

第67回長野市都市計画審議会議事録

日時：平成29年11月24日（金）
午後2時

場所：第一庁舎
7階第一委員会室

長野市都市整備部都市政策課

第67回 長野市都市計画審議会 次第

日時 平成29年11月24日（金）午後2時

場所 第一庁舎7階 第一・第二委員会室

1 開 会

2 長野市あいさつ

3 新任委員紹介

4 議 事

(1) 報告事項

長野都市計画道路の変更について（豊野北線・豊野駅前線）【県決定】

長野都市計画道路の変更について（裾花堤防線）【市決定】

(2) 調査事項

長野都市計画下水道の変更について

(3) その他

長野市地域公共交通網形成計画について

5 そ の 他

6 閉 会

◎長野市都市計画審議会委員

- 1 番 大 上 俊 之 (信州大学工学部土木工学科 教授)
2 番 松 岡 保 正 (長野工業高等専門学校名誉教授)
3 番 酒 井 美 月 (長野工業高等専門学校准教授) = 欠席
4 番 勝 田 貴 子 (長野県司法書士会長野支部司法書士)
5 番 相 野 律 子 (長野県建築士会長野支部 女性委員会副委員長建築士)
6 番 田 中 清 隆 (長野市議会議員)
7 番 手 塚 秀 樹 (長野市議会議員) = 欠席
8 番 山 本 晴 信 (長野市議会議員)
9 番 滝 沢 真 一 (長野市議会議員)
10 番 布 目 裕 喜 雄 (長野市議会議員)
11 番 宮 崎 治 夫 (長野市議会議員)
12 番 岩 野 彰 (長野商工会議所 副会頭)
13 番 宮 澤 清 志 (長野市農業協同組合協議会 理事)
14 番 中 澤 敏 子 (長野市民生児童委員協議会 副会長)
15 番 本 間 吉 治 (NPO法人ヒューマンネットながの 理事長)
16 番 西 宮 登 喜 男 (長野市商工会 副会長)
17 番 吉 見 精 太 郎 (国土交通省関東地方整備局長野国道事務所 所長) = 欠席
18 番 竹 内 敏 昭 (長野県長野建設事務所 所長)
(代理出席者) 胡桃 様
19 番 堀 内 明 彦 (長野中央警察署 署長)
(代理出席者) 市川 様
20 番 小 島 誠 (長野市農業委員会 会長)

◎説明のための出席者

都市整備部長	上 平	敏 久
都市政策課長	橋 本	和 巳
下水道整備課長兼次長	小 松	彰
交通政策課長	倉 島	康 嘉

◎事務局出席者

都市政策課長補佐	横 田	武 弥
都市政策課長補佐	倉 澤	弘 昌
都市政策課係長	清 水	永 一
都市政策課技師	鳥 山	真
都市政策課技師	中 島	淳
都市政策課主事	山 口	椎 菜

◎開会

○司会 皆様こんにちは。定刻となりましたので、ただ今より第67回長野市都市計画審議会を開会いたします。私、本日の進行を務めます、都市政策課の横田と申します。今後着座にて進めさせていただきますが、よろしく願いいたします。本日の審議会は、委員総数20名のうち17名に出席いただいております。過半数の出席がございますので、長野市都市計画審議会条例第6条第2項の規定によりまして、会議が成立していることをご報告申し上げます。本日ご欠席の委員を報告いたします。酒井委員、手塚委員の2名でございます。また、長野建設事務所長竹内様の代理で計画調査課長の胡桃様にご出席をいただいております。また、長野中央警察署堀内様の代理で、市川様にご出席をいただいております。なお、ご連絡はいただいておりますが、吉見様はまだお出でになっておりません。また、本日の会議は公開となります。あらかじめご了承をお願いいたします。

次に、資料の確認をさせていただきます。資料は、過日郵送でお届けしましたものと、本日机の上にお配りさせていただいたものとがございます。まず、郵送でお届けしましたものですが、都市計画審議会事務報告とございますA4のものが1枚、長野市地域公共交通網形成計画が1冊でございます。本日机の上にお配りさせていただいておりますものは、次第と委員名簿、長野都市計画下水道の変更についてと題する資料No.1-1、図面No.1-2及び1-3が各1枚ずつ、以上となります。ご確認をいただきまして、もし不足等ございましたらお申し出をいただければと思います。

それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきます。まず、長野市あいさつといたしまして、都市整備部長の上平から申し上げます。

◎長野市あいさつ

○事務局 皆様ご苦労様でございます。都市整備部長の上平でございます。委員の皆様には、本日の審議会開催をご案内申し上げましたところ、大変お忙しい中にも関わらずご出席をいただき、厚くお礼申し上げます。また、日頃から当審議会をはじめ、市政にご理解、ご指導を賜り、重ねてお礼申し上げます。

さて、11月からは第2期の加藤市政がスタートいたしました。「守り、育て、つなぐ」の3本の柱を中心に、今の市民、そして将来の市民の幸せのために、笑顔溢れる、活力のある元気なまち長野を目指していくという風にしております。我々職員も気持ちを新たにして、部

局間連携をはかり、一致団結して進めてまいりたいと思っております。都市整備部では先週も新聞報道にありましたが、長野駅東口の区画整理事業地内において、長年交渉をしてきました一地権者に対しまして、やむを得ず直接施工に踏み切りをいたしました。また、信濃美術館建て替えに伴います城山公園の再整備、こちらも現在検討に入っております。また、市民の多くの皆様に利用をしていただいております、もんぜんぶら座の耐震化あるいは施設の老朽化、こういったものを含めて今後のあり方についても検討し、また中山間地を始め、中心市街地、特に権堂の活性化等々にも現在取り組んでいるところでございます。今後の長野市のまちづくりを進めていくうえで、非常に多くの課題がある訳でございますけど、精力的に取り組んでまいりたいと考えております。また、委員の皆様のお力添えをいただければありがたいと思っております。

本日は、今年度2回目の審議会となりますが、下水道の都市計画の変更に向けた事前説明に対して1件を調査いただきたいと思っております。更に、今年の6月に策定いたしました、本市が今後形成すべき公共交通網に係る計画についても説明をさせていただき、ご意見をいただければと思っております。

寒さが日々厳しくなっている今日この頃でございますが、委員の皆様におかれましては、お身体をご自愛され、ご健勝でますますご活躍されますよう祈念申し上げまして、簡単ではございますが挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

○司会 続きまして、都市政策課長の橋本から、新たに委員となられた方をご紹介します。本来、新任委員の皆様には、市長から委嘱状をお渡しすべきところでございますが、大変恐縮ながら、お手元にあらかじめご用意させていただいておりますので、お許しいただきたいと存じます。任期につきましては、本審議会条例第3条により、前任委員の残任期間となりまして、平成30年3月末までとなっておりますので、よろしく願いいたします。なお、紹介を受けられた委員の方は恐れ入りますが、その場でご起立をいただき一言いただければと存じます。

○事務局 都市政策課長の橋本でございます。よろしく願いいたします。この度、市議会議員の各種委員会等の改選の関係で、4人の委員が替わられましたので、ご紹介申し上げます。お手元の委員名簿もあわせてご覧いただければと思います。それでは紹介させていただきます。長野市議会議員、山本晴信様。

○委員 山本でございます。よろしく願いします。

○事務局 同じく市議会議員、滝沢真一様。

○委員 滝沢でございます。よろしく願いします。

○事務局 同じく市議会議員、宮崎治夫様。

○委員 宮崎でございます。よろしく願いします。

○事務局 もうお一方、同じく市議会議員、手塚秀樹様でございますが、先程ご案内いたしました、本日はご欠席でございます。4人の委員の皆様におかれましては、今後と

もよろしくお願ひいたします。

○司会 それでは、これから議事に入りますが、その前にマイクの操作方法についてご説明を申し上げます。発言される際には、お近くの卓上機器の楕円形の部分を軽く押していただき、緑色のランプがともったことをご確認いただいてから、ご発言をお願いいたします。

