

第5回長野市立地適正化計画改定検討部会 議事録

日時：令和3年10月8日（金）
午後2時

場所：第一庁舎7階
第一・二委員会室

長野市都市整備部都市政策課

第5回 長野市立地適正化計画改定検討部会 次第

日時 令和3年10月8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 議 事

(1) 目標値、評価方法（案）について

(2) 素案骨子について

3 その他

4 閉 会

長野市立地適正化計画改定検討部会委員

- 築山秀夫 (長野県立大学グローバルマネジメント学部 教授)
豊田政史 (信州大学工学部 准教授)
酒井美月 (長野工業高等専門学校 准教授)
川北泰伸 (清泉女学院大学人間学部 講師)
森本瑛士 (信州大学工学部 助教)
江守雅美 (長野商工会議所中小企業支援センター長・経営支援部次長)
相野律子 (長野県建築士会ながの支部まちづくり委員会副委員長・幹事)
小池一夫 (長野県宅地建物取引業協会長野支部 副支部長) =欠席

◎説明のための出席者

都市政策課長	桑 原	武 彦
都市政策課長補佐	宮 下	伊 信
都市政策課係長	小 林	竜 太
都市政策課主査	柳 沢	一 欽
都市政策課技師	柳 澤	一 博

◎開会

○司会 定刻になりましたので、ただいまから「長野市都市計画審議会 第5回 長野市立地適正化計画改定検討部会」を開催させていただきます。

委員の皆様にはお忙しいところ、ご出席いただきありがとうございます。

本日、進行を務めます都市政策課の宮下と申します。

よろしくお願いたします。

なお、小池委員から本日都合によりご欠席とのご連絡をいただいておりますので、ご報告いたします。また、川北委員からは諸事情により遅れて出席する旨の連絡をいただいております。

それでは本日の資料の確認をさせていただきます。

事前にお送りいたしました次第と資料2-1ですが、内容に修正がございます。事前にご覧いただいているにもかかわらず大変申し訳ありませんが、差し替えをさせていただきたいと思ひます。

差し替え版を含めた本日の資料ですが

- ・ 次第（差替え版）
- ・ 資料1-1 郵送でお届けしたもので変更はありません
- ・ 資料2-1 追加の資料となります。
- ・ 資料3-1 郵送でお届けした 資料2-1 の差替え版になります。

それぞれ ご確認いただきまして資料に不足がある方はお申し出ください。

続いて、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押しいただき、緑色のランプが点灯したことを、ご確認いただきしてから、ご発言をお願いいたします。

ご発言が終わりましたら、再び楕円形の部分を押しいただき、緑色のランプが消灯したことをご確認願ひます。

それでは、お手元の次第に従ひまして、進めさせていただきます。

早速、議事に入らせていただきますが、議長につきましては、部会長が会議の議長になるものと定められておりますので、築山部会長よろしくお願ひいたします。

◎議事

○部会長 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。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。

最初に議事録署名委員を指名させていただきます。こちらは名簿順にお願いしておりますので、本日の議事録については、森本委員と江守委員にお願いします。

それでは議事に入ります。事務局から資料の説明をお願いします。

○事務局 それでは、議題に入る前に本日の部会の検討内容ではありますが、目標値や指標の案と素案骨子についてご説明させていただきたいと思いますが、前回の部会では、防災指針案の内容についてご議論いただきましたが、現在防災指針の修正作業が間に合っていない状況であります。防災指針については、次回の部会でお示ししたいと考えております。

また、居住誘導区域見直しについてもご意見をいただいておりますが、事務局では今後新たに追加されるハザード情報があるということや、国や県などで実施している防災減災事業や令和元年東日本台風災害の復興関連事業との整合、これらのことを再度調整した結果、浸水災害においては、防災指針で災害リスクを表示したうえで居住誘導区域に含めたいと考えております。災害と地域ごとで危険と分かっている区域は見直しができるのではというご意見もいただいておりますが、事務局とすると情報がある程度出揃った段階で方向性を検討したいということもあります。また、昨日県から情報提供があったばかりなのですが、都市計画運用指針の改正がありました。その改正内容が、居住誘導区域見直しにも影響がある内容でありまして、昨日の今日ですので、どう対応するかはこれから調整していきますが、そんなこともありまして、当初検討していた居住誘導区域の見直しの方向性が変わりましたので、防災指針の修正作業は継続して実施しているということでもあります。今回の防災指針の作成では、現時点で公表されている災害リスクの情報の周知、可視化という部分をメインに周知する内容としたいと考えております。次回の部会の時にご確認をお願いしたいと考えておりますので、本日は評価指標と素案骨子について説明させていただきたいと思います。

それでは議題1の目標値、評価方法案についてご説明します。

このスライドは新たな基本方針として第2回の部会でお示しした資料となりますが、今回の改定における基本方針を再確認させていただきたいと思います。

赤字部分が追加となった事項で、立地適正化計画の目的である、人口密度の確保、都市機能の集積、公共交通ネットワークの維持とこの3つの事項に、上から3つ目ですが、新たに防災の視点での立地誘導を図り、安全を確保するための防災指針ということで、これが改訂版の立地適正化計画の基本方針となりました。

3ページをお願いします。

4つの基本方針を踏まえて、各方針に基づき実施される施策の効果を評価する「評価指標」と、実現度を評価する「成果指標」の見直しを検討していきます。

現行計画の評価指標は、コンパクトシティ形成に関するものと公共交通ネットワークに関するもので、成果指標の部分では、市民アンケートによる暮らしやすさや、公共交通の利便性に対する意識を設定していました。

この現行計画の評価指標と成果指標を活かしつつ、4つの基本方針に沿った評価指標を追加したいと考えています。具体的には、都市機能誘導に関するものと、防災に関するものと考えております。

4ページをお願いします。

現行計画の評価指標を補足できるような新たな評価指標ということで候補をあげております。

①の居住誘導に関する部分では、市全域の人口に対する居住誘導区域内の人口割合の追加を考えています。

次に②の都市機能誘導に関する部分では、新たに評価項目が追加となります、都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合の追加を考えています。

③の防災に関する部分では、新たに評価項目が追加となります。第5次の長野市総合計画でも指標として使用されている、地域防災マップの作成率と防災訓練実施率、こちらを使用したいと考えております。

④の公共交通に関する部分については、移動手段が確保された地区の人口割合の追加を考えています。移動手段が確保されたところというのは、基幹的公共交通ということで、鉄道駅及びバスの運行頻度が片道30本/日以上バス停利用圏内の人口割合を指しています。

次に成果指標につきましては、②の防災に関するものの追加ということで、①③と同様に第五次長野市総合計画のアンケート指標を使用したいと考えております。

5ページをお願いします。

指標についての位置付けや目標値設定の考え方についてご説明します。現行計画の数値目標は、居住誘導区域内の人口密度であります。指標値の推移を見ていただきますと、計画作成時が50.9人で目標は現状維持としておりましたが、最新値は50.56人という数値になりました。

