

長野市総合計画審議会作業部会 会議概要（報告）

会議名	市民フォーラム21 第10回 都市整備部会	
日時	平成23年6月27日（月）午後3時10分から午後5時10分	
会場	職員会館3階会議室	
出席者	作業部会員 （敬称略）	石澤孝、宮前肇、吉田織栄、石井健之、奥野由明、倉島義和、滝澤健太、南澤信之、宮澤修司
	関係課員	庶務課、情報政策課、広報広聴課、交通政策課、障害福祉課、道路課、維持課、住宅課、建築課、建築指導課、都市計画課、区画整理課、まちづくり推進課、駅周辺整備局、企画課（事務局）

I 会議次第

- 1 開会
- 2 部会長あいさつ
- 3 市民フォーラム21 第8回 都市整備部会 会議概要について 別添資料
- 4 第四次長野市総合計画 後期基本計画 指標（案）【都市整備分野】について 資料1
（参考）第四次長野市総合計画 前期基本計画 施策指標の状況について 資料2
- 5 第四次長野市総合計画 後期基本計画 中間答申（素案）【都市整備分野】について 資料3
（1）第四次長野市総合計画 後期基本計画 施策の目標と主な取組について
（2）図表について
- 6 その他 資料4
（1）平成23年度第2回長野市総合計画審議会の議事について
（2）第四次長野市総合計画 後期基本計画 中間答申について
- 7 閉会

II 会議の概要（主な決定事項、質疑等）

- 3 市民フォーラム21 第8回 都市整備部会 会議概要について
 前回の部会で、基本施策612「快適に暮らせるまちづくりの推進」等の障害者の「害」の字について平仮名表記が良いのではないかという意見があったが、全体調整が必要であるため、総合計画審議会で検討することとなっていた。平成23年度第2回長野市総合計画審議会では、議論の主体となる保健・福祉部会から、「平仮名表記を実施した場合、法律名や団体の名称など、固有名詞の漢字表記と平仮名表記が混在して文章が読みづらいとの指摘があり、また、障害者団体の議論では『障害』という言葉そのものを変えようという意見もある。大切なことは制度の充実や人の心の『中身』であり、また様々な意見がある中では、従来どおり漢字表記を使用することが適当であると確認した。」ことが説明され、審議会で了解された。そのため、都市整備部会でも、障害者の「害」の字は漢字表記を使用することを確認した。
- 4 第四次長野市総合計画 後期基本計画 指標（案）【都市整備分野】について
 後期基本計画 指標（案）について、作業部会員から5月13日まで募集した提案等を含め、指標の項目及び過去の実績等を踏まえ設定した後期基本計画の目標年次の平成28年度に向けた目標値等をまとめた資料1に基づき協議し、次のとおり確認した。
 - ① 今回、部会員から提案のあった指標項目のうち、「数値を把握していない。」とする項目があるが、この項目について、市として数値を調査し、今後につなげていく可能性はあるか。
 ⇒ 今回の項目は資料として残るもので、市として、必要に応じて調査していく。
 - ② 資料1 3～4ページの行No.18「市営住宅の空家率」の指標項目について、平成28年度の

目標値が14.0%だが、これは、市営住宅に時勢にあった魅力や快適度がないことによる数値か、入退去に必要なタイムラグによる数値か。タイムラグによる空家は仕方がないが、理想は100%入居している状態ではないか。今後の見込みはどうか。

⇒ 市としては、20年後の空家率を5.5%にすることを目標に考えており、これを入退去に必要な適正ストックと位置づけている。戦後、住宅が不足する中で、相当量の建物を建設してきたが、古い建物が多くなり、人気がなく、修繕をしても入居につながらないケースが多々ある。人口減少とともに、古い住宅を更新しながら、20年かけて段階的に、現在の空家率を適正な空家率にしていくことを目標にしている。

