



白馬村立地適正化計画

Location Normalization Plan



令和3年3月
白馬村

白馬村立地適正化計画

白 馬 村

目次

● 第1章	立地適正化計画の概要	1
1	立地適正化計画とは	1
2	計画策定の目的	2
3	目標年度	2
4	計画策定の範囲	2
5	計画の位置づけ	3
● 第2章	白馬村の現況と課題	4
1	白馬村の概要	4
2	白馬村の現況	5
3	課題の整理	19
● 第3章	立地適正化計画におけるまちづくりの方針	20
1	立地適正化計画におけるまちづくりの方策・方向性	20
2	立地適正化計画におけるまちづくりの基本理念等の設定	21
3	立地適正化計画における都市の骨格構造	23
4	区域設定の基本的考え方	27
● 第4章	都市機能誘導区域	30
1	都市機能誘導区域及び誘導施設とは	30
2	都市機能誘導区域及び誘導施設設定の基本的な考え方	32
3	拠点の現況と課題等の整理	33
4	都市機能誘導区域の設定	38
5	誘導施設の設定	40
6	誘導施設に関する届出制度	43
● 第5章	居住誘導区域	44
1	居住誘導区域の設定方針	44
2	居住誘導区域の設定	47
3	居住に関する届出制度	56
● 第6章	誘導施策	57
1	誘導施策の方向性	57
2	都市機能誘導区域に都市機能を誘導するための施策	58
3	居住誘導区域に居住を誘導するための施策	59
4	共通事項（公共交通に関する施策）	60
● 第7章	計画の運用・進行管理方法	61
1	数値目標	61
2	計画の進行管理	62
● 第8章	防災指針	63
1	基本的な考え方	63
● 付属資料		64
1	白馬村立地適正化計画の検討体制	64
2	住民との合意形成	65
3	白馬村立地適正化計画の検討過程	66
4	用語集	71



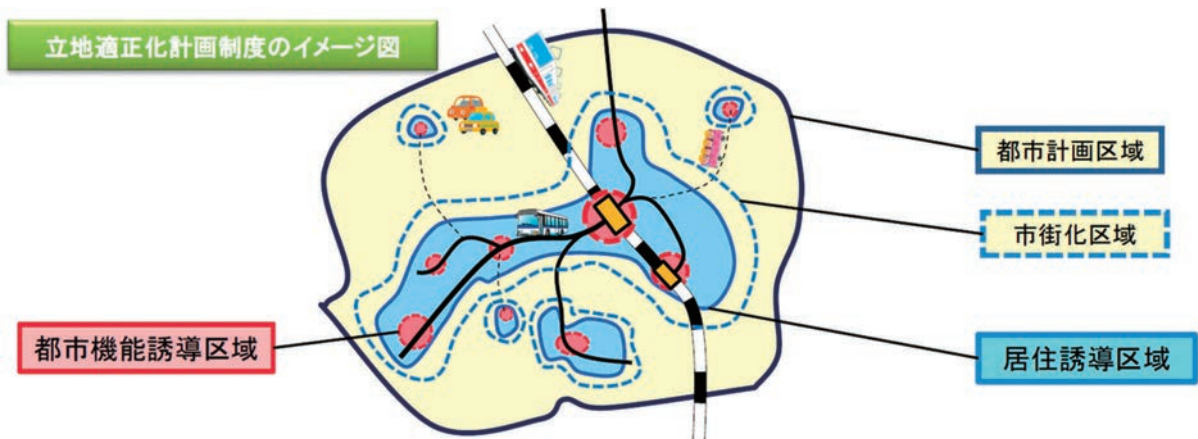
第1章 立地適正化計画の概要

1 立地適正化計画とは

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが、大きな課題となっています。一方、立地適正化計画とは、市町村が策定する都市計画分野の基本計画のひとつで、居住・医療・福祉・商業・公共施設など、都市の生活に必要な施設の基本的な配置等を定めるものです。

近年、本村でも人口減少や少子高齢社会の到来、公共施設等の老朽化や大規模災害への備えなど、まちづくりに求められる課題は多様化しています。また、人口減少はまちの活力の低下を招き、結果として本村の財政を圧迫することとなります。こうした多様かつ、複合的な課題に対応するために、本村では、「白馬村総合戦略*（人口ビジョン・総合戦略）」や「白馬村公共施設等総合管理計画*」を策定し、これらの課題解決に積極的に取り組んでいます。さらに、今後のまちづくりにはこれらに示された施策に加え、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成するとともに、民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）が求められています。

立地適正化計画は、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を推進するとともに、行政・村民・民間事業者が一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組み、持続可能な地域社会を形成していくための土台となる計画として位置づけられます。



出典：立地適正化計画策定の手引き（国土交通省都市局）

図 1-1 立地適正化計画のイメージ

2 計画策定の目的

日本の人口は、平成 27 年（2015 年）に国勢調査開始以来、初めて減少に転じ、今後もこの減少傾向が続くものと想定されます。国は、今後のまちづくり施策の根幹に「集約型都市構造」、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を位置づけています。

平成 26 年（2014 年）8 月に施行された「都市再生特別措置法等の一部を改定する法律」では、市町村が住宅及び医療、福祉、商業、その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、これらの施設の立地を一定の区域に誘導するための「立地適正化計画」を定めることができるとしています。

従来 of 都市計画では、都市計画法第 8 条に示す用途地域*により都市の土地利用に一定の規制を行っていますが、本村ではこの用途地域が指定されておらず、様々な用途の建物が混在するとともに都市が拡散する結果となっています。

そこで、「立地適正化計画」を策定することにより、将来の人口規模に見合った効率的な都市基盤*の整備や機能集積、一定の人口密度を維持するためのまちなか居住の促進、公共交通網の再編等との連携による持続可能な集約型都市構造の実現を目指すこととします。

3 目標年度

立地適正化計画は、居住の誘導や都市機能の誘導といった施策の展開を計画的に行うものです。

一方、居住を誘導する際に必要となる住宅の建設を含む村民の居住場所の移動、公共施設や医療機関等の都市機能の誘導については、短期間でなし得るものではなく、長期的視野に基づいて行うことが必要です。

そこで、本計画では、長期的なまちづくりの視点から、おおむね 20 年程度を計画期間と定め、令和 22 年度（2040 年度）を目標年度とします。

4 計画策定の範囲

本計画の策定の対象範囲は、白馬都市計画区域*全域とします。

5 計画の位置づけ

本計画は、白馬村第5次総合計画*基本構想（平成28年度～令和7年度）、前期基本計画（平成28年12月策定）や国土利用計画（白馬村計画）*（平成11年6月策定）、及び白馬都市計画区域の整備、開発及び保全の方針*（白馬都市計画区域マスタープラン、平成27年11月策定）に基づき、白馬のまちづくりマスタープラン*（平成15年3月策定）を補完する計画です。

また、白馬村地域公共交通網形成計画*（平成31年3月策定）、や白馬村総合戦略（人口ビジョン、総合戦略）（令和元年6月改訂）等との整合と連携・調整を図ります。

立地適正化計画により、無秩序な都市の拡大を抑制するとともに、コンパクトシティ・プラス・ネットワークを実現するための指針を示す計画として位置づけます。

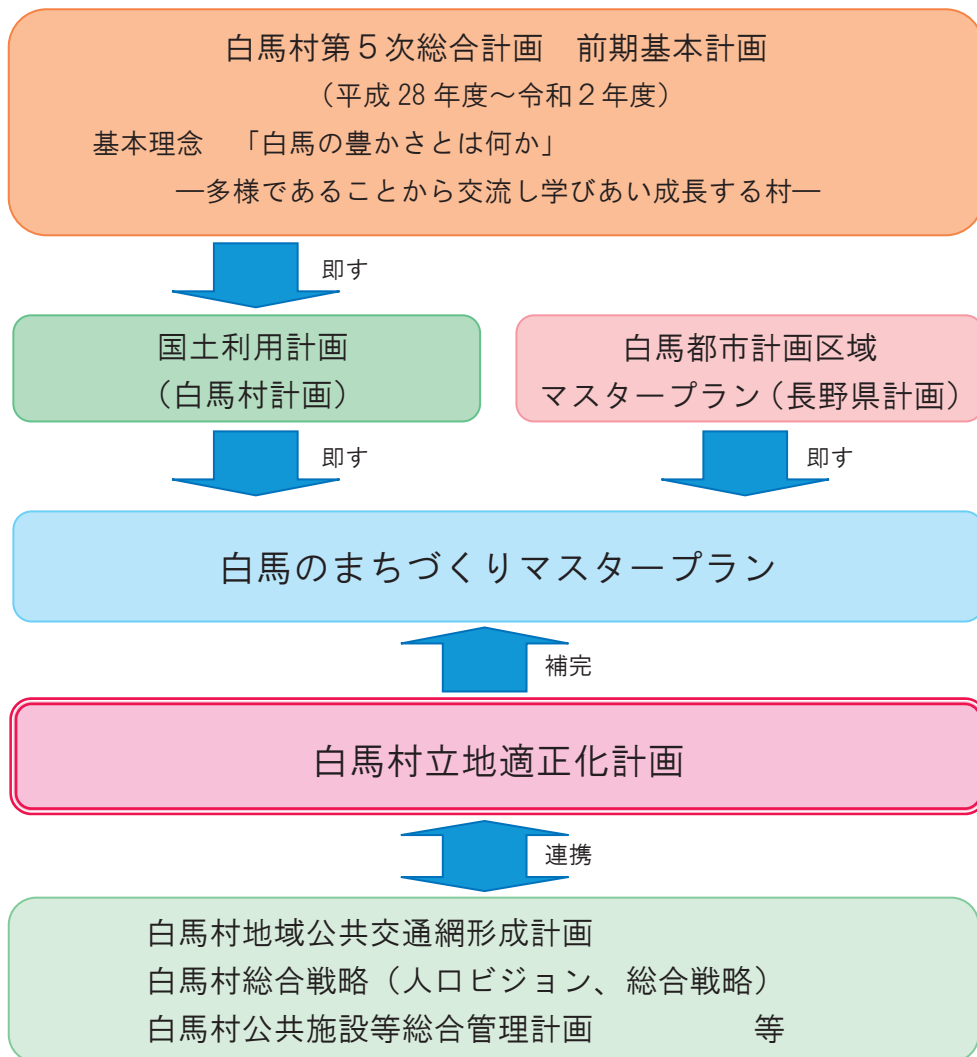


図1-2 本計画の位置づけ

第 2 章 白馬村の現況と課題

1 白馬村の概要

1) 位置・地勢

本村は長野県の北西部に位置し、長野市、大町市、小谷村、小川村と接する、面積 189.36 km²、人口約 9 千人の内陸都市です。西部・東部が山地となっており、その中央部に位置する盆地に都市が形成されています。

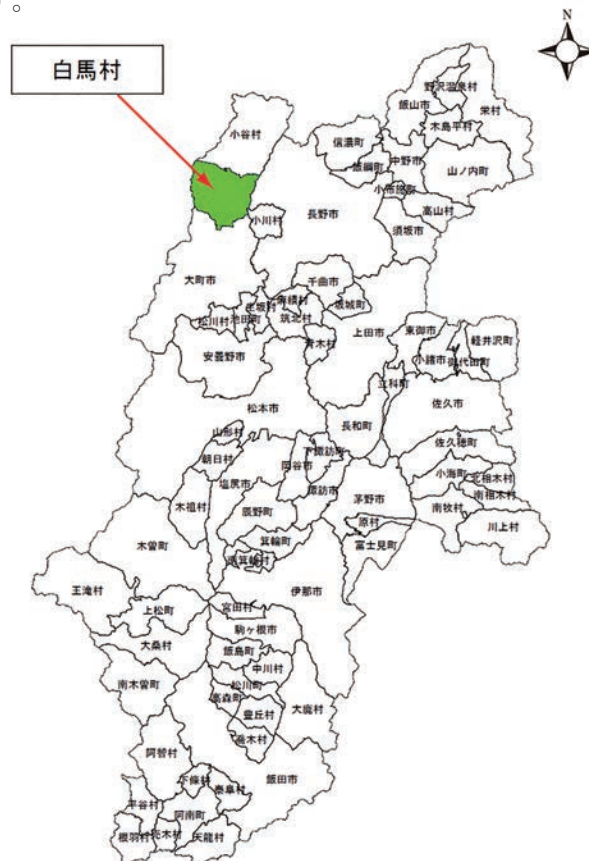


図 2-1 白馬村の位置

2) 都市の成り立ち・沿革

縄文時代から弥生時代にかけて、白馬山塊に産出する滑石やヒスイが各地に運び出されており、後に千国道と呼ばれる街道の原型が形作られました。江戸時代には、現在ある地区のほとんどが村として姿を整え、各村間の道路整備が進められました。また、明治時代には、白馬岳への学術研究登山が行われ、高山植物の宝庫として全国にその名が知れ渡り、登山者は年を追って増加の一途を辿りました。これが今日の本村の観光産業の基礎となっています。大正時代以降、白馬山麓にもスキーが普及し、太平洋戦争後の昭和 27 年（1952 年）より、スキーの大衆化に伴いリフトの建設などスキー場の開発が始まりました。平成 10 年（1998 年）に開催された長野オリンピック冬季競技大会を機に観光産業が一躍発展を遂げ、国内外から多くの観光客が訪れる場となっています。

また、現在の白馬村は、昭和 31 年（1956 年）に神城村と北城村が合併して生まれ、現在に至っています。

2 白馬村の現況

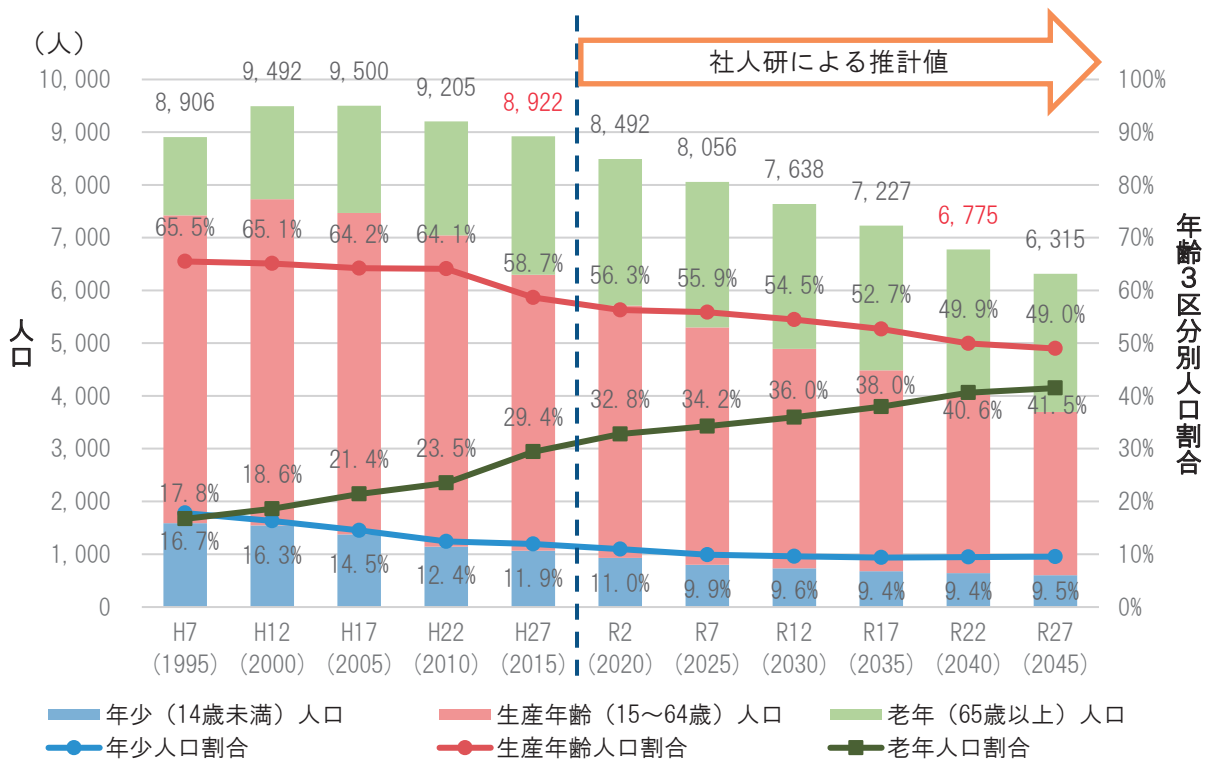
1) 人口

①人口の推移

国勢調査による本村の人口は平成17年(2005年)をピークに減少に転じ、直近の調査である平成27年(2015年)では8,929人となっています。

年齢3区分別にみると、平成7年(1995年)から平成27年(2015年)にかけて年少人口割合の減少と老年人口割合の増加が続いています。また、平成7年(1995年)から平成22年(2010年)にかけて横ばいとなっていた生産年齢人口割合は平成22年(2010年)から平成27年(2015年)にかけて減少しました。

将来人口について国立社会保障・人口問題研究所(以下「社人研」とします。)が平成30年(2018年)に行った推計によると、人口の減少は今後も続き、本計画の目標年度である令和22年(2040年)の人口は6,775人になるとされています。また、年少人口及び生産年齢人口割合の減少と老年人口割合の増加は今後も続くと言われています。



※平成27年調査は総人口8,929人の内、年齢不詳の7人を除いた人口を示している。

資料：国勢調査(H7~27)、日本の地域別将来推計人口(社人研・平成30(2018)年推計)

図 2-2 総人口及び年齢3区分人口割合の推移

②現在の人口分布

平成 27 年国勢調査による本村の人口密度、年少人口割合、高齢化率について、500m メッシュ別に示します。また、国勢調査の地区割別に都市計画区域内の人口密度を示します。

500m メッシュ別人口密度は、信濃森上駅や白馬駅の周辺、飯森駅から神城駅の沿線などで、年少人口割合は白馬駅周辺、白馬駅～飯森駅沿線西側、及び、神城駅から南神城駅沿線東側で、高齢化率は信濃森上駅以北及び飯森駅以南で高くなっています。また、国勢調査の地区割別都市計画区域内の人口密度は、白馬駅周辺の地区で高くなっています。

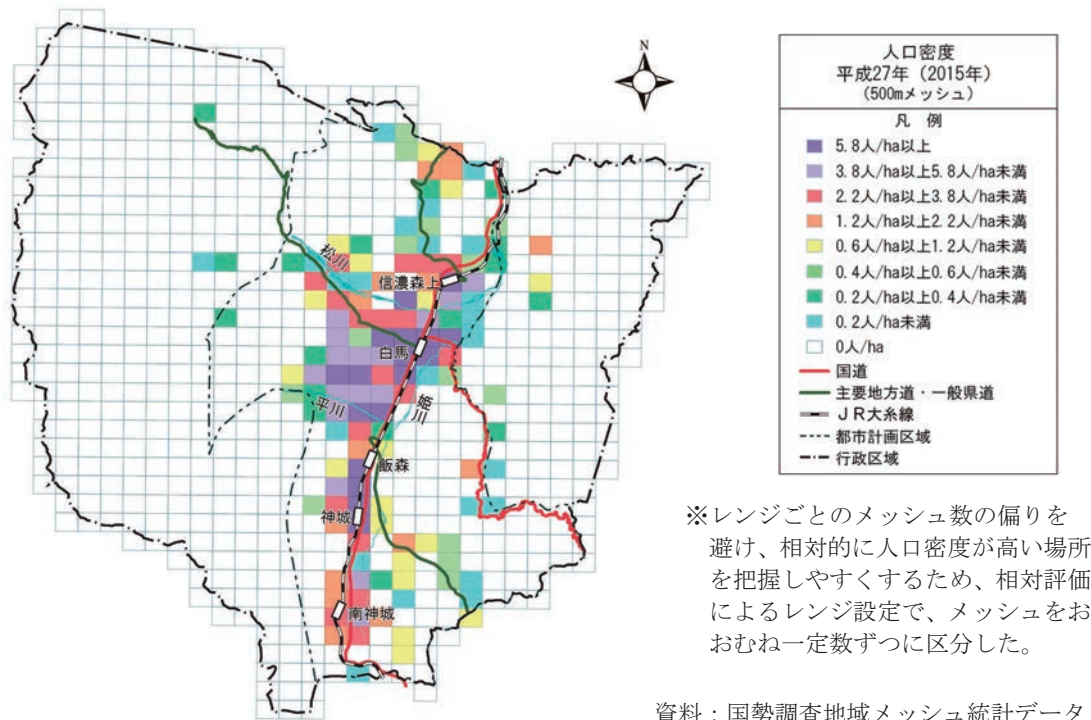


図 2-3 500m メッシュ別・現在の人口密度

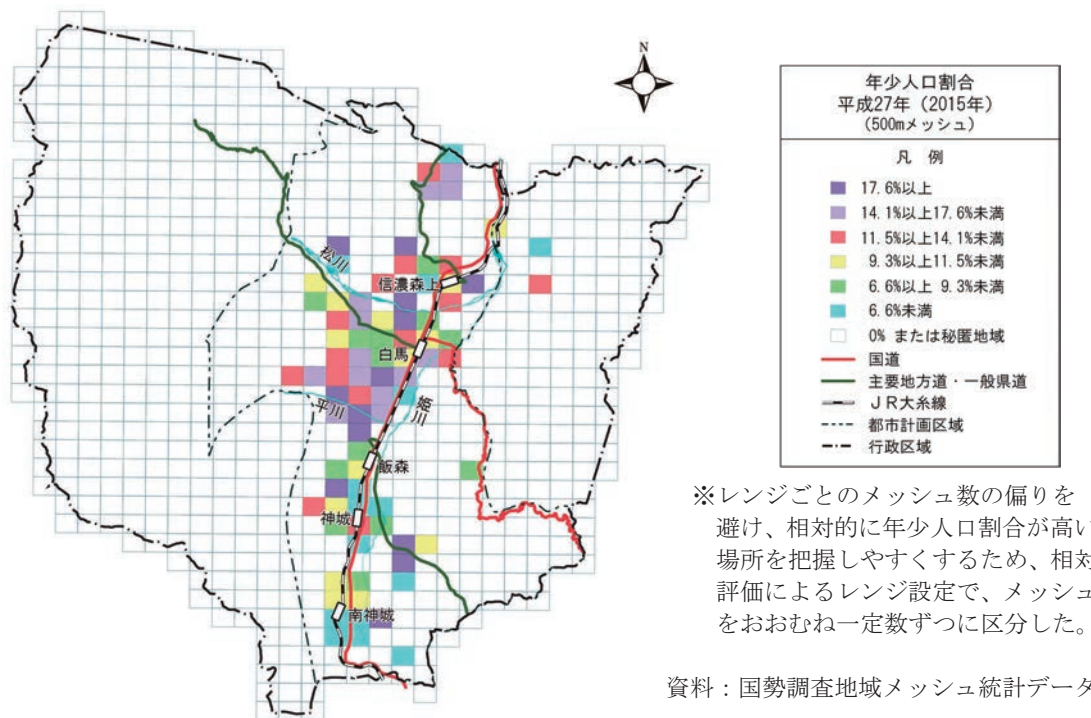


図 2-4 500m メッシュ別・現在の年少人口割合

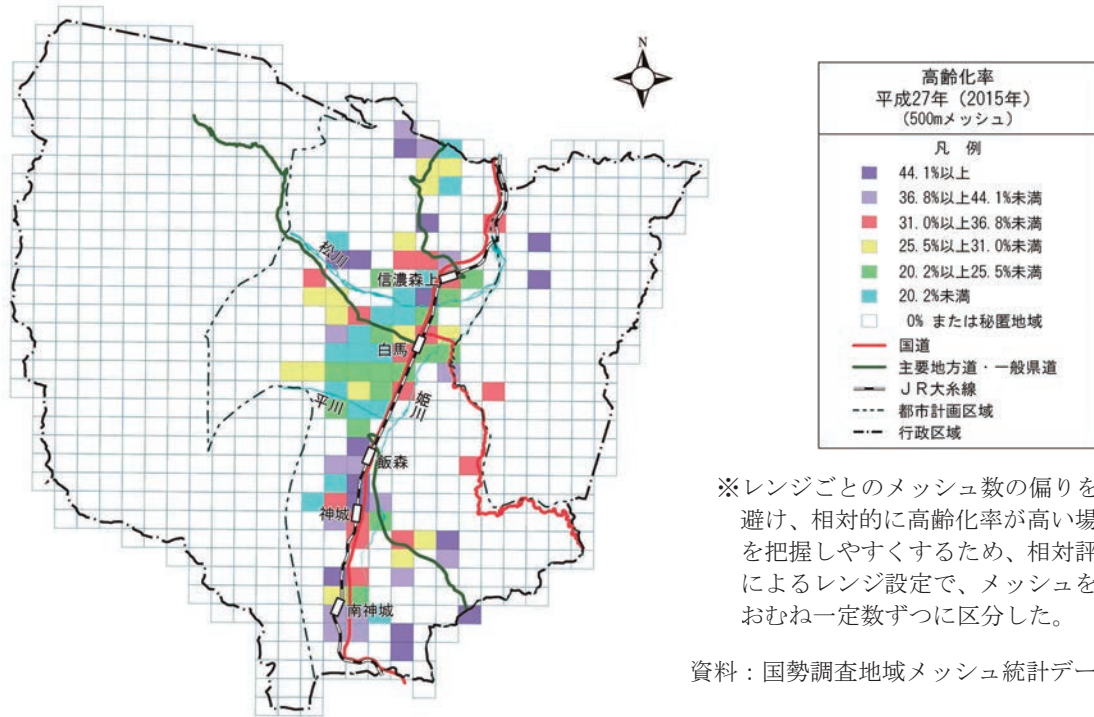


図 2-5 500m メッシュ別・現在の高齢化率

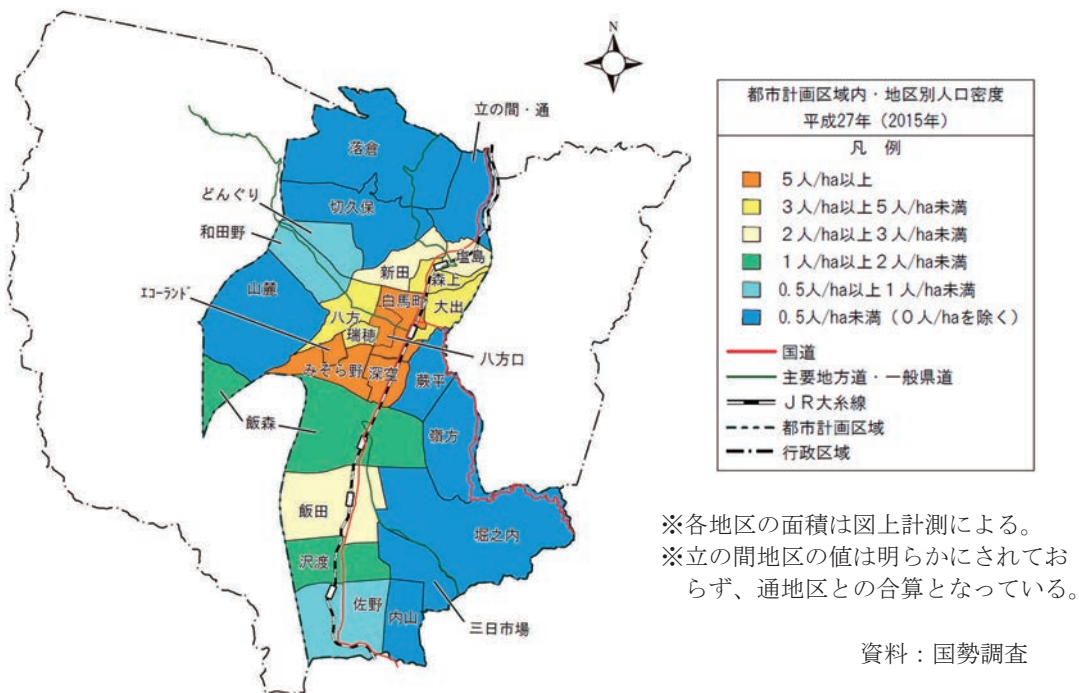


図 2-6 国勢調査地区割り別・現在の人口密度（都市計画区域内）

③将来の人口分布

社人研の推計に基づく令和22年(2040年)の本村の人口密度、年少人口割合、高齢化率について、500mメッシュ別に示します。また、国勢調査の地区割別に都市計画区域内の人口密度を示します。

