

第3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6月27日（木） 午後3時30分から5時まで
開催場所：	松本市役所 本庁舎3階 第一応接室
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 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） 椎名祐二委員（松本警察署 交通第二課長）
欠席委員：	なし

（阿部課長補佐）

ただいまから、第3回都市計画道路見直し部会を始めさせていただきます。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。

松本市交通ネットワーク課で課長補佐をしております、阿部広司と申します。よろしくお願いいたします。

今年度初の部会ということになりますので、今年1年またよろしくお願いいたします。

では、今年度、人事異動でお二方の委員が変わっておりますので、ご紹介いたします。

まず、長野国道事務所計画課長の伊藤禎規様でございます。

（伊藤委員）

ありがとうございます。4月で計画課長になりました伊藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

（阿部課長補佐）

松本警察署交通第二課長の椎名祐二様でございます。

（椎名委員）

松本警察署交通第二課長を今年3月から担当しております、椎名と申します。

前任地は佐久警察署の交通課長をやっているまして、松本が初めての地ということで、地理等、不安がありますけれど、よろしくお願いいたします。

（阿部課長補佐）

ありがとうございます。本来であれば、皆様からご挨拶いただくところでございますが、昨年度からご就任いただいている委員の皆さんにつきましては、時間も限られておりますので、配布いたしました委員名簿で紹介を省略させていただきたいと思っております。

次に、事務局長である交通ネットワーク課高頭課長から一言ご挨拶申しあげます。

(高頭課長)

皆様、お疲れ様でございます。交通ネットワーク課で課長を務めます高頭康博と申します。

本日は、お忙しいところご出席をいただきましてありがとうございます。

また、今回から新たにご就任いただきます伊藤委員様、椎名委員様、よろしくお願いいたします。

当部会は、松本市の都市計画道路の見直しについて、委員の皆さんにご意見をいただくためのものがございます。

今年度まで、検討していただきまして、本体となる都市計画審議会に協議をしたうえで都市計画道路の見直し方針としてまとめたいと考えております。

今日はご審議よろしくお願いいたします。

(阿部課長補佐)

本会議は本会場の他、Web会議を併用させていただいております。森本先生がWebでの参加となりますので、ご承知おきください。

また、市の方からですが、都市計画審議会事務局の都市計画課が出席しております。部会の事務局交通ネットワーク課と、昨年度から引き続き、委託業務を受注していただいている地域総合計画の方も出席となりますのでよろしくお願いいたします。

次に、資料の確認をさせていただきたいと思います。お手持ちに本日の次第、委員名簿、意見および対応と書いた資料1、A4縦型のホチキス留めの資料ですね。次に、資料2です。A3カラー刷りの資料になります。後ろに、資料3がA4の縦ホチキス留めの資料、今後の進め方についてと書いた資料4の6種類になりますが、皆さんお手持ちにごございますでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、これから議事の方に入っていきたいと思います。

以後の会の進行につきましては、轟部会長にお願いしたいと思います。

(轟部会長)

皆さんこんにちは。本日の議事につきましては、前回の部会の意見を踏まえた修正のご報告と、修正後の評価結果をご確認いただきたいと思いますと考えております。

また、今後の進め方について概要をご説明いただき、委員の皆様からご意見を伺いたいと思います。

ぜひ、皆様からは忌憚のないご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

円滑な議事進行となるため、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、非常に早々で大変恐縮ですけれども、伊藤委員様及び椎名委員様にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

後日、事務局を通して議事録を送付いたしますので、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。

まず、(1)第2回部会の意見と対応について、併せて、(2)評価結果(案)について、事務局から説明をお願いいたします。

(山崎主任)

交通ネットワーク課の山崎と申します。

次第に沿って、資料の内容をご説明させていただきます。まず、資料1をお願いいたします。

第2回都市計画道路見直し部会での意見および対応でございます。

こちらの資料につきましては、1番左の列、意見と記載をした部分に、昨年度2月27日に行いました、第2回の部会でのご意見を記載しております。

中央の回答と記載の列でございますが、会議当日にその内容についてご回答をさせていただいた内容の記載です。

また、1番右には、対応・修正ということで、ご意見を踏まえまして、今回修正した内容を記載しております。

こちらの資料1につきましては、この資料でご説明するというよりかは、この後の資料2の図を用いてご説明をしたいと考えておりますので、ここでは、詳細な説明を割愛させていただきます。

次に、資料2のご説明をいたします。

資料2、必要性の評価結果の案ですが、こちらについては、前回第2回部会からの修正点を新旧対照でご確認いただくための資料です。

都市計画道路の区間別の必要性評価を前回の第2回部会まで行ってきておりまして、それに対するご意見を踏まえて、1項目ずつ修正した部分をご説明するという形で進めます。

1点目、都市環境機能の(1)幹線道路網密度の向上機能です。

こちらについては、左側が従前ご説明した内容です。ゆとり社会と街づくり道づくりという、建設省の1992年の基準でございますが、そこに記載の幹線道路網の密度として、商業地域1km²当たり5km以上、住居地域4km以上、工業地域1km以上を満たすことが望ましいとされていますので、松本市内の幹線道路密度を確認したところ、図のような形になります。

こちらについては、赤く破線で記載をしているもの、こちらが今回見直しの区間のうち、基準となる密度が足りていない部分で、該当ということとしております。

一方、青色の破線が今回、密度が足りている部分、この項目でいうと、非該当という部

分ですけれども、ご覧の通り、ほぼ全ての区間が赤い破線の該当となります。

つまり、先ほど申しあげた基準に鑑みますと、松本市内は幹線道路網密度が低いため、ほぼ全ての区間が、該当になってくるという結果でした。

前回部会のご意見としまして、やはりこの結果ですと、メリハリがつかないという部分ですとか、全国一律の少し古い基準でやってみたところですが、もう少し松本市の平均、または全国平均を確認するといった、松本市独自の基準を考えるようなことが必要ではないかというご意見をいただきました。

それを踏まえまして、右側が修正後です。

従前は、1992年の基準を満たすかどうかということで評価を行ったのですが、新たに検討を行いまして、住居系と工業系の用途地域におきましては、まず、国県道および2車線以上の市道で囲まれた街区を求積いたしました。

そして、その街区の面積が、1km²以上の街区の中にある区間を評価しております。

こちらの1km²という基準ですが、都市計画運用指針における基準としまして、郊外の住居系用途地域の中にあつては、おおむね1つの街区が1km²以下となるように、周辺に幹線道路を配置するという基準がございます。

