

令和 6 年 6 月 2 7 日 (木)
第 3 回松本市都市計画審議会都市計画道路見直し部会

240227_第 2 回都市計画道路見直し部会での意見及び対応

1 第 1 回部会の意見と対応について (資料 1)

No	意見	回答	対応・修正
1	意見なし	-	-

2 評価結果 (素案) について (資料 2)

都市環境機能

No	意見	回答	対応・修正
1	(轟部会長) P10,11幹線道路網密度について、メッシュ内で複数の用途地域が設定されている場合の基準となる密度の判断は。	メッシュごとの過半で判断しています。	1 住居系、工業系用途地域 【評価の考え方】 ・ 国県道及び 2 車線以上の市道で囲まれた街区を求積 ・ 1 km²以上の街区内にある区間を該当として評価 【理由】 ・ 都市計画運用指針で、郊外住宅地では、1 km²を標準とする近隣住区を囲むように幹線道路を配置するとされているため。 2 商業地域 【評価の考え方】 ・ 現状の密度が 5km/km²未満の区間を該当として評価 ・ 浅間温泉及び美ヶ原温泉内は非該当とする。 【理由】 ・ 密度の基準は、従前と同様 ・ 地理的条件、特性上、温泉地は対象外とする。
2	(町田委員) P9土地利用緩衝機能について、区間20-4は該当にならないのか。	該当すると考えられるので、修正します。	
3	(轟部会長) P9土地利用緩衝機能の区間31-1が非該当なのは、過半に至っていないということか。	区間31-1は、用途地域をまたぎますが、境になっていないため、非該当という判断です。	
4	(森本委員) 幹線道路網密度について、全国的な平均値を確認してはどうか。 全国的に基準を満たしているのかどうかで、考え方が変わる。 整理が難しければ、いくつかの都市を参考とすることが考えられる。	長野市では、同指標で評価していません。 松本市の前回の見直しで評価しています。 基準について、改めて整理します。	
5	(轟部会長) 幹線道路網密度の基準が古いので、他都市の事例を確認するのも一つの方法。 長野市の例では、この指標は入っているか。		
6	(轟部会長) 幹線道路網密度について、土地利用との整合という意味合いでは、他の指標で都市機能誘導機能や居住誘導機能の考え方があるため、振り替えることも考えられる。	-	
7	(村石委員) 幹線道路網密度の考え方について、92年のゆとり社会と街づくり道づくり以降の指標はないのか。 前回の見直しでも同指標を使っていて、今回、アップデートがないということか。	同基準で最新のものはありません。 指標は、前回見直しと同様です。	
8	(村石委員) 幹線道路網密度を高めたいのであれば、市内の平均値等を基準とし、満たないところを評価するなど、新たな指標を作り出したほうがよいと考える。	意見を踏まえ検討します。	

緊急輸送機能

No	意見	回答	対応・修正
1	(村石委員) P21避難支援機能(洪水災害)について、洪水浸水想定区域内の道路すべてが該当というのは、少し乱暴と考える。 避難所、水防活動の拠点、水防倉庫やそのアクセス道路を評価できれば、目的に合致するのでは。	(事務局) 避難所は、公共施設が中心として設定されており、公共施設アクセスの考え方と重複すると考えられます。 水防活動は、河川周辺のポンプ活動等があり、そういったポイントの周辺を評価することを検討します。	【評価の考え方】 浸水想定深が3.0m以上の区域を含む区間を該当として評価 【理由】 ・洪水災害の場合、事前に警報が発令され、消防団の出動等の水防活動は、住民避難よりも早いことが想定される。 ・都市計画道路として交通需要の増がある場面は、避難のタイミングと考えられる。 【その他】 ・R5.4公表のハザードマップにおける最新の洪水浸水想定に更新(中小河川を含む)
2	(轟部会長) 避難所は、他の評価項目にある学校等の公共施設が指定される場合が多いと考えられるがどうか。		
3	(轟部会長) P21避難支援機能(洪水災害)について、0.5m未満の浸水は、垂直避難が可能であり、全員が避難することは現実的でない。 評価は0.5m未満の部分は除き、水防施設等へのアクセスを重視した方がいいと考える。		
4	(町田委員) 0.5m未満の評価は不要と考える。 該当路線が整備され、浸水想定区域を抜けられても、その先が非該当で道路がない場合に避難する先がないことになってしまう。		
5	(轟部会長) P17消防活動困難区域の解消について、消防活動困難区域(白い部分)が少しでも評価対象の道路にかかっていれば、該当という判断か。	この指標では、少しでもかかっていれば、該当としています。判断基準がわかるように記載します。	該当の判断が過半か一部か記載(他項目も含む)
6	(轟部会長) 他の項目と判断基準が異なるようであれば、注釈を入れるように。		

収容空間機能

No	意見	回答	対応
1	(森本委員) P25公共交通運行支援機能について、バス路線になり得る道路は、どのように判断しているか。	現状のバス路線と並行する区間をなり得るとして判断しています。	【評価の考え方】 ・該当路線を再精査し、バス路線になり得る路線は、対応する路線を整理 【理由】 ・現道がない区間を評価に含めるため、「なり得る」路線は必要と判断
2	(轟部会長) P25でバス路線になり得ると判断した路線はどれか。	3-1,3-2,3-3,11-4,15-1がなり得ると判断しています。	
3	(轟部会長) 15-2もなり得ると考えられるのでは。 判断が難しいのであれば、現行のバス路線のみとする考え方もある。	再整理します。	
4	(森本委員) 資料の中で、「なりえる」と「なり得る」が混在しているので、統一すること。	修正します。	

市街地形成機能

No	意見	回答	対応
1	(轟部会長) P30,31開発計画支援機能について、区間20-3と31-1が土地区画整理事業地と接しているように見えるが、該当にならないか。 この指標の該当の判断は、過半か。	この指標は、過半ではなく土地 区画整理事業地内か、アクセス 道路を該当としています。 指摘の区間は、改めて確認し、 必要によって修正します。	【評価の考え方】 4-4,6-4,20-1,20-3,31-1を該当と して修正

交通機能

No	意見	回答	対応
1	(村石委員) P46上位計画との整合について、長野県広域道路交 通計画におけるその他主要な道路は、環状線を位置 付けている。 別指標の中心市街地通過交通抑制機能と重複してい る。 区間9-1,9-2等の路線は、既設道路があり、外環状 線としているが、6-3,6-4,6-5が整備されれば、そ ちらに移るのではないか。	区間6-3,6-4,6-5出川浅間線 は、外環状線の一部として考え ています。 意見のとおり、指標の考え方が 重複しているため、修正しま す。	上位計画（長野県計画）との整合 は、項目を削除
2	(山岸委員) P34,35トラフィック機能について、将来交通量が 4,000台以上を該当としているが、国道19号は4車線 に整備された状態で予測されているか。	都市計画道路がすべて整備され た条件で予測しているため、国 道19号は4車線の状態です。	-
3	(轟部会長) P36渋滞緩和機能について、渋滞箇所の定義はどの ようなもののか。	令和2年に行った渋滞箇所調査 の結果によるものです。 調査は、アンケートで同箇所が 10件以上挙げられた箇所と、 カーナビのデータから旅行速度 を取得し、低速になっている箇 所の2種類からなるものです。	-

事務局から

No	意見	回答	対応
1	(事務局) P40,41自転車の安全性確保機能について、既設の道 路に対して自転車ネットワークを設定しており、将 来的な都市計画道路の整備が反映されない。 自転車は、道路整備されればネットワーク路線にな り得ると考えられるため、評価が難しく、ご意見を いただきたい。	-	【評価の考え方】 ・自転車ネットワーク路線のう ち、優先整備路線及び松本駅から 自転車利用の多い高校までの区間 を該当として評価 【理由】 ・優先整備路線は、事故発生割合 が高い、交通結節点との接続など の観点で定められたもの ・自転車通行空間整備事業にて優 先整備を進めるものの、矢羽根設 置等の車道混在方式がメインとな るため、都市計画道路としての改 良が必要となる。
2	(村石委員) 令和3年自転車活用推進計画の自転車ネットワーク は、つなぎたいポイントがあって作られたと考える。 道路を整備すれば自転車が走るというのは当然の話 であって、その意志を確認して評価することが必要 とを感じる。	自転車の担当部署と調整のう え、検討します。	
3	(事務局) P32,33産業支援機能について、現時点の評価では、 該当が1区間のみとなっている。 工業団地の立地と、今回の評価対象路線の位置関係 がかけ離れており、評価が難しく、指標をなくすこ とを含めて検討中 ご意見をいただきたい。	-	-

No	意見	回答	対応
4	(轟部会長) 現状、工業団地の造成は完了していて、ほぼ不足がないという認識でよいのか。 運搬車両による周辺道路の混雑があれば整備が必要となるが、そういった課題はあるか。	すでに工業団地の整備は完了しており、直ちに拡大する考えはありません。 今回の見直し対象路線ではないものの、松本波田道路や新村バイパスといった、工業団地周辺の道路整備が進められる見込みです。	【評価の考え方】 31-1, 31-2, 31-3, 27-1, 27-2を該当に加える。 【理由】 既存工業団地から国道19号、松本IC方面へアクセスする上記区間を加えるもの
5	(村石委員) 該当が1区間のみであっても、工業団地へのアクセスという非常に重要な役割を担っていることから、評価すべきと考える。	意見を踏まえ検討します。	
6	(町田委員) 交通量等で工業団地アクセスのルートを設定して、該当区間を選定してはどうか。 31-3や27-2などは、整備されれば、通る場合もあると考える。		
7	(事務局) P42, 43歩行者等の安全性確保機能について、鉄道駅から800m圏内で評価したところ、ほぼすべての55区間が該当する。 他計画との整合や評価にメリハリをつける意味で、500mで再評価し、修正案としたい。	-	【評価の考え方】 500mで再評価する。
8	(事務局) P48, 49観光施設へのアクセス機能について、評価対象施設の選定に偏りがあったと感じる。 観光部局と調整のうえ、再検討し、修正案としたい。	-	【評価の考え方】 対象とする観光施設を精査

必要性の評価結果について

No	意見	回答	対応
1	(村石委員) 追加資料の必要性評価結果について、区間ごとの見直しを行う場合があると考えるが、路線の平均得点にした理由は何か。 路線として見直しを行うのか、区間として見直しを行うのか。	評価は、区間ごとに行います。 特定の区間を路線の途中で廃止することは難しいため、路線として評価を行った結果を示しています。	
2	(轟部会長) 区間ごとの評価が基本だが、見直しが次のステップに入ったときに、路線の評価は重要になってくると考える。 区間ごとの評価は、資料のP50に記載のとおり。	-	
3	(轟部会長) 必要性の評価結果について、現段階で、存続、廃止の境となる該当数の考えはあるか。	現時点で、基準の考えはありません。 計画延長全体の母数整理を検討する中で、基準についても検討したいと考えています。	
4	(森本委員) 路線別平均得点が1から4点というのが、前回は見直し対象だったということか。	前回は、各路線の該当数の標準偏差を取り、2点以下を必要性が低いと判定しました。 最終的には、実現性を加味し、フローチャートを作って、廃止候補を振り分けています。	

No	意見	回答	対応
5	(森本委員) 今回は、評価項目が14から21個に増え、フローチャートを今後検討するということで、暫定的に4個以下を青く表示したということか。	今回の評価項目21個の内、該当数の最大値14を単純に3段階に分けたという状況です。	-
6	(村石委員) 今回の評価項目の内、1回目見直しと同様のものはあるか。 項目をアップデートせずに評価しても意味がない。もう一步踏み込んだアプローチをしないと、どの路線も必要という結果になってしまうと考える。	資料3から6ページの黒字で記載した項目が変更のないものです。	
7	(轟部会長) 前回と同じ項目は、重要だからこそ継続的に入れているという考え方もできる。 冒頭にそういったところを追記すればいいと考える。	-	

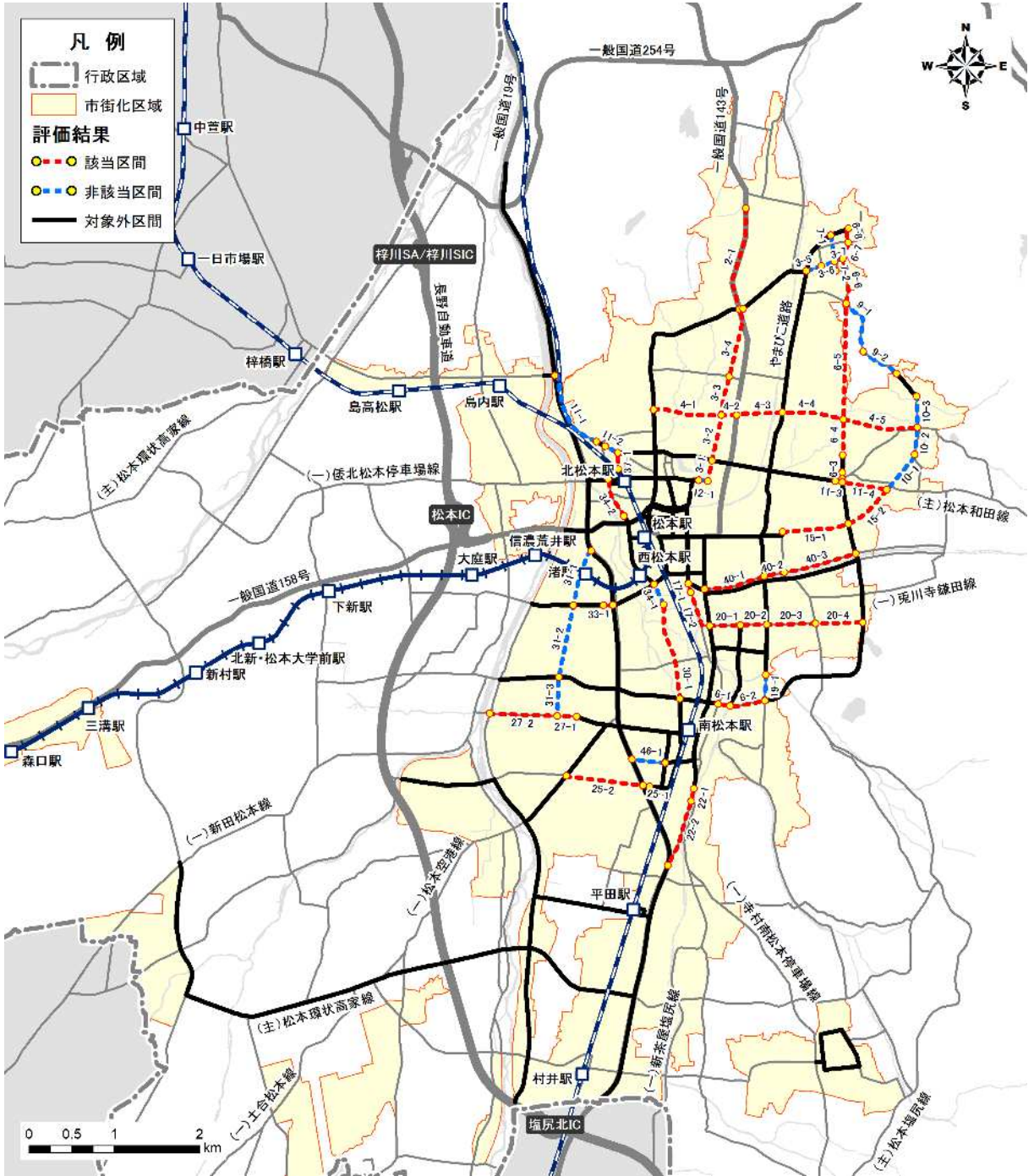
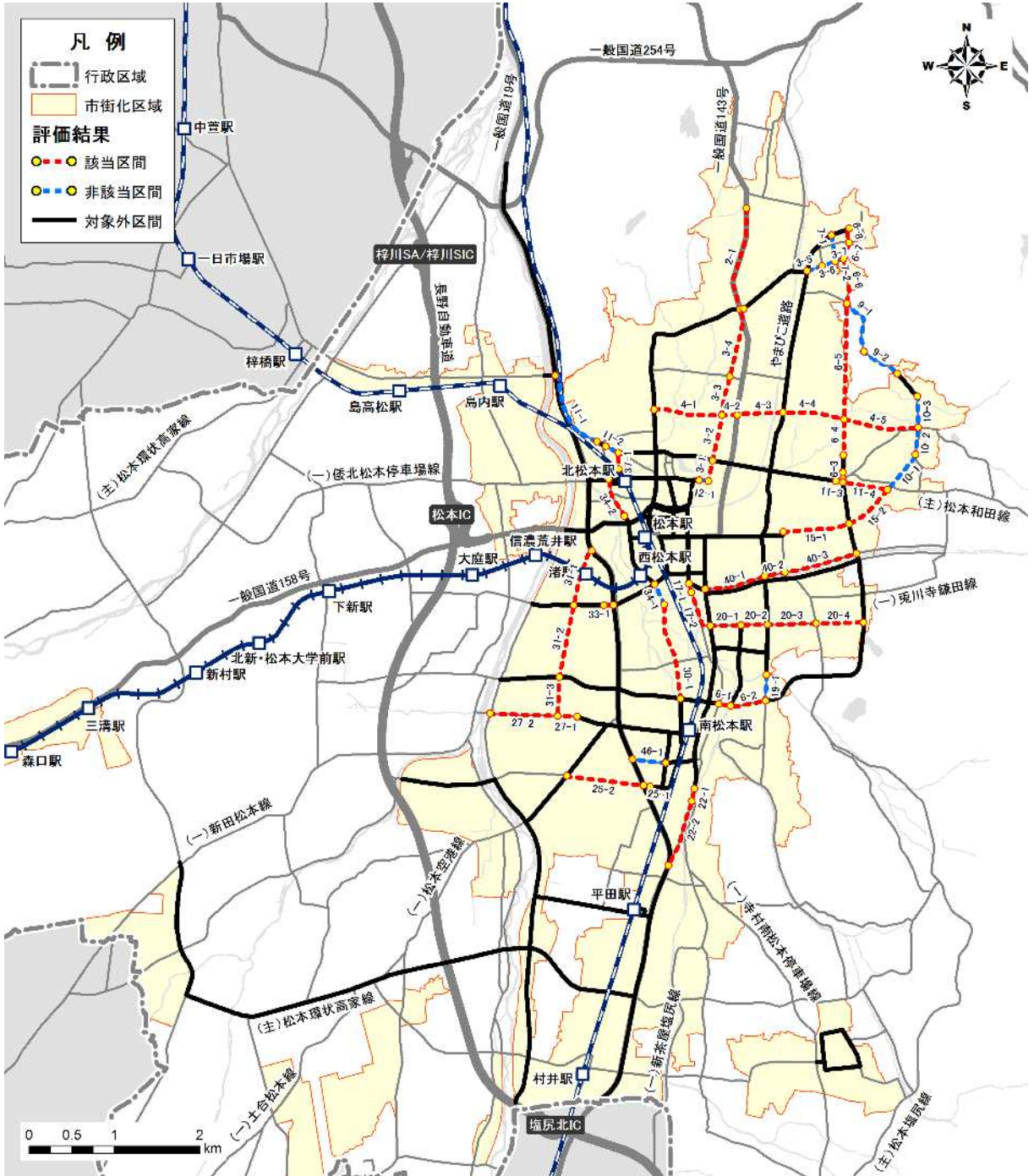
必要性の評価結果（案）（第2回部会からの修正点：新旧対照）

令和6年6月27日（木）
第3回松本市都市計画審議会都市計画道路見直し部会

1 - 1 . 都市環境機能
(1) 幹線道路網密度の向上機能

▼修正前 ・該当区間数：58区間 ○「ゆとり社会と街づくり道づくり」(建設省)において、用途地域別の幹線道路網の適切な配置密度として、商業地域5km/k㎡以上、住宅地域4km/k㎡以上、工業地域1km/k㎡以上を満たすことが望ましいとされている。 ○このため、『当該基準を満たすために必要となる道路(区間)』を対象とする。	▼修正後 ・該当区間数：11区間 ○住居系、工業系用途地域 ・国道及び2車線以上の市道で囲まれた街区を求積 → 1k㎡以上の街区にある区間を評価(該当) <都市計画運用指針における配置基準より> ○商業地域 ・松本駅周辺は、従前の基準のとおり5km/k㎡未満であり、評価(該当) ・浅間温泉及び美ヶ原温泉周辺は、商業地域であるが、地理的条件、特性上対象外(非該当)

1 - 2 . 都市防災機能
(1) 避難支援機能 (地震災害)

▼修正前	▼修正後
・該当区間数：4 1 区間	・該当区間数：4 4 区間
	○松本市防災都市づくり計画の「避難路要整備区間」で検討対象外となっていた都市計画道路（31-1、31-2、31-3）を追加
	

(2) 延焼遮断機能

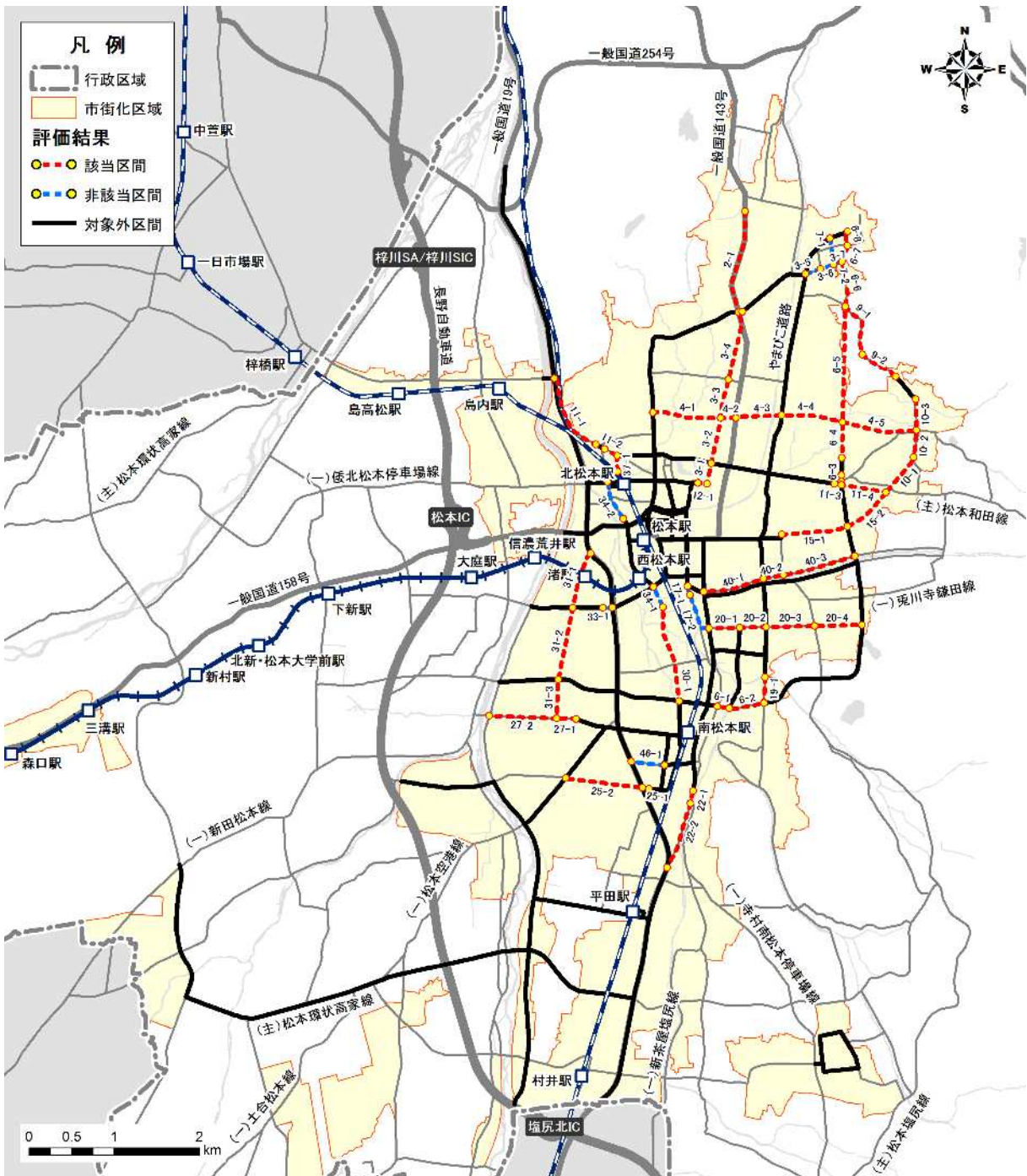
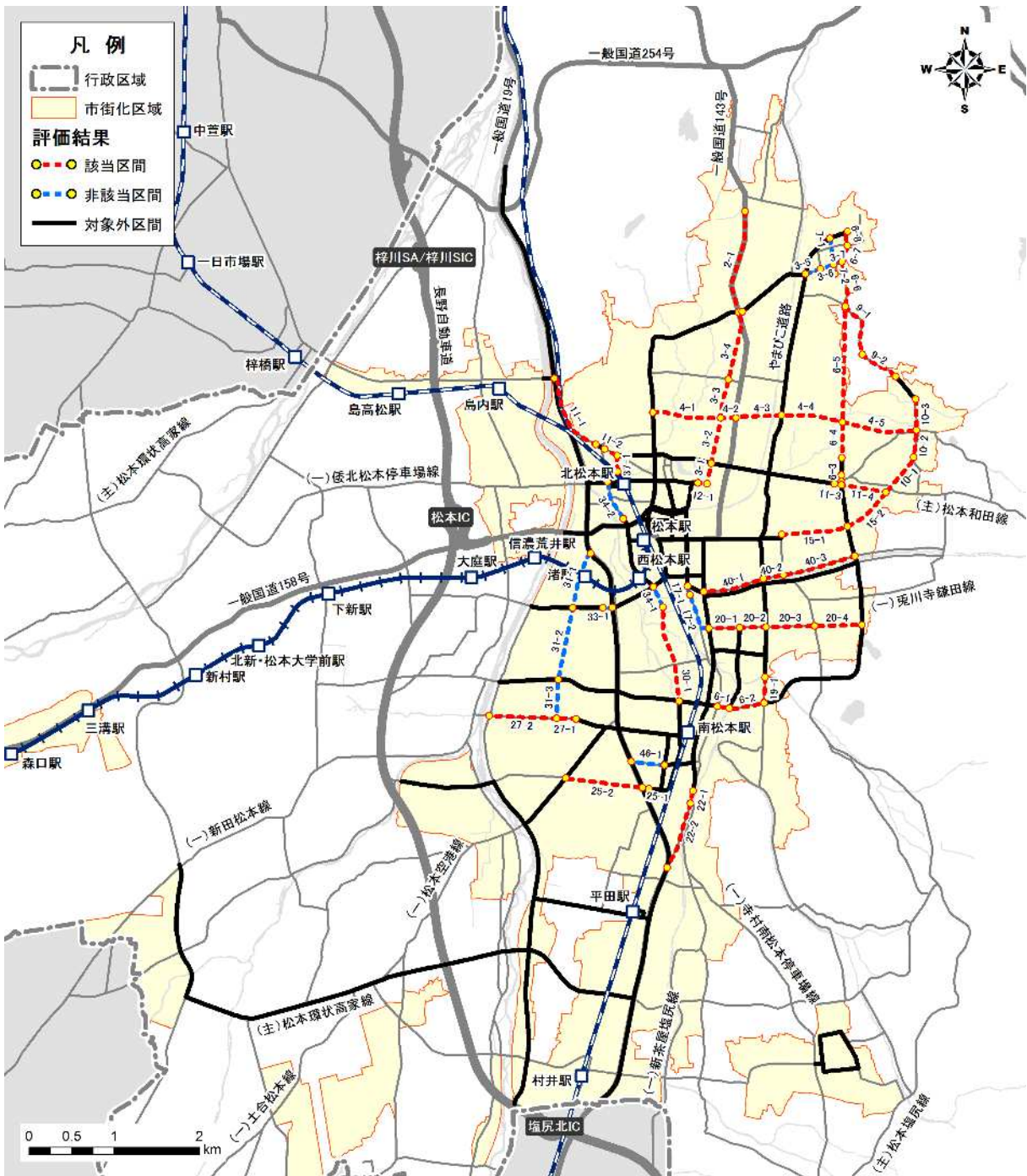
▼修正前