500mメッシュ別にみると、人口密度については村内全域で減少、年少人口割合については特に白馬駅周辺で減少しており、老年人口割合については村内全域で増加しています。地区割別の人口密度も村内全域で減少しています。

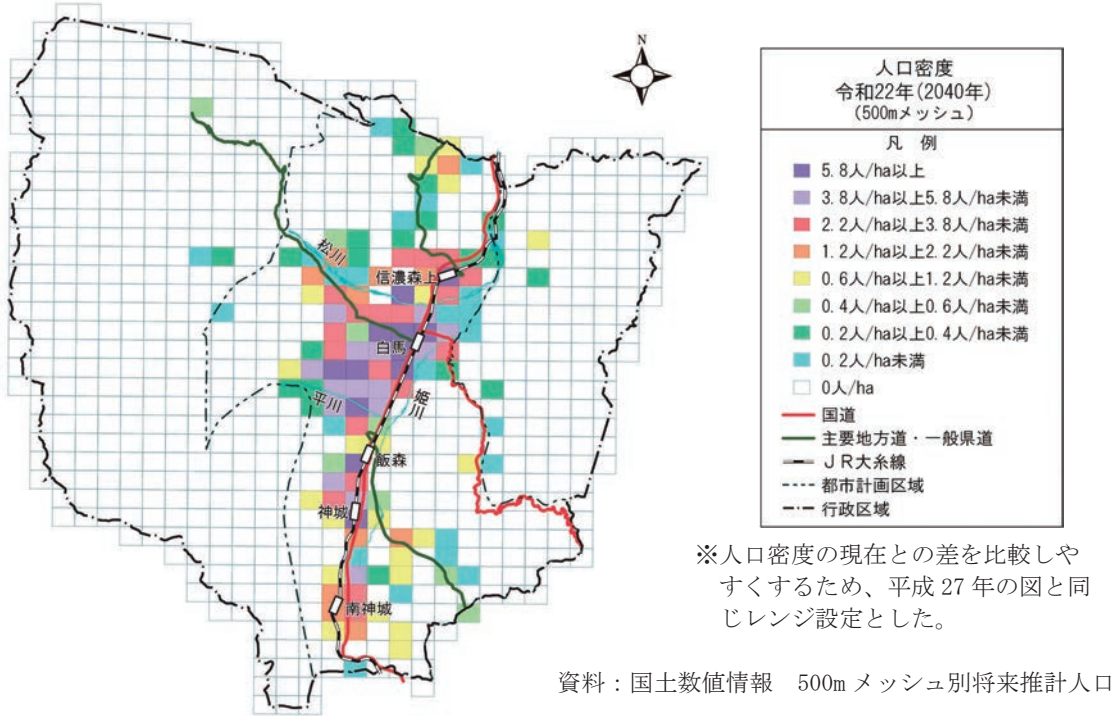


図2-7 500mメッシュ別・将来の人口密度

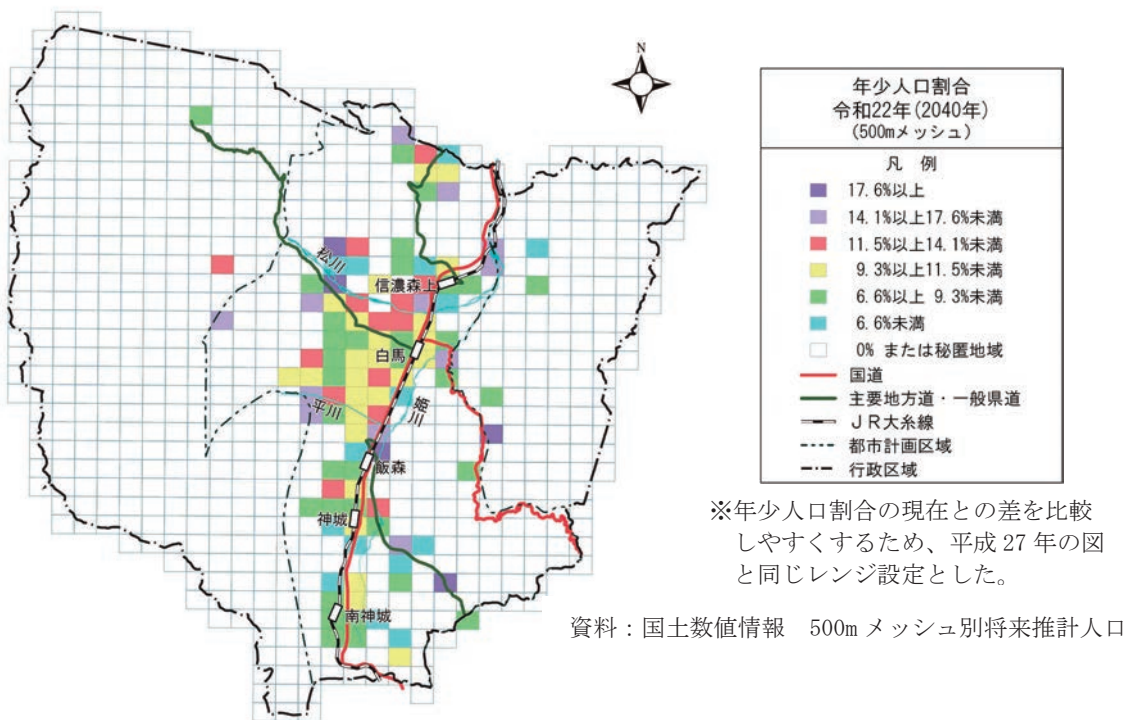


図2-8 500mメッシュ別・将来の年少人口割合

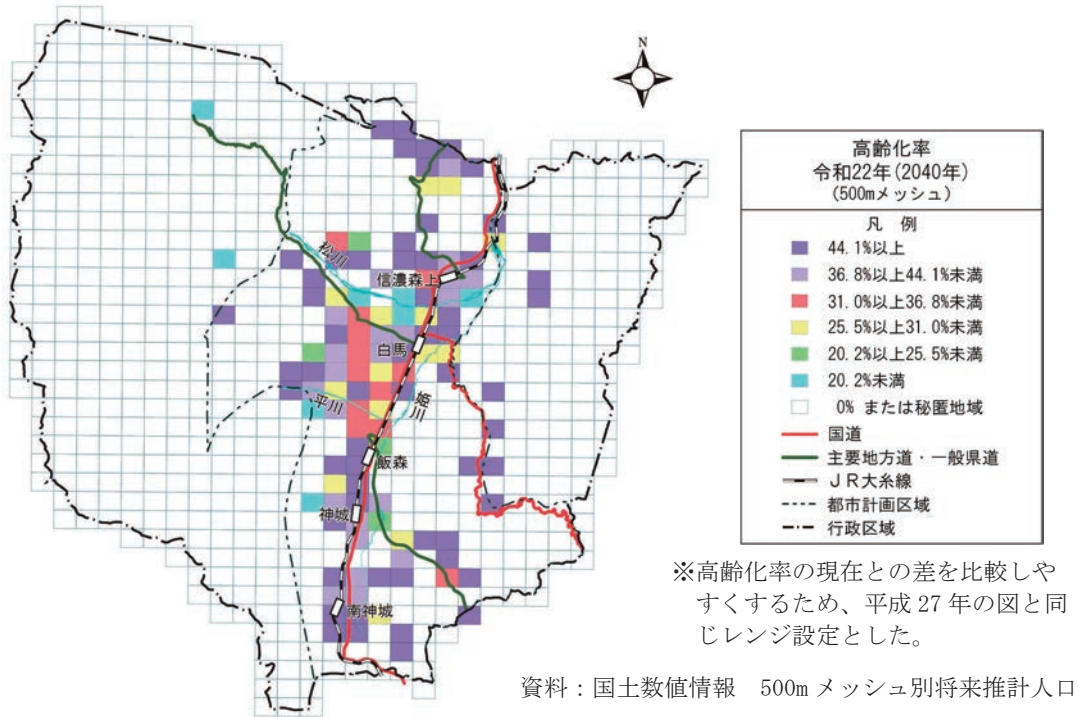


図 2-9 500mメッシュ別・将来の高齢化率

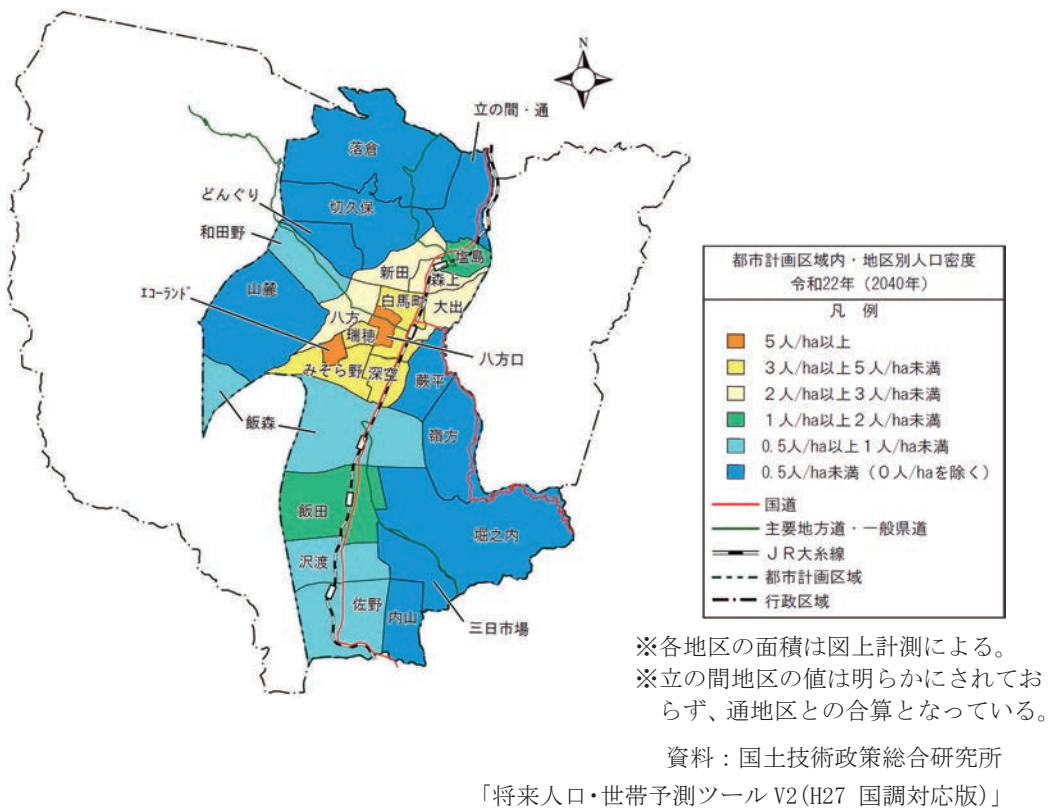


図 2-10 国勢調査地区割り別・将来の人口密度（都市計画区域内）

平成 27 年（2015 年）から令和 22 年（2040 年）まで 500m メッシュ別の人口密度増減、及び平成 27 年国勢調査における地区別（都市計画区域内）の人口密度増減率をみると、500m メッシュ別では、信濃森上駅周辺・白馬駅周辺・飯森駅～神城駅沿線などに人口密度の減少量の大きいメッシュがみられます。

地区別では、八方・瑞穂・みそら野・深空などの鉄道駅から離れた地区と比較して、森上・白馬町・飯田・佐野など JR 大糸線沿線の地区の方が人口密度の減少率が大きくなっています。

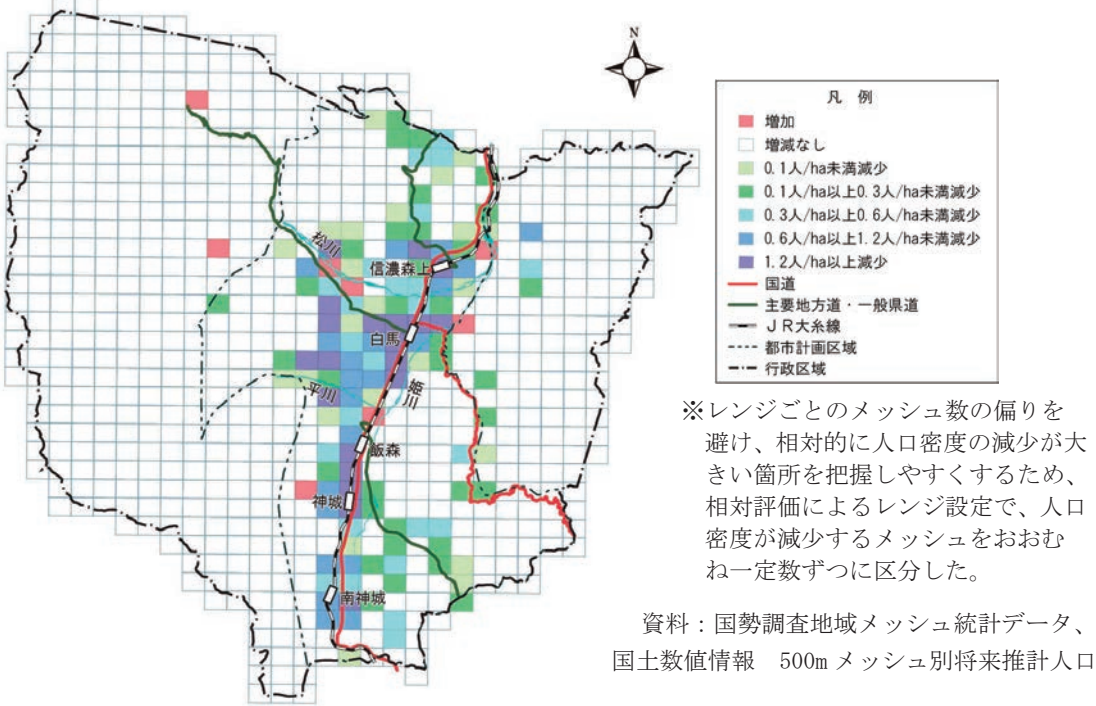


図 2-11 500m メッシュ別・人口密度増減の推計

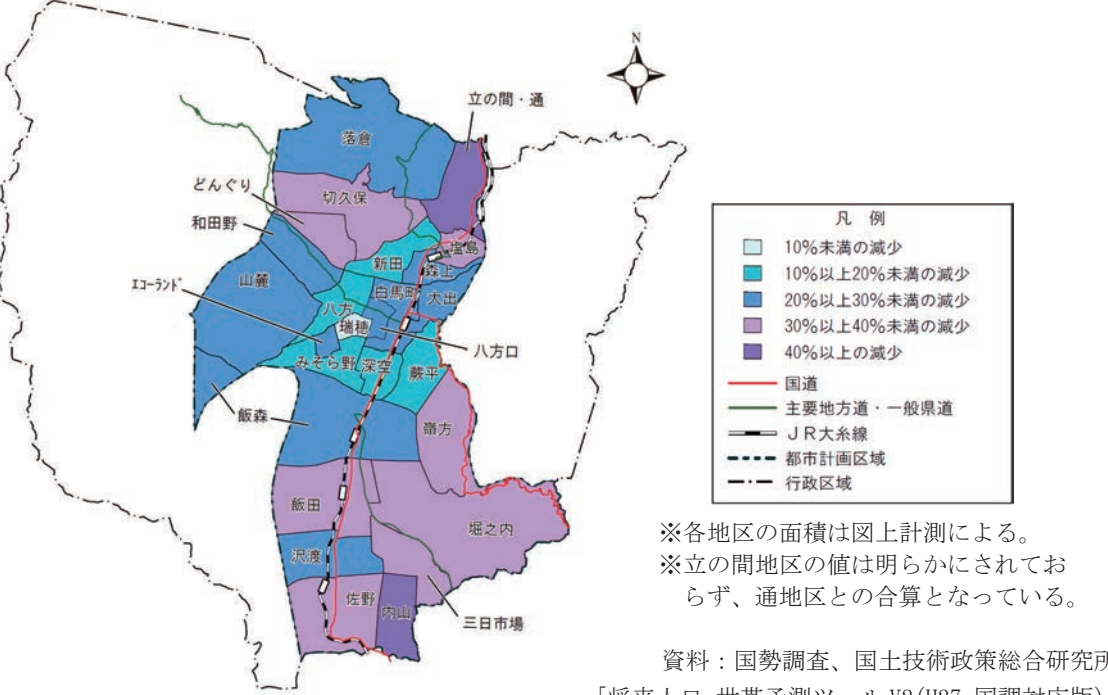
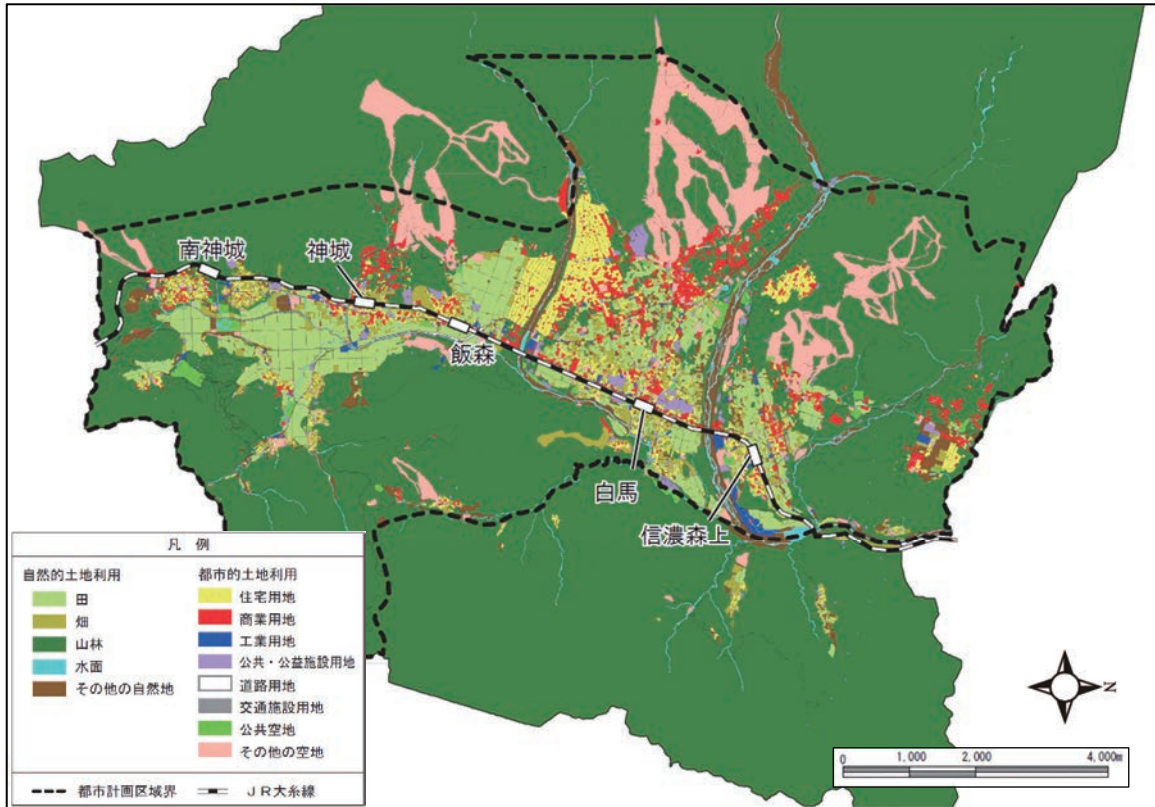


図 2-12 国勢調査地区割り別・人口密度増減率の推計（都市計画区域内）

2) 土地利用

①土地利用の現況

本村の都市計画区域面積 7,324.0ha の 7.7%にあたる 567.5ha が宅地（住宅・商業・工業用地）となっています。宅地のうち住宅用地については、鉄道駅周辺のほか、鉄道沿線から離れた別荘地に集積が見られます。



資料：平成 30 年度白馬村都市計画基礎調査報告書

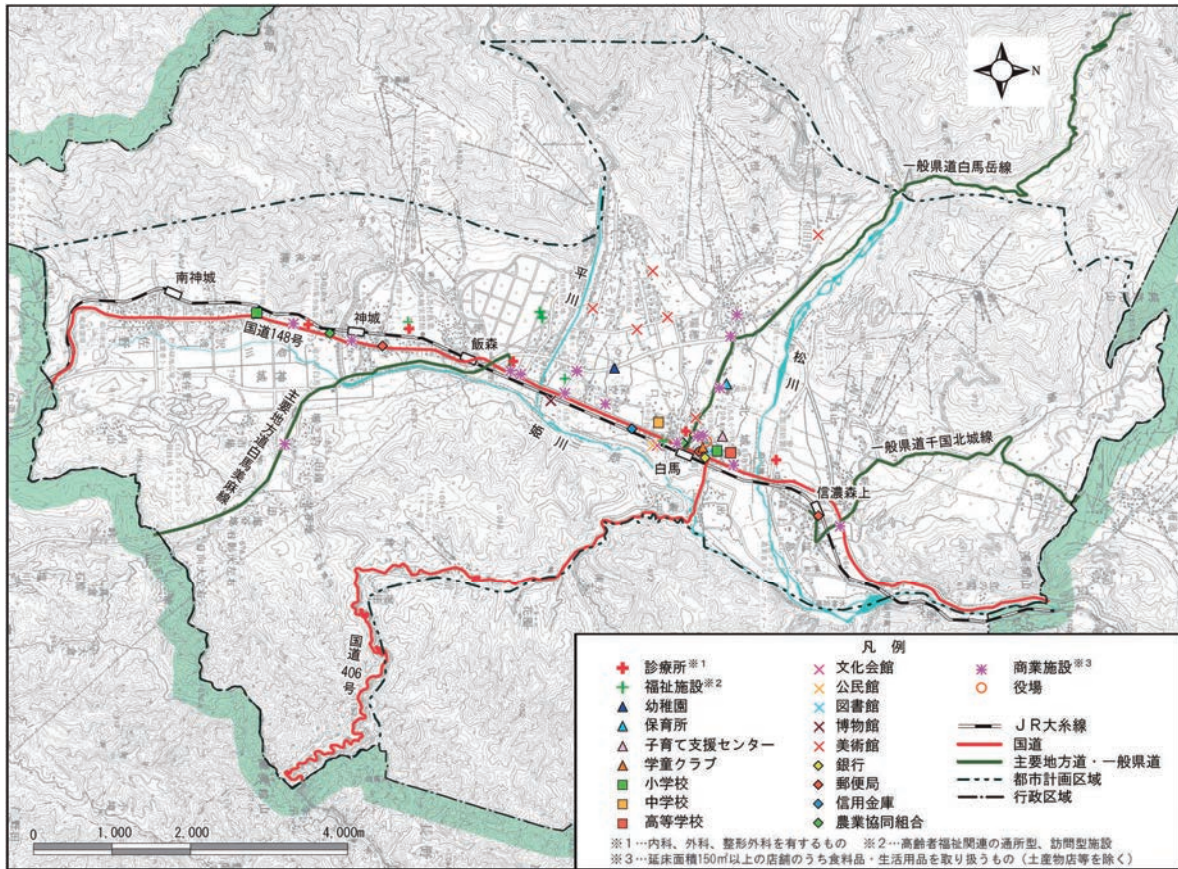
図 2-13 土地利用の現況



飯森駅～神城駅沿線の土地利用

②都市機能増進施設の分布状況

居住者の共同の福祉や利便性の向上のために必要な都市機能を有している公共もしくは民間の施設（都市機能増進施設）は白馬駅周辺に集中していますが、国道148号沿い・一般県道白馬岳線沿い等の鉄道駅から離れた場所にも立地しています。



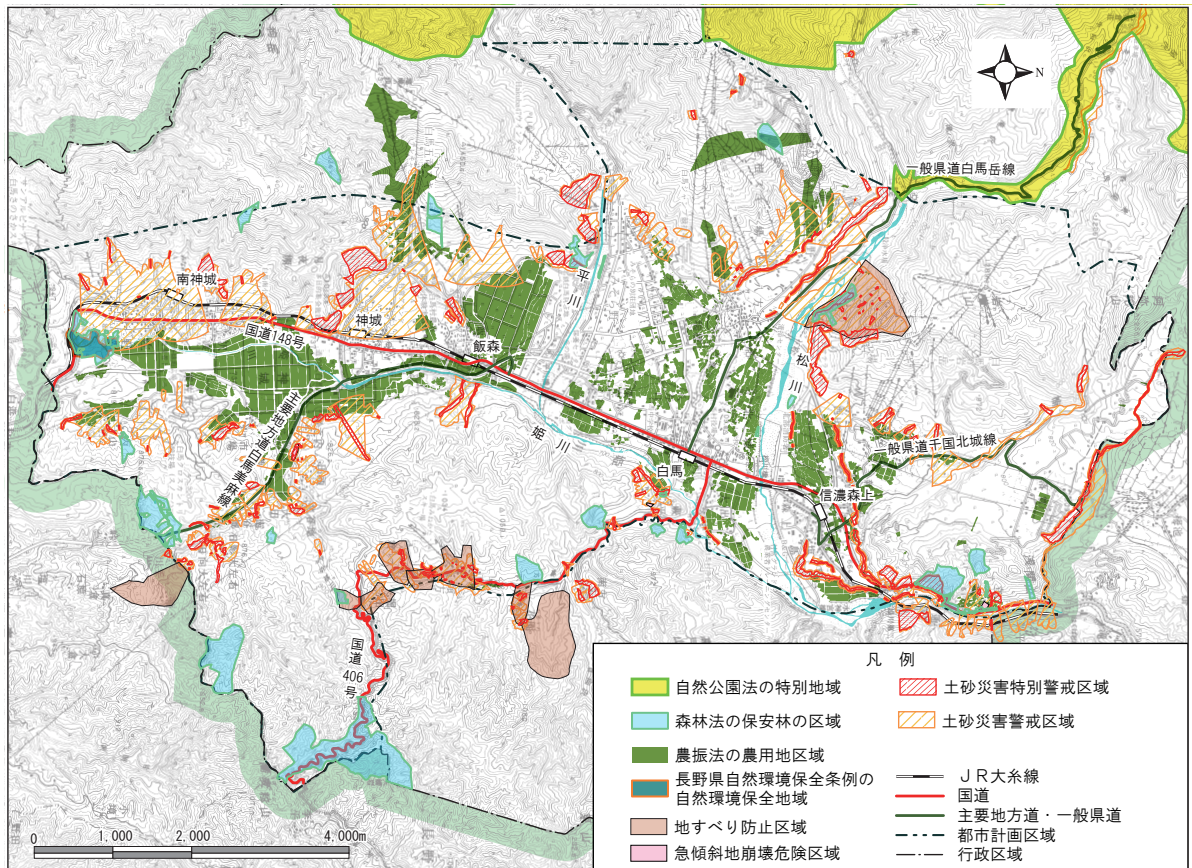
資料：国土数値情報・医療機関、厚生労働省介護サービス情報公表システム、長野県社会福祉施設名簿、国土数値情報・福祉施設、白馬村HP、白馬村公共施設現況資料、国土数値情報・学校、白馬村公民館条例、白馬村観光局HP、各金融機関HP、家屋台帳

図 2-14 都市機能増進施設の分布

③土地利用に関する法規制および災害発生のおそれがある区域の状況

本村では用途地域が未指定であり、自然公園法の特別地域*・森林法の保安林*・農業振興地域の整備に関する法律（農振法）の農用地区域*・長野県自然環境保全条例の自然環境保全地域*に指定された区域以外は、相対的に土地利用規制が緩やかな「白地地域」となっています。

また、災害発生のおそれがある区域として、土砂災害特別警戒区域*・土砂災害警戒区域*等に指定されている箇所があり、特に土砂災害警戒区域については、神城駅・南神城駅周辺の広い範囲に分布しています。