新たに追加を考えている指標として、居住誘導区域内の人口割合という指標ですが、全市域の人口に対して居住誘導区域内の人口割合ということで、人口密度は減少しているが、市域全体と居住誘導区域の人口割合では居住誘導区域の人口が維持できているということが人口密度低下に対する評価の補完になるのではと考えております。指標値の推移とすると、策定前が74.6%で最新値が75.8%となっています。これを新たな指標として加えた場合の目標値の設定は、基準年以上の割合を維持というところが妥当ではないかと考えております。

それから、成果指標は現行計画のままではありますが、目標値の再設定を考えています。

6 ページをお願いします。

こちらのグラフは参考で、居住誘導に関する指標の推移となります。右側のグラフが新たに追加を考えている居住誘導区域内の人口割合となります。

7 ページをお願いします。

続いて、都市機能誘導に関する指標についてになります。都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合ということで、市が都市機能誘導区域に誘導していきたい施設の割合を指標とすることで、都市の魅力向上に資する指標として位置付けられるのではと考えています。

4つの都市機能誘導区域ごとで、誘導したい施設が異なることから、4つの区域に共通して誘導したい施設である教育機能と子育て支援関係の施設を対象としての割合算出をしております。

8 ページをお願いします。

参考としまして、左側が都市機能誘導区域内の誘導施設割合、右側が数を表しています。

推移を見ますと、市全体では計画策定時から20の該当施設が増加し、うち8つが都市機能誘導区域内ということになります。

9 ページをお願いします。

こちらも参考ということで、誘導施設の一つである美術館、博物館の状況、右側が図書館の状況となっています。

10 ページをお願いします。

こちらも参考ですが、篠ノ井地区で誘導したい施設に該当する老人福祉センターですが、市域の老人福祉センターの立地状況です。

11 ページをお願いします。

次に、新たに追加となります、防災に関する評価指標案になりますが、指標は地域防災マップの作成率、防災訓練実施率と考えています。これは第5次長野市総合計画の災害に強いまちづくりの推進という項目で使用されている指標となります。総合計画でも、マスタープランでも、立地適正化計画でもそれぞれの計画の目指すところは同じでありますので、整合できる指標は整合したいと考えております。

また、成果指標も同様で第五次長野市総合計画と整合した内容としたいと思います。

12 ページをお願いします。

次に、公共交通に関する指標になりますが、現行計画の指標であります、公共交通の利用回数、これを補足する指標として、移動手段が確保された地区の人口割合として、基幹的公共交通の人口カバー率の追加を考えております。これは、市域全体を対象として、鉄道と片道日30本以上のバス停がカバーしている人口率で、ネットワークの構成は市域全体が対象と考えますので、市域全体を分母としました。ネットワークの部分で考えますと、基幹的公共交通のカバー率が増えるということは、公共交通を利用できる環境に住む人が増えていると

ということで、公共交通を利用するかもしれないということなので、ネットワークの維持、公共交通の強化に繋がるものではと考えております。

また、成果指標は現行計画のままではありますが、目標値の再設定を考えております。

13 ページをお願いします。

参考値として、基幹的公共交通カバー率を指標とした場合、立適作成時の数値と現状の数値の推移グラフとなります。

評価指標につきましては、他の都市の事例を参考にいくつか長野市でも設定できそうなもの、方向性があるものを案としてご説明させていただきました。

続きまして、議題（3）に移ります。改定素案骨子についてご説明します。

資料構成といたしまして、立地適正化計画の改定の概要版をイメージして作成しています。

2 ページをお願いします。

今までの部会で検討していただいた内容の再確認となりますが、立地適正化計画は、都市計画マスタープランを実行するアクションプランということで様々な都市機能の誘導を図り、都市計画と公共交通の連携による公共交通の維持、民間施設の誘導によるまちづくりを図るという目的のため、策定した計画であります。

改定方針ですが、マスタープランの方向性は変わらないことから、現行計画の基本的な考え方を踏襲し、社会情勢等の変化に対応するための改定を行うということになります。

3 ページをお願いします。

下の図の左側は、目標の達成状況の結果から見えたものということで、居住誘導区域内の人口密度の減少や、利便性の面においての市民満足度は向上しているとは言えないこと、コロナ禍での公共交通の利用低下が懸念される結果となりました。また、新たな社会変化や潮流等では、コロナ禍による都市生活の変化や、自然災害の増加という結果となりました。

このことから、改定方針としまして、必要に応じて居住誘導区域の見直し、評価指標、成果指標の見直しが必要なこと、それから近年頻発化する自然災害によるリスクの増加に対しては都市の防災性を高めるため防災指針を作成するということになりました。

4 ページをお願いします。

立地適正化計画で定めるものとして、緩やかな誘導を促すため2つの区域を設定しています。それぞれの区域設定の基本方針が示されておりますが、今回の改定では一番下の防災指針が追加となります。居住を誘導する区域の災害リスクの低減を目指し、区域内の災害に関する防災対策の指針が防災指針となります。

5 ページをお願いします。

立地適正化計画の対象区域と目標年次になりますが、立地適正化計画の対象区域は長野都市計画区域ということ、目標年次は、マスタープランと整合していることを示しています。

6 ページをお願いします。

改定における基本的な考え方の再確認となりますが、マスタープランで示している目標にそれぞれ立地適正化計画ではどう考えているのかを示しています。赤字の部分が追加となります。

目標 1, 2 共に、新たに防災の観点が追加となっています。コンパクトな街づくりに対しては、災害リスクの回避・低減と防災指針の作成によってコンパクトな街づくりを目指すということ、都市のストックに対しては、有効活用によって避難地や避難施設等へ繋げていくこととあります。次のページにまいりまして、地域特性を活かした地域づくりに対しては、防災の観点での繋がり、地域コミュニティの維持を図っていくという部分が追加となっています。

8 ページをお願いします。

都市計画マスタープランで掲げている長野市が目指す都市構造イメージに立地適正化計画の考え方と新たに防災の観点が追加となりました。

9 ページをお願いします。

立地適正化計画の基本的考え方を基にしまして、目標を具体的にするための改定基本方針となります。左側の一番上の人口密度の維持を図る居住誘導区域の設定には、赤字部分の人口の変化や都市機能の集積状況と災害リスクを踏まえた区域設定をするということを加えました。

都市機能誘導区域の設定に関しましては、マスタープランで設定している各拠点を、立地適正化計画では都市機能誘導区域として設定している経過から、基本方針は変わりません。

方針に新たに加わる部分としまして、災害に対して安全安心に暮らせる方策の策定ということで、防災指針の作成に関することになりますが、災害リスクを踏まえて将来においても持続可能な区域を検討し、防災減災に資する各種方策として防災指針を作成するという部分が追加となります。

