いいだ山里街づくり推進計画（飯田市版立地適正化計画）
【概要版】

《 目次 》

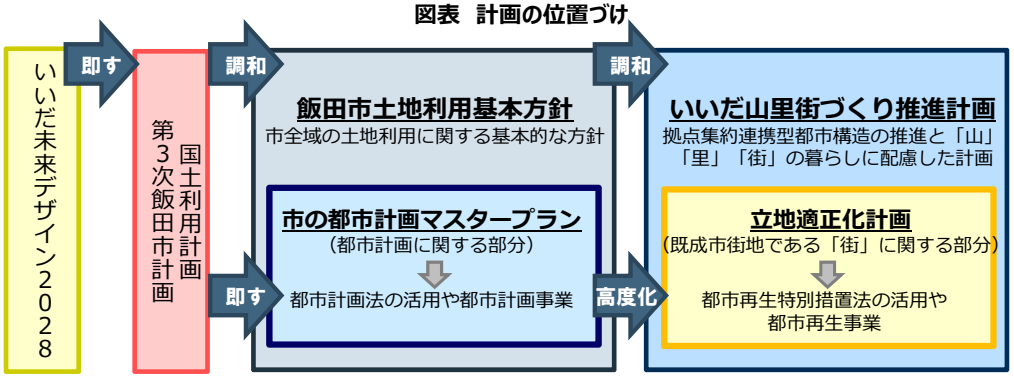
１．いいだ山里街づくり推進計画とは
（１）計画策定の趣旨
（２）計画の性格
（３）計画の前提
２．都市の現状・課題
（１）都市構造の現状分析
（２）リニア新幹線のもたらす影響の分析
（３）都市構造の課題分析
３．立地適正化の方針
（１）持続可能な都市構造（都市計画マスタープラン）の具現化
（２）拠点への機能集約と拠点間連携
（３）集積区域の設定と段階的な展開
４．立地適正化の区域
（１）立地適正化の区域設定フロー
（２）居住等区域
（３）都市機能集積区域
（４）街の暮らし推進区域
（５）土地利用検討区域
（６）地域機能集積区域
（７）山・里の暮らし区域
５．拠点立地を図るべき施設
（１）拠点機能の考え方
（２）拠点立地を図るべき施設の設定
６．立地適正化の施策
７．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。

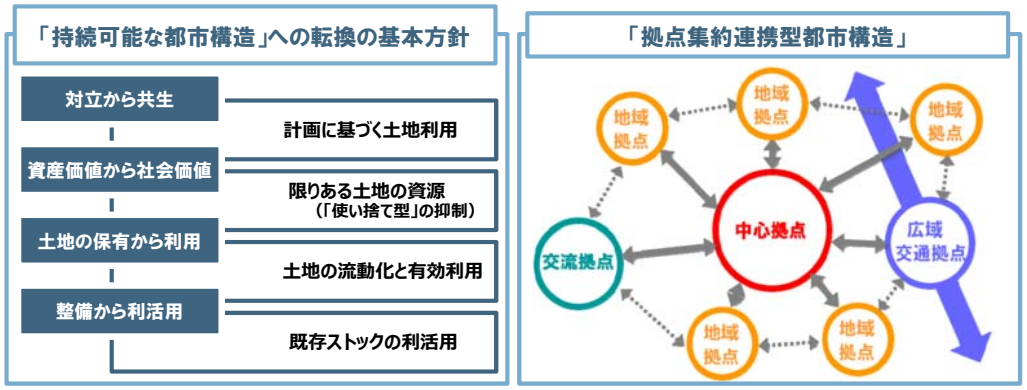
図表　計画の位置づけ



(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

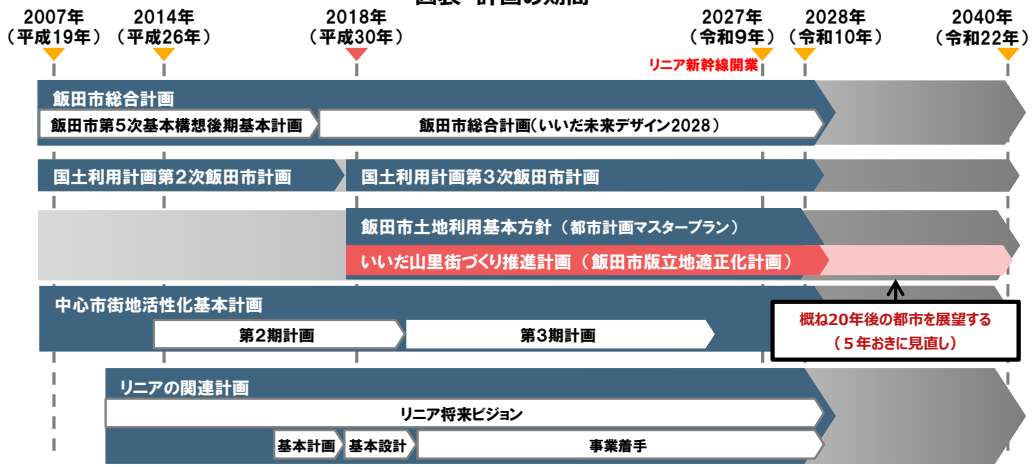


(3) 計画の前提

（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。

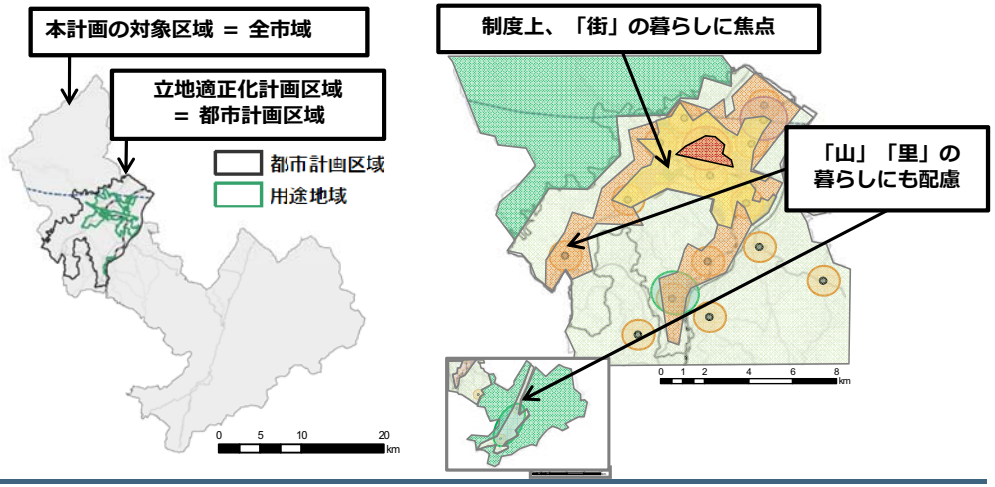
図表　計画の期間



（イ）計画の対象区域

- 本計画の対象区域は、土地利用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



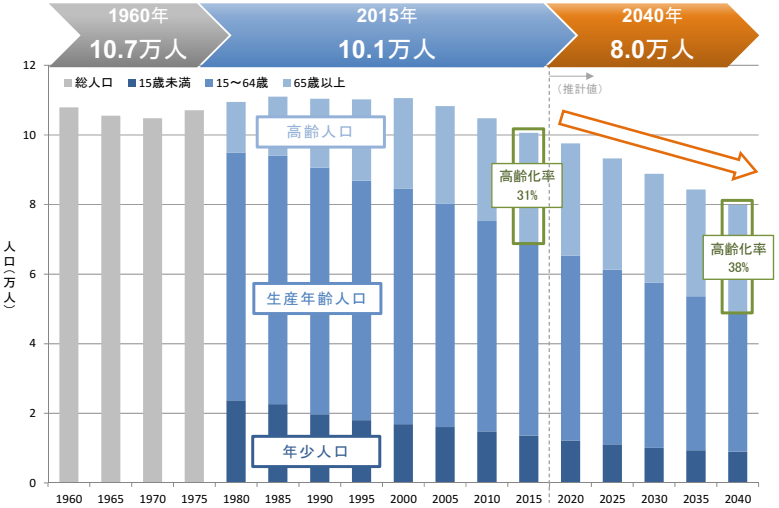
(1) 都市構造の現状分析（概要）（１／５）

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、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。

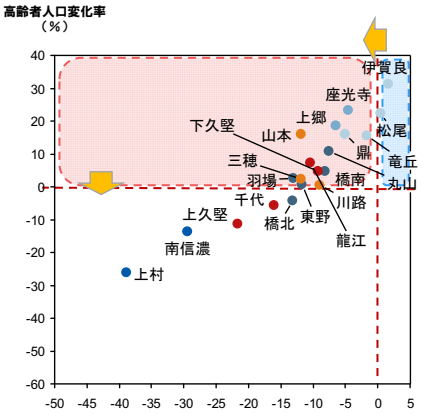
図表　総人口･年齢別人口の推移



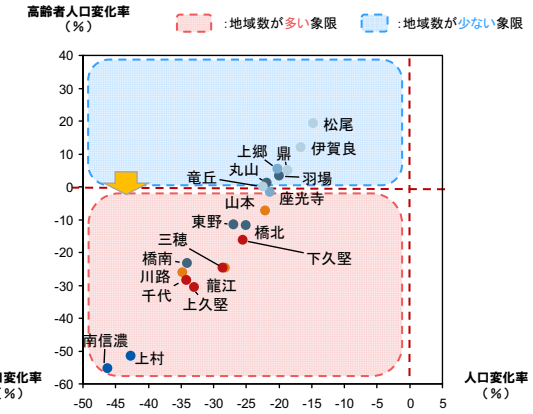
2040年にかけて、人口減・高齢者減の局面へと段階的に移行していきます。

- 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の局面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年では、この2地区も人口減（高齢者は微増）の局面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）

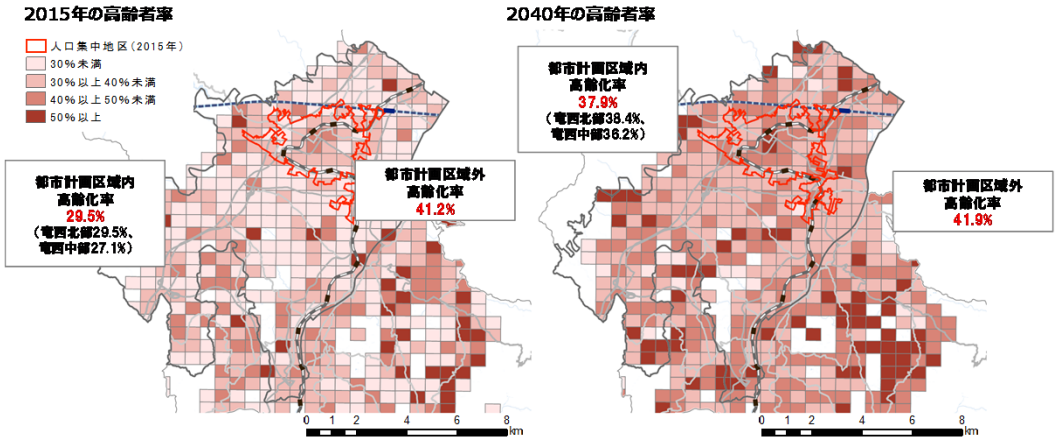


居住/人口-2. 地域の高齢化

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、飯田市の全域で、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）

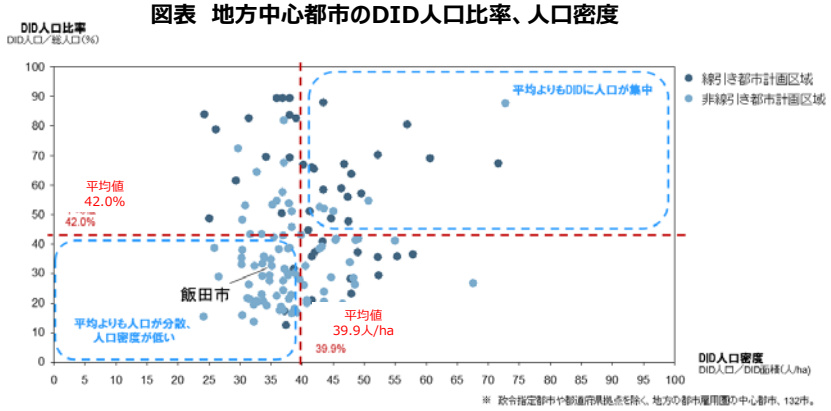


居住/人口-3. 居住の分散

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



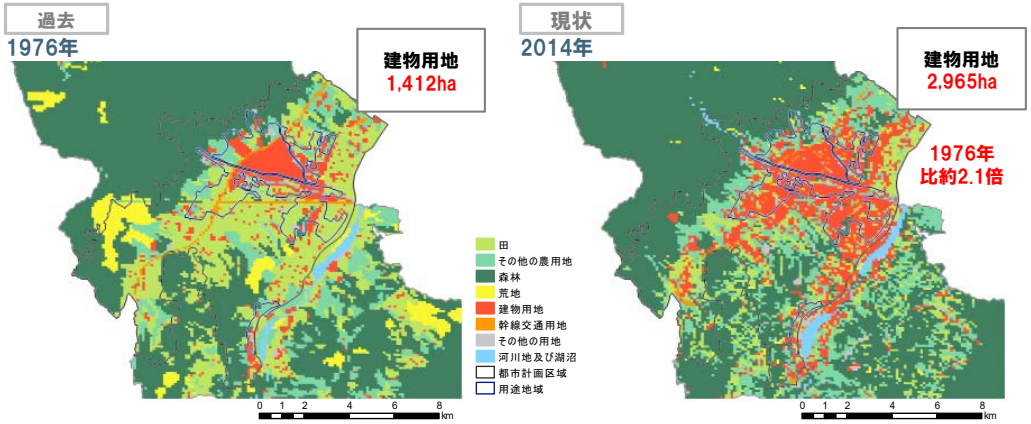
(1) 都市構造の現状分析（概要）（2／5）

居住/人口-4. 居住の郊外化

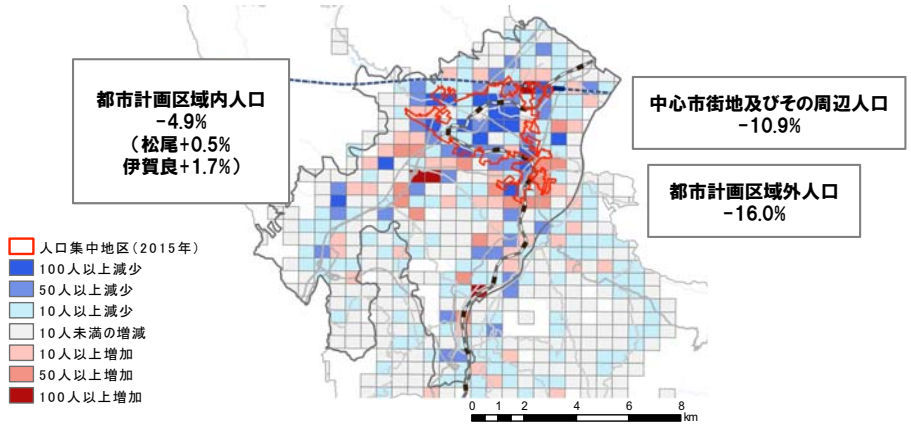
中心部で人口減、郊外部の伊賀良、松尾等で人口増の逆転現象が発生しています。

- 1976年から2014年にかけ、用途地域外の国道151号や153号沿いの地域で、約2.1倍の建物用地の増加があります。
- 2005年から2015年にかけ、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　土地利用分布の推移（1976~2014年）



