

第2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2月27日（火） 午後2時から4時まで
開催場所：	松本市役所 本庁舎4階 第二応接室
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） 町田浩章委員（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） 山岸久美子委員（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2回都市計画道路の見直し部会を開催いたします。

本日は、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

改めまして、松本市交通ネットワークの阿部です。よろしくお願いいたします。

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ご挨拶申し上げます。

（高頭交通ネットワーク課長）

皆さんお疲れ様でございます。本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

前回、1月26日に第1回部会を開催しまして、たくさんのご意見をいただきましてありがとうございました。

今日は、その時にいただいたご意見を元に、見直し項目の追加修正をいたしまして、実際に対象路線の評価をしたものを、資料でお配りしてございます。

この後、ご説明申し上げますが、これを元にしまして、活発なご協議をいただきますようお願いをいたします。よろしくお願いいたします。

（阿部課長補佐）

今回は、第2回の部会ということになりますので、自己紹介は省略させていただきます。

また、前回同様、委託業者の地域総合計画様が同席されておりますので、ご報告いたします。

では、早速ではございますが、議事に入りたいと思います。以後の会の進行につきましては、轟部会長をお願いいたします。

それでは、よろしくお願いいたします。

(轟部会長)

よろしくお願いします。

前回の部会の時に、それぞれの項目に関して、数字的な根拠の裏付けが弱いですとか、実際に評価してみないとわからないといった意見がありました。

本日の議事では、前回の第1回の部会の報告、実際の必要性評価結果の素案をご説明いただきたいと思います。円滑な議事進行とするため、委員の皆様のご協力をお願いします。

まず、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、村石委員及び山岸委員にお願いをしたいと思います。後日、事務局を通じて、議事録を送付しますのでよろしくお願いします。

また、本日の資料は、次第、資料1、資料2となっております。また、本日配布した資料があるかと思えます。お願いいたします。

事務局から事前にお送りしているものですが、不足のある方はいらっしゃいますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、次第に沿って本日の議事に入ります。

まず、都市計画道路の見直しについて、事務局の方から説明をお願いします。

(山崎主任)

交通ネットワーク課の山崎と申します。資料の中身についてご説明いたします。着座で失礼いたします。

まず、資料1と右肩に記載したA4縦の資料をお願いいたします。

第1回都市計画審議会都市計画道路見直し部会での意見及び対応についてまとめたものです。

こちらについては、ご意見をいただいた内容の修正をしたものであり、次の資料2の中で詳細をご説明したいと思いますので、主なポイントを説明したいと思います。

資料1をめくっていただきまして、裏面の2ページをお願いいたします。1番左にナンバーを振っておりますが、7番をお願いいたします。

轟部会長からのご意見で、主に地震災害を想定しております。

こちら、洪水等の水害リスクを評価できないか、ということでご意見をいただきました。

また、水害については、他の災害とは異なり、リスクの高い場所に道路を作って誘導してよいかという問題もある中で、一方で、水害は予測ができる災害でありますので、発生時の避難路として道路整備を評価することが考えられるというご意見をいただいたところです。

その場では、検討するとさせていただいておりましたが、今回、洪水災害についても見直しの評価項目として検討してまいりました。この後、詳しくご説明いたします。

また、2ページの1番下、No. 13ですが、観光都市である松本市として、観光の視点

を取り入れたらどうかというご意見をいただきました。

こちらについても、評価項目として検討してまいりましたので、この後、ご確認いただきます。

非常に多くのご意見をいただきまして、資料についても、可能なものから修正の作業を進めてきたところです。

ただ、今回については、最終案ということではなく、ここで何かを決定していくということではなく、改めて評価をやってみた結果をお示しするものですので、ご確認いただき、ご意見を頂戴しながら、今後も修正を進めていきたいという状況です。

続きまして、資料2と記載した、冊子になっているものをお願いいたします。左側に目次がございます。

こちらの資料の構成ですが、1 必要性の評価指標の修正案ということで、基本的には、前回ご確認いただいた資料ですけれども、この中でご意見をいただき、修正した箇所については、黄色の網掛けで表示しております。

その後の、2 必要性の評価結果の素案ということで、各項目で評価を行った結果をお示しするものです。

1 ページ目からまいります。特に修正はありません。都市計画道路に求められる機能ということで、5つの機能を示すものです。

資料をめぐっていただきまして、2 ページ、3 ページ目をお願いいたします。こちらについても、前回から修正ございません。

左側2 ページ目ですが、参考としまして、第1回都市計画道路見直しにおける評価指標全14項目でございます。

右側の3 ページ目につきましては、必要性の評価指標の中で、(1)都市環境機能ですが、No. 1 土地利用干渉機能です。また、No. 2 幹線道路網密度の向上機能ということで、2つ評価項目を検討しております。

こちらについても変更ありません。

4 ページをお願いいたします。都市防災機能です。こちらに新規でNo. 7 避難支援機能を入れ込んでおります。

No. 4に避難支援機能がございまして、こちらは主に地震災害を想定したものでありますが、今回、第1回部会の中でご意見をいただいた水害の関係で、考え方としましては、洪水浸水想定区域内に該当する道路を評価するという考えです。

ですので、第1回部会の中では、リスクのある場所に道路を作るべきかというご意見をいただきまして、一方で、想定ができる災害で、避難路としての機能も考えられるという、評価をプラスと捉えるか、マイナスと捉えるかという両面のご意見をいただいたわけですけれども、今回につきましては、リスクの高い、洪水浸水想定区域内においては、プラスの評価を行うという検討をしてまいりました。

また、後ほど、ご意見を頂戴したいと思います。

続きまして、5ページにつきましては、修正ございません。

(3)収容空間機能No. 8及び9と(4)市街地形成機能のNo. 10から13までです。

6ページをお願いいたします。(5)交通機能です。

こちらについて、一番下、No. 21に追加で指標を入れ込みました。観光施設へのアクセス機能です。

考え方としましては、観光施設の徒歩圏内に該当する道路という考え方でございます。

以上、2つの評価項目を追加しまして、7ページには一覧表を載せておりますが、全21の項目でもって、今回、実際に区間別に評価を行っております。

8ページをお願いいたします。ここから、2必要性的の評価結果の素案をご確認いただきます。

最初は、2-1都市環境機能の土地利用緩衝機能です。こちらについては、前回から繰り返しになりますが、都市計画道路の両側の用途地域が異なる場合に評価を行います。

考え方としましては、仮に都市計画道路を廃止した場合に、工業系、または商業・住居系の用途地域が隣接することになりますので、住環境や工業の操業環境が損なわれる危険性があるということで、広幅員の都市計画道路が緩衝帯としての機能を有するという考えのもと、評価をするものです。

