

第1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1月26日（金） 午後2時から午後3時30分まで
開催場所：	第2委員会室（松本市役所東庁舎4階）
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）

皆様お集まりですので、ただいまから、第1回松本市都市計画審議会都市計画道路見直し部会を開会いたします。

本日は、お忙しいところ、また遠方からご出席いただき、誠にありがとうございます。私は、松本市交通ネットワーク課課長補佐をしております、阿部広司と申します。よろしくお願いたします。

この部会ですが、松本市の都市計画道路の見直しについて、専門的かつ詳細な調査を行いまして、総合的な検討を進めるため、松本市都市計画審議会の中に設置するものです。

それでは、お手元の次第に沿って会を進めてまいります。

会に先立ちまして、当部会の事務局長である交通ネットワーク課長の高頭から一言ご挨拶いたします。

（高頭交通ネットワーク課長）

松本市交通部交通ネットワーク課長の高頭康博と申します。本日は非常にお忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。

松本市では、平成23年3月に松本市総合都市交通計画を策定しまして、都市計画道路の見直し業務を進めてまいりました。

これに基づきまして、令和5年3月までに方針に基づく都市計画変更を行い、第1回見直しを終了しております。

今回、第2回見直しを進めるのにあたりまして、都市計画審議会の委員として専門の学識経験者、また、審議会臨時委員として関係機関に部会員としてのご就任をお願いいたしまして、都市計画審議会長から指名させていただきました。

今回、ご就任いただく皆様、誠にありがとうございます。

部会の設置は松本市でも初めての取組みになります。部会の中でご意見をいただき、松本市都市計画審議会へ結果を報告する形となりますので、本日はどうぞよろしくお願いた

します。

(阿部課長補佐)

ここで、資料の確認をいたします。事前にお送りしたものが、次第、資料1、2、松本市都市計画審議会委員名簿、都市計画道路見直し部会委員名簿、松本市都市計画審議会運営要綱です。

それでは進めてまいります。今回、初の部会開催ということになります。

まず、都市計画審議会事務局、部会事務局の職員の自己紹介をいたします。それでは、都市計画審議会事務局からお願いします。

(赤間都市計画課長)

皆さんこんにちは、お世話になります。都市計画課長の赤間善浩と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。

松本市都市計画審議会の事務局を担当しております。どうぞよろしくお願いいいたします

(渋田見係長)

都市計画課 都市計画担当係長の渋田見と申します。よろしくお願いいいたします。

(内木主査)

同じく、事務局の都市計画課 内木と申します。よろしくお願いいいたします。

(小林主査)

同じく、事務局の都市計画課 小林と申します。よろしくお願いいいたします。

(阿部課長補佐)

部会の事務局は、交通ネットワーク課が担っております。先ほどご挨拶させていただきました、課長の高頭、阿部です。

(山崎主任)

交通ネットワーク課 山崎と申します。よろしくお願いいいたします。

(阿部課長補佐)

以上の職員で務めさせていただきます。

次に、委員の皆様から一言ずつ自己紹介を兼ねてご挨拶をお願いします。

それでは、名簿の順番で長野工業高等専門学校の轟先生からお願いいいたします。

(轟委員)

皆さんこんにちは。長野工業高等専門学校の轟と申します。

専門は都市交通計画です。2020年度には、長野市の都市計画道路の見直しにも携わらせていただきました。お世話になります。よろしくお願いいたします。

(森本委員)

信州大学工学部水環境・土木工学科の森本です。専門は都市計画になります。どうぞよろ

しくお願いします。

(町田委員)

国土交通省長野国道事務所計画課長の町田と申します。よろしくお願いいたします。

(村石委員)

長野県松本建設事務所計画調査課長をやっております村石と申します。よろしくお願いいたします。

(山岸委員)

松本警察署交通第二課長の山岸と申します。よろしくお願いいたします。

(阿部課長補佐)

ありがとうございました。なお、本日、市の業務委託を施行していただいている株式会社地域総合計画様が同席していますので、ご紹介いたします。

(宮澤氏)

株式会社地域総合計画の宮澤と申します。よろしくお願いいたします。

(西澤氏)

同じく、地域総合計画の西澤と申します。よろしくお願いいたします。

(阿部課長補佐)

よろしくお願いいたします。それでは、次に、部会長及び部会長代理の選任に入ります。

選任につきましては、本部会の設置要綱の規定により、委員の互選により定めとなっております。

なお、互選の方法については規定がございませんので、指名推選により選出したいと考えますが、皆さんいかがでしょうか。

(委員一同)

異議なし。

(阿部課長補佐)

ご異議ないようですので、委員からご推薦をお願いいたします。

ご推薦がなければ、事務局案としてお示ししたいと思いますがよろしいでしょうか。

(委員一同)

異議なし。

(阿部課長補佐)

事務局案といたしまして、部会長は交通計画を専門とされ、先ほどのご挨拶にもありましたが、長野市の都市計画道路見直し検討部会のご経験もあります、長野工業高等専門学校の轟准教授にお願いしたいと思いますが、皆様いかがでしょうか。

(委員一同)

異議なし。

(阿部課長補佐)

ご異議がないようですので、轟先生、お願いいたします。

以後の会の進行につきましては、轟部会長にお願いいたします。前方の部会長席へ移動をお願いします。

(轟部会長)

それでは、改めまして、本会の部会長を務めます、長野工業高等専門学校の轟と申します。よろしくお願いいたします。

円滑な議事進行とするため、委員の皆さんのご協力をお願いします。

また、本部会は、非常に人数が少ない部会となります、5名の少数精鋭ということになりますので、ざっくばらんに活発なご意見をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

議事に入る前に、部会長代理につきましては、要綱により、部会長の選任となりますので、指名させていただきます。

信州大学工学部の森本委員にお願いしたく思います。よろしく申し上げます。

(森本委員)

承知いたしました。

(轟部会長)

また、本日の議事録ですが、規定により、2名の委員に後ほど確認、署名をいただきます。今回は、森本委員及び町田委員にお願いしたく存じます。

後日、事務局を通じて議事録を送付いたしますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、次第に沿って、本日の議事に入ります。都市計画道路の見直しについて、事務局から説明をお願いします。

(山崎主任)

改めまして、交通ネットワーク課山崎と申します。資料に沿ってご説明させていただきます。着座にて失礼します。

まず、A4横資料1と記載した資料をご覧ください。

今回、第2回都市計画道路の見直しとなりますけれども、第1回と同様、平成18年に長野県よりお示しいただいている、見直し指針に沿った形で進めていきたいと考えております。

