第1章 塩尻市の現況と課題

1 塩尻市の位置・地勢

本市は、松本盆地の南端、長野県のほぼ中央に位置し、東は岡谷市、西は朝日村、南は辰野町、北は松本市で、木曽方面は木祖村など、9つの市町村と隣り合っています。

また、北アルプス、鉢盛連峰、東山、高ボッチ山、さらに中央アルプスの山並みを背景に田園風景が広がり、市内には、信濃川水系の奈良井川と田川、天竜川水系の小野川が流下し、塩尻峠、善知鳥峠、鳥居峠などは日本海と太平洋の分水嶺となっています。

地形は、扇状地形で、東西 17.7 km、南北 37.8 kmと南北に細長く、面積 290.18 km 2 の市域を有しています。



図 塩尻市の位置

2 塩尻市の歴史と都市計画の経緯

2.1.塩尻市成立の歴史

(1) 近代以前の町村発達の歴史

「塩尻」の由来には諸説がありますが、一説では、かつて日本海からやってくる塩売りが各地を売り歩いていると、ちょうどこの近辺で品切れになるため「塩尻」という名前が付いたとされています。 江戸時代には、中山道、三州街道、北国西街道が通り、「奈良井宿」「贄川宿」「本山宿」「洗馬宿」 「塩尻宿」「郷原宿」などの宿場町及び街道沿いを中心に賑わいが生まれました。

(2) 近代以降の塩尻市成立の歴史

明治時代、塩尻宿から約2km 西方の大門地区に塩尻駅が建設され、塩尻駅を中心として中央東線・中央西線・篠ノ井線が集約する分岐点となりました。

昭和34年(1959年)に旧塩尻町・旧片丘村・旧広丘村・旧宗賀村・旧筑摩地村の合併により塩尻市の市制施行がスタートし、その後、昭和36年(1961年)の旧洗馬村との合併、平成17年(2005年)の旧楢川村との合併により現在の塩尻市が成立しました。



図 塩尻市を構成する旧町村(昭和30年頃)

2.2. 塩尻市における都市計画の経緯

(1)都市計画のあゆみ

昭和26年(1951年)に旧塩尻町全域が都市計画区域に指定され(3,641ha)、都市計画法に基づく 計画的な都市づくりがスタートしました。

昭和39年(1964年)には、塩尻市を含む松本市、大町市、岡谷市、諏訪市、茅野市が内陸では唯一となる新産業都市に指定され、農業主体から製造業主体の産業構造へ転換が進むきっかけとなりました。

昭和46年(1971年)に区域区分(市街化区域と市街化調整区域の区分)が導入され(長野県下では、中部圏都市開発区域(長野・須坂)と新産業都市区域(松本・塩尻・豊科)に指定)、この線引きにより、計画的な市街地整備と無秩序な開発抑制及び良好な自然環境の保全が可能となり、現在の「コンパクトな」都市づくりへとつながっています。

(2) 近年の主な都市づくりの取組

① 市の将来都市像の明確化へ

平成13年(2001年)に最初の「塩尻市都市計画マスタープラン」を策定し、平成21年(2009年)に様々な状況の変化を踏まえて新たな「塩尻市都市計画マスタープラン」に改定し、市が目指す都市像や都市づくりの方向性の明確化を図りました。

② コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造の実現へ

令和元年(2019年)には「塩尻市立地適正化計画」を策定、令和3年(2021年)には「塩尻市地域公共交通計画」を策定し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を実現するための具体方策の明確化を図りました。

③ 各種計画に基づく具体の取組への着手

都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通計画に基づき、現在までに一部の地域振興バスに代わる公共交通として AI 活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」の運行を開始したほか、農村集落の地域活力維持を目的として、市街化調整区域の地区計画制度の運用を開始しました。