9ページがそちらの結果です。ここで、赤の点線で表示しているものが、今回の該当する区間です。青色が該当しない区間であり、黒で表示している区間が対象外の区間です。

整備済みの都市計画道路ですとか、国道19号、松本環状高家線等の区間です。

凡例の黄色で示したゾーンが、商業・住居系の用途地域です。また、青い部分が工業系の用途地域を示しています。

黄色と青の境にある都市計画道路を評価しているという状況です。この結果、7区間が該当してまいります。

今回、下に※で記載していますが、区間延長の中で、過半が基準に該当している場合を、該当として評価をしております。

ですので、1部分が評価項目に接するというような場合には、評価をしていないという整理です。

このような形で、一通りご説明いたします。

次に10ページをお願いいたします。幹線道路網密度の向上支援です。

10ページの下にある表ですけれども、用途地域別の配置密度ということで、少し古いものではあります。用途地域別に求められる道路網密度を示していきまして、商業地域では、1km<sup>2</sup>あたり5kmから7km程度の幹線道路が必要であるという一つの基準を示したものです。

11ページにそちらの評価結果をお示ししています。

こちらの見方をご説明いたします。まず、メッシュで記載しているものですが、緑色のメ

ッシュが住居系の用途地域です。赤色が商業系用途地域、紫色のメッシュが工業系を示しています。

また、それぞれ図の中で、1 kmメッシュで区切っておりまして、それぞれの色分けですけれども、赤が幹線道路の現状の密度が5 km以上のもの、黄色が4 kmから5 km、青色が1 kmから4 kmを示しております。

こちらが現状の密度の色分けです。今回、密度が用途地域ごとの基準に達していないメッシュの都市計画道路を評価しております。

ご確認くださいませると、ほぼすべての区間が該当してくるということで、松本市内は、幹線道路網密度が全体として低いという課題が見て取れます。

参考までに下に※を2つ記載しておりますが、今回採用しました1 kmメッシュデータにつきましては、総務省の標準地域メッシュというものを活用しています。

また、幹線道路網密度ということで、幹線道路としてカウントした道路の種別につきましては、一般国道、一般県道、主要地方道、市道の中で幅員6 m以上の2車線相当ということで、幹線道路として計上しまして、現状の道路網密度を算出しております。

続きまして、12ページをお願いいたします。都市防災機能(1)緊急輸送機能です。

こちらについては、令和4年松本市防災都市づくり計画における評価として、12ページの図で表示しております。

ここで、赤で表示しているものが第1次緊急輸送路です。黄色が第2次緊急輸送路でして、松本市内ですと、波田駅の方にございます。また、青で表示しているものが、災害拠点施設から緊急輸送路へアクセスできる道路ということで、この道路が松本市道を含めた計画で記載されているものです。

今回、こちらの第1次、第2次及び青の災害拠点からアクセスできる道路に当たるかどうかということで、評価を行いまして、そちらの結果が13ページでございます。

ここでは、17区間が該当いたします。

次に14ページをお願いいたします。(2)避難支援機能です。

こちら先ほどと同様、防災都市づくり計画の図を14ページに示していますけれども、この中で、青の実線が幅員15 m以上の道路を示しています。

また、青の破線が幅員15 m以上の計画ですが、未整備の都市計画道路、赤の実線が幅員15 m未満で都市計画道路整備済み、赤の破線が15 m未満の避難路要整備区間ということです。

こちらについても、要整備区間を対象に評価を行いまして、その結果が15ページになります。41区間が該当いたします。

次に16ページをお願いいたします。(3)消防活動困難区域の解消機能です。

こちらについての評価基準ですが、緊急車両が進入できる広幅員道路を6 m以上と定義しまして、そこから、ホースの有効幅員140 m、出典については、※で記載しておりますが、こちらの基準の中は、消防活動が可能な区域と言えますけれども、こちらの基準の外を、

消防活動困難区域と定義しております。

右の17ページをご覧くださいますと、ここで、黄色の部分が、広幅員道路から140m圏内ですので、消防活動が可能な区域ということです。

ですので、白い部分を通過する路線について、今回評価を行っております。

次に18ページをお願いいたします。(4)延焼遮断機能です。こちらにおいても、同計画を準用しています。

18ページ下に記載がありますが、延焼遮断機能につきましては、幅員12mを基準としまして、要整備区間を記載しています。19ページがこちらの評価結果です。46区間、かなり多くの区間が該当します。

続いて、20ページをお願いいたします。(5)避難支援機能（洪水災害）です。こちらが新たに追加した項目です。

評価基準としましては、洪水浸水想定区域が指定されている区域内で計画されている都市計画道路について、その洪水災害時の避難路としての役割が期待できるということで、評価を行っています。

結果が21ページです。こちらにつきましては、洪水浸水想定区域想定最大規模と記載がありますが、1000年に1度の規模で記載しておりまして、色分けで想定の深度を示しており、黄色が0.5m未満、緑色が0.5mから3m、青が3mから5mとなっています。

今回の評価につきましては、こちらの黄色、0.5m未満であっても、そこを通過する区域につきましては、評価を行っております。

こちらについて、40-1、40-2、40-3という区間が図の中、右寄りに、薄川の堤防道路を青く表示しておりますけれども、作業上抜け落ちておりまして、川沿いの道路ありますので、こちらについては評価をすべきものと考えておりますので、修正を行います。

続いて、22ページをお願いいたします。2-3収容空間機能です。(1)電線共同溝の収容機能です。

こちらにつきましては、22ページの中に図がありますが、松本市第7次道路整備五箇年計画ということで、直近5年間で取組む道路整備の計画があります。

その中で、無電柱化検討路線を記載しておりまして、ここで赤の破線で記載しているものが、そちらの検討路線です。松本駅や松本城を中心とした市街地を中心に指定しております。

今回は、この無電柱化検討路線を対象に評価を行ったところ、23ページが結果、4区間となります。

続いて24ページをお願いいたします。(2)公共交通運行支援機能です。

こちらの基準としましては、現状バス路線になっている、または整備した場合にバス路線になり得る道路として評価を行いました。25ページが結果です。

ここで、オレンジの線が現状のバス路線を示しています。また、白い丸がバスの停留所を示しています。赤色が、該当区間で22区間が該当します。

続いて、26ページをお願いいたします。市街地形成機能です。

(1)都市機能誘導区域ということで、こちらの評価基準ですが、松本市立地適正化計画における都市機能誘導区域内に該当する道路か、または、誘導区域間を連絡するという位置づけとしまして、26ページ下の図に記載しておりますが、都市計画マスタープランの将来都市構造図ですが、こちらの青矢印の放射道路を評価対象としております。

27ページが結果となりますが、ここでピンク色が都市機能誘導区域です。青の線で示したものが放射道路であり、いずれかに該当するものを対象区間としまして、15区間が該当します。

続きまして、28ページをお願いいたします。(2)居住誘導機能です。

こちらの考え方としましては、先ほどの都市機能誘導機能と同様です。

今回、そちらのエリアを居住誘導区域としたものの結果が29ページです。緑色のエリアが居住誘導区域を示しております。

次に30ページをお願いいたします。

(3)開発計画支援機能です。こちらの考え方ですが、土地区画整理事業を中心とした面的整備事業との整合ということで、面的整備事業地区内であるか、そこまでのアクセス道路となる路線を評価しております。

