

# 第72回長野市都市計画審議会議事録

日時：平成30年11月21日（水）  
午後2時

場所：第一庁舎  
7階第一委員会室

長野市都市整備部都市政策課



## 第72回 長野市都市計画審議会 次第

日時 平成30年11月21日（水）午後2時

場所 第一庁舎7階 第一・第二委員会室

1 開 会

2 委 嘱 書 交 付

3 長 野 市 あ い さ つ

4 委 員 紹 介

5 報 告 事 項

(1) 長野市景観計画の改定について

(2) 建築基準法第51条に係る廃棄物処理施設について

6 議 事

(1) 長野市地域公共交通網形成計画に係る平成30年度実施計画について

(2) 第7回区域区分見直し方針について

7 そ の 他

8 閉 会

◎長野市都市計画審議会委員

- 1 番 高瀬 達夫 (信州大学工学部土木工学科 准教授) =欠席  
2 番 松岡 保正 (長野工業高等専門学校 名誉教授)  
3 番 酒井 美月 (長野工業高等専門学校 准教授)  
4 番 跡部 美幸 (長野県司法書士会長野支部司法書士)  
5 番 相野 律子 (長野県建築士会長野支部まちづくり委員会副委員長建築士)  
6 番 小林 秀子 (長野市議会 議員)  
7 番 山本 晴信 (長野市議会 議員)  
8 番 鈴木 洋一 (長野市議会 議員)  
9 番 若林 祥 (長野市議会 議員)  
10番 佐藤 久美子 (長野市議会 議員)  
11番 野本 靖 (長野市議会 議員)  
12番 岩野 彰 (長野商工会議所 副会頭) =欠席  
13番 宮澤 清志 (ながの農業協同組合 代表理事専務)  
14番 岩下 秀雄 (長野市民生委員児童委員協議会 副会長)  
15番 本間 吉治 (NPO法人ヒューマンネットながの 理事長)  
16番 西宮 登喜男 (長野市商工会 副会長) =欠席  
17番 塩谷 正広 (国土交通省関東地方整備局長野国道事務所 所長)  
代理出席 山崎 茂 国土交通省関東地方整備局長野国道事務所 副所長  
18番 新家 智裕 (長野県長野建設事務所 所長) =欠席  
19番 油井 英人 (長野中央警察署 署長) =欠席  
20番 小島 誠 (長野市農業委員会 会長)

---

◎説明のための出席者

都市整備部長	羽 片	光 成
都市政策課長	平 澤	智
交通政策課長	花 立	勝 広
都市政策課長補佐	倉 澤	弘 昌

◎事務局出席者

都市政策課長補佐	田 口	義 朗
都市政策課長補佐	中 村	豊 文
都市政策課係長	清 水	永 一
都市政策課主査	小 林	明 徳
都市政策課技師	今 井	俊 介
都市政策課技師	鈴 木	康 平
都市政策課主事	山 口	椎 菜

---

## ◎開会

○司会 定刻となりましたので、第72回長野市都市計画審議会を開会いたします。私、本日の進行を務めます、都市政策課の田口と申します。着座にて進めさせていただきますが、よろしく願いいたします。本日の審議会は、委員総数20名のうち現時点で14名出席いただいております。過半数の出席がありますので、長野市都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、会議が成立していることをご報告申し上げます。山本委員は所用が終わり次第出席されるとの連絡をいただいております。本日ご欠席の委員を紹介いたします。高瀬委員、岩野委員、新家委員、油井委員の4名でございます。また、塩谷委員の代理で副所長の山崎様にご出席をいただいております。なお、ご連絡はいただいておりますが、西宮委員はまだおいでになっておりません。また、本日の会議は公開となります。あらかじめご了承をお願いいたします。

はじめに、資料の確認をさせていただきます。資料は、過日郵送でお届けしました本日の次第のほか、本日机の上にお配りさせていただいたものがございます。本日机の上にお配りしました資料は、報告事項の関係で長野市都市計画審議会事務報告とありますもの、資料1 コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度、資料2 平成30年度長野市地域公共交通網形成計画に係る実施計画、資料3-1 第7回区域区分見直し方針について、資料3-2 長野県第7回区域区分見直し方針、以上5点となります。ご確認いただきまして、不足がございましたらお申し出ください。

それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきます。まず、長野市あいさつといたしまして、都市整備部長の羽片から申し上げます。

---

## ◎長野市あいさつ

○事務局 それでは私から一言ご挨拶申し上げます。都市整備部長の羽片でございます。委員の皆様には、本日の審議会開催をご案内申し上げましたところ、大変お忙しい中ご出席をいただきまして、厚くお礼を申し上げます。また、日頃から当審議会をはじめ長野市政にご理解、ご指導を賜り、重ねてお礼を申し上げます。さて、本市におきましては、人口減少対策はもちろんのこと、中心市街地や中山間地それぞれの活性化を見据えた上での、市域全体を網羅した交通対策など、将来展望を踏まえた都市政策を進めていかなければならない、大事な時期を迎えております。今後、本市といたしましては、コンパクトシティ・プラ

ス・ネットワークの実現に向け、様々な施策を展開してまいります。引き続き委員の皆様のお力添えを賜りたく、よろしくお願い申し上げます。本日は、今年度3回目の審議会となりますが、昨年6月に策定いたしました、長野市地域公共交通網計画に基づき、毎年度策定している実施計画について、更には都市計画区域区分の見直し方針に関する事項の2件を説明させていただき予定となっております。寒さが日々厳しくなっている昨今でございますが、委員の皆様におかれましては、お体をご自愛され、ご健勝でますますご活躍されますことを祈念申し上げます。簡単ではありますが挨拶といたします。本日はよろしくお願いいたします。

○司会 続きまして、都市政策課長の平澤から、新たに委員となられた方をご紹介します。本来、新任委員の皆様には、市長から委嘱状をお渡しすべきところでございますが、大変恐縮ながらお手元にあらかじめご用意させていただきましたので、お許しいただきたいと存じます。任期につきましては、本審議会条例第3条により、前の委員の残任期間となり、平成32年3月末となっております。よろしくお願いいたします。なお、紹介を受けられました委員の方は、恐れ入りますが、その場でご起立いただき、一言お願いいたします。

○事務局 都市政策課長の平澤でございます。この度、市議会議員の各種委員会等の改選の関係で、新たに5人の委員が替わられましたので、ご紹介申し上げます。

長野市議会議員 小林 秀子 様

○委員 どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 同じく市議会議員 鈴木 洋一 様

○委員 鈴木でございます。よろしくお願い致します。

○事務局 同じく市議会議員 若林 祥 様

○委員 若林でございます。よろしくお願い致します。

○事務局 同じく市議会議員 佐藤 久美子 様

○委員 佐藤です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局 同じく市議会議員 野本 靖 様

○委員 よろしくようお願いいたします。

○事務局 5人の委員の皆様におかれましては、今後ともよろしくお願いいたします。

○司会 それでは、次第5の報告事項について事務局から報告します。

○事務局 平成30年3月26日の第69回長野市都市計画審議会、平成30年5月31日の第70回長野市都市計画審議会において審議された議案については、次のとおり処理されましたので報告します。長野市景観計画の改定について。平成30年9月13日 長野市告示第470号。建築基準法第51条に係る廃棄物処理施設について（直富商事株式会社）。長野県付議案件。平成30年9月12日 30都第219号 都市計画上支障がないと議決。以上です。

○司会 これから議事に入りますが、その前にマイクの操作について説明いたしま

す。発言される際に、お近くの卓上機器の楕円形の部分を軽く押していただき、緑色のランプが灯ったことを確認いただいてから、ご発言をお願いいたします。それでは、議事に移ります。審議会条例第6条第1項の規定に基づき、松岡会長に議長をお願いいたします。

---

## ◎議事

○議長 委員の皆様には、お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。本日は先程もご紹介されましたように、議決案件はございませんが、次第にありますとおり、昨年6月に策定した長野市地域公共交通網形成計画に係る平成30年度実施計画についてと、前回から引き続き長野都市計画基礎調査の調査結果から第7回区域区分見直し方針についての2件につきまして、説明をいただきます。皆様からご意見を頂戴しながら、実りのある会議にしたいと思っておりますので、議事の進行が円滑に運びますようご協力をお願いいたします。なお、本日の議事録の署名は、跡部委員と相野委員にお願いしたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

では、これより議事に入ります。まずは(1)の長野市地域公共交通網形成計画に係る平成30年度実施計画について、事務局からご説明をお願いします。

○事務局 交通政策課長の花立でございます。それでは私から資料1、資料2に基づきまして説明をさせていただきたいと思っております。まず、資料1をご覧ください。こちらの方ですが、そもそもまちづくりの在り方と公共交通の在り方、これについての関係性を謳った資料でございます。国土交通省の資料を基に、長野市として一部修正をさせていただいたものでございます。上から見ていただくと、囲みの部分でございますけれども、都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、居住機能や都市機能の誘導と連携をした持続可能な公共交通ネットワークの形成を推進するものだということが書いてございます。こちらのページは大きく左側と右側に分かれています。左側には主にまちづくりの関係が書かれておまして、右側が公共交通の関係になります。左側をご覧くださいと、立地適正化計画というものがございます。こちらは長野市でも策定をしておるものでございますが、まちづくりの方向性としてコンパクトなまちづくりを進めていくための計画と申し上げることが出来ると思っております。その内容ですが、下にあります赤い部分、都市機能誘導区域、いわゆる都市の拠点エリアに医療や福祉等の都市機能の誘導をしていくための区域を作っていくという考え方が一つです。もう一つはその下、青い部分になりますが、居住誘導区域ということで、居住を誘導して人口密度を維持するエリアを設定することによって、私申し上げましたコンパクトなまちづくりを進めていくとするものでございます。一方これと連携をいたしまして、右側になりますが、地域公共交通網形成計画というものを長野市でも昨年度

