

第62回松本市都市計画審議会 議事録

開催日時：	令和5年2月3日（金） 午前10時00分から午前11時40分まで
開催場所：	議員協議会室（松本市役所東庁舎3階）
出席委員：	清水聡子会長代理（松本大学総合経営学部教授） 塩原孝子委員（松本市議会議員）、上條敦重委員（松本市議会議員） 吉村幸代委員（松本市議会議員）、上條美智子委員（松本市議会議員） 阿部功祐委員（松本市議会議員）、柿澤潔委員（松本市議会議員） 石坂達雄委員（松本警察署長） 【代理出席：山岸久美子 松本警察署交通第二課課長】 藤本濟委員（長野県松本建設事務所長） 窪田英明委員（松本市農業委員会会長代理） 伊藤亮二委員（松本商工会議所専務理事） 村瀬直美委員（松本商工会議所建設部会長） 松岡喜久子委員（松本商工会議所女性会会長） 小笠原み江委員（長野県建築士会松筑支部青年女性委員会委員）
欠席委員：	三好規正会長（信州大学経法学部教授） 上原三知委員（信州大学農学部准教授） 田中均委員（松本ハイランド農業協同組合代表理事組合長） 富山有希委員（松本薬剤師会理事）

（赤間善浩都市計画課長）

定刻になりましたので、ただいまから、第62回松本市都市計画審議会を開会いたします。本日は、お忙しい中ご出席いただき、ありがとうございます。私は、都市計画審議会の事務局次長をしております、都市計画課長の赤間善浩と申します。どうぞよろしく願いいたします。はじめに、本日の会議は、新型コロナウイルス感染症の対策としまして、常時換気など、感染予防対策を徹底して開催するとともに、審議会が短時間で終わりますように、スムーズな進行に努めてまいりますので、皆様のご協力をお願いいたします。また、前任の委員のうち役員の改正に伴いまして、新たに委員としてご就任いただく3名の皆様に辞令を発令させていただいております。それでは、新たに就任された3名の委員の方をご紹介いたします。ご紹介のありました委員の方は、恐れ入りますが、お立ちいただけると幸いです。始めに、松本商工会議所専務理事 伊藤亮二様です。続いて、松本商工会議所建設部会長 村瀬直美様です。続いて、松本商工会議所女性会会長 松岡喜久子様です。以上、3名の方をご紹介いたしました。皆様、どうぞよろしく願いいたします。なお、辞令は、あらかじめ、皆様の席にお配りしてございます。辞令交付式は、省略させていただきますので、ご承知お

き願います。

本日、欠席の委員ですが、4名の方からご連絡をいただいております。三好規正委員、上原三知委員、田中均委員、富山有希委員が、ご都合により欠席されております。また、石坂達雄委員の代理として、松本警察署 交通第二課、課長の山岸久美子様がお出席されております。会議の成立につきまして、本日出席の委員は、委員18名のうち、14名でございます。

「松本市都市計画審議会条例における、会議成立の定足数の基準、委員2分の1以上の出席を満たしていることをご報告いたします。

それでは、都市計画審議会 事務局長の前澤建設部長より、ご挨拶を申し上げます。

(前澤弘一建設部長)

おはようございます。本日は、お忙しい中、当審議会にご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。本年はじめての都市計画審議会ということでどうぞよろしくお願いたします。また、新たに3名の委員の皆様にご就任をいただきました。それぞれの見地から忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いたします。

さて、新型コロナの状況は依然として続いておりますが、先週には松本城で氷彫フェスティバルが開催されました。冷え込んだこともあり例年と比較しても綺麗な氷の像ができ、それを見るために市民の方、観光客の方が多く訪れました。松本城の入場者はコロナ前の8割まで回復したこともあり、さらに元の日常に戻っていくことを願っております。

さて、本日の都市計画審議会は、議案が2件ございます。そのうち松本都市計画道路の変更につきましては、前回第61回松本市都市計画審議会において、報告させていただいた内容についてご審議いただくものです。また、松本都市計画駐車場の変更として、美ヶ原温泉駐車場の廃止についてご審議をお願いするものです。

委員の皆様方のそれぞれのご専門のお立場で、忌憚ないご意見、ご指導をお願い申しあげまして、私の挨拶といたします。本日はどうぞお願いたします。

(赤間善浩都市計画課長)

審議に入る前に資料の確認をさせていただきます。先日送付しました資料は、4種類で、「次第」、「議案書」、「前回審議案件の事務処理の概要」、「委員名簿」です。また、本日の当日配布資料として、座席表、議案説明用の別冊資料をお手元にお配りしておりますので、ご確認をお願いします。お手元の資料に不足のある方は、いらっしゃいますでしょうか。

本日ご審議いただく議案は2件でございます。うち1件については、前回の都市計画審議会でご報告事項として説明をさせていただいた内容となります。このあとの会議の議事進行につきましては、松本市都市計画審議会条例により、会長が務めることになっておりますが、

三好会長から急遽、体調不良のため本日は出席できないとのご連絡がありました。従いまして、松本市都市計画審議会条例第4条3項により、会長代理により議事進行を進めることとします。それでは都市計画審議会 清水会長代理、議案審議をお願いいたします。

(清水聡子会長代理)

皆さま、おはようございます。会長代理の清水です。よろしくお願いいたします。急遽でございますが、松本市都市計画審議会条例第4条第3項により、会長代理ということで、本日議長を務めさせていただきます。慣れない議事進行となりますが、円滑な審議となるよう委員の皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

はじめに、議事録の署名人ですが、松本市都市計画審議会運営要綱第9条第2項により本日出席委員の中から予め指名しますのでよろしくお願いいたします。本日の審議会の議事録署名人は、柿澤潔委員と伊藤亮二委員にいたします。議案審議に先立ちまして、事務局より第61回松本市都市計画審議会に係る事務報告をお願いいたします。

(鈴木昌宏課長補佐)

事務処理の概要について、お手元の資料「事務処理の概要」に沿ってご説明いたします。

議案第121号松本市景観計画の見直しについてです。令和4年10月26日の第61回松本市都市計画審議会において意見聴取を行い、令和4年11月30日に審議結果を市長報告しました。今後、令和5年2月10日に予定している松本市景観審議会に報告し、年度内に計画を公表する予定です。以上です。

(清水聡子会長代理)

ありがとうございました。ただ今の報告について、ご質問等のある委員の発言を求めます。

特にご質問等が無いようですので、議案審議をはじめます。本日付託されました案件は2件あります。

それでは、議案第122号松本都市計画道路の変更について審議を行います。事務局に伺います。議案第122号の傍聴者はございますか。

(鈴木昌宏課長補佐)

傍聴者は2名です。ただ今より、傍聴者を会場に案内いたしますので、よろしくお願いいたします。

(清水聡子会長代理)

傍聴者の皆さんへお願いをいたします。公正な審議を行うため、委員等の発言に対し拍手をしたり、声を出す等の行為はしないでください。写真撮影や録音、録画はできません。会議の秩序を乱し、又は進行の妨げになる行為はしないでください。以上のような行為等があ

った場合は、退席いただくことがありますので、ご承知ください。傍聴ができるのは、傍聴希望議案の審議のみです。審議終了後に退室していただきます。採決の結果につきましては、傍聴者控え場所において事務局よりご報告します。

それでは、議案第122号の説明を担当課よりお願いします。

(山崎祥幸主任)

交通部交通ネットワーク課の山崎と申します。議案第122号松本都市計画道路の変更について内容をご説明します。着座にて失礼します。

本議案は、前回審議会で取組内容をご報告した都市計画道路の見直しについて、その後、都市計画法に基づく変更手続きを進めてきた5路線の廃止と1路線の新規追加についてお諮りするものです。