結果が31ページです。ここで、黄色で示すものが土地区画整理事業を行った場所です。

また、青く表示しているものが工業団地を示しています。

続きまして、32ページをお願いいたします。(4)産業支援機能です。評価基準としましては、物流、産業を支える幹線道路としての役割ということで、既存の工業団地に接続する区間、またはICから1km圏内のアクセス道路を評価しました。33ページに結果をお示ししています。

こちらにつきましては、青で工業団地をお示ししておりますけれども、この周辺において、今回の見直し対象となる路線がほぼございません。

南松本駅から南の1区間のみが該当する結果となりました。

34ページをお願いいたします。2-5交通機能(1)トラフィック機能です。

こちらについては、将来交通量推計を行った中で、1日当たり4,000台以上が走ると推計した道路を評価しております。

結果が35ページです。28区間が該当いたします。

次に36ページをお願いいたします。(2)渋滞緩和機能です。

こちらの評価基準としましては、令和2年に行った渋滞箇所調査の結果を36ページの図でお示ししており、赤い丸で記載しているものが、渋滞交差点としたものですが、今回、渋滞箇所及びその周辺半径500m圏内に該当する道路が渋滞緩和機能を有する道路として評価を行いました。結果が37ページ34区間です。

次に38ページをお願いいたします。(3)中心市街地通過交通抑制機能です。

こちらの評価基準としましては、都市計画マスタープランの中で、環状道路としているものが、赤の線で示したものですが、こちらに該当する区間を評価しました。

8区間が該当します。39ページの太く強調している道路が環状道路です。

次に40ページをお願いいたします。

(4)自転車の安全性確保機能です。こちらの基準としましては、令和3年に策定しました、自転車活用推進計画において、自転車ネットワーク路線を設定しております。

40ページ下に表示している図が整備予定路線図です。こちらのネットワーク路線に該当する道路について評価を行いました。37区間が該当します。

次に42ページをお願いいたします。(5)歩行者等の安全性確保機能です。

こちらの評価の基準ですが、鉄道駅及び学校の周辺に存在する道路を評価しました。

42ページに、このため、鉄道駅と記載のある場所で、小中学校、高校大学から半径500m以内と記載しておりますが、今回は、800mでやっておりますので、修正をお願いいたします。

結果を、43ページにお示ししております。

学校等の施設を青、赤、緑および紫で表示しております、そこから800m圏内を黄色の円で表示しております。

続きまして、44ページをお願いいたします。

(6)道路の連続性確保機能です。こちらについては、事業の連続性の観点から、一定の延長の未整備区間の整備によって、直結した長い区間が確保できる道路ということで、区間延長を500mとしまして、45ページに結果を表示しております。

500m未満の短い区間を整備することで、未整備の路線が直結し、連続性が保たれるという場合に評価を行いました。

少し説明が難しいところではありますが、45ページをご覧くださいますと、今回の対象路線を、緑色と赤色の太い線で表示していますが、そのうち、赤色が500m未満のものです。

今回、500m未満の区間であって、そこを整備することで、周辺の主に黒で表示している、整備済み区間がつながるような場所を評価しました。

続いて46ページをお願いします。(7)上位計画との整合です。

こちらの基準につきましては、長野県の広域道路交通計画における、その他、主要な道路について評価を行いました。結果が47ページです。9区間が該当します。

続いて、最後となります。48ページをお願いいたします。(8)観光施設へのアクセス機能です。

評価基準としましては、松本市内の観光施設の徒歩圏として、800m圏内に該当する道路を観光施設へのアクセス機能ということで、評価を行いました。

該当する観光施設ですけれども、48ページ下に記載しておりますが、今回、市のホームページに施設一覧というものがあまして、その中における観光関連施設を表示したものが、49ページの紫色の表示です。

その周辺、800m圏内について評価を行っております。

こちらの、観光関連施設につきましては、何を対象とするかが、すべて拾い上げるとかな

りの量がありまして、市のホームページから参照しているということですが、結果として、選び方に少し偏りがみられるかと感じております。

こちらの観光施設の対象につきましては、もう少し、精度を高める必要があると、課題として捉えているところです。

考え方としましては、観光施設の周辺にあるものを評価していくというものでございます。

少し長くなりましたが、全21項目について、それぞれ、数値基準等を設けて評価を行いました。

そちらの結果を50ページにA3でお示ししています。

今回、上下に並んだものが、全60区間あります。横に行きますと、21個の評価項目がありまして、該当するものに1の数字が入っております。

一番右には、指標の該当数の合計値をお示ししています。21個の評価項目でして、最大で、丸の内浅間線の14項目です。

また、最低で3点という区間がありました。

今回、一つの路線であっても、まちなかにある区間と、郊外の部分と評価が分かれるところでした。指標の作りから当然そうなるのですけれども、やはり、まちなかのポイントが高く、郊外に行くほど、ポイントが低いという傾向が見られます。

こちらをさらに手を加えたものが、本日、お配りしているもう1枚A3の資料がありますので、ご覧ください。

評価結果の路線別の平均得点表ということで、作っています。

縦に並んでいるものが、全60区間です。

右に行きまして、グラフが2つありますが、左側の区間別指標該当数の合計が、先ほど見ていただいた、50ページの数値です。

今回、それを路線ごとに区間の延長に応じた加重平均を取った路線ごとの平均値を右側に表示しております。

かつ、それを資料の右側に図で表示し、色分けで表示しております。

仮にですが、平均点の1から4を青、5から9を緑、10点以上を赤で表示しております。

今回につきましては、1から4までの明らかに必要性が低い路線はありませんでした。

松本市は、第1回都市計画道路見直しを行いまして、今回行った流れと同じような形で必要性評価を行いまして、廃止候補を選定し、廃止しました。

その部分で、必要性の低い路線については、すでに廃止しているという状況かと思えます。

こちらの資料については、もう少し細分化することも考えられますし、あくまで路線の平均値ですので、区間ごとに研究していく必要性も感じていますので、現時点においては、やってみた結果ということになります。

資料の説明につきましては、以上です。よろしくお願いいたします。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

ただいま、事務局の方から、資料1、資料2並びに本日配布の資料について説明いただきました。

順番に皆様からご意見いただきたいと思うのですが、まず、資料1の前回部会での意見を踏まえた対応を一覧表にまとめていただきました。

こちらについて、趣旨が違う、回答が足りていないといったご意見があれば頂戴できればと思いますが、特にご自身がご発言された部分を再度確認いただき、ご意見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。

よろしいでしょうか。

そうしましたら、資料1を踏まえて、実際に評価をしていただいた資料2をお願いいたします。

今回、それぞれの項目について、具体的な数字の裏付けも含め、説明をいただきました。

まず、1ページ2ページは前回と変わらずということかと思いますが、3ページ以降の、都市環境機能のNo. 1、No. 2、8ページから11ページの都市環境機能の(1)(2)のあたりで、ご意見等がありましたら、お願いできればと思いますが、いかがでしょうか。