公共交通ネットワークの部分の基本方針は変わらないということになります。

10 ページをお願いします。

居住誘導区域の考え方については、災害リスクを踏まえたという改定方針になりますので、災害リスクを踏まえた居住誘導区域の設定は以下のようにしたいと考えています。土砂災害の地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域を新たに除外、浸水災害については、リスクを明示した上で区域に含めるという方針となります。

その対策として防災指針にて対策を記載するということとなります。

(2) の居住に適さない土地利用の項目は現行計画のまま変更はございません。

11 ページをお願いします。

都市機能誘導区域に関しての考え方は、マスタープランで示す拠点を立地適正化計画では都市機能誘導区域としている関係性から、今回の改定においては都市機能誘導区域の変更はありません。

12 ページをお願いします。

都市機能誘導施設につきましては、市全体のまちづくりの視点から求められている機能と実現性を考慮すると、以下の誘導施設に変更はありません。

誘導施設の内容については今回の見直し検討に含めておりませんでした。次回の検討では中身の検証が必要ではないかと考えております。また、計画策定後に整備された誘導施設もありますので、実績として分かるように青字で示しています。

13 ページをお願いします。

土砂災害の地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域を除いた居住誘導区域と都市機能誘導区域の全体図となります。

14 ページをお願いします。

居住等を誘導する区域で定める防災指針について、位置付けや内容について再確認をしたいと思います。居住誘導区域に残存する災害リスクに対して、どう取り組むかという指針ということになりますが、災害リスクの揭示、災害リスクの少ない地域への誘導、災害リスクの高い地域では、その対策についてアナウンスするものであります。

また、地域防災計画等の既存の計画や国や県などの関係機関で行われる施策と防災まちづくりを分担・連携し、長野市の防災まちづくりを進めていくということであります。

15 ページをお願いします。

こちらのスライドは、立地適正化計画で作成する防災指針と地域防災計画等との役割分担をまとめたものになりますが、防災指針は、まちづくりを防災の視点で分析し、都市の抱える災害リスクを明示し、どのような課題があるのか、またはどのような防災等の施策をしているのかを可視化したものとなります。

地域防災計画は、実際に災害が起こった際に、それぞれの関係機関が行う役割などを示しています。

16 ページをお願いします。

数値目標を達成するための誘導施策ですが、ご覧いただいているスライドは現行計画の誘導施策となりますが、現在取り組んでいる誘導施策の基本的な方向性は現行計画のままと考えておりますが、それぞれの施策においてアップデートされているものがあれば更新していきたいと思います。

17 ページをお願いします。

資料構成を概要版をイメージしていますので、数値目標となりますが、現行計画のものを掲載しております。

先ほど数値目標についての案をご説明させていただきましたので、ご意見等頂戴できればと思います。

◎質疑

○部会長　ただいまの事務局からの説明について、ご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。

○委員　興味がある部分もあるんですが、資料2-1の12ページで、公共交通に関する数値目標が設定されておりますが、公共交通そのものではなく、公共交通の利便性が発展したことによる都市側の評価指標のようになってると思うんですが、実際に公共交通の利用回数と公共交通の人口カバー率が両方とも上がっています。

これは、公共交通の利便性が上がった結果なのか、それとも単純に公共交通の利便性や運行機能は変わらず、ネットワークを変えていないんだけど、人口が集約した結果なのかと言われたら、どちらに当たるのか教えてください。

もう一つは、本題から外れてしまうかもしれませんが、資料3-1の10ページのところで、浸水被害についてはリスクを明示したうえで区域に含めるとなっていますが、前回までの部会ではL1規模で何メートル以上浸水する区域は除外するということが検討の結果やめたということでしょうか。

○部会長　ただいまの質問に関しまして、事務局での回答をお願いします。

○事務局　一点目の公共交通の数字ですが、基本的に公共交通の頻度が変わらないという設定での指標になると思います。

ただ日30本以上という頻度が下がったりとか、運行エリアが縮小したとか、環境が変わることを前提とせずに今の段階で30本以上のバス等が、バス電車等が発展しているところのエリア設定してそこに住むという、便利だから住んでくれるだろうというような考え方から設定しているものでございます。

○委員　平成27年から令和2年の推移を見て、公共交通の利便性があがったとか、ネットワークが変わったとか、体制が変わったという情報はあるのでしょうか。または、把握していますでしょうか。

○事務局　公共交通のカバー区域は、基本的には平成27年の当初設定のまま組み入れたものになっています。

ただ、公共交通の方もコロナ禍の関係で混乱しておりまして、本数が減ったりしてる場合もありますが、まだそこまでは把握はしていません。

今、公共交通の方も計画を新たに作成していますので、そちらの担当課とも調整はしながらやりたいと思います。

ここの部分が今回非常に動きが多くて、指標については基本的には今まで便利な公共交通が利用できたというところは、幹線のバス路線が一番影響受けるんですけども、そこについては、本数がそんなに減らないだろうということで想定しております。

○委員 公共交通の利便性が上がろうが下がろうが、日 30 本以上キープできていれば、こちら側から評価の対象には入れるということですね。

○事務局 はい。そういうことになります。続いて 2 番目の質問ですが、資料 3-1 の 10 ページですが、災害ハザードエリアにリスクを明示した上で区域に含めるということは、事務局の方でも浸水エリアとの関連についていろいろ検討してまいりましたが、前回の部会でも事務局として非常に悩ましい部分であるというお話をさせていただきました。

結果としてそのエリアは、長野市が例えば、ここからここは危険で、ここからこっちは安全ですというような考え方で居住誘導区域を設定した場合に、居住誘導区域に残ったところの人たちに誤ったメッセージを与えるのではないかとということもありまして、全体的な考え方としては災害リスクというものが地域防災計画等を出してきている災害ハザードを見ていただいて、居住誘導区域の中に住むという時に、そういった居住誘導区域の中の災害リスクを確認していただいて、自分たちの安全安心、安全確保について意識していただくっていうところに力を入れていきたいと考えています。

これからも、いろいろな情報が変わってくるということもありまして、そういう点も含めますと、災害ハザードエリアと居住誘導区域の設定や考え方を今の情報だけで決めてしまうのも、危険であるというところがございます。

あと、先ほども説明がありましたが、国の運用指針も結構変わってきていまして、指針が変わる前にも事務局で検討をしておりましたが、そういったところについても、今のような議論になるんですが、土砂災害とか、地すべりの関係も、対策をしてあるところとしてないところが一律のように考えられてしまうとか、居住誘導区域として除いたエリアが危険で、今回居住誘導区域に入ってるところは安全なのかというのと、そうではないんだってことも意識してもらわなければならないというのがございます。立地適正化計画の中で明確なものにしていくよりは、都市計画法の線引き等でも災害等の危険があるエリアはなるべく除いています。

