

第5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7年1月31日（金） 午後3時から4時まで
開催場所：	松本市役所 本庁舎4階 第二応接室
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）（WEB出席） 村石 徹委員（長野県松本建設事務所 計画調査課長） 椎名祐二委員（松本警察署 交通第二課長）
欠席委員：	伊藤禎規委員（長野国道事務所 計画課長）

（阿部課長補佐）

若干早いですが、出席者全員お集まりいただきましたので、第5回都市計画道路見直し部会を開催します。

改めまして、松本市交通ネットワーク課の阿部です。よろしくお願いいたします。

本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

また、今年1回目ということで、今年もまたよろしくお願いいたします。

では、会議に先立ちまして、事務局長の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。

（高頭交通ネットワーク課長）

皆様、お疲れ様でございます。

交通ネットワーク課長を務めます高頭と申します。

改めまして、本日は、お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

昨年11月に開催しました第4回の部会におきましては、実現性の考え方でありましか、最終的な総合評価の手順等について、こちらでお示ししました素案に対しまして、いろいろご意見をいただきました。

また、庁内でも検討いたしまして、修正すべき所を修正いたしておりますので、また今日この場で、皆様のご意見を広くいただければと思います。今日はよろしくお願いいたします。

（阿部課長補佐）

はい、それでは、次に本日の出席状況です。長野国道事務所の伊藤課長につきましては、ご都合により欠席ということになっております。

また、信州大学の森本先生につきましては、WEB参加ということで、お願いしたいと思っております。

続きまして、本日の資料です。お手元に配った資料で、確認をお願いいたします。

まず、次第、委員名簿、続きまして資料1と右肩上に書いたA4横になりますが、本日説

明の要件と書かれた資料が1部、ホチキス留めA4縦、資料2と書いた資料、現場写真、計5種類になります。過不足等ございますでしょうか。

大丈夫でしょうか。それでは、議事の方に入ってまいります。

以後の会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)

本日も、大変お忙しいところ、会場並びにリモートで本会議にお集まりいただきましてありがとうございます。本日もよろしくお願いいたします。

今回の議事は、次第に記載のとおりになります。円滑な議事進行とするため、ご協力をお願いいたします。

また、委員の皆様、ぜひ忌憚ないご意見をお聞かせいただければと思います。

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

今回は、村石委員および椎名委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

後日、事務局を通じて議事録を送付いたしますので、お願いいたします。

それでは、本日の議事に入ります。

最初に、本日の説明要点と、次第の1 必要性の評価について事務局からご説明をお願いいたします。

(山崎主任)

よろしくお願いいたします。交通ネットワーク課 山崎と申します。

WEB会議で画面共有いたします。

資料1をお願いします。本日の議事の要点として、先に一通りご説明します。

前回の会議までにいただいた主な意見として、記載のとおりまとめました。

(1)必要性がある路線を、事業費がかかるから廃止するというのはいかがか。(2)必要性が高い路線は、代替路でカバーできないため、必要性が評価されたと考えられる。(3)代替性の評価結果が、既存道路がある区間のみが該当するため、代替路の評価になっていない。(4)「現道・代替路あり」の路線をすべて「廃止候補」とすると、これまでやってきた必要性評価が不要となってしまう。

いただいたご意見を踏まえ、修正した点を新旧でお示ししています。

まず、必要性評価ですが、これまで道路機能ごとに全20の指標を設定し、該当数で評価してきました。

今回、「トラフィック機能」について、日当たり4,000台以上が走ると予測した区間を該当とするものですが、見直し後の道路網を検証する目的で将来交通量推計を改めて実施していますので、データを更新したところ、該当区間が増加しました。

また、従前、必要性「高」「中」「低」の境を、時間管理的な視点によって設定することを検討してきましたが、今回、必要性「高」「中・低」で概ね2分し、「中・低」の区間を対象

に、代替性評価を実施する形で検討しました。

次に代替性評価ですが、従前、代替性の要件を車線数、幅員、代替路との距離、歩道設置有無で評価をしましたが、代替路となる候補路線の多くに歩道がないため、意図しない結果となっていました。

