

第81回長野市都市計画審議会議事録

日時：令和3年11月5日（金）
午後2時

場所：第一庁舎7階
第一・二委員会室

長野市都市整備部都市政策課

第81回 長野市都市計画審議会 次第

日 時 令和3年11月5日（金）午後2時

場 所 第一庁舎7階 第一・二委員会室

1 開 会

2 長野市あいさつ

3 議 事

(1) 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

ウ 長野都市計画下水道の変更について

(2) 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) =欠席
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) =欠席
12番 伊藤 隆三 (長野商工会議所 副会頭)
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)
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)
代理 三浦計画課長
18番 吉川 達也 (長野県長野建設事務所 所長)
19番 熊谷 猛彦 (長野中央警察署 署長)
代理 江本交通第二課長
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
長野県立大学グローバルマネジメント学部 教授	築 山	秀 夫
都市整備部長	岩 片	弘 充
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
下水道整備課長	大 林	則 男
下水道整備課長補佐	林	克 彰
下水道整備課係長	荒 井	大 輔
下水道整備課主査	青 沼	賢士郎

◎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 81 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 17 名ですので、会議は成立となります。なお、高瀬委員、堀内委員、宮澤委員から欠席のご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と本日お配りしたものがございます。郵送した資料は資料 1-1、1-2、1-3、1-4、1-5、資料 2、資料 3-1、3-2、3-3 です。次に、本日配布した資料は資料 2-1 と 2-2 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。それでは、お手元の次第に従って進めます。

初めに、都市整備部部長の岩片からご挨拶を申し上げます。

◎長野市あいさつ

○事務局 都市整備部部長の岩片でございます。委員の皆様方には、何かとお忙しいところ、本日の審議会にご出席いただきましてありがとうございます。また、日頃から市政にご協力をいただいておりますが、先月、市長選挙も終わり来週 11 日からは荻原新市長のもと、新しい体制でのスタートとなります。引き続きのご指導をよろしく願いいたします。

本日は、都市計画道路見直し検討部会の報告についてなど、3 案件について説明いたします。それぞれの分野からのご意見を広くいただきますようお願い申し上げます。

最後になりますが、これから寒い季節を迎えて参ります。委員の皆様方におかれましては、ご自愛され、ご健勝でますますご活躍されますことをご祈念申し上げ、簡単ではございますが冒頭の挨拶とさせていただきます。

○司会 それでは議事に移りますが、その前にお手元のマイクの操作について説明いたします。発言される際に、お近くの卓上機器の楕円形の部分を押しいただき、緑色のランプが点灯したことをご確認の上、発言をお願いいたします。ご発言が終わりましたら、再び楕円形の部分を押しいただき、緑色のランプが消灯したことをご確認願います。

それでは、議事に移ります。審議会条例第 6 条第 1 項の規定により、柳沢会長に議長をお願いいたします。

◎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。次第の通り、本日の審議案件は3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いたします。本日の議事録の署名は伊東亮一委員と、狭間孝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。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、部会を取り纏めていただいた高木部会長に本日もお越しいただいております。高木部会長、よろしくをお願いいたします。それでは事務局からご説明よろしく申し上げます。

○事務局 都市計画道路見直し検討部会について報告いたします。お手元の資料1-1、2枚目をご覧ください。まず、これまでの経過です。昨年度の第1回検討部会の後、2月に開催した第78回の審議会において中間報告をいたしました。その後、第2回、3回、4回の部会を経て、6月に開催した第79回の審議会において2度目の中間報告をいたしました。第5回の部会后、パブリックコメントを8月下旬から9月の中旬にかけて実施し、先月の第6回部会においてパブコメの結果を整理したところです。当初は部会案として本日答申を行う予定でしたが、修正等が必要な部分もまだあるため、報告のみといたします。

スライド3枚目、こちらだと少し小さいので資料1-2の4ページをご覧ください。見直しの対象路線ですが、整備済みと事業中の区間を除く59の路線を対象に、整備の状況や主要な交差点等で分割をした199の区間で評価を行っております。

続いてスライド4枚目、資料1-2は45ページをご覧ください。見直しにおける評価の手順は主に3つの作業で構成されております。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、続いて区間別に評価を行います。その評価を踏まえた上で、道路網として検証を行っていきます。1段階目として、先ほどの対象路線すべてに対して区間別に道路の機能を整理しております。フロー図と併せて資料1-3もご覧ください。都市計画道路の有効性に関して都市環境、防災市街地の形成、交通収容空間の5つの観点から、機能を評価するための指標を15項目設定しております。また、代替性に関しては現道活用が可能か、代替路があるかの2点から指標を設定しております。実現性に関しては、自然環境や歴史環境の保全、規定の計画幅員か否か、現行の道路構造令との整合、コンパクトシティの考え方の5つの観点から指標を設定しております。資料1-3では各指標に対してその区間が該当するかを丸や三角で表現しております。各指標の詳細については資料1-2の16ページから21ページに記載があります。指標もかなり数が多いため、今回は説明を省略しますが、それぞれどのように定義付けを行っているか、お時間のある時にご確認いただければと思います。また、言葉の定義付けだけではイメージがしにくいと思うので22ページから43ページま

での図も併せてご覧ください。それぞれの指標に対してどの区間が該当するのか表示したものです。図の中で赤く表示された箇所は資料1-3の表で丸や三角が付き、該当しています。

続いて資料1-2の45ページに戻り、評価手順の2段階目です。区間別評価として、1段階目の評価結果に応じて枠内のフローに従い、機械的に振り分け作業を行っています。今回の作業の中ではそういった区間はありませんでした。有効性の評価結果から有効性の指標に1つも該当がない場合は都市計画道路として課題があり、有効性も低いという分類に評価しております。有効性の指標に1つでも該当があれば、次の代替性の指標に該当するかどうかで振り分けを行い、これに該当する場合は右に進み、有効性の指標の該当する数でさらに振り分けを行います。代替性で該当がない場合、言い換えると都市計画道路として換えがきかない区間ということですが、実現性の結果によって振り分けを行います。実現性の指標に該当がなければ、事業を実施するにあたり想定される課題が特にないため、課題なしとして分類されます。実現性の指標の中で1つでも該当がある場合は右へ進み、有効性の該当数によって課題ありの有効性が高い、もしくは低いいずれかに振り分けられます。この2段階目と次の3段階目については、資料1-4が対応しておりますので、併せてご覧ください。

