



第1編



長野市都市計画マスタープラン 改定にあたって



第1章 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、環境・エネルギー問題の深刻化や、広域高速交通網の整備などの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	備考
第五次長野市総合計画 基本構想	平成 29 年	
長野都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	平成 24 年	長野県策定
飯綱高原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	平成 25 年	長野県策定

関連計画名称	策定年	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	
長野市第二次住宅マスタープラン後期計画	平成 24 年	
第二期長野市中心市街地活性化基本計画	平成 24 年	
長野市歴史的風致維持向上計画	平成 25 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	
長野農業振興地域整備計画	平成 27 年	
長野市人口ビジョン	平成 28 年	
長野市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 28 年	
長野市地域防災計画	平成 28 年	
長野市公共施設等総合管理計画	平成 29 年	
長野市やまざと振興計画	平成 29 年	
長野市商工業振興・雇用促進計画	平成 29 年	
第二次長野市環境基本計画後期計画	平成 29 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・市街地再開発事業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12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、その基本的な考え方や優先的に取り組む事項等を明示し、とくにコンパクトな街づくりを実現するアクションプランとして立地適正化計画*を策定

5 対象区域と目標年次

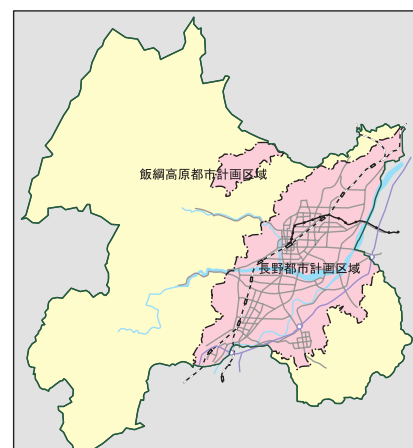
(1) 対象区域

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（2017）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(2036)年

中間目標 10年後
平成38(2026)年

6 改定の経緯

本マスタープランは、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、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本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。

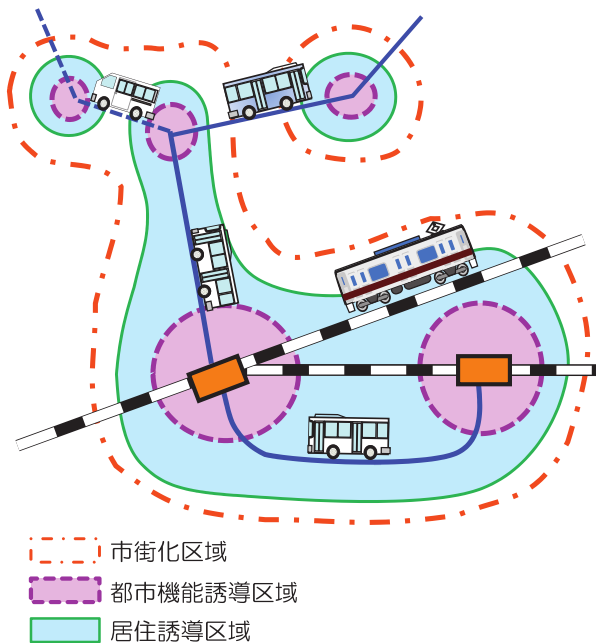
8 立地適正化計画

人口の減少と高齢化を背景として、住民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



策定のための3つの柱

○都市機能誘導区域【必須事項】

中心的拠点や生活拠点に医療・福祉・商業等を誘導集約し、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域

○居住誘導区域【必須事項】

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

○公共交通計画

公共交通を軸とした街づくり

第2章 市勢の概要

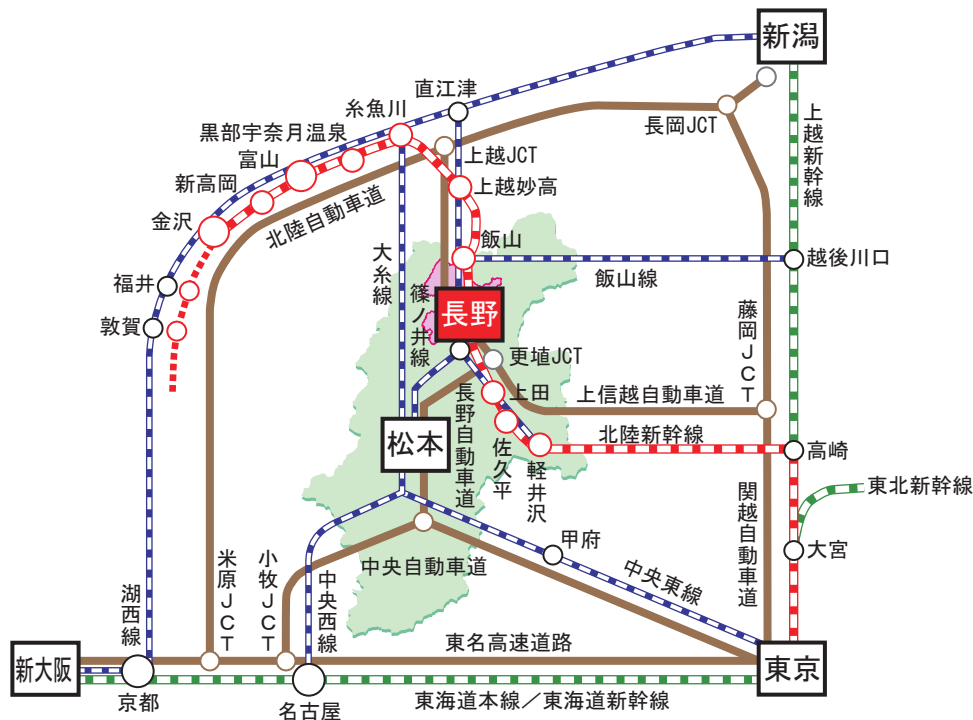
1 位置・地勢

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 834.81km² 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。

■ 長野市の位置



2 沿革

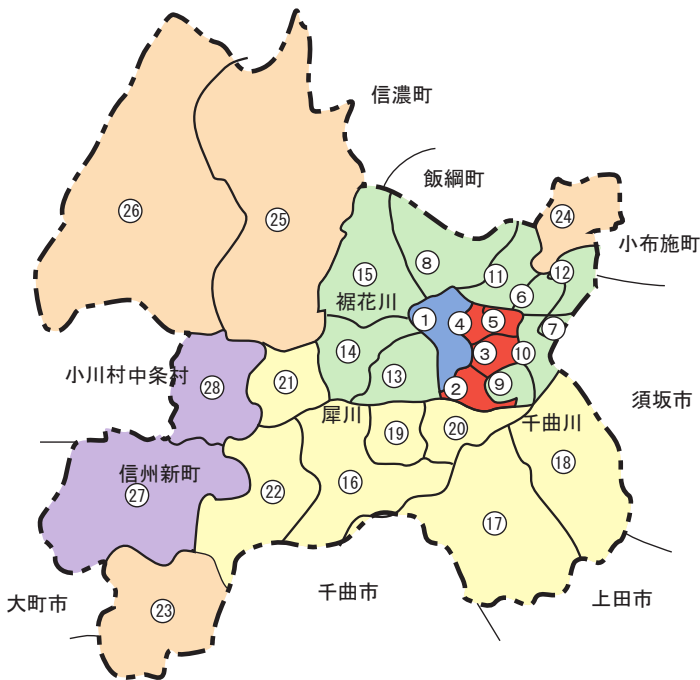
本市は、善光寺の門前町として発展してきた。善光寺は飛鳥時代、本田善光が阿弥陀如来像を安置したのが始まりとされている。以来、善光寺を中心に旅籠、商家などが集まった門前町の街並みが形成され、北国街道の宿場町も兼ねた商業都市として発展してきた。

