

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. 計画の背景と目的
2. 計画の方針
3. 計画の位置づけ
4. 計画の期間
5. 計画の対象区域
- ★ 6. 拠点集約連携型都市構造の推進
7. 拠点と交通軸
8. 飯田市の都市構造
9. 飯田市の現状把握と将来見通し
10. 持続可能な都市構造の具現化
11. 各拠点の機能集約と拠点間連携の考え方
12. 区域設定の考え方
13. 街の暮らし推進区域・都市機能集積区域の設定
14. 立地適正化の施策の基本方針
15. まちの活力維持、交流人口増大に向けた施策
16. 一定規模以上の住宅の立地コントロール
17. 地域土地利用方針等の策定支援
18. 都市交通体系整備による拠点間連携
19. 目標値の設定

2019.2

飯田市 建設部 地域計画課

■人口減少・成熟社会への転換期

この転換期は、社会構造の根本的な変革のほか、環境に対する制約、財政や社会経済情勢の変化などに現れており、コミュニティや都市機能、財政、社会保障など社会経済システムを持続させるための対策が求められています。

■リニアがもたらす大交流時代の到来に向けて

飯田市にあっては、リニア中央新幹線が形成する6,000万人の経済圏域（スーパーメガリージョン）がもたらす大規模な対流や急激に進化した情報通信の技術などが、社会に大きな変化を与えられていると言われており、いいだ未来デザイン2028（飯田市総合計画H29.3策定）においては、多様な主体の参加と協働により、各分野の施策を展開し、みんなで実現したい「くらしの姿」「まちの姿」に向け、都市づくりやまちづくりに取り組んでいます。

■「拡大」から「維持」へ、「量」から「質」へ、「つくる」から「いかす」へ

飯田市土地利用基本方針（都市計画マスタープラン。以下「土地利用方針」といいます。）では、都市づくりの理念として、「拡大」から「維持」へ、「量」から「質」へ、「つくる」から「いかす」へ、に基づく目標を掲げ、持続可能な都市構造への転換を目指す「拠点集約連携型都市構造の推進」を図ることとしています。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。

■強みを活かし、弱みを克服する

飯田市では、近年、航空宇宙プロジェクトをはじめとする多様な産業政策や、中心市街地の整備と商業の連携による複合的再開発事業、子育て支援や健康づくりなど協働によるくらしやすい地域づくりが進みました。取組の成果の一例として、飯田市の合計特殊出生率は1.70前後と、全国平均・長野県平均と比べて高く、他市と比べて相対的に人口維持が期待できる水準を保っており、今後もこうした強みを活かすことが求められます。

一方、全国的に人口が減少する中で、長期的には飯田市の人口も減少することは避けられません。人口減少（人口密度の低下）に伴って身の回りの店舗や病院等が閉店・閉院し、バス路線が廃止されるなど、現在受けることができる生活サービスを受けられなくなることが懸念されますので、こうした課題の克服が重要な視点となります。

① 全市域を対象に山・里・街の暮らしの区域を設定し立地適正化を推進する

国土利用計画第3次飯田市計画（以下「国土利用計画」といいます。）では、市域を「山」「里」「街」に分け、「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。本計画では、持続的で魅力に富む「山」「里」「街」の暮らしを実現するため、全市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設定します。

② リニア新幹線開通を踏まえ、中心拠点と広域交通拠点の検討に先行着手する

人口減少社会の到来といった時代背景を捉え、各拠点においてコンパクトなまちづくりを進めていくことが重要です。とりわけ、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るため、中心市街地の活性化は急務となっています。

そのため、まずは中心拠点（中心市街地）と広域交通拠点（リニア駅周辺）を含む「街」のエリアの検討を先行して行い、「拠点集約連携型都市構造」を具現化します。

③ 中心拠点と広域交通拠点を含む「街」の区域に国の制度を適用する

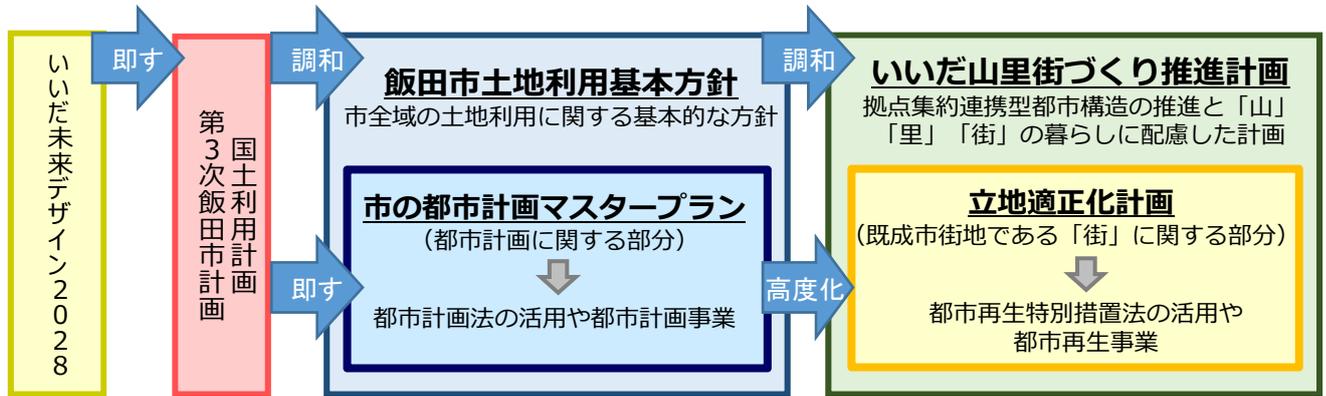
立地適正化計画制度は、都市再生特別措置法等の改正により、住宅や医療、福祉、商業等の施設の立地の適正化を図る制度として創設されました。これは、都市計画マスタープランと整合し、市町村が策定できる計画です。この立地適正化計画は、都市全体の観点から、具体的に誘導すべき区域、施設、施策などを定めます。飯田市では、持続可能な都市の形成に向けて将来都市構造の実現を目指すとともに、中心拠点と広域交通拠点を含む「街」の区域について、立地適正化計画制度を効果的に活用することを見据えて策定します。

④ 地域拠点の都市機能の立地適正化は、市内20地区で段階的に推進する

本計画は、5年ごとの計画見直しを想定するとともに、市内20の各地区における地域土地利用方針、土地利用計画等の検討に合わせ、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などについても考える場づくりを行っていきます。

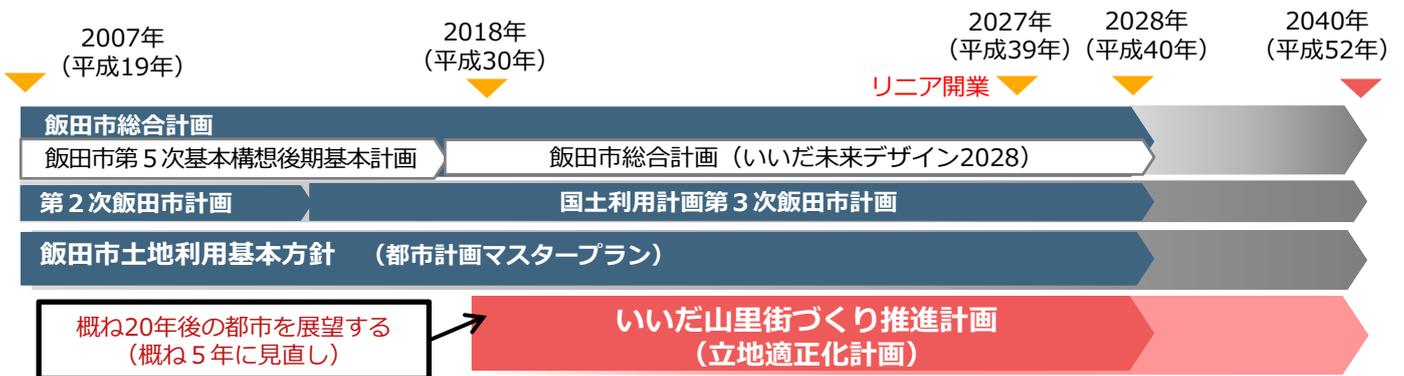
3 計画の位置づけ

- いいだ山里街づくり推進計画は、国土利用計画や土地利用基本方針に掲げる「拠点集約連携型都市構造」の実現を目指します。
- 本計画では、国の立地適正化計画制度の適用を受ける「街」のエリアについて、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。



