

# 第73回長野市都市計画審議会議事録

日時：平成31年2月12日（火）  
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73回 長野市都市計画審議会 次第

日 時 平成31年2月12日（火）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 議 事

(1) 都市計画道路（駅南幹線）の変更について

(2) 長野駅前立体駐車場について

(3) 第7回区域区分見直しについて

4 そ の 他

5 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) =欠席  
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 小 林 秀 子 (長 野 市 議 会 議 員)  
7 番 山 本 晴 信 (長 野 市 議 会 議 員)  
8 番 鈴 木 洋 一 (長 野 市 議 会 議 員)  
9 番 若 林 祥 (長 野 市 議 会 議 員)  
10番 佐藤久美子 (長 野 市 議 会 議 員)  
11番 岩 野 彰 (長野商工会議所 副会頭) =欠席  
12番 宮 澤 清 志 (ながの農業協同組合 代表理事専務)  
13番 岩 下 秀 雄 (長野市民生委員児童委員協議会 副会長) =欠席  
14番 本 間 吉 治 (NPO法人ヒューマンネットながの 理事長)  
15番 西宮 登喜男 (長 野 市 商 工 会 副 会 長) =欠席  
16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)  
17番 新 家 智 裕 (長野県長野建設事務所 所長) =欠席  
18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  
19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
駅周辺整備課長	小 林	一 三
駅周辺整備課長補佐	北 澤	善 幸
駅周辺整備課長補佐	中 込	勝 彦
駅周辺整備課係長	藤 倉	芳 充
都市政策課長補佐	倉 澤	弘 昌
都市政策課係長	清 水	永 一

◎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	中 村	豊 文
都市政策課主査	小 林	明 徳
都市政策課技師	今 井	俊 介
都市政策課技師	大 内	崇 弘
都市政策課主事	山 口	椎 菜

---

## ◎開会

○司会 定刻を若干過ぎましたけれども時間となりましたので、第73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ので、よろしく願いいたします。本日の審議会は、市議会から選出されておりました野本委員が、1月29日付けで議員を辞職されておりますので、都市計画審議委員総数は19名となっております。このうち14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。酒井委員、岩野委員、西宮委員、新家委員、小島委員の5名でございます。なお、相野委員は少し遅れるとのご連絡をいただいております。また、岩下委員もじきにお越しになられると存じます。また、本日の会議は、公開となります。あらかじめご了承をお願いいたします。

次に、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ものと本日机の上にお配りさせていただいたものがございます。まず郵送でお届けしましたものは、次第と資料が4点ございます。資料1 3・3・86号駅南幹線の変更、資料2 長野駅前立体駐車場について、資料3-1 第7回区域区分見直し方針について、資料3-2 第7回区域区分見直しの考え方。本日お配りしたものは、資料2 長野駅前立体駐車場について、こちらは写真等の追加がございますので、郵送でお届けしたものと差し替えをお願いいたします。以上でございます。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、都市整備部長の羽片からご挨拶を申し上げます。

---

## ◎長野市あいさつ

○事務局 委員の皆様におかれましては、本日の審議会開催をご案内申し上げましたところ、大変お忙しい中にもかかわらずご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。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、長野市も例外ではなく、全国的に人口減少と少子高齢社会の進行といったところがございますが、社会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都市政策を展開していく必要があるといった時代になってきてございます。その中で本日は、長野駅周辺第二土地区画整理事業区域における都市計画道路の駅南幹線の変更について

と、また都市計画決定されてございますが長野駅善光寺口の駅前立体駐車場についての事前説明、更に前回に引続き第7回区域区分の見直しについての内容を予定しております。以上3件の議案ではございますが、委員の皆様幅広いご見識からご意見を頂ければと思っておりますので、よろしく願いいたします。まだ厳しい寒さが続いております。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て、簡単ではありますが挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

○司会            それでは、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ご説明いたします。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ていただき、緑色のランプがとも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            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。次第のとおり、本日の案件は、審議案件が3件となっております。皆様からの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、本日の議事録の署名は、宮澤委員と本間委員にお願いしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。それでは、議事に入ります。まず、(1)都市計画道路(駅南幹線)の変更について、事務局から説明をお願いします。

○事務局            都市整備部市街地整備局駅周辺整備課の課長補佐 中込と申します。都市計画道路(駅南幹線)の変更について、事前の説明をさせていただきます。よろしく願いします。座って説明をさせていただきます。まず、お手元にお配りいたしました説明資料をご覧ください。右上に1-1と書いてございます。都市計画審議会説明資料 3・3・86号駅南幹線の変更について、でございます。1枚おめくりいただきまして、右上に1-2と書いてございます。都市計画道路中 3・3・86号駅南幹線を次のように変更する、ということで表がでございます。変更内容といたしましては、この表の中では一番右、備考のところの一部道路区域の変更と書いてございます。この部分が変更の内容でございます。区域及び構造は計画図表示のとおりとなっております。理由といたしましては、歩行者及び自転車の安全で円滑な通行の確保のため、側道の一部を変更する。併せて道路区域を変更する、ということでございます。次に1枚めくっていただきまして、右上に1-3と書いてございます、変更理由書でございます。長野都市計画道路3・3・86号駅南幹線は、長野市大字栗田字源田窪を起点に長野市中御所一丁目を終点とする道路であり、長野駅を中心とした環状をなす

幹線道路で延長1,430m、幅員25mの4車線道路でございます。今回変更する箇所は終点から約280m、長野駅東口の北陸新幹線立体交差部の南側の側道部分です。北陸新幹線立体交差部には、側道と歩道との接続のために階段が計画されております。駅南幹線の南側から接続する市道長野西812号線（旧長野真田線）、こちらの歩道整備に合わせ、より安全で円滑な歩行者及び自転車の通行の確保のため駅南幹線の勾配を修正し、旧長野真田線の歩道と段差なく接続することが可能になります。このことから、当初西側に計画されていた階段の機能が確保されるため、階段の計画を廃止し、合せて側道の形状と道路区域を変更するものです。1枚おめくりいただきまして、資料1-4、A4の横になりますけれども、計画の新旧対照表でございます。上と下の表、それぞれの表の左上に（旧）、（新）と書いてございまして、上の表が古い計画、下の表が新しい計画でございますが、表の中身、名称・位置・区域・構造、これについては新旧変更がございません。先程見ていただいた表と同じように備考のところ（新）の方に一部区域の変更と記載されております。1枚めくっていただきまして、右上の1-5とあります、都市計画の策定の経緯の概要、今回の計画の変更の手続きについて、今日以降どのようなことを予定しているのかをこちらに記載してございます。表の一番左、事項のところのやることを書いてございまして、真ん中に時期、右に備考がございまして、まず最初に市都市計画審議会、時期が平成31年2月12日（火）本日でございまして、事前説明をさせていただいております。今後の予定ですけれども、まず地元説明会ということで5月上旬から下旬まで、地元の方への説明に入りたいと思っております。次に公聴会開催の告示、これを6月上旬、素案の閲覧を6月上旬から7月上旬、都市計画法第16条第1項に規定される公聴会を7月上旬、都市計画案の縦覧公告を7月中旬、計画案の縦覧を7月中旬から8月上旬まで、市都市計画審議会を平成31年8月下旬、ここで今回の議案を議決いただきたいと思います。決定の告示が市都市計画審議会を経て8月下旬を計画してございます。1枚おめくりいただきまして、1-6、A3の横のカラー刷り、こちらは都市計画図の図面になります。位置図、どこの場所かなというのをわかっていただければと思います。真ん中あたりに四角く白く抜いてありますけれども、その下段ですね、3・3・86 駅南幹線、L 延長です。約1,430m、4車線。W 幅です。25m。こちらになります。場所は善光寺口の八十二銀行の裏、バスターミナルの南道路、そこのところから新幹線のJRの下を通りまして、ずっと東の方へ行きまして、90度に曲がって北側に上って、abn長野朝日放送から東通りの方に行く道、ここまでということになっております。1枚めくっていただきまして、資料1-7、先程の駅南幹線の拡大図になります。こちらをご覧くださいますと、先程申しました八十二銀行の裏からJRの下を通りまして東の方へ行き、途中で90度北へ上って、長野駅から東通りへ行く栗田屋島線、こちらの手前までとなっております。今回の変更場所ですが、新幹線のアンダーですね、ここを通り過ぎた南側に黄色く三角形がポツンと載っております。この部分を道路区域から除外するというので計画をしております。お手元の資料につきましては以上でございます。続きまして画面の方で詳細な説明をしたいと思っております。画面をご覧ください