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4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



- 第1次編入合併（大正12年7月1日）
② 芹田村 ③ 古牧村 ④ 三輪村 ⑤ 吉田町
- 第2次編入合併（昭和29年4月1日）
⑥ 古里村 ⑦ 柳原村 ⑧ 浅川村 ⑨ 大豆島村
⑩ 朝陽村 ⑪ 若槻村 ⑫ 長沼村 ⑬ 安茂里村
⑭ 小田切村 ⑮ 芋井村
- 第3次新設合併（昭和41年10月16日）
⑯ 篠ノ井市 ⑰ 松代町 ⑱ 若穂町
⑲ 川中島町 ⑳ 更北村 ㉑ 七二会村 ㉒ 信更村
- 第4次編入合併（平成17年1月1日）
㉓ 大岡村 ㉔ 豊野町 ㉕ 戸隠村 ㉖ 鬼無里村
- 第5次編入合併（平成22年1月1日）
㉗ 信州新町 ㉘ 中条村

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さかのぼる。

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、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。

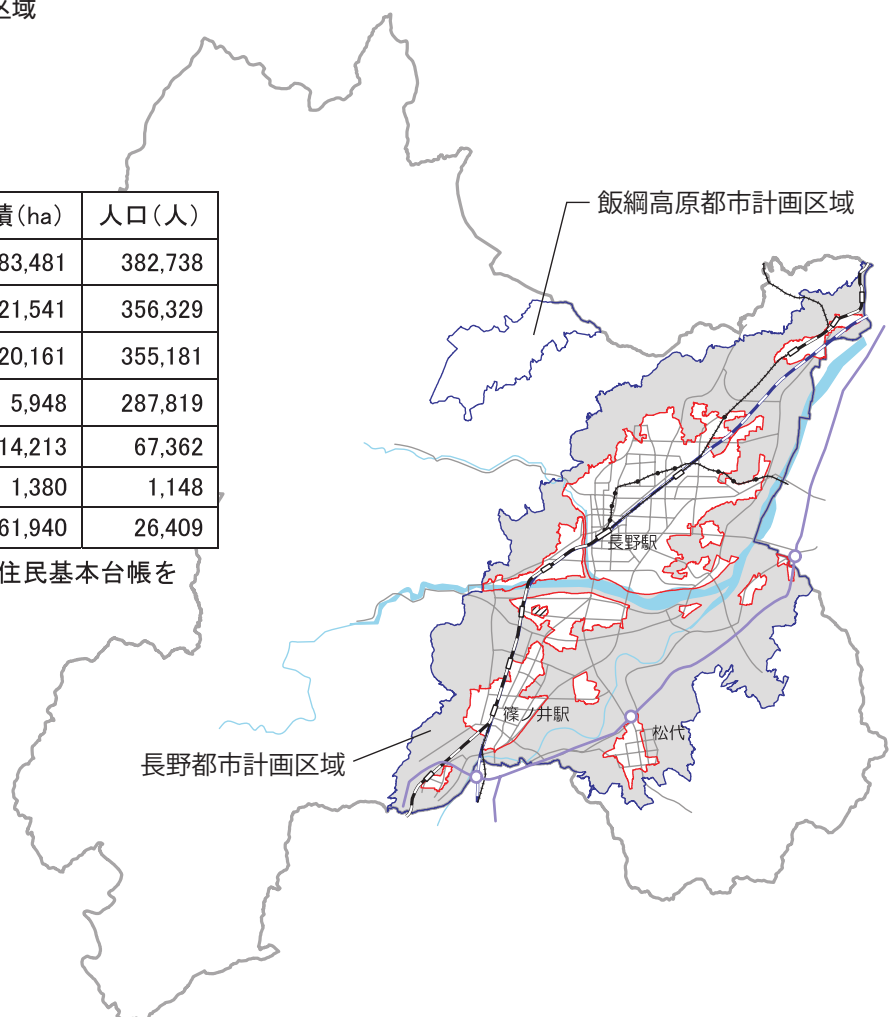
一方、土地利用については、市街地のスプロール*化を防ぎ、秩序ある市街地整備を進めるために、昭和46年に市街化区域、市街化調整区域の線引きが決定され、その後6回の見直しが行われた。現在、市全域の約26%にあたる21,541haが都市計画区域に指定され、そのうち市街化区域は5,948ha（平成27年度末）である。

■ 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

※人口は平成27年4月1日時点の住民基本台帳をもとにした推計値

	市街化区域
	市街化調整区域
	都市計画区域
	市域



第3章 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

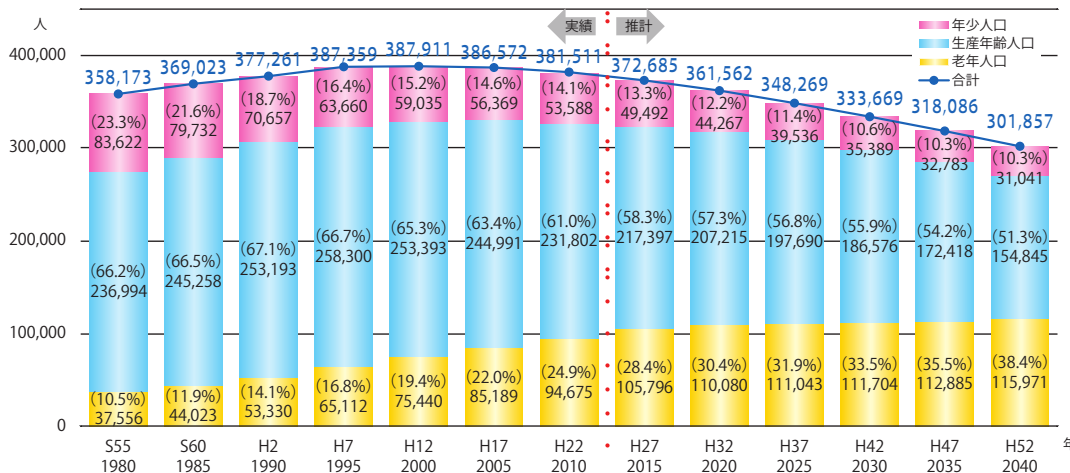
(1) 人口減少・高齢化と市街地の拡大

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(2040)年には現況(平成22(2010)年)の21%の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(2010)年に24.9%であるが、平成52(2040)年には、38.4%に増加(平成22年から2.1万人増加)することが見込まれる。