3段階目は道路網としての総合的な検証の部分です。ここまで区間毎に評価を行っておりますので、路線及びネットワークとしての繋がりを評価するための手順となります。ここでは5つの評価指標を設定し、都市計画マスタープランなどの上位計画との整合やコンパクト+ネットワークの考え方に沿うものかなどを検証し、暫定見直し原案として存続候補、変更候補、継続検討候補、廃止候補の4つに分類します。資料1-4ではこれまで区間別に評価した結果を踏まえ、総合的な検証の中でどの指標に該当するかにより、暫定見直し案としての評価が決まるようになっております。各指標の詳細については資料1-2の47ページで定義づけを行っております。こちらについても言葉だけでは分かりにくいので、49ページから59ページにかけて対象区間が各指標において該当するかを図で表示しております。

続いて総合的な検証の振り分け作業の部分です。48ページをご覧ください。区間別の評価結果をもとに、各指標に対して該当するか否かで振り分けを行っております。まず、個別評価を行った全区間を対象に、上位計画との整合を検証します。ここで該当すると、存続の方向性で評価がされます。次のコンパクト+ネットワークの項目では、前段の項目で該当しなかった区間を対象に検証を行っております。このようにして5つの項目を使い、各区間を作り上げていくようなイメージです。その後の既存ストックの活用、実現性、実現課題の検証、事業の連続性、路線としての機能の3つの項目については個別に判断する部分もありますが、ここまで機械的に振り分けてしまうと都市計画道路の一部が孤立することや、路線やネットワークが途切れてしまうことも考えられます。そういったことがないよう、前後区間の評価結果を加味するように設定しております。このようにして作成した暫定見直し原案の結果に対して更に交通需給バランスの検証を行っております。ここでは、廃止候補となった区間を廃止しても、円滑な交通の流れが担保できるのかを確認しております。資料1-2の61ペー

ジから 67 ページがこれです。交通シミュレーションを行い、深刻な遅れや渋滞等の発生がなければ廃止しても大丈夫ではないかということです。今回の結果としては 61 ページの表 3-12 のとおりです。現況の混雑状況に対してフルネット、今ある都市計画道路すべてが完成した後のことを指していますが、と比べても、仮に廃止候補となった区間を整備しないとしても、ほとんど混雑状況には遜色がないという結果になっています。このため、シミュレーション結果を受けて評価結果を変えることは今回しておりません。ここままで一旦、見直し原案が確定します。機械的な作業にはなりますが、ここまでが見直しの評価手順です。

続いてスライド 5 枚目、資料 1-2 は 77 ページをご覧ください。ここまでの作業結果が図 3-44 です。その次の 78 ページ、79 ページに、川の北と南で分割した拡大版があるので、そちらもご覧ください。個別の路線評価についてはそれぞれに思うところもあるかと思いますので、資料 1-4 もあわせて個別路線はお時間のある時にご確認ください。ここまでの作業による見直し原案では、スライドの表のとおり、存続候補が約 49 k m、変更候補が約 5 k m、継続検討候補が約 23 k m、廃止候補が 18 路線で約 19 k m という結果です。

スライド 6 枚目をご覧ください。先ほどの見直し原案をもとに、8 月から 9 月にかけてパブリックコメントを実施いたしました。ただ、パブコメを実施する際、変更候補や継続検討候補といった分類は一般的には分かりにくいので、評価分類を簡略化した上で実施しております。これは資料 1-2 の 80 ページ、表 3-22 のとおり、廃止候補とそれ以外の 2 分類としております。81 ページから 91 ページまでがパブコメの概要説明資料、そのあと更に 92 ページ、93 ページが意見書の様式です。パブコメでは見直しの作業の方針や考え方と、主に廃止候補の路線に対して意見を求める形で実施いたしました。

スライド 7 枚目、お手元の資料は 1-5 をご覧ください。かなり専門的な内容にもかかわらず、パブコメでは 14 名の方から 16 件のご意見をいただきました。地権者の方から、この路線の計画区域になっている、というものはほとんどなく、道路網として俯瞰的に見た上で広く複数の路線についてご意見をくださった方もおりました。傾向としては、春先に一部区間が開通したこともあり高田若槻線の廃止候補区間に多くの意見がありました。意見 1 つ 1 つの説明は省略しますが、こちらもお時間のある時にご一読いただければと思います。

続いてスライド 8 枚目、資料 1-2 は 94 ページをご覧ください。フロー図のとおり、上段 3 枠はここまでに説明したところですが、3 つ目の枠の総合的な検証の後の段階ですが、ここまではかなり機械的に評価を行いましたので、恣意的にならない範囲でもう少し主観的な評価を行う手順として、ここまでに廃止候補として評価していた区間の一部を廃止候補から継続検討候補に評価を改めております。ここで評価を改めたものを暫定見直し案とし、現段階ではここまで作業が進んでおります。残す都市計画道路が増えることになるので、混雑状況は改善する方向になりますが、この後は裁量交通需給バランスの検証ということでシミュレーションをした上で、最終的な見直し案として確定する予定です。資料 1-2 の 95 ページから 101 ページまでにかけては、パブコメの実施がきっかけとなり、関係機関や関係部局から

もご意見をいただく機会となりました。こうした意見もパブコメの意見に加えて反映する方向で考えております。路線ごとに反映する理由と反映しない理由を整理しました。まだ調整中ではありますが、ここから更に評価を変更することや現時点の記載内容から大きく内容を変えるといった修正ではなく、言い回しや書き方といった調整をしているところです。

スライド9枚目、資料1-2は102ページをご覧ください。交通需給バランスの検証など作業としてはまだ残すところがありますが、概ねこちらの図が最終的な都市計画道路の見直し案としての評価結果です。廃止候補としては8路線、延長は約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。現時点での進捗状況はここまでです。

最後に今後の予定です。スライド10枚目をご覧ください。当初は、本日の審議会で部会案として答申の予定でしたが、一部作業が残っていたり、パブコメ等の対応でまだ調整があり、部会としての作業が全て完了したとは言えません。申し訳ありませんが次回、2月の審議会での答申を予定しております。その後は来年度以降になりますが、審議会の中で部会案を更に検討いただき、廃止候補の中から実際に動き出す路線の選定また、廃止にあたっては代替路となる道に都市計画道路としての機能をどのように割り当てるかなどを整理した上で地元との調整に入り、その後公的な手続きに入っていくという予定で考えております。私からの説明は以上です。分量が多く、大変だと思っておりますが、ご意見ご質問等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。高木部会長、これは言っておいた方がよいと思う点あるいは事務局からの説明で補足等ありましたらよろしくお願いいたします。