い。都市計画道路駅南幹線の変更ということでございます。まず、これが先程一番最後に見ていただいた黄色い三角のあるところの拡大図でございます。駅南幹線、都市計画道路がこちらになります。次にこちらが新幹線、それとJRの在来線でございます。先程変更理由の方で申し上げた市道長野西812号線、旧長野真田線になりますけれども、これが区画整理をする前はこちらまでずっとって長野駅東口の方へ通っておりました。先程説明申し上げました旧長野真田線、市道長野西812号線と、これが駅南幹線の歩道になります。こちらの歩道との交差点部分、現状このようになっております。写真を撮ったのがこの方向、駅南幹線の歩道から西へ向かって写真を撮っております。ここの部分におきまして、長野西812号線に歩道が整備されたのと合わせまして、こちらの歩道に自転車、歩行者また車椅子なども通れるように平面交差でこちらの歩道に出られるように計画をいたしました。この計画をしたことによりまして、階段を計画しておりましたけれども、階段の機能をこの部分で自転車・歩行者・車椅子が通れるようにいたしましたので、階段につきまして計画を廃止することといたしました。これを行うことによって、今まで計画にあった側道、地上の道路ですね。ここからここまでの歩道を含めた車道を含めた4車線、これは全部トンネルの中へ入るのですが、トンネルに入って降りていく道と、側道、地上の部分のこの道の接続をするための階段。この階段の機能がこちらで機能を確保したことにより、階段の計画を廃止いたしまして、側道、地上の部分の道路をこのように曲げることが可能になったため、側道の都市計画道路の範囲をこちらに変更するというものでございます。また現況に線路を横断するための地下横断道がございます。次に、大きな写真、これが駅南幹線の歩道でございます。こちらが駅南幹線の車道でございます。こちらの方が長野西812号線、旧長野真田線でございます。長野真田線から歩道の方に人が出入りできるように、平らに接続するように変更をいたしました。次に変更する場所の拡大図でございます。こちらが平面図、先程説明申し上げましたとおり、青が変更前、赤が変更後になります。側道、地上の道路をこういう計画をしていたところ、階段をなくすことができたことにより、側道をこちらへ回して、ここの都市計画道路の区域を除外するものでございます。次にA-A断面、輪切りにした図面です。それが横断図になります。まず変更前はこの区域まで側道でしたので、変更前の道路区域がこちらまでになります。変更することによりこの側道をこちらに曲げることによって、側道の一部をボックスの上のせて道路区域の計画を変更したものでございます。以上で駅南幹線の計画変更についての説明を終わります。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（1）駅南幹線の変更について、委員の皆様からのご意見等ございましたら、挙手をしてご発言をお願いします。いかがでしょうか。

○委員            私の住んでいるところが近くで、数ヶ月前から通行止めになっていて、毎日通っていたので使えなくなって今はちょっと不便だなと思っているのですが、毎日一生懸命工事していただいて、両側通行になって車も人も自転車も通れるようになればきっとすご

く便利になるだろうし、車の流れも変わっていくのかなということで楽しみに待っております。今後上手く進んでいくとしたら、31年8月下旬に決定、告示というところまで書いてありますが、実際に通れるようになるのはいつ頃になるのでしょうか。

○事務局　　ご説明申し上げます。こちらの経緯の概要については、31年8月下旬に決定、告示ということに関しては、計画の変更についての告示でございまして、今やっている工事が完了するのは32年3月、1年ちょっと先に工事の完了を予定してございます。工事期間が長くて誠に申し訳ないんですけども、1日も早く通せるように安全な工事の方をして参りますので、何分ご協力の方をよろしくお願いいたします。

○委員　　ありがとうございました。

○議長　　よろしいですか。他の委員の方ご意見、ご質問等ございましたら。

○委員　　教えてください。自転車は車道を走るのですか。歩道を走るのですか。

○事務局　　道路交通法上では、自転車は車道ということになっております。ただ警察の方で現場を見まして、歩道に十分な幅がある場合、自転車通行可能という道路標識、規制の標識の出ている場所もたくさんございまして、そこについては道路交通法上も自転車は歩道を走ることができるということになっております。もう一つは、高齢者と子供については自転車も歩道を走って良いということになっていると記憶してございます。

○議長　　よろしいですか。

○委員　　今回の歩道は自転車が通行しても良いですよ、という幅員が確保できているのですか。

○事務局　　幅員については確保してございます。

○委員　　その場合、事故が発生したときにどちらの者の責に帰するのですか。

○事務局　　それは基本的には警察の判断や、保険の場合は保険のいろんな事例になると思いますが、私の認識している中では歩道の中だとしても、自転車と歩行者であれば当然歩いている人が優先になるかと思えます。自転車も歩道を走る場合は引いて歩くということが書いてあったかと思うので、あとはその状況次第なのかなというふうには思えます。

○委員　　当然のことをお聞きしたんです。全国では裁判事例等々もある中で、市道を改良しました。改良したはいいけれども、便利になったはいいけれども、そこで事故が起きました。じゃあどうしましょうか、という話にならないように、道路交通法の事情をわかるような周知の仕方を考えておいていただいた方がいいのかなと老婆心ながら思います。以上です。

○事務局　　ありがとうございます。今回この場所の自転車・歩行者の合流地点、変則的などころにもなりますので、十分な安全対策、看板で合流しますだとか自転車注意だとか、そういった表示はしっかりやっていきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願い致します。

○議長　　他にいかがでしょうか。

○委員 1点お聞きしたいんですけども、変更理由の中に旧長野真田線、その歩道整備に合わせてと書いてありますが、交差するのは元々わかっていたよな。それ以降、何か特段ここに至る具体的な理由ってあったのですか。当初からやればできたのではないかなという感じを受けます。私も真田線の交差点のところをたまに通るので。当然あそこは普通の平面交差ですので、今回特に変わった理由が見当たらないなという気がするんですけども、その辺はどうでしょうか。

○事務局 計画ですと、歩道と駅南幹線側の歩道に直接真田線の方から入る計画ではなかったのですが、駅南幹線の歩道を少し変更しまして、南側からくる真田線の歩道に駅南幹線の歩道に入れるように計画を直しました。今までそこは断絶していたんですけども、それを変更しまして歩道に入れるようになった、と。ついては、階段が必要なくなった。平面で交差するので、自転車や車椅子や足の悪い方がバリアフリーとしても階段よりは機能が良いものができあがったので、階段が必要なくなった。計画をし直したということでございます。

○委員 現在も通れますよね。

○事務局 今は通行止めになっています。

○委員 じゃあ段差があったということですか。

○事務局 オリンピックが終わってからこれまで、長野駅の善光寺口方面に向かって通っていたんですけども、あそこは真田線と合わせるために仮設で急勾配であげていたんですよ。その4車線化の工事を今しております、通行止めをしているのですが、計画どおりにすると段差ができるんです。車道と車道の段差ができますので、歩道も下がってしまうのですが、その歩道だけを直してつなげ直したという形になっております。

