

# 第71回長野市都市計画審議会議事録

日時：平成30年8月29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 7 1 回 長野市都市計画審議会 次第

日 時 平成 3 0 年 8 月 2 9 日 (木) 午後 2 時

場 所 第一庁舎 7 階 第一・第二委員会室

1 開 会

2 長 野 市 あ い さ つ

3 報 告 事 項

建築基準法第51条に係る廃棄物処理施設について

4 議 事

(1) 長野都市計画区域・飯綱高原都市計画区域基礎調査について

(2) 第 3 回長野都市圏パーソントリップ調査結果について

5 そ の 他

6 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)  
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 田 中 清 隆 (長野市議会議員)  
7 番 手 塚 秀 樹 (長野市議会議員)  
8 番 山 本 晴 信 (長野市議会議員)  
9 番 滝 沢 真 一 (長野市議会議員)  
10番 布 目 裕喜雄 (長野市議会議員) = 欠席  
11番 宮 崎 治 夫 (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) = 欠席  
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 森 浩樹 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)  
代理出席 阿部 亨 交通第二課長  
20番 小 島 誠 (長野市農業委員会 会長) = 欠席

---

◎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
都市政策課技師	鳥 山	真
都市政策課技師	大 内	崇 弘

◎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	倉 澤	弘 昌
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
都市政策課主事	山 口	椎 菜

---

## ◎開会

○司会 定刻となりましたので、第71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13名の出席を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。本日ご欠席の委員を報告いたします。岩野委員、宮澤委員、西宮委員、新家委員、小島委員の5名でございます。また、塩谷委員の代理で、長野国道事務所副所長の森様に、油井委員の代理で長野中央警察署交通第二課長の阿部様にご出席をいただいております。なお、山本委員と布目委員からは、遅れる旨の連絡をいただいております。また、本日の会議は公開となります。あらかじめご了承ください。

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、ピンク色の表紙 A4版の冊子 長野市都市計画区域・飯綱高原都市計画区域 都市計画基礎調査報告書、資料2-1 A4版の長野都市圏の人の動き、資料2-2 A3版の新しい長野都市圏総合都市交通計画（案）について【概要版】。本日机の上にお配りしました資料は、長野市都市計画区域・飯綱高原都市計画区域基礎調査についてとありますA4のものが1部、第3回長野都市圏パーソントリップ調査結果についてとありますものが1部でございます。以上となります。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 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、厚くお礼申し上げます。また、日ごろ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、本市も例外ではありませんが、全国的に人口減少と高齢化が急進する中、今後は穏やかな経済成長や成熟社会の状況を見据えまして、より質の高い社会の形成と持続可能なまちづくりをめざし都市政策を展開していく必要があると考えております。今後、様々な

施策を展開してまいります。委員の皆様には引き続き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2回目の審議会となるわけでありましたが、都市計画基礎調査業務の結果と長野都市圏パーソントリップ調査結果の2件を説明させていただき予定となっております。

今後も残暑厳しい日もあると思っておりますけれども、委員の皆様におかれましては、お身体をご自愛され、ご健勝でますますご活躍されますことを祈念申し上げ、甚だ簡単ではございますがあいさつとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○司会            それでは、次第3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、建築基準法第51条に係る廃棄物処理施設の設置については、平成30年9月12日開催予定の第198回長野県都市計画審議会へ付議される予定です。以上でございます。

○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            それでは議事に移らせていただきます。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。本日は議決案件はございませんが、次第にありますとおり、本年度より市が作業に着手しています「第7回定期線引き見直しの作業」に先立ち実施した「都市計画基礎調査」業務の結果及び、長野都市圏の将来的な交通計画の検討資料として実施した「長野都市圏パーソントリップ調査」結果の2件について、今後の審議会での審議スケジュールと併せてまして、説明、報告をいただきます。皆様からご意見をいただきながら、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、本日の議事録署名は、高瀬委員と岩下委員にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

では、これより議事に入ります。2件説明をいただきますが、2件続けて説明をいただいた後、皆様方のご質問、ご意見を伺いたいと思っております。それでは(1)の長野都市計画区域・飯綱高原都市計画区域 都市計画基礎調査について事務局から説明をお願いします。

○事務局            都市政策課の大内と申します。それでは、私から長野都市計画区域・飯綱高原都市計画区域 都市計画基礎調査について報告させていただきます。お手元にお配りしてありますA4縦の平成29年度長野都市計画区域・飯綱高原都市計画区域 都市計画基礎調

査 報告書とA4横のパワーポイントの資料に沿って説明させていただきます。

今回の報告では、3つの構成でご報告させていただきます。まず1つ目に都市計画基礎調査とはどういったものなのかということの説明をさせていただき、2つ目に調査の結果の概要と活用例をご報告させていただきます。3つ目に調査結果を基に今後、長野県が主体となって区域区分の定期見直しを実施しますので、その概要を説明します。次のページをご覧ください。

まず始めに「都市計画基礎調査とは」ということで都市計画基礎調査の全体概要につきましてご説明します。(1)としまして、都市計画基礎調査の目的でございます。都市計画基礎調査は、本市の都市計画を取り巻く社会経済状況の変化を的確に把握し、また、将来の見通しを勘案した上で、都市計画の課題を明らかにし、都市計画の決定や見直しの必要性を検討するために、都市計画法第6条第1項の規定に基づきましておおむね5年ごとに調査するものでございます。なお、本調査は都道府県が実施することになっておりますが、データ収集の効率性やデータ活用の汎用性等から、対象となる市町村に調査の実施の委託を受けて行っております。また、本調査は各種分類のデータ収集が主たる目的となりますので、収集データの分析や活用方法の検討については今後実施していくものになります。次のページをご覧ください。

続きまして、(2)の実施範囲と実施期間でございます。実施範囲は、都市計画区域内であり、長野市では長野都市計画区域及び飯綱高原都市計画区域、合せまして約2万ヘクタール余りの区域となります。なお、長野都市計画区域は線引きの都市計画区域になりますので、区域内に市街化区域及び市街化調整区域があります。一方、飯綱高原都市計画区域は非線引きの都市計画区域になります。実施期間については、平成29年6月12日から平成30年3月23日になりまして平成29年度中に実施しました。次のページをご覧ください。

続きまして、(3)調査項目でございます。項目は大きく分けて10種類に分類され、上から、人口、産業、土地利用の順になっております。この分類の中からさらに細かくデータ項目があり、項目ごと必要な資料を収集して整理します。本来であれば項目ごと、ひとつひとつ説明をさせていただきたいのですが、時間の関係もでございます。そこで表の右側の丸印で示しましたとおり代表的な項目をピックアップしましたのでそれに沿ってご説明したいと思います。次のページをご覧ください。