(轟部会長)

私の方から1点、10、11ページの幹線道路網密度ですが、これは、メッシュごとに密度を計算されているということかと思うのですが、例えば、路線によっては、先ほど説明があった、工業地域と住居、商業地域で基準となる数字が変わってくると思うのですが、それをまたがる路線の整理の仕方について教えていただいてよろしいですか。

(事務局)

今回、1kmメッシュごとにどの程度の密度が必要かという基準を作っているのですが、当然、メッシュごとにも用途地域の境がありまして、今回は、過半を占める用途地域が例えば住居系であれば、10ページの表にありますとおり、1km<sup>2</sup>あたり4kmという基準がありますので、4kmを満たしているかという判定をしております。

ただ、今回、ご覧いただいてわかるとおり、ほとんどのメッシュで密度が足りていないという結果となっておりますので、概ね該当になってくるという結果です。

(轟部会長)

わかりました。ありがとうございます。

他に皆様からご質問ご意見ありますでしょうか。お願いします。

(町田委員)

確認ですが、9ページの図で、真ん中右端に20-4という路線がありますが、これは該当区間にならないのでしょうか。

(事務局)

20-4の北あたりに青く表示している箇所に富士電機様の工場があります。ここについては、該当にするのが適切かと思っています。修正をさせていただきます。

ここを拡大して見ていきますと、都市計画道路の沿道に住居系の用途地域を指定しています。これについては、ここに都市計画道路があるために沿道用途地域が存在するため、都市計画道路と用途地域がセットと考えられますので、ここでは、該当するという判断が妥当と考えます。

(轟部会長)

ありがとうございます。

20-4のような場所は他にもあるのでしょうか。

(事務局)

今回の説明の中で、先ほどの修正点が抜けていました。失礼いたしました。

21ページには、先ほどの説明の中で修正をお願いしました、40-1から40-3、図面中央右のあたり、薄川堤防道路に当たります。

こちらについても、作業の中で抜けている部分ですので、修正させていただきます。

(轟部会長)

青から赤に変わるのは、先ほどの説明の2点ですね。

(事務局)

はい。作業上の修正点が先ほどの点でして、後は、基準をどう取るかというところで、ご意見いただければと考えております。

(轟部会長)

わかりました。9ページのご指摘のところは、私もどうかと思っていたところですが、もう1か所、9ページの31-1は過半に至っていないということでしょうか。

(事務局)

31-1については、用途地域をまたぎますが、境になっていないという判断です。

(轟部会長)

わかりました。細かい点もありますので、事務局の方でも確認をお願いします。

(事務局)

改めて確認します。

(轟部会長)

他に都市環境機能のところでご質問ご意見あるでしょうか。

よろしいでしょうか。

(事務局)

交通ネットワーク課 高頭です。

こちらからご意見をいただければと思うところがございまして、10ページ11ページの幹線道路網密度ですが、ご説明申し上げましたとおり、全60区間の内、58区間が該当になっています。

ほぼすべてになりますので、この項目および基準が適切なのかという疑問が生じるところです。

基準については、10ページにあります、商業地域では、5 kmから7 km、住居地域では4 km、工業地域で1 kmから2 kmで行っていますが、この数値の適切性についてご意見があればいただければと思いますが、お願いいたします。

(轟部会長)

ありがとうございます。

松本市内の密度が低いという状況の中で、ほぼすべての区間にポイントがついてしまうということに関して、どうかという質問でした。

皆様の方からご意見があればお伺いできればと思いますが、いかがでしょうか。

(森本委員)

1992年の資料であるということなので、現状、どのくらいの密度なのかわかっていないのですけれども、松本市の場合だと満たさなかったということですが、全国的な平均を見るとどうなっているのでしょうか。

全国的に見て、満たしているのであれば、松本市も満たす方向性でいった方がいいと考えられますし、全国的に満たしていなくて、この基準が厳しいものであるなら、無理にこれを指標として満たす必要はないと考えます。

他都市の整理は難しいかと思いますが、いくつかの都市で見ってみるということもあるかと思えます。

(轟部会長)

ありがとうございます。

資料としてかなり古いので、他都市の事例を確認するのも一つの方法かと思います。

長野市の例は、これは入っているのでしょうか。

(事務局)

今回、第1回部会の資料になりますが、参考として、長野市さんの事例を載せています。

長野市さんでは、同じ指標はやられていないです。

松本市の前の見直しでこちらの指標で評価しています。

(轟部会長)

工業系、住居系、商業系の密度に関しては、今回、基準の中に入れていて、都市機能誘導機能ですとか、居住誘導機能といったところで振り替えるといったこともできるかと思えます。

そういった立地を促すという意味では、似た意味合いがあるのかと思います。

他に、委員の皆様からご意見があればお願いします。

(村石委員)

幹線道路網密度の考え方について、この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ですか。

(事務局)

土地利用ごとの目指すべき密度といったものでこれ以降のものはない状態です。

(村石委員)

前の見直しの時にも、同じ指標を使っているということでしょうか。ということは、今回、まったくアップデートがない項目だということでしょうか。

(事務局)

基準としては、同様です。

(村石委員)

もし、この評価基準をどうしても入れ込むとしたら、92年の指標としたら満たしていないということですので、もう少し、密度を高くしたいという松本市の思いがあれば、例えば、標準値を出して、未満のところは高くするなど、新たな指標を作り出したほうがよいと考えます。

前回から何も変わっていないということだと何を評価するのかわからないと思います。

あくまで、幹線道路網密度を高めたいという思いが松本市にあるかどうかということではないと思います。

思いがあるのであれば、密度が低いところを出してやる切り口が必要と感じました。

(轟部会長)

ありがとうございます。そもそも課題があるという指標になっていますけれども、先ほど、ご提案があったとおり、松本市の中で、平均を出していただいて、その基準を下回る場所は、平均を目安にするという考え方があるかと思いますので、整理をしていただいて、検討いただければと思います。

(轟部会長)

他に今の件でご質問ご意見があるでしょうか。よろしいでしょうか。

では、続きまして、12ページからの都市防災機能の中で、事務局から説明がありましたが、今回、新たに加えた洪水災害について、特にご意見をいただきたいというお話でしたが、12ページから21ページまでで、委員の皆様からご意見ご質問がありましたら、お願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

(村石委員)

21ページについてですけれども、浸水区域にある道路のすべてが対象というのは、少し乱暴という気がします。

前段の中でお話があったとおり、発生時の避難路として評価することが考えられると思いますし、水害ということで、水防活動に必要な拠点があると思うので、そこへのアクセス経路を確保しないと、防災機能の強化につながらないと思います。

そういったところに資する道路を評価するということができるようであれば、非常に目的に合っているのではと思います。

(轟部会長)

ありがとうございます。水防施設へのアクセスという話がありましたけれども、基本的には、水防施設というのは、この後別の項目で出てくる公共施設等に準ずるところになるのでしょうか。

歩行者等の安全性確保機能の中で、小中学校、高校大学が評価の基準に入っているかと思いますが。

(事務局)

