

都市計画道路の概要と目指す都市の姿について

- ・資料配布のみ
- ・最終的な成果（都市計画道路見直し方針）の冒頭に入る予定
- ・記載内容についてご確認ください。

目次

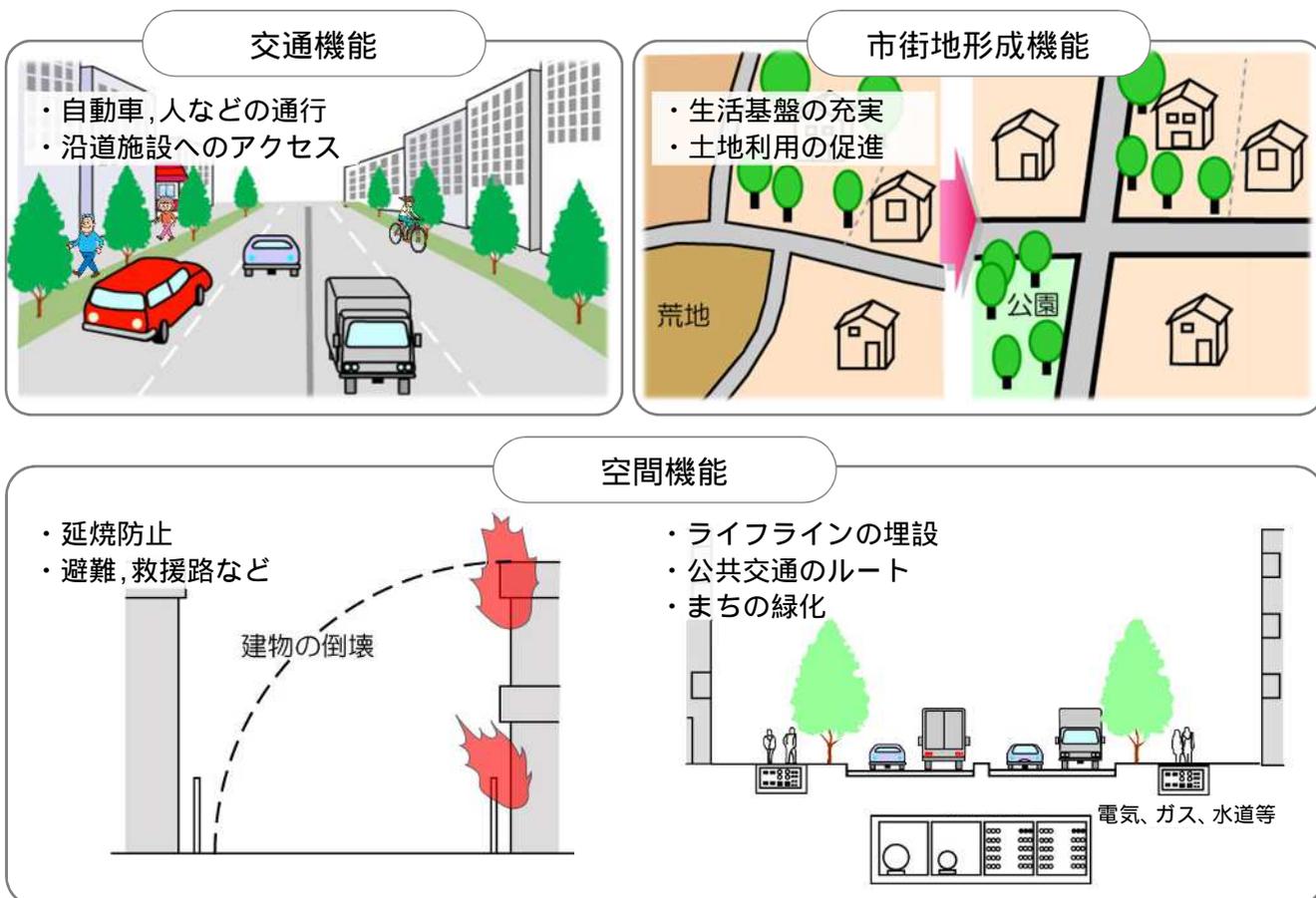
1 . 都市計画道路の概要	1
1 - 1 . 都市計画道路とは	1
1 - 2 . 都市計画道路の役割	2
1 - 3 . 都市計画道路の種類	2
1 - 4 . 都市計画道路による建築制限	3
2 . 将来都市像と都市計画道路のあり方	4
2 - 1 . 目指す都市の将来像	4
(1) 将来都市像	4
(2) 目指す都市構造	5
(3) 骨格的道路網	6
(4) 将来都市構造図	7
(5) 将来都市構造図（市街地エリア）	8
2 - 2 . 内環状線構想の廃止とまちなか幹線道路網	9
(1) 内環状線構想の経過	9
(2) 内環状線の整備	11
(3) 内環状線東線の検討	12
(4) まちなか幹線道路網	13

1. 都市計画道路の概要

1-1. 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法に基づき都市計画決定を経て整備を行う道路である。