続きまして調査結果の概要ということで(1)人口総数及び増加数でございます。報告書では1ページに記載されております。人口の推移ということで左側にはグラフを、右上には表を作成しました。目的としましては、人口規模と人口増加の状況を広義的に把握するものです。傾向としましては、市域全体の人口はゆるやかに減少傾向である一方、市街化区域においては、増加傾向でありました。また、市街化調整区域や都市計画区域外、飯綱高原都市計画区域においては減少傾向でありました。次のページをご覧ください。

続きまして(2)人口密度でございます。報告書では7ページに記載されておまして、



その中の市街化区域をピックアップしております。こちらは右上に市街化区域における人口と人口密度の表を示しており、左側に市街化区域の人口密度のグラフを示しております。目的としましては、人口密度の変化を把握することにより、市街化の実態を把握するものです。傾向としましては、全体の人口は減少傾向であることに對し、市街化区域内における人口密度は大きな増減はなく横ばいでありました。次のページをご覧ください。

続きまして、(3)土地利用現況でございます。報告書では15ページ、17ページに記載されておりまして、15ページの土地利用面積を少しまとめて見やすくしたものがパワポの資料になります。上の表が前回調査結果、下の表が今回調査結果になります。目的としましては、土地利用の現況を把握し、今後の土地利用の計画等の資料とするものです。傾向としましては、5年の変化の確認になりますので、大きな変動はなかったものの市街化区域の都市的土地利用において、住宅用地や公共施設用地、道路用地、空地等のその他は増加傾向でありました。なお、数値の集計にあたり、利用した図面の一部が報告書の17ページにございますので、またご覧いただければと思います。次のページをご覧ください。

続きまして、(4)宅地開発状況でございます。報告書では19ページの下段に記載されておりまして、平成24年から平成28年の都市計画区域内における累計値のみであったため、パワポの資料では、平成20年から平成28年までの市街化区域の開発状況を2年毎に表示しております。目的としましては、面的な市街地の整備状況を把握するものです。傾向としましては、各種別でみると年度ごとによって開発規模にばらつきが生じていますが、開発行為全体でみると年々減少傾向であります。次のページをご覧ください。

続きまして、(5)建物利用現況でございます。報告書では、25ページ下段に記載がございまして、その内、延べ床面積をピックアップしてパワポでは表示させていただきました。上段が前回調査結果、下段が今回調査結果を示しております。なお、こちらのデータは土地利用現況と同様に地図上にデータを集約しており、用途や階数、建築年数の情報が組み込まれています。目的としましては、地域の特性や市街地の構造を把握するものです。傾向としましては、前回調査と比較しますと、市街化区域を抑制する市街化調整区域の延べ床面積が減少傾向で、市街化区域の延べ面積も減少傾向でありました。次のページをご覧ください。

続きまして、(6)都市計画道路の整備状況でございます。報告書では28.29ページに記載しておりまして、パワポの資料では各整備状況をまとめ、平成元年からおおむね5年ごとの数値をグラフと表で表現しました。目的としましては、都市計画施設の決定状況、内容、事業化の進捗状況をまとめ、都市施設の整備状況を把握し、今後の施策計画立案の指針を得るものです。状況としましては、平成29年度において、計画延長約260 k mのうち約153 k mが整備改良済みであり、整備率は58.9%でございます。こちらは、社会情勢の変化によって必要性や実現性を検証しながら都市計画道路の廃止や追加等を行い、整備してきた結果になります。未整備の路線につきましては、今後も必要性や実現性を検討しながら進めていきたいと考えております。以上が調査結果の概要になります。次のページをご覧ください。

続きまして、調査結果の活用でございます。調査結果の概要でお示ししましたデータをはじめ、各項目の収集データを基に分析・解析を実施しまして、現在の都市の状況を評価した上で、都市計画の見直しや決定、施策・事業の見直しなどに役立っています。なお、各項目の収集データの結果は、地理情報システム化、いわゆるGIS化と組み合わせて情報を集約しておりますので、分析の際により活用しやすく整理しております。今回の調査では収集データが主たる目的でしたが、ここで収集データを基にどういった活用ができるのか「経年的な変化」と「各種データの相互の関係」という観点から具体的な例をご紹介します。具体的な資料はスクリーンにてご説明したいので前の画面をご覧ください。

まず始めに経年的な変化による活用例をご紹介します。こちらは先ほどの報告書の17ページの土地利用現況のところでお示した図に対して、都市的土地利用の中のその他に分類されているもののみを抽出し、さらに公共施設用地や道路用地などを抜いたものになりますので、主に駐車場や道路事業で整備されていない未利用地などの空地を表しています。なお、空地が一団となっている箇所が大きく3つありますが、これは道路事業で整備されていない未利用地であり、都市計画道路東外環状線や、高田若槻線、北部幹線でございます。ここから平成29年度の調査結果を表示すると次のようになります。平成29年度の結果は赤色で示しています。このように経年変化を比べることで空地がどのように変化しているのか確認することができます。

続きまして、各種データの相互関係の活用例ということで都市計画基礎調査と別の調査結果の組み合わせた分析をご紹介します。まず、画面にお示ししているものは、空き家の状況についてです。こちらは平成28年度の空き家の実態調査の結果を基にオレンジ色で示した図になります。この資料に対して、例えば先ほどご説明しました建物利用現況の中の建築年数の属性と組み合わせますと次の図になります。赤く示されているところが昭和46年以前に建築された建物になります。空き家の情報と重ね合わせることで建築年に対してどの程度の空き家が発生するのか確認することができます。このように基礎調査のデータと違う調査で得られた結果をGIS化し、組み合わせることによって新たな発見や傾向がみえてくるので、政策立案を進める上で重要な資料になります。以上、活用例のご紹介でございました。

ここからは区域区分の定期見直しについて説明します。お手元にお配りしてありますA4横の資料に戻りまして13ページをご覧ください。区域区分は線引きとも言われており、都市計画区域内を市街化区域と市街化調整区域とに分けることで、無秩序な開発を防ぎ、快適な都市環境づくりを計画的に進めることを目的とします。市街化区域とは、「すでに市街地を形成している区域」及び「おおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」になります。また、市街化調整区域とは「市街化を抑制すべき区域」となります。長野市の区域区分の現状は図表のとおりです。前回の区域区分の定期見直しは平成24年1月に実施されており、概ね5年が経過していることや、区域区分は基礎調査の結果を踏まえて見直すことが想定されていることから、この度、定期的な見直しの時期が近づいているところです。

先ほど説明した人口や土地利用に関するデータや活用事例で紹介したような分析は、区域区分の見直しの際に都市の将来の見通しを評価・確認することや、これからの土地利用の方向性を考えていく重要な要素の一つになります。

