

# 長野市都市計画 マスタープラン

《中間報告》（案）

平成28年2月

長野市



## 長野市都市計画マスタープランの構成（案）と中間報告の該当箇所

### 1. 都市計画マスタープランの改定にあたって

- ・都市計画マスタープランとは
- ・対象区域と目標年次
- ・都市計画マスタープランの構成
- ・改定の背景
- ・都市づくりに関する現状と課題
- ・施策の進捗状況

### 2. 全体都市づくり構想

- ・都市づくりの理念と目標
  - ・都市構造
  - ・土地利用の方針
- (部門別方針)
- ・道路・交通施設整備の方針
  - ・自然環境の保全と都市環境整備の方針
  - ・都市景観整備の方針
  - ・防災都市づくりの方針

### 3. 地域別街づくり構想

- ・地域区分
- (地域※ごとの街づくり構想)
- ・長野中央地域
  - ・善光寺周辺地域
  - ・犀川・裾花川沿川地域
  - ・東部地域
  - ・北部地域
  - ・千曲川沿川地域
  - ・川中島・更北地域
  - ・篠ノ井地域
  - ・松代・若穂地域
  - ・豊野地域
  - ・西部山間地域
  - ・飯綱高原地域
  - ・戸隠地域
  - ・鬼無里地域
  - ・大岡地域
  - ・信州新町地域
  - ・中条地域

### 4. 都市計画マスタープランの実現に向けて

- ・実現化方策
- ・関連施策他

中間報告

※:地域区分は現行マスタープランのもので、改定にあたり変更の可能性はある。

# 第1編 長野市都市計画マスタープラン改定にあたって

## 1. はじめに

### 1 都市計画マスタープランとは

少子・高齢化の進展、人口減少、広域高速交通網の整備、環境・エネルギー問題の深刻化など社会の構造的な変化に対応し、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に係る計画を具体的に定め、都市の健全な発展と秩序ある整備を図っていくための計画が都市計画である。

この都市計画において、市町村がその創意工夫のもとに住民の意見を反映させて定める基本的な方針が都市計画マスタープランである。

都市計画マスタープランは、広域かつ基礎的な都市の計画として、地域の身近な都市空間について、その地域特性に即して住民参加のもと個性的で、わかりやすく「街づくりのビジョン」を描いたものである。

### 2 都市計画マスタープランの位置づけ

本市の将来の街づくりを位置づける上位計画には、長野市の「長野市総合計画」、長野県が策定した都市計画の目標や土地利用等の基本方針が示されている「長野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「飯綱高原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等がある。

都市計画マスタープランはこれらの計画に即し、本市の関連する計画と相互の連携調整を図りながら、都市計画の観点から将来の街づくりを位置づけるものである。

#### ■ 関連する上位計画、関連計画一覧

上位計画名称	策定年度	備考
第四次長野市総合計画 基本構想	平成19年	第五次計画
〃 後期基本計画	平成24年	平成29年策定予定
長野都市計画区域マスタープラン	平成24年	長野県策定
飯綱高原都市計画区域マスタープラン	平成25年	長野県策定

関連計画名称	策定年度	備考
長野市景観計画	平成19年	
長野市緑を豊かにする計画	平成21年	
第二期長野市中心市街地活性化基本計画	平成24年	
長野市第二次住宅マスタープラン後期計画	平成24年	
(仮称)長野市商工業振興・雇用促進計画		平成29年策定予定
第二次長野市環境基本計画	平成24年	
長野市やまざと振興計画	平成25年	
長野市地域防災計画	平成26年	
第三期長野市都市内分権推進計画	平成27年	
長野市公共交通ビジョン	平成27年	
公共施設マネジメント指針	平成27年	
長野市人口ビジョン	平成27年	
長野市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成27年	

この他、関連する計画についても必要に応じて参照、調整を図る。

### 3 都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランは、以下のような役割を有している。

#### (1) 都市整備に関わる施策の体系的な指針

- ① 市街化区域及び市街化調整区域、用途地域、道路、公園、土地区画整理・市街地再開発などの個別具体の都市計画を導くための指針
- ② 街づくり条例や開発・建築指導等の街づくりに関する施策を都市計画と一体のものとして調整・統合を図るための指針

#### (2) 都市整備のプログラムの確立

定めるべき計画や、実施すべき事業について、優先的整備の考え方、計画変更、整備手法など都市整備の具体的なプログラムの確立を図る。

#### (3) 市民の街づくりへの理解と参加

地域特性を踏まえて、目標とする都市の将来ビジョンを明確にすることで街づくりの主体である市民と行政が街の将来像の共有を図り、協働<sup>1</sup>して都市の整備を進める。

### 4 長野市都市計画マスタープランの構成

長野市都市計画マスタープラン（以下、「本マスタープラン」という。）は、次のような構成となっている。

#### (1) 「改定にあたって」

本マスタープラン策定の前提条件

#### (2) 「全体都市づくり構想」

市全体の都市づくりの理念・目標、将来都市構造や、土地利用、道路・交通、自然環境、景観、防災等の都市計画に関する分野別の方針

#### (3) 「地域別街づくり構想」

市内を幾つかの地域に区分し、その地域特性を活かした街づくりの方針

#### (4) 「実現に向けて」

本マスタープランを具体的な街づくりに反映させるため、立地適正化計画<sup>2</sup>を策定し、その基本的な考え方や優先的に取り組む事項等の明示。

---

<sup>1</sup>市民と行政等の各主体が役割と責任を分担し、協力・連携して同じ目的に向かって働くこと。

<sup>2</sup> p. 4 「8 立地適正化計画」を参照

## 5 対象区域と目標年次

本マスタープランの対象区域と目標年次は次のとおりとする。

### (1) 対象区域

本マスタープランでは、自然環境と都市的な土地利用との調和が重要な検討課題であることから、策定にあたっては、市域全体を対象とし、近隣市町村との関係も十分に考慮する。

### (2) 目標年次

本マスタープランは、将来の都市の姿を見定め、長期的、継続的な方向として本市の都市計画の内容を先導する役割をもっている。このため、計画の目標年次は基準年を平成29年として概ね20年後の平成48(2036)年とする。また実現化方策等の目標年次は概ね10年後として、これを中間目標とする。

■ 対象区域図



目標年次 20年後 平成48年(2036)

中間目標 10年後  
平成38年(2026)年

## 6 改定の経緯

長野市都市計画マスタープランは、平成12年3月に初めて策定した。その後、平成15年9月に飯綱高原都市計画区域を新たに指定し、平成17年1月に1町3村（豊野町、戸隠村、鬼無里村、大岡村）との合併により市域が拡大したことから、本マスタープランを平成19年4月に大幅に見直し改定した。

平成19年の策定から10年が経過し、その間に中条村・信州新町と合併し市域が拡大したことや、実現化の目標年次を10年と定めていること、またマスタープランに掲げた目標や方針などの項目によっては進捗はしているものの達成状況が思わしくなかったり、途上のもの、さらに具体的な取組みが必要なものなどがあることから長野市都市計画マスタープランを改定するものである。

## 7 改定の背景

平成19年以降の本市の都市づくりに関わる状況は、人口減少と高齢化の本格的な進行と厳しい財政状況のもと、人口増加期に拡大した市街地での人口密度の減少により、一部の地域では公共交通や生活を支えるサービスの提供が将来困難になることが懸念される。

国においても、コンパクト・シティと公共交通によるネットワーク化を目指す、立地適正化計画制度が設けられるなど、本市の目指してきた都市づくりの方向性を、都市計画制度として

バックアップ（誘導手段と支援策）する取組みが始まっている。

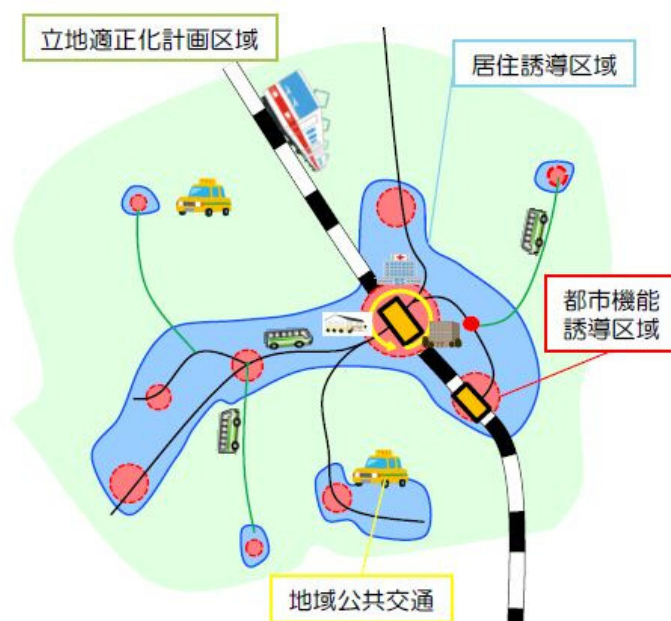
こうした状況下で、今後も都市を持続可能なものとしていくため、都市全体の視点からの取組みを強力に進める必要がある。

## 8 立地適正化計画

人口の減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代が安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、また経済面及び行財政面において持続可能な都市としていくことが課題となっている。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設などの生活利便施設や居住等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通などにより生活利便施設等にアクセスできる集約型都市構造の形成が重要であることから、その実現を目指し、コンパクトなまちづくりと公共交通によるネットワーク化など、都市の「骨格構造」と「誘導指針」を定めたものが立地適正化計画である。

立地適正化計画は、都市計画法の市町村マスタープランの一部とみなされることから、本マスタープランの都市構造、土地利用やその他の関連する方針、地域別街づくり構想との整合を図り策定するものとする。



■ 立地適正化計画の策定イメージ

(出典：国土交通省 立地適正化計画概要パンフレット)

## 2. 市勢の概要

### 1 位置・地勢

本市は、日本のほぼ中央にある長野県の北部に位置し、妙高戸隠連山国立公園をはじめとする美しい山並みに抱かれ、日本最長の大河千曲川(下流は信濃川)とその支川である犀川により形成された長野盆地(善光寺平)を中心に立地している。

市域面積は834.81km<sup>2</sup>を有しており、南北約41.7km、東西約36.5kmの大きさである。標高の最高地は市の北西部にそびえる高妻山で2,353m、最低地は千曲川沿いの豊野町浅野地籍で327mである。

本市は、東京圏、名古屋圏等の大都市と日本海沿岸地域を結ぶ拠点都市として、また、総合的機能を備えた地方中核都市として重要な位置にある。



■ 広域道路網図

(出典:長野県 高規格幹線道路パンフレットより作成)



## 2 沿革

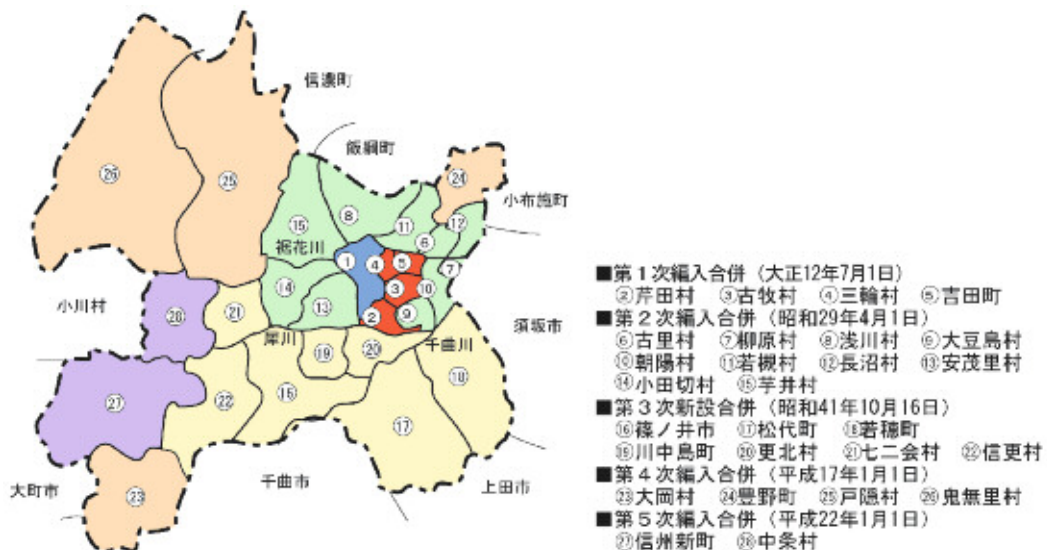
本市は、善光寺の門前町として発展してきた。善光寺は飛鳥時代、本田善光が阿弥陀如来像を安置したのが始まりとされている。

以来、善光寺を中心に旅籠、商家などが集まった門前町の街並みが形成され、北国街道の宿場町も兼ねた商業都市として発展してきた。

明治30年、市制施行により県内で初めての市として長野市が誕生し、県庁等の官公庁が置かれたことにより、政治・経済の中心として、さらに信越線等の整備により交通の要衝としても発展してきた。

大正12年、近隣4町村を編入合併、昭和29年、近隣10村を編入合併、そして、昭和41年には2市3町3村の大合併により市域が拡大し、善光寺平の中心となる長野市が誕生した。

その後、平成17年1月の豊野町、戸隠村、鬼無里村、大岡村及び平成22年の信州新町、中条村の編入合併により、人口約38万人を有する地方中核都市となっている。



■ 合併市町村図

### 3 都市計画の沿革

本市の都市計画の始まりは、大正14年の旧都市計画法に基づく適用区域に含まれたことにかのぼる。

以来、昭和2年の都市計画区域の決定、昭和5年の用途地域、都市計画道路、都市公園の決定などを順次行っている。

その後、昭和44年には広域都市計画区域として、豊野町と一体となった長野都市計画区域の指定を行っている。同時に道路、公園等の都市施設についても、全面的な見直しを行い、現在の都市計画の基礎ができあがっている。

冬季オリンピック・パラリンピック開催決定に伴い、道路網や公園等の計画見直しが行われ、世紀の祭典に向けて、新幹線、高速道等の高速交通網や幹線道路、公園、市街地整備等の都市基盤整備も飛躍的に進められた。

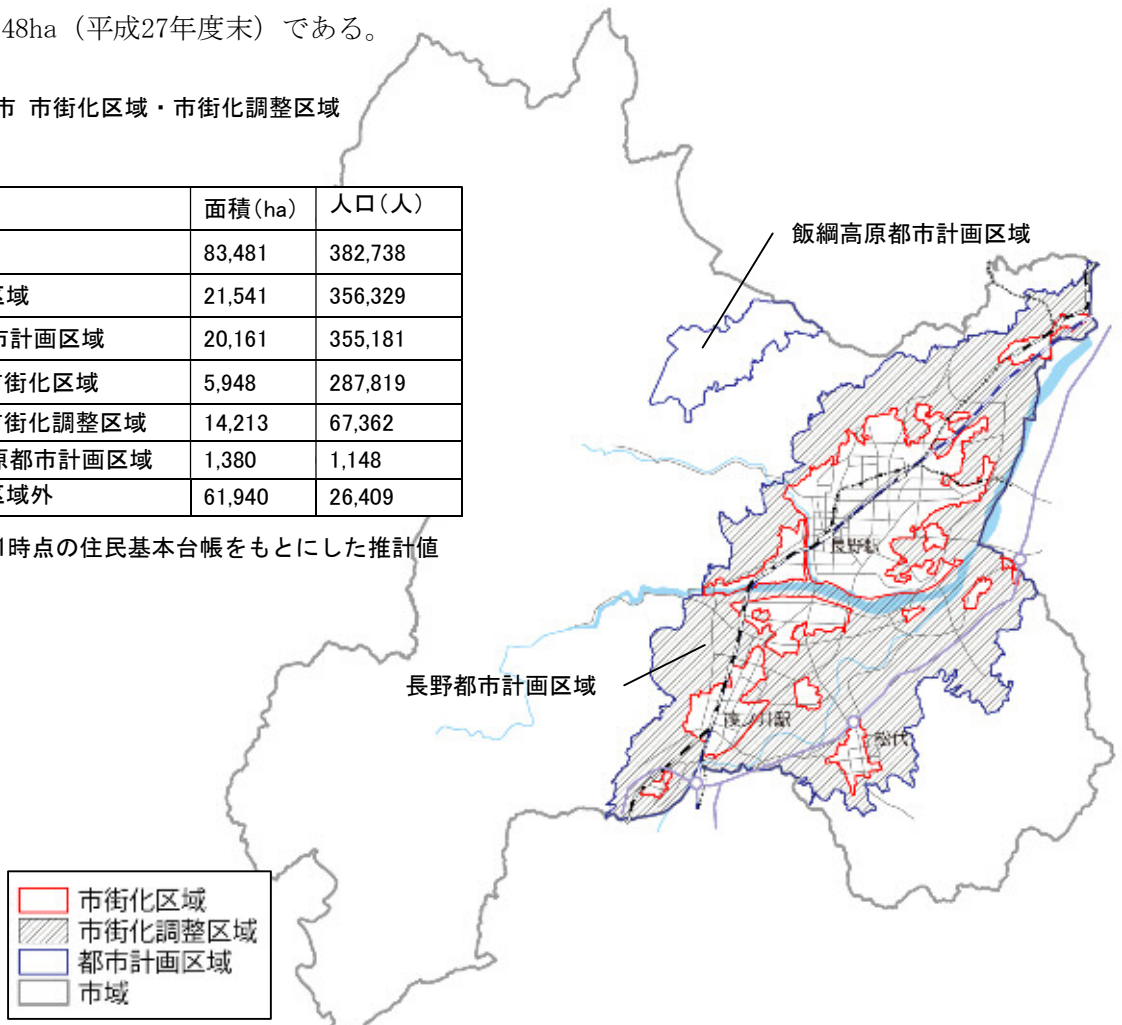
さらに、平成15年には非線引きの「飯綱高原都市計画区域」が新たに指定された。

一方、土地利用については、市街地のスプロール化を防ぎ、秩序ある市街地整備を進めるために、昭和46年に市街化区域、市街化調整区域の線引きが決定され、その後6回の見直しが行われた。現在、市全域の約26%にあたる21,541haが都市計画区域に指定され、そのうち市街化区域は5,948ha（平成27年度末）である。