自動車や歩行者の交通機能だけでなく、防災機能の強化、道路空間を利用するライフラインの確保などの役割も期待されている。



都市計画道路は、今ある道路（現道と呼ぶ）の上に計画されているものと、道路が存在しないところに計画されているものがある。

なお、現道上に計画されている都市計画道路が廃止となった場合でも、現道は今までどおり通行可能で、維持・管理も継続して行われる。



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用



背景地図として、国土地理院-地理院タイルを利用

1 - 2 . 都市計画道路の役割

都市計画道路は、自動車交通の利用のためだけではなく、様々な機能を持っており、都市の基盤施設として、まちづくりの方向性を決める重要な役割を担っている。

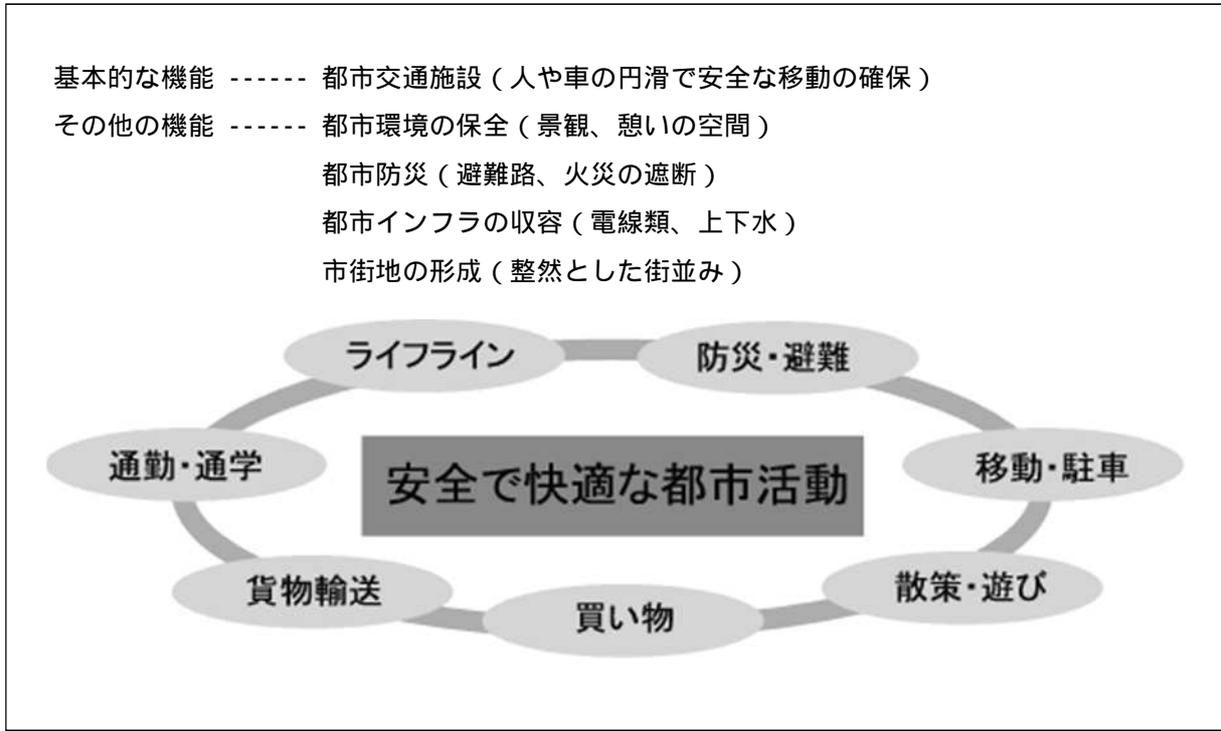


図 都市計画道路の役割

出典：長野県 HP「街路の役割」

1 - 3 . 都市計画道路の種類

都市計画道路は、主に交通機能に着目して、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の4種類に区分される。

表 都市計画道路の種類・主な役割

都市計画道路の種類	主な役割
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等、専ら自動車の交通のための道路
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
区画街路	地区における宅地の利用のための道路
特殊街路	専ら歩行者、自転車又は新交通等の交通のための道路

1 - 4 . 都市計画道路による建築制限

都市計画道路には整備によるメリットがある一方、将来の円滑な施行のために区域内に住む方々や地権者には建築制限 が掛かる。

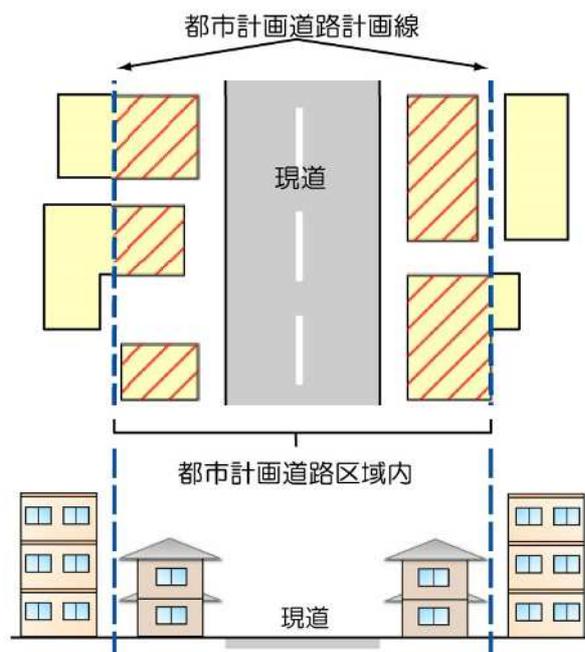
建築制限（都市計画法第 53 条、第 54 条）について

都市計画道路を含む都市計画施設の区域内において、建築行為をする際、下記 3 つの条件を全て満たした場合に、建築が許可される。

《建築できる条件》

2 階以下で、地下は不可。
木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など
容易に移転し、又は除去できるもの

実際に事業が開始された際に敷地の状況によっては、道路予定地から立ち退くことを求められる場合があるが、金銭的な補償がされる。



2. 将来都市像と都市計画道路のあり方

2 - 1. 目指す都市の将来像

(1) 将来都市像

「松本市総合計画」(令和3年8月策定)では、松本市の目指すまちの姿を「豊かさと幸せに挑み続ける三ガク都 - 松本の地域特性を最大限に活かした循環型社会、一人ひとりが豊かさと幸せを実感できるまち - 」と掲げている。