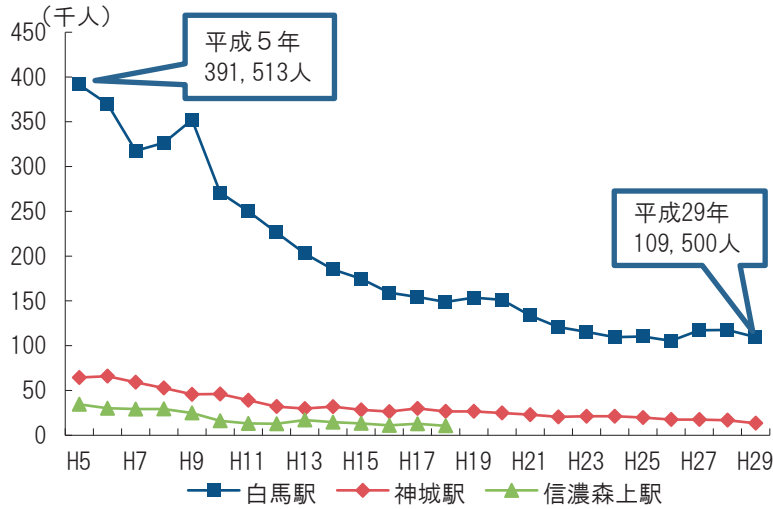
資料：長野県土地利用計画図、白馬村農業振興地域整備計画 農用地区域台帳、白馬村防災マップ、信州くらしのマップGIS

図 2-15 土地利用に関する法規制および災害発生のおそれがある区域の分布

3) 交通

①鉄道の状況

本村にはJR大糸線が通っており、村内区間の1日当たり運行本数は上り線14本、下り線12本となっています。また、主要3駅の年間乗客数はいずれも平成5年(1993年)以降減少傾向にあり、特に白馬駅の年間乗客数の減少が著しくなっています。



※平成19年(2007年)以降の信濃森上駅の年間乗客数は未公表

資料：平成30年度白馬村都市計画基礎調査報告書

図 2-16 JR大糸線主要3駅の年間乗客数の推移

②バスの状況

住民の生活交通*として利用可能な村内のバスとして、通年運行で、運行路線が決まっており、村内での住民の移動に利用可能なバスについて整理したところ、該当する路線は2路線あり、1日の運行本数はいずれの路線も1日当たり5本未満となっています。

路線名	運行区間	運行時期
路線バス 樽池線	白馬駅～白馬コルチナ (特急切久保経由)	通年
	白馬駅～白馬コルチナ (新田口経由)	夏季
路線バス 八方線	白馬駅～ 白馬八方バスターミナル	通年
路線バス 猿倉線	白馬駅～猿倉	夏季
特急バス 長野白馬線	白馬乗鞍～白馬駅～長野駅	通年
アルペンライナー	白馬乗鞍～白馬駅～扇沢	夏季
白馬シャトル	村内循環	夏季
ナイトシャトルバス	村内循環	冬季
デマンド型乗合タクシー	村内・路線不定	通年

資料：アルピコ交通株式会社HP、白馬村地域公共交通網形成計画

表 2-1 村内バス路線の整理

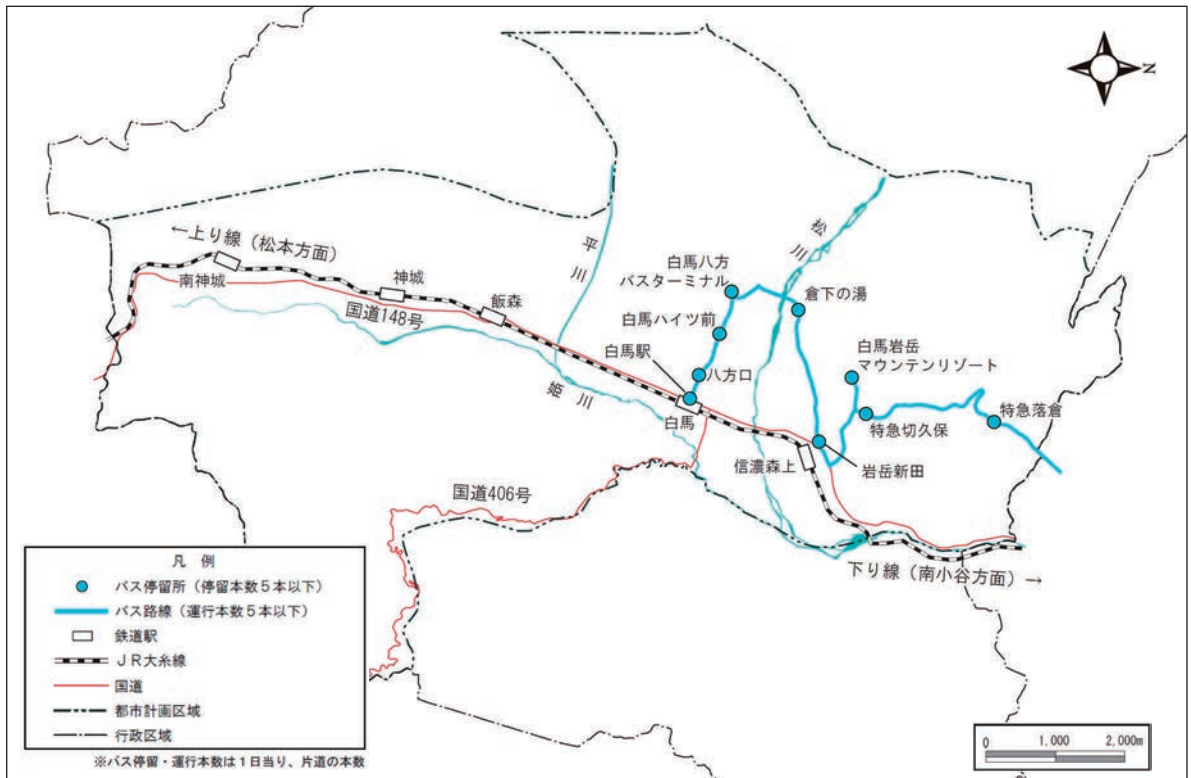
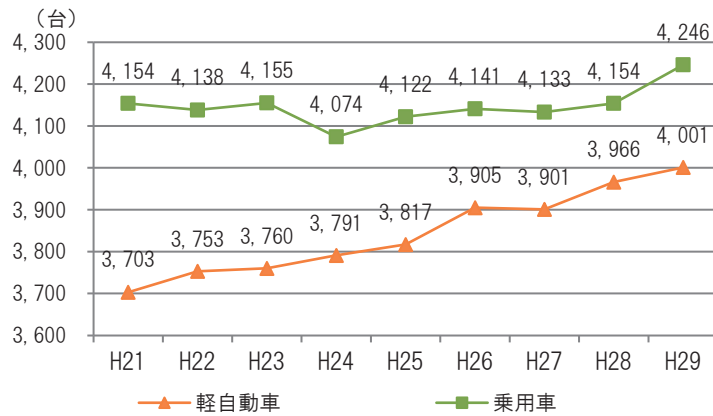


図 2-17 バス停留所停留本数・バス路線運行本数、及び鉄道駅・路線位置図

③自家用車保有台数

人口が減少する一方で、近年自家用車保有台数は増加傾向にあり、特に軽自動車の台数が増加しています。



資料：白马村村勢要覧統計資料 2017

図 2-18 自家用車保有台数の推移

④道路網

主要道路として、本村を南北に縦断する一般国道 148 号、本村と長野市を結ぶ国道 406 号、本村南部と大町市美麻を結ぶ主要地方道白馬美麻線、白馬駅周辺市街地と白馬岳方面を結ぶ一般県道白馬岳線などがあります。

平成 27 年（2015 年）の主要道路における平日 12 時間交通量は、一般国道 148 号線で 7,069 ～9,944 台、主要地方道白馬美麻線で 5,273 台などとなっています。

混雑度についてはほとんどの路線で 1.00 を下回っており、昼間 12 時間を通して道路が混雑することなく円滑に走行できる値となっています。一般国道 148 号の一部のみ混雑度が 1.00 をやや上回り、昼間 12 時間のうちピーク時の 1 ～ 2 時間程度混雑する可能性はありますが、何時間も混雑が続く可能性は非常に小さい値となっています。

また、大型車混入率は一般国道 148 号の一部と主要地方道白馬美麻線で 20%前後となっており、他の路線と比べ高くなっています。

整備予定の道路として、地域高規格道路*の松本糸魚川連絡道路*があり、村内のルートは検討中です。

路線名	観測地点名	平日12時間 交通量	平日24時間 交通量	大型車 混入率	混雑度	混雑時平均 旅行速度	位置図 対応番号
		台	台	%		km/h	
一般国道148号	大町市平10353-20	8,417	10,942	13.3	0.93	40.3	1
〃	北安曇郡白馬村北城265	9,944	13,027	19.2	1.08	34.6	2
〃	〃	9,944	13,027	19.2	1.08	21.7	3
〃	北安曇郡白馬村北城12785	7,069	9,119	21.6	0.78	40.1	4
〃	〃	7,069	9,119	21.6	0.78	38.8	5
一般国道406号	一般国道148号～白馬村・小谷村境	991	1,179	3.1	0.14	30.0	6
(主)白馬美麻線	北安曇郡白馬村神城23277-2	5,273	6,749	18.6	0.55	40.6	7
(県)白馬岳線	北安曇郡白馬村北城5742	3,767	4,746	7.1	0.62	33.1	8
(県)千国北城線	北安曇郡白馬村北城12785	1,890	2,268	9.6	0.27	44.3	9
〃	北安曇郡白馬村北城12785	1,890	2,268	9.6	0.27	23.3	10

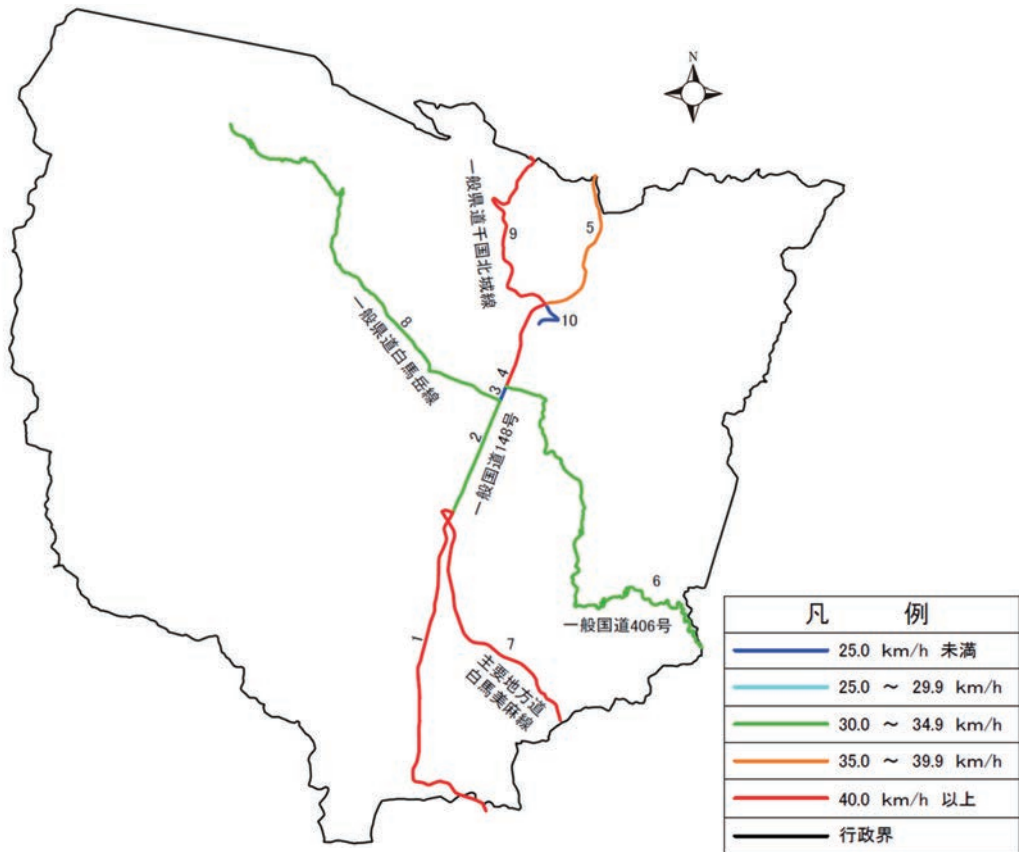
※斜体は推計値

※混雑度による交通状況の目安は下記の通り

- 1.00 未満 : 昼間 12 時間を通して道路が混雑することなく円滑に走行できる。
- 1.00～1.25 : 道路が混雑する可能性があるのは、昼間 12 時間のうちピーク時の 1 ～ 2 時間程度。
何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
- 1.25～1.75 : ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い。
- 1.75 以上 : 昼間 12 時間を通して慢性的な混雑状態となっている。

出典：平成 30 年度白馬村都市計画基礎調査報告書

表 2-2 主要道路断面交通量・混雑度・旅行速度



出典：平成30年度白馬村都市計画基礎調査報告書

図 2-19 主要道路混雑時平均旅行速度



国道148号・一般県道白馬岳線

4) 災害

白馬村の村政が施行された昭和31年(1956年)以降、被害をもたらした主な災害について、以下に示します。

特に、平成7年(1995年)の梅雨前線豪雨災害では、24時間の降水量として200年確率に相当する298.0mmの降水を観測し、村内各地で地すべり、家屋の浸水等の被害が見られた一方で、人的被害はありませんでした。

また、平成26年(2014年)に発生した長野県神城断層地震災害では、地震によって誘発された土砂災害により、姫川護岸の崩壊・変状や、国道148号で道路わきの斜面が崩壊し一時通行不能となるなど、河川や道路への被害も見られました。この地震により全壊・半壊・一部破損の被害を受けた住家は241棟にのぼった一方、人的被害は負傷者23名に留まり、死者を1人も出さなかったことは「白馬の奇跡」と称されています。



平成7年梅雨前線豪雨災害による被害の状況



長野県神城断層地震災害による被害の状況

年	月	災害発生・被害状況	被害額
昭和32 (1957)	7月	集中豪雨(231mm)谷地川・木流川が氾濫冠水70町歩	1億1千万円
昭和34 (1959)	9月	台風15号のため松川堤防決壊北城小学校他、家屋流出浸水114戸	2億9千万円
昭和40 (1965)	7月	松川氾濫 床上浸水21戸	—
昭和44 (1969)	8月	集中豪雨	2億6千3百万円
昭和56 (1981)	1月	未曾有の豪雪 家屋の破損あいつぐ	—
昭和57 (1982)	4月	突風 破損65戸	3億5千万円
昭和59 (1984)	7月	集中豪雨	6億6千万円
昭和60 (1985)	6~7月	梅雨による被害続出	13億4千万円
平成3 (1991)	9月	台風19号 家屋の損壊等村内に被害	—
平成7 (1995)	7月	県北部豪雨 24時間の降水量298mmを観測 床上・床下浸水50戸	83億2千万円 (施設等被害額)
平成26 (2014)	11月	長野県神城断層地震 最大震度6弱 重傷者3名 軽傷者20名 住家被害241棟	61億3千万円 (農林関係・公共土木施設等被害額)

資料：白馬村HP・平成七年七月梅雨前線災害の記録・長野県神城断層地震災害記録集

表 2-3 主な災害の発生・被害状況

3 課題の整理

立地適正化計画に関連する現状データ等を基に、以下のように本村における都市の課題を整理しました。

	現 状	課 題
人口・少子高齢化	<ul style="list-style-type: none"> 本村の人口は、平成17年(2015年)の9,500人をピークに減少に転じています。 社人研の平成30年推計による将来人口は、令和22年(2040年)で6,775人となっています。 年少人口及び生産年齢人口の割合が低下、老年人口割合が増加しており、今後もこの傾向が続くと推計されています。 人口密度は村全体で減少し、特に村中心部や鉄道駅周辺では人口密度の減少幅が大きくなると推計されています。 	<ul style="list-style-type: none"> 適正な人口密度を維持可能な規模の市街地とすることが必要です。 少子化に伴い、学校施設の適正配置が必要となる可能性があります。 生産年齢人口の減少と高齢化に伴い、地域コミュニティ*の維持が課題となっています。 街中の人口密度減少による産業の衰退や医療・福祉・商業等の都市機能増進施設の撤退・廃止を防ぐ必要があります。
交通	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の運行本数は1日10～14本であり、主要駅の利用者数はいずれも減少傾向にあります。 バスは観光路線が充実している一方、一般村民の生活交通として利用できる路線は2路線のみであり、いずれも1日の運行本数は5本未満です。 人口が減少している一方で、自家用自動車保有台数は増加傾向にあります。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通として利用できる公共交通網の拡充と利用促進により、自家用自動車中心の交通から公共交通への転換が課題となります。 高齢者等、自家用自動車を運転できない人が安全に移動できる、利便性の高い公共交通手段を確保する必要があります。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 用途地域の指定がなく、土地利用規制の白地地域が多く存在しています。 鉄道駅周辺のほか、鉄道駅から離れた別荘地に住宅用地が集中しています。 国道148号沿線等、自家用自動車によるアクセスを前提とした位置に都市機能増進施設の立地が見られます。 鉄道駅周辺は相対的に人口密度が高い地域となっていますが、神城駅等の周辺は災害発生のおそれがある区域に含まれています。 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路沿いや既存別荘地周辺の農地等の無秩序な宅地化を抑制する必要があります。 住宅用地及び都市機能増進施設の適正な配置により、自家用自動車での移動も容認しつつ、コンパクトで持続可能なまちづくりを実現する必要があります。 災害発生のおそれを勘案した居住の誘導とともに、防災体制の整備等、ソフト面の対策が必要です。

表 2-4 本村における都市の現状と課題

第3章 立地適正化計画におけるまちづくりの方針

1 立地適正化計画におけるまちづくりの方策・方向性

本村におけるまちづくりに関する課題、様々な計画との整合性等を踏まえ、立地適正化計画対象区域におけるまちづくりの方策・方向性を以下のように定めます。

都市構造上の主要課題

1. 白馬のまちづくりマスタープランに示されている主要課題
 - ①農地への無秩序なスプロール化*防止
 - ②土地利用規制の緩やかな「土地利用規制の白地地域」の解消
 - ③都市施設の計画的適正配置と整備促進
 - ④自然保護や観光のまちづくりの活性化推進
2. 社会潮流からの主要課題
 - ①人口・高齢化
 - 人口減少への対応
 - 学校施設の適正配置
 - 高齢社会への対応
 - 中心市街地の空洞化の抑制
 - ②交通体系
 - 公共交通への転換
 - 交通弱者の移動手段の確保
 - ③土地利用
 - 無秩序な宅地拡大の抑制
 - 持続可能なまちづくりの実現
 - 災害に強い土地利用の推進

今後の方策・方向性

- 安心して暮らせるまちづくり
- 豊かな自然を守り育てるまちづくり
- 観光地として全ての人がつろげるまちづくり
- 人口減少時代に対応できるまちづくり
- 高齢社会にも対応できるユニバーサルデザイン*のまちづくり
- まちなかの賑わいを再生するまちづくり
- 公共交通を適切に利用できるまちづくり
- 土地利用計画に即したまちづくり
- 効率の良い土地利用が可能なまちづくり
- 持続と発展が共存するまちづくり
- 災害に強いまちづくり

2 立地適正化計画におけるまちづくりの基本理念等の設定

1) 白馬のまちづくりマスタープランにおける将来像

白馬のまちづくりマスタープランにおいて、以下のように「まちづくりの基本的命題」及び「白馬のまちづくりの将来像テーマ」が定められており、これに基づき、まちづくりの目標が定められています。

まちづくりの基本的命題

- 1) 安心して暮らせるまちづくり
 - ・地域の活力を生み出すまちづくり
 - ・快適な居住地を育成するまちづくり
 - ・災害や雪に強く安全安心なまちづくり
 - ・バリアフリー*を基本とするまちづくり
- 2) 豊かな自然を守り育てるまちづくり
 - ・豊かな自然を保護するまちづくり
 - ・水と緑と雪の景観を活かしたまちづくり
 - ・自然環境と共生し環境負荷の少ないまちづくり
- 3) 観光地として全ての人がかつろげるまちづくり
 - ・快適な観光地を形成するまちづくり
 - ・魅力ある景観を創出するまちづくり
 - ・全ての観光客にやさしいまちづくり

まちづくりの将来像テーマ

**「人々と自然が共生するハートフル・エコシティ 白馬」
(もてなし・思いやり・安心して暮らせるまちづくり)**

○白馬のまちづくりマスタープランに示される将来像テーマの説明

「白馬のまちづくり」の基本的な3つの命題を踏まえ、「地域住民」「自然環境」「観光客」の全てに対して、「もてなし・思いやり・安心して暮らせるまちづくり」を実現していくため、次のように「人々と自然が共生するハートフル・エコシティ 白馬」を「白馬のまちづくり」の将来像とします。

「白馬のまちづくり」は、そこに生活している全ての地域住民にとってより住みやすく、そして安心して暮らして行けることを第一の目標とします。「もてなし・思いやり、安心して暮らせるまちづくり」は、自然環境への思いやりを持って共存していくという環境共生都市（エコシティ）という一面があります。また、地域住民にとっても高齢者や障害を持つ方々も含めた全ての人々が、まちの中で障壁を感じないよう（バリアフリー）に普通に生活できる環境づくり（ユニバーサルデザイン）としての一面もあり、その実現こそ、国際的な観光地（リゾート）として「もてなし」の心が認知されるべきものとし、心温まる環境共生都市（ハートフル・エコシティ）に繋がるものと思われます。

また、「人と自然が共生するハートフル・エコシティ 白馬」の実現は、全ての人々にやさしさと思いやりのあふれるまちづくりであり、白馬に生活している就労者や高齢者、女性や子どもたちにとっても、安心して暮らせるまちづくりにつながるものと思われます。

2) 立地適正化計画におけるまちづくりの方針

本計画における基本理念は、白馬のまちづくりマスタープランにおけるまちづくりの将来像テーマを踏襲し、以下のように設定します。

基本理念

「人々と自然が共生する
ハートフル・エコシティ 白馬」
～ もてなし・思いやり・安心して暮らせるまちづくり ～

また、立地適正化計画におけるまちづくりの方策・方向性、及び基本理念を勘案し、立地適正化計画におけるまちづくりの方針を以下のように定めます。

立地適正化計画におけるまちづくりの方針

- ①白馬駅周辺を主要拠点とした医療・福祉・商業の連携による魅力的な都市機能の集積と、観光の主要基地とした都市内外交流の実現
- ②神城駅周辺を拠点とした都市機能の集積による生活利便性の確保
- ③居住・都市機能、生活サービス機能がバランスよく配置された子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい都市の形成
- ④一部自動車交通も容認しつつ公共交通ネットワークによる利便性の確保
- ⑤水と緑と雪が村民のこころのよりどころとなり、観光資源ともなるまちづくりの実現

3) 課題解決のための誘導方針の設定

まちづくりの方針に従い、目指すべき将来の都市の骨格構造を実現するために必要な、課題解決のための誘導方針を以下のように定めます。

課題解決のための誘導方針の設定

- 1) JR白馬駅を中心とした中心市街地の都市機能の向上
- 2) それぞれのJR駅周辺地域の役割の明確化
- 3) 誰もが安心して暮らし続けるために必要な機能の適正配置
- 4) 居住環境と観光産業の共存と調和

3 立地適正化計画における都市の骨格構造

1) 白馬のまちづくりマスタープランにおける将来都市構造

都市の構造は、面的な広がりを持つ「拠点」と帯状の機能を現す「軸」によって構成されます。白馬のまちづくりマスタープランの将来都市構造において、「拠点」・「軸」の考え方、及びその配置は次のように示されています。

項目		「拠点」・「軸」の考え方
拠点	白馬駅の中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○白馬村の都市活動の中核的な役割を担う地区 ○主要な交通結節機能となる白馬駅を有し、商業業務や情報、文化等の多様な都市サービス機能が集積している白馬駅や白馬村役場周辺の市街地 ○都市施設の整備を図るとともに、土地利用の活性化に努める
	地域の市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○神城駅と信濃森上駅の周辺地区 ○日常生活に必要な都市機能の充実に努めるとともに、白馬駅の中心市街地や農山村集落との連携を強化する ○白馬村の玄関口としての機能向上と村内の各観光地への円滑な誘導を図る
	沿道市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○国道148号沿道の商業店舗及び流通施設の集積が見られる地区 ○沿道サービス施設の立地を誘導する ○新たに主要な観光施設市街地を結ぶ道には、沿道に商業施設や観光施設の立地による宅地化を促進する
	観光市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○八方地区やみそら野地区等の観光施設や宿泊施設の集積が見られる地区 ○商業と観光産業が一体となった街並みの活性化を図る ○歩行者や高齢者にとって市街地の移動を円滑にするための整備を図る
	観光の街	<ul style="list-style-type: none"> ○スキー場等に隣接する観光施設や宿泊施設の集積が見られる地区 ○地域の特色に配慮した都市景観の整備や、良好な景観の形成に努める ○白馬村の景観シンボルの最大限の活用を図る ○多くの人との交流や学習と創作等の知的好奇心の場となる観光施設の整備など、新たな魅力ある観光地づくりを図る
	集落の里	<ul style="list-style-type: none"> ○農山村の良さを活かした潤いのある生活空間としての里づくりを推進する ○優れた農山村景観等を活用し、都市住民との交流を促進する ○交通アクセスの改善や日常生活利便施設等の整備充実等を進めるとともに、生産及び産業基盤の整備をあわせて推進し、快適な生活環境の形成と緑豊かな景観と農山村文化を守る
	水と緑のまちづくりゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の特色を生かした公園広場等の整備を進め、水と緑の貴重なオープンスペースの確保を図る ○新たな都市公園の整備を促進するとともに、白馬グリーンスポーツの森、松川河川公園、白馬クロスカントリー競技場や自然公園等を水と緑のまちづくりゾーンとして確保し、潤いのある水と緑のまちづくりを推進する
軸	基幹広域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> ○国道148号・JR大糸線・オリンピック道路は白馬村の都市構造の生命線であり、広域都市間の連携を強化するための重要な広域交流軸 ○この軸により白馬駅の中心市街地と各地域の市街地との連携を強化する ○災害時の輸送や緊急時の交通処理に対応すべく防災や安全性の確保に努める ○観光客の流入の利便性を高める案内サービスに努める
	広域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> ○流通や移動も含めた隣接市町村との連携を強化するための交流軸 ○災害時においては二次的な避難路としての整備と安全性の確保に努める ○白馬村への流入として案内標識等を充実する

表 3-1 白馬のまちづくりマスタープランにおける「拠点」・「軸」の考え方（1）

項目	「拠点」・「軸」の考え方
軸	市街地周遊軸 ○各地域の市街地を玄関口として、村内に分散している岩岳や八方、みそら野、五竜等の既存の観光地等との連携を強化する都市環状軸 ○広域交流軸を補完する機能もあり、副次的な交通流動の処理能力を確保する ○観光周遊道路としても景観的に良好な眺望の確保、サイクリングや魅力的なサイン誘導計画の形成に努める
	市街地交流軸 ○白馬駅を中心市街地と主要な観光市街地との連携を強化するための軸 ○観光客のための潤いのある歩行空間の確保や地域住民の散策路の確保を目的に、白馬村のシンボルとなる道路や白馬らしさのある道づくりを図る
	水と緑の回廊軸 ○市街地から農山村や山林に続く水と緑の回廊軸を形成し、歩行者のためのネットワークとして主要な公園広場が結ばれた潤いのあるまちづくりを目指す ○姫川や各支川について親水性のある人と水とのふれあいの場の形成に努め、やすらぎのある空間づくりを図る

