

快適に暮らし活動できるコンパクトなまち「ながの」

政策1	いきいきと暮らせる魅力あるまちづくりの推進	p.89												
	<table border="1"> <tr> <td>施策1</td> <td>地域の特性に応じた都市機能の充実</td> <td>p.89</td> </tr> <tr> <td>施策2</td> <td>暮らしを支える生活機能の維持</td> <td>p.90</td> </tr> <tr> <td>施策3</td> <td>多世代のだれもが暮らしやすいまちづくりの推進</td> <td>p.91</td> </tr> <tr> <td>施策4</td> <td>地域の特色を活かした景観の形成</td> <td>p.92</td> </tr> </table>	施策1	地域の特性に応じた都市機能の充実	p.89	施策2	暮らしを支える生活機能の維持	p.90	施策3	多世代のだれもが暮らしやすいまちづくりの推進	p.91	施策4	地域の特色を活かした景観の形成	p.92	
施策1	地域の特性に応じた都市機能の充実	p.89												
施策2	暮らしを支える生活機能の維持	p.90												
施策3	多世代のだれもが暮らしやすいまちづくりの推進	p.91												
施策4	地域の特色を活かした景観の形成	p.92												
政策2	拠点をつなぐネットワークの充実	p.93												
	<table border="1"> <tr> <td>施策1</td> <td>地域のまちづくりと一体となった公共交通の構築</td> <td>p.93</td> </tr> <tr> <td>施策2</td> <td>拠点をつなぐ交通ネットワークの整備</td> <td>p.94</td> </tr> </table>	施策1	地域のまちづくりと一体となった公共交通の構築	p.93	施策2	拠点をつなぐ交通ネットワークの整備	p.94							
施策1	地域のまちづくりと一体となった公共交通の構築	p.93												
施策2	拠点をつなぐ交通ネットワークの整備	p.94												

政策1 いきいきと暮らせる魅力あるまちづくりの推進

【担当部局】都市整備部、建設部、上下水道局

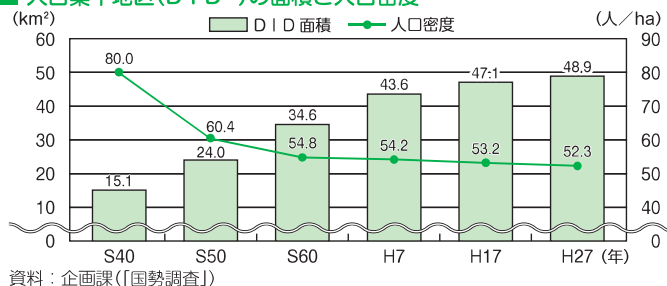
施策1 地域の特性に応じた都市機能の充実

都市政策課

現況と課題

◆都市部では、市街地の拡散と人口密度の低下により、市民生活へのサービス提供に課題が生じているため、公共交通の利便性の高い地域などに都市機能を集約し、市民生活の質の維持・向上に取り組む必要があります。

■人口集中地区(DID[※])の面積と人口密度



目指す状態

中心市街地や鉄道駅周辺など都市拠点となるべき地域に都市機能が集約されている。

主な取組

- ◎「都市機能誘導区域[※]」と「居住誘導区域[※]」を設定し、都市拠点としての機能を高め、集約型のまちづくりを進めます。(都市政策課、市街地整備課、駅周辺整備課)
- ◎都市公園を適正に配置するとともに、災害発生時に対応できる公園を充実します。(公園緑地課)

アンケート指標(市民が思う割合)

🏠 環境や体制に関する評価 👤 回答者自身の実践状況

指標名	現状値	目標
🏠 中心市街地や鉄道駅(旧松代駅を含む)周辺は、総合的に見ると買い物、医療機関、金融機関、福祉施設などが集まり、利便性が高い地域である 👤 (設定なし)	49.4%	📈

統計指標(統計による指数)

