

第4回 長野市都市計画審議会
長野市都市計画マスタープラン改定専門部会
議事録

日時：平成27年11月25日（水） 午前9時30分

場所：長野市防災市民センター 3階 会議室

長野市都市整備部都市計画課

第4回 長野市都市計画審議会

長野市都市計画マスタープラン改定専門部会 次第

日時 平成27年11月25日(水) 午前9時30分

場所 長野市防災市民センター 3階 会議室

1 開 会

2 あ い さ つ

3 議 事

審議事項

現況と課題の整理補足

主な施策の達成状況の把握と整理

都市づくり構想

都市づくりの理念と目標、都市構造・土地利用について

4 そ の 他

5 閉 会

◎長野市都市計画審議会 長野市都市計画マスタープラン改定専門部会委員

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

◎説明のための出席者

| | | |
|----------------|-----|-----|
| 都市整備部長 | 轟 | 邦 明 |
| 都市計画課長 | 羽 片 | 光 成 |
| 都市計画課長補佐 | 飯 島 | 邦 夫 |
| 都市計画課係長 | 宮 下 | 伊 信 |
| 都市計画課主査 | 小 林 | 明 徳 |
| 株式会社 日建設計総合研究所 | 竹 村 | 登 |

◎事務局出席者

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

◎開会

○司会 ご案内の時刻となりました。本日はお忙しいところお集まりをいただき、誠にありがとうございます。ただ今から、第4回長野市都市計画マスタープラン改定専門部会を開催いたします。本日の進行を務めさせていただきます、都市計画課の飯島でございます。よろしくお願いいたします。本日は宮島委員、小山委員、太田委員からやむを得ずご欠席とのご連絡をいただいておりますので、ご報告申し上げます。また、清水委員におかれましては、所用によりまして11時半頃ご退席予定と伺っております。また、当専門部会は、市の「市議会等の会議の公開に関する指針」によりまして、原則として公開で行い、会議結果の概要につきましても、市のホームページ等で公開することとなっておりますので、よろしくお願いいたします。

◎あいさつ

○司会 はじめに高木部会長より、ご挨拶を頂戴いたします。よろしくお願いいたします。

○部会長 はい。どうも、おはようございます。高い所では雪が降り始めたという話を聞いて、段々と厳しい季節がやってきていると実感を伴っております。今日も寒いですが、こういう状態でも、高齢者等の交通弱者の方でも、生活的に、買い物等の不便がないような街をどうやって作っていくかというのが、多分我々の大きな目的でございますので、今日もかなり全体の議論の中で本筋的なところをやるかと思うので、活発なディスカッションをよろしくお願いいたします。

○司会 ありがとうございました。次に本日の資料を確認させていただきます。まず、資料1「現況と課題の整理補足」、資料2「主な施策の達成状況の把握と整理」、資料3「都市づくりの理念と目標、都市構造・土地利用」です。こちらの資料につきましては、先日、郵送させていただきました。なお、資料3につきましては、印刷が良くないので、本日、きれいなものをお配りさせていただきましたので、よろしくお願いいたします。そして本日、お配りさせていただいた資料になるのですが、次第、資料2-2「(現行)長野市都市計画マスタープランの検証」、資料3-2「都市づくりの理念」、資料3-3「都市拠点と都市軸」以上でございます。よろしいでしょうか。もし、お手元がない方がいらっしゃれば、お申し出いただければと思います。また、第1回議事録に間違いがございまして、訂正したものをお送りさせていただきました。間違った議事録を本日お持ちいただいた方は、専門部会終了後に回収いたします。大変申し訳ありませんでした。次に、本日の日程ですが、お手元の次第に従いまして、終了は午前11時30分頃を予定しております。それでは、これからの進

行は高木部会長にお願いをいたします。高木部会長よろしく申し上げます。

◎議事

○部会長 それでは、議事の進行を努めさせていただきます。本日の議事録の署名人として、築山委員さんと山浦委員さんをお願いします。よろしくお願ひいたします。現況と課題の整理の補足と主な施策の達成状況の把握と整理について、まず、事務局からの説明をお願いします。

○事務局 では、前回の専門部会でご説明をした現況と課題について、一部、前回ご指摘をいただいた部分を含めて補足をした資料を資料1という形でまとめさせていただいておりますので、これについてご説明をいたします。資料1で1枚目はD I D人口密度と市街化区域の人口密度を各都市でグラフにしたものでございます。前回も同じこのグラフをご提示させていただきましたが、長野市が真ん中辺りにあって、前回は三大都市圏も含めた全国の都市のグラフを示しておりました。それだと大都市を含んでいて、分かりにくいというご指摘と、今お手元と前の画面でお示ししている図面の中で同規模で近隣都市ということで、例えば白抜きで高崎市、富山市といった所をお示ししましたが、それ以外のプロット点について、どういう都市があるのかというご質問があったので、それを主体にご説明いたします。もう一度このグラフの意味ですが、X軸（右方向の軸）がD I D（人口集中地区）の人口密度です。D I Dというのが、40人/ha以上の人口を持っている地区が5,000人以上固まりとして存在しているようなエリアで、5年おきに調査される国勢調査を基に国の統計局が定めているものになります。これは、都市的な人口の集中しているエリアの一つの指標で、全国的に比較できる指標になると思います。その中で密度が高いということは、都市的な人口が集中している地区の中で更に人がたくさん住んでコンパクトと言いますか、密度が高いというのが横軸になります。縦軸は、市街化区域における人口密度で、都市計画で定める市街化区域の人口密度を表したものになります。これは都市計画という計画の中で概ね都市的な土地利用を誘導すべき地区という形で計画的に指定をされているものですので、場合によってはD I Dが指定されていないような所も市街化区域になっているという状況もあります。D I Dと市街化区域の密度が同じですと、この図の45度の線上に乗る形になり、概ね都市的な実際の状況と計画的な区域が整合しているということになります。45度の線よりも下になるとD I Dの人口密度が高く、市街化区域の人口密度が低いということになり、少し計画的に誘導するエリアが広くて密度が低いということで、かなり薄く広がっている市街地という言い方もできると思います。逆に45度の線よりも上になると、D I Dの人口密度よりも市街化区域の人口密度が高いということになりますので、割とコンパクトになっているということになります。これでいきますと、長野市は45度の線よりも少し下ということになりますが、

それよりも上になっている、コンパクトと評価されるのが上にある選んで名前が書いてある青い都市になります。ここで一つだけ統計的にデータがおかしいわけではないのですが、合併により市街化区域と市街化区域がない所が含まれていて、数字的におかしいのは滋賀県の東近江市が非常に飛び出していますが、データの的に不都合と言いますか、表現できないことになっています。それ以外の、例えば一番右上の沖縄県那覇市、奈良県奈良市、愛媛県松山市といった所はD I Dの人口密度も高いし、計画的に誘導すべき市街化区域の人口密度も高いということで、コンパクトと言っているのではないかと思われる所になります。ただし、那覇市については、米軍基地があたったりすることもあり、住める範囲がかなり限られているという事情もあるかと思えます。奈良市は盆地になっていて山に囲まれていること、元々の文化として都であったということもあり、コンパクトシティを誘導したと言えれば昔から誘導しているのかもしれませんが、そういう状況です。松山市はここも割りと周りが山と川に囲まれている所なんです、行かれた方はご存知かもしれませんが、市内は路面電車が通っていたり、鉄道もJRと私鉄があり、公共交通もしっかりと市内に入っているというところで、これも意図してそうなっているわけではないと思いますが、公共交通が便利で使われている都市という意味で松山市もコンパクトになっていると思います。よく今言われている富山市、左下になりますが、コンパクトシティで有名になっていますが、現状では長野市よりもD I Dの人口密度も低いし、市街化区域の人口密度も低いということで、長野市よりは拡散傾向にあるということで、富山市のような拡散傾向にある都市では頑張っって今公共交通を軸にしたコンパクトシティを目指しているという状況になるのかと思います。長野市の部分を赤くラインで拡大して経年変化を右下に赤い四角の中に囲ってありますけれども、これについても昭和55年から5年ごとにこういう形で変化しているということです。若干密度が高く、市街化区域の密度も高まっている状況ですが、平成17年から22年の間に市街化区域を拡大したということもあって、少し密度が下がったということですが、この動きはこの箱の中での動きですので、全体から見ると大きく変動しているというわけではございません。以上がD I D人口密度と市街化区域の人口密度を分析したグラフでございます。次の2ページをご覧ください。今回X軸、右側の軸は市街化区域の人口密度を表しております。縦軸は基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率で、基幹的公共交通というのは一日に片道30本以上のバス便があるエリアということで、1日1本しか通らないような所は含まれていませんので、ある程度便利に移動できる範囲にどれだけの人が住んでいるかを示したものが、縦軸の基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率になります。長野市は真ん中辺りに位置しておりますが、赤い線を入れており、全国的な平均を表しております、市街化区域の人口密度は63人/haくらい、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は60%弱くらいが全国平均になります。これは大都市圏も含まれた数字ですので、少し高いところになります、大都市圏を除いた地方都市圏の平均でいきますと、この図で示しております長野市よりも少し下ということで、長野市も位置的には大都市を含めた平均からすると少し人口密度が低いし、公共交通のカバ

