

第4回松本市都市計画審議会 都市計画道路見直し部会 議事録

開催日時：	令和6年11月26日（火） 午後2時00分から3時30分まで
開催場所：	松本市役所 本庁舎3階別棟 大会議室
出席委員：	轟直希部会長（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） 伊藤禎規委員（長野国道事務所 計画課長） 村石 徹委員（長野県松本建設事務所 計画調査課長）
欠席委員：	椎名祐二委員（松本警察署 交通第二課長）

（奥原課長補佐）

若干、早いですが、皆さん揃いましたので、ただいまから第4回都市計画道路見直し部会を開催します。

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。

本日、司会進行を務めさせていただきます松本市交通ネットワーク課の奥原と申します。よろしくお願いします。

ここで、事務局長である交通ネットワーク課長の高頭から一言ご挨拶いたします。

それでは、お願いします。

（高頭交通ネットワーク課長）

皆様、今日は、お忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。

前回、6月に第3回部会を開催し、昨年度から進めてきた必要性の評価についてご確認いただきました。

8月には、市の都市計画審議会へ検討状況を報告したところです。

今回は、その後の検討として、実現性の評価に必要な概算事業費など、進めている作業内容と今後の方針をご説明し、ご意見をいただきたいと思います。

作業途中で、資料としては不完全な部分も多くありますが、よろしくお願いいたします。

（奥原課長補佐）

本日の出席状況ですが、松本警察署椎名課長の代理として、交通第二課青木係長にご出席いただく予定でしたが、急遽欠席との連絡をいただいております。

また、本日の資料は、次第、委員名簿、資料1、資料2、資料3、資料4及び参考資料となっております。不足がある方はいらっしゃいますか。

大丈夫でしょうか、ありがとうございます。

それでは、議事の進行につきましては、轟部会長にお願いいたします。

(轟部会長)

皆さん、こんにちは。本日は、よろしくお願いいたします。

これまで、ステップ3の必要性の検討について議論いただき、本日の議事につきまして、ステップ4以降の実現性の検討として、事業性を評価するための概算事業費の算出と、存続廃止などの最終的な振り分けに至る手順をお示しし、ご意見をいただきたいと思います。

円滑な議事進行をするため、ご協力をお願いいたします。

議事に入る前に、本日の議事録ですが、2名の委員に後ほど確認署名をいただきます。

今回は、森本委員及び村石委員をお願いいたします。

後日、事務局を通じて議事録を送付しますので、よろしくお願いいたします。

それでは、次第に沿って本日の議事に入りたいと思いますが、まずは、事務局から資料の1と2について説明をお願いします。

(山崎主任)

はい、よろしくお願いいたします。交通ネットワーク山崎と申します。

説明は、着座で失礼します。

まず、資料1のご説明に入る前に、今回の見直しの全体の流れと、現在の検討の状況についてご説明をしたいと思いますので、資料が前後しますが、資料2というものを先にご覧ください。

こちらの2ページをお願いいたします。

資料の2ページが、今回の見直しの総合評価の考え方となります。

中央のフロー図をご覧ください。

今回の見直しですが、必要性、代替性、実現性の評価を行いまして、それぞれの評価でフローを作り、最終的な区間の存続廃止といった分類をしたいと考えています。

左から、必要性の評価結果です。これは、前回の部会の中でご確認をいただいています、必要性の全20項目で評価をしたものになります。

1つ右が代替性の評価結果です。これは、見直し対象の区間の周辺、または現道で必要な機能が代替できないかということの評価するもので、現在作業を進めているところです。

次に、実現性の評価です。今回は、この検討に必要な作業としまして、見直し対象区間を仮に整備した場合の概算事業費を算出しています。

本日の部会では、この部分について、この後ご説明をしまして、ご意見をいただきたいと思います。

また、今後は、実現性の評価として、交通量と交通容量の需給バランスの分析を予定しています。

最終的な分類のフローですが、各評価を行い、結果を踏まえて検討したいと考えており

ますので、現状はイメージとして捉えていただければと考えております。

また、参考としまして、1ページ戻っていただいた資料1ページに、前回の平成23年のときに行いました見直しの分類フローをお示ししております。

今回の案同様、最初に必要性の評価を行っており、必要性Aが最も指標の該当数が多かったものですが、前は、単純に該当数の平均値及び標準偏差値を取り、A B C Dの評価を分けています。

今回は、そこに道路整備の時間管理的な視点を取り入れつつ、全体の母数を整理するような検討を行っています。資料2の説明は以上です。

続いて、資料1をお願いします。

実現性の評価に係る概算事業費の算出についてです。本日、特にご意見をいただきたいポイントを中心に記載しています。

1ページをお願いします。事業費の算出に当たり、これまでの実績を整理しています。

1ページの表は、市が直近の約10年程度で整備した道路事業です。

左から5列目の区域については、下に注記を載せていますが、各路線が存在する区域として、AがD I D内、Bが市街化区域のD I D外、Cが市街化調整区域を示しています。

今回は、これらの路線をサンプルとして、工事費、用地費、補償費別に単価を設定しています。

次に2ページをお願いします。

最初に工事費の単価設定についてご説明します。中央の表をご覧ください。

各路線の道路築造費が実績値で、それを幅員、延長で割り返し、面積当たりの工事費を算出しています。

下の表ですが、工事を行った時点から材料費、労務費等の上昇がありますので、国交省が公表している建設工事費デフレーターを指標を用いて、令和5年度時点に補正しています。

最終的に、右下の平均値が、1㎡当たり6万円の工事費となります。

次に、2ページをお願いします。

工事費の中でも、橋梁がある場合は、金額が大きく変わりますので、別途算出するものです。

現在進めている橋梁架け替えの事業費から道路同様に幅員と延長で割り返し、1㎡当たり59万円の単価を得ています。

次に4ページをお願いします。用地費の単価設定です。

実績値の用地買収費を買収面積で割り返し、単価を設定しています。用地費については、区域分類ごとに数値に開きがありますので、それぞれで平均値を取っています。

次に5ページをお願いします。

補償費の単価設定です。

補償は、立木など細かなものもありますが、ここでは、建築物の補償など、大きなものを拾い上げて整理しています。

実績の補償費を件数で割り返し、区域分類ごとに整理しています。

次に6ページをお願いします。

その他委託料です。これは、測量設計や、補償算定など、必要な業務委託に係る必要です。

一括して、1㎡当たり1万円の単価としています。

次に、7ページをお願いします。

中央の表ですが、これまでに設定した単価に、見直し対象路線の事業面積及び沿道の物件数を掛け、区間ごとの概算事業費としています。8ページが算定結果の一覧表です。

仮に、未整備の都市計画道路すべてを整備した場合の事業費は、約466億円という計算になります。

この金額は、今回の見直し対象から除外している、国道19号及び松本波田道路などは入っていません。

この概算事業費ですが、今後は、別途作業を行っている将来交通量推計のデータを用いて、整備に必要な「台キロ当たりの事業費」を算出したいと考えています。

これは、整備した場合にどの程度の交通量が走るかという観点を踏まえたもので、区間を整備するコストパフォーマンスを示す指標となります。この指標を用いて、実現性＝事業性として評価したいと考えています。

