

第64回松本市都市計画審議会 議事録

開催日時	令和6年8月30日（金） 午前10時から午前11時20分まで
開催場所	松本市立博物館 講堂（松本市大手3-2-21）
出席委員	清水聡子会長（松本大学総合経営学部教授） 轟直希委員（長野工業高等専門学校准教授） 森本瑛士委員（信州大学工学部助教） 中川敦委員（松本市農業委員会会長代理） 松岡喜久子委員（松本商工会議所女性会会長） 小笠原み江委員（長野県建築士会松筑支部青年女性委員会委員） 内田麻美委員（松本市議会議員） 上條一正委員（松本市議会議員） 牛丸仁志委員（松本市議会議員） 阿部功祐委員（松本市議会議員） 犬飼明美委員（松本市議会議員） 村石徹臨時委員（松本建設事務所計画調査課長） 椎名祐二臨時委員（松本警察署交通第二課長）
欠席委員	川久保文良委員（松本市議会議員） 篠原一則委員（松本警察署長） 太田茂登委員（松本建設事務所長） 上原三知委員（信州大学農学部教授） 田中均委員（松本ハイランド農業協同組合代表理事組合長） 伊藤亮二委員（松本商工会議所専務理事） 村瀬直美委員（松本商工会議所建設部会長） 伊藤禎規臨時委員（長野国道事務所計画課長）

（赤間都市計画課長）

おはようございます。定刻より若干早いですけども、委員の皆様お揃いですので、ただいまから第64回松本市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、ありがとうございます。私は、都市計画審議会の事務局次長をしております、都市計画課長の赤間善浩と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今回の審議会でございますが、前任の委員の任期満了や異動等に伴いまして、新たに委員といたしましてご就任いただく10名の皆様に辞令を発令させていただいてお

ります。辞令はあらかじめ皆様の席にお配りしてございます。辞令交付式につきましては、省略させていただきますので、ご承知おきお願いいたします。

また、前回の審議会でお示しいたしました、審議会に部会を設置するにあたりまして3名の方に臨時委員に就任いただいております。本日は議事に関係がございまして、臨時委員の方々にもご出席をいただいております。よろしくお願いいたします。

それでは、私から委員および臨時委員の皆様のご紹介をいたします。前会長の清水委員から、席順に私の方からお名前を読み上げて、ご紹介をさせていただきます。お手元にお配りしております座席表をご覧くださいと思います。なお、ご紹介ありました方は、恐れ入りますが、お立ちいただきますようお願いをいたします。

松本大学総合経営学部教授 清水聡子様です。

(清水委員)

よろしくお願いいたします。

(赤間都市計画課長)

松本市農業委員会会長代理 中川敦様です。

(中川委員)

よろしくお願いいたします。

(赤間都市計画課長)

松本商工会議所女性会会長 松岡喜久子様です。

(松岡委員)

よろしくお願いいたします。

(赤間都市計画課長)

長野県建築士会松筑支部青年女性委員会委員、小笠原み江様です。

(小笠原委員)

よろしく申し上げます。

(赤間都市計画課長)

松本警察署交通第二課長 椎名祐二様です。

(椎名臨時委員)

よろしく申し上げます。

(赤間都市計画課長)

松本建設事務所計画調査課長 村石徹様です。

(村石委員)

よろしく願いいたします

(赤間都市計画課長)

信州大学工学部助教 森本瑛士様です。

(森本委員)

よろしく願いいたします。

(赤間都市計画課長)

長野工業高等専門学校准教授 轟直希様です。

(轟委員)

よろしくお願ひいたします。

(赤間都市計画課長)

松本市議会議員 内田麻美様です。

(内田委員)

よろしくお願ひいたします。

(赤間都市計画課長)

同じく上條一正様です。

(上條委員)

はい。よろしくお願ひいたします。

(赤間都市計画課長)

同じく牛丸仁志様です。

(牛丸委員)

よろしくお願ひします。

(赤間都市計画課長)

同じく阿部功祐様です。

(阿部委員)

はい。よろしくお願いいたします。

(赤間都市計画課長)

同じく犬飼明美様です。

(犬飼委員)

はい。よろしくお願いいたします。

(赤間都市計画課長)

また、本日8名の方から欠席のご連絡をいただいております。川久保文良委員、篠原一則委員、太田茂登委員、上原三知委員、田中均委員、伊藤亮二委員、村瀬直美委員、伊藤禎規臨時委員がご都合により欠席をされております。

続きまして、会議の成立についてご報告いたします。本日出席の委員は、委員および臨時委員21名のうち13名でございます。松本市都市計画審議会条例における会議成立の定足数の基準、委員および議事に関係ある臨時委員の2分の1以上の出席を満たしていることをご報告いたします。

それでは、都市計画審議会事務局長の太田建設部長よりご挨拶を申し上げます。

(太田建設部長)

改めまして、本日は大変お忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。ただいま紹介いただきました、審議会の事務局長を仰せつかっております建設部長の太田克彦でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本年度最初の都市計

画審議会になりますので、新たにご就任されました方々を初め、委員の皆様どうぞよろしくお願いたします。

この都市計画審議会は、ご承知のとおり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、区域区分をはじめとします土地利用、都市計画道路などの都市施設の整備、また市街地開発事業など都市計画に関する事項につきまして、審議調査をお願いするものでございます。本日は議事が1件、松本都市計画道路の見直しの報告がございす。これは、前回の審議会におきまして、この見直しに関し専門的な調査を行う部会を設置することをご承認いただき、3回開催されました。その検討状況をご説明するものでございます。何卒ご審議いただきますようお願い申し上げまして、ご挨拶いたします。どうぞよろしくお願いたします。

