

令和2年度「ながの未来トーク」集約表

開催日：令和2年10月23日（金） 午後7時～8時40分 会場：大豆島総合市民センター 多目的ホール

地元参加者：43人（男性39人、女性4人）

市側出席者：加藤市長、酒井企画政策部長、宮尾環境部長、小林建設部長、竹内大豆島支所長

集約担当：大豆島支所

会議形態：未来トーク方式

【議題に関する会議】

< 1 旧清掃センター跡地の埋設廃棄物と公園整備について >

《意見1》

本件は、正に予想だにしていなかったことであり、大豆島地区にとっては誠に遺憾な話である。

旧清掃センター解体工事中の昨年12月下旬、解体後の跡地に建設予定の公園整備の基本設計を進めている最中に突然知らされ、「45年以上も前のことが何で今なの」とあぜんとした。当然のことであるが、公園整備の話は中断したままとなっている。

今年1月には、2回にわたり地元説明会が行われ、多くの厳しい意見・質問が寄せられた。これを受けて、当住民自治協議会は、3月26日に長野市長に要望を行った。

埋設廃棄物の処分をどう考えているのか、そして、その跡地に建設予定の公園整備はどのように進めていくのか、長野市の考えを伺いたい。

そもそも、この問題の発端は、昭和48年に松岡区と長野市が締結した協定書どおりの処分をせず、そこに埋めてしまったことに起因している。

地元から要望があったから何とかします、ということではなく、他から言われるまでもなく、自己責任において対処するのが本筋ではないかと思う。

大豆島地区は、長野市とは長年にわたり、信頼関係の一翼を担ってきたつもりである。本来受け入れ難い問題も大豆島地区は真摯（しんし）に向き合ってきた。その証しが、長野市資源再生センター、ながの環境エネルギーセンター及び東部浄化センターの迷惑施設が大豆島地区に存在しているという事実である。これだけ、長野市及び広域市町村の住民の犠牲になっている地区は他にあるだろうか。

今回の問題は、長野市が大豆島地区に真摯に向き合う番であると思っている。台風災害とコロナ禍のダブルパンチで市の財政が厳しい状況は十分承知しているが、今後何十年もお付き合いしていくにつけ、地元住民にとって納得のいく回答を期待する。

《回答1》

最初に、大豆島地区の皆さまには環境行政に理解いただき、ながの環境エネルギーセンターなどの施設の運営にも理解と協力をいただいていることに感謝申し上げます。また3月26日の市長要望の回答が遅くなったことにおわび申し上げます。

それでは、旧清掃センター跡地の埋設廃棄物と公園整備について回答する。

改めて経過について説明する。旧清掃センター焼却施設は昨年度から解体工事を実施しており、解体後に建設予定のストックヤード予定地の地盤調査のため、旧管理棟の2地点でボーリング調査をしたところ埋設ごみが確認された。その後数カ所で試掘調査を実施した結果、埋設ごみの範囲はスライドのオレンジ色の部分にあると想定され、想定量は約5,800トンである。このごみは不燃ごみのプレスロックであり、資源再生センターの前身の長野プレス工場で圧縮梱包したもので、旧焼却施設の建設が始まった昭和54年以前に埋設されたものと推測する。

その埋設ごみが一般廃棄物か、特別管理一般廃棄物か特定する、また床面土壌の汚染の有無を確認するためボーリング調査を実施した。土壌汚染対策法に準拠する方法により30mメッシュで区切り、6区画ごとにボーリング調査を実施した。特別管理一般廃棄物は燃え殻など健康や生活環境に被害を生じる恐れがある廃棄物であるが、その結果は廃棄物処理法で定める埋立判定基準を超える有害成分は検出されず一般廃棄物であった。底面土壌は、ごく微量のヒ素が検出されたが、埋設ごみに起因する重金属等の有害成分による汚染は確認されなかった。ヒ素の調査結果は0.018mg/Lで、環境基準は0.01mg/Lである。その結果を受け観測井を環境エネルギーセンターの建設時に実施した環境アセスメントで確認している地下水の流れの下流部に設け、現在まで複数回検査したが、ヒ素については検出されていない。