また、「スマート田園都市」を目指すため、地域 DX プロジェクト (MaaS、テレワーク等) をスタートしています。

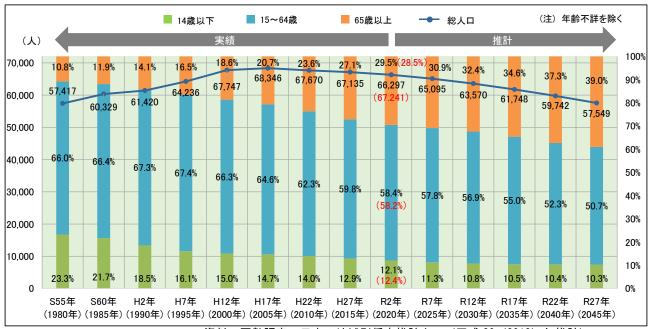
3 塩尻市の現況

3.1.人口

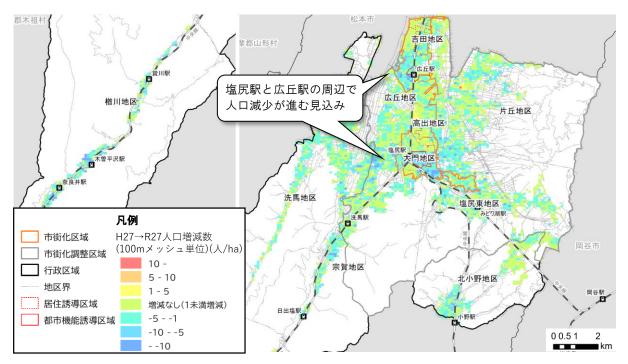
(1)人口・世帯数の推移

本市の人口は平成17年(2005年)の68,346人をピークに減少傾向を見せ、令和2年(2020年)国 勢調査による人口は67,241人となっています。

国勢調査人口に基づく将来推計では、令和22年(2040年)には59,742人にまで減少する見通しと なっており、塩尻駅及び広丘駅の周辺や中山間地域で人口減少が見込まれる一方、高出地区や吉田地 区の住宅地では比較的人口変化が少ないという見通しとなっています。



資料: 国勢調査、日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計) 図 総人口及び年齢階層別人口の推移と見通し



(2)世帯数・世帯人員の推移

本市の人口は減少傾向となっていますが、世帯数の増加は続いており、令和2年(2020年)の世帯数は27,997世帯となっています。

1世帯当たりの人員は、平成7年 (1995年) に 3.0 人/世帯を割り込み、令和2年 (2020年) には 2.4 人/世帯まで低下しています。

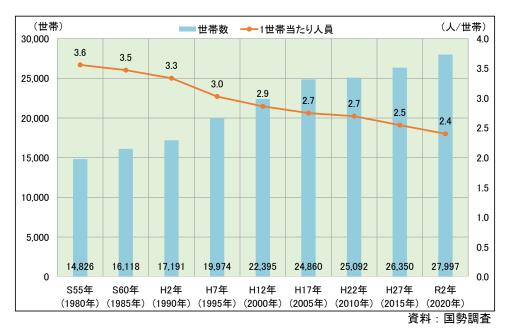


図 世帯数・世帯人員の推移

(3) 通勤通学流動

本市の通勤通学の移動をみると、通勤・通学ともに松本市との間の移動が最も多くなっています。次いで、本市からの通勤通学では岡谷市が多く、本市への通勤通学では安曇野市が多い状況です。

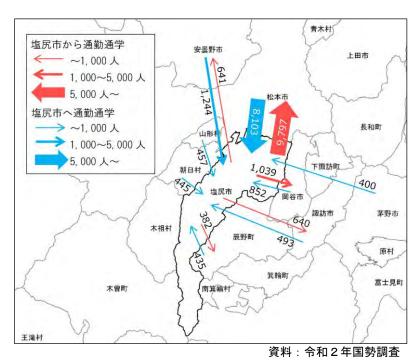


図 通勤通学流動(令和2年:300人以上を対象)

3.2.産業

(1) 産業別就業者数の推移

本市の産業就業別人口は、第3次産業が最も多く、次いで第2次産業、第1次産業の順番となっています。

このうち第1次産業では減少が続いており、令和2年(2020年)には2,593人(全体の就業者数に占める割合が7.4%)にまで減少しています。一方、第2次産業も減少が続いていましたが、令和2年(2020年)に増加し、11,869人(同割合33.7%)となりました。第3次産業は概ね横這いで推移しており、令和2年(2020年)の就業者数は20,736人(同割合58.9%)となっています。



資料:国勢調査

図 産業別就業者数の推移

(2)農業

農家数、経営耕地面積はともに減少が続き、令和2年(2020年)の農家数は2,106戸となっており、 過去20年間で63.3%に減少しています。また、同じく経営耕地面積は1,688haであり、過去20年間 で65.9%に減少しています。

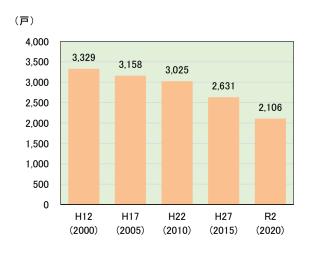
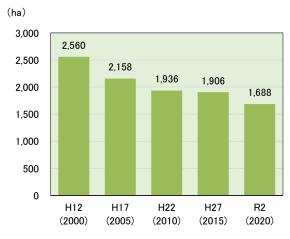


