

# 第64回松本市都市計画審議会

## 議 案 書

令和6年8月30日

目 次

< 議 案 >	< 件 名 >	< ページ >
報告事項	松本都市計画道路の見直しについて	1 ~ 82

(報告事項)

## 松本都市計画道路の見直しについて

## 1 趣旨

都市計画道路の見直しについて、これまでに開催した都市計画道路見直し部会における検討状況を報告するものです。

## 2 経過

	日付	出席委員	目的(検討項目)	主な意見
第1回部会	R6.1.26	全員 (5名) 出席	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部会の趣旨説明</li> <li>・現状把握、対象路線の抽出について協議</li> <li>・必要性の評価指標(素案)について協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価指標(素案)の中に洪水災害によるリスクを加えられないか。</li> <li>・観光都市として、観光の視点を加えられないか。</li> </ul>
第2回部会	R6.2.27		<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回部会の意見と対応について報告</li> <li>・必要性の評価指標(案)について協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路網密度の基準が古いため、新たな基準を検討すること</li> <li>・避難支援機能(洪水災害)について、垂直避難も考慮のうえ、基準を再考すること</li> </ul>
第3回部会	R6.6.27		<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2回部会の意見と対応について報告</li> <li>・必要性の評価結果(案)について報告</li> <li>・今後の進め方について協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各評価指標は、判断基準や表現をわかりやすく記載すること</li> <li>・必要性を評価してきた中で、事業費が高い、着手に時間を要するなどの理由で廃止は難しい。</li> </ul>

## 3 部会委員

区分	所属等	氏名
学識経験者	長野工業高等専門学校 准教授	轟 直希(部会長)
//	信州大学 工学部 助教	森本 瑛士(部会長代理)
関係行政機関	長野国道事務所 計画課長	伊藤 禎規(前任:町田 浩章)
//	松本建設事務所 計画調査課長	村石 徹
//	松本警察署 交通第二課長	椎名 祐二(前任:山岸 久美子)

## 4 検討状況

次ページのとおり



# 都市計画道路見直し方針策定に係る検討資料

松 本 市

## 《 目 次 》

1. 現状把握.....	5
1-1. 都市計画道路に関わる状況 .....	5
1-2. 人口 .....	11
1-3. 土地利用 .....	14
1-4. 交通状況 .....	17
1-5. 道路状況 .....	18
1-6. 公共交通の状況 .....	21
1-7. 現況把握のまとめ .....	24
2. 対象路線の抽出.....	25
2-1. 検討手順 .....	25
2-2. 見直し対象路線と評価区間の設定 .....	26
3. 必要性の評価指標.....	33
3-1. 必要性の評価に関する機能区分 .....	33
3-2. 第1回都市計画道路見直しにおける評価指標の設定 .....	34
3-3. 必要性の評価指標 .....	35
4. 必要性の評価結果.....	40
4-1. 都市環境機能 .....	40
4-2. 都市防災機能 .....	44
4-3. 収容空間機能 .....	54
4-4. 市街地形成機能 .....	58
4-5. 交通機能 .....	66
4-6. 必要性の評価結果一覧 .....	80

# 1. 現状把握

## 1-1. 都市計画道路に関わる状況

### (1) 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は、昭和7年（1932年）に当初の路線を決定し、その後、人口増加による交通需要の増加等に対応するため、昭和36年（1961年）に全面改正を行っている。

令和5年（2023年）3月末時点で、58路線、約108.3kmの延長を計画決定しており、この内、整備済延長は50.0kmで、整備率は約46%にとどまっている。

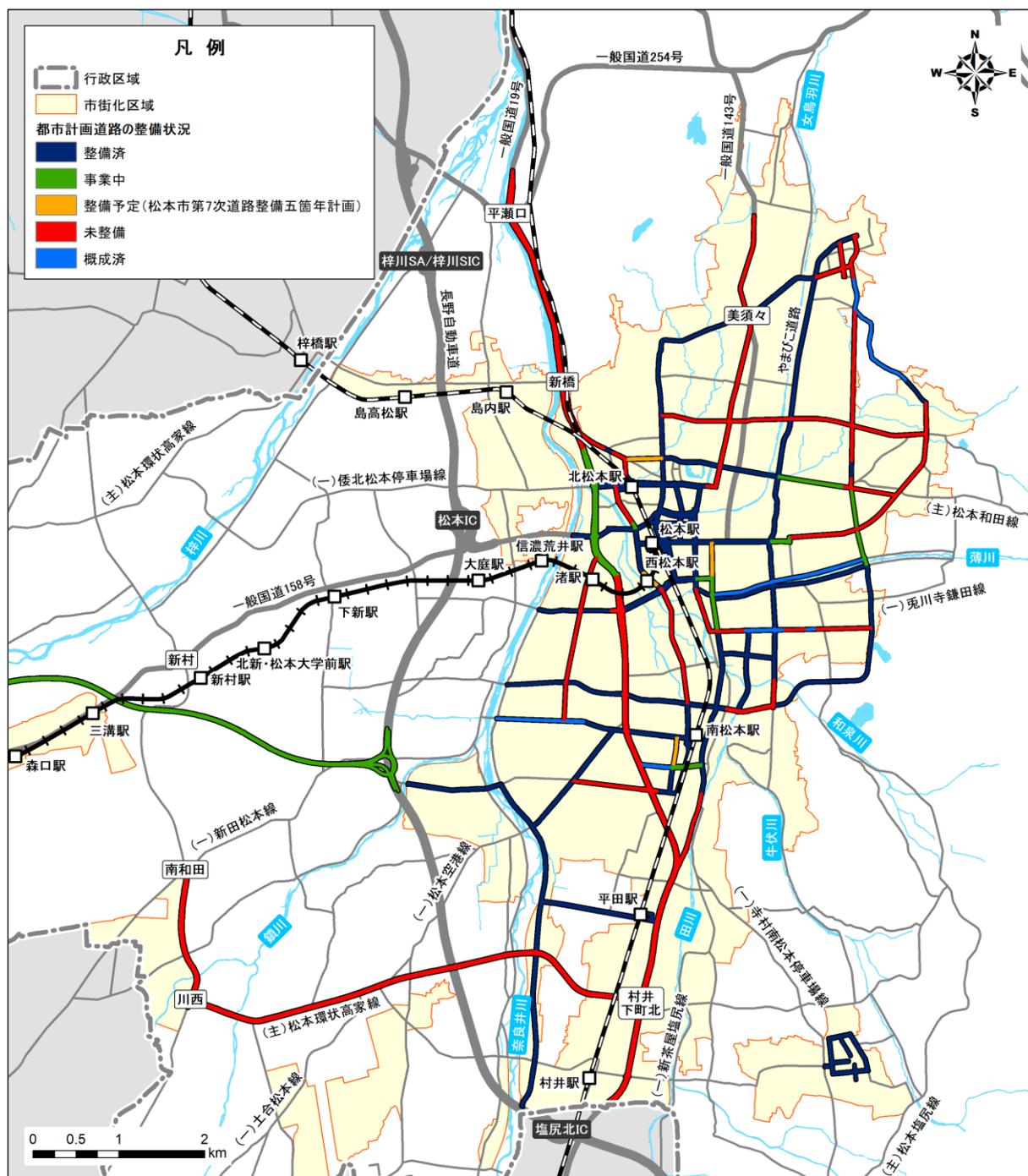


図 都市計画道路の整備状況（令和5年3月末現在）

出典：松本市「都市計画道路整備状況図（令和5年3月末現在）」再編加工

※整備予定区間は、「松本市第7次道路整備五箇年計画 整備予定路線図」より

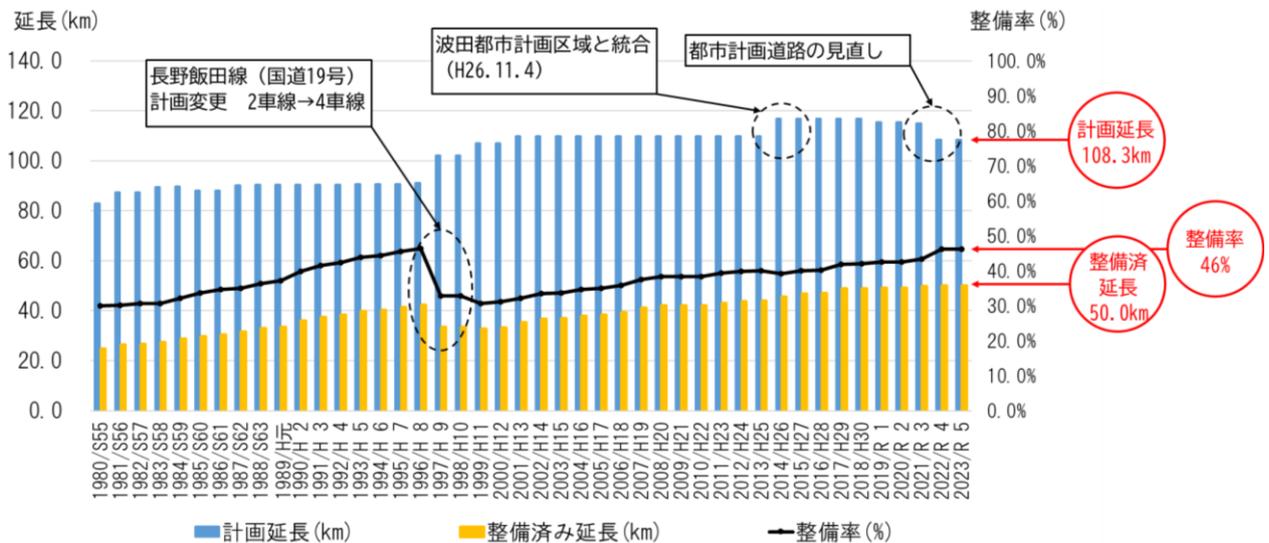


図 計画・整備済延長、整備率の推移 (令和5年3月末現在)

表 第1回見直しによる廃止済み延長

平成23年3月策定の「松本市総合都市交通計画●都市計画道路の見直し」で当時未着手の都市計画道路の区間別評価を実施し、第1回の都市計画道路見直しを実施した。

令和5年3月までに実施した都市計画変更により、廃止した路線及び延長は右表のとおり。

年度	路線	延長(m)		
		旧	新	廃止
R1	松本朝日線	1,670	1,520	150
	鎌ヶ崎新井線	4,230	3,160	1,070
R2	出川浅間線	7,360	7,000	360
	未広線	200	0	200
R3	宮沢新橋北小松線	6,050	4,650	1,400
	大村北小松線	3,380	1,490	1,890
R4	丸の内浅間線	3,970	3,340	630
	女鳥羽川北岸線	1,550	680	870
	女鳥羽川南岸線	1,770	840	930
	逢初鎌田線	1,090	0	1,090
合計				8,590

表 都市計画道路の進捗管理表

直近の進捗状況は右表のとおりとなる。

過去10年間の整備延長を平均し、今後も同様に続いたと仮定すると、全線整備完了は、2120年(96年後)となる。

今後は、既存ストックの維持管理費増大や、資材、人件費の高騰等から、新規整備に係る事業費の確保がより一層困難になることが予測され、同様のペースで整備を進めることは難しいと考えられる。

以上により、将来的な交通量や道路の整備状況を予測しつつ、過剰な投資とならないような計画の最適化を検討する必要がある。

	計画延長 (m)	供用ベース			
		整備延長	増減	整備率	増減
2019年度末	115,520	49,089	119	42.49%	0.55%
2020年度末	115,520	49,203	114	42.59%	0.10%
2021年度末	114,960	49,760	557	43.28%	0.69%
2022年度末	108,330	50,010	250	46.16%	2.88%
2023年度末	108,330	50,010	0	46.16%	0.00%
2024年度末	108,330	50,616	606	46.72%	0.56%
2025年度末	108,330	51,222	606	47.28%	0.56%
2026年度末	108,330	51,828	606	47.84%	0.56%
2027年度末	108,330	52,434	606	48.40%	0.56%
}					
2120年度末	108,330	108,792	606	100.43%	0.56%

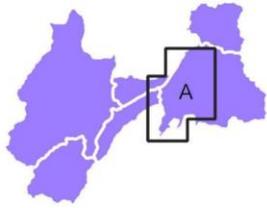
実績値

推計値

10年平均

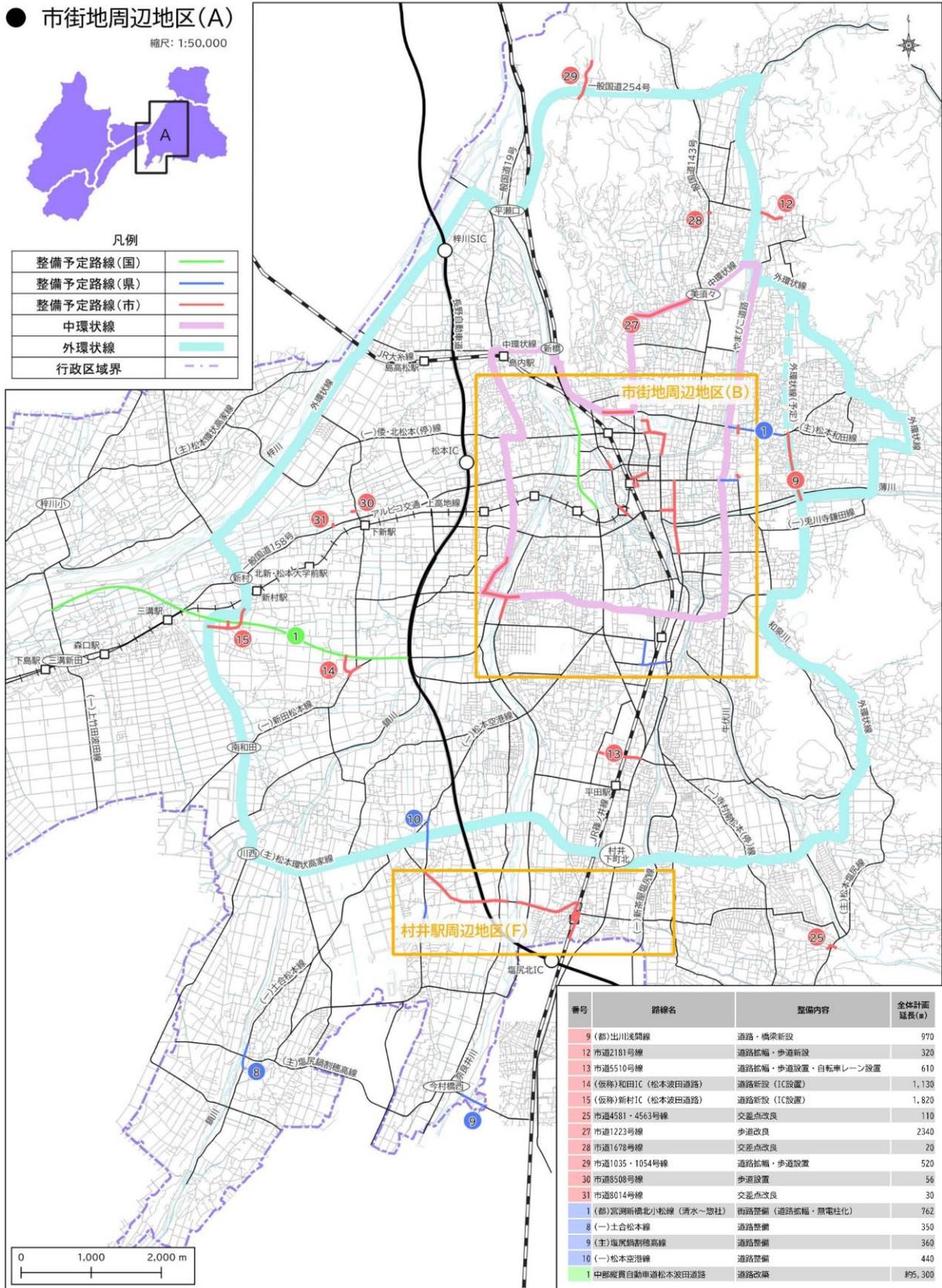
● 市街地周辺地区(A)

縮尺: 1:50,000



凡例

整備予定路線(国)	—
整備予定路線(県)	—
整備予定路線(市)	—
中環状線	—
外環状線	—
行政区境界	—



番号	路線名	整備内容	全線計画延長(m)
9	(郡)出川浅間線	道路・橋梁新設	970
12	市道2181号線	道路拡幅・歩道新設	320
13	市道5510号線	道路拡幅・歩道設置・自転車レーン設置	610
14	(仮称)和田IC(松本波田道路)	道路新設(IC設置)	1,130
15	(仮称)新村IC(松本波田道路)	道路新設(IC設置)	1,820
25	市道4501・4563号線	交差点改良	110
27	市道1223号線	歩道改良	2340
28	市道1678号線	交差点改良	20
29	市道1035・1054号線	道路拡幅・歩道設置	520
30	市道8508号線	歩道設置	56
31	市道8014号線	交差点改良	30
1	(郡)宮瀬新穂北小松線(清水~惣社)	街路整備(道路拡幅・無電柱化)	762
8	(一)土合松本線	道路整備	350
9	(主)塩尻駒形穂高線	道路整備	360
10	(一)松本空港線	道路整備	440
1	中部縦貫自動車道松本波田道路	道路改良	約5,300

図 【参考】松本市第7次道路整備五箇年計画 整備予定路線図

出典：松本市「松本市第7次道路整備五箇年計画（令和5年8月）」

## (2) 都市計画道路の変遷

本市の都市計画道路の計画決定・変更等の変遷(廃止された路線を除く)を路線別に整理した。

昭和36年(1961年)の全面改正により34路線が決定され、以降、新たな都市計画道路の決定や変更を行っている。昭和30年代に多くの路線が計画決定されており、未整備となっている路線は計画決定から60年以上が経過している状況である。

表 都市計画道路(幹線街路)の変遷(1/2)

都市計画道路	年次	昭和										平成			令和
		30年	40年	50年	60年	元年	10年	20年	30年	元年					
3・6・1 松本駅追分線		S36	S41 S43		S55		H6	H12 H14							
3・5・2 追分岡田線		S36			S55			H12							
3・4・3 丸の内浅間線		S36	S41		S53 S55			H12					R5		
3・5・4 蟻ヶ崎新井線		S36			S55			H12					R1		
3・4・5 埋橋浅間線		S36		S50	S55 S56			H9							
3・5・6 出川浅間線		S36		S53 S55	S60		H8 H11	H16 H19					R3 R4		
3・4・7 本郷野球場線		S36			S55			H12							
3・6・9 大村湯の原線		S36			S55		H7						R4		
3・5・10 湯の原北小松線		S36			S55			H12							
3・4・11 宮瀬新橋北小松線		S36			S55		H3	H10 H12	H17				R4		
3・2・12 内環状北線							H2	H10 H12	H16				R5		
3・6・13 女鳥羽川北岸線		S36			S53 S55			H12					R5		
3・6・14 女鳥羽川南岸線		S36			S55 S60		H6 H7	H12 H14					R5		
3・3・15 松本駅北小松線		S36	S41 S43		S55 S56			H12 H14							
3・3・16 松本駅博労町線			S41 S43		S55 S58										
3・4・17 二の丸豊田線		S36		S50	S55			H10 H12 H14	H19						
3・5・18 薄川川添線		S36			S52										
3・4・19 埋橋並柳線		S36		S52	S55 S60			H11	H20						
3・5・20 林豊田線		S36			S55			H11	H20						
3・5・21 北松本駅西口線							H5	H12 H13							
3・4・22 小池平田線		S36			S55			H10 H12 H14	H19						

出典：松本市「都市計画道路変更整理表」再編加工

表 都市計画道路（幹線街路）の変遷（2/2）

都市計画道路	年次	昭和								平成				令和
		30年	40年	50年	60年	元年	10年	20年	30年	元年				
3・4・23 松原団地内線				S52	S55	S60	H1							
3・4・24 松原団地線				S52	S55		H1							
3・5・25 南松本駅石芝線		S36			S55				H10	H12	H14			R1
3・4・26 松本朝日線		S36			S55				H9					
3・4・27 南松本駅笹部線		S36			S55		H3		H9	H12				
3・5・28 出川高宮笹部線		S36			S55	S60	S63		H10	H12				
3・2・29 長野飯田線		S36			S55				H10	H12				R1
3・5・30 南松本鎌田線		S36			S55	S55 58	S61			H12				
3・5・31 高宮渚線		S36			S55				H10	H12				
3・5・33 鎌田両島線							S63		H10	H12				
3・4・34 中条白板線		S36			S55		H2		H12	H13	H18	H24		
3・3・35 松本駅西口線		S36	S41		S55				H12	H13	H18			
3・4・36 本町渚線		S36			S55	S60		H6	H10	H12	H14			
3・5・37 駒町北松本線		S36			S55		H2	H5	H12	H13				
3・4・38 奈良井線					S55		S62		H8					
3・3・39 都市環状西線					S55				H10	H12				
3・5・40 中条西小松線						S59			H8	H12	H16			
3・4・41 国府町本町線						S60			H12	H14				
3・4・42 本町西堀線									H8	H10	H12	H16		
3・2・43 内環状南線									H10	H12	H21	H22		
3・4・44 庄内出川線									H11			H24		
3・4・45 庄内三才線									H11			H20		
3・4・46 出川双葉線									H14					
3・4・47 芳野双葉線									H14			H25		
3・4・48 平田野溝線									H14			H23		
3・5・49 平田駅東口線									H14			H19		

出典：松本市「都市計画道路変更整理表」再編加工

### (3) 都市計画法第 53 条の申請状況

都市計画道路が計画されている区域には、道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して都市計画法 53 条第 1 項の許可（以下、「53 条許可」という。）に関する申請が必要となる。

本市の都市計画道路について、平成 25 年度（2013 年度）～令和 4 年度（2022 年度）に 53 条許可の申請が行われている件数は 173 件（廃止された路線を除く）となっている。

路線別にみると、**3・2・29 長野飯田線が 32 件で最も多く**、次いで 3・5・4 蟻ヶ崎新井線 21 件、3・5・31 高宮渚線 20 件となっている。

都市計画道路は、計画区域内に建築制限（53 条許可）を課していることから、住民の権利を過大に制限することのないように、各路線の役割や求められる機能を再検証し、必要に応じて路線の変更・廃止を行うなど、都市計画道路の見直しが求められる。

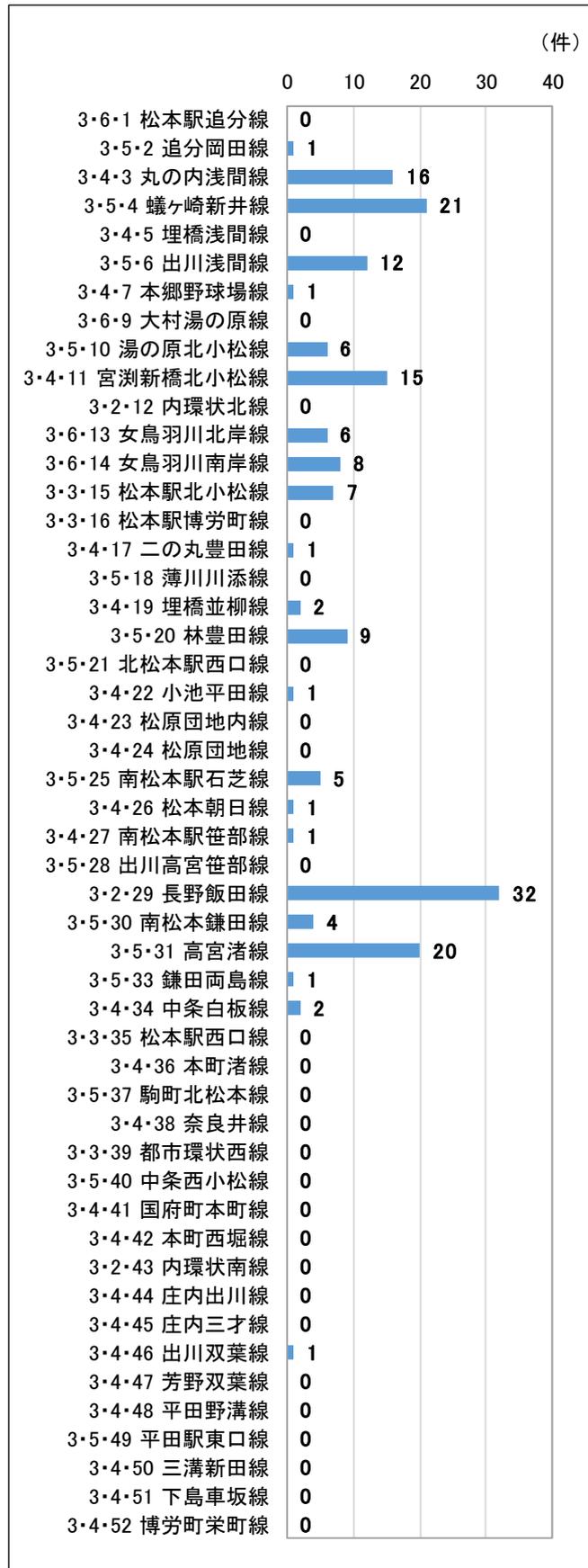


図 都市計画法 53 条の申請件数（平成 25 年度～令和 4 年度）

出典：松本市「第 53 条申請受付簿（平成 25 年度～令和 4 年度）」再編加工

## 1-2. 人口

### (1) 人口の推移及び将来見通し

本市の令和2年国勢調査による総人口は241,145人で、平成12年(2000年)の243,465人をピークに減少傾向となっている。

また、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」という。)による将来推計人口をみると、令和27年(2045年)の総人口は215,113人、高齢化率は49.4%となっており、人口減少が更に進行し、高齢化率は令和2年(2020年)の38.9%から10.5ポイント上昇すると予測される。

昭和30年代の計画決定当初、人口増加による交通需要の増加等に対応することを目的として計画された都市計画道路について、将来的な人口見通しを踏まえた見直しが求められる。

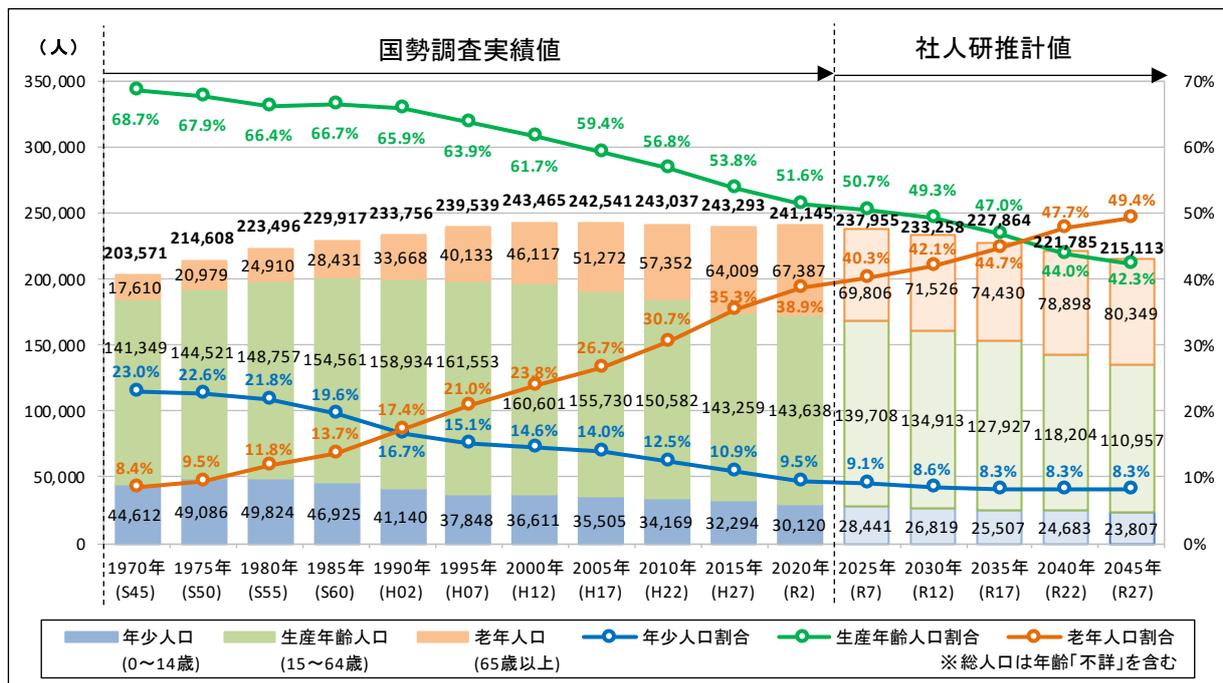


図 松本市の総人口・年齢3区分別人口の動向

出典：【1970～2020年】総務省統計局「国勢調査」再編加工

【2025～2045年】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」再編加工



② 人口増減数（250mメッシュ別）

住民基本台帳人口による平成27年（2015年）～令和4年（2022年）の250mメッシュ別人口増減数をみると、松本駅東側の中心市街地で「20人以上減少」のメッシュが多く分布しており、市街化区域内でも特に人口が減少している。

