

令和4年度「ながの未来トーク」集約表

開催日：令和4年10月21日（金） 午後2時～3時30分 会場：長野市立古牧公民館2階 集会室
地元参加者：25人（男性24人、女性1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、北澤都市整備部長、塩入古牧支所長
集約担当：古牧支所
会議形態：未来トーク方式

【議題に関する会議】

< 1 生活道路の交通安全対策について >

《提案》

古牧地区は、東西に北側から通称平林街道の国道406号線、中央に国道19号線、それからもう一つ南側に主要地方道長野須坂インター線がある。それから南北に国道18号線が走っている。このように主要幹線道路、四つの幹線道路が繋がる地区で、朝夕の渋滞が課題である。

昨年の3月に、南北に新しく都市計画道路高田若槻線が繋がり、これによって車の流れが大きく変わってきた。長野市の北部から市内に入ってくる車が増え、朝、夕方渋滞が発生している。渋滞を避けるために、幹線道路から狭い生活道路へどんどん車が進入してくる。通勤なので急ぐ方が多く、結構なスピードを出して走っており、地域の皆さんは危険を感じる事が非常に増えてきている。

交通事故に巻き込まれてからの対応ではなく、安心安全に生活道路を往来できるよう、通行車両の抑制など歩行者にやさしい交通安全対策の取り組みを積極的に講じる必要があると思う。特に古牧地区も少子高齢化が進んできており、交通事故の被害者になりやすい、交通弱者と言われる高齢者、子どもを守っていくための取り組みを進めることが、古牧地区にとって差し迫った課題になっている。

各区では市に対して、地域の実績に応じてゾーン規制や横断歩道の設置など、さまざまな交通安全対策の設置などについて要望、提案を個々に行ったが、なかなか実現には至っていない。

交通規制などは、県の公安委員会の所管事項であることは承知しているが、生活道路での安全確保の実現に向けた取り組みを進めておくためには、現場での地域の声が大切である。

生活道路での交通安全に向けて、古牧地区の声に耳を傾けていただき、長野市と古牧地区が一体になって有効な対策が講じられるよう、積極的な取り組みをお願いしたい。

《関連発言》

古牧地区として、地域の交通安全のため実施している取り組みなどについて、いくつかご紹介する。

一つ目は、交通安全ポスターコンクール。これは小学校低学年が対象である。

二つ目は、交通安全街頭啓発活動。西尾張部交差点で毎月第1水曜日の午前7時から、冬季は7時半から実施している。三陽中学校生徒、交通安全協会、警察、長野市、市議会議員の皆さまが参加している。

三つ目は、交通安全住民集会。平成25年、三陽中学校の生徒の死亡事故を受けて、毎年9月に地域の主要交差点3カ所、上高田北交差点、西尾張部交差点、東和田交差点での周辺の区の役員様、それと交通安全協会、警察、市の担当課、三陽中の生徒、先生方などが参加して、街頭啓発活動を実施している。

四つ目は、交通事故危険箇所調査。小学校の通学における通学路の危険箇所マップを作成し、学校、PTA、地域の皆さんと危険箇所の情報を共有している。

五つ目は、小学校児童の下校時の交通安全パトロール。12地区でのパトロールを実施している。

その他に、高齢者、子ども等を対象にした交通安全教室、小学校児童交通安全教室などの支援を行っている。

古牧地区としてはこうした取り組みを通じて、地域の皆さんの交通安全に対する意識の向上を目指している。ぜひ、古牧地区の生活道路の交通安全対策の取り組みなどを講じていただきたい。

《関連発言》

中村区を通る、国道18号から、軽井沢トルタ高田店のところを、東通りに向けて東西に走っている、通称川端通りと言う道路は、櫻ヶ岡中学へ通う通学路になっており、櫻ヶ岡中の生徒が7時半から8時ぐらいまで、通学路で横断するが、非常に危険。

7時半から8時半までは、とても交通量が多く、なおかつ通学路になり中学生が通っていて、この30分間はとても危険である。

普段はのどかで、車もまばらだが、そういう状況で、5月には、中村区で役員やPTAの会長を交え、挨拶運動を兼ねて横断歩道で黄色い旗を上げ、指導しているが、この場所を、可能かどうかわからないが、通学の時間帯30分ぐらいの交通規制をしていただけるのかどうかを要望したいと思っている。

2、3年前に、一般の方が死亡事故があった場所である。意外と見通しはきいているが危険な場所で、一応赤い点滅信号もついてはいるが、なかなか難しい場所なので、時間制限ができるかどうか検討いただきたい。