指標名	内容	現状値	目標
人口密度	居住誘導区域の人口密度	50.9人/ha	50.9人/ha

個別計画 長野市都市計画マスタープラン、長野市公共交通ビジョン、長野市緑を豊かにする計画

※ 人口集中地区(DID地区)…………… 国勢調査結果を基に「都市的地域」を示す地区のこと。人口密度の高い国勢調査区が隣接していて、その人口が5,000人以上となる地域。
 ※ 都市機能誘導区域…………… 都市拠点に公共・医療・福祉・商業等を誘導集約し、これら各種サービスを効率的に提供する区域のこと。
 ※ 居住誘導区域…………… 市街化区域の一定エリアにおいて、人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する区域のこと。

施策2

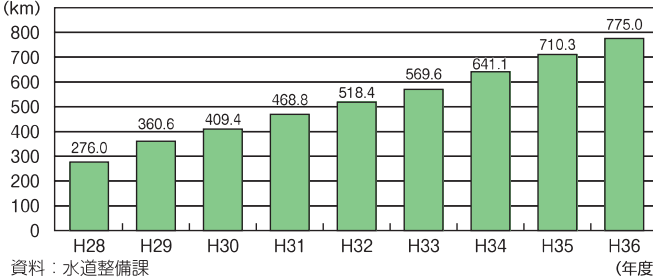
暮らしを支える生活機能の維持

道路課

現況と課題

- ◆生活道路、上下水道や情報通信網などの生活を支える都市基盤は、将来的に維持費の増大が見込まれることから、計画的なメンテナンスの実施や新技術の導入などにより、財政負担の軽減を図りつつ、計画的に改修・更新する必要があります。
- ◆過疎化が進行する中山間地域では、日常の生活機能を維持する公共施設の複合化・多様化などの取組が必要となります。

■ 法定耐用年数(40年)を超えた水道管を更新しない場合の老朽管延長の推計



目指す状態

市民の暮らしを支える都市基盤や日常生活に必要な機能が維持されている。

主な取組

- ◎都市基盤を支える生活道路などを適切に維持・管理します。(維持課、道路課)(4-1-1 関連)
- ◎健全な事業運営の下、安定して水道水を供給し、下水道機能を維持します。(上下水道局総務課、水道整備課、水道維持課、浄水課、下水道整備課、下水道施設課)(4-1-1 関連)
- ◎地域の情報通信基盤を維持します。(情報政策課)
- ◎地域での暮らしを支える「小さな拠点^{*}」づくりを推進します。(都市政策課、地域活動支援課)

アンケート指標(市民が思う割合)

🏠 環境や体制に関する評価 👤 回答者自身の実践状況

指標名	現状値	目標
🏠 日常生活に必要なインフラが整備されている 👤 (設定なし)	51.7%	📈

統計指標(統計による指数)

指標名	内容	現状値	目標
上水道管路の耐震化率	上水道管路総延長に占める老朽管更新などにより耐震化された管路延長の割合	11.4%	14.5%

個別計画

長野市都市計画マスタープラン、第二次長野市やまざと振興計画、長野市橋梁長寿命化修繕計画、長野市水道ビジョン、長野市下水道10年ビジョン、第四次長野市高度情報化基本計画

※ 小さな拠点………複数の集落が散在する地域において、商店、診療所などの生活サービスや地域活動の場を周辺集落と結ぶことで、小学校区などの単位で、住み続けることを目指す取組のこと。

