

# えきまえエリアビジョンの検討

# えきまえエリアビジョン、関連する取組みの検討の進め方

		11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月											
市民対話	オープンハウス		■								■																		
	ヒアリング	■																											
	トークライブ シンポジウム					■									■														
パブリックスペース 社会実験										■																			
えきしろ空間活性 協議会					■ ①				■ ②		■ ③			■ ④				■ ⑤											
デザイン調整会議											準備																	■	設立
駅周辺の交通の構想, デザインコード策定		松本駅周辺の交通の構想、デザインコードの検討、策定																											
三の丸エリアの取組		中間支援組織の検討、設立																											

えきまえエリアビジョン策定

**協議会①**

- ・現況・ニーズ調査 (中間報告)
- ・エリアの目指す姿の検討案(中間報告)

**協議会②**

- ・現況やニーズ調査に基づく潜在力・課題整理
- ・エリアの目指す姿の検討
- ・実現方針・方策の検討 (中間報告)

**協議会③**

- ・実現方針・方策の検討
- ・境界毎の将来の姿検討 (中間報告)
- ・デザイン調整の仕組み検討 (中間報告)

**協議会④**

- ・実現方針・方策
- ・境界毎の将来の姿の検討
- ・今後の進め方の検討 (中間報告)

**協議会⑤**

- ・ビジョン素案
- ・今後の進め方、次年度の進め方の案

# 1. はじめに

## ①ビジョンの位置づけ

- (1) えきまえエリアの対象、捉え方
- (2) ビジョンの目的
- (3) ビジョンに掲げる将来
- (4) ビジョンの位置づけ

## ②まちづくりの社会トレンド

## ③エリアの潜在力・課題

- (1) えきまえエリアの潜在力・課題
- (2) まとめ

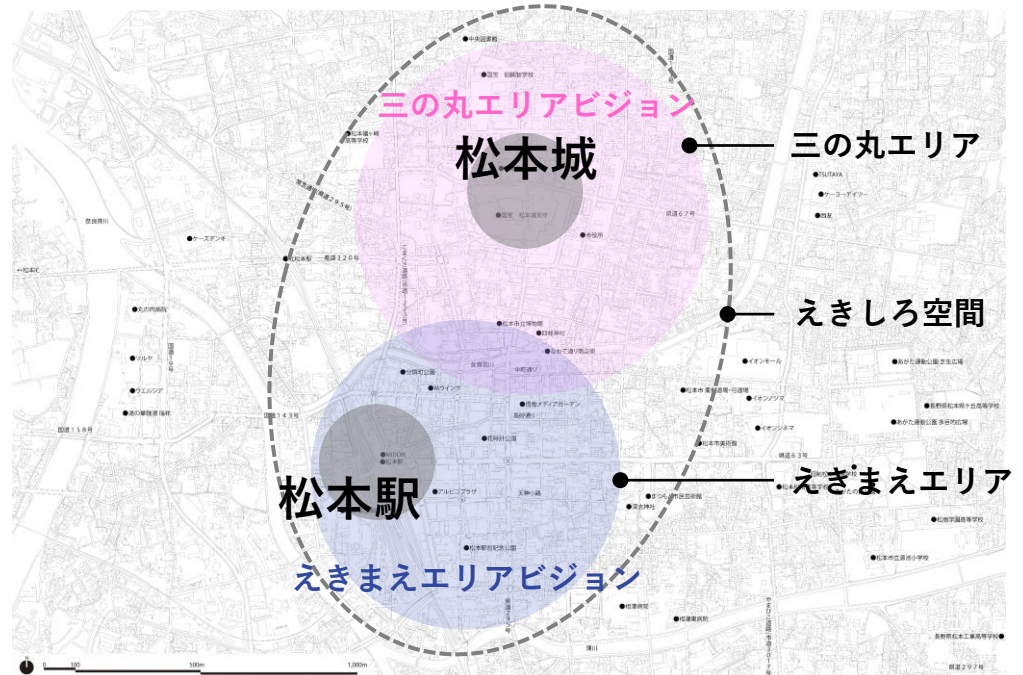
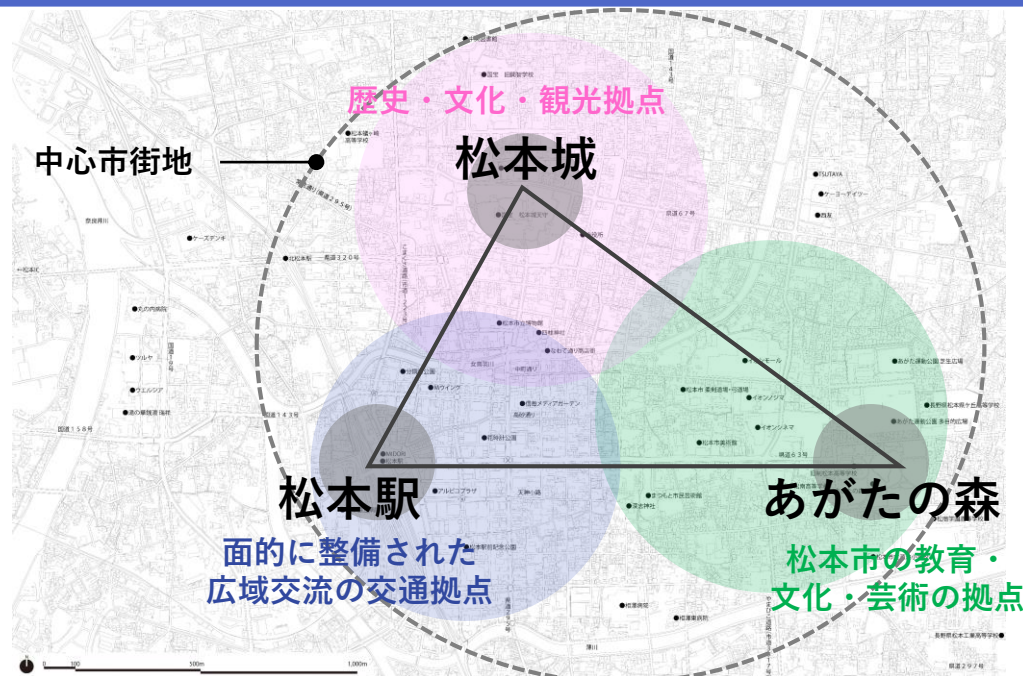
## (1) えきまえエリアの対象、捉え方

### ●中心市街地を構成する軸（トライアングル）

- ・松本のまちは、松本城、松本駅、あがたの森を結ぶトライアングルが回遊動線の骨格を形成されており、その中に位置する商店街等が相互に連携した回遊空間が存在しています。
- ・松本駅周辺は、面的に整備された広域交流の交通拠点として、中心市街地の玄関口となり、市民や来訪者が交流したり、松本城及びその周辺、あがたの森周辺へ来訪を促す役割が期待されます。

### ●えきしろ空間、えきまえエリア

- ・松本市は、松本駅周辺「えきまえエリア」、松本城及びその周辺「三の丸エリア」を合わせた「えきしろ空間」の活性化に向け、まちづくりを進めています。
- ・三の丸エリアは、令和4年3月に松本城三の丸エリアビジョンが策定され、地元の人が「誰かに語りたくなる暮らし」をつくり、訪れる人が何度でも通いたくなる街を目指す取り組みが進められています。
- ・えきまえエリアは、令和7年3月に松本市中心市街地再設計検討会議の提言書が松本市に提出され、えきまえエリアビジョンの策定を進めています。



えきまえエリアビジョンの位置づけ

## (2) ビジョンの目的

えきまえエリアにおける活性化に向けた将来像を示すエリアビジョンを策定し、民間開発等に対する市の方針及びパブリックスペースを再設計するための市の方針を明確化することを目的とします。

## (3) ビジョンに掲げる将来

本ビジョンは長期の将来の姿（概ね20年後）を想定して描いていきます。

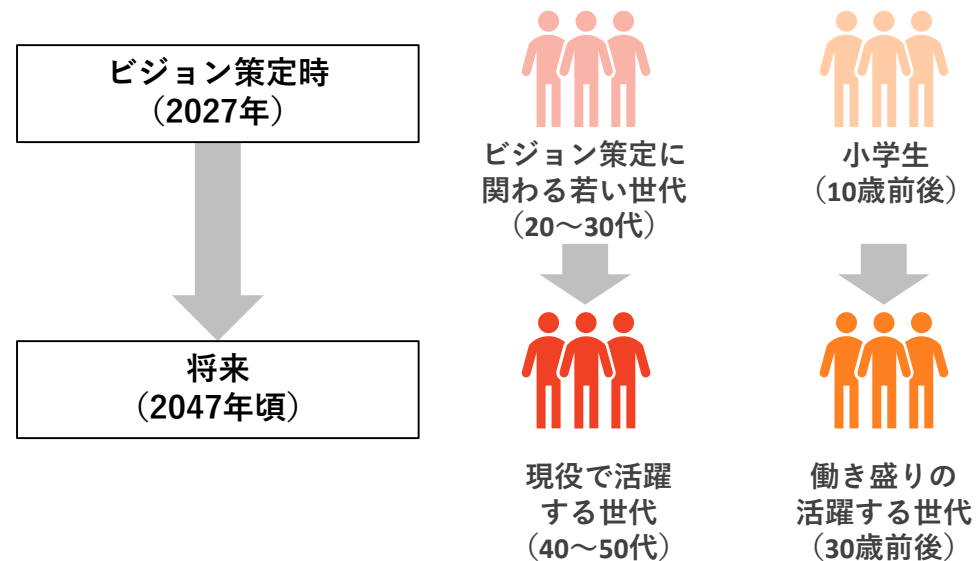
具体化する方策は10年以内に着手・実現を目指すものを示します。

### 【長期の捉え方】

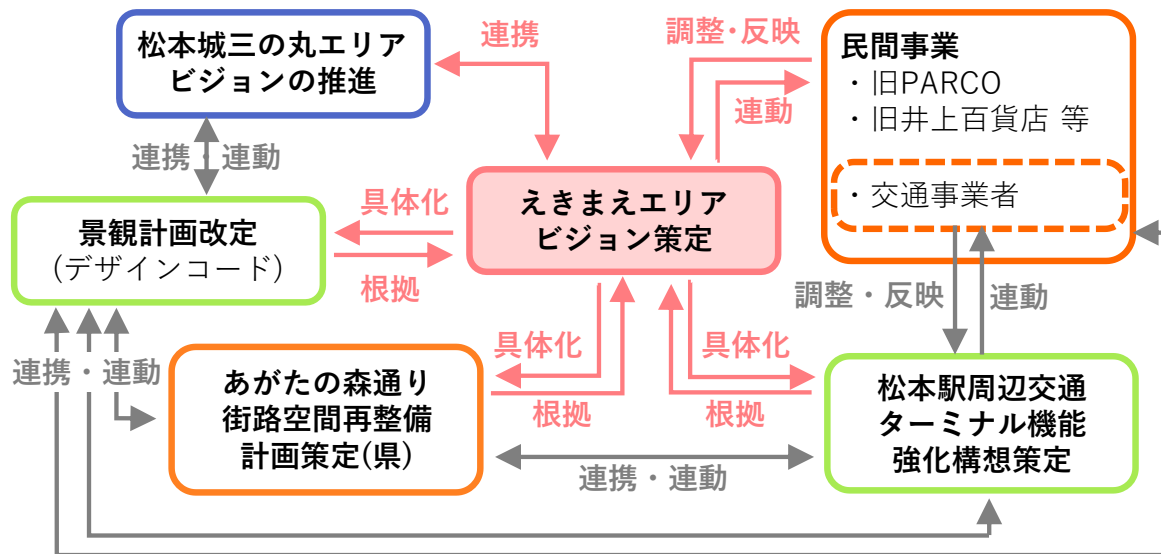
- ・今の小学生が働き盛りとして活躍する頃を描く
- ・ビジョン策定に関わる若い世代が活躍し、将来の実現を見届けられる頃を描く