・該当区間数：46区間

▼修正後

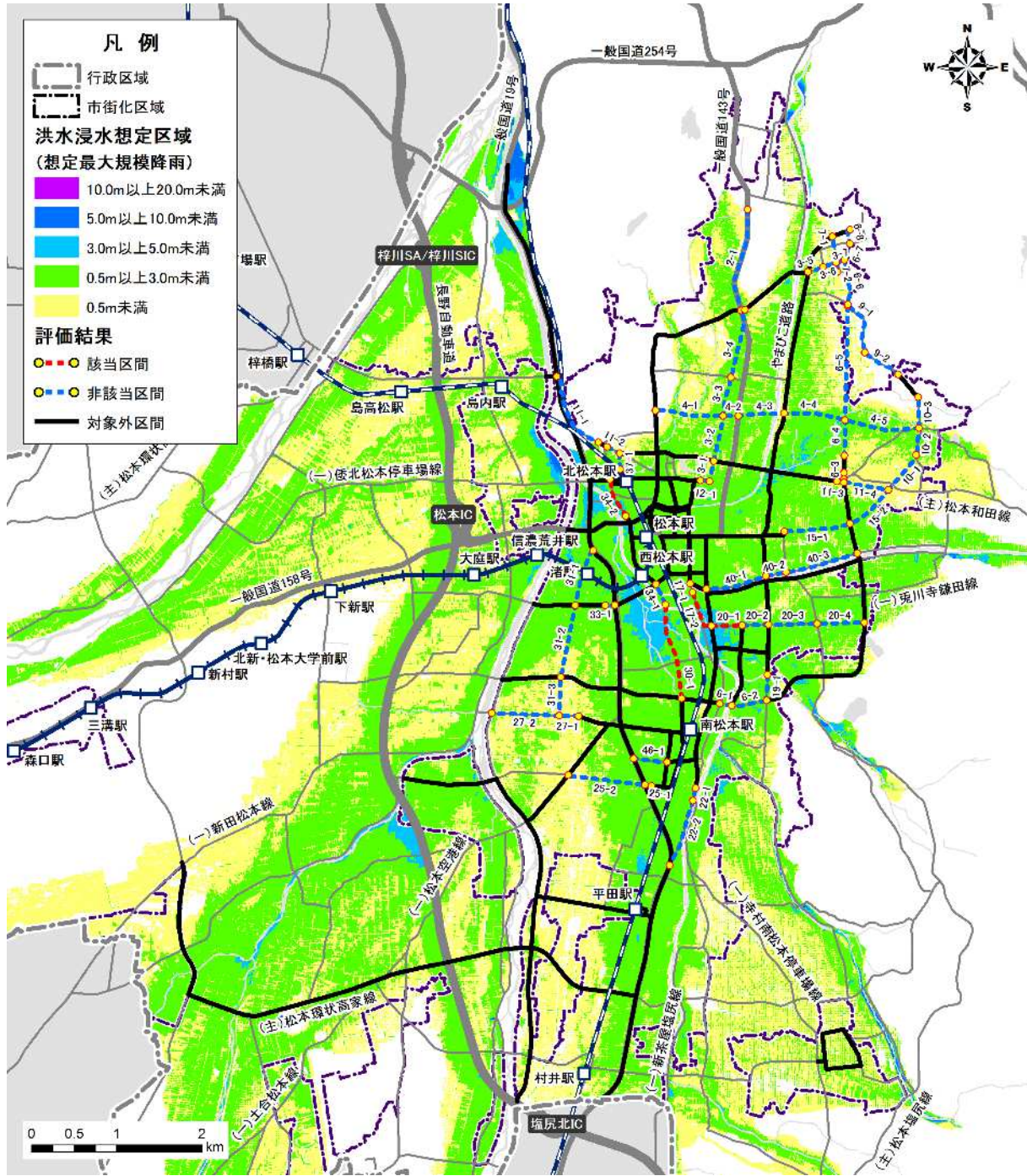
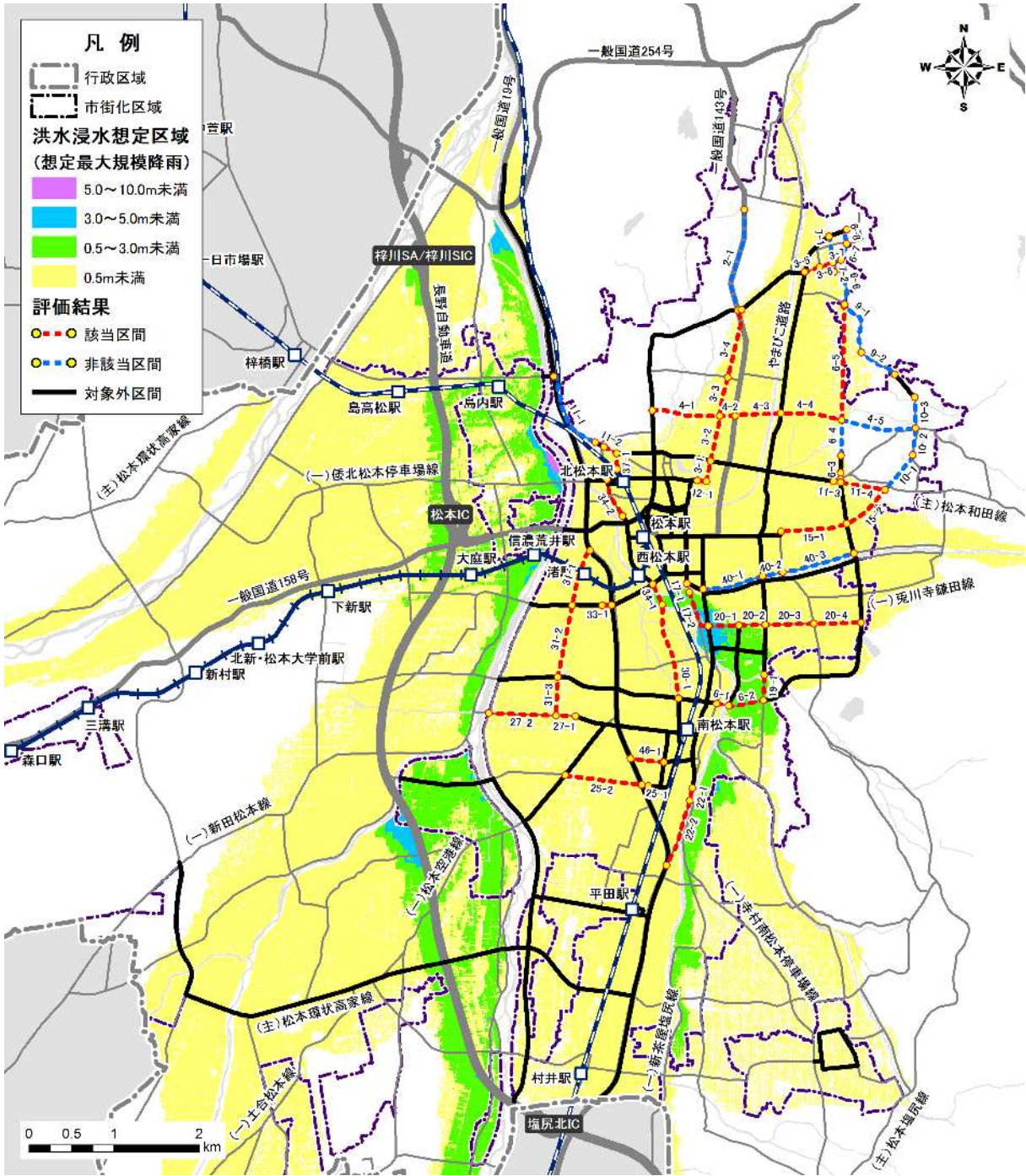
・該当区間数：49区間

○松本市防災都市づくり計画の「延焼遮断帯要整備区間」で検討対象外となっていた都市計画道路(31-1、31-2、31-3)を追加

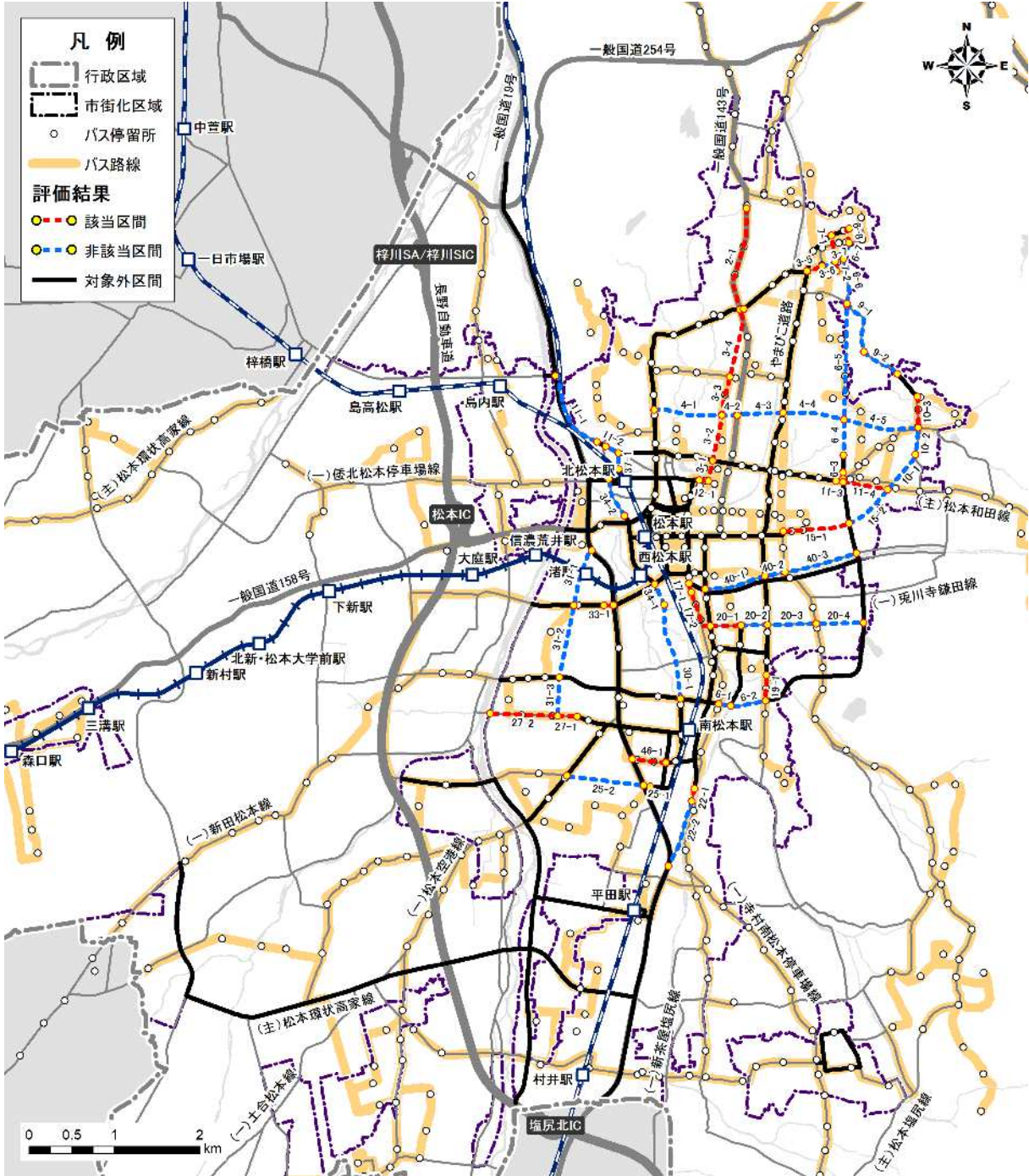
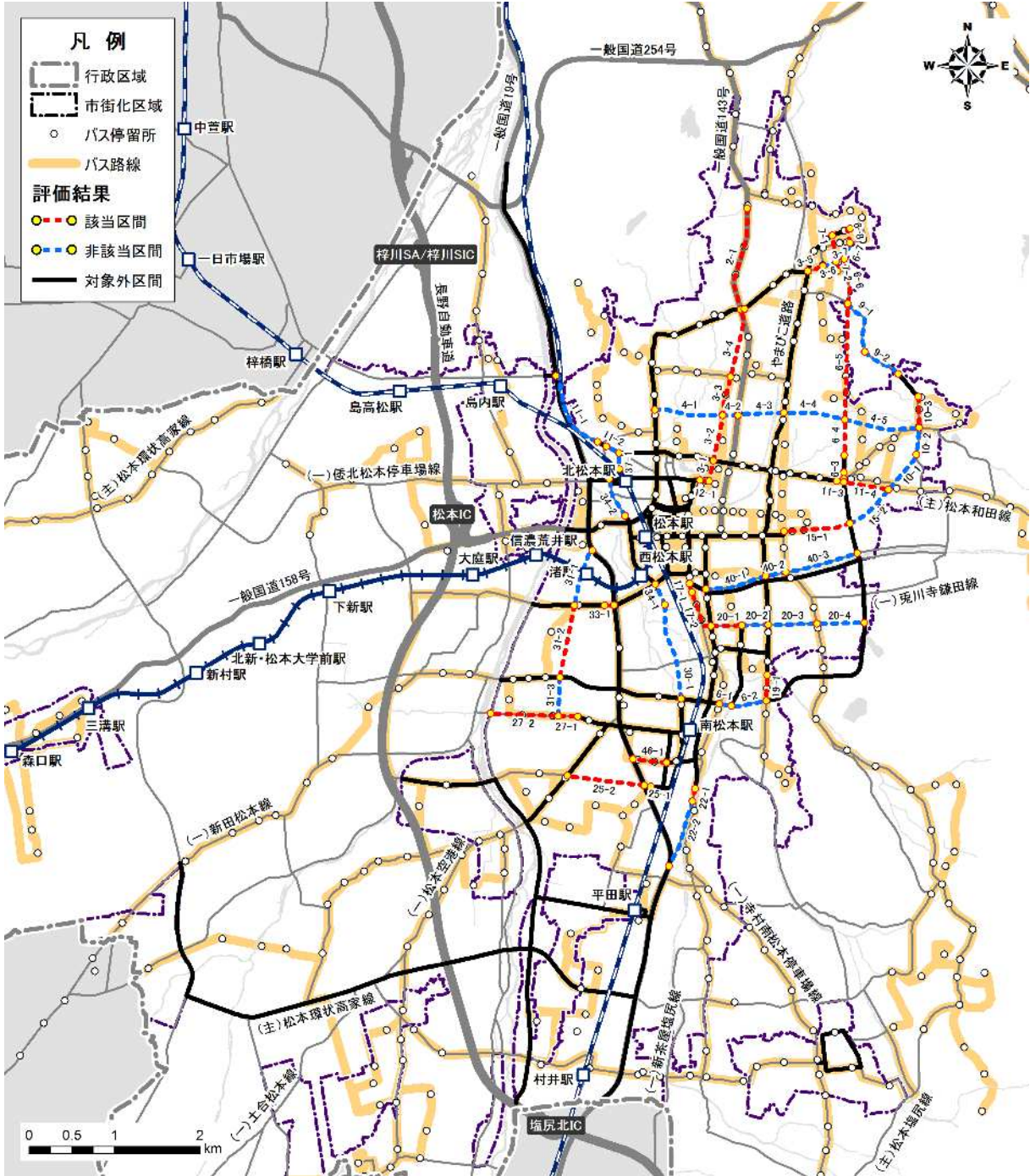


(3) 避難支援機能 (洪水災害)

▼修正前	▼修正後
・該当区間数：4 2 区間	・該当区間数：4 区間
○洪水浸水想定区域 (想定最大規模降雨) 内に該当する区間を対象とする。	○中小河川を含む最新の洪水浸水想定区域図を反映 (R 6 . 4 ハザードマップ公表) ○交通需要の発生は、避難のタイミングと考えられ、リスクの高いエリアからの避難が想定されるため、浸水深 3.0m 以上のエリアに該当する区間を対象とする。



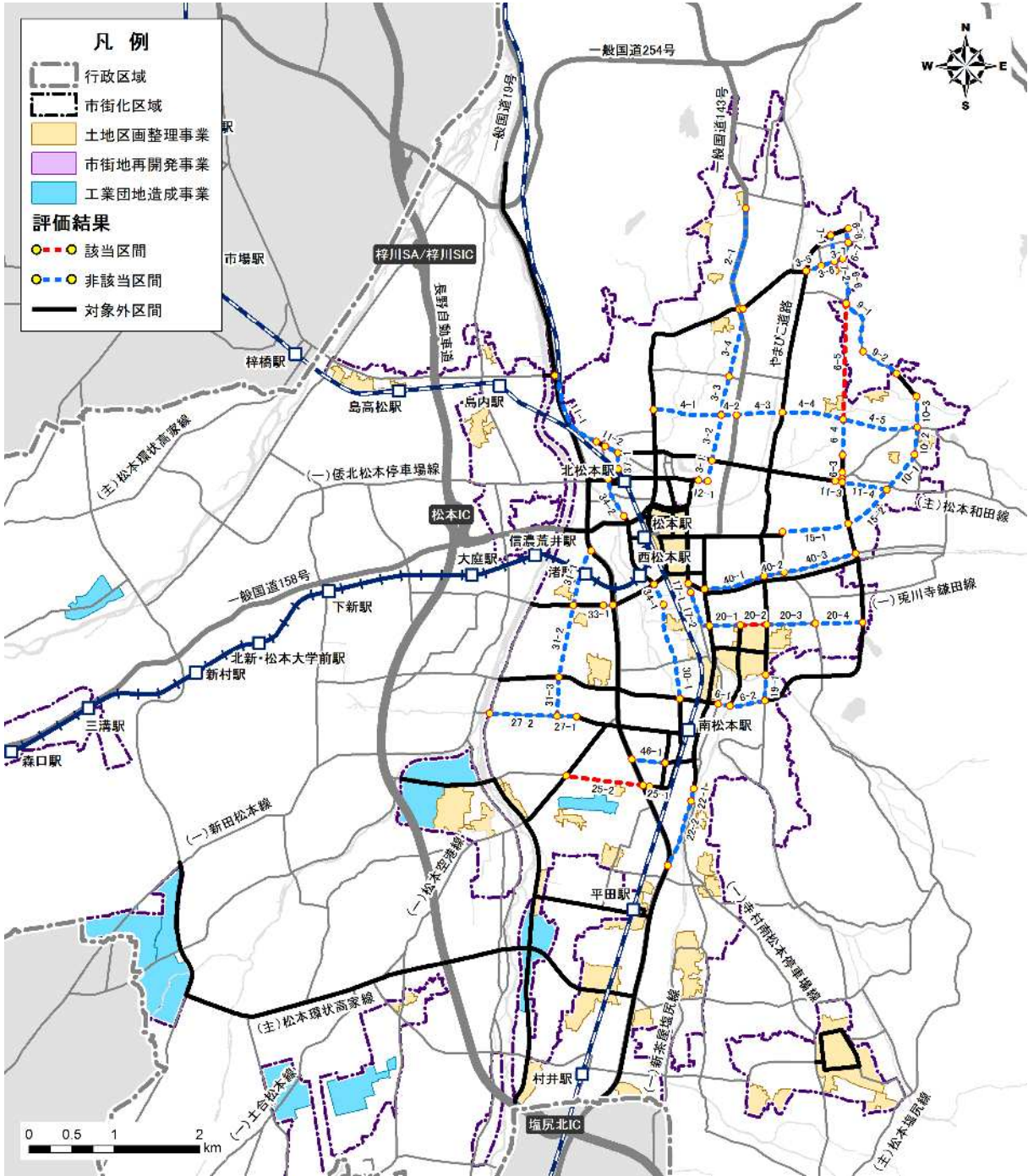
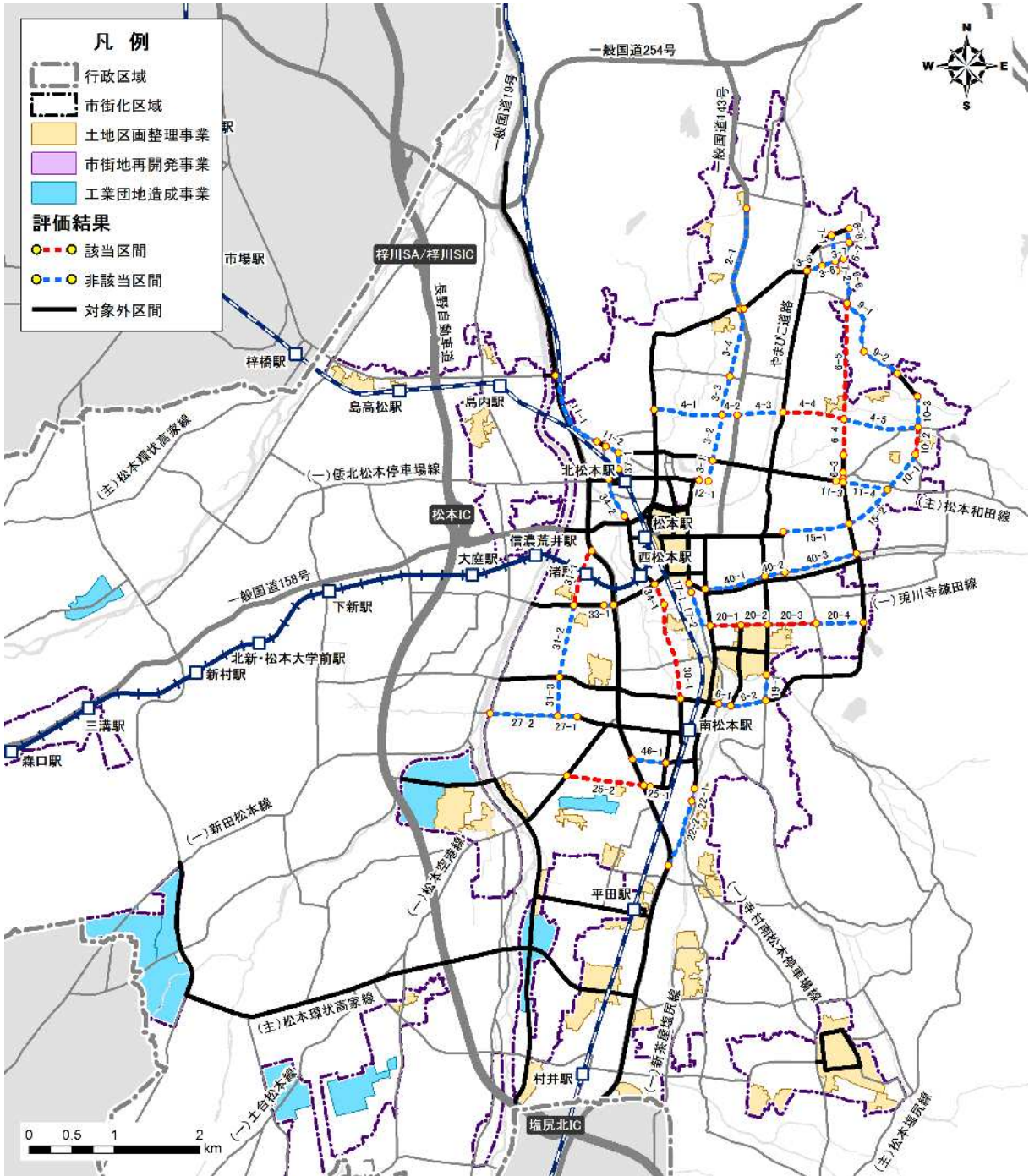
1 - 3 . 収容空間機能
(1) 公共交通運行支援機能

▼修正前	▼修正後
・ 該当区間数： 2 2 区間	・ 該当区間数： 2 9 区間
○ 現道がバス路線となっている又は整備後にバス路線になり得る区間を対象とする。	○ 現道がバス路線となっている又は整備後にバス路線になり得る区間を対象とする。 再精査：6-3、6-4、6-5、6-6、11-3、25-2、31-2 を追加（対応するバス路線を後述）
	

▼参考：各区間に対応するバス路線

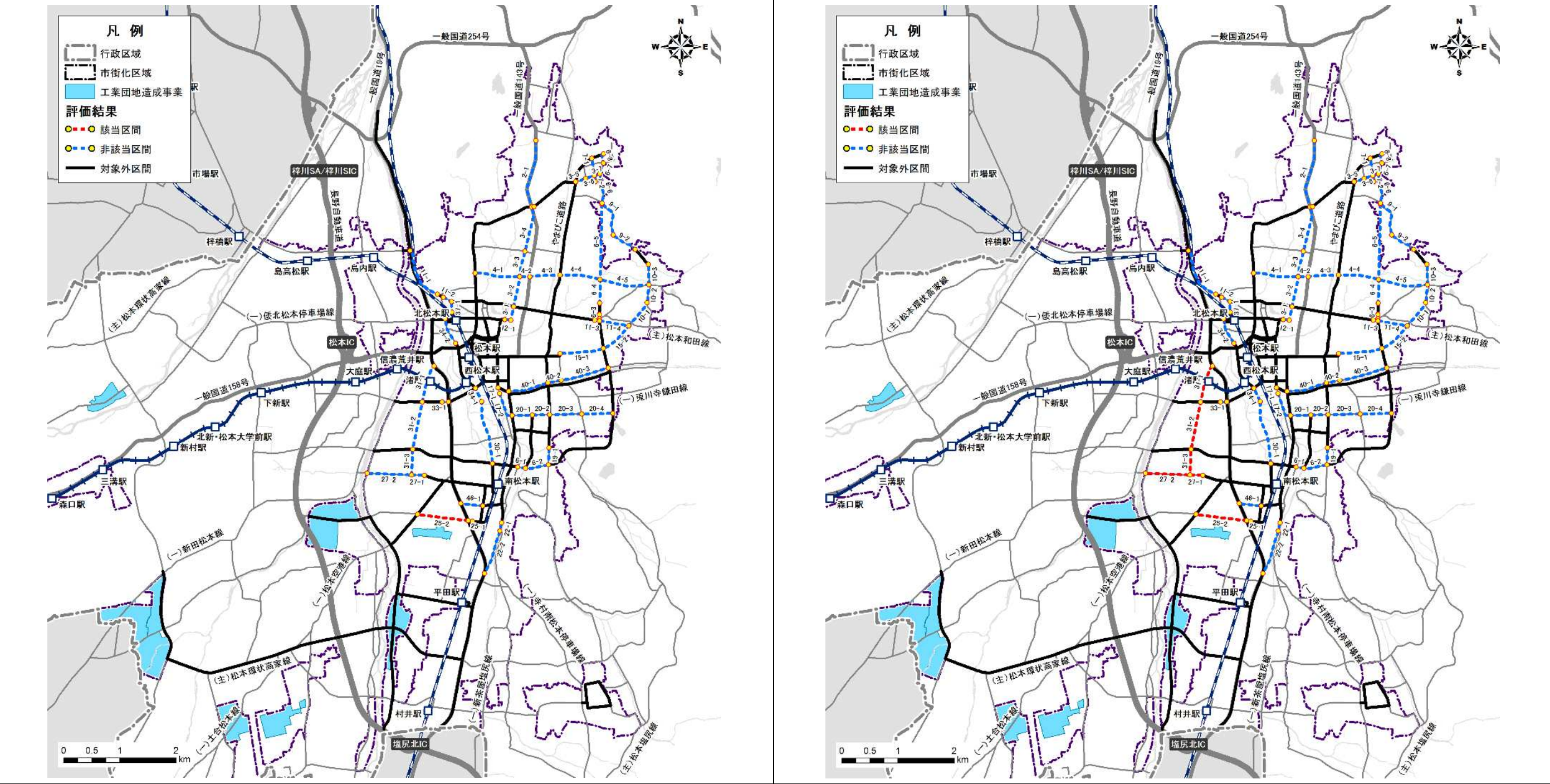
連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	修正前	修正後	該当バス路線
					公共交通運 行支援機能	公共交通運 行支援機能	
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	1	1	四賀線、岡田線等
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	1	1	浅間線、四賀線、岡田線等
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	1	1	
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	1	1	
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	1	1	
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	1	1	
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	0	0	
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	0	0	
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	0	0	
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	0	0	
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	0	0	
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	0	0	
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	0	0	
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	12	0.15	0	0	
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	0	0	
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	0	1	浅間・大村線
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	0	1	浅間・大村線
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	0	1	浅間・大村線
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.57	0	1	浅間・大村線
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	0	0	浅間線
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	1	1	
22	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.33	1	1	
23	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	1	1	浅間・大村線
24	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	0	0	
25	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	0	0	
26	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	0	0	
27	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	0	0	美ヶ原温泉線
28	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	1	1	
29	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	1.09	0	0	
30	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.13	0	0	入山辺線
31	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	0	1	
32	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.58	1	1	
33	12-1	3・2・12 内環状北線	30	0.16	1	1	TS北コース、横田信大循環線、浅間線他
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.80	1	1	TS東コース
35	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	22	0.64	0	0	寿台線、松原線、内田線
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.09	1	1	
37	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	1	1	
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	1	1	並柳団地線
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	1	1	TS南コース、南部循環線、並柳団地線
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	0	0	
41	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	0	0	
42	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	0	0	
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	0.16	1	1	寿台線、松原線、内田線
44	22-2	3・4・22 小池平田線	18	0.81	0	0	
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	0	0	
46	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	0	1	南松本・平田線、南松本・山形線
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.29	1	1	南部循環線
48	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	18	0.78	1	1	南部循環線
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	0	0	
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	0	0	
51	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	0	1	山形線
52	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	0	0	南部循環線、神林ライナー、山形線
53	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	1	1	
54	34-1	3・4・34 中条白板線	18	0.26	0	0	
55	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	0	0	
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	0	0	
57	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	0	0	
58	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	0	0	
59	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	0	0	
60	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	1	1	南部循環線、南松本・山形線
計				29.95	22	29	