■ 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))

※平成27年実施の国勢調査の集計値は、総人口377,598人(年少人口49,052人、生産年齢人口216,734人、老年人口106,007人)であった。

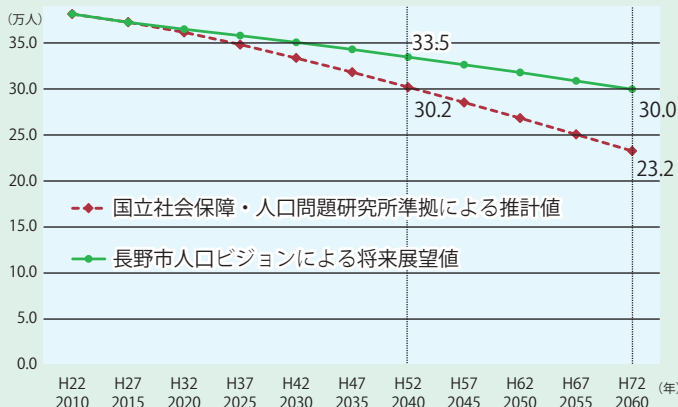
参考

長野市人口ビジョン(平成28年2月)

本市は、人口の現状等を分析し、人口減少に関する市民との意識を共有するため、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示す「長野市人口ビジョン」を策定した。

国立社会保障・人口問題研究所の推計に準拠すると、本市の総人口は、平成72(2060)年には25万人を割り込むことになる。これに対して、同ビジョンでは、目指すべき将来の方向に沿った施策を進めることで、平成72(2060)年に約30万人の人口を確保するとの将来展望を掲げている。

■ 将来推計値と将来展望



■ 将来展望の仮定

合計特殊出生率	長野県の人口の将来展望推計に準じた、 ○ 2025(平成37)年に1.84(県民希望出生率)、 ○ 2035(平成47)年に2.07(人口置換水準)を実現
社会増減(転入と転出)	○ 2020(平成32)年に移動均衡に達し、 ○ 2025(平成37)年に年間約80人の社会増を実現

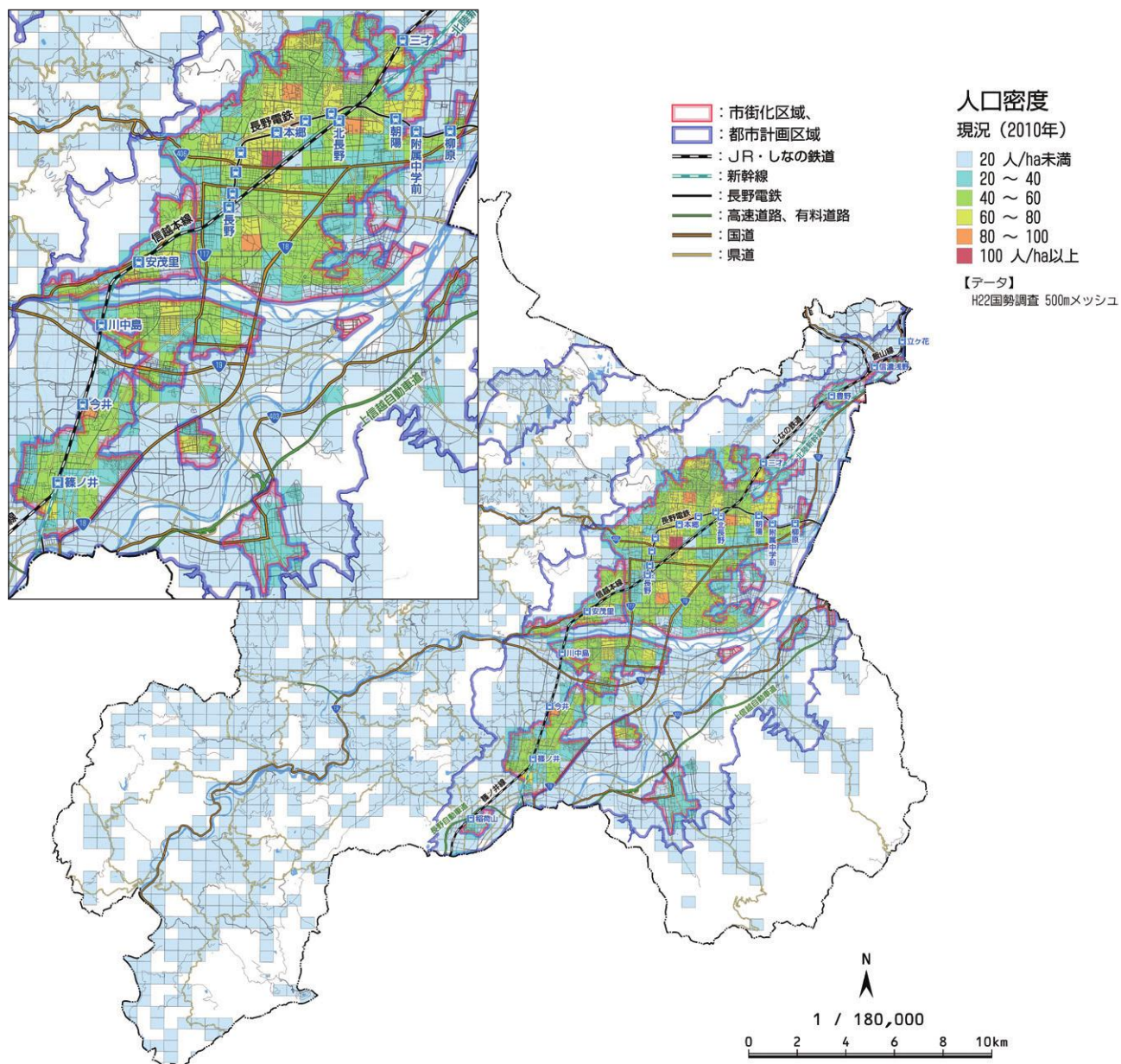
② 人口の分布

● 現況人口（平成 22（2010）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 286,865 人（平成 25 年度都市計画基礎調査公表値（資料：平成 22 年国勢調査））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、48.2 人 /ha である。

国勢調査（平成 22 年）の人口を 500m メッシュの分布で見ると、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（図の薄青色）が見られる一方、長野中心市街地の北部、東部は 60 人 /ha 以上（図の黄色や橙色）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。

