

第4章 計画の実現に向けて

1 計画の推進

(1) 計画実現化の考え方

本計画は、道路や上下水道、公園・緑地、景観や防災など、町の都市整備に関する総合的な指針となるものです。また、これら施設整備は、福祉や教育、文化、産業振興などのソフト施策と相互に連携しながら進めていくことが重要です。このため、第2章に示した全体構想及び第3章に示した地区別構想の考え方を踏まえつつ、各分野の個別計画との連携を密に図りながら、計画的かつ段階的に施策を推進していきます。

個別計画の改訂や新たな施策の検討にあたっては、本計画との整合性を確認し、必要に応じて内容の見直しを行います。また、社会情勢や経済状況の変化、都市計画制度の改正などが生じた場合には、本計画の整合を図っていくこととします。

計画を実現していくためには、住民と行政が将来像や施策の方向性、進行状況を共有し、それぞれが適切な役割分担のもとに協力して取り組むことが不可欠です。さらに、広域的な課題や基盤整備については、国や県、周辺市町村との連携を図りながら進めていきます。

そのため、本計画に基づき重点的に取り組むべき事項を明確化するとともに、進行管理の仕組みを通じて、計画の着実な推進を図ります。

(2) 都市計画の決定・変更

本計画に基づくまちづくりを着実に進め、将来のまちの姿を実現するためには、新たな都市計画の決定や、既存都市計画の変更が必要となる場合があります。社会情勢の変化や地域の実情により、計画が現状にそぐわなくなった場合には、都市計画の廃止も含めた検討を行うことも重要です。

都市計画の多くは、市町村が主体となって決定・変更を行うことができるため、地域の実情に即した柔軟かつ迅速な対応が可能であることから、まちづくりの検討が必要な地区においては、地域住民との協議を丁寧に重ねながら、計画の熟度や実現性を見極めたうえで、適切な時期に都市計画の決定、変更または廃止を進めていきます。

(3) 協働のまちづくりの推進

町では、町民参加と協働によるまちづくりを推進しています。地方分権の進展や住民ニーズの高度化・多様化、厳しい財政状況などを背景に、町民や事業者、各種団体などの多様な主体が役割を担い、連携・協力していくことが求められています。このため、それぞれの専門性や経験を生かし、将来像の実現に向けて課題の共有と解決に向けた協働の取り組みを進めます。また、町民による自主的・自律的なまちづくり活動を支援するとともに、民間活力の活用なども含め、持続可能なまちづくりの推進を図ります。

(4) 重点的取組事項

① 市街地の賑わいに向けた方策

- ▶ 町内への定住・移住を促進するため、住宅や宅地の確保、空き家・空き店舗の利活用、安全対策への支援を進め、市街地の賑わい創出を図ります。

- 都市機能施設の計画的な集約・整備により、コンパクトで利便性の高いまちづくりを推進します。

② 都市防災への方策

- 耐震診断・耐震補強の促進により、既存建物の耐震性能の向上を図ります。
- 緊急輸送路沿道における建築物の安全性確保や、公共施設の改修・更新を進め、防災機能の強化を図ります。
- 橋梁や上下水道施設などの都市インフラについては、計画的な更新や長寿命化を進め、災害時においても安定したライフラインの確保と迅速な復旧が可能となる体制整備を進めます。
- 地域コミュニティの力を活かし、自助・共助を重視した地域防災体制の育成強化を図ります。

③ リニア中央新幹線の開業に向けた方策

- 伊那バレー・リニア北バイパス計画の実現により、広域交通ネットワークの強化を進めます。
- 土地利用については、道路整備による影響を最小限に抑えることを基本とし、農業政策との調整を図りながら、特定用途制限地域や地区計画などの都市計画制度を活用し、適正な土地利用への誘導を図ります。
- 道路沿道の景観育成基準の見直しを含め、地域の特性や経済活動にも配慮した景観づくりを推進します。

④ 安全性と利便性の高い交通体系の方策

- 国道 153 号や主要地方道飯島飯田線など、町の骨格を形成する主要幹線道路については、広域交通や防災機能を担う重要な路線として、必要な機能の確保を図ります。
- 都市計画道路及び主要な町道については、将来人口規模や交通需要、維持管理の視点を踏まえ、整備の優先順位を明確にしたうえで、計画的な整備を推進します。
- 通学路や駅周辺、公共施設周辺などにおいては、歩道整備や交通安全施設の充実により、歩行者や自転車などが安全に移動できる環境づくりを進めます。
- 鉄道やバスなどの公共交通については、主要な拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・充実に努めるとともに、高齢者をはじめとする交通弱者の日常的な移動手段の確保を図ります。

