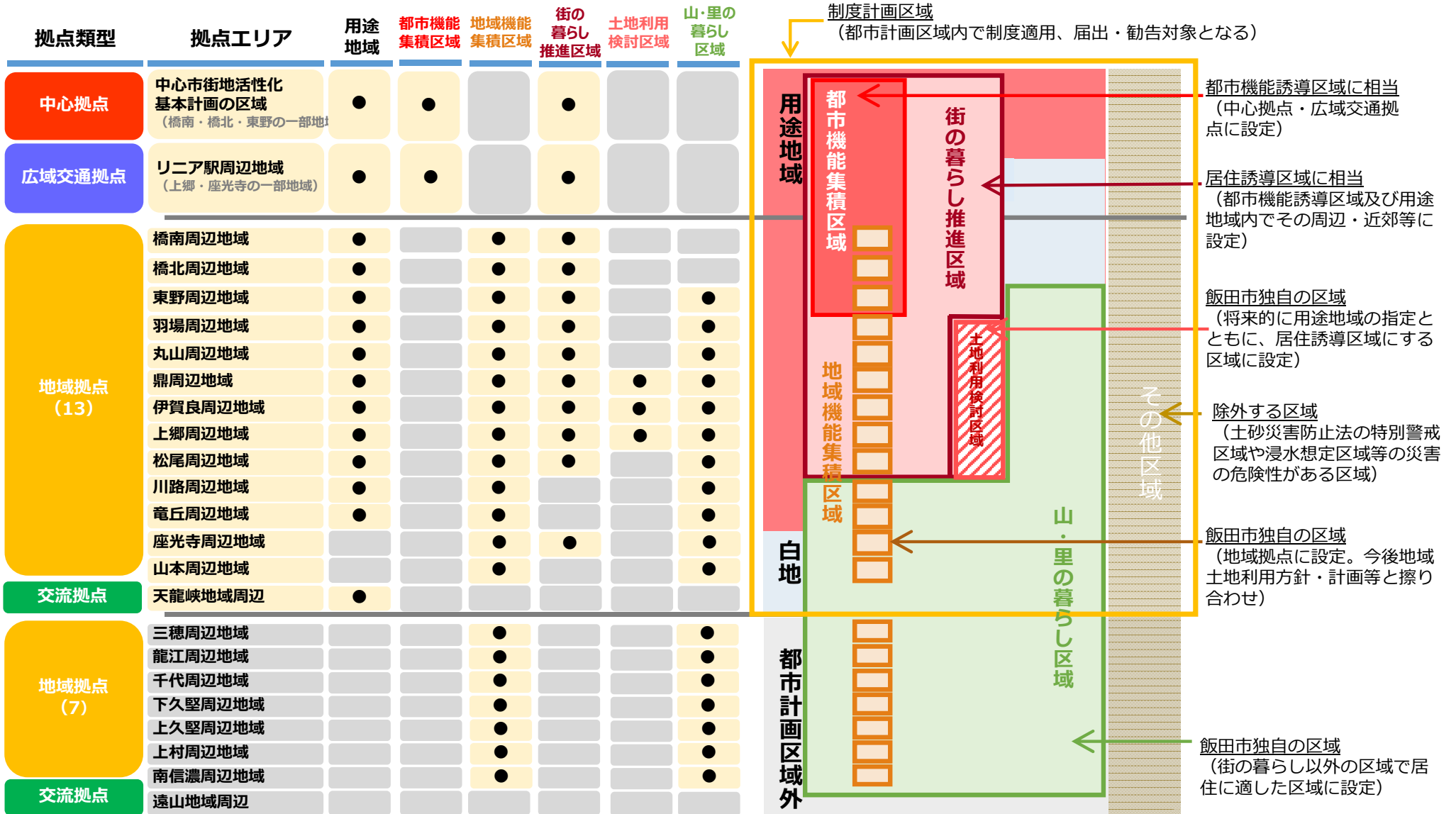
図表 土地利用に係る計画の全体像



3. 立地適正化の方針

(3) 集積区域の設定と段階的な展開 (2 / 2)

図表 区域設定の方針 (全体像)



※地域拠点は、各地区の自治振興センター・公民館等を中心とする地域が基本と考えられる。

3 パブリックコメントの状況

○ 意見を募集した期間等

平成31年1月10日（木）から2月8日（金）まで（30日間）インターネット、市内23箇所で公表

○ ご意見をお寄せいただいた方の人数

1人の個人

○ ご意見の数

1項目

ご意見をいただいた項目	お寄せいただいたご意見	市の考え方
<p>その他 (国際化した街構想について)</p>	<p>100年を超える飯田大都市計画の思想・理念を持つことが重要です。ネガティブな減少対策ではない、ポジティブな捉え方で「国際化した街構想」をコンセプトとして、地域づくりを考える必要があります。そこから、この地域のリニア時代の未来が開けると確信します。次の2つの志向を持って、取り組むよう議論展開されることを願います。</p> <p>1 インバウンドを志向する 飯田は、東京、名古屋いずれは大阪から最適集合条件を持つ。官民一体協調を前提として、官からの主導により計画する。</p> <p>(1) 丘の上、東端地再開発として、長姫城跡(三宜亭も含め)地帯に、丘の上国際会議場を中心とした多目的ホールを幾つか持つ高層大ホテルタワーを建設する。ランドマークタワーとして飯田の象徴にする。</p> <p>(2) 谷川線沿い河川の埋め立て開発として、リニア残土を利用して埋め立て、リンゴ並木まで遊歩道街を建設し、ブランド専門店も新たに入れ、飯田色豊かな市街環境を重視した新商店街を構想する。</p> <p>(3) 国際化を前提に、竜東地区にプライベート・ジェット空港を建設する(リニア残土利用)。</p> <p>2 定住促進を志向する</p> <p>(1) 会議場構想による国際交流として、会議場構想は、新たな流動性豊かなインバウンド事業であり、インターナショナル・サービスのビジネスに従事する若者が集まって来る。国際派を目指す若者達、IターンJ・Uターンを呼ぶ街づくりに成ると考えます。</p> <p>(2) 遠山地区の国際リゾートとして、外来資本も参入させ、大企業研修地(丘の上国際会議場と関連)などの、国際定住リゾートとして開発・誘致を構想する。</p> <p>(3) 新世代文化ファッションとして、上記(1)(2)により活性を呼び、シナジー効果でフレッシュCITYの誕生により成長し、若者達の流入地とする。</p>	