そこで、代替性の要件から歩道設置有無を除き、候補区間を抽出し、区間ごとに個別判断することで検討しています。

次に、実現性評価です。従前、未整備区間の概算事業費を算出し、事業性を実現性として評価することを検討してきましたが、今回、事業性は、存続・廃止の直接的な要素とせず、優先整備路線群の選定に活用したいと考えています。

なお、実現性の評価を実施しないということではなく、平成23年に行った第1回見直しにおいて、道路の縦断勾配が基準を超えるなどの「道路構造上の支障」、文化財や保全すべきエリアを含む「事業実施上の支障」を評価し、該当する路線が廃止済みであるため、実現性がない区間は、今回の対象区間には無いと判断しています。

最後に、総合評価について、従前、代替性評価で「現道・代替路あり」とした路線を「廃止候補」として分類していましたが、今回、必要性が高い路線は、存続となるように修正しました。

以上、最初に全体の要点をご説明しました。

次に、資料2の1ページをお願いします。

必要性の評価です。トラフィック機能の評価で使っていた将来交通量推計は、平成20年実施の松本都市圏パーソントリップ調査をベースにしていました。

今回、平成27年道路交通センサスをベースにした推計を行い、対象となる区間を更新したところ、2ページの結果となりました。赤が該当区間、49区間が該当します。

以上、必要性評価の更新について説明を終わります。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

事務局より、前回の部会を踏まえたうえで修正をいただいた点、資料1のところでご説明をいただくとともに、議事の1番、必要性評価の部分で、使用するデータが、今までは松本都市圏のパーソントリップ調査をベースにしていたというところですが、平成27年度の道路交通センサスベースに変えたというところで、区間数が28区間から49区間にトラフィック機能のところで、増えているというご説明をいただきました。

まず、1つ目の前回の部会を踏まえたうえで変更いただいたところ、資料1のところで皆様よりご質問ご意見等があればいただければと思いますが、いかがでしょうか。

これまでと大きく変わる点としては、今までの必要性を3つのレベルで分けていただいていたというところですが、それが、高いグループと中ぐらい低いグループと2分類になっているところが、まずは、必要性の評価のところで大きく変わってきているところか

というふうに思いますけれども、そのあたり、ご意見ご質問等あればいただければと思います
すがいかがでしょうか。はい、お願いします。

（村石委員）

必要性の評価の中で、20項目ありますが、例えばその中で、松本市さんとしてここには
力を入れている、必要性の評価の中で特にここは高い、そういうものがあれば、整備の優先
度が上がってくるのではないかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

例えば、居住誘導区域内の防災機能だとか、今のは例えですけど、もしそういうものが
あればいかがでしょうか。

（山崎主任）

非常に幅広い視点で指標を設定しているのもありまして、市としてこれが1番というの
は難しいですけど、やはり道路ですので、1番は、交通機能として渋滞緩和と考えています。

評価の内容としましては、令和2年度に渋滞調査をしましたが、その時に渋滞交差点と
いうものを整理してきました。そこに該当するところの評価です。

これについては、項目の中で突出して1番かという難しいですけども、メインの1つ
になってくるかと思います。

（村石委員）

1回目の部会で重みづけみたいな話があって、その中で、松本市さんが特に力を入れている
施策があれば、当然優先度が変わると思いました。

（轟部会長）

はい、ありがとうございます。

以前の会議の中でもその関係の話がありましたが、市として、これが1番ということはな
かなか難しく、一律フラグを立てるような形で、1と0の積み重ねでやっている。

ただ、項目として全般的に網羅するという考えのもとで、やられていると理解している
ところです。ありがとうございます。

ちなみに、先ほど事務局から、やはり道路交通の円滑性というものを重要視したいという
中で、今回、必要性の評価のところ、評価が高い路線というのは、存続になるという総合
評価のところでも、そのような位置付けにあると思います。

しかし、極端な話、中ぐらい低い部分は、代替性が認められれば、整備されないというこ
とになる。

そうなった場合、必要性評価の高い部分だけを整備した状況で配分をしたときに、混雑度
が全体で1を下回るなどの裏づけがあって、ここに線を引くというところがあると、かなり
納得ができると思うのですけれども、その辺りの考え方、今回おおよそ真ん中ぐらいのとこ

