

第6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3月25日（火） 午後1時30分から2時30分まで
開催場所：	松本市役所 東庁舎4階 第3委員会室
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） 岩下英樹委員（松本警察署 交通第二課長）
欠席委員	なし

（阿部課長補佐）

定刻になりましたので、ただいまから、第6回都市計画道路見直し部会を開会します。

本日は、年度末のお忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。

本日の進行を務めます、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します。

会議に先立ちまして、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。

（高頭交通ネットワーク課長）

交通ネットワーク課長の高頭です。

改めまして、年度末のお忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。

前回、1月に第5回部会を開催し、代替性の評価や、最終的な区間別評価の振り分け方法の案をお示しし、ご意見をいただきました。

今回は、ご意見をいただいた内容を踏まえ、概ね最終結論となる部分についてご確認いただきたいと考えています。

本日もよろしくお願いいたしますします。

（阿部課長補佐）

続きまして、今回、委員に変更がありましたので、ご紹介します。

松本警察署の椎名交通第二課長がこの度の人事異動により異動され、後任の岩下課長がご就任されます。

岩下課長、よろしくお願いいたしますします。

ここで、本日の資料を確認します。

本日の資料は、次第、委員名簿、資料1、資料2と現場写真です。

こちらの資料は、事前にお送りしましたデータを本日、出力したものとなっています。不足がある方はいらっしゃいますか。

それでは、議事に入ります。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)

委員の皆様、本日もよろしくお願いします。今回の議事は、次第に記載のとおりです。円滑な議事進行とするため、ご協力をお願いします。

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、伊藤委員及び岩下委員をお願いします。後日、事務局を通して議事録を送付しますので、よろしくお願いします。

それでは、本日の議事に入ります。事務局から説明をお願いします。

(山崎主任)

交通ネットワーク課山崎です。

最初に資料1をお願いします。第2回見直しの進め方をフローでお示ししています。

昨年度から進めてきた見直しですが、ステップ3の必要性の評価までは、本部会の中で確認いただいているところです。

前回の第5回の部会で、ステップ4代替性の評価以降について素案をお示しし、ご意見をいただきましたので、内容を踏まえて修正を行いました。

今回の部会は、概ね最終系としてステップ4以降の内容を改めてご説明し、最終の見直し方針としてご確認いただきたいと考えています。

続いて、資料2をお願いします。

先に、全体の見直しフローをご説明するため、飛びますが、資料15ページをお願いします。

区間別の総合評価結果として、15ページ中央のフロー図をご覧ください。

左から、必要性の評価、代替性の評価、実現性の評価、総合評価の分類と進め、将来交通量推計による需給バランス分析を行い、最終的な見直し案とする流れです。

図上段の必要性が高い区間については、そのまま存続候補、つまり計画が存続し、将来的に整備する区間となります。

必要性が相対的に低い区間は、次の代替性の評価へ進み、下の代替性がある区間については、計画と重複する現道や並行する路線が計画の機能を代替できる区間であることから、変更候補や廃止候補に振り分けます。

なお、変更か廃止かの判断については、※記載の部分ですが、対象区間の立地条件や代替路の状況により判断します。

これは、代替道路に計画を変更して整備、または整備済みであれば改良済みとするパターンや周辺道路で機能が満足するため、廃止しても差し支えないパターンなど、状況によって

判断するということです。

次に、必要性が相対的に低く、代替性がない区間については、連続性の検証を行います。整備済みの区間や、存続候補と直接的に連続性を有する区間については、廃止などを行うと、連続性が損なわれてしまうことから、存続候補に振り分けます。

一方、直接的に連続性を有していない区間については、課題整理候補に位置付けます。

この課題整理候補については、後程詳しくご説明します。

以上、全体の総合評価の考え方についてご説明とし、続いて各評価の詳細についてご説明します。資料1ページをお願いします。

代替性の評価です。先ほどのフローでご覧いただいたとおり、必要性評価で相対的に低かった区間として、下の表に記載の35区間を対象とします。

次に資料2ページをお願いします。

前回の部会資料と同様です。代替性を有する区間の抽出として、表に記載の3つの基準で評価します。

上から、対象区間の計画車線数を有しているか、次に対象区間の計画幅員の3分の2以上を有しているか、最後に並行する他の路線が代替候補となる場合、その距離が500m、用途地域が商業地域の場合は、250m以内となっているか、以上3点です。

次に3ページをお願いします。先ほどの基準の抽出結果です。赤色が代替性を有する区間の候補、青が代替性のない区間、緑が代替性の評価対象外区間です。

この内、緑色の区間については、必要性が高い区間であることから、15ページのフローで存続候補となります。

また、赤色の代替性を有する候補区間を対象に、次の4ページから区間ごとの個別評価を行いました。

本日、別途現場の写真を付けた資料が2枚ありますので、併せてご覧ください。

資料4ページをお願いします。

下の図は、浅間温泉から、大村、湯の原といったエリアで、区間の色分けは、3ページの図と統一しています。

上の表ですが、区間6-6については、現道が2車線・片側歩道が整備済みで、概成済み区間です。東側の歩道がないため、未整備となりますが、東側は山林部であり、歩行者が少ないことから、歩道機能としては、十分であると考えられます。