避難所としては、公民館を含めた公共施設が中心として設定されていますので、避難とい

う視点ですと、公共施設へのアクセス道路という考え方ができます。

先ほどいただいた水防活動の拠点ということですと、洪水災害が起きた時に、消防隊や市の職員が実際に河川周辺へ向かい、枝線の河川等への逆流を防ぐためのポンプ活動等を行う場合がありますので、そういった活動のためのアクセス道路というような視点があるかと思います。

(村石委員)

避難だけでなく、水防倉庫だとか、そういった考えもあるかと思います。

(轟部会長)

そのあたりを拾い上げて、整理していくことは可能でしょうか。

そういった施設から半径何メートルといったことになるかと思います。

(事務局)

ポイントとなる避難所等は拾い上げられるかと思います。検討を行います。

(轟部会長)

他に、皆様からご意見ご質問ございますでしょうか。

私の方から、以前も申し上げたところですが、基本的に、3mを超えてくるような浸水であれば、当然のことながら、避難所へ避難ということになりますけれども、0.5m未満の浸水で全員避難することは現実的ではないかと思います。

資料の黄色で表示している部分は、自宅に2階がないということであれば、避難所へ避難していただく必要があるかもしれませんが、2階以上があれば、基本的には、自宅で垂直避難というところが現実的かと思います。

それを踏まえると、黄色の部分は除いてもいいのではないかと思います。1000年に1度の規模の雨を想定してということなので、0.5m未満のところは除外して、先ほど指摘があったような水防に関わる施設や設備へのアクセスを重要視していただいたほうがいいかと思います。

そのあたりもご検討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はありますか。

(町田委員)

先ほど、部会長からあったように、確かに、黄色の0.5m未満までの評価は不要と考えます。

この図を見たときには、該当する路線で浸水想定区域を抜けられても、その先に道がない。例えば、4-4が赤くなっていますが、4-5が青くなってしまうことについて、4-4で

避難してきても、行く先がないことを心配しましたが、0.5メートル未満であれば、自宅での垂直避難で対応できるかと思しますので、評価までは不要かと思います。

(轟部会長)

そのようなご意見を参考にさせていただきながら整理していただければと思います。ありがとうございます。

今、洪水災害についてご意見をいただきましたが、他にいくつか基準がございます。ご意見等があればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

17ページの消防活動困難区域ですけれども、これは、白い部分が少しでもかかっている点数をつけるという考え方でしょうか。

(事務局)

はい。ここでは、過半ではなく、少しでもかかっている点数、評価としています。

(轟部会長)

この考え方は、他の項目とは違う部分ですね。注釈を入れていただければと思います。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

続いて、22ページからの収容空間機能です。これについては、25ページまでですけれども、ご意見ご質問があればと思いますが、いかがでしょうか。

(森本委員)

バス路線になり得る道路というのは、どのような基準でしょうか。

(事務局)

25ページですね。オレンジ色が現状のバス路線と、なり得る路線を赤く表示しているのですけれども、このなり得るといふ部分の判断が非常に難しく、ここでは、概ね現状の路線と並行する場合で、都市計画道路が整備されれば、バス路線になり得るといふ判断をしています。

基本的には、今ある道路が中心になってきています。

この後に出てきますが、自転車の指標がありまして、同様に、現在のネットワーク路線となり得る道路として評価を行っていますが、この2つの項目が、現道がある路線がどうしても有利になる側面があり、そこが作業上難しく、ご意見いただければと思う部分です。

(轟部会長)

このなり得るといふのは、なかなか難しいところかと思います。

当然ながら、整備されれば、使うということになると、現状では不確定な部分が多いので、想定の中で検討していただいているところです。

色がついているところが現状のバス路線で、そうでなくて、なり得るということで判断した路線は、例えばどういったところでしょうか。

(事務局)

3-1、3-2、3-3のあたりが、松本城から北に延びる路線がありまして、信州大学の隣を通るバス路線がありますが、そちらの並行する道路として、なり得るという評価をしています。

あとは、15-1です。部分的に重なっており、この部分が整備されると、さらに東側、南北の出川浅間線につながってきて、里山辺方面の路線になり得るという考えです。

また、11-4がありますが、こちらについては、並行する形ですぐ北側に現道があり、並行しているという判断としています。

(轟部会長)

15-1のお話をいただきましたが、15-2はつながってくるのではないのでしょうか。

(事務局)

15-2も整備されれば考えられるかと思います。

(轟部会長)

そのあたりも、判断が難しいというところであれば、思い切って、現行のバス路線と重なるところのみとする考え方もあるかと思います。

また、整備された場合に振り替えられる想定される路線は、並行している路線かと思うので、並行しているか、もしくは現行のバス路線といったように絞っていただいてもいいかと思っています。

皆様からご意見があればお願いします。

(事務局)

今のバス路線の関係ですが、新しい道路が整備されたところに新しいバス路線を走らせることがベストだと考えますが、現実的には、今の松本市にある路線数を増やすことは難しいかと思っています。

少し話がそれますが、松本市は、昨年から、公設民営ということで、5年エリア一括で運行しており、その中で路線数は決まっております。

先ほど部会長からもご意見いただいたとおり、現行の路線が主で、道路が狭く、新しい道路が近く整備されれば振り替えるような可能性が高いといった絞り方しかないかと思いま

すので、それで再整理したいと思います。

(轟部会長)

そのあたりをもう一度確認いただいて、方向性を整理していただければと思います。  
電線共同溝もありますが、そちらの方のご意見はありますでしょうか。

(森本委員)

細かい部分ですが、先ほどのバス路線の方で、「なりえる」と「なり得る」が混在しているので、統一されたほうがいいかと思います。

(事務局)

ありがとうございます。

(轟部会長)

続きまして、市街地形成機能のところでご質問ご意見等ございますでしょうか。

26ページから33ページまでです。

私のほうから、30、31ページのところの基準で、20-3が土地区画整理事業のところとつながって見えるのですが、これは先ほどの過半以上が適用されているという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

ここについては、過半ではなく、30ページ記載の中で、区画整理をやった中にまたがるかアクセス道路ということで、評価を行っておりまして、すべてがエリア内という基準ではありません。

ご指摘いただいた20-3は、一部接していて、アクセスとも取れるところです。

(轟部会長)

あとは、31-1も接しているように見えます。そのあたりも確認をお願いします。

(事務局)

31-1については、拡大していくと接していないのですが、それがアクセス道路になっているかどうか判断するところです。

今回は、機械的に評価を行っているところです。

(轟部会長)

わかりました。他に皆様からご質問ご意見ありますでしょうか。

よろしいでしょうか。

今回、都市機能誘導機能と居住誘導機能は新規ですね。そういう意味では、冒頭話が合った密度のところは、誘導したいところにはしっかり整備するといった考えは、こちらの指標では、同じ趣旨かと思しますので、そのあたりもご検討いただければと思います。