それでは、議事に移ります。審議会条例第6条第1項の規定に基づき、松岡会長に議長をお願いいたします。

◎議事

○議長 委員の皆様方には、お忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。次第のとおり、本日の案件は、報告事項及び調査事項が1件、それと、その他案件が1件となっています。皆様方からご意見をいただきながら、実りのある会議にしたいと思いますので、議事の進行が円滑に運びますようご協力をお願いいたします。なお、本日の議事録の署名は、相野委員と岩野委員にお願いしたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。それでは、これより議事に入らせていただきます。まず、次第の(1)報告事項につきまして、事務局から説明をお願いします。

○事務局 平成29年5月25日の第66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。長野都市計画道路の変更について(豊野北線及び豊野駅前線)【県決定】平成29年6月29日 長野県告示 第365号。長野都市計画道路の変更について(裾花堤防線)【市決定】平成29年6月15日 長野市告示 第310号。以上です。

○議長 ありがとうございます。この書面に書いてある状況でございます。ご意見、ご質問等がございましたら、挙手をして発言をお願いします。よろしいでしょうか。よろしいようですから、報告事項については以上とさせていただきます。それでは、次の事項の(2)調査事項「長野都市計画下水道の変更について」ということで、事務局から説明をお願いします。

○事務局 上下水道局下水道整備課長の小松と申します。よろしくお願ひします。それでは私の方から「長野都市計画下水道の変更について」ご説明をさせていただきます。着座でよろしくお願ひします。パワーポイントもしくはお手元の資料1-1をご覧くださいますと、同じものがありますのでお願ひしたいと思います。今回の変更内容の説明に先立ちまして、当市で実施しています下水道事業の概要等についてご説明いたします。下水道には、「各家庭から出るし尿や雑排水などの汚水を処理するもの」と、「降った雨水を処理するもの」

の二つがあります。これらを合わせて下水道事業と呼んでおります。今回の計画変更は、下水道事業に伴う区域の変更と、雨水ポンプ場の追加になります。それでは、パワーポイントをご覧ください。

下水道の処理方式には、合流式と分流式の2通りの処理方式があります。合流式は、汚水と雨水を同一の管渠で処理する方式で、東京都等の大都市で採用された処理方式です。分流式は、汚水と雨水を別々の管路系統で処理する方式で、主に地方都市等で採用されています。長野市の下水道事業は、汚水と雨水を別々の施設で処理を行う分流式を採用しており、汚水を処理する下水道事業と雨水を処理する雨水渠事業の2つの事業について、事業計画を定め実施しております。画面下段では、分流式での汚水と雨水の処理の流れを表示しております。汚水と雨水が別系統で処理され、川へ放流されております。近年では、河川や湖など公共用水域での水質汚染防止という観点から、下水道の役割が高くなっています。合流式では、大量の雨水が処理場へ集中流入した場合、処理しきれない汚水が公共用水域に放流されてしまう等、水質悪化が問題となっております。現在では公共用水域の水質汚濁防止の観点から、分流式による処理方式が主流となっております。

続きまして、長野市で実施している5つの下水道事業の種類についてご説明いたします。下水道事業は、図に示すとおり下水道法に基づく事業と、それ以外の法令に基づく事業がございます。下水道法上の下水道には、公共下水道と呼ばれる中に、上から赤で着色してある単独公共下水道事業と流域関連公共下水道事業の2つがございます。単独公共下水道事業は長野市が終末処理場を建設し管理する下水道でありまして、流域関連公共下水道事業は長野県が管理する終末処理場や幹線管渠等に、長野市の排水を接続する下水道でございます。その他に青く着色してある特定環境保全公共下水道につきましては、飯綱などの観光地やその周辺、湖沼などの水質保全を図るために市町村が設置・管理する下水道でございます。次に下水道法以外に基づく下水道事業についてご説明いたします。緑色で着色してある農業集落排水事業は、主に中山間地での農業用排水の水質保全を図るため、農業集落におけるし尿及び生活雑排水を処理する下水道です。白抜きの合併処理浄化槽設置事業は、公共下水道および農業集落排水等の区域外において、し尿と家庭雑排水を戸別に処理する施設でございます。なお、各事業について赤や青などで着色してございますが、これは次ページの地図上にその区域を着色して対比しております。

続きまして、これらの事業がどの区域で実施されているのかについて説明いたします。赤色で示した区域が、単独公共下水道事業と流域関連公共下水道事業の計画区域です。主に人口密集地である市街地及びその周辺で実施しております。単独公共下水道（東部処理区）は長野駅を中心とした犀川以北の旧市街地及び安茂里地区周辺が区域でございます。大豆島地区にある東部浄化センターにて汚水処理を行っております。千曲川流域関連公共下水道には上流・下流の2つの処理区があります。それぞれ長野市犀川以南の千曲川上流部沿線及び市北東部に沿った区域を対象としています。当処理区については、長野県が長野市真島地区及び

赤沼地区にあります2つの終末処理場にて汚水の処理を行っております。千曲川流域下水道は、上流処理区を長野市・千曲市・坂城町の3市町で、下流処理区を長野市・須坂市・小布施町・高山村の4市町村にて行っております。青色で示した区域は、特定環境保全公共下水道事業の計画区域で、飯綱・戸隠高原・豊岡・鬼無里・信州新町・中条・松代若穂地区の一部に七つの処理区がございます。飯綱・松代若穂地区の処理区については単独で処理場施設を設けず、東部処理区及び下流処理区と接続し、それぞれの処理場にて汚水処理を行っております。戸隠・豊岡・鬼無里・信州新町・中条処理区においては、個別に終末処理場を設けて汚水処理を行っております。緑色で示した区域は、農業集落排水事業の計画区域で、主に中山間地地域において実施されています。平成29年現在では、長野・豊野・戸隠・鬼無里・信州新町地域、22箇所で行っております。なお、農業集落排水事業は、平成18年度末に全地区で整備が完了しております。最後に、色の塗っていない白地の区域は、合併処理浄化槽事業で整備予定の区域でございます。

続きまして、この図は、前のページの赤色で図示された公共下水道事業計画区域について、汚水に関わる単独公共下水道東部処理区と千曲川流域関連公共下水道上流・下流処理区の3事業を処理区毎に色分けしたものです。上段、水色の下流処理区は、長野市赤沼地区に長野県が設置した終末処理場・クリンピア千曲で汚水処理を行っております。中段、赤色の東部処理区は、長野市が大豆島地区に設置した終末処理場・東部浄化センターで汚水処理を行っております。下段、緑色の上流処理区は、長野市真島地区に長野県が設置した終末処理場アクアパル千曲で汚水処理を行っております。続いて、下水道事業の雨水に関しまして、単独公共下水道東部処理区と千曲川流域関連公共下水道上流・下流処理区の3事業を処理区毎に色分けしたものです。基本的には、汚水と同じ処理区分けとなっておりますが、飯綱地区および市街化調整区域の一部が異なっております。青色の部分が東部処理区、オレンジ色の部分が下流処理区、紫色の部分が下流処理区の特定環境保全公共下水道部分、緑色の部分が上流処理区となっております。長野市内の下水道事業区域の配置については、以上でございます。

続きまして、平成28年度末での下水道事業整備状況についてご説明いたします。まず、汚水処理施設について、長野市の全体計画面積は、10,947.3haとなります。上段の公共下水道事業では、全体計画面積に対して9,633.8haの整備を完了しており、人口普及率は93.6%となっています。他に農業集落排水事業が2.0%、合併処理浄化槽事業が1.9%の普及率となっており、長野市全体の下水道事業人口普及率は、97.5%に達しております。

次に、雨水排水施設についてご説明いたします。雨水排水施設とは、降ってきた雨をすみやかに河川に流すための排水路のことをさしております。その排水路が整備され、雨水が流入する区域の面積が整備面積です。整備率は、計画面積と整備面積の率で表しております。雨水排水施設全体計画面積は9,995.3ha、そのうち3,289.8haの整備が完了し、整備率は32.9%となります。東部処理区は、平成28年度末現在、全体計画3,221.5haに対して、1,392.6haの整備が完了しており、43.2%の整備率となっております。下流処理区は、全体計

画 2,845.1ha に対して、806.4ha の整備が完了しており、28.3%の整備率となっています。上流処理区は、全体計画 3,928.7ha に対して、1,090.8ha の整備が完了しており、27.8%の整備率となっています。今後は、浸水被害の軽減に向けて、優先順位等を明確にした上で、整備率向上に努めていきたいと考えております。