■ 人口密度（500m メッシュ、平成 22（2010）年）

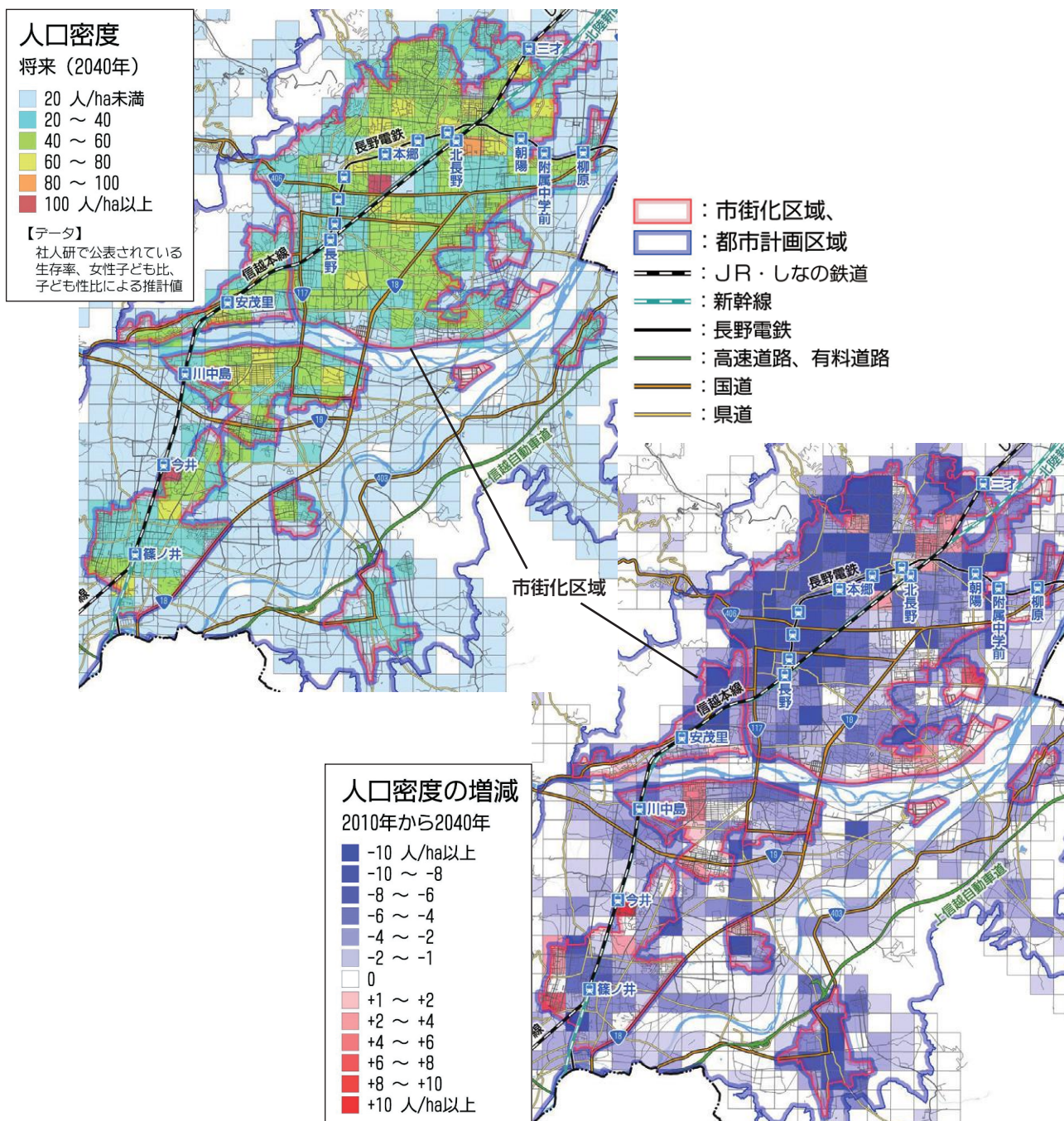


● 将来人口予測（平成 52（2040）年）の分布状況〔500m メッシュ〕

国勢調査による平成 17（2005）年と平成 22（2010）年の変化率を使った男女別年齢別 500m メッシュデータのコホート分析*（社会移動を考慮せず）による将来（平成 52（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（上段図の薄青色や水色）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（下段図の赤系統の色）は、市街化区域の縁辺部に多く、長野中心市街地やその周辺にある高度経済成長期に造成された住宅団地周辺などで人口減少（下段図の青系統の色）が顕著となる。

■ 将来人口密度（500m メッシュ、平成 52（2040）年）



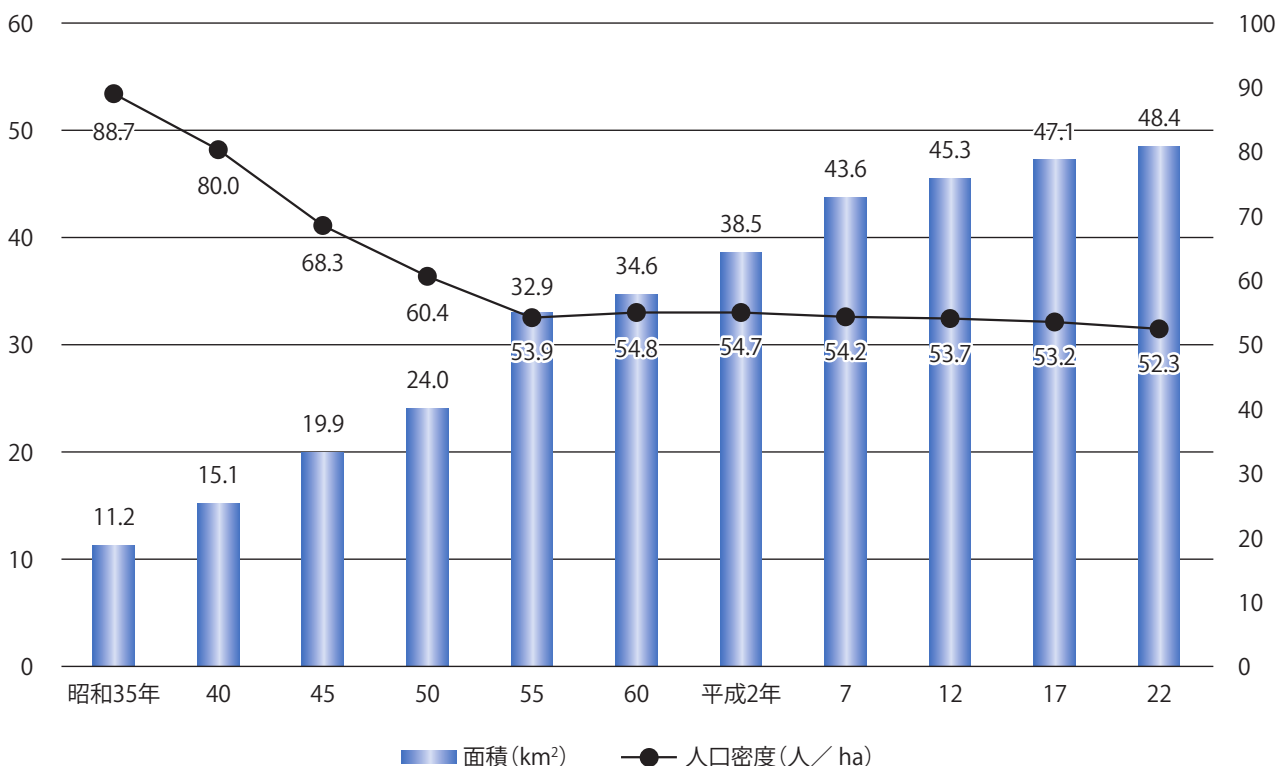
■ 人口密度の増減（500m メッシュ、平成 22（2010）年から平成 52（2040）年）