そういった基本的なところの考え方を軸にして、今回考え方を整理していきたいということとでございます。

○委員 リスクを明示するのはもちろん当然だと思いますし、そういったリスクが高いところは除いたほうがいいのではないかなというように思っていたんですが、あらかじめ線引き等でそういったものは除いてるんだということであれば、事務局の意向としては理解しました。ただ、情報が出そろってないからというところに関しては、情報が出たことで改善されるのではなく、状態が悪化する情報も今後出てくるとお思いますので、そういう意味ですと、

現状で危険があるところだけでも判断した上で、追加情報があれば徐々に追加していくという考えの方が個人的には良いのではないかなと思います。

○部会長　今の区域の検討については、除外するかどうかということは前回いろいろ議論したところで、悩ましいところでもあります。

立地適正化計画の上位計画は、都市マスがあり、その上位には国のコンパクト＋ネットワークというものがあまして、そういう公共財政の部分に関わるものですし、それと、命に係わってきまして、それをどのように考えていくかが非常に重要であると思いますが、今までは、それらがある程度独立してきたっていうのはあると思いますが、だからそこを今回どういう形でどこまで入れるのか、しかも、市町村の方で判断できるような形に変わってきたということなので、ここで検討していただければと思います。

他にご意見、ご質問等ございますでしょうか。

○委員　資料3-1の10ページの、リスクを明示した上で区域に含めるとあるんですが、リスクの明示ってのは具体的にどういうことをイメージされているのか教えていただきたいと思います。例えば住宅を建てるですとか、借りたりする時には、不動産業者の方から説明があるとは思んですけど、それはその時で終わってしまうので、それだけでいいのかなと思います。何かこう、常にそういう危険が高いところだよということがわかるような工夫をした方が良く思うので、その辺どうのように考えていらっしゃるのか教えて下さい。

それから居住誘導区域、もう誘導という言葉がついてしまうのがよくないのではと思っていて、わざわざ誘導って言わなければならないのだろうかと思っています。居住を誘導するからには、どうぞ来てくださって見る方が多いと思うので、そのもうちょっと違う呼び名というか、そもそも誘導するのに危ないってわかってるといのが良いのか疑問なので、何か工夫する必要があると思います。

○事務局　最初の防災リスクを明示した上でという考え方なんですが、今まで第3回、第4回で出してきたようなデータですと、部会用の数字とかデータという図面ではわかりにくいので、災害の種類毎にこんな災害があればこの地域はこんな危険性がありますよというようなもので、もう少し整理したものを作って明示していければなというイメージでございます。

もう一つのご質問で、居住誘導区域という名前ですが、前回の計画作った時も名前がなかなか良くないという話もありましたが、この名前については一応、都市再生特別措置法に書いてある名称でつけてますので、変えて新しい名前をつけてしまうと、また混乱する可能性もありますので、今回変えるという考え方はございません。

確かに名前の方はいろいろと工夫したいところではあるんですが、長野市独自の名前をつけると、また混乱も招くのでちょっとその部分については変えない予定でございます。

○委員　リスクの明示の件ですが、例えばこの間の台風災害で、新幹線が浸水した辺りは、複数回大きい水害が起こっていて、電信柱より高いようなところに標識がついてたりす

るのが見られるのですが、それでもやっぱりみんなそんなに頻繁に起こらないというか、気にせず住んでいたりとか、新しい建物ができているような現実なので、例えばリスクを明示するということについて、もう少し注意を喚起できるような、学校であるとか地域の行事とかで、そういうのが皆さんによくよくわかってもらうような工夫をする手助けとして、何かあったらいいかなと思います。

○部会長　　ありがとうございました。地域はずっとコミュニティレベルで防災訓練ですとか様々な活動を住民自治協議会でやってきたと思いますが、それにもかかわらず災害というものは来てしまうわけですし、長野県では大きな被害がありました。人的な被害に関しては他地域より少なかったということで、日常的なそういう住民の意識というのが非常に高いところなんだろうなと思います。さらに、街の中にもある浸水リスクで、そこをさらに上げるというのは難しいところではと思いますが、この立地適正化計画で誘導するという中で、どんな危険があるのか、そういう指示ができるようなものになれば良いと思います。

他にご質問、ご意見等ありますでしょうか。

○委員　　資料3-1の9ページの、基本方針のところ、各種の災害に対して安全安心に暮らせるための方策のところ、区域見直し検討というところが残っているのは、10ページの浸水区域のところ、リスクを明示したうえで区域に含めるので、この浸水エリアによって、例えば居住誘導区域の線を引き直すっていうことは今回、厳しいのではないということですが、ただ、土砂災害のところは、先ほど国の方針が変わっているというような話もありましたけど、基本的に居住誘導区域からの除外をするから、今回の見直しで検討するという、そういう意味での書き方が9ページの基本方針の中に残っていて大丈夫でしょうか。

つまり、居住誘導区域は変わるんでしょうか。

○事務局　　国の方針が変わった情報が入ったのは実は昨日でして、ちょっとここの表現部分については事務局としてもまだ変えることができていない部分であったり、実際に安全なんだという確認がまだ取れておりません。

ですので管理者に確認しながら、対策の状況を含めて確認を取った上で、区域の設定が最終的に判断できるかと思しますので、ここの表現部分については今後の動きによって変わる可能性があります。

○委員　　9ページの基本方針の部分が変わる可能性があるということですか。

○事務局　　はい。

○委員　　わかりました。あと、指標について確認させてください。

資料2-1の3ページで、基本方針に防災の観点が入りますので、それに関する評価指標と成果指標を検討するということと、それ以外の部分も見直しということですが、4ページの評価指標の①と②の成果は成果指標の①で対応するということでしょうか。

○事務局　　この指標の番号の整合が、わかりにくくて申し訳ありませんが、成果指標①のところ、評価指標の①と②に繋がるというイメージでございます。

○委員 ①と②のところは実際その数値的なところを示しているもので、人口密度や割合は、機械的に計算されるのに対して、アウトカムの成果指標はアンケートの結果になっていて、全部そうですけど、この目標値設定の考え方のところを書いてある中長期的に指標の推移を確認していくことを考慮というところが、何を説明してるのかわからなかったので教えて下さい。

○事務局 中長期的に指標値の推移を確認するという部分は、計画策定前が49.4%で最新値が48.3%であります。こちらの成果指標の目標値としていたものは5ポイントの向上ということで設定していました。このアンケート調査は毎年行っているもので、無作為抽出でやってるものであります。毎回同じ方からアンケートを取っていないということもありまして、数値の変動が誤差の範囲内かどうかというのとはなかなかちょっと判断しにくいということで、そうしますと市民アンケート結果の、過去5年間を超えて、同じようなアンケートの数値を見比べて、何とか目標値の設定ができないかどうか今検討しているところであります。その辺を考慮してやっていきたいなというところであります。