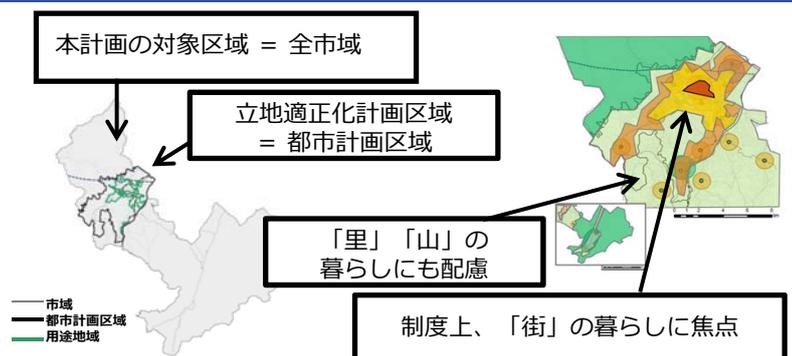
4 計画の期間

- 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、リニア開業の翌年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。



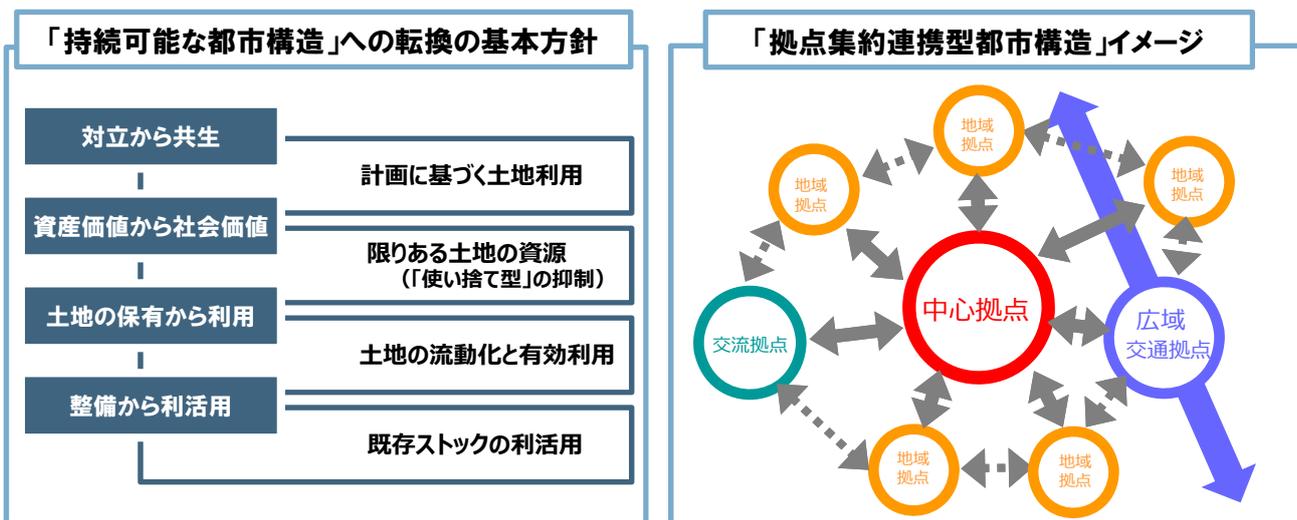
5 計画の対象区域

- 本計画の対象区域は、基本方針が「山」・「里」・「街」の飯田市全域を対象として検討する観点から、基本方針と同じく飯田市全域とします。
- ただし、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画の区域は、都市計画区域とします。



6 拠点集約連携型都市構造の推進

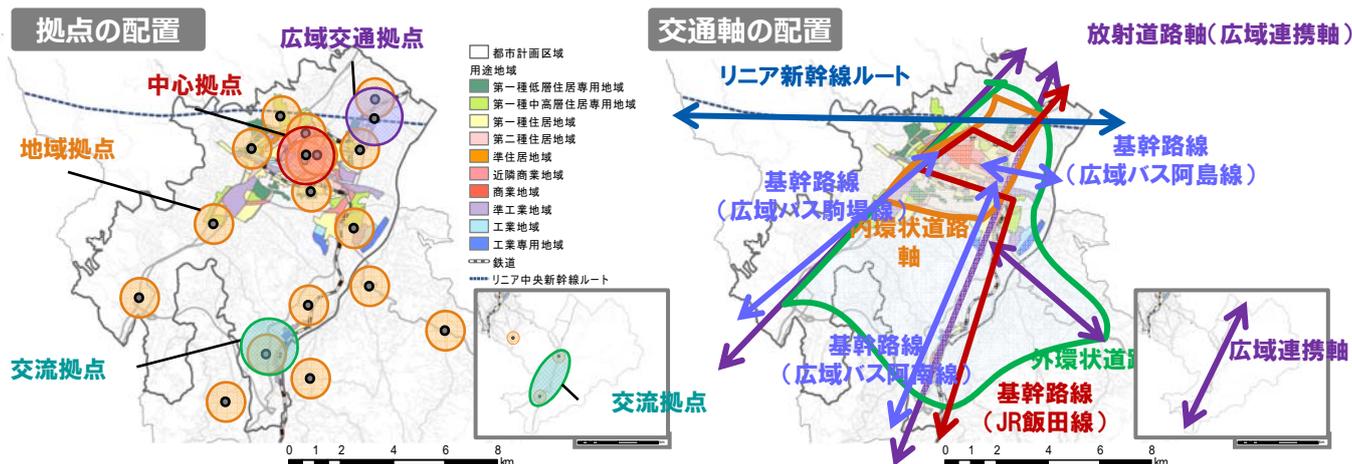
- 飯田市は、土地利用基本方針及び第3次飯田市計画において、地域経営や土地利用の側面から目指す都市の姿やその方向性を示すものと位置づけ、各分野の計画と十分な連携を図りつつ、土地利用に関する基本指針を掲げています。
- ①中心拠点、②地域拠点、③交流拠点、④広域交通拠点の役割に応じた機能の集約（コンパクト化）と分担がなされるとともに、拠点間が有機的に相互連携（ネットワーク化）する拠点集約連携型の地域構造の推進を掲げ、山・里・街の持続可能な都市構造への転換を目指しています。