図 農家数の推移

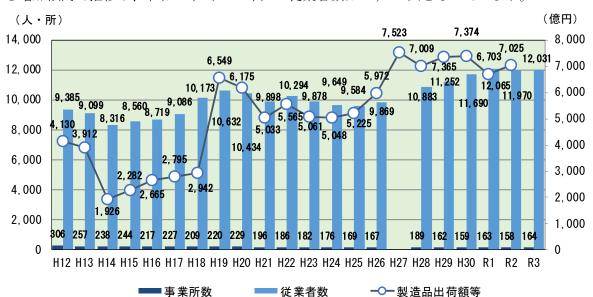


ともに資料:農林業センサス 図 経営耕地面積の推移(販売農家)

(3)工業

製造品出荷額等は、平成23年の東日本大震災以降増加傾向が続いていましたが、平成27年(2015年)の7,523億円をピークに横這いで推移し、令和元年(2019年)には6,000億円台にまで落ち込みました。

事業所数は、平成29年(2017年)以降横這いで推移しており、従業者数は、平成14年(2002年)から増加傾向で推移し、令和3年(2021年)の従業者数は12,031人となっています。



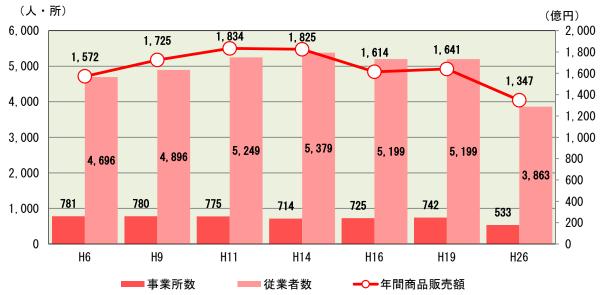
注: H27 の事業所数及び従業者数は調査時期変更に伴いデータがない

資料:工業統計調査、経済センサス

図 工業の動向

(4) 商業

事業所数は長期的な減少傾向が続いており、年間商品販売額は平成11年(1999年)をピークに減少傾向へ転じ、従業者数についても平成14年(2003年)をピークに減少傾向に転じています。



資料:商業統計調査、経済センサス基礎調査

注:経済センサス活動調査では H24 及び H28 の数値があるが商業統計調査とは卸・小売業の事業所の定義が 異なるため掲載していない

図 商業の動向

(5) 観光業

市内7か所の観光地(高ボッチ高原、平出遺跡、みどり湖、チロルの森(令和2年11月29日閉園)、奈良井宿、木曽平沢、桔梗ヶ原ワインバレー)の延利用者数の合計値の推移をみると、平成23年(2011年)以降は87万人から110万人程度で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年(2020年)に半数の約50万人にまで減少しました。

利用者消費額は、平成23年(2011年)より減少傾向となっており、令和元年(2019年)は約9億円、令和2年(2020年)はその半数の約4億円にまで落ち込みました。



資料:長野県観光地利用者調査

注 H14-H29 の観光地は同じ、H30 から桔梗ヶ原ワインバレーが調査対象に追加、R3 からチロルの森が調査対象外 (桔梗ヶ原ワインバレーの延利用者数 H30:1.608 百人、R1:1,693 百人、R2:1,055 百人)

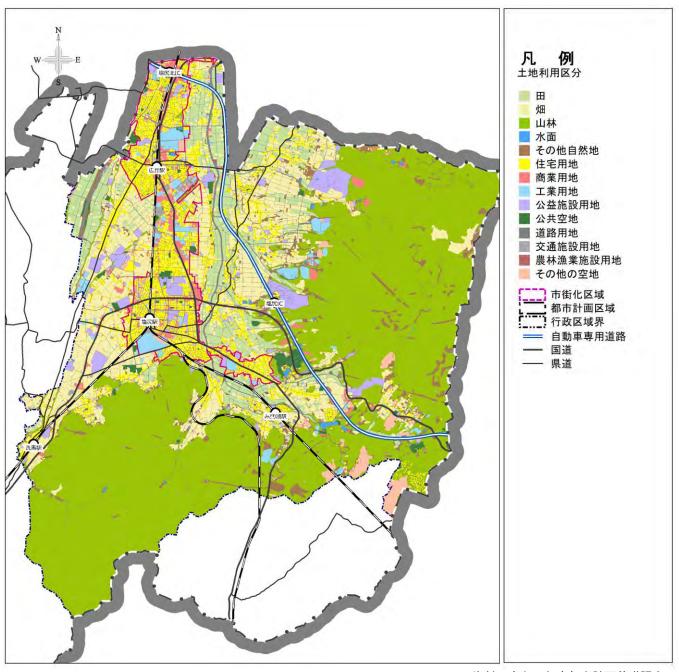
図 観光地延利用者数と観光消費額の推移

3.3.土地利用

(1)土地利用現況

本市の市街化区域における土地利用では、住宅用地が 40.7% と最も多く、次いで道路用地が 15.2% を占めています。市街化区域内には、農地(田・畑)が 6.0%、山林が 0.3%、水面が 0.2%、その他の 自然地が 1.0%残っています。