それでは、これより変更（案）の内容についてのご説明させていただきます。污水の変更箇所一覧です。本件は、「排水区域」において、平成 30 年 3 月に予定しております長野市公共下水道事業計画変更手続きに伴い、長野都市計画下水道の区域について、排水区域の変更を行うものです。続いて、雨水の変更箇所一覧でございます。雨水排水区域の変更については、污水の追加変更箇所のうち、浸水対策が必要な箇所として雨水渠の全体計画が定められている範囲を位置付けます。また、併せまして「施設」について、西田川雨水ポンプ場の決定を行うものです。長野市では、下水道計画区域の編入に当たっては家屋の連たん、技術的な観点及び経済性や土地利用状況を考慮しながら面的に編入・除外を行うこととしております。また、下水道事業にも施設の効率的な運営管理が求められており、将来的な経費の削減のために、農業集落排水施設の公共下水道への統廃合を予定しています。先程ご説明しました公共下水道事業は、都市計画区域内で施行していることから都市計画法に基づく都市施設としても位置づけられております。スライドに沿って個々の変更箇所をご説明いたします。

まず、污水排水区域の変更からご説明いたします。①の豊野町蟹沢地区は、現在、二ツ石農業集落排水事業として既に污水処理を行っておりますが、将来的な経費の削減のため、地区内にある処理施設を廃止し、公共下水道に接続するため、排水区域への位置付けを行うものです。

②の村山地区は、平成 29 年 4 月に開設した第四給食センターです。大口排水事業所であり下水道事業計画に位置付ける必要があるため、排水区域へ追加するものです。

③の若穂綿内地区は、区域から除外する箇所になります。家屋が 1 件であり、またその家屋を整備するため必要となる管渠の延長が長いことにより、経済性を考慮して、公共下水道区域から浄化槽区域へ変更するものです。

④の篠ノ井西寺尾地区は、南長野運動公園及び水沢上庭区画整理の下流部となります。現在までに整備が終了しているため、排水区域へ追加するものです。

⑤及び⑥の松代町東寺尾地区は、同地区の斎場建設に併せ下水道の整備を行った区域です。整備が終わり、供用開始が可能となったため排水区域へ追加するものです。

⑦～⑩の地区は、区域の除外を行う箇所です。⑦の松代町西条地区は、取付管を河川横断する必要があることにより、整備にかかる費用が高額となること。⑧の松代町西条地区は、宅地に接道する道路が河川区域となっており下水道管の布設が困難であること。⑨の松代町豊栄地区は、宅地へ接する道路が狭く、また必要な埋設深が深いことにより、下水道管の布設が困難であること。⑩の松代町豊栄地区は、取付管を河川横断する必要があること、また、排水にはポンプアップが必要となり、整備にかかる費用が高額となること。以上の理由によ

り、地元と協議をした結果、公共下水道区域から浄化槽区域へ変更をするものです。

⑪と⑫の地区は、区域の除外を行う箇所です。⑪の篠ノ井石川地区は、下水道工事を行うことにより地滑りを誘発する可能性があり、下水道管の布設が困難な地域です。そのため、公共下水道区域から浄化槽区域へ変更をするものです。⑫の篠ノ井石川地区は、急傾斜地崩壊危険区域に指定されており、現在住宅が無く、今後も住宅が建築される可能性が低い地域です。このため、これらの地区については、地元と協議をした結果、公共下水道区域から浄化槽区域へ変更するものです。

続いて、雨水排水区域の変更及び雨水ポンプ場の追加についてご説明いたします。⑬の篠ノ井西寺尾地区は、先程汚水の位置付けを説明しましたが、雨水についても汚水に併せて、排水区域への追加を行うものです。

⑭西田川ポンプ場は、昭和 62 年に市単独費にて建設され、供用開始されております。完成から長い年月が経ち、老朽化が進み、更新・改築を行なう必要が生じており、今後整備していくために、本ポンプ場を下水道事業計画に位置付け、今回、都市計画施設に定めるものでございます。これは、図面を拡大したものです。ポンプ場の面積 760 m²を区域として位置付けを行います。こちらは詳細な平面図となります。水色が水路、ピンク色がポンプ、オレンジ色が吐出し水槽、緑色が堤防、青色が吐出し先の河川、黄色がポンプの操作盤などがある建屋となります。参考になりますが、こちらは、標準的なポンプ場の断面図となります。降雨時には、左のほうの集落内の水路の水位が上昇します。ポンプ場ではポンプで雨水を汲み上げて吐出し水槽に排出します。吐出し水槽の水位を、河川の水位より高くすることで、水頭差により河川に雨水を排出します。次のスライドで、実際の水の動きをご覧ください。なお、西田川ポンプ場では、1分あたり 100 m³の排出量で計画をしております。

変更に係る手続きにつきましては、変更の素案の閲覧を 10 月 20 日から 11 月 17 日まで実施したところ、公述の申出がなかったため、公聴会は中止となりました。今後は、12 月 7 日から 12 月 21 日まで案の縦覧を行い、次回の都市計画審議会で議案としてご審議いただく予定です。以上で「長野都市計画下水道の変更について」の説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。それでは委員の皆さん、ご質問やご意見等ございましたら、ご発言をお願いします。いかがでしょうか。

○委員 今回の計画で、下水道の計画から外れて浄化槽になる箇所があると思うのですが、長野市で浄化槽を設置するのに補助金が出ていると思いますが、補助金を受けて浄化槽を設置した場合に、上下水道が入っているところの料金になると聞いたのですが、料金は上水道だけの場合から値上げをするということでしょうか。

○事務局 先程下水道事業の配置が載っているスライドの 4 枚目、この図で白抜きの部分が合併処理浄化槽の対象区域です。今現在長野市では、市の方で浄化槽を設置して、後々の維持・管理を行う戸別浄化槽事業をいうものを行っております。これにつきましては、申

し出を受けて工事を行うのですが、申出者に対しまして事業費の1割を負担金としていただきます。後々の維持・管理については市で行うのですけれども、その費用としまして公共下水道と同じように水道使用料、ボリュームに対しての下水道使用料ということで、公共下水道と同じ料金といただいた中で、市で維持・管理を行っていくという形をとっております。

○委員 通常浄化槽ですと、例えば年間5万円くらいの事業者によるメンテナンスですとか、数年に1回程度くみ上げがあると思うのですが、それは長野市が負担されて行くということですか。

○事務局 そのとおりです。

○委員 その費用として1割負担の方は補助金が出ているので、この地域の該当する方々は、その仕組みを理解されているので同意されたということですか。

○事務局 今回除外した区域の方々には、説明会でこの制度についてご説明をさせていただいた中で、了解をいただいているということでございます。

○委員 わかりました。ありがとうございます。

○議長 他にいかがでしょうか。

○委員 雨水排水の関係でお伺いしますが、昨今のゲリラ豪雨ということで、一般質問でもしておりますけれど、确实雨量を今5年に1回で運営していますが、ゲリラ豪雨やバイパス整理の対応等、この5分の1が適正かどうかということは、県あるいは国も含めて検討しているのかどうか、状況を教えてください。

○事務局 河川課長の金井と申します。よろしくお願いたします。委員さんからお話のございました雨水渠の関係ですけれども、5年に1回の降雨に対して雨水渠の整備を行っています。この降雨確率、5年に1回というペースですが、国サイドの基本的な整備費用ということで認められているものでございます。スライドの中で28年度末の整備率ということで、32.9%と説明を申し上げました。この整備率を見ますと、まだまだ整備が必要な箇所がある訳でございますので、まずは優先度を踏まえた中で、現在の計画で整備促進を図っていききたいというのが私共の考えでございます。あとは仮に都市部の方で整備済の箇所でも浸水被害があった場合は、新たな整備のメニューがございます。5年に1回の整備においても、浸水被害が発生したところについては、新たなメニューで対応という手法もございますので、また検討していきたいと思っております。

○委員 新たな手法というのはどんなことなのか。これだけ全国的にもゲリラ豪雨等従来予測し得ない量のものが流れてくるということでございますので、国あるいは県にも積極的に働きかけをしていかなければならないのではないかと思います。それはなぜかというと、スライド10の西田川ポンプ場は毎分100トンと計画してありますけれども、この計画自体が根本的に適切なのかどうか、湛水は出てこないのか、という話です。また更に、その信頼性や能力の話ですとか、危険過大として対処していかなければいけないと私は考えておりまして、そこらへんも含めてご返答いただければありがたいです。