今回、従前の基準ですと、1km²当たり住居地域ですと4kmの延長が必要という基準であるのですが、そういった考えではなく、1つの街区が1km²以下となるように幹線道路が配置されているべきという考えをしまして、結果的には右下の図でございます。

今回、街区を求積して1km²以上になるものが、黒のハッチングをかけた4か所ございます。

ここを整備することで、1つの街区が1km²以下になっていくと考えられますので、この部分について道路網密度の向上に資するという考えをしまして、評価をするものです。

以上が住居系工業系の用途地域の考え方でして、もう1つ商業系、ここですと右下赤色で塗った用途地域の部分ですが、商業地域の中につきましては、松本駅周辺、図の中央部分については、従前の基準の通り、1km²当たり5km以上の延長を求めるという考えで、現状それに満たないということですので評価をしていきたいという考えです。

具体的には、少し小さくて恐縮ですが、松本駅と記載をした右上の部分、松本城のすぐ下、市役所の間の通りでございますが、そのあたりが該当になってまいります。

一方、右上の辺りの浅間温泉と美ヶ原温泉がございまして、その部分についても、用途地域が商業地域となっています。

ただ、これらの地域につきましては、商業地域ではありますけれども、地理的条件、温泉地という特性上、今回は対象外としていきたいという考えです。

こちらの項目、幹線道路網密度の向上機能につきましては以上です。

次のページをお願いいたします。

1-2都市防災機能(1)避難支援機能の地震災害です。

こちらにつきましては、従前41の区間が該当になるということで、その基準としましては、令和4年に松本市が策定しました、松本市防災都市づくり計画における、避難路要整備区間というものがございまして、こちらの対象になっている都市計画道路の区間については該当の赤い破線としておりました。

今回、その計画の中で、1つの路線が記載漏れているものがございまして、具体的には高宮渚線という、区間番号で言うと31-1から31-2、31-3以上3つの区間の記載がありませんでしたので、今回、計画の基準に則ってみますと、この3区間については該当とすべきということですので、今回修正追加を行うものです。

また、次の3ページでございしますが、同様の理由によって、同じく31-1から31-3までの3区間、こちらも同様に同計画の延焼遮断帯要整備区間を対象としておりましたが、こちらについても同様に3区間追加していきたいと考えております。

こちらの項目については以上です。

次に4ページをお願いいたします。(3)避難支援機能(洪水災害)です。

こちらについては、洪水浸水想定区域に対して評価をするものですが、まず右上白丸のところですが、その背景となる図を更新いたしました。

今回、令和6年4月に松本市がハザードマップを公表しておりまして、その中で中小河川を含む最新の洪水浸水想定区域図が載っていますので、そちらを反映しております。

左右の図を見ていただけるとわかる通り、かなり緑、青、水色の浸水想定深が深い、リスクとすると高いエリアが増えております。まずはそちらを反映いたしました。

また、従前の左側ですが、黄色の部分、0.5m未満の浸水深であっても、リスクのある部分については、区間とすると、赤の該当としていたのですが、前回会議の中では、やはり黄色の中全て該当となるのは、少し乱暴ではないかというご意見ですとか、二階以上への垂直避難の考え、また、水防活動ですとか、そういった施設に対するアクセスを検討してはどうかというご意見をいただきました。

ご意見を踏まえまして、水防拠点や消防団の詰所ですとか、そういった場所を図に落として検討をしてみましたけれども、結果とすると右側の白丸2つ目に記載していますが、都市計画道路としての交通需要の発生は、避難のタイミングでピークを迎えると考えられますので、リスクの高いエリアから低いエリアに対しての避難が想定されますので、浸水深が3m以上、図でいきますと水色、青、紫、こちらが3m以上に該当しますが、そちらのエリアに該当する区間を対象としていきたいと考えております。

この3mというものにつきましては、松本市防災都市づくり計画の中に記載がありますが、基本的には、3mまでの浸水に関しては、垂直避難が有効と考えられますので、基準としたところです。

また、図で少し細かい部分ですが、中央の部分、今回該当になっている区間で、30-1、17-2この辺りの区間がございまして、そのすぐ上の34-1、17-1の区間が

ございます。

ここについて、リスクの高い場所からの避難経路として該当とすべきかどうか検討しまして、1級河川をまたぐ区間であり、またこのエリアの避難所の立地も考慮した上で、この区間については非該当としたいと考えております。

こちらの項目についての説明は以上でございます。

続いて、5ページ目をお願いいたします。1-3収容空間機能の(1)公共交通運行支援機能です。こちらについては、バス路線としての機能に対して評価をするものです。

左側の従前は、該当区間が22区間ということで、現道がバス路線となっている区間、または、整備後にバス路線になり得る区間を対象としたいと考えました。

前回の部会の中では、やはりそのバス路線に将来的になり得るかどうかという判断が非常に難しいという部分でご意見をいただきました。

明確な基準が難しいようであれば、現行のバス路線のみとすることも考えられるのではないかとご意見もいただいたところです。

それを踏まえまして、検討した結果が右側になりますが、やはり、将来的な都市計画道路の評価を行う中で、現道がある路線のみが評価になると公平性に欠けることから、現在道路がない部分で、整備をした暁には、バス路線が走る可能性があるという考え自体は評価としていきたいと考えておりまして、その対象を再精査いたしました。

次の6ページをあわせてご覧ください。表をつけておりまして、参考に各区間に対応するバス路線ということで、表の縦2列に並んでいる左側が修正前の対象としていた22区間で、対応するバス路線を整理しまして、右側が修正後の29区間で7区間を追加しております。

こちらについては、現行がバス路線になっている部分と将来的になり得る部分の合算となるわけですが、将来的にバス路線になり得るという考えにつきましては、基本的には並行して現状バス路線がある部分、また、現在道路がない場合であっても、その区間の起終点をバス路線が走っている、そういったあたりを、将来的にバス路線になり得るという判断で整理したものです。

具体的には、右の図でいきますと、右上の方6-4、6-5こういったあたりが周辺にバス路線がありますので、追加をしているところです。

こちらにつきましては、説明は以上でございます。

次に7ページをお願いいたします。開発計画支援機能です。

こちらについては、面的整備事業、基本的には土地区画整理事業を行ったエリアの中にある区間、または土地区画整理事業地へのアクセス道路となる区間を評価したものです。

前回部会の中では、他の区間も該当になるのではないかと、内容を精査してはどうかというご意見をいただいたところでして、結果としましては、右の図の通り再精査を行ったところ、8区間を追加しております。

