

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 . 必要性の評価	1
1 - 1 . 交通機能	1
1 - 2 . 必要性の評価結果一覧	3
1 - 3 . 必要性の評価分類の設定	4
2 . 代替性の評価	7
2 - 1 . 都市計画道路見直しにおける代替性評価の考え方	7
2 - 2 . 代替性を有する区間 “ 候補 ” の抽出結果	9
2 - 3 . 機能の代替に係る区間ごとの評価	10
2 - 4 . 代替路線の評価結果	13
3 . 見直し評価指標による区間別の総合評価結果	14
3 - 1 . 都市計画道路見直しにおける総合評価の考え方	14
3 - 2 . 総合評価の結果	17
4 . 事業性の評価	19
4 - 1 . 事業実績の整理	19
4 - 2 . 単価の設定	20
4 - 3 . 見直し対象区間（未整備都市計画道路）の整備に係る概算事業費の算出	25
5 . 交通容量・交通量の需給バランス分析	27
5 - 1 . 基本的な考え方	27
5 - 2 . 現況の交通容量・交通量（総走行台キロ）の算出結果	27
5 - 3 . 将来の交通容量・交通量（総走行台キロ）の算出結果	28
6 . 優先整備路線群の検討	30
6 - 1 . 基本的な考え方（検討方針）	30

1 . 必要性の評価

- 必要性の評価指標「交通機能：トラフィック機能（将来交通需要）」について、前回資料では過年度業務で作成された「松本都市圏パーソントリップ調査ベースの将来交通量推計データ（将来OD：2030年）」による将来交通量を使用して評価を行った。
- 今回資料では、最新時点の推計データである「平成27年道路交通センサスベースの将来交通量推計データ（将来OD：2040年）」を用いて、「トラフィック機能（将来交通需要）」の再評価を行った。
- 前回資料から修正を行った「トラフィック機能（将来交通需要）」の評価結果及び、当該修正に伴い更新した「必要性の評価結果一覧」を掲載している。

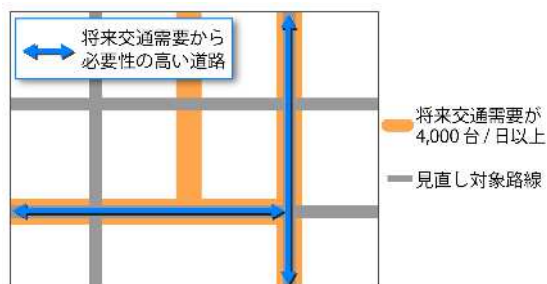
1 - 1 . 交通機能

(1) トラフィック機能（将来交通需要）

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¹が4,000台/日以上²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。(道路構造令より、計画交通量が4,000台以上20,000台未満の場合は、第4種第2級に分類される。)

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。

(更新前：28 区間)

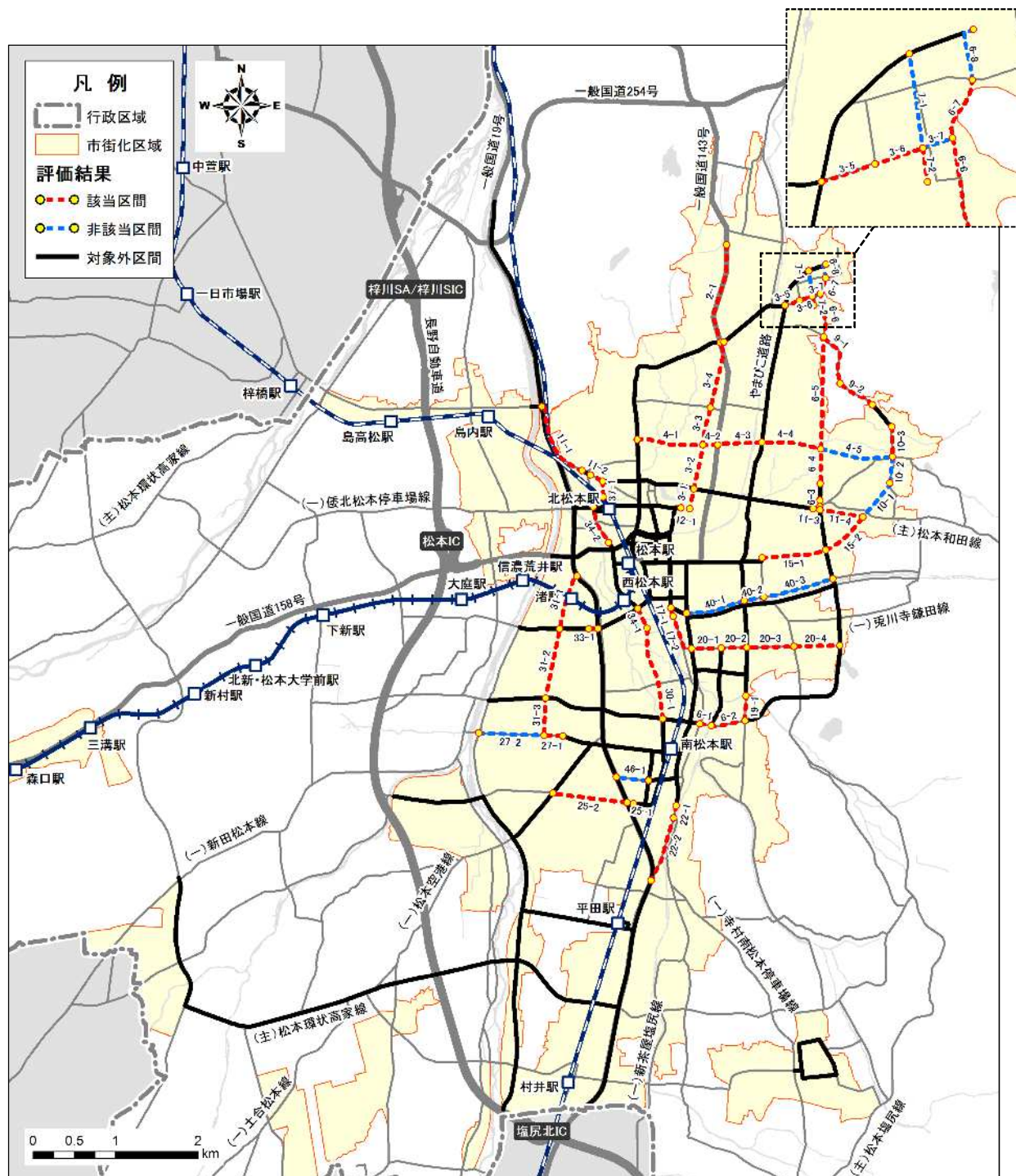


図 【交通機能】トラフィック機能（将来交通需要）に関する評価結果

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。

1 - 2 . 必要性の評価結果一覧

トラフィック
機能を更新

指標該当数
合計を更新

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 衝機能	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）	消防活動因 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	公共交通通 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	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	1	0	0	1	1	0	1	7	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	1	0	0	1	0	0	1	5	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	1	0	0	1	2	3-7	3・4・3 丸の内浅間線					
9	4-1	3・5・4 蠟ヶ崎新井線	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 蠟ヶ崎新井線				
10	4-2	3・5・4 蠟ヶ崎新井線	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 蠟ヶ崎新井線				
11	4-3	3・5・4 蠟ヶ崎新井線	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 蠟ヶ崎新井線				
12	4-4	3・5・4 蠟ヶ崎新井線	12	0.81	未整備	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	9	4-4	3・5・4 蠟ヶ崎新井線				
13	4-5	3・5・4 蠟ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	4-5	3・5・4 蠟ヶ崎新井線				
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	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	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	1	0	1	0	0	0	8	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	1	0	0	0	0	1	9	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	1	0	1	0	0	0	0	0	8	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	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	5	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	1	0	0	0	1	0	1	6	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	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	1	0	1	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	1	0	0	0	1	0	1	6	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	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	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	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	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	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	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	1	0	0	0	0	1	5	10-3	3・5・10 湯の原北小松線					
29	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	1.09	未整備	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	6	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線					
30	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.13	未整備	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	0	8	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線					
31	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	7	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線					
32	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.58	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	7	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線					
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	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	1	0	1	0	1	11	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	1	0	0	1	0	0	5	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	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	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																						

1 - 3 . 必要性の評価分類の設定

(1) 都市計画道路見直しにおける必要性の評価分類の設定

松本市の都市計画道路整備の事業実績（直近 10 年間）は、年間約 600m の区間整備となっており、未整備都市計画道路の総延長より、全線整備には今後約 90 年を要するものと考えられる。

一方で、昨今の人件費や材料費の高騰により、必要なコストが増大する中、限られた資源を有効活用し、効率的・効果的な道路整備を進めるため、現道や代替路の活用・強化を模索することも検討する必要がある。