次に、9ページをお願いします。

交通容量及び交通量の需給バランス分析です。

今回の見直しの一つのコンセプトとして、前段でもご説明したとおり、整備の時間管理的な視点を取り入れたいと考えています。

イメージとしては、右上のグラフにある通り、将来的な交通量の減と、道路整備に伴う容量の増を分析し、バランスが取れる目標年次を算出するというものです。

まず、現況の分析として、下の表をご覧ください。

別途作成した現況の交通量配分結果と設定した道路容量を使って、エリアごとに分析を行っています。

表の上から、松本市の行政区域全体で見ると、交通容量が交通量より多く、全体としては、足りている状態となります。

一方、市街化区域内で見ると、容量が交通量を下回っていて、道路が不足している状態を示しています。

この不足する日・km当たりの台数を、2車線相当の交通量を日当たり9千台として割り返し、需給バランスの確保に必要な整備延長の目安として算出しました。

次に10ページをお願いします。

今後の検討方針です。

先ほどご説明した内容は現況分析ですので、将来的な予測を行います。

青の吹き出しの中ですが、将来の交通量の設定については、現況の交通量にB/Cの分析で用いる総走行台キロの将来伸び率を乗じて、各年次における将来交通量を設定します。

将来の交通容量については、先ほどまでにご説明した概算事業費と過去の整備実績を踏まえ、年次に応じた整備延長・交通容量を加算して、設定する予定です。

以上で資料１、資料２の内容のご説明とさせていただきます。

よろしくお願いいたします。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

それでは、ただ今の説明について、ご意見・ご質問をお伺いできればと思います。

まず、ご説明いただいた資料２の２ページについて、これまでの部会の中で、必要性の評価をしてきた中で、今後の流れとして、このような形で進めていくという手順についてご説明いただきましたが、こちらの点につきまして、ご質問、ご意見等あればいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(森本委員)

よろしいでしょうか。

(轟部会長)

はい、よろしくお願いいたします。

(森本委員)

いくつかお伺いしたいのですが、例えば２ページで、現道・代替路がある場合は全て廃止候補になっているのですが、そもそも、現道・代替路のある路線の必要性の評価は不要だったということでしょうか。

結構、細かく必要性の評価を行ってきたのに、無駄だったということであれば、最初からこのように、代替路があるものは廃止候補なので、そもそも必要性の検討をする必要がなかったのではないかと思います。

また、実際に必要性が高かった路線は、代替路だけでは不十分だから必要性が高くなったケースもあるので、そこはどこまで確認されているのかと思いました。

最終的に、①から⑩までの区間が、整理中だと思いますけれども、どの程度になる想定かという点と、それらの割振りが、前回の対象道路の時に、１ページ目のときにはどこに該当したのかというところを最終的には合わせてご協議いただけるといいかと思います。

何割の想定なのかというところ、先ほどの廃止候補の点について、先にご協議いただければと思いますが、いかがでしょうか。

(山崎主任)

はい、ありがとうございます。

まず1点目ですけども、今、2ページでご覧いただいているフローですと、森本先生に言っていた通り、現道・代替路があるものが全て廃止方法になるというフローになっています。

先ほど申しあげました通り、こちらのフロー自体は、検討中ということで、イメージとして捉えていただきたいと考えているのですが、しかしながら、この代替性があるかないかという部分については、都市計画道路に非常に重要なポイントと捉えていまして、必要性の評価をしているのですが、代替される場合には廃止することは考えられると考えています。

ただし、おっしゃっていただいたように、代替路があるものが全て廃止になってしまうと、必要性の評価が何だったのかということにもなりかねないので、このフロー自体は、最終的な結果と合わせて、どの程度の整理をするかという観点も踏まえて、最終的に決めたいと思っているものですから、その点においても、必要性の評価結果が無駄にならないような形で、最終整理をしたいと考えています。

今のフローですと、ご指摘いただいた通りかと思しますので、見直し検討したいと思います。

また、代替路が不十分だったから、必要性が評価されたというパターンは確かに考えられると思っていまして、今現在、代替性というものの評価を、どういう指標を持って整理するかというのは、検討しているのですが、単純に現道があるですとか、平行したところと同じ規模があるという考え方ですと、やはり交通量的な整理もそうですし、防災といったような機能が振り替えられるかどうかという視点も、取り入れられないものですから、その点を踏まえまして、必要性の評価を今までやってきたものも少し絡めつつ、代替機能があるかどうかという整理にならないか、こちらも検討を進めたいと思っています。

最後に、この①番から⑩番、1番右側にありますが、どの程度の割合かという部分については、現状、まだ具体的数値をお示しできないのですが、先ほど申しあげたように、時間管理的な視点を持ちたいということで、今、見直し対象になっている延長が約30kmございまして、それをどの程度廃止候補にするかという観点は、将来的に、どこまで整備ができるかといった、総合評価的な部分も勘案して決めたいというふうに思っていますので、ここでいう赤字の廃止部分の割合がどの程度になるかという割合は、全体を見ながらコントロールしていきたいと考えています。以上です。

(森本委員)

ありがとうございます。

代替路としては、交通量や災害の観点も踏まえていただいているのであれば、問題ない

と思います。

実際、割合の話については、必要性の評価の結果、高中低の大体3分の1程度ずつ分けているのでしょうか。

（山崎主任）

こちらの1ページ目の、前回23年のときは、概ねそのような考え方でした。

平均値と標準偏差をとりまして、必要性のポイント順に並んでいるものを3分して、必要性大中小でやってきたのですが、今回も、必要性が高くなるのか、低くなるのかというのは、この後のフローに関わってきますので、どこで線を引くかという部分を、まさに時間管理のところで仕切れるのか、今まさにやっているところでして、次回の部会の中では、ここにこういうふうに線を引きたいという内容を踏まえて、議論いただきたいと思います。

（森本委員）

3等分だとすると、必要性の低いものが廃止候補になってくると、3分の1ぐらい廃止になってしまっても問題ないという考えでしょうか。

（山崎主任）

30kmのうち、3分の1を廃止するというのは、今の松本市の現状、交通量的には、まだ全体とすると足りていないという分析結果もありますので、3分の1を廃止するということまでの規模感にはならないかと思っています。

（轟部会長）

はい、ありがとうございます。

おそらく、今回お示しいただいたフローは、かなり厳しい基準で見たときに、こういう事も想定できるというようなことだと思うので、今、森本委員にご指摘いただいた、今までの必要性の評価のところで、やはり現道で代替路として不十分だという評価のところが、総合評価のところでもって丁寧に見ていく必要があるところだと思いますので、また、時間管理の視点のところで、必要性の評価が高中低というも、おそらく綺麗に3等分にはならないかと思っています。

