

第2回松本都市計画道路見直し方針

令和7年7月

松 本 市

《目 次》

1. はじめに.....	1
1-1. 都市計画道路の概要	1
1-2. 松本市の都市計画道路	4
1-3. 第1回都市計画道路見直しの経過	11
2. 現状把握.....	18
2-1. 人口	18
2-2. 土地利用	21
2-3. 交通状況	24
2-4. 道路状況	26
2-5. 公共交通の状況	29
2-6. 現況把握のまとめ	32
3. 将来都市像と都市計画道路のあり方.....	33
3-1. 目指す都市の将来像	33
3-2. 内環状線構想の廃止とまちなか幹線道路網	38
3-3. 中心市街地再設計検討会議からの提言	43
4. 第2回都市計画道路見直しについて.....	44
4-1. 第2回見直しの目的	44
4-2. 第2回見直しの進め方	46
5. 見直し対象路線及び評価区間の設定.....	47
5-1. 見直し対象路線及び評価区間設定の考え方	47
5-2. 見直し対象路線及び評価区間の設定	50
6. 必要性の評価.....	53
6-1. 必要性の評価指標の設定	53
6-2. 必要性の評価結果	56
6-3. 必要性の評価結果一覧	96
6-4. 必要性の評価分類の設定	97
7. 代替性の評価.....	100
7-1. 代替性評価の考え方	100
7-2. 代替性を有する区間“候補”の抽出結果	102
7-3. 機能の代替に係る区間ごとの評価結果	103
7-4. 代替性の評価結果	109
7-5. ネットワークの検証結果	110
8. 実現性の評価.....	111
8-1. 実現性評価の考え方	111
8-2. 実現性の評価結果【第1回都市計画道路見直しより】	112
9. 客観的指標による区間別の総合評価結果.....	114

9-1.	総合評価の考え方	114
9-2.	総合評価の結果	115
9-3.	課題整理及び見直し方針	117
10.	土地利用面からの検証.....	120
10-1.	検証の考え方	120
10-2.	土地利用面からの検証結果	121
11.	交通需給バランスの検証.....	123
11-1.	検証の考え方	123
11-2.	交通需給バランスの検証結果	123
12.	優先整備路線群の検討.....	125
12-1.	検討の考え方	125
12-2.	区間別の概算事業費の算定	126
12-3.	路線群別の簡易化費用便益の算定	135
12-4.	優先整備路線群の設定	140

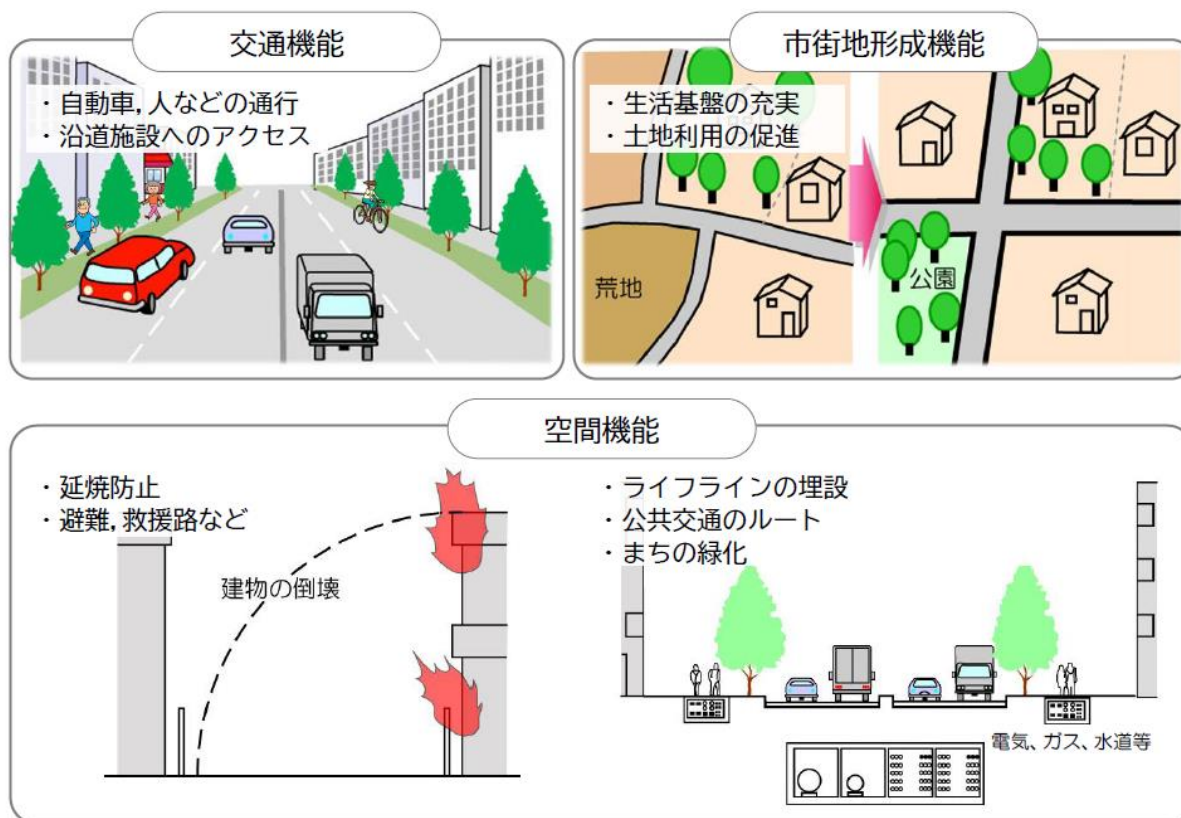
1. はじめに

1-1. 都市計画道路の概要

(1) 都市計画道路とは

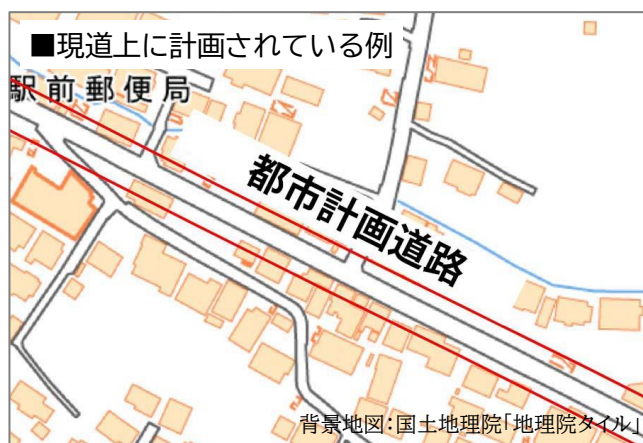
都市計画道路は、都市計画法に基づき都市計画決定を経て整備を行う道路である。

自動車や歩行者の交通機能だけでなく、防災機能の強化、道路空間を利用するライフラインの確保などの役割も期待されている。



都市計画道路は、今ある道路（※現道と呼ぶ）の上に計画されているものと、道路が存在しないところに計画されているものがある。

なお、現道上に計画されている都市計画道路が廃止となった場合でも、現道は今までどおり通行可能で、維持・管理も継続して行われる。



（２）都市計画道路の役割

都市計画道路は、自動車交通の利用のためだけではなく、様々な機能を持っており、都市の基盤施設として、まちづくりの方向性を決める重要な役割を担っている。

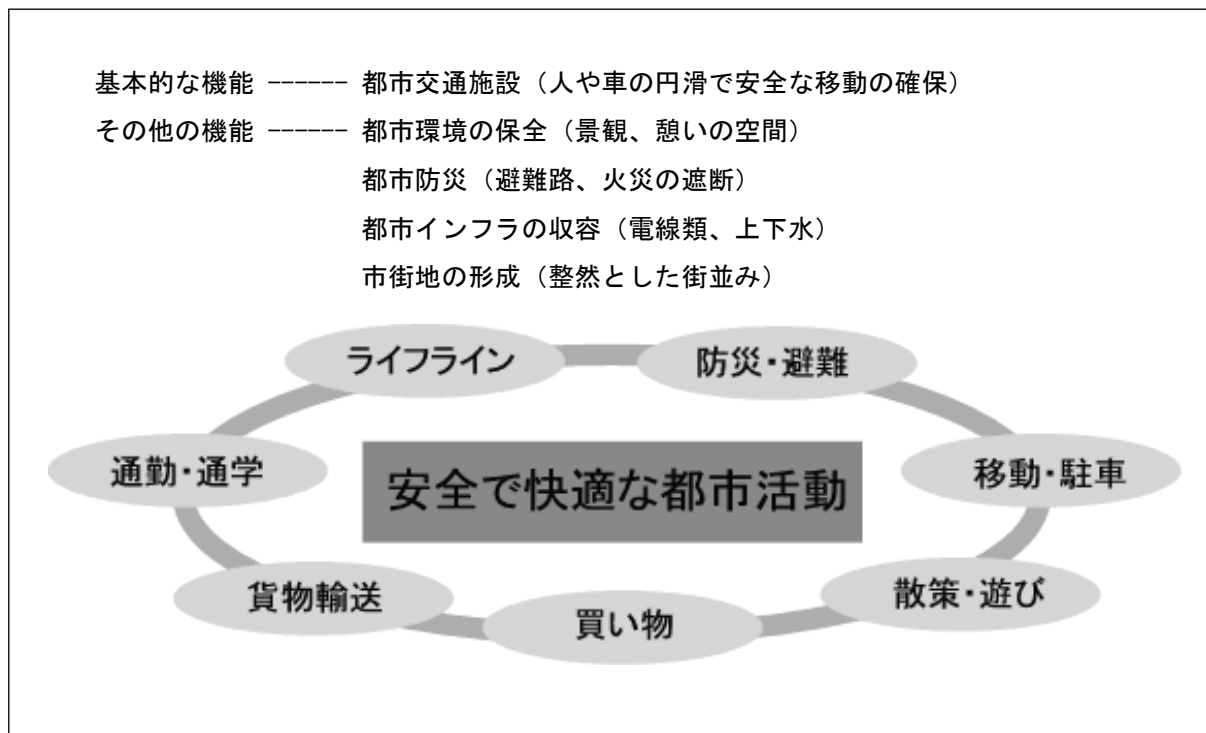


図 都市計画道路の役割

出典：長野県 HP「街路の役割」

（３）都市計画道路の種類

都市計画道路は、主に交通機能に着目して、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の４種類に区分される。

表 都市計画道路の種類・主な役割

都市計画道路の種類	主な役割
自動車専用道路	都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等、専ら自動車の交通のための道路
幹線街路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
区画街路	地区における宅地の利用のための道路
特殊街路	専ら歩行者、自転車又は新交通等の交通のための道路

(4) 都市計画道路による建築制限

都市計画道路には整備によるメリットがある一方、将来の円滑な施行のために区域内に住む方々や地権者には建築制限※が掛かる。

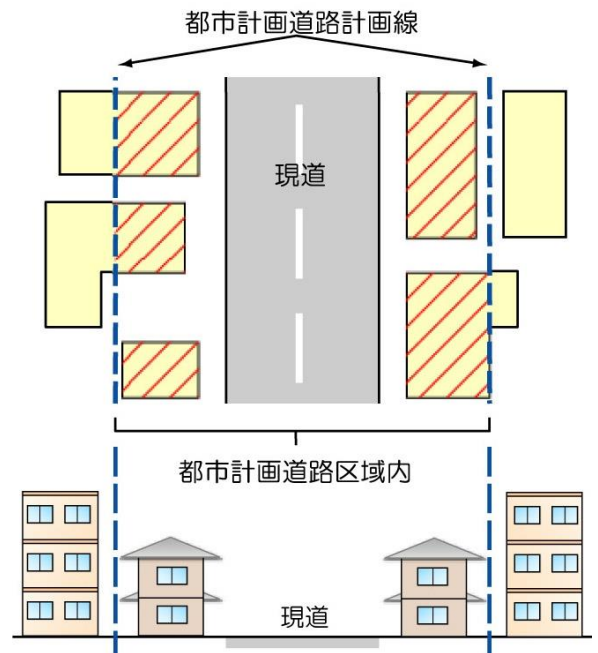
※ 建築制限（都市計画法第 53 条、第 54 条）について

都市計画道路を含む都市計画施設の区域内において、建築行為をする際、下記 3 つの条件を全て満たした場合に、建築が許可される。

《建築できる条件》

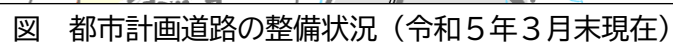
- ① 2 階以下で、地下は不可。
- ② 木造、鉄骨造、コンクリートブロック造など
- ③ 容易に移転し、又は除去できるもの

実際に事業が開始された際に敷地の状況によっては、道路予定地から立ち退くことを求められる場合があるが、金銭的な補償がされる。



(1) 都市計画道路の整備状況

令和5年(2023年)3月末時点で、58路線、約108.3kmの延長を計画決定しており、この内、整備済延長は50.0kmで、整備率は約46%にとどまっている。



※整備予定区間は、「松本市第7次道路整備五箇年計画 整備予定路線図」より

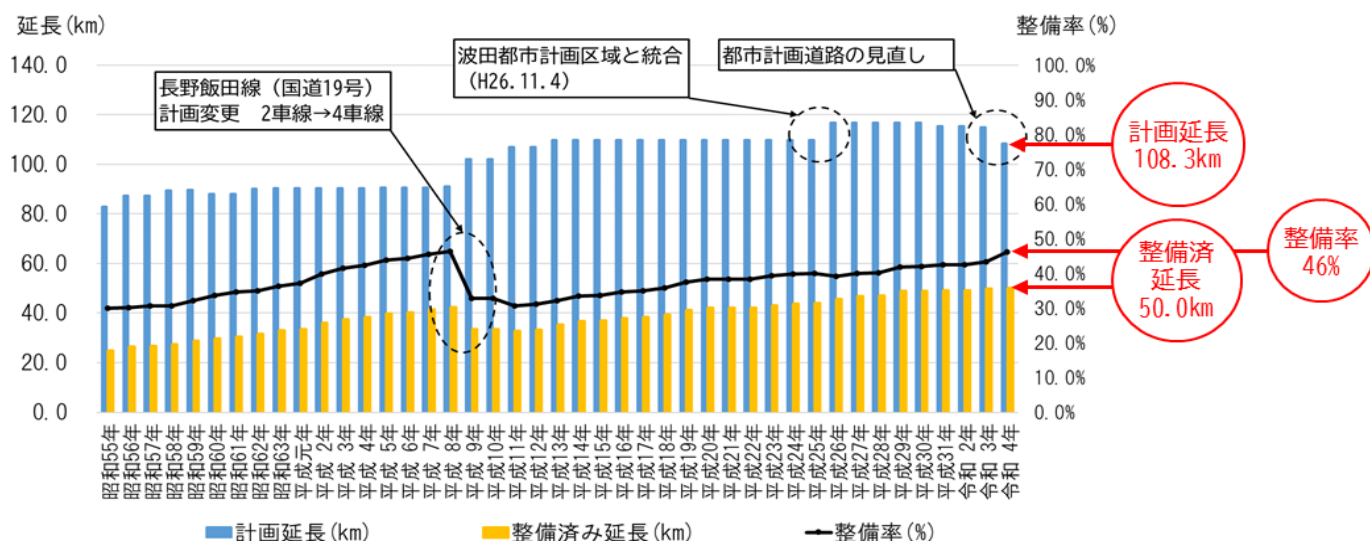


図 計画・整備済延長、整備率の推移（令和5年3月末現在）

表 第1回見直しによる廃止済み延長

平成23年（2011年）3月策定の「松本市総合都市交通計画●都市計画道路の見直し」で当時未着手の都市計画道路の区間別評価を実施し、第1回の都市計画道路見直しを実施した。

令和5年（2023年）3月までに実施した都市計画変更により、廃止した路線及び延長は右表のとおり。

年度	路線	延長(m)		
		旧	新	廃止
R1	松本朝日線	1,670	1,520	150
	鎌ヶ崎新井線	4,230	3,160	1,070
R2	出川浅間線	7,360	7,000	360
	末広線	200	0	200
R3	宮沢新橋北小松線	6,050	4,650	1,400
	大村北小松線	3,380	1,490	1,890
R4	丸の内浅間線	3,970	3,340	630
	女鳥羽川北岸線	1,550	680	870
	女鳥羽川南岸線	1,770	840	930
	逢初鎌田線	1,090	0	1,090
合計				8,590

表 都市計画道路の進捗管理表

直近の進捗状況は右表のとおりとなる。

過去10年間の整備延長を平均し、今後も同様に続いたと仮定すると、全線整備完了は、令和96年となる。

今後は、既存ストックの維持管理費増大や、資材、人件費の高騰等から、新規整備に係る事業費の確保がより一層困難になることが予測され、同様のペースで整備を進めることは難しいと考えられる。

以上により、将来的な交通量や道路の整備状況を予測しつつ、過剰な投資とならないような計画の最適化を検討する必要がある。

	計画延長	供用ベース			
		整備延長	増減	整備率	増減
H30年度末	116,750	48,970	40	41.94%	0.03%
H31/R1年度末	115,520	49,089	119	42.49%	0.55%
R2年度末	115,520	49,203	114	42.59%	0.10%
R3年度末	114,960	49,760	557	43.28%	0.69%
R4年度末	108,330	50,010	250	46.16%	2.88%
R5年度末	108,330	50,644	634	46.75%	0.59%
R6年度末	108,330	51,278	634	47.33%	0.58%
R7年度末	108,330	51,912	634	47.92%	0.59%
R8年度末	108,330	52,546	634	48.51%	0.59%
↓					
R96年度末	108,330	108,338	634	100.01%	0.59%

実績値
推計値

10年平均

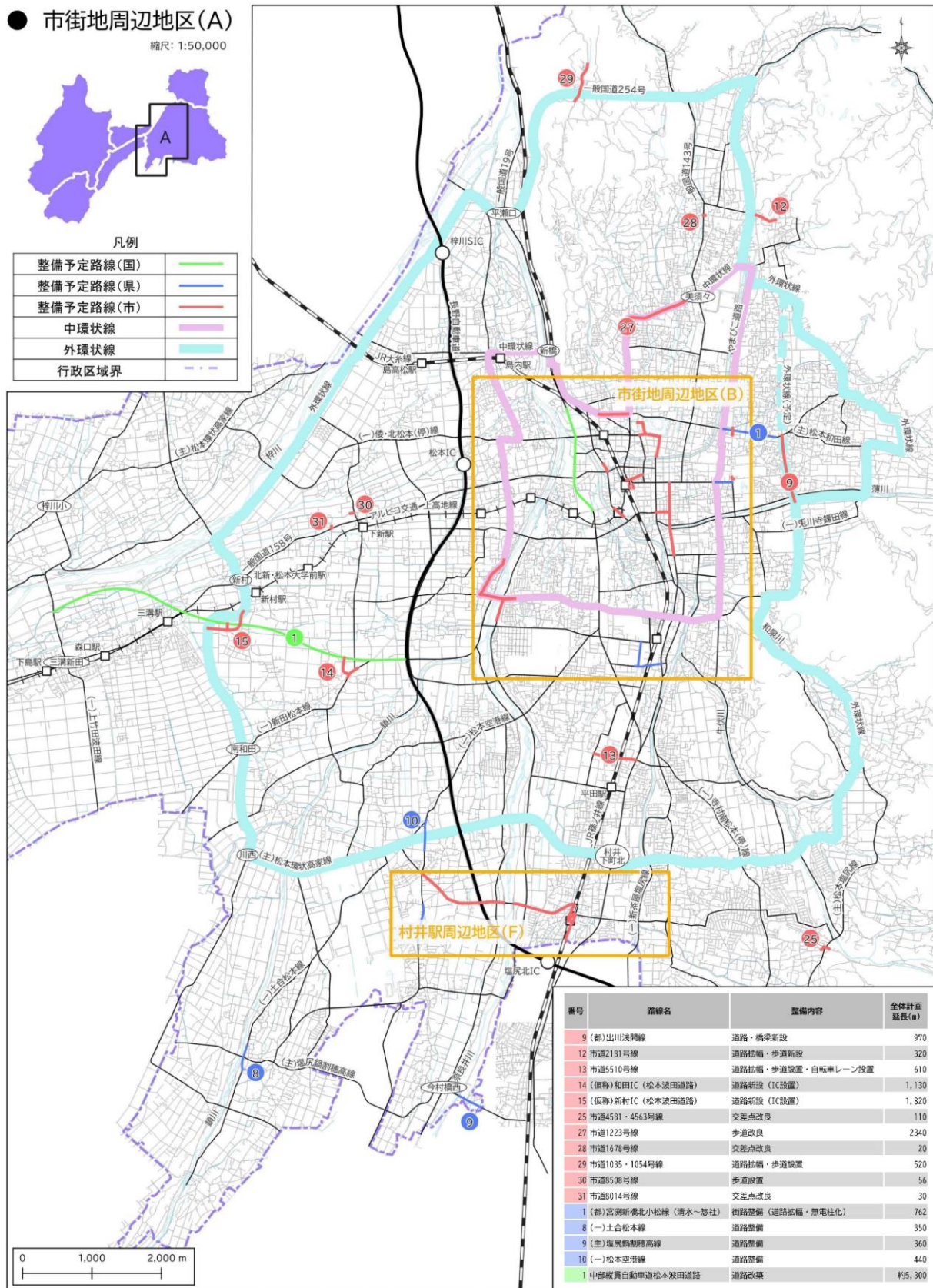


図 【参考】松本市第7次道路整備五箇年計画 整備予定路線図

出典：松本市「松本市第7次道路整備五箇年計画（令和5年8月）」

(2) 都市計画道路の変遷

本市の都市計画道路の計画決定・変更等の変遷(廃止された路線を除く)を路線別に整理した。

昭和 36 年(1961 年)の全面改正により 34 路線が決定され、以降、新たな都市計画道路の決定や変更を行っている。昭和 30 年代に多くの路線が計画決定されており、未整備となっている路線は計画決定から 60 年以上が経過している状況である。

表 都市計画道路(幹線街路)の変遷(1/3)

都市計画道路	年次	昭和										平成				令和	
		30年	40年	50年	60年	70年	80年	90年	00年	10年	20年	30年	40年	50年	60年	70年	80年
3・6・1 松本駅追分線		S36	S41 S43	S55						H6	H12 H14						
3・5・2 追分岡田線		S36		S55						H12							
3・4・3 丸の内浅間線		S36	S41	S53 S55						H12							R5
3・5・4 蟻ヶ崎新井線		S36		S55						H12						R1	
3・4・5 堀橋浅間線		S36		S50	S55 S56					H9							
3・5・6 出川浅間線		S36		S53 S55	S60					H8 H11	H16 H19					R3 R4	
3・4・7 本郷野球場線		S36		S55						H12							
3・6・9 大村湯の原線		S36		S55						H7							R4
3・5・10 湯の原北小松線		S36		S55						H12							
3・4・11 宮新橋北小松線		S36		S55					H3	H10 H12	H17						R4
3・2・12 内環状北線									H2	H10 H12	H16						R5
3・6・13 女鳥羽川北岸線		S36		S53 S55						H12							R5
3・6・14 女鳥羽川南岸線		S36		S55	S60					H6 H7	H12 H14						R5
3・3・15 松本駅北小松線		S36	S41 S43	S55 S56						H12 H14							
3・3・16 松本駅博労町線			S41 S43	S55	S58												
3・4・17 二の丸豊田線		S36		S50	S55					H10 H12 H14	H19						
3・5・18 薄川川添線		S36		S52													
3・4・19 堀橋並柳線		S36		S52	S55	S60				H11		H20					
3・5・20 林豊田線		S36		S55						H11		H20					
3・5・21 北松本駅西口線									H5	H12 H13							
3・4・22 小池平田線		S36		S55						H10 H12 H14	H19						

出典：松本市「都市計画道路変更整理表」再編加工

表 都市計画道路（幹線街路）の変遷（2/3）

都市計画道路	年次	昭和										平成										令和	
		30年	40年	50年	60年	70年	80年	90年	00年	10年	20年	30年	40年	50年	60年	70年	80年	90年	00年	10年	20年	30年	40年
3・4・23 松原団地内線					S52	S55	S60	H1															
3・4・24 松原団地線					S52	S55		H1															
3・5・25 南松本駅石芝線			S36			S55				H10H12 H14												R1	
3・4・26 松本朝日線			S36			S55				H9													
3・4・27 南松本駅笹部線			S36			S55		H3		H9 H12													
3・5・28 出川高宮笹部線			S36			S55	S60	S63		H10H12													
3・2・29 長野飯田線			S36			S55				H10H12												R1	
3・5・30 南松本鎌田線			S36			S55	S55~58	S61		H12													
3・5・31 高宮渚線			S36			S55				H10H12													
3・5・33 鎌田両島線								S63		H10H12													
3・4・34 中条白板線			S36			S55		H2		H12H13	H18	H24											
3・3・35 松本駅西口線			S36	S41		S55				H12H13	H18												
3・4・36 本町渚線			S36			S55	S60		H6	H10H12 H14													
3・5・37 駒町北松本線			S36			S55		H2	H5	H12H13													
3・4・38 奈良井線					S55		S62		H8														
3・3・39 都市環状西線					S55					H10H12													
3・5・40 中条西小松線						S59			H8	H12	H16												
3・4・41 国府町本町線						S60				H12H14													
3・4・42 本町西堀線									H8H10H12	H16													
3・2・43 内環状南線									H10H12	H21	H22												
3・4・44 庄内出川線									H11		H24												
3・4・45 庄内三才線									H11		H20												
3・4・46 出川双葉線										H14													
3・4・47 芳野双葉線										H14		H25											
3・4・48 平田野溝線										H14		H23											
3・5・49 平田駅東口線										H14		H19											

出典：松本市「都市計画道路変更整理表」再編加工

表 都市計画道路（幹線街路）の変遷（3/3）

● 計画決定 ▲ 変更 ▲ 変更(同年2回) ■ 一部供用開始 ■ 供用開始														
都市計画道路	年次	昭和				平成				令和				
		30年	40年	50年	60年	元年	10年	20年	30年	元年				
3・4・50 三溝新田線							H11			H26				
3・4・51 下島車坂線							H11			H26				
3・4・52 博労町栄町線													R5	

出典：松本市「都市計画道路変更整理表」再編加工

(3) 都市計画法第 53 条の申請状況

都市計画道路が計画されている区域には、道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して都市計画法 53 条第 1 項の許可（以下、「53 条許可」という。）に関する申請が必要となる。

本市の都市計画道路について、平成 25 年度（2013 年度）～令和 4 年度（2022 年度）に 53 条許可の申請が行われている件数は 173 件（廃止された路線を除く）となっている。

路線別にみると、3・2・29 長野飯田線が 32 件で最も多く、次いで 3・5・4 蟻ヶ崎新井線 21 件、3・5・31 高宮渚線 20 件となっている。

都市計画道路は、計画区域内に建築制限（53 条許可）を課していることから、住民の権利を過大に制限することのないように、各路線の役割や求められる機能を再検証し、必要に応じて路線の変更・廃止を行うなど、都市計画道路の見直しが求められる。

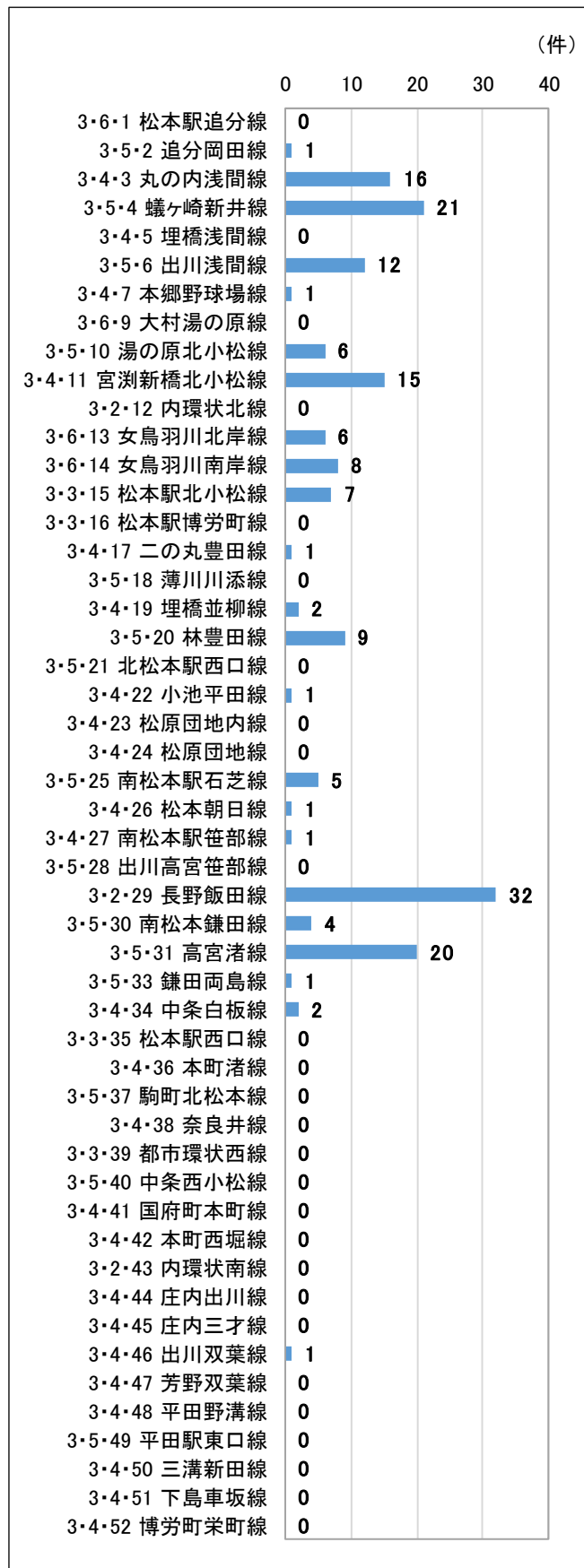
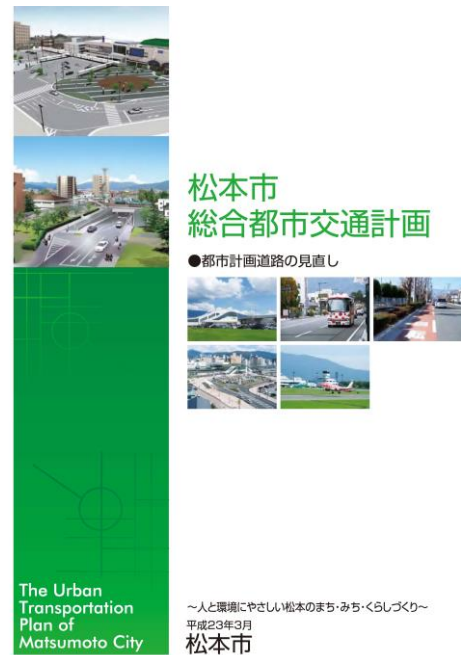


図 都市計画法 53 条の申請件数（平成 25 年度～令和 4 年度）

出典：松本市「第 53 条申請受付簿（平成 25 年度～令和 4 年度）」再編加工

1－3．第1回都市計画道路見直しの経過

松本市では、平成23年（2011年）3月策定の「松本市総合都市交通計画●都市計画道路の見直し」の中で、第1回目となる都市計画道路の見直しを行った。



（1）第1回見直しの背景

見直しの背景として、以下の3点を挙げている。（平成23年計画書より引用）

① 社会情勢の変化

人口減少や少子・高齢社会が進展することに伴い、将来交通需要が変化することを踏まえ、都市計画道路の見直しが求められる。

② 公共事業投資の減少と事業の長期化

道路整備に充てられる財源が、将来的に縮小することが予想されることから、限られた財源や既存ストックを有効活用し、効率的・効果的な道路整備が求められる。

③ まちづくりの方向性の変化

市街地の拡大によって、中心市街地の空洞化やまちの賑わいが損失している状況を踏まえ、市街地の拡大を抑制し、鉄道駅やバス停などの交通施設周辺へ人口を誘導する集約型都市構造を目指す。

(2) 第1回見直しの対象道路(区間)

第1回見直しでは、以下29路線110区間を対象とした。

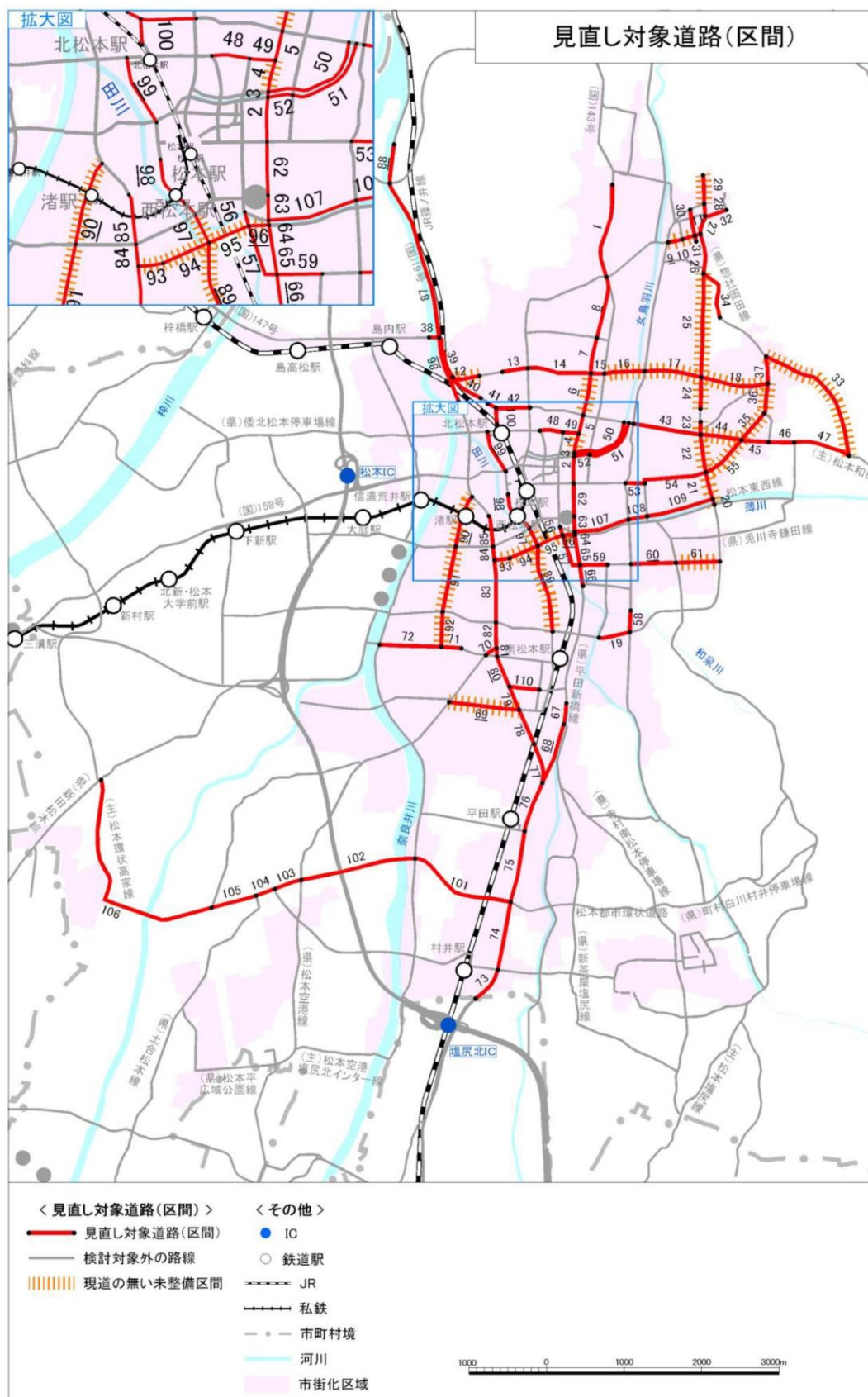


図 第1回都市計画道路見直しにおける見直し対象路線及び評価区間

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）」

(3) 第1回見直しの評価方法

第1回見直しでは、必要性検討として以下14項目で評価を行った。

表 第1回都市計画道路見直しにおける必要性検討の評価指標

視点		評価指標		
		項目	考え方	道路機能
1「マイカー利用を抑制する習慣づくり」	2「歩いて快適、自転車にやさしいまちづくり」 ～人を優先したまちなか交通環境づくり～	ア 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	交通
		イ 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）	交通
		ウ 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）	市街地形成 都市環境
		エ 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	市街地形成
	3「公共交通の利用を促進するまちづくり」 ～多様な交通手段が連携する仕組みづくり～	ア 公共交通の支援	現道がバス路線、またはバス路線になりえる道路	収容空間
		イ 鉄道駅アクセス	鉄道駅1km圏内の道路	交通
4「効果的・効率的なまちづくり」 ～既存ストックを有効活用した整備の推進～		ア 渋滞緩和	渋滞緩和に寄与する道路	交通
		イ 道路の連続性の支援	道路の不連続を解消する道路	交通
		ウ 避難機能の確保	避難機能を支援する道路	都市防災
		エ 延焼遮断機能の確保	延焼遮断機能を支援する道路	都市防災
		オ 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	都市防災
5「広域交流を促進するネットワークづくり」 ～県内外を結ぶ広域交通ネットワークの充実～		ア 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付けられる道路	交通
		イ 産業支援	工業団地へのアクセス道路	市街地形成
		ウ 緊急輸送道路の支援	緊急輸送道路又はその代替道路	都市防災

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）」

必要性は、評価指標の該当数の合計値で評価し、

A（必要性が高い）：該当数7以上（平均値＋標準偏差以上）

B（必要性が中位）：該当数3～6（平均値±標準偏差内）

C（必要性が低い）：該当数2以下（平均値－標準偏差未満）

また、実現性検討として以下3項目で評価を行った。

① 代替路（代替路有り、無しで評価）

代替路が存在する道路（区間）については、「代替路を有する道路（区間）」に位置付ける。

② 道路構造上の支障（支障有り、無しで評価）

縦断勾配、線形及び幅員等が道路構造令上で支障がある道路（区間）については、「道路構造上の支障を有する道路（区間）」に位置付ける。

③ 事業実施上の支障（支障有り、無しで評価）

歴史・文化的な建築物等の個性を活かしたまちづくりを実施している地域がある区間については、「事業実施上の支障を有する道路（区間）」に位置付ける。

（4）第1回見直し道路網の設定

必要性及び実現性の評価を踏まえ、見直し道路網を以下のように設定した。

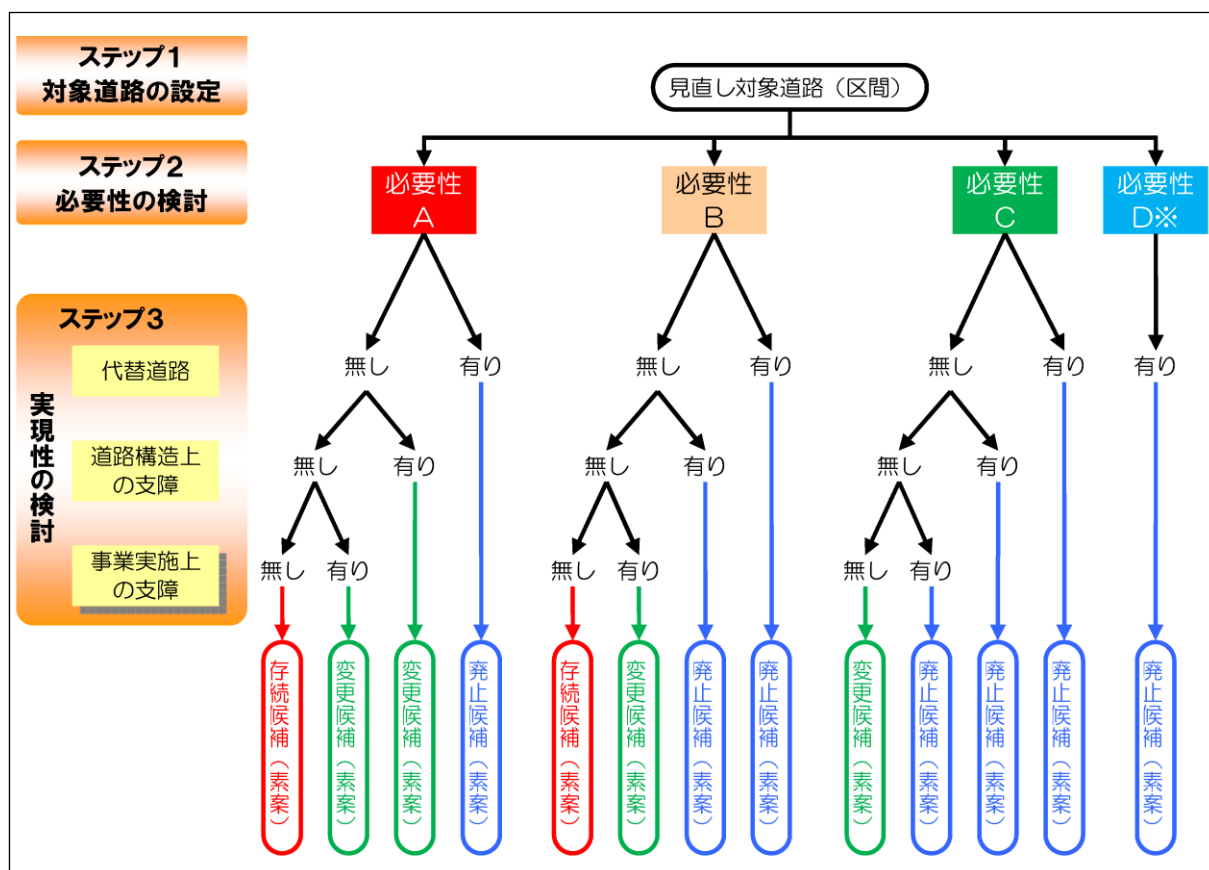


図 第1回都市計画道路見直しにおける見直し道路網（案）の設定手順

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）」

(5) 第1回見直しの成果

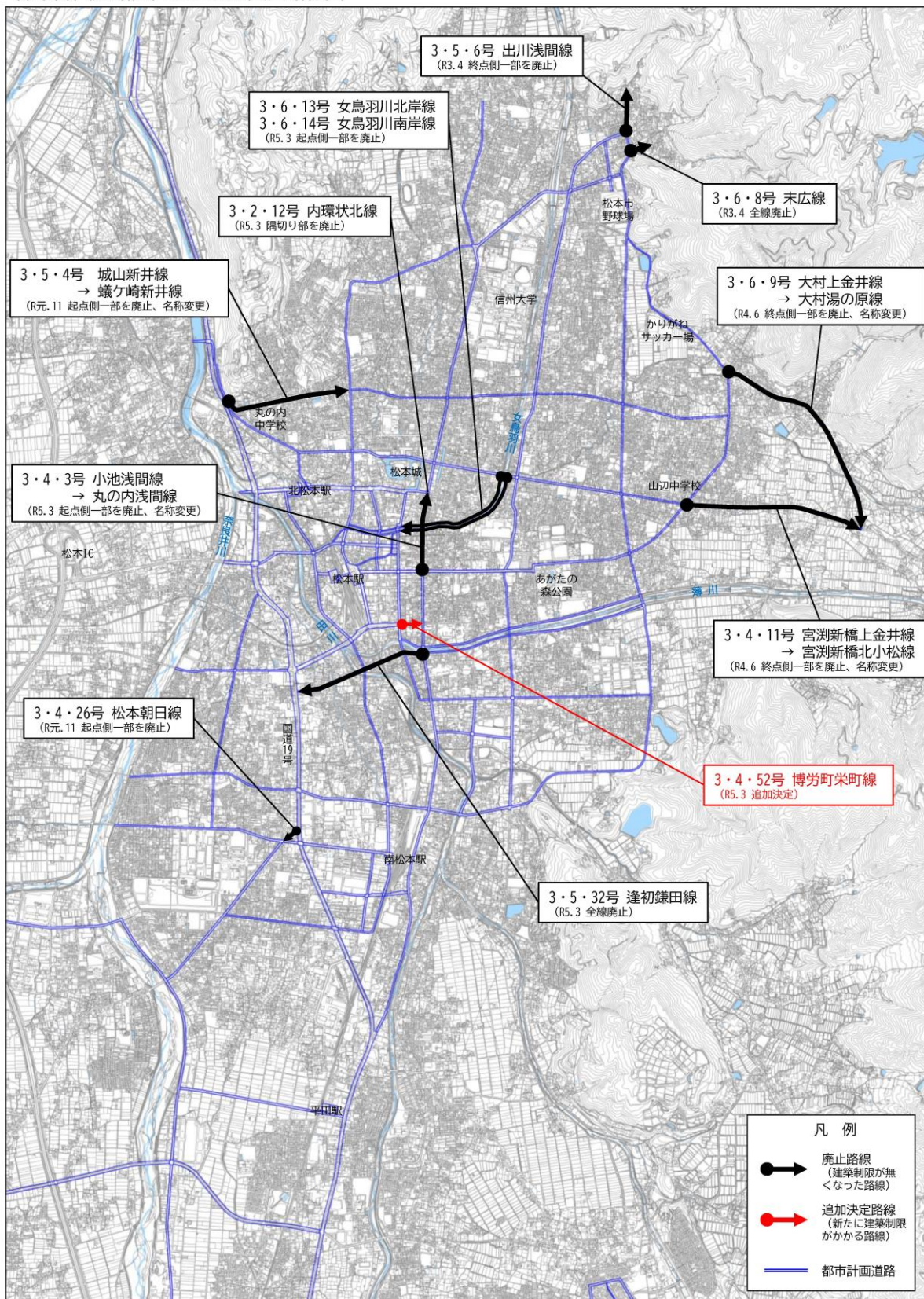
「松本市総合都市交通計画●都市計画道路の見直し」(平成23年3月策定)の方針に基づき、関係する地元町会等へ説明会を開催し、エリアごと段階的な都市計画変更手続きを行った。

令和5年3月までに合計10路線、延長約8.6kmの都市計画道路を廃止している。

表 第1回見直しによる廃止済み延長〔再掲〕

年度	路線	延長(m)		
		旧	新	廃止
R1	松本朝日線	1,670	1,520	150
	蟻ヶ崎新井線	4,230	3,160	1,070
R2	出川浅間線	7,360	7,000	360
	末広線	200	0	200
R3	宮沢新橋北小松線	6,050	4,650	1,400
	大村北小松線	3,380	1,490	1,890
R4	丸の内浅間線	3,970	3,340	630
	女鳥羽川北岸線	1,550	680	870
	女鳥羽川南岸線	1,770	840	930
	逢初鎌田線	1,090	0	1,090
合計				8,590