表 3-1 白馬のまちづくりマスタープランにおける「拠点」・「軸」の考え方（2）

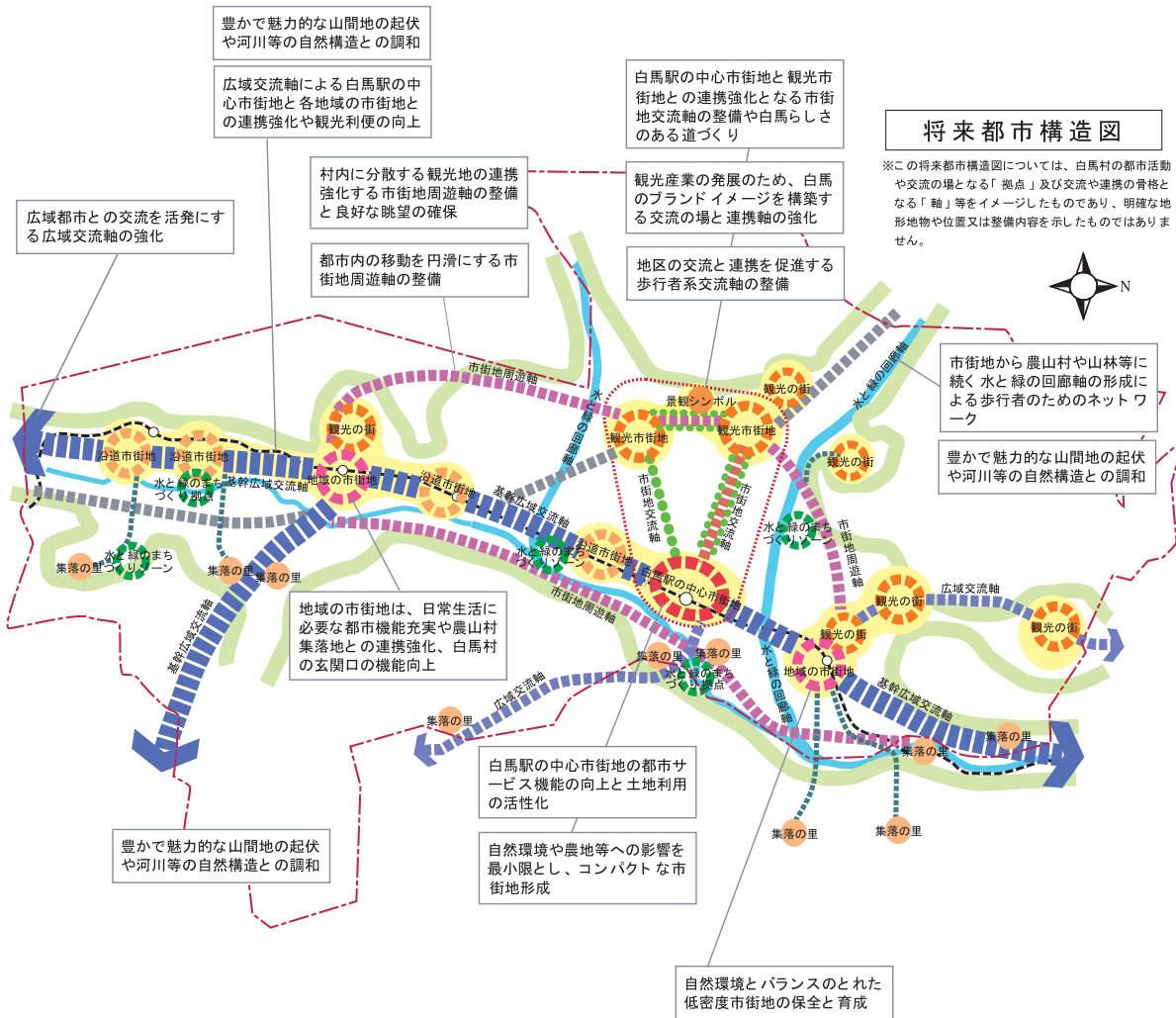


図 3-1 白馬のまちづくりマスタープランにおける「拠点」・「軸」の配置（将来都市構造図）

2) 立地適正化計画における目指すべき将来の都市構造

立地適正化計画は、都市計画マスタープランの高度化版であり、都市計画マスタープランを補完する計画と位置づけられていることから、本計画における目指すべき都市の骨格構造は、白馬のまちづくりマスタープランの将来都市構造を基本とします。ただし、基本的に都市機能誘導区域及び居住誘導区域は、用途地域内に指定することが求められていますが、本村では用途地域の指定がないため、以下に示す方針に基づき、各区域を設定します。

居住機能や都市機能等の生活利便の適切な配置の誘導、農業施策との調整、公共交通網の現状等を考慮し、JR大系線の各駅周辺を基本に都市機能誘導区域および居住誘導区域を定める。また、居住誘導区域とならない区域についても、既存の生活拠点の現状、及び地域バランスに配慮しつつ当該エリアのあり方について検討する。

また、これらの拠点について一部自家用車での移動も容認しつつ、JR大系線を基本とする公共交通による連携を図り、コンパクトで誰もが歩いて暮らすことのできる、住みやすい環境を創出する。

また、「立地適正化計画策定の手引き（国土交通省都市局、令和2年9月29日改訂）」に示された拠点地区のイメージから、本計画における拠点は、白馬のまちづくりマスタープランに示されている「白馬駅を中心市街地」を「中心拠点」として位置づけます。さらに、同マスタープランに示されている「地域の市街地」について、現状の都市機能増進施設の分布等を勘案し、神城駅周辺の「地域の市街地」を「地域／生活拠点」とします。

これら拠点を結ぶ基幹的な公共交通はJR大系線となり、これを「拠点間交通軸」と位置づけますが、その利便性に配慮し、一部自家用車での移動も容認します。

各拠点地区のイメージ

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 特に人口が集積する地区 ▶ 各種の都市機能が集積する地区 ▶ サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的な公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区 ▶ 各種の都市基盤が整備された地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○ 市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○ 業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区 ▶ 日常的な生活サービス施設等が集積する地区 ▶ 徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区 ▶ 周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺 ○ 近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区 ○ 合併町村の旧庁舎周辺地区等

基幹的な公共交通軸のイメージ

	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点を中心に地域／生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 ▶ 中心拠点と地域／生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線

出典：立地適正化計画策定の手引き

表 3-2 拠点地区と基幹的な公共交通軸のイメージ

以上を踏まえ、本計画において目指すべき骨格構造を以下のように定めます。



図 3-2 本計画における都市の骨格構造

4 区域設定の基本的考え方

本計画では、まとまりがあり、コンパクトな都市を実現するために、「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」を設定することとし、都市機能誘導区域内には「誘導施設」を設定します。

都市機能誘導区域及び居住誘導区域については、都市再生法第81条第11項及び同法施行令、都市計画運用指針等においてそれぞれの区域に含まないこととすべき区域として示されているもの等について、下表のように除外方針を定め、除外することとした区域を含まないように設定します。

	区 域 名 等	都市機能誘導区域、及び居住誘導区域からの除外についての方針
①含まない※1	ウ ○農業振興地域の整備に関する法律の農用地区域又は農地法の農地若しくは採草放牧地の区域 エ ○自然公園法の特別地域（中部山岳国立公園） ○森林法の保安林の区域	都市再生特別措置法及び同法施行令に基づき、除外する
②原則含まない※2	ア ○土砂災害特別警戒区域 エ ○地すべり防止区域 オ ○急傾斜地崩壊危険区域	土砂災害が発生したときに、住民などの生命または身体に危害が生じるおそれの特に高い地域であるため、除外する
③適当でないと判断される場合は含まない※3	ア ○土砂災害警戒区域	開発・建築行為等の制限がないことから、地域バランスを考慮し、除外しない 防災体制の整備により対応する
	ウ ○浸水想定区域	想定最大規模の降雨を想定した場合に、河岸侵食及び氾濫流による家屋倒壊等氾濫想定区域*に含まれる箇所は除外する
	オ ○地すべり危険箇所（建設部） ○地すべり危険地区（林務部） ○山腹崩壊危険地区 ○崩壊土砂流出危険地区 ○民有林林道における災害発生危険箇所 ○なだれ危険箇所（林務部） ○雪崩危険箇所（建設部） ○土砂崩壊危険箇所（農政部） ○急傾斜地崩壊危険箇所 ○土石流危険渓流 ○重要水防区域 ○液状化の可能性がある地域	開発・建築行為等の制限がないことから、地域バランスを考慮し、除外しない 防災体制の整備により対応する
⑤その他慎重に判断を行うことが望ましい	○長野県自然環境保全条例により住宅の建築等に許可・届出が必要とされている区域（姫川源流県自然環境保全地域）	貴重な動植物等の保全の観点から、開発行為等を抑制すべき区域であるため、除外する

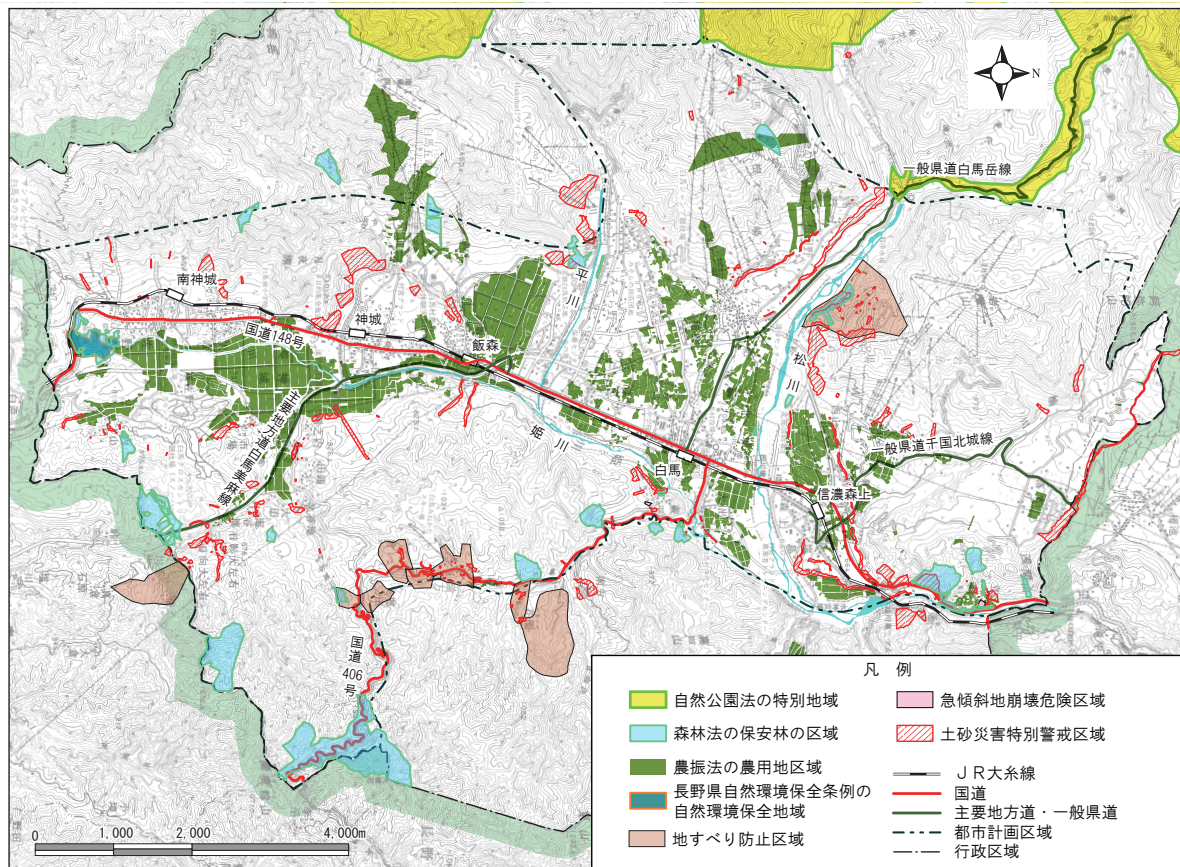
※1 居住誘導区域に含まない（都市再生特別措置法及び同法施行令による）

※2 原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき（都市計画運用指針による）

※3 それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき（都市計画運用指針による）

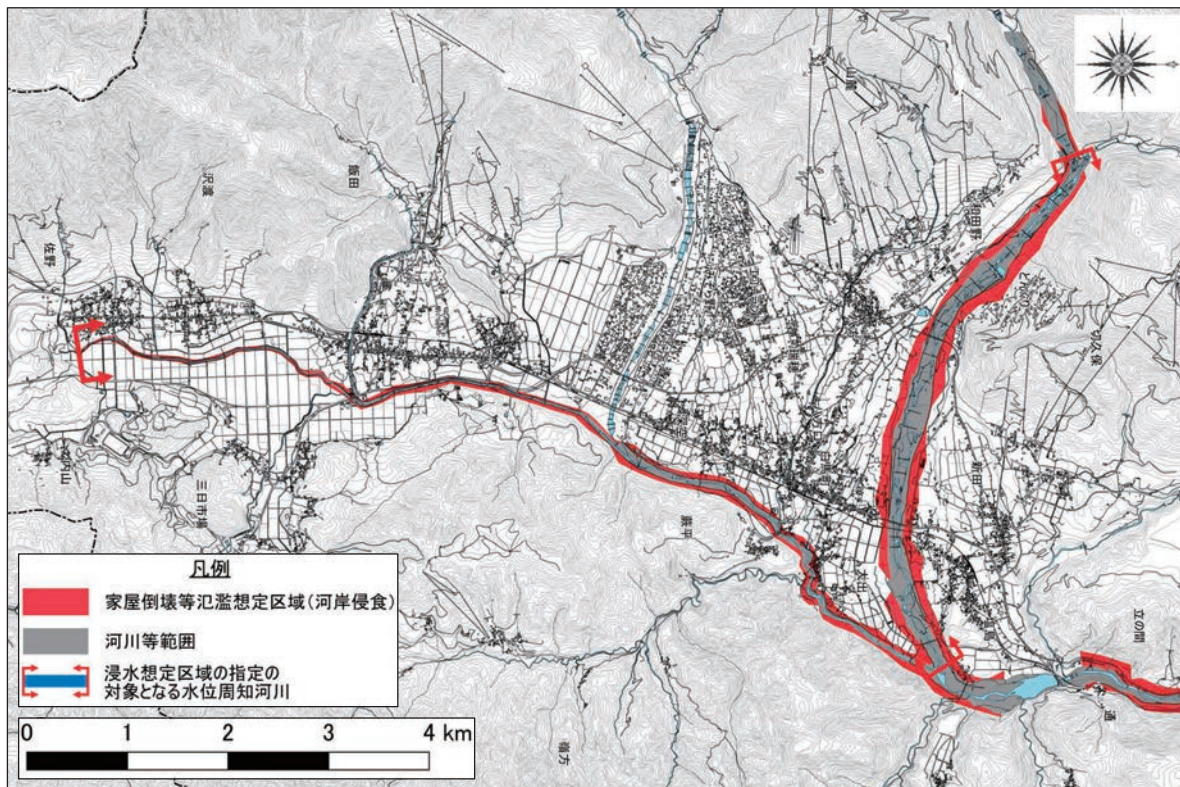
※都市計画運用指針等において含まないこととすべき区域として示されているもののうち、白馬都市計画区域内にあるもののみ記載している。

表 3-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域に含まないこととすべき区域等の除外方針



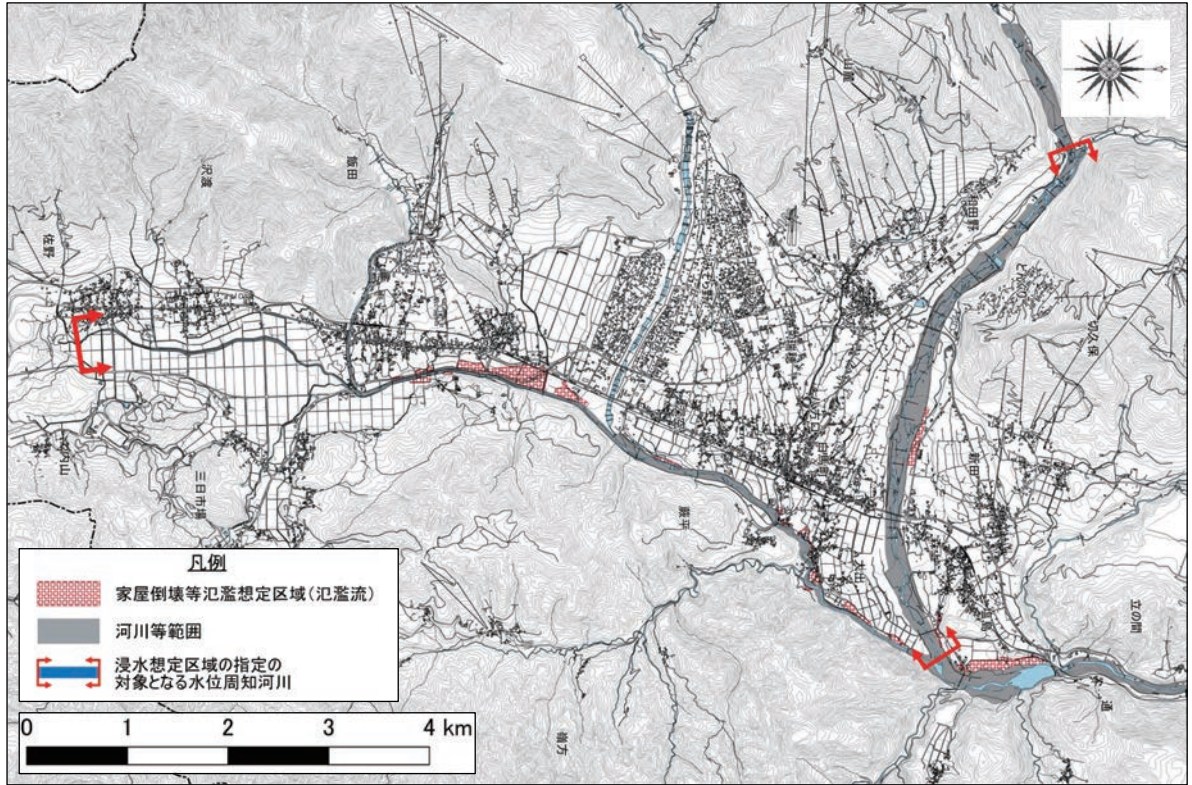
資料：長野県土地利用計画図、白马村農業振興地域整備計画 農用地域域台帳、白马村防災マップ、信州くらしのマップGIS

図 3-3 都市機能誘導区域及び居住誘導区域に含まない区域（浸水想定区域を除く）の分布



出典：姫川水系姫川・松川（県管理区間）洪水浸水想定区域図

図 3-4 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）の分布



出典：姫川水系姫川・松川（県管理区間）洪水浸水想定区域図

図 3-5 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）の分布



まとまった農用地区域（写真左側）



一部が家屋倒壊等氾濫想定区域に含まれる、姫川沿いの地域（白馬駅東側）

第4章 都市機能誘導区域

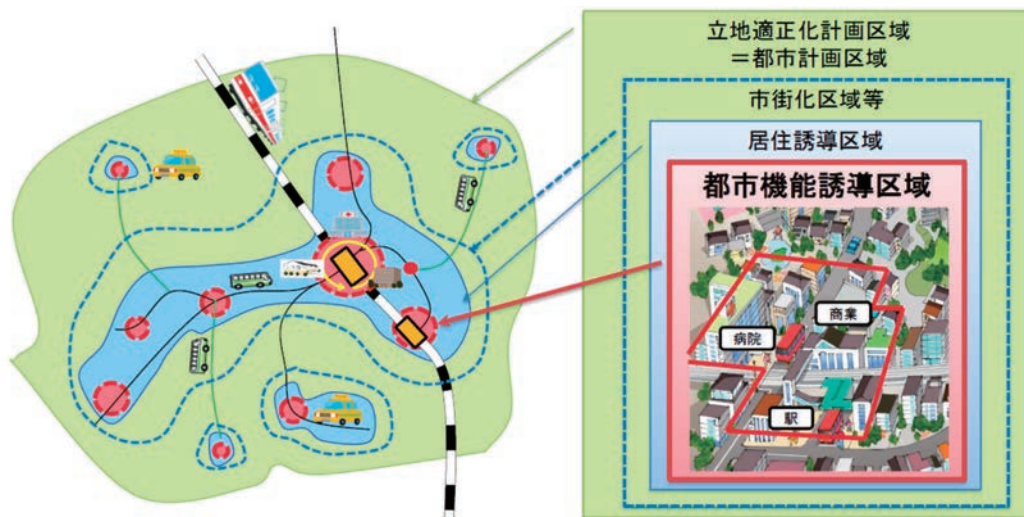
1 都市機能誘導区域及び誘導施設とは

1) 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域であり、居住誘導区域内に設定します。

[都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域]

- ・ 鉄道駅に近い商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- ・ 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等
- ・ 都市の拠点となるべき区域



出典：都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要（国土交通省都市局）

図 4-1 都市機能誘導区域の配置イメージ図

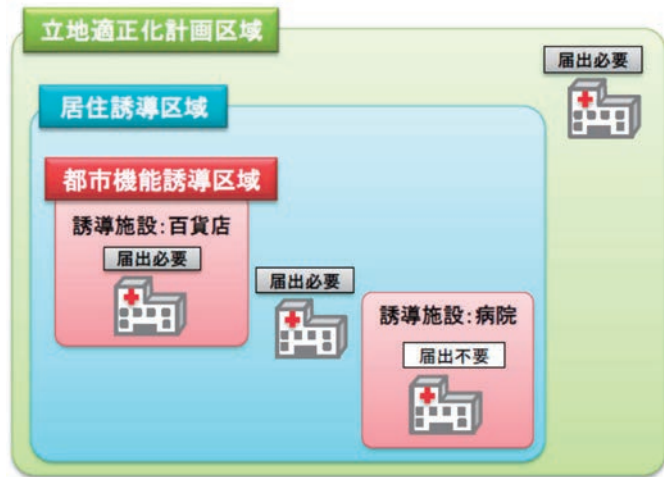
2) 誘導施設とは

誘導施設とは、都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設*をいい、都市機能誘導区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましいとされます。

※…居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの

[誘導施設として定めることが想定される施設]

- ・高齢化の中で需要が高まる……病院・診療所、老人デイサービスセンター、地域包括支援センター等
- ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる……幼稚園や保育所、小学校等
- ・集客力がありまちの賑わいを生み出す……図書館、博物館等、スーパーマーケット等



出典：都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要（国土交通省都市局）

図 4-2 誘導施設のイメージ図

2 都市機能誘導区域及び誘導施設設定の基本的な考え方

1) 都市機能誘導区域設定の基本的な考え方

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域であることから、本計画の目指すべき都市の骨格構造における中心拠点及び地域/生活拠点に定めることとします。

設定にあたっては、拠点地区における生活サービス施設等の土地利用の実態や都市基盤（基幹的な公共交通路線、道路等）、公共施設、行政施設等の配置を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性等、地域としての一体性などの観点から具体的な区域を定めます。

2) 誘導施設設定の基本的な考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに、居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設を定めるものであることから、各拠点の概況や求められる役割を把握したうえで設定することが重要です。

そこで、設定にあたっては各拠点の機能の充足状況など概況を整理し、各拠点の果たすべき役割と今後の課題を明確にしたうえで、拠点ごとにその都市機能を高めるために必要と考えられる施設を示します。

<拠点の設定>

立地適正化計画における都市の骨格構造の、「中心拠点」、及び「地域/生活拠点」を、都市機能誘導区域を定めるべき都市の拠点とします。

<拠点の現況と概要の整理>

各拠点における土地利用、鉄道駅・都市機能増進施設の配置、各拠点の上位関連計画における位置づけを整理します。

<拠点の果たすべき役割と課題の整理>

各拠点の現況整理の結果に基づき、各拠点が今後果たすべき役割、及び解決すべき課題を明確化します。

<都市機能誘導区域の設定>

鉄道駅からの徒歩圏*を基本に、拠点の現況整理の結果、及び既存の都市機能増進施設の配置に基づき、既存の都市機能増進施設を維持し、新たに都市機能増進施設を誘導すべき区域を都市機能誘導区域に設定します。

<誘導施設の設定>

各拠点の役割と課題に基づき、各拠点において都市機能の維持・向上に必要な都市機能増進施設を誘導施設とします。

図 4-3 都市機能誘導区域、及び誘導施設の設定フロー

3 拠点の現況と課題等の整理

1) 拠点類型ごとの特性と想定される各種機能の施設イメージ

本計画での都市の骨格構造における、中心拠点（白馬駅周辺地区）、地域／生活拠点（神城駅周辺地区）について、立地適正化計画策定の手引きにある、拠点類型ごとの特性と想定される各種機能の施設イメージを示します。

		中心拠点	地域／生活拠点
該当拠点地区		白馬駅周辺地区	神城駅周辺地区
拠点の特性		村内各所からの公共交通アクセス性に優れ、村民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	周辺地域から容易にアクセス可能な地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常生活サービス機能を提供する拠点
拠点類型ごとに想定される各種機能のイメージ	行政機能	■ 中枢的な行政機能 例. 本庁舎	■ 日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所など各地域事務所
	介護福祉機能	■ 村内全域の村民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター	■ 高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロン等
	子育て機能	■ 村内全域の村民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター	■ 子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例. 保育所、こども園、学童クラブ、子育て支援センター、児童館等
	商業機能	■ 時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積	■ 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 延床面積〇㎡以上の食品スーパー
	医療機能	■ 総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例. 病院	■ 日常的な診療を受けられることができる機能 例. 延床面積〇㎡以上の診療所
	金融機能	■ 決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫	■ 日々の現金の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局
	教育・文化機能	■ 村民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館	■ 地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター

表 4-1 拠点類型ごとの特性と想定される各種機能の施設イメージ

2) 各拠点の機能充足状況の整理

各拠点の都市機能の充足状況を整理すると以下のようになります。

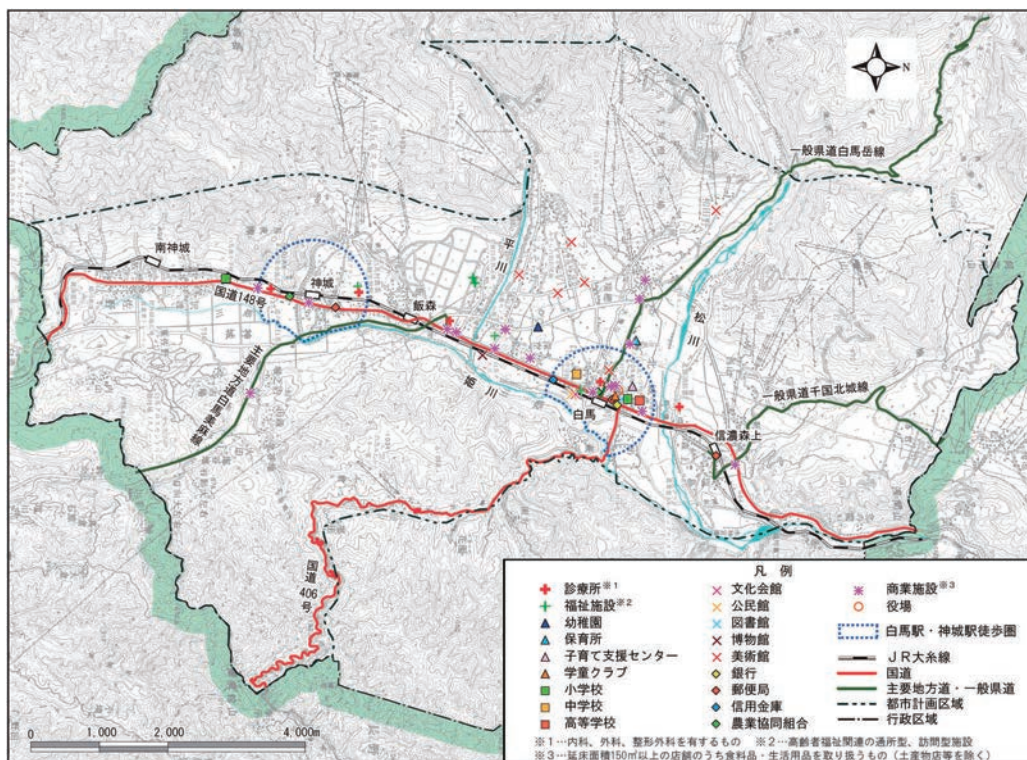
中心拠点である白馬駅周辺については、立地適正化計画策定の手引きに示された行政、介護福祉等の各種機能が充足しています。