図表　人口増減（2005~15年）

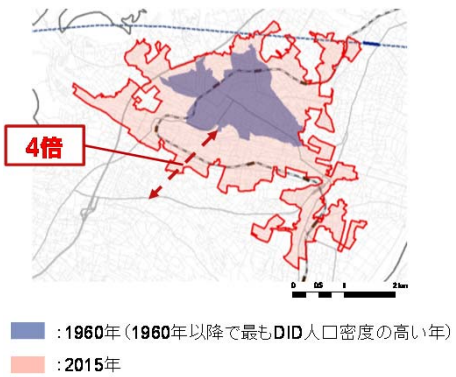


居住/人口-5. 市街地の低密化

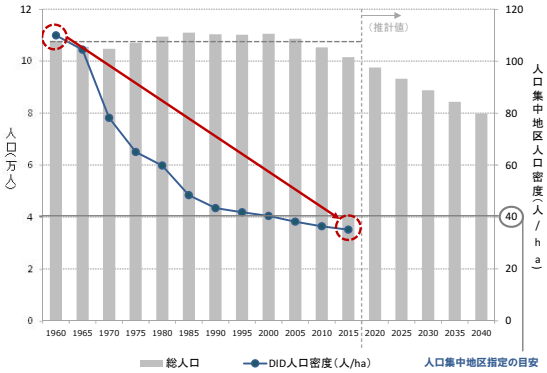
1960年比でDID面積は4倍になりましたが、40人/haを割り込み、低密化が進行しています。

- 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

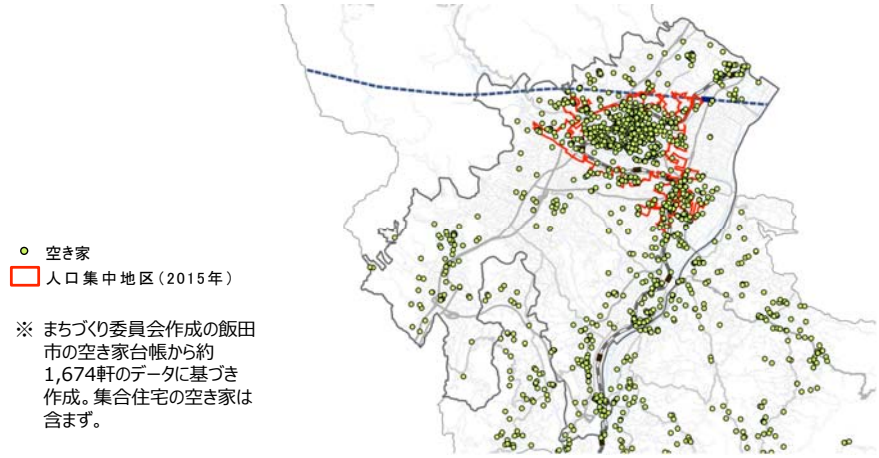


居住/人口-6. 空き家化

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）



※ まちづくり委員会作成の飯田市の空き家台帳から約1,674軒のデータに基づき作成。集合住宅の空き家は含まず。

(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

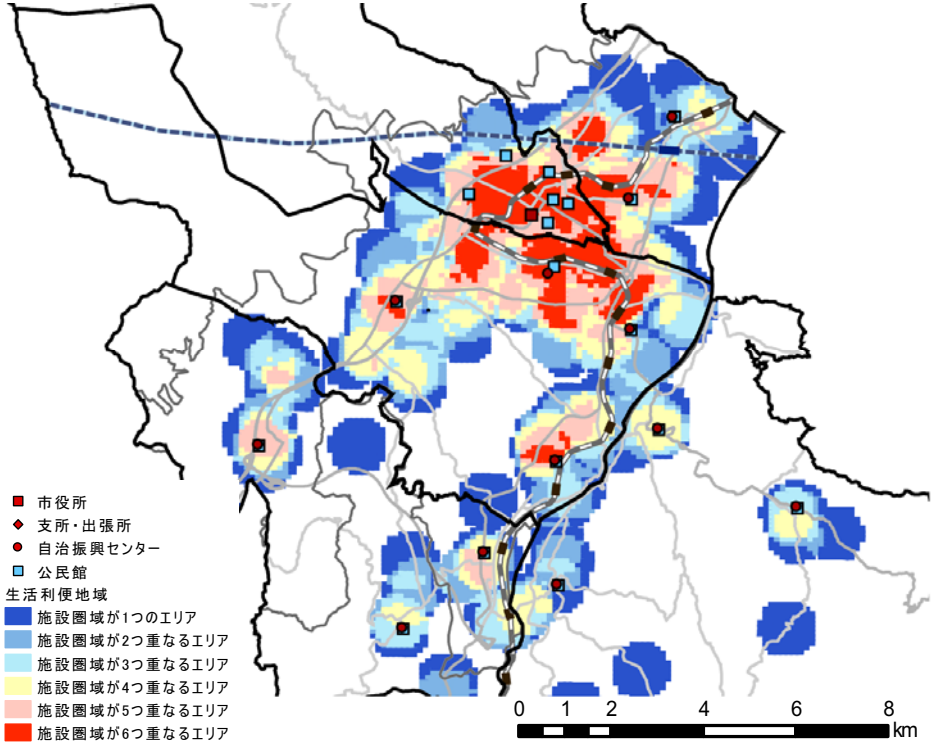
人口減少・居住の分散化は、地域の生活サービス維持の課題をもたらします。

- 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。
- 飯田市の生活利便地域は、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

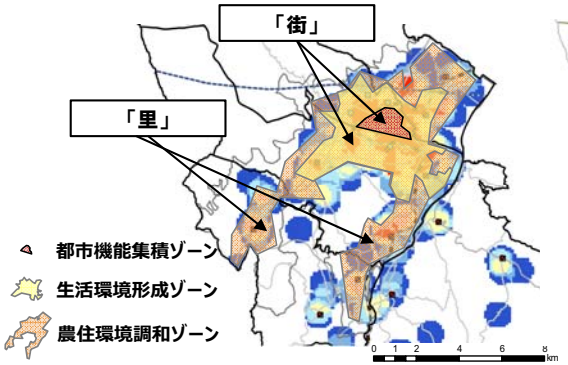
■ 商業施設・コンビニ・医療施設・介護福祉施設・子育て支援施設・金融機関の6種類の施設圏域を重ね合わせ、重なりが多く、色の濃い圏域を生活利便地域と考える。



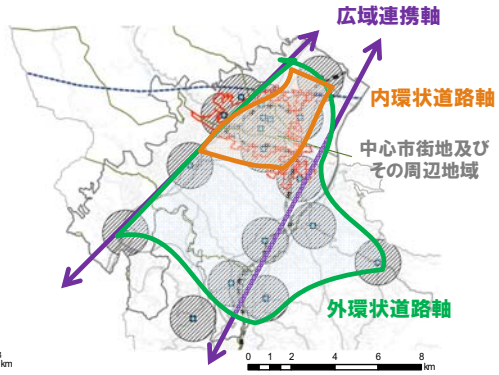
飯田市の国土利用計画

- 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



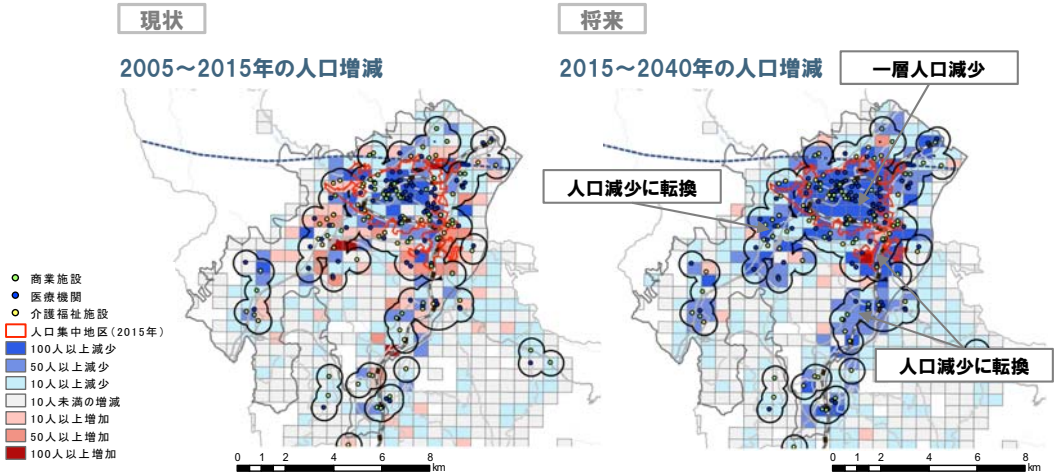
図表　都市構造上の道路軸



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）



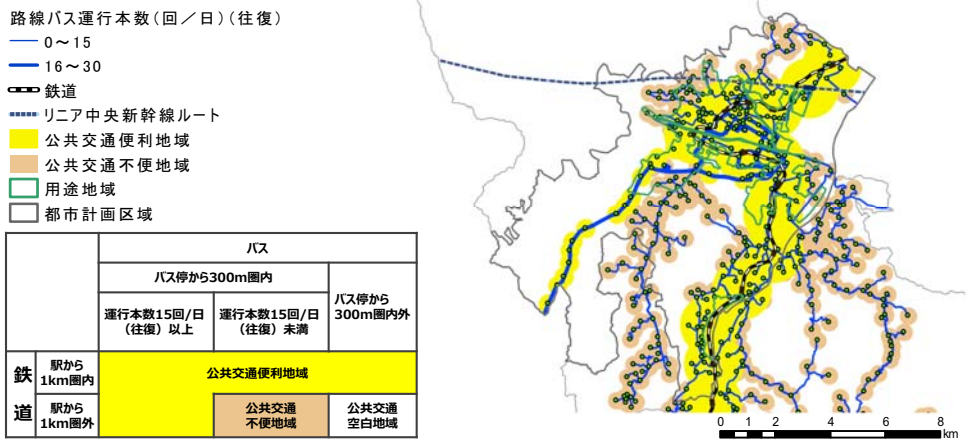
(1) 都市構造の現状分析（概要）（4／5）

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号沿い、JR飯田線、国道151号沿い、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



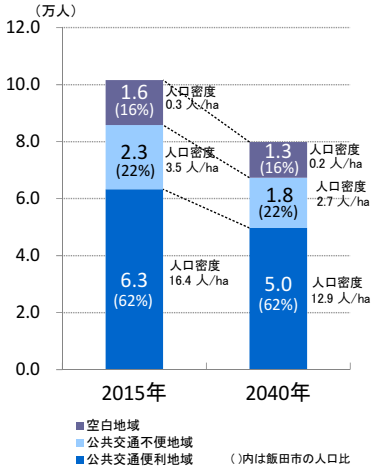
		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から300m圏内外
		運行本数15回/日（往復）以上	運行本数15回/日（往復）未満	
鉄道	駅から1km圏内	公共交通便利地域		
	駅から1km圏外		公共交通不便地域	公共交通空白地域

都市交通-2. 公共交通のサービス

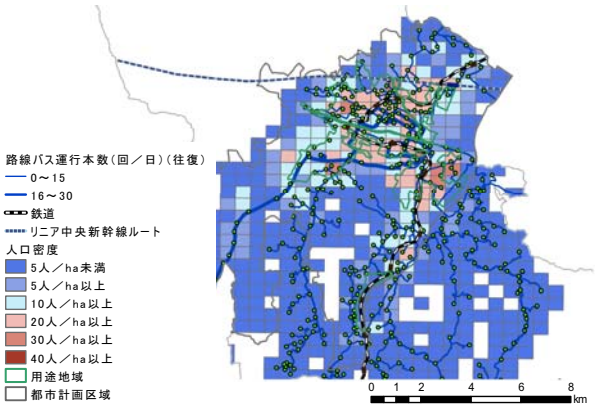
沿線の人口減少は、運行本数の削減・廃止等、交通サービスの水準低下につながります。

- 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これまで以上に困難となります。
- 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）