そのあたりの議論と、あとは、そこで議論した内容で、このフローでやった時に、実現可能性として、どのぐらいあるのかというところを総合的に評価していく必要があるかと思っていますので、まずは、案としてこのような形で、あとは出てきたところを見ながら、議論ができるのかと考えています。

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

はい、村石委員お願いいたします。

(村石委員)

この考え方というのは、第1回の見直しの総合評価の考え方を基本的に踏襲とあるのですが、1回目のときも、各路線の代替性の評価や実現性の評価はやられているのでしょうか。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい。1回目のときも、代替性の評価もしていますし、実現性の評価もしているのですが、ただ、1回目のときの実現性の評価は、物理的に可能かであるとか、規格基準を満たしているか、あとは、事業実施上、例えば歴史ですとか文化の関係で支障がないかというところの振り分けをしていたのですけれども、今回は、実現性の視点のメインは、今のコストパフォーマンスとかかかる年数というところに、視点を置けないかということで進めているので、このような中身になっています。

実現性評価につきまして、前回と重きを置くところが違ってきます。

(村石委員)

代替性、実現性の観点が違うということですね。

(高頭交通ネットワーク課長)

そうですね。明らかに、物理的にできないところのものは、前回、落としていますので、残ったものに対して、別の視点でということで、今回考えています。

全部はできないという、元々のスタートのかかる年数とかかかる費用を考えた、今の事業性＝コストパフォーマンスのところ、どう線が引けるのか何とも言えないなど、何年までしかお金がないから、ここから先は無しというような視点では、当然切れないと思いますので、これから試行錯誤していかなければいけない部分かと思います。

(村石委員)

分かりました。

そこがちゃんと客観的指標になるのかというのが難しいと感じました。

(轟部会長)

他に意見があれば、いかがでしょうか。

私の方から1点、今回のフローでお示しいただいているものを、今のお話をお伺いすると、総合評価を見ながら、必要性の高中低を整理していこうというニュアンスだと感じています。

そもそも、このフローが合っているのかが非常に悩ましいと思っていて、であれば、最初に実現性の評価があって、その後に必要性の評価というフローではないかなと感じるの

ですけど、そのあたり、フローの適切性というか表現の仕方だけの問題だと思うのですが、どのようにお考えですか。

ベースが需給バランスのところにあるということであれば、それが前段にあって、それに基づいて必要性の線引きをするという、順番が変わってくるのかと考えます。

(高頭交通ネットワーク課長)

今回は、2回目の見直しでもあるので、その辺は、視点を変えていかないといけないという部分がありますし、先ほどの時間的な視点、経済的な視点というところに、どこまで重きを置くかによっても変わってくるのかと思います。

部会長が言われたような、確かに理屈が通るように並べなければいけないと思いますので、検討させていただいて、しっかり流れがおかしくならないように考えたいと思います。

(轟部会長)

はい、お願いします。

では、資料2の方は、よろしいでしょうか。

そうしましたら、資料1の方で、冒頭の表紙のところで、議論いただきたいポイントとして整理していただいております。概算事業費の単価の設定方法について、実現性事業性の評価方法について、さらに需給バランスの分析方法及び検討するエリアの設定について、ポイントを3点ほどまとめていただいております。

まず、概算事業費の単価の設定方法について、ページ数で申し上げますと、1ページから6ページの辺りになると思いますけれども、ご質問ご意見等あればいただければと思います。

私、交通のネットワークに関しては、専門としてやっているのですが、それぞれの単価については、なかなか専門分野でないところもありますので、ぜひ委員の皆様からご意見をいただけないでしょうか。

森本委員よろしくお願いします。

(森本委員)

私も専門ではないのですが、全体を通して、最終的に平均をとっているのですが、例えば、2ページ目の道路築造費ですと、1番低いものから高いものまで3倍以上の差があります。

要因としては、どこでこの差が出てきているのでしょうか。

この要因によっては、補正しなくてはいけないし、全体を通して、例えば4ページ目だと、5、6倍が出てきたりしていますし、倍以上出ているような部分で、その差はどこで出てきているのか、何か要因がわかったら教えていただきたい。

(山崎主任)

はい、ありがとうございます。

2 ページの表の真ん中、道路築造費にかなりばらつきがあるということでご質問いただいているかと思います。

例えば、1 番単価が低いもので言いますと、小池平田線が1 番上にありますが、1 m²当たり2 万6 千円です。

そこから3 倍の数字が、下から2 番目の市道2 1 8 1 号線というのが、7 万9 千円ということで、ご指摘のとおりかなり開きがあります。

これについては、既に幅員と延長で割り返しを行っていますので、道路の規模自体はこれに影響していないかと考えているのですが、この要因としましては、1 番は構造物に差があると考えています。

この2 ページの次、3 ページで橋梁については、かなり影響が大きいだろうということで、橋梁が存在する路線は、別で計算をしているのですが、橋梁以外の構造物としまして、例えば、道路から民地に高低差がある場合の擁壁ですとか、そういった構造物です。

ちなみに、この2 1 8 1 号線という路線が、かなり大型の擁壁を入れている路線でして、その築造費がここに反映されてきているという状態があります。

本来ですと、大型の構造物の有無も、この橋梁同様に分けて考えて、別で単価設定を1 度試みた経過があるのですが、なかなか、今ある数字の整理も相当な量があったというのと、今後整備をする路線について、構造物が出てくるかどうかという部分の判断で、3 0 km 全てそれを割り当てて、パターン分けをするという作業が難しいということになりまして、擁壁自体はこの中に平均して含めているというのが現状です。

この数字の開きの要因は、1 番そこが大きいと考えています。

(森本委員)

こういう時は、平均ではなく最大値も残しておいて、最悪のケースを想定しておくといった考え方もあると思うのですが、そういった考えはされないのでしょうか。

(山崎主任)

そうですね。現状は、単純に平均を取ったという状況です。

説明の中で触れていなかったのですが、この単価設定は、最終的には、整備に約4 6 6 億円かかるという数字になるのですが、先にご説明しましたとおり、現状の工事費については、令和5 年度時点のデフレーターで補正をかけているものの、昨今の人件費の高騰、労務単価の上昇、材料費もかなり上昇している傾向にありますので、今後、道路整備をするのに当たって、現在の単価で果たしていいのかという視点もあります。

もう少し、この466億という数字よりは厳しい現実にあるのではないかと考えております。

元々の前提条件としましても、同じ条件ですっと整備をして、あと30km全部やるということの実現性が低いのではないかとということからスタートしていますので、現状、反映できてない状態にあるのですけれども、その辺りをもう少し現状が厳しいという観点を踏まえて、もう少し精度が上がらないかということを考えているところです。以上です。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。はい、お願いします。