一方で、地域/生活拠点とした神城駅周辺地区については不足している機能があります。

		中心拠点 (白馬駅周辺地区)		地域/生活拠点 (神城駅周辺地区)	
機能の充足状況	行政機能	○	役場	×	
	介護福祉機能	○	福祉施設（通所型）	○	福祉施設（通所型・訪問型）
	子育て機能	○	子育て支援センター、学童クラブ	×	
	商業機能*	○	スーパー、ドラッグストア等	○	薬局
	医療機能	○	診療所	○	診療所
	金融機能	○	銀行、郵便局、信用金庫、農業協同組合	○	郵便局、農業協同組合
	教育・文化機能	○	小学校、中学校、高等学校、文化会館、公民館、図書館、美術館	×	
凡例	○…各拠点にある駅からの徒歩圏内に当該機能がある ×…各拠点にある駅からの徒歩圏内に当該機能がない				

※…延床面積 150 m²以上の食料品・生活用品を取り扱う店舗

表 4-2 各拠点の都市機能の充足状況



3) 各拠点の上位計画における位置づけと概要の整理

各拠点の上位計画における位置づけと概要を整理し、以下に示します。

中心拠点（白馬駅周辺地区）	
上位計画における位置づけ	<p><白馬都市計画区域マスタープラン></p> <ul style="list-style-type: none"> ・白馬都市計画区域の核、都市サービス機能の中核として都市機能の強化とまちの活性化を推進する ・主要な交通結節機能を有し、商業業務や情報、文化等の多様な都市サービス機能の集積している白馬駅周辺や白馬村役場周辺の市街地を中心拠点として位置付ける ・白馬駅西部を村西部の生活拠点として位置づけ、集落との結びつきを強化するため機能的な道路網の構築等により、都市的機能の充実を図る <p><白馬のまちづくりマスタープラン></p> <ul style="list-style-type: none"> ・白馬駅を中心市街地においては、都市サービス機能を高めるために都市施設の整備を図るとともに、土地利用の活性化に努める
拠点の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・村役場、子育て支援センター、文化会館、図書館、小学校、中学校等の公共施設が集積 ・JR大糸線、路線バス等、生活及び観光のための公共交通の結節点となっている白馬駅が立地 ・白馬駅周辺地域及び白馬村役場周辺地域に商業・金融機能が集積しているが、近年は空き店舗がみられる ・白馬駅へのJR大糸線停車本数は片道15本/日程度 ・白馬駅に停車するバスは観光のための路線が主であり、生活交通となる路線は少ない

表 4-3 各拠点の上位計画における位置づけと概要



中心拠点（白馬駅周辺地区）の現況

地域/生活拠点（神城駅周辺地区）	
上位計画における位置づけ	<p><白馬都市計画区域マスタープラン></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村南部の生活拠点として位置づけ、集落との結びつきを強化するため機能的な道路網の構築等により、都市的機能の充実を図る ・村の農業生産基盤となる環境を維持・保全しながら、JR神城駅周辺を拠点とし、各集落等との交通アクセスの利便性確保に努め、住みよい環境の形成を図る ・長野県神城断層地震により大きな被害を受けた神城地区については、安全で快適な住宅地を再構築するとともに、地域の特徴や個性を守り発展させ、市街地との連携・交流によるコミュニティの維持を図る ・水と緑を活かし、区域内外からの来訪者の拠点となる公園の整備を推進し、豊富な自然資源を有する地域の特色を活かしたまちづくりを図る <p><白馬のまちづくりマスタープラン></p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活に必要な都市機能の充実に努めるとともに、機能的な幹線道路網を構築することにより白馬駅の中心市街地や農山村集落地との連携を強化する ・白馬村の玄関口（エントランス）としての機能向上を図るとともに、わかりやすいサイン誘導計画等により、村内の各観光地への円滑な誘導を図る
拠点の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・国道148号沿いに診療所、福祉施設、商業施設、金融施設が散在しており、神城駅付近には都市機能増進施設の集積はみられない ・神城駅へのJR大糸線停車本数は片道12本/日程度 ・近傍にエイブル白馬五竜スキー場等の観光施設が立地



地域/生活拠点（神城駅周辺地区）の現況

4) 各拠点の果たすべき役割と課題の整理

各拠点の現況と概要の整理の結果に基づき、各拠点の果たすべき役割と今後の課題を整理し以下に示します。

中心拠点（白馬駅周辺地区）	
果たすべき役割	<ul style="list-style-type: none"> ●白馬村の都市サービス機能の中核としての都市機能の強化 ●周辺集落を含む、白馬村北部・西部の生活拠点としての生活サービス機能の集積 ●多くの観光客の来訪を促す白馬村内外の交流の場としての機能の強化
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・村民全体が利用する行政・文化・教育など高次の都市機能の維持・強化を図る必要がある ・周辺地域住民が日常的に利用する医療・福祉・商業など生活サービス機能の維持・充実を図る必要がある ・周辺集落から拠点への公共交通によるアクセス手段を維持・改善する必要がある ・観光客を回遊させる機能の強化や新たな観光系事業者の誘致などにより、賑わいの創出を図る必要がある
地域/生活拠点（神城駅周辺地区）	
果たすべき役割	<ul style="list-style-type: none"> ●周辺集落を含む、白馬村南部の生活拠点としての生活サービス機能の集積
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域住民が日常的に利用する医療・福祉・商業など生活サービス機能の維持・充実、及び不足している機能の補完を図る必要がある ・公共交通による中心拠点との連携を強化し、不足している機能を補完できるようにする必要がある ・周辺集落から拠点への公共交通によるアクセス手段を維持・改善する必要がある

表 4-4 各拠点の果たすべき役割と今後の課題

4 都市機能誘導区域の設定

以下の条件によって、都市機能誘導区域を設定しました。

- 1) 白馬のまちづくりマスタープランに基づき、白馬駅周辺、及び神城駅周辺を都市の拠点となるべき地区として位置づけ、都市機能誘導区域を設定します。
- 2) 白馬のまちづくりマスタープランに基づき都市機能の充実を図ってきた区域内において都市機能を集約・強化していくこととするため、白馬駅・神城駅からの徒歩圏にある現況の都市機能増進施設を全て含むように設定します。
- 3) 第3章の「4 区域設定の基本的考え方」に示した、都市機能誘導区域及び居住誘導区域に含まないこととされている区域のうち除外することとした区域を含まないよう設定します。*
- 4) 区域界は地形地物（地番図上の小規模な道路・用水路等を含む）により定めます。

※…除外して図示することが難しい土砂災害特別警戒区域について、「ただし土砂災害特別警戒区域を除く」の注釈を付して除外した。



※図上計測により算出した面積であり、区域内に含まれる土砂災害特別警戒区域の面積を含む値

図 4-5 都市機能誘導区域

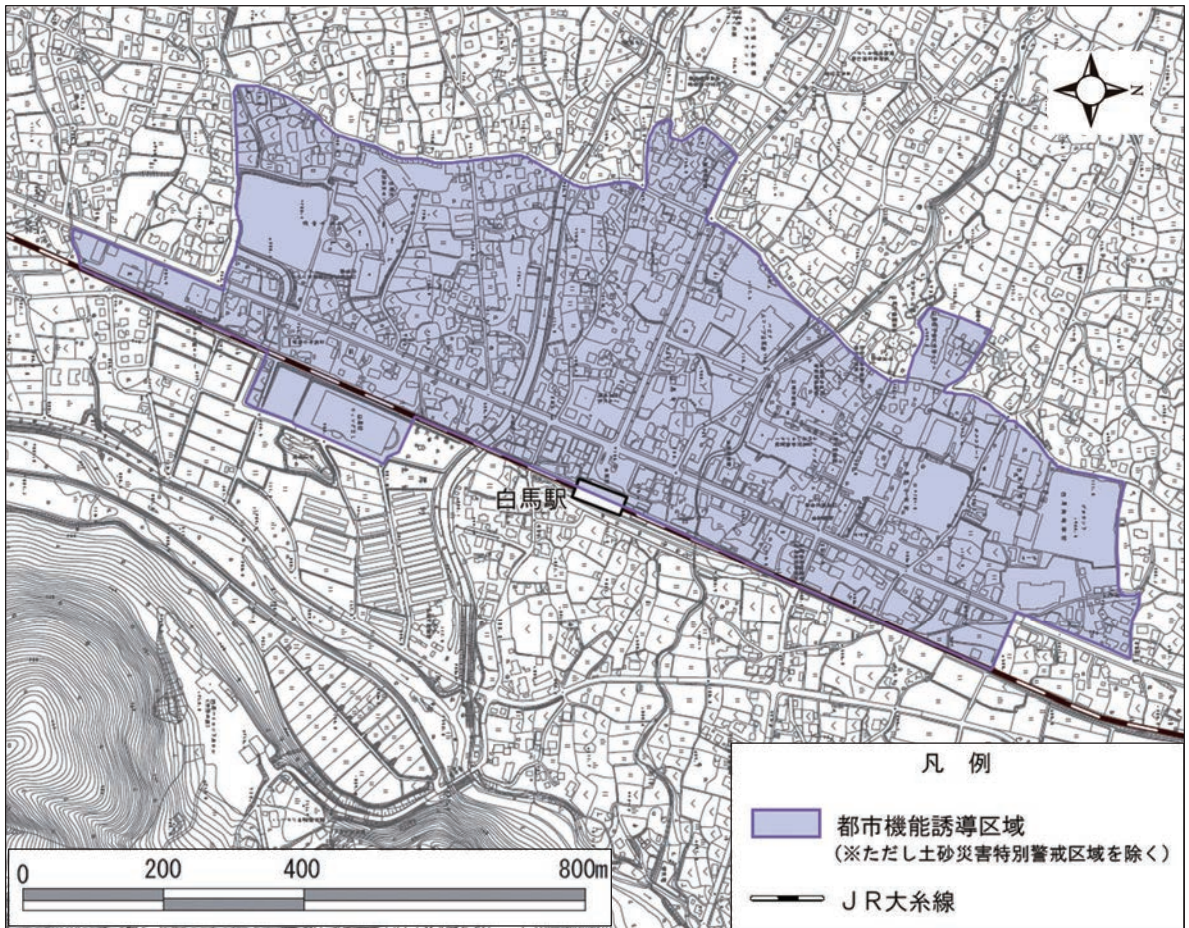


図 4-6 都市機能誘導区域（白馬駅周辺地区）

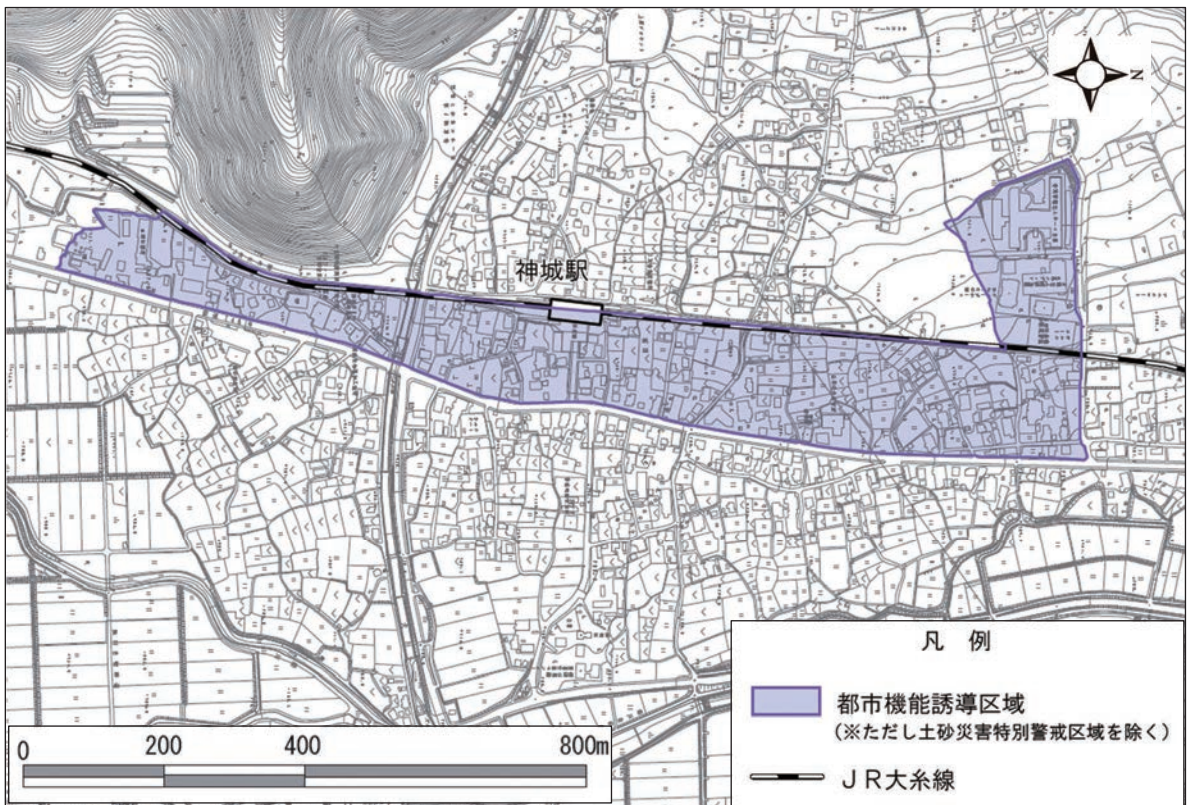


図 4-7 都市機能誘導区域（神城駅周辺地区）

5 誘導施設の設定

都市機能誘導区域ごとに、各拠点の果たすべき役割を実現するため、今後の課題に応じた誘導施設を設定します。

白馬駅周辺地区の都市機能誘導区域は、高次の都市機能、及び日常的な生活サービス機能を集積する区域とし、それらの機能を担う都市機能増進施設を誘導施設として設定します。

神城駅周辺地区の都市機能誘導区域は、日常的な生活サービス機能を集積する区域とし、その機能を担う都市機能増進施設を誘導施設として設定します。

誘導施設		白馬駅周辺地区 (中心拠点)	神城駅周辺地区 (地域/生活拠点)
高次の都市機能	子育て支援センター	●	
	小学校	●	
	中学校	●	
	文化会館	●	
	公民館	●	
	図書館	●	
	役場	●	
生活サービス機能 日常的な	診療所	●	●
	福祉施設	●	●
	商業施設	●	●
	銀行	●	
	郵便局	●	●
	信用金庫	●	
	農業協同組合	●	●

表 4-5 都市機能誘導区域ごとの誘導施設

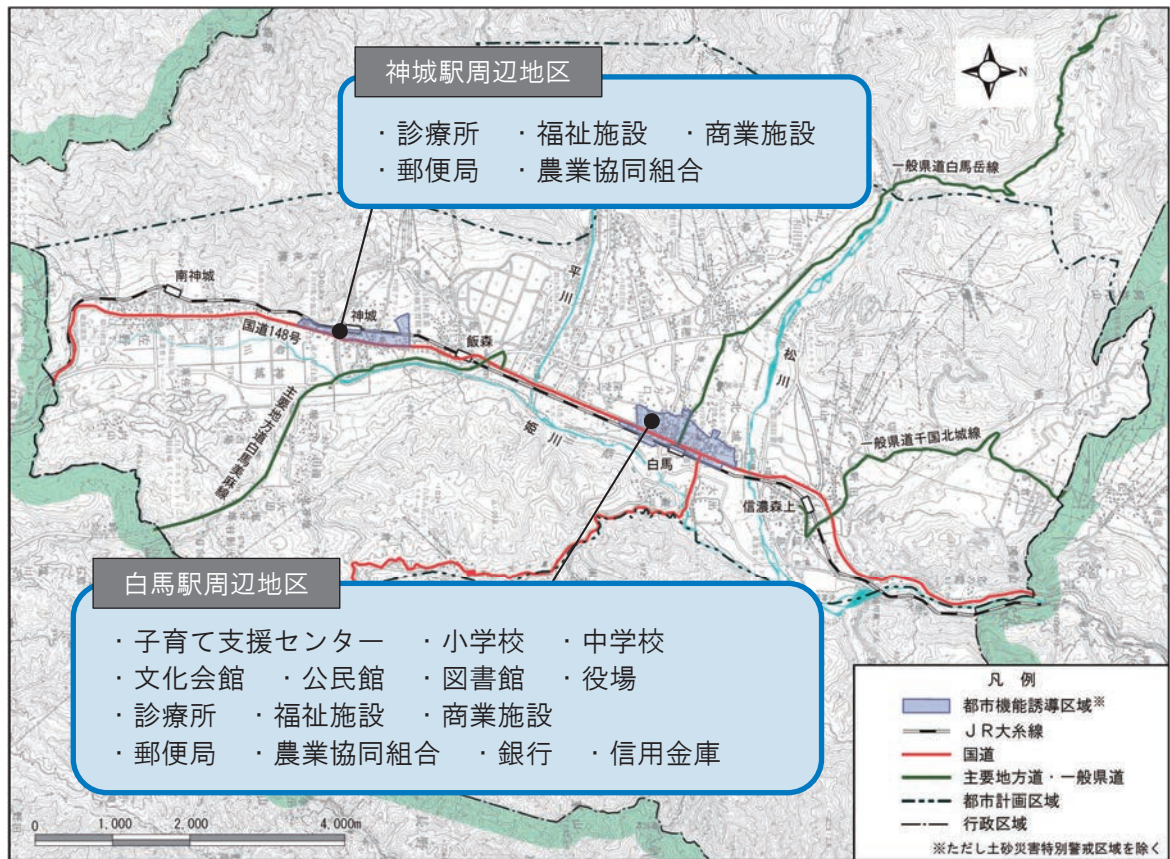


図 4-8 都市機能誘導区域と誘導施設

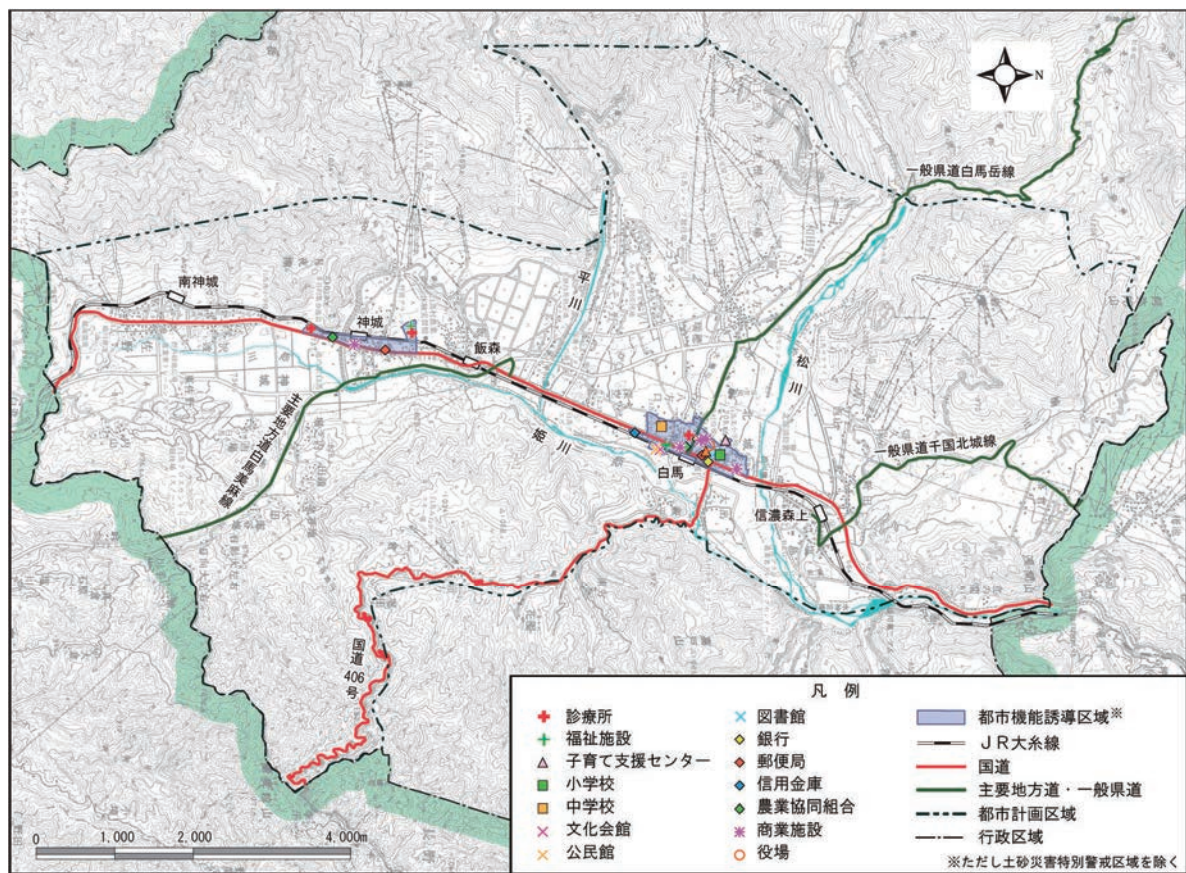


図 4-9 都市機能誘導区域内における誘導施設に該当する既存施設の分布

誘導施設		根拠法等	定義
高次の都市機能	子育て支援センター	児童福祉法	法第6条第3項6に定める地域子育て支援拠点事業のための施設
	小学校	学校教育法	法第2条第1項に基づき設置された小学校
	中学校	学校教育法	法第2条第1項に基づき設置された中学校
	文化会館	白馬村ウイング21条例	条例に定める施設
	公民館	白馬村公民館条例	条例に定める公民館
	図書館	図書館法	法第2条に定める図書館
	役場	地方自治法	法第4条第1項に基づく、「白馬村役場の位置を定める条例」に定める役場
日常的な生活サービス機能	診療所	医療法	法第1条の5に定める診療所で、内科、外科、または整形外科のいずれかを有するもの
	福祉施設	老人福祉法 介護保険法	法に定める施設のうち、通所または訪問を中心とするもの
	商業施設	-	延床面積が150㎡以上の店舗で、食料品・生活用品を取り扱うもの（土産物店等、観光客による利用が主となるものを除く）
	銀行	銀行法	法第4条に基づく免許を受けて銀行業を営む銀行（政策投資銀行を除く）
	郵便局	日本郵便株式会社法	法第2条の4に定めるもの
	信用金庫	信用金庫法	法第4条に基づく免許を受けて金庫事業を営む信用金庫及び信用金庫連合会
	農業協同組合	農業協同組合法	法第10条の2、3に定める事業を行う農業協同組合

表 4-6 誘導施設の定義



誘導施設の例（子育て支援センター）



誘導施設の例（中学校）



誘導施設の例（郵便局）



誘導施設の例（農業協同組合）

6 誘導施設に関する届出制度

都市機能誘導区域内外における誘導施設の整備の動きを把握するため、対象の施設を誘導施設としている都市機能誘導区域外で誘導施設に関わる開発・建築等を行おうとする場合、原則として村長への届出が必要となります。対象の施設を誘導施設としている都市機能誘導区域内で誘導施設に関わる開発・建築等を行おうとする場合、届出は不要です。

また、対象の施設を誘導施設としている都市機能誘導区域内で誘導施設を休止・廃止する場合にも届出が必要となります。

誘導施設	都市機能誘導区域内		都市機能誘導区域外
	白馬駅周辺地区 (中心拠点)	神城駅周辺地区 (地域/生活拠点)	
子育て支援センター	◆	○	○
小学校	◆	○	○
中学校	◆	○	○
文化会館	◆	○	○
公民館	◆	○	○
図書館	◆	○	○
役場	◆	○	○
診療所	◆	◆	○
福祉施設	◆	◆	○
商業施設	◆	◆	○
銀行	◆	○	○
郵便局	◆	◆	○
信用金庫	◆	○	○
農業協同組合	◆	◆	○
凡例（届出を要する行為）			
○：右記の開発行為等を行う場合に届出が必要	【開発行為】 <u>誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為</u> を行おうとする場合 【建築等行為】 ① <u>誘導施設を有する建築物を新築</u> しようとする場合 ②建築物を改築し、 <u>誘導施設を有する建築物</u> とする場合 ③建築物の用途を変更し、 <u>誘導施設を有する建築物</u> とする場合		
◆：施設の休止・廃止を行う場合に届出が必要	<u>誘導施設に該当する施設を休止、または廃止</u> しようとする場合		

表 4-7 開発行為等の実施、及び休止・廃止の際に届出を要する誘導施設

第5章 居住誘導区域

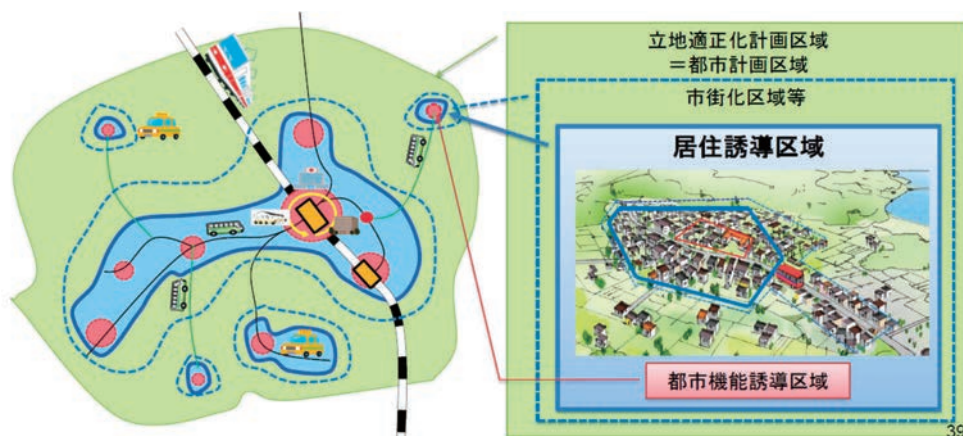
1 居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、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、居住を誘導すべき区域です。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきものです。

[居住誘導区域を定めることが考えられる区域]

- ・都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺区域
- ・都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ・合併前の旧市町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域