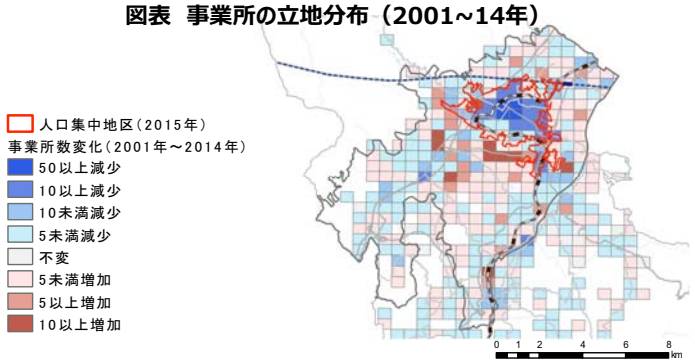


地域経済-1. 事業所の立地

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）

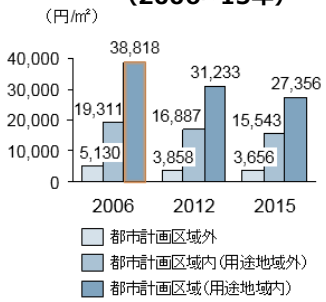


地域経済-2. 地価

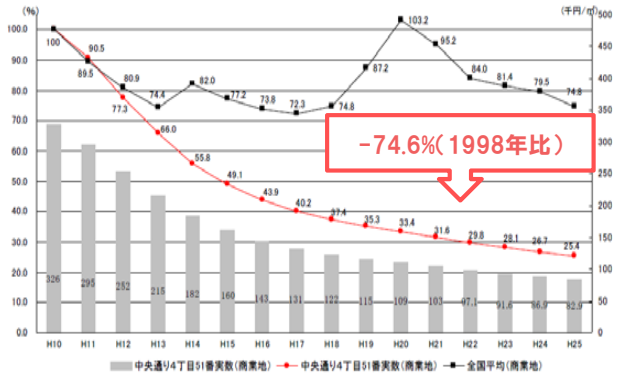
地価下落が続き、中心市街地では1998年から2013年で74.6%下落している場所もあります。

- 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、平成10(1998)年に同水準だったものの、平成25(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、税収減につながることが懸念され、市の財政悪化に結びつくことになります。

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



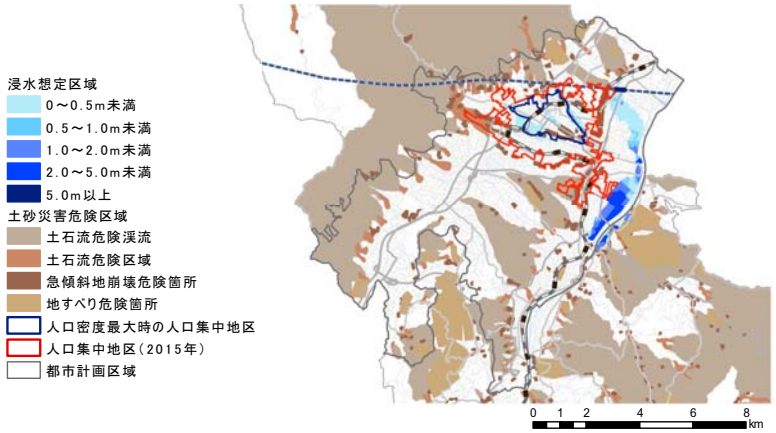
(1) 都市構造の現状分析（概要）（５／５）

防災-1. ハザード区域と人口密度

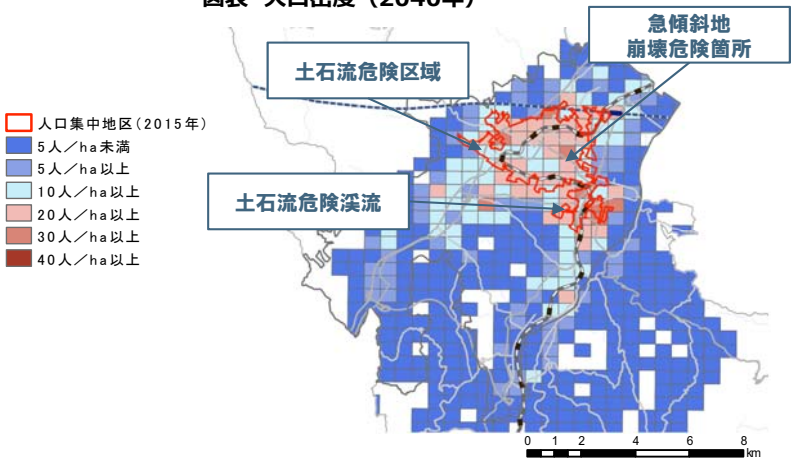
人口集中地区の面積拡大は、中心市街地周辺部で、ハザード該当地域を増やしています。

- 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。
- 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　人口集中地区と浸水想定区域、土砂災害危険区域



図表　人口密度（2040年）



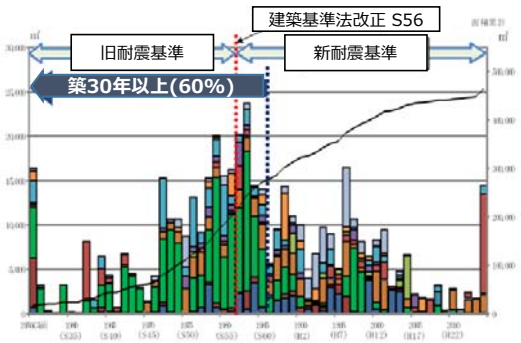
行政運営-1.義務的経費等

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



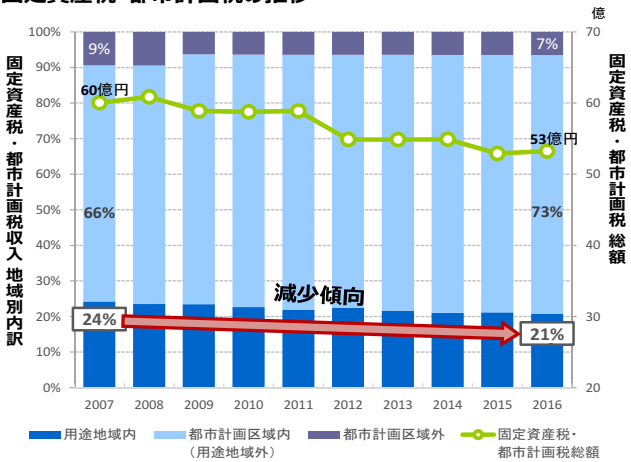
行政経営-2. 固定資産税・都市計画税

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

- 用途地域内の固定資産税・都市計画税の税収は、年々減少傾向
- 固定資産税・都市計画税収入は、2007年から減少傾向にあり、2016年には7億円減少（60億円⇒53億円）



(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、大学等の誘致の可能性が高まる。

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

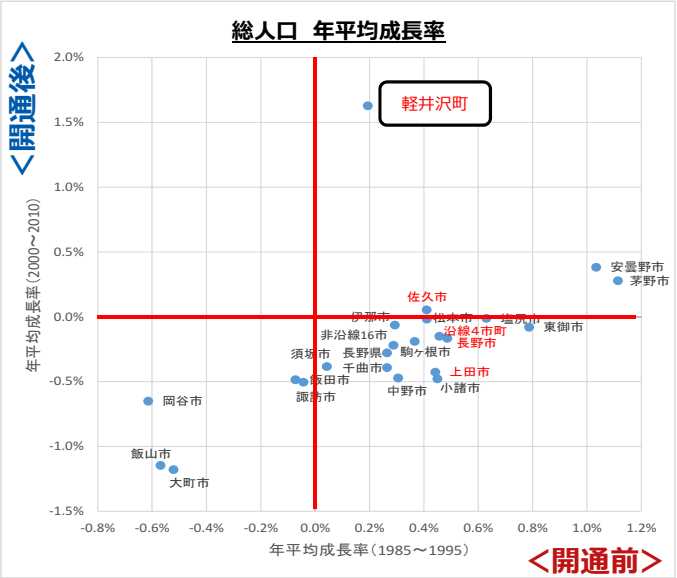
① 中心市街地の集客力の減退
新駅周辺の集客力が高まる一方、中心市街地の小売・飲食店等の売上が減少する可能性がある。

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。

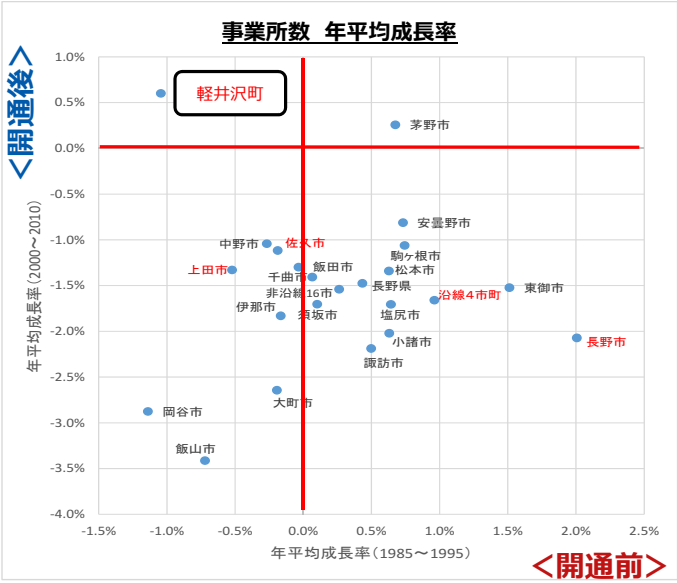
③ 地元企業の人材不足
域外の大都市への通勤者・通学者が増え、地元企業より賃金が高いため、地元企業は人材不足になるとともに、人口流出が加速する可能性がある。

（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、魅力的な資源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、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局面へと移行**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、用途地域外の国道151号や153号沿いの地域で、約2.1倍の建物用地の増加があり、2005年から2015年にかけ、**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**をもたらすとともに、**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、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更なる低下が危惧**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、飯田市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、**飯田市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、飯田市の特殊事情である、リニア新幹線の開通のもたらす影響・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つの主な課題として考えられます。

図表　飯田の主な都市課題

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
2. 高齢化が益々進行している
3. 人口の郊外化が進行している
4. 中心市街地の空洞化が進行している
5. 「街」の中心部の人口集中地区が消滅しつつある
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
7. 地価低下等から税収が減少し、財政的に厳しい状況となる
8. リニア新幹線の開通が、地方ブロック内の求心力向上の機会と、人口・消費など流出の可能性増大をもたらす

課題 → 持続可能な都市構造

コンパクト＋ネットワークに係る課題
（地域の持続可能性を勘案）

課題① 拠点の人口の維持・誘致

- 生活サービスの維持・提供が困難になることは、施設圏域の利用者数減少、人口密度の低下等に起因します。
- そのため、すでに一定程度の都市機能施設が地域拠点周辺に立地し、生活サービスの充足度が高く、かつ将来的に後背人口の定着が見込まれる、「街」の地域の拠点を中心に人口を維持・誘致すべきと考えられます。

課題②「街」の拠点への機能集約

- 中心市街地の空洞化や人口の郊外化は、地価低下による税収減少、非効率な公共インフラの整備・運営、施設立地をもたらします。
- そのため、飯田の「街」に、生活や交流の中核となる拠点を設け、基礎的な生活に必要な施設（生活人口の誘致）や、広域的な機能を持つ施設（交流人口を誘致）を誘導し、都市機能集約を図るべきと考えられます。

課題③ 拠点間の機能補完

- 都市機能施設の不足する拠点については、公共交通サービスの維持・提供により、建物施設の整備・開発を前提としない、拠点間で機能を補完する交通の仕組みづくりを進めるべきと考えられます。

飯田の特殊事情に係る課題
（リニア新幹線開通の影響を勘案）

課題①【成長性】飯田への流入需要を喚起・取り込み・維持するための施策

- リニア新幹線の開通は、沿線自治体の社会・経済を大きく回復させる力がある一方、特段変化をもたらさない可能性もあり、あるいは逆に外へと人口やビジネス等が流出する可能性もあります。
- 着実にリニア新幹線の効果を飯田市にもたらすためには、飯田への人口・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ります。
- そのため、特に都市構造の核となる中心市街地の都市機能集積、広域交通拠点との機能連携等を重点課題として、飯田の地域を訪れる人、移住する人、定着する人を増やすため、地域の魅力づくりや地域全体で受け入れる体制の整備に取り組む必要があると考えます。

課題②【持続性】中心拠点と広域交通拠点における役割分担の推進

- 今後飯田市の人口が高度経済成長期のように大きく成長することは期待できず、基本的に人口減少の傾向が続くことが予想されます。
- 広域交通拠点に新しい市街地をつくると考えた場合、中心拠点と広域交通拠点は、限られた数を奪い合う競合関係に陥る可能性があります。
- また、広域交通拠点への都市機能集積を大々的に推進し、広域交通拠点だけで物事を完結させることで地域への波及効果が薄れ、中心市街地の衰退の加速を招き、両拠点が共倒れになる恐れがあります。
- そのため、あくまで現在集積している高次都市機能は「中心拠点」での維持を図り、「広域交通拠点」は中心拠点を補完するため、交通結節機能等を強化した拠点として位置づけていくなど、拠点に応じた役割の検討を進めていく必要があります。

いいだ山里街づくり推進計画（飯田市版立地適正化計画）における基本的な考え方

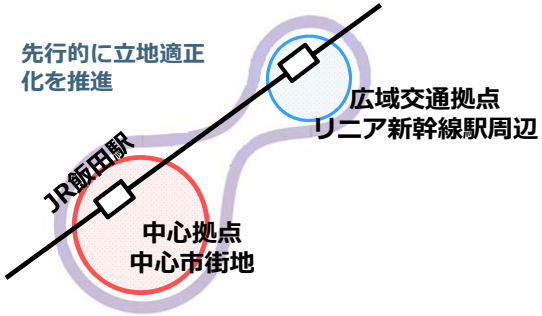
いいだ山里街の暮らしを支えるため・・・

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。

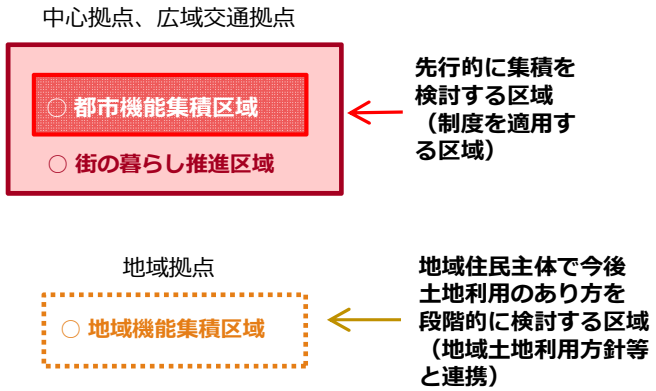
② リニア新幹線開通の飯田の特殊事情を踏まえ、中心拠点と広域交通拠点の都市機能の立地適正化に先行して着手します。

- 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「共倒れする」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、飯田市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、３地区（座光寺地区・上郷地区・竜丘地区）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。