(赤間都市計画課長)

審議に入る前に資料の確認をさせていただきます。先日送付いたしました資料は3種類で、次第、議案書、前回調査審議案件の事務処理の概要でございます。また、本日の追加資料といたしまして、名簿、座席表をお手元にお配りしておりますので、ご確認をお願いいたします。お手元の資料に不足等ある方いらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは、最初に都市計画審議会会長の選出をいたします。委員の任期満了に伴いまして、現在会長および会長代理が不在となっております。選任につきましては、松本市都市計画審議会条例の規定によりまして、会長は学識経験者につき任命された委員のうちから委員の選挙により選出するとされております。また、会長代理につきましては会長が指名することとされております。なお、本日欠席の委員からは会長の選出につきまして、出席委員に一任されていますことを申し添えます。

さて、選挙の方法でございますが、規定がございませんので事務局からの提案でございますが、推薦により選出をお願いしたいと考えますが、委員の皆様いかがでしょうか。

(委員全員)

異議なし。

(赤間都市計画課長)

ありがとうございます。ご異議ないようでございますので、委員からのご推薦をお願いいたします。

特にご推薦ないようでございますので、よろしければ事務局から案をお示ししたいと思いますが、よろしいでしょうか？

(委員全員)

異議なし。

(赤間都市計画課長)

ありがとうございます。ご異議ないということで、事務局案といたしまして、会長は都市計画審議会の委員経験が長く、これまでも会長でありました清水聡子委員に引き続きお願いしたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。

(委員全員)

異議なし。

(赤間都市計画課長)

ご異議ないようでございますので、松本市都市計画審議会会長は、清水聡子委員にお願いをしたいと存じます。それでは、清水委員、議長席へお願いをいたします。

(赤間都市計画課長)

清水会長よりご挨拶をお願いいたします。

(清水会長)

皆様おはようございます。改めまして、松本大学総合経営学部の清水聡子と申します。どうぞよろしくお願いいたします。微力ではございますが、20年後30年後の松本市の将来に向けて思いをはせて、この都市計画審議会の運営を行ってまいりたいと思います。松本市都市計画審議会での慎重なご審議、どうぞよろしくお願いいたします。お世話になります。よろしくお願いいたします。

(赤間都市計画課長)

ありがとうございました。それでは本日の審議に移ります。案件は報告事項が1件でございます。この後の議事進行につきましては、松本市都市計画審議会条例によりまして、会長が務めることとなっておりますので、清水会長議案審議をお願いいたします。

(清水聡子会長)

はい。では、これから松本市都市計画審議会条例により、議長を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。ただいまから議案審議に入りますが、先ほど事務局からの説明があった会長代理につきまして、条例により会長の選任事項でありますので、指名させていただきます。法定の都市計画審議会になって以降、長く会長代理をお願いしておりました松本商工会議所から、伊藤亮二委員にお願いしたいと思います。なお、本日はご不在でございますので、事務局を通じて改めて私から指名させていただいた旨のご連絡をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

はじめに、議事録の署名人ですが、松本市都市計画審議会運営要綱により、本日出席委員の中からあらかじめ指名いたしますので、よろしくお願いいたします。本日の審議会の議事録署名人は、牛丸仁志委員と小笠原み江委員にお願いいたします。

議案審議に先立ちまして、事務局より第63回松本市都市計画審議会に係る事務報告をお願いいたします。

(渋谷見係長)

都市計画課都市計画担当の渋谷見と申します。着座にて失礼します。事務処理の概

要資料をご覧ください。それでは、報告をさせていただきます。

令和5年11月10日に開催しました第63回松本市都市計画審議会における事務処理については次の通りです。1 調査審議。松本市都市計画審議会部会の設置について。(1) 付議案件の内容。第2回都市計画道路の見直しについて。専門的かつ詳細な調査を行った上で、都市計画的な視点から総合的な審議を進めるために、松本市都市計画審議会の下部組織として部会を設置することについて、松本市都市計画審議会の意見を聞くもの。(2) 事務処理の経過。令和5年12月5日松本市都市計画審議会運営要綱を一部改正。令和6年1月9日松本市都市計画審議会臨時委員3名を任命。令和6年1月12日委員および臨時委員から、都市計画道路見直し部会に所属する5名を選出し、指名。以上、第63回松本市都市計画審議会に係る事務報告とさせていただきます。

(清水会長)

ただいまの報告につきまして、ご質問のある委員の発言を求めます。

(清水会長)

よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。それでは、報告事項「松本都市計画道路の見直し」に移ります。事務局に伺います。報告事項の傍聴者はいらっしゃいますか。

(渋田見係長)

傍聴者はありません。

(清水会長)

それでは、報告事項「松本都市計画道路の見直し」についてですが、前回の審議会では松本都市計画審議会の下部組織として「松本都市計画道路見直し部会」を設置することとなりました。以降、轟委員を部会長とし、部会が3回開催されています。今回

はその報告をしてもらいます。部会長の轟委員からご報告をお願いいたします。よろしく申し上げます。

(轟委員)

皆さんこんにちは。長野工業高等専門学校の轟と申します。松本市都市計画道路見直し部会の部会長を仰せつかっております。よろしくをお願いいたします。着座にて説明をさせていただきます。