市街化調整区域内では、山林が53.8%と最も多く、農地や水面等を合わせた自然的土地利用が区域全体の8割を占めています。



資料:令和4年度都市計画基礎調査

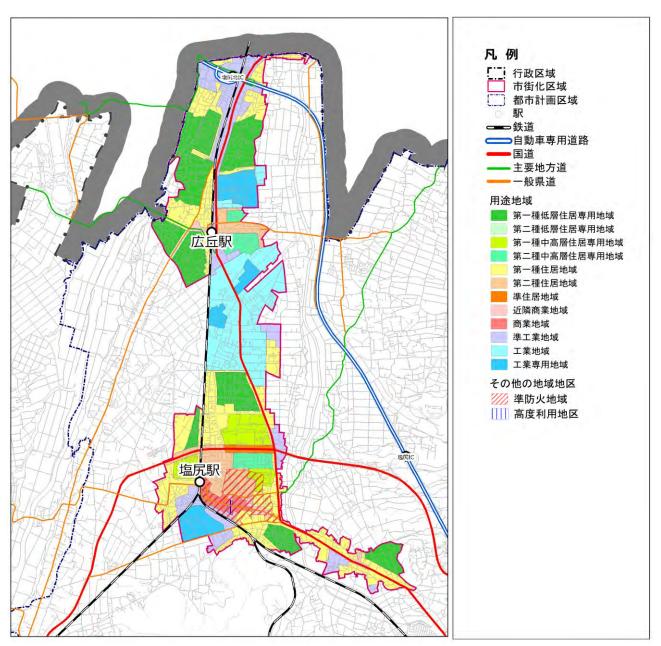
図 土地利用現況図

(2) 土地利用規制

本市は、行政区域の一部 9,713ha が都市計画区域に指定されており、市街化区域はそのうち 980ha に対して指定されています(都市計画区域の 10.1%)。

用途地域の構成をみると、工業系用途地域が35.0%を占めているのが特徴的であり、次いで第一種住居地域(26.5%)、第一種低層住居専用地域(19.4%)などが多くを占めています。

その他の地域地区では、特別用途地区、準防火地域、高度利用地区が指定されており、特別用途地区は準工業地域全体、準防火地域と高度利用地区は塩尻駅周辺に指定されています。



資料:都市計画情報(令和3年(2021年)修正分)

図 土地利用規制図

3.4.交通

(1) 道路網

本市には、中央自動車道を構成する長野自動車道が開通しており、市内には 2 つの IC が設置されています。

一般道では、長野・名古屋方面へ連絡する国道 19 号や岡谷・諏訪方面へ連絡する国道 20 号が主要な幹線道路となっています。

市街地を通過する国道 19 号、国道 153 号では、一部区間において混雑度 1.0 以上となっており、朝夕の通勤時間帯を中心に交通混雑が発生しています。

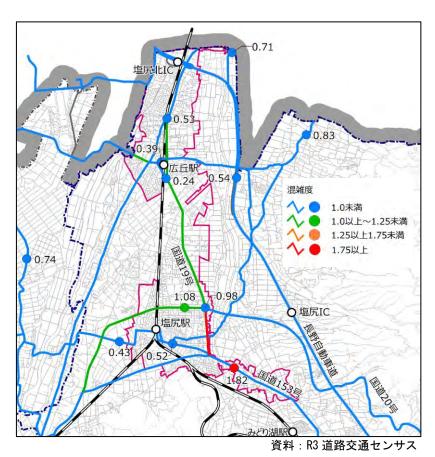


図 市街地付近の道路混雑度

(2) 鉄道

市内には、JR 篠ノ井線、JR 中央本線(中央西線、中央東線)の2路線があり、JR 篠ノ井線には、広丘駅、塩尻駅の2駅、JR 中央西線には塩尻駅~奈良井駅の6駅、JR 中央東線には塩尻駅、みどり湖駅の2駅の計8駅が設置されています。

JR 線の結節点である塩尻駅は、上り方面の本数が約90本/日、下り方面の本数も70本/日以上運行しています。広丘駅は、上り・下り方面とも平日45本/日以上、みどり湖駅も、上り・下り方面とも約30本/日の本数が運行していますが、JR中央西線の駅に関しては、上り・下り方面とも12本/日程度となっています。

鉄道の乗車人数は、平成20年(2008年)から令和元年(2019年)にかけて増加傾向で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、全ての駅で利用の落ち込みが見られました。

(3) バス

市内では、塩尻駅を起点とする路線バスが運行しています。

市街化区域内は概ね公共交通カバー圏内(鉄道駅 800m・バス停 300m)であり、市街化区域外についても、住宅地・集落地のあるエリアは概ね公共交通カバー圏内です。

