

4 立地適正化計画

(1) いいだ山里街づくり推進計画

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

1 策定の背景と目的

近年、人口増加から人口減少へ、そして高度成長時代を経て成熟社会へと移り変わり、まさに時代の転換期を迎えています。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。

全国的に人口が減少する中で、長期的には飯田市の人口減少も避けることはできないものと考えられます。具体的な対策のないまま人口減少が進行した場合、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。

こうした状況の中、国の立地適正化計画制度が創設され、都市計画マスタープランと整合し、都市全体の構造を見渡し「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方で、住宅と生活サービスに関する医療・福祉、商業等の便利施設がまとまって立地できるよう、公共交通と連携したまちづくりを行うための計画を策定できることになりました。

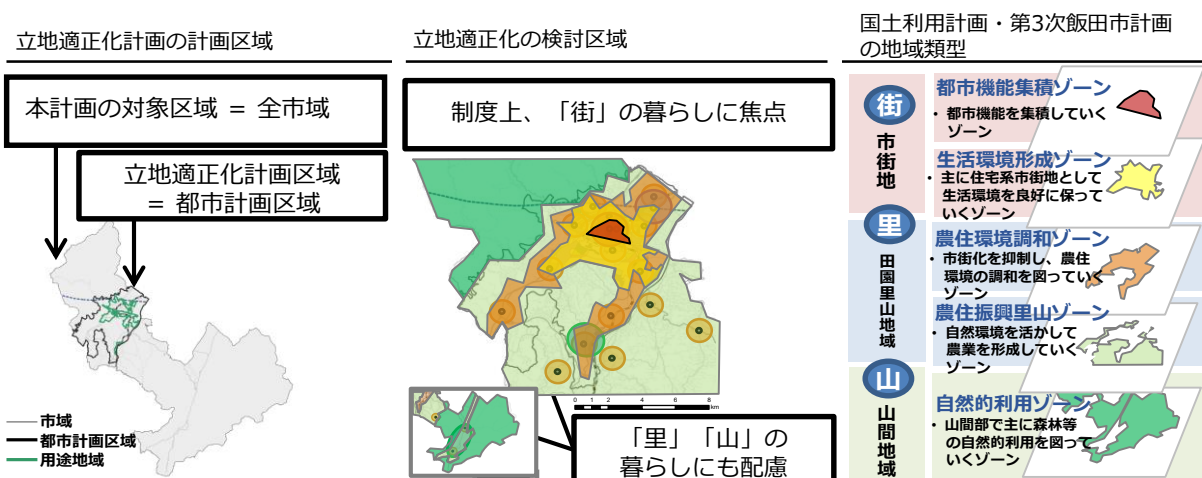
飯田市土地利用基本方針（都市計画マスタープラン）では、都市づくりの理念として、持続可能な都市構造への転換を目指す「拠点集約連携型都市構造の推進」を図ることとしています。

飯田市の目指す「拠点集約連携型都市構造の推進」は、国の提唱する「コンパクト・プラス・ネットワーク」と軸を同じくするものですが、これまでの周辺町村との合併の歴史的経緯を踏まえ、地形的にまとまり、住民相互の連帯感が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ることとしています。

いいだ山里街づくり推進計画（飯田市版立地適正化計画。以下「本計画」といいます。）は、飯田市の山・里・街のそれぞれの暮らしが営まれている土地利用について、市民や事業者、行政といった様々な立場の人々と共有し、将来都市構造の実現を目指すとともに、国の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、財政支援等を活用することを見据え、戦略的な計画として策定するものです。