まず資料の説明に入る前に、都市計画道路の見直しについて全国的な流れを含め、若干ご説明の時間をいただきたいと思っております。都市計画道路は、拡大する都市の将来の都市像を実現するため、松本市では1932年、昭和7年に当初の路線を決定し、その後何度かの計画変更をされて現在に至っているというような状況です。都市計画決定がされますと、そこには将来的に道路をつくるということになりますので、その土地の住宅の建築は制限を受けるということになります。具体的には、3階建て以上のもので建てられないですとか、鉄筋コンクリート造りのものは建てられないというような制限です。先ほど、清水会長より20年後30年後の将来の松本市の都市像というお話がありましたけれども、仮に先ほど申しあげました1932年に都市計画決定がされ、それが未着手の状態ですと、90年以上にわたって建築などに制限を受け続けているということになり、土地の評価にも影響を及ぼしている可能性があるというような状況です。今、かつて描いていた将来の都市像は大きく状況が変わっています。人口減少や市街地の状況の変化によって、都市計画道路の必要性を再確認する必要がありますし、道路を広げるということだけではなく、既存の道路空間の機能性を高めるなどの知恵を絞りながら、今ある道路をより魅力的にしていこうという取り組みが、全国的にも進んでいるというような状況です。令和4年3月時点で都市計画道路を有する全国の自治体のうち、都市計画道路の見直しに着手していない自治体は、わずか10%程度です。県内では全ての自治体が見直しに着手をしています。長野県より基本となる指針が示され、松本市ではそれに独自の観点を加えつつ、平成22年に第1回の見直しが行われました。今回2回目の見直しに関しては、特定の路線の廃止を目的とするというわけではなく、前回の見直し後の立地適正化計画など、松本市の都市構造に関わる新たな方向性も見えてきたところですので、改めて客観性の高い指標に基づき、再度検証を行うものです。昨年11月開催の第63回の都市計画審議会にて部会の設置について了承いただきました後、各方面より5人の部会委員が委嘱され、議論を重ねてきました。少人数かつ第2回目ということもあり、具

体的な議論ができたものであると考えております。本日はその報告をさせていただきます。

それでは、議案書の2ページをご覧ください。まず、資料左側の見直しフローをご覧ください。都市計画道路の見直しは、長野県が示す指針に基づき進めます。令和5年度から6年度までの2か年にかけて進めます。ステップ1の現状把握からステップ5の見直し案の検証まで、段階を踏んで進めてまいります。3回開催した部会の中で、ステップ1からステップ3の必要性の検討までを協議します。今年度は、ステップ4の実現性の検討、ステップ5の見直し案の検証を行ってまいります。最終的には各区間の存続、廃止といった見直し方針を策定したいと考えております。今後のステップの内容は、後ほど事務局からご説明をさせていただきたいと思っております。資料下の見直しのスケジュールのところをご覧ください。実現性の検討、見直し案の検証を並行して進めながら、引き続き部会にて案を検討し、年度末に改めて本会へ協議し、見直しの方針を策定する予定となっております。来年度以降は、廃止、変更する路線の地元関係者などに説明を行い、必要な変更資料等を作成したうえで、令和9年度の都市計画変更を目指してまいります。

続いて、議案書の1ページにお戻りいただければと思います。まず1番、趣旨のところですが、この都市計画道路の見直しについて、これまで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ございます。続いて、先ほど3回ほど部会を開催しましたというお話をさせていただきましたが、その経過についてです。第1回は令和6年1月26日に開催し、部会の趣旨説明、現状把握、対象路線の抽出および必要な評価指標素案について協議をさせていただきました。当日の主な意見といたしましては、指標の中に洪水災害によるリスクが加えられないかといったことですか、観光都市として観光の視点が加えられないかといったようなものがありました。第2回は2月27日に開催をいたしまして、第1回の意見への対応を報告いただき、必要性の評価指標の案を協議いたしました。主な意見といたしましては、幹線道路網密度の基準が古いので、新たな基準を検討すること、また避難支援機能、洪水災害について垂直避難もできるというようなことも考慮したうえで、基準を再考するというようなことがありました。第3回は6月27日に開催をいたしまして、第2回の意見への対応を報告いただき、必要性の評価結果案および今後の進め方について協議をいたしました。主な意見といたしましては、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、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といったものがありました。いずれの部会も委員5名全員が出席をいたしました。資料に部会の名簿を掲載させていただいてお

ります。

続きまして、検討状況の説明については、次ページ以降で事務局の方から詳細にさせていただきますと思います。よろしくお願いいたします。

(山崎主任)

はい、会長。

(清水会長)

お願いします。

(山崎主任)

松本市交通ネットワーク課 山崎祥幸と申します。よろしくお願いいたします。説明は着座にて失礼します。

議案書の5ページをお願いいたします。現状把握としまして、本市の都市計画道路は、昭和7年に都市計画決定後、人口増加による交通需要に対応するため、昭和36年に全面改正を行っています。令和5年度末時点で58路線、約108kmの延長を計画しており、このうち整備済み延長は約50km、整備率は46%にとどまっています。

次に、議案書の6ページをお願いいたします。上のグラフをご覧ください。計画・整備済み延長、整備率の推移です。数値は先ほど申し上げた通りです。中段の表をご覧ください。平成23年3月策定の松本市総合都市交通計画で、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ました。都市計画変更によって廃止した路線および延長は右の表のとおりです。

次に、下の表をご覧ください。直近の進捗状況です。過去10年間の都市計画道路の整備延長を平均し、今後もその整備が続いたと仮定をしますと、全線の整備完了は96年後となります。今後は既存ストックの維持管理費の増大や資材、人件費の高騰などから、事業費の確保がより困難になるため、同様のペースで整備を進めることは難しくなると考えられます。以上によりまして、将来的な交通量を予測する中で、過