#### ■ 長野市 市街化区域・市街化調整区域

	面積(ha)	人口(人)
市域全体	83,481	382,738
都市計画区域	21,541	356,329
長野都市計画区域	20,161	355,181
市街化区域	5,948	287,819
市街化調整区域	14,213	67,362
飯綱高原都市計画区域	1,380	1,148
都市計画区域外	61,940	26,409

※H27.4.1時点の住民基本台帳をもとにした推計値



### 3. 現況と都市づくりの課題

#### 1 現況と20年後を想定した課題

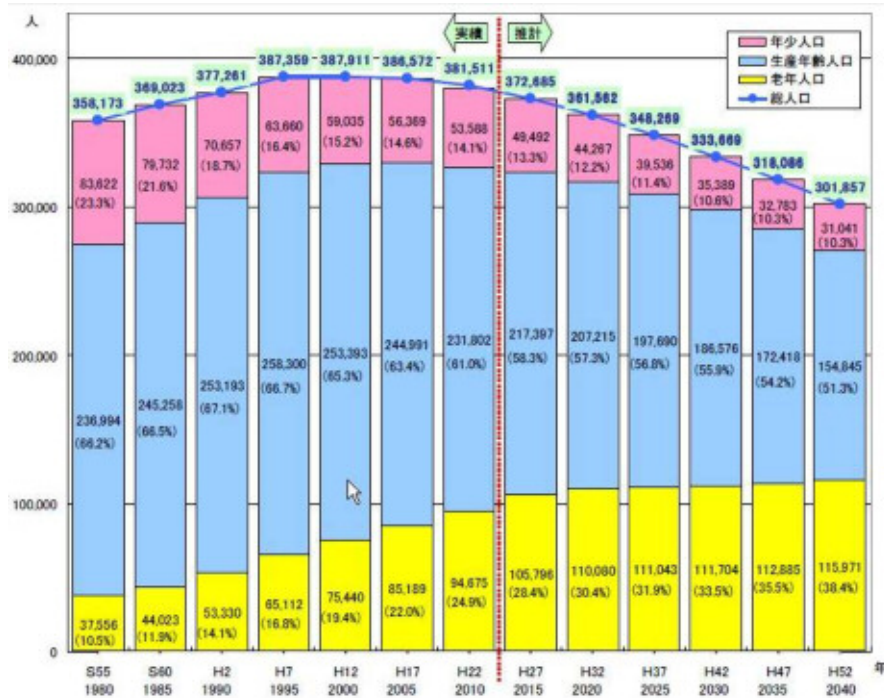
##### (1) 人口減少・高齢化と市街地の拡大

###### ① 長野市の人口

本市の人口は、平成12年をピークに減少傾向にあり、将来も人口の減少局面が続き、平成52年（2040年）には現況（H22年）の21%減少と予測されている。

老年人口（65歳以上人口）割合は、平成22年（2010年）に24.9%であるが、平成52年（2040年）には、38.4%に増加（平成22年から2.1万人増加）する。

■ 長野市の年齢3区分別人口推移と推計



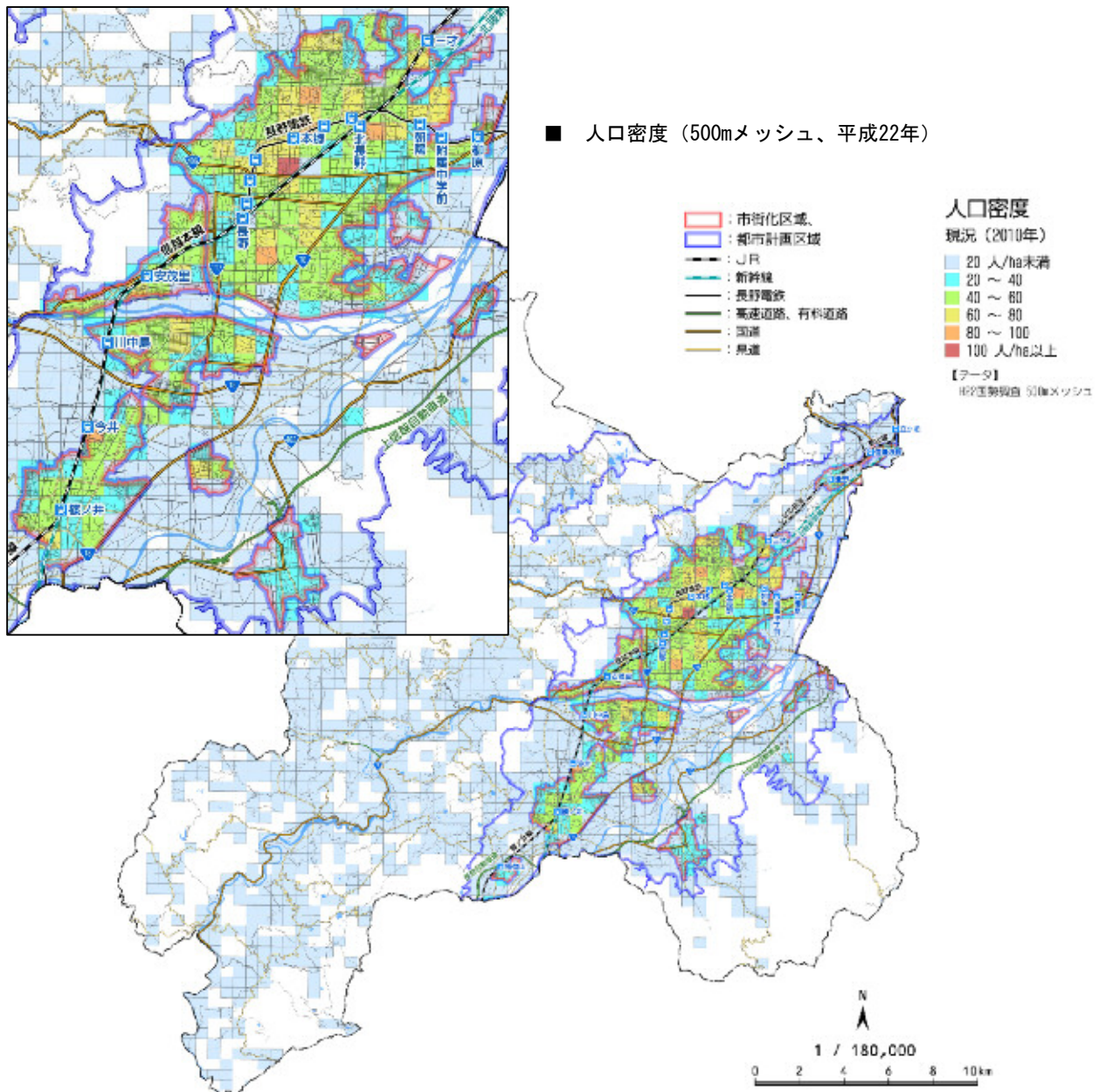
（平成22年までの実績は、国勢調査結果、将来推計は国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月公表）日本の地域別将来人口推計（出典：長野市公共施設白書、平成25年10月））

## ② 人口の分布

### ●現況人口（平成22年）分布状況〔500mメッシュ〕

市街化区域は、相当の人口及び人口密度を有する既成市街地とその周辺や計画市街地とされている市街化区域の人口は287,819人（H27.4.1.時点の推計値）であり、市全体の人口の75%を占める。市街化区域面積が5,948haであることから、市街化区域の人口密度は、48.4人/haである。

国勢調査（平成22年）人口を500mメッシュで分布をみると、市街化区域内は概ね40人/ha以上の人口密度となっている（40人/haは市街化区域設定の計画基準）。市街化区域の縁辺部では20～40人/haと密度の低い箇所が見られる。長野中心市街地の北部、東部は60人/ha以上となっているところもあり、比較的密度の高いエリアを形成している。

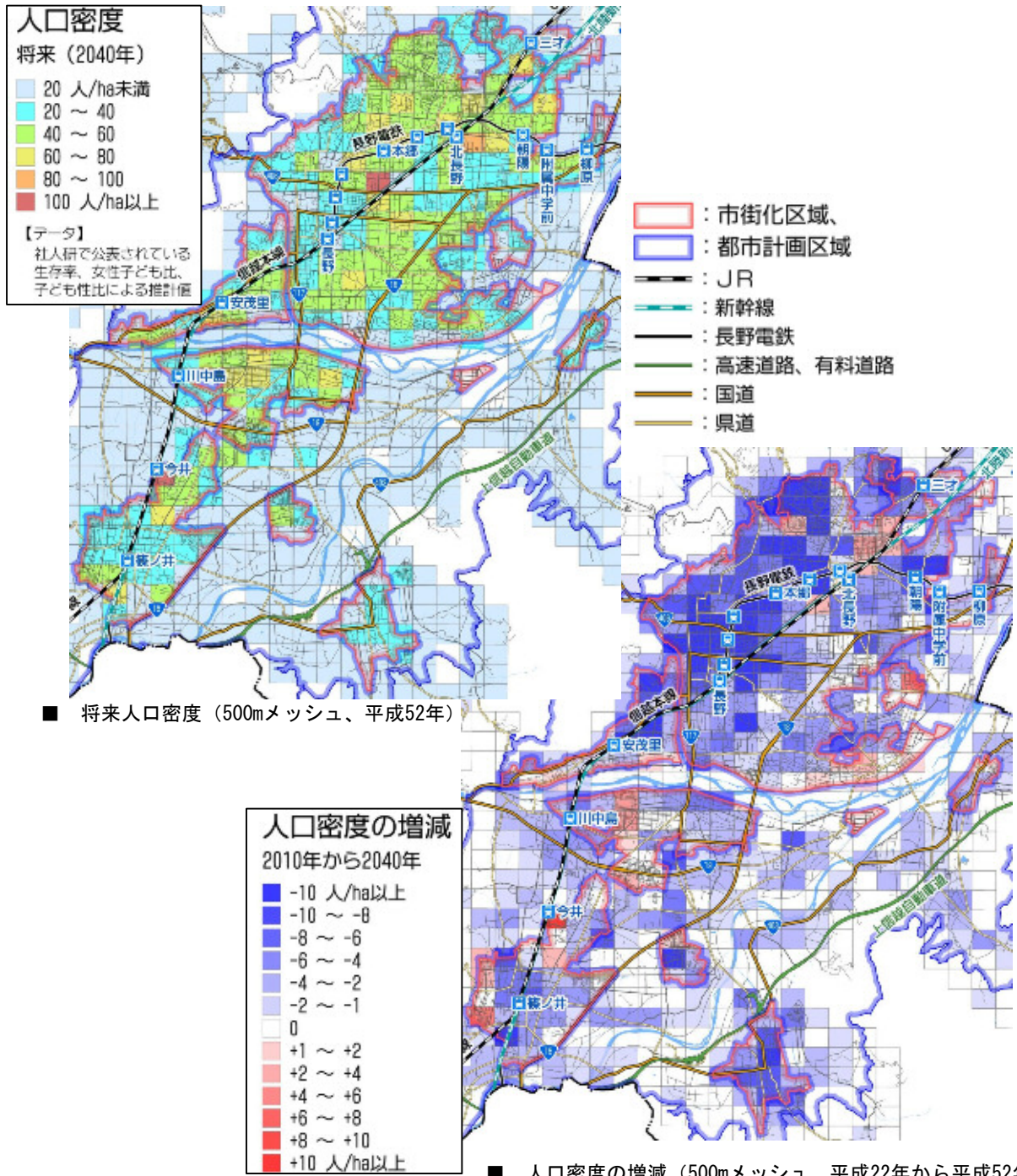




●将来人口予測（平成52年（2040年））の分布状況〔500mメッシュ〕

国勢調査による平成17年、22年の男女別年齢別500mメッシュデータのコーホート分析（社会移動を考慮せず）による将来（平成52年、2040年）の人口は下図のように推計される。市街化区域内でも40人/haを下回る地区が増加し、特に千曲川沿岸、松代、篠ノ井地区等では顕著となる。

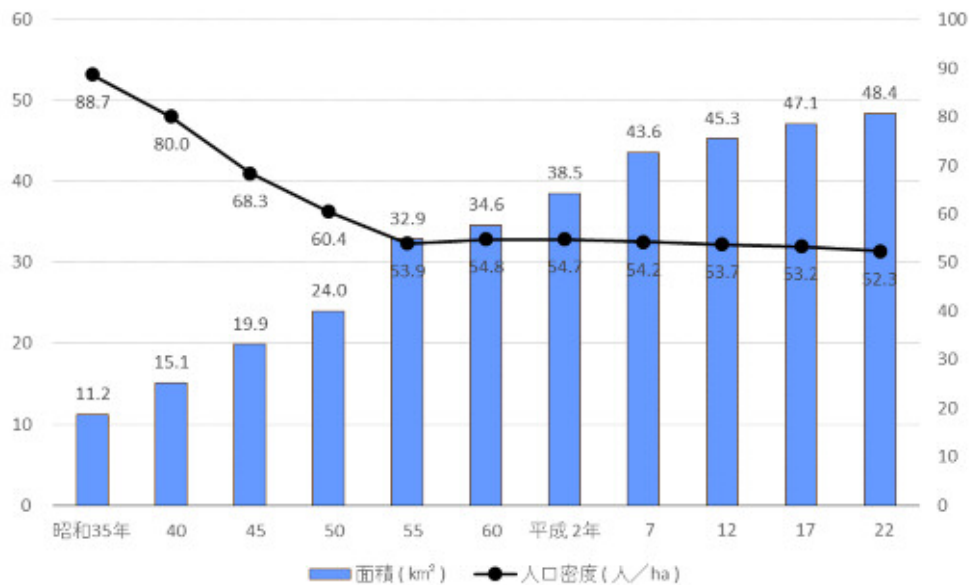
平成22（2010）年から平成52（2040）年の人口増減をみると、人口が増加するエリア（図の赤系統の色）は、市街化区域の縁辺部に多く、長野中心市街地やその北部（上松、三輪）で人口減少が顕著となる。



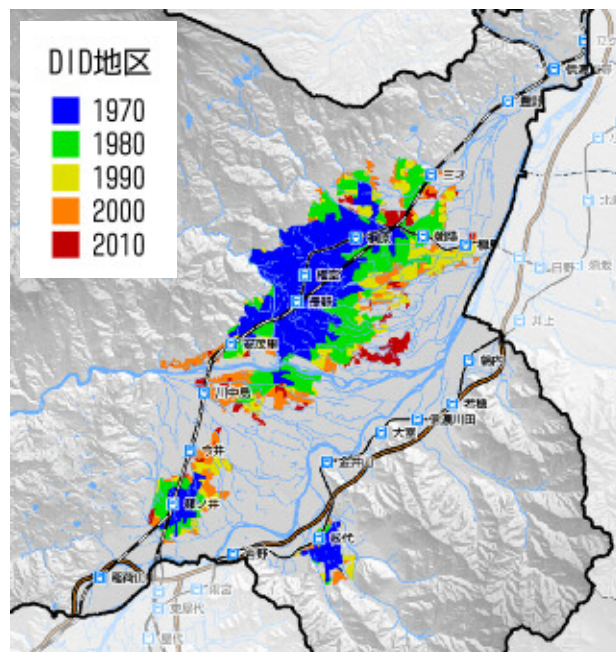
### ③ 市街地の郊外拡散

都市的なエリアとして国勢調査で用いられている人口集中地区（D I D）の推移をみると、一貫して面積が拡大してきた。またDIDの人口密度は1990年までは大きく低下し密度が薄い市街地の形成（スプロール化）がみられたが、近年は密度は横ばいである。

地域的な分布をみると、長野市中心部から主として東側、北側に市街地が連続して拡大するとともに、篠ノ井や松代の中心部縁辺部、長野市中心部と犀川を隔てた南側（犀川右岸）に都市化が進展してきた。



■ DID面積とDID人口密度の推移



国勢調査より作成  
 (人口集中地区〔DID〕とは、国勢調査結果をもとに「都市的地域」を示す地区。人口密度の高い国勢調査区〔原則として人口密度が4,000人/km<sup>2</sup>〕が隣接していて、その人口が5,000人以上となる地域をいう。)

■ 長野市の人口集中地区の推移図

#### ■ 20年後を想定した課題

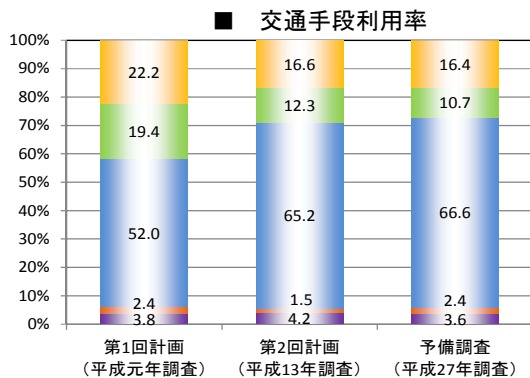
- ・本マスタープランの目標年次である2036年には、本市の人口は約31.8万人になると推計されている。ピーク時(2000年)の約2割の人口減少となる。65歳以上の占める割合は約35%に達する。
- ・市域全体の人口が減少するなかで、中心市街地や駅周辺の空洞化と市街地の拡大が続くと、人口密度減少による施設の撤退などにより日常生活への支障が懸念される。
- ・人口増加時期に行った市街地の拡大や拡散を続けると、中心市街地をはじめとする鉄道駅周辺で人口が減少し、駅から離れた市街化区域の縁辺部で人口が増加する。
- ・特に中山間地域では人口減少、高齢化により地域コミュニティの維持が困難となることも予想される。