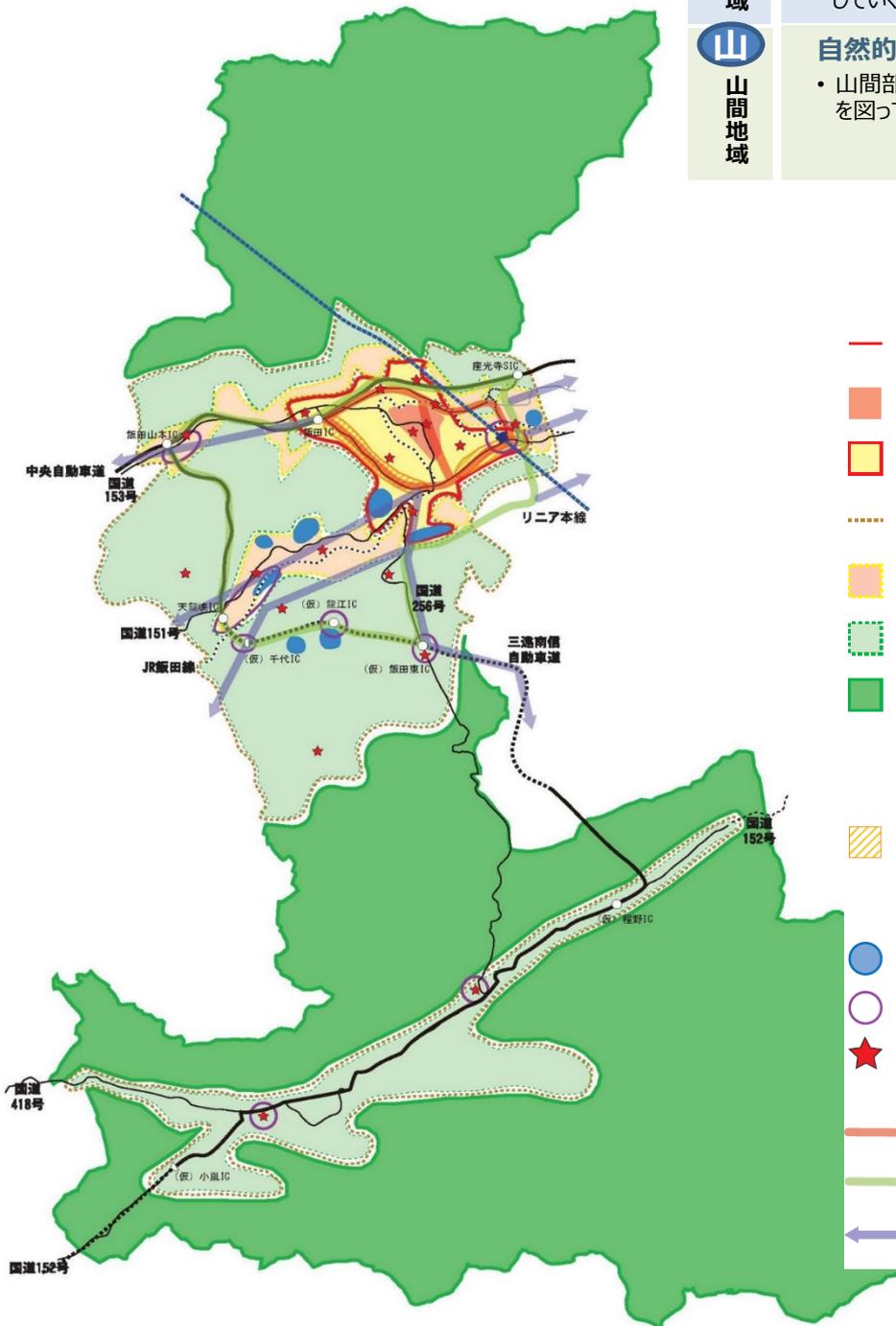
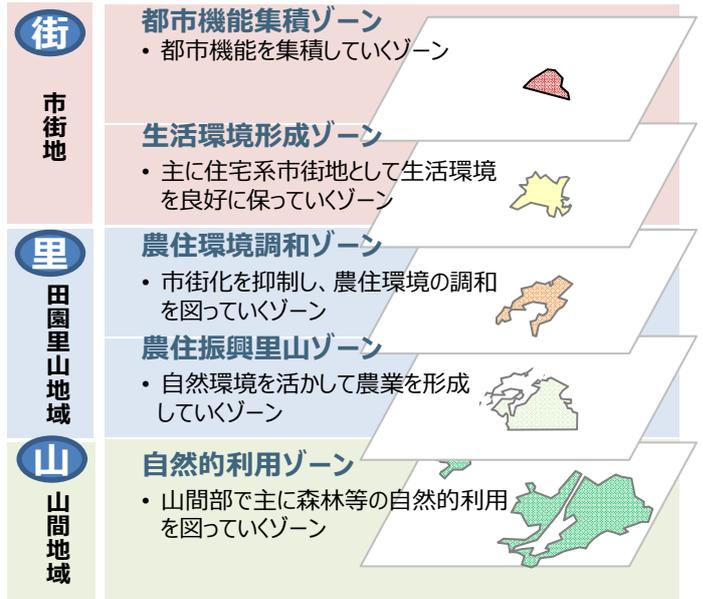
7 拠点と交通軸

- 「拠点」と「交通軸」については、各拠点の役割に応じた機能の集約と分担とともに、①内環状道路軸、②外環状道路軸、③放射道路軸を設定し、さらに周辺地域と中心部を接続するための路線を位置づけ、拠点間の相互連携を図ることとしています。

拠点類型	まちづくりの考え方	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



●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。



地域類型別の土地利用の基本方向

- (1) 市街地
 - 【市街地として維持・整備していく地域】
 - A. 都市機能集積ゾーン
【都市機能を集積していくゾーン】
 - B. 生活環境形成ゾーン
【主に住宅系市街地として生活環境を良好に保っていくゾーン】
- (2) 田園里山地域
 - 【農村集落、農地を中心とした地域】
 - A. 農住環境調和ゾーン
【市街化を抑制し、農住環境の調和を図っていくゾーン】
 - B. 農住振興里山活用ゾーン
【自然環境を活かして農業を育成していくゾーン】
- (3) 山間地域
 - 【山間部で主に森林など自然的利用を図っていく地域】
 - A. 自然的利用ゾーン
【山間部で主に森林など自然的利用を図っていくゾーン】
- (4) その他の地域
 - 【(1)～(3)の地域他、重層的に配慮していく地域】
 - A. 主要幹線沿道ゾーン
【国道153号バイパス沿道など主要幹線沿道の適正な利用を図っていくゾーン】(ゾーン以外の主要幹線道路も含まれます)
 - B. 段丘崖の緑の保全ゾーン
【特徴的な段丘崖の緑を保全していくゾーン】
 - C. 産業活動振興ゾーン
【産業の活動を振興していくゾーン】
 - D. 新たな交流促進ゾーン
【新たな交流を促進していくゾーン】
- (5) 地域拠点
 - 【各拠点間及び圏域各自治体との連絡強化のための道路網】
 - A. 内環状道路軸
【市中心部へのアクセス性向上を担う道路軸】
 - B. 外環状道路軸
【定住自立圏(南信州広域圏)の環状機能を担う道路軸】
 - C. 放射道路軸
【内環状道路軸の連絡とともに、高規格道路の代替機能を担う道路軸】

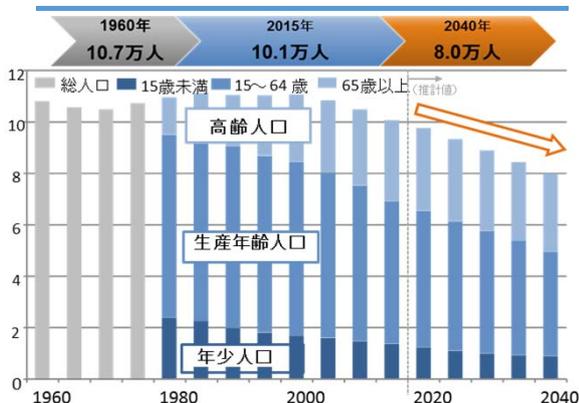
飯田市の現状把握と将来見通し

- 都市構造の現状分析を踏まえ、飯田市の土地利用計画に係る主要な問題として、市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、いかに各地区のコミュニティ活力を維持するのか、いか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、という都市の持続可能性に関わる問題が挙げられます。
- また、リニア中央新幹線の効果を飯田市にもたらすためには飯田市への人口・ビジネス等の流入需要を喚起・取り込み・維持するための工夫を行う必要がある一方で、中心市街地の空洞化を放置することは飯田市全体の衰退の加速を招く恐れがあります。