1 - 4 . 市街地形成機能
(1) 開発計画支援機能

▼修正前	▼修正後
・該当区間数：3 区間	・該当区間数：1 1 区間
○面的整備事業地区内、工業団地内の道路及びそのアクセス道路を対象とする。	○面的整備事業地区内、工業団地内の道路及びそのアクセス道路を対象とする。 再精査：4-4、6-4、10-2、20-1、20-3、30-1、31-1、34-1 を追加
	

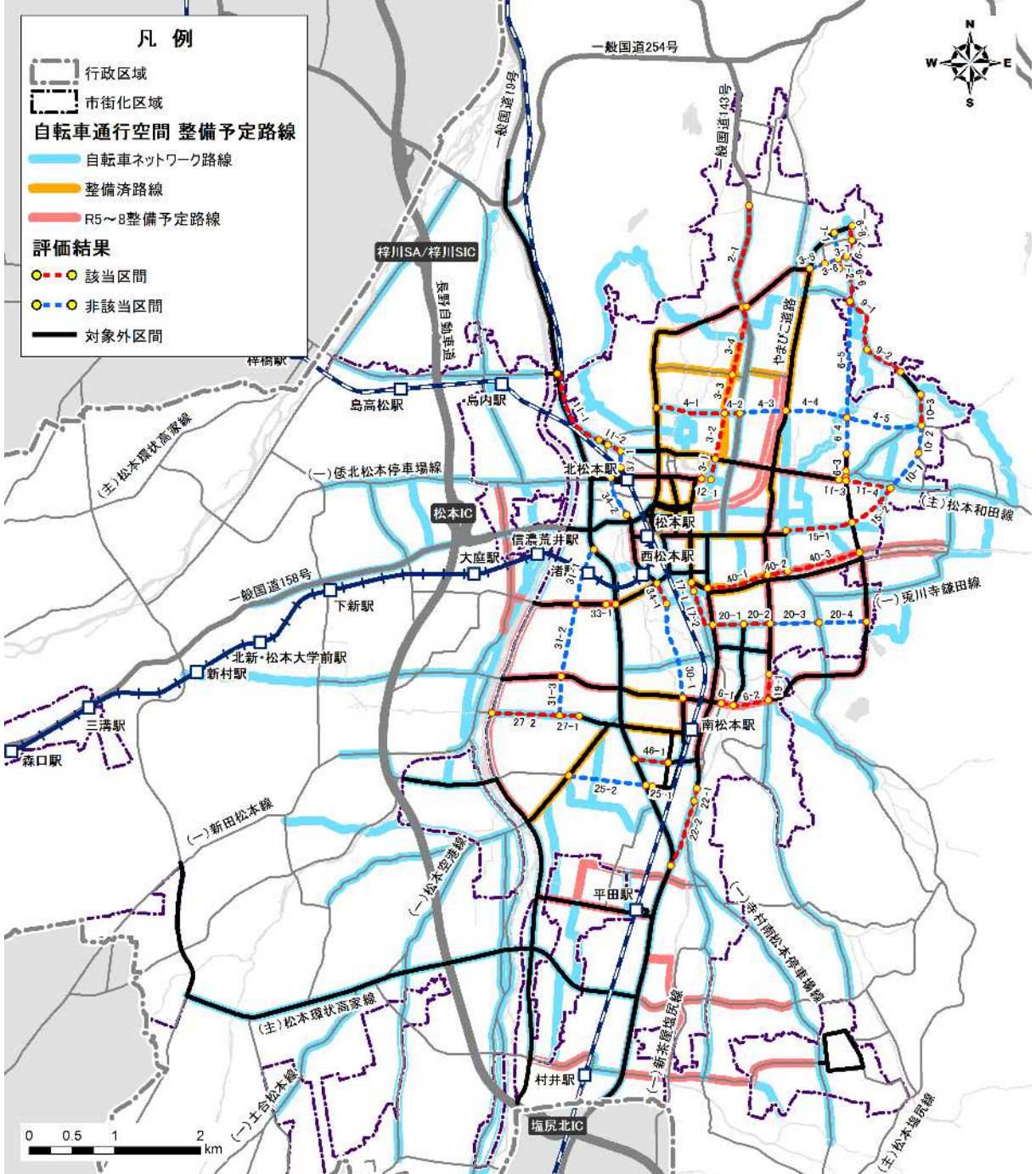
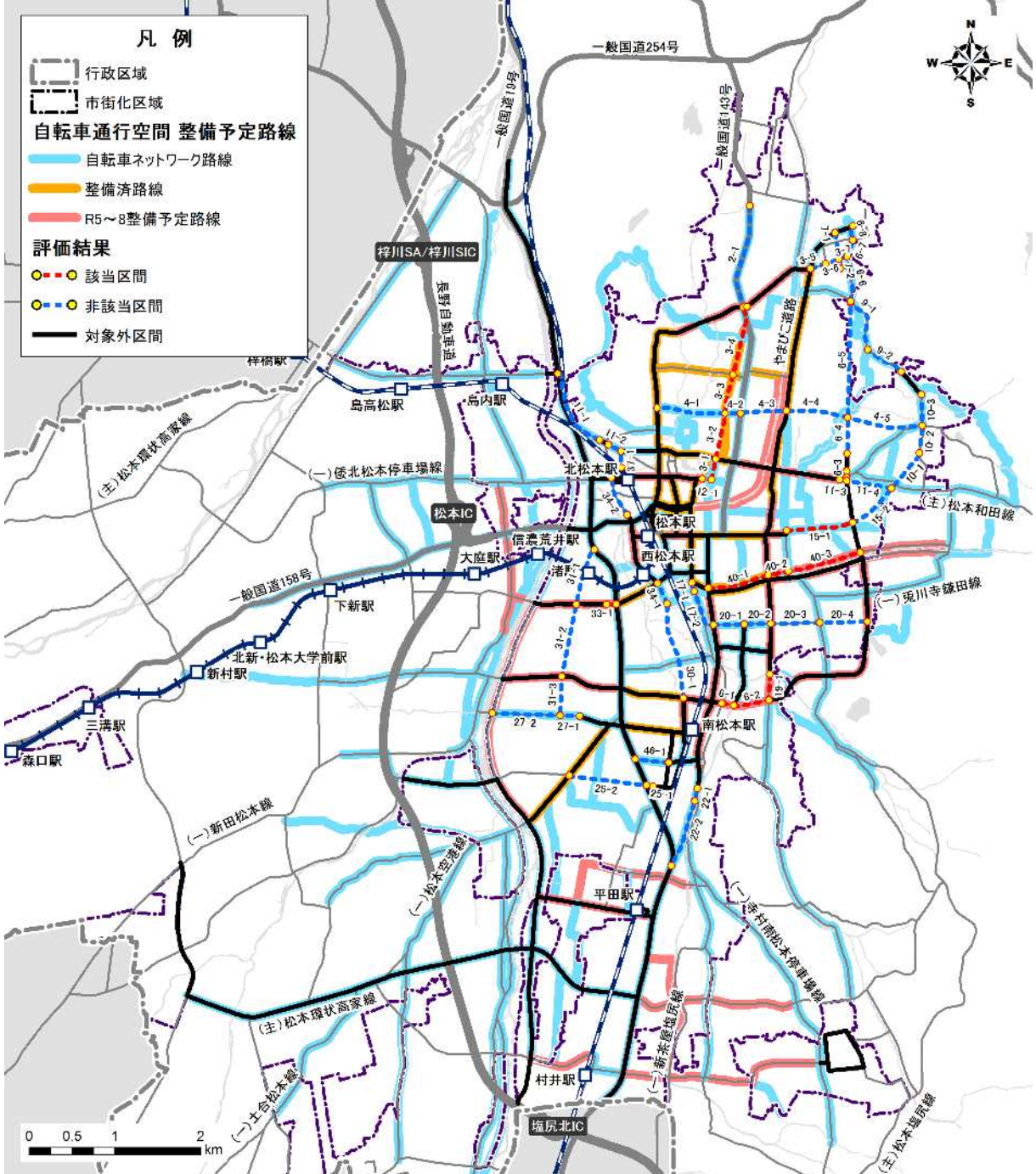
(2) 産業支援機能

▼修正前	▼修正後
・該当区間数：1 区間	・該当区間数：6 区間
○既存の工業団地に接続する区間を対象とする。	○「既存の工業団地に接続する区間」+ 「松本 IC 及び国道 1 9 号から工業団地へのアクセス路として想定される区間 (27-1、27-2、31-1、31-2、31-3) 」を対象とする。



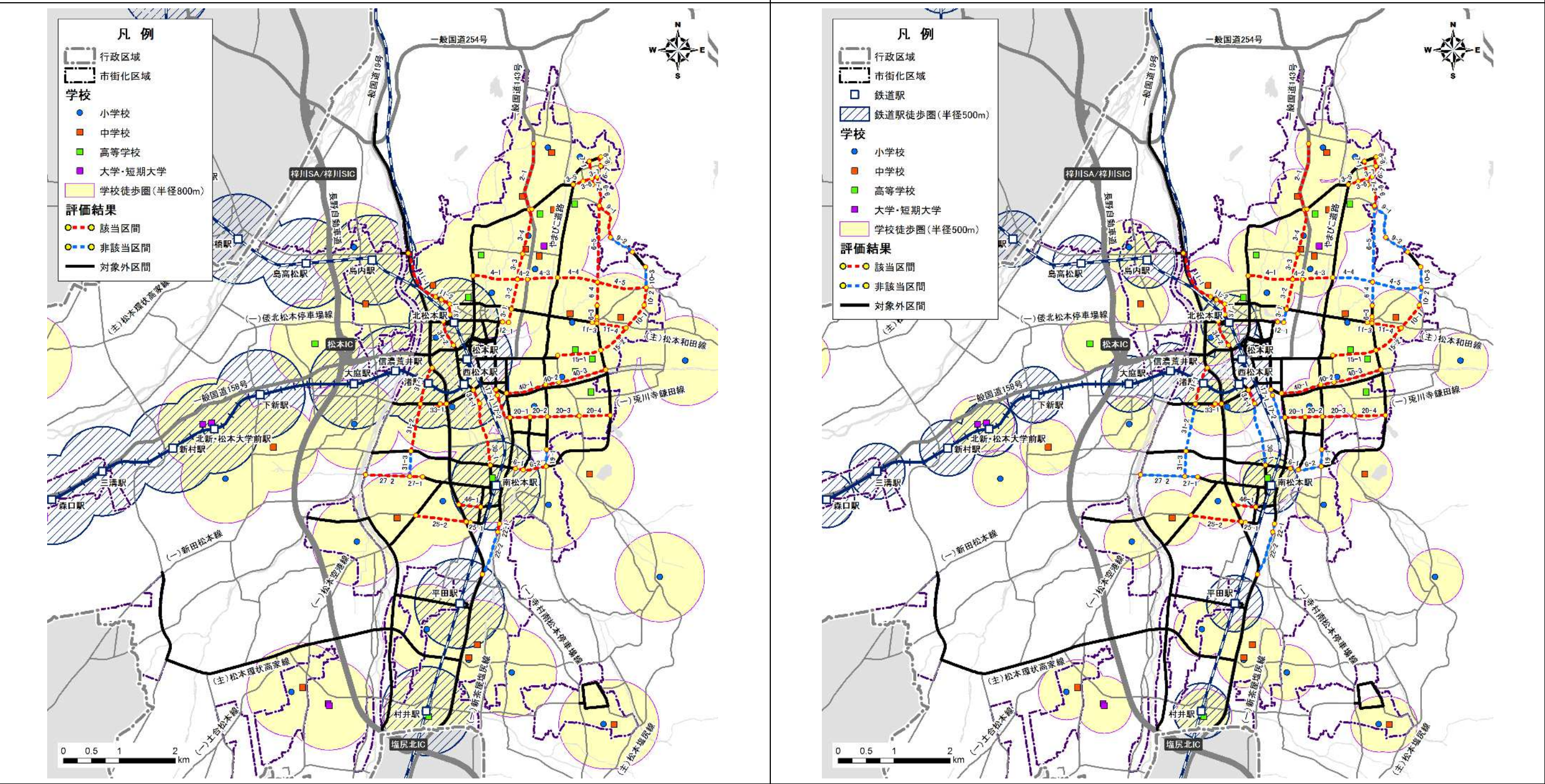
1 - 5 . 交通機能

(1) 自転車の安全性確保機能

▼修正前	▼修正後
・該当区間数：37区間	・該当区間数：12区間
○自転車ネットワーク路線に該当する区間全てを対象とする。	○自転車ネットワーク路線のうち、「R5～8年整備予定路線」+「松本駅から自転車利用の多い高校までの区間」を対象とする。
	

(2) 歩行者等の安全性確保機能

▼修正前	▼修正後
・ 該当区間数：55区間	・ 該当区間数：37区間
○ 徒歩圏は「半径800m」を採用。	○ 徒歩圏は立地適正化計画の考え方と整合を図り、「半径500m」を採用。



(3) 観光施設へのアクセス機能

▼修正前	▼修正後
・ 該当区間数： 3 3 区間	・ 該当区間数： 2 2 区間
○ 松本市ホームページ「施設一覧」において、「観光関連施設」に分類されている施設を対象とする。 ○ 徒歩圏は「半径 800m」を採用。	○ 主要観光施設パンフレットに掲載されている「観光施設」、「温泉」を対象とする。 ○ アクセス圏は立地適正化計画の考え方と整合を図り、「半径 500m」を採用。

2．必要性の評価結果一覧（修正後）

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	修正前
						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）	消防活動困難区域の解消機能	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	公共交通運行支援機能	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	12				
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	1	12	14				
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	11				
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	12				
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	13				
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	0	0	0	1	0	1	1	6	8				
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	0	0	0	1	0	1	1	4	6				
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	0	1	0	1	1	2	3				
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	13				
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	11				
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	11				
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	10				
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	1	0	0	0	0	0	1	8	9				
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	0	1	0	9	13				
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	0	8	12				
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	0	0	0	1	0	0	0	7	7				
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	0	0	1	0	0	0	1	8	7				
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	0	0	1	0	0	0	0	7	9				
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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	6				
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	0	0	0	0	1	0	1	5	7				
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	1	5	7				
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	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	4	5				
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	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	5	6				
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	0	0	0	0	0	0	0	1	5				
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	0	0	0	0	0	0	0	1	5				
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	0	4	6				
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	0	1	4	5				
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	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	7				
29	11-1	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	1.09	未整備	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	6	10				
30	11-2	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	0.13	未整備	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	8	12				
31	11-3	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	0.09	未整備	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	6	8				
32	11-4	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	0.58	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	6	9				
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	1	10	13				
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	0	1	1	1	0	1	1	10	12				
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	0	0	0	1	0	0	0	4	8				
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	0	5	10				
37	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	19	0.55	未整備	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	6	9				
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	9	11				
39	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備（一部概成済）	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	11	12				
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	0.33	概成済	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0										

令和 6 年 6 月 2 7 日（木）

第 3 回松本市都市計画審議会都市計画道路見直し部会

松本都市計画道路の見直し必要性の評価結果 （案）

松 本 市

目 次

1 . 必要性の評価指標（修正案）	1
1 - 1 . 必要性の評価に関する機能区分	1
1 - 2 . 第1回都市計画道路見直しにおける評価指標の設定	2
1 - 3 . 必要性の評価指標	3
2 . 必要性の評価結果（修正案）	8
2 - 1 . 都市環境機能	8
2 - 2 . 都市防災機能	12
2 - 3 . 収容空間機能	22
2 - 4 . 市街地形成機能	26
2 - 5 . 交通機能	34
2 - 6 . 必要性の評価結果一覧	48

1．必要性の評価指標（修正案）

第2回松本市都市計画審議会都市計画道路見直し部会（R6.2.27）における意見等を踏まえた修正箇所を黄色網掛けで表示

1 - 1．必要性の評価に関する機能区分

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。）では、都市計画道路の必要性の評価に関する機能区分として、「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」の5つの機能が示されている。

今回の見直しにおいても、5つの機能区分に対応した評価指標を設定し、都市計画道路の必要性に関する評価を行う。

表 【県見直し指針】必要性の評価に関する機能区分・評価の考え方

機能区分	評価の考え方
都市環境機能	・沿道環境の保全、土地利用の緩衝等の観点で評価を行う。 ・例えば、道路が用途地域の境界における緩衝機能を担っていないかなどを検討することが考えられる。
都市防災機能	・緊急輸送路としての指定状況、避難路としての必要性、消防活動困難区域を解消する道路となっているかなど、防災の観点から検証することが考えられる。
収容空間機能	・ライフライン、電線共同溝の収容が必要か、また環境負荷の小さい都市交通を目指して公共交通機関のための空間確保が必要かなどを検討することが考えられる。
市街地形成機能	・都市計画区域マスタープラン、市町村マスタープランなどの上位計画への整合や、開発行為等により都市計画道路の周辺が市街化されてしまっており、道路整備を行うことが適切でないものなど、周辺土地利用との不整合について検討を行う。
交通機能	・交通需要予測に基づく定量的な検討は最低限行う必要があると考えられる。 ・ネットワークとしての連続性、アクセス性、広域性を勘案する必要がある。

出典：長野県「都市計画道路見直し指針（平成18年3月）」再編加工

1 - 2 . 第 1 回都市計画道路見直しにおける評価指標の設定

第 1 回都市計画道路見直し（平成 23 年 3 月）（以下、「第 1 回見直し」という。）では、松本市総合都市交通計画（平成 23 年 3 月）の基本方針を踏まえつつ、「14 項目」の指標を設定し、必要性に関する評価を行っている。

表 【第 1 回都市計画道路見直し】必要性の評価指標の設定

機能区分	No.	評価指標	考え方
都市環境機能	1	面的整備事業との整合	面的整備事業地区内の道路及びそのアクセス道路（新規計画を含む）
都市防災機能	2	緊急輸送道路の支援	緊急輸送道路又はその代替道路
	3	避難機能の確保	避難機能を支援する道路
	4	消防活動困難区域の解消	消防活動の困難な区域を解消する道路
	5	延焼遮断機能の確保	延焼遮断機能を支援する道路
収容空間機能	6	公共交通の支援	現道がバス路線、またはバス路線になり得る道路
市街地形成機能		面的整備事業との整合（No.1 と重複）	面的整備事業地区内の道路及びそのアクセス道路（新規計画を含む）
	7	幹線道路網密度の向上支援	幹線道路網密度の向上に寄与する道路
	8	産業支援	工業団地へのアクセス道路
交通機能	9	歩行者・自転車の安全性の確保	交通バリアフリー基本方針における特定経路、くらしのみちゾーン内の道路
	10	公共施設アクセス	公共施設から 300m 圏内の道路（広域公園は 1km 圏内の道路）
	11	鉄道駅アクセス	鉄道駅 1km 圏内の道路
	12	渋滞緩和	渋滞緩和に寄与する道路
	13	道路の連続性の支援	道路の不連続を解消する道路
	14	上位計画（長野県計画）との整合	長野県の道路整備計画等に位置づけられる道路

出典：松本市「松本市総合都市交通計画 都市計画道路の見直し（平成 23 年 3 月）」再編加工

1 - 3 . 必要性の評価指標

県見直し指針に示される「5つの機能区分」に準拠し、第1回見直しの評価指標を踏まえつつ、必要性の評価指標を検討する。

(1) 都市環境機能

沿道環境の保全や土地利用の緩衝等の観点から評価指標を検討する。

第1回見直しでは、都市環境機能に関する評価指標として、1項目の指標（面的整備事業との整合）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、都市環境機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】都市環境機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	1	土地利用緩衝機能	沿道の用途地域が左右で異なる道路 用途地域を「住居系・商業系」、「工業系」の2種類に分類して評価	・県見直し指針に示される「評価の考え方」を踏まえて、土地利用の緩衝機能の観点から追加
変更	2 (旧 No.7)	幹線道路網密度の向上機能	幹線道路網密度の向上に寄与する道路	・第1回見直しでは「市街地形成機能」の中で評価していたが、「都市環境機能」の中で位置づけ

(2) 都市防災機能

災害発生時の避難路や延焼防止機能等の観点から評価指標を検討する。

第 1 回見直しでは、都市防災機能に関する評価指標として、4 項目の指標（緊急輸送道路の支援、避難機能の確保、消防活動困難区域の解消、延焼遮断機能の確保）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、都市防災機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】都市防災機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
変更	3 (旧 No.2)	緊急輸送機能	緊急輸送路等要整備 区間に該当する道路	・上位計画の改定を受けて変更 ・松本市防災都市づくり計画(R4.8)で定める「緊急輸送路等要整備区間」を対象
変更	4 (旧 No.3)	避難支援機能 (地震災害)	避難路要整備区間に 該当する道路	・上位計画の改定を受けて変更 ・松本市防災都市づくり計画(R4.8)で定める「避難路要整備区間」を対象
踏襲	5 (旧 No.4)	消防活動困難 区域の解消機能	消防活動の困難な区 域を解消する道路	
変更	6 (旧 No.5)	延焼遮断機能	延焼遮断帯要整備区 間に該当する道路	・上位計画の改定を受けて変更 ・松本市防災都市づくり計画(R4.8)で定める「延焼遮断帯要整備区間」を対象
新規	7	避難支援機能 (洪水災害)	洪水浸水想定区域 (想定最大規模降雨) のうち、浸水深 3.0m 以上に該当する道路	・No.4 の避難路要整備区間では、洪水災害が考慮されていないため、洪水災害に対する避難支援機能を評価する項目を追加

(3) 収容空間機能

公共交通の導入、供給処理施設、ライフライン等の収容空間の観点から評価指標を検討する。

第1回見直しでは、収容空間機能に関する評価指標として、1項目の指標(公共交通の支援)が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、収容空間機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】収容空間機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	8	電線共同溝の収容機能	無電柱化(整備済) 電線地中化(事業中) 無電柱化検討路線に該当する道路	・松本市第7次道路整備五箇年計画(R5.8)の「整備方針(無電柱化の推進)」を踏まえて追加
踏襲	9 (旧 No.6)	公共交通運行支援機能	現道がバス路線、またはバス路線になり得る道路	

(4) 市街地形成機能

都市の骨格、土地利用、街区の形成、コミュニティ空間などの観点から評価指標を検討する。

第1回見直しでは、市街地形成機能に関する評価指標として、3項目の指標(面的整備事業との整合、幹線道路網密度の向上支援、産業支援)が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、市街地形成機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】市街地形成機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	10	都市機能誘導機能	都市機能誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路 都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路	・松本市立地適正化計画(H31.3)の「誘導区域の設定」及び、松本市都市計画マスタープラン(R4.3)の「交通体系の整備方針」(環状放射道路の重点整備)を踏まえて追加
新規	11	居住誘導機能	居住誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路 都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路	
踏襲	12 (旧 No.1)	開発計画支援機能	面的整備事業地区内の道路及びアクセス道路(新規計画を含む)	
踏襲	13 (旧 No.8)	産業支援機能	工業団地へのアクセス道路又は松本 IC から工業団地へのアクセス路	

(5) 交通機能

交通需要予測に基づく定量的な検討や、ネットワークとしての連続性、アクセス性、広域性等の観点から評価指標を検討する。

第 1 回見直しでは、交通機能に関する評価指標として、6 項目の指標（歩行者・自転車の安全性の確保、公共交通アクセス、鉄道駅アクセス、渋滞緩和、道路の連続性の支援、上位計画との整合）が設定されている。

今回の見直しでは、県見直し指針に示される「評価の考え方」等も踏まえ、交通機能の評価指標を下表のとおり設定する。

表 【必要性】交通機能の評価指標

	No.	評価指標	考え方	指標の追加・変更理由
新規	14	トラフィック機能(将来交通需要)	将来交通需要から有効性の高い道路(将来交通量推計結果より、一定水準以上の交通量が見込まれる道路) 道路構造令による 4 種 2 級の計画交通量 4,000 台/日	・県見直し指針に示される「評価の考え方」を踏まえて、交通需要予測に基づく定量的な評価指標として追加
新規	15	渋滞緩和機能	主要渋滞箇所及びその周辺に該当する道路	・旧 No.12「渋滞緩和」の代替指標として追加
新規	16	中心市街地通過交通抑制機能	環状道路に該当する道路 都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「環状道路」に位置づけられる道路	・松本市都市計画マスタープラン(R4.3)の「交通体系の整備方針」(環状放射道路の重点整備)を踏まえて追加
新規	17	自転車の安全性確保機能	現道が自転車ネットワーク路線、または自転車ネットワーク路線になり得る道路	・松本市自転車活用推進計画(R3.9)の「自転車ネットワーク路線の選定」を踏まえて追加 ・旧 No.9「歩行者・自転車の安全性の確保」の代替指標
変更	18 (旧 No.10) (旧 No.11)	歩行者等の安全性確保機能	公共施設(学校等)又は鉄道駅の徒歩圏内に該当する道路	・旧 No.10「公共施設へのアクセス機能」、旧 No.11「鉄道駅へのアクセス機能」を統合し、歩行者等の安全性確保の観点から評価を行う指標として変更 ・旧 No.9「歩行者・自転車の安全性の確保」の代替指標
踏襲	19 (旧 No.13)	道路の連続性確保機能	道路の不連続を解消する道路	
変更	20 (旧 No.14)	上位計画(長野県計画)との整合	長野県広域道路交通計画(R3.3)で広域道路ネットワークに位置づけられる道路	→上位計画の改定を受けて変更 →第 1 回見直しでは、県計画として、松本都市圏総合都市交通体系調査(H9)、長野県道路整備計画(H10)を位置づけ
新規	21	観光施設へのアクセス機能	観光施設のアクセス圏内に該当する道路	・松本市の「観光都市」としての位置づけを踏まえ、観光施設へのアクセス機能を評価する項目を追加

(6) 必要性の評価指標一覧

必要性の評価指標一覧を以下に示す。

表 必要性の評価指標一覧

機能区分	No.	評価指標	考え方
都市環境機能	1	土地利用緩衝機能	沿道の用途地域が左右で異なる道路
	2	幹線道路網密度の向上機能	幹線道路網密度の向上に寄与する道路
都市防災機能	3	緊急輸送機能	緊急輸送路等要整備区間に該当する道路
	4	避難支援機能	避難路要整備区間に該当する道路
	5	消防活動困難区域の解消機能	消防活動の困難な区域を解消する道路
	6	延焼遮断機能	延焼遮断帯要整備区間に該当する道路
	7	避難支援機能（洪水災害）	洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨）のうち、 浸水深 3.0m 以上に該当する道路
収容空間機能	8	電線共同溝の収容機能	無電柱化（整備済）電線地中化（事業中）、無電柱化検討路線に該当する道路
	9	公共交通運行支援機能	現道がバス路線、またはバス路線になり 得る 道路
市街地形成機能	10	都市機能誘導機能	都市機能誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路
	11	居住誘導機能	居住誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路
	12	開発計画支援機能	面的整備事業地区内の道路及びそのアクセス道路
	13	産業支援機能	工業団地へのアクセス道路 又は松本 IC から工業団地へのアクセス路
交通機能	14	トラフィック機能（将来交通需要）	将来交通需要から有効性の高い道路（将来交通量推計結果より、一定水準以上の交通量が見込まれる道路）
	15	渋滞緩和機能	主要渋滞箇所指定されている道路
	16	中心市街地通過交通抑制機能	環状道路に該当する道路
	17	自転車の安全性確保機能	現道が自転車ネットワーク路線、または自転車ネットワーク路線になり 得る 道路
	18	歩行者等の安全性確保機能	公共施設（学校等）又は鉄道駅の徒歩圏内に該当する道路
	19	道路の連続性確保機能	道路の不連続を解消する道路
	20	上位計画（長野県計画）との整合	長野県広域道路交通計画（R3.3）で広域道路ネットワークに位置づけられる道路
	21	観光施設へのアクセス機能	観光施設の アクセス圏 内に該当する道路

2．必要性の評価結果（修正案）

前項で設定した評価指標に基づき、都市計画道路の必要性に関する評価を行った。

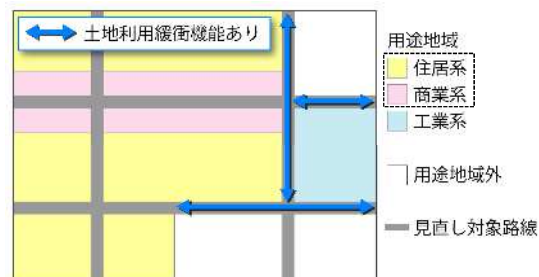
2 - 1．都市環境機能

（1）土地利用緩衝機能

評価基準

道路の両側において用途地域の種別が異なる場合、この道路は土地利用の緩衝機能が期待される道路であると考えられる。

このため、沿道土地利用を用途地域の「住宅系・商業系」、「工業系」の2種類に分類し、『沿道の用途地域が左右で異なる道路（区間）』を「土地利用の緩衝機能のある道路」と評価する。