## (4) ビジョンの位置づけ

本ビジョンは、同時並行で進む公民の事業の総合調整役としてえきまえエリアビジョンを機能させるため、将来にわたる都市づくりのマネジメント体制の構築を目指します。



えきまえビジョンに掲げる将来の想定



えきまえビジョンと各種事業を一体として推進する体制の全体像

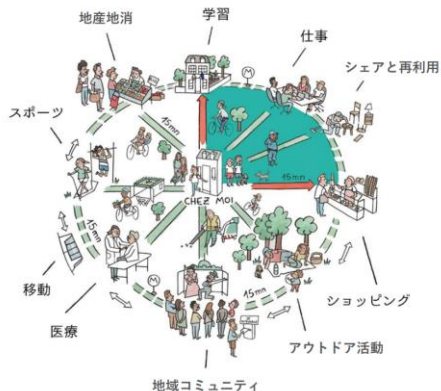
## ●ウォーカブルなまちづくり

- 高度経済成長期以降につくられた車中心の都市から「人中心」の空間へ転換し、歩行者が「居心地が良く、歩きたくなる」まちなかへ再設計する取り組みが日本全国で進められています。
- コロナ禍を契機に、国外でも徒歩または自転車等で生活可能な都市づくりの考え方で都市を再設計する取組み（例、パリの15分都市）が進められています。
- ウォーカブルなまちづくりは、生活や環境の質の向上、社会的交流の促進などの効果が示唆され、海外ではウォーカブルな場所が多いと教育水準の高い人口の割合が高く、1人あたりGDPも高いこと\*1などが示されています。



### ウォーカブルなまちづくりのイメージ

【出典：国土交通省「ストリートデザインガイドライン」】

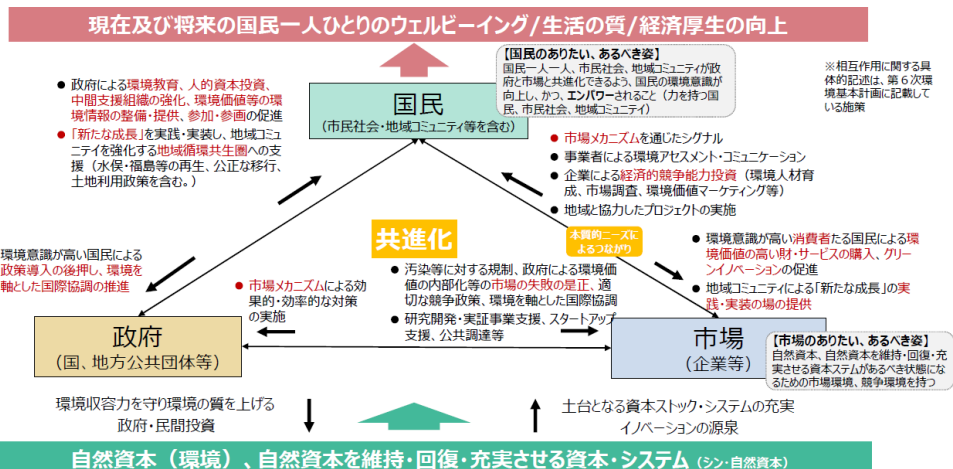


### 15分都市の概念図

（必要な都市機能（住居、職場、買い物、娯楽、運動、学び）が15分圏内に存在）

## ●自然豊かで脱炭素化された都市

- 環境省は、国民の「ウェルビーイング（生活の質）」を最上位目標に、自然豊かで脱炭素化された都市環境そのものが、国内外の投資や優秀な人材を呼び込む「地域資本」と位置づけています。\*1
- 国土交通省は、都市の脱炭素化やエリアマネジメントによる価値向上を「都市の再生」と定義し、「ハイグレードな業務機能の集積」と「環境的・社会的側面」の両立が、グローバルな就業者のウェルビーイング向上に資し、国際都市間競争に勝ち残るために必要と位置付けています。\*2



政府・市場・国民の共進化による「ウェルビーイング/高い生活の質」の実現のイメージ 【出典：環境省「第六次環境基本計画概要」】

\*1 The George Washington University School of Business

\*1：第六次環境基本計画、\*2：成熟社会の共感都市再生ビジョン

## ●自立・分散型の持続可能な社会

- ・地域資源を持続的に活用して環境・経済・社会を統合的に向上していく事業を生み出し続けることで、地域課題を解決し続ける「自立した地域」を作るとともに、それぞれの地域の個性を活かして地域同士が支え合うネットワークを形成する「自立・分散型社会」を示す考え方。
- ・地域の資金、資源、人材を活用し、地域に消費や投資を呼び込み流出を抑えることが志向されています。

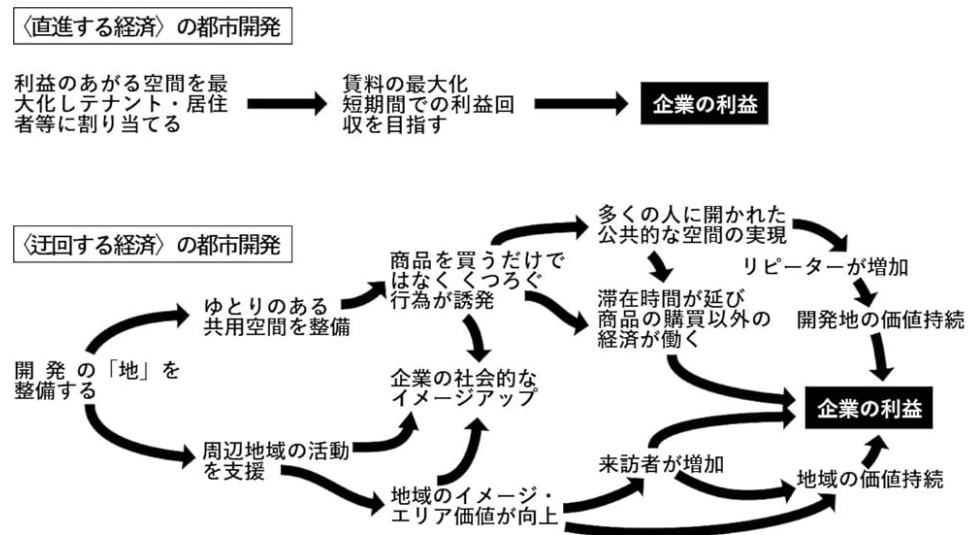


地域循環共生圏

【出典：環境省HP】

## ●共用空間での滞在時間を高めた都市開発

- ・都市開発は、個々の敷地等での利益の上がる空間を最大化し、賃料の最大化・短期間での利益回収をする手法（直進する経済の都市開発）から、ゆとりのある共用空間を整備したり周辺地域の活動を支援し、企業や地域のイメージが向上したり、滞在時間が伸びたりすることで、様々な利益が生まれ、巡り巡って企業の利益につなげる手法（迂回する経済の都市開発）への転換が示唆されています。



1\_ 〈直進する経済〉と〈迂回する経済〉の都市開発

迂回する経済の都市開発の考え方

【出典：迂回する経済の都市論】

## ● 交通利便性の向上を捉えた次世代産業や人材の育成

・長野県は、コロナ禍やDX化を契機とした移住や二地域居住の推進、企業の県内立地の促進などによる地方回帰の流れを確かなものにするため、中部縦貫自動車道をはじめとする高規格道路の整備や、北陸新幹線の延伸、リニア中央新幹線の開業\*など、広域交通ネットワークの拡充を人々の交流や経済圏の一層の拡大の契機と捉えています。

・デジタル化による成長産業の創出や、リスキリング・リカレント教育を通じたグローバル人材の育成・確保を推進しています。アントレプレナーシップ（起業家精神）の醸成により、地域に根差した産業の担い手を安定的に確保し、経済の活性化を目指しています。

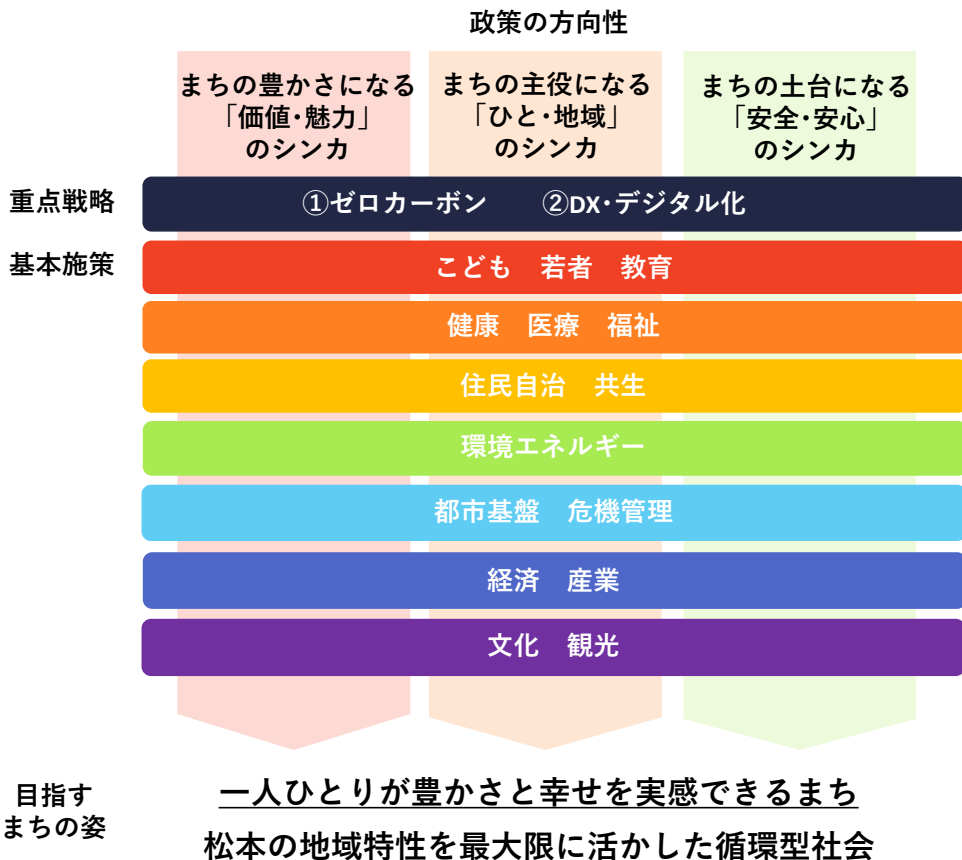
## ● 松本市の目指す姿を掲げた最上位計画

・松本市は「一人ひとりが豊かさと幸せを実感できるまち／松本の地域特性を最大限に活かした循環型社会」を目指すまちの姿に掲げ、重点施策（ゼロカーボン、DX・デジタル化）と基本施策を掲げ、取り組んでいます。