《関連発言》

私からお願いしたいのは、ゾーン規制などは確かに県の公安委員会の管轄で、時間がかかることは十分承知しているが、古牧地区では、ゾーン規制などについて、ずっと要望しているが、なかなか前に進んでいない状況である。

東和田区の事情で申し上げれば、生活道路が主要幹線の抜け道になっており、家の前を相当のスピードで走っていくので、地域の皆さんが非常に心配されている。

毎年規制をお願いしているが実現しないのが現状であり、何とか実現していただきたいと思う。

《関連発言》

上高田区には、国道18号線、インター線が通っている。やはり中に入ってくる車が多いが、昔の市街化区域に新たに住宅地ができた中で、道路が整備されていないところに車が入ってくる。計画的な整備がされていないところに車が入ってくるので、思わぬ渋滞や危険性がある。まちづくりの中での道路のあり方という点についても検討いただきたい。

令和4年度「ながの未来トーク」集約表

《回答》

まず一般的な話をすると、歩道などの施設整備、また通行車両の抑制対策、それぞれの対策、その内容によって道路管理者が対応するもの、警察が対応するものということで分かれています。毎年要望しているがなかなか実現に至らない、というところもある。

こうしたご要望について、長野市が対応するものは長野市の担当課で対応していくが、県や国などの道路管理者、警察に伝えて対応をお願いするものについては、現地の状況や緊急性なども踏まえ、実施の順位、対策の内容等を検討していく、ということになるので、実施に至るまでに時間を要する場合もある。

また、交通規制については、都道府県公安委員会に実施の権限が定められている。各住自協からの要望を取りまとめてお伝えしているが、実際に判断いただく中で、要望に沿えない場合や、時間がかかる場合もある。

私どもも、地区のさまざまな事情、特に交通安全の場合は、事故につながる、非常に悲惨な結果につながるので、個々のご要望をお聞きする中で、国や県など関係機関と連携を図りながら、また働きかけもしながら、より効果的な対策を検討していきたい。

対策のうちのカラー舗装については、視覚的な効果によって歩行者の安全確保を促すということで、大変効果的な対策と認識している。本市でも土木要望等に基づき、地区の皆さまと協議の上、順次整備をしている。必要に応じて、要望等に挙げていただきたいと思う。

なお、交通規制の関係は、古牧地区の場合、交通規制に関する要望の回答結果、新たなご要望についての効果、影響等に関しましては、長野中央警察署交通第二課が相談の窓口となる。

また、皆さまから相談される際には、地域活動支援課の交通安全担当に事前にお話をいただければ、協力をさせていただきたいと考えている。

本市では、特に子どもや高齢者の方の交通事故抑止に向けた対策に取り組んでおり、古牧地区においても、今年度開催の交通安全教室に、計6回、市の交通安全教育講師を派遣させていただいた。また、通学路の合同点検等も行ったところである。

今後とも、地域の皆さまのご意見をお聞きし、ご協力をいただきながら、悲惨な交通事故を抑止するというので、交通安全対策を進めてまいります。

〔宮岡地域・市民生活部長〕

《提案》

改めて提案をさせていただく。

一つ目が、生活道路への交通安全対策として、歩行者優先の安心安全の確保という観点で、横断歩道の新規設置、歩道の確保、歩行者を守るための防護柵などの設置。

二つ目に、生活道路での通行車両の速度抑止抑制対策として、ゾーン30の速度設定の推進、減速用の道路表示設置。

三つ目に、通行車両を抑制する進入対策として、通学路周辺での通行時間の規制、道路標識だけでなく路面への規制内容の記載、および立て看板の設置。

このほかにも交通規制について道路標識等、路面標示など組み合わせ、また、各区からの毎年、交通安全施設の要望が出ているので、交通安全のための積極的な対策の実現をお願いしたい。

《関連発言》

私どもの交通安全に関する切実なところを、分かっていたかと思う。

市独自で、横断歩道を作ります、と言えないところは承知をしている。それでも私どもの要望は、何年も横断歩道作ってほしいと声を上げ、土木要望を何年もあげて、徐々にカラー舗装やグリーンベルト、横断歩道もつけていただいた。非常に感謝している。

それでも、まだまだ私ども危険を感じたりしている。この件は警察へ、ということではなく、一緒に考えてもらいたい。これは一気には無理だと思う。徐々に、少しずつ、前に進めるように検討していただきたい。各区長さんの話の通り、朝夕のラッシュ時、通学路となっている中で、車が入ってくることに非常に危険を感じている。よろしくをお願いしたい。