そのため、各区間の必要性検討結果を踏まえ、「必要性の“中・低”の区間（必要性該当項目 7 点以下）」については、現道活用や代替路の検証を行うものとする。

(2) 必要性の評価分類結果

必要性の評価分類結果を次頁に示す。

必要性が“中・低”の区間（必要性該当項目 7 点以下）は、31 区間が抽出された。

表 必要性の評価分類結果

区間 番号	路線名	計画幅員 (m)	計画 延長 (km)	整備状況	指標該当数合計 (該当数が高い 順に並び替え)
3-1	3・4・3丸の内浅間線	16	0.25	未整備	12
25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	未整備	12
15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	未整備	11
20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備（一部概成済）	11
3-3	3・4・3丸の内浅間線	16	0.48	未整備	10
3-4	3・4・3丸の内浅間線	16	0.88	未整備	10
4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	未整備	10
12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	未整備	10
2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	未整備	9
3-2	3・4・3丸の内浅間線	16	0.57	未整備	9
4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	未整備	9
4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	未整備	9
6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	未整備	9
6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	9
19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備	9
31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	未整備	9
33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	未整備	9
34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	未整備	9
37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	未整備	9
4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	未整備	8
6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	8
6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	未整備	8
6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	未整備	8
11-2	3・4・11 宮渚新橋北小松線	12	0.13	未整備	8
20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	概成済	8
30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	未整備	8
31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	未整備	8
40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	概成済	8
46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	概成済	8
3-5	3・4・3丸の内浅間線	16	0.20	未整備	7
4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	7
11-3	3・4・11 宮渚新橋北小松線	16	0.09	未整備	7
11-4	3・4・11 宮渚新橋北小松線	12	0.58	未整備	7
22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	未整備	7
25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	7
27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	概成済	7
40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済	7
40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済	7
6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	6
7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	6
11-1	3・4・11 宮渚新橋北小松線	12	1.09	未整備	6
17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	未整備	6
20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備（一部概成済）	6
22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	未整備	6
3-6	3・4・3丸の内浅間線	16	0.17	未整備	5
6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	未整備（一部概成済）	5
6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	5
10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	5
15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	未整備	5
17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	未整備	5
20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	5
27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	概成済	5
31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	5
34-1	3・4・34 中条白板線	18	0.26	未整備	5
7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	未整備	4
10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	4
10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	4
3-7	3・4・3丸の内浅間線	16	0.08	未整備	2
9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	2
9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	2

必要性が高い区間

必要性が中・低い区間

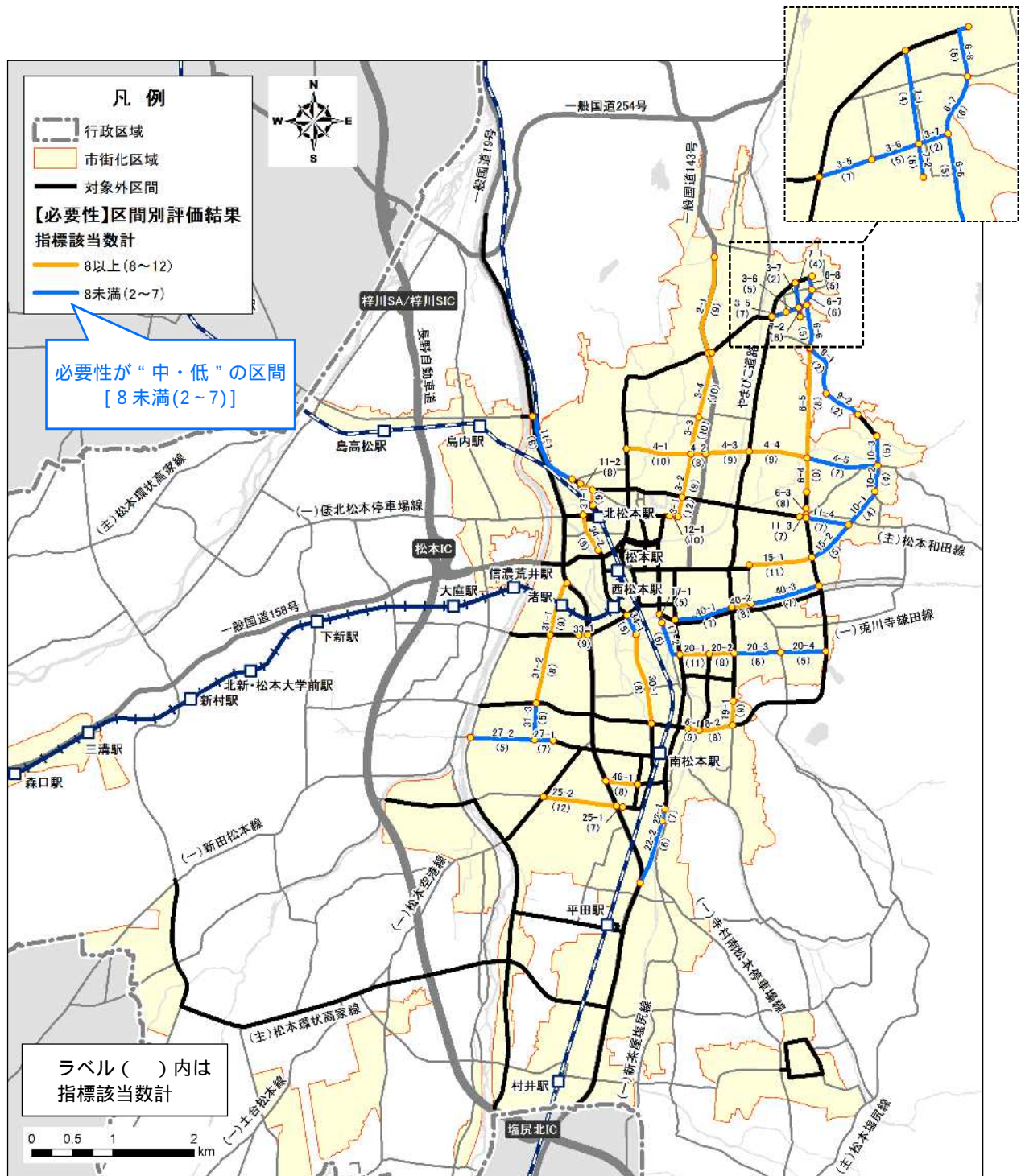


図 整備の長期化が予測される「必要性が“中・低”の区間」の抽出結果

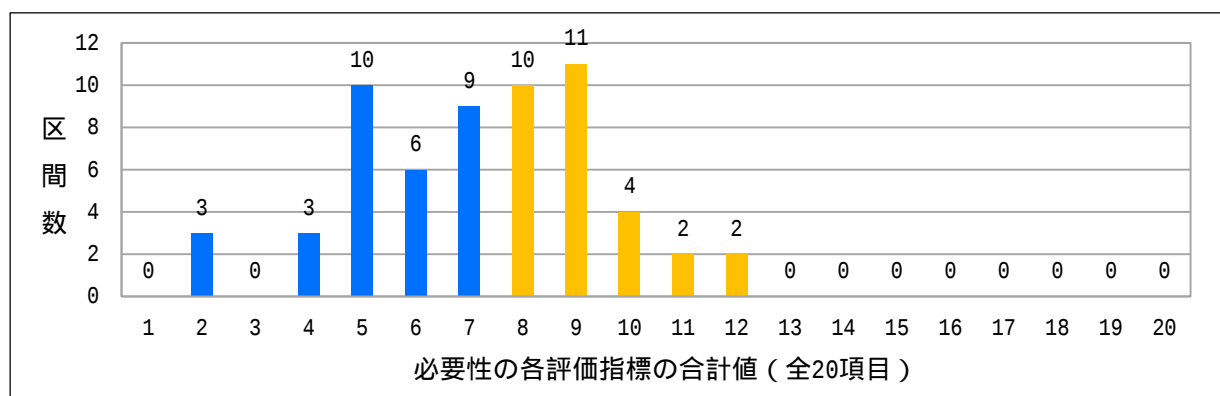


図 必要性の評価指標の総合点の分布

2 . 代替性の評価

2 - 1 . 都市計画道路見直しにおける代替性評価の考え方

(1) 代替性評価の考え方

見直し検討対象区間（以下、「対象区間」という。）の中には、周辺または現道で同等の機能を有する代替路線が存在する場合がある。

代替路線によって機能が満足する場合には、新たな投資（整備）をする必要性が低く、見直しの中で、計画を廃止または変更する対象になり得る。

そのため、対象区間の機能を代替する代替路線の有無を検討するため、代替性の評価を行う。

(2) 評価対象

前項の必要性評価において、必要性が「高」と評価した区間については、代替路等で機能を満足できないため、評価されたものと考えられる。

したがって、本項目では、整備の長期化が予測される必要性が「中・低」と評価された 31 区間を対象に、代替性評価を行うこととする。

表 必要性の評価対象区間の設定

区間番号	路線名	計画幅員 (m)	計画延長 (km)	整備状況	指標該当数合計 (該当数が高い順に並び替え)
3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備	7
4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	7
11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	未整備	7
11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.58	未整備	7
22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	未整備	7
25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	7
27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	概成済	7
40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済	7
40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済	7
6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	6
7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	6
11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	1.09	未整備	6
17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	未整備	6
20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備（一部概成済）	6
22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	未整備	6
3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備	5
6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	未整備（一部概成済）	5
6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	5
10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	5
15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	未整備	5
17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	未整備	5
20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	5
27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	概成済	5
31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	5
34-1	3・4・34 中条白坂線	18	0.26	未整備	5
7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	未整備	4
10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	4
10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	4
3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備	2
9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	2
9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	2

必要性が中・低の区間

(3) 抽出方法

代替性を有する区間の“候補”として、以下の基準に従って、抽出する。

表 代替性を有する区間“候補”の抽出方法

評価基準	対象区間の計画車線数を有しているか 代替候補路線が対象区間の計画車線数を有している。 (複数の候補路線がある場合、延長が長い方の路線を評価対象とする。)
評価基準	対象区間の計画幅員の 2/3 以上となっているか 代替候補路線が計画幅員の 2/3 以上の幅員を有している。
評価基準	対象区間との距離が適切か 住居系・工業系用途地域は「500m 以内」、商業系用途地域は「250m 以内」に代替候補路線が存在する。 (「ゆとり社会と街づくり道づくり」(建設省) の幹線道路網の配置間隔に基づく) なお、対象区間の一部が現道と重複する場合は、重複していない部分と、並行する現道との距離で判断する。