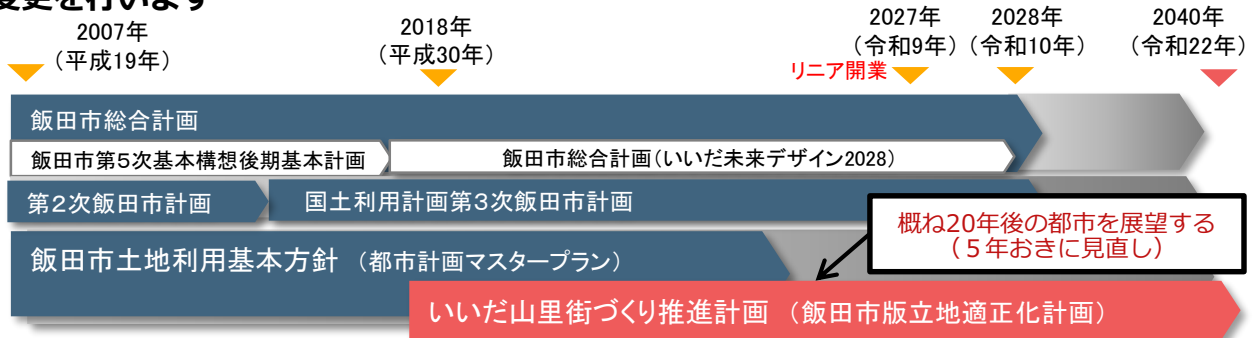
2 計画の対象区域

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。



3 計画の期間

概ね20年後の2040年を展望し、5年ごとに見直すとともに、状況の変化に応じた変更を行います

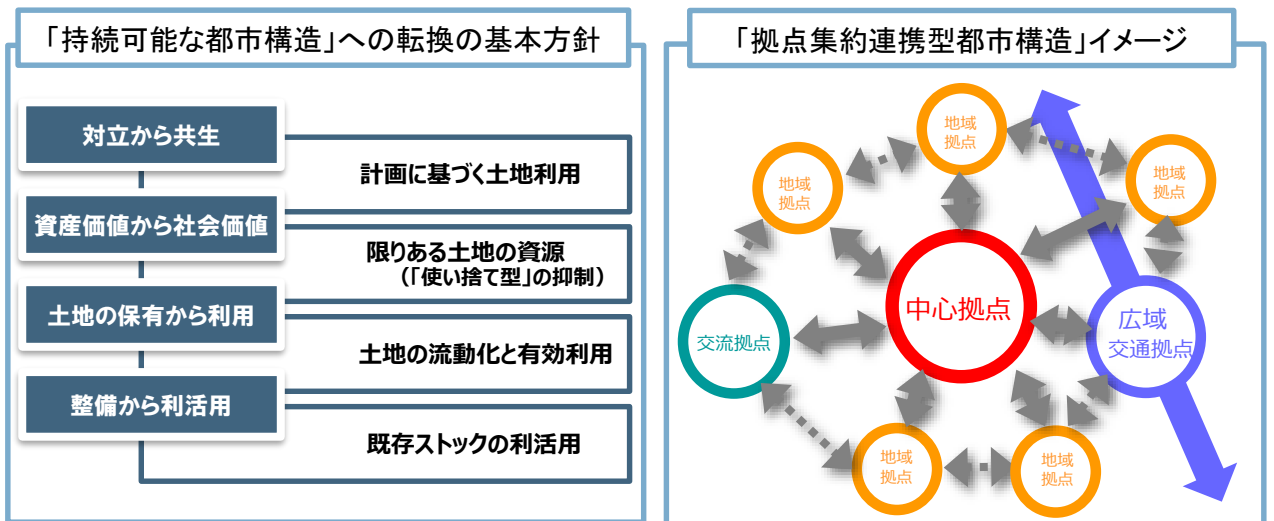


4 計画の性格

飯田市土地利用基本方針（都市計画マスタープラン）の「拠点集約連携型都市構造」を推進し、具現化する計画とします

飯田市土地利用基本方針及び国土利用計画・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。



飯田市の拠点の基本的な考え方

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

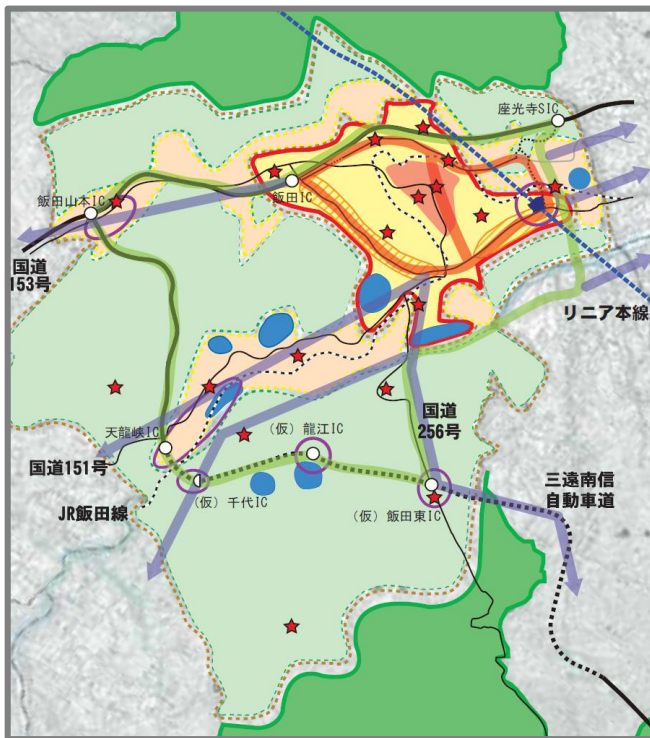
5 飯田市の土地利用構造図・拠点と交通軸の考え方

山・里・街の暮らしと、各拠点の役割に応じた機能の集約と、道路網構想による機能連携を図ります

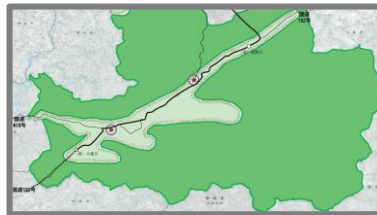
土地利用構想では、市域は山・里・街に分けて考えられ、「街」では都市機能の集積と住宅系市街地の形成を図り、「里」では市街化を抑制し、「山」では自然的利用を図ることとしています。