## (2) 自動車利用と公共交通の状況

公共交通（鉄道とバス）利用割合は、長野駅周辺や篠ノ井などの公共交通の利便性が比較的高い地区でも1割～2割弱であり、自動車利用が5～6割である。郊外や中山間部では自動車依存が高い（7割前後）。自動車利用割合は、一貫して増加傾向にある。

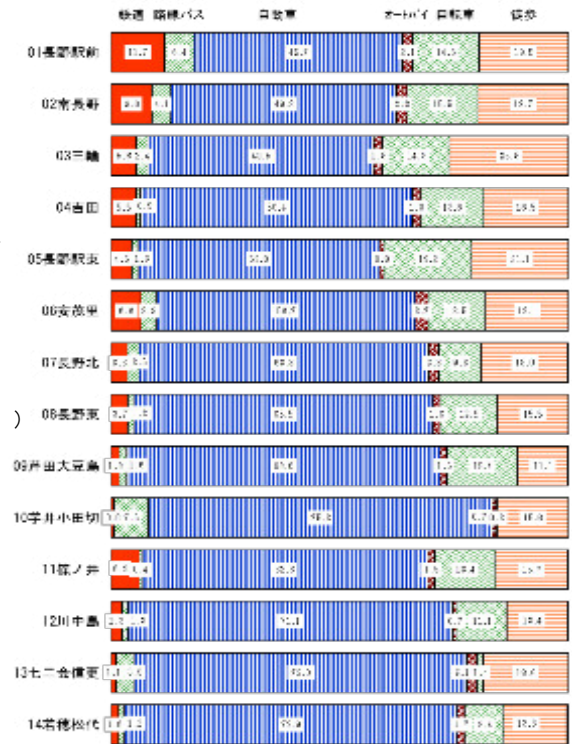
また、生活路線のバスの利用者数は、ピーク時（昭和53年）の1/4、20年前の約半分まで減少している状況にある。



(出典：長野都市圏パーソントリップ予備調査（平成27年度）)

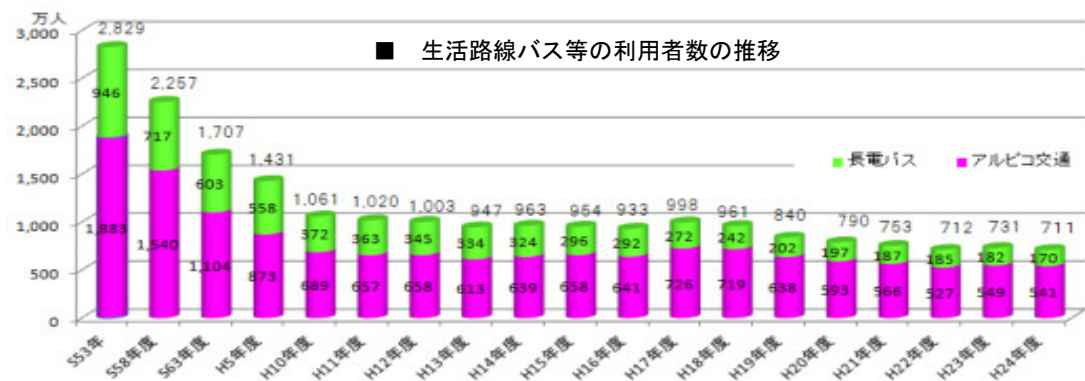


(出典：長野市公共交通ビジョン（平成27年）)



地区別の交通手段利用率

(長野都市圏パーソントリップ調査（平成13年）より作成)



### 長野電鉄屋代線廃止

平成24年（2012年）4月1日に千曲川の右岸の屋代～須坂間を運行していた長野電鉄屋代線が廃止された。屋代線は松代・若穂地域の重要な公共交通であったが、利用者の減少による事業の採算性の悪化が廃止の大きな要因であった。

現在は、長野電鉄屋代線廃止の代替交通手段として、代替路線バス（屋代須坂線）が運行されている。



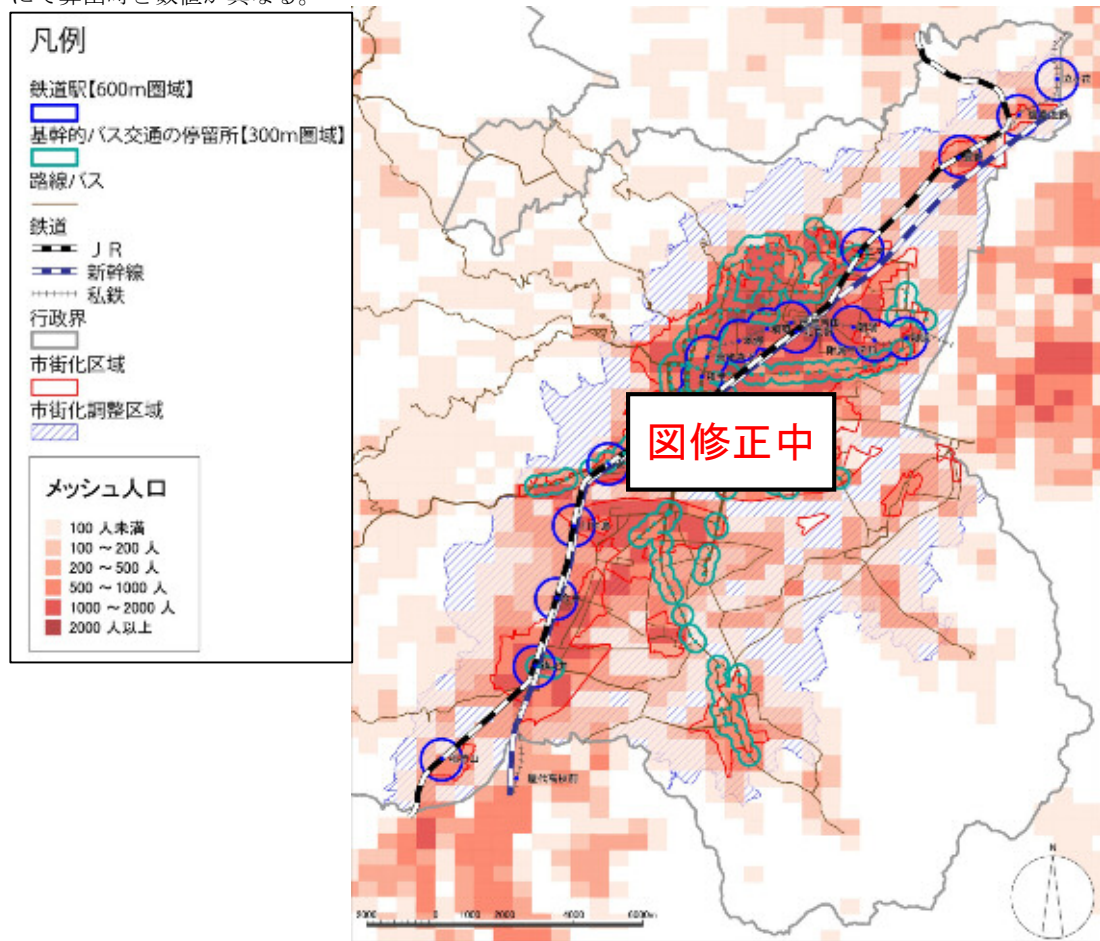
### (3) 人口集積と公共交通の状況

鉄道駅及び運行頻度が片道30本/日以上サービス水準を有するバス停の利用圏域（鉄道駅から600m圏内、バス停より300m圏内）の人口カバー率は、41.7%となっている。

	長野市全体	鉄道駅600m圏域		基幹的バス交通の停留所※300m圏域		鉄道駅600m圏域+バス停※300m圏域	
		割合	割合	割合	割合		
人口(人)	381,511	800m圏域にて再集計中	107,963	28.3%	鉄道駅800m圏域にて再集計中		
面積(km <sup>2</sup> )	834.85		29.32	3.5%			

※運行頻度が片道30本/日以上バス停に限定

\*平成22年国勢調査世界測地系250mメッシュ人口を面積按分して算出したため、「長野市公共交通ビジョン」にて算出時と数値が異なる。



#### ■ 基幹的公共交通路線圏域の人口カバー率の状況

(平成25年度都市計画基礎調査、平成22年国勢調査データより作成)

#### ■ 20年後を想定した課題

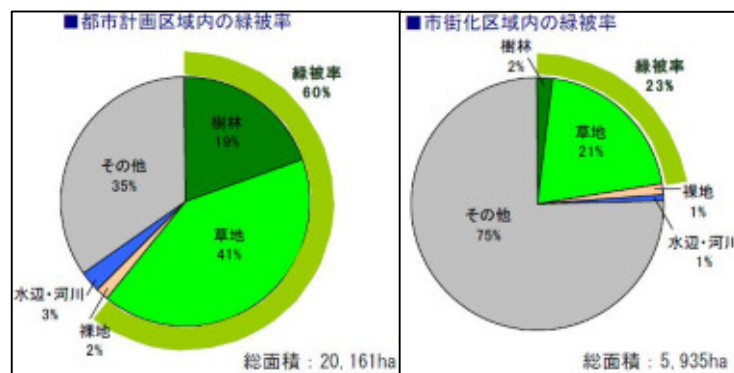
- ・人口減少と高齢化にそなえ、自家用車に頼らない市民の「移動手段」の確保が問題となる。
- ・公共交通利用者の減少が進み、鉄道やバス路線等の維持が困難な地域が生じることが懸念される。

#### (4) 環境・エネルギー問題

##### ①緑の現状

本市は平成17年及び平成22年の合併により、森林などの自然や農業的土地利用が増加し、一層自然に恵まれた都市となった。長野都市計画区域では約60%が、また飯綱高原都市計画区域では約80%が自然的土地利用となっている。このように自然に恵まれているものの、手入れが行き届かない森林の増加や里山の荒廃、農業と居住が調和し共生している田園集落の無秩序な都市化が懸念される。

市街化区域内で散在している樹林は、その多くが住宅地の庭や事業所の植栽であり、一部には公園の植栽や社寺林などであるが、とくに中心市街地では建物が密集しており、公園などの緑被地の確保が難しい地域であるため、緑が不足している。



■ 都市計画区域内の緑被地の分布

(出典:長野市緑を豊かにする計画(長野市緑の基本計画)(平成21年4月))

##### ②温室効果ガスの排出状況

温室効果ガスの排出量を部門別割合で見ると、業務が34.1%と約1/3を占め、次いで家庭が22.2%、運輸が21.5%となっている。

都市づくりで低炭素化を促進していくためには、業務や家庭部門での建物の省エネ化や面的なエネルギーの融通等や、自動車から公共交通への転換や都市のコンパクト化による移動量(台数と移動距離)の削減による運輸部門での削減を進めていく必要がある。



■ 部門別の温室効果ガス排出量

(2011年時点における推計・将来予測)

(出典:「長野市の温室効果ガス排出量2011(平成23年)年度版 概要」)

##### ■ 20年後を想定した課題

- ・自動車の利用の増加や、環境への配慮を欠いた都市活動が続くと、地球温暖化などの環境問題の悪化が懸念される。
- ・一方で、技術の進展による省エネルギー化や、都市における未利用エネルギー・再生可能エネルギーの活用などにより、環境負荷の低減が期待される。
- ・高齢化や人口減少が進む中、農林業施策やまちづくりなどによる総合的な対策を講じない場合、農林業の担い手不足などにより、山林や農地の荒廃が懸念される。

## (5) 特徴的な景観や豊富な都市資源の存在

### ①市街地の景観

本市には、善光寺とその周辺地区の街並みや、武家屋敷など歴史的街並みが残る松代など、貴重な歴史的資源や景観などが存在する。しかし一方で、中心市街地の空洞化が街並みに与える影響や、高層の建築物等と街並みとの調和、都市の防災能力の強化と歴史的建築物の保存といった問題を抱えている。



真田邸（松代）

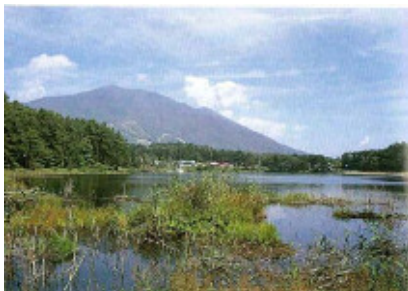


善光寺

(出典：長野市資料)

### ②良好な自然景観

郊外における田園、山や高原などの豊かな自然が本市の景観を形づくっている。また、本市は、千曲川や犀川などの河川とその周辺の自然にくわえ、市町村合併により妙高戸隠連山国立公園などの景観として重要な森林地域や、名所旧跡などの歴史的な資源を市域に多く有することとなった。



飯綱高原



千曲川

(出典：長野市歴史的風致維持向上計画)

#### ■ 20年後を想定した課題

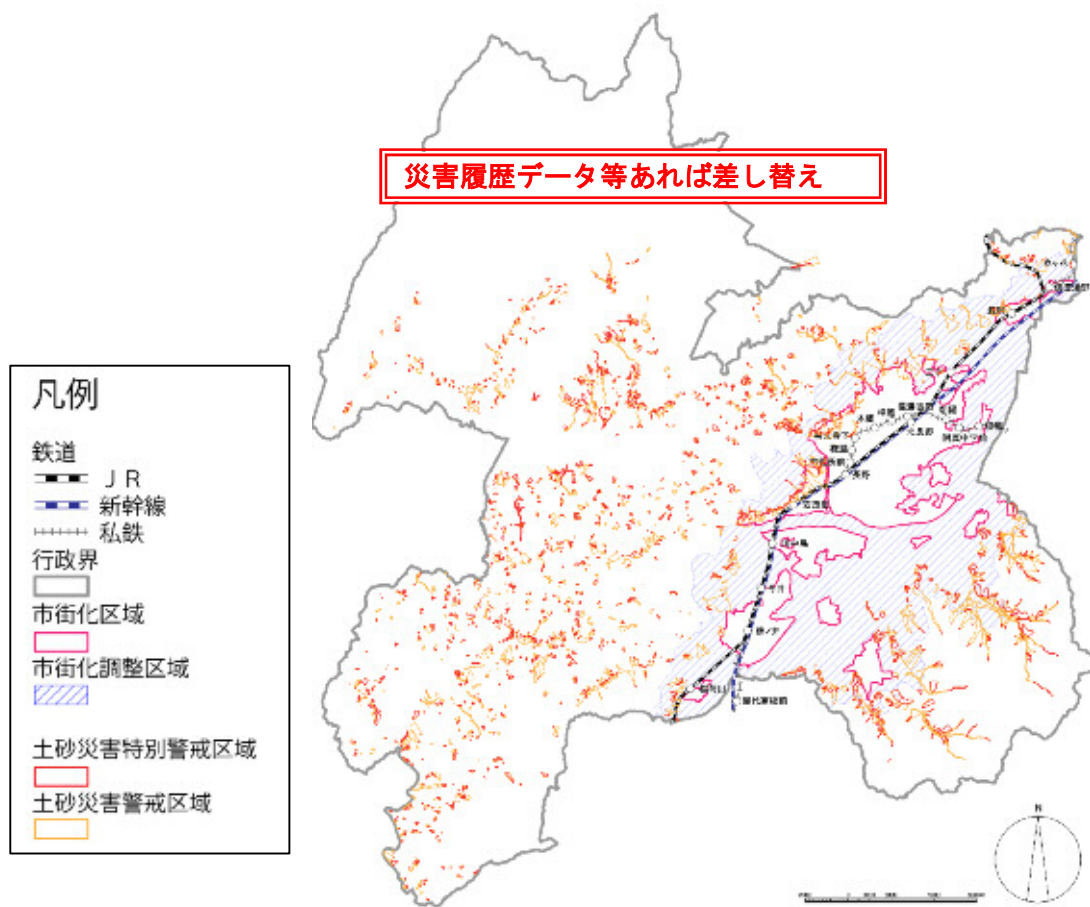
- ・北陸新幹線の関西方面への延伸など広域交通網の整備により、都市間の時間的距離が短縮されることから、国内外からの長野への来訪者がさらに増えることが想定される。こうしたなか、他の都市との差別化や、文化性や環境などの都市の質の高さが一層求められるようになり、歴史や地域特性を活かした長野らしいまちづくりが重要になる。
- ・自然や緑の美しさなど、都市の質に対する意識の高まりを背景として、それらを都市の資源として活用することが重要になる。



## (6) 都市における安全・安心確保の必要性

東日本大震災や長野県神城断層地震などの災害を経験し、市民の防災意識が高まっているなか、日常生活における安全・安心の確保がより強く求められており、これらの観点からの都市づくりは重要なテーマである。

本市では、千曲川沿川の低地などでは地盤が軟弱であり、さらに市街地の一部には木造住宅密集地区が見られ、地震時の建物被害や火災発生のおそれがある。また、地滑りなどの危険性が高い中山間地域での防災対策や、集中豪雨による都市部での水路の氾濫対策などの必要性が高い。