その一方、市街化区域の外縁部では、「20人以上増加」、「1～20人未満増加」のメッシュが多く分布している地域もみられる。

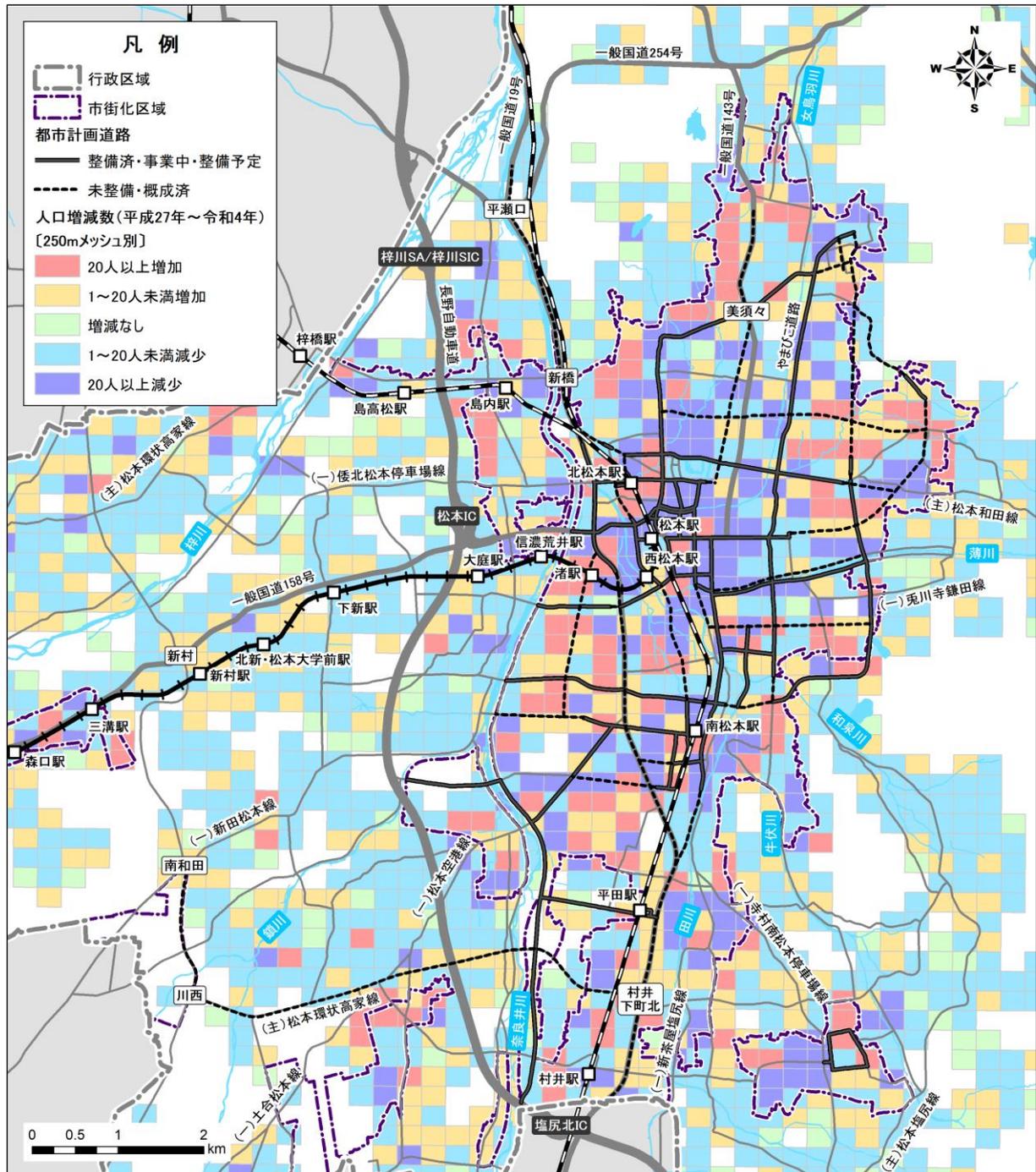


図 250mメッシュ別 人口増減率（平成27年～令和4年）

出典：松本市「住民基本台帳人口250mメッシュデータ（平成27年10月、令和4年10月）」再編加工

### 1-3. 土地利用

#### (1) 土地利用現況

本市の土地利用現況をみると、市街化区域内では住宅用地、商業用地、工業用地、公益施設用地等の都市的土地利用が多く、山林や田・畑等の自然的土地利用は少なくなっている。

都市計画道路との関係性をみると、未整備となっている路線の多くが既存の住宅用地を通過する計画となっている。

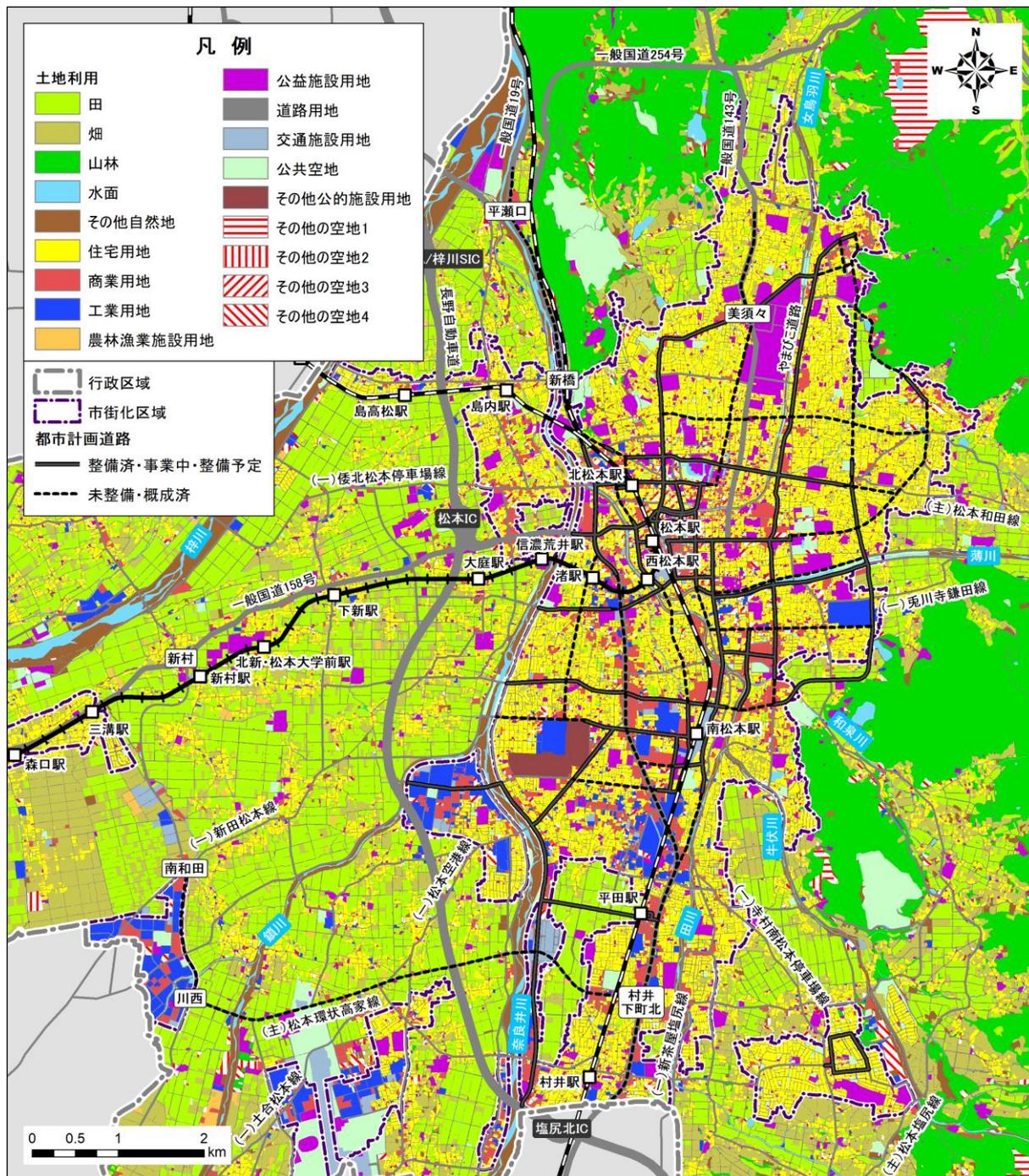


図 土地利用現況

出典：松本市「令和4年度都市計画基礎調査」再編加工

## (2) 用途地域指定状況

本市では、昭和46年（1971年）5月に市街化区域及び市街化調整区域が決定され、以降、変更等が行われ、令和5年（2023年）3月時点で市街化区域4,034ha、市街化調整区域26,157haが決定されている。また、市街化区域内では用途地域（4,034ha）が指定されている。

都市計画道路との関係性をみると、「都市計画道路端」を基準として沿道用途地域が指定されている箇所が多数あるため、都市計画道路の見直しにあたっては考慮する必要がある。（当該都市計画道路が廃止された場合、用途地域の境界根拠が喪失するため。）

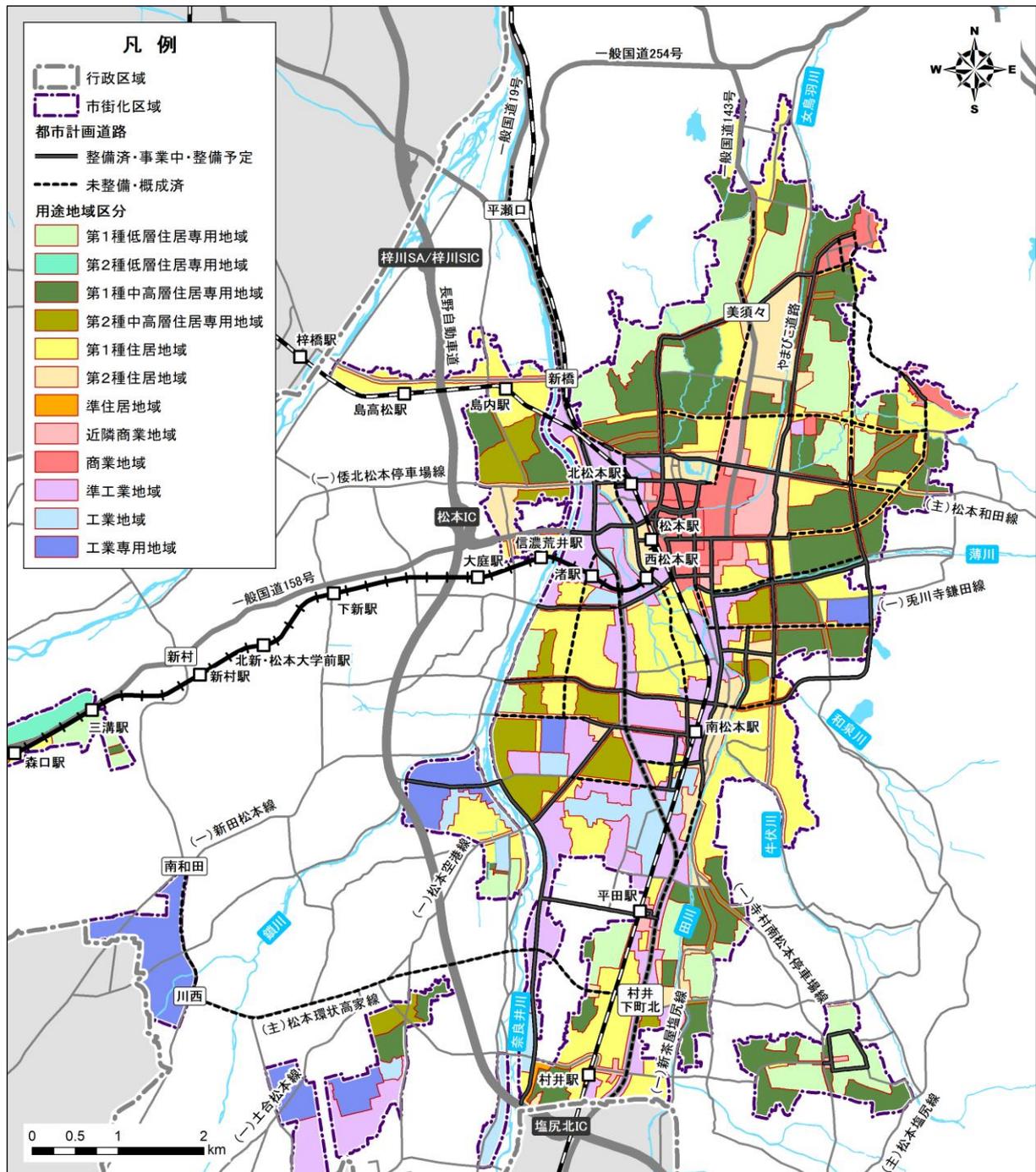


図 用途地域の指定状況

出典：松本市「都市計画情報データ（令和5年3月）」再編加工

### (3) 面的整備事業（土地区画整理事業、工業団地造成事業）の実施状況

本市の面的整備事業の実施状況をみると、土地区画整理事業が48か所、市街地再開発事業が2か所、工業団地造成事業が8か所で実施されており、全て整備が完了している。

都市計画道路との関係性をみると、面的整備事業が実施されている地区内の路線はおおむね整備済となっているが、アクセス路となる路線の一部が未整備となっている。

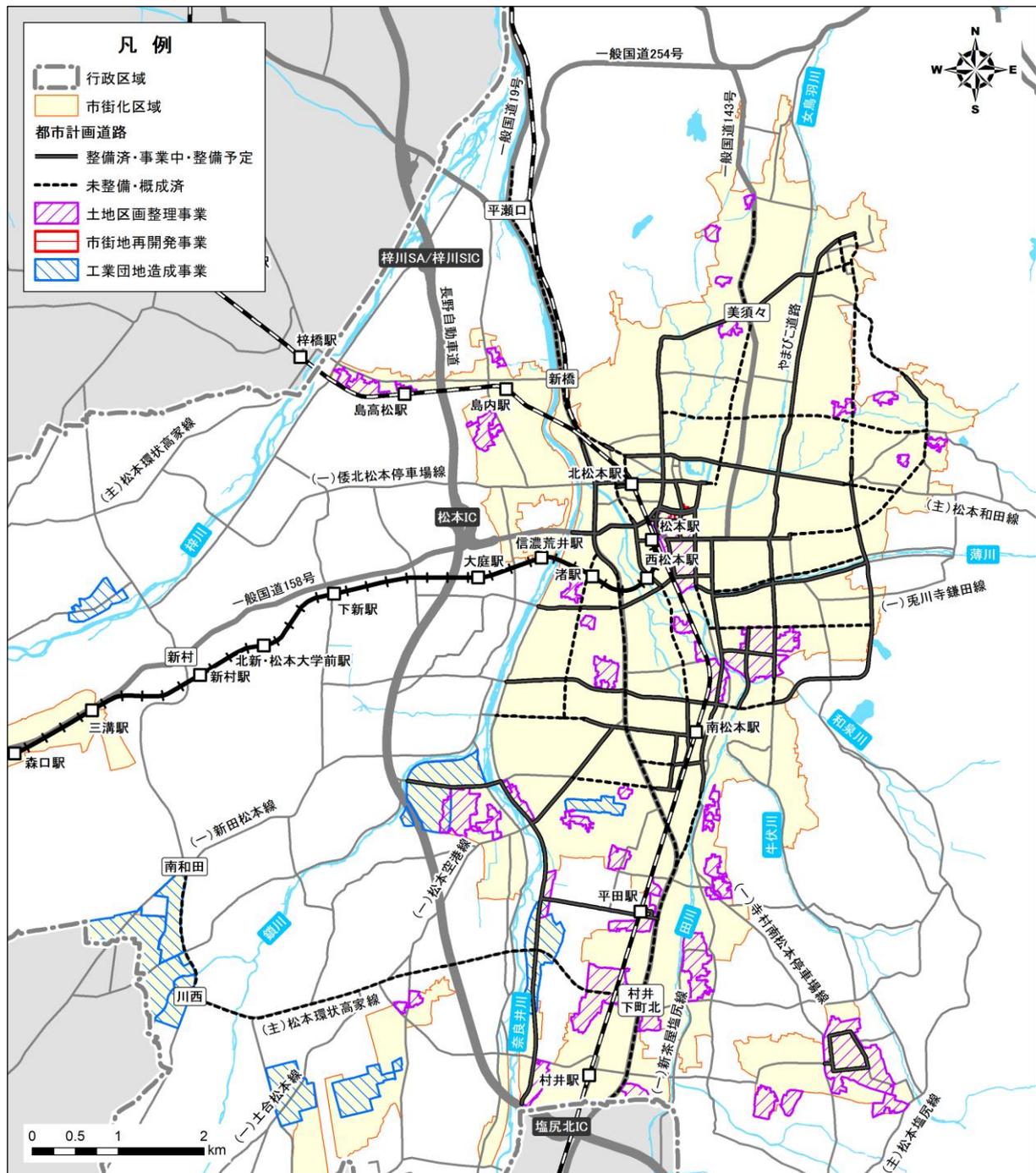


図 面的整備事業（土地区画整理事業、工業団地造成事業）の実施状況

出典：【土地区画整理事業・市街地再開発事業】松本市「令和4年度都市計画基礎調査」再編加工

【工業団地造成事業】松本市商工観光部「松本市の工業団地」再編加工

#### 1-4. 交通状況

令和3年度道路交通センサスによる24時間交通量及び混雑度をみると、松本駅西側の一般国道19号の混雑度が特に高く、「ピーク時を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い」状況であるといえる。

都市計画道路との関係性をみると、混雑度が比較的高い傾向のある箇所周辺で未整備となっている路線が多数あり、都市計画道路が整備されることで、混雑緩和に寄与することが期待される。



# 1-5. 道路状況

## (1) 緊急輸送道路の状況

本市の緊急輸送道路の指定状況を見ると、高速道路、一般国道、一般県道等が第1次緊急輸送道路、第2次緊急輸送道路に指定されている。

都市計画道路との関係性をみると、**第1次緊急輸送道路に指定されている3・2・29長野飯田線（一般国道19号）の一部区間が未整備**となっている。

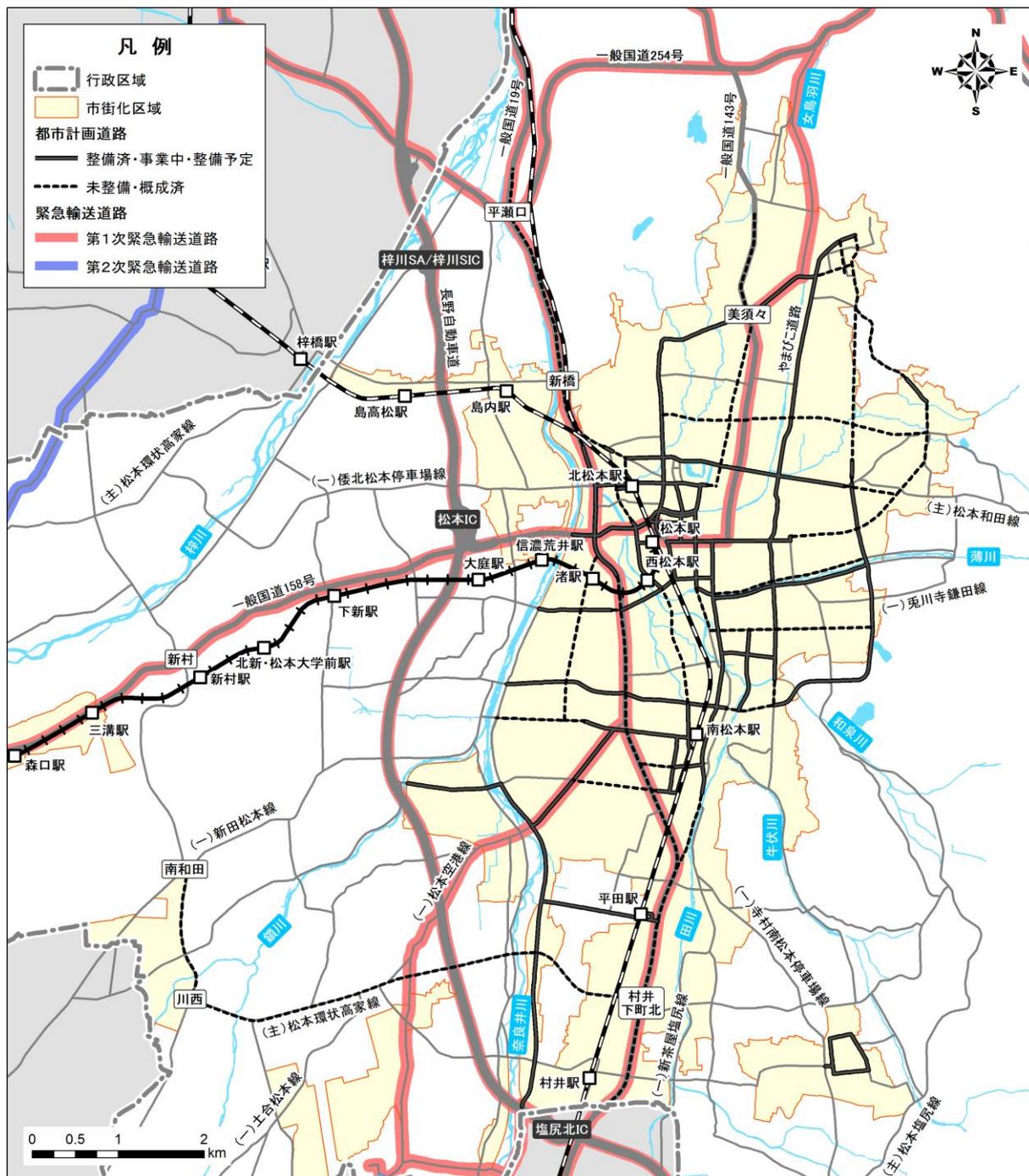


図 緊急輸送道路の指定状況

出典：国土交通省「国土数値情報 緊急輸送道路（令和2年度）」再編加工

## (2) 歩道設置状況

本市の歩道設置状況を見ると、一般国道、一般県道・主要地方道等の幹線的な道路ではおおむね両側歩道又は片側歩道が設置されているが、一般国道 143 号の一部区間では歩道が未設置の箇所がある。

都市計画道路との関係性をみると、未整備となっている路線のうち、現道がある区間については、歩道が設置されている区間も多く存在している。(代替路として現道が活用できる可能性がある。)

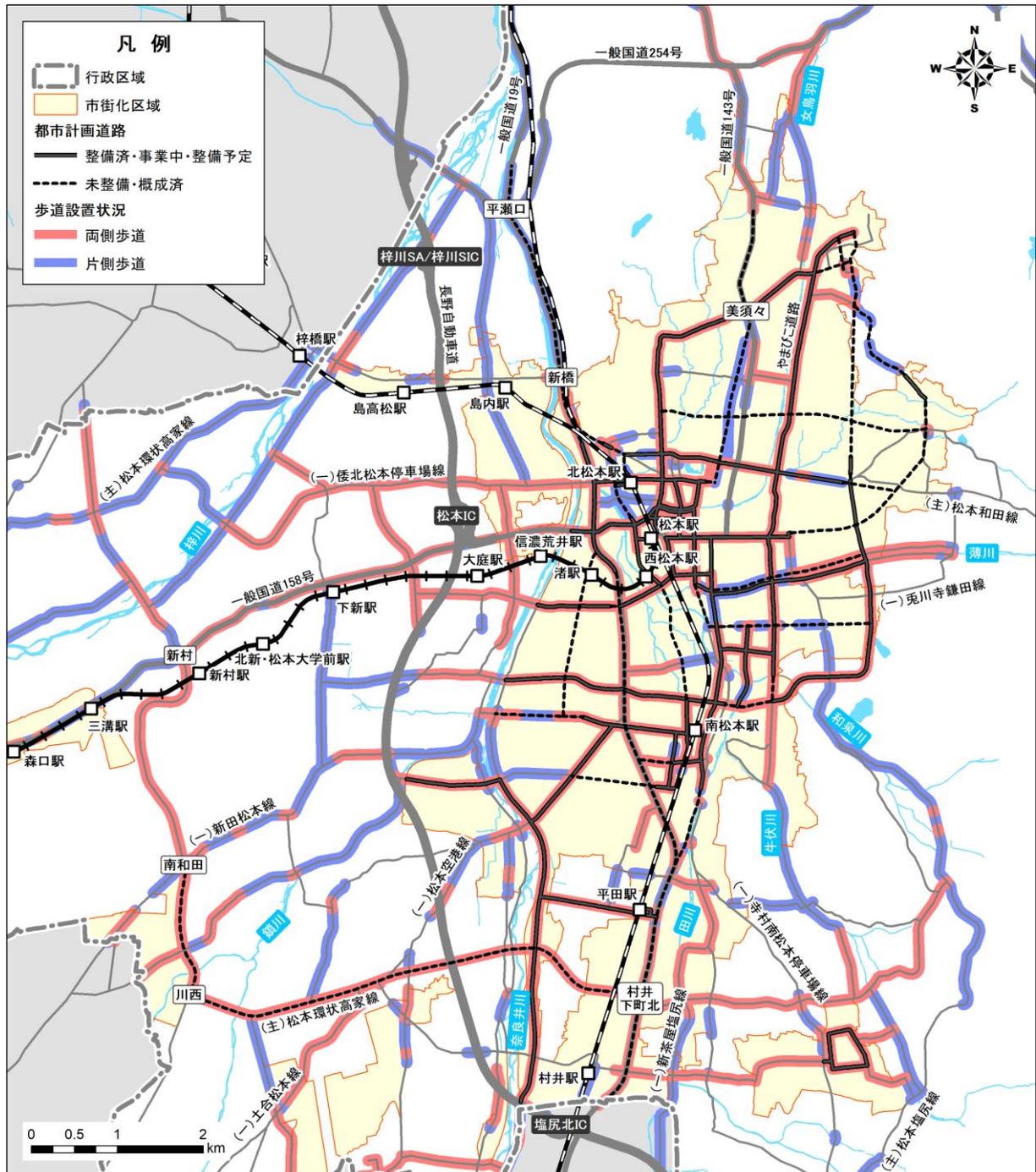


図 歩道設置状況

出典：松本市「基本図 DM データ（道路施設：歩道）」再編加工

### (3) 自転車通行空間整備状況

本市の自転車通行空間整備予定路線をみると、一般国道、一般県道・主要地方道等の幹線的な道路が自転車ネットワーク路線に位置づけられている。

都市計画道路との関係性をみると、未整備となっている路線の現道が自転車ネットワーク路線に位置づけられている箇所がある。

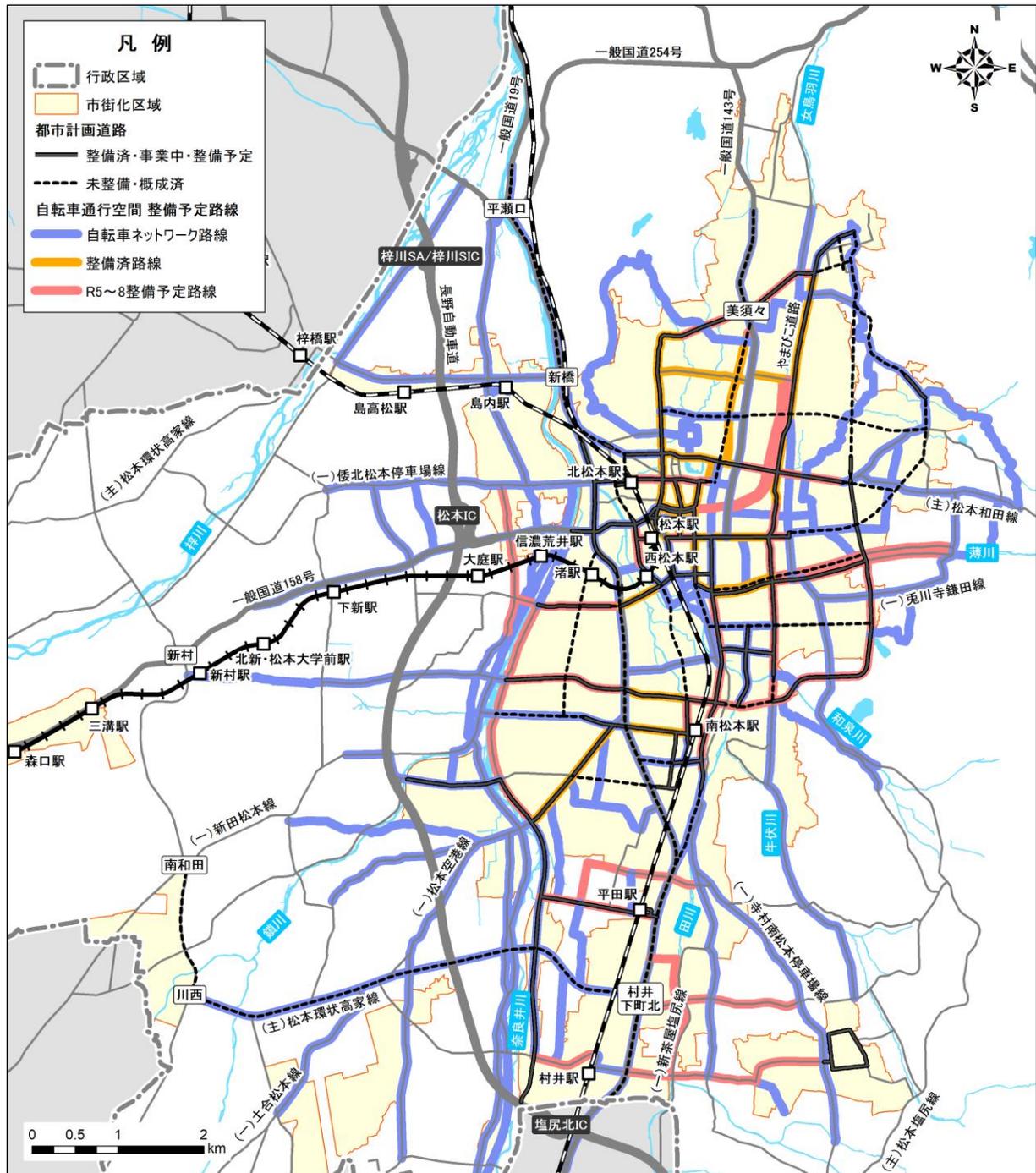


図 自転車通行空間 整備予定路線

出典：松本市「自転車通行空間 整備予定路線図（令和5年3月31日）」

## 1-6. 公共交通の状況

### (1) 路線バス

本市におけるバス路線は、アルピコ交通路線バスが主要な路線となっており、JR松本駅より放射線状に郊外部に向けて運行しているものが見られ、これらが地域公共交通の基幹路線となっている。