ただし、公共交通利用による中心市街地までの所要時間は、市街化区域内でも 50 分以上かかる地 区があり、市街化区域外だと 60 分以上かかる地区が大半となっています。

なお、令和4年(2022年)4月1日から、従来の地域振興バス「すてっぷくん」の一部を廃止し、AI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」が正式なサービスとして導入されました。今後は、エリア別に「すてっぷくん」と「のるーと塩尻」を組み合わせた効率的で持続可能な交通サービスの提供が期待されています。

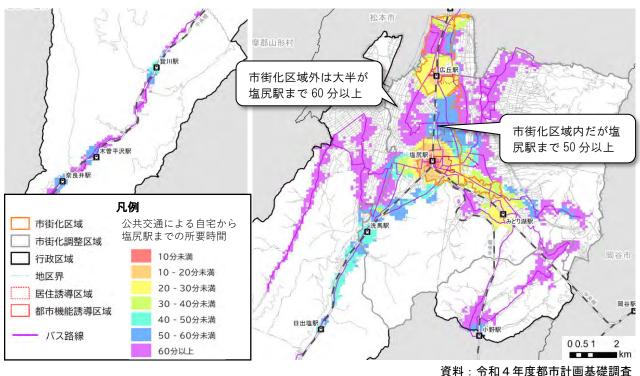
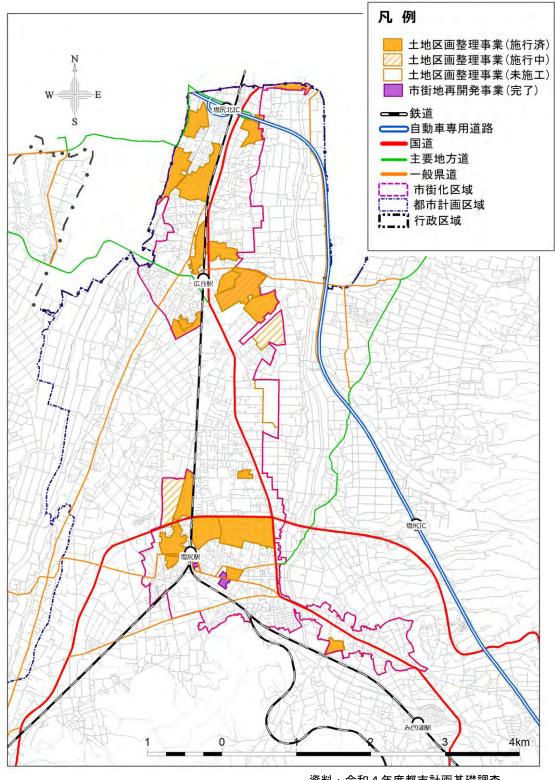


図 公共交通(鉄道、バス)による自宅から塩尻駅までの所要時間

3.5.都市基盤

(1) 市街地開発事業

本市では、市街地再開発事業3箇所が施行完了となっているほか、土地区画整理事業が20箇所で 施行されており(うち2箇所は施行中)、市街化区域の2割以上が計画的な市街地整備を通じて形成 された住宅地・工業地となっています。



資料:令和4年度都市計画基礎調査

図 市街地開発事業実施状況

(2)都市計画道路

本市の都市計画道路は、市街地の南北を結ぶ高出吉田線(国道 19 号)、広丘東通線及び広丘西通線と、市街地の東西を結ぶ堰西えびの子通線、原新田野村通線及び高校北通線等の幹線道路を骨格とする「梯子型」の道路網を形成し、27 路線、総延長 43,670mが都市計画決定されています。

都市計画道路の整備率は、令和4年(2022年)4月1日現在69.8%となっており、県内都市計画区域の中では比較的整備が進んでいるグループに属していますが、市内の交通混雑解消に向けて国道19号等の南北道路の整備を引き続き進める必要があります。

(3) 公園・緑地

市内には、9箇所、総面積30.62haの公園が都市計画決定されており、全公園が供用開始されています。

その他、都市計画決定されていない都市公園が 27 箇所、5.27ha、松本平広域公園 51ha が開設されています。

(4)上水道・下水道

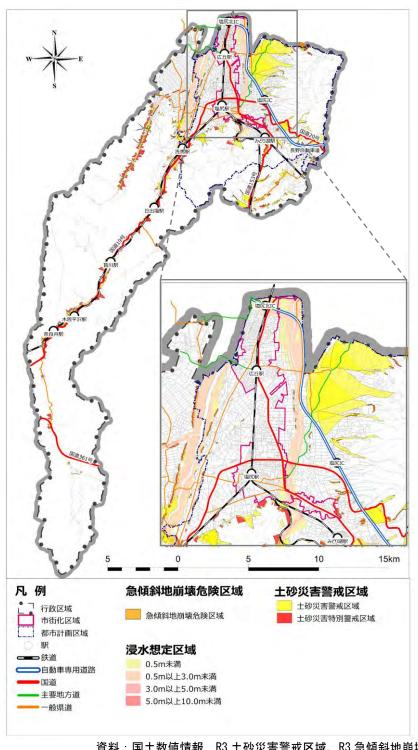
上水道における給水普及率は99.9%であり、市内に居住するほぼ全ての方が水道水を利用しています。