次に長野市都市計画マスタープランにおける「区域区分のあり方」について説明します。長野市における区域区分のあり方については、都市計画マスタープランの「土地利用の実現化方策」で考え方が示されています。実現化方策の一つに都市計画手法などを用いた計画的な土地利用の規制・誘導の項目があり、「市街化区域」と「市街化調整区域」の保全と活用について触れています。考え方としては、「人口減少や少子・高齢化等を踏まえ、無秩序な市街地の拡散を抑制するため都市計画手法を用いた規制・誘導を図ることで「開発型から保全型」へ土地利用の転換を図ることとし、長野都市計画区域では区域区分を存続することで、計画的な規制・誘導を行い、市街地の外延的な拡大を抑制することとしています。その主な施策として、「区域区分による計画的な規制・誘導を行うこと」、「市街地の区域は現状の市街化区域を基本とすること」、「市街地の区域は市の上位計画と整合し、その方針に沿った施策として位置づけられた事業区域を除き、線引き見直しによる市街化区域への編入は行わないこと」が挙げられています。

次に区域区分見直しの今後の予定を説明いたします。区域区分は都市計画法により県が定める都市計画に分類されています。長野市は長野県から協力依頼を受けて見直しに関する資料作成等の作業を進めていくこととなります。上段、緑枠の事前協議に関わる部分ですが、長野県からの協力依頼の際に、長野県からは県の区域区分見直しの基本方針、スケジュールなどが示されます。この「県見直し方針」と先ほど説明しました「長野市都市計画マスタープランの土地利用の実現化方策」に基づき、「長野市としての区域区分見直しの基本方針を作成」します。以下、候補地の選定を行い、素案を作成、公聴会の開催を経て都市計画案が作成されます。期間としては1年～1年半程度要すると想定されます。この間、地元関係者への説明や長野県を中心に国等関係機関と協議、調整を行うこととなります。同時に基本方針の作成、素案の作成、都市計画案の作成時など案作成の前段階に、市都市計画審議会に状況報告を行うと共に「案に対する意見を聴きながら」手続きを進めていきたいと考えています。都市計画案の作成後は、法定協議に入ります。期間はおよそ1年程度になりますが、案の縦覧、市都市計画審議会、県都市計画審議会を経て決定告示に至ります。

議事の一つ目の説明は以上になります。

○議長            ありがとうございました。それでは続きまして（2）第3回長野都市圏パーソントリップ調査結果について、事務局から説明をお願いします。

○事務局            都市政策課の鳥山と申します。私からは、第3回長野都市圏パーソントリップ調査結果についてご説明いたします。資料は皆さんのお手元にあります第3回長野都市圏パーソントリップ調査結果についてのパワーポイントと、事前に送付しております資料2-1と2-2を用いて説明させていただきます。

はじめにパーソントリップ調査の目的について説明いたします。長野都市圏の現在の交通状況を把握するとともに将来の交通の姿を予測するため、平成28年度に交通実態調査を実施しております。この調査結果を踏まえて、集計・分析や将来の交通需要予測を行うことにより、長野都市圏の今後の交通施策の方向性を示す総合都市交通計画を策定する予定です。続きまして、長野都市圏の対象範囲です。こちらは、長野市・須坂市・中野市・飯山市・千曲市・小布施町・信濃町・飯綱町の5市3町です。この5市3町と長野県で構成される長野都市圏総合都市交通計画協議会において、交通計画の策定に向けて現在進めているところです。なお、人の移動については、各々の市町で完結するものではないため、長野都市圏として広域的に把握する必要があります。このため、長野県が広域調整を図りながら交通施策の検討を行っています。

続きまして、総合都市交通計画と長野市の計画との関係性を示したイメージ図です。長野都市圏という広域的な観点からの交通計画と、長野市の総合計画・都市計画マスタープラン・地域公共交通網形成計画等の個別の計画とが、相互に連携・調整・整合を図りながら施策を展開していくこととなります。

これまでの取組状況について説明します。長野都市圏では平成3年度に第1回目、平成16年度に第2回目の交通計画を策定しており、今回は第3回目となります。前回から10年以上が経過するとともに、少子高齢社会の進展や北陸新幹線の金沢延伸などに伴い、交通環境が変化しており、交通計画を見直す必要があります。

パーソントリップ調査とは、「どのような人が」・「どのような目的で」・「どこからどこへ」・「どのような交通手段で」移動したかなど、人（パーソン）の1日の動き（トリップ）を調べるものです。例えば、自宅からスーパーや買い物へ行き、飲食店で食事をし、自宅へ戻るというような1日の動きを調査します。

調査は、平成28年10月～12月にかけて実施しました。調査の対象ですが、長野都市圏に住んでいる約24万世帯のうち約4万9千世帯を対象に調査を実施しました。また、約1万8千世帯から回答を得ました。なお、今回のパーソントリップ調査に加えて「65歳以上の人を対象とした意識調査」や「観光客を対象とした交通行動調査」などの付帯的な調査も併せて実施しております。

パーソントリップ調査の結果について、一部ご紹介いたします。資料2-1をご覧ください。こちらは、昨年度に協議会で作成した調査結果をまとめたパンフレットです。資料2-1の5ページ上段をご覧ください。人の移動の数を示した図です。長野都市圏の移動の総数は、前回調査と比べて約1割減少しました。これは、人口減少傾向が反映されていると考えられます。資料2-1の6ページ上段をご覧ください。移動について交通手段（鉄道、バス、自動車、自動二輪、自転車、徒歩）の割合を示した図です。第3回の自動車の利用割合は69.3%であり、第2回の65.6%と比べて増加しました。資料2-1の7ページ上段をご覧ください。年齢階層別の交通手段の割合を示した図です。年齢別でみると、65歳以上の人の自動車利用

の割合も増加しています。65歳以上の世代も自分で運転するようになっていくことがわかります。資料2-1の7ページ下段をご覧ください。距離帯別の交通手段の割合を示した図です。500m以下の短距離の移動でも自動車の利用割合が大きいです。資料2-1の8ページ上段をご覧ください。外出の目的別（通勤、通学、帰宅、業務、私事）の移動割合を示した図です。外出の目的は、私事目的が増加し、業務目的は減少しました。これは生産年齢人口割合が減少し、老年人口割合が増加したからだと考えられます。

資料2-1の9ページをご覧ください。都市圏内の人の動きを示した図です。市町間の人々の動きをみると、長野市を中心とした動きが多いことがわかります。また、長野市千曲市間、長野市須坂市間、長野市中野市間の順で流動が大きくなっています。周辺市町から長野市への通勤・通学などが考えられます。