地方都市典型の問題を抱え、持続可能性の面で問題が顕在化するとともに、リニア中央新幹線開通後のもたらす影響・変化に対応することの課題がある

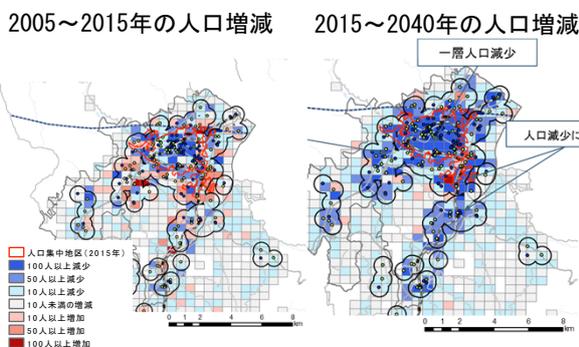
人口減少

2040年にかけて、人口減少の段階へ移行



商業・医療・介護施設立地と人口

人口減少する地点が多く、サービス施設の撤退を懸念

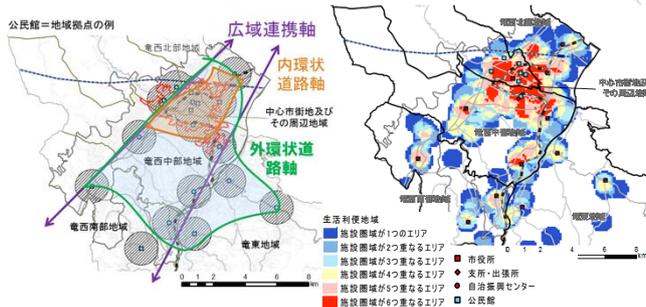


都市機能集積

内環状道路軸、広域連携軸に都市機能が集積

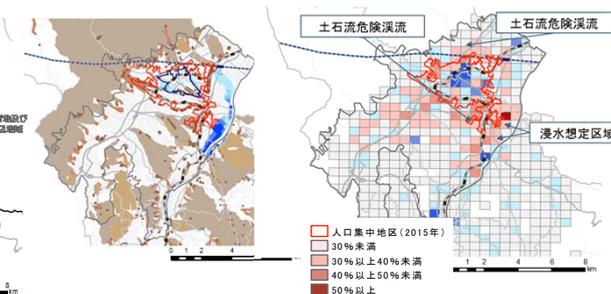
都市構造の構想

生活利便地域のヒートマップ



ハザード区域と高齢者増減

ハザード区域に該当する高齢者人口増の地点が存在



市域全体の人口減少 高齢者減少による都市縮小の傾向へ移行	利用者減少による生活サービス・公共交通の維持・提供が困難化	人口減少・地価低下等による財政難
地域コミュニティ全体の高齢化	人口の郊外化・中心市街地の空洞化	安心・安全な生活災害への対応

リニア新幹線開通のもたらす影響・変化

機会

地方都市としての求心力向上

- ① 観光需要の向上
- ② 日帰り圏形成によるアクセス性の向上
- ③ 企業等の誘致可能性の向上
- ④ 移住者・通学者・通勤者の増加

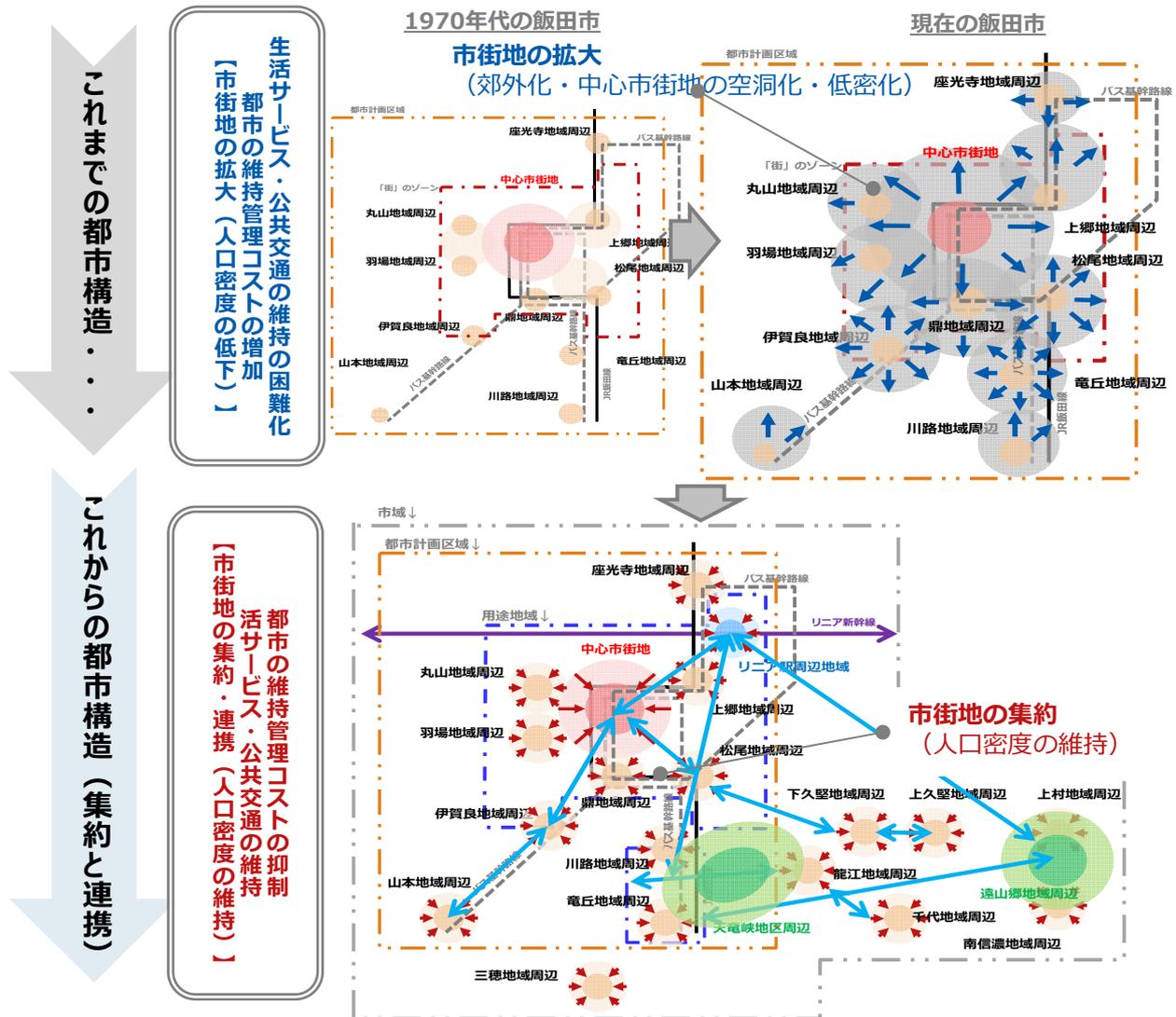
脅威

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
- ② 地元消費需要の流出可能性の増大
- ③ 地元企業の人材不足

