

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

開催日：令和4年8月30日（火） 午後3時 会場：若穂支所2階会議室

地元参加者：84人（男性77人、女性7人）

市側出席者：荻原市長、下平企画政策部長、宮岡地域・市民生活部長、中村商工観光部長、横田建設部長
赤井学校教育課主幹、徳武若穂支所長

集約担当：若穂支所

会議形態：議題提案回答方式

【議題に関する会議】

< 1 スマートインターチェンジ事業化に伴う道の駅の設置について >

《提案》

若穂スマートインターチェンジも、現在、埋蔵文化財発掘調査が予定され、幅杭の打ち込み等も予定されて、令和8年度の供用開始に向けて順調に進んでいるところである。

これも市長はじめ、道路課の皆さま、また関係者の皆さまのおかげと、心より厚く御礼を申し上げる。

このスマートインターチェンジの開通に合わせて、道の駅の設置をお願いしたい。若穂地区は農業の盛んなところで、この道の駅ができることによって、特産の農作物を中心に販売所が開設され、安くて新鮮な農作物を求めてお客様が来られ、農産物の収入というところで生産者の皆さんも生き甲斐が広がり、また、地域の活性化が期待される場所である。

二つ目は、道の駅の従業員を雇用するという点で、より安定した経済的効果も期待される。

この道の駅の設置でもう一つ希望していることは、防災の関係である。若穂地区には千曲川支流の保科川、赤野田川が流れている。令和元年の東日本台風の際には、これらの川の水が越水し、若穂地区に多くの損害を与えた。この越水によって、床下・床上浸水が約220件以上、また、農地の水没は100ヘクタール以上など大変大きな被害があった。その時に心配されたのが避難場所の問題である。

川田地区の場合、特に牛島、領家、町川田の各地区においては、浸水や冠水などでも避難する場所がない。どこへ避難したらよいのか、台風の時期を迎えるこれから不安を感じているところである。

この地区に限らず、若穂地区には、このような場所が想定される。については、この道の駅と合わせた避難場所として使用できるように希望するもので、屋上には防災用、医療用などの緊急事態に備えたヘリポートを設置していただければ、なおありがたい。

この道の駅の設置は、地区住民の強い希望であり悲願でもある。このような状況をご賢察いただき、よろしくごお願い申し上げます。

《回答》

まず道の駅について説明申し上げます。

国土交通省が示す道の駅の登録要件は、一定の水準以上のサービスが提供できる休憩施設として、24時間利用の可能な広い駐車場とトイレの設置、また、道路や、地域観光の情報、緊急医療情報等の提供、さらに文化教養、観光、レクリエーションなどの地域振興施設の設置というものが、登録要件とされている。

道の駅を設置していくためには、当然用地費、建設費、将来にわたる維持管理費など、多額な事業費が必要になる。

また、施設が開所した後は、それに見合った施設利用が見込めるかどうか、販売収益の黒字化が可能かどうかというものを慎重に分析し、判断する必要があると考える。

現在のところ、道の駅に特化した国等の支援メニューは無いため、各省庁の補助メニューを組み合わせながら、財源とするものの、設置者の負担は概ね8割程度が、各地域の事例となっている。

直近の道の駅の事例としては、福島県福島市に、令和4年4月に開業の「道の駅ふくしま」。こちらは面積が2.7ヘクタールで、事業費が約35億円。また、本年12月に開所予定の前橋市の「道の駅まえばし赤城」は、面積7ヘクタール、整備費用が約57億円と見込まれている。

また現在進められている須坂長野東インターチェンジ周辺の地区開発では、大規模な商業施設等の整備が進められているため、商圏としての競合や、消費者の嗜好などについても慎重に注視していく必要があるものと考えます。

なお、本市には現在、大岡、信州新町、中条地区に合計3カ所の道の駅が設置されており、いずれも指定管理者制度により運営されているが、コロナ禍ということもあり、経営環境は非常に厳しい状況が続いている。

このような中で、本市では将来にわたり、市に必要な公共サービスを提供するため、令和3年2月に公共施設個別施設計画を策定し、この中で、道の駅3施設の機能の方向性につきましては「民営化」とし、施設の開設、建物の対策は「民間譲渡を検討する」ということとしている。このような状況を総合的に判断すると、現段階において、道の駅を市で設置することは非常にハードルが高い状況にあり、スマートインターチェンジが設置された後の交通環境などを分析し、道の駅が事業として成り立つかなどを検討していく必要があると考える。

地元の期待が非常に大きな施設であるが、これらの課題をしっかりと解決するかどうかというものを検証しながら、今後作業を進めていきたい。

〔中村商工観光部長〕

《意見》

スマートインターに関連して、雨水をためる調整池を準備しているようだが、2年ほど前に、調整池よりは、高台にして避難場所にした方がよいのではないかとお願ひした記憶がある。

それからもう1点は、塚本地区は地区が二つに分断されて、さらにまた二つに分断され、川田地区の町川田から川田小学校、大門、それから県道34号線まで、町川田線というのがあった。スマートインターの敷地内になり分断されてしまう。小学校の近くの人は、塚本の公民館へ行こうとすると、どう行くのかという状況である。