これまでは、パーソントリップ調査の結果を紹介しましたが、付帯的な調査の結果についてもご紹介いたします。資料2-1の11ページ下段をご覧ください。これは「65歳以上の方の意識調査」の結果の高齢者の今後の交通で不安な点を示した図です。高齢者の今後の交通での不安は、「自分で動くのがつらくなった時の助け」、「いくつまで自分が運転できるか」という意見が多くを占めています。また、免許返納意向は、高齢になるほど割合が大きくなるということが付帯調査からわかっています。

観光客を対象とした調査も行っておりますのでご紹介いたします。資料2-1の14ページ上段をご覧ください。これは「観光客の交通行動調査」の結果の観光地までの主な交通手段を示した図です。長野都市圏の観光地を訪れた人の主な交通手段については、7割以上が自家用車となっています。以上がパーソントリップ調査の結果となります。

ここからは資料2-2を参考にしながらご覧ください。これは総合都市交通計画協議会で作成した新たな計画（案）の概要版です。パーソントリップ調査の結果を踏まえると、次の点が長野都市圏の課題として挙げられます。「朝夕のピーク時混雑への継続的な対応」（将来の全体交通量は減少する見込みですが、特定の箇所では混雑が継続するため、引き続き対応が必要です。）「公共交通の維持・確保」（公共交通の利用者減によりサービス水準の低下（運行本数減、路線縮小廃止など）が懸念されるため、公共交通の維持・確保が必要です。）「自動車を自由に利用できない高齢者等の移動確保」（高齢者等が生活に必要なサービスを受けられるようにするため、高齢者等の移動を確保する必要があります。）「観光交通への対応」（訪日外国人の増加等に伴い、観光地間の連携、二次交通の充実などの観光交通に関する対応が必要です。）が課題です。

都市圏の将来像は、今後の人口減少と少子高齢化を踏まえ、拠点を中心とした集約を目指すこととします。新たな交通計画の考え方は、「交通ネットワークの充実と公共交通の利用や手段転換を促す」ことで、人々が安心して暮らし、移動でき、観光客も楽しみやすい都市圏をつくることとします。課題や将来像を踏まえて新たな交通計画では、3つの柱を掲げております。「資産を活用し、拠点とネットワークからなるまちへ変える」「人々の暮らしの足を

まもる、支えあう」「観光ネットワークをつくる」の3つです。資料2-2の2ページ目以降に、3つの柱に沿って方針や施策をまとめておりますので、後程ご覧いただければと思います。こちらは新たな交通計画の策定までの流れです。パーソントリップ調査後、協議会では計画案を作成しパブリックコメントを実施しました。現在、意見の集約を行い、計画への反映について検討しているところです。計画が策定されましたら、改めて報告いたします。なお、本日はすべて紹介しきれいていませんが、お配りした資料の後ろに参考資料をつけておりますので参考にご覧ください。また、本日は用意しておりませんが、計画案の本編などの資料は長野県のホームページに掲載しておりますので、併せてご覧いただければと思います。説明は以上です。ありがとうございました。

○議長            ありがとうございました。それでは、これからご意見、ご質問をいただくこととなりますが、まず(1)長野都市計画区域・飯綱高原都市計画区域都市計画基礎調査につきまして、ご意見、ご質問等がございましたら挙手して発言をお願いします。いかがでしょうか。

○委員            2点ほどお聞きしたいのですが、まず1点目が、6ページの人口のところ、市街化区域、市街化調整区域等で分けられているのはわかりますが、この中で高齢者という視点で見ると、それぞれのところでどのような割合になっているのでしょうか。2点目が、9ページの宅地開発状況なんですけれども、市街化区域での開発状況はあるのですが、市街化調整区域で商業の開発が本編を見るとあるんですけれども、この状況はどのようになっているのでしょうか。

○事務局           6ページ目の人口の総数及び増加数の高齢者の割合はどうかということですが、今回の基礎調査の中ではそこまでの数値を算出していないため、今後の課題したいと思います。ただ、長野市人口ビジョンの方では、市街地地域、市街地周辺地域、中山間地域のわけで年齢別の将来人口の推計を実施しています。市街地地域、市街地周辺地域では老年人口が増加し、若い世代が減少、全体でも緩やかな減少と推計されています。中山間地域ではどの年代も減少し、特に若い世代の減少が激しい推計となっております。

○事務局           今回の開発というもので、表示上は開発なのですが、こちらの元のデータが開発許可のものをベースにしておりますので、市街化区域であれば1,000平米以上のもの、調整区域に関しては元々規制をしておりますので1平米から許可の対象となってしまうので、単純には比較ができない状況でございます。市街化調整区域の商業の状況ということでございますが、基本的には線引きをしておりますので調整区域内で店を出すということは特別な許可がないとできないこととなります。数としてはそれほど大きな数ではないと認識しております。

○委員            ただ本編の3の土地利用の中を見ますと、市街化調整区域で商業の開発許可が面積的には出ています。何が言いたいかというと、先ほどの高齢者の件もそうなんですけれども、本当に区域や土地利用をしっかりとしていこうとしたときに、道路との兼ね合いも

あるでしょうが、そのときにお年寄りがどういう風に住んでいて、どういう行動をしているのかということ、それから郊外で商業が開発許可になると皆さんご存知のとおり、車でそちらの方へ行ってしまいます。そうすると中心市街地の空き家が増えてくるという、皆さんわかっている話なんですけれども、それをどうしていくのかということをはっきりと示していただかないと、この後進んでいかないんじゃないかと思えます。

○議長 今のは意見ですからいいですね。考慮していただけるということですね。

○事務局 そういったものを考慮するために今回の調査をさせていただいておりますし、今後の都市計画の方針を立てるときにも今回の調査を使いながら先ほど先生のおっしゃったような視点を考慮して進めていきたいと思っております。

○委員 方針としては多分5年前も同じようなことになってると思うのですが、それをどう実行していくかということまでちゃんと考えていただかないといけないかなと思えます。

○議長 他の委員さんいかがでしょうか。よろしいですか。それでは、また最後に時間がありましたらまとめてやりますが、次の(2)長野都市圏パーソントリップ調査結果につきまして、ご意見、ご質問ありましたら挙手をして発言をお願いします。

○委員 資料2-2の3ページにバスの乗り換え拠点候補案というのがありますが、これを拝見すると飯綱町や信濃町の方へ向かうところとしては拠点の候補地がないのですが、本数が少ないので予定がないのか、バスの拠点として整備する予定はまったくないということでしょうか。