「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。

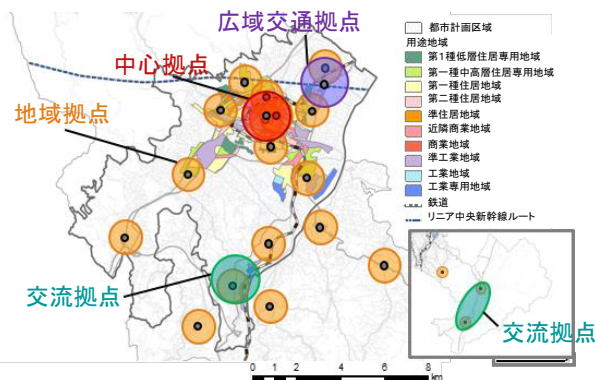
土地利用構想図・拠点の配置と交通軸



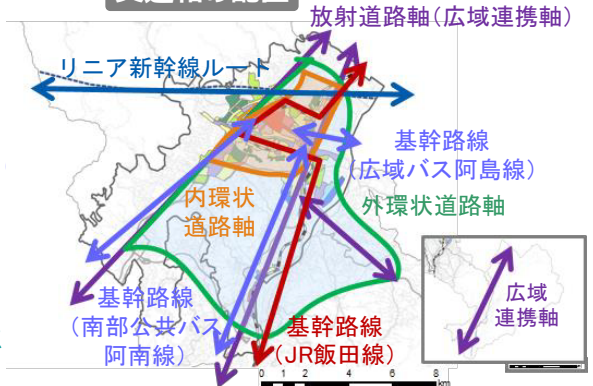
- (1) 市街地
 - 【市街地として維持・整備していく地域】
 - A. 都市機能集積ゾーン
 - 【都市機能を集積していくゾーン】
 - B. 生活環境形成ゾーン
 - 【主に住宅系市街地として生活環境を良好に保っていくゾーン】
- (2) 田園里山地域
 - 【農村集落、農地を中心とした地域】
 - A. 農住環境調和ゾーン
 - 【市街化を抑制し、農住環境の調和を図っていくゾーン】
 - B. 農住振興里山活用ゾーン
 - 【自然環境を活かして農業を育成していくゾーン】
- (3) 山間地域
 - 【山間部で主に森林など自然的利用を図っていく地域】
 - A. 自然的利用ゾーン
 - 【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】
- (6) 道路網構想
 - 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】