作りまして、ちょうどこの審議会でも昨年11月にこのような内容です、ということでご案内を申し上げたところでございます。こちらはどんな内容かと言いますと、ネットワークに関するものであります。街の中で人々が移動をしていく、そのネットワークを形成していくものが公共交通の役割ということになってまいります。この公共交通網形成計画にはそうした取り組みが記載をされておまして、その下の赤い部分になりますけれども、これに係る実施計画ということで、私共毎年このような形のものに力を入れていきたいということを定めて取り組んでいるところでございます。いずれにいたしましてもこのページの中では、左側の立地適正化計画、つまりコンパクトなまちづくりと、右側の地域公共交通網形成計画、いわゆるネットワークの部分連携させながら、表題にもありますようにコンパクト・プラス・ネットワークといった形でまちづくり全体を進めていきたいというものでございます。

これを踏まえていただきまして、お手元の資料2の方、冊子になりますが、実施計画の方をご案内申し上げたいと思います。結構厚い資料ですので、取り組みの中からいくつか抜粋をする形でご案内を申し上げたいと思います。まず、ちょうど真ん中あたりになります25ページをご覧ください。よろしいでしょうか。こちらに取り組みの体系が記載されております。まさに公共交通網形成計画の中身です。取り組みの体系が書かれております。この体系の一番左を見ていただきますと、実施項目というものがあまして、例えば実施項目1でございます。地域における公共交通網の確保・維持といった大きな中身がございまして、例えばその右の一番目になります。平坦部における公共交通網の確保・維持という施策の中で、実際に取り組んでいく事業として、事業の部分、例えば二番目をご覧ください。コミュニティバスの運行、維持、或いは見直しといった項目に取り組んでいこうとするものであります。そしていくつかの項目には、青色でH30、赤色でH29と書かれたアイコンのようなものがございまして、これが主にその年度に優先的に取り組んでいきたいとする項目にチェックがついているものでございます。もう一度、一番左の実施項目を見ていただきますと、実施項目1の下に2がございまして、利用環境の整備というのが二番目の大きな取り組みになります。続いて26ページをご覧ください。実施項目3が出てまいりまして、利用促進という項目になっています。つまり私共の公共交通網形成計画の中で大きくは地域における公共交通網の確保・維持、利用環境の整備、そして利用促進といった大きな三つの項目について取り組んでいく、そういった体系になっております。それでは次に、4ページへお戻りいただきましてよろしいでしょうか。こちらは29年度に主に取り組んできた内容が書いてございます。記載の方法ですが、4ページ上の方から見ていただきますと、先程の体系が書かれております。実施項目1、施策1、事業2という中で、赤い線がございまして白抜きの文字ですね。平成29年度事業内容として、中心市街地循環バスぐるりん号の運行コース等の見直しという項目が書かれてございます。そしてその下に書かれているのは、29年度にこんなことに取り組みたいということで当時掲げたもの、更にその下を見ていただきますと、29年度の取組内容(結果)というところがございまして、肌色の裏地に書かれたものがあると思います。これが実

際に取り組んでみた結果ということでございます。例えばぐるりん号で申し上げますと、一番上のところになりますが、全ての時間帯の乗降調査を行ったり、そして5ページ肌色の最後の方になりますけれども、長野駅を基点に外周を循環するコースを想定し、これをたたき台として検討を進めることとした、続いて30年度へ繋がっていく、そんなような作りになっています。29年度に取り組んだ内容として、13ページをご覧くださいましてよろしいでしょうか。バスロケーションシステム、いわゆるバスの位置情報をスマートフォンで確認できるような仕組みでございます。これにつきまして29年度に私共長野市、そして長野県、松本市と連携いたしまして、システムの開発に向かって研究を進めてきたところでございます。こういった内容で29年度にいろいろと取り組んできましたが、また後程ご覧をいただければと思います。続きまして30年度に優先的に取り組みたいとする事業ということで、27ページをご覧くださいましてよろしいでしょうか。先程もちよっと触れました、中心市街地循環バスぐるりん号の運行コースの見直しということで、今年度いろいろと進めてまいりました。中心市街地のまちづくりにも随分影響のある話でございます。スケジュールのところを見ますと、事業者等と懇談をしながら31年度中には新コース等での運行を目指すと書いておりますが、現在もっと具体的に話が進んでございます。現在ぐるりん号は中央通りを通りながら県庁通り、それから長野大通りを循環するような運行コースを走っておりますけれども、実は中央通りにつきましては民間バスが5分から10分おきぐらいに出ている現状がございます。更にその上にぐるりん号が走っていたわけなんです、より効率的な運用ということで私共で案をまとめまして、長野大通りから県庁通り、善光寺の下を大門を通過してぐるっと大きく外周のみを回るコースを運行しようと考えております。早ければ来年度の4月からそのコースで動けるような形で進めてまいりたいと思っております。続きまして28ページをご覧くださいましてよろしいでしょうか。こちらは30年度の事業内容といたしまして、観光客等向けのわかりやすい公共交通利用の研究ということで書いてございます。今申し上げましたように、中央通りを含む中心市街地、更には城山公園の再整備、或いは信濃美術館の建て替え等を控えておりまして、観光客の皆さんが動いていただきやすい案内をする必要があると考えております。先程申し上げましたようにぐるりん号が中央通りを運行せずに、この中央通りについては民間バスに任せていきたいというのが今回の再編の一つの骨子になっておりますので、このバスに乗れば善光寺に行けます、あるいは信濃美術館の方へ行けます、といったような案内をきちんとしていく必要があるということで、現在研究を進めているところでございます。続きまして29ページをご覧ください。バス高速輸送システムBRTの導入検討でございます。BRTというのは、その下に四角で囲んでおりますけれども、バス高速輸送システムの略でございます。特徴といたしましては、専用の走行空間を持ちまして優先信号等により出来るだけ早く大量に輸送できる、そういった仕組みでございます。長野市の中では今まで検討段階でいたわけですが、こちらについてももう一度改めて導入に向けて研究を進めていこうと考えているところでございます。続きまして34ページをご覧くださいましてよろしいでしょう

か。先程29年度のところで触れましたバスロケーションシステムでございますが、これについては今年度中にシステムを開発いたしまして、今年度の終わらないしは来年度の頭から、皆さんのお持ちのスマートフォンの中に信州ナビというアプリを入れていただきますと、信州ナビというのは観光や交通案内のアプリでもありますが、更にバスロケーションシステムを加えたアプリとして運用を開始してまいりたいと思っております。そしてこのアプリを運用してバスロケーションシステムを使っていただくことで、専ら朝の時間帯に忙しく移動されている通勤客の皆さんの利便性が上がってまいりますので、自家用車で通勤されておられた方等にぜひこれを機会にバス等に乗り換えていただけないかという運動を進めてまいりたい、ということが35ページ右側の方に書いてございます。ここでは仮称としてお徳な長野スマート通勤応援します、というようなことが書いてありますが、環境問題も相まって公共交通の必要性、その利用の重要性が叫ばれておりますので、いろんな角度から私共も自動車から公共交通への転換を図ってまいることができればと考えております。またその他の取り組みはまた見ていただくことといたしまして、参考までに37ページをご覧ください。長野市が関係をしている、関与をしているバス路線がいくつもございます。民間のバスの事業者が自主的に動かしていただいているもの以外に、市バスですとか乗り合いタクシー等を動かしております。37ページからはそういった市が関与する路線たくさんあるのですが、それぞれの路線が抱えている課題ですとか状況について記載をさせていただいておまして、今後それぞれの路線について最も適した運行にその都度見直していきたいというふうに思っているわけでございますが、まずは現状、こういった状況で見直すとすればこんなことが考えられるということを一覧としてまとめたものでございます。この実施計画につきましては30年度版をこういった形で作らせていただきました。また31年度版を作ろうと思っております、30年度の取り組みの結果、そして今度はその結果を踏まえて31年度にまた新たな取り組みを書き加えていくことによって、毎年度どのような形で取り組んでいるか、また取り組んでいきたいか、見えるような形で皆さんにお示しできればと考えてございます。私からの説明は以上でございます。

○議長            ありがとうございます。それでは（1）長野市地域公共交通網形成計画に係る平成30年度実施計画について、ご意見、ご質問等ございましたら挙手をして発言をお願いします。いかがでしょうか。では皆様考えている間に、すぐに答えられるような質問を一つ。たまたま私隣の飯綱町にいまして、もう始まっているのかな。もう高齢者へのサービスとしてバスに乗れば、細かいことは忘れてしまいましたが、結構お得になるというような制度だったと思います。市の補助額というところ、高齢者をそれだけ安くするのであればその差額は誰が払うんだという感じになると思いますが、隣町とそういった連携をして負担割合を決めたりいろんなやり方があるのでしょうか、どこが負担しているのですか。長野市内でも高齢者の方にそういう特典があったりしたら、それが市補助額というところに入っているのかということをお教えください。

○事務局 先程の実施計画の中で、たまたま何の意図もなく触れなかったんですけども、33ページをご覧いただいてよろしいでしょうか。33ページにバス共通ICカードくる、これを近隣都市へ導入支援をしていくということが書いてございます。実は長野市で70歳以上の高齢者の方々のバス運賃を随分値引きして利用していただけるような仕組みがございまして、これはバス共通ICカードくるのひとつの形態として運用をしております。そして今回議長さんからお話をいただきました飯綱町と高山村に、今年の10月からになりますけれどもくるを拡大していく一環の中で、それぞれのところで長野市の高齢者支援システムおでかけパスポートというものがあるのですが、それと同じ仕組みを高山村と飯綱町でも利用していただけるような形にいたしました。これはシステム上の話をさせていただくと同時に、高齢者の割引等についても基本的には私共と同じ線で運用をさせていただいています。それで割り引いた額はどうなるかというようなことですが、それはそれぞれの自治体が正規の運賃から割り引いた分をバス事業者に補填をする形で運用をしています。そして先程この後ろのところいくつか補助額が書いてあったと思いますが、その中には含まれておりません。あくまでも私共がこの計画の中で後ろに書いております補助額というのは、バスやタクシーを運行するための直接的経費であります。高齢者のおでかけパスポート等については少なくとも長野市の中では、保健福祉部でいわゆる高齢者の外出支援が一番の目的になっておりますので、そちらで支出をしているという状況でございます。

