

第83回長野市都市計画審議会議事録

日時：令和4年3月23日（水）
午前10時

場所：第二庁舎10階
講堂

長野市都市整備部都市政策課

第83回 長野市都市計画審議会 次第

日時 令和4年3月23日（水）午前10時

場所 第二庁舎10階 講堂

1 開 会

2 長野市あいさつ

3 議 事

4 議 事

(1) 審議事項

議案1 長野都市計画一団地の官公庁施設の変更について（県決定）

議案2 長野都市計画道路（3・4・29号七瀬居町線）の変更について
（市決定）

(2) 調査事項

ア 都市計画道路見直し検討部会の報告について

イ 長野市立地適正化計画改定検討部会の報告について

(3) その他

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 柳沢 吉保 (長野工業高等専門学校教授)
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 伊東 亮一 (公益社団法人長野県建築士会ながの支部副会計幹事)
6 番 三井 経光 (長野市議会議員)
7 番 金沢 敦志 (長野市議会議員)
8 番 グレート無茶 (長野市議会議員)
9 番 竹内 茂 (長野市議会議員)
10番 鈴木 洋一 (長野市議会議員)
11番 堀内 伸悟 (長野市議会議員)
12番 伊藤 隆三 (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組合長) =欠席
14番 酒井 國夫 (長野市民生委員児童委員協議会)
15番 挟間 孝 (NPO法人ヒューマンネットながの理事長)
16番 伊藤 宗正 (長野市商工会 副会長) =欠席
17番 永江 浩一郎 (国土交通省関東地方整備局長野国道事務所 所長)
18番 吉川 達也 (長野県長野建設事務所 所長) =欠席
19番 福澤 政徳 (長野中央警察署 署長)
代理 辻交通第二課長
20番 青木 保 (長野市農業委員会 会長)

◎説明のための出席者

信州大学工学部 名誉教授	高 木	直 樹
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	藤 澤	大 輔
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	鈴 木	康 平

◎事務局出席者

都市政策課長補佐	竹 内	健 一
都市政策課主事	松 木	佑太郎
都市政策課主事	高 木	茉 央

◎開会

○司会 定刻になりましたので、ただいまから第83回長野市都市計画審議会を開会いたします。本日の進行を務める都市政策課の竹内と申します。初めに、本日の審議会は公開となりますのでご了承ください。会議に先立ち、定足数の確認を申し上げます。長野市都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、定足数は委員20名の過半数です。本日ご出席の委員は現在15名ですので、会議は成立となります。なお、伊藤隆三委員、宮澤委員、伊藤宗正委員、吉川委員から欠席のご連絡を、鈴木委員からは少し遅れるとの連絡をいただいております。

まず、資料の確認をお願いします。過日、郵送でお届けしたものです。郵送した資料は資料1-1から1-16、資料2-1から2-3、資料3-1から3-4、最後に資料4-1と4-2です。ご確認いただき不足のある方はお申しつけください。もし不足がありましたら、議事の途中でも構いませんのでお声がけください。それではお手元の次第に従って進めます。

初めに、都市政策課長の桑原からご挨拶を申し上げます。

◎長野市あいさつ

○事務局 都市政策課 課長の桑原です。本日は部長が所用のため、代わってご挨拶をさせていただきます。委員の皆様におかれましては、年度末のお忙しいところ、本日の審議会にご出席いただきまして厚く御礼申し上げます。また、都市計画審議会をはじめ、長野市政につきまして格別のご理解とご協力を賜りますことを重ねて御礼を申し上げます。

さて、本日は長野都市計画一団地の官公庁施設の変更についてと、長野都市計画道路七瀬居町線の変更についての2件の議案を含む4件についてご審議いただきます。多くのご意見ご助言を賜り、ご決定くださいますようお願い申し上げます。日に日に寒さは和らいで参りましたが、寒暖の差が激しい日々が続いております。また、新型コロナウイルスの感染者数も未だ多い状況が続いております。委員の皆様におかれましてはご自愛いただき、ご活躍されますことをご祈念申し上げまして、簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。

○司会 続きまして、新たに委員になられた方をご紹介いたします。紹介を受けられた委員さんは、恐れ入りますが、その場でご起立をお願いします。

○事務局 それでは、関係行政機関の人事異動により交代となりました委員さんをご紹介申し上げます。長野中央警察署 署長 福澤政徳様です。なお、本日は長野中央警察署 交通第二課 課長 辻裕一郎様に代理で出席いただいております。任期については「長野都

市計画審議会条例」第3条の規定により、前任者の残任期間である本年度末です。どうぞよろしくお願いたします。

○司会 続いて、次第3の報告事項について事務局から報告いたします。

○事務局 令和4年2月10日の第82回長野市都市計画審議会において審議された議案については、次のとおり処理されましたので報告します。長野都市計画下水道の変更 市決定 長野都市計画下水道 長野市公共下水道 令和4年3月16日 長野市告示 第148号。以上です。

○司会 それでは、これから議事に移ります。本日も前回と同様、発言される際は挙手をお願いします。事務局がマイクをお席までお届けいたします。

それでは審議会条例第6条第1項の規定により、柳沢会長に議長をお願いします。

◎議事

○議長 本日はお忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。次第のとおり、本日は審議事項2件、調査事項2件となっております。皆様方からご意見をいただきながら実りのある会議したいと思います。また、議事の進行を円滑に行うためご協力お願いたします。本日の議事録の署名は高瀬委員と酒井國夫委員にお願いしたいと思います。

それでは、これから議事に入ります。議案1 長野都市計画一団地官公庁施設の変更について、こちらは県決定です。事務局からご説明よろしくお願いたします。

○事務局 都市政策課の小林と申します。私から、議案1号 長野都市計画一団地の官公庁施設の変更についてご説明申し上げます。本議案は長野県決定の案件で、県知事からこの都市計画変更についての長野市の意見を求められており、その意見提出にあたり、本審議会にご審議をお願いするものです。

まず、お手元の資料確認をお願いします。都市計画変更案と参考図書、合わせて16枚です。それでは、説明に入ります。まず、長野都市計画一団地の官公庁施設の位置ですが、資料1の総括をご覧ください。信州大学教育学部の少し南側にあり、都市計画道路である県庁大門線を挟んだ土地、約3.7ヘクタールです。画面をご覧くださいと思います。一団地の官公庁施設の航空写真です。道路西側には長野地方合同庁舎等の合同庁舎、裁判所、拘置所跡、そして道路東側には長野第二地方合同庁舎と市の中央消防署が集約されております。一団地の南には、ひまわり公園が配置されております。

次に、今回の変更案の概要について説明いたします。資料1-3が変更案です。今回の変更の目的は、建物の老朽化と国の行政機関集約のため、長野地方合同庁舎の建て替えを行うとともに、周辺環境等に調和し地域の防災に貢献できる土地利用を図るためです。資料の1-8

