

第8回 長野市都市計画審議会
長野市都市計画マスタープラン改定専門部会
議事録

日時：平成28年7月15日（金） 午後3時

場所：長野市役所第一庁舎 7階 第二委員会室

長野市都市整備部都市計画課

第 8 回 長野市都市計画審議会

長野市都市計画マスタープラン改定専門部会 次第

日 時 平成 2 8 年 7 月 1 5 日 (金) 午後 3 時

場 所 長野市役所第一庁舎 7 階 第二委員会室

- 1 開 会
- 2 あ い さ つ
- 3 議 事

審議事項

- (1) 地域別懇談会における意見について (報告)
- (2) 立地適正化計画の策定について
(基本方針・各誘導区域及び誘導都市施設の検討)

- 4 そ の 他
- 5 閉 会

◎長野市都市計画審議会 長野市都市計画マスタープラン改定専門部会委員

- 1 番 金 澤 玲 子 (ハ ウ ジ ン グ ス タ イ リ ス ト)
- 2 番 酒 井 美 月 (長 野 工 業 高 等 専 門 学 校 准 教 授) = 欠 席
- 3 番 清 水 秀 幸 (株 式 会 社 さ く ら 都 市 綜 合 研 究 所 代 表 取 締 役)
- 4 番 高 木 直 樹 (信 州 大 学 工 学 部 教 授)
- 5 番 築 山 秀 夫 (長 野 県 短 期 大 学 准 教 授) = 欠 席
- 6 番 宮 島 章 郎 (長 野 商 店 街 連 合 会 会 長)
- 7 番 柳 沢 吉 保 (長 野 工 業 高 等 専 門 学 校 教 授)
- 8 番 相 野 律 子 (長 野 県 建 築 士 会 長 野 支 部 女 性 建 築 士 委 員)
- 9 番 小 山 英 壽 (長 野 市 農 業 委 員 会 会 長) = 欠 席
- 1 0 番 池 内 功 (会 社 員)
- 1 1 番 太 田 亜 矢 子 (会 社 員) = 欠 席
- 1 2 番 山 浦 直 人 (会 社 員)

◎説明のための出席者

都市計画課長	羽 片	光 成
都市計画課長補佐	平 澤	智
都市計画課係長	宮 下	伊 信
都市計画課主査	龜 井	欣一郎
都市計画課主査	小 林	明 徳
株式会社 日建設計総合研究所	竹 村	登

◎事務局出席者

都市計画課技師	安 西	加 奈
株式会社 日建設計総合研究所	大 嶋	亜 澄

◎開会

○司会 ご案内の時刻より若干早いですが、始めさせていただきます。本日はお忙しいところお集まりをいただきまして、ありがとうございます。ただ今から、第8回長野市都市計画マスタープラン改定専門部会を開催いたします。本日の進行を務めさせていただきます、都市計画課平澤でございます。よろしく願いいたします。本日の専門部会の出欠状況でございますが、酒井委員、築山委員、小山委員、太田委員におかれましては、所用のため、本日はご欠席です。ご報告申し上げます。なお、当専門部会は、市の指針によりまして、原則として公開で行い、会議結果の概要につきましても、市のホームページ等で公開することとなっておりますので、よろしく願いいたします。

◎あいさつ

○司会 はじめに都市計画課課長の羽片より、挨拶を申し上げます。

○事務局 本日はご苦労様でございます。本来であれば、部長が出席してご挨拶するところでございますが、別の公用があり出席できないとのことですので、私からご挨拶申し上げます。専門部会につきまして、第8回ということで、かなりの回数を重ねて中間以上のところまで来ているというところでございます。また私どもとしても、前回もお話しましたが、各地域に入りまして、自治協議会の32地区において説明会を行ってきています。まだ中間でございますので、まとまったものはございませんけれど、今日は若干話があるということでございます。意見を聞くなかでは人口減少・高齢化というのが切実で、自分達の地区をどうこうしていこうという前向きな意見はなかなか難しく、課題が多く出されるという状況でございます。それらを受けて各地域の構想を今後練っていくということで考えておりますので、またよろしく願いしたいと思っております。本日については、前回の続きでございます。立地適正化計画の制度として金融支援・補助等を結びつけたもので、今後の事業展開の大前提となるということで考えておるものでございまして、今回はそういったものの方向性を決めていただくということで、お願いしたいかと思っております。

○司会 では次に高木部会長よりご挨拶をいただきます。よろしく願いいたします。

○部会長 ありがとうございます。羽片課長がおっしゃっていたように、今日の第8回というのは我々のマスタープラン改定専門部会にとって一つのピークと言うか、重要な回なのではないかと思っております。そういう意味で皆さんの活発な議論をいただきたいと考えております。是非とも今後の長野市の都市計画にとって非常に重要な回だという認識を持っていただいて、言い残すことなく我々で良い議論が出来ればと思っております。よろしく

お願いいたします。

○司会 ありがとうございました。次に、資料の確認をさせていただきます。一部郵送で送らせていただきましたが、内容の訂正等がありましたので、本日お配りしてある資料を正規の資料ということでお願いいたします。まず、次第でございます。資料の順番が説明順になっておりまして、次に資料3「地域懇談会の中間経過報告」、資料1「立地適正化計画の基本方針、各誘導区域及び誘導都市施設の検討」というもの。参考資料「市街化区域の推計将来人口」、A4判の都市機能誘導区域案、A3判の各誘導区域案、最後に資料2「誘導施策事例」でございます。よろしいでしょうか。次に、本日の日程ですが、お手元の次第に従いまして、終了は、午後5時頃、おおむね2時間を予定しております。

◎議事

○司会 それでは、議事に入ります。これからの進行は、高木部会長にお願いしたいと思います。高木部会長よろしくお願いいたします。

○部会長 それでは議事の進行を進めさせていただきます。議事録の署名人をお願いしていますが、金澤委員と池内委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。都市計画マスタープランの改定について地域別街づくり構想の取りまとめもあるわけですが、前回の専門部会で事務局から6月から地域別の懇談会を実施するというご説明がありました。その後懇談会をかなり開催をさせていただいているということですので、実施状況について事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局 事務局の都市計画課の小林と申します。説明が長くなりますので、着座で失礼いたします。私から地域別懇談会における意見についてということでご報告を申し上げます。その前に、本日の会議の全体的な流れについてご説明をさせていただきたいと思います。お手元の次第の審議事項（1）地域別懇談会における意見について（報告）は、この部会はマスタープラン改定専門部会ということですので、長野市全体のマスタープランの改定に関わる事項ということで行っていきたいと思います。それに対して、（2）立地適正化計画の策定については、都市計画区域内の集約、主に市街化区域のことについてということで行っていきたいと思います。（1）は長野市全体についてですが、（2）は都市計画区域のうち主に市街化区域についての話ということで整理を最初にさせていただきたいと思います。また、本日、（2）の基本方針・各誘導区域については、案をこちらでお示しが出来るところまできております。この案についてご審議をいただきたいと思います。その後の都市誘導施設の検討については、検討の手法や現状の分析がありますので、今後の手法・選定についてご審議いただきたいと思います。また、今後の流れでございますが、前のスクリーンをご覧ください。現在、第8回の専門部会でございます。先ほど申し上げました地域別懇談会の

報告、区域について案の提示、施設について審議をいただきます。第9回では本日お示ししました区域について、本日の審議である程度方向を決めていただきたいので、区域についてはある程度詰めたところまでご審議をいただきたいと考えております。第9回は立地適正化計画だけではなくて、都市計画マスタープランの各地域の地域別構想も進めていかなければいけませんので、それを入れていきたいと考えております。タイトな日程になっておりますが、事務局としてこのように考えておりますので、よろしく願いいたします。それでは、お手元の資料3をご覧ください。都市計画マスタープラン改定に関わる地域別懇談会の中間経過についてご報告いたします。実施の目的はマスタープランの改定にあたり、まちづくりに関する各地域の課題等の把握です。中間報告として平成28年4月に公表済みの平成27年度までの改定作業経過の説明を行うために、地域別懇談会を実施いたしました。実施方法ですが、地域の代表者を対象に、住民自治協議会を単位として市内全地区（32地区）で開催しております。各地区の住民自治協議会、または理事会に私どもが参加をさせていただきまして、実施したものでございます。懇談会の限られた時間で意見を全て出し切るとはなかなか難しいということも想定されましたので、懇談会の出席者には意見書という形で後日送付していただいてもかまわないということで、意見書を書いていただいて事務局に提出いただけるような体制で現在進めているところでございます。3番目の実施時期・期間でございます。平成28年6月7日から7月22日（予定）と書いてございます。これは各地区の会議の日程に合わせて私どもがお邪魔しているという関係がありますので、このような形になっております。6月7日の朝陽地区、更北地区を先頭にいたしまして、昨日長沼地区を終えまして、現在28地区回ってきたという状況でございます。実は本日も、第二地区に行っているところでございます。網掛け部分は今後あと4地区でございますが、順次開催をしていきたいと考えております。本日の時点では、全ての地区での懇談会は終わっていないこと、意見書についてもただ今受付しているところでございますので、懇談会の意見については後日改めて整理したものをご用意したいと思っております。本日は現在届いているもののなかから、要旨を抜粋してご報告したいと思っております。プロジェクターの画面をご覧ください。各地区を回りましたそのなかの抜粋ということで、地区ごとに分けて記載させていただいております。市街地中心部からいただいた意見として、このような意見をご紹介します。まず、第四地区から。中央通りから西側の妻科地区や国の機関が集中している辺りが第四地区になります。「官公庁施設は集積しているが、生活利便施設が集積していない。病院や小学校などがなく高齢者や子供の生活が不便である。」、「以前は存在した、生活用品や生鮮食品を販売する店が無くなった、病院も郊外に行ってしまう「普通に生活するにも不便な地域になってしまった」と感じている。次に、第五地区の駅の周辺ですけれども、「道路整備されておらず、建替えや敷地の高度利用の支障になっている。行政が先に道路を整備すれば民間投資がついてくるのでは？」という意見がありました。松代地区は、「学校・病院・福祉施設・商店等が混在しており、既にコンパクトシティの機能を有しているが、若い人た