○事務局 今回の資料2-2の3ページの真ん中の主要交通施策の例のバスの乗り換え拠点の候補案ということで、飯綱町ですとかそういったところの方への拠点は無いのか、という主旨のご質問だったかと思えます。現在候補に挙げさせていただいているのが、今のバスの運行本数やサービスレベルを考慮したところで乗り継ぎがスムーズにいきやすいところを拠点の候補地として設定させていただいております。今回のパーソントリップ調査の結果を用いて人口の分布や利用が想定される箇所等も、過去と比べて変わってくる可能性もあります。ですので、そういったところは将来の予測も考慮しながら、どこに乗り換えの拠点を考えていけばいいのかということも考慮できますので、現時点では候補の案としてはこのような形で掲載させていただいておりますけれども、今後運行のルートや見直しの検討によっては飯綱町さんの方へ向かう運行ルートにも拠点を設けるということは考えられます。

○委員 暮らしの足とはまた違う切り口で観光の足としてバスを捉えたときには、例えば黒姫高原や野尻湖があったり、県がやっている千曲川ワインバレーのワイナリーを巡ろうとしたときに、車では無理なので、そういったときの足になるように、バスを整備していくようなことができれば、もう少しバスの利用自体も増えるんじゃないかなと思うので、そういったところの連携も含めてバスをどうしていくのかというのを考えていただくとありがたいかなと思えます。

○事務局 観光の観点からも今おっしゃっていただきましたように、黒姫高原ですとか千曲川ワインバレーですとか、そういった観光地に向かう際にはなかなかバスのルートが確保できないと回遊が難しいということかと思えます。4ページに観光の拠点と交通のネットワークというような形で掲載させていただいております。こちらの観光拠点についても設定はしているんですけども、4ページのその他個別の交通施策の、観光交通ネットワークの充実の中に、観光バスと生活バスの効率的な連携ということで、観光に向かうルートと普段使われる生活のためのルートというのもあるかと思えますが、そういったものが適切に連携を図りながら運行できるということも一つの視点として盛り込んでありますので、委員さんのおっしゃるとおり、このような形で長野都市圏としては一つの施策として連携をしていきたいと考えております。

○議長 よろしいですか。では間に一つ私も質問させてください。本質的にわかっていないのかもしれませんが、このパーソントリップ調査って長野都市圏に住んでいる4万9千世帯に調査票を送って答えてもらったと7ページに書いてありますが、例えば14ページを見ますと観光客の主な移動手段は自動車です、と。長野都市圏の観光地を訪れた人の交通手段は7割以上は自家用車となっています、というのは、今回やった青字で書いてある4万9千世帯に送ったパーソントリップ調査とは違う調査でやった数字なのか。それともう一つは、76%というのは外から来た観光客と中からの調査で得たものと、何の数字から出しているのか。歩いて来た人たちには渡したのか、外から来た観光客にどうやって渡したのか、ということをお教えください。

○事務局 資料2-1の14ページをご覧くださいと思います。こちらの上段の二つ目の黒丸のところ、また、とありますけれども、その下に補完調査 観光客の交通行動調査ということで調査を実施しておりますので、4万9千人に調査票を送ったものとはまた別の調査となっております。これにつきましては、もう少し下の14ページの中段にブルーの枠であります、平成28年8月のある1日に長野都市圏の7箇所の観光地、善光寺・飯綱高原・戸隠高原・臥龍公園・斑尾高原・戸倉上山田温泉・北斎館を訪れた方を対象に調査をしております。こちらの7箇所の選定方法というのが、年間で50万人以上の観光客の方が訪れる観光地を対象に実施しております。ですので、本体の調査とは別の補完調査という形で実際に観光地を訪れた方を対象に実施しております。

○議長 中身としては同じことを聞いているのか、それとも何で来ましたかって聞いているのですか。それと数、何千人に聞きましたというのはどうですか。あまり細かくなくていいのですが。母数が違うと、パーセントで出すと同じ土俵だけど、20人に聞きましたというのと500人に聞きましたというのでは違ってくるので。

○事務局 今回の補完調査の観光客の交通行動調査ですけども、7箇所で650のサンプルを取得して、調査員が直接聞き取ることによって実施しております。

○議長 ありがとうございます。他にいかがですか。



○委員 今の資料2-1の14ページのことで聞きたいのですが、長野県外の人が69%となっていますが、その隣の表で見ると、自家用車で来た人と新幹線で来た人のうちの、長野県内の人とどのくらい、県外の人とどのくらい、というのはわかるのでしょうか。それから8月のある1日に調査したとありますが、これがどういう日なのかが気になります。例えばお盆休みなんかは観光客も多いと思いますが、家族で車で乗りあわせてみんな帰省していて、そこから車で移動したということになれば、それも多いことになると思うので、そういう日なのかそれ以外の日なのかということをお教えください。

○事務局 一つ目の点ですが、観光客の方は長野県外が69%で、観光地までの主な交通手段は新幹線が4.5%とあります。これも長野県内から来たのか、それとも県外から来たのか、ということもわかるとは思いますが、現在はデータを持ちあわせていませんので、後日調べてご回答させていただければと思います。もう一つ、平成28年8月のある1日ということですが、こちらについては観光客がたくさん訪れる日を設定しております。

○委員 それはさっき言ったように、お盆休みであれば実家に帰省してそこから車で移動することも多いんじゃないかということも考えられるので、こういった日なのか知りたいです。

○事務局 8月20日と21日で調査をしておりますので、お盆とは少し外れた期間に実施しております。

○議長 他にご質問等ございましたら、数字の背景みたいなものもありますので。

○委員 1点教えてください。パーソントリップ調査ということだから、そこまで気に留めていることかどうかわかりませんが、ここの中に滞在時間の要素というのは入っていますか。移動に伴ってどこに何時間くらい滞在したというような、そういう要素は入っていますか。

○事務局 調査票の中ではある施設から施設へ移動する際に、参考に出発の時刻と到着の時刻をわかる範囲で記入していただいておりますので、滞在時間についても把握することは可能だと思います。

○委員 可能であるというお話なので、すべからくとは申し上げませんが主要な、例えば長野本市のポイントですとかで、どのくらいの滞在時間だったというのはご提示いただけるでしょうか。

○事務局 パーソントリップ調査の中ではそういった時間帯もありますので基礎的な情報としては収集しております。個々のある地域に滞在している人がどのくらいかというのは分析をするのは可能だと思います。

○委員 何でそういうことを聞いたかと言いますと、先ほど観光面という話がございました。長野広域連合で何年前かに調べた事例がございまして、市内の観光地での滞在時間というのは極めて短いという結果になっていたと思います。それに対して高山村ですとかは宿泊を伴う。千曲市ですとかも、そういったところは滞在時間が長いです。私共長野市で

考えれば、いかに長野市に長い時間留まってもらおうかというのは、観光面の充実あるいは消費の拡大という中ではあらゆるところに影響してくるのかなと考えますので、そのようにお聞きしたということです。以上です。