出典：都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要（国土交通省都市局）

図 5-1 居住誘導区域のイメージ図

また、法令等により住宅の建築が制限されている区域、災害時に著しい被害が想定される区域等を除外した上で、次の図に沿って居住誘導区域を設定します。

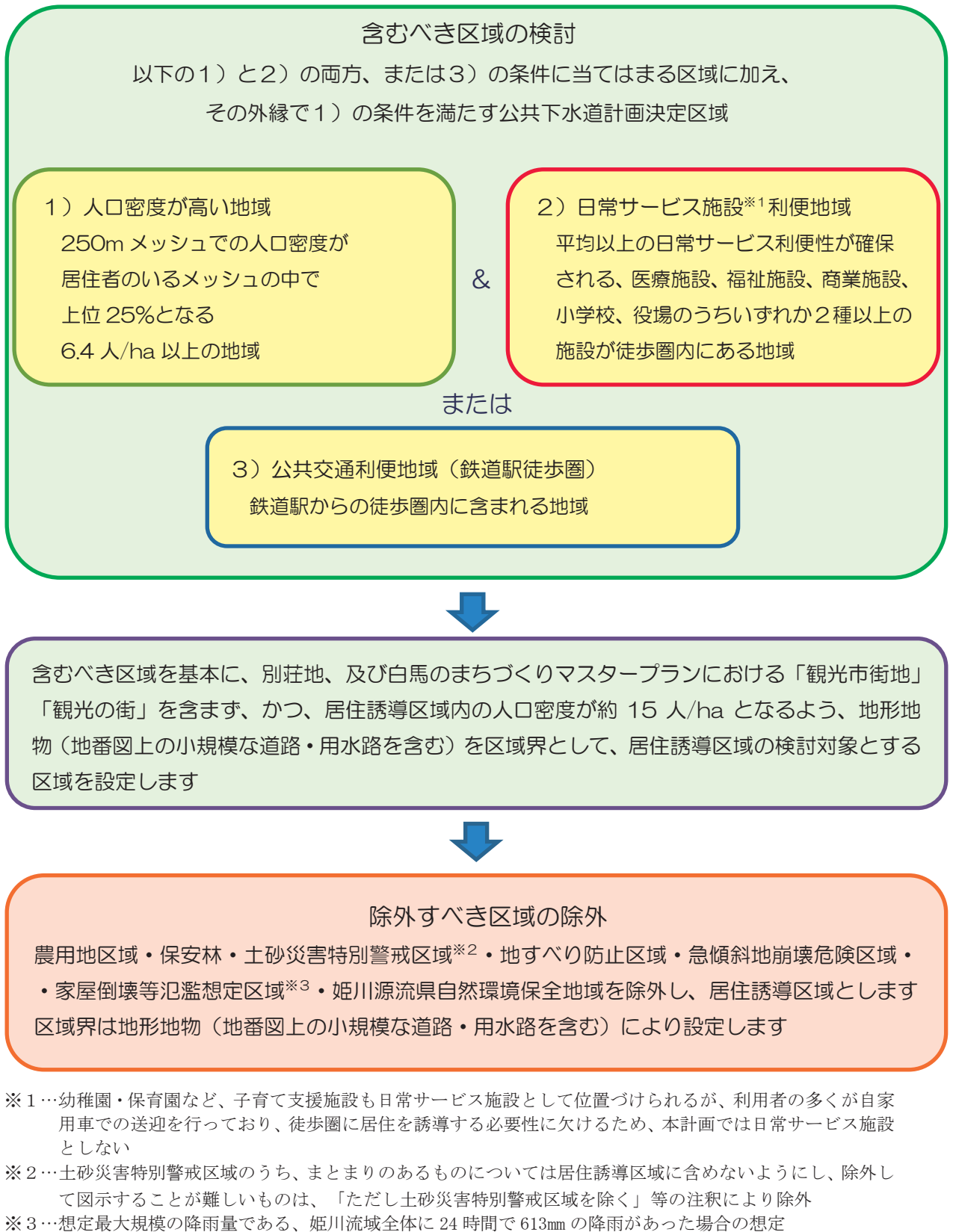


図 5-2 居住誘導区域の設定フロー

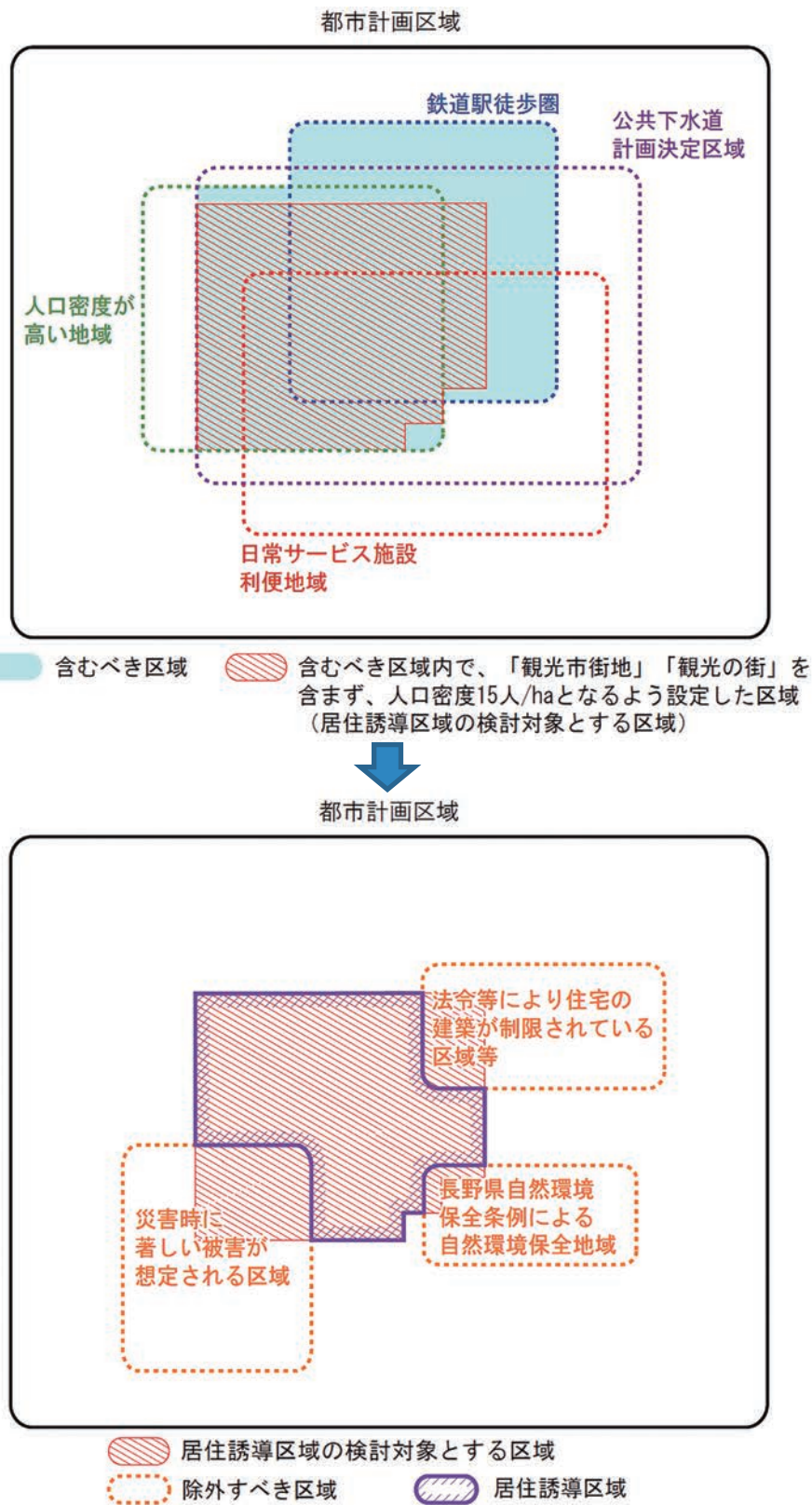


図 5-3 居住誘導区域の設定フローに基づく区域の概念図

2 居住誘導区域の設定

1) 含むべき区域の検討

①人口密度が高い地域

平成 27 年国勢調査による 250m メッシュ人口が村内の居住者のいるメッシュの中で上位 25% に相当する、人口密度 6.4 人/ha 以上の 250m メッシュに含まれる区域を人口密度の維持を図るべき区域とします。

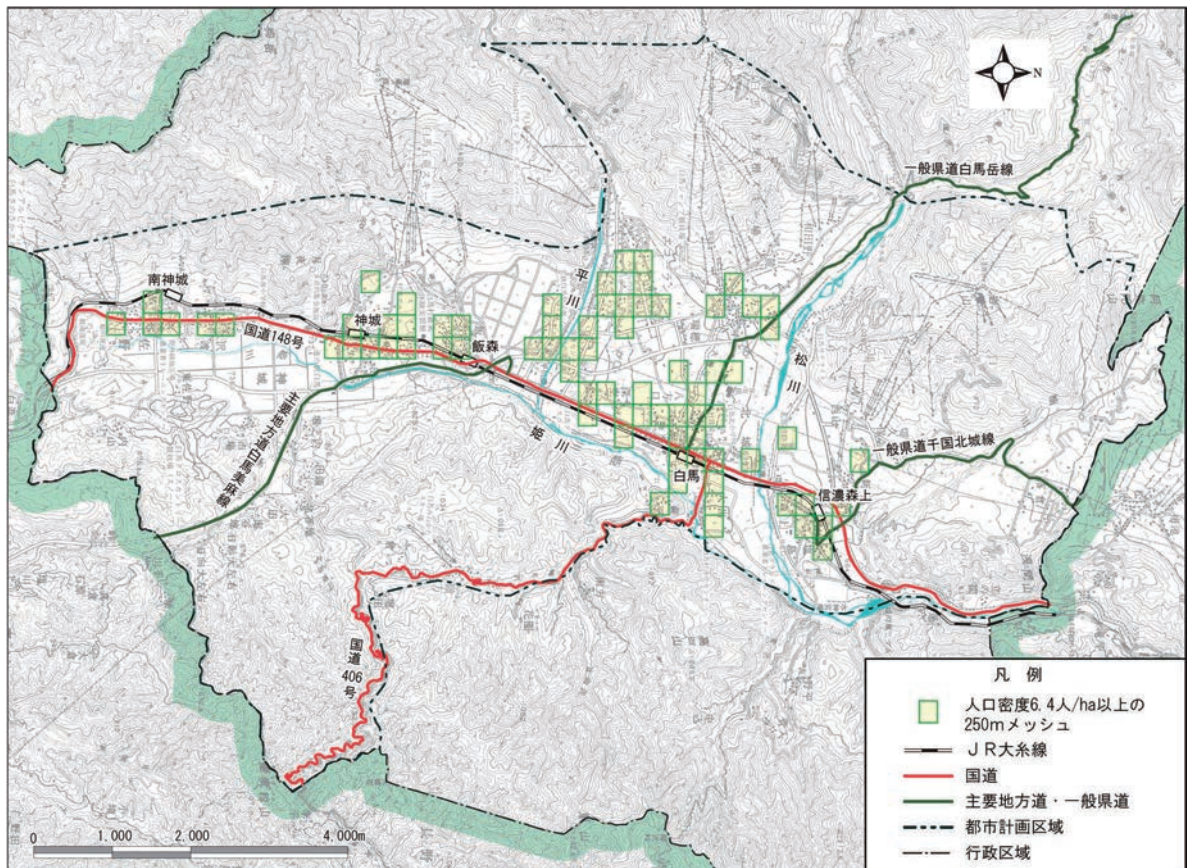


図 5-4 人口密度が高い地域

②日常サービス施設利便地域

平成 27 年国勢調査で居住者のいる都市計画区域内の 250m メッシュ各々について、徒歩圏を含んでいる日常サービス施設の種類の数を算出し、その平均が約 1.5 種類であったことから、2 種以上の日常サービス施設を徒歩圏内に含んでいる区域を平均以上の日常サービス施設利便性が確保される地域とします。

なお、日常サービス施設の定義については下表に示す通りです。幼稚園・保育園など、子育て支援施設も日常サービス施設として位置づけられますが、平成 30 年（2018 年）に実施した白馬村地域公共交通網形成計画策定のためのアンケート調査によると、利用者の多くが自家用車での送迎を行っており、徒歩圏に居住を誘導する必要性に欠けるため、本計画では日常サービス施設としません。

分類	定義
医療施設	医療法第 1 条の 5 に定める診療所で、内科、外科、または整形外科のいずれかを有するもの
福祉施設	老人福祉法・介護保険法に定める施設のうち、通所または訪問を中心とするもの
商業施設	延床面積が 150 m ² 以上の店舗で、食料品・生活用品を取り扱うもの (土産物店等、観光客による利用が主となるものを除く)
小学校	学校教育法第 2 条第 1 項に基づき設置された小学校
役場	地方自治法第 4 条第 1 項に基づく、「白馬村役場の位置を定める条例」に定める役場

表 5-1 日常サービス施設の定義

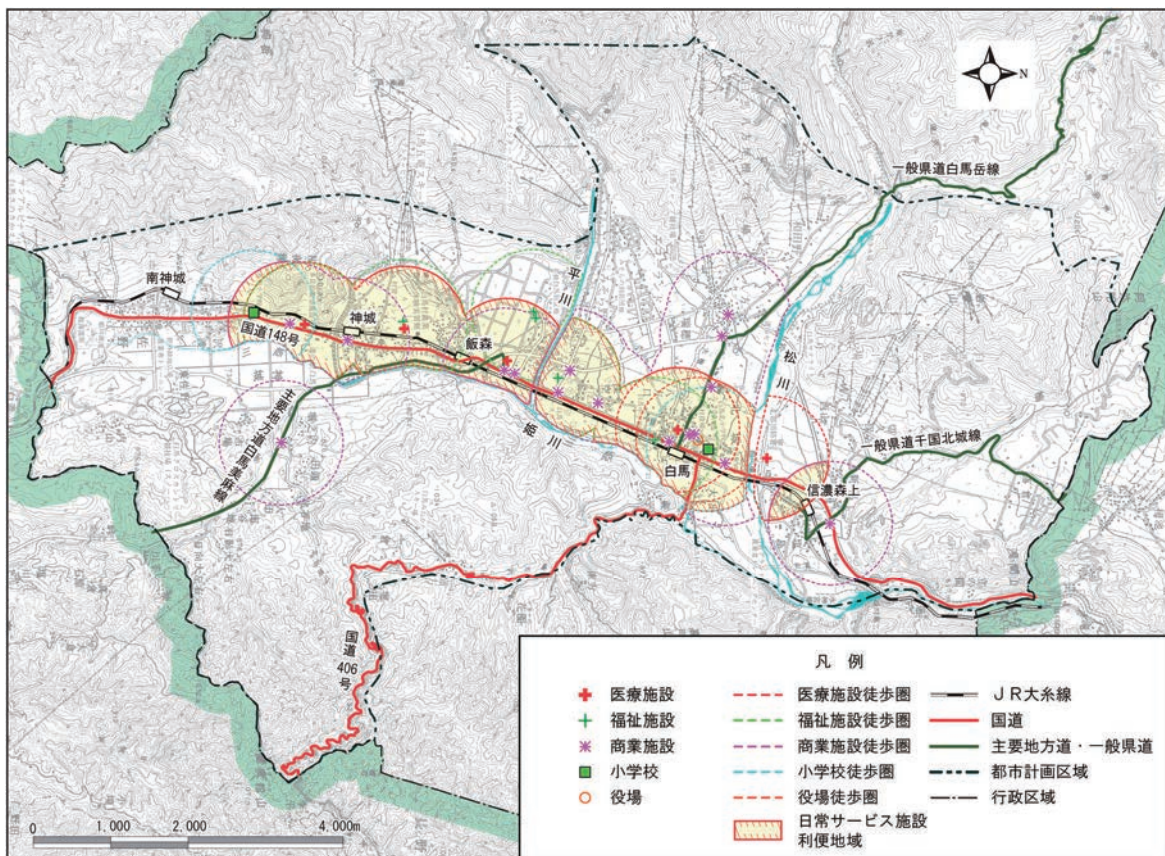


図 5-5 日常サービス施設利便地域

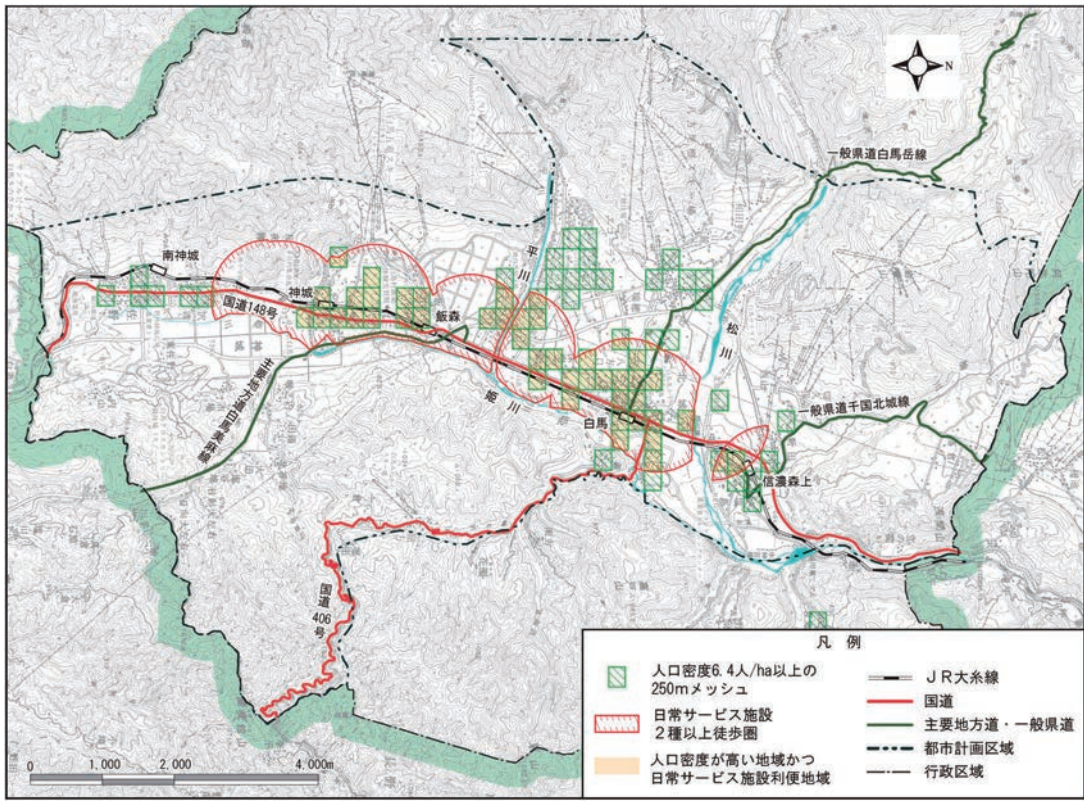


図 5-6 人口密度が高い区域・日常サービス施設利便地域（①かつ②の区域）

③鉄道駅徒歩圏

基幹的な公共交通軸とするJR大系線の駅から徒歩圏内となる区域を、都市の拠点となる地域へのアクセス性に優れた区域ととらえ、居住誘導区域に含むべき区域とします。

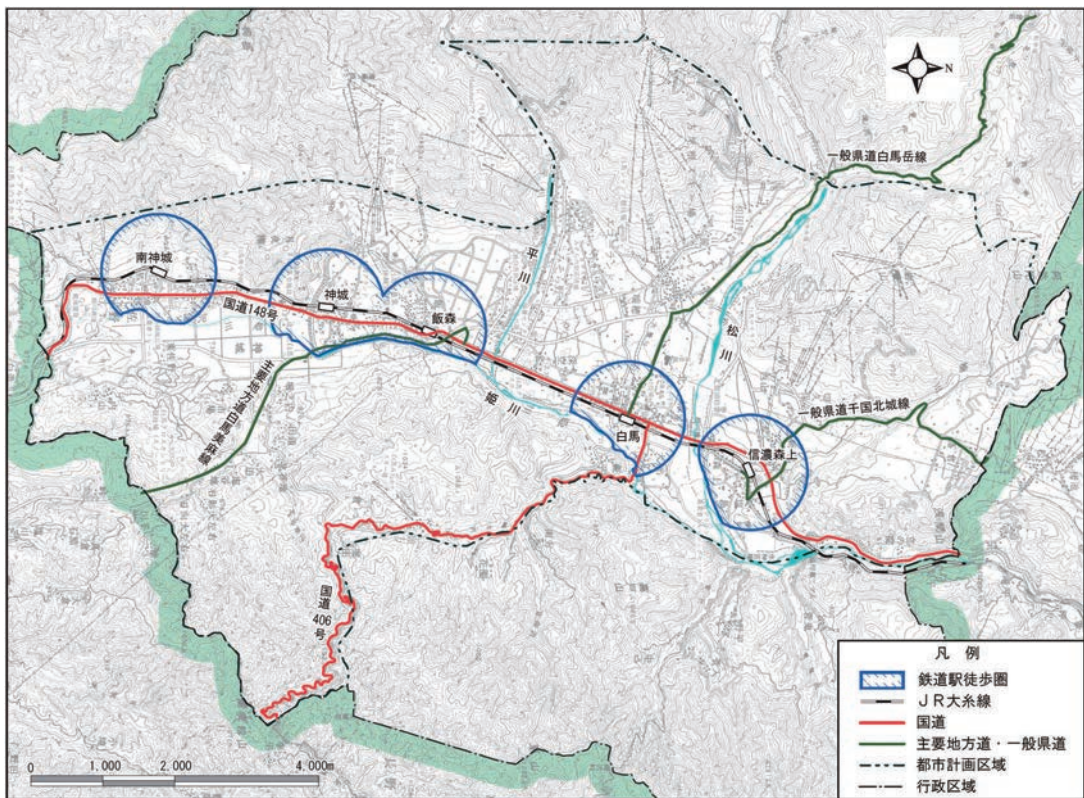


図 5-7 鉄道駅徒歩圏

④含むべき区域

①かつ②の区域と、③の区域に含まれる区域を居住誘導区域に含むべき区域とします。また、以下の条件をすべて満たす区域も、都市基盤が整備されており一定の人口が集積している地域ととらえ、併せて居住誘導区域に含むべき区域とします。

- ①かつ②の区域と、③の区域に含まれる区域の外縁に位置する区域
- 平成 27 年国勢調査での人口密度 6.4 人/ha 以上の 250m メッシュに含まれる区域（人口密度が高い地域）
- 下水道計画決定区域内の区域

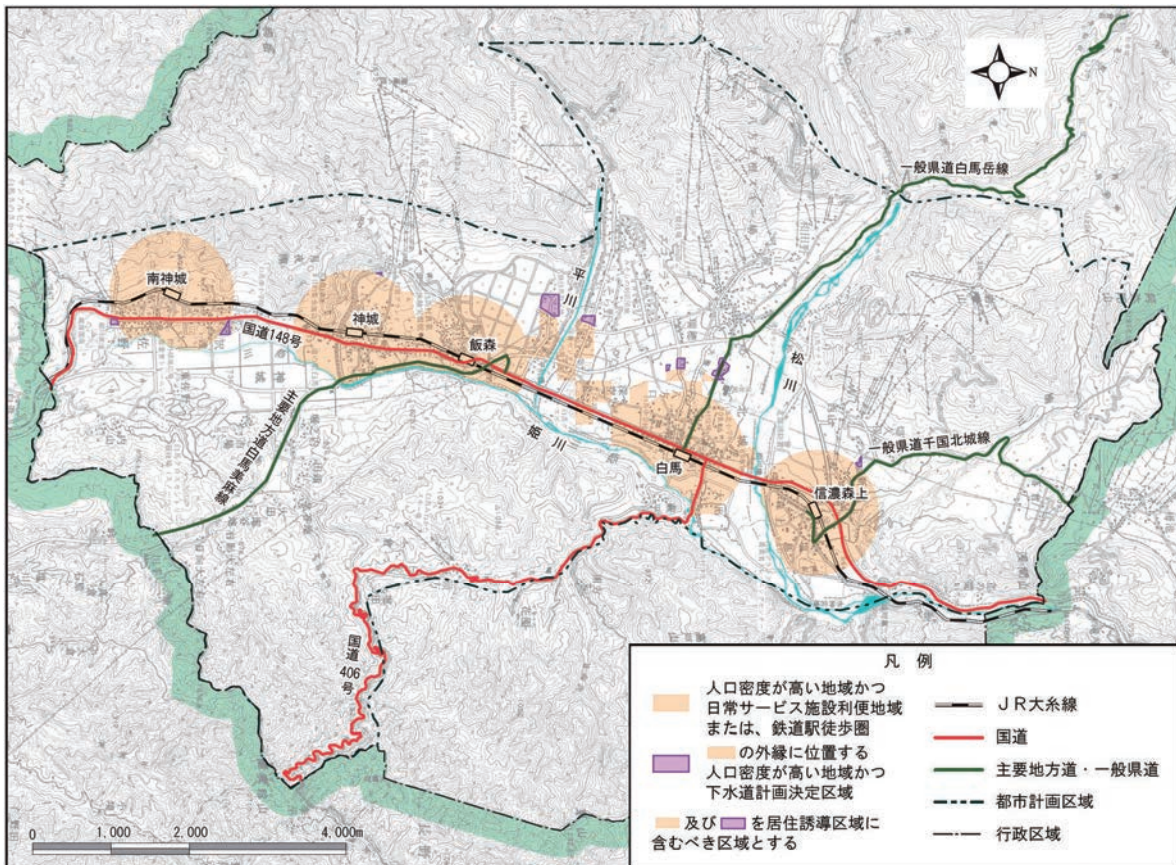


図 5-8 居住誘導区域に含むべき区域

2) 居住誘導区域の検討対象とする区域の検討

居住誘導区域に含むべき区域を基本に、地形地物を区域界として居住誘導区域を設定しますが、白馬のまちづくりマスタープランにおいて「観光の街」「観光市街地」と位置づけられている地域や別荘地については、観光施設の集積を図っていく地域とされていることや、これらの地域の多くが JR 大糸線の駅や都市機能増進施設から離れていることから、「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べき区域」である居住誘導区域には含めないこととします。

また、効率的な都市計画を推進するためには、一定以上の人口が集約して居住することが必要であるため、将来人口推計における本村の総人口の 50%程度を居住誘導区域に集約し、将来の区域内人口密度※を 15 人/ha 程度とすることを目標とします。社人研によると令和 22 年(2040 年)の本村の人口は 6,775 人と推計されており、その 50%程度の人口を集約し人口密度を 15 人/ha とする居住誘導区域を設定する際、区域面積は約 200~250ha となります。含むべき区域から「観光の街」「観光市街地」を除いた範囲内で約 200~250ha の区域を設定したところ、区域内の現況人口密度は約 15 人/ha となりました。

以上より、含むべき区域を基本に、白馬のまちづくりマスタープランにおける「観光市街地」「観光の街」、及び別荘地を含まず、かつ、区域内の現況人口密度が約 15 人/ha（南神城駅周辺地区については約 10 人/ha）となる区域を、居住誘導区域の検討対象とする区域とします。

※区域内人口密度は、平成 27 年国勢調査の小地域別人口から算出した小地域別の住宅 1 棟あたり人口を、区域内の小地域別住宅棟数にそれぞれ乗じた値の合計を区域内人口とし、区域の面積から公共空地（公園・運動場など）・公益施設用地（公共施設用地・医療福祉施設用地など）の面積を除いた値で除し、算出した。

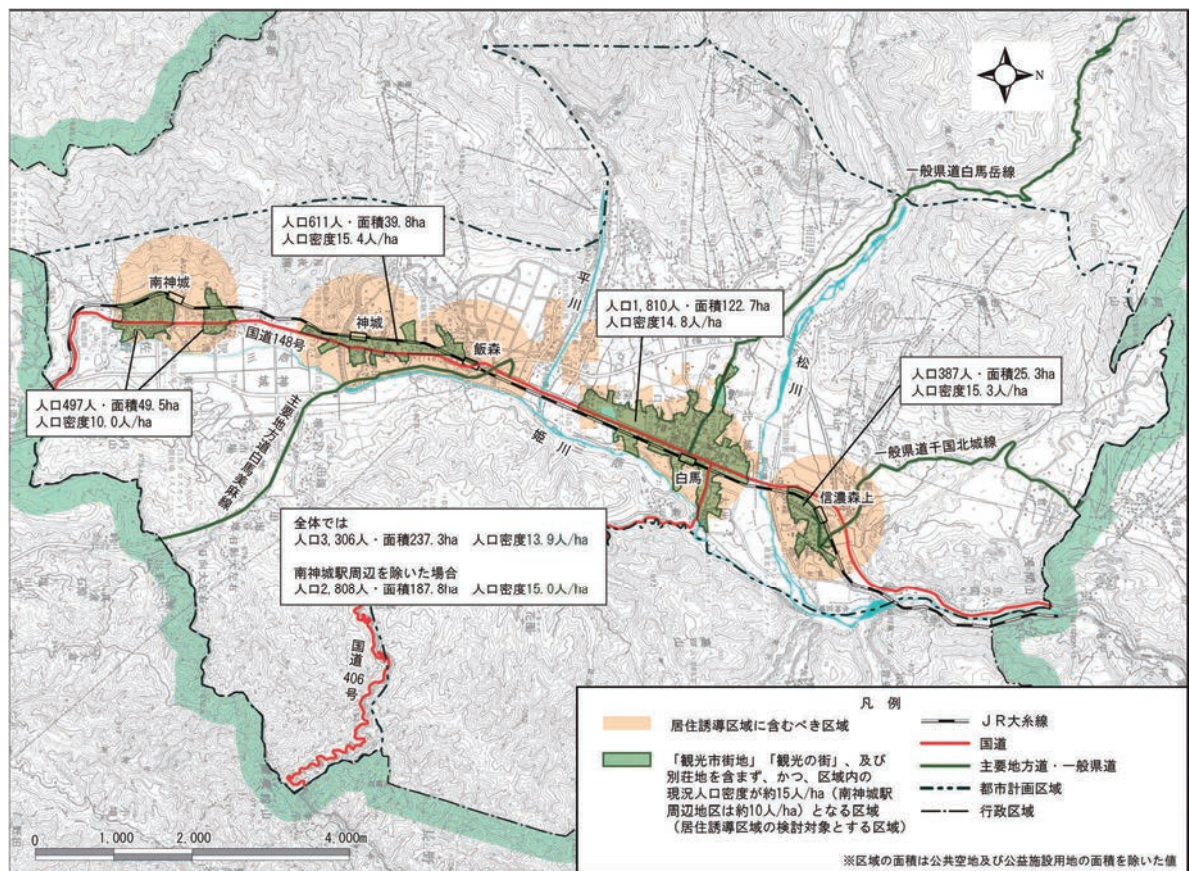


図 5-9 居住誘導区域の検討対象とする区域

3) 除外すべき区域の除外

居住誘導区域の検討対象とする区域から、第3章の「4 区域設定の基本的考え方」に示した、都市機能誘導区域及び居住誘導区域に含まないこととされている区域のうち除外することとした区域を除外し、地形地物（地番図上の小規模な道路・用水路を含む）により居住誘導区域界を設定します。