地元説明も令和3年はじめにあったが、そのあとはなく、地元に対しては、市で中心になって、計画し立案している内容がまとまり次第、地元説明会いただくということか。

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

《議長》

今の質問は、この道の駅の問題と若干その内容なので、これ以前もそうだが、これからも、検討委員会あるいは事務説明会の中で対応させていただくということをお願いしたい。

私の方で一つお願いしたいのは、なかなか（事業化の）ハードルが高いということで、動向を見ながら研究検討するというのである。そこで専門的なコンサルタントを入れ、どのぐらいの商圏なのか、あるいはどういう商品をサービスすれば良いのか、あるいは地元とすればこういう特徴がある等々含めて、そういう提案を出していただきたい。それをもとに、ともに場所も含めて検討させていただくのがいいのではないかと思う。提案ということで受けていただき、今後も検討継続いただければありがたい。

『担当課：商工観光部観光振興課』

< 2 千曲川新道の早期完成及び旧駅跡地の活用について >

《提案》

平成24年12月に千曲川新道活性化プランが策定され、整備計画が示されてから10年の月日が流れた。その間、関係各位の協力で旧若穂駅から2キロが令和3年5月に完成した。この区間の完成により児童・生徒の通学路としての安全確保は絶大で、一般の方々の駅までの通勤の安全はもとより、ウォーキング道路として、また自転車道として健康増進に多くの方に活用されている。

ついでに、旧高ノ宮踏切からウエルシアまでと、川田駅から関崎までの工事改修を令和5年度、または6年度とそれぞれお聞きしているが、具体的な日程をお聞きしたい。

令和6年春、インター周辺にショッピングモールの開業が計画されており、ますます千曲川新道の早期延伸により地域の皆さんの安心安全、利便性と健康増進につながるようよろしくをお願いしたい。完成が実現すれば更なる有効な利活用が図れ、地域の活性化に繋がるので、速やかに事業の完結をお願いしたい

《回答》

まず現状をご説明させていただくが、この新道整備については、若穂、松代地区から要望があった箇所、特に通学路として、優先的に利用したいとか、そういうところを優先して整備を行ってきた。

これまでは若穂地区の実績につきましては、令和3年4月末に、旧若穂駅から旧綿内駅までの約2キロを完成し、供用を開始したところである。また、これに合わせて綿内駅構内の整地工事を実施して、御開帳の時には臨時駐車場としてもご活用いただいた。

今年度、綿内地区と川田地区のまちづくり実行委員会の皆さんとの話し合いの中で、地元から提案がありました優先順位により整備を計画しており、まず一つとして、旧綿内駅の北側から、ウエルシアのあるところまでであるが、ここの設計業務の委託を今年度実施する。それから二つとして、旧信濃川田駅から西側の町川田工区、ここの境界立ち会いを予定している。

事業費について国をお願いをして、国庫補助金を活用して進めており、来年度以降の整備についても、綿内、川田のまちづくり実行委員会の皆さんを中心に話し合いを進め、計画的に整備を進めて参りたいと考えている。

また、旧綿内駅それから旧信濃川田駅周辺の整備計画についても、現在のところ具体的なプランはないが、それぞれのまちづくり実行委員会の皆さんと連携し、引き続き整備を検討して参りたいと考えている。

今は若穂と松代の両地区合わせて、千曲川新道16.3キロある。このうち昨年度までに整備済みになったところが全体の32.3%。さらに測量や立ち会いが終わっているところを合わせると、56.3%。ここに今年度、さらに新しく測量、立ち会いが始まるので、さらにその部分は進む。なかなか一気に全部というわけにはいかないが、着々と進めて参りたいと思っている。

最後に質問があった、いつできるのか、であるが、令和4年度については、綿内駅の北側からウエルシアのところまで測量を行い、その次の年度に、その部分の工事を着工したいと思っている。ただ、どこまでいけるのかは、全体的な、国の財源ですとかそういったところも含めて検討になるので、またご相談させていただきたい。

〔下平企画政策部長〕

《意見》

千曲川新道の件で、提案主旨の下から2行目の「速やかに事業を完結」という言葉を見て思ったのだが、大橋区は牛池区と並んで一番北にあり須坂市と境を接している。一番千曲川新道の終わりにあるが、最近聞こえてきているのは、せっかく自転車に乗れる道路、車椅子でも通れる道路ができたが、須坂市側はもう立派な道路で歩道が両側ついて、できているが、その歩道と千曲川新道がうまく繋がらないかと。学校へ行く高校生も多く、人によっては、車椅子でお医者さんまで行けると、そういう話も出ているので、その辺のところ長野市はここまで、須坂市はここからということじゃなく、つながる使い勝手のいいものにしてほしいと思っている。

《回答》

須坂側につきましては、ご承知のとおり、旧屋代線の横に側道が走っていたため、インターのあたりから車道と歩道のついた道路を整備するというのでやっているが、長野市の境のところまではこないというような話も聞いている。長野市側もウエルシアのところまでは、設計も含めて、来年度から着手していくが、その先についてまだちょっと決まってない状況である。

ただ今のご意見もあり、利便性という面でも、今後既存の道路の活用も含めて、どのようにそこをうまく擦り付けていくのかというところは、須坂側も含め協議をさせていただきたい。まだどうするということまで言えないが、今後協議させていただきたい。

〔下平企画政策部長〕

《議長》

綿内区長会でも、定期的に井上区長会と連携をとっている。このような意見があるので、住自協あるいは区長会からも、須坂あるいは井上に要望を出していきたい。市が違っても同じ道なので、事を進めていきたい。

