

第45回安曇野市都市計画審議会 会議概要

1	会議名	第45回安曇野市都市計画審議会
2	日時	令和2年12月21日 午後2時00分から午後3時21分まで
3	会場	安曇野市役所 3階 議会全員協議会室
4	出席者	柳澤吉保会長、降旗幸子委員、川井敏克委員、増田英治委員、 岡江正委員、堀井三郎委員、笠井明委員、 松枝功委員、一志信一郎委員、宮下明博委員、 坂田浩一委員代理：金子裕建設課長、飯森正敏委員
5	市側出席者	都市建設部 坪田部長、都市計画課 横山課長、山田係長、 中山主査、竹村主任
6	公開・非公開の別	公開
7	傍聴人	0人 記者 0人
8	会議概要作成年月日	令和2年12月24日

協 議 事 項 等

1	会議の概要
	(1) 開会
	(2) あいさつ
	(3) 審議案件
	[1] 安曇野都市計画公園（安曇野市決定）の変更（案）について
	(4) 意見聴取
	[1] 安曇野市都市計画マスタープラン（案）について
	[2] 安曇野市土地利用基本計画（案）について
	[3] 安曇野市道路整備推進計画（案）について
	(5) その他
	(6) 閉会
2	審議概要
	(1) 審議案件
	[1] 安曇野都市計画公園（安曇野市決定）の変更（案）について
	資料説明（事務局）
	【説明に対する意見】
	○ 計画決定当時、約3,000台から6,000台と交通量がかなり増えたわけであるが、 そういった中で事故等があったのか。
	→ 今回の公園を一部廃止し、歩道を設置するところに市道豊科1級1号線という 比較的交通量が多い道路が通っており、こちらでは過去から自動車の事故が何件 かおきている。そういったことから信号が設置されたという経過になっている。 今現在も交通量が多いということと、またこの体育館建設の完成に伴いさらに 増えていくことも予想されるので、整理も行っていきたいと考えている。

- その他に、皆さんから何かご意見等はあるか。  
よろしいか。安全上、必要ということであり、これは緑の基本計画にも記載があり、そういったことから今回の変更は合致しているのではないかと、ということである。  
特にご意見等なければ、口頭による簡易採決をしたいと思う。今回の変更に賛成であれば挙手をお願いします。

(委員全員が挙手)

- 全員賛成ということで、この議案は原案のとおりとしたいと思う。よろしくお願ひ申し上げる。

### 3 意見聴取

- [1] 安曇野市都市計画マスタープラン (案) について
- [2] 安曇野市土地利用基本計画 (案) について
- [3] 安曇野市道路整備推進計画 (案) について  
資料説明 (事務局)

#### 【説明に対する意見】

- 土地利用基本計画の案の2ページ、市の土地利用の基本となる方針の「1 良好な住環境の形成・育成」の一番最後のところに、「人口増の維持に繋がる土地利用を目指す。」とあるが、先ほどのマスタープランのところでいくと、人口増の維持から人口減少の抑制というふう読み替えることにしたと言われているが、土地利用計画については、そのまま従前の文言を使っているということで、この結果はどうしてこうなったのかということと、現状を見るとマスタープランの「人口減少の抑制」という文言が正しいのではないかと思うので、その辺も含めてご説明をいただきたいというのが1点目である。

もう1点は、前回の都市計画審議会でお願ひをした、田園環境区域の中の面積制限と3辺接続に係る接続制限の緩和というようなものを要望したわけであるが、変わってないので、検討の経過の中で変わらなかった理由をお聞かせいただければありがたいと思う。

- 委員のおっしゃるとおりで、昨年度作られた市の人口ビジョンに基づいて都市計画マスタープランを改定しており、ここでの市の方針は人口増の維持という考え方ではないので、こちらの基本計画は修正をさせていただきたいと考えている。  
もう一点の関係で、土地利用基本計画をどういうときに変更するのかということが、条例に記載されている。土地利用に関する現状及び推移を勘案して、変更する必要が生じたときには変更する、と記載されている。前回ご意見は確かにいただいているわけであるが、現在の開発状況等を勘案すると、やはり今すぐ変更すべきということにはならないと、私ども市として判断をして、今回は変更しないということをして市として決定をしたという状況である。