《関連発言》

南長池区は、インター線と吉田大豆島線、南北の通りの交差点を有している。インター線は、国道18号線がエムウェーブまで長野東バイパスが開通したことから、確実に交通量が増え、交差点が渋滞しており、渋滞を迂回するために生活道路に入ってくる車が結構多い。皆さんが懸念されているように、通学時間帯と通勤時間帯がラップしている時間帯は、非常に危惧している。区とすれば、例えば道路をわざとジグザグにするとか、でこぼこを作るとか、あるいはカラー化についても、白文字で「止まれ」だけではなく、視覚に訴えるような表示ができるといいなと考えている。

市からも応援をいただき、もう少し簡略化して実現できるような、そんな方法を模索したいと思っている。

《回答》

いずれにしても、まず皆さまの話をお聞きして、どのような形をとるのが安全対策に繋がるかを一緒に考えた上で、長野市でできる工事、また、それぞれ所管の機関に話を伝えていきながら、引き続き対策をとっていききたい。

〔宮岡地域・市民生活部長〕

《市長発言》

私が海外に行って思うのが、ヨーロッパへ行くと、住宅地に入る手前に結構な凸凹を作る。そこは通過すると正直乗り心地悪い。減速してここから先は入ってってください。あるいは、減速を確実にする。そうすると、住宅地内はゆっくり走りましょう、という意識が共通認識としてある。

一方、例えば日本で言えば県道や国道のような道でも、ヨーロッパでは田舎道に行けば標識100キロ。高速道路ではなく、普通の道路で。

ただし、市街地に入る時には、少し道路を曲げて減速をさせるとか、強弱をはっきりさせる。ここから先は減速する必要がある、ということドライバーにしっかり分からせる。そういう政策がかなり進んでいる。日本は、道がどんなに空いていても、標識は40、50キロなので、ドライバーにもストレスがたまる。

日本の交通政策全体の話にもなってくると思うが、例えば、川端通りの赤いシグナルがある交差点の手前に、凸凹作れないのか？それは、地元の方にも乗り心地悪い道路だが、スピードを抑制することを考えた時には、減速をしないと運転していて気持ち悪い、

令和4年度「ながの未来トーク」集約表

ちょっとした突起物みたいなものを作った方がいいのではないか。

歩道拡幅したくても、狭い道路なのでできない。では、できることは何なのか、と考えて、順番的に早くできることは何かやっていきたいと思う

《回答》

昨年まで、ゾーン30と現地対策の仕事をしていた。その中で、地区の中に一つでもお役に立てればと思ひ発言をさせていただく。

まず、現地対策については、規制をたてる中では、指定方向外進行禁止という、青い看板の中に直進で上に向かう矢印が一つついたものと、入ってきては困る、進入禁止の、赤い看板の中に横棒で白くなっているもの、その二つの看板がある。熱心に取り組んでいる地区で、警察に要望してきたがかなわなかった。

またゾーン30については、具体的には東口の区画整理だが、地区の中で非常に強い要望を受けたので、概ね入れることができたが、ゾーン30には進化している部分があり、現在は「ゾーン30プラス」という状況である。

通常のゾーン30だけではなく、シケインと言って、車が入りづらくなる、走行しづらくなる、ひいては速度を落とすという形で、30キロ以内にスピードが落ちると格段に重傷事故が減るという考え方だが、その対策も併せてやっていかないとなかなか警察が認めないということを経験した。先程、カラー舗装や、ジグザグとか、今、市長の申した走りづらいガタガタというのも、シケインの一つである。

ただ、ガタガタ音がするのは、ハンプというが、地元の方が夜眠れない、気になるということがあり、松本で段差を入れたけれども、結局、取ることになった。そこで、多少の幅員があったので、地元から、特に沿線の方から反発があったが、スラロームといって、カーブをしてスピードを落とす、または幹線道路から、あえて入りづらくした。あえて入りづらくすることが安全なのだろうかとの足を踏んだところもあったが、警察も後押しをしてくれて、入口を塞ぐような形にして入りづらくした。

ただその道路にも、沿線で生活している人がおり、その出入りも加味しながら、ポールを位置を決めた。そういったことを全てクリアして、ゾーン30になったという状況である。