図右上の辺り、6-4ですとか4-4、この辺りについては、土地区画整理事業地に直

接かかっているわけではないですが、先ほど幹線道路網密度でご説明しました通り、周辺に幹線道路がございませんので、開発地へのアクセス道路になるということが考えられますので、再精査のうえ、対象としております。

また、図中央の松本駅の南の辺りにある30-1、34-1、この辺りも同時に土地区画整理事業地にかかる、あるいはアクセスルートとなる部分を改めて評価しました。

こちらの項目は説明以上でございます。

次に8ページをお願いいたします。(2)産業支援機能です。

こちらの項目については、既存の工業団地に接続するアクセス路になる部分の区間を対象としております。

従前の左側は、前回部会の中で、対象となる路線が1区間のみなので、この取扱いを私どもの方からご相談しましたところ、ご意見としましては、重要な観点であるので、評価の項目として残した方がいいというご意見、また、もう少し国道19号やICへ至る道ということで、幅広に取ってみてはどうかというご意見を頂戴したところです。

右側の修正後につきましては、青く色をつけている部分が、工業団地の造成事業をやった工業団地ですが、この工業団地から国道19号ないしはIC方面に接続をするアクセス路になり得る、想定される区間として、図中央にある27-1、27-2、また、31-1から31-3までの区間を新たに該当として追加を行いました。

こちらの項目説明は以上です。

次に9ページをお願いいたします。1-5交通機能の(1)自転車の安全性確保機能です。

こちらについては、従前、松本市が令和3年に策定しました自転車活用推進計画というものがございまして、その中で自転車ネットワーク路線というものを位置付けております。

そちらが、図の中に記載している水色の太線、また、オレンジ色が既に整備を終えた整備済み路線、ピンク色が令和5年から8年までに優先して整備する路線ということですが、従前、この自転車ネットワーク路線に該当する37区間を該当としていました。

ただ、部会の中でいただいたご意見としますと、やはり自転車ですので、どこでも走れる乗り物であります。

また、現状、自転車ネットワーク路線が、現在ある道路を対象として設定されていますので、先ほどのバス路線と同様、将来的な現道がない部分の道路整備が評価として加味されないといったあたりが課題でした。

部会の中では、もう少しその自転車ネットワークの中で、どこを繋ぐというような意図を汲んで、整理してはどうかというご意見をいただいたところです。

右側が、結果の修正案です。自転車ネットワーク路線のうち、令和5年から8年にかけて優先して整備するピンクの太線で記載をしている部分と、松本駅から自転車利用の多い高校までの区間を対象としていきたいと考えております。

まず、この令和5年から8年までにかけて優先して整備する路線ですが、自転車活用推

進計画の中では、自転車の関連事故が多い路線ですとか、自転車の利用が多い路線、松本駅等の公共交通へのアクセスを考慮して総合的に優先して整備をする路線を決めております。

こちらについては、令和8年までに概ねその整備を進める計画でいるのですが、現状、道路を拡幅して自転車の専用通行帯を整備するというのは時間がかかるため、当面は車道の中に矢羽根を設置して、自動車と混合で走るという整備を8年までに進める計画となっております。

都市計画道路の計画がある区間については、拡幅改良を含めた抜本的な整備が必要になってくるため、ここの優先整備路線を対象としたいというのが一点です。

また、もう1つ松本駅から自転車利用の多い高校というのが、具体的には、図中央少し右の辺りの15-1です。この区間のうちに隣接して高校が3つありまして、非常に自転車利用の多い区間でもあります。

また、松本城のすぐ東から北に向かって伸びる3-1、3-2から3-4まで、こちらにも信州大学ですとか高校が沿線にありまして、自転車の利用が多いと想定される区間でありますので、こちらについては対象としていきたいと考えております。

この項目については、説明以上となります。

次に10ページをお願いいたします。(2)歩行者等の安全性確保機能です。

こちらについての基準ですが、まず学校と鉄道駅を中心として800m圏内を徒歩圏として、歩行者の安全性確保を優先すべき路線として評価を行いました。

ただ、松本市立地適正化計画を作っておりますけれども、その中では徒歩圏内は500mと考えておりますので、そことの整合を図る意味で、今回、半径を500mに修正を行いまして再評価を行いました。

該当区間数としては、55区間から37区間に減っております。

こちらについては説明以上です。

次に11ページをお願いいたします。こちらで項目とすると修正点の最後となります。

(3)観光施設へのアクセス機能です。

こちらについては、主要な観光施設へのアクセスということで、従前、市のホームページ記載の施設から半径800mの区間の評価を行っていましたが、観光を所管する部局とも意見交換をする中で、対象としていた施設に少し偏りがあったため、今回、右側の修正で、主要観光施設パンフレットに記載のある観光施設及び温泉地を対象としたいと考えております。対象の施設が変更となっております。

また、そちらのアクセス圏ですが、先ほどと同様、半径500mを採用しております。

これによって、該当区間が22区間と修正となっております。

続いて、最後の12ページをお願いいたします。必要性の評価結果一覧です。

こちらの見方ですが、縦に各路線と区間が並んでおります。全60区間が見直し対象と

なっております。

また、横には、先ほどまでにご説明した各必要性の評価項目が並んでおります。赤字で記載しているものが、会議のご意見を踏まえて修正をした項目でございます。

前回部会の中では、上位計画との整合という、長野県で策定されている広域道路交通計画との整合ということで、もう1つ評価項目があったのですけれども、こちらについては、資料1に戻っていただきまして、3ページをお願いいたします。

資料1の3ページ(5)交通機能NO. 1の上位計画との整合については、長野県の計画におけるその他主要な道路ということで、環状線を位置付けているということでした。

また、今回評価の項目の中には、中心市街地への通過交通抑制機能というものがございまして、そちらも同様に松本駅、松本城周辺の通過交通を抑制するため、周辺の環状道路となり得る道路を評価するということで、2つの項目で考え方が重複していたということがございましたので、こちらの項目については、削除するという対応をしております。

ですので、前回、第2回の部会の中で、全21項目ということでご説明をしていたところでありますが、資料2の12ページの表に戻っていただきますと、全部で20項目ということとなります。