都市計画道路見直しによる変更路線図



令和5年3月時点

図 第1回見直しによる変更路線図

出典：松本市「都市計画道路見直しによる変更路線図」

2. 現状把握

2-1. 人口

(1) 人口の推移及び将来見通し

本市の令和2年国勢調査による総人口は241,145人で、平成12年（2000年）の243,465人をピークに減少傾向となっている。

また、国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）による将来推計人口をみると、令和27年（2045年）の総人口は213,304人、高齢化率は36.7%となっており、人口減少が更に進行し、高齢化率は令和2年（2020年）の27.9%から8.8ポイント上昇すると予測されている。

昭和30年代の計画決定当初、人口増加による交通需要の増加等に対応することを目的として計画された都市計画道路について、将来的な人口見通しを踏まえた見直しが求められる。

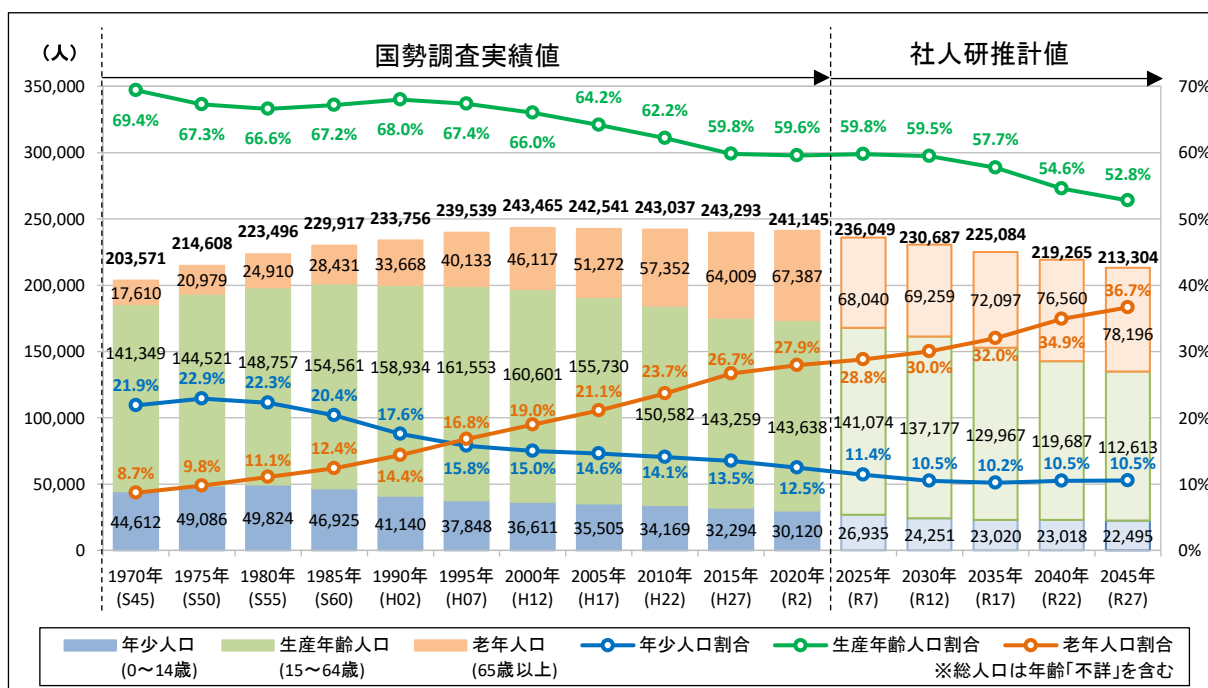


図 松本市の総人口・年齢3区分別人口の動向

出典：【1970～2020年】総務省統計局「国勢調査」再編加工

【2025～2045年】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」再編加工

(2) 地区別の人口密度・人口増減率

① 人口密度（250m メッシュ別）

住民基本台帳人口（令和4年10月）による250mメッシュ別人口密度の分布をみると、市街化区域内で「40人/ha以上」のメッシュが多く分布しており、人口密度40人/ha以上の高密度な市街地が形成されている。

都市計画道路との関係性をみると、未整備となっている路線の多くは人口密度の高い市街化区域内で計画されている。

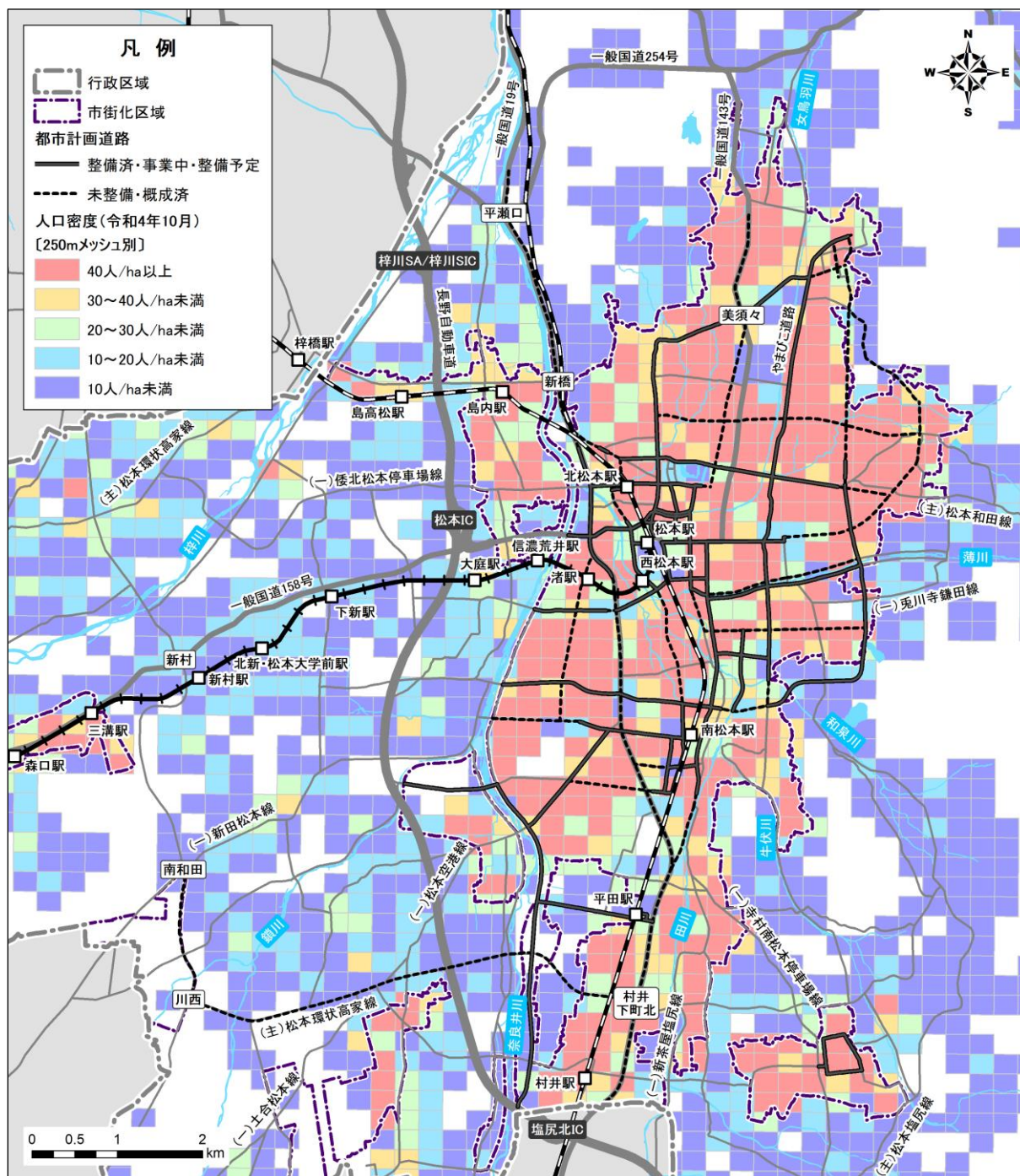


図 250m メッシュ別 人口密度分布（令和4年10月）

出典：松本市「住民基本台帳人口250mメッシュデータ（令和4年10月）」再編加工

② 人口増減数（250m メッシュ別）

住民基本台帳人口による平成 27 年（2015 年）～令和 4 年（2022 年）の 250m メッシュ別人口増減数をみると、松本駅東側の中心市街地で「20 人以上減少」のメッシュが多く分布しており、市街化区域内でも特に人口が減少している。

その一方、市街化区域の外縁部では、「20 人以上増加」、「1～20 人未満増加」のメッシュが多く分布している地域もみられる。

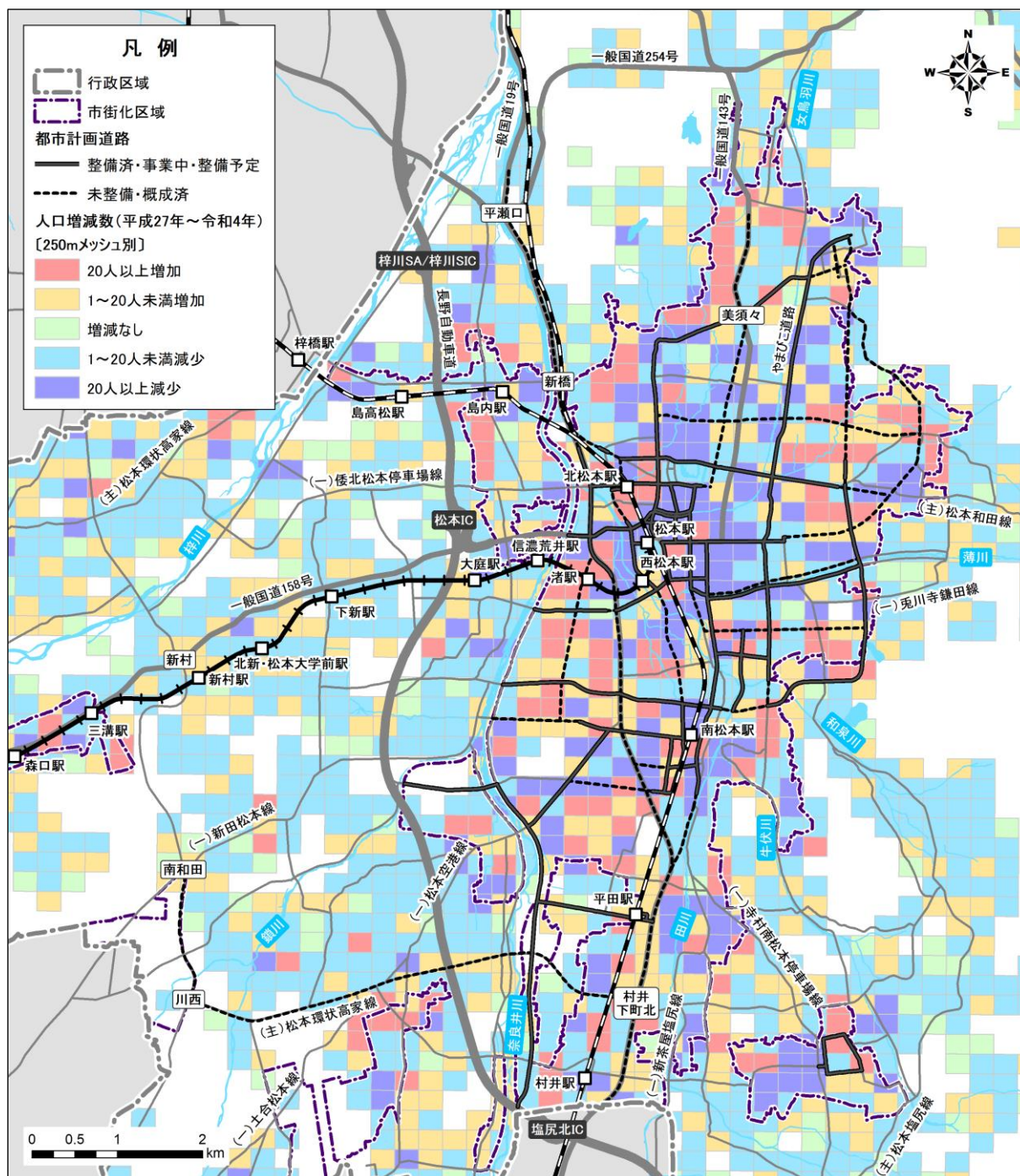


図 250m メッシュ別 人口増減率（平成 27 年～令和 4 年）

出典：松本市「住民基本台帳人口 250m メッシュデータ（平成 27 年 10 月、令和 4 年 10 月）」再編加工

2-2. 土地利用

(1) 土地利用現況

本市の土地利用現況をみると、市街化区域内では住宅用地、商業用地、工業用地、公益施設用地等の都市的土地利用が多く、山林や田・畑等の自然的土地利用は少なくなっている。

都市計画道路との関係性をみると、未整備となっている路線の多くが既存の住宅用地を通過する計画となっている。

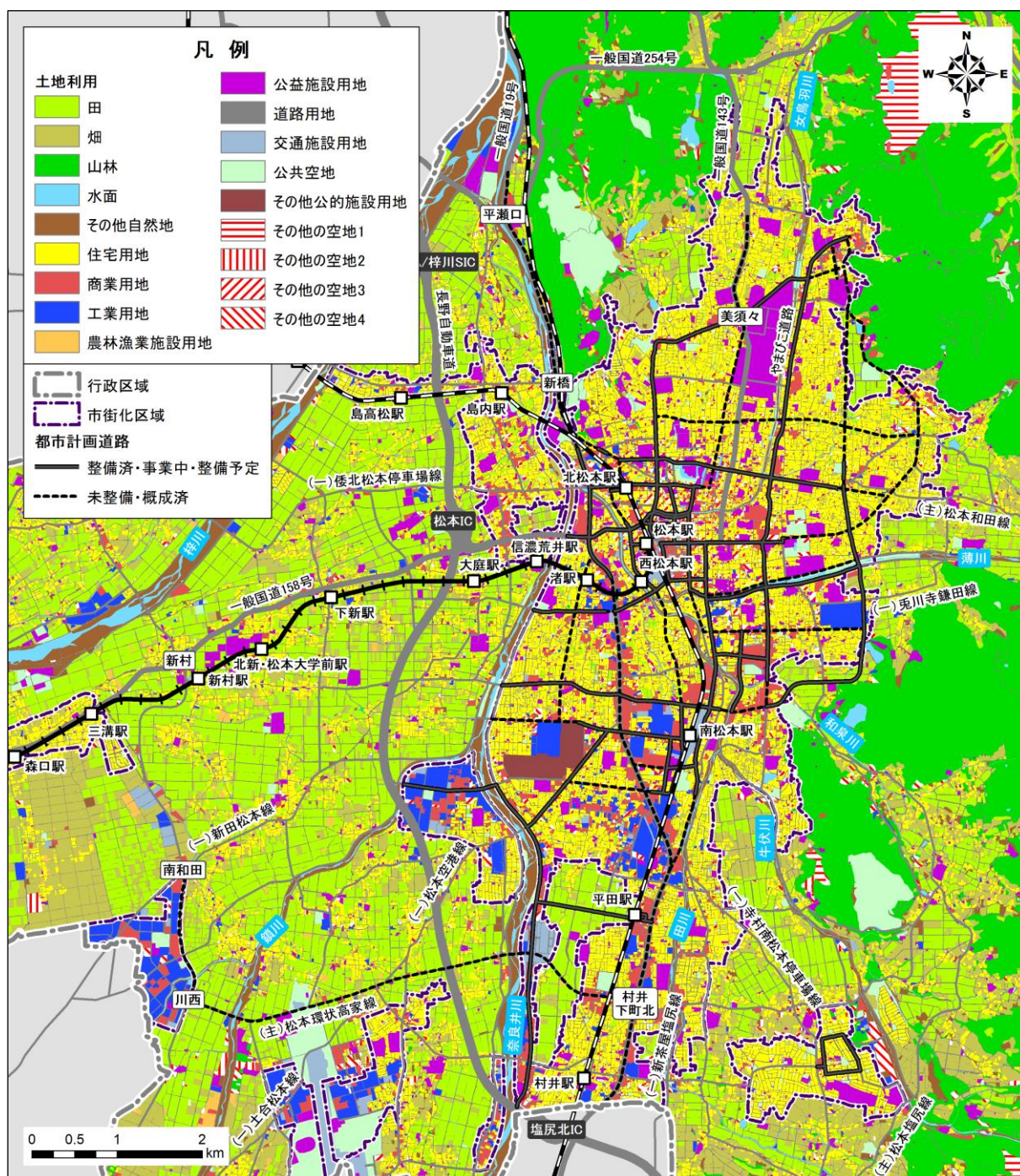


図 土地利用現況

出典：松本市「令和4年度都市計画基礎調査」再編加工

(2) 用途地域指定状況

本市では、昭和46年（1971年）5月に市街化区域及び市街化調整区域が決定され、以降、変更等が行われ、令和5年（2023年）3月時点で市街化区域4,034ha、市街化調整区域26,157haが決定されている。また、市街化区域内では用途地域（4,034ha）が指定されている。

都市計画道路との関係性をみると、「都市計画道路端」を基準として沿道用途地域が指定されている箇所が多数あるため、都市計画道路の見直しにあたっては考慮する必要がある。（当該都市計画道路が廃止された場合、用途地域の境界根拠が喪失するため。）

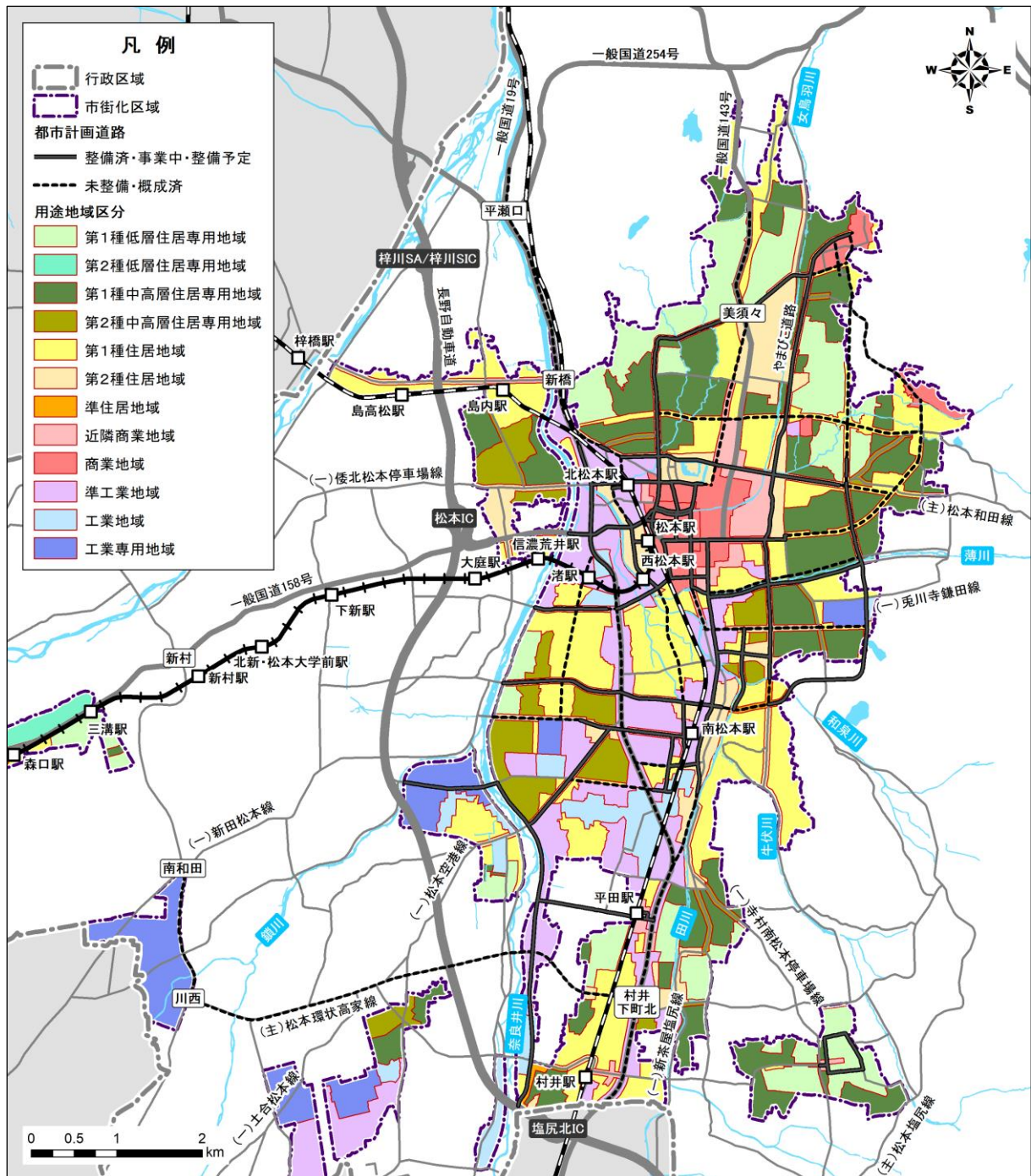


図 用途地域の指定状況

出典：松本市「都市計画情報データ（令和5年3月）」再編加工

本市の面的整備事業の実施状況をみると、土地区画整理事業が48か所、市街地再開発事業が2か所、工業団地造成事業が8か所で実施されており、全て整備が完了している。

凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 都市計画道路
 - 整備済・事業中・整備予定
 - 未整備・概成済
 - 土地区画整理事業
 - 市街地再開発事業
 - 工業団地造成事業

0 0.5 1 2 km

出典：【土地区画整理事業・市街地再開発事業】松本市「令和４年度都市計画基礎調査」再編加工
【工業団地造成事業】松本市商工観光部「松本市の工業団地」再編加工

2-3. 交通状況

(1) 24 時間交通量及び混雑度

令和3年度道路交通センサスによる24時間交通量及び混雑度をみると、松本駅西側の一般国道19号の混雑度が特に高く、「ピーク時を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い」状況であるといえる。

都市計画道路との関係性をみると、混雑度が比較的高い傾向のある箇所周辺で未整備となっている路線が多数あり、都市計画道路が整備されることで、混雑緩和に寄与することが期待される。



図 24 時間交通量・混雑度

出典：長野県「信州くらしのマップ（令和3年度交通量調査）」再編加工

(2) 渋滞箇所

松本市第7次道路整備五箇年計画に掲載されている「渋滞箇所調査結果」より、松本市内の渋滞箇所を整理した。

渋滞箇所は中心市街地及びその周辺において多く分布している。また、一般国道19号に接続する主要な交差点のほとんどが渋滞箇所となっている。

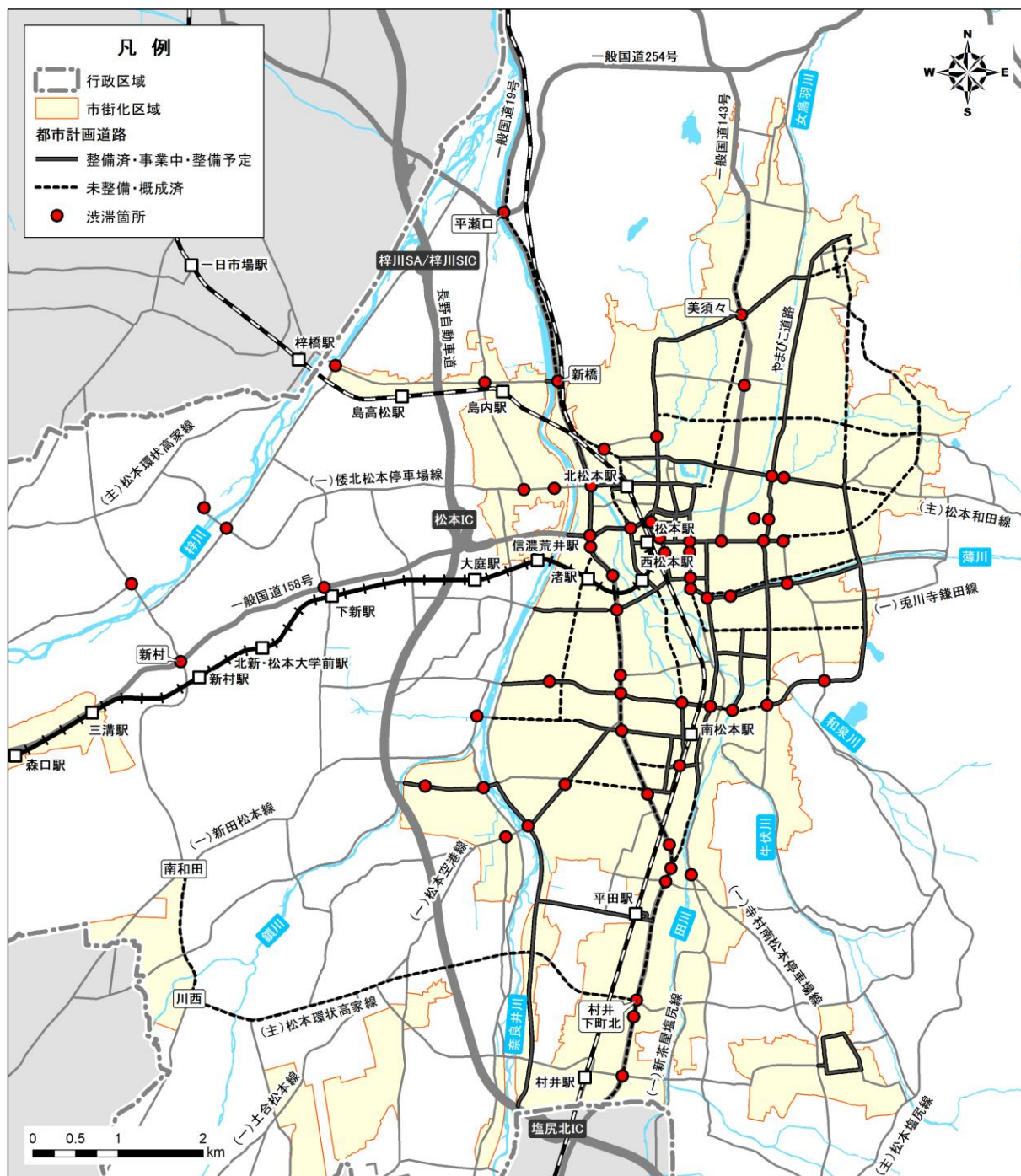
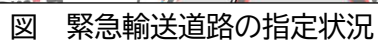


図 渋滞箇所調査結果

出典：松本市「松本市第七次道路整備五箇年計画」再編加工

(1) 緊急輸送道路の状況

都市計画道路との関係性をみると、第1次緊急輸送道路に指定されている3・2・29 長野飯田線（一般国道19号）の一部区間が未整備となっている。



26

本市の歩道設置状況をみると、一般国道、一般県道・主要地方道等の幹線的な道路ではおおむね両側歩道又は片側歩道が設置されているが、一般国道 143 号の一部区間では歩道が未設置の箇所がある。



27

(3) 自転車通行空間整備状況

本市の自転車通行空間整備予定路線をみると、一般国道、一般県道・主要地方道等の幹線的な道路が自転車ネットワーク路線に位置づけられている。

都市計画道路との関係性をみると、未整備となっている路線の現道が自転車ネットワーク路線に位置づけられている箇所がある。

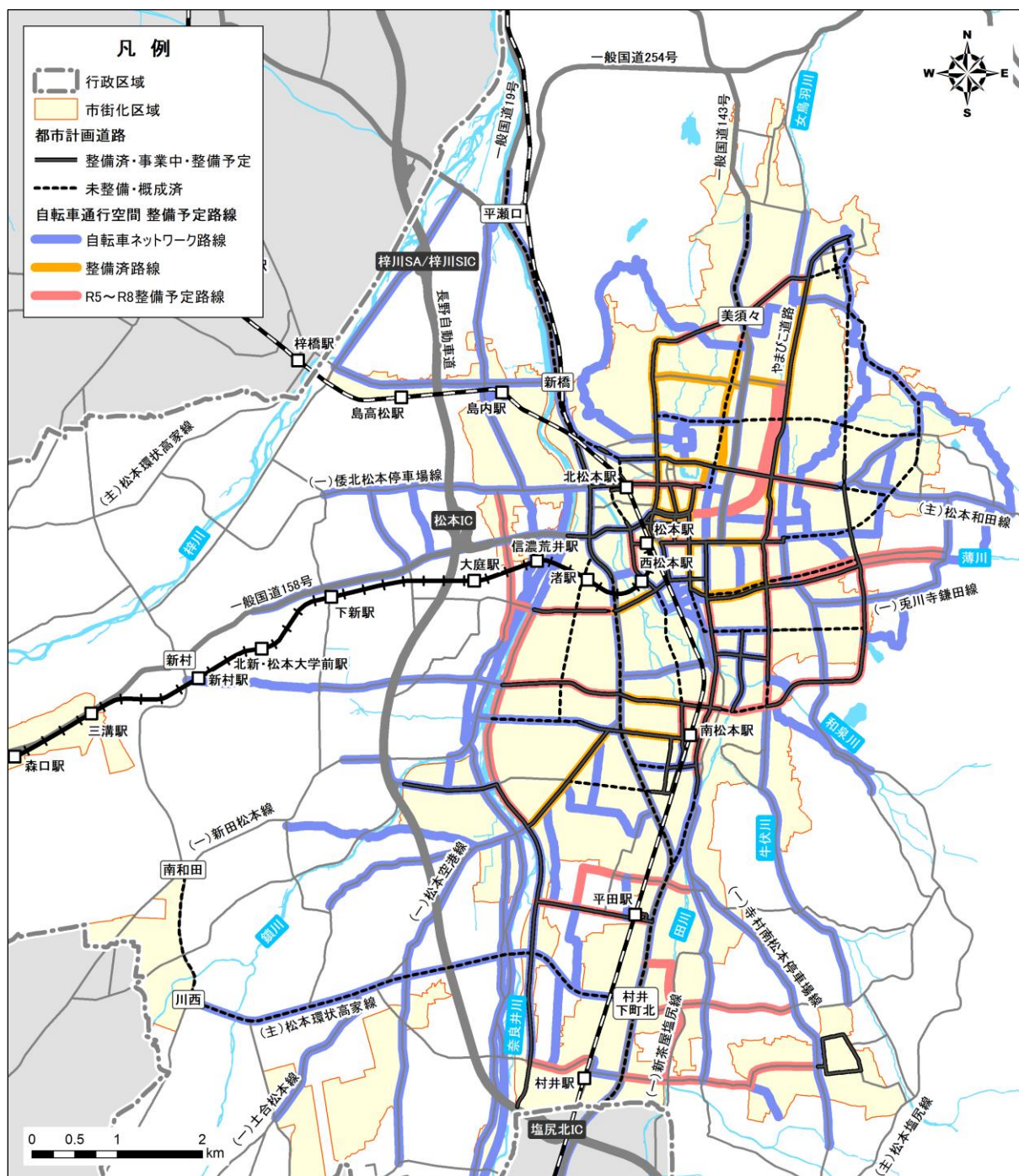


図 自転車通行空間 整備予定路線

出典：松本市「自転車通行空間 整備予定路線図（令和5年3月31日）」再編加工

2-5. 公共交通の状況

(1) 路線バス

本市におけるバス路線は、アルピコ交通路線バスが主要な路線となっており、JR 松本駅より放射線状に郊外部に向けて運行しているものが見られ、これらが地域公共交通の基幹路線となっている。

都市計画道路との関係性をみると、未整備路線の現道がバスルートとなっている箇所や、バスルートと並行して計画されている路線があり、公共交通運行支援の観点から、都市計画道路の計画的な整備が求められる。



図 バス路線及びバス停徒歩圏（半径 300m）の状況

出典：松本市「バス停留所・バスルート（令和 6 年 1 月）」再編加工
 ※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 30 年 7 月）」に示される“バス停の徒歩圏（半径 300m）”に基づき設定した。

(2) 鉄道

本市における鉄道路線は、南北方向に JR 篠ノ井線、JR 大糸線が運行しているほか、松本駅から西に向かいアルピコ交通上高地線が新島々駅まで運行している。

都市計画道路との関係性をみると、鉄道駅徒歩圏内(半径 800m※)において未整備となっている区間が多数あり、送迎等による渋滞・混雑の緩和や、駅周辺における歩行者等の安全性確保の観点から、計画的な都市計画道路の整備が求められる。

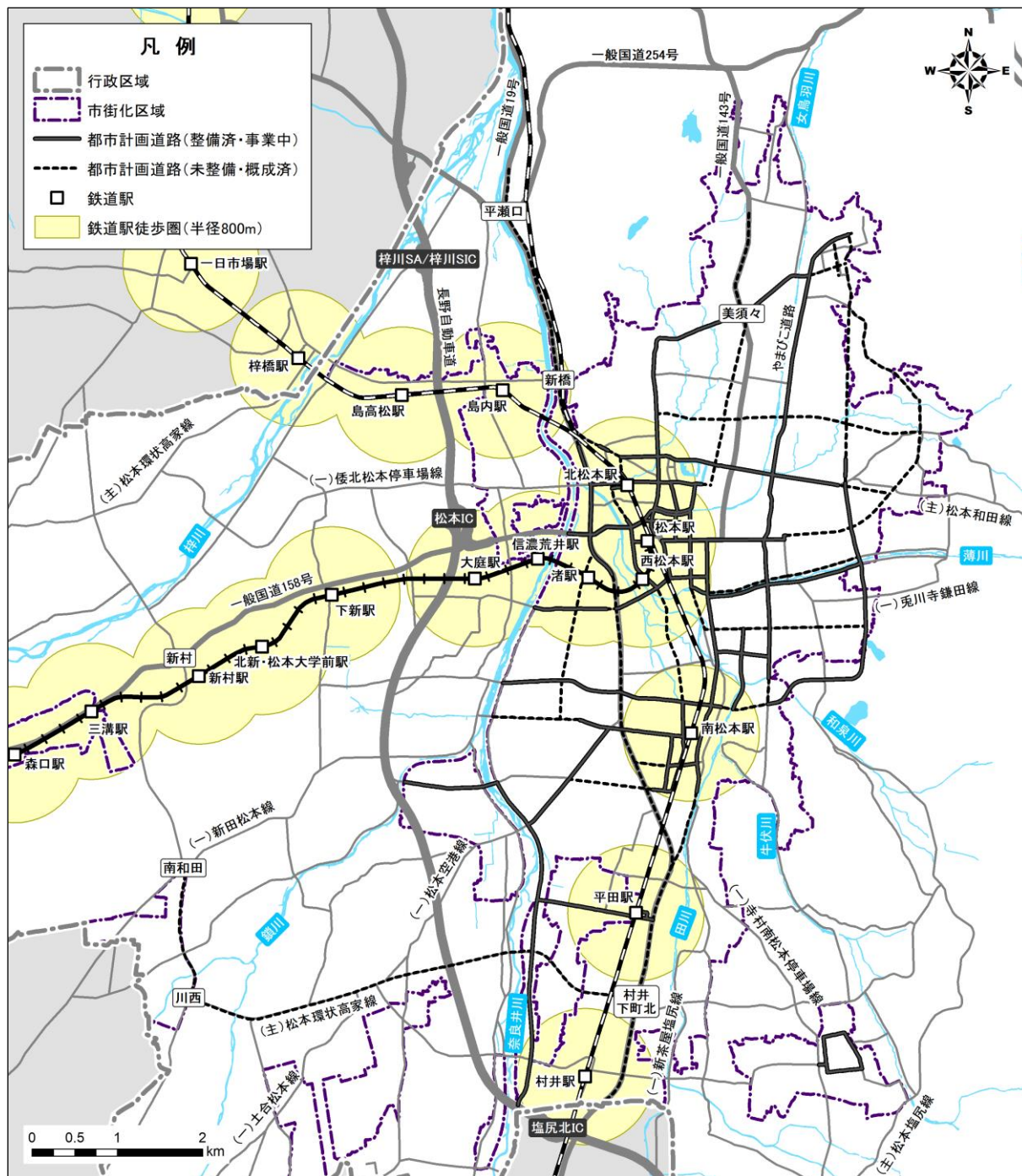


図 鉄道駅徒歩圏（半径 800m）の状況

出典：国土交通省「国土数値情報 鉄道（令和 4 年度）」再編加工
 ※国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 30 年 7 月）」に示される“鉄道駅の徒歩圏（半径 800m）”に基づき設定した。

(3) パークアンドライド駐車場

本市では、市内7か所にパークアンドライド駐車場を設置しており、市街化区域及びその周辺では、大庭駅、新村駅、平田駅でパークアンドライド駐車場を設置している。

都市計画道路との関係性をみると、平田駅パークアンドライド駐車場へのアクセス路である「3・4・48号 平田野溝線」は整備済となっている。

また、その他のパークアンドライド駐車場周辺では、都市計画道路は計画されていない。

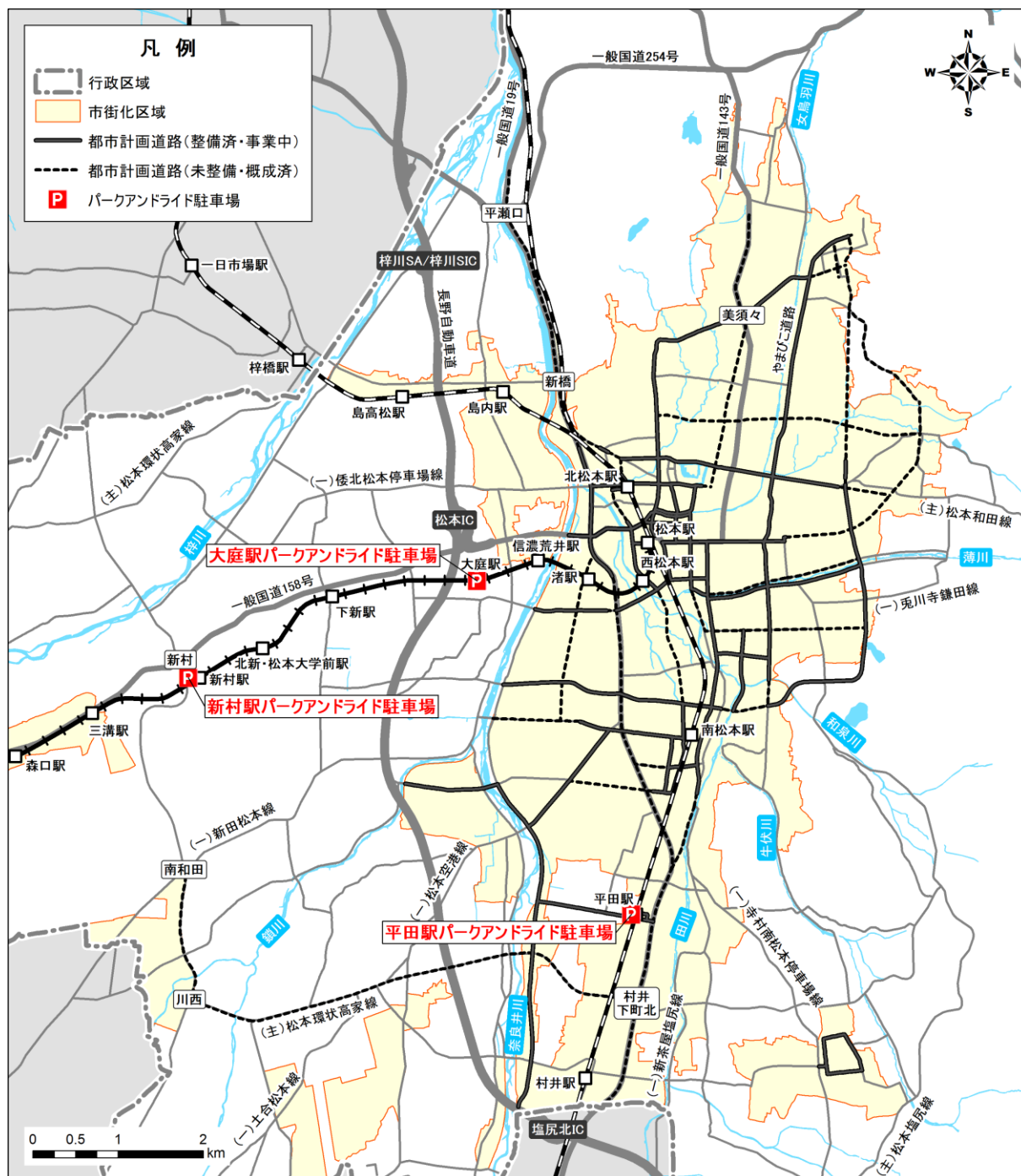


図 パークアンドライド駐車場位置図

出典：松本市「松本市内のパークアンドライド駐車場 位置（令和5年10月1日現在）」再編加工

2-6. 現況把握のまとめ

これまでの整理を踏まえ、都市計画道路を取り巻く現況の要点を以下のとおり整理した。

表 現況把握のまとめ

都市計画道路に関わる状況	○ 都市計画道路の整備率は約 46%にとどまっている。 ○ 昭和 30 年代に多くの路線が計画決定されており、未整備路線は計画決定から 60 年以上が経過している。 ○ 53 条許可の申請件数は、3・2・29 長野飯田線(国道 19 号)が最も多い。
人口	○ 総人口は平成 12 年(2000 年)をピークに減少傾向となっている。 ○ 社人研推計によると、人口減少が更に進行し、高齢化率は令和 2 年(2020 年)の 38.9%から 10.5 ポイント上昇すると予測される。 ○ 昭和 30 年代の計画決定当初、人口増加による交通需要の増加等に対応することを目的として計画された都市計画道路について、将来的な人口見通しを踏まえた見直しが求められる。 ○ 未整備路線の多くは人口密度の高い市街化区域内で計画されている。
土地利用	○ 未整備路線の多くが既存の住宅用地を通過する計画となっている。 ○ 「都市計画道路端」を基準として沿道用途地域が指定されている箇所が多数あるため、都市計画道路の見直しにあたっては考慮する必要がある。 ○ 面的整備事業が実施されている地区内の路線はおおむね整備済となっているが、アクセス路となる路線の一部が未整備となっている。
交通状況	○ 松本駅西側の一般国道 19 号の混雑度が特に高い。 ○ 渋滞箇所は中心市街地及びその周辺において多く分布しており、一般国道 19 号に接続する主要な交差点のほとんどが渋滞箇所となっている。 ○ 混雑度が比較的高い傾向のある箇所周辺で未整備となっている路線が多数あり、都市計画道路が整備されることで、混雑緩和に寄与することが期待される。
道路状況	○ 第 1 次緊急輸送道路に指定されている 3・2・29 長野飯田線(国道 19 号)の一部区間が未整備となっている。 ○ 未整備路線のうち、現道がある区間については、歩道が設置されている区間も多く存在している。 ○ 未整備路線の現道が自転車ネットワーク路線に位置づけられている箇所がある。
公共交通の状況	○ 未整備路線の現道がバスルートとなっている箇所や、バスルートと並行して計画されている路線があり、公共交通運行支援の観点から、都市計画道路の計画的な整備が求められる。 ○ 鉄道駅徒歩圏内において未整備となっている区間が多数あり、送迎等による渋滞・混雑の緩和や、駅周辺における歩行者等の安全性確保の観点から、計画的な都市計画道路の整備が求められる。

3. 将来都市像と都市計画道路のあり方

3-1. 目指す都市の将来像

(1) 将来都市像

「松本市総合計画」（令和3年(2021年)8月策定）では、松本市の目指すまちの姿を「豊かさと幸せに挑み続ける三ガク都ー松本の地域特性を最大限に活かした循環型社会、一人ひとりが豊かさと幸せを実感できるまちー」と掲げている。

また、「松本市都市計画マスタープラン」（令和4年(2022年)3月策定）では、より積極的に「コンパクトな市街地形成の取組み」と「松本の豊富な資源を活かした都市づくり」を推進することで、目指すべき将来の都市像を実現することとしている。

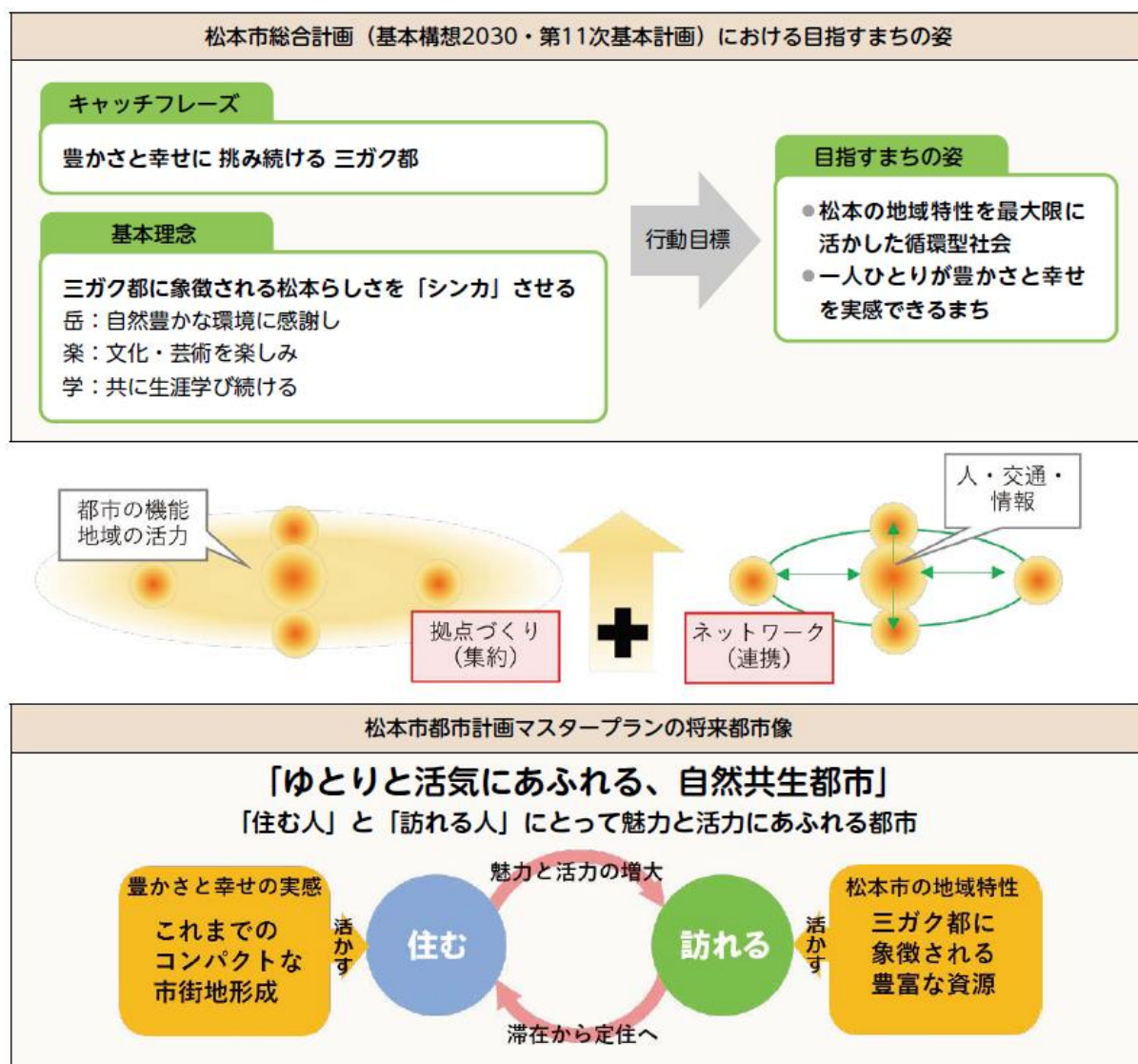


図 目指すまちの姿を実現するための将来都市像

出典：松本市「松本市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」

(2) 目指す都市構造

将来都市像の実現に向けて、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造を基本として、「松本市立地適正化計画」(平成 29 年(2017 年)3 月策定)で定めた中心市街地や鉄道駅周辺など、交通利便性の高いエリアに都市機能や人口の誘導を図りつつ、利便性の高いエリアと周辺地域拠点の連携を強化する都市構造として、「集約連携型都市構造」の実現を目指すこととしている。