他に皆様からよろしいでしょうか。

続いて、2-5交通機能です。34ページから49ページまでです。

ご意見等いただければと思いますがいかがでしょうか。

(村石委員)

46ページの長野県広域道路交通計画の中で、その他主要な道路ということで、黄色の線を拾われたと思うのですが、広域道路交通計画のその他主要な道路の位置づけは、松本市の中は、内環状、中環状、外環状という表記になっています。

ですので、39ページの環状網を示したものと47ページはかぶっているということになります。

47ページの東側9-1から15-2の環状網の外側は、現在道があるので、広域道路交通計画では、環状線として位置付けていると思うのですがけれども、39ページのように、6-3から6-5が整備されると、外環状がこちらに移ってくるということかと思えます。ですので、47ページの評価は、将来環状網ということで不要となるのではないかと思います。

(事務局)

ご指摘のとおりかと思しますので、修正を行います。

松本市の中でも、外環状線の東端の位置づけを検討してきた経過があるのですが、今は、都市計画道路出川浅間線が外環状線ということで考えておりますので、修正したいと考えます。

(轟部会長)

ありがとうございます。

そうすると、47ページと39ページはほぼ同じところを評価しているということになり、2重カウントになりかねないと思うのですがけれども、違うところが2-1かと思えますが、これは、その他主要な道路で評価されているのはどういったことでしょうか。

(村石委員)

2-1は、国道143号であり、基本は、補助国道と松本市では環状網がその他主要な道路としています。

(轟部会長)

今、整理ができましたので、39ページと47ページはやはり重なってしまうかと思いません。

(事務局)

ご指摘のとおりかぶっているものと考えます。また、東側の外環状は、39ページ6-3から6-5が整備されればこちらにという考えがありますので、こちらの39ページの指標を残すという考えで進めたいと考えます。

(轟部会長)

そこで、49ページの指標として、環状道路を除いて残すかどうかということで、2-1の扱いかと思えます。

そのあたりは改めて検討をお願いします。

他にご意見等ありますでしょうか。

(山岸委員)

34、35ページのところで、将来交通量が4,000台以上になると予想される道路ということで、国道19号は4車線化の計画であると思うのですが、予測は、将来4車線化になった状態ということでよろしいでしょうか。

(事務局)

34ページの記載ですが、注釈に記載しているとおり、フルネットの状態を想定していません。ですので、都市計画道路がすべてできた状態での交通量で評価を行っております。

国道19号の長野飯田線については、市内すべて完成した状態です。

(轟部会長)

他にご質問ご意見等ございますでしょうか。

私の方から、36ページの渋滞緩和機能ですけれども、赤く表示している点が、渋滞箇所だと思うのですが、何をもって渋滞として判断されているのでしょうか。

(事務局)

前方のスライドに、松本市のホームページですが、令和2年に市が行った渋滞箇所の調査をお示ししています。

今回、アンケートを取った結果と、カーナビのプロブデータから旅行速度を取得し、そこからデータで分析した2種類から、資料の渋滞箇所図を作っています。

アンケートでは、渋滞しているポイントをGoogleMapから選択するということ

と、時間帯を回答してもらい、集計したもので、約1,500件の回答をもらっています。

個所数は、1次集計したものが228か所ございます。

また、それらアンケートで同様の個所が挙げられたものが10件以上あるものを2次集計としまして、28か所を拾い上げています。

また、旅行速度のデータにつきましては、交差点の流入部の速度が3方向以上で10km/h以下となっている個所をデータで取得しました。

もう一つ、旅行速度が10km/h以下となる区間が概ね500m以上連担している区間を拾い上げて、かつ、平均通過時間が2分以上となっている交差点を資料36ページの個所として整理しています。

(轟部会長)

どれか一つでも当てはまれば該当しているということですか。

(事務局)

はい。アンケートとデータのどちらかに該当すれば、ここに入ってきます。

(轟部会長)

平日休日含め、重ね合わさっているということでしょうか。

(事務局)

データの方は平日が対象で、アンケートは、土日含めて取得しています。

(轟部会長)

皆様から他にご意見はありますか。

よろしいでしょうか。

それでは、庁内からいくつかご意見があったと伺っています。そのあたりご説明いただいでいいでしょうか。

(事務局)

何点かすでに議論いただいでいまして、ここでは、自転車の関係で、40,41ページをお願いいたします。

こちらは、自転車の安全性確保機能ということで、自転車のネットワーク路線について評価を行っているものです。

41ページが結果となるのですが、今回、先ほどのバスと同様に、現状の道路に対してネットワークを設定していますので、基本的には、現状ある道路が評価として優先されるということです。

先ほどのバスについては、課長から申し上げたとおり、路線を増やすということは考えづらいので、今の路線に対して並行するという考え方ができるかと思っているのですが、自転車については、整備すればどこでもネットワーク路線になり得るということがありまして、評価を行って見たところですが、果たして、非該当に評価したところがそれでいいかということが課題としてとらえているところです。

自転車を活用したいという政策的な考えはあるのですが、評価の項目として、直結しづらいと考えているところですので、場合によっては、この項目自体を取り除くということも含めて検討しておりますので、そのあたりについてご意見があればいただきたいと思います。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

自転車の評価が難しいということですが、新しく整備されれば当然そこはネットワークになり得るので、結果的に全部が該当してきてしまうというご説明でした。

委員の皆様いかがでしょうか。

自転車政策を所管している部署で、将来的に、都市計画道路を含めた方針があればそれを挙げていただくことが1番かと思いますが、現状をベースとして計画されているのであれば、なかなか組み込むことが難しいのではないかと思います。

担当部署からそういった意見があるのであれば、あえて入れなくてもよいのかと個人的には感じると思いますけれども、いかがでしょうか。

(村石委員)

自転車のネットワークをこうしたいということで、活用計画を作られたと思います。

それは、ネットワークなので、こことここをつなぐということを想定して、令和3年の活用推進計画を作られたと思います。

道路を整備したから自転車を通るというのは当たり前の話であって、ここをネットワークとして自転車を通すという思いがあるはずなので、そこを確認して評価していいのではないかと思います。

ネットワーク路線に指定した道路はきちんと整備するという意思表示をしないと、ネットワークにした意味がないと思いますので、令和3年の計画が目指すものを反映した方がいいと考えます。

(事務局)

ありがとうございます。自転車ネットワーク計画は、ご承知のとおり、松本市内は道路が狭く、状況があまり良くない中で、自転車活用を進めなければならないということで、矢羽根マークをつなぐ路線を設定した路線です。

当然、新しく自転車通行空間が整備されれば、そちらへ振り替えるということも考えられ

ますので、これについては、委員からご意見をいただきましたので、自転車の担当課とも再協議したいと思います。

それを含めて、項目に入れるのか、検討いたします。

(轟部会長)

ありがとうございます。幹となるような路線が設定されていれば、このあたりも議論しやすいのですが、ネットワーク路線が細かく設定されていますので、判断が難しいところかと思えます。

また、庁内で調整いただいて、検討いただければと思います。

他にはいかがでしょうか。

(事務局)