○部会長 はい。都市計画道路見直し検討部会長の高木です。説明自体は鈴木さんの説明のとおりです。都市計画道路に見直しをかけ、機械的にあれこれあれこれやってきましたが、審議会でもいただいた意見も反映し再度シミュレーションかける等、ワンステップワンステップかなり丁寧にやってきたつもりです。道路については皆さん関心が高いのか、パブコメでは多くの意見をいただきました。その意見の中には、確かにそうだと思う部分もあり、そこは取り入れていこうと思っております。もちろん、ちょっと違うよというものもあり、その点は丁寧な説明をすることとして現在進めております。パブコメ後、最終的には廃止候補が11.7km、8路線です。そこまで多くはなく、1つ1つをよく見ていただくと、これは仕方がないという箇所もあるのではと思いますが、もし皆様からのご意見やこうした方がいい、あるいは進め方についてのご意見があれば、また検討させていただきたいと考えております。

○議長 ありがとうございます。それでは、事務局の説明と高木部会長の補足説明に対してご意見ご質問等ありましたら挙手をして発言をお願いします。いかがでしょうか。

○委員 はい。個別の路線についてここで話すのはどうかと思いますが、例えば高田若槻線はパブコメで廃止候補への反対意見が6件あり、反対がかなり多い印象です。これだけ反対意見が出ているということは、おそらく地元の合意は全く得られていないと思いま

す。この地区は交通ボリュームよりも、19号と18号バイパスの交差点でものすごく事故が多い。だから、事故の解消とセットで行わないと住民は納得いかないと思います。特に、近隣に小学校や中学もあり、実際に死亡事故も起きているのでそれらを加味すると、ここで廃止の結論を出すというのは少し時期尚早かなとは思いますが。

○事務局 はい。スライドに映しておりますが、委員さんのご指摘のとおり、高田若槻線は今回のパブリックコメントの中でも一番多く意見をいただき、やはり廃止については反対だという意見を多くいただいております。それらの意見を踏まえ、今後も継続的に検討していこうという路線は部会でも諮り、当初廃止だった箇所の見直しをしたところ です。

○委員 了解しました。

○議長 ありがとうございます。委員さんから、事故の多い場所であるとの旨ありましたが、周辺に学校も多いということから危険性というものが少し心配なところ です。その辺りは今回の中に考慮されていますか。

○事務局 今回は当評価指標の中に事故率は加味しておりません。ただ、実際に渋滞が起きていて車の量もかなり多いとことは既存のデータ等で把握しております。

○委員 わかりました。指標としては難しいと思いますが、渋滞が起きる箇所はどうしてもよく脇道を使うので、脇道から本線出る部分で物凄く事故が起きます。この路線の事故数は市内屈指、県内屈指かと思っておりますので、そういった指標も多少加味していただきたい。また、廃止するのであれば生活道路との連結部分について何らかの規制をかけるなど何か対策をしてもらえば事故率も抑えられて、納得される方もいらっしゃるかもしれません。

○議長 渋滞が起これば当然、生活道路に逃げる車もあります。そうすると、生活道路で自動車の走行により生活が脅かされるといったことは当然考えられますね。今いただいたご意見について今後加味して、検討を重ねていく。そのような方向性で進めてもらいたいと思います。ご意見どうもありがとうございました。渋滞が起こっている箇所については、特に生活交通網に入り込む車について考慮の必要があります。この点も評価をどうするか再度検討し、さらに評価に加えていただきたいと思います。評価自体はかなり細かくしてもらい、先ほど部会長からも説明がありましたが、機械的にきっちりやった後、更に評価を重ねているとのこと です。一面だけ見ると少し分かりづらい点もあるかもしれませんが、出てきた結果の中で何か気づいた点がありましたらよろしくお願いいいたします。他にご意見いただければと思いますが、長野国道事務所さんいかがでしょうか。

○委員 所長代理ですが、部会も参加しております。まだ国道18号、19号の事業を進めており、国道は残っていきますが、部会の中でも広域的なネットワークといった面や新しい計画等も踏まえ検討しております。その点について部会ではしっかり議論が出来たと思っております。本日もご意見いただければ、また参考にさせていただきたいと思 います。

○議長 ありがとうございます。この計画の答申は2月の当審議会で行うとのこと です。関係している方で、もし他にご意見等いただければ出来るだけ反映をさせていただき、

問題点や気づきがあればお願いいたします。

○委員 はい。資料 96 ページの 3-4-19 西部線のまとめ方についてです。パブコメが「廃止候補に反対」となっていますが、どちらかというと廃止して欲しいという内容だと思われます。ここは現国道が大変狭い上に歩道もなく、建設事務所としても何とか安全を確保したいと考えています。地元の意見もやっぱり賛成と反対の 2 つに分かれていて、難しい部分があるので、まとめ方については慎重にさせていただく方がいいと思います。

○事務局 資料 1-5 の 4 ページ目に意見をいただいておりますが、ご指摘のとおり基本的には廃止して欲しいという意見です。96 ページに関しては説明の中でお伝えしましたが、最終調整中ということで今後の対応と今ご指摘いただいた意見の要旨について、もう一度見直し、パブコメの意見要旨と合うよう確認したいと思います。

○議長 答申までまだ時間がありますので、もう少し反対賛成意見の精査を行い、説明等が十分にできるような形にさせていただきたいと思います。その他にございますか。

○委員 地元という関係もあり質問いたします。95 ページの長野菅平線は現状、確かに交通量が非常に少なく、評価もそうになっていると思います。ただ、スマートインターの設置が決まっており、この幹線が長野・須坂のいわゆる誘致のパイプ路線になることを考えると現実の条件とマッチしていないと思います。もう一度再考いただきたいと思います。

○事務局 ご意見ありがとうございます。95 ページでは調整中としておりますが、長野菅平線の都市計画道路は既に現道の一部で幅員 8 m の片側交互通行が可能な区間があり、都市計画道路の幅員は倍の 16m という計画です。部分的ですが現状、両側通行が可能で両側に歩道のある部分もあります。スマートインターの整備予定はありますが、都市部道路の幅員が必要かも含めて検討しなければならない路線として挙げております。

○議長 ご意見いただいた部分はもう一度精査をお願いします。かなり精査され、パブコメもできる限り考慮された上での見直し案なので今すぐには意見等が出しづらいかと思います。答申までの間、気付いた点等を意見いただく期間を設けてもよろしいですか。

○事務局 はい。今回に限らずですが審議が終わってから、ご意見やご質問等がありましたら事務局へご連絡いただきますようお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。精緻に見ておられますが、周辺住民の方の日常を考えた意見まで全部含めているとは限らないので、お気づきの点等あればお願いします。