一率も低いのですが、地方都市圏と比べると平均的か少し上くらいの状況にあります。富山市は長野市よりも少し低いということになります。今度は公共交通との関連ということでございます。次は3ページでございますけれども、都市構造と拠点を検討していく上で少し参考になるということで、これも前回の専門部会で大規模小売店舗の分布とカバー率でお示したものを、ご意見で大規模店舗だけでなく、日常の生活ではコンビニや商店を利用するのではないかとということもありましたので、今回図では赤い点で示しているのは店舗面積で3,000㎡以上の大規模店舗で、スーパーマーケット、あるいはホームセンターといったものが含まれています。緑色の点はコンビニでございます。ここに鉄道駅周辺と、各中山間地域は支所を中心に円を書いております、2種類の円を書きました。一つは駅、あるいは支所を中心に600mの円、もう一つは800mの円を書きました。600mの円は前回の専門部会でもお示しをした長野市の公共交通ビジョンの中で公共交通カバー圏域ということで、バス停や駅から600mというエリアです。それから、800mの圏域ということで、これは不動産的に大体1分で80m歩くということで、10分くらい歩いて行けるエリアということで表しているものでございます。丸のなかにコンビニや大規模店舗がいくつくらい入っているか、駅から歩いて行ける所にどれだけ便利さがあるかということと比較したもので、それを表にしたものが次の4ページになります。4ページの表の縦に、中心市街地、600m圏内、800m圏内の3種類で集計しております。今ご説明をしたものは、600m圏内と800m圏内になりますが、長野の中心市街地については、駅からというよりは中心市街地のエリアが参考になりますので、表一番上の一行目は中心市街地の約200haのエリアについて集計しております。これで行きますと、長野の中心市街地にはコンビニが26店舗、大規模小売店舗が7店舗ありということになります。占有率はコンビニが長野市全体で186店舗ありますので、186店舗のうち26店舗が中心市街地にあって、14%の占有率になるということです。大規模小売店舗も市内全体で39店舗あって、中心市街地には7店舗なので、占有率は17.9%になります。大規模小売店舗の占有率が高いことがわかります。それを駅ごとに長野駅から順に並べたものが、二行目以降の番号1番からの表になります。長野、市役所前、権堂は中心市街地のエリアに含まれますけれども、駅から600m、あるいは800mで集計したので、コンビニや大規模小売店舗の割合が高くなっています。5番目に北長野があり、現行のマスタープランで地域拠点に指定されておりますが、600m圏内にはコンビニが1店舗、大規模小売店舗が1店舗で、800m圏内に広げますと、コンビニが3店舗、大規模小売店舗が1店舗になります。800m圏内というのは、面積でいうと200haくらいですので、中心市街地と同じくらいの大きさだと考えていただければいいと思います。長野の中心市街地や北長野、9番目の篠ノ井、10番目の松代といった地域拠点の差が出てきています。篠ノ井はコンビニはありますが、大規模小売店舗が駅周辺にはなく、松代は600m圏内に1店舗、800mに広げると2店舗あり、北長野と松代が長野に次ぐ拠点性を有していることになります。11番以降は現行マスタープランで主要な鉄道駅や中山間地域の支所を生活拠点と位置づけている所になります。綿内から始まって、

駅周辺では 800m圏内にはコンビニ等何かしらあるという状況ですが、中山間地域では支所の周辺に何かあるというわけではない状況です。表のコンビニや大規模小売店舗は、円の中の数を数えたものなので、例えば長野と市役所前の間には円が重なる部分がありますので、コンビニ数を全部足しても 186 になるわけではありません。次に 5 ページをご覧ください。5 ページは拠点ごとに 600m圏の中で建物の用途別床面積がどれくらいの割合を占めているかを示したものになります。ピンク色が業務・商業の用途で使われている床面積です。緑色が住宅で戸建住宅、黄色が共同住宅でマンションやアパート。オレンジ色が店舗等併用住宅で、長野地区の中心市街地ですとか、長野、市役所前は商業的、あるいは業務的な土地利用となっておりますが、善光寺下以下になりますと住宅の割合が高いという状況になります。地域拠点と言っている北長野や篠ノ井、松代も商業的な土地利用が 2 割から 3 割と低く、住宅の割合が高くなります。綿内以下は 6 割から 7 割が住宅という状況です。6 ページは 800 m圏に広げて床面積を集計したもので、これも同様の傾向にありまして、中心市街地や長野は業務・商業が 6 割ほど、店舗等併用住宅と併せて 7 割くらいになっております。以上が現況に対して補足したものでございます。続けて、資料 2 もご説明いたします。資料 2 も前回の専門部会でご指摘があった、現行マスタープランに位置づけている施策の進捗状況です。マスタープランの第 4 編都市計画マスタープランの実現に向けての中の各部門ごとに重点施策が掲げられております。昨年度基礎調査で現行マスタープランで位置づけられている施策をピックアップいたしまして、それについてもう完了しているのか、事業中なのか、未着手なのかを市役所の関係各課にアンケートもしくはヒアリングを行いまして、まとめたものです。資料 2 の裏面にそれを整理したものがあります。土地利用で完了したものが 5 件、事業中が 23 件、未着手が 5 件となり、事業中の中には区画整理事業や再開発事業、河川整備といった比較的時間が掛かるような事業であり、様々な事業が進められています。道路、交通施設整備につきましても、完了が 20 件、事業中が 21 件ありまして、完了の中には中央通り歩行者優先化事業や北長野通りの事業があり、完了しています。事業中には北部幹線や幹線道路事業があり、時間がかかるということで事業中となっています。未着手の事業には県庁緑町線など 8 件あります。自然環境保全と都市環境整備では、完了が 3 件、事業中が 17 件、未着手が 1 件で、引き続き事業が進められているものが多い状況です。都市景観整備は完了が 3 件、事業中が 9 件です。事業中の中には地区計画のように策定をしてから続いていくというような計画もございますので、そういったものが事業中の中に含まれます。防災都市づくりにつきましても、事業中が 7 件あり、ハード的な整備だけではなくて、自主防災ということで、住民自治協議会等と連携した取組の結成が遅れていることもあり、事業中になっています。細かい内訳につきましては、今日配布いたしました資料 2-2 詳しい内容がありますので、参考にしていただければと思います。資料 1 と資料 2 の説明は以上です。

