

信州まちなかグリーンインフラ推進計画（案）に対する御意見と県の考え方について

建設部都市・まちづくり課

1 募集期間 令和3年3月18日から令和3年4月16日（金）

2 募集方法 郵送、ファックス、電子メール

3 件数 3件（2名）

4 御意見の概要と県の考え方

	御意見の概要	県の考え方
1	<p>今の時代にとっても大切な計画。 「都市緑化信州フェア」の開催で都市緑化の機運が高まり、阿部知事も信州は緑は多いが、街中の緑は少ないと絶えず言っている。 また県が進めているゼロカーボン戦略にも都市の緑は欠かせない。</p>	<p>まちなかでは、用途地域の指定等により合理的な土地利用を図ってきた一方、農地等の開発によりみどりが減少しています。 グリーンインフラはまちなかの魅力向上だけでなく、雨水貯留による防災機能やヒートアイランド現象の緩和など、多様な効果が期待できることから、まちなかへ積極的に導入できる仕組みや体制を検討してまいります。</p>
2	<p>計画については趣旨から行動方針までこの内容でいいと思うが、後は予算をつけて目に見える具体的な取り組みを進めていくことが必要。 具体例を提案する。</p> <p>例① 信州へ観光にお見えになる方は爽やかな空気と緑を求めて来る。</p>	<p>今後の取組については、P20「アクションプラン」及びP21「第Ⅰ期スケジュール」に記載のとおり、グリーンインフラの導入箇所の選定や、既存事業の見直しを予定しておりますので、ご意見を参考に検討してまいります。</p>

	<p>ところが軽井沢駅を除けばほとんどの駅前には緑の感じられないものとなっている。駅前の緑化を進めてはどうか。</p> <p>例② 小学校や幼稚園・保育園の校庭、園庭の芝生化については一部の市町村（松本市、東御市ほか）では進められているがまだまだの状況。 校庭、園庭の芝生化は街中の緑化、ヒートアイランド現象の緩和にもつながる。埼玉県では「みどりいっぱい園庭・校庭促進事業」という補助事業で芝生化を進めている。本県も同様の補助事業の創設をしたらいかがか。</p> <p>例③ 計画の中にも敷地内緑化があるが、県庁の北側のコンクリートの広場を芝生化、植栽し、県庁職員や近隣の皆さんの憩いの場としてはいかがか。</p>	
3	<p>都市計画関係の計画の基本は土地利用を地域ごとに明確にすることである。 土地利用を明確にしないままに詳細な計画を作成しても齟齬が生じるだけである。 SDGs が目指す方向に進むためにもこの点は重要である。 このため、土地利用計画を意見とし、それが作成された時点でグリーンインフラを検討することを求める。</p> <p>土地利用計画は全体が階層構造になっている必要がある。 どの階層においても地域ごとの利用計画が明確になっていて、建</p>	<p>本計画は、グリーンインフラをまちづくりの有効な手段の一つとして、まち全体に広げていくことを目的としております。 また、グリーンインフラは多様な機能を有することから、道路や公園といった都市基盤の価値を高める重要な取組として認識しており、土地利用計画や交通計画との齟齬は生じないものと考えております。</p>

設や開発は計画を守らねばならない。

道路や公共交通機関はこのような計画が前提として設計されねばならない。道路は道路網として「道路管理者の相違に拘わらず」階層になっている必要がある。

土地利用計画は少なくとも2階層必要であり、上位階層は県全体に及ぶ。それ以外の階層は必要に応じて定められるが、少なくとも密集市街地と新規開発地域では、細かな利用区分と景観を伴う制約が必要である。

土地利用は市街地と集落地域（農地など、森林、山地）に分かれる。

道路網は、都市間を高速で結ぶものから生活道路まで数階層が必要である。

最上位は高速道路で、出入口を除き、下位道路とは接点を持たない。

次は幹線道路であり、原則として市街地を通過しない。集落地域では集落と離れた場所を通る。

市街地では、少なくとも市内幹線道路と生活道路の2階層が必要である。集落地域では生活道路（及び農道）を基本とする。

高速道路は幹線道路と接続する。

市内幹線道路には歩道が必要であり、特に中心市街とでは車道と歩道の間に駐車帯を設ける。

自転車は、自転車専用道、自転車レーン、歩道の何れかを通行し、連続した動線が確保されねばならない。

公共交通は鉄道、路面電車（LRT）、路線バス、高速バスに分かれる。鉄道と高速バスが都市間交通であり、それ以外が市街地内交通及び市街地と集落地域を結ぶものとなる。

鉄道駅はバリアフリーとし、乗降客が多い駅ではエレベーター、少ない駅ではスロープで対処する。

路面電車は専用線か道路の優先通行とする。鉄道への乗り入れは市街地と集落地域を結ぶ重要な交通手段である。

路面電車と路線バスの停留所はバリアフリーとする。

公共交通網は土地利用に基づいて決められる。公共交通網を前提とした土地利用でもある。

トランジットモールは市街地の公共交通網と密接な関係を持つ。

市街地中心部と周辺地域の土地利用では、通勤、都市生活に必要な物流、そして農作物を中心とした地域内での経済循環に大きな影響を与える。

土地利用計画が先行するので、新たな市街地の形成に先立ってインフラの地中化は終了していることになる。地域によっては集中冷暖房も含まれる。

日本、特に長野県は自然災害が多い場所なので、計画に組み込むことは欠かせない。

危険な地域を避けるだけでなく、避難についても考慮しなければならない。即ち、土地利用の計画と防災計画は表裏一体としなければならない。

長野県が最優先で行うべきことは都市計画ビジョンを県の全地域

に制定することである。

地域ごとの特性を考慮するだけでなく、人口減少の比率や構成が異なることも反映させなければならない。

さらに、住民、特に若い人たちの考えが反映させるようにしなければ、根拠が不確かなまま事業が進むことになる。

上記はヨーロッパの状態を参考にしたものなので、日本の従来の延長ではない。

特に長野県では自家用車の利用が前提となっていることが多いが、それが衰退の原因であることが認識されていない。

持続可能性について考えられていないし、学ぼうとしていない。

SDGs 目標 17 のパートナーシップは特に弱い分野だし、ジェンダー平等は進んでいない。

若い人たちの意識が変わっているのに、政策を決定している人たちは旧態依然である。

若い人たちの流出が止まらない大きな要因は、長野県に留まっても先行きが無いと感じているからである。

行政が計画して実行する場合には職掌の壁を越えることは難しいので、時間がかかっても住民が主体となって進めるようにすべきである。

さらに、様々な検討を重ねるためには図書館を飛躍的に強化しなければならない。

最後に、各自治体が参考となりそうなヨーロッパの市町村を選び、比較しながら課題に取り組むことを提案する。