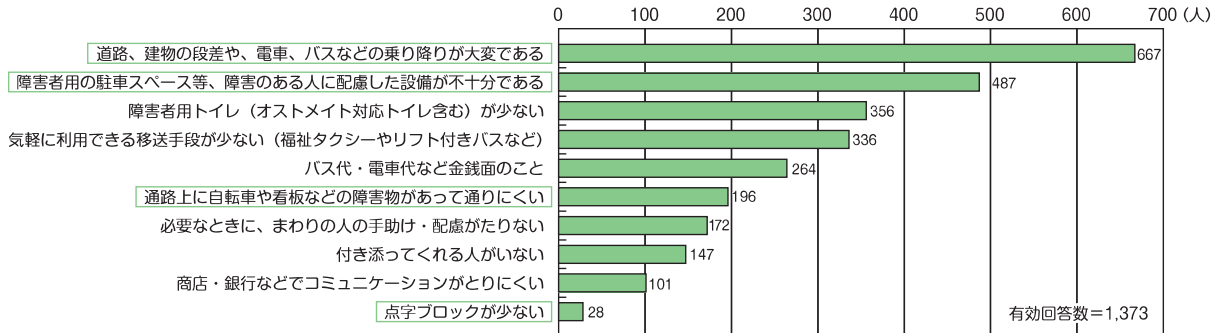
施策3 多世代のだれもが暮らしやすいまちづくりの推進

建築指導課

現況と課題

◆居住地域では、暮らしやすいまちづくりを引き続き推進するため、増加する空き家への対応や、だれもが安心して移動できるユニバーサルデザイン[※]を取り入れた歩道の整備、公共建築物などのバリアフリー[※]化を進める必要があります。

■ 外出の際に困ったり、不便と感じることについての障害者(児)の意識(平成27年)



資料：障害福祉課

目指す状態

だれもが気軽にまちなかを移動でき、暮らしやすい住環境が整っている。

主な取組

- ユニバーサルデザインの導入やバリアフリー化を進めます。
(道路課、建築課、建築指導課、障害福祉課、交通政策課)(2-3-1 関連)
- 空き家に関する相談・指導体制の充実と適正管理や利活用の支援に取り組みます。
(建築指導課、人口増推進課、住宅課、環境政策課、予防課、地域活動支援課)
- 市営住宅の適正な配置と多様な利用者ニーズに応じた改善に取り組みます。(住宅課)
- 緑化を推進するとともに、緑育[※]活動を促進します。(公園緑地課)

アンケート指標(市民が思う割合)

環境や体制に関する評価 回答者自身の実践状況

指標名	現状値	目標
市内の道路、建物のバリアフリー化が進んでいる (設定なし)	30.3%	↗

統計指標(統計による指数)

指標名	内容	現状値	目標
道路施設における歩行空間の整備	①1.5m以上の歩道総延長	① 279.9km	① 286.0 km
	②点字ブロックの総延長	② 84.1 km	② 87.0 km
	③歩車道の段差解消箇所数	③ 331箇所	③ 360箇所

個別計画

長野市障害者基本計画、長野市都市計画マスタープラン、第三次住宅マスタープラン計画(長野市住生活基本計画)、長野市緑を豊かにする計画

※ ユニバーサルデザイン……障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようデザインする考え方。
 ※ バリアフリー……物理的な障壁のみならず、社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対処するという考え方。
 ※ 緑育……緑を育てることを通じて、「人とのふれあい」、「緑とふれあう習慣や文化」、「人間性」を育むこと。

施策4

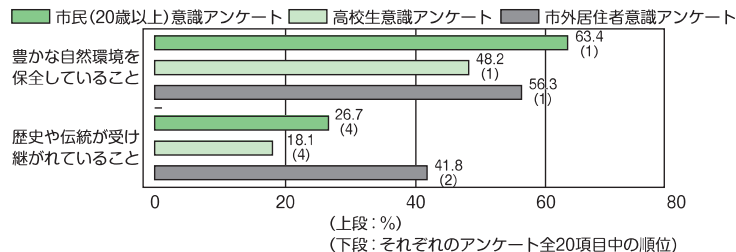
地域の特色を活かした景観の形成

都市政策課

現況と課題

◆住民や関係団体などと協働し、本市の魅力である自然と調和した景観や歴史的・文化的な景観を形成するとともに、これまで継承してきた文化財を活用した特色あるまちづくりを更に推進する必要があります。

■長野市の魅力について市内外居住者の意識(平成27年)
「豊かな自然を保全していること」、「歴史や伝統が受け継がれていること」の割合



資料: 人口増進推進課(「長野市人口分析基礎調査」)

目指す状態

豊かな自然環境と調和した景観や、地域固有の歴史・文化が感じられる景観が形成されている。

主な取組

- ◎地域特性を活かした景観の形成を促進するとともに、景観に対する意識の向上に取り組みます。(都市政策課)
- ◎地域固有の歴史・文化を感じられるまちなみを保全・整備します。(都市政策課、文化財課)(5-3-2 関連)