リニア新幹線開業スケジュール  
 2027年以降  
 東京－名古屋間開業予定  
 2045年  
 東京－大阪間開業予定  
 \*リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会HPより

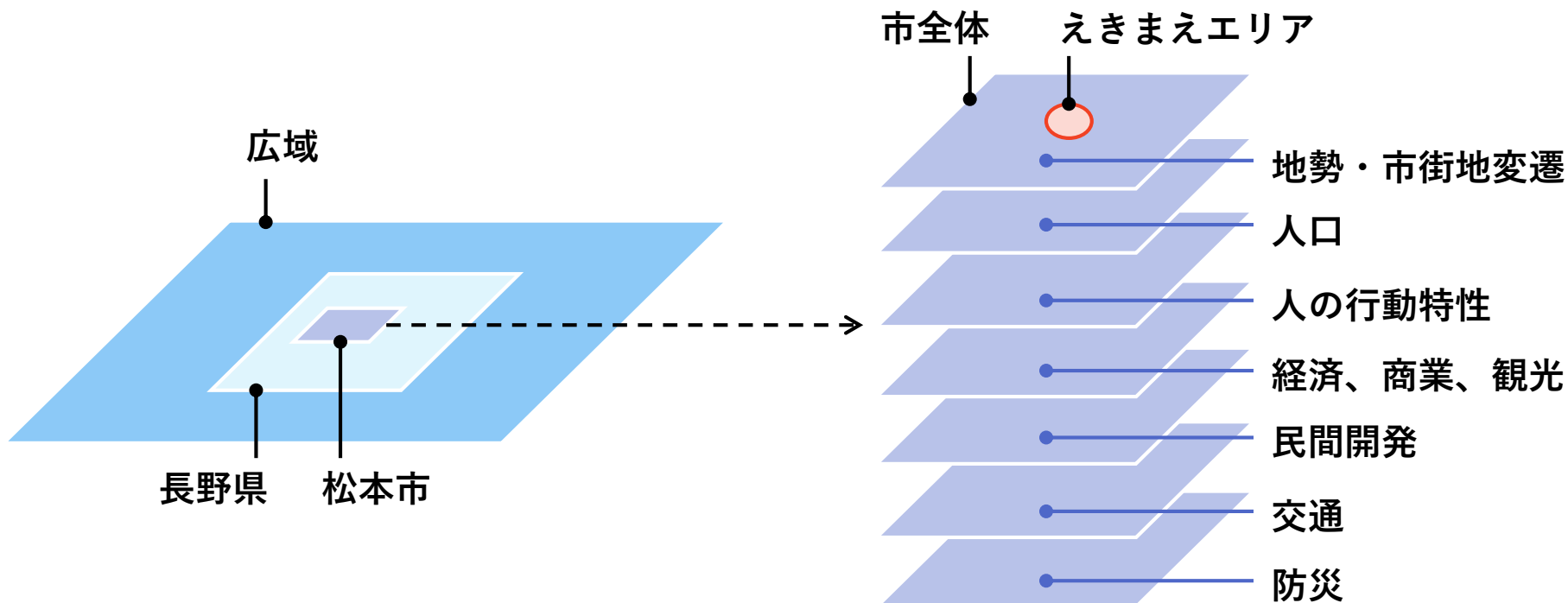
長野県リニア活用基本構想  
 (平成26年3月策定)



松本市第12次基本計画に掲げる目指すまちの姿と政策の体系 (令和8年3月策定)

## (1) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

えきまえエリアの潜在力・課題を把握するため、広域で捉えた視点、市全体で捉えた視点、えきまえエリアに焦点を絞った視点から現状を把握し、そこから潜在力・課題を整理します。個別の切り口に関する内容は参考資料に整理しています。



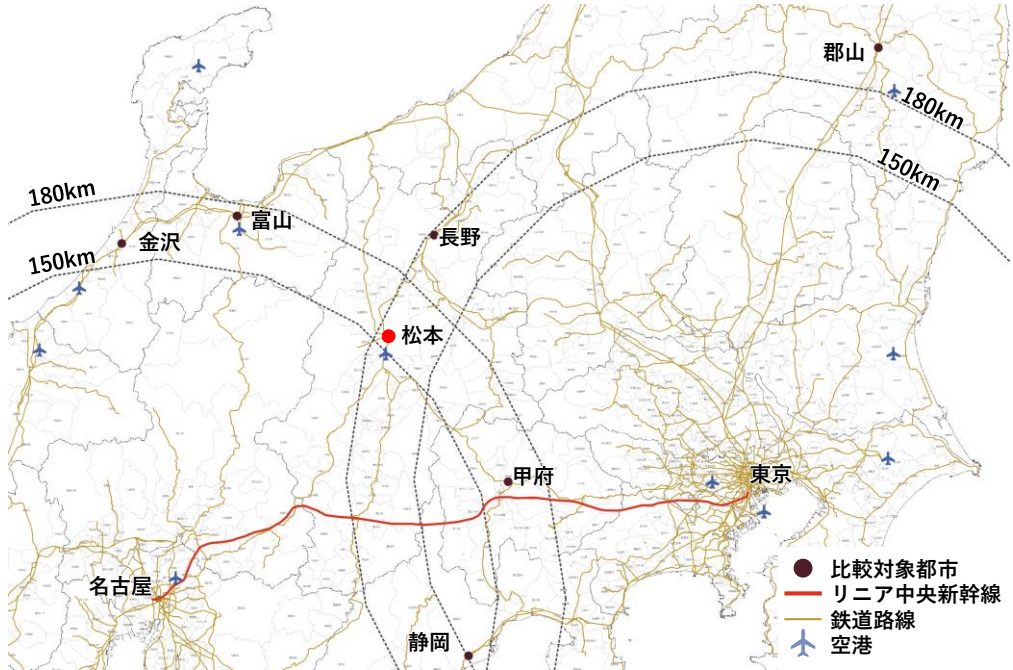
- 潜在力・課題① 周辺地域・大都市圏へのハブ、松本広域都市圏の暮らしの場
- 潜在力・課題② 気候に恵まれた城下町由来の徒歩圏内に凝縮された魅力・価値
- 潜在力・課題③ 郊外に広がった松本の市街地
- 潜在力・課題④ 車社会全盛期に整備されたえきまえエリア

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

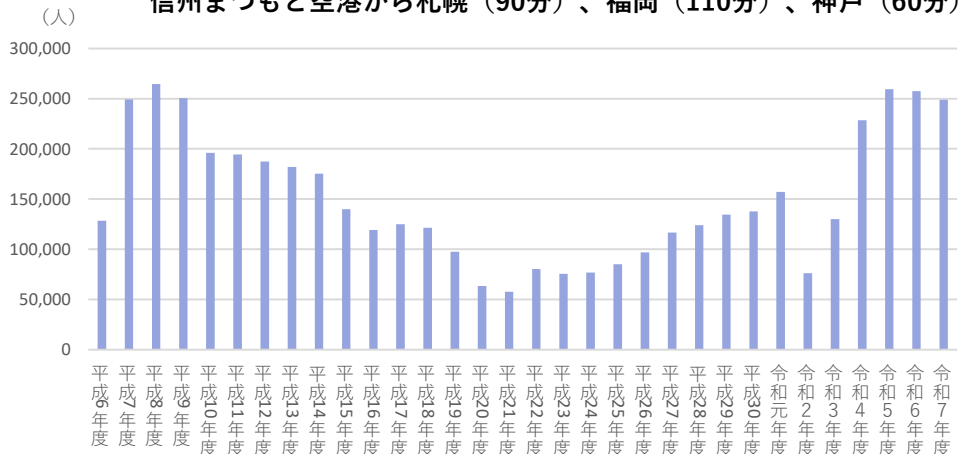
### 潜在力・課題① 周辺地域・大都市圏へのハブ、松本広域都市圏の暮らしの場

#### ●大都市圏や周辺地域への玄関口・ハブ

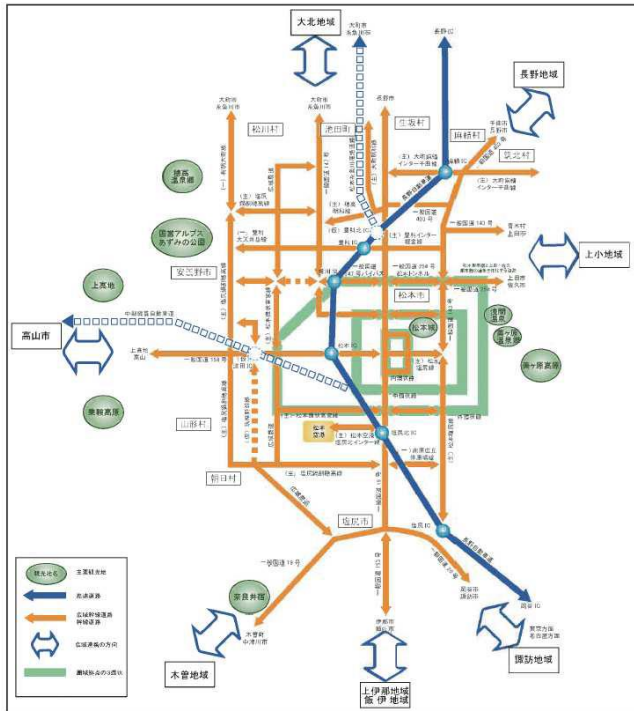
- ・松本市は、大都市圏（東京、名古屋）へ1本でアクセスできる鉄道網や高速バスを有する他、信州まつもと空港（札幌、福岡、神戸）など、主要都市圏への交通のハブ的機能を有しています。
- ・松本市の周辺地域である安曇野、塩尻、諏訪、高山等へのアクセスは、鉄道や高速バス等で松本を經由しており、周辺地域への交通のハブ的機能を有しています。
- ・自動車網は、千曲市と岡谷市を結ぶ南北軸となる長野自動車道、松本市と岐阜県高山市を結ぶ東西軸となる中部縦貫自動車道があります。
- ・信州まつもと空港は、コロナ禍以降の利用者数は増加傾向です。