また、「松本市都市計画マスタープラン」(令和4年3月策定)では、より積極的に「コンパクトな市街地形成の取組み」と「松本の豊富な資源を活かした都市づくり」を推進することで、目指すべき将来の都市像を実現することとしている。

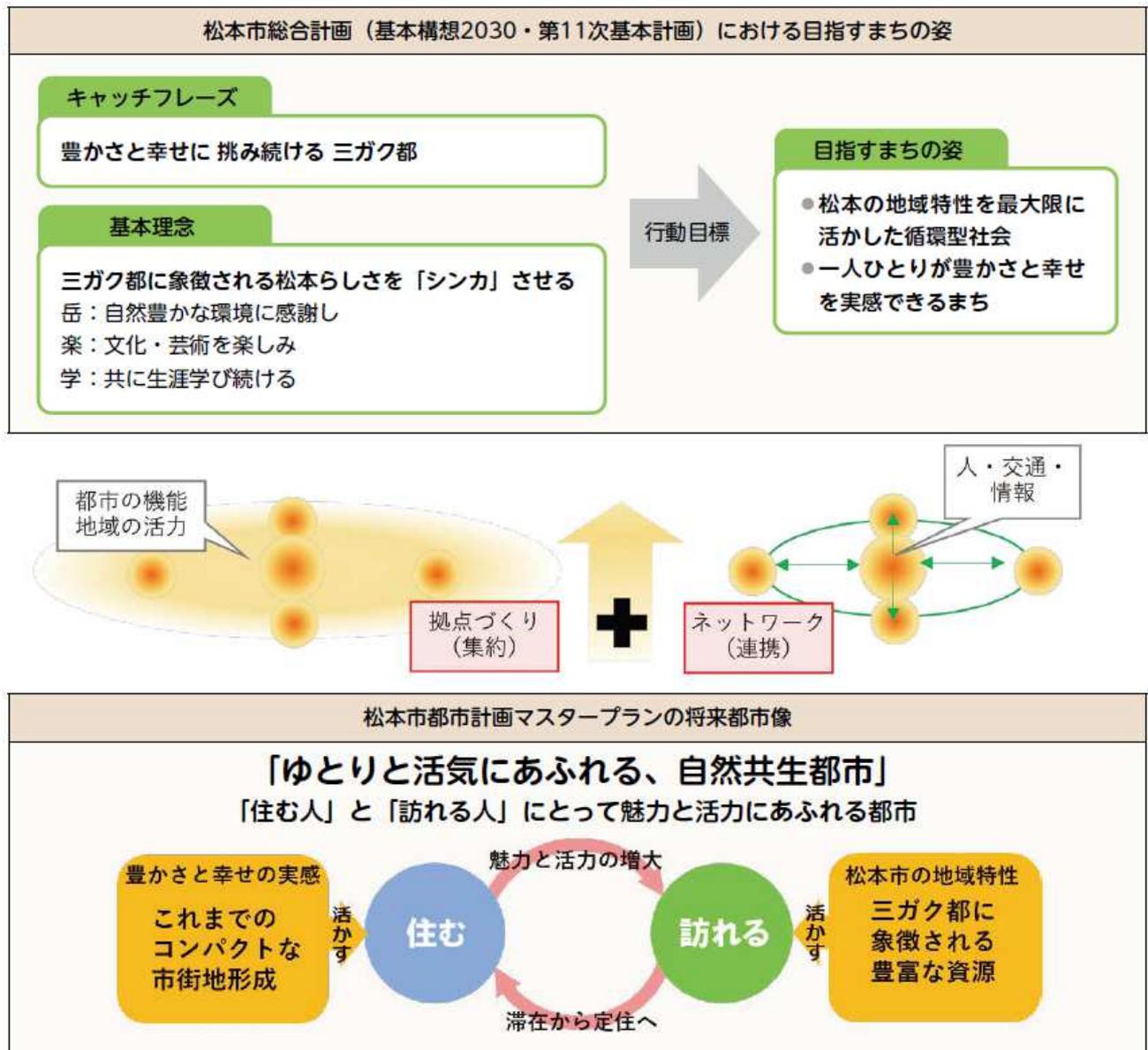


図 目指すまちの姿を実現するための将来都市像

出典：「松本市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」

(2) 目指す都市構造

将来都市像の実現に向けて、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造を基本として、「松本市立地適正化計画」(平成29年3月策定)で定めた中心市街地や鉄道駅周辺など、交通利便性の高いエリアに都市機能や人口の誘導を図りつつ、利便性の高いエリアと周辺地域拠点の連携を強化する都市構造として、「集約連携型都市構造」の実現を目指すこととしている。