『担当課：企画政策部交通政策課』

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

<3 落合橋の架け替え、落合橋南詰交差点・関崎橋交差点の早期改良および千曲川完成堤防化の整備促進について>

《提 案》

落合橋については、開通後56年という長い年月が経った。その中でも非常に朝夕渋滞が深刻な状態にあり、その中で車が止まっているときに風が吹くと車が揺れる。怖くて落合橋を走れないので、あの橋を避けているという方もいると聞いた。事故が起こる前に、事故が起こってから動くのは非常に早いですけども、是非とも早い機会に、事故が起こる前にこの老朽化を改善していただきたい。

渋滞ということでは、私も12月から3月に若穂から若槻まで通勤して、ちょうどその時期雪が降り、雪が降ると6時半に出ないと8時10分からの仕事に間に合わない。普通でも朝7時に出ないと間に合わない。ついこの間は、9時に落合橋を渡って買い物に行こうと、9時なら大丈夫だろうと落合橋に行ったが、領家のセブンイレブンから橋まで渋滞している状況である。

こういう厳しい状況の中で、若穂の住民は56年間生活している。その結果、地域の中で20数年前、市内にお勤めのご夫婦で地区に移住してきて、一戸建ての家を買ったが、つい数年前、その地域から去って、落合橋の向こうの大豆島地区にまた一戸建ての住宅を買い替えた、という状況もある。逆に、息子さん夫婦は、今までは若穂から通っていたが、これも渋滞ということで、小市の方に中古マンションを買った。こんな実態が数々各地区において発生している。少子高齢化でどんどん子供が減っていく状況に、ますます落合橋の老朽化、関崎の渋滞、こういうものが非常に影響して、非常に不安を抱えているというのが現状である。

そして、市の当局の皆様等々のおかげで、スマートインターの着工がみえてきた。そして須坂の方に大型商業施設ができる、国道403号線、それから関崎橋、落合橋等々につきましては、ますます渋滞、交通事故等非常に心配される。そういう状況の中で、落合橋架替建設期成同盟会、市との連携もあり方向が見えてきた。まだはっきり何年完成というところまでいかない。そして、橋の内容についてもまだはっきりしてこない。是非とも、今のような状況を鑑みて、渋滞が起らない、そして地域の住民が外へ出ていかない。逆に外から入っていただける。落合橋の建設、関崎橋の渋滞の解消について、ぜひともお願いしたいと思う。

そして最後に、令和元年10月の台風19号については、若穂地区では堤防決壊というようなことはなかったが、越水等は現実起こった。自分の家でも、川の近くにあるために、大金かけ越水防止の壁まで作るというような状況になっている。

是非ともこの点についても、今後、100年に1回の対応だと言いましたが、これはそんなことはなく、これから数年に1回大型の台風が日本を襲う。こういうような現状を鑑みても、是非とも、千曲川の完成堤防を是非ともお願いしたい。早期の着工・解決の程をよろしくお願い申し上げます。

《回 答》

初めに落合橋の架け替え、落合橋南詰交差点、関崎橋交差点の早期改良の3点につきまして、状況および今後の予定等あわせてご説明申し上げます。

落合橋の通行車両の状況については、平日の朝、夕とも交通量が多く非常に渋滞している。渋滞により、救急車の緊急搬送に遅れが出るなどした場合、地域住民の皆さまの安全・安心な生活への影響が非常に懸念される場所である。落合橋架け替えによりこのような懸念も払拭されるものと考えます。

落合橋架け替えおよび落合橋南詰交差点改良事業の現状と今後の予定だが、今年の1月に国の補助事業に採択されたことから、落合橋架け替えが県において新規事業化されている。県が想定している橋梁の架け替え位置は、現在の橋の下流側を想定しており、橋の前後を含めた約1.7km区間、そのうち橋梁部は960mと予定している。現在県では、橋梁の予備設計と、橋詰交差点を含めた渋滞対策の検討を実施しており、地質調査は、9月中の作業着手に向け現在準備を進めているとのこと。また、年内には、設計の方針等について地元説明会を開催する予定と聞いている。

橋梁の架け替えには相応の時間を要するが、落合橋は、建設から56年を迎えていることから、老朽化が非常に著しい現状である。

県では、橋梁長寿命化計画を策定し、平成27年から、橋げた、床版等の劣化箇所における補修工事を実施しており、今年度は昨年度に引き続き、延長90mの区間で、表面のコンクリート補修と、アスファルト舗装の修繕工事を実施する予定とのこと。新橋が完成するまでの間は、既存の橋梁についてももしっかり維持補修をしていくと聞いている。

市としても、地域の皆さまのご要望をしっかりと受けとめるとともに、仮称若穂スマートインターチェンジの整備効果を高めるためにも、早期の架け替え実現に向け、落合橋架替建設期成同盟会とも連携しながら、引き続き、県に対し強力に要望していくので、若穂地区の皆さまにもご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

なお、落合橋南詰交差点の改良については、先ほど説明したとおり、落合橋の架け替えにあわせ現在検討中とのことである。

続いて、関崎橋交差点の改良事業の現状と今後の予定についてであるが、県では、国道403号関崎橋南詰交差点を含めた全体計画延長520m区間を現在事業化している。交差点下流部の道路構造は、右折レーンを含め、車道は3車線の幅員11m、両側に幅2.5mの歩道を整備し、全幅は16mで拡幅改良を行う予定で、平成23年度から設計に着手しており、現在までに一部区間の用地買収や家屋2件の補償が完了している。

今回の国道の改良により、通り抜けができなくなる市道があるが、その付け替え工事を令和5年度に先行して実施する。今年度は、用地買収および物件方針を実施する予定と聞いている。

