

第206回長野県都市計画審議会

- ・開催日時：令和2年12月23日（水）午後1時30分～3時43分
- ・開催場所：県庁議会増築棟3階 第1特別会議室
- ・出席委員：石川利江委員、大上俊之委員、久米えみ委員、高瀬達夫委員、
中澤朋代委員、羽鳥栄子委員、藤井さやか委員（web）、
丸田由香里委員、武者忠彦委員、唐木一直委員、小泉栄正委員
土井弘次委員代理（関東地方整備局長野国道事務所副所長 中嶋政幸）
幸田 淳委員代理（関東農政局農村振興部農村計画課課長補佐 野中泰史）
- ・欠席委員：関美佐子委員、共田武史委員

1 開 会

（事務局：都市・まちづくり課 小口企画幹兼課長補佐兼都市公園係長）

それでは、定刻になりましたので、ただいまから第206回長野県都市計画審議会を開会いたします。本日は、お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。私は、本日の司会を担当いたします、都市・まちづくり課の小口秀昭と申します。よろしくお願いいたします。

初めに、本日の審議会開催に当たりましては、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、一部委員の皆様にはweb会議形式にてご出席いただいております。前方のスクリーンにweb会議の映像を映しておりますので、よろしくお願いいたします。また、適宜、窓を開け換気を行いますのでご了承ください。

次に、委員の出席状況についてご報告いたします。現在ご出席いただいております委員は12名でございます。委員総数15名の半数以上ですので、長野県附属機関条例第6条第3項の規定により、本審議会は成立いたしました。また、関美佐子委員、共田武史委員からは、欠席の旨、あらかじめご連絡をいただいております。

なお、冒頭ご説明しましたとおり、藤井さやか委員にはweb会議でご出席いただいております。映像と音声の確認を兼ねて、マイクをオンにいただき、一言いただけますでしょうか。

（藤井委員）

筑波大学の藤井です。本日もwebから失礼いたします。よろしくお願いいたします。

（事務局：都市・まちづくり課 小口企画幹兼課長補佐兼都市公園係長）

ありがとうございました。音声聞き取りづらいなど審議に支障があれば、その旨ご発言ください。

次に、本日、代理出席の方についてご報告申し上げます。国土交通省関東地方整備局長土井弘次様の代理で、国土交通省関東地方整備局長野国道事務所副所長、中嶋政幸様でございます。

次に、農林水産省関東農政局長幸田淳様の代理で、農林水産省関東農政局農村振興部農村計画課課長補佐、野中泰史様でございます。

次に、資料の確認をさせていただきます。委員の皆様事前に郵送しました資料は、3種類でございます。確認をお願いいたします。

まず、会議次第が1枚、調査審議の議案冊子が1部、その他資料が1部の3種類でございます。なお、大変申し訳ございませんが、会議次第の2 議事の(4)その他に追加がございます。皆様のお手元に訂正後の会議次第をお配りしております。また、本日お配りしました資料として、「当日配布資料」が1部、「調査審議に係る当日配布資料」が1枚、「その他に係る当日配布資料」が1枚でございます。資料の確認につきましては、以上でございます。不足などございましたら、事務局までお申しつけください。

それから、本日、出席予定でございます石川委員さんがまだ到着しておりませんので、ご報告申し上げます。

次に、会場の皆様のお手元に設置してありますタブレットについてご説明いたします。本日は、通常スクリーンにてお示ししている資料をタブレットにてお示ししております。説明者の操作と連動して画面が切り替わりますので、皆様に操作していただく必要はございません。なお、画面に指が触れてしまった場合、ご覧いただいている画面が右下に小さく表示されます。再度その小さい画面をタッチしていただきますと元の画面に戻ります。ご使用中にご不明な点がございましたら、後方の事務局にお知らせください。web出席委員の皆様には、会場でタブレットにてお示ししている資料をweb会議システムにてお示ししております。

最後に、会議の運営上のお願いを申し上げます。会場内の委員の皆様が発言される際は、事務局がマイクをお持ちしますので、マイクを通してご発言くださるようお願いいたします。その際、なるべくマイクを真つすぐ向けてご発言をお願いいたします。web出席の委員の皆様が発言を希望される際は、マイクをオンにしてご発言ください。ご発言が終わりましたら、マイクをオフにさせていただくようお願いいたします。

本日は、調査審議案件1件につきまして、ご審議のほどお願いいたします。それでは、これより議事に入りますが、長野県附属機関条例第6条の規定により、会長が議長となるとされておりますので、大上会長に議長をお願いいたします。

2 議 事

(1) 議事録署名委員の指名

(大上議長)

大上でございます。それでは、規定によりまして議長を務めさせていただきます。皆様のご協力をいただきまして、審議を慎重かつ効率的に進めさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

はじめに、議事録署名委員を議長として指名いたします。久米えみ委員さん及び高瀬達夫委員さんをお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

(2) 事務報告

(大上議長)

続いて、事務報告を求めます。事務局から報告をお願いいたします。

(事務局：都市・まちづくり課 若林都市計画係主任)

事務報告をさせていただきます。私は、都市・まちづくり課の若林巧と申します。よろしくをお願いいたします。

本日は傍聴者がまだおりませんが、傍聴者がありましたら、受付にて住所・氏名を確認し、「傍聴上の留意事項」を説明して、あらかじめ静粛な傍聴をお願いいたしますので、よろしくをお願いいたします。

なお、本日なんですけれども、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、傍聴者を報道機関の関係者のみとさせていただきますので、ご承知おきください。以上で事務報告を終わります。

(大上議長)

ありがとうございます。ただいまの事務報告に対して、何かご質問等ございませんか。なければ、事務報告は終了といたします。

(3) 議案審議

調査審議第1号 諏訪都市計画道路の変更及び下諏訪都市計画道路の変更について

(大上議長)

それでは、これより議案審議に入ります。本日は調査審議案件1件です。長野県の説明の後、委員の皆様から意見をいただきますのでお願いいたします。本日の案件は調査審議ですので採決はございません。

それでは、調査審議第1号「諏訪都市計画道路の変更及び下諏訪都市計画道路の変更について」、説明をお願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

「諏訪都市計画道路の変更及び下諏訪都市計画道路の変更について」、ご説明のほうをさせていただきます。私は、長野県都市・まちづくり課、宮崎正樹と申します。よろしくをお願いいたします。着座にて説明させていただきます。よろしくをお願いいたします。

説明につきましては、事前に送付させていただいております資料1-1、資料1-2、それと、本日配布させていただきました当日配布資料にて、ご説明のほうさせていただきます。資料1-1には都市計画道路の概要を示しております、資料1-2は、概要の説明資料となっております。資料1-2につきましては、お手元の画面に示しますので、見やすいほうをご覧ください。

本日の説明内容ですが、都市計画に定める意義・考え方、諏訪バイパスの経緯と計画概要、都市計画道路の専門性・妥当性について、諏訪都市計画道路の変更（案）の概要、下諏訪都市計画道路の変更（案）の概要、今後の手続の流れ、公聴会について、以上について説明をさせていただきます。

本道路は、諏訪都市計画区域と下諏訪都市計画区域にまたがっておりまして、それぞれの区域ごとに都市計画道路名を定めておりますが、本日の説明では、一体の道路として、通称であります「諏訪バイパス」と呼ばさせていただきますのでご了承ください。

はじめに、都市施設を都市計画に定める意義についてご説明いたします。都市施設は円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設であります。都市計画に位置付けることで、都市施設の整備に必要な区域をあらかじめ明確にすることにより、円滑かつ着実な都市施設の整備を図ることができます。また、土地利用やほかの都市施設相互の計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に、都市の整備、開発を進めることができます。そのほかにも、将来の都市において必要な施設の規模や配置を広く住民に明確に示すとともに、開かれた手続において地域社会の合意形成を図ることができるなど、都市施設を都市計画に定める意義があります。

以上のように都市施設を都市計画に定める意義がありますが、県として、整備に多大な費用と長い時間を要する道路などの交通施設は、計画的な整備を行うためにも、長期的な視点からマスタープランなどの上位計画に即して都市計画に定めるべきだと考えています。また、関係者との計画調整や、地域社会の合意形成を図るためにも、交通施設を積極的に都市計画に位置付けることとしています。

続きまして、諏訪バイパスの経緯と計画概要についてご説明いたします。諏訪バイパスは、諏訪地域の都市及び主要な施設を連絡し、中央自動車道を補完するとともに、国道20号及び市街地の交通混雑の緩和を図るために、昭和47年に都市計画決定しています。その後、事業化され、一部区間については供用済みあるいは現在事業中となっておりますが、諏訪市四賀から下諏訪町東町までの区間は未整備となっております。長期にわたり未整備となっている間に、社会経済状況や交通状況なども変化し、現在に至っております。

このような中、昨今の豪雨に起因する道路冠水による通行止めや、JR中央本線の踏切遮断による慢性的な交通混雑、あるいは交差点や沿道店舗からの流入による交通事故などの交通障害が引き続き発生している状況でございます。このような状況が続いていることを鑑み、県としましては、都市計画道路は必要と考えておりますが、昭和47年に都市計画決定されてから長期間経過しており、社会経済状況や交通状況などが変化していることや、同様に自然環境への考え方等も変わってきていることから、昭和47年に決定された都市計画道路の位置や規模、構造などの見直しを行い、今回、都市計画道路の変更を行うものです。

続きまして、諏訪バイパスの計画概要についてご説明いたします。資料には、諏訪バイパスの位置図及び計画平面図をお示ししております。諏訪バイパスは諏訪湖の北東に位置し、下諏訪岡谷バイパスとともに中央自動車道の諏訪ICから岡谷ICまでの間を接続する道路です。今回の対象区間は、諏訪市四賀から下諏訪町東町の延長約10.3kmの区間となり、前後の区間は既に供用済みあるいは整備中となっております。

こちらは、都市計画道路の計画諸元でございます。起点が諏訪市四賀、終点が下諏訪町東

町です。道路延長が10.3kmの主要幹線街路で、設計速度は時速60kmです。道路の幅は3.5mの車道4車線と2.5mの片側歩道を設け、全体で20mでございます。

こちらには、トンネル部の標準幅員を示しております。トンネル部につきましては、山側の上り線に歩道を設けます。山側の上り線は、3.5mの車道2車線、2.0mの歩道を設け、都市計画道路の幅員は10.75mでございます。諏訪湖側の下り線につきましては、歩道は設けずに3.5mの車道2車線とし、都市計画道路の幅員は9.5mといたします。