③ 市街地の郊外拡散

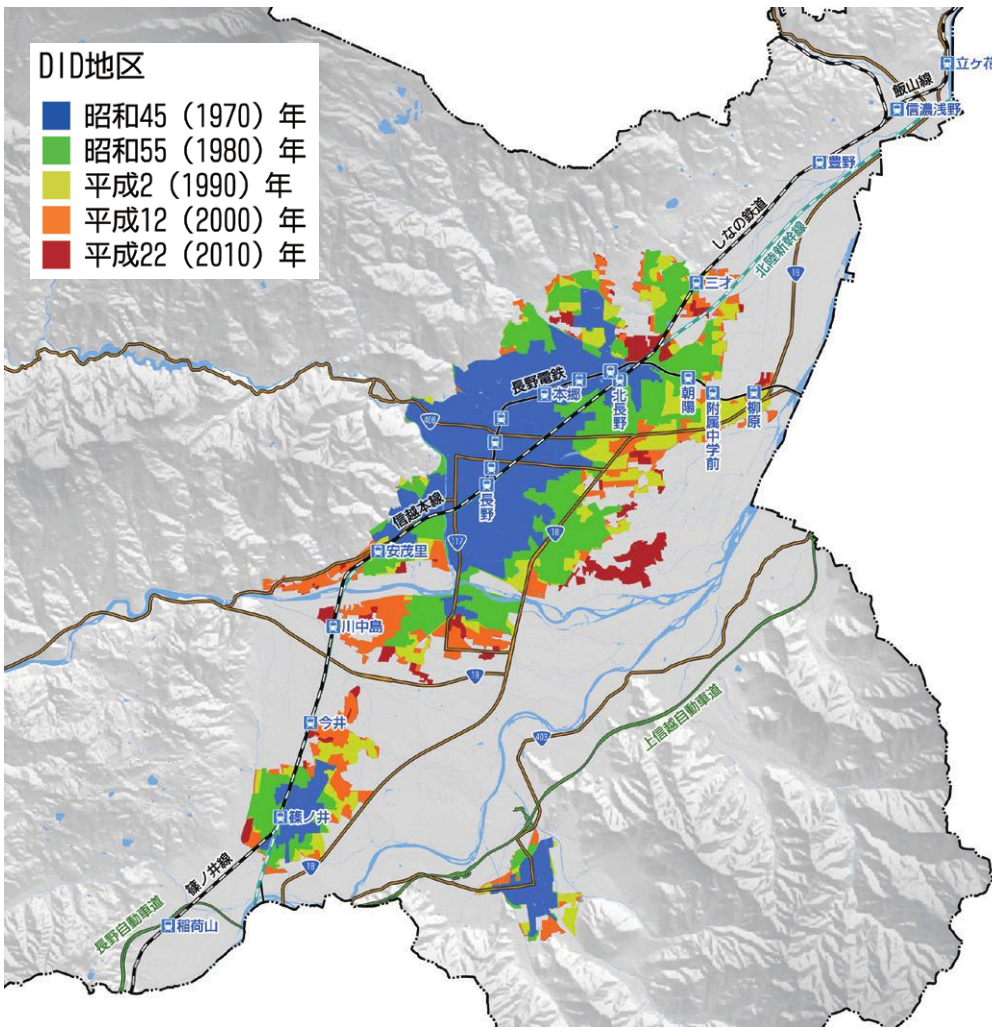
都市的なエリアとして国勢調査で用いられている人口集中地区（DID）の推移をみると、一貫して面積が拡大してきた。また DID の人口密度は昭和 55（1980）年までは大きく低下し密度が薄い市街地の形成（スプロール*化）がみられたが、近年の密度は横ばいである。

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



■ 長野市の人口集中地区の推移図



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/km²〕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。)

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31.8万人と推計されている。ピーク時(2000年)の約2割の人口の減少となり、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中で、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) 自家用車依存の交通の現状

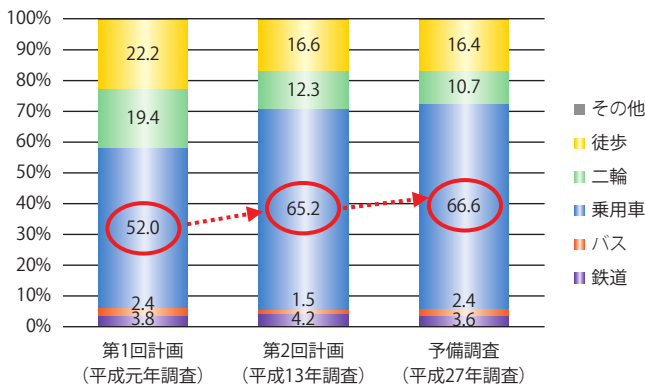
① 自動車利用と公共交通の状況

公共交通（鉄道とバス）の利用割合は、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）。自動車利用の割合は、一貫して増加傾向にある。

一方で、平成28年2月に行った「長野市都市計画マスタープラン改定 市民アンケート調査」では、将来高齢化などで運転できる人がいなくなる心配のある世帯は、「10年以内」（18.5%）、「11～20年以内」（25.8%）となり、今後20年以内に自動車の運転に心配のある世帯が44.4%存在する結果となっている。

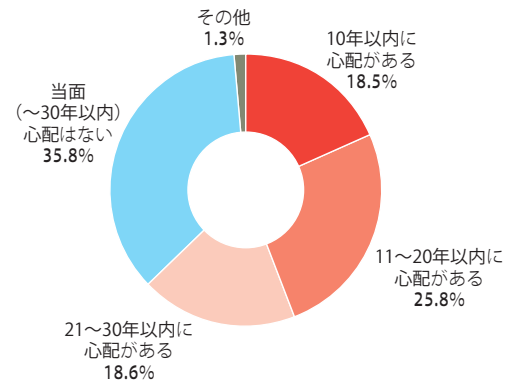
また、生活路線のバスの利用者数は、昭和53年の1/4、20年前（平成5年）の約半分まで減少している状況にある。