○委員 いいですか。都市計画道路は必要があつて何十年もかけて作っていると思いますが、例えば旧商店街で 30 年前までは非常に栄えていたが今はお店も閉まっている、子ども達も帰ってこないまちの活気を作り出すことは考えていないのでしょうか。色々な面で悲しみを感じる部分です。古いところは衰退しているという前提で質問いたします。

○事務局 以前は中心市街地で非常に賑やかだったが、お店が郊外へ出ていった現状についてのご指摘も含めての質問かと思えます。都市計画道路そのものがある意味、新しい市街地を外へ広げるために計画されたという面もあります。都市計画道路を策定してから 50

年余り経っている中、今回大幅に見直しをしていることもありご指摘の部分は当然あります。既存の市街地についての活性化策として、都市計画道路そのものは確かに社会資本の骨となる部分ですが、肉となる部分については都市計画道路の整備だけでなく、再開発等も含めて広く検討していく必要があると認識しております。

○委員 ほとんど答弁がなく、すっぱかしという状態です。まちおこしは長野市全体の範囲を考慮して十分に考えていく必要があると思います。

○議長 ご意見ありがとうございます。審議会後、お気付きの点があれば事務局へお願いします。委員さんから質問や意見等を出していただいたので、部会ではそれも考慮に入れた上で検討いただけたらと思います。それでは議事アを終了いたします。高木部会長はここまでとなります。どうもありがとうございました。

次に調査事項イに移りますが、立地適正化計画改定検討部会の築山会長にもお越しいただいております。まだ取り纏め中のことですが築山部会長、本日はどうぞよろしく願いいたします。それでは、長野市立地適正化計画改定検討部会の報告について、事務局からご説明よろしく申し上げます。

○事務局 都市政策課の柳沢と申します。私から議題イ 長野市立地適正化計画改定検討部会の報告について説明いたします。お手元に資料2と2-1、2-2をご用意ください。それでは資料2の説明に入ります。

2 ページ目、検討部会の検討内容一覧となっております。第5回の検討部会は目標値、評価方法の案、それから素案骨子について検討しました。今回はその内容のご報告です。初めに、目標値と評価方法について説明いたします。

3 ページ目お願いいたします。基本方針と各指標についてです。まず、基本方針と指標の関係性について説明いたします。評価指標は立地適正化計画で示す4つの基本方針に基づき実施される施策を評価するため、施策の効果を評価する評価指標、それから施策の成果を評価する成果指標があります。今回の見直しでは、この評価指標と成果指標の見直しを検討いたします。現行計画の評価指標は、こちら4つの基本方針の1番上の部分の居住誘導に関するものと1番下の公共交通に関するものの2つです。この現行計画の評価指標を生かしつつ、4つの基本方針に沿った評価指標を追加したいと考えております。具体的には、都市機能誘導に関するものと防災に関するものの2つの評価指標を新たに追加したいと考えております。

4 ページ目お願いいたします。先ほどの4つの基本方針に沿った評価指標ということで、実際にどのような指標にて評価をするのかをまとめた表です。①の居住誘導に関する評価指標は、現行計画で採用している居住誘導区域の人口密度に加え、居住誘導区域内の人口割合の追加を考えております。②の都市機能誘導に関する評価指標は、都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合を考えております。③の防災に関する評価指標は、地域防災マップの作成率と防災訓練実施率の追加を考えております。この指標は第5次長野市総合計画での指標としても設定されているものです。④の公共交通に関する評価指標は、現行計画の市民1

人当たりの年間公共交通利用回数に加え、移動手段が確保された地区の人口割合という指標の追加を考えております。それから成果指標につきましては、②の防災に関するものが追加となります。こちら第5次長野市総合計画にて設定しているものです。

5ページ目をお願いいたします。最初に、居住誘導に関する施策の評価指標について説明いたします。現行計画の評価指標は、居住誘導区域内の人口密度というものです。人口減少の影響でこの数値が下がっておりますので、これを補完できる指標が必要だと考えております。新たに追加を考えている指標としては、居住誘導区域内の人口割合という指標です。これは、地域全体と居住誘導区域の人口の割合を比べたもので、居住誘導区域の人口が維持できているのかが人口密度低下に対しての評価の補足になると考えております。また、成果指標については、毎年実施している第5次長野市総合計画の市民アンケートで日常生活の利便性に関する市民の評価です。こちらについても目標値の再設定を考えております。

6ページ目をお願いいたします。新たに評価指標として追加を考えている都市機能誘導に関する指標について説明いたします。都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合という指標となり、市が都市機能誘導区域に誘導してきた施設の割合を指標とすることで、都市の魅力向上に資する指標に出来ると考えております。また、本市で設定している4つの都市機能誘導区域は交通結節点や基幹的な公共交通がある拠点となっております。都市機能誘導施設は人が集まりやすい施設が集積していくことで、新たな人の動きや公共交通の利用促進の評価にも繋がるのではと考えております。

7ページ目をお願いいたします。こちら、新たな追加を考えている防災に関する評価指標です。指標は地域防災マップの作成率と、自主防災組織による防災訓練の実施率というものです。これは、第5次長野市総合計画の災害に強いまちづくりの推進というところの項目で使用されている指標です。この後の素案骨子の説明で、防災についても説明いたしますが、防災マップの作成率や自主防災組織による防災訓練実施率の上昇が市民の防災意識の向上に繋がり、立地適正化計画で定める防災指針の評価にも繋がると考えております。また、成果指標についても第5次長野市総合計画で毎年実施されるアンケート調査であり、災害時の避難抑制に対するアンケート調査によって防災意識が向上したのかという評価が、立地適正化計画で作る防災指針の成果の評価として設定できるのではないかと考えております。

8ページをお願いします。次に、公共交通に関する指標です。現行計画の指標は市民1人当たりの公共交通の年間利用回数ですが、これを補足する指標として移動手段が確保された地区の人口割合である基幹的公共交通の人口カバー率の追加を考えております。これは地域全体を対象とし、鉄道と片道1日30本以上のバス停がカバーしている人口を示しております。公共交通のネットワークが維持出来ているかという部分で考えると、公共交通がカバー出来る区域の人口が増えることは、公共交通を利用出来る環境に住む人が増えているということでもあります。また、一定の運行サービスレベルの確保にも繋がるため、この指標の追加を考えております。また、成果指標は現行計画でも採用している第5次長野市総合計画で実施