○委員 今回の見直しでも、目標値のポイントを、見直すということですか。

○事務局 そうなります。

○委員 それは今配られている資料の中ではないということですか。

○事務局 今回お配りしというものは、今後設定してく指標についてのご提案をさせていただいているものでございます。

○委員 今回は、評価指標の案で、次回数値目標を設定するというので今回のところでは、案の数値は出ていないということですね。

○事務局 はい。指標の案として今回お示ししていて、今回の改定においてどういう目標値にしていくかという数字はまだ出ていない状況でありまして、新たに追加したい評価指標の数値は参考までに現状値で示しています。

○委員 新たに追加される防災に関する指標の作成率や実施率は機械的に算出して、アウトカムの成果指標のアンケートのは平成27年となっておりますが、今回成果指標として設定する基準年度が平成27年度になるのですか。

第五次総合計画のアンケートの指標がそれを基準としているからそうしているのか、どうなんでしょうか。

○事務局 現行計画の立地適正化計画を作成した時の基準年が平成27年ですので、その数値を表示しています。ですので、今回新たに設定する指標となるので、比較的直近の数値を基準として、将来の目標値を設定するというように考えております。

○委員 特に防災に関するアンケート結果は、おそらくここ5年ぐらいの結果では相当変わってるだろうということが予想されます。

それと、おそらく2月の都市計画審議会でも、立地適正化計画の改定検討部会を設置しますという話があった時に、現行計画の指標の説明をした時に、どうしてこの指標にしたのかと

という質問が審議会の委員から出まして、特に公共交通の利用回数の指標だったと思いますが、その指標で評価することにどんな意味があるのかというのをすごく気にされてたと思うんですけれども、今回提示されたこれを指標として設定するのであれば、それが正しくアウトカムとして機能するとか、数値目標として意味があってそれでこの計画の判断ができるっていうものにならないと、何でそれを指標としているんだろうということを疑問に思うのは当然なので、新たに設定する指標に関しても、もともと設定されているものに追加するものに関しても、もとより採用してるものに関しても、きちんと裏付けとかそれをどうして使っているという説明ができないと、厳しいという気がしましたので我々も話をしてこの指標がいいかなとするためには理由をしっかりと確認したいなという気がします。

○事務局 ありがとうございます。

確かに2月の第78回の都市計画審議会の方で委員さんから言われていた、全体の市民に対して、公共交通の使ってる回数、その回数に対して全市民で割るとということに対してどのような意味があるのかというご意見がありました。

現行の立地適正化計画の策定時には、指標は人口密度を軸としましょうということと、公共交通のネットワークの指標をどうしましょうかという話がありまして、公共交通網形成計画の第一目標である部分を拝借とか、そちらの方の指標を使わせていただいて、ネットワークの部分を評価してると考えておりましたが、理由的にはちょっと難しい、わかりにくいということもございまして、今回それもカバーするような公共交通に関する評価指標ということで、移動する手段が確保された地区の人口割合という、立地適正化計画との繋がりを強く意識した部分で、人口と絡めた部分で評価できたらと考えております。

一つの指標だけでわかりにくければもう一つの指標でカバーするという方向を今回とりたいというように考えます。

○委員 確か公共交通に対することだけではなくて、立地適正化計画の指標として人口密度に関するものと、公共交通に関するものしかなくて、他にも評価しなければならないところがあるのではないかなという趣旨だったと思いますが、都市機能誘導施設の割合ですとか、そういったものが追加されるというのも良いことだというように思います。

ただ、アウトカムの評価をアンケートだけで利便性の評価をできるのかっていうのはちょっと不安だなという気がします。

確かにアンケートは毎回取ると人が違いますし、すぐにレスポンスとして表れるものではないところなので、両方の指標を見て施策の内容を判断するというのは大事だとは思いますが、せっかく評価指標の方を工夫しても成果指標の方に結果が出てこない寂しいなという感じがします。

○部会長 ありがとうございます。いろんな構想ですとか、計画を作る時には、バックキャストとかフォアキャストという考え方があると思いますが、これまでは大体バックキャストというか、今の現状を積み上げていくと最終的にはどんなことになる

んだらうという形で、アウトカムやアウトプットを想定していたという部分があるんですが、
どういう地域を作っていったらいいんだらうかということで、20年後の目標設定して、そこ
からじゃあ今何が必要かというバックキャストिंगっていうのがあります。私も、例えば
コミュニティデザインとかやる時に使う手法ではあるわけですけども、このアウトカムと
いうものを何に設定するのかという、結構アウトカムって非常にビジョンなんか二元的など
ところが多いので、それを客観的に捉えるということがなかなか難しいっていうのがあります
ので、委員がおっしゃるようにアウトプットとアウトカムが相関があるのかっていうと、こ
れはかなり独立している感じがしていますし、それからアウトプットという形でこういうも
のが出れば、立地適正化とすれば、指標1とか2、ネットワークとして指標4、今回指標3
の追加、それらの数字が出てくれば、適正に立地されたというところもあるんだらうなと思
いますが、そうは言っても、それをどう実感するのかということで、各市民から意見を徴収
するということになるわけですが、このところは悩ましい部分ではあります、現行の総合
計画でも、どうやって取られてるかという、アンケートであるということですので、既に
現行の計画で利用されているアンケートをそのまま使うような形で、市民の意識を捉える
ということでもあります。

これは立地適正化だけではなくて、他市でもアウトカムの評価をどう把握するのかとい
うのは難しいし、先ほどご説明がありましたが、毎回毎回その母集団が同じだったとしても、
サンプルが違うわけですからそこでサンプリングエラーというのは当然出てきますので、そ
れを超えるような形で有利に差を出すというのは非常に難しいというところがあります。既
存のアンケートを使わないのであれば、立地適正化的なオリジナルのアンケートを作るとい
うところも他市ではやっているところもありますが、そこまやるかどうかという予算的な
ものもありますので、総合計画で使われている指標で、そのアンケートを使ってアウトカム
を把握しようということでもあります。

○委員 資料2-1の11ページ、自主防災組織の団体、どういう単位の自主防災組織を
指すのでしょうか。それによって何か変わるような、地区にはそもそも組織がないとか、そ
ういうのとかもあると思うんですけど、その辺の定義を教えてください。

○事務局 自主防災組織は、組織の単位としますと基本的には行政区単位で組織されてい
るものであります。

中には一つの行政区の中にもいくつか、わかれているというところもありますが、基本的
には、行政区に対して一つというような形であります。市全体では行政区の数よりも自主防
災組織の数が多いという現状であります。また自主防災組織のない行政区はありません。

○委員 では、一つの行政区の中に複数自主防災組織があるというところはあるとい
うことでよろしいですか。

○事務局 どの地区がそれに該当するかまでは把握しておりませんが、そういう地区も
あるということでもあります。

○委員 その辺の決め方があるのでしょうか。また、自主防災組織っていう定義みたいなものがあるというように考えていいのでしょうか。

○事務局 自主防災組織を作るというところは、こういったものにしなさいっていうものが、自主防災ということなので、行政区に組織してもらうの方がより形成がしやすいと言いますか、組織するうえで住民自治協議会の方に防災組織を作ってくださいというようなお願いをしたというように聞いておりますが、何をもって自主防災組織とするかという定義について、確認は取れておりませんので、確認させていただければと思います。