資料左上には、そちらの見直しフローを記載しております。

今回の都市計画道路の見直しですが、今年度と来年度の2か年にかけて検討を進めていきたいと考えております。

今年度につきましては、記載のとおり、ステップ1として現状把握の部分から、ステップ4の実現性の検討と記載した途中までを、今年度の検討として行いまして、来年度、令和6年度につきましては、それ以降の検討を進めた中で、最終的な見直し方針の策定をしていきたいと考えております。

今年度につきましては、現状把握から、対象路線の抽出、必要性の検討、実現性の検討と進めたいと考えていますが、ポイントとなる部分を資料中央上にボックスで抜き出す形で記載しています。

ステップ3必要性の検討の中身です。各路線の必要性の検討に当たりまして、都市計画道路に求められる機能は、様々なものがございます。

後ほど、資料の中で細かい部分をご説明いたしますが、こういった観点で道路を評価するのかといった、評価指標をどのように設定するのがポイントになると思います。

右上には、参考としまして、平成23年の前回評価の際に設けた項目を載せております。

こちらを基準にしながら、23年以降に出てきた計画、方向性を加味しながら、見直し評価の項目をアップデートしていきたいという考えです。

また、来年度につきましては、資料中央に実現性検討イメージということで、概念になりますが、2つグラフを載せてございます。

左のものにつきましては、道路の量、交通の量、横軸については、時間軸を示していますが、将来的には人口減少の見込みがある中で、交通量は、減っていくという考えです。

また、都市計画道路のみならず、道路整備を計画的に進める中で、整備に伴う交通容量が

増加する見込みがありますので、概念として、需要と供給のバランスが取れる年次があると考えられます。

そういった需給の分析も踏まえながら、実際の都市計画道路のどこを廃止し、どこを存続させるかという線引きについては、来年度整理していきたいという考えです。

また、来年度、最終的には、廃止候補等を選定しまして、それらの道路が無い状態の道路網でもって足りるのかという部分を、将来交通量推計の手法を用いて、検証していきたいと考えております。

資料下には、現状の見直しのスケジュールをお示ししているところです。

まず、上の見直し作業につきましては、先ほどまでにご説明したとおりです。

一番下、都市計画審議会、市民意見聴取というところで、こちらの都市計画審議会及び都市計画道路見直し部会の中でご意見をいただきながら進めていきたいと考えております。

昨年11月には、都市計画審議会第1回見直しの結果報告と、こちらの部会開催についてお諮りしまして、了承いただいているところですので、本日、第1回部会ということで、今後につきましては、年度内に今日いただいたご意見を踏まえまして、改めて部会の開催をお願いしたいと考えております。

進捗の状況に応じて、改めて開催通知を出させていただきますので、よろしくお願いいたします。

また、令和7年度以降につきましては、都市計画道路を変更する、該当の地元等の関係する方への説明ですとか、必要な変更図書の作成等を踏まえまして、最終的には、令和9年度に都市計画変更として進めていきたいという考えであります。

以上が、都市計画道路の事業の進め方につきましてのご説明です。

続きまして、資料2に記載しました、A4縦、冊子になっている資料をお願いいたします。

1ページ目をお願いいたします。ここからが、現状把握の部分です。1ページ目の図ですが、現状の松本市内の都市計画道路の整備状況を示したものです。

この中で赤く色を付けたものが、現状未整備の都市計画道路、濃い青で色を付けたものが整備済み、また、緑色が事業中の路線を示しています。

松本市が今後、5年間で事業に取り組む路線について第7次道路整備5箇年計画をつくり、方向性を示しているのですけれども、その中で、現状、着手していないのですが、今後5年間で見込みがある路線を整備予定ということで、オレンジ色で着色しております。

次に2ページをお願いいたします。上のグラフですが、松本市の都市計画道路の計画延長、整備済み延長、整備率の推移を示したものです。

グラフの青色が計画延長、オレンジ色が整備済み延長、黒の折れ線グラフが整備率をそれぞれ示したものです。

青の計画延長をご覧くださいますと、新規決定ですとか、行政合併を経まして、計画延長については、増えてきているという状況があります。ただ、直近、一番右になりますが、第1回都市計画道路の見直しにおきまして、いくつか廃止した路線がございますので、延長が

少し減少しているという状況です。

また、オレンジ色の整備済み延長につきましては、毎年の整備推進に伴いまして、右肩上がりの状況ではありますけども、ご覧いただいたとおり、整備率については、直近で46%ということで、未だ、半数に満たない状況です。

一つ下の表の第1回見直しによる廃止済み延長につきましては、先ほどご説明しましたとおり、昨年までに計画を廃止した一覧です。

合計で約8.6kmの延長を廃止してきております。

また、下の表ですけれども、都市計画道路の進捗管理を示した表です。

計画延長がございまして、右には、供用ベースの整備延長と整備率がございまして、黒字で記載している令和4年度までが実績値でございまして、各年の整備延長の増分、言い換えますと、毎年の道路整備が完了した延長を直近10年間平均しますと、約634mが平均値となります。

仮に、今後も道路整備が同様に進んでいったと仮定しますと、すべての計画延長が完了するのが、令和9年となります。

表の左に記載しているとおり、今後につきましては、既存ストックの維持管理費の増大ですとか、資材、人件費の高騰等もございまして、現在の道路整備の進捗が今後も同様に続いていくことはなかなか難しいと考えられます。

ですので、将来的な交通量ですとか、道路の整備状況といったものを踏まえまして、過剰な投資とならないような計画の最適化を検討していきたいというのが、本事業の目的でもあります。

続いて、3ページ目でございますが、先ほどご説明しました、松本市第7次道路整備五箇年計画の整備予定路線図を示しております。

この中では、緑色、青色、赤色がそれぞれ主体別となりますが、整備予定路線となります。

続きまして、4ページ目、5ページ目をご覧ください。

こちらが、都市計画道路の変遷でございます。松本市の都市計画道路の多くが昭和36年に当初決定しており、決定後約60年が経過しております。

当初決定を赤色、計画の変更があった場合には、三角の表示、また、整備して供用された路線については四角く表示しているものでございます。

次の6ページをご覧ください。

こちらが都市計画法第53条の申請状況について、直近の申請状況を路線ごとに整理したものです。

都市計画道路の計画地の中に、住宅が中心になってくるかと思いますが、2階建てまでの建築がなされている場合があります。そういった場合の第53条の申請状況です。

路線ごとに見ますと、29番長野飯田線、こちらが国道19号になりますが、この路線が、延長が長いこともあり、申請件数が最も多くなっています。

また、次点で、21件の申請がある蟻ヶ崎新井線、高宮渚線につきましては、現在道路が

なく、住宅地を通過する計画であることから、申請件数が多くなっている状況が見て取れません。

次に、7ページには、松本市の人口の実績と推計を示していきまして、7ページから19ページまでにつきましては、現状分析の中で、人口増減や、土地利用の関係を整理したものです。この中身につきましては、会の時間の都合もありますので、一つずつの説明については割愛させていただきます。