- もう一点だけよいか。関連で、これは確認であるが、田園環境区域、基本計画の17ページの、私が先ほど質問したところの一番右のところに接続ということで、注意書きで3辺接続というような説明をされているのだが、これは元々の基本計画がこういう表現だったのか。ガイドラインでは接続という文言だけではなくて3辺接続の明記をされているので、よりわかりやすいなと思っているが、これだと接続というのは紛らわしいように、あるいは3辺接続というのが一番最後の注意書きを見ないと、3辺接続であるということがわからないような状況に、変な意味で言うと隠されているような状況になっているのだが、元々こういう接続という文言で基本計画が書かれているのであればそれは構わないが、そこだけ説明いただきたい。

→ こちらの部分につきましては 10 年前に作られたときからの変更はされていない。これだと説明がわかりづらいというのがあったので、ガイドラインを追加で作って、ガイドラインで皆さんに向けて説明をしているので、基本計画自体は当初からこういう形で、そこは変更がない部分ということである。

○ よろしいか。その他に何かあるか。

よく熟読していただき、来年に意見書を送付していただく、あるいはメールを送信していただくということであるが、今のところで、意見を述べるに当たってちょっと確認しておきたいところがあるとかがあったらよろしくお願ひしたい。

これは、前回と比べてどこが一番大きく変わったところになるか。先ほどの人口増のところは、人口の変化や経緯を見ながら文言を変えた、ということであるが、特に大きく変えたところというのは、今の市の現状、実情を見ながら変える、あるいは、基本的には 10 年ですが、将来も含めて変更したということになるかと思うが、特に重点的に変更したところはあるか。

→ 都市計画マスタープランの内容については、第一次計画のときに、土地利用制度の統一とか都市計画区域の統合というのが一番の目標としてあったので、そういうものが第一次計画では示されているが、その部分が既に完了している。

それで、大きく変わるというのが、事業系用地の確保に関するということである。今までは既存の市の産業団地もしくは既存の工場に隣接をしていないと新たな工場が建てられない、というものであったが、やはり既存の工場周辺が他法令の農地法や農振法の関係でなかなか立地ができなかった、という経過がある中で、そこに接続するのがもちろん一番いいわけであるので、その基本は変えないが、そうは言っても、松本糸魚川連絡道路のルート帯が決定したとしてもその周辺の土地利用がまだ決定していないという状況の中で、そういうものが決定する間は、新たな事業系を呼ぶ込むための糸口になるものはここに書こうということの中で、そういうものを記載したというのが大きな変更点であると思う。

後、どうしても時代が 10 年経って変わっていて、人口の関係とか空き家の関係等があるので、そういうものを必要に応じて修正をかけているということである。

後、基本計画の関係で言うと、一番大きいのは障害者等の福祉施設を立地できるようにするというのが変更点というふうに思う。

道路整備推進計画は 5 年経過しており、路線の変更と考えていただければよいと思う。

○ 只今、特に大きく変更する点、事業系のところは大きく変更しているということである。将来の松糸道路も視野に入れた上で事業を呼び込むための変更であるので、非常に安曇野市にとっても重要なところだと思うので、よく読みこんでいただき、もしご意見等があればまた書いていただくか、あるいは今のところのご意見を、という委員さんがいたらと思うがいかがか。

○ 前回もちょっと触れたが、これから大きなまちづくりということを考えていくときに、今日本でも話題になっているゼロカーボンの話が出ている。今後日本は 2050 年に向けてゼロカーボンを目指すという方針でいろいろ動き出しているという中で、まちづくりに関しても今後かなりそういった影響が出てくるのではないかという気がする。この中で、まちづくりの土地利用の中で森林も加えてその保全の問題に入れたように、例えば地元の木を使うということはそのカーボンには CO2 の固定化というような意味合いも出てくるので、こういったことがいいのではないかと思う。

今後そういったものにかかなり影響してくるので、50 年先とわからない部分があるが、やはり今の国の方針からすると、世界に向けて日本はそうせざるを得ない状況が来るだろう。でも国交省も本来であれば今年から省エネの義務化をしたかったがちょっとそこで待った、という形になっているので、そういう意味では今、全ての建築・建物に関してその義務化をするかどうかということ、全ての人に説明する義務化は、確か来年 4 月に法律に定められる。ただその後、この 2050 年問題が出てきたので、そうすると説明義務から、法律上全ての建物とかそういった施設に関しては省エネの基準を満たさないと許可しませんよ、という方向にならざるを得ないだろうと思う。