(伊藤委員)

お金の話になると、なかなか評価するにあたって、都計道の廃止の中で、お金が高いとやめてしまうみたいになりがちだと思っていて、そうした時に、この資料のように平均値を取ってしまうと、割高な事業もあれば、割安になる事業もあると思います。

そうすると、割高になった事業で交通量を見ると、本来は必要なのかもしれない、もしくは本来安くできるかもしれないけれども、廃止に持っていかれてしまうような気がしていて、その辺は、また、別のフィルターで必要な機能があるという話もあるかもしれませんが、そういう恐れがないのかと思いました。

後は、都市計画決定する段階で、概略設計や予備設計をして、概算事業費は出していないのでしょうか。

どんな構造物が出てくるのかも実際当たってみないとわからないのでしょうか。

(高頭交通ネットワーク課長)

都決自体は、地形図の上に机上で線が引いてあるだけです。

後は、幅員と、決定理由があります。

(山崎主任)

新たに都決しようとする、500分の1で平面図を描いて、ほぼ概略設計をしないと都決できないことになっていますが、今回の見直し対象になっているものが、ほぼ昭和36年決定のものでして、平面図上の線だけで、そこまでのものがない状態です。

(伊藤委員)

逆転現象にならなければいいかと思います。

もう1点、教えていただきたかったのですが、次の8ページでリストアップされてい

て、ここには事業を進めている松本拡幅や松波田が載っていませんけれども、今議論されているのは、松本市決定の都市計画道路についてどうするかという話でよろしいでしょうか。

（山崎主任）

市決定と県決定、基本的には全て含めた松本都市計画としての評価になるのですが、その中から、見直し対象から外しているのが、広域的な位置づけのある国道19号上の都市計画ですとか、松本波田道路を始めとする長野県の広域計画の中で位置づけのあるものについて、除外をしています。

（伊藤委員）

除外されているのは、うちの事業だけということでしょうか。

（山崎主任）

19号と松波田と、あと環高線です。都市環状西線というものを除外しています。

（伊藤委員）

恣意的にうちの事業だけ外れているということだと良くないかと思いましたが。

（高頭交通ネットワーク課長）

松本市の単独の判断で、残す、やめるというものには当たらない路線を外してあるということです。

（伊藤委員）

分かりました。ありがとうございました。

（高頭交通ネットワーク課長）

事業費につきましては、先般、庁内打ち合わせをした際にも、特に事業課から、一律に単純に計算すると現実と合わない、また、これだけ事業費が高まっている中、簡単に線を引いてしまうのはいかがなものかという意見もありましたので、先ほどもお答えしましたが、しっかり考えていかなければいけないと、お金のところを考えると、きちんとやらないといけないというふうに思っています。

（伊藤委員）

使い方を間違ってしまうと、変なふうになってしまうということですよね。

(高頭交通ネットワーク課長)

そうですね。どの数字を取るかによって、大きく変わってしまうという伊藤委員のおっしゃるとおりかと思います。

(轟部会長)

ありがとうございます。非常に重要なご指摘かと思っています。

私が、よく学生にこういうことを指導する際には、定量的に測れる指標を用いて、重回帰分析を使いながら、目的変数を明らかにするような、妥当性の高い説明変数を導き出していったって、関数式を作ってやればいいというような話をします。

そうすると、1個1個の区間が、最もらしい事業費でいけると感じていて、それは例えば、その場所の地価だとか延長だとか壊すべき建物、除却する建物がどれくらいあるとか、あらゆる客観的なデータを集めて、事業費を予測するという方法ができるのかと思います。

具体的な事例がいくつかあれば、それをベースに予測式を作り、これから作ろうとしているものの客観的な手法に落とし込んだときに、大体事業費がどれくらいになるのかという、 X に値を代入して Y で求めるということをやったりもするのですが、なかなか今のお話をお伺いすると、客観的なデータを集めるのが難しいという中で、今回は、既存の実態に即したような形の平均を区間別にやっているのかと思います。

当然のことながら、平均を取れば先ほどの各委員から指摘があるような課題が出てくるかと思いますが、その辺りもどのようになるべく偏りがないように、また、本来であればできるのに、できないと判断してしまって、全体に大きな影響を及ぼしてしまう可能性もあるのかと思うので、このあたりの定義を先ほどの今後の事業費が膨らんでくるという話もあるので、定義が必要かという感じがしました。

このあたりの単価について、他にご意見ご質問等ございますでしょうか。

車線数が2車線になっているのですが、これを上回る大規模なものはないのでしょうか。

(山崎主任)

今回の見直し対象には、4車線の道路がないです。

一部、4車線の区間がある路線もあるのですが、今回の見直し区間については、4車線というものがありません。

(轟部会長)

わかりました。

あと、橋梁が1つしかないというのが、大丈夫かと不安があるのですが、この辺りの事業費に関して、松本市さんだけで見ればこれしかないのかもしれないのですけれ

ど、類似の自治体のもので、これをやるという方法ができないものでしょうか。

（山崎主任）

そうですね。事業費を調査するというのが、なかなかハードルが高い部分がありまして、現状ですと、松本市の中ということですが、やはり、橋梁が1つしかないというのと、道路の方も6路線で、多くはないと考えていますので、もう少しサンプルを増やすということは、作業と同時並行的に考えたいと思っています。

（轟部会長）

他にご質問ご意見ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、続いて、実現性事業性の評価方法と需給バランスの分析方法及び検討するエリアの設定について意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

私の方からまず、9ページのところで、需給バランスを確保するために必要な整備延長の目安として、市街化区域では37km、居住誘導区域では23km、都市機能誘導区域では16kmとなっていますけれども、今回の見直し対象路線を考えると、これを満たすためには、ほぼ全部必要ということになってしまう気がするのですが、いかがでしょうか。

（山崎主任）

これについては、現状の都市計画道路のみで市街化区域の中で見ると、37km必要ということになりまして、現状、見直しの対象路線が30kmしかありませんので、全部やっても足りないという話になってしまうのですけれども、実際にはそうではなくて、都計道以外の道路もありますので、この数字に完全にならないんですけれども、現状の都計道だけで整理すると、こういう数字になるということでお示しをしたものです。

需給バランスを分析したいということで、その手法の1つとして、容量交通量を分析した中で、混雑度1.0になるという設定方法で考えているところですが、37km必要というとなってしまうのですが、混雑度の数値自体も、必ずしも1.0でなくとも、1.25まで許容するという考え方もあるかと思いますし、その辺りをどう切り取って、どう評価するのかという辺りは、数字を見ながら研究を進めたいと考えています。以上です。

（轟部会長）

今までのお話をお伺いすると、この整理は都計道だけじゃないということになると、そもそも、それ以外のところでどれくらいの整備が今後見込まれているのかということが、議論をする上で非常に重要なデータになってくると思います。