20ページをご覧くださいますと、19ページまでに記載してある現状分析のまとめです。

都市計画道路に関わる状況としまして、整備率が46%に留まるということ、また、昭和36年の当初決定が多いので、約60年が経過し、長期間未着手の路線が多いということがあります。

また、人口、土地利用の観点からしましても、当初決定の昭和36年の時とは、現在、まちの形等も変わっていることから、見直しの必要がございます。

53条の申請で建築制限を課している件数も非常に多いという状況もありますので、実施の見込みを評価する中で、必要性の低いものについては廃止を進めていくことも必要ではないかと考えているところです。

ここまでが、現状把握の説明とさせていただきます。

次に21ページから対象路線の抽出に入ります。検討の手順ですが、先ほどのとおり、都市計画道路の見直し指針に基づいて、必要性評価、実現性評価を行いまして、道路の区間別評価を行いたいと考えています。

次に22ページをご覧ください。見直し対象路線と評価区間の設定でございます。

今回の都市計画道路見直しの対象でございますが、22ページの中央に赤枠で囲っているとおり、3番の幹線街路を対象といたします。

松本市の都市計画道路は、1番の自動車専用道路、7番の区画道路、8番の特殊街路がございますが、今回の対象は、3番決定ということでございます。

22ページの下に対象路線を整理しておりますが、松本市の道路網の中で、まず、都市計画道路が対象です。また、その中で、幹線街路が対象となります。

幹線街路の中でも、整備状況が路線によって異なっておりますが、今回は、赤く囲ってある部分、未整備のものを対象としております。路線によっては、一部が整備済み、または、一部事業中という路線もありますが、区間ごとに割った中で、未着手未整備の部分を対象にしていくという中身でございます。

次に23ページをご覧ください。先ほどまでに未整備の路線を対象にすると申しあげたところですが、ここからさらに路線を絞りたいと思っております。

23ページの上を読み上げます。行政境や都市圏を連絡する広域的位置付けを持つ路線については、松本都市計画道路の中で評価を行わず、今回の見直し対象外としてまいります。こちらの路線ですが、長野県広域道路交通計画における高規格道路及び一般広域道路と考

えたいと思います。

24ページに長野県広域道路交通計画のネットワーク図を抜粋しています。

今回、対象外と申し上げたのが、この図で言うところの赤、高規格道路と緑色の一般広域道路です。

具体的には、図の中央に松本市街地がございますが、国道19号と環状高家線の位置にある都市計画道路2路線につきましては、今回対象外にしていきたいという考えです。

以上、整理したものを25ページに図でまとめてございます。今回の都市計画道路の見直し対象とする路線を破線でお示ししています。

破線の色分けにつきましては、赤色が、未整備の対象路線、紫色、青色につきましては、一部または全部が概成済みの路線でございます。

25ページ下には、全58路線、延長約108kmの都市計画道路の中で、未整備の路線が、48.4km、割合でいくと45%あります。

その中で、先ほど申しあげました、整備予定路線、5箇年計画の整備予定が1.36kmありまして、先ほどの19号及び環状高家線の計画を除きまして、最終的には、29.95km、約30kmの延長を今回の見直しの対象としていきたいという考えです。

26ページ及び27ページになりますが、見直しの対象路線をまとめた一覧表でございます。

先ほども少しご説明しましたが、一つの路線であっても、幹線道路や他の都市計画道路と交差点を形成する場合には、それぞれ区間を区切って枝番で表示をしております。今回の見直しは、こちらの区間ごとに評価をしていくということでございます。

28ページ目ですけれども、参考までに前回の見直しの対象路線を示したものです。今回同様に未整備の幹線街路を対象としています。

次に資料29ページをお願いいたします。

必要性の評価指標です。先ほどまでに、現状分析と、対象路線についてご説明したところですが、今回の部会については、必要性の評価指標、先ほどポイントになるということで申しあげた箇所です。

これについて、特にご意見いただければと考えておりますので、よろしくご願ひいたします。

3-1 必要性の評価に関する機能区分でございますが、都市計画道路については、5つの機能に分けられ、有していると示されておりまして、表のうえから、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、交通機能でございます。

それぞれ、機能区分ごと、必要な都市計画道路の見直し指標を作っていきたいと考えています。

資料30ページになりますが、こちらも参考ですが、第1回都市計画道路見直しにおける評価指標の設定ということで、平成23年3月に行った評価の中でも全14項目評価指標がございますが、そちらを機能区分ごとに分けることができるというものです。

平成23年にやった際の指標を一つの基準としまして、31ページからの3-3必要性評価指標の案でございます。

ここから、赤字で記載しているものが、平成23年にはなく、新規で項目を設けたいというもの、緑色については、23年にも考え方はあったのですが、一部、変更して設定したいものです。

の都市環境機能ですけれども、No1の評価指標を新規で設定したいと考えています。No1が土地利用緩衝機能です。

こちらの考えですけれども、都市計画道路をまたぐ、それぞれの東西南北の用途地域が異なる場合ということです。

都市計画道路が用途地域の境になっている場合と言い換えられますけれども、用途地域が、例えば、工業系と住居系の用途地域が隣り合っている場合があって、その間に都市計画道路があったとすると、その都市計画道路を仮に廃止してしまうと、住居系と工業系が隣接するような形になり、住居の環境ですとか、工業の円滑な環境が損なわれるような可能性があります。

そういった場合には、その都市計画道路が緩衝帯になっているという考えができますので、評価するというものでございます。

ただし、用途地域の中でも、第1種、第2種住居地域等の同じ住居系であっても、異なる用途地域が設定されている場合がありますので、ここでは、住居系および商業系または工業系の2分に分類して評価したいという考えです。

次にまいります。No2、こちらが変更の指標でございます。幹線道路網密度の向上機能です。

考え方としましては、幹線道路網密度の向上に寄与する道路ということですが、実際の評価では、都市計画運用指針の中で、用途地域ごと面積に当たり、どれだけの幹線道路がなければいけないか基準があるのですけれども、そちらを満たすかどうかという評価を行いまして、仮に廃止した場合に、その密度が足りなくなってしまう場合には、その道路を評価するという考えです。