2 - 2 . 代替性を有する区間 “ 候補 ” の抽出結果

前述の基準に基づき抽出した代替性を有する区間 “ 候補 ” の抽出結果を以下に示す。

代替性を有する区間 “ 候補 ” としては、16 区間が該当する。

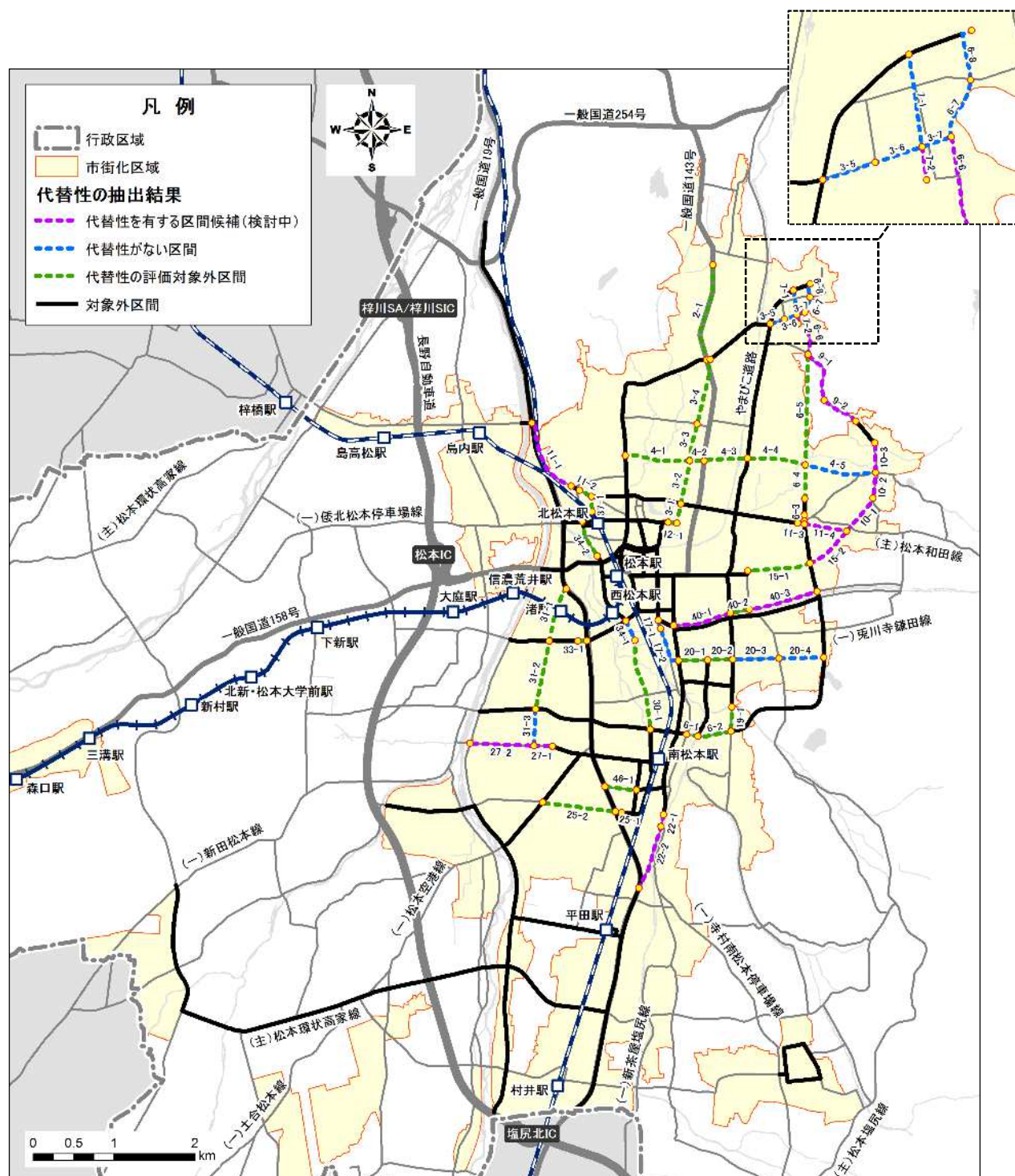


図 代替性を有する区間 “ 候補 ” の抽出結果

2 - 3 . 機能の代替に係る区間ごとの評価

前項で抽出した代替性を有する区間“候補”について、対象区間ごとに必要性評価で該当した項目が代替候補路線で満足されるか、総合的に評価した。

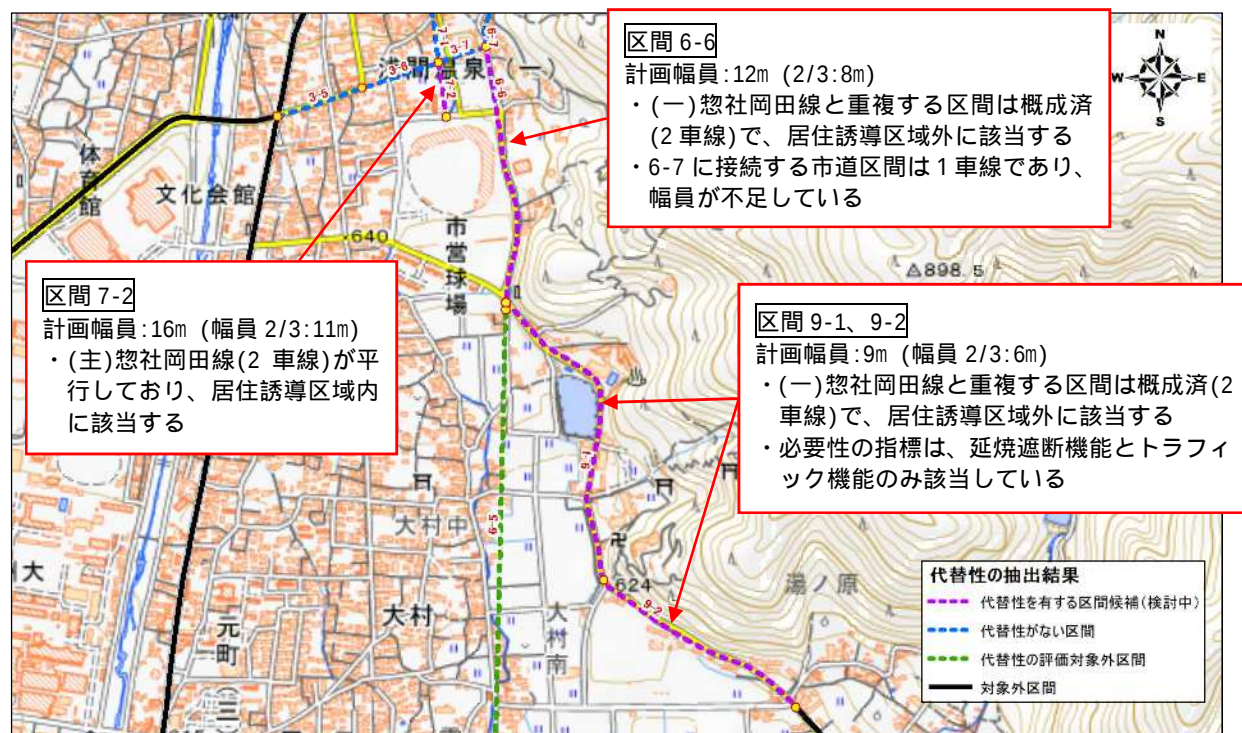


図 機能の代替に係る区間ごとの評価：6-6、7-2、9-1、9-2



図 機能の代替に係る区間ごとの評価：10-1、10-2、10-3、11-4、15-2



図 機能の代替に係る区間ごとの評価：11-1

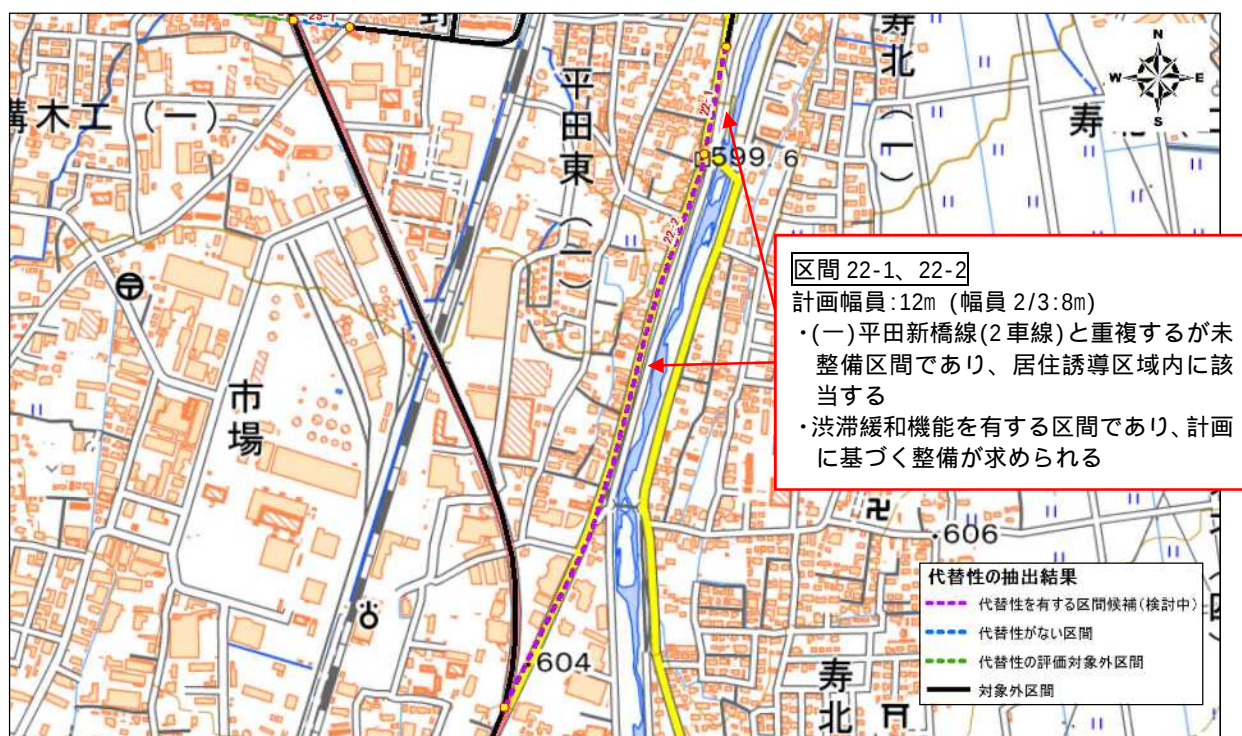


図 機能の代替に係る区間ごとの評価：22-1、22-2



図 機能の代替に係る区間ごとの評価：27-1、27-2



図 機能の代替に係る区間ごとの評価：40-1、40-3

2 - 4 . 代替路線の評価結果