続きまして、都市計画道路の区域についてご説明いたします。諏訪バイパスの都市計画変更の手続きを進めてまいりますが、今回変更する都市計画道路の区域は、道路の幅員で決定してまいります。資料には道路横断面図の一例を示しておりますが、赤文字で示した部分が今回決定する都市計画道路の区域となります。実際に道路を整備する際の事業範囲については、太い矢印で示した道路区域となりますが、擁壁や盛土など道路の詳細な構造については、事業着手後に事業予定者である国土交通省が詳細設計を行います。現時点では道路の詳細な構造が決定していないことから、道路の区域を明確にすることができませんので、今回は本線部の幅員分の区域のみを都市計画道路として決定をしております。

続きまして、都市計画道路の概要をご説明いたします。諏訪バイパスは、諏訪市と下諏訪町との間の円滑な移動を確保するため、広域的な地域間の交通を処理する交通機能を備えた道路です。現在、茅野市側の坂室バイパスや岡谷市側の下諏訪岡谷バイパスの整備が進められており、これに接続する諏訪バイパスの当該区間を都市計画に位置付け、計画的に整備することで、道路ネットワーク全体の交通機能の向上が図られることとなります。

続きまして、都市計画道路の専門性・妥当性についてご説明いたします。都市計画道路の専門性と妥当性の評価につきまして、環境を含めた多様な公益を総合的に判断いただくため、都市計画審議会に都市計画案を付議いたします。都市計画審議会の議を経ることで、都市計画決定における専門的、技術的かつ中立的な判断が担保されることとなりますが、諏訪バイパスにおいては、環境影響評価の手法と併せて都市計画の手法を進めております。現在、環境影響評価の手法中ではありますが、今後、環境の各分野の専門家により構成される長野県環境影響評価技術委員会において複数回審議いただき、さらには、環境大臣や知事、市町村長の意見をお聞きしながら環境影響評価書を作成いたします。これらの手法を経て作成した評価書を、都市計画案と併せて都市計画審議会に付議いたします。環境につきましては、環境影響評価技術委員会の審議を尊重し、評価書に基づいて適切な配慮がされているかという点についてご判断いただきます。

現在は、環境影響評価書の作成の前段階でございますので、現時点における都市交通施設案の総合的な評価につきましては、関連する上位計画などと整合しているかどうか、都市計画道路を決定する必要があるのか、都市計画道路の位置は妥当であるか、都市計画道路の規模は妥当であるか、の4点において判断するものと考えます。本日、委員の皆様には、環境影響への事項を除く、それ以外の事項における専門性・妥当性を判断する項目の考え方について調査審議いただきたいと存じます。

それでは、関係する上位計画との整合についてご説明いたします。資料には、長野県総合5か年計画、諏訪都市計画マスタープラン、下諏訪都市計画マスタープラン、諏訪市総合計画、下諏訪町総合計画について記載してございます。言い方は異なるものの、それぞれの計

画において、諏訪バイパスを広域連携軸や道路網の重要な一部として位置付けており、都市計画に位置付けることについて、関連する上位計画との整合は図られていると考えております。

続きまして、都市計画道路の必要性についてご説明いたします。道路冠水による通行止めや交通混雑、交通事故などの交通障害によって、観光業や製造業、緊急輸送活動などへの影響や、それに伴う地域経済への影響が懸念されております。このような状況は、それぞれの都市の拠点間の交通や都市内の主要施設間の交通、または区域内の交通といった様々な種類の交通を、現在の一般国道20号が単独で処理しているために発生していると考えられます。現状を改善するためには、様々な交通を適切に分担・分散させる道路網の形成が重要となります。交通の円滑化や災害に強い代替路の確保、地域産業の活性化、交通安全の確保、安心・快適な暮らしづくりの実現を目指すため、諏訪バイパスが本来担うべき広域的な地域間の交通を処理させるには、都市計画道路が必要と考えます。

都市計画道路を決定する必要性につきまして、都市計画道路を決定する効果や影響を、「渋滞対策」、「事故対策」、「道路ネットワーク」、「地域社会」、「災害」、「住民生活」の6項目において評価をしております。

続きまして、交通面の効果における渋滞対策についてご説明いたします。現在の国道20号は、交通の集中に加え、踏切遮断により旅行速度が低下し、写真のような交通渋滞が何か所も発生しております。諏訪バイパスが整備された場合、通過交通が転換することなどにより交通の適切な分担・分散がなされ、国道20号の交通の集中が改善することにより、交通混雑が解消されます。交通混雑の解消により現在の国道20号の所要時間が短縮されることで、混雑度の改善が期待されることから、渋滞対策において大きな効果があると考えられます。

続きまして、交通面の効果における事故対策についてご説明いたします。国道20号の当該区間は、死傷事故率が全国平均を上回る箇所が多く、発生している交通事故のうち追突事故が発生件数全体の約6割を占めております。これは、沿道からの車の流入や踏切遮断に起因する慢性的な速度低下や交通渋滞が原因と考えられます。諏訪バイパスが整備されると、現道の交通のうち、それぞれの都市の拠点間の交通などの通過交通が転換することで、速度低下や交通混雑が改善されます。現在の事故発生の状況を踏まえると、通過交通の転換による速度低下や交通混雑の改善が交通事故の減少につながると考えられます。事故率の低減により安全性の向上が期待されますので、事故対策において効果があると考えられます。

続きまして、社会経済への影響として、道路ネットワークについて説明いたします。国道20号は平常時と混雑時の所要時間の差が大きく、特に混雑時にはインターチェンジへのアクセス性が非常に悪い状況となっております。特に諏訪ICから諏訪大社下社秋宮間の所要時間は、平常時が19分なのに対し混雑時は38分と2倍となっております。諏訪バイパスが整備された場合、渋滞や交通事故の要因となっている連続する信号交差や踏切などを回避することができますので、アクセス性が向上します。各拠点間の所要時間が短縮されることでアクセス性が向上し、円滑な都市活動を支える道路網が構築されます。したがって、道路ネットワークの観点からも効果があると考えられます。

続きまして、社会経済への影響のうち、地域社会への影響についてご説明いたします。地域の緊急輸送活動において国道20号を使用する場合、時間帯によって所要時間のバラツキが

大きくなっております。道路ネットワークの説明の際に触れさせていただきましたが、ピーク時では大幅に所要時間がかかってしまいます。このことから、ピーク時の救急搬送時間の30分カバー圏の人口が平常時から比べて約3割も減少しております。諏訪バイパスが整備された場合、交通混雑が解消され、連続する信号交差や踏切の回避などにより高次救急医療機関である諏訪赤十字病院への速達性が向上します。救急搬送時間が短縮され、救急搬送カバー圏の人口が増加することから、地域社会に対して効果があると考えられます。

続きまして、市民の暮らしに与える影響のうち、災害対策についてご説明いたします。諏訪湖周辺地域の現状の課題として、南北の移動経路が限定的であることから、冠水や土砂流出などによる通行止めなど自然災害による被害が発生した場合、地区が孤立してしまう可能性が考えられます。平成18年7月の豪雨では、浸水被害により国道20号の2か所で約37時間にわたり全面通行止めが発生しました。諏訪バイパスは浸水の恐れがなく、土砂災害危険区域を極力避けた位置としており、災害に対し強い道路となっております。諏訪バイパスが整備された場合、南北方向の交通軸が強化されることとなり、災害時の代替路として機能することが期待できます。諏訪バイパスの整備によって災害に強い道路網が構築され、リダンダンシーも確保されることから、災害による被害の影響が軽減され、災害対策において大きな効果があると考えられます。

続きまして、市民の暮らしに与える影響のうち、住民生活についてご説明いたします。現在、国道20号は交通量が多く大型車の通行も多い状態であり、特に夜間においては大型車の交通量は昼間の約2.5倍となっており、騒音などの沿道環境の問題が発生しております。騒音については、昼夜ともに環境基準にひっ迫する値となっております。諏訪バイパスが整備された場合、通過交通が転換されることで交通量、特に大型車の交通量が減少することから、騒音レベルが改善します。沿道の騒音レベルが改善し振動も減ると想定されることなどから、住民生活への悪影響を軽減することができますので、住民生活に対して効果があると考えます。

都市計画に位置付ける必要性を6項目において評価をしておりますが、その中でも「交通混雑の解消・緩和」と「災害に強い道路網の構築」の項目において、大幅な改善が見られる項目として評価しております。そのほかの「安全性の向上」、「道路ネットワークの強化」、「高次救急医療機関へのアクセス性向上」、「騒音等の軽減による生活環境の改善」の項目においては、大幅な改善が見られるまではいかなくとも、改善が見られる項目として評価しております。それぞれ大小はあるものの、これらの項目において改善あるいは効果があると考えられますので、都市計画に位置付け、計画的な整備を図る必要性は高いと判断しております。

続きまして、都市計画道路の位置の妥当性についてご説明いたします。位置の妥当性につきましては、土地利用への配慮がなされているかどうか、環境への配慮がなされているかどうかで判断いたします。土地利用への配慮につきましては、以下のとおり、道路の位置及び既存施設について配慮しております。道路の位置については、地すべり危険箇所や公共施設、鉄塔、神社・仏閣、家屋などを極力回避するよう検討しております。また、現道を活用する区間においては、現在の都市計画道路の区域を考慮した上で、支障となる物件が変わらないように配慮するとともに、既に区画整理を実施している箇所については、整備済みの区域を

再度整備することがないよう、当初計画と同様の位置となるように配慮しております。

諏訪バイパスは広域的な交通を処理する主要幹線街路であり、道路の機能を確保する観点からも、起終点については、同様の機能を有する坂室バイパスなどの都市計画道路へ接続することとしております。なお、終点部付近においては、地形的な条件や環境への影響、歴史的・文化的既存施設等への影響、既存道路との接続などを総合的に判断し、やむを得ず墓地に影響するルートとしております。一部の墓地や既存施設等に影響しておりますが、土地利用に対し、できる限りの配慮はなされていると判断いたします。

続きまして、自然や歴史・景観などの環境への配慮についてご説明いたします。環境への配慮については、自然な・歴史的な環境や景観が保全されているかどうかで判断いたします。道路の位置の検討におきまして、集落や市街地を極力回避するために、山間部を通過する位置としまして、生活エリアの大気環境への影響に配慮しております。諏訪地域では、地下水や湧水が広く利用されており、源泉施設が多いほか多くの造り酒屋が営まれているなど、これらを活用した観光業も盛んなことから、源泉施設を極力回避し水環境への影響に配慮しております。また、重要な種、群落の生息地、生育地などを極力回避し、動物・植物・生態系への影響に配慮しております。都市計画道路の専門性・妥当性についての説明の冒頭でお話しさせていただいたとおり、環境への配慮に関する詳細につきましては、環境影響評価の手続において、長野県環境影響評価技術委員会に審議いただくこととなっております。以上のことから、環境への配慮はなされていると判断いたします。