したがって、代替性ありと判断しています。

次に、区間7-3です。並行して黄色の県道惣社岡田線がありますが、現状、車線、歩道がなく、代替性なしと判断しています。

次に、区間9-1及び9-2です。ここは、現道として、県道惣社岡田線が重なり、2車線片側歩道で改良済みです。したがって、代替性ありと判断しています。

区間9-3は、同じく惣社岡田線が重なりますが、一部、車線がなく、歩道もないことから、代替性なしとしています。

資料の 5 ページをお願いします。

主に、里山辺地区のエリアです。

最初に区間 10-3 ですが、北の 9-3 と同様、現道に車線や歩道がなく、代替性なしとしています。

また、区間 15-2、10-1、10-2 の一連の区間は、現道がなく、斜めに並行する惣社岡田線が代替路の候補となりますが、歩道がないため、代替性なしとしています。

区間 11-4 は、北側に松本和田線がありますが、同じく歩道がなく、代替性なしとしています。

次に、資料 6 ページをお願いします。宮渕周辺です。区間 11-1 は現道として、県道平田新橋線があります。一部車線や歩道がないことから、代替性なしとしています。

次に、7 ページの平田周辺をお願いします。区間 22-1 及び 22-2 について、同じく県道平田新橋線があり、歩道がないことから、代替性なしとしています。

資料の 8 ページをお願いします。区間 27-1 及び 27-2 は、2 車線あり、南側の歩道が整備済みですが、北側歩道が未整備の状況です。先ほど 6-6 については、片側歩道で代替性ありとしたところですが、この区間については、沿線が市街化区域であり、既成市街地であることから、両側に歩道設置が求められると判断し、代替性なしと判断しています。

次に、資料 9 ページをお願いします。

区間 40-1 及び 40-3 です。現道の市道が概成整備済みですが、現状歩道がない区間があり、代替性なしと判断しています。

資料 10 ページをお願いします。代替性評価の結果です。

赤色が代替性ありとした区間、青色が代替性のない区間、緑が代替性評価対象外の区間です。

ここで、赤色の代替性ありとした区間については、15 ページのフローで変更または廃止候補となります。

10 ページの青色、代替性なしとした区間を対象に、11 ページで連続性の検証を行います。整備済み路線や存続候補と直接的に連続性を有する区間として、図の赤色の区間を評価しています。

この区間については、存続候補となり、青色の区間が課題整理候補となります。

次に資料 12 ページをお願いします。

実現性の評価として、平面的に考えている都市計画道路が、実際に事業実施の観点で実現性があるか評価するものです。

資料 13 ページ及び 14 ページに、平成 23 年に行った松本市の第 1 回都市計画道路見直しの際の評価結果を載せています。

13 ページが、道路の縦断勾配が道路構造令の規定を超えるなどの構造上の支障、14 ページは、まちづくりの観点や文化財など、保全すべき地域を通る事業実施上の支障を評価したもので、いずれも第 1 回見直しにおいて、概ね廃止済みです。

今回の第2回見直しについては、全区間が一度点検されていることから、実現性のない区間はないものとして判断し、評価は行っていません。

次に資料16ページをお願いします。

今回の見直し方針の最終結果となります。

青色の区間が存続候補、赤色の区間が変更候補、紫色の区間が課題整理候補となります。

赤色の変更候補については、いずれも現道があり、概ね改良済みであることから、廃止ではなく、現道に計画を変更し、整備済みとする形としています。

紫の課題整理候補について、資料15ページに定義を記載していますので、ご覧ください。

課題整理候補は、該当路線周辺に代替となる候補の路線が存在するが、現状、代替候補路線の機能が満足でないため、代替性なしと評価されます。

相対的に必要性が低く、周辺道路との連続性の観点から必要性の低い路線です。

代替候補路線の機能強化や計画の振替を含め、エリアごとに課題を整理したうえで、該当路線の存続廃止などの方向性を決定する必要がある路線です。

今回、必要性や代替性等の観点で定量的に評価を行ってきましたが、課題整理候補とした区間は、それらの手法で方向性を決定することが適当ではなく、エリアごとに現道整備などの可能性を含めて検討する必要性が生じました。

資料の17ページから19ページまでで、課題整理候補を2エリアに分け、現状の課題を整理しています。

17ページは、浅間温泉のエリアです。

当該エリアは、温泉地・旅館が多数立地しており、観光客などの利用も多いことから、原則としてエリア内は歩行者優先とし、通過交通の流入を抑制することが望ましい場所です。

しかし、市街地を広域に捉えると、当該エリア北の国道254号、三才山トンネル方面から市街地南部方面へエリア内を通過する交通があるため、一定の幹線道路機能が求められます。

温泉街へのアクセスは、既存路線により確保されており、今後は、旅館等が集積するエリアに配慮しつつ、南側の(一)惣社岡田線や(都)出川浅間線に接続する南北の幹線機能を確保することが必要です。

今回の見直し対象で課題整理候補とした区間の取扱いは、上記課題及び将来の方向性を踏まえ、関係機関等との協議により、決定します。

次に、資料18ページ、19ページをお願いします。

当該エリアは、広く住居地域として人口が集積しているエリアで、現在も開発が進み、居住誘導区域を中心に人口増が見られます。

一方で、道路状況は、(一)惣社岡田線及び(主)松本和田線を幹線としているものの、南北の幹線が存在しないことから、学校周辺などの生活道路へ通過交通が進入することが課題となっています。

県が(都)宮渕新橋北小松線を、市が(都)出川浅間線をそれぞれ整備中であり、これらが供

用されることで、一定の改善が期待できます。

また、(都)出川浅間線は、上記区間からさらに北の浅間温泉まで整備することで、東側の外環状線として、中心市街地の混雑緩和にも寄与するものと考えられます。

当該エリアは、(都)松本駅北小松線や(都)湯の原北小松線が課題整理候補となっており、並行する(一)惣社岡田線が代替路の候補となりますが、現状歩道が未整備であり、機能を満足しません。