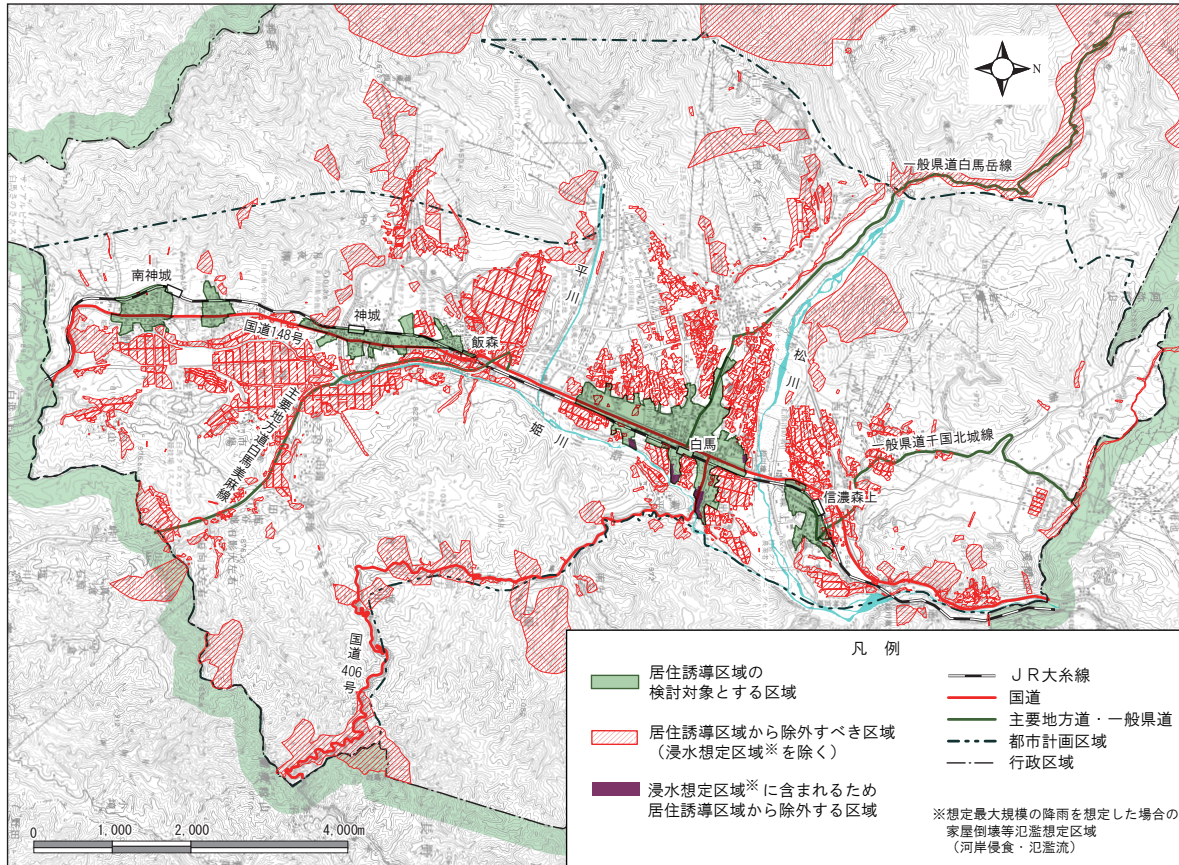
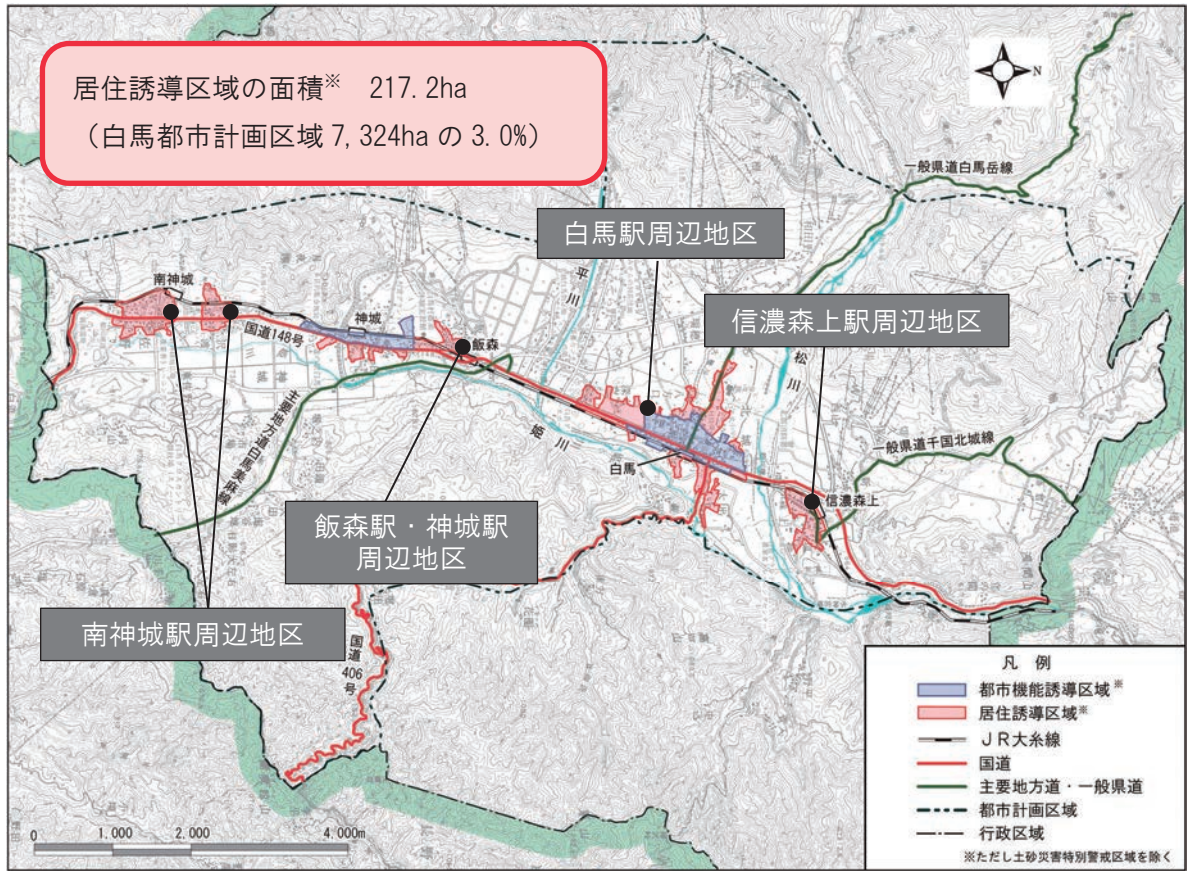


図 5-10 除外すべき区域の除外

4) 居住誘導区域の設定

以上を基に、以下のように居住誘導区域を設定します。



※図上計測により算出した面積であり、区域内に含まれる土砂災害特別警戒区域の面積を含み、公共空地・公益施設用地の面積を除いた値

図 5-11 居住誘導区域

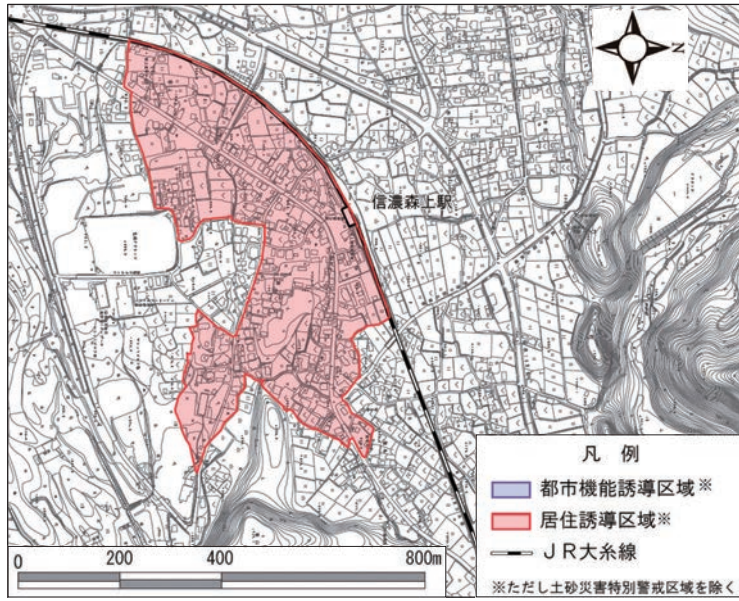


図 5-12 居住誘導区域（信濃森上駅周辺地区）

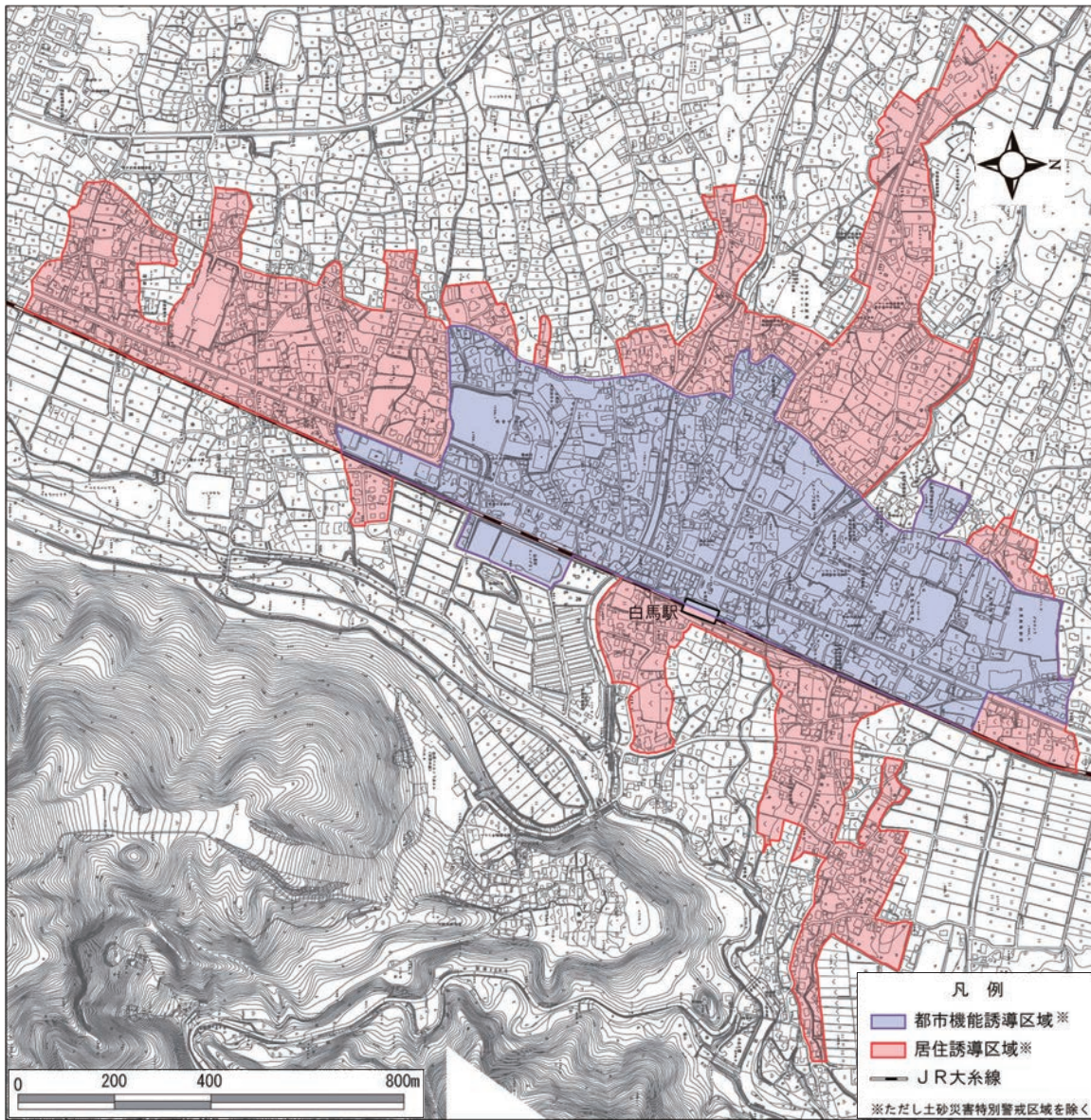


図 5-13 居住誘導区域（白馬駅周辺地区）

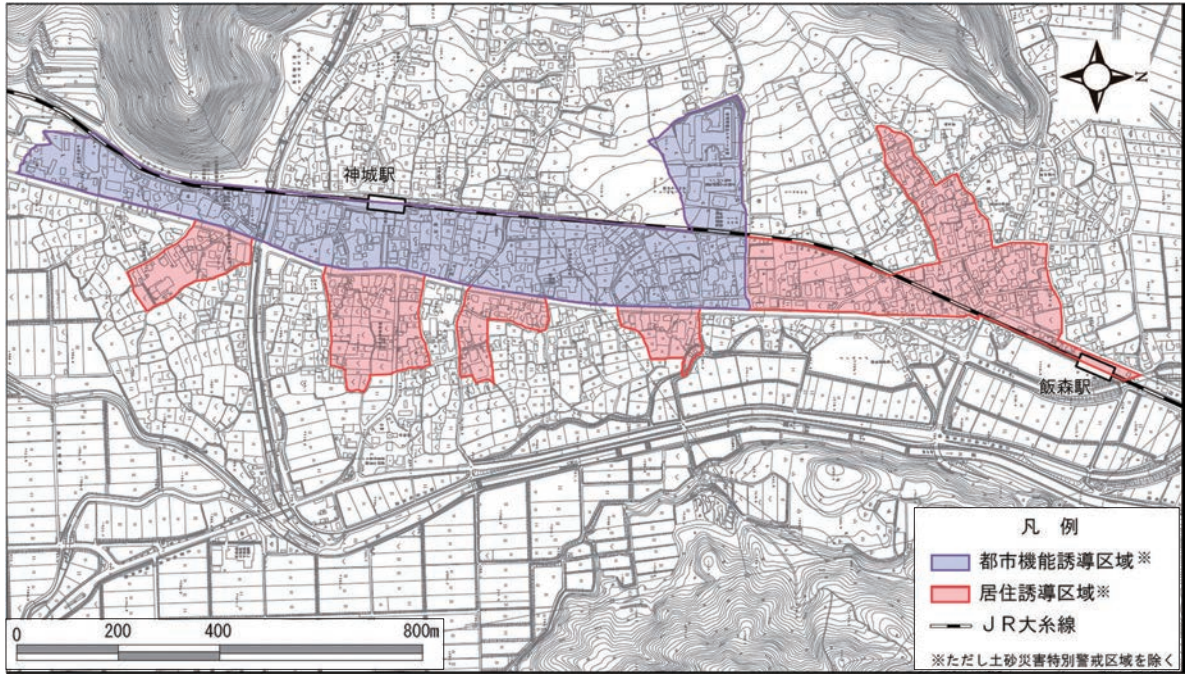


図 5-14 居住誘導区域（飯森駅・神城駅周辺地区）

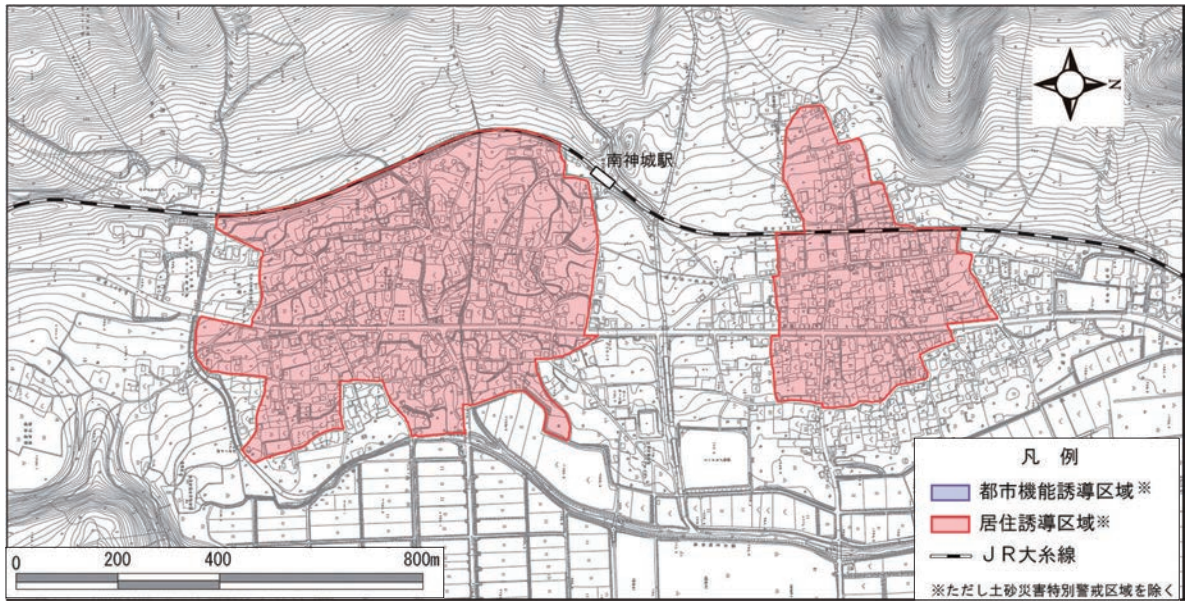


図 5-15 居住誘導区域（南神城駅周辺地区）

3 居住に関する届出制度


居住誘導区域外における住宅※1 開発等の動きを把握するため、居住誘導区域外の区域で、3戸以上（3戸未満であってもその規模※2が1,000㎡以上）の住宅の建築目的の開発行為、または3戸以上の住宅の新築または改築、用途を変更する建築等行為を行おうとする場合には、原則として村長への届出が必要となります。


○開発行為


① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為

② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの

③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為
(例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等)

①の例示
3戸の開発行為  届

②の例示
1,300㎡
1戸の開発行為  届


800㎡
2戸の開発行為  不要


○建築等行為

① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合

② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合
(例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等)

③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合

①の例示
3戸の建築行為  届

1戸の建築行為  不要

出典：都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要（国土交通省都市局）

※1 …戸建住宅（別荘を含む）及び共同住宅等を指す。

※2 …計画敷地面積を指す。なお「敷地」の定義は建築基準法施行令第1条の1による。

図 5-16 居住誘導区域外で実施しようとする場合に届出を要する行為

第6章 誘導施策

1 誘導施策の方向性

誘導施策とは、都市機能誘導区域及び居住誘導区域への機能誘導を促進するために講ずる施策です。

都市機能誘導区域及び居住誘導区域は、目指す将来都市像を実現するための都市機能や居住の誘導を図る区域であることから、「立地適正化計画におけるまちづくりの方針」に即して誘導施策を展開します。

誘導施策には、財政上、金融上、税制上の施策を記載します。これらの施策には、

- A 国などが直接行う施策
- B 都市再生特別措置法の改正に伴い拡充された各種支援措置の活用など国の支援を受けて本村が行う施策
- C 市町村独自の施策

があり、これらを組み合わせ効果的に展開し、前述の届出制度の適正な運用と併せて、都市機能及び居住の誘導を図っていきます。

また、都市機能誘導、居住誘導の施策の体系を以下のように定めます。

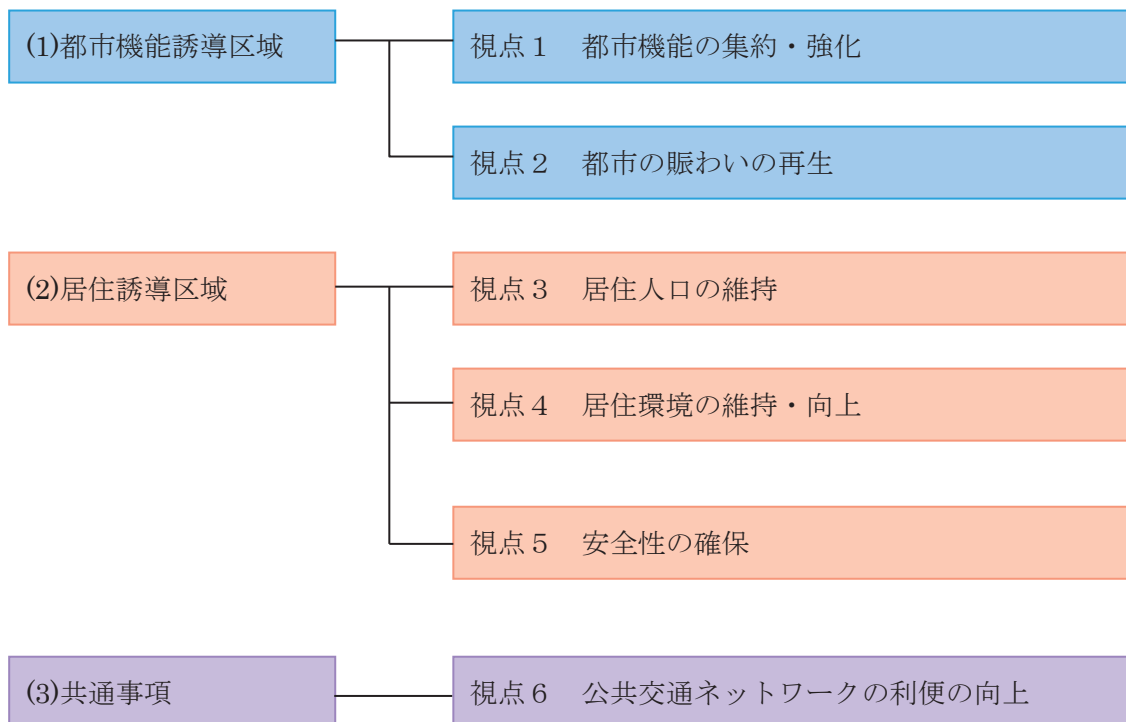


図 6-1 誘導施策の体系

2 都市機能誘導区域に都市機能を誘導するための施策

1) 都市機能誘導区域に都市機能を誘導するための基本方針

- ◆ 都市機能の集積や空き家・空き店舗等の有効活用により都市の魅力を向上するとともに、区域内外、村内外の交流人口の拡大を促進することにより、中心拠点の活性化を図ります。
- ◆ 各拠点の実情に応じ、誘導施設の誘導・整備を促進します。

2) 具体的誘導施策

①視点1 都市機能の集約、強化

- 課税の特例措置により、誘導施設の整備を推進します。(国等による課税の特例措置)
- 各種補助制度の活用により、医療・福祉・教育・文化・子育て関連誘導施設の整備を推進します。(都市構造再編集中支援事業)
- 民間事業者への補助制度や低利融資制度の活用を促し、誘導施設の整備を促進します。(都市構造再編集中支援事業・まち再生出資(民間都市開発推進機構))
- 居住誘導区域外に位置する誘導施設・公共施設を統廃合する際、及び新規立地の際、都市機能誘導区域内への誘導と適正配置を図ります。(集約都市形成支援事業・村独自施策)
- 都市機能誘導区域内の未利用公有地について、賃料の減免や民有地への固定資産税等の減免により、誘導施設用地としての活用を促進します。(都市構造再編集中支援事業・村独自施策)
- 誘導施設の整備を促進するため、空き家・空き店舗等の利活用を促します。(村独自施策)
- 快適な歩行空間の整備により、回遊性やまちの魅力を高め、誘導施設の集約が図られる環境をつくります。(都市構造再編集中支援事業・村独自施策)

②視点2 都市拠点の賑わいの再興

- 白馬駅周辺において、生活利便機能と村内外の交流の場としての機能を兼ね備える施設の整備を行い、村民の生活と観光の両面において魅力ある拠点の形成を図ります。(都市構造再編集中支援事業)
- 景観計画*に基づき、地域の魅力の向上と土地の有効な利活用により白馬駅周辺の賑わいの再興を図ります。(村独自施策)

3 居住誘導区域に居住を誘導するための施策

1) 居住誘導区域に居住を誘導するための基本方針

- ◆ 居住誘導区域内への住宅の立地の促進を図ります。
- ◆ 都市基盤である道路、公園、緑地等の計画的な整備、維持・管理を進め、居住環境の維持・向上を図ります。
- ◆ 居住誘導区域に影響を及ぼすハザードの防災対策を推進し、村民生活の安全性を向上させます。

2) 具体的誘導施策

①視点3 居住人口の維持

- 住宅ローンの金利の優遇等、居住誘導区域内での住宅建設時の初期投資への補助により、居住誘導区域外から区域内へ、または村外から区域内への転居・移住を支援します。(住宅金融支援機構との連携)
- 住宅への再生可能エネルギー*導入などへの補助の上限のかさ上げなど、居住誘導区域内の住宅建設時の付加価値向上を図ります。(村独自施策)

②視点4 居住環境の維持・向上

- 道路・上下水道などの都市基盤整備を重点的に行い、居住環境の向上を図ります。(都市構造再編集集中支援事業・都市再生整備事業)
- 景観計画に基づき、地域の魅力の向上と居住環境の維持・向上を図ります。(村独自施策)

③視点5 安全性の確保

- 居住誘導区域内の災害のおそれがある区域について、重点的にハード・ソフト両面による災害対策を推進します。(社会資本整備事業・村独自施策)
- 災害のおそれがある区域に関する詳細調査を踏まえ、防災指針を策定し、安全な村づくりを図ります。(集約都市形成支援事業)

4 共通事項（公共交通に関する施策）

1) 公共交通に関する基本方針

- ◆ 高齢化に伴う移動手段として、公共交通の利便の向上を図ります。
- ◆ 村民・観光客それぞれのニーズに合った公共交通網の構築を図ります。
- ◆ J R大糸線を補完する公共交通網の構築を図ります。

2) 具体的誘導施策（視点6 公共交通ネットワークの利便の向上）

- 白馬駅周辺等における歩行空間の安全性を確保し、公共交通利用環境の改善を図ることで、公共交通の利用を促進します。（都市構造再編集中支援事業）
- 都市機能誘導区域及び居住誘導区域内を優先エリアとして、公共交通網形成計画に基づき、公共交通による移動手段の確保・維持を図ります。（村独自施策）
- J R大糸線及びデマンド型乗合タクシーのあり方の見直しによる利便性の向上や、その他の公共交通による移動手段の導入に向けた取り組みにより、居住誘導区域間の円滑な移動手段を確保します。（村独自施策）



白馬駅前広場のロータリーと歩行空間



デマンド型乗合タクシー「白馬ふれ愛号」

第7章 計画の運用・進行管理方法

1 数値目標

本計画における基本理念及びまちづくりの方針を効果的に実現するため、実施される施策の効果の評価する「評価指標」を以下のように設けます。

1) 誘導施設の集約状況

<白馬駅周辺地区>

評価指標	現状値 (令和2(2020)年度)	目標値 (令和22(2040)年度)
高次の都市機能を有する誘導施設の立地数	6施設	6施設
日常的な生活サービス機能を有する誘導施設の立地数	11施設	11施設