ちは公共交通の利便性の高い地域へ転出するため、高齢化率が上がり地域の活力が弱まっている。」というご意見をいただいております。次に周辺市街地についてでございます。第五地区の岡田や中御所では、「老人が多く空き家が目立っている。住む人が居なくなった空き家の中には、土地と建物の所有者が違ふことで、権利調整がうまくいかずに新しい入居者を入れられないケースがある。（長屋など 借地に建物を建てているケースなど）」というご意見をいただきました。また、三輪地区では、「公共交通が便利な地区だというのが、実際は違う。路線バスには段差が多く、本郷駅にはE Vが設置されておらず、高齢者は使用できない。使いやすい公共交通とし、高齢者を含めた市民全体が利用できるようにしないとイケない。」というご意見がありました。吉田地区では、「歩道整備が進んでおらず安全安心に課題がある。」、「中心から少し離れたような地区では、ひと昔前に一団で住宅開発されたようなところでは、徐々に高齢化が進んでいることは確か。このまま一斉に高齢化が進み、急に空き家が増えるのではないかという危惧はある。」というご意見をいただきました。続きまして、市街地縁辺部・平地部集落でございます。松代地区からは「高齢化する状況のなか、地区の中心に周辺地域からアクセスする手段がなくなってしまうと、困ったことになる。ネットワークの環境整備が必要。」、更北地区からは「農業の後継者がいない状況で、地区の農地について将来が心配。」、川中島地区からは「空き家が増えている。」、若穂地区からは「東京一極集中のように、それ以外のところはさびれていってしまうのではないかと心配。」、更北地区からは「市街化調整区域に指定されていて何もできない。便利な所なので開発をできるようにしたほうが、地区のためになるのではないか。」というご意見をいただいております。中山間地域でございます。浅川地区からは「年々過疎化が進んでいます。あと何年もつか分からない。人口が少しでも増える様な行動が必要。」、鬼無里地区からは「中山間地域では、「まちづくり」の観点だけでなく、国土の保全という観点も重要であり、そのなかで森林の管理や保護が入ってくるのだと思う。」、同じ鬼無里地区からは「市街地へ連絡するバス路線の運行と地区内のバスの運行ダイヤの連携が欠かせない。」、大岡地区からは「都会から退職金・年金で過ごせる人たちが移住しても、1代のみ。何の産業おこしも現状では考えられない。」、同じ大岡地区からは「人口が激減しており将来像をイメージすること自体が難しいような状況になっている。」というご意見をいただいております。各地区に分けてご報告をさせていただきましたが、長野市は合併を経まして、800km²あまりになっております。各地区ごとで困っていることも違いますし、深刻の度合いも違うということが見えてきのかなと思います。意見については順々にこちらに届いておりますので、それについてまとめて後日ご報告をさせていただきたいと思っております。以上地域別懇談会の意見について抜粋してご報告をさせていただきました。

○部会長 どうもありがとうございました。今のご報告について、ここがよく分からないとかありますか。報告なので、ディスカッションをするつもりはあまりないのですが、よろしいですか。まだ4箇所残っているということなので、引き続き各地区の意見聴取をお

願います。感想としては少し暗いことばかりなので、ずるずると行っている感があるんだろうなという気はします。出来ればこのマスタープランでずるずるではなくなるんだよ、もう少し皆さんが希望を持って、徳俵から盛り返せるような何かがお示し出来ればと思います。はい、どうぞ。

○委員　これは住民自治協議会を中心にとということで、年齢層が上の方だけのご意見に偏っている恐れはないのですか。今までのなかで若い方もこの懇談会に出ていらっしゃるんですか。

○事務局　懇談会を開催した感触としましては、住民自治協議会の役員さんということで、ご指摘の通りご高齢の方が多い状況でございます。懇談会ということで、地域全体に関する意見としていただいておりますけれども、それ以外に若い世代の意見というのは、アンケート等で収集して世代別に意見を取っておりますので、必ずしも地域別懇談会の意見が全てというわけではなくて、他の意見収集の方法と併せてマスタープランの改定に反映をしていく必要があると考えております。

○委員　それはそれで結構なのですが、今日たまたま第二地区という私の地区でやってらっしゃるといって、そういう状況が、町内の話なんです、商店街サイドなどにも全然ないものですから、本当にご意見が偏っているのではないかという気になってしまうので、その辺がカバーできるような方策を考えていただくといいなと思います。

○部会長　市でやっている「じゃん・けん・ぽん」とかそういう所で、子育てをしている人たちにこういうことをやっているのだけれど、何かまちづくりについてとか、普段の生活のなかで感じていることのようなアンケートや意見聴取をやってみるとか、PTAを通じてとか、そういう世代の違う人の意見が聞けると本当はいいですね。タイトなスケジュールでやってらっしゃることはご覧になって分かるので、あまり注文ばかり大きくしても仕方ないのですけれど、出来ればそういうこともしていただけるとありがたいです。

○事務局　総合計画の見直しも今やっているところで、まち・ひと・しごと総合戦略もやりました。交通の関係もそうなのですが、そういったなかでありとあらゆる所でアンケート調査をしています。それは年齢層が千差万別で高校生のアンケート調査もやっています。一概に今日見たもので全て都市的なものを論じるということではなくて、そういったところからも引っ張ってきて、考えていきたいと思っております。新たにやるという方法もあるのですが、今資料としてもたくさん持っている状況ですので、そちらを利用したいと考えております。

○部会長　そういうことでよろしく願います。続きまして、都市計画マスタープランで今回重要なポイントになる立地適正化計画に関して、前回制度の概要について確認をしました。今回は少し踏み込んで長野市における立地適正化計画の基本方針・誘導区域について確認をしてみたいと思います。事務局からのご説明をお願いいたします。

○事務局　引き続き私のほうからご説明をさせていただきます。お手元の資料1を基

に説明をさせていただきます。前回の第7回専門部会からお話をさせていただいておりますけれど、マスタープランとは別冊で立地適正化計画の冊子を作成するというので、考えています。まず立地適正化計画の構成案を説明させていただき、資料1の該当部分の確認をいただきたいと思います。構成案としては、第1章から第5章までを考えております。第1章では「立地適正化計画とは」ということで、立地適正化計画の概要の説明、第2章では「長野市の現況」ということで、長野市の現況の説明、第3章では「長野市立地適正化計画の基本方針」ということで書かせていただこうと思っております。第4章は誘導区域等および誘導都市施設について、第5章は誘導施策について書く予定でございます。第1章については制度の概要ということですので、前回第7回の資料より構成等を見直して反映をしていきたいと考えております。第2章についても都市計画マスタープランの内容のなかに同じようなものがございまして、それに都市機能の集積の状況に関する現況を追加して案として作成をしていきます。第3章については、前回第7回の資料より構成等を見直して反映をしていきたいと思っております。本日の資料1については、第3章5. 基本方針、第4章1. 居住誘導区域、2. 都市機能誘導区域、3. 誘導都市機能（施設）のこの部分についてご説明をさせていただきたいと思っております。また、本日一緒にお配りをさせていただいております少し厚めの冊子、資料2でございますが、こちらについては今回ではなくて、次回以降の検討の資料としてお配りをさせていただいております。中身は他都市の状況や本市が既に実施している施策について、今後の立地適正化計画で連携をすることによってより効果的なものになるのではないかとというようなものなどをまとめておりますので、次回の専門部会までの時間のなかで、委員の皆様のお時間のあるときにご覧をいただければと思っております。本日は資料2についての詳細な説明は時間的な都合で出来ないと思っております。時間の都合がつけば、資料にはどのようなことが書いてあるのかということを少しご説明をしたいと考えております。それでは、資料1の説明に入らせていただきます。資料1の2ページを開いてください。立地適正化計画の基本方針です。立地適正化計画は、マスタープランで示す将来の都市像を実現化するためのアクションプランであり、都市計画マスタープランの理念、目標、都市構造に基づき定めるものです。長野市都市計画マスタープラン、昨年度までの中間報告には、次のように都市づくりの理念・目標及び都市構造を定めております。（1）①都市づくりの理念・目標、②都市構造の基本的な考え方、3ページ目の都市構造図、こちらについては中間報告のなかでご審議をいただいて作成をしたものをそのまま記載しておりますので、説明は割愛をさせていただきます。4ページ目をお開きください。4ページ目、5ページ目は先進自治体の立地適正化計画の基本的な方針の設定について、参考の資料として紹介したものです。立地適正化計画の基本方針を定めるにあたって、先進地ではどのようにやっているのかということで、二つご紹介をしているものです。4ページは熊本市の事例です。熊本市の立地適正化計画の基本的な方針は、都市計画マスタープランの将来像、基本方針を踏襲するという形で作っております。これに対しまして5ページ目、札幌市は札幌市まちづ