○部会長 どうもありがとうございました。現況と課題と施策の達成状況ですけれども、丁寧な資料を作っていただいたかと思います。大変面白い資料で、時間をかければかな

りディスカッションできる内容ですが、そこまでの時間もないので、質問等をいただきながら進めたいと思います。一つ、長野市は平均点よりも上くらいということが最初の図で分かりました。松本よりはいいのかなということは分かっていたのですが、大分差があることが私としては驚きでした。かなり専門的な話も入っていますので、分かりにくい部分もあったかもしれません。何かお聞きになりたいこと、あるいは指摘事項があればお願いします。はい、どうぞ。

○委員 聞き逃してしまったのですが、基幹的公共交通路線のバスは一日何便ですか。

○事務局 1日片道30本です。ラッシュ時で1時間当たり2、3本くらい、昼間で1時間あたり1本くらいです。

○部会長 1日30本ですから、相当な本数ですね。

○委員 昼間で1時間1本、ラッシュ時で3本ですか。

○事務局 場合によっていろいろだと思いますが、大体そうなります。

○部会長 往復ではなくて片道なので、1時間に2本くらいは来て、ラッシュ時はもう少し多いということですね。

○委員 1時間に2本で使えるかどうかですよ。昼間だと、30分来ないバスということになりますよね。

○部会長 昼間の時間帯は、バスの時間を見ないでいきなりバス停に行くことはありえない。

○委員 ありえない、使えないバス停ということですよ。

○部会長 使えないかどうかは別になりますが、厳しいですね。

○委員 多ければ良いというわけではなく、収支の面、沿線の人口に対してどれだけの利用率があるのか、要するに、使えるバスかどうかということが大切になります。1日1本通したらすごく使えるバスと、30本通しても人の生活に根ざしていないバスは使えないバスになります。

○委員 利用者にとって使えるかどうかであって、マネジメントの問題ではないと思います。

○委員 使えるということが大切になります。

○部会長 多分、1日片道30本以上のバスだと、長野のバスの全路線の中でも半分もないと思います。なので、最もよく使われていそうな全体の半分弱のバス路線のみが対象になっているということです。カバー率を出した時の距離はどれくらいですか。

○事務局 今回お示ししたものは800mです。

○部会長 バス停一つ一つに丸を描いていって、カバーしているかをピックアップしていったのですね。はい、どうぞ。

○委員 最初のページのグラフのD I Dと市街化区域の意味は近似曲線を含めて分

かるのですが、2ページ目のグラフの基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率と市街化区域人口密度の分布と近似曲線が全く合っていないように見えるのですが、これはどういう意味なのか、近似曲線に意味があるのかどうかをお聞きします。グラフの右下に緑の点で飛びぬけている都市があるのですが、これはどういう都市なのか、このような都市があるのでしょうか。カバー率が20%しかないのに、人口密度が極端に大きいという意味ですよね。沖縄は何となく分かるような気がするのですが、ある都市なのでしょう。

○事務局　　まず、近似曲線に意味があるのかどうかですが、2ページ左下に小さい字で書いてある $y =$ で始まる式があり、その下に $R^2 = 0.1633$ があります。どれだけ相関しているかということを表していて、これが0.1ということはかなり相関が低いことになります。この近似曲線は参考程度に入れているもので、あまり意味はありません。このグラフは赤い線と青い線で全国の平均、あるいは地方都市の平均を出して、長野市がどの位置にいるかを見ていただくのがいいかと思います。そういう意味では、先ほど部会長もおっしゃったように、平均より上ということになります。右下の飛び出ている都市については、今すぐには分からないので、調べてお答えします。

○委員　　これだけのグラフになると、公共交通のカバー率が高い所から下がってくるイメージで見るといいのでしょうか。下の表にはカバー率が高い所から順位で書かれていますので。

○事務局　　カバー率が高ければ、それだけすぐに公共交通が利用できるということで、コンパクトシティを目指す一つの形ではあると思います。先ほどの話のように利用できるような公共交通かということとはまた別の問題かと思います。

○委員　　素人なので分からないのですが、実際に利用できるかどうかはカバー率ではなくて、稼働率で評価するということはしないものなのですか。運行しているということは、利用する人がいるから運行しているという言い方もできるとは思うのですが、動いている数と実際に乗っている人の数が合わない、同じだけ運行していても乗っている人が多い所と少ない所があると思います。カバーしているから乗れるという単純な評価では、お金の情報は入らないですよね。運行をしていても運賃が高ければ乗らないと思うので、そういう意味では、稼働率はそれが評価された状態で情報が入ってくると思うのですが、そういう評価は難しいのでしょうか。

○事務局　　バス停ごと利用者数が分かれば出せるのですが、そういったデータがなかなか手に入らないということと、「卵と鶏」の関係かもしれませんが、公共交通の利便性のない所だとそもそも利用できないので、そういう環境があるかどうかという視点で見ただければと思います。

○部会長　　他にはどうですか。はい、どうぞ。

○委員　　今日の資料は勉強になる資料で特に2、3、4、5ページ目のデータアップをしてある資料は長野市を見極める部分で有効な資料だと思っています。中心市街地と地

域拠点という意味で、長野市をどう構成させていくかという中で、表を見て初めて知ったのですが、地域拠点の大半で8割以上が居宅の用に供されている施設ということで、今後地域拠点を充実させていくことは大変なことだと思いました。ワンストップとは言いませんが、衣食住が完結できるまちづくりをしていくとなると、かなりの努力が必要になると思います。夜間人口は多い場所だとは思いますが、中心市街地にストロー的に昼間人口が集まっている。それをワンストップ型で地域住民がそのエリアの中で生活や生業をしていくことになる、かなりの努力が必要になるのだらうと思います。一つお尋ねしたいのは、支所や保健センター等の公共施設の分布の状況や金融サービス、医療、福祉をエリアごとにプロットした場合に、どんな現象が見て取れるのか。そういう資料はあるのでしょうか。

○事務局 前回の専門部会に公共施設の公共交通カバー率のようなものはお出ししています。地域ごとでは集計していませんが、やろうと思えば出来ます。前回の資料1の5ページに少し分かりにくいのですが、青い点が福祉施設、赤い点が病院と分布は分かっていますので、拠点ごとに集計はできると思います。福祉施設については、中山間地域にも分布している状況です。前回の資料1の29ページの上の表には、一部の拠点ですが、拠点ごとに中心駅から600m圏の病院・診療所、福祉施設の集計はしています。福祉施設は割と均等、病院・診療所も各生活拠点にもあるような状況です。

○委員 これは私感ですが、福祉施設、特に老人介護施設は施設を造る時には地価が高い所は極力避けて、郊外へと持って行きます。高齢化社会になっていくと、高齢者は今後のキーパーソンになると思います。人口を集約的に中心市街地に集めるとなると、高齢者の施設を郊外型から中心市街地型に移行をしていかないと、人は集まりづらいと思います。地域包括ケアシステムということで、皆が高齢者を見守る、また高齢者の熟練した経験や技能をまちづくりに活かして行こうという方向性が出ているではないですか。高齢者福祉施設をいかにして中心市街地に呼び込むかということも都市政策上、法律の意味でも、今後の大きな課題になる気がします。

○部会長 今おっしゃられたことは、我々がこの中でディスカッションをしていきたい本質的なことであります。例えば、頂いた資料1の5、6ページには地域ごとの建物用途別床面積が出ていますが、地域拠点のエリアと言っても一部のエリアは実質的にはベッドタウン化している所があって、それを地域拠点と呼べるのかということもあります。そういった所に業務・商業や公共施設を誘導していくにはどうしたらいいのか、ということを考えていかなければいけないのかなと思います。そういう意味では、良い資料を作っていただいたと思います。

○委員 もう一つよろしいですか。北長野駅がJRからしなの鉄道に移行されて所有権も全部移転になり、私の会社に北長野駅の再生事業についてのプレゼンテーションをして欲しいという依頼がありました。用途等から調べなおしていくと、残念ながら歩道まで都市計画道路になってしまっていることが分かりました。JCというスーパーがありました、