ろで、高いと中・低に線を引いているというところですけども、本当に、この必要性が、中・低を除いてしまったときに、ネットワークとして、きちんと松本市さんの方で想定している、都市計画道路の整備による効果というものが、本当に出てくるのかというところは、いかがでしょうか。

この後の説明のところでしょうか。

（高頭交通ネットワーク課長）

そうですね。今の、必要性の高位と中低位との差、線の引き方等については、この後の資料でまたご説明させていただいた中で改めて、ご意見いただければと思います。

（轟部会長）

わかりました。その辺りも次のところでご説明いただけるということです。

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、次第2の代替性の評価から3見直し評価指標による区間別総合評価の結果について事務局からご説明をお願いいたします。

（山崎主任）

資料が、前後しますが、14ページをお願いします。

区間別の総合評価結果です。下の図をご覧ください。

前回の部会で、必要性の該当数を便宜上3分割しましたが、今回、「高」と「中・低」で2分割する形で検討しました。

必要性「中・低」の下位グループを対象に、代替性評価を行い、現道・代替路がある区間を廃止候補とする流れを考えています。

必要性が「高」の区間及び「中・低」であっても、代替性がない区間は、存続する形です。

見直し素案を決定後、道路網の検証として、将来交通量推計と需給バランス分析を行います。

なお、総合評価の前、実現性の評価について、15ページ及び16ページをご覧ください。

参考に第1回見直しの資料をお示しするものです。15ページが道路構造上の支障、16ページが事業実施上の支障を評価したもので、ここで支障ありと評価した区間は、基本的に廃止済みであり、今回の第2回見直しにおいては、実現性のない区間はないという判断をしています。

次に資料5ページをお願いします。更新後の必要性の評価を該当数が多い順に並び変えています。ここで、項目8点以上を「高」、7点以下を「中・低」としています。6ページに図化したものをお示ししています。青色が必要性「中・低」の区間です。

先ほど、轟部会長から、ここの線引きをどこにするかについて、需給バランスといった分析を根拠にしてはどうかとご意見をいただいたところです。

前回の部会の中でお示しした3分割するという中で、その境をどうするか考えた時に、時間管理的な視点を持って、将来の何十年後まで整備すれば効果的だという分析をして決めていきたいという検討をしてきました。

しかし、なかなか思うように、何十年という形で結果が出てこなかったということがあり、今回は、上位、下位グループで分け、下位グループを対象に、次の代替性評価につなげていきます。

ただ、最終的に、交通量的な分析は必要になりますので、資料でご説明しますが、需給バランスを評価した中で、検証していきたいと考えています。これは、7点と8点との間に線を引く根拠にはなりませんが、後の手順で検証する形にしたい考えです。

次に、7ページをお願いします。代替性の評価についてご説明します。対象は、必要性「中・低」の31区間です。

8ページをご覧ください。まず、代替性を有する区間の候補として、3つの基準で抽出します。上から、計画車線数を有しているか、計画幅員の2/3以上となっているか、対象区間との距離は、計画と並行して道路がある場合、対象との距離が大きく離れていると、機能の代替と言えないことから、通常500m、用途地域が商業地域である場合は250mに設定するものです。

候補区間の抽出結果が9ページです。

ここで、紫色の区間が先ほどの基準3点に合致する、代替性を有する区間の候補、緑色が必要性の高く、代替性評価を行っていない区間、青色が、代替性のない区間を示します。

資料の10ページから12ページまで、候補区間を個別に評価していますが、先ほどご覧いただいた総合評価のフローでいくと、この紫色の中で、代替性有と判定したものを廃止候補とし、それ以外は存続させる形になります。