○議長 わかりました。大変わかりやすい説明をありがとうございました。委員さん方いかがですか。

○委員 2点伺いますが、27ページのところで運行収入と運賃収入の違いはどのようなものかということと、今度ルートの見直しをされるということですが、ルートを変更することによって市の補助額を減らしていきたいというような目標を持っていらっしゃるのかということと、それと34ページのバスロケーションシステムの導入についてですが、自家用車からこのシステムの導入に併せてバス通勤への転換を促進するということですが、こちらは先進の事例というのは、例えばこのシステムを導入したことによってバスの利用者が増えたといった事例はあるのかどうか伺いたいと思います。

○事務局 まず一つ目のご質問でございます。運行収入と運賃収入ですが、運賃収入はそのまま運賃収入でございます。運行収入というのは例えばバスに広告を載せたりする、そういったものの収入を含めたものが運行収入といった形になっておりますので、若干ですが運行収入の方が大きくなってきます。二番目でございます。ぐるりん号の運行コース等の見直しにつきまして、市の補助額との関係ですけれども、今回ぐるりん号の見直しをしていくにあたって私共は三つの視点からバランスをとってこうという考えでございます。一つは利便性であります。やはり利便性が落ちてしまうと駄目だということ。それから効率性であります。実際にバス事業者では運転手等も大変確保が厳しくなっている中で重複するところは出来るだけやめていって役割分担を適切にしていきたいという内容です。もう一つは持

続可能性であります。この三つのバランスをとっていくことが重要だと考えています。そういった意味から申し上げまして、補助金を減らすことそのものは一義的な目的ではありません。ただどんどん次から次へと税金を流し続けなければならないのかということ、それは持続可能性に反対の方向になってしまいますので、やはり一定のところで抑えていきたいという意味では、現在出している補助金を一つの目安としながら考えてきたというのが実態でございます。それから三番目、バスロケーションシステムの先進地ですが、いくつか調べさせていただきました。その中で劇的に利用者が増えたというケースは見当たりません。そういう意味では今バスを使っておられる方の利便性は高まるんですけども、なかなかこれを契機に転換が進むほど簡単なものではないというのが一般的な認識だと思っております。ただ利便性が上がるだけではないと思っております、出来る限りのことを進めてまいりたい。一番は先程申し上げましたように、通勤者をターゲットにアプローチをしていきたい。そのためには企業等にも働きかけてまいりたいと思っておりますし、同時期にバスロケーションシステムを入れます松本市と連携をしたり足並みを揃えたり、あるいは一緒に研究をしたりしながら、こういった方法があるんじゃないかということをお互い切磋琢磨しながら取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

○議長 　他の委員さんいかがですか。

○委員 　いくつかお願いします。一つは実際にバスを利用している皆さんがより乗りやすいように、利用しやすいためにどういうことが必要か。こういったことがかなりいろいろアンケートや聞き取り等を行っていると思いますが、そういったものを反映したものはどのようなところに表れているのでしょうか。それから例えば中山間地域にバスを走らせる中で、たしか県内でも荷物、貨物と一緒に運ぶような取り組みもされているところがあるかと思いますが、そんなことを検討されているのかどうか。それともう一点ですが29ページのBRTのことですが、岐阜のバスレーンの様子が添付されていますが、BRTはかなり投資も必要とされるものかなと思っておりますが、その投資に見合う利用促進や利用増はどのように考えていくか。例えば片側二車線とかいわゆる道路構造、そういうものとBRTが導入できるところと、導入すれば増加は予想されるけれどとても導入が難しいというところもあると思いますがそこら辺のところを長野市は可能性のあるところをどのように考えているのか、その三点教えてください。

○事務局 　まず一つ目の質問でございます。バスの利用者の皆さんからの要望に対してどのような形でお答えをしているかということでございます。多分バス利用者の方々といえますと、利用されている方ご本人からするとまず自分の利便性のことなんだという風に思います。そういった部分でアンケートをとらせていただいたものの中にはバスの本数を増やしてもらいたい、あるいは運賃が高すぎるという要望が当然のことながら一番多かったです。なので私も先程申し上げましたように、これからのバスの再編を考えていこうとする中では、利便性と効率性と持続可能性といった三つの点で考えていかなければならないと思

ます。そういった意味では特に中山間地域等においてはその地域としての需要がどの程度あって、どういった運行形態がもっとも持続可能で効率的なのか、という視点を地域住民の皆さんと十分にコンセンサスを得ながら進めてくる必要があると思っております。それをやらないと利便性ばかりが要望として出てきてしまって、お応えできない、だから駄目なんだという、非常に矮小化された議論になってしまうと思っております。そういった意味では先程の実施計画の中で見ますと、41ページをご覧くださいよろしいでしょうか。41ページの中に中山間地域を走っているものですが、七二会地区のじんば号から新じんば号へといったものが書いてございます。こちらの中の今後の方向性の右のところを見ていただきますと、28年度に実施いたしました中山間地域の再編モデル事業というものがありまして、地域の中でワークショップ等を行いながら、かつて走っていた中山間地域のじんば号と、それからアルピコバスの代替バスを合体させて新じんば号と作ってきた経過がございます。これは区長さん方をお願いをして地域の利用者の方々に実際に来ていただいて、支所を中心に高専と連携をしてワークショップをしながら地域の皆さんと共にどんなルートを、ということを図ってきたものでございます。そういった意味でこれは一つの例になると思っております。また、42ページを見ていただきますと小田切地区がございます。小田切地区は人口減少と高齢化が進んでいる地域でございます。以前の運行方法を大きく見直して、地区内フルデマンドという形にさせていただきました。つまり定時定路といったコースを持たずに地区内のバス停であればどこからどこへでも行ってもらって結構です、という内容です。ただこれは相当利用者が減って少ないからこそ出来る方法なんです。多いとこんな方法は取れないんですね。そういった意味ではこれも需要に応じた内容、そして小田切地区の場合には地区内に買い物拠点がないものですから安茂里駅まで地区外ですが例外的に運行を伸ばすことで、今年度利用者が増えております。こういったことが利用者の皆さんの要望をお伺いしながらもお話を続けていって、より良い方法として編み出してきた内容ということが言えるのかなと思っております。続いて貨客混載のことでございます。定期バス等に貨物輸送、例えば何々運送の荷物を乗せて拠点のAからBまで動かすという方法がございます。こういった方法をとっていいですよということになっておりまして、現在は身近なところでは飯綱町ですね。飯綱町で長電バスと一部やっているところがございます。私共もこれについては市内の大手の運送事業者すでに働きかけております。ただこれもどこでも実現できる話ではなくて、一旦貨客混載という形でバス事業者等が受けますと、非常に大きな責任が出てまいります。要はこの地点からこの地点まで決められたところに必ずそれを運んでいかななくてはいけないということになりますので、しかもその拠点がちょうど運送事業者の拠点とうまく一致するようなところであれば、まさにお互い負担が少ない中で運ぶことができる。けれどバス事業者がわざわざ遠回りして運ばないといけないようなことであれば、それは全然話が別ということになってしまいます。いくつか市内でも可能性のありそうなあるというふうに私も聞いておりまして、その路線については一旦バス事業者の方にこういった話があるということ投げかけ

てはございます。ただ投げかけてから半年ほど反応がないものですから、実現はちょっと難しいのかもしれないですけども、すでにそういった取り組みをしているということと、今後またいろんなケースが出てくると思いますので、研究をしながらまた訴えかけていきたいというふうに思っております。それから三番目、BRTでございます。委員さんご指摘のとおりBRTを通す際には必ず一車線は専用の走行空間が必要になってまいります。ということはどういうことかということ、その専用空間から車を締め出すこととなります。一定の時間をとろうともです。BRTの実現可能性ということと、今の車社会の両立というのは、想像していただくとお分かりのとおり、かなりハードルが高いと思っております。また新たに一車線を引くというのは現実的にはかなり難しいと考えておりますので、例えば四車線道路のうち上下二車線とかあるいは片側一車線だけとかということになろうかと思っております。それから投資という点で見ますと、いろんな投資の可能性がございます。先程申し上げましたように専用走行路は必ず必要になってきますけれども、そこに更に投資をするとすると、よくBRTといって皆さんがイメージされるのは接続バスというバスが2台連なったバスがございます。こういったバスを入れますとそれだけでものすごいコストがかかりますし、更に全てのバス停を改修しなければいけなくなってまいります。こういった投資はかなり出てくると思っております。そして私共といたしますと、BRTを考えるときにいろんな形のBRTがあるのではないかなというふうに思っております。少なくとも専用空間だけは絶対に必要なんですが、例えば通常のバスの便数を増やして専用走行路をどんどんと定時性を高めて走らせるだけでも、実は高速バス輸送システムになりえると思っております。来年度に向けてコンサルさんの力も借りながら長野市の中で実現可能性のある方法はどのような方法なのか、また先程もお話をいただきましたように将来にわたってきちんと需要が見込まれるような路線というのはいくら辺なのかそういったことのバックデータを集めてから少し具体的に考えてまいりたいというふうに思っております。平成25年にBRT、LRTの導入可能性調査というものをやっておるんですけども、そのときに掲げているのは長野市の中の南北交通軸、いわゆる長野駅から若槻方面あるいは長野駅から松代方面、この方向についてBRT、LRTを考えていきたいと思いますということが出ておりますので、現在としてはまず走行空間がとれる可能性のある松代方面というのを考えていくのもありなのかなと思っております。