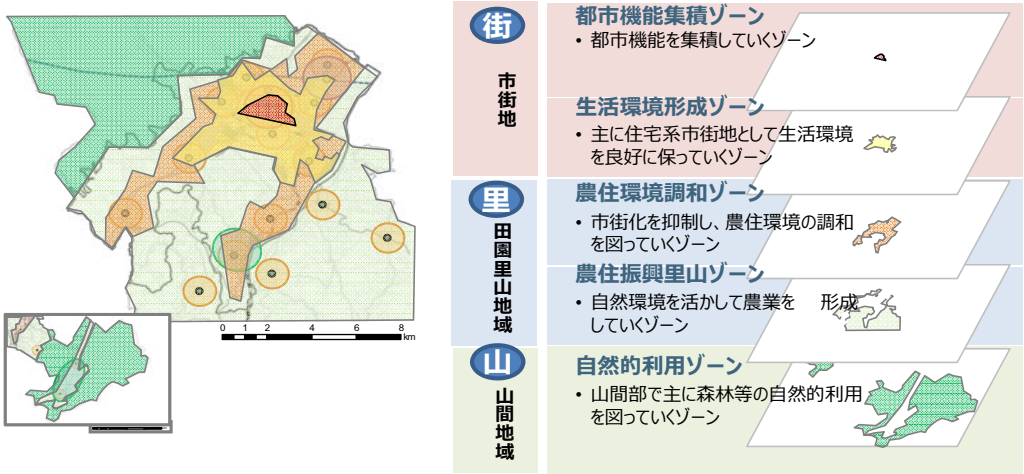


(1) 持続可能な都市構造（都市計画マスタープラン）の具現化

（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

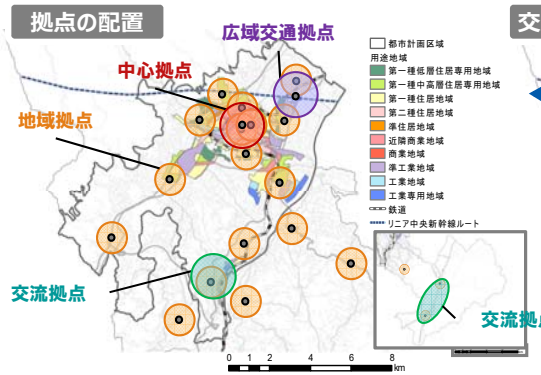


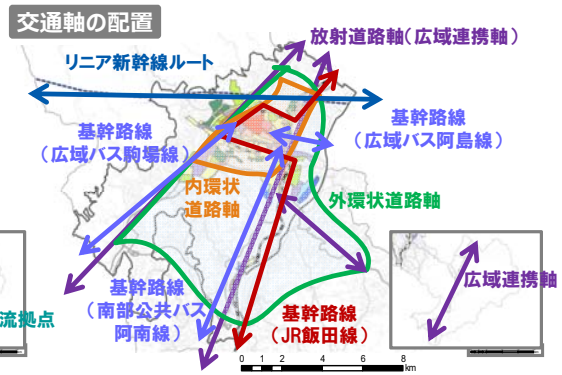
（イ）拠点と交通軸の考え方

- 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	土地利用上の該当地域
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	日常の生活（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

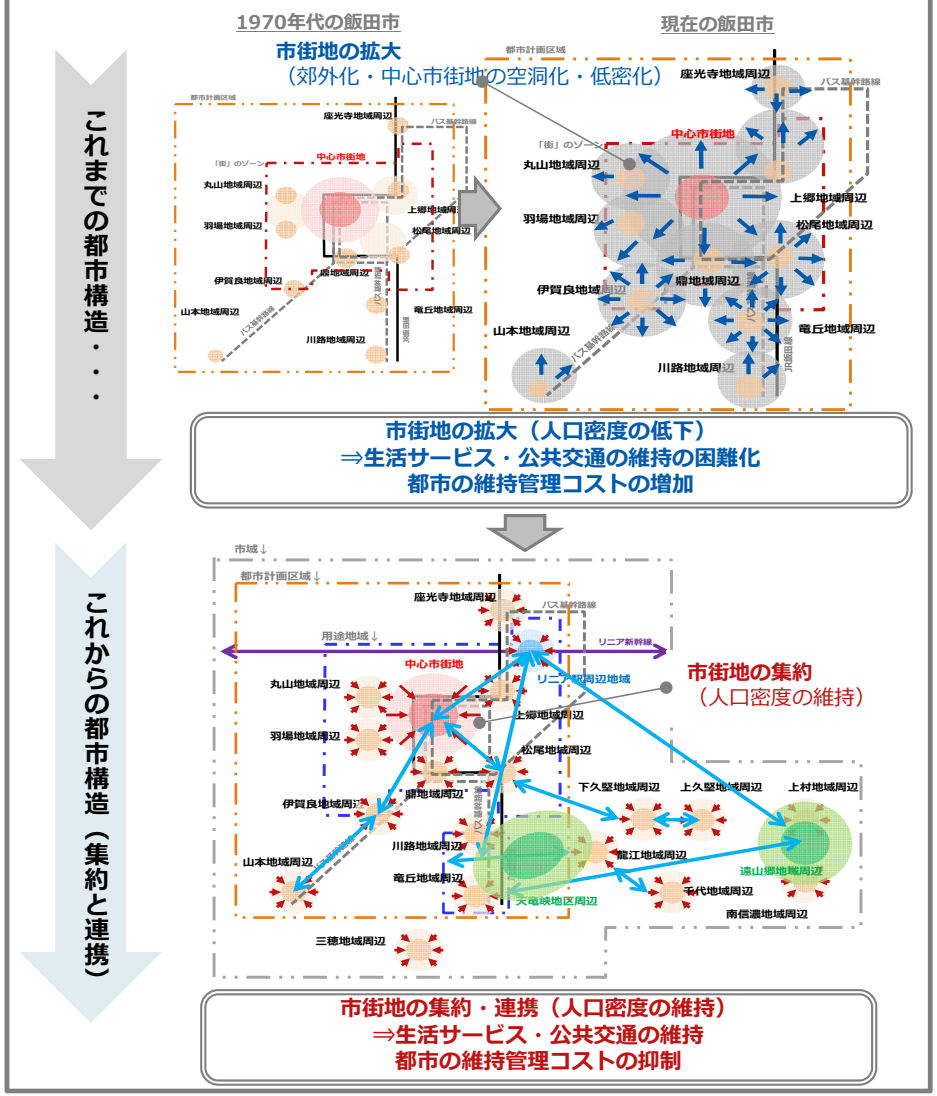




（ウ）拠点の集約と連携へ

- 1970年代から現在にかけ、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

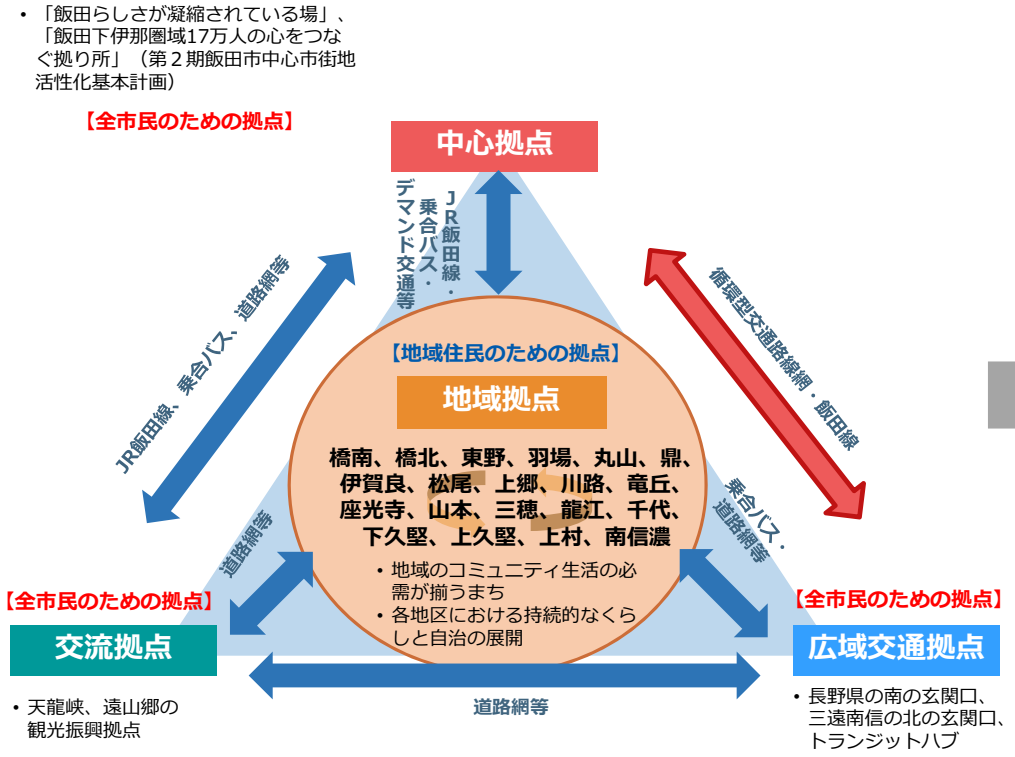


(2) 拠点への機能集約と拠点間連携

（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。

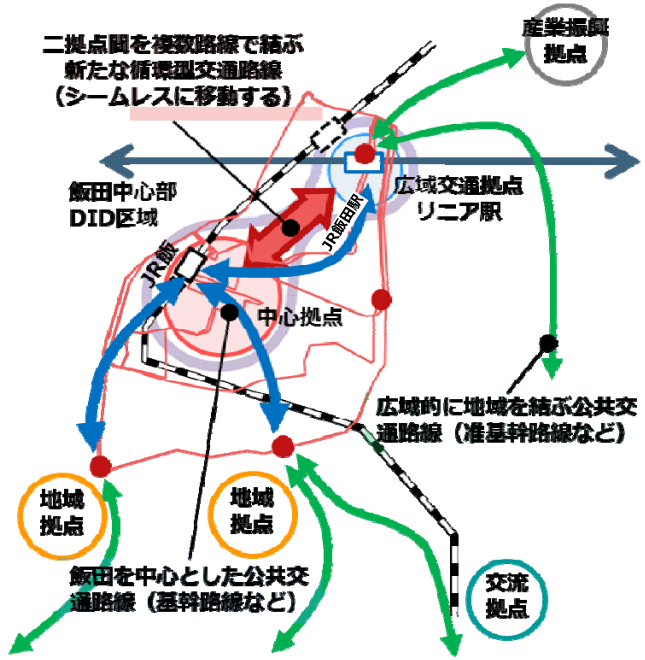
図表 「全市民のため」の拠点と「地域住民のため」の拠点の整理



（イ）拠点間の接続：拠点を繋ぐシームレスな公共交通

- 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も含め、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 新たな公共交通の整備イメージ



先進的でシームレスな公共交通

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公共交通を検討します。

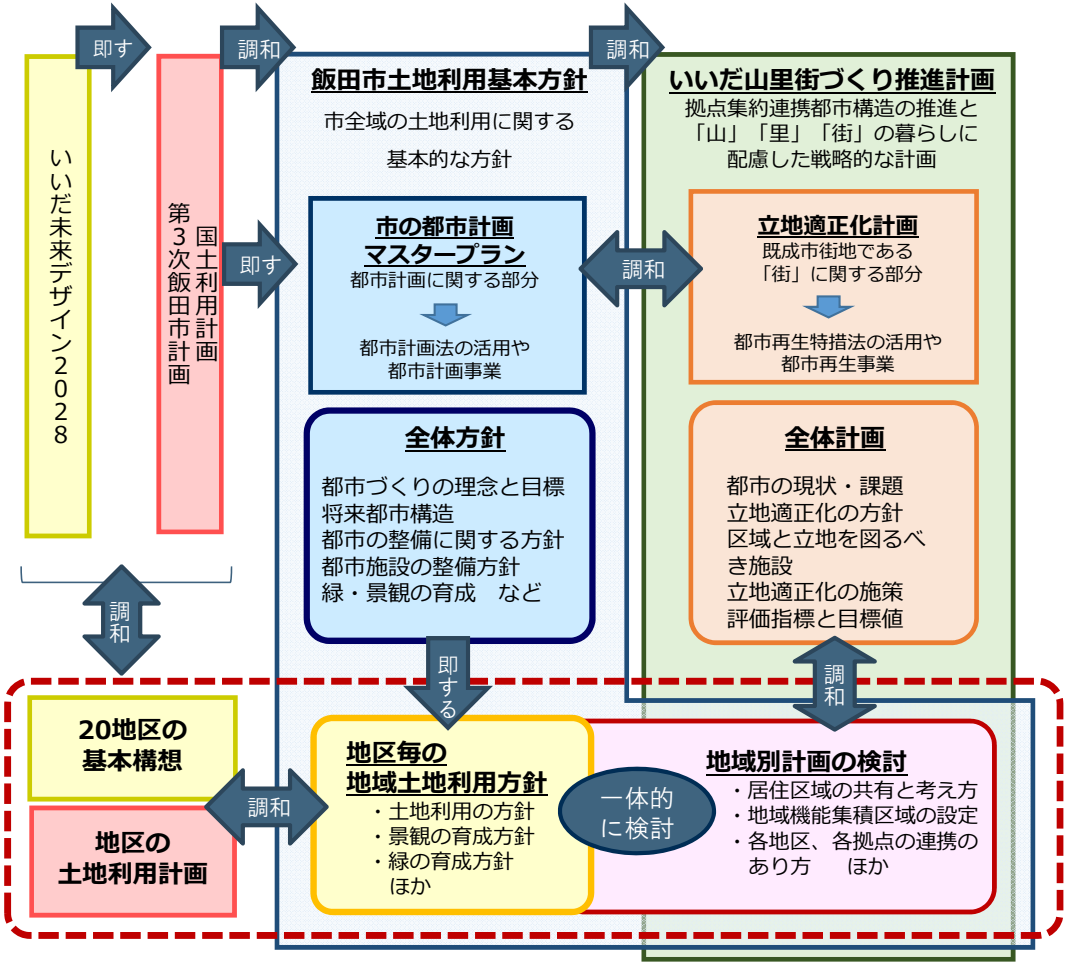
- 公共交通の乗り物についても、未来型の乗り物（初期段階は、EVバス車両、将来的には自動運転車両等）へと転換を検討することで、環境や人手不足等の社会課題に対応していきます。