○委員 わかりました。

○議長 ここは多分使っておられる方しかわからない構造で、今の図もそうですが、よろしいですか。使っておられる方の納得できればいいかな、と。他にいかがですか。

○委員 先程委員さんがおっしゃった、歩道のところを自転車に乗せたときにどうなるかというのは本当に重要なことだと思います。自転車に乗せてしまうと、自転車は双方向へ行けるようになってしまうので、車道ですと左側通行を守らないといけないですけども、自転車と歩行者の両方ともが通れる歩道だと逆方向からも自転車が来れるようになるので、そこらへんはきっちりと安全対策を、路面に表示で分けてしまうのかどうするのかはわかりませんが、しかもここは下って曲がる形になるので、自転車同時のぶつかり合いもあるかもしれないですし、いろいろと問題があると思いますので、慎重にやられたらと思います。

○事務局 専門家と相談をしながら表示も検討していきたいと思っております。

○議長 全国の先行している事例やいろいろなことも専門家の意見を聞きながら、最適な方法で対応していただきたいと、そういうことでよろしいですかね。他にはいかがで

しょうか。

○委員 先程の横断図ありましたけれども、今回は前回から比べて変更したのが、全体的に上げたということですよ。理由にもありましたけれども勾配を変更したということで、これは何%に、歩道だけ変えたのか車道も一緒に変えたのか、教えてください。

○事務局 歩道だけです。歩道の勾配を5%前後です。

○委員 変わった後が5%ですか。

○事務局 そうです。

○議長 他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それではいろいろ意見が出たところを活かしながら、専門家と事故のないよう、出来上がった後に対応できるように、よろしくをお願いします。どうもありがとうございました。

それでは続きまして(2)長野駅前立体駐車場について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 都市政策課の倉澤といいます。私の方から、議題(2)長野駅前立体駐車場について、ご報告ということでさせていただきます。説明の方は座らせていただいております。それでは、議題(2)長野駅前立体駐車場についてご説明をいたします。本日机の上にお配りをした資料、先日お送りしたのではなくて本日お配りしたものを使って説明をさせていただきます。説明の方はパワーポイントの資料と同じものが出ておりますので、どちらか見やすい方をご覧になってお聞きをいただければと思います。よろしくをお願いします。長野駅前立体駐車場については、平成4年に都市計画決定された都市計画駐車場でございます。設置から25年余りが経過しまして、老朽化が進んでいることとか、設置された当時より周辺の駐車施設の状況が大きく変化しているというようなことから、現在廃止を含めた検討が施設を管理している課を含めて庁内の方で進められております。本日はまだ都市計画変更というような手続きではございませんが、一応都市計画決定された駐車場の閉鎖ということで、現在の状況について委員の皆様にご報告を申し上げるというものでございますので、よろしくをお願いいたします。それでは、資料2の1ページ目をご覧くださいと思います。現在長野市には四つの都市計画駐車場が都市計画に位置付けられておまして、画面左側に中心市街地に定められた三つの駐車場を記載してございます。記載のされていない残るもう一つは豊野支所の北西に位置付けられた東町駐車場というものがございまして、それについては未整備ということで実際には決定された後、整備されていない駐車場でございます。画面に表示をさせていただいております三つのうち、長野駅の東口と西口に設置をされております1番と2番の駐車場については駅周辺における公共交通利用者とか、目的地が特定されていない買い物客等の来街者を対象にして整備をされた公営駐車場でございます。3番につきましては、市役所、ちょうど緑町のところの駐車場でございますが、これは公共施設に来るお客様等を対象として整備をされた駐車場ということでございます。本日ご説明をさせていただく駐車場は表示の1番、長野駅の善光寺口でございます長野

駅前立体駐車場でございます。では次のスライドをご覧くださいと思います。当駐車場は平成4年10月に都市計画決定をされて告示をされた都市計画駐車場でございます。決定の概要につきましては、構造が機械式立体駐車場、収容台数は185台、敷地面積は1,100㎡で決定をされております。決定理由につきましては、下段に記載をしておりますが、平成4年当時、長野駅周辺において駐車場需要に対して市街地における駐車総量が不足しているということから、入庫待ちの渋滞であったり、市街地内のうろつき車両による混雑が慢性的に発生をしていたと、このようなことから円滑な道路交通と駅周辺の安全確保などの都市環境の改善のために決定をされた駐車場でございます。当初は増加している自動車交通への対応ですとか中心市街地の道路整備との連携と併せて計画が進められておりました、駐車場実態調査を実施したうえで、市街地での駐車場需要や駐車場整備の官民の役割分担について検討をし、必要量を駐車場実態調査で検証させていただいて整備をしております。次のスライドをお願いします。こちらは当時の市街地の状況の写真でございます。交通渋滞、駐車場の入庫待ちで渋滞が発生している他に、反対側に路上駐車が何台か発生しているというような状況で、道路が大変混雑をしていたというような状態でございます。では次のスライドをご覧ください。こちらは都市施設の概要ということで、決定図書の写しを表示してございます。右側、平成5年6月に供用開始しました当該駐車場につきましては、現在長野市建設部監理課が所管をし、営業時間を7時から23時として、指定管理者による運営・管理を委託しております。次のスライドをお願いします。3番、こちらは長野駅前立体駐車場の利用実績の推移でございます。平成7年から13年まで数字がとんでいるのはご容赦いただきたいのですが、平成4年に建設しまして平成6年から供用開始をしているということで、平成7年の数字だけ一番左側に記載をさせていただいております。利用台数については平成13年からずっと伸びておりました、平成20年がピークになっております。近年はそこからずっと減少傾向、御開帳の時期ですとかそういったイベントの開催によって若干変動はございますが、平成29年度末において32,615台ということで、ピーク時に比べてずっと一貫して減少傾向にあるというような状況が見て取れます。次のスライドをご覧くださいと思います。こちらの表はご覧のとおり、真ん中らへんの平成26年、27年につきましては、収入が支出を上回っている状況にあるのですが、それ以外のものについては赤字経営、支出が収入を上回っている状況でございます。緑色のところについては建設当時の起債の償還金を記載してありまして、それについては平成24年に償還完了しておりますので、青と黄色とオレンジの棒グラフと赤い点線を比較していただければと考えております。今後の収支の見込みを書いてございますが、今後継続的な修繕が必要となっていることから、平均なのですが毎年1,600万円前後の赤字が見込まれるというような状況でございます。次のスライドをお願いします。こちらは現在の中心市街地の駐車施設の配置と現状について記載をしてあります。左側の図面は昨年末に調査をしました中心市街地の駐車場配置を駐車場の種類別に色分けをして表示してあります。見ていただくとおわかりになるとと思いますが、四つのブロックに中心市街地を分けてありますが、