続きまして、都市防災機能です。

この中では、No3、No4およびNo6の3つの指標については、変更ということで、考え方自体は、平成23年でもあったのですが、変更でございます。

No3緊急輸送機能、No4避難支援機能、No6延焼遮断機能につきましては、松本市が令和4年8月に防災都市づくり計画を策定しております。

参考までに、前方スライドに計画の抜粋を載せておりますけれども、それぞれ、緊急輸送、避難支援、延焼遮断といった項目ごとに街区を区切って、危険度を色分けしております。

図で言いますと、赤に近い色の危険度が高く、青に近いものの危険度が低いという段階的な評価がされているのですが、特に中心市街地に近い辺りの危険度が高いと判定されている場所があります。

こちらの計画の中では、現状の危険度と都市計画道路の計画を重ね合わせて記載しており、こちらの計画に準拠して、防災的な意味合いが強いかどうかという観点で評価をしていきたいという考えです。

N o 5 消防活動困難区域の解消につきましては、前回同様の視点で評価をしていきたいと考えております。

続いて、32ページをお願いいたします。

収容空間機能です。こちら、N o 7の指標を新規で考えています。電線共同溝の収容機能です。

考え方としまして、無電柱化、電線地中化、無電柱化検討路線に該当する道路を評価したいという考えです。

こちらについては、松本市第7次道路整備五箇年計画の中で、無電柱化の検討路線を位置付けております。

こちらも参考に前方に映しておりますが、赤の破線が整備予定であって未整備の路線となっております。

ここに該当するかどうかで評価したいと考えております。

資料に戻りますが、続いて、N o 8です。これは前回評価と同様です。公共交通の運行支援機能ということで、現道がバス路線になっている、または、整備したあかつきにはバス路線になり得る道路ということで評価を行う予定です。

次に 市街地形成機能でございますが、こちらについては、N o 9および10が新規で設定したい指標です。

N o 9が都市機能誘導機能ということで、立地適正化計画の中で都市機能誘導区域を指定していますので、その区域内にあるかどうか、また、誘導区域を連絡する道路を評価する考えです。

N o 10につきましても同様に、居住誘導区域を設定しておりますので、そちらの誘導区域内にある場合、または、誘導区域を連絡する道路について評価する考えです。

次に、N o 11、12は前回同様です。N o 11開発計画支援機能については、面的整備地区内の道路及びアクセス道路ということで、松本市内においては、土地区画整理事業をやった場所がありますので、そちらの中にあるか、そこまでのアクセス道路になり得るかで評価する考えです。

N o 12については、産業支援機能ということで、工業団地へのアクセス道路を評価していきたいと考えています。

最後になります。交通機能です。資料33ページをご覧ください。

N o 13から16までを新規で設定したいと考えています。

N o 13ですが、トラフィック機能ということで、将来交通需要から、有効性の高い道路、具体的には、将来交通量推計を行った中で、道路構造令第4種第2級の計画交通量相当である4,000台以上を走る道路について評価するという考え方です。

次にNo14ですけれども、渋滞緩和機能です。

こちらの考え方ですが、主要渋滞箇所およびその周辺に該当する道路ということで、松本市は令和2年に渋滞調査を行っています。こちらは、市民へのアンケートですとか、カーナビデータの旅行速度を活用しまして、低速になっている場所ですとか、渋滞長が長い交差点を対象に、前方スライドに資料を載せていますが、丸のついた交差点が渋滞交差点ということになります。

赤く色のついたものが、道路整備が予定されている交差点となります。

国道19号を中心に混雑しているという結果になっています。

都市計画道路の評価につきましては、そちらの交差点を通過するかどうかということでの評価となります。

資料に戻ります。No15 中心市街地通過抑制機能ということで、考え方としますと、環状道路に該当する道路ということです。

松本市は、松本城、松本駅、あがたの森の三角形の一体を歩行者の回遊性を高めたいエリアと位置付けておりまして、道路の配置についても、可能な限り、この三角形に通過交通を入れないような形で道路の配置を検討していきたいというものですけれども、この項目については、そういった部分に寄与するかどうかということで、都市計画マスタープランで環状道路を位置付けております。

この中で、中環状線、外環状線のような迂回をさせる配置の道路を環状道路と位置付けており、これらの道路を今回は評価していくという考えです。

続きまして、No16です。自転車の安全性確保機能です。

考え方としまして、現状が自転車ネットワーク路線またはなり得る道路ということで、令和3年に自転車活用推進計画を策定しています。

こちらの中で、自転車ネットワーク路線という、市民の日常の通勤通学のみならず、観光的な使い方も含めて、自転車のネットワーク路線を定めております。

また、その路線に対して、矢羽根ですとか、整備を進めているところございまして、前方スライドに載せているものが市街地周辺の拡大図になりますが、赤く色を付けた路線がネットワーク路線ということです。

こちらについても、あくまでネットワークの選定は、現在の道路に対して設定しているので、現状、ネットワーク路線になっている都市計画道路を整備したあかつきにはネットワーク路線に入るであろう道路を選定しまして、都市計画道路の評価としていきたい考えです。

次にNo17です。こちらについては、変更ということで、歩行者等の安全性確保機能です。

こちらの考え方ですが、学校等の公共施設または鉄道駅の徒歩圏内に該当する道路ということで、評価を行います。

次にNo18ですけれども、こちらは前回同様です。道路の連続性確保機能ということで、都市計画道路の中でも整備済み、未整備のところがありますので、道路の不連続となってい

る場所も一部ありますことから、そういった部分を解消する道路かどうかという観点で評価を行います。

最後になります。No 19です。上位計画との整合ということで、先ほどもご紹介しましたが、長野県広域道路交通計画で、広域道路ネットワークに位置付けられている道路ということで、先ほども見ていただきました、資料の24ページに同じものがございしますが、ここで赤色の高規格道路と緑色の一般広域道路はそもそも見直しの対象路線から除くということでご説明しましたが、ここで、評価を行いたいものが、その他主要な道路ということで、黄色の路線がありますので、ここに該当するかどうかということで評価を行っていきたいと考えております。

資料の34ページにつきましては、先ほどまでにご説明した、合計19個になりますけれども、評価指標の一覧表です。

また、35ページ以降でございますが、参考までに、県内の同様に都市計画道路の見直しに取り組んでいる長野市と38ページからは飯田市の事例がありますが、都市計画道路の評価指標を参考として載せております。