する公共交通の利便性における市民アンケートですが、目標値の再設定を考えております。

次に、素案骨子について説明いたします。お手元に資料2-1をお願いします。こちらの資料は素案骨子の内容について、主な改定箇所と基本方針の部分についてまとめたものです。1の主な改定箇所において、四角で囲った部分は立地適正化計画の構成となっております。改定箇所は赤点線で囲った部分です。今回の下位計画改定においては全国的に頻発化する自然災害に対応したコンパクトなまちづくりを進めるために法改正による防災指針の作成が追加されたことで、防災の視点を追加した基本方針となっております。2の基本方針の見直しでは、立地適正化計画は都市計画マスタープランで目指す都市づくりを実現するためのアクションプランという位置付けなので、都市計画マスタープランで示す目標に対し立地適正化計画ではどう考えて実施していくのかを示しております。都市計画マスタープランで示す目標1「誰もが住みやすく移動しやすいコンパクトなまちにする」という部分に対しては、赤字部分が追加となります。各種災害ハザードに対するリスク回避低減と都市構造、まちづくりの観点から誘導区域における防災指針、災害ハザードの表示と防災施策をあわせて示すということとなっております。目標2「都市の資産を上手に使い再生する」という部分に対しては、居住地域における避難路や避難地及び避難施設等の充実を図るという部分が追加となっております。目標3「自然歴史文化などの地域特性を生かした長野らしい特色ある地域づくりを図る」という目標に対しては、防災の観点から地域や集落におけるコミュニティの共助等により、地域の実情に即した避難計画や地域の担い手作りに繋がる仕組みの創出を図っていくという部分が追加となっております。右側にイラストが載っておりますが、これは都市計画マスタープランで示している長野市が目指す都市の構造に、立地適正化計画の考え方を反映したイメージ図です。各地域の生活中心地や都市機能が集積された生活拠点、主要な鉄道駅などを中心とする地域拠点、それぞれの拠点の人口密度の維持や、都市機能の集積、または拠点同士を結ぶ公共交通のネットワークの維持に加え、災害ハザードの表示と、防災施策について、重ねて表示しております。

次に、立地適正化計画の基本方針となりますが、黒い四角の部分の3つの柱というものは現行計画と同じですが、赤字の部分が追加となっております。1つ目の人口集積を図る居住誘導区域の設定においては、災害リスクの回避、軽減や地域のまちづくりを踏まえたという部分と、避難強化計画や防災上重要な施設等の安全性確保、要配慮者等に考慮した防災減災に資する各種方策として、防災指針の検討という部分を追加しております。これは、居住誘導区域の設定においてその区域に存在する災害リスク、またはそれに対する防災減災対策といったことを考慮し、居住誘導区域を設定するということです。2つ目の都市機能誘導区域については、都市計画マスタープランで示している地域拠点と広域拠点、この立地適正化計画では都市機能誘導区域としている関係性から、都市計画マスタープランの考え方や方向性には変更ありませんので、この都市機能誘導区域も変更はないということです。次に、ネットワークの部分ですが、公共交通と立地適正化計画の連携により、維持していくという趣旨

は変わらず現行計画のままです。

続いて、裏面をご覧ください。前回の審議会でご報告いたしました災害リスクのある地域の居住誘導区域の設定において変更等がありましたので説明いたします。まず、素案骨子として防災指針の内容の構成について説明いたします。茶色で囲った3つの事項について、現在公表されている土砂災害や水災害などの災害リスクの情報や、現在実施されている防災や減災対策の情報といった情報をまとめ、既存の地域防災計画などと分担連携した防災まちづくりに取り組むための指針です。そして右側の表は、浸水災害のエリアについてリスクを明示した上で広域に含めるということで考えております。前回の審議会での説明では、3m以上浸水する区域を除外するという検討しておりましたが、今回はリスクを明示した上で区域に含めるとしてまとめております。これに、防災指針にて対策を明示することで対応することを考えております。この部分が前回報告したものから変更となっております。

続いて、資料2-2をご覧ください。こちらは現行計画の概要版パンフレットですが、今回の見直しでの変更部分と追加部分を赤字で追加しました。改訂版の概要版をイメージしたものです。2ページから3ページ目が立地適正化計画ではどのような背景で何を定めるのか、または策定するとどうなるかという部分の記載です。この部分は現行計画のままです。それから4ページ、5ページ目は先ほど説明した基本方針の部分です。赤字部分が改定箇所です。6ページ、7ページ目は、居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定に関するもので、こちらでも現行計画のまま変更はございません。続いて8ページ、9ページ目は誘導施策と冒頭で説明した評価指標に関する部分です。この概要版も全体を通しての表示方法等はこれから検討部会で詰めていきますが、立地適正化計画が改定となり、どのように変わったのかをイメージしていただくためにご用意いたしました。これから改訂版の概要版を作っていきます。

最後になりますが、資料2の2ページに戻っていただき、今後のスケジュールです。11月19日に予定している第6回部会において、指標の具体的な目標値や計画全体の素案を検討していく予定です。この部会で素案をまとめ、12月予定のパブリックコメントにて意見をいただき、その意見を基に第7回部会で計画案としてまとめます。その後、来年2月の第82回都市計画審議会では計画案の審議という予定で進めたいと考えております。説明は以上です。

○議長 ご説明ありがとうございました。部会は全7回のうち、5回まで終わっております。築山部会長、何か補足等ございましたらよろしくお願ひいたします。

○部会長 長野市の立地適正化計画の改定検討部会の部会長の築山と申します。よろしくお願ひします。資料2の2ページにもありますが、部会は現在5回目です。今回は令和2年6月の都市再生特別措置法の改正にあたり、立地適正化計画の居住エリアの安全性を強化する防災指針の追加という法改正があったので、それに適用する形での検討が中心でした。先ほども説明がありましたが、立地適正化計画は都市マスタープランのアクションプランという位置付で2017年から都市マス中間目標の2026年、これを10年という1つの目標として設定しております。2021年はちょうど5年で、中間評価という時期にあたります。この5年