○事務局　　まず都市部での浸水対策ということでどのような対策になるかということなのですが、現在河川課において平成24年7月の豪雨に対しまして、何らかの方法で浸水被害を軽減する方法はないのかということで、北八幡川雨水調整池が市の真ん中にあるのですけれども、その上流域において雨が降ったところで何とかして、下流の方へ出来るだけ水がいかないように検討を進めているところでございますが、その事業採択について今後国や県と詰めていく訳ですが、一つの事業といたしまして、下水道浸水被害軽減総合事業がございまして。これは整備済のエリアにおいて5年に1回以上の降雨に対して新たな補助制度ということで、そういった事業もございまして、採択できるかどうかということも意見を詰めていきたいというのが1点目でございます。あとは国や県への要望というのは今の事務採択といたした中でやっていければと考えております。西田川の排水ポンプ場について、この能力で大丈夫かどうかというお話なんですけれども、今回下水道施設ということで位置付けられた段階で、どのような流域で過去の降雨の考え方で作った機場に対して、近年の降雨実績等を踏まえた中で能力については検討していきたいと思っております。今後、長野市内に排水機場多々あるのですけれども、我々の建設サイド、例えば雨水渠があって、ストック、いわゆる下水道施設の更新や長寿命化を検討する中で、不足する分については順次検討していきたいと思っております。

○委員　　ご尽力いただいていることについては評価をさせていただきますけど、民間開発の車両搭載型排水ポンプというようなものもあると聞いております。そういったものも含めまして、民間の皆様とも情報交換をしながら、この雨水計画またゲリラ豪雨等々に対して、適切に対応できるように、万全の処置を講じていただけるように、とご意見を申し上げます。

○議長　　説明の中で、ポンプ場で川の水位が高ければマックスの能力はこれだけあるけれどこのくらいだとか、上流からいっぱい流れてきた場合は2分の1であろうと、水面勾配で流せる量も決まってくるので。というようなことを市民の皆様はご理解いただいているのかということと、家が埋まる程の越水にはならないでしょうけど、排水しにくいというような状況も小さい農業施設やU字溝から出にくいという感じになると、長靴のあたりまでは水が来てしまうと、そういったこともソフト的な対応をどうするかとか、そういうこともご説明いただいて、市民の皆様はポンプ場が出来れば皆くみ出してくれるといった錯覚を持たないようなこともやっているのでしょうか。

○委員　　排水機場については、先程スライドの動画で見ていただいたとおり、排水先の川の水位が上昇することによって排水できなくなり、強制的にポンプを動かして排水するといった仕組みでございまして、このポンプの稼働・運転操作について地域の皆様にはお願いをしております。そういった中で、地域の中で排水機場の役割や仕組みについてはご理解いただいているのかなと思っております。ただ、今のご時世集中豪雨やゲリラ豪雨が起る中で、ハード対策だけでは当然対応できない訳でございまして、そういった面でソフト対策

ということで色々やっていかなくてはいけない。この中で情報提供、例えば大雨がこれから降りそうだとか、土砂災害の防災ベルも配信されています。仮にその流域の中で大雨が降りまして、非常に危険な状況になった場合については、いろんな方法・手段を使いまして、地域の皆様方に避難をしていただくとか2階へ上がっていただくとか、そういった面での情報提供をしっかりとやっていきたいということと、防災訓練、日頃から防災に備えていただく中で、私共の総務の危機管理や消防ですとか、地元の方でも防災意識の向上等やっていたいでいるかなと思っております。

○議長 ありがとうございました。

○委員 似たような質問になるのですが、確認させてください。先程5年に1回とおっしゃってましたが、今回は5年に1回の見直しということですか。

○事務局 雨の降る確率なんですけれども、何年確率なのかという風によく言われます。例えばこの川は100年に1回の雨に対して大丈夫だよということ。今回私共下水道事業では雨水渠の5年に1回の雨を想定した敷設ということで現在実施しております。

○委員 これで方向性が決まった場合に、最後にスケジュール書いてあるのですが、事業計画としてこういった追加事案については、いつ頃に完成するという予定はわかっているのでしょうか。方向性だけですか。

○事務局 まずは今回都市施設として都市計画決定、都市施設として位置付けて、それから国の補助ということで具体的な整備を進めていくのですが、まずは位置付けをした上で、今後国や県と協議しながら設計から順次始めていきたい。ただ、国の補助金をいただくということなので、補助金がしっかりとくるかどうかということもございます。私共としては出来るだけ即時整備の方は進めていきたいと思っております。

○委員 先程の災害のご質問のところにもあったと思いますが、昨今内水災害ですとか今まで予期し得なかったようなピンポイントでの集中豪雨が多発していることを考慮しての計画を進めていただきたいと思えます。それともう1点、こちらは純粋に質問なのですが、汚水の整備率が100%弱ということですのでごく進んでいるんですけれども、それに対して雨水の整備率が3～4割ということですよ。これは長野市とほぼ同程度の他市と比べて、どのような状況なのでしょうか。

○事務局 まず下水道の普及率につきまして日本全国で約90%程度、県内の普及率につきましても長野市とほぼ同じ状況ということで、生活環境ですとか公共用水の水質保全という面から汚水処理については進んでいるという状況ではあります。他市と比較してということですが、中核市の整備率は約50%という数値が出ています。それとピンポイントといういわゆる局地的な豪雨でピンポイントの対策ということですが、今年も1地区で1時間に90ミリという雨が降っております。この90ミリに対して、ハード的な整備ということではこれだけの雨量が降りますと、難しいということになります。こういったものについては先程申し上げましたとおり、ソフト的な対策で市民の皆様の安全確保を図っていきたいと思ってお

ります。

○議長 他にいかがでしょうか。長野市は千曲川や犀川の氾濫原で出来てきた町や地区と、扇状地で若干の勾配があるところとで、今の話の同じゲリラ豪雨が降ったところで水の溜まり方や捌け方が違って、今年も2回くらい北信濃線で夜に電車が動きませんということがありましたけれども、あれは直接の川というよりも支川の方の関係ですけど、いつも水が溜まりやすい方から要望や苦情、昔農業排水路だったのが今は都市排水路に、昭和40年代50年代を経て変えてきて、幹線排水路も整備したのですが、先程も申し上げましたとおり下流の方へ行くと水面勾配が緩やかだから、ものすごい能力があってもポンプでいっぱい吸ってしまうと川底は見えているけど水が行きにくいくらいの能力は持っていますけど、その辺のところはソフトでの対応で、地域によって起こりうることも違うと思いますので、もう十分やっておられると思いますけど、地域に即した対応の仕方、将来どこでショートカットしてしまうとか、そういったことも地域の皆様にわかりやすく説明してもらおうとありがたいと思います。お願いします。

○事務局 今回減多にない豪雨があった訳ですけど、いわゆる局地的な豪雨ということとどこでどういう雨が降るかわからないといった状況の中で、短期の対策という中では要因、側溝がなかったですとか、いろいろな要因を調査いたしまして、効果のある対策があれば工事等対応していきたいと思っております。中長期といたしましては、長野市の公共下水道事業や雨水渠事業の中で、優先度や効果を踏まえた中で、出来るだけ早期に対応して、例えば調整池を作ったり、計画の見直しをしたりすることで、対応していきたいと思っております。あとは何とかソフトでカバーしていきたいと思っております。

○議長 他にはよろしいですか。よろしいようですので、(2)調査事項につきましては終了させていただきます。続きまして(3)その他に入らせていただきますが、長野市地域公共交通網形成計画についてを議題とさせていただきます。事務局の方から説明をお願いします。

○事務局 交通政策課長の倉島と申します。よろしくお願いたします。交通政策課は昨年度まで企画政策部に配属しておりましたが、本年4月1日の機構改革で都市整備部に移管をされました。交通政策はまちづくりと関連が深く、これまでも都市計画マスタープランや立地適正化計画等々で連携をいたしまして事業を進めてまいりましたが、同じ部の中で議論できる体制となりましたので、より密接な関係を活かしていきたいと考えております。本日はお時間を頂戴いたしまして、今年度策定をいたしました長野市地域公共交通網形成計画の概要をご説明いたします。では、長野市地域公共交通網形成計画ご覧をいただきたいと思いますが、本日は限られた時間の中、ところどころかいつまんでの説明となりますことをお許しをいただきたいと思っております。