各区間の個別判断ですが、現状は、代替路となる現道に歩道がない等、機能が完全に代替できない区間が多いこともあり、本日の資料ではすべて「検討中」としています。

また、各区間の現状は、お配りしている写真をご確認ください。

資料10ページをお願いします。上の図は、松本市大村、浅間温泉のエリアです。

区間7-2は、県道惣社岡田線と並行していますが、現道に歩道がありません。

区間6-6は、県道と一部重複しており、重複区間は片側歩道があり、概成整備済みです。

区間9-1及び9-2も同様に県道と重複し、直近で整備されている状況ですが、都市計画道路と線形が合っていない部分があるため、計画上未整備となっています。

次に下の図をご覧ください。里山辺地区周辺のエリアです。

対象区間のいずれも、黄色で示す県道が代替路の候補となりますが、歩道が設置されていないため、完全に機能が代替されない状態です。

次に資料11ページをお願いします。上の図が(都)宮渕新橋北小松線です。

県道平田新橋線と重複しますが、現道が一部を除き歩道が未整備の状態です。

下の図をご覧ください。(都)小池平田線です。

同様に、県道平田新橋線と重複し、現道が一部を除き歩道未整備の状態です。

次に資料 1 2 ページをお願いします。(都)南松本駅笹部線です。車道及び南側歩道が整備済みで、概成区間となります。北側歩道が未整備の状態です。

最後に下の図ですが、(都)中条西小松線です。

西側の区間 4 0 - 1 は、歩道があり、概成整備済みです。東側の区間 4 0 - 3 は、車線、歩道が未整備の状態です。

以上が代替性評価及び総合評価の検討状況ですが、現状、各区間の代替性の結論を出す前、検討中の状態です。

前段、市の庁内で議論する中で、代替路の候補としている現道の機能が十分でなく、現状で代替性有と評価することは難しいという意見が多くありました。

以上のことから、今回作成する都市計画道路の見直し方針の中で、直接廃止手続きに移ることのできる「廃止候補」として整理できる路線は少ない見通しです。

しかし、即座に廃止しないまでも、代替路の機能強化など、条件が整えば廃止または変更ができるというような方向性を整理し、「条件付き廃止路線」のような形を検討のうえ、方針としてまとめていきたいと考えています。

以上、代替性及び総合評価結果について説明を終わります。

(轟部会長)

ありがとうございます。

ただいま、代替性の評価のところと合わせて、見直し評価による区間別総合評価の結果についてお話をいただきましたけれども、ご説明いただいたところでご質問ご意見等があればいただければと思いますが、いかがでしょうか。

個別のところをお話する前に、1 4 ページの総合評価の考え方のところを改めてご説明いただいたところですが、先ほどの必要性が高いと中・低位というところで、2 分類をして、中・低位に対して、代替性の評価を行い、最終的な総合評価の分類としていくようなご説明をいただきましたが、この辺りについて、ご質問ご意見等あればいただければと思います。

(森本委員)

よろしいでしょうか。

最終的に、この代替性の評価自体の意味がなくなってしまうような言い方になるのですが、資料の図の中だと、渋滞緩和機能を有する区間であると書かれているのですが、実際に代替路が渋滞しているかどうかは、非常に重要な視点になってくると思うのですが、8 ページの抽出方法のところに渋滞に関する記述がないのですけれど、評価基準が、ミスマッチしているのではないのでしょうか。

元々、8 ページに書いてある基準①②③と、この中の記述が異なっているように感じます

が、この点はいかがでしょうか。

(山崎主任)

ありがとうございます。8ページでご説明した、代替路線の候補を抽出する基準として3点上げたところです。

この中に渋滞に関する評価基準がないということで、都市計画道路の存続廃止を議論する中で、今ある道路または並行する道路が、代替できるかどうかという評価が代替性の評価だと思っておりますので、現在も、代替路になる道路が渋滞しているかという部分については、当然、渋滞していれば、平行して都市計画道路の整備、バイパスを考えるのは、通常かと思うので、代替路の渋滞状況を評価するのは、普通のことだと思います。

それについては、最終的に将来交通量推計をする中で、例えば、廃止候補の路線を上げたとして、それがない状態の将来交通量推計を行いますので、都市計画道路を整備しなかった状態の代替路が、どの程度、交通が乗ってくるかといった分析は、工程上、1番最後になりますが、したいと考えています。