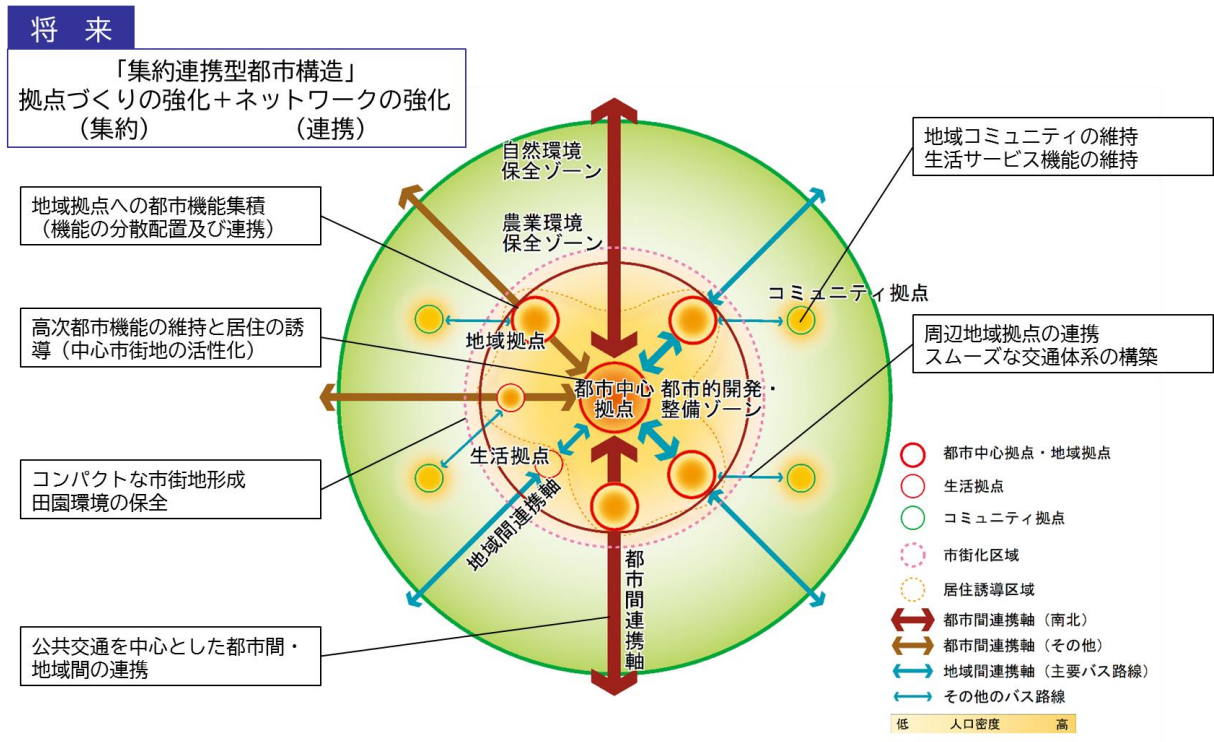


図 松本市における集約連携型都市構造モデル (概念図)

出典：松本市「松本市都市計画マスタープラン (令和 4 年 3 月)」

(3) 骨格的道路網

松本市は、旧松本市を中心に郊外へ広がる放射型の道路網を構成しており、中心市街地とその周辺への通過交通の流入による自動車交通の集中が交通渋滞の一因となっている。

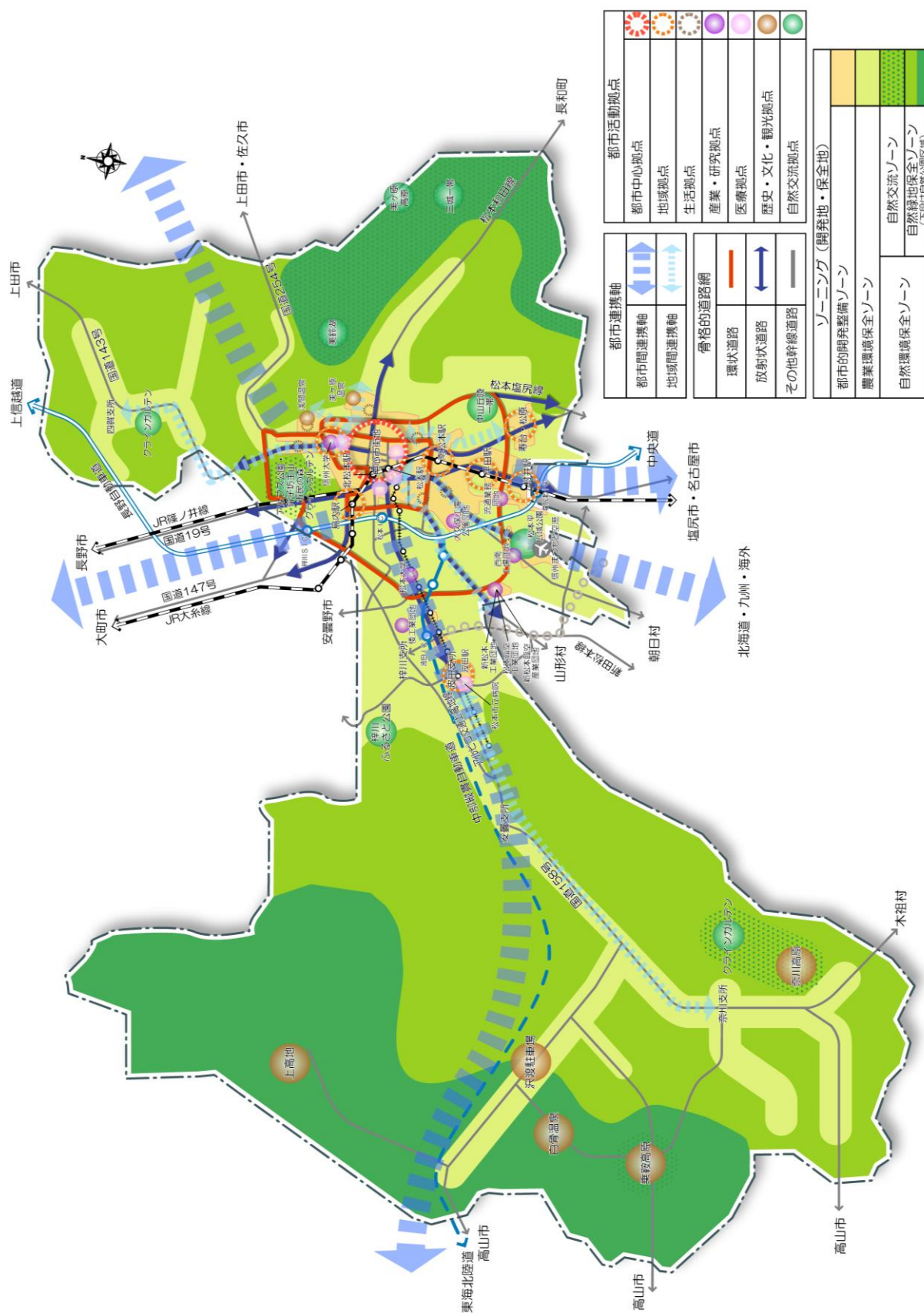
このような一極集中型の道路網を是正するため、松本市の骨格的道路網は、市街地に集中する交通を分散し、円滑な交通流動を確保する環状放射型を基本としている。

表 松本市における集約連携型都市構造モデル（概念図）

種別	路線	役割と整備方針	
まちなか幹線道路網		役割	中心市街地への通過交通を分散し、歩行者優先エリアへの流入を抑制するための幹線道路
		整備方針	中心市街地のまちづくりの方向性に整合した幹線道路の整備を推進します。
環状道路	中環状線	役割	市街地内の移動交通を円滑に処理する幹線・補助幹線道路
		整備方針	交通円滑化等の整備方針に即した路線の整備を推進します。
	外環状線	役割	郊外部へのアクセスや産業系土地利用を円滑に連絡する道路
		整備方針	周辺道路ネットワークを考慮した路線の整備を推進します。
放射状道路	国道 19 号	役割	隣接広域圏の連携、市街地への通過交通の分散を図る骨格的な南北道路
		整備方針	4車線化の促進、混雑箇所の改善を促進します。
	国道 143 号	役割	上田市方面に連絡する幹線道路
		整備方針	安全性の向上や広域的なネットワーク強化のための整備を促進します。
	国道 147 号	役割	大町市方面に連絡する幹線道路
		整備方針	既存機能の維持のための適正な管理や長寿命化を進めます。
	国道 158 号	役割	高山市方面に連絡する骨格的な東西道路
		整備方針	広域的なネットワーク強化のための整備を促進します。
	国道 254 号	役割	上田市方面に連絡する幹線道路
		整備方針	既存機能の維持のための適正な管理や長寿命化を進めます。
	松本和田線	役割	長和町方面に連絡する幹線道路
		整備方針	安全性の向上や交通円滑化のための整備を促進します。
	松本塩尻線	役割	塩尻市方面に連絡する幹線道路
		整備方針	既存機能の維持のための適正な管理や長寿命化を進めます。

出典：松本市「松本市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」

(4) 将来都市構造図



出典：松本市「松本市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」

図 将来都市構造図

(5) 将来都市構造図（市街地エリア）



図 将来都市構造図（市街地エリア）

出典：松本市「松本市都市計画マスタープラン（令和4年3月）」

3-2. 内環状線構想の廃止とまちなか幹線道路網

(1) 内環状線構想の経過

内環状線は、昭和 60 年（1985 年）に松本市が作成した「松本市総合都市交通施設整備計画」において、都心外郭幹線道路として構想された。

昭和 50 年代後半、松本駅周辺や国道 19 号への交通が集中し、慢性的な交通渋滞を引き起こしており、さらにこの時期、中央自動車道豊科 IC（現安曇野 IC）までの開通を控え、広域交通体系に対応した施設整備の必要性が増していたため、昭和 60 年（1985 年）12 月に「松本市総合都市交通施設整備計画」を策定している。

この計画では、目標年次を昭和 75 年（平成 12 年（2000 年））に設定し、目標年次における中心部での商業業務区域の範囲を想定し、それを囲むように都心外郭幹線道路を設定した。

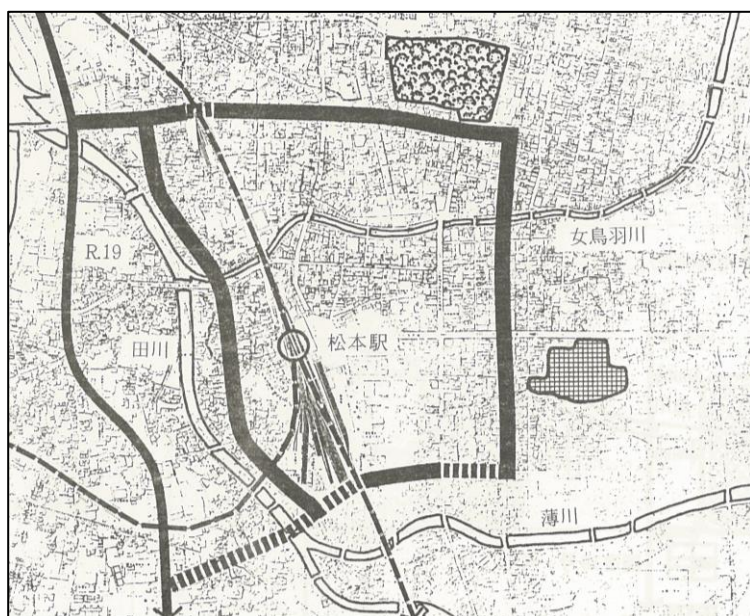


図 都心外郭幹線道路の設定



図 都心地区周辺における交通流動パターン

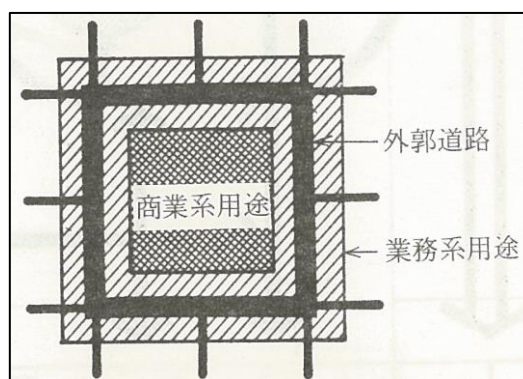


図 都心地区再編の考え方

出典：松本市「松本市総合都市交通施設整備計画（昭和 60 年 12 月）」

「松本市総合都市交通計画」（平成10年(1998年)3月策定）では、都心外郭幹線道路を内環状線として位置付け、中環状線、外環状線を含めて3環状線を形成し、中心部への交通集中の解消、円滑な移動環境の確保を図ることとしている。

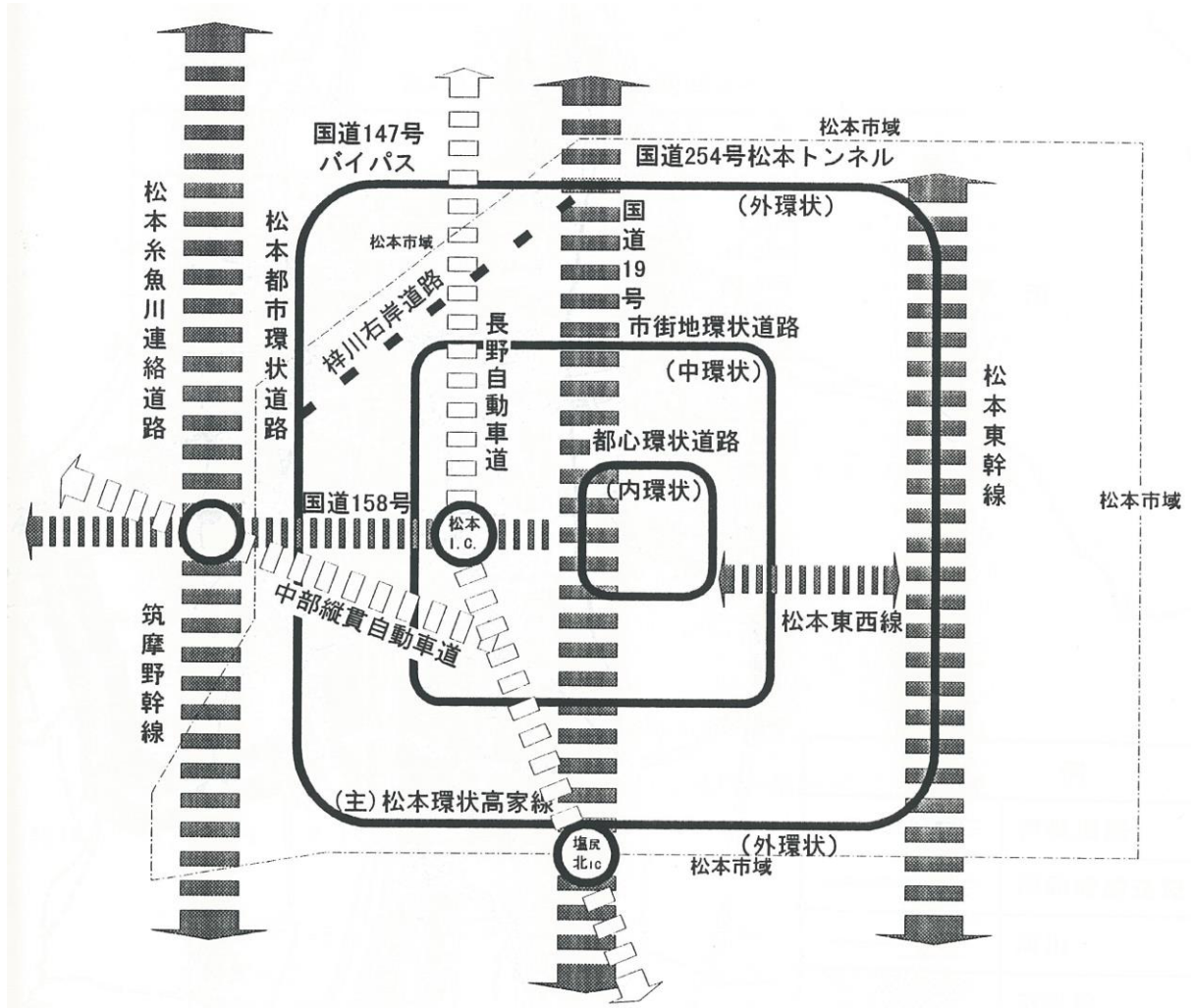


図 松本市域の幹線道路網体系

出典：松本市「松本市総合都市交通計画（平成10年3月）」

(2) 内環状線の整備

内環状線は本格的に整備が始まり、西側（国道19号）は、国が平成16年度（2004年度）から直轄事業として進めており、南側（内環状南線）は、長野県が街路事業として施工済みである。北側（内環状北線）は、県及び市が施工済みであり、直近では、大手二丁目交差点から松本城交差点までの区間を「外掘大通り」として、市が令和5年（2023年）に供用している。

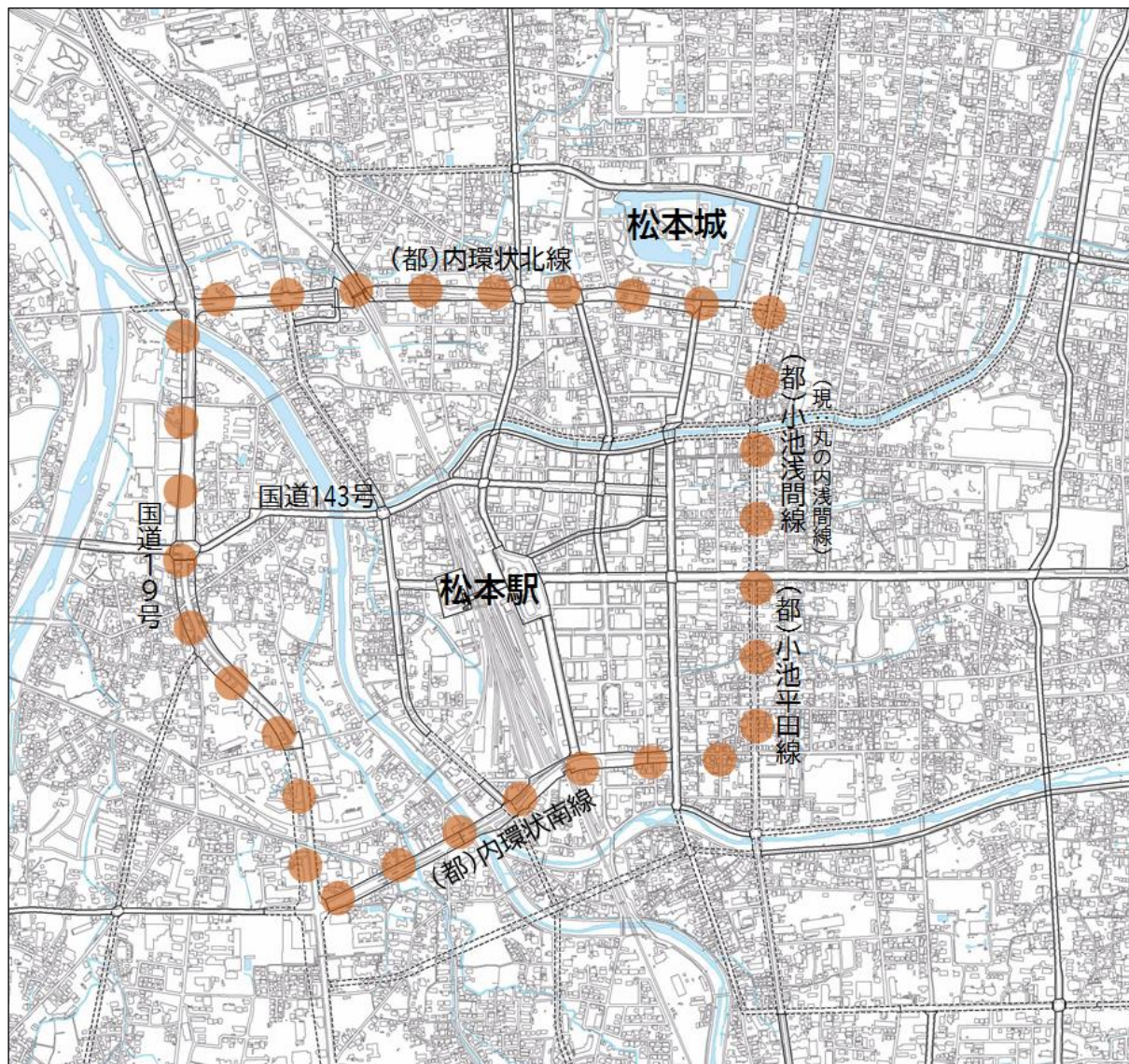


図 内環状線位置

(3) 内環状線東線の検討

西、北及び南側の整備が進む一方、東側については、想定される路線上で、縄手通り、中町通りなどの歴史・文化を生かしたまちづくりを行っており、城下町としての街並みの保全が考慮されていないことから、構想の決定以後、長年に渡って代替となるルートが検討され、未着手の状態であった。

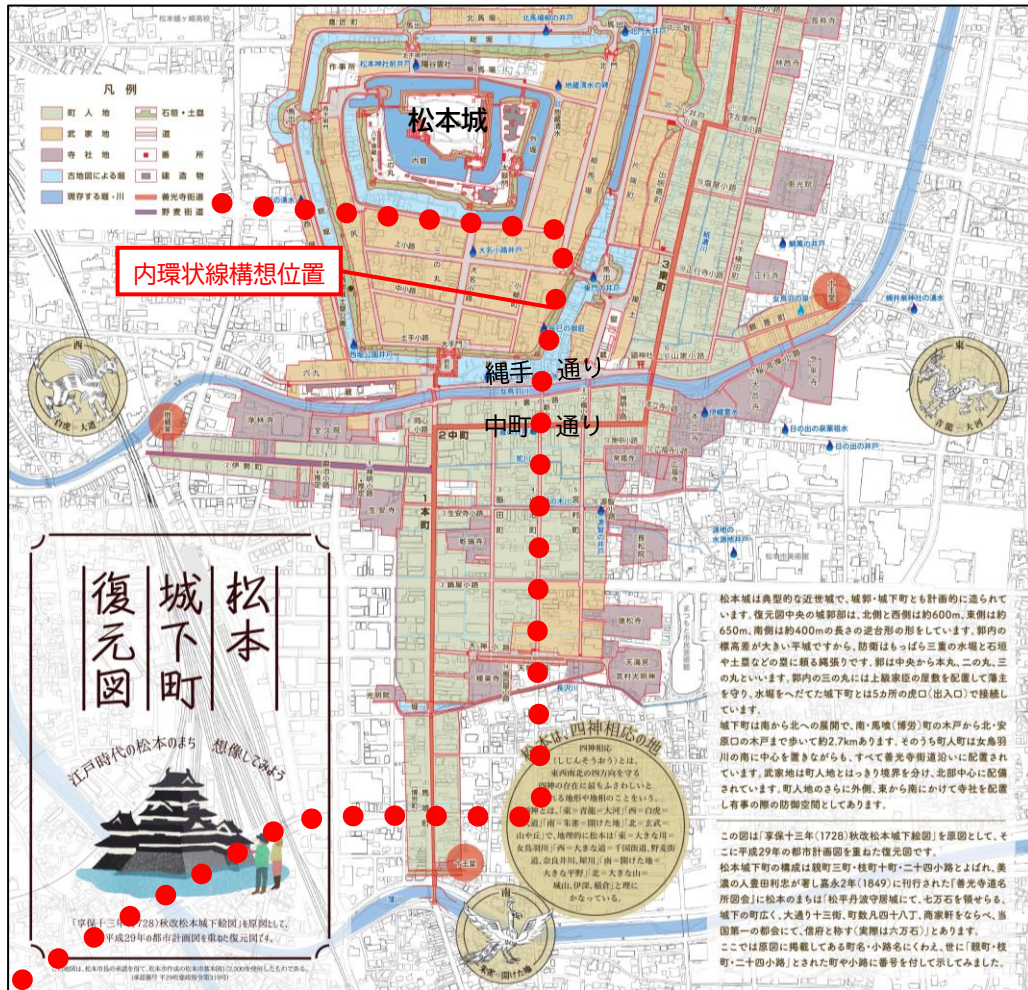


図 内環状線位置と城下町復元図重ね図

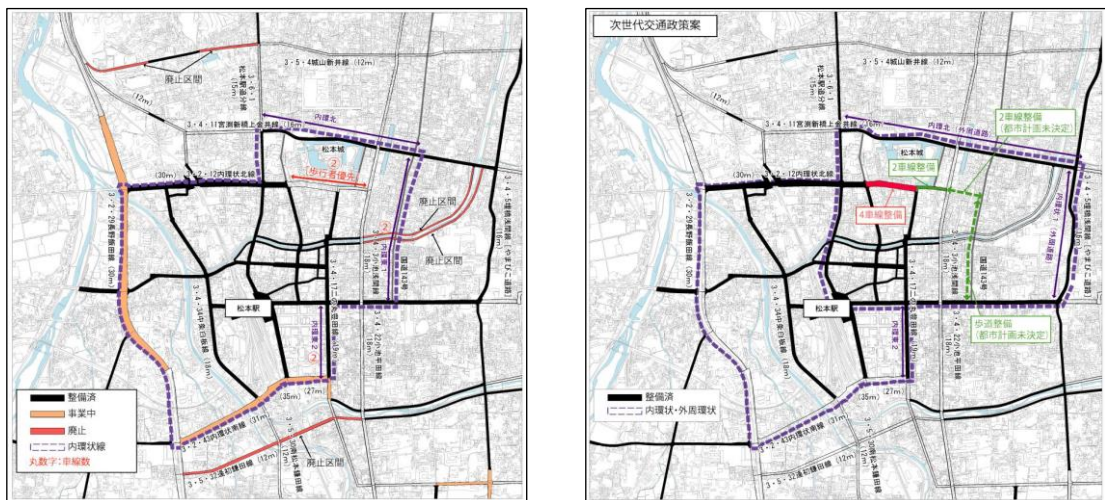


図 内環状東線ルート検討

内環状東線については、内環状北、南線との接続、これまでのまちづくりや土地利用との整合性などを考慮してルートを検討してきたが、構想の位置周辺も同様にまちづくりが進められてきていることなどから、決定に至らなかった。

構想の位置に存在していた(都)小池平田線及び(都)小池浅間線は、昭和36年(1961年)に都市計画決定され、決定後60年が経過していたことから、沿線の建築制限が長期化しており、「松本市総合都市交通計画」(平成23年(2011年)3月策定)の中で「事業実施上の支障」がある路線として、第1回都市計画道路の見直しの中で令和5年(2023年)3月に構想位置の部分を廃止し、内環状線構想に基づく新たな道路整備は行わないこととしている。

(4) まちなか幹線道路網

内環状線構想の前提が、松本駅を中心としたエリア内の通過交通を抑制することであったのに対し、今後目指す中心市街地の姿は、松本城、松本駅、あがたの森を中心とするエリアに、多様で高次の都市機能を集約し、回遊性を高めることで、利便性が高く、文化を楽しめるまちを目指すこととしている。

中心市街地への通過交通を分散し、歩行者優先エリアへの流入を抑制するための幹線道路網として「まちなか幹線道路網」を位置付け、整備を進めている。

今後は、中核的商業施設の閉店を契機とした中心市街地の再活性検討の方向性を含めて、まちなか幹線道路網の強化、歩行者優先エリアへの流入を抑制するより具体的な施策が必要である。

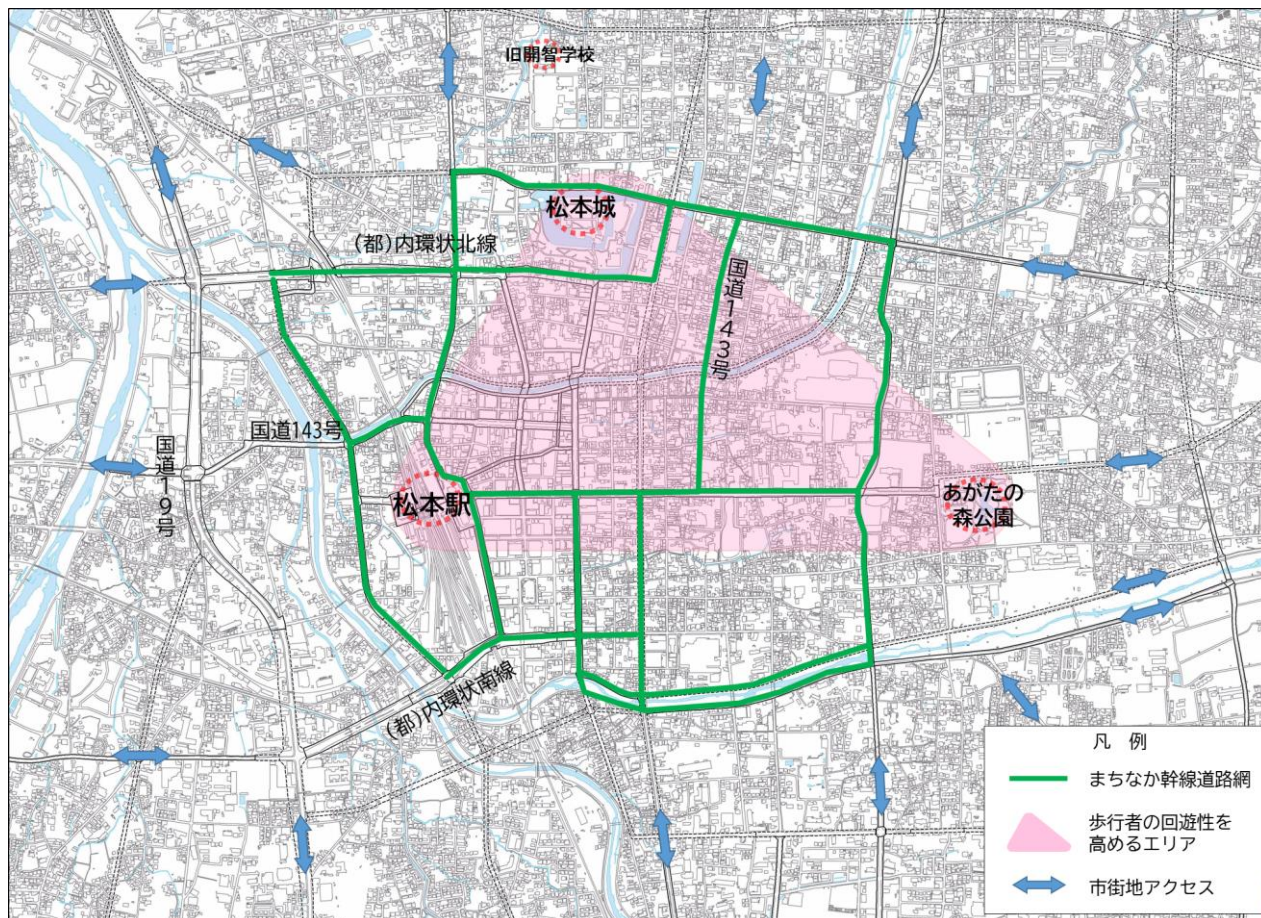


図 まちなか幹線道路網

3-3. 中心市街地再設計検討会議からの提言

令和7年2月松本PARCO、3月井上百貨店の閉店を契機として、松本市は、松本駅周辺から松本城までの「中核エリア」をまちの顔として再生するため、「中心市街地再設計検討会議」を設置し、令和7年3月24日に市長に提言書が提出された。

提言の中で、「“城下町松本”の歴史と自然を活かしたウォーカブルな空間を創出」の指針が示され、主要な交通を処理する幹線道路とウォーカブルな空間とするストリートの明確化や道路空間の再配分などについて、検討が必要とされている。

今後は、提言された内容に沿い、中核エリアの活性化に向けた将来像を検討する「えきまえエリアビジョン」や松本駅周辺の今後の整備方針となる「松本駅周辺交通ターミナル機能強化構想」等と並行し、中心市街地の道路ネットワークを整理し、ウォーカブルに資する具体的な対策を検討する。

都市計画道路の決定・変更については、この方針に合わせて、必要な手続きを実施するものとする。

12 再設計のイメージ 指針①～④統合版（指針に基づき今後検討が必要な事項）



28

図 松本市中心市街地再設計検討会議 提言書

4. 第2回都市計画道路見直しについて

4-1. 第2回見直しの目的

松本市は、第1回都市計画道路の見直しにより、「明らかに必要性が低い道路（区間）」や「物理的な実現性に支障のある道路（区間）」については、すでに廃止している。

第2回見直しは、第1回の経過を踏まえ、都市計画的な視点でより踏み込んだ内容とするため、以下の視点（コンセプト）を持ち進めることとする。

（1）計画延長と整備率の管理及び道路の需給バランスによる検証

- ・直近の都市計画道路整備の進捗から今後を展望すると、全線の整備完了は、約90年後と予測され、そこまで長期間に渡り道路整備を続けることの意義は疑問が残る。
- ・将来的な人口減による交通量の減少、道路整備に伴う交通容量の増加により、道路の需要と供給のバランスを見据えた整備が必要となる。
- ・都市計画道路の必要性や代替性等の視点で評価し、一定の基準で存続、変更、廃止候補として振り分け、適切な計画とする。

表 都市計画道路の進捗管理表〔再掲〕

	計画延長	供用ベース			
		整備延長	増減	整備率	増減
H30年度末	116,750	48,970	40	41.94%	0.03%
H31/R1年度末	115,520	49,089	119	42.49%	0.55%
R2年度末	115,520	49,203	114	42.59%	0.10%
R3年度末	114,960	49,760	557	43.28%	0.69%
R4年度末	108,330	50,010	250	46.16%	2.88%
R5年度末	108,330	50,644	634	46.75%	0.59%
R6年度末	108,330	51,278	634	47.33%	0.58%
R7年度末	108,330	51,912	634	47.92%	0.59%
R8年度末	108,330	52,546	634	48.51%	0.59%
}					
R96年度末	108,330	108,338	634	100.01%	0.59%

実績値

推計値

10年平均

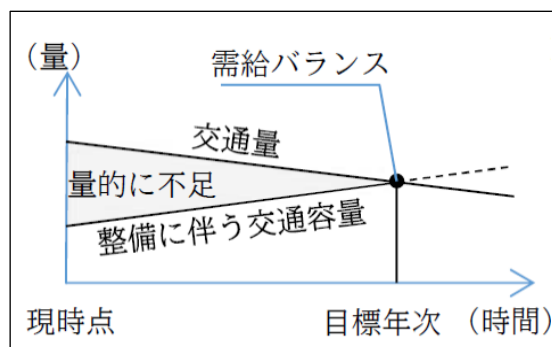


図 実現性検討イメージ

(2) 道路整備の優先整備路線群の設定

- ・限られた財源や既存ストックを有効活用し、効率的・効果的な道路整備とするために、整備の優先順位をつけることが有効である。
- ・道路整備の優先度は、他の道路整備、周辺の開発の状況等、多くの要因によって定まるものと考えられる。
- ・上記により、現時点で、確定した整備の順番は定まらないものの、都市計画道路を評価する指標としての必要性や実現性によって優劣をつけ、優先整備路線“群”として整理する。

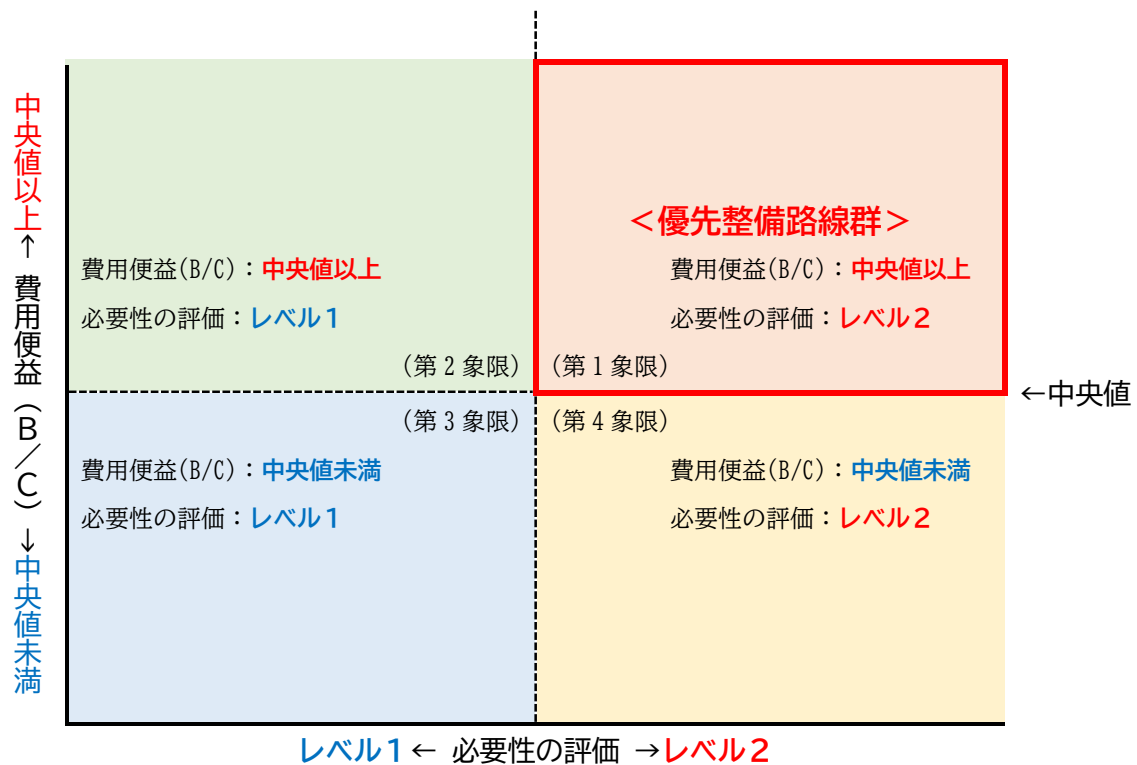


図 優先整備路線群の検討イメージ

4-2. 第2回見直しの進め方

第2回都市計画道路の見直しは、「長野県都市計画道路見直し指針（平成18年3月長野県土木部）」で定められている進め方に準拠し、各評価の視点は、第1回から更新して進めるものとする。

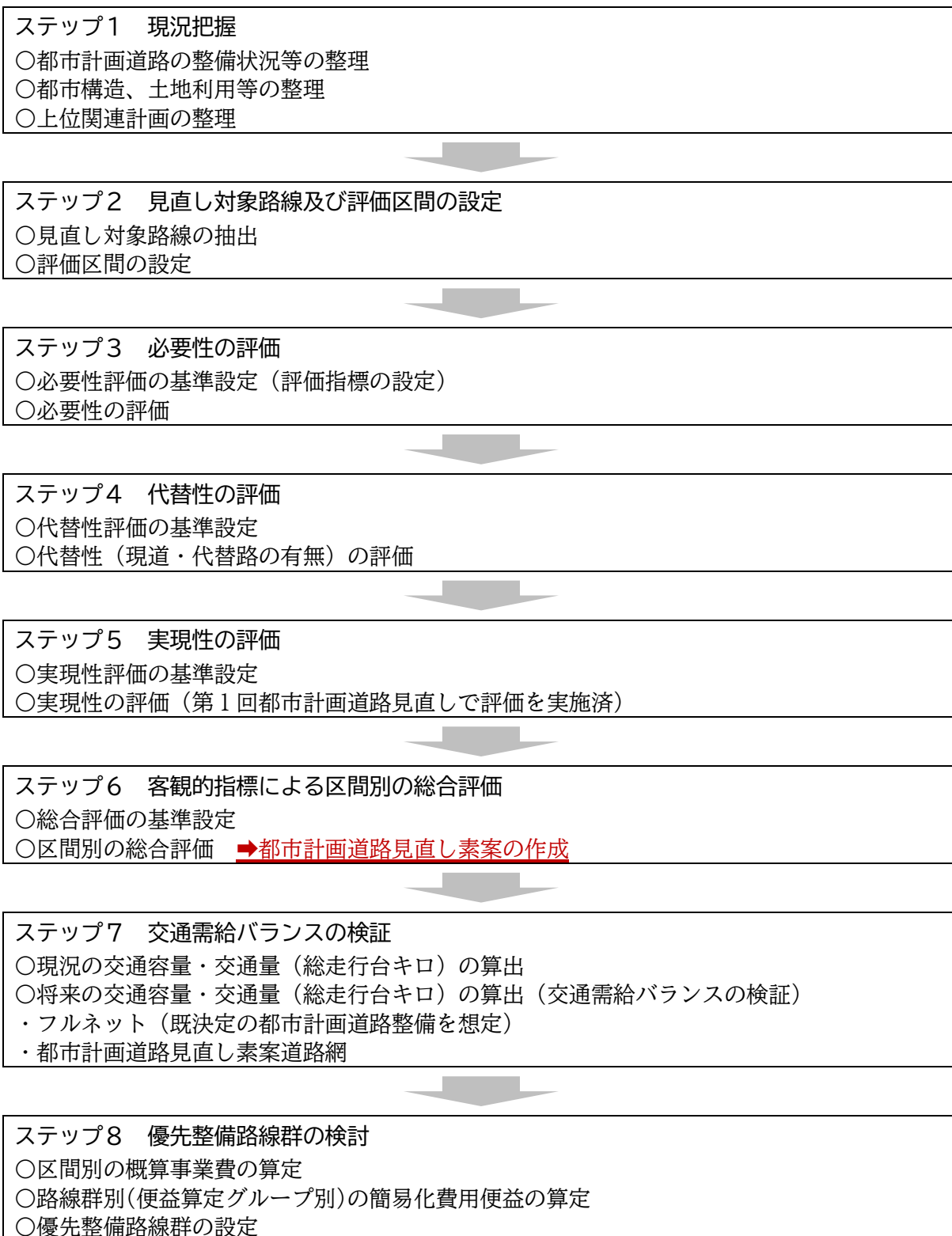


図 第2回見直しの検討フロー

5. 見直し対象路線及び評価区間の設定

5-1. 見直し対象路線及び評価区間設定の考え方

見直し対象とする都市計画道路は、「幹線街路」かつ「未整備区間（概成済を含む）」とする。
評価区間については、前回見直しにおける区間設定も踏まえつつ、「①整備状況の変化点」、
「②主要交差点部」、「③未整備区間での現道の有無」を基準として区間分割を行った。

表 見直し対象とする都市計画道路の考え方

1	幹線街路	・都市計画道路のうち、自動車専用道路・区画街路等を除く「幹線街路」を対象とする。 ・自動車専用道路については、国土レベルでのネットワークを形成していることから、対象外とする。 ・区画街路・特殊街路は地区レベルの道路であるため、対象外とする。
2	未整備区間	・未整備区間（概成済を含む）を見直し対象とする。 ・なお、「事業中区間」及び、松本市第7次道路整備五箇年計画の「整備予定路線に位置づけられている区間」については、対象外とする。

都市計画道路の番号について『○・□・△』		
区分(○)	1:自動車専用道路	8:特殊街路 (歩行者専用道・自転車道・自転車歩行者道)
	3:幹線街路	9:特殊街路 (都市モノレール専用道)
	7:区画街路	対象街路
規模(□)	1:幅員40m以上	4:幅員16m以上22m未満 7:幅員8m未満
	2:幅員30m以上40m未満	5:幅員12m以上16m未満
	3:幅員22m以上30m未満	6:幅員8m以上12m未満
一連番号(△)	当該都市計画区域ごとに、区分ごとの一連番号を付しています。	

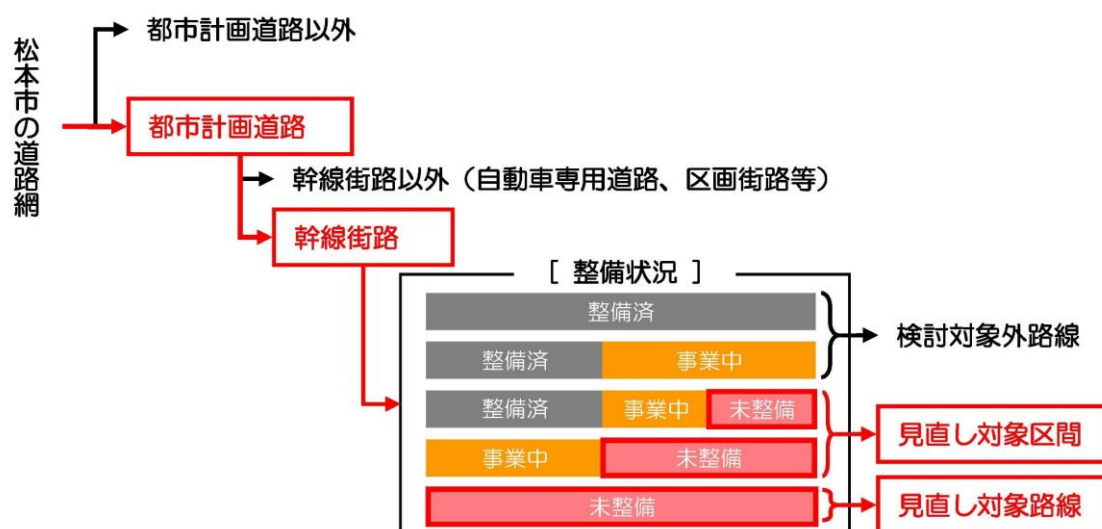


図 見直し対象路線抽出の考え方

なお、行政間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、今回の見直しの対象外とする。上記路線は、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する。