また、課題整理候補である(都)宮渕新橋北小松線について、並行する(都)松本和田線が代替路の候補となりますが、現状歩道が未整備であり、機能を満足しません。

以上の条件を関係機関等と協議し、整理したうえで検討します。

ここまでが、見直し方針策定の主要部分となる区間別の評価です。

次に、見直し案の検証のため、資料の20ページ21ページで交通需給バランスの検証を行いました。21ページ上の将来フルネットの算出結果までは、前回部会でお示ししたものです。

改めて20ページ下の現況の算出結果からご説明します。

縦に行政区域から都市機能誘導区域まで、エリアで分けており、下に行くほど市街地の狭い面積となります。表の横には、Aが交通容量、これが道路の量で、交通を流すことのできる全体の能力を示します。Bの交通量が全体の交通量で、その差分がマイナスとなる場合は、交通容量よりも交通量が多いため、比較的混雑する傾向を示します。

現況の数字を見ると、松本市の行政区域全体は、交通量の少ない郊外部を含むため、差分はプラスの数字となりますが、市街化区域内においては、マイナスの数値となります。

次に、21ページ上のフルネットの状態ですが、現況と比較して、かなり状態が改善された状態となります。

最後に21ページ下の見直し素案道路網です。これは、変更候補とした路線は、現道があるため、現道が残る状態、課題整理候補は、すべて整備されない状態で評価したものです。

一部、差分がマイナスとなる部分がありますが、フルネットの数値とほぼ同じ結果となることから、全体として、仮に廃止しても影響が少ないことを示しています。

次に資料22ページをお願いします。

最後に優先整備路線群の検討についてご説明します。

22ページ下の図で概念をお示ししています。横軸に必要性評価の該当数、縦軸に費用便益とし、その両方を兼ね備えた右上の第1象限を優先整備路線群として設定したい考えです。

資料の23ページから、費用便益算定に必要な未整備区間の概算事業費の算定についてお示ししています。

前回部会でご確認いただいたところから、県内の他自治体にデータ提供を依頼し、サンプルとした過去の整備実績を増やして整理しています。

23ページから26ページまでが工事費、27ページが用地費、28ページが補償費、2

9 ページが測量設計などのその他委託料を算出したものです。

資料 30 ページ及び 31 ページが算出結果です。

未整備の都市計画道路約 30 km の整備に係る概算事業費の総額は約 478 億円となります。区間ごとの内訳が資料 31 ページです。

資料 32 ページから、費用便益の算定について記載しています。

前回の部会において、便益の部分を交通量の増分で評価していましたが、部会の中でご意見をいただき、今回は、簡易的な費用便益の算定手法を用い、主な要素となる走行時間短縮便益を算出しています。算定方法の詳細なご説明は、ここでは省略させていただきます。

資料 34 ページ、35 ページをお願いします。費用便益算定の対象として、連続性のある区間をグループ分けして行いました。

今回は、面的に複数の区間を対象に算定したことから、並行する道路などが複雑に影響し、特定の区間の整備有無で評価した場合、適切な結果とならない場合があるため、ある程度、区間をまとめ、グループ化して算定したものです。

資料 36 ページ、37 ページが算定結果です。

36 ページの表で、費用便益と記載した列が区間ごとの結果となります。

この数値と、別途評価済みの必要性評価結果を用い、37 ページで分布図を作成しています。

数値のそれぞれ中央値を取り、いずれも高い結果となる右上を優先整備路線群として整理しています。

優先整備路線群の場所を図面で示したものが、資料の 38 ページです。

図東側にある南北の路線で、区間番号 6-3 から 6-5 は、市が南側で進めている出川浅間線の先線にあたる路線です。

また、南松本駅の南側、国道 19 号をまたぎ、西側へ接続する区間 25-1、25-2 南松本駅石芝線などが該当します。

以上、優先整備路線群の検討です。

最後にまとめとなりますが、今回の見直しで、結果的に廃止候補という区間の設定はありませんが、今後、整備を進めるうえでの必要性や優先度を整理し、効率化できたことと、この見直し方針を基に、エリアごとに方向性を検討する部分が整理できたことが、第 2 回目見直しの成果であると考えています。

以上、資料の説明を終わります。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した。

それでは、ただいま資料 1 並びに資料 2 の説明をいただきました。通しで 1 番から 6 番までご説明をいただきましたが、まず、資料 1 の第 2 回見直しの進め方については、前回もご説明いただいておりますけれども、今回、このステップに応じて、主に、代替性の評価、総

合評価のところ、ステップ7、8の説明をいただいたところです。

これは、おおよその流れを示したものですので、何かコメント等あればいただければと思いますが、こちらの進め方についてよろしいでしょうか。

では、この進め方に基づいて、今回は、資料2の代替性の評価、事業性の評価、需給バランスや優先整備路線群の検討についてご説明いただきましたけれども、区切っていきたいと思います。

まず、代替性の評価並びに実現性の評価、次第で言うと2番3番のところでご質問ご意見があればいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

15ページを見ていただければと思います。まず、私の方からお伺いしたいのが、総合評価の分類のところ、①から④まであり、入り込む矢印が5本あると思いますが、今回の見直しの結果、どれが何区間あったのか、整理されていればお伺いしたいのですが、例えば、必要性評価が高くて存続性になったのが何区間で、必要性が低くて、代替性がなかったが、連続性の検証で存続候補になったのが何区間と、数がわかれば教えていただきたいです。