32、33ページに戻りますが、お願いいたします。

こちらが、産業支援機能ということで、工業団地へのアクセスを強化するという視点で設定したものなのですが、実際に評価を行ってみると、直接隣接していないものを広くとって、1区間ということで、実際の工業団地の立地と、今回の評価対象の路線との位置関係がかけ離れているということがありまして、工業団地へのアクセス道路という視点はあった方がいいと感じている一方で、直接評価につながりづらいという状況です。

もし、評価の仕方について、ご意見をいただき、よい指標ができればと考えており、仮に難しいという判断があれば、こちらの評価としては、なくしてしまうことを含めてご意見をいただければと思います。よろしく申し上げます。

(轟部会長)

ありがとうございます。

今の、工業団地に関することについて、ご意見等ある方がいればお願いしたいと思えます。いかがでしょうか。

ちなみに、現状、工業団地の造成事業というのは、すでに完了していて、ほぼ不足がないような形で立地しているという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

工業団地として整備されたのは、昭和40年代の初めになりまして、すでに団地としては完了していますし、実際の土地利用としては、工業団地の他、いろいろな用途の建物が入り込んできて、市として、工業団地としての機能を増強するような考えは持っていないというのが現状です。

(轟部会長)

現状、このあたりで、運搬車両による混雑が生じているといったことがあれば、整備が必要なかと思うのですが、そういった課題はあるのでしょうか。

(事務局)

先ほどの関係で行きますと、33ページの左下に臨空工業団地がありまして、規模でいうと、市内一番大きなものです。そこに至るまでのメインの道路としましては、記載がありますが、主要地方道松本環状高家線がありまして、北に抜けますと、国道158号がIC周辺への主要なアクセス路となっています。

こちらについては、新村の周辺も長野県の方で道路整備の計画を進めていただいているというのと、松本波田線の整備を進めていただいております、追加のICが2つできる予定がございますので、道路計画としては、具体的に整備が進められるところです。

今回は、それらの道路整備が見直しの評価対象としていないため、直接的に関わってきていないところかと思っておりますので、機能としては、整備が進められる方向です。

(轟部会長)

37ページの渋滞の個所にもなっているので、物流関係で混雑があるのであれば、そういう形で評価することも考えられるかと思えます。

委員の皆様いかがでしょうか。

(村石委員)

確かに、1区間しかないのかもしれませんが、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ということがありますので、評価すべきだと思います。

(轟部会長)

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

(町田委員)

ICから1km圏内というのは何か理由があるのでしょうか。

(事務局)

どこかの基準に基づきということではなく、この指標でつくった基準です。

(町田委員)

例えば、工業団地へのアクセスということであれば、交通量等で何かしら通るであろうルートを設定して、該当区間を選定してもよいのではと思いました。

31-3や27-2などは、もし整備されれば、通る場合もあるかと思います。

(轟部会長)

実際に利用されている方がどういったルートかは、なかなかわからないところですが、想定範囲で、どこを通行するのか見えてくれば、そこを評価するのが考え方の一つかと思います。

それが難しいということであれば、例え1区間であっても、工業団地へのアクセスが重要な指標と判断すれば、このまま評価することも考え方かと思いますので、このまま残すことも考えられるかと思います。

他に、こちらの点について、ご意見はよろしいでしょうか。ありがとうございます。

では、続いて、お願いします。

(事務局)

42、43ページをお願いします。42ページは先ほど修正をお願いしましたとおり、鉄道駅から800m圏内で評価しましたところ、ほぼすべての55区間が該当しています。

こちらの800mが仮に設定してみた数値でありまして、今回、該当区間がかなり多かったということがありますので、もう少し、評価にメリハリをつけるというのが1点と、徒歩圏内という趣旨ですので、他の計画で行きますと、500mとしているものがありまして、こちらについては、500mでもう1度やってみたものを修正案として、ご確認いただきたいと思っておりますけれども、そういった考えでよろしいでしょうか。

(轟部会長)

ただ今の件に関して、皆様のほうから、ご質問ご意見等がありましたらお願いします。

ちなみに、市内の小学校の配置基準の中で、徒歩何分だとか、何m圏内に目安として学校を配置するようなものがあれば、基準にすることがあると思うのですけれども、いかがでしょうか。

(事務局)

松本市は、合併をしまして、それらの地区によって考え方が異なるのですが、あまりそういった考え方はしていないと思います。

市町村によっては、旧地区ごとにすべて小学校があるというところがありますけれども、松本市に関しては、どちらかという、まとめる方向にありますので、そういった取り方はしていないかと思います。

(轟部会長)

わかりました。それでは、500mで出していただいたところで、また確認をしていただ

くということをお願いします。

他にありませんでしょうか。

(事務局)

こちらのほうからご相談したい件は以上です。

(轟部会長)

観光施設に関してはいかがですか。

(事務局)

観光施設に関しては、今回、かなり対象の施設が偏っていたと考えています。

どこまで拾うかという課題がありますので、観光部局とも調整しながら、再検討したいと思っておりますので、こちらについても、次回ご確認いただきたいと思っております。

(轟部会長)

わかりました。例えば、入り込み客数が出ているような施設であれば、比較的選定しやすいかと思っておりますので、そのあたりもご検討いただければと思います。

ありがとうございます。では、時間が超過してしまって申し訳ないのですが、各項目についてご意見をいただいたところですが、最後、A3の1枚でまとめていただいている必要性の評価結果が出ていまして、さらに、本日お配りした資料で、路線ごとの評価というものも出していただいております。

点数をご確認いただいた上で、ご質問ご意見を頂ければと思います。

個別に点数を見ても意見が難しいということで、図に路線の平均点を入れていただいております。

そういったところを総合的にご確認いただいて、路線の点数の分け方の考え方もあるかと思っておりますので、ご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(村石委員)

評価では、短い区間があるかと思いますが、それを路線の平均得点にしたのは、何か理由があるのでしょうか。

例えば、路線の中でも、この区間は見直しができるといったことがしたかったと思うのですが、最終的には、路線全部の評価にしてしまっているので、路線として見直しをしたいという考えなのか、それとも区間の中で見直しをしたいという考えなのか、教えていただければと思います。

(事務局)

こちらについては、区間ごとに色分けすることもできるのですが、今回、路線として平均を取っています。その理由につきましては、区間ごとに評価を行っていますが、特定の区間だけ、途中で切って廃止するわけにもいかないので、ある程度、まずは路線として評価を試みたという状況です。

ご指摘のとおり、仮に廃止する区間があったときに、他の主要な路線に対して、ここに接するので、残る区間は廃止が可能というパターンはあるので、今回いただいた評価基準を精査すると同時に、考えていきたいと思います。

(轟部会長)

基本的には、区間ごとに評価をしていくということになるかと思いますが、次のステップに入ったときに、隣接する両サイドは必要性が高いのに、ここだけ廃止していいのかという判断をするときに、路線の評価は重要になってくるかと思います。