⇒ 県営住宅と市営住宅について、目指すところは一緒のため、住宅の総合政策的な観点から、一緒にしてはどうかという議論があると思うが、どうなっているのか。

⇒ 県営住宅と市営住宅は、指定管理者である長野県住宅供給公社と一緒に管理しているが、所有は別々になっている。

⇒ 県営住宅と市営住宅の住宅配置は一体で考えているのか。

⇒ 長野市全体では、県営住宅は約4,200戸、市営住宅は約3,600戸だが、それがバランス良く配置されているのかについては、明確に回答できない。長野市は、合併を経ているため、合併町村を含め、多くの市営住宅がある。現在、総合計画と並行して、住宅マスタープランの策定作業をしており、空家率を含め、別途検討している。

⇒ 設備的に古い住宅があり、住宅の充足率が満たされていない。ただし、設備が古くても家賃が安ければ良いという需要があることは間違いない。

⇒ 高齢者等は、家賃が高いと困ることもあるので、適正な家賃が求められている。

⇒ 県営住宅と市営住宅の関係だが、一緒の場合も、別々の場合もある。近年の傾向としては、県営住宅は、できるだけ市町村に移管する方向にある。

⇒ 過去には、県営住宅の市町村への移管という話があったが、市では、現在のところ把握していない。

⇒ 現在、県住生活基本計画（県住宅マスタープラン）で検討しており、継続中ではないか。ただし、一概に、県営住宅を市町村に移管しても良いかという問題はある。

③ 資料1 3～4ページの行No.13～15「側溝の暗渠化整備延長」・「側溝（暗渠部分）の蓋数」・「グレーチングの破損補修箇所数」の指標項目について、「数値を把握していない。」とのことだが、9～10ページの行No.38「生活道路（市道）の整備延長（累計）」の指標項目とは違うものなのか。

⇒ 9～10ページの行No.38「生活道路（市道）の整備延長（累計）」の指標項目は、車が交互通行できる4m以上に道路改良したものを整備延長として捉えている。一方、側溝の暗渠化について、4m以上の道路改良時に側溝に蓋をかけて改良する場合もあるが、側溝は、雨水の流入や維持管理のために4mの外側に開渠で設置するのが原則であるため、側溝の暗渠だけを捉えた数値等を把握しておらず、「生活道路（市道）の整備延長」の指標項目とは異なる。

④ 資料1 7～8ページの行No.29～31「市内路線バスの年間利用者数」・「市内の地域循環バス・空白型乗合タクシー・中山間地域輸送システムの年間利用者数」・「市内鉄道駅の年間利用者数」の指標項目について、目標値は、「実績数値の推移、今後の人口減少を勘案し、現状維持を目指す。」とあるが、人口が減少しても、公共交通の利用を促進することが、本来の姿勢ではないか。

⇒ 市としては、ICカード導入など、マイカーから公共交通への転換を促進する様々な施策を実施しようとしているが、人口が減少する一方で、バス事業者による赤字路線の便数の減少等のため、ますます利用者が減少するという負のスパイラルの状態にある。現実的な目標とすると、現状維持が精一杯で、消極的だが、あまり乖離した目標値よりは、現状維持を目標にしていきたい。他市の状況を見ても厳しい状況にある。