資料として、事前にお送りした議案書と、前回審議会でご説明した資料を併用します。前回資料は、本日、改めてお手元にお配りしています。

事業の概要について改めてご説明します。前回資料のスライド4ページ目をご覧ください。見直しの経過として、平成23年策定の松本市総合都市交通計画の区間別評価に基づき、段階的に見直しを進めています。スライド5の見直し計画の概要の中で、今回は、中心市街地を含む第5段階にあたる路線を変更するものです。

次に、スライドの7ページをご覧ください。併せて、議案書の8ページをお願いします。

議案書が計画の新旧対照表です。8ページが現状、9ページの赤字部分が変更後を示すものです。前回資料のスライド7ページの図面で場所をお示ししています。

新旧対照表の上から順にご説明します。小池浅間線については、図面の中央、高砂、中町、縄手通りを南北に貫く路線ですが、その内、青く色を付けた駅前通りから、日銀南東角までの延長約630mを廃止するものです。

また、小池浅間線の名称は、計画の起点である小池町から終点の浅間温泉までのものですが、起点が丸の内となることから、路線名を丸の内浅間線に変更します。

次に、内環状北線については、延長や幅員等の変更はありませんが、小池浅間線の一部廃止に伴い、交差点における隅切りを廃止するものです。

続いて、女鳥羽川北岸線及び女鳥羽川南岸線については、一級河川女鳥羽川の千歳橋から上流側、桜橋までのそれぞれ延長870m、930mを廃止するものです。

また、逢初鎌田線については、図面の左下、薄川の堤防から現道のない区間を国道19号に接続する延長1,770mの計画を全線廃止するものです。

最後に、博労町栄町線については、図面下、赤枠で示す場所ですが、本庄1丁目の中条こ線橋の東から相澤病院の西までの延長約180mの区間を新たに2車線、幅員19mで都市計画決定するものです。

詳細な図面をご説明します。議案書92ページの平面図をご覧ください。

図面左の西側に中条こ線橋、東側に相澤病院があります。背景のグレーの線が現況の地形

図であり、赤と黒の線が計画線です。現状の道路は、西へ抜ける一方通行ですが、整備後は対面通行となり、緊急車両の進入が可能となります。計画の幅員の中で、車道の幅は3車線分を確保してありますが、これは、東西の交差点にそれぞれ右折レーンを設置することを想定したものです。

また、図面中、東側で交差する南北の小池平田線は、現在、南の庄内から事業を進めており、本路線と一体的に整備することで、周辺の円滑な交通流動を図ります。

続いて、資料が戻りますが、議案書の10ページをご覧ください。

都市計画の策定の経緯の概要です。前回、令和4年10月26日の都市計画審議会でご報告後、10月28日から11月25日まで素案の閲覧を行いました。公述の申し出がなかったため、11月27日に予定していた公聴会を中止しています。

また、12月9日から12月22日まで計画案の縦覧を行い、3件の意見書が提出されました。意見の要旨と意見に対する見解について、議案書の11ページからご説明します。

3件の意見書については、いずれも計画案に対して反対のご意見です。表の左側、意見の要旨は主に下線部、表の右側、意見に対する見解をご説明する形とします。

番号1、里山辺の方からのご意見です。

1 市の道路整備の基本として、内中外の環状線計画があり、国県市が三位一体でこの計画に従い整備を進めている。内環状東線のベースは、昭和36年に都市計画決定された小池浅間線、小池平田線である。4車線の整備は、地域が分断され、まちづくりが壊されることから、地元では反対がある。

以上の意見に対する見解です。

1 松本市の道路網は、松本駅を中心に郊外へ広がる放射型を形成しており、市街地に集中する交通の分散を図るため、内中外の3環状線構想に基づき道路整備を進めてきました。

また、多くの都市計画道路が、高度経済成長期の人口増加や市街地の拡大を想定して計画されましたが、近年は、人口減少や集約連携型都市構造を目指す都市づくりへの転換等、決定当時と社会情勢が大きく変化しており、必要性に変化が生じている路線があります。

そのような状況の中、平成23年3月策定の松本市総合都市交通計画では、内環状線構想の東側として想定された小池浅間線の一部について、まちづくりを分断してしまうことから、「事業実施上の支障」がある路線として、計画変更の方向性を示しています。その後、周辺道路との接続、これまでのまちづくりや土地利用との整合を考慮し、内環状線構想の東線の位置づけを検討してきましたが、具体的な路線の位置づけには至りませんでした。

そこで、令和3年度改定の松本市都市計画マスタープラン及び松本市総合交通戦略では、松本城、松本駅、あがたの森を結ぶエリアを歩行者の回遊性を高めるものとし、既存道路を有効活用したまちなか幹線道路網を骨格として、エリア内の通過交通を外周へ分散させ、周辺の円滑な交通流動を確保することを示し、今後は、これに基づくまちづくりを進めます。

続いて、ページが戻り、意見の要旨2です。

今後は、西方面からは中部縦貫自動車道、北方面からは、松本糸魚川連絡道路も整備され

市街地への流入がある。整備済の二の丸豊田線、これは、松本城の南、大名町や本町の通りから栄橋につながる路線です。と、整備可能な小池浅間線、小池平田線の2車線道路2本で受ける必要がある。

以上の意見に対する見解です。

2 今回、変更後の道路網の検証として、交通量推計を実施し、将来的に大きな混雑が発生しないことを確認しています。

広域的な道路整備による新たな交通需要については、道路整備だけでなく、公共交通の利用促進等の施策と合わせて一体的に対応することとします。小池浅間線は、歩行回遊性を高めるエリア内に通過交通を呼び込むことから、廃止を進めるものです。

なお、今回の都市計画変更にあたり、国県と協議を行っていますが、廃止について異存ない旨の回答を得ています。

続いて、番号2、寿豊丘の方からのご意見です。

都市計画道路小池浅間線の一部は平成23年松本市総合都市交通計画に廃止候補として位置付けた路線であり、その計画に沿って進めていることから、一部廃止に反対するものではない。

廃止する手順及び代替え策に対する検証が不十分であると考えため、この計画案に反対する。

都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込み、歩行者と自動車が分離されないまま危険な状態であるなどの対応すべき課題を明確にしていない。

まちづくりの方向性が大名町通り、中町通りを歩行者優先にしているので、その道路の容量は減らす推計が必要である。

歩行者優先道路にするためにその道路に侵入させない車両の誘導策が明示されていない。

以上の意見に対する見解です。

1 松本城、松本駅、あがたの森を結ぶエリアの歩行回遊性を高めるための想定として、大名町通り及び中町通りを含む路線の通過交通を抑制した状況を交通量推計の中で再現しています。

結果は、中心市街地を迂回することによって、エリア外周部の交通量が増加するものの、全体として、混雑の少ないとされる数値に収まるものでありました。

通過交通の抑制や特定の道路を歩行者優先にした場合の影響については、上記の結果により、直ちに道路整備や規制が可能ということではなく、まちなか幹線道路網を骨格としたエリア全体で、魅力向上の取組みと一体的に検討を進めます。

また、今回廃止する小池浅間線は、仮に整備した場合は、南北の幹線道路として機能する一方、市街地周辺から通過交通を呼び込むこととなるため、まちづくりの観点から廃止が妥当と考えます。

現在、大名町通りは、松本城三の丸エリアビジョンに基づき、シンボルロードとして中・長期的に人を中心とした道路空間への再編を進めることとし、中町通りでは、車両通過抑制