ブロックの名前が画面だと見づらいのでお手元の資料でご確認をいただければと思います。

2・4・5番のブロックについてはやはり官庁やホテルが多く立地しているというようなことから、専用や月極駐車場が多く見られます。第2ブロック、長野駅の近くと、第1・3ブロックはやはり商業施設が多いというようなこともありまして、時間貸駐車場が多く分布しているということで、中心市街地の施設配置と合った分布の仕方をしているのかなと思います。第5ブロック、善光寺周辺については昔から住んでいらっしゃる住宅が多いですとか、そういったことがございまして、時間貸駐車場やそういったものは少なく、月極駐車場が多いという状況かと思えます。次の下のスライドを見ていただきたいのですが、こちらの表につきましては当該駐車場が整備された平成4年の時間貸駐車場の状況とそのときに発生していた駐車場の需要値、それとその隣に駐車場の予測値、左から4番目に平成30年の駐車場の現況値ということで時間貸駐車場を抜粋して記載をさせていただいてございます。表の最下段には全体の合計として表示をしておりますが、決定時点との比較で現況で1,500台程度駐車場の容量が増加しているということがわかります。特に当該駐車場が立地をする第2ブロックについては緑色で色をつけてございますが、平成4年の駐車場需要値から予測した平成22年度の予測値と比較をしましても、約1,000台程、現況の駐車場に容量の余裕があるというふうに数字が出ておりまして、現況では極端な入庫待ち渋滞ですとか近辺の路上駐車が見られていないことから、現況の駐車場容量としては現況需要に対して概ね満足をしているのではないかと考えております。こういった管理・運営の状況と、現況の駐車場の状況と配置も踏まえた上でということで、次のスライドをお願いしたいと思います。こちらは公共施設のあり方検討と施設の管理運営について庁議によって方向性が示されましたので、それについてまとめたものでございます。施設については設置から約25年が経過する中で全面的な改修時期を迎えていること、近年の利用者数及び収入が減少しているということ、それと先程もご説明した施設周辺に民間の時間貸駐車場が増加しているという現状を整理してございます。中段に長野市公共施設等総合管理計画の考え方を示してありますが、過去の収支や利用状況などを元に廃止を含めたあり方を検討していくということとなっております。現施設につきましては設置から25年が経過していること、施設の老朽化により安全な管理・運営が困難になってきているということから、少し急ではございますが、現在の施設については早急に閉鎖をするという方向性の判断がなされております。今後の予定ということでございますが、次のスライドをご覧くださいと思います。長野駅周辺の公営駐車場の必要性、閉鎖をするということでございますが、長野駅周辺の公共駐車場の必要性や市街地における駐車場のあり方について、まだ確かな検証が済んでございませんので、今後そういった検証について進めていく必要があると考えておりまして、駐車需要や適性な配置等について早急に調査を進めていきたいと考えております。現在の施設と都市計画変更なりのスケジュールについてでございますが、手順としては施設については庁議で決定を受けているとおり本年3月末において駐車場の営業の停止、施設の閉鎖を行いたいと考えております。ただ急に閉

鎖をするということでございますので、現時点で後利用について明確な方向性が出ていないという状況でございます。右側でございます。施設管理者と今後調整を行いながら先程お話をしました駐車場調査等を進めて、後利用計画の策定と併せて今後都市計画変更の手続きに移ってまいりたいと考えております。本日は都市計画駐車場の閉鎖ということで、皆様にご報告をさせていただいておりますが、今後駐車場利用状況調査等を進める中で、都市計画変更手続き等については順次都市計画審議会にお諮りをして、ご意見をお聞きしてまいりたいというふうに考えておりますので、よろしくお願ひします。本日は状況の報告ということでご説明をさせていただいております。

○議長            ありがとうございます。報告ですけれども実際に使っておられる側の皆さんで、後利用も含めてのご意見やご質問等ございましたら挙手願ひします。

○委員            5ページの下の段の表で、確認ですがCの予測値というのは何の予測でしょうか。

○事務局            平成4年に都市計画決定をしたときに駐車場実態調査というのをさせていただいております、そのときの平成4年時点である駐車場の台数が一番左の駐車容量でございます。表の左から二番目に書いてあるのが当時の駐車場の回転率ですとか入庫待ち車両の台数等を踏まえて予測した当時発生している駐車場の需要ですね、要するに本来必要な量で、需要となっています。その次に三番目、今ご質問のあった予測値というのは、パーソントリップ調査というのを、いわゆる市内の交通実態調査みたいなものを5年に一度くらいずつ実施をしているのですが、そういった資料をもとに平成22年度頃に中心市街地に発生する、要するに流入してくる自動車の量を予測しまして、その量から推定した駐車場の必要量を記載させていただいております。

○委員            その件はわかりました。全体的な感じなんですけれども、現在石堂の西友が工事中ですよ。あそこの裏の駐車場がどうなるかというのが私も細かいことはわかりませんが、多分西友が変わると需要も増えるのではないかな、と。それから皆さんご存知だと思いますけれども週末の東急の周辺ですね、あの混雑はすごいですよ。千歳町通りから錦町通り、中央通りから大通りの方へ抜ける道、あそこまで渋滞でのろのろという感じなんです。ですからブロックで見ると充足されているのかもしれませんが、今の計画にある駐車場は非常に場所的には良いところなんです。需要が減っているという数字だけ見ると、廃止もやむを得ないのかなという気もしますけれども、それなりの理由があるはずで。ここにも理由は書いてありますけれども、私が使った状況では何となく使いにくいという、立体であるということと出入りの状況で使いにくいというイメージが強くあります。ですからそういう件も含めて全体的な、最後のところに今後の需給の検討があるようですので、そこでやっていただければいいかなと思いますけれども、全体的な周辺の使用状況をもう少しシビアに見ていただいて、官民のどういう役割をするのかということもありますけれども、ぜひ広域的な観点でご検討いただければと思っております。以上です。

○事務局           ありがとうございます。ご指摘のとおりだと思っております。駐車場については単純に容量だけで判断できるものではないと思っておりますし、委員さんの方でご指摘のあったとおり使いやすさや止めやすさというようなものも大きく影響をするというふうには考えております。今後西友の駐車場のお話も出ておりますが、市街地で進められているいろんな計画等もございますので、そういったものも含めながらももう少し検証をさせていただいて、今どういうふうにするかというところまではお答えができるものではないのですが、一応閉鎖ということでそこに駐車場が完全に必要ではないということに結論を出したということではございませんので、構造形式も委員さんの方で触れられましたけれども、そういったものも含めて今後検討をさせていただいて、なるべく渋滞が発生しないような中心市街地をつくっていきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

○議長           他にいかがですか。

○委員           私も経過のところの一つお聞きしたいんですけども、当時は平成4年にこうした需要を見込んで185台の立体駐車場が必要だということで建設をされた、と。しかしその後、民間のおおぞら駐車も含めてこれだけの台数が増えてきたという経過の中で、今回1,000台程容量よりも多い状況になっているという説明がありましたが、ただ東急もそうなんですけれども東口の地下駐もかなり土日の混雑というのはすごいものだと思っておりますが、利用しやすいところをなるべく近くということも含めてですが、非常に市民はそういう駐車場を求めている実態はあると思うんですね。平成29年度の32,615台、この利用されている皆さんは、定期利用者も含めてなんですけど、ここの利用者の皆さんが、不自由になってしまったな、大変不便になってしまったなというふうにあまり実感されないようなものを作っていかなければならないかと思いますが、その検証が委託をされて現況調査もされていくということですが、現在そうはいっても3万台以上の利用者がある中でここを閉鎖するには大きな影響があるのではないかというふうに思いますが、その点はいかがでしょう。それともう一つ、周りの民間の方々からこの市営駐車場については営業に影響があるとかそういうような声が出ているとかいうことはあるのでしょうか。二点お願いします。

○事務局           只今の質問についてお答えをします。今回ご報告をさせていただいておるのが、都市計画上の考え方の中で駐車場がいらないというふうに判断したものではございません。というのは途中でご説明を申し上げたのですが、まず老朽化によって非常に安全な管理が危険な状態になっているというのが、まず一つ大きくございます。その辺を含めて早急に検討をしていかなければならないと思っておりますが、実際には駅前立体駐車場、先程東口の地下駐車場の話も出ましたが、これで例えば駅南幹線の開通を見ると東口の駐車場の利用状況もかなり変わってくると思っておりますし、東急の横の入庫待ち渋滞については実は平成4年の頃からやはり同じようにかんがりの渋滞が発生したという現実が残っておりまして、駐車場の利用のしやすさというのが一番影響するのかなという部分はございまして、今回は安全な営業ができないということで構造の見直しや本当に駐車場がどうあるべきかというところ



は当然今後検証をしていきたいと思っておりますが、隣に民間のやっている駐車場が地続きであったりだとか、いろいろございますので、そういう中でいろんな利用方法を考えながら、なるべく利用しやすい形態、駐車場が必要であれば利用しやすい形態のものを検討していくですとか、そういった部分については今後検討をさせていただきたいと思っておりますので、その辺は老朽化という部分がかなり大きくございますので、ご理解をいただければと思っております。周囲の方からどういったご意見があるのかといったところについては、今施設を管理している担当にも確認をさせていただいたのですが、現段階で特に苦情といえますかご意見をいただいている状況にはないということでございます。