(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。全体計画（本計画）では、飯田市における「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と調和するよう、段階的に検討を進めることを想定しています。

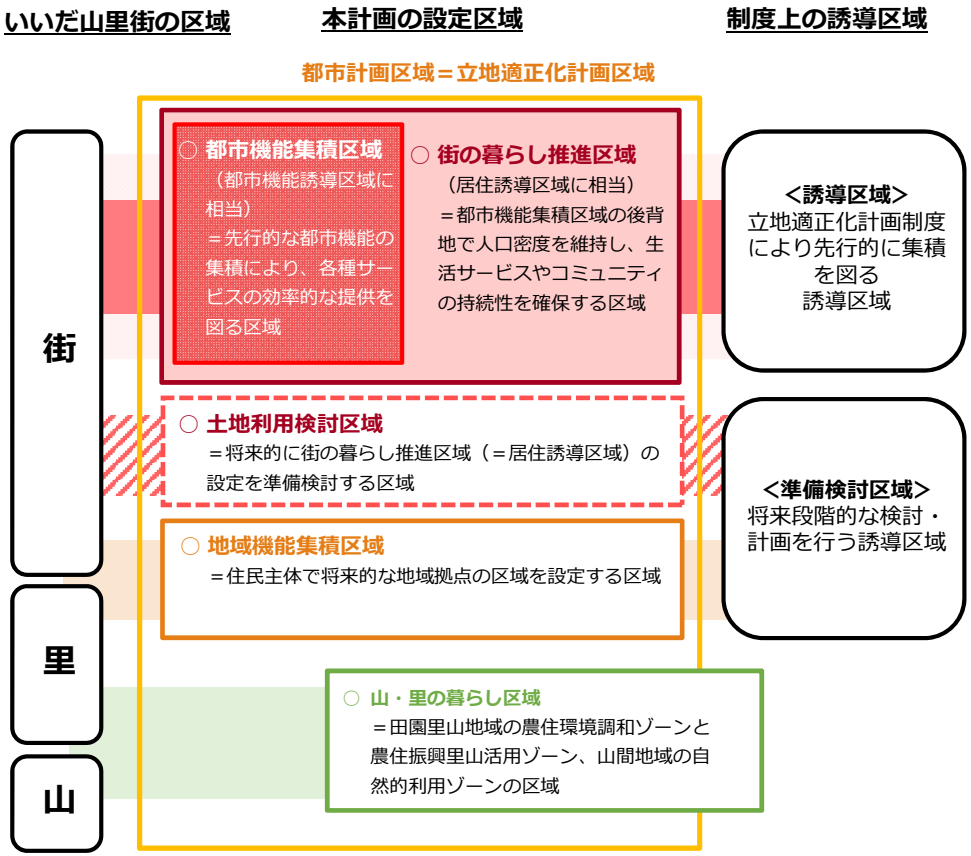
図表　土地利用に係る計画の体系



（イ）区域の設定

- 本計画では、飯田市の都市構造・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　土地利用に係る区域計画の全体像

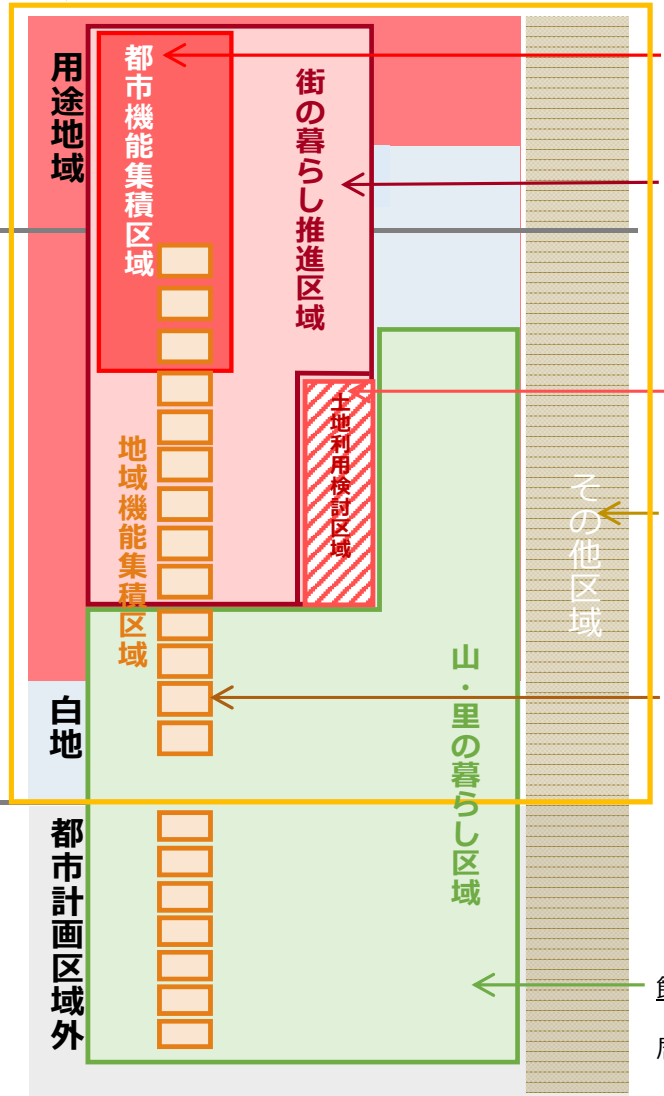


(3) 集積区域の設定と段階的な展開（２／２）

図表　区域設定の方針（全体像）

拠点類型	拠点エリア	用途地域	都市機能集積区域	地域機能集積区域	街の暮らし推進区域	土地利用検討区域	山・里の暮らし区域
中心拠点	中心市街地活性化基本計画の区域（橋南・橋北・東野の一部地域）	●	●		●		
広域交通拠点	リニア駅周辺地域（上郷・座光寺の一部地域）	●	●		●		
地域拠点（13）	橋南周辺地域	●		●	●		
	橋北周辺地域	●		●	●		
	東野周辺地域	●		●	●		●
	羽場周辺地域	●		●	●		●
	丸山周辺地域	●		●	●		●
	鼎周辺地域	●		●	●	●	●
	伊賀良周辺地域	●		●	●	●	●
	松尾周辺地域	●		●	●		●
	上郷周辺地域	●		●	●	●	●
	川路周辺地域	●		●			●
	竜丘周辺地域	●		●			●
	座光寺周辺地域			●			●
	山本周辺地域			●			●
交流拠点	天龍峡地域周辺	●					
地域拠点（7）	三穂周辺地域			●			●
	龍江周辺地域			●			●
	千代周辺地域			●			●
	下久堅周辺地域			●			●
	上久堅周辺地域			●			●
	上村周辺地域			●			●
	南信濃周辺地域			●			●
交流拠点	遠山地域周辺						

※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。



制度計画区域
（都市計画区域内で制度適用、届出・勧告対象となる）

都市機能誘導区域に相当
（中心拠点・広域交通拠点に設定）

居住誘導区域に相当
（都市機能誘導区域及び用途地域内でその周辺・近郊等に設定）

飯田市独自の区域
（将来的に用途地域の指定とともに、居住誘導区域にする区域に設定）

除外する区域
（土砂災害防止法の特別警戒区域や浸水想定区域等の災害の危険性がある区域）

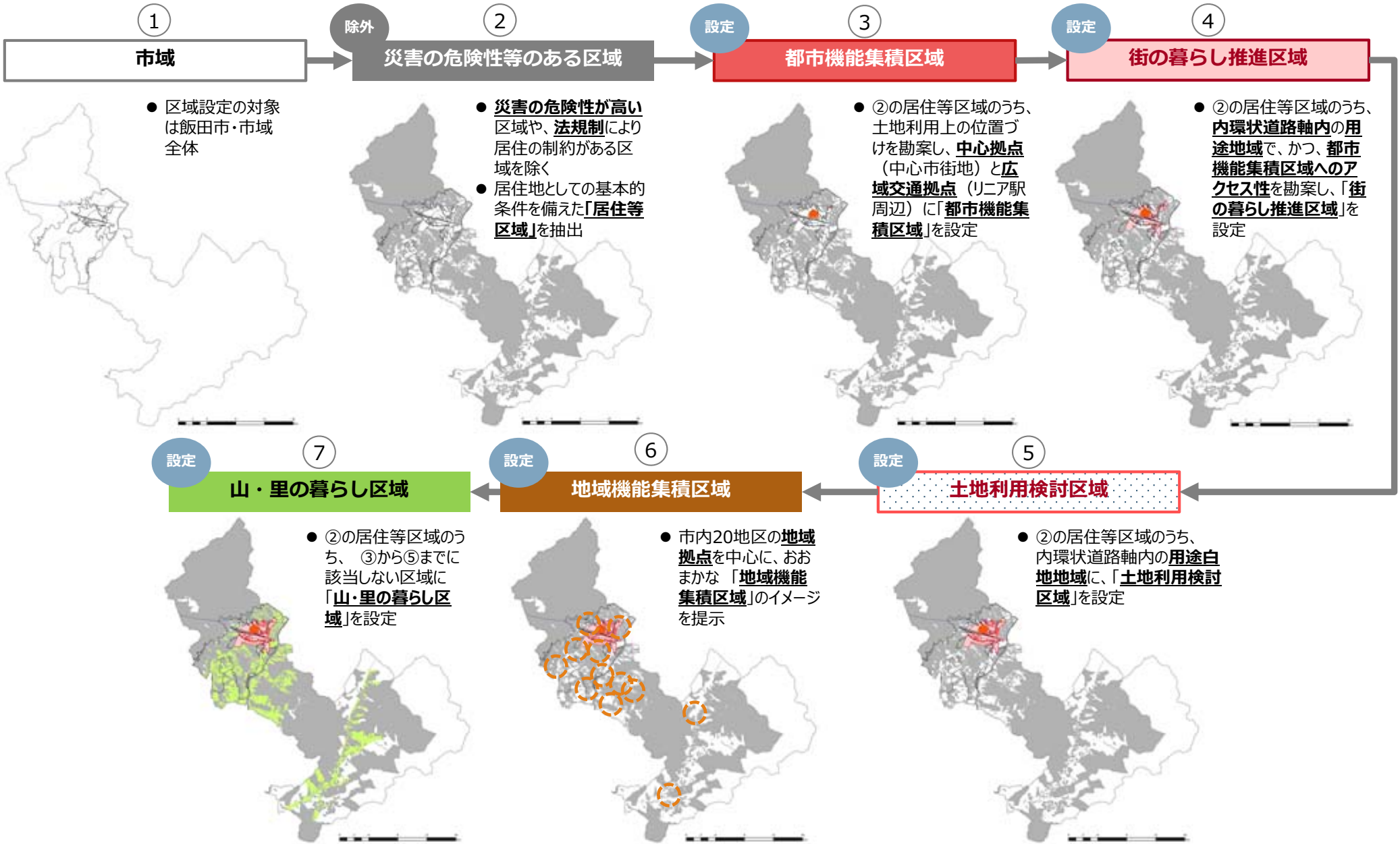
飯田市独自の区域
（地域拠点に設定。今後地域土地利用方針・計画等と擦り合わせ）

飯田市独自の区域
（街の暮らし以外の区域で居住に適した区域に設定）

(1) 立地適正化の区域設定フロー

● 本計画では、区域設定の考え方に基づき、以下のような手順で区域設定を行います。

図表　区域設定のフロー（全体像）



(2) 居住等区域 ※災害の危険性等のある区域を除いた区域

- 都市計画運用指針（※）では、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に定めることとされています。
- そのため、まずは都市機能集積区域（都市機能誘導区域に相当）と街の暮らし推進区域（居住誘導区域に相当）に設定しないこととする「災害の危険等がある区域」や「法規制により居住の制約がある区域」を区域設定候補から除外し、「居住等区域」の抽出を行います。

※都市計画運用指針とは
・都市計画法に基づく都市計画運用制度について、国が原則的な考え方を示したものです。

図表　居住等区域設定のプロセス

立地適正化計画区域（＝飯田市の都市計画区域）

▽

災害の危険性等のある区域を除く分析

都市計画運用指針の検討項目に該当する地域を、「災害の危険等のあるエリアや法規制により居住の制約があるエリア」として除く

※ 赤字は、飯田市に該当区域があり、除外検討を行う区域

STEP1.	STEP2.	STEP3.	STEP4.
居住誘導区域に含まないこととされている区域の除外	原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域の除外	適当でないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域の除外	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の除外
① 市街化調整区域 ② 災害危険区域のうち住宅の建築制限のある地域 ③ 農用地区域 ④ 農地もしくは採草放牧地 ⑤ 自然公園法に規定する特別地域 ⑥ 保安林の区域 ⑦ 自然環境保全法規定の地域 ⑧ 保安林予定森林、保安施設地区等	① 土砂災害特別警戒区域 ② 津波災害特別警戒区域 ③ 災害危険区域 ④ 急傾斜地崩壊危険区域 ⑤ 地すべり防止区域 ⑥ 急傾斜地崩壊危険区域	① 土砂災害警戒区域 ② 津波災害警戒区域 ③ 浸水想定区域 ④ 都市洪水想定区域、都市浸水想定区域 ⑤ その他、災害の発生のおそれのある区域	① 工業専用地域、流通業務地区等、法令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、地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域 ③ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域 ④ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域