まずそれを解体して、そこを一つの核店舗としていこうとしました。北長野駅自体のキャパシティを3分の1にしようというしなの鉄道側の考え方に則してやりたくても都市計画道路が歩道ぎりぎりまで入っているために、全く手が付けられない状況ということで、所見だけはしなの鉄道に返しました。一つの地域拠点として、北長野を中心とするエリアとされているだけに、先ほど法令と申し上げましたが、そういう部分から変えていかないと、用途上、または都市計画法上で障害が出てしまって、そこを拠点として公益性の高い多機能型の施設を作りたくても出来ないという問題が生じています。なぜ都市計画道路にしてあるかということは、専門職の皆さんが議した上で定めているものだと思いますが、そういう問題をなくしていかないとまちづくりの根幹を背負うことが出来ないと思っています。私も仕事で都市計画課へ出向いてお尋ねすることがありますが、歩道の内側の植栽まで都市計画道路になってしまっているのですよ。なので、このエリアは東急ライフがあればいいのかなという認識で都市計画がされているとしたら、もっと人を集積してその街の一つの拠点を目指すのであれば、考え方を変えていかなければ地域拠点のまちづくりというのが狭い話で終わってしまうのではないかと思います。そういう不整合な部分についての検討もしていかないとむずかしいのかなという実感があります。

○部会長 マスタープランの後半部分は地域ごとの解説が入ってきますので、今は北長野についての話でしたが、松代も篠ノ井も同じ様な問題を抱えているかと思っています。マスタープランの中にどこまで反映させていくかは別の問題として、都市計画道路のそういう問題があるということを議事録として残しておいていただくことは良い事だと思います。都市計画道路の設定そのものは何十年も前に決められていて、当時は右肩上がりの社会だったからそういうことをやっていたけれど、今は違うということは当然有り得るわけなので。後はよろしいでしょうか。一応ここまでで、現況と課題の整理補足と、主な施策の達成状況の把握と整理についてのご説明でした。今日の本題に入ります。全体都市づくり構想ということで、都市づくりの理念と目標、都市構造・土地利用について事務局から説明をお願いします。

○事務局 都市計画課宮下です。私から、資料3について、説明させていただきます。資料の1ページ目から説明をしていきます。長野市都市計画マスタープランの構成（案）と本資料の該当箇所について説明いたします。この表は、全体の都市計画マスタープランの構成案となっております。今回は、赤枠の「2. 全体都市づくり構想」について説明いたします。一つ目の「都市づくりの理念と目標」は2ページから7ページまで、二つ目の「都市構造」は8ページから12ページまで、三つ目の「土地利用の方針」を13ページから18ページに記載しております。パワーポイントを見ていただきたいのですが、資料3の内容について説明させていただきます。全体の都市づくり構想ということで、今回は三つに分けておりますが、「都市づくりの理念と目標」は、第3回の専門部会でお話させていただいたものについて、事務局案としてまとめさせていただいたもので、基本的には確認していただきたいと思っております。その下の「都市構造」と「土地利用の方針」について、今回新たに改定

案として事務局案をお出ししますので、そちらを審議していただければと考えております。それでは、本編に戻って説明させていただきます。2ページ目をご覧ください。都市づくりの理念と目標です。この「都市づくりの理念と目標」は、第3回の専門部会において、この方向性について、ご審議いただき、今回は、その内容について事務局でまとめたものにしてあります。では、都市づくりの理念・目標について説明します。ここでは、都市づくりの理念の検討の視点を示しております。下の表は、理念・目標を考える上で考慮すべき課題、政策について表にしてまとめてあります。左側に「都市づくりの課題」は、「都市のコンパクト化」、「長野らしさを活かした都市づくり」、「自然環境の保全と都市環境整備、防災都市づくり」、「公・民連携（協働、パートナーシップ）」の五つを記載しました。また、右側の「関連する長野市の政策」は、「長野市第四次総合計画」、「長野市人口ビジョン」、「人口減少に挑む長野市長声明」を記載しました。これらは、上位計画のものを記載しております。続きまして3ページ目をご覧ください。都市づくりの理念について、説明します。都市づくりの理念は、3つ記載しております。では、一つ目の「歴史・文化・自然などを活かし、「誇り」と「愛着」のもてる暮らしやすい都市」から説明します。ここでは、長野市の自然・歴史、中核的な都市としての役割、人口減少・高齢化の進展に対し、都市の役割や都市づくりについて記載しており、「誇り」や「愛着」持つことにより「シビックプライド」を育んでいく都市を目指すことをまとめています。2つ目では、「様々な魅力と活気が感じられる、多くの人を惹きつける都市」を説明しています。ここでは、市民の求める「生活の質」や長野市の「ブランドイメージ」の向上や周辺都市との広域的な連携を強め、魅力ある多くの人を惹きつける都市を目指すことをまとめています。下の図は、長野市との連携中枢都市圏を構成する市町村と長野市の広域的な位置付けのイメージを掲載しております。続きまして4ページ目をご覧ください。3つ目の「安心して自由に活動し、元気で過ごせる、皆で共に支えあう都市」を説明します。誰もが安心して暮らせるユニバーサルデザインによる都市づくりを基本とし、地域の特性に合わせた街づくりを進め、地域のことを熟知している地域の方との協働したまちづくりを記載しております。下の写真は、この部分のイメージした写真となっております。続きまして5ページ目をご覧ください。都市づくりの目標について、説明します。前回、都市づくりの理念と都市づくりの目標との関連が分かりにくいという、ご指摘がございました。この表では、理念と関連する目標を矢印でつなぎ関連性が分かりやすいように表現しました。次に、目標1の「誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトな街にする」の説明をします。ここでは、マイカー等の交通手段を持たない市民が日常生活に困らないよう、公共交通や徒歩・自転車での移動を使いやすくし、過度に自動車に頼らない都市にしていくことを記載しております。続きまして6ページ目をご覧ください。目標2の「都市の資産を上手に使い再生する」の説明をします。ここでは、都市の持続について、資源浪費型から既存ストックを活用した都市づくりをしていくことを記載しております。続きまして7ページ目をご覧ください。目標3の「自然・歴史・文化などの地域特性を活かした長野らしい特色ある地域づく

りを図る」の説明をします。ここでは、交流人口の重要性や長野市の魅力ある自然・歴史・文化を活かした都市づくりについて記載しております。ここまでが、第3回専門部会でご審議いただいた内容を反映し、事務局案として策定した内容となっております。続きまして8ページをご覧ください。都市構造について説明します。まず、都市構造とは、都市づくりの理念や目標を達成するため、現在の土地利用や自然などの地域資源を踏まえ、将来の望ましい都市の構成を示したものであり、都市の「骨格」を空間的及び概念的に示すものとなっております。ここでは、都市づくりの目標達成のため、次の基本方針を位置付けし、都市整備を進めていくこととしています。次に都市構造の基本的な考え方を説明します。ここでは、二つの考え方を示しています。一つ目は、「コンパクトな都市（集約型都市構造）とするための「都市拠点」と「都市軸」の形成」としては、都市の生活と活動の核となる「都市拠点」とこの「都市拠点」を結び、機能の集積と連携を確保する「都市軸」の形成を示しています。二つ目は、「地域資源を活かし各地域が連携した一体的な都市の形成」として、交流・観光・レクリエーションの広域的な拠点となる「交流拠点」と自然環境の保全と観光振興を図る「自然観光拠点」形成と、この「自然観光拠点」や「地域拠点」を結び市外との連携を強める「地域交流軸」の形成を説明しています。また、歴史・文化の交流や周遊性を高める「歴史・交流軸」を示しております。続きまして9ページ目をご覧ください。「都市構造の形成方針」を図化したものを示しております。この図の凡例に記載されている用語については、次のページに記載されていますので、先に10ページの各用語について説明します。10ページをご覧ください。「①都市拠点の形成」をご覧ください。都市拠点の形成とは、都市活動を支える都市機能の集積の観点から、既存の都市施設や公共交通網を利用できる中心市街地や鉄道駅周辺等を地域特性に応じて都市機能の集積や基盤整備等を進めていくことです。その都市拠点を三つに分けてに定義付けています。各拠点を説明します。広域拠点とは、広域的都市機能の集積と維持を図る所。地域拠点とは、広域拠点に次ぐ機能を分担するための機能の集積と維持を図る所。生活拠点とは、広域拠点と地域拠点を除く鉄道駅周辺など市街地における地域の生活と密着した日常生活のサービスを提供する都市機能の集積と維持を図る所。また、既存市街地や中山間地域の集落の中心的な地区としています。「②都市軸の形成」をご覧ください。都市軸は、各拠点間の相互連携を促進する位置に設定し、都市活動や交流を支える軸を示すものです。「③交流・観光拠点の形成」をご覧ください。「交流拠点」とは、市内外を問わず、多くの人が集まるように交流人口を視野に入れた交流・観光・レクリエーションの広域的な拠点とする所です。また、自然観光拠点とは、二地域居住や農林業体験などの居住や交流人口の拡大を視野に入れた自然環境と共生した居住地及び観光地として整備を図る拠点とする所です。「④交流軸」をご覧ください。歴史・交流軸は、周辺地域の拠点や市内にある歴史的な街を結び、歴史・文化の交流、観光の回遊性を高める軸とし、地域交流軸は、幹線道路を基本として、市内の拠点や自然観光拠点を結び、都市機能の連携や広域ネットワークを形成する軸としています。では、9ページの図の説明の補助資料として、本日配布しま