(山崎主任)

はい。16ページの上にテキストがありまして、一部記載があるのですが、まず、変更候補、15ページの③にあたりますが、こちらが3区間です。そして、紫色②の課題整理候補については、15区間が該当します。今回、④の廃止候補がありませんので、残る存続候補が46区間になります。

(轟部会長)

この中で、元々必要性が低かったもので、存続候補になるものの数がわかるでしょうか。

(山崎主任)

それにつきましては、必要性が高いと評価したものが、29区間ありますので、15ページの上、必要性が高くて存続候補になるものが29区間、必要性が低く、連続性の検証で存続候補となるのが17区間、合わせて存続候補が46区間となります。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

総合評価の分類で、①から④までありますけれども、元々必要性が高くて存続候補となるのが29区間、必要性が低く、代替性がなく、連続性の検証の結果、存続候補になったのが17区間、そして、必要性が低く、代替性がなく、連続性もないというのが15区間ありましたけれども、そのところは様々な地域の事情を抱えているので、課題整理候補と位置付け、必要性が低く、代替性があり、変更候補になったのが3区間、今回、廃止候補は無しというのが事務局のご説明です。

その辺りについて、今回、代替性の評価や実現性の評価という点でご説明いただいたところかと思いますが、改めて今のところでご質問ご意見があればいただければと思います。いかがでしょうか。

(森本委員)

いくつかあるのですけれども、改めて確認ですが、これだけ長く見直しを進めてきた中で、赤色の変更候補が3区間で廃止候補が0というのは問題ないのでしょうか。

後の需給バランスにも関わってきますが、将来的に整備に長期間かかるため、極力減らしたいというのがあったと思うのですけれども、よろしいのでしょうか。

(高頭交通ネットワーク課長)

はい。今回の松本市都市計画道路の見直しが第2回ということで、物理的にできないところはすでに廃止してしまっている状況です。

ただ、前回、変更候補として中間的な扱いが出てしまったので、それにある程度色をつけたいということで、第2回に入ったところです。

残った路線を全部整備すると、90年程度かかるということを最初にご揭示しているので、それを圧縮したいというのがあったのですけれども、基本的には、都市計画道路は必要という前提がありますし、必ずしも、今回、廃止候補が出なかったことについては、特に大きな問題とは捉えていません。

長期未着手で引っ張ってきた路線が、今後どうするということが方向付けできればいいということで考えています。

(森本委員)

わかりました。ありがとうございます。

今後の方向性という意味では、課題整理候補が重要になってくると思うのですが、これの名前もしくは基準があまり良くないと思っていて、例えば、②に入ってくる中には、代替性がないと評価されたにも関わらず、連続性の検証で課題整理候補になっていないものがある。

存続候補の中で課題があるような路線が、課題整理候補には入っていないため、②しか課題を整理しないということになってしまうのでは。

(山崎主任)

必要性が低く、代替性がないものを対象に連続性の検証を行いまして、その中で、連続性の検証で必要があるものを存続候補にしていますので、その部分の課題が整理されないということでしょうか。

(森本委員)

という形に捉えられかねないということです。現時点で課題があったから代替性なしというところに入っているのも、同じ存続候補の中でも、それでいいのかということと、②の課題整理候補という名前がこれでいいのかということが疑問です。

(山崎主任)

代替性がなく、連続性を検証した時に、他の既決定や整備済みの路線と連続する部分につきましては、そこを廃止してしまうと、道路の連続性が保たれないので、連続性の観点で整備されるべき路線ということで、①の存続候補に振り分けています。

次の課題整理候補につきましては、どういった名称にするか色々と検討をしました。他の自治体では、検討継続路線といった名称にしている例が見られまして、ただ、そういった名称にしてしまうと、この中で結論がつけられなく、先送りになった路線と捉えられかねないと考えています。

今回の第2回見直しの整理としては、課題整理候補としたものを廃止するのか、変更するのか、最終結論は決まっていないのですが、偶然にもエリアごとに2つにくくれるような位置関係になりましたので、この後、現状の課題を整理したうえで、変更なり廃止といった手続を進めていきたいと考えています。

この課題整理候補を次のステップで集中的に進めたいという意図があります。

(森本委員)

内部としては、この課題をお持ちだと思うのですが、外に出すときには、名称を注意していただければと思います。

②の中を優先的に検討し、①や③④に振り分けるということでしょうか。

(山崎主任)

②課題整理候補につきましては、現道を整備することも含めて、都市計画道路の通りに整備することになれば①存続候補という判断になりますし、仮に、他の区間を機能強化することで、計画の位置での整備が必要ないということであれば、変更ないしは廃止ということになりますので、②は、①③④に最終的に振り分けられると考えています。

(森本委員)

それはいつごろまでにやられるのでしょうか。今回の第2回の締めまでにやるのか、次の第3回までにやるのか、第3回を開いた時にその中でやるのか、スケジュール感はいかがでしょうか。

(高頭交通ネットワーク課長)

今の長野県の都市計画道路見直し指針に基づく見直しは、おそらくこの第2回までになると考えています。

今回、課題があるとした2エリアについては、これで今回の方針を受けて、実際の課題整理に入りたいと考えています。

地元に入り、場合によっては全部廃止することもあるでしょうし、今の計画のとおり整備するということも考えられますし、現道に付け替えということもあろうかと思います。

概ね10年で目途を付けたいと思うのですが、その書き込み方は現在考えているところです。

(森本委員)