こちらは、都市計画道路の位置を検討する際に配慮した物件や区域などのうち、主要な施設などの位置を道路の位置と合わせてお示しした平面図でございます。図の左側が茅野市、右側が岡谷市となります。道路の位置を赤の実線で示しております。黒の点線を重ねてお示ししている部分がトンネルの区間でございます。配慮した物件や区域の部分ですが、青色で示したものが平面的に回避したもの、オレンジ色で示したものが縦断的に回避したもの、線で示したものが既存の道路との接続箇所となります。青色の平面的に回避したものは、地すべり危険区域や神社・仏閣などの歴史的建造物、ライフラインの重要施設などです。オレンジ色の縦断的に回避したものは、河川やJR、団地、砂防堰堤などです。

今回お示しております都市計画道路の位置は、国道20号において交通課題等の現状に対応でき、同時に土地利用や環境の保全、自然・地形などとの整合を図った上で、主要幹線街路の機能が確保できる位置として最適であると考えております。環境に対する影響については、環境影響評価法に基づき、事業が環境に与える影響を予測・評価を行います。冒頭でもご説明いたしましたが、環境影響評価においては、長野県環境影響評価技術委員会の審議、地域住民、市町村長、知事、環境大臣の意見を聞く手続を経ることで、環境への影響の配慮がなされることとなります。コントロールポイントを回避することで土地利用や自然地形等に配慮しており、環境影響評価の手続を経ることで環境への配慮ができることから、都市計画道路の位置は妥当と考えます。

続きまして、都市計画道路の規模の妥当性についてご説明いたします。道路の規模は、計画交通量を基に道路構造令から種級区分を定めまして、車線数や設計速度、幅員構成を決定いたします。この際、接続する坂室バイパスと下諏訪岡谷バイパスとの整合が図られることとしました。起点から中央幹線までの区間は、第4種第1級ですので、計画交通量を1車線

当たりの設計基準交通量で割った数字が2.68から2.98となり、2より大きくなります。また、中央幹線から終点までの区間につきましては、第3種第2級となり、計画交通量を1車線当たりの設計基準交通量で割った数字が2.61から3.59となります。全ての区間において2を超えた値ですので4車線としております。なお、接続する坂室バイパスと下諏訪岡谷バイパスも4車線ですので、接続する道路との整合は取れております。

続きまして、道路構造令との適合についてご説明いたします。表には道路構造の各項目における採用した値と道路構造令の適用についてお示ししております。全ての項目について、道路構造令に準拠しております。車線につきましては、道路構造令による標準幅員は3.25mですが、主要幹線であり大型車の交通量が多いと予想されることから、特例値を採用し3.5mとしております。中央帯、停車帯・路肩、歩道等については、接続する坂室バイパスや下諏訪岡谷バイパスと整合させた値としております。以上より、道路構造令と整合しており、接続する両バイパスとの連続性も確保されることから、都市計画道路の規模は妥当であると考えます。

都市計画道路の変更案の総合的な評価をするにあたり、判断すべき都市計画道路の専門性・妥当性について、説明をさせていただきました。こちらのスライドには、それぞれの項目の概要についてまとめさせていただきました。都市計画道路の変更案は、長野県総合5か年計画、諏訪都市計画マスタープラン、下諏訪都市計画マスタープラン、諏訪市総合計画、下諏訪町総合計画と整合していることから、上位計画との整合は図られていると考えます。都市計画道路の決定をする必要性につきましては、交通面の効果、社会経済への影響、市民の暮らしに与える影響から必要と判断しております。都市計画道路の位置の妥当性につきましては、道路の位置・既存施設への配慮、あるいは自然環境・歴史的環境・景観などの保全に配慮しているため、妥当と判断しております。道路の規模の妥当性については、道路構造令に適合し、接続する坂室バイパスと下諏訪岡谷バイパスとの連続性が確保されていることから妥当と判断しております。

以上のことから、都市計画決定権者として、都市計画道路の専門性・妥当性は確保されていると考えておりますので、調査審議いただき、ご意見をいただきますようお願いいたします。

続きまして、都市計画道路の変更案の概要についてご説明いたします。諏訪バイパスは、諏訪都市計画区域と下諏訪都市計画区域にまたがっておりますので、それぞれの都市計画区域ごとに説明いたします。

先に、諏訪都市計画道路の変更案の概要についてご説明いたします。こちらは、都市計画道路の計画書でございます。計画書のうち赤字の部分で今回変更する箇所でございます。都市計画道路の名称を「3・4・20号環状山の手線」から「3・4・20号諏訪バイパス沖田大和線」に変更します。山裾を縫うように決定されていた道路を大きく山側に変更することから、起終点などの位置、区域及び車線数や幅員、交差形状などの構造を変更します。また、諏訪バイパス沖田大和線の変更に合わせて、接続する「3・6・11号立石線」及び「3・4・21号中央幹線」を変更いたします。

こちらは、諏訪都市計画区域の総括図でございます。諏訪バイパス沖田大和線は、右下の茅野市境と左上の下諏訪町境を結ぶ都市計画道路でございます。山裾を縫うように蛇行して

いた道路をトンネル構造により山側へ変更する計画となっております。今回の変更区間において、交差箇所につきましては、茅野市側から都市計画道路中央幹線と平面交差いたします。次に上川、中門川を渡河した後、都市計画道路四賀上諏訪線と立体交差し、接続道路を新たに計画しております。四賀上諏訪線と交差し、JR中央本線を越えた後、トンネル構造にて北へ向かいます。さらに都市計画道路立石線と取付道路にて交差する計画としております。立石線と交差しましたら、再度トンネル構造により北へ向かい、下諏訪都市計画道路と接続いたします。

続きまして、下諏訪都市計画道路の変更案の概要についてご説明いたします。こちらは、下諏訪都市計画道路の計画書でございますが、赤文字の部分が今回変更する箇所でございます。都市計画道路高木東山田線の番号を「3・5・6号」から「3・4・6号」に変更いたします。諏訪都市計画道路と同様に、山裾を縫うように決定されていた道路を大きく山側に変更することから、起終点などの位置、区域及び交差形状などの構造を変更します。また、高木東山田線の変更に合わせて、接続する「3・6・15号中央通和田峠線」を変更いたします。

こちらは、下諏訪都市計画区域の総括図でございます。高木東山田線は、右下の諏訪市境と左上の岡谷市境を結ぶ都市計画道路でございます。トンネル構造で諏訪都市計画道路と接続しておりますが、諏訪市側から接続した後、一旦明かり部となりますが、再びトンネル構造にて北西へと向かいます。今回の変更区間における交差箇所につきましては、諏訪市側から下諏訪都市計画道路秋宮武居線と立体交差いたします。接続については、新たに接続道路を計画しております。なお、町決定ではありますが、高木東山田線と接続するため秋宮武居線を一部変更いたします。秋宮武居線と交差した後、再びトンネル構造で北西へ進み、都市計画道路中央通和田峠線と平面交差し、現在事業中の下諏訪岡谷バイパスに接続する計画でございます。

続きまして、今後の手続の流れについてご説明いたします。都市計画決定の手続と環境影響評価の手続を同時に行うことをご説明いたしましたが、具体的には双方の手続を並行して進め、その後、複数の手続の段階において同時に行うというものでございます。同時に行う手続は、1つ目は準備書と都市計画の案の公告縦覧でございます。2つ目が、評価書の公告及び都市計画の決定告示でございます。なお、都市計画審議会に都市計画の案を付議する際には、環境影響評価技術委員会の議を経た評価書を併せて付議いたします。都市計画の決定告示及び評価書の公告がなされると、それぞれの手続が完了となりますが、手続が完了した後に事業予定者である国土交通省が事業化の手続を行い、事業に着手してまいります。事業着手後に、国土交通省が現地の測量や地質調査を行った後に詳細設計を行い、詳細設計の後に用地買収、工事着手いたします。

続きまして、公聴会についてご報告いたしますが、公聴会について説明させていただく前に、これまでの住民の方々への説明の状況について説明させていただきます。この都市計画原案の前も、事業予定者である国土交通省が平成26年から住民の方の意見聴取を行うなど、ルートの検討、絞り込みを行っており、平成29年に環境影響評価の方法書で500mのルート帯として示され、環境調査を進めてまいりました。それを受け、今年9月にルート・構造原案について、諏訪市で3回、下諏訪町で3回の計6回、説明会を開催させていただき、地域

ヘルトをお示しし、いただいた意見を踏まえる中で、都市計画決定権者である長野県において、国が示した道路位置で都市計画原案とし、11月に諏訪市で3回、下諏訪町で3回の計6回、都市計画原案の説明会を開催しました。引き続き原案の閲覧を11月26日から12月18日に行い、公述される方を募集したところ、24名の方から公述の申出をいただき、20日に公聴会を開催しました。

次に、公聴会の概要について説明させていただきます。本日お配りした当日配布資料「諏訪都市計画道路及び下諏訪都市計画道路（諏訪バイパス） 公聴会における公述概要」も併せてご覧ください。公述の申出は、諏訪都市計画道路について14人、下諏訪都市計画道路について10人の申出があり、20日午前中に諏訪都市計画道路について、午後下諏訪都市計画道路について、公述をいただきました。

公聴会で出された意見につきましては、主に道路整備に関する意見、道路の位置や構造に関する意見、環境に関する意見、その他の意見の4項目に分類されます。主な意見について説明させていただきます。

整備促進への意見に関しましては、渋滞緩和、利便性の向上、防災などの面から早期の完成を望む意見や、物流の効率化、速達性の向上に期待するといった公述がありました。道路の位置や構造に関する意見につきましては、沿道の出入りや利用に関する事、車線数に関する事、地域のコミュニティ分断、断層や急傾斜地に関する懸念などの公述がありました。

環境に関する意見につきましては、自然環境、景観、特に沿線沿いに点在する地下水や湧水・温泉への影響について懸念する意見、工事中や供用後の騒音・振動についての懸念などが出されておりますが、まずは道路の位置のみを今まで説明してきており、この位置に対する環境への影響や、これに対する環境の保全の措置などにつきましては、今後予定している環境影響評価法の規定による準備書の説明会で記載事項の周知を図りますが、その際に都市計画案についても併せて説明を行ってまいります。