に新旧対照表があり、具体的な変更内容は赤字部分です。左側が現在の記載内容ですが、下段の配置の方針の建築物の欄に棟ごとの名称、構造、階数、面積等が記載されており、この内容に変更がある、つまり建て替え等があれば都市計画の変更が必要でした。右側の変更案では、敷地の概ねの位置と規模を記載し、建物の周辺環境は敷地内の緑化、周辺地域の防災減災に寄与する上を表示することといたしました。これにより、同規模の建替え等においては都市計画の変更手続きが不要となります。また、上段にある建築物密度限度ですが、現行の備考欄にある壁面の限度のただし書きを、車寄せから壁面を有しない平屋の附属建築物に変更するものです。これは、道路側に附属の駐輪場等の建築緩和をするものです。

資料1のうちA3の別紙計画とあわせてご覧ください。団地内には、土地の高度利用をする空間形成のために、壁面の位置の制限や建物の最低高さなどの建築物の形態制限を定めております。建物の最低高さは、都市計画道路である県庁大門線に直接面する建物に対して、9メートル以上とするよう定められております。壁面の位置の制限は、別紙計画図に青色の破線で示した県庁大門線の道路境界から、西側の敷地は15メートル、東側の敷地は45メートルとしております。建物の用途等に関しては、道路の西側の第1号地、道路の東側の北半分号第2号地、南半分を第3号だけ定めております。

続いて資料1-17、参考図書として添付している国土交通省の資料をご覧ください。10月の審議会で説明した際、配置の方針に記載のある景観に調和した建築物や、緑溢れるまちづくりと調和を図る、周辺地域の防災減災に寄与するよう努めるとうことが、今回の建替えでどう適合されるかというご意見をいただいたので、国土交通省に資料を求めたものです。

資料の1-11をご覧ください。1事業概要の(1)計画概要の項目の最終段落に、配置の方針に関する記載があります。また、資料1-15をご覧ください。(4)地域連携の項目に同様の記載があり、これをもとに具体的な設計がされています。ただ、詳細情報については工事の入札前ということもあり、公開で開催している当審議会の資料としては提供できないとのことです。今回の建替え計画が配置の方針に適合しているかは、建築基準法に基づく手続きの再確認をいたしますので、本会では資料1-3の変更案の内容が適当であるかご審議いただきたいと思っております。

次に、都市計画変更に係る手続きスケジュールについて説明いたします。資料の1-7をご覧ください。地元への説明会を6月10日と24日に行いました。公聴会の開催に係る素案の閲覧を9月9日から10月1日にかけて行いましたが、公述の申し出がなかったため、10月に予定していた公聴会は中止いたしました。その後、都市計画変更決定に必要な国土交通大臣の同意を得るため、関東地方整備局との事前協議を行い、10月29日に回答をいただいております。そして計画案の縦覧を1月13日から28日に実施いたしました。縦覧者は全部で2名、意見提出はありませんでした。そして本日の審議を受けて長野県への回答を行い、3月25日に予定されている長野県都市計画審議会に変更案を諮る予定です。その後、国土交通大臣の同意を経た上で5月上旬の決定告示を目指しております。私からの説明は以上です。

○議長 ご説明ありがとうございます。議案1は10月の審議会で説明があり、皆様からご意見いただいたものです。資料1-8に赤字で計画が記載されており、それに対する長野県への意見書ということですが、ご意見やご質問等あれば挙手をお願いします。

○委員 はい。資料1-15に、緑豊かなオープンスペースが出来るとあり、大変期待しています。資料1-5の東側に団地広場がありますが、現在は第2合同庁舎の専用で、使用には駐車券が必要かと思います。一団地の中では団地広場と位置付けられていますが、これから何か変わっていくのか、現状のままかをお伺いしたいと思います。

○事務局 この団地広場に関しては変更や改修工事の予定はございません。団地広場として自由に入れます。

○委員 わかりました。

○議長 その他ございますか。

○委員 はい。資料1-16、将来の建替えについてはまだ素案とのことで、骨格は決められないと思いますが、裁判所もかなり老朽化した建物です。将来的には裁判所も同エリア内に建替えるのであればそれも配慮した全体計画を希望したいなと思います。

○事務局 裁判所の庁舎について今現在の計画は承知しておりませんが、将来に向けてこのような意見があったことを県なり関係機関へ伝えたいと思います。

○委員 よろしくをお願いします。

○議長 意見聴取ですので、お気づきの点等あればお願いします。

○委員 先ほど、団地広場はオープンスペースであると言っていましたが、現状はとてもそのように捉えられません。守衛さんもいる状態です。どのような位置づけか分かりませんが、もう少し団地広場として誰でも自由に使える状態にするのがオープンスペースであり、この計画ではないかというイメージを持ちました。

○事務局 基本的にはオープンスペースという形で、緑化を目的としているスペースであると思っています。ただ、そういった中でも広場として現状の使用方法では少し使いにくい、入りにくいイメージがあるというご意見かと思います。使用方法、全体の土地利用計画について、県に伝えたいと思います。

○委員 お願いします。

○委員 はい。本案件は建築指導を満たす形でやっていると思うので、基本的には我々がどうこう言う話ではないと思いますが、4ページ中段です。ここに、防災拠点としての整備を求めるとありますが、この施設がどれだけ防災を担うのかというところを具体的に示されればありがたいです。

○事務局 いただいたご意見は市からの要望として伝えていくので、県を通じて国交省に伝えていただきます。

○議長 これで意見は概ね出たというところですね。いただいたご意見等は事務局から県に伝えていただきます。最後の質問については県に申し入れてもらえればと思います。

それでは、これから議案1の採決を行いたいと思います。採決は挙手による方法で行いたいと思いますが、ご異議はございませんか。(異議なし)では、議案1に賛成の委員は挙手をお願いします。全員賛成ですので、議案1は原案どおり決定します。

続いて、議案2 長野都市計画道路(3・4・29号)七瀬居町線の変更について、こちらは市決定の案件です。事務局から説明をお願いします。

○事務局 それでは、議案2号 長野都市計画道路七瀬居町線の変更について説明いたします。お手元の資料は2-1の2枚目のスライドです。このスライドだと少し小さいかと思しますので、資料2-2の2ページ目をご覧ください。七瀬居町線は長野駅の東側に位置しており、メルパルクやセブンイレブン等がある七瀬西交差点を起点とし、東通りまでの間を接続する路線です。長野駅を中心として放射状に広がる都市計画道路網の内、駅とその北東方向とのアクセスを担い、長野市の道路の中でも骨格となる重要な路線です。

続いて、スライドは3枚目、お手元の資料は3ページをご覧ください。今回の主な変更内容は、七瀬居町線の曲線区間と東通りとの交差点における隅切りの2箇所です。図の見方について説明いたします。ピンク色で着色した部分が現計画の内、今回は変更しない区間です。黄色は現計画の七瀬居町線の区域ですが、今回変更を行うことで区域から外れる部分です。赤色は、今回新たに区域に含まれるようになる区間です。また、東通りとの隅切りは、現行の規格に改める変更を行います。