交通手段利用率



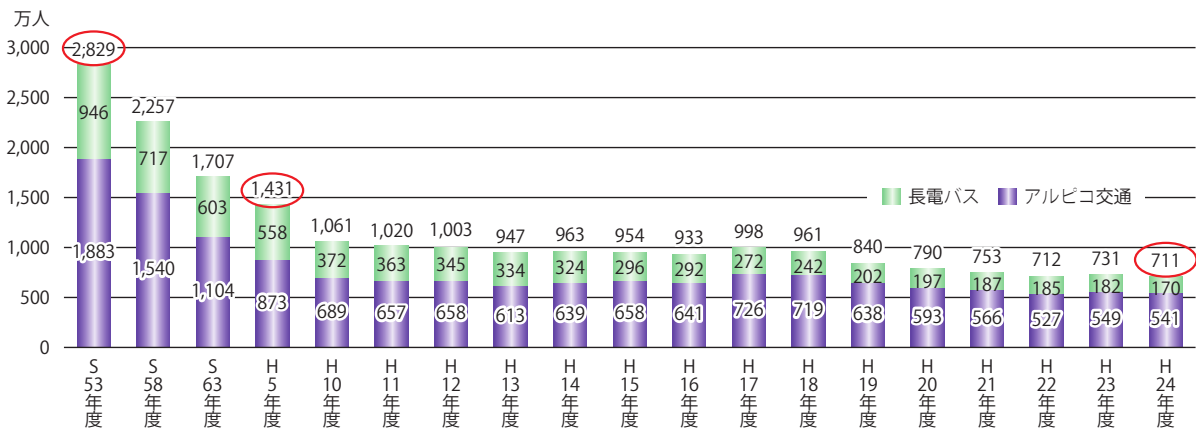
(出典：長野都市圏パーソントリップ予備調査（平成27年度）)

将来、世帯に運転できる人がいなくなる心配の有無



(出典：長野市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査)

路線バス等の利用者数の推移



(出典：長野市公共交通ビジョン（平成27年）)

コラム

長野電鉄屋代線の廃止

平成24（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。

② 人口集積と公共交通の状況

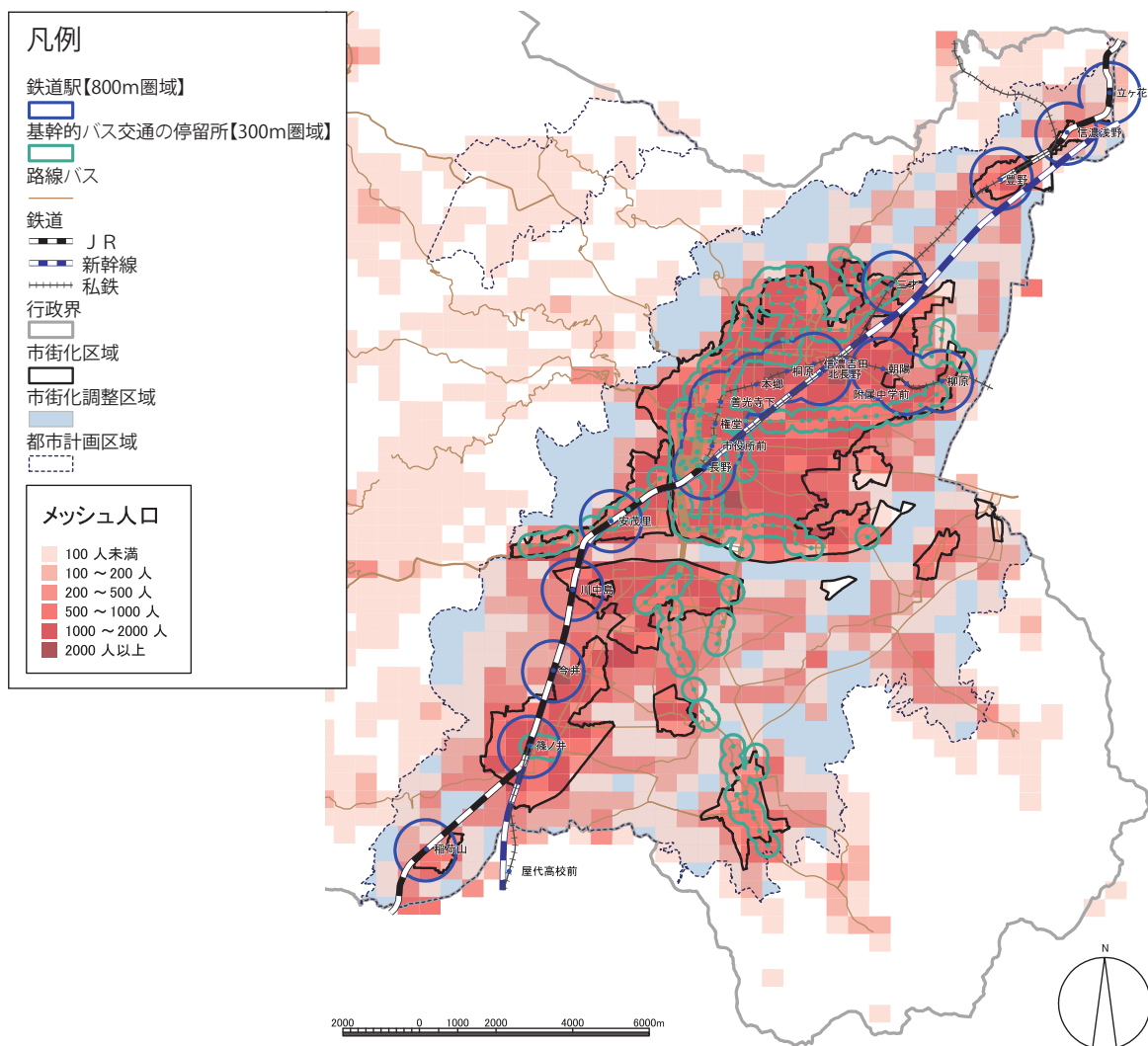
鉄道駅及び運行頻度が片道 30 本 / 日以上のサービス水準を有するバス停の利用圏域（鉄道駅から 800m 圏内、バス停から 300m 圏内）の人口カバー率は、47.3%となっている。

	長野市全体	鉄道駅 800m 圏域		基幹的バス交通の 停留所* 300m 圏域		鉄道駅 800m 圏域 + バス停* 300m 圏域	
			割合		割合		割合
人口 (人)	381,511	109,070	28.6%	107,963	28.3%	180,574	47.3%
面積 (km ²)	834.85	30.94	3.7%	29.32	3.5%	52.41	6.3%

※運行頻度が片道 30 本 / 日以上のバス停に限定

* 平成 22 年国勢調査 250m メッシュ人口を面積按分し小数点以下を切り捨てて算出

■ 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備え、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。