拠点の配置



交通軸の配置



6 飯田市の現状把握と将来見通し

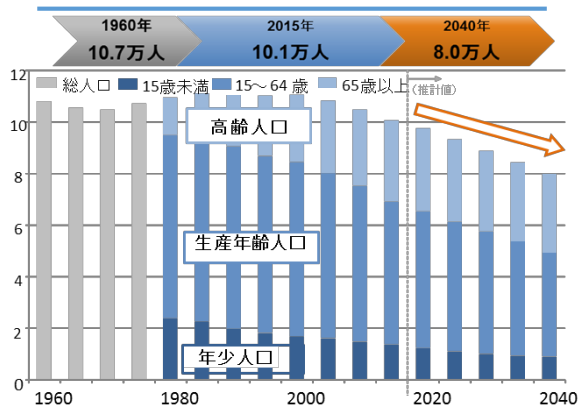
地方都市の典型の問題を抱え、持続可能性の面で問題が顕在化するとともに、リニア中央新幹線開通のもたらす影響・変化に対応することの課題があります

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、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。

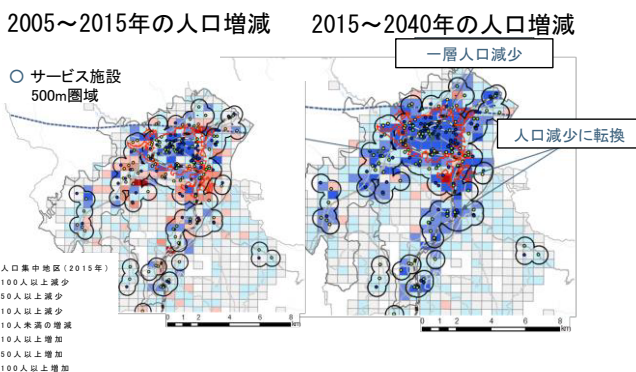
人口減少

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が懸念