くり戦略ビジョンの都市空間創造にあたってのコンセプトに、今後重視すべき観点を加えて都市づくりの新たな「理念」、「基本目標」として定めているというつくりになっています。中身はご覧いただければと思いますが、こういったことを受けまして、6ページ目では本市はどのようにしていくのかということです。本市では、都市計画マスタープランの改定と同時に立地適正化計画を策定していること、並行して策定をしていくということでございますので、立地適正化計画の基本的な考え方は、都市計画マスタープランの都市づくりの目標に従い、次のように定めていくこととします。緑色で書いてある部分は、中間報告でご審議いただいた目標になっております。それに対して、矢印の青色から黒枠で囲っているものが、立地適正化計画のなかで具現化していく基本的な考え方です。都市計画マスタープランの目標1「誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトな街にする」というものに対して、具現化していく基本的な考え方としては、超高齢社会に対応し、自家用車等の交通手段を持たない市民が日常生活に困らないよう、都市機能が、徒歩・自転車などの交通手段や鉄道・バスなどの公共交通で利用できるよう、公共交通の充実と併せ、公共交通が利用しやすいエリアへの居住の誘導や都市機能の維持・集積を図る。公共交通や生活利便サービスの運営が将来にわたり維持できるよう、一定規模の人口密度が確保されるように居住の誘導を図る。目標2「都市の資産を上手に使い再生する」に対しては、都市の魅力を維持・向上させていくために、既存市街地や都市拠点内の良好な空き家、低未利用地などを有効に活用し既存の都市集積の維持や補強を図る。公共交通が市民の日常生活の一部として機能しやすいよう、既存の公共交通のアクセシビリティの向上など、将来にわたって使いやすい仕組みとしていく。目標3「自然・歴史・文化などの地域特性を活かした長野らしい特色ある地域づくりを図る」に対しては、都市機能を集積させる拠点は、既存の機能集積の状況や交通条件などの地域特性を踏まえ、機能の分担等を考慮する。居住・都市機能を維持し誘導するために、新たな居住者や事業者を市外から積極的に呼び込める都市の魅力を磨くということが大事である。三つ目については、市街化区域の話ではなくて、田園居住地である市街化調整区域や中山間地（都市計画区域外）などでは、集落・コミュニティを維持し、日常生活に必要な機能の確保するため、小さな拠点の取り組みを進める。更に近隣拠点とのネットワークの維持を図るという形としています。続きまして、7ページ目をご覧ください。以上のことを踏まえまして、立地適正化計画の基本方針を次のように定めます。緑色の部分と青色の部分がありますが、緑色の部分はコンパクトアンドネットワークの「コンパクト」の部分、青色の部分は「ネットワーク」の部分となっております。緑色の部分の一つ目、「コンパクトな街を形成させるための一定の人口集積を図る「居住誘導区域」の設定」は、日常生活の利便性を確保しコミュニティを維持するためには、一定の人口集積が不可欠であることから、街の魅力を高めていくことが望ましい。将来にわたり居住地として維持・形成していく「居住誘導区域」を、公共交通の利用可能なエリアや、一定の居住集積があり日常生活を支える施設が身近に存在するエリアに定める。二つ目、「生活の利便性や街の魅力を高める機能の集積を図る「都市

機能誘導区域」の設定」は、日常生活を支える施設に加え、長野市全体の魅力を向上させる施設を、鉄道やバスなどによりアクセスが容易で人が集まり易い「広域拠点」や「地域拠点」の徒歩圏に立地を誘導する「都市機能誘導区域」を定めます。こちらがコンパクト、いわゆる集積の部分になります。次に、青色部分のネットワークです。「都市構造、土地利用と連携した公共交通網の充実と利便性の向上」は、コンパクトな街の形成のための都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定と連携した公共交通網を形成する。また、鉄道駅やバス車両のバリアフリー化やIT技術によるバスロケーションシステムの導入等により、公共交通をより使いやすくすることでネットワークの活用を図るという基本方針を定めました。その下の図は、公共交通の今後について、現在はある程度の人口集積によって公共交通が維持されているところですが、立地適正化計画等による人口の適正な配分・配置が出来ない状態になった場合、将来像Bという状況になり、公共交通の維持が難しくなってしまいます。そういうことにならないように、将来像Aという形でバス路線、公共交通等が維持していきけるような都市づくりをしていきたいということをイメージ図として描かせていただいております。次に8ページ目をご覧ください。こちらは居住誘導区域の設定についてです。居住誘導区域設定の基本的な考え方として、居住誘導区域については、長期的な地区別人口の見通しを踏まえ、以下の観点等から具体の区域を設定するものとします。徒歩や主要な公共交通路線等を介した拠点地区へのアクセス性、区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性、対象区域における災害等に対する安全性、居住に適さない土地利用との整合性の4点になります。なお、居住誘導区域は、市街化区域内に設定するという法的要件がありますので、市街化調整区域や都市計画区域外については、積極的な居住誘導は行いませんが、歴史的に形成されてきた既存の集落等については、集落の維持を図るとともに、生活利便性を小さな拠点で担保することとしています。下の図ですが、市街化区域として黄色の部分のなかからオレンジ色の部分に居住誘導区域を設定していきます。これを受けて、実際の設定のフローでありますが、9ページです。居住誘導区域の設定は、人口減少が懸念される将来に亘っても現在の市民生活を維持できるよう、また、後述する都市機能誘導区域に誘導する都市機能の利用圏と整合を図りながらボリュームを検討します。実際には、市街化区域かどうかというフローから、土砂災害特別警戒区域であるかどうか、都市機能誘導区域外の工業専用地域又は工業地域か、最後のフィルターとして、工業専用地域や工業地域によって市街地から分断される地区（飛び地など）ではないかどうかを考慮し、こういった過程を経まして、居住誘導区域として下の表のCの部分になります。面積で言うと、5,449.6ha、市街化区域に対する割合として、概ね9割程度の割合として居住誘導区域を定める予定です。ここで、前回専門部会でご意見をいただいた内容でありますが、危険区域の考え方がございます。地震等の予測についてご意見をいただいたところですが、予測の技術について都市計画などのまちづくりの時間軸や位置の精度など、なかなかそのレベルの予測のところまで困難な状況でございます。また、他都市の現状等も踏まえまして、今回は地震に関しては除

外の対象としては見送りたいと考えております。ただ、今後の予測技術の進行の状況などから見直しを検討したいと思っております。10ページ目が今ご説明をした除外する区域はどういう所なのかということを示したものになります。11ページ目は居住誘導区域を設定したらこうなるというものを示したものでございます。本日お配りしているA3判の資料は拡大したものですので、そちらと併せてご覧いただければと思います。居住誘導区域の設定については、長野市においては市街化区域では一定の人口集積がみられ、将来の人口減少を考慮しても、市街地の無秩序な拡大が生じない限り、将来においてある程度の人口密度は確保できる見通しである。都市計画マスタープランの目標年次である20年後でも、居住誘導区域内では都市機能の維持に必要な一定の人口密度を確保できるように設定をするものとする。将来の人口についてプロジェクターをご覧いただければと思います。これは将来の人口密度の推計でございます。平成22年の国勢調査から社人研で将来の人口予測をしております。この数字がこのように長野市は人口が減っていきますよということになっておりまして、市街化区域についてはこちらに記載させていただいております。市街化区域についても同様に平成22年の時点の数字が出ておりますので、長野市全体の人口に占める市街化区域の人口比率が一定だという仮定をした場合に、社人研の長野市全体の減少率を掛けたもので推定したものがこの数字になります。平成27年で市街化区域の人口密度は47.1人/haでございますが、このままいきますと、20年後の平成47年には約40.2人/haと40人/haを切るか切らないかのラインになります。一番最初にご説明をしなければいけなかったのですが、推計値というのは、何もしなかった場合、こうなりますよという推計になります。実際には、基礎調査等でも市街化区域と市街化調整区域では、市街化区域に市街化調整区域から少しずつ入ってきているということもありますので、少しずつ市街化区域の人口割合が大きくなってきている状況ということは分かっております。既存の線引き制度の成果と言うか、効果によるのですが、そういったものは考慮しておりませんので、少し緩めの数値で、実際にはもう少し高い密度が出てきそうだと想定しています。これが市街化区域の密度になります。本日お示しをした居住誘導区域ですが、GISという地理情報システムを使うことで、今回設定をした居住誘導区域内に人が何人住んでいるのかということに住基データをもとに拾うことが出来ます。平成27年12月末時点で今回の区域のなかに286千人あまりの人が住んでいることが分かっております。ここから長野市全体の人口の減少ペースを同じように掛けていきますと、10年後には267,303人、人口密度は約47.4人/ha、20年後の平成47年には244,137人、人口密度は約43.3人/haとなりそうだとということまでは推計が出来ました。ただ、これは何もしなかった場合ですので、ここから更に出来るだけ今の人口密度に向けての誘導施策をとということを事務局としては考えながら、居住誘導区域をお示しさせていただいたところでございます。次に都市機能誘導区域についてご説明をさせていただきます。資料1の12ページをご覧ください。都市機能誘導区域の基本的な考え方ですが、都市計画マスタープランでは都市機能の集積状況、公共交通の状況、歴史的な背景や地理的なバランスなどから「都市拠点」を下の図のように定