その辺りの見込みは、これもなかなか難しいとは思いますが、これぐらいは他の道路整備でいけそうで、これぐらいは都計道で行くんだみたいなものがないと、その辺りの具体的な数字も決まってくないと思うのですが、その辺り、計画して使っていくうえで、どこかのタイミングでは、この数字を決めていかないといけないと思うのですが、そのときにはどういう判断をされて、実際に数字を落とし込んでいくのか、お考えがあれば教えていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

(山崎主任)

この9ページ10ページのところが、今後の作業方針としましても、どう進めるかというのが1番悩んでしまっている状態がありました。

10ページの今後の検討方針の記載の中で、こういうふうに進めますという記載をしているのですが、現状、どういう数字が出てくるのかということが全く不透明な状態でして、どう評価するのかというような状態になってしまっているのです。1度、記載しているやり方で数値を見てみて、どういうふうに進めるかというのは、ご相談しながら進めていきたいと考えています。

(轟部会長)

アウトプットのイメージとしては、この結果からどんなものが出るのでしょうか。混雑度を1.0にするとした場合には、今回、これだけ目安として必要であると出てきたと思うのですが、この具体的な数字を落とし込んだ時に、どんなものがアウトプットとしてお示しいただけるのか、ご説明いただいてもいいですか。

(山崎主任)

はい。10ページの下、何回も出てくるグラフですが、需給バランスが取れる年次がどこかというものですけれども、上の吹き出しの中で、交通量と交通容量の増加分を年度ごとにどれだけ減っていくか、どれだけ増えていくかという数字を算出していきいたいと考えています。

先ほど見ていただいた9ページのエリア、行政区域ですとか市街化区域、ここをどう切り取るかというものも変数になりますので、これも決めます。

そうすると、この目標年次、最終的には時間がいくつになってくるかという数字が返ってくるという状態です。

例えば、これが30年まで道路整備を進めることで、計算上は需給バランスが取れるという評価ができますので、30年以降の道路をどうするのか。

一概にそれを理由に廃止はできないと思いますので、それを理由の1つとして、最終的に整理するというような形で考えています。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

今、ご説明いただいたとおり、現況の交通量に対して、将来的に人口の減少もあるでしょうし、様々な要因で交通量が減っていくと考えられますので、右肩下がりも徐々に減っていくという予想がつくと思います。

それに対して、現況の交通容量は、混雑度が1.0を超えるような、混雑をしている状況があるということは、量的に不足しているという状況だと思います。

最初は、そのバランスが取れていない、現況の交通容量に対して交通量が多い、上回っている状態。そこから、整理をしていくにあたって、松本市さんの以前のデータで、年間数kmずつ進んでいるというデータがあったかと思いますが、それを、ただ単に年間数kmという形ではなくて、しっかりと優先順位をつけて、整理をしていく。

今のいただいている資料のデータを使いながら、どれぐらい整備がされていくのか、右肩上がりの線を書いていただく。

それが、おそらく交差する場所が出てきて、その場所が、目標年次の一体どれぐらいになるのかというのを、今後出していただけるという理解でよろしいでしょうか。

(山崎主任)

はい、ありがとうございます。

轟部会長がおっしゃっていただいたものが、これまでの松本市の直近の道路整備を進めている数字を整理しますと、年間約600mの道路整備の進捗があります。

それを今後ずっと続けていくと、残りの都市計画道路、これは19号や松波田道路を全て入れた数字ですけれども、全ての整備が終わるのが約90年後という、単純計算であります。

ただ、その90年後という時間が、そこまでの期間をずっと道路整備を進めていくことが果たして妥当かどうかというのが、今回、見直しを進めている1つの理由でして、このグラフの考え方としましては、90年に至る前に、30年か40年かわからないのですけれども、既に道路整備を進める中で、需要に対して供給の方が過多になってしまっている状態になるのではないかとということを前提として、その時間を計算したいということで始まっています。以上です。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

いずれにしても、その所が何年になるのかまだ見えないというのがあるので、その辺りの計算結果を見ながら、このところが、90年が80年になるだけということであれば、1.0の混雑度を1.25でやってみるという調整をされていくということかと思えます。

そのあたりも、混雑度1.0であれば、一般的には混雑していないという状況になると思うのですが、1.25となれば、多少なりとも混雑するという状況になると思うので、そのあたりを、松本市として目指す方向性として、1.25という数字の妥当性を整理していただくと思います。

これは、出てきてからのお楽しみになるかと思います。その辺り含めてご検討していただければと思います。

それから、検討するエリアの設定についてというのは、D I Dの内側、外側、それ以外のエリアということですか。

（山崎主任）

当然ながら、行政区域全体で考えますと、混雑状況が薄まって、道路が足りているという状況になります。

中心部に近い分析にすればするほど、道路が足りなくなるという傾向にありますので、基本的には、都市計画の話なので、市街化区域をメインにすべきかと思うのですが、どこを切り取って分析するかというのは、数字を見ながら分析していきたいというエリアの設定です。

（轟部会長）

こちらのエリアの設定に関しても、今は現状D I Dの内側外側、それ以外エリアということですが、その切り口で言えば、その路線がどこに含まれているのか、比較的簡単にできるものでしょうか。

（山崎主任）

例えば、他に1つ考えているのが、中心市街地周辺で分析をしてみたいと考えています。この後、資料で出てくるのですが、中心市街地周辺の交通をどういうふうにしていくのかと議論している中でもありますので、その周辺、都市機能誘導区域と、この中で近くなりますけれども、そういう切り口での分析ということも考えているところです。

（轟部会長）

それぞれのところで、Cの場所のデータが1つしかないのですが、この点、データがないというところはないですか。

（山崎主任）

前段のA B Cで分けているものは、あくまで概算事業費の算出のため、便宜上分けているものですので、交通量の配分自体はA B C含め、交通量推計の中で、設定の交通量自体は出ますので、データとしては問題なく分析できるかと思います。

(轟部会長)

はい、わかりました。

需給バランスの分析方法とエリアのあたりをお話させていただいていますけれども、今のお話を踏まえて、何かご質問ご意見等あればいかがでしょうか。

はい、森本委員お願いします。

(森本委員)

最終的に、将来どのくらい交通容量を増やせば交通量をさばけるのかという話のために議論をしていると思うのですが、渋滞と全く関係のない箇所の交通容量を増やしても、渋滞は減らないので、どちらかというと、渋滞しているエリアに絞ってやっていかないと、これを算出しても全然意味がなくなってしまうので、渋滞しているエリアをまず特定したうえで、そのエリアの解消を見ていかないといけないし、イメージ図ということですが、交通量は直線上でいっても、交通容量に関しては階段状ですね。

1つの道路が整備されれば、ちょこんと上がるという感じなので、この階段状のところと上手くマッチさせるということを考えると、階段の段によって、振れ幅が変わるので、どこからやるのかという話になってくるのかと思います。