そのときに、安曇野市が今後将来どうしていくのだという意味合いではやはり、そういう環境の市である、ということを経験していくことが、やはり高齢者や外から来る若い人たちとか、こちらに移住したいと思う人にとっても魅力のある街になるのではないかと思う。

そういう意味では、今回そういった省エネとかゼロカーボンに関しての文面や文言が確認できないが、今までは多分なくてもよかった時代だと思うが、今後こういったものをどこかに入れておいていただいたほうがいいのではないかな、というふうに思う。

→ 触れている部分があったのでご紹介させていただく。2-14 ページで、SDGs の関係と「ゼロカーボン 2050 の達成への貢献」という形で、そのような書き方をしてあるところと、また 3-3 ページに同じような記載で達成への貢献をしていかなければいけないだろうということで、方向性を示しているというところである。

また、この記載についてご意見いただければと思うので、よろしくお願ひしたい。

○ 今の点以外でここは必要だろう、というところがあればご指摘いただき、そこに加えていく、もちろんバランスを見ながら加えていただくということになるかと思う。その他に何かあるか。

先ほど事務局のほうから空き家の関係が出てきたが、どこもそうであるが、空き家をいかに活用するかということも大きな問題になってくるかと思う。それから福祉施設の立地についても、高齢化になってくる中で、事務局に確認であるが、立地適正化計画のときに年齢階層別の人口の経緯を示していただいたことがあり、あのときも本当に衝撃的で、生産年齢がすごく減っていく中で高齢人口の割合がすごく高くなっていくということであったが、今でもそんな形で、あれからまだ数年であるが、同じような経過を辿っているのか。そういうことを考えると、医療・福祉施設の立地ということは非常に重要な課題になっていくのかなと思う。

この辺りでもしご意見等があったら、ここが大きな変更点ということであるので、また計画書をお目通しいただいて、必要に応じてご指摘等いただければと思う。その他にこの視点を持っておいたほうがいいな、というのがあればよろしくお願ひしたい。

○ 災害の関係であるが、もう毎年、日本中のどこかで洪水あるいは土砂災害等が起きているということで、そういう水害リスクがある地域から違うところに行ってもらうような形で、土地利用の制限をかけていく。それによって人命を守っていくという、今そういう方向になっていると思うが、今見させてもらった中では、そういう観点での土地利用規制という表現はちょっと見受けられない。いわゆる従前の都市マスの延長でいいのか。立地適正化計画もそうであるが、多分その前に作られているものなので、単純なコンパクトでネットワークだとか、というような部分で多分止まっているので、そちらも連動させてまた見直しをしていくのか。もう少し強く、多分、浸水区域で立地の規制をするのは、都市計画しか多分できないと思うのだが、その辺がちょっとよくわからなかったの、都市マスというだけではなくて、どんな考え方をしているのかを教えてください。

→ 立地適正化計画の関係は 6-6 ページで触れていて、今年の 9 月頃に法令が施行されて、防災指針を立地適正化計画に追加することが望ましい、ということで 6-6 の後段のほうで、やはり立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部という考え方になるかと思うので、ここでちょっと触れさせていただいているが、災害リスクの高いところを区域から外すべきかどうかというのは、今後の議論になるかと思う。国の方針としては基本的に外しなさい、という考えがあるが、逆に防災的なソフト面ハード面を強化することで、区域に入れておくということも可能になると思う。今、防災のハザードマップを市で作っており、来年 3 月ぐらいに公表になるということの中で、そういうものの結果も見ながら、立地適正化計画の居住誘導区域の見直しも合わせてやっていかなければいけないと考えている。立地適正化計画は策定から 5 年後に見直すという予定であるが、情勢を見ながら 5 年待たずに手をつけるところはつけていきたいというふうに考えている。委員がおっしゃるとおり大切な観点になるかと思うので、見直しに向けた検討を進めていきたいと考えている。