○議長 多分、質問事項の中にそれがあかないかわかれば、と思います。要するに分析をすればわかると思いますと言われましたけれども、質問事項の中になれば、そういう分析はできにくいかできないかという話になってきますので、また質問事項の中にはこういうものがありますのでできると思いますという回答ができるかどうか、見ていただければよろしいのではないのでしょうか。

他にいかがでしょうか。

○委員 もう一つ聞きたいのですが、資料2-1の10ページのグラフで、自動車からの手段転換は難しいという答えが多くなっているということですが、次の11ページになると高齢の方は将来の移動について運転に不安を感じているということもあって、そうは言っても転換をしていかなければいけない時期は訪れてくると思いますが、変えることが難しいとした理由は調査していますか。

○事務局 すぐには出てこなかったんですけども、自動車の利用頻度の中で、ほぼ毎日ですとか週4～5日の方が自動車を利用されていて、その中で68.8%の方が変えることは難しいとしていまして、調査の中では自動車利用の頻度が高い回答者のみに実施しております。その理由についてはこの場ではわからないので、調べてわかればご報告させていただきたいと思います。

○委員 今後これで更に高齢化進んでいくとなると、やはりいつまで運転できるのかということと、自分が動けなくなったときにどういう移動手段にしたらいいのかということとを非常に不安に思う方が多いと思いますので、どうして転換することが難しいのかについてところまで調べて、それに対して自動車に頼らなくても移動できる街を作るにはどうしたらいいのかということとを、ぜひ今後そういう方向でも調査を進めていただければと思います。

○事務局 補足させていただければと思いますが、資料2-1の7ページ上段をご覧ください。65歳以上の自動車利用の割合が高くなっていますが、それに加えて送迎も増えてきております。今後高齢者にとっては自由に運転できなくなることが十分考えられますので、先ほど委員さんにおっしゃっていただいた視点で自動車利用していて、なおかつ手段転換が難しい理由を掘り下げてわかればと思うのですが、調査の中で聞いていなければわからないので、調査項目も含めて確認させていただければと思います。

○議長 目的、何のために車を運転するかというものもあるし、個人だけじゃなくてソフト的にも対応していかないと、私もあと10年もしないうちに免許返納で、じゃあ返納だから生活をどうするって話になったときに、年代別に交通が発生する目的等も違うと思うので、全体としてなかなか転換しにくい。だったら買い物であれ病院であれ、個人の自家用

車でやるか、ソフト的な対応をできるようにするか、そういうのを総合的にいかないと、普通の買い物と観光だけだと難しいのかな、と。

○委員            こちらのパーソントリップ調査の資料ですと、移動した人しかないんですよ。要は移動したくても移動できないような人、例えば免許の保有率もどこかにありましたけど、多分長野県でも80歳以上の女性ですと免許の保有率は少ないと思います。そうすると一人暮らしの女性のお年寄りになってくると、本当は出掛けたいけれども出掛けられない、そうするとこれには出てこないわけですね。これは移動をした人がどういう移動をしたかという話になってくるので。もし先ほどのお話をもっと深く掘り下げていけば、そういう人達、潜在的な需要ということになりますかね、そういったものもちゃんと考慮しないといけないなとは思いますが。

○議長            ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

○委員            同じ資料の8ページに買い物や通院等の私事目的の移動が多くなりました、という表がありますが、これは車で移動しているということですか。

○事務局          今回の8ページの上段に目的別の割合を記載しております。これについては自動車だけでなく全体の移動の目的を示している図になっています。

○委員            一番多いオレンジ色が帰宅というふうになっていますが、通勤じゃなくて帰宅というのがよくわからないのですが、これはどういう意味でしょうか。

○事務局          通勤がブルーで帰宅が橙色で示されております。例にとってみますと、自宅から通勤で会社に行って、会社から自宅へ戻るときが帰宅、という形で換算しております。ですので、通勤というのはあくまで出勤の方と捉えていただければと思います。ただ通勤だけではなく帰宅というのが私事目的で用事を済ませて帰るときにも帰宅、自宅への帰宅というような形になりますので、あくまで帰宅はそれぞれの用事を済ませた後に自宅へ戻る移動の割合となっております。

○委員            そうすると通勤というのは自宅から勤め先に向かう動きで、帰宅というのは目的のところ、今いる外出先から戻るの帰宅ということですか。

○事務局          そうです。ですので、例えば自宅からスーパーへ買い物へ行きまして、用事を済ませて帰るときは帰宅というような目的となります。

○委員            これを帰宅という目的で統計をとる意味は何でしょうか。

○事務局          今回はパーソントリップ調査というのはある1日の動きだけを調査しております。ですので、例えば都市圏外へ出張へ出られていてその日のうちに帰ってくるという目的しかないことが考えられます。その人にとってはその日のうちの行動としては、帰宅のみという移動も考えられますので、そういったものも捉えられるようにということで、それも一つの帰宅の意味ということになります。

○委員            この資料を使うのであれば、恒常的に動きが毎日のように繰り返される通勤という括りであれば、朝にしる夜にしるどちらでもいいのですが通勤という括りがあって、

それが車やバスに分かれていくというのはわかるんです。ただ帰宅って帰宅をしない人がこの中にいますか。例えば行くときは私事の移動に分類されて、帰るときは帰宅に分類されるのか、買い物へ行くときも、行くときは私事で帰るときは帰宅ですか。

○事務局        そうです。

○委員         意味は何でしょう。

○事務局        反対に帰宅が生じない先ほどの出張の例をとると、ある1日の動きですので、その日のうちに移動したのが出張先のみということもありまして、その日のうちに帰宅できないということもありますので、明確にある一つの移動に目的を与えてやるということで帰宅も一つの意味としては帰宅も重要な移動の目的の一つというような形で捉えております。

○事務局        補足ですが、パーソントリップの考え方は、1日の動きである地点からある地点まで行くのが1トリップというような数え方をします。ですから、会社から家へ帰るのも1トリップなので、集計すると帰宅というような集計で1トリップ出てくると。あまり深く考えてあれなんですけれども、通勤のときも家から会社へ行きますのが1トリップになりますので、そういった集計の仕方なので、それをこの表に出しているというふうに捉えていただいた方がいいかと思えます。通勤で会社へ行きます、会社から帰ります、となると2トリップで、ここに表している数字というのは1トリップの考え方で分けて出している、というふうに考えていただければいいかと思えます。ですので私事でも帰るときは帰宅の1トリップになりますので一番多くなっていると考えていただければいいと思えます。