アンケート指標(市民が思う割合)

環境や体制に関する評価 回答者自身の実践状況

指標名	現状値	目標
景観やまちなみが美しい地域である	57.2%	→
家のまわりの緑化や美化など、美しい景観づくりを心がけている	73.9%	→

統計指標(統計による指数)

指標名	内容	現状値	目標
道路美装化*延長	歴史的風致の維持向上のため、周囲の良好な景観に調和した道路美装化延長	7.83 km	9.00km

個別計画

長野市景観計画、長野市歴史的風致維持向上計画



戸隠重要伝統的建造物群保存地区のまちなみ

* 道路美装化………長野市歴史的風致維持向上計画の重点区域内において実施した、石畳舗装、石畳風舗装や脱色アスファルト舗装のこと。

政策2 拠点をつなぐネットワークの充実

【担当部局】都市整備部、建設部

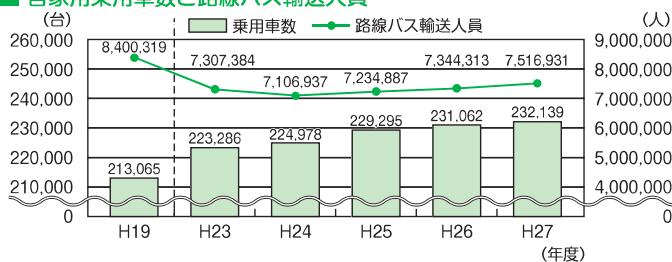
施策1 地域のまちづくりと一体となった公共交通の構築

交通政策課

現況と課題

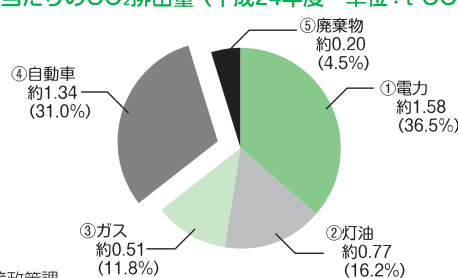
◆公共交通網の人口カバー率*は約85%ですが、モータリゼーションの進展により、生活路線バスの利用者は長期的には減少傾向であることから、自動車を運転できない学生や高齢者などの移動手段としての公共交通を維持していくための取組や利用促進が必要です。また、本市の家庭におけるCO₂排出量に占める自動車の割合が高いことから、自家用乗用車に過度に頼らない交通へ転換する必要があります。

■ 自家用乗用車数と路線バス輸送人員



資料：国土交通省（「長野県内の市町村別自動車保有車両数」）、企画課

■ 一世帯当たりのCO₂排出量（平成24年度 単位：t-CO₂）



資料：環境政策課

目指す状態

だれもが利用しやすい公共交通が構築され、多くの人々が利用している。

主な取組

- ◎集約型のまちづくりに適応するよう公共交通網を再編します。(交通政策課、都市政策課)
- ◎中山間地域を中心に、住民や行政等が協働して公共交通を支える仕組みを構築します。(交通政策課)
- ◎公共交通の利用環境の充実と、「地域の公共交通を共に支える」意識を高める取組を進めます。(交通政策課) (3-1-1 関連)

アンケート指標(市民が思う割合)

■ 環境や体制に関する評価 👤 回答者自身の実践状況

指標名	現状値	目標
公共交通の利用により、市内を移動できる環境が整っている	35.7%	👉
通勤、通学、通院などの移動手段として、公共交通機関を日常的に利用している	26.4%	👉
公共交通を、自らの暮らしや地域を維持するために必要なものであると理解し、支えていこうと心がけている	50.4%	👉

統計指標(統計による指数)