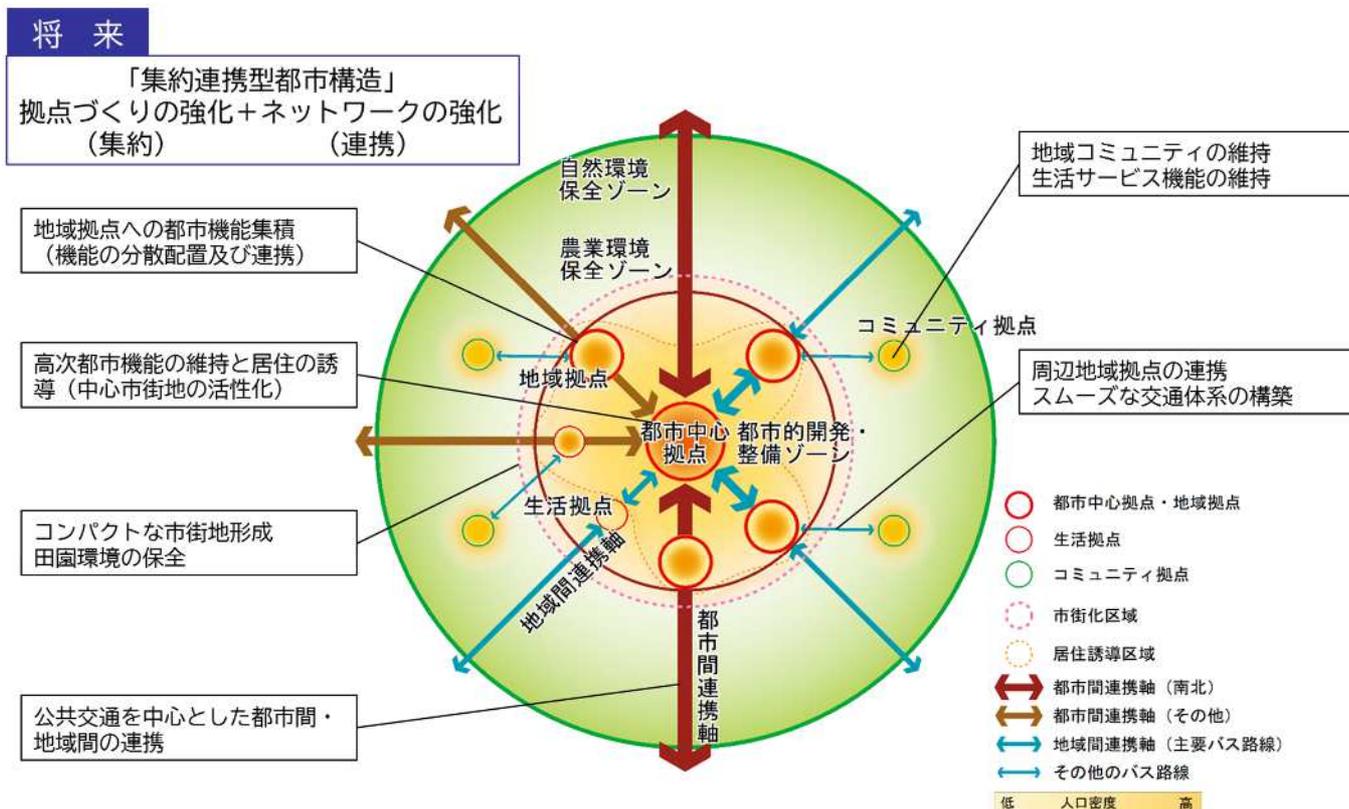


図 松本市における集約連携型都市構造モデル(概念図)

出典:「松本市都市計画マスタープラン(令和4年3月)」

(3) 骨格的道路網

松本市は、旧松本市を中心に郊外へ広がる放射型の道路網を構成しており、中心市街地とその周辺への通過交通の流入による自動車交通の集中が交通渋滞の一因となっている。

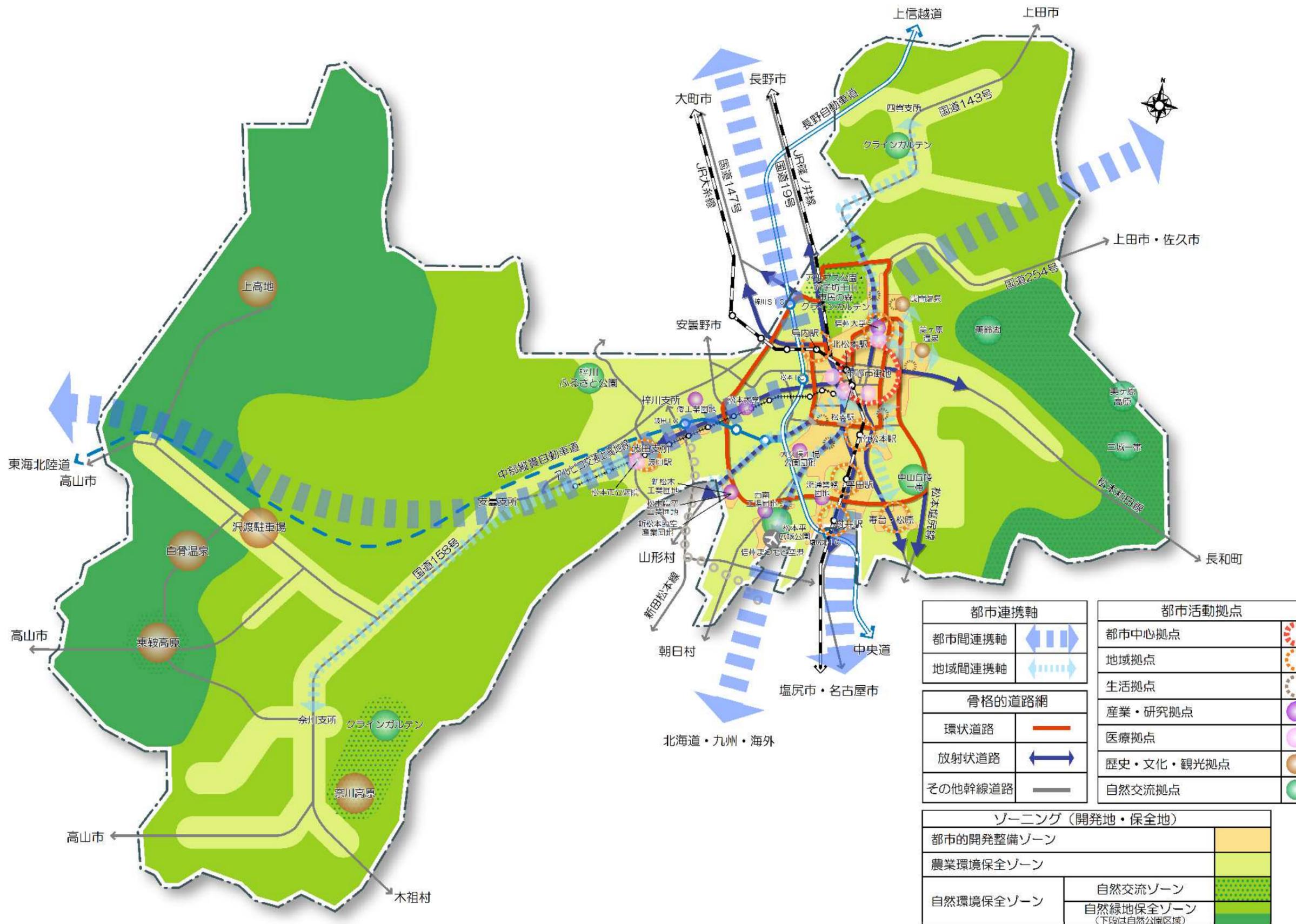
このような一極集中型の道路網を是正するため、松本市の骨格的道路網は、市街地に集中する交通を分散し、円滑な交通流動を確保する**環状放射型**を基本としている。