○議長         他にございますか。

○委員         帰宅は、このパーソントリップ調査は今1トリップとおっしゃいましたけど、要するにどこからどこへ行くという出発地と目的地の地点というのが重要でして、それで帰宅ですとどの状況、通勤やら買い物やらで出ていようが、目的地は多分ほぼ自宅なんですよね。なのでそれを一つ集計することによって、例えばどの時間帯にどの地域にはどれだけの人が集まってくるのか、たくさん住んでいるところに人が戻ってくるんでしょうけれども、そうするとそういったものを帰宅時間に合わせるものを、例えば通勤で生じた帰宅ならば、その時間帯にそういった交通を与えるというような分析に後で使えるっていうことはあります。

○議長         ありがとうございます。だんだんははっきりしてきましたが、これから分析してきつとそういったところは使い分けをしていくんだと思えます。他にございますか。

○委員         今議長から分析の段階というお話もありましたが、今日二つの説明をいただいて、都市計画の方では市街地が拡大していないというご説明があったと思えます。パーソントリップの方においては圧倒的に移動手段は自動車だという説明がありました。部長のごあいさつの中に持続可能なまちづくりということで、長野市は小さな拠点をネットワークで結ぶというお考えを持っていらっしゃると思いますが、小さな拠点ということでいうと市街地が

拡大していないというのはよかったと。ただネットワークの話になると公共交通とおっしゃっていると、それは結局道路の上を走るものという考え方、バス交通というふうになってくるかと思いますが、今後長野市だけではなく長野都市圏での考え方といえば、当然道路でつながっていきますから、長野市の方針としてはやはりこれから道路整備もしていかななくてはならないというのは、分析の段階なのか、方向性としてはそういうことでいいのか、お聞きしたいと思います。

○事務局　　今委員さんのおっしゃられる部分がおのとおりの部分もございませう。長野都市圏については公共交通のことも検討いただくわけなんですけれども、長野都市圏というのはバス交通だけではなく鉄道の交通も盛り込んだ中で、しっかり考えていただいています。今5市3町で関わっているところなんですけれども、これは鉄道駅があるといった意味合いの中のかたまりにもなると思っておりますので、鉄道も分析も今後重要な要素になってくると思ひます。公共交通の中でバス交通というのは、非常に課題を抱えているところではございませうけれども、ご存知のとおりパーソントリップ調査の方針等々まとまっている部分の二つ目にもありますが、人々の暮らしの足を守る、支えあうというのがひとつの大きなテーマでもございませう。そういったときに公共交通が、今後バス交通も鉄道交通も含めて、どういった形で運営していけば効率的なものになっていくかといった中で、バス交通の中でも委員さんがおっしゃられたとおりの、必要な道路はまだまだ出てくると、パーソントリップ調査の中から必要な将来推計の交通量等も出てくる中で、必要な場所もなから検討がついてくるかなという中で、今後おっしゃられたとおりの必要な道路についても、今我々の目指している拠点間をつなぐといったときに、必要な道路は拠点をつなぐということをしてパーソントリップ調査のデータから裏付けをして位置付けて作っていくというのが今後の作業になってくるかなと思ひているところでございませう。

○委員　　小さな拠点づくりということで、これは時間のかかる話でなかなか進まないと思ひますが、どの線をネットワークの幹線にしていくかということをして明確にしていかなければ、道路を中心とした拡大ということも起こるかもしれない、できるだけ主要な道路と申ひますか、こういう道と位置付けを明確にすることで、小さな拠点は示されているんだけどもどこの道路が幹線になるのだろうかということも併せて考えて示していただくことで、いろいろなものの抑制もできるのかなというふうに思ひます。ありがとうございます。

○議長　　ありがとうございます。

○委員　　一つ質問なんですけれども、本質的なところではないのですが、パーソントリップ調査で説明していただいたところに、調査をして、予測もして、計画を立てると申ひ流れになっているのですが、個人的に興味があつて聞きたいのですが、長野だと先ほどの話でも自動車は絶対に必要、でもいつ乗れなくなるかわからないのが不安というような話がありました、例えばこの調査の10年13年というようなスパンでも自動車自体を取り巻く環境がすごく変わると申ひます。ここ数年でも自動運転や自動アシストとかそういうようなも

ので人間が扱う機械としての自動車というのが変わったり、バスだったりも技術的な発展があって、そういったことというのは例えばこういう計画をするときに補助になる部分があるところが出てくると思いますが、そういうものはあまり計画的に、予測的には、あまり入れられないものなんでしょうか、というのが質問として一つです。それからコメントに近いのですが、1個前の都市計画の方の報告書ですが、こちらでまず例えば宅地開発について先ほども質問があったような内容のところ、市街化区域のものが減ってきている話の一方で、市街化調整区域の住宅も商業もどうだということ、本当に目指している街がコンパクトに抑えられて、思っている計画に近づけるようになってきているのかというふうなところを把握できる調査結果を1個ずつこれから拾っていくというので、いろいろ役立てられると思いますし、そういった結果についても非常に興味があるところなんです、今日の話の中では質問項目として6個をピックアップしていただいたんですけども、例えば先ほどの観光の話とも少し絡みましたが、調査の内容のところ、災害の発生状況であるとか、その下の観光の状況であるとか、こういったものに関しては、先ほどの目的にもピックアップされていたGISで可視化する情報が非常に役に立つと思います。今回は当然時間がなくて、この部分について説明しますということだったのでわかったんですけども、それはもちろん計画のところ、大事だと思いますが、特に結果を見せて利用して、というようなことを考えたときには、災害がどういふ場所で近年起こっているというのは、ぜひ結果として示してまちづくりに活かしていくということをしていただきたいと思いますので、開発状況だったりとかそういうものは、極端に言えば専門家にしかわからないこともあると思います、数字を入れても。でも災害がどういふところで起きたとか、観光はこういうふうになっているからそれをどう利用するというのは、興味がある人へのアピールに強いデータとなりますので、こういった調査の結果の利用といった部分を考えていただきたいのと、できれば今日のような場でもこういったところをピックアップしていただくとありがたかったかなと思います。こちらはコメントです。

○議長                それでは質問のほうの回答をお願いします。

○事務局            質問のほうで、パーソントリップ調査では資料2-2の左側の中段のパーソントリップ調査の結果からというところで緑色の棒グラフを示しているものがあります。こちらは第2回の調査から交通量がどのくらい推移しているかというものを示した図になっております。今回の総合都市交通計画では、およそ20年後の2035年を目標年として設定しまして、将来の交通量ですとかそういったものを推計しております。計画の目標年でいきますと、2016年から比較しますと約2割交通量自体も減少する予測が出ております。この20年の中には先ほど委員さんがおっしゃられたように科学技術の進歩ですとか、今からいきますと自動運転も実証実験がされていたり、あとは新しい交通手段のモビリティですとか、そういったものも出てくる可能性があります。そういったものは概要版には載っていないのですが、計画本編にはそういった公共交通の手段や自動運転も計画の中に盛り込んでおります。これからは新しい技術も考慮しながら交通計画を策定して、個別の施策を検討していくことにな