その辺は、渋滞のエリアというよりは中心市街地の居住誘導区域という絞り方でやっていくのでしょうか。

(山崎主任)

はい、ありがとうございます。

松本市は、令和2年度に渋滞調査というものをやっています、コロナ前後の差はあるとは思いますが、令和2年の段階では、やはり国道19号周辺、および市街地周辺がメインで混雑をしているという結果が得られました。

国道19号周辺については、19号の都市計画道路の4車線の整備が進めば、ある程度状況が良くなるとは考えているところですが、中心市街地周辺については、1級河川があり、あとJRの線路をまたぐという部分もありまして、ポイントでネック地点ができているという全体の分析が前提としてあります。

その渋滞箇所を分析して、そこを重点的に整備していかないといけないということは、おっしゃる通りかと思いますが、ある程度、中心市街地中心に分析をかければ、その辺りはマッチするのではないかと考えています。

(森本委員)

基本的には、容量を増やしたからといって、渋滞解消に繋がらなかったというエリアはほぼないという想定でしょうか。

(山崎主任)

ただ、まちの構造上、中心市街地を迂回するような環状的な位置にあるものも、やはり優先されるべきかと考えていますので、必ずしも中心市街地に近い道路を優先すればいいかという、そうでもないと考えています。

そのあたりは、必要性の評価項目としては入れているところですが、交通量の分析となると、現状のエリア設定をどうするかというところまではできていないのですが、将来交通量推計のデータの整理はしますので、どこがあればいい、どこがなくなると影響があるという分析自体は、行っていくしますので、そのあたりは、数字を見ながら、エリアの設定も議論したいと考えています。

(森本委員)

わかりました、ありがとうございます。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

今の件に関連して確認ですけれども、整備に伴う交通容量の増加について、今ご指摘があったのですが、これは、今回丁寧に算出した事業費に基づいて、年次に応じた整備延長というものを、より精緻化していくという意味で、このデータを整理されているのかと思うのですが、丁寧に分析計算をされて出してきたもの、年一定程度これくらい上がっていくというふうに活用されていくのか、それとも、優先順位をつけて、ここを優先的に整備するというものを、必要性の評価の順番でもいいのかもしれないのですが、その順番でやっていくという考え方をするのか。

どのように、線を引くときには使われる予定ですか。

(山崎主任)

はい。こちらの概算事業費を作業として算出をしまして、その数字を使って、目標年次を算出していきたいということでご説明をいたしました。

その数字の使い方の部分になりますけれども、各路線の評価に使うのと同時に、最終的には、どこの路線を優先して整備をするのかというところまで、ここで検討したいと考えています。

ただし、路線それぞれの整備の順番を決めるには、必要性実現性という評価を今回しますが、それ以外の要因が非常に大きいと考えていまして、周辺で道路整備をしているものの関連事業として効果発現で一緒にやるパターンもあるかと思ひますし、周辺の開発が伴って進む場合もあるかと考えていまして、路線ごとの順番までは決められないと考えています。

なので、必要性和、今回実現性と名前を付けていますが、要は事業性＝コストパフォー

マンズの面で評価をしまして、両方とも高いと判断をした路線については、必要性の高い優先整備路線群みたいな形で整理をしたいというふうに考えています。

順番ではなく、ある程度まとまりでもって評価したいというような考えでいます。

（轟部会長）

とは言え、それを整備したことを前提に、実際に配分計算をしていくと思うので、ある程度はこう整備するというものは決めていくということですよ。

（山崎主任）

そうですね。

そうは言っても、松本市は、残っている路線は、そこまでは多くなく、1路線ごとに周辺の状況はある状態なので、ある程度、この辺りはなくても交通量的に回るのではないかとといったあたりはある状態です。

そういった部分で作業を進めながら、検証として交通量推計で確認しつつ、作業を進めたいと思っています。

（轟部会長）

はい、わかりました。他に、皆様からご質問ありますでしょうか。

村石委員お願いします。

（村石委員）

路線の整備の優先度というのでしょうか、それは、これから指標を作るには、年次計画を立てていかなければいけないですよ。

年度が進むと、整備が段階的に進む、それを優先度の高い路線からやっていくというイメージでしょうか。

そうすると、優先度の高い路線というのは、どうやって決めていくのでしょうか。

（山崎主任）

先ほどの、グラフの交通容量の伸び自体は、数字的に、どこの路線が優先ということではなく、過去の実績を踏まえて右肩上がりになっていくという計算をします。

先ほど申しあげた優先整備群というのは、今のイメージですけれども、既に評価をしている20項目の必要性の評価と、もう1つ、お金の面でいう事業性＝コストパフォーマンス、その2つの指標でもって各路線の評価をし、必要性和実現性が両方高いものは優先整備群にするというイメージです。

(村石委員)

優先度というのは、お金が安いということですか。

(山崎主任)

お金が安いのと、かつ交通量推計を行ったときに、ある程度交通量が増ってくる、コストパフォーマンス的に高い路線です。

実現性という言葉がマッチしていないと考えているところですが。

(村石委員)

高いからやらないということではなく、高いけれど、それをやることによって、交通量がまかなえるという、そういったコストパフォーマンスの良いところは優先度が高い、そういう評価ですね。

(山崎主任)

はい、そうです。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

今のを整理すると、線を引くのは年間の事業費がこれぐらいと決まっている中で、しっかりと精査し出した事業費に基づいて、年間にどれぐらい整備延長が伸びていくかというものを具体的に入れて線は引けるということですよ。

(山崎主任)

そうですね、はい。

(轟部会長)

それに対して、現状の交通量も、今後の数字を見るとどう減っていくというのが出せる。

その交点を出すというのが1つ目の作業で、それと合わせて、しっかりと各路線優先順位をつけていかなければいけないので、このお話に関しては、ある程度様々な要因もあると思いますが、今回しっかりと検証した必要性の評価だとか、そういうことをベースに、先程、委員さんからもご指摘があった本当に混雑している所はどこなのか、整備したら効果がどれぐらい高いのかという配分計算を検証しながら、優先順位はつけていけるということによろしいでしょうか。

(山崎主任)

はい、ありがとうございます。

(轟部会長)

はい。他にご質問ご意見等ございますでしょうか。

(赤間都市計画課長)

はい、都市計画課長の赤間ですけれども、事務局からで、事前に打ち合わせが済んでいなくてすみません。確認ですけれども、この10ページの需給バランスの資料の延長ベースについては、多分19号とか環状高家線も入っていると想像していて、今回、その振り分けの市決定の部分の路線でいくと30kmぐらいなので、そこら辺の財政のことを年間600mもあるんですが、それをもし、基準として例えば90年で設定したときに、やはり財源として、市の財源、県の財源、国の財源また補助事業でありますので、半分補助金が入ってくるということもあるので、需給バランスをやるときに、対象は、もしこれまでの議論から言うと、市決定の30kmが対象だとすると、それをベースにやった方が市とすれば現実的かという感じがしまして、実際、19号だけで約12kmございますので、やはり都市間の幹線ですので、これについては、フルネットでもこれまでも交通量が計算している関係もあるので、やはり19号と県の関係の環状高家線は必須ということで、都市計画とすれば認識していますので、対象の路線については、km数は、後ほど精査したいという確認をしたいと思います。