めております。また「都市拠点」は、立地適正化計画における「都市機能誘導区域」に相当するものとする。」としていることから、都市拠点である「広域拠点」及び「地域拠点」に都市機能誘導区域を定めるものとしたします。区域の設定にあたっては、各拠点における土地利用の実態、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から具体の区域を設定するものとしたします。また都市機能の立地を計画的に規制・誘導する役割を担う用途地域、既存の制度でございますが、これの指定状況も考慮して設定するものがございます。次に13ページをご覧ください。都市機能誘導区域設定の考え方になります。都市機能誘導区域は、各都市拠点について、次の条件によりエリアを設定します。条件1、条件2、条件3という三つのステップから設定します。長野広域拠点については長野地区中心市街地に加え広域的な高次都市施設の整備の可能性などを考慮し、長野駅・市役所前駅・権堂駅・善光寺下駅から徒歩圏として1km圏域を加えた範囲をベースとします。篠ノ井、松代、北長野地域拠点については、拠点中心から同じく1kmの範囲をベースとします。今までの議論のなかで、徒歩圏については800mという位置付けがありましたが、都市機能誘導区域の目的として、都市機能をそのエリアに集積していくということがございますので、施設を建てること出来るある程度の敷地がないということでは困りますので、施設立地用地確保の観点からも徒歩圏800mの広範に1kmを設定したものでございます。また、各駅1km圏内の工業地域について、将来の土地利用を見越して誘導区域に編入する方針としております。次に条件2のステップでございますが、条件1で抽出された区域のうち居住誘導区域外は除外する。具体的には防災上の危険区域になります。条件3については、条件1で抽出した区域外ではあるが、駅徒歩圏と連続する商業地域を区域に追加をします。それが下のフローでございます。前回の専門部会でご意見をいただきましたエリアの設定方法でございますが、用途地域などの既存の線を使って設定をするのか、拠点の中心から同心円で定めるのかというご意見をいただいております。事務局のなかで検討した結果ですが、エリアの設定の明快さは市民に対して公表していく上で重要な要素であることから、今回は円で設定をしていきたいと考えております。その成果が14ページでございます。こちらが適用した都市機能誘導区域の全体図でございます。お手元にお配りをしましたA4判のものが拡大したものになりますので、そちらも併せてご覧いただければと思います。立地適正化計画の方針、各区域の案についてご説明をさせていただきます。

○部会長 どうもありがとうございました。ただ今、長野市における立地適正化計画の基本方針、各誘導区域についてのご説明がありました。ここで議論を始めたいと思います。まずはご説明がよく分からなかったなどご質問があれば、はい、どうぞ。

○委員 9ページにフローがあるのですが、これを拝見すると誘導区域になっていくのは市街化区域で、土砂災害区域外で工業地域や工業専用地域でないようなものは全て居住誘導区域に該当するという考え方ということによろしいのでしょうか。これから外れたも

のは全て誘導区域と同じ位置付けということなのですね。

○部会長 まずは確認したということによろしいですか。

○委員 区域が広いというか、全ての所が同等のレベルで同じような誘導区域ということがどうなんだろうという、濃度というか、優先順位が何もない状態の計画、考え方なのかと思いました。

○部会長 居住誘導区域を設定するときに、言葉はよく分かりませんが、第一種居住誘導区域や第二種居住誘導区域というようなものはないのですね。

○事務局 ありません。

○部会長 だから、居住誘導区域に設定した場合にはここを特に濃くとか、ここを薄くということは設定できないということだと思います。

○事務局 居住誘導区域の範囲を決めますが、今まで用途地域で都市計画的な規制をしながら土地利用を規制してきました。居住誘導区域は居住誘導区域なのですが、そのなかでいくつかの土地利用の制限がかかっているのです。そこである程度規制をかけていくことで住み分けが出来ると考えています。

○委員 市民の方が受け止めるときに、このフローでやっていった居住誘導区域は全て同じという理解でいいのかというか、現実的にはいろいろな法規制や利用の違いがあるようなことがこのフローだと見えないので、説明の資料として入れるのであれば、温度差があるという辺りが分かるようにしてもいいかと思います。

○事務局 居住誘導区域のなかでも用途地域があるということはある程度分かるようなフローにしたほうが、分かりやすいものになるということはあるので、工夫させてもらえればと思います。

○部会長 はい、どうぞ。

○委員 9ページのフローでA、B、Cといくのは特に異論はないのですが、立地適正化の概念というか、思いというのは、施設があつて、それが使えるので人が集まるし、外へ出て行かないので集約化が図れるということだと考えると、機械的にCまでいくのは異論がないのですが、最終的なチェックとしては、施設があつて、都市機能の施設が出来て、その施設の徒歩圏域にどれだけ人口が張り付いているのかということが重要かと思うのです。人口が張り付くということは、そこに集約していくということですので、どんなに頑張ってもここに都市機能らしきものを持っていくことが出来なくて、とりあえず市街化区域のなかでこのフローからすると、居住誘導区域になるのだけれど、どう考えても人が集められるような所ではないなという所が出てくる可能性もあると思うのです。何で検証して欲しいかと言うと、それぞれの施設で、ざっくり言うと、都市施設のなかで、一般的には人口を使うのですが、例えば病院だったら高齢者の人口がその周りの徒歩圏域のなかにどれだけ張り付いているのかというところからの検証も必要だと思います。ただ機械的にCまでやりましたけれども、本当にそこは人が使えるのですか、集まってこられるのですか、歩いて、あるいは

公共交通を使って生活が出来るのかということ考えたときに、都市施設の所にGISで円を書いて、その所にどれだけの人口が集まっているのか、集まっていないし、都市機能施設もないし、そこに外から都市機能施設が作られる可能性のない所を居住誘導区域にしても恐らく居住誘導区域の用には供さないかなと感じがしますので、立地適正化のシチュエーションを考えたら、Cまではいいのですが、その後の検証として都市施設の周りに徒歩圏なり、あるいは自転車を使って移動出来るような圏域を書いて、そのなかにどれだけの人口がいるのかということからも検証をしたほうがいいと思います。どうやってもだめな所は外していく、外すというのは将来新しい居住地を設けるのであればそこではなくて、都市機能の充実している所に集めていくという方向じゃないと、実際の集約化は図れないのではないかと思います。

○部会長 一つ一つでディスカッションしてしまうと方向性がどんどん決まっていってしまう気がするので、今の段階ではとりあえず皆さんから意見をいただいて、全体的な方向性を見ながら事務局とディスカッションしていきたいと思います。事務局としてはどう考えるかは考えておいていただいて、まずは皆さんの意見をいただきたいです。今の委員の意見に対してではなくて、事務局のご説明に対して自分はそれでいいとか、それはもう少しこういうのはどうなのとかと意見を出していただければと思います。今日のここはすごく大事なところだと思いますので、出来るだけ多くの方から意見をいただきたいと思います。

○委員 今日、是非私もお願いしたいと思っていたのが、先ほど立地適正化計画は別冊にされるということでしたが、非常に重要なことなのでお願いしたいと思います。基本的な話になってしまいましたが、マスタープランや立地適正化計画は、そもそもどういった人たちの目に触れるのかということを確認したいと思います。

○事務局 基本的には今のマスタープランもホームページで公表しております。概念的なところで、日常生活に直接関わってくるような部分ではないところが多いですので、市とすれば多くの人に見ていただきたいという思いはあるのですけれども、なかなか皆さんご覧いただくことは少ないのかなという反省はあります。地域別懇談会に行っても、各地域の自分の家の前の道路であったり、この地域の用途地域や土地利用の話は身近なものとして捉えていただけるのですが、都市計画となると長野市全域の話になるものですから、なかなか市民の方一人ひとりがそこまでご覧いただけているのかなというのは、事務局とすると反省しなければいけない部分かと思っております。そういった点も含めて、マスタープランや立地適正化計画では出来るだけ平易な言葉で読みやすいような状況を作っていくですとか、パンフレットを作るとか、そういうことはやっていきたいと思っております。

○委員 こういったものが市民や民間の業者でも分かると、今後どこに住もうかとかどこに事業所を作ろうということの重要な材料になりますので、是非お願いしたいと思います。

○委員 私も理解不足の点があるので、間違いがあたったらご指摘をいただきたい

と思うのですが、先ほど委員さんがおっしゃったようにA3の資料を仮に成果に近いと見るならば、居住誘導区域がそもそも用途地域と一致している図面のように見えてしまうという問題があるのではないかと思います。都市計画の用途地域の問題と、居住誘導区域と立地適正化計画の差別をどうするかというところを考えるべきなのかなと思います。そうでないと、用途地域を無視できなかったというイメージになってしまうので、先ほどのお話にもありましたようにインパクトが弱いのかなという気がします。他の資料にもあるように市街化区域のなかでは人口が数万人減ることになっているわけですよ。同じ用途地域のなかでも少しは締めていかないと、今の広がったような用途地域をそのままにするという、そのままを是認するような格好になってしまうのではないのでしょうか。これは都市計画をやられてお立場から言えば、都市計画の用途地域をどうするのかという立場も分かるのですが、そのなかでもそもそも立地適正化計画が出てきた目的は何か、立地適正化計画で何をするのかということを見ると、もう少し絞り込めないのかなという感じがします。そうしたほうが長野市の将来にとっても、ただ今のままを是認していくよりも、もう少し絞っていったほうが市が目指しているコンパクトなまちづくりに繋がっていくのではないかなと思います。このフローだけで見ると、先ほどからのご指摘のように私も現状是認型になってしまうのかなという気がしますので、もう一工夫できないのかなという感もします。認識の誤りがあればご指摘いただければと思いますが、感想的に見るとそういう感じがしますので、もう一工夫していただけないかなというのが意見でございます。

○部会長 認識的な誤りではないと思いますので、そのご意見で大丈夫だと思います。後はどうでしょうか。

○委員 立地適正化計画と公共交通網の形成と整合させてなければいけないということで、11ページで足りない点があると思います。まず、広域拠点、地域拠点や生活拠点というのは明確に印を付けていただいたほうがいいと思います。広域拠点、地域拠点や生活拠点の名称はほとんど記載されているのですが、新たに設けるとしていた更北の拠点が書かれていません。交通政策課でも、都市計画課でも更北に拠点があつたはずなのですが、拠点が抜けているので、拠点をに入れていただきたいです。鉄道の他に基幹的公共交通カバーエリアということで、バスだと半径300mの円が書かれていてどれが基幹かということが分かるのですが、基幹のなかで抜けている所があります。まず、大豆島の東の団地に向う路線が路線らしき所に丸がないので、抜けているのではないかと思います。屋代須坂線も幹線軸になりますので、そこに丸がないと逆に地域が感情的になると思います。そこは基幹だと言うはずですので、これは二重丸を付けておいていただいたほうがいいと思います。結果的に、居住誘導区域としては変わらないと思いますが、入れておいていただいたほうがいいと思います。浅川までの南北軸も公共交通網では基幹軸になってきますが、松代から長野駅まではあるのはわかるのですが、三輪の拠点もありません。そこから浅川団地までも南北の基幹軸になっていますので、入っているのかもしれませんが、これだと分かりづらいです。公共交通網と