(長野市防災マップGISデータより作成)

■ 災害危険区域（土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域）の指定状況

### ■ 20年後を想定した課題

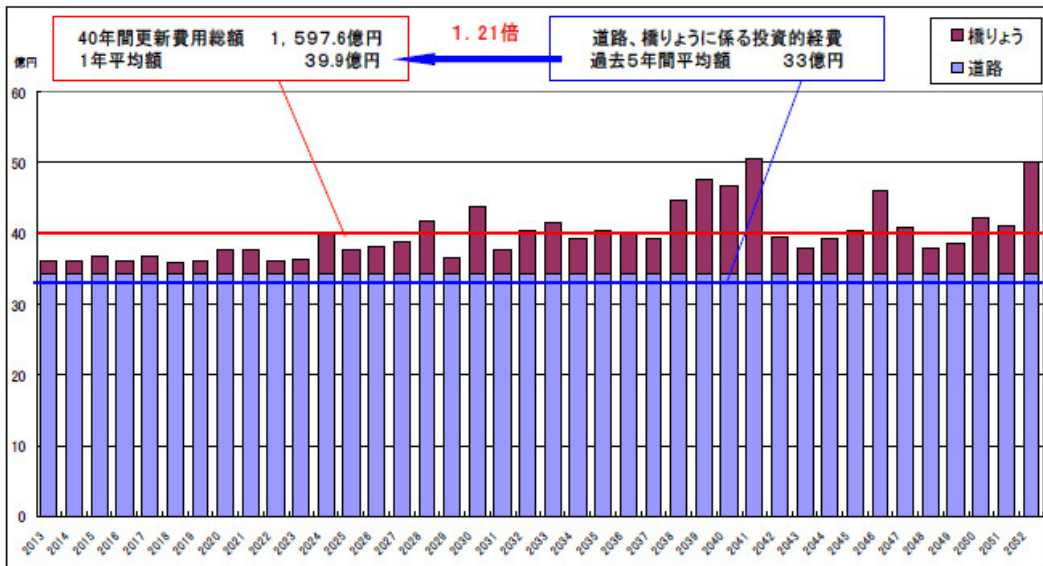
- ・山林の荒廃や地球温暖化等による異常気象の頻発などによる災害に対し、効果的な対策が期待されている。
- ・東日本大震災以降、地殻変動が活発化した可能性が指摘されており、地震による都市災害の防止が一層重要となる。

(7) 土地建物やインフラなどのストックと人口とのバランスの崩壊

人口増加に伴い現在までに整備した公共施設や都市基盤は、多くの施設が今後一斉に更新時期を迎えるが、人口減少による財政の縮小や施設の需要の縮小により、すべてを維持していくことは困難であり、施設の「量」と「質」を見直す必要がある。

道路、橋りょうの40年間の更新費用の試算合計は、約1598億円となり、平均で年間40億円となる。これは過去5年間の道路、橋りょうに係る投資的経費の平均額の約1.2倍である。

また、高度成長期に造成された住宅団地などでは、公園などの都市基盤が整い、公共交通の利便性が比較的高いにもかかわらず、空き家が目立つ状況にある。



■ 道路・橋りょうの更新費用

(出典：長野市公共施設白書概要版)

■ 20年後を想定した課題

- ・人口減少が進み、土地利用や交通需要の変化等により、すでに整備された公共施設や都市基盤の使い方や維持管理形態の見直しが求められるとともに、空き地や空き家の対策が重要となる。
- ・公共投資余力の縮小や、高度成長期に集中的に整備された都市基盤等の更新が一度に到来することにより、施設の維持管理費や更新費の負担の増大が懸念される。

## 2 都市づくりの課題に対応する視点

### (1) 人口減少・少子高齢社会に対応した土地利用、都市構造に関する課題

#### ①人口減・少子高齢化に向けた対応

本市は全国的な傾向よりも人口減少が早く進んでおり、2007年以降は自然増減、社会増減ともに減少基調となる人口減少局面に突入し、人口減少が本格化している。

こうしたなか、市街地が低密度で拡散することは、公共交通の事業性の低下や自動車に過度に依存する都市構造になるなど、高齢化への対応や環境負荷の増大などの観点からも好ましくなく、集約型の都市構造への誘導が必要である。

このため、子育てのしやすい都市環境の整備、職住近接を実現するまちなか居住の推進、ユニバーサルデザインをとり入れた居住環境の整備など多様な居住ニーズに対応できる良好な住宅地の形成や維持が重要である。

また、都市の活力を維持するために定住人口だけでなく、観光振興などによる交流人口の増加を図る必要がある。

#### ②公共交通の確保

高齢化に対応し、誰もが自由に移動できる環境をつくとともに、環境負荷を低減するためには、公共交通の活用が重要である。一方で、自動車利用の増加、長野電鉄屋代線の廃止や在来線の三セク化など、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっている。

このため、自動車等に過度に依存せず、既存のストック（路線バスや道路等）を有効に活用し公共交通網を軸とした集約型の都市構造への誘導を図り、公共交通が利用しやすい都市づくりが必要である。

また道路整備においては、前述の都市構造を実現し、地域連携の強化や既存ネットワーク機能の強化や改善を目的として、効果的、重点的に行うことが必要である。

さらに、コンパクトなまちづくり施策と連携した拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化が重要となる。

#### ③中心市街地の活性化

本市の中心市街地は、善光寺や周辺の歴史的街並みなどの歴史・文化資産を有しているとともに、長野県の県都として経済・社会・文化・生活活動の中心的な役割を担っている。また、人口減少社会に対応した集約型都市構造を形成する上でも、商業、業務、居住といった様々な都市機能の集積による、都市の顔づくりとしての中心市街地の活性化が重要な課題である。

さらに、すでに整備された良好な都市基盤の活用等による効率的な都市づくりが可能

であるほか、既存の公共交通を活かした環境共生型の都市づくりの観点からも、中心市街地活性化が必要である。

#### ④広域市町村連携の必要性

全国的な人口減少局面においても、隣接都市も含めた長野都市圏としての集積や活力を維持するためには、広域的な交通網を活かした圏域との幅広い連携や、「善光寺平」の拠点都市としての中核的な都市機能の維持が求められている。

#### ⑤中山間地域などの整備と地域間の連携強化

中山間地域では、人口減少・過疎化による地域の荒廃や活力の低下を招かないよう、新たな居住者や訪問者の増加を図る必要がある、中心市街地との連携の強化や、生活の核となる機能の集積が課題である。また、自然・農地等の保全と居住の無秩序な分散を防ぐため、既存集落の環境整備と秩序ある土地利用の誘導を図っていく必要がある。

### (2) 長野らしさを活かした都市づくりの課題

#### 長野の魅力（歴史、文化、自然）の都市づくりへの取り込み

持続的な都市として居住人口や交流人口を維持・増加していくためには、本市の歴史・文化・自然などの独自の資産を活かして都市の魅力を見がき、人をひきつけ、訪れてみたくなる場所づくりが重要となる。

長野らしい特徴のある高質な都市形成を進めていくためには、中心市街地等の歴史的建築物や街並みの保全や効果的な活用が必要である。

また、郊外の市街地や幹線道路沿道等において景観に配慮した街並みづくりや土地利用の誘導を図る必要がある。

### (3) 自然環境の保全と都市環境整備に関する課題

#### ①自然環境の保全と市街地の緑の充実

中山間地域の山林や千曲川、犀川などから構成される長野市の骨格的な自然景観の保全が必要である。

市民意識調査でも、「周辺の山々の緑」や「歴史的街なみの緑」が長野市らしい緑とされる一方で、中心市街地等では緑被率も低く、「公園や広場の緑」の評価も低いことから、緑や水辺など自然要素を積極的に取り入れることで、良好な環境整備や景観を大切にした市街地形成が求められる。

## ②地球温暖化防止に関する都市づくりでの対応

地球温暖化の防止には多面的な取組みが求められているなか、都市づくりにおいては、省エネルギー化、再生可能エネルギー等の活用、自動車から公共交通への転換などによる二酸化炭素排出量の削減を進める必要性が高まっている。

## (4) 防災都市づくりに関する課題

### 大規模災害への備え

東日本大震災や長野県神城断層地震などの被災を契機とした防災意識の高まりや、短時間で大量の雨が降るゲリラ豪雨などによる内水氾濫の頻発など、安全・安心に対する取組みの重要性が増している。

大地震などの災害に強い都市づくりを進めていくとともに、本市の場合、土砂災害特別警戒区域や浸水想定区域が市街地に近接または含まれることから、災害に対する備えや、ハザードマップによる情報の発信などにより居住地としての土地利用の抑制などを検討する必要がある。

## (5) 公・民の連携（協働、パートナーシップ）に関する課題

### ①都市の資産（ストック）の活用

空き家や空き地対策の必要性が高まる一方で、リノベーションによるまちづくりなど、既存のストックを活かす取組みが広がっており、公民の連携で都市の資産（ストック）を活用していくことが重要である。

また、ストックの維持・更新費用が増大するなかで、都市計画道路などの整備の優先順位化や公共施設マネジメントの取組みなどのメリハリのある施設整備が求められる。

### ②まちづくりにおけるパートナーシップの重要性

都市内分権の進展や、中山間地域での小さな拠点による活性化の必要性が高まるなかで、地域の担い手として市民が意欲的にまちづくりに参画し、市民と行政がそれぞれ適切な役割を担ってまちづくりを進めるため、市民が主体的にまちづくりと向き合える環境づくりが必要である。

### ③民間活力の導入、公民連携

人口減少下においては、市の財政の縮小や公共投資余力の減少が予想されることから、民間による公的不動産を活用した都市機能の誘導やPFI事業の導入など民間の活力を積極的に活用した公民が連携した街づくりが求められる。



## 第2編 全体都市づくり構想

# 1. 都市づくりの理念・目標

## 1 都市づくりの理念（都市づくりの方向性）

都市づくりの理念は、本市の都市整備、街づくりを進めていく上での「基本的な姿勢」であり、都市計画マスタープランの基本的な考え方となるものである。本市の都市形成の歴史、自然、文化などの地域特性を活かし、現況や都市づくりの課題を踏まえ、人口減少・高齢化などに対する市の重要施策の方向性を勘案して次のように設定する。

### ●歴史・文化・自然などを活かし、「誇り」と「愛着」のもてる暮らしやすい都市

四方を美しい山々に抱かれ、犀川、千曲川や豊かなみどりなど自然に恵まれた本市は、善光寺平を中心に特色のあるまちや集落が広がり、それぞれが歴史と文化をもち、そこに多様な活動と交流が育まれてきた。

このような特徴をもつ本市は、中核都市として多くの人々が住み、働き、学び、訪れ、多様な活動が展開される都市であり、そこで活動する一人ひとりが都市の主役である。

人口減少・高齢化が進展するなか、都市の活力や魅力を持続・発展させ、様々なライフスタイルを実現できる一人ひとりが生きがいをもって暮らしていく都市とする。

本市で、住み、働き、学ぶことの「誇り」があり、「愛着」をもつことにより、「シビックプライド」を育んでいく都市づくりを目指す。

### ●様々な魅力と活気が感じられる、多くの人を惹きつける都市

物質的な豊かさだけでなく、「生活の質」の向上が強く求められており、生活の基盤となる都市における暮らしやすさや質の高さといった観点が、より重要になっている。本市が都市としての質を高く保ち続けるためには、他都市にはない魅力や特色を出していくことが必要である。

このため、県都としての商業・産業・業務などの都市機能の集積と、善光寺、松代、飯綱、戸隠、鬼無里をはじめとした本市の特色ある街並み・自然を都市づくりに活かし、長野市のブランドイメージの向上を図っていく。

また、人口が減少するなかで、都市の活力を維持し、都市圏の中核的な位置を占めるためには、観光客などの「交流人口」の増加が重要となる。周辺都市との広域的な連携を強め、アクセス性の高い拠点形成を図ることで、多くの人を惹きつける都市を目指す。

■ 連携中枢都市圏域



■ 長野市の広域的位置付け



●安心して自由に活動し、元気で過ごせる、皆で共に支えあう都市

子どもから高齢者まで全ての世代が、自由で元気に安心して暮らし、働き、活動する都市にするためには、災害、犯罪やその他のリスクに強い都市づくりを進めて、誰もが安心して暮らせるユニバーサルデザインによる都市づくりを基本とする。

また、人口増・都市の活力維持につながる少子化対策・子育て支援や、超高齢社会のもとで、皆が健康で長生きできる都市づくりを積極的に進めていく。

安全で安心して生活、活動でき、子育て・健康長寿を支える都市づくりは、都市基盤や施設による対応のみならず、自然の保全や環境への配慮や、地域における相互扶助や地域コミュニティの充実が欠かせない。市内の各地域は、地域特性や生活環境に違いがあり、住民ニーズも様々であるため、地域住民が自ら、それぞれの地域の実態に合わせた街づくりを進めていく必要がある。

このため、各地域や地区毎に、地域のことを熟知している住民や就業・就学者の「自らの住む・働く地域を良くしたい」、「街づくりに参加したい」という意識のもと、市民、企業、諸団体と行政が協働して、街づくりを担い、共に支えあうパートナーシップによる都市形成を促進する。

ユニバーサルデザインのまちづくり



ぐるりん号・おでかけパスポート



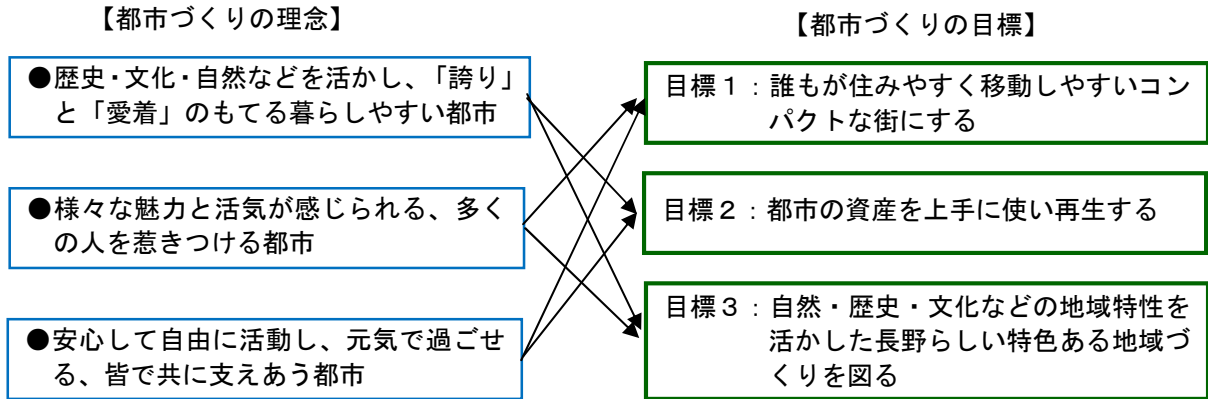
じゃんけんぼん（子ども広場）



(出典：長野市資料)

## 2 都市づくりの目標

都市づくりの理念を実現させていくため、都市の整備や市街地形成の誘導等により目指すべき都市づくりの目標を設定する。目標は、都市づくりの具現化を促進させるため、重点的、戦略的に進めていく観点から設定する。



### 目標1：誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトな街にする

高齢化が進展する中で、マイカー等の交通手段を持たない市民が、買い物や通院など日常生活に必要な移動に困らないよう、鉄道、バスなどの公共交通や、健康維持や環境配慮にも寄与する徒歩や自転車などの交通手段が使いやすく、自動車に過度に依存しない都市にしていく。

人口増加を背景とした市街地の拡大を前提とするような、これまでの都市づくりから、コンパクトな都市形成へ転換する必要がある。日常生活に必要な商業、医療・福祉、教育・文化などの諸機能がまとまっている鉄道駅周辺と、郊外や中山間地域の既存集落の中心を公共交通によって行き来することで、マイカー等による移動に頼らない、コンパクトで暮らしやすい生活圏の形成を目指す。

これにより、それぞれの生活圏において、豊かな生活やきめ細かな医療・福祉・介護などのサービスが提供可能となり、人々のふれあいの拡大やコミュニティも維持・形成され、利便性が高く住み慣れた地域で、自分らしく暮らし続けられる。

マイカー利用から公共交通への転換や都市のコンパクト化は、二酸化炭素を主とする温室効果ガス排出の抑制にも寄与することから、建物の省エネルギー化や再生可能エネルギーの利用の促進と合わせて都市の低炭素化を図る。



権堂B-1 地区市街地再開発

(出典：長野県 2015年長野県の都市計画 資料編)

## 目標2：都市の資産を上手に使い再生する

人口減少や経済規模の縮小が予見される中で、都市として持続していくためには、スクラップ・アンド・ビルドといった資源浪費型の都市づくりではなく、これまで整備・蓄積されてきた道路や公園等の都市基盤、既存建物などの都市の資産（ストック）を最大限に活用して、住み・働き・訪れる人たちが安心して自由に活動し、憩うことができる都市づくりを目指す。

また、まちなかの施設を活用したリノベーションなどの動きと街づくりを連携させて、まち全体の価値を向上させていく。さらに、公共施設の複合化・多機能化と、交通利便性の高い拠点エリアへの集約を戦略的に進めることで、様々な都市のストックを活用し、まちの再生を図る。

本市の資産である豊かな自然を適切に守り管理することで災害の発生を防ぐとともに、河川の改修や維持管理、道路等の都市基盤の既存ストックを効果的に活用した整備・維持により安全な都市づくりを行う。