こちら1番右側が修正前の項目、その1つ左の赤字で記載したものが、今回修正後の各区間の該当数です。

ここまでが、資料2の内容のご説明でして、続いて資料3についてのご説明したいと考えます。資料3をお願いいたします。

資料3ですけれども、松本都市計画道路の見直し、必要性の評価結果の案ということで

す。

今回、この資料については、前回第2回の部会の中でご確認いただいた資料と基本的には同じです。

中身としまして、先ほどまでに新旧対照表でご確認いただいた各項目の修正を反映したものとなっております。ですので、全てのご説明というのは割愛をさせていただきます。

資料の中で修正をした箇所につきましては、黄色の網掛けで表示をしております。

この資料の中でご覧いただきたいページとしますと、1番最後になるのですけれども、48ページをお願いいたします。

48ページですが、先ほどと同様、各区間で評価を行った合計の指標数が右にございます。それを図化したものが49ページにございます。

前回の部会では、最終的な評価の結果を、路線ごとの平均値としてご確認いただきましたが、今回は、路線平均ではなく、区間ごとに行っております。隣り合った区間であっても、評価が異なるという場合がございます。

図の右下をご確認いただきますと、グラフがありまして、こちらが各区間の該当した必要性の評価指標の分布となっております。最低で1点のものがありまして、最高で12点のものがございます。

今回、それを便宜上、1点から4点までの区間を青色、5点から9点までの区間を緑色、10点以上のものを赤い色で図化しております。

左の図のうち、上は区間番号でして、下に括弧書きで記載をした数字が該当の指標の数でございます。

図で見えていただきますと、やはり指標の構成上、市街地の評価が高く、一方、郊外に行くほど評価が低いというような傾向がございます。

また、例えば図の右下の辺りになりますが、20-1から20-4、東西の道路ですけれども、1つの路線であっても、該当する項目の数にかなり差が出るという状況もありますので、この区間別の評価を受けて、将来的にどう取扱っていくかというのは、この後資料でもご説明いたしますが、検討が必要となる部分であります。

今回、この青色で表示したものについては、便宜上ということでありますので、この該当数のどこで線を引いて廃止するかというのは、今年度検討していきたいと考えております。よろしくお願いします。

説明が駆け足になりましたが、前回のご意見の対応、また、評価結果の案につきましては説明以上でございます。よろしくお願いいたします。

(轟部会長)

ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明について、ご意見ご質問等をいただければと思いますけれども、まず、資料2のところで、前回の部会の際にご指摘いただいた点の修正案を細かくご提示いただいたところです。

せっかくですので、順番に見ていければと思いますので、お気づきの点がありましたらご意見をいただければと思います。

資料2の1ページ、資料3でいいますと10ページ11ページのところにより詳細な評価基準の記載がございますけれども、こちらのところはお質問ご意見等がございますでしょうか。

かなり古い、基準に基づいた判定だったのですが、このところを1km²以上のガイドラインとなる区間の評価ということで、やや該当区間数が減っているという形になっております。

このあたりの近隣住区の考え方というのは、まさに我々が学生の頃に都市計画で学んだ内容でもあり、この部分はそういうところで生かされていると学生に話を聞かせたいぐらいのところですが、ぜひ委員の皆様から何かご質問等あればよろしいでしょうか。

はい、そうしましたらこちらについては、この方向性で。

続きまして、資料2ページ目、地震災害のところ です。地震災害に関しては資料3でいいますと14、15ページ、41区間から44区間ということで、新たに追加されております。

そのあたりも、先程ご説明いただきました、延焼遮断機能や洪水というようなところも似たような内容になるのですけれども、これら2、3、4ページあたりの都市防災機能のところで、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。

はい、お願いします。

(村石委員)

避難路要整備区間というのは、この防災都市づくり計画の中で必ず整備するという位置付けになるのでしょうか。

要は、これに該当しているものは、都市計画から外せないというものになるのでしょうか。

(高頭課長)

防災上必要性が高いという道路の位置付けで、イコール整備の計画ではないのですけれども、資料2の2、3ページの避難路要整備区間と延焼遮断については、防災都市づくり計画を策定するときに、本来入れておかなければいけない路線が落ちてしまったところです。

今回、新たに該当にした路線については、本来入ってなければいけなかったのですけれども、落ちていたというものになります。

(轟部会長)

今の村石委員の趣旨としては、この要整備区間というのは、都市計画道路から外すということがそもそもできないものですかという意味かと考えます。

(高頭課長)

もちろん整備しなければいけない路線という位置付けですから、都市計画道路に位置付けていれば、当然見直す、やめるという方向にはいかない方向性が大きいというふうに思います。

(山崎主任)

補足させていただきますと、こちらの防災都市づくり計画の中で、要整備区間というものを位置付けているのですけれども、要整備区間の決め方としますと、松本市危険度判定調査というものを令和元年に行いまして、改めて地震ですとか、木造家屋が密集しているエリアといったハザードリスクの高いところを整理しまして、それを街区ごと色分けして図化しました。

それに対して、都市計画道路の現状の計画を重ね合わせまして、危険性の高いエリアについては、道路整備が求められるとして、要整備区間を決定したところです。

ただし、防災上、必ず全て道路整備でその防災機能を担う必要があるかという点、当然ソフト事業もございまして、そうではないかと思います。

ハザードリスクが高いという整理がされている以上、例えば、その道路を他の必要性評価が低かったために廃止するとなったときには、その評価されている防災機能をどのように果たすのかという議論が必要になってくるかと思います。

(轟部会長)

仮に例えば、代替路があるので、この都市計画道路を落としても、その防災機能はまかなえるというような理屈がつけば、都市計画道路として落とすことは可能ということですか。

(山崎主任)

はい、そういった整理が入る必要があるかと思います。

(轟部会長)

そもそも、これがあれば外せないということであれば、今回の議論の余地がないということになってしまいますので、ありがとうございます。

それ以外にも、延焼遮断と地震被害と洪水災害とありますけれど、特に洪水災害に関してはかなりハザードマップが大きく、この4月に変わって、これまでと全然違ってきている状況で、松本市内の市街地がこれだけ浸水リスクが高いんだというところ、自身もかなり驚いたところです。