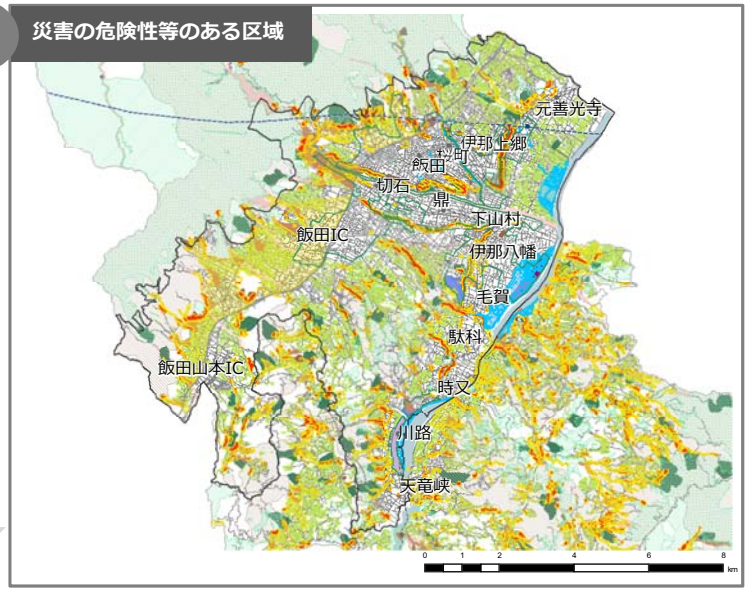
▽

居住等区域（災害の危険性等のある区域を除外した区域）

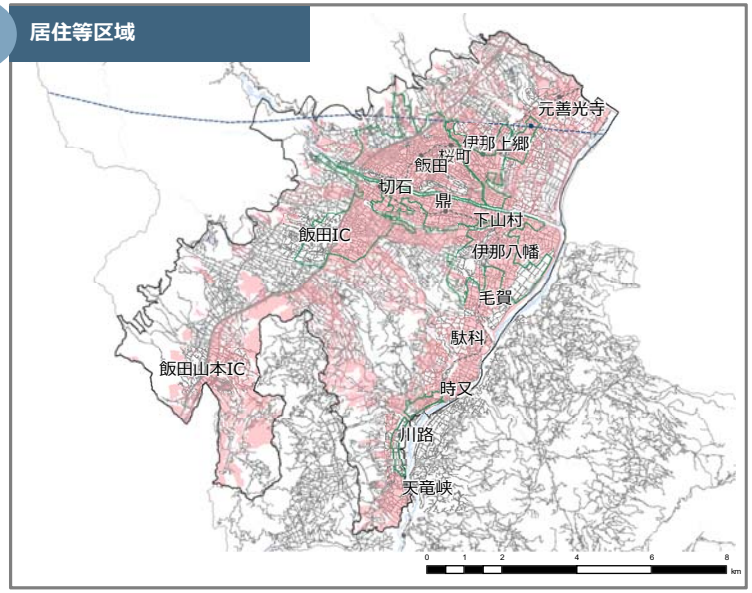
- 災害の危険性が高い区域や、法規制により居住が制限される区域を除いた、居住地としての基本的な条件を備えた地域

図表　災害の危険性等のある区域と居住等区域

除外　災害の危険性等のある区域



抽出　居住等区域



(3) 都市機能集積区域

（ア）都市機能集積区域設定の考え方

- 土地利用基本方針（都市マスタープラン）上の位置づけと、本計画における立地適正化の方針から、「都市機能集積区域」を中心拠点および広域交通拠点に設定します。

都市機能集積区域（＝都市機能誘導区域に相当）とは

- 医療・福祉・商業・教育・文化等に関わる都市機能を中心拠点や広域交通拠点に集積、集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域として設定する。
- 各都市機能集積区域においては、都市機能の増進を図るために、拠点立地を図るべき施設指定する。

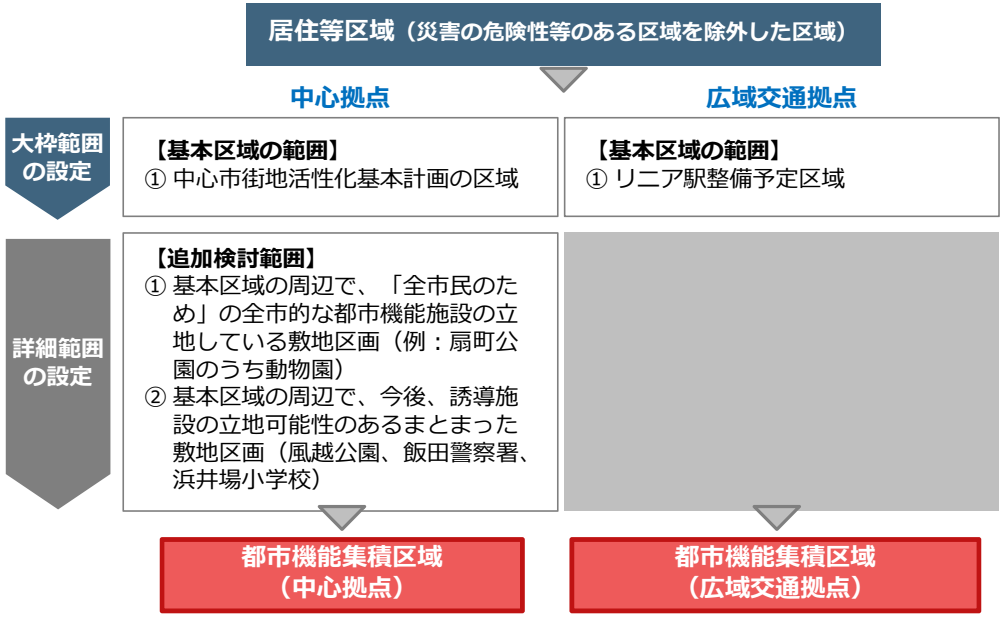
（イ）都市機能集積区域設定のプロセス

- 具体的な中心拠点と広域交通拠点の都市機能集積区域は、以下の考え方に基づき設定します。

【中心拠点の都市機能集積区域】
①過度な市街化抑制のため、対用途地域面積比を10%以下に抑制
②人口密度、生活利便施設等の集積がみられる区域に設定し、コンパクトな市街地を形成

【広域交通拠点の都市機能集積区域】
①中心拠点との都市機能分担
②リニア駅周辺の過度な市街化抑制のため、整備予定区域に限定

図表　都市機能集積区域設定のプロセス



(4) 街の暮らし推進区域

（ア）街の暮らし推進区域設定の考え方

- 街の暮らし推進区域は、すでに生活利便施設が多く立地する内環状道路軸内の用途地域で、都市機能集積区域へのアクセス確保の観点で設定します。
- なお、リニア駅周辺エリアの市街化は限定的とする方針から、リニア駅周辺の居住に関わる土地利用の方針を定める地区計画で策定されるエリアを、リニア駅周辺の街の暮らし推進区域に設定します。

街の暮らし推進区域（＝居住誘導区域に相当）とは

- 都市機能集積区域の後背地として、都市機能やコミュニティを維持するために、居住を積極的に集積し、人口密度を維持していく区域として設定する。
- 内環状道路軸内で、都市機能集積区域へのアクセスがしやすいエリアに設定する。

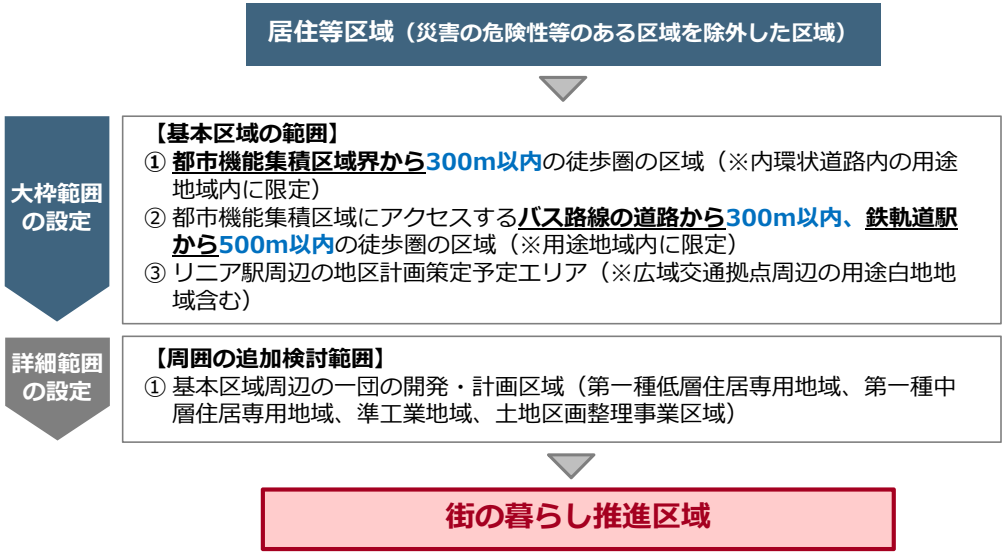
（イ）街の暮らし推進区域設定のプロセス

- 街の暮らし推進区域は、内環状道路軸を中心に、以下の考え方に基づき設定します。

【徒歩圏域の視点】
①都市機能集積区域界から300m以内の徒歩圏の区域（※用途地域内に限定）
②広域交通拠点の都市機能集積区域は、地区計画のエリア

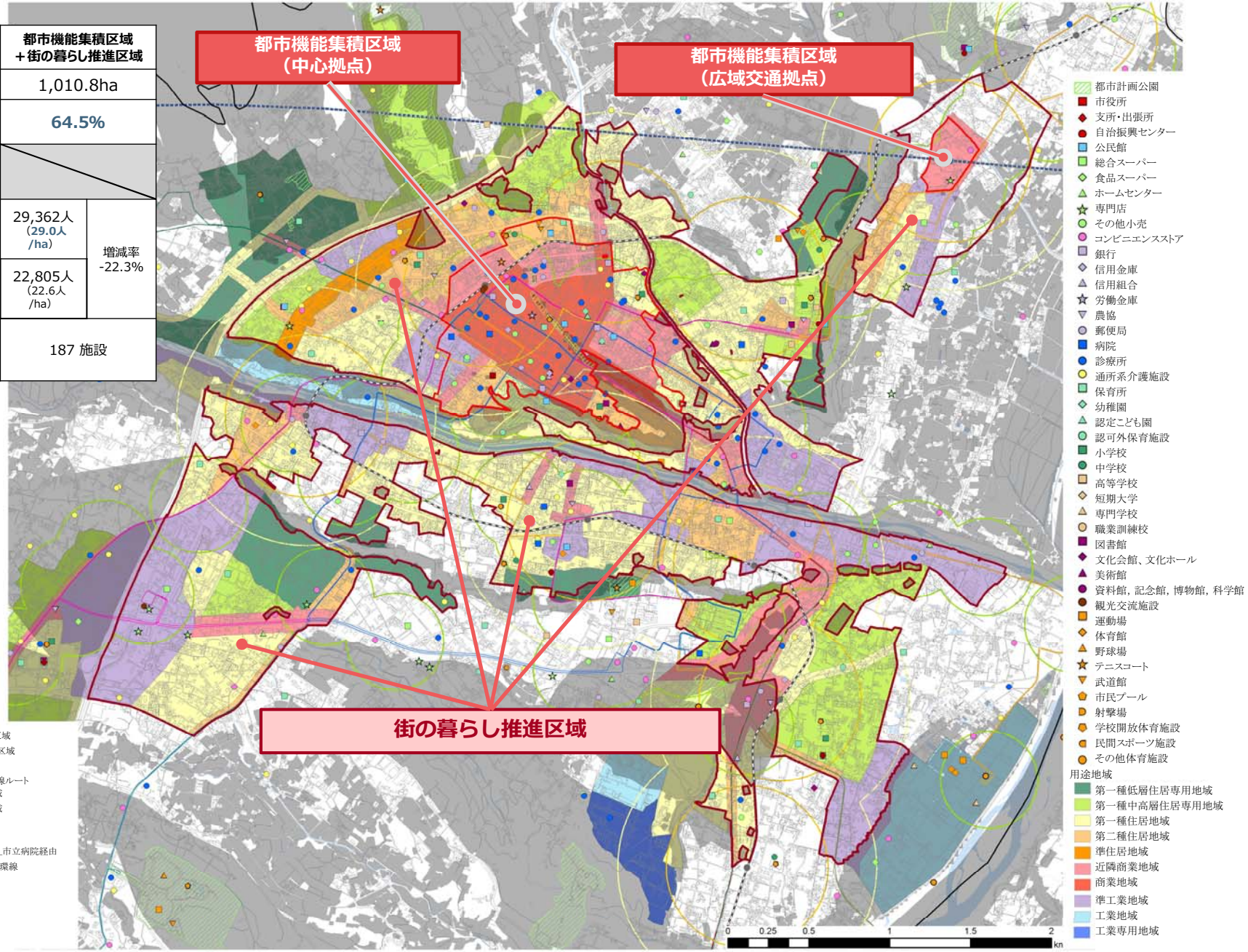
【交通圏域の視点】
①鉄軌道駅から500m以内の区域（※用途地域内に限定）
②都市機能集積区域につながるバス路線の通る道路300m以内の区域（※用途地域内に限定）

図表　街の暮らし推進区域設定のプロセス



図表　都市機能集積区域･街の暮らし推進区域の設定範囲

	都市機能集積区域		都市機能集積区域＋街の暮らし推進区域	
区域面積	131.5ha		1,010.8ha	
対用途地域の面積比	8.4%		64.5%	
対象商業系用途地域の面積比	64.2%			
2015年人口	4,913人（37.4人/ha）	増減率 -32.0%	29,362人（29.0人/ha）	増減率 -22.3%
2040年人口	3,340人（25.4人/ha）		22,805人（22.6人/ha）	
生活利便施設（商業･コンビニ･金融･医療･福祉施設等）	56 施設		187 施設	



(5) 土地利用検討区域

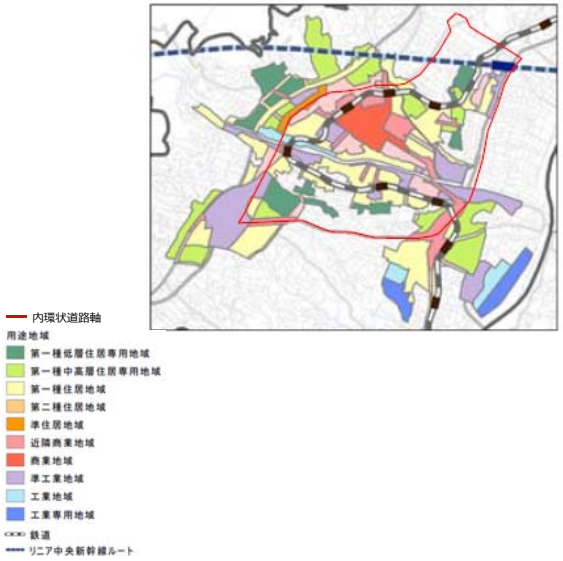
土地利用検討区域設定の考え方

- 本計画では、居住誘導区域に相当する「街の暮らし推進区域」を、内環状道路軸内の用途地域において設定します。これは現行の都市計画に基づき、すでに用途地域の指定が行われていることから、土地利用の方針が明確であり、有効に土地利用コントロールが可能な地域と考えられるためです。
- 一方、飯田バイパス沿いの地域を中心に、内環状道路軸内であり、市街化が進行していても、用途地域の指定がない用途無指定の白地地域であるため、本計画では「街の暮らし推進区域」に指定しない方針の地域が存在します。これらの地域についても、内環状道路軸内において、飯田の市街地を構成する地域として、将来的に用途地域、特定用途制限地域等、都市計画の見直しと合わせ、都市機能集積区域の後背地である「街の暮らし推進区域」としての準備を検討する「土地利用検討区域」に設定します。