道路等の既存の都市基盤の有効活用を図るため、パーク・アンド・ライドなどの自動車から公共交通への乗り換え促進といった交通需要マネジメントの実施や、まち全体の価値を向上させるエリア・マネジメントといった「ソフト」の取組みを進める。



■ 中央通りの歩行者優先化整備



■ リノベーション事例

(出典：長野市資料)



### 目標 3：自然・歴史・文化などの地域特性を活かした長野らしい特色ある地域づくりを図る

本市が魅力と活力のある都市としてあり続けるためには、定住人口だけではなく、観光・ビジネスなどの交流人口を増やすことが重要である。

このため、地域ごとの特性や市街地形成の歴史を踏まえ、それぞれが特色をもち独自の文化を創造し、多くの人を惹きつける街づくりを行う。また本市の魅力である自然・歴史・文化を活かした多様な居住や就業形態への対応や、整備された広域交通網を活用した広域交流を視野に入れた都市づくりを進める。

本市の特徴である善光寺平を取り囲む山、川、みどりなどの自然資産を守り育てていくとともに、都市づくりの重要な要素として都市と一体的な活用を図る。また、都市内の緑の充実や地域特性を活かした景観づくりにより、特色ある地域づくりを進める。

「生活の質」を高めるために、地域住民が自らそれぞれの地域の特色ある街づくり（地域の伝統文化・行事の継承、コミュニティ・カフェのような地域社会の中の居場所づくりなど）に取り組み、それを支える組織や人を資産として尊重する。また、地域と行政が協働してまちづくりを進めていくための計画や活動を行う場づくりを進める。



■ 飯綱高原の住宅と自然



■ 松代藩真田十万石まつり



■ 信州松代れきみち（歴史の道）



（出典：（上段左）長野県 長野県の都市計画（2014）（上段右）長野市観光パンフレット（ながの観光Net）  
（下段）長野市資料）

## 2. 都市構造

都市構造とは、都市づくりの理念や目標を達成するため、現在の土地利用や自然などの地域資源を踏まえつつ、将来の望ましい都市の構成（土地利用と地域間連携の大きな方向性）を示したものであり、都市の「骨格」を空間的、概念的に示すものである。

都市構造の基本的な要素は、「拠点」と「軸」で構成される。

### ■ 都市構造の基本的な考え方

#### ● コンパクトな都市（集約型都市構造）とするための「都市拠点」と「都市軸」の形成

- ・ 多様な都市機能が集積し都市生活・活動の核となる「都市拠点」の形成
- ・ 拠点間の都市機能の連携を確保するとともに、市域外との連携を強化する「都市軸」の形成

#### ● 地域資源を活かし各地域が連携した一体的な都市の形成

- ・ 豊かな自然の保全とともに、観光業の振興を図る「自然観光拠点」の形成
- ・ 「自然観光拠点」や「地域拠点」などを結び、市外との連携を強める「地域交流軸」の形成
- ・ 市内に点在する歴史的な街などを結び、歴史・文化の交流や周遊性を高める「歴史交流軸」の形成

## ■ 都市構造の形成方針

### ①拠点について

「拠点」は、都市機能（商業、業務、文化、教育、医療福祉など）が集積し、公共交通を用いて多くの人アクセスする鉄道駅などを中心とした「都市拠点」や、地域の生活の利便性を向上させ、地域の中心となる「地域生活拠点」、自然や観光機能が集積し広域からの利用客も訪れる長野市を代表する「自然観光拠点」に区分する。

「都市拠点」は広域的な都市機能や日常生活に必要な機能が徒歩圏内に集積し、拠点の後背の居住地から徒歩や公共交通によりアクセスする市街地の「核」となるものであり、次のように「広域拠点」と「地域拠点」に区分する。

「都市拠点」のような機能集積や広域的なアクセスはみられない「地域生活拠点」は、拠点周辺の居住の集積を図り、市街地における地域の拠点となる「生活拠点」と中山間地域などで歴史的に形成されてきた地域の中心となる「生活中心地」に区分する。

#### ■ 拠点の分類と機能（機能集積、利用イメージ）

分類		集積する機能や拠点の利用イメージ
都市拠点	広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>長野地区中心市街地を中心とした高次の広域的都市機能（市や長野県に唯一もしくは、北信エリアなど広域生活圏に一つあるような機能）の集積する拠点。</li> <li>鉄道やバスを利用し、市内全域及び近隣市町村からアクセスされる。</li> </ul>
	地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内のいくつかの地区の中心となり、広域拠点に次ぐ都市機能が集積する拠点。</li> <li>地域の自然・歴史・文化を活かした生活と交流のための都市機能が集積する。</li> <li>日常生活に必要な買い物やサービスを受けるためには、中心市街地（広域拠点）まで行かなくても事足りる。</li> </ul>
地域生活拠点	生活拠点 (市街化区域内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点のような集積はないが、市街地における地域の「生活の質」を高め、生活と密着したサービスを提供する都市機能の集積・維持する地域の中心地。</li> </ul>
	生活中心地 (市街化調整区域 都市計画区域外)	<ul style="list-style-type: none"> <li>歴史的に形成されてきた平地部や中山間地域の集落の中心地区（中山間地域等の小さな拠点など）。</li> <li>生活と密着した地域コミュニティの核</li> </ul>

※「都市拠点」は、立地適正化計画における「都市機能誘導区域」に相当するものとする。

自然観光拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住人口と交流人口の拡大を視野に入れ、自然環境と共生した居住・観光地としての整備を図る拠点。</li> <li>長野を代表する自然や特色ある自然環境などで、広域的に来訪者を集めるエリアで、都市との連携（アクセス交通）や土地利用（保全と利用の調和）を図る。</li> </ul>
--------	---



## ②軸について

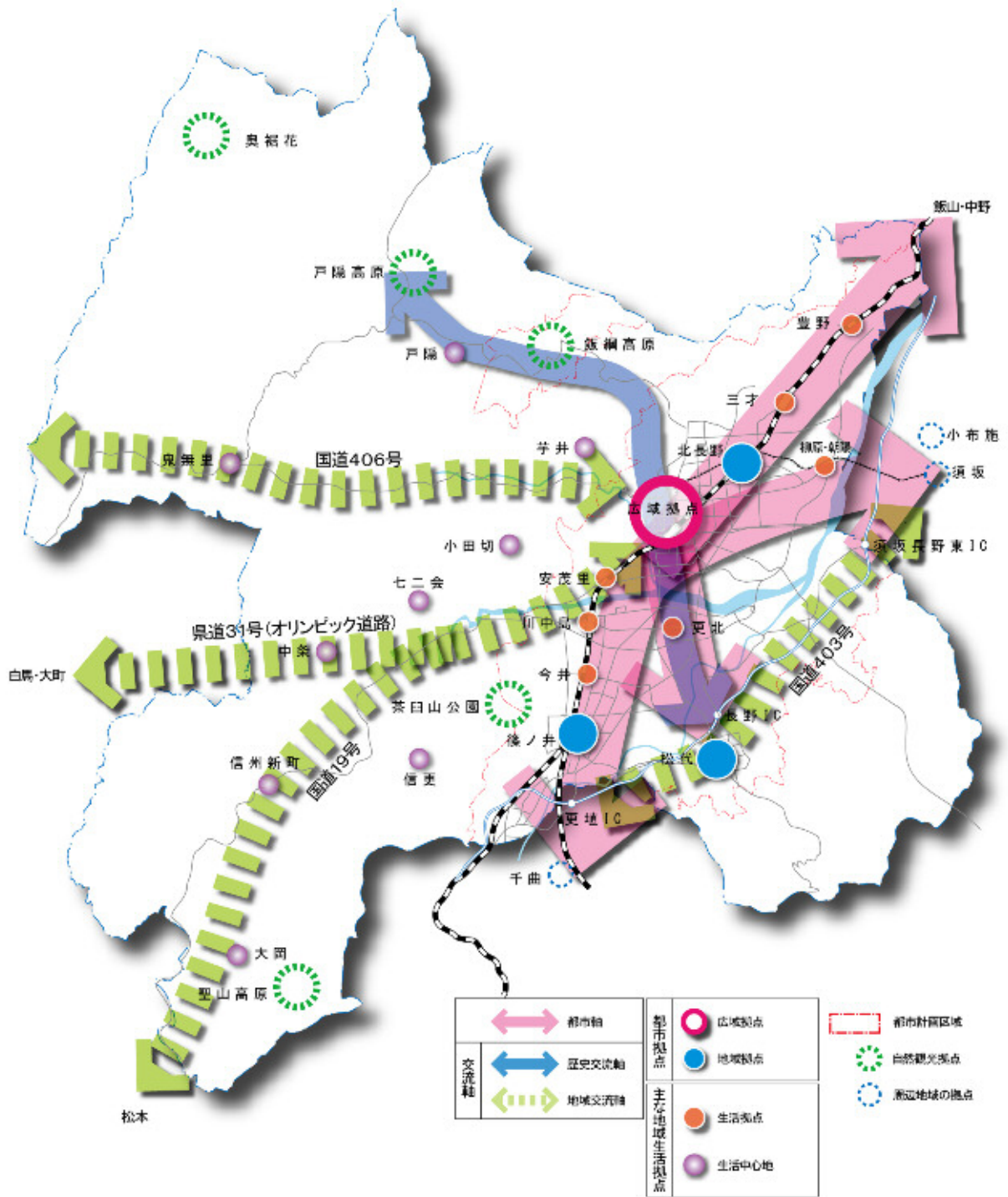
「軸」は、拠点間の都市機能の集積と連携を確保する「都市軸」と、地域間の連携や観光ネットワークの形成を高めるため、地域生活拠点や自然観光拠点を結ぶ道路を基本として位置づける「交流軸」に区分する。

「都市軸」は、歩いて暮らせる生活圏の形成や公共交通の活用、移動による環境負荷の低減の観点から、鉄道沿線や拠点間の相互連携を促進する位置に設定する。公共交通を基本とし、さまざまな拠点、地域を結びつけ、活発な都市活動や交流を支える軸である。

「交流軸」は、周辺地域の拠点や市内に点在する歴史的な街を結び、歴史と文化の交流、観光の周遊性を高める「歴史交流軸」と、道路を基本として、市内の地域拠点や自然観光拠点を結び、都市機能の連携や広域的な観光ネットワークの形成を高める「地域交流軸」の2種類の軸に区分する。

### ■ 軸の分類と機能（機能集積、利用イメージ）

		軸の形成や土地利用・ネットワーク・イメージ
都市軸		<ul style="list-style-type: none"> <li>・「都市拠点」をつなぎ、拠点間の都市機能の集積と連携を確保する。</li> <li>・鉄道沿線や基幹的なバスが運行される幹線道路の沿道を位置づけ、ネットワークの利便性の確保、沿線・沿道の都市機能の集積を図る。</li> </ul>
交流軸	歴史交流軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に点在する歴史的な街を結び、歴史と文化の交流、観光の周遊性を高める。</li> </ul>
	地域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路を基本として、長野市内の地域拠点や自然観光拠点を結び、都市機能の連携や広域的な観光ネットワークの形成を高める。</li> <li>・周辺地域との連携・交流を密接にし、広域的な人の呼び込みにより、都市拠点等の拠点性を高める。</li> </ul>



■ 都市構造図（拠点と軸）

## ■ 都市拠点・地域生活拠点の整備方針

都市づくりの目標である「誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトな街」の形成の核となるそれぞれの都市拠点(広域拠点、地域拠点)と地域生活拠点(生活拠点、生活中心地)の具体的な整備の方向性は次のとおりとする。

### 【都市拠点】

#### ● 広域拠点(長野地区中心市街地)

- ・ 広域拠点は、長野駅～善光寺を中心とした中心市街地を本市及び北信地域の「広域総合拠点」として、ここでしか手に入らないような商品やサービスが提供される商業・娯楽機能、市役所・県庁や国の機関などの行政機能、金融機関や企業の本支店などの事務所機能等の多様で高次の都市機能が集積する拠点である。
- ・ 長野地区中心市街地では、中央通りやその周辺地で歩行者優先の交通環境整備や市街地整備を進め、商業集積等を促進すると同時に、官公庁や本社機能などの中枢的な業務・サービス機能といった高次都市機能の集積を図る。
- ・ 歩いて暮らせる生活圏の形成や、活力と魅力を備えた中心市街地の形成のため、まちなか居住の促進や周辺地域との公共交通の結節性を高める。



#### ● 地域拠点(篠ノ井、松代、北長野)

- ・ 歴史的に地域の中心として諸機能が集積してきた、篠ノ井、松代や、交通結節点でもあり駅前の再開発事業により集積が高い北長野周辺は、「地域拠点」として、広域拠点に次ぐ都市機能を分担できるよう、土地利用や都市機能の誘導を図る。
- ・ 地域拠点では、すでに整備されている駅前広場等の都市基盤を活かし、周辺地域の生活や業務関連施設の立地促進を図る。
- ・ 人が集まることによる拠点性を高めるため、周辺に広がる住宅地から駅前などへのバスや車でのアクセスを強化し、パーク・アンド・ライドによる公共交通への乗り換えの拠点とする。



■ 地域拠点の機能集積イメージ

## 【地域生活拠点】

### ●生活拠点（市街化区域内）

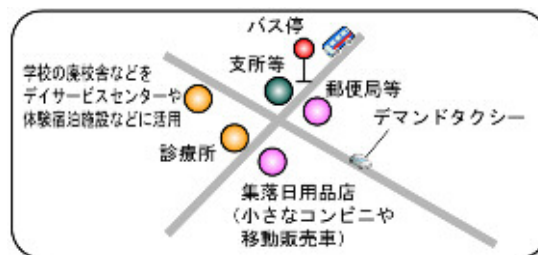
- ・都市拠点以外の鉄道駅周辺、主要なバス停周辺、市役所支所等が立地する既存市街地の中心地では、スーパーマーケット、食料品・日用品店などの商店や、小中学校や診療所等の日常生活に不可欠な機能が徒歩又はバス等の公共交通で利用できる日常生活の拠点となる地区である。
- ・都市拠点などと生活拠点を連絡する道路ネットワーク形成に必要な道路整備を図るとともに、バス等の公共交通アクセスの強化を進める。
- ・生活拠点を中心として、居住機能の集約立地を進め、拠点での都市機能の需要確保と、居住地から拠点への負担の少ない移動（徒歩、自転車等）が確保されるよう居住誘導を図る。



■ 生活拠点の機能集積イメージ

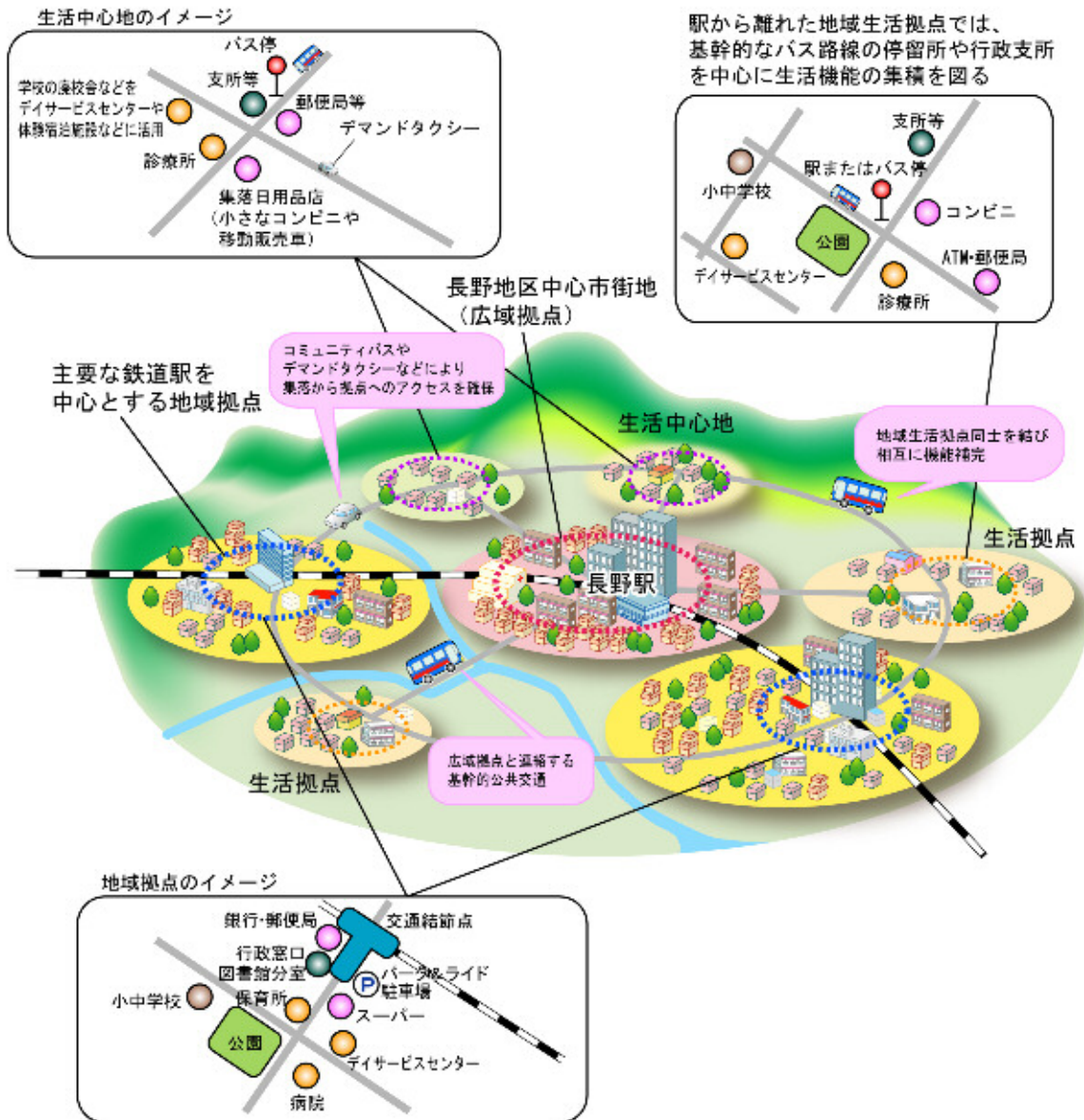
### ●生活中心地（市街化調整区域・都市計画区域外）

- ・歴史的に形成された平地部や中山間地域の生活中心地は、既存の集落コミュニティを基本として、必要に応じて「自助・共助・公助」を組み合わせた生活の展開を図る「小さな拠点」とする。
- ・生活中心地で日常生活に必要な機能を全て満たすことができない場合は、隣接する生活中心地との連携による役割分担を図り、地区間の交通を確保する。
- ・高齢者等がマイカーを運転しなくても移動手段を確保できるよう、デマンドタクシーなどと、他の生活拠点等と連絡する基幹的なバス・鉄道を組み合わせた生活交通を確保する。
- ・二地域居住の受け皿としての住宅や、営農意欲や新しい価値観を持った若者世代などの新たな居住・滞在者を受け入れるため、空家や空地の活用を進める。