○委員           ありがとうございます。私バスの問題でたしかに運転手の確保が難しいというようなことが問題になっていると聞いています。貨物とお客さんとの合体というのは全てのところではないんですけども、方面によってはそうしたことも長野市として検討する、そういう時期も来ているのかなというようなことを特に中山間地域でのバス路線等については、可能性としては出てくるのかなというふうに感じておりますが、もちろん事業者との関係でありますので、またぜひそこら辺は探っていただければと思います。それとBRTなんですが、定時性というのは非常に需要があるところほどまた定時性も求められるということもあって、その時間を予想して乗る人、通勤客そういう人達を中心になってくると思うので、定

時性というのも非常に大きな鍵、ポイントになるかなと考えていますので、またそこら辺については今後もご検討いただきたいと、これは要望でお願いいたします。

○議長 　　他の委員さんいかがでしょう。

○委員 　　長野市さんがいろんな取り組みをされていて、良くしていこうという姿勢はよくわかったんですけども、例えば21ページに福祉タクシーの拡大ということがありますが、以前に車椅子とかでバスに乗ろうとしたときに乗れなかったとか予約をしてくれとか、なかなかスムーズに乗れないというお話を伺ったことがあって、現実的に福祉車両の拡大というのもいいんですけども、もっと気軽に普通の路線バスで、普通に出掛けようと思ったときに乗られるような視点ですとか、自分で車を運転したりしなくても、移動に困難が伴うような方が利用しやすいような公共交通機関になると、そういう層の方たちがもっと利用なさるので、利用も促進されると思うんですけども、そういう視点が中にあるのかもしれませんがよくわからなかったので、その辺はどのように考えていらっしゃるのかということと、それからそれにも繋がってきますがバスの運転手の方にもいろんな方がいらっしゃって、丁寧で親切な方もいらっしゃいますし、割と乱暴とは言いませんがそういう方もいらっしゃいます。18～19歳のあたりに乗り方教室というものがあるんですけども、去年の夏に二度ほど大きいお金しか持っていないで、一人は中学生か高校生くらいの女の子で五千円札しかなくて運転手さんに五千円じゃ乗れないんだ、と行って結構長い間バスのマイクを通じたまま怒られているというケースがあって、後ろに乗っている私も、多分他の方たちも非常に不愉快だったと思うんです。細かいお金を持っていないのも確かに問題ですが、それほど詰るような形の物言いをされることなのだろうか。バス会社でくずす機械が無理だったらそういう用意をしておいて対応をすとかいうことがあってもいいのではないかな。もう一人はお年寄りでしたがやはり大きいお金しかなくて、同じように困るとクレームをつけられていて、その路線に乗っている他の人にこういうことがあったんだと他の日に話したら、その路線ではよくあることだって言うので、運転手の方の教育だとか意識の変化みたいな形のことを通じてもっとバスが好きになったり、バスで出掛けたいと良いイメージを持たれたり、愛されるバスになったら、皆が乗りたいし、乗ろうと思ったときに実際に乗れるようなことを考えていかないといけないんじゃないかなと思いました。

○事務局 　　まず後談の方ですが、バス事業者に成り代わってというのは僭越ですが、本当に申し訳ございません。私共から見てもバス事業者の中で旧態依然としたところはかなりあると思っています。バスに乗り慣れた方であれば小銭を用意しておくというのは常識的なことかもしれませんが、昔から運転されている方からしても当たり前聞こえるのかもしれませんが、実際お年寄りや特に小さい子どもは全くそうでしょうが、バスに乗ったことがなくて初めて乗るという人もいらっしゃる中で、先程の運転手さんの対応というのは非常にまずいことであります。我々バス事業者としょっちゅういろんな話をしておりますので、そこら辺もお話をする中で乗って楽しい、気持ちいいバスになるよう努力してまい

りたいと思っております。それから最初にいただいたご質問でございます。車椅子等の対応でございます。これは当然私共の方でも出来るだけ進めてまいりたいというふうに思っております。車椅子対応をするときに大きく二つの問題がございます、一つはバスの形状とバス停の形状ということになります。バスの形状については後程見ていただければいいのですが、実施計画の中では24ページのところにノンステップバスの導入率というのを目標の数値として掲げております。現在36%ちょっとですが、33年度までには60%まで持っていかうということで、出来る限り床を低くするノンステップで上がれるようなバスにしていきたい、バスの車両をまず変えていきたいというふうに思っております。それからバス停そのものですね。歩道がどうしても狭くて車椅子の乗り降りができないというところもございます。こちらは道路整備等々とあわせて中で進めていかなければならないと思っております、一朝一夕には進みませんけれども、道路改良等とあわせてその節には車椅子も乗れるようなものに改良していきたいと思っております。そして現状の対応といたしますと、先程もお話をいただきましたように、大変お手数なんですけど事前にバス事業者にご一報をいただけるとありがたいです。乗れるバス停、乗れないバス停があったりですとかありますので、出来る限りのことはさせていただいていると我々了解をしております。全てが整っているわけではございませんが、現状といたしましてはお手を煩わせますけれども、お応えをいただければありがたいと思っております。以上です。

○議長 今の少し付け加えですが、ノンステップバスの導入率と書いてあって、これはどこの路線を走っているかどうかということも見当はついているわけですよ。そんなに詳しくなくていいのですが、増やしていこうとか、不自由な方が比較的多い施設があればそういうところへ、というのもあると思いますが。

○事務局 実はバスはその車両がずっと同じ路線を走っているわけではなくてぐるぐる回ったりしますので、必ずしもこの路線は全て、というところばかりではないです。ただ、ご利用の方いらっしゃれば、私共のほうで作っているバスマップの中にここはほとんど大丈夫だよ、あるいはここは結構大丈夫だよ、といったマークのついた内容のものもございしますので、参考にいただければと思います。

○議長 集まりやすい施設や比較的行かれるようなところに置いておいてもらうと何かあったときに参考になるかもしれませんね。

○委員 バスロケーションシステムや28ページ観光客向けのわかりやすい公共交通利用に関するところに関係するかなと思いますが、ユニバーサルデザインという意味合いで、例えばバスロケーションシステムは多言語化、せめて英語に対応するシステムなのかということと、特に駅を基点とした場合には観光客の方が長電で湯田中に向かうとか戸隠にバスで向かうとか善光寺とかもそうですけれども、どこのバスにどう乗ればどこへ行けるという情報はおそらく長野に初めて来た観光客の方が日本語で国内の観光客として見るのも当然ですが、海外からの旅行客の方がここに向かいたいとなったときに二段階ハードルがあるという

状況になるかと思しますので、こういったところ、特にソフト対策としての観光客向けにわかりやすいものを路線ではなく、まずどれに乗るといった部分を充実させるということはすごく良い対策だとは思いますが、そのこのところにそういった検討は可能なのかどうか、ということが一点と、バスロケーションシステムの方は例えばスマートフォンで使った人の情報を、バスロケーションシステム側で可能なものに関して収集して、その情報をフィードバックしていくようなシステムとして、どこの路線でこういったシステムの利用が多いとか、どの時間帯で、どの年齢層で、というものをバックアップデータとして収集可能なものがあるってそれを反映させるものができるかどうか、という二点についてお願いします。

○事務局　　まず一つ目です。ユニバーサルデザイン、多言語化についてです。お答えとすると先程のアプリの関係も多言語化に対応してございますし、長野駅におけるバス交通を含めた交通案内が前回の御開帳のときにいろいろ取り組んだのですが、課題がたくさんあるというお声を頂いております。実は長野県のほうでも長野駅や松本駅といったハブになるような駅については、インバウンド、外国からの観光客の方にきちんとわかっているような形で整備すべきだろうということで、議会で補正予算をもって実際に外国人の方に歩いていただいて何がわかりにくいのかをモニタリングしていただくような、そんな事業も県の方でやるような話になっております。私共はそれと連携しながらどこにどういうものを置いたらいいのか、更にどの程度まで多言語化すればいいのか、今長野駅で一番のメインのところは4つの言語に対応しているのですが、かえってわかりにくいというふうに思われる部分もあるかもしれない。英語だけでいいのかなといったそんなような声も聞きますので、そこら辺も研究の対象にしながら取り組んでいきたいと思っております。あるいは日本人の観光客も含めてそんなのですが、私共の意識とすると観光客の方の行かれる場所というのはある程度決まっていると思います。善光寺、松代、戸隠などで、一番に乗ったら善光寺へ行くよ、ではなく、善光寺へ行きたいなら一番に乗ってください、という順番で本来案内すべきだろうと。その案内が実はないんですね。そういったものがないものですから、配置や設置も含めながら、当然多言語化したものを研究してまいりたいと思っております。それが一つ目でした。それから二番目でございます。二つの視点でお答えをしたいのですが、一つは信州ナビのデータそのものですね。これは主に路線を使っていたいただいた方々、それから街の方々、観光客の方々を含めた導線、これをビッグデータを取り入れて観光ですとか交通の案内について活かしていくということを想定した中でアプリ開発をしております。信州ナビ上のデータもビッグデータとして活用をする。また、バス路線について申し上げますと、先程私お伝えをしました交通ICカードくるるがでございます。くるるのデータは当然のことながらありますので、これを参考にしながら路線の再編などを考えているところでございます。具体的に申し上げますと、ぐるりん号の再編にあたってどのバス停でどのくらいいつの時間に、というのを全部引っ張り出した中でここは薄いからしばらくやめておこうとかここは厚いからこういった方法で対応しようと、これもビッグデータとして活用させていただいている、そ