都市計画道路との関係性をみると、未整備路線の現道がバスルートとなっている箇所や、バスルートと並行して計画されている路線があり、公共交通運行支援の観点から、都市計画道路の計画的な整備が求められる。



図 バス路線及びバス停徒歩圏（半径300m）の状況

出典：国土交通省「国土数値情報 バス停留所・バスルート（令和4年度）」再編加工  
 ※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック（平成30年7月）」に示される“バス停の徒歩圏（半径300m）”に基づき設定した。

## (2) 鉄道

本市における鉄道路線は、南北方向に JR 篠ノ井線、JR 大糸線が運行しているほか、松本駅から西に向かいアルピコ交通上高地線が新島々駅まで運行している。

都市計画道路との関係性をみると、鉄道駅徒歩圏内(半径 800m<sup>\*</sup>)において未整備となっている区間が多数あり、送迎等による渋滞・混雑の緩和や、駅周辺における歩行者等の安全性確保の観点から、計画的な都市計画道路の整備が求められる。

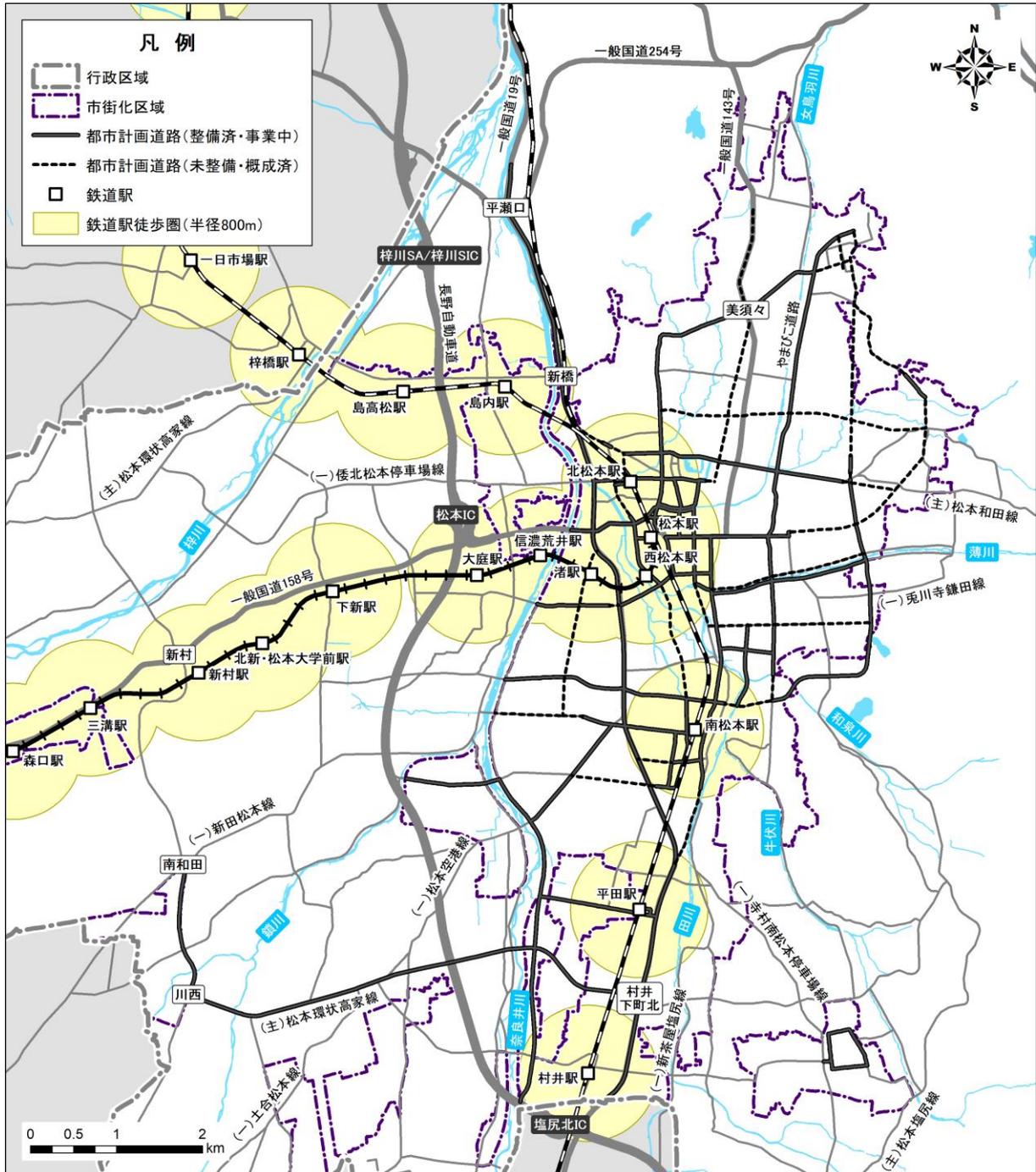


図 鉄道駅徒歩圏 (半径 800m) の状況

※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック(平成 30 年 7 月)」に示される“鉄道駅の徒歩圏(半径 800m)”に基づき設定した。

### (3) パークアンドライド駐車場

本市では、市内7か所にパークアンドライド駐車場を設置しており、市街化区域及びその周辺では、大庭駅、新村駅、平田駅でパークアンドライド駐車場を設置している。

都市計画道路との関係性をみると、平田駅パークアンドライド駐車場へのアクセス路である「3・4・48号 平田野溝線」は整備済となっている。

また、その他のパークアンドライド駐車場周辺では、都市計画道路は計画されていない。

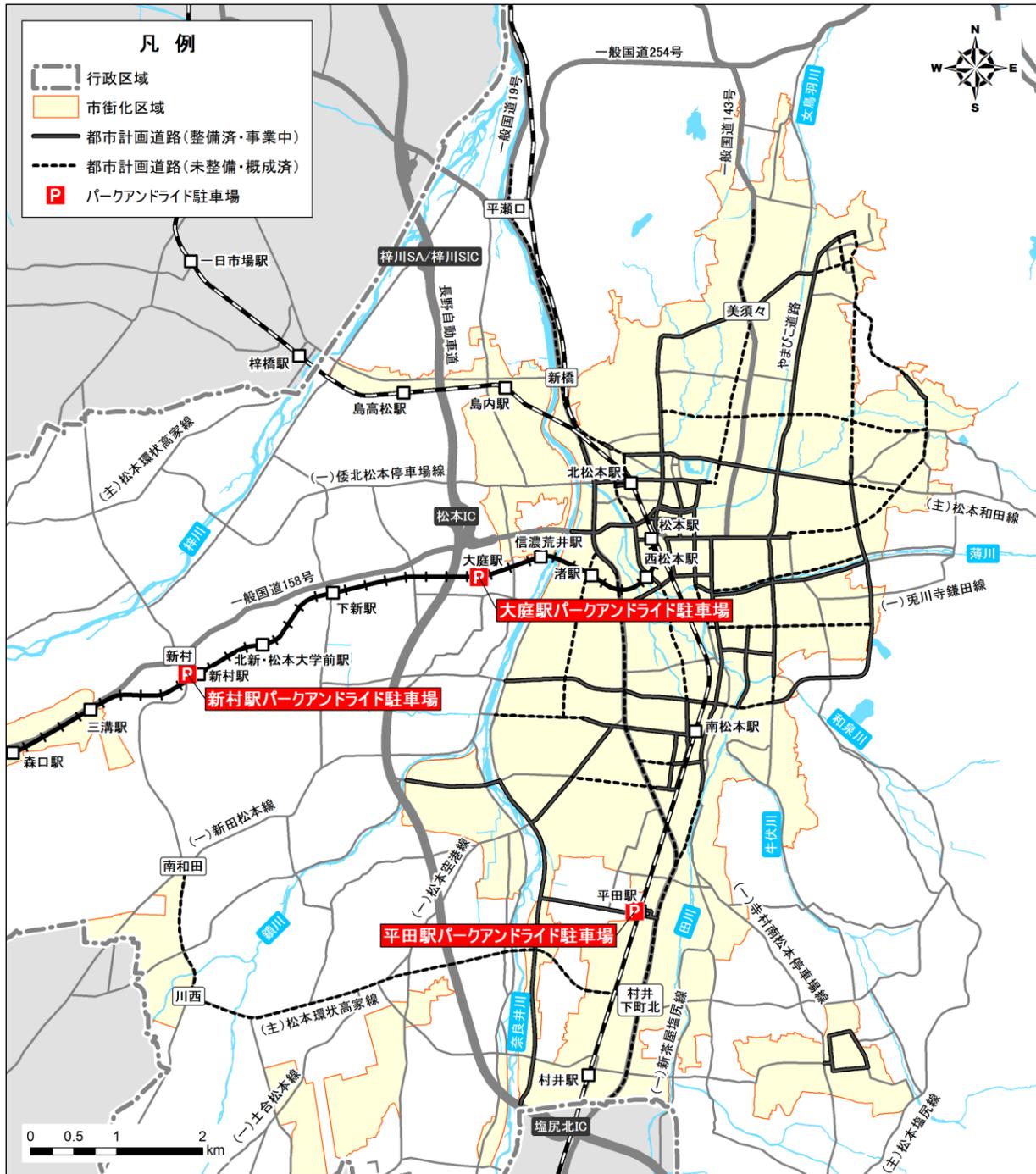


図 パークアンドライド駐車場位置図

出典：松本市「松本市内のパークアンドライド駐車場 位置（令和5年10月1日現在）」

## 1-7. 現況把握のまとめ

これまでの整理を踏まえ、都市計画道路を取り巻く現況の要点を以下のとおり整理した。

表 現況把握のまとめ

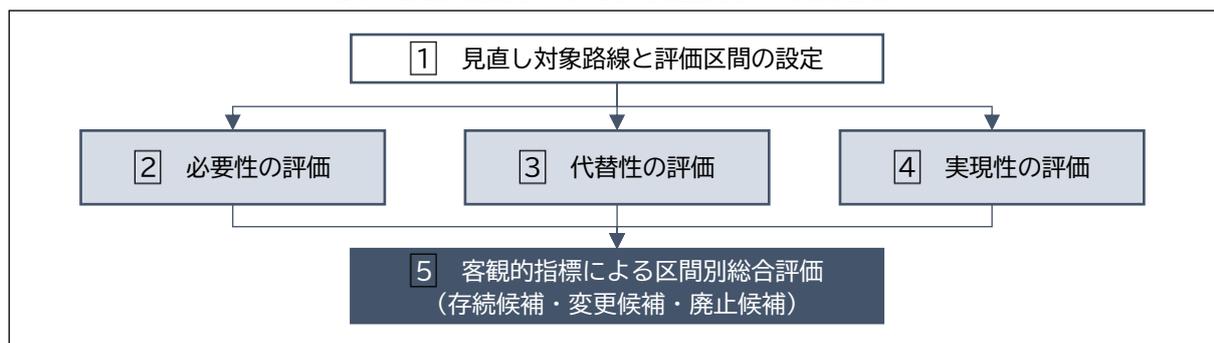
都市計画道路に関する状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 都市計画道路の整備率は約 46%にとどまっている。</li> <li>○ 昭和 30 年代に多くの路線が計画決定されており、未整備路線は計画決定から 60 年以上が経過している。</li> <li>○ 53 条許可の申請件数は、3・2・29 長野飯田線(国道 19 号)が最も多い。</li> </ul>
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 総人口は平成 12 年(2000 年)をピークに減少傾向となっている。</li> <li>○ 社人研推計によると、人口減少が更に進行し、高齢化率は令和 2 年(2020 年)の 38.9%から 10.5 ポイント上昇すると予測される。</li> <li>○ 昭和 30 年代の計画決定当初、人口増加による交通需要の増加等に対応することを目的として計画された都市計画道路について、将来的な人口見通しを踏まえた見直しが求められる。</li> <li>○ 未整備路線の多くは人口密度の高い市街化区域内で計画されている。</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 未整備路線の多くが既存の住宅用地を通過する計画となっている。</li> <li>○ 「都市計画道路端」を基準として沿道用途地域が指定されている箇所が多数あるため、都市計画道路の見直しにあたっては考慮する必要がある。</li> <li>○ 面的整備事業が実施されている地区内の路線はおおむね整備済となっているが、アクセス路となる路線の一部が未整備となっている。</li> </ul>
交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 松本駅西側の一般国道 19 号の混雑度が特に高い。</li> <li>○ 混雑度が比較的高い傾向のある箇所周辺で未整備となっている路線が多数あり、都市計画道路が整備されることで、混雑緩和に寄与することが期待される。</li> </ul>
道路状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 第 1 次緊急輸送道路に指定されている 3・2・29 長野飯田線(国道 19 号)の一部区間が未整備となっている。</li> <li>○ 未整備路線のうち、現道がある区間については、歩道が設置されている区間も多く存在している。</li> <li>○ 未整備路線の現道が自転車ネットワーク路線に位置づけられている箇所がある。</li> </ul>
公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 未整備路線の現道がバスルートとなっている箇所や、バスルートと並行して計画されている路線があり、公共交通運行支援の観点から、都市計画道路の計画的な整備が求められる。</li> <li>○ 鉄道駅徒歩圏内において未整備となっている区間が多数あり、送迎等による渋滞・混雑の緩和や、駅周辺における歩行者等の安全性確保の観点から、計画的な都市計画道路の整備が求められる。</li> </ul>

## 2. 対象路線の抽出

### 2-1. 検討手順

長野県「都市計画道路見直し指針（平成18年3月）」に示される「見直しの考え方」に基づき、見直し対象路線と評価区間を設定するとともに、「必要性」、「代替性」、「実現性」の評価を行い、客観的指標による区間別評価（存続候補・変更候補・廃止候補）を実施する。

表 客観的指標による区間別評価の検討手順



## 2-2. 見直し対象路線と評価区間の設定

見直し対象とする都市計画道路は、「幹線街路」かつ「未整備区間（概成済を含む）」とする。評価区間については、前回見直しにおける区間設定も踏まえつつ、「①整備状況の変化点」、「②主要交差点部」、「③未整備区間での現道の有無」を基準として区間分割を行った。

表 見直し対象とする都市計画道路の考え方

1	幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路のうち、自動車専用道路・区画街路等を除く「幹線街路」を対象とする。</li> <li>自動車専用道路については、国土レベルでのネットワークを形成していることから、対象外とする。</li> <li>区画街路・特殊街路は地区レベルの道路であるため、対象外とする。</li> </ul>
2	未整備区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>未整備区間（概成済を含む）を見直し対象とする。</li> <li>なお、「事業中区間」及び、松本市第7次道路整備五箇年計画の「整備予定路線に位置づけられている区間」については、対象外とする。</li> </ul>

都市計画道路の番号について『○・□・△』	
区分(○)	1: 自動車専用道路 3: 幹線街路 7: 区画街路 8: 特殊街路 (歩行者専用道・自転車道・自転車歩行者道) 9: 特殊街路 (都市モノレール専用道)
規模(□)	1: 幅員40m以上 2: 幅員30m以上40m未満 3: 幅員22m以上30m未満 4: 幅員16m以上22m未満 5: 幅員12m以上16m未満 6: 幅員8m以上12m未満 7: 幅員8m未満
一連番号(△)	当該都市計画区域ごとに、区分ごとの一連番号を付しています。

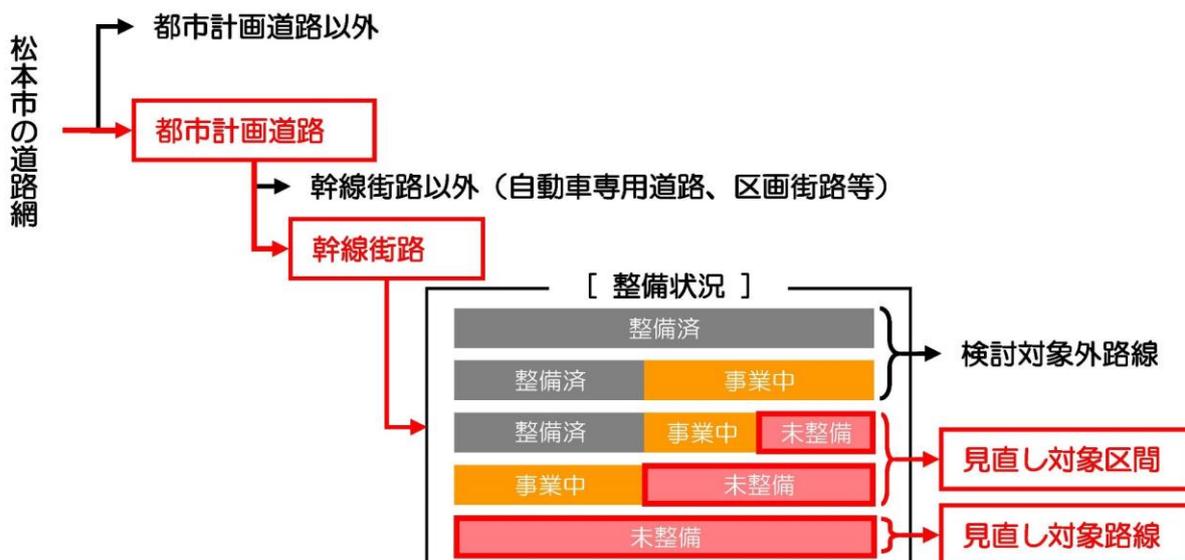


図 見直し対象路線抽出の考え方

なお、行政間や都市圏を連絡する広域的な位置付けを持つ路線については、松本都市計画道路の中で評価を行わず、今回の見直しの対象外とする。上記路線は、長野県広域道路交通計画における高規格道路及び一般広域道路とする。

## ■ 長野県広域道路交通計画の概要

策定年次	令和3年(2021年)3月
対象範囲	長野県全域
計画期間	令和3年度(2021年度)～概ね20～30年間

### a. 広域道路ネットワーク計画

#### 【道路ネットワークの考え方】

- 広域道路整備基本計画(平成10年策定)を基本にネットワークの見直しを行います。
- 路線の区分は、国の定義する「高規格道路」、「一般広域道路」及び「構想路線」に加え、「その他主要な道路」として県内の広域的な道路網を補完する道路の4階層とします。
- 隣接県をつなぐ道路網整備構想について、県境を越えて連携する取組を推進します。

#### ○ 道路の区分

##### (ア) 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する道路です。

また、地域の実情や将来像に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路です。

##### (イ) 一般広域道路

高規格道路以外の道路で、広域交通の拠点となる都市などを連絡する道路であり、サービス速度が概ね40km/h以上の道路です。

##### (ウ) 構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、現段階では起終点が決まっていないが、今後、必要な検討を進めていく道路です。

##### (エ) その他主要な道路

上記(ア)(イ)(ウ)以外の道路で、全ての補助国道と主な県道等のうち、広域道路整備基本計画の広域道路(交流促進型・地域形成型)、主要な交通拠点及び高速道路I Cに直結する主な道路です。

また、災害に強い道路として、防災課題を解消するためのバイパスを計画・実施する道路も含まれます。

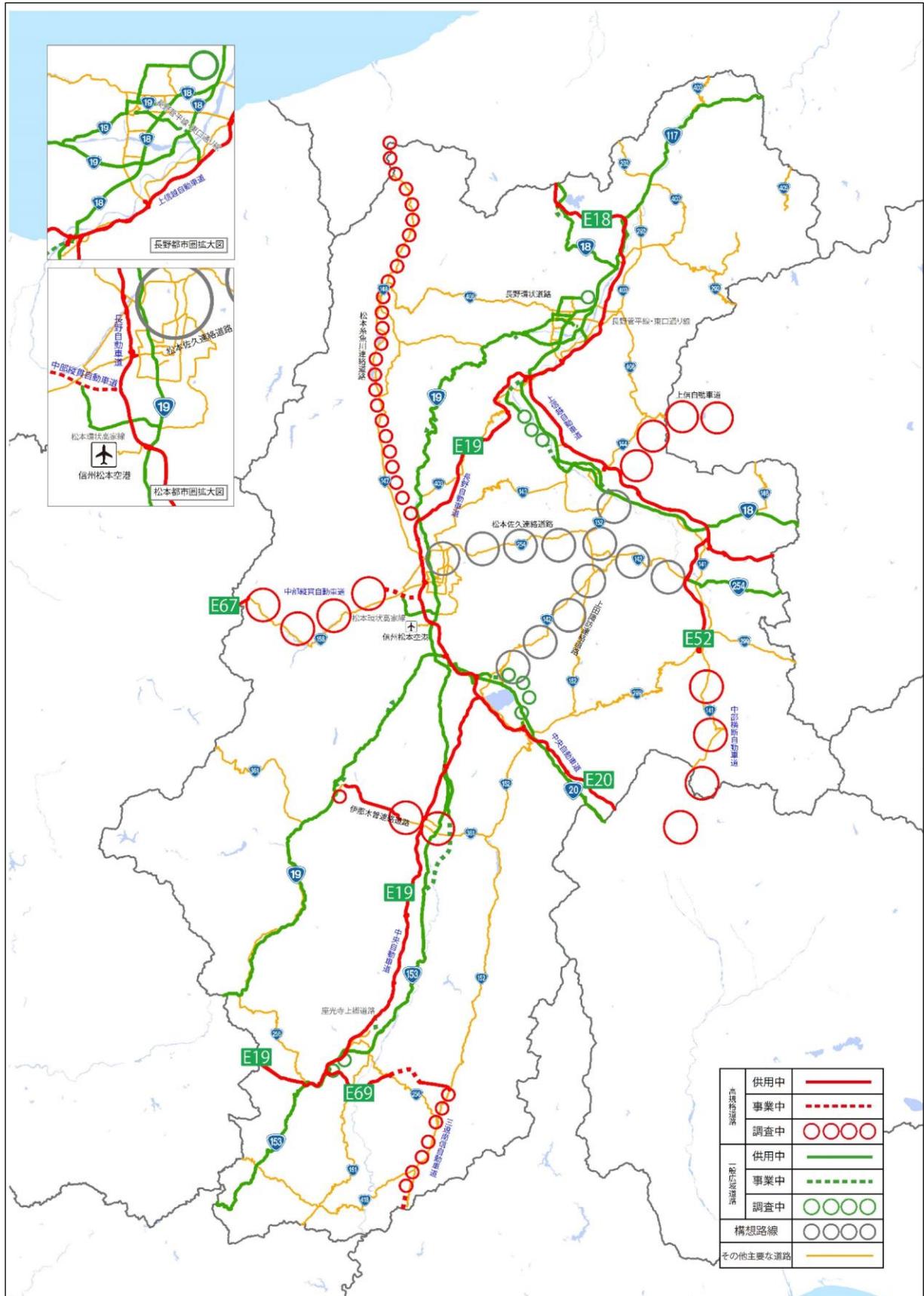


図 【長野県広域道路交通計画】 広域道路ネットワーク計画

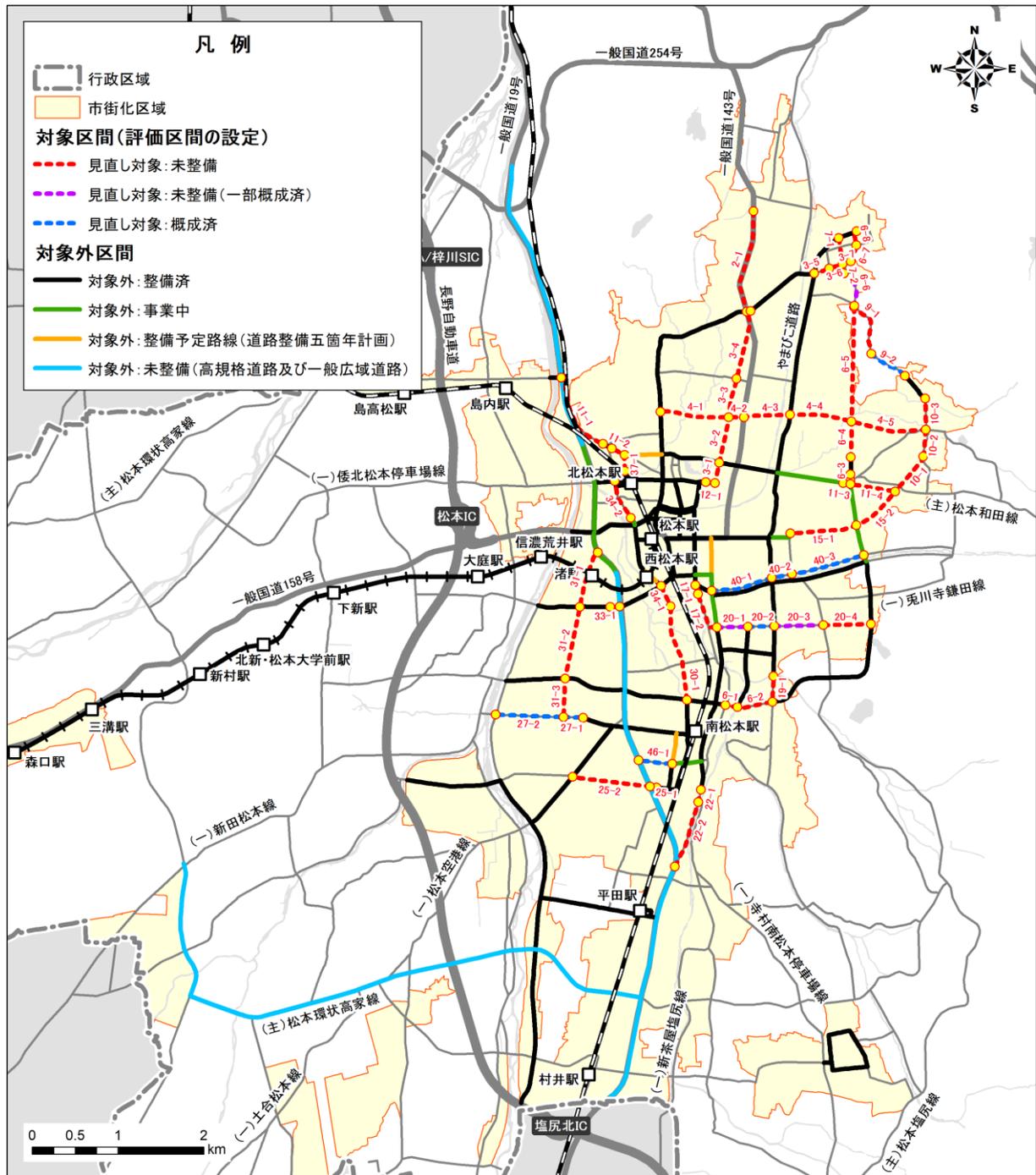


図 見直し対象路線及び評価区間の設定

全 58 路線 計画延長 約 108.3km		
整備済 約 50.0km (46%)	事業中 約 9.9km (9%)	未整備 約 48.4km (45%)
整備予定路線 <sup>※1</sup> 約 1.36km	未整備 <sup>※2</sup> (高規格道路及び 一般広域道路) 約 17.13km	<b>【見直し対象】</b> <b>未整備</b> 約 29.95km

※1：松本市第7次道路整備五箇年計画で定める「整備予定路線」

※2：長野県広域道路交通計画（R3.3）で定める「高規格道路」及び「一般広域道路」

表 見直し対象路線及び評価区間一覧 (1/2)

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	整備状況	(参考) 旧区間番号
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	未整備	1
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	未整備	5
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	未整備	6
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	未整備	7
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	未整備	8
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備	9
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備	10
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備	11
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	未整備	14
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	未整備	15
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	未整備	16
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	未整備	17
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	18
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	未整備	—
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	19
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	未整備	23
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	24
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	未整備	25
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	未整備 (一部概成済)	26
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	27
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	28
22	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	未整備	30
23	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	31
24	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	34
25	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	34
26	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	35
27	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	36
28	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	37
29	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	1.09	未整備	39/40
30	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.13	未整備	41
31	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	未整備	43
32	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.58	未整備	44
33	12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	未整備	49
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	未整備	54
35	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	未整備	55
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	未整備	56
37	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	未整備	57
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備	58
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備 (一部概成済)	59
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	概成済	—
41	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備 (一部概成済)	60
42	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	61
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	未整備	67
44	22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	未整備	68

表 見直し対象路線及び評価区間一覧 (2/2)

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	整備状況	(参考) 旧区間番号
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	—
46	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	未整備	69
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	概成済	71
48	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	概成済	72
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	未整備	89
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	未整備	90
51	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	未整備	91
52	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	92
53	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	未整備	—
54	34-1	3・4・34 中条白板線	18	0.26	未整備	97
55	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	未整備	99
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	未整備	100
57	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済	107
58	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	概成済	108
59	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済	109
60	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	概成済	110
計				29.95		