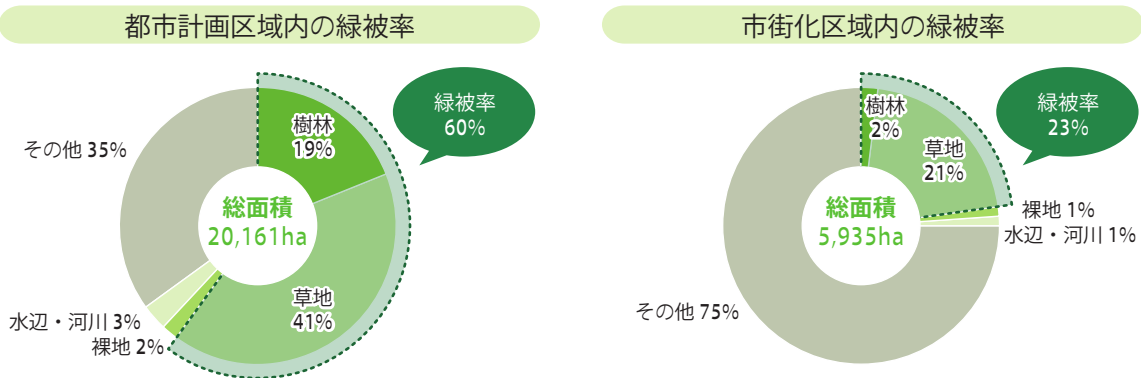
(3) 環境・エネルギーの現状

① 緑の現状

本市は平成 17 年及び平成 22 年の合併により、森林などの自然地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、一部には公園の植栽や社寺林などであるが、その多くが住宅地の庭や事業所の植栽であり、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



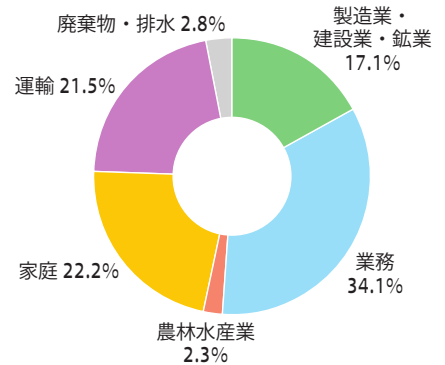
(出典：長野市緑を豊かにする計画（長野市緑の基本計画）（平成 21 年））

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。

都市づくりで温室効果ガスの排出量の削減を促進するには、業務や家庭部門において建物の省エネ化や面的なエネルギーの融通を進めたり、運輸部門においてマイカー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）の削減を進める必要がある。

■ 部門別の温室効果ガス排出（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今後も続くと、地球温暖化などの環境問題の深刻化が懸念される。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。

(4) 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が多く存在する。

一方で、中心市街地の空洞化や高層の建築物等が街並みに与える影響や、歴史的建築物の保存と不燃化による都市の防災能力の向上など調整すべき問題を抱えている。



真田邸（松代）



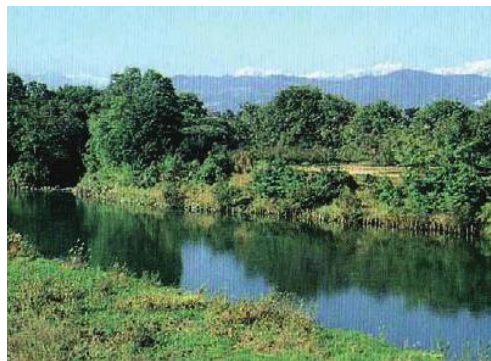
善光寺

② 良好な自然景観

郊外の田園風景、山や高原などの豊かな自然が本市の骨格的な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加え、市町村合併により妙高戸隠連山国立公園など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。



鏡池と戸隠連峰



千曲川

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、国内外からの来訪者がさらに増えることが想定される。こうした中、文化や自然環境など他都市との差別化による、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。

(5) 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経験から、市民の防災意識が高まっている中、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、これらの観点は都市づくりの重要なテーマである。

本市では、河川沿いの低地などで地盤が軟弱であり、さらに市街地の一部には木造住宅が密集している地区が見られ、地震時の建物被害や火災発生のおそれがある。また、中山間地域での土砂災害への対策や、都市部での集中豪雨による水路の氾濫対策など、安全・安心の確保に向けて効果的な防災・減災対策に取り組む必要がある。