公共下水道の整備率も98.4%に達しており、県平均の88.5%を上回る整備水準となっています。

3.6.災害

本市は、これまでに自然災害による大きな被害が少ないことが特徴ですが、今後 30 年以内に地震が発生する確率が極めて高く、糸魚川-静岡構造線断層帯や境峠・神谷断層帯による地震被害が想定されています。また、想定最大規模の洪水(1000 年に1度程度の大雨による洪水)が発生した場合、奈良井川、田川の沿川地域で浸水が発生する可能性があります。ただし、想定浸水区域の大半は市街化調整区域に分布しており、市街化区域内では、塩尻北 IC 周辺等の一部が含まれています。

土砂災害警戒区域は、中山間地や山裾に広く指定されており、集落の一部も含まれています。



資料: 国土数値情報 R3 土砂災害警戒区域、R3 急傾斜地崩壊警戒区域 R3 洪水浸水想定区域(国管理河川及び都道府県管理河川、想定最大規模)

図 洪水浸水想定区域・急傾斜地崩壊危険区域の分布

4

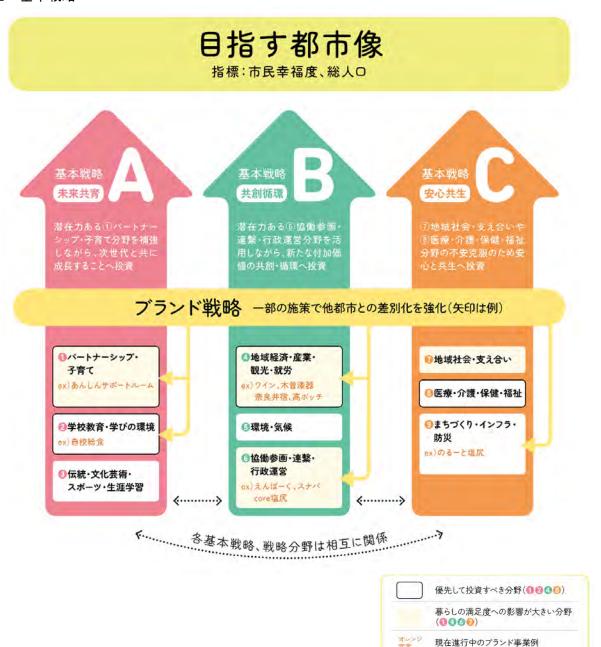
上位計画におけるまちづくりの方向性

「第六次塩尻市総合計画」では、本市が目指す都市像を「多彩な暮らし、叶えるまち。-田園都市 しおじり-」と掲げ、その実現を目指すために3本の基本戦略を設定しています。

■ 都市像

多彩な暮らし、叶えるまち。 -田園都市しおじり-

■ 基本戦略



5

塩尻市を取り巻く社会潮流

(1) 社会潮流の変化

前回の都市計画マスタープランを策定した後、本格的な人口減少・少子高齢化時代を迎え、東日本 大震災や全国各地の大規模水害など、想定外の災害への備えが求められるようになりました。その一 方で、先進技術の開発・普及により、様々な課題への対応が可能になりつつあります。

今回の改定にあたり、本市のみならず我が国全体を取り巻く社会潮流について、以下のように整理 しました。

●脱炭素社会形成に向けた取組の展開

- →地球温暖化ガスの発生削減に向けて、自然エネルギーへの転換や省エネルギー化があらゆる 分野で推進されています。
- →地球温暖化ガスの発生削減に加え、少子高齢社会に対応した生活空間を形成するために、車中心から人中心の空間へと転換が進められています。
- →環境負荷の少ない都市構造の構築に向けて、これまで拡大を続けてきた市街地のコンパクト 化に向けた取組が本格化しています。
- →自然環境が有する機能を様々な課題解決に活用するため、グリーンインフラの実装など、GX (グリーントランスフォーメーション)の動きが加速しています。

●頻発化・激甚化する災害への対応

- →近年全国で多発する大規模な災害(特に水害・土砂災害)の経験・教訓を踏まえ、想定最大 規模の自然災害を想定したハザードマップの見直しが進められています。
- →かつて「想定外」とされていた想定最大規模の災害の発生を前提に、不測の事態に備えた防 災対策の方向性や内容の見直しが行われています。
- →自然災害を完全に予知又は防止することはできないため、事前に被災を少しでも減らすための対策と、被災後に迅速かつ円滑に復興するための準備が重視されています。