の意識づけと、歩行者優先のまちの賑わいづくりのため、地元組織が主体となり、トランジットモールの取組みを定期的実施しています。今回の都市計画変更は、これらの路線を含むエリアの歩行回遊性を確保するうえで必要なものであると考えています。

続いて、意見の要旨2です。

通過交通を処理する代替え道路を国道143号、これは、駅前通りから北の大橋通りを指すものと考えます。に想定しているが、代替え道路として歩行者と自動車が分離されていない道路を代替え路にする。

国道143号に歩道を設置する考えを持っているのであれば、小池浅間線の一部廃止と同時に代替え路である国道143号を都市計画道路として位置付けたうえで歩道整備を行う。

以上の意見に対する見解です。

2 本計画案に係る一部路線の廃止によって、特定の道路に新たな交通を発生させるものではありません。

また、廃止に伴う道路機能は、幹線道路網が役割を果たすことで機能を代替することから、特定の代替路線を設定するものではありません。

現状の国道143号は、まちなか幹線道路網の一部として位置づけているものの、歩道や十分な車道空間が無いことから、歩行者や自転車の安全な通行に課題があり、対策が必要と認識しています。これまでは、松本市の内環状線構想の検討において、東線の見通しが立たなかったため、並行する国道143号について、具体的な議論が進まなかった経過があります。

今回の小池浅間線の一部廃止は、中心市街地における道路計画の具体的な方向性を示すものであり、これをきっかけに、今後は、管理者である長野県とともに、国道143号のあり方について、具体的な検討を進めます。

最後に、番号3、中央の沿線権利者の方からのご意見です。

都市計画道路小池浅間線沿線の所有土地について、やむを得ず高層建築を諦めた経過がある。いつかは松本市に土地を買い取られ、現金収入があると認識していた。

以上の意見に対する見解です。

1 都市計画道路の区域内においては、将来のまちづくりを目指し、3階建て以上が建築できない等の長年の規制をかけてきており、沿線関係者様には、ご協力をいただけてきました。

続いて、意見の要旨2です。

重大かつ重要な変更の方針が極めて短期間に特段の専門家等らの検討や十分な審議等がなく、利害関係者等への連絡なく進んでいる。

以上の意見に対する見解です。

2 本件については、庁内外で十分な議論を重ねた結果として、廃止の方向性を決めているものです。

H23年松本市総合都市交通計画及びH28年松本市総合交通戦略策定の中では、専門家を含めた体制で検討を行った経過があります。

続いて、意見の要旨3です。

関係者にきちんと連絡もせず、広報やホームページ等に小さく掲載されるのみの伝達方法は全く看過できかねる。

以上の意見に対する見解です。

3 今回の都市計画変更にあたり、事前に関係地区及びまちづくり推進協議会へ説明を行いました。

個別の関係者には、文書による周知を行っており、昨年8月に、関係7地区25町会を対象に文書回覧を行いました。

また、10月から12月に行った都市計画案の閲覧及び縦覧において、関係地区地域づくりセンターに都市計画図書を設置し、合わせて市ホームページに計画案を掲載しました。

さらに、小池浅間線、女鳥羽川北岸線、女鳥羽川南岸線の一部廃止については、今年の1月に、お知らせ文書を沿線権利者へ70通郵送、沿道家屋等へ176通を投函しました。

廃止に係る周知は、町会長会で協議のうえ、出席者のみが情報を得られる説明会ではなく、文書の回覧、配布による方法を選択しています。

以上により、広く周知を図りながら都市計画案を作成しています。

なお、追加決定する博労町栄町線については、昨年2月から3月にかけて、地元関係者を対象に、合計3回の説明会を行っています。

最後に、意見の要旨4です。

小池浅間線、女鳥羽川南北岸線、逢初鎌田線は、区間削除又は廃止されるのみで、代替案等もなく、環状道路建設や車の渋滞解消や歩行者の回遊性の向上などの当初の目的等を全く達成せず、これらの問題点は放置され捨て置かれる。

以上の意見に対する見解です。

4 ご指摘のとおり、中心市街地のまちづくりについて、現時点ですべての方向性が定まった状況ではありません。

しかし、沿線権利者様の土地利用に対するご負担を考慮のうえ、整備しない方針を定めた区間は可能な限り早期に廃止する必要があります。

市街地の渋滞対策や歩行者の回遊性の向上については、まちなか幹線道路網を骨格とし、公共交通の利便性向上等、様々な取組みを総合的に進める中で課題解決を図ります。

縦覧における意見書の要旨と見解については、以上です。

次に、議案書の16ページをご覧ください。本計画案の関係機関との協議経過についてご説明します。

今回の都市計画変更にあたり、関係する路線について、長野県公安委員会、国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所、JR東日本、長野県と協議しており、計画の変更について、異存ない旨の回答を得ています。



なお、長野県 都市・まちづくり課からは、計画案に対して異存ないものの、今後のまちづくりを進める中で、中心市街地への通過交通分散、まちなか幹線道路整備、駐車場対策等の方向性を示し、歩行者の回遊性を高めるエリアの将来像を具体化すること。と意見をいただいています。

このことは、先ほどの意見書に対する見解と同様、今回の都市計画変更を踏まえ、より具体化した方向性の検討を進めます。

議案書の17ページからは、それぞれの協議書及び回答の写しです。また、議案書の44ページから68ページまでに交通量推計に関わる資料を添付しています。この中で、将来のそれぞれの路線の交通量をいくつかのパターンに分けてシミュレーションしています。結果は、意見書の見解として述べたとおり、今回の都市計画変更にあたり、大きな混雑は確認できず、支障はありません。

議案の内容について説明は以上です。今回、反対の意見書をいただいておりますが、これに対する見解は先ほどまでに述べたとおりです。

対象が中心市街地であり、注目度が高かったことや、広く周知を行った結果であると考えています。

本件と同様、都市計画道路の見直しは、全国の自治体で取り組んでいます。土地利用に制限をかけてきた経過や、都市構造、まちづくりに密接に関わるものであるため、困難な課題ではありますが、土地利用の制限による影響を考慮し、必要性に変化が生じた路線や、まちづくりの観点から廃止が妥当と判断した路線は、速やかに見直す必要があります。

今回の見直しを契機とし、将来を見据え、中心市街地の道路施策、まちづくりを前向きに進めていきたいと考えています。

以上、議案第122号 松本都市計画道路の変更について説明を終わります。

(清水聡子会長代理)

ただいま議案第122号についての説明がありました。ご意見ご質問等のある委員の発言を求めます。

(阿部功祐委員)

ご説明ありがとうございます。前回の都市計画審議会で廃止の関係について説明いただき、今日のご説明では、意見も出ているということでした。また、前回は小池浅間線の代替路線について、質問をさせていただきましたが、本日説明もあったとおり、まちなか幹線道路網で担っていくという説明でした。

内中外の環状線計画を見たときに、国県の補助を受けて整備をしている状況で、例えば、中環状線として、7003号線を整備し、今年の9月に完成するという状況です。そういった中で選択と集中といった点から、道路整備をするうえでは、優先度があり、月見橋は中環状線の位置づけがあるから架け替える。南の島立橋は、補修による延命化を凶っている。工事の優先度として、60年間整備が進まなかったという点も含めて廃止については理解を