まちづくりが整合されているというのが、先ほど委員さんからあった誰が見るのかという話で、一般の方が見るのですが、これが本当にまちづくりと連携しているのかが補助金が係ってきますので、国が見ます、そのときに整合していないと、恐らく何か言われると思いますので、今のところをもう一度確認をしていただけたらと思います。

○部会長　　今のご指摘の公共交通の基幹的公共交通のカバーエリアを再確認してくれというのは、お願いしますということによろしいですね。

○委員　　更北や三輪の拠点が抜けているのですけれども。

○事務局　　小さい図なので駅だけ落としています。大きい図にして見えるようにしたほうが良いと思いますので、工夫させてください。

○部会長　　居住誘導区域の緑色が入ってきたときに、それが最前線のようになって基幹的公共交通のカバーエリアの輪が連続している部分が見えなくなっている部分があるのかもしれないし、そこがよく分からないですね。附属中学の辺りに向って輪が繋がっているのは明らかに基幹軸に沿っているのが分かるのですが、それに比べて松代に向う軸は所々輪が抜けているのはどうなっているのかという疑問は起きます。交通政策課とチェックをしていただければと思います。

○事務局　　公共交通ビジョンの内容とこちらの内容を整合させるという点はやっていかなければいけないので、ご指摘のとおりだと思います。資料については、バス停からという形になっているので、バス停が離れていたりすると円が離れることもあるかもしれません。

○部会長　　川を渡ったりするとそういうことがあるかもしれません。いずれにしろ確認をお願いします。他は、どうぞ。

○委員　　この状態で居住誘導区域が今ご提示いただいた面積であった場合に、将来的に本当にコンパクトシティになるのかどうかという辺りが分かりません。人口が減少しているなかで、今の減少の傾向を見たときに、この面積でいいのかなという心配があって、全体が居住誘導にあたって行って、そのなかに薄く広く人口の分布があるほうがいいのか、もう少し誘導する、しないという辺りのメリハリをつけて小さく絞ったほうがいいのかという気がしているのですが、その辺については何かお考えやこれで大丈夫だという計画に基づいて設定をされる予定なんでしょうか。

○部会長　　本当は皆様のご意見を伺ってからまとめて今のご質問をしようと思っていたのですが、ご回答は少し待っていただいて、今の委員さんはもう少し区域を絞ったほうが良いということですが、出来れば他の委員の方にもご意見をいただいてからご回答をいただきたいと思います。これでいいということであればいいのですが、いかがでしょうか。

○委員　　都市機能誘導区域の設定ですが、徒歩圏は通常だと800mのところを、開発する用地も踏まえうえで1kmにしたということで、開発の用地があるかどうかということを検討されて1kmということについては特に異論はございませんが、はたして1kmでも開発する用地があるかどうか。1kmはかなり狭い範囲で、1kmで円を書いてしまって、そのなか

に本当に開発する用地があるかどうかということが少し懸念がされるどころかだと思います。敷地として空いている所があるという他に、人口が増加する時代であれば、人口の予測の他に用地の面積の予測というものもやっています、用地の面積を予測することで開発用地の面積を明らかにしたという経緯もあります。開発用地の面積を調べて、そのの周りに該当する施設を集めるときには必要な面積はこれだけだということで確認していただいたほうが、少し細かい作業にはなりますが、実際に開発する用地があるかどうかということを検討する上ではそういった作業も必要ではないかと思います。1 kmに広げたというのも分かるのですが、機械的にそのとおりにやると分かりやすいことは分かりやすいのですが、本当にそれで足りているかどうか、ということも懸念される場合もあります。でない高度利用地区のようになって、上に積み上げていきますよね、そうしたときに限られた用地のなかでそういう施設が密集していきますので、地価が上がっていくのではないかなという懸念もあります。その辺りも検証されたほうがいいと思います。

○部会長 さっきから居住誘導区域の話が多かったですが、今は都市機能誘導区域の話でした。どちらについてでもかまいません。事務局から回答いただく前に、私からも申し上げたいことがあります。今は平成27年と同じくらいだとして、居住誘導区域内の人口密度は50人/haくらいですよ。居住誘導区域内の人口推計の値がそのまま今の状態の50人/haだとして、今の居住誘導区域内はコンパクトシティとして成り立っているだろうかという、それは少し厳しいかなと思います。いわゆるコンパクトシティの概念から言うと、もう少し集積していかないとコンパクトシティとは言えないのではないかと私は思っていて、市街化調整区域に広がっていくというのはもっての外ですけども、今現在の市街化区域でも、今の人口では大きすぎるくらいなのではないかという気が若干しております、人口が37万から32万まで減る20年後に、今のままあれこれしないしていると43人/haになるということですが、43人/haになったら公共交通の維持は出来るのかという気がしております。そういう意味からすると、平成47年の居住誘導区域人口密度の推計値が最低でも50人/ha、出来れば100人/ha、それは大胆すぎるかもしれませんが、そうなってくると、本当にコンパクトになるのだなという方向性が見えてくるのかなという気がしております、私の意見としましては施策的にこれからのことを考えると、長野市は居住誘導はかなり絞り込みますよという方向性があってもいいという気はしています。これは一委員の意見としてです。

○委員 人口減少の戦略としては、30万人の維持ということを行っていますので、30万人が居住誘導区域のなかに入ったとして、どのくらいなのかということは。

○事務局 30万人全てが居住誘導区域に入ることはありえないので、それで考えるのは難しいです。

○委員 検証として、配分した形では出来ませんか。

○事務局 検証は出来ると思います。

○委員 30万人というのは一応基準なので、それで人口を地域で配分してもらって

適正なと言うか、目指す30万人を維持できるような居住誘導区域での人口密度をだしていたほうがいいのかもかもしれません。

○部会長　　この話の前に地域別懇談会でも出ていましたが、人口の話の思い出してしまうとこんな議論は出来なくなって、俺たちの所を見捨てる気かという話になりかねないのですが、この場合は地域の細かい話をするよりも、長野市の都市計画としてどうあるべきかの視点からの議論をすべき場だと思いますので、具体的に周辺部で居住誘導区域から外れてしまう所はどうすればいいのかという議論はまた別に置いておいて、話をした上で考えていったほうがいいのかと思います。30万人くらいまでいったときに、当然中心部だけに人がいて、山から人が下りて来いというわけではないので、中山間地域は中山間地域で長野市のなかで役割はあるのだから、そこには人が住んでいて欲しいし、もっと若い人が入って山を守り、森を守りというような仕事がそこに発生していて魅力的な居住エリアになっていることが望ましいわけなので、それは別にそれでいいので、中心部は都会的な生活をする人たちが都会的な生活ができるのかという話だろうと思います。大体よろしいですか。

○委員　　今までのお話をお聞きしていて、立地適正化計画の居住誘導区域について、私はおおむねこのエリアでいいかなという気がしております。都市機能誘導区域で住むための優位度が出来上がってくれば、集約はそこに付いてくる気もします。20年後の一つの方法論としてはそちらのほうでカバーできる面も出てくるのではないかと思います。

○部会長　　よろしいでしょうか。では、今委員から勝手なことをいろいろ申し上げましたけれども、今の段階で事務局側としてどのようにお考えになっているのかということで、とりあえずこういうことについて検討しますということでもいいですし、今後の方向性としてどうお考えになっているかをお話いただければと思います。

○事務局　　事務局でも非常に悩んでいるなかでのお話になりまして、どういうところで悩んでいるかをお話させていただきたいと思います。長野市の人口は今約38万人で、都市計画ではおおむね5年ごとに基礎調査というものを実施しておりまして、そのなかで平成22年の市街化区域の人口は286,865人という数字があります。ということは、長野市の38万人のうち、約75%の方が市街化区域にお住まいになっているということになります。実は市街化区域というのは市域の約7%なので、その区域のなかに75%の方お住まいになっております。残りの約25%の方は市街化調整区域や都市計画区域外にお住まいになっております。立地適正化計画と都市計画マスタープランを並行して作っていくなかで、長野市らしい都市計画マスタープラン、長野市らしい都市像は何かということが議論として出てきます。人口は減っていきませんが、土地は減っていかないものですから、劇的に38万人が50万人になるという推計は事務局でも立てづらいといふなかでは、悩んだなかで現実的に集約をしていくとこの辺なのかと。市街化調整区域の人を全く0にしてしまうということは、長野市の特色である地域コミュニティや地域の農村集落がなくなってしまうということになると思いますので、そこまで数的に突き詰めていったときに悩ましいところかなというのが現実として