〔北澤都市整備部長〕

『担当課：地域・市民生活部地域活動支援課』

< 2 都市計画道路の上高田地籍までの延伸について >

《提案》

都市計画街路高田若槻線が、昨年3月に五分一地籍まで完成したが、国道19号線との交差点を先頭に常に車が渋滞し、混雑しており、沿線住民は困惑している。

この街路は、五分一地籍から先線の上高田地籍までが未整備区間となっており、今後この先線の早期着工と完成が、沿線の渋滞解消の一助となることが想定される。

早急に高田若槻線を上高田地籍まで延伸していただき、沿線地域の渋滞解消に取り組んでいただきたい。

また、渋滞解消に取り組むことにより、渋滞を避けて地域の生活道路への車両の進入を減らす効果もあると思われ、地域住民にとって交通安全対策の一助となるので、早急に整備計画を立案して延伸を推し進めていただき、地域住民の皆さんが安心して生活道路を往来できるよう、積極的な取り組みをお願いしたい。

《関連発言》

高田若槻線に対する事業の進捗に期待する五分一区民の声ということで発言する。

昭和37年に都市計画道路として若槻から上高田まで計画赤線が引かれた。当時の先人たちは、長野市は東西の道路があるが南北の道路がない、五分一の村が四分割になってしまうが、未来のことを考えて合意しようという経緯があったようだ。しかし、それも60年を過ぎてはまだ計画最終地点まで開通できていない。そして10年前、平林から五分一間が開通した。昨今の渋滞はすさまじく、西尾張部の信号から五分一の信号まで連なり、また結婚式場のマリージュまで車の列がつながるのが現状である。

今後、数年後須坂井上にイオンモールができた際、当然五分一から東西地域の住民は、高田若槻線、国道19号線、五分一街道を利用する。その際、多分長野市で有数の渋滞箇所になることは間違いない。

区民から、この道路の予定地に土地を所有しているが事業が進捗しないと土地の利用の計画が立てられない。数年前にこの高田若槻線は五分一までで後の計画を廃止と聞いたが、ひと言も五分一区に相談もなく廃止するとはどういうことか。河川の改修工事のように下流から道路の場合、計画の最終地点から工事を開始すれば今回のようななどんづまり渋滞がないはずだ。国道19号線沿線の区民からは、南側住民は右折ができない、北側住民は左折ができない、五分一の公民館からは右折も左折もできない、こどもプラザに迎えに来て出ただけで一日の疲れがどっと出るなど、区の役員会で意見を聞いたところ、たくさんの苦言が発せられた。五分一区民が納得する市側の回答をお願いしたい。

《関連発言》

平林としての状況だが、朝の通勤時は、五分一のT字路から、平林の交差点、406号線よりまだ北まで渋滞している。子どもの通学路にもなっているので、非常に危険な状況になっている。それと、平林のファミリーマート西側、平林1丁目の交差点から、生活道路に入ってきて北条の方に向かう車、この道は30キロゾーンだが、入ってしまうと30キロどころではなくて、すごいスピードで車を走らせている。通学路として何か所か横断するところがある。非常に本当に危険な状態で、沿線住民としては、高田地籍まで延伸し、脇道に入っこないようにしていただきたい。

《関連発言》

先程五分一の区長から話があったが、やはり最近になって五分一交差点のあたりが非常に渋滞してきている。それが続いて、西尾張部の19号線の先、東の方まで伸びてきているという状況で、なかなか車が出にくくなっている。そのことによって、歩行者も非常に危険な状態になってきているということが日々増えてきている。

当初、大豆島から柳原に抜ける外環道が開通すれば、少し中心部の渋滞の緩和になるということで工事が始まったと思うが、逆に道路ができることによって、車の量も増えてきているように感じている。その辺を考慮いただき、対策を早急をお願いしたい。

令和4年度「ながの未来トーク」集約表

《関連発言》

西和田のポジションを言うと、東西に走る道の中越の通りが一つある。中越から西和田まで入ってくる。それから、国道406号が横断している。これと国道18号、東西にあるが、南北には、高田若槻線と日大通りがある。

中越の通りから高田若槻線へ抜けるが、混むのが分かっているから、中越の通りから西和田の狭い道路を抜けて、406号さらに18号に抜けていく方が多い。この時間帯は、まさに学童の通学時間帯と重なり、大変な危険なところである。

西和田は、住宅が増えたけれども、区画整理ができないまま住宅ができたので、大変区内の道路は狭い。その狭い道路を通り抜けているので、7時から8時半ごろの時間帯は、大変危険な状態になっている。

従って、高田若槻線のどん詰まりの渋滞が解消すれば、通り抜けが減って、多少でも危険が少なくなるのではないかなという要望が、区民のほうから出ている。

《回答》

都市計画道路高田若槻線は、国道18号の上高田地籍から若槻地区の田中地籍までを結ぶ延長約6.1キロメートルの都市計画道路である。本日は、こちらの道路の整備区間、整備の時期についての議題だが、現在進めている都市計画道路の見直しの業務と非常に深い関わりがあるので、一旦こちらの説明をさせていただく。