この8ページの基準については、そもそも位置関係として、そういう可能性があるものが、存在するのかという基準となっておりますので、ご説明したとおり、当然、都市計画道路に歩道がないといけない、代替になりえないというような要件は除いた形で、位置関係を候補として抽出するのが、この3つの基準と考えているところです。

(森本委員)

わかりました。そもそも、渋滞しているところを候補として挙げないというよりは、一旦全部出した上で、後でさらにその評価をするということで、その順序関係が、実際に公表する際に、わかりやすくしていただければ、最終的にやっていただけるのなら、構わないので、それがわかりやすいように説明いただければと思います。

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、森本先生の御指摘の中で、評価基準の①から③番があって、それが各区间ごとの対応が、わかりづらいというようなご指摘も、ニュアンス的に感じたのですが、例えば、区間6-6であれば、今回、紫色になっているところは代替性を有する区間が認められているところが、紫色になっているというふうに理解をしているものの、この評価基準の例えば①番のところ、対象区間の計画車線数を有しているかというところを、区間6-6を見ると、6-7に接続する市道区間は1車線であり、とありますが、これは2車線を満たしていないということですか。

そうすると、そもそも代替性を有していないような判断になってしまうかという気がし

て、この辺りがしっかりと区間ごと、本当にこの評価基準を満たしているのかというようなものを丁寧にお示しいただいた方が、わかりやすいかと思うのですけれども、まず区間6－6に関して、どう解釈していいのかを教えてくださいたいです。

(山崎主任)

10ページ区間6－6をご覧ください。

こちらは、8ページにある基準の3つを満たしているということで、今回、紫色の代替性を有する区間の候補としているのですけれども、考え方としましては、こちらの10ページ上の図面をご覧くださいますと、この路線はすぐ左側、西側に市営の野球場があります。

ここの野球場の角まで、テキストで記載のとおり、写真でご覧いただけると説明がしやすいので、お願いします。

(轟部会長)

まず、6－6は、現道が代替路という判断ということですね。

(山崎主任)

そうですね。はい。

写真帳5ページの上の図面、この交差点が野球場の北東の角にあたります。

この写真の手前側が、車線数がなく、歩道もない区間です。奥に一部センターラインが見える部分があるのですけれども、この写真が南を向いていますが、ここから南が、車線数が2車線あり、片側歩道のついた区間になります。

今回、6－6については、歩道あり、車線ありの区間と、そのいずれもない区間を含んだ区間となっています。

これについて、今回の代替路を抽出する一部は満足していないのですが、まず幅広に、ここでは候補として挙げておいて、個別判断にしていきたいということで、全ての区間が基準を満たしているわけではないのですけれども、候補として挙げている状態です。

(轟部会長)

わかりました。そうすると、この評価基準に合っているとみなされているところでも、その機能が不十分であるという可能性があるということでしょうか。

(山崎主任)

そうですね、紫色であっても、必ずしもこの3つを満たしていない部分もありますし、この3つだけでは、全ての代替性という観点は不十分でありますし、最終的には代替性なしという可能性もあります。

(轟部会長)

そのあたりを曖昧にされるのは、何か理由があるのですか。

これは少しでも1車線の部分があるのであれば、代替性なしと判断してもいいような気もするのですけれど。

(村石委員)

県道部分は、基準に合致するけれど、北側の市道部分は合致しない部分があるということですね。

それが、6-6という区間の中に2つの状態が入っているので、6-6-1、6-6-2、というイメージでしょうか。

(轟部会長)

たまたま6-6だけこういうような状況が発生しているのか、これ以外にもあるのか、全ては把握できていないところではあるのですが、代替性を有する区間の抽出方法を基準としてこのように明確にいただいている中で、それに合致しないところが代替性を認められてしまうというところが、少し違和感があると感じました。

(高頭交通ネットワーク課長)

代替性の評価につきまして、松本市は1回見直しをやっていることもあり、残った路線は、必要性が高い、代替できないという判断をされている状態であることもありまして、基準を緩めにとって、個別区間を抽出したうえで、その路線ごとに個別の評価をしようという作業をしています。

今のように、区間を評価した中で、整備状況が全く異なるという区間もありますので、村石委員からいただいたように、さらに分けて考えないといけないとか、部会長からありましたように、基準は厳格に適用しないといけない、こういう基準だから、このように振り分けるという線は、どうしても引かないといけないので、そこはどうしても詰めていかないといけないと思っています。