以前までの黄色のところはさすがに範囲が広いので、緑のところにしようという議論もあった中で、今回は、緑のところも外して、青のところからというところで、3mは、垂直非難でというような方向性を事務局からご説明いただきましたけれども、そのあたり皆様から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。発言するタイミングを逃してしまって申し訳ないのですが、1番最初の1ページ目で聞いてもよろしいでしょうか。

1番最初に、1km²以上の街区にある区間を評価と赤字で書かれていますが、これは1km/km²ではないのですか。

(山崎主任)

ありがとうございます。左側の従前は、1km²当たり何kmの延長が必要というのが基準でした。

今回は、1つの街区が1km²以上ある場合に、その中の区間を該当としています。

こちらについては、単純に1つの街区の面積となりますので、1 km²以上でございます。

(森本委員)

これはそれでもいいと思いますが、基準未満の道路があいてないところを重点的に整備しようというのが今までの考えだったと思うのですが、これはあいているところをさらに増やそうという考え方ですか。

(山崎主任)

こちらの面積が、国県道および2車線以上の幹線的な道路で囲まれた街区の面積なので、こちらが大きいと、要はその中の密度が低いということになります。

(森本委員)

理解しました。ありがとうございました。

(轟部会長)

このあたりの表現は、1街区の面積が1 km²以上といった表現の方がわかりやすいような気がします。

1 km²以上の中を評価しているということですね。

(山崎主任)

そうですね。要は、求積したところ1 km²以上ある広い街区については、その中を割っていかないといけないという考えです。

(轟部会長)

表現をわかりやすくしていただければいいかと思います。

では続いて、先ほどの洪水災害のところは、よろしいでしょうか。

では、続いて公共交通の運行支援機能の5ページ、資料3では24、25ページのところになります。

こちらについてご意見があれば、いかがでしょうか。

資料2の6ページのところにも、各路線のそれぞれ対応している路線がついています。

私の方からよろしいですか。

今回、様々な指標が、基本的には定量的に、誰がやっても同じ結論が出るというところが1番大事なポイントかと思っているのですが、今回、整備後にバス路線になり得る区間というのが、その判断が非常に難しいと感じていて、このところ、例えば整備後にその場所をバス路線としても、現在使っている周辺住民の利用に大きな影響を及ぼさな

いという定義に基づいて、例えば300mだとか、そういうような現在の路線から数値的に示せると、誰がやっても同じ結果になってくるので、より良い指標になってくるかと思うのですけれども、それが難しければ、表現として、先ほど申しあげた通り、現在使っている方々がそちらに振り替えたとしても生活に大きな影響を及ぼさないというようなところをバス路線になり得ると判断したというような説明があった方がいいと感じました。

コメントですので、ご検討いただけますか。

(山崎主任)

検討します。

(轟部会長)

他に皆様からいかがでしょうか。

では続いて、市街地形成機能の開発計画支援機能です。

こちらは、資料3を見ますと30、31ページのところになりますが、いかがでしょうか。

特に、土地区画整理事業の周辺のところの考え方だと思いますけれども、いかがでしょうか。

はい、村石委員お願いします。

(村石委員)

10-2は、どのように評価しているのですか。

(山崎主任)

この10-2は、テキストに重なっていて見づらくて恐縮ですが、この下で区画整理をやっております。

(村石委員)

ここだけなぜ急に出てくるかと思いましたが、ありがとうございます。

(轟部会長)

他にいかがでしょうか。私の方からもよろしいですか。

今の10-2の西側のところに6-4があると思うのですけれども、先ほど事務局からの説明で、北側に土地区画整理事業があるので、そのアクセス路というご説明があり、これは松本駅から南の方の34-1も同じようなことが理由として言えるのかと思うのですけれども、例えば、渚駅の南の方にある31-2は、なぜ同じことが言えないのか。

同様に、北側で土地区画整備事業をやって赤い区間になっていて、繋がっているところ

ではあるのですけれども、この6-4、34-1が赤になって、31-2が赤にならない理由というのは何かあるのですか。

(山崎主任)

31-1については、南に行きますと幹線道路に接続をしておりますので、基本的にはその幹線道路と接続をするまで、そこに至るまでの太い道がない場合には、もう少し広く捉えて接続するまでを対象としたいという考えです。

(轟部会長)

わかりました。幹線道路に接続するまでということですね。

そうすると、10-2のところは、幹線道路があるということですね。

(山崎主任)

10-2は、県道がありますので、ここまでと判断しました。ただ、幅員とすると、少し狭い道路ではあります。

必ずしも都市計画道路ではなく、既存道路も含めた幹線道路という考えでいます。

(轟部会長)

わかりました。その辺りは注釈か何かを入れていただけるといいと思います。

他に皆さんからいかがでしょうか。では、次に進みたいと思います。

続いて、8ページの産業支援機能のところですが、資料3を見ますと、32、33ページのところで、以前は工業団地の造成事業のところに隣接する部分があるという考え方だったのですけれども、IC等へのアクセスを広めにとるところで、新たに5区間が追加ということになります。

ご意見あればいただければと思いますが、いかがでしょうか。はい、よろしいでしょうか。

では、続いては自転車の安全性確保機能になります。

資料3で言いますと40、41ページになります。こちら皆様から、ご意見ご質問等あればいただければと思いますが、いかがでしょうか。

はい、伊藤委員お願いいたします。

(伊藤委員)

自転車ネットワーク路線が設定されている路線が重なっているところの位置付けになっていると思うのですけれども、現状の幅員の中に矢羽根で対応することで、自転車の安全性確保と言えるだけの幅員が確保される計画になっているかどうかということも含めて、確認をしているのでしょうか。

安全確保と言っている以上、現状の幅員が狭いと、安全性が確保できていないとされると困るのかと思いますけれど、その辺はどのような形ですか。

(山崎主任)

ありがとうございます。幅員12m程度の都市計画決定ですと、専用通行帯として確保できないと考えます。

今回、対象として赤で記載したものの中には、様々な幅員のものがあるのですが、専用通行帯を確保できるほどの計画幅員があるかどうかというところまでチェックしていないというのが現状です。

計画によっては、拡幅改良して都計道を整備した状態であっても、自転車の専用通行帯でなく、矢羽根を引くという計画道路の中にはあるのですが、矢羽根であっても、歩道がきっちり整備される車道幅員があれば、混在であっても有効な部分はあるかと思います。以上です。

(伊藤委員)

わかりました。ありがとうございます。

(轟部会長)