■ 長野県広域道路交通計画の概要

策定年次	令和3年（2021年）3月
対象範囲	長野県全域
計画期間	令和3年度（2021年度）～概ね20～30年間

a. 広域道路ネットワーク計画

【道路ネットワークの考え方】

- 広域道路整備基本計画（平成10年策定）を基本にネットワークの見直しを行います。
- 路線の区分は、国の定義する「高規格道路」、「一般広域道路」及び「構想路線」に加え、「その他主要な道路」として県内の広域的な道路網を補完する道路の4階層とします。
- 隣接県をつなぐ道路網整備構想について、県境を越えて連携する取組を推進します。

○ 道路の区分

（ア）高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する道路です。

また、地域の実情や将来像に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路です。

（イ）一般広域道路

高規格道路以外の道路で、広域交通の拠点となる都市などを連絡する道路であり、サービス速度が概ね40km/h以上の道路です。

（ウ）構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、現段階では起終点が決まっていないが、今後、必要な検討を進めていく道路です。

（エ）その他主要な道路

上記（ア）（イ）（ウ）以外の道路で、全ての補助国道と主な県道等のうち、広域道路整備基本計画の広域道路（交流促進型・地域形成型）、主要な交通拠点及び高速道路ⅠCに直結する主な道路です。

また、災害に強い道路として、防災課題を解消するためのバイパスを計画・実施する道路も含まれます。

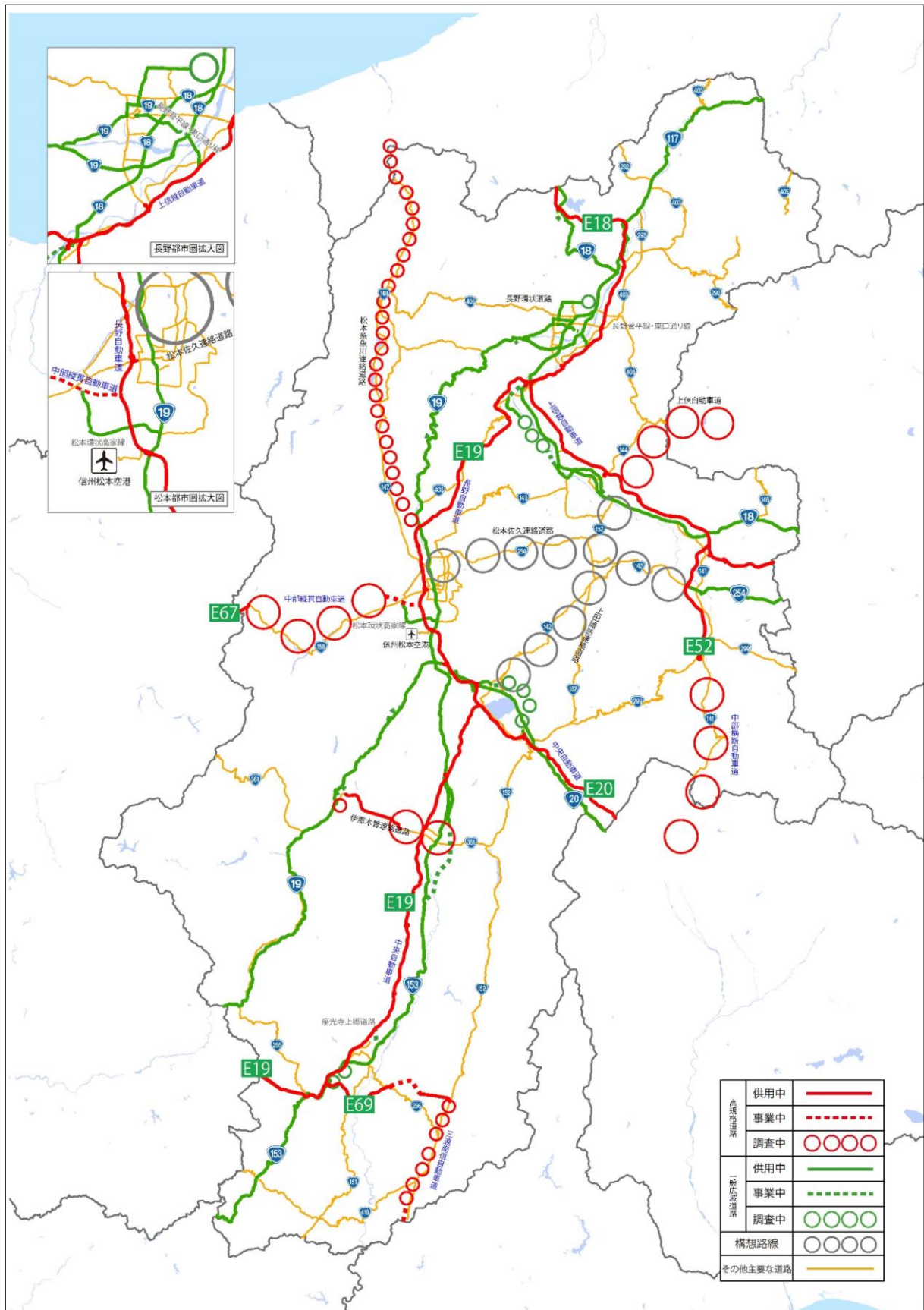


図 【長野県広域道路交通計画】 広域道路ネットワーク計画

5-2. 見直し対象路線及び評価区間の設定

見直し対象路線及び評価区間を以下のとおり設定した。

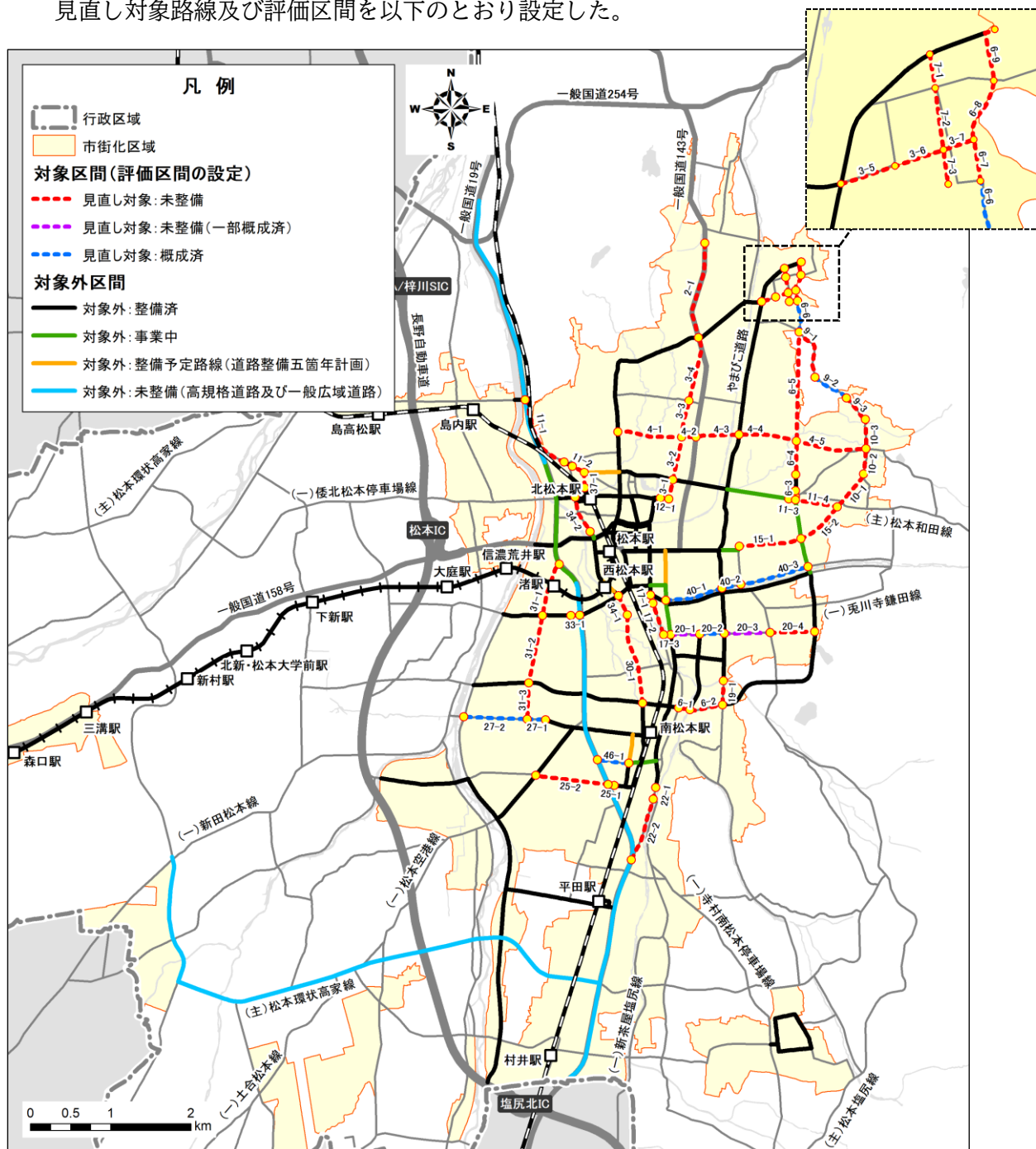


図 見直し対象路線及び評価区間の設定

全 58 路線 計画延長 約 108.3km		
整備済 約 50.0km (46%)	事業中 約 9.9km (9%)	未整備 約 48.4km (45%)
整備予定路線※ ¹ 約 1km	未整備※ ² (高規格道路及び 一般広域道路) 約 17km	【見直し対象】 未整備 約 30km

※1：松本市第7次道路整備五箇年計画で定める「整備予定路線」

※2：長野県広域道路交通計画（R3.3）で定める「高規格道路」及び「一般広域道路」

表 見直し対象路線及び評価区間一覧 (1/2)

連番	区間 番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	整備状況
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	未整備
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	未整備
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	未整備
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	未整備
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	未整備
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	未整備
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	未整備
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	未整備
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	未整備
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	18	0.15	未整備
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	18	0.45	未整備
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	未整備
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	未整備
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.43	未整備（一部概成済）
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.14	未整備
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備
22	6-9	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備
23	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.12	未整備
24	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.21	未整備
25	7-3	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備
26	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備
27	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済
28	9-3	3・6・9 大村湯の原線	9	0.27	未整備
29	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備
30	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備
31	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備
32	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	1.09	未整備
33	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.13	未整備
34	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	未整備
35	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.58	未整備
36	12-1	3・2・12 内環状北線	16	0.16	未整備
37	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	16	0.80	未整備
38	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	12	0.64	未整備
39	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備
40	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.46	未整備
41	17-3	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備
42	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備
43	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備（一部概成済）
44	20-2	3・5・20 林豊田線	15	0.33	概成済

表 見直し対象路線及び評価区間一覧（2/2）

連番	区間 番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	整備状況
45	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備（一部概成済）
46	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備
47	22-1	3・4・22 小池平田線	12	0.16	未整備
48	22-2	3・4・22 小池平田線	12	0.81	未整備
49	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備
50	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	未整備
51	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	16	0.29	概成済
52	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	12	0.78	概成済
53	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	未整備
54	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	未整備
55	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	未整備
56	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備
57	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	未整備
58	34-1	3・4・34 中条白板線	12	0.26	未整備
59	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	未整備
60	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	未整備
61	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済
62	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	概成済
63	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済
64	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	概成済
計				30.2	

6. 必要性の評価

6-1. 必要性の評価指標の設定

(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

(2) 必要性の評価指標の設定

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以下のとおり設定した。

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	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

(次ページ以降、必要性の評価結果)

6-2. 必要性の評価結果

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。

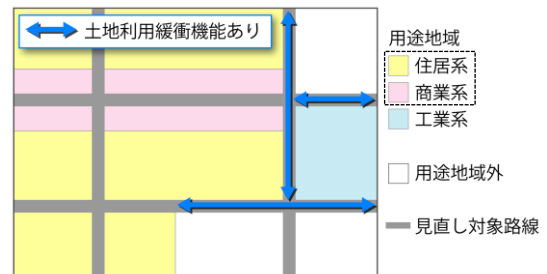
(1) 都市環境機能

① 土地利用緩衝機能

a. 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、『沿道の用途地域が道路を境に異なる道路(区間)』を「土地利用の緩衝機能のある道路」と評価する。



b. 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。

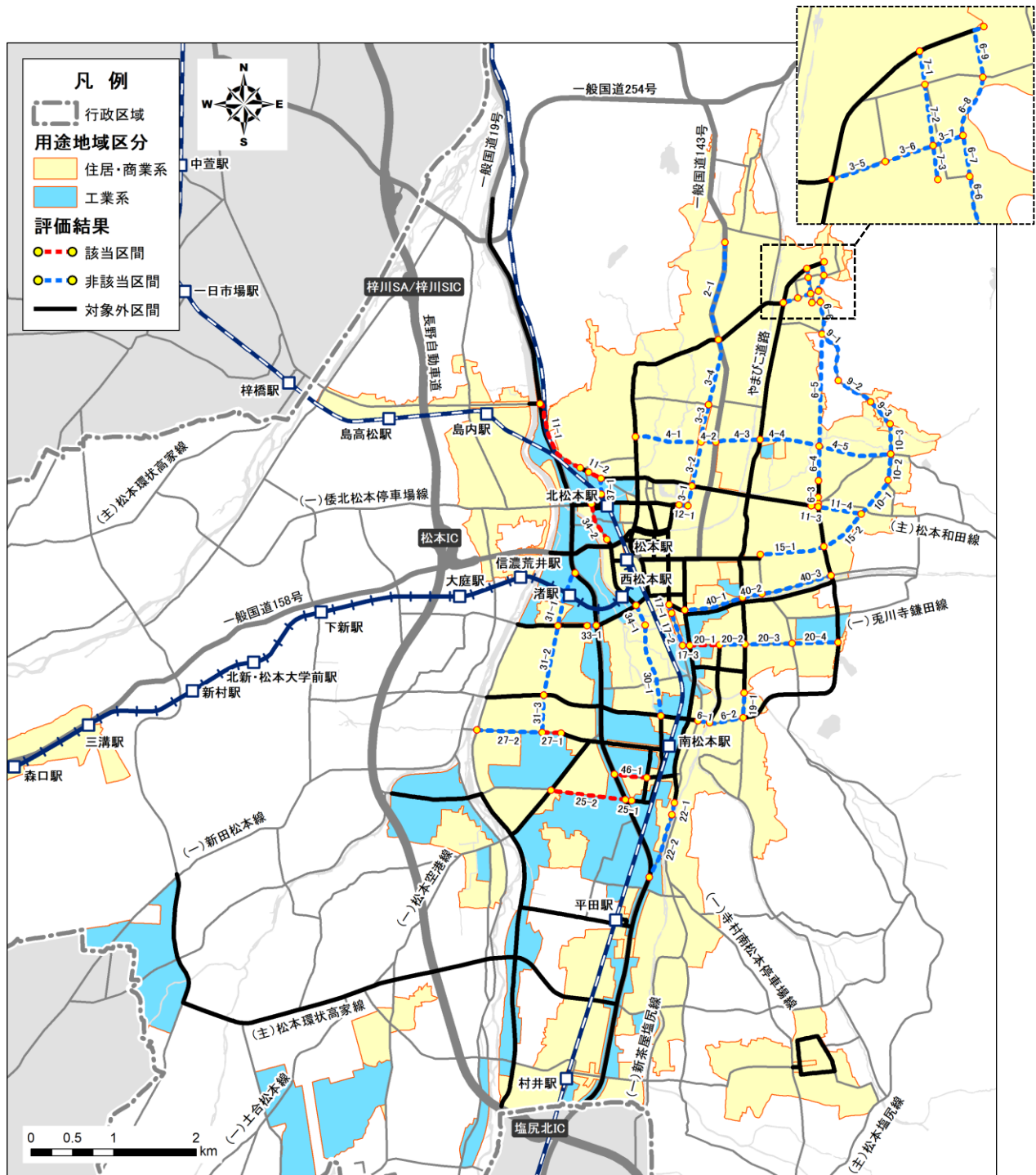


図 【都市環境機能】土地利用緩衝機能に関する評価結果

※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

a. 評価基準

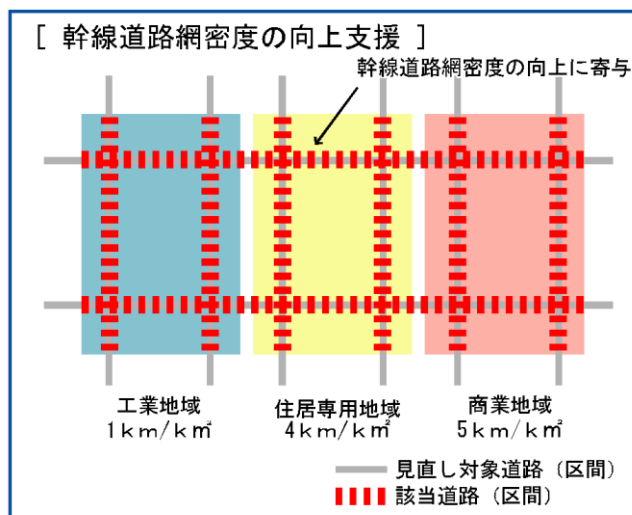
都市計画運用指針において、郊外住宅地では1km²を標準とする近隣住区を囲むように幹線道路を配置することが望ましいとされている。

そのため、住居系、工業系用途地域内にある区間（道路）については、『国県道及び2車線以上の市道で囲まれた1街区の面積が1km²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、「ゆとり社会と街づくり道づくり」（建設省）において、幹線道路網の適切な配置密度として、商業地域は、5km/km²以上を満たすことが望ましいとされている。

そのため、中心市街地周辺の商業地域内にある区間（道路）については、幹線道路網密度が5km/km²未満となっている区間を「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、郊外の温泉地である地理的条件、特性上対象外とする。



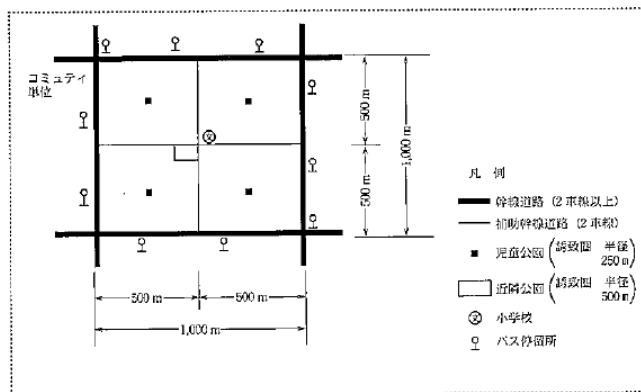
Column

●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4km/km²、商業を中心とする市街地の道路網密度を5～7km/km²、工業を中心とする市街地の道路網密度を1～2km/km²、用途地域の加重平均で都市全体で3.5km/km²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1km²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2km/km²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見られること。
- ② 3.5km/km²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、1km²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Ⅱ（都市交通施設編）P37 より

b. 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。

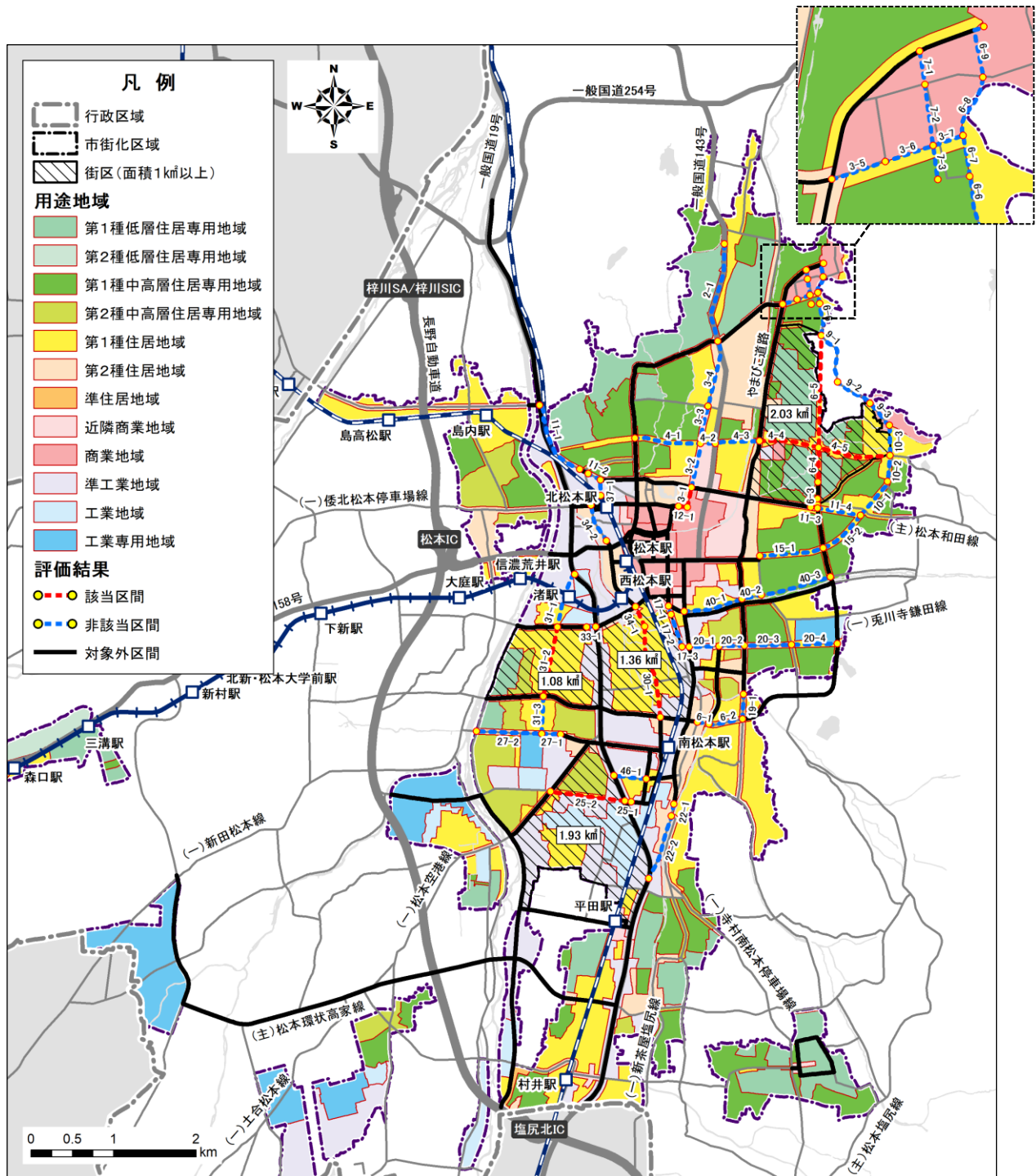


図 【都市環境機能】幹線道路網密度の向上機能に関する評価結果

※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。

(2) 都市防災機能

① 緊急輸送機能

a. 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。

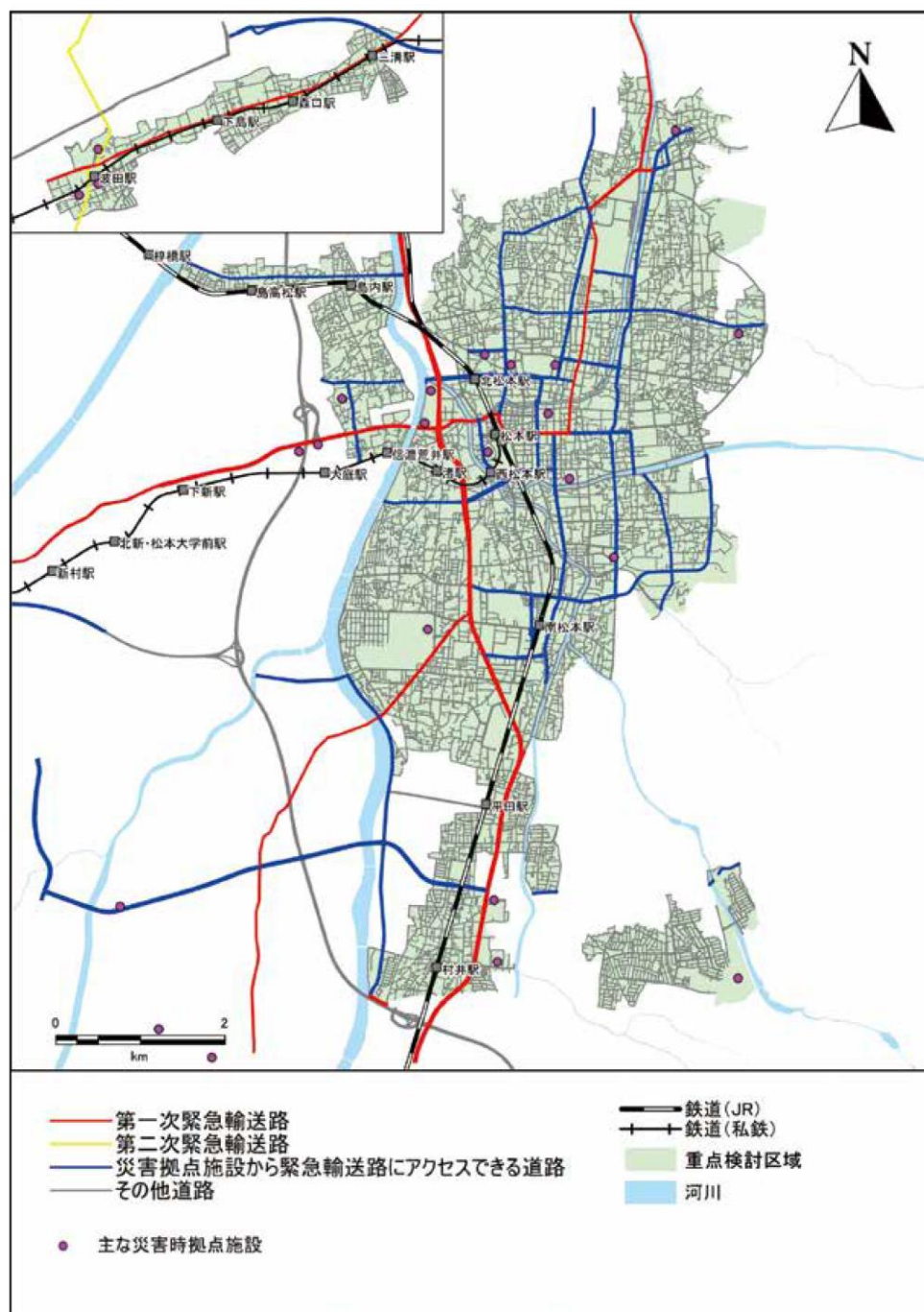


図 【参考】緊急輸送路等要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

b. 評估結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「17 区間」が該当する。

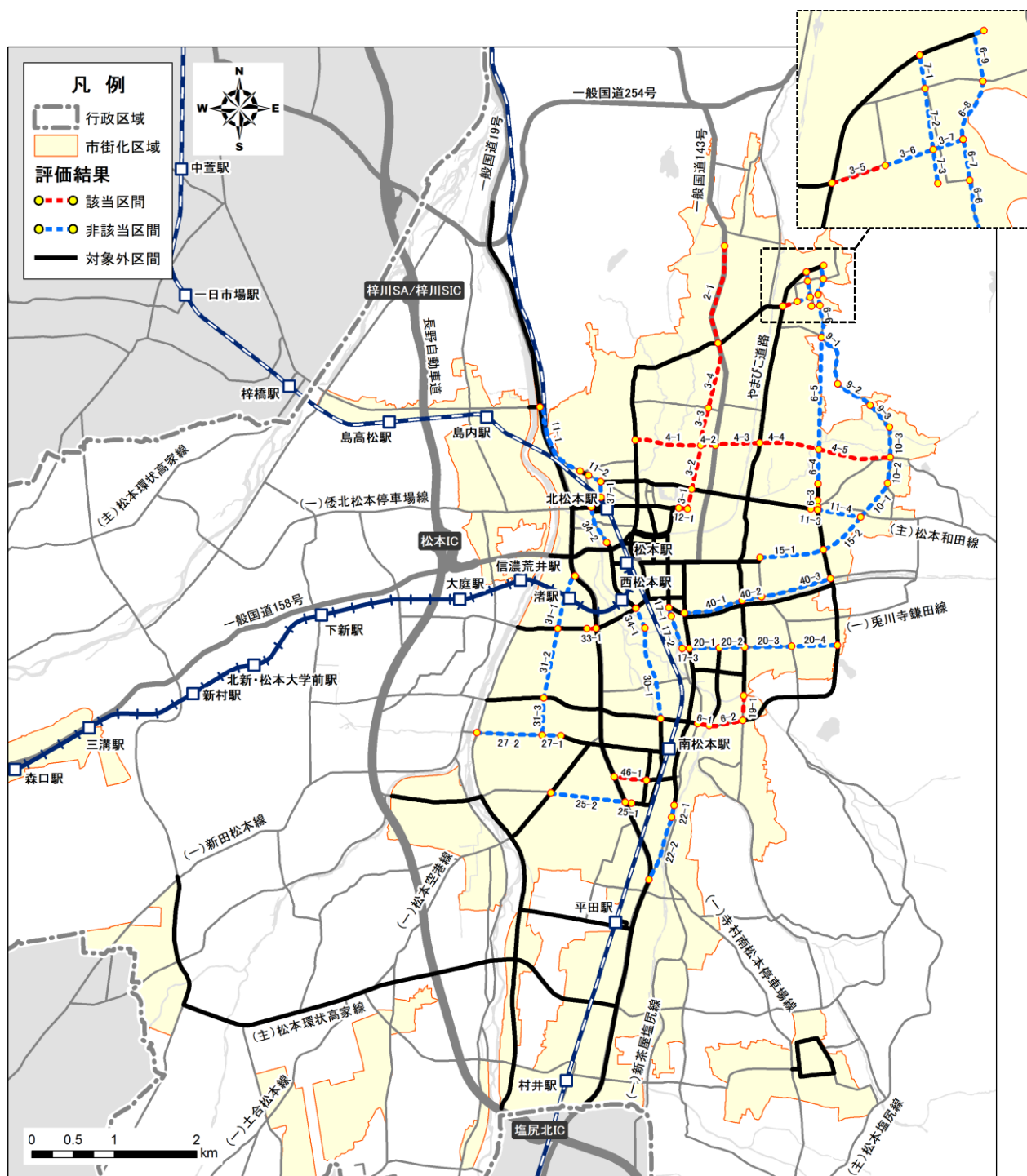


図 【都市防災機能】 緊急輸送機能に関する評価結果

※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）

a. 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。

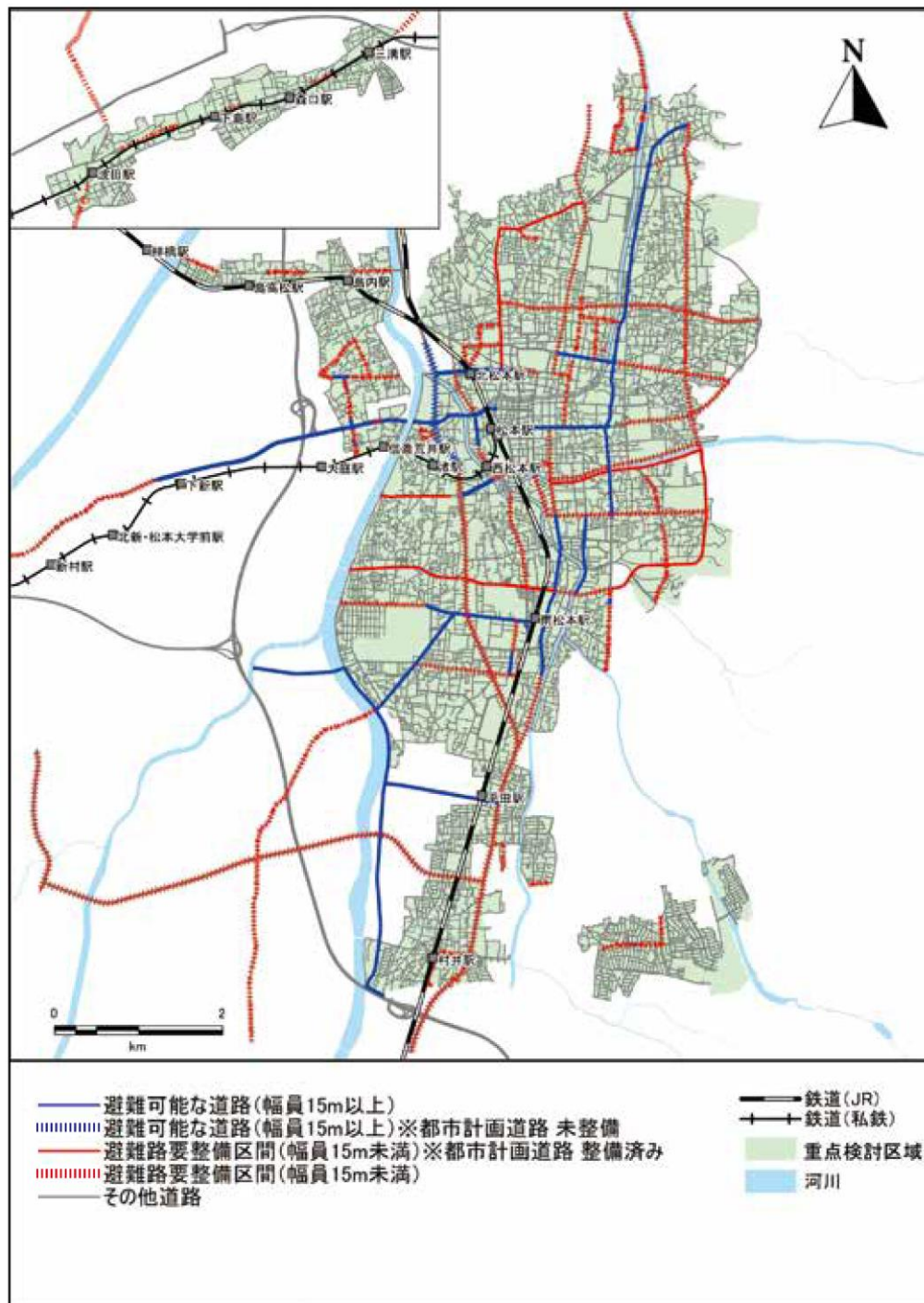


図 【参考】避難路要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「46 区間」が該当する。

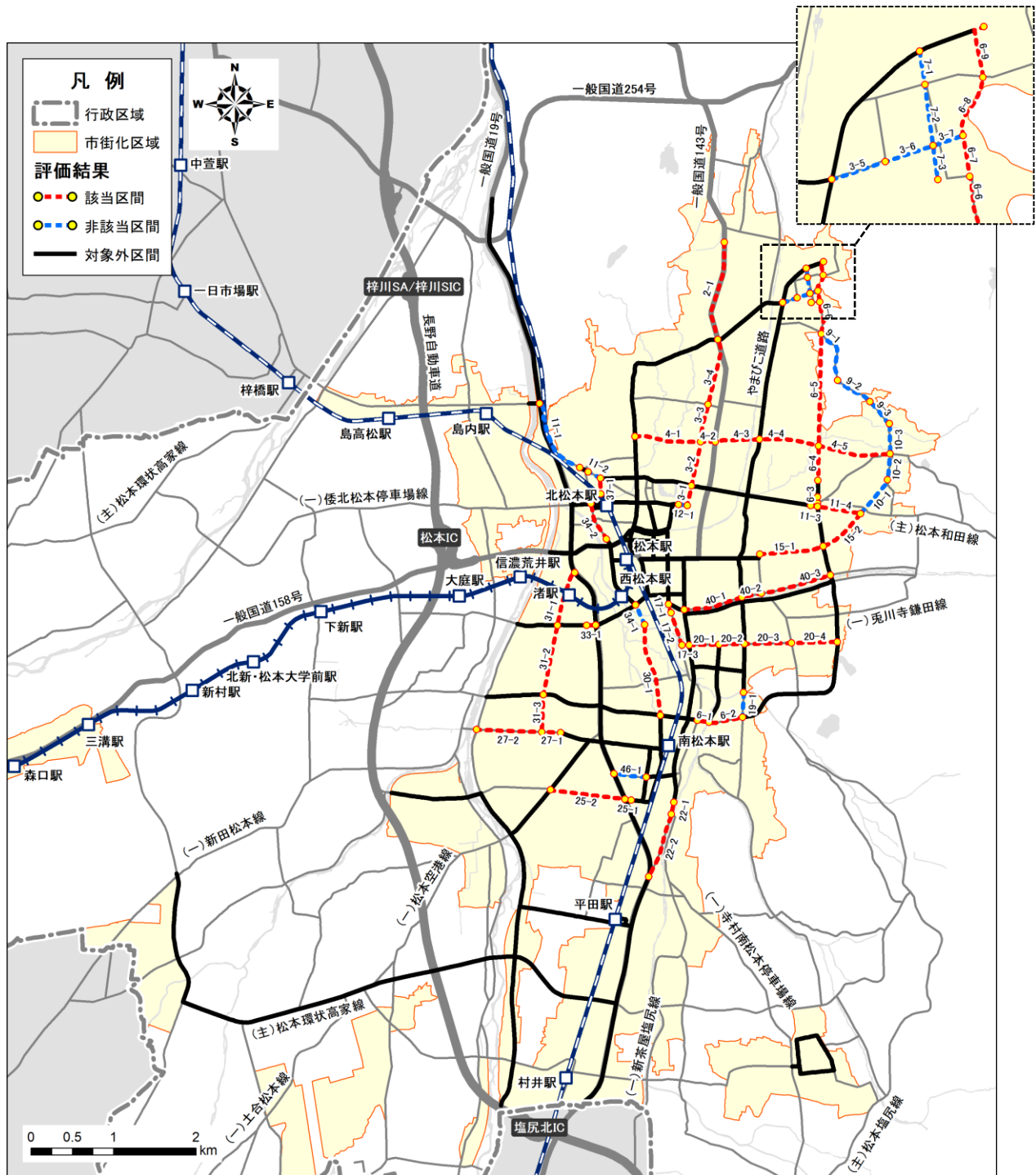


図 【都市防災機能】避難支援機能（地震災害）に関する評価結果

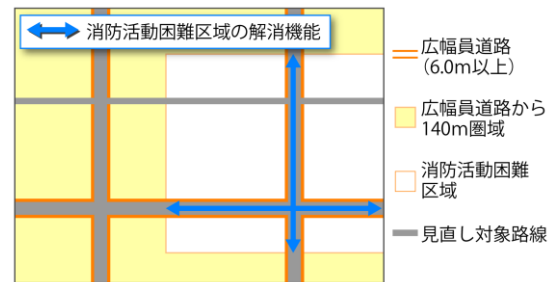
※避難路要整備区間に位置づけられている区間を「該当区間」として評価した。

③ 消防活動困難区域の解消機能

a. 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（140m※²）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)」）