市としても、先ほど説明した落合橋架替南詰交差点改良と同様に、地域の皆さまのご要望をしっかりと受けとめ、早期に整備が完成するよう、国道403号整備促進期成同盟会とも連携し、引き続き県に対し要望活動を実施していくので、関係する皆さまには、事業進捗に向けご支援ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

次に、千曲川完成堤防化の整備促進についてであるが、綿内地区及び牛島地区において、堤防の余裕高さや断面積が不足している区間で、今回の堤防整備にあわせ、堤防天端上の県道と市道も拡幅する計画である。保科川が流入している双川橋より下流側の、市道若穂東463号線については、現在はグライダー協会の事務所付近で県道村山綿内停車場線に接続しているが、これを芦ノ町付近まで市道を延伸し、県道に接続する計画としている。

また、屋島橋上流付近の区間については、管理用道路として、国が管理を行う。

千曲川右岸堤防の整備であるが、今回の整備により、現在の堤防より拡大する。計画高水位とは、河川改修において基本となる水量の水が流れたときの水位になるが、現在の堤防の高さは、計画高水位よりも、若干ではあるが高い状況である。国の基準では、堤防の高さは、計画高水位より1.5mの余裕高さを確保する必要があることから、今回堤防断面の拡幅を行うものである。この堤防拡幅に伴う地元との協議については、平成29年度から実施しており、これまでに概ね完了している。

今後、国では令和元年東日本台風災害からの復旧復興を目的に策定した、信濃川水系緊急治水対策プロジェクトに位置付けられている、村山橋から屋島橋までの間の、須坂市福島地区と長野市屋島地区の堤防強化対策を、令和6年度までに完了させる予定。そのあと、引き続き、屋島橋上流の若穂地区の整備を実施していく予定としている。

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

市としては、堤防整備が1日も早く進むよう国に対し要望活動を行うとともに、堤防整備に積極的に協力していく。地域の皆さまにも、ご支援ご協力をお願いしたい。

本年7月15日に開催した、若穂地区千曲川堤防改修促進期成同盟会の総会において、本件を含む要望事項につきまして、竹内会長様から千曲川河川事務所へ提出していただいた。また、7月28日は、荻原市長が会長を務める千曲川改修促進期成同盟会でも、本件につきまして、北陸地方整備局に要望書を提出するとともに、1日も早い整備の実施を、整備局長に直接要望した。

〔横田建設部長〕

《意見》

説明によると、千曲川の堤防の改修については、福島地区が6年度までということなので、7年度以降にこの地区の工事をすると理解している。

令和元年台風19号の時に、堤防まで約1mまで水が迫ってきたけれども、その時に、堤防から住宅側に2カ所ほど漏水、つまり水漏れがあり、そのことについても申し上げた次第があるが、それについては場合によっては決壊にもつながる大事なことなので、私どもとしては、焦眉の急だと思っている。これについてはどのように計画されているか。

《回答》

堤防からの漏水については、私どものほうから国の方にはしっかり伝えている。国の方では漏水している原因等についての調査も行っているということを知っている。これから堤防改修に合わせてその辺の対応もしっかりとっていくものと聞いている。

〔横田建設部長〕

《議長》

追加するが、先般行われた若穂地区の堤防の期成同盟会の総会において、工事開始は6年という話を聞き、当初は令和5年から始めると聞いていたため、改めて市の方をお願いして、若穂地区独自で市と一緒に千曲川河川事務所へ特別要請をする予定である。その点ご理解をお願いしたい。

『担当課：建設部道路課、河川課』

< 4 国道403号・長野菅平線の改良・拡幅ならびに長野電鉄保科温泉線廃止案に係る諸課題について >

《提案》

完成までは20年から30年かかると言われているが、今後の拡張計画をお聞かせいただきたい。403号線は、トラック等大型車の往来で、毎日朝夕の渋滞は大変ひどい。住民にとっては毎日が交通戦争の状態。大型車が狭い道路を通過する際は恐怖感さえ感じる。今後、スマートインターチェンジや須坂インター周辺に大型商業施設がくると、さらに交通渋滞は増して、騒音、振動等住民生活環境への影響が出ると考える。そこで、どれだけ交通渋滞が激しいのか実態を調査していただき、交通渋滞を無くすために早期拡幅工事の促進、そして、バイパス建設等の住民の安全を守る方法をぜひ検討していただきたい。

2番目として、長野菅平線について、スマートインターチェンジに伴い、菅平へのアクセスが容易になり、県内外からの利用者の増加、観光振興、農産物の効果的運送が可能となり、農業振興面から長野菅平線の改良拡幅は急務であると考え。現在一番の難所である25号カーブの改修工事が進められているが、他の拡幅工事の促進、通期の通行が可能になるようご尽力をお願いする。

菅平線の整備が進み、交通量が増えることにより、現在中山間地であり、人口減少が含む保科地区の活性化にも繋がるものではないかと考えている。

また、現在利用客が少なく、市の補助金がかかる赤字路線である長野電鉄保科温泉線の廃止検討が提案されているが、今後高齢者も増えて、保科地区から大型商業施設への買い物、病院等への足の確保が難しくなっているため確保していただきたい。また、地域において保科温泉の活性化を検討しているが、長野駅から保科温泉、菅平線の整備とともに、菅平へ行く観光客の重要な交通手段として、昔のように菅平まで定期的に通行できるように、ぜひ保科温泉線の存続を検討していただきたい。