評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「7区間」が該当する。

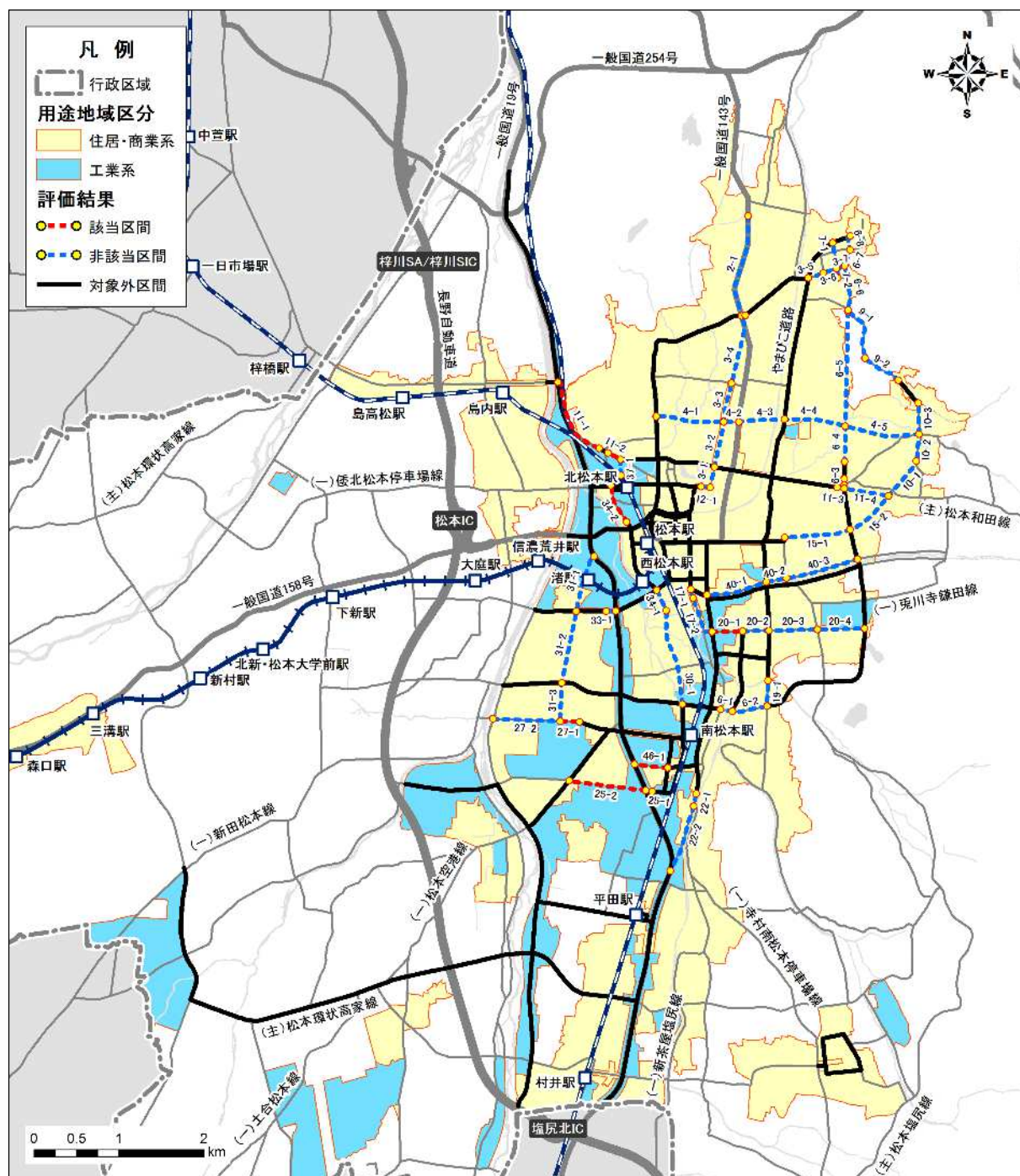


図 【都市環境機能】土地利用緩衝機能に関する評価結果

区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

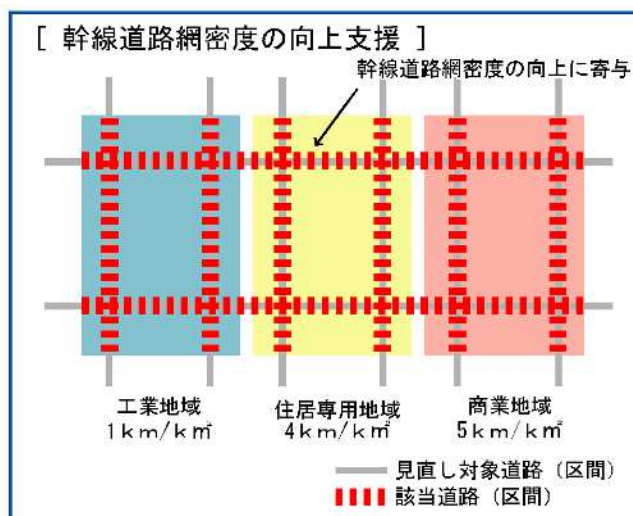
(2) 幹線道路網密度の向上機能

評価基準

「ゆとり社会と街づくり道づくり」(建設省)において、用途地域別の幹線道路網の適切な配置密度として、商業地域 5 km/km^2 以上、住宅地域 4 km/km^2 以上、工業地域 1 km/km^2 以上を満たすことが望ましいとされている。

このため、住居系、工業系用途地域については、『国県道及び2車線以上の市道で囲まれた 1 km^2 以上の街区にある区間(道路)』を「幹線道路網密度の向上機能を有する道路」として評価する。

また、中心市街地における商業地域については幹線道路網密度が 5 km/km^2 未満となっているため、『中心市街地の商業地域内にある区間(道路)』を「幹線道路網密度の向上機能を有する道路」として評価する。なお、浅間温泉及び美ヶ原温泉内は商業地域であるが、郊外の温泉地のため、対象外とする。



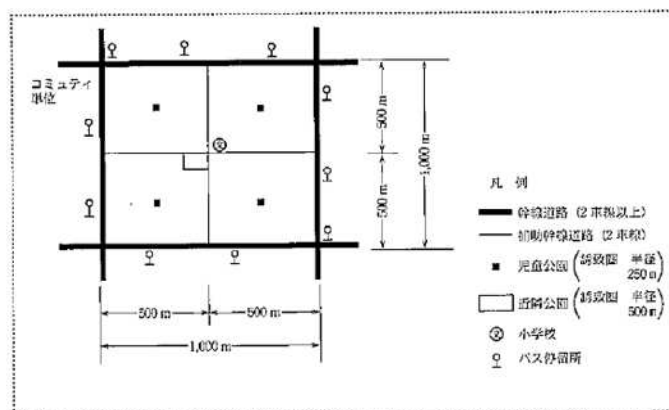
Column

●都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方●

都市計画道路の土地利用に応じた配置は、従来は住宅地の道路網密度を 4 km/km^2 、商業を中心とする市街地の道路網密度を $5 \sim 7 \text{ km/km}^2$ 、工業を中心とする市街地の道路網密度を $1 \sim 2 \text{ km/km}^2$ 、用途地域の加重平均で都市全体で 3.5 km/km^2 としていた。

都市計画運用指針では郊外住宅地では従来と同様に 1 km^2 を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置するとしているものの、他地域ではその水準を明示していない。これは以下のような状況を踏まえたものであり、今後はそれぞれの都市の実情に応じて計画水準を設定していくことが望ましい。

- ① 都市計画道路のうち計画水準として示されてきた幹線街路の都市計画決定状況は全国で 2 km/km^2 であり、幹線街路の都市計画はおおむね水準を達成していると思われること。
- ② 3.5 km/km^2 に満たない部分は主に補助幹線街路であり、補助幹線街路の都市計画は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましいと考えられること。
- ③ 郊外住宅地に限っては、今後の新規整備が行われる際に近隣住区の設定が可能であり、 1 km^2 を標準とすることが望まれること。



住居地域における幹線道路及び補助幹線道路のネットワークの概念図

【出典：「ゆとり社会と街づくり道づくり」大成出版社】

出典：都市計画マニュアル (都市交通施設編) P37 より

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「11区間」が該当する。

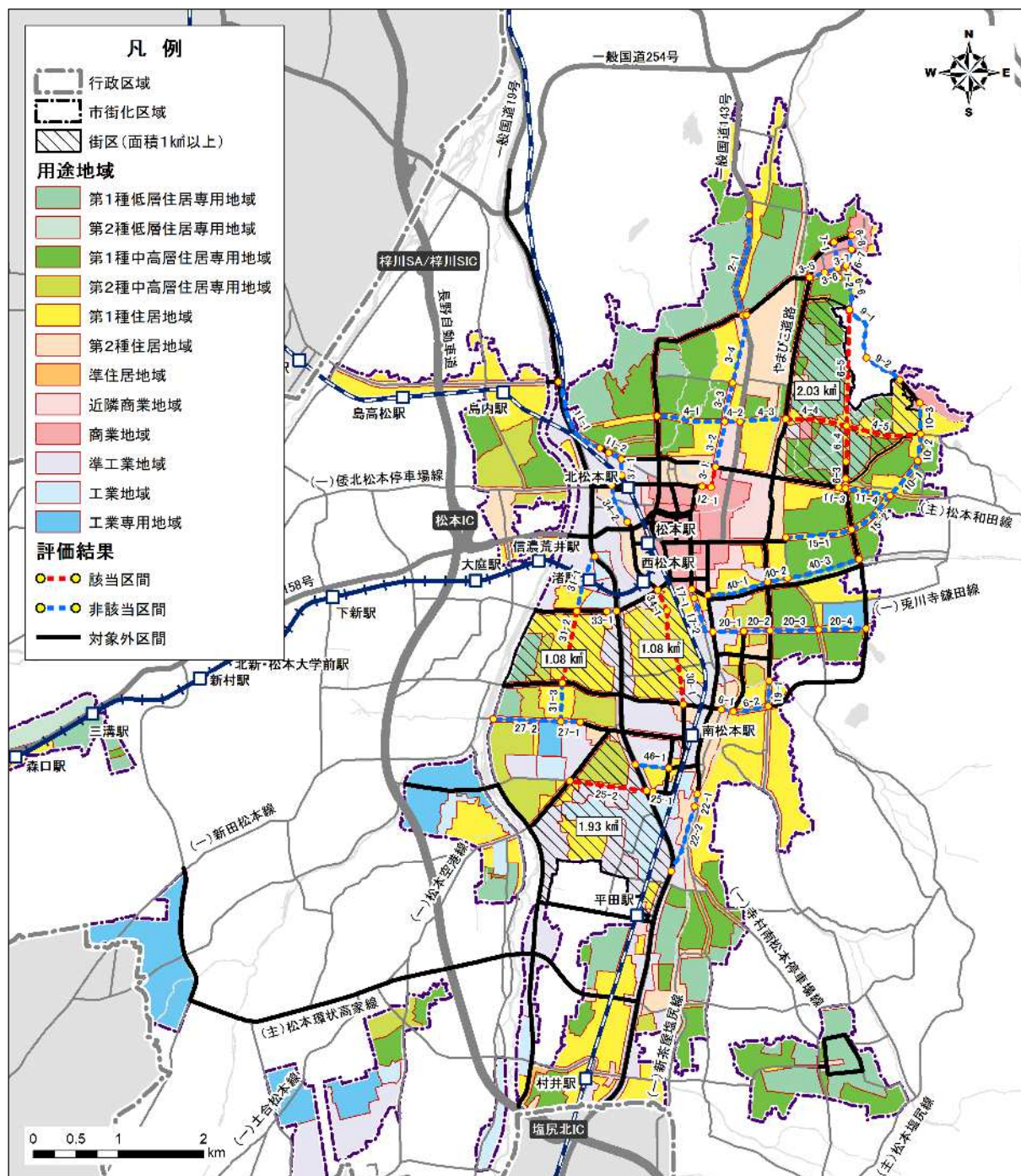


図 【都市環境機能】幹線道路網密度の向上機能に関する評価結果

街区の整理に当たっては、国県道・2車線以上の市道で囲まれた街区かつ面積が1.0km²以上となる街区内に区間延長の過半が該当する区間を「該当区間」として評価した。なお、2車線以上の現道と重複する区間は「非該当区間」とした。

2 - 2 . 都市防災機能

(1) 緊急輸送機能

評価基準

松本市防災都市づくり計画（令和4年8月）において、長野県地域防災計画にて指定されている第一次・第二次震災対策緊急輸送路を「緊急輸送路等要整備区間」として抽出するとともに、松本市地域防災計画で指定されている災害時拠点施設のうち、物資や人の輸送に関する施設と第一次・第二次緊急輸送路を結ぶ道路についても「緊急輸送路等要整備区間」として抽出している。

当該道路については、都市防災上、不可欠な道路であるため、『緊急輸送路等要整備区間に該当する道路（区間）』を「緊急輸送機能を有する道路」として評価する。

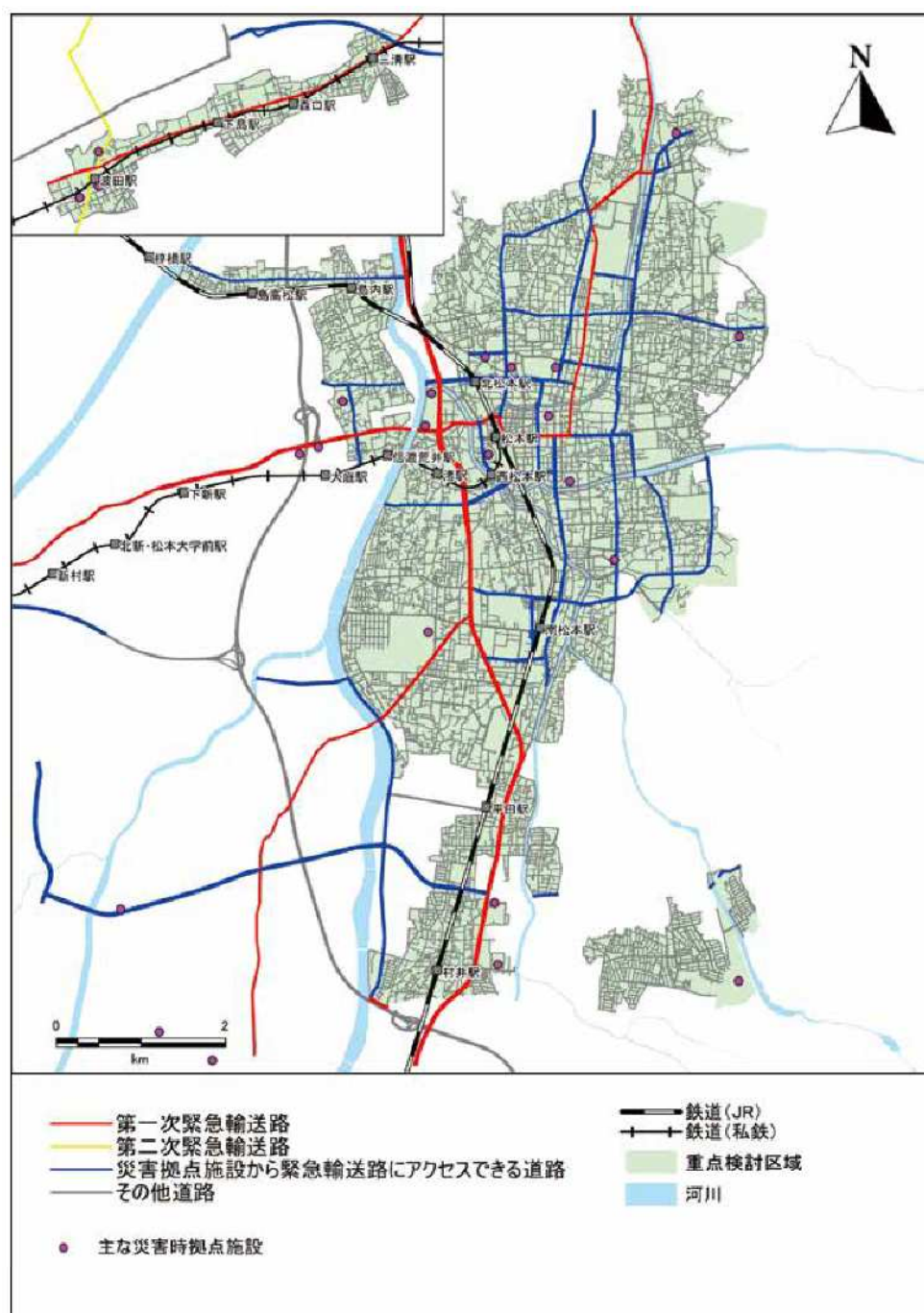
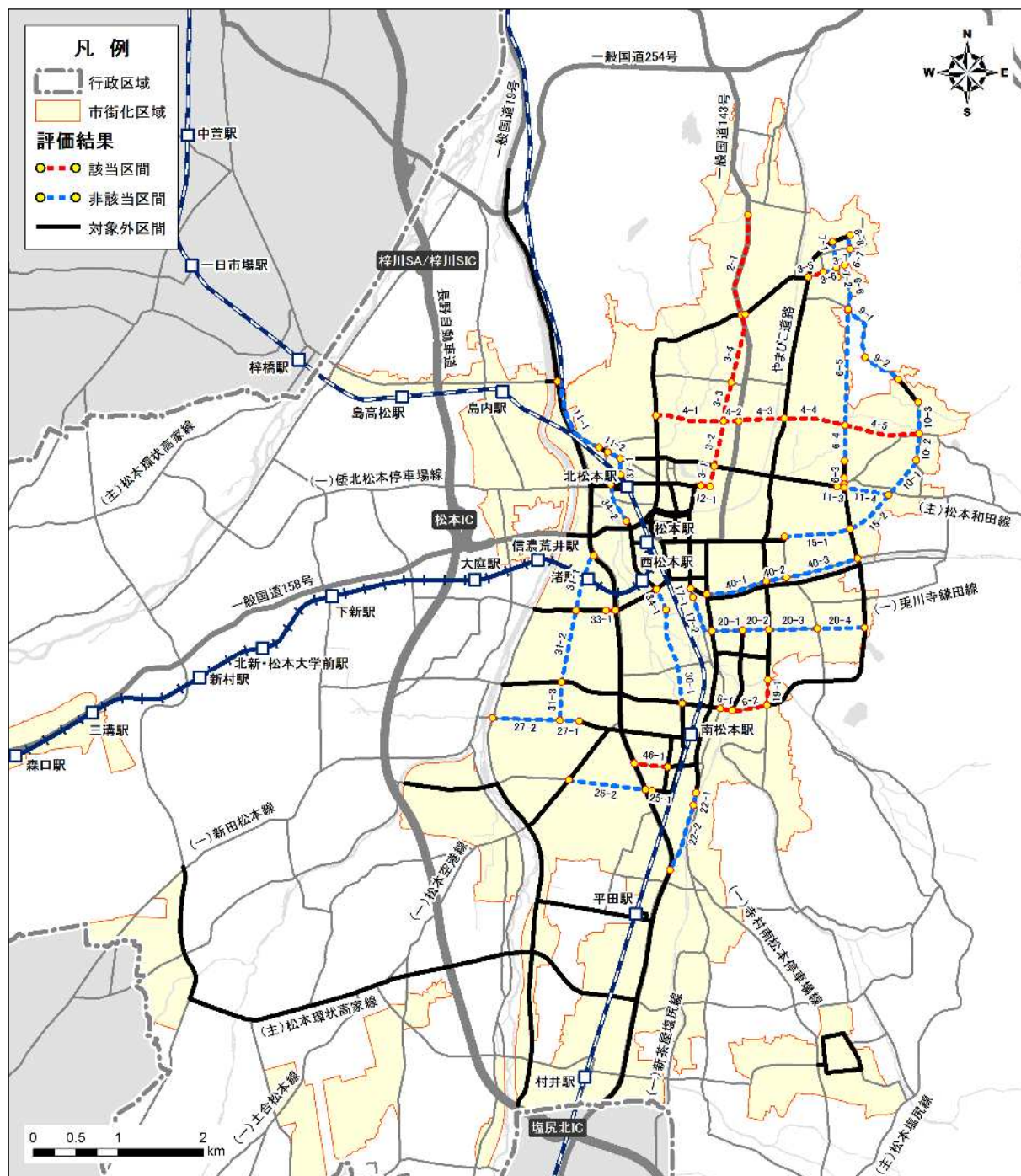


図 【参考】緊急輸送路等要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

評價結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「17 区間」が該当する。



【都市防災機能】緊急輸送機能に関する評価結果

緊急輸送路等要整備区間に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

(2) 避難支援機能(地震災害)

評価基準

松本市防災都市づくり計画(令和4年8月)において、令和元年度松本市危険度判定調査における避難シミュレーションの結果を踏まえ、避難路が不足することによって避難困難となる街区に含まれる道路のうち、緊急輸送路や指定緊急避難所に接続する道路を「避難路要整備区間」として抽出している。

当該道路については、都市防災上、不可欠な道路であるため、『避難路要整備区間に該当する道路(区間)』を「避難支援機能を有する道路」として評価する。

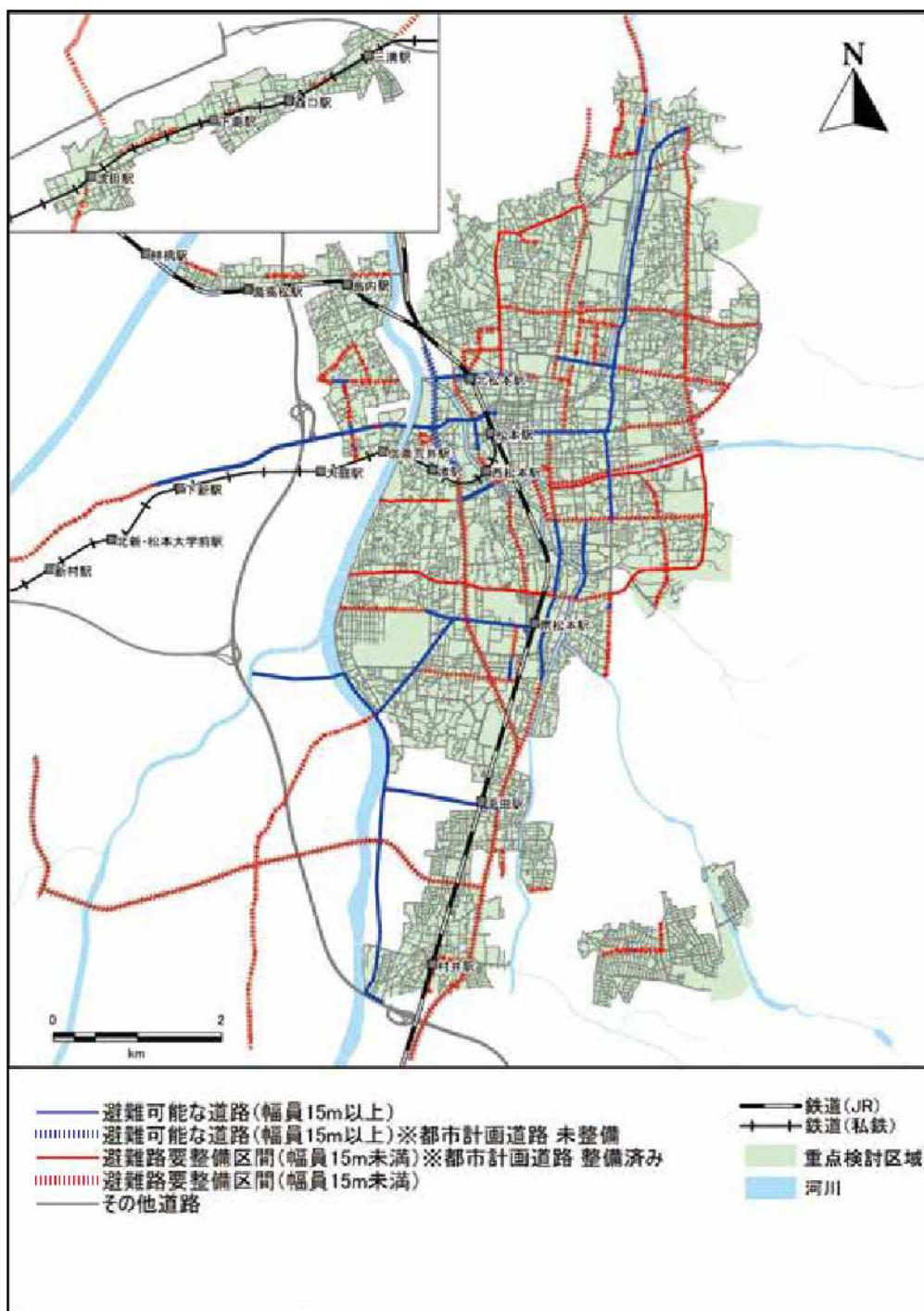


図 【参考】避難路要整備区間(松本市防災都市づくり計画)

評價結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「44 区間」が該当する。

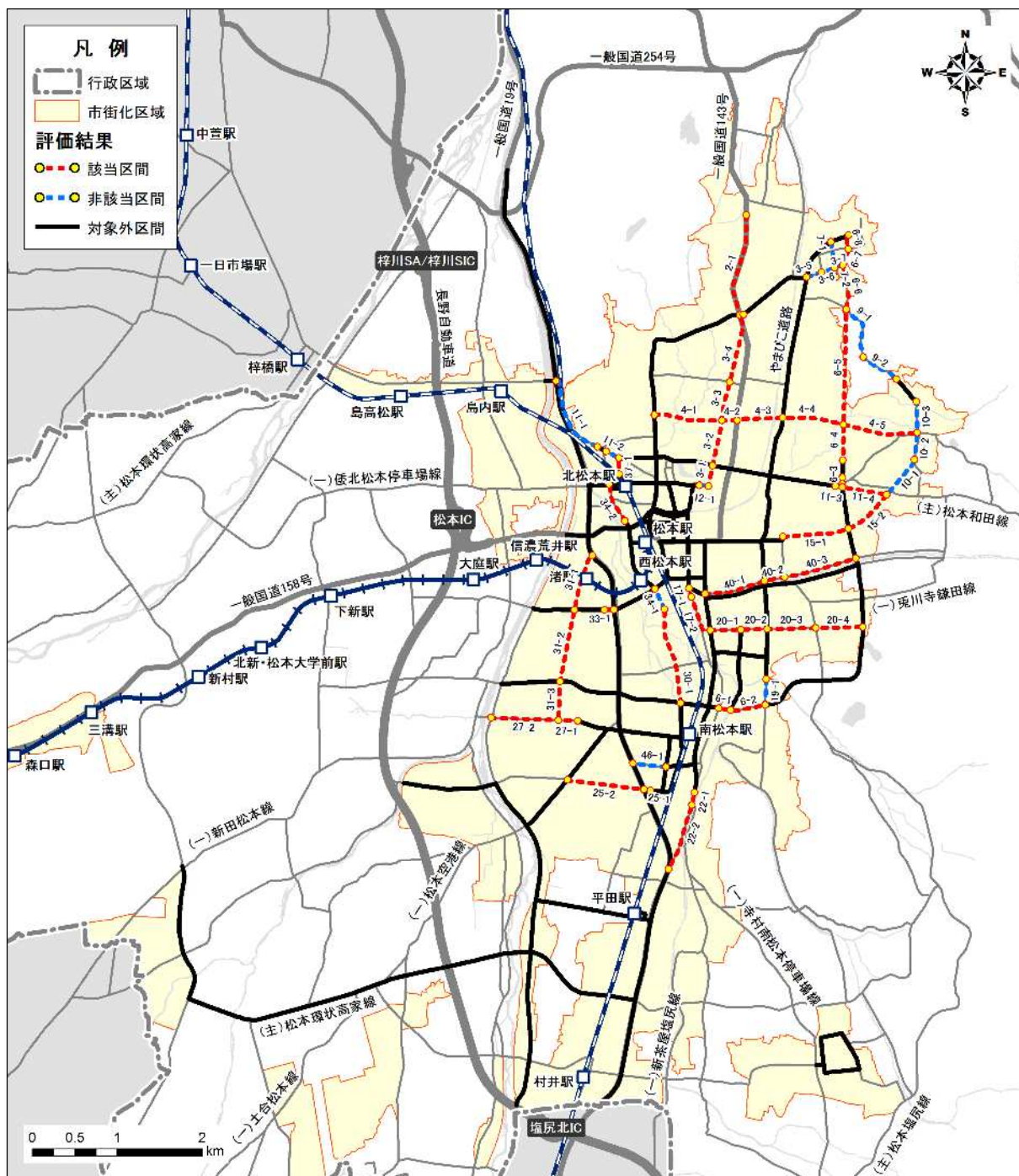


図 【都市防災機能】避難支援機能（地震災害）に関する評価結果

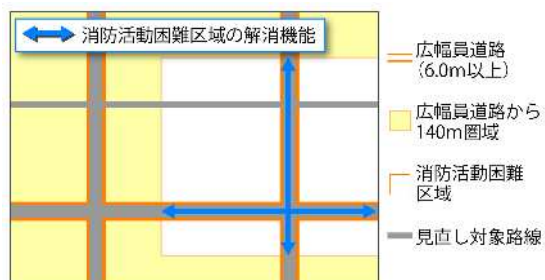
避難路要整備区間に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