○議長 他にいかがでしょうか。よろしいですか。素人がいろいろ言うのも何ですが、今の使いやすさというので施設によっても違うんですけども、図のどこかへ何m以内なら歩けるとか、半径何mの円とかいうのがあると、ふた昔前くらいにヨーロッパが14～15世紀の建物の中が立駐になっているところには、半径何mくらいのところを荷物歩いて持って、歩ける限度だなというふうにやって、薄い・濃いというような、使いやすい・使いにくいということをやっている、当然ここもそういうのをやっていると思うんですけども、委員さんももうこれでこの説明についてはないですけども、そんなような説明があると、大体これがなくなるとこの範囲内歩いていくところがあればという見方ができるので、図があると素人にもどのくらいのところまでだったら歩いていけると、影響範囲という東急は影響があるとか影響がないとか、丸で囲っていただけたらすると、目で見て議論も多少わかりやすくなると思いますので、何かの機会があったら参考までにということ。他にございますか。よろしければ立体駐車場につきましては以上ということさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは続きまして（3）第7回区域区分の見直しについて、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 都市政策課の清水と申します。本件については私の方から説明させていただきます。よろしく申し上げます。説明は着座させていただきます。お願いいたします。この件については前回審議会でも区域区分の制度の法的な位置付けであったり、見直しの流れ、見直しに関する県の方針と市の考え方ということで、説明の方をさせていただいております。区域区分の決定というのは、いわゆる線引きというものなんですけれども、最終的には県の判断となってくるわけですが、やはり地域をつくっていく市、自治体の方がある程度主体となって素案をつくっていく必要があると私共も考えております。また、今後市の施策や個人または企業からの要望などで、市街化区域・市街化調整区域の区域分け、その変更について候補地という形で様々な事案や要望が出てきたときにそれらを私共の方で精査して、これからのまちづくりに合うような見直しの考え方を示す必要があるというふうにも考えております。前回の審議会でご意見をいただいた中では、農業施策との関係性がどうなっているのかということや、市街化区域の規模を拡大していくのかそれとも抑制していくのかどちらなの

かということであったり、見直しに関して重要視する点をもう少し明確にした方がいいのではないか、という意見をいただいております。本日の資料についてはそれらの点を整理しまして、区域区分の見直しに関する国または県の方針を踏まえて、長野市の考え方というのをこれから市民の皆さんにお知らせするためのものになります。説明の資料はお手元にあります3-1と3-2になります。3-1の資料についてはスクリーンにも表示させながら進めていきますので、よろしく願いいたします。まず資料3-1になります。そちらの下段をご覧ください。区域区分の見直しについてということで、これについては広報なの、一応予定ですけれども4月号で見直し作業の実施状況ということでお知らせすることと、その考え方、見直しの考え方を市のホームページ等に記載することを考えているものになります。配布させていただいた資料をめくっていただくと、2ページ、3ページとありますが、そちらの方がホームページもしくは配布するなどの資料になります。また3-2についても同様にホームページに載せたり配布していきたいという資料になります。2ページ目からご覧ください。2ページ目上段については、区域区分とは何かということについての説明になります。長野市は昭和64年1月28日に区域区分の決定、線引きというものになりますけれども、市街化区域と市街化調整区域に区分したということが決定されております。現在までに6回区域区分の見直しが行われてきております。現在の状況はその図であったり表に書かれているとおりになっております。続いて下段に移ります。下段の囲みの中には区域区分の見直しに関する説明の文章が書かれております。区域区分の見直しは基礎調査の結果に基づいて決定、または変更の必要性について判断することになっておりまして、概ね10年後の人口や産業の動向を想定して市街化区域の規模を設定することになります。なお、長野市では平成29年に都市計画の基礎調査を実施しております。この調査に基づいて見直しの是非について判断していくようになっており、基本的には資料を作成していくようになっております。続いてになりますけれども、本市の人口の状況になりますが、本市の人口の動態は市街化区域はその状態を見ますと横に表もありますけれども、人口は減少、社会的にも少子高齢化になっておりますけれども、市街化区域の拡大というのは人口が増えていない今、非常に厳しい状況であることは変わりありません。そういったことから、人口の減少であったり少子化・高齢化に対応したまちづくりを目指すことを重要視したいと考えております。また、見直しにあたっては、国や県などの関係機関、関係機関というのは農林部門であったり、河川・環境、様々な部門がありますけれども、そちらと調整を行うと共に、市民の方に向けては公聴会、また案の縦覧などを行う機会もありますので、そういったところから市民の皆さんから広く意見を聞く機会のあるということで進めていきたいと思っております。そういうことについてこちらでは説明をしております。次に3ページ目になります。上段には土地利用の基本方針が記載されております。長野市では集約型の都市構造を目指すために開発型から保全型に整備を転換しまして、以下箇条書きの四つの項目に配慮して、土地利用の規制、または誘導を進めていきたいと考えております。都市計画マスタープランに記載されている

資料の土地利用の基本方針と同じものになります。都市計画マスタープランに記載されている基本方針に基づきまして、その上で長野市の配慮項目というものを考えています。その下段に長野市の配慮事項とありますけれども、市街化区域については市の上位計画に位置付けられており、自然環境や農林業との調和が図られた必要最小限の規模としまして、また国・県の指針や方針などを踏まえて、長野市の配慮事項というものを候補地ごとにその適否について判断していきたいと考えております。ここからになりますけれども長野市の配慮事項については資料3-2をご覧くださいと思います。画面の方はご用意しておりませんので資料に目を通していただければと思います。3-2になりますけれども、下にページ番号を振ってありますがまず1ページ目になります。県見直し基準が左に書かれておりまして、右の方に長野市の配慮事項が記載されております。主に長野市の配慮事項の方で説明させていただきます。まず1ページ目の県見直し基準に追加するというので、下の3行目くらいに見直し基準があります。この文章に付け加えてというのが、右側に赤い字で書かれております。長野市では集約型都市構造への土地利用誘導を基本とすることから、生活サービス施設や住宅地等の開発事業の場合は、都市拠点（広域拠点、地域拠点）及び生活拠点の周辺であり、公共交通に比較的容易にアクセス可能な区域とする、というのを追加したいと考えております。こちらについては都市計画マスタープランの都市づくりの目標を実現させるために立地適正化計画の基本的な考え方を、見直し基準の考え方に追加したのになります。次に注3をご覧くださいなのですが、5ページにとびます。めくっていただいて5ページ、県の見直しの方針にいきますと、注1・注2とありますけれども、そこに注3を追加したいと考えております。具体的な区域の目安ということで記載しております。公共交通に比較的容易にアクセス可能な区域の目安となっております。これはあくまでも目安なんですけれども具体的にいきますと、1日に30本以上の運行頻度、こちらについては大体1時間に片道3本くらいバスなり電車なりが通ることに相当するものになりますけれども、このような条件の鉄道路線やバス路線の沿線であるという区域。もう一点が、鉄道駅とバス停の徒歩圏であるということで、徒歩圏というのは鉄道駅については800m、バス停については300mと考えております。ここに記載されているエリア設定であったり、数字については国土交通省で所管しています都市行動の評価に関するハンドブックというものがございます。こちらを引用しております。長野市で考えておりますコンパクトシティプラスネットワークのまちづくりの実現のために都市構造、土地利用と連携した公共交通網の充実であったり、利便性の向上を目指しまして、人口集積により公共交通のサービスが成り立つ、そういった需要の維持を配慮したのになります。なお、エリアや数値は概ねの目安として取り扱っていかうと思っております。こういった事案が出てきたときにこういったものを目安としまして地区ごとの状況を調査しながら最終的な判断をしたいと考えております。戻りまして2ページになります。市街化調整区域から市街化区域への編入基準に追加するものになります。県の基準の方でいきますと、一番上の（1）になりますけれども、市街化調整区域から市街化区域への編入基