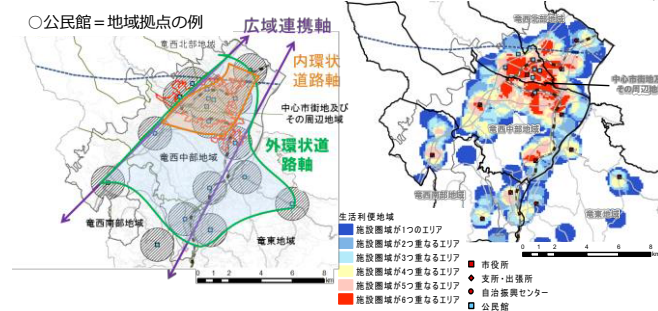


都市機能集積

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

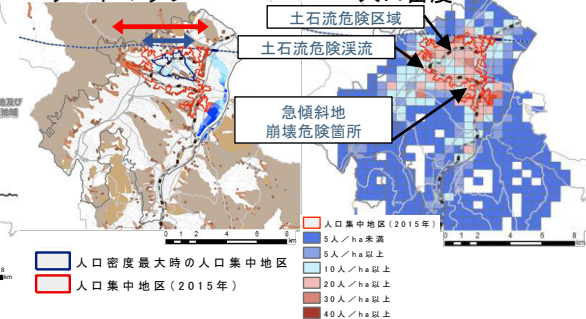


ハザード区域と人口密度

人口集中地区(DID)拡大と、ハザード区域の居住

ハザードマップ

人口密度



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

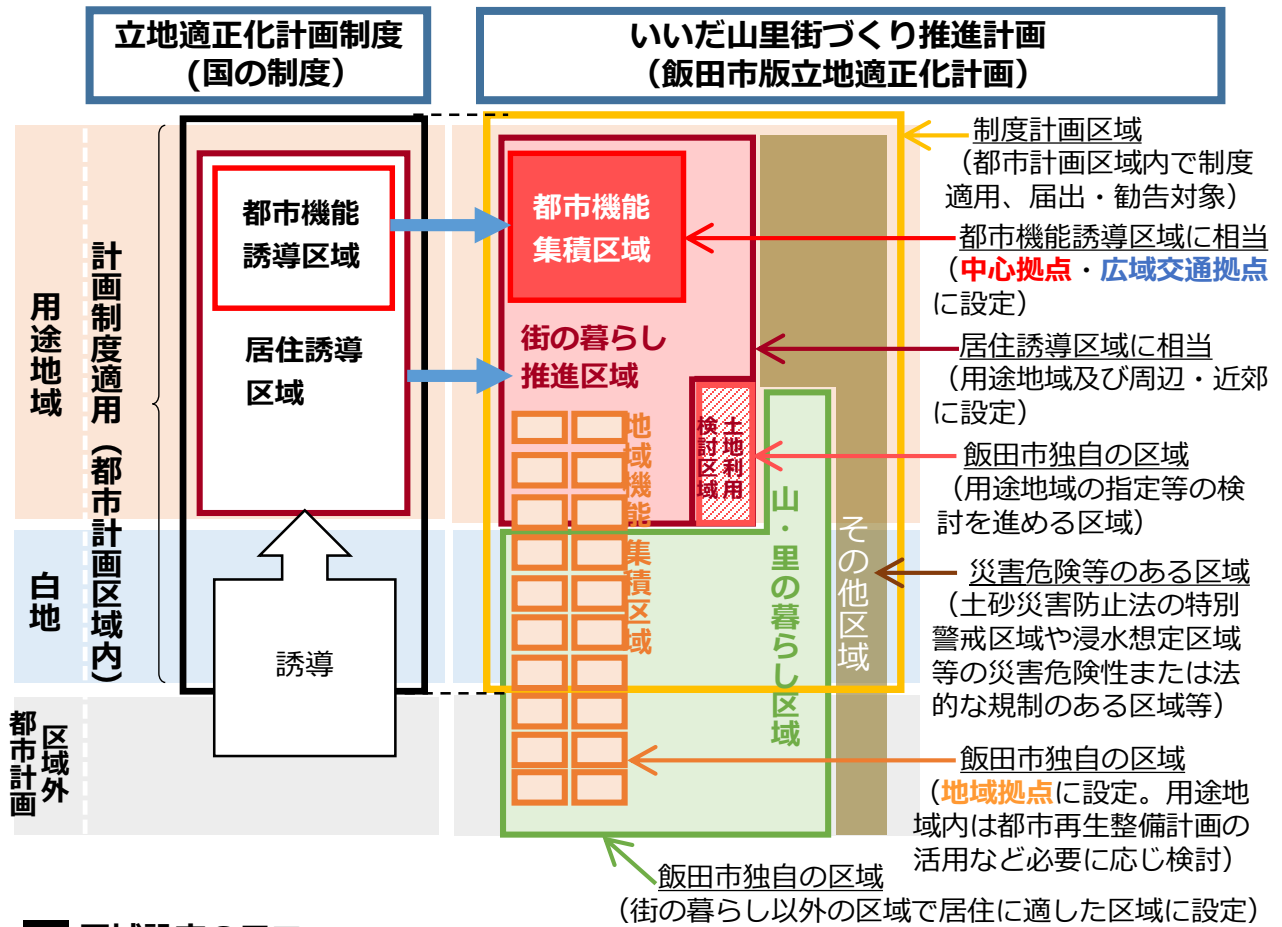
- ① 観光需要の向上
- ② 日帰り圏形成によるアクセス性の向上
- ③ 企業等の誘致可能性の向上
- ④ 移住者・通学者・通勤者の増加