んな状況でございます。

○議長 よろしいですか。他にいかがですか。

○委員 仕事柄転勤が多くて、実は今も単身赴任で来ているんですけども、20年前に結婚して家族を持ったのが長野市で、そのときの長野市の印象というのが、すごく生活しやすかったんです。街中に医療施設から何から集中してあるので、あの頃から長野市はコンパクトシティだ、あそこは住みやすいよと言っていたところで、市内に住んではいたんですけども、資料1で国土交通省で整理はしていて、ここでいう拠点エリアですかね。拠点エリアにいると行政機関から医療から済むよ、と。ここに居ればだいたいのは済むよね、と。そこに行くまでの過程といったところで、交通網を整備しましょうというところなんです。私も今まで住んでいてバスを利用するときの選択肢の中に、いつ来るかわからないというところで、本数はあるんですけども、それがどの交通機関で行くかとなったときに始めにバスは正直選択肢から漏れてしまうんです。そういったところからすると、特に地方部のところで一番良いのはドアツードアで目的地に行かれるのが生活するのに楽で、マイカーを持っていると楽は楽なんですけれども、ドアツードアで考えたときに特に地方の人がバス停に行くまでにどのくらいの負荷があってまずバスに乗ろうという選択肢が消えるか残るかっていうところは、まず調査をされているのかなとです。大通りとかそういったところはバス停で停まらないと非常に問題になるかなと思うんですけども、ただ本当に山間部の方へ行ってしまうと、例えばお年寄りが私はここで降りたいのよね、バス停とバス停の真ん中で降りたいのよね、と言って、家の前で停まってもそんなに支障になるかなと思うんですよね。逆に言うと乗りたいところで乗ることをしたときに乗れるってなると、山間部に住んでいるお年寄りの方の移動しようっていう意欲が普段の生活の中で出てくるのかなというふうに思います。それとナビ等々でやっていくときにやはり一般道を走ってきますから、定時性というのが一番大切なんだと思いますけれども、あとはこの時間に来るはずが来るかどうかかわからないといったときに、私もバスに乗ろうとすると、選択肢としていつ来るのかわからないよね、といったところです。今GPSなんかありますので、バスにつけておくと今どこを走っているんだよね、もう少しで来るかな、というのを、それが例えば家を出ようとしたときに、時刻表ではなくバスがそろそろ来るから行こうってなると、移動しようとする意欲も出るのかなと思います。街中ではなく地方の山間部へ行くとそういうものも可能じゃないかなと思います。実はうちなんかもこれから雪が降りますけれども、除雪機がどこへ行っているのかというのは、皆GPSを機械につけて、効率良く運用をやっていて便利だと思っているので、二点について教えていただければと思います。

○事務局 バス停までの移動の負荷ですね。私共バス停のエリアとして、自治体によっていろんな捉え方あるようですが、概ね300mくらいまではバス停の範囲なのかなと考えております。ただこれは平場の話で、元気な人の話が300mということだと思います。高齢者の方々が増えてまいりまして、それこそ100mも歩けないというお話もある中で、いろいろと課

題が生じてきております。特にご質問のあった中山間地域については、同じ100mでも坂があったりとかいうことで移動の負荷が高いのが実態ではあります。中山間地域については私共も現実の問題としては一つは交通事情が許せば、フリー乗降の設置をしているところが一部ですけれどもございます。フリー乗降は警察の方々からするとちょっとハードルが高いものですから、何でもかんでもというわけにはいかない。そういった場合にはむしろ利用される方の家の近くにバス停を置いてしまうといった形で、バス停まで来てくださるのではなく、バス停がその人のところへ近寄るといような方法をとってございます。先程お話をした七二会地区ですとか小田切地区でも、バス停をそこへ置いてくださいという話は山のようにありました。でもそのときは一般のバス停ではなく正直申し上げて木のところにこんなのを付けてバス停とするようなケースもあるくらい対応させていただいているところで、出来る限り負荷を小さくするような取り組みはしておるつもりでございます。それとバスの状況ですよね。どこにいるかということですが、先程申し上げたバスロケーションシステムにおいては、家にいながらスマホでどの辺にバスがいるというのはもう見ていただけるようになっております。特に例えば雨が降った、雪が降ったというような遅れがちになるようなときには、家で見ていただいて今出ていいのか、或いは今日バスをあてにしているのかというようなところまで見ていただけることができるかなと思っております。ただこのバスロケーションシステムは本当の山の中の乗り合いタクシーには導入できないものですから、そこら辺のところは今後の需要の状況も見ながら課題として考えてまいりたいと思っております。

○議長            ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

○委員            一点コメント、要望なんですけれども、35ページのところに乗り換え促進、利用促進の部分も兼ねているかと思いますが、例えばその次のページにおでかけパスポート、高齢者に対するフォローだと思えますけれども、私自身がバスによく乗るようになったのは実は子どもが生まれてからで、小さい子どもが歩くかどうかというところでは、15～20分歩いて駅まで行くよりも目の前の2～3分のところのバス停から乗った方が、バスだと高いけれども、でも子ども2人いれば3人分の値段が2人分と言いついて聞かせていたんですけれども、特に幼稚園児の間なんかは突然歩かないとか、駅まで歩いてくれたらいいけどそれをしてくれないとなるとやはりバスですとか、ぐるりん号に一周乗ることを楽しみにバスに乗ってくれるので一周回ってくる遊びという利用方法だったり、思いもよらない利用方法もあったりするので、例えば子育て世代というのは特に幼稚園児から卒園するまでというのは数も限られていますし期間としても限られているので、出来ればこのところにあるような高齢者、学生等というターゲットのところに、お父さんでもお母さんでもちびっこを連れてバスに乗る場合というようなフォローを県の方から必ず長野子育てパスポートというのをもらっていろいろなところで利用できるようになっていたのですが、バスにもそういったフォローがあると乗りやすくなるし利用の回数も増えるしということがあるのかなと思います。高齢者の場合に高齢者の利用促進と同じように一定数決まった子育て世代というのも数として

はそんなに多くないのでは、と。予算的な面からしてもと思いますので、ご検討いただければありがたいかなと思います。

○事務局 ありがとうございます。確かに福祉の関係だと高齢者のみやっているところではございますが、これから少子高齢化という中では子育て支援の視点も必要になってくる面があるんじゃないかと私共交通政策でも思うところがございます。現状的に研究をさせていただければと思います。

○議長 時間的に段々きつくなってきましたのでこの辺りで自分だけ最後に一言なんていうのも怒られそうですけれども、駅前ボランティアをやっていますと晩春から夏の終わりにかけて日の出が4時台にきます。外国人の方には、そこで水くれをしているときに何度か、バス何時から動きますか、と。7時前のバスに乗ってさっさと次へ行きたい外国人の方、日本人もそうですけれども、明るくなったら動き出して見るものを見て観光地を回りたいという人が結構いるので、季節的にそういう路線も増便するというのも多少はあっても利用者サービスになるのかなというのは、実例として1件2件じゃなくてたくさんあるのでそういうことも話を出してもらえれば。法律的に難しいのかもしれないけれども。

それでは申し訳ありませんが、あと一つだけで次に進めればと思いますがございますか。よろしいですか。ありがとうございます。それでは本件については、質問や意見が概ね出たようですので終了とします。それでは続きまして(2)第7回区域区分見直し方針について、事務局から説明をお願いします。

○事務局 都市政策課 課長補佐の倉澤と申します。(2)線引きの見直しについて、私の方からご説明をさせていただきます。資料については資料3-1を使って説明させていただきますので、よろしく願いいたします。画面が出てこないので、お手元の資料を見ながら併用でご説明をさせていただきます。まず今日ご説明をいたします区域区分の見直し方針については、今年度から第7回目の区域区分の見直しという作業に着手をしております、今回は区域区分の制度や考え方について委員の皆様にご説明をして、ご意見をいただきながら今後区域区分の見直し作業を進めさせていただきたいということで、今日のご説明の内容を基に皆様からご意見をいただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。では画面出てまいりましたので、まず次のページ、表紙をめくっていただいて区域区分とはというところで説明をさせていただきます。最初に区域区分の制度についてお話をさせていただきます。区域区分については都市計画法第7条において規定されている制度でございます。市街化区域と市街化を抑制する区域というものの二つに分けるということでございます。この制度につきましては都市計画法の第15条に規定されていますが、長野県が定める制度ということで、決定権限は長野県にあります。区域区分の作成にあたって市町村が案の内容について申し出ることができるようになっておりまして、県からの協力依頼に基づいて各市町村で原案を作って、県と協議をさせていただくということになっております。次のページをお願いします。次のページ、区域区分について土地利用のイメージということで若干