度な投資とならないよう、計画の最適化を検討する必要があります。

次に、議案書の10ページをお願いします。都市計画法第53条の申請状況です。都市計画道路の区域内には、円滑な事業進捗のため、建築に際して許可申請が必要となります。松本市では、平成25年度から令和4年度までの申請件数は173件です。路線別では、国道19号長野飯田線が32件で最も多く、次いで蟻ヶ崎新井線が21件、高宮渚線が20件です。先ほど轟部会長からご説明いただきました通り、都市計画道路は区域内に建築制限を課していることから、過度に権利を制限することのないよう、各路線の役割や機能を検証し、必要に応じて変更・廃止を行うなど、見直しが求められます。

次に、議案書の11ページをご覧ください。人口の推移および将来の見通しです。本市の総人口は、令和2年国勢調査の段階で約241,000人と、平成12年のピークから減少傾向です。また、人口の将来推計は、令和27年で約215,000人となっています。昭和36年に計画を全面改定し、当時、人口、交通需要の増加を前提として計画した都市計画道路ですが、社会情勢の変化に対応した見直しが求められます。次のページ12ページから23ページまでの間につきましては、現状の人口分布、土地利用現況、土地区画整理事業などの実施状況、また交通状況を現状把握として記載をしていますが、詳細な説明はここでは割愛をさせていただきます。

次に、議案書24ページをご覧ください。このページの前までに記載をしている現状把握のまとめです。都市計画道路の整備率は約46%にとどまっていて、昭和36年に多くの路線が計画決定され、未整備の路線は60年以上が経過をしています。松本市の総人口は平成12年をピークに減少傾向で、社会情勢の変化に対応した見直しが求められます。また、国道19号は、現状混雑度が高いという状況ですが、未整備の都市計画道路でもあり、整備されることで状況の改善が期待できます。

次に、議案書の25ページをご覧ください。今回の見直しで対象とする路線の抽出です。検討手順としまして、長野県の指針に基づき、対象路線と評価区間を設定するとともに、必要性、代替性、実現性を評価し、客観的指標による区間別評価を実施します。

議案書の26ページをお願いします。見直し対象路線と評価区間の設定です。対象とする都市計画道路は、幹線街路かつ未整備区間とします。評価区間は整備状況の変化点、主要交差点部未整備区間で現道の有無を基準としまして、区間を分割しました。今回対象とする都市計画道路は、3番決定の幹線街路のうち未整備区間となりま

す。

議案書の27ページをご覧ください。先ほどご説明した対象路線の中から、行政間や都市圏を連絡する広域的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します。除外する路線は、長野県広域道路交通計画における高規格道路および一般道路一般広域道路とします。具体的な除外する路線について、議案書の28ページをご覧ください。図の中央部分に松本の市街地があります。図の赤色が高規格道路、緑色が一般広域道路です。具体的には国道19号、主要地方道松本環状高家線が該当します。今回これらの都市計画道路は、見直し対象外といたします。

議案書の29ページをご覧ください。対象路線のまとめです。図の破線で示した路線が今回の見直し対象路線です。対象の路線には番号が振ってありまして、親番が路線、枝番が区間を示します。松本市の都市計画道路全線の延長約108kmのうち、未整備の路線が48.4kmあります。そのうち、広域的位置付けを持つ路線を除き、最終的な見直し対象は、資料右下の約30kmとなります。

次に、議案書の30ページ、31ページをご覧ください。先ほどまでにご説明いたしました、今回の見直し対象路線の一覧表です。今回、23路線60区間を見直し対象とします。

次に、議案書の33ページをご覧ください。ここから、必要性の評価指標についてご説明いたします。都市計画道路見直し指針では、必要性の評価に関する機能区分として、下の表にあります、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、以上5つの機能が示されています。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います。議案書の35ページから38ページまでの間で、今回の評価項目を記載しておりますが、各項目につきましては、この後の資料で図をご確認いただきながら詳細をご説明したいと考えております。

議案書の39ページをご覧ください。今回設定をする必要性の評価指標の一覧です。記載の20項目で対象路線の評価を行いたいと考えております。先ほど轟部会長からご説明いただきました3回の部会では、主にこの評価項目についてご意見をいただきながら進めてまいりました。各項目について、次のページから詳細にご説明いたします。

議案書の40ページ、41ページをご覧ください。左側40ページが項目の説明、

右側の41ページがこの項目における評価結果を示します。まず1項目目、土地利用勸奨機能です。道路の両側において、用途地域の種別が異なる場合、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ます。このため、沿道の用途地域を住居系および商業系と工業系この2つに分類をしまして、用途地域が道路を境に異なる区間を、土地利用の緩衝機能のある道路として評価を行いました。結果が右側41ページです。図の黄色のエリアが住居・商業系用途地域、青色が工業系の用途地域です。今回見直し対象の区間が黄色と青色のエリアの境となっている場合に、赤色の該当区間として評価をしています。7区間が該当します。以後20項目について同様の形で評価を行っております。

次に、議案書42ページ、43ページをご覧ください。幹線道路網密度の向上機能です。都市計画運用指針において、郊外の住宅地では、1平方km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ます。そのため、住居系、工業系の用途地域内にある区間については、国県道および2車線以上の市道で囲まれた1街区の面積が1平方km以上の街区内にある区間を、幹線道路密度の向上機能を有する区間として評価します。少し表現がわかりづらいですので、右側の図をご覧くださいますと、図の中で4ヶ所、黒い線のハッチングをかけている部分がございます。この4つのエリアにつきましては、幹線道路で囲まれている1つの街区として捉え、その中に幹線道路がございませんので、ここの中に計画している都市計画道路については、整備をすることで周辺幹線道路がない状況を改善できるということから、このエリアが1平方km以上のエリア内にある計画を評価するというものでございます。また、もう一つ、国の指針である「ゆとり社会と街づくり道づくり」という指針において、幹線道路網の適切な配置密度を、商業地域の場合は1平方km当たり5km以上が望ましいとされています。そのため、中心市街地周辺の商業地域内にある区間については、現状の密度が1平方kmあたり5km未満であることから、地区内の区間を該当と評価をしています。なお、浅間温泉および美ヶ原温泉内は用途地域が商業地域であります。郊外の温泉地である地理的条件、特性上、今回は対象外としています。評価結果は、右側43ページ、11区間が該当します。