まず前半、1ページの計画策定への背景と目的などから始まりまして、3ページから15ページまでは上位計画である第5次長野市総合計画を始め、都市計画マスタープランや立地

適正化計画など関連計画との関わりについて触れておりました、16 ページからは地域や公共交通の現状と課題について記載しております。恐れ入りますが、23 ページまでは後ほどご覧をいただきたいと存じます。

では 24 ページをお開き願います。24 ページの下の方でございます、図表 21 長野市内の公共交通をご覧いただきたいと思っております。これは、バスや乗合タクシーの路線をお示したものです。この図の主に右側にオレンジ色の線が引かれておりますが、これはバス事業者 2 社、アルピコ交通と長電バスの営業路線を示したもので、広く長野市内を運行しております。ただし、このオレンジ色の中には、元々は営業路線であったうち赤字が大きくなりまして、バス事業者が運行を継続することが不可能となった廃止路線がございまして、この廃止路線に対しては市が赤字分を補助して運行して廃止代替路線という形になっております。過去に営業路線であったものが廃止される事案は全国的に大変多く、県外でも多くの市町村で営業路線が全て、あるいはほとんどなくなってしまったというような状況にございまして、代わりに自治体が自らバスや乗合タクシーを運行している例が増えております。財政上の大きな負担となっている状況でございます。長野市ではまだまだ収益的に問題のない営業路線がたくさん残っておりますが、もしこの中から廃止路線が出ますと、多額の補助金などが必要となります。これを防ぐためには、利用者増以外に方法がないものでございますから、市民の皆様にはバス利用の機会を増やしていただきたい、皆で乗って残すということ意識していただきたいということが現在大きな課題となっております。このオレンジ色の線以外に、まず合併前の旧市外では青い細い線がございまして、これは浅川ですとか芋井・七二会などの中山間地域の他、平坦地、例えば西長野・更北・川中島などで運行している乗合タクシーの路線でございます。また、図の左側に緑色の線が引かれておりますのは、合併地区のうち豊野を除く 5 地区で運行しています市営バスでございます。これはいずれも合併前の旧町村が運営していた町営バスや村営バスを引き継いで長野市が運営しているもので、ご覧のとおり運行距離が長いため、経費も大変大きくなってございますが、通勤・通学等の利用人数も多く、過疎地域の人口減少抑制に一定の役割を担っていると考えております。緑色の市営バスと青色の乗合タクシーはいずれも原則として地域内の移動を担っており、その地域と長野駅等周辺とを結ぶ営業路線に接続をすることとしております。このことについては、後程ご説明をいたします。この他に、赤い線で示しました中心市街地ぐるりん号・東北ぐるりん号・篠ノ井ぐるりん号といった循環バス、また図の右下部分に松代若穂地域でございまして、示してあります線が長野電鉄屋代線が廃止になった後にバスによる代替交通を確保している路線でございます、長電バスが運行を担っております。

では続いて 25 ページをご覧ください。これは鉄道とバスや乗合タクシーを利用できる人口カバー率について説明した図でございます。本市は J R ・しなの鉄道・長野電鉄が運行しており、駅を中心に人口が集中する形で鉄道の存在が交通面での利便性に大きく寄与しております。また長野駅を中心に民間バス路線が設定され、その他の地域では長野市が関与して市

営バスや乗合タクシーを運行している状態でございます。その結果、鉄道駅から 600 メートル、バス停から 300 メートルの範囲の人口カバー率は 84.4%となっております。

少し飛びまして、30 ページをご覧くださいと思います。公共交通の利用者数と収支のうち、このページの一番下、図表 28 にありますように、路線バスの利用者数はこの 10 年間で約 4 分の 3 に減少いたしました。そしてこのグラフの青く示してあります部分に市が関与するバスや乗合タクシーは利用者の増加が続いておりまして、該当の路線が増加していることがわかります。関連をいたしまして 32 ページをご覧くださいと思いますが、市が関与するバス等の経費の推移を掲載しております。10 年程度で 2.5 倍近くに増加しております。市民の移動手段の確保のために、多額の支出が必要となっております。

続いて 33 ページをご覧ください。バス乗車 IC カードくるるの利用状況データを分析いたしました。このページの一番下にあります、図表 34 をご覧くださいと思います。これは平成 27 年度のくるるデータから、年齢別に長野市民一人当たり平均何回バスに乗車したかを掲載したものでございます。ご覧いただきますと、通学に利用する高校生 3 年間の山がもっとも高く、次に 80 歳をピークとした高齢者の利用が多いことがわかります。70 歳以上の高齢者の利用については、長野市独自の福祉施策でありますおでかけパスポートの存在が大きく影響しておりまして、長野市におけるバス利用状況の大きな特徴となっております。ここから 48 ページまでは情報の分析やアンケートを元にした公共交通に対する評価などを載せまして、49 ページから 51 ページにそのまとめとして現状と課題を整理しております。そして、現状と課題を元に 52 ページから基本方針を示し、60 ページからの計画の目標へとページを進めております。

では 64 ページ、65 ページをご覧くださいと思います。この 2 ページに目標を達成するために進める 35 の事業を設定いたしました。そして、その事業の具体的な内容を 66 ページから記載しておりますので、この中からいくつかご説明をいたします。まず 66 ページの 1 地域における公共交通の確保・維持（1）平坦部における公共交通の確保・維持では、①市道交通軸を担う幹線である鉄道とバス路線を維持し、その利便性を向上させ、都市の軸を作り地域をつなげること、②では①の幹線を保管するため、乗合タクシーやコミュニティバスを地域の支線として地域内の病院や商業施設等を結ぶこと、③では幹線と支線とをスムーズに接続できるようダイヤの調整等に努めること、④では観光地への移動手段の確保を図ること、⑤ではタクシーも大事な公共交通でありますので、可能な支援を行い利便性の向上を目指すこと、といたしました。続いて（2）中山間地域における公共交通網の確保・維持として、2 つ掲げております。まず①中山間地域間幹線の運行では、中山間地域の生活中心地と中心市街地とを結ぶバス路線については民間事業者の運行を行政が支援することを改めて明記いたしました。67 ページにまいりまして、②地域が主体となった公共交通の変更では、地域内の生活中心地からそれぞれの集落までを市営バスや乗合タクシーによって確保すること、そして事業量に応じた公共交通を構築し、これを維持していくこととしております。また、

本当に必要でかつ利便性を確保できる路線や運行日・運行時間について、住民が主体となって検討して見直し、行政がそれを支援することといたしました。その下、ただし、ということで緑色の囲み内の記述をご覧いただきたいと思います。地域が主体となった公共交通の見直しのガイドラインでございます。このうちの1つ目の民間バス路線と競合しないこと、2つ目の幹線との接続によって広域拠点まで移動できるようにすることについて、併せてご説明をいたします。乗合タクシー、市営バスのように利便性の向上を議題といたしました際、地元の皆様からは地域内だけではなく長野駅等まで直接運行してほしいとの要望をいただきます。それに対して、原則として地域内の運行に限っていることをご説明しております。その理由ですが、現在中山間地と市街地とを結ぶ営業バス路線は収益的には厳しく、わずかでも利用者数が減りますと路線の維持ができない恐れがございます。つまり、路線の廃止が考えられるということです。一方で、市営バスや乗合タクシーでは朝夕の通勤・通学需要に対応することはできません。最も公共交通を必要としている通勤・通学者の需要を無視して、昼間の利便性を上げるために市街地までの交通を確保するということは、住民自ら地域の足を切り捨てる結果になってしまうということでございます。このような理由で、既存の民間路線と競合する部分には、極力新しい路線を設定するようなことはせず、地域内の結節点で路線バスと接続し、中心市街地まで移動できることといたしまして、これを積極的に活用していただきたいということでございます。そして3つ目で、地域と行政は様々な需要を考慮して、継続して見直しをすることを謳っております。その下の黄色い線の囲み内に具体的な見直しを行った例として、昨年度の七二会地区での検討の流れを掲載いたしました。七二会地区で運行する乗合タクシーは、今年度4月から新しい運行をすることとし、昨年度の当初から地域の皆様と話し合いを重ねました。事前調査として、アンケートの実施を記載しておりますが、これまでの反省として、実際に利用する可能性がない方、つまり普段車で移動している皆様の意見をお聞きすることで良しとするのではなく、実際に利用している方や今後利用する可能性の高い方も対象にアンケートの実施をいたしました。また、これらの方々とワークショップ等を数回行いまして、本当の需要を確認して合意形成にいたるよう心掛けてきました。