続いて、スライドは4枚目、資料2-2は戻っていただき、1ページ目をご覧ください。七瀬居町線の概要です。七瀬居町線の計画は当初、昭和40年に都市計画決定され、その後3回の変更を経て、現在は延長が約510m、幅員が16mの道路として計画されています。また、計画のうち起点側の約120mについては長野駅周辺第二土地区画整理事業により整備がなされ、路線の整備率は約24%です。今回の主な変更は先ほどご説明した曲線区間と隅切りの変更ですが、併せて車線数の決定も行います。車線数については、これまで都市計画決定された幅員をもとに判断されていましたが、都市計画上明らかにしておくものです。

続いて、スライドの5枚目、資料2-2は4ページをご覧ください。変更の理由及び内容についてです。土地区画整理事業によって周辺の道路整備が完了し、これらの整備効果を十分に発揮させるべく整備に向けた検討を行ってきました。特に七瀬居町線の曲線区間については、市道長野西267号線との交差点や現道の市道七瀬中町線も含まれ、周辺地域には病院が立地し、緊急車両の往来もある場所です。また、市道長野西267号線については、長野駅の東口から七瀬居町線を経由して、長野市役所や芸術館までの動線を確保する道路として、両側歩道で12mの拡幅が予定されています。これらのことから、七瀬居町線とその周辺を含めた一体的な計画として検討を重ねた結果、市道との交差角を改善し、病院への緊急車両の往来もこれまで通り可能とする今回の案が走行性の向上と安全の確保、周辺地域の健全な土地利用を図れることから都市計画の変更を行うものです。

お手元の資料は2-3、1ページ目をご覧ください。A3判縦の資料で曲線区間の詳細な

図です。上の図が今回変更しようとしている七瀬居町線で、下の図が変更の前後で比較をした図です。赤い線で示した道路が変更後、青い線で示した道路が変更前、現在の計画線です。また、黄緑色の線が変更後、赤い線の道路中心線で、黄色の線が変更前、青い線の道路中心線です。変更の前後で見比べると、交差角の改善については4度の違いですので劇的に変わって見えるわけではないですが、確認いただければと思います。また、市道長野西 267 号線について下の図をご覧ください。当初、こちらの拡幅については青色の線のとおり西側の片側だけに歩道が付く計画でしたが、道路課で計画が見直され両側に歩道が付くよう変更されました。これに伴い、七瀬居町線側も交差角がなるべく 90 度に近づくよう検討したものです。

続いて、上の図をご覧ください。現道の市道、七瀬中町線の取付け部分ですが、七瀬居町線を東側から来た車両が七瀬中町線へと右折するためにゼブラゾーンの一部を活用し、待つことができるようにしております。七瀬居町線を走る後続車両が長野西 267 号線との交差点内で滞留することなく、流れていくよう配慮しております。これにより七瀬中町線との行き来が共に右左折可能となり、これまでどおり緊急車両の往来もできるようにしたものです。

次に資料 2-3 の 2 ページをご覧ください。こちらは東通りとの隅切りに関する詳細な図です。現計画の隅切りが青線で、隅切り長は約 4 m です。赤線のとおり隅切り長を 8 m とし、横断のために歩行者がより安全に待機できるよう変更を行うものです。

最後にスライドは 6 枚目、資料 2-2 は 6 ページをご覧ください。都市計画の策定の経緯の概要です。昨年 10 月 1 日に開催された第 80 回の審議会において、事前説明をいたしました。その後、1 月 5 日、7 日と地元説明会を開催し、1 月から 2 月にかけて素案の閲覧を実施しました。この閲覧期間中に 1 件、公述の申し出があり、2 月 19 日に公聴会を開催いたしましたので、後ほど公述内容について報告いたします。その後、公聴会後は県知事協議を行い、2 月から 3 月にかけて案の縦覧を行いました。本日の審議会において付議し、3 月の下旬には変更の告示を行う予定で考えております。

最後に公聴会の公述内容について報告いたします。公述内容に齟齬がないよう、公述申出書をそのまま読み上げます。公述申出人、日本基督教団信州教会 代表役員、^{うえやまこうへい}上山耕平。意見の要旨、本計画案を承諾できない理由、1. 計画に振り回されてきた経緯。旧会堂の老朽化に伴い、建替えが喫緊の課題であった 2000 年当時、市に今後の予定を確認し、計画が進行するのであれば別の場所に移転する旨を申出るも、計画は未定でこの先 30~40 年は動かない。故に、移転に係る費用は出せない、同じ場所に建てて貰って構わないとの返答を受け、やむなく現所有地に建築した。2. 説明責任に欠ける対応。その後、計画が進行するも教会への十分な説明はなく、こちらから問合わせなければ回答がない不誠実な対応が続き、当事者を欠く事業の進め方に不信感を抱いている。3. 建物の価値。現会堂は故 稲富昭氏が設計をした将来文化財となり得る唯一無二の建物である。4. 補償が不明確。以下の条件が満たされなければ移転できない。①移転、移築に関わる費用の全額補償、②現会堂と同等の質と環境を維持、③他の宗教施設、例えば善光寺と同等の扱い、④愛和病院に近接する代替地、以上が公

述申出書の内容です。これに対する長野市としての考え方についてですが、都市計画道路は長野市の将来的な発展を見据えた道路網、道路ネットワークとして計画されており、事業の実施、完了までには非常に長い年月を要します。公述申出書の1.計画に振り回されて来た経緯については、2000年当時、七瀬居町線の整備時期は未定であり事業化の見込みもまだない状況でした。このため、都市計画法の範囲による建て替えの基準に関して説明をしたものです。また、2.の説明責任に欠ける対応の部分については、事業化に向けた都市計画の変更に際して、地元説明会の後、教会関係者には、改めて計画の変更について説明させていただいております。今後、地元地区及び信州教会も含めた関係者の皆さんには、事業化に向け丁寧な説明に努めてまいります。3.建物の価値及び、4.補償が不明確との部分に関しては、事業化の際に公共事業に関する補償が明確になってくるため、用地測量や詳細設計等を実施した後、補償の内容や条件等をご相談できるようになるものと考えております。七瀬居町線については、周辺の道路整備の効果を十分に発揮させるためにも、整備が必要な区間であり、今回の変更については道路構造令等に基づき、周辺道路との交差角を改善し、交差部の隅切りを大きくするなど安全性向上のための変更です。今後、用地測量や詳細設計等を実施した後、補償の内容、条件等を関係地権者の方々とご相談させていただきながら、事業を進めていきたいと考えております。私からの説明は以上です。よろしくお願いいたします。