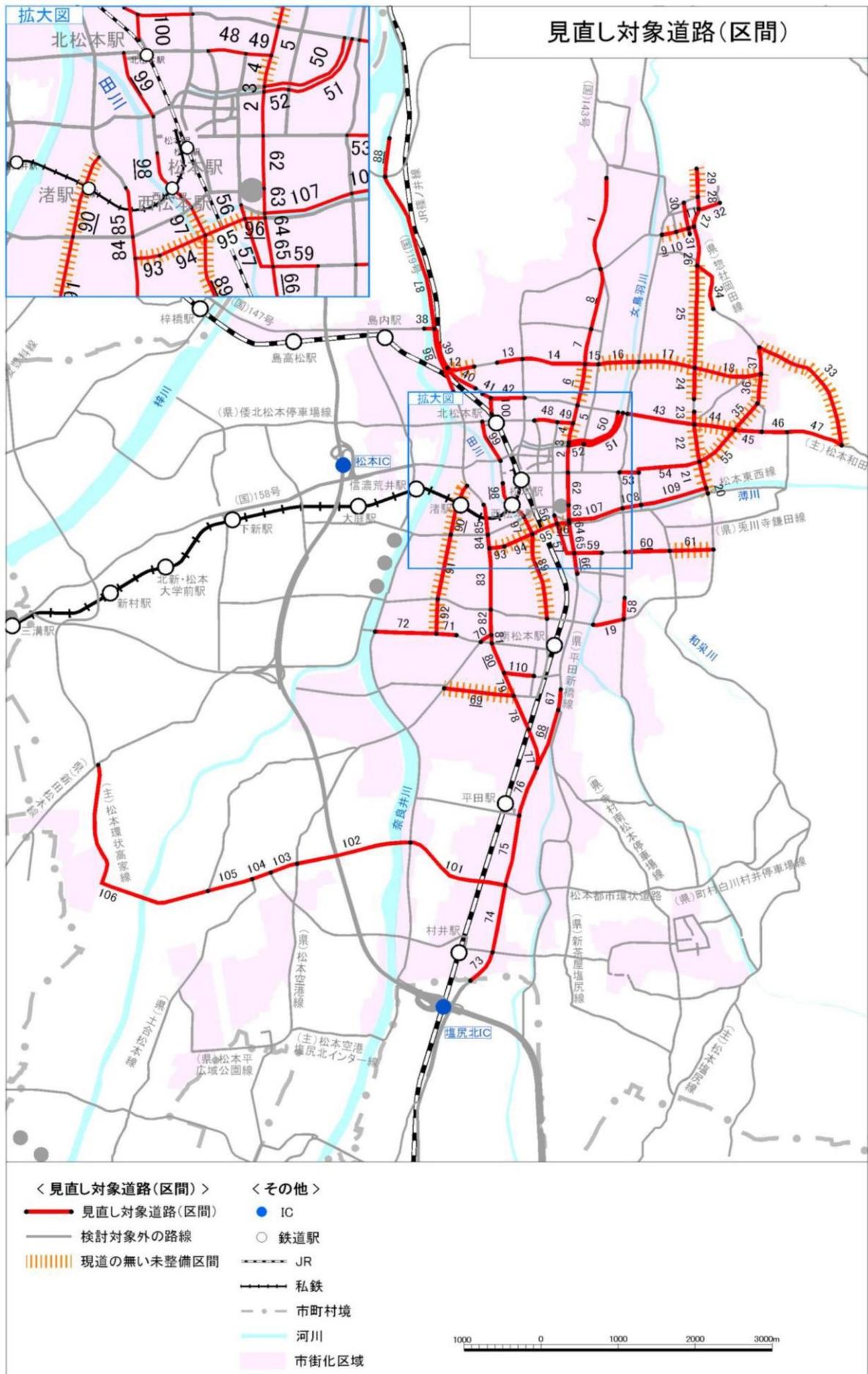


図 【参考】第1回都市計画道路見直しにおける見直し対象路線及び評価区間の設定

### 3. 必要性の評価指標

#### 3-1. 必要性の評価に関する機能区分

長野県「都市計画道路見直し指針（平成18年3月）」（以下、「県見直し指針」という。）では、都市計画道路の必要性の評価に関する機能区分として、「都市環境機能」、「都市防災機能」、「収容空間機能」、「市街地形成機能」、「交通機能」の5つの機能が示されている。

今回の見直しにおいても、5つの機能区分に対応した評価指標を設定し、都市計画道路の必要性に関する評価を行う。

表 【県見直し指針】 必要性の評価に関する機能区分・評価の考え方

機能区分	評価の考え方
都市環境機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・沿道環境の保全、土地利用の緩衝等の観点で評価を行う。</li><li>・例えば、道路が用途地域の境界における緩衝機能を担っていないかなどを検討することが考えられる。</li></ul>
都市防災機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・緊急輸送路としての指定状況、避難路としての必要性、消防活動困難区域を解消する道路となっているかなど、防災の観点から検証することが考えられる。</li></ul>
収容空間機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・ライフライン、電線共同溝の収容が必要か、また環境負荷の小さい都市交通を目指して公共交通機関のための空間確保が必要かなどを検討することが考えられる。</li></ul>
市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランなどの上位計画への整合や、開発行為等により都市計画道路の周辺が市街化されてしまっており、道路整備を行うことが適切でないものなど、周辺土地利用との不整合について検討を行う。</li></ul>
交通機能	<ul style="list-style-type: none"><li>・交通需要予測に基づく定量的な検討は最低限行う必要があると考えられる。</li><li>・ネットワークとしての連続性、アクセス性、広域性を勘案する必要がある。</li></ul>

出典：長野県「都市計画道路見直し指針（平成18年3月）」再編加工

### 3-2. 第1回都市計画道路見直しにおける評価指標の設定

第1回都市計画道路見直し（平成23年3月）（以下、「第1回見直し」という。）では、松本市総合都市交通計画（平成23年3月）の基本方針を踏まえつつ、「14項目」の指標を設定し、必要性に関する評価を行っている。

表 【第1回都市計画道路見直し】必要性の評価指標の設定

機能区分	No.	評価指標	考え方
都市環境機能	1	面的整備事業との整合	面的整備事業地区内の道路及びそのアクセス道路（新規計画を含む）
都市防災機能	2	緊急輸送道路の支援	緊急輸送道路又はその代替道路
	3	避難機能の確保	避難機能を支援する道路
	4	消防活動困難区域の解消	消防活動の困難な区域を解消する道路
	5	延焼遮断機能の確保	延焼遮断機能を支援する道路
収容空間機能	6	公共交通の支援	現道がバス路線、またはバス路線になり得る道路
市街地形成機能		面的整備事業との整合 (No.1と重複)	面的整備事業地区内の道路及びそのアクセス道路（新規計画を含む）
	7	幹線道路網密度の向上支援	幹線道路網密度の向上に寄与する道路
	8	産業支援	工業団地へのアクセス道路
交通機能	9	歩行者・自転車の安全性の確保	交通バリアフリー基本方針における特定経路、くらしのみちゾーン内の道路
	10	公共施設アクセス	公共施設から300m圏内の道路(広域公園は1km圏内の道路)
	11	鉄道駅アクセス	鉄道駅1km圏内の道路
	12	渋滞緩和	渋滞緩和に寄与する道路
	13	道路の連続性の支援	道路の不連続を解消する道路
	14	上位計画(長野県計画)との整合	長野県の道路整備計画等に位置づけられる道路

出典：松本市「松本市総合都市交通計画 都市計画道路の見直し（平成23年3月）」再編加工

### 3-3. 必要性の評価指標

県見直し指針に示される「5つの機能区分」に準拠し、第1回見直しの評価指標を踏まえつつ、必要性の評価指標を検討する。

#### (1) 都市環境機能

沿道環境の保全や土地利用の緩衝等の観点から評価指標を検討する。

第1回見直しでは、都市環境機能に関する評価指標として、1項目の指標（面的整備事業との整合）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、都市環境機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】都市環境機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	1	土地利用緩衝機能	沿道の用途地域が左右で異なる道路 ※用途地域を「住居系・商業系」、「工業系」の2種類に分類して評価	・県見直し指針に示される「評価の考え方」を踏まえて、土地利用の緩衝機能の観点から追加
変更	2 (旧 No. 7)	幹線道路網密度の向上機能	幹線道路網密度の向上に寄与する道路	・第1回見直しでは「市街地形成機能」の中で評価していたが、「都市環境機能」の中で位置づけ

## (2) 都市防災機能

災害発生時の避難路や延焼防止機能等の観点から評価指標を検討する。

第1回見直しでは、都市防災機能に関する評価指標として、4項目の指標（緊急輸送道路の支援、避難機能の確保、消防活動困難区域の解消、延焼遮断機能の確保）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、都市防災機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】都市防災機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
変更	3 (旧 No. 2)	緊急輸送機能	緊急輸送路等要整備区間に該当する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>上位計画の改定を受けて変更</li> <li>松本市防災都市づくり計画 (R4. 8) で定める「緊急輸送路等要整備区間」を対象</li> </ul>
変更	4 (旧 No. 3)	避難支援機能 (地震災害)	避難路要整備区間に該当する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>上位計画の改定を受けて変更</li> <li>松本市防災都市づくり計画 (R4. 8) で定める「避難路要整備区間」を対象</li> </ul>
踏襲	5 (旧 No. 4)	消防活動困難区域の解消機能	消防活動の困難な区域を解消する道路	
変更	6 (旧 No. 5)	延焼遮断機能	延焼遮断帯要整備区間に該当する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>上位計画の改定を受けて変更</li> <li>松本市防災都市づくり計画 (R4. 8) で定める「延焼遮断帯要整備区間」を対象</li> </ul>
新規	7	避難支援機能 (洪水災害)	洪水浸水想定区域 (想定最大規模降雨)のうち、浸水深3.0m以上に該当する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>No. 4 の避難路要整備区間では、洪水災害が考慮されていないため、洪水災害に対する避難支援機能を評価する項目を追加</li> </ul>

### (3) 収容空間機能

公共交通の導入、供給処理施設、ライフライン等の収容空間の観点から評価指標を検討する。  
第1回見直しでは、収容空間機能に関する評価指標として、1項目の指標（公共交通の支援）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、収容空間機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】収容空間機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	8	電線共同溝の収容機能	無電柱化（整備済）、電線地中化（事業中）、無電柱化検討路線に該当する道路	・松本市第7次道路整備五箇年計画（R5.8）の「整備方針（無電柱化の推進）」を踏まえて追加
踏襲	9 (旧 No.6)	公共交通運行支援機能	現道がバス路線、またはバス路線になり得る道路	

### (4) 市街地形成機能

都市の骨格、土地利用、街区の形成、コミュニティ空間などの観点から評価指標を検討する。  
第1回見直しでは、市街地形成機能に関する評価指標として、3項目の指標（面的整備事業との整合、幹線道路網密度の向上支援、産業支援）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、市街地形成機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】市街地形成機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	10	都市機能誘導機能	都市機能誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡※する道路 ※都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路	・松本市立地適正化計画（H31.3）の「誘導区域の設定」及び、松本市都市計画マスタープラン（R4.3）の「交通体系の整備方針」（環状放射道路の重点整備）を踏まえて追加
新規	11	居住誘導機能	居住誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡※する道路 ※都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路	
踏襲	12 (旧 No.1)	開発計画支援機能	面的整備事業地区内の道路及びアクセス道路（新規計画を含む）	
踏襲	13 (旧 No.8)	産業支援機能	工業団地へのアクセス道路又は松本 IC から工業団地へのアクセス路	

## (5) 交通機能

交通需要予測に基づく定量的な検討や、ネットワークとしての連続性、アクセス性、広域性等の観点から評価指標を検討する。

第1回見直しでは、交通機能に関する評価指標として、6項目の指標（歩行者・自転車の安全性の確保、公共交通アクセス、鉄道駅アクセス、渋滞緩和、道路の連続性の支援、上位計画との整合）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、交通機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】交通機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	14	トラフィック機能(将来交通需要)	将来交通需要から有効性の高い道路(将来交通量推計結果より、一定水準以上の交通量※が見込まれる道路) ※道路構造令による4種2級の計画交通量4,000台/日	・県見直し指針に示される「評価の考え方」を踏まえて、交通需要予測に基づく定量的な評価指標として追加
新規	15	渋滞緩和機能	主要渋滞箇所及びその周辺に該当する道路	・旧No.12「渋滞緩和」の代替指標として追加
新規	16	中心市街地通過交通抑制機能	環状道路に該当する道路 ※都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「環状道路」に位置づけられる道路	・松本市都市計画マスタープラン(R4.3)の「交通体系の整備方針」(環状放射道路の重点整備)を踏まえて追加
新規	17	自転車の安全性確保機能	現道が自転車ネットワーク路線、または自転車ネットワーク路線になり得る道路	・松本市自転車活用推進計画(R3.9)の「自転車ネットワーク路線の選定」を踏まえて追加 ・旧No.9「歩行者・自転車の安全性の確保」の代替指標
変更	18 (旧No.10) (旧No.11)	歩行者等の安全性確保機能	公共施設(学校等)又は鉄道駅の徒歩圏内に該当する道路	・旧No.10「公共施設へのアクセス機能」、旧No.11「鉄道駅へのアクセス機能」を統合し、歩行者等の安全性確保の観点から評価を行う指標として変更 ・旧No.9「歩行者・自転車の安全性の確保」の代替指標
踏襲	19 (旧No.13)	道路の連続性確保機能	道路の不連続を解消する道路	
新規	20	観光施設へのアクセス機能	観光施設のアクセス圏内に該当する道路	・松本市の「観光都市」としての位置づけを踏まえ、観光施設へのアクセス機能を評価する項目を追加

(6) 必要性の評価指標一覧

必要性の評価指標一覧を以下に示す。

表 必要性の評価指標一覧

機能区分	No.	評価指標	考え方
都市環境機能	1	土地利用緩衝機能	沿道の用途地域が左右で異なる道路
	2	幹線道路網密度の向上機能	幹線道路網密度の向上に寄与する道路
都市防災機能	3	緊急輸送機能	緊急輸送路等要整備区間に該当する道路
	4	避難支援機能	避難路要整備区間に該当する道路
	5	消防活動困難区域の解消機能	消防活動の困難な区域を解消する道路
	6	延焼遮断機能	延焼遮断帯要整備区間に該当する道路
	7	避難支援機能（洪水災害）	洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨）のうち、浸水深 3.0m 以上に該当する道路
収容空間機能	8	電線共同溝の収容機能	無電柱化（整備済）、電線地中化（事業中）、無電柱化検討路線に該当する道路
	9	公共交通運行支援機能	現道がバス路線、またはバス路線になり得る道路
市街地形成機能	10	都市機能誘導機能	都市機能誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路
	11	居住誘導機能	居住誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路
	12	開発計画支援機能	面的整備事業地区内の道路及びそのアクセス道路
	13	産業支援機能	工業団地へのアクセス道路又は松本 IC から工業団地へのアクセス路
交通機能	14	トラフィック機能（将来交通需要）	将来交通需要から有効性の高い道路（将来交通量推計結果より、一定水準以上の交通量が見込まれる道路）
	15	渋滞緩和機能	主要渋滞箇所に指定されている道路
	16	中心市街地通過交通抑制機能	環状道路に該当する道路
	17	自転車の安全性確保機能	現道が自転車ネットワーク路線、または自転車ネットワーク路線になり得る道路
	18	歩行者等の安全性確保機能	公共施設（学校等）又は鉄道駅の徒歩圏内に該当する道路
	19	道路の連続性確保機能	道路の不連続を解消する道路
	20	観光施設へのアクセス機能	観光施設のアクセス圏内に該当する道路

## 4. 必要性の評価結果

前項で設定した評価指標に基づき、都市計画道路の必要性に関する評価を行った。

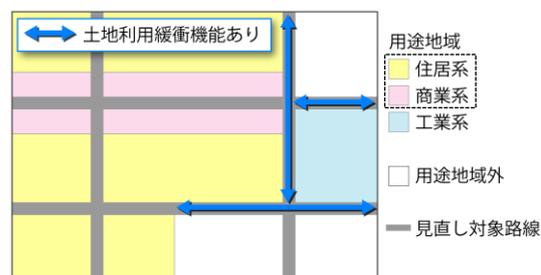
### 4-1. 都市環境機能

#### (1) 土地利用緩衝機能

##### ① 評価基準

道路の両側において用途地域の種別が異なる場合、この道路は土地利用の緩衝機能が期待される道路であると考えられる。

このため、沿道土地利用を用途地域の「住宅系・商業系」、「工業系」の2種類に分類し、『沿道の用途地域が道路を境に異なる道路(区間)』を「土地利用の緩衝機能のある道路」と評価する。





## (2) 幹線道路網密度の向上機能

### ① 評価基準

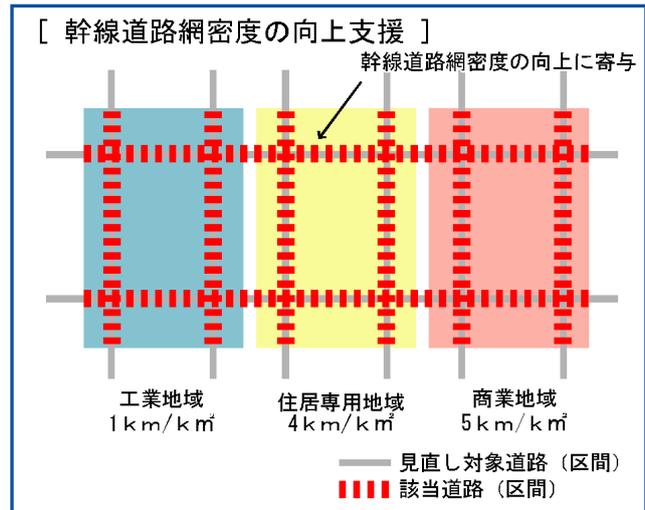
都市計画運用指針において、郊外住宅地では1 km<sup>2</sup>を標準とする近隣住区を囲むように幹線道路を配置することが望ましいとされている。

そのため、住居系、工業系用途地域内にある区間（道路）については、『国県道及び2車線以上の市道で囲まれた1街区の面積が1 km<sup>2</sup>以上の街区内にある区間（道路）』を「幹線道路網密度の向上機能を有する道路」として評価する。

また、「ゆとり社会と街づくり道づくり」（建設省）において、幹線道路網の適切な配置密度として、商業地域は、5 km/km<sup>2</sup>以上を満たすことが望ましいとされている。

そのため、中心市街地周辺の商業地域内にある区間（道路）については、幹線道路網密度が5 km/km<sup>2</sup>未満となっている区間を「幹線道路網密度の向上機能を有する道路」として評価する。

なお、浅間温泉及び美ヶ原温泉内は商業地域であるが、郊外の温泉地である地理的条件、特性上対象外とする。



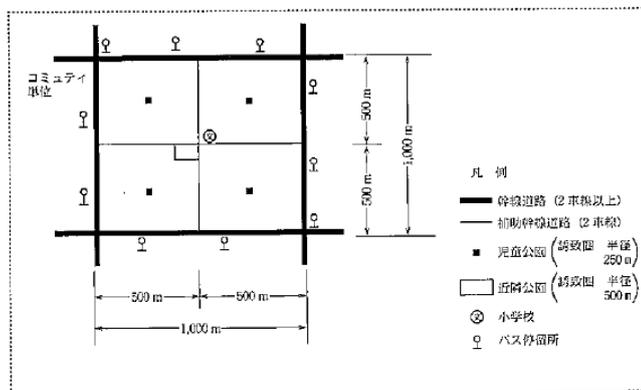
## Column

### ●都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方●

都市計画道路の土地利用に応じた配置は、従来は住宅地の道路網密度を4 km/km<sup>2</sup>、商業を中心とする市街地の道路網密度を5~7 km/km<sup>2</sup>、工業を中心とする市街地の道路網密度を1~2 km/km<sup>2</sup>、用途地域の加重平均で都市全体で3.5 km/km<sup>2</sup>としていた。

都市計画運用指針では郊外住宅地では従来と同様に1 km<sup>2</sup>を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置するとしているものの、他地域ではその水準を明示していない。これは以下のような状況を踏まえたものであり、今後はそれぞれの都市の実情に応じて計画水準を設定していくことが望ましい。

- ① 都市計画道路のうち計画水準として示されてきた幹線街路の都市計画決定状況は全国で2 km/km<sup>2</sup>であり、幹線街路の都市計画はおおむね水準を達成していると見られること。
- ② 3.5 km/km<sup>2</sup>に満たない部分は主に補助幹線街路であり、補助幹線街路の都市計画は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましいと考えられること。
- ③ 郊外住宅地に限っては、今後の新規整備が行われる際に近隣住区の設定が可能であり、1 km<sup>2</sup>を標準とすることが望まれること。



住居地域における幹線道路及び補助幹線道路のネットワークの概念図

【出典：「ゆとり社会と街づくり道づくり」大成出版社】

出典：都市計画マニュアルⅡ（都市交通施設編）P37より

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「11 区間」が該当する。

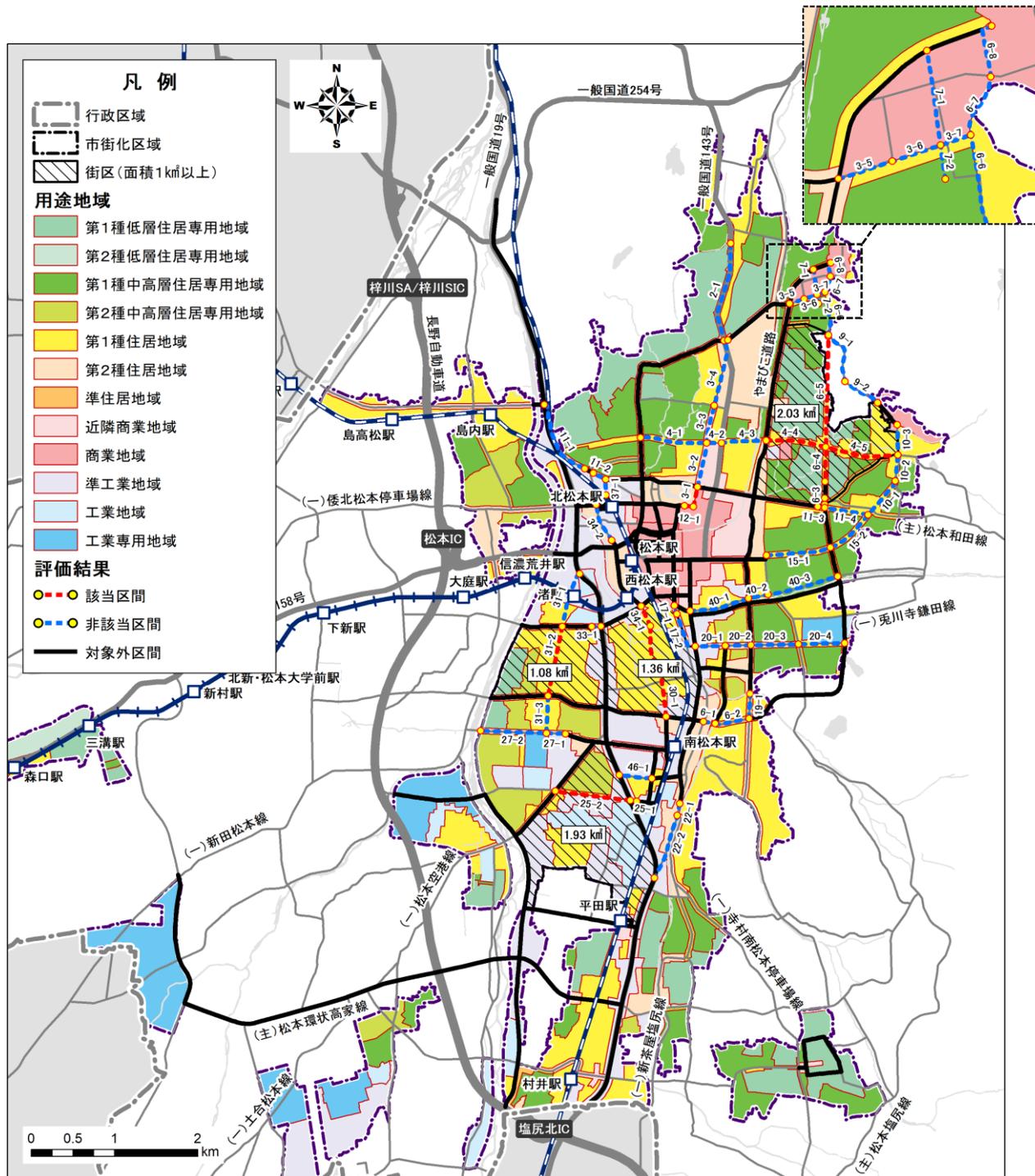


図 【都市環境機能】 幹線道路網密度の向上機能に関する評価結果

※街区の整理に当たっては、国県道・2車線以上の市道で囲まれた街区かつ面積が1.0 km<sup>2</sup>以上となる街区内に区間延長の過半が該当する区間を「該当区間」として評価した。

## 4-2. 都市防災機能

### (1) 緊急輸送機能

#### ① 評価基準

松本市防災都市づくり計画（令和4年8月）において、長野県地域防災計画にて指定されている第一次・第二次震災対策緊急輸送路を「緊急輸送路等要整備区間」として抽出するとともに、松本市地域防災計画で指定されている災害時拠点施設のうち、物資や人の輸送に関する施設と第一次・第二次緊急輸送路を結ぶ道路についても「緊急輸送路等要整備区間」として抽出している。

当該道路については、都市防災上、不可欠な道路であるため、『緊急輸送路等要整備区間に該当する道路（区間）』を「緊急輸送機能を有する道路」として評価する。

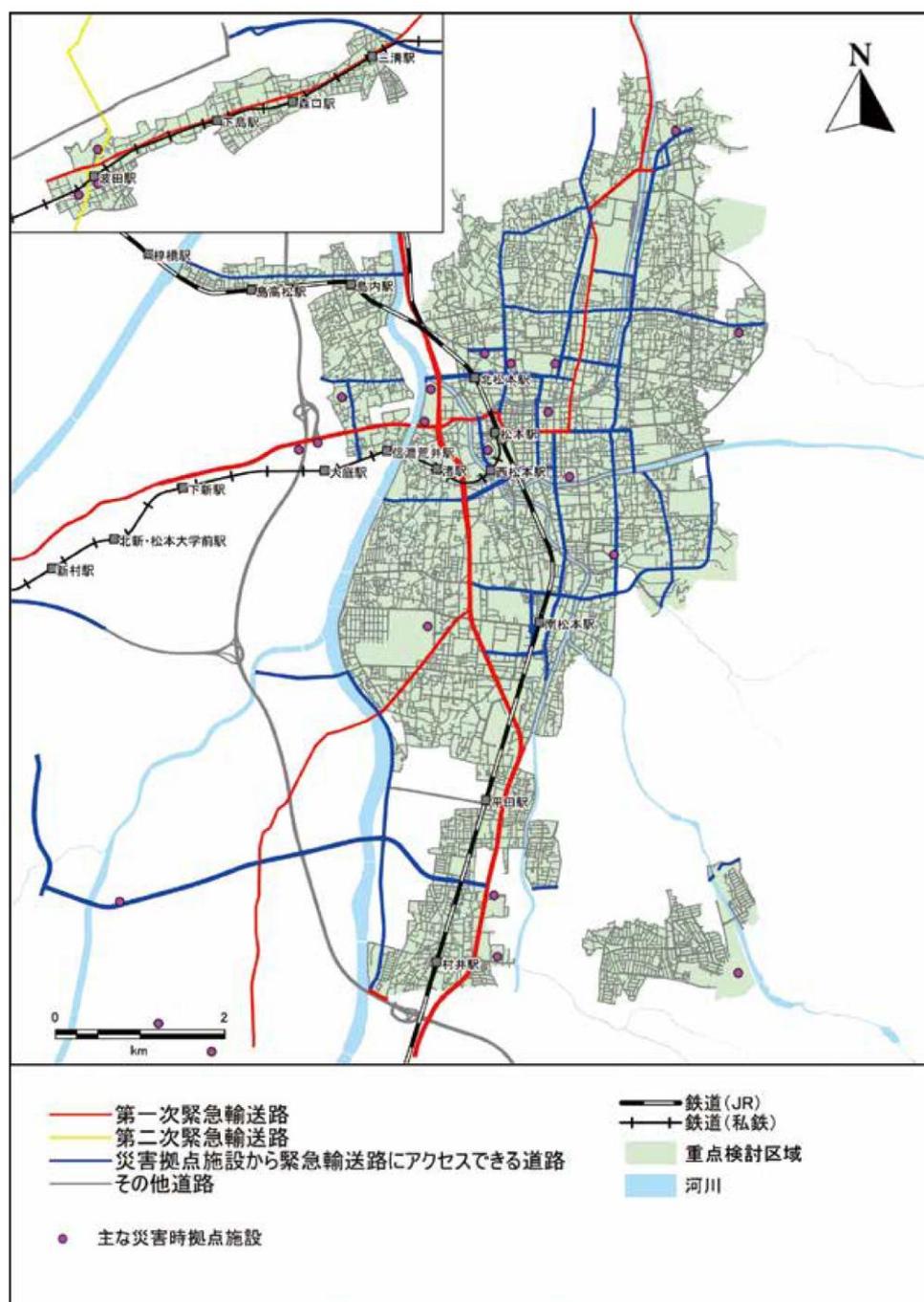


図 【参考】緊急輸送路等要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「17区間」が該当する。

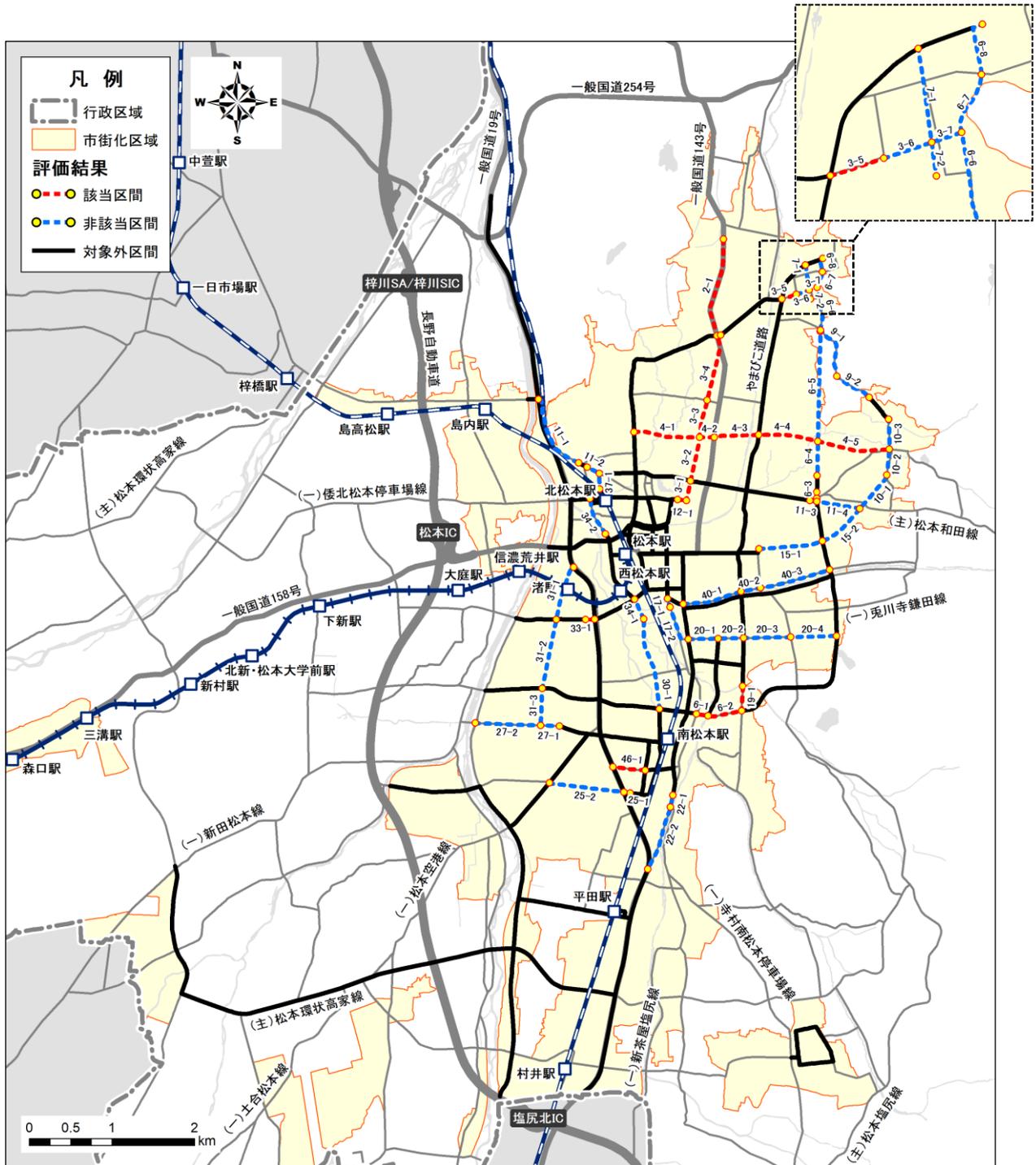


図 【都市防災機能】緊急輸送機能に関する評価結果

※緊急輸送路等要整備区間に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

## (2) 避難支援機能（地震災害）

### ① 評価基準

松本市防災都市づくり計画（令和4年8月）において、令和元年度松本市危険度判定調査における避難シミュレーションの結果を踏まえ、避難路が不足することによって避難困難となる街区に含まれる道路のうち、緊急輸送路や指定緊急避難所に接続する道路を「避難路要整備区間」として抽出している。