続いて、議案書の44ページ、45ページをご覧ください。緊急輸送機能です。令和4年策定の松本市防災都市づくり計画において、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」として抽出し、松本市地域防災計画で指定し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・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をしています。以上のことから、「緊急輸送路等要整備区間」を「緊急輸送機能を有する道路」として評価をして

います。評価結果が45ページ、17区間が該当します。

続いて、議案書の46ページ、47ページをご覧ください。避難支援機能、地震災害のものです。同じく防災都市作り計画において、令和元年度実施の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が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所要整備区間として抽出をしています。このことから、「避難路要整備区間」を「緊急支援機能を有する道路」として評価をしています。評価結果が47ページ、44区間が該当します。

続いて、議案書の48ページ、49ページをご覧ください。消防活動困難区域の解消です。消防車が進入できる道路幅員を6m、ホースの有効幅員を140mと仮に設定し、区域外を消防活動困難区域と考えます。この区域を通過する道路を消防活動困難区域の解消効果のある道路として評価を行っています。評価結果が49ページです。白のエリアが消防活動困難区域で18区間が該当します。

続いて、議案書の50ページ、51ページをご覧ください。延焼遮断機能です。防災都市づくり計画において、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、都市防火区画を設定し、その構成道路を延焼遮断帯要整備区間として抽出しています。このことから、延焼遮断帯要整備区間を延焼遮断機能を有する道路として評価を行っています。評価結果が51ページ、49区間が該当します。

続いて、議案書の52ページ、53ページをご覧ください。避難支援機能、こちらは洪水災害を想定したものです。洪水浸水想定区域内の都市計画道路は、洪水災害時の避難路としての役割が期待できます。災害時はリスクの高いエリアから低いエリアへの避難で交通需要が想定されるため、浸水深3mを超えるエリア内の区間を避難支援機能を有する道路として評価をしています。評価結果が53ページ。想定浸水深が3m以上ですので、水色、濃い青色、紫、こちらの地域に該当する道路の評価を行っています。

続いて、議案書の54ページ、55ページをご覧ください。電線共同溝の収容機能です。松本市第7次道路整備五箇年計画の整備方針において、無電柱化検討路線を設定しています。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、歴史的町並みの保全、都市景観の形成、安全で快適な歩行環境の確保などの効果が期待できます。このため、無電柱化検討路線を、電線共同溝の収容空間を有する機能として評価を行っています。評価結果が55ページ、4区間が該当します。

続いて、議案書の56ページ、57ページをご覧ください。公共交通運行支援機能です。松本市立地適正化計画に基づくまちづくりの推進にあたり、市民生活を支える公共交通が果たす役割が重要となっていて、利便性の向上や利用促進が求められます。このため、現道がバス路線となっている、または仮に整備をした場合に、バス路線になりうる区間を公共交通運行支援機能を有する道路として評価を行っています。左側56ページ下にある表は、見直し区間と該当するバス路線を示しています。評価結果が57ページです。図のオレンジ色の線がバス路線を示しています。29区間が該当します。

続いて議案書の58ページ、59ページをご覧ください。都市機能誘導機能です。松本市立地適正化計画では、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おります。このため、都市機能誘導区域内に該当する、または誘導区域間を連絡する区間を都市機能誘導区域に寄与する道路として評価を行っています。評価結果が59ページです。図のピンク色が都市機能誘導区域で、誘導区域間を連絡する区間については、松本市都市計画マスタープランにおける放射状道路左側の図の青色の線です。こちらを該当としています。15区間が該当します。

議案書の60ページ、61ページをご覧ください。居住誘導機能です。先ほどの都市機能誘導機能と同様、松本市立地適正化計画における居住誘導区域に対して評価を行っています。居住誘導区域内に該当する、または同じく誘導区域間を連絡する区間として、居住誘導に寄与する道路として評価を行っています。評価結果が61ページ、42区間が該当します。

次に、議案書の62ページ、63ページをご覧ください。開発計画支援機能です。都市計画道路の整備は、土地区画整理事業などの面的整備事業と整合する必要があります。このため、面的整備事業地区内およびそのアクセス区間を、開発計画支援機能を有する道路として評価を行っています。評価結果が63ページです。図のオレンジ色が土地区画整理事業、青色が工業団地造成事業です。11区間が該当します。

次に、議案書64ページ、65ページをお願いします。産業支援機能です。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ます。このため、既存の工業団地に接続する区間や、松本インターから工業団地へのアクセス路に該当する区間を、産業支援機能を有する道路として評価を行っています。評価結果が65ページ、青色が工業団地造成事業を行ったエリアです。6区間が該当します。

続いて、議案書の66ページ、67ページをお願いします。トラフィック機能です。交通処理は道路が持つ役割の中でも重要な要素と考えています。このため、将来交通量が1日当たり4,000台以上になると予測される区間をトラフィック機能の高い道路として評価を行っています。評価結果が67ページ、28区間が該当します。

続いて、議案書の68ページ、69ページをお願いします。渋滞緩和機能です。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、既存の交通渋滞が緩和される効果が期待できます。松本市は令和2年に渋滞箇所調査を行いまして、アンケートの実施とデータ分析から渋滞箇所を選定しています。このため、渋滞箇所およびその周辺の半径500mに該当する区間を、渋滞緩和機能を有する道路として評価をしています。評価結果が69ページです。紫色の点が渋滞箇所、黄色の丸が渋滞箇所から半径500mのエリアを示しています。34区間が該当します。