(3) 消防活動困難区域の解消機能

評価基準

消防車が進入できる広幅員道路（道路幅員 6.0m 以上¹）からホースの有効幅員（140m²）内は消防活動が可能な区域といえ、それ以外の区域が消防活動困難区域となる。この消防活動困難区域を通過する道路は、消防活動困難区域の解消に寄与する道路と考えられる。

このため、『消防活動困難区域（車道幅員 6.0m 以上の道路から 140m 圏域外）に該当する道路（区間）』を「消防活動困難区域の解消効果のある道路」として評価する。



- 1 災害時に消防車が通れる道路の幅員。(出典：防止都市実務ハンドブック編集委員会「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引(2005 年)」)
- 2 消防車搭載ホース延長を 200m と想定して、ホースの屈曲を考慮した延長。(出典：防止都市実務ハンドブック編集委員会「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引(2005 年)」)

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「18 区間」が該当する。

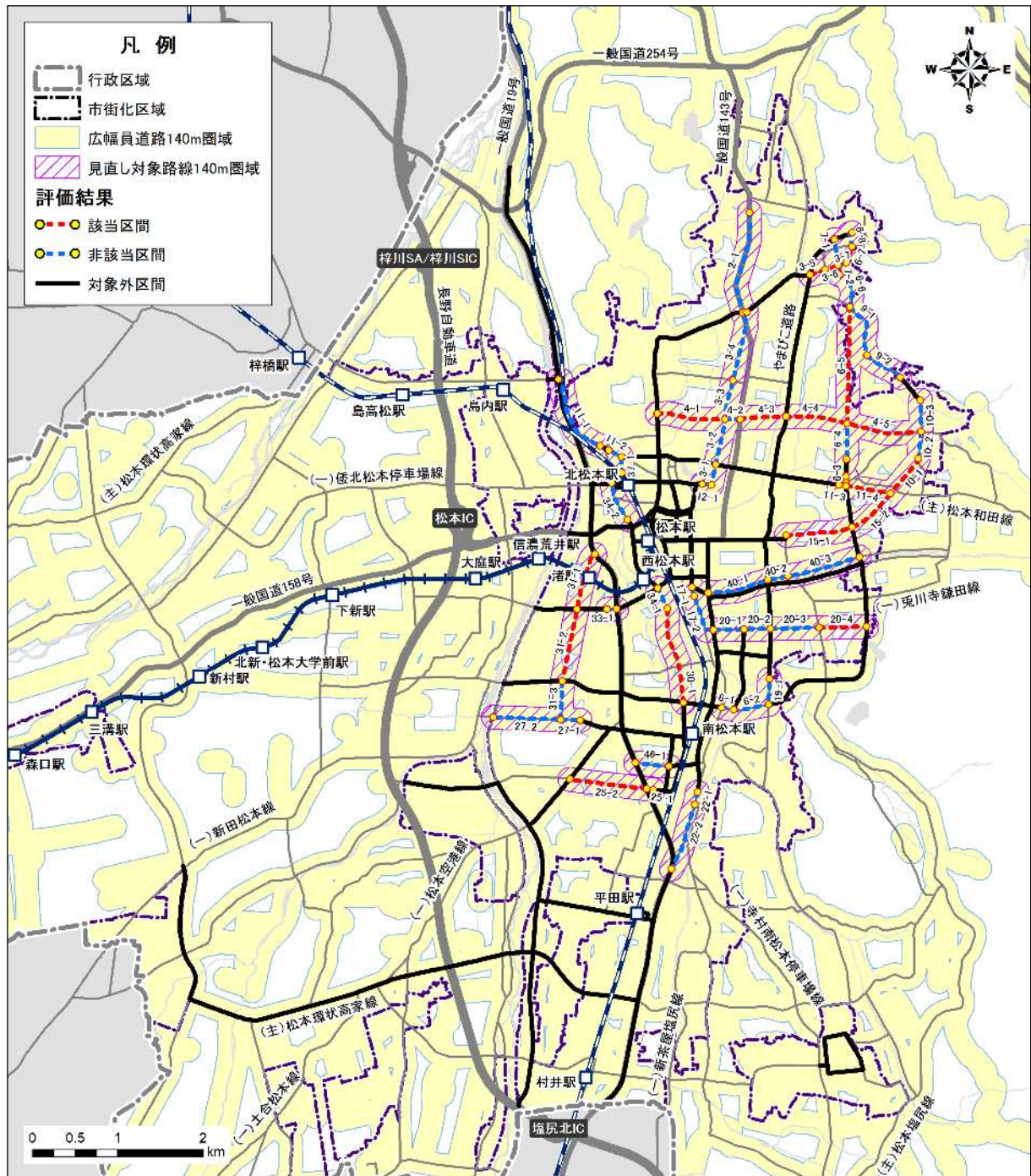


図 【都市防災機能】消防活動困難区域の解消機能に関する評価結果

広幅員道路は、「一般国道」、「一般県道」、「主要地方道」、「1級・2級・その他市道（幅員 6m 以上、2 車線相当）」を対象とした。また、消防活動困難区域（車道幅員 6.0m 以上の道路から 140m 圏域外）に一部でも該当している区間を「該当区間」として評価した。

(4) 延焼遮断機能

評価基準

松本市防災都市づくり計画（令和4年8月）において、令和元年度松本市危険度判定調査における道路データと現況の都市計画道路を用いて、都市防火区画の更新を行い、その構成道路を延焼遮断帯区間として抽出している。

当該道路については、都市防災上、不可欠な道路であるため、『延焼遮断帯要整備区間に該当する道路（区間）』を「延焼遮断機能を有する道路」として評価する。

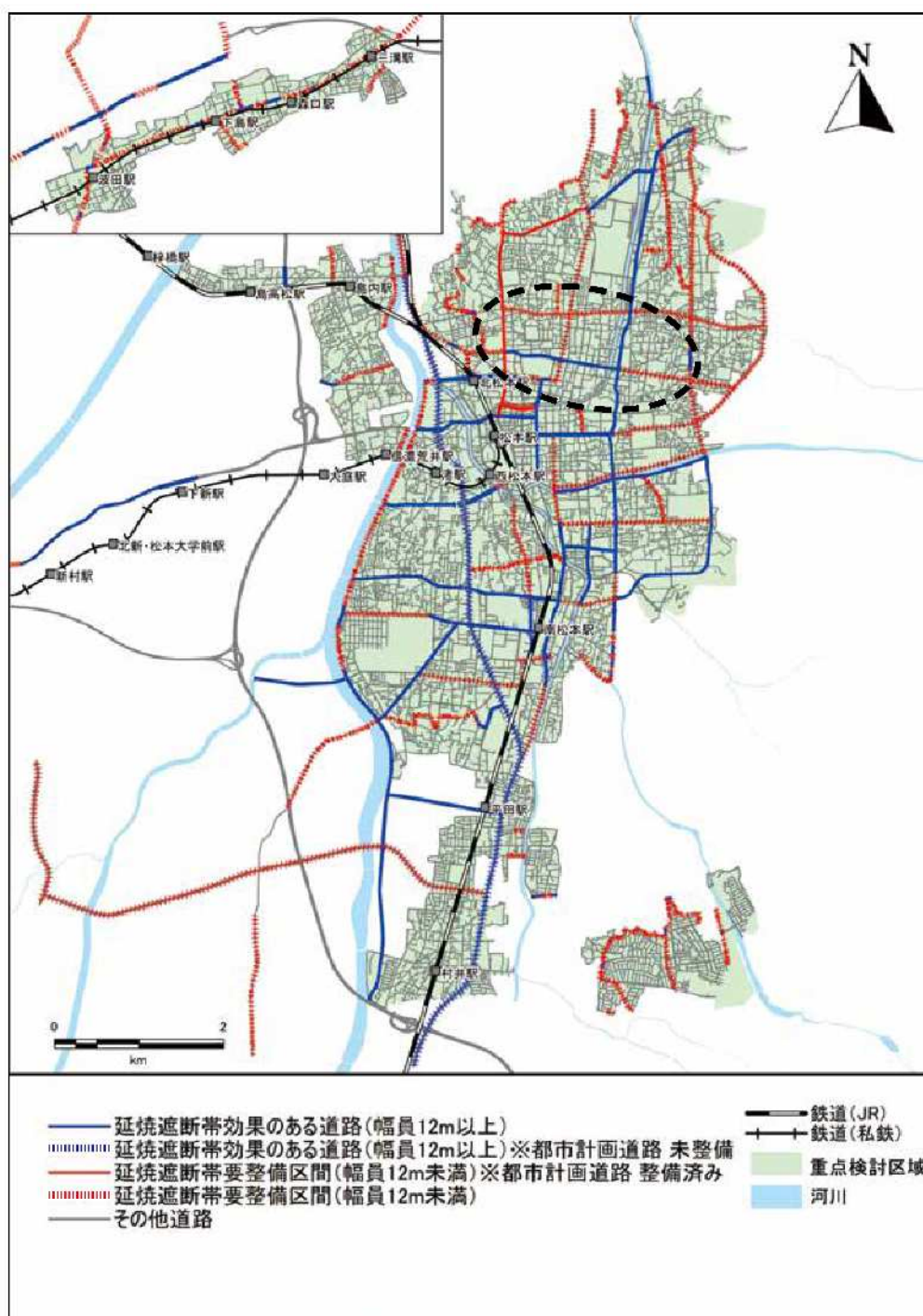


図 【参考】延焼遮断帯要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

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。

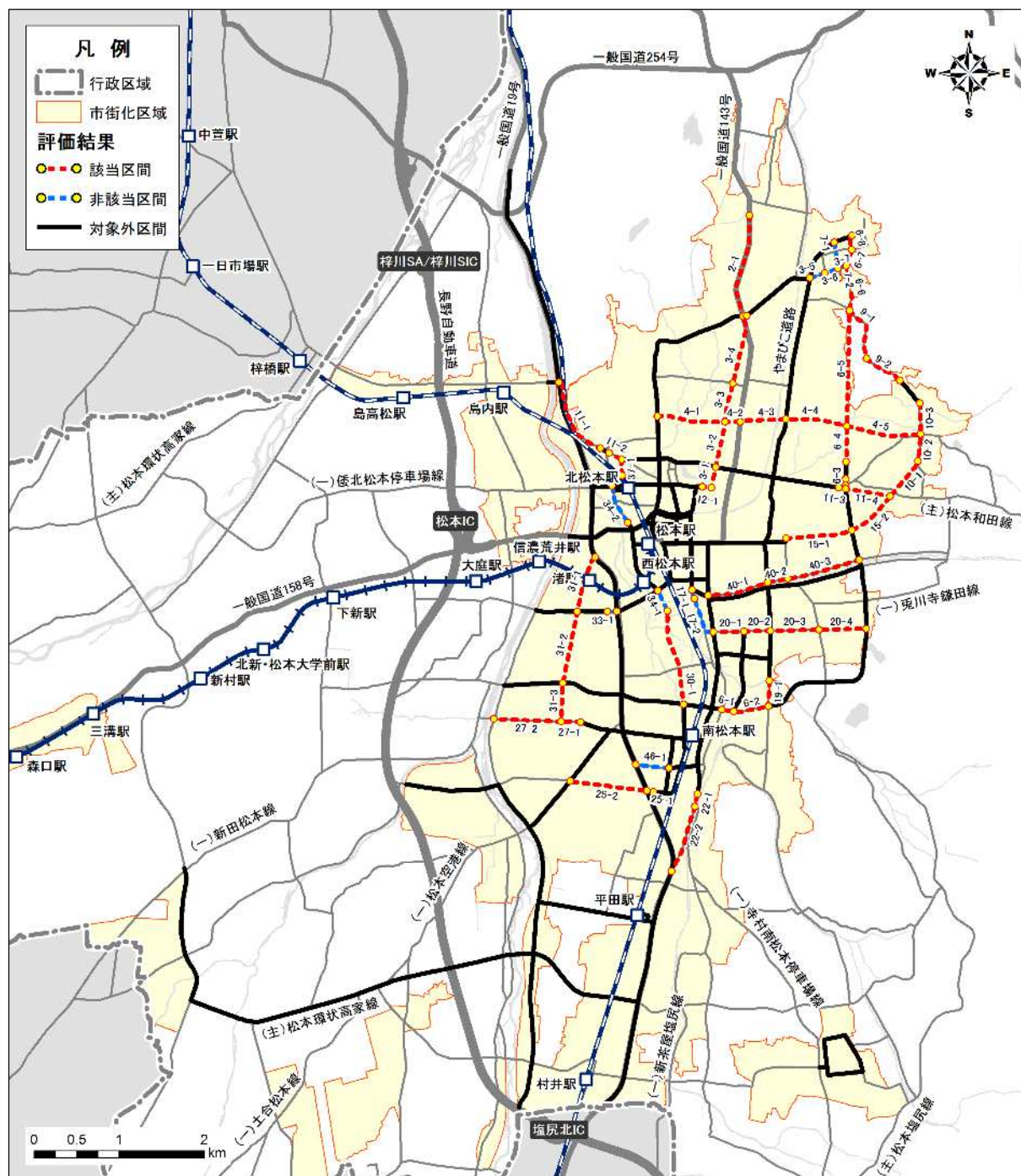


図 【都市防災機能】延焼遮断機能に関する評価結果

延焼遮断帯要整備区間に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

(5) 避難支援機能 (洪水災害)

評価基準

洪水浸水想定区域が指定される区域内で計画されている都市計画道路については、洪水災害時の避難路としての役割が期待される。

災害時に交通需要が発生するのはリスクの高いエリアから低いエリアへの避難が想定されるため、『浸水深 3.0m を超えるエリアに該当する道路 (区間)』を「避難支援機能 (洪水災害) を有する道路」として評価する。(R4 松本市防災都市づくり計画 P.20,21 より、浸水深 3.0m 未満は垂直避難が有効なため)

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「4区間」が該当する。

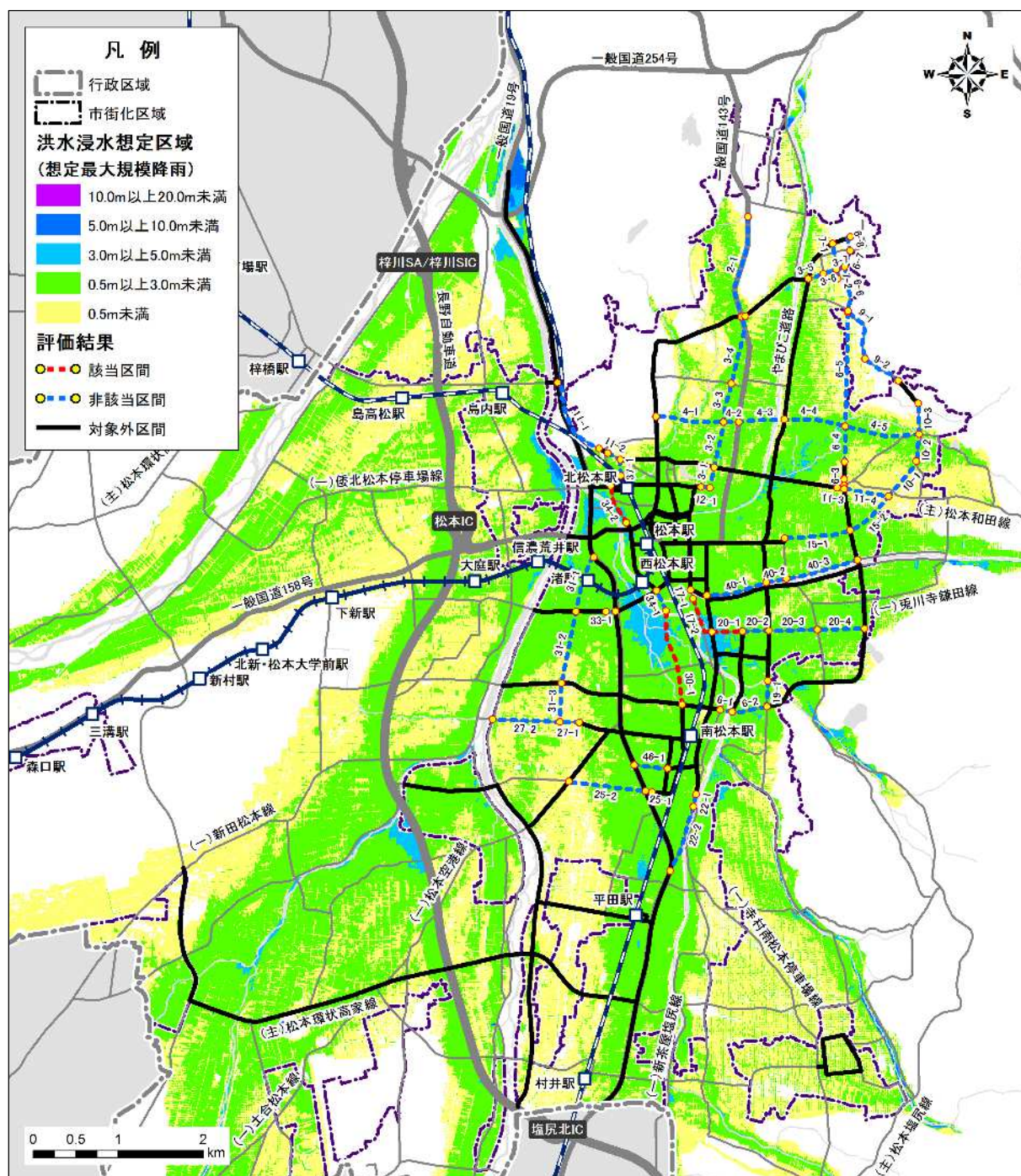


図 【都市防災機能】避難支援機能（洪水災害）に関する評価結果

浸水深 3.0mを超えるエリアに一部でも該当している区間を「該当区間」として評価した。

2 - 3 . 収容空間機能

(1) 電線共同溝の収容機能

評価基準

松本市第7次道路整備五箇年計画（令和5年8月）の整備方針において、「無電柱化の推進」を位置づけ、無電柱化検討路線を設定している。

無電柱化により、災害時における輸送・避難空間の確保に加えて、歴史的まちなみの保全・魅力ある都市景観の形成、安全で快適な通行空間の確保等の効果が期待される。

このため、『無電柱化（整備済） 電線地中化（事業中） 無電柱化検討路線に該当する道路（区間）』を「電線共同溝の収容機能を有する道路」として評価する。

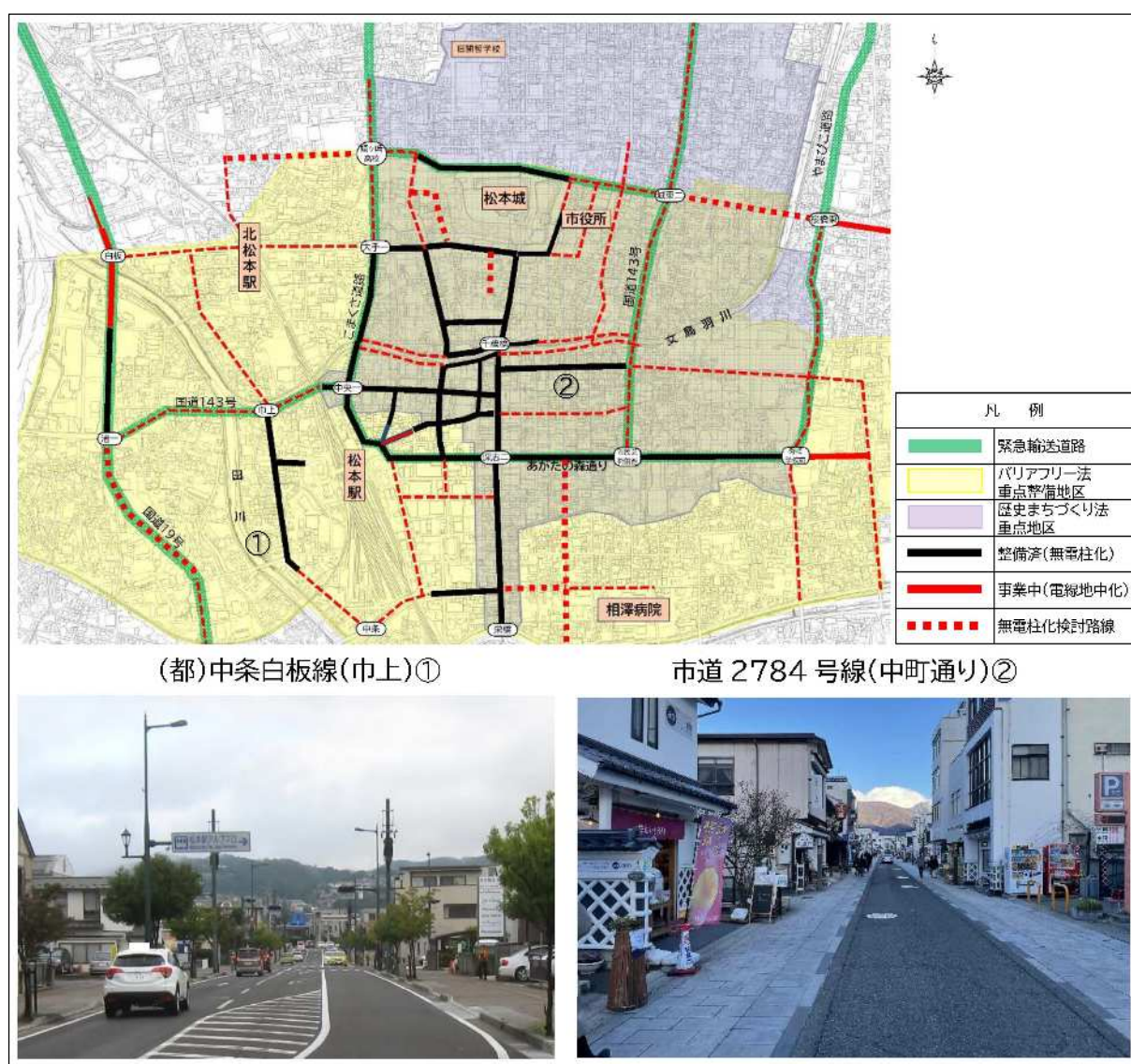


図 【参考】無電柱化検討路線（松本市第7次道路整備五箇年計画）

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「4 区間」が該当する。

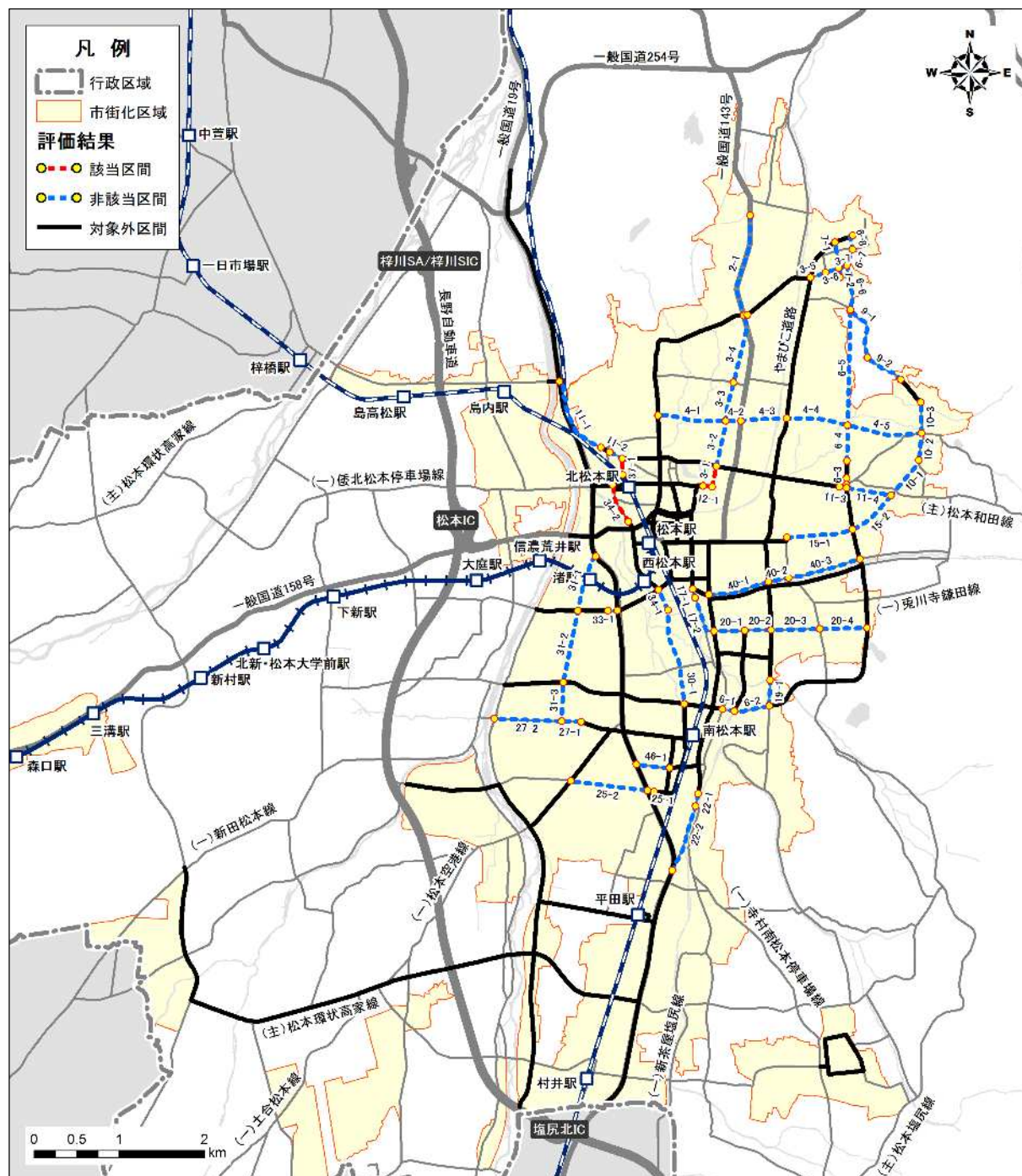


図 【収容空間機能】電線共同溝の収容機能に関する評価結果

無電柱化（整備済） 電線地中化（事業中） 無電柱化検討路線に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

(2) 公共交通運行支援機能

評価基準

松本市立地適正化計画（平成 31 年 3 月改定）に基づく、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの推進にあたり、今後、高齢化の進行が予測される中、市民の暮らしを支える公共交通が果たす役割が重要となっており、利便性の向上や利用促進などが求められている。