○議長 ご説明ありがとうございました。この議案についても、審議会ですでに一度説明のあったものです。改めて、質問あるいはご意見等ありましたらお願いします。

○委員 はい。この計画の趣旨は分かります。交差部を直行させるというのは分かりますが、その結果、曲線が物凄くタイトに変わるわけですよ。いくつか質問させてください。市道との交差と、もう1つ県道長野菅平線の交差部もあると思いますが、信号はどちらに作るのか、もしくは両方に作るのか分かっていれば教えていただきたいのが1点目です。曲線がきつくなるので、その間の交差点と交差点もきつくなるという部分がきちんと考えられているかなということです。2点目はそれに付随して、真ん中にゼブラが引いてありますが、七瀬中町線からの右折侵入と七瀬居町線からの右折進入は可能ということでしょうか。その辺りを教えていただければありがたいです。とりあえず、その図面をお願いします。

○事務局 はい。まず1点目ですが、信号については、市道長野西267号線との交差点に設置することで、公安委員会との協議が整いました。長野菅平線と七瀬居町線の交差点にも信号があることが好ましいですが、公安委員会との協議で1ヶ所のみとのことで、そこらは信号機がつかず信号処理をしない交差点になります。現状として交通量が結構あり、信号処理をしないと危ないため、長野菅平線を線止めるといいますか、七瀬居町線を越えられないような形で、左折のみという処理の仕方を検討しています。2点目のゼブラ部分ですが、こちらについては七瀬居町線を東から来て、七瀬中町線という既存の道路へも右折できます。逆に、七瀬中町線から都市計画道路の七瀬居町線へ出る時も右折可能ということで、それぞれ右左折できる形です。

○委員 今の話だと長野菅平線の交差点で、長野菅平線をまっすぐ抜けられないということですね。そうすると一個手前の、今ある既設の信号を左折して七瀬中町線に入り、ここから七瀬居町線に入ると。主要地方道の長野菅平線をまっすぐ抜きたい人はどうするんですか。

○事務局 いわゆるガード下の七瀬交差点と言っているところですが、アンダーパスを越えてすぐの信号を左折し、七瀬中町線に入ります。七瀬居町線の方へ曲がりながらタッチするんですが、そこが右左折できるので、右折してまた長野菅平線へ左折していく形です。

○委員 そうすると七瀬居町線の右折車が結構増えたりと、いろいろなところで今までないような動きが出てきます。それに合うような道路の容量はあるのですか。例えば七瀬中町線は結構狭いです。あそこをもう少し拡幅すればいいんでしょうが、その七瀬交差点をさらに左折した後は多分、すれ違いがかなり厳しい。そこに車が流れるようにしていくのは、ちょっとどうかと思います。そのあたりはどう考えているのか少しお聞きしたいです。

○事務局 車の流れとして現状は長野菅平線、緑町通りという市役所の西側の通りは頻繁に通る車が結構多いですが、我々としてはメルパルクの前のアンダーパスから東口の区画整理によって新しくできた東口通りというインター線の先線も通っていただき、かつ今回都市計画道路として事業化していく七瀬居町線も通っていただきたい。基本的には、七瀬中町線は地区内の道路という位置付けになっていくようにと考えています。現状の交通量がそのまま七瀬中町線に入ってくることはあまり考えておりません。

○委員 机上で考えるとそれはそんなに難しいことではないです。こうしていただけたらありがたい、こうしていくようお願いしたいというのは、ですが。使っている利用者からすると、わざわざ遠回りをしたくない方も非常に多いと思うので、そんなに想定通りにいくものではないと思います。それを実現したいならば、それなりの対策、施策をとっていくべきだと思います。その辺りをしっかりやっていただければと思います。あとは、その曲線のカーブがちょっときつくなったところで、事故が起こらなければいいなとは思いますが、一応ゼブラで仕切っていますがおそらく、右左折できるようになるとその上に車がポンと停まっていることもあるわけです。信号を作ることになり、停まっている車が邪魔になって見えず、追突することもあるかもしれない。いろんなことが想定されると思うので、その辺りも少し考えて対策してもらいたいです。

○議長 ただいまのご意見は重要な視点ですので、具体化していく中で、例えば七瀬中町線ですか。生活道路としての役目のための誘導をしていただければと思います。ハード面だけでなく、ソフト面も含めてご対応いただきたい。今回の隅切りと角度を変えたことについては、特にそのままでいいということですね。その他ございますか。

○委員 はい。前回も説明を受けながら、なかなか質問もできなかったのですが、現在の教会建物について初めてお聞きしました。この建物が出来たとき、素敵なものが出来たなと思っていました。その経過、すでに当時、長野市と協議があった上で出来たことも今

初めて知りました。ここまで進んでいる中で、経過については残念な思いもするわけです。素敵な建物を壊し、また同じようなものを作ってもらうのは大変なことだと思います。当時、計画に動きがないといわれた時から今日まで、大きく変わってきた経緯についてももう少し細かく教えていただければと思います。それから直接は関係ないですが、庁舎の方へ北に延びる 267 号線の計画については、将来的に踏切を超えて両側歩道が出来るのか教えていただければと思います。

○議長 ご質問ありがとうございます。まず、都市計画決定当時から遡って経過をご説明いただければと思います。あとは市道 267 号については歩道の関係ですね。事務局から説明をお願いします。

○事務局 はい。都市計画道路に決定したのが昭和 40 年ということで、大分経っていますが、その間、何回か計画を変更しております。特に東口の区画整理の関係で、現在既に出てきている部分については区画整理事業として整備しました。また 2000 年当時、東口の土地区画整理事業を実施している最中でした。その中で、この七瀬居町線の先線についてはまだ事業化する予定がなく、周りの道路状況としても今ある道路は出来ていない状態でした。その後、区画整理事業で既に出てきている部分が完了し、市道西 267 号線という市役所の踏切へ向かう南北の通りにも整備が必要という話が出てくる中で、七瀬居町線の事業化を計画、検討していこうとなったのが今までの経緯です。2 点目、市道 267 号線ですが、踏切の改良を建設部で現在計画しております。踏切の改良、拡幅も含め計画を進めているところです。

○事務局 追加で少し説明いたします。先ほど鈴木から説明いたしました、都市計画道路というのは、都市計画決定してから事業化までに非常に時間が掛かるものです。当時、事業化が未定ということであれば、基本的に補償等の話が出来る状況ではないので、法の規制の範囲内で建替えをしていただくのが現状です。そのような中で、信州教会さんにも当時、そういった説明をさせていただいたと考えております。

○委員 将来の計画にも影響がないと受け止めた教会側との認識の違いが大変気になるのですが。

○事務局 法の 53 条、54 条というのがあります。都市計画道路を含め、都市施設のあるところでは法律の範囲内で、これを建てたいという申請があれば止めることが出来ない部分もあります。私も信州教会さんの建物の中に入れていただき、皆さんのおっしゃるような素敵な建物だと思います。そういった建物や家も、やはり都市計画、長野市全体の施設を作っていくという計画があり、先ほども説明いたしました、今後事業化していく中で、実際の補償内容や移転にかかる費用というお話をしていけると考えております。ただ、信州教会さんのご理解、ご協力がなければ出来ないものだと考えております。当時のいきさつがいろいろあったと思いますが、基本的には都市計画道路についてもすぐに事業ができない、分からない部分は 53 条という手続きをとりながら建築していただくのが現状です。