この都市計画道路の見直しは、令和2年度から実施している。現在の長野市の都市計画道路については、昭和44年に計画されたものである。それ以前は、皆さんに計画前段階の話をしているが、実際に都市計画決定されたのは昭和44年である。その頃の時代は、人口の増加、経済の成長によるまだまだ都市の拡大があった時の計画で、その後人口減少とか、それに伴う交通量の減少という形で、現在はコンパクトのまち、コンパクトシティへの転換を目指すことが都市計画の一つの施策になっている。将来にわたり、選択と集中による効果的で効率的な整備を促進することを目的に、何年かに一度の割合で都市計画道路の見直しを実施している。

都市計画道路の見直しの評価検討の流れについて説明する。評価検討は、都市計画審議会の方に、都市計画道路の見直し検討部会を設けて検討している。組織としては、学識経験者、いわゆる有識者と、国、県といった道路管理者、それから交通管理者になる県警を含めて、有識者とともに検討を行っている。客観的な指標に基づく評価という中で、有効性、代替性、実現性という指標になる。

有効性については、計画道路を整備することに、災害発生時の緊急輸送路、避難の支援、または大規模火災が発生した時の延焼を遮断する、また緊急時における対応機能を有しているかなどといった15項目の指標から評価を行った。

代替性は、既存の道路がこれから計画するまだ未整備の計画道路の代替機能を果たせるかといった観点で評価を行った。

実現性は、土地利用の規制とか、特に松代地区はこれに該当するが、歴史的な建造物があるところを敢えて道路をあけていくことが本当に可能だろうか、というような実現性を確認している。

その結果を踏まえて、表の中ほど道路網としての総合的な検証を行っている。コンパクトプラスネットワークの観点で、いわゆる町の拠点と拠点を結ぶ幹線道路として、その位置付けとなっているか、周辺の道路での連続性が確保できるかといった、いわゆる道路網としての総合的な検証を行ったのが第二段階である。

見直しの原案ということで、存続候補、変更候補、継続検討候補、そして計画を廃止する廃止候補という四つの候補に分類する。

そして、交通需給バランスの検証として、廃止路線をここと決めた中で、そこを本当に廃止した中で交通の流れがどうなるかというのを、シミュレーションをかけている。そのシミュレーションの交通量というのは、将来の交通量の予測である。それが、交通需給バランスの検証という部分である。そのうえで、先程説明した見直し素案の四つの候補に分類をした。

高田若槻線については、継続検討候補になる。

各候補について説明するが、存続候補は、引き続き都市計画道路に位置づける候補である。この中で、次に優先的に整備するのはどの路線か決めていく路線ということになる。変更候補は、幅員とか、道路の本線、道路の位置を検討するものである。継続検討候補は、今後も都市計画道路に位置付けていく必要があるかということを検討していく、というものである。廃止候補は、現在のところ8路線ほどあるが、地区とも打ち合わせをして都市計画道路の計画から外していくものである。ただ、既存道路の場合は、既存にある道路を将来拡幅するような都市計画道路の場合は、もうそれ以上の整備を行わないということではなく、都市計画道路の決まっている幅員で整備をするか、都市計画道路の手法としてあげていくかということも含めているという形になる。なお、高田若槻線は未整備、新設の路線で、これには該当しない。

この評価検討の流れの一連の中で、高田若槻線は、最初の4分類の中では廃止候補に位置付けられた。それは、国道18号と19号、いわゆる直轄の国道が、遠回りになることはあっても、代替性があるという評価で、一旦は廃止候補という位置付けがされた。

その後、パブリックコメントを行い、今日出席の皆様からもご意見をいただいたのではないかなと思うが、代替路線としての国道18号と19号が渋滞している中で、代替路線としては不十分ではないか、というようなご意見をいただいた。

また、東通りから18号までの間に南北を貫く道路がないというご意見もいただき、もっともというところもあったので、一旦は廃止候補になったが、継続の検討候補の中に復活して、これから検討していく路線になっているということである。

先程の代替性と言われた部分は、国道18号と19号のところで直線的ではなく、遠回りにはなる、中間で信号も介在するが、直轄の国道として十分な幅員があるという路線で代替性がある、ということで、いったんは廃止路線になった。