以上、都市計画道路の評価指標の案ということで、ご説明させていただきました。

ただ、実際にこの評価指標で都市計画道路の評価をまだ行っていない状況です。この項目で評価をした際に、一部、多くの路線が該当してしまう、該当する路線がほとんどないといった状況も考えられますので、そういった場合には、基準の調整等を行う場合があります。

ですので、今回、この考え方が主になりますが、ご意見を頂戴した中で修正し、次回の部会で、実際にやってみた結果をお示しできればと考えております。

駆け足で恐縮ですけれども、説明は以上です。よろしく願いいたします。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。

非常に幅広くご説明をいただいたので、少し絞りながら、皆様のご意見を聞くことができればと思います。

まず、冒頭でご説明していただいた横向きの資料1について、事業の進め方のステップ1からステップ5までの手順に関しては、ステップ4までが本年度の見直しスケジュールとご説明いただいたところです。

こちらの資料1について、皆様からご質問ご意見等があれば、いただきたいと思いますが、いかかでしょうか。

よろしいでしょうか。ステップ3の必要性の検討というところで、今回、各項目をご説明いただいたところですが、この必要性分類のイメージで必要性小中大、該当数1から12とありますけれども、この1から12というのが、先ほどの1から19までご説明いただいた項目になっていて、それぞれ丸の数が多い区間程、必要性が高くなるイメージで必要性分類をまとめていただいたところです。

こちらの進め方については、よろしいでしょうか。

また、2月下旬にも部会をというお話がありましたが、日程調整のご協力をお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

続いて、現状把握のところで、資料2の20ページをご覧ください。人口ですとか、土地利用、交通、道路の状況ということで、まとめていただいています。

このまとめを踏まえて、今後の見直し計画ということですがけれども、こちらについて、基本的には、既存のデータを整理していただいたところかと思いますがけれども、こちらについて何かご質問ご意見等ございますでしょうか。よろしくお願いいたします。

(村石委員)

20ページの交通状況で、梓橋付近の主要地方道松本環状高家線の混雑度が特に高いとあり、これが13ページの1-4交通状況の梓橋付近のことかと思いますがけれども、梓橋の拡幅改良を令和4年3月に行っておりまして、調査が令和3年度の交通量調査とあるので、その分が反映されていないのかと思います。

おそらく、現状はもう少し混雑度が減っていると思われるので、その辺りを特筆して書くのはいかがかと思われます。以上です。

(轟部会長)

はい、ありがとうございます。国道19号と梓橋の混雑度が1.3を超えているということで、ご指摘いただいたのかと思いますけれども、今お話しいただいたとおり、若干改善されている可能性もあるということですので、また間に合うようでしたら、修正をご検討いただければと思います。

(轟部会長)

他に委員の皆様から質問ご意見等ございますでしょうか。

(轟部会長)

私の方から一点よろしいですか。交通状況に関して、基本的には道路交通センサスによる結果だと思うのですがけれども、今後、整備される松本系魚川連絡道路があると思うのですが、それを含めた将来の交通量配分は、現時点で行っていないという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

そうですね、松本系魚川連絡道路については、交通量配分のデータには入っていない状況です。

(轟部会長)

まずは、現状でということですね。

(轟部会長)

現状の把握について、委員の皆様いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、25ページをご覧いただければと思いますが、今回、対象となる路線について、長野県の上位計画との整合も考慮し、見直し対象としては、約29.95kmということで説明をいただきましてけれども、こちらについて、ご質問やご意見がありましたらいただければと思いますがいかがでしょうか。

(轟部会長)

先ほどもお話をいただきましたが、行政境や都市圏を連絡するような広域的位置付けを持つ路線は、長野県広域道路交通計画がございますので、この中にある路線を見直しの対象外にするというご説明をいただいたところです。

委員の皆様からご質問ご意見等ございませんでしょうか。

それでは、今回見直しの対象となる区間は、未整備の約29.95kmということで、資料の26、27ページの区間になるということでご承知おきいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

(轟部会長)

そして、続いては、本日皆様に最もご意見をいただきたいところかと思いますが、評価項目について、ざっと機能区分を申しあげますと、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、交通機能ということで、長野県の見直し指針にある分類でございます。

それを踏まえて、31ページ以降にある、通し番号で申しますと1番から19番まで必要性の評価指標ということでご提案いただいている状況でございます。

せっくなので、丁寧に1つずついきますと、まず、都市環境機能のところ、こちらの部分で何かご質問ご意見がございましたら挙手いただければと思いますがいかがでしょうか。

(森本委員)

2点ほど教えていただきたいのですが、2番目の幹線道路網密度に寄与する道路について、完成すれば、どの道路も密度の向上に寄与すると思うので、単純に計画が長い路線の評価が高くなってしまいうように感じてしまうのですが、具体的にはどのような基準で評価する予定ですか。

(事務局)

ありがとうございます。こちらについては、未整備の道路周辺に整備済みの都市計画道路があり、ある程度のメッシュで区切った中で、それぞれの用途地域ごとに定められた幹線道路網密度について、廃止した場合にその基準を満たさなくなるといった場合に評価するというで考えております。

まちなかで言いますと、幹線道路網密度が高いので、仮に廃止したとしても、この基準は下回らないことが考えられます。

松本市では、一部密度が低い場所がありますので、廃止してしまうと、それによって基準を下回るという場合が考えられますので、その路線を寄与していると評価する予定です。

(森本委員)

郊外の方が、評価として高くなりやすいのでしょうか。

(事務局)

その傾向にあると考えます。

(森本委員)

実際に、郊外の道路密度を高くする必要があるかは別と考えますが、別の評価項目があるので、あくまでこの観点からということでしょうか。

(事務局)

郊外ですと、主に住居系、あるいは準工業地域を指定している場合が多いのですが、住居系の基準ですので、商業と比較して、幹線道路網密度の基準が低いということがあります。

(森本委員)

ありがとうございます。

(轟部会長)

非常に重要なご指摘かと思しますので、考え方のところにこれぐらいの基準と明記していただくといいかと思します。よろしく願いいたします。

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。

(森本委員)

長野市さんや飯田市さんの例だと、歩行者自転車の安全確保としてNo16、17にあたるものが都市環境機能に入っているのに対し、松本市では、交通機能に入っています。

これは、第1回の評価指標に入っているからでしょうか。必ずしも合わせる必要はないと

感じますが、どのような観点で仕分けをなされたのか。

(事務局)