するところですし、23年の評価に基づくものでもあります。まちなかに車を分散させる、そして城駅森のトライアングルエリアの中で歩行者の回遊性を高めるということで様々な取組みを実施しており、説明のあった中町の取組みもあります。優先度として見たときに、先ほど国道143号の話もあり、具体的な方向性は今後のことだとは思いますが、心配するのは、まちなかの道路整備の優先度がどのように変わっていくのか、まちなかが歩行者優先の計画であるなら、歩行者を優先とした事業が優先となるのか、あるいは車道の整備が優先となるのか、今回の変更を見たときにその辺の具体化が見えてこない部分があるため、その点についてお考えがあればお願いします。

(丸山博交通ネットワーク課長)

委員からご質問のあった優先度の関係ですが、元々、内環状線構想に基づいて、中心市街地の道路を環状線で整備するところから、高規格の新たな道路を作ることが非常に困難なので、それに代わるものとして、既存の道路網を活用したまちなか幹線道路網で新たなまちづくりを進めていきたいという方針で進めているところです。

その中で、具体的に今進めているものと、これからの進め方ですが、南のほうからは、先ほど説明にありましたとおり、小池平田線について、庄内から北に向けて着手し、駅前の通りまで進めていきます。今回、新たに計画決定をお願いしている博労町栄町線、これもその関連で、整備をしていきます。歩車分離の新たな道路整備として優先的に進めているところです。小池浅間線の代替えとも取れる国道143号につきましては、前回もありましたとおり、どんな手法でどのように整備していくかが明確でないものですから、その在り方を改めて確認していく中で整備の手法について検討していきたい。当然、現状が良いという解釈はしていませんし、課題があるという認識がありますので、その方向性についてこれから詰めていきたいと考えています。

また、歩行者優先という中で、現在、具体的に動いているのが中町のトランジットモールを行うですとか、今後、三の丸エリアビジョンに基づいて、大名町通りをどのように歩行者空間として回遊性を高めていくか、今後の課題ではありますが、それぞれ歩道整備、または歩行者優先の整備を総合的に今後考えていきたいということが現在の考え方でございます。

(阿部功祐委員)

ありがとうございます。国道143号のあり方については、都市計画道路という部分ではできないけども、市も積極的に県と相談しながら、今後どうするかということも含めて、今回の廃止に当たっては、第一歩を踏み出すことができるという認識で良いのか改めてもう一度お聞きします。

中町のトランジットモールの関係についても、私も何度かここへ行ってはいますが、いろいろなやり方をやっています。昨年途中から車を途中まで入れたりと、この何年間の間にいろいろなやり方をやっていると、それを見たときに、中町を歩いて、東にある商業施設、あるいは車を利用する観光客が、それ以外の路線、例えば人形町通りだとかにどの程

度流入しているか、住民の皆様への実証実験など、そのような面的にどのような調査を行っているかという部分をお伺いします。

もう一つ、過去には、まちなかの車を抑制するために、いわゆる新交通システムということで、LRTやBRTの議論をしたこともあり、それはもうここ数年止まっていて、いわゆる路線バスの見直し、公設民営が動いています。交通計画も昨年見直しをしていますけども、全体的に一つの路線の廃止と今の回遊性の問題と様々な課題が出てくるのですが、今後、改めて、どのように全体的に課題を整理していくのか合わせてお聞きしたいと考えます。

(丸山博交通ネットワーク課長)

ありがとうございます。お答えします。最初のご質問の国道143号につきましては、先ほども申し上げましたとおり、あり方について、まさにこれから協議を進めていくということですので、委員がおっしゃられたように第一歩という考え方でよろしいかと思います。

続きまして、中町ですけれども、これまで以前は、社会実験ですとか、市の主体、または地元主体と役割を分けてきましたけども、昨年からは、地元が主体となって、年間複数回数トランジットモールを実施しています。状況によって、全線でできたり、半分であったりということもありますけども、昨年今年と地元の方々の意見、またはアンケート等を行い、また、歩行者や車の交通量調査を行いながら、今後の在り方について協議を行っているところでございます。それと、中町のトランジットモールの制度というものが、現在、交通まちづくり賑わい創出という補助金制度に移行してまいりまして、その補助金制度を他の路線にも広げたいということで、様々な商店街ですとか、通りの皆様に周知をしながら、取り組みができないか、広げていけないか、そういった話をしているところでございます。

また、3番目のLRT、BRTの関係ですが、元々、次世代交通政策実行計画の中で様々な検討してまいりました。その検討の結果、昨年度改定しました総合交通戦略の中では、LRT、BRTについては当面行わないという方向に改めまして、さらには、路線バスの公設民営を含める中で公共交通を充実していき、それによって、歩行者の回遊性向上等にも寄与していきたい、そんな方向に改めてまいりましたので、現在、それに向けて進めているところでございます。以上です。

(阿部功祐委員)

ありがとうございます。先ほど、3件の意見のお話もありましたけども、私も前回、廃止にあたっての懸念ということでお話をさせていただきました。国道143号も前回、藤本委員の発言もありまして、心強いご意見をいただいたなと思っていましたし、今日も改めて国道143号について、市と県としっかりとお話をしながら第一歩を進めていくということでした。

まちなかの道路は様々な課題がありますけども、まちづくりということ、松本市の中心市街地ということ、観光都市である松本市ということを含めて、今回、一つの区切り、大転換

といいますか、いい形で前進するというまちづくりの観点で考えていただきたいと思います。廃止一つとっても、様々な影響があって、それを今後、細かく具現化していただきたい。早急にできることとできないことがありますけども、課題整理をしっかりといただいて、いい形でこの松本のさらなる魅力がもてる回遊性が向上するまちづくりをしていただきたいと期待を込めまして、進めていただきたいと思います。よろしく願います。

(村瀬直美委員)

村瀬でございます。いろいろとお話をお聞きした中で、都市計画道路の廃止というのは無理からぬことだなどという理解をするのですが、やはり、戦後、都市計画ということで、地域の方が、ご理解をいただいて、協力していただいて、セットバックした方がおられるということも事実ですので、その辺の人たちのことも十分考慮していただければと思います。

それと、一市民として、内、外環状が整備されることで、今、市民の多くが抱えている渋滞問題、これが解消されるという期待を持っていたのですけれども、全てではありませんけれども、これによってどうなるのだろうと、今、阿部委員がおっしゃるような不安も出てくることは確かだと思います。

そこで、お願いといいますか、廃止するのは無理からぬことだと私も理解するのですが、それに代わる公共交通、これをもう少し充実していただいて、徹底的にやっていただかないと、松本市は観光のまちといっても死んでしまうのではないかという不安を持っています。ぜひですね、思い切った公共交通、今まで、松本市はシェアサイクルその他いろんなことを検討されて、市営バスなんかも運行されていますけども、まだまだ不十分だと思います。やはり、24万都市、あるいは30万都市にこれから向かっていく中で、将来に向けた道路整備が難しいならば、それに代わるインフラの整備をしっかりとやっていただかないと、かつて、自転車にやさしいまちづくりとかいろんなことをやっていただいたのですが、ほとんどが中途半端になっているような気がしています。ですので、もし、自転車をするならば、徹底的に自転車の整備をしてもらい、道路整備をもらい、あるいは、歩道を整備する、それをしないと、外からみえたお客さんがよく言われるのが、松本市きれいで楽しめるまちなんだけど、休憩するベンチすらないと。やはりちょっとした心遣いとかそういうことで、伊勢町とか他のまちでもオープンカフェとかが可能だと思っています。そういうことをどんどん整理する中で、都市計画道路が廃止された分を、いかに観光とか賑わいを作っていくことに力を入れていただかないと、本当にシャッター街になってしまう気がします。将来、私も年取って、免許を返納したときに一歩も外に出られないということのないように、公共交通をぜひお願いしたいと思います。バスが30分に1回ではなくて、10分おきくらいに来るようなインフラ整備をぜひお願いしたいと思います。