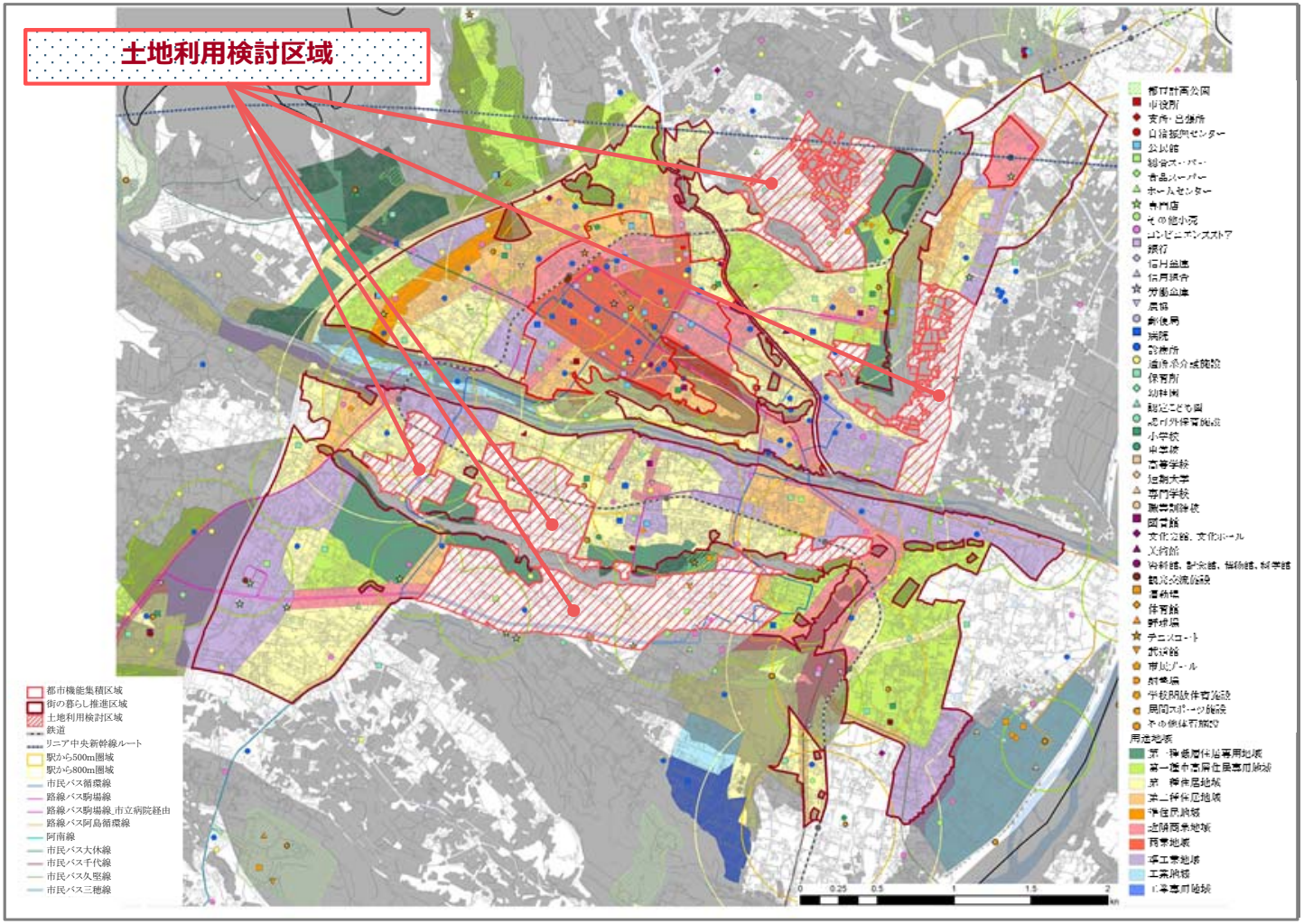
土地利用検討区域とは

- 「土地利用検討区域」は、本計画において、内環状道路内だが、街の暮らし推進区域に設定しない用途白地地域に設定する。
- すでに市街化が進み、今後、用途地域、特定用途制限地域等の都市計画の見直しと合わせ、街の暮らし推進区域としての設定を準備検討する区域として設定する。

図表　飯田市の用途地域と内環状道路軸



図表　土地利用検討区域の設定範囲



(6) 地域機能集積区域

地域機能集積区域設定の考え方

- 地域拠点において設定する「地域機能集積区域」は、現時点では都市機能集積区域に含めないこととします。
- 「地域機能集積区域」は、今後の都市の動向を見ながら、飯田市の20地区の地域住民主体により、基本構想や地域土地利用計画等の策定に沿って、必要に応じて段階的に設定を検討します。

地域機能集積区域（＝準備検討区域）

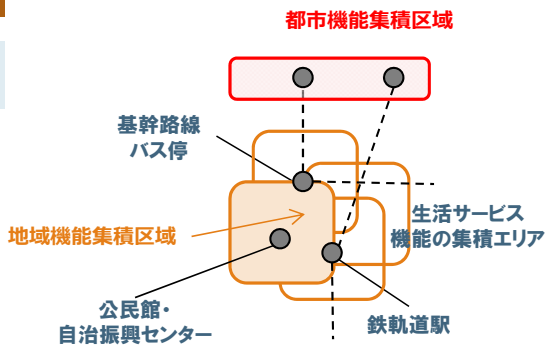
- 地域の日常的な生活圏の中心として、地域住民に生活サービスを提供する区域として設定する。
- 各地区の地域拠点において、現時点では都市機能集積区域の設定をせず、将来的な都市構造の変化や各地区の地区計画、基本構想等を踏まえ、都市機能集積区域の設定等を段階的に検討・計画する区域として設定する。

図表　地域機能集積区域設定の考え方

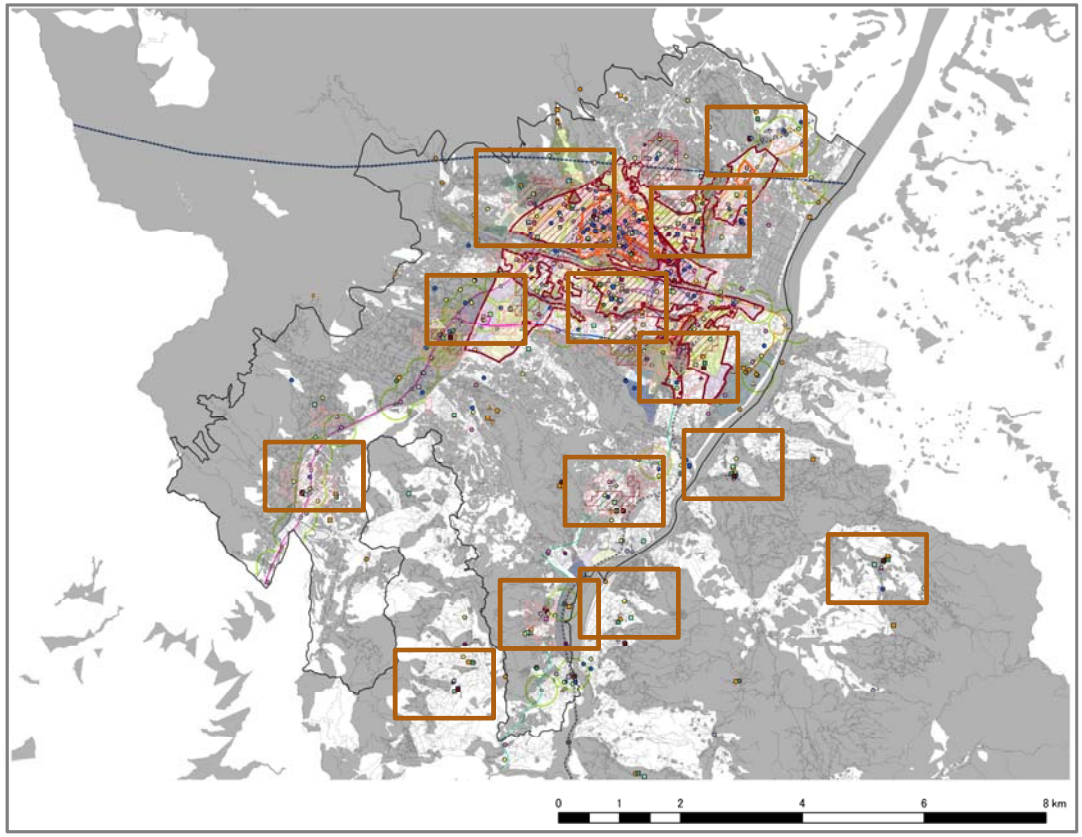
地域機能集積区域

自治振興センター・公民館を中心とする範囲

- 自治振興センター・公民館を中心とする範囲は、概ね①都市機能集積区域につながる公共交通のバス停・鉄軌道駅、および②生活サービス機能の集積エリアと重なる



図表　地域機能集積区域の設定箇所のイメージ



狙い

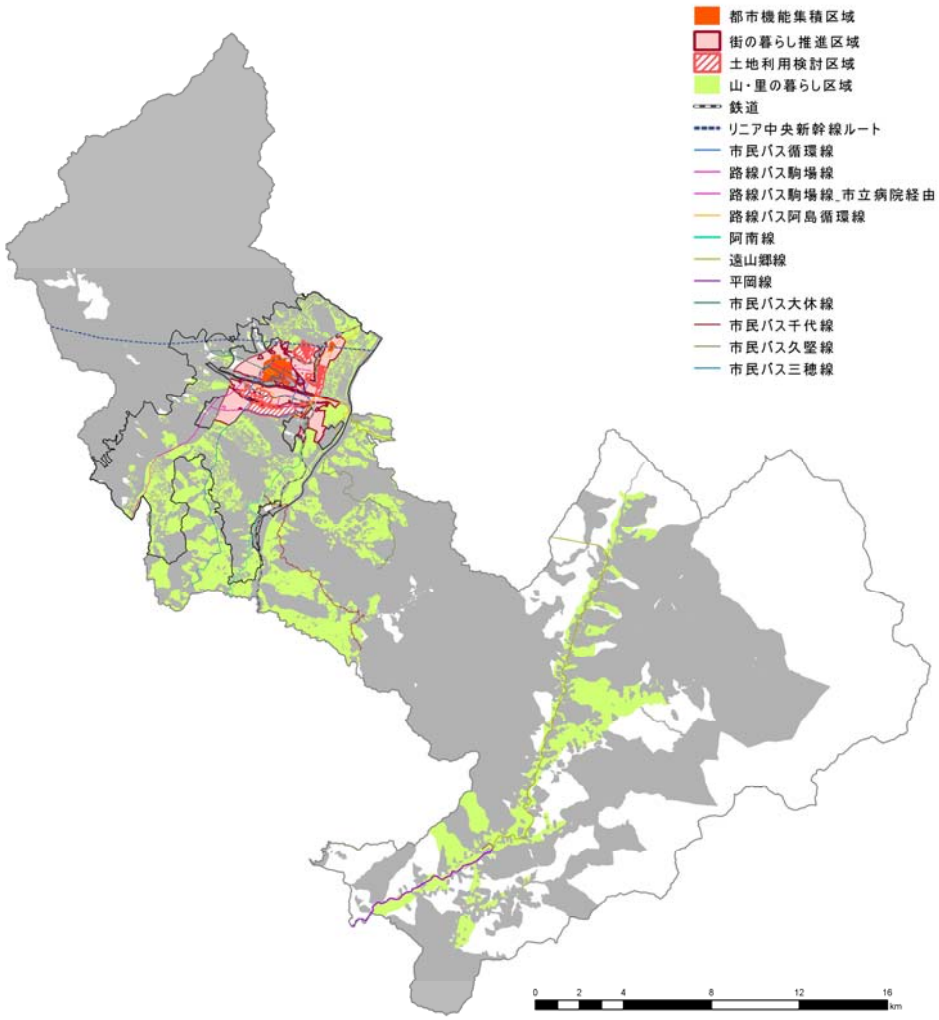
- 地域機能集積区域設定の考え方では、「地域拠点において、現時点では都市機能集積区域を設定しない」と表現していますが、中心市街地においては、地域拠点の機能を担う区域が含まれる区域内で、都市機能集積区域・街の暮らし推進区域を設定しています。
- これは、都市機能集積区域として設定する中心市街地は「全市民のため」の拠点の役割に応じた中心拠点の都市機能として考え、**地域活動の中心となる区域は「地域住民のため」の地域拠点として考えられる**ためです。
- 本計画では、市内20地区の地域住民により、内発的な自治を行うコミュニティの土壌があることに鑑み、地区ごとの基本構想や地域土地利用計画等に基づき、**地域住民主体で、具体的な都市機能を集積すべき区域を検討する「きっかけづくり」として、地域機能集積区域を示します**。
- なお、区域については詳細な境界線を示すものではありません。
- 飯田市は、全国的に見ても、市内20の地域自治区単位で基本構想や基本計画を策定するという特徴的な分権構造にあり、持続的な都市構造を推進する観点から、**立地を図るべき施設やアクセスのあり方を検討していく地域の取組を支援します**。