代替路線の評価結果を以下に示す。

代替性を有する区間としては、○区間が該当する。

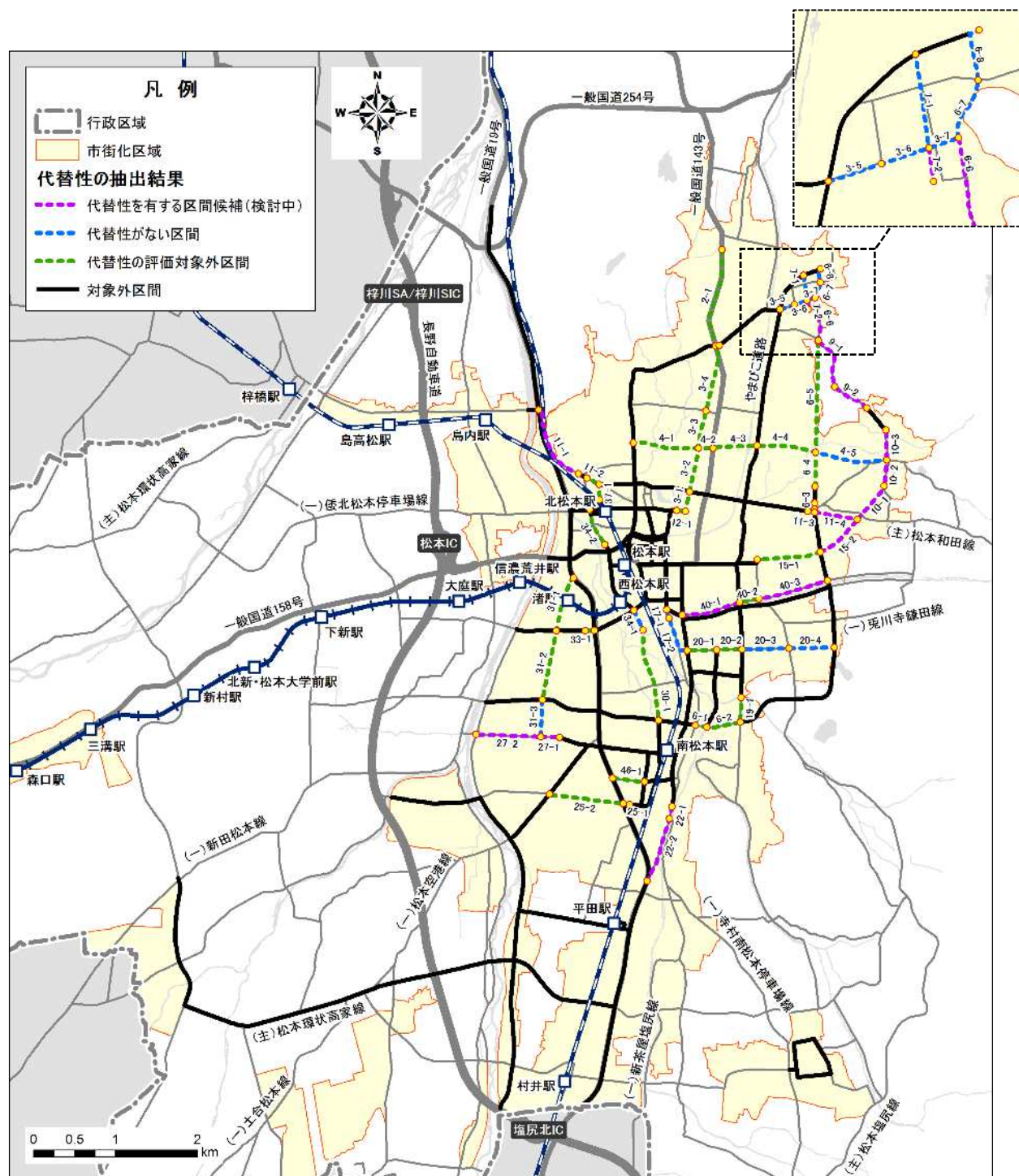


図 代替路線の評価結果

3．見直し評価指標による区間別の総合評価結果

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。）に示される「見直しの進め方」を参考としつつ、都市計画道路の「必要性」、「代替性」の評価結果を踏まえ、区間別総合評価（存続候補・廃止検討候補）を実施する。

3 - 1．都市計画道路見直しにおける総合評価の考え方

県見直し指針に示される「見直しの進め方」を参考としつつ、以下の手順により、区間別総合評価（存続候補・変更候補・廃止候補）を実施する。

必要性及び代替性の評価結果を踏まえ総合評価を行うとともに、当該総合評価結果を踏まえ、都市計画道路見直し素案を作成し、将来交通量推計、需給バランスの 2 つの視点から見直し素案の検証を行う。

なお、「実現性」の評価については、第 1 回都市計画道路見直し（平成 23 年 3 月）において、「道路構造上の支障」及び「事業実施上の支障」の 2 項目に基づき評価を行い、実現性に係る物理的な課題区間を抽出している。（実現性の評価結果は次頁以降を参照）

