

令和3年度 第2回松本市都市計画策定市民会議 議事録

- 開催日時： 令和3年10月12日（火）午後3時00分から午後4時30分まで
- 開催場所： 本庁舎3階 大会議室
- 出席委員： 中出文平委員長（長岡技術科学大学教授）
二條宏昭副委員長（アルピコ交通株式会社運輸事業本部副本部長・中南信支社長）
井上信宏委員（信州大学経法学部教授）
向井健委員（松本大学総合経営学部准教授）
林昌美委員（松本市農業委員会委員）
原弥生委員（松本ハイランド農業協同組合担当理事）
武井均委員（松本広域森林組合代表理事専務）
松岡喜久子委員（松本商工会議所女性部幹事会会長）
田力淳子委員（松本商工会議所女性部事業委員長）
大藏章男委員（松本市建設業協会理事）
魚地征一郎委員（東日本旅客鉄道株式会社 長野支社総務部担当部長）
内山博行委員（松本市町会連合会長）
安藤紀彦委員（長野県松本建設事務所計画調査課長）
服部公威委員（公募市民）
松山絃子委員（公募市民）
宮下鉄委員（公募市民）
- 欠席委員： 小林秀行委員、宮坂祐里委員
- 事務局： 前澤建設部長、神戸都市計画課長、鈴木課長補佐、永喜多係長、内木技師

1 開会

（事務局）

令和3年度第2回都市計画策定市民会議を開会するのでよろしくお願ひしたい。マスクの着用や換気など感染対策を実施しながらスムーズな進行に努める。ご協力をお願ひしたい。

2 あいさつ

（事務局）

今回は令和3年度第2回目の市民会議ということでよろしくお願ひしたい。新型コロナウイルスの感染はだいぶ減少してきたものの、十分な感染対策をしながら開催したい。

さて、松本市都市計画マスタープランの見直しについては、8月3日に令和3年度第1回市民会議を開いてご意見をいただいた。その後、松本市の最上位計画である総合計画が8月の下旬に承認された。本日は前回の市民会議でいただいたご意見や、8月に承認された第11次基本計画の内容、また関係計画との整合に関する庁内会議での意見などを踏まえて、都市計画マスタープランの原案としてご審議いただきたい。

本日がパブリックコメントの直前の市民会議であり、さらに市民会議としても最終となる。この計画については令和元年度から策定に着手し、これまで5回の市民会議を開催してきた。これまでのご審議に改めて感謝するとともに、本日も様々な視点から忌憚のないご意見やご提言をいただきながら、今後

のパブリックコメントにつなげたい。

3 委員紹介

(事務局)

- ・新たに就任した委員の報告（林昌美委員、魚地征一郎委員）
- ・欠席等した委員の報告（小林秀行委員、宮坂祐里委員）

4 議事

(1) 松本市都市計画マスタープラン全体構想素案について

(委員長)

まずマスタープラン原案の「ア 全体構想原案」について、事務局に説明をお願いしたい。

ア 全体構想原案

(事務局)

・資料1「要旨（主な提案・意見等）と対応方針」、資料2「前回会議からの主な修正内容」、別冊「都市計画マスタープラン（原案）」の全体構想の説明

(委員長)

説明のあった内容について質問や意見はあるか。

(委員)

3点ほどお願いしたいことがある。

1点目、マスタープランが一般市民の方の目に触れるのであれば、本文中で、普段使い慣れない用語が略語の形で出てくるため理解しにくいところがある。後段の方では、例えば p.44 に「ストックマネジメント（長寿命化）」、p.116 に「DX（デジタルトランスフォーメーション）」とあり、このカッコ書きは非常にわかりやすい。ただ、前段、例えば p.9 の「ICT」や p.10 の「MaaS」、あとは p.60 のシームレス化に関しては注意書きを入れてもらうと有難いと感じる。なお、本文中でインターチェンジをICという表現にしているところと、カタカナで表現しているところがあって、あえて意図的にしているのかどうか、理解できなかった。