ただ、今後は計画の必要性も含め、これからこの路線の位置付けについては、再び検討していく路線と考えている。

続いて東外環状線、エムウェーブの東側の道路だが、今四車線化を進めている。併せて五輪大橋の無料化があり、これがなされると、国道18号から東外環状線の方に流れて、現在渋滞をしているご当地の18号の通過交通が減るのではないかと期待をしている。

全体の整備の状況また交通量を調査して、整備をどのように進めていくかを検討してまいりたい。

また、計画路線上に土地をお持ちの方で、土地利用の計画が立てられないといったご意見もあった。高田若槻線に限らず、これは都市計画道路の未整備区間において課題となる。その他地区でも多数ご意見をいただいている。

都市計画道路の予定地に建物を建てる場合は、都市計画法上の許可を取っていただく必要がある。建物も木造の二階建て以下でなくてはならないなど制限がある。建物の建設にあたっては、土地に余裕があり、接道して利用できる状況であれば、できれば都市計画道路を外した範囲で計画をしていただきたいと思いますというところである。

併せて、個々のご事情とか、利害関係もあると思うので、担当は都市計画課になるが、個々にご相談をいただきたい。

〔北澤都市整備部長〕

『担当課：都市整備部都市計画課』

令和4年度「ながの未来トーク」集約表

【自由討議】

< 1 隣組長の業務の負担軽減について >

《提案》

区民への情報伝達、情報収集には、隣組の組長さんに頼っているところが大きく、組長さんには、毎月2回の配り物や取りまとめ、そして募金の集金など、多くのご苦労をかけている。

とりわけ、市から毎月届けられる分厚く重たい「広報ながの」の区民への配布は、組長さんが高齢化していることもあり、大変な作業である。

また、募金などは頭を下げて集金に回るなど、組長の負担はもっと軽減できないのかと思案しているところである。

「広報ながの」は、市としては広報の責任を果たすために、最大漏らさず盛り沢山の記事をすし詰めになっているが、読む側にとってみれば、関係がある部分は少なく、市民が本気で読んでいるとは思えず、経費の無駄遣いになっているような気がする。

そこで今回は、「広報ながの」に限って、私なりの改善案を提案させていただきたい。

一つ目は、全戸配布でなく、回覧方式を多くするという。例えば、毎月発行しているものを1カ月おきにして、間の月は回覧方式にするというようなこと。

二つ目は、元気な高齢者が今いっぱいいる。そしてシルバー人材センターというのものもある。これらに配布を委託するのも一案かなと思う。

以下は提案に書いていないが、三つ目として、携帯電話やインターネットを駆使したペーパーレス化を早く実現したらどうか。もちろん検討はされていると思う。

四番目として、長野県全般にわたる共通事項は、テレビ、新聞などマス媒体を利用して、全県的な効率化を図っていく必要があるのではないかと、この辺もご検討いただきたい。

最後にもう一つ、あまり関係ないかもしれないが、各地区には長野市の職員が何人か住んでいるはずである。例えば私の住む川端区には、10人ほどの市役所の勤務の方がいる。しかし、宝の持ち腐れと言うのか、市とのパイプ役としては全く果たしていないのが現状である。もっと、ボランティア活動に加わったらいいと思う。つまらないご提案を申し上げた。

最後に、私たちは荻原市長の応援団である。頑張っていたきたい。

《関連発言》

西和田区では、隣組長だけではなく区の組織の役員となり手が不足しており、区の組織の見直しなどを行い、何とか区の組織を維持する取り組みも行っている。

今までは、いわゆる一本釣りで、(家に訪問し)門を叩いて一人ずつ説得して役になっていただいたが、もう限界にきている。今、行っている組織改革は、西和田では隣組を核とし、区民一丸となった体制による新たな役員選出方法である。これを令和5年度からやるところだが、隣組、隣組長なしには成り立たない。従って、区にとっては大事な組織の一員である隣組、隣組長はなくす訳にはいかない。回覧、隣組長の業務負担が軽減するような取り組みは必要であると考えます。