そのほかとしまして、説明に関する要望や社会実験に関するご提案、アクセス道路に関するご要望などの意見が寄せられております。

次に、いただいた公述に対する概略の位置を説明させていただきます。まず諏訪都市計画道路に関します公述についてですが、いただいた内容については、左の枠に示しております。主な意見としまして、騒音・振動の改善に期待するといったもの、地域分断や湧水・地下水について懸念するもの、沿道への出入りや利用に関する意見が出されております。

次に、下諏訪都市計画道路に対する公述の概略の位置を説明させていただきます。枠内に主な意見を記載させていただいております。湧水・地下水・墓地への影響について懸念しているといったもの、コミュニティの分断やアクセス道路に関するもの、温泉や地下水への影響について懸念するといった公述がありました。

今回、公聴会でいただいた意見を踏まえつつ、現在事業予定者で取りまとめている準備書での環境の保全に関する内容を今後最終確認する中で、今の道路位置を基本とし都市計画の案を作成してまいります。以上で私からの説明を終わります。

(大上議長)

どうもありがとうございました。ただいまいただきました説明について、ご質問あるいは

ご意見等ございましたら、挙手の上、ご発言お願いいたします。羽鳥委員さんですか、お願いいたします。

(羽鳥委員)

よろしく申し上げます。一つ、伺いたいですけれども。以前の諏訪バイパスの道路のルートというのは、山裾を縫うものだったということなんです。それが、今度ほとんどがトンネルという状況になっているんですけれども。それについては、どういった理由でこういうことになっているのか、ご説明いただけますでしょうか。

(大上議長)

回答、お願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

今のご質問なんですけれども、当初、諏訪湖側のほうのルートだったのが、山側のほうへルートが設定されたのはどうしてかというご質問だと思うんですけれども。これにつきましては、説明の中でも若干触れさせていただいたんですけれども、地域の皆さんの意見をお聞きしたりする中で、なるべく渋滞の緩和ですとか混雑の緩和ですとか、そうしたものを緩和させるという主な目的がございまして、それで、山側のルートにすることによりまして、その沿線のいろいろな影響の範囲をなるべく影響を小さくするというので、山側のほうに設定したものでございます。

今、そのコントロールポイントがいくつかありまして、その中で川ですとかJRですとか団地ですとか、あと神社・仏閣とか、そういったもののコントロールをする中で、山側のほうへ決めたということでございます。

(大上議長)

羽鳥委員さん、よろしいですか。

(羽鳥委員)

はい、分かりました。この27ページによるということで、これで主に山側に移り、結果的にトンネルになったということですね。

もう一つよろしいでしょうか。アクセスポイントというのがいくつかあるんですけれども、アクセスポイントは少なくしたいという要望もあったということなんですけれども。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

アクセスポイント、公述の中でいただいた意見としましては、地域がバイパスによって分断されてしまうというのが、コミュニティといいますか、そういうのが困るというような意見がございまして、それであればアクセスもなくてもいいのではないかと、そのような意見がございました。

(羽鳥委員)

分かりました。ありがとうございました。

(大上議長)

そのほかございましたら、お願いいたします。高瀬委員、お願いいたします。

(高瀬委員)

9ページ、10ページのところなんですけれど、ここで決める話ではないかもしれませんが、都市計画決定としては上の9ページのところでやっていくということなんですけれども。10ページで歩道が、上り線側、山側のところが2mになっているんですけれども、都市計画決定は2.5という話なんですけれども、2mにしているんですけれども。この理由を教えてくださいなと思います。

(幹事：都市・まちづくり課 宮崎課長補佐兼まちなみ整備係長)

今のご質問は、トンネルの中が2mになっている根拠ということでございます。歩道ということなんですけれども。まず、そのトンネル部分については、沿道の利用があまりないということで、それが一つございます。それと、坂室バイパスですとか下諏訪岡谷バイパスとの連続性といいますか、そういうものを考慮する中で、同じように2mで決定しておることでございます。

(高瀬委員)

それは、そういう判断でできる話なんです。その判断で、いわゆる都市計画道路を決定するときに、歩道の幅員2.5という、上の9ページで出していて、片側の場合2.5なんですけれども、それを2mにするということに対して、これは多分ここで聞くような話じゃないと思うんですけど。何となくイメージするのが、長野県の道路の技術基準の条例を決めたときに、多分50cmは、あまり通らない場所はできるみたいな話があったので、それを援用しているのかどうかということなんですけれども。そういう話ではないですか。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

都市・まちづくり課の竹内と申します。今、宮崎のほうから説明をさせていただきましたけれども、今回のトンネル区間につきましては、一つは、その前後との連続性。前後と言いますのは、現在整備が進んでおります下諏訪岡谷バイパス側の連続性といったものと、今回のトンネル位置が、山側を通過する、主にはその通過交通を主としたバイパスということで、おおむねそこに乗る歩行者が少ないということから、2mとしているというふうに思います。

(高瀬委員)

構造令上問題ないと、それだけの話で。都市計画決定はもうされているので、いいんでしょうけれども。単純に道路構造令として載っているものが、その前後の接続性というだけでよろしいんですね。そういう判断ならば、それでいいんですけれども。特にここで都市計画

決定することに関しては、上の段なので、別に、その後のお話なんで。特にいいです、はい。

(大上議長)

高瀬委員がおっしゃるように、この場で決定すべき事項でもないことですので、今ここで明確にお答えできるならしていただきますけれども、そうでないならば次回までにそのところをしっかりと調べていただいて、次回ご回答いただければというふうには考えますけれども、いかがですか。課長さん、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

都市・まちづくり課長の高倉です。今回のこの9.5と10.75につきましては、計画書にちゃんと内訳で記載する内容で、これは決定事項になりますので、本来、明確にご説明できないといけないという内容になります。こちらのほうの考え方としましては、歩道自体の幅員については、県が条例で定めて、その前後の連続性を含めて検討するということになっておりますので、たまたま隣接工区については、トンネル部分の幅員が2mということなので、それと合わせて、連続性ということで2mにさせていただいてございます。ですので、一貫した県の条例の考え方に基づいて選定したというつもりでおりますが、説明が不十分であれば、またさせていただきたいと思っております。

(高瀬委員)

30ページで先ほど説明されたのが、この構造令のみでの話をされていたので、どうしてかなと思っていたもので。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

今日は採決をいただかないんですが、計画書の中の幅員についてはしっかり内容は決定する事項になりますので、また次回なりにしっかり、もう一度考え方を整理してご説明をさせていただきたいと思っております。大変申し訳ございません。

それと、さっき羽鳥委員からご質問いただきましたが、もともと昭和47年に都市計画決定されている道路は、2車線の道路だということになります。それで、今回は4車線の道路ということになりますので、今の2車線の道路を拡幅してということも周辺を含めて検討いたしました。周りへの影響とか踏まえる中で、今回の山側に対してルート位置を振ったという経緯がございます。それについては、方法書の段階でルートを国道20号を拡幅するのか、今の都市計画道路を拡幅するのか、もしくは山側にするのかという3案の比較の中で絞ってまいりまして、山側のほうに迂回するという中で、ルート帯500mということで環境調査をさせていただいた経緯がございます。

それについては、公聴会でも住民の方から、変更する理由がまだ不十分じゃないかと。だから、過程は踏んではまいりましたが、そこがまだ十分ご理解されていない方もありますので、いずれにしても今の都市計画決定されている2車線を4車線に変えるという過程の中で、比較検討してまいったということで、すみません、申し添えます。また、その辺については、しっかり、住民の皆さんが分からないということもありましたので、今後予定しております

準備書の説明会の中で、都市計画の案についても、その変更の経緯についてご説明を十分させていただきたいというふうに考えてございます。

(大上議長)

高瀬委員、よろしいですか。そのほかございましたら、お願いいたします。丸田委員さん、どうぞ。

(丸田委員)

今回の位置の変更の目的というか一番のメリットは、渋滞緩和その他利便性の向上や住民のための部分だということに理解できますけれども。片や、そのトンネル側に移したことによるデメリットについては、公聴会でも出ておりましたように、水資源等の問題は十分調査が必要だと思うんですが。今後出てくる評価書の中で、調査の内容は出てくるという理解でよろしいでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

ここも先ほどご説明させていただきましたとおり、酒蔵もあつたり、温泉施設の方々のご心配が非常にございます。今回トンネルがほとんどになりましたので、そこに対する影響については、今画面にあります方法書の段階で、トンネルになるという方向がおおむね出ていますので、その中で水への影響については、かなり集中的に調査をしていただいております。今後、準備書の中で、それに対する影響とそれに対する保全をご説明させていただきますので、その中で、県の環境知事が設置しております技術委員会の中に、その辺をご審議いただく部分になりますが、そこでご意見をいただきまして、十分説明をした上で、最終的にはこちらの都市計画審議会のほうで審議していただきたいと考えておりますので。いずれにしても、私どもも水に対する影響は非常に懸念しております、そこは十分ご説明させていただくということでございます。

(丸田委員)

事業主体のほうでも、その点、理解していただいているということで、安心しております。それから、もう1点あるんですけども、水環境の調査のほかにも、トンネルの場合ですと地質調査等を計画決定の前に考える必要があると思うんですが。こちらも今提示されている表を見ますと、事業着手した後で地質調査って書いてありますけれども、決定前の段階で地質調査をどの程度されるのでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

今、課長のほうから説明しました環境調査の中で、まず大きくはその文献調査から始まりまして、そういったもので断層の位置等をまずは確認して、分かっているものは極力避けるというところ。それから、実際に現地に入ってという中では、水文調査の一環として地下水の水質、ポイントによる水質とか、それは多少焦点を絞ってという形になりますけれども、そういった形で限定的なボーリング調査等。全般にわたってのトンネル実施という観点での

具体的な地質調査というのは、その事業に入ってからでないとは実施はしませんけれども、現段階ではアセス上必要な部分において地質調査を行っているというところでございます。

(大上議長)

よろしいですか。

この画面、ちょっと私のほうから確認の意味で、現在はこの図でいうところのどの時点ですか、現時点は。皆さんにもご理解いただくためにも質問させていただきます。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

今、画面に映っておりますところで説明をさせていただきますと、環境アセスの手続きでございますと、現地での調査がおおむね終わって、準備書を作成しているところです。それを、この次、アセスに入るというところで、都市計画のほうの続きでございますと、去る12月20日に原案に対する公聴会が終了しまして、準備書と併せて都市計画案を作成するという一歩手前という段階でございます。この上でいきますと、この赤い点線の囲みの手前ということでご理解いただければと思います。

(大上議長)