(轟部会長)

はい、わかりました。

またそのあたりをご検討いただければというところと、あと、評価基準の②のところで、対象区間が計画幅員の3分の2以上という根拠は何かあるのですか。

(山崎主任)

そちらについては、都市計画の進捗状況を毎年、国交省に報告していますけれども、その中で、3分の2以上という幅員を有するものは概成整備済みとして報告しています。

(轟部会長)

わかりました。基本的に、そういう根拠があるのであれば、3分の2を使っていた方がいいかと思うのですけれども、一方、道路構造令に基づく最小の幅員というのもあると思うので、そもそも、それを満たさずに、3分の2でいいのかということもあると思うので、最低ラインは、何m以上という基準があってもいい気もしたので、そのあたりもご確認いただけたらいいかと思いました。

他に委員の皆様から、ご質問ご意見等ございますでしょうか。

今、14ページのところの、区間別総合評価の手順並びにその代替性の判断方法といいますか、代替性の評価についても幅広くご意見をいただいているところですが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、コメントいただいたようなところを事務局の方で整理していただければと思います。

では、最後に、次第の4番、事業性の評価から6番の優先整備路線群の検討について、事務局からご説明をお願いいたします。

(山崎主任)

はい。資料の19ページをお願いします。

19ページから26ページまで、未整備区間を整備した場合の概算事業費の算出をお示ししています。

前回部会の中で、この数字の取り扱い、過去の事業のサンプル数が少ないといったご意見をいただいたところです。

資料は、前回お示したところから、変更はありませんが、現在、県内他市に過去の整備実績の調査をお願いしていますので、数字は更新する予定です。これについては、次回の部会でお示しさせていただきます。

また、会の冒頭にご説明したとおり、概算事業費は、従前、実現性の評価に活用することを検討してきましたが、今回、存続・廃止の直接的な要素とせず、この後ご説明する優先整備路線群の選定に活用したいと考えています。

次に、資料27ページをお願いします。交通容量・交通量の需給バランス分析です。

27ページは、前回部会でお示した内容ですが、下の表は、エリア別の交通量と交通容量を分析したものです。

現況は、市街化区域内の交通量が交通容量よりも多いため、道路が足りていない状態です。

次に、28ページをお願いします。

将来交通量推計を行い、フルネット、都市計画道路がすべて完成した状態で分析した結果です。

市外化区域内の交通量が交通容量を下回っているため、道路が充足している状態を示し

ます。

今後は、廃止候補とする路線がない状態を同様に分析し、需給バランスを分析することで、見直し素案の検証としていきたいと考えています。

次に、資料の29ページをお願いします。

優先整備路線群の検討のため、道路の費用対効果として、台キロあたり事業費を算出しています。

表は、必要性の評価該当数順に並べ、中央の赤い部分は、整備に必要な概算事業費です。青い部分が、推計した将来交通量です。緑色の部分が各区間の延長です。

一番右の列が台キロあたり事業費で、分子に事業費、分母に交通量と延長があり、この数字が小さいほど、費用対効果が高いということになります。

概算事業費を今後、更新予定ですので、台キロあたり事業費も併せて数字は更新する予定です。

最後に30ページをお願いします。優先整備路線群の検討です。

下の図をご覧ください。

横軸を必要性評価の該当数、縦軸を台キロあたり事業費として、必要性和費用対効果を兼ね備えた右上の第1象限を優先整備路線群としたい考えです。

どの程度の区間数や延長を指定するかは現在検討中です。また、実際には、道路整備の順番は、着手済みの区間との関係性や、開発など、他の要因が複雑に絡むことが多いため、今回は、優先すべき路線の群として、複数候補を設定するものです。

以上、説明を終わります。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す。

ただいま、事業性の評価の部分、さらには需給バランス、そして最後は29ページ30ページの辺りから、優先整備路線群の考え方についてご説明をいただいたところです。

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。どこからでも結構です。

事業性の部分に関しては、他の自治体の状況をご確認いただいているというところですので、この辺りの数字というのは、若干、今後変動してくる可能性があるというところで、ご承知をいただければというところでは。