●ポスト・コロナ時代に適合したまちづくりへの転換

- →新型コロナウイルス感染症の感染療法上の位置づけが「5類感染症」に変更されたことを契機に、ポスト・コロナ時代へと移行しており、ビフォー・コロナ時代にはなかった新たな生活様式・働き方が普及・定着しつつあります。
- ➡新たな生活様式・働き方の普及に伴い、大都市圏から、豊かな自然を有する地方部への移住・ 定住の動きが見られます。
- →大規模な公園だけでなく、身近な生活圏で就業やコミュニティ活動が行えるオープンスペースの重要性が再認識されています。

●新たな交通サービスの普及と歩行者空間の重視

- →従来の交通手段・サービスに自動運転や AI などの技術を掛け合わせた次世代交通サービスとして、MaaS (Mobility as a Service) が普及・定着することで、公共交通サービスの地域格差を是正できる可能性が広がっています。
- →高齢者の増加、運転手等の人員不足を背景に、自動運転技術の進化とパーソナルモビリティの普及が本格的に進んでいます。
- →中心市街地などのまちなかを、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変することを目指し、全国で「歩きたくなるまち」(ウォーカブルなまちづくり)の取組が拡大しています。

●DX・スマートシティの推進

- →労働人口減少の中で労働生産性を向上させるとともに、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるため、社会全体を変革するDX(デジタルトランスフォーメーション)が推進されています。
- →国は、地方における過疎化と東京圏への一極集中といった課題を解決し、「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を実現するため、デジタル田園都市国家構想等の取組も積極的に推進しています。
- ⇒まちづくりの分野でも、先進技術を活用したスマートシティ実現に向けた取組が各地で展開されています。

(2) 近年の都市政策の方向性

前回の都市計画マスタープランを策定した後、都市政策の方向性及び都市計画制度についても大きく変化しています。

今回の改定にあたり、本市においても留意すべき都市政策の方向性を以下のように整理しました。

●民間開発、民間活動と連携したまちづくりの重視

- →これまでの都市計画は、土地利用規制や建築規制を通じて民間開発をコントロールすることに主眼を置いていましたが、人口減少時代を迎え、都市空間の維持及び質的向上が重視される中、立地適正化計画の制度(誘導区域・誘導施設・誘導施策)等を通じて、民間開発に対して事前に積極的に関与することが重視されています。
- →利用者減少により交通事業者の経営状況が悪化する中でも、高齢者など自家用車を利用しない人々の移動手段を確保し続けるため、交通事業者と行政・住民との連携を通じた公共交通の維持が重要とされています。
- →公共施設整備や公共空間の維持管理等については、これまで行政が主体となって担ってきましたが、住民等のきめ細かいニーズを反映する必要性、または民間事業者のノウハウや資金を積極的に活用する必要性から、エリアマネジメント、PPP/PFIの活動領域が拡大しつつあります。

●都市内の農地・低未利用地に関する位置づけの変化

- →都市内農地は、将来的には宅地化すべき土地として扱われていましたが、都市内農地が持つ 多面的な機能があらためて見直され、「都市にあるべきもの」として積極的に保全・活用する 動きが拡大しています。
- →平成30年(2018年)4月には、13番目の用途地域となる「田園住居地域」が創設されるなど、農地と市街地が共存する都市空間が認められるようになってきました。
- →一方、市街地内の空き地・空き家、低未利用地の増加に伴う都市のスポンジ化に対しては、インフラの維持管理の非効率化、景観や居住環境の悪化につながることから、これらの活用や集約化に向けた取組が重視されています。

●都市計画における防災の主流化

- →災害の激甚化と頻発化、新たな災害ハザードエリアの確認などにより、災害リスクを踏まえたまちづくりが、これまで以上に重視されるようになっています。
- →想定最大規模の災害に対しては、ハード面での防災対策だけでは不十分なことから、早期避難等のソフト対策が重視されるほか、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、さらには既存建築物の移転促進といった動きもみられるようになっています。
- →立地適正化計画で定めた居住誘導区域内にも、災害ハザードエリアが広く分布していることが全国各地で明らかになったことから、立地適正化計画において防災指針の作成がセットとなるなど、都市計画分野における防災対策強化が求められています。

●客観的データに基づくプランニング

- →これまでの都市計画では、経験的・定性的な判断や評価が行われているケースが少なからずありましたが、都市構造や災害リスクに関する即地的かつ定量的な分析評価が重視されるようになったほか、目標値や評価指標の設定を通じた定量的な計画進捗管理が重視されるようになっています。
- →先進技術を活用したスマートシティ実現に向けた取組が各地で展開されているほか、ビッグ データ(人流データ等)を活用した施設配置や交通施策の検討など、スマート・プランニン グを導入する動きが加速しています。