また埋設ごみの上部には2m程度の十分な覆土があるため、埋設ごみはそのままとし、公園整備を進めていきたいと1月21日、31日の2回、地元大豆島地区と松岡区の住民を対象に地元説明会を開催したが、全量撤去を求める意見が多数を占めた。

3月26日には、大豆島地区住民自治協議会から市長要望を受けたところであるが、その内容は、住民説明会での意見等を重く受け止め、埋設廃棄物の適正な処理及び安全・安心で将来にわたり地元で愛される公園、住民が納得できる公園整備を要望される一方で、令和元年東日本台風災害への対応が喫緊の課題であり、被災地優先が求められていることから、地区として早急な公園整備を求めるものではないという言葉も添えていただいている。8月5日にはストックヤード下の撤去予定の埋設ごみ確認のための見学会を開催し、その場でも埋設ごみの全量撤去と公園整備の声をもらっていた。それを受け庁内でも協議を重ねてきた。

埋設ごみの全量撤去については、令和元年東日本台風災害や新型コロナウイルス感染症への対応が落ち着き、財政状況に好転の兆しが見えてきたときに、公園整備も含め、周辺地域における環境影響を考慮して、複数年かけて対応したいと考えている。

大豆島地区の皆さまと、今まで築き上げてきた信頼関係を大切に、真摯に対応していきたいと考えている。

〔宮尾環境部長〕

《意見2》

埋設ごみがあるということが昨年分かったということであるが、昭和48年2月28日に夏目市長と松岡区長が協定を結んでおり、その協定書には、「搬入された塵芥（じんかい）などは野積みをしないうで焼却及びプレスし、そのプレスなどはできるだけ早く搬出すること」と書いてある。

埋設されたのは昭和48年から昭和50年頃と聞いているが締結した年に既に埋めており、これは信頼関係を崩すものである。当時

令和2年度「ながの未来トーク」集約表

の担当者はもういないと思うが、これは市として反省すべきことではないかと思う。

複数年かけて対応したいということであるが、市は昭和48年の協定書をほごにするつもりなのか、今でもこれを尊重するつもりなのか聞きたい。

地下水の調査は1カ所のようなのだが、地下水は流れが複雑になっているため調査は複数箇所で行う必要があるのではないかと。

《回答2》

昭和48年2月28日の松岡区長との協定書には、「公害について」ということで、野積みをしなくて済むようにプレスをしてできるだけ早く搬出すること、との記載があるが、この協定書は現在も生きているものと認識している。

また地下水の調査については、複数箇所で行うべきではないかということがあるが、観測井による調査については複数回実施し異常がないことを確認している。

9月から焼却施設の地下構造物の撤去工事の段階に入っているが、地下水位を下げる必要があることから焼却施設周辺の10カ所に用水井戸を設置して、その工事できみ上げた地下水の水質調査の結果についても、ヒ素については環境基準値以下であり水質に異常のないことを確認している。

観測井での調査の他に、地下構造物撤去工事時における水質調査においても汚染がないことを確認している。

今後、観測井については継続して調査を実施し、結果については現在も「資源再生センターだより」で大豆島地区の皆さまにお知らせしているが、引き続き監視を継続していきたい。

〔宮尾環境部長〕

《意見3》

協定書が生きていると聞いて安心した。

3月26日の市長要望は大切に大事な内容となっているので、それに沿って対応していただきたい。

(意見のみの発言。回答はなし)

《意見4》

大豆島の区民として、ごみ問題に関しては針のむしろに座っているような思いで暮らしてきたということを知ってほしい。

今回埋設ごみが出たということで議題が上がってきたが、埋設ごみを埋めたのは昭和48年の協定直後からであり、6年くらいにわたり5,800トンという量であり、その上に道路を造って住民に知らせないようにしていたと思われる。

たまたま昨年のボーリング調査で判明したが、これは協定書に違反していると思う。

先ほど、協定書は生きているということであったが、大豆島ではその後度々協定書を作成している。

大豆島地区は他地区と違い多くの迷惑施設があり、そういった施設を引き受けている特殊な事情がある。

これ以上は迷惑施設を持ってこないでくれとの思いで、その時々市長と協定を結んだのだと思うが、それにもかかわらず新しいごみ施設ができてしまい、近隣市町村からも大豆島にごみが集中している。