当該道路については、都市防災上、不可欠な道路であるため、『避難路要整備区間に該当する道路（区間）』を「避難支援機能を有する道路」として評価する。

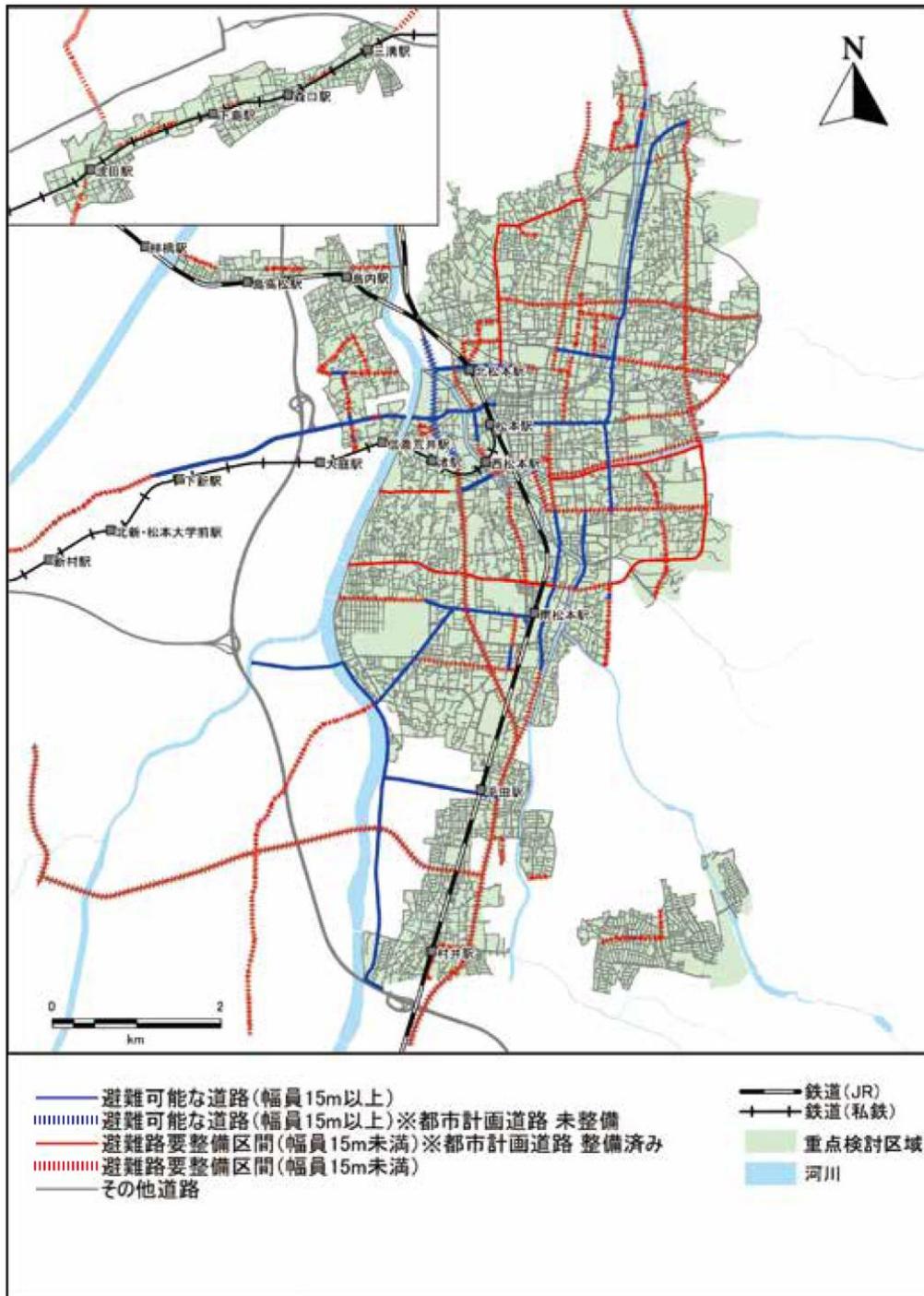


図 【参考】避難路要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

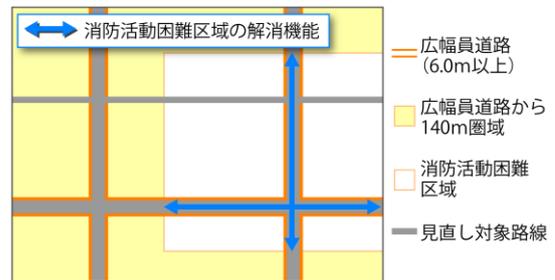


### (3) 消防活動困難区域の解消機能

#### ① 評価基準

消防車が進入できる広幅員道路（道路幅員 6.0m 以上<sup>※1</sup>）からホースの有効幅員（140m<sup>※2</sup>）内は消防活動が可能な区域といえ、それ以外の区域が消防活動困難区域となる。この消防活動困難区域を通過する道路は、消防活動困難区域の解消に寄与する道路と考えられる。

このため、『消防活動困難区域（車道幅員 6.0m 以上の道路から 140m 圏域外）に該当する道路（区間）』を「消防活動困難区域の解消効果のある道路」として評価する。



※1 災害時に消防車が通れる道路の幅員。（出典：防止都市実務ハンドブック編集委員会「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引(2005年)」）

※2 消防車搭載ホース延長を 200m と想定して、ホースの屈曲を考慮した延長。（出典：防止都市実務ハンドブック編集委員会「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引(2005年)」）

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「18区間」が該当する。

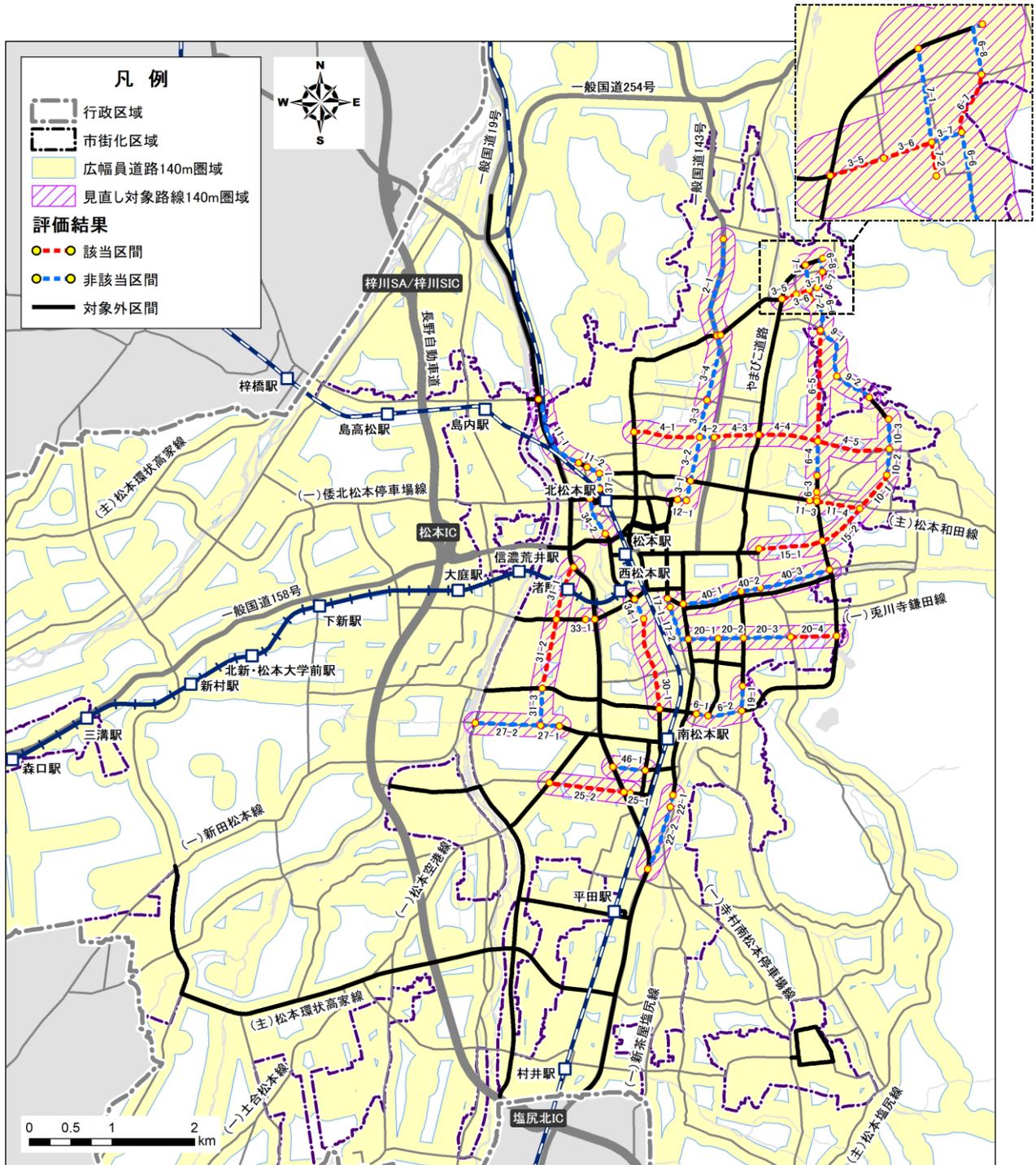


図 【都市防災機能】 消防活動困難区域の解消機能に関する評価結果

※広幅員道路は、「一般国道」、「一般県道」、「主要地方道」、「1級・2級・その他市道（幅員6m以上、2車線相当）」を対象とした。また、消防活動困難区域（車道幅員6.0m以上の道路から140m圏域外）に一部でも該当している区間を「該当区間」として評価した。

#### (4) 延焼遮断機能

##### ① 評価基準

松本市防災都市づくり計画（令和4年8月）において、令和元年度松本市危険度判定調査における道路データと現況の都市計画道路を用いて、都市防火区画の更新を行い、その構成道路を延焼遮断帯区間として抽出している。

当該道路については、都市防災上、不可欠な道路であるため、『延焼遮断帯要整備区間に該当する道路（区間）』を「延焼遮断機能を有する道路」として評価する。

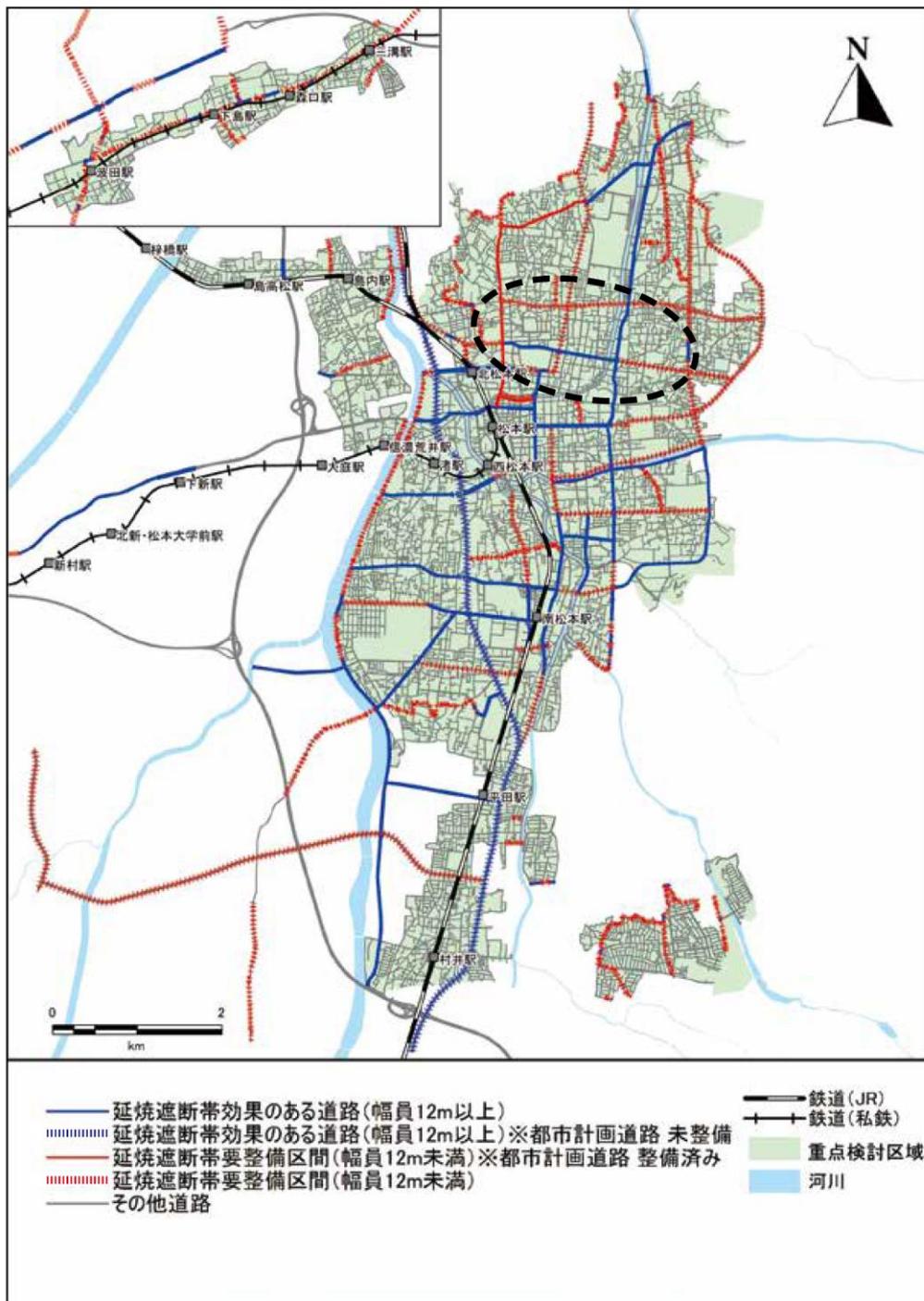


図 【参考】延焼遮断帯要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「49区間」が該当する。

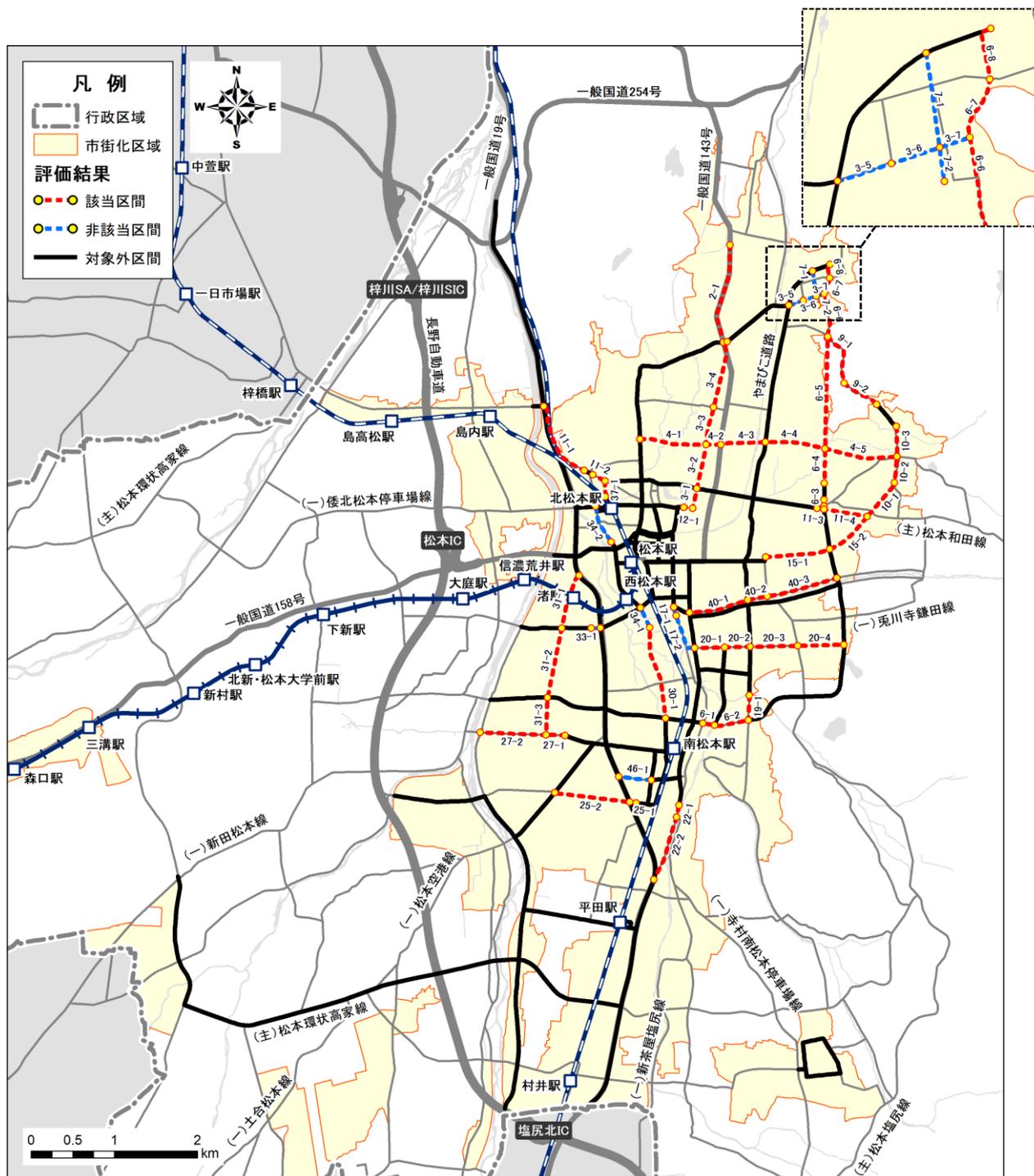


図 【都市防災機能】延焼遮断機能に関する評価結果

※延焼遮断帯要整備区間に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

## (5) 避難支援機能（洪水災害）

### ① 評価基準

洪水浸水想定区域が指定される区域内で計画されている都市計画道路については、洪水災害時の避難路としての役割が期待される。

災害時に交通需要が発生するのはリスクの高いエリアから低いエリアへの避難が想定されるため、『浸水深 3.0m を超えるエリアに該当する道路（区間）』を「避難支援機能（洪水災害）を有する道路」として評価する。（R4 松本市防災都市づくり計画 P. 20, 21 より、浸水深 3.0m 未満は垂直避難が有効なため）

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「4区間」が該当する。

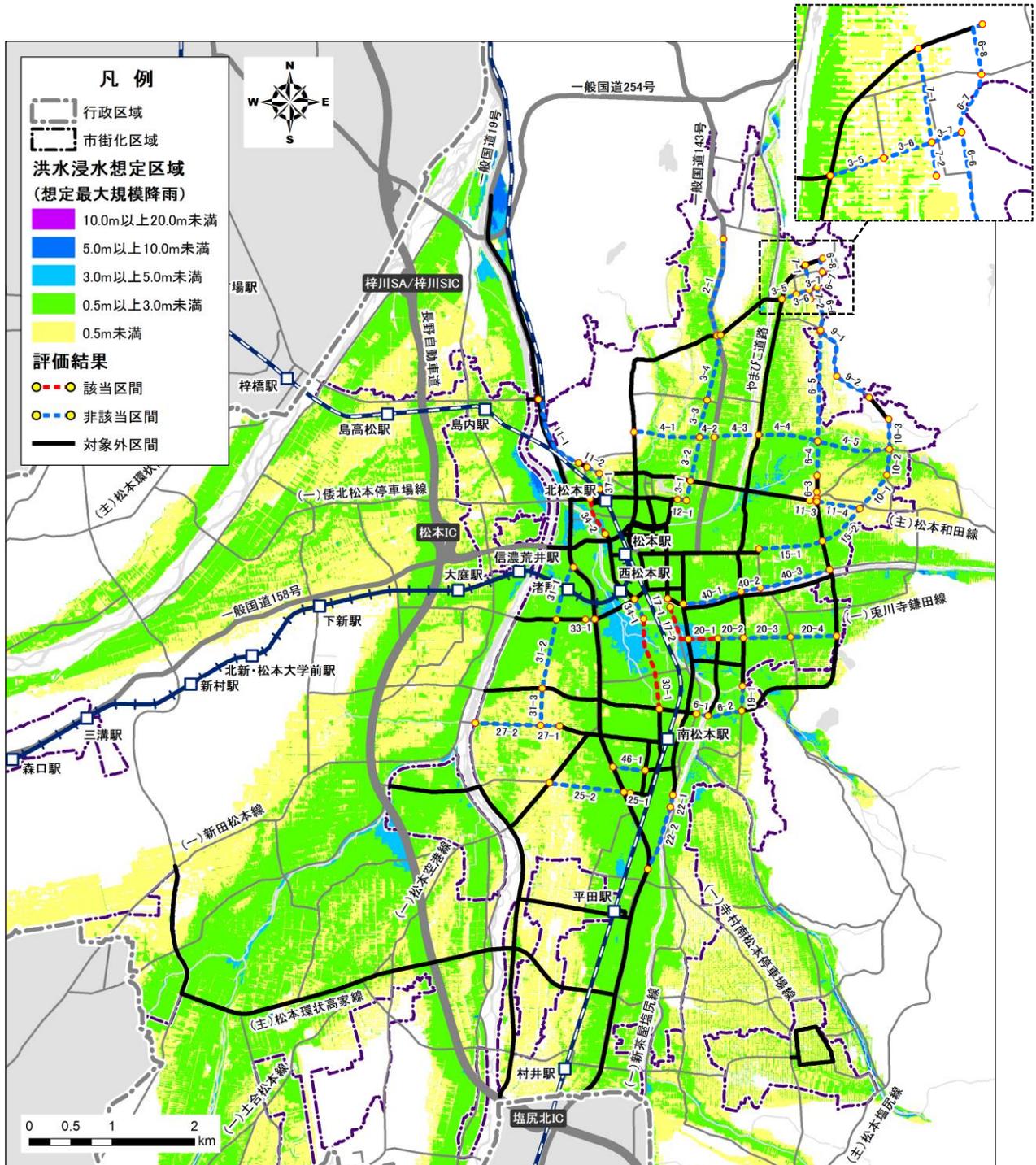


図 【都市防災機能】避難支援機能（洪水災害）に関する評価結果

※浸水深3.0mを超えるエリアに一部でも該当している区間を「該当区間」として評価した。

### 4-3. 収容空間機能

#### (1) 電線共同溝の収容機能

##### ① 評価基準

松本市第7次道路整備五箇年計画（令和5年8月）の整備方針において、「無電柱化の推進」を位置づけ、無電柱化検討路線を設定している。

無電柱化により、災害時における輸送・避難空間の確保に加えて、歴史的まちなみの保全・魅力ある都市景観の形成、安全で快適な通行空間の確保等の効果が期待される。

このため、『無電柱化（整備済）、電線地中化（事業中）、無電柱化検討路線に該当する道路（区間）』を「電線共同溝の収容機能を有する道路」として評価する。

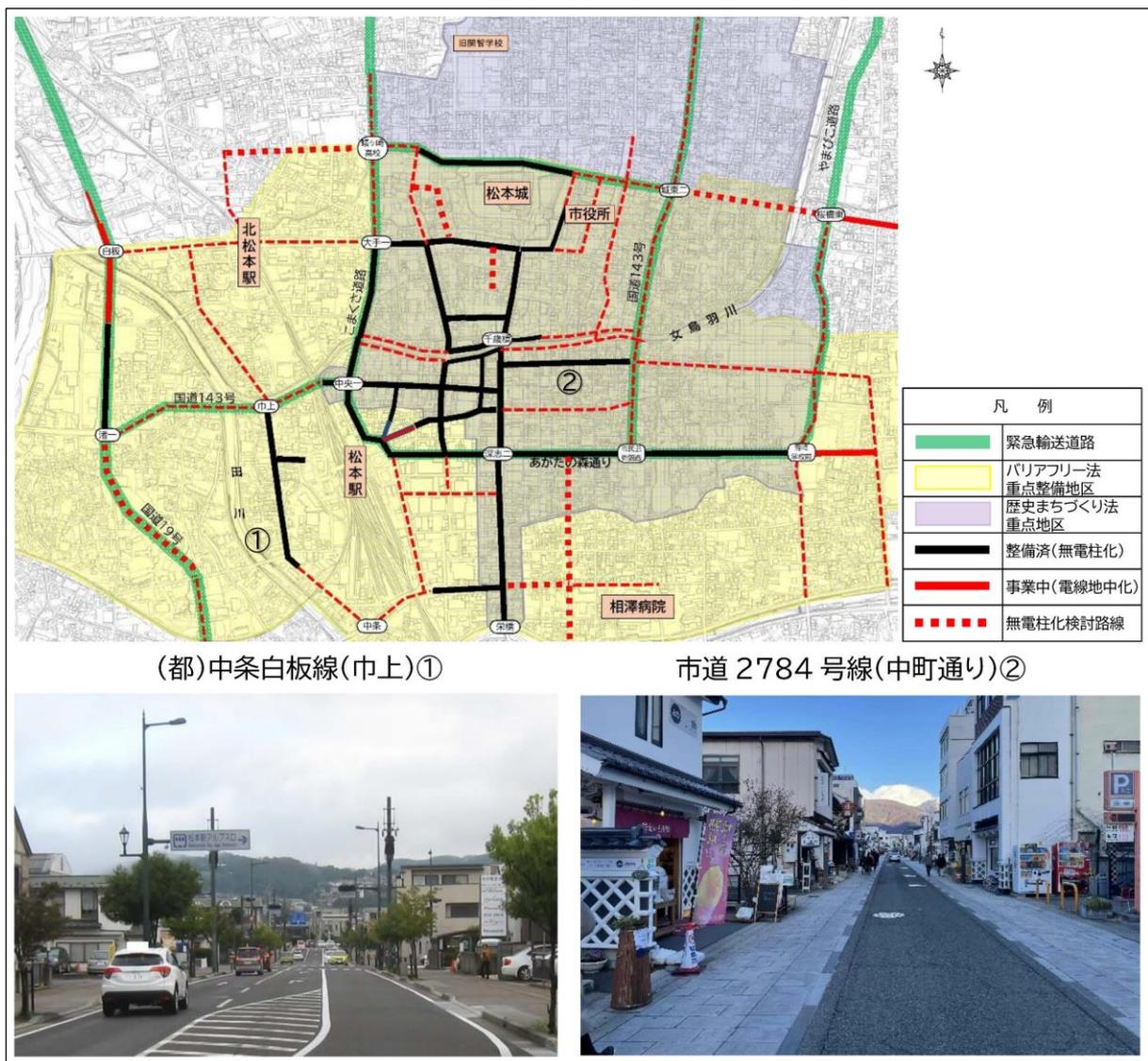


図 【参考】無電柱化検討路線（松本市第7次道路整備五箇年計画）

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「4区間」が該当する。

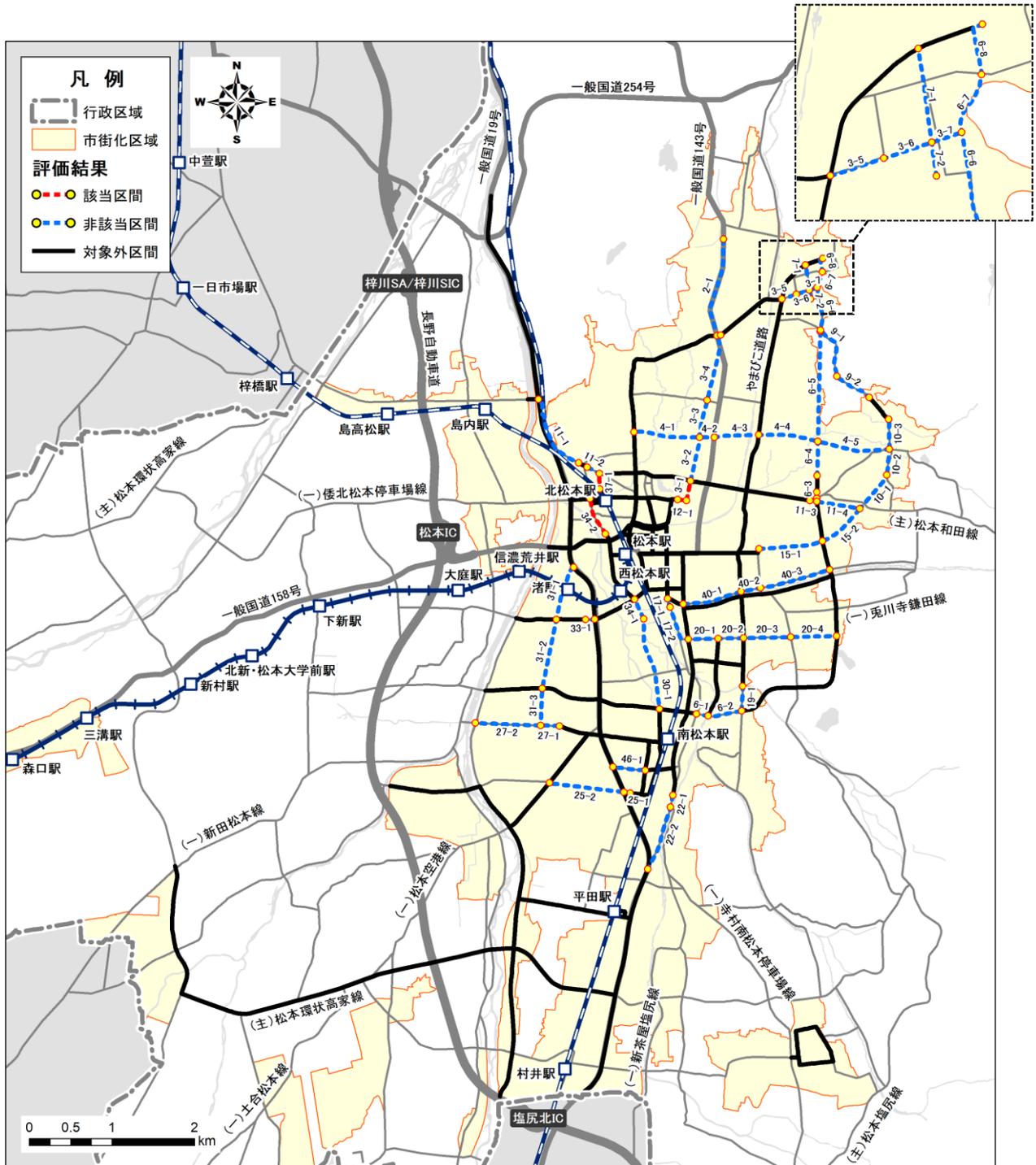


図 【収容空間機能】電線共同溝の収容機能に関する評価結果

※無電柱化（整備済）、電線地中化（事業中）、無電柱化検討路線に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