ありがとうございます。

自転車に関しては、松本市はシェアサイクル事業をやっていますが、シェアサイクルに関しては、公共交通の一部として定義して、自転車の活用推進に力を入れているところで、交通行動の一部として捉えておまして、交通機能の中に入れ込んでいるところです。

ご指摘のとおり、他都市の事例でもあり、都市環境という側面もあるかと思っています。

(森本委員)

複合的に関わってくるところかと思う。電線の地中化についても、本来なら防災機能に含まれることもあるので、必ずしも一つの機能に絞る必要もないのかもしれませんが、またがっている機能として整理してもいいかと考えます。

その辺は、示し方の問題かとも思いますので、検討いただければと思います。

(轟部会長)

ありがとうございます。ちなみに、この機能区分が違うからといって、評価に支障が出てくるということはないという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

はい。現状のところ19個の項目がどこに入っているかということの優劣はない予定です。

(轟部会長)

はい。わかりました。ただ、今のご指摘のとおり、この理由でこの機能にするという理由はあった方がいいと思いますので、例えば、交通機能であれば、交通に関わる上位計画のあるものに関しては、この交通機能に入れるだとか、何かしらの方向性があってもいいと思いました。

(轟部会長)

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。

(轟部会長)

私の方から1点。今回、土地利用の緩衝機能という、用途が別の場合に評価するという話があったのですが、そもそもその場所に都市機能として、人が集まるような施設がある場合

には、当然その周辺には道路整備が必要になってくると思うのですが、都市機能、都市施設がそこにあるということに対して評価できる項目はあるのですか。

(事務局)

その部分で言いますと、No 9の都市機能誘導区域、これは広いエリアの考えにはなりませんが、この中にあるかどうかという点で考えています。

(轟部会長)

本質的には、都市機能誘導区域の中に整備されることが望ましいと思うのですが、都市公園など、必ずしもそうでない場合もあると思うのですが、そういった都市施設についてどう考えるかといったところは視点としてあると感じました。

(轟部会長)

他に皆様からご質問ご意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

そうしましたら、都市防災機能、通し番号で言いますと、3、4、5、6番のあたりですけども、皆様からご質問ご意見等ござい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)

令和4年8月の防災都市づくり計画でアップデートをかけるという話かと思いますが、これによって、緊急輸送路だとか避難路は変わったのでしょうか。

(事務局)

緊急輸送路等の道路の指定自体は変わっていません。

(村石委員)

前回も継続してこれが指標になっているかと思うので、変更をかけている令和4年8月に道路が変わっていないのであれば、評価が変わらないのではという気がしたのですが、いかがでしょうか。

(事務局)

令和4年8月に計画を策定しているのですが、令和元年に危険度判定調査を行っていき、各街区にどれだけの災害リスクがあるかということを見直してありまして、それに基づいた基準にすることで、さらに最新のデータでアップデートすることができると思っています。

(村石委員)

都市防災機能はすごく重要なことなので、指標としてはあるべきものだと思います。わかりました。

(轟部会長)

私の方から、今の意見に関連して、平成23年に比べると、水害関係がハザードマップ等が整備されていて、追加になってきている気がするのですが、水害リスクを踏まえたうえで、番号で言うと3番4番あたりの基準として、先ほどの防災都市づくり計画の色分けには水害は入っているのでしょうか。

(赤間都市計画課長)

以前の計画は、震災だけだったのですが、令和4年改定の防災都市づくり計画については、水害編も入れております。

(轟部会長)

先ほどの危険度の色分けは、水害のリスクに危険度の色分けがあって、地震のリスクに関しても色分けがあり、今回の対象にするのは、水害は含めないということでしょうか。

また、そのあたりも、新しい防災都市づくり計画に水害が加わったということも踏まえていただき、水害の扱いをどうするのかご検討いただければと思います。

(轟部会長)

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。

(森本委員)

水害の危険区域と重なっている道路については、評価に入れているのでしょうか。本来、水害ですとか災害危険度がない道路が優先されて、災害時に危険な道路の優先順位を落とすという考え方もあると思うのですけれども、そういった進め方は今のところしていないということでしょうか。

(事務局)

水害の関係は整理してお示ししたいと考えております。先生がおっしゃるように、地震時の建物の倒壊危険性は、危険度が高いところに道路を開けるべきという考えがあるので、リスクの高いところの評価を上げるという方向だと思うのですけれども、おっしゃるように、災害時に浸水するところの道路を優先していいのかという、評価がプラスになるのか、マイナスになるのかという、そのあたりも検討させていただければと思います。

(轟部会長)

当然、浸水してしまうところに道路を整備する価値があるのかという考え方がある一方、水害は予測できる災害であって、万が一の時に避難しましょうということになります。

そういう時の渋滞緩和、避難誘導という面では、道路をしっかりと整備しておくという考え方は非常に重要な考え方でもあるかと思しますので、どちらがいいかというのはなかなか言いづらいところかと思いますが、水害は最近色々なところであり、いつどこで起きてもおかしくないと言われていまして、こちらの計画でも可能であれば、ご検討いただければと思います。ありがとうございます。

(轟部会長)

他に、都市防災機能に関して、委員の皆様からご質問ご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

では、続いて、 収容空間機能、これについては、電線共同溝の収容機能と公共交通の運行の支援機能の2つ、No 7、8番ですけども、これについて、皆様からご質問ご意見等がございましたら、挙手をお願いできればと思います。

(町田委員)

この電線共同溝の収容機能というところで、無電柱化検討路線に該当する道路を評価するというので、あっていいものかと思ですけども、例えば、この項目には該当し、この項目に関しては必要性ありと評価されて、ただ、ほかの項目があまり該当せず、必要性が低くなった場合、その路線が廃止候補になると、この電線共同溝に関して計画がなくなってしまうという、他の計画との関係性、または、評価の重みづけをすることを考えられているのか、もし今、お考えがあれば教えていただきたいと思します。

(事務局)

この項目に限らず、防災に関してもそうなのですが、項目として該当の数が少ないと必要性が低いという最終的な判断になってしまうので、少ないながらも評価がついたものをどう取り扱うかということが検討の課題になります。

また、おっしゃっていただいたように、重みづけの部分で、今回、19個の項目に分けて案を作っているのですが、例えば、防災にだけ評価がついて、他は全くつかないという区間が仮にあったとしたときに、総合的なポイント数が同じであっても、他にもバランスよく付いた方が、路線としては、評価が上になるのではないかとこともあると思しています。