おそらく、今回は、まずそれぞれの区間で見ていくことがベースになっていくかと思えますけれども、次のステップでは、路線としての考え方が必要になってくるということで、まとめていただいた資料として認識しています。

基本的には、50ページにまとめていただいたもので区間ごとの評価を出していただいています。

他に委員の皆様からご質問ご意見等ございますでしょうか。

私のほうから、今回、指標を出していただいたのですが、ここから、何点以上であれば、何点以下であればというような話になってくるのかと思うのですが、そのあたりの基準の設定の仕方だとか目安が現時点であれば教えていただければと思いますがいかがですか。

(事務局)

はい。ありがとうございます。

今回、見ていただいた追加資料の方で、青い必要性が低い路線はありませんでした。

今後、これをどう使っていくかという部分になるのですが、今回見直しをしたいという一つが、優先順位を必要性で評価して、整備する方の優先順位をつけたいというのが1点と、松本市の計画延長全体を見た中で、こちらの最終的な整備完了が、90年、あるいは100年以上かかるという見込みがありますので、母数を整理していけるのかどうかということがもう一つの目的となります。

その時に、必要性の低いものをというところになってくるかと思います。

母数をどこまで持っていければ適正なのかということによって、何点で切るという考えになってきますので、現状、何点未満はという数値は持ち合わせていません。

来年度にかけて検討していきたいと思っていますので、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、事務局の方からお話があったとおり、基本的には、点数として、高かったところというのは、整備する優先順位が高い路線であるということが確認できたということです。

当然ながら、点数が下がってくれば、優先度が低くなっていくということになるかと思えますけれども、今年度は、まずこの点数を出すというところで、次年度以降に向けて、優先順位の低いもののどこにラインを持ってくるのかは、また検討するというところで、今年度に関しては、整備する優先順位をまとめるというところで、ご報告をいただいたところです。

委員の皆様、これを見てどうかというのはなかなか難しいのかもしれませんが、いかがでしょうか。

(森本委員)

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でしょうか。

(事務局)

前回は、数値の基準は異なっていて、前回は、14個が最大値でして、そこから標準偏差を取りまして、2から3点が相対的に低いという判定をして、最終的には、実現性の部分で、史跡等を通っていないか等を加味したフローチャートを作って、廃止候補を振り分けています。

(森本委員)

今回は、14から21個に増えて、フローチャートも今後検討いただくということで、暫定的に4個以下を青にしたということでしょうか。

(事務局)

今回は、最大値が14でしたので、単純に3に分けてみたという状況です。

(轟部会長)

先ほど、標準偏差を出されたということでしたけれども、また、そのあたりも次年度検討できればと思います。

その基準をどのあたりに持つてくるのかが、とても大切な議論になってくるかと思えます。

そのあたりも引き続きお願いできればと思います。

結果として、項目があって、それに該当すれば1、0についてくるものなので、結果を見て、どうこうというのは、なかなか難しいと思います。

やはり、1番大切なのは、どこを基準に持つてくるのかということだと思いますので、そ

のあたりは、次年度以降、お話をしていくということで、まず、今回のお話の中で、疑問点があればと思います。

先ほど、事務局から説明もあったとおり、どうしても、まちなかの評価が高くなってしまっているというところは、やはり、人や車が集中してくるということで、結果として高くなってくるとおりの結果かと思いますが、逆に言えば、周辺部分が少し評価されにくい基準になってしまっているということもあるかと思いますが。

そのあたりのバランスを、ぜひ委員の皆様からご意見があればお伺いして、最終的な形にしていきたいと思っていますけれども、そのようなところを含めていかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、基本的には、事務局の方でまとめていただいて、今日いろいろな意見が出ましたけれども、そういったところを再度またもんでいただいて、最終的な形で指標を出していただいて、また、それをご覧いただきながら、ご意見を伺うという形にしたいと思います。

では、その他、全体を通じて、ご意見があればと思いますがいかがでしょうか。

(村石委員)

幹線道路網密度の向上機能について、前回の見直しの時と同じ基準とすると、今回、2回目の見直しなのに何もアップデートされていないということになります。

そういう項目は他にもあるのでしょうか。

(事務局)

先ほど、1区間しか該当していないと申し上げた、産業支援機能が変わっていません。

後は、防災の関係です。3から6ページをご覧いただいた中で、黒字で記載したものが変更のない項目です。

赤字が追加、緑が変更でして、4ページのNo. 5 消防活動困難区域、5ページのNo. 9ですが、こちらについては、バス路線自体が一部変わっており、また、なり得るといった部分で少し考え直した部分があります。

5ページ目の下2つについては、変更がありません。

最後6ページ目の道路の連続性確保機能が前回同様の指標となっています。

(村石委員)

2回目の見直しなので、前回と同じ基準で同じ評点をつけても意味がないと考えます。

もう一步踏み込んだアプローチをしないと見直しになっていないので、1回目の見直しでここまでやって、2回目の見直しではさらにここまで踏み込んで評価していますというところまでやった方がいいのかと思います。

1回目で評価したものが、また今回も同じ評価では、別に項目をあげている意味がない。

ですので、できるのであれば、もう少し、切り込んだ評価をしてみてもいいかと思いま

す。

これを見ると、結果的にすべて必要という話になってしまうと思うので、もう少しメリハリをつけるような切り込み方をしないと、どの路線も必要ということになって、なかなか評価は難しいという結果になってしまうのではないかと思います。

それは松本市の考えもあると思いますが、見直しをしていくという意味であれば、もう少し積極的にそういったことを詰めていった方がいいと感じます。

(轟部会長)

ここまで積み上げてきた中で、このタイミングでというのは難しいところはあるかと思いますが、とはいえ、前回の見直しのときの点数は、今回につながるということはあるということでしょうか。

そうすると、前回と同じ基準でやっている項目は、とても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と思います。

そうすると、メリハリがつかないというご意見もごもっともかと思いますが、重要だからこそ、継続的に入れているというところは、冒頭のところでご説明いただくことで、今回の見直しの意義を追記いただければいいのかと思います。

他に委員の皆様からご質問ご意見等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

1時間30分の予定だったのですが、時間を過ぎてしまいました。

本日予定されている議事は以上となりますが、その他、事務局の方から何かあればお願いします。

(事務局)

事務局の方からですが、第1回の部会の時に、スケジュールをお示ししています。

その中で、3月に都市計画審議会を開催したいという予定で来たのですが、今のご意見を踏まえて、まだその段階にないと考えられますので、第3回の部会を開催したいと考えております。

ただ、日程の方で、作業がどのぐらいになるかを含めて、改めて日程調整したいと思います。

年度末から年度初めのお忙しい時期になってしまいますので、改めて、日程を調整させていただきたいと思います。

特に、行政機関の方は、人事異動がございまして、新しいメンバーになるかと思うので、また調整させていただきたいと思っています。

また、本日、車でいらっしゃる方は、後ほど駐車券の無料処理を行いますので、お預かりいたします。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す。それでは、本日の部会は終了となります。  
皆様のご協力に感謝いたします。ありがとうございました。