- 今の委員の話の中で、いざ何かあったときのことで思い出した件がある。ちょっと前の話であるが、新潟小千谷の大地震のときにボランティアで現地に入ったが、そのときに、特に言いたいのは道路整備に関することであるが、道路を広くしたりとか安全にということもあるが、小千谷に行って一番大変だと思ったのは、道路の下に下水が入っているの、そうすると下水のマンホールが、全部大きな金属が飛び出ちゃって緊急車両が動けなかったことである。
- そういう場合があるので、例えば結構広い安曇野全体をやるという場合でも、何本かの道は当然広く安全な通常の道路が必要であるが、要はマンホールを設けないような道路も今後考えておかないと、いざというときに緊急車両が通れない場合も、ああいう地震が起きたときには起こり得るな、と思った。
- そういう意味では、もし可能であれば、本来だったら入れて合理的に作りたいたが、下水道等のマンホールの入っていない道路、これを南北とか東西に必ず1～2本ずつ設けておくとかいうことをしておく、本当のいざというときには助かるのではないかなというふうに思ったので、検討いただければありがたいと思う。
- 道路から飛び出るといのは、周りの道路が液状化で沈んでしまって、下水はそのままの位置に残っているというのが正しい状況かと思う。それについては、この10年ぐらいでマンホールの液状化対策は、簡単に言えば水があつてそれが抜けるから液状化するので、水のないところは液状化しないものである、碎石なんかで置き換えてみたりとか、アンカーで止めるとかそういうことをやって、多分液状化対策は県下どこでも今できているとは思いますが、今言ったような、そういう道路もまた、そうは言ったって、という観点はあるのかと思うが、一応対策のほうはそれなりにできているということをご報告させていただく。
- 了解した。本当にああいう現場を見てしまうと、多分そういったところから皆さんご努力いただいてそういう改修をされていると思うので、やはり高齢化してくる中でぜひそういった、避難できるか、緊急車両が通れるかどうかというのを、そういったところも含めて検討して計画していただければ本当にありがたいな、と一市民として思うのでよろしくお願ひしたい。
- 今の話は地震の観点からの話で、液状化を起こしてマンホールが上がってしまうということである。
- 地震について、県のほうで地震基礎調査報告書というか、平成14年と近年でもやって、道路だけじゃなくて延焼の問題とかそういったものもあるので、それは都市マスで扱うようなものなのか、それとも市で危機管理に関連するような部署はあるのか、そちらのほうで対応しているのか。
- 担当としては危機管理課というところで、地域防災計画等があるので、そういった中で検討していく、今既にされているところである。
- 確か市長さんがよくおっしゃっているのは、観光面で自転車を使った滞在型観光ということを行っていると思うが、この道路整備推進計画の中に、ちょっとその辺がはっきり見えない。
- 私の考えであるが、例えば山麓線のところは今、車がブンブンとすっ飛んでいるが、あそこに歩道をつけて、もうちょっと自転車で温泉街を散策できる、というような計画もあってもいいのではないか。
- 特に観光面でいくともう一つ、穂高駅から観光、と言うわりに、大王のほうへ抜ける道が途中でわからなくなってしまう。地元の間人はわかるが、外部から来た人たちがあまりにもあっち行ったりこっち行ったり、ぐちゃぐちゃしていて非常にわかりづらい。特に大王から駅のほうに向かうとき、昔から言われていると思うのが、常念に向かつてまっすぐ道があつて、自転車で行くには一番いいと思うが、あそこに歩道を整備するか、両サイドでなくても片方だけでも整備するか、そんなようなことができたらいいなというのが一つ。
- あと、今はコロナでこれから先どうなるかわからないが、例えばワーケーションなど、都会からこちらへ事務所を構えるとか、そういうことが増えてくる可能性もあるので、森林環境区域、田園環境区域、山麓保養区域とか、そういうところでもできる可能性もある。

と思う。そういうところにアクセスするために、昔から言われているが、豊科からだ  
とまっすぐ西へ延びる道があるが、穂高地区から西に行く道が、あるはあるが狭くて、  
もう少し何とかならないかという、そういう基本的なところをぜひ、いつかは計画の中  
に組み込んでいったらどうか、というのが私の意見です。