ありがとうございました。委員の皆さんからほかに何かございましたら、お願いいたします。久米委員、お願いいたします。

(久米委員)

最後に見せていただいたシートから、最後から2枚前のシートなんですけれども。公聴会で出た意見が、下諏訪地域のエリアに具体的に・・・これです。これ、私たちの資料にはついてなかったんですけれども。墓地への影響というのが、一番上のほうの地下水の話と墓地への影響という黄色い丸のところなんですけれども。いただいているA3のこちらのほうにも、道路の位置の妥当性というところに、やむを得ず墓地に影響するルートとしているという、土地利用の項目の中に書いてあるのがこちらの黄色い丸のエリアということで、まずよろしいでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

はい、そのとおりです。

(久米委員)

これは、やっぱり住民の方から意見が出てきていたということなんですね。これに関しての回答は、まだ検討中ということですか。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

先日の公聴会での意見ということでよろしいでしょうか。

(久米委員)

はい。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

公聴会で、今委員さん触れられている、その位置の墓地に関する公述がございました。その墓地に関する公述も含めて、今後、公述内容に関する都市計画決定権者、我々側の考え方をお示しする回答、これからまとめてお示ししていきたいと考えておりますので、そういう意味でいきますと、ちょっとまだということではあるんですけども。この場所に関しましては、ルート選定の段階におきましても、既存の下諏訪岡谷バイパスという今整備中の区間のバイパスとの接続点に当たることから、大きな回避はできなかったものの影響を最小限にするという形でルートが決定されておりますので、今後、回答につきましても、そういった方向になるのではないかというふうに現時点で考えております。

(久米委員)

わかりました。最小限というのは、何かもうちょっと具体的な、何か最小限の理由みたいなのが分かるものは、何か示していただくことはできないですね、こちらのほうには。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

そのルートの構造的なものを含めての形みたいなものということでしょうか。

(久米委員)

そうではなくて、墓地って非常に、結構、住民の方の精神的な部分の場所かなと思ったものですから、その最小限の回避というのが、どういう回避なのかなという。そこはもう私たちというよりは、住民の方たちが納得されればいいとは思いますが、ちょっと気になったので。詳細がないものですから、どの程度の影響で、なおかつその最小限の回避がどの程度なのかなというのが、何か分かればいいなとは思ったんですが。住民の方たちには、もう既に、その最小限が説明済みということではよろしいんですか。

(大上議長)

県のほう、ご発言お願いいたします。課長さん。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

ご心配いただくのはごもっともなお話なんです。この位置につきましては、この周辺にはお寺さんもありまして、お寺さんなのか、お墓なのかというところが、どうしてもその周辺に影響、道路の位置を決めるにはどちらかという話なんです。水の調査とか、いろいろさせていただく中で、墓地、これ下諏訪の地区の集合墓地になっておりますが、そちらの方への十分な説明は、当然必要だということで、説明会でもさせていただいております。お寺のほうも、もともとの都市計画の案では、その位置になっていたという経緯がございます。もともと、都市計画審議会でもアセスの内容を踏まえてご審議いただくというのは、まず都

市計画道路の位置を決めた後に、環境によってもしかしたらその位置をずらさなきゃいけないというのが後で決まった場合は、法の安定性といいますか、決めたのにまた変えるということになりますので、その辺も踏まえて、環境影響評価一緒に併せてご審議いただくということになっております。今回につきましては、その周辺への水の問題とかの部分で踏まえる中で、位置を墓地のほうへ振らせていただいているという形です。細かい部分については、また準備書の中でご説明をさせていただきますが、まずは位置を決めないと、その保全に対する説明もできないということなので、都市計画決定権者といたしましては、今の位置で進めていきたいということで考えております。大変すみません、図面がなくていけないんですけども、そういうことで考えてございます。

(久米委員)

分かりました。100%全てを回避するということができないというのは、重々承知しているので、いくつかある中で墓地なんですね。墓地を犠牲にするという。こちらに書いてあるように、やっぱり墓地に影響するルートとしている、という決定している項目ですね。分かりました。

もう1点、いいですか。さっき羽鳥委員さんが質問した、やっぱりここの中のコミュニティの分断という、真ん中の青丸のところ、さっきアクセスポイントですか、そのところで、分断しちゃっているからいらんんじゃないかというご説明ですかね、いらんだったか、何かあったと思うんですけど。この住民の方たちの公聴会のときに、その他のところで、下諏訪町高木地区へのアクセス道路は要望されていると、だけど武居地区におけるアクセス道路は不要だって、この2つが一番下に並んでいるんですけども。それがこの青丸のところと絡む、どこがコミュニティが分断しちゃっていて、分断するから武居地区のアクセス道路は不要ってということが言われたのかどうかをお聞きしたいです。

(大上議長)

お願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

すみません、これも図面がなくてよく分からないということで、大変申し訳ありません。言葉での説明で大変恐縮ですが、この、今青丸で囲んであります、ここが武居地区という地区になります。下諏訪の諏訪大社秋宮の少し奥まったところという場所になるわけですけども。先日、公聴会におきまして公述があった内容、今日は概要という形でお示していますが、内容としますと、このアクセスポイント、これ、構造的には盛土でこのアクセス道路を現道に接続させるという形になります。したがって、盛土も低いような盛土ではなくて、結構、5m以上にもなるような比較的高い盛土がこの狭い地域の中に入ってくるということに非常に抵抗があるということから、このコミュニティの分断、それからもうちょっと極論的にはアクセス不要といったような意見になっているというふうに理解をしております。

(久米委員)

高木地区というのはどこなんですか。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

もうちょっと南東のほうに行きましたところが、高木地区というところですよ。ここは諏訪湖畔に比較的近い地域で、現在はもう住宅がかなり密集している地域になりますけれども。トンネルでずっと来たものを、ここで1回、かなりの長大トンネルですので、ここで1回明かり部をつくって、またさらにトンネルに入っていくという構造になっているわけですけれども。現段階におきましては、この区間でのアクセス道路については、特に計画がないということで、住民の方からはアクセスが欲しいという意見が出ているということですので。この区間は、ほぼ橋梁でつないでいくような構造にもなっているものですから、そういった意味からも、アクセス道路が欲しいという要望だということですので。

(久米委員)

分かりました。それは前向きに検討されるという感じですか。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

ご意見は十分お聞きするんですが、基本的には、既存の都市計画道路と接続するという考えなので、ここに、今、都市計画道路の位置付けがないということになります。ですから、まずは本線の部分の位置を決定する中で、必要であれば追加していく形になるかと思いますが、現時点では、どの位置なのかということが明確になっておりませんので、そういうご意見は踏まえる中で、都市計画道路としてしっかり位置付けるのかどうか、普通の道路整備でやるのかどうかという判断になります。基本は、今ある都市計画道路にネットワークとしてアクセスするということですので、武居地区についても都市計画道路がございますので、そこにはアクセスするという考え方で進めてきたということです。ただ、今竹内企画幹が申し上げましたとおり、規模がかなり大きく見えるということで、実際は双方の行き来はできるような構造になっているんですけど、やはり大きなものが沢浴いに出てくるということで、ちょっと、今まで想定していなかった部分だというような住民の方のご意見だと思います。ちょっとその辺もごさいますが、いずれにしても、基本は既存の都市計画道路といかにしてネットワークを取りながら道路をつくっていくかということが、都市計画の基本と考えてごさいます。

(大上議長)

よろしいですか。

(久米委員)

はい、分かりました。

(大上議長)

そのほかございましたら、お願いいたします。はい、武者委員さん、お願いします。

(武者委員)

今回、この都市計画道路の妥当性についてご説明いただいたわけですが、何ていうんでしょうね、この妥当性の説明が妥当かどうかという話をちょっとしたいんですが。今までの委員さんの話と関係するんですけれども。今回、基本的にはこの都市施設をつくることによるメリットを中心に説明いただいたような感じがするんですね。確かに、これつくればないよりはいいということはもう明らかなわけですね。そういうことがいくつかもちろんあるわけです。ただ、やっぱりそのメリットというのは、やっぱりコストなりリスクなりとやっぱり比較検討しないと、やっぱりこの妥当性というのはなかなか見えてこないという感じがするんですね。

例えば、今回も後段のほうに環境のアセスの話等があるんですけれども。これ、多分に見え方なんですけど、メリットを説明した後に、位置の妥当性の話を特にするわけなんですけれども。これ、何ていうんでしょうね、ともすると、何かこう経済的要因が優先して、施設をつくるのがまずありきで、その後に位置が決まって、その個別の、墓地だとかコミュニティとか、個別のそういう社会的な要因がこうつぶされていくというんで、何ていうか、経済的な要因がまずあって、まずつくることが決まっています、あとのその交通コースだとか、コミュニティとかは、個別にもう、その位置が決まったときにつぶしていくんだというように見えるんですね。ちょっとそういう、何ていうか、社会的な要素よりも経済的な要素を優先されているような説明のされ方が、ちょっとほかの委員さんもきっと恐らくその辺にやや違和感があったような感じがします。

それから、例えばコストとの比較というのも、公聴会で片道2車線でなければ駄目なのかというような意見も出ているようなんですけれども。その辺りも、例えばないと思いますけれども、ほかの例えば同様の事例と比較して、例えば著しくこのコストが高いということがないかどうか。その辺の資料なんかも、これ今後のことかもしれませんが、用意していただくと、ちょっと現状だとやはり、こんなにいいことがあるんだということで、ちょっとそんな前がかりな説明になっているような気がしまして、その辺、ちょっと今後の行程の中で、資料の示し方として工夫いただければなというふうに思いました。以上です。

(大上議長)

今のご意見に対して、県のほうで何かありますか。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

都市・まちづくり課長の高倉です。武者委員さんには、この審議会の委員の皆様の方のほとんどの方は、この前にあった伊駒アルプスロードって、駒ヶ根と伊那と同じことをまたやろうとしているときも、武者先生、あれは都市計画道路の位置付けが全然ないところに新たに決めると。今、それが必要なかというお話をいただいて、そのときもどういう必要性があるのかということで、こういうような整理をさせていただいた経緯がございます。一方、先ほどのお話のとおり、土地利用上、いろいろデメリットもあるということを説明はさせていただいているつもりなんですけど、ちょっと不十分な部分があったかと思えます。また、その