ありました。もう一点、国では、居住誘導区域については公共交通に非常に重点を置いて、公共交通の利便性のある所に居住誘導区域を定めなさいということをおっしゃっています。先ほど委員さんがおっしゃったように、市街化区域のなかでもグラデーションがあるでしょという一つの指標として公共交通の話があると思います。長野市の場合ですが、お手元の参考資料の裏面を見ていただくと、基幹的公共交通のカバー率が出ております。実は長野市の公共交通というのは大きく分けて二つあって、一つは鉄道である鉄路、もう一つはバスになります。都会であれば、公共交通はほぼ鉄路になりますのでいいのですが、長野市の状況ではバスが現状は面積で言うところの37.1%、鉄道に関しては34.5%となっております、半分以上はバスで公共交通を維持しているということになります。バスのバス停について、半径どのくらいかという考え方が一つあるとは思いますが、下の図を見ていただいて、去年までの調査のなかの基幹的公共交通と人口密度の割合ですが、人口密度のある所でもバスの路線が通っていない地区があります。事務局で考えた将来の長野市の都市像として、公共交通の便利な、皆が動きやすい街を作りましょうというなかで、一つの方法としては今あるバス停の近くに住んでくださいというものがあると思います。それが集積という考え方だと思うのですが、もう一つはある程度人口が集積している所であれば、鉄路ではないですが、バス路線のバスのバス停を動かして、皆が動きやすくするという方法も手法としてはあるのではないかとということで、お示しをさせていただきました。

○事務局　ご意見のなかにはこれだと広すぎるから、もう少し絞れないかということが当然あるかとは思いますが、基本的には今の市街化区域と法律で定められているもので、都市的な土地利用がされて公共交通の利便性が図れるというのが市街化区域なのですが、その基準となっているのがヘクタールあたり40人です。それ以上であれば、市街化区域としての機能はあるだろうというのが国の指針であり、我々もそれに則ってやらせていただいているところでございます。今、居住誘導区域では50人/haありますが、相当都市的土地利用が可能ではないかと踏んでいるところでございまして、今後人口が減っていったら、何も手当てしなくても40人/haは何とかクリアしたいなということで、このような形でやらせていただいております。当然人口が減ってきて、どこか削らなければいけないと言うか、縮減の土地利用となってくる部分は縁辺部などでは出てくるかもしれません。そういった所は今の段階ですぐに戦略的にこうやったほうが良いというよりは、時間をかけて、立地適正化というのは時間をかけたゆったりとした誘導を目指したもので、5年後等で将来的な推計ではなくて本当の動きを見ながら対処していったらと考えている部分もございます。先ほどの都市機能誘導区域の1kmの話については打算的で大変申し訳ないのですが、中心拠点地域ということで、駅から1km以内でないとう交付金がもらえないということもございます。800mというのは徒歩圏としてあるのですけれども、そういったこともあるなかで1kmとやや多めに設定させていただいているということでございます。本来であれば、土地の幹線から始まって、未利用地の特定をしてある程度やっていくことが重要だと思うのですが、

これも法律的な話のなかで都市機能誘導区域の施行については、一定のエリアをただ設定して、ある程度の支援措置を事前明示するなかで、こういった所がありますよという程度で場所を特定しないでやるのが法律の曖昧で上手く回そうとしているところであって、その先までは先ほど申し上げましたとおり何年か経たなかで、自分達の土地や斡旋できる土地等を特定するなかで、提供する、斡旋するということが今後可能だと思いますので、検証しながらやっていきたいと考えております。聞かれたこと全てではないかもしれませんが、そんなところですよ。

○部会長 皆さんのご意見に対してメインのところはお答えいただいていると思います。現実問題として考えたときには、例えば市街化区域のなかで居住誘導区域から外れた所が仮にあったとして、工業地域ではなくて住宅系の地域で外れた所があったとしたら、あまりよろしくないシミュレーション、想像としては、居住誘導区域から外れたことによって地価が下がって、建物を建てるには市街化区域で何も制限がなくて簡単なので、地価が下がったからここはすごくいいですよとなってそこばかりに家が建ってしまったら、まるっきり逆だなという恐れはあるなと考えるながら私は意見を言ったのですが、今の段階では我々の意見を聞いて、じゃあどうしようかということは次の回くらいまでできちんとした素案が出てくるというお話なので、グラデーションの話などいくつか疑問があるのに対して市としては今はこう考える、今後の方向性としてこう考えていきたいということは出していただければいいのかなと思っています。よろしいでしょうか。今日のメインの話なのですが、次回までに言っておきたいということがあれば、どうぞ。

○委員 先ほどの1kmの話で、1kmを否定するのではなくて、はたしてその所に持っていく施設によって敷地があるのかどうかということがありますので、それはそれぞれの業種によって面積がある程度特定できますので、誘導するときにはここは開発用地を予測しておいて、ここはこういう施設を持っていくということの検証はしておいたほうがいいのではないですかということです。

○部会長 病院なのか、学校なのか、スーパーなのかによって規模などがあるからということですね。はい、どうぞ。

○委員 最初に地域別懇談会の三輪地区の意見に、公共交通が便利だと言われている割にそうでもないというような話があって、長野市内は現実的にそうだと思います。バスがあっても、その時間にバス停に行ってもバスが来たのか来ていないのかも分からないし、遅れるし、本数は少ないし、それならば家の誰かに送ってもらうか、車で行くかという選択肢を取りがちになると思うのですよね。バスがこれ以上減ってしまったら、街が機能しなくなるというか、本数がたくさんあるから利用しようという方向にはなると思うのですが、本数が減って路線がどんどん減っていく状態のなかでは、住みづらいというか、特に車を運転されない方の移動が担保しにくくなるので、なるべく公共交通機関がきちんと採算が取れて、なるべく長く皆が支えていけるような状態に都市計画のほうでも協力をしていけたらと思っ

ています。バスの路線がとても使いにくいので、その辺の連携が上手く行って、全体としてまとまるといいと思います。

○委員 言われるとおりですが、諸外国のように一般会計のなかで公共交通に対する割合が日本の場合は極端に低くて、独立採算性を取っているということでは、東京のような状況でなければ何本もバスを走らせるということがかなり難しいです。確か長野市だと、一般会計の0.2%くらいで、日本で一番高い所でも豊田市で0.4%くらいの程度です。なので潤沢に便数を増やすということが出来ないなかでは、1本あたりの質を高めてあげることしか対応が出来ません。現在交通政策課では、公共交通網形成計画を策定しようとしていて、これは立地適正化計画と連携してやっていくことになるのですが、そのなかでも言われているのは、ターゲットをしっかりと絞って、誰のためのバスか、使ってもらえるバスか、要するに使える人が行動しようとしたときにバスがある、ですから何本もということではなくて、例えば通勤や通学であれば始業時刻や乗り継ぎに間に合うようなダイヤを設定していくことでしか対応出来ないかなど。東京のように少し待っていれば何本も来るようなということは、到底収支からしても需要供給の曲線が全く交わらないような状況ですので、後は質で上げるしかないかなということでございますので、先ほどの委員さんのご質問の答えにはなっていないかもしれませんが、何本も通すということは不可能で、後は誰のための公共交通かというターゲットを絞って、その人の利用に供するようなバスにしていくしかないかなということでございます。調査に調査を重ねてターゲットを絞っていくという作業をこれから交通政策課さんがやることになると思います。

○部会長 バスのロケーションシステムは具体的に一応まな板には乗ってきている。いつ実現できるかは分かりませんが、昔はコストがすごく高かったですが、今はそんなに高くないはずなので、極端に言えば、バスの運転手さんがスマホを持てばそれで済む話なので、昔は1台につき何十万円か何百万円か掛かってしまうかもしれないけれど、バス停にバスが何分に来ますというようなものを付けるのは高いけれど、それもスマホを持っていればという条件ですが、スマホを持っていればそんなに高くないシステムで出来るはずなので、何とかそれで実現が出来ないかなど、スマホをもっていない人はどうすればいいのかという話になりますが、それはスマホを持っている人に協力してもらってくださいとしか言いようがないのですが。私や委員さんは都市計画と交通をずっと掛け持ちでやっているのですが、我々ががんがん言っているからなのか、時代の流れなのか、最近は都市計画あるいはまちづくりと交通計画は本当に一体化しつつある。先ほど委員さんがおっしゃったようなことが少しずつだけれど、実現方向に来ていることは間違いない。それが本当に長野市の公共交通がぼろぼろになる前に間に合うのかどうかは我々にも分かりませんが、何とかしなければいけないという危機感は皆さん共通して持ってらっしゃいます。

○委員 出来ればなるべく早い時期に皆さんが使えるようになったほうがいいと思います。直接マスタープランには関係ありませんが、長野電鉄のバスの時刻表を見ると、車

いす対応のバスは書いてあるのですけれども、ご予約くださいと書いてあるのですよ。誰のためと言ったときに、交通弱者、自分で運転できなかつたり、足が悪かつたりするような方のものにバス会社が対応出来ていないので、皆が使えるような状態にして、皆で支えられるような形にしていかなないと、誰のためにとおっしゃっていましたが、なるべくだったら皆さんが使いやすいような形に持っていけたらいいなと思います。

○部会長　それは皆さんだれも異論はありません。都市計画を議論するこの場でも交通、特に公共交通についてはいろいろな意見が出ているということは交通政策課にはお伝えいただくとして、後はよろしいでしょうか。居住誘導区域の話ばかり中心になっていますけれど、都市機能誘導区域ということで、長野広域、篠ノ井、松代、北長野のそれぞれの拠点に対して駅から1kmの範囲内で都市機能誘導区域を設定していきたいと。このラインに関してはどういう都市機能をどうやっていくのかということはこの後の話にも出てくるところです。とりあえずこの区域をこういうような設定しておくことによって、国からの補助金に対応できるようにと考えておきたいというお話でした。よろしければ、続いて誘導都市施設の検討について説明をお願いします。