実現性については、第 1 回見直しで既に評価が行われていることから、今回の見直しでは、「必要性」及び「代替性」の 2 つの観点から総合評価を行うものとする。



図 客観的指標による区間別総合評価の手順（案）

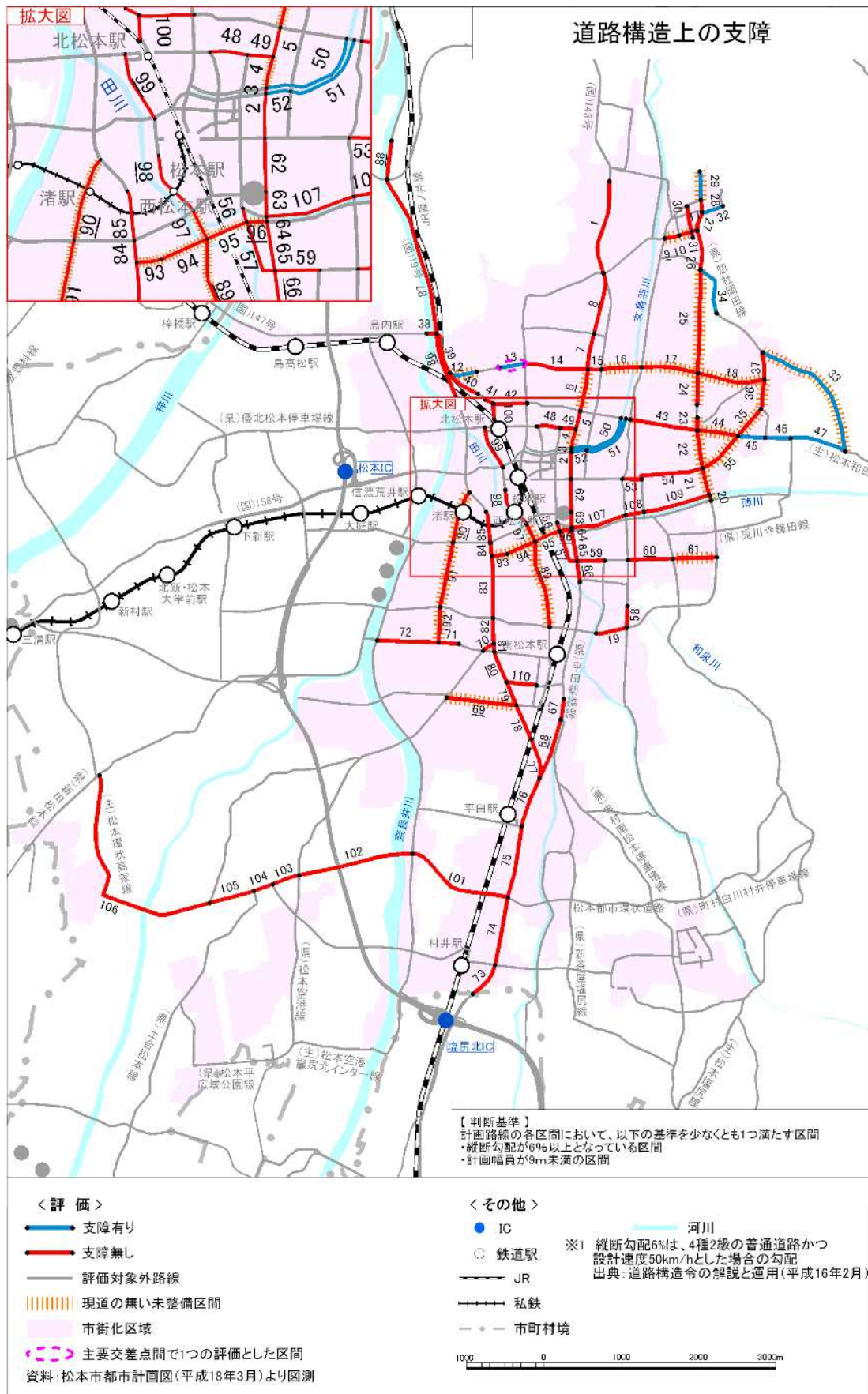


図 【参考：第1回見直し(H23.3)】実現性：道路構造上の支障の評価結果

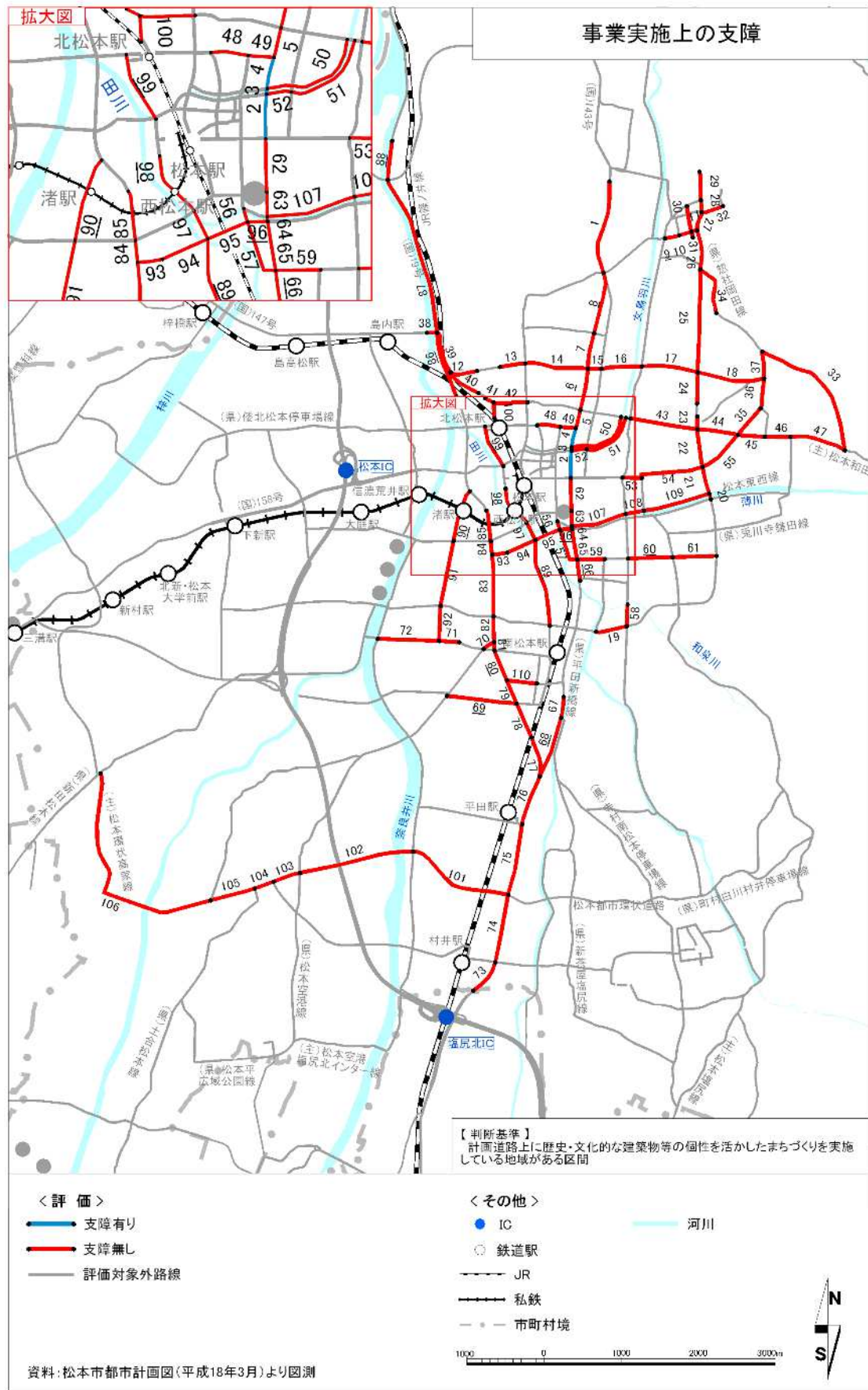


図 【参考：第1回見直し(H23.3)】実現性：事業実施上の支障の評価結果

3 - 2 . 総合評価の結果

前述の手順に基づき区間別に総合評価を行った結果を以下に示す。

見直し対象区間の全 60 区間うち、「**廃止検討候補**」に位置づけられた区間は○区間（区間延長○km）となっている。整備の長期化が予測される必要性が“中・低”の区間のうち、現道等で機能が代替可能と考えられる代替性を有する区間を「廃止検討候補」として検討するものとする。