(轟部会長)

はい。その辺りは確認をお願いします。

他にいかがでしょうか。村石委員お願いします。

(村石委員)

これは、最終的に、今まで都市計画の街路の見直しだけでも、最後は渋滞対策の観点で見直しになってしまうのでしょうか。

要は、街路として必要な道路は、ネットワークだけではなく、まちづくりの観点もあると思います。

そういった観点を、必要性の所で一生懸命議論してきたのに、最後は渋滞対策だけで白黒つけるという評価になってしまっている気がします。

(高頭交通ネットワーク課長)

渋滞対策というよりは、コストパフォーマンスの部分で、事業効果とかかる事業費とのバランスで、上位のものが上に来るということです。

渋滞対策効果だけを抜き出した評価はおそらくできないと思います。よっぽどバイパスを空けるとかだと別だと思いますが。

事業効果の中には、当然、渋滞対策も入ってくるとは思いますけれども、いわゆる交通容量を増やすことと、いい位置にあって交通容量を増やせるという部分と、かかる事業費とのバランスの評価が上のものを上げていきたいということになりますので、引いてみれば、今回はほとんどが中心市街地なので、渋滞対策につながるのであろうと推測はしますけれども、渋滞対策に絞って評価するという事ではないです。

(轟部会長)

今の村石委員のご指摘というのは、せっかく必要性の評価でいろいろな要素を考慮してきたにも関わらず、結局、需給バランスで見てしまうなら、そこで線を引いてしまうということになりますよね。

それは、別の所で必要となっていて、需給バランスでもうそこまでとなってしまうと、本当は必要なのに、そこで線引きされてしまったら、それでいいのかという話かと思っています。

(高頭交通ネットワーク課長)

私も、この何年で需給バランスが合致しますということは、不確定な変数の部分が非常に多いので、ここで切れるというラインの設定は難しいだろうと考えています。

ただ、順位付けをする、並べ替えをする、グループ分けをするというのは、視点として持っていたいと考えています。

(轟部会長)

そのあたりの、ここにするという線引きが難しい中で、今回、需給バランスというところで、線を引くというのは、仕方がないかと思うのですが、線を引く中で、先ほどの必要性の高い、中ぐらい、低いとあったと思いますが、せめて高いものは全部そこに入っているような、必要が高いものはしっかりやるという意思表示が必要であると感じました。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい、ありがとうございます。

(轟部会長)

他にご質問ご意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、次に、資料3以降について、事務局からご説明をお願いします。

(山崎主任)

資料３以降についてご説明いたします。

表紙に記載のとおり、今回は、資料配布のみとさせていただきますので、恐れ入りますが、改めて内容をご確認いただきたくお願いします。

そもそも都市計画道路とは、都市施設としての建築制限など、基本的な事項を記載したものです。

本来は、１番最初に来るような内容ですが、今回の最終成果である都市計画道路見直し方針をパブリックコメント等の手法で市民意見を取り入れるため、導入として作成したものです。

今回、資料としては、後に回していますが、成果物では、１番最初の項目となります。

また、従前、松本市の３環状線のうちの内環状線構想の経過と、内環状東線の位置づけの検討、最終的に、内環状線を廃止し、別途「まちなか幹線道路網」として、既存道路を含めた交通体系で整理する方向性の経過をまとめています。

資料３については、以上とさせていただきます。

続いて、資料４をお願いします。

国道１４３号通称大橋通りの現状について説明した資料です。

資料の説明に入る前に、８月に行った松本市都市計画審議会での意見について、資料はありませんが、ご説明します。

都市計画審議会の委員さんの１人から、この国道１４３号について、部会の中であり方を検討してほしいという意見がありました。

今回の都市計画道路の見直しは、対象路線を未整備の都市計画道路としているため、都市計画道路でない本路線は、見直しの対象ではありませんが、中心市街地に存在し、現在は、まちなか幹線道路網の１つとして位置づけがあるものの、現況の道路機能には課題があるとして、長年議論している路線です。

また、現在、市街地にあるＰＡＲＣＯや井上といった商業施設の閉店を契機に、松本市中心市街地再設計検討会議を組織し、中心市街地の将来に向けた新たな指針・見取り図を今年度末に提言を受ける予定です。

その中で、この国道１４３号だけでなく、中心市街地の道路網全体として、出された提言と整合する形で整理したいと考えています。

中心市街地の検討会議は、都市計画道路の見直しと並行して議論が進んでいますので、本部会に情報共有しつつ、進めたいと考えています。

今回は、その前段として、国道１４３号の周辺状況についてご説明をするものです。

前段が長くなりましたが、資料４をお願いします。

資料の上は地形図と周辺の写真です。中央の路線の色分けは、現状の道路機能として、センターラインの有無、歩道の有無で分けています。

幹線道路としての位置づけ、実際に相当の交通量がある路線ですが、機能としては、課

題がある状態です。

左下は、路線沿道の建築物の年代で色分けしています。赤色が旧耐震となる昭和56年以前の建築物で、土地の形状が東西に長く、間口が狭いために、今後は、土地をまとめた大型の建築物に更新される可能性もある場所です。

下中央は、緊急輸送路のネットワークにおける第1次路線であることを示しています。

沿線には、信州大学付属病院や松本市役所などがあり、災害時において重要な位置づけをもつ路線です。

右下は、松本市内のバス路線図です。現在、四賀線という路線が走っています。

以上、周辺状況のご説明です。

最後に、参考資料として、交通量推計の現況配分結果をお配りしています。

これは、将来交通量推計を行い、前段でご説明したとおり需給バランスの材料とする他、廃止候補とした路線がない状態であっても、交通量が不足しないという検証を行うために、まずは、現況を再現するものです。

これは、関係機関として、松本建設事務所様や長野国道事務所様に前提条件である道路網などをご確認いただいたものです。

ご協力いただきまして、ありがとうございました。

今後は、この現況再現をベースに、将来の交通量を推計する作業を行います。

資料の説明は以上です。よろしくお願いします。

(轟部会長)

はい、ありがとうございました。

ただいま、資料3並びに資料4についてご説明いただきました。

資料3については、見直し方針の冒頭に入るものということで、一般的な都市計画道路としての位置付けや、過去の内環状線構想からまちなか幹線道路網等について、確認したいのですけれどもよろしいでしょうか。

3つお尋ねしたいのですけれども、内環状線構想と都市計画道路の関連といいいますか、元々そういう構想があって、構想があった時には、すでに都市計画道路があって、関連付けて考えられていたと思うのですが、その辺りはどのように整理されているか教えていただけますか。