b. 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。

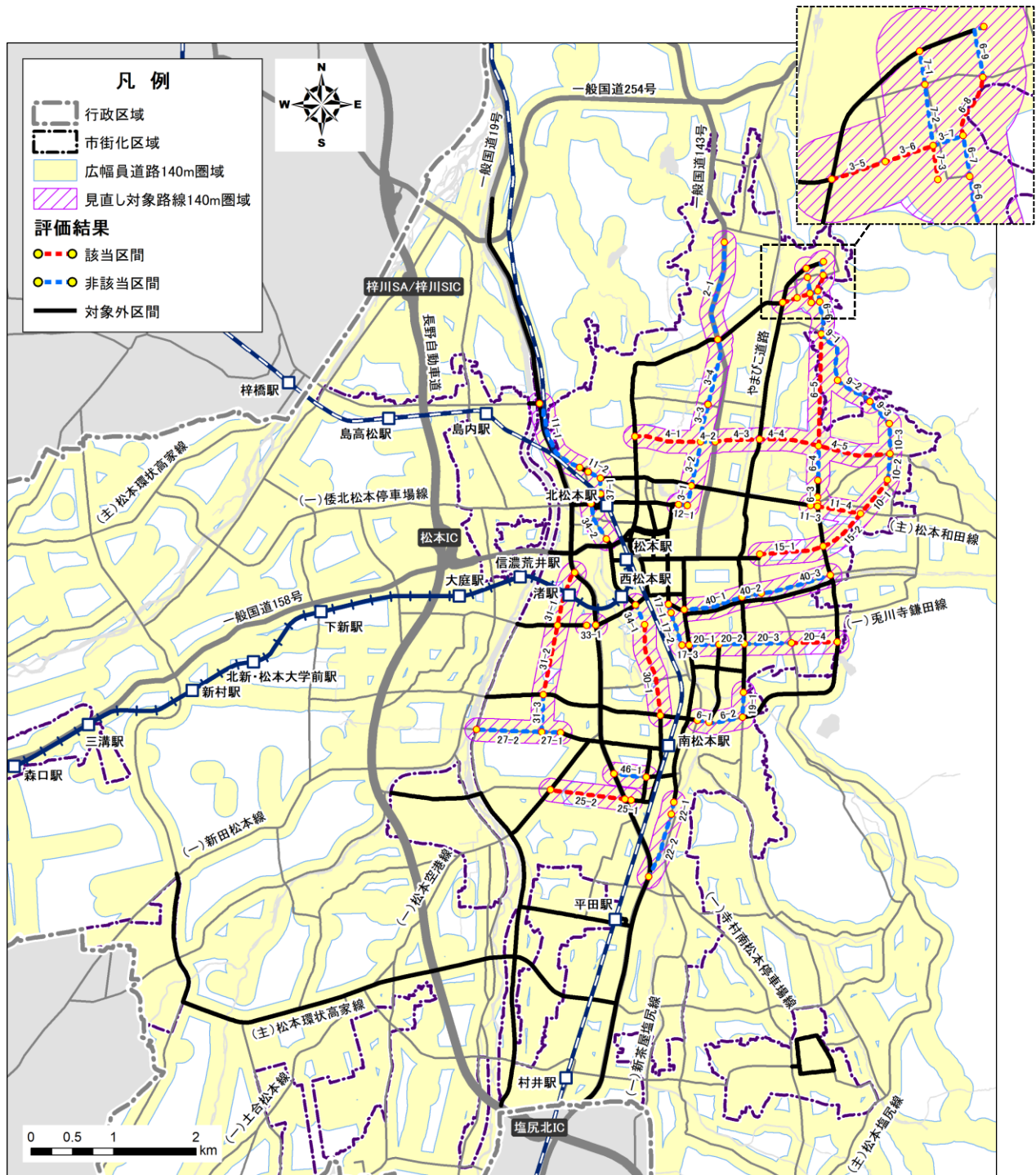


図 【都市防災機能】消防活動困難区域の解消機能に関する評価結果

※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

a. 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。

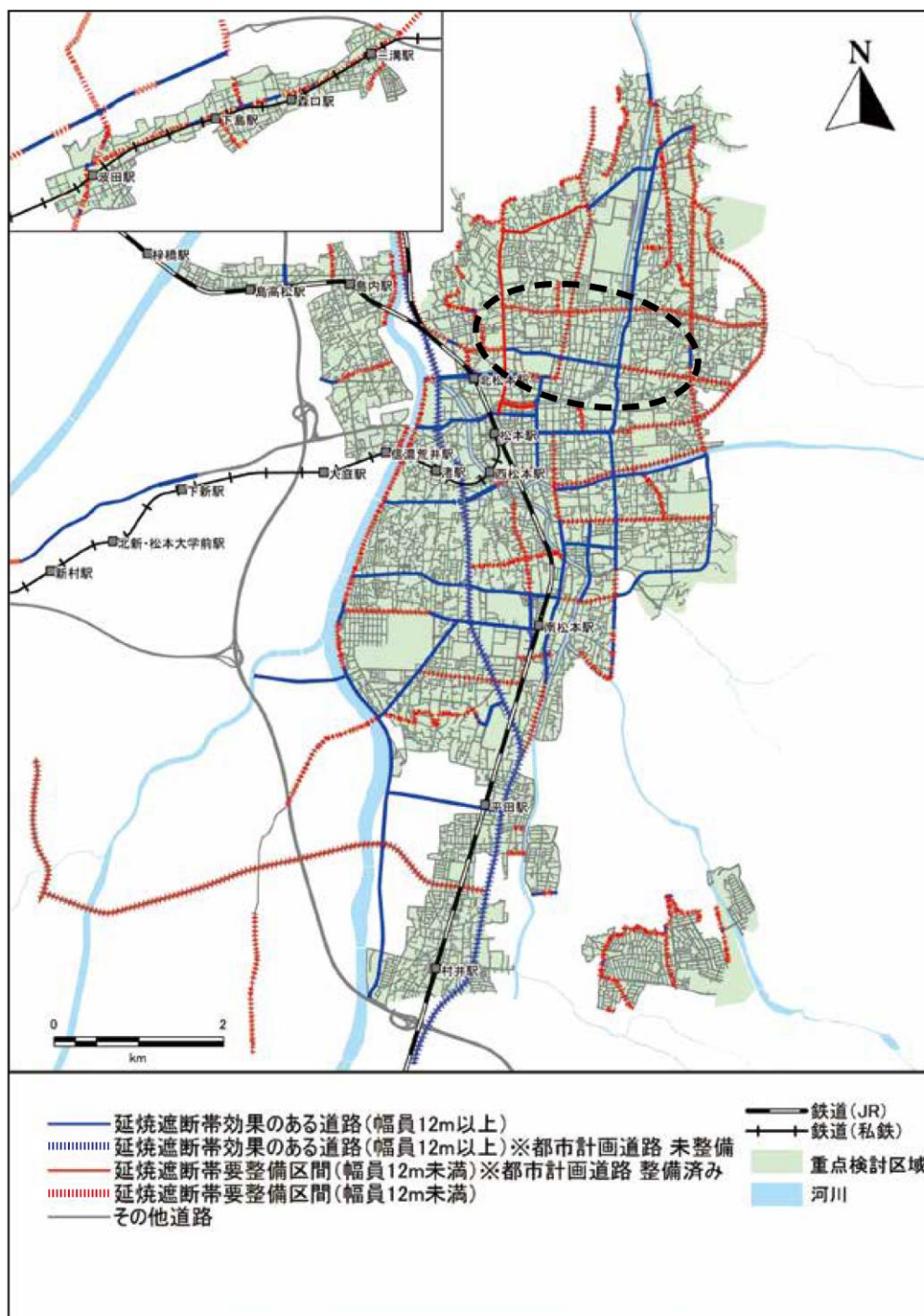


図 【参考】延焼遮断帯要整備区間（松本市防災都市づくり計画）

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「51 区間」が該当する。

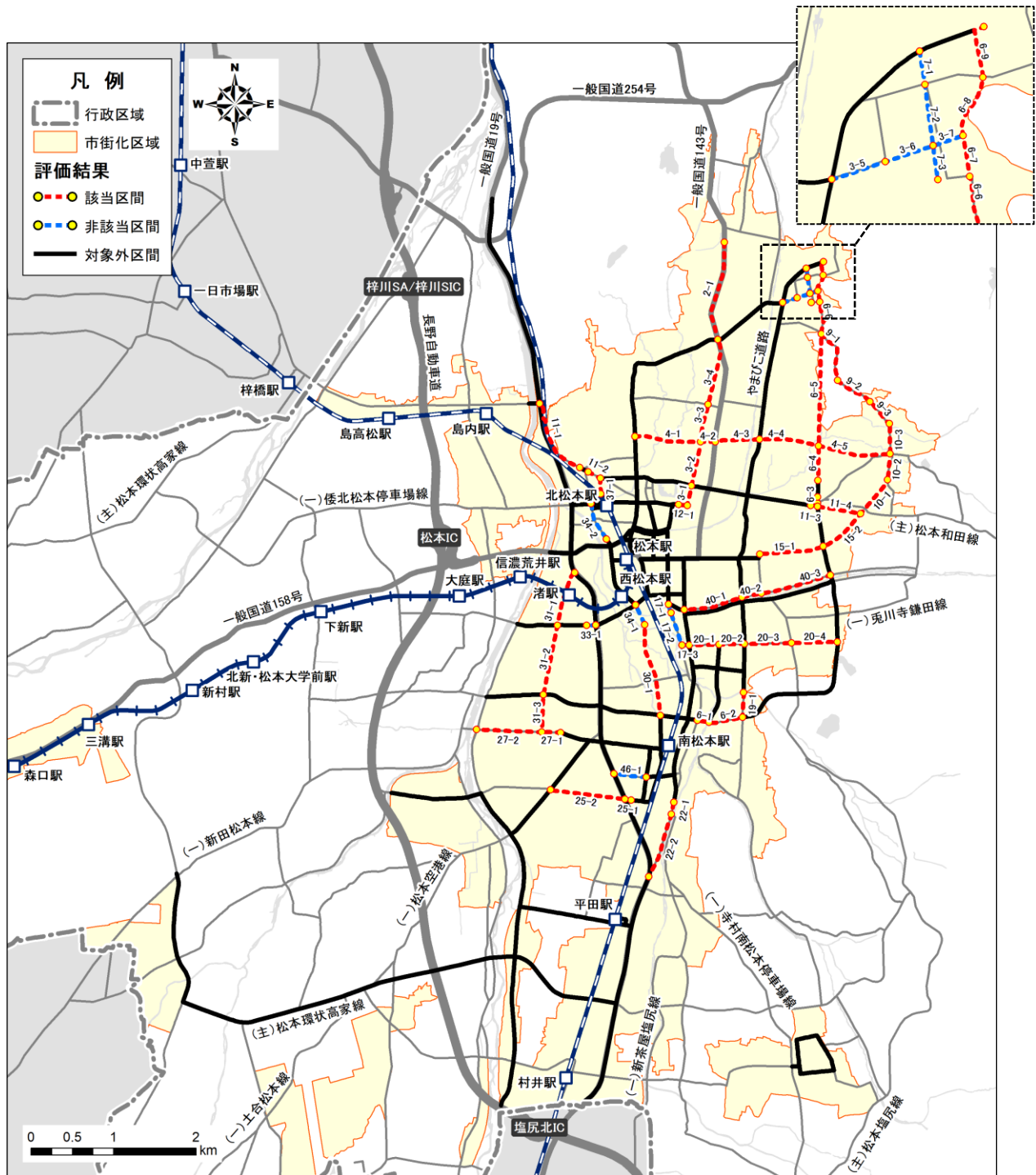


図 【都市防災機能】延焼遮断機能に関する評価結果

※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）

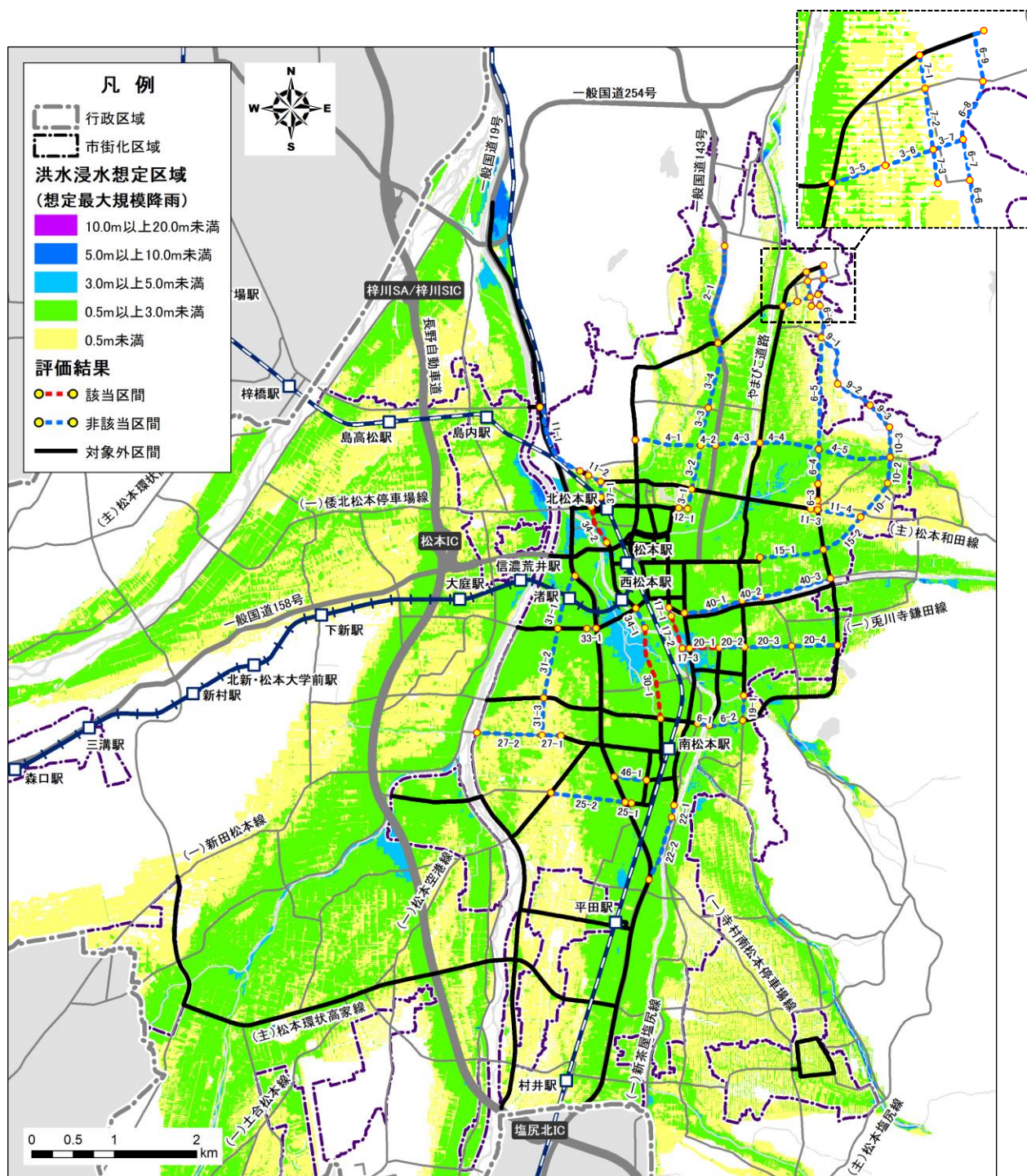
a. 評価基準

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）

b. 評估結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「5区間」が該当する。



【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。

(3) 収容空間機能

① 電線共同溝の収容機能

a. 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。

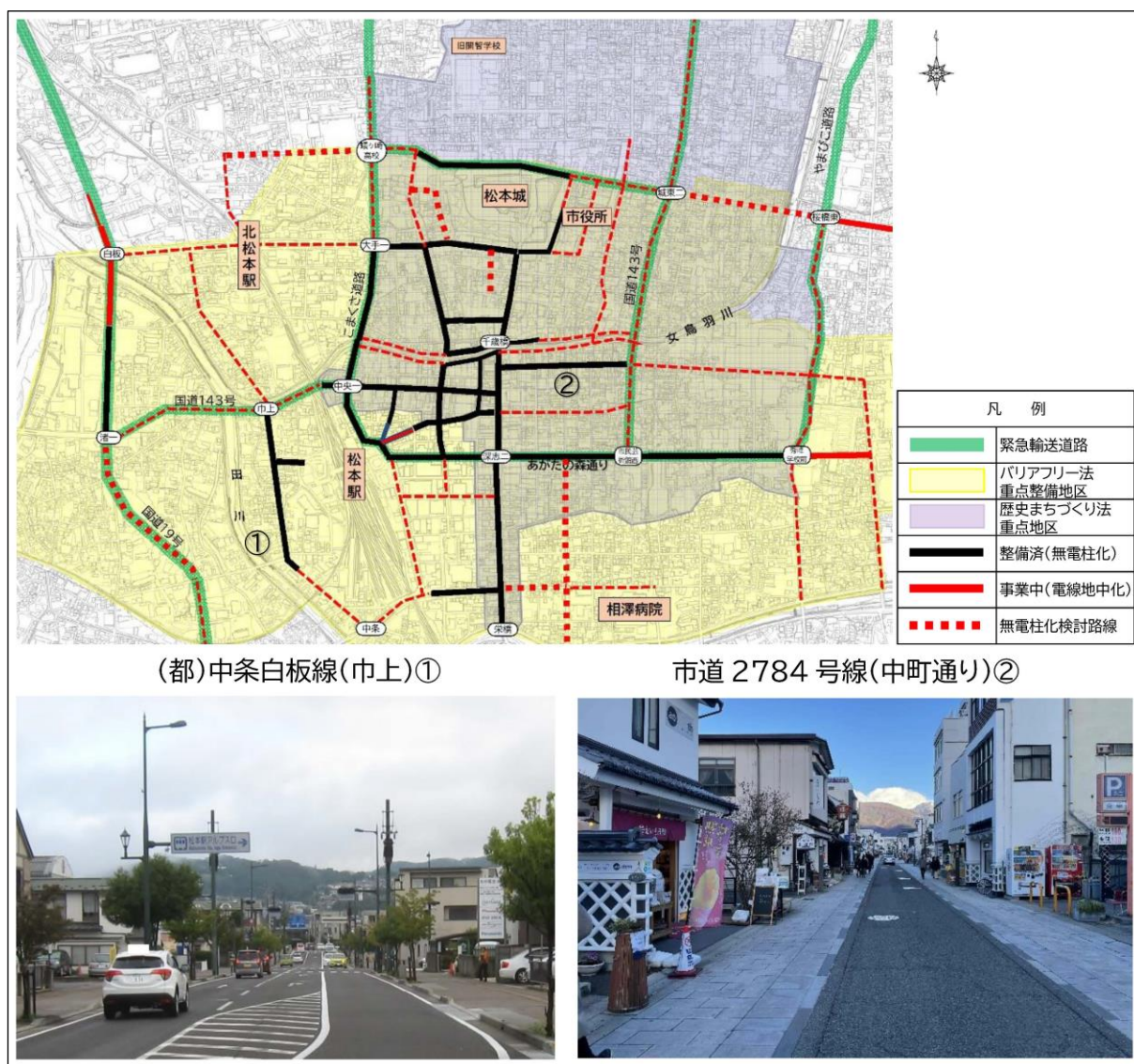


図 【参考】無電柱化検討路線（松本市第7次道路整備五箇年計画）

b. 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。

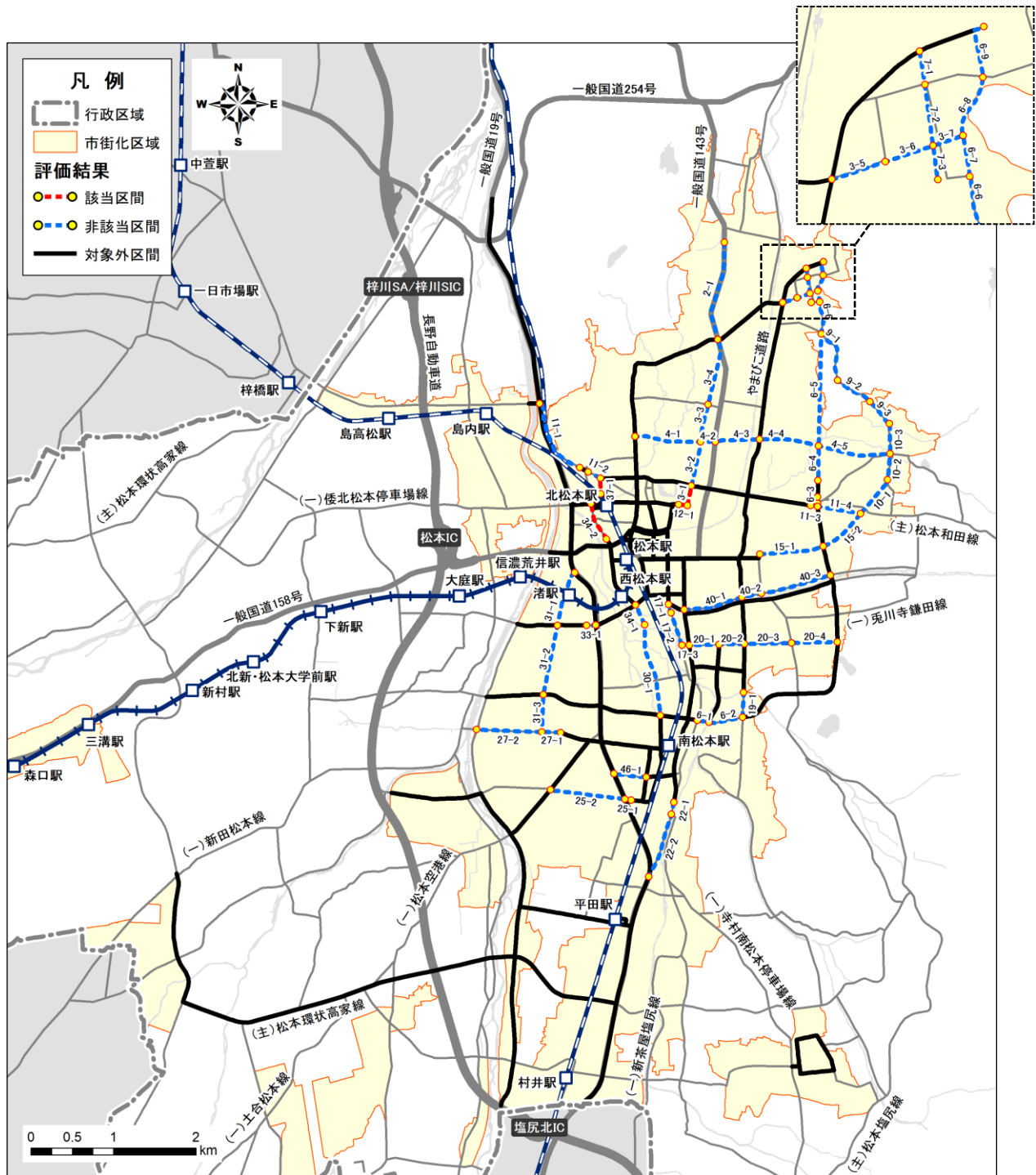


図 【収容空間機能】電線共同溝の収容機能に関する評価結果

※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

a. 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。

表 各区間に対応するバス路線一覧

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

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「32 区間」が該当する。

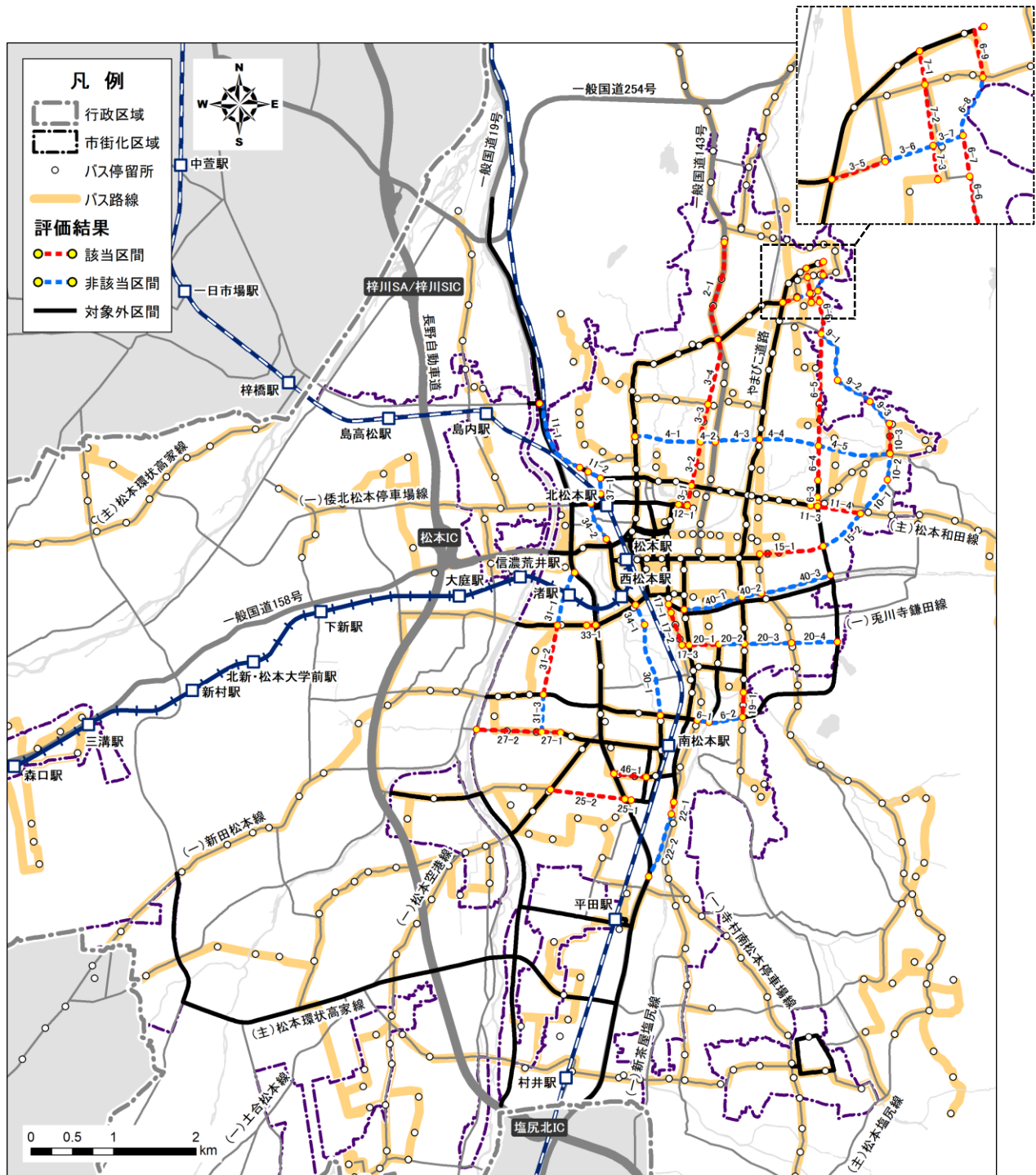


図 【収容空間機能】公共交通運行支援機能に関する評価結果

※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。

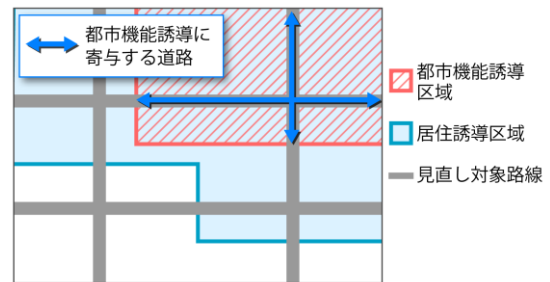
(4) 市街地形成機能

① 都市機能誘導機能

a. 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

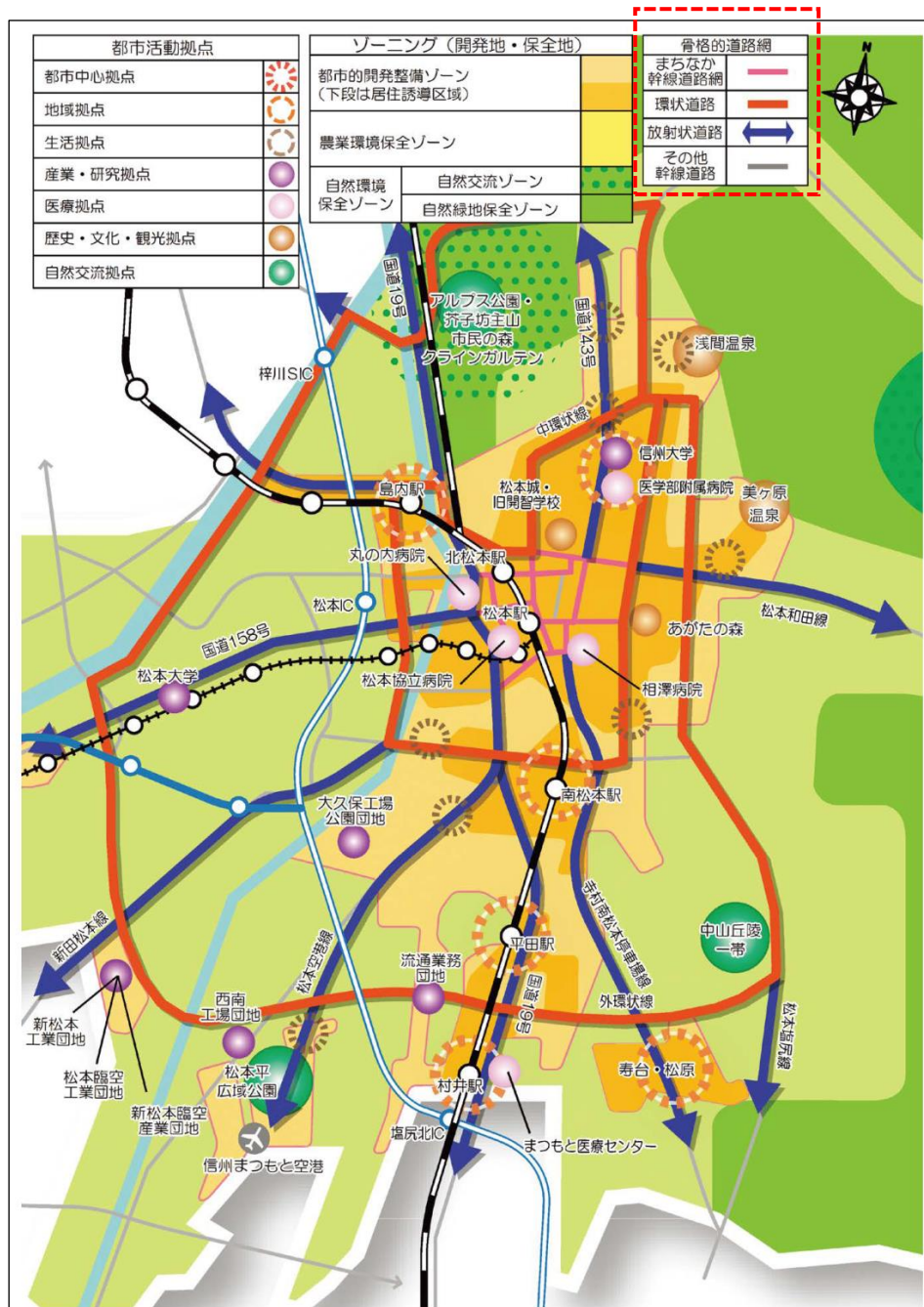


図 【参考】 将来都市構造図（松本市都市計画マスタープラン）

b. 評估結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「15 区間」が該当する。

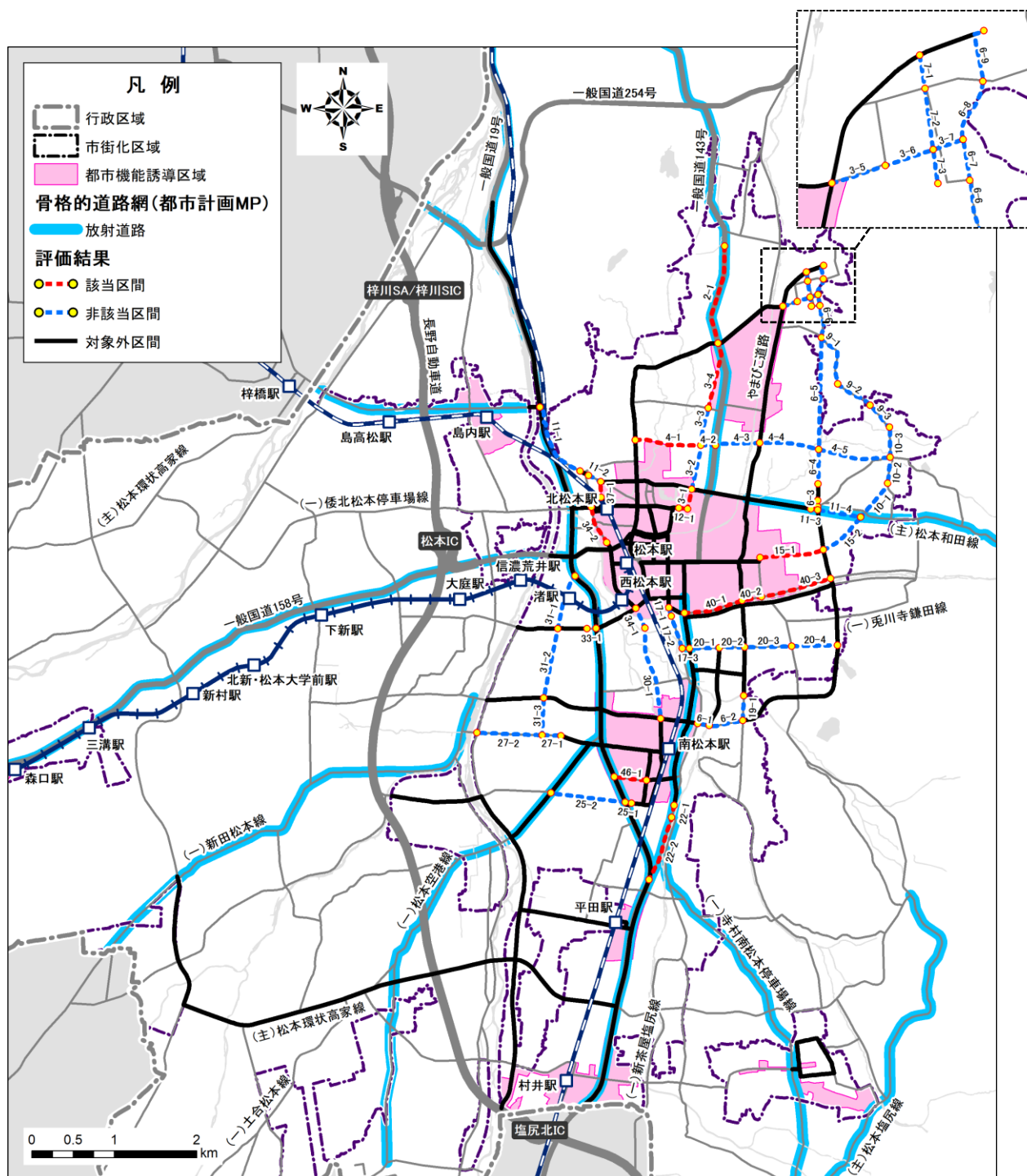


図 【市街地形成機能】都市機能誘導機能に関する評価結果

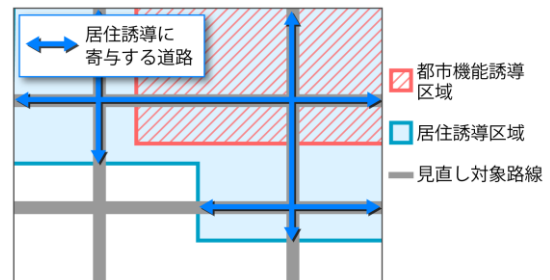
※区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

② 居住誘導機能

a. 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

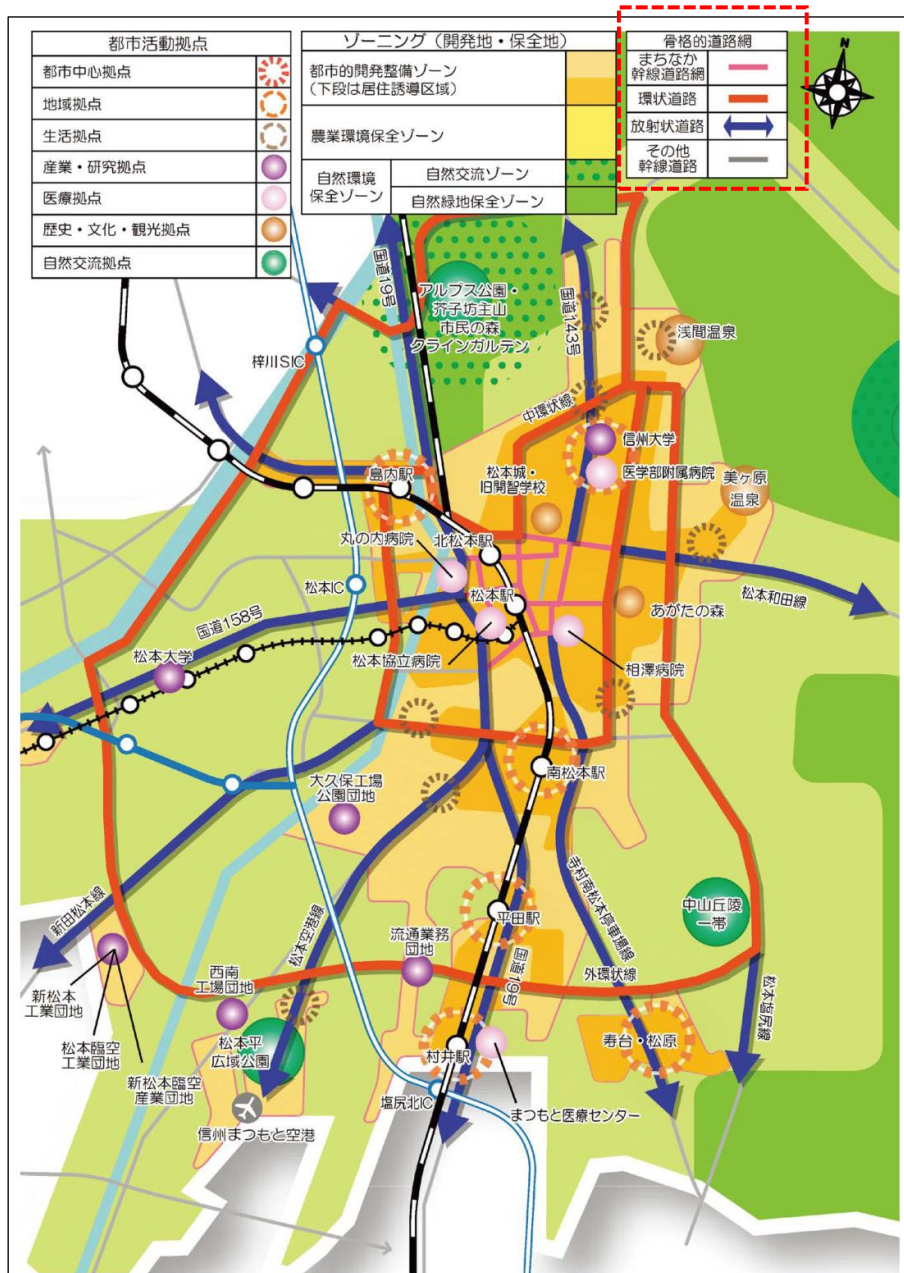


図 【参考】 将来都市構造図（松本市都市計画マスタープラン）〔再掲〕

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「44 区間」が該当する。

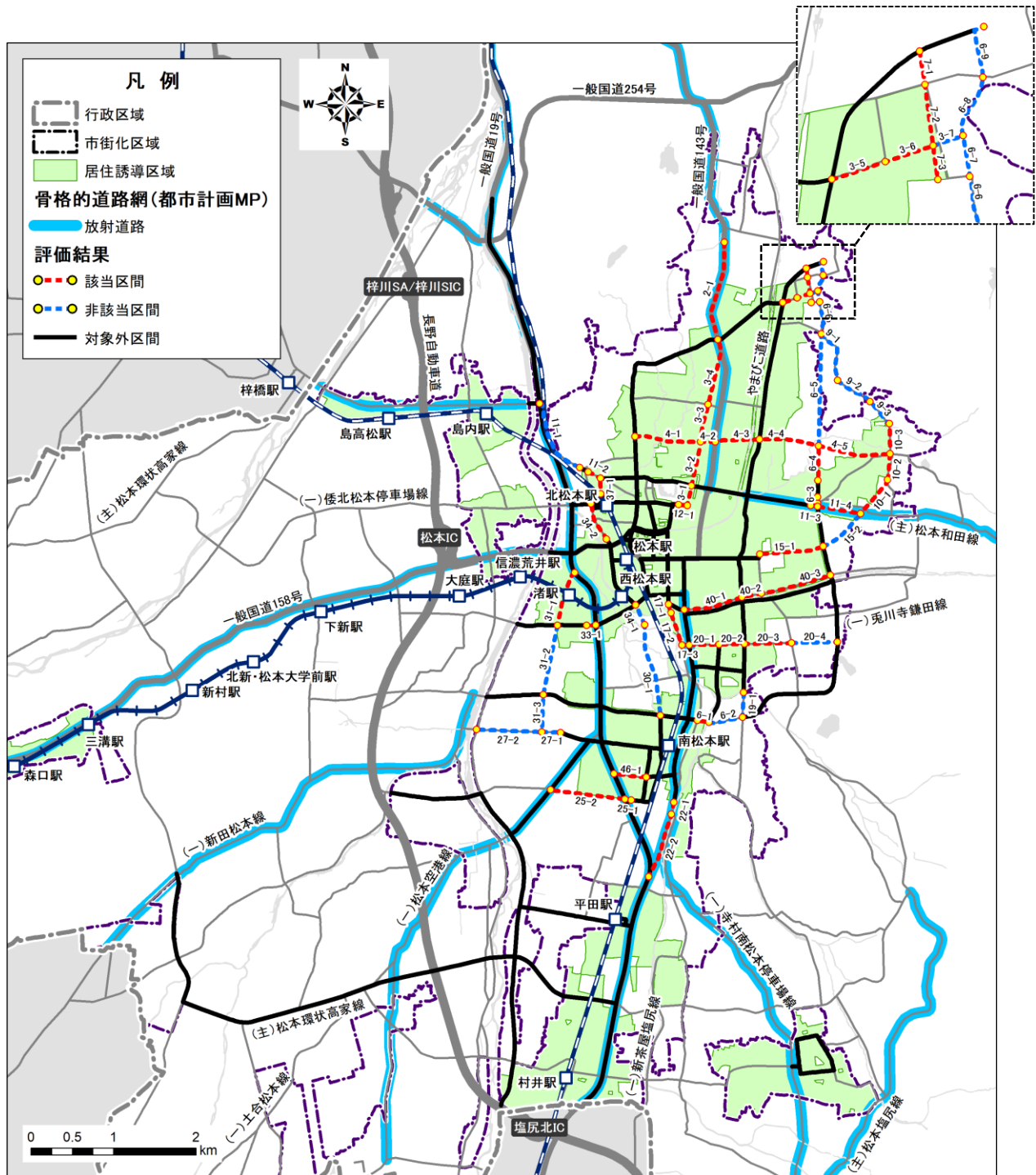


図 【市街地形成機能】居住誘導機能に関する評価結果

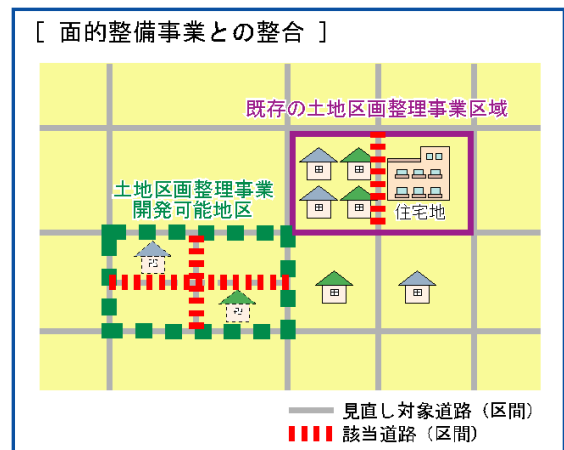
※区間延長の過半が基準に該当している場合、「該当区間」として評価した。

③ 開発計画支援機能

a. 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。



b. 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。

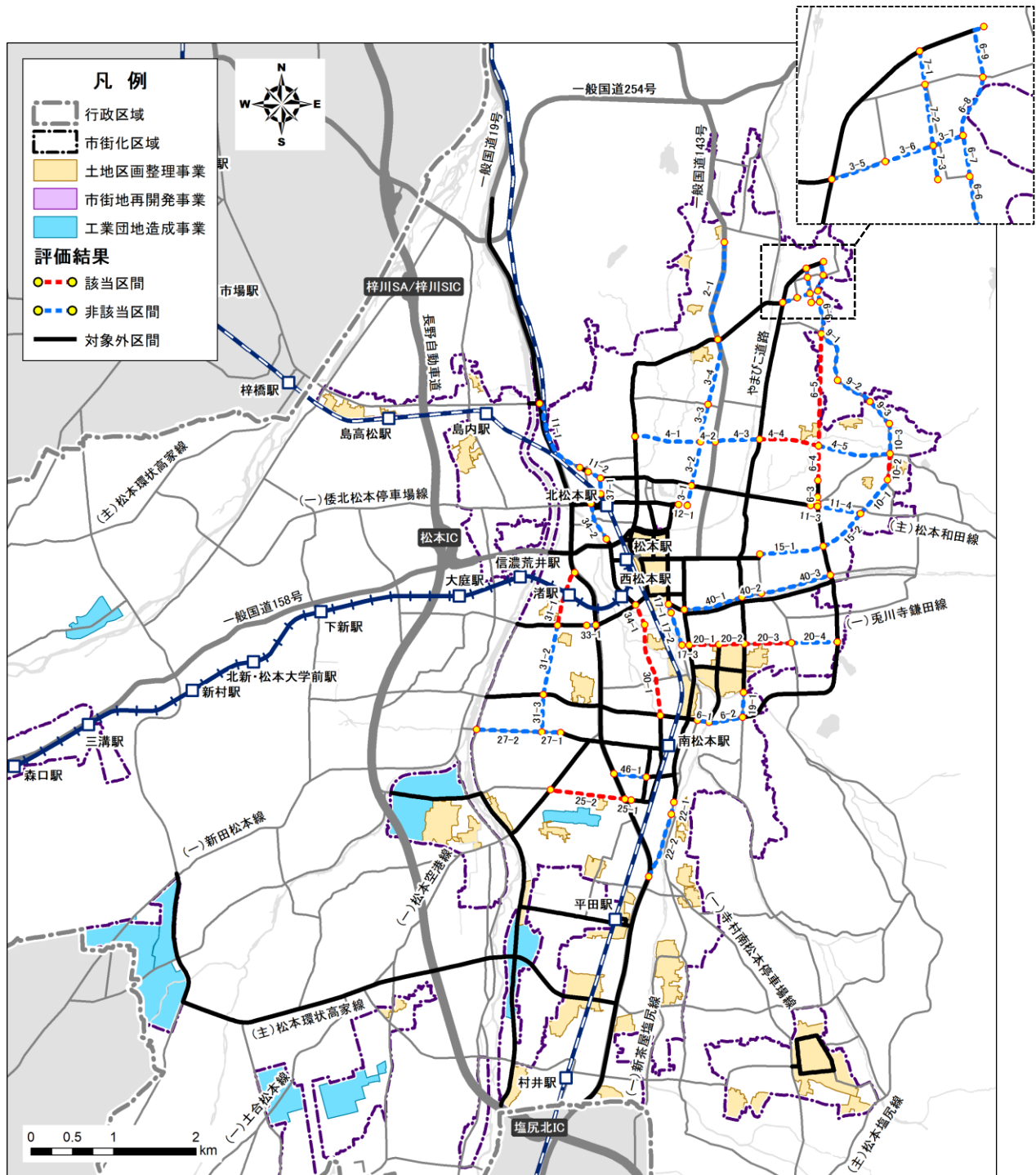


図 【市街地形成機能】開発計画支援機能に関する評価結果

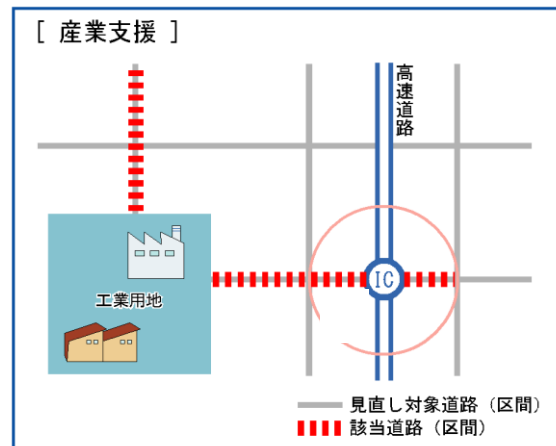
※面的整備事業地区内、工業団地内の道路及びそのアクセス道路の内、他の幹線道路に接続するまでの区間を「該当区間」として評価した。

④ 産業支援機能

a. 評価基準

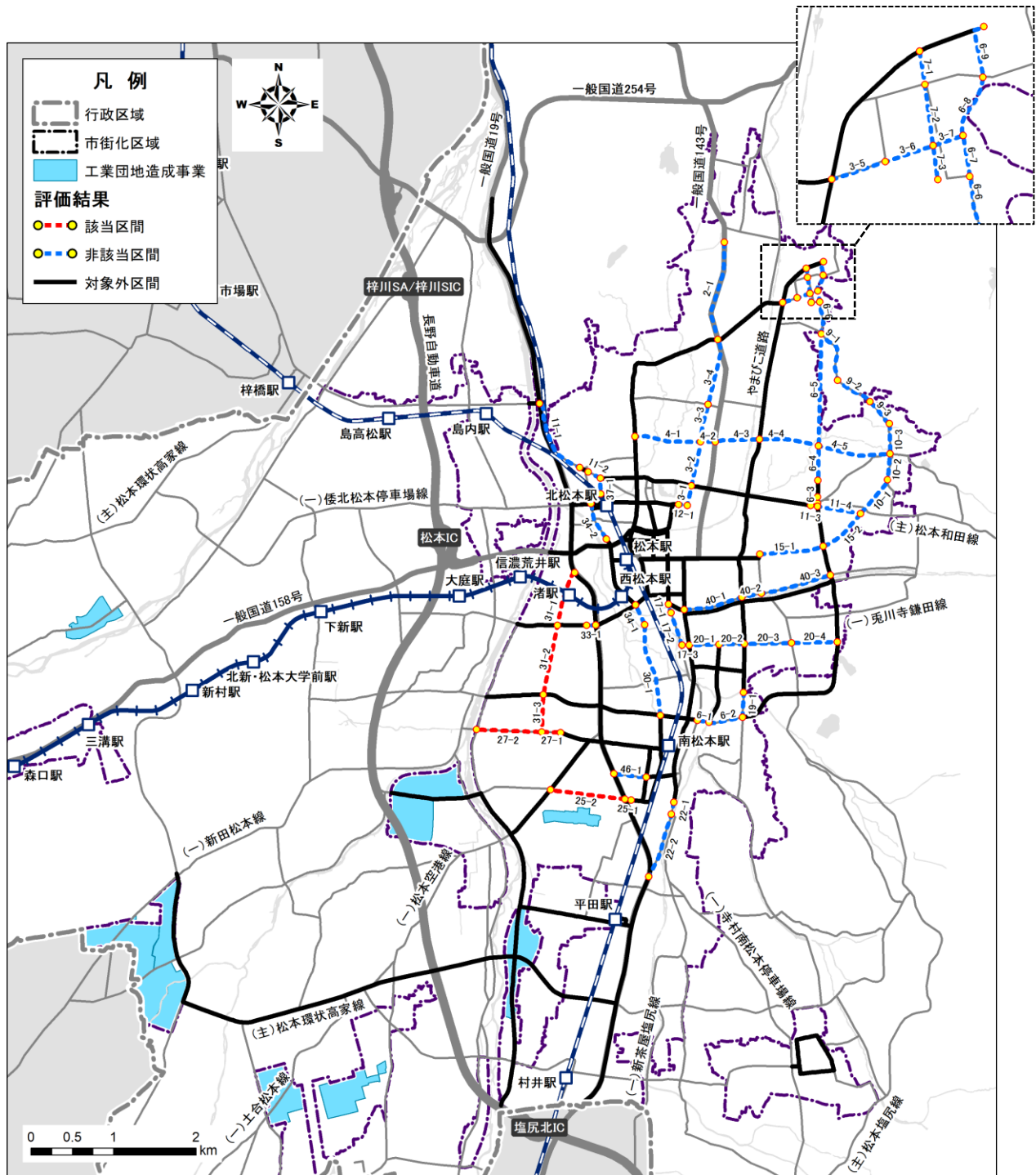
都市計画道路は、物流や産業を支える幹線的な道路としての役割も期待される。

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。



b. 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。



※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。

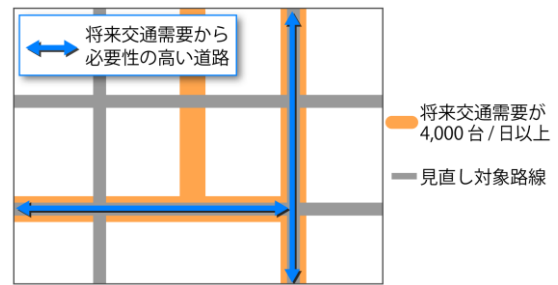
(5) 交通機能

① トラフィック機能（将来交通需要）

a. 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。(道路構造令より、計画交通量が4,000台以上20,000台未満の場合は、第4種第2級に分類される。)