2点目、私はいまウッドタウン小宮に住んでいるが、30年ほど前に開発された団地で、建築協定があり、生け垣の設置が義務付けられた。その後期限が切れて、地区計画に移行された。しかし2年ほど前に、高齢で生け垣の維持ができなくなってきたため見直したいという意見が出てきた。話し合いが設けられ、私は「ブロック塀だけはやめてほしい」と言ったが、その後都市計画課で、見通し可能なフェンスであればいいということで、地区計画が変更された。個人で生け垣の管理をするのは年2回3回の剪定が必要であり大変である。本職に任せればいいのだが、費用もかかる。後段の地域別構想で「ブロック塀を生け垣にする」ということがいくつかの地区で出てくるが、なかなか個人で生け垣を管理するのは大変だと感じている。生け垣の維持のための補助金のようなものがあれば考えられるが、少子高齢化の社会なので、個人に生け垣の維持を義務付ける、指導づけるのは無理があるのではないか。

3点目、細かな点だが、p.114の地図の中、波田駅の近くに「波多神社」があるが、田んぼの田になっており、誤字なので修正していただきたい。

(委員長)

1点目と2点目について事務局からご説明いただきたい。

(事務局)

まず1点目、市民の方にご覧いただくうえで用語について普段聞きなれない言葉がいくつかあるというご指摘であった。事務局の方でも検討させていただき、用語集を整理する等、分かりやすい言葉遣いで説明できるように検討させていただく。

次に2点目、小宮団地を事例にして、生け垣の維持に関してご指摘をいただいた。委員からご指摘の通り、小宮団地では地区計画を変更し、緑化のために生け垣を維持するか、そういうものを作らない場合は見通し可能なフェンスにすることとした。一方でブロック塀を残していくのもどうかとも思う。生け垣の維持に対する補助制度も設けながらやっているところだが、それぞれの地区の実情を踏まえ、どのようなまちづくりをしていきたいのかお聞きしながら進めることが大切と考えている。

(委員長)

2点目について、ブロック塀は景観上の問題と防災上の問題があるのでやめましょうということだと思う。多くの自治体で、完全に生け垣でなくても高さ50センチより上はフェンスと植栽にする等、いろんな事例がある。マスタープランの中で生け垣と明記するかどうかも含めて検討してほしい。1点目の対応で用語集の話があったが、その中で「生け垣というのはこういうものも含む」ということを書くこともありうる。

(委員)

前回のマスタープランと見比べると「内環状線」という項目が抜けている。あえて抜いたのか。現在工事がお城のところで止まっており、南側もブエナビスタのところで止まっている。あれが繋がるということで都市計画決定し、今までそこで家を建てたい・ビルを建てたいという人は断念せざるを得なかった。内環状線の計画を市が断念したとも聞くが、それは本当なのか。過去のマスタープランでも練って計画した事項だと思うが、現在のように二車線のままあそこで止まってしまうと、交通渋滞などの弊害が起きると思う。

(事務局)

内環状線については、市民会議でもその扱いについて何度か課題としてお示ししてきた。内環状線構想は、歴史を生かしたまちづくりとの整合や、空間機能を重視した見直しということを進めて、今年度策定する総合交通戦略の方でも反映している。

見直しに当たっては、都市計画道路の整備状況や現道の交通処理の状況を踏まえ、交通渋滞についても確認したうえで、どこか特定の路線ではなく、歩行者の回遊性を高める中心市街地のトライアングルの外側に、幹線道路網を配置する計画とした。そのためどこか特定の路線ではなく、この都市計画マスタープランでは「まちなか幹線道路網」として整理している。

(事務局)

内環状線構想に関するご意見・ご質問としてお答えしたい。内環状線は北線、南線と整備が進んでいるが、長年、東線の広幅員の4車線道路の位置づけができなかった経緯がある。都市計画マスタープランの中でも、内環状線構想という言葉は使わず、広幅員の東線は位置付けないという整理をして、「まちなか幹線道路網」という言葉にした。必要などころについては東の部分も、既存の道路も含めてまちづくりを進めていくが、大きな広幅員の道路を位置付けなかったということでご理解いただきたい。

(委員長)

資料1では前回ご指摘いただいたところへの対応、資料2についても今ほど要点は説明していただいたと思うが、全体としてこれでよろしいか。

→特になし。

イ 地域別構想原案

(事務局)

・別冊「都市計画マスタープラン（原案）」の地域別構想の説明

(委員長)

説明のあった内容について質問や意見はあるか。

→特になし。

ウ 都市計画マスタープランの実現に向けて

(事務局)

・別冊「都市計画マスタープラン（原案）」の第 5 章「都市計画マスタープランの実現に向けて」の説明

(委員長)

第 5 章の部分は今日初めて皆さんにお目通しいただいたところかと思う。何かお気づきの点はあるか。

(委員)