表示をしてございます。区域区分については、都市計画区域内に市街化区域と市街化調整区域の枠を定めるといようなものでございまして、図の方に書いてあるとおりの市街化をしていく区域と、都市計画区域の前、農業ですとかそういったものと住宅の共存をしていくような区域に分けるといようなものでございまして、地形・地物を原則として区域を分けていくというふうに考えていただければと思います。次のページをお願いします。こちらに表示させていただきましたのは、市街化区域と市街化調整区域の違いです。都市計画法では各地域の持つ目的を達成するために、区域区分の他に地域地区や都市施設、あとは開発行為等について様々な規制を定めてございまして、これについては区域区分、市街化区域、市街化調整区域、それぞれ指定後にこういう制度の違いがあるといようなことをご覧いただければと思いますので、よろしくをお願いします。では次のページでございまして、今回ご説明する区域区分見直しの簡単な流れをご説明させていただきます。区域区分の見直しについては概ね5年を目処に実証されておるのですが、都市計画基礎調査のいわゆる長野市の土地利用の実態調査の結果を踏まえて、実際には行います。本市の場合、前回の都市計画審議会では基礎調査の概要についてご説明を申し上げたわけですが、平成29年度に人口や産業、市街地の面積、土地利用の状況などの現状把握を行って、それについて将来の予想等について調査をまとめているということでございまして。都市計画基礎調査の結果を踏まえて、都市計画の変更の検討ということで調査を基に必要性や内容を検討させていただきまして、基盤整備の整備状況等を分析する中、見直しの必要性について検討を進めるということでございまして。最終的には国土交通省が示しています都市計画運用指針や区域区分の見直しについて、県の方から示される見直し方針を踏まえる中で、長野市の基本的な考え方の整理をさせていただきまして、農林、環境、河川等の関係機関と調整をさせていただきながら、最終的な区域区分を決定するとご理解をいただければと思います。では次のページをお願いします。本ページからは区域の考え方について、ご説明をさせていただきます。市街化区域の指定は現状を踏まえた中で都市的土地利用を図る区域に配置すべき人口や産業を収用し得る適正な規模とすることが基本となっております。区域については都市に必要な土地の設定をしますが、概ね10年後の人口や産業の見通しに基づきまして、公共用地等の面積を算出して必要な範囲を設定することとしています。既存の市街化区域では人口が収用しきれないといような結果になった場合は、スライドの青で囲ってあるように規制の市街化区域の外側にその区域を新たに拡大するといようなことになろうかと思っております。ただ、区域設定につきましては現在空き地や空き家等が若干増えているといようなところも勘案して、各関係部局、農林や環境、河川等と調整を行う必要があると思っております。現在人口減少期においては区域拡大のみでなく縮小の可能性等についても検討して慎重に範囲設定していく必要があるといようなことで、今回の見直しについてはそういった考え方を原則としてさせていただきたいと考えています。次のページをお願いします。区域区分の見直しの考え方ということで、人口から考える市街化区域の規模ということで表記してございまして。右側上段のグラフをご覧いただきたいのです。

が、これは現在の長野市の人口の推移状況でございます。市域全体の人口については減少傾向ということではありますが、青い部分、市街化区域内人口はやや増加ということで微増しているというような状況でございますが、実際には微増とは言っても人口の動向は横ばい傾向というようなこともありまして、将来的な市域全体の人口推移から考えると、市街化区域内人口についても将来は減少に転じるというのが想定されるというような状況でございます。右下段の図につきましては2040年、平成52年の市街化区域内人口の人口密度の分布を予測した図になります。市街化区域内でも密度が40人を下回る地区、図では水色で表記してございますが、そういった地区が目立っているというような現状でございます。このような人口密度の低下については、医療や福祉の生活サービスの維持が困難となるというようなことや公共交通サービス水準が低下するので、生活の利便性の低下を招く要因になると考えております。こういったことを踏まえて、今回の見直しについては規模設定において時期の実状に即した適正な人口密度を設定することですとか、昨年度策定をしております立地適正化計画等の内容を踏まえて、適正な規模を設定するというようなことで考えております。次のページをお願いします。これは今回の区域区分の見直しに先立って都市計画マスタープランや立地適正化計画、いわゆる上位計画に謳っている土地利用の方針や実現化方策について抜粋という形で記載をしております。土地利用方針につきましては、コンパクトな街の形成のための土地利用の誘導というものと、地域特性を活かした土地利用の誘導ということで大きく二つございます。これについては徒歩圏内への日常生活に必要な機能の集積により、コンパクトな都市圏を実現するために既存の交通ネットワークの利便性の高い場所に拠点を育成することで、居住と商業、業務等の機能を複合した土地利用を図るということ、地域ごとに異なる様々な課題に対応した機能や土地利用の誘導を進めていくというようなことが基本方針として考えられております。次のページをお願いします。これは先程もご説明した土地利用方針を実現するための実現化方策として、都市計画マスタープラン等に記載をさせていただいている内容でございます。都市計画手法を用いた規制、誘導を行うことによって、従来の開発型から保全型へ転換するというと同時に、市街地の外延的な拡大を抑制するというように考えておきまして、主な施策としては上位計画との整合ですとか、方針に沿った施策として位置付けられた事業区域を除き、市街化区域の不用意な拡大は行わないということが一つ。それと都市拠点、地域拠点を定めていますが、公共交通等が便利なエリアへ生活サービスや機能を誘導して都市の拠点性を強化していくというようなことを実現化方策として挙げてございます。長野市の考え方についてご説明をさせていただきます。基本的には先程からご説明をさせていただいている見直し方針に沿って行っていくということになると思います。ここで別でお配りしている資料3-2というものを見させていただきたいのですが、これについては決定権者である長野県の方から、今回第7回区域区分見直し方針ということで示されております。同方針には、基本方針と見直し基準の両方が記載をされておりまして、この見直し方針については約5年前に実施をさせていただいている第6回見直し方針を概ね継続した

形のものとなっております。若干変わっているものについては、1ページの基本方針の中で整合すべき計画に立地適正化計画が追加されたことが第6回から変わった点の一つです。その他に3ページ、市街化区域から市街化調整区域の編入基準、②に災害の発生の恐れがある土地を市街化区域から外すことという項目が新たに追記されております。県の見直し方針については大きく二点程変わっている状況ですが、これは概要を説明させていただいておりますので、後程ご覧をいただければと思います。スライドの方では長野県の基本方針として示された住宅、産業、土地利用に関する考え方について四つほど抜粋、要約した形で表記しております。区域の設定につきましては土地利用の動向や社会基盤の整備状況を踏まえた上で市街化区域への編入を検討することとされておりまして、県の方針においても昨今の社会情勢が加味されており、今後の人口・産業の需要を十分に把握・分析し、市街地として適切な規模について精査すると共に、農林業との調和を図りつつ、集約型都市構造の実現を目指すことを基本方針としています。今回考えている長野市の土地利用方針ですとかと整合するというものになっております。これらを踏まえて今回の長野市の区域区分見直しに関する考え方を説明します。次ページをご覧いただきたいと思っております。見直し方針は、県の方針を基に、長野市の現状や将来像を踏まえ、次のように整理しました。区域区分の見直しについては、県が示す第7回区域区分見直し方針に則して判断していくこととします。そのうえで以下の点について特に配慮しながら検討してまいります。最初に市街化区域の拡大については、県の基準では、区画整理事業において、実施について概ねの仮同意を条件としていますが、人口減少が予測される中、住宅系の区域拡張については必要最小限に留める必要があることから、その確実性を保つため事業に関する地権者の合意形成が確実に図られている事を条件とします。次に産業用地等については、基礎調査により工業出荷額の将来的な増加が見込めることや既存市街化区域内の工場の事業拡張に伴う事業用地の確保について事業者の皆様から要望が多いとお聞きしております。関係機関との協議が完了する見込みの他に、市の上位計画と整合が図られている区域については将来の必要量として想定される範囲内において市街区域への編入を検討したいと考えています。要するに商業系の区域の確保については産業の伸びやそういったもので若干面積を将来予測していくわけですが、当然数値的な根拠の範囲で、特に長野市でこういったところについては工業用地や事業用地で確保していく必要があるのではないかと、関係機関と市の施策として調整をとったようなところについては産業系のフレームについても広げていきたいというふうと考えているところでございます。今回の区域見直しでは上位計画における土地利用方針を踏まえて現状の市街化区域を基本として将来的な人口減少が見込まれる生活サービス支援や住宅などの開発の場合は都市拠点や生活拠点の周辺でやって、また公共交通にアクセスすることが比較的容易な区域以外は原則拡張しないというふうと考えておりまして、産業系の拡大の部分と住居系の拡大の部分と立地適正化計画を踏まえた中で、いわゆる拠点性を強化していくような区域ということで、大きく三つの点について長野県の基本方針に追加する形で長野市の方針を考えていきたいと思っております。

ります。次に下の段（２）市街化区域からの除外という部分、いわゆる逆線引きということですが、長野市でも今まで市街化区域から調整区域へ逆線引きするということは実際やっておりません。県の基本方針の中に新たに追加をされたということもございまして、土砂災害特別警戒区域ですとか、災害の発生する恐れのある区域として指定を受けた区域のうち当面の間土地利用が図られていないと想定される区域を対象として、今回区域の除外について検討をしていきたいと考えております。これらの区域につきまして災害の未然防止という観点から都市的土地利用を抑制していく可能性もあると考えてございまして、災害リスクや災害を防止するための施設の整備状況なども踏まえながら関連する土地利用規制等についても十分に留意して検討を進めていきたいということで、県の見直し方針に追加する項目として長野市の区域区分の見直し方について説明をさせていただきました。次のページをお願いいたします。最後になります。区域区分の見直しスケジュールについて簡単にご説明をさせていただきます。今回の区域区分の見直しのスケジュールとして最終的な決定告示について2021年、平成33年の3月を予定しているということで、長野県の方から現在お聞きしております。現在の時点でスケジュールのフロー図の中で赤字の部分ですね、市の見直し方針作成の中の前端として今回都市計画審議会でご説明をさせていただいているという状況でございます。今日ご説明をさせていただいた見直し方針と考え方については委員の皆様からご意見をいただきまして最終案にさせていただきたいというふうに考えております。見直し方針については市内の部局ですとか国、県と協議・調整を行った上で、最終的には次回の都市計画審議会でその内容を発表して最終的な決定方針を作成していきたいと思っております。その後ホームページ等で公表をさせていただきまして、公表については広報ながのですか長野市のホームページに掲載をしていく予定でございますが、そういう形で市民の皆様へ周知をさせていただきたいと思っております。時間の関係で、駆け足で説明をするようになってしまいましたが、説明の方は以上となりますのでよろしくご意見の方をお願いいたします。

○議長           ありがとうございます。前半で議長が生活に密着したところなので出る質問は全部受けようという感じでやっていたので寸詰まりになってしまいましたが、委員の皆さんでご質問やご意見等ございましたらお願いします。