○事務局　誘導都市機能施設の検討ということで、資料1の15ページからご覧ください。誘導都市機能の基本的な考え方として、誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものです。ということは、拠点に必要と考えられる都市機能は、地区の規模、後背圏の人口規模、交通便利性や地域の特性等により異なりますので、各拠点における役割・機能分担に応じて、その都市機能を高めるために必要と考えられる都市施設を検討する必要があります。誘導する都市機能の設定する視点として下に図でお示しをさせていただいております。まず設定の第1ステップとして、図中の三角で示しているものはリストアップということで、必要な施設を抽出しなければいけません。それは三つの方法で整理しました。一つ目が各拠点の将来像をある程度明確にする必要があります。二つ目は各施設の特徴や立地の特性について明確にしておきます。三つ目はその施設が現在どのような状況にあるのか、どこにどのようなものがあるのかという集積の状況は事前に把握しておく必要があります、それら三つによって必要な施設を抽出し、次に各拠点に必要な機能という観点から誘導の適否から選抜する必要がありますので、④のスクリーニングの作業をしていきます。最終的に赤色の部分の立地適正化計画で定め誘導するものということでございます。前回の専門部会でもご説明をしましたが、誘導施設の設定をしますと、それ以外の区域で建築をする場合、必ず届出という手続が出てきますので、たくさんの施設を設定すればその分届出がでてきます。ただ、補助金や誘導を実際にしていかなければいけないというものについては設定をしておかなければいけないものですが、ただ、設定をするものについては5年ごとに立地適正化計画の見直しがありますので、何か必要になったときに、それが設定をすべきものなのかどうかという基本のベースはここでしっかりと情報として蓄えておくと言うか、蓄積をしておく必要があるということで、1、2、3、4のステップをしておくという

ことで、まず視点からやっておこうというものです。①の各拠点の将来像についてでございます。各地域の特色や期待される役割によって、誘導すべき都市機能施設の種類や規模が異なりますので、各拠点の役割と将来像をここで整理していきます。16ページの図のなかの広域拠点は長野が広域拠点になりますけれど、ここはマスタープランでも示したように、市や長野県に唯一もしくは、北信エリアなど広域生活圏の一つあるような機能を集積する。更に、更なる広域的な都市機能の集積が望まれる拠点です。ですので、鉄道やバスを利用して、市内全域または近隣市町村からアクセスが想定されます。広域拠点とは違った特質の地域拠点として篠ノ井、松代、北長野をマスタープランでは拠点として位置付けています。篠ノ井については犀川以南のエリアの中心となること。中心市街地まで行かなくても事が足りる機能集積が望まれます。松代については、千曲川右岸（河東）エリアの中心となり、ここについては歴史・文化の拠点でもありますので、生活機能だけではなく、観光や交流の機能も必要になります。北長野については、交通結節点であるということ。また駅前の再開発事業により集積が高まっているという状況ですので、生活利便施設をはじめとした北部エリアの拠点の強化が求められています。それぞれの拠点で求められていることとなります。次にステップ2になります②、各施設の特徴や立地特性を分類しておく必要があります。各施設にはプロパーが二つございます。一つ目が日常生活に不可欠な身近な施設というものと、市民全体を対象としたり、公共交通利用によりアクセスする広域的な施設の大きく分けると二つに分けられます。それぞれの施設のなかでも、日常生活に不可欠な身近な施設のなかには居住地から徒歩圏を基本に立地することが望ましい施設や、同じように徒歩圏を基本に立地することが望ましいけれども、行政計画等により配置を計画的に行っている施設もあります。例えば、市役所の支所や義務教育施設は行政が計画的に配置をしている施設になります。二つ目の公共交通によりアクセスする広域的な施設は民間の施設であれば、百貨店、ショッピングセンター、大きな病院や銀行等の金融機関等があり、市営の施設であれば市役所、保健所等の行政施設、図書館、文化ホールや博物館等の文化施設があります。教育・文化施設については、高校、大学、各種学校、映画館や劇場等があります。施設のなかでも集積することが適当なものと、そうでないもの。また立地についても求められる特性の配慮が必要なことがありますので、②についてはこういった分類になっています。③は都市機能の集積状況です。今まで①と②までで、こういった考え方があると。更に現状はどうなっているかということが③でございます。それについては分析をしていますコンサルからご説明をいたします。

○事務局 18ページ、19ページに今ご説明があった都市機能の施設をまとめていて、日常生活に関連する基本的に徒歩でアクセスするような、毎日通うような施設を18ページに載せています。19ページは広域的な都市機能ということで、百貨店や病院などの毎日通うわけではないけれど、週何回や月何回という形で通うような、この場合は徒歩で全ての人が行けるわけではなくて、公共交通を使ってそこにアクセス出来るというような施設ということで、厳密にどれが生活に関連をして密着する施設か、どれが広域的かという定義はないので

すが、今回の我々としては、18ページに挙げたような施設を日常生活に関連する機能ということで分類をしております。真ん中に表がございますけれども、◎（二重丸）、△（三角）、×（ぼつ）が付いています。これの左に地域名ということで都市拠点の長野の広域拠点と、篠ノ井、松代、北長野という地域拠点のそれぞれについて、その拠点の設定は本日の別の図がございましたが、大体1km圏で設定しているエリアですけれども、そのエリアのなかにこういった施設があるのかないのかということをチェックした表になっています。上の表は4拠点全てに◎が付いているということは、基本的にこういう施設は当然のことながら拠点内にあるということになります。備考として下に徒歩圏に立地のない生活拠点ということで、今回都市機能誘導区域には設定しない生活拠点について挙げています。例えばコンビニであれば三才になかったり、スーパー・生協は川中島・今井になかったりということで、拠点によっては立地していない状況もあります。下の表は公共施設ということで、小・中学校等ということで、これについては福祉施設や老人福祉施設等の一部の施設で拠点にないという所もございます。これを地図で分析したのが22ページ以降になります。例えば22ページですと、上の図はコンビニ、下の図はスーパー・生協になっておりまして、青い点は一つの施設になっています。そこから徒歩圏の800mの円を書いてピンク色で塗り潰していますが、これが徒歩圏になります。太い赤い線で長野や篠ノ井、北長野などに掛かっているものが今回設定する都市機能誘導区域になります。細い青い線で書いてあるのは基幹的公共交通カバーエリアになります。先ほどの補足ですが、今回の基幹的公共交通カバーエリアというのは、現状で1日あたり30本以上のバスが走っている停留所ということで選んでおりますので、先ほど委員さんがご指摘された市の計画としての基幹的な公共交通軸を表しているわけではありません。計画的な公共交通軸を重ねてみるとどうかということは表現出来ると思います。これを見ると、例えばコンビニであれば都市機能誘導区域はもちろんのこと、市街化区域をおおむねカバーしていて、市街化調整区域にもかなり立地しているという状況にあります。下のスーパー・生協を見ますと、川中島や今井は駅周辺の徒歩圏にスーパー・生協がないという状況で、地域的に大きな施設になってくると立地が無い場所もあるということが分かります。23ページの③は大型小売店ということで、百貨店や総合スーパーの立地を示したもので、これも市街化区域内に徒歩圏でかなり網羅しているということになります。川中島や今井など先ほどの地域別懇談会で出てきた善光寺の西側は徒歩圏から外れているという分析結果になっております。24ページ以降他の施設についても分析しておりまして、例えば25ページは診療所、いわゆる街の皆さんが通う医者ということで、これもコンビニと同じようにほぼ市街化区域をカバーしているという状況です。先ほど委員さんからリクエストがありました今回設定した居住誘導区域にこういった徒歩圏がどれだけカバーしているかということはGIS上で分析できますので、カバー率やこのなかに人口としてどれだけカバーしているかということは検証していませんけれども、可能だと思いますので、次回にでもお示しできると思います。戻っていただきまして、19ページの広域的な都市機能ということで、先ほど百貨店等

を見ていただいたように、19ページの表にありますように百貨店や大きな物販店は篠ノ井と松代の都市機能誘導区域内には立地していないことになります。松代についてはホームセンターなどの大型の専門店も立地はしていませんでした。篠ノ井については医療機能の広域的な病院に△をつけていますけれども、エリア内に施設はないのですけれども、施設の徒歩圏には含まれるということで、細かくて恐縮ですが、26ページを見ていただければ、篠ノ井については都市機能誘導区域のエリア内にはないのですが、ぎりぎりの所に病院があつて、そこから800mの徒歩圏を書くと都市機能誘導区域から徒歩で行けるエリアがあるということで、そういう意味で△という評価をしています。同じように19ページのなかには文化施設ということで、美術館や図書館等を入れております。例えば図書館ですと、広域的に中心部にアクセスして利用されるという、図書館に関する市の方針としての立地状況と言うことなので、長野の中心市街地と篠ノ井に立地していて、松代と北長野にはないという状況です。美術館・博物館についても北長野はこういった施設がないという状況です。健康増進施設ということで、体育館などのスポーツが出来る施設は篠ノ井と松代の都市機能誘導区域には立地していないという状況です。映画館・劇場などの集客施設は北長野にはないということで、文化施設的なものについては拠点ごとにある、ないというものが出てくる状況でございます。それを文章でまとめたものが20ページでございます。今口頭でご説明しましたので、省略させていただきます。最後に21ページですが、こういった形で拠点ごとにも、あるいは都市機能の施設ごとにも特徴があるということになります。日常生活に必要な機能は右に青い破線で囲った概念図が生活拠点等のイメージで、都市計画マスタープランの中間報告で提示させていただいた図ですけれども、生活利便施設というものはむしろ生活拠点を含めて居住誘導区域内にまんべんなく立地して、出来れば歩いてそこに行けるということが理想の姿ということからすると、今回の目的であります都市機能誘導施設に位置付けて拠点に集積させる、四つの拠点に集積を誘導するということから、少しなじまないということで、日常生活に密接な機能については、誘導する都市機能からは外すということが考え方として一つあるかと思えます。逆に広域的な機能で、病院や映画館などについては公共交通等を活用して拠点駅に近いところで歩いて使える施設ということで都市機能誘導区域内に誘導するということになります。先ほどの表にありましたように、例えば長野の中心市街地の広域拠点にはほとんどの施設が立地しているという状況にあります。更に集積を高めるために誘導するのかという議論にもなるかと思えますが、21ページの下の方のピンク色の部分にも書かせていただいたように、今後老朽化でそういった施設が建替えになるときに、拠点に立地せずに郊外へ出て行ってしまうということが予測されますので、そういったことを避けるという意味で、今あるのだけでも、都市機能誘導施設に指定して出て行ってもらわないようにすると言いますか、今後他の所に立地をしようとする、こちらに留まってください、あるいは拠点以外で新たなものが立地する場合は、むしろ拠点で立地していただけないだろうかということを示す意味で、都市機能誘導施設に設定するという考え方もあるのではないかと、