の見直しの中で評価指標についても再検討し、法改正に沿った形で防災指針を入れていく作業をしました。検討部会でも第2回、3回、4回と防災指針について議論を繰り返してきました。このところ2018年7月の西日本豪雨、2019年は長野市でも大変な被害のあった台風19号、2020年7月には熊本の豪雨がありました。このような形で今後更に気候変動があり、毎年L1レベルの100年に1度の豪雨が想定されます。そのため、立地適正化計画はこれまでコンパクトシティ+ネットワークとして、人口の集積を誘導する形での形成を推進してきましたが、このようなリスクが存在しているのでそれに対応するように立地適正化計画と防災との連携を強化する必要があり、ハードとソフトをしっかりと組み込んでいくとして検討が進められております。また、当初は浸水災害に関して一部を区域から除外するという議論がありました。しかし、この市街地に居住する人口は、日本の人口約1億2,600万人のうち約8,500万人におり、浸水想定区域に居住している人はそのうちの32%です。このように、浸水想定区域に多くの人たちが住んでおります。既に多くの方が住んでおり、しかも中心市街地に重なっているところが全国的にも非常に多いので、これをコンパクトシティのエリアや居住誘導から外すのは非常に難しい部分もあります。そのため、ソフトの部分で防災指針をしっかりと作っていく。それから、ハザードリスクの可視化をしっかりと行う。そのような形で、浸水災害に関してはリスクを明示した上で区域に含めるという決定を今回しました。一方、土砂災害については区域から除外していく方向で検討しております。市民の安全な暮らしや生活を担保しながら一方で、財政的・経済的にサステナブルな都市を形成していくにはどうするのかを検討しながら策定していきたいと思っております。あと1回で素案が出ますので、最終的にもう一度都市計画審議会で議論し決定していただけたらと思います。以上です。

○議長 築山部会長どうもありがとうございました。立地適正化計画自体は中間点の評価、改定ということですが、自然災害の激甚化もあり、これをいかに立地適正化計画の中に入れ込むかが非常に難しい部分とこのことです。部会は後1回ということ非常にタイトなスケジュールの中ですが、よろしく願います。質問や意見等ありますでしょうか。

○委員 部会長の説明は非常によく理解しております。流域治水の関連法案も制定され、様々な部分で防災の観点を計画に盛り込む必要があると理解いたしました。その中で資料2にもありますが、例えば2月26日の第1回、5月14日の第2回の部会検討の内容で、人口の密度等に加えて人口の割合が追加されました。それと、④の公共交通に関する数値目標で、移動手段が確保された地区の人口割合が追加されています。移動手段が確保されている地区の人口割合が追加されたその背景と、5年間での取り組みの評価、行政としての取り組みの評価は、第1回目、2回目の現状報告でどのような議論がなされたのでしょうか。

○事務局 はい。まず現状の計画の指標についてですが、立地適正化計画を定めた時は都市計画マスタープランと一緒に作り、このとき初めて立地適正化計画という考え方が出てきました。我々としては居住誘導区域の密度を維持出来ることが最善と考え、策定時に数値を出しています。5ページのとおり、目標達成という点では数値が少し下回ってしまいま

した。全体の人口減少が進んでおり、市街地の人口減少もそれに引きずられるように落ちてきております。そういった影響から、居住誘導区域に住んでいる割合で考えないと全体数値が下がる中、居住誘導区域だけに人を集める、つまり人口密度を保つことが良いことかを議論しております。その中で指標としては少なく分かり易くしても、逆に維持だけすればいいものではなく、全体の市街地の割合やその他のネットワークで他への影響も考えつつ進めていく指標としてこれを考えました。交通関係ですが、新型コロナウイルスの影響で公共交通の利用率が大きく変動し、指標のみでは十分に評価することが難しいと考えています。立地適正化計画としてのネットワークの形成は大事ですので、公共交通を利用出来る人口割合は確保していきたいといった部分を加味しております。また、防災指針の視点は新しい部分なので、ここについては別途検討しました。

○委員 今の説明はよく分かります。ただし、基本的には人口減少やコロナといった要素も含めて立地適正化計画があるわけです。本来であれば、計画に則って指標や数値というものが導き出されなければ計画としての意味があまりないですよ。この計画が5年間進められてきた中で評価、要は計画があったからこんな数値が出た、数値が改善・悪化したといった議論はどうだったのでしょうか。つまり、外部要因ではなく、この計画の実効性という観点からの評価をどのようにされたかを端的にご説明いただければと思います。

○事務局 はい。先ほどいろいろと話しましたが、長野市はこれの他に市街化区域、調整区域の区分を決めております。その中で居住誘導区域の工業系を除いた部分でやっております。数値は少し下がっていますが市街地としてちゃんと維持出来ており、それなりに評価出来るのではと考えられます。また、都市機能誘導区域内の施設の誘導についてはタイミングも良く、計画の作成中に駅前へ大学が来てくれました。今井駅にも大学が設置され、若年層が東京等に流出せず、長野市内で勉強の出来る環境が整い始めた点は評価出来るかと思えます。5年間という難しい年月の中で、都市構造や人口流動が大きく変わっております。

○議長 委員さんの要望としては、この計画を施行したことによる集約化の効果がどれだけ得られたのか、目に見えて分かるのかということかと思えます。立地適正化計画自体が社会経済・人口等を踏まえた上で都市が形成されていく中、そうそう目には見えて来ないものではあります。しかし、これをやっていかないと50年先に大変なことになるという、ある程度想定が入りつつの計画ですので、長い目で見ていく必要があると認識しております。私の感想にはなってしまいましたが、その他にございますか。

○委員 はい。今回の災害があり、災害リスクを回避するために災害ハザードを作成することは賛成です。ただ、ハザードマップ内に住む方にとっては少し刺激が強い内容だと思います。計画の表現と言うのか、その点は配慮の必要があると感じますので、少し留意していただきたいと思えます。

○事務局 おっしゃるとおり「居住誘導」という言葉に反応される方が多くいらっしゃいます。既に地元の役員さんにも説明しておりますが、少し言葉が強いという点は確かに

あります。この計画の名前は法律で決められていて、新しい名前つけると余計混乱を招くため基本的には「居住誘導」のままとしますが、規制ではなく誘導であることを強く伝えております。誘導なので、そこから外れたら住んではいけないというものではありません。先ほど説明しましたが、住民の方が災害リスクを理解し、安全に避難出来ることが一番大事だと思っているので、そういった点を加味しながら区域を決めていきたいと思っております。例えば土砂災害も、災害に対する危険性がほとんどないところや住民の方が危険度をよく理解していて、早めに避難する体制が取られていれば積極的に区域から外す必要はないと考えております。基本的には、当初決めた居住誘導区域から大幅に変える方向性ではありません。

○議長 事務局の話を重ね理解したが、表現を少し工夫して欲しいというご意見だったかと思っております。居住誘導区域から外れる場合は住民の方への説明の仕方は注意が必要ですが、なかなか難しいですね。再度答申する段階では、表現をどうするかについても披露いただけたらと思っております。今までの経緯と評価を築山部会長からお話いただき、経過は前回も事務局から説明があり皆様にもご意見いただきました。評価指標については部会での検討内容が新たに示されましたが、これについてご意見ご質問等あればお願いします。なかなか目には見えて来ませんが、長期間の変化を捉える指標となっていく必要があると思っております。