先ほど宮下委員からもご指摘があったが、解釈しにくい言葉がある。PPP/PFI というのは何か。

(事務局)

これはプライベート・ファイナンス・イニシアチブなど、民間の資金をうまく活用しながら都市施設などの整備を進めていくための手法の一つである。公的な財源だけでなく、民間資金なども活用しながら進めるということである。

(委員)

クラウドファンディングなどとは違うものか。

(事務局)

やろうとしている中身によっては、広くとらえればクラウドファンディングも方法のひとつかもしれないが、公共的なサービスを整備していくにあたっては、民間の方々にも参画してもらえるような方法を幅広く取り込みながら、また民間のノウハウも活用しながら、効率的に公共サービスを提供する方法を考えていく。具体的な都市計画の部分だと施設整備に関連する。そういった多様な整備方法も視野に入れながら、目指す都市像に向けて進んでいきたい。

(委員)

この施設整備というのはどこら辺までのことを考えているのか。

(事務局)

都市基盤の整備に当たっては道路、公園等の基盤施設から、あるいは上物である公共施設や学校もある。そのあたりについてはそれぞれの施設の性格に応じて、その特性に合わせて事業手法を検討することになる。

(委員)

指定管理者制度は、公の施設について民間企業がみんなで手を挙げて、その中の誰かを決めて、管理する手法である。PPP はパブリック・プライベート・パートナーシップで、公と民間が連携する事業手法である。PFI はプライベート・ファイナンス・イニシアチブで、公共施設の建設・管理・運営を公の資金ではなく民間の資金で建設して経営・維持管理などについて民間の活力を使っていく制度である。国土交通省でそういった形を提案しており、具体的に実現しているところもある。

(委員長)

先ほど説明があったように、一般市民から見てわかりにくいところは分かるようにしていただきたい。

私からも意見したい。「1 効果的な施策の連携」のところで、(1) 関連する分野別計画の一体的な推進というのは間違っていないと思うが、ここに書いたもの以外にも本来都市計画マスタープランと一緒に考えたほうがいい分野はいくつかある。例えば、教育では、学校施設や幼稚園・保育園をどうするのか。医療では、病院をどうするのか。福祉では、福祉施設をどうするのか。都市計画マスタープランは都市の空間上に展開するあらゆるものにある程度責任を持つことになる。今申し上げたものはハコモノが多かったが、教育なら教育委員会などそれぞれの組織がメインになっていることに関しても、空間的にも関連するところがあるので、そういったところも(1)の第三段落に足してもらえればいい。

また同じように、計画の途中で何か所も森林との関係が出てきていた。国土利用計画法でいう五地域区分は、都市地域・農業地域・森林地域・自然公園地域・自然環境保全地域である。これら5つに分けたときに、都市計画が直接操作可能なのは都市地域だけである。よくいう農林調整というのは農業的土地利用との調整であり、また森林地域についても高度成長期のような無茶苦茶な開発が行われるとも思わないが、市街地内の緑地保全とも関連するので、森林部局との関係をどうするのかということもある。

それから東側では美ヶ原のこと、西側には上高地や乗鞍などの記載がある。西側は都市計画区域外かもしれないが、上高地や乗鞍などいわゆる自然公園地域も空間としては存在するので、それらとの関わりをどうするのか、ということも都市計画が目をつぶっていいものではない。主導的ではないかもしれないが、言われてからやるという受動的ではなく能動的に動いた方がいいこともある。これらのことが(1)に書かれた方がよい。

(2)についても、都市計画に限定すれば「拠点形成・土地利用・交通」という3つでいいかもしれないが、今申し上げたようなことが関わってくる。環境問題は温暖化対策だけでなく、生物多様性などもある。例えば、松本には川がたくさん流れていて緑地もあり、野生動物が自由に行き来できる場所がある。そういう豊かな自然があって、市街地とシームレスにつながる。大都市ではトンボ池をわざわざ作る必要があるが、松本ではそんな必要はない。川に行けばいろんな昆虫も鳥も小動物もいる、ということを持続的に維持するということは、都市計画でも重要なことである。単にグリーンインフラと書くだけでなく、(1)や(2)にももう少しそのあたりのことも入れて、都市計画側から他の部局にメッセージとして出してもいいのではないか。都市計画が「我々がやるからついてこい」ということではないが、「ぜひ一緒に考えさせてください」という意味ならば書いておいた方がいいと思う。