続いて、議案書の70ページ、71ページをご覧ください。中心市街地通過交通抑制機能です。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が抑制されることが期待できます。中心部を經由せず目的地に到達するための道路構造として環状道路が存在します。このため、環状道路に該当する区間を、中心市街地交通抑制機能を有する道路として評価をしています。評価結果が71ページです。図のオレンジ色が都市計画マスタープランにおける環状道路を示しており、8区間が該当します。

議案書の72ページ、73ページをご覧ください。自転車の安全性確保機能です。令和3年度策定の松本市自転車活用推進計画において、自転車ネットワーク路線を設定し、自転車の利用促進に向けた取り組みや整備を進めています。73ページの評価結果をご覧ください。青の線が自転車ネットワーク路線です。そのうち、令和5年から8年度までに優先整備する路線をピンク色で表示をしています。現在進めている自転車通行空間の整備は、主に既存の道路幅員の中に矢羽根などの通行空間を明示するものであり、都市計画道路としては拡幅を含めた整備を優先すべき路線であると考えられます。今回、自転車ネットワーク路線のうち、令和5年から8年度整備予定路線、または松本駅から自転車利用の多い高校までの区間を、自転車の安全性確保機能を有する道路として評価を行っています。12区間が該当します。

次に、議案書74ページ、75ページをご覧ください。歩行者等の安全性確保機能です。鉄道駅周辺は歩行者が多く、また小中学校、高校周辺では、児童・生徒の登下校があり、施設周辺における安全性の確保は重要な課題です。このため、鉄道駅、小

中学校、高校、大学から半径500m以内に該当する区間を歩行者の安全性確保機能を有する道路として評価をしています。評価結果が75ページです。青いメッシュの円が鉄道駅500m、黄色の円が学校周辺500m圏内です。37区間が該当します。

続いて、議案書の76ページ、77ページをご覧ください。道路の連続性確保機能です。わずかな区間を残した整備は、安全性や連続性、事業効果などの観点から問題があります。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を行っています。77ページの評価結果をご覧ください。今回見直し区間の平均延長が500mとなりますが、この500m未満の区間をピンク色の線で表示をしております。そのうち、仮に整備をした場合に周辺の幹線道路と接続され、連続性が確保できる区間を一定の未整備区間として評価を行っています。13区間が該当します。

続いて議案書の78ページ、79ページをお願いします。観光施設へのアクセス機能です。松本市は松本城をはじめ、市内に観光関連施設が多数分布しています。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できます。観光施設のうち、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ます。一方、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ます。このため、観光施設アクセス権として、施設周辺の500m圏内に該当する区間を、観光施設へのアクセス機能を有する道路として評価を行っています。評価結果が79ページ、22区間が該当します。

次に、議案書の80ページをご覧ください。以上、20項目についてご説明させていただきました。必要性の評価結果の一覧です。80ページの表ですが、縦に今回見直し対象の60区間、横には先ほどまでにご説明した評価指標の20項目が並んでいます。各項目で該当とした区間には1を入力してありまして、非該当の項目は0としています。表の右に指標該当数の合計値があります。数値が高い区間が必要性が高いという客観的評価となります。

次に、議案書の81ページをご覧ください。80ページに見ていただいた指標の該当数を図にしたものです。それぞれの区間番号の下にかっこ書きをしている数字が、今回の指標の該当数です。今回、便宜上、該当数が4点以下を青色、5点から9点までを緑色、10点以上を赤色で表示しています。青色で表示した路線を直ちに廃止候

補とするものではなく、冒頭轟部会長からご説明いただきましたが、全体フローの中で、今後、実現性の評価、道路網全体としての連続性の確認などを行いながら、最終的な見直し方針の策定としたい考えです。そのため、今回ご報告する内容は見直しの最終結果ではなく、途中経過として定量的に評価を行ったものをご報告するものでございます。

最後になりましたが、資料戻りますが、議案書の2ページをお願いいたします。先ほどまでにご説明しました内容は、資料左の見直しフローの内、ステップ3までの内容となります。今後はステップ4実現性の検討、ステップ5の見直し案の検証と進める予定ですが、ステップ4について資料中央をご覧ください。道路整備に係る概算事業費をまず算出を行います。事業費は計画の規模、立地条件によって大きく異なるため、条件を加味した上で算出を検討しています。

次に、整備着手時期などの整理です。中央にあるグラフの左側は縦軸が交通量、横が時間軸を示します。道路の交通量は、将来的な人口減少の中で、長期的には減少すると考えられます。一方、交通容量、これは道路の総量と捉えられますが、事業進捗の整備事業の進捗によって増加をしています。概念としましては、将来的にどこかで需給バランスが取れる時期があると考えられます。この考え方は、他の自治体でも事例がありますが、実際に目標年次を正確に算出することは困難であり、目標年次以降に着手予定の路線を廃止するといった方法は、都市計画に求められる機能の部分からも難しいと考えているところです。しかしながら、計画決定以降、長期間経過していることから、路線全体の時間管理的な視点は必要であると考えていますので、要素として取り入れていきたいというイメージを表示しております。

ここまでの必要性、実現性の評価を踏まえ、存続、廃止候補の振り分け方法を今後検討していきたいと考えています。

次に、資料右のステップ5見直し案の検証ですが、ここまでのステップで廃止候補と振り分けた区間が仮に整備しなかった場合、交通量的に問題がないかという検証を行います。検証は、道路交通センサスにおける現況、将来予測の交通データを使用しまして、各路線に流れる交通量をシミュレーションした上で、過度に負荷がかかるような区間がないか確認をするものです。さらに、土地利用面からの検証、代替機能の整理などを行い、最終的な見直し方針の策定を予定しています。ステップ3必要性の検討までについては、部会の中で検討いただき、内容について了承いただけたものという内容ですが、先ほどご説明しましたステップ4、ステップ5につきましては、今後、部会の中でも協議をさせていただきながら進めていきたいと考えておりますの