大豆島には「ごみ問題を考える会」があり、市が大豆島にどのような対応をしてくれるのかこれまで見てきた。新しい焼却施設を造るにあたり、私は、市で大豆島住民にアンケート等を取って住民の思いを聞いてくれるものだと思っていたが、それをせずに2013年に「ごみまち協議会」での多数決で施設建設が決まってしまった。

50年にわたり焼却施設があった大豆島に、また新しい焼却施設を造ること自体がおかしいと思っておりショックを受けた。これは民主的な決め方だったのか疑問であり大豆島の住民の意見も考えてほしいと思う。

大豆島は大変なところだと思っているので、少しでも安全で安心できる住みよい地域になってほしいと思っている。

《回答4》

先ほど協定の話があったが、平成16年に改正される前の廃棄物処理法においては、特別管理一般廃棄物といった、有害廃棄物という概念はなく、当時の協定については「公害について」ということで、搬入された塵芥（じんがい）などは野積みしないで焼却プレスし、できるだけ早く搬出することといった規定があるが、当時は公害が生じるという考えはなかったと思う。

当時の埋設した行為について廃棄物処理法上は問題がなかったということである。

〔宮尾環境部長〕

《意見5》

数年かけて対応していくとのことだが、全量撤去するとの明確な回答がほしい。

《回答5》

複数年かけて対応していくということは、全量撤去を前提としている。

〔宮尾環境部長〕

『担当課：環境部（生活環境課・資源再生センター）』

令和2年度「ながの未来トーク」集約表

< 2 大豆島上区の現象に見る洪水リスクの対応について >

《意見1》

昨年の10月、令和元年東日本台風災害のとき、長野市資源再生センターから約500m下流の犀川堤防「水防倉庫」辺りの犀川河川敷は約1m冠水した。

その堤防を挟んで、堤内地の上区9常会では、水路の継ぎ目や側部から湧水が吹き出すように発生した。湧水は、河川敷の水位の低下に合わせて収まったことから、堤防もしくは堤体下の基盤層を浸透してきたものと考えられ、更に水位が上昇すれば、甚大な浸水被害や堤防の不安定化を招くことが懸念される。

この現象は、平成18年7月の梅雨前線による大雨においても確認されている。

こうした現象を受けて、地区としては、洪水時の対応マニュアルを作成し、地区住民に周知してきた。

長野市に対しては、今年3月に市長にも説明し、4月の区長会でも建設部河川課に水路に吸出し防止機能（注）を備えるなど、水路の整備が必要であることをお願いした。

また、千曲川河川事務所への要請として、堤体の水位上昇の抑制と浸透防止対策の対応もお願いした。

については、今後、具体的にどのような対応をしていただけるのか、伺いたい。

（注）吸出しとは、土砂が水（流体）によって流れ出てしまうこと。

吸出し防止は、岸壁や護岸で目地などから、背面の土砂が漏れ出すのを防止すること。

《回答1》

大豆島上区の現象に見る洪水リスクの対応について回答する。スライドで示した延長約150mのところでは犀川の増水時に清水川や周辺道路の割れ目から水の吹き出しが発生した。これらの現象は犀川の水位上昇により、堤防を挟んだ宅地側との水位差が生じたことにより、堤防の内部及び道路下の空洞が水の道となり噴出したものと考えられる。更に水位が上昇すれば甚大な浸水被害となり、堤防の不安定化を招くことが予想される。

河川を管理する国（千曲川河川事務所）では、堤防詳細点検結果や重要水防箇所の判定で、漏水現象を考慮すべき箇所と位置付けており、今後、堤体の浸透対策工法の検討にあたり、調査及び河川巡視を引き続き実施すると聞いている。

また、市に要望された水路の吸出し防止であるが、国による堤体の調査結果を待ち、総合的な見地から、堤防との一体的な対策が適当であるのか、あるいは、水路単独での漏水対策が可能なのか、調査結果を確認の上対応したい。