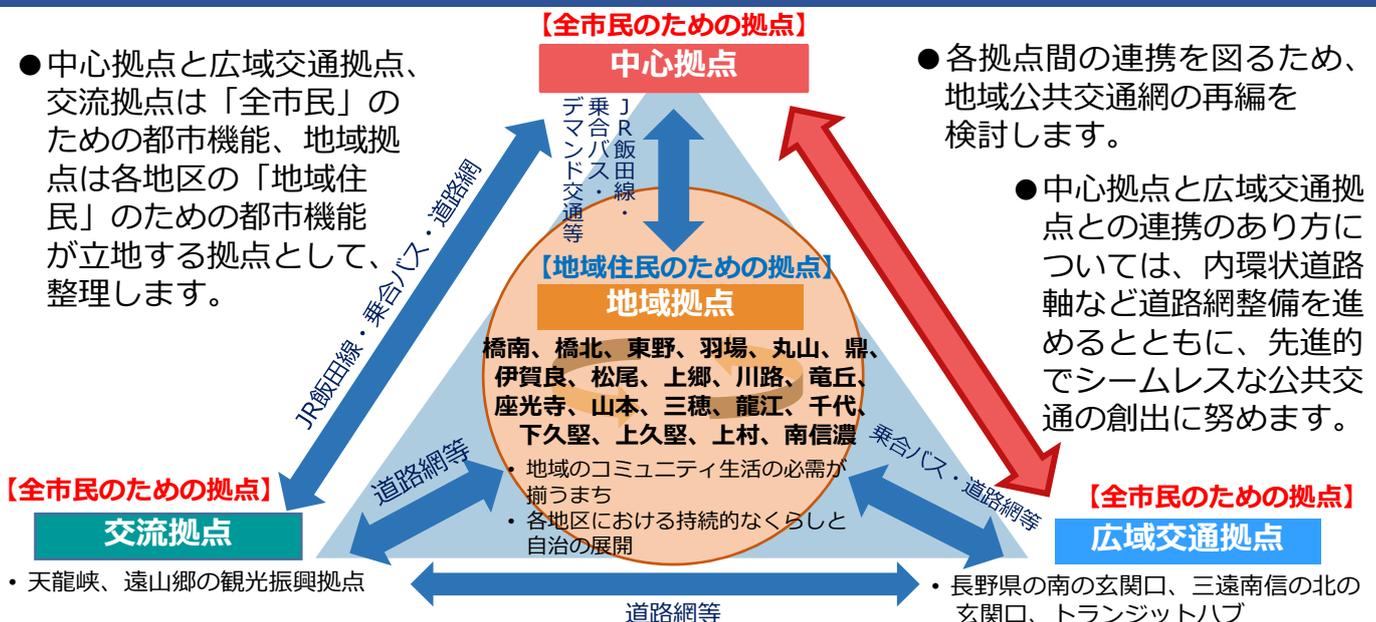
持続可能な都市構造の具現化

- 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。



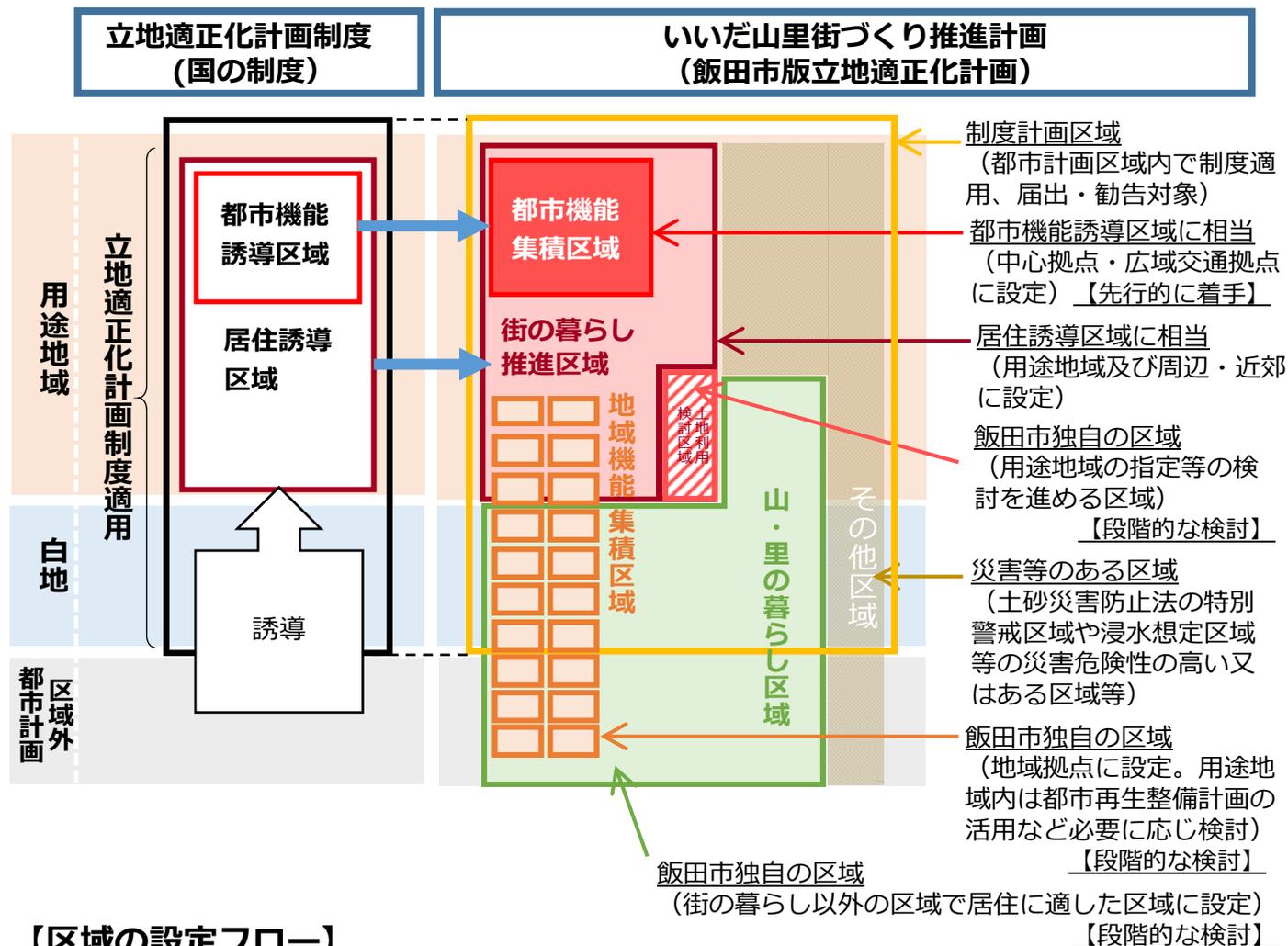
各拠点の機能集約と拠点間連携の考え方

- 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。

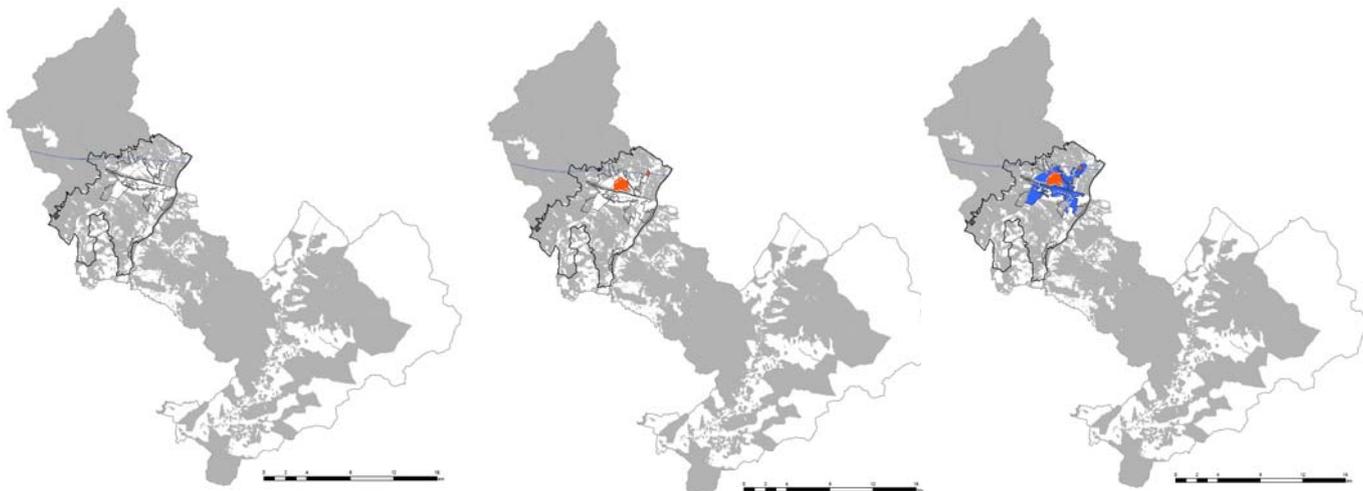
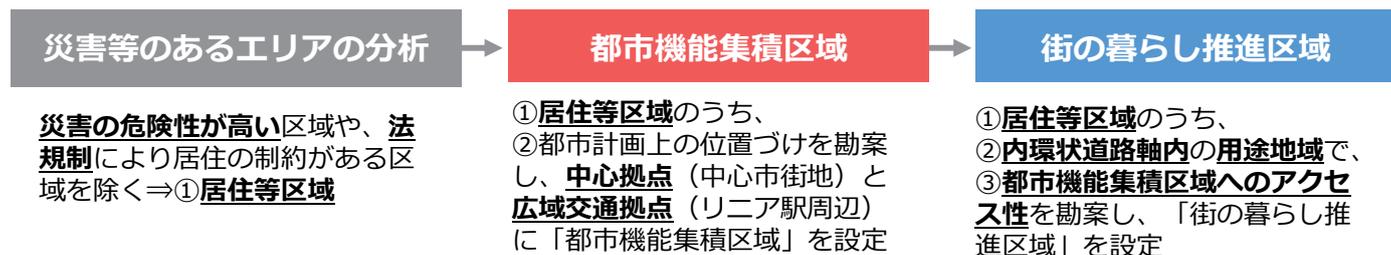