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「53 区間」が該当する。

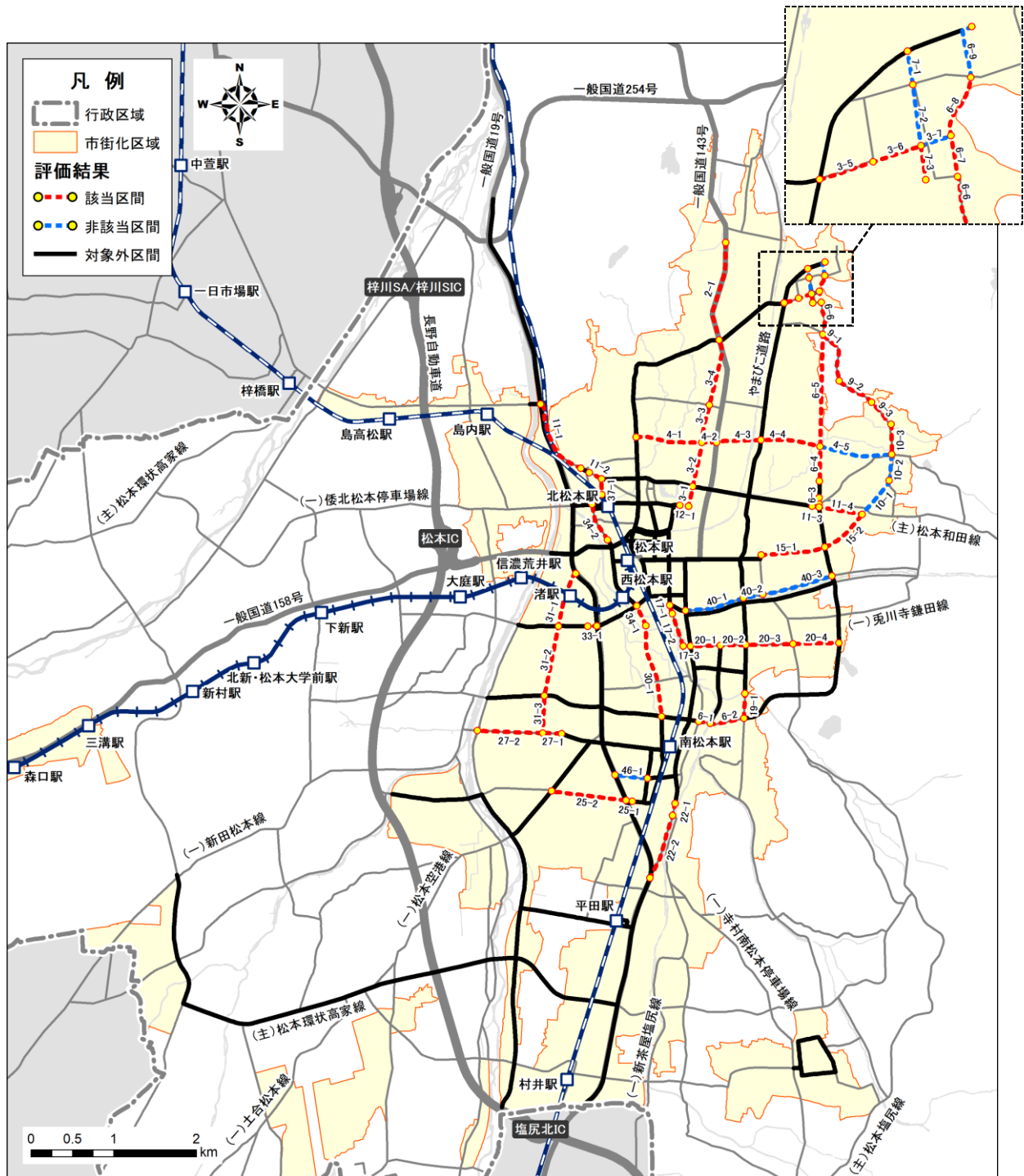


図 【交通機能】トラフィック機能（将来交通需要）に関する評価結果

※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。

② 渋滞緩和機能

a. 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、既存の交通渋滞が緩和される効果が期待される。

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。

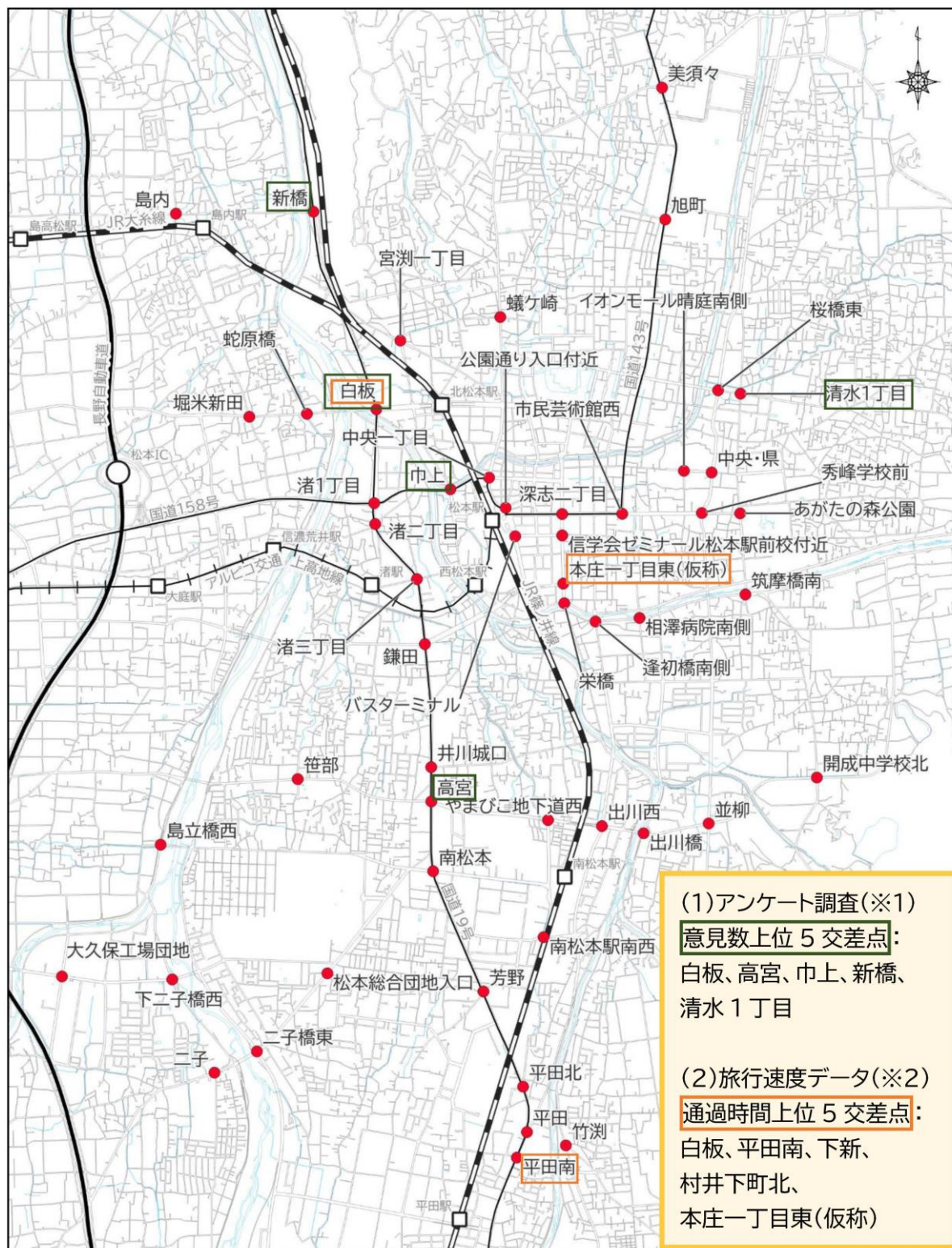
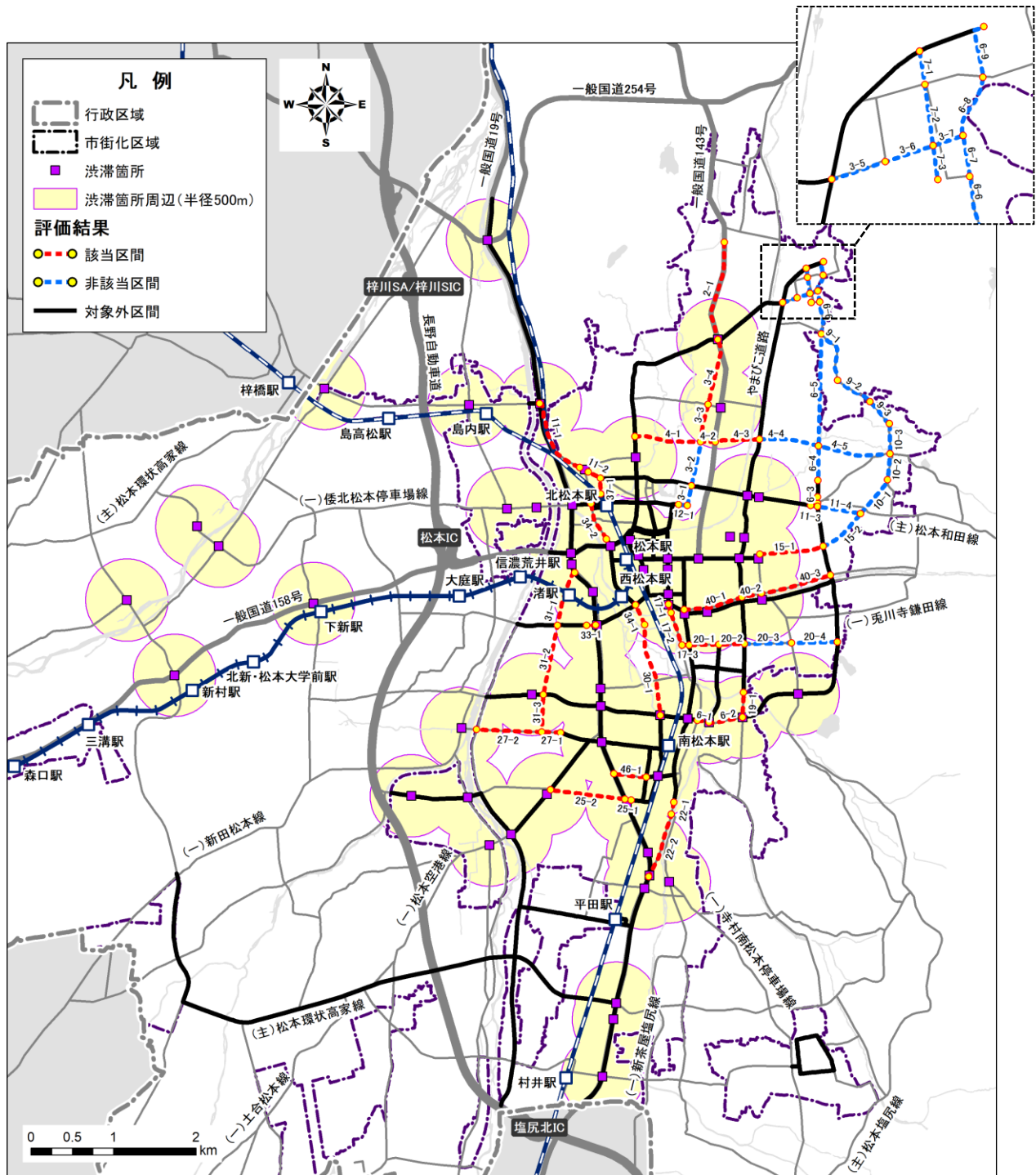


図 【参考】渋滞箇所調査結果（松本市第 7 次道路整備五箇年計画）

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「35 区間」が該当する。



※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

a. 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

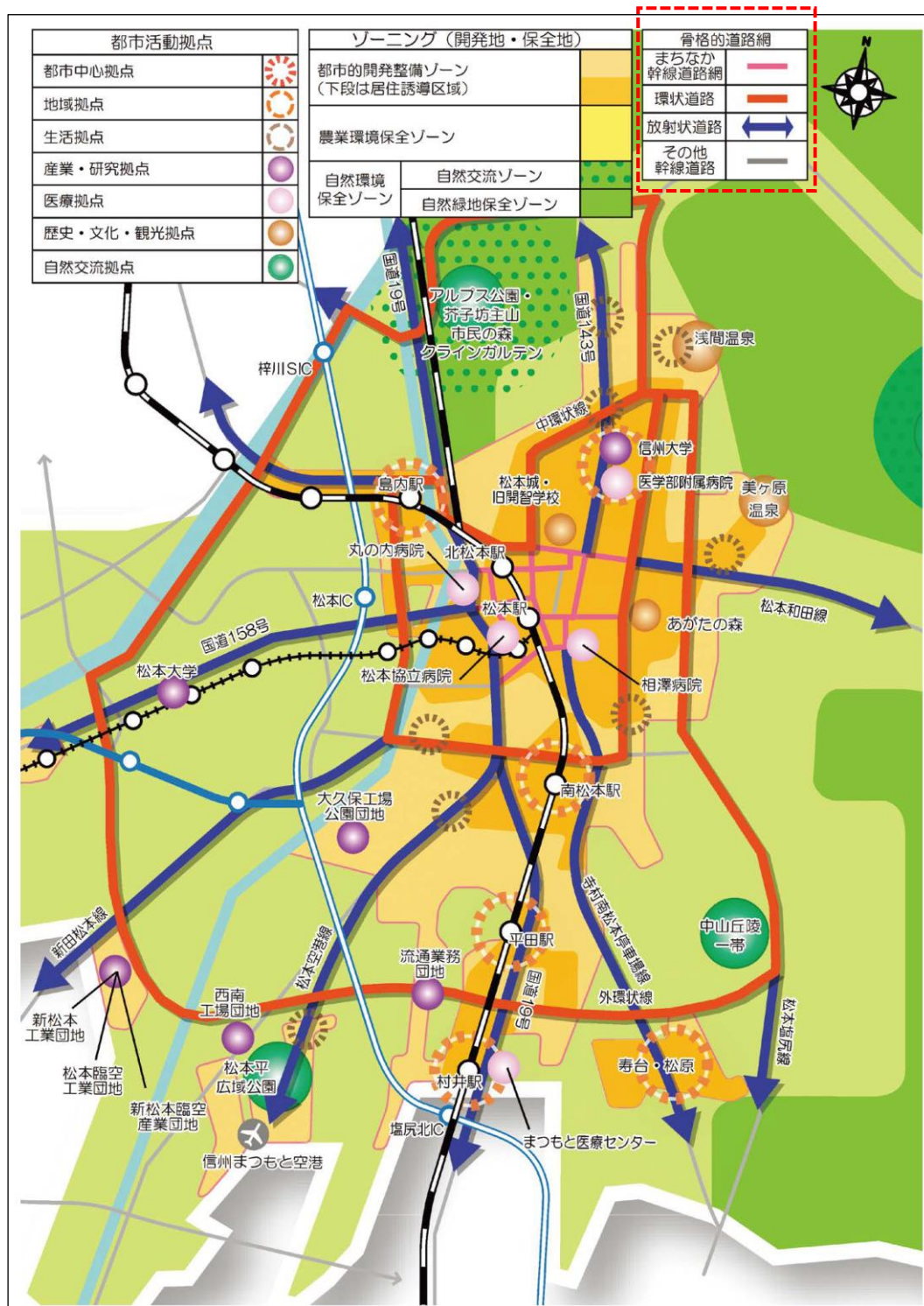


図 【参考】 将来都市構造図 (松本市都市計画マスタープラン) [再掲]

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「8区間」が該当する。

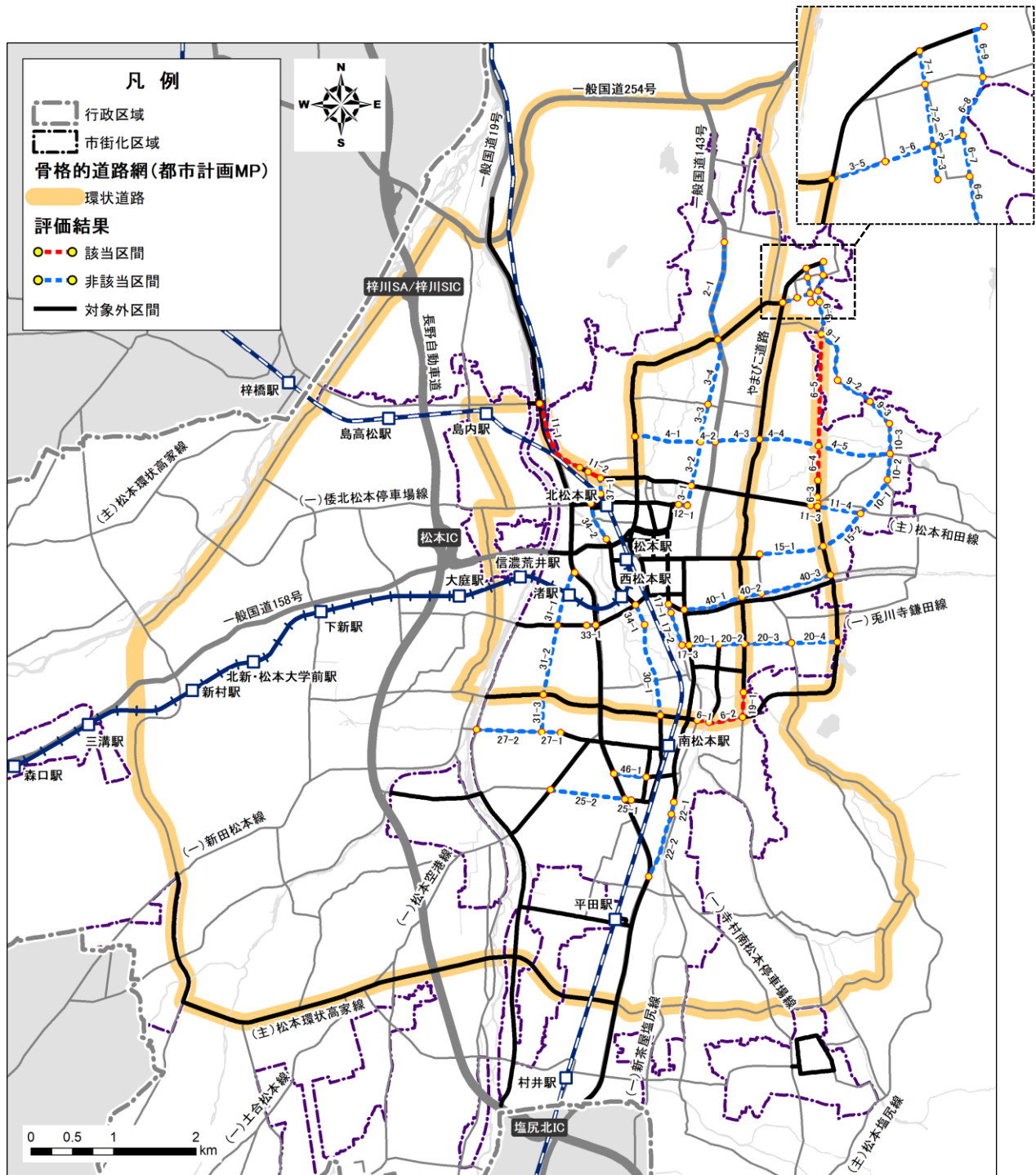


図 【交通機能】中心市街地通過交通抑制機能に関する評価結果

※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

a. 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。

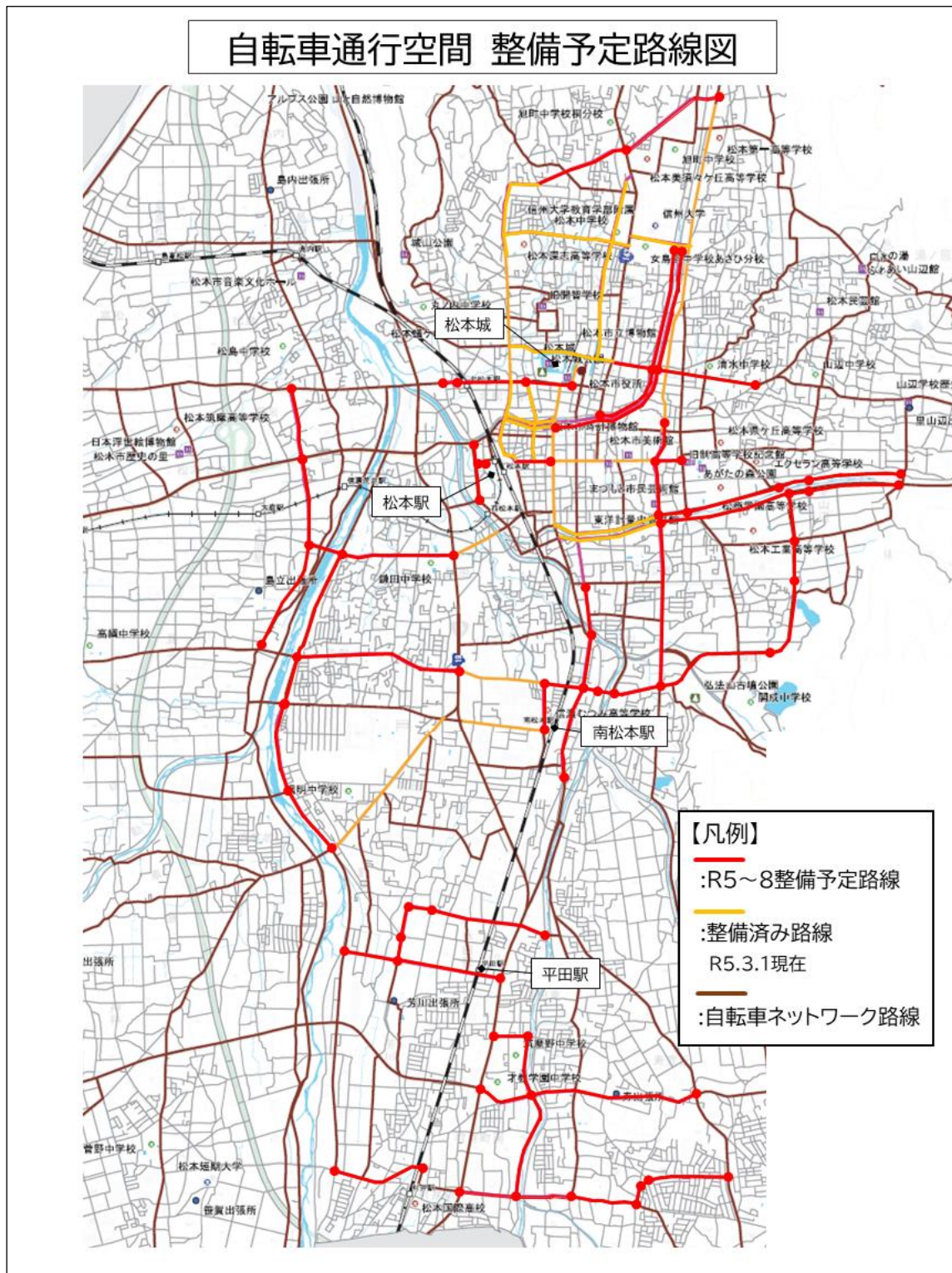


図 【参考】自転車通行空間 整備予定路線図

b. 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。

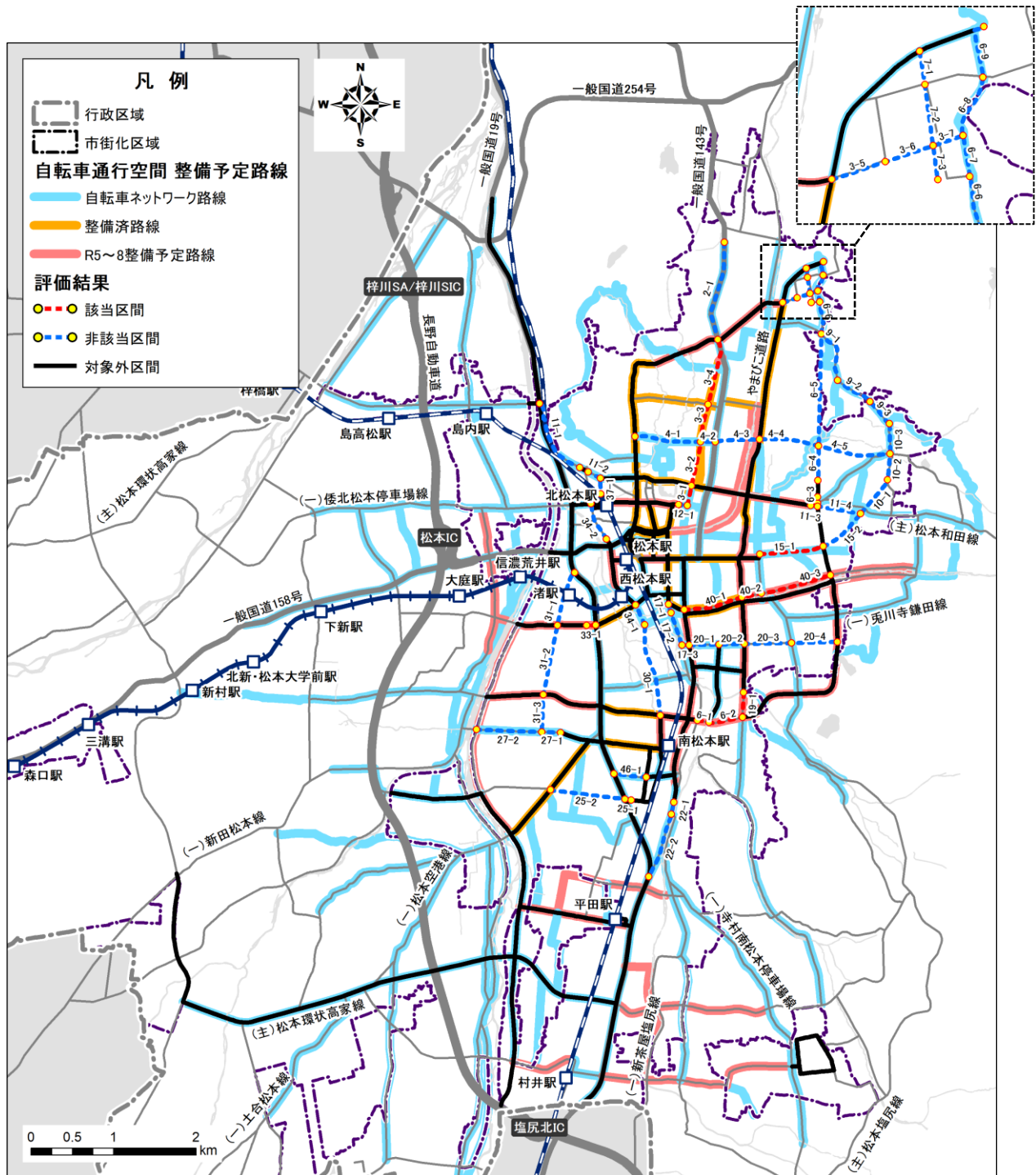


図 【交通機能】自転車の安全性確保機能に関する評価結果

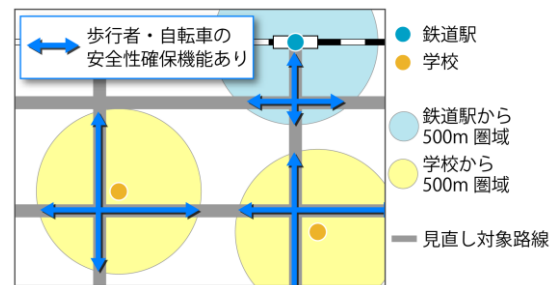
※自転車ネットワーク路線のうち、「R 5～8年整備予定路線」又は「松本駅から自転車利用の多い高校までの道路」を「該当区間」として評価した。

⑤ 歩行者等の安全性確保機能

a. 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。

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「39 区間」が該当する。

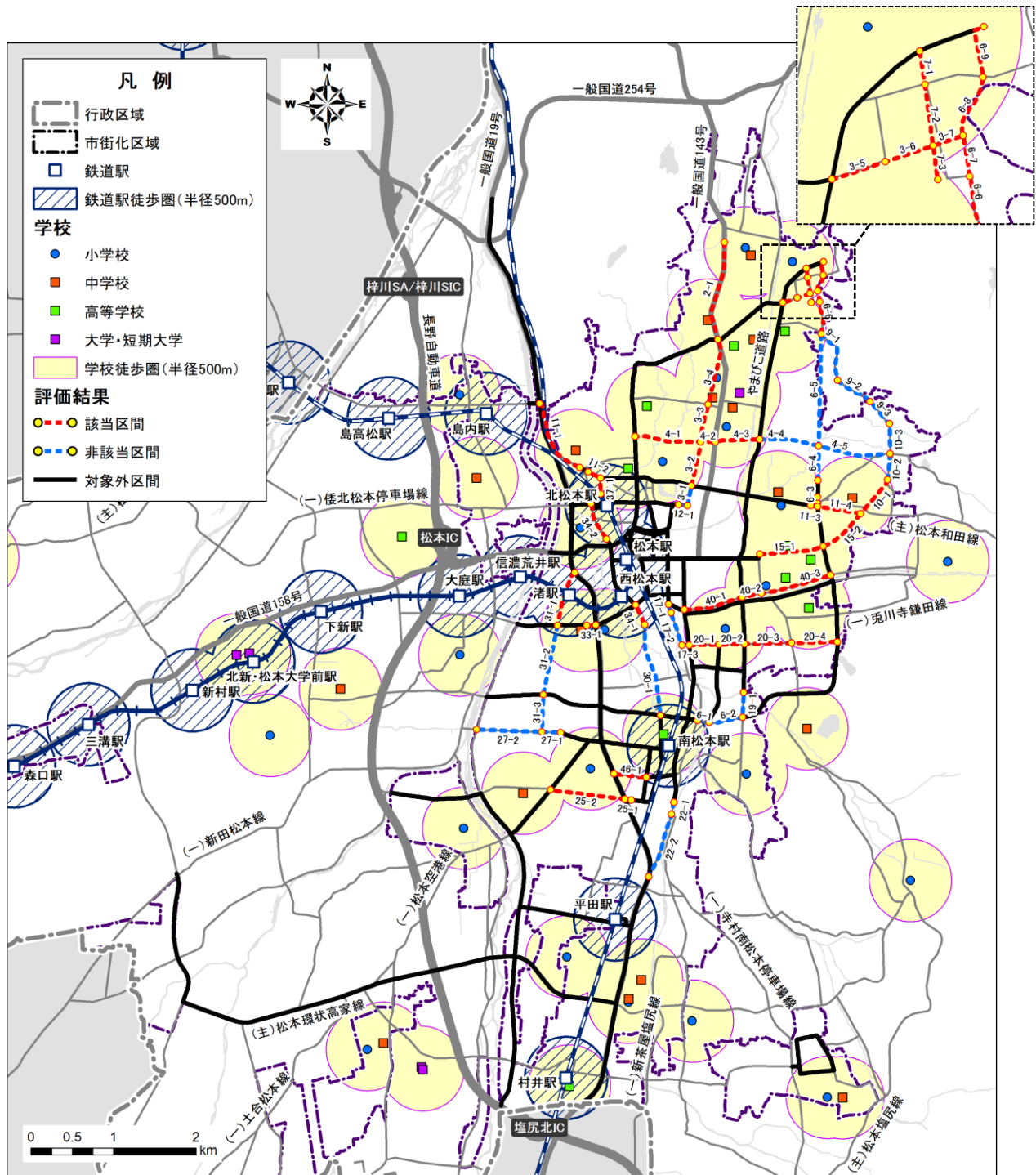


図 【交通機能】歩行者等の安全性確保機能に関する評価結果

※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。

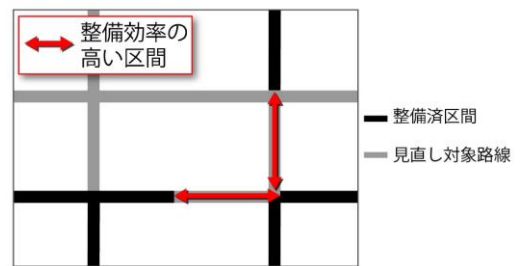
⑥ 道路の連続性確保機能

a. 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。



b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「13 区間」が該当する。

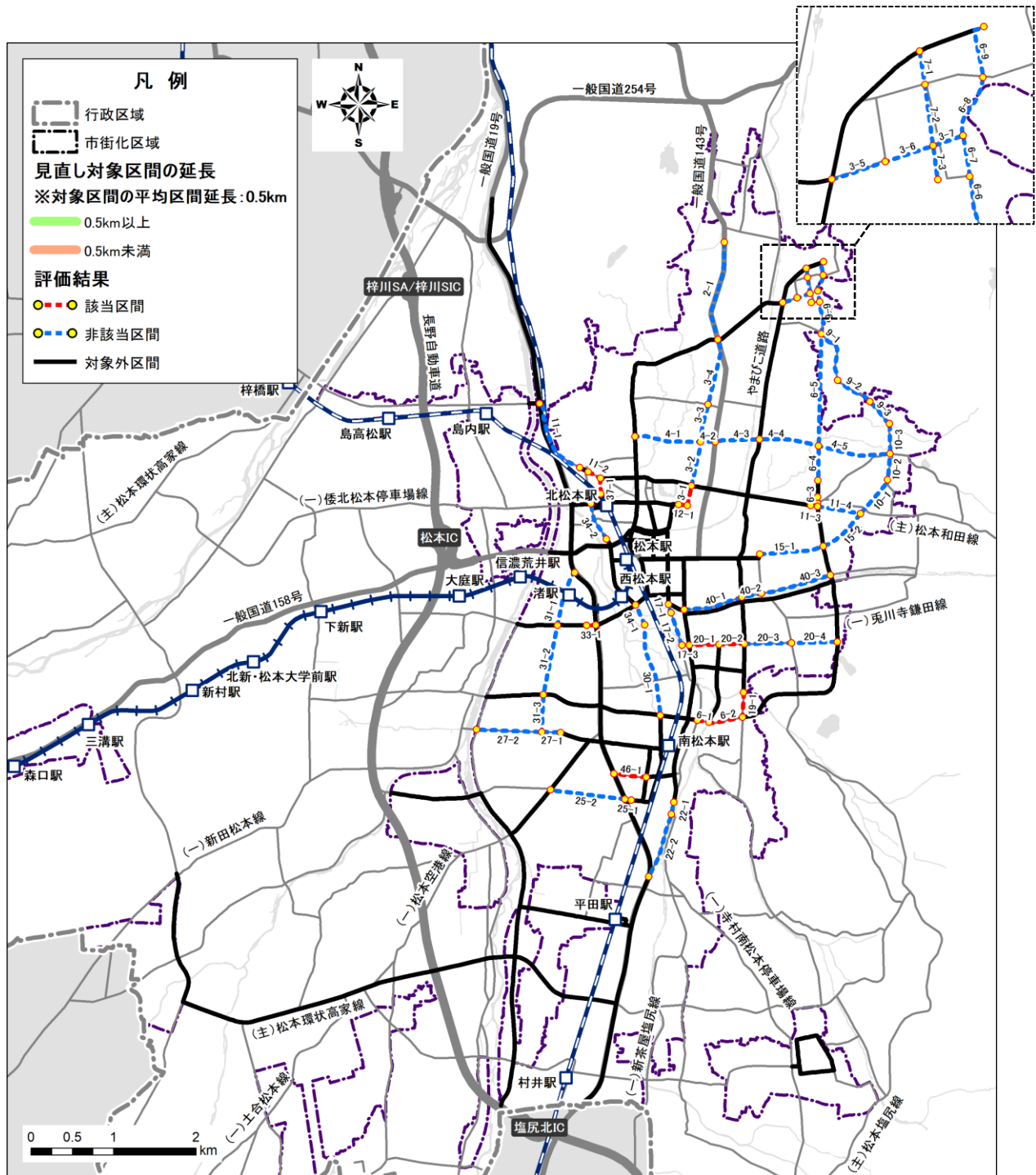


図 【交通機能】道路の連続性確保機能に関する評価結果

※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

a. 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。

観光施設の内、市街地に位置する施設については、徒歩・公共交通を用いた移動を推奨する観点から、周辺道路の歩道整備が求められる。

一方で、郊外に位置し、自動車での移動がメインとなるような施設については、目的地となる施設周辺の円滑なアクセスの観点から、施設周辺の道路整備が求められる。

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。

b. 評価結果

評価基準に基づき区間を抽出すると、「25 区間」が該当する。

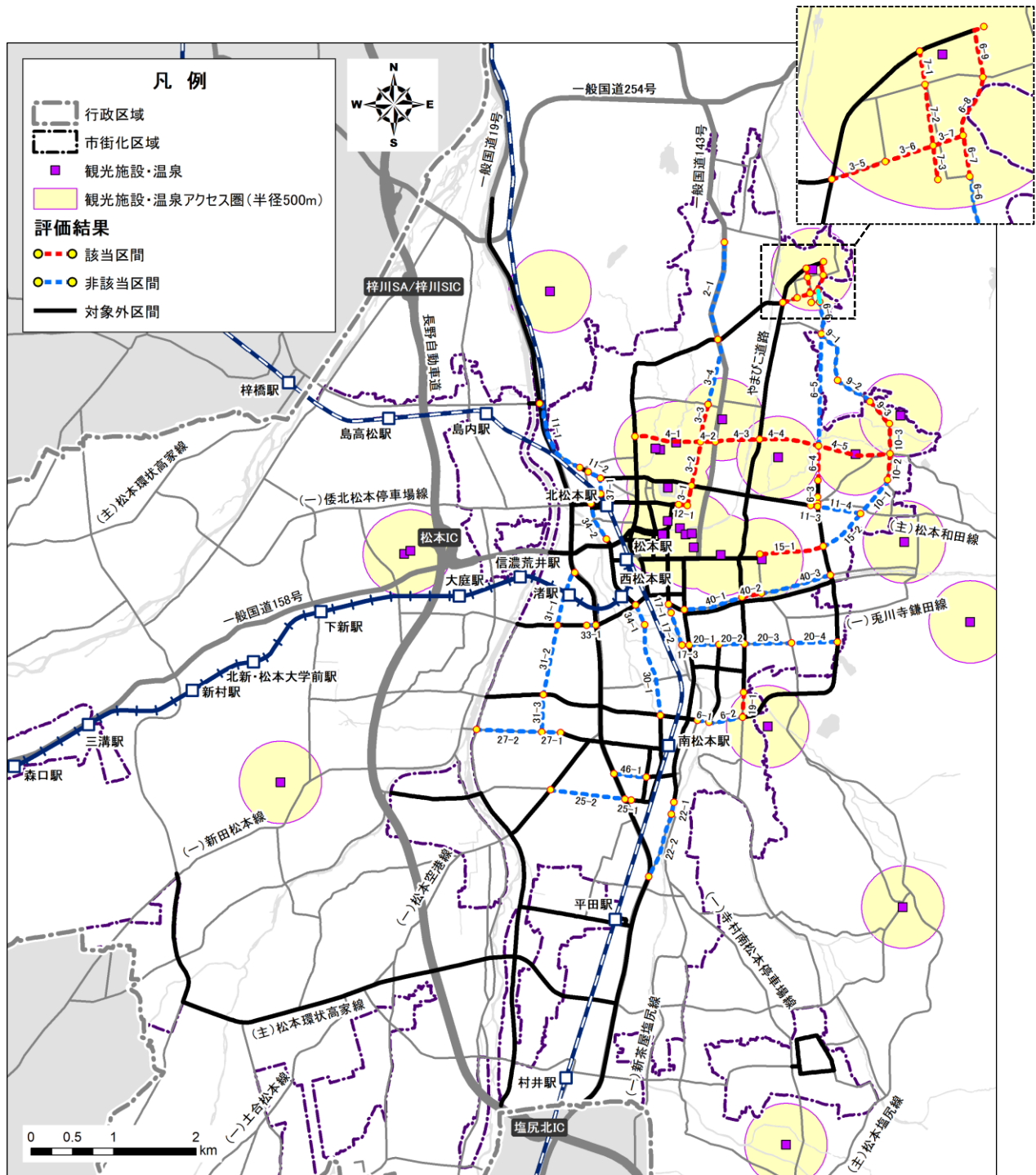


図 【交通機能】観光施設へのアクセス機能に関する評価結果

※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。

6-4. 必要性の評価分類の設定

(1) 都市計画道路見直しにおける必要性の評価分類の設定

松本市の都市計画道路整備の事業実績（直近 10 年間）は、年間約 600m の区間整備となっており、未整備都市計画道路の総延長より、全線整備には今後約 90 年を要するものと考えられる。

一方で、昨今の人件費や材料費の高騰により、必要なコストが増大する中、限られた資源を有効活用し、効率的・効果的な道路整備を進めるため、現道や代替路の活用・強化を模索することも検討する必要がある。

そのため、各区間の必要性検討結果を踏まえ、「必要性が“レベル 1”の区間（必要性の評価における指標該当数：8 未満）」については、現道活用や代替路の検証を行うものとする。

(2) 必要性の評価分類結果

必要性の評価分類結果を次頁に示す。

必要性が“レベル 1”の区間（必要性の評価における指標該当数：8 未満）は、35 区間が抽出された。

表 必要性の評価分類結果

連番	区間番号	路線名	計画幅員(m)	延長(km)	整備状況	必要性の評価 指標該当数合計
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	未整備	12
50	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	未整備	12
37	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	16	0.80	未整備	11
43	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備（一部概成済）	11
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	未整備	10
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	未整備	10
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	未整備	10
36	12-1	3・2・12 内環状北線	16	0.16	未整備	10
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	未整備	9
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	未整備	9
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	未整備	9
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	未整備	9
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	18	0.15	未整備	9
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	9
42	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備	9
54	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	未整備	9
57	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	未整備	9
59	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	未整備	9
60	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	未整備	9
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	未整備	8
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	18	0.45	未整備	8
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	未整備	8
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	未整備	8
33	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.13	未整備	8
44	20-2	3・5・20 林豊田線	15	0.33	概成済	8
53	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	未整備	8
55	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	未整備	8
62	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	概成済	8
64	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	概成済	8
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備	7
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	7
34	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	未整備	7
35	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.58	未整備	7
47	22-1	3・4・22 小池平田線	12	0.16	未整備	7
49	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	7
51	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	16	0.29	概成済	7
61	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済	7
63	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済	7
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.14	未整備	6
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	6
25	7-3	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	6
32	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	1.09	未整備	6
40	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.46	未整備	6
41	17-3	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備	6
45	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備（一部概成済）	6
48	22-2	3・4・22 小池平田線	12	0.81	未整備	6
52	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	12	0.78	概成済	6
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備	5
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.43	未整備（一部概成済）	5
22	6-9	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	5
31	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	5
38	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	12	0.64	未整備	5
39	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備	5
46	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	5
56	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	5
58	34-1	3・4・34 中条白板線	12	0.26	未整備	5
23	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.12	未整備	4
24	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.21	未整備	4
29	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	4
30	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	4
28	9-3	3・6・9 大村湯の原線	9	0.27	未整備	3
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備	2
26	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	2
27	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	2

必要性の評価分類…レベル2
(指標該当数…8以上)

必要性の評価分類…レベル1
(指標該当数…8未満)

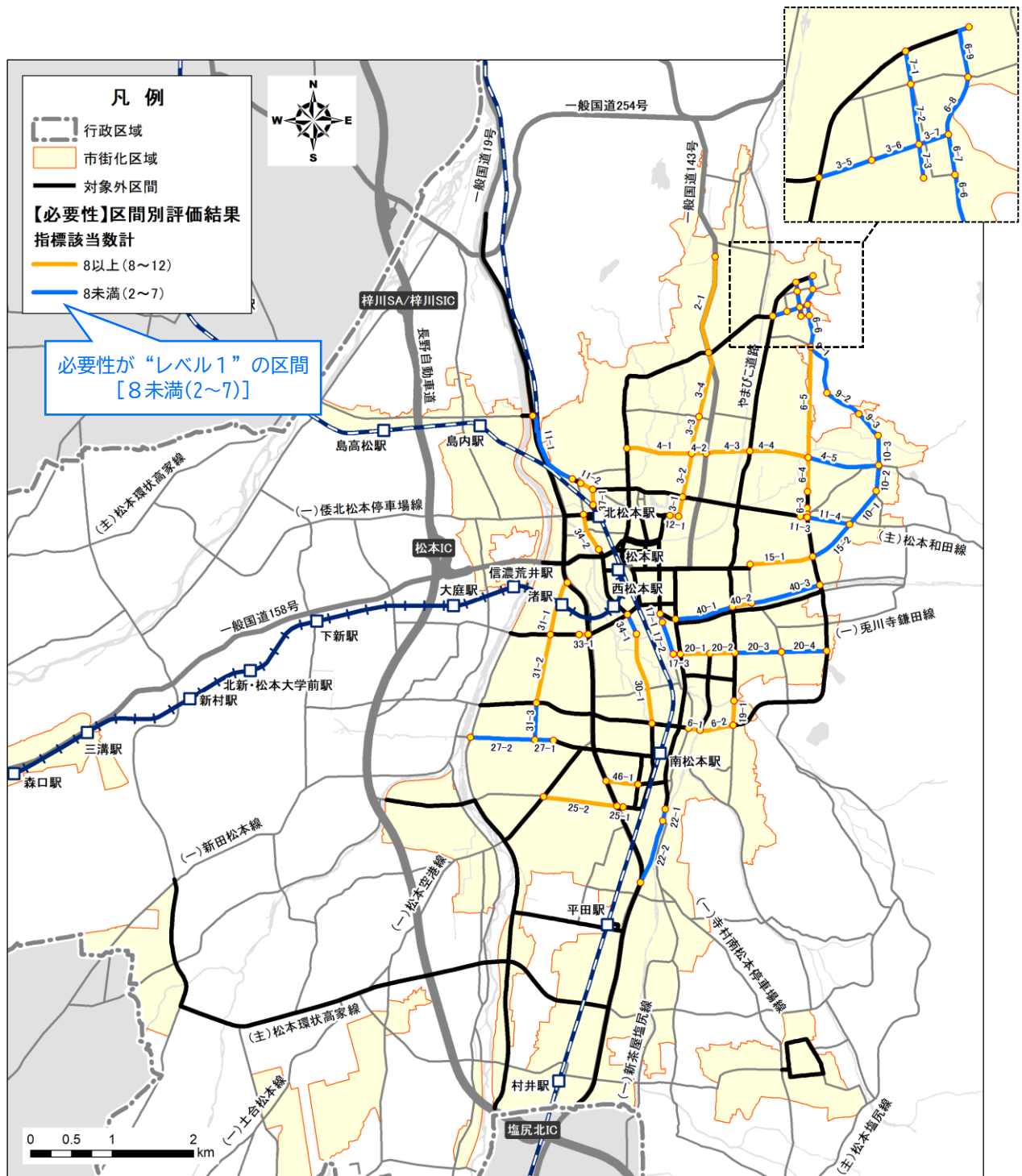


図 整備の長期化が予測される「必要性が“レベル1”」の区間の抽出結果

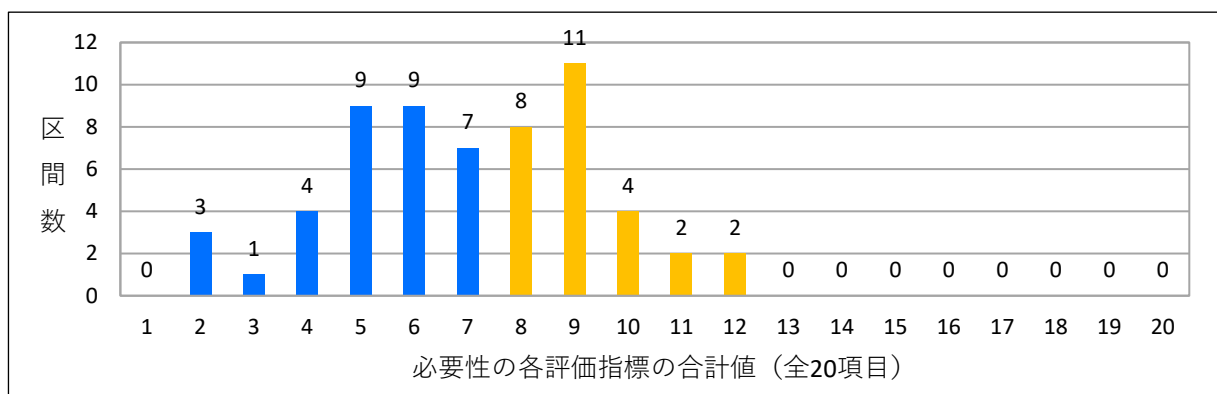


図 必要性の評価指標の総合点の分布

7. 代替性の評価

7-1. 代替性評価の考え方

(1) 代替性評価の考え方

見直し検討対象区間（以下、「対象区間」という。）の中には、周辺または現道で同等の機能を有する代替路線が存在する場合がある。

代替路線によって機能が満足する場合には、新たな投資（整備）をする必要性が低く、見直しの中で、計画を廃止または変更する対象になり得る。

そのため、対象区間の機能を代替する代替路線の有無を検討するため、代替性の評価を行う。

(2) 評価対象

前項の必要性評価において、必要性が“レベル2”と評価した区間については、代替路等で機能を満足できないため、評価されたものと考えられる。

したがって、本項目では、整備の長期化が予測される必要性が“レベル1”と評価された35区間を対象に、代替性評価を行うこととする。

表 必要性の評価対象区間の設定

連番	区間番号	路線名	計画幅員(m)	延長(km)	整備状況	必要性の評価 指標該当数合計
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備	7
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備	5
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備	2
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	7
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.43	未整備（一部概成済）	5
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.14	未整備	6
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	6
22	6-9	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	5
23	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.12	未整備	4
24	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.21	未整備	4
25	7-3	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	6
26	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	2
27	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	2
28	9-3	3・6・9 大村湯の原線	9	0.27	未整備	3
29	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	4
30	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	4
31	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	5
32	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	1.09	未整備	6
34	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	未整備	7
35	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.58	未整備	7
38	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	12	0.64	未整備	5
39	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備	5
40	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.46	未整備	6
41	17-3	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備	6
45	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備（一部概成済）	6
46	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	5
47	22-1	3・4・22 小池平田線	12	0.16	未整備	7
48	22-2	3・4・22 小池平田線	12	0.81	未整備	6
49	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	7
51	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	16	0.29	概成済	7
52	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	12	0.78	概成済	6
56	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	5
58	34-1	3・4・34 中条白板線	12	0.26	未整備	5
61	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済	7
63	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済	7