表 松本市における集約連携型都市構造モデル（概念図）

種別	路線	役割と整備方針	
まちなか幹線道路網		役割	中心市街地への通過交通を分散し、歩行者優先エリアへの流入を抑制するための幹線道路
		整備方針	中心市街地のまちづくりの方向性に整合した幹線道路の整備を推進します。
環状道路	中環状線	役割	市街地内の移動交通を円滑に処理する幹線・補助幹線道路
		整備方針	交通円滑化等の整備方針に即した路線の整備を推進します。
	外環状線	役割	郊外部へのアクセスや産業系土地利用を円滑に連絡する道路
		整備方針	周辺道路ネットワークを考慮した路線の整備を推進します。
放射状道路	国道 19 号	役割	隣接広域圏の連携、市街地への通過交通の分散を図る骨格的な南北道路
		整備方針	4車線化の促進、混雑箇所の改善を促進します。
	国道 143 号	役割	上田市方面に連絡する幹線道路
		整備方針	安全性の向上や広域的なネットワーク強化のための整備を促進します。
	国道 147 号	役割	大町市方面に連絡する幹線道路
		整備方針	既存機能の維持のための適正な管理や長寿命化を進めます。
	国道 158 号	役割	高山市方面に連絡する骨格的な東西道路
		整備方針	広域的なネットワーク強化のための整備を促進します。
	国道 254 号	役割	上田市方面に連絡する幹線道路
		整備方針	既存機能の維持のための適正な管理や長寿命化を進めます。
	松本和田線	役割	長和町方面に連絡する幹線道路
		整備方針	安全性の向上や交通円滑化のための整備を促進します。
松本塩尻線	役割	塩尻市方面に連絡する幹線道路	
	整備方針	既存機能の維持のための適正な管理や長寿命化を進めます。	

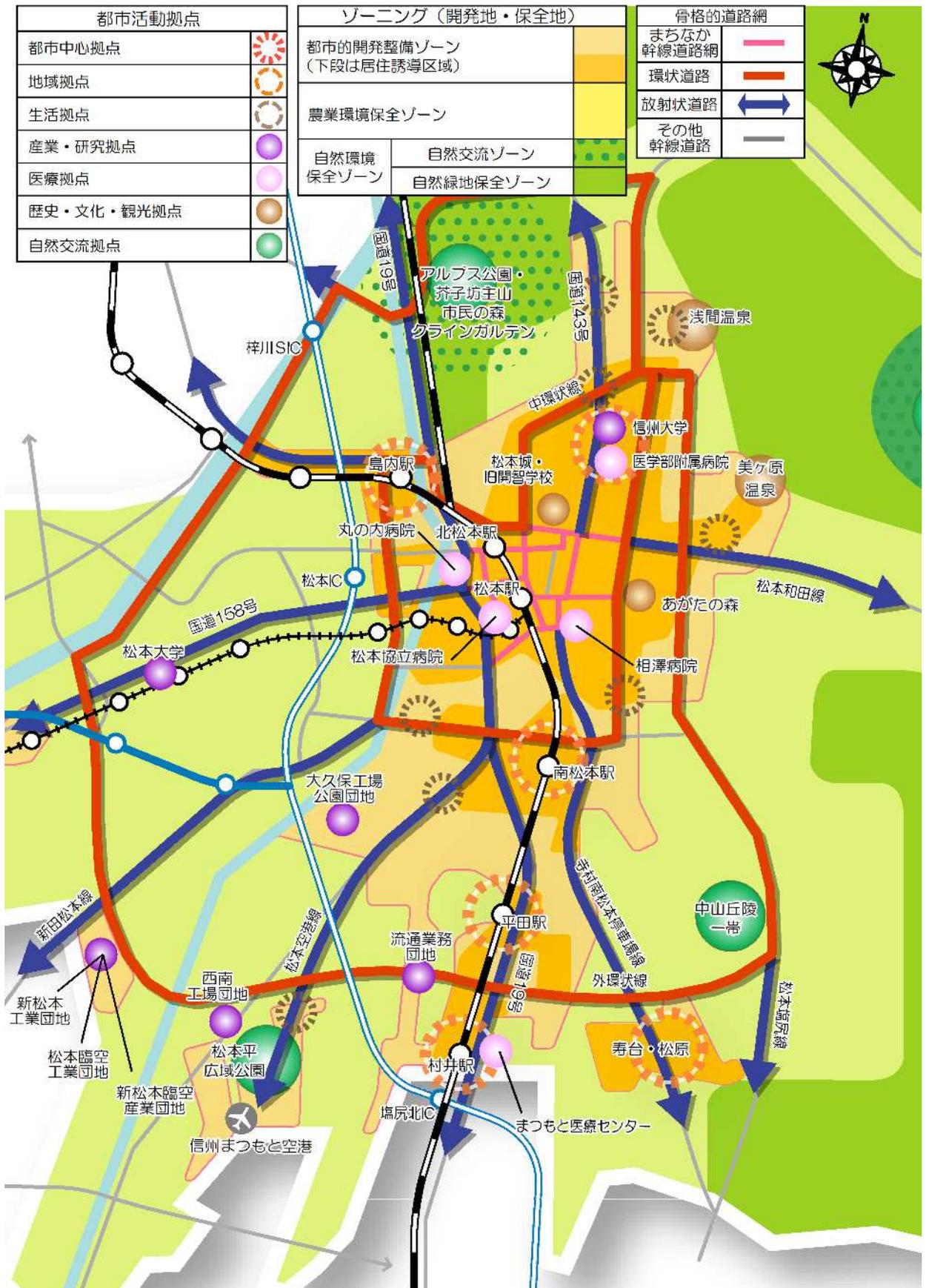
出典：「松本市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」