今、日本の各地ではボンネットタイプのレトロバスなどの運行で、観光客を伸ばしている地区もある。このような方法も考慮して、赤字路線が一転して、黒字路線に変わるような方も検討していただければありがたい。

《回答》

国道403号の改良拡幅の現状および今後の予定については、現在県において、若穂綿内古屋地区において道路の拡幅および歩道整備を進めている。綿内古屋地区の事業進捗状況だが、現在は長野信用金庫若穂支店手前までの220m区間において、来年度の工事完了を目指し工事を実施中である。引き続き、須坂市方面に向け改良拡幅を進めていく予定と聞いており、現在、測量および詳細設計を実施中で、完了次第、今年度中には関係の皆さまに説明を行う予定と聞いている。

拡幅後の道路構造は、車道は片側1車線、路肩を含めて幅員は7.5mで、その両側に幅2.5mの歩道を整備し、全幅で12.5mの拡幅改良を行う計画。早期に整備が完成するよう、国道403号整備促進期成同盟会と連携し、引き続き、県に対し要望活動を行っていくので、関係する皆さまにおいては、事業進捗に向け、ご支援ご協力のほどよろしくごお願い申し上げます。

次に、主要地方道長野菅平線の改良拡幅の現状と今後の予定についてだが、25号カーブは、道路幅員が狭く、ヘアピンカーブとなっており、また縦断勾配が15%を超える区間もあり、円滑な交通の支障となっている状況。そのため県では、延長69m区間について、谷側直径50センチの鋼管杭を45本打ち、その上に橋をかけることで、道路の線形や勾配を改善する工事を行っており、令和5年度末の完了を目指しているところ。

市としては、主要地方道長野菅平線の、持者上から菅平間の防災対策および改良事業の促進、並びに通年通行の実現に向け、長野市・上田市真田町間主要地方道期成同盟会と連携し、引き続き、県に対し整備促進を要望していく。

〔横田建設部長〕

続いて、保科温泉線の関係であるが、現在市では、長野市地域公共交通計画を策定しており、この計画は、公共交通ネットワークを維持するとともに、再構築をしていくということを示しており、個別路線の再整備にあたっては、利用状況に合わせた運行、交通

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

結節点での接続など効率的な運行を目指すということになっている。

ご指摘の大豆島保科温泉線については、若穂地区内の利用が少ない状況で、主に若穂病院を中心とした地域内移動となっている現状で、計画では、若穂地区内について地域内の診療所とか商業施設、幹線バスの交通結節点に接続する、地域内の移動ニーズに対応した路線に位置づけることを検討したらどうかとなっている。廃止を前提とした案を提示したというものではない。

まずは、今、この路線がどういう利用状況なのかというところを、住民の皆さんにご理解いただき、今後の路線の方向性について地域の皆さまと一緒に考えるため、地域でご説明をする場を設けることを検討している。話し合いをしながら、一定の方向性を見出していきたいと考える。

若穂地区内には、屋代線の代替となった屋代須坂線、それからは綿内屋島線、および乗り合いタクシーの綿内線も存在している。大型商業施設など状況も変わってきているところもあるので、既存の路線も含め、どのように利便性を高めていくか、皆さまに乗っていただけるようにするか、というところも話をさせていただければと思っている。

いずれにしても、市内の移動については車が大半で、バスの移動は全体の2%ぐらいしかないという状況の中で、やはり地域の皆様に残していただくというのは、公共機関にとっては大原則であり、その点もご協力をお願いしたい。

【下平企画政策部長】

《意見》

保科温泉線の最終のバスは、保科温泉発4時15分。保科温泉の営業の終わる時間は夜8時。例えばこういう案はどうかということをこれから検討していただきたいが、回送で空っぽでアルピコ交通の営業所へ戻ってくる。例えば、川田駅での松代線への連結とか、大豆島東団地へのバスの連結とかそういったものが17時台、18時台までであれば、まだ、保科温泉の利用者も夕方までゆっくりお風呂入ることができる。今後、保科温泉の食堂も、新規営業のプランを今検討されていることなどもある。

ここ2年半の間は、新型コロナもこれだけ発生していて、バスを利用して長野方面まで夕方出かけていくとかは、自重する状況もあり、この2年間の利用率の低下は他の路線もそうだがやむを得ない。今年2度ほど保科温泉から長野駅までバスで行った。往復400円のバスポートで利用したが、乗用車で30分から40分で行けるのが、バスだと1時間10分かかる。できるだけ大勢の人に利用してもらうために路線を組み合わせるやむを得ないと思うが、空っぽで営業所まで帰るのであれば、せめて大豆島東まで行って、そこから帰る方法なども、今後ぜひ検討していただきたい。便数が減れば減るほど利用者が減る。今の運行は、利用者の利便性はあまり考えてない。それは長野市から大幅な補助金をいただいて運行しているという現状に、バス会社も甘えている部分がある。営業努力が足りないのではないのか。

今後、地域の利用者の皆さんとの話し合いの場が設けられるのであれば、是非、胸襟を開いて、いかに活性化させるか、そういう観点で開いていただきたい。

《回答》

話し合いの中で、ご提案もいろいろお聞きしたいと思っている。少子高齢化という中で、ただでさえ乗る人が減っている、コロナ以前からの傾向もある。空気を運ぶバスを走らせるのはなかなか厳しい状況もあるので、効率的にいかにより多くの人に乘っていただけるかという部分も大変重要な視点かと思う。その辺も含め、現状をお知らせする中で考えていければと思っている。