<神城駅周辺地区>

評価指標	現状値 (令和2(2020)年度)	目標値 (令和22(2040)年度)
日常的な生活サービス機能を有する誘導施設の立地数	8施設	8施設

2) 居住誘導区域の人口密度

評価指標	現状値 (平成27(2015)年度)	目標値 (令和22(2040)年度)
居住誘導区域の人口密度 (信濃森上駅周辺地区)	16.5人/ha	16.5人/ha
居住誘導区域の人口密度 (白馬駅周辺地区)	15.4人/ha	15.4人/ha
居住誘導区域の人口密度 (飯森駅・神城駅周辺地区)	16.1人/ha	16.1人/ha
居住誘導区域の人口密度 (南神城駅周辺地区)	10.2人/ha	10.2人/ha

※人口密度は、平成27年国勢調査の小地域別人口から算出した、小地域別の住宅1棟あたり人口を居住誘導区域内の小地域別住宅棟数にそれぞれ乗じた値の合計を人口とし、居住誘導区域の面積から公共空地(公園・運動場など)・公益施設用地(公共施設用地・医療福祉施設用地など)の面積を除いた値で除し、算出した。

3) JR大系線の利用状況

評価指標	現状値 (平成29(2017)年度)	目標値 (令和22(2040)年度)
JR大系線白馬駅・神城駅の年間乗客数	123,005人	123,005人

2 計画の進行管理

居住や都市機能の誘導による都市構造の転換は短期間でなし得るものではなく、長期的視野に基づいて行う必要があるため、本計画の目標年度はおおむね 20 年後の令和 22 年度（2040 年度）としています。

この約 20 年間で都市構造の転換を効果的に進めていくためには、誘導施策の実施と併せて、設定した各誘導区域の妥当性や実施した誘導施策の効果などについて検証・評価を行っていく必要があります。第 11 版都市計画運用指針（令和 2 年 9 月改訂）においても、「おおむね 5 年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討すべき」とされています。

また、社会経済情勢の変化や上位・関連計画の見直し等があった際、それに対応した計画とする必要が生じます。

以上を踏まえ、下図の PDCA サイクル*によりおおむね 5 年毎に、本計画に記載した誘導施策の実施状況や数値目標の状況についての調査及び評価を行い、その評価や社会情勢の変化等を踏まえた計画の見直し・改訂を必要に応じて行います。

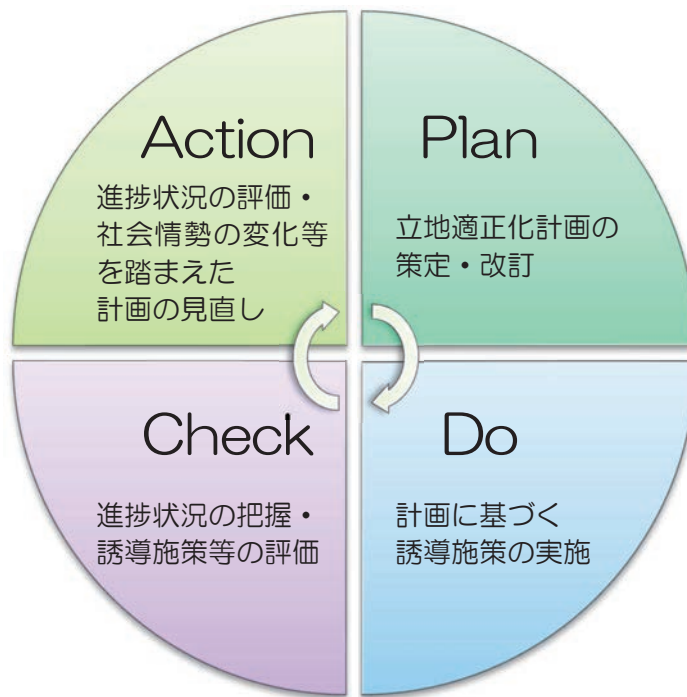


図 7-1 PDCA サイクルのイメージ

第8章 防災指針

1 基本的な考え方

1) 策定の背景・目的

近年、平成30年7月豪雨災害や令和元年東日本台風（台風19号）による災害をはじめ、全国各地で想定を超える規模の降雨による土砂災害や、河川堤防の決壊等に伴う浸水等が発生し、人命や家屋、社会経済に甚大な被害が生じています。今後も気候変動の影響から、水災害*が頻発化・激甚化することが懸念されます。加えて、気候変動の影響等により突発的な豪雪災害も懸念されます。

また、本村では平成26年（2014年）の長野県神城断層地震（最大震度6弱）により家屋・河川護岸・道路等に被害が生じたほか、30年以内の地震発生確率が高いとされる糸魚川―静岡構造線断層帯*を震源とする地震の発生が懸念されています。

このため、立地適正化計画に基づき、コンパクトなまちづくりを推進するうえで、河川改修等のハード対策に加え、警戒避難体制の整備や災害ハザードの情報提供等のソフト対策、災害リスクを踏まえた土地利用など、防災の観点も考慮したまちづくりを進めていく必要があります。

以上を踏まえ、「都市の防災に関する機能の確保に関する指針（防災指針）」を定めます。

※水災害…水害（洪水、雨水出水（内水）等）及び土砂災害を指す

2) 防災指針策定の位置づけ

居住誘導区域及び都市機能誘導区域の内外にわたる都市の防災機能の確保に向けて、白馬のまちづくりマスタープランや白馬村地域防災計画*等の上位・関連計画を踏まえるとともに、行政だけでなく、河川・砂防管理者等との連携により、地域の特性に応じたハード・ソフトによる防災・減災対策と都市計画を密接に連携しながら、「防災を明確に意識した都市づくり」を進めます。

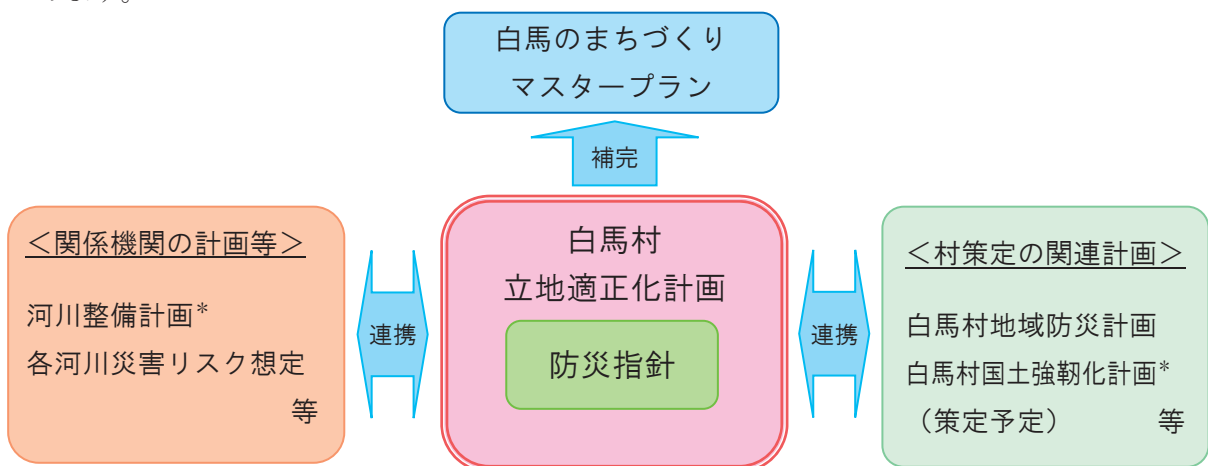


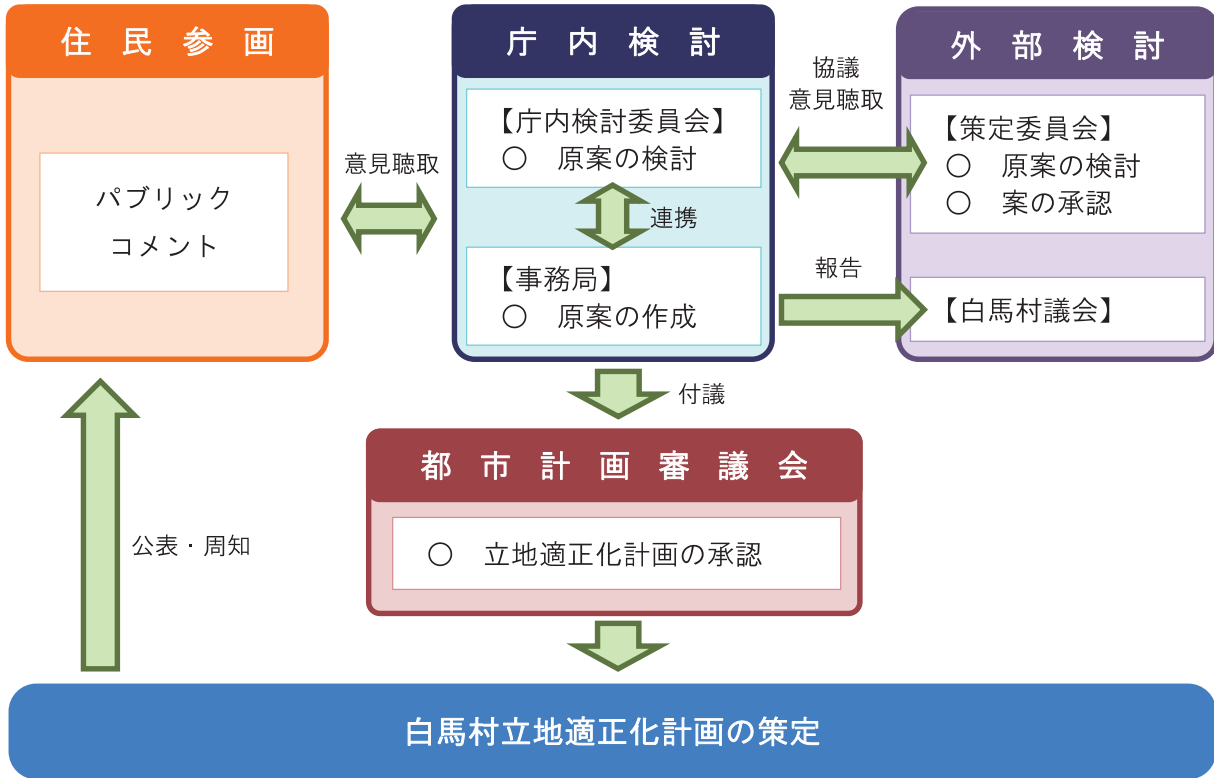
図8-1 防災指針策定の位置づけ

3) 防災指針の策定期期

本指針については、立地適正化計画の公表後、早期に災害リスクデータの収集・分析を経て、策定することとします。

● 付属資料

1 白馬村立地適正化計画の検討体制



2 住民との合意形成

	実施・開催日	実施概要
パブリック コメント	令和2年(2020年) 11月27日～ 12月28日	○白馬村立地適正化計画（原々案）への意見募集 閲覧方法：白馬村行政ホームページまたは 白馬村役場建設課での文書閲覧 意見提出方法：電子メール、郵送、FAX、持参 意見提出者：0名
広報誌による 住民広報	令和2年（2020年） 7月～ 令和3年（2021年） 2月	○「広報はくば」による白馬村立地適正化計画の周知 ①令和2年7月号 ・立地適正化計画とは ②令和2年8月号 ・白馬村の課題・計画の必要性 ・計画策定のプロセス ③令和2年9月号 ・計画の目的と目指すまちの姿 ・都市機能誘導区域 ④令和2年10月号 ・都市機能誘導区域と誘導施設 ・居住誘導区域 ⑤令和2年11月号 ・立地適正化計画に関するよくある質問 ⑥令和2年12月号 ・届出制度 ⑦令和3年2月号 ・誘導施策・数値目標

3 白馬村立地適正化計画の検討過程

1) 白馬村立地適正化計画策定庁内検討委員会 開催概要

	開催日	議事内容
第1回	平成31年(2019年) 2月8日	○白馬村立地適正化計画庁内検討委員会設置要綱 ○立地適正化計画の概要 ○今後のスケジュールについて
第2回	令和元年(2019年) 11月25日	○立地適正化計画の概要 ○都市計画の視点から見た課題の整理 ○本計画における基本方針に対する各課事業の位置づけについて ○今後各課で検討して頂きたい事項
第3回	令和2年(2020年) 1月25日	○第2回検討委員会における各課意見について ○以降の策定スケジュールについて(ロードマップ) ○国による支援措置について
第4回	令和2年(2020年) 6月5日	○立地適正化計画について(新委員対象) ○これまでの検討経過について ○国・県の指導を受けた各誘導区域設定について
第5回	令和2年(2020年) 11月10日	○立地適正化計画(原々案)について

2) 白馬村立地適正化計画策定委員会 開催概要及び委員名簿

①開催概要

	開催日	議事内容
第1回	令和2年(2020年) 2月26日	○立地適正化計画とは ○白馬村における立地適正化計画の必要性について ○計画策定スケジュールについて
第2回	令和2年(2020年) 6月24日	○立地適正化計画の前提条件について ○立地適正化計画の方向性について ○計画策定スケジュールについて
第3回	令和2年(2020年) 8月28日	○立地適正化計画の方向性の修正について ○区域の設定について
第4回	令和2年(2020年) 11月18日	○区域の修正について ○具体的施策及び推進体制と進行管理方法について
第5回	令和3年(2021年) 2月16日	○パブリックコメントの結果報告 ○立地適正化計画案のとりまとめ (書面審査)
	令和3年(2021年) 2月19日	○武田副委員長より、村長への白馬村立地適正化計画 (案)の提出

②委員名簿

所属団体等	選出区分	氏名	備考
白馬村都市計画審議委員会	白馬村都市計画審議会を代表する者	武田 克明	副委員長
白馬村農業委員会	関係団体等の推薦する者	松沢 正猛	
白馬村教育委員会	関係団体等の推薦する者	伊藤 公一	
白馬村民生児童委員協議会	関係団体等の推薦する者	武田 茂	
白馬村不動産業協議会	関係団体等の推薦する者	橋本 旅人	
一般社団法人 白馬村観光局	関係団体等の推薦する者	福島 洋次郎	
白馬商工会	関係団体等の推薦する者	池田 昌彦	
白馬駅周辺整備検討会	関係団体等の推薦する者	松沢 齊	
白馬村地域公共交通会議	公共交通事業者	風間 雅裕	
東日本旅客鉄道株式会社	公共交通事業者	大日方 悦夫	R2. 3. 31 まで
		上野 昭則	R2. 4. 1 より
公立大学法人宮城大学	識見を有する者	岡村 勝司	委員長
長野県大町建設事務所	関係行政機関の職員	水口 森隆	R2. 3. 31 まで
		宮崎 哲也	R2. 4. 1 より
大町警察署	関係行政機関の職員	西川 聡	
白馬村議会	村議会議員	横田 孝穂	

3) 白馬村都市計画審議会 開催概要及び委員名簿

①開催概要

開催日	議事内容
令和2年(2020年) 6月22日	○白馬村立地適正化計画の策定について ○白馬村立地適正化計画策定委員会の役割について
令和2年(2020年) 7月29日	○白馬村立地適正化計画の策定スケジュール及び今後の都市計画審議会開催スケジュールについて
令和3年(2021年) 2月～3月	○白馬村立地適正化計画の承認 2月19日：都市計画審議会への意見聴取 3月4日：都市計画審議会による書面審査 3月5日：都市計画審議会 回答

②委員名簿

所属団体等	委嘱事由	氏名
白馬村議会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (議会の議員)	太田 正治
白馬村議会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (議会の議員)	津滝 俊幸
白馬村文化財審議委員会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	伊藤 房光
まちづくり白馬友の会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	柏原 敏明
白馬村農業委員会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	武田 克明
(社)長野県建築士会 大北支部	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	池田 昌彦
白馬建築業組合	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	横田 一彦
白馬建設業組合	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	宮尾 英明
白馬村不動産業協議会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	橋本 旅人
白馬村索道事業者協議会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	倉田 保緒
白馬五竜観光協会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	伊藤 公一
八方尾根観光協会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	丸山 徹也
岩岳観光協会	白馬村都市計画審議会条例第3条第1項 (学識経験のある者(団体推薦))	切久保 公正
長野県環境保全研究所	白馬村都市計画審議会条例第3条第2項 (関係行政機関)	須賀 丈
大町建設事務所 整備・建築課	白馬村都市計画審議会条例第3条第2項 (関係行政機関)	宮崎 哲也
北アルプス地域振興局 総務管理・環境課	白馬村都市計画審議会条例第3条第2項 (関係行政機関)	柳澤 英俊

4) 白馬村議会

開催日	報告内容	備考
平成31年(2019年) 3月6日	○立地適正化計画の事業化について	予算特別委員会にて 報告・説明
令和2年(2020年) 3月11日・16日	○第1回白馬村立地適正化計画策定委員会 開催報告 ○立地適正化計画の概要説明	産業経済委員会、及び 議会全員協議会にて 報告・説明
令和2年(2020年) 6月1日	○立地適正化計画の概要説明(勉強会)	議会議員全員
令和2年(2020年) 9月17日・18日	○立地適正化計画策定事業 進捗報告 (誘導区域案の提示)	産業経済委員会、及び 議会全員協議会にて 報告・説明
令和2年(2020年) 12月8日	○立地適正化計画策定事業 進捗報告 (数値目標設定・パブリックコメント)	産業経済委員会にて 報告・説明
令和3年(2020年) 3月12日・15日	○立地適正化計画策定の最終報告	産業経済委員会、及び 議会全員協議会にて 報告

4 用語集

アルファベット

【PDCAサイクル】

PDCAとは Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字をとったものであり、これを循環（サイクル）して行うことにより、計画内容及び実施する施策の継続的な改善を推進する管理手法を「PDCAサイクル」という。

あ行

【糸魚川—静岡構造線断層帯】

長野県北部（小谷村）から諏訪湖付近を経由して山梨県南部にかけて延びる長さ158kmの活断層帯であり、姫川沿いを通る神城断層はこの断層帯の一部となっている。

か行

【家屋倒壊等氾濫想定区域】

一般的な構造の木造家屋が流出・倒壊する水深・流速の氾濫流が発生するおそれのある区域、及び家屋の基礎を支える地盤が流出するような河岸侵食により木造・非木造家屋が流出・倒壊するおそれのある区域。

【河川整備計画】

河川管理者が策定する、概ね20～30年後の河川整備の目標、及び個別事業を含む具体的な河川整備の内容を示す計画。長野県では、県が管理する河川について、水系・地域性等を考慮して県を16の圏域に分割し、圏域単位で河川整備計画を策定している。なお、本村を含む姫川圏域については策定予定となっている。

【急傾斜地崩壊危険区域】

急傾斜地（傾斜度30度以上の土地）のうち、崩壊するおそれがあり、かつその崩壊により相当数の居住者等に危害が生ずるおそ

れのあるもの、及びこれに隣接する土地について、当該急傾斜地の崩壊が助長され、又は誘発されるおそれがないようにする必要のあるものとして、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に基づき都道府県知事が指定する区域。この区域内では盛土・切土などの行為に都道府県知事の許可が必要となる。

【景観計画】

現にある良好な景観を保全する必要があると認められる土地の区域や、地域の自然、歴史、文化等からみて、地域の特性にふさわしい良好な景観を形成する必要があると認められる土地の区域等における、良好な景観の形成に必要な公共施設の整備や、建築行為等における制限や許可の基準等について、景観法に基づき定める計画を指す。景観行政団体である地方自治法の指定都市・中核市、及び都道府県、あるいは都道府県との協議により景観行政団体となった市町村が策定できる。

【国土利用計画（白馬村計画）】

村土の有限性を前提として、その有効利用を図りつつ、村土の利用区分ごとの土地需要の量的な調整を行うとともに、村土利用のより一層の質的向上を図ることを課題とし、国土利用計画法に基づき本村が策定した計画を指す。

【国土強靱化計画】

国土強靱化とは、大規模自然災害等に備えるため、事前防災・減災と迅速な復旧復興に資する施策を、まちづくり政策や産業政策も含めた総合的な取組として計画的に実施し、強靱な国づくり・地域づくりを推進するもの、とされている。あらゆるリスクを見据えつつ、起きてはならない最悪の事態を明らかにし、

それを避けられるような「強靱」な行政機能や地域社会、地域経済を事前につくり上げることを目的とし、そのための取り組みの方向性や内容を示す計画である。

さ行

【再生可能エネルギー】

太陽光・風力・水力・地熱・太陽熱・大気中の熱その他の自然界に存する熱・バイオマス等、化石燃料に依存しないエネルギー源のうち、エネルギー源として持続的に利用することができるものと認められるもののこと。

【地すべり防止区域】

地すべりしている区域やその周辺で地すべりを助長・誘発している地域（そのおそれがかきわめて大きい地域を含む）のうち、地すべりの発生による被害を防止又は軽減するための措置が必要なものについて、関係都道府県知事の意見を基に、国土交通大臣又は農林水産大臣が指定する区域。この区域内では盛土・切土などの行為に都道府県知事の許可が必要となる。

【自然公園法の特別地域】

国立公園・国定公園の風致を維持することを目的として、国立公園については環境大臣、国定公園については都道府県知事が指定する区域。この区域内で盛土・切土などの行為を行う場合、特別地域を指定した者の許可が必要となる。

【自然環境保全地域（長野県自然環境保全条例）】

自然環境に関する一定の条件を満たす地域のうち、その区域の自然的社会的諸条件から見てその区域における自然環境を保全することが特に必要なものとして、長野県自然環境保全条例に基づき長野県知事が指定する区域。本村では親海湿原及び姫川源流域とその周辺一帯が指定されており、区域内で盛

土・切土などの行為を行う場合、長野県知事の許可等が必要となる。

【スプロール化】

「スプロール」は「虫食い」を意味し、虫食い状に宅地開発が行われ都市が拡大していくことを指す。本村では、より安価な宅地の需要の増大等を背景として、農地の転用を伴うスプロール化が発生している。

【生活交通】

本計画では、観光客による利用が主となる高速バスやシャトルバス等の交通手段を除いた、村内での住民の生活における交通手段を指す用語として用いている。

た行

【地域高規格道路】

高規格幹線道路（高速自動車国道、及び一般国道の自動車専用道路）を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支えることを目的とした、自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有し、概ね 60km/h 以上の走行サービスを提供できる道路として、国土交通省が指定・計画・整備を進めている道路。

【地域コミュニティ】

「コミュニティ」は、生活地域、特定の目標、特定の趣味など何らかの共通の属性及び仲間意識を持ち、相互にコミュニケーションを行っている人同士のつながりや集まりのことで、そのうち、行政区や自治会、消防団など、共通の生活地域の集団によるものを「地域コミュニティ」という。

【都市基盤】

道路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設や通信施設などの生活・産業基盤施設、学校や公園などの公共施設といった、都市活動に必要な施設のことを指す。

【都市計画区域】

自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域として都道府県が指定する区域。複数の市町村にまたがり指定される場合もあるが、本村の都市計画区域は単独で「白馬都市計画区域」となっている。

【土砂災害警戒区域】

土石流・急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生ずる恐れがあると認められる区域として、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づき都道府県知事が指定する区域。この区域内については建築行為等の制限はなく、危険の周知や警戒避難体制の整備が行われる。

【土砂災害特別警戒区域】

土石流・急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい危害が生ずる恐れがあると認められる区域として、土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づき都道府県知事が指定する区域。この区域内では、宅地分譲や医療・社会福祉施設の建設などを目的とした開発行為を行う場合に都道府県知事の許可が必要となるほか、居室を有する建築物の建築に対し構造規制がなされる。

【徒歩圏】

本計画では、「都市構造評価のハンドブック（国土交通省都市局）」において一般的な徒歩圏とされている 800m圏を徒歩圏とする。

な行

【農用地区域】

農業振興地域の整備に関する法律に基づき都道府県知事が指定する農業振興地域の

中で、市町村が都道府県知事との協議の下、農用地等として利用すべき土地の区域として指定する区域。この区域内の農地については、農業以外への用途の転用は原則禁止となる。

は行

【白馬村公共施設等総合管理計画】

厳しい財政状況が続く中で、今後、人口減少などにより公共施設等（村で所有するすべての公共施設、及びインフラ）の利用需要が変化していくことが予想されることを踏まえ、公共施設等の全体の状況を把握し、長期的な視点をもって、更新・統廃合・長寿命化（公共施設を将来にわたって長く使い続けるために、適切な時期に改修を行うことなどにより耐用年数を延ばすこと）などを計画的に行うことを目的として本村が策定した計画を指す。

【白馬村総合戦略】

今後の人口減少に対応するとともに、住み良い環境を確保し、将来にわたって活力あるまちを維持することを目的とし、国の指針に基づいて本村が策定した計画を指す。本村における人口の現状を分析し、人口に関する村民の認識を共有したうえで、今後目指すべき将来の方向性と人口の将来展望を提示する「人口ビジョン」、及びそれを踏まえ「まち・ひと・しごと創生」に関する分野における目標や基本的方向、具体的施策などを示す「総合戦略」からなる。

【白馬村第5次総合計画】

村づくりを進めていくための基本的な考え方を示し、住民と行政の互いの役割を共有することを目的として本村が策定した計画を指す。策定から 10 年後を展望した白馬村の将来の姿を示す「基本構想」、及び具体的な取り組みの内容を示した「基本計画」からなる。

【白馬都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】

大北圏域（大町市・白馬村・小谷村）における白馬都市計画区域の位置づけを踏まえ、白馬都市計画区域内の土地利用、交通施設・下水道・河川等の都市施設の配置、自然的環境の保全等に関する方針について定める計画を指す。都市計画法に基づき長野県が策定した。「白馬都市計画区域マスタープラン」とも呼ばれる。

【白馬のまちづくりマスタープラン】

長期的視点に立って、白馬村のまちづくりの基本的な方向や土地利用、都市施設整備の方針を示すものとして、本村が策定した計画を指す。本村における都市計画事業の推進や都市計画制度の運用における基本的指針となる計画と位置づけられている。

【白馬村地域公共交通網形成計画】

地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある地域活動の実現、観光客の利便性向上、地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる公共交通網の構築に向けて取り組むために本村が策定した計画を指す。

【白馬村地域防災計画】

白馬村、長野県、応援協定市町村、防災関係機関、住民・事業所等がそれぞれの責務を認識し、相互に連携をもって総合的かつ計画的な防災・減災対策を行うことを目的として平成 24 年度（2012 年度）に本村が策定した計画を指す。想定される災害が発生した際の対処対応についての内容が主となる計画であるという点で国土強靱化計画と異なる。

【バリアフリー】

「バリア」は「障壁」を意味し、「バリアフリー」とは、様々な活動をしようとするときに障壁となるものを取り除く考え方を指

す。もともとは建築用語として、道路や建築物の入口の段差など物理的な障壁の除去という意味で使われてきたが、現在では障がい者や高齢者だけでなく、あらゆる人の社会参加の障壁となっているものを取り除くという意味で用いられている。

【保安林】

水源のかん養、土砂の流出・崩壊の防備、なだれや落石の危険の防止などを目的に、森林法に基づき農林水産大臣または都道府県知事により指定される森林の区域。この区域内では立木の伐採や土地の形質の変更に都道府県知事の許可が必要となる。

ま行

【松本糸魚川連絡道路】

長野県松本市から新潟県糸魚川市に至る計画中の地域高規格道路。松本～大町～糸魚川の生活圈を連絡し、広域的な交流・連携の促進が期待されている。また、長野自動車道などの高規格道路網と一体となって、効率的で質の高い高速交通ネットワークを形成するとともに、観光資源の豊かな地域を連絡する広域観光ルートとしても期待されている。

や行

【ユニバーサルデザイン】

「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢、国籍、障がいの有無などに関わらず、出来るだけ多くの人が安全に利用可能である設備や製品のデザインのこと。

【用途地域】

土地・建物の用途の混在を防ぐことを目的として、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用が定められた地域のこと。第一種低層住居専用地域など 13 種類あり、その種類ごとに建てられる建築物の用途や規模などが決められている。

白馬村立地適正化計画

令和3年3月 策定

編集発行 白馬村 建設課

〒399-9393

長野県北安曇郡白馬村大字北城 7025

電話 (0261) 72-5000



白馬村キャラクター
ヴィクトワール・シュヴァルブラン・村男Ⅲ世

白馬村立地適正化計画