○委員 分かりましたが、十分な理解説明をお願いしたいと思います。それから、

市道西 267 号線について今は踏み切りのところが計画中とのことですが、将来的には踏切を超えたところまで 2 車線道路になるのかどうかだけ教えてください。

○事務局　今は時間により一方通行になっていますが、市役所に向かって 2 車線、歩道の設置も含めて計画していると聞いております。

○議長　ありがとうございます。その他ございますか。

○委員　うちの事務所に近いので教えてください。おそらく担当は道路課だと思いますが、図面に出た交差点の所がカーブになってますよね。東横線の延長の時、車椅子の方と視覚障害の方と、どうなのかやったんです。結論だけ言いますが、カーブをつけるとき、最低 1 メートルだけ真っすぐの部分を作っていたいただきたい。どういうことが起きるかと言うと、車椅子が傾いてしまうんです。最低 70 センチあればほとんどの車椅子の方は通れますが、ちょっと見越して最低 1 メートル、直線部分をカーブに作っていただけると車椅子が傾かなくて済みます。東横線の時も道路課さんともお話しましたが、後になるとまずいので、カーブのところだけはそういう方のためにもご配慮いただきたいと思います。私ども団体の立場から申し上げておきたいと思います。

○事務局　今回も歩道をかなり広く取っており、点字ブロック等も入っています。車椅子の方へも十分配慮した上で、多少のキャンバーは水はけのために必要です。

○委員　傾きが 60 センチぐらいしかなく、ちょっと工夫してどこか 1 ヶ所出来れば。皆に周知できるのでお願いします。

○事務局　ありがとうございます。歩道は広く取っておりますが、車いすの方も通れるよう配慮したいと思います。詳細設計の中で、その辺りをあたってみます。

○議長　質問、ご意見等概ね出たと判断いたします。信号機の数、それからゼブラ部分での構造に伴い、七瀬中町線の位置付けが市の想定している形になるようなハード、ソフト面での対応をお願いします。教会の建物については、今後しっかり説明していただきたい。それから、市道 267 号線についての歩道のあり方ですね。今、時間帯で規制してところが交互通行になるということです。ただいまご意見ありました車椅子のバリアフリーの関係も協力いただくということでよろしくをお願いします。今回の交差点の変更、線形を変え、隅切りを変える。それから車線については都市計画上明確にするため、2 車線に決めることが決定事項となるわけですが、この点について採決を取りたいと思います。こちらも挙手による方法で行いたいと思いますが、ご異議ございませんか。(異議なし)では、挙手による採決を行いたいと思います。議案 2 に賛成の委員は挙手をお願いをいたします。全員賛成ですので議案 2 は原案どおり決定といたします。

続いて、調査事項ア 都市計画道路見直し検討部会の報告について、事務局から説明をお願いします。

○事務局　続けて私から、調査事項のア 都市計画道路見直し検討部会の報告について説明いたします。説明に入る前に、まず資料の説明をいたします。資料 3-1 については本

日の説明資料、スライドを印刷したものです。資料3-2、3、4についてですが、順番に現況分析編、将来予測編、資料編としてそれぞれまとめております。当初は1冊に全てをまとめるつもりでしたが、非常に分量が多く、読んでいて本題の見直しの部分になかなかとり着かない印象でしたので、必要な箇所を見やすくお手に取りやすいよう3冊に分ける形といたしました。

まず、資料3-2、現況分析編についてですが、こちらは令和元年度に見直しをするための事前調査ということで長野市の地勢や人口予測などから始まり、都市計画道路の決定状況や計画の変遷、路線ごとの53条の申請件数、交通シミュレーションの現況再現といった内容をまとめております。見直しの本題に関する基礎的な部分になりますので、こちらはまたお時間のある時にご確認をお願いします。

次に資料3-3、将来予測編ですが、こちらはこれまでにご覧いただいている見直しの内容をまとめたものです。内容については後ほど説明いたします。

資料3-4、資料編ですが、こちらは見直しの作業の中でどんな評価をしたかや、路線ごとに評価結果をまとめたカルテなどをまとめております。こちらについてもこの後、説明いたします。

それではお手元に資料3-1をご用意いただき、スライド2枚目をご覧ください。まず、これまでの経過です。前半部分については、これまでも説明したもので省略いたします。前回は11月に行った第81回の審議会において、パブリックコメントの結果報告と部会案としての最終的な評価結果をお示ししました。その後、パブコメでいただいた各意見に対する長野市の考え方について文章の言い回し等を修正し、評価結果に対してシミュレーションを行い、最終確認が完了いたしました。本日の審議会では、パブコメの意見に対する市の考え方と最終確認後の評価結果について説明し、検討部会の最終報告といたします。

スライドは3枚目です。資料3-3の4ページをご覧ください。まず、見直しの対象路線です。前回の説明と重複しますが、現在、整備済みである区間と事業中である区間を除く59路線を対象に、整備の状況や主要な交差点等で分割した199の区間に対して評価を行っています。

続いて、スライドは4枚目、資料3-3は94ページをご覧ください。評価の手順についてです。前回の審議会でも説明いたしましたが、大きな流れとしてはまず、道路が持つ機能について整理を行い、次に区間ごとに評価を行います。ここまでが資料3-4、資料編の19ページから22ページと対応しています。その後、区間別の評価結果をもとに道路網として総合的な検証を行っています。この検証が資料3-4の23ページから27ページに対応しています。ここまでの評価結果をもとに、昨年8月から9月にかけてパブコメを実施いたしました。また、パブコメの実施を機に、長野県などの関係機関や市の道路課などの関係部局からも意見をいただきました。これらも含め各種意見等の反映としまして、パブコメでは廃止候補と評価していた区間を一部、継続検討候補へと評価を変えております。道路網としての

総合的な検証は主観的な評価として位置づけてはありましたが、数値的な基準を設けたり、上位計画等に位置付けがあるかどうかなど機械的に判断し評価をしておりました。このため、恣意的にならない範囲で長野市としての主観的な評価を加える部分として位置づけております。ただし、ここまでの評価結果があるので廃止候補であったものを存続候補へガラッと評価を変えるようなことはせず、一段階評価を上げた継続検討候補に改めるだけとしています。ここまでの評価による見直しの結果が暫定見直し案です。前回の審議会では、この暫定見直し案までをお示しいたしました。その後、交通需給バランスの検証、シミュレーションを行い、廃止候補となった都市計画道路が本当に廃止となっても大きな渋滞や遅れは確認されなかったもので、結果としては廃止しても大丈夫ではないかということで暫定見直し案から変更はなく、検討部会としての見直し案が確定しました。ここまでの作業が資料3-4、資料編の29ページから87ページと対応しており、評価結果を路線ごとに1枚にまとめております。こちらをカルテとして、今後の審議会での議論や地元への説明の際に資料として提示しながら使っていくことを想定しております。