○委員           お聞きしたいのですが、最近ある地区で市街化区域、その隣接している多分市街化調整区域だと思いますが、農地が10ヘクタールほど固まっている平坦部の優良農地の地籍に太陽光ソーラーをやるというような話で、地元の農業委員さんは優良農地で一ヶ所でもそういうものをやってしまうと、なし崩しにその地域が優良農地からはみ出してしまわないかというような心配で、市街化区域と優良農地の関係の区分けと、農業委員会では農業振興地域という区分けで農地を守っているのですが、市街化区域とその区域は地元の委員さん方のお話をお聞きしますと、駅に近いと200～300m、そこに10ヘクタールくらいの優良農地があって、地主さん方は将来は開発して売りたいという話をされているみたいです。農業委員会の委員の皆さん方は、まとまった地域なら優良農地で何とか農業を守ってい

きたいと。そんなような絡みで市街化区域と市街化調整区域と農業のバランス的な問題はどんなふうになっているかお聞きしたいなと思っています。

○事務局　　まず太陽光やソーラーシステムの設置などについては、今回のものは区域区分の見直しということでご説明をさせていただいております、いわゆる市街化区域と市街化調整区域については、本日のスライドでも2枚目で市街化区域と市街化調整区域の違いということで若干ご説明をさせていただいております。優良農地の部分でいわゆる保全をしていくべき農地ですとかは、農業政策課との関連もございませぬ。個別の区域等について太陽光をつけるから市街化区域を広げるんだよという原則ではございませぬので、市街化調整区域で可能なものについては認められるけど、調整区域で可能と認められないものはご遠慮いただきたいということになっています。その地域をどうしていくかということ、多分農業委員さんの気持ちもあつたり地権者さんの気持ちもあつたりということになるかと思ひますので、個別の案件については別途でご相談をいただければ関係部局と相談をさせていただいたりということとは可能かと思ひます。

○委員　　棲み分けが我々にはよくわからないので、その点もまた教えていただければありがたいかなと。

○議長　　農振地域と市街化調整区域、多分市街化区域の中に農振地域があるというのはあまり多くはないというか、調整区域の中に農振地域があつて、農地転用しなければできませんもんね。

○事務局　　基本的には市街化区域の中にいわゆる農振地域は多分存在しないはずで、農業を保全することを目的に定めている制度でございませぬので、市街化区域の中は市街化を促進していく区域ということで考えております。

○事務局　　ご心配になっているのは、調整区域を拡大していったときに農振農業地との調整はどうするのか、ということですよ。都市サイドだけの要望だけで市街化を広げていくということは絶対に出来ませぬ。いつも問題になるのは農業サイドとの調整であつて、農振農業地等については基本的には農地を保全するといった中で市が定めているものでございませぬので、バッティングしないような調整をしなければいけない。一番大事なのは農政サイドと都市サイドの方でその調整から手を掛けていくという形になります。当然農振農業地を撤去できるところもあると思ひますので、そういった形の中で果たしてここは本当に可能なかどうかということから始まつて協議をしていかなければいけないと思ひますので、一般的な話でなかなか難しくケースバイケース、場所にも依ります。ですので、今言つたとおりそういった案件が出てきたときに、積極的に我々と相談をさせていただければということでございます。

○議長　　他にいかがでしょうか。

○委員　　何点かお聞きします。まずはスライド、適正な都市の規模を設定していくということで、曖昧模糊とした書き方をしております。この適正な規模というのはどのくら

いのものを想定しているのか、まず一点目でございます。次、4ページの一番下のところに自然環境保全や農林業振興と書いてあります。従来都市整備の方で中山間地のコンパクトシティに関するケーススタディということで、大岡をターゲットに挙げて検討してきた経過があると思います。この結果は用に足るものであったのか、そこから得られたものは何なのか、どうするのか、ということ。三点目です。5ページの上段のところで、市街地の外延的な拡大を抑制すると書いてあります。ご案内のとおり北部幹線等これから幹線道路が開発されますと、当然それに沿ってある一定のエリア、一定の幅の開発というのはなされていくんだろうと考えます。ここら辺を抑制するのか、これはそれに該当しないのか、どういうふうに考えているのかということ。それからそのページの下です。長野県の区域区分見直し方針というところで、無秩序な都市の拡散を抑制し、と記載してございますけれども、そもそもこういうようなことがあったのかないのか、或いはあるとすればどういうものを無秩序な都市の拡散というのか。そしてまた一方で、その二番目のところで今は空き家が面々と市内にはあるわけですが、住宅の供給を目的とした市街化区域の拡大と書いてありますが、本当にこういう施策でいいのかどうか。最後です。今後長野市の産業創造も含めた、或いはもっと言えば税収も含めて考えた戦略的な都市開発に関して、どんな所見を持っているか。以上の五点お願いいたします。

○事務局　　まず適正な規模の考え方とはということで、質問の一番目ですね。これについては昨年度、都市計画基礎調査ということで、市内の現況を調査させていただくということでご説明をさせていただいております。今回は見直しの方針やその考え方について、審議委員さんの方にご説明をさせていただいて、そういう方針でいくということである程度ご了解をいただいているということで、その適正な規模というのは基礎調査の状況等を数値的に分析をさせていただきまして、どの程度広げていく必要があるですとか、縮小していく必要があるですとか、具体的な数字については、もし出来れば次回の都市計画審議会で委員の皆さまにお示しをさせていただきたいというふうに考えておまして、本日は考え方ですとか方針の部分についてご意見をお聞きしたいと考えております。二点目ですね、コンパクトなまちということで、小さな拠点ですとか大岡の方の事業につきましては、昨年度ご存知の方もいらっしゃると思いますが、ワークショップ等やって、地域に足りないものですか、こういった活動をしていけば地域をより良くできるんじゃないかというご意見を皆様からいただきました。都市計画マスタープランの中にも市街地内、いわゆる都市計画区域内をどうしていくかという考え方と併せて長野市の郊外部をどうしていくべきかという部分について記載をさせていただいておりますけど、そういったうちのひとつとして大岡で取り組みをさせていただいておりますが、昨年のワークショップである程度地域の皆様がこういった活動ができるといった部分の洗い出しは終わりました、時間切れということでそこまでしか至っていないのですが、本年度地域活動支援課と大岡支所が、地域に密接している事業が多いとのことで、実際の事業については大岡支所と地域活動支援課の方でワークショップの結果なりを

踏まえた活動を進めていただいているところでございます。今本当に正確な事業の実施がどうなっているかあれなのですが、来年早いうちか今年の終わりくらいに少しずつ地域の方と地区内の公共施設を巡ったりですとかどういう利用をしていこうというところをやろうという形で進んでいることをお聞きしています。それから北部幹線です。例で北部幹線の名前が出たということで、幹線道路を整備した後の周辺の市街化区域への編入ということについての考え方でございます。これについてはその市街地の適正な規模やその辺と関連してくるのかなと思いますが、無秩序にどこでも広げていけばいいと、要するにここに工場を作りたいから広げてくれ、ここに家を建てたいから広げてくれ、というものでは、計画的に都市を作っていくことができないと考えておまして、幹線道路に沿った区域の土地利用を増進していくというのは一つの考えとは思いますが、今回はいわゆる産業等の状況ですとか人口等の状況を見ながら商業や工業、商工部さんと連携をとったり、そういうことをする中で、適地というものをある程度想定しながら進めていきたいと考えております。また北部幹線につきましては北側が農振農業地の指定を受けていて、南側については白地だったとは思いますが、ただ川沿いにワイン農園ですとか、ああいったものが綺麗に広がっておりまして、荒れている土地も若干ありますが、かなりきちんと運営、農業を営んでいらっしゃる方もいると。地域の方からもいろんなご意見があるということはお聞きしていますが、そういう中で調整区域でも農業的な土地利用や産業の育成、そういったものに繋げていくことができる地域もあるとお聞きしていますので、それはその全体の中で必要な部分については広げていくけれども、地域特性を活かしたまちづくりがいいんじゃないかと思われるところについては基本的には市街化区域の拡大はしていかないという方向で、今のところ考えております。四点目にあった無秩序とは、というところでございますが、説明の中でも若干入っておりますけれども、長野市の施策、計画的な土地利用を考える中でただ要望を受けて広げるとかそういったことではないというのが無秩序ではないというような言い方になるのかなと思います。あと空き家ですとか市街地内の空き地が増加しているというようなことでございます。これについては市街化区域の拡大という部分、当然その区域を拡大することによって人口密度が減るんじゃないかという議論もあるとは思いますが、実際には市街化区域の中でランダムに空き地や空き家が少しずつ発生している、これは原因の一つとして家庭的な事情や個人的な事情で相続の関係があったりいろんなことがあるとは思いますが、そういった中で実際に住まない家が出てきたり土地利用ができない土地が出てきたりというようなことでございまして、これについては区域拡張と分けて、例えば市街地内での住宅等の過剰供給があるんじゃないかとか、地域によっては区画整理事業等で実施をされた地域があると、だいたい住んでいらっしゃる方の年齢層が同じになっているので、例えば高齢化による相続等でいっぺんに空き家が増えてくるとか、そういうこともございますので、これらについては都市の集約や地域の拠点性を高めるということによって住みやすいまちを作っていく、誘導していくというようなことで抑えられる部分、要するに地権者の方の考えが変わるとそういったものがなくな

ってくることもあると考えています。拠点性を強化していくことで若干防止をするということも出来るんじゃないかと。これはすごく難しい問題でございますので、関係部局と調整をしながら今後考えていかなければいけない課題の一つだと認識をしております。あと産業の創造、どういう戦略があるかということですが、これについては商工部の考えやそういったものもあると思います。見直し方針の中で若干お話ししましたが、郊外部や調整区域においても産業が下火になってしまうというか、そういったことを避けるということは必要になってくる部分だと思いますので、必要なものについては実施をしていくという基本的な考え方ではございます。その辺は商工部とも連携をとっておりまして、区域区分の見直しについては最終案を作るときには、こういった地域にこういった産業を、という部分はお示しできればいいなということで連携をとりながら検討を進めているところでございますので、よろしくお願いいたします。