## (2) 公共交通運行支援機能

### ① 評価基準

松本市立地適正化計画（平成31年3月改定）に基づく、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの推進にあたり、今後、高齢化の進行が予測される中、市民の暮らしを支える公共交通が果たす役割が重要となっており、利便性向上や利用促進などが求められている。

このため、『現道がバス路線となっている又は整備後にバス路線になり得る道路（区間）』を「公共交通運行支援機能を有する道路」として評価する。

表 各区間に対応するバス路線一覧

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	収容空間機能		該当バス路線
					公共交通運行支援機能		
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	1		四賀線、岡田線等
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	1		
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	1		浅間線、四賀線、岡田線等
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	1		
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	1		
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	1		浅間線
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	0		
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	0		
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	0		
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	0		
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	0		
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	0		
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	0		
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	0		
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	0		
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	1		浅間・大村線
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	1		浅間・大村線
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	1		浅間・大村線
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	1		浅間・大村線
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	0		
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	1		浅間線
22	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	1		浅間・大村線
23	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	1		浅間・大村線
24	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	0		
25	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	0		
26	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	0		
27	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	0		
28	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	1		美ヶ原温泉線
29	11-1	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	1.09	0		
30	11-2	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	0.13	0		
31	11-3	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	0.09	1		入山辺線
32	11-4	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	0.58	1		入山辺線
33	12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	1		TS北コース、横田信大循環線、浅間線他
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	1		TS東コース
35	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	0		
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	1		寿台線、松原線、内田線
37	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	1		寿台線、松原線、内田線
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	1		並柳団地線
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	1		TS南コース、南部循環線、並柳団地線
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	0		
41	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	0		
42	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	0		
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	1		寿台線、松原線、内田線
44	22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	0		
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	0		
46	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	1		南松本・平田線、南松本・山形線
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	1		南部循環線
48	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	1		南部循環線
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	0		
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	0		
51	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	1		山形線
52	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	0		
53	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	1		南部循環線、神林ライナー、山形線
54	34-1	3・4・34 中条白板線	18	0.26	0		
55	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	0		
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	0		
57	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	0		
58	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	0		
59	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	0		
60	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	1		南部循環線、南松本・山形線
計				29.95		29	

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「29 区間」が該当する。

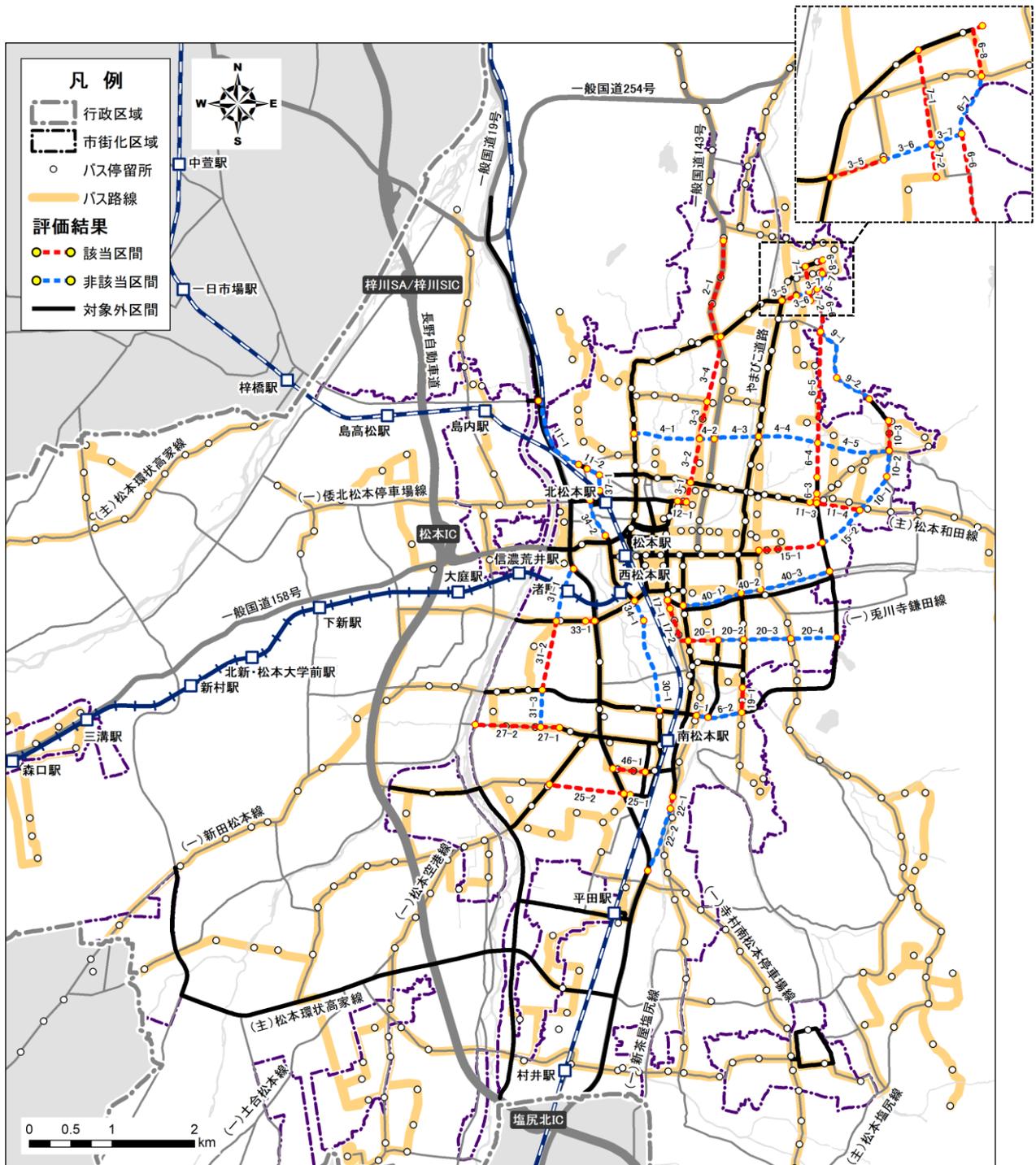


図 【収容空間機能】公共交通運行支援機能に関する評価結果

※現道がバス路線となっている又は整備後にバス路線になり得る道路を「該当区間」として評価した。

※バス路線になり得る道路は、300m 以内に並行するバス路線を有する区間とする。

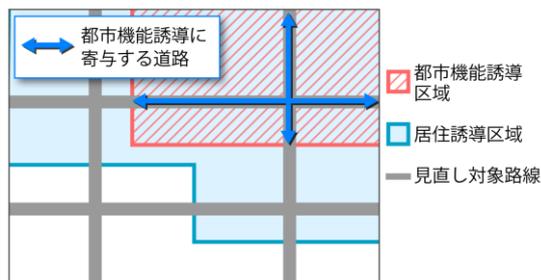
#### 4-4. 市街地形成機能

##### (1) 都市機能誘導機能

###### ① 評価基準

松本市立地適正化計画（平成31年3月改定）では、便利な暮らしを支える拠点の形成を進めるため、中核的な都市機能等の維持・誘導を図る区域として、都市機能誘導区域を設定している。

このため、『都市機能誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡※する道路（区間）』を「都市機能誘導に寄与する道路」として評価する。



※都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路

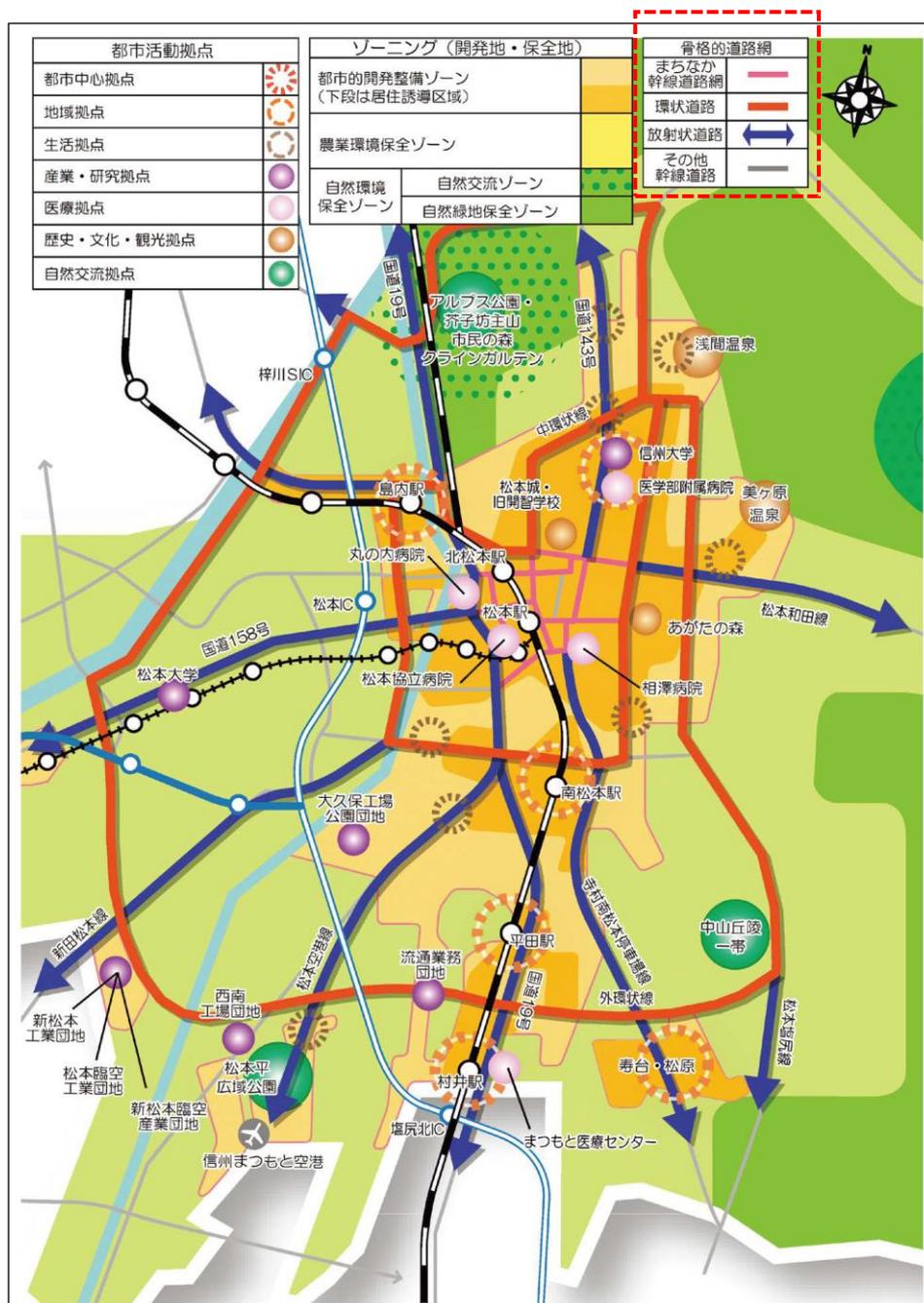


図 【参考】 将来都市構造図（松本市都市計画マスタープラン）

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「15 区間」が該当する。

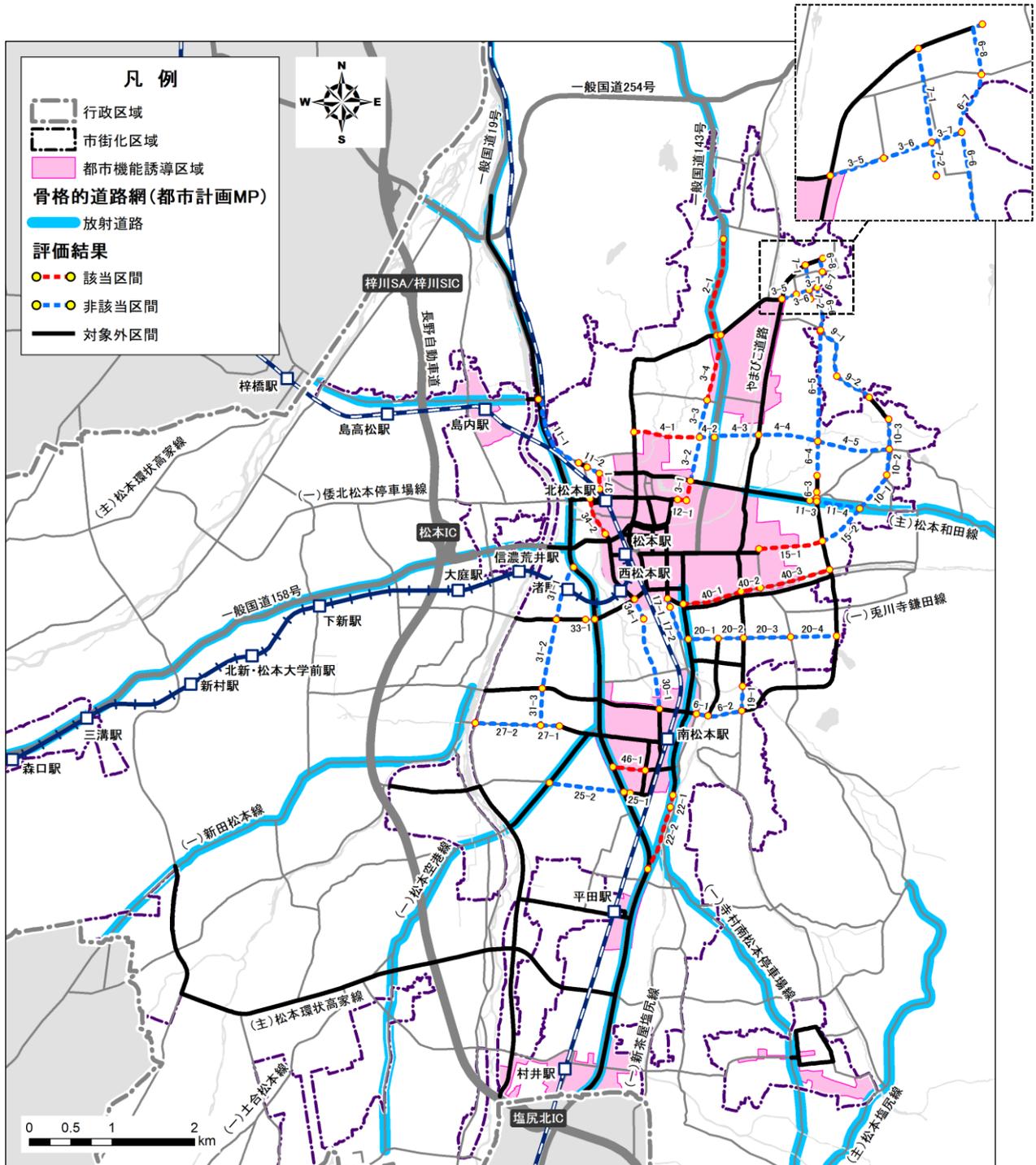


図 【市街地形成機能】都市機能誘導機能に関する評価結果

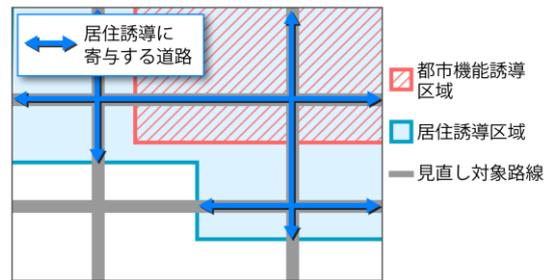
※区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

## (2) 居住誘導機能

### ① 評価基準

松本市立地適正化計画（平成31年3月改定）では、豊富な資源とコンパクトな市街地の形成により、「住む人」と「訪れる人」にとって、魅力と活力にあふれる都市の創出を目指し、居住の維持・誘導を図る区域として、居住誘導区域を設定している。

このため、『居住誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路（区間）』を「居住誘導に寄与する道路」として評価する。



※都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路

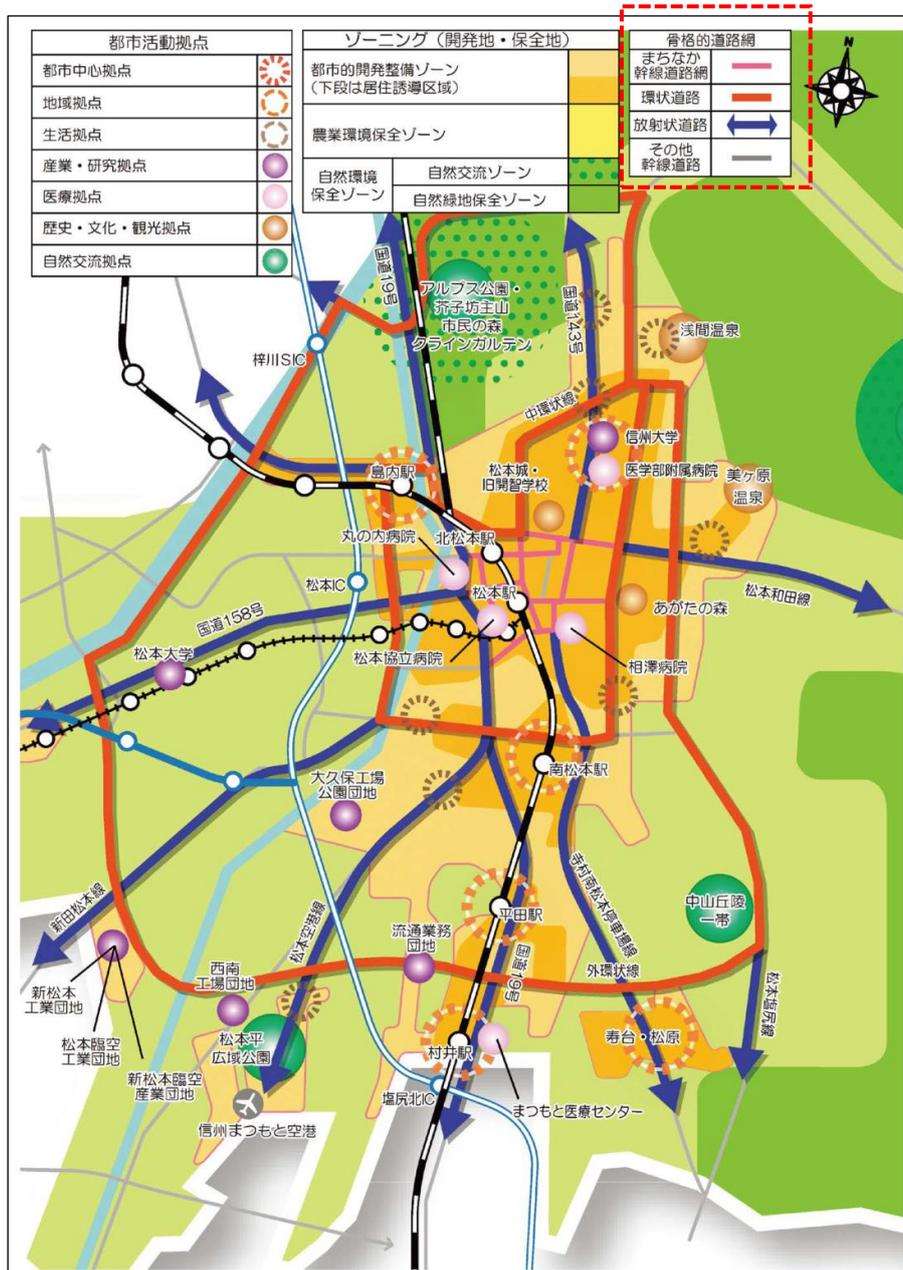


図 【参考】 将来都市構造図（松本市都市計画マスタープラン）[再掲]

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「42区間」が該当する。

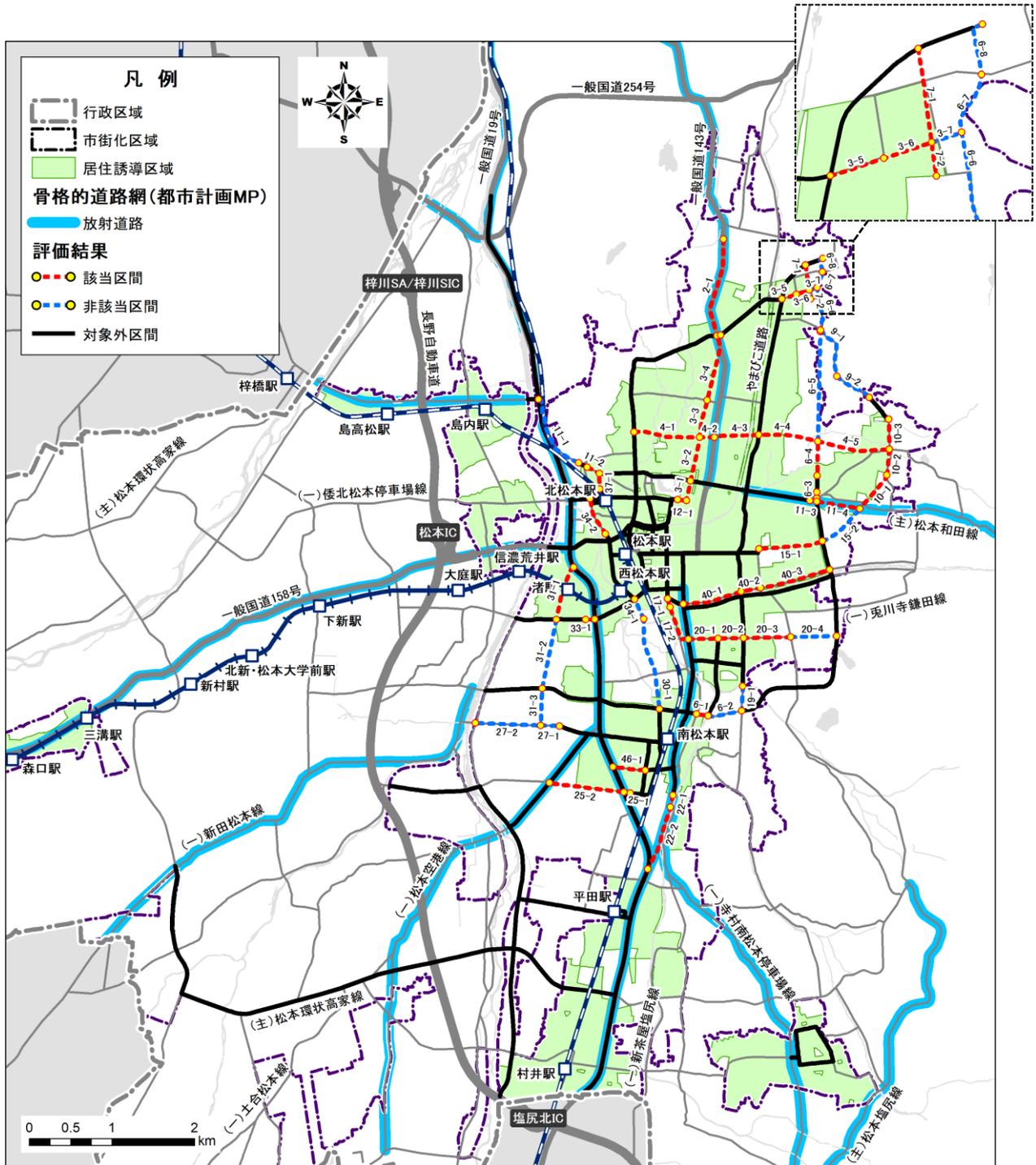


図 【市街地形成機能】居住誘導機能に関する評価結果

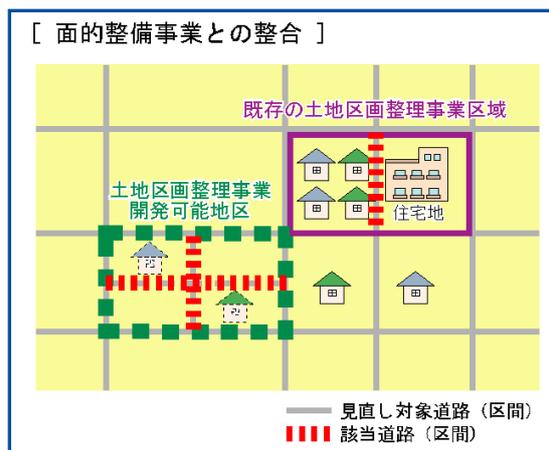
※区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