他にありませんでしょうか。

私の方から気になった点として、今回、令和5年から8年の整備予定路線ということで、最初にいただいたのですが、ここは将来的に自転車活用推進計画の中の自転車ネットワーク路線として、令和5年から令和8年までに整備を予定する路線というのは、その中でも重要なネットワーク路線として位置付けされていくもののでしょうか。

それとも、単に、たまたまこのタイミングで令和5年から令和8年に整備しやすいから入ったというだけなのか、何か意図として、ここは重要だから整備するということなのか、この解釈でいいかと思うのですが、整備しやすいからというような考え方だと、そこが本当に重要なところなのか、これが適切な指標なのか判断に迷うところがあります。

(山崎主任)

こちらは、自転車活用推進計画を策定する中で、先ほどの令和5年から8年の優先整備路線の位置付けとしましては、若者、特に高校生の自転車事故発生割合が高いという分析ですとか、市内の公共交通による接続性の確保から、松本駅等の接続性ですとか、また、そもそも自転車利用が多いという部分を分析して総合的に整備の必要性が高いということで決めていますので、都計道の整備としても、こちらを整備優先したいという考えです。

(轟部会長)

わかりました。あくまで、重要だからこそということですね。承知しました。ありがとうございます。

では次に、自転車のところで皆様から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。

はい、ありがとうございます。

そうしましたら、続いて、歩行者等の安全性確保機能で、資料3の42、43ページのところ、800mから500mにして、55区間が37区間になったという説明でした。

皆様からご質問ご意見等いかがでしょうか。

(森本委員)

この500m圏という考え方でいったときに、西松本駅の近くの34-1は、一応円の中には入っているものの、中心部から行きやすいかということ、外縁部に沿ってあるような道路、他にも6-6もそうだと思うのですが、500m圏内に入っているからといって、アクセスとして本当に必要なのかというのがわからなかったのですが、その辺について、何かお考えがあれば教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

(山崎主任)

こちらについて、34-1の区間ですと、左側にある、鎌田小学校が青色でありまして、その通学区内になっているという道路です。

また、少し北にあります、西松本駅に対する500m圏内のエリアにも入っていますので、生活徒歩圏内として学校へのアクセスもそうですし、駅へのアクセスとしても考えられることから、この区間については該当として入れたいという考えです。

(森本委員)

駅の方を見落としていました。6-6の区間は、いかがでしょうか。

(山崎主任)

こちらについては、左下辺りにある緑の近く松本第一高校周辺の500mということですので。

(森本委員)

そこへのアクセスという意味だと、直接的に機能していないように見えてしまうのですが。

(轟部会長)

先生から貴重なご意見をいただいたところですが、私個人的な考え方としましては、もちろん都市計画道路を整備することによって、歩行者の歩きやすさは高まるということもあると思いますし、外縁部において車道が整備されることによって、区域内の通過交通が抑制されるという意味で、歩行者が歩きやすくなるという効果も当然あるかと考えています。

そういう意味では、今回、500m範囲の基準でやっていただいたという中で、先ほど、近隣住区の考え方に基づいてというお話もありましたけれども、1km²あたりの内側を人が歩きやすい環境にして、その外側に自動車の通過交通を抑制し、外側に幹線道路を配置するというのが、都市計画の考え方の1つとしてあって、中を歩きやすくするという考え方と、外側に自動車を流れやすくするという考え方の両方の視点に立ったときには、歩行者の安全性が高まってくるのかと思いますので、どこかのラインで切って処理していく中で、ここが真に必要なかという、歩いている人がどれぐらいかといった細かい調査が必要になってきて、難しいものがあるため、勢力圏のような縁を区切って判断していくのは致し方ない方法かと個人的には感じているところです。

これは、この後の観光施設へのアクセス機能も同様かなと思います。

(森本委員)

ありがとうございます。おっしゃる通りだと思うので、納得いたしました。

(轟部会長)

他に皆様からご質問ご意見等があれば、いかがでしょうか。

続いて、観光施設へのアクセス機能、すでに少しお話がありましたけれども、こちらについても、ご質問ご意見等があれば、いかがでしょうか。

はい、村石委員お願いします。

(村石委員)

観光施設の周辺で半径500mと言われましたが、そもそも観光施設の周辺を周遊する場所が、車で行って、そこで楽しんで帰るようであれば、そこから徒歩で周遊することがないかと思います。

一方で、例えば、松本駅周辺のように、歩いて周遊するところもあるかと思います。

松本市さんは、そういうところを銘打って計画なされてると思うのですが、郊外にあるようなところ、例えばこの19-1のように色々な判断をしているわけですが、その辺の整理がされているかどうかというのを聞きできれば。

(轟部会長)

今のお話について、何か事務局の方からお答えがあれば。

(山崎主任)

村石委員のおっしゃるように、市街地周辺の観光施設に関しては、できれば車よりはバス、自転車あるいは鉄道から徒歩で行けるところもありますが、そういった自動車以外の交通手段で、ぜひ回遊していただきたいということで、交通計画もそうですし、各種事業を進めているところです。

今回、500mで区切ったのは、立地適正化計画の徒歩圏が500mということで、1つの基準として考えているところですが、郊外の観光地に関しては、バス路線がある部分とない部分とがありますが、どうしても車で行かなければいけないところはやはりありますので、そこに関しての500mというその基準は、車交通で円滑に行けるための都市計画道路を確保するというのが視点の1つです。

一方、市街地の中にあつては、先ほどの通りバスですとか、徒歩で周遊していただきたいというのがありますので、500m徒歩圏の都市計画道路を整備することで、当然、車道の整備もありますけれども、歩行空間の確保も進みますので、その両面を期待して該当区間を決めているところです。

(轟部会長)

事務局の方からご説明いただきましたが、今回、この観光施設へのアクセス機能というのは、その周辺を歩いて周る方のみならず、自動車で来た方々が今現状だと、交通の混雑が起きてしまって、なかなか捌けないように、その渋滞混雑が観光客にとっても悪影響だということに対して、その周辺の道路整備をすることによって、観光地周辺の自動車の混雑が緩和する。

さらに、歩行者も歩きやすくなるという効果が見込まれるということで、この観光施設のアクセス機能というところを設定していただいていると私は理解しています。

なので、そういう考え方で、歩くだけではなくて、自動車の方もという考えで、今回、郊外の方も対象にしているところだと思います。

(村石委員)