東京・名古屋から松本市との等距離圏に位置する都市  
信州まつもと空港から札幌（90分）、福岡（110分）、神戸（60分）



信州まつもと空港の利用者数【出典：長野県信州まつもと空港（利用状況）】



道路網計画

【出典：松本都市圏総合都市交通計画】

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

### 潜在力・課題① 周辺地域・大都市圏へのハブ、松本広域都市圏の暮らしの場

#### ●雇用と教育の拠点

- 松本市の昼夜間人口比率は1.0以上、通勤は約11,000人の流入超過、通学は約4,600人の流入超過となるなど、松本市は周辺自治体にとって「働く場所」であり「学ぶ場所」としての役割を果たしています。
- 松本市は、信州大学（国立）の本部と4学部（人文・経法・理学・医学）が立地しています。
- 駅に近い高等学校の数や生徒数は県内で一番高く、安曇野市や塩尻市、大町市や木曽方面、諏訪方面からも学生が集まる知的・教育機能の中核都市です。
- 知的・教育機能が集積する環境は、市民による教育投資（旧制松本高等学校の誘致）に端を発する松本固有の都市特性として継承されています。

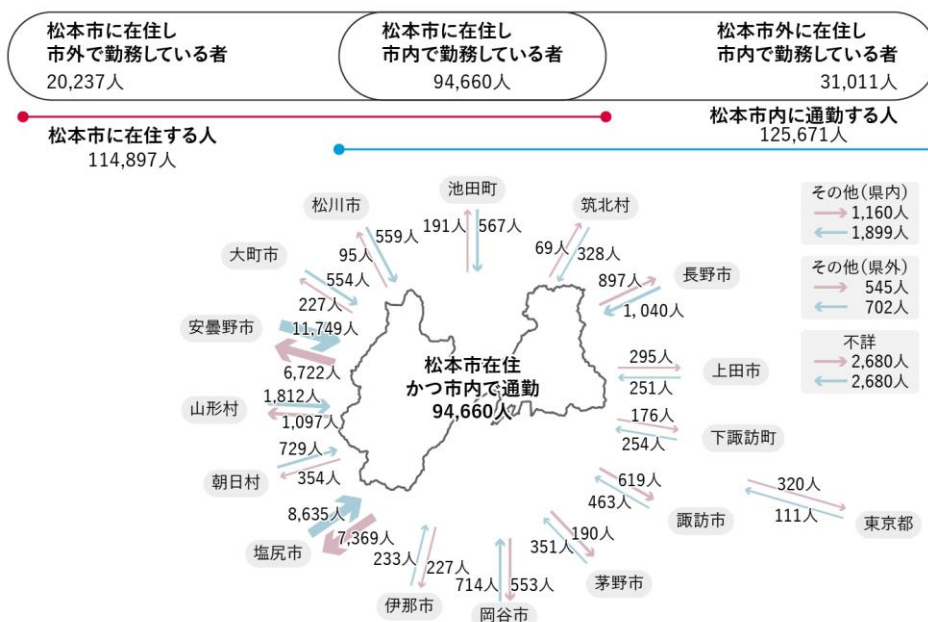
#### 長野県内の主な国立大学立地状況（令和8年4月）

市町村名	国立大学本部の立地	主な立地学部	立地学部数	特記事項
松本市	○	人文・経法・理学・医学部 (全学教育機構)	4学部	信州大学本部が立地し、一年生は全学部松本で学ぶ。
長野市 (県庁所在地)	×	工学・教育学部	2学部	信州大学の他、長野県立大学(2018年開学・公立)が立地。
上田市	×	繊維学部	1学部	信州大学の他、長野大学(2017年公立化)が立地。

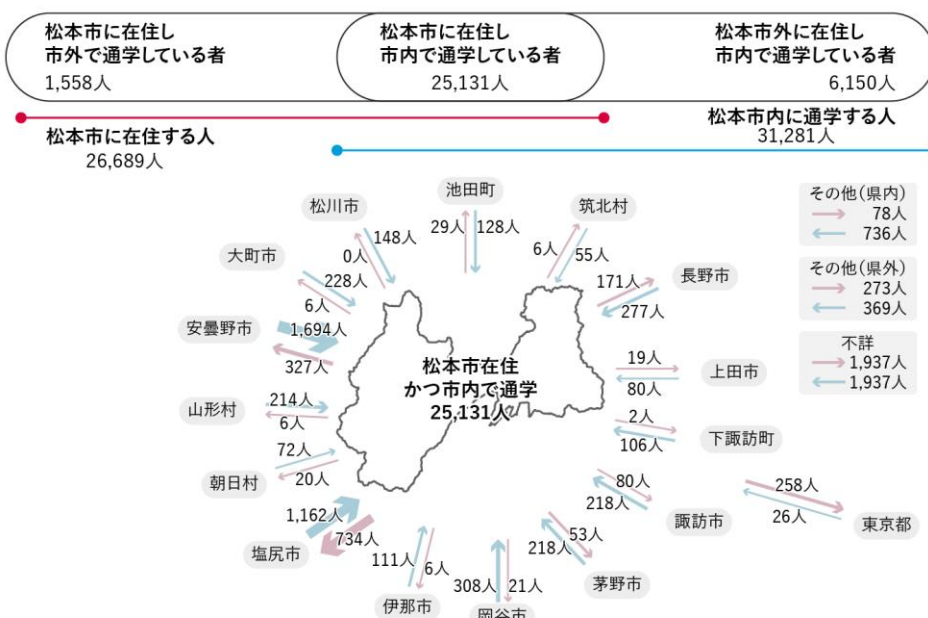
#### 駅から2km圏内の全日制の高等学校の数と生徒数（令和8年4月）

	高等学校の数（校）	生徒数（人）
松本市（松本駅）	4	4,081
長野市（長野駅）	2	1,169

【出典：長野県教育委員会資料】



市内外への通勤移動（2020年） 【出典：国勢調査】



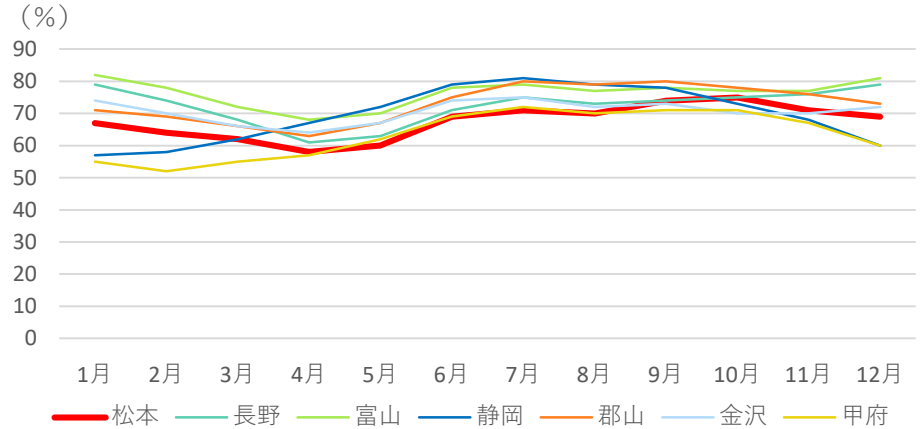
市内外への通学移動（2020年） 【出典：国勢調査】

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

### 潜在力・課題② 気候に恵まれた城下町由来の徒歩圏内に凝縮された魅力・価値

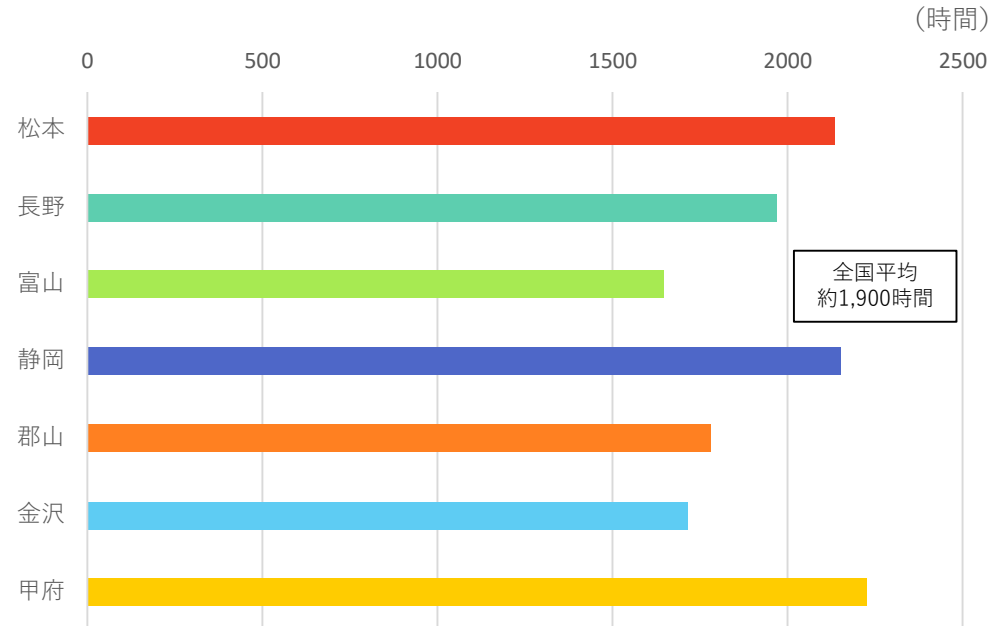
#### ●長い日照時間、低湿な気候

- ・松本は全国平均、大都市圏からの同距離にある他都市よりも日照時間が長く、気温は低く、湿度が低く、さわやかな体感を得られるのが特徴です。
- ・乾燥した気候は、精密機械産業の立地や太陽光発電の効率がよいなど、脱炭素社会を目指しやすい環境です。
- ・松本の山間部は積雪量は多く雪を楽しめ、中心部は積雪量が少なく、長野などの周辺の主要都市と比較しても生活しやすい環境があります。



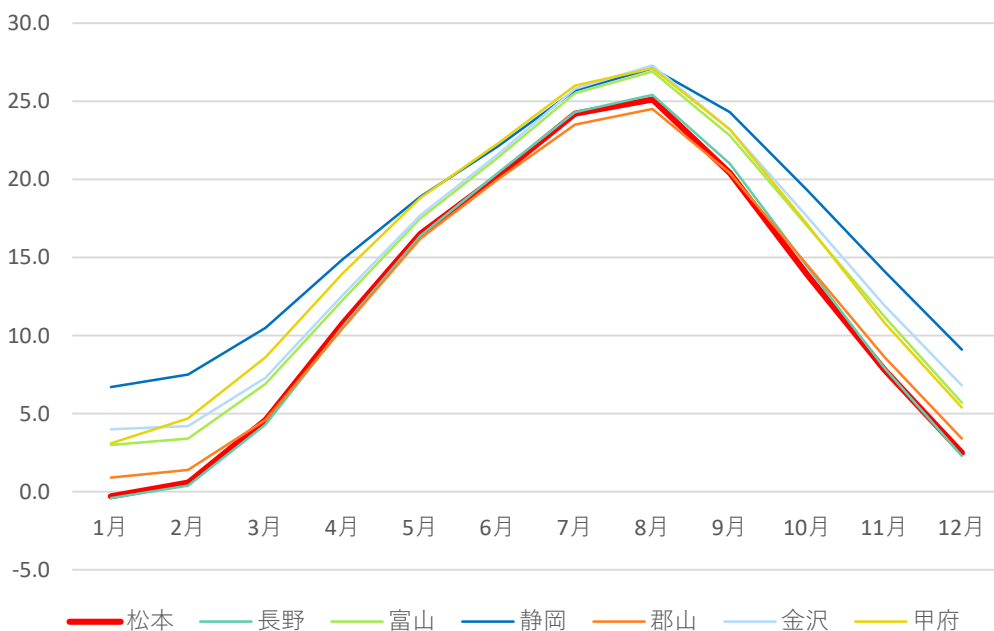
年間湿度平均値 (1991~2020年)