⑤ 適正な土地利用への誘導のための方策

- 用途地域への編入を含めた土地利用規制の見直し・検討を行い、工業地や商業地の集積と産業振興を図ります。
- 特定用途制限地域や地区計画などの都市計画制度を活用し、白地地域における無秩序な開発を防止し、良好な土地利用の形成を図ります。

⑥ 都市景観づくりの方策

- 景観形成重点地区、景観地区、景観協定の認可など、地域住民による自主的な取り組みを支援し、地域の特性を生かした良好な景観形成を促進します。
- 景観上価値の高い建造物や樹木については、景観重要建造物や景観重要樹木の指定を進め、保全と活用の両立を図ります。

⑦ 都市計画事業の効果的な取り組み

- 社会状況や交通需要の変化を踏まえ、計画決定から長期間が経過している都市計画道路については、必要性や代替性の観点から見直しを行い、計画的かつ効果的な事業推進を図ります。
- 国や県の補助制度などを積極的に活用することで、財政的負担の軽減を図り、限られた財源の中で効果的な都市計画事業の実施に努めます。
- 事業の実施にあたっては、将来の維持管理も見据えた持続可能な視点を重視します。

⑧ 広域行政との調整と連携

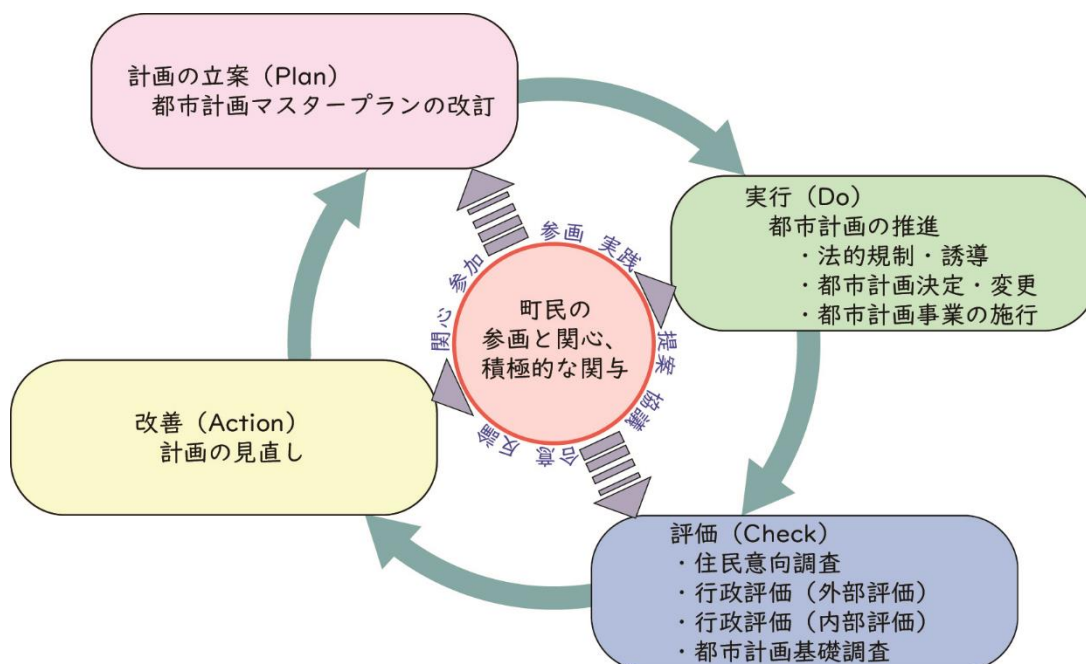
- 土地利用の規制・誘導や幹線道路の整備など、広域的な視点が求められる事項については、国や県、周辺市町村との連携のもと、調整と協力を図ります。
- 広域交通網の整備、防災対策、産業立地や観光振興などについては、上位計画や広域計画との整合を確保しながら、相互に連携した取り組みを進めます。

2 計画の進行管理

本計画は、概ね 20 年間を計画期間とする長期的な指針であることから、策定後の状況変化に適切に対応し、的確な政策判断を行うことが重要となります。

このため、本計画に基づく施策の進捗状況や達成度について、定期的な点検・評価を行い、必要に応じて施策の見直しを行います。進行管理にあたっては、PDCAサイクルによる継続的なチェックと改善の仕組みを構築し、計画の実効性の確保を図ります。

この進行管理体制は、地域住民を含む関係者の参画を重視し、情報共有や意見交換を通じて、計画の透明性と協働性の確保を図ります。



図表 46. PDCAサイクルの体制概念