○委員 評価指標にはなっているので、結構定義が大事かなと思ひまして質問させていただきました。

○部会長 自主防災組織は自主ということなので、具体的にここの区域内でやってくださいという話ではなくて、基本はいわゆる地域組織、町内会、自治会、長野市では区という枠でユニットになっていて、全国で今29万6000くらいの数がありまして、それをベースに作られているということだと思います。

都市部だとその町内会というようなものがない場合には、区分所有法である管理組合が自主防災組織になっているところもあり、これはまさに自主ということで手を挙げているということになります。

国が音頭を取って、消防庁、最終的には市町村に回ってきていますが、長野市ではとりあえず今自主防災組織として確認される場所だと100%カバーしているということなんですが、その町内会に加入していないといったような意識があるとか、町内会加入率が減ってきていますし、都市部、東京だと郊外でも58%切ってるようなところもあるので、意識的に入っていない人もいるかもしれませんが、とりあえず地域的には網羅されているというような状況ではあります。

だから、必置ではないんですけど、自主って名前ですがほぼ網羅されている状況で、自主防災組織ができてから、30年近くの歴史がありますので、その中ででき上がってきているのかなと思います。

町内環境的には、ボランティアなアソシエーションだというように言われているので町内会っていうのは必置ではないので、悩ましいんですけど、そうは言っても行政末端組織として、町内会は地域網羅的であり、それから、受動的な加入で基本全戸加入みたいな形になってるんで何とか網羅していくってことでありますし、それ以外に日本コミュニティ全体を、網羅してる組織ではございませんので、何とかそこでやってるっていう状況だと思います。

○委員 それから、繰り返しますが資料3-1の10ページ、浸水のところでリスクを明示した上で区域に含めるというところですが、いろいろ事情があつてこのようにするというので、次回の部会でリスクの明示の仕方について皆さんも気になるころだと思いますが、すごく重要なかなというように思います。土砂災害のレッドゾーンは外すことを検討と

ということですが、浸水区域の方ではここはという場所などが当然あると思いますし、今までそういう話もしてきたので、このページの明示の仕方についてはよく検討していただきたいと思います。

○部会長 ありがとうございます。他に、ご質問、ご意見等ございましたら
よろしくをお願いします。

○委員 評価のことについて、何を評価するのかというところは、立地適正化計画はどんな計画かというところ、コンパクトな街づくりとネットワークを維持していくことなんだろうと思いますが、そうするとコンパクトになったという評価、ネットワークが形成されたのか、機能してるのかしてないのかという評価を、分けないとならないのではと思っていたのですが、魅力が高まったのかどうかとか、より良くなったのかどうか、というアウトカムに相当するようなことと言ったらいいんでしょうか、関心があるように思ったのですが、立地適正化計画は、街の質を高めるっていうところまで考えなければならないのか、守備範囲的なところを教えてください。

○事務局 立地適正化計画で言ってるコンパクト化っていうのは、単純にその面積を減らすだけではなくて、今都市が持っている人口密度がこのまま維持できれば、都市として、街としての機能が保たれるということに繋がります。

単純に面積を狭くしていった人口密度を保つのではなくて、ある程度の住みやすさとかそういうものも考慮しながら、面積を保ってその中の人口密度を維持して、そして、各街の持っている都市の機能に対して、アクセスが自由にできて住みやすい、暮らしやすいっていうものを維持していこうというのが目標です。

確かに暮らしの質を上げるということまでとか、その都市の質を上げるっていうところまでがこの計画でできるかっていうと、ちょっと難しい部分がありますけれども、都市機能誘導区域という部分でいうと、郊外にできてしまった公共施設で、車でしかアクセスができないとか、そういうのじゃ困るようなものを、都市機能誘導区域に持ってくることによって、街の魅力を上げるという点では、都市機能誘導区域としてありますので、そういう部分をこの計画として実施していくということになります。

そうすると、委員さんがおっしゃるような、評価指標や成果指標との直接的な繋がりはどう見るんですかっていう部分もあるんですが、我々も直接数値化できるものというのはなかなか難しいですし、先ほど部会長からもご意見がありました、アウトカムの指標もなかなか難しいので、この指標ならここに繋がっていくんじゃないだろうかとということで今回ちょっとご提案させていただいてるものとなります。

○委員 ありがとうございます。そうすると、蛇足なのかもしれませんが、街がコンパクトになったけど、コンパクトになる前と比較したときに、住民の満足度がどうなるのか、キープできてたら計画がうまくいったなって感じで、下がってたら、良くなかったというそんな単純な捉え方でいいのでしょうか。

○事務局 単純に見ていくとすると、そのような見方もあるんですけども、先ほどもちょっと話題にありました、アンケート調査がやはり無作為抽出にやっているので、その母数になってる人達が変わっているのとあと、人口に対してのアンケート調査してる量というのがあるので、そこの中での考査ということになっています。

ですので、単純にその上がったから良いということではなくて、5年ぐらいの中長期的な調査の中で、指標の中である程度平均をとってその平均の中の振れとか、そういうもので長い目と大きな目で、大きな範囲として考えていきたいということでもあります。

○委員 資料3-1の10ページですが、恐らくこれをどのように表現していくかというのが、すごく難しいと思いますが、土砂災害のレッドゾーンはもともと入っていないで、他の土砂災害のところは居住誘導区域から抜くかという話と、浸水想定区域は除外のできなくて区域はそのままにするけれどもリスクを明示するということですが、そのリスクの明示の仕方というので、例えば資料3-1の13ページでは、居住誘導区域の見直し案として出ている図ですが、実際に居住誘導区域として新しくというか、今検討している立地適正化計画のところに、実際にはピンクのセンターに青い線が引かれるということですが、線の引き直しはしないけど、この線の中に今公表されている情報だけでもこれだけの区域の浸水が想定されているというのをはっきりと防災指針にも、立地適正化計画本編にも説明をすることが必要だと思いますし、それだけの区域に災害のリスクがあるということを示したうえで、各地域の課題やリスクを説明するというようにした方が良いのだらうと思います。

現行計画のところでも、災害リスクの高い地域は居住を誘導する区域から除外と文言として書かれていますので、それが残るということであれば、逆のことを同じ計画の中で言うことになってしまいます。

資料3-1の14ページで、防災指針のところにも、災害リスクの高い地域は居住等誘導区域から除外という書面で書いてあって、それが計画の中にも入っているのに、居住誘導区域には浸水想定されている区域があるということ、同じ計画の中でどうしても並べなければいけないということになってしまっていて、現状を考えると、そうならざるを得ないということになりそうな気がするので、そこをどれだけきちんと説明できるかというのを次回やるんだと思うんですけど、けれども、はっきりと示すことが良いように思います。ただ居住誘導区域から抜くということは相当に難しいというのは理解しています。