このため、『現道がバス路線となっている又は整備後にバス路線になり得る道路（区間）』を「公共交通運行支援機能を有する道路」として評価する。

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「29区間」が該当する。

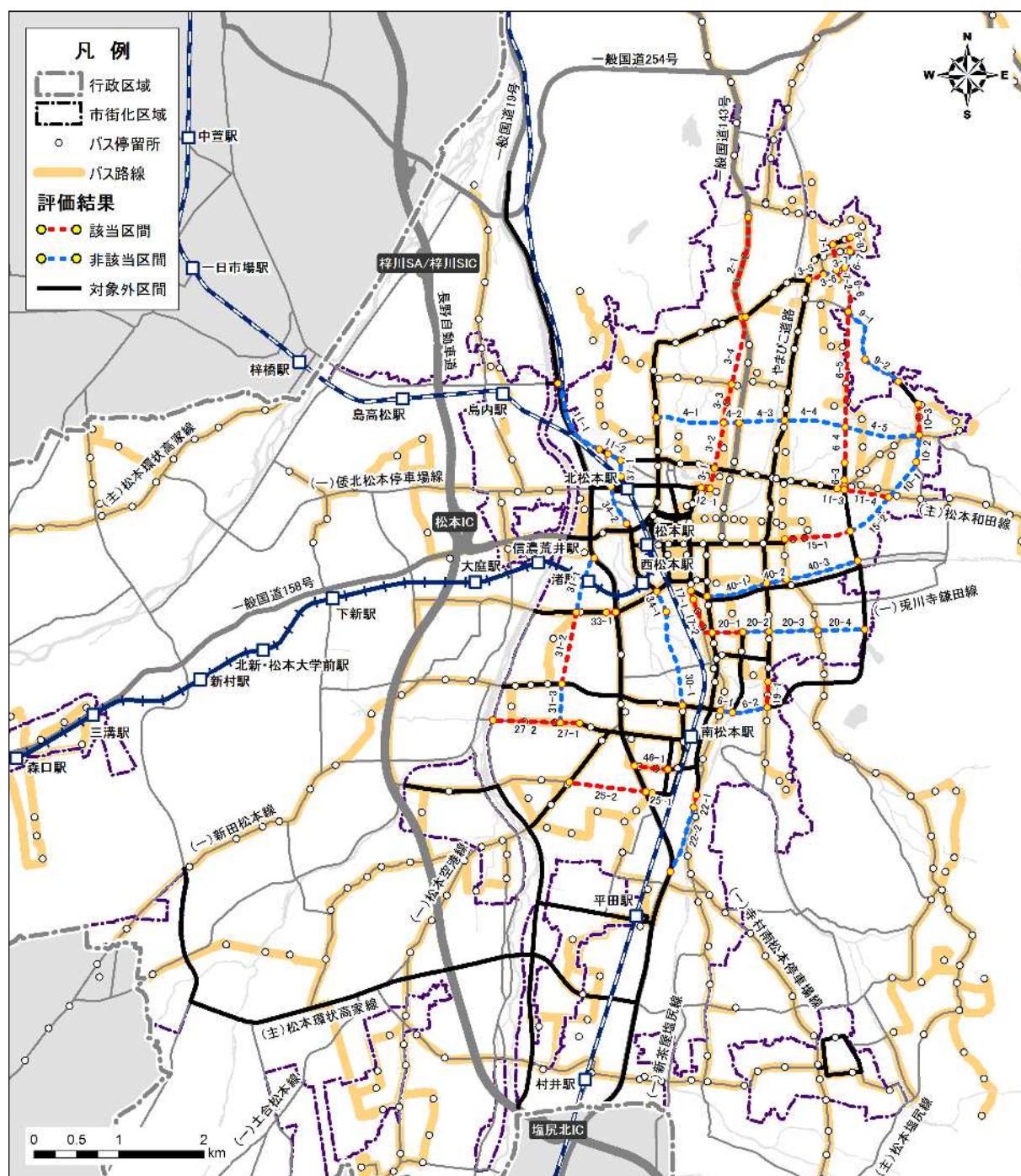


図 【収容空間機能】公共交通運行支援機能に関する評価結果

現道がバス路線となっている又は整備後にバス路線になり得る道路を「該当区間」として評価した。

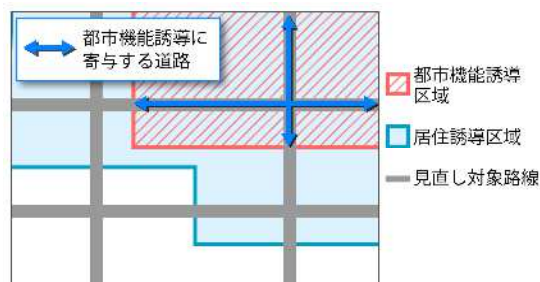
2 - 4 . 市街地形成機能

(1) 都市機能誘導機能

評価基準

松本市立地適正化計画（平成 31 年 3 月改定）では、便利な暮らしを支える拠点の形成を進めるため、中核的な都市機能等の維持・誘導を図る区域として、都市機能誘導区域を設定している。

このため、『都市機能誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路（区間）』を「都市機能誘導に寄与する道路」として評価する。



都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路

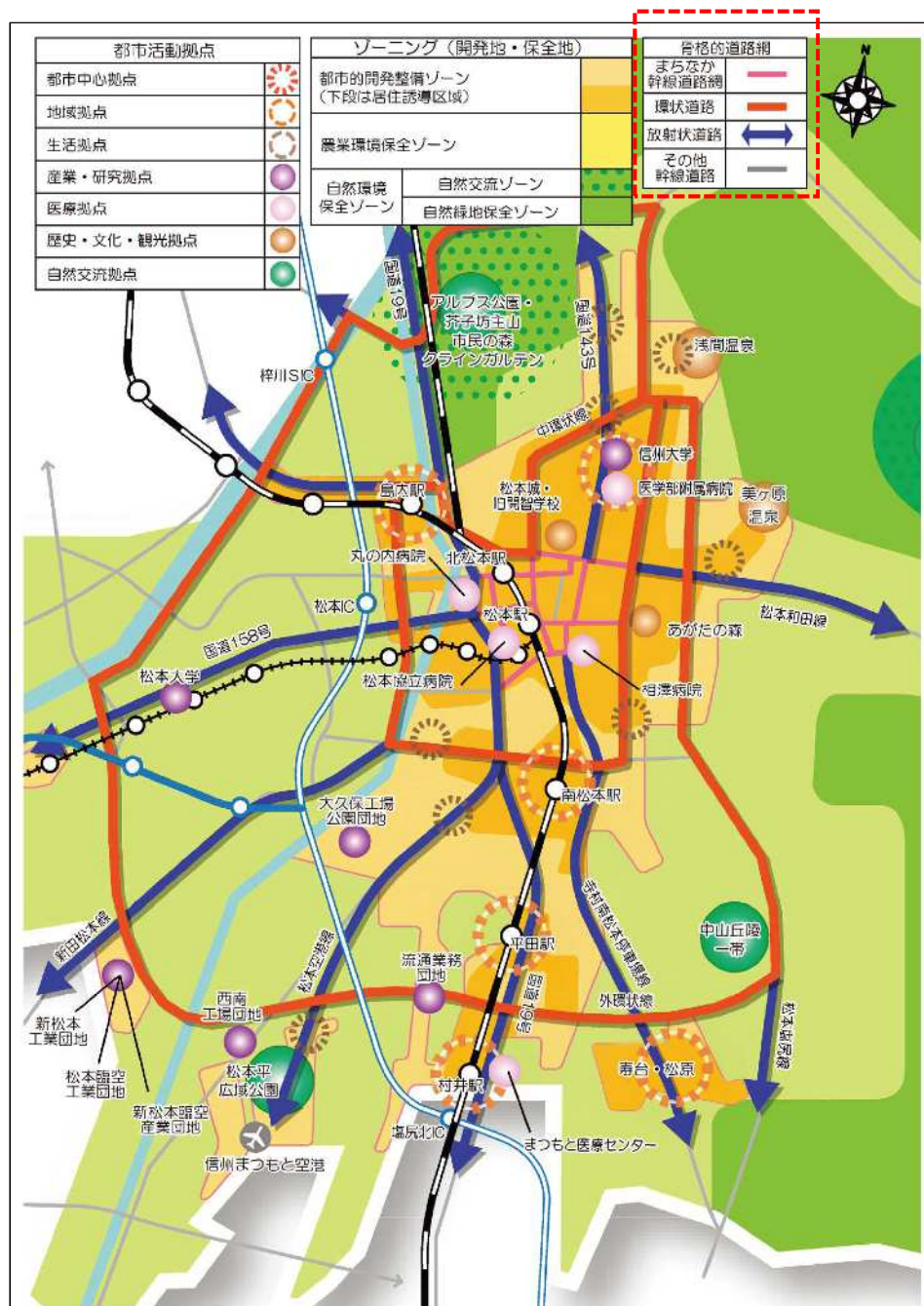
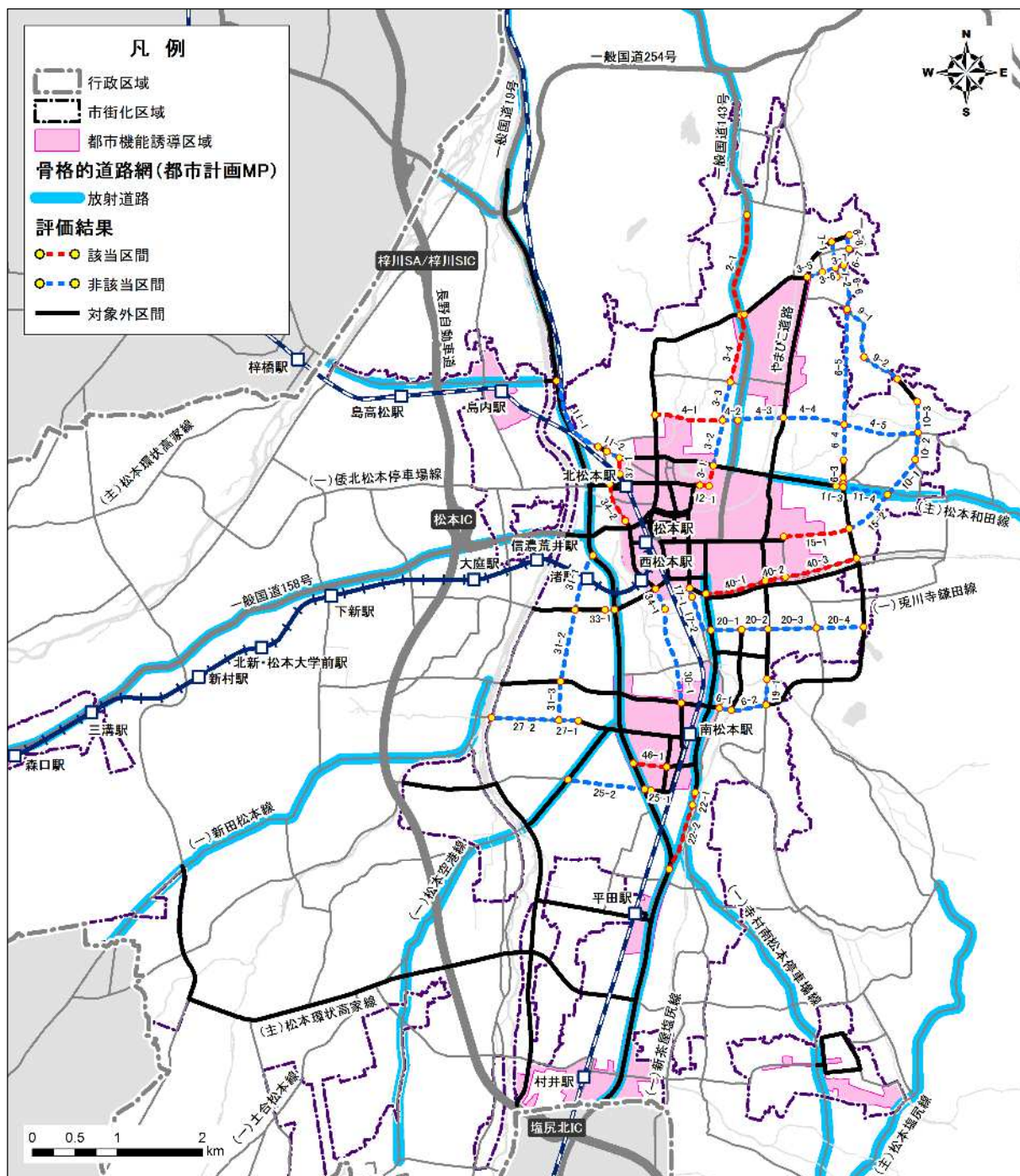


図 【参考】将来都市構造図（松本市都市計画マスタープラン）

評價結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「15 区間」が該当する。



【市街地形成機能】都市機能誘導機能に関する評価結果

区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

(2) 居住誘導機能

評価基準

松本市立地適正化計画（平成31年3月改定）では、豊富な資源とコンパクトな市街地の形成により、「住む人」と「訪れる人」にとって、魅力と活力にあふれる都市の創出を目指し、居住の維持・誘導を図る区域として、居住誘導区域を設定している。

このため、『居住誘導区域内に該当する道路又は誘導区域間を連絡する道路（区間）』を「居住誘導に寄与する道路」として評価する。

都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「放射道路」に位置づけられる道路

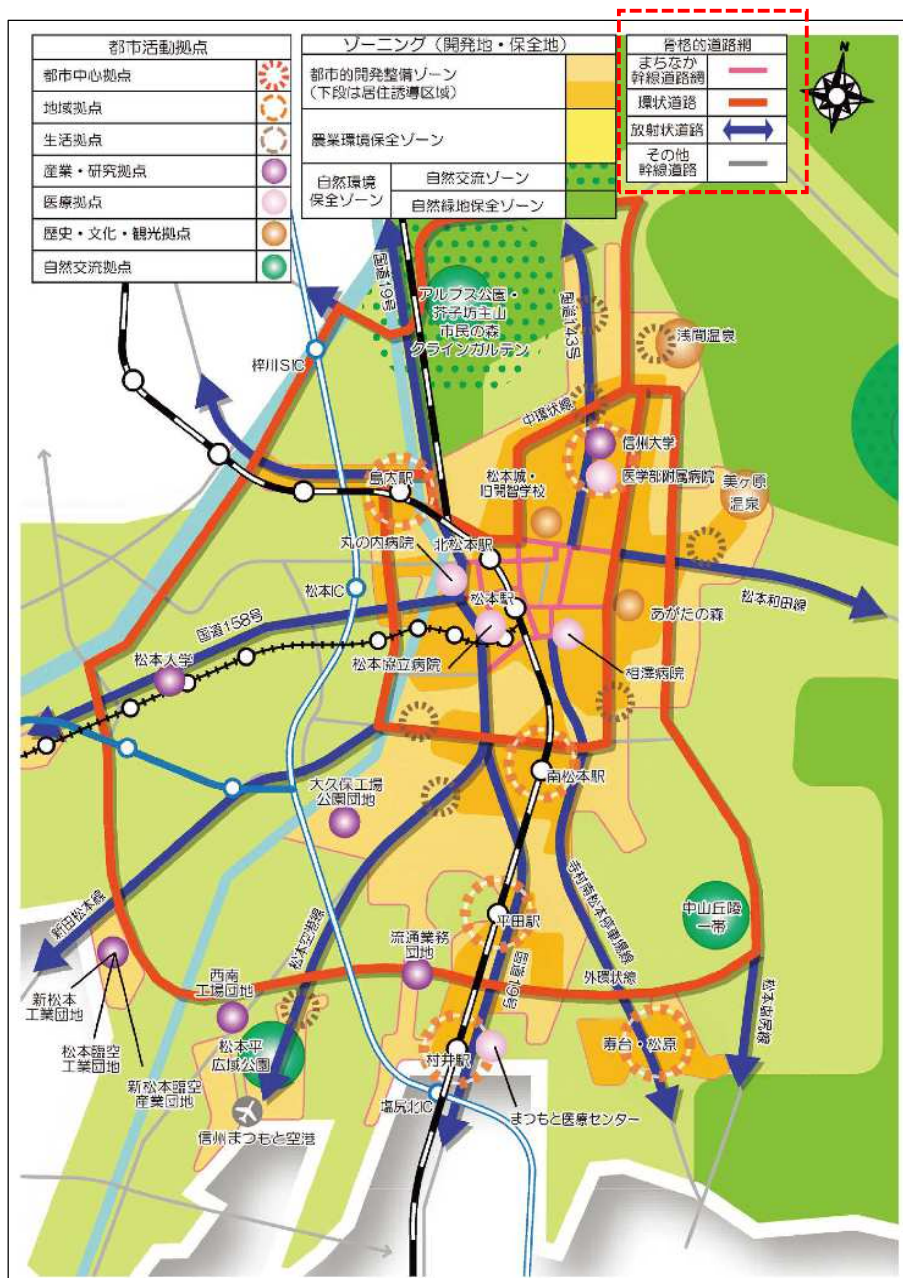
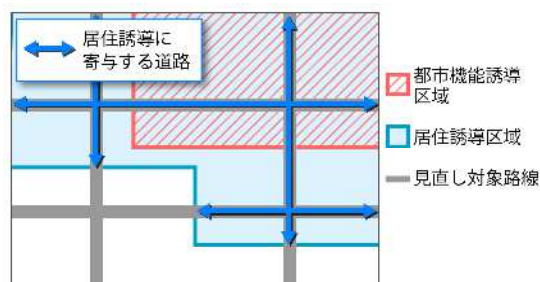


図 【参考】将来都市構造図（松本市都市計画マスタープラン）[再掲]

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「42 区間」が該当する。

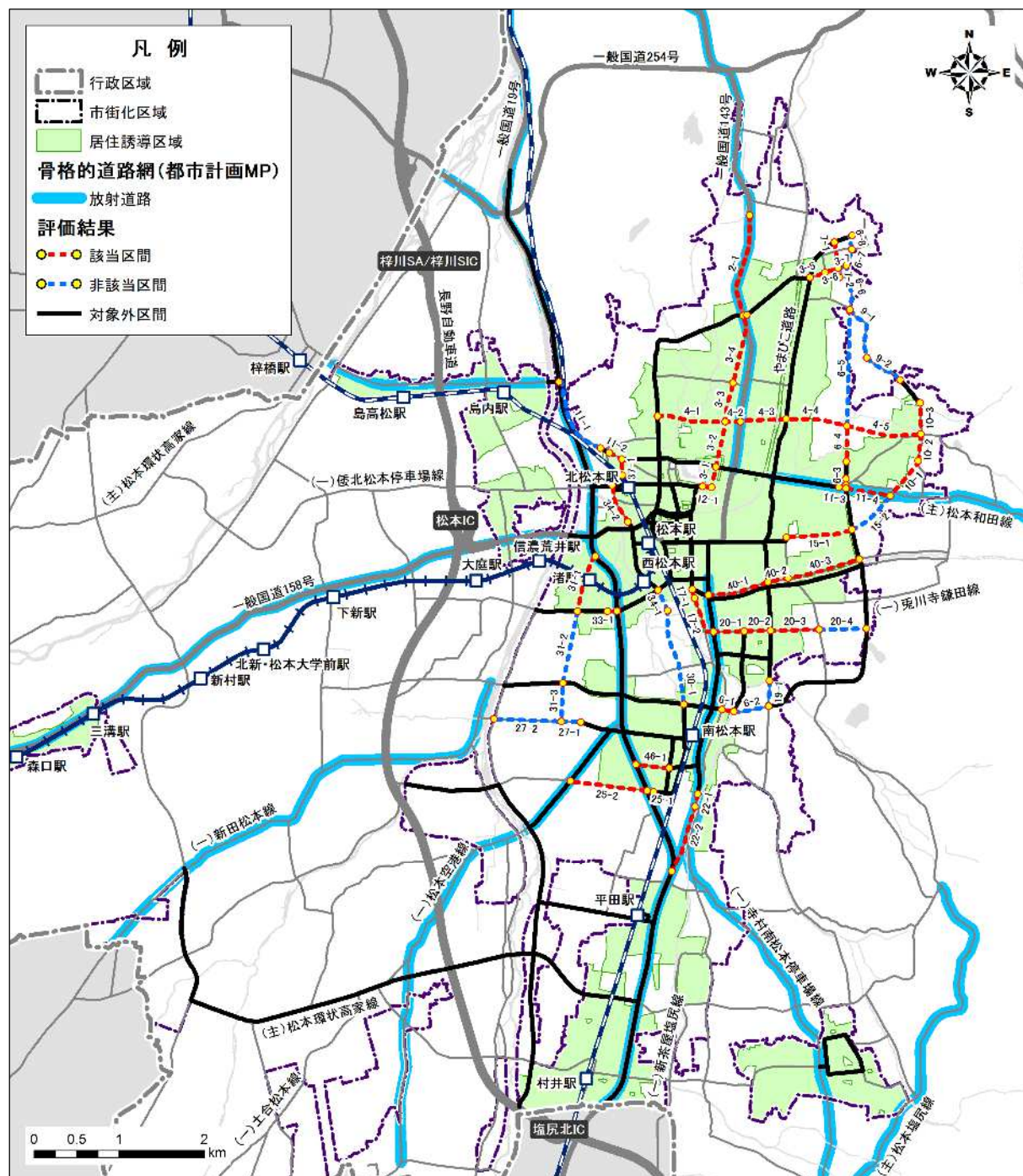


図 【市街地形成機能】居住誘導機能に関する評価結果

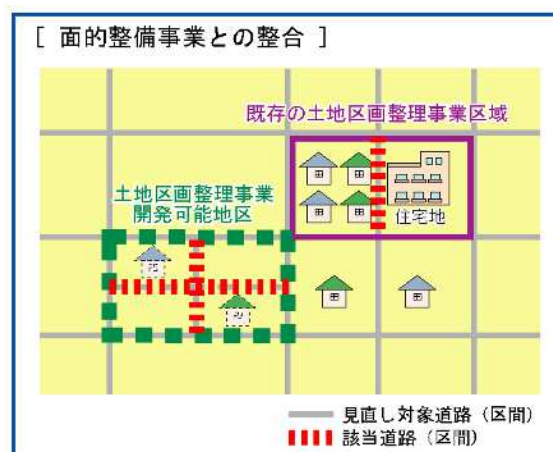
区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

(3) 開発計画支援機能

評価基準

都市計画道路の整備にあたっては、土地区画整理事業などの面的整備事業との整合を図り、一体的なまちづくりを進めていくことが望ましい。

このため、『面的整備事業地区内、工業団地内の道路及びそのアクセス道路（区間）』を「開発計画支援機能を有する道路」として評価する。



評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「11区間」が該当する。

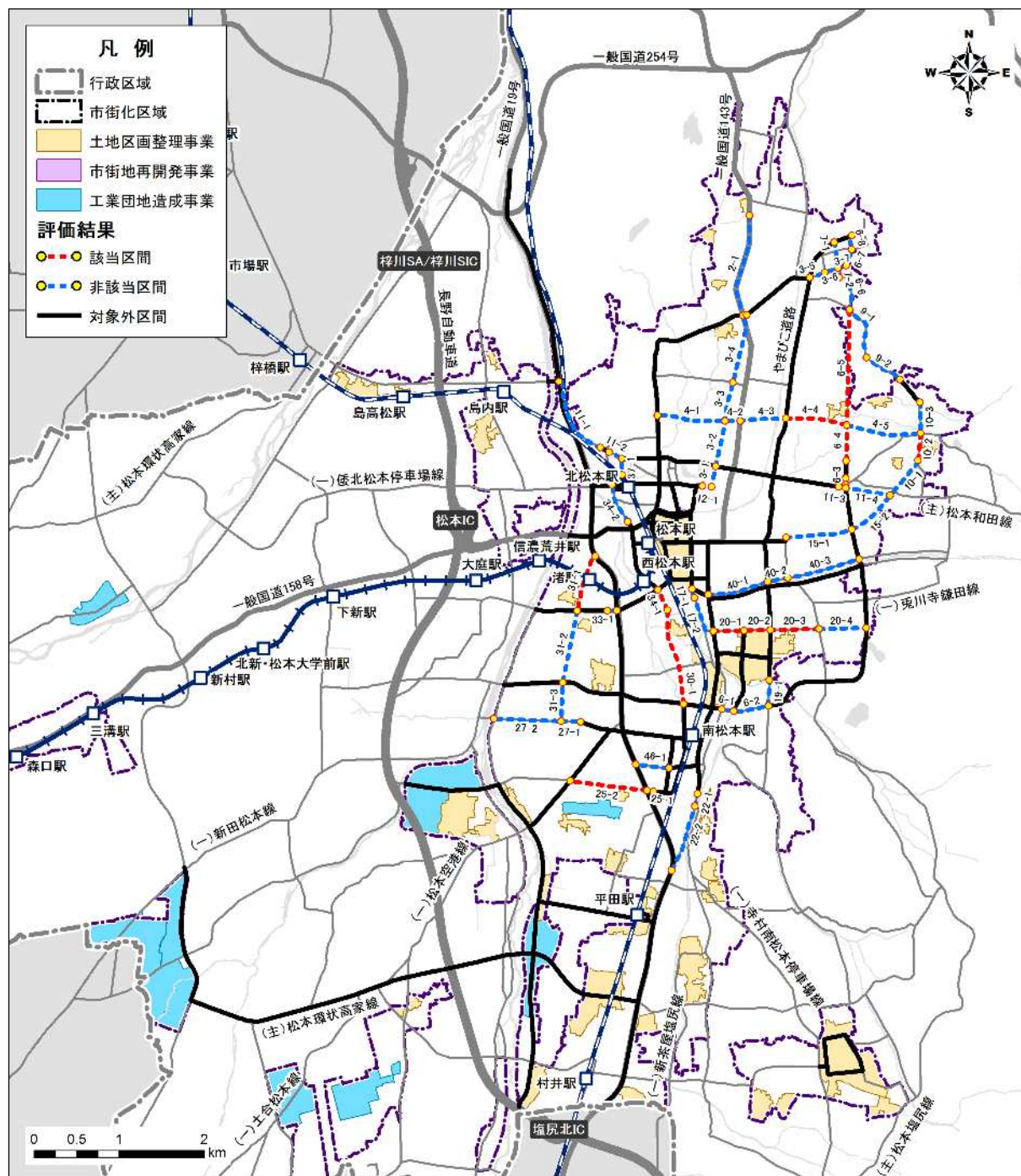


図 【市街地形成機能】開発計画支援機能に関する評価結果

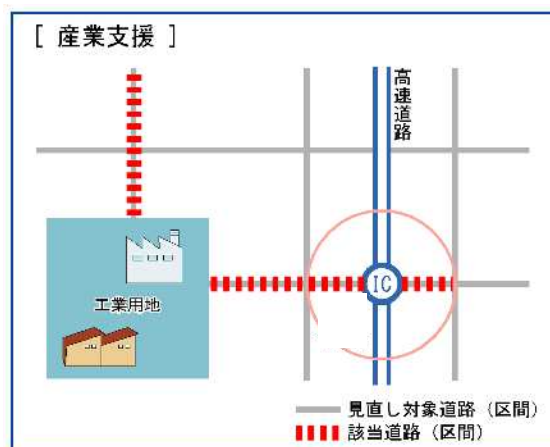
面的整備事業地区内、工業団地内の道路及びそのアクセス道路を「該当区間」として評価した。