(4) 将来都市構造図



出典：「松本市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」

(5) 将来都市構造図(市街地エリア)



出典:「松本市都市計画マスタープラン(令和4年3月)」

2 - 2 . 内環状線構想の廃止とまちなか幹線道路網

(1) 内環状線構想の経過

内環状線は、昭和60年に松本市が作成した「松本市総合都市交通施設整備計画」において、都心外郭幹線道路として構想された。

昭和50年代後半、松本駅周辺や国道19号への交通が集中し、慢性的な交通渋滞を引き起こしており、さらにこの時期、中央自動車道豊科IC（現安曇野IC）までの開通を控え、広域交通体系に対応した施設整備の必要性が増していたため、昭和60年12月に「松本市総合都市交通施設整備計画」を策定している。

この計画では、目標年次を昭和75年（平成12年）に設定し、目標年次における中心部での商業業務区域の範囲を想定し、それを囲むように都心外郭幹線道路を設定した。

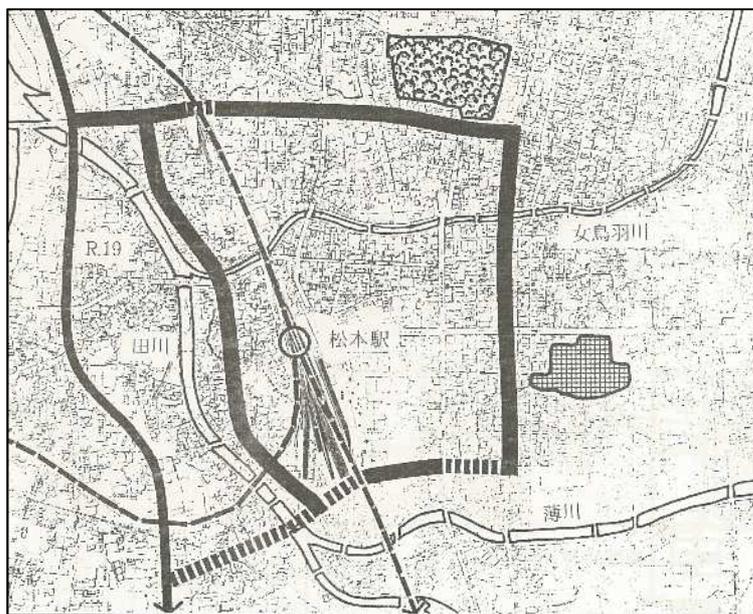


図 都心外郭幹線道路の設定

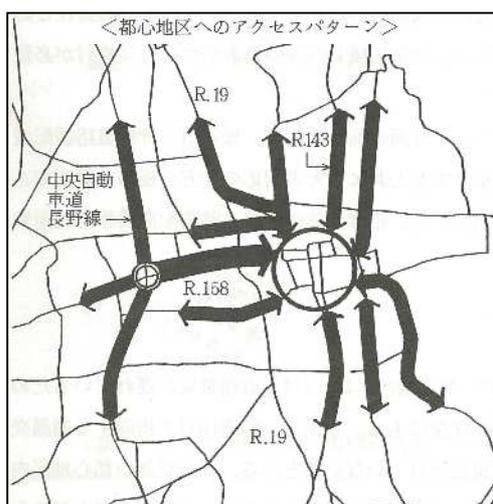


図 都心地区周辺における交通流動パターン

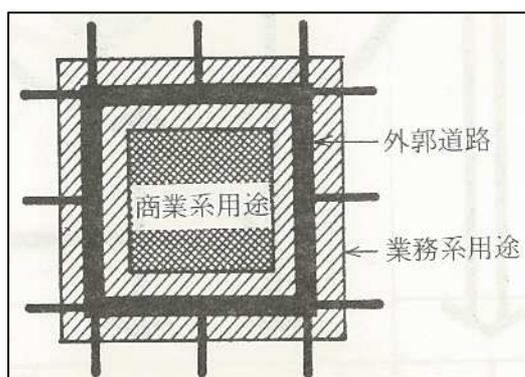


図 都心地区再編の考え方

出典：「松本市総合都市交通施設整備計画（昭和60年12月）」

「松本市総合都市交通計画」(平成10年3月策定)では、都心外郭幹線道路を内環状線として位置付け、中環状線、外環状線を含めて3環状線を形成し、中心部への交通集中の解消、円滑な移動環境の確保を図ることとしている。