わかりました。ありがとうございます。

最後にコメントですが、代替性評価の結果の課題を整理されていると思うのですが、その際に、該当区間をより良くする考え方と、その道路自体をやめて、代替路を整備するという2パターンが考えられると思うのですが、今後の課題整理の中になるとは思いますが、どちらの基準で評価していくのかは、今後、検討いただければと思います。

(轟部会長)

ありがとうございます。森本先生からご指摘いただいたところ、必要性の評価の部分は、あくまで区間ごとやっているので、路線として前後をやっているから連続性を考えるというのが検証の部分だと思います。

なので、表現の仕方だと思うのですが、区間で評価をやって、それを広い目の路線で評価をしているという、連続性という言葉だととても単純なのですが、区間ではなく、広い路線で見るというフォローいただくことが必要です。

後は、課題整理候補という、どうしても先送り感があるので、これは、決して先送りするのではなくて、私は松本市の皆さんへの宿題だと思っています。

しっかりと地域に入って、地域のニーズを確認しつつ、その地域の方が望んでいるのか、その周辺の通過交通の影響を踏まえたうえで、真に必要な整備をしていくという、先送りするのではなくて、ある程度早いうちに方向性を出していきながら、それが存続になるかもしれないし、廃止になるかもしれないというところを早急にやっていただくという宿題の部分かと思っています。

先ほど、森本先生から、名称について意見がありましたけれども、課題整理というと内向きの言葉になっているので、その辺りは検討の余地があるかと思いました。

これらの課題整理候補が仮に、地域の意向を踏まえて、整備しなくていいということであれば、64分の18が変更廃止になってくるので、そうすると概ね3割くらいが今回の見直しで削られる最大値となります。

先ほど、課長からこれで最後にしたいというお話もありましたが、残りの7割近くは責任を持って整備をするという意思表示だと思いますので、今回、見直しをやった意義は大きかったと私は考えています。

他に委員の皆様いかがでしょうか。

(村石委員)

21ページの都市計画道路の見直し素案道路網の交通容量は、都市計画道路のネットだけで見ているのでしょうか。現道交通も見ているのでしょうか。

(山崎主任)

これは、主要な現道を含めています。将来交通量推計をやった時の道路網です。

(村石委員)

19ページの課題整理候補を整備しないという前提で、21ページの見直し素案道路網の交通容量を出したという説明だったと思いますが、上のフルネットと比べて、居住誘導区域だけ見ると100台くらいしか変わらない。

なんとなく、これだけの路線をやって100台しか容量に差がないというのは疑問に思います。

それと、例えば、里山辺地区でいったときに、現道の混雑度だけで見た時に居住誘導区域で1.0を下回っているのですが、現道で見た時に1.0を超えてくる場所はあるのでしょうか。

これは、今後の課題整理の中でやる部分かもしれないのですが、その辺が気になったので、わかる範囲で教えてください。

(山崎主任)

まず、1点目の居住誘導区域でフルネットが15,011と14,916とありまして、この単位が100台ですので、150万台程度の数字となりますが、ご指摘いただいたように数字は大きく差がない状態です。

19ページの図をご覧くださいますと、紫の課題整理候補が整備されなかった状態が、見直し素案道路網です。

居住誘導区域の数字に差がない理由につきましては、15-2、10-1の辺りが居住誘導区域の外にあたります。

現在、居住誘導区域は、(一)惣社岡田線沿いに区域を張っていますので、都市計画道路は外になります。こういったところで数字があまり変わらないということです。

(村石委員)

わかりました。基本的には、11－4が効いているということですね。

(山崎主任)

そうですね。

交通量の部分で、20ページと21ページにつきましては、松本市全域を見た時の総量の比較になりますので、19ページや17ページの課題を整理する中で、これくらいの範囲の中で、現道にどれくらいの交通量があるかという部分の整理で、個別のものは必要になってくると思いますので、今回、交通量推計をやっているとして、今回資料はお出ししていませんが、その辺りは、そういった資料を使いながら、細かい協議をさせていただきたいと思います。

(村石委員)

わかりました。17ページも19ページも県道が関与していますので、今後も一緒に検討いただければと思います。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。

村石委員からご指摘のあった、現道と都市計画道路の混雑度は、今回、まとめてすべての交通量を出して、その差分から混雑度を算出していると思うので、1本1本は、データとして丁寧に見ていけばあると思うので、おそらく、今手元にはないという状態だと思うので、そういう分析をしようと思えば、できるかと思いますけれども、そういうような丁寧な作業も必要かと感じました。ありがとうございます。

他にご意見ご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

今、事業性や需給バランスのところにも議論が進んでいるところですが、広くそれ以降の需給バランスのところですか、優先整備路線群のところも含め、ご質問ご意見が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)

資料25ページのところで、一番右に77千円/㎡とありますが、これは、左側の数値を平均したものがこれになっているという理解でよろしいかという点と、その際に、306千円という異常値を入れて平均化してしまっているかという点、及び一番最後の区域分類ABCというものを、これはひとまとめに出しているのに対し、例えば27ページですと、ABCそれぞれで単価を出していて、この違いは何か教えていただければと思います。

(山崎主任)

お答えします。

25ページの77千円/㎡につきましては、おっしゃっていただいたように、ひとつ左の列の平均値です。以前の部会の中でも、どうしてもこの数字の取扱いが難しいところがあり、最大値で取ったほうがいいというご意見もありましたので、それを踏まえて検討をしたところです。