バランスですとか、項目が果たして同じ1ポイントでいいのかという重みづけの考え方もあります。

これについては、こういった部分を優先するかという考え方にもなってくるので、現状の

ところは、19個について重みづけを具体的には考えていなくて、合計19点1ポイントずつという1番基本的な考え方ではあるのですが、ご意見いただく中で、そういった重みづけの部分も検討したうえで、最終的な評価にしていきたいという考えがあります。

(町田委員)

まずはこの項目でということですね。

(事務局)

そうですね。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

ただいまご指摘いただきました点も、基本的には様々な考え方が市の上位計画に基づいていますので、これをやらなかったら、上位計画の位置づけを実行しないことになりかねないので、そのあたりも、今後、点数がついてきたところで、見てみないと何とも言えないところかと思えますので、そのあたり、また改めて、整合性が取れないことがあれば、先ほどお話が合った通り、重みをつけるということを検討するのかどうかという話になってくるのかと思えます。

他に、こちらの収容空間機能について、委員の皆様より、ご質問ご意見等ありましたら挙手を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。はい。ありがとうございます。

では、続いて、市街地形成機能について、皆様よりご質問ご意見等がございましたら挙手をお願いできればと思います。いかがでしょうか。

(轟部会長)

では、私の方から、No9、10両方に共通して言えることなのですが、区域内に該当する道路または誘導区域間を連絡する道路という記載があり、連絡という言葉が、なかなか判断が難しいと思っていて、道路はネットワークなので、すべて連絡していると言われれば連絡しているので、例えば、配分したときに、ある程度の交通量がある、ODを見たときにありそうなところを選択していくという考え方もあると思うので、このあたりの定義が曖昧になってしまっているのが気になっているところなので、少し詰めていただきたいと思いました。

(事務局)

ありがとうございます。32ページのNo9、10番のところで記載しているのですが、松本市のまちは、松本駅、松本城等の中心市街地を中心拠点としまして、南北ま

たは、西に延びる鉄道駅を中心とした拠点を形成しています。その中で、先ほど環状道路のご説明をしたのですが、中心から放射状に郊外に延びる道路がありまして、環状と放射状を組み合わせた道路形状をしております。

今回、連絡する道路をどう基準付けるかを考えたときに、最終的には、やってみた中で、調整することも考えられるのですが、まずは、マスタープランに記載した中で、放射道路と記載した道路がございますので、中心と郊外を結ぶという位置付けになるものですから、まずはそこを評価していくという考えでいます。

(轟部会長)

わかりました。ありがとうございます。

他に委員の皆様からご質問ご意見がある方はお願いできればと思いますがいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

ちなみに、工業団地へのアクセス道路は何か指定があるのでしょうか。アクセスしているのをどう判断していくのでしょうか。

(事務局)

これについては、前回同じ項目であるのですが、実は、今回対象外にすると申しあげた、環状高家線、あともう一つ、南松本駅のあたりに該当した路線があるのですが、今回、環状高家線については対象外としていますので、どこまでをアクセス道路とするのかについて、具体的に決めかねているところでして、路線の並び等を改めて検証する中で検討したいと思います。

(轟部会長)

具体的に固まってきたところでまた、報告いただければと思います。

他に、市街地形成機能いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

はい。ありがとうございます。

では、続いて、交通機能、No 13 から 19 まであります。どちらからでも結構ですので、ご質問ご意見等があればいただければと思います。お願いいたします。

(山岸委員)

No 16 自転車の安全性確保機能のところになるのですが、自転車の他にも、電動の小型モビリティが普及しているのですが、自転車の他に小型モビリティを指標に入れていくような考えはあるのでしょうか。

(事務局)

現状、小型モビリティ、電動キックボードですとかが出始めているところだと思うのですが、そちらについて、特定の路線で、交通あるいは交通安全に寄与するという指標が作れていないという状況です。今回はあくまで自転車ということになっています。

(山岸委員)

今後、将来的に小型モビリティなどを推進していくような方向はあるのでしょうか。

(事務局)

今のお話のとおり、特定の電動キックボードの制度もできましたので、公に認められるような形の小型電動モビリティが出てきています。

これについては、交通部の中でも、自転車推進課で検討しているのですが、市の施策として、推進するのか、規制するのかという方向がまだ見えていない状況です。便利であるという一方、事故が多いということも聞いている状況で、今回の見直しの中で、小型モビリティの考えを反映させるのは難しいかと思っています。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。

松本は、観光客が非常に多い街でもありますので、そういう意味では、観光客向けに、首都圏では当たり前になっている小型モビリティを使った、観光施策も今後考えられてくるのかと思いますので、今回の計画には、なかなか反映は難しいのかもしれませんが、位置付けは、交通部の方で考えていかなければいけないということになってきますので、ぜひ、そちらの方で検討いただければと思います。

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。

(森本委員)

No 19の上位計画との整合というところで、長野県広域道路交通計画は、24ページのところで対象外という話をしており、矛盾しているように感じるので、わかりやすく書いていただけるといいと考えます。

(轟部会長)

先ほどのご説明をわかりやすく記載するということでお伝えいただければと思います。

23ページの(I)に該当する道路として、ご説明いただければと思います。お願いします。

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。

では、私の方から、まず、No 14の渋滞箇所ということで、現状分析の中で渋滞しているというお話をいただいているのですが、基準をどこに持ってくるのかというところは、丁

寧に考え方のところにもご説明いただければと思います。

それから、No 17 公共施設または鉄道駅の徒歩圏内に該当する道路についても、具体的目安として、何メートルぐらいなのか、500メートルですかね。そのあたりも入れていただいた方がいいのではないかと思います。

それから、No 18 の道路の不連続を解消する道路というところですけども、不連続というのが考え方として、手前まで来ていて、それを延ばすという考え方と、手前まで来ていて、奥にもあるけども、それをつなぐという考え方もあって、不連続の解消というのは、延長というようなニュアンスなのか、つなぐというニュアンスなのか、おそらくつなぐということかと思いますが、それであれば、延長がどれぐらいなのかということも含めて、しっかりと検討いただいた方がいいと感じました。

いくつか申しあげましたが、何かお答えがあればお願いします。

(事務局)

渋滞緩和機能につきましては、令和2年にやった際の渋滞調査の具体的中身を記載したいと考えています。

ご説明申しあげたとおり、アンケートを取った定性的なもの、カーナビデータを使った定量的なものの説明書きを記載したいと思います。

また、No 17 の公共施設の徒歩圏内というところですけども、松本市立地適正化計画の誘導区域指定の考え方の中では、鉄道駅や主要バス停から半径500メートルの区域を設定しています。