前回の資料から変更もないというところで、ご説明いただきましたけれども、何かご質問等があれば、事業性のところいかがでしょうか。

はい、お願いします。

(村石委員)

29ページの7-1、3・4・7号本郷野球場線というのが、例えば、これ非常に台キロ

当たり事業費が高くなっていますが、これを代替性から見ると、これは、対象外になるということなので、7-1は代替性の評価に入っていない。

こういったものは、代替性がないから、かかってもいないという評価ですか。

（高頭交通ネットワーク課長）

そうですね。ただし、最終的なこの第4象限の評価の中では、低い方のグループに入ることになります。

（村石委員）

必要性の評価、代替性があるなしではないということですね。

（山崎主任）

7-1という区間は、必要性で分けたら、下位グループに当たりますので、これを対象に代替性があるかどうか評価をしています。それは10ページに個別の図面があるのですが、今回、7-1の区間とすぐ下の7-2に評価を分けてしまっているの、ここも代替性がないというのが現状ではあります。

7-2については、並行する道路がすぐ隣にあるのですが、それが、現状車線のない道路ですので、これは代替性なしという流れになります。

当初、どれだけ事業費がかかるのか、それに対してどの程度交通量が増えるのか、費用対効果の部分も含めて、事業性・実現性という形で存続廃止のフローの中に入れたいと考えていたのですが、お金がかかるから道路を廃止するというのが、都市計画にそぐわない意見を多くいただいたところで、これについて、お金がかかるのですが、それで廃止することではなく、最終的な整備の優先順位の中で下の方ということで整理をしたいものです。

（村石委員）

わかりました。

7-1というのは、代替性評価の基準①②にはかからないのですか。

（山崎主任）

かからないです。

（村石委員）

さっきのお話の中で、①②③は必ず且つではない、候補を挙げる中で幅を持たせたとしても、この区間は候補路線にはならないのですか。

(山崎主任)

轟先生がおっしゃった6-6は、南側の重複部分は合致し、北側は合致しないということで、区間が混在しています。

(村石委員)

7-1は、全部基準にかからないため、抽出されない。

(山崎主任)

6-6、7-1いずれも、すぐ南北に連続性のある評価対象区間があるので、最終的にやるやらない判断は、当然区間の評価を合わせて考えていくので、連続性をどのようにまとめるかという部分は、整理しなければいけないと考えています。

(村石委員)

わかりました。

(轟部会長)

ありがとうございます。

今のお話、7-1も6-7や6-8が仮に整備されれば、そちらが代替路になり得るので、7-1は、代替路ありということで、整備しなくてもいいという可能性もあるというところで、そういう意味でも、最後にご説明いただいた優先整備路線群の考え方のところで、どこが優先的に整備されるのかというような順番を整理していく中で、もしかしたら、7-1よりも6-7や6-8をやった方がいいということが出てくれば、そのタイミングで7-1はもしかしたら外れるということもあり得るということですか。

(山崎主任)

そうですね、ここは平行して2路線ある状態で、現道が一部できている部分とできていない部分があり、要因が複雑に絡んできているのと、地域特性的な部分がありまして、浅間温泉という温泉街で用途地域が商業地域でもありますので、道路網をどう評価するかの中で、なかなか定量的な指標で、お示ししたときに、地元の方の考えと相違がないように、エリアで区切って、最終的な方向性を地元の方と考える必要があると感じています。

(轟部会長)

単純に見てしまうと、29ページの表で、6-7や6-8の方が、7-1に比べると必要性の該当数が大きいですし、台キロ当たりの事業費も安いので、7-1と比べると優先すべき路線になってくると思うので、それが整備されたときに、7-1の代替路になり得るという判断をしていくところが1番客観性のあるやり方のような気がします。

けれども、当然、地域の方々の想いもあるかもしれないので、そのあたりは丁寧に進めて行く必要があります、あくまでも指針だと思いますので、その辺りも踏まえて、わかりやすいまとめ方をさせていただくと思います。