今回、平均値としているものは、構造物が入るかどうかで工事費の単価に大きく影響がありますので、最大値で取って、すべての未整備区間を振り分けてしまうと、膨大な金額になるということがありましたので、今回は平均という形で考えさせていただきました。

2点目の、上から4行目のA市の事業につきましては、これは4車線の道路です。

単価が飛びぬけているということがあり、今回、前回の部会でお示ししたもののから、説明で申しあげたとおり、県内4市から直近の道路整備の実績値をいただきまして、整理したものの中に規模の大きなものがあり、これがかなり平均を引き上げていることから、取り扱いを検討したのですけれども、これを除外して考えると、平均値が下がりますが、松本市内においても、橋梁やJR線との交差など、事業費がかかる見込みの路線もありますので、これについては、あえて入れて考えているということです。

最後に、ABCの区域分類につきましては、AがDIDの中、Bが市街化区域のDID外、Cがそれ以外の地域となりますが、工事費の25ページにつきましては、そこまで大きくABCの地域の分類によって差が出なかったということで、すべて平均しています。

一方で、27ページの用地費をご覧くださいますと、これについては、用地買収単価ですので、まさに地価が直接的に影響する部分になりますので、ABCの地域分類の差がかなり大きく出たということがありますので、これについては、ABC地域分類を分けて平均する形で考えました。以上です。

(森本委員)

わかりました。以前、轟部会長から、単純に平均ではなくて、回帰式などにより予測するという話があったので、それを検討しても大して変わらなかったのも、平均を取ったという理解でいいかという点と、A市の金額が大きいことについては、工事期間が長かったというよりも、構造物が主要因になっているかという点を追加で質問させてください。

(山崎主任)

今回、構造物が入るかどうかということに関しては、過去の整備実績の路線は、構造物の有無や規模はわかっています。

一方、単価を得た後に、最終的に31ページになりますが、未整備の64区間を対象に、延長幅員を乗じて事業費を出していますが、未整備の64区間につきましては、概ね位置関係から構造物が必要と言う予測はできるのですが、どの程度の規模ですとか、種類によって工事費が変わってきますので、未来の予測が難しいということがありましたので、今回細かくできなかったということがあります。

2点目の、A市の単価が高い数字ですが、おっしゃるように工事期間が長いのですが、それによって工事費が増えたということではなく、あくまで構造物によるものかと思います。

この単価は、延長と幅員で割り返していますので、規模や延長の要因は除外できるようになっています。残る要因としては、使っている材料や、道路以外の構造物が影響していると考えられます。

(森本委員)

わかりましたありがとうございます。

(高頭交通ネットワーク課長)

事業費については、確かに一桁違うので、数字の並びとすると異常値ですが、実際、構造によって工事費がかかってしまうということについては異常というわけではないかと思うますので、事業費の上振れの1つの要因として中に入れて計算したという考えになります。

(森本委員)

この1つの値によって、今後支障が出るということはないのですか。

(山崎主任)

最終的に31ページで全体事業費を出しているのですが、これが高いか安いかということとはこの後の検討に支障はありません。

(森本委員)

これはあくまで分析に使っているだけで、今後の事業の参考にするわけではないということですか。

(山崎主任)

そこまでは考えていません。

(森本委員)

わかりました。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

今回、算出した必要となってくる経費、工事費や用地費など事業費と、便益の部分B/CのBの部分についても、あくまで優先整備路線群を見出すための下準備であって、実際に工事をする際には、細かい積算が必要になるかと思うますので、あくまで64区間ある中で、

ここが大事だということを導く上での指標を出すための下準備だと捉えています。

細かいことを言うときりがありませんけれども、そこをなるべく簡単に出せる方法を考えて、今回お示しいただいていると私自身理解しているところですので、多少のずれがあっても、大きく考え方が違うということがなければ、そういうものという視点で見えていいものかと思っています。

はい。他にご意見ご質問はありますか。

私の方から確認ですが、今回、先ほど概算事業費を算出する際に、いくつか変更候補や調整が必要と言う区間がありましたが、これを全部含めた数字ということでよろしいでしょうか。

(山崎主任)

前段で、変更候補や課題整理候補とした区間についても、同様に事業費の算出を行っています。

ただ、全体の事業費がいくらという部分は、次の分析には入っていません。

(轟部会長)

あくまで参考ということですね。

(山崎主任)

はい。

(轟部会長)

需給バランスの考え方ところで、フルネットの状態と、見直し素案の道路網で検証をしているので、参考程度の概算費用にはなりますが、全部を想定した場合と、素案の場合と、これぐらいの事業費の削減効果があるということをここに入れてもいいと感じました。

あと、今回、先ほどの交通量推計のところで、およそ2040年ということで、15年後の将来を見据えてということになりますが、一般的に、様々な都市計画道路の見直しの中で、昨今のトレンドだと、およそ15年から20年を目安に整備ができるかという視点で見直しの基準を設けている自治体もある中で、この478億円、いくつかの候補を減らす中で、減ってくる可能性もあると思うのですが、そもそも値も概算なので正確かという問題もありますが、20年を目安にこの478億円、年間にすると20数億円という数字は、現実的な話なのでしょうか。

(山崎主任)

はい。ありがとうございます。今回、見直し対象として、国道19号を除いていますので、国の事業は除外されています。

松本市と長野県の両者で進めていくこととなりますが、毎年の道路事業費が何億あるかはここで申しあげられませんが、現実的に20年というのは難しいと考えています。

先ほど村石委員から言われたとおり、松本市の将来交通量推計を見ると、今まで、平成20年パーソントリップ調査のODを基に色々と計画をしてきましたが、今回、改めて平成27年道路交通センサスを基に交通量推計を行いました。