⇒ 現状維持をねらいとすると、結果としては、その下になることが普通なので、現状維持をね

- らうのであれば、上に目標値を設定しないと、現状維持は達成できないのではないかと。民間事業者は、どんどん便数を減らしているのだから、この際、民間事業者に補助金を出すのではなく、市で公営バスとして運営する方法もある。ぜひ、もう少し上を見るような目標値にならないかと。
- ⇒ 目標値を上げる場合、裏づけが必要となる。市バス等を除き、民間事業者の路線であり、市として、目標値を現状値よりも上げることができる施策が実施できれば良いが、現実的には現状維持が精一杯であり、最低必須としていきたい。
- ⇒ 数値を上げるのが難しいのであれば、少なくとも、「目標値のねらい、設定根拠・算定方法」欄に「最低限、現状維持を目指す」等、歯止めとなる言葉が必要ではないかと。
- ⇒ 今後、人口が減少していくことは、様々な調査や研究機関から出ているが、これからの都市経営は、地方分権、地域主権の中で、各都市の力量に関わっており、都市間競争が強まれば、日本全体では人口が減少するが、ある都市は人口が増加し、ある都市は人口が減少することになる。長野市は、人口が減少するという前提に立たなくても良いのではないかと。都市間競争に打ち勝てば、人口は増加し、交通の利用者も増加していく。
- ⇒ 都市間競争に勝てば、そのようになるかもしれないが、前提として、総合計画の人口推計において、基本的な考え方があり、交通だけの問題ではない。
- ⇒ 仮に、人口が減少しても、長野市が相対的に集積を図るためには、一つには、公共交通の利便性を高め、差別化するという方法がある。都市政策は総合的なもので、様々な施策がある。
- ⇒ 様々な施策は考えられるが、その中で、公共交通は苦戦をしている。
- ⇒ そのために、公共交通の利便性を高めていかないと、どうにもならなくなるのではないかと。上向きの目標値の方が、より政策を実施しやすい。
- ⇒ 行No29「市内路線バスの年間利用者数」の指標項目だが、今後5年間の基本施策の方針として、交通体系の整備、公共交通が充実したまちを目指す以上、向上する方向に施策を実施していくことが大きな目標なので、年間利用者数も、現状維持ではなく、上げることが必要ではないかと。また前期基本計画では、「市内路線バスの年間利用者数」の指標項目の平成23年度の目標値は1,011万人だが、設定根拠はどうなっているのか、実績値との乖離はどう説明するのか。
- ⇒ 市として、前期基本計画で、1,011万人という目標値を掲げ、それに近づくように努力してきたが、実績で800万人を割り、さらに700万人も割ろうとしている状況にあり、マイカーから転換を促す施策が重要だという認識は十分持っている。「長野市地域公共交通総合連携計画」でも、目標値として1,000万人を掲げているが、後期基本計画の目標値として根拠が難しいこともあり、現状維持を目指し、まずは下げ止まりにしていこうとすることを目標としたい。負のスパイラルがなかなか止まらない状況なので、ICカードにより利便性を高めたり、バスの便数の増加、終バスの繰り下げ等を実施していかないと、マイカーからの転換が進まない。マイカー通勤に規制をかけることも考えられるが、現実的には、なかなか理解が得られない。
- ⇒ 極端に目標値を上げるということではなく、多少でも努力して利用者が増加する目標値を設定して、それに向けた施策をいかに考え、実施していくかではないかと。
- ⇒ これは総合計画であり、本来そうあるべきものではないかと。バスを実際にどう走らせるかは、総合計画の下の審議会等で具体的に立案していくのだろうが、総合計画に沿って、その下の審議会等が立案していくのであり、総合計画で、現状維持と設定すると、その下の審議会等も、下の方、下の方へと現実論になる。現状維持は、本来の姿勢ではない。
- ⇒ これまでの説明で、現状維持もやむを得ないと思っていたが、マイカーを減らすことで、バスの利用者が増加するのであれば、7～8ページの行No32～33「マイカー通勤者の削減数」・「県下一斉ノーマイカー通勤ウィークへの市内の参加事業者数」の指標項目を除く必要はないのではないかと。
- ⇒ 「県下一斉ノーマイカー通勤ウィークへの市内の参加事業者数」は、5年後に、県で継続している保障がないとしても、現状では実施しているのだから、長野市として取り組んでいきますという姿勢は示せるのではないかと。