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

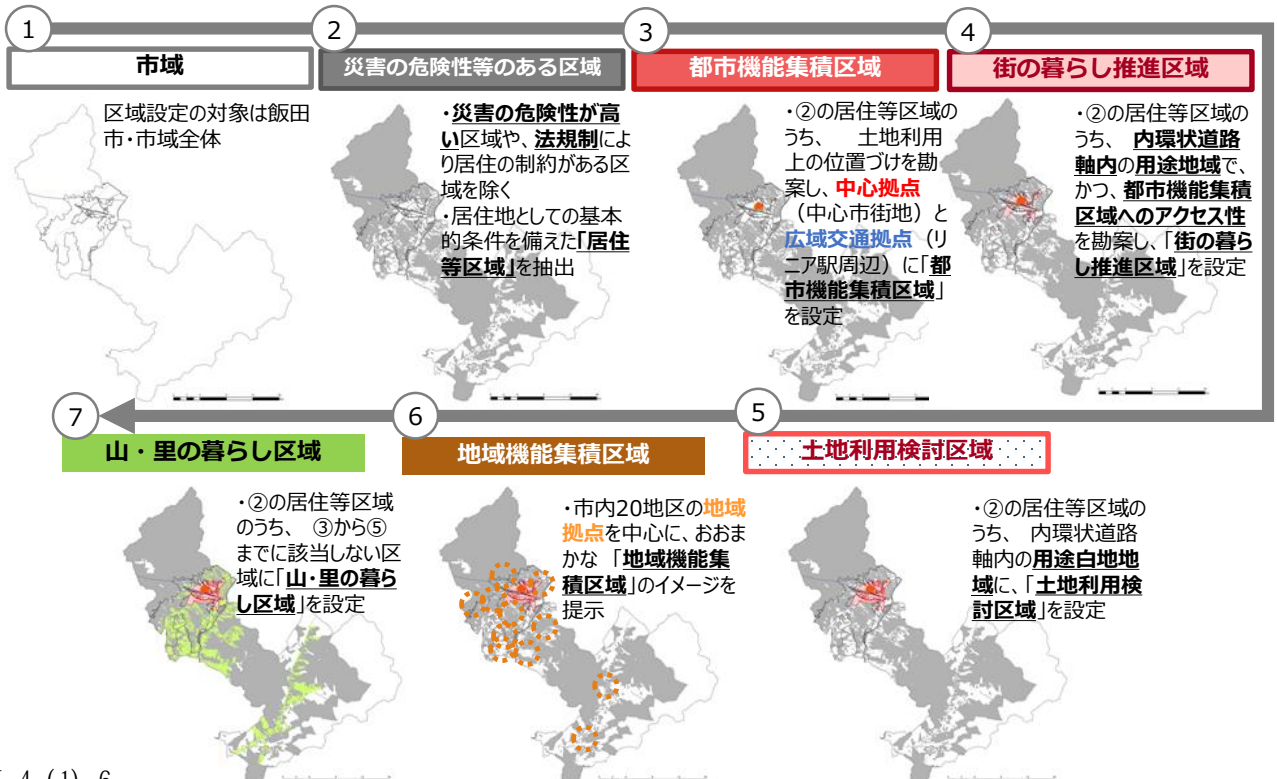
9 区域設定の考え方

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



10 区域設定のフロー

市域全体を対象に、山里街の暮らしを支える区域の設定します



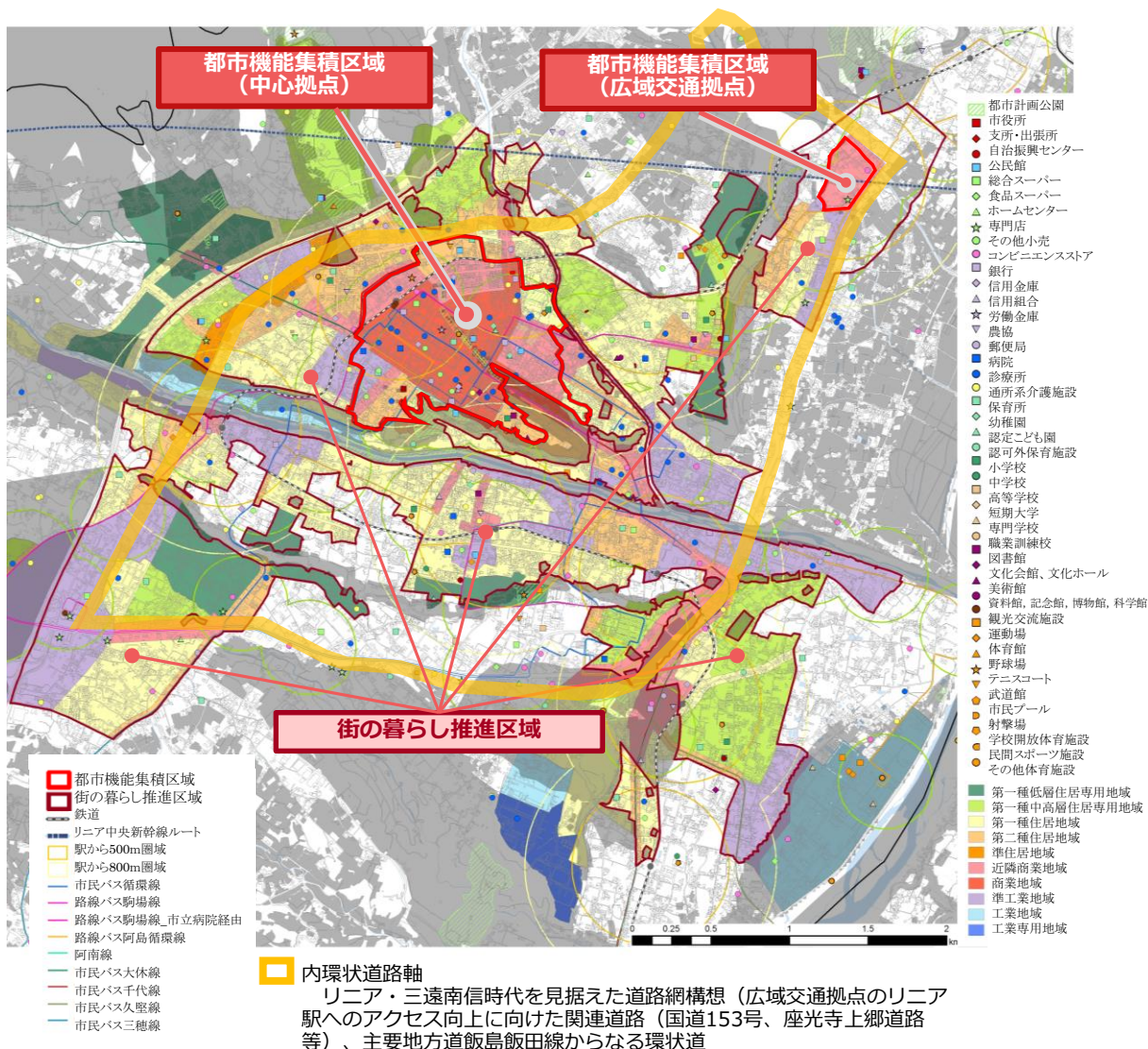
11 都市機能集積区域・街の暮らし推進区域の設定

① 都市機能集積区域

中心拠点（中心市街地）の都市機能集積を維持活用し、求心力を高めます。
 広域交通拠点（リニア駅周辺）の交通結節機能を整備により、円滑な人の流れをつくり、中心拠点との連携を図ります。

② 街の暮らし推進区域

内環状道路軸の内側にある用途地域で、都市機能集積区域へのアクセスを考慮し、生活利便性を高めます。



12 拠点立地を図るべき施設（高次都市施設）の設定

中心拠点（中心市街地）と広域交通拠点（リニア駅周辺）は、都市機能集積区域に立地する都市機能として、全市民または地域外の人々に利用される広域的・高次的な施設を誘導施設として設定します