- 各拠点間の連携を図るため、地域公共交通網の再編を検討します。
- 中心拠点と広域交通拠点との連携のあり方については、内環状道路軸など道路網整備を進めるとともに、先進的でシームレスな公共交通の創出に努めます。

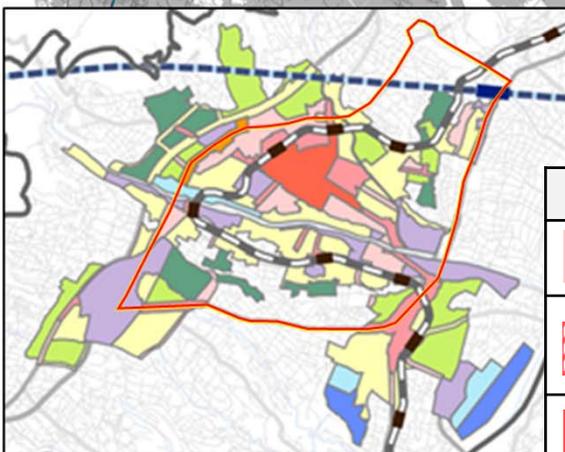
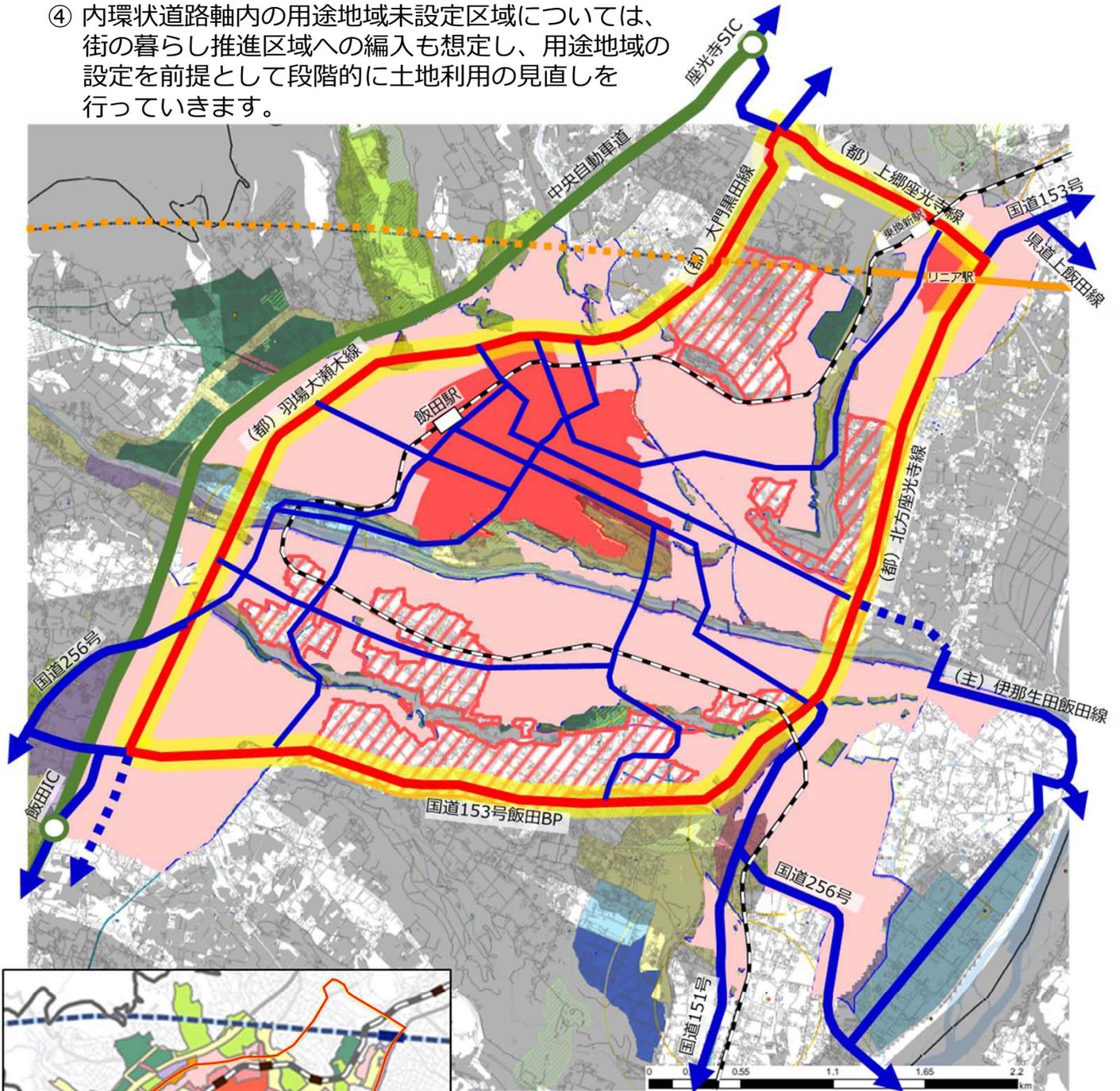
●国の制度を最大限活用しながら、飯田市に適した計画とします。



【区域の設定フロー】



- 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域を形成し、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 内環状道路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への編入も想定し、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。