さらに言えば、マイカーからの転換には、環境的な側面を入れるのが最善ではないか。マイカーの利便性に公共交通が勝るためには、マイカーにないものを掲げる必要がある。その場合、環境しかない。そうすると、アンケート指標について、後期基本計画では、7～8ページの行No27「利用しやすい公共交通機関が整備されている」という前期基本計画と同様の指標項目よりも、行No28「環境負荷の軽減を考慮した利用しやすい公共交通機関が整備されている」という指標項目の「環境負荷の軽減」という言葉が大事ではないか。アンケート指標は、行No27と28のどちらかの指標項目にしないといけませんが、いかがか。

- ⇒ 先ほどあった、公共交通の公営化は、絶対に避けなければならない。市が関与していくことは、市民の負担、リスクが大きすぎる。
- ⇒ それは、一つの考え方である。
- ⇒ 今後5年間の計画として、基本施策の方針に、「環境負荷の軽減を考慮しながら」と加えたのだから、環境の側面は加えた方がよい。アンケートとして聞くなら、簡単に短い方が分かりやすいと思うが、聞いても分からないことはないのではないか。
- ⇒ 行No29「市内路線バスの年間利用者数」等の指標項目について、平成22年度の現状値と平成28年度の目標値が同じということは、統計上、過去の5～6年を見た上での数値なのか。現在、マイカーを利用している人が公共交通機関の利用に替われば、公共交通機関の利用者は増えるのではないか。そうすれば、人口は減少しても、平成28年度の目標値は、平成22年度の現状値よりも上がるのではないか。現状維持の目標値よりも、若干見込んでよい。
- ⇒ マイカーからの転換を意識してもらうことが大事なので、環境的な質問が良い。
- ⇒ 平成22～28年にかけて、人口が減っていくことを考えると、最低、現状維持するためには、利用率をアップさせる必要があるので、利用率をアップさせていく方向のことを書かないといけない。また、CO2のマイナス6%という目標もあるので、事業所単位でのマイカー通勤の削減も一緒に考えてもらうべきではないか。
- ⇒ 行No29「市内路線バスの年間利用者数」の指標項目の実績値は年々減少しているが、目標値なので理想とすべきで、現状維持ではないほうが良い。またアンケート指標は、「環境負荷の軽減」を加えると、アンケートに答える人も「環境負荷の軽減」を意識するようになり、長野市としても、そう考えていることが分かるので、「環境負荷の軽減を考慮した」は大事である。
- ⇒ これまでの意見とは逆で、現実を考えると、年間利用者数は、現状維持も高すぎるのではないか。また、アンケート指標は、「環境負荷の軽減」とあるが、後期基本計画の5年間で、マイカーをやめる人が、現実的にどの程度いるのかと考えれば、どうか。
- ⇒ それは現状であり、現状がこうだけれども、こうあるべきだというのが総合計画ではないか。これまでの意見では、もう少し目標値は上に掲げるべきではないかという意見が多い。
- ⇒ ヨーロッパでは、公共交通機関を多く利用するが、より環境を考慮して自転車通勤を推奨している。しかも、最近、自転車通勤をしている人にお金を支給する動きがあり、そのような報道が日本でされているので、今後5年間を考えると、そういったことを始める会社も出てくるのではないか。長野市では、すぐにマイカーとなってしまうが、公共交通を利用し、より環境に意識を向けるような意識付けについて、今から取り組むことがとても大切ではないか。
- ⇒ これまでの意見では、行No29～31の基本施策指標は、現状認識を強く持った意見もあったが、目標値としては、上の方が良いという意見が多いので、事務局で、もう一度検討して欲しい。また、アンケート指標は、「環境負荷の軽減も考慮した」という言葉があった方がよいのではないかという意見がある。問題は、1つの設問に「利用しやすい」と「環境負荷の軽減を考慮した」の2つの項目があると、二重設問になってしまうので、「利用しやすい」を除き、「環境負荷の軽減を考慮した公共交通機関が整備されている」という設問はどうか。
- ⇒ 市としては、公共交通を利用すること自体が環境に配慮しているという大前提があることを認識している。さらに、「環境負荷の軽減」は、基本施策の方針に加えられており、環境負荷の軽減を考慮しながら、交通を円滑化することが位置づけられている。アンケート指標は、ま