(4) 産業支援機能

評価基準

都市計画道路は、物流や産業を支える幹線的な道路としての役割も期待される。

このため、『既存の工業団地に接続する道路（区間）又は松本 IC から工業団地へのアクセス路に該当する道路（区間）』を「産業支援機能を有する道路」として評価する。



評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「6 区間」が該当する。

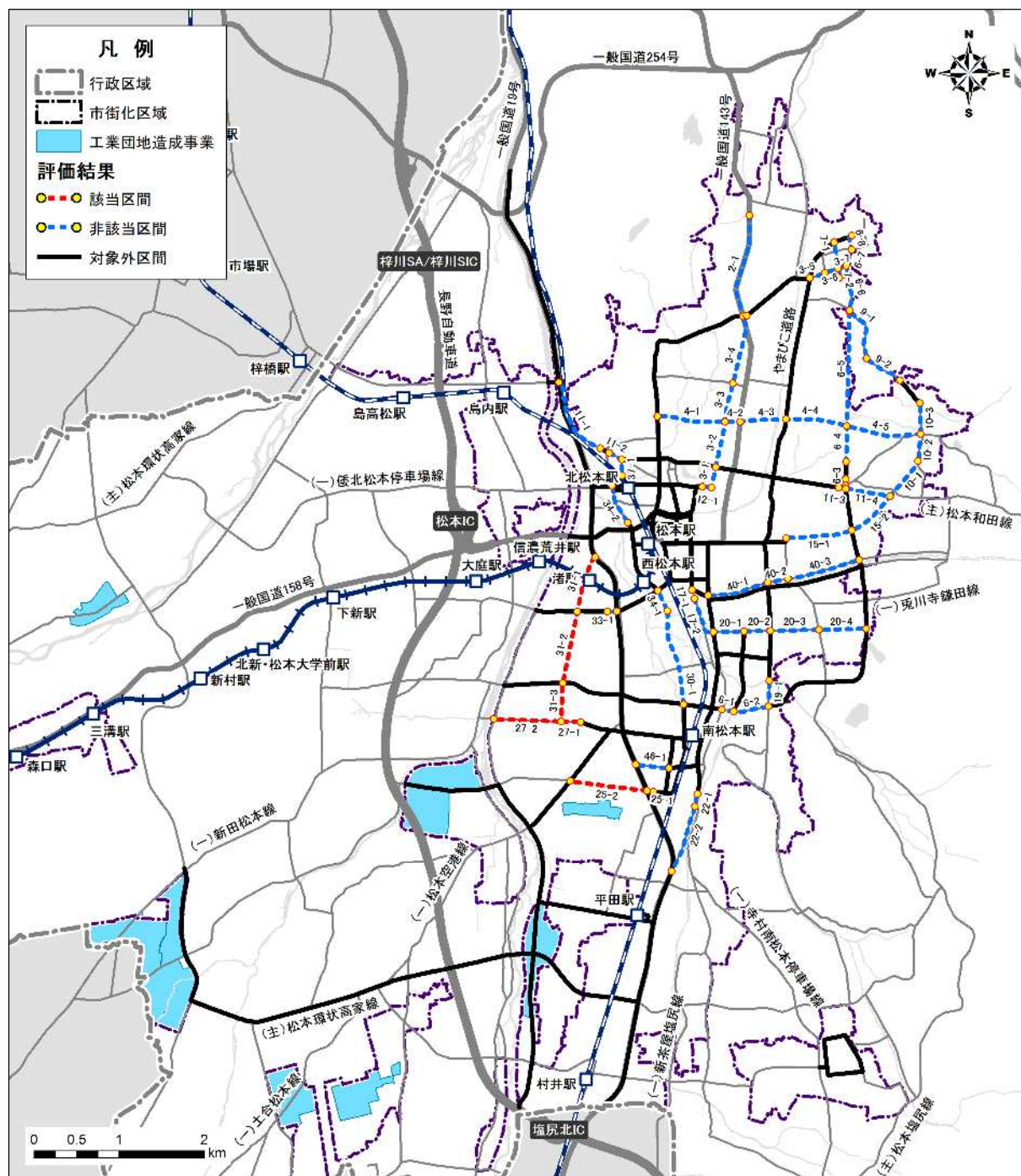


図 【市街地形成機能】産業支援機能に関する評価結果

既存の工業団地に接続する道路又は松本 IC から工業団地へのアクセス路に該当する道路を「該当区間」として評価した。

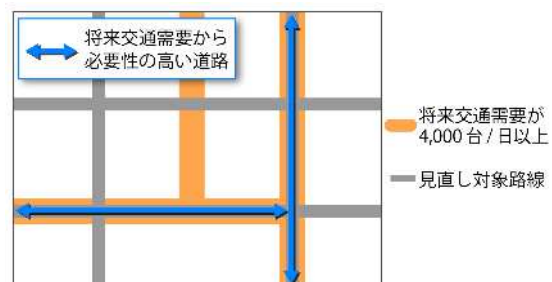
2 - 5 . 交通機能

(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。

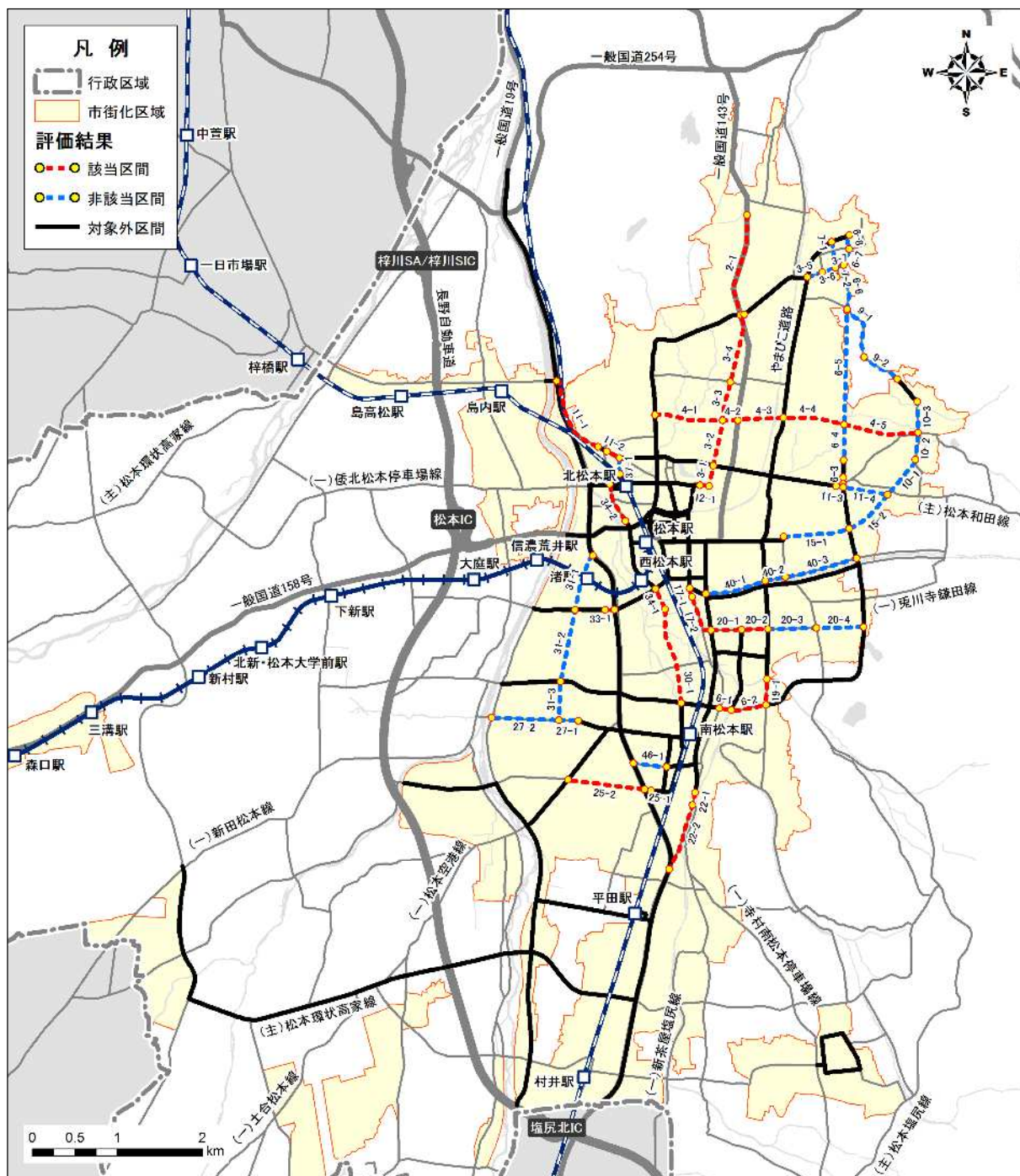


1 フルネット(全ての路線が整備された場合)における将来交通量推計結果を用いる。

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。

評價結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「28 区間」が該当する。

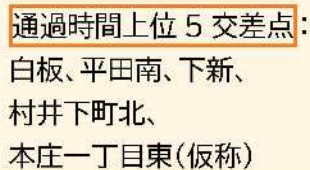


【交通機能】トラフィック機能（将来交通需要）に関する評価結果

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。

評價基準

このため、『渋滞箇所及びその周辺（半径 500m）に該当する道路（区間）』を「渋滞緩和機能を有する道路」として評価する。



36

評價結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「34 区間」が該当する。

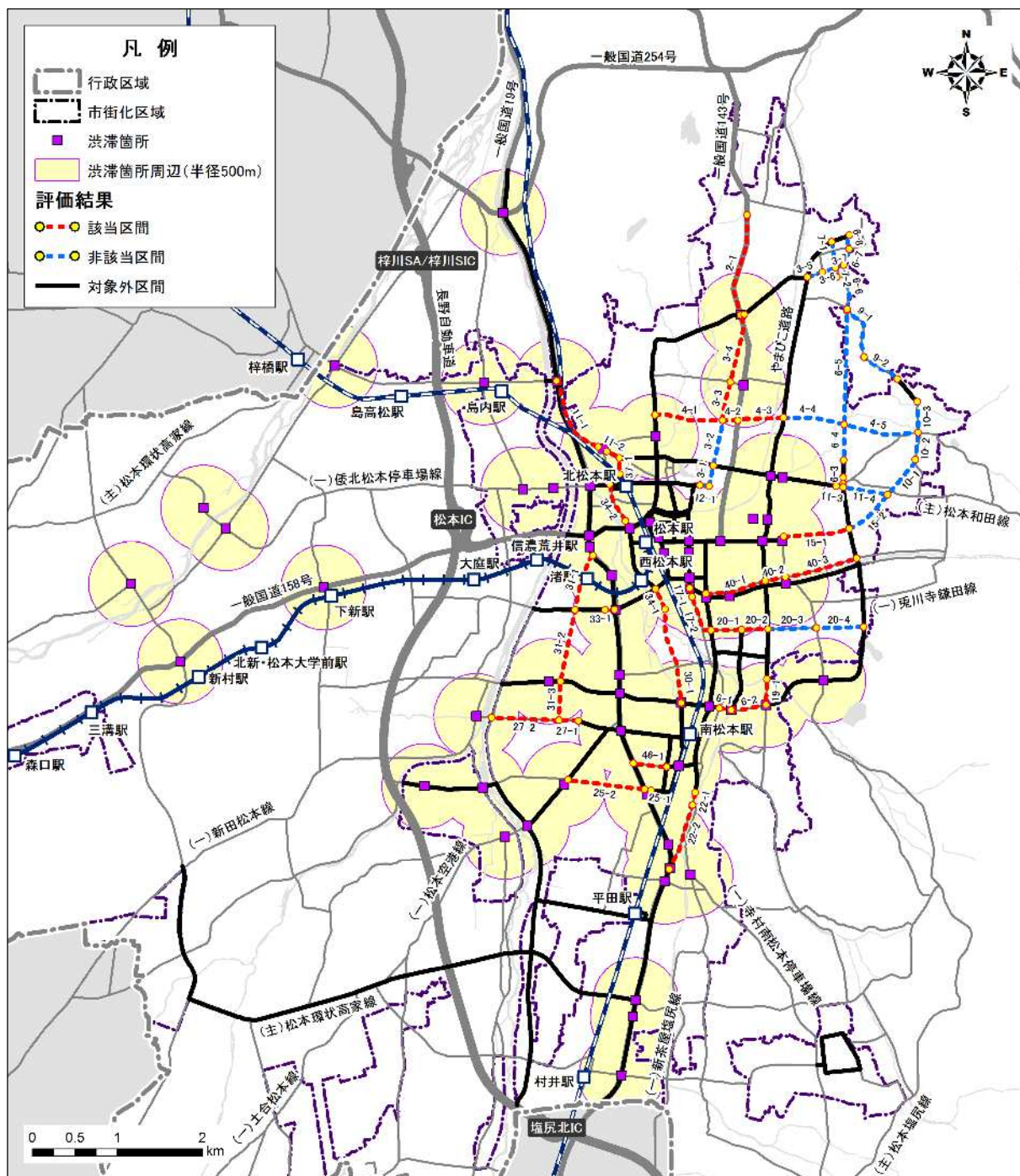


図 【交通機能】渋滞緩和機能に関する評価結果

渋滞箇所及びその周辺（半径 500m）に一部でも該当する道路を「該当区間」として評価した。

(3) 中心市街地通過交通抑制機能

評価基準

都市計画道路が整備されることで、交通の分散化が図られ、中心市街地への通過交通の抑制が図られることが期待される。

このため、『環状道路に該当する道路(区間)』を「中心市街地通過交通抑制機能を有する道路」として評価する。

都市計画マスタープランの将来都市構造及び交通体系の整備方針で、「環状道路」に位置づけられる道路

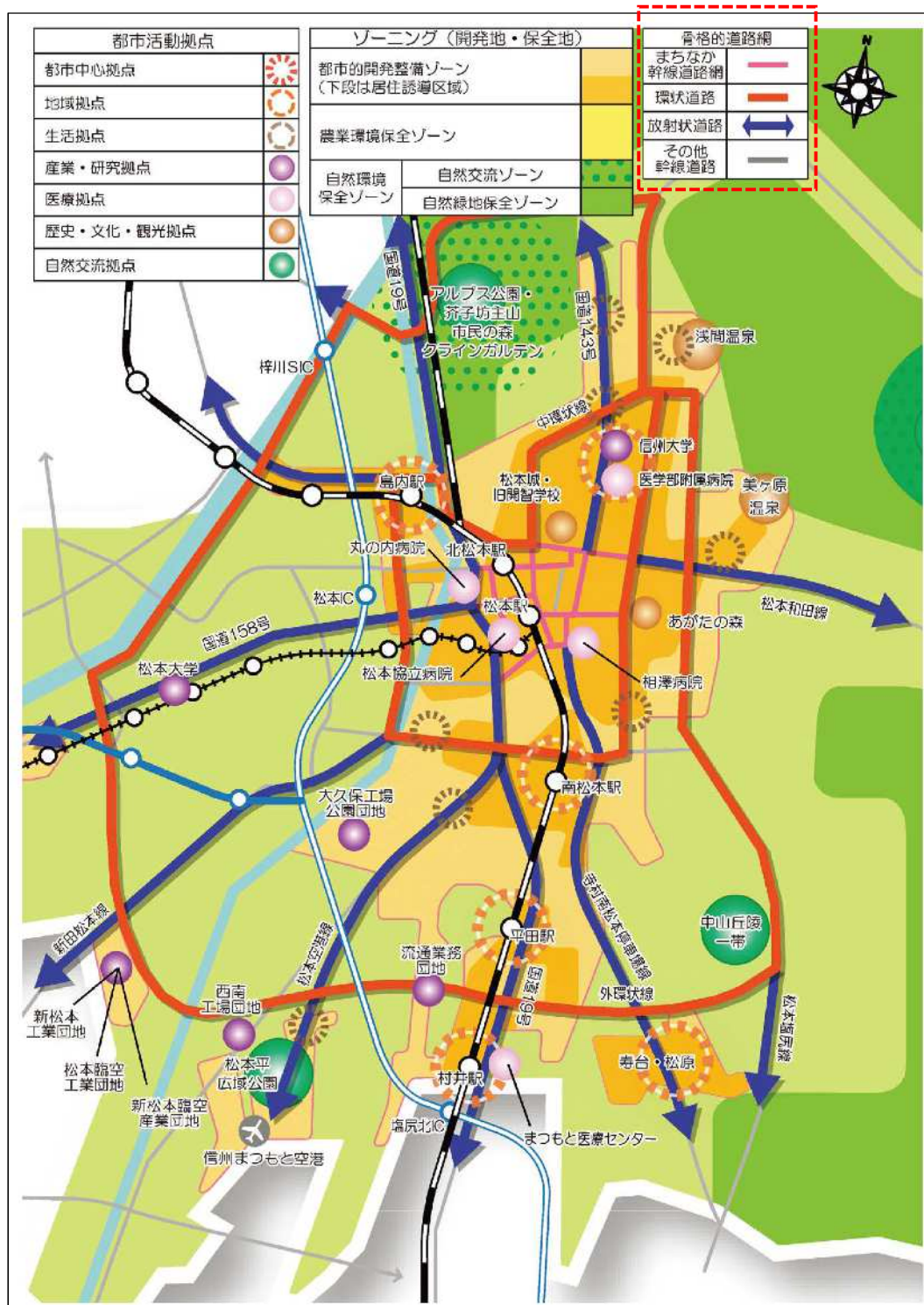
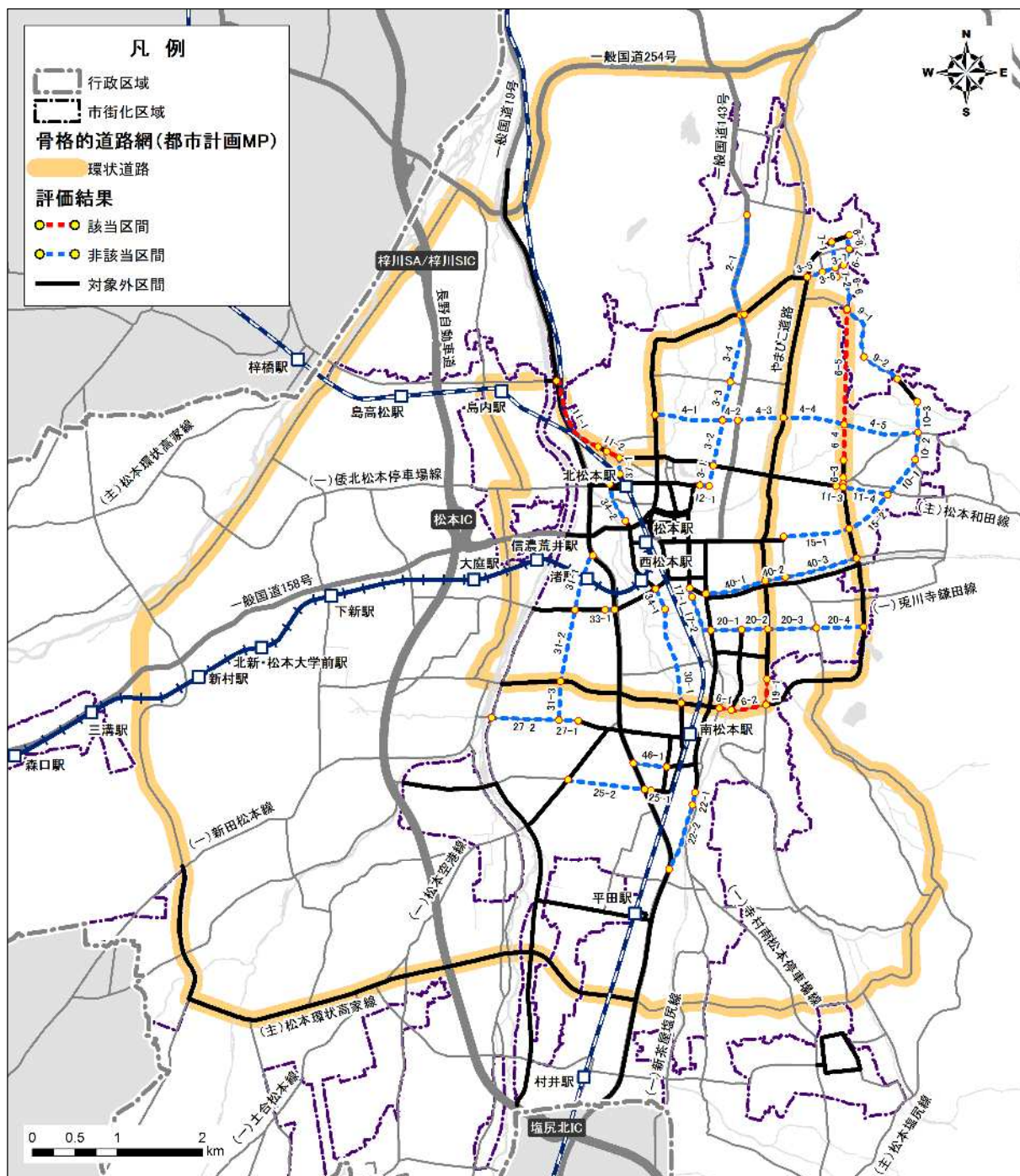


図 【参考】将来都市構造図(松本市都市計画マスタープラン)[再掲]

評價結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「8区間」が該当する。



【交通機能】中心市街地通過交通抑制機能に関する評価結果

環状道路として位置づけられている道路を「該当区間」として評価した。

(4) 自転車の安全性確保機能

評価基準

松本市自転車活用推進計画(令和3年9月)において、自転車ネットワーク路線が設定され、自転車の利用促進に向けた取組や整備が進められている。

このため、『自転車ネットワーク路線のうち、「R5～8年整備予定路線」又は「松本駅から自転車利用の多い高校までの道路(区間)」を「自転車の安全性確保機能を有する道路」として評価する。



図 【参考】自転車通行空間 整備予定路線図

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「12区間」が該当する。

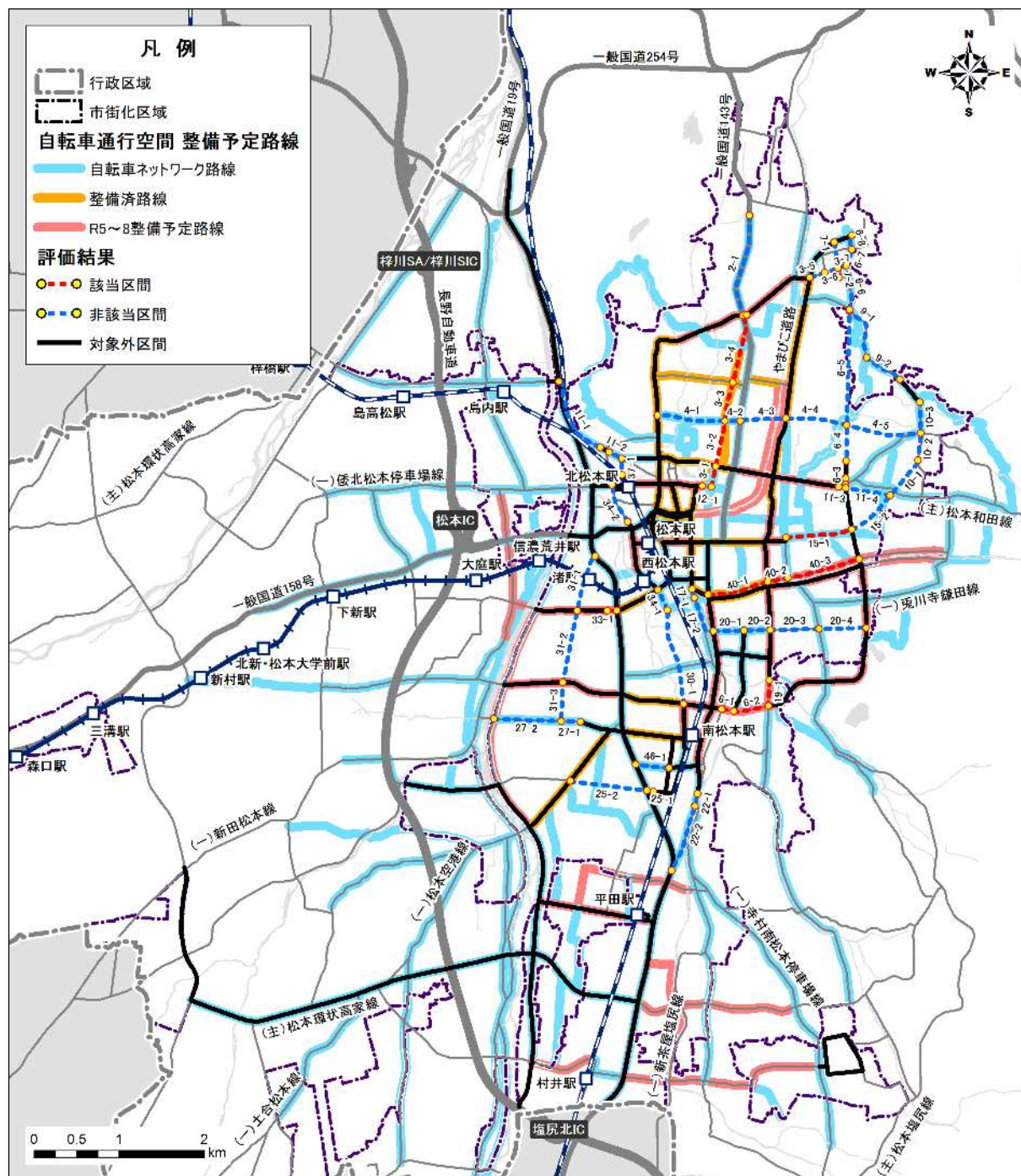


図 【交通機能】自転車の安全性確保機能に関する評価結果

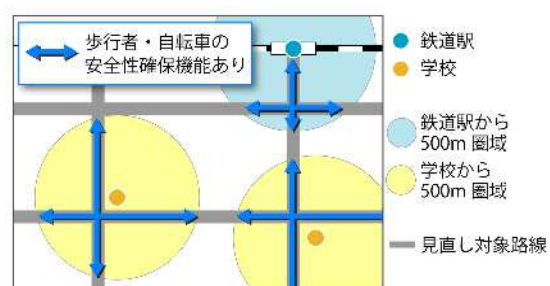
自転車ネットワーク路線のうち、「R5～8年整備予定路線」又は「松本駅から自転車利用の多い高校までの道路」を「該当区間」として評価した。

(5) 歩行者等の安全性確保機能

評価基準

鉄道駅では、駅周辺利用者など歩行者が多く、また、小中学校、高校周辺では児童・生徒の多くが登下校しており、これら施設周辺における安全性確保は重要な課題である。

このため、『鉄道駅、小中学校、高校、大学から半径 500m 以内 に該当する道路(区間)』を「歩行者等の安全性確保機能を有する道路」として評価する。



徒歩圏は立地適正化計画の考え方と整合を図り、「半径 500m」を採用した。

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「37区間」が該当する。

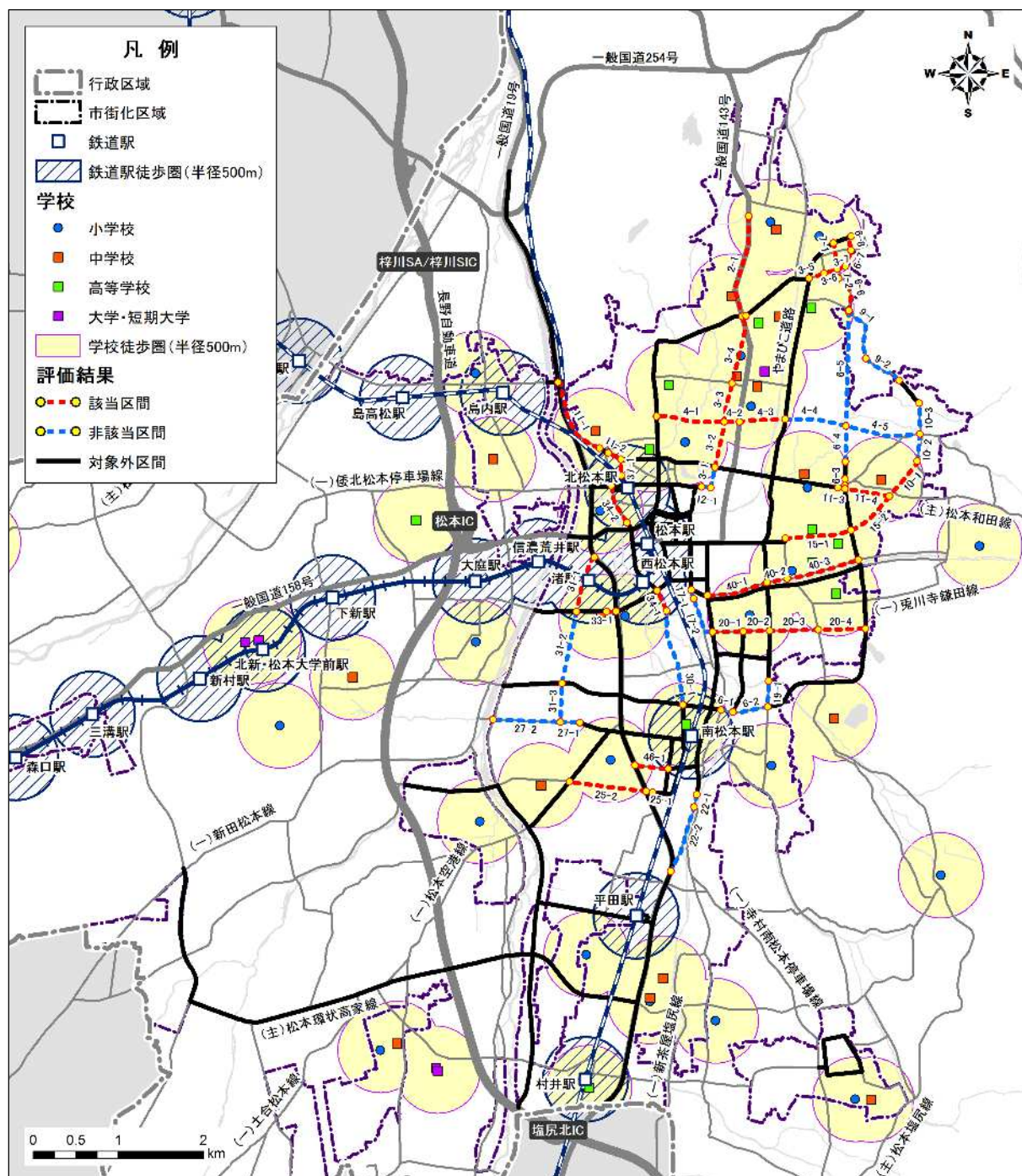


図 【交通機能】歩行者等の安全性確保機能に関する評価結果

区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

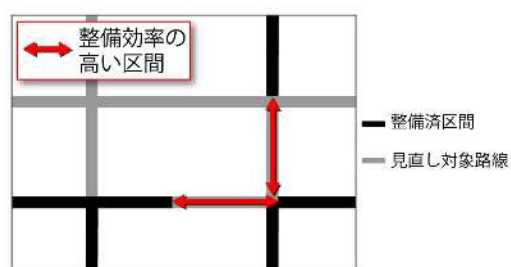
(6) 道路の連続性確保機能

評価基準

都市計画道路について、わずかな区間を残した整備は、安全面や事業の連続性の観点からも問題がある。

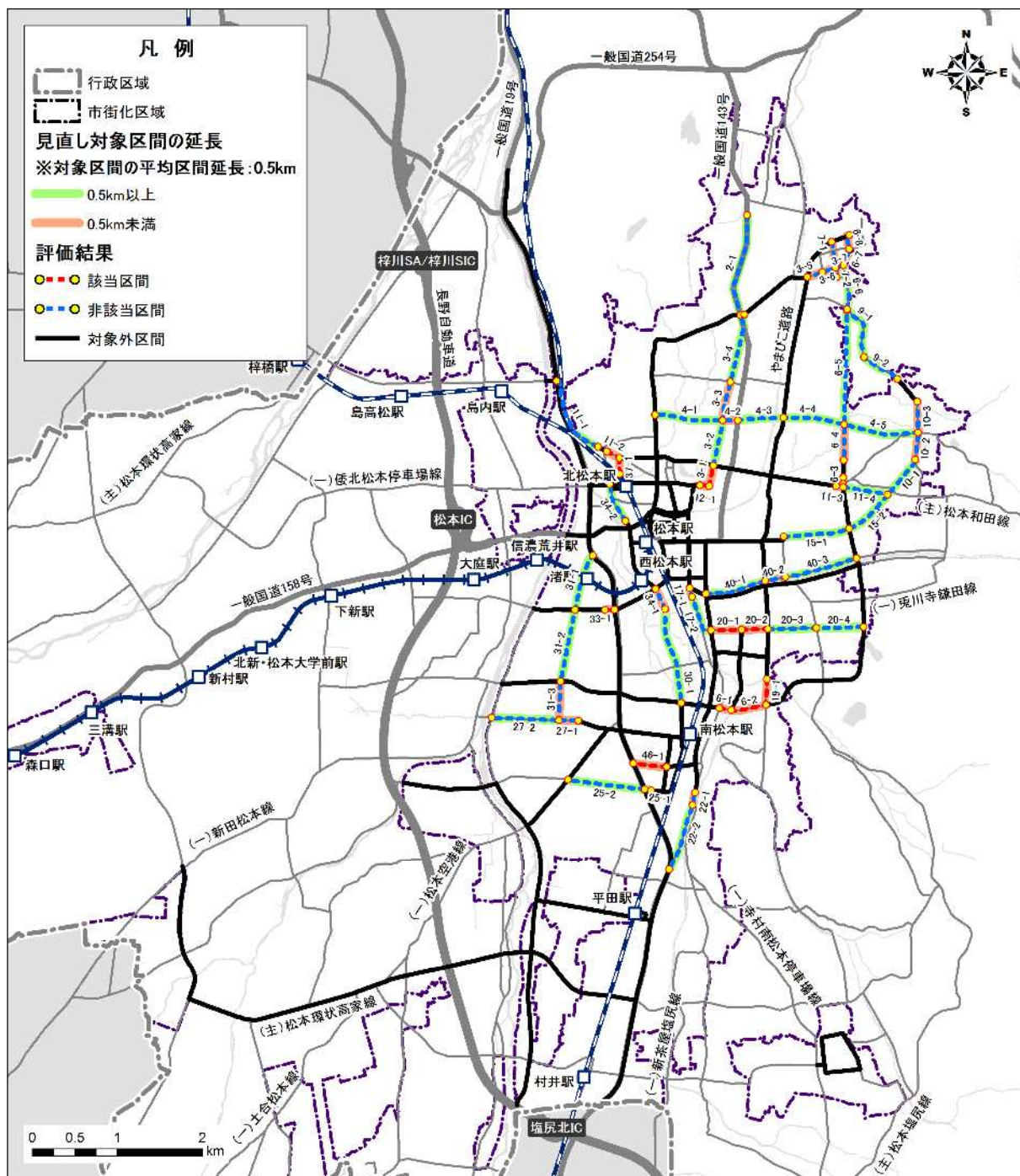
このため、『一定の未整備区間の整備により直結した長い区間が確保できる道路』を「道路の連続性確保機能を有する道路」として評価する。