なお、大豆島地区が加入する千曲川護岸工事（芹田～長沼間）促進期成同盟会においても、今年7月と8月の2回、国に対し、同箇所の延長150m区間における漏水対策の実施を要望している。今後も、本同盟会を通して国に対し粘り強く要望活動を行っていく。

次に堤体における水位上昇の抑制対策を含む、千曲川、犀川の今後の治水対策について説明する。昨年の令和元年東日本台風の災害を踏まえ、国及び長野市を含めた流域自治体が連携し、河川整備によるハード対策と、地域連携によるソフト対策を一体的かつ緊急的に進める「信濃川水系緊急治水対策プロジェクト」が、今年1月に取りまとめられた。

これまでのハード対策中心の治水対策を改め、「河川における対策」、「流域における対策」、「まちづくり、ソフト対策」の3本の柱により、流域が一体となった治水対策を目指すものである。

その上で、河川における対策として、令和6年度までに「千曲川本川の大規模な浸水被害が発生した区間等において越水等による家屋浸水の防止」、令和9年度までに「千曲川本川からの越水等による家屋浸水防止」を目標に対策を進めることとしている。

国では、主要対策として、信濃川水系各所で対策を計画している。千曲川の最下流部にあたる、新潟県の大河津分水路では今年度中に低水路の掘削を開始し、この掘削状況とバランスを取りながら、立ヶ花の狭さく部の河道掘削についても今年度2月から段階的に実施していくと聞いている。

また、令和2年5月29日には、既存ダムを活用した洪水被害軽減を目的に「信濃川水系（上流部）治水協定」が河川管理者及びダム管理者の間で締結され、洪水時の既存ダムによる流出抑制効果が期待されている。

大町ダム等再編事業についても、令和6年度までに東京電力の発電容量の一部を治水のための貯水容量として買い取りをする予定で、これにより、立ヶ花基準点で毎秒約300トンの洪水調整効果が発揮されるものとしている。

このような、河川におけるハード対策をフル動員し、各管理者が連携・調整しながら、段階的かつ緊急的に対策を講じることで河川全体の流下能力が高まり、水位上昇の抑制が図られるものと考えている。

また、お手元に市で行っている「雨水貯留施設助成制度」の案内をお配りしてある。屋根からの雨水をタンクに貯留するもので、これまで約2,800基設置され、花の水くれなどに利用できる。助成金額は材料費の半額を助成するものである。先ほどの治水対策3本柱の「流域における対策」の一つとして検討いただければと思う。

〔小林建設部長〕

『担当課：建設部（河川課）』

令和2年度「ながの未来トーク」集約表

【自由討議1】

<資源再生センターの不燃ごみの火災について>

《意見1》

不燃ごみを扱っている資源再生センターは長野市の施設で、可燃ごみを扱っているながの環境エネルギーセンターは長野市ではなく広域連合の施設だということだが、いつから不燃ごみの処理は長野市だけのものになったのか。

《回答1》

不燃ごみの処理については、従前から長野市の不燃ごみを長野市の施設で処理をしてきている。
可燃ごみについては、広域処理をするということで、ながの環境エネルギーセンターの完成により、広域処理を行っているというのが経過である。

〔宮尾環境部長〕

《意見2》

不燃ごみの施設は、当初は施設の近くに行くと変な臭いがするとか、河川敷に行くとごみが落ちてくるといったことがあり、不燃ごみの施設はハンマーで叩いてそのままダクトで何の処理もしないで出していた。
「ごみ問題を考える会」として、これはおかしいのではないかということを書いて、その後3億円をかけてきれいな空気を外へ出すように改修を行ったが、その後すぐに火災があり腑に落ちない。

《回答2》

昨年の資源再生センターの火災については、皆さまに多大なご迷惑をお掛けしたことについて深くおわび申し上げる。
今回この火災を受けて、いろんな対策を取っている。運用面では毎日業務終了後に散水するとか、ごみの滞貨量を低く抑えるといった面での対策や、火災の通報体制についても炎や煙が発生した時点で消防へ通報がいくように改善したところである。
市民の皆さまにも火災の原因となりうるリチウム電池やカセットボンベ等の、火災につながる恐れのあるものが不燃ごみに混ざることのないよう、分別を徹底していただくよう市民の皆さまにもご理解いただく中で、二度とあのような火災が起きないように努めていきたい。