6

塩尻市の都市づくりの課題

塩尻市の現況、塩尻市を取り巻く社会潮流等を踏まえて、塩尻市が抱える都市づくりの課題を以下のとおり整理しました。

課題 1 塩尻市の歴史や魅力の継承が必要

○奈良井宿や木曽平沢の歴史的町並み、屋敷林の残る集落など、良好な街道景観・ 農村景観については、本市の歴史と魅力を伝える資源として引き続き保全を図る ことが必要です。

具体的には➡

- 〇土地区画整理事業が行われた市街地をはじめ、道路や公園等の基盤が整備された 市街地を中心として、快適で良好な生活環境の維持が必要です。
- ○市内各地に分布する様々な観光資源を積極的に活用するとともに、集客力が期待 できるこれら観光資源と連携したまちづくりが必要です。

課題 2 時代の変化に対応した土地の有効活用が必要

〇都市内農地を「都市にあるべきもの」として積極的に保全・活用する一方で、生活環境や景観等の悪化につながる空き地・空き家については、各地区の特性や取組に応じた有効活用を図ることが必要です。

具体的には⇒

- ○今後災害リスクが高いことが確認されたエリアに関しては、住民等の意向を踏ま えつつ、必要に応じて土地利用や施設配置の見直しを検討することが必要です。
- ○住民だけでなく本市を訪れる人々の回遊や交流を通じてまちなかに賑わいが生まれるよう、車を中心とする空間から人を中心とする空間へと再編を進めることが必要です。

課題 3 公共施設や基盤施設の適正な維持・更新が必要

〇これまで積極的に整備してきた公共施設や基盤施設の老朽時期を踏まえ、将来に わたってこれら施設の機能が発揮できるよう、各種施設の長寿命化と計画的な維 持・更新が必要です。

具体的には➡

具体的には⇒

- ○新規整備から既存ストック活用にシフトする観点から、後追いで新たなインフラ 整備を必要とする無秩序な市街地拡大については抑制することが必要です。
- 〇広域連携も含めた効率的な施設配置又は再編が必要です。

課題 4 市域の大半を占める農山村を支える集落の維持・活性化が必要

- 〇農山村集落では人口減少・少子高齢化が特に進んでいることから、地域コミュニ ティを維持するための移住・定住を推進することが必要となっています。
- ○高齢世代だけでなく、若い世代も農山村集落で暮らし続けられるよう、各地区に 日常生活に必要な施設を配置・維持し、施設維持が困難な場合でも、同等のサー ビスを提供できるようにすることが必要です。
- ○市域の大半を占める山林や農地等の自然環境を持続的に保全・維持していくため、農林業の担い手確保を図ることが必要です。

課題5 都市に活力を生み出す産業集積の維持・確保が必要

- ○製造業等の大規模事業所の集積を維持することと併せて、多様な雇用の場を提供 する商店や中小企業を市街地内で維持することが必要です。
- ○今後も新たな雇用確保を通じて若い世代の定住人口を確保するため、新たな企業 誘致の受け皿となる産業用地の確保が必要です。

具体的には⇒

○工業系用途地域では、工場跡地の発生等を通じて、工場と住宅、商業・業務施設 が混在する地域があることから、用途混在解消に向けて計画的な住み分けが必要 です。

課題6 移動手段の選択肢を増やすことが必要

- ○本市の立地条件をより積極的に生かすために、首都圏や中京圏など広域間を連絡 するネットワークを強化することが必要です。
- ○都市機能集積における地域格差、公共交通における地域格差を解消していくため に、各地区と拠点間を結ぶネットワークを強化することが必要です。
- ○鉄道、バス、タクシー、自転車、その他パーソナルモビリティなどを適切に組み 合わせることで、自家用車を利用しない高齢者や児童・生徒・学生でも自由に移

課題7 まちづくりを担う主体を増やし、結びつけることが必要

動できるよう環境づくりを進めることが必要です。

- ○多様な主体による活動が本市の活力の維持・向上につながるよう本市の都市づく りにつながりを持つ関係人口・交流人口を拡大することが必要です。
- ○各地区固有の課題を解消し、独自のアイデアや取組を最大限に生かせるよう、地 区の特性や課題を踏まえた柔軟かつ主体的なまちづくり活動を推進することが 必要です。
 - 〇本市で暮らし、働く人々が一体となってまちづくりに関わっていけるよう、住民、 企業、行政等の主体の得意分野を生かせる取組や体制が必要です。

具体的には⇒

具体的には⇒