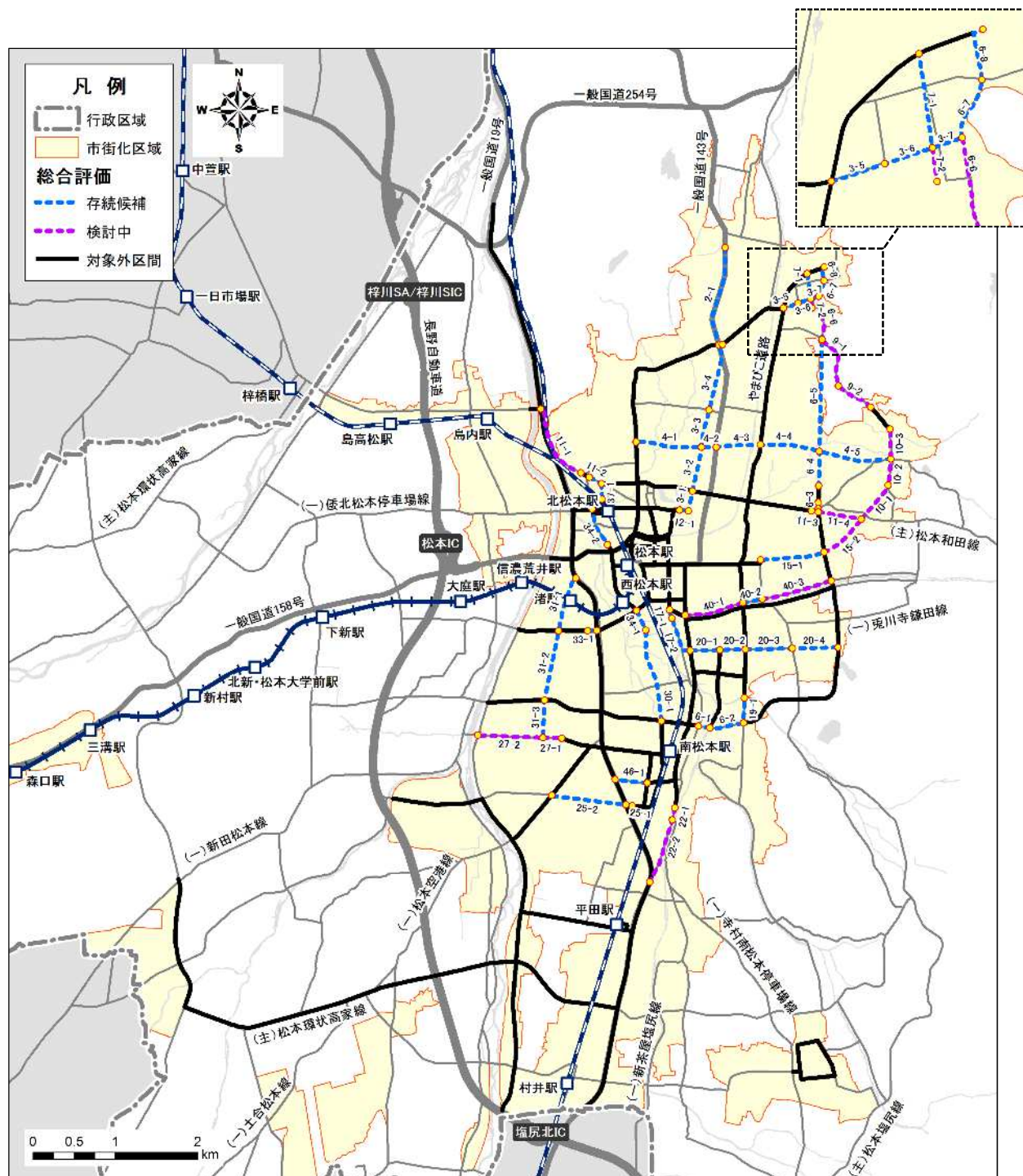


図 客観的指標による総合評価結果

表 客観的指標による総合評価結果

区間 番号	路線名	計画幅員 (m)	計画 延長 (km)	整備状況	指標該当数合計 (該当数が高い 順に並び替え)	代替性の 評価結果	総合評価
3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	未整備	12		存続候補
25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	未整備	12		存続候補
15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	未整備	11		存続候補
20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備（一部概成済）	11		存続候補
3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	未整備	10		存続候補
3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	未整備	10		存続候補
4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	未整備	10		存続候補
12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	未整備	10		存続候補
2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	未整備	9		存続候補
3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	未整備	9		存続候補
4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	未整備	9		存続候補
4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	未整備	9		存続候補
6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	未整備	9		存続候補
6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	9		存続候補
19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備	9		存続候補
31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	未整備	9		存続候補
33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	未整備	9		存続候補
34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	未整備	9		存続候補
37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	未整備	9		存続候補
4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	未整備	8		存続候補
6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	8		存続候補
6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	未整備	8		存続候補
6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	未整備	8		存続候補
11-2	3・4・11 宮渚新橋北小松線	12	0.13	未整備	8		存続候補
20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	概成済	8		存続候補
30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	未整備	8		存続候補
31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	未整備	8		存続候補
40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	概成済	8		存続候補
46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	概成済	8		存続候補
3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備	7	代替性なし	存続候補
4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	7	代替性なし	存続候補
11-3	3・4・11 宮渚新橋北小松線	16	0.09	未整備	7	代替性なし	存続候補
11-4	3・4・11 宮渚新橋北小松線	12	0.58	未整備	7	検討中	検討中
22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	未整備	7	検討中	検討中
25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	7	代替性なし	存続候補
27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	概成済	7	検討中	検討中
40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済	7	検討中	検討中
40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済	7	検討中	検討中
6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	6	代替性なし	存続候補
7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	6	検討中	検討中
11-1	3・4・11 宮渚新橋北小松線	12	1.09	未整備	6	検討中	検討中
17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	未整備	6	代替性なし	存続候補
20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備（一部概成済）	6	代替性なし	存続候補
22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	未整備	6	検討中	検討中
3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備	5	代替性なし	存続候補
6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	未整備（一部概成済）	5	検討中	検討中
6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	5	代替性なし	存続候補
10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	5	検討中	検討中
15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	未整備	5	検討中	検討中
17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	未整備	5	代替性なし	存続候補
20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	5	代替性なし	存続候補
27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	概成済	5	検討中	検討中
31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	5	代替性なし	存続候補
34-1	3・4・34 中条白板線	18	0.26	未整備	5	代替性なし	存続候補
7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	未整備	4	代替性なし	存続候補
10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	4	検討中	検討中
10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	4	検討中	検討中
3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備	2	代替性なし	存続候補
9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	2	検討中	検討中
9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	2	検討中	検討中
計			30.0				

4 . 事業性の評価

- 概算事業費の算定に用いている道路整備事業の実績について、前回部会にて、サンプル数が少ないのではないかとのご指摘を踏まえ、県内の他自治体に道路整備事業の実績を照会中（期限：1月末）
- 当該事業実績を反映し、概算事業費を再度算定予定

（以降、前回部会時点の概算事業費算定結果を掲載）

4 - 1 . 事業実績の整理

概算事業費算出に当たっての単価設定の基礎資料として活用するため、直近おおむね10年間に於ける松本市内の道路整備事業実績より、年度別の事業概要（事業費、整備延長等）を以下のとおり整理した。

事業実績による市内6路線の全体事業費の総額は約55億円（5,546,200千円）で、1m当たりの事業費は約130万円（1,319千円）となっている。

表 松本市内の道路整備事業実績

路線名	事業の概要								事業費							備考
	車線数	計画幅員(m)	道路種別	区域1	区間延長(m)	事業期間		工事費	用地費		補償費(千円)	補償件数(件)	その他委託料等(千円)	全体事業費(千円)		
						用地補償	工事	道路築造費(千円) 2	用地買収費(千円)	面積(㎡)						
(都)小池平田線	2	18.0	市道	A	253		H25～H28	H29	118,770	152,700	2,298.0	458,570	10	28,530	758,570	
(都)中条白坂線（巾上）	2	18.0	一般県道	A	265		H26～H30	H30～H31	346,770	225,930	2,377.0	796,260	48	105,500	1,474,460	
市道1056号線	2	10.0	市道	A	240		R2～R6	R2～R7	114,430	27,420	276.0	257,850	12	42,300	442,000	
波田98号線	2	9.5	市道	B	2,088	H20～R5	H28～R5	H28～R5	614,486	77,220	5,987.0	87,208	7	160,621	939,535	
市道2181号線	2	9.5	市道	B	320	H28～R8	R1～R6	R2～R6	241,290	26,851	706.0	222,671	7	11,951	502,763	未完 （見込値）
市道7003号線	2	15.0	市道	C	1,040	H21～R5	H29～R5	H29～R5	702,040	254,534	13,757.0	411,914	22	60,384	1,428,872	
					4,206				2,137,786	764,655	25,401	2,234,473	106	409,286	5,546,200	

出典：松本市資料

- 1 区域A：市街化区域内かつD I D内 / 区域B：市街化区域内かつD I D外 / 区域C：A・B区域外
- 2 道路築造費：工事費の内、大型構造物、橋梁に係る費用を除いた事業費

4 - 2 . 単価の設定

前項で整理した事業実績をもとに、「工事費（道路築造費）」、「工事費（橋梁）」、「用地費」、「補償費」、「その他委託料等」の単価を算出した。

（１）工事費（道路築造費 大型構造物、橋梁に係る費用を除く）

工事費（道路築造費）については、事業実績より算出した「1㎡当たりの道路築造費の平均」をもとに、「建設工事費デフレーター（土木総合）（2015年度基準）」（令和6年10月31日付け）により、2023年度（R5年度）の工事費に補正した金額を単価として用いる。

建設工事費デフレーターは、建設工事に係る「名目工事費額」を基準年度の「実質額」に変換する目的で、国土交通省が作成・公表している指標

表 工事費（道路築造費）の単価（1㎡当たりの道路築造費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員 [A]	区間延長 [B]	道路築造費	
					道路築造費(千円) [C]	1㎡当たりの道路築造費 [D = C / (A × B)]
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	118,770	26 千円/㎡
	(都)中条白板線（巾上）	2車線	18.0m	265m	346,770	73 千円/㎡
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	114,430	48 千円/㎡
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	614,486	31 千円/㎡
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	241,290	79 千円/㎡
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	702,040	45 千円/㎡

区域分類	路線名	【補正前】 1㎡当たりの 道路築造費 [D]	工事期間	着工時の 道路築造費 デフレーター [E]	R5 年度 道路築造費 デフレーター [F]	【補正後】 1㎡当たりの 道路築造費 (R5 年度) [D × (F/E)]	【補正後】 1㎡当たりの 道路築造費 平均 (R5 年度)
A	(都)小池平田線	26 千円/㎡	H29	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	31 千円/㎡	59 千円/㎡
	(都)中条白板線(巾上)	73 千円/㎡	H30 ~ H31	106.0% (H30 年度)	122.7% (R5 年度)	85 千円/㎡	
	市道 1056 号線	48 千円/㎡	R2 ~ R7	108.4% (R2 年度)	122.7% (R5 年度)	54 千円/㎡	
B	波田 98 号線	31 千円/㎡	H28 ~ R5	100.3% (H28 年度)	122.7% (R5 年度)	38 千円/㎡	
	市道 2181 号線	79 千円/㎡	R2 ~ R6	108.4% (R2 年度)	122.7% (R5 年度)	89 千円/㎡	
C	市道 7003 号線	45 千円/㎡	H29 ~ R5	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	54 千円/㎡	

区域分類	道路築造費の単価
A（市街化区域内かつ D I D 内）	60 千円/㎡
B（市街化区域内かつ D I D 外）	
C（A・B 区域外）	

(2) 工事費 (橋梁)

橋梁の工事費については、事業実績より算出した「1 m²当たりの工事費 (橋梁)」を単価として用いる。

区域 分類	路線名	車線数	計画 幅員 [A]	区間 延長 [B]	工事費 (橋梁)	
					工事費(千円) [C]	1 m ² 当たりの工事費 [C/(A×B)]
	月見橋	2 車線	15.0m	157m	1,392,500	591 千円/m ²



区域分類	用地費の単価
A (市街化区域内かつ D I D 内)	<u>590 千円/m²</u>
B (市街化区域内かつ D I D 外)	
C (A ・ B 区域外)	

(3) 用地費

用地費については、事業実績より算出した区域分類別の「1 m²当たりの用地買収費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 用地費の単価（1 m²当たりの用地買収費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員	区間延長	用地費			
					用地買収費 (千円) [A]	面積 (m ²) [B]	1 m ² 当たりの 用地買収費 [A/B]	1 m ² 当たりの 用地買収費 平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	152,700	2,298.0	66 千円/m ²	87 千円/m ²
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	225,930	2,377.0	95 千円/m ²	
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	27,420	276.0	99 千円/m ²	
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	77,220	5,987.0	13 千円/m ²	25 千円/m ²
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	26,851	706.0	38 千円/m ²	
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	254,534	13,757.0	19 千円/m ²	19 千円/m ²



区域分類	用地費の単価
A（市街化区域内かつD I D内）	<u>90 千円/m²</u>
B（市街化区域内かつD I D外）	<u>30 千円/m²</u>
C（A・B区域外）	<u>20 千円/m²</u>

(4) 補償費

補償費については、事業実績より算出した区域分類別の「1件当たりの補償費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 補償費の単価（1件当たりの補償費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員	区間延長	補償費			
					補償費 (千円) [A]	補償件数 (件) [B]	1件当たりの 補償費 [A/B]	1件当たりの 補償費平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	458,570	10	45,857 千円/件	27,978 千円/件
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	796,260	48	16,589 千円/件	
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	257,850	12	21,488 千円/件	
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	87,208	7	12,458 千円/件	22,134 千円/件
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	222,671	7	31,810 千円/件	
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	411,914	22	18,723 千円/件	18,723 千円/件



区域分類	補償費の単価
A（市街化区域内かつD I D内）	<u>28,000 千円/件</u>
B（市街化区域内かつD I D外）	<u>23,000 千円/件</u>
C（A・B区域外）	<u>19,000 千円/件</u>

(5) その他委託料等

事業に係るその他委託料等については、事業実績より算出した「1㎡当たりのその他委託料等の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 その他委託料等の単価（1㎡当たりのその他委託料等平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員 [A]	区間延長 [B]	その他委託料等		
					その他委託料等 (千円) [C]	1㎡当たりの その他委託料等 [C/(A×B)]	1㎡当たりの その他委託料等 平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	28,530	6千円/㎡	10千円/㎡
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	105,500	22千円/㎡	
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	42,300	18千円/㎡	
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	160,621	8千円/㎡	
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	11,951	4千円/㎡	
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	60,384	4千円/㎡	