ありがとうございます。

（高頭交通ネットワーク課長）

今の6-7、6-8あたりが浅間温泉の温泉街の中になるのですけれども、庁内でいろいろ協議がありまして、地域の産業は、やはり温泉と観光業、旅館業なので、外から観光客が来てもらって、お金を落としてもらうことが主幹の産業になるので、そういうところに、一律で道路の計画を上から被せるのも実際は難しいと感じています。

その辺の、地域特性みたいな書き方を、何か別記で書き込みをしないといけないのかと議論していたところですので、また改めてご相談したいと思います。

（轟部会長）

わかりました。

現道が、昔ながらの温泉街を残しているところに、観光的な価値があるとすれば、なかなかここをどうこうするのは難しいと思いますので、そのあたりは、その地域の特性に即したような形が望まれると思います。

はい、ありがとうございます。

他にご質問、ご意見等ございますでしょうか。

では、私の方から、以前、事業費を出していただいて、これはあくまで実現性のところで評価するうえで、この事業費の算出が必要というところで、理解をしていたところですが、今回、優先的に整備する部分はどこかというところを明らかにするうえで、この事業費の考え方を活用したいと考えたとき、どうしてもしっくりこないのが、費用対効果の考え方です。

費用対効果は、基本的にはB/Cで測るものかと思うのですけれども、コストの部分は、事業費に関しては、様々な自治体の情報も仕入れながら、今後精度を高めていく話もありましたが、便益の部分が、今回将来の交通量で測っているというところが、ちょっと雑に感じていて、実質、代替路があるのであれば、代替路から新しく整備したことによって、どれぐらい効果が出るのか。

例えば、走行時間がこれぐらい減るだとか、あとは、走行の経費が全体的にこれぐらい下がるだとか、環境の負荷がこれぐらい減るだとか便益部分の評価をして、B/Cを出す必要があると思います。

これを、今の計算の仕方だと、将来の交通量が多いところが、結局いいという話になってきて、そこは、代替路があるというような考え方をすると、整備の実質的な効果になっていないような気がして、そこのところの整備による効果を、しっかりと考慮した費用対効果を出す必要があると思います。

その辺り、なかなか出すのが難しいというところなのか、この考え方が、妥当性があるというようなご説明が必要なような気がします、いかがですか。

(山崎主任)

はい、ありがとうございます。

通常B/Cの考え方で言うと、おっしゃっていただいたようなかなりいろいろな要素が特に便益の方ですね、あるかと思います。

作業上、この区間全てB/Cの算出をするというのは、作業上のボリューム的な問題もありますが、指摘された部分は、もっともだと思いますので、全て出来ないまでも、そういった要素は、もう少し加えられないか検討させていただきまして、その結果は報告させていただければと思います。

(轟部会長)

時間も限られた中で、どこまでできるかというところだとは思いますが、B/Cの考え方を改めて、少し整理していただければと感じました。

他に、皆様からご質問ご意見等があれば、いただければと思いますが、いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

それでは、今日は、1番から6番まで、必要性の評価、代替性の評価、見直し評価、指標による区間別の総合評価の結果、事業性の評価、交通量の需給バランス分析、さらには優先整備路線群の検討ということで、多岐にわたるご意見をいただきました。

全体を通じて、ここをちょっと言い漏らしてしまったみたいなどころがあれば、いただければと思いますがいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

はい、それでは、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。

(阿部課長補佐)

はい、轟部会長、委員の皆様、大変ありがとうございました。

今後の予定になりますが、本日いただいたご意見を踏まえ、新たに検討を進める中で次回の部会の内容をご確認いただきたいと思いますと考えています。

日程につきましては、また調整させていただきますが、今年度もう1回、やらせていただければと思っております。

また、現在の進捗状況から当初、部会の最初の方で、今年度末に都市計画審議会にお諮りしたいということで、目標ということにさせていただきましたが、もう少し検討期間を取って、先程もご意見があったとおり、時間が必要な要素もありますので、来年度も引き続きできればというところも検討したいと思っていますので、またご相談させていただければと

思います。

それでは、本日の部会の方これにて終了させていただきたいと思います。

本日は誠にありがとうございました。