【下平企画政策部長】

《議長》

この問題は、8月に交通政策課から提案があり、地区内移動ということで、交通要所に結節点を設けながら地域内循環という形の中での提案で、4年5年かけて、提案いただいてということになる。

《意見》

私は国道403号線沿いに住んでいる者だが、日頃日常生活の中での思うところをお話する。

とにかく交通量が非常に多い。特に数字を持っているわけではないが、1日中ひっきりなしの交通量である。特に最近では工事用と、流通用の大型車が多い。川の東側で南北に大型車が通過できるのは403号しかないもので、これも致し方ないところ。通行する車両はほとんど地元の商店に行くことは少なく、大半は、いわゆる通過車両が多いと思う。

朝夕の通勤は当然渋滞もひどいけれども、日中でも右折しようと思ってもできなくて、左折を繰り返して、遠回りをしてやっと本来の道へ出るということもしばしばである。

それからもう一つ感じるのは、目の前に横断歩道があるが、子どもたちの通学路になっており、朝は集団登校なのでよいが、下校は分散下校になっており、子どもが何回もその横断歩道を横断する。左右から来る車が多い中で横断する回数も非常に多いということで心配をしている。

403号線は今拡幅工事が進んでいて、歩道も広くなり歩行者には安全面では大いに期待できていると思うが、ただ、これによって車の数が減るというわけではないと思う。交通量の分散という策も検討いただきたいと思っている。

《議長》

中町の代表区長から、交通渋滞の実態を、肌を感じたところをお話いただいた。今後抜本的な渋滞対策をどうすればいいのか検討していくということである。

『担当課：建設部道路課、企画政策部交通政策課』

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

【自由討議】

< 1 空き家対策と人口減少への対応について >

《意見》

今年は、空き家対策事業を推進するという事で、6月に対策準備委員会を立ち上げた。7月1日に信更地区住民自治協議会へ行き、空き家対策についていろいろ教えていただいた。2020年度に当時の区長会で空き家関係のアンケートを実施したが、それを資料に現状どうなっているか、もう1回所有者等と面会を行い進めていこうとしている。

アンケートでは、空き家バンクを紹介してほしい、または解体したい、貸したい、そのまま使いたい、大きく4つの意見があった。一番問題になるのは、空き家の所有者がわからないということ。そのほかにも相続対策ができていないということや、地区外の所有者へアンケートを送ったが返事が返ってこない、など様々な問題がある。

教えていただきたいのは、所有者の特定をどうやったらいいのか、処分方法をどのように確認したらよいか。あまり踏み込んで個人情報に触れたり、コンプライアンス的な問題になってしまう、住民自治協議会の範囲を超えてしまうという不安がある。

現在、2020年のアンケートを分析して、10月頃からわかる範囲で、地区内の空き家が1件でも少なくなるよう進めていく。

所有者の特定とか対策をどのようにしたらよいか。

《回答》

持ち主の特定について、この所有者の特定に向けた市との連携であるが、市が把握している空き家の所有者等の連絡先は、個人情報となり、ご本人の同意がないとお知らせすることはできない。ただし、住自協の皆さまや自治会の皆さまが、例えば緊急時どうしても連絡を取らねばならない、緊急時の連絡先を把握したい、というような旨の文書を作成いただき、その作成した文書を市が持ち主の方に送ることは可能である。もしそういう案件があれば、建設部建築指導課空き家対策室まで相談していただきたい。

なお、市でも所有者の場所がわからない場合、相続人が途絶えるなど所有者の特定ができないことがある。そのようなものは対応ができないので、ご了承いただきたい。

2点目の処分方法等の確認についてであるが、空き家を処分する方法には、売る、貸す、解体する、空き家のまま使うという四つの場合がある。ただ、いずれにしても、所有者本人の協力がないと事業が進まない。市では空き家対策計画を作っているが、策定した平成29年に、所有者を特定できた3,000の空き家に対し、意向調査を行った。また、令和2年度には、三輪地区に特化したものだが、三輪地区の住自協と連携し、空き家に対する意向調査を実施した。

若穂地区で、そのような意向調査をもう1度行う意向もあるとのことだが、地区の皆さんが把握する空き家の場所、所有者の連絡先を市に情報提供してもらえれば、空き家対策室が中心となり、地域の皆さまと連携し、意向調査を行うことは可能と考える。

ただ、調査した意向調査についても、持ち主の方が、この内容は公表しないでくれと望まれた場合については、地域の皆さまの方にその情報を公表することはできないので、ご了承をお願いしたい。

【横田建設部長】

《意見》

空き家の状況によっては、小動物が住み込んで衛生的に問題があるし、農作業の被害も出る。落雷で火災が発生するという事も十分考えられる。どのようにとにかかく対処したらいいか、最終的にはやっぱり所有者との面会、それが大前提になる。わかるところから進めていきたい。

『担当課：建設部建築指導課』

< 2 少子化が進む中での学校教育の在り方について >

《意見》

年々児童数が減少していく中で、学級編制、複式学級、学校規模により、早晚、統廃合についてどのような手順でどのように進めていただくのが、お話を聞きたい。

児童・生徒にとっても、発達段階に応じた望ましい教育環境はどういうものかについても、お聞かせ願えればありがたい。

《議長》

この問題につきまして、先般、市から将来の減少の表を出してもらい、対策をお願いしたいと提案があった。子育て部会を中心に将来的に、学校教育のあり方についても研究するという方向になっている。