〔宮尾環境部長〕

《市長》

市民の皆さまにもリチウム電池等が混入させないようにお願いしているが、そうはいつでも混ざってしまうこともあるため、万が一発火してしまっても火災とならないように対応するということである。
以前はごみの量を高く積んでいたということと、目視で煙を確認した段階で速やかに消防へ連絡すればよかったところ時間がかかってしまったことが大火事につながったということである。
今後は監視装置や通報装置も駆使し、発火することも前提として発火しても火事につながらないように対応していくので安心していただきたい。

『担当課：環境部（資源再生センター）』

【自由討議2】

<東外環状線4車線化と国道18号長野東バイパス（柳原～エムウェーブの間）の開通に伴う周辺環境への影響について>

《意見1》

東外環状線4車線化と国道18号長野東バイパスの開通に伴う周辺環境への影響について発言させていただく。始めに、東外環状線であるが、国道18号の渋滞緩和やアクセス向上による地域経済発展のため極めて重要な路線だと思う。長野東バイパスは、直轄事業で柳原からエムウェーブ交差点までを施工中で、来年3月に車道部開通となる。

接続する東外環状線が4車線化する前の開通となる。東外環状線は、現在も日交通量が約19,000台近くあるとのことで、エムウェーブ交差点から五輪大橋間や落合橋周辺、堤防道路は朝夕を中心に渋滞が慢性化している。来春、東バイパスが開通すると流入車量が増え、更なる渋滞が予想される。また、この一般県道三才大豆島中御所線は、長野市の地域防災計画で災害拠点施設を連絡する「避難路」に指定されている。主要地方道長野菅平線のバイパス完成にも期待しているが、この渋滞を避けて地区内の生活道路を、特に通勤時間帯に通学路を通り抜ける車があると危険な状態となる。

また、落合橋は一般国道と県道の道路橋で県下ベスト5に入る長い橋である。この上で渋滞すると道を譲れないために救急車が立ち往生する懸念もある。

また、(仮称)若穂スマートインターチェンジは、先月、長野市から国に実施計画書が提出され、本日、新規事業化箇所となり建設に向けて大きく動き出し、直ぐにはないにせよ、完成すれば落合橋の重要性はますます大きくなる。

大豆島地区期成同盟会は、4車線化の早期建設、右折レーンの整備や五輪大橋の通行料無料化を要望しており、計画どおりの進捗を望んでいる。

五輪大橋の無料化は、令和8年予定とのことであるが、同じ道路公社の三才山トンネルと松本トンネル有料道路は、前倒し償還し、先月1日早期無料化を実現した。新和田トンネル有料道路も同様に来年無料化とのことである。いずれのトンネルも相当量の交通量があり、また、通行料の高い大型貨物車が約4割を占めるそうであるが、もし、長野東バイパス効果で五輪大橋の通行量が格段に増えれば早期無料化も夢ではないと思う。

大豆島地区の、先頃都市計画道路に追加決定された市道 松岡大豆島線の整備を含め、道路網の整備に更なる尽力をお願いする。特に国・県で進めている道路が完成すると地元としては松岡大豆島線が重要な位置付けとなると思う。

令和2年度「ながの未来トーク」集約表

【回答1】

まず東外環状線について説明する。東外環状線は、総延長約9.4kmの区間となっている。その内訳であるが、国道18号長野東バイパスとして、国道18号の柳原北交差点から県道長野須坂インター線のエムウェーブ交差点までの約2.8kmの区間は、国による整備区間である。県道三才大豆島中御所線として、県道長野須坂インター線エムウェーブ交差点から国道18号篠ノ井バイパス大塚南交差点までの約6.6kmの区間、そのうち、五輪大橋有料道路区間は約1.4kmの区間となり、県による整備区間である。現在事業化している区間は、延長で2,050mとなっている。