(丸山博交通ネットワーク課長)

ありがとうございます。まず、最初にこれまでご協力いただいた方々への対応と申しますか、考慮ということですが、先ほどもご説明しましたが、権利者の方々へは、回覧ですとか、説明文書の配布ですとか、登記簿等から所有者を調べて、そちらに資料を送ることですとか、可能な限りご連絡をするという形でこれまでのご協力に対して対応してきたと考えています。

また、これまで計画してきた道路の計画を止めるということに対して、渋滞対策等に対する懸念につきましては、中心市街地は、今回このような形で変更していくのですけれども、現在、内中外のうちの外環状にあたります、里山辺のところの出川浅間線という薄川の南側のゴルフの練習場から惣社に向けて、新たな道路の建設事業に着手して、交通の分散、なるべく中心市街地に車が固まらないようにする、通過する車は、外を回っていただくような、必要な道路の整備を計画的に進めているというのが現状でございます。

公共交通の関係の話もありましたけれども、松本公設民営バス、ぐるっとまつもとバスということで、この4月から新たなバスの制度、松本市が主体的になって運行水準を決め、それを運行事業者に委託する、それによって、バスが少しでも利用しやすくなる、そういったことを目指しながら、ハードソフト合わせた中で、渋滞対策を行っていきたいと考えています。また、渋滞対策は、今年も多くの企業にご協力をいただきまして、道路を新しくするのみならず、行動変容を促すようなソフト対策ということで、みなさん大概同じ時間に通勤されていると思うのですが、その時間帯を10分でも15分でもずらすことによって、渋滞が緩和されるというのがデータ、または実際にやっていただいた方からの感想でもいただいておりますので、ハードソフト合わせた中で、今後も取組みを進めていきたいと考えています。以上です。

(村瀬直美委員)

大事なことを言うのを忘れていたのですけれども、私、ノーマイカーデーというものを長年携わらせていただいたのですけれども、当初、ノーマイカーデーを中町でやった時に、いろいろな方からご批判をいただいて、まちをつぶす気かというご意見で、いろいろな説明をさせていただいたことがあります。イオンモールができたり、まちの重要性が変わったりということもありますけれども、少しずつまちの方に理解していただいた成果が中町の今の状態だと思っています。

ただ、ここで行政の方をお願いしたいのは、思い切った交通規制、マイカー規制、これは松本市はやらなければいけないと思っています。特に中町。東西はノーマイカーがあるのですけれども、南北に走る道2本、あれは止めるべきだと思うのです。やはり、せっかく中町をノーマイカーにするなら、あの南北の道で、またそれが歩行者の利便性につながっていないということも事実だと思います。それも含めた中で、渋滞緩和というのは飴と鞭で、思い切った規制、それに対して、何らかの飴を行政の方で考えていただくとかしないと解決でき

ないと思います。私の会社も今、始業が7時30分で渋滞を回避するようにしています。これは、会社がというより、社員の方から、7時30分に来れば、渋滞に引っかからないから早めましょうということで始めたことです。だから市民はそういう思いを持っているのです。ですので、そこをうまく行政と一緒にやれば不可能なことではないと思いますし、それに対する、一般市民に対して、規制はするけどそれに対するメリットを与えることで、中心市街地に入ってくる車をぜひ規制していただきたいと思います。

(丸山博交通ネットワーク課長)

ありがとうございます。申し遅れまして申し訳ありません。これまでのノーマイカーデーにつきましては、何かとご協力、ご尽力いただきまして、ありがとうございます。今、お話のあったように、その成果が出ていると認識しています。

それと、渋滞に対する規制、飴と鞭というお話もいただきました。確かに、何かメリットを感じなければ、人間、行動変容するというのは非常に難しいことだと思いますし、いくら人が行動を変えても、自分だけを変えたくないとおっしゃられる方もいるものですから、その辺につきましては、今回の時差出勤、通勤時間ピークを外しましょうという取組みの中で、今後、それぞれ取組んだ企業には直接お伺いして、具体的にどういう取組みならできるか、しっかり詰めていきたいと思います。また、中町についても、地元の皆さん主体でトランジットモールに取り組んでいただいています。いろいろな意見を聞きながら、今後も調整をし、ただ今いただいた意見を参考にして取組みを継続、進めていきたいと考えております。

(上條美智子委員)

ご説明いただきましてありがとうございます。今回、博労町栄町線ということで、整備がされるということですが、ここが整備されたあとには、ここに集まってきた車がどういった流れでいくのか、一番その流れが多く予想される道路についてお伺いしたいと思います。

(丸山博交通ネットワーク課長)

お答えいたします。今は、西の方から中条のこ線橋を通過して、大津屋さんのあるところまで一方通行ですから、突き当たりまして、現在は、北へ曲がる、南へ曲がる、そういった形になっています。南へ曲がった車は、主に川沿いへ出る形です。北へ行ったものはまちなかに向かっていくわけですが、北へ行く交通量はかなり多く、その先の深志2丁目交差点、本町の駅前通りの交差点ですが、ここが、長野国道事務所で整理しておりますイライラ、ハラハラの中で、イライラ箇所、渋滞している箇所といわれています。それが、新たにこの博労町栄町線が開通することによって交互通行になれば、さらにその東側の小池平田線、まちなかに向かう車もそちらに分散されるものですから、駅前通りの渋滞の解消が期待できるのではないかという風に思います。ですので、今、1箇所ですべて南北に分散しているものが2箇所です。

分散できるという効果が期待できると考えます。

(上條美智子委員)

ありがとうございます。私もそれは予想しているところなのですが、その2本で一気に駅前通りに流入をしていく、その先は、やはり国道143号に大きく流れていく車が結構あるだろうと思います。現在も、あがたの森通りから来る車ですけれども、国道143号に上がっていく車も相当ございまして、そういった中では、この整備計画ですけれども、博労町栄町線とそれから小池平田線、今、並行して整備するということですが、さらに加速して、この国道143号を同じレベルで整備していかないとなかなか厳しいのではないかと個人的に私が考えているのですが、その点についてはいかがですか。

(丸山博交通ネットワーク課長)

補足で、先ほど言い忘れましたが、この博労町栄町線の効果の一つとして、説明の中にもありましたように、緊急車両等が、現在は西から東へ通り抜けができない、そういったことの効果も期待できると考えています。

それから、2本の南北の道路から、駅前の通りへ行って、さらに国道143号の話ですが、これにつきましては、同じレベルということは現在難しいと考えていますが、先ほどお話ししたように、国道143号については、現在様々な課題があると認識していますので、どのような形の整備、計画がいいのかというものをまずは第一歩、これから考えるということで、検討課題ということにしていきたいと考えます。以上です。

(上條美智子委員)

ありがとうございます。多分、同じレベルというのは、関係する権利者の方々ですとかとの協議がありますし、国道ですので、かなり厳しいという部分があるかと思いますが、先ほどの、国とか県とか関係するところが、今回、計画変更にかかる案件については、ほぼ意見なし、了承する等々、認められていると認識しているところです。加速してやることと、丁寧に進めていかななくてはいけないこと、大変な作業だと思いますけれども、どうかまた、反対が起きて、事業が進まなくなるようなことはなるべく避けたいと思いますので、丁寧に進めていければと思います。今日のこちら案件については、私は認めていきたいと思います。

(柿澤潔委員)