ずは、利用しやすい公共交通機関が整備されているか、交通不便地域や交通空白地域の解消について、前期基本計画では聞いており、「利用しやすい」を除き、「環境負荷の軽減を考慮した公共交通機関が整備されている」という設問にすると、ハイブリットや電動バス等の環境に配慮したハード面が中心となり、アンケート時に迷うのではないかと。公共交通を利用すれば、環境に配慮していることは、方針にもあるので、それで足りるのではないかと。2つの項目をアンケートすれば、はっきりするが、1つの項目で誤解を招いてしまうと、かえってアンケートの目的と違う結果となる可能性がある。

- ⇒ 環境負荷を考えれば、当然、公共交通を利用することは普通の認識だが、その認識をしていない人が現実には多いため、「環境負荷の軽減」も大事である。二重設問になるのは心配だが、一方で、二重設問でも仕方がないとする考え方もできる。いかがか。
- ⇒ アンケート指標は、設問を2つの項目に分けるか、「利用しやすい」は除く方が良い。
- ⇒ アンケート指標の設問は2つの項目にできるのか。
- ⇒ 事務局としては、アンケート指標の設問項目は、1つの項目でお願いしたい。また、環境分野では、施策221-01「エネルギーの適正利用」に、省エネルギーの取組として、自転車利用を促進する取組がある。これまでは、マイカーから公共交通機関への転換について、アンケートで聞いてきたが、さらに「環境負荷の軽減」を加えると、利用しやすいバス路線かどうかという設問の趣旨から一気に飛び越えて、バスは利用せずに、自転車利用という省エネルギーの話になる。これは自転車利用のことを言っているのではないかと誤解される可能性があり、設問が難しくなる。まずは、自転車利用の前段として、利用しやすいバス路線・便数等をアンケートするものとしたい。エネルギーのことまで考えると、バスもやめることになってしまう。
- ⇒ 公共交通という言葉はあるため、その心配はない。設問は1つの項目であり、どうしても「利用しやすい」という言葉を入れる場合、「環境負荷の軽減」と「利用しやすい」という二重設問になるが、いかがか。
- ⇒ この基本施策で目指していることは、公共交通を利用することであり、それを聞くアンケートなので、「環境負荷の軽減」も大事だが、前期基本計画と同様の「利用しやすい公共交通機関が整備されている」という設問の方が分かりやすいのではないかと。
- ⇒ それでは、環境の認識がない。これからの5年間で、公共交通の利用者を増やすためには、最終的にマイカーから転換しないとイケない。
- ⇒ 利用しやすさ、公共交通機関にいかに乗ってもらえるかということがアンケートの主題にならないとイケないので、「利用しやすい」は残さなければならないのではないかと。「環境負荷の軽減を考慮した利用しやすい公共交通機関」だと、「環境負荷の軽減を考慮した公共交通機関」とつながってしまうので、「環境に配慮して公共交通機関の利便性が整備されている」という設問にすれば、環境のことも考えて、公共交通機関のことを聞いている設問とならないかと。
- ⇒ 「利用しやすい」が文頭にある方が良い。
- ⇒ それでは、「環境」と「利用しやすい」の2つの項目がうまく組み合わせ、二重設問にならないようなアンケート指標を事務局で検討してもらいたい、いかがか。
- ⇒ 特に意見がないので、アンケート指標は、事務局で検討してもらいたい。また、行No29～31「市内路線バスの年間利用者数」・「市内の地域循環バス・空白型乗合タクシー・中山間地域輸送システムの年間利用者数」・「市内鉄道駅の年間利用者数」の指標項目は、上向きに数字を検討してもらいたい。
- ⇒ アンケート指標について、事務局（案）だが、「環境負荷の軽減」と「利用しやすい」の2つの項目を盛り込み、「利用しやすい公共交通機関が整備されることにより、環境負荷の軽減が図られている」という設問はどうか。前期基本計画の考え方を踏襲しながら、プラスして「環境負荷の軽減」も聞くことができる。
- ⇒ 「環境負荷の軽減が図られようとしている」か、「環境負荷の軽減が図られている」か。
- ⇒ 市民に満足度をアンケートするものなので、現在、その状態にあるかということであり、「環