○委員 資料2-2の8ページについてです。確かに2、3年で具体的な数字として現れてくるものではないと理解していますが、数値目標に令和8年目標とあります。計画は10年間だから、令和8年は最終年度です。評価指標1の居住誘導区域内の人口密度は策定時50.9%、現状値50.34%です。例えば、最終年度の目標値が50.5%ならば、立地適正化計画の目標の立て方や取り組みをどう評価をするのでしょうか。むやみに目標値を上げろということではないですが、数字の根拠がよく分かりません。先ほどのハザードマップは分かり易いと思っております。確かに、居住誘導区域や都市機能を誘導するための施策というのは具体的な数字目標を立てにくい部分だと思いますが、裏付けはしっかり理解をしたいと思っております。

○事務局 はい。この数字の意味が分かりにくいということですね。今回は、たたき台のため記載していませんが、以前も他の方から同様のご指摘があったので、この辺りの説明を付記したいと思います。なお、50.9%という数字は居住誘導区域に対してどれだけの人が住んでいるかで導いています。住んでいる人の割合を引き合いにする理由は、都市の人口密度というのはその都市の活力を表すからです。都市にある程度人が集まっている、つまり密度がないと、都市としての機能が保てません。お店やその他の機能は、ある程度の人口があるからこそ人が動き、やっています。今はインターネット等もあり少し状況が変わっておりますが、基本的には大体これくらいの人口があればコンビニが1軒立地出来る、ある程度の患者さんを見込めたら病院が立地出来ると考え、長野市の都市としての現状機能を維持するために必要な人口密度として数字を入れております。しかし、ぱっと見てその趣旨を理解してもらえなければ意味がないと考えております。勝手に数字を決めているのではなく、将来人口が減って行く中ではありますが、この位は人口を確保したいというラインを検討し入れ

たいと思います。今後はその辺りの説明を加えていきたいと思います。

○委員 はい。目標として掲げている、都市機能を集約してコンパクトに人を集めることと、災害ハザードを示すことが結び付きません。様々な評価等で危険のある地域を出していますが、将来的にはその地域になるべく住まないように誘導することまで含んだ計画という解釈でよろしいでしょうか。

○事務局 はい。長野市も含め、この近隣町村は大きな河川に挟まれ、近くに山が迫っており災害ハザードだけで除いていくと、住むところがほとんどなくなってしまいます。反面、すぐにハード整備が可能かということも難しいので、ソフト事業でどれだけ安全に避難出来る部分を作るかが重要だと思っております。基本的には危険、昔であればそんなに危険でない地域ということで設定しておりますので、無暗に縮めることは出来ません。現段階では、今の人口をある程度確保していれば、災害リスクを理解しながら住んでいただくことも1つの考え方だと思っております。新しく住む方がなるべく災害リスクの少ない地域に住もうとすれば、少しずつ誘導されていくという考えから、半強制的かもしれませんが危険のある地域には住まないよう誘導するといったことはまだ策定しておりません。

○委員 確かにそうだと思います。ハザード地域で既に人口が集中し、都市が成り立っている部分に、もう住むのをやめると言うことは難しいと思います。危険のある地域にこれ以上新しい団地等を作らせないような施策が必要だと思いますが、その中で防災マップや避難訓練、または市民のアンケートだけでは足りないのではないのでしょうか。危険だと知っていても土地が安いからと住む人が出てくる可能性があるのではと思いました。なるべく危険のある地域に都市機能が広がっていかないよう、もう少し規制や誘導といった何かそういったものは出来ないのかと思うのですが。

○事務局 そういった観点でも検討しており、市街化区域で比較的危険な浸水エリアは工業用途等が多く、工業用途は居住誘導区域から外しております。その他の地域で、例えば松代はもともとの成り立ちが川の中にまちが出来ているので、そこに住まないでとは言えない地域だと思っております。また、篠ノ井に関してもL2だと市街地の大部分が浸水エリアになります。長野市の成り立ちを考えていきますと、その辺りを減らすわけにいかず、かといって土地の安いところにどんどん住んでもらうわけにもいきません。そのため基本的に、市街化区域内で人口を押さえております。特に、工業系の地域、例えば犀川沿いの松岡や大豆島、柳原の工業系の地域では、基本的には住宅が建たないよう開発の際は届け出をしてもらうこととしております。まだ強制的なものではなく、そこに明らかに団地を作る時に届け出をする考えですので、弱いといえは弱いですが、こういった情報を出すことでリスクがあることを周知し、リスクの少ない地域に住んでもらう効果もあると考えております。

○委員 はい。特定な地名は出しますが河川管理をしていると、どうしてここに団地を作ったのかという所が大分あります。それらを抑制していかないと、行政や河川管理者が一生懸命頑張っているのに、想定を超える洪水は十分にあり得ます。昔のまま田んぼや畑

にしておき、機能を残してもらう方が良い場所に団地が建っています。今となつてはですが、せつかく誘導をする計画を立てるならば、もう一步踏み込んで何か出来ないのかと思います。

○事務局 災害があつたばかりということもありそこに踏み込むと、まちを壊すのかという議論も出て、正直悩んでいるところです。今後の課題として検討したいと思います。

○議長 コミュニティの維持と被災しないよう住民を誘導することは難しい部分で、一方に寄るもう一方が上手くいかないこともあるので、慎重に考えていく必要があると感じております。委員さんからご意見をいただきましたので、また部会で揉んでもらいたいと思います。部会に反映することも出来ると思うので意見等あれば事務局へお願いします。これで議事イ を終了いたします。築山部会長はここまでとなります。ありがとうございました。

それでは調査事項ウ 長野都市計画下水道の変更について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大林と申します。資料3-1をご覧ください。長野市では、生活環境の向上、公共用水域の水質保全、浸水の防除などを目的に下水道整備を進めており、事業の進捗に応じて長野市公共下水道基本計画の見直しを行っております。また、公共下水道事業は都市計画法で都市施設として施設の種類、名称、位置、区域及び排水区域を定めることとされております。このため、公共下水道事業の排水区域や下水道施設などに変更が生じた際は、都市計画の変更手続きが必要です。今回の都市計画の変更内容は、長野市公共下水道基本計画に沿ったもので、下水道の排水区域の変更と、下水道施設である雨水ポンプ場の配置計画の変更に伴う施設面積の変更です。