半径500mにしてしまうとやはり徒歩圏だと思います。

今みたいに、観光地への車のネットワークとして考えるのであれば、それは半径500mではないという気がするので、そのあたりでも、半径500mの円で区切ってしまうといいのかわからない、判断しかねると思います。

そのあたりも、アクセスする路線は一体どこかといいたしたら、切りがないところがあると思いますが。

(轟部会長)

これはその表現で、中心市街地の場合はこういうふうに考えます。

郊外の観光地については、こういう考えで区間を設定するという表現をしっかりと入れるようにして、了解していただける形に議論したいかと思いますけれども。

(村石委員)

わかりやすく整理してください。

(轟部会長)

他に、観光施設へのアクセス機能について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。ありがとうございます。

そうしましたら、資料2の12ページ、それから資料3の48ページのところで、いろいろお話をいただいた部分に関して、区間ごと、該当するしないという、先ほどの赤と青の表示がありましたけれども、それを積み重ねていった結果、各路線の指標の合計値がどれぐらいになるというのをそれぞれ示したものが、資料の一覧表になっています。

これを見て、どうですかとご意見をいただくのは、なかなか難しいかと思うのですけれども、わかりやすいのは49ページの辺りかなと思います。

今回、便宜上、赤、緑、青という形で表示していただいておりますけれども、この青と緑の差は何かと言ったら、便宜上というようなところですよ。

表現として、グラデーションのやり方もあるかもしれないのですけれども、今は、仮にこういう色付けで、わかりやすくしているということで、これが青だからといって、直ちに廃止対象という話ではありません。

今後、さらに詰めていかなければいけないのですけれども、全体をご覧になっていただきながら、何かお気づきの点だとか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。

これは、あくまで今まで議論してきたものの積み重ねで、こういう結果になったということかと思しますので、とりあえず、先ほどご説明いただいたところかと思します。

続いて、(3)今後の進め方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)

今後の進め方について、お願いいたします。資料4をお願いします。

今回、都市計画道路の見直しを2か年かけて進めてきているところです。

左上に見直しフローとありますが、長野県にお示しいただいている見直し指針を基に、ステップ1現状把握からステップ5見直し案の検証まで、これらのプロセスを踏んで最終の見直し方針の策定を進めていきたいと考えております。

その中で、前回部会まで、必要性の検討の修正案ということで、ご確認いただいている

内容ですが、進めてきているところでして、今後、ステップ4実現性の検討とステップ5の見直し案の検証を今年度行いまして、最終的に整理したいという考えです。

今後の進め方については、この資料の中でご説明しますが、確定したフローは現状ないような状態です。

また、今回ご意見いただくものと、今後たたき台を作って協議させていただきながら進めていきたいと考えておりますので、現状のイメージということでお伝えできればと思います。

それでは、資料中央のステップ4実現性の検討につきまして、内容をご説明いたします。

まず、道路整備に係る概算事業費を算出していきたいと考えております。

ただ、今回の区間が60区間ありまして、その全てについて補償費、工事費などの積み上げで算出するのは現実的に難しいと考えておりますので、作業としては、計画の規模、車線数、幅員、大型構造物の有無ですとか、またその立地、D I Dの中なのか、そういった条件から延長あたりの単価を算出しまして、延長をかけるといったような作業方針で進めていきたいと考えております。

また、その下、整備着手時期を踏まえた歩数管理の提案ということですが、先ほど表グラフで見ていただきました、必要性の各区間の評価が、便宜上青赤緑で区切ったと説明いたしましたが、それをどこで区切っていくのかというものを決めていきたいという考えです。

先ほどご説明した概算事業費を基に、計画がいつ着手できるのか、そういった辺りの時間的な管理を含めて検討していきたいと考えております。

またその(2)ですが、交通量、交通容量の需給バランスを分析していきたいと考えています。

イメージとしてグラフを載せていますが、こちらは大阪府さんの都市計画道路見直しでこういう考え方をしているというものでして、まず、グラフ横軸が時間軸です。縦が量になりますけれども、交通量に関しては、将来的な人口減の中で、将来的に減っていくという見込みです。また、順次進めている道路整備がありますので、整備に伴う交通容量は増えていくと考えられます。そのどこかで、需給バランスがとれる時点があるというのが、概念としてあります。

大阪府は参考までに、これを30年と定めまして、向こう30年以内に着手できない路線については、計画を廃止していくという方針で進めています。

松本市に関しては、これを何年にするかというと非常に難しい話でして、単純計算ではなかなか出てこない数字かと思うのですが、概念としてこういった将来的な時間管理の部分を入れていきたいというような考えです。

そして、右側の現状がR5になっていますが、ほぼ半数が整備済みとなっているのですが、目標年次に向かって母数管理をした上で、整備率を上げていきたいというのが目標で

す。

またその下ですけれども、必要性実現性評価を踏まえた最終評価の振り分け方法の検討ということで、必要性、実現性を踏まえまして、存続、廃止といった最終結果をどう振り分けるかというものを、今後検討しご相談していきたいと考えております。

また、その右側、ステップ5の見直し案の検証ですが、先ほどのステップ4と並行しまして、将来交通量推計として整理していきたいと考えております。

これは、どこを廃止候補とするか以前に、まず推計の準備、現況の配分までは作業としては行うことができますので、その部分は並行して進めたいと考えております。

その後、将来交通量配分ということで、現在計画している都市計画道路の全てができた状態のフルネットと見直し案、廃止候補として振り分けた計画がない状態の交通量と比較しながら、量的な不足がないか検証していきたいと考えております。

また、その下の土地利用面からの検証ということで、都市計画道路に関しては、沿道用途地域が指定されている場合がありますので、仮に廃止した場合に、こういった対応になるのか、土地利用と整合を図っていきたいという考えです。

また、代替機能の整理ということで、現状、都市計画道路に並行して既存道路があるかどうか、また先ほど防災の話がございましたが、評価を行った各機能についても、仮に廃止をする場合には、必要性をどう他で補うのかといった整理が必要になりますので、その下の区間別カルテを作りながら、そういった部分を整理していきたいという考えです。

また、ここに記載はありませんが、先ほどの区間別評価で1つの路線ですが、区間ごとに赤青緑と評価が分かれている路線もございます。

道路ですので、ある一定の区間だけ区切って廃止するというのは、ネットワーク上支障がありますので、ネットワークとしての検証については、これらも必要性実現性の評価と並行した形で行い、最終評価に繋げていきたいと考えております。