辺はご説明をさせていただきたいと思いますが。

いずれにしても、今、ここ何回も都市計画道路を廃止するという審議をいつもお願いしておりまして、今、2車線の道路を廃止するという方向ではなくて、やはり必要だと。だからこういう位置で進めていきたいということでご説明をさせていただきました。ですので、武者委員のお話は十分踏まえた中で、今後説明をさせていただきたいと思います。ただ、道路としては、やはり地域の皆様のいろいろなご意見もいただくんですが、早く整備してもらわないと、国道なのに水がつかって通れない道になっていると。やはり物流だとか、そういうものに、高速道路もありますけれど、という意味合いでは、一本骨格が必要だという大変ご意見もいただきましたので、ちょっとそこが力が入り過ぎたかなと思います。また、その辺参考にさせていただきまして、また次回以降説明させていただきたいと思います。

(武者委員)

おそらくこういうものって、今後の都市計画道路の際も、当然いわゆるフォーマットとしてあると思うんですけども。ちょっとやっぱり従来のフォーマットが、少しく、言ってみれば前時代的な形になっていると思うんですね。そこをまた、少しこれからの時代、変えていく必要はあるんじゃないかというふうには思っています。

(大上議長)

そのほかございましたら、お願いいたします。webでご出席の藤井委員さん、お願いします。

(藤井委員)

ありがとうございます。私から2点、お伺いしたいと思います。まず1点が、31ページでお示しいたいています関連する上位計画なんですけれども。ここで、上位計画として、諏訪都市計画マスタープランですとか、下諏訪都市計画マスタープランという記載と、諏訪市の総合計画と下諏訪町の総合計画が出ていますが、ここでいう都市計画マスタープランは、区域マスタープランのほうのことということだと思いますが。地元自治体の都市計画マスタープランとの整合性のあたりはどうなっているのか、確認されているのかというところをお伺いしたいと思います。

もう1点、お伺いしたいのが、やはり道路ができて接続がよくなるエリア沿いというのは、土地利用が変化しやすい場所になります。今回、大半がトンネルということで、沿道全体の土地利用が変わるということはほとんどしにくいんですが、ちょっと前にも話題の出たアクセスのポイントのところの周辺というのが、土地利用がおそらく変わることも、今後想定されるのかなというふうに思っています。用途地域とかを見ていると、恐らく非線引きの白地と、あと住宅系の用途地域が近いところにあるエリアのようにも思えるので、将来的に、そういったところに少し土地利用の変化が起きないように、もしくはそれを積極的に誘導するように、何らかの土地利用規制上の変更とか、誘導ということ想定していらっしゃるのか、それについて、この2点について、お伺いしたいと思います。

(大上議長)

県のほうでお願いいたします。はい、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

ありがとうございます。今、ご質問いただいた31ページに上位計画を記載させていただいております。ここに書いてあります諏訪都市計画マスタープラン、下諏訪都市計画マスタープラン、これは県の定める区域マスタープランのことでございます。それから市町村が定める市町村マスタープランにつきましては、諏訪市総合計画、それから下諏訪町総合計画、これに基づいて、それぞれ市、町のマスタープランが策定されておりますので、ここには記載はしてございませんが、整合が図られているというふうになっております。

それから土地利用に関してなんですが、本日ご説明はさせていただいてないんですが、今回この20号バイパスの都市計画変更に伴いまして、下諏訪町の用途地域、それから諏訪市の用途地域、これも、従来、以前の既存の20号の都市計画決定の位置に合わせて用途地域を指定しておりましたので、今回の変更に伴って併せて変更するということで、諏訪市、下諏訪町で、それぞれ並行して手続を行っております。以上でございます。

(藤井委員)

ありがとうございます。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

すみません、藤井先生、いいですか、高倉です。今、申し上げた区域マスタープランについて、ここに書かせていただいておりますが、諏訪市の総合計画、下諏訪町の総合計画につきまして、このように定めておりますので、市町村のマスタープランは、市町村の総合計画に即するという事になっておりますので、そういう考え方の上位計画でここに掲げさせていただいてございます。

(藤井委員)

ありがとうございます。道路に関しては、そのままそうだと思うんですけども、やはりちょっと、その沿道の土地利用の誘導の観点で、やはり少し市街地の外側に位置するところに、新しい拠点のようなものが今後生まれてくる可能性があると思っております。中心部との関係ですとか、そういったところも総合計画も書いてあるとはいえ、より丁寧に検討されているのは立地適正化計画ですとか地元の都市計画マスタープランかと思うので、やはりその辺りとの連携を図っていただきたいなということでご質問しました。よろしく願います。

(大上議長)

そのほかございましたら、お願いいたします。はい、中澤委員さん。

(中澤委員)

中澤です。いろいろありがとうございます。トンネルのバイパス道路への計画の変更ということで、多分、以前この審議会で初めのほうにご説明いただいたときに、トンネルが最もコストがかかるというようなお話もいただいておりますけれども、今の見通しとしてどのぐらいなのか、あとは、それをどのような方法で、その予算等をやりくりしながらどう動かしていくのかというところの見通しもあつてのこの計画だと理解しておりますけれども。そこにご説明をいただけていなかったもので、簡単で結構ですのでお願いいたします。

(大上議長)

課長さん、お願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

費用がいくらかかるかになりますますが、私ども都市計画決定権者とする、その辺については詳細をまだ把握というか、事業予定者からお聞きしていない部分がありますので、細かい部分で、本日はちょっとご説明をできません。ただ、私ども都市計画決定権者は、この道路の位置で必要だということを決めて、あとは事業予定者のほうで、これトンネルばかりですので、整備効果を上げるにはどんどんやっていただかないと、車が排除されていかないということですので、それは事業予定者で責任を持ってやっていただきたいと思います。ですから、最終的には都市計画審議会の議を経て、もし採決いただいた中でこの道路の位置、妥当とご判断いただいた後は、都市計画決定権者として事業予定者に、計画的な執行だとかそういうようなことのお話もさせていただきながら進めていただくということになります。すみません、今日の時点で、概算事業費がいくらだとかというのは、決定権者からは申し上げられないということだけ、ご承知ください。

(中澤委員)

ありがとうございます。しかし、この決定がないと次に進めないという手順でもあるということですね。私が質問を投げかけましたのは、地すべり地帯もございまして、様々やっついていく中で、追加でかかるコスト等も想定される中で、必要性を決めて動くということなんですけれども。やはり非常に大きな変更だというふうに、今回ご説明をいただきまして感じたものですから、様々、今コロナのことですとか、長野県も災害がありまして、予算的な面での今後の見通しとございますか、計画も、非常に重要な視点ではないかと思ひまして、コメントだけさせていただきました。以上でございます。

(大上議長)

そのほか、久米委員さん、お願いします。

(久米委員)

すみません、先ほど武者先生の言われていた、すみません、一言、私も思ったんで。今後の都市計画道路や都市計画のマスタープラン、ちょっと話が飛んじゃっていけないんですが、最後にこの説明があると思ったんですけれども。やはり、今後地域社会や県の単位で国が目

指していく方向として、持続可能なまちづくりというようなよく何度も耳にする言葉や、コンパクトシティというような構想、それや、今年コロナに見舞われて非常に移動しない社会が訪れてきていて、今後やっぱりWithコロナと付き合いながら、どう経済が発展していくかというの、今まで考えてこなかった経済的社会的構造の変化というのが訪れると思うので。

先ほどやっぱり、課長が説明していただいた、実はアクセスポイントを例に挙げると、現在ある都市計画道路に接道するのが基本だというお話がちょっとあったと思うんですけども。私も仕事柄、どうしても建築とか都市計画で、ドイツの例とかアメリカのポートランドの方たちとも、この間半日ぐらい会議をしたときに、40年かけて持続可能なまちづくりをするときに、全く都市計画の考え方を変えたというような話を聞いたんですね、すごく最近に。今回のこれに、すみません、諏訪の話でこの話を持ち出すのはちょっとどうなのかというのがあるんですけども、都市計画道路の必要性っていうところで、渋滞対策とか事故対策というようなことが、もちろん、今ある問題だから解決しなきゃいけないし、水びたしになっちゃう国道の問題があるって課長さんも言われていたので、当然やっぱり県としたら対応しなきゃいけなくなると思うんですけども、長い年月の中で積み上げてきたものから、その発展性で、今の、やっぱり接続ポイントも一つ一つ考えられていると思うんですが。

コンパクトシティを考えるとときには、全く違う視点で、コンパクトシティをどう構築するかということの観点から道路の見直しもしていかなきゃいけないと思うし、持続可能なまちづくりとは何かということも、また新しいテーマで考えたときに、都市計画自体を過去からの積み上げからの流れで考えていくことから、新しい視点を持つことも、今後すごく必要になる時代を迎えているということだけは、自分も仕事柄思っていますし、今後やっぱりこういう場所でも、そういった観定の、先ほどの墓地を取るのか、神社を取るのかじゃないんですが、すみません、例えば、申し訳ありません。そういう一つ一つアクセスポイントも、都市計画道路の接続ポイントにならないからやめるというよりは、非常に大事なコミュニティが形成されているのであれば、これを核として大事にしなきゃいけなかったときに、違うポイントが考えられるのかとか、そういうこともぜひやっていっていただきたいなと思いました。すみません、意見です。

(大上議長)

はい、課長さん、お願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

ありがとうございます。長野県都市計画ビジョンでは、そういう時代を見据えた中で進めていくということは、もう宣言をさせていただいております。その中で、都市計画道路も、前に郊外郊外に広がっていたものを速やかに廃止して、まちなかに住んでいただくということも、現在進めております。それで、Afterコロナといいますか、要はもうテレワークの時代になって、そこに住まなきゃいけない必要性とかそういうものがなくなってくる中で、移動もできるだけ短くというような形で、立地適正化計画の中でできるだけ集めていくということも並行してやってございます。全て、今後、今まで想定できないような事態になっておりますので、都市計画ではそういう視点を重要視して、国も進められておりますし、長野県

も進めていきたいと思っております。ただ、一方、国土強靱化という中で、どうしても骨太の道路は、例えば物流だとかそういう部分の中では必要だということで、今回国のほうでも進められていくということです。ですから、生活道路という意味合いの部分とか、いろいろな道路の機能をもう一回整理する、そういう時期に来ているなというふうに感じております。ただ、その中では、諏訪バイパスについては、今までの災害等の履歴等を踏まえる中で必要だということで、私どもは考えてございます。ただ、その辺は久米委員さんのお話のとおり、十分踏まえて今後進めていきたいと考えてございます。

(大上議長)

ほかにごございましたら、お願いいたします。よろしいですか。webにてご出席の藤井委員さん、よろしいでしょうか。

(藤井委員)

はい、大丈夫です。

(大上議長)