したA4判の資料3-3をご覧ください。上の図が現行の都市計画マスタープラン、下が9ページの事務局改定案です。この図で大きく変更した所として、凡例をご覧ください。現行では、都市軸を基幹都市軸と歴史・交流軸に分けていますが、改定案では、都市軸を一つにしました。地域交流軸を交流軸の歴史・交流軸と地域交流軸と変えております。この図の表記の変更した理由として、公共交通網の変更や都市活動の流れとつながりを示すため、都市軸を一元化ということで示しております。また、地域交流軸は、幹線道路を基本とした人々の活動の流れやつながりを示すものとして、都市的な活動との違いを表記する狙いで変更したものです。続きまして、資料3の説明に戻ります。11ページ目をご覧ください。「都市拠点の整備方針」について説明いたします。一つ目の広域拠点では、長野市及び北信地域の「広域総合拠点」として高次の都市機能を集積させる拠点とし、公共交通の結節性を高めていくことを示しています。二つ目の地域拠点では、歴史的に地域の中心として、諸機能が集積してきた篠ノ井、松代や鉄道駅が近接し、公共交通の充実している北長野駅周辺は広域的拠点に次ぐ都市の拠点として日常生活の中心になることを示しています。三つ目の生活拠点では、大きな区分けとして、二つの拠点形成の考え方を示しています。一つ目は、鉄道駅、主要なバス停周辺、市役所支所等が立地する既存集落の中心地に日常生活に不可欠な機能の誘導を図り、拠点での都市機能の確保と居住機能の集約立地を進めていくことを示しています。続きまして、12ページ目をご覧ください。二つ目は、中山間地域の生活拠点について示しております。中山間地域の生活拠点では、既存の集落コミュニティを基本とした「自助・共助・公助」を組み合わせた「小さな拠点」としていくこと。また、拠点で完結できない日常生活機能を隣接する生活拠点との連携により役割分担し、拠点間の交通ネットワークを確保していくことを示しております。ここで、説明者を交代させていただきます。

○事務局 都市計画課の小林です。私からは先ほど説明のありました「都市の構造」は都市の骨格を空間的及び概念的に示したものですが、これと併せて土地利用に関して説明させていただきます。基本的な方針ということで、コンパクトな街にするということ、地域の特性を反映していくという部分について、方針の実現化のための項目を13ページ以降に記載しております。13ページ以降に、「コンパクトな街の形成のための土地利用の誘導」ということで、「①集約型都市構造に対応する土地利用」、「②中心市街地の活性化」、「③多様な居住ニーズに対応する土地利用」、「④市街地の外延的な拡大の抑制」の四つの方針を示しております。次に地域特性ということで、「①地域区分に応じた課題を踏まえた土地利用」、「②自然環境保全や農林業振興と都市生活の共存を図る土地利用」と書いてございます。この「土地利用の基本方針」については、土地利用の基本方針ですので、基本的なこと、根幹的なことですので、前回のマスタープランと今回で大きく変更がありませんので、説明を省略させていただきます。この方向でやっていきますということです。ただ、私から説明させていただきたいのが、13ページ下段「①地域区分に応じた課題を踏まえた土地利用」という所でございます。長野市の市街地については、成り立ちやこれまでの都市計画の状況により、

いくつかの市街地に類型ができますので、それについてご説明します。例えば、住宅の用途の中でもいくつにも分けられます。中心市街地、周辺に拡大した住宅地、農地の転換により形成された住宅地、高度成長期に形成された住宅地、農地のなかの集落、中山間地域の集落など、非常に多様な状況が長野市にはございます。このため、長野市の土地利用について以下の区分に設定して、それぞれどのようにしていくかということを利用の方向性では記載しています。どのように分類をするかということが15ページに記載があります。「中心市街地」、「周辺中心市街地」、「市街地の縁辺部」、「平地部の集落地」、「中山間地域の集落地」などの区分を設定しています。この表の2番が地域区分の中で本市であればどういった部分が該当するかを記載しております。文字だけではイメージしづらい部分もありますので、16ページをご覧ください。16ページには先ほど申し上げたものがビジュアル的に分かるようにまとめております。この図についても前回のマスタープランに記載はありますが、今回「将来の高齢化のイメージ」を追加しております。前回のマスタープランの改定に比べて、将来の高齢化・人口減少化について現実的な問題となっておりますので、各地域ごとに今後どのような高齢化があり得るのかというグラフを入れております。例えば、市街化区域の市街地縁辺部の新たに住宅が出来てきているような所については、将来的にもすぐには高齢化が進まないということになります。逆に中心市街地の部分では高齢者が多く住まわれている所で世代交代が上手く行っていない所がありますので、将来的には高齢化が問題になってくるだろうという所がございます。そのような形でこのグラフを見ていただければと思います。グラフ上段の立地適正化計画と書いてある部分がございます。これは今回のマスタープランで併せて立地適正化計画を策定をしていく中で、どういった所で「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を設定することが想定されるのかをイメージされやすいように対応させていただいたものになります。次に17ページ以降の土地利用区分ごとの方針でございます。こちらについても前回のマスタープランの内容と変わりはありません。市街地中心部であれば、都市機能の集積や多様な居住機能の誘導を図って行きたい。周辺市街地であれば、地域特性や公共交通の利便性を活かし、戸建住宅などの多様な住宅の供給を進めたい。市街地縁辺部であれば、緑が多く、より広い居住地の提供やそれを実現するための地区計画等の地域づくりのルール化をしていきたい。更に、生産活動の中心となる工業の部分も入ってきますので、産業関連機能の集積を促し、周辺地域の環境の悪化を招かないような土地利用をしていきたい。平地部の集落では、まず、自然環境・農地等の保全を図り、秩序ある土地利用を誘導していく。また、農地・農業用水等は食料の安全供給、農業の多面的機能を支える重要な資源であることを十分認識した上で誘導していく。中山間地域の集落については、U・I・Jターンの受け入れ環境の整備、農地・山林は農林業の持続的発展に重要ですので、自然環境や景観の保全・形成を重要視していく。高原住宅・観光拠点については、都市住民の二地域居住などの受け皿を進めて行きたい。その一方で、無秩序な開発による環境の悪化も懸念されますので、秩序ある立地を誘導していきたい。更に、高原は観光の拠点でもあることから、