では、68ページの2利用環境の整備（1）交通結節乗継環境の向上をご覧いただきたいと思います。この②バリアフリーの推進で、鉄道駅のエレベーター・スロープの設置や、バス車両としてノンステップバスの導入を進めることと謳っております。

少し飛びまして72ページ（5）ICカードの利便性向上の①利用範囲の拡大では、近隣市町村へ利用範囲を拡大すること、他のカードとの相互利用について検討することを記載いたしました。また（6）情報提供環境の整備では、次の73ページの②バスロケーションシステムとの調査・研究について記載をいたしました。過去のバス利用者アンケートにおいて最も不満の割合の高かった項目が、バスの到着時間がわからないというものでございまして、大きな課題と認識しております。バスロケーションシステムは、自分が乗りたいバスがどこま

で近づいているのか、あと何分くらいでバス停に到着するのかといった情報を提供することで、待たされている利用者のイライラ解消に繋がります。バスを頻繁に利用する方なら経験がおありかと思いますが、定刻ギリギリにバス停に立った場合に3分、5分と待たされると、すでに目的のバスが通過してしまったのではないかと不安になり、急いでいるときほどつらいものですが、バスロケ導入により、そのような不安を解消できますし、通勤・通学者にとっては普段利用しているバスが遅れているという情報が得られれば、自宅を出る時刻を調整するといったことも考えられます。その下の(7)自動車の流入抑制では公共交通への転換を図るため、自動車の過度な利用を抑制する仕組みを考えたいと思っております。中心市街地では交通セルシステム、歩行者優先道路、ゾーン30などを検討してまいります。74ページ3利用促進の(1)全市民を対象とした意識啓発の②(仮称)もう2回バス乗車運動の実施ですが、この2回と申しますのが、例えばバスを全く利用しない人も毎日バスを利用している人もあまねく長野市民38万人があと2回路線バスに乗っていただけますと、廃止代替バスの赤字分が解消できる金額となることから掲げた数値で、少しでもバスを利用させていただくことで、地域の公共交通を残していくための掛け声としたいということでございます。75ページ(3)若年者を対象とした利用促進と、その下にございます(4)高齢者に対する利用促進では、共にバスの乗り方教室を実施することといたしました。バスに乗ったことのない方、くるるの使い方がわからない方にバスを体験していただき、利用のきっかけづくりとしたいものです。先程くるるデータの分析でご説明しましたように、高校生の通学利用が一番高く、次に高齢者の利用が多いことがわかっておりますので、小学生の段階でバスに触れる機会を設けることで、高校進学の時期に積極的にバス通学を選択していただけるような意識づくりに繋がるとしてまいります。また、高齢者の皆様にもくるるの使い方が簡単であることをPRすることで、更なる需要を掘り起こしていきたいというものでございます。

最後に82ページをご覧くださいますと、巻末の資料として、長野市公共交通活性化・再生協議会の名簿を掲載しております。網形成計画を策定する際に、法定の協議会を定めて協議をすることが法律上謳われておりますことから、昨年度1年間をかけたこの協議会の皆様のご意見をいただきながら案を作成し、この4月にパブリックコメントを行い、本年6月に本計画を国土交通省に提出いたしました。今後は毎年度、この協議会において計画の進捗に対する振り返りをしていただき、翌年の取り組みに活かしてまいりたいと考えております。交通政策課ではご説明しましたように、この計画を元に公共交通の確保に努めてまいります。都市計画審議会の皆様にもこれから様々なご意見、ご指導をいただきますよう、よろしくお願いいたします。私からは以上でございます。

○議長 ありがとうございます。それでは委員の皆様ご質問、ご意見等ございましたら、挙手してご発言をお願いします。いかがでしょうか。

○委員 主にバスのお話なのですが、自動運転の実証実験が伊那市などでもう始まっていますけれども、中山間地の多い長野では自動運転をより進めて、個人が移動できるよう

な状態を担保するべきだろうなと思っているのですが、それについて触れているところが拝見したところはなかったのですが、何かあれば教えてください。

○事務局　　ご指摘のとおり、この計画の中では触れておりません。昨年この計画を作る段階の中で、自動運転に関しますニュース等が出ておりまして、私共としても気になっておりました。まだまだ技術的にもその段階では確固たるものではなかったこともございますので、この計画には盛らないことといたしました。ただ我々としては大変気にはしておりますので、この計画とは別にそういった資料を集めましたり、研究していきたいなと思っております。

○委員　　せっかく信州大学の工学部も長野市にあつたり、高専とかもありますので、出来れば予算を振り向けて長野がリードするくらいのところに持って行っていただけると、中山間地域の人口減少であるとか高齢者の移動ということに対しても非常に有効だと思いますので、そのへんお考えいただければありがたいと思います。

○議長　　他にいかがでしょうか。

○委員　　鉄道なのですけれども、北長野駅と三才駅間の新駅はどういう状況になっているのですか。

○事務局　　北しなの線の新駅のことについては地元からご要望をいただいて、私共も検討してまいりましたが、利用者数の見込み、単純には増加いたしますが、その利用者数増加の大きなところは北長野駅と三才駅の利用者を引っ張ってしまっていること、更には長電バスですとかあるいは長電の電車の利用客を引っ張ってきてしまっているというようなことがございまして、純粋に、例えば自動車からの乗り換え、歩行からの乗り換えというような方が非常に少なかったものですから、現在のところ直ちにはこの駅を作れる状況ではないと我々としては思っております。今後北部幹線の影響等によりまして、また利用が広がる地域かなとは考えております。そういった人口の増加といった要因によりまして、駅を作ることが合理的であるということになりましたら、また検討をしていきたいなと考えております。

○議長　　他にいかがですか。

○委員　　この計画でいう 68 ページの利用環境の整備のところになるとと思いますが、バス停に屋根やベンチをと、地域でもよく聞こえてくることなのですけれども、しっかりしたものを整備するというと難しいとは思いますが、地域のお年寄りの方からはバスを待っている間に立っているのが非常に辛いということなので、簡易的なものでもいいのでぜひベンチを置いてほしいという要望がかなりあるのですが、歩道に置くというのは難しいことですか。

○事務局　　長野市交通政策課の制度といたしまして、長野市でこういったバス停を作るということをしておりません。地元の皆様からのご要望あるいはバス事業者の方からの要望がありました場合に、かかったお金の一部を補助するという形でのお手伝いをさせていただくことはございます。その場合、待合の施設だけ、椅子だけ、あるいはその両方という申

請をいただくことが可能となっています。

○事務局 補足させてください。バス停の拡幅だとか整備について、歩道部分に置くことになりますので、歩行者との安全確保といった面が出てまいります。ですから、例えば単純に軽い椅子を置いておけば確かに座る部分は結構なのですけれども、自転車が引っ掛かったりして危ないとかあるいは台風がきたときにその椅子が道路上にいつてしまったりとかということがございます。そういった意味では置くのであれば、ある程度きちんとしたものがございます。コンクリートで飛ばないようにするのがございます。そういった意味では先程課長が申しあげましたように、補助制度がございます。地域の皆様からお声掛けもらえれば相談に乗っていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○議長 他にいかがでしょうか。