区域分類	その他委託料等の単価
A（市街化区域内かつD I D内）	<u>10千円/㎡</u>
B（市街化区域内かつD I D外）	
C（A・B区域外）	

4 - 3 . 見直し対象区間（未整備都市計画道路）の整備に係る概算事業費の算出

（１）概算事業費の算出結果

前項で算出した道路整備に係る単価設定に基づき、見直し対象区間（未整備都市計画道路）の整備に係る概算事業費を算出した。

区間別の概算事業費の算定結果を次頁に示す。

未整備都市計画道路（約 30km）の整備に係る概算事業費の総額は、約 466 億円（46,633,400 千円）で、1 m当たりの概算事業費は約 160 万円（1,557 千円）となっている。

表 概算事業費の算出方法

項 目	概算事業費の算出方法
工事費 (道路築造費)	都計道の事業区域面積(橋梁部を除く) × 工事費(道路築造費)単価
工事費 (橋梁)	都計道の事業区域面積(橋梁部) × 工事費(橋梁)単価
用地費	都計道の事業区域面積 × 用地費単価 現道の道路用地部分を除いた面積
補償費	都計道の事業区域内の建物件数 × 補償費単価 R4 松本市都市計画基礎調査による建物用途別現況より集計
その他委託料等	都計道の事業区域面積 × その他委託料等の単価
全体事業費	工事費(道路築造費) + 工事費(橋梁) + 用地費 + 補償費 + その他委託料等

表 区間別の概算事業費の算定結果

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	区域分類	工事費 (道路築造費) (千円)	工事費 (橋梁) (千円)	用地費 (千円)	補償費 (千円)	委託料 (千円)	全体事業費 (千円)
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	A	596,400	0	401,400	112,000	144,000	1,253,800
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	A	184,800	0	135,900	84,000	45,900	450,600
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	A	157,200	0	543,600	812,000	86,600	1,599,400
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	A	240,600	0	306,000	112,000	74,100	732,700
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	A	471,600	0	535,500	140,000	138,100	1,285,200
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	A	96,000	0	114,300	0	28,700	239,000
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	A	6,600	0	244,800	308,000	28,300	587,700
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	A	6,600	0	128,700	140,000	15,400	290,700
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	A	244,800	0	495,000	476,000	95,800	1,311,600
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	A	75,000	0	90,000	0	22,500	187,500
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	A	57,600	424,800	504,900	476,000	65,700	1,529,000
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	A	119,400	0	626,400	868,000	89,500	1,703,300
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	A	59,400	0	861,300	476,000	105,600	1,502,300
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	A	126,600	761,100	60,300	0	27,800	975,800
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	A	349,800	0	225,000	0	83,300	658,100
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	A	19,800	0	49,500	0	8,800	78,100
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	A	52,200	0	382,500	448,000	51,200	933,900
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	B	186,000	0	394,200	690,000	162,400	1,432,600
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	A	258,600	0	220,500	28,000	67,600	574,700
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	A	39,000	0	172,800	140,000	25,700	377,500
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	A	100,800	0	89,100	0	26,700	216,600
22	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	A	39,000	0	383,400	812,000	49,100	1,283,500
23	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	A	2,400	0	163,800	56,000	18,600	240,800
24	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	C	287,400	0	20,800	0	58,300	366,500
25	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	C	181,800	0	24,600	0	42,600	249,000
26	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	A	38,400	0	498,600	364,000	61,800	962,800
27	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	A	65,400	0	246,600	392,000	38,300	742,300
28	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	B	118,800	0	72,900	115,000	44,100	350,800
29	11-1	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	1.09	B	524,400	0	129,900	0	130,700	785,000
30	11-2	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	0.13	A	95,400	0	48,600	0	21,300	165,300
31	11-3	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	0.09	A	22,800	0	96,300	84,000	14,500	217,600
32	11-4	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	0.58	A	37,200	0	547,200	868,000	67,000	1,519,400
33	12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	A	73,800	0	18,900	0	14,400	107,100
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	A	285,000	0	713,700	616,000	126,800	1,741,500
35	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	A	51,600	0	577,800	588,000	72,800	1,290,200
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	A	70,800	342,200	23,400	28,000	14,400	478,800
37	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	A	229,200	0	202,500	56,000	60,700	548,400
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	A	226,200	0	153,000	28,000	54,700	461,900
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	A	184,200	0	131,400	56,000	45,300	416,900
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	A	232,200	0	84,600	28,000	48,100	392,900
41	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	A	318,600	0	178,200	28,000	72,900	597,700
42	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	A	126,000	0	408,600	364,000	66,400	965,000
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	A	52,200	0	81,000	0	17,700	150,900
44	22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	A	340,800	0	330,300	168,000	93,500	932,600
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	A	19,200	0	77,400	0	11,800	108,400
46	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	A	300,000	0	668,700	280,000	124,300	1,373,000
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	A	114,600	0	154,800	84,000	36,300	389,700
48	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	A	444,600	0	191,700	28,000	95,400	759,700
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	A	130,800	289,100	1,013,400	812,000	134,400	2,379,700
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	A	55,200	0	618,300	700,000	77,900	1,451,400
51	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	A	100,800	0	750,600	1,092,000	100,200	2,043,600
52	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	A	16,200	0	453,600	224,000	53,100	746,900
53	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	A	55,800	0	27,000	28,000	12,300	123,100
54	34-1	3・4・34 中条白板線	18	0.26	A	23,400	330,400	231,300	280,000	29,600	894,700
55	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	A	257,400	0	379,800	336,000	85,100	1,058,300
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	A	71,400	0	96,300	112,000	22,600	302,300
57	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	A	514,800	0	52,200	0	91,600	658,600
58	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	A	160,800	0	20,700	0	29,100	210,600
59	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	A	605,400	0	87,300	0	110,600	803,300
60	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	A	283,800	0	100,800	0	58,500	443,100
計				29.95		10,206,600	2,147,600	16,641,700	13,937,000	3,700,500	46,633,400
										↓	
										1m当たり	1,557(千円)

5．交通容量・交通量の需給バランス分析

5 - 1．基本的な考え方

松本市内の中心市街地及びその周辺では、交通量に対して交通容量が不足している箇所があり、渋滞や混雑が発生している。(需給バランスが確保されていない)

このため、現況配分結果交通量及び将来交通量推計結果を用いて、交通量・交通容量(総走行台キロ)をエリア別(行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)に算出し、交通容量の不足状況を分析した。

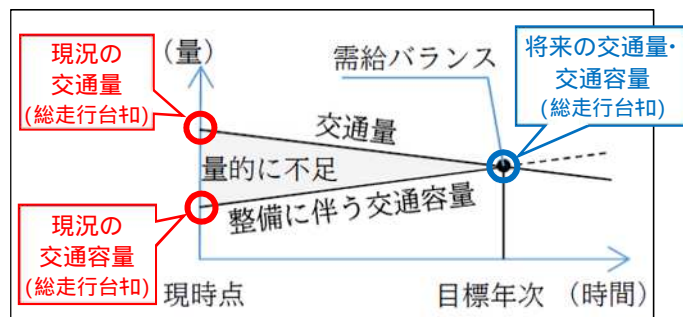


図 需給バランス分析のイメージ

5 - 2．現況の交通容量・交通量(総走行台キロ)の算出結果

本業務において別途作成した交通量推計データによる「現況配分結果交通量」を用いて、各エリア(行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)を通過する道路の「交通容量・交通量(総走行台キロ)」を集計した結果を以下に示す。

混雑度をみると、「市街化区域」、「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」では混雑度が1.0以上となっており、エリア内を通過する交通量に対して交通容量が不足している状況となっている。

表 【現況：H27(2015年)】エリア別の交通量・交通容量の算出結果

エリア	交通容量 ¹ (総走行台キロ) [百台/日・km]	交通量 ² (総走行台キロ) [百台/日・km]	差分 [百台/日・km]	混雑度
	A	B	A - B	B / A
行政区域	55,855	49,806	6,050	0.89
都市計画区域	43,601	42,426	1,175	0.97
市街化区域	17,104	20,365	<u>-3,261</u>	<u>1.19</u>
居住誘導区域	11,287	13,766	<u>-2,479</u>	<u>1.22</u>
都市機能誘導区域	7,579	9,759	<u>-2,180</u>	<u>1.29</u>

1 交通量推計データによる現況ネットワークを用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

2 交通量推計データによる現況配分結果交通量を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

5 - 3 . 将来の交通容量・交通量（総走行台キロ）の算出結果

本業務において別途作成した交通量推計データによる「将来交通量」等を用いて、各エリア（行政区域、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域）を通過する道路の「交通容量・交通量（総走行台キロ）」を集計した結果を以下に示す。

交通容量と交通量の差分をみると、現況では交通容量が不足する傾向がみられた「市街化区域」、「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」において交通量が交通容量を下回っている。（混雑度 1.0 以下）

また、次頁に当該将来交通量推計結果を踏まえた、「区間別の台キロ当たり事業費の算出結果」を整理した。

必要性の評価指標の該当数が少ない区間は、交通量が少なく、台キロ当たり事業費が高い傾向がみられ、事業性の観点からみると、費用対効果が低い傾向がみられる。

表 【将来：R22(2040 年)】エリア別の交通量・交通容量の算出結果

エリア	交通容量 ¹ (総走行台キロ) [百台/日・km]	交通量 ² (総走行台キロ) [百台/日・km]	差分 [百台/日・km]	混雑度
	A	B	A - B	B / A
行政区域	66,203	46,842	19,362	0.71
都市計画区域	53,370	39,901	13,468	0.75
市街化区域	23,143	19,153	<u>3,990</u>	<u>0.83</u>
居住誘導区域	14,924	12,947	<u>1,977</u>	<u>0.87</u>
都市機能誘導区域	9,316	9,179	<u>137</u>	<u>0.99</u>

1 交通量推計データによる将来ネットワーク（フルネット）を用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