それで居住誘導区域を小さくしていったら本当に居住する区域が無くなってしまいますし、都市機能誘導区域も浸水想定区域に含まれていますが、折り合いはつけなければならない問題だと思いますし、きちんと説明できるような形でお願いします。

防災指針の方に説明をもっていくのではなくて、立地適正化計画の中でも、最低限のところは説明をした上でというようにしていただきたいと思います。

○事務局 現行計画のところにも災害リスク等のあるところは入れないというように書いてございます。

ただ、その災害リスクや安全性というところの捉え方をしっかり定義して書くことで、今回のような災害リスクの提示をしていって、想定最大規模とかそういったデータによれば、長野市ではどこに住めば良いのかという形になっていった場合に、どこなんだとは言いきれないということがわかりますし、でも安全とは言えないけれども、今までの都市計画の中で安全だと思われるところで話をしていこうかという部分です。委員さんがおっしゃるように、正確に比較的安全だけど、危険のリスクはこれだけあって、こういうことを注意してもらいたいというのが、前回まで議論した資料で、これをもっと整理したもので考えておりますが、例えば居住誘導区域の図面の下にリストを作って詳しくは防災指針のところで紹介するとかですね、ちょっと作り方の工夫と文言についてのあり方、誤解を与えないような組み方をしていきたいと思えます。

○部会長　今回、具体的に危ないというか、災害があるだろうと言われているけれど、除外しないでリスクを明示した上で区域に含める箇所を中心に、しっかり表示して説明することが重要だと思います。

区域から除外するということとは、一番悩ましい話になりますが、安全安心の街づくりをどのように設定していくかということを考えていくことから、災害リスクを可視化することが第一歩というように思います。

○委員　資料3—1の6ページになりますが、都市計画マスタープランの目標2の、都市の資産を上手に使い再生するとありますが、この再生という部分が何を再生するのかが分からないのと、最初書かれている、都市機能や交通、公共交通と連携しつつというところだと、都市機能や商業施設、公共交通と連携して既存の道路や各種ストックと続くので、各種ストックは集会所とかそういうことなのかなとか、その辺もよくわからないのですが、ストックを活用して居住区域の中における避難とか避難地とか、避難施設の充実を図るとあるんですけど、これは都市の資産を上手に使って再生するということにあてはまるのでしょうか。

何を再生しようとしていて、その避難とか避難施設等の充実がどう繋がるのかがよくわからないので、お願いいたします。

○事務局　イメージが掴みにくいかもしれませんが、都市機能誘導区域ですとか、居住誘導区域は市街地の中でございます。

市街地というのは基本的には都市インフラもかなり整備されているという区域の中で、空き家とか低未利用になっている部分を有効にまず活用していきたいということが一つです。

最近では街中も空き家が増えてきて、その空き家を売買する方も大分増えてきたのかなというイメージがありますが、以前は空き家になっていても、何かのために残しておくという形で半分空き家みたいなのが結構ありましたが、そういうところが大分出てきたので、こういうものを活用できればなということになります。

二つ目の、公共交通のアクセシビリティの向上ということで、市街地の中での公共交通のアクセシビリティの向上を図ることで、今あるその市街地の施設やインフラを上手く使いたいということになります。

赤字で追加した部分ですが、居住誘導区域の中の既存の道路だけで都市計画道路を補完するような部分まで網羅できるのか、やれるのかどうかという検討もしつつ、避難路とか、避難時、こういったところへのアクセスを保つために、検討しながら進めていくということで、できる限りその既存の都市施設や都市機能を使いたいということをもとめたものになるのですが、ちょっとこの辺の文言がわかりにくくなっていうところがございますので、どうするかは検討させていただきたいと思います。

○委員 再生って何を再生するのか、再生するということは前は駄目になってるのかなと考えると、なかなかわかりにくかったということでもあります。あと、違う件になりますが、目標1のところでは住みやすく移動しやすくコンパクトっていう目標がありますが、誘導区域等の見直していうところの誘導区域が指すものは、二つの誘導区域を指すということでしょうか。

○事務局 基本的には居住誘導区域になるんですが、この書き方は災害エリアの部分かなり削られた場合には都市機能誘導区域にも影響する場合があるということで、作成当時は両方想定していたものなんですが、この辺の書き方も変わってくるのかなというところがございます。

これも、土砂災害の関係の部分で、今後どのようにするのかっていう部分ではもう少しこの辺の書き方は変わっていくというように考えています。

でも、基本的にはその居住誘導区域がメインと考えております。

○部会長 この部分は基本的な考え方という項目になりますが、マスタープランで使われている再生は、リジェネレーションと言われていて、他にもリディベロップメントですとか、リノベーションですとか、理想で言葉を使い分けておりますが、このリジェネレーションというところは一番広く使われていると思います。

次回の部会では、指標のデータや可視化したときのイメージが具体的に出まして、それが今回は、アウトプットやアウトカムでの指標でこういった指標でやっていきたいという提案であった訳ではありますが、評価指標では人口密度、人口誘導というところで、居住誘導区域とか都市機能誘導区域への密度や施設の割合というデータが使われ、そこにもう一つのネットワークということで公共交通に関連するデータが使われて、そこに今回、防災という部分が追加となりました。

コンパクト、ネットワーク、そして防災という視点での指標で、次回立地適正化計画の5年間に加えていきたいと思いますという話であります。

○委員 アウトカムの成果指標のことになりますが、実は私も無作為抽出のアンケートの調査がきたことがありまして、割と安易に回答して提出したという経験があります。こうい

うところにきちっと使われてるとなると、もう少しきちんと答えなければならなかったなと思いました。この指標はアンケートで、前回の目標値だと5ポイント以上の向上というのを目標に掲げていらっしゃいましたが、アンケートでの5ポイント上げるということは、回収も大変ですし、向上させる結果を出すことは、ちょっと難しいなというように思っておりますが、その上で、数値目標に入れるべきものではないと思うんですが、このような立地適正化計画というものがあって、コンパクトな街を形成するというのを、市民が理解をするとか、言葉は知らなくてもいいんですけど、こういうことを考えているということを理解しているかということが目標というか、知った上で、そういう居住誘導地域があるとか、自分の所はどうかとかっていうことは置いといても、こういうふうに街を作っていきたいということは、マスタープランの方に記載されているかもしれませんが、その理解というのも目指す目標なのじゃないかなって思うように思います。