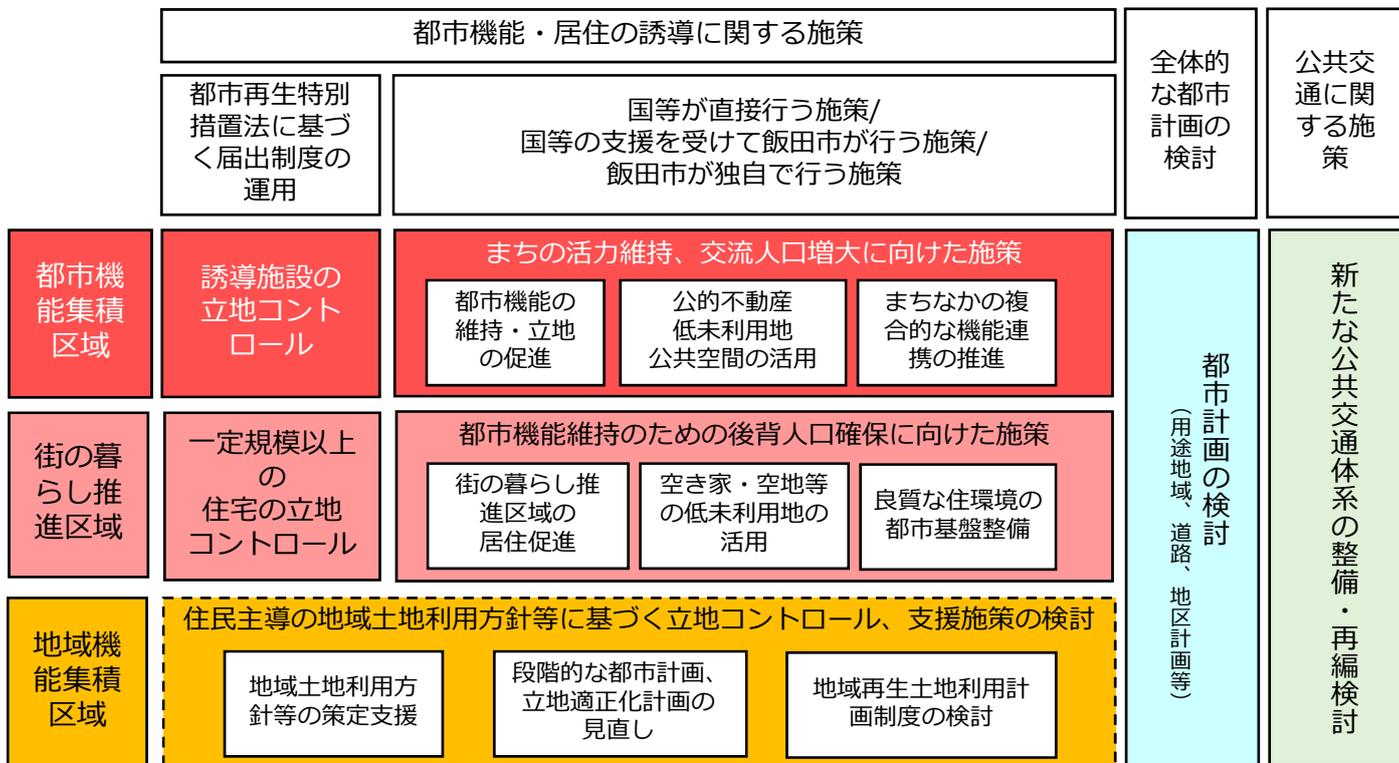


凡例

	街の暮らし推進区域		内環状道路軸
	土地利用検討区域 (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)		放射道路軸
	都市機能集積区域		中央自動車道

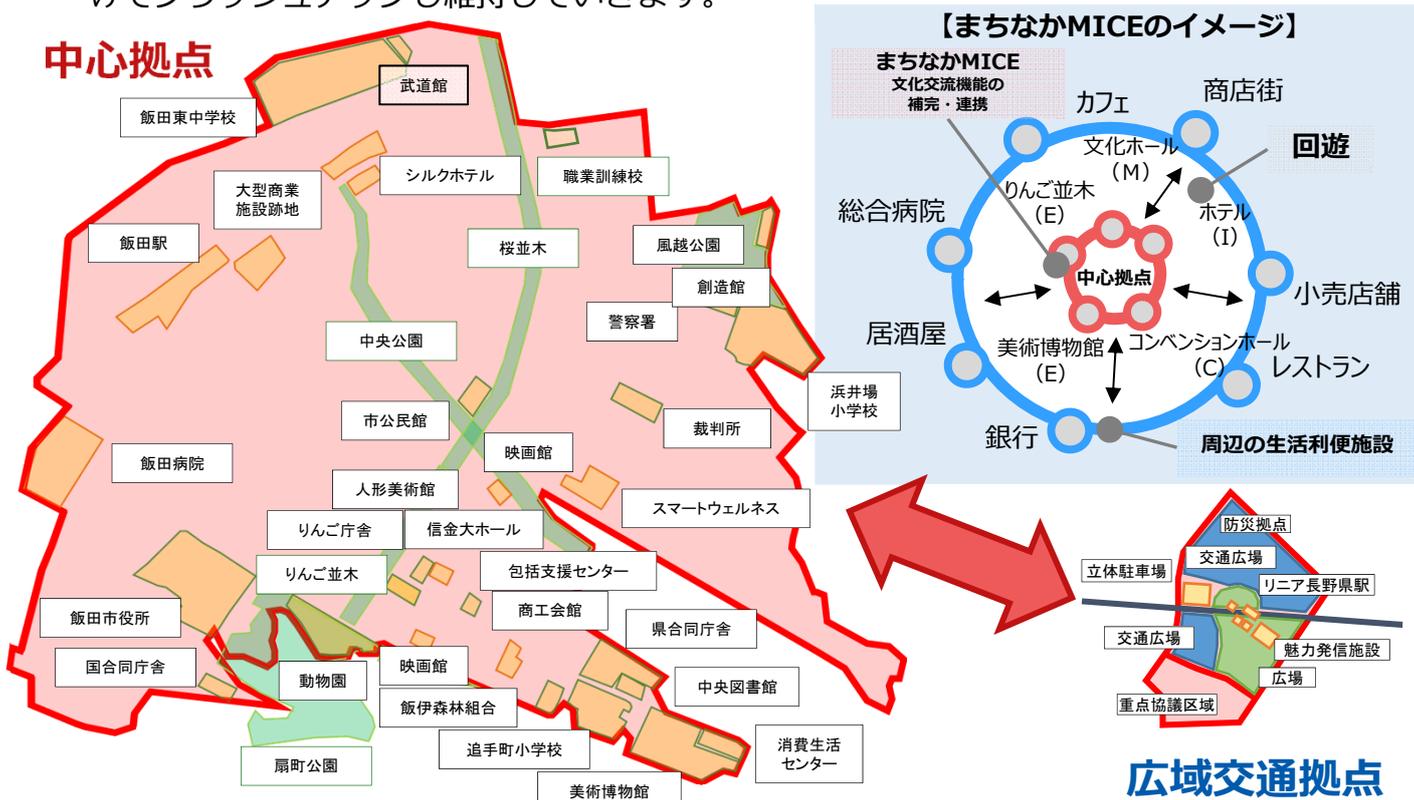
14 立地適正化の施策の基本方針

- 立地適正化に関わる当面の施策方針として、国の立地適正化計画制度に基づく届出制度を運用しながら、国等の予算措置、税制措置等の支援施策を活用し、都市機能・居住の誘導を図るとともに、飯田市の都市計画や公共交通施策の見直しを検討します。



15 まちなかの活力維持、交流人口増大に向けた施策

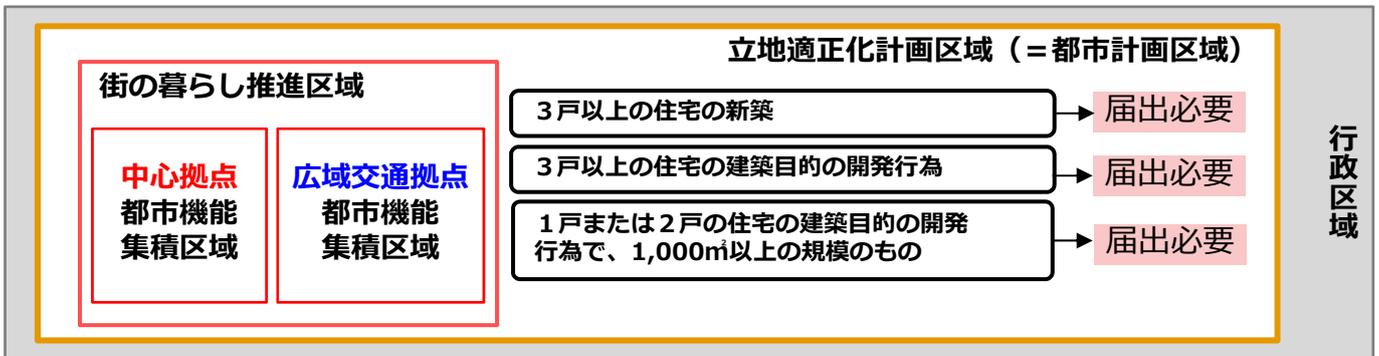
- 現在集積している施設を都市機能立地を図るべき施設として再設定し、今後も未来に向けてブラッシュアップし維持していきます。