2 交通量推計データによる将来交通量推計結果を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。



当該結果は「フルネット（既決定の都市計画道路が全て整備された場合）」による将来交通量推計に基づく結果であり、前段で検討した「総合評価結果（存続候補、廃止検討候補）」を反映した道路ネットワークに基づく将来交通量推計を実施し、区域別の混雑状況を検証予定

表 区間別の台キロ当たり事業費の算出結果（必要性の評価該当数が高い順に並び替え）

区間番号	路線名	必要性の 評価該当数	概算事業費 (千円)	R22(2040年) 将来交通量 (台/日)	延長 (km)	台キロ当たり事業費 (千円/台km)
			A	B		A / (B×C)
3-1	3・4・3 丸の内浅間線	12	450,600	13,603	0.25	133
25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1,373,000	7,209	1	190
20-1	3・5・20 林豊田線	11	416,900	10,200	0.38	108
15-1	3・3・15 松本駅北小松線	11	1,741,500	10,127	0.8	215
12-1	3・2・12 内環状北線	10	107,100	15,638	0.16	43
3-3	3・4・3 丸の内浅間線	10	732,700	12,972	0.48	118
3-4	3・4・3 丸の内浅間線	10	1,285,200	11,909	0.88	123
4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	10	1,311,600	7,272	0.9	200
2-1	3・5・2 追分岡田線	9	1,253,800	10,613	1.34	88
33-1	3・5・33 鎌田両島線	9	123,100	8,363	0.12	123
34-2	3・4・34 中条白板線	9	1,058,300	14,105	0.51	147
19-1	3・4・19 埋橋並柳線	9	461,900	11,731	0.23	171
6-4	3・5・6 出川浅間線	9	933,900	10,879	0.45	191
31-1	3・5・31 高宮渚線	9	1,451,400	9,908	0.73	201
4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	9	1,529,000	12,643	0.58	209
3-2	3・4・3 丸の内浅間線	9	1,599,400	12,896	0.57	218
4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	9	1,703,300	9,247	0.81	227
37-1	3・5・37 駒町北松本線	9	302,300	6,054	0.18	277
6-1	3・5・6 出川浅間線	9	975,800	16,729	0.15	389
6-3	3・5・6 出川浅間線	8	78,100	10,879	0.17	42
4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	8	187,500	14,557	0.19	68
20-2	3・5・20 林豊田線	8	392,900	11,757	0.33	101
6-2	3・5・6 出川浅間線	8	658,100	13,122	0.45	111
6-5	3・5・6 出川浅間線	8	1,432,600	7,610	1.48	127
31-2	3・5・31 高宮渚線	8	2,043,600	14,479	0.82	172
30-1	3・5・30 南松本鎌田線	8	2,379,700	11,399	1.16	180
11-2	3・4・11 宮渚新橋北小松線	8	165,300	6,960	0.13	183
40-2	3・5・40 中条西小松線	8	210,600	3,070	0.25	274
46-1	3・4・46 出川双葉線	8	443,100	3,500	0.36	352
22-1	3・4・22 小池平田線	7	150,900	10,575	0.16	89
3-5	3・4・3 丸の内浅間線	7	239,000	8,149	0.2	147
25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	7	108,400	7,662	0.08	177
11-3	3・4・11 宮渚新橋北小松線	7	217,600	10,162	0.09	238
40-1	3・5・40 中条西小松線	7	658,600	2,172	0.74	410
4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	7	1,502,300	3,460	0.97	448
11-4	3・4・11 宮渚新橋北小松線	7	1,519,400	5,684	0.58	461
27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	7	389,700	1,370	0.29	981
40-3	3・5・40 中条西小松線	7	803,300	344	0.89	2,624
11-1	3・4・11 宮渚新橋北小松線	6	785,000	15,301	1.09	47
20-3	3・5・20 林豊田線	6	597,700	11,108	0.61	88
22-2	3・4・22 小池平田線	6	932,600	10,575	0.81	109
17-2	3・4・17 二の丸豊田線	6	548,400	7,870	0.55	127
6-7	3・5・6 出川浅間線	6	377,500	6,993	0.27	200
7-2	3・4・7 本郷野球場線	6	240,800	6,017	0.07	572
6-6	3・5・6 出川浅間線	5	574,700	9,812	0.57	103
10-3	3・5・10 湯の原北小松線	5	350,800	4,954	0.4	177
27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	5	759,700	4,966	0.78	196
15-2	3・3・15 松本駅北小松線	5	1,290,200	8,521	0.64	237
31-3	3・5・31 高宮渚線	5	746,900	6,064	0.45	274
34-1	3・4・34 中条白板線	5	894,700	11,399	0.26	302
6-8	3・5・6 出川浅間線	5	216,600	3,500	0.18	344
20-4	3・5・20 林豊田線	5	965,000	4,586	0.6	351
3-6	3・4・3 丸の内浅間線	5	587,700	8,149	0.17	424
17-1	3・4・17 二の丸豊田線	5	478,800	7,870	0.09	676
10-2	3・5・10 湯の原北小松線	4	742,300	2,773	0.45	595
10-1	3・5・10 湯の原北小松線	4	962,800	1,189	0.5	1,620
7-1	3・4・7 本郷野球場線	4	1,283,500	1,066	0.33	3,649
9-1	3・6・9 大村湯の原線	2	366,500	6,069	0.71	85
9-2	3・6・9 大村湯の原線	2	249,000	4,954	0.51	99
3-7	3・4・3 丸の内浅間線	2	290,700	3,198	0.08	1,136

6 . 優先整備路線群の検討

6 - 1 . 基本的な考え方（検討方針）

前項で整理した都市計画道路見直し素案及び、区間別の台キロ当たり事業費を用いて、優先整備路線群の検討を行う。

優先整備路線群の検討にあたっては、「必要性の該当数」及び「台キロ当たり事業費」より散布図（下図のイメージ参照）を作成し、必要性の評価が“ 高く ”、台キロ当たり事業費が“ 安い ”（＝将来交通量・事業費の観点から費用対効果が高い）傾向がある「第1象限」のグループに属する区間を優先的に整備することが望ましいと考えられる。

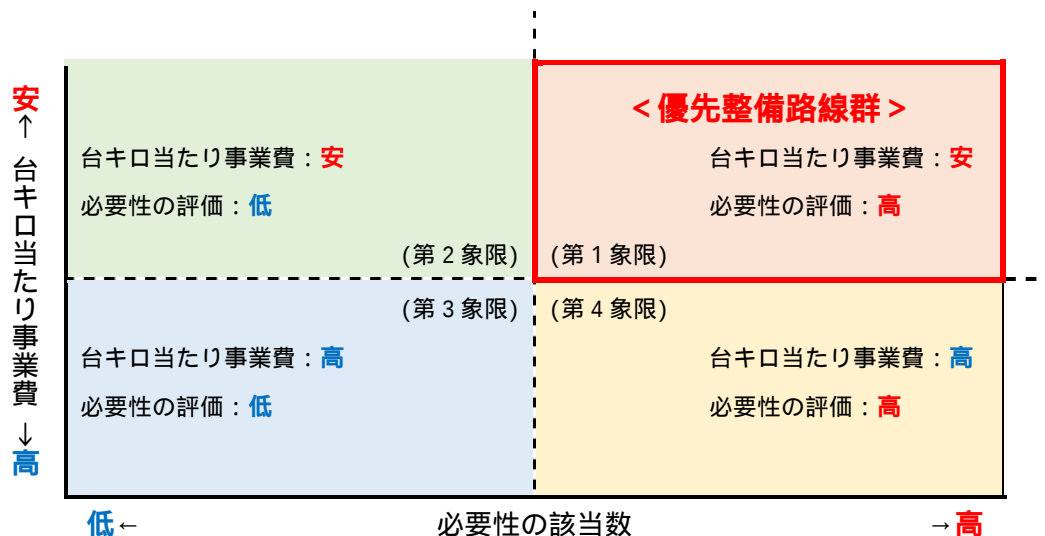
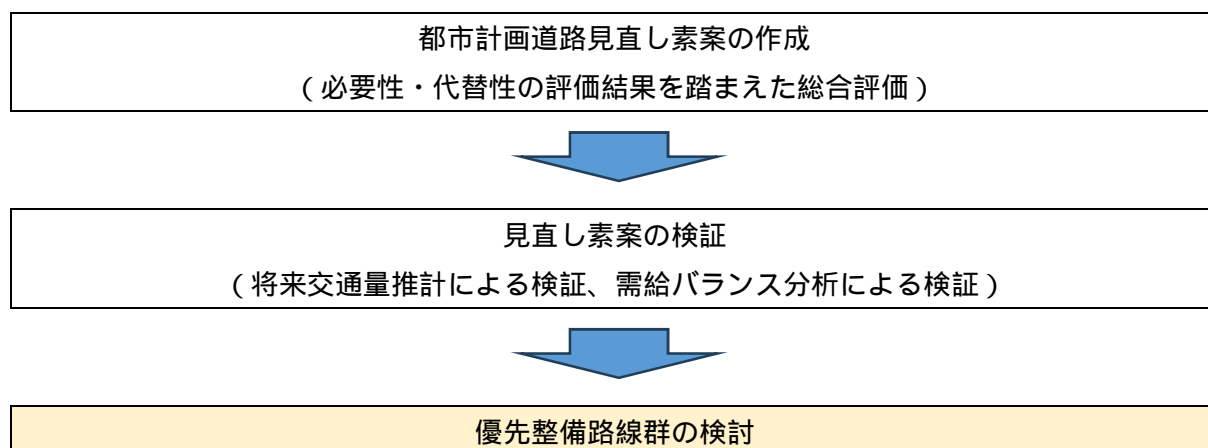


図 優先整備路線群の検討イメージ