国道143号に関して、一言お聞きしたいと思うのですが、国道143号の問題は、狭隘であることで歩行者が大変危険であること、そしてまた渋滞ということで、この道路の整備については、私が議員になったすぐの頃から、いろいろな議員が議場でお話しされて、それこそ整備に向けてという答弁でありました。それが功を奏して、北の方から整備されてきて、素晴らしい道路になったのですが、追分で止まってしまっているという状況です。

今、お話を聞くと、国道143号の市街地に入ってから区間の検討はこれまで全くなかつ

たように聞こえるのですが、議場の答弁では、一生懸命整備を進めて、計画していくという、一緒になって進んでいるような気持ちがあったのですが、これから入口に立つという状況だということは、路線全部をしっかりとこれまで検討してこなかったということではないかと思う。良い答弁をもらっても、まちなかの拡幅は簡単ではないだろうという質問した側もそういう風に思って、その場は収まっていますけど、少し仕事が進んできて、いくらか具体的なものは見えてきているのではないかと思っていたのです。これからが国道143号の入口だということであれば、この寒い中、ちょっと汚れた手袋を捨ててしまって、代わりのものがない。こんな状態がずっと続くようになってしまうので、相当国道143号の拡幅については、気合を入れていかないといけないし、小池浅間線の廃止はやむを得ないとは思いますが、国道143号をどのようにやっていくかということ早く、明示できないといけないと思います。国道143号の整備が始まって、これからまだ20年くらいかかってしまうのではないと思いますが、市民に早く周知していくような方法を取ってほしいと思うのですが、その点、今までの話よりも、もっと加速して、早くこういう案を示しますよということになればありがたいと思うのですが、どうでしょう。

(丸山博交通ネットワーク課長)

ありがとうございます。少し説明が足りなくて、大変申し訳ございません。国道143号については、初めて検討するというのではなく、これまで、内環状線構想の中で、今回廃止を予定する小池浅間線、国道143号、さらには中環状線ではありますが、やまびこ道路、そういったところの南北の道をいかに位置付けていくかという検討を長年してまいりました。その中で、内環状東線を国道143号へということも検討の過程にはありましたが、これまでの検討は、内環状線構想をどうするのかという検討を長くしてきました。その結果、内環状線構想に基づく新たな整備は難しいという判断をする中で、次のステップとして、環状線構想とはまた別に、国道143号についてはどうするかというところのスタートという意味ですので、検討がなかったということではございません。新たな視点で検討をしたいと考えています。それと、先ほどお話のありました、早くということもありますので、私どもとしても、先ほど申し上げたように、課題があるということは十分認識していますので、検討研究をしてまいりたいと思います。

(柿澤潔委員)

北の方から整備が進んできた中で、勘案すると、そろそろまちの中も事業化という声が聞こえるかな、というくらいだいぶ時間が経過していますので、ぜひ、急いだ形でお願いしたいと思います。以上です。

(吉村幸代委員)

関連して伺いたいと思います。できるだけ早くというお言葉が出ておりますけども、第2



地区の地権者の方々から、いろいろとご説明をいただいている中で、自分の人生を考える目途が立たないという少し焦りのようなお話をよく聞くのですけれども、これから先、どんなふうに進んでいって、大体どのくらいにどんな風になるのか、私にもお答えようがないのですけれども、どのようにお考えなのでしょう。

(丸山博交通ネットワーク課長)

お答えいたします。第2地区の皆様からは、今年の1月1日の市民タイムスで国道143号の関係の記事が出ておまして、かなり心配されたお声はいただいております。第2地区につきましては、その後、連合長会の役員の方からは説明をしてもらえないかというお話はいただいておりますので、お話をする機会を設ける予定です。大変申し訳ありませんが、スケジュールについては、まだ明確にお伝え出来ないというのが現状になります。繰り返しになりますけれども、どのような整備の仕方をどのような手法で、どの範囲でやっていくかということを含めて研究課題ということで捉えております。具体的なスケジュールは、今のところ申し上げられないというのが現状です。

(吉村幸代委員)

ありがとうございます。やはりそうかなと思いました。大きな計画の見直しや変更がありまして、その都度、市民の方々はいろいろに翻弄されてきている歴史がずっとあると思います。そのように不安を訴えている第2地区の方々も、ご自宅の前を救急車が通りまして、救急車が大型化しているせいか、なかなか進んでいかないのを見ると、これは人の命に係わる問題であり、ぜひとも早くに協力申し上げたいと思っておられる方がほとんどであります。その方々が、ご自分が高齢化してきて、段々、片付けも思うようにできなくなる、早くしてもらわないと間に合わないとおっしゃっていたのがとても印象的でした。ですので、不安な気持ちに寄り添っていただいて、できるだけ具体的な方向性を早くに示していただくように、ご協力をせっかくしてくださるという思いを持っている地権者の方にぜひ寄り添っていただきたいということをお願いしたいと思っております。以上です。

(上條敦重委員)

どうもありがとうございます。説明をいただいて、基本的には私も計画案に理解をするつもりでいます。

違った方向で質問させていただきたいのですが、やはり、道路が広くならないということに対して、ではどうするのかという、移動手段をどうするのかという話になります。例えば、都市計画と交通政策は一体的なものだと考えたほうがいいと思います。一例を申し上げますと、美ヶ原温泉のある道は、結構道が狭くて、大きなバスが走っています。大きなバスがあつた道を走っていくと、自転車を利用されている方とか、もちろん歩行者も含めて、少し暗い時間帯になると非常に危険なんですね。そうすると、朝晩の通勤のときには、大きなバ

スを使ってもいいけれど、昼間はタウンスニーカーレベルのバスを走らせるとか、そういう柔軟性のある交通政策を導入していかないと、なかなか狭い道路の都市部、市街地には対応できないだろうと思います。それから、自転車道路ができないのであれば、少なくとも、走る車、トラックはなかなか難しいのですが、最近の車は大型化してきていますので、路線バスくらいは、スモールサイズで本数を多くするという方法を考えていったほうがいいのかというのが一つです。

もう一つは、駐車場問題を取り上げたいのですが、これから電気自動車主流になってまいります。メーカー、国によっては、年度を決めて、ガソリン車を生産しないというところが出てくるわけです。電気自動車が普及していくと、当然、自宅でバッテリーを充電していく方も多々多くなるとは思うのですが、当然、駐車した時のプラグインハイブリッドみたいなシステムがないと、今後は稼働しないだろうと思います。そうすると、今の駐車場をどうしていくかということこそそろそろ議論していかないと、間に合わないということになってくるだろうと思います。例えば、平面のところでしたら、何台かプラグインハイブリッドの充電装置を設置する。そうすると、駐車した時間、充電だけに行くということは、今のところ、20分から30分かかるわけですから、ガソリンを入れるよりも時間がかかるわけで、なかなかのそのためだけに充電に行くということよりも、やはり、駐車した時に充電することが主流になってくるだろうと。そういうときに、松本の駐車場の対応をどうしていくのか、特に2、3、4階建ての今ある駐車場をどうしていくのか、というようなことを、そろそろ検討していかないと、とても間に合わなくなってくると思います。その辺のところをお伺いしたい。

(丸山博交通ネットワーク課長)

ありがとうございます。最初の内容で、バスの関係ですけれども、確かに大量の方を輸送するためには、大型のバスが必要ですが、ただ、時間帯によっては、もっといい形がある、そういった状況はあるかと思えます。この4月から始まる公設民営バスにつきましては、まずは、朝夕の通勤の時間帯の便を増やすとか、路線を再編するとか、そういう形で進めておりますけれども、当然、今後、細かいデータ分析をする中で、最も効率的に人を運ぶにはどうするかということは考えていかなければいけません。ですので、乗らない時間帯の車両の検討だとかは、それは当然、必要かと思えますので、その辺を今後の課題として取り組んでいければと思います。続きまして、駐車場の関係は、都市計画課から回答いたします。