長野県神城断層地震の被害

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。

(6) 人口減少下における都市のストック（都市インフラ*や住宅など）の課題

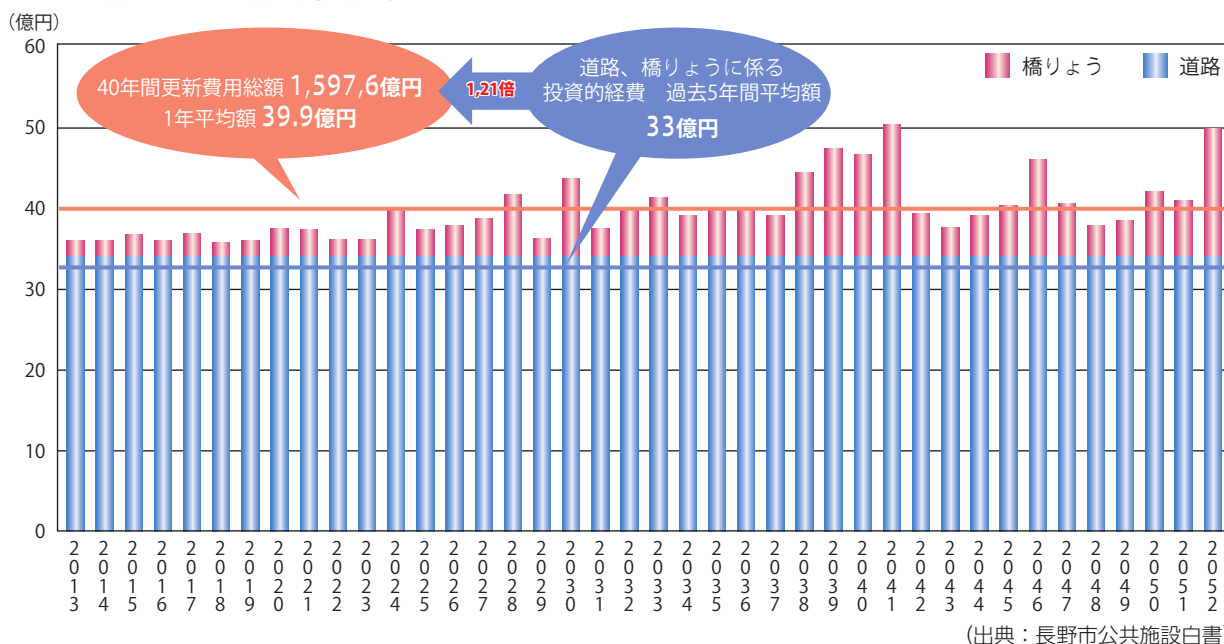
① 一斉に更新時期をむかえる都市インフラ

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。

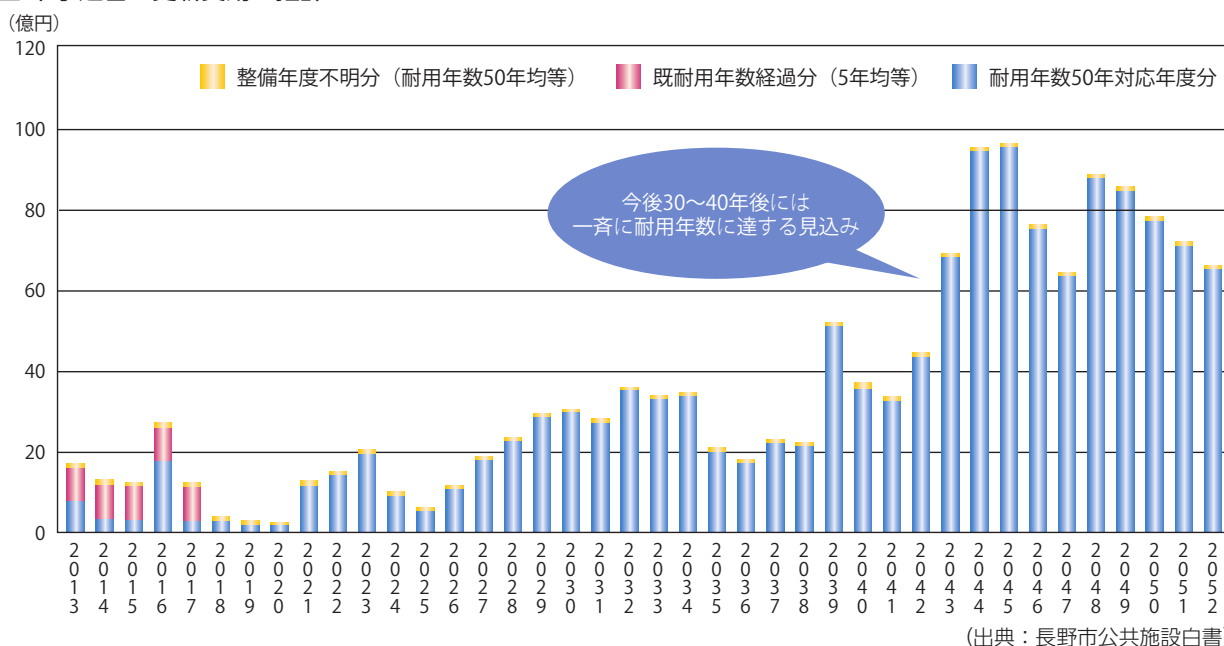
道路、橋りょうの40年間の更新費用の試算合計は、約1,598億円となり、平均で年間40億円となる。これは過去5年間の道路、橋りょうに係る投資的経費の平均額の約1.2倍である。

下水道管の布設は、特に平成10（1998）年の冬季オリンピック・パラリンピック開催の前後10年間に集中していることから、今後30～40年後には一斉に耐用年数に達する見込みである。

■ 道路・橋りょうの更新費用の推計



■ 下水道管の更新費用の推計



② 空き地・空き家の増加

高度経済成長期に造成された住宅団地などでは、公園や公共交通などの都市基盤が整備され利便性が高いにもかかわらず、空き家が目立つ状況にある。適切な管理が行われていない空き地・空き家の増加は、地域コミュニティの維持や防犯、景観などの点で問題があり対策が必要である。

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。
- ▶公共投資余力の縮小や、高度経済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。
- ▶土地利用需要の縮小に伴い今後増加が予想される空き地や空き家の対策が求められる。



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、平成19年（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。

こうした中、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るとともに、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第三セクター*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、善光寺やその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や、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地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

① 長野の魅力（自然、歴史、文化）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、本市の自然・歴史・文化などの独自の資産を活かして都市の魅力を高め、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魅力的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が低く、「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 地球温暖化対策に関する都市づくりでの対応

地球温暖化の対策には多面的な取組みが求められる中、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、自家用車に過度に頼らない交通への転換などによる温室効果ガス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

① 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、立地適正化計画*による都市のコンパクト化の過程において、災害リスクを考慮した土地利用誘導を検討する必要がある。

(5) 官・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、官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、道路や上・下水道等の都市基盤、公共施設など既存ストックの維持・更新費用が増大する中で、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による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

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地域コミュニティを活性化することで、伝統行事の継承や地域特性に即した生活圏の維持などを図る必要がある。また、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、官民連携

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官民が連携した街づくりが求められる。

第五次長野市総合計画との対応

本マスタープランの上位計画である「長野市総合計画」では、まちづくりの基本方針及びまちの将来像を定めており、本マスタープランにおける、次編「都市づくりの理念・目標」を導く「都市づくりの課題に対応する視点」との対応関係は以下のように整理できる。

第五次長野市総合計画

まちづくりの基本方針

(1)市民の「幸せ」の実現

人口減少、少子・高齢化が進むとともに、価値観が多様化し行政課題が複雑になる中、地方公共団体の基本的役割である地方自治法第1条「住民の福祉の増進」に向け、市民個人や地域社会の「幸せ」の増進を図ることが重要です。

時代の大きな転換期である今こそ行政の基本的役割を見つめ直し、市民が真の豊かさや幸せを実感し、いきいきと生活できるまちを目指します。

(2)「持続可能な」まちづくりの推進

財政状況は厳しさが増すことが見込まれるため、足腰の強い財政基盤を確立し、限りある行政経営資源を効果的・効率的に活用し持続可能なまちを目指します。

公共施設については、市民の理解を得ながら、既存施設の複合化・多機能化を進めるとともに、最適な維持・管理や計画的な改修等により長寿命化を図るなど、有効に活用しながらサービスを提供し、将来世代が安心して暮らし続けられるよう見直しを進めます。

また、市民の意思と力を活かした市民との協働のまちづくりが進む中、市民や地域の力を原動力にしながら、多様な主体によるまちづくりの担い手と連携して持続可能なまちを目指します。

さらに、地球温暖化の防止や生物多様性の確保、限りある資源の有効活用など、直面する環境問題の解決に向けた取組を実施し、持続可能なまちを目指します。

(3)「長野市らしさ」の発揮と「まちの活力と魅力」の創出

自然環境、交通環境等、それぞれに強みと可能性を有しており、強みを更に磨き上げるとともに、可能性を拡げながら長野市らしさを十分に発揮したまちづくりを戦略的に推進します。

また、人口の減少は、まちの活力の低下に影響するひとつの要因となることから歯止めをかけるとともに、本市特有の地域資源を活用してまちの活力と魅力の維持・創出を目指します。

まちの将来像

幸せ実感都市『ながの』
～“オールながの”で未来を創造しよう～

長野市都市計画マスタープラン(本計画)

都市づくりの課題に対応する視点(再掲)

(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
- ②公共交通の確保
- ③中心市街地の活性化
- ④広域市町村連携の必要性
- ⑤中山間地域などの整備と地域間の連携強化

(2)長野らしさを活かした都市づくりの課題

長野の魅力(自然、歴史、文化)の都市づくりへの取り込み

(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
- ②地球温暖化対策に関する都市づくりでの対応

(4)防災都市づくりに関する課題

大規模災害への備え

(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
- ②まちづくりにおけるパートナーシップの重要性
- ③民間活力の導入、公民連携

第2編 全体都市づくり構想 都市づくりの理念・目標

