

平成 29 年 度
都 市 計 画 基 礎 調 査
報 告 書 （ 概 要 版 ）



平成 30 年 3 月

松本都市計画
松 本 市

平成 29 年 度
都 市 計 画 基 礎 調 査
報 告 書 （ 概 要 版 ）

平成 30 年 3 月

松本都市計画
松 本 市

目 次

はじめに

①人口

C0101	人口規模	1
C0102	DID	7
C0103	将来人口	8
C0104	人口増減の内訳	10
C0105	通勤・通学移動	12

②産業

C0201	産業・職業分類別就業者数	16
C0202	事業所数・従業者数・売上金額	17

③土地利用

C0301	区域区分の状況	25
C0302	土地利用現況	26
C0304	宅地開発状況	27
C0305	農地転用状況	32
C0307	新築動向	34
C0308	条例・協定	36

④建物

C0401	建物利用現況	39
C0402	大規模小売店舗等の立地状況	41

⑤都市施設

C0501	都市施設の位置・内容等	42
-------	-------------	----

⑥交通

C0601	主要な幹線の断面交通量・混雑度・旅行速度	56
C0603	鉄道・路面電車等の状況	66

⑦地価

C0701	地価の状況	69
-------	-------	----

⑧自然的環境等

C0802	気象状況	71
C0803	緑の状況	73

⑨公害及び災害

C0901	災害の発生状況	74
C0902	防災拠点・避難場所	76

はじめに

1. 市の沿革

松本市は、本州及び長野県のほぼ中央に位置し、西に中部山岳国立公園に包含される北アルプスを望み、東は八ヶ岳中信高原国定公園から連なる山脈に囲まれたすばらしい自然と景観に恵まれた平野で、松本平と称される中信地域の中核都市として発展を続けている。

松本市を取り巻く環境としては、塩尻市及び安曇野市・東筑摩郡とは同じ平野で接し、東側は美ヶ原高原を境として小県郡と接している。ことに、塩尻市・安曇野市及び東筑摩郡下の村とは、同じ松本地方生活圏として深い関わりをもち、商工業をはじめ、文化・経済等の中心都市として重要な役割を果たしている。

松本市の歴史は縄文時代に始まり、古代には都から北関東や越後を経て、出羽・陸奥への陸路の要衝の地として重要な位置を占め、製陶技術を中心に工業生産地として栄えていた。奈良期中頃には信濃国府が置かれ、中世には信濃守護の館の所在地となり、30年余りの武田家の統治を経た後、石川数正・康長父子により松本城が築城されてからは、以後6家23代の城下町として形成を成しつつ宿場町も兼ね、政治・文化はもとより、一大経済圏を形成しながら明治維新を迎えた。

明治4年、廃藩置県により筑摩県となり、明治9年、長野県と合併するまで県庁が置かれていた。明治11年、東筑摩郡が発足し、明治22年4月、松本町となり、その後、明治40年5月1日、市制を施行(全国で61番目)、松本市となる。以来、隣村合併をしながら県下有数の商工業都市として、また、教育・観光都市としての礎を築き、平成29年には市制施行110周年を迎えた。

平成12年11月1日には特例市の指定を受け、地方分権の推進と個性豊かなまちづくりを進め、平成17年4月1日に近隣の四賀村・安曇村・奈川村・梓川村と合併し、また平成22年3月31日の波田町との合併により、広大な市域と多彩な地域資源に恵まれる新松本市が誕生した。

本市人口は243,293人(平成27年国勢調査)となり、県内19市で唯一、2期連続して人口が増加し、平成25年の国立社会保障・人口問題研究所の推計値を上回る結果となった。これは、中信地方最大の中核都市として、本市が高い求心性を維持していることを示すものであり、住みよいまちとして評価されたものと考えられる。