《回答》

若穂地区の皆さまには、学習支援や登下校の見守りなどについて、学校へのご支援をいただいていることにお礼申し上げる。

本市では、平成30年6月に、長野市活力ある学校づくり検討委員会から、少子化に対応した子どもにとって望ましい教育環境の在り方について、答申として示された。本日その答申を配布している。

この答申が、本市の学校の在り方の方向性であり、将来に向けたビジョンでもあるので、この答申の考え方に沿って、各地区の保護者の皆さまや地域の皆さまと意見交換を進めているところである。

本日配布した答申の裏面には、若穂地区の児童・生徒数の推計も記載しているので、参考にさせていただきたい。

若穂地区では、平成31年2月に、住民自治協議会会長などに、保護者や地域の皆さまを対象とした、答申の説明会の進め方について相談し、令和元年8月から9月には、綿内小、川田小、保科小の保護者の皆さまへの答申の説明を行い、意見を伺った。引き続き、若穂地区の学校の在り方については、住民自治協議会などと相談しながら、保護者や地域の皆さまと意見交換を行っていきたいと考えている。

この答申では、どの発達段階にあっても、集団の中での学びが大切ということと併せ、できる限り地域に学校を残したいとある。この考え方を基本に、現在中山間地域を中心に、学校の在り方について保護者と意見交換を行っている。学校の在り方を検討するに

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

当たっては、他地区のように、1校ごとに検討するののも一つの方法だが、若穂地区は同一中学校に、地区内にある全ての小学校の児童が進学するという特徴をもつ地域である。この特徴を生かして、三つの小学校と中学校を一体として、学校の在り方を検討することも選択肢の一つではないかと考えている。

少子化が進展する中にあり、持続可能な形で、若穂地区の子どもにとって望ましい教育環境を整えるにはどうすればいいか、保護者や地域の皆さまには、未来を担う子どもたちのことを第一にお考えいただきたいと思う。

そうした意見を積み重ねていく中から、学校の在り方、地区にとって、子どもにとって望ましい教育環境はどうあるべきかということが出てくるのではないかと考えている。

〔赤井学校教育課主幹〕

『担当課：教育委員会事務局学校教育課』

<3 持続可能な住民自治協議会の課題について>

《意見》

私は市役所を辞めて10年になる。60歳の時に住民自治協議会の事務局長になり、2年間勤め、その後事務局次長ということで常勤ではなくなり、非常勤で必要のあるときだけ事務局に来るようになり、9年目になる。その間に、定年の延長や、年金支給年齢が遅れるなど働き方改革が進み、地区の役員のなり手がだんだんなくなってきている。現在の役員も高齢化してきており、将来、住民自治協議会がどうなってしまうのかという点は危惧している。

事務局の仕事や各役員の仕事は年々増える一方である。住民自治協議会が、事務を選択すればいいと、当初、驚沢市長から言われているが、事務を選択するにも、住民の要望は多く、住民自治協議会として事務を減らすわけにはいかない。今後ますます福祉関係の事務は増えていくと思う。

自助・共助・公助という三つの言葉を、住民自治協議会が始まった当初、よく市役所で言われていた。自助、自分のことは自分で守るということは、その通り。共助、近所どうしでお互い助け合いましょうということが、なかなか難しくなっている。住民自治協議会のあり方そのものを見直す時期に来ているのではないかと考えている。ただそれは若穂だけの問題ではなくて、大きな問題である。

特に一点だけ、お願いしたい。事務局の職員のなり手がなかなかいない。事務局長には、やっていただける人がいなくなる。あり方を見直す第一歩として、事務局長に市の職員が出向してくる、これも一つの手ではないか。

60歳で市の職員は退職するので、再雇用をして事務局に事務局長として派遣いただくのも一つの手で、自治協が始まった当初、職員の給与は10万円で頭打ちだった。ようやく局長の給与が10万円をちょっと超えるようになった。女性職員の給与も見直しいただき、社会保険も利用できるような、事務局の職員体制をお願いしたいと考えている。

《回答》

事務の負担が年々増加しているということだが、3年ほど前に全ての住自協にアンケートを実施し、どの事務の負担が多いというようなことを把握した上で、現在も担当課と地域活動支援課で、事務の負担軽減について取り組んでいる。今年アンケートを実施したので、その結果も踏まえ、負担軽減に引き続き取り組んでいきたい。

自助・共助・公助ということだが、毎年、各地区を訪問する際、さまざまな意見をいただくが、役員のなり手不足という意見もいただいている。具体的には、今までは生活道路の草刈りなど、地域の中で役割分担してやっていたが、高齢化、人口減少等でやりたくてもできない、というような深刻な意見もいただいている。各地区の状況がそれぞれ違い、なかなか一律の方法を見いだすことが難しいという面もあるが、地域内でのさまざまな活動が円滑に進むことができるよう、今後皆さまから意見をお聞きして、また地域の実情を踏まえながら、解決の方向性を探っていきたくて考えている。

職員の雇用について意見をいただいた。事務局長の出向とか、定年後の再雇用等で、市の職員を地域に入れていくという意見である。この辺について、まず雇用経費については、各地区への地域いきいき運営交付金の中に、事務局長経費、事務局職員の経費分として、一定額を組み込んで交付をしている。設立当初と比べて事務の内容もかなり変わってきているという意見をいただいております。実情をお聞きしながら、どのような方策がいいのかということをお考えさせていただきたい。市の職員が地域に入っていく方法については、市全体の職員体制もあり、今すぐ返事ができないが、今後定年延長等新しい制度ができるので、そうしたことも含める中で、また考えさせていただきたい。はっきりしたことが言えず恐縮だが、地区活動支援担当である支所長を中心に、市全体で皆さまの活動を支援していきたいと考えている。