○委員 まず1点ですけれども、駅から電車の乗り換えの際にバスを、といったときに、電車の駅の構内の建物を出ない位置にバスの時刻表はありましたか。私はいつも1回出て、私のバスは何時なんだと確認して、また中で時間を調整するといった形で、一度出るというのがやはり雨が降っていたり雪が降っていたりというので少し億劫に感じてしまうところもあるので、もし乗継ということを重視するのなら、一度出ないところにわかりやすい形でバスの時刻表があるとすごくありがたいと思っております。あとは私個人の要望といった部分が強いのですが、74ページから75ページにかけて、75ページ(3)若い方を対象としたもの、(4)高齢者の方を対象としたもの。私はどうしても車の利用が多くなってしまいうのですけれども、たまにバスを利用するとよく失敗するんです。違うバスに乗ってしまつて違うところへ行ってしまつて、もうリカバリー出来ずにどうしようもなくなってタクシーを利用して自宅まで帰るということが実は数回ありまして、私達のような普段自動車を利用する人がどうしたらバスを利用してみようかなと思うところが、なかなかバスがもっと身近で簡単なんだよということを73ページのバスロケーションシステムの取り入れなども含めてもう少し検証してみて、利用しやすくしていただけると本当にありがたいと感じています。

○議長 今のは目標年次も示していただけると嬉しいですよ。

○事務局 ご意見ありがとうございます。まずバスロケーションのお話から申します。バスロケといいますよりも、乗り換えの案内のご意見という風にまずは伺いましたので、この4月から県の信州ナビというアプリケーションが出ておりまして、これをご利用いただきますと、確かにどのバスに乗ったらいいのかというのを行先だけ示されても、そのバスがここを通るのか通らないのかということまでは普段乗りつけていらっしゃる方には非常に難しい内容だろうという風に思われます。信州ナビ等をご利用いただくことで、ここからここへ行くのにどういったバスに乗ればいいのかといったご案内がございます。そういったこともご利用いただければと思っております。それから、駅で一旦出ずにバス停の近くまで行かなくてもバスの時刻が確認できるということも考えていかななくてはいけないことだと思

ます。こういったことにも信州ナビは使っていただけるかなと思いますので、またお試しをいただければ大変ありがたいです。またいただきましたご意見、参考にしていきたいと思えます。信州ナビはスマートフォンの専用アプリになっておりますので、ダウンロードいただきましてご利用いただけるようになっております。

○委員 ありがとうございます。スマートフォンを持っているといろいろ快適に出来ることも多いと思います。ただ、スマートフォンを持たない方もいるので、その方との間の情報格差があまり生まれていかないようにしていくことも、これから大切だと思えますので、ご検討よろしくお願ひします。

○議長 他によろしいですか。

○委員 七二会地区のモデル事業を検討するにあたって、地域の要望に答えきれなかった案件が一つございます。というのは、既存の営業路線のところから先がなかなか距離がOKが出ないというような面がございました。そういった意味で安茂里を中心としてといったことになっております。安茂里自体は結節点ですから、次のものを選べばいいという話にはなるのですけれども、そうは言っても先程の利用者の話でありましたように高齢者の方が多いと、高齢者の場合は病院へ行きたいんだけど乗り換えなくてはいけないといったような面があります。そのようなことを考えてみると、資料の82ページ公共交通活性化・再生協議会が組織されておまして、検討されてるようではございますけれども、市内のいろんな路線等を見ますと長野電鉄とアルピコ交通の路線が重複するところもございます。競合する部分もあつたりします。考えようによっては合理性に欠ける部分もあると思えます。そのような中で長野電鉄やアルピコ交通の皆さんはどのような反応をなさっていたのか、また市としてどのような方向性を見出そうとしているのか、お聞かせいただけますか。

○事務局 この2～3年の間に保科温泉線という線が一旦廃止路線となりました。廃止代替路線バスとして運行を始めたのですが、これは廃止代替路線としても維持することがなかなか難しいということで、完全に廃止をしてしまうかという議論が実は一度ございました。これに対して、保科温泉線が大豆島地区を一旦通っております。保科温泉線を運行しているのが長電バス、それに近接する大豆島線を運行しているのがアルピコ交通でございます。アルピコ交通の大豆島線と、長電バスの保科温泉線を合わせて一つの路線として運行したらどうかということで、現在2社による共同運行ということをしておまして、長野市では初めての事案でございました。こういった形で近接するところの運行に関しまして、今後もし収益的に難しいというようなことがあれば、そういった検討を進めていけるきっかけにはなっているのかなと思っております。ただ、そういった路線がたくさんある訳ではないので、たまたま今回はこういったものが発生しましたので、両方で協議をいただき我々も間に入りまして運行を始めたといった状況でございます。またこのようなことがございましたら、適時に検討してまいりたいと考えております。

○議長 他によろしいですか。

○委員 今回都市計画審議会にその他の課題で参考的な位置付けで地域公共交通網形成計画の概要の説明があります。非常に良いことだと思っているのですが、これは例えば公共交通ビジョンを策定したときも都市計画審議会には参考的に計画概要をお示しいただいたのですか。今回が初めてでしょうか。

○事務局 ビジョンの策定のときにはお示しをしておりません。正しいかどうかはわからないのですが、都市整備部に移ってきたことをきっかけにこういった機会をいただけたものと思っております。

○委員 今回の説明をより積極的に評価する立場で申し上げたいのですが、改訂版都市計画マスタープランというのが、コンパクト化を図ると同時にネットワーク化を図るというのを基本的な柱にしているので、公共交通網をどう整備するのかと表裏一体でなければならない。軌を一にして交通政策課が企画政策から都市整備に移った、これをチャンスにして都市計画マスタープランの検証をするにあたって公共交通網形成計画の進捗状況の検証と併せてまちづくり全体を評価していくんだというスタンスで今後臨んでいきたいという積極的な姿勢を示されたものとして理解をしているのですがよろしいですか。

○事務局 そのような形で基本的に考えてまいりたいと思っております。網形成計画については先程課長も申し上げましたように、メンバー載っておりますけれども、活性化・再生協議会いわゆる国の法定組織が策定主体としてこの計画を作っております。そういった意味で一義的にはまずそちらの方でPDCAサイクルを回していきたいと思っております。そしてその結果等はまたマスタープランの方と連動いたしまして、こちらの方にもご報告をさせていただくという形でトータルで見えていただけるような、そんなような風に取り組んでまいりたいと思っております。

○委員 そういったことで結構だと思うのですが、問題はこの網形成計画に基づいて長野市ではすでにそれを具体的に実施していく実施計画を策定をしましたよね。先程バスロケの実現目標年次いつ頃なのかという話がありましたけど、実施計画の中でも明確には示されていませんが、出来れば網形成計画の具体化プランである実施計画というものもこの審議会の場で共有化していくことが大事なのではないかなと思っておりますが、これは意見として申し上げておきたいと思っております。

○事務局 ありがとうございます。網形成計画の進捗状況を管理するにあたっては、先程ご紹介いただいた実施計画を私共事務レベルで作っておりますので、それを元に進捗管理をしていきたいと思っておりますので、結果的にその実施計画の中身がこうで、こういった形で今進んでいますということを、網形成計画の進捗管理というような形でお示しをしていけたらと思います。

○委員 市民の利便性を考えての考え方になってくると思います。まちづくりにしても公共交通にしても併合性があると思います。先程おっしゃった共同運行ですとか、その中にはタクシーだったりいろんなものがあると思うのですが、空の便では共同運行で並行し

で動いている訳ですけれど、ANAやJALにしてもいろんな小さな航空会社とも一緒にやっています。ただ、長野の場合は長電さんとアルピコさん、タクシーはタクシーでいろんな会社があります。お互いに折り合いをつけてやってきている。今までの固定観念がこうだからと決めつけるのではなく、将来をわたっていくにあたり、いかに手を組んで地域のためにやるかというものをしっかりと作っていかないと、いくらお互いに良いものを出しましょうとやっても最終的には乗らなくて、なくなっていくということだけは現実として残ってくる訳じゃないですか。なくなってからどうしようと考えても難しい問題がたくさんあると思います。そのようなことをぜひ前向きに、前例踏襲にこだわるのではなく、そこを調整していくのも行政側の一番大事なポイントになるのではないかと思います。空の便を見ているとわかりますが、本当に小さな航空会社、まったく新しい航空会社が出てきて、安いところも出てくる。それを国が排除するかというと、そんなことはありません。一つの事例としていけば、長野市としても考えてもいいのでは、と私は常々感じています。行政側としてはどうお考えですか。