○委員 ありがとうございます。今後の検討、或いは次の資料を期待したいと思います。今ご回答をいただいた中で、大岡でのケーススタディに関してワークショップで洗い出しをやりましたと。あとは地域活動支援課の方でお願いね、支所でお願いね、というのは筋が違うような気がするのですがどうなのですか。

○事務局 去年度実施をしてそのままやめたということでは決してございません。今年度から事業をどう続けていくかということについては地域の方を含めて地域活動支援課また大岡支所と十分協議をしておりますし、今年に入っても必要な部分については都市政策課の方も会議に参加させていただいて、経過を説明しながらご意見を出していただいている部分もでございます。活動の内容とすると去年やったワークショップの中で地域の方がやりたいと言っている事業が、今の地域活動支援課で実施している事業に9割くらい重複している状況でございます。そういったこともあって新たに都市政策課で別の事業を取り込んでいくということをするよりも、今までやってきた地域の活動を集約したり工夫したりする中で進めていく方が、今回大岡地区についてはいいんじゃないかという結論に至りまして、そういう形で運営をさせていただいているということでございますので、決して突然やめたということではありませんのでよろしくお願ひしたいと思います。

○議長 渋々になってくるかとは思いますが、一つの課だけで全てを統括して出来にくいところへ段々ときていきますので、最後一言こんな方向でということで部長さんからいただいて、次の方あと一人質問お待ちですので。これは多分納得いく答えってなかなか出しにくいいろいろなものがありますけれども、お願ひします。

○事務局 区域区分に関しましては、最終的には県の判断で決まってくるものでございますが、やはり地域を作っていく市町村がある程度主体となって素案を作っていくというような状況でございます。そんなことでいろんなところでいろんな要望が出てくる中で、それを精査して今の見直し方針に合う基準に合うものを私共の方で考えていけたらと思っておりますので、これは一回で終わる話ではないので次回も当然新たに資料を提出しながらこう

いった方針でいきたいんだと。場所等もいろいろと出てくるようであれば例に挙げながら説明をさせていただきたいと思っております。それと付け加えて大岡の話なんですけれども、県道拡幅に伴って農協が移転して、ただ農協はあそこに残っていただけると。そんな中で展望ふれあいセンターを買っていただいて、そこに残っていただくと。農協の施設で余ってくる部分や、今支所の方でも空いている部分がある中で、そういったところで地域の活動が出来ないかというような検討も始まっているみたいです。非常に具体的な動きも出てきていますので、その辺を地域生活部の方でやっていただいております。我々もそれを全然無視しているというわけではなくて、協力できるところは協力させていただきながら進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○議長　　いいですかと聞くと、いいですというような答えが返ってくるとは思いますが、とりあえずのところはそういうことで、またこの議論は続いていくんだと思います。他にいかがですか。

○委員　　確認をさせていただきたいのですが、6ページのスケジュールで今意見聴取をしている内容で、市としての見直しの方針を作成するということで今これをしているんだと思いますけれど、その後でこれが公表になってその後でもまた意見聴取となっています。先程の話だと6ページ上のところの案をこれでいいですかということを確認して、出来上がったものをご提示いただけるということでしたか。それで大丈夫ですか。それとも今言わないともう基本方針として出来てもう公表になるってというような状態なんですか。

○事務局　　今日お示しをさせていただいたばかりなので先程部長からもお話があったとおり、次回までに見ていただいたりして審議会の意見を反映した中で決めていきたいと。ただ長野県の見直しスケジュールにある程度沿ってやっていかなければならないという部分がございますので、やはり来年の早いうちには市民の皆様にご公表をさせていただきたいというふうに考えておりますので、そのタイミングがどこくらいになるかというのが今後の予定もあるのであれなんです、なるべく早いうちに公表をしていきたい。都市計画審議会の意見聴取というのがいくつもあるのですが、これから区域の場所がある程度決まってきたりですとか規模みたいなものが決まったりしたときに、その段階で決まった内容について意見を交換させていただくという意味ですので、段階に沿ってやっていきますのでお願いいたします。

○委員　　だとすると見直しの基本方針を公表前に意見したいときはこのタイミングでしないと間に合わないかもしれないということですね。

○事務局　　次回の審議会のときにもいただければと思います。

○委員　　結果的に出来上がって公表されるのは県のようなこういった形式になるという認識でいいですか。

○事務局　　そこまでまだ考えてはいないんですけども、基本的には長野県の見直し方針がベースになりまして、これは変えられないものになります。これに沿って長野市はや

っていくんですけれども、県の見直し方針と全部一緒にしてしまいますと、各市町村で状況が違ったりとかしますので、そういった意味で長野市として区域区分の見直しについて配慮する点ということでいくつか付け加えるという形で最終的には作らせていただきたいと考えております。

○委員           その見直しの重点的な配慮案として6ページの上のところが提示されているということですのでよろしいですね。事情としてはわかったんですけれども、一点気になるところが5ページの県のを抜き出したものなんですけれども、県のを抜き出したので県の方の方針だから長野市に意見してもという部分があるとは思いますが、逆に二番目の市街化区域の拡大、その下の産業の市街化区域の拡大という二点については、県の方に確認したんですがこういうふうにはっきりとここをタイトルとしてはいなくて、県の方にも確かに文言としては入っているんですけれども、ここを抜き出した状態が県の方の見直し方針なんだというふうに市の方が認識されているとすれば、これはどちらかと言えば抑制をするとか最小限とするというふうに書いている内容に対するタイトルとしてはあまり適したものではないなという印象を受けました。ですので、ここのところが県の方針として大事なんだというふうにこれを作成されたときに認識していたら、それはちょっと違うのではないかなという感じがしますので、これ以降市としての県の方針を踏襲した形で、市としてのとか、或いは重点的に追加する部分を、というところで、どちらかというと先程までの話は十分にコンパクトにいうところを維持して、効率的なというところで抑制していくことに重点を置いた内容になっていたと思いますので、その部分を反映されるような内容で基本方針も読み違えられないように作られた方がよろしいかなと思います。

○事務局           県の見直し方針については長いものになりますので、抜粋ということではなくて若干要約というような形でスライドとしては出させていただきます。表現の方法が紛らわしい部分があったかもしれないので、その辺については次回の審議会のときには注意して作らせていただきたいと思いますが、ご指摘のとおり、今まで説明をしたとおり基本的には拡大方向ではなくて抑制していく方向ということは間違いないというふうに考えておりますので、また県の見直し方針等をお読みいただく中でご意見をいただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

○議長           資料をいただいたので次回はもう少し時間をとれるといいますか、今度は頭で、前半少し交通の方で生活に密着していますのでいっぱい出るのは当然だと思いますので、次回はこちらのアバウトな骨組み、大きいベクトルの方向が今までと現状に合わせてといいますか、いろいろなものが起こっておりますので国がベクトルを変えてとかいうところもありますので、その辺を読み込んでいただいてご質問の方も十分に時間を取っていただければと思いますので、私が決めてしまっているのかわかりませんがこれは今日いただいたから十分読んできて次回しっかりご質問も、言われた宿題ではありませんが、それに合わせた資料も次回提示していただいての議論になるかと思いますが。他の予定がある方や委

員会がある方も30分以上超過してしまってますみませんでした。他にどうしてもこれは言うておかないといけないこと、次回資料作っていただく上で議論するためにもご意見お持ちの方はいらっしゃいますか。

○委員 5ページ(2)の真ん中らへんですが、市街化区域から市街化調整区域への編入について、県の方にも赤字で書いてあるところですけども、県と市の違いは長野市は当面の間土地利用が図られないと想定される区域と限定しております。ここで言う当面の間というのは、どのくらいの期間のことをおっしゃっているのか教えてください。

○事務局 長野県の方の見直し基準だと明確に土砂災害防止区域などに指定がされているところについてはどちらかというを除きなさいというようなかなり強い書き方ではないかなと思っておりますが、長野市の場合次回以降説明をさせていただきたいと思っておりますが、実際に土砂災害防止区域に既存で住宅が建っていたりですとか、区域指定されているのに都市計画区域の規定自体が入ってる部分が多くございます。従前から市街化区域の中にその方の土地についていきなり強制的に除外していくというのも乱暴かなと思いますので、都市計画決定以降全然土地利用が図られていないようなところについては除外をしいいんじゃないかと。当面というのは概ねだいたい10年くらい、要するに線引きの見直しで考えていく単位が10年後になっておりますので、当面の間というのは10年程度というふうに理解していただければと思います。

○議長 ここまで出された質問に関して次回の資料をまたお願いいたします。そんなところで申し訳ありませんが、いきなり切ってしまうのも何ですがこのくらいで次回に更に深い議論は送りたいということでお願いいたします。本件については、質問や意見が概ね出たようですので終了とします。以上で議事は全て終了となります。議長は退任させていただきます。ご協力ありがとうございました。

---

#### ◎閉会

○司会 ありがとうございました。次第7のその他につきましては、本日はございません。終わりに都市政策課長の平澤から閉会のごあいさつを申し上げます。

○事務局 時間もかなり過ぎてしまいましたけれども、委員の皆様には、本日は大変お忙しい中ご出席をいただき、また、熱心にご審議をいただきましてありがとうございました。今後とも、専門的見地から、ご意見、ご助言を賜りますようお願い申し上げます。次回の審議会の開催につきましては、年明けの1月下旬もしくは2月上旬を予定しておりますが、決定となり次第、ご通知をさせていただきますので、よろしくようお願い申し上げます。それでは、以上をもちまして「第72回長野市都市計画審議会」を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。