■ 生活中心地の機能集積イメージ





■ 拠点の形成による集約型都市構造のイメージ図

### 3. 土地利用の方針

#### ■ 土地利用の基本方針

##### ●コンパクトな街の形成のための土地利用の誘導

###### ①集約型都市構造に対応する土地利用

徒歩圏内に日常生活に必要な機能（生活利便施設、医療、介護、福祉、教育、文化など）の集積による、コンパクトな都市圏を実現するため、既存の交通ネットワークなどによる利便性の高い場所に身近な拠点を育成し、居住機能と商業、業務等の機能が複合した土地利用を図る。

###### ②中心市街地の活性化

中心市街地では、歴史・文化などの特色を尊重し、既存の都市基盤を有効に活用するとともに、賑わいを創出する商業、文化等の都市機能を集積させる。また、まちなか居住を推進することで、多様な魅力と活力のある「都市の顔」にふさわしい中心市街地の再生を図る。

###### ③多様な居住ニーズに対応する土地利用

持続可能な都市とするため、一定の人口規模を維持することが重要であり、少子化を食い止める方策とともに、転出者を減らし、新たな居住者、滞在者を受け入れることを可能とする土地利用を図る。

市街地や集落地域において、市街地特性と市民のライフスタイル（若年単身者、ファミリー世帯、熟年世帯、高齢世帯等）に応じた居住地を提供する。

中心市街地周辺部や市街地縁辺部では、鉄道駅や基幹的なバス網が整備されているエリアを中心に、生活道路や公園、生活利便施設等の集積を促進し、「歩いて暮らせる」居住地の形成を図る。

###### ④居住機能等の集約誘導

コンパクトな都市を形成するとともに、無秩序な市街地の拡大を防止し、郊外や中山間地域の良好な自然や農林業地を保全するため、居住機能の集約誘導により、市街地の外延的な拡大を引き続き抑制する。また、人口減少の進行などにより、空き家や空き地の増加が予想されることから、これら既存ストックの有効活用を図り、居住機能の集積を維持する。

公共交通の利便性が高いエリアや、将来一定規模以上の居住集積が見込まれる地域を立地適正化計画の居住誘導区域として設定し、居住機能の維持・集積の誘導を図る。

##### ●地域特性を活かした土地利用の誘導

###### ①地域区分に応じた課題を踏まえた土地利用

長野市の市街地は、その成り立ちやこれまでの都市計画により、いくつかの市街地に類型できる。行政や業務機能、広域的な商業機能が集積してきた長野中心市街地をはじめ、旧市町村の中心地域や鉄道駅周辺など、地域の中心的な商業地が存在する。

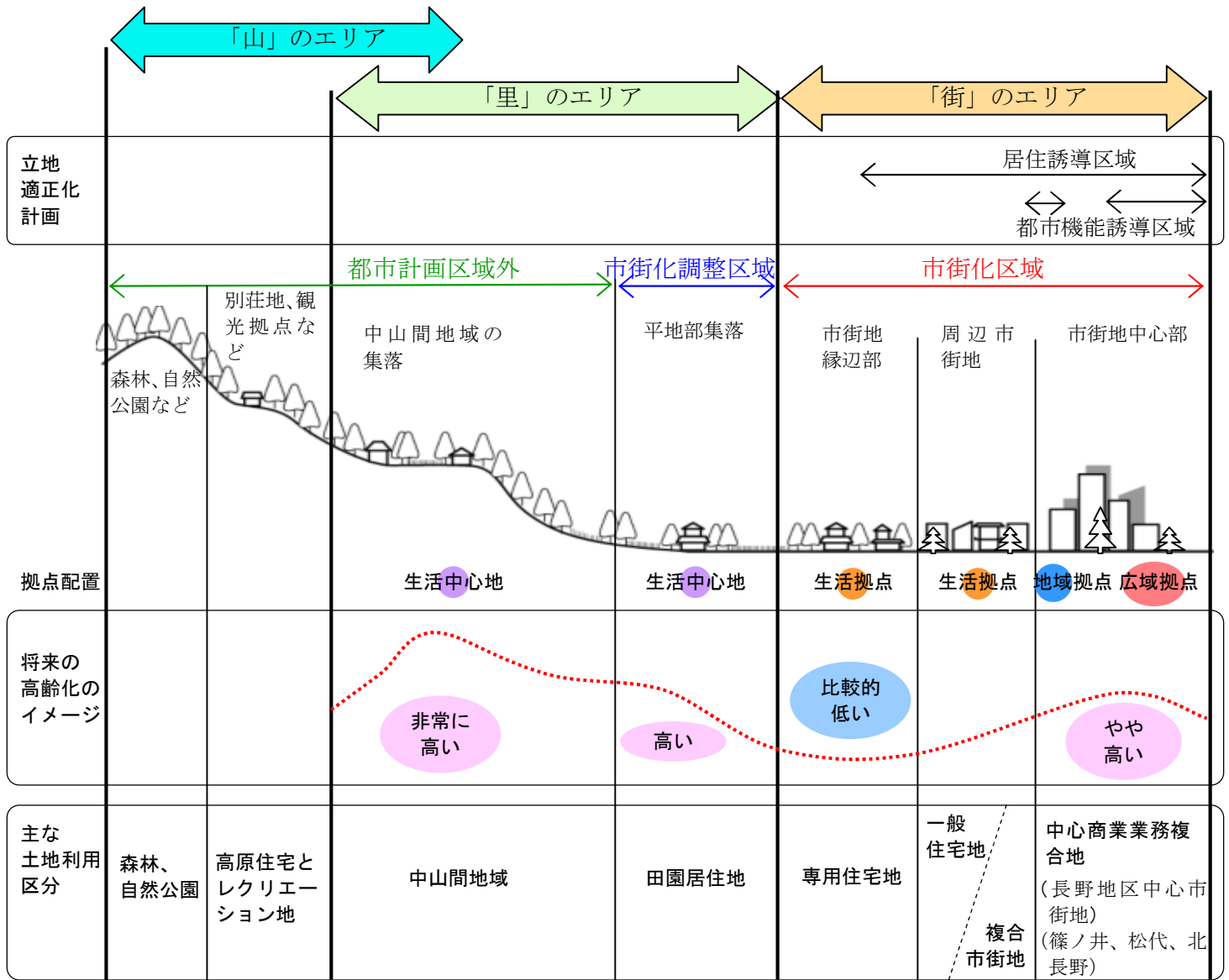
居住地も中心市街地、中心市街地の周辺に拡大してきた住宅地、農地の転換により形成された住宅地、高度成長期に形成された住宅地、平地部の農地の中の集落、中山間地域の集落など多様である。このため、市街地中心部、周辺市街地、市街地縁辺部、平地部の集落地、中山間地域の集落地、高原住宅などの区分を設定し、集約型の都市構造を実現するための機能集積や土地利用の誘導を進めていく。

## ②自然環境保全や農林業振興と都市生活の共存を図る土地利用

本市の資産である豊かな自然環境と、都市の魅力や活力を生み出す都市活動との共生に積極的に取り組むとともに、貴重な生産活動の場である農林地と居住の調和を図り、各地域の自然・風土を活かした都市づくりを目指す。

### ■ 地域区分と土地利用区分表

地域区分	土地利用区分	該当地域
市街地中心部	①中心商業・業務複合地	・広域的な都市核〔長野地区中心市街地〕 ・地域商業などの拠点〔篠ノ井、松代、北長野〕
周辺市街地	②複合市街地	・市街地中心部に接する地域で住宅と商業、工業等が複合しているエリア（鶴賀、中御所等）や駅周辺の市街地（豊野、川中島等） ・幹線道路沿線等（稲里、檀田等）
	③一般住宅地	市街地周辺の住宅主体の地域（三輪、吉田、古牧、芹田、川中島・篠ノ井などの一部等）
市街地縁辺部	④専用住宅地	戸建ての住宅が主体で良好な住環境が確保されている地域（安茂里、浅川、若槻、朝陽、篠ノ井・川中島の周辺部等）
	⑤工業地	工場や流通施設などの産業施設の集積地（石渡・北尾張部地区、南長池・北長池地区、篠ノ井岡田地区、大豆島地区）
平地部の集落地	⑥田園居住地	市街化調整区域内の農業的土地利用と居住が複合している地域
中山間地域の集落地	⑦中山間地域	山間部や丘陵部にあり、豊かな自然と農林業の生産空間と集落が点在している地域。（都市計画区域外）
高原住宅、観光拠点など	⑧高原住宅・レクリエーション地	飯綱高原の良好な自然に囲まれた高原型居住地 自然環境と共存した自然・レクリエーション地域
森林、自然公園など	⑨森林・自然公園	妙高戸隠連山国立公園区域をはじめとする山岳、森林、湖沼等（良好な景観の保全、水資源の供給、災害防止等の面で重要な地域）



その他の土地利用区分：「工業地」

■ 土地利用区分のイメージ図



## ■ 土地利用区分ごとの方針

### (1) 市街地中心部（中心商業・業務複合地）

都市活動や生活の中心となる広域拠点や地域拠点では、多様で魅力ある都市機能の集積を図るとともに、多様な居住機能の導入を図るため、長野駅をはじめとする主要な駅周辺の市街地では、商業・業務機能と合わせて、良質な都市型住宅の土地利用を誘導する。



■ 中心商業・業務複合地のイメージ

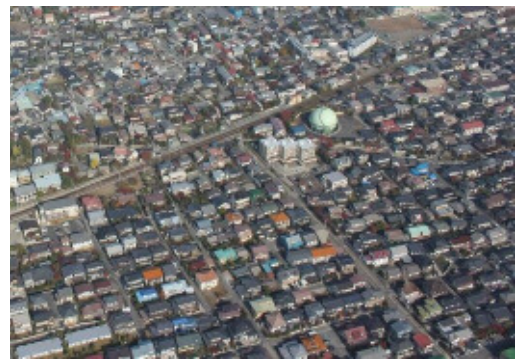
### (2) 周辺市街地（複合市街地、一般住宅地）

広域拠点や地域拠点などに近接している周辺市街地では、地域特性や、鉄道などの公共交通の利便性を活かし、既存の都市のストック（都市インフラや住宅など）を活用して、戸建や集合住宅など多様な住宅の供給と職住近接や歩いて暮らせる街づくりを進める。

比較的古くから形成されてきた住宅地における、道路や身近な公園などの都市基盤の整備や更新を進め、快適で安全な住環境を提供する。特に、高度経済成長期に形成された住宅団地では、良好な都市のストックを次世代に引き継いでいくために、空家や空き地対策などを講じる。



■ 複合市街地のイメージ



■ 一般住宅地のイメージ

### (3) 市街地縁辺部（専用住宅地、工業地）

郊外の既存市街地では、緑が多く、より広い居住地を提供し、新たな住民の受け皿として魅力ある整備を行うとともに、次世代にわたって住み続けられる都市づくりを進める。

基盤の整備されている住宅地においては、地区計画等による地域づくりのルール化を促進し、個々の建替え等の機会をとらえた市街地内の基盤整備、環境整備を図る。



■ 専用住宅地のイメージ（三本柳地区）

生産活動の中心となる工業地では、工業・物流等の産業関連機能の集積を促し、周辺地域の環境の悪化を招かないような土地利用とするとともに、地域内では敷地内外の緑化による環境の向上を図る。

#### (4) 平地部集落（田園居住地）

平地部の集落（市街化調整区域）は、自然環境・農地等の保全を図り無秩序に分散した居住を防ぐとともに、既存集落のコミュニティを維持するための環境整備を進め、秩序ある土地利用を誘導する。

また、農地・農業用水路等は食料の安定供給、農業の多面的機能を支える重要な資源であるとともに、自然環境や景観の保全・形成の面からも重要であることから、将来にわたる良好な資源として保全・管理していく。

#### (5) 中山間地域の集落（中山間地域）

農地・山林は、農林業の持続的発展や自然環境、景観の保全・形成において重要であるとともに、その荒廃は自然災害を引き起こす要因にもなるため、中山間地域の集落では、居住等との調和を図りつつ将来にわたる良好な資源として、これらを保全・管理していく。さらに、営農意欲や新しい



価値観を持った若者世代などの新たな居住・滞在者の受け入れ環境の整備（空家・遊休農地活用等）や都市部からの交流人口を増加させるソフト施策（観光、農林業体験等）と必要なインフラ整備を進め、人口減少・高齢化が進む中山間地域での自然環境とコミュニティの維持を図る。

#### (6) 高原住宅・観光拠点

飯綱高原等の良好な自然に囲まれた環境を活かし、都市住民の二地域居住などの受け皿となる健全な居住地を形成する。また、無秩序な開発による環境の悪化も懸念されることから、居住地や生活利便施設等の秩序ある立地を誘導し、自然環境と調和した高原の居住地の形成を図る。

さらに、自然観光拠点として、多くの人々が自然を享受できる施設整備や土地利用を推進する。

#### (7) 森林、自然公園等

妙高戸隠連山国立公園区域をはじめとする山岳、森林、湖沼等の美しく豊かな自然環境は、良好な景観の保全、水資源の供給、洪水や地すべりといった災害防止等の面で重要な地域であり、将来に引き継ぐべき貴重な財産として積極的に保全をしていく。

## 4. 道路・交通施設整備の方針

### 1 道路・交通施設整備の基本方針

#### ●コンパクトな都市（集約型都市構造）を支える交通整備

日常生活が徒歩圏内で充足しない場合に、自家用車で移動するのではなく、公共交通を利用できるよう、公共交通の充実や地域特性に応じた生活交通を確保するとともに、居住誘導を図るエリアへの集約を促すための道路や公共交通整備を進める。

また、広域拠点である市街地中心部の総合的な交通整備に取り組みとともに、地域内や域外の拠点間を結ぶ広域幹線道路等の交通ネットワークの整備を進める。

#### ●交通需要の平準化・効率化を図るための交通需要管理や効率的な道路整備

既存の路線バスや鉄道などを活かした基幹的な公共交通の充実と需要の創出を図る。また、既存の道路ネットワークを活用した効率的な道路整備や交通需要マネジメント諸施策の展開を進める。

#### ●安全・安心で環境にやさしい交通施設整備

災害に強い都市を支える都市基盤の整備や、ユニバーサルデザインに配慮した都市基盤施設や歩行者空間の整備を図る。

公共交通の利用促進や道路空間の緑化等により環境にやさしい都市基盤施設の整備を進める。また、自転車利用を促進するための交通施設の整備を進める。

## 2 道路・交通施設の整備方針

### (1) 道路整備の方針

#### ①コンパクトな都市（集約型都市構造）を支える道路の整備

拠点へのアクセスの確保と拠点間の連携を強める幹線道路及び拠点や市街地への通過交通を排除するバイパス機能をもつ幹線道路の整備を進める。

広域拠点や地域拠点では、交通の円滑化を図る道路ネットワークの形成を図り、生活拠点では地域内の安全性とアクセス性を高める生活道路の整備を図る。

中山間地域では、生活に必要な幹線道路や、観光交通を支える道路など市街地中心部とのアクセスを向上させる道路ネットワークの強化を図る。

自転車道ネットワークの調査・検討を進めるとともに、自転車利用の促進を図り、安全性の高い走行空間を確保する。

#### ②安心・安全な道路の整備

密度の高い市街地の防災性を高めるために、延焼遮断帯としても機能する道路や緊急車両の通行や避難が容易となるよう、防災面で必要となる道路の整備を進める。

また、誰もが安心して利用できる道路環境整備を図るため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、地域内の生活道路については、歩道の整備、狭あい道路の解消による安全性、快適性の向上を図る。