スライドの5枚目、資料3-3、将来予測編の77ページをご覧ください。見直し原案、パブコメ実施時の評価結果の図がこちらです。スライドの表にある通り、簡単に結果をまとめております。存続候補が約49km、変更候補が約5km、継続検討候補が約23km、廃止候補が18路線で約19kmとなっております。パブコメで実際にいただいた意見については資料編の11ページから17ページでございますので、こちらもお時間のある時にご確認ください。

続いて、スライドの6枚目をご覧ください。各種意見等の反映についてパブコメ時には廃止候補としていた区間を、パブコメを機に継続検討候補へと評価を変えた路線について説明いたします。評価を何故変えるのか、もしくは変えないのかが争点になるかと思いますが、全てを説明している時間がないので、特に評価を変更した路線について説明いたします。

スライドの表では1つ飛ばして、県庁小柴見線についてです。資料3-4、資料編の36ページをご覧ください。詳細図のとおり、県庁小柴見線の区間16-1についてパブコメでは廃止候補としておりましたが、赤色で着色している山王小柴見線が現在、事業中です。このため、山王小柴見線の整備による今後の交通の変化や事業効果を検証した後に改めて判断する必要があることから継続検討候補に評価を改めています。

次に上松吉田線です。資料3-4は40ページです。パブコメ時点では全線が廃止候補となっておりましたが、都市計画公園の三輪公園のアクセス道路となっていることから、公園と一体的な計画として連携を図る必要があるため、継続検討候補に改めています。

続いて、高田若槻線、52ページです。パブコメ時点では、国道19号と18号を結ぶ区間36-1が廃止候補となっておりました。ただし、いずれの国道も現況で混雑が発生しており、特に国道18号の4車線化や周辺道路の改良などによる今後の交通の変化と事業の効果を検証した上で判断する必要があることから継続検討候補に評価を改めています。

続いて、53ページの栗田安茂里線です。こちらは北陸新幹線及びJR信越本線との交差部

であり、技術的な課題があることから、パブコメ時点では廃止候補としておりました。これについては都市計画道路のネットワークが途切れてしまうこと、また現況において、国道 19 号の混雑が発生していることから国道 19 号、都市計画道路の安茂里幹線の整備による交通の変化と事業効果の検証をした後に判断する必要があるため、検討候補に評価を改めています。

続いて、57 ページ丹波島小市線です。こちらパブコメ時点は区間 42-2 が廃止候補となっていました。栗田安茂里線と同じく、ネットワークが途切れてしまうことと国道の整備効果を見た上での判断が必要であることから、継続検討候補に改めています。

次に 63 ページ、横田御厨線です。主要地方道戸隠篠ノ井線、都市計画道路の五明西寺尾線の北側が廃止候補となっていました。こちら代替路としている西側の長野上田線、都市計画道路の県庁篠ノ井線が現況において混雑が発生していることから、長野上田線の 4 車線化の事業効果を検証した後に判断する必要があるため、継続検討候補に評価を改めています。

続いて、68 ページ、南原通りです。先ほど横田御厨線の評価を改めたため、これをネットワークとして東西に接続する必要があるため、併せて南原通りも継続検討候補に評価を改めています。ここまでパブコメでいただいた意見をもとに再検討した結果、評価の変更をした路線について説明いたしました。続いて、パブコメの意見ではありませんが、パブコメの実施を機に関係機関等からも意見をいただく機会になり、これによって評価を改めた路線もございますので説明いたします。

お手元の資料は資料 3-3、95 ページをご覧ください。まず、城北線についてです。こちらは長野県との協議結果をもとに、評価を変更しております。昭和 55 年に長野市で策定した総合都市交通施設整備事業基本計画、我々は交通セル方式と呼んでおりますが、この計画の中で城北線の廃止候補となっていた区間が、交通セル方式のシステムの一部として位置付けられており、今後の市街地開発事業などと併せて一体的に検討していく必要があることから、継続検討候補に評価を改めています。

続いて 100 ページ、川合関崎線についてです。こちらについてはパブコメでご意見をいただいております。これをもとに評価を改めたわけではありませんが、道路課と協議をした結果、評価を改めています。若穂スマートインターチェンジの整備や五輪大橋の無料化と関連する計画であり、市場団地へ向かう南からのアクセスルートとして位置づけがあるため、継続検討候補に評価を改めています。

最後に 101 ページ、下段の塩崎稲荷山線です。こちらについてもパブコメ時点では廃止候補としておりましたが、昨年度改定されました千曲市の整備プログラムにおいて、温泉前線という都市計画道路が存続する方針になっております。この温泉前線が長野市と繋がって、長野市では塩崎稲荷山線となっているため、市外とのネットワークの連続性及び千曲市の方針と整合を図るため、継続検討候補に評価を改めています。

この様にして得られた部会としての最終的な見直し案が、スライドの 7 枚目、資料 3-3 の 111 ページです。こちらの結果や図自体は以前の審議会でも、すでにご確認いただいております。

ますが、改めてご確認をお願いします。廃止候補は8路線、延長が約11.7kmです。路線としては長野菅平線の一部区間、城山小学校通りの全線、塩崎中央線の一部区間、篠ノ井小市線の一部区間、松代(停)線の一部区間、海津西条線の一部区間、松代中央線の一部区間、西寺尾象山線の全線です。

最後に、スライドの8枚目をご覧ください。今後の予定です。本日は部会としての最終報告ということで素案をお示しました。今後は令和4年度以降になりますが、次回以降の審議会、ここでは①～③とさせていただきます。①の審議会では委員の改選も控えておりますので、素案の説明を改めてした後に廃止候補の内、本当に廃止をするのか、どの路線から廃止の手続きに入っていくのかなどを検討し、審議会としての廃止路線案を作成していくようになるかと思えます。その後、審議会の廃止路線案をもとに住民自治協議会へ意見聴取を行い、地元の意向を確認したいと考えています。審議会の②では、その意見聴取の結果を報告させていただき、審議会としての見直し案を再検討し、手続きに入っていく廃止路線を確定できればと考えています。その後、都市計画法による手続きや地元住民への説明や意見聴取を行った上で、審議会の③以降で廃止路線の審議をしていくようになるかと思えます。

私から、都市計画道路の見直しに関する説明は以上です。資料の分量が多く、大変かとは思いますが、ご意見、ご質問等、よろしくお願いします

○議長 ありがとうございました。ただいま、検討部会での最終報告について説明いただきました。本日は高木部会長にお越しいただいております。部会長から何か補足説明等ありましたらお願いします。