	行政	商業	文化交流	介護福祉	子育て	医療	教育
中心拠点	●	●	●	●	●	●	●
広域交通拠点		○	○				

●：すでに立地しており、今後も維持すべき誘導施設 ○：現時点で立地していないが、今後立地を図るべき誘導施設

13 立地適正化の施策

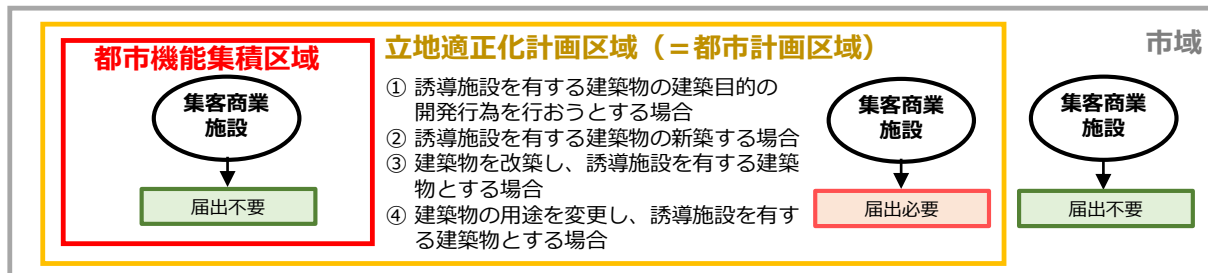
国の立地適正化計画制度に基づく届出制度を運用しながら、国等の予算措置、税制等の支援施策を活用し、都市機能・居住の誘導を図るとともに、飯田市の都市計画や公共交通施策の見直しを検討します

誘導施設の立地コントロール

都市機能集積区域外における誘導施設の立地動向を把握するため、都市機能集積区域外において、本計画に定められた誘導施設を対象に以下の行為を行う場合、行為着手の30日前までに、市への届出を求めます。

施設分類	高次都市施設	施設例
商業	集客商業施設	時間消費型の買い物・食事ができる機能、映画館など

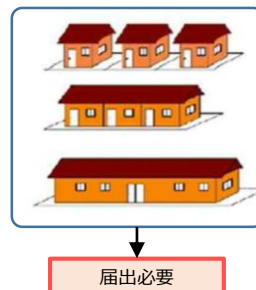
※飯田市では、これまでも市域全体を対象として、条例に基づく届出制度を運用しています



一定規模以上の住宅地の立地コントロール

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、行為着手30日前までに、市への届出を求めます。

- 3戸以上の住宅の新築（開発行為・建築行為）
- 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で1,000㎡以上のもの
- 建築物を改築し、又は用途を変更して3戸以上の住宅とするもの



新たな公共交通の整備・再編検討

拠点間連携を促進し、リニア新幹線開業の波及効果を飯田にもたらしするための都市交通の整備については、南信州地域公共交通網形成計画と連携して取り組みます。

取組例

(1) 中心拠点と広域交通拠点を結ぶ循環型交通路線

DID区域内で、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する。

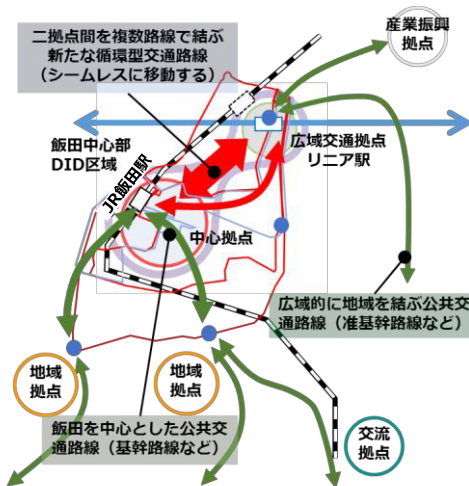
最短～最長の複数路線網を、地域拠点経由で運行することで、以下の効果を期待する：

- 中心拠点への人流促進
- DID区域内の利便性向上による人口密度維持
- 災害時の路線代替性の確保 等

(2) 循環型交通路線と地域公共交通網の接続

中心拠点と広域交通拠点の二拠点間を結ぶ循環型の路線導入に伴い、①飯田を中心とした公共交通路線（基幹路線など）と、②広域的に地域を結ぶ公共交通路線（準基幹路線など）との接続性を高めるため、既存路線の再編を検討する。

取組イメージ



14 目標値の設定

「街」の区域の利便性の向上により、人口減少の中にあっても持続可能な都市経営を目指します

指標	基準値 (2015)	目標 (2040)
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
地域土地利用方針を策定している地域数	8地域	20地域