【出典：気象庁】



年間日照時間平均値 (1991~2020年)

【出典：気象庁】



月毎平均気温 (1991~2020年)

【出典：気象庁】

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

### 潜在力・課題② 気候に恵まれた城下町由来の徒歩圏内に凝縮された魅力・価値

#### ●徒歩圏内の地域資産の凝縮

- ・松本市の中心市街地は、江戸時代から受け継がれた旧城下町エリアと、昭和期の土地区画整理によって整備されたエリアの、性格の異なる2つの市街地が隣接して構成されています。
- ・駅と城の双方から徒歩15分圏内（1km圏）を見ると、自然（湧水・眺望）・歴史（文化財・城下町街路）・文化（屋外活動拠点等）の地域資産が高密度に集積しています。

#### ●自然

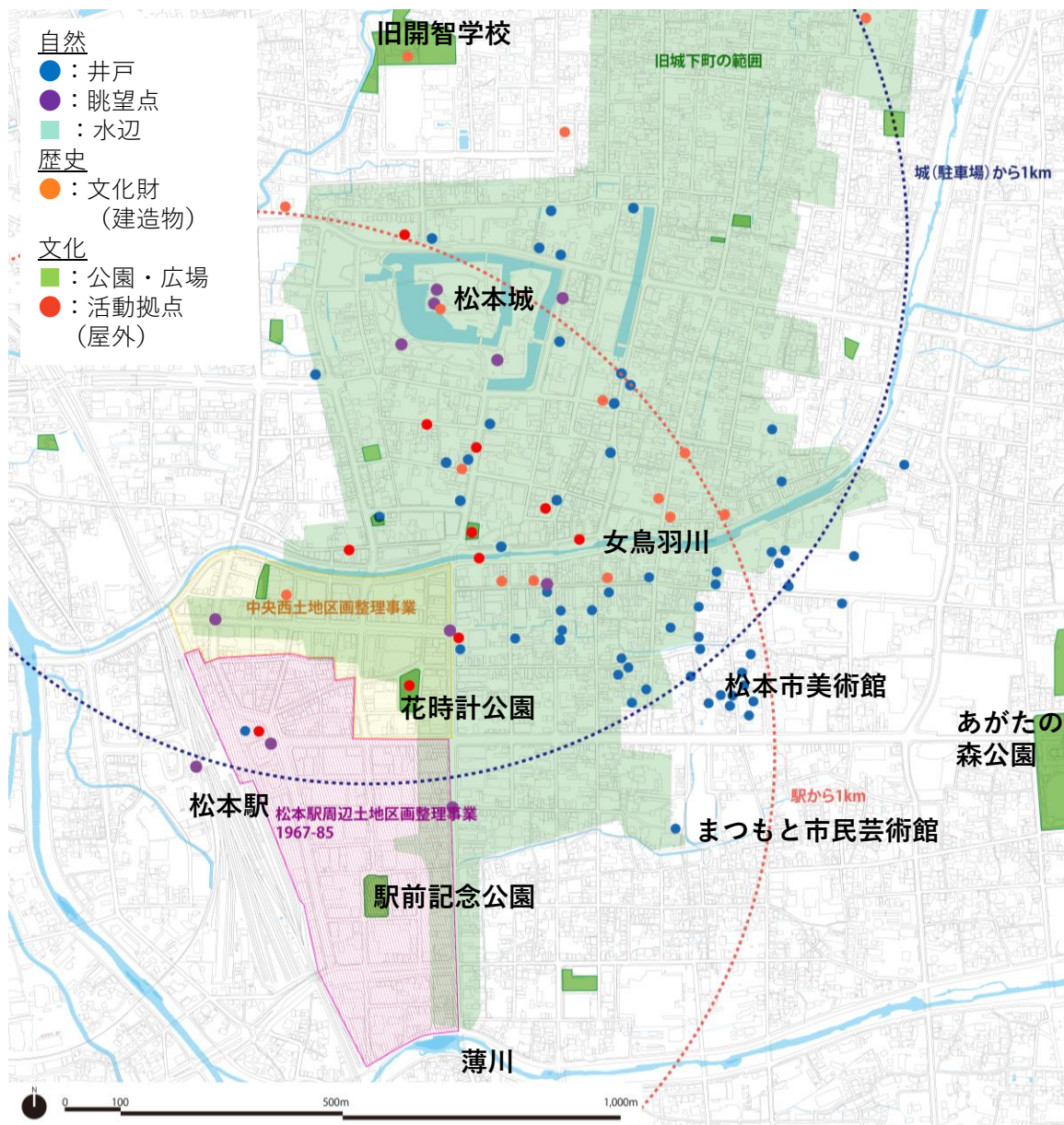
- ・北アルプスを源とする扇状地の突端に位置し、地下水が豊富に湧出。湧水・井戸が市街地に広く残ります。
- ・まちなかから山並みや城を望む眺望点がまちなかに点在します。
- ・LIFULL HOME'S総研「官能都市」の「都市のリトリート」ランキングにおいて、松本市は全国167都市の中で第3位を記録。中核市・政令市の中では東京都に次ぐ最上位に位置します。

#### ●歴史

- ・戦災を免れたことにより、城下町由来の町割り・街路がほぼ当時のまま残存しています。
- ・国宝2棟（松本城天守・旧開智学校）を核に、文化財指定・登録の建造物が旧城下町エリアに集積しています。

#### ●文化

- ・セイジ・オザワ松本フェスティバル（OMF）に代表される、国際水準の音楽・芸術文化があります。
- ・市民・団体によるイベントや活動が継続的に展開する屋外拠点が点在しています。
- ・東アジア文化都市2026 国内選定（文化庁）
  - 歴代12都市のみ（横浜・京都・金沢・鎌倉等）



松本駅・松本城からの徒歩圏と地域資産

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

### 潜在力・課題③ 郊外に広がった松本の市街地

#### ● 商圏人口の増加

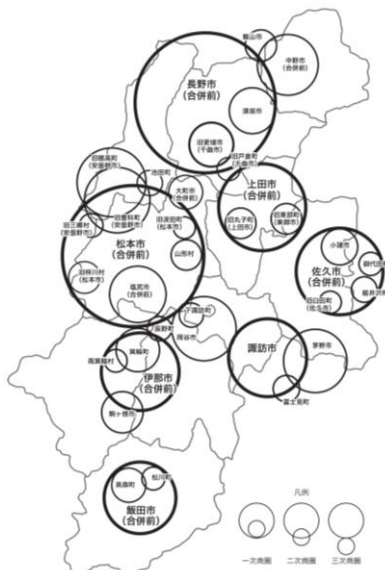
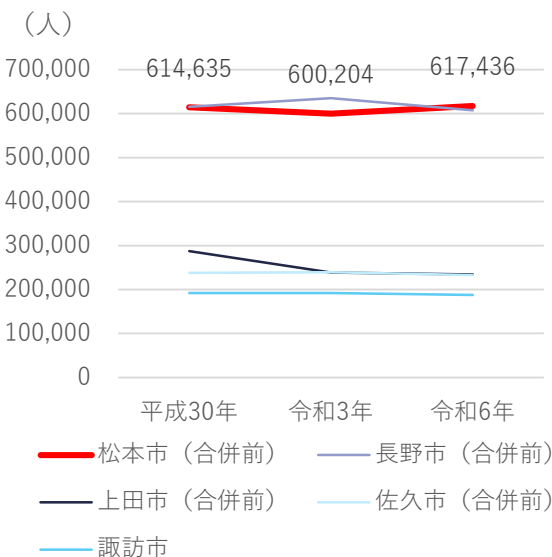
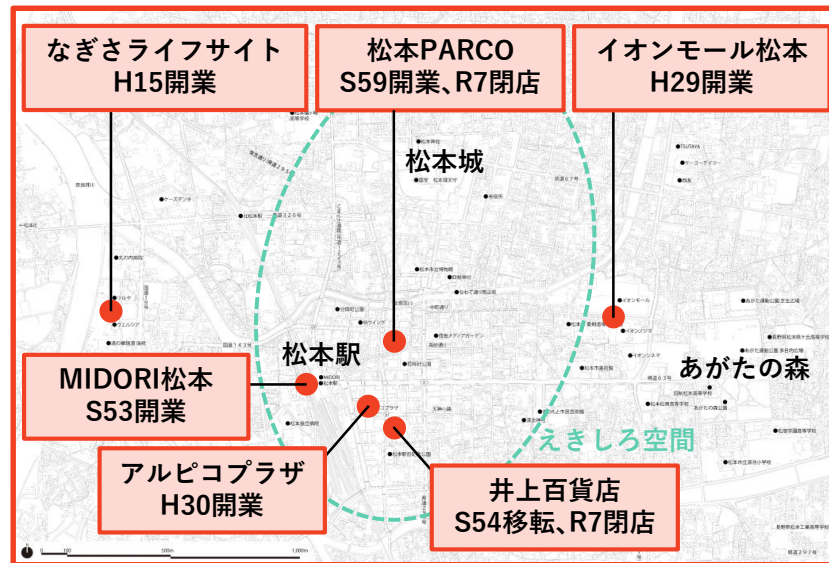
・松本市（合併前）は商圏人口約17,000人に増加し、県内最大規模の商圏を確立しています。