○事務局　　まず航空会社でどんどん新しい会社が出ているという話については、私共もそういった話を伺いますので認識しておるつもりです。一方バス会社は先程もご説明いたしましたとおり、これから赤字の路線を抱えていく可能性があるということで、新規に参入される事業者がいるかというとなかなか難しいだろうなと思っています。経営の問題だけではなく全国的にも非常に大きな問題といたしまして、バスの運転手さんの確保ができないという問題でございます。大型二種の免許を持っていらっしゃる方がどんどん減っておりまして、しかも60歳以上の方に限っていいまして、15年程前から比較しますと3割程減っているという話も伺ったことがございます。全国的にバス運転手を争奪戦のような状態が始まってすらいるそうです。そのような状況の中、新しくバス事業者を興すという話は、我々としてもあれば非常にありがたいことですが、現状では難しいかなと、それを促していくということも簡単ではないかなと思っています。我々としてはバス事業者2社の統合ということも考えられるかなと思っていますが、現状のところ長野市内のバス事業者2社統合は当面のところ考えていないという話をいただいております、無理強いはできない状況にあります。

○事務局　　補足させてください。公共交通の再編を考えるときに短期的なスパンのものと長期的なものを考えないといけなくて、長期的な部分のご指摘だと思います。ただその両方を考えるにあたって、基本としていかなければいけないのは、現時点においては2つのバス会社があってそれぞれ運行していただいているというのは非常に大きな資産だという風に思っております。短期的には現在それぞれのバス会社がきちんと運行していただける、あるいはそれを市バス等で補完をしていくという形で、それぞれが最適化を図っていくということが短期的な状況だと思っております、現在はそんなところだと思っております。ただその状態がいつまで続くかということに関しては当然のことながら我々も疑問を持ってござい

ます。全国的には厳しい状況、先程課長も申しあげましたように、多分一バス事業者だけではなかなか解決できないことが起こってくるだろうと思っております。そうした長期的なものについては、いくつかのシュミレーションをしながら、現在少しずつ考えてきております。ただどうしてもこれが民間の二つのバス事業者のあり方そのものに直接影響してきてしまう話だと思っておりますので、それが検討されてある程度形として出ていくにあたっては、行政の思いだけではなくてやはりバス事業者さんとのコンセンサスを積み上げた上ではないと難しいのかなと思っております。そういった意味では長期的なものというのがすぐには見えにくい状況だと思っておりますが、先程課長も申しあげましたような統合や上下分離の方法、公営企業化といった形もございます。どれが市民の皆様にとって公共交通を維持していく、サービスレベルを維持していく、あるいは充実させていくのに良い方法なのかということ状況を等見ながら、先ほど自動運転の話もございましたが、法律改正も最近頻繁に行われております。そういったものを踏まえながら、長期的なものについては今の財産を活かしつつ慎重に考えていきたいと考えております。

○委員 すぐに、というのが難しい問題だということは理解しています。バス会社さん、タクシー会社さん、運転手さん、タクシーの会社の運転手の中にも大型二種を持っている方もたくさんお出でになる。いろんなマイナス要因を削りながら上手く一つのものを作り上げていくというのも、提案をしながらやっていく、事業者の中にもバス会社さんだけではなくタクシー会社さんもたくさんありますし、公共交通のものを引き継いでいきますし、すりあわせをしていくこともこれからは大事な要因になっていくと思っておりますので、今後検討を進めていただければありがたいなと思っております。

○議長 他の委員さんいかがでしょうか。計画そのものに対する質問ではなくて申し訳ないのですが、市役所の中の機構改革で今年度から交通政策課が都市整備部の方へ入ってきたと、国の施策の中に呼応する部分もあって、地域交通どうするかというのを一番の大きな狙いでやっている。一方で国の施策は大きいものが一つある、長野の交通を考えてみますと、観光地ですから特殊な交通環境にもあること、人口構成も考えていくと、我々世代はもう少し年をとっていく人数も増えていき、免許を返納する人も増えていく、そうするとどんな人達がどのような方法で移動する、買い物をする、病院へ行く、救っていくのかという側からの地方都市独特といいますか、長野は特に合併を重ねてきたこともあって特に幅広くいろいろなものに対応していかなければならないのですが、例えば公共交通ではないけど病院へ行くのに介護の認定を受けていけばサービスを使えるけど、介護認定を受けられないけど歳を重ねていて免許がない人達もいらっしゃる、いろんなことが見えてきますし、交通繁忙期のときにもう少し工夫をするとやりようがあるのかということも、交通政策課で担当を決めてやっておられるところを説明していただけるとわかりやすいです。

○事務局 今ご質問をいただきました、例えばいろんな交通がございまして、介護のお話をいただきました。介護については私共の方で携わっておりません。それから同じ福祉

の中で福祉輸送というものがございます。会長から今お話をいただいたものと似たようなイメージを持っていただいていると思うのですが、介護認定とは限りませんので、高齢者の方、身体の不自由な方等が病院に行かれる、あるいはリハビリ施設に行かれるときなどというような目的に限ってはありますが、そういった輸送であれば使えるというものがございまして、各地域ごとに社会福祉協議会が車を持ちまして、地域ごとに運行をしてくださる方がボランティアとして運行をしているという制度もございます。これについても、私共で直接予算を持っている訳ではございませんが、こういったものがあるということは確認をしております。あと移動の手段といたしましては、よくお聞きになるとは思いますが、小学校・中学校のスクールバス・スクールタクシーというような制度もございまして、私共は連携を取りたいと思っておりますが、制度としては別のものになっているということでございます。

○議長 おっしゃることはわかります。役所ですから縦割りになっているのは当然なのですが、要するに市民の立場から見て、移動をさせていただきたいという子供から大人まで、健常者から健常でない方まで、本当にいろいろな目的、病院に限っておられましたが、ついでにスーパーに寄ってくれたりだとか、そういう諸々の交通が発生しているところの市民から見た情報を集約・整理して、ここが全部リーダーシップをとる必要はないですが、どこかが情報を集約してお互いに連携をとれるような体制にしておかないと、縦割りで、うちはここまでやっていますけどここしかやっていませんから諦めてください、というようなことをずっと続けているのでは、ちょっと冷たいのではないかなと思います。

○事務局 会長さんがおっしゃられましたように、移動のいくつかの局面がございませぬ。国の方も高齢者等の移動に関する検討を行っておりまして、その中でもやはり介護のお話、福祉部門と連携するよという話をいただいております。市の中でもいくつかの部署がございまして、移動の最終的な責任を持ってはいますが、トータルで見ますと私共交通政策課がトータルでは市民全体の移動のあり方ですとかを担保していくといった、そういう考え方を持っていないといけないと思っております、それが都市整備にきた中でも大きな役割の一つかなと思っております。

○議長 まさにそのとおりでございますので、ぜひよろしく願いいたします。他にご質問等ございましたらどうぞ。

○委員 今の話に関連して、どこの会議だったか記憶にないですが、車椅子に乗っていらっしゃる方が空いている時間に設備のある車を利用できるような融通をきかせるようなことを要望されていたと思いますが、結局それほどこの部署もできなくてこのままだと実現しないだろうな、ととても良い意見だったのにな、と今改めて思いました。使う時は短いけど高価な福祉車両は長野市がリーダーシップをとっていただいて、なるべく稼働の時間を長くして少ない台数でたくさんの方が移動できるようなことをお願いします。担保できるような形で動いていただくと市民のためになると思います。

○議長 他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。交通政策課にご説明いただ

いた長野市地域公共交通網形成計画については、終了とします。ありがとうございました。
議題3その他として、委員の皆様から何かございますか。以上で議事はすべて終了となります。
議長は退任させていただきます。ご協力ありがとうございました。

◎閉会

○司会 ありがとうございました。それでは、5のその他として、次回の審議会の
予定について、お知らせをいたします。年明けの1月下旬もしくは2月初旬に、第68回の審
議会を開催したいと考えております。準備が整い次第、開催についてのご案内を申し上げま
すので、よろしく願いいたします。それでは終わりに、都市政策課長の橋本から閉会のご
あいさつを申し上げます。

○事務局 委員の皆様には、本日は大変お忙しい中ご出席をいただき、また熱心にご
審議をいただきましてありがとうございました。今後とも、専門的見地からご意見、ご助言
を賜りますようお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして、「第67回長野市都市計画審議会」を閉会とさせていただきます。
本日は、ありがとうございました。