自然を享受できる施設整備や土地利用を推進する。森林、自然公園等については、良好な景観の保全、水資源の供給などの将来に引き継ぐべき貴重な財産として積極的に保全をしていくということでそれぞれ方針を定めています。ここで資料の訂正をさせていただきます。資料3の18ページ(7)に「上信越高原国立公園」と記載がありますが、昨年名前が変わっておりますので、「妙高戸隠連山国立公園」と訂正をお願いします。同じく、15ページの表の「該当地域」の一番下にも、「上信越高原国立公園」と記載がありますので、「妙高戸隠連山国立公園」と訂正をお願いします。説明は以上です。

○部会長 ご説明いただきました。今日の議論のメインの部分でございます。

○委員 早速ですが、懸念があると思ったのが、16ページの表の中の「将来の高齢化のイメージ」についてです。私は市街地の縁辺部の団地や周辺市街地の高齢化のイメージを二つに区分しています。高齢化のイメージを一元管理することは難しいだろうと思います。縁辺部も市街地も団地も一部は、昭和40年代から50年代に造成された団地で、団塊の世代が盛んに買い求めた団地になります。若槻団地や柳原団地などの200戸、300戸分譲した団地は団塊の世代が買いあさったことで、高齢化が進んでいるという現象があります。今説明があったような、最近出来た団地、例えば瀬原田団地や水沢上底の若年層夫婦、あるいは若年世代が好んで買い求めていく団地があるので、団地も二極化していると捉えておかないと、怖いところがあると思います。とりわけ若槻団地や柳原団地は売り物件がかなり出ていて、これは実質的に街が消滅していくという一つの兆候と捉えて、空家率も上昇しています。一つのまちづくりの避けて通れない部分の将来課題にもなるので、それをいかにして再生をしていくかということは、こういった委員会の中でも議していかなければいけない部分だと思っています。盛んに論じられているように、空家率が上昇していくということは、まちづくりそのものが衰退していくということなので、団地の中でも、高齢化が低い所と高い所があるという二極化を論点に据えておかないと方向性を間違える可能性があるという気がします。

○部会長 今おっしゃった団地の話はそのとおりで、長野市の方向性が問われる場所だろうと思います。若槻団地などの団地がどうなっていくのか。昨日の打合せでも出たのですが、昔は長野市の田園調布として売っていたと伺いました。万が一にも長野市のスラムにならないようにしなければならないという話をしましたが、正におっしゃるとおりだと思います。若槻団地は分類的には縁辺部の専用住宅の部分に入るかと思っていますので、高齢化率が比較的低いという表示だけではないだろうということになりますので、表現の方法は考えなければいけないということですね。他には、はい、どうぞ。

○委員 引き続き16ページで、市街化区域について立地適正化計画で居住誘導区域と都市機能誘導区域とありますが、これらの区域について、具体的に税制の優遇などの施策はあるのでしょうか。家賃補助など、誘導するような施策は今は何をやっているのでしょうか。

○事務局 今の段階ではまだありません。今後そういった形で出てくるかと思っています。

今は住んでいる方に対する税制処置等はないですが、リノベーションしていく中でそういった優遇措置をとというようなケースも想定されます。

○委員 9ページに都市構造の形成方針ということで拠点が示されています。これは前回の都市マスでも示されていたものだと思いますし、公共交通ビジョンでも、一応、都市マスの拠点に沿った形で設定をされています。しかしながら、数を数えると30近くあります。拠点というものは育てていく区域です。長野市が30の拠点を設けて、本当にそれを育ててられるのかどうかということが気になります。拠点到集約というよりは、拠点を集約していこうと。到底一つの拠点として育てられないというようなものは、特に中山間地域はそれぞれ支所で拠点を設けていますけれど、生活拠点として成り立つかどうかということがありますので、少し統合する形を取れないかということも検討していただきたいと思います。逆に拠点のエリアが重なっている部分があります。重なった状態でいいかということも併せて検討していただければと思います。ここでの拠点というのは、公共交通網形成と連動していきます。連動していないと予算も取れない状況だと思いますので、交通政策課と連携をしながら、拠点として育てられるのかどうか、公共交通で結べるのかも踏まえて、もう少し集約出来たほうがいいと思います。一番最初だと思うのですが、駅だけでなく長野の場合だと自動車がなければ生活できないとあって、大型の駐車場を拠点とするということも考えられるというお話をされていまして、駅よりもむしろ駐車場を拠点としたほうがいいのかどうかということも改めて考えていました。例えば、綿内に生活拠点がありますが、支所でいいのか、病院がいいのか、そもそも綿内の方達の、居住者の望ましいと考えている目的が達成できるような所に拠点を設けたほうがいいのかと思いますので、一律で支所のある所に拠点を設けるということではなく、もっと適切な所に拠点を設けることを今一度検討していただければと思います。先ほどお話のありました北長野駅が、逆に言うと、今までの地域拠点としての位置づけでいいかどうかということもあります。長野駅の広域拠点はそのままだと思いますけれど、地域拠点が言葉の定義どおりにあるのかどうかということも改めて検討していただければと思います。恐らく、大きな開発を行うということは難しいと思いますし、人口減少の中で北長野がどのような生活空間にしていったらいいのかということも改めて考えて、地域拠点の定義付けについても、もう一度検討していただければと思います。

○事務局 お答えになっていないかもしれませんが、12ページの中山間地域の生活拠点と関連するかと思います。拠点全てに都市の機能を集積することができない所は、公共交通と連携を取りながら補完して、連携しながらそういう機能を確保するという、動くことで確保ということも含めてのご理解をお願いします。

○部会長 他にはいかかでしょうか。

○委員 9ページの図で、資料3-3でご説明いただきましたけれど、具体的に意味合いがどんな位置付けになっているか補足説明があればお願いしたいです。一つは地域交流軸の設定で、例えば、国道406号で白馬とつながっている軸と、オリンピック道路で白馬

とつながっている軸と二つの軸があります。今回、白馬という地名が入ってきましたが、この地域交流軸の目指す意味があるのかどうか。前の図だと西に向っている矢印が大町に向っているように見えるのですが、なぜ今回は白馬だけに向っているのか。「白馬・大町」くらいにしたほうがいいのかと思うのですが、地域交流軸の性格付けもっと具体的にすれば、この間にある地域の位置付けもはっきりするのではないかと思います。例えば、中条は中間的な所でそういう部分があっていいと思います。地域交流軸の中の間地点のような位置付けが出来そうな気がするので、より具体的にしてやるといいと思いました。もう一つは、歴史・交流軸を変更したというお話がありましたが、変えた背景や趣旨をもう少し詳しくご説明いただければと思います。先ほどの理念の考え方からすると、理念では松代を掲げていますよね。歴史云々で挙げているのに、ここをあえて都市軸にするという考え方を教えていただきたいです。逆に松代の歴史的な位置付けが薄まらないのかという気もするのですが、どうでしょうか。

○事務局 今回の松代の都市軸については、バス交通も盛んですし、道路が開いたことで交通軸としての交通の量も多いという観点で歴史的な観点より都市的な観点が強いのかなということで、事務局側としてこういうイメージかなということでお示したものです。違和感があればご意見をいただければと思います。地域交流軸に関しましてはありがたいご意見を頂いたと思っております。

○委員 松代の地域の皆さんのご意見等もあると思うので、表現の仕方をこだわって言っているわけではないのですが、この図になると松代の歴史的な地域交流軸は東側の道沿いにあるという位置づけにありますよね。そういう流れでよろしいのか、松代・善光寺・戸隠という中心を貫く歴史・交流軸を作って行きたいという意味合いなのかによって表現が違う気がします。これだと歴史・交流軸がずれたとも見えるので、そのことについて確認をしたいのですが。

○事務局 基本的にはずれてはいないです。

○委員 変えるつもりもないということですね。

○事務局 松代は都市としての機能もかなりあって、拠点としての位置付けも地域拠点となっています。大きな総合病院があったり、都市的な要素があるので、二面性を持った街であって、歴史的な面を低めるというよりはこれも包括した上で、事務局としては都市的な要素が強いのであれば、都市軸としてつなげるのがいいのではないかとということで、この案で出させていただきました。