#### ● 買い物環境の変化

・インターネット購買の拡大や郊外型店舗の出店により、中心市街地での買い物行動が変化しています。

・平成29年に開業したイオンモール松本は、市民のみならず広域松本圏からの来訪者が多く利用されています。

・えきまえエリア内は、令和7年の松本PARCO、井上百貨店の閉店により、交通施設以外の集客力のある施設が少なくなっています。

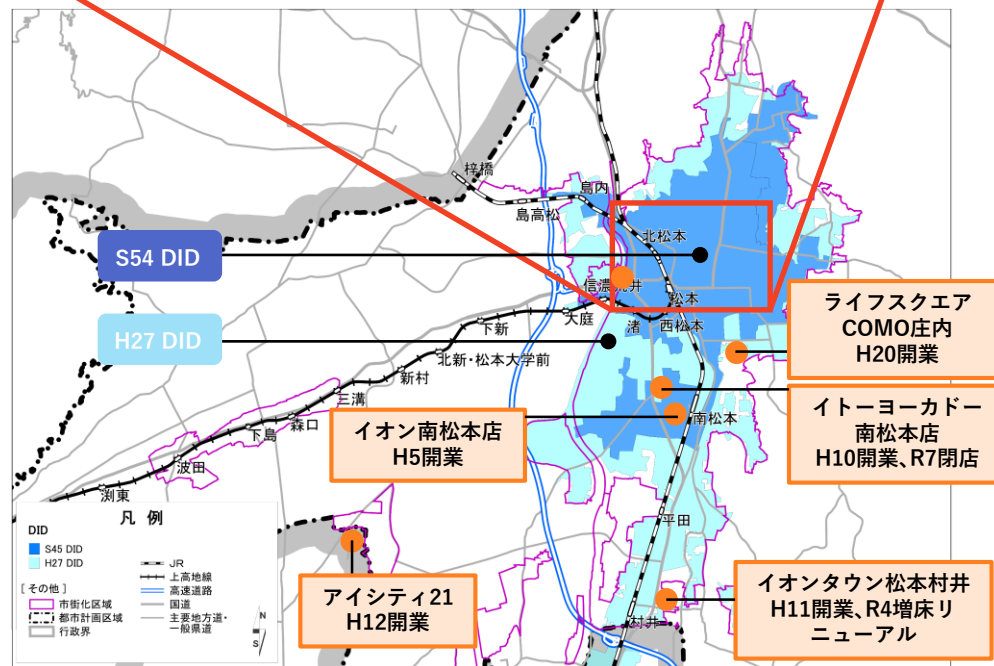


市町村別商圏人口【全品目平均】の推移  
 【出典：長野県商圏調査報告書 令和6年度版】

#### 長野県の商圏構造（概念図）

※円の大きさは証券の規模を表す。17市と商圏人口上位20町村を記載。太字は商圏人口15万人以上の商圏を表す。

【出典：長野県商圏調査報告書令和6年度版】



人口集中地区（DID）は、統計データ（国勢調査）に基づいて一定の基準により設定される都市的地域人口密度が1km<sup>2</sup>当たり4,000人以上の基本単位区等が隣接した地域のうち、人口が5,000人以上の地域

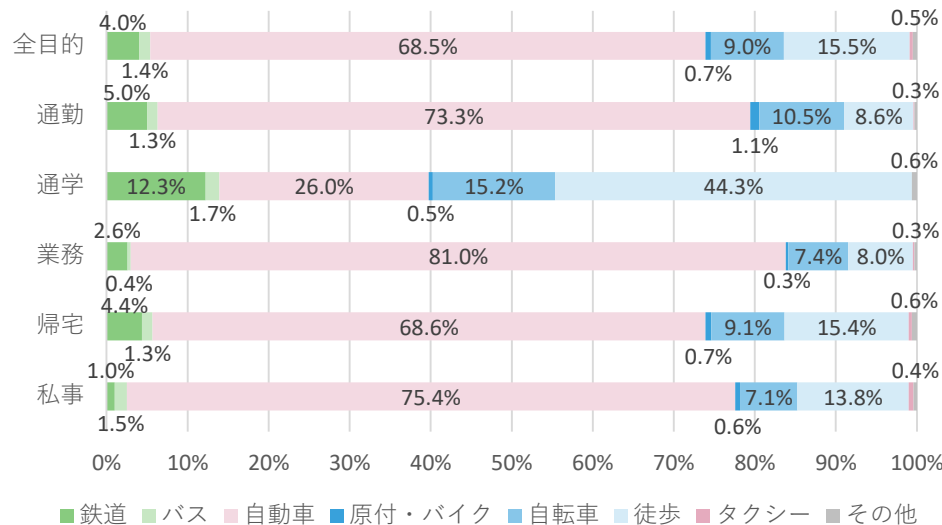
#### 人口集中地区と大型商業施設の出退店

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

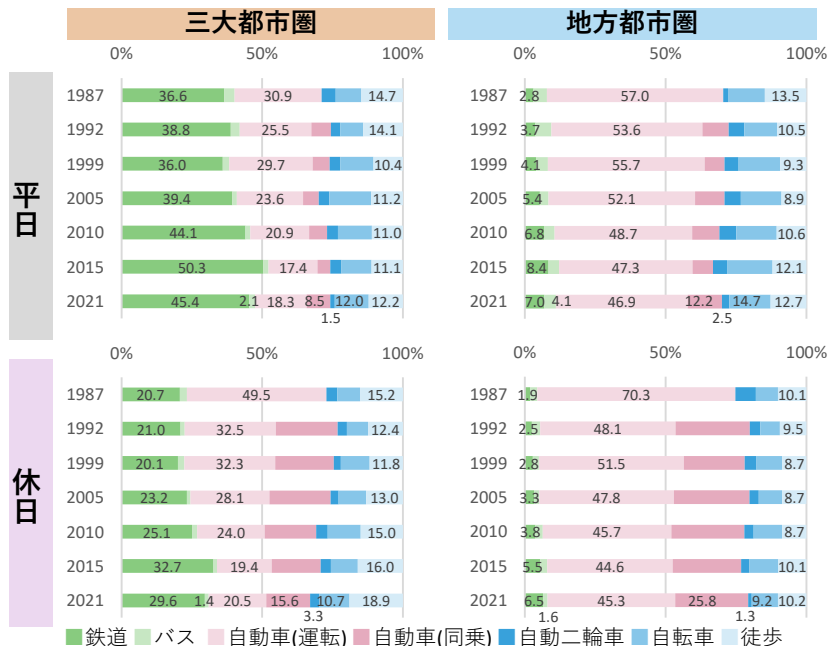
### 潜在力・課題③ 郊外に広がった松本の市街地

#### ●自動車による移動

- ・松本市民の移動は、全般的に自動車による移動の割合が大きい一方で、自家用車で移動できない通学の移動は、徒歩や自転車、鉄道が顕著に大きい。
- ・自動車の移動は、地方都市圏でも年々減少傾向にあり、将来的な自動車交通量の減少が想定されています。
- ・移動に係る金銭的成本は、大都市圏より地方都市圏の方が多く、その中でも自動車関連の費用が大きな割合を占めています。
- ・自動車の保有コストは、若者や高齢者等の世帯年収が低いと想定される世代では生活コストに占める割合が大きいです。

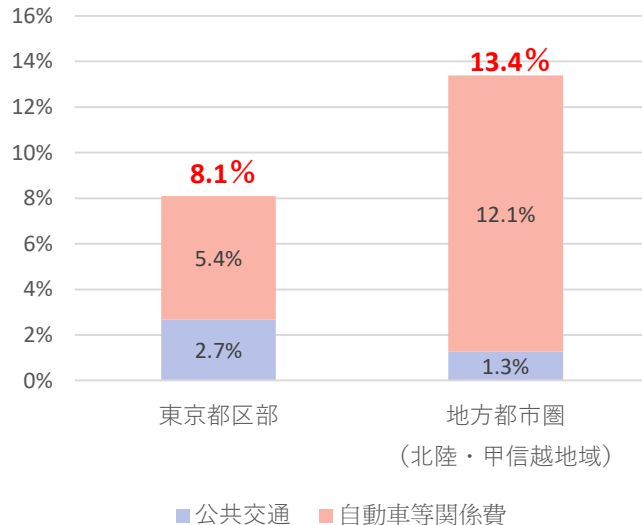


移動目的別の交通手段 【出典：松本市パーソントリップ（人の動き）調査（令和2年3月）】



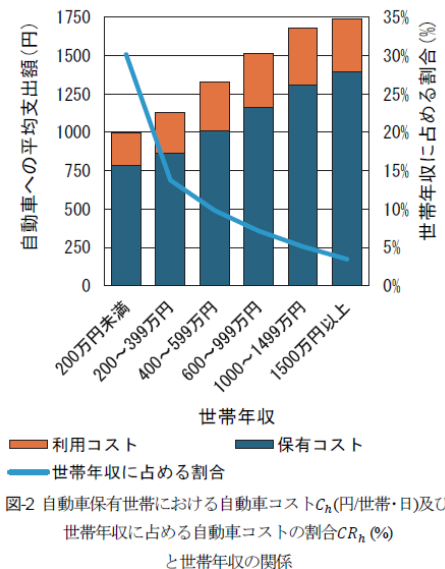
※1987年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

若者（20代）の交通手段別構成比【出典：全国都市交通特性調査（国土交通省）】



家計支出に占める交通費の割合（二人以上の世帯）

【出典：家計調査（2024年）】



自動車保有世帯における自動車コスト

【出典：生活に必要な自動車コストの実態 -年収に対する負担に着目して-】

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

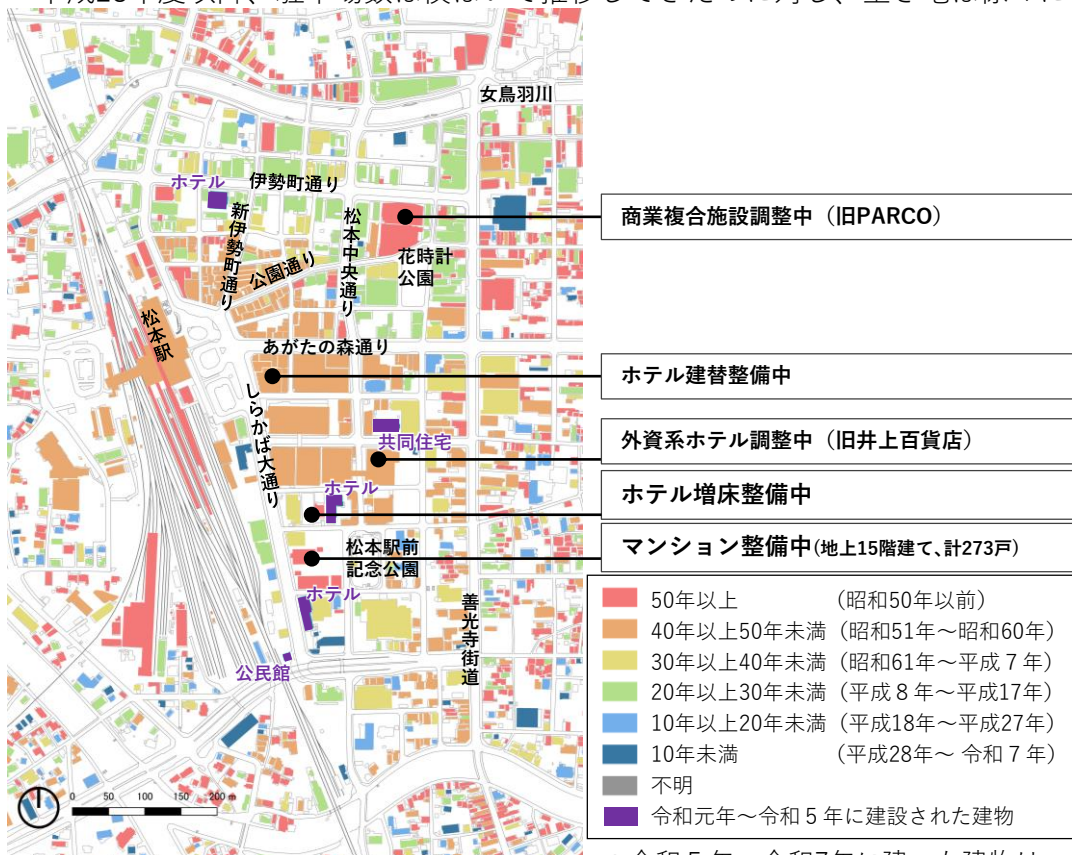
### 潜在力・課題④ 車社会全盛期に整備されたえきまえエリア

#### ●建物の老朽化と更新の動向

- ・えきまえエリアは、昭和の土地区画整理事業後に建設された築40年以上50年未満の建物が多く、建物の更新時期を迎えつつあります。
- ・建物の老朽化に伴い、一部の建物は事業リスクの低い共同住宅やホテル等の建て替えが進み、現在も施設の再整備や建て替え工事が進んでいます。