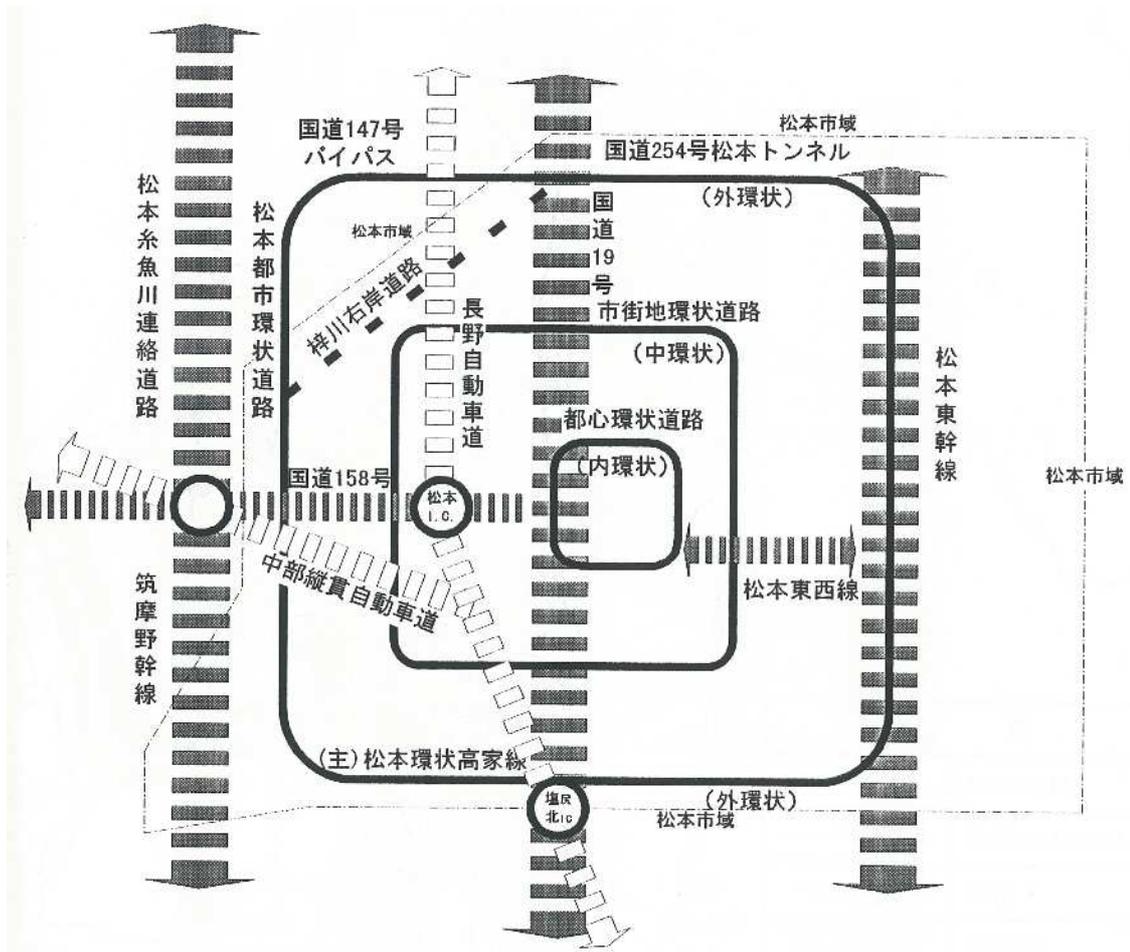


図 松本市域の幹線道路網体系

出典：「松本市総合都市交通計画(平成10年3月)」

(2) 内環状線の整備

内環状線は本格的に整備が始まり、西側(国道19号)は、国が平成16年度から直轄事業として進めており、南側(内環状南線)は、長野県が街路事業として施工済みである。北側(内環状北線)は、県及び市が施工済みであり、直近では、大手二丁目交差点から松本城交差点までの区間を「外掘大通り」として、市が令和5年に供用している。

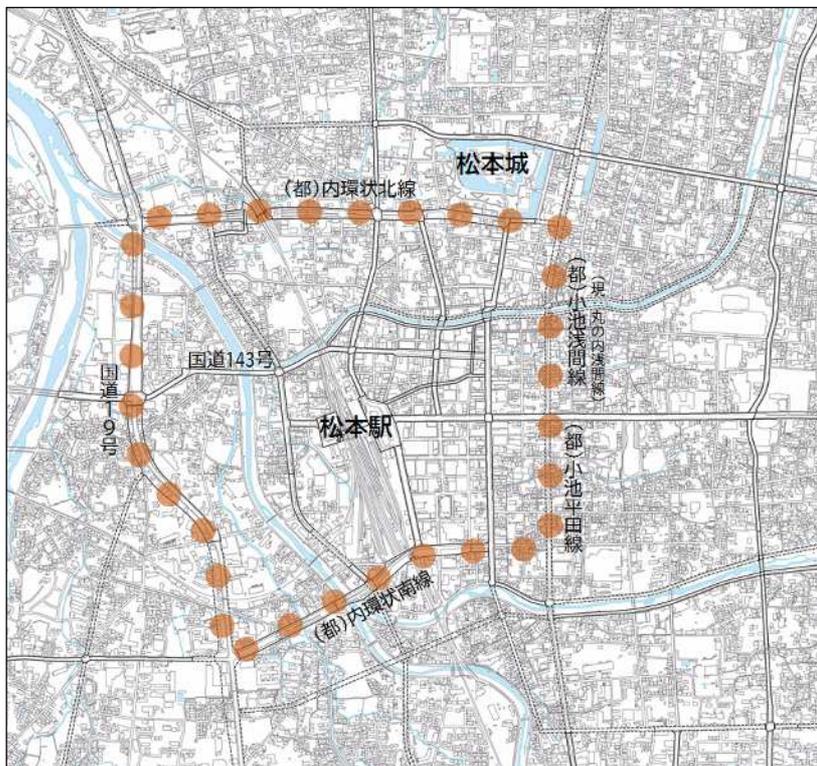


図 内環状線位置

内環状東線については、内環状北、南線との接続、これまでのまちづくりや土地利用との整合性などを考慮してルートを検討してきたが、構想の位置周辺も同様にまちづくりが進められてきていることなどから、決定に至らなかった。