で、まだ内容としてこの方法でいくという形で決めたものではないというものでございます。

以上、長くなりましたが、議案書の説明を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

(清水会長)

はい、ただいま報告事項「松本都市計画道路の見直しについて」の説明がありました。ご意見ご質問のある委員の発言を求めます。いかがでしょうか。

では、1点私の方からさせていただきたいと思います。防災都市ということで考えていかなければいけないなということですが、地震災害、火災、洪水災害とそれぞれが別々の災害として起こるだけではなく、災害は複合的に発生する可能性がございます。そういった観点からこの道路網の見直しといったようなことを考えていく必要があるのかなと思うんですけれども、お考えをお聞かせいただければと思います。よろしくお願いいたします。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい、交通ネットワーク課長の高頭と申します。ご質問ありがとうございます。見直しの指標の検討におきまして、防災の機能というのは、本当に今会長が言われたように大事な観点だというふうに思っております。今日お示ししたものは、1点1点ずつの主要項目を平等に並べたものになります。それぞれ重きをつけるのか、例えば交通と防災、他の機能ということをつけるのかということについても今後検討をしていく課題であるというふうに思いますので、今後の検討のご意見として伺いをしたいと思います。ありがとうございます。

(清水会長)

他いかがでしょうか。上條委員お願いいたします。

(上條委員)

はい、何点かあるんですが、まず前提の話ですが、今ご説明いただいた検討資料の中身は、3回までの部会の結果を踏まえた最終的な資料ということでよろしいでしょうか。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい、ありがとうございます。今ステップ3までの作業をしたところのそこまでのとりあえず取りまとめ、20の評価項目を挙げてみて、それぞれに1点を当てはめてみて並べてみたという状態の中間のものになります。

(清水会長)

はい、お願いします。

(上條委員)

わかりました。その上で、部会で出た主な意見は、この検討資料には反映されているというふうに受け止めて、発言してよろしいですか。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい、概ねそのように考えていただいて結構でございます。

(上條委員)

はい、ありがとうございます。部会の話の前に、今回の見直しの前提となる話をさせていただきたいんですが、第1回の見直しが終了をし、またその後新しく指標を入れながら見直しをすると、そういうことをご説明を受けて、前回の審議会でそういう話でしたので、それは了ということになってはいますが、第61回の都市計画審議会の都市計画道路の見直し廃止の議論の折に、今後の検討に向けた意見ということで、当時の藤本委員から意見が出されています。その意見は、国道143号の扱いについての意見でして、県の立場としての国道143号の位置づけと性格をしっかりとご説明

いただきながら、今後に向けて市と連携しながらこの位置づけは考えていかなければいけないと、そういう県の立場を発言されたというふうに議事録からも確認しています。そういう中で、今回の見直しにこの今後の検討に向けてという当時の松本建設事務所長、委員としての発言が、今後の検討に向けてという枕詞があるんですけど、今回のこの見直し検討において、この部分っていうのは、検討材料にどのように上って議論されているのかということをお伺いしたいと思います。

(清水会長)

事務局いかがでしょうか。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい、ありがとうございます。今お話しにありました国道143号市街地部分の今後ということにつきまして、今上條委員からお話あったとおりの話が以前の都市計画審議会委員の方からございました。今回、今日ご報告させていただいた中身につきましては、既に決定されている都市計画道路の未着手を今後どうしていくかということに重きを置いた中身についてご報告させていたものになりますけれども、今お話もありました、今後、新たな整備についてどう考えていくのか、国道143号の市街地部分、それに接続する部分、143号は今現在都市計画道路ではありませんけれども、今後の道路整備、市街地の道路整備を考える中では当然外せない要点にはなるかと思っておりますので、今回の今現在の長期未着手の都市計画道路の見直しに直接すぐに結び付くってことではないと思うんですが、今回これから考えていくに当たっては当然必要なこととなります。

今現在、市内でも国道143号を含め、お城の周辺道路、市役所周辺道路、これからどうしていくのかという市内検討を進めてまいりたいというふうに思っていますし、143号の周辺市街地への皆様にも直接ご意見を伺って、これからどうしていくかということについては議論をしていかなきゃいけないというふうに思っております。以上です。

(上條委員)

はい。

(清水会長)

はい、お願いします。

(上條委員)

以前からそういうお考えをお伺いしていますが、今回見直しの評価項目の中に、市街地への通過交通の抑制、そういう部分での評価項目が入っています。その時点でいくと、143号は通過交通を担う一般国道だっている位置づけになっています。ですから、当然143号の評価をどうするかというのは、今回の見直しには非常に重要な要素だっているふうに私は考えているというところですので、この点についてしっかりと部会の方でその点は議論を私はしていただきたい。どの時点で見直すかという整備時点の話、事務局から最後説明を受けましたが、一旦見直しをした上で、新規の部分だとか見直しの部分はまた考えますっていうことは、今回の見直しにおいて、その評価基準との関係でどうしても整合が取れない。新しい部分はなしにして、現在の部分だけで評価をしますというのであれば、既存の評価対象にしない都市計画道路以外の道路についてどういうふうに評価をするんだって、やっぱりそのところはしっかりとやっていただかないといけないのかなということで、意見として申しあげておきたいなと思います。

(清水会長)