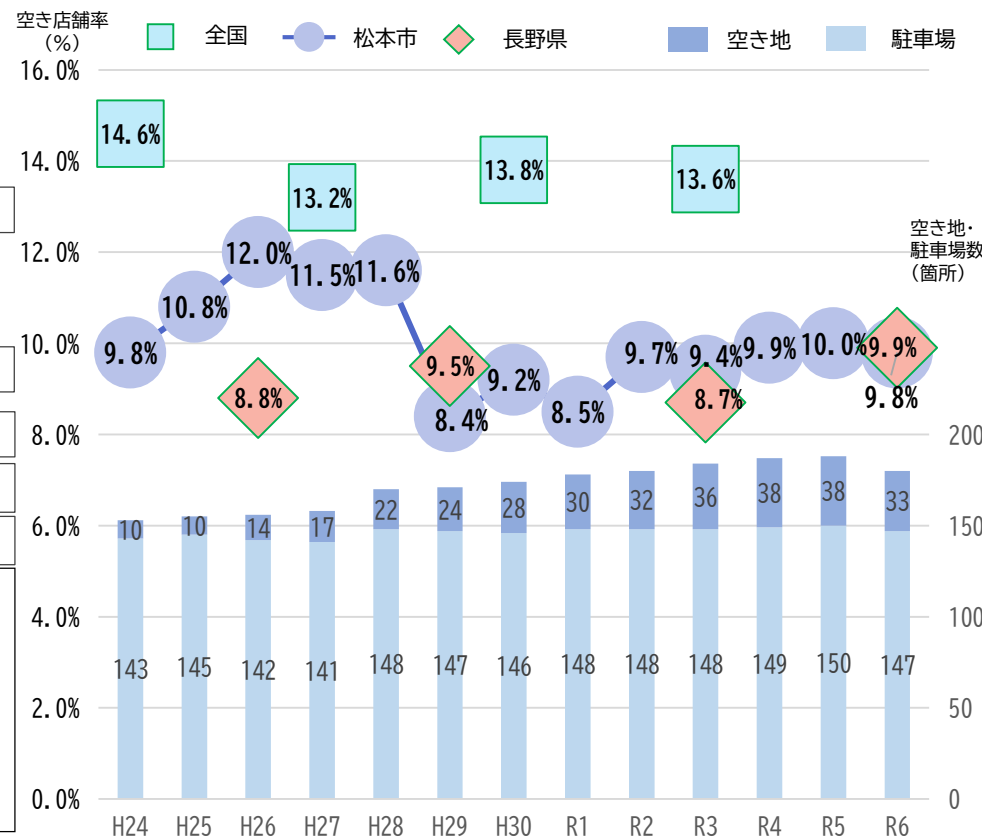
#### ●空き店舗率、空き地・駐車場数

- ・中心市街地は、平成29年度をピークに全国平均を下回る水準で推移しています。
- ・平成28年度以降、駐車場数は横ばいで推移してきたのに対し、空き地は徐々に増加し続けています。



建物の築年数と近年の建築工事の動向

【出典：令和4年度都市計画基礎調査、建築確認申請データをもとに作成】



中心市街地における空き店舗率、空き地・駐車場数の推移

【出典：【松本市】松本商工会議所「松本市中心市街地 空き店舗・空地調査」、【全国】中小企業庁「商店街実態調査」、【長野県】長野県「長野県商店街実態調査」】

\* 令和5年～令和7年に建った建物は  
 図中に示されていません

## (2) 市全体・えきまえエリアの潜在力・課題

### 潜在力・課題④ 車社会全盛期に整備されたえきまえエリア

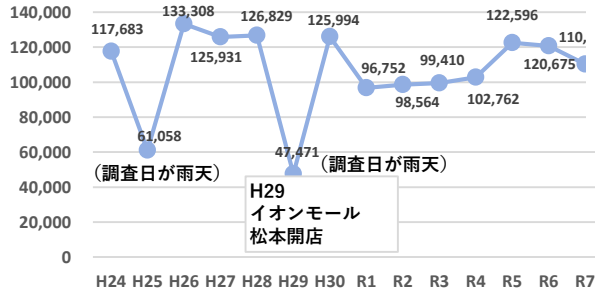
#### ●歩行者通行量の推移

- ・中心市街地全体の歩行者通行量は平成28年度をピークに減少傾向にあったが、コロナ禍を経て復調傾向にあります。
- ・一方で、えきまえエリア内の歩行者通行量は減少しています。

#### ●居住者の推移

- ・えきまえエリアと概ね一致する第1地区は、人口が少なく、特に松本駅周辺は居住人口が少ない状況です。
- ・第1地区周辺の第2地区、第3地区、田川地区、中央地区は30代以下の人口が減少し、高齢化率が上昇しています。
- ・えきまえエリアのあがたの森通り南側は、近年マンション開発が進むことで局所的に人口が増加しています（人口密度が高くなっています）。

(人/日)



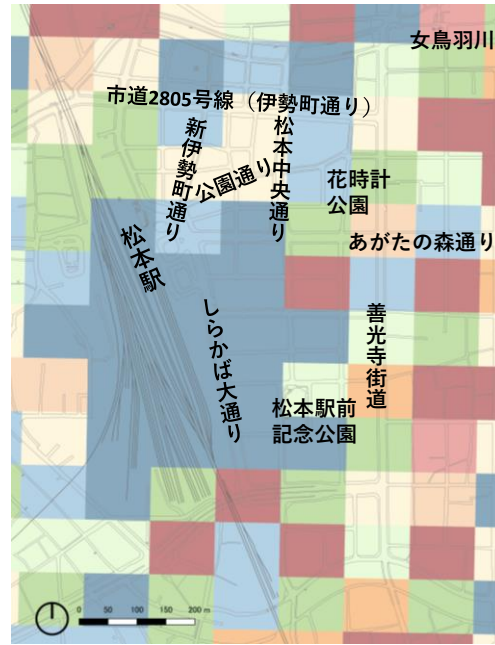
#### 中心市街地の歩行者通行量

【出典：松本商店街連盟「令和7年度松本市商店街歩行者通行量調査」】

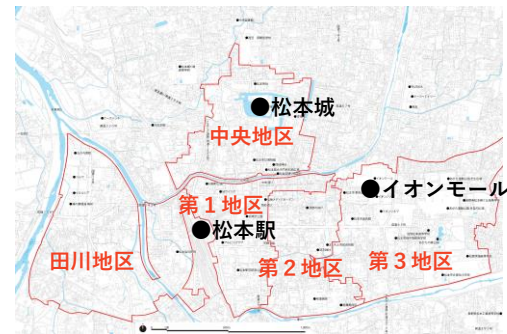
#### 歩行者通行量ランキング 主要6地点 (R7年度)

順位 (H24順位)	調査地点	通行量 (R7)	通行量 (H24)
1 (4)	① 縄手通り	6,159人	4,929人
2 (1)	② 駅前大通り	6,121人	7,947人
3 (5)	③ 中町通り	5,683人	3,872人
4 (3)	④ 大名町通り	3,895人	6,152人
5 (2)	⑤ 公園通り	3,044人	7,255人
6 (6)	⑥ 本町通り	1,975人	2,860人

※ 10月調査 (1日分) の数値から、通りの中で最も通行量が多かった地点を比較

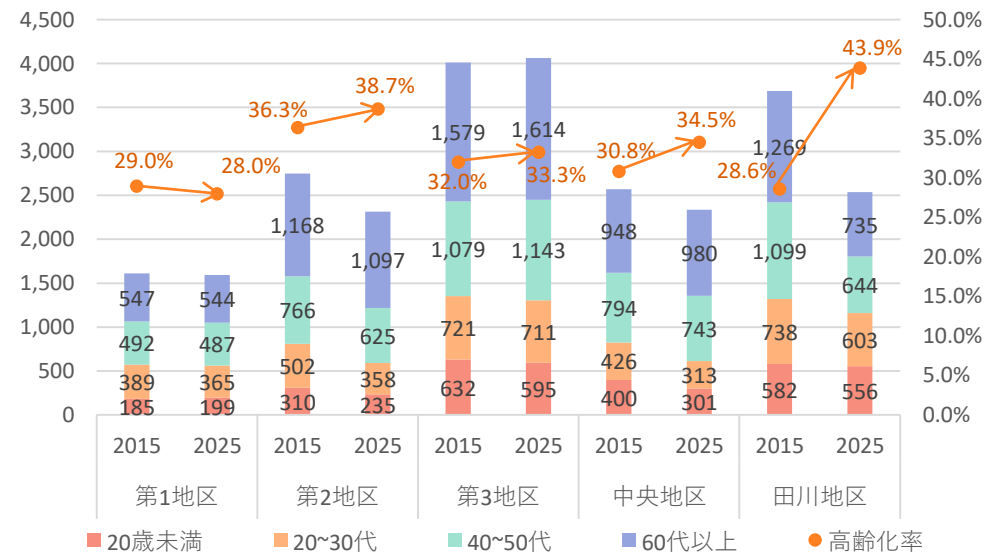


【出典：令和4年度都市計画基礎調査】



#### 人口密度分布 (令和4年度)

(人)



#### 年齢別人口と高齢化率の推移

【出典：住民基本台帳】

## (3) 地域の人々の声からみるエリアの潜在力・課題

### 表現の場

- 音楽やパフォーマンス等を伝えたいが、場所が少ない
- 町会・商店街はイベントやお祭りを開催したいが、人の確保が難しい

### 体感したくなる場

- 若者はフリースペースや自分達だけで遊べる場を求めているが、少ない
- 暮らす人（住む人・働く人・学ぶ人等）は遊び、生活用品を買う場を求めているが、少ない
- 周辺市町村の人は、松本だから買えるもの・体験できる楽しさを求めている