(山崎主任)

資料3の9ページをご覧ください。

説明は割愛してしまったので、恐縮ですけれども、概要でご説明したいと思います。

まず、時系列でご説明しますと、松本都市計画道路については、昭和36年に当初決定をしまして、その後、松本駅周辺の区画整理を行っています。

9ページの上にありますけれども、内環状線構想というものを持ったのが昭和60年に

記載の整備計画というものを作った際に、当時は、都心外郭幹線道路という名前で構想を立てました。

これについては、昭和50年代の後半に松本駅の周辺や国道19号を中心に交通が集中しまして、慢性的な渋滞があったことから、それを分散化するため、また、松本駅周辺に通過交通を入れないために、9ページ真ん中あたりにある図の通りですけれども、松本駅を中心に4車線の道路を計画したというのが、内環状線構想の経過、構想を立てた当時の状態です。

この計画を平成に入ってから具体的に計画の中に再度位置付けまして、実際に整備を進めてきているのですけれども、この都市計画道路との関連性ということだと、11ページをお願いします。

11ページの真ん中の図ですけれども、内環状線の構想の位置図です。

先ほどの通り、昭和の終わりに構想ができて、そこから平成に入って、内環状北線、松本城の南側の道路と内環状南線を都市計画決定しまして、内環状北線については、一部県、一部市になりますが、内環状南線については長野県にそれぞれ整備を進めてきていただいているという状態があります。

そして、東線の位置付けをどうするのかというのが長年の議論ですけれども、都計道と構想の位置付けとしてはそういった関係になります。

(高頭交通ネットワーク課長)

1回目の見直しの際に、東線という位置付けではないのですけれども、東線に該当する位置、市役所から南に向けての道路になるのですけれども、小池浅間線という名称で都市計画道路がありました。

これについては、前回の1回目の見直しの際に廃止をしています。

それと、この内環状線構想の廃止というのと連動しています。

なかなか難しいところで、同じ路線ではないのですけれど、連動している形になっていまして、その部分が、特に都市計画と直接関係する部分ということになります。

長年、内環状東線をどうするのかは、ずっと課題であったので、中心市街地の都市計画道路を議論するときに、必ず機能を担うところはどこなのかという話が出てきます。

それで、前回の都市計画審議会の際にも、イコールではないけれども、例えば143号の検討という話に繋がってきやすいところにはなっています。

ただ、そこも避けて通れない議論ではあるので、今回の見直し方針の中でも、一定の143号についての考えは、入れていかなければいけないと思ひまして、今回、143号の話が入っているということになります。わかりづらくて恐縮です。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

143号の話に触れていただきましたけれども、内環状北線と南線整備が進んでいるけれども、西側は、国道19号、東側のところが、先ほどご説明いただいた資料4の国道143号が部分的にあるという形になっているかと思います。

そもそも、国道143号が都市計画決定されなかったというのは何か理由があるのですか。それとは別に近くにもう1本という予定だったのですか。

(高頭交通ネットワーク課長)

元々、内環状東線の位置は、今の143号ではなくて、もう1本西に、現道のある部分もない部分もあるので、仮の線が引かれていました。

143号の大橋通りの部分は、旧街道でもありまして、ずっと民家や商業施設が張り付いていますので、実際、難しいだろうということで、おそらく都市計画決定の対象から外れたのではないかと推測しますが、明確な理由はわかりません。

(轟部会長)

わかりました。

とはいえ、前回の都市計画審議会の方でも、この件に関しては、都市計画道路の見直しとは直接的には関係ないものの、今のお話を踏まえると、当初は内環状線という形で整備しようとしていた、ということでありつつも、そのような理由から前回の見直しのときに外され、現在の交通量を見ても、かなりの交通量があるところでは、なかなか切っても切れないような路線であるということは、お話から推測はできるものの、とは言え、この部会の中でどうこうすることは、なかなか難しいかと思いますが、何かこの部分に関して、資料3、資料4を通して、ご質問ご意見あればいただければと思いますけれどもいかがでしょうか。

市街地をより歩きやすい環境にするような話も、今後、本格化してくると思いますし、まさに松本駅、松本城、あがたの森公園を結んだエリアというのは、回遊性を高めていこうというエリアだと思いますので、そういった議論を踏まえつつ、143号の有効活用、どうゆう風にしていけばいいのかということを考えていかなければいけないと思います。

とはいえ、歴史的な街道筋ということもあって、びっちり建物が張りついているような状況が、ある意味、これが松本市としての非常に重要な遺産、文化というものでもあるかと思いますが、単純に拡幅しましょうというのも難しいと思うので、ある価値を最大限に生かしながら、可能な部分で、電柱が地上に出ていて、邪魔をしているのであれば地中化を目指すとか、地域の方のご要望をお伺いしながら、可能なことをやっていくということしかできないという気もしますが、部会としては結論を出した方がいいものではないでしょうか。

(高頭交通ネットワーク課長)

こちらで考えているのは、部会で結論というよりは、中心市街地と周りの交通ネットワークの部分で当然、外せない路線ですし、交通量推計的には、かなりの役割を担っている路線ではあるので、その辺で、直接見直しの対象路線ではないけれど、重要な路線という形で、全体のネットワークの中で、こういう位置付けという表記で入れさせていただくような形がいいのか、落ち着いたいい形を考えたいと思います。

(轟部会長)

先ほどの配分結果を見ても、交通量が多いですし、交通量が多いだけではなく、歩行者もかなり街中の方が多く、高校生も通学路として使っていたりもするのですか。

(山崎主任)

通学路にはなっていないです。

ただ、中町通りという路線、歩行者の多い路線がありまして、東西の通りなのですけれども、そこから、現在イオンモールが143号の東側にありまして、そこまでの通りが、東西に歩行者が多いところでして、この143号と交差するのですけれども、そのあたりが、かなり歩行者と交通量の多い通りが平面的に交差しているというような状況もあります。

(轟部会長)

分かりました。いずれにしても、重要な路線であるということは間違いないと思いますので、今後、示されるであろう中心市街地の方向性と合わせて、継続的に検討していければと思います。

委員の皆様からご意見ご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

そうしましたら、本日予定されている議事は、以上となります。

ありがとうございました。

(奥原課長補佐)

轟部会長、委員の皆様ありがとうございました。今後の予定になりますけれども、本日、ご意見をいただいた内容を踏まえ、検討を進めてまいります。

改めて、次回の部会で内容をご確認いただきたいと思いますと考えていますので、日程が決まり次第、通知させていただきますが、次回は1月下旬頃を予定しております。

よろしくお願いします。

また、本日、車でお越しの方は駐車券の無料処理をいたしますので、この後、お申し出ください。

以上を持ちまして、第4回都市計画道路見直し部会を終了いたします。
本日は、ありがとうございました。