今回の変更によってどこかが混むということではありませんが、松本市は混雑度が高く、また、そういう数字の分析をするまでもなく、松本市は非常に道路が貧弱だということがありますので、かつ、松本市の都市計画道路の整備率が50%ということで、他の自治体と比べると、道路整備がかなり遅れているといわざるを得ないと考えています。

そういった状況を加味すると、松本市の道路行政に関しましては、今後15年、20年という区切りで目指すというよりかは、もう少し長いスパンで進めていかないと、基盤整備ができていない状態という分析ができますので、本来では、時間を区切って、そこを目安にという目標で初めた見直しではありますが、結果としては、まだまだ足りていないという状態が浮き彫りになったと考えています。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

都市計画道路は、どうしても予算的な制約があって、なかなか着手しないということになると、当然のことながら、そこに住む人の権利を制限することになって、やはり、それが昨今大きな課題の一つでもある。

もちろん、行政の能力の限界があって、見直しが迫られるという側面がありつつも、そこに住む人の権利を制限してしまうことになって、それが15年20年先であれば、ある程度理解ができるが、それがまた50年先だと、そこまでずっと制限し続けるのかという話があると思うので、おおよその目安が見えてくると、この見直しのやった価値がとても大きいと思ったところではあるのですが、城下町特有のまちの形だとか、松本市の地域特性があるかと思しますので、その辺りを踏まえたうえで、この見直しが、行政の視点のみならず、地域の方々にとってもこれだけ価値があるということを、ぜひ丁寧にご説明いただきたいところです。

後、先ほどからご指摘していただいている、概算事業費を踏まえ、費用便益の計算もしていただいています。

先ほどまでにご指摘いただいているのは、B/CのCの部分ですけれども、便益の部分に関しても、32ページのところで算出方法があります。

そして、33ページにどのように費用便益を算出したのかフロー図がありまして、その上で一覧が36ページ、それを踏まえて、必要性評価が横軸、費用便益を縦軸にしたときの優先整備路線群の選定結果が37ページということになっていますけれども、この辺り何かご意見ご質問があればいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

(伊藤委員)

今回、便益を時間短縮便益のみに絞っているのですけれども、他の3便益を算出することは難しかったのでしょうか。

密集している市街地ではその辺がうまく出なかったのでしょうか。

(山崎主任)

費用便益の算定については、これから道路整備をするときのB/C算出に使う場合が多いかと思います。

今回につきましては、全64区間を算出していますので、作業ボリューム的な部分もあり、主に主要な部分を占めるといわれている時間短縮便益のみに絞っています。

(伊藤委員)

便益を出すときのネットワークは、21ページの都市計画道路見直し素案道路網で時間短縮を出しているということでよろしいでしょうか。

都市計画道路のみならず、既存道路を含めてネットワークを作って推計をされているということですね。

都市計画道路だけの負担ではなく、既存道路を含めて考えているということですか。

(山崎主任)

はい。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

今のところを補足しますと、34ページの路線群ごと、全部で1から30まで路線群がありますけれども、例えば、現状から1の路線群を単体で整備した時に、どれだけ便益があるのか出していただく。

そうすると、その差分が出てくるので、その差分から便益を出す。まず、路線群1のパターンでやり、次に、路線群2だけ整備した場合にどれだけ便益があるか同様に差分を出し、それを全30パターンやっていただき、それを積み重ねていって、全体の便益が出てくると思うのですけれども、それらを計算してまとめていただいた結果が36ページであると認識していますが、そういう認識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)

なので、より精緻に見ていくと、路線ごとの組み合わせもありますが、今回は、そういったことを考えず、一本一本、整備していったらどれだけの便益があるかということを単純に現道との比較で、簡易的に出していただいたということです。先ほどの、事業費と同様に、精緻に見ていくと、もっとこうということはあるかと思いますが、あくまで今回は、優先整備路線群を導き出すことに主眼を置いているので、細かいところというよりは、まずは検証してみるということで私自身も理解しているところです。

他に委員の皆様からいかがでしょうか。

(村石委員)

37ページのところで、優先整備路線群を絞り込んだ意図と言いますか、これを今後どうしていくお考えでしょうか。

それと、必要性評価が低く、費用便益も低いグループにいる路線が、かなり課題整理候補になっていて、そういう課題を整理していく路線が入っているのですけれども、一般的に見れば、必要性も低く、費用便益も低ければ、やる必要がないという風に見えてしまう。

しかし、この路線も、都市計画上は必要と言うことで存続している。

このように、単純に十で切って、世の中に見せた時に、どういう効果を狙っているのかがよくわからないです。

(高頭交通ネットワーク課長)

今回、当初の目論見として、全体の整備が90年かかる中で、全部は無理だろうという考えで、時間がかかる、必要性が低いものは切りたいということがあったわけですが、なかなかかかる事業費で線を引くのは難しい中で、少なくとも金額の要素で優先順位はつけていきたいということで、こういう形にしています。

これから、市の道路整備計画を考える中で、優先整備路線群は、当然優先的に手を付けていくことになります。

それにしても、時間がかかりますので、今後20年30年かかる中で、周りの状況や必要性が変わってくると思いますので、そのタイミングでまた次の見直しなり、優先順位の付け方が出てくると思います。

いずれにしても、費用や便益を計算する中で、ある程度今後の政策に生かしていきたいという考えがありますので、こういう形でまとめるということにさせていただきました。

(村石委員)