○部会長　　ありがとうございました

基本的には、国がコンパクトシティっていうのを2014年の国土グランドデザイン2050というところから、具体的に設定してるというか、それ以前から話がありましたけれども、2050年までの日本をイメージしてそれで進めていきたいと思います、それをコンパクトとネットワークっていうのを前提としていくんだという話になって、それを中学や高校で話をしているかは分かりませんが、教育、社会教育、それと行政における市民へのそういう日常的な情報共有というものが必要になったのかなと思いますけれども、どういう形でそれを把握するとか、立地適正という言葉がわからなくても、何かそういうイメージがあればっていうお話だったんですけども、言葉を使わないで説明するとか、理解できるような表現には難しい部分もあるのかなと思いますが、立地適正って言葉とか、誘導区域とか、自分の住んでいる地域は立地適正ではどう書かれているのかを市民にアンケートしたら、結果は気になるところではありますが、どの地域でもそれほど浸透しているとは思えないですし、一般の方はなかなかこれを理解するっていうのが難しいと思います。

○委員　　アウトカムのところは、すべてが市民対象の評価ということで、市民全体を対象にしたアンケート調査になっていますが、例えば、新しく設定を考えている防災指針成果指標だけでも、自主防災組織とか、住民自治協議会を対象にしたアンケートみたいにするのは現実的に無理なのではないでしょうか。

実際にその自主防災組織とか、住民自治協議会の方で、携わっている方は全体のことをある程度理解されていて、それが自分の地域にきちんと周知されているとか、防災マップづくりが実施できていて、住民の理解が広まっているという印象があるとか、そういうようなものを集計できると、その制度ができてるのかっていうのが掴みやすいのではないかと思いますけれども、ただ住民自治協議会の方や自主防災組織の方、自治会の役員みたいに交代していくので、毎回のアンケートを答える人は変わってくるだろうとは思いますが、そのような評価をするのは現実的じゃないのか、何か支障があるのでしょうか。

○事務局 アンケートについてのこんなことできないかとか、こんなことはどうなんだろうっていうお話でありましたが、基本的には今回できないわけではないんですが、今までアンケートをしているものでこういう傾向があるというものをまず掴んで指標にしたいということなので、今年とったデータで、次は何かということではない組み立てを考えています。

前は単純に何年にとったデータを何年後はという形にはしたんですけども、それだと市民アンケートの取っている形が無作為抽出で出していて、いろんな人が答えていて、しかもその立地適正化計画の認知をしていなくて書いているという可能性もあつたりしますので、大枠の流れを掴んで出していくということになると、何年かの指標の平均を取って出していきたい、そういうところで、今回は新しい項目を作ってアンケートを取ってということは想定していない状況であります。

確かに先ほどからご意見いただいております、立地適正化計画にしても、都市計画にしても、なかなか一般の市民の方に浸透してるのかって言われると、これは我々の課題でもあるんですがまだちょっと浸透していなかったり、考え方が伝わってない部分があるのかなと感じています。

今回ちょっと無理かもしれませんが、今後そういった都市計画の理解度、どんなことを知っているのか、我々もちょっと興味のあるところもありますので、また参考にさせていただきたいですが、今回のアンケートについては、既存のものを最大限使いたいというものであります。ありがとうございます。

○部会長 代用性のあるアンケートを取るということもありますけれども、先ほど委員さんが言われたような形のアンケートを取るような形で、それが一方で啓蒙的なことになって、自主防災組織の人たちにこんな計画知っていますかという自覚を促すようなアンケートになるといいですか、アンケートの副作用みたいなものもあるのかなとは思いますが、計画を動的な形で捉えると、時系列な評価をしなきゃいけないということで、同じサンプル数で、同じ母集団で同じクエスチョンにしないと比較ができないということですので、今回の評価指標は既に設定されているものの採用をしていきたいということだと思います。

同じ人でずっとアンケートをとるというパネル調査っていうのがありますが、同じ人に10年後20年後っていうこともあります。

そうは言っても、その場合も、20年ですと、40代が60代で、60代が80代になりますので、またそれだけでも変わってくるというのもあるんですが、私は社会調査をやっていて、パネル調査も他市で、60年、20年の3回分っていうやつも東北で調査やったことあるんですけども、だんだんなんかその母集団が少なくなってきましたし、亡くなったり転出したりということもありまして、パネル調査も最初は600程あったのですが、最後には100くらいしか取れないということもあるんですが、どういう形でその調整をするのかっていうのは非常に難しい部分はあるとは思いますが。

今回の成果指標は都市マスや上位計画の総合計画で使われているものということでございます。他にご意見等ございますでしょうか。

○委員 資料2-1の、12ページで移動手段が確保された地区の人口割合というところの目標値設定の考え方で、現行はポイントからバッファを取っているのに対して、代替案というのはラインからバッファを取りたいということでしょうか。

○事務局 人口のカバー率で代替することも含めてという表現は、市民1人当たりの公共交通の方の指標の数字に対して、カバー率で代替することも考えているということで、既存指標は先ほども出た話題なんですけど、わかりにくいということなのでこの指標がどこに繋がるのかがわかりにくいということで、カバー率の部分で補完したいということで追加を考えているものであります。

○委員 現行の評価指標(2)というのは、市民一人当たりの利用回数のことを指しているということでしょうか。

○事務局 そうなります。

○委員 この左側の指標、基幹的公共交通人口カバーに対して、この右側の表記が公共交通路線圏域ってこの路線という文言が入っていたのでそう思いました。

同じことを指しているのであれば、ここの路線という表現を変えた方が良いと思います。

○部会長 この率という言葉がある部分に関しては、計算式などが記載されていれば非常にわかりやすいし、分母や土台がはっきりしているとわかりやすく良いと思います。

それと、対で見るとすれば、どの変数を固定してるかとか、再現可能性というか、データを入れればこの値が出るという方が、市民の方でもそこまで必要がどうかわかりませんが、見えるという意味ではそのような表現も良いのではと思います。

○事務局 先ほどの公共交通の指標の件で、既存の基幹的公共交通のカバー率のものであれば、都市計画マスタープランの15ページのところに記載があります。また、現行の立地適正化計画の11ページにも記載されています。

都市計画マスタープランと現行の立地適正化計画は一緒に作成したのでデータがリンクしております。

○部会長 他にいかがでしょうか。

質問や意見が概ね出たと思いますので、本日の議事はこれにて終了いたしますので、進行を事務局にお返しいたします。

◎閉会

○事務局 本日は長時間にわたるご議論、ありがとうございました。

「3 その他」といたしまして、次回の検討部会の日程を確認願います。

事前にメールにてご連絡しておりますが、第6回の検討部会については、「11月19日(金)午後2時より2時間程度、場所は本日と同じ第1、第2委員会室」を予定しております。

本日は、資料や説明等も多い中で、ご議論をいただきましたが、会議で言えなかったご意見等、また次回の部会に向けてのご意見やご提案等についても、電話やメールでも構いませんので、担当の宮下、小林、柳沢にお寄せいただければと思います。

委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席をいただきありがとうございました。これで「長野市都市計画審議会 第5回 長野市立地適正化計画改定検討部会」を閉じさせていただきます。ありがとうございました。

長野市都市計画審議会運営要綱第6の規定により署名する。

令和3年11月19日

議長 梁山秀夫

署名委員 森本瑛士

署名委員 江守雅美