現状では、隣組によっては、隣組内が高齢者世帯だけとなり、輪番制もできず同じ世帯が隣組長を引き受けているケースも見受けられる。

隣組長の負担軽減について提案をするので、長野市としてご協力をいただきたい。

各区でもいろいろ苦労している。込山川端区長からもあったように、末端の業務の軽減を図るよう検討していただけないかという提案である。

《関連発言》

北条区は東西南北と、四つの部に分割している。それぞれ部長、副部長があり、その下に隣組長が98名ある。法人を含めると110の回覧部数になる。

4月、5月の配布物はものすごい。高さ30cmぐらいの梱包が20~30個来る。配布物を東西南北の部に分けるが、台車で何回も運ぶぐらい。それを軽トラックで配る。

「広報ながの」は、古牧地区に限らず、長野市全体に配布される。であれば、信毎だけではなくて、朝日や読売とかいろいろあるが、新聞の折り込みでいいのでは、と思った。

ただし、新聞をとってない家庭も結構あるみたいなので、何とかまた検討してもらいたい。

《関連発言》

今、皆さんお話のあったとおり、配るのは15日と月末の、月に2回だが、その量、配る量が非常にアンバランスで月末に集中する。そうすると、とても自転車で運べる量ではないので、各部、隣組長に配るにしても、車で回るしかないという状況になっている。できたら配布物の軽減をしていただければというのが一つの希望である。

それと隣組長の仕事の軽減という議題ですけども、このままいくと各区の役員をいかに確保するかが非常に厳しい状況になってきている。それは結局、少子高齢化が背景にあって、今、65歳以上でも働く場所がある。そうすると、収入がそちらでもらえるのに、なんでわざわざ区の役員なんかやって、ほとんど無収入のボランティアをするのか、という意見もある。

そういう状況からみて、これからこの隣組長の業務の軽減と同時に、区の役員業務の軽減もしていけないと、区の継続ということも非常に厳しい状況になってくるのではないかと、個人的には思っている。

《関連発言》

南高田は問題視することはあまりないが、15日の回覧の時間がちょっとほんのわずかで、住自協発行の「ぶらネットこまき」が来る。各町民が区分けして、隣組長さんに配るということで、我々の区ではそんなに問題ないが、できれば、月に1回の配布にしてもらえれば助かるというのが希望である。

《回答》

皆さまからの切実な声を聞き、役員となり手不足とか負担感、究極的には住民自治をどうしていくか、住民自治、住民自治協議会をどうやって維持していくか、という話になる。そこは市でも課題としてとらえて、いろいろと検討を重ねているところである。

令和4年度「ながの未来トーク」集約表

そういう中で、今回、配布物の関係を含めて、負担軽減という話である。

市でも、以前からそのような話も聞いており、できるだけ配布物を減らすという方向で取り組んできている。平成24年には、今まで「広報ながの」は15日と30日と月2回発行していたが、月1回に変更したという経過がある。そのため「広報ながの」の配布に併せ、月末に配布物が集中するところはある。他にも挟み込み資料をできるだけ減らすなどの取り組みをしている。

「まちづくりアンケート」という、市民5,000人に対してアンケートをとっているが、この中で長野市の行政情報をどうやって得ているか、知ることという手段を尋ねたところ、「広報ながの」と答えた方が約8割いた。最近の調査でもあまり割合が変わってきていない。依然として、市政の情報を得る手段としては紙、というところがあると、感じている。特に「広報ながの」の中でいろいろ募集記事とか、体験会の案内などのような記事を読んでいる方が多いと感じている。

「広報ながの」は、市のホームページでも読むことはできる。インターネット環境の整備が今後さらに進むと、やがてその紙からデジタルというような形に置き換わる日が来ると考えているが、現状、8割の方々がやはり紙がいい、という調査がずっと続いており、「広報ながの」は、現時点では必要ではないかと思っている。

「広報ながの」を隔月ごとに、各戸配布と、回覧でどうかという提案をいただいたが、広報紙には、情報をタイムリーに知らせるところが一つの役割で、回覧方式とした場合に、最初に回覧した方と最後に回覧された方では、若干時期がずれるところがある。情報をお届けするタイミングに差が出てしまうところ、お手元に冊子で残しておきたいという方、後から見たい方もおり、そういう点で回覧には若干懸念がある、と感じている。

また配布の方法について、例えばシルバー人材センターや地域の高齢者というような、大変興味深い提案をいただいたが、そもそも各配布物の配布などの、住民自治協議会への依頼事務を軽減する、という部分でも、一般的な取り組みが必要と感じている。

市からの依頼事務の見直しとしては、令和2年度から3年度にかけて一部事務を変更したところである。

本年度は、事務負担について各地区にアンケートを実施しているところで、このアンケートの結果に基づき、引き続き住民自治協議会の事務負担軽減に向けて、必須事務と選択事務とあるが、協議を継続していきたいと思っている。

ご負担になっているというのは、本当に心苦しいところである。

地域や隣組の状況を一番ご存知の地区の役員の皆さんから配っていただくのは、私どもからすると一番確実な手段と考えており、近所の繋がりという面でも、今の制度が地域の中でも役に立っているところもあるので、現状、そういった面も含めてご理解いただければ大変ありがたい。