○部会長 事務局的には、多分格上げをしたんですよ。歴史・交流という意味から見て左右が重要なのかと見られると少し違うということですね。

○委員 市の判断で結構だと思いますけれど、歴史軸がこの案のようになると、東側川沿いを歴史軸にすると取れます。

○事務局 重ねるという案もあったのですが、あまりにも色がごちゃごちゃしてしま

いましたので、こういったイメージにいたしました。

○委員 公共交通ビジョンでも、歴史・交流軸の役割は当然あるけれど、交流も多い軸なので、部会長が言われたように格上げではないですが、単に歴史文化を交流するだけではなくて人の移動も大きいのでということで、南北軸をネットワークの部会では位置付けました。ですので、当然、今までの歴史・交流軸でもある。更に、本当の意味でも交流も多いということで、位置付けさせていただきました。

○部会長 長野市として、歴史・交流軸として須坂方面、屋代方面への軸だけを考えて、長野駅からのことは考えないのかという誤解がないような表現の検討をお願いします。はい、どうぞ。

○委員 先ほどの拠点の話に戻りますが、三層の拠点、広域、地域、生活となっていますけれども、都市機能としての水準がある思うのですが、人口規模的にはどの程度で考えているのでしょうか。特に中山間地域の生活拠点、小さな拠点ということですが、国のものでは1,000人ということで小さな拠点を設定してあるのですが、今回の提案の中では支所単位となっています。例えば、信州新町のように比較的人口が多い所と、大岡のように1,000人の所と拠点が示されているのですが、どのくらいの人口規模で考えておられるのか教えていただきたいです。

○事務局 規模的には合併した経過や、地域性やまとまりがありますので、大岡なら大岡、信更なら信更というまとまりの規模での検討をしていきたいと考えています。信州新町の場合は地域の中でも信州新町の支所の周辺にはスーパーやコンビニ、ガソリンスタンドなどもそれなりにありますので、そこは一つの西山地域の拠点になるのではないかと想定しています。そこと大岡や信更、中条がどうやって連携できるのかといったことは今後の地域別のところで検討していくことになると思います。都市計画マスタープランなので、基本的には都市計画区域のことをまず一番に決めていただいて、その後中山間地域との連携になるのかと思います。

○委員 もう一つ、16ページの「街」のエリアの居住誘導区域についてですが、何か具体的に居住誘導している事例があるかお聞きしたいです。また、市街地縁辺部の半分くらいしか区域にならないのか。

○事務局 これはあくまでも図のイメージです。立地適正化計画は、前回お示した都市構造評価等を基にしながら、今後こういう所に住んでいただきたいという所をお示していく形になると思います。市街化区域と同じ範囲の線で示しますと、市街化区域全てが居住誘導区域になるように見えますので、少し小さく表現しています。

○委員 市街化区域全体は居住誘導区域とはしない、市街地縁辺部の一部は居住誘導しない区域になる可能性があるということですね。

○事務局 そうです。

○委員 実際にそうであるけれども、今長野市で人口が増えている市街地縁辺部の

居住誘導をしない部分であるということですね。

○事務局 長野市の市街化区域の中にはもともと地形的な理由や防災面等で居住するには向かない所がありますので、そういった所にはあまり誘導していかないということです。また、公共交通網との連携も考えておりますので、将来高齢化して自動車の運転が出来なくなった時に住んでいけないような所については、新しい所でも外す可能性はあります。可能性の段階ではあります。

○事務局 具体的には、市街化区域の中でも工業専用地域や工業地域などは基本的には居住誘導をしていかない方針を出していくことになると思います。

○委員 将来とは何年くらいを目指しているのでしょうか。高齢化は全ての地域で進んでいくと思うのですが、20何年くらいで考えているのでしょうか。

○事務局 概ね20年後です。

○部会長 他にはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○委員 14ページに「農林業振興」と書かれていますが、農業の振興と対象になるかと思いますが、林業ははたして産業として成り立つかどうか。自然災害のための保全ということではなくてはならないと思いますが、林業は産業としてここで挙げるようなものなのかどうかと思います。「農業は振興」、「林業は保全」とはつきり書く手もあるかと思いますが。

○部会長 「農林業」という書き方でずっと考えているから、そこを切り離せというとなかなか難しいかと思いますが。私は環境問題のことをずっとやっているので、長野県にとっては森林と水が最大の資産であるという考え方で、「資産」というのは保全のための資産ではなくて、それを今後いかに活用していくのかということも含めて大事だよという方向性もあるので、そこまで厳しく書かなくてもいいのではないかという気がします。

○委員 今のエネルギーとも考えられるので、「保全・エネルギー」はどうでしょうか。

○部会長 こういう意見を頂いているので、林業を切り捨てるわけにもいかないでしょうけれど、農業については本気で振興しなければいけないということ、林業についてはエネルギーとしての利用も含めた今後の方向性を考えた土地利用を考えていくということを書けるといいですね。その辺りのこともご検討をお願いします。

○委員 林業も機械化が進んでいますし、一時よりは商業ベースに乗りつつあると思います。私のお借りしている山林もようやく大きくなってきて、そろそろ伐採に適するくらいの樹齢になってきているので、共同で枝打ちをして支払うよりは返ってくるほうが多くなってきているので、そんなに将来がないかと言うと、そうでもないはずで、もう少し使えるものにしていくということが、あるものをどうやって使うかということからすると、外さなくてもいいかなという気がします。

○委員 長野県としては林業振興をしていこうという方向にありますし、木曾に大きなセンターを作るという話にもあります。

○委員 林業を産業としてやっていったらどうかと、例えば、地域に施設を作るときに地場の木材を使って地域で取れたもので作ったものだと売り出していったらどうかという話をしたら、信州の木材を使うとコストが高いのに質が悪くなる、商売になりませんと強く言われたことがあったので、今のような意見を出させていただきました。商売になりうるかと聞いたら、なりませんと断言される方もいました。てっきりできるものだと思って言ったら、できませんと言われてしまったので。

○部会長 その辺はいろいろな意見がありますし、建築関係ではいかに地場産の木を使うかと一生懸命やっているところでもありますから、完全に切り捨てるのはいかなものかと思えます。はい、どうぞ。

○委員 昔から、家をつくる時にはその土地の材を使えと言われていたようですが、長野県では県産材を使った住宅には補助金が出ていて、その補助金の申請はほとんど県の職員の方だと聞いたことがあります。木材のセルロースを使った新しい開発が進んでいるという話も聞いたことがあります。

○委員 今のはどちらかと言うと、林業もそうですけれど、新しい使い方を検討していこうということですよ。拠点の中に歴史、文化や自然の拠点はありますけれど、産業の拠点のようなものもつくって、新しいセンター産業や知識産業がないと、若い人が留まらず出て行ってしまいます。新しく産業拠点というものを工業団地のある辺りに作って、センター産業や知識産業を入れ込んで、ハードではなく開発をするような、若者が魅力を持てるような拠点を作っていてもいいのではないかと思います。若い人の雇用の促進を考えても。

○委員 先ほどまでの話を聞いていると、私の個人の捉え方ですが、この地域拠点のカテゴリーが曖昧だと思います。先ほど地域拠点の定義についてのご指摘もありましたが、私としては地域拠点として具体的に地域の名前が出ていますが、9ページの表を一つの識別材料としたときに、まず都市軸が根幹を成すものであって、歴史交流軸や地域交流軸はあくまでもサブストックだという認識があります。広域拠点はフルスペックだと思いますが、当然地域拠点の場合、現状は定住人口型の街になっていますから、フルスペックにすることは難しいと思います。ある程度補完しあうという話があり、実質的にはそうなると思いますが、現実とこれから目指すべき地域拠点のありかたの乖離が激しすぎて、もう少し明確に生活拠点の位置づけをしていかないと、補完しあうということに間違いはないのですが、それだと従来の街で終わってしまうのではないかという懸念があります。独立型と言いますか、ある程度そこで用が足りるような、フルスペックとは言いませんが、それに近いような要諦を地域拠点には求める必要があるのではないかと思います。それぞれ補完しあうということだと、従来のまちづくりとは変わらないのではないかと思います。地域の実情と特性を活かした独立型の拠点という色合いを強くしていかないと、せっかく定義している地域拠点の意味合いがなくなってくるのではないかと思います。