(7) 山･里の暮らし区域

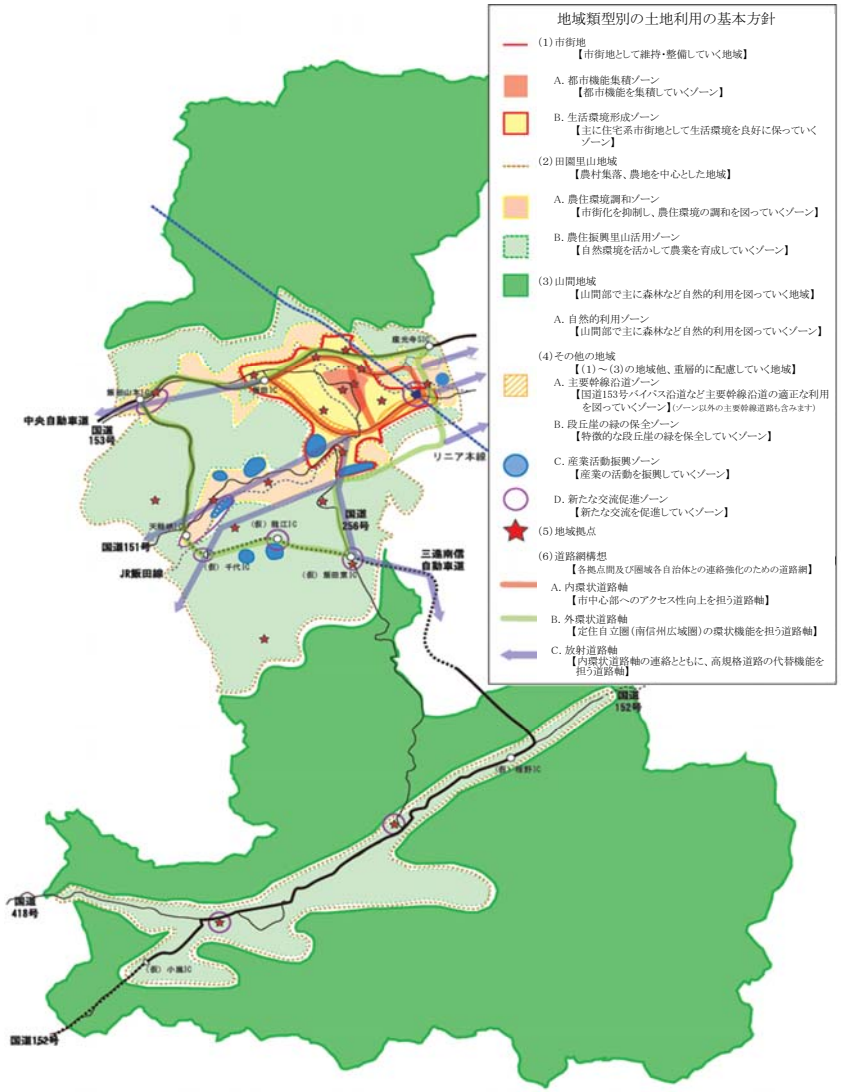
山・里の暮らし区域設定の考え方

- 「山・里の暮らし区域」は、立地適正化計画の制度上の区分を適用しない、飯田市独自の区域として設定します。
- 具体的には、飯田市の土地利用構想において、里の暮らしを形成する地域に該当する田園里山地域の農住環境調和ゾーンと農住振興里山活用ゾーン、山の暮らしを形成する山間地域に該当する自然的利用ゾーンに設定します。
- 本計画において、「山・里の暮らし区域」を設定することで、立地適正化の方針を踏まえ、具体的に飯田市の山や里の暮らしを守るべき区域を表しています。

図表　山･里の暮らし区域の設定範囲



図表　飯田市の土地利用構想図（国土利用計画･第３次飯田市計画）



(1) 拠点機能の考え方

拠点立地を図るべき施設

- 国の制度では、都市機能誘導区域（＝本計画の都市機能集積区域に相当）において、長期的に保有すべき都市機能として、商業施設や医療施設、福祉施設等、都市の利便増進を促す施設を設定することが定められています。
- 本計画では、立地適正化の方針を踏まえ、高次都市施設と生活利便施設の分類に基づき、各拠点に立地を図るべき施設（＝制度上の誘導施設に相当）を設定します。

図表　拠点立地を図るべき施設の類型

高次都市施設	● 飯田市域内の**全市民および地域外の人々**を対象に利用され、広域的な集客力を有する、高次なサービスを提供する施設 （例）市役所本庁舎、総合病院、大規模ショッピングモール　等
生活利便施設	● 主に**地域の周辺住民**を対象に利用され、日常生活を維持するための基本的なサービスを提供する施設 （例）出張所、診療所、小売商店　等

図表　本計画における誘導施設の設定方針

中心拠点・広域交通拠点（都市機能集積区域） → **誘導施設の設定あり**

- 本計画では、中心拠点と広域交通拠点の都市機能集積区域において、**誘導施設を設定します**。
- 対象とする施設は、主に全市民が利用する**高次都市施設**で、都市機能集積区域内で維持を図るとともに、郊外への立地を緩やかに抑制することを目的としています。
- なお、地域の周辺住民の利用する**生活利便施設**については設定しません。

本計画に基づき、**届出・勧告制度を適用する**

地域拠点（地域機能集積区域） → **誘導施設の設定なし**

- 地域拠点の地域機能集積区域では、周辺住民が利用する、地域に根ざしたコミュニティの生活を維持するために必要な**生活利便施設の立地を想定**していますが、当面は誘導施設の設定対象としません。
- これは、地域機能集積区域における誘導施設の設定については、今後各地区で策定される地域土地利用方針等に基づき、設定の是非含めて段階的に検討していくことを想定しているためです。

地区ごとに**今後検討・計画**
現時点では、**届出・勧告制度を適用しない**

図表　拠点別の都市機能の考え方

拠点・区域		中心拠点（都市機能集積区域）	地域拠点（地域機能集積区域）	広域交通拠点（都市機能集積区域）
誘導施設		○	-	○
立地施設の類型		高次都市施設	生活利便施設	高次都市施設
拠点の都市機能	行政	■ 中枢的な行政機能	■ 日常生活を営む上で必要な行政窓口、コミュニティ活動の拠点となる機能	
	商業	■ 時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能	■ 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能	■ 地域の魅力を体現し、市内外の人々に飯田のファンになってもらうため、地域産品の物販や食事を提供する機能
	文化交流	■ 市民全体を対象とする文化・交流サービスや活動の拠点となる機能	■ 地域における文化・交流活動を支える拠点となる機能	■ 地域の魅力を発信し、市内外の人々の交流を促す空間を提供、飯田の他拠点への移動を促す機能
	介護福祉	■ 市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能	■ 高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能	
	子育て	■ 市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導･相談の窓口や活動の拠点となる機能	■ 子どもを持つ世代が、日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能	
	医療	■ 総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能	■ 日常的な診療を受けることができる機能	
	教育	■ 市民全体を対象に、研究から研修まで、高度な教育を支える機能	■ 地域における子どもや若者の教育活動を支える拠点となる機能	

(2) 拠点立地を図るべき施設の設定

- 本計画では、中心拠点と広域交通拠点、地域拠点について、拠点ごとに備えるべき都市機能の考え方の整理に基づき、拠点立地を図るべき施設を、「すでに立地しており、今後も維持すべき誘導施設」「現時点では立地していないが、今後立地を図るべき誘導施設」「誘導施設に設定しないが、立地の望ましい施設」として、以下のとおり考えます。

●：すでに立地しており、今後も維持すべき誘導施設（＝制度上の誘導施設）

○：現時点では立地していないが、今後立地を図るべき誘導施設（＝制度上の誘導施設）

◇：誘導施設に設定しないが、立地の望ましい施設

図表　拠点立地を図るべき施設の設定

施設分類			中心拠点	広域交通拠点	地域拠点	既存の立地施設（例）
高次都市施設	行政	主要な行政施設	●	－	－	飯田地方合同庁舎（国）、長野県飯田合同庁舎（県）、飯田市役所、地域交流センター（りんご庁舎）、飯田警察署、飯田地方裁判所、長野地方検察庁飯田市支部、飯田拘置支所、長野県南信消費生活センター
	商業	集客商業施設	●	－	－	センゲキシネマズ、トキワ劇場、アストロボウル
		地元産品販売施設	●	○	－	※　広域交通拠点には、既存の立地施設なし。今後、市内外の人々が利用するマルシェのような地元産品を販売する施設を想定する。来訪者にとっては、飯田独自の産品等を手に入れる場所であり、地域住民にとっては、日常の買物や交流の拠点となる。
	文化交流	文化教育施設	●	－	－	飯田動物園、飯田市美術博物館、飯田市中央図書館、地域人形劇センター（川本喜八郎人形美術館）、長野県飯田創造館、飯田市公民館
		多目的ホール	●	－	－	※　民間ホールや上記の文化教育施設含む多目的な集客施設が立地している。
		宿泊施設	●	－	－	シルクホテル、ホテルオオハシ、三宜亭　等
		地域魅力発信施設	●	○	－	観光情報案内センター（中心拠点のみ） ※　広域交通拠点には、既存の立地施設ないが、将来的に、来訪者と地域住民の交流活動を促すための地域交流センター等の立地を想定する。
	介護福祉	高齢者福祉相談施設	●	－	－	地域包括支援センター
	子育て	子育て支援・相談施設	●	－	－	飯田市こども家庭応援センター、子育てサロンおしゃべりサラダ
	医療	二次・三次医療機関	●	－	－	飯田病院
	教育	高校・大学・専門学校等の教育関連施設	●	－	－	※　中心拠点の区域内に既存の立地施設はないが、中心拠点を広く捉えると、飯田風越高校が立地するなど、職業訓練やビジネス教室を含む施設が立地している。
生活利便施設	行政	行政支所・出張所・自治振興センター	－	－	◇	-
	商業	小売商店	－	－	◇	各種小売店舗、コンビニエンスストア　等
		飲食店	－	－	◇	各種レストラン、カフェ・喫茶店、居酒屋、スナック、バー　等
	文化交流	公民館	－	－	◇	地区公民館、図書館分館
	介護福祉	通所系介護施設	－	－	◇	デイサービスセンター　等
	子育て	子育てサービス施設	－	－	◇	保育所、認定こども園、児童館・児童クラブ　等
	医療	診療所	－	－	◇	各種クリニック、診療所
	教育	小学校・中学校等の教育関連施設	－	－	◇	小学校、中学校

※飯田文化会館は、都市機能集積区域外にある既存施設です。南信州広域連合の新施設は、現在研究が進められているため含まれていません。

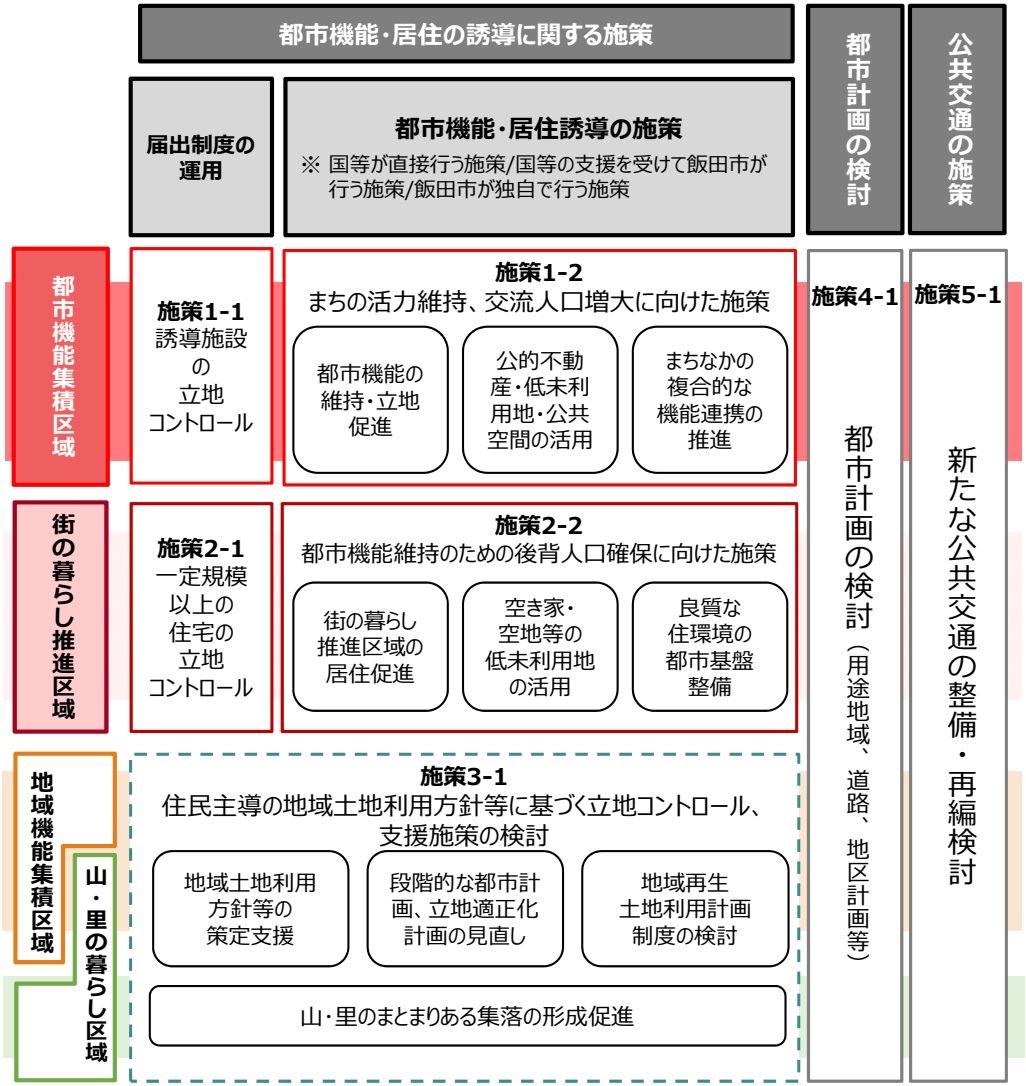
6．立地適正化の施策

(1) 立地適正化の施策

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。

図表　立地適正化の施策の全体像



7．評価指標と目標値

(1) 評価指標と目標値

- 「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に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。

図表　立地適正化の評価指標と目標値

指　標	基準値（2015）	目標（2040）
全市の人口	101,581人	92,471人
都市機能集積区域内の高次都市施設数	23施設	23施設以上
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
街の暮らし推進区域内の空き家バンク登録物件の活用件数	5件／年（2018基準）	5件／年以上
地域土地利用方針を策定している地域数	8地域	20地域
基幹バス路線の運行本数	往復7本／日以上	往復7本／日以上