元々拠点のなかにないという施設もありました。例えば篠ノ井は病院がないですが、例えばの話ですが、そういった所は今後病院等が駅周辺に立地して、それを誘導していくという観点から、今ない施設を位置付けるという考え方もあると思いますので、今後都市機能誘導施設を具体的に各拠点ごとにどういうものを位置付けるかということについては、広域的なものを中心に、維持する施設と不足しているので今後誘導していくという施設を整理して位置付けていく作業になるかと思っております。以上です。

○部会長　　今ご説明がありましたけれども、何か今のご説明に対してご意見、ご質問等ございますか。はい、どうぞ。

○委員　　質問ですが、公共交通利用でアクセスする広域的な施設のなかに、例えば自転車置き場や駐車場というようなものは交通結節という意味では入らないのでしょうか。民間施設、市立施設というのはもう決まっているのですか。

○部会長　　17ページに出ている施設というのは決まっているものなのか、それとも、要するにこういうものがあってもいいのではないかということですね。

○事務局　　立地適正化計画のなかで定めるものの種類が決まっております、駐車場も定められます。誘導施設ではないですが。

○委員　　どう位置付けるかは市のお考えや計画上の問題があると思うのですが、例えば篠ノ井も交通結節という意味でいくと、結節点として活かしていくには駐車場や自転車置き場の問題をもっと明確にしたほうがいいのではないかと思います。そうしないと、駅中心に集まってくるというイメージが、そうしたほうがいいのかないかと思いました。19ページの広域的な都市機能の立地状況の分析ですが、この表の×が意味があるのかどうかということですね。ということかということ、例えば篠ノ井駅に百貨店を×とするのが、私も篠ノ井の住民ですが、あまり期待をしていません。百貨店であれば長野に行ったり、上田に行ったほうがいいという話になってしまうので、篠ノ井駅に百貨店は誰もイメージしていませんよ。ここに×と付けられると、これを一般の人がどう理解するのかということが出てくると思います。

○部会長　　多分、今の段階では、篠ノ井には×が付いていますが、それは現状で施設がないということを示しているだけで、その後で篠ノ井には是非百貨店を誘致したほうがいいのかという議論なのか、篠ノ井は長野駅に比較的に近いから、中途半端な百貨店を置くよりは長野に来てもらったほうがいいのかということになるのかは、次のステップで考えればいいのかという意味での×だと思います。

○委員　　あくまで現状分析だということであればよろしいのですが、現状分析とこうあったほうがいいのかということが入り混じっている部分が、こういう表を見るとイメージしてしまうので、その辺を今後の資料の作り方のなかで検討していただいて、これを基にして部会長が言われるように、あるべき姿のときにこういうものはそのなかに集積してということが出てくると地域的にも分かりやすくなっていくのかなと思いますので、私の個人的な感

想ですが、お伝えしました。大変細かい話で申し訳ないのですが、22ページのスーパー・生協について、篠ノ井駅の裏にスーパーがあるようになっていますが、4月時点で閉店しているので、出来れば消しておいていただいたほうがありがたいです。

○部会長 一応「iタウンページ（H28. 6 閲覧時点）」とはなっていますが、分かっているのならば対応することは出来ると思います。はい、どうぞ。

○委員 19ページで下の立地している文化施設の表のなかに図書館があるのですが、県立図書館と市立（南部）図書館だと思えるのですが、長野市では支所や市民センターなどに図書館機能に近いような図書コーナーがあったり、移動図書館が結構回っています。インターネットで予約をすれば近所まで行き届いていると言うか、図書館機能は割りと身近にあるような印象なので、ハコモノは確かにないのだけれども、機能は割りと充足していると思います。小さいお子さんを連れのお母さんやお年寄りの方が集まって使っているような印象があるので、ハコモノがあるかないかだけで切ってしまうといいのかということが、どうなのかなと思います。

○部会長 その辺は市役所のなかの担当でないと分からない、調査ではなかなか分からないことだと思います。

○事務局 今いただいた意見は今日いただきたかったところです。分析というのはどうしてもある程度の基準で機械的にやらせていただいたようになっております。それが長野市に合っているのかや、ハコモノだけでなく他の方法があるのであれば、人口減少社会のなかで対応できる場所は対応していくということがありますので、ここにあるものが全部いるわけではないし、こういう考え方もあるのではないかというご意見は参考になります。

○部会長 今の委員さんのご意見のようなソフトのやり方は有効なので、ハードをやたらに作る時代ではないからという意味では、松代と北長野は図書館はないけれども、今後そういうソフトな対応は必要だという考え方をしていただければいいと思います。

○委員 今の基本的な部分というのは、18ページの③に書いてあるように、拠点ごとに各機能の誘導の必要性の有無を検討することが必要だという部分で、一つの各都市機能誘導区域にしても居住誘導区域にしても、そのインセンティブとしてこういう施設があったときに、特に都市機能誘導施設に対しての部分だと思うのですが、一つのインセンティブのための施設が現況でこうなっていますよということで、私は参考程度にしか見ませんでした。今日の段階では、まとめの話でも何でもないので、これから学習をしていくなかで、いろいろと策が講じられてくると思うのですが、誘導という言葉が、個人的な考えとして、これは誘導と使わざるを得ないのですが、なかなか難しい言葉だなと思います。今ほど話したように、誘導するためのインセンティブ、動機付けですよね、それを公共交通を媒介としたネットワークシステムを盛んに議論したのですが、そういう方法と、いわゆる必要施設を今後どう組み立てながら、最終的には住民の意思、市民が決めていく話になるわけで、それを有機的に誘導するための具体的な媒体というのをどのようにしていくかをしっかりとら

ていかないと、なかなか市民は動いてくれないのではないかという気はします。ただ今度は、このエリアはこうします、そのエリアごとは公共交通ネットワークで結んでいきますというだけではなかなか人は動かない。公共交通と言え、バス若しくは電車ということになりますが、利用度は低い。長野市内は1km動くにもマイカーを使うというような時代ですから、よほどのインセンティブを用意しないと、人は動かないのではないかと、その辺のバックデータをどのように市民に対して開示をして、なおかつ説得力のある、市民がこれだったら住んでみようか、移動してみようかという誘導策が具体的にどのように図られていくのか、今後注目したいところかなと思っております。

○部会長 後はよろしいですか、はい、どうぞ。

○委員 立地適正化計画では事業所の誘導は対象外になるのですか。

○事務局 立地適正化計画では居住の関係がメインになってくるので、事務所に関しては誘導施設として定めるということは出来ませんが、長野市全体として、都市計画マスタープラン全体としては考えていかなければいけない話です。働く所がなければ、住む人がいませんので、そこは繋がっているところではあるのですが、立地適正化計画というツールのなかでやるのではなくて、違うところでやるようになります。

○部会長 よろしいでしょうか。必要なディスカッションは一応終わっているということによろしいですか。

○事務局 時間は過ぎていますが、お時間をいただきまして、本日お配りした資料2の説明を簡単にさせていただきたいと思います。この資料2は今後どのように誘導につなげていくかという施策について、先進として立地適正化計画を定めている所でどのようにやっているのかや、長野市で既にやっている施策であって、これを立地適正化計画における都市機能誘導区域や居住誘導区域に絡めていったらもっと効果的ではないかというようなものをまとめた資料集となっております。次回以降の議論の対象になりますので、お時間のあるときにご覧いただければと思います。

○部会長 皆さんはあちこちの街を見ていて、あの街のこういうところは上手くいっているけれど、長野でもなんとかそれが出来ないかということをお考えになることはあると思いますけれど、例えばそういうものがこのなかに出ていると、どういうテクニックと言うか、方法を使ってそれが出来ているのかということを見るという意味でも参考にはなるかと思えます。膨大な資料ですが、出来れば次回までに目を通していただけると、次回のディスカッションが充実するかと思います。今日は非常に重要なところの議論でディスカッション出来たのではないかと考えているのですけれども、これで今日の議論を終わりにしようかと思うのですが、何か言い足りなくて、ここだけはということがあれば、よろしいでしょうか。これで議事を終わらせていただきます。円滑な議事の進行にご協力いただきありがとうございます。それでは進行を事務局に返させていただきます。

◎その他

○司会 高木部会長、ありがとうございました。次に、その他ということで、次回、第9回の専門部会の日程についてご説明いたします。今回は、先ほどプロジェクターでも出しましたが、8月の下旬を考えております。次回の専門部会では、現在、実施しております各地域ごとの懇談会におきまして、市民の皆様からいただいたご意見を、「地域別街づくり構想」に反映をさせ、素案をお示ししたいと考えております。また、立地適正化計画につきましては、「区域・誘導施設案」についてもご審議をいただき、これらの決定まで持っていきたいと考えております。また、詳細につきましては、改めてご通知を申し上げますので、よろしく願いいたします。

◎閉会

○司会 それでは、以上をもちまして、第8回都市計画マスタープラン改定専門部会を閉じさせていただきます。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、また、熱心なご審議、ありがとうございました。本日は、ありがとうございました。