必要性の評価分類…レベル1
(指標該当数…8未満)

(3) 抽出方法

代替性を有する区間の“候補”として、以下の基準に従って、抽出する。

なお、評価区間のうち一部でも基準に該当するものについては、代替性を有する区間“候補”として抽出し、必要性評価で該当した項目が代替候補路線で満足されるか、総合的に評価する。

表 代替性を有する区間“候補”の抽出方法

評価基準①	対象区間の計画車線数を有しているか ⇒代替候補路線が対象区間の計画車線数を有している。 (複数の候補路線がある場合、延長が長い方の路線を評価対象とする。)
評価基準②	対象区間の計画幅員の 2/3 以上となっているか ⇒代替候補路線が計画幅員の 2/3 以上の幅員を有している。
評価基準③	対象区間との距離が適切か ⇒住居系・工業系用途地域は「500m以内」、商業系用途地域は「250m 以内」に代替候補路線が存在する。 (「ゆとり社会と街づくり道づくり」(建設省)の幹線道路網の配置間隔に基づく) ⇒なお、対象区間の一部が現道と重複する場合は、重複していない部分と、並行する現道との距離で判断する。

7-2. 代替性を有する区間“候補”の抽出結果

前述の基準に基づき抽出した代替性を有する区間“候補”の抽出結果を以下に示す。

代替性を有する区間“候補”としては、16区間が該当する。

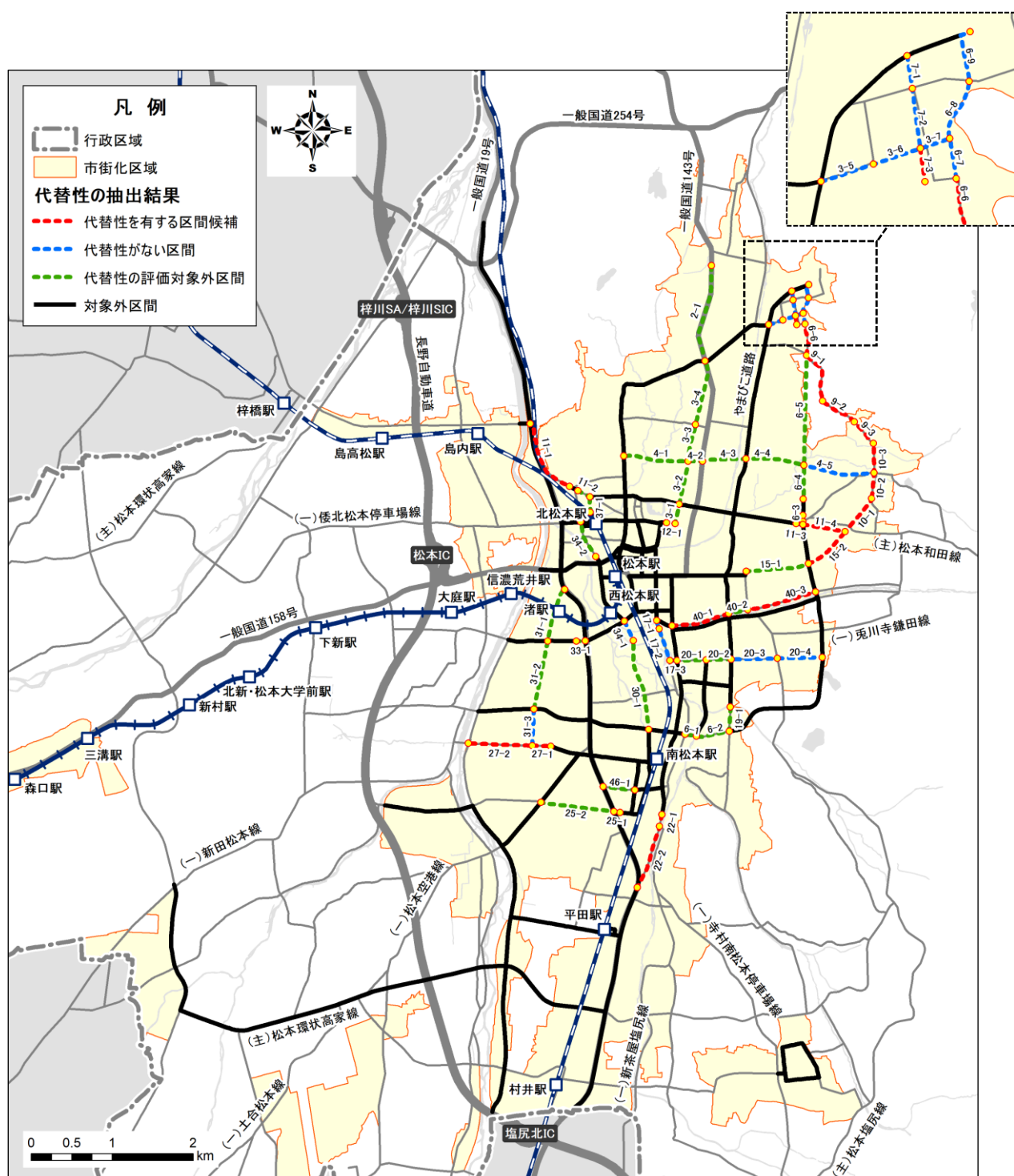


図 代替性を有する区間“候補”の抽出結果

7-3. 機能の代替に係る区間ごとの評価結果

前項で抽出した代替性を有する区間“候補”について、対象区間ごとに必要性評価で該当した項目が代替候補路線で満足されるか、個別に評価した。

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

区間番号	代替性の評価
6-6	計画幅員:12m (幅員 2/3:8m) ・概成済区間(2車線・片側歩道)であり、居住誘導区域外に該当する。 ・歩行者等の安全性確保機能が該当しているが、当該路線の東側は山林部であり、歩行者は少ないため、 歩道機能として片側で十分であると考えられる。 ⇒「代替性あり」と評価
7-3	計画幅員:16m (幅員 2/3:11m) ・居住誘導区域内に該当する。(主)惣社岡田線が平行しているが、 車線、歩道がないため、機能を代替できないと考えられる。 ⇒「代替性なし」と評価
9-1 9-2	計画幅員:9m (幅員 2/3:6m) ・(一)惣社岡田線と重複する区間は現道改良済み(2車線)で、居住誘導区域外に該当する。 ・必要性の指標は、延焼遮断機能とトラフィック機能が該当しており、 (一)惣社岡田線が機能を代替できる と考えられる。 ⇒「代替性あり」と評価
9-3	計画幅員:9m (幅員 2/3:6m) ・(一)惣社岡田線と重複する区間は未整備(2車線・一部1車線)で、居住誘導区域外に該当する。 ・トラフィック機能が該当し、計画に基づく整備が求められる。 ⇒「代替性なし」と評価

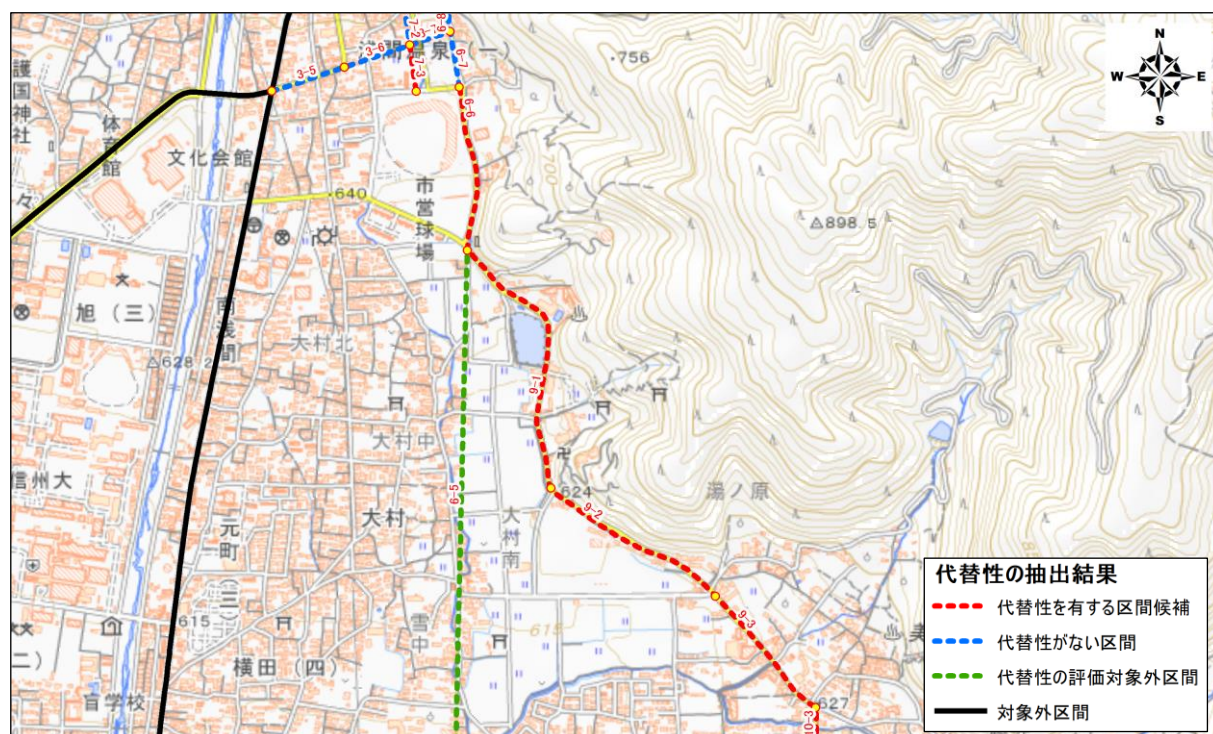


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

区間番号	代替性の評価
10-1 10-2	計画幅員:12m (幅員 2/3:8m) ・未整備区間で、居住誘導区域内に該当する。 ・(一)惣社岡田線(2車線)が平行しているが、 <u>当該路線に歩道がなく、歩行者空間の機能を代替することができない</u> と考えられる。 ⇒「代替性なし」と評価
10-3	計画幅員:12m (幅員 2/3:8m) ・未整備区間で、居住誘導区域内に該当する。 ・(一)惣社岡田線(2車線・一部区間1車線)と重複しているが、 <u>当該路線の道路及び歩行者空間の機能が不足しており、機能を代替することができない</u> と考えられる。 ⇒「代替性なし」と評価
11-4	計画幅員:12m (幅員 2/3:8m) ・未整備区間で、居住誘導区域内に該当する。 ・北側に(主)松本和田線(2車線)が並行しているが、 <u>当該路線の歩行者空間の機能が不足しており、機能を代替することができない</u> と考えられる。 ⇒「代替性なし」と評価
15-2	計画幅員:12m (幅員 2/3:8m) ・未整備区間で、居住誘導区域外に該当する。 ・(一)惣社岡田線(2車線)が並行しており、 <u>当該路線に歩道がなく、歩行者空間の機能を代替することができない</u> と考えられる。 ⇒「代替性なし」と評価

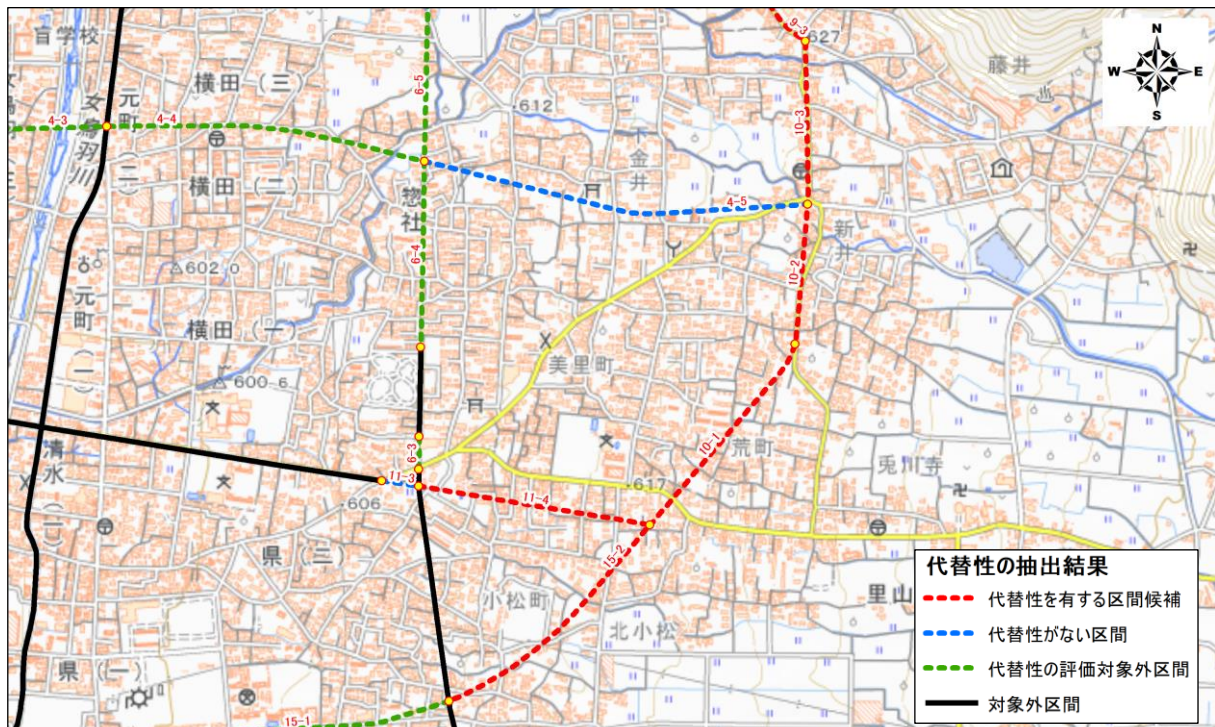


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

区間番号	代替性の評価
11-1	計画幅員:16m (幅員 2/3:11m) ・(一)平田新橋線(2車線・一部区間1車線)と重複する未整備区間で、居住誘導区域外に該当する。 ・渋滞緩和機能、中心市街地通過交通抑制機能を有する区間であり、計画に基づく整備が求められる。 ⇒「代替性なし」と評価

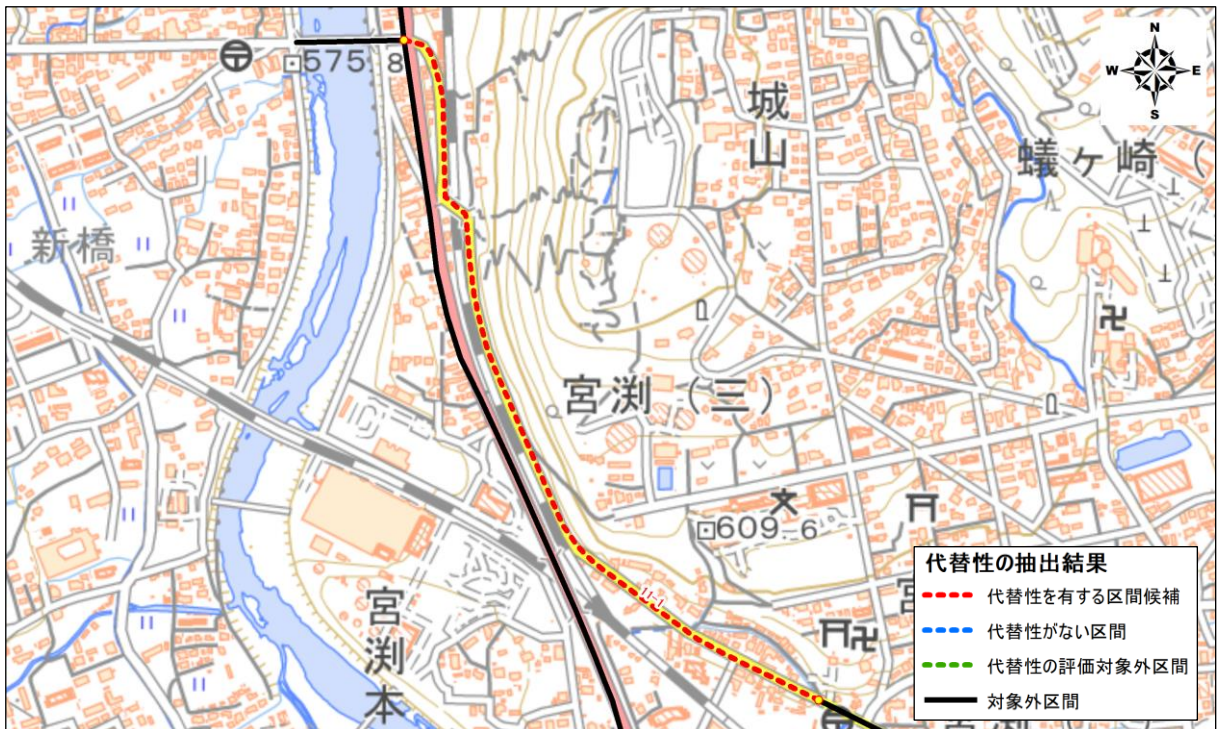


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

区間番号	代替性の評価
22-1	計画幅員:12m (幅員 2/3:8m)
22-2	・(一)平田新橋線(2車線)と重複するが、未整備区間である。 ・居住誘導区域内に該当するため、計画に基づき歩道整備が求められる。 ⇒「代替性なし」と評価

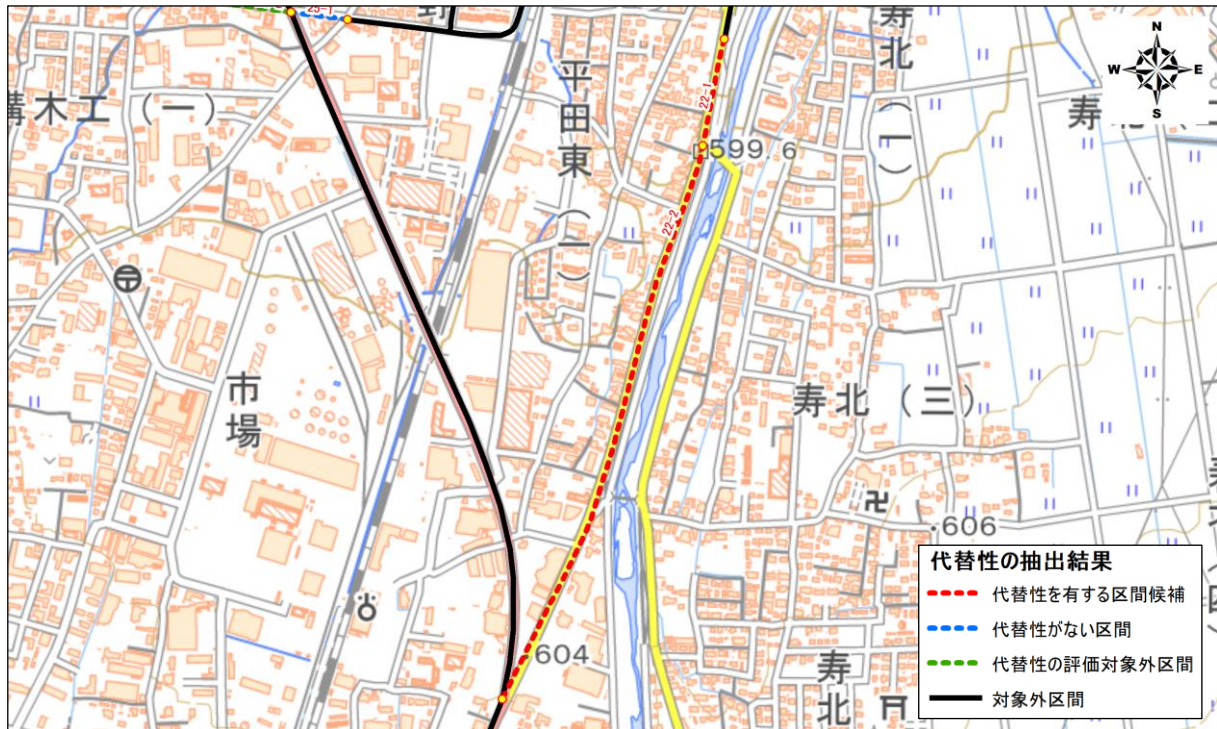


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

区間番号	代替性の評価
27-1	計画幅員:18m (幅員 2/3:12m)
27-2	・概成済み区間 (2車線・片側歩道) である。 ・居住誘導区域外であるが、既成市街地であり、計画に基づき歩道整備が求められる。 ⇒「代替性なし」と評価

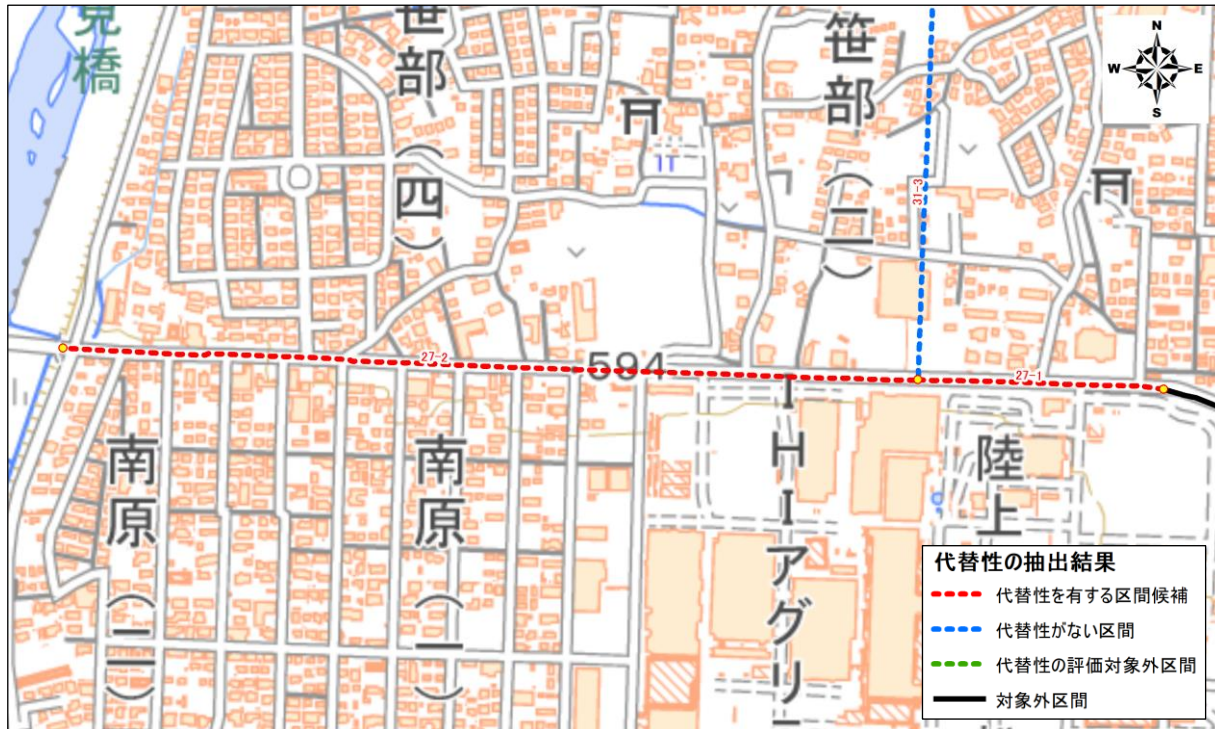


図 代替性の抽出結果

表 機能の代替に係る区間ごとの評価

区間番号	代替性の評価
40-1 40-3	計画幅員:12m (幅員 2/3:8m) ・概成済区間であり、居住誘導区域内に該当する ・渋滞緩和機能や自転車の安全性確保機能を有する区間であり、計画に基づく整備が求められる ⇒「代替性なし」と評価

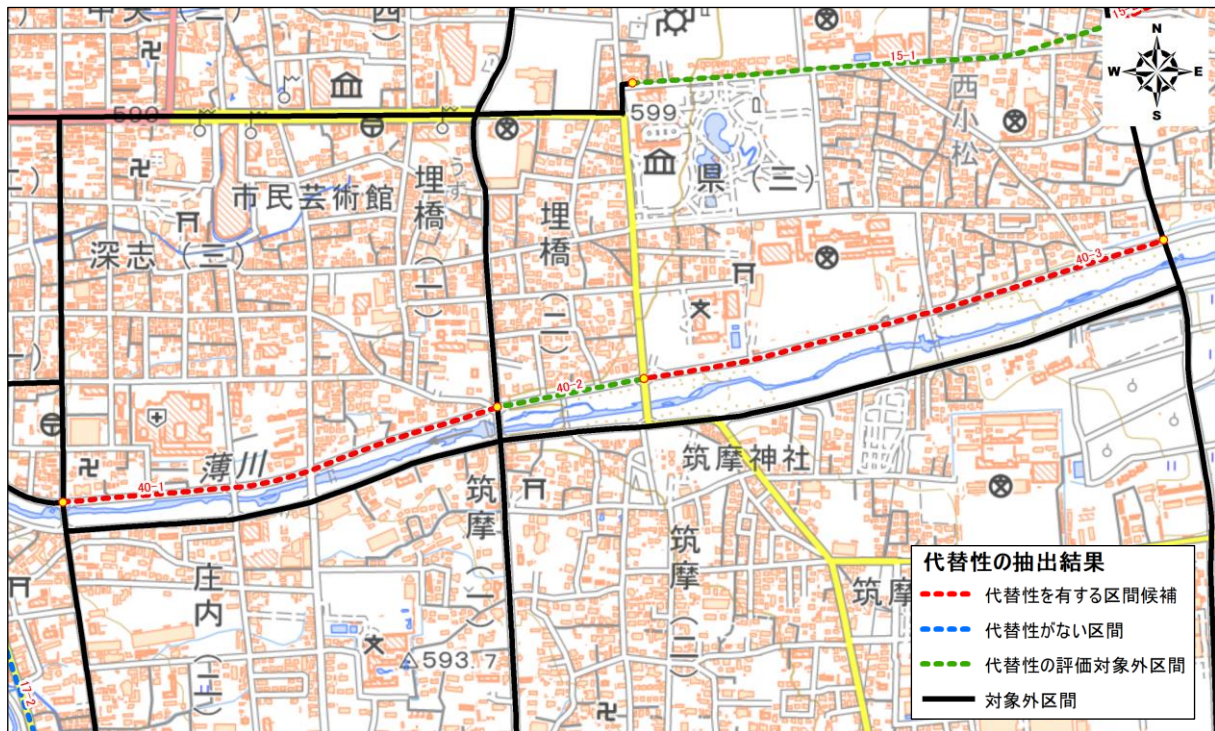


図 代替性の抽出結果

7-5. ネットワークの検証結果

前項で「代替性なし」と評価した路線を対象に、道路の連続性を検証した結果を以下に示す。

整備済み路線や存続候補と直接的に連続性を有する区間は、事業効果を発現する観点から、整備することが求められる。

また、今回代替性なしとなった区間で、現道改良などにより、求められる機能が確保できる場合は、既存道路や都市計画道路以外の改良計画を含め、エリア内でこういった道路網とすることが合理的か、整理が必要である。

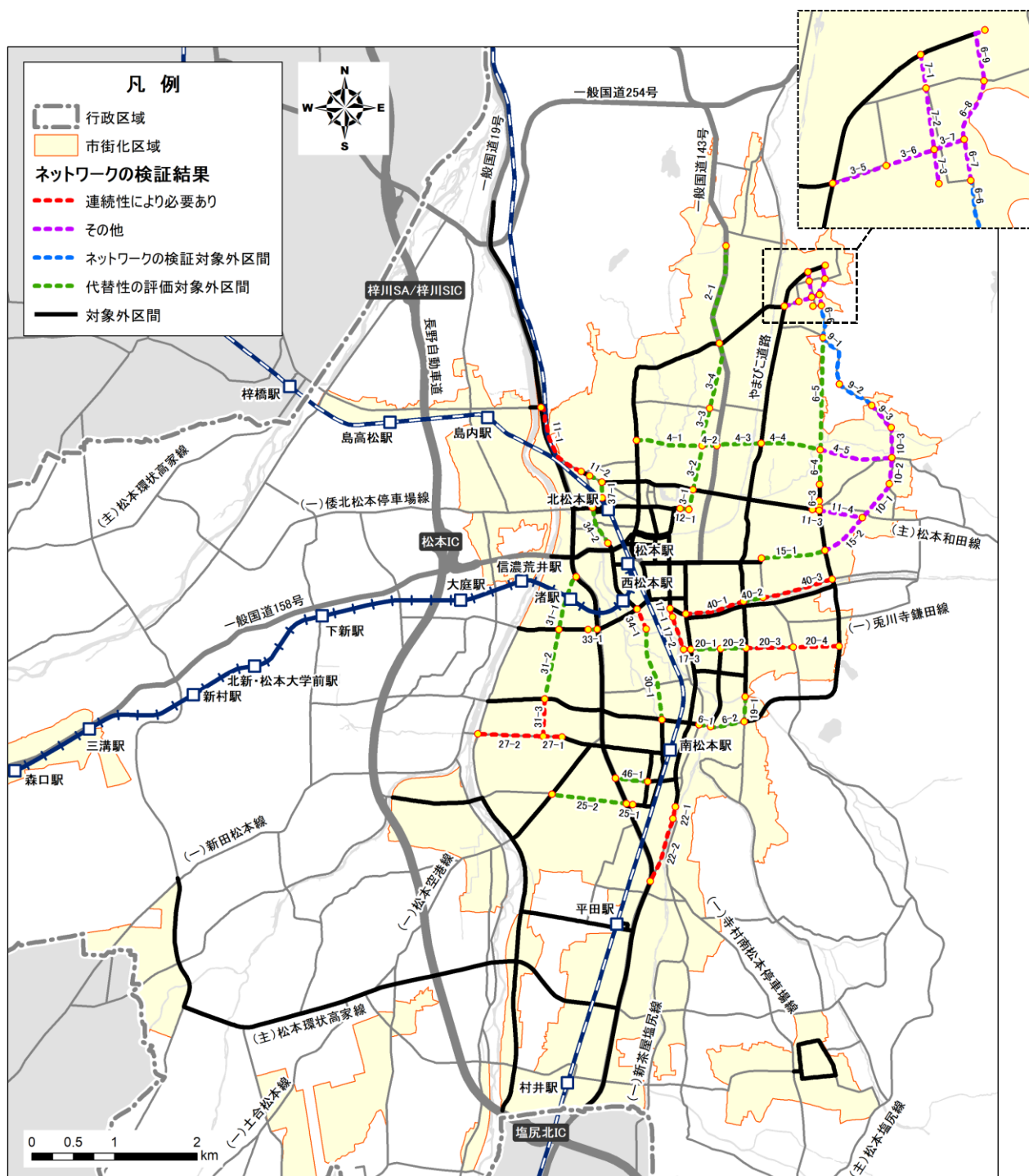


図 ネットワークの検証結果

8. 実現性の評価

8－1. 実現性評価の考え方

「実現性」の評価については、第1回都市計画道路見直し（平成23年3月）において、「道路構造上の支障」及び「事業実施上の支障」の2項目に基づき評価を行い、実現性に係る物理的な課題区間を抽出している。（実現性の評価結果は次頁以降を参照）

実現性については、第1回見直しで既に評価が行われていることから、今回の見直しでは、「必要性」及び「代替性」の2つの観点から総合評価を行うものとする。

8-2. 実現性の評価結果【第1回都市計画道路見直しより】

(1) 道路構造上の支障

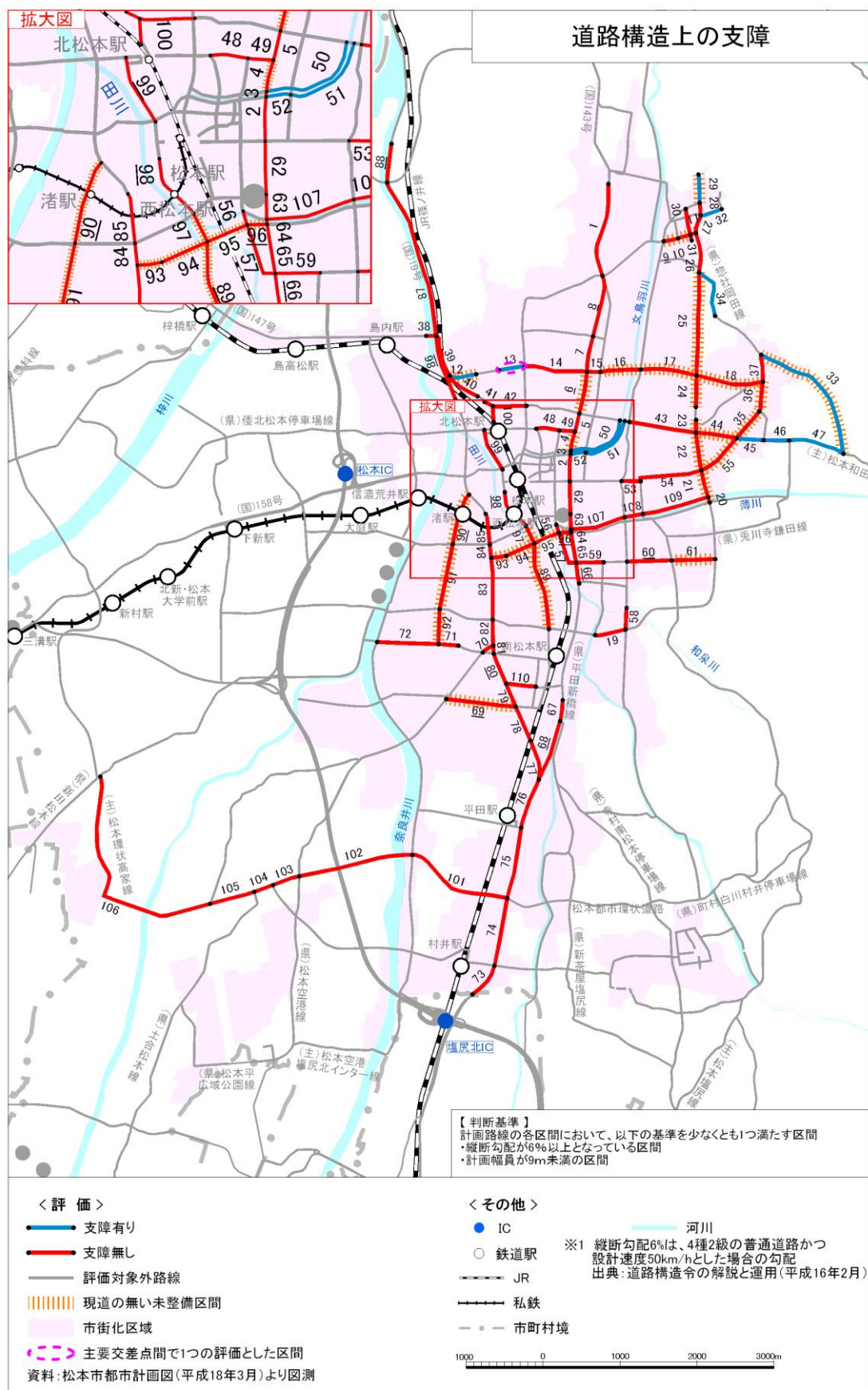


図 【参考：第1回見直し(H23.3)】 実現性：道路構造上の支障の評価結果

(2) 事業実施上の支障

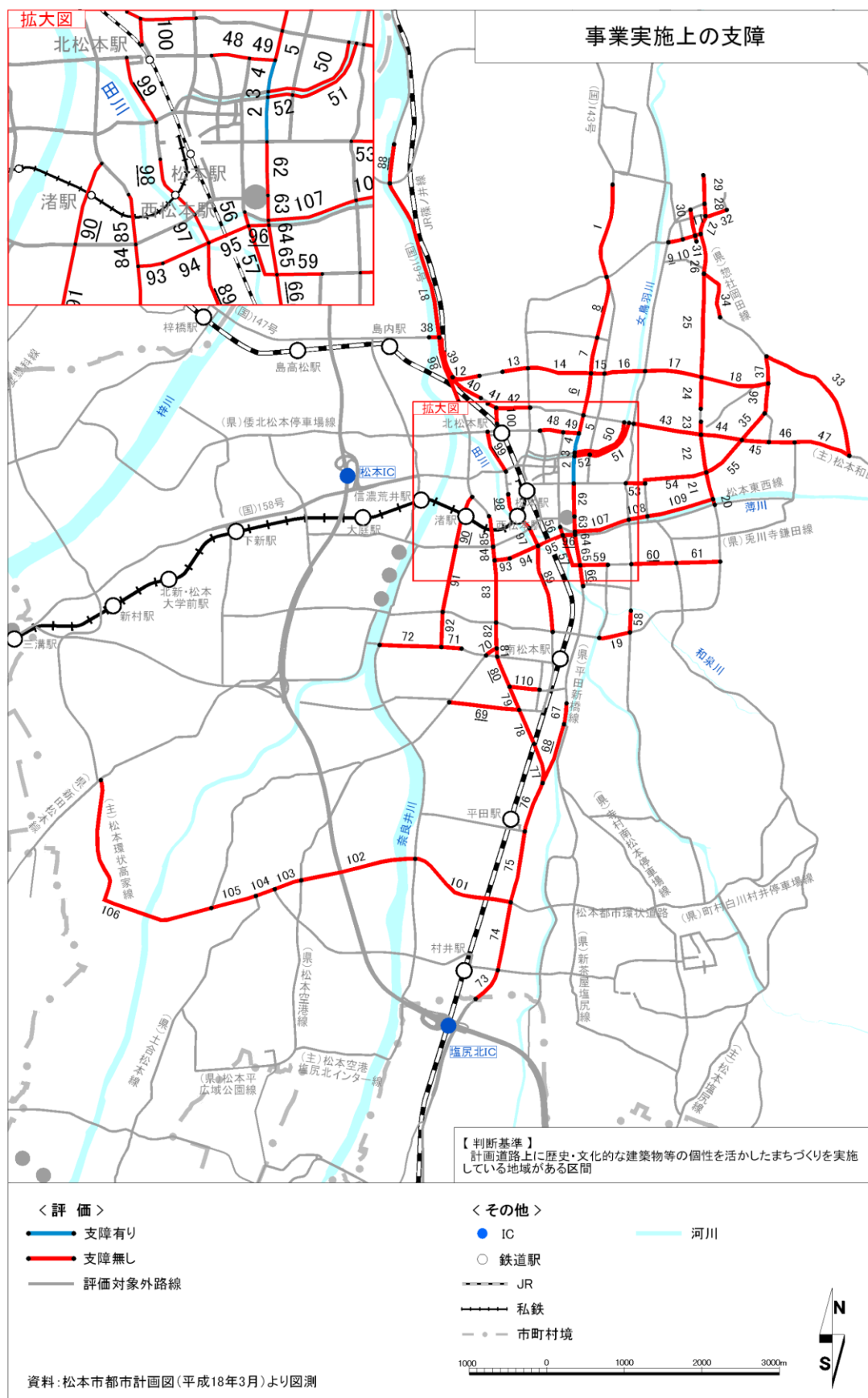


図 【参考：第1回見直し(H23.3)】実現性：事業実施上の支障の評価結果

9. 客観的指標による区間別の総合評価結果

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。）に示される「見直しの進め方」を参考としつつ、都市計画道路の「必要性」、「代替性」の評価結果を踏まえ、区間別総合評価を実施した。

9-1. 総合評価の考え方

県見直し指針に示される「見直しの進め方」を参考としつつ、以下の手順により、区間別総合評価を実施する。

必要性及び代替性の評価結果を踏まえ総合評価を行うとともに、当該総合評価結果を踏まえ、都市計画道路見直し素案を作成し、将来交通量推計による需給バランスの検証を行い、見直し素案の検証を行う。

実現性については、第1回見直しで既に評価が行われていることから、今回の見直しでは、「必要性」及び「代替性」の2つの観点から総合評価を行うものとする。

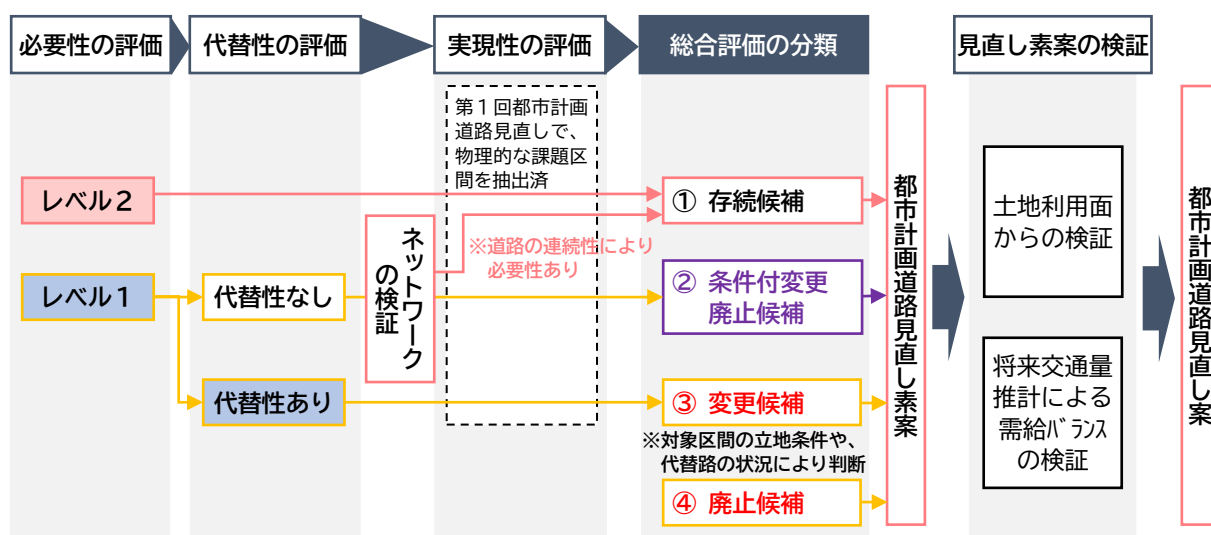


図 客観的指標による区間別総合評価の手順

「条件付変更廃止候補」とは

- ・ 該当路線周辺に代替となる候補の路線が存在するが、現状、代替候補路線の機能が満足でないため、代替性なしと評価されている。
- ・ 相対的に必要性が低く、周辺道路との連続性の観点からも必要性の低い路線
- ・ 代替候補路線の機能強化や計画の振替を含め、エリアごとに課題を整理したうえで、該当路線の存続廃止などの方向性を決定する必要がある。

9-2. 総合評価の結果

前述の手順に基づき区間別に総合評価を行った結果を以下に示す。

見直し対象区間の全 64 区間うち、「変更候補」に位置づけられた区間は 3 区間、「条件付変更廃止候補」に位置づけられた区間は 15 区間が該当する。

「条件付変更廃止候補」については、代替路となる現道の機能強化など、代替性が確保される条件やエリアごとの課題を整理し、今後、長野県等の関係機関と協議のうえ、方向性を決定するものとする。