かなり活発なご議論を頂戴いたしました。本日いただいた意見を、今後の計画策定に反映させていただければというふうにお願いたします。それでは、事務局から何か発言がありましたらお願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

ただいまご審議いただきました「諏訪都市計画道路の変更及び下諏訪都市計画道路の変更」でございますが、先ほどご説明させていただいたとおり、11月に都市計画原案の住民説明会を行いまして、この20日に公聴会を行ったところでありますけれども、先ほど久米委員さんからもお話がありましたが、ちょっと図面がなくてよく分からないとか、それから今後また都市計画案作成という各段階もあるわけですが、そういった意味で、また何度かご審議いただく場面があります。つきましては、今後の審議の参考としていただくために、現地調査を計画したいと考えております。できれば、年が明けた2月上旬ぐらいに行いたいと考えておりまして、また詳細な日程につきましては、会長と相談の上、委員の皆様にご案内をさせていただきますけれども、ぜひともご参加いただきますようによろしくお願いたします。以上でございます。

(大上議長)

ただいまの諏訪バイパスの現地調査については、今後、事務局から日程が示されるということですので、ご参加いただける委員の皆さんは、ご出席をお願いしたいと思います。

(4) その他

ア 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しについて

(大上議長)

それでは、次第の(4)その他のア「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の見直しについて」に入ります。説明をお願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

それでは、着座にて失礼をいたします。お手元の資料でいきますとその他資料、ペーパーのほうでいきますと1ページをご覧いただきたいと思います。「圏域マスタープランと都市計画区域マスタープランの一体化見直しについて」、ご説明をいたします。

都市計画におきますマスタープランは、都市計画法第6条の2に規定されておりまして、全ての都市計画区域において定めることが義務付けられております。これまで本県では39の都市計画区域について、本審議会に付議した上で、区域ごと決定してまいりましたが、都市計画法の改正によりまして、県が定める「都市計画区域マスタープラン」は、広域的な観点から根幹的な事項を定めることとされており、複数の都市計画区域で一体のマスタープランを策定することも可能となりました。本日は、この一体化見直しについてご説明をさせていただきます。

長野県における都市計画は、県土レベル・生活圏レベル・市町村レベルのそれぞれのスケールで、都市づくりのビジョンや都市計画の骨格構造を共有するために、「都市計画区域マスタープラン」の上位に「長野県都市計画ビジョン」と「圏域マスタープラン」というものを定めております。体系が右図のような体系となっております。

今回の見直しの目的は、人口減少や環境・防災といった都市の課題に対応していくために、生活圏が重なる複数の都市が同じ将来ビジョンの下で機能や役割を分担しながら持続可能な都市を構築していくということでございます。

県土が広く山々に囲まれた本県においては古くから10の生活圏で文化やコミュニティが形成されてきており、それらを考慮した広域的な観点を取り入れたまちづくりを推進していくために「圏域マスタープラン」と法定である「都市計画区域マスタープラン」を一体化して、10圏域のマスタープランとするものでございます。

お手元の資料の2ページをご覧ください。「都市計画区域マスタープラン」の圏域化見直しにつきましては、「長野県都市計画ビジョン」を踏まえた上で、右の囲みの記載の①少子高齢化や環境問題への社会的課題へ対応するため、コンパクトで魅力的なまちづくりを推進、②としまして、東日本大震災や台風19号を教訓とした安全なまちづくりを推進、③としまして、低炭素な環境へ配慮した持続可能なまちづくりを推進、という特にこの3つのテーマに焦点を当てて、策定を進めてまいりたいと考えております。

今後、本審議会にお諮りするスケジュールとしましては、これからの関係機関との協議によって変わる可能性もありますが、線引きの4都市から順次見直しに着手しまして、10圏域の都市計画区域マスタープランについて、令和3年の11月頃ご提示させていただきたいと考えております。説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくをお願いいたします。

(大上議長)

この案件については、状況の報告ということになります。何かご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。唐木委員さん、お願いします。

(唐木委員)

市町村という立場で参加、途中からの参加ですので、なかなかこの議論、分からない面があって申し訳ないなというふうに思っておりますけれども。この圏域マスタープラン、これから作成をという、そういうことであります。確かに今の状況を踏まえますと、それぞれ単独の市町村でいろいろという時代ではなくなってきております。広域圏でどういったまちづくりをしていくのか、その視点が非常に大事になってきておりますので、ぜひこれは早く進めていただきたいなというふうに思います。

ただ、その進め方の過程の中で、10圏域ごとということでもあります。その策定の過程で、十分それぞれの圏域の意見というのは聞いていただかないと、一つの広域圏の中でも数多くの市町村があるものですから、それぞれ利害対立だとか、いろいろな部分があります。そういった中で、いろいろな心配もあるところでありますので、ぜひ丁寧な議論をしていただきたいという、これ、行政側からのお願いでございます。

(大上議長)

竹内さん、どうぞ。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

ありがとうございます。現在、策定準備と申しますか、作業のほうも進めておりまして、今日のところは内容をお示しできずにあれなんです。今年度中には、ある程度内容を書き込んだものもご提示させていただきながら、関係する市町村、それから住民の皆様にも都市計画の手続も通じながら、丁寧な説明、それからご意見を伺ってまいりたいと考えておりますので、よろしくをお願いいたします。

(大上議長)

何かご発言ありましたら、お願いいたします。はい、羽鳥委員さん。

(羽鳥委員)

今までも、こうやって長野県もコンパクトシティ実現ということで伺っているんですけども。この審議会でも、毎年何件か市街化調整区域を市街化区域に移すと、つまり住民が住む地域を増やすとか、工場をつくる地域を増やすとか、そういう決定をやはり年に数回しているわけなんです。それをすることによって、いつもこう心配になる懸念事項として、都市が外に広がっていくことによって、中心市街地が確実に過疎化しているという問題があると思うんです。そういったことを、こういった、個々で見るとどうしても必要だというふうに説得力のある議案が出されてくるので、それは分かるんですけども、こういった大きな圏域のマスタープランなどのところで、そういった市街化区域を食い止めるような、広がりを食い止めるようなことをしていかないと、この先人口も減ってくるということで、ます

ます持続可能な社会、先ほど久米委員さんもおっしゃいましたけど、どうやって持続可能な社会にしていくかというときに、我々が今どんどん都市を広げていくとすると、人口が減った次の世代が持て余すということが想像されてくるわけなんですね。なので、その辺のことを、どうかこういうところで食い止めることができるようなプランにさせていただきたいなと思っております。よろしくお願いいたします。

(大上議長)

課長さん、お願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

ありがとうございます。この都市計画審議会では、県が決定する区域区分の市街化区域の拡大とか、そういうのをご議論いただいて、ご審議いただくんですが。一方、実は線引きしていないところの白地のほうがもっと拡大している。それは市町村決定になっています。ですから、市街化区域、調整区域を定めているところは、それなりの議論をした中で、県も決定できるような状況になっていますので、実際は線引きしていないところが、白地のほうに拡大している状況もありますので、そういう点も踏まえる中で、先ほど委員さんから、要は市町村のいろいろ利害関係があるということで、唐木委員さんからもいただいたんですが、そういうところの調整、要はここに必要なのか別なのかというところを踏まえる中で、この圏域マスタープランをつくっていききたいなと思っております。ですので、線引きしているところよりは、ちょっと違うところのほうがもっと拡大している可能性がありますので、その辺も踏まえた中で進めさせていただきたいと考えてございます。

(羽鳥委員)

すみません、そうすると今、白地というかその地域は、この圏域マスタープランでは特に規制はできないということでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

白地につきましては、圏域マスタープランの中でしっかりそこはちゃんと農地として保全するって、しっかり書いておけばいいので。ただ、その場所がどこでもできるっていうことではなくて、この場所だというふうに限定できますので、そういうことが、今まではなかなか、区域ごとになっちゃうので、隣のことは全然別になっていたというマスタープランになっておりました。その辺はしっかり書き込んでいければと思います。ただ、市町村長さんのお考えもいろいろおありなので、その辺は十分市町村の皆様のご意見もいただきながら、適正な場所を開発していくのかどうかということ、その記載事項についていろいろ議論していきたいと考えてございます。

(大上議長)

唐木委員さん、お願いします。

(唐木委員)

今、白地のほうが広がりが多いというのは、それはそのとおりであります。うちの村を見ても、白地のほうへ白地のほうへと拡大していつているということは、それはそのとおりであります。しかし、そうしていかないと、なかなか行政というのは進んでいかないと、そういった面があるわけでありまして。コンパクトシティをつくっていくというのは、このことは必要でありますけれども、現実問題として、行政としてどういう行政をしていくのか、こういったことも併せて考えていかないと、なかなか難しい問題だなというふうに思っております。首長の立場になりますと、現状の課題をどう解決していったらいいだろうかという、その分野が主になってまいります。ただ、将来にわたってのまちづくりというのは必要でありますので、その整合性をどう図っていくかという、このことは十分留意をしていく必要があるというふうに思っております。

ただ、一番今私どもの村で必要だと思えるのは、都市計画の区域、用途地域を含めての部分と白地地帯、さらに農振という部分がかかっているわけでありまして。これ、一体的に考えていかないと、どうにもならないという、これはこの場でいろいろ申し上げる場ではないんですけれども、ここにいろいろな制約がありますので、理想的な行政、まちづくりをしていくにはいろいろな問題があるという、そのことだけのご理解をいただきたいというふうに思います。

人口減少時代の中でどういう町をつくっていくのか。うちの村の場合は、ちょっと逆ですので、人口が増えて困っているんですけれども。そういう中において、白地へ延びていかざるを得ないという、独自のなそういった分野はあるわけでありまして。したがって、圏域マスタープランをつくる時にも、その辺の市町村の状況状況に応じてつくっていただきたいという、このことはありますので、県のほうもその辺は十分留意をしながらお願いをしたいというふうに思います。

本村の場合を考えてみますと、もう延びるところがないわけでありまして。いろいろな公共施設をつくるにも、どうにもならないという状況であります。20平方キロメートルしか実際的にはないものですから、その中で今一番問題になっているのが、学校給食センターが狭くなったものですから作り替えようとしておりますけれども、なかなか農振との絡みやいろいろ法的な制約があって前へ進めなかった、ようやく前へ進み出しておりますけれども。実際の行政を担当する者としていたしましては、そういったまちづくりの観点は十分考えますけれども、市町村としての課題解決とその発展の方向性、それも踏まえてやっております。したがって、圏域のマスタープランは、それぞれ市町村の分野を尊重しながら、こういった圏域のプランをつくっていくか、そういったことは十分キャッチボールしながらいただければというふうに思います。意見として申し上げておきたいと思っております。