現道の国道18号は、長野市の中心市街地の外縁を通過しているため交通量が多く、西尾張部交差点や東和田交差点など渋滞ポイントが5地点あり、慢性的な渋滞が発生している。これらの渋滞の原因である通過交通を円滑に通行させ、渋滞の緩和と交通の安全を確保するとともに、地域間をスピーディーにつなぐことで連携の強化を図り、地域経済の活性化はもとより社会の発展に貢献することを目的に東外環状線の整備を行っている。

次に県道三才大豆島中御所線について説明する。エムウェーブ交差点から五輪大橋北交差点南側の有料道路までの区間は、2車線道路であるため、慢性的な渋滞が発生しており、特に通勤時間帯には渋滞延長が長くなっており、大きな課題となっている。

令和3年3月に国道18号長野東バイパスの車道部が先行開通すれば、更なる渋滞の悪化が懸念される。

県では渋滞対策として、2,050mの区間において両側に幅5.5mの自転車歩行者道と上下線合わせて4車線の全幅30mの道路を築造する道路改良事業を計画しており、用地買収に着手している。

また、県では長野東高校西交差点の右折レーン設置工事に本年度着手する予定で、本沿線部の大豆島東交差点付近には右折レーンが無いことにより渋滞が激しい箇所となっているため、県では国道18号長野東バイパスの開通に合わせて用地買収が終わった箇所から、交差点の右折レーン設置工事に着手する予定とのことである。

そのほか大豆島地区内に近接した関連事業として、県道長野菅平線においてミニバイパス整備事業を平成26年度から着手しており、現在、一部で道路の形が見えてきている状態である。

このように県においても国道18号長野東バイパスの開通に向けて、できる範囲で対応してもらっていることから、市としても、交通の流れの変化に注視するとともに必要があれば、生活道路の安全対策についても検討していく。

また、東外環状線大豆島地域四車線化早期建設期成同盟会とも連携して、早期の4車線化の完成について、県へ要望していきたいと考えている。

次に五輪大橋有料道路について説明する。五輪大橋は有料道路事業で平成6年から平成8年にかけて建設された。有料道路事業では、道路利用者から通行料金を徴収し、建設費の償還に充てることが原則であり、建設時に料金徴収期間が定められることになっており、五輪大橋は30年間で令和8年12月までと定められている。

当時の通行料金は普通車150円、大型車250円で平成8年12月26日から供用開始している。利用交通量が計画交通量より少なく国道18号の慢性的な渋滞が解消されなかったため、有料道路を迂回する車両に起因する騒音や渋滞等の沿道環境改善を目的として、平成16年度から全車種6時から22時まで100円、22時から6時まで無料という社会実験を実施し、平成28年度から名称を変えて現在も実施している。

県では、供用開始以来の利用台数が、料金設定の際の計画交通量に対し、実績交通量がかなり少ないため、料金徴収期間を短縮して、無料時期を前倒しすることは、難しいと聞いている。

国道18号長野東バイパスが来年3月に車道部が先行開通され、また県道長野菅平線の落合橋周辺の道路整備も進むことに伴い、東外環状線のルート上にある五輪大橋の利用価値も高まり実績交通量の増加が期待できることから、東外環状線大豆島地域四車線化早期建設期成同盟会と連携し、早期の無料化に向けて県へ要望していきたいと考えている。

次にその他の関連事業について説明する。(仮称)若穂スマートインターチェンジについては、9月8日に開催された第一回地区協議会において国へ申請する書類を承認いただき、9月11日に国への申請手続きを行い、本日10月23日に新規事業化が決定した。

この決定により来年度には、スマートインターチェンジの構造やアクセス道路などの詳細設計をNEXCO東日本(東日本高速道路(株))が行い、その後、必要となる事業用地について土地の取得を実施予定である。そして土地の取得が完了した箇所から埋蔵文化財の調査も行っていく。供用開始日は現時点では未定だが、一日も早い供用開始となり、観光や物流の面で大きな経済効果が発現できるように、今後も国、県、NEXCO東日本と緊密に連携しながら取り組んでいく。