準、新たな飛地を除く、となっておりますが、ここで想定されているものは、今ある市街化区域に隣接している区域というものを想定しております。追加したいところになりますけれども、まず区画整理事業になるんですけれども、個人施行、組合施行、長野市の配慮事項の赤字の部分、事業認可、組合設立認可が確実である等、施行されることが確実な区域であることを追加したいと思います。組合や個人施行の区画整理事業においても、事業区域の権利者の同意が得られていまして、事業予定区域で確実に事業が着手または施行されることに配慮したものです。次に同じページの（１）の②と③になります。②は公的機関が実施する行政事業であったり、③は主に工場の計画に関するものになっております。共にいろいろ条件等書いてありますけれども、当たり前ではありますがこれについても両方とも市の上位計画と整合が図られているものを追加したいと考えております。ここについては都市計画マスタープランの考え方、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付けられている事業区域を除いては線引き見直しによる市街化区域への編入は行わないとありますので、それについて配慮したものになっております。続きまして３ページ目になります。市街化調整区域から市街化区域への編入基準の新たな飛地となっております。県の方針で新たな飛地とありますけれども、ここで想定するのは市街化区域に隣接していない、先程は隣り合っているところだったんですけれども、こちらは独立して新しく市街化区域を設定するというものになっております。こちらについては計画的な市街地整備が確実であること、または市の条件に位置付けられていること、という点に関しては、基本的には市街化区域に隣接している場合の条件と同じものになっております。以下に①～⑥というように、一定規模以上の面積が必要になることが条件に加わっておるところなんですけれども、その中で⑤の部分について赤字、長野市の配慮事項になっておりますが、インターチェンジや鉄道または学校のように計画的に整理される住居、工業と書いてありますけれども、ここに付け加える文章で、或いはすでに整備されている工場、流通業務等の区域と合わせることで同様の土地利用が図られる区域で概ね20ヘクタール以上となる土地の区域と追加をしたいと考えております。こちらについては都市計画マスタープランの考え方、地域特性を踏まえた土地利用の推進というものに配慮した考え方となっております。これから事案となる候補地というものが、20ヘクタールない場合でも、既存の工場や流通業務の区域と合わせて同様の土地利用が図れる区域で、合わせて20ヘクタール以上確保される場合には、市街化区域の編入の検討対象にしても良いのではないかとということです。ですけれども、そういったものを全て何でもかんでもいいんじゃないかというのも、これからの土地利用の動向を考えると合っていない部分もありますので、こういったことを考える上では該当するエリア、候補地になるエリアが、既存の産業の強化になったり、地域の独自性が活かされた産業の活性化に対応していくものであるか、または新しく市街化区域を検討していく上で、周辺の道路の水路など基盤整備がしっかりとできているものであるかどうかとか、そういったものを十分調査して、周辺の環境に影響がないことを確認しながら、編入の適否について判断していきたいと考えております。次

に4ページ目になります。こちらは市街化区域から市街化調整区域への編入基準、いわゆる逆線引きと言われているものになります。市街化区域を減らしていく考え方になります。私達の考えているものでいいますと、立地適正化計画の基本的な考え方で、居住や都市機能の誘導における災害などに対する安全性を考えていかなければならないと思っております。そういった観点から、土砂災害特別警戒区域などで、当面の間市街化の進展が見込めない区域を検討の対象として追加したいと考えております。ここでいう当面の間というのは、区域区分、見直しの想定期間である10年後を考えておりますが、そういった中で、都市的土地利用が図れないところであり、土砂災害特別警戒区域になっているところは、市街化区域から除外する対象として検討してもいいのではないかなということでも基準に加えたものになります。検討についてはどの項目も一緒なんですけれども、基礎調査の結果であったり、周辺の土地利用の動向や基盤整備、そういった状況を十分調査しまして、慎重に候補地になる区域の選定、検討を進めたいと考えております。資料3-2の説明は以上になります。資料3-1にお戻りください。3ページ目の下段の部分になります。土地利用基本方針のイメージ図が記載されております。市街化区域の規模、拡大や縮小等ございますが、そういった設定場所などのイメージというのを記載してあります。都市や生活の拠点となる周辺や公共交通の軸であったり、主要交通の沿線などが市街化区域の主な設定エリアになってくるというものをイメージしたものでございます。次にイメージ図の下、スケジュールになります。区域区分の見直しについては決定は県が行うことになっているのですが、その案になる内容については市が案になるべき事項を申し出ることができることになっております。そういった素案については国や県と協議しながら進めるようになるんですけれども、概ね2020年3月、来年度を目途にもとになる案を作成しまして、区域区分の見直しについては2021年3月を予定しているということが書かれております。県の見直し方針や市の配慮事項等に該当する案件がある場合には、市の都市政策課にご相談いただきまして、本日ご説明させていただいております方針や考え方に照らしまして、候補地としての適否の判断をしていきたいと考えております。相談の期限が〇月までということで数字が記載されておりましたが、こちらについては来年度の予定となっております。只今長野県の担当課の方と調整中になってございます。予定というわけではないんですけれども来年度中には素案を作りたいと考えておりますので、次回の審議会の中ではもう広報も出てしまっておりますけれども、作業は進めていきたいと考えております。最後になりますが、資料3-1の4ページ目をご覧いただきたいと思えます。こちらについてはホームページ等に掲載する内容ではございません。審議会にご相談していく上での概ねのスケジュールという意味でご覧いただきたいと思えます。本日2月12日、この審議会でお知らせをしたいということでご説明をしております。年度が変わりまして2019年4月に広報を出しまして、広報やホームページで見直しについてお知らせを行いたいと考えておまして、2019年度中は素案、もとになる案の作成に向けて作業を進めていきたいと考えております。作業の実際の流れなんですけれども、あくまで参考として、スケジ

ルール表の下段の方に区域区分見直しのフローをつけてあります。このとおりに進むかというのはわからない部分ではあるんですけども、一つの例として市街化区域の候補地選定までの流れということでご覧いただきたいと思います。選定作業に入る前に、開発計画のあり・なしについて地区要望であったり、市の施策であったりについて調査・確認を行いますが、この時点で位置や規模の確認のみであって、候補地になるというわけではありません。こういう案件があるんだなというのをここで調べておくこととなります。次に選定には対象の市街化調整区域すべてを対象に考えることとなりますが、まず選定をしていく上で、災害の発生への恐れのある区域の外か内かというもので判断していくようになります。当然災害の発生への恐れのある区域は、都市的土地利用には不向きじゃないかなということで外れることとなります。まず候補地から外れることとなりますが、市街化調整区域の中でも、災害の恐れがなく残ったところについては、具体的に土地利用の条件など確認しまして、農林の関係であったり市の上位計画との整合を確認して、それに影響があるかないか、また適合するかしらないか、というもので判断していきたいと考えております。その中で、基盤整備の予定の確認として、区画整理事業であったり、あと市街地整備の事業の確実性について確認をしたいと考えております。次に都市計画上の整合ということで、ここで国・県・市の方針や考え方の整合を確認していきたいとしております。最後の欄になりますけれども、将来の人口・産業の動向を確認していきたいと考えております。これは10年後に必要な市街地の規模であったり、規模については現在の規模と比較してその過不足、足りているのか足りていないのかを確認していくというような作業になります。フローのような形になっておりますけれども、主なこういった項目について総合的に判断しまして、市の施策であったり地区の要望や相談を受けているエリアについて、候補地になりうるか否かという判断をしていき、市街化区域の候補地選定というふうにしていきたいと考えております。候補地選定をこういった流れで進めるんですけども、このフローと並行しまして、国・県の関係機関、農林や河川や環境の方とは協議・調整をしながら進めていきたいというふうに考えております。こういったように行政が主体となりますけれども、候補地の選定作業を行いまして、具体的計画や開発事業者が確定してきた場合については、最終的には市街化区域の編入という運びになっております。具体的な計画がなかったり、関係者との調整がつかなかったり開発の予定がないということになると市街化調整区域のままになります。開発計画はあるんですけども、関係者間で調整の段階が続きまして2020年3月までに調整が整わない、もう少し時間がかかるという場所については、編入を一時保留する区域として扱っていただきたいと考えております。この場合条件が整った際には、市街化区域編入の調整に入っていけたらと考えております。審議会には作業の報告と見直し方針の考え方を照らしまして、業者側の適否の結果についてそういったものの確認をしていただくということ、ご意見をいただきながら作業を進めていきたいと考えております。説明は以上になります。