- 自転車はなかなか難しく、一つは、有名なしまなみ海道というところで走っている  
方々がいるが、あの人たちが走らせている自転車は1台100万円もするようなもので、  
車道を飛ぶように走るので、信号で止まるということが大嫌いだということ。もう一つ、  
委員がおっしゃっている自転車はママチャリというか。観光客と生活圏の中を通るとい  
う二つ種類があるので、どちらを目指すのかということが1つのポイントと、それと  
残念ながら自転車は歩道を走れないので、あれは人の歩くところなので、ただ青いところ  
に自転車も可としているのは、幅が3.5m以上とか広いときに警察が許可してくれる  
のであって、2mぐらいの歩道だと自転車は車両ということになるので、その辺のところ  
でどこを狙っていけばいいのかというのは、結構奥が深い問題になってしまう、とい  
うことだと思う。

市のほうでは既存の道路をできるだけ使いながらルートということで、この間新聞に  
も矢羽根をつけることが載っていたと思うが、多分穂高駅から大王の回りまでは矢羽根  
をいっぱいつけて行けるような形に確かしてあったので、そういうものを活用しながら  
観光客用に、というのが市のほうの考え方なのかな、というふうに思っている。

それと、県ではジャパンアルプスサイクリングロードと言って、長野県内の全体構築  
をしようという構想がある。それは、塩鍋線を使って松本から諏訪湖のほうに向けてま  
たさらに行って、大町は大分進んでいて、いわゆる有明大町線という一番西のほうの道  
路にはもう青いペンキを塗り、管内を走れるようなものを作っているの、やはり遠く  
まで行く自転車のものと、中を回るものとうまく使い分けをしながら進めていくとい  
うことが、多分自転車に関しては必要になるのではないかなと。ルートのなものはもう安  
曇野市さんも全部で3コース作っているということで、そういうものもできているの  
で、それに従ってまた道路管理者、要は国と県と市で、それを具現化できるように、市  
のほうでは取り組みを始めているので、道路整備推進計画に投げかけても確かにいいの  
かもしれないが、ということである。

- 私達都市計画課は担当課ではないが、実際に今年ABCの3コースを設定しており、  
一つが穂高駅から御法田を回るコース、それから山麓を回るコースと、あと南側の三郷、  
室山を回るコース、そんな3つのコースを設定している。

今年その内Aコースということで、穂高駅から大王、そういった部分を巡る部分の整  
備をして、来年はBコースということで山麓部分のほうへの繋がりということで整備を  
行う。

今、委員にほとんど説明していただいたが、路面の表示とかサインポールとかで、な  
るべくわかりやすく市内の名所を巡るようにということで整備を進めている。

- 自転車は結構、交通の関係でもこの頃着目されていて、買い物とかツーリングとかだ  
けではなくて、高齢者も移動範囲を広げてもらうために自転車が今工夫されていて、四  
輪車みたいな恰好のいい自転車を提供できるような形になっているので、これからまた  
いろいろと高齢化に向けて、またそういう自転車も更に使い方を変えていかなければい  
けないのかな、そういう時代も来るかと思っている。

その他に何かあるか。

聞いておきたかったのだが、この頃になって道の駅というものがすごく研究材料にな  
っていて、被災時の避難場所、この道の駅が本当に避難場所になるのか、というような  
ところもあるが、避難施設とかに被災した人を一時的に住ませるような、そういう考  
え方もできないかということで、研究がにわかには活発になっているが、そんな話は国か  
ら市のほうに流れてくる、あるいは県のほうから流れてくるということはあるか。

- 市のほうでは特にはないが、防災公園とその道の駅を合わせたような、そういったよう  
な整備の事例も聞いており、青木村とかそういうところでそのように整備されていると  
いうことである。今後そのような場所に整備があれば、検討しながらということになる  
と思うが、安曇野市の場合だとまず防災公園というものができて、そこで拠点ができ  
ているので、そちらを中心に被災時に運用していくというようなことになると思う。

○ ちなみに道の駅は、管轄はどこになるのか。

→ 都市建設部監理課である。それと、物産とかそういったものもあるので、そちらのほうは農林部の所管になる。

○ 他に何かあるか。

それでは、資料としては大分あるがお目通しいただき、それから今意見交換していただいた点、それから当初から事務局のほうで示した重点や変更点とか、あるいは重点として考えているということを説明いただいたので、その辺も踏まえた上でこの資料を見ていただき、1月12日までに意見をご提出すればよろしいか。それでは、マスタープラン等については以上とする。

4 その他

次回日程について（事務局）

5 閉会

以上