○部会長 部会長の高木です。鈴木さんから非常に丁寧な説明がありました。都市計画審議会での報告は4回目で、おそらくここにいらっしゃる方はある程度内容をお分かりいただけてるのではと思っております。少々時間かけて18路線を廃止候補にしたのに、パブコメをやったら、廃止は8路線になっちゃうのかという言い方もあるでしょうし、住民の方や県など関係機関との協議を経て、廃止候補の数は減らし継続検討に動かしたというのを英断という言い方もあるでしょうし、両方の見方はあると思えます。この後は基本的に審議会にお任せするというので、何かご意見等あればお聞かせいただければと思います。

○議長 ありがとうございました。ただいま、高木部会長から説明いただきました。部会としての最終報告ということで、この審議会にかけております。この見直しについては慎重にこの都市計画審議会でも数回に分けて進捗状況を確認しながら今回に至っているわけです。前回から需給バランスの検証を行った結果、大きな渋滞をするわけではないとのことです。更に関係機関と協議、調整するなかで今回の提案になったということです。ただ今の説明について、ご質問あるいはご意見等ございましたらお願いします。

○委員 以前からお聞きしてる内容ではありますが、資料3-4の4ページです。3・4・42の丹波島小市線が継続と報告がありましたが、国道19号線で小松原の災害があり西山の人達は大変苦勞して、開通になったと喜んでいたらやっぱり安茂里でラッシュにな

り結果は同じだというような、改めて19号線の安茂里での渋滞が指摘されております。そういう中でこの全体像を見ると、42番が一番渋滞するところを分散させる大変重要な路線だなと思っているところです。これが整備されれば、差出からの通勤等がかなり楽になるのではという評価がどこまでされているのか。そこが膨大すぎてわからないんですが、重要な路線だと思うんで、ここについてはぜひ整備して欲しいという感想を改めて持ちました。

それからもう1路線、3・4・36ですが、これも継続という評価のようです。19号線はこの交差点で行き止まりで、北側からの進入がここで止まっているということで、この交差点から18号への間が今すでにずっと並んでいる状態で、やはり早期に開通させることが必要だと日々思っています。これについても、早急に結論を出し、整理して欲しいという感想を持ちましたので改めて意見として申し上げておきたいと思えます。

○事務局 丹波島小市線3・4・42は資料3-4の57ページにカルテがありますが、当初は廃止候補で検討した結果、ネットワーク、委員さんのおっしゃるように19号の渋滞が発生するなど、交通量が大きく変化している状況ではありますが、それらを見た上で今後、整備、計画について引き続き検討していきたいと思っております。もう1つ、3・4・36ですが、資料3-4の52ページにカルテがあります。パブリックコメントでもかなりご意見をいただいております。渋滞や混雑が一時的に発生している状況で、国道18号バイパス、東バイパスと言っているところで暫定2車線で開通していますが、これを4車線化したり、あと五輪大橋の開放など、周りの交通状況を見ながら整備、計画について継続して検討していきたいと考えております。

○委員 評価を変えたことについての説明で、とても重要な路線だから継続検討候補へと評価を変えたことをずっと述べていましたが、そんなに重要ならばそもそも廃止候補になる評価システム自体がおかしいのではと思ってしまいますね。あまりにもパブコメに左右されていることにちょっと疑問を持ちます。廃止候補のままのところは、基本的にパブコメがなかった、もしくは1つ程度だったり、賛成と反対が1つずつみたいな形のところですよね。そうすると、これから住民の意見聴取した時、この検討自体を知らなかったという人達が廃止になることをその時に知ることになる。それでまた、反対意見が出たらそのまま継続検討する方向に流れてしまうということになりがちですよね。せっかく部会でいろいろと評価指標も決め、長野市の方向性として考えていただいたのに、こう簡単に変えてしまうというのも。もう少しいろいろ考えた方が、今後のためにもよいのではという意見です。

○事務局 ご意見ありがとうございます。まず、都市計画道路全体が重要な路線であります。実際に今後の都市の広がり方を考えていく中、どれが不要になっていくのかが今検討している部分です。委員さんのご指摘のように、重要というなら確かに全部重要だからと、戻すのはおかしいのではという見方もあるかと思えます。しかし、基本的には都市計画の中では全部の路線が重要な路線として決められております。その中で、今後の交通量や土地のサイズ、人口の推移、推計、道の役割であったりというところで、どういった路線が数

字でいくと残るいうか、客観的な評価で考えたものです。評価として点数化する中で、ぎりぎり最後まで残った路線をそこからまた戻したという路線でした。詳しい内容については今後、審議会でも説明しながら、廃止候補路線について検討をお願いしたいと思います。

○議長 住民自治協議会等に意見聴衆し、そのあたりの経過も含めて最終的な案が妥当か審議し、審議会で判断しますので改めてご意見いただければと思います。その他ございませんか。

○委員 ご説明ありがとうございました。最後の表で、存続候補と検討、廃止の位置を出した下段に変更候補という緑の部分がありますが、分からないことがあります。カルテを作る中ですごく細かく確認されていると思いますが、例えば3-3の48ページの道路網としての総合的な検証の中で、課題がある。ただ実現性に問題があるというところ変更候補として挙げているという説明の図がある中で今回廃止候補になった理由に、JRとの兼ね合いで実現性が難しいとなっていた。そこから継続検討候補に戻すというような、そこだけが問題じゃないので、変更候補までは上げないけど、オレンジのところの継続検討候補でさらに確認、議論することになっているのか。この変更候補になっていると、どういう状態なのかという、ただ廃止じゃなく、存続するでもない変更はどのような状態なのか教えてください。

○事務局 変更候補には、それぞれ4つ存続、変更、継続、廃止とありますが、そのままではなく変更が必要だと。存続すべきというか、残すべき路線の中でも例えば計画幅員や線形、そういうことが必要な路線を上げております。

○委員 その路線の中で実現性に問題があるところを変更することで何とかなるというのは、緑のところ位置しているという認識ですか。例えばJRとの兼ね合いというのが2個ぐらいあったと思います。廃止路線になっていたのがオレンジに戻ったのは、それだけの問題ではなかったのか、変更候補まではいかず、オレンジに留めて議論を進めるという意味ですね。ありがとうございます。

○議長 かなり丁寧に評価をし、部会でまとめていただき今回の結果に至ったとのことです。懸念として、本当に大変なのはこれから地元へ説明に入ってからだと思います。委員さんからも発言あったように、審議会でもいただいたご意見、それから客観的に幾つもの指標を使って出した結果を両方見ながら、審議会で議論していただくことになると思いますが、よろしくお願いします。また、いただいたご意見は事務局で精査し、今後進めるにあたって検討していただければと思います。それでは、調査事項アは終了といたします。