ります。以上です。

○委員 ありがとうございます。

○議長 他にいかがですか。どうしても自分たち団塊の世代が75、80、85歳になると、拠点と拠点でJRじゃない鉄道路線のないところはバス中心になるのは当然だと。一方で高齢化、まだあと10年20年というふうに今話が出てきましたが、あと10年から20年の間というのは団塊の世代が多分自分で車を運転できない、あるいは免許返納がボランティアではないですけれども強制的に免許返納しろっていうくらい事故が多くなってくるのではないかと。そうすると有償ボランティア輸送みたいな、社協でやっているようなこと或いはその周辺でやっているようなことの方が、買い物や医者とかそういったことで、バスよりお金はかかるけれどもタクシーよりはかからないというようなのが入ってくるはずなのですが、それはこちらの都市政策課の担当なり守備範囲ではないからあまり関係ないですか。ただ高齢者交通ということからいうと本当はそういったものが範囲に入ってくるだろうなど。バスを強化するのはとても良い部分もあるけれども、買い物に行って8歳のお年寄りが15キロの荷物をぶらさげて家まで雨の日に帰れるかということを見ると、それだけだとなかなか難しいなと思いますが、その辺は守備範囲に入っているかそれとも連携しているかという、前にも聞いたことあるかもしれませんがどうでしょうか。パーソントリップには載っていますか。

○事務局 パーソントリップで直接載っていたかは確認しないといけないんですけども、パーソントリップ調査の分科会という形で福祉の関係やタクシー事業者さんも参画していただいております。その中では福祉の有償運送や乗り合いタクシーも、これからも更に重要になってくるということで意見をいただいております。ですので、今回の交通の計画の中にもそういった要素は盛り込んであります。

○議長 ずっとそれでいくというよりはある時期だけこうなって消えていくというものだと思いますがね。他にございますか。

○委員 緑色の資料に関してでもよろしいですか。調査のことを話している中で施策の話をするのですが、左下のところに主要交通施策と書いてあるので敢えてお聞きしますが、交通の流れの分散みたいところは考えないのかという単純な質問で、それを教えてください。それと3ページのところに公共交通を守るという話ですが、バス事業者が非常に苦戦している中で、要するに長野地域に2社あって競合路線があって、ここらへんの公共交通ネットワークの根本的な見直しというのは必要なんじゃないのかなと考えます。こちらの施策の方針もしくは公共交通施策と書いてあるので、その2点についてももし考えることがあれば教えてください。

○事務局 まず1点目ですが、資料2-2の2ページ目の資産を活用し拠点とネットワークからなる街へ変えるの主要交通施策、河川横断部の丹波島橋機能強化も盛り込んで

おります。先ほど河川の強化も考え方としてはありますが、分散とかそういったところはどうかというご質問だったかと思えます。これについては3本の柱の一つにも位置付けているように基本的には資産を活用しながらやっていくということが考えられます。丹波島橋の機能強化については、現在通勤時間帯やピークの時間帯にかなり混雑、渋滞が発生しております。現在はバス専用レーンという形で時間帯を設けて専用レーンをやっているような形ですけれども、そういったバスレーンの運用ですとかハードだけではなくてソフトの部分でも対応していく必要があるかなと思っております。長野大橋とかそういったところにも交通を分散させるということや時間帯の分散も考えられるかと思えます。もう一つの公共交通ネットワークの見直しや改善というところですが、現在も公共交通の事業者は複数あったり乗り合いタクシーやデマンドバスですとか中には競合している路線もあると思えます。公共交通は長野市でいいますと地域公共交通網形成計画ということで、同じ都市整備部の交通政策課で計画を策定しております。そういった中で公共交通のネットワークを強化していくという部分と、あとは定期的に見直しを行っていくというようなことが盛り込まれております。ネットワークについては今後も引き続き調査を行っていきながら、基本的には皆さんの暮らしの足を守るような施策をやっていくような形になると思えます。

○委員 おっしゃることはわかります。ただ絶対量という点でいうと、機能強化、ソフトも充実させていくという考え方は、考え方としては割のいい考え方ではないけれども、物理的に長野市は犀川で分断されています。なおかつ人口配置や都市の形状等を見てもこれをどう結びつけていくかという観点で考えれば、やはり物理的な対応というのはある程度は避けられない、要はある程度はそのところを実施しないと次へ進まないのではと感じるところではあります。何々をすれば圧倒的に解決しますというものがあれば今までで多分できているはずなので、それができていないということは何某かの大きな課題があってできていないという経過だと思います。そこらへんが今後のまだまだ自動車交通に頼らなければならないという実態がありますので、物理的な機能強化ということも含めていろんな手法があろうかと思えますけれどもやはり総合的に勘案する中である程度の方向付けをしていかなければならないと考えますので、弾力的なキャパの大きい対応で、あるいは発想で検討させてほしいことも要望させていただきますけれども、よろしく願います。

○議長 パーソントリップの結果の質問の方がメインだったはずなんですけれども、いつの間にか交通政策の方までいろいろと立ち入ってしまったような質問だったので、この際だから多少は大目に見ていただいて、いろんな見方や考え方があるということで、分析もそういうところを考慮してやっていただければありがたいというようなところでしょうか。これは多分キリがないと思いますが、交通政策の課題に関してはだいたいこんなところでしょうか。最後にどうしてもこれだけということはございますか。

○委員 単純に聞きたいのですが、資料2-2の新しい総合都市交通計画案についての1ページの右下のところの人々の足を守る、支え合う、高齢者の暮らしを守る・支え合



う、かなり支え合うが強調されているんですけども、公共交通のことで言えば乗ることで公共交通自体を守っていることはよくわかりますが、その他でいえば例えば高齢者の足や冬季の暮らしでいうと、支え合うというのはどういうことを指しているのかわからないのでそれを教えてもらえますか。

○事務局 委員さんにおっしゃっていただいたように、守る・支え合うというのは公共交通に関しては多くの方に利用していただいて公共交通が守られるということがあります。それを支え合っというということであります。冬季の暮らしを守るというのは、今計画の中で位置付けているのがバス停や歩道の除雪も、高齢化してくるもしくはバスの利用者が少なくなってくることがありますので、そういった中で支えいくということで位置付けております。

○議長 他によろしいですか。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4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 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、ありがとうございました。本日は都市計画決定をする議案はなかったんですけども、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。次回の審議会の開催につきましては、11月下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お願い申し上げます。まだまだ暑い日が続きますけれども、健康にご留意をいただきましてお過ごしをいただきたいと思います。それでは、以上をもちまして、「第71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。