下に見直しスケジュールを示しております。

上の段の見直し検討の部分につきましては、今年度中は、先ほど申しあげたように並行して進めるスケジュールです。

今年度末までに、見直し方針ということで策定しまして、来年度以降、廃止や変更する都市計画道路の関係者への説明を行いまして、必要な図書資料を作成した上で、令和9年以降に都市計画変更を進めていきたいという考えです。

また、それに係る会議ですけれども、今回、第3回部会ということでお越しいただいておりまして、この必要性の評価結果を都市計画審議会へ報告していきたい考えです。

また、9月以降には、日程は未定ですが、第4回第5回、おおむね2回程度を想定していますが、部会で今年度の検討内容をご相談しながら、最終的な都市計画審議会への協議報告をしていきたいという考えです。

今後の進め方について、ご説明は以上です。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、事務局の方から今後の進め方についてご説明をいただきました。

1番左側の見直しのフローのところをご確認いただきたいのですが、本来であれば、昨年度中にステップ3の必要性の検討というところまで終わりの予定であったのですが、今日、皆様にご確認いただく必要性の検討というところが、ようやく方向性が見えてきたというところです。

今後、ステップ4の実現性の検討というところになるのですが、特に道路整備に関わる概算事業費算出は、こういう方法ですとか、母数の管理の提案といたしまして、実際の他の自治体の事例等もご紹介いただきながら、こんな方向で進めていきたいというイメージをお話いただきました。

ぜひ皆様から、こんな視点もあるんじゃないかというご意見が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。

(伊藤委員)

ステップ4の実現性検討の中で、費用対効果も含めて都計道を無くす無くさないという議論をしていくように聞いてしまったのですが、要素で整理してきた中で、やはり事業費が高いとか、やはり実現性で整備が遠いということで落としてしまうとなったときに、先ほどの、今まで整理してきた特に防災面のところで、そういったところが、事業費が高くてやめてしまうというのも、状況によってはあるということですか。

そういうところになると、裏腹部分があると思ってお聞きしました。

(高頭課長)

今回、見直しの1つの考え方として、この需給バランス、全体でいくらかかりそうで、着手から完了までに何年かかるという視点を、考え方の1つとして入れていきたいということを示しているのですが、ただ、その都市計画上、防災上必要な道路と、それに関わるお金があるからできるできないという話はまた別のことになりますので、要は、お金がこれだけで、ここまでしかできないからここから下はやらないというような線の引き方には、これから進んでいかないと考えています。

ただ、これまであまり考えてこなかった、全体のお金に対しての執行管理という考え方は入れていきたいと考えています。

(轟部会長)

はい。ありがとうございました。

今、伊藤委員から、ご指摘いただいた非常に重要なポイントかと思っておりまして、せっかく、これだけ丁寧に必要性を検証してきたにも関わらず、結果的にお金がないからこ

ここまでと切られてしまったら、一体これまでの議論は何だったという話になってしまいますので、あくまでこの必要性があると評価されているところは、しっかりと整理をすべきだと思っています。

そういう中で、1つの指標として、事業費というようなものを考えながら、実際にやるのであれば、どれぐらい先までかかりそうということも把握しておくという意味では、とても大事なプロセスであると思います。

私の方からも、(1)と(2)の繋がりがよくわからなくて、完全に独立で考えるのか、繋がりで考えるのかということがよく見えなかったところがあるのですけれども、(2)の需給バランスのところは、現状の配分の結果から得られた混雑度をフルネットと比較したときに、足りてないけれども、整備したら混雑が減ってくるところのちょうどいいところを探っていくという考え方なんだと思うのですけれども、そもそも、この松本のエリア全域が、定常的に混雑している状態であれば、理解できる考え方ですけれども、混雑している場所がポイントで絞られてきているということであれば、そこに影響してきているところを整備すればいいという考え方になってしまい、先ほどもお話しした通り、必要性の評価をやったのにも関わらず、混雑度に影響してくるところだけ整備という話になってしまう、それもまた、今までの議論がなんだったということになってしまうので、この需給のバランスを目指すという考え方は、松本市としてしっくりこないというのが私の個人的な考え方です。

何か別の方法でというのが、この場ですぐ出てきませんが、この辺りは、もう少し議論をした方がいいと感じています。

ただ単に、量で見るのではなくて、何か別の指標が、あるのかと感じています。

他に委員の皆様から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。

(椎名委員)

警察的なところは、まだ介入する段階もだいぶ早い気がするのですが、せっかく来ましたので、思いついたところですが、自転車の関係の路線のところ、先ほどお話の中に、高校生の自転車事故が圧倒的に多いので、それを中心に路線を選定していただいているということなので、これについては、非常にいいと思いますけれど、そのままやっていただければいいと思いました。

あと、松本もそうなのですが、長野県警の最重要課題が、高齢者の交通事故防止です。

昨年、令和5年度長野県下42名死者がいて、その6割が65歳以上の高齢者です。これが毎年ずっと続いています。

ですので、路線バスは特に高齢者の居住実態だとか、そういったところを踏まえて、バス路線を入れていただくだとか、歩行者の道路環境も、市街地中心になるというのはわかるのですが、高齢者の居住実態等も踏まえて、改良していったらいいと思いました。

で、参考で意見させていただきましたので、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。

今、お話いただいた点は、非常に重要なポイントだと思いますので、まとめていただいている資料3のところで、特にこれは高齢者にとって大切だということを文章に入れられるようなところがあればいいと思いました。よろしくお願いいたします。

他に、今後の進め方について、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、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。その他、事務局から何かあればお願いいたします。

(阿部課長補佐)

特に、お知らせ事項はありません。

(轟部会長)

では、お返しします。

(阿部課長補佐)

ありがとうございました。

部会長、また委員の皆様、長時間議論いただきまして誠にありがとうございました。

先ほど、進め方のスケジュールでもありましたが、今日のご意見等を修正いたしまして、検討状況ということで都市計画審議会にご報告していきたいと考えております。

その都市計画審議会の後に、先ほどありました、ステップ4ステップ5の部分について、また部会の方にご相談させていただきたいと考えておりますので、日程調整からご相談させていただければと思っております。

最後になりますが、本日、車でお越しの方につきましては、この後、駐車券の無料処理をいたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上で第3回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 6 年 8 月 5 日

議事録署名人

伊藤 複規

令和 6 年 8 月 16 日

議事録署名人

椎 名 祐 二