それでは、2ページをご覧ください。長野市における下水道事業について説明いたします。下水道事業には、各家庭や事業所などから排出されるし尿や雑排水などを対象とする汚水処理と、降った雨水を対象とする雨水処理があります。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ます。それぞれで事業計画を定め、整備を進めています。2ページの図は、長野市の下水道事業の区域を示しております。赤色の区域が公共下水道事業の計画区域となります。主に、市街地における汚水と雨水の処理を行います。青色の区域が特定環境保全公共下水道事業の計画区域となり、主に市街化区域内の汚水処理と、松代若穂地区の一部区域の雨水処理を行います。緑色の区域が農業集落排水事業の計画区域となり、農業集落の汚水処理を行います。最後に、色を塗っていない白地の区域が合併処理浄化槽事業の整備区域となり、浄化槽を設置した各戸の汚水処理を行っております。長野市では、都市計画区域内に位置する公共下水道事業と、特定環境保全公共事業について、都市計画の決定・変更手続きを行っております。

3ページをご覧ください。公共下水道における、汚水の処理区分を示した図です。赤色の区域が東部処理区で、大豆島地区にある長野市の東部浄化センターが終末処理場です。水色の区域が下流処理区で、赤沼地区にある長野県のグリーンピア千曲が終末処理場です。緑色の区域が上流処理区で、真島地区にある。長野県のアクアパル千曲が終末処理場です。

次に、4ページをご覧ください。公共下水道における、雨水の処理区分を示しております。

基本的に汚水と同じ処理区分ですが、飯綱地区及び豊野地区の一部の排水区域が異なっております。赤色の区域が東部処理区、水色の区域が下流処理区、緑色の区域が上流処理区です。

5ページをご覧ください。長野都市計画下水道の変更案について説明いたします。表1は今回の汚水排水区域の変更箇所です。令和4年3月に予定しております。長野市公共下水道事業計画の変更手続きに伴い、長野都市計画下水道の排水区域を追加変更するものです。汚水排水区域の編入は土地利用の変更や水洗化の普及促進、下水道施設の統廃合などにより、下水道布設の可否及び経済性を考慮しながら実施しています。次に、表2は雨水の変更箇所です。雨水の排水区域の変更と、施設の変更として西田川ポンプ場の施設面積の変更を行います。雨水排水区域の変更は汚水変更箇所のうち、浸水対策が必要な箇所として雨水渠の整備が定められている区域を対象にいたします。

6ページをご覧ください。汚水排水区域の変更箇所について説明いたします。①豊野町大倉の城山及び蟻ヶ崎地区は、それぞれ小規模集落排水処理施設として既に汚水処理を行っておりますが、両地区の処理施設は共に、供用開始から約20年が経過し、老朽化が進んでおります。今後、2ヶ所の処理施設を更新し維持管理していくよりも、最寄りの公共下水道まで下水道管本管を約2,000m敷設し、処理施設2ヶ所を廃止したほうが経済的に有利となります。この整備を実施するため、公共下水道に編入し、排水区域を追加するものです。なお、当地区は都市計画区域内外に位置しておりますが、既存の公共下水道を接続し、一体の接続下水道施設として整備を実施することから、都市計画の変更手続きの対象となります。

7ページをご覧ください。②篠ノ井杵淵地区は、合併処理浄化槽での整備区域でしたが、公共下水道での整備の方が経済的に有利であるため、汚水排水区域へ変更するものです。

8ページをご覧ください。③の川中島町御厨地区は、商業施設の敷地となっており今年度、市街化区域に編入される予定の区域です。市街化区域編入に伴い、公共下水道の整備を行うため汚水排水区域に追加するものです。併せて、当地区は雨水渠の整備計画が定められている区域であり、雨水排水区域としても追加変更するものです。

続いて9ページですが、④西田川ポンプ場は、松代町東寺尾地区にある雨水ポンプ場です。当ポンプ場は老朽化による施設更新を計画しておりますが、電気室を新しく作り変えるには既存の用地では狭く、事業用地の確保が必要となることから施設面積が変更となります。

10ページは西田川ポンプ場の計画平面図です。ピンク色の範囲が非決定分の用地760㎡で、赤色の範囲が今回追加変更分の用地600㎡です。施設電気室は老朽化しており、機器類の増設スペースもないことから計画平面図の通り、改造の範囲で用地を確保し、その用地に電気室を新設した後、施設電気室を取り壊す計画です。変更箇所に関する説明は以上です。

最後に、11ページをご覧ください。下水道施設の都市計画決定スケジュールです。現在、変更素案の閲覧を実施しており、公聴会は11月28日に実施予定です。その後、県知事協議、都市計画案の縦覧を経て、次回の都市計画審議会で議案として審議していただく予定です。以上で、長野都市計画下水道の変更について説明を終わります。

○議長 ありがとうございます。下水道事業に対する都市計画変更の位置付けと必要性について説明いただきました。ただいまの内容について、ご意見ご質問等ありましたらよろしくをお願いします。これも来年2月に計画決定していただく案件です。

○委員 気になったので教えてください。①豊野の集合排水処理施設は、他の処理場へ繋ぐ方がコスト的に安いため採用したとのことですが、このような集合排水処理施設は他にもあり、同じ位の時期に整備されていたら今後一斉に更新となりますよね。今回は2km圏内の近隣に他の処理場があったから繋げますが、他はどうでしょうか。

○事務局 農業集落排水の施設は21ヶ所あり、今回のように近いところがあれば経済比較の上、繋ぐことも可能です。繋げるところは繋ぎたいと考えております。ただ、経済的に更新の方が経済的であるという結果が出た場合は、更新する方向で考えております。

○議長 何れにせよ同じように老朽化が進むので、今後の更新も細かく検討が必要になりそうですね。順次、優先順位を決めてやっていく必要があるかと思えます。

○委員 やはり水が絡むと施設が老朽化しやすいと思います。綺麗な雨が降っている時だけならば問題ないと思いますが、最近は災害が多く、土砂崩れの発生も増えています。そうすると雨水処理の疲弊度というか傷み具合はどのようでしょうか。

○事務局 雨水処理施設は整備を始めてからそんなに経っていないので、どちらかというと健全な方だと思います。土砂が溜まったら順次排せつを行っているので、問題なく運用出来ていると思います。

○議長 意見質問等、概ね出たと思いますので、議題ウ を終了いたします。

その他、委員の皆様方から何かありましたらよろしくをお願いします。なければ以上で本日の議事は全て終了となりますので、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す。ここで、次回審議会の日程をご案内いたします。少し先ではありますが、令和4年2月10日木曜日の午後2時から開催を予定しております。準備が整い次第ご案内申し上げますので、日程調整等よろしくお願ひいたします。

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、ご出席を賜り、またご熱心にご審議をいただきありがとうございました。年末に向け、何かと気忙しい季節柄ではございますが、委員の皆様方におかれましてはお体をご自愛いただき、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81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。