〔宮岡地域・市民生活部長〕

《意見》

一つだけ提案したい。4月か5月頃だと思うが、長野市の業務改善、事務効率化で表彰があった。部や課をまたがる業務というのは非常にやりにくく、それを皆さんもよくわかっている、心得ながらうまくやっているということであった。

そこで、60歳で定年であるが、次の人たちに引き継ぐために、課や部をまたがったときに何が問題か提案する形をつくり、次のステップに進んでいただくようにしていただきたい。市長に検討いただき、ぜひ大長野市にふさわしく機動力を、機能をアップしていただきたい。人材はいるので、きっとできると思う。

『担当課：地域・市民生活部地域活動支援課』

令和4年度「若穂地区 ながの未来トーク」集約表

【その他（まとめ・総括）】

《会長まとめ》

市長、各部長の皆さまに御礼申し上げます。議題等は多岐に渡り、今までも、自治協あるいは期成同盟会等で日常的な打ち合わせ、促進がされており、大分見えてきた、という感じである。この内容については、住民の皆さんに要点を申し上げて、今ここまで進捗している、ともに取り組みましょうと、そういう形でいきたいと思う。今日の地元の意見、要望については、受けていただいて、継続して検討いただくということで取り扱わせていただく。これからも引き続いてお願いしたい。

今日の回答の中には、橋の関係、川の関係、堤防関係等具体的な日程も見えてきた。いよいよこれから須坂のインター、また若穂のスマートインター、落合橋ができれば、流れが相当に変わっていくのではないかと。平成30年に若穂のまちづくり計画を作り、それに基づいて着々と進んでいる状況である。

一点お願いしたいのは、将来的な若穂の抜本的な交通の流れを変えていくということで、迂回道路がどうしても必要と思う。具体的に地権者や住民の皆さんの意見を聴きながら、市や県とも打ち合わせしながら、同じ考えをもち期成同盟会を作って、すでに準備会はできているが、それにより若穂地区の方向も見えてくる。今後とも引き続きお願いしたい。

いずれにしても、長野市と若穂、共通の課題もあるので、同じ目線、視点で、同じテーブルで今後も継続協議をお願いするということで、まとめにさせていただきます。

《市長総括》

本日は、ご出席の皆さま方には、さまざまなご提案をいただき、またご意見をいただき感謝申し上げます。一つひとつ参考にさせていただきたい。

いずれにしても本日いただいた議題のすべてに、今ここで答えるのは難しい。スマートインターができれば、中心市街地に、例えるなら善光寺さんに一番近いインターになる。確実に交通量が増大するのは明らかである。そして落合橋も架け替わり、いろんな意味で利便性が高まると同時に、加えて交通量の増大、どう対応するのかという課題も浮き彫りになってくると思う。

その中で道の駅の話もあったが、私も中野のオランジェ、あのような道の駅を見ると、これからスマートインターができ、若穂にもああいうものができれば、インター出ですぐに地元のおいしい果物、野菜が購入できる、ということ想像すると、非常に可能性を感じる。一方で、これは公でやるか民でやるか、あるいは一緒にやるのか、というような問題もある。これはまた別の問題として考えなければいけないと思っている。

一方で、行政はこれまで、1投資したら1戻ってくれば、とんとんでよかった。あるいは1投資して、0.8しか戻らなくても、0.2を何かで補填すれば安泰ではないか、というような考え方があったかもしれない。そうではなくて、1投資したら、2か3になって返ってくるような、そういう前向きな投資を考えていく時代になってきているかなと思う。

市民の皆さんからいただいた大切な税を、投資して増やしていくという考え方も持っていないと、これからの人口の減少や高齢者社会保障関係経費が増大していく中で、本当に市が独自に使えるお金は非常にごく限られていることをこの1年実感をした。

そういう意味で、皆さんからいただいたご提案というものをベースにしながら、しっかり投資をして、さらにこの地域が発展していくためにはどんな取り組みが必要か考えていきたいと思っている。

住自協の話をいただいたが、これは32地区すべてまわって、あるいは「ようこそ市長室へ」で話をお聴きする中で、どの住自協の皆さんから間違いなくするのは、住自協の今後のあり方についてである。100%である。

私自身も、地域の皆さんから話を伺い、本当にこの住自協改革、都市内分権であるとか、地方自治の推進という意味では、取り組みとしてはいいと思うが、ただ、やっている方々が疲弊をして、苦勞して、というような状況は決していいことではない。生活が安定していて、時間が取れる方にそういう役割が集中してしまう、あるいは仕事ができる方にどうしても仕事集中してしまう。そういう役員の固定化ということにも繋がり、なかなか担い手が見つからないというそういう状況が、やはりすべての住自協で起きている。

付け焼刃、小手先の改革では、私はこの住自協の改善というか、本当に皆さんが前を向いて住自協を推進していく上の改革には繋がっていないと思う。いただいた提案なども含めて、皆さんが前向きな明るい希望を持って住自協に取り組んでいただけたような、そんな環境づくりも担当部長と一緒に取り組んでいきたい。引き続きご指導いただきたいと思う。

気持ちは皆さんとともにあると思っている。その上で、皆さんとこれからの意見交換をさらに深めながら、若穂の未来について、ともに取り組んでいきたい。