まずは、500メートルで評価してみて、どういう状況になるかというものを見ていきたいと考えています。

道路の不連続に関しても、おっしゃっていただいたように、いろいろなパターンが考えられますが、基本的には、両側が通行可能であって、一部が抜けているような状況を1番の対象として考えているところですが、場合によっては、都市施設ですとか、目的地に対してあと少しで到達するといった場合も考えられますので、そちらもやりながら基準を考えていきたいと思っています。

(轟部会長)

ありがとうございます。

他に委員の皆様から 交通機能に関して、ご質問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。

はい。ありがとうございます。

そうしましたら、最後になりますけれども、 必要性の評価指標一覧をご覧いただき、先ほどからも話があるとおり、この出てきた点数を一概に1点ずつとして、全部で19点満点で計るという考え方もあると思いますし、または、これは重要だから重みづけをした方がいい

いというご意見もあるかと思ます。

本格的な検討は、次年度以降になるのかもしれないですけども、せっかくの機会ですので、そのあたりのご意見等があれば、お伺いできればと思ます。

1番から19番までの中で、これは大切にされた方がいいですとか、どれも大切だから、等しくやってみて、様子を見ればいいのかどうか、どんなご意見でもいいので、せっかくなので、一人ずつそれについて、ご意見をお伺いできればと思ます。町田委員から、順番でよろしいでしょうか。

(町田委員)

まずは、この項目でやっていただいとるところかと思ます。都市計画道路の見直しということですけども、必ずしも廃止しなければいけないということではないかと思っているのと、やはり、どうしてもこの道路は必要だというものも出てくるのではないかと思するので、場合によっては、それを項目の重みづけで整理するのか、理由の中で整理するのか、そういったことが必要になってくるものと想像しています。

(轟部会長)

ありがとうございます。続いて、村石委員いかがでしょうか。

(村石委員)

重みづけが必要かどうかというところが、今の段階では、わからなくて、1回目の評価の時も、重みづけはされていませんよね。

丸が多くついた区間の必要性が高くて、存続候補ということでやられていると思うので、今回もそのような形になるのか、もしくは、松本市さんの施策として、この道は残さなければいけないというものがあるのであれば、それは重みづけというよりも、市の考えとして、これは残すべきだという形になるのかと、結局、重みづけをつけるというのはそういうことだと思っています。それは、やはり、市の考えとして、この道路は必要だとやっていけばいいかと思ます。

(轟部会長)

重みづけを一生懸命考えるよりは、市として必要なのは、マスタープランだとかと照らし合わせて、必要だと言い切れればいいのかと思ます。

続いて、山岸委員お願いします。

(山岸委員)

私も、村石委員と同様で、その場所によって、必要な機能が変わってくるかと思ますので、市のほうでこの場所は必要というものがあれば、やはり、道路整備として進められたほ

うがよいかと思えます。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。最後に森本委員お願いします。

(森本委員)

私自身、必ずそういうものがあると思うので、重みづけ自体は、本来なら必要であって、あとは、それぞれがすべてダミー変数 1、0 の変数になっているのですが、ものによっては、連続変量で、単純に 1、0 じゃないものって結構あると思うので、そういったところも考慮する必要があると思えます。

そうは言っても、では、重みづけをどこにするのかは非常に難しいものであって、意図も関わってくるので、今回は、すべて 1、0 にまとめてしまっても、これ最終的には、高いものほど優先して整備をするということではなくて、低いものを今回廃止するということがしょうか。

(事務局)

両方を考えています。必要性として整理した中で、低いものを廃止する検討もありますし、整備するという視点で言えば、優先度が高いものという考えでもあります。

(森本委員)

そうすると、廃止の基準としてはありだと思うのですが、優先としたときに果たしてこの指標でいいのかどうかという視点で見えていなかったのも、その辺の実際のアイデアはないので、大変恐縮なのですが。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。今、ご指摘のとおり、道路はネットワークなので、つながればつながるほど効果が高まるという話の中で、どうしても 1、0 では判断できないのではというご指摘だったかと思えます。

そういった意味でも、今、委員の皆様のお話をお伺いすると、大事なものは、松本市さんとして、どういう方向性でやっていきたいのかという、ある意味ポリシーみたいなものを持っていただいて、結果的にそここのところに重みをつけていく。

もしくは、ステップ 5 の見直し案の検証のところ、総合評価のところ、やっぱり、総合的に見ても、これは、市の施策として重要なんだというところで判断いただくというところも、やり方としては、いくつかあるのかと思えますので、その辺りも、点数が出てきたところで、検討していくように進めていただければと感じました。

後は、今回、どの要素も評価プラスのものばかりだと思うのですが、松本市の特徴と

して、景観だとかを重要視しているまちかと感じています。

そういう意味では、そこを整備してしまうことによって、本来、大切にすべき景観が損なわれるだとか、負の要素が当然出てくるのかと感じています。

一例で、景観のことを申しましたけれども、他にも、整備することによって、マイナス面があるというものが考えられるのであれば、ぜひ、そういうようなものも項目に入れていただけるといいと感じました。

では、全体を通じて、皆さんから、どのような切り口でも結構ですので、ご質問やご意見等があればいただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。また、今回、資料のご説明をいただいたところですので、何か、追加でこんなところを聞いてみたいところがあれば、事務局のほうにご連絡いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日予定されている議事は以上となりますけれども、その他事務局から何かあればお願いいたします。

(阿部課長補佐)

一つ、先ほど、進め方の中でありました次回の予定として、2月を予定しているのですが、事務局では、2月の26日、27日のどちらかで開催したいと思っております。

今答えていただくというところではないですけれども、後日、事務局から日程調整のお知らせをしたいと思っておりますので、ご協力のほどをお願いしたいというのが1点です。

もう1点、本日、車でいらっしゃっている方、駐車券処理がありますので、終わりましたら、駐車券をいただければと思います。以上です。

(轟部会長)

はい。ありがとうございます。では、本日の議事は以上となります。どうもありがとうございました。それでは、進行を事務局に戻させていただきます。

(阿部課長補佐)

はい。轟部会長、委員の皆様、長時間にわたりまして、ご協議いただきまして、誠にありがとうございました。

先ほどもありましたが、2月の予定ということで、またご協力のほどをお願いしたいと思います。

それでは、以上をもちまして、第1回都市計画審議会都市計画道路見直し部会を終了いたします。

本日は、誠にありがとうございました。