○議長            ありがとうございます。それでは委員の皆様からご意見、ご質問等ごさ

いましたら挙手してお願いいたします。

○委員　　まだしっかりと整理できていないので上手く言えるかどうか分からないんですけども、4ページのところで始めに地区の開発計画と地区の要望があって初めてこのフローにのっかってきますよね、という理解でいいですよね。

○事務局　　フローがこういうふうに書いてあるのでそういうイメージを受けてしまうんですけども、前回の6回目が終わってからもそうなんですけれども、見直しの要望であったり長野市の方針や施策の中でも、こういった区域区分の見直しができない計画も出てくるかと思います。そういったものは、どういったものがあるかということを確認するだけであって、これがなければ全て最初から話が始まらないよ、というわけではないと考えております。あくまでも区域区分の見直しの今回の対象となるスタートというのは、これはたまたま市街化調整区域から市街化区域への変更なんですけれども、市街化調整区域全体であって、その中で今の危険区域でないかとか、土地利用の方針が長野市の施策と合っているかとか、そういったものをだんだん絞り込んでいって、これから調査をするのでわからないところではあるんですけども、最終的に残ったところと具体的に要望であったり市の施策であったりが出てきたのと、どれほど整合がとれているのかという点と、あともう一点が10年後の動向ですね。人口や産業が10年後どうなっているかというのと比較しながら実際に適地が生まれるかといったふるい分けをしていきたいと考えております。

○委員　　わかったようなわからないような感じなんですけれども、もっとシンプルに言うと、例えば地区の要望がありますよ、と。地区の要望があって災害の発生する区域の外にありますよ、となったときに、ものすごくシンプルに考えていただきたいんですけども、そうするとこのフローにのせて議論が進んでいくと思うのですが、そうなったときに最後の関係者等への説明の左側に具体的な計画がないとありますよね。この具体的な計画というのはこの流れからきたときに、具体的な計画のないものがここまでくるのかということはどういうふうなイメージをしたらいいですか。要は具体的な計画がないのにここまで行き着くのかどうか、どのようにイメージをしたらよろしいでしょうか。

○事務局　　例としてフローで載せたので、最初に計画があって最後に計画がないという結論になるのはフローとしてありえないということは確かにそうだと思います。開発の計画が一番上の破線の部分でスタートをした場合については、最終的にこの流れにのっかっていって、市街化区域の編入候補という赤いところへ入って、次に地区計画の関係者に説明をして、関係がないというよりは地区関係者の調整が整わなかった場合というふうに区分されていくのかなと思っております。全部にマルチに対応できるように作り込んでいないので、今のところは矛盾しているところがあって申し訳ないです。

○委員　　今の話も若干絡むのですが、例えば地区の要望とかではなくて10年後にある程度道路網が整備されると、かつ隣接、若しくは飛地、飛んでるところしれないですけども、このところに鉄道も含めて道路が整備されるから、もしかしたら人口も増えるんじ

やないか、と。例えば宅地も建つんじゃないか、ということが予想されるというシュミレーションは、行政サイドでされるものなのでしょうか。

○事務局 非常に難しい質問なんですけれども、具体的に先程の例に出てきたとおり、インターチェンジの周辺や新駅ができた場合、当然新しいものが出来上がってきたときには、人口集中が予想されると。ただ、何も無いところに突然出来てきたときに、そこに住宅を誘導していいかという話も最初から考えていかなければなりません。インターの周辺は産業系ならいいでしょうとか、いろいろな考え方の中で、スタートがどこだということよりも先程の具体的な計画がないというのが後で出てきてしまう場合があるというのは、最初はそういうふうを考えていたけれども途中で変わることもよくあります。途中で考えていたのが駄目になってなくなってしまったというのもありますので、そこはスタートをよく見ながら、将来的な交通網から始まって諸々考えたときに、何を誘導していいのかといったことも考えながら市街化編入していくとを考えていただければいいかと思います。

○議長 よろしいですか。

○委員 関連した質問になると思いますが、ざっくりばらんに言いますと、逆線引きもあり得るわけですね。要するに市街化区域、都市計画区域のパーセンテージは現状の中でいくとして、市街化区域で逆線引きで減った分については市街化調整区域の中から地元の要望の強いところについてあげるという考えがあるのか。もっと具体的にざっくりばらんなことを言うと、議員というのは地元の要望がとても強いもので大変苦慮していますが、五輪大橋の南詰のインターチェンジとそれから市場団地、市の流域の処理場の間に挟まれたあの地区は、最も地元要望の強いところなんですよね。そういったところは逆線引きの数量変更に関係なく市街化区域の産業用地としての繰り入れが可能性としてあるのかどうか、それが一点です。それから全く関係ないんですけれども、よく要望を受けるのが市街化区域の中で工業用地として指定されているにも関わらず、例えば農道等が残っています。だからそういったところというのは市街化区域に編入されていながら、しかも工場用地に指定されていながら、農道等が残っているために適正な開発ができない部分があるんです。そこらへんのところは指定した以上は整合性のとれるように、市の内部で関係各課で調整して見直しをしてもらいたいと思います。そうじゃないとここにもありますが5ヘクタール以上の優良農地が残っているなら市街化区域から除くとか、何らかの方策を考えてもらわないと、やはりそこらへんの整合性につかないもので問題も出ると思いますので、検討をしてもらいたいと思いますが、お考えをお聞きしたいです。

○事務局 それでは最初に市場団地との間に含まれたところの産業用地の可能性というようにことだと思いますけれども、最初に部長から話があったとおり、考え方としてはそういうことをございますので、そこらへんは関係部局と、闇雲にどこでも広げていけばいいということでもないですし、かと言ってどこかの地域が疲弊していくのをそのまま放っておいていいということでもないと思いますので、商業用地として適地だとかどういった計画が



可能なのかというところについては検証をした上で自然体の商業施策ですとか、そういった部分との調整を図りながら検討していくべきなのかなと考えております。それから市街化区域内の工業用地で余っている部分というのは、従前から私共も大変苦勞しているところで、既存の工業地域や工業系の用途の中で工業系の土地利用が進んでいない部分というのは確かにございまして、ただ既に宅地化が進んでしまっているような工業系の用途について、やはり工業系の用途を誘致しようとしても既存の住宅があるせいでなかなか遠慮して実際にそこへ入っていけないという部分もあるというようなことをお聞きしておりますので、状況を調査しながら関係部局とも調整をとってなるべくそういうことのないようにはしているのですが、今後も一つ課題として捉えておまして、適正な土地利用という言い方で締めくくってはいけないかもしれないんですけども、そういうような部分については何らかの配慮や指導をしていくべきなのかなというのは考えております。

○委員 具体的にそういう事例というのは建築指導課が窓口となるのか、あがっていると思うんですね。そのへんのところを庁内で情報を共有してもらって、森林農地整備課や建築指導課や監理課等の関係各課と見直しも常日頃から対応していただければ、線引きの見直しのときにはきちんとした対応ができるのではないかと思いますので、それと今具体的な例で挙げた川合地区のそういったところは分散して、どこでも良いという形でお願するわけではないので、実際ある施設に隣接してということですから、出来るだけ前向きな対応をしていただくようお願いしたいと、これは要望しておきたいと思います。