○部会長 先ほど出ていた中山間地域の生活拠点や今出た地域拠点もそうですが、フルスペックの広域拠点はいいとして、地域拠点と中山間地域の生活拠点で具体的にどのような場所になるのか、ということがいまいち分かりにくい。例えば、地域拠点に指定されているような所であれば、市の支所やある程度の規模のスーパー、病院があり、交通軸が確保されてというように、ここに行けば大概の用事は足りるというように、もちろん専門性が欲しいときには広域拠点に行かなければならないかもしれないけれど、普通のニーズであれば、地域拠点でほとんどまかなえるようにしていくということが例えば地域拠点であって、生活拠点で特に中山間地域については、本来は最低限の医療や最低限の日常生活品がまかなえるのが本来の生活拠点。ただし、中山間地域で本当に人口が少ない場合では、一つの場所ではまかなえないから、周りの生活拠点と、例えば医療や介護の部分は分担しあい、それを担保するために移動に関しては行政側で手当てはしていくというようにすることがはっきりしていけば、見えてくるのかなと思います。読んでいて、そこがはっきりしないのかなという気がします。はい、どうぞ。

○委員 9ページについて、書き換えた資料のフォローをしているのが12ページの図だと思い、12ページの図にある地域拠点と生活拠点のイメージがおそらくそれが9ページの青い丸と赤い丸の違いだろうと思っていてたので、先ほどの話では違和感を持たず聞いていましたが、逆に12ページの図に踏襲した形で見ると、9ページの青い点と赤い点が12ページの図のように繋がっているイメージが持てないので、青い点と赤い点をつないでこういう拠点構造のイメージになるという図と、実際の改定案で出されている図が繋がらなくなってしまって、青い点と赤い点をつなぐ、なおかつ赤い点同士をつなぐことでフォローしあうというイメージになっているであろうのに、先ほどの委員さんの話にもあったように、赤い点が独立をしていてそれぞれの特徴は全然違うし、数も多く全部をうまく拠点にできるかわからないという状況は、青い点と赤い点でどうつながって、赤い点同士でどうつながってというイメージが12ページのようにできないので、今のようなお話になるのかなという気がします。もう一つ、別の話になりますが、交流拠点になっている緑色の点のピックアップされている理由がよく分からないのですが、これは今も交流拠点になっているのでそれを継続しようということなのか、それとも新たに交流拠点として交流人口を入れていきたいということなのか。そもそも今交流拠点になっている場所なのですか。観光地とは別に大型のイベントが外から入ってくる場所だから公共交通網の整備がしっかり行われるようにということでピックアップされているのですか。他の拠点に比べると少しウエイトが違う印象があって、大事だとは思いますが、イベントを開いて外から人を呼んで何かを行う施設があるという意味はわかるのですが、生活や自然といった拠点とは意味合いが少し違うし、それぞれの所ではっきりと目的が分かる場所なので、拠点という意味合いと違うのかなという気がします。

○事務局 9ページの図の中で拠点と付くものが、都市拠点の中の広域拠点、地域拠

点、生活拠点というもののグループと、交流拠点の中の交流拠点と自然観光拠点というグループと分かれておまして、ここが分かりづらくなってしまっているところだと思います。ご指摘のように本質的に都市軸という中で言うのであれば、都市拠点ということだけで表現をすれば分かりやすいところを欲張っていろいろなものを入れすぎてしまっていて、分かりづらくなってしまったのかなというところがあります。事務局で表現の仕方について検討させていただきます。先ほどからお話に上がっている各拠点の具体的なイメージというものも、分かりやすいようにイメージ図のようなものも入れて、この拠点はこのようになるということが分かるようにしたいと思います。

○部会長 12ページの図の中に生活拠点が書いてありますが、全ての生活拠点がこう持っていけるかという、そうではないので、もちろん生活拠点としてほぼ完備しているような所もあるかもしれませんが、場合によってはそれが完備していなくて、それをなんとか行政サービスでつなぐということがわかるようになるような表現が必要かもしれません。12ページに入れる必要はないけれど、分かりづらいので。もう一つ、今ご指摘のあったオレンジの生活拠点が結ばれていないことによる分かりにくさはあるので、これは代表的な生活拠点しか載っていないので、実際には生活拠点として想定される所はもっと多くて、そうなってくると結ばざるを得なくなってくるのだらうという気がします。今のそこまで絵が書けるかは少し微妙だらうなと思います。

○委員 イメージとして都市マスの39ページの図ですかね。

○部会長 長野の交通軸は皆長野駅に戻ってきてしまって、いわゆるフィーダーバスではないですけど、北長野や松代を出て周辺の生活拠点をめぐってくるような交通軸がイメージしにくいので、そこが分かりにくくなっているのかもしれませんが。またご検討ください。文章的に気になるころがあって、「マイカーが利用できない高齢者等の」という文章が所々出てくるのですが、そうではあるのですけれども、今の長野や地方で起きている問題は、はっきりした言い方をすれば、マイカーを運転してはいけない人がマイカーがないと生活できないためにマイカーを運転してしまっているという事実があって、「マイカーが利用できない高齢者等」というと、自分は運転できると思って運転している人がたくさんいるので、運転してはいけないという失礼ですが、「マイカーを運転しなくても生活できる」というような言い方が正しいのではないかという気がしています。その気になってみていただくと、あちこちに出ているのでそれでよければ文章を直していただければと思います。

○委員 6ページの都市の資産を上手に使い再生という項目に交通需要マネジメントとありますが、これ以外にもモビリティマネジメントや渋滞対策でITSを使って、今ある既存ストックを上手く使うということで、情報は重要なので、情報ネットワークも考慮しているということが分かる表現を加えていただけたらと思います。

○部会長 交通政策のほうではそういったことで、今一生懸命努力されているので、ぜひ書き込んでいただけたらと思います。あとはよろしいでしょうか。全体を通して何か

言っておきたいことがありましたら、どうぞ。

○委員 コンパクトシティに関して、民間や市民の活力も導入する必要があると思います。広報などで出来るだけPRして、市が本気で取り組んでいるということをアピールしていただければ、一般企業や個人の人も関心を持つだろうと思いますので、挑戦していただければと思います。心配なのは市議会議員が市街化区域がたった一人だけなので、郊外の市議会議員が多いので、そういったことに対する取組み具合を懸念しています。選挙のことを考えると、自分ではそう思っている、おおっぴらに言えないというところもあると思います。

○部会長 選挙結果なのでどうにもできませんが、そういうこともあるということは委員として認識をしておきましょう。他はよろしいでしょうか。では、特になければ、これで議事を終わらせていただきます。円滑な議事にご協力をいただきありがとうございました。それでは、進行を事務局にお返しいたします。

◎その他

○司会 高木部会長、誠にありがとうございました。次に、その他ということで、次回の日程についてお願いいたします。次回開催日は来年1月に開催したいと考えております。つきましては、大変恐縮ではございますが1月22日（金）の午後に開催したいと思っておりますので、誠に勝手ではございますが、よろしくお願いいたします。また、準備ができましたら、時間、場所等を改めてご通知をいたしますので、日程の調整等、お願いしたいと存じます。

◎閉会

○司会 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。また、ただいまは熱心にご議論をいただき、感謝申し上げます。それでは、以上をもちまして第4回都市計画マスタープラン改定専門部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。