### (3) 開発計画支援機能

#### ① 評価基準

都市計画道路の整備にあたっては、土地区画整理事業などの面的整備事業との整合を図り、一体的なまちづくりを進めていくことが望ましい。

このため、『面的整備事業地区内、工業団地内の道路及びそのアクセス道路（区間）』を「開発計画支援機能を有する道路」として評価する。



## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「11 区間」が該当する。

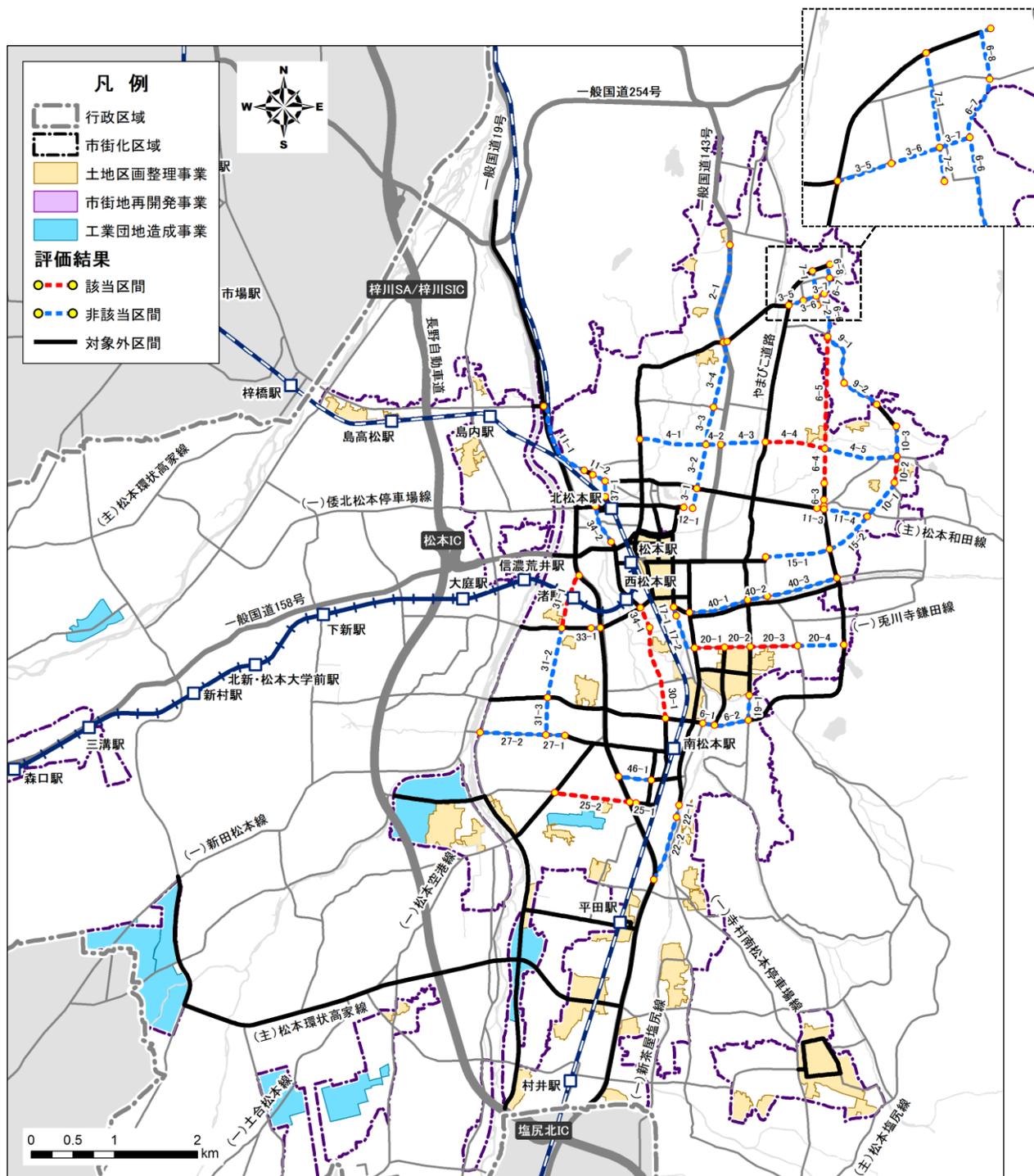


図 【市街地形成機能】 開発計画支援機能に関する評価結果

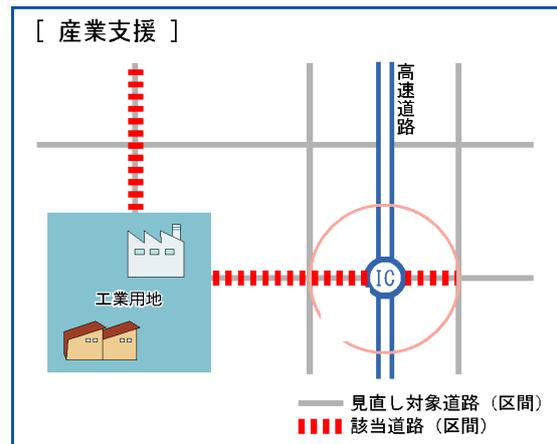
※面的整備事業地区内、工業団地内の道路及びそのアクセス道路の内、他の幹線道路に接続するまでの区間を「該当区間」として評価した。

#### (4) 産業支援機能

##### ① 評価基準

都市計画道路は、物流や産業を支える幹線的な道路としての役割も期待される。

このため、『既存の工業団地に接続する道路（区間）又は松本 IC から工業団地へのアクセス路に該当する道路（区間）』を「産業支援機能を有する道路」として評価する。



## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「6区間」が該当する。

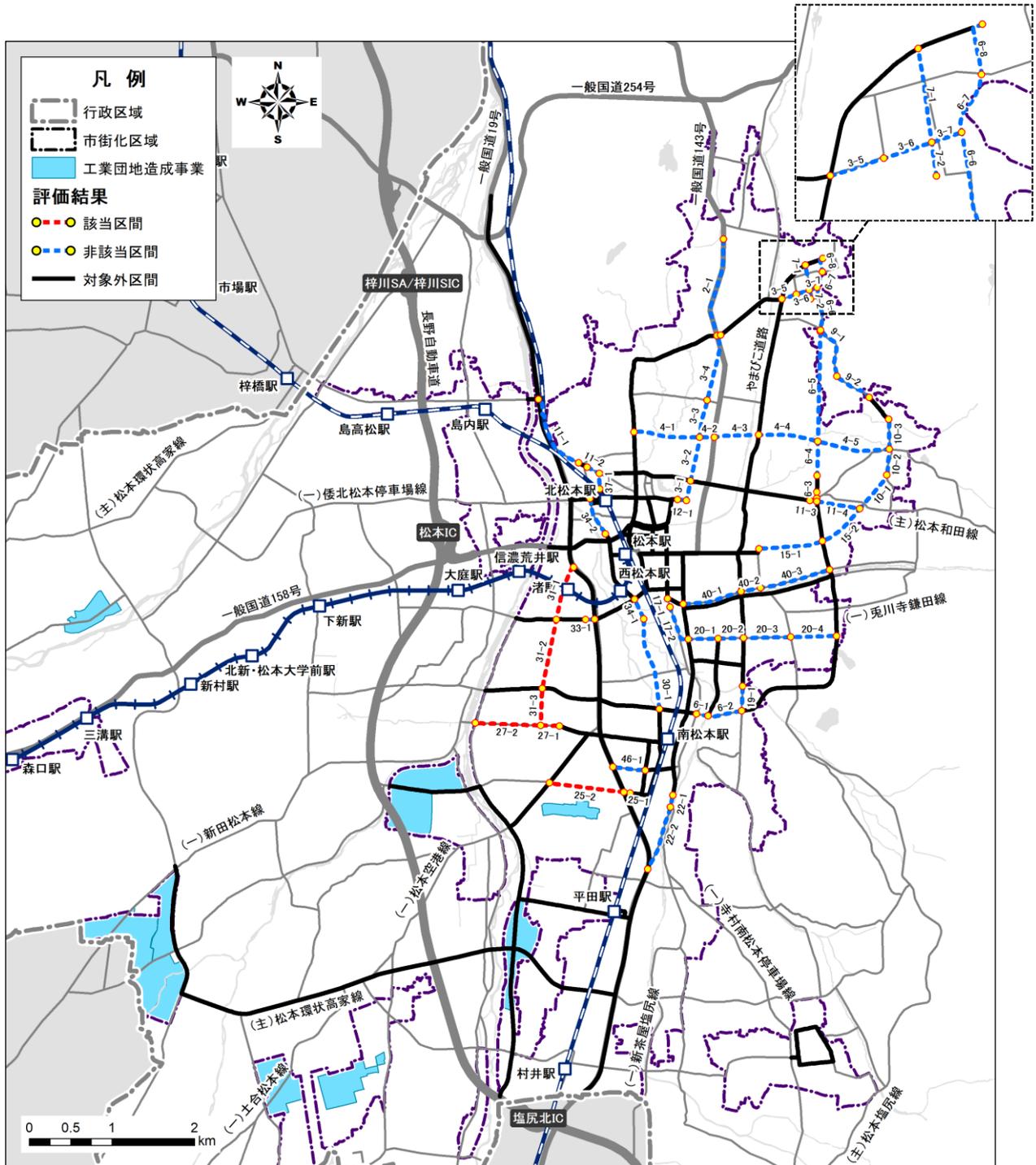


図 【市街地形成機能】産業支援機能に関する評価結果

※既存の工業団地に接続する道路又は松本 IC から工業団地へのアクセス路に該当する道路を「該当区間」として評価した。

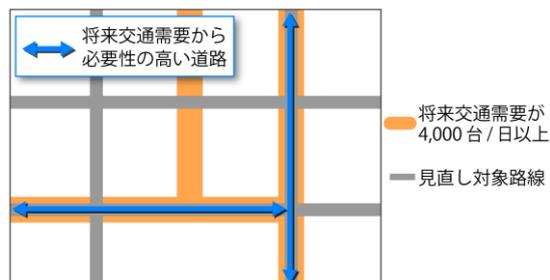
## 4-5. 交通機能

### (1) トラフィック機能 (将来交通需要)

#### ① 評価基準

交通処理は道路が持つ役割でも重要な要素である。

このため、『将来交通量<sup>※1</sup>が4,000台/日以上<sup>※2</sup>になると予測される道路(区間)』を「トラフィック機能の高い道路」として評価する。



※1 フルネット(全ての路線が整備された場合)における将来交通量推計結果を用いる。

※2 道路構造令における4種2級の基準値である4,000台/日を用いる。

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「28 区間」が該当する。

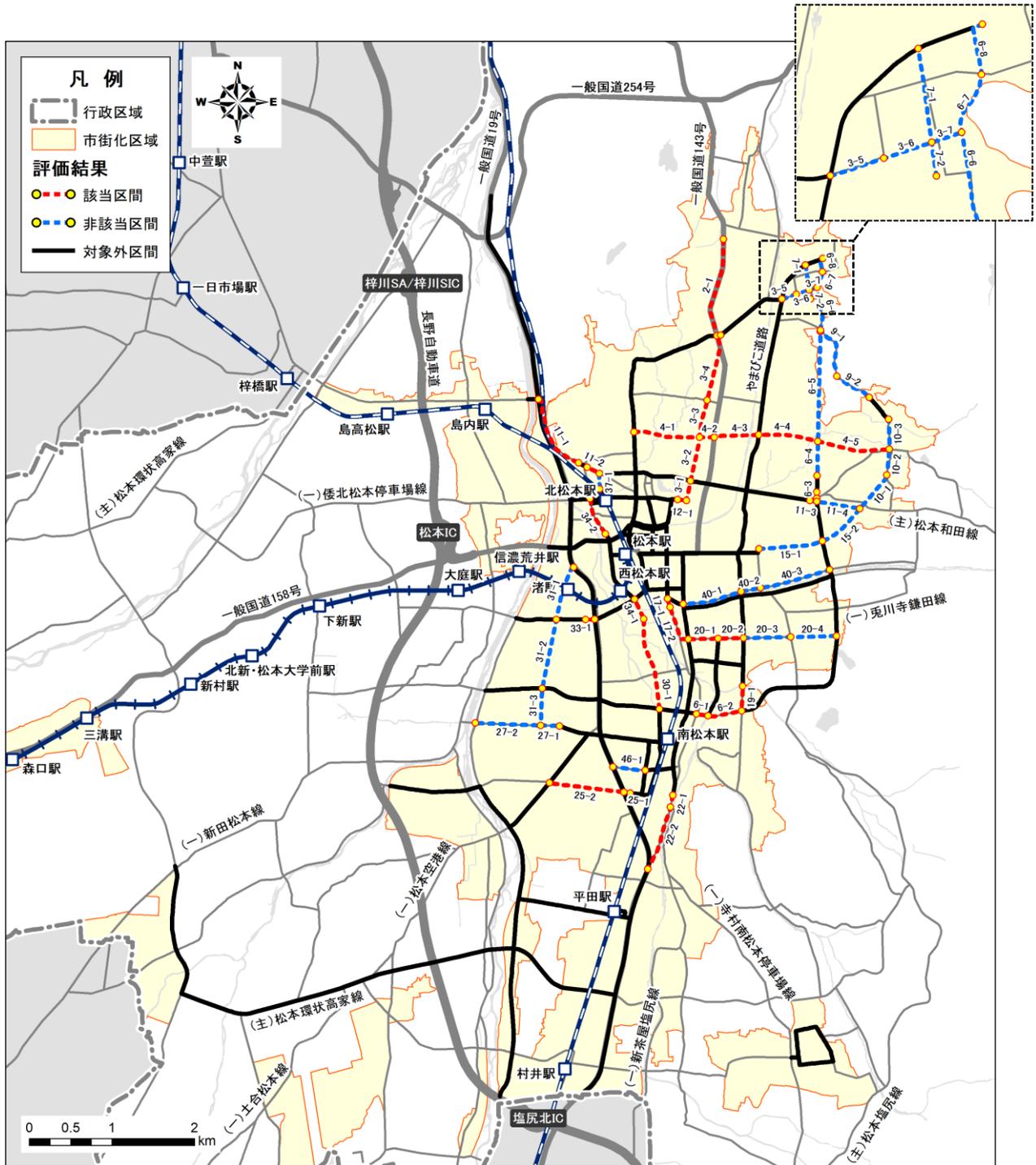


図 【交通機能】トラフィック機能（将来交通需要）に関する評価結果

※将来交通量が4,000台/日以上になると予測される道路を「該当区間」として評価した。



## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「34区間」が該当する。

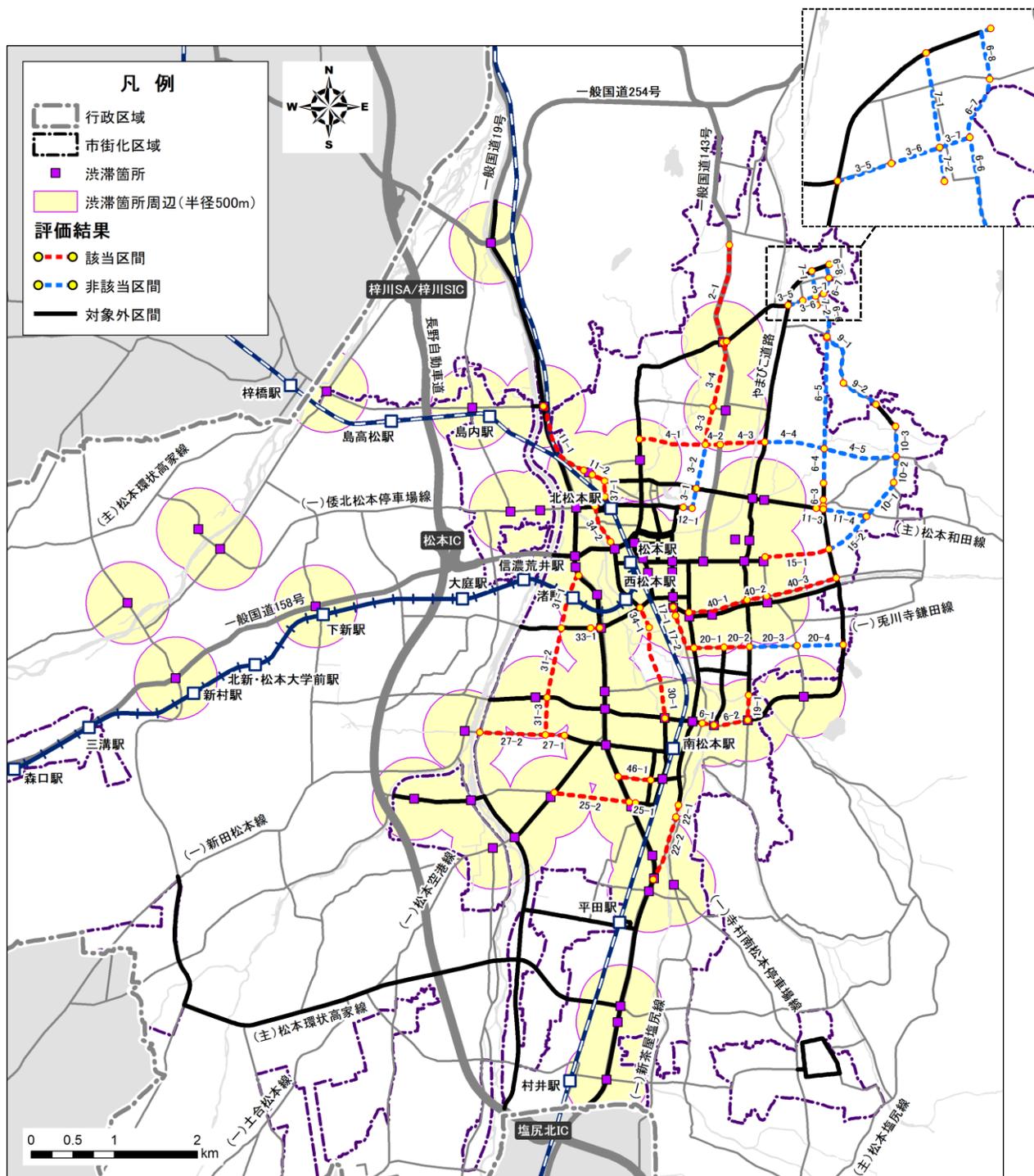


図 【交通機能】 渋滞緩和機能に関する評価結果

※渋滞箇所及びその周辺(半径500m)に一部でも該当する道路を「該当区間」として評価した。

### (3) 中心市街地通過交通抑制機能

#### ① 評価基準

都市計画道路が整備されることで、交通の分散化が図られ、中心市街地への通過交通の抑制が図られることが期待される。

このため、『環状道路※に該当する道路（区間）』を「中心市街地通過交通抑制機能を有する道路」として評価する。

※都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「環状道路」に位置づけられる道路

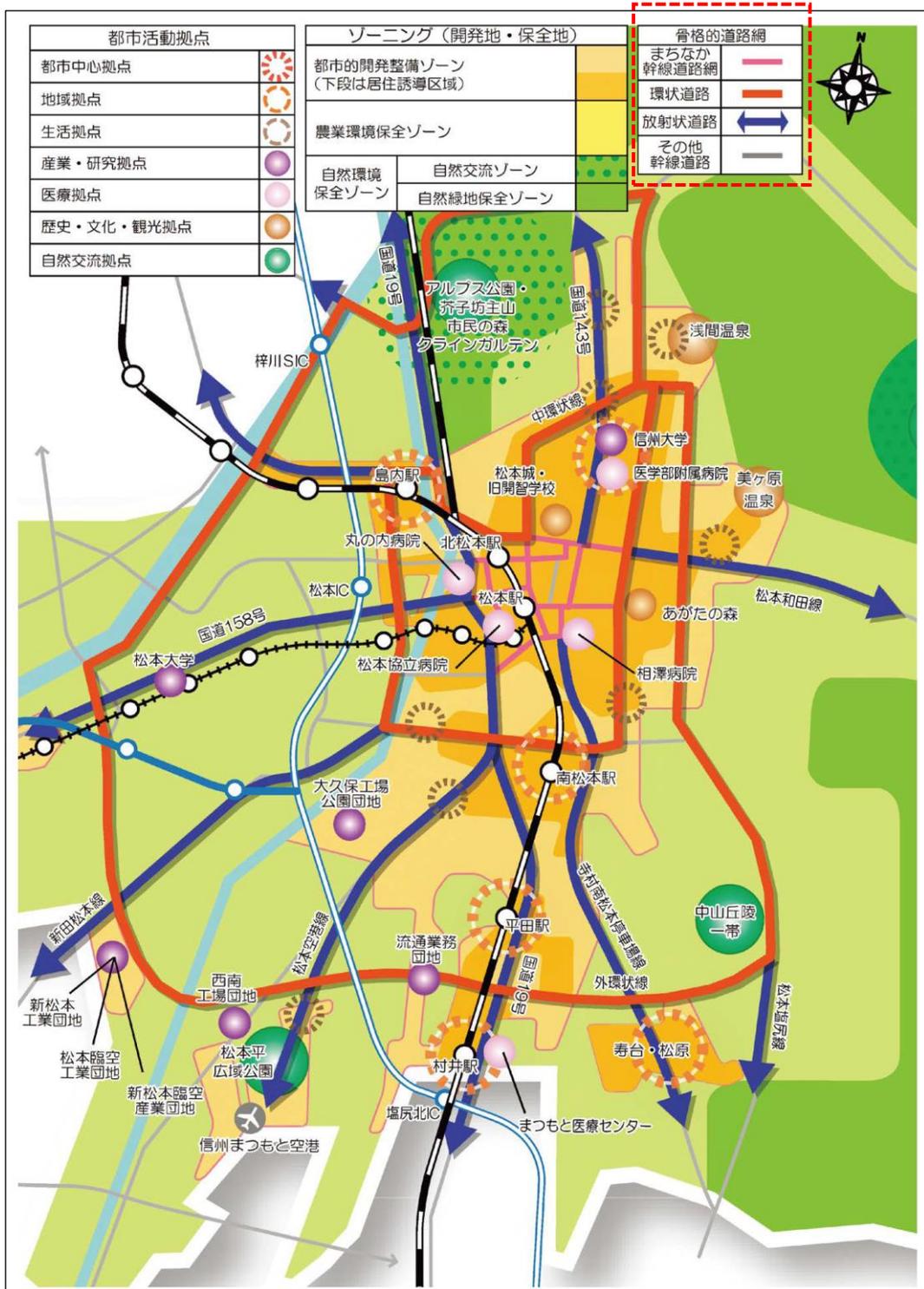


図 【参考】 将来都市構造図（松本市都市計画マスタープラン）[再掲]

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「8区間」が該当する。

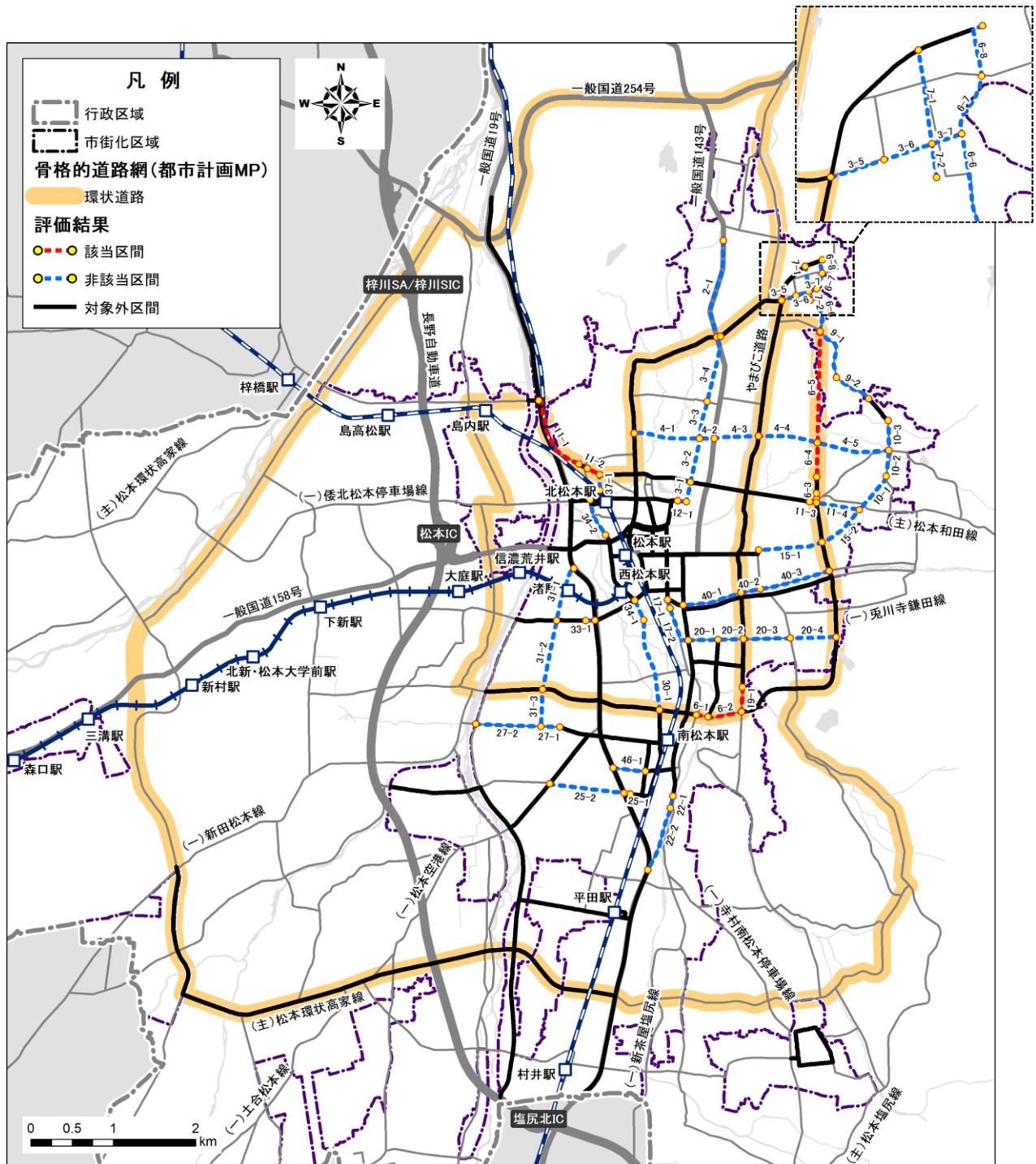


図 【交通機能】 中心市街地通過交通抑制機能に関する評価結果

※環状道路として位置づけられている道路を「該当区間」として評価した。

#### (4) 自転車の安全性確保機能

##### ① 評価基準

松本市自転車活用推進計画（令和3年9月）において、自転車ネットワーク路線が設定され、自転車の利用促進に向けた取組や整備が進められている。

このため、『自転車ネットワーク路線のうち、「R5～8年整備予定路線」又は「松本駅から自転車利用の多い高校までの道路（区間）」を「自転車の安全性確保機能を有する道路」として評価する。

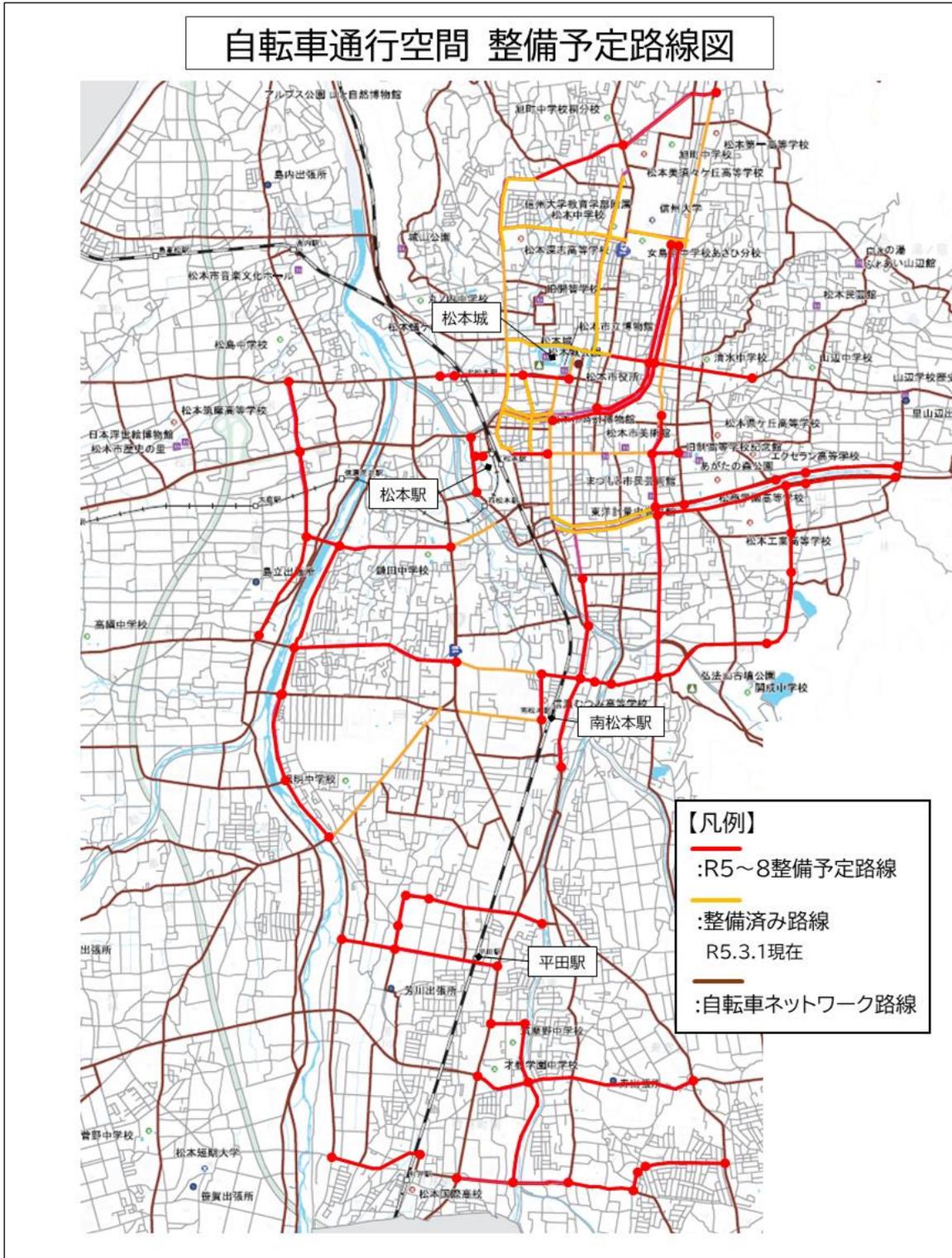


図 【参考】 自転車通行空間 整備予定路線図

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「12区間」が該当する。

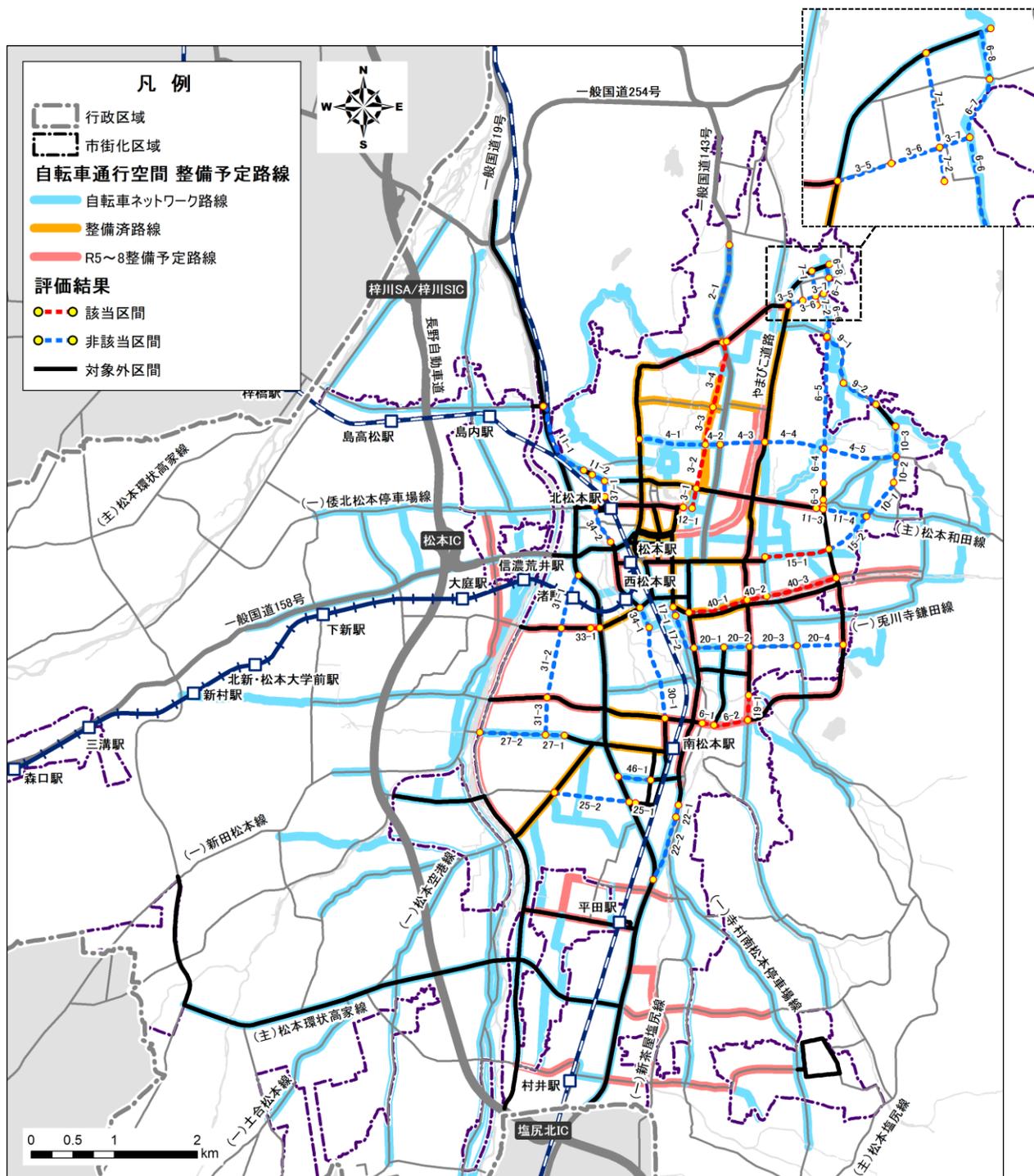


図 【交通機能】自転車の安全性確保機能に関する評価結果

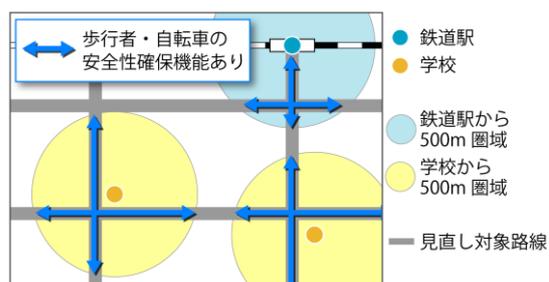
※自転車ネットワーク路線のうち、「R5～8年整備予定路線」又は「松本駅から自転車利用の多い高校までの道路」を「該当区間」として評価した。