(大上議長)

羽鳥委員さん、お願いします。

(羽鳥委員)

貴重なご意見ありがとうございます。今の時代、拡大しているということとはとてもすばら

しいことだと思うので、そういう地域はもちろん、人口が増えているという地域はもちろん、使う人が増えているんだから土地の利用も増えていく、ということは私も十分理解しますし、そういうことをテーマに挙げているわけではなくて。そういう地域があるということで、臨機応変に知恵を出しながらやっていくしかないんだなということを、改めて教えていただきました。ありがとうございました。

(大上議長)

ほかに何かご発言したいという委員の方おられましたら、お願いいたします。藤井委員さん、どうぞ。

(藤井委員)

ありがとうございます。今、非常に貴重な意見をたくさん伺っていて、私もなるほどと思いましたが。この圏域マスタープランの上位にある、法定ではないんですけれども、県で定めた都市計画ビジョンの検討の中で、かなりいろいろな都市計画のツールの使い方といいますか、計画の考え方というのを、バリエーションをかなり広く検討した経緯がありましたので、ぜひそういったところでこれまでのその地域の中での、もちろんご議論を踏まえることも絶対大事なんですけれども、ほかの地域で取り組んでおられるような新しい計画の方向とか、そういうものも学び合うというか、応用しながら、ぜひそれぞれの地域に合ったマスタープランとなるようにご検討いただければいいなというふうに思っています。すごく大変な内容だと思うんですけれども、これからとても大事になる考え方だと思いますし、他の県ではなかなか取り組めていない点ですので、ぜひリードしていただくようなものをつくっていただけたらというふうに期待しています。

(大上議長)

ありがとうございました。よろしいでしょうか。マスタープランに向けての貴重なご意見をいくつか頂戴したことかと思えます。それを踏まえて、県のほうでもしっかりやっていただきたいというふうに考えております。では、これはこれでよろしいですかね。

イ 第7回区域区分見直しについて

(大上議長)

それでは、次に、その他のイ「第7回区域区分見直し 人口・工業フレームについて」、説明をお願いいたします。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

続けてお願いいたします。資料につきましては、お手元に今日お配りしましたその他当日配布資料のみになります。「第7回区域区分見直し 人口・工業フレーム一覧」という、A4横サイズの資料でございます。よろしくお願ひします。

以前より、区域区分に関しましては「計画フレーム」の設定方法等について説明をさせて

きていただきました。前回までは、その「計画フレーム」があるのかないのかという、丸を書いたお示しだけだったんですけども、関係機関との協議が整いましたので、今回ご報告させていただきます。資料のほうをご覧いただきたいと思います。

基準年を平成27年として、10年後の令和7年を予測したものになります。保留人口、それから製造品出荷額について、記載のとおりとなりました。須坂を除いて長野、松本、塩尻の3都市計画区域において人口フレームが一定規模あって、工業フレームについても区域区分を行っている4都市計画区域全てにおいて拡大需要があるという算出結果になっています。これにつきまして、農林調整等々、関係機関の協議が終了しましたので、ご報告をさせていただきます。

なお、個別の箇所につきましては、先行して進めております塩尻都市計画区域につきましては、前回審議会で候補地をお示しさせていただきましたけれども、長野都市計画区域においては、既成市街地要件で区域区分を変更する予定、また、松本都市計画区域においては、既成市街地と、いわゆるその新市街地の拡大について、現在、関係機関と協議を行っているところでございます。

今後、また本審議会のほうにお諮りをしていきたいというふうに思っておりますけれども、予定としましては、次回の来年3月になりますが、塩尻都市計画区域について付議をさせていただく予定でございます。それ以降、長野、須坂、松本につきましては、来年度になりまして、同時に進めてまいりたいと考えております。よろしくお願いたします。説明は以上であります。ご審議のほどよろしくお願いたします。

(大上議長)

この案件につきましても、状況の報告ということですが、何かご意見等ございましたら願いたします。羽鳥委員さん、願いたします。

(羽鳥委員)

すみません、私、このことを言わなきゃいけなかったんですね、先ほど。すみません。

この人口フレーム拡大需要というのがありますけれども、これについて、どういった基準で、それがいつの基準で、こういったものが出されているのかということをお伺いします。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

まず人口の算出のベースとなっておりますのが、平成27年、2015年の国勢調査を基にした人口、これを用いて将来需要予測を行っております。製造品の出荷額につきましては、工業統計等で出されている各都市の製造品の出荷額を使って推計を行っております。

(羽鳥委員)

基準点ではなくて、その基準から、この人口フレームを出す計算式と申しますか、そういったものはいつの時点でできたものなんでしょうか。というのは、世の中が拡大方向にあるときにつくられた算出方法で、新しい拡大需要が要りますというふうに出したとしても、そ

れがこの人口減少時代の人口フレームの出し方として適しているのかどうかというのが疑問ですので、その計算式ができた時代というか年度というか、そういうものをお示しいただければと思います。

(大上議長)

はい、お願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

すみません、羽鳥先生、今まで何回かこのフレームのご説明をさせていただいております。どういう出し方で、人口フレーム以外に方法はないのかとか、そういうお話もいただきました中で、今、国のほうの中では、こういうフレームの考え方で拡大できるところを拡大していくという方向が、線引き制度ができた以降、この考え方で進めております。ただ、それを全て使うかどうかというのはその判断でありまして、私どもも一番最初、いつですかね、昨年ですか、もう拡大する時代じゃないですよねっていうお話も十分にいただいておりまして、県としては区域区分の見直しの考え方もお示しをさせていただきました。ですから、どこでもかんでもじゃなくて、そこが適正か、今後人口減少の中でもそこが必要なのかということ、すみません、仮定で説明させていただいたんですが、ただ、これ、ぺらっと出しちゃったんで、また、何か月に1回ですので、またその辺は次の塩尻の3月のときにご説明をさせていただきたいと思います。

すみません、仮定の中では説明してきたつもりなんです、今日その資料を用意していないので、その都市計画ビジョンの策定委員会の中でも、区域区分の見直しの方針について土地利用の専門家からご意見をいただいて方針を出しまして、審議会に報告させていただいた中で、フレームの計算をいたしまして、必要なところだけということで申し上げたつもりであります。必要であれば、また別途ご説明に伺いたいと思います。

(大上議長)

今日の説明は、これまでフレームの一覧について、数字が入っていなかったものがようやく数字が上がってきましたので、その状況について説明いたします、報告いたしますよという意味合いで、この1枚だけの紙になったと思います。これでそれぞれの長野、須坂、松本、塩尻で、では一体どうしてこういう数字になってきたのかという話が、今の委員さんからの質問に関連することになってくると思うんですけども。これは、今課長さんからのご説明がありましたように、次回のところでその話が出てきますので、そのところで十分説明を聞いていただいて、もし異議とか質問があったらお願いしたいと。その内容については、これまでその都度その都度説明してきているんですけども、今日のところは、数字が出てきたので、こういう数字になりましたよという報告という位置付けになろうかと思えます。私がこんなことを言うのも変ですけども、よろしいでしょうか。

(幹事：都市・まちづくり課 竹内企画幹兼都市計画係長)

すみません、説明がちょっと足りなかったと思います。そういうことでよろしくお願

たいと思います。

(大上議長)

何かご意見ございましたらお願いいたします。よろしいですか。webでご参加の藤井委員さん、よろしいでしょうか。それでは、これは審議されましたということにさせていただきます。

以上で、本日子定した議事は終了となりますが、委員の皆様、何かございましたらお願いいたします。はい、どうぞ、唐木委員さん。

(唐木委員)

すみません、ちょっとおかしな質問というか、考え方を聞きたいんですけども。私はいろいろな審議会の委員をやらせていただいております。その中で、この都市計画審議会が、市町村の代表が出るのがいいのかどうか、2、3回出て感じたんですけども。それぞれの市町村で検討されてきた案件を、よその首長がいろいろ意見を申し上げるのは、いかがかなという、こんな思いがしたものですから、ちょっと変な質問で申し訳ありませんけれども、その辺の考え方だけ、ちょっとお聞きをしておきたいなというふうに思います。

(大上議長)

はい、課長さん、お願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

長野県都市計画審議会がありますが、各県にも審議会がございまして、また、市町村にも都市計画審議会がございまして、審議会のほうのいわゆる構成というか、審議会の条例というのが法律上決められてございまして、その中に、市町村長を代表する者、市町村議会を代表する者というのが掲げられてございまして、唐木委員さんにつきましては、市町村長を代表する方ということでお願いをしております。それ以外は学識と、あと任意の形で国土交通省さん、農政局さんについては、そういうことで県としてお願いしております。ですので、ちょっと法律で決められておりますので、その辺、ご了解いただきたいと思います。

(唐木委員)

分かりました。変な質問で申し訳ありません。ただ、立場上、それぞれの市町村で決めたものをよその首長がいろいろ申し上げるといふ、このことは本当に難しいなということだけ感じております。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

すみません、ちょっと補足で。

(大上議長)

お願いします。

(幹事：都市・まちづくり課 高倉都市・まちづくり課長)

その条例では、審議会の委員は、30人ぐらいいてもいいということになっているんですが、長野県としますと、15人以内ということで県で定めておりまして、本来は市の代表の方と町村の代表というやり方もあろうかと思いますが、長野県の中ではそういうやり方にさせていただいておりますので、広域的な観点でご発言いただくとともに、先ほどお話しいただきました、市町村としての、こういう悩みもあるのでそういうふうには一概には言えない、という意味合いもさっきお話しいただきましたが、そういうこともご発言いただければと思います。よろしく願いいたします。

(大上議長)

そのほかございましたら、お願いいたします。よろしいですかね。今日は本当に長時間にわたり、どうもありがとうございます。それでは、以上で議事は全て終了とさせていただきますと思います。ご協力どうもありがとうございました。

3 その他

(事務局：都市・まちづくり課 小口企画幹兼課長補佐兼都市公園係長)

長時間にわたりまして、慎重審議いただきまして、ありがとうございます。最後に、次回の審議会の予定につきまして、ご連絡いたします。事前にお知らせしておりますけれども、本日お配りしました「当日配布資料」4ページのとおり、次回の審議会は、令和3年3月26日の金曜日、13時30分からを予定しております。年度末の開催で誠に恐縮でございますけれども、日程の確保についてご配意のほどよろしくお願いいたします。

4 閉 会

(事務局：都市・まちづくり課 小口企画幹兼課長補佐兼都市公園係長)

それでは、以上をもちまして、第206回長野県都市計画審議会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。