■ 自転車道の整備例（運動公園通り線）



■ 自転車レーンの設置例（上松吉田線〔SBC通り〕）

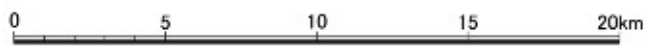
■ 自転車走行環境の事例  
（出典：長野市ホームページより）





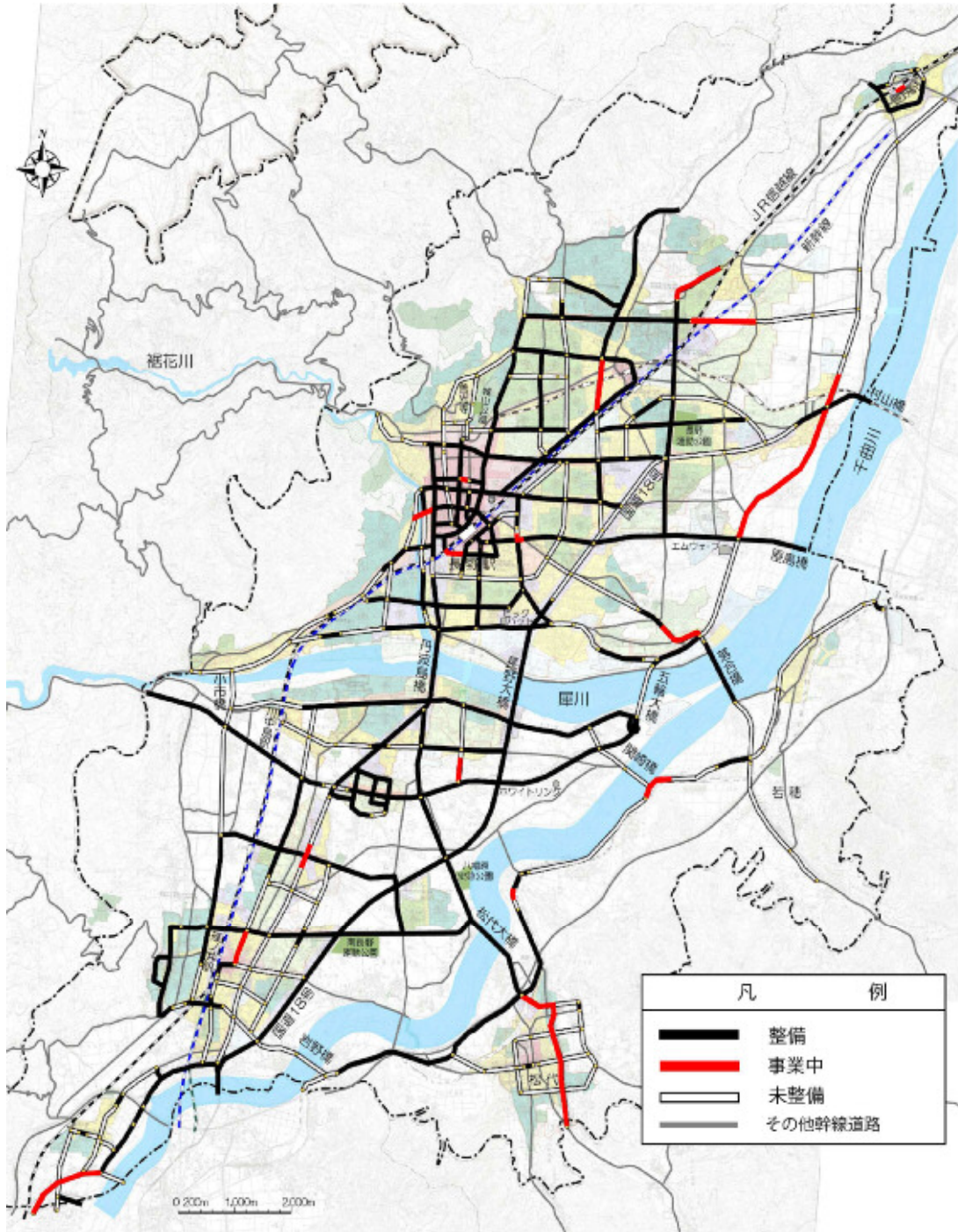
凡 例

- == 高速自動車国道
- 一般国道
- 県道
- 都市計画道路
- 都市計画区域



■ 広域道路網図



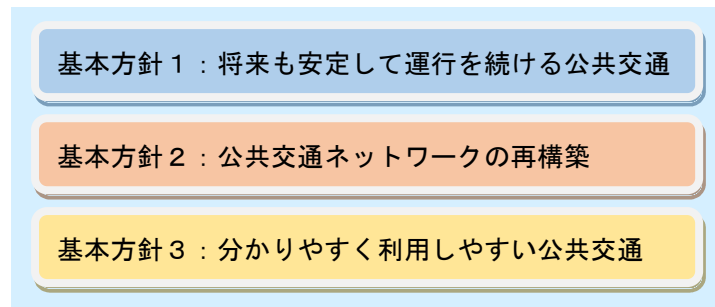


■ 都市計画道路整備計画図

・都市計画道路網は、長野市内に101路線（約260km）あるが、全体延長の約57.9%の整備が完了している（H27.4.1現在）。

## (2) 公共交通整備の方針

高齢化や核家族化に伴う交通弱者の増加が見込まれるなか、公共交通は、生活を守り、地域の活力を維持していくためにも、必要不可欠な都市機能の一つである。暮らしを守る役割を根底に、集約型のまちづくりを支えるための拠点間のネットワークづくりや観光等による交流の活発化の役割を踏まえ、公共交通の維持・整備を図る。



■ 公共交通整備の基本方針  
(出典：長野市公共交通ビジョン（平成27年6年）より）

### ① 基幹公共交通軸

都市軸を形成し、鉄道等の輸送能力が大きい公共交通で拠点間をつなぐ基幹公共交通軸は、広域拠点と、地域拠点や自然観光拠点、また、周辺自治体との利便性の向上を図り、地域住民や来訪者にとって利用しやすい交通手段として整備を図る。

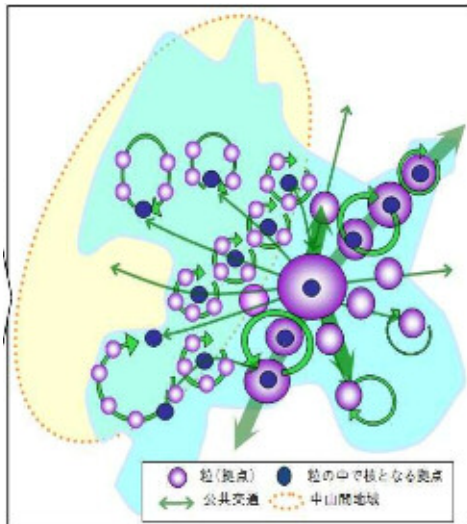
### ② 地域公共交通軸

平坦部の市街地と、広域拠点、地域拠点、生活拠点もしくは観光拠点を結ぶ公共交通軸である。通勤・通学など日常的な移動や、高齢者などの通院・社会参加などの市民生活を支える。

### ③ 中山間地域公共交通軸

中山間地域と広域拠点もしくは地域拠点を結ぶ公共交通軸であり、地域及び集落を守るために不可欠なライフラインとしてのネットワークを確保する。

中山間地域の生活中心地と広域拠点とを結ぶ地域間幹線を確保し、地域内の生活中心地と周辺の集落、観光資源などを結ぶ支線によるネットワークを形成する。



■ 都市構造と公共交通のイメージ  
 (出典：長野市公共交通ビジョン [H27.6.] )



■ 都市構造を支える公共交通軸  
 (出典：長野市公共交通ビジョン (平成27年6年) をもとに作成)

### (3) 交通利用環境の整備

#### ① 交通需要マネジメントの推進

自動車の交通量の削減や、混雑地域の交通量の分散などのため、各地域の実情に応じ、公共交通への転換の促進や、カーシェアリング、時差出勤などの自動車の効率的・効果的な利用を促進する必要がある。そのため、情報通信技術を活用した発信、広報活動やイベント、社会実験等を通して利用者への啓発や交通行動の変化を図るモビリティ・マネジメントの検討を行う。

#### ② 既存道路の改善

既存の道路ストックを活かし、効率的な道路ネットワークの形成を図る。

今後の人口の減少や高齢化の進展等によって交通需要が変化することにより、路線によっては自動車交通量の減少への対応や自転車や歩行者への対応を行うために道路幅員構成の見直し等を進める。

#### ③ 公共交通の利用環境の充実

幹線バスと支線バスを乗り継ぐ結節機能の強化を図るための「ミニバスターミナル」等の整備や、駅や主要なバス停周辺にパーク・アンド・ライド用駐車場、サイクル・アンド・ライド用駐輪場の整備を進める。

路線バスの速達性、定時性を確保するため、バス専用・優先レーンの確保、優先信号制御などによる公共車両優先システムの導入を検討する。また、携帯電話、スマートフォン向けにバスの運行情報を提供するバスロケーションシステムを導入し、バスの利用環境の向上を図る。

バス共通ICカード「KURURU（くるる）」については、近隣都市など利用可能エリアの拡大や、鉄道への導入など利便性の向上を図る。



#### (4) 中心市街地の街づくりと一体になった総合的な取組み

##### ①歩いて暮らせる中心市街地を支える交通基盤の整備

中心市街地では、「住みたい、行きたい中心市街地」として、公共交通や徒歩、自転車で気軽に移動できる賑わいのある街づくりのため、歩いて楽しい歩行者空間の整備を図るとともに、利便性の高いバス路線網の充実を図る。

道路については、幹線道路等に囲まれた狭い道路が多い街区に通過交通を混入させず、交通の整流化を図るため補助幹線道路等の整備を進める。また、中心市街地での土地利用の高度化を図るため、外周の幹線道路沿いなどに基幹的な駐車場を整備する。

中心市街地での自転車利用の利便性や安全性を確保するため、自転車走行空間の充実や駐輪場の整備を図る。

##### ②歩きたくなる交通まちづくり

人々が行き交う賑わいのある空間づくりを目指し、長野駅から善光寺にかけての中央通りでは歩行者と公共交通を優先した歩行者優先道路化を検討する。また、道路空間を活用したにぎわいの創出（オープンカフェなど）など「ソフト」の取組みを進める。



■ 中心市街地交通整備方針図



## 5. 自然環境の保全と都市環境整備の方針

### 1 自然環境の保全と都市環境整備の基本方針

#### ●骨格的な水と緑の形成と緑豊かな都市環境の形成

郊外の山林や河川などの自然を保全し、市街地の公園や街路樹・水路等による緑の骨格を形成する。また、中心市街地など緑が不足する地域では、市街地整備に合わせた公園・緑地の整備や、街路樹等の整備により、豊かで快適な都市環境形成を図る。

#### ●豊かな自然の保全と活用による自然と人の環境共生型都市の形成

貴重で豊かな森林や、農地などの自然資源の保全と活用により、豊かな自然とのふれあいや潤いのある環境を、地域特性を活かして形成する。

#### ●環境負荷の少ない低炭素・循環型都市の形成

環境負荷の少ない、低炭素、循環型社会の構築のため、資源、エネルギーの効率的な利用促進及び廃棄物抑制を図るとともに、公共交通や自転車利用を促進することにより、環境負荷の少ないコンパクトな都市づくりを行う。

建築物の省エネルギー化や敷地内の緑化などを進めることにより、市街地内の環境負荷の軽減を図る。

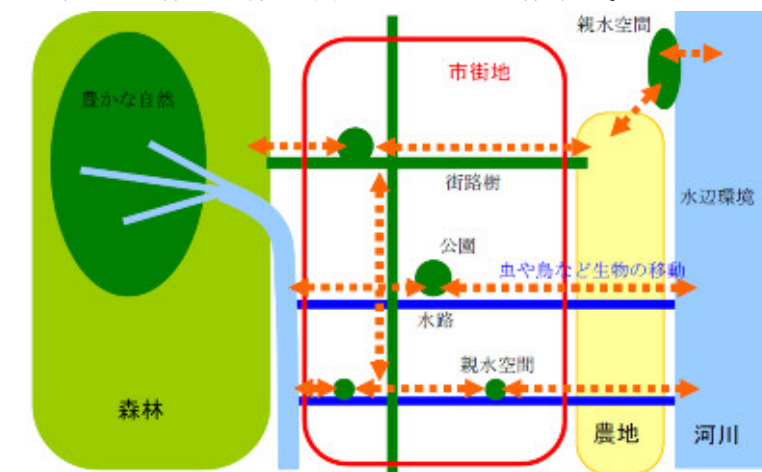
#### ●地域が主体となった環境配慮への取組み

日常生活や生産活動などを通して環境と調和した都市づくりを進めていくため、市民、事業者、地域、行政等が環境配慮意識を共有し、協働して取り組む。

### 2 自然環境の保全と都市環境の整備方針

#### (1) 緑のネットワークの形成

千曲川や犀川など河川沿いの緑の軸の充実により中山間地域の森林や郊外の山林と市街地との連続性を確保するとともに、市街地では街路樹・公園の充実や水路整備などを図り、市街地と郊外の一体的な緑のネットワークを形成する。



■ 緑のネットワークのイメージ



東通りの街路樹



南八幡川「ホタルの小径」

■ 緑のネットワークのイメージ  
(写真：長野市緑を豊かにする計画（平成21年4月）)

(2) 豊かな自然環境の保全

妙高戸隠連山国立公園に指定されている戸隠地区・飯縄山麓周辺・奥裾花溪谷、聖山高原、市街地近傍の大峰山、松代象山などの自然の保全とともに、千曲川や犀川、裾花川などの河川緑地やレクリエーションの場の整備と保全を図る。

また、人口減少や高齢化により自然の荒廃が懸念される郊外や中山間地域では、営農意欲や新しい価値観を持った若者世代などの新たな居住・滞在者や、観光、農林業体験等の交流人口の受け入れを図ることで自然環境の維持・保全を図る。

(3) 田園など既存の自然環境の保全と活用による良好な都市環境の形成

保全すべきゾーンの明確化と市街地の外延的な拡大の抑制により、市街地やその周辺の農地や森林、歴史的な史跡や寺社などに見られるまとまりのある緑や水路など既存の資源を保全する。また、それら既存の資源に備わった環境形成や防災などの多面性を有効に活用し、地域特性に応じた潤いある都市環境の形成を進める。

(4) 身近な緑にふれあえる環境整備

市街地整備に合わせた、適切な緑地整備や基幹的な公園整備、街路樹による沿道環境の向上を図る。身近な緑や公園が不足している中心市街地では、公共施設用地などを活用し都市公園や緑地の整備を進めるとともに、公共施設や民有地などでさまざまな手法を活用した緑化や誰もが利用できる公園・広場の確保を図る。

また、利用しやすい公園の整備を進めるため、地域住民の参画による公園づくりを図るとともに、地域が主体となり身近な水路や緑の豊かな都市環境の充実を図る。

(5) 公共施設や民有地の緑化

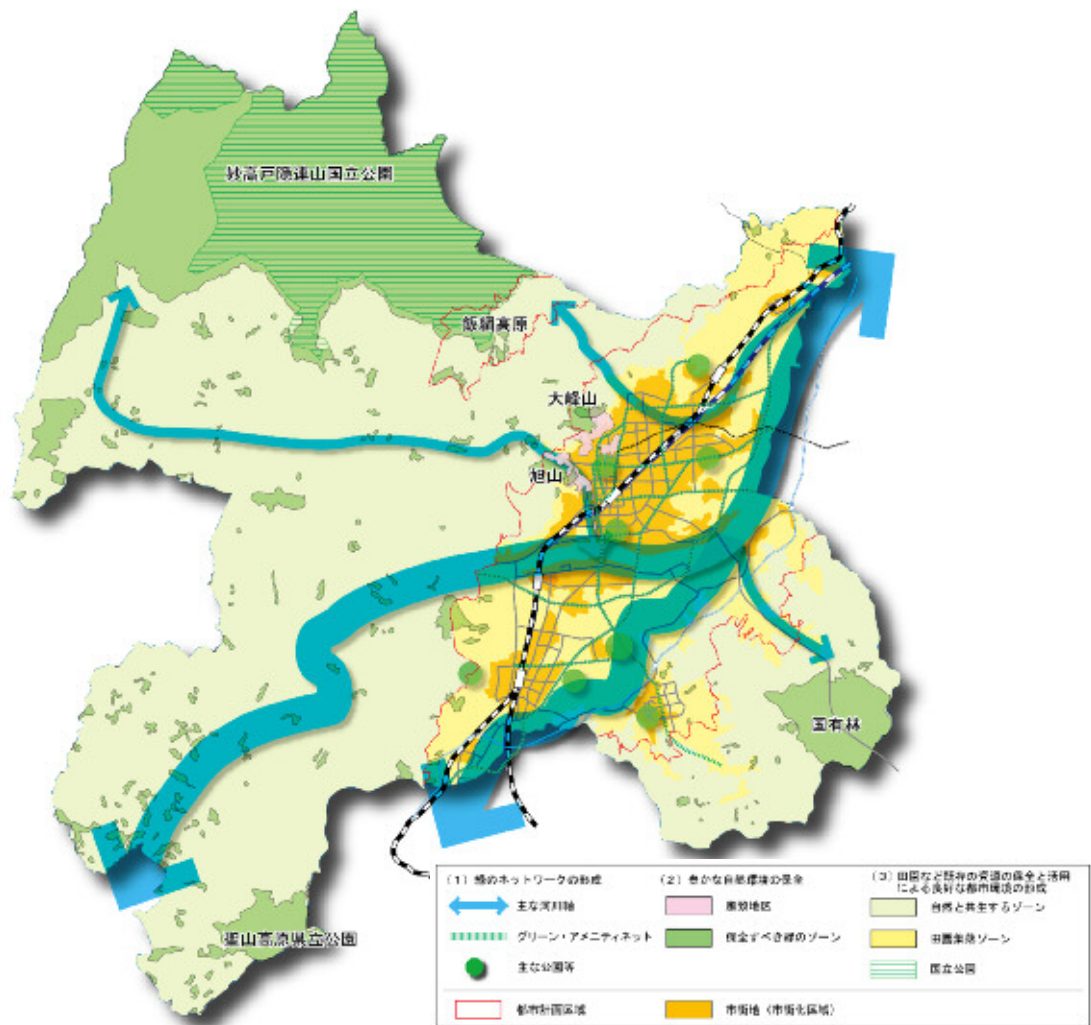
学校や官公庁など、公共施設の緑化を推進し、市民共有の空間を緑豊かにする。

住宅地や工場・事業所内の緑化など、身近な緑の充実を図り、安らぎと潤いのある住環境を形成する。また、敷地面積の大きい工場や事業所の緑化を促進し、市街地にまとまりのある緑を確保する。