(赤間善浩都市計画課長)

駐車場の関係ですけれども、やはり、委員のご指摘の通り、これから充電というのは課題だと認識しております。現状では、大きな商業施設に整備していただいている、ただ、それについても限られた箇所であります。駐車場としては、市営駐車場が何か所かありますが、充電施設は整っていない状況です。ご意見をいただきましたので、今後の課題として、そう

いったことも考えてまいりたいと思います。以上です。

(上條敦重委員)

ありがとうございます。本当にスピーディーに進めないと、車はもう作らなくなるらしいです。あっという間に5年、10年経ってしまいます。充電設備を何基設置できるのか、当然、今のスペースを割かなければいけないわけです。1台あたり20分から30分くらい最低時間が今のところかかる。そういうような状況も含めて、これからの駐車場対策というのは、非常に重要なことに私はなるだろうと思います。その辺は、今から、本当は遅いと思うのですが、速やかに検討をすぐに始めていただいて、どういう方向性でいくのか、あるところほどのくらい設置する可能性があるのか。そういうことを早くシミュレーションして出していただいて、どこでできないところはカバーするのかを含めた形で検討していただきたいと思います。よろしくお願いします。

(村瀬直美委員)

村瀬です。駐車場というのは大事なことだと思うのですが、委員の皆さんには市会議員の先生も多いので、ぜひ、ご検討いただきたいのですが、松本市の地震以来、家を解体して、その後何にするかという駐車場にするんですね。色々なところが今まで街並みだったところが歯抜けの状態、駐車場になっていきます。私、駐車場がいけないとは思っていないのですが、先ほど私が申し上げたまちづくりをやっていくときに、駐車場というのはすごく問題があるわけです。要するに、まちがどんどん死んでしまうわけです。ぜひですね、これから、駐車場をつくる場合、何㎡に対して、緑地帯を作りなさいとか、条例を作ってください規制しないと、今度、駐車場があるから車を規制できないという状態になっていくわけです。ですので、今の松本のまちなかが車で飽和状態になっている。これをある程度規制して、もし、駐車場を作るなら、郊外というか、旧市街地の外につくるような考えや方策にしないと、松本の中が駐車場だらけになってしまって、まちの営みや商店街の勢いというのは薄れていくような気がします。回遊性を考えても、やっぱり駐車場も大事ですけども、休憩するスペースをいかにつくるか、だとすれば、今みたいに、何㎡に対して、休憩する緑地帯を設置しなさいというものを、ぜひご検討いただければと思います。

(清水聡子会長代理)

多くのご意見をいただきましたが、他にご意見いかがでしょうか。では、質疑をこれで終了させていただきます。

ここで、傍聴者の方をお願いします。これより議案第122号の採決を行いますので、傍聴者は退室してください。採決の結果につきましては、事務局より報告しますので、傍聴者控え場所でお待ちください。

それでは、挙手により採決を行います。議案第122号を原案のとおり可決することに賛

成の方は挙手をお願いします。全員一致と認め、議案第122号は原案のとおり可決しました。なお、本議案は多くの意見がありました。都市計画道路廃止後の具体的な施策を進める場合には、引続き十分な分析と丁寧な地元説明を行うようにしていただきたいと思います。

(清水聡子会長代理)

それでは、議案第123号松本都都市計画駐車場についてです。事務局に伺います。議案第123号の傍聴者はございますか。

(鈴木昌宏課長補佐)

傍聴者は引き続き、同じ方2名になります。これから会場にご案内しますので、よろしくお願いたします。

(清水聡子会長代理)

傍聴者の皆さんへお願をいたします。公正な審議を行うため、委員等の発言に対し拍手をしたり、声を出す等の行為はしないでください。写真撮影や録音、録画はできません。会議の秩序を乱し、又は進行の妨げになる行為はしないでください。以上のような行為等があった場合は、退席いただくことがありますので、ご承知ください。傍聴ができるのは、傍聴希望議案の審議のみです。審議終了後に退室していただきます。採決の結果につきましては、傍聴者控え場所において事務局よりご報告します。

それでは、議案第123号の説明を担当課よりお願いします。

(木内翼主事)

文化観光部観光プロモーション課の木内と申します。

都市計画駐車場、美ヶ原温泉駐車場の変更についてご説明いたします。本日お渡ししました資料、前方スクリーンの内容に沿ってご説明をしていきますのでよろしくお願いたします。それでは着座にて失礼いたします。

趣旨としましては、美ヶ原温泉駐車場は、観光需要の増加による旅館の駐車場不足に対応するため、昭和50年に決定し、平成2年・平成9年に計画区域をリサイズして稼働してきましたが、観光形態の変化に伴う大規模駐車場需要の減少、松本市総合計画の基本施策及び松本市都市計画マスタープランの基本方針等を総合的に勘案して、美ヶ原温泉駐車場の都市計画を廃止するものです。なお、後ほどご説明しますが、都市計画としての位置づけを廃止するものであり、駐車場としての機能は維持していくものとなっています。

美ヶ原温泉駐車場の都市計画決定経過です。昭和50年に観光需要増加による旅館の駐車場不足に対応するため、美ヶ原温泉駐車場という名称で赤く囲んだ箇所を都市計画決定しました。当初は大型車13台・乗用車61台の計74台を収容できる広場式の駐車場でした。なお、都市計画上は、都市計画駐車場を一つ増やす変更という扱いになります。

続いて、平成2年に区域の変更を行いました。赤く囲んだ箇所になります。松本インターチェンジができ、バブル全盛の中、温泉地利用が増加することを想定したもの、また、美ヶ原温泉が「国民保養温泉地」に選定されたことにより、当初計画していた黄色く色づけした箇所を併設施設の整備に充て、同等面積を転用することにより、効率的な駐車台数の増加を図るものでした。大型車14台・乗用車123台の計137台を収容可能と位置づけました。

再度、平成9年に計画区域を変更しました。黄色く色づけした箇所に自転車・歩行者専用道路を設置し、利便性の向上を図るもので、駐車台数に影響はありませんでした。以降、都市計画の変更は行っていません。

現在の整備状況です。赤く色づけした箇所につきましても、都市計画の範囲内になります。が用地交渉が難航し、整備には至っておりません。しかし、交渉の間にバブル崩壊などの経済状況が変化するなかで、駐車場不足は解消されたため、今後の更なる整備は見込んでいません。なお、当箇所は大型バスの通行を容易にするための整備区域であったため、平成2年の計画変更時に予定された駐車台数に支障はなかったことを申し添えます。

都市計画決定時と現在の比較になります。昭和50年の決定時は、観光需要の増加と、国体開催・ビーナスライン開通が予定され、大きな賑わいに期待を膨らませていた時期であります。平成2年の拡張時は、バブル全盛の経済状況の中、松本インターチェンジが開設され、また、国民保養温泉地に選定されたことにより施設整備を進め、追い風となる機運が高まっていました。しかし、現在は経済状況の変化等により、旅館数・収容人数ともに半減となったこと、大型バスでのツアー型観光がないため、混雑時は旅館同士で駐車場の融通を効かせることで駐車場の日常的利用は充足している状況です。