### 人とつながる場

- 日中に飲食したり、会話したりする場を求めているが、少ない
- 町会・商店街は加入する人が少なく、地域活動ができない

### 建物更新・開発ニーズ

- 地権者は建物を更新したいが、自己資金でできない
- 開発事業者は住宅や宿泊施設等のニーズを捉えているが、他の用途の供給が難しい

### えきまえエリアで大切にしたいこと

- 今の子ども達は活気ある松本を知らず、エリアの思い出をつくり愛着を育みたい
- 松本らしさを活かしながら、周辺市町村の中心市街地としてヒト・モノ・コトが集まる経済圏にしたい

## (4) まとめ

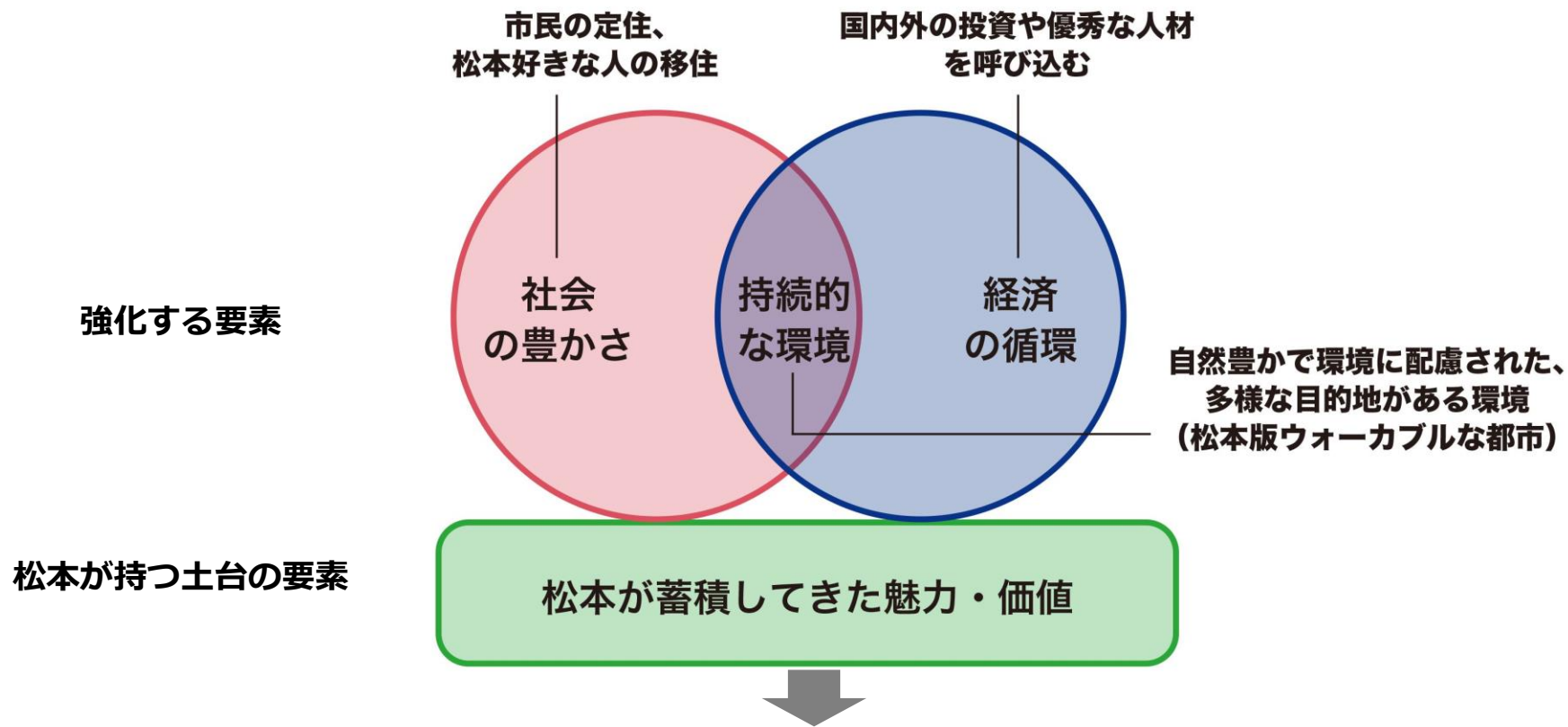
## まちづくりの社会トレンド から取り入れる視点

- ・ 高度経済成長期以降の車中心の都市から、地域資源を持続的に活用して社会・経済・環境の好循環を促す「人中心」の都市空間へ転換
- ・ 広域交通ネットワークの拡充も念頭に、国内外の投資や優秀な人材を呼び込む自然豊かで脱炭素化された地域固有の環境を育成
- ・ 公共空間（パブリックスペース）を充実させ、地域活動支援による滞在時間の延伸、地域イメージ向上を通じた経済の好循環へ転換

## えきまえエリアの潜在力・課題 を踏まえた視点

- ・ えきまえエリアは、周辺地域の魅力を集める場や、大都市圏へのハブを果たす拠点として、市民だけでなく松本広域都市圏の人々の暮らしを支える場所
- ・ 松本は気候に恵まれ、えきしろ空間は城下町由来のヒューマンスケールな街路、湧水・個店・公園・文化施設等が徒歩圏内に凝縮された環境が魅力あり
- ・ 車がなければ暮らせないと過度な車依存社会から、移動コストが軽減された家計にも優しく、環境にも優しい自家用車だけに依存しない暮らしへの転換
- ・ 車社会全盛期に整備されたえきまえエリアは、居住者や日常的な人通りが低下し、人が使うパブリックスペースを取り巻く都市環境が機能不全

## II. 目指す姿



## 「パブリックライフ」の充実

～“まち”を使って暮らす一人ひとりの生活や人生が豊かになること～



パブリックライフとは、誰もが自由に過ごせる公共的な環境や空間（パブリックスペース）を舞台に起き得るあらゆる活動のこと。

## 「パブリックライフ」の充実

～“まち”を使って暮らす一人ひとりの生活や人生が豊かになること～

学ぶ



自分一人で移動し、  
学ぶ・挑戦を自己決断し、  
年齢にとらわれず成長できる

子育て



日頃から多様な事柄・  
価値観の体感を通じて、  
子どもと一緒に成長できる

憩う



自分時間を過ごしたり、  
人と交流したり、  
気軽に気分転換できる

働く



広域松本圏から集積する  
ヒト・モノ・コトを活かし、  
事業に挑戦しやすい

遊ぶ



自然や文化・アートなどの  
松本の魅力を感じる  
贅沢な暮らしができる

訪れる



市民のパブリックライフ  
が来訪の新たな魅力として  
訪れたいくなる

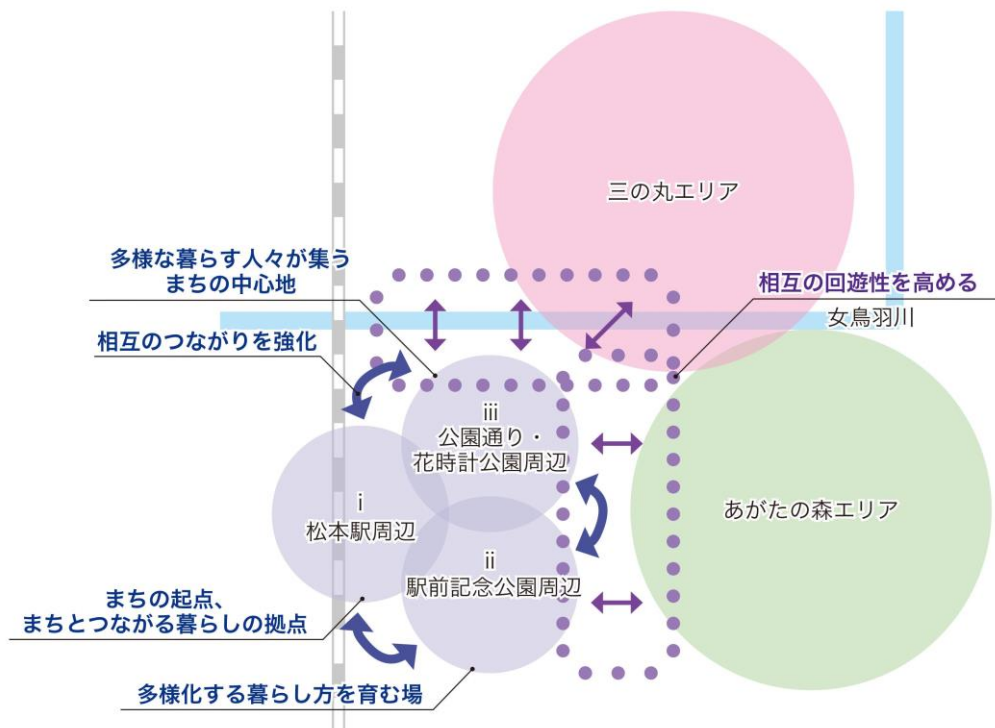
## IV. 目指す姿を実現する7つの方針と方策

- 方針① 魅力的なパブリックスペースの創出
- 方針② 円滑な交通ネットワークの形成
- 方針③ 水・緑、歴史を尊重したウォークブル空間の創出
- 方針④ 個性的な商業や日常ににじみだす文化、居場所の創出
- 方針⑤ 持続可能な市街地の形成
- 方針⑥ 日常に身近な安心できる環境の形成
- 方針⑦ 公民学連携によるまちづくりの推進

# IV. 目指す姿を実現する7つの方針と方策

## ●えきまえエリア内の界隈の役割

- 目指す姿の実現に向け、えきまえエリア内の一定のまとまり（界隈）の役割を明確にし、中心市街地の骨格となるトライアングルエリア（えきまえエリア、三の丸エリア、あがたの森エリア）の相互の人の回遊性を高めていきます。



界隈の目指す方向性

### i 松本駅周辺 ～まちの起点、まちとつながる暮らしの拠点～

- お城口周辺は、まちの玄関口となる拠点として、交通結節点の機能強化、まちへ誘うパブリックライフを展開し、まちとの接続性を高めます。
- アルプス口周辺は、上高地や周辺地域・大都市圏のハブとなる拠点性の強化、ハブとしての北アルプスへの眺望体験などのパブリックライフがおくれる場づくりを進めます。

### ii 駅前記念公園周辺 ～多様化する暮らし方を育む場～

- 本界隈は、多様化する働く・学ぶ・住むといった次世代の暮らし方を享受できる場として、パブリックスペースやそれを取り囲む民間施設・サービスを連携・連動させ、まちを育みます。
- 本界隈の中心に位置する駅前記念公園は、多様な人のよりどころとなるパブリックライフの場として、国府町交差点から駅前記念公園を結ぶ通りは店舗等と一体となった人中心の空間づくりを進めます。

### iii 公園通り・花時計公園周辺 ～多様な暮らす人々が集うまちの中心地～

- 本界隈は、多様な暮らす人が集い過ごす中心的な場として、多様なパブリックライフをおくれ、地域の個店が育む魅力がエリアの魅力となるような機能誘導、環境形成を図ります。
- 本界隈の中心に位置する花時計公園は、周囲の店舗等と一体となった心地よい場、多様なイベントにより楽しさが感じられる場として、公園通りは店舗等と一体となった歩いて楽しい人中心の空間づくりを進めます。