(6) 省エネルギーや公共交通の利用促進など環境共生型都市づくりの推進

住宅・事業所・公共施設などにおいて、省エネルギー化の推進や、太陽光、水力、バイオマスなどの再生可能エネルギーを地域特性に応じて活用することにより、環境負荷の少ない低炭素都市づくりを進める。

また、道路整備等による渋滞の解消による消費エネルギーの低減や、自動車の効率的な利用、公共交通や自転車利用の促進による環境負荷の軽減を図るための交通需要マネジメントを進める。



■ 自然環境の保全と都市環境整備の方針図

## 6. 都市景観整備の方針

### 1 都市景観整備の基本方針

#### ●長野市を形づくる骨格的な景観の保全と自然と調和した良好な景観の形成

郊外の田園景観、山並み、主要な河川など市街地を取り囲み、市街地と一体となった自然景観は、長野市を特徴づける骨格的な景観として保全し、良好な景観の形成を図る。

#### ●地域特性に応じた魅力的な景観づくり

地域独自の歴史や文化を活かした景観づくりや、中心市街地の多様な機能集積を活かした賑わいのある魅力的な都市景観の形成を図る。郊外部や田園居住地では無秩序な市街化を防止し、地域特性を活かした景観づくりを進める。

#### ●環境共生型都市の景観づくり

都市空間における水や緑などの自然要素を積極的に活用し、生態系に配慮した自然豊かで潤いのある都市景観の形成を図る。

#### ●地域が主体となった景観づくりへの取組み

地域主体の景観づくりを図るとともに、住民・地域・事業者・行政が主体となり街づくりルール等による街並み形成の推進を図る。

### 2 都市景観の整備方針

#### (1) 骨格的な自然景観の保全・育成

##### ①豊かな山並みの景観保全

本市の骨格的な景観の要素である飯綱や戸隠、聖山高原などの山並みの景観の保全を図る。

戸隠地区、鬼無里地区、信州新町久米路峡地区、中条御山里地区については、特色のある景観形成を特に推進する地区として、景観法（景観計画）、自然公園法、森林法などの施策を活用して特色ある良好な景観形成を図る。

鬼無里地域は、森林整備保全重点地域（長野県ふるさとの森林づくり条例）の指定を受けており、奥裾花自然園に代表される貴重な森林の保全及び整備を図る。

##### ②水辺の景観の保全と向上

千曲川、犀川、裾花川などの河川と一体となった自然環境を保全し、開放的な水辺の景観を身近に感じられるようにする。

市街地内を流れる水路は、水質の保全に努め、親しみのもてる水辺環境とするための整備を進める。

#### (2) 歴史的に育まれてきた特徴ある景観の継承

##### ①歴史と文化を象徴する景観の継承



歴史や祭りなど時間をかけて育まれた地区固有の文化を守り、これらを、それぞれの地区のコミュニティ形成に活用し、調和した個性ある街並みを形成し、次の世代に引き継ぐ。



■ 戸隠地区中社大門通りの街なみ

## ②市民に親しまれてきた自然や緑の景観の保全

美しい水田や果樹園といった、水や緑と人々の営みにより形成されてきた景観や、市街地内の貴重な緑である社寺林を保全する。

## (3)市街地における景観づくり

### ①商業・業務地での景観形成

中心市街地での既存の機能集積を活かした賑わいのある都市景観づくりを進めるとともに、屋外広告物等に対する規制や電線類の地中化などにより風格のある街並みの形成を図る。

### ②住宅地の景観形成

地域が主体となり地区計画や景観協定などのルールをつくり良好な景観の誘導を図る。新たな開発地区のほか、既成の住宅地においても、住民の景観意識の啓発を図り、道路、公園、広場などの公共空間や街並みなどに関して質の高い景観形成を図るとともに、これを維持するための地区計画や建築協定などのルールづくりを行う。

## (4)地区特性を活かした景観づくり

### ①農地や農山村などの景観の保全

市街化の外延的な拡大の抑制を図るとともに、河川沿いや山すその農地や棚田などの農山村の景観を景観地区や景観協定などにより保全する。

### ②沿道の修景と景観形成

郊外の幹線道路沿道では、屋外広告物に対する規制や地区計画などによる沿道景観の修景を図る。また、旧街道沿いの歴史を感じる景観については、その周辺環境とともに景観資源として保全し、活用する。

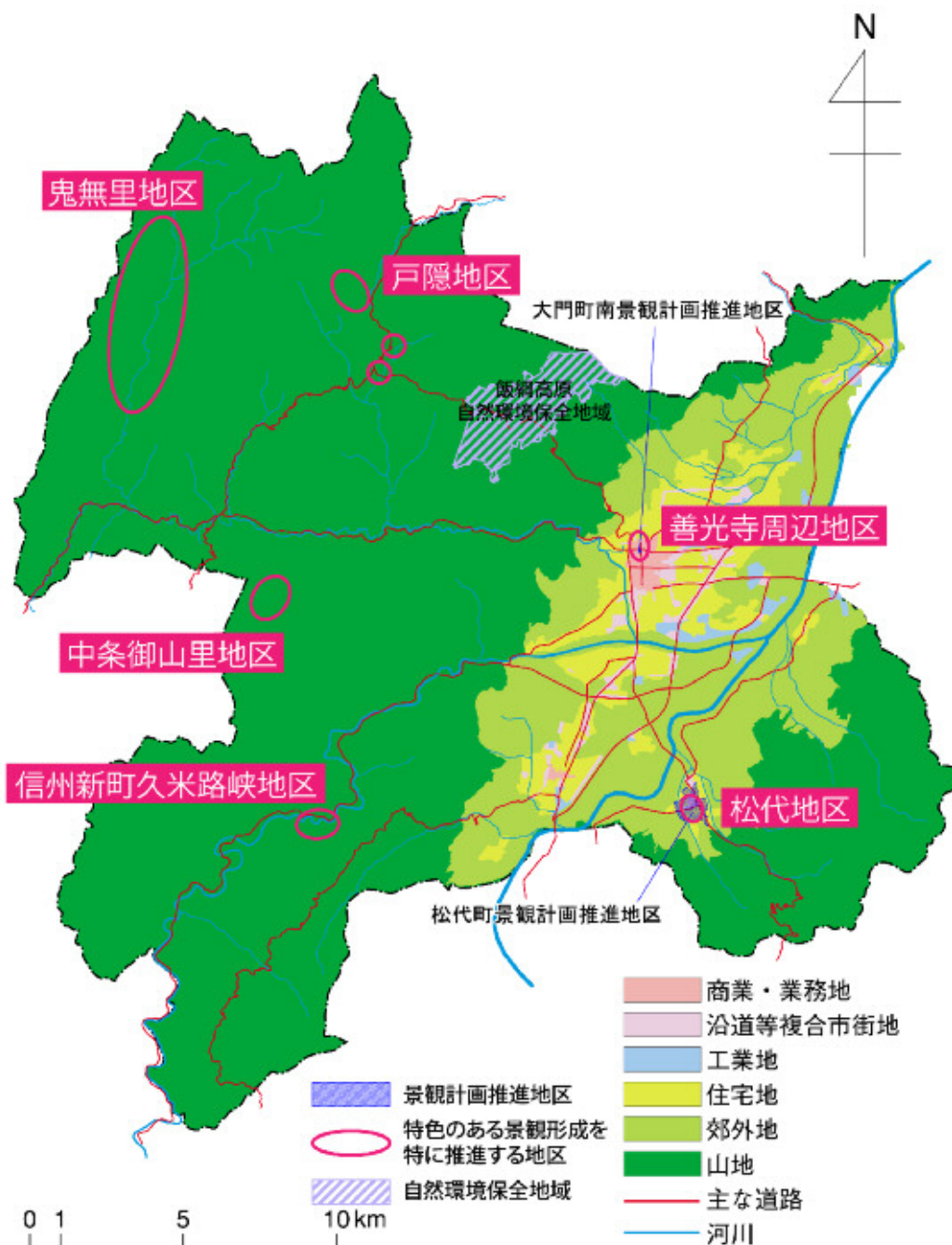
### ③都市と自然が共生した景観保全

都市内にある自然界の趣きを維持するため、建築行為等により自然環境を損なわないよ



う、風致地区を中心として、良好な景観の維持を図る。

飯綱高原都市計画区域では、自然環境に調和した高原生活圏の形成を目指すため、地区計画と連携して、長野市自然環境保全条例に基づく自然環境保全地域の指定により、豊かな自然との共生を図る。



■ 都市景観整備の方針図

(長野市景観計画及び長野市景観計画の概要をもとに作成)

## 7. 防災都市づくりの方針

### 1 防災都市づくりの基本方針

#### ●都市整備や街づくりに合わせた地域の防災能力の向上

災害時の被害を最小限に抑え、都市全体の機能が停止しないよう、市街地の形成状況等を踏まえて、拠点の形成と拠点間の連携による災害に強い都市構造の形成を図る。

市街地の防災能力の向上は、敷地単位から実施し、その結果として市街地全体の防災能力の向上を目指す。土地利用の誘導やハザードマップによる情報発信などによる災害に強いまちづくりに合わせて、道路、公園などの整備や、避難や応急活動の拠点となる公共施設の防災能力の強化を図る。

#### ●総合的な治山・治水対策等の推進

自然災害の防止のため、自然の保全や防災を総合的にとらえた治山・治水対策を進める。

中山間地域などの雪による災害の防止や積雪時における生活道路の除排雪等の対策を進める。

#### ●地域主体の危機管理体制の形成

災害時に安全で速やかな避難や応急・復旧活動が円滑に進むように、避難場所の確保や避難路の整備に加えて、わかりやすく体系的な防災システムの充実を図る。

市民の防災意識向上や自主防災会等を中心とした地域主体の防災・防犯の取組み強化を進める。

### 2 防災都市づくりの整備方針

#### (1) 拠点の防災能力向上と連携の強化

##### ①拠点での防災能力の向上

広域拠点（長野地区中心市街地周辺）を防災の核に、地域生活拠点でも防災機能の集積を高め、地域防災の代替機能を保持するような都市基盤整備を図る。

##### ②拠点間の連携強化と緊急輸送道路等沿道の耐震化

善光寺平に沿った主要交通軸(国道18号、19号)と横断交通軸(国道406号、403号)を災害時の主要ライフラインや防災時の緊急交通の軸として位置づけ、緊急時の輸送やライフライン等の供給処理の多重性を確保し、災害支援のための道路ネットワークを構築する。また、それら道路の沿道建築物の耐震化を進め、災害時の道路閉そくを防止し円滑な活動を確保する。

## (2) 市街地整備に伴う防災機能の整備

災害時の避難や救援活動の拠点となる公共施設や防災給水拠点施設、避難経路の整備・充実を図るとともに、上・下水道管などのライフラインの耐震化を進め、災害時の機能の確保を図る。また、電線類の地中化や、建築物の防災機能の向上とともに、道路、公園等の整備により火災の延焼防止性能の向上を図る。

## (3) 自然の保全や防災を総合的に捉えた治山・治水対策の推進

地すべり、水害等の災害を防止する上で保全を図るべき区域や砂防指定地、地すべり防止地域などでは、森林等の保全や防災対策施設等の整備・充実を図る。また、犀川や千曲川に合流する中小河川の改修などの治水対策を進め、自然環境と生活、農林業、景観、防災を総合的に捉えた国土保全を図る。

土石流や地すべり、がけ崩れによる人的・物的被害を未然に防止するため、そのおそれのある地域として指定されている土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域における宅地化の抑制、既存住宅の移転の誘導などを進める。

## (4) 中山間地域などの雪害の防止や積雪時の日常生活確保のための総合的な雪対策の推進

雪崩や融雪期の土砂崩落などの災害を防止するため、雪崩防止施設や監視装置などの整備を進めるとともに、雪害に強い森林の保全や管理などを進める。

降雪期において雪に強く安全で快適な生活ができるようにするため、主要道路や歩道の除排雪を行う。また、雪下ろしが軽減される住宅等の整備の推進や、生活道路や地域の除排雪は行政と住民が一体となった取組みを進める。

## (5) わかりやすく体系的な防災システムの充実

広域避難場所や避難経路などを、わかりやすく体系的に整備する。また、避難場所への誘導標識、緊急防災情報通信システムの整備を進めるとともに、食料等の備蓄を進めるなどの防災・避難システムの充実を図る。

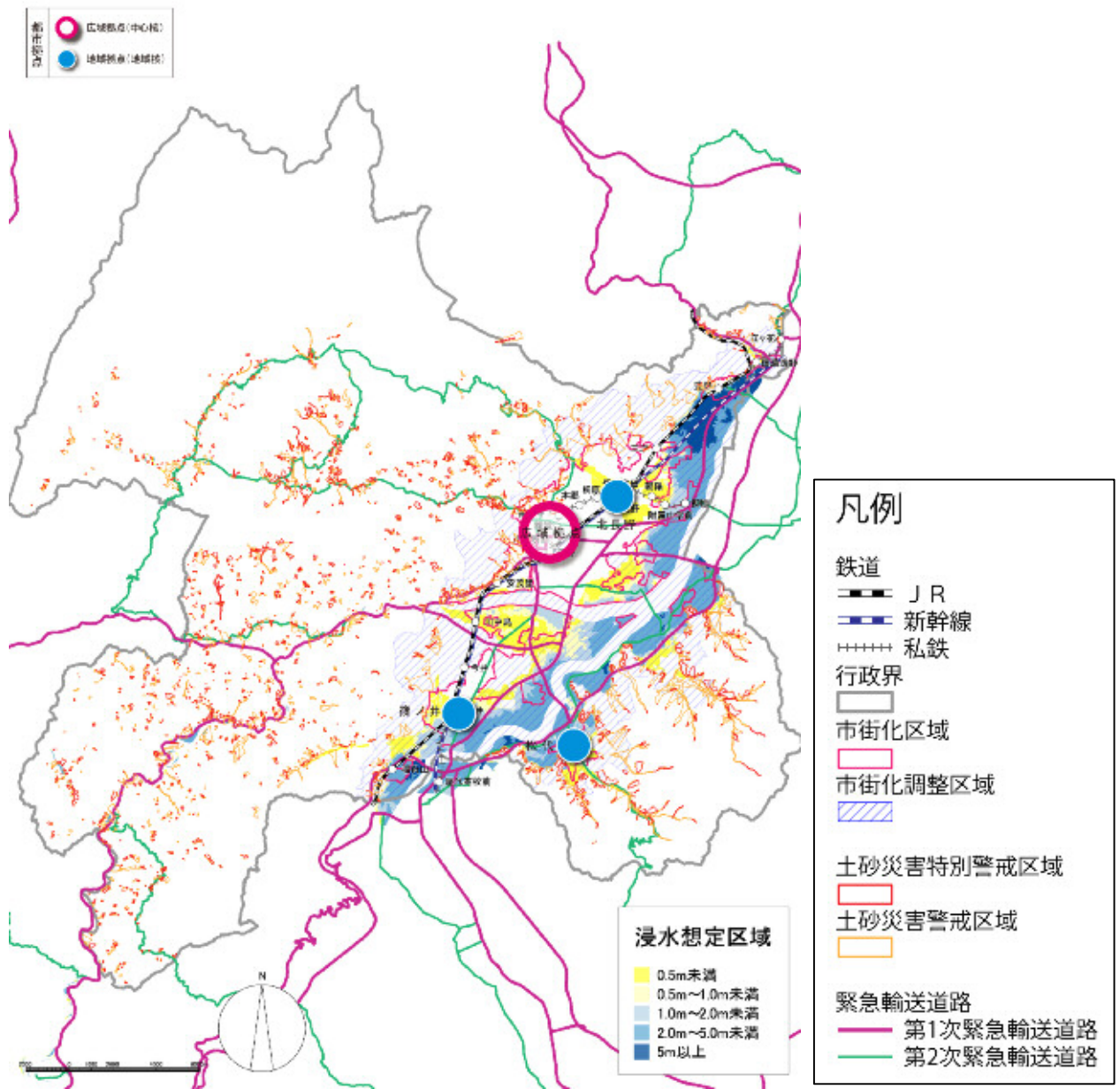
## (6) 地域主体の防災・防犯体制の充実

### ① 地域が主体となった防災体制の充実

地域における自主防災組織体制を充実し、コミュニティ主体の防災都市の形成を図る。

### ② 犯罪等が起こりにくい都市空間整備と地域が一体となって防犯に取り組む街づくり

公園などの不特定多数の人が集まる公共空間において、誰もが安心して利用できるように、死角を少なくした施設整備や緑化に配慮し、適切な日常の管理・維持を進める。



■ 浸水想定区域・土砂災害警戒区域と緊急輸送道路

緊急輸送道路の区分

区分	説明
第1次緊急輸送道路	県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路
第2次緊急輸送道路	第1次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

(出典：国土数値情報)