観光客数の変遷になります。松本市の統計より抜粋したものです。各旅館への宿泊者数をベースに、国民保養温泉地選定に基づき整備した「美ヶ原温泉センター」及び、日帰り温泉施設「ふれあい山辺館」の利用者数を足しあげたものになります。両施設につきましては、観光客に分類はされていますが、地元利用が多いと管理者から聞いておりますことをあらかじめご承知おきください。駐車場を拡張した平成2年からコロナ流行前の令和元年までで約19%、10万人規模の利用者減少となっています。また、当駐車場の整備を含め、美ヶ原温泉エリアの観光地開発は完了したといえ、美ヶ原温泉センターが平成24年に閉鎖したことにより、駐車場需要は減少傾向です。

総合計画等における方針は記載のとおりです。まちづくりの観点では、自家用車から公共交通へ切り替え、利便性を向上させることで、環境負荷の低減と交通渋滞の緩和を目指します。観光の観点からは、変化する旅行ニーズを的確にキャッチし、豊かな自然と情緒・魅力あふれる温泉街を形成することとしています。

改めまして、都市計画の変更内容とその後の取組です。社会情勢の変化に伴う駐車需要の減少、公共交通を中心としたまちづくりの方針を総合的に勘案し、美ヶ原温泉駐車場の都市計画を廃止します。その後の取組としましては、駐車場整備の役割は果たしたものの、日帰り入浴施設「ふれあい山辺館」・隣接する美ヶ原温泉テニスコートの専用駐車場としての機

能もあることから、今後も松本市美ヶ原温泉駐車場条例に基づきこれまで通りの運営を継続していくものとします。

最後に都市計画策定の経過をご説明します。7月21日に町会長様・旅館組合を対象に説明を行いました。都市計画変更に反対する意見はありませんでした。その後、都市計画原案の閲覧を行ったところ、公述申出があり、10月6日に公聴会を開催しました。意見の要旨については、議案書資料の101ページに記載しております。

また、12月の計画案の縦覧の際にも意見書提出がありました。こちらの要旨は議案書資料の102ページに記載しております。いずれの意見につきましても、市としては、地権者との交渉をしていくなかで、経済状況が変化し、駐車場不足が解消したこと、総合計画等の方針を総合的に勘案して都市計画駐車場としての永続的な確保は不要と判断したものです。なお、県知事協議につきましては、令和4年12月28日付けで異存なしとの回答をいただいております。

以上で、説明を終わります。

(清水聡子会長代理)

ただいま議案第123号について説明がありました。ご意見、ご質問のある委員の発言を求めます。

(阿部功祐委員)

ご説明ありがとうございました。都市計画決定廃止をするということで、その後の取り組みの中に、条例に基づいてこれまで通りの運営を継続するという内容がございます。今後進めていく上での確認の意味を込めまして、これまで都市計画決定の中で駐車場ということが明確にされていましたが、これを廃止することによって、この敷地内の利用が柔軟に対応できるようになるという期待をして良いのか、お伺いしたいと思います。

(小口一夫観光プロモーション課長)

観光プロモーション課長の小口でございます。

ただいまの阿部委員からご質問に対してお答え申し上げます。今回廃止する主な理由としては、観光駐車場需要の減少により新たに開発する必要のないということです。都市計画区域設定の主な目標としては、目指すべき土地の将来像の実現に向けて、誘導あるいは規制により土地をコントロールすることができることです。

この事業につきましては一定の成果が上がっているため、これ以上の拡張は必要ないということから、今回の計画から外すという選択をさせていただきました。今後も条例に基づき、駐車場として運営は継続するということは説明をさせていただきましたが、地区からの要望ですとか、新たな取り組みが必要になったときには、都市計画を廃止することによって、対応が可能になるのではないかと担当課としては考えております。

以上でございます。

(阿部功祐委員)

わかりました。施設（美ヶ原温泉センター）の廃止が10年近く前にあり、施設の今後の利用については当時も議論があったところではありますが、地元の皆さんに駐車場の今後の利用について幅広く示していただければ、地域拠点として地域全体の活性化に繋がるような期待ができるという理解をして、了承したいという風に思います。

(上條美智子委員)

ご説明いただきました101ページの隣接土地所有者の反対意見について、市の考え方を説明していただいておりますが、先ほどの説明の中で、平成2年に駐車場として区域を計画に入れたときには、地権者との協議が難航したというような説明があったように受け取りました。

それなのに、今回の都市計画を外すということになったら、外さないでくれ、駐車場として整備した方がいいという旨、残すことが最善という風にしてあります。この点は、より丁寧に隣接所有者の方とお話がされたのか、もうこれで隣接土地の所有者の方からは反対の訴えが出て来ないという認識を私達は持って良いのでしょうか。

(小口一夫観光プロモーション課長)

まず、反対意見いただいている方は地権者とは関係ございませんし、この駐車場区域内の方ではございません。未整備といえば未整備に見えてしましますが、地元からここを整備してほしいという意見も実は出ていないということで、特に問題が発生しているわけではないという認識をしております。また先ほどご説明している通り、こちらの駐車場はもう充足していますので、これ以上の拡張の必要ないという風に考えております。

(上條美智子委員)

ありがとうございます。該当の土地の所有者との関係はもう大丈夫ということで認識をしました。ありがとうございます。

(清水聡子会長代理)

他にご意見ご質問ありますでしょうか。他にご意見などが無いようですので以上で審議を終了します。ここで傍聴者の方をお願いいたします。これより議案第123号の採決を行いますので傍聴者は退出してください。採決の結果につきましては事務局より報告しますので傍聴者控え場所でお待ちください。

それでは挙手により採決を行います。まず、議案第123号を原案の通り可決することに賛成の方は挙手をお願いいたします。全員一致と認め、議案第123号は原案の通り可

決しました。

以上をもちまして本日の議事は全て終了いたしました。本日審議いたしました議案につきまして後日市長へ答申いたします。審議の結果報告については、各委員からの委員意見などを踏まえて行いますが、報告書の調製については議長代理に一任願いたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。ご異議ないようですのでそのようにいたします。議事録署名人に指名したお二人の委員には、後日事務局において調整された議事録を送付いたしますので署名後、事務局へ送信して返信をお願いします。また、各委員においては後日事務局より報告書の写し、議事録の写しを送付いたしますのでご承知おきください。

以上で議案審議を終了いたします。会長代理としての議事進行でしたが、委員の皆様のご協力もあり、円滑に進めることができました。どうもありがとうございました。最後に事務局から連絡事項をお願いいたします。

(前澤弘一建設部長)

一言、本日の審議会のお礼を申し上げます。本日は熱心なご議論をいただきありがとうございました。特に都市計画道路の変更につきましては、非常に多くのご意見をいただきました。駐車場問題も含めまして中心市街地のまちづくりをどうしていくべきなのかという課題だと受け止めております。

また、国道143号につきましては、先ほど丸山課長が説明をしたとおり、今まで検討をしていなかった訳ではないのですが、具体的なアクションに繋がっていなかったと認識しております。今回、新たに都市道路の決定をしていくという中で、国道143号は大きなウェイトを占めていると思いますし、一番の難しさは松本市内の中心市街地南北に通っている国道ということで、調整に時間がかかるということもございます。これについては国や県とも状況共有や連携をして、一歩ずつ前に進められるようにと考えております。元日に新聞記事も出て、その反響も大きいものでございました。地元の方の期待や不安に対して、丁寧に対応をしていく姿勢で取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。本日はありがとうございました。

(赤間善浩都市計画課長)

清水会長代理に議事の進行をいただきまして誠にありがとうございました。委員の皆様慎重なご審議をいただきましてありがとうございました。次回の都市計画審議会につきましては、来年度を予定しております。日程が決まり次第、開催通知をお送りいたします。以上をもちまして、第62回松本市都市計画審議会を閉会といたします。本日は誠にありがとうございました。