例えば、都市計画審議会を開くと幅広く関係課が来るが、都市計画に全く関係ない部局は非常に少ないはず。そのあたりも含めて書き加えていただきたい。

(委員長)

その他には意見や質問はあるか。

→特になし

それでは、全体構想、地域別構想、今ほどの5章も含めて気づいたところがあればご意見いただきたい。

(委員)

地域別構想 p.60 について、中心市街地の三角地帯を歩行者優先にするのか、自転車優先にするのか、オープンカフェで通行止めにするのか分からない。歩道とか緑地とか色々な表現が出てくる。四車線を二車線にするとか、土手小路とか、バランスが悪い都市になりそうな気がする。何を優先するのか分からない。一つ一つの道の構想は分かるのだが、中心市街地をどのようにしていきたいのか分からない。

また、p.60の歴史的建造物の記述になぜ旧制高等学校が入ってこないのか。今真っ最中の耐震化の話である。明治以前のことを言っているのか、大正8年くらい的高等学校は入ってこないのか。国宝の話なのか、国の重要文化財までの話なのか。

(事務局)

1点目は、お城・あがたの森・駅を結ぶ三角形をどういう取り組みにするのか分かりづらいというご意見だったと思う。p.38の全体構想と、p.60の地域別構想でそれぞれ触れているところだが、お城・駅・あがたの森のエリアについては基本的には歩行者を優先したまちづくりを進める。一方で、自転車についても都市交通について近距離移動の主役になっている、重要な交通手段である。どれが一番優先するものなのかということはそれぞれケースバイケースのところもあるが、基本的には三角形のエリアでは歩行者の方が安心して回遊できる空間を作っていきたい。また、そういうところが様々な文化を楽しんだり、活力につながったりすると考える。そのあたりの書き方がいろんなページにまたがっており、わかりづらいという印象を与えてしまったかと思う。特にp.38あたりの交通体系のところとp.60の地域別構想の中央部地域の書き方で整理していきたい。

2点目、旧制松本高校の耐震化工事については、おっしゃる通り現在工事を進めているところである。資料のp.60に歴史的建造物の耐震化とあるが、ここでは主なところとして松本城や旧開智学校を記載していた。委員のご指摘の旧制高校についても重要な文化財なので、どうするか検討したい。

(委員)

(旧制高校も) 三角地帯なのに、なぜ記載しなかったのかと思った。

(事務局)

ご指摘の通り三角形の一角でもあるので、その点も含めて記載を検討したいと思う。

(委員)

まちなかをこういう形にもっていくと、現在でも渋滞している国体道路やあがたの森から信大に向かう南北道路がさらに慢性的に渋滞で動けない状態になる。四車線化などを中止する場合、その渋滞をどのように解消するのか。

(事務局)

やまびこ道路、そしてその一本東側の南北の道路についてのご指摘だと思う。現状かなり混雑していると認識である。松本市では、できるだけ車から公共交通を使ったまちづくりをしていこう、歩いて暮らせるまちづくりをしていこうという方針で進めている。そのため、中心市街地の中で広幅員の道路を作らないことにした。ただし、必要な道路については、拡幅をしていく考えである。例えばやまびこ道路が渋滞しているということなら、そこを補完する機能として位置づけられている都市計画道路の拡幅事業は必要だと考えている。

また、松本市の道路ではないが中心市街地に信州大学に向かう国道143号線がある。まちなかの交通を担っている道路だが、歩行空間がない状態なので、安全対策や、また右折レーンの整備も必要だと認識している。広幅員の道路は作らないが、必要な道路の拡幅や改良は必要である考えであり、それらの具体的な道路計画は交通部で策定する総合交通戦略で方向性を定めている。

(委員長)

他に何かご意見はないか。

→特になし。

(2) 今後の進め方について

(事務局)

・資料3「松本市都市計画マスタープラン見直しの流れ」の説明

(委員長)

概ね年内にパブリックコメントがあり、年明けに事務局の方でどう対応するか検討して、とりまとめたものを都市計画審議会にかけるとのことかと思う。

いまの説明に対してご質問やご意見があればお願いしたい。

→特になし。

5 閉会

(事務局)

本日の会議の内容は議事録として取りまとめ、委員の皆様へ郵送でお送りする。内容をご確認いただいた上、ホームページに公開する。

(事務局)

これで会議を閉会としたい。

以上