構想の位置に存在していた(都)小池平田線及び(都)小池浅間線は、昭和36年に都市計画決定され、決定後60年が経過していたことから、沿線の建築制限が長期化しており、「松本市総合都市交通計画」(平成23年3月策定)の中で「事業実施上の支障」がある路線として、第1回都市計画道路の見直しの中で令和5年3月に構想位置の部分を廃止し、内環状線構想に基づく新たな道路整備は行わないこととしている。

(4) まちなか幹線道路網

内環状線構想の前提が、松本駅を中心としたエリア内の通過交通を抑制することであったのに対し、今後目指す中心市街地の姿は、松本城、松本駅、あがたの森を中心とするエリアに、多様で高次の都市機能を集約し、回遊性を高めることで、利便性が高く、文化を楽しめるまちを目指すこととしている。

中心市街地への通過交通を分散し、歩行者優先エリアへの流入を抑制するための幹線道路網として「まちなか幹線道路網」を位置付け、整備を進めている。

今後は、中核的商業施設の閉店を契機とした中心市街地の再活性検討の方向性を含めて、まちなか幹線道路網の強化、歩行者優先エリアへの流入を抑制するより具体的な施策が必要である。

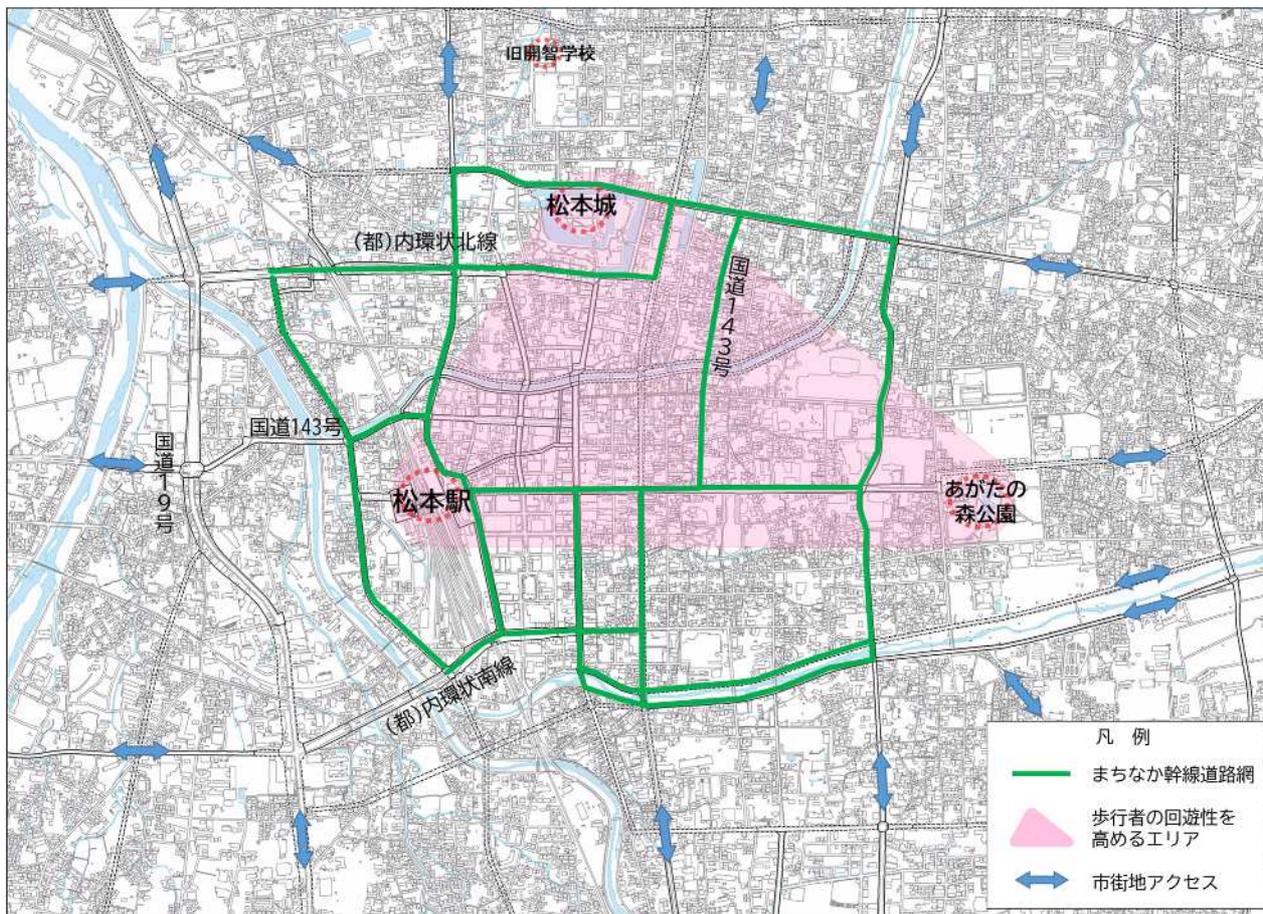


図 まちなか幹線道路網