2. 市の地勢

松本市は、長野県のほぼ中央、北緯 $36^{\circ} 14' 17''$ 、東経 $137^{\circ} 58' 19''$ に位置し、北は安曇野市、南は塩尻市、東は上田市、西は岐阜県高山市などと接している。南北は41.3km、東西は52.2kmにわたり、面積は 978.47 k m^2 で県内最大の市域、標高は592.21mである。そのうち中心市街地は約590m、周辺集落地及び農用地地域については580m~650mの間に分布し、奈良井川による段丘、梓川・鎖川・女鳥羽川・薄川・牛伏川等による扇状地平野が広がっている。市の東部については、標高約650mの浅間温泉や里山辺付近から標高2,000mの美ヶ原高原まで急峻な山岳地形を成しており、西部には、標高3,000m級の峰々が連なる北アルプスの山岳が広がっている。南側は寿団地付近からゴルフ場を含んで約1,900mの鉢伏山の稜線まで山地を形成している。

気候については、地勢との関係が深く、極めて顕著な内陸性気候の特性を示しており、年間平均気温及び湿度は比較的低温、真夏でも凌ぎやすい。また、年間日照時間は全国平均に比較しても高

く、四季を通じて空気も澄み、高原のさわやかな雰囲気を感じることができるのが特徴である。

自動車交通については、平成 5 年に長野自動車道が全線開通し、平成 9 年には、北陸地方への通年通行が可能となる安房トンネルが開通している。また、中央自動車道長野線及び西宮線や三才山トンネルを利用することによって、長野市、上田市及び諏訪市、飯田市等各地方中心都市を 1~1.5 時間内で結ぶことができ、長野県の経済活動に大きな関わりをもっている。

高速自動車道の他には、JR 中央線・篠ノ井線及び大糸線や松本電鉄上高地線等の鉄軌道、国道 19 号をはじめ、国道 143 号、147 号、158 号、254 号を軸に、各種の道路が松本を核として各方面に放射状に伸びている。また、県内唯一の信州まつもと空港が整備されており、大阪、札幌、福岡への運行によって、鉄道・道路による関東圏及び関西圏の大都市との交流と共に、さらに交流圏を拡大し、長野県の経済・観光等広い分野で大きな役割を担っている。

3. 都市計画の位置づけ

松本市は、大正 8 年公布の都市計画法に基づき、大正 14 年 4 月に同法の指定を受け、昭和 2 年 1 月に、隣接する本郷村も含め 56.28 k m²の都市計画区域を決定した。これにより、昭和 7 年に都市計画道路が決定され、昭和 13 年 4 月には用途地域が指定された。以後、各種都市施設の整備計画が定められ、都市の基盤づくりが進められてきた。

その後、昭和 43 年の都市計画法の改正を受け、昭和 46 年 5 月には市街化区域及び市街化調整区域が設定された。また、同年、松本市総合計画が策定された。これによって「線引き都市」としての新たなまちづくりを目指し、昭和 48 年 10 月に建築基準法の一部改正に伴う用途地域の細分化、昭和 52 年 7 月に第 1 回定期線引きによる市街化区域及び市街化調整区域の見直しが行われた。

以降、都市計画基礎調査に基づき都市計画見直しを実施してきており、現在は、松本市の行政区域 978.47 k m²に対し、301.91 k m²を松本都市計画区域（平成 22 年 11 月に梓川都市計画区域、平成 26 年 11 月に波田都市計画区域を統合）とし、平成 22 年 3 月に策定し平成 25 年 3 月に一部改定した松本市都市計画マスタープランに基づき、市民と行政が一体となったまちづくりを計画的にすすめてきている。

松本市都市計画マスタープランでは、「集約型都市構造への転換」の考え方を示し、従来からの線引き制度等の都市計画制度の積極的な運用に加えて、郊外への無秩序な市街化を防ぎ、メリハリのある土地利用の誘導によるコンパクトなまちづくりを進めている。また、交通施策については、「松本市次世代交通政策実行計画（松本市交通戦略）を平成 27 年 10 月に、「松本市地域公共交通網形成計画」を平成 28 年 2 月に策定し、過度に自動車に依存した社会からの転換と、自転車や公共交通の利用と歩行者を優先する施策を進めている。

さらに、平成 29 年度より、「都市の健康寿命延伸」を推進する方策として、市民や事業者、行政といった様々な立場の人々が、都市の将来像を共有し、集約型都市構造の実現による持続可能な都市の形成に向けた松本市立地適正化計画の策定を行っている。