また落合橋については、昭和41年に架設されてから、50年以上が経過する中、老朽化に起因する破損が顕著になりつつある。本年6月24日に開催された落合橋架替建設期成同盟会において、架け替えについて、県で調査検討を進めていくとのことである。

県では、橋梁の架け替えについて、河川管理者との調整や堤防道路の取り扱いについて技術的な検討が必要であり、現在は河川への影響を含めた各種調査を実施し、関係機関との打ち合わせを進めており、準備が整った段階で検討結果について、地元へ説明予定とのことである。

現時点では架け替えの見通しは未定だが、若穂スマートインターチェンジのアクセス道路のルート上に位置する落合橋の架け替えは、スマートインターチェンジ整備と連動して計画が進むものと大いに期待しており、ルート提示を含めた早期事業化について、地域の皆さまと共に県へ強く要望していく。

都市計画道路松岡大豆島線については、令和2年1月17日(松岡区)、23日(大豆島地区)に地元説明会を開催し、8月6日に都市計画審議会を経て、8月25日に都市計画決定の告示がされた。

今後は用地測量や詳細設計等を行い、その後、必要となる事業用地について土地の取得を行っていく予定である。

事業用地の取得に関しては、地域の皆さまの理解と協力が必要となることから、丁寧な説明を心掛けて進めていく。

また、大豆島松岡線については、現在歩道整備を進めているが、用地買収が整ったところで工事が進められるよう、長野市としては、地域の道路環境が改善されるよう努めていく。

〔小林建設部長〕

令和2年度「ながの未来トーク」集約表

《意見2》

私どもも若穂スマートインターチェンジ及び落合橋の架け替え工事については、早期に実現できるよう協力していきたい。
 エムウェーブの南側についてであるが、大豆島地区も他地区と同様に高齢化・後継者不足で荒廃農地が増えてきている。今後の農地有効利用の検討を考えていただき、できれば農振地域を外して何か良い企画があればお願いしたい。

《市長》

今は全般的に農業振興地域も含めて荒廃農地が増えている。また長野市では空き家が増えており8千件を超えている。どちらも非常に重要な問題である。

当該地区は重要な地域であり、地区としても良い案があれば提案していただき、地区全体または市にとっても重要であれば対応していきたい。

『担当課：建設部（道路課）』

【市の総括等】

《支所長コメント》

皆さまには遅くまで、大豆島地区の住みよいまちづくりのために、ご協議いただき感謝申し上げます。

議題1の埋設廃棄物については、財政状況が好転したら複数年かけ全量撤去するというので、私も本件を忘れないように、要望するタイミングなども地区の皆さまとご相談しながら、市へ要望をできるようにお手伝いしていきたいと思う。

議題2の洪水リスクの対応や自由討議で提案された東外環状線の4車線化の問題についても、支所で事務局を務めている期成同盟会もあるので、そのメンバーでもある区長の皆さまにご協力いただきながら、早期実現に向けて関係機関へ要望していきたいと思う。

今後とも、大豆島地区の実情をよく把握し、住みよいまちづくりのために努めていくので、よろしくお願い申し上げます。

《市長総括》

本日は、遅くまで論議していただき感謝申し上げます。

臼井会長のもとに、さまざまな問題についてお話をさせていただいた。

竹内支所長から話があったように、本日の議題等の対応はしっかりとやっていきたいと思っている。

大豆島地区は、下水道処理施設の東部浄化センターや広域の焼却施設である環境エネルギーセンター等、さまざまな処理施設があり、地区住民の皆さまには多大なる協力をいただいている。

長野市の中でも人口が増えている地区は少ない中で大豆島は人口が増えており、大豆島に住みたいという人が増えている。これは地区の皆さまの努力によるものではないかと思っている。

今後、若穂スマートインターチェンジの利用が進み、同時に落合橋の架け替え、東外環状線の4車線化、五輪大橋の無料化等が進んでくると思っている。

人が来て車が通れば、それに対する商売も出てくるわけで、大豆島全体として非常に希望の持てる地域だと思っている。

期待を持ちながら今後も一緒になって課題を解決しながら、素晴らしい大豆島をつくっていききたいと思っている。