ペーパーレスやチラシ、新聞、テレビによる情報提供の話もあった。

今後、中核市の他の自治体の事例も参考にしながら、広報紙はどのような形がいいのか、時代の流れを見極めつつ考えていきたいと思う。

また、市の職員が、地域のボランティアなどをやってないという、耳の痛いご意見をいただいた。

公民館活動や、役員、消防団、ボランティア活動などの地区の活動に参加している者はいるし、市としても、ぜひそういったことに取り組んでいこう、という姿勢ではおりますが、そういうご意見をいただいたので、心に踏まえながら進めさせていただきたいと思う。

【下平企画政策部長】

『担当課：企画政策部広報広聴課』

【その他】

《会長》

課題1・2で出したとおり、交通安全に非常に大きな課題を持っているが、この他に北八幡川について防災面で重要視している。市議会の皆さんにも応援いただいて進めているが、市では農地整備課、河川課に順次進めていただき本当に感謝する。

交通は、私どもから（公安委員会へ）お願いし、またお返事いただいたところだが、今日の話の中で、凸凹作るという話の中で、通ると車の大きな音がするというので、区全体とすれば（設置を）お願いしたいが、そこに住んでいる人たちはうるさくてかわかない、ということだと、要望もしているのかどうか、ということになってくる。

そういう意味では、私どもとしては要望だけでなく、地域の中での意見のオーソライズはしっかりしなくてはいけないと痛感したところで、私どもも課題として、地域の意見集約は進めていきながら、また交通安全対策については、お願いするところはお願いし、順次やっていただくようお願いをしたい。

自由討議の中で、隣組や、役員のなり手の話だが、これは、私どもが市に要望してできる問題ではない。区、住民の側でしっかり考えていかなければならないことだと思うので、意見交換しながら、お互いよりよい方法を考えていきたい。なり手が不足しているのは、区長も部会長も非常に痛感していることで、これからどうしていくか、しっかり考えていかなければならないと思っている。

《市長総括》

本日塩入会長はじめ、皆さんからさまざまな課題等を伺い、改めてその重要性について再認識をさせていただいた。

平成25年の8月だったと思うが、三陽中の生徒が事故に遭い、その1、2カ月後に中央警察署の一日警察署長を務めた。その時に地域の皆さん、学校からの要望で、子どもたちが沈んでいるので何か激励を、ということで訪問したことを思い起こしていた。

私も市内各地回ると、子どもたちの交通安全、あるいは危険箇所が数多く存在しているので、子どもたちを守っていく上でも、道路の危険箇所をなくしていくことにしっかりと取り組んでいきたいと思っている。

道路の話もいただいたが、今、なかなか「造ります」というところまで申し上げられるような状況ではないということは、何とぞ理解いただきたい。市としても、五輪大橋の無料化や、東外環状線の四車線化など、私としても国に出向き、要望活動などをした。こういうような状況の中で、交通の流れが若干変わっていくのではないかと期待している。

あるいは若穂にもスマートインターチェンジもできるので、車の流れ全体が変化を、少し様子を見たいと思っているので、何卒ご理解いただきたい。危険な箇所はできるだけなくしていきたいと思っている。

また、隣組の業務負担で意見をいただいた。

鷲沢正一市長が都市内分権を推進され、住民自治協議会が立ち上がり、今10年以上が経った。人口構造も変わってきた。

令和4年度「ながの未来トーク」集約表

私も32地区回りながら、いろいろな意味で地方分権という理念はいいけれど、一方で、実際には負担が増している、ということは、しっかり受けとめたい。委託事務の調整で、皆さんの負担をできるだけなくすという話もあったが、私も市長になっていろいろ話を聞く中で、そもそも住民自治協議会の理念はいいが、住自協の仕組みを作って、10年、15年経った中で、根本から変えるところは変えていかないといけないと思っている。業務をだれが負担するというような小手先のことだけではなく、何か住自協改革が必要ではないかと思っている。今後私が進めさせていただく市政の中での大きな課題にしていきたいと考えている。その際には現場の皆さまの声が本当に参考になるので、いろいろとお話をお伺いさせていただきたいと思う。

広報紙だが、デジタル化を進めている社会の中であっても、やはり紙媒体で欲しいという方も多くいる。なかなか難しい判断ではあるが、現場の皆さんの負担を聞きながら、何か知恵を出していきたいと思っている。

今日は、所変われば、問題、課題は、長野市の中でもさまざま、ということ、改めて再認識、再勉強した。