なお、見直し対象区間の平均区間延長である「0.5km(500m)」未満の区間を「一定の未整備区間」とする。



評價結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「13 区間」が該当する。



【交通機能】道路の連続性確保機能に関する評価結果

一定の未整備区間(0.5km(500m))の整備により直結した長い区間が確保できる道路を「該当区間」として評価した。

(7) 観光施設へのアクセス機能

評価基準

松本市は、国宝・松本城をはじめ、市内に観光関連施設が多数分布しており、観光都市としての特性を有している。都市計画道路の整備により、これらの施設へのアクセス性向上に寄与することが期待される。

このため、『観光施設アクセス圏（半径 500m）に該当する道路（区間）』を「観光施設へのアクセス機能を有する道路」として評価する。

観光施設は、松本市「主要観光施設パンフレット」に掲載されている「観光施設」、「温泉」を対象とした。
アクセス圏は立地適正化計画の考え方と整合を図り、「半径 500m」を採用した。

評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「22区間」が該当する。

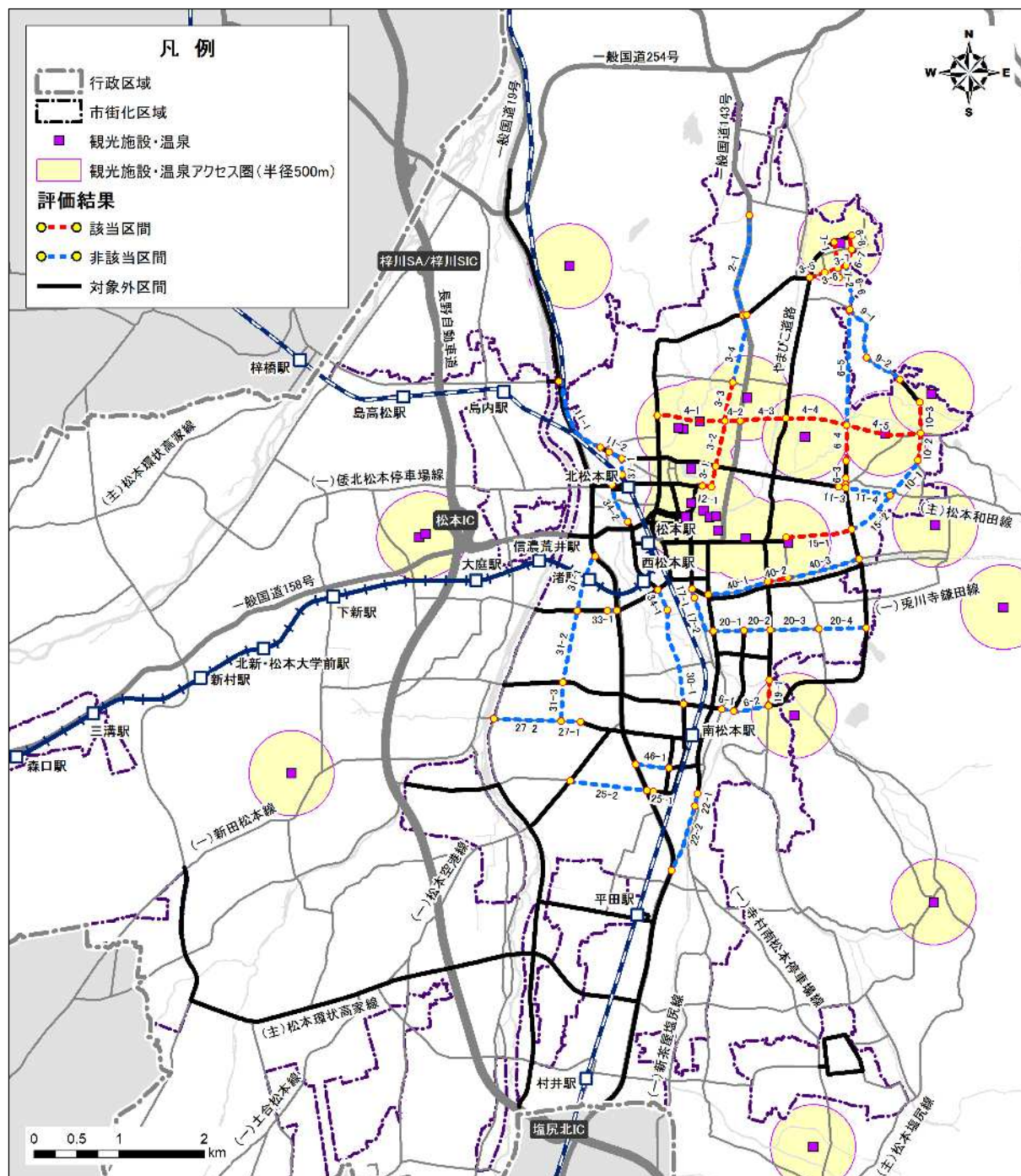


図 【交通機能】観光施設へのアクセス機能に関する評価結果

区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

2 - 6 . 必要性の評価結果一覧

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）	消防活動困難区域の解消機能	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	公共交通運行支援機能	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	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	0	0	0	0	1	0	1	6	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	0	0	0	0	1	0	1	4	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	0	0	1	0	1	2	3-7	3・4・3 丸の内浅間線			
9	4-1	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	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 蠺ヶ崎新井線			
10	4-2	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	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 蠺ヶ崎新井線			
11	4-3	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	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 蠺ヶ崎新井線			
12	4-4	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	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 蠺ヶ崎新井線			
13	4-5	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	8	4-5	3・5・4 蠺ヶ崎新井線			
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	0	0	1	0	1	0	0	7	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	0	0	1	0	0	0	1	8	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	0	0	1	0	0	0	0	7	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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	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	0	0	0	0	1	0	1	5	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	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	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	0	0	0	0	1	0	1	5	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	0	0	0	0	0	0	0	1	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	0	0	0	0	0	0	0	1	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	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	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	0	0	0	0	0	0	1	4	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	16	1.09	未整備	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	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	16	0.13	未整備	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	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	0	0	0	0	1	1	0	6	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	16	0.58	未整備	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	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	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	0	1	0	1	1	0	1	10	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	0	0	0	0	1	0	0						

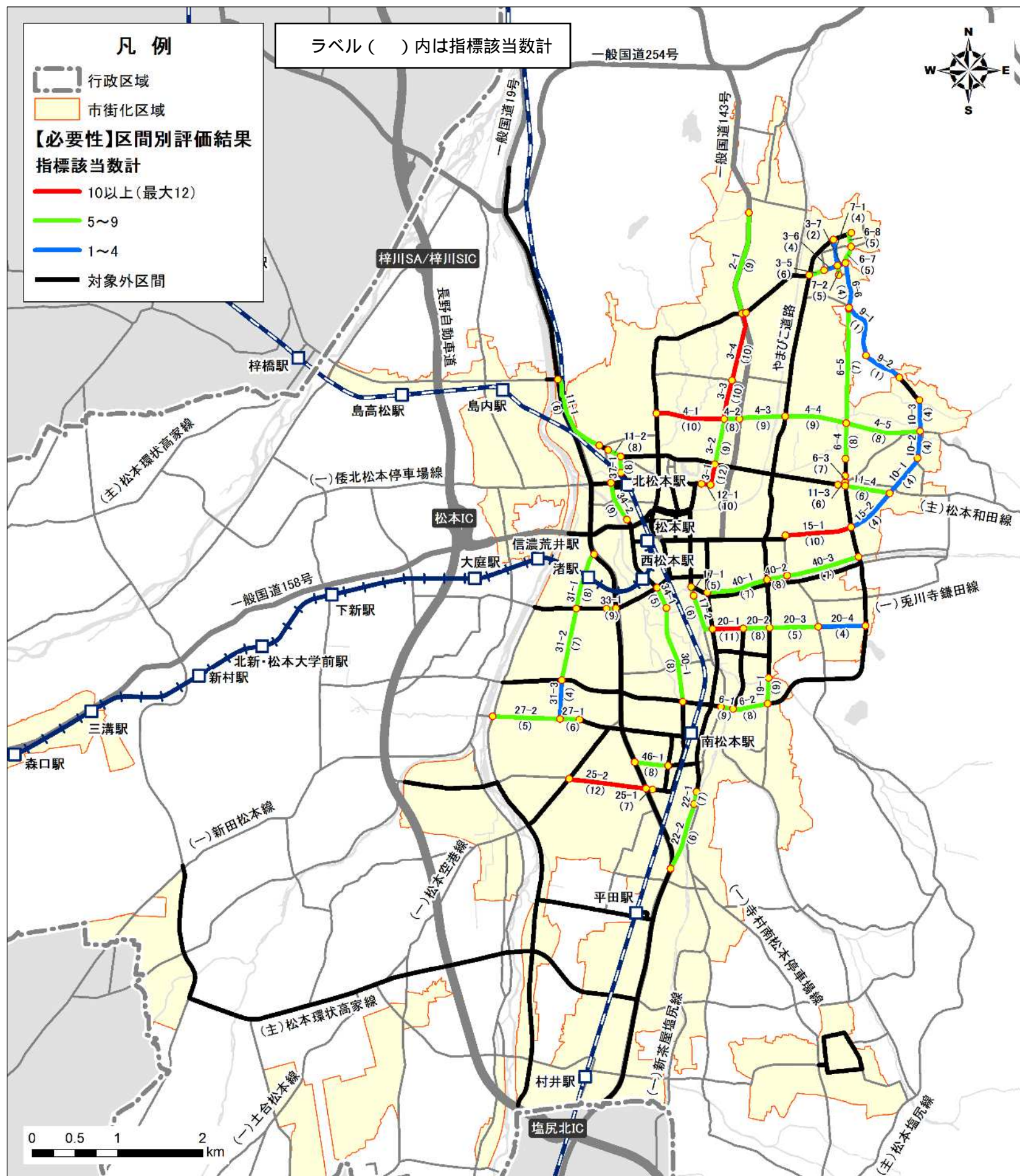


図 【必要性の評価結果】区間別評価結果

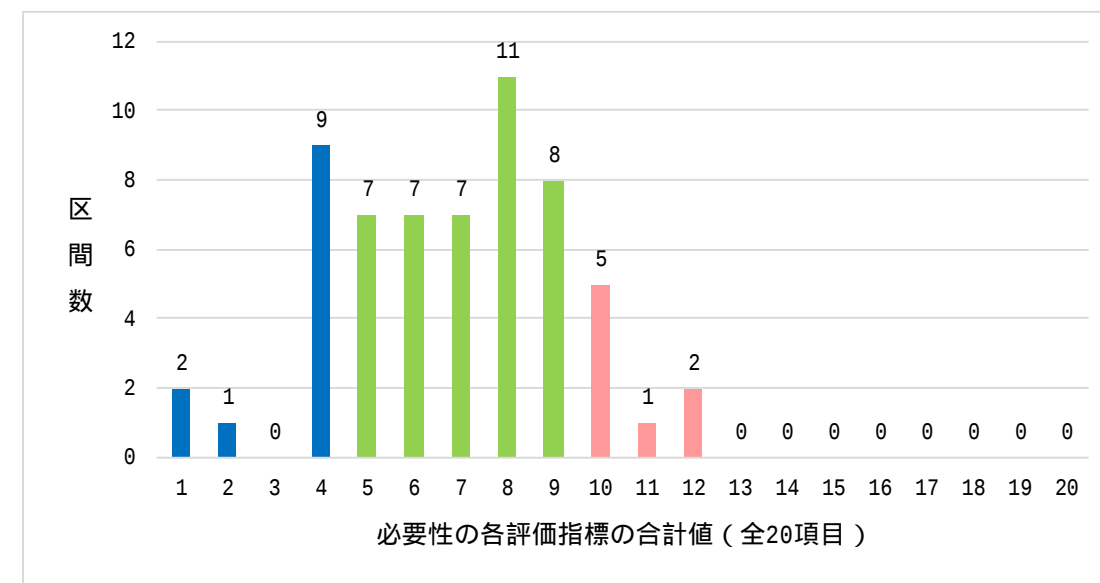


図 必要性の各評価指標の総合点の分布

【参考】路線別平均得点表

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	整備状況	区間別延長 (km)	路線別延長 (km)	区間別 指標該当数合計			路線別平均得点 (加重平均値)
					A	B	C	A*C	D	D/B
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	未整備	1.34	1.34	9	12.06	12.06	9
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	未整備	0.25	2.63	12	3.00	23.77	9
3	3-2		16	未整備	0.57		9	5.13		
4	3-3		16	未整備	0.48		10	4.80		
5	3-4		16	未整備	0.88		10	8.80		
6	3-5		16	未整備	0.20		6	1.20		
7	3-6		16	未整備	0.17		4	0.68		
8	3-7		16	未整備	0.08		2	0.16		
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	未整備	0.90	3.45	10	9.00	30.79	9
10	4-2		12	未整備	0.19		8	1.52		
11	4-3		12	未整備	0.58		9	5.22		
12	4-4		12	未整備	0.81		9	7.29		
13	4-5	3・5・6 出川浅間線	12	未整備	0.97	3.72	8	7.76	24.63	7
14	6-1		12	未整備	0.15		9	1.35		
15	6-2		12	未整備	0.45		8	3.60		
16	6-3		12	未整備	0.17		7	1.19		
17	6-4		12	未整備	0.45		8	3.60		
18	6-5		12	未整備	1.48		7	10.36		
19	6-6		12	未整備（一部概成済）	0.57		4	2.28		
20	6-7		12	未整備	0.27		5	1.35		
21	6-8	3・4・7 本郷野球場線	12	未整備	0.18	0.40	5	0.90	1.67	4
22	7-1		16	未整備	0.33		4	1.32		
23	7-2	3・6・9 大村湯の原線	16	未整備	0.07	1.22	5	0.35	1.22	1
24	9-1		9	未整備	0.71		1	0.71		
25	9-2	3・5・10 湯の原北小松線	9	概成済	0.51	1.35	1	0.51	5.40	4
26	10-1		12	未整備	0.50		4	2.00		
27	10-2	3・4・11 宮渚新橋北小松線	12	未整備	0.45	1.89	4	1.80	11.60	6
28	10-3		12	未整備	0.40		4	1.60		
29	11-1		16	未整備	1.09		6	6.54		
30	11-2		16	未整備	0.13		8	1.04		
31	11-3	3・2・12 内環状北線	16	未整備	0.09	0.16	6	0.54	1.60	10
32	11-4		16	未整備	0.58		6	3.48		
33	12-1		30	未整備	0.16		10	1.60		
34	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	22	未整備	0.80	1.44	10	8.00	10.56	7
35	15-2		22	未整備	0.64		4	2.56		
36	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	19	未整備	0.09	0.64	5	0.45	3.75	6
37	17-2		19	未整備	0.55		6	3.30		
38	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	未整備	0.23	0.23	9	2.07	2.07	9
39	20-1		12	未整備（一部概成済）	0.38		11	4.18		
40	20-2	3・5・20 林豊田線	12	概成済	0.33	1.92	8	2.64	12.27	6
41	20-3		12	未整備（一部概成済）	0.61		5	3.05		
42	20-4		12	未整備	0.60		4	2.40		
43	22-1	3・4・22 小池平田線	18	未整備	0.16	0.97	7	1.12	5.98	6
44	22-2		18	未整備	0.81		6	4.86		
45	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	未整備	0.08	1.08	7	0.56	12.56	12
46	25-2		12	未整備	1.00		12	12.00		
47	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	18	概成済	0.29	1.07	6	1.74	5.64	5
48	27-2		18	概成済	0.78		5	3.90		
49	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	未整備	1.16	1.16	8	9.28	9.28	8
50	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	未整備	0.73	2.00	8	5.84	13.38	7
51	31-2		12	未整備	0.82		7	5.74		
52	31-3		12	未整備	0.45		4	1.80		
53	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	未整備	0.12	0.12	9	1.08	1.08	9
54	34-1	3・4・34 中条白板線	18	未整備	0.26	0.77	5	1.30	5.89	8
55	34-2		18	未整備	0.51		9	4.59		
56	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	未整備	0.18	0.18	8	1.44	1.44	8
57	40-1		12	概成済	0.74		7	5.18		
58	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	概成済	0.25	1.88	8	2.00	13.41	7
59	40-3		12	概成済	0.89		7	6.23		
60	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	概成済	0.36	0.36	8	2.88	2.88	8
計					29.95	29.95				

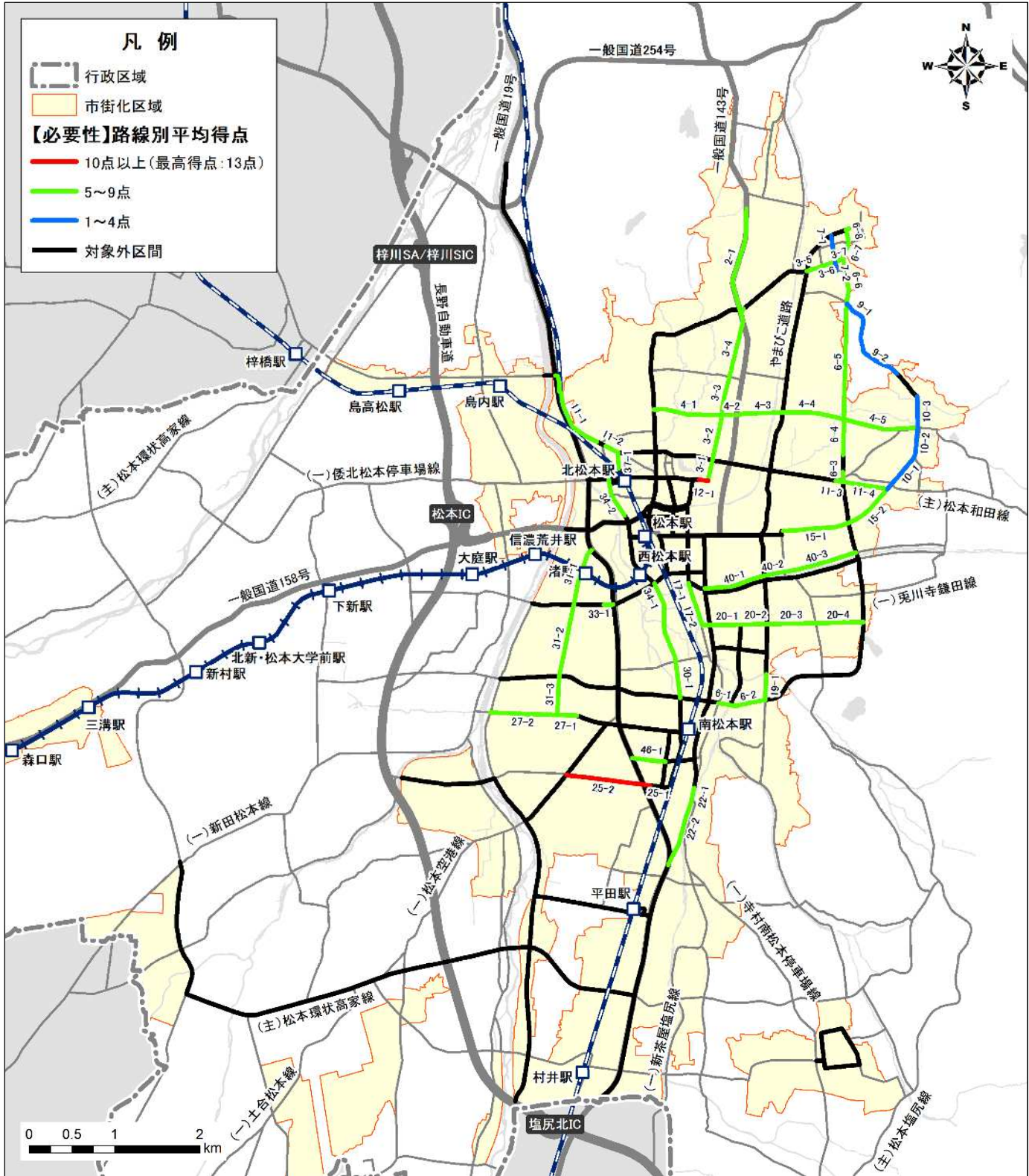
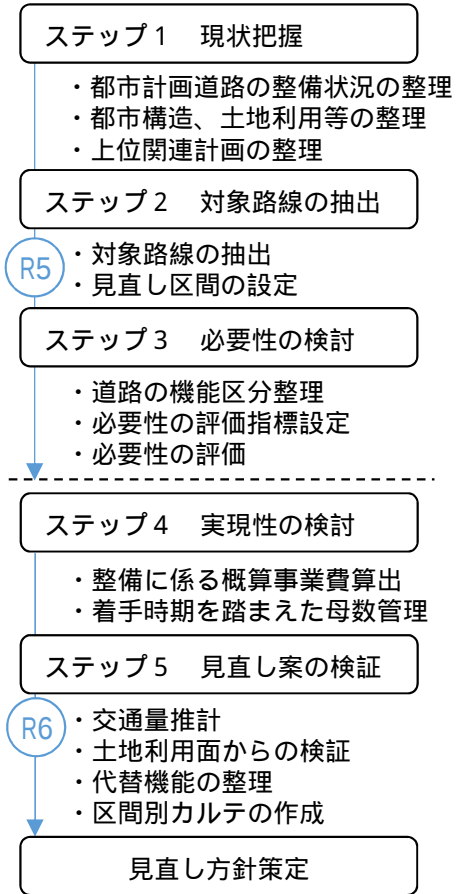


図 【必要性の評価結果】路線別平均得点

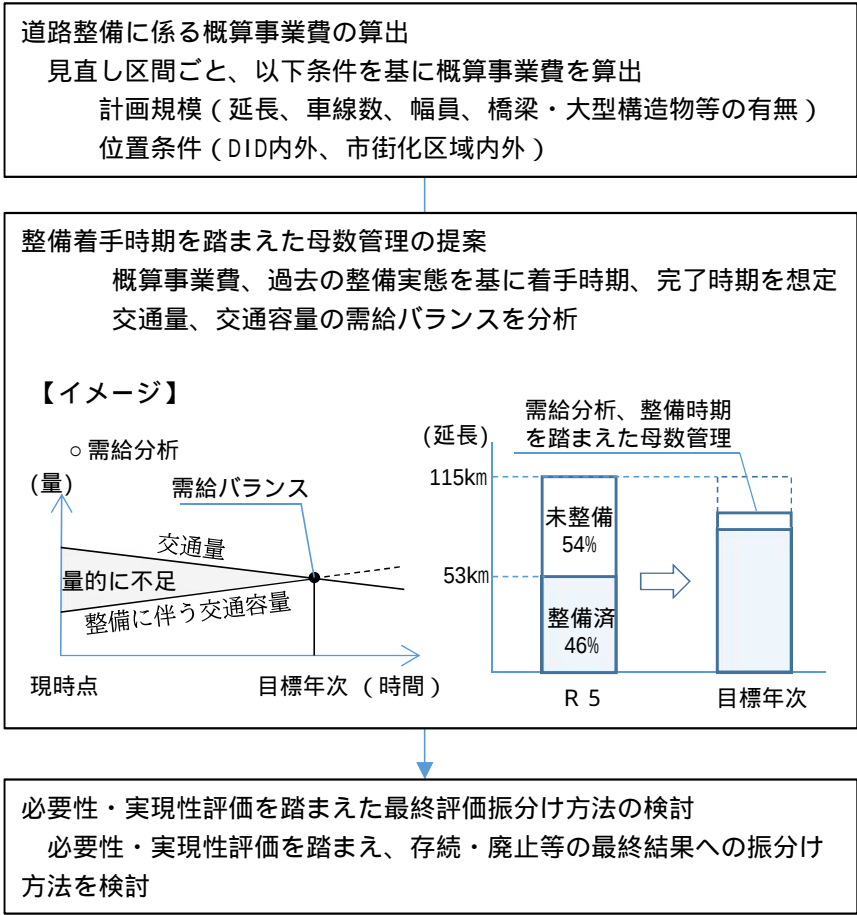
路線ごとに、区間別延長を考慮し、平均得点（加重平均値）を算出した。

今後の進め方について

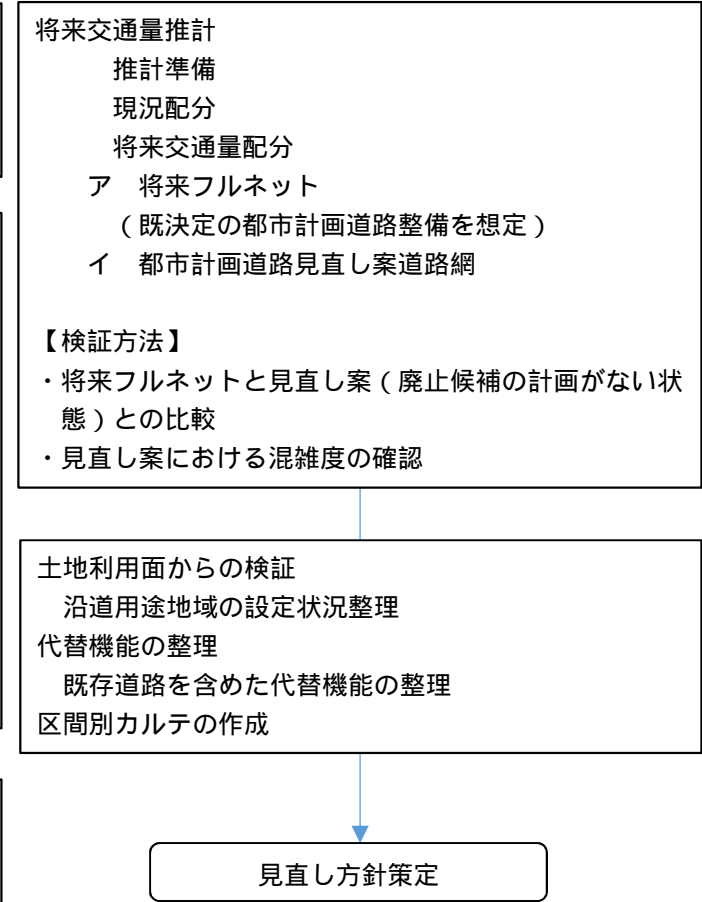
○見直しフロー
(H18長野県都市計画道路見直し指針を基に設定)



ステップ4 実現性の検討



ステップ5 見直し案の検証



○見直しスケジュール

項 目	R6年度												R7年度	R8年度	R9年度
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
都市計画道路見直し															
見直し検討	業務発注												地元説明	変更図書作成	
都市計画審議会・部会（予定）			・第3回部会 6/27		都計審	第4回部会		第5回部会		都計審			・廃止（変更）路線 ・地区内交通の考え方を説明 （5地区程度を想定）		都市計画変更