境負荷の軽減が図られている」としたい。

⇒ 事務局から提案があった「利用しやすい公共交通機関が整備されることにより、環境負荷の軽減が図られている」という設問はいかがか。

⇒ 特に意見がないので、基本施策 621「交通体系の整備」のアンケート指標は、「利用しやすい公共交通機関が整備されることにより、環境負荷の軽減が図られている」とし、基本施策指標は、「市内路線バスの年間利用者数」・「市内の地域循環バス・空白型乗合タクシー・中山間地域輸送システムの年間利用者数」・「市内鉄道駅の年間利用者数」の項目の目標値を上方修正するように、事務局で検討してもらうこととしたい。

(検討結果等について、事務局から作業部会員に通知する。)

⑤ 資料1 1～2ページの行No.7「中心市街地(長野銀座地区)の歩行者通行量」、3～4ページの行No.18「市営住宅の空家率」、7～8ページの行No.31「市内鉄道駅の年間利用者数」の指標項目について、現状値・目標値は、現在調整中のため、調整後、事務局から作業部会員に通知する。

5 第四次長野市総合計画 後期基本計画 中間答申(素案)【都市整備分野】について

(1) 第四次長野市総合計画 後期基本計画 施策の目標と主な取組について

① 平成23年度第2回長野市総合計画審議会で、都市整備分野の施策の目標と主な取組は、原案(資料3)のとおり決定された。

② 資料3 44ページの施策 612-02「快適な住環境の整備」の主な取組⑥について、東日本大震災などを受け、被災された方などの一時的な住まいとして、公営住宅が重要であることから、部会で確認し、「公営住宅の利活用を図る」という視点を加え、「社会ニーズ等に合わせた公営住宅の利活用を図るとともに、統廃合と耐震化などを推進します。」と修正することとした。

(2) 図表について

後期基本計画においても、基本施策の現状を統計的・視覚的に把握できるようにするため、前期基本計画と同様に、基本施策ごとに図表を掲載することから、図表(案)の項目について、資料3のとおり確認した。図表(案)の項目の数値は、今後、事務局で取りまとめていく。

6 その他

(1) 平成23年度第2回長野市総合計画審議会の議事について

資料4のとおり

⇒資料中「資料3 第四次長野市総合計画 後期基本計画 目標等について(案)」は、前回の審議会に引き続き審議したが、今回の総合計画審議会でも継続審議となった。また、「別冊資料 第四次長野市総合計画 後期基本計画 施策の目標と主な取組(案)」は、保健・福祉分野と防災分野で、一部再検討となったものを除き、原案のとおり決定した。

(2) 第四次長野市総合計画 後期基本計画 中間答申について

9月29日(木)午後5時30分から開催する。会場等の詳細は、後日通知する。

(3) 次回の予定等について

後期基本計画 都市整備分野の指標(案)・図表(案)の項目について、保留事項を除き決定したため、当初予定していた作業部会での協議事項は全て終了した。このため、都市整備部会は、今回が最後となる予定だが、今後の総合計画審議会での審議状況によって、部会で再検討する場合がある。その場合は、8月29日(月)午後3時から午後5時まで、市役所第1庁舎8階 第1委員会室にて、都市整備部会を開催する。会議の開催は、後日通知する。

また、本日の部会の会議概要は、毎回、部会で内容確認をしてきたが、今回が最後となる予定のため、作業部会員に通知にて内容の確認を依頼し、そのうえで、修正箇所等を含め、部会長と協議し、確定・公表する。