続きまして、調査事項イ 長野市適正化計画改定検討部会報告について事務局から説明をお願いします。

○事務局 調査事項2 長野市立地適正化計画改定検討部会について報告いたします。部会のスケジュールと検討内容です。本日の経過報告は、12月に実施したパブリックコメントの結果報告と、素案の内容について報告いたします。12月に実施したパブリックコメントの結果ですが、意見募集は昨年12月1日から27日まで行いました。計画の閲覧は(3)に

記載されている4箇所にて公表いたしました。寄せられたご意見は、(6)に記載のとおり、2名の方から6件のご意見をいただきました。4ページをお願いします。6件ご意見すべての説明は省略いたしますが、1番から5番までのご意見に対しては表現方法の修正等で対応できるものでした。

5ページをお願いします。6番目のご提案については、都市機能誘導施設に医療機能を追加したらどうかというものです。ご提案のあった医療機能は、広域医療の中心的な医療機関であり、災害時には災害医療の拠点となる医療機関でもあることから、この医療機関を都市機能誘導区域に含めることで、医療施設の移転や建替え時には周辺環境の整備や公共交通などの再編など高い事業効果が期待でき、災害時には近接する保健所を含め医療救護活動の拠点ともなることから、この提案を受け、都市機能誘導区域及び都市機能誘導施設について再検討することといたしました。ここで、2ページの検討内容とスケジュールに戻りますが、パブリックコメントでの提案を受け、誘導都市機能について再検討が必要となりました。そのため、当初の予定では7回の検討部会で案をまとめる予定でしたが、延長することといたしました。今後の流れとしては、再検討した内容を含め4月から5月に意見募集を行い、部会案をまとめていきたいと考えております。

続いて、資料4-2の素案の説明にまいります。こちらの素案は、パブコメでの意見を修正したものと、部会で検討してきた内容を反映したものです。修正部分全ての説明は省略いたしますが、ページ右上に赤字で「修正」と記載があるページが現行計画から修正したページです。

では1枚めくっていただき、目次をご覧ください。本計画の構成ですが、パブコメの提案を受けて検討することとなった第4章の2、3の誘導都市機能や、新たに追加した第5章の居住誘導区域内の災害に関する防災対策として「防災指針」、それから次のページの第7章の数値目標、このあたりが現行計画と比べ大きく改定した部分です。今年度の改定では、第5章の防災指針と第7章の数値目標の部分を中心に検討してきましたので、その部分についてご報告します

51ページをお願いします。第5章の居住誘導区域内の災害に関する防災対策（防災指針）は、今回の見直しで新たに追加した章です。この防災指針の目的は赤字で記載されている部分で、災害リスクに関する各種情報を収集・整理することで課題抽出を行い、市及び市民が改めて災害リスクを自覚し、相互に共有・連携して防災まちづくりを進める、または取り組むための指針という位置づけとなります。そのため、どのような災害リスクがあるのか、逃げやすさはどうなのか、どのような対策がされているのかなどの情報を整理してまとめています。災害リスクでいうと例えば、55、56ページの浸水想定区域や、避難のしやすさに関しては62ページになりますが、ご覧いただいているのは計画規模の浸水想定区域に対しての避難のしやすさや課題を示しており、洪水時を想定した場合、緊急避難場所への避難とした場合、避難所までの距離感を示しています。対策においては66、67ページで、災害リスクに対

してどのような対策がされているのかをまとめて示しており、情報の周知や避難計画に関する支援策を中心にまとめました。この防災指針は、ご自分のお住まいの地域の災害リスクや避難のしやすさはどのような状況なのか、現状を知ってもらい、それが早めの避難行動や防災意識の向上に繋がっていただければと考えております。

続いて 85 ページをお願いします。第 7 章は数値目標と評価方法です。現行計画では第 5 次総合計画の指標と整合させた指標としておりましたが、これを補足する指標をいくつか追加しました。その一覧表が 86 ページですが、指標は基本方針に基づいて 4 つに分類され、今回は下線部分の指標を追加しました。代表として①居住誘導に関する評価指標について説明いたします。現行計画にもありました居住誘導区域内の人口密度という指標ですが、人口減少の影響を受け、毎年人口が減っていますので、数値とすると下がっていきます。これを補完する指標が必要だったので、居住誘導区域内の人口割合という指標を追加しました。全体の人口は減少しても、居住誘導区域内の人口割合が保てているかどうか、というものです。他にも新たに追加した指標や補完する指標を加えたので、本計画による効果的なまちづくりを、より評価できる形になったのではないかと考えております。以上で、説明を終わります。

○議長 防災に関するところ、指標を示した第 7 章のところが従来の立地適正化計画から大きく変えたところということでした。災害についても防災指針を作り立地適正化計画に反映させ、それから評価指標についても評価が分かりやすいようにということで、今回新たに指標を追加したわけですが、今回大きく追加した部分、またそれ以外の部分についてもお気づきの点あればご意見ををお願いします。本日、立地適正化検討部会の部会長は急遽欠席とのことなので、検討部会に係わっている委員さんから補足説明等ありますか。

○委員 防災の視点を盛り込むため、それに関係した誘導都市機能ということで医療機能の追加について議論してまいりました。また、数値目標や評価指標については審議会等での意見を受け、基本方針や評価方法の見直しということで、分かりやすく、かつ住民目線で何がされていてどう評価すれば良いかが分かる指標であることに注意して進めてきました。

先ほど説明にもありましたが、資料 40 ページからの都市機能誘導区域図は前回より大幅に変更し、はっきりとした区域を示すことができたのではと思います。誘導都市機能に医療機能を追加したことで都市機能誘導区域が広がるため、区域を大きくすることに否定的な意見もありましたが、必要な機能を維持していくという主旨を反映し、このような区域設定となりました。この部分に限らず、ご意見いただけたらと思います。よろしくをお願いします。

○議長 ただ今の補足説明も踏まえ、ご意見等いかがでしょうか。このあと意見募集を行い、5 月の審議会で経過報告、8 月の第 85 回審議会で答申していただくという流れです。実質あと 1 回ですので、ご意見等あればよろしくをお願いします。よろしいでしょうか。何かお気づきの点があれば、事務局へご意見いただくようお願いします。

それでは、調査事項イ について議事を終了いたします。ほかに、委員の皆様から何かございましたらお願いします。

以上で議事は全て終了ですので、議長を退任いたします。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。5 その他として事務局からご連絡いたします。委員の皆様が任期が今月までとなっております。新たな委員の選出に関しては、事務局で順次進めてまいりますのでお願いします。

終わりに、都市政策課課長の桑原から閉会のご挨拶を申し上げます。

○事務局 都市政策課長の桑原でございます。委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席いただき、また熱心にご審議をいただきありがとうございました。それぞれの立場で、当市の都市計画にご尽力を賜りましたこと、厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。年度末を迎え、何かと気忙しい季節柄ではございます。委員の皆様方におかれましては体調にご留意いただき、ますますご活躍されますようご祈念申し上げます。

それでは以上をもちまして、第83回長野市都市計画審議会を閉会いたします。本日はありがとうございました。