## (5) 歩行者等の安全性確保機能

### ① 評価基準

鉄道駅では、駅周辺利用者など歩行者が多く、また、小中学校、高校周辺では児童・生徒の多くが登下校しており、これら施設周辺における安全性確保は重要な課題である。

このため、『鉄道駅、小中学校、高校、大学から半径 500m 以内※に該当する道路(区間)』を「歩行者等の安全性確保機能を有する道路」として評価する。



※ 徒歩圏は立地適正化計画の考え方と整合を図り、「半径 500m」を採用した。

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「37区間」が該当する。

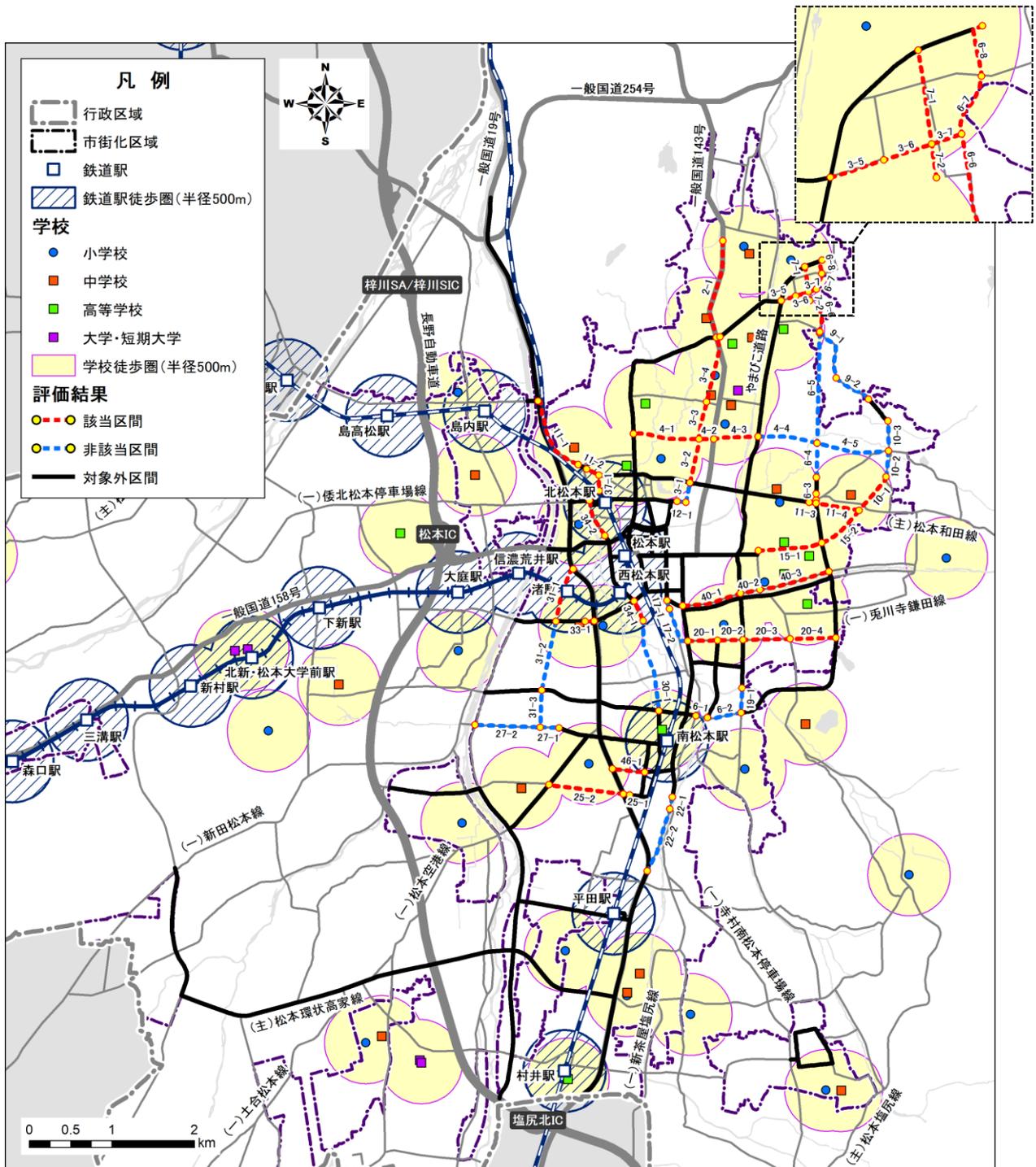


図 【交通機能】歩行者等の安全性確保機能に関する評価結果

※区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

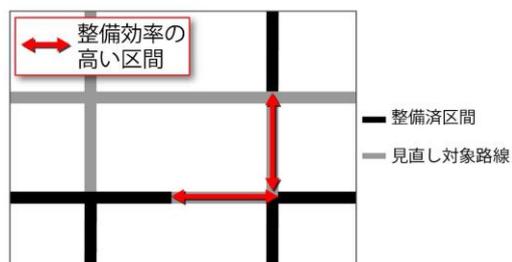
## (6) 道路の連続性確保機能

### ① 評価基準

都市計画道路について、わずかな区間を残した整備は、安全面や事業の連続性の観点からも問題がある。

このため、『一定の未整備区間の整備により直結した長い区間が確保できる道路』を「道路の連続性確保機能を有する道路」として評価する。

なお、見直し対象区間の平均区間延長である「0.5km (500m)」未満の区間を「一定の未整備区間」とする。



## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「13区間」が該当する。

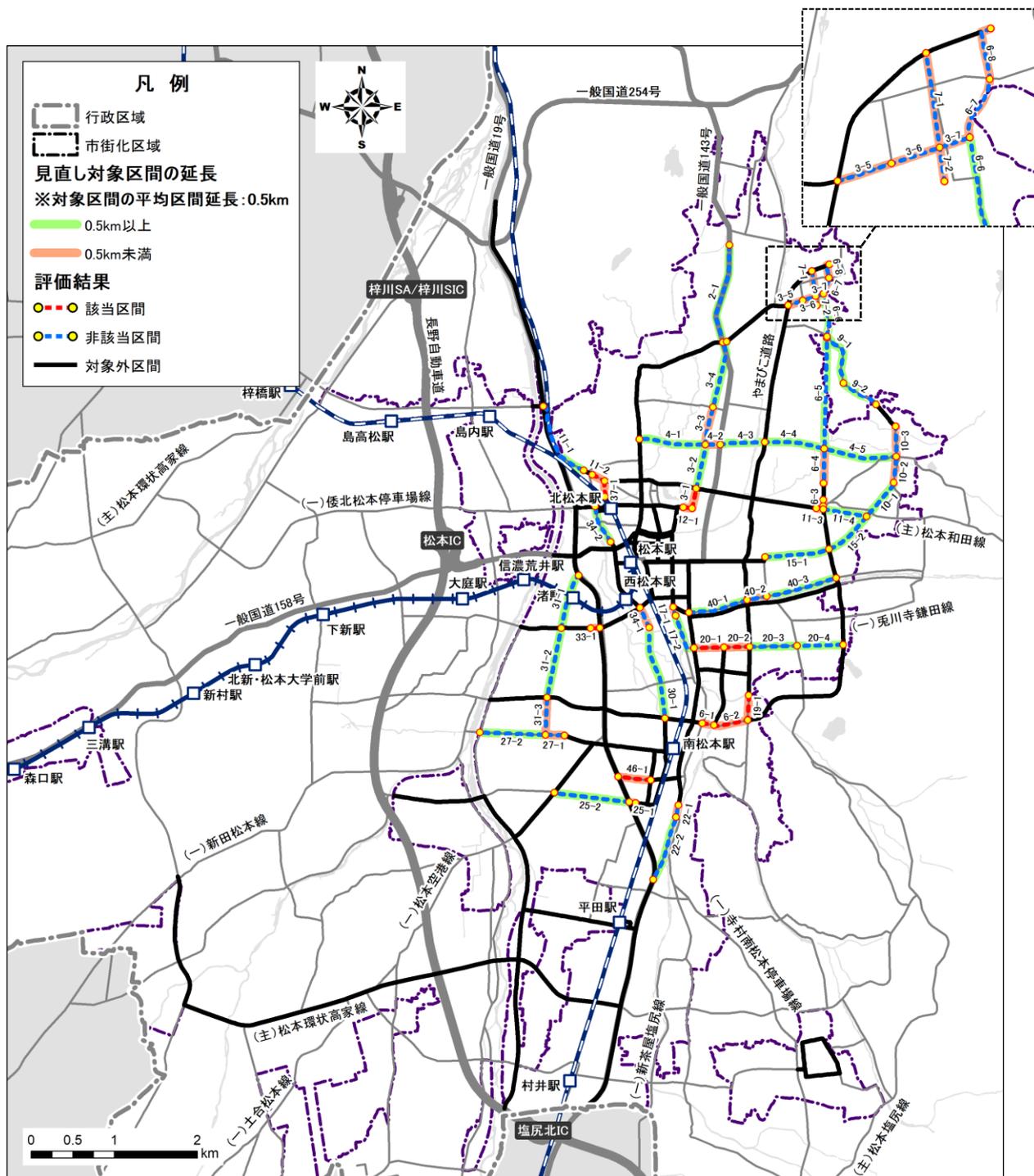


図 【交通機能】道路の連続性確保機能に関する評価結果

※一定の未整備区間（0.5km（500m））の整備により直結した長い区間が確保できる道路を「該当区間」として評価した。

## (7) 観光施設へのアクセス機能

### ① 評価基準

松本市は、国宝松本城をはじめ、市内に観光関連施設が多数分布しており、観光都市としての特性を有している。都市計画道路の整備により、これらの施設へのアクセス性向上に寄与することが期待される。

観光施設の内、市街地に位置する施設については、徒歩・公共交通を用いた移動を推奨する観点から、周辺道路の歩道整備が求められる。

一方で、郊外に位置し、自動車での移動がメインとなるような施設については、目的地となる施設周辺の円滑なアクセスの観点から、施設周辺の道路整備が求められる。

このため、『観光施設アクセス圏※（半径 500m）に該当する道路（区間）』を「観光施設へのアクセス機能を有する道路」として評価する。

※ 観光施設は、松本市「主要観光施設パンフレット」に掲載されている「観光施設」、「温泉」を対象とした。

※ アクセス圏は立地適正化計画の考え方と整合を図り、「半径 500m」を採用した。

## ② 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「22 区間」が該当する。

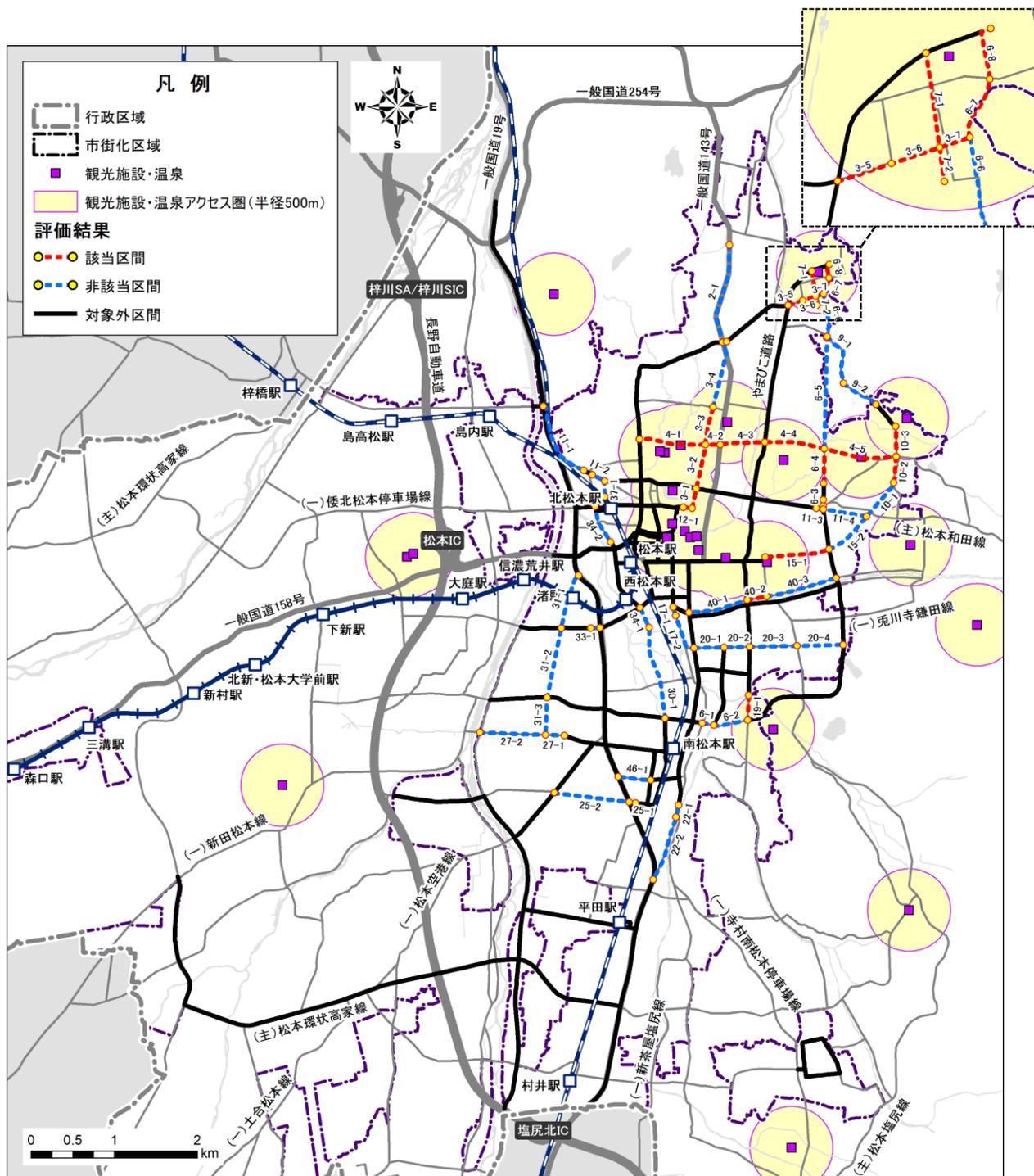


図 【交通機能】観光施設へのアクセス機能に関する評価結果

※区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

4-6. 必要性の評価結果一覧

連番	区間番号	路線名	計画幅員(m)	延長(km)	整備状況	都市環境機能		都市防災機能					収容空間機能		市街地形成機能					交通機能					指標該当数合計	区間番号	路線名	
						土地利用緩和機能	幹線道路網密度の向上機能	緊急輸送機能	避難支援機能(地震災害)	消防活動困難区域の解消機能	延焼遮断機能	避難支援機能(洪水災害)	電線共同溝の収容機能	公共交通運行支援機能	都市機能誘導機能	居住誘導機能	開発計画支援機能	産業支援機能	トラフィック機能	渋滞緩和機能	中心市街地通過交通抑制機能	自転車の安全性確保機能	歩行者等の安全性確保機能	道路の連続性確保機能				観光施設へのアクセス機能
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	未整備	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	9	2-1	3・5・2 追分岡田線
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	未整備	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	12	3-1	3・4・3 丸の内浅間線
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	未整備	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	9	3-2	3・4・3 丸の内浅間線
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	未整備	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	1	10	3-3	3・4・3 丸の内浅間線
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	未整備	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	10	3-4	3・4・3 丸の内浅間線
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	3-6	3・4・3 丸の内浅間線
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3-7	3・4・3 丸の内浅間線
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	未整備	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	10	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	未整備	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	8	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	未整備	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	9	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	未整備	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	8	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	未整備	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	9	6-1	3・5・6 出川浅間線
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	8	6-2	3・5・6 出川浅間線
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	未整備	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	7	6-3	3・5・6 出川浅間線
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	8	6-4	3・5・6 出川浅間線
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	未整備	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7	6-5	3・5・6 出川浅間線
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	未整備(一部概成済)	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	6-6	3・5・6 出川浅間線
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	6-7	3・5・6 出川浅間線
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	6-8	3・5・6 出川浅間線
22	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	未整備	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	7-1	3・4・7 本郷野球場線
23	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	7-2	3・4・7 本郷野球場線
24	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9-1	3・6・9 大村湯の原線
25	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9-2	3・6・9 大村湯の原線
26	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	10-1	3・5・10 湯の原北小松線
27	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	4	10-2	3・5・10 湯の原北小松線
28	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	10-3	3・5・10 湯の原北小松線
29	11-1	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	1.09	未整備	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	6	11-1	3・4・11 宮洲新橋北小松線
30	11-2	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	0.13	未整備	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	8	11-2	3・4・11 宮洲新橋北小松線
31	11-3	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	0.09	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	6	11-3	3・4・11 宮洲新橋北小松線
32	11-4	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	0.58	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	11-4	3・4・11 宮洲新橋北小松線
33	12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	未整備	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	10	12-1	3・2・12 内環状北線
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	10	15-1	3・3・15 松本駅北小松線
35	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	15-2	3・3・15 松本駅北小松線
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	未整備	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	5	17-1	3・4・17 二の丸豊田線
37	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	未整備	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	6	17-2	3・4・17 二の丸豊田線
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	9	19-1	3・4・19 埋橋並柳線
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備(一部概成済)	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	11	20-1	3・5・20 林豊田線
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	概成済	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	8	20-2	3・5・20 林豊田線
41	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備(一部概成済)	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	5	20-3	3・5・20 林豊田線
42	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	20-4	3・5・20 林豊田線
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	7	22-1	3・4・22 小池平田線
44	22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	6	22-2	3・4・22 小池平田線
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	7	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線
46	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	未整備	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	12	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	概成済	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	6	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線
48	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	概成済	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	未整備	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	8	30-1	3・5・30 南松本鎌田線
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	8	31-1	3・5・31 高宮渚線
51	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	未整備	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	7	31-2	3・5・31 高宮渚線
52	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	4	31-3	3・5・31 高宮渚線
53	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	未整備	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	9	33-1	3・5・33 鎌田両島線
54	34-1	3・4・34 中条白板線	18	0.26	未整備	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	5	34-1	3・4・34 中条白板線
55	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	未整備	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	9	34-2	3・4・34 中条白板線
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	未整備	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0			



【参考】路線別平均得点表

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	整備状況	区間別延長		区間別 指標該当数合計	A*C	D	路線別平均得点 (加重平均値)	
					A	B					
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	未整備	1.34	1.34	9	12.06	12.06	9	
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	未整備	0.25	2.63	12	3.00	23.77	9	
3	3-2		16	未整備	0.57		9	5.13			
4	3-3		16	未整備	0.48		10	4.80			
5	3-4		16	未整備	0.88		10	8.80			
6	3-5		16	未整備	0.20		6	1.20			
7	3-6		16	未整備	0.17		4	0.68			
8	3-7		16	未整備	0.08		2	0.16			
9	4-1		12	未整備	0.90		10	9.00			
10	4-2	12	未整備	0.19	8	1.52					
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	未整備	0.58	3.45	9	5.22	30.79	9	
12	4-4	12	未整備	0.81	9	7.29					
13	4-5	12	未整備	0.97	8	7.76					
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	12	未整備	0.15	3.72	9	1.35	24.63	7	
15	6-2		12	未整備	0.45		8	3.60			
16	6-3		12	未整備	0.17		7	1.19			
17	6-4		12	未整備	0.45		8	3.60			
18	6-5		12	未整備	1.48		7	10.36			
19	6-6		12	未整備 (一部概成済)	0.57		4	2.28			
20	6-7		12	未整備	0.27		5	1.35			
21	6-8		12	未整備	0.18		5	0.90			
22	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	未整備	0.33	0.40	4	1.32	1.67	4	
23	7-2		16	未整備	0.07		5	0.35			
24	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	未整備	0.71	1.22	1	0.71	1.22	1	
25	9-2		9	概成済	0.51		1	0.51			
26	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	未整備	0.50	1.35	4	2.00	5.40	4	
27	10-2		12	未整備	0.45		4	1.80			
28	10-3		12	未整備	0.40		4	1.60			
29	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	未整備	1.09	1.89	6	6.54	11.60	6	
30	11-2		16	未整備	0.13		8	1.04			
31	11-3		16	未整備	0.09		6	0.54			
32	11-4		16	未整備	0.58		6	3.48			
33	12-1	3・2・12 内環状北線	30	未整備	0.16	0.16	10	1.60	1.60	10	
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	未整備	0.80	1.44	10	8.00	10.56	7	
35	15-2		22	未整備	0.64		4	2.56			
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	未整備	0.09	0.64	5	0.45	3.75	6	
37	17-2		19	未整備	0.55		6	3.30			
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	未整備	0.23	0.23	9	2.07	2.07	9	
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	未整備 (一部概成済)	0.38	1.92	11	4.18	12.27	6	
40	20-2		12	概成済	0.33		8	2.64			
41	20-3		12	未整備 (一部概成済)	0.61		5	3.05			
42	20-4		12	未整備	0.60		4	2.40			
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	未整備	0.16	0.97	7	1.12	5.98	6	
44	22-2		18	未整備	0.81		6	4.86			
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	未整備	0.08	1.08	7	0.56	12.56	12	
46	25-2		12	未整備	1.00		12	12.00			
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	概成済	0.29	1.07	6	1.74	5.64	5	
48	27-2		18	概成済	0.78		5	3.90			
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	未整備	1.16	1.16	8	9.28	9.28	8	
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	未整備	0.73	2.00	8	5.84	13.38	7	
51	31-2		12	未整備	0.82		7	5.74			
52	31-3		12	未整備	0.45		4	1.80			
53	33-1	3・5・33 鎌田向島線	12	未整備	0.12	0.12	9	1.08	1.08	9	
54	34-1	3・4・34 中条白板線	18	未整備	0.26	0.77	5	1.30	5.89	8	
55	34-2		18	未整備	0.51		9	4.59			
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	未整備	0.18	0.18	8	1.44	1.44	8	
57	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	概成済	0.74	1.88	7	5.18	13.41	7	
58	40-2		12	概成済	0.25		8	2.00			
59	40-3		12	概成済	0.89		7	6.23			
60	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	概成済	0.36	0.36	8	2.88	2.88	8	
計					29.95	29.95					

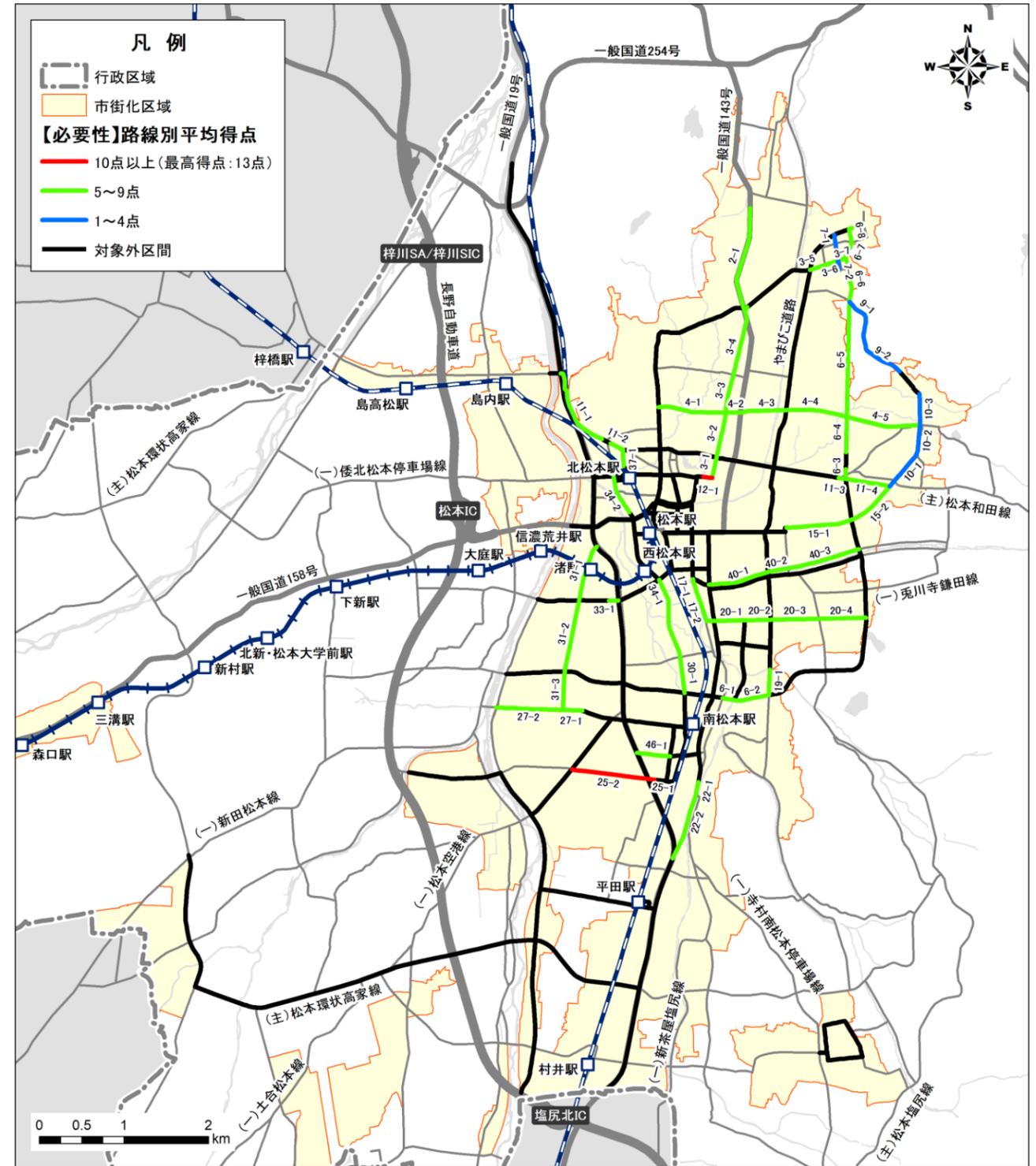


図 【必要性の評価結果】路線別平均得点

※路線ごとに、区間別延長を考慮し、平均得点(加重平均値)を算出した。