はい、お願いします。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい、ありがとうございます。これから具体的に検討を進めるにあたって、実際の交通量、現在の交通量、これからの交通予測していく中で、当然今143号は大きな交通のその他交通だけではありませんけれども、市街地形成の役割になっています。見直し、実際に接続をどうするんだってことを進めている中では、143号の存在は当然外して考えることはできませんので、今後部会の検討の中でもその点も含めてご検

討いただくようにこちらからも進めてまいりたいというふうに思います。よろしくお願いいたします。

(清水会長)

はい、よろしくお願いいたします。

(上條委員)

はい、お願いします。

(清水会長)

上條委員お願いします。

(上條委員)

はい、次に行きます。評価項目に自転車ネットワーク路線との関係が評価になっていますが、3番決定の都計道の中でも、松本市の環状機能の位置付けの道路とそうではない道路とあって、環状線と位置付けられている道路についてなんですけど、非常に通過交通をそこに通すっていう位置付けをしてあることと、その道路幅員等自転車ネットワーク道路での矢羽根をつけていくっていう併合をさせるその部分の評価というのは、そういう視点でのことも新たな評価指標に入れるのであれば、その点は新たな評価においてどうするかという部分は検討をされた方がいいのかなというふうに思うので、意見として申しあげたいなというふうに思っています。

それからもう1点。先ほど清水会長からお話がありました防災の関係で、洪水災害の避難支援機能で垂直避難を考慮という部分での3mという評価の説明がありました。この洪水想定は1,000年に1度の評価だというふうに思っていて、基本的には100年に1度と1,000年に1度とあって、100年に1度をベースにしていろいろな整備は進めていて、この都市計画道路だけ1,000年に1度というのは、必要な部分としてどういう評価をするか、使い方として1,000年に1度の3mを使うことで都市計画道路のあり方を検討することが本当にいいのかという部分

は、少し疑問に感じたので、改めてご検討いただければありがたいなというふうに感じたところです。以上です。

(清水会長)

事務局お願いいたします。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい、ありがとうございます。1つ目のその指標の自転車の考え方ですけれども、これは非常に難しいところで、ただ新しい観点として自転車はぜひ今回取り入れていきたいというふうに思っています。ただ、それを今言われたように、専用の自転車通行空間を作る整備と考えるのか、矢羽根で共存させるのか、当然両方のやり方があろうかと思しますので、それについてどう評価するかについては、今ご意見いただいたとおりこれからしっかり考えたいと思います。

それともう2点目の洪水の評価について、100年に1度、1,000年に1度どちらを使うかにつきましても、最新データの1,000年に1度を使っているわけですけれども、これについても改めて部会の方でまたご検討いただきたいと思います。ご意見ありがとうございます。

(清水会長)

よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。他にご意見、ご質問ある委員の方の発言を求めます。

いかがでしょうか。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。では、他に意見などが無いようですので審議を終了いたします。

(交通ネットワーク課長)

すみません。皆さんありがとうございます。今日、轟部会長さん見えていただいているんですけども、部会での審議まだこれから続きます。一言だけすみません、部会長の方からいただきたいと思います。お時間いただきます。よろしく願いいたし

ます。

(轟委員)

委員の皆様より、貴重なご意見いただきまして、誠にありがとうございます。先ほど災害の話ですとか自転車のお話、それから既存の道路との接続のお話がありました。とりわけ自転車に関しては国の方でも自転車の活用推進計画作っていかうよというようなところで、自転車ネットワーク、これから各自治体の方で松本市さんの方では既にネットワーク設定されていますけれども、それらの整合性を図っていくことが重要ですし、災害に関しても基本的には1,000年に1度のハザードマップ、これからはそれをベースにしていこうよという流れになっており、特に市街化調整区域に関しては、市街化区域と市街化調整区域のところの話では、市街化調整区域でも浸水想定、深いところではもう作るのをやめてよってというような国の指針も出されているような形です。なので、そのベースになっているのも1,000年に1度のハザードマップということになっていますので、今後100年に1度ではなくて1,000年に1度というのがベースになってくるのかなというふうにも感じています。それらの話についても部会の方で今後検討していきたいなというふうに思っていますし、あとは現道の活用ということも当然重要な考え方ですので、それらとの接続性というようなところもしっかりと踏まえて、今後のステップの方の検証を図っていきたいなというふうに思っております。ご意見どうもありがとうございました。

(清水会長)

ありがとうございました。以上をもちまして本日の議事は全て終了いたしました。議事録署名人に指名したお2人の委員には、後日、事務局において調整された議事録を送付いたしますので、署名後、事務局へ返送をお願いいたします。また、委員の皆様には、後日事務局より報告書の写しおよび議事録の写しを送付いたしますのでご承知おきください。

以上で議案審議を終了いたします。議事進行にご協力いただきありがとうございました。事務局よろしく願いいたします。

(赤間都市計画課長)

はい、清水会長、議事の進行をいただきましてありがとうございました。委員の皆様、慎重にご審議いただきまして、ありがとうございました。

最後に事務局から1点ご連絡をいたします。本日駐車場でございますが、大手門駐車場、この博物館南側の駐車場でございますが、ご利用の方いらっしゃいましたら、乗車前にその駐車場の係員に駐車券をお渡しいただき、減免処理を受けてから出庫していただきますようお願いいたします。また、ここの受付で駐車券に都市計画課の印を押すようになっておりますので、もしされてない方いらっしゃいましたら会議終了後にお申し出をいただきたいと思っております。お願いいたします。

次回の都市計画審議会につきましては、日程が決まり次第、開催通知をお送りしたいと思っておりますので、よろしくようお願いいたします。

以上をもちまして、第64回松本市都市計画審議会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。