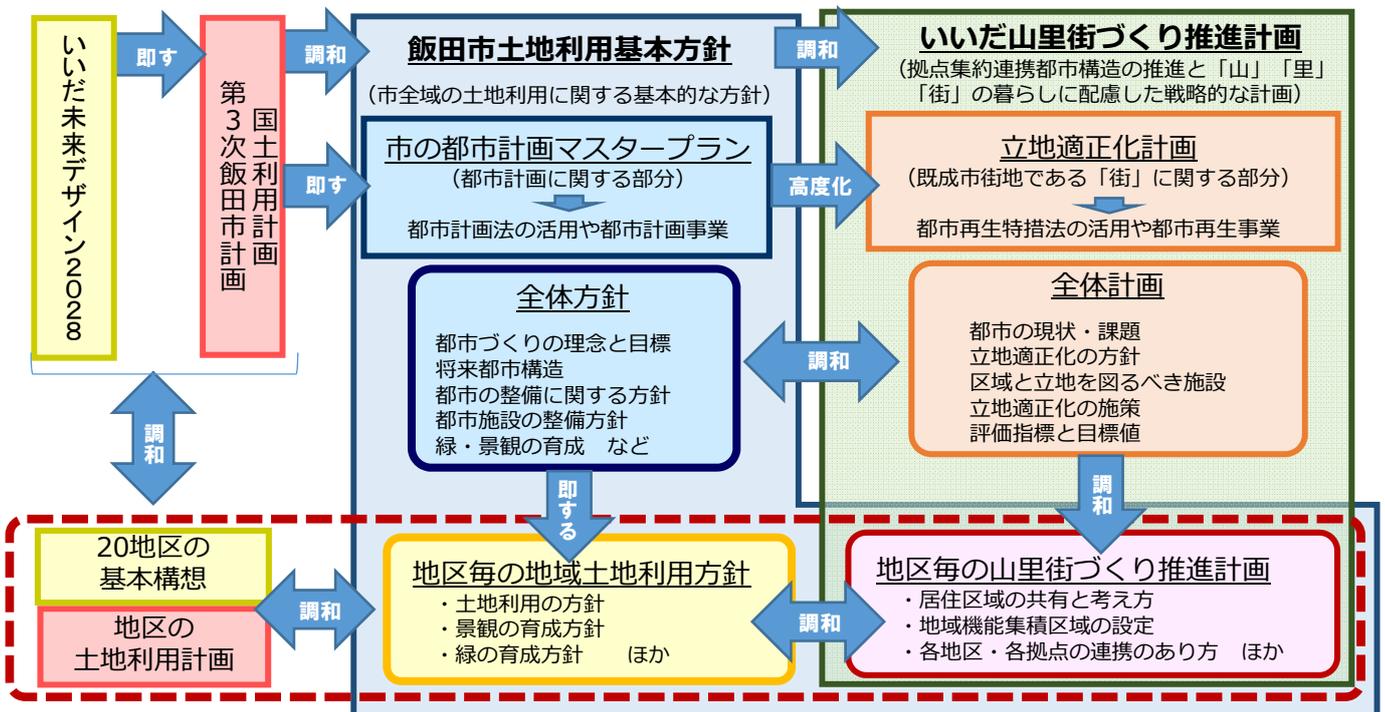
- 街の暮らし推進区域外における住宅開発の動向を把握し、街の暮らし推進区域への住宅の立地を緩やかに誘導するため、街の暮らし推進区域外における一定規模以上の住宅の開発行為や建築行為を行う場合、都市再生特別措置法（第88条）に基づき、市への届出を求めています。
- 区域外の住宅開発等については、届出により状況を把握した上で、調整等の対応が想定され、場合により法に基づく勧告等を行いますが、その際の基準を定め運用します。

届出対象区域	届出対象行為
街の暮らし推進区域外	① 3戸以上の住宅（共同住宅を含む） の建築目的の開発行為を行おうとする場合 ② 1戸または2戸の住宅の建築目的の開発行為で、 1,000㎡以上 の規模となる開発行為を行おうとする場合
	① 3戸以上の住宅 を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し、または建築物の用途を変更して 3戸以上の住宅 としようとする場合

【区域別の届出対象イメージ】



- 本計画は、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。

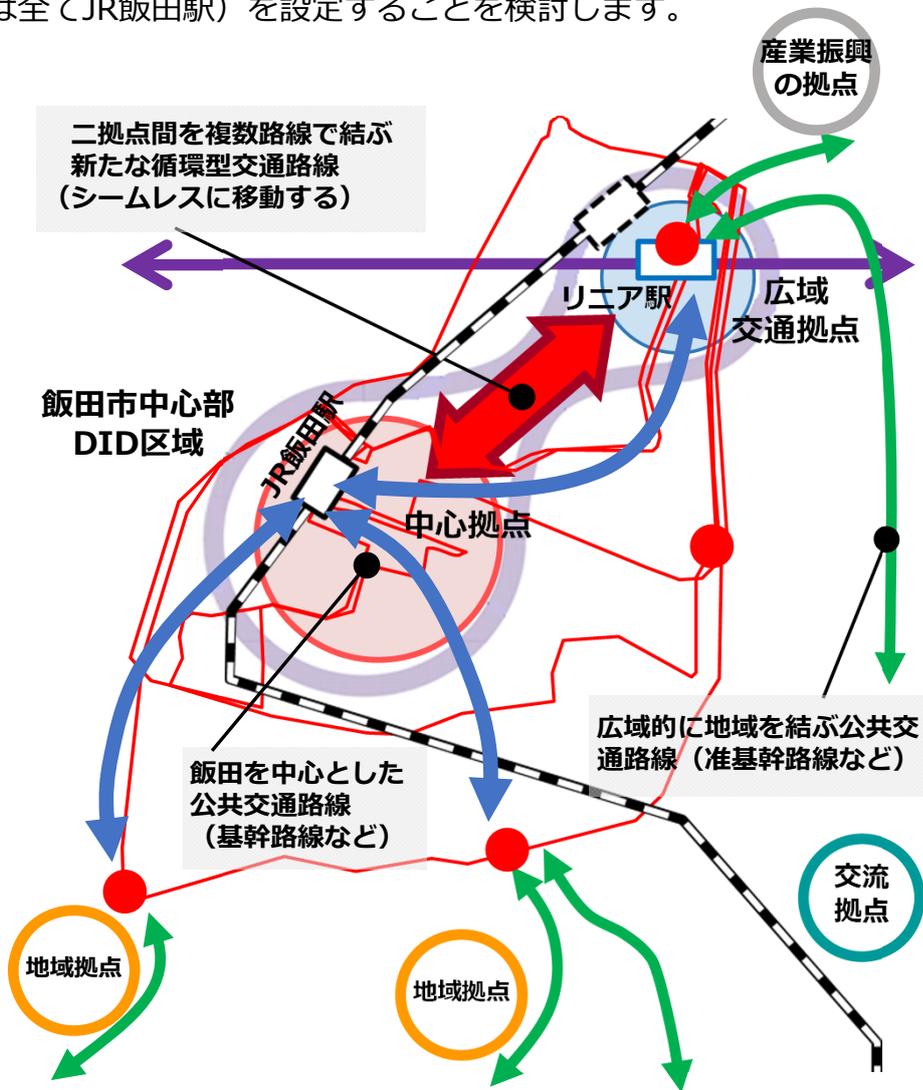


18 都市交通体系整備による拠点間連携

- リニア新幹線の開通の効果を広域に広げるとともに、地域における持続的な都市の生活を実現する視点から、中心拠点と広域交通拠点、地域拠点、交流拠点の間をシームレスにつなぐ公共交通体系の整備に取り組みます。
- DID区域（人口集中地区）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（リニア駅発で終着駅は全てJR飯田駅）を設定することを検討します。

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を実現します。

- 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。



19 目標値の設定

- 「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地価	中心拠点	円/㎡	円/㎡
	広域交通拠点	円/㎡	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	%	%	