実際に、必要性が低く、費用便益も低い路線で、個別に見たら、渋滞が酷くて整備しなければならなかった時に、この図を見た人が必要性が低く、そんなもの今やる必要性があるのかという方向に持っていけないかと思い、単純に切っただけけれども、本当にこれを世の

中に出してしまって大丈夫なのかが心配です。

(高頭交通ネットワーク課長)

必要性の高い低いという表現が難しく、あくまでも必要な中での相対性に高い低いなので、その辺の表現が、村石委員の言うように、一般的に必要性が低いというと、いらぬという印象になるので、その辺は、表現の工夫ができるかと思います。

(山崎主任)

今回の説明の中でも、相対的に高い低いと言うようにしていましたが、最低限、必要性がある中でさらに優劣を決めたということです、表現を工夫したいと思います。

(村石委員)

ここに入っているグループは、惣社里山辺や浅間温泉のキーになるところが入っています。

そこを、この魅せ方で、必要性がないと一般的に思われたら、絶対に何もできなくなってしまうと思います。

表現の仕方をもう少し工夫されないと、今後の事業展開に効いてしまうと思うので、魅せ方、説明の仕方を工夫された方がいいかと思います。

(森本委員)

これに関しては、費用便益と必要性の観点から優先度の高い路線という形で、赤い部分だけ見せたほうがいいかと思います。

下手に全部見せようとする、そもそも、費用便益が1.0の時点でグレーな状態であって、1.0を下回っているものを一律1.0にしている、外に出すときにはこれはあまり見せない方がいいかと思います。

(山崎主任)

ありがとうございます。

今回、必要性ですとか、様々な視点で評価していますので、そういった視点を持って、どこを優先したらいいかという部分は、今回の成果の一つとして、示していきたい考えです、優先整備路線群がどこにあたるのか、高い部分は示していきたいです。

一方、相対的に低い部分、村石委員のご意見のように、必要性が低くいらぬといわれないうように、例えば高い部分だけにするですとか、意図しない形で、この結果が足を引っ張らないように魅せ方を検討したいと思います。ありがとうございます。

(轟部会長)

その辺りは、事務局に検討いただきたいと思います。いずれにしても、優先整備路線群に入っている路線は、相対的に整備効果が高い路線と言えるかと思いますので、せっかく丁寧に裏付けをもって出していただいたものなので、高いところは出していただいても構わないのかと思います。その辺りの出し方は事務局にお任せしたいと思います。

他にいかがでしょうか。

(赤間都市計画課長)

事務局の都市計画課長ですが、15ページのところですけれども、②の課題整理候補の名称については、森本先生からもご意見をいただいたところで、年度明けに都市計画審議会の本会にかけるときに、このままいくのもいいですし、例えば、エリア存続候補だとか、最後の費用対効果のところも含めて、名称については、わかりやすくするということの含みを持って、今回確認された方がいいかと思いました。

(高頭交通ネットワーク課長)

名称について、他の自治体の事例にあるように、継続検討や変更候補としなくなかったという考えがあります。

もう一つ方向付けをするために考えた名称ではあるのですが、都市計画課長から申しあげたとおり、一般的に聞いた時のわかりやすさと、次のステップに入るという聞いた感じもあるかと思うので、もう少し検討したいと思います。

(轟部会長)

ありがとうございます。先ほど、森本委員からもご指摘があったとおり、少し、内部的な表現かと思うので、ニュアンスが伝わるような表現に代えていただければと思います。

全体の流れに関しましては、委員の皆様から、細かいご指摘はあったものの、大筋はこの方向でということが確認できたかと思います。

後は、表現の仕方かと思うので、その辺りを改めて精査していただき、より分かりやすい方向にもって行っていただければと思います。

他に委員の皆様からご意見ご質問等はございますでしょうか。

全体を通じてでも結構です。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)

ありがとうございます。

ここで、確認させていただきますが、先ほど、ご意見をいただきまして、修正箇所があり

ます。

次回、お集まりいただき、議論するほどではなく、大きく変えて、議論を深めるということではないかと考えていますので、事務局の方で修正したものをお送りする中で、表現の部分もありますので、ご意見をいただくという形でよろしいでしょうか。

はい。ありがとうございます。

先ほどのとおり、本日いただいたご意見を反映し、修正版をお送りさせていただき、まだ、都市計画審議会の日程が決まっていますが、報告していきたいと考えています。

ですので、今回を持ちまして、参集いただく見直し部会は最後となりますので、最後に課長の高頭からお礼のご挨拶をさせていただきます。

(高頭交通ネットワーク課長)

本日、ご審議いただきましてありがとうございます。これまで6回ということで、想定よりも多くお集まりいただいた気がします。途中、部会長の総括にもありましたけれども、今回、特に課題整理候補、名称は仮称ですけれども、これについては、課題があるので、しっかり市で進めるという部会の皆様からの宿題として私たちも受け止めて、次のステップに進みたいと考えています。

先ほど阿部からも申しあげましたが、最終的に精査したものをご確認いただき、それを持って部会として都市計画審議会へ報告を上げていくということになりますので、よろしくお願いいたします。

本日は、ありがとうございました。

(阿部課長補佐)

それでは、以上を持ちまして、第6回都市計画道路見直し部会を終了させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

松本市都市計画審議会運営要綱第10条第9項により準用する同要綱第9条第2項により議事録に署名します。

令和 年 月 日

議事録署名人

令和 年 月 日

議事録署名人