○議長 今までも連携してやっていたり部長会議の中でもあると思いますので、もう少し細かい部分になってくるときっとチームというか、ずっとチームでいくか課を作るかどうかはわかりませんが、共有しやすい形で進めていってもらえるということですよ、この見直し作業にあたっては、という感じでしょうか。

○事務局 土地利用については総合調整会議というのもありますので、また別箇で検討できる場所もございまして。当然線引きの問題というのはそういったものがかなり多く含まれますので、常に情報共有しながら進めていきたいと思っております。

○議長 よろしくお願いたします。他にいかがでしょうか。

○委員 区域区分見直しの考え方の5ページ注3の公共交通の目安も書かれているんですけども、これはイメージとしては土地利用で中山間地域の生活拠点をイメージされているのかもしれないんですけども、この区域区分の見直しの考え方が今回の第7回のこれ限りですよということで注3があるならばいいんですけども、例えばこれが終わった後、あのときこう決めたでしょということがあったときに、この全ての手続き、バス停の徒歩圏となってくると、もしまだあんまり出てきませんが住民の提案制度などを利用して、何か意図しないところにドンと作られることはもしかしたらあるかもしれないですけども、そういうことは考えられていませんか。多分生活拠点という部分をイメージしてここを出されたんでしょうけれども、これだともうちょっと絞った方が恐らく良いような気がしますけ

れども、この回限りの考え方であるならいいですが、グレーの部分が出てしまうと思います。

○事務局 確かにそのとおりで、ここに書いてあるバス停については300mのような書き方で、ちょうど今おっしゃられたとおりなんですけれども、逆に高齢の方はバス停から100mも歩けないから何とかバス停を動かしてくれという要望もかなり出ている状況もございます。そういう中で土地利用をどのように考えていくかとなったときに、これだけでコントロールするのはなかなか難しいかな、と。ただ、今からそれをどういう考え方でいくかというのはケースバイケースで考えなければならない部分がかかなり多いもので、オーソドックスなところの生活拠点ではこういうふうに考えていますということを出しているというふうにご理解いただきたいかと思ひます。

○議長 よろしいですか。他にいかがですか。

○委員 もう一度このフロー図のところで、災害の発生の恐れのある区域ということ概略でいいので教えてください。

○事務局 フロー図の災害の発生の恐れのある区域と、漠然として書かれてしまっているんですけれども、このフロー図の中では特にこれに対してどういう規制だという意図はありません。ただ、見直しの考え方、資料3-2の方になりますけれども、こちらの注意書きですね、5ページ目の注1になります。土砂災害警戒区域等におけると書いてありますけれども、新たに市街化区域に含めない区域としまして、こういった法律に指定されている土砂災害特別警戒区域に指定された区域については含めないとされていますので、そういったところの内か外かという点というのを第一に見ていくのかなと考えております。

○委員 多分そうだと思います。確認したまでです。広島県安佐北区の土砂災害があつてから顕著になってきたと理解しております。それはそれで納得するとして、一方で千曲川河川工事事務所で現在の倍の降水量が降ったときに浸水想定区域という膨大なエリアが浸水してしまいますよという図をすでに公表しております。そういう公表図、或いは想定被害区域図というのが提示されているにも関わらず、これはいろいろ言っていくと長野市全域を見直さないといけないような話になってしまうのでこの程度にしておきますけれども、区域に対する手当、今後の手当や対策も含めてどうするのですか。都市計画上どういう説明をなさっていくのですか。

○事務局 明確に答えるのが非常に難しい質問なんですけど、基本的には委員さんがおっしゃったとおり長野市の場合、生活の拠点の形成というんですかね。歴史的な部分から当然川に近い箇所からまちが広がっているというような状況にございまして、浸水想定等検討していく上で今の既存市街地のほとんどが住む場所じゃないという言い方も変なんですけれども、いわゆる危険区域に入ってしまうという状況であるのは重々承知をしております。全体で大きな話になってしまいますので、現実的な部分と現実的じゃない部分というふうにご考えて、河川水害については基本的に国や県と協力をしながら堤防の整備やそういった施策を進めておりまして、そういうもので補完をしていくということで、都市計画上はそういった

ものと総合的な施策を併せた中でコントロールをしていくというふうに考えていくのかなと思っております。

○委員 そのご回答も想定はしておりました。それで実はいざ災害が起きてみると、それだけでは済まないんですよ。当然許認可をしたのは市であり、それからまちを形成する住宅を形成するというのも市の責務であるということになってくる。一方でついこの間もNHKの番組でやっていましたが河川堤防というのはあくまでも百一ですよ。そんな中で想定外をどう想定するかという時代に入っているかと思います。従来の形態自体が百分の一で安全なんだという神話はもう崩れ始めています。一方で構造的にはパイピングだとかいろいろ話が出ていましたけれども、そういった可能性が著しく大きくなってきている、確率的にもものすごく高まってきているという中で、本市として今後どうしていくんだという話は都市計画上も非常に真剣に、しかも重大な案件として取り上げて対策を講じて、それをまた市民の皆さんに周知をしておかないとこれはとんでもないことになるだろうという想定、私はそういうふうに考えております。したがって土砂災害云々ということだけではなくて、考えられるあらゆる災害を想定しながら今後のまちづくりというものを考えていく必要があるだろう、と。かつて国土交通省でスーパー堤防という発想をした時期もございました。それもあまりにもお金がかかりすぎるということで頓挫しました。単純に百分の一を二百分の一にすればいいのではないかという、これは簡単な話ですが、莫大な費用が、今は整備が届かない、行き渡っていない中でもって非現実的な対応と言わざるを得ないと考えたときに、私共は何ができるのかということは慎重に考えて、また施策に反映していかないと長野市の責務が問われるということになりますので、そこらへんちょっとどうなるという話ではございませんけれども、慎重に検討していただきたいなと思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局 まったくそのとおりでございまして、最近自然災害ですとか、特に河川の決壊、この間ありました真備町の決壊ですとか、そういうものを踏まえて当然まちづくりの考え方が今後変わってくる可能性が十分あると思います。当然そういったことで国や県とどのようなところまで情報発信するかということと併せて、ハードは今委員さんがおっしゃられたとおりになかなか難しい部分ではあるんですけども、今度防災強靱化という話で三ヶ年で更にまた国の方で強化されるというのをまた我々もしっかりと見ながら、ハードの中でソフトをどういうふうにやっていくかという中でまちづくりはこのへんまで考えましょうというようなのが初めて出てくるかなと、今そういうふうに思っているところなので、今後そういうのも見据えながら計画を進めていきたいと考えております。

○議長 よろしくお祈いします。国の方も一万分の一だと言ったのが2年前くらいからで、堤防やダムで対応しようという考え方とはまた違う発想ですので、まちづくりの方も今までと同じ防災ということだけではない方へ舵を切って、部長さんが今おっしゃられたようなことを総合的に、急激には変えられませんが、やっていかれるのではないかなというふうに思われます。他にはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは(3)の

審議案件につきましてはここまでにさせていただきたいと思います。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のその他については、本日はありません。ただ一点だけ、新年度の予定についてお知らせをいたします。今のところ、5月下旬から6月上旬頃に、第74回の審議会を開催したいと考えております。準備が整い次第、委員の皆様で開催についてのご通知を申し上げますので、よろしく願いいたします。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       委員の皆様におかれましては、本日は大変お忙しい中ご出席をいただきまして、また熱心なご審議をいただきまして、ありがとうございました。まだ寒い日が続きますので、委員の皆さまには健康にご留意いただき、お過ごしいただきたいと思います。それでは、以上をもちまして、第73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。