指標名	内容	現状値	目標
公共交通利用回数	市民一人当たりのバス・鉄道などの公共交通機関を利用した回数	128.5回/人 (H26)	132.1回/人

個別計画

長野市都市計画マスタープラン、長野市公共交通ビジョン

* 公共交通網の人口カバー率………鉄道駅 600m 圏域とバス停 300m 圏域の人口カバー率のこと。

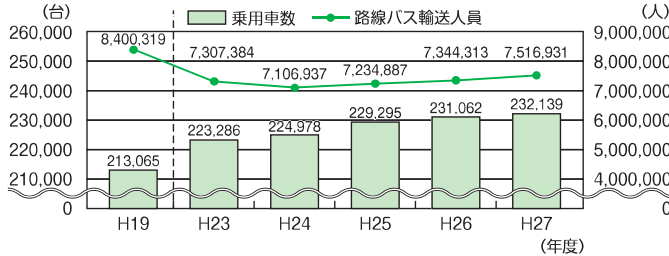
施策2 拠点をつなぐ交通ネットワークの整備

交通政策課

現況と課題

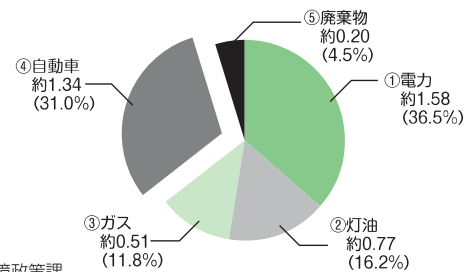
◆自家用乗用車に過度に頼らない交通への転換に向け、公共交通の利便性を向上させる必要があることから、生活路線バスなどの走行円滑化を実現するため、幹線道路の整備や交通結節機能の向上に取り組む必要があります。また、都市部における自転車道など^{*}を整備する必要があります。

■ 自家用乗用車数と路線バス輸送人員



資料：国土交通省（「長野県内の市町村別自動車保有車両数」）、企画課

■ 一世帯当たりのCO₂排出量 (平成24年度 単位：t-CO₂)



資料：環境政策課

目指す状態

自家用乗用車に過度に頼らず、中心市街地、観光地などの拠点や生活機能の拠点を移動できる交通ネットワークが形成されている。

主な取組

- ◎交通ネットワークの構築に必要な幹線道路整備を進めるとともに、公共交通の利便性を高める公共車両優先システム^{*}（PTPS）の導入やバス専用レーンなどの整備について検討します。（交通政策課、道路課、維持課、都市政策課）
- ◎ミニバスターミナルの検討を含めた公共交通路線相互の乗換えなどの交通結節機能の向上に取り組めます。（交通政策課、道路課、都市政策課）
- ◎都市部における自転車ネットワーク^{*}の形成に取り組めます。（道路課、交通政策課）（4-2-1 関連）

アンケート指標(市民が思う割合)

環境や体制に関する評価 回答者自身の実践状況

指標名	現状値	目標
再掲：公共交通の利用により、市内を移動できる環境が整っている	35.7%	↗
再掲：通勤、通学、通院などの移動手段として、公共交通機関を日常的に利用している	26.4%	↗
再掲：公共交通を、自らの暮らしや地域を維持するために必要なものであると理解し、支えていこうと心がけている	50.4%	↗

統計指標(統計による指数)

指標名	内容	現状値	目標
公共交通利用回数(再掲：7-2-1)	市民一人当たりのバス・鉄道などの公共交通機関を利用した回数	128.5回/人 (H26)	132.1回/人
自転車通行空間の総延長	自転車道などの総延長	7.96Km	15.00 km

個別計画 長野市都市計画マスタープラン、長野市公共交通ビジョン

^{*} 自転車道など………歩道と自転車道が一体となった自転車歩行者道を除く、①歩道や自動車と構造的に分離した自転車道、②車道において、自動車と視覚的に分離し、規制標識が設置された自転車専用通行帯、③自動車と自転車が混在通行する車道上へ、自転車通行位置を示すなどにより自転車通行空間を整備した車道のこと。
^{*} 公共車両優先システム(PTPS)……交差点に路線バス等の公共車両が接近すると、公共車両を優先した信号制御になる仕組みのこと。Public Transportation Priority Systems の略。
^{*} 自転車ネットワーク………自転車利用者のニーズに対応した、公共交通施設、学校、官公庁や商業及び文化・スポーツ施設などを結ぶ、安全で快適な自転車通行空間のこと。