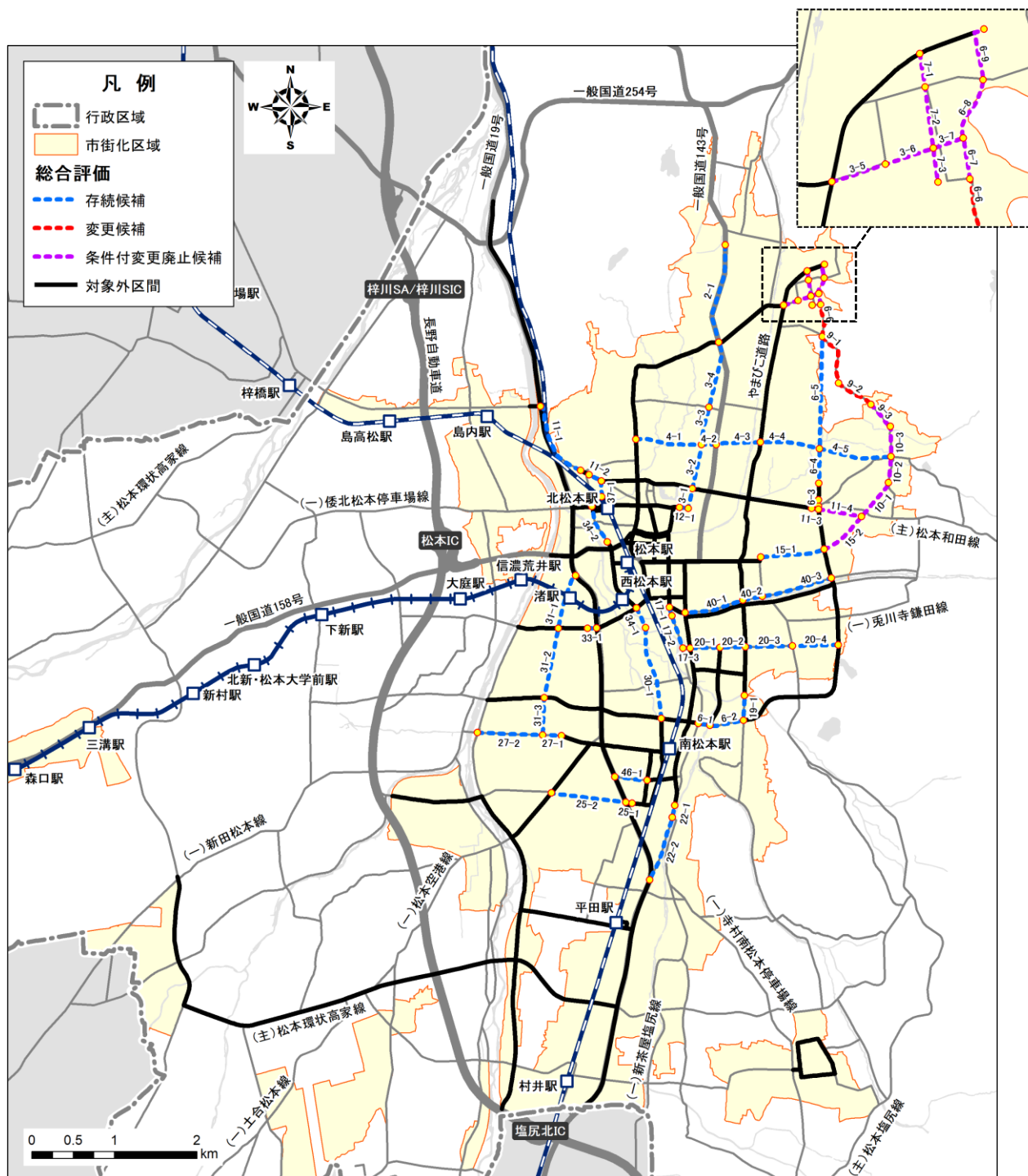


図 客観的指標による総合評価結果

表 総合評価結果一覧

連番	区間 番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	整備状況	必要性の評価結果 (指標該当数)	代替性の 評価結果	ネットワーク の検証結果	総合評価結果
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	未整備	9			存続候補
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	未整備	12			存続候補
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	未整備	9			存続候補
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	未整備	10			存続候補
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	未整備	10			存続候補
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	未整備	7	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	未整備	5	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	未整備	2	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
9	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	未整備	10			存続候補
10	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19	未整備	8			存続候補
11	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58	未整備	9			存続候補
12	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81	未整備	9			存続候補
13	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97	未整備	7	代替性なし	その他	存続候補
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	18	0.15	未整備	9			存続候補
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	18	0.45	未整備	8			存続候補
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	未整備	8			存続候補
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	未整備	9			存続候補
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	未整備	8			存続候補
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.43	未整備（一部概成済）	5	代替性あり		変更候補
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.14	未整備	6	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	未整備	6	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
22	6-9	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	未整備	5	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
23	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.12	未整備	4	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
24	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.21	未整備	4	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
25	7-3	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	未整備	6	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
26	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	未整備	2	代替性あり		変更候補
27	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	概成済	2	代替性あり		変更候補
28	9-3	3・6・9 大村湯の原線	9	0.27	未整備	3	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
29	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	未整備	4	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
30	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	未整備	4	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
31	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	未整備	5	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
32	11-1	3・4・11 宮測新橋北小松線	12	1.09	未整備	6	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
33	11-2	3・4・11 宮測新橋北小松線	12	0.13	未整備	8			存続候補
34	11-3	3・4・11 宮測新橋北小松線	16	0.09	未整備	7	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
35	11-4	3・4・11 宮測新橋北小松線	12	0.58	未整備	7	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
36	12-1	3・2・12 内環状線	16	0.16	未整備	10			存続候補
37	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	16	0.80	未整備	11			存続候補
38	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	12	0.64	未整備	5	代替性なし	その他	条件付変更廃止候補
39	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備	5	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
40	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.46	未整備	6	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
41	17-3	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	未整備	6	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
42	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	未整備	9			存続候補
43	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	未整備（一部概成済）	11			存続候補
44	20-2	3・5・20 林豊田線	15	0.33	概成済	8			存続候補
45	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	未整備（一部概成済）	6	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
46	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	未整備	5	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
47	22-1	3・4・22 小池平田線	12	0.16	未整備	7	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
48	22-2	3・4・22 小池平田線	12	0.81	未整備	6	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
49	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	未整備	7	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
50	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	未整備	12			存続候補
51	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	16	0.29	概成済	7	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
52	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	12	0.78	概成済	6	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
53	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	未整備	8			存続候補
54	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	未整備	9			存続候補
55	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	未整備	8			存続候補
56	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	未整備	5	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
57	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	未整備	9			存続候補
58	34-1	3・4・34 中条白板線	12	0.26	未整備	5	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
59	34-2	3・4・34 中条白板線	18	0.51	未整備	9			存続候補
60	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	未整備	9			存続候補
61	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	概成済	7	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
62	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	概成済	8			存続候補
63	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	概成済	7	代替性なし	連続性により必要あり	存続候補
64	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	概成済	8			存続候補
計				30.2					

9-3. 課題整理及び見直し方針

前項で「条件付変更廃止候補」とした区間について、エリアごとに課題や代替性が確保される条件を整理する。

(1) 浅間温泉エリア

当該エリアは、温泉地・旅館が多数立地しており、観光客などの利用も多いことから、原則としてエリア内は歩行者優先とし、通過交通の流入を抑制することが望ましい。

しかし、市街地を広域に捉えると、当該エリア北の国道254号（三才山トンネル）方面から市街地南部方面へエリア内を通過する交通がある。

温泉街へのアクセスは、既存路線により確保されており、今後は、旅館等が集積するエリアや生活道路への通過交通を抑制しつつ、南側の（一）惣社岡田線や（都）出川浅間線に誘導することが望ましい。

今回の見直し対象で「条件付変更廃止候補」とした区間の取扱いは、上記課題及び将来の方向性を踏まえ、関係機関等との協議により、決定する。

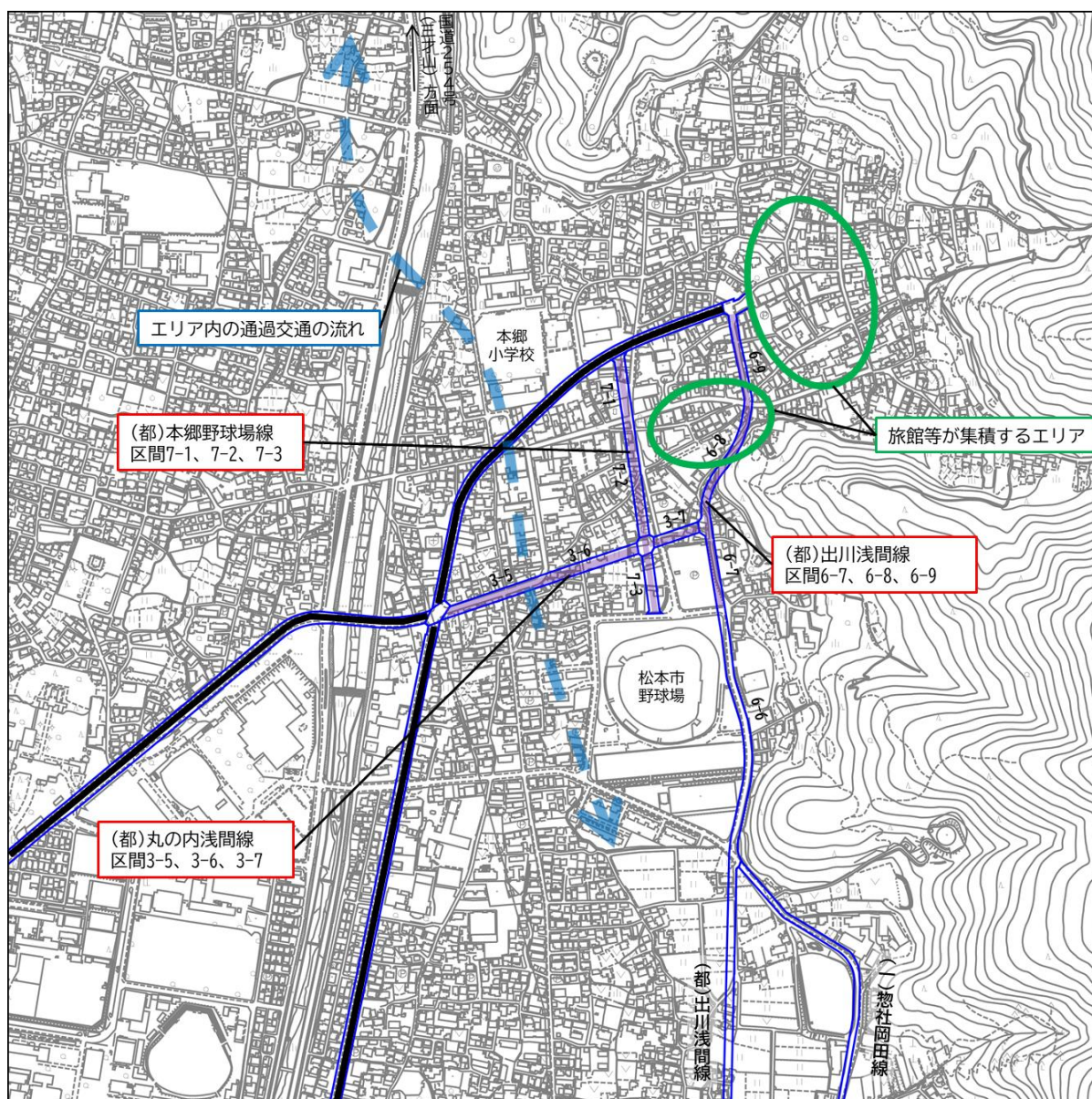


図 浅間温泉エリアの課題整理

（２）惣社・里山辺エリア

当該エリアは、広く住居地域として人口が集積しているエリアで、現在も開発が進み、居住誘導区域を中心に人口増が見られる。

一方で、道路状況は、（一）惣社岡田線及び（主）松本和田線を幹線としているものの、南北の幹線が存在しないことから、学校周辺などの生活道路へ通過交通が進入することが課題となっている。

県が（都）宮渕新橋北小松線（やまびこ道路～（都）出川浅間線）を、市が（都）出川浅間線（一級河川薄川～（都）宮渕新橋北小松線）をそれぞれ整備中であり、これらが供用されることで、一定の改善が期待できる。また、（都）出川浅間線は、上記区間からさらに北の浅間温泉まで整備することで、東側の外環状線として、中心市街地の混雑緩和にも寄与するものと考えられる。

当該エリアは、（都）松本駅北小松線（（都）出川浅間線以東）や（都）湯の原北小松線が「**条件付変更廃止候補**」となっており、並行する（一）惣社岡田線が代替路の候補となるが、現状歩道が未整備であり、機能を満足しない。

また、「**条件付変更廃止候補**」である（都）宮渕新橋北小松線について、並行する（主）松本和田線が代替路の候補となるが、現状歩道が未整備であり、機能を満足しない。

以上の条件を関係機関等と協議し、整理したうえで検討する。

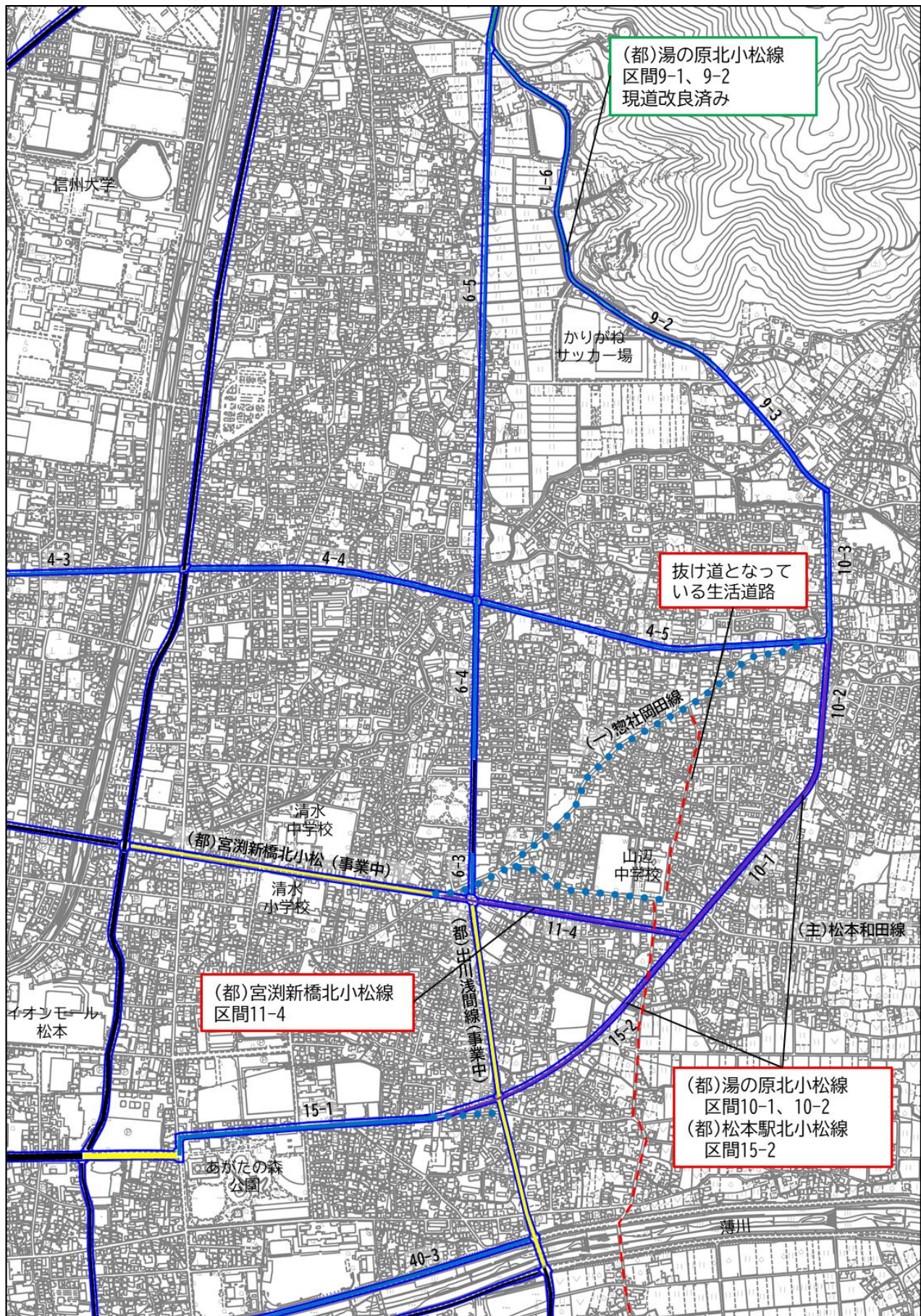


図 惣社・里山辺エリアの課題整理

10. 土地利用面からの検証

10-1. 検証の考え方

前項の総合評価において、「変更候補」又は「条件付変更廃止候補」として位置づけた区間について、沿道用途地域等の指定状況を整理し、当該区間の変更・廃止にあたって用途地域指定の変更が必要な区間を抽出する。

▼既決定（見直し前）			▼区間A-2を廃止した場合（見直し後）		
区間A-1	区間A-2	区間A-3	区間A-1 （存続候補）	区間A-2 （廃止候補）	区間A-3 （存続候補）
用途地域			用途地域		
沿道用途地域	↑ 30m		沿道用途地域	↑	↑ 30m
都市計画道路			都市計画道路	沿道用途地域の 境界根拠喪失	
沿道用途地域	↓ 30m		沿道用途地域	↓	↓ 30m
用途地域			用途地域		

✓ 区間A-2を廃止した場合、境界根拠（都市計画道路端）が喪失し、沿道用途地域の連続性に支障が生じる。
 ✓ この場合、当該区間や前後区間の状況に応じて、個別に判断を行う。

図 土地利用面からの検証イメージ

10-2. 土地利用面からの検証結果

(1) 浅間温泉エリア

浅間温泉エリアにおける土地利用面からの検証結果を以下に示す。

(都)丸の内浅間線(区間3-5、3-6、3-7)、(都)出川浅間線(区間6-6、6-7)については、都市計画道路中心線が用途地域の境界根拠となっており、当該区間の変更・廃止にあたっては、用途地域指定の変更が必要となる。

前項で整理した「課題及び見直し方針」と併せて、用途地域変更の方向性について関係機関等と協議し、整理したうえで当該区間の方針を決定するものとする。

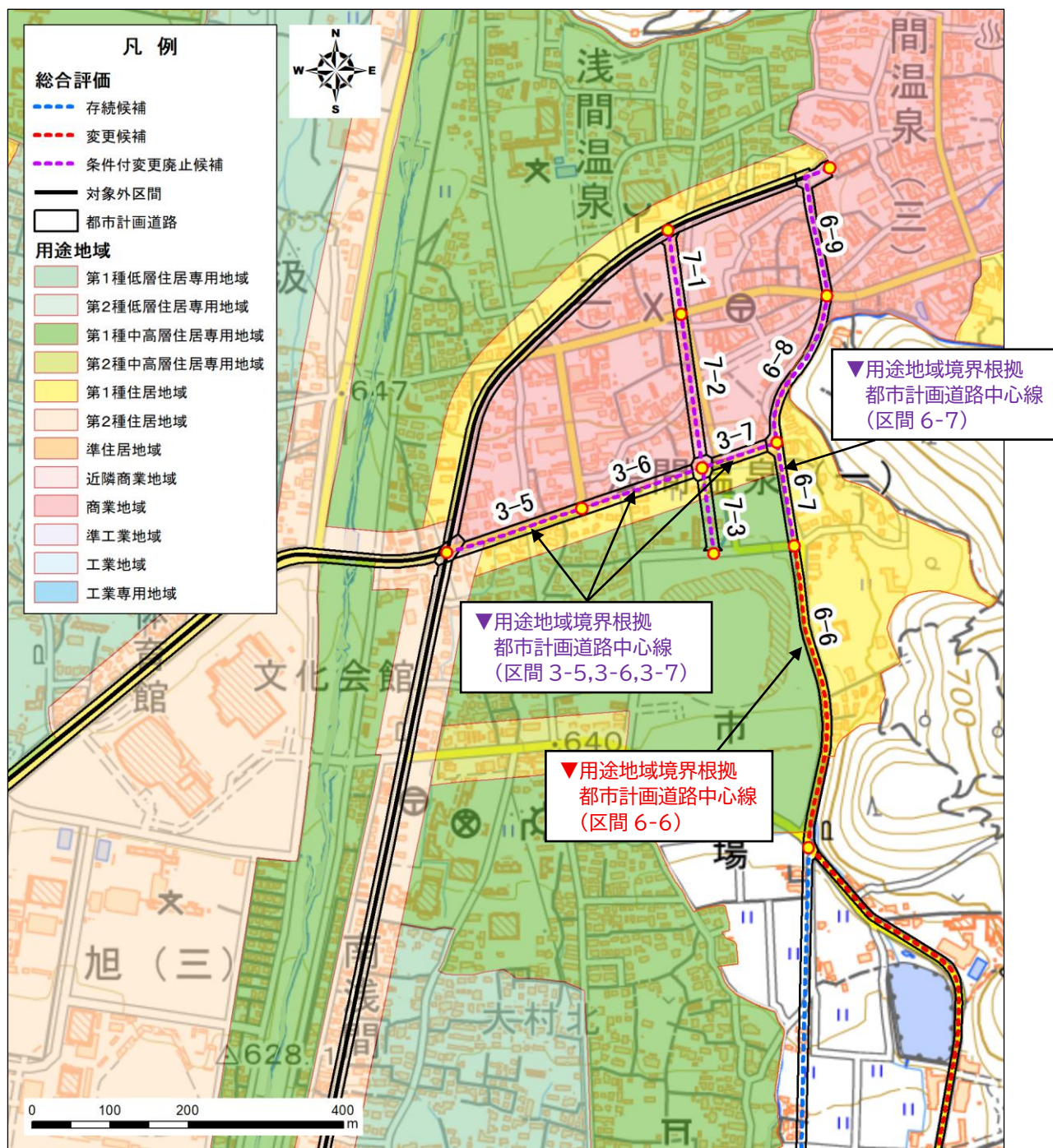


図 土地利用面からの検証結果：浅間温泉エリア

(2) 惣社・里山辺エリア

惣社・里山辺エリアにおける土地利用面からの検証結果を以下に示す。

(都)湯の原北小松線(区間 10-1、10-2)、(都)宮渕新橋北小松線(区間 11-4)、(都)松本駅北小松線(区間 15-2)については、都市計画道路の沿道 30m が用途地域の境界根拠となっており、当該区間の変更・廃止にあたっては、用途地域指定の変更が必要となる。

前項で整理した「課題及び見直し方針」と併せて、用途地域変更の方向性について関係機関等と協議し、整理したうえで当該区間の方針を決定するものとする。

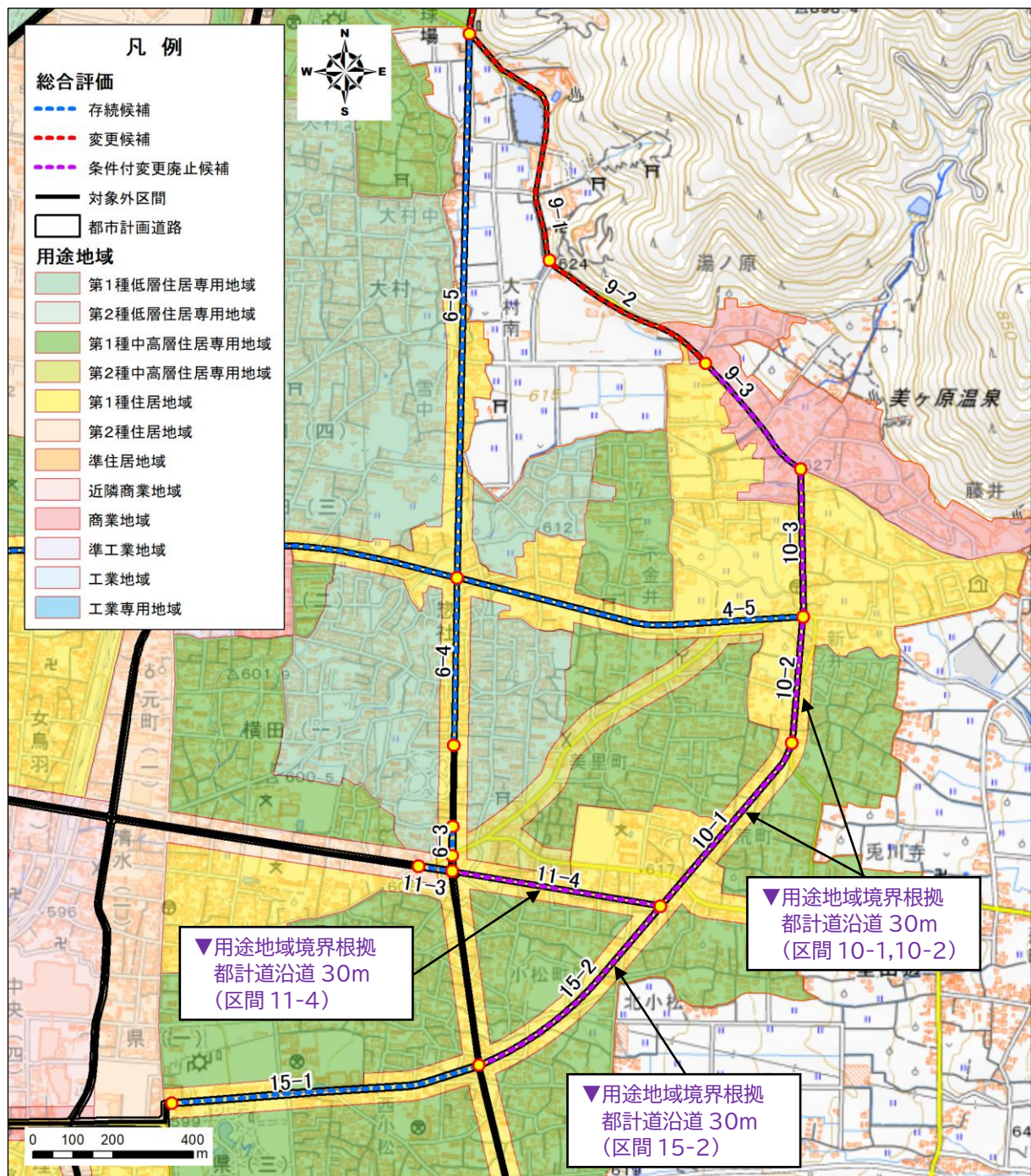


図 土地利用面からの検証結果：惣社・里山辺エリア

1 1. 交通需給バランスの検証

1 1-1. 検証の考え方

松本市内の中心市街地及びその周辺では、交通量に対して交通容量が不足している箇所があり、渋滞や混雑が発生している。(需給バランスが確保されていない)

このため、現況配分結果交通量及び将来交通量推計結果を用いて、交通量・交通容量(総走行台キロ)をエリア別(行政区、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)に算出し、交通容量の不足状況を分析した。

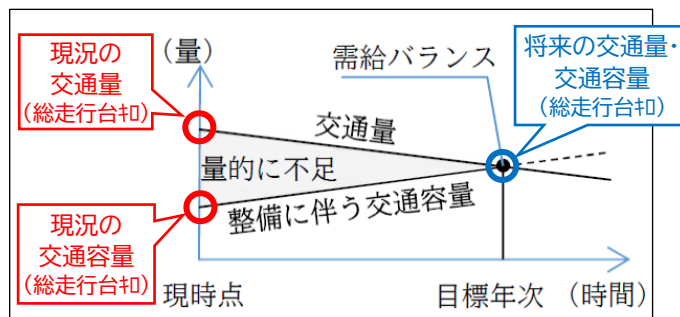


図 需給バランス分析のイメージ

1 1-2. 交通需給バランスの検証結果

(1) 現況の交通容量・交通量(総走行台キロ)の算出結果

本業務において別途作成した交通量推計データによる「現況配分結果交通量」を用いて、各エリア(行政区、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域)を通過する道路の「交通容量・交通量(総走行台キロ)」を集計した結果を以下に示す。

混雑度をみると、「市街化区域」、「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」では混雑度が1.0以上となっており、エリア内を通過する交通量に対して交通容量が不足している状況となっている。

表 【現況：H27(2015年)】エリア別の交通量・交通容量の算出結果

エリア	交通容量※1 (総走行台キロ) [百台/日・km]	交通量※2 (総走行台キロ) [百台/日・km]	差分 [百台/日・km]	混雑度
	A	B	A - B	B / A
行政区	56,181	49,825	6,356	0.89
都市計画区域	43,927	42,437	1,490	0.97
市街化区域	17,171	20,427	-3,256	1.19
居住誘導区域	11,277	13,736	-2,459	1.22
都市機能誘導区域	7,607	9,767	-2,160	1.28

※1 交通量推計データによる現況ネットワークを用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

※2 交通量推計データによる現況配分結果交通量を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和(=総走行台キロ)を算出した。

(2) 将来の交通容量・交通量（総走行台キロ）の算出結果

① フルネット（既決定の都市計画道路整備を想定）

本業務において別途作成した交通量推計データによる「将来交通量」等を用いて、各エリア（行政区、都市計画区域、市街化区域、居住誘導区域、都市機能誘導区域）を通過する道路の「交通容量・交通量（総走行台キロ）」を集計した結果を以下に示す。

交通容量と交通量の差分をみると、現況では交通容量が不足する傾向がみられた「市街化区域」、「居住誘導区域」において交通量が交通容量を下回っている。（混雑度 1.0 以下）

表 【将来(フルネット)：R22(2040 年)】 エリア別の交通量・交通容量の算出結果

エリア	交通容量※1 (総走行台キロ) [百台/日・km]	交通量※2 (総走行台キロ) [百台/日・km]	差分 [百台/日・km]	混雑度
	A	B	A - B	B / A
行政区	66,655	49,391	17,264	0.74
都市計画区域	53,821	42,144	11,677	0.78
市街化区域	23,325	21,972	1,353	0.94
居住誘導区域	15,011	14,501	511	0.97
都市機能誘導区域	9,440	9,893	-452	1.05

※1 交通量推計データによる将来ネットワーク（フルネット）を用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

※2 交通量推計データによる将来交通量推計結果を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

② 都市計画道路見直し素案道路網【交通需給バランスの検証結果】

都市計画道路見直し素案道路網による交通量推計データ等を用いて、各エリアを通過する道路の「交通容量・交通量（総走行台キロ）」を集計した結果を以下に示す。

現況とフルネット及び見直し素案道路網の混雑状況を比較すると、市内の面的な混雑度合いは、見直し素案道路網においても混雑状況の改善効果が維持されることから、見直し素案による交通需要バランスに与える変化・影響は極めて少ないと言える。

表 【将来(見直し素案道路網)：R22(2040 年)】 エリア別の交通量・交通容量の算出結果

エリア	交通容量※1 (総走行台キロ) [百台/日・km]	交通量※2 (総走行台キロ) [百台/日・km]	差分 [百台/日・km]	混雑度
	A	B	A - B	B / A
行政区	66,504	49,446	17,059	0.74
都市計画区域	53,670	42,199	11,472	0.79
市街化区域	23,174	22,028	1,147	0.95
居住誘導区域	14,916	14,605	311	0.98
都市機能誘導区域	9,440	9,947	-507	1.05

※1 交通量推計データによる将来ネットワーク（都市計画道路見直し素案道路網）を用いて、各エリアを通過する区間の交通容量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

※2 交通量推計データによる将来交通量推計結果を用いて、各エリアを通過する区間の交通量[台/日]に区間延長[km]を乗じた値の総和（＝総走行台キロ）を算出した。

1 2. 優先整備路線群の検討

1 2-1. 検討の考え方

「必要性の該当数」及び「費用便益(B/C)」をもとに、必要性の評価が“レベル2”、費用便益(B/C)が“中央値以上”(=将来交通量・事業費の観点から費用対効果が高い)傾向がある「第1象限」のグループに属する区間を抽出し、優先整備路線群の検討を行う。

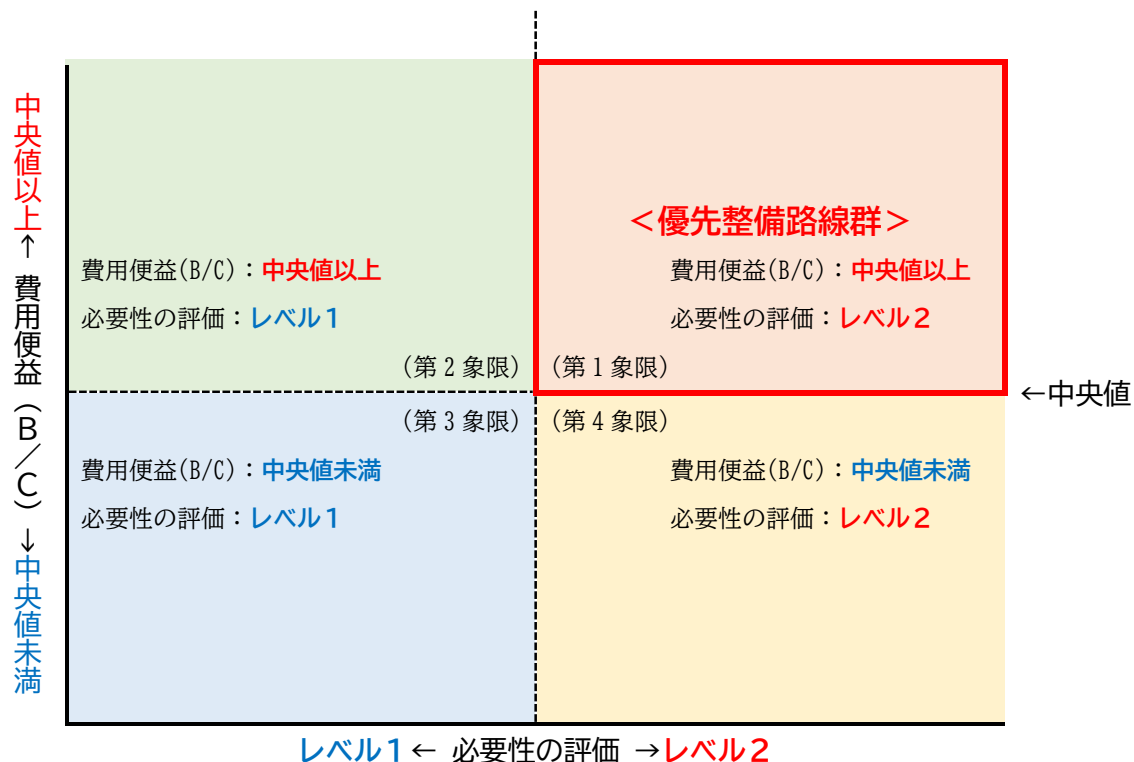
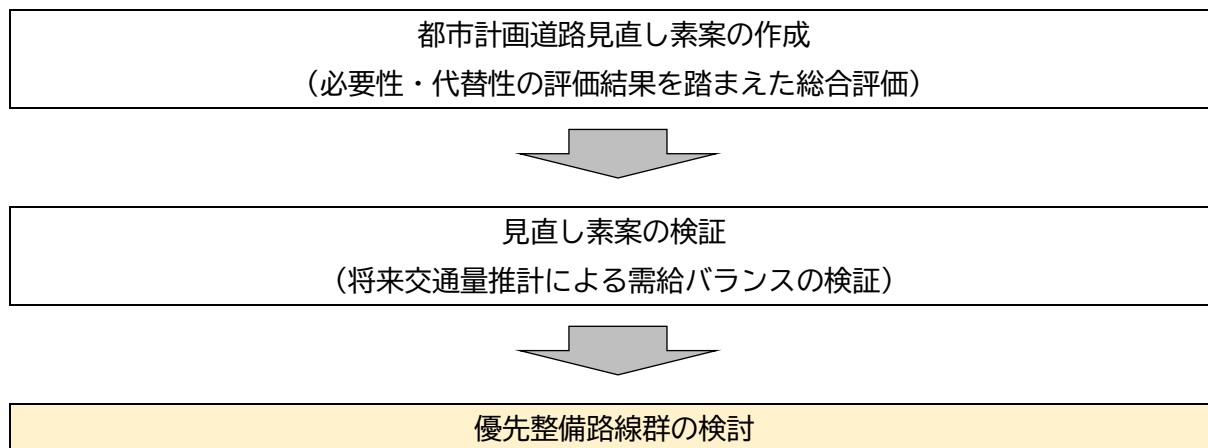


図 優先整備路線群の検討イメージ [再掲]

12-2. 区間別の概算事業費の算定

(1) 事業実績の整理

概算事業費算出に当たっての単価設定の基礎資料として活用するため、直近おおむね10年間における「松本市内」及び「長野県内の他自治体」の道路整備事業実績より、事業概要（事業費、整備延長等）を以下のとおり整理した。

表 松本市内の道路整備事業実績

路線名	事業の概要								事業費							備考
	車線 数	計画 幅員 (m)	道路 種別	区 域 ※1	区間 延長 (m)	事業期間		工事費	用地費		補償費 (千円)	補償 件数 (件)	その他 委託料等 (千円)	全体事業費 (千円)		
						用地補償	工事	道路築造費 (千円) ※2	用地買収費 (千円)	面積 (㎡)						
(都)小池平田線	2	18.0	市道	A	253		H25～H28	H29	118,770	152,700	2,298.0	458,570	10	28,530	758,570	
(都)中条白板線（巾上）	2	18.0	市道	A	265		H26～H30	H30～H31	346,770	225,930	2,377.0	796,260	48	105,500	1,474,460	
市道1056号線	2	10.0	市道	A	240		R2～R6	R2～R7	114,430	27,420	276.0	257,850	12	42,300	442,000	
波田98号線	2	9.5	市道	B	2,088	H20～R5	H28～R5	H28～R5	614,486	77,220	5,987.0	87,208	7	160,621	939,535	
市道2181号線	2	9.5	市道	B	320	H28～R8	R1～R6	R2～R6	241,290	26,851	706.0	222,671	7	11,951	502,763	未完 (見込値)
市道7003号線	2	15.0	市道	C	1,040	H21～R5	H29～R5	H29～R5	702,040	254,534	13,757.0	411,914	22	60,384	1,428,872	

出典：松本市資料

※1 区域A：市街化区域内かつD I D内 / 区域B：市街化区域内かつD I D外 / 区域C：A・B区域外

※2 道路築造費：工事費の内、大型構造物、橋梁に係る費用を除いた事業費

表 長野県内の他自治体の道路整備事業実績

路線名	事業の概要							事業費							備考	
	車線 数	計画 幅員 (m)	道路 種別	区 域 ※ 1	区間 延長 (m)	事業期間		工事費 道路築造費 (千円) ※ 2	用地費		補償費 (千円)	補償 件数 (件)	その他 委託料等 (千円)	全体事業費 (千円)		
						用地補償	工事		用地買収費 (千円)	面積 (㎡)						
A市（都市計画道路）	4	22.0	市道	A	1,237	H19～R3			6,317,000	1,345,800	29,700.0	874,700		310,500	8,848,000	
B市（都市計画道路）	2	16.0	市道	B	457	H29～R4			330,321	25,906	1,475.4	0		22,948	379,175	
B市（都市計画道路）	2	16.0	市道	B	548	H29～R4			461,903	159,438	7,166.4	104,683		27,241	753,265	
B市（都市計画道路）	2	12.0	市道	B	500	H22～R2			246,643	61,958	3,197.2	78,161		49,700	436,462	
C市（市道）	2	9.0	市道	C	220	H28～H31			63,864	4,199	682.1	28,081		7,395	103,539	
C市（市道）	2	8.5	市道	C	210	H31～R3			90,442	23,150	1,310.9	12,340		0	125,932	設計は内部 で実施

出典：松本市資料

※1 区域A：市街化区域内かつD I D内 / 区域B：市街化区域内かつD I D外 / 区域C：A・B区域外

※2 道路築造費：工事費の内、大型構造物、橋梁に係る費用を除いた事業費

(2) 単価の設定

前項で整理した事業実績をもとに、「工事費（道路築造費）」、「工事費（橋梁）」、「用地費」、「補償費」、「その他委託料等」の単価を算出した。

① 工事費（道路築造費 ※大型構造物、橋梁に係る費用を除く）

工事費（道路築造費）については、事業実績より算出した「1㎡当たりの道路築造費の平均」をもとに、「建設工事費デフレーター※（土木総合）（2015年度基準）」（令和6年10月31日付け）により、2023年度(R5年度)の工事費に補正した金額を単価として用いる。

※建設工事費デフレーターは、建設工事に係る「名目工事費額」を基準年度の「実質額」に変換する目的で、国土交通省が作成・公表している指標

表 工事費（道路築造費）の単価（1㎡当たりの道路築造費平均）の算出結果（1/2）

区域 分類	路線名	車線数	計画 幅員 [A]	区間 延長 [B]	道路築造費	
					道路築造費(千円) [C]	1㎡当たりの道路築造費 [D=C/(A×B)]
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	118,770	26 千円/㎡
	(都)中条白板線（巾上）	2車線	18.0m	265m	346,770	73 千円/㎡
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	114,430	48 千円/㎡
	A市（都市計画道路）	4車線	22.0m	1,237m	6,317,000	232 千円/㎡
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	614,486	31 千円/㎡
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	241,290	79 千円/㎡
	B市（都市計画道路）	2車線	16.0m	457m	330,321	45 千円/㎡
	B市（都市計画道路）	2車線	16.0m	548m	461,903	53 千円/㎡
	B市（都市計画道路）	2車線	12.0m	500m	246,643	41 千円/㎡
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	702,040	45 千円/㎡
	C市（市道）	2車線	9.0m	220m	63,864	32 千円/㎡
	C市（市道）	2車線	8.5m	210m	90,442	51 千円/㎡

表 工事費（道路築造費）の単価（1㎡当たりの道路築造費平均）の算出結果（2/2）

区域分類	路線名	【補正前】 1㎡当たりの 道路築造費 [D]	工事期間	着工時の 道路築造費 デフレーター [E]	R5 年度 道路築造費 デフレーター [F]	【補正後】 1㎡当たりの 道路築造費 (R5 年度) [D×(F/E)]	【補正後】 1㎡当たりの 道路築造費 平均 (R5 年度)
A	(都)小池平田線	26 千円/㎡	H29	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	31 千円/㎡	77 千円/㎡
	(都)中条白坂線(巾上)	73 千円/㎡	H30～H31	106.0% (H30 年度)	122.7% (R5 年度)	85 千円/㎡	
	市道 1056 号線	48 千円/㎡	R2～R7	108.4% (R2 年度)	122.7% (R5 年度)	54 千円/㎡	
	A市(都市計画道路)	232 千円/㎡	H19～R3	93.0% (H19 年度)	122.7% (R5 年度)	306 千円/㎡	
B	波田 98 号線	31 千円/㎡	H28～R5	100.3% (H28 年度)	122.7% (R5 年度)	38 千円/㎡	
	市道 2181 号線	79 千円/㎡	R2～R6	108.4% (R2 年度)	122.7% (R5 年度)	89 千円/㎡	
	B市(都市計画道路)	45 千円/㎡	H29～R4	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	54 千円/㎡	
	B市(都市計画道路)	53 千円/㎡	H29～R4	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	64 千円/㎡	
	B市(都市計画道路)	41 千円/㎡	H22～R2	93.4% (H22 年度)	122.7% (R5 年度)	54 千円/㎡	
C	市道 7003 号線	45 千円/㎡	H29～R5	102.4% (H29 年度)	122.7% (R5 年度)	54 千円/㎡	
	C市(市道)	32 千円/㎡	H28～H31	100.3% (H28 年度)	122.7% (R5 年度)	39 千円/㎡	
	C市(市道)	51 千円/㎡	H31～R3	108.5% (H31 年度)	122.7% (R5 年度)	58 千円/㎡	

区域分類	道路築造費の単価
A (市街化区域内かつD I D内)	77 千円/㎡
B (市街化区域内かつD I D外)	
C (A・B区域外)	

② 工事費（橋梁）

橋梁の工事費については、事業実績より算出した「1㎡当たりの工事費（橋梁）」を単価として用いる。

区域 分類	路線名	車線数	計画 幅員 [A]	区間 延長 [B]	工事費（橋梁）	
					工事費(千円) [C]	1㎡当たりの工事費 [C/(A×B)]
	月見橋	2車線	15.0m	157m	1,392,500	591 千円/㎡
	白板橋	2車線	18.0m	24.4m	735,780	1,675 千円/㎡
	A市（都市計画道路）	4車線	22.0m	20.9m	352,000	766 千円/㎡



区域分類	用地費の単価
A（市街化区域内かつD I D内）	<u>1,011 千円/㎡</u>
B（市街化区域内かつD I D外）	
C（A・B区域外）	

③ 用地費

用地費については、事業実績より算出した区域分類別の「1㎡当たりの用地買収費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 用地費の単価（1㎡当たりの用地買収費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員	区間延長	用地費			
					用地買収費 (千円) [A]	面積 (㎡) [B]	1㎡当たりの 用地買収費 [A/B]	1㎡当たりの 用地買収費 平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	152,700	2,298.0	66千円/㎡	76千円/㎡
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	225,930	2,377.0	95千円/㎡	
	市道1056号線	2車線	10.0m	240m	27,420	276.0	99千円/㎡	
	A市(都市計画 道路)	4車線	22.0m	1,237m	1,345,800	29,700.0	45千円/㎡	
B	波田98号線	2車線	9.5m	2,088m	77,220	5,987.0	13千円/㎡	22千円/㎡
	市道2181号線	2車線	9.5m	320m	26,851	706.0	38千円/㎡	
	B市(都市計画 道路)	2車線	16.0m	457m	25,906	1,475.4	18千円/㎡	
	B市(都市計画 道路)	2車線	16.0m	548m	159,438	7,166.4	22千円/㎡	
	B市(都市計画 道路)	2車線	12.0m	500m	61,958	3,197.2	19千円/㎡	
C	市道7003号線	2車線	15.0m	1,040m	254,534	13,757.0	19千円/㎡	14千円/㎡
	C市(市道)	2車線	9.0m	220m	4,199	682.1	6千円/㎡	
	C市(市道)	2車線	8.5m	210m	23,150	1,310.9	18千円/㎡	



区域分類	用地費の単価
A(市街化区域内かつD I D内)	<u>76千円/㎡</u>
B(市街化区域内かつD I D外)	<u>22千円/㎡</u>
C(A・B区域外)	<u>14千円/㎡</u>

④ 補償費

補償費については、事業実績より算出した区域分類別の「1件当たりの補償費の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

なお、長野県内の他自治体の事業実績では、補償件数の情報がいないため、補償費は松本市内の事業実績より算定した。

表 補償費の単価（1件当たりの補償費平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員	区間延長	補償費			
					補償費 (千円) [A]	補償件数 (件) [B]	1件当たりの 補償費 [A/B]	1件当たりの 補償費平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	458,570	10	45,857 千円/件	27,978 千円/件
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	796,260	48	16,589 千円/件	
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	257,850	12	21,488 千円/件	
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	87,208	7	12,458 千円/件	22,134 千円/件
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	222,671	7	31,810 千円/件	
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	411,914	22	18,723 千円/件	18,723 千円/件



区域分類	補償費の単価
A（市街化区域内かつD I D内）	<u>28,000 千円/件</u>
B（市街化区域内かつD I D外）	<u>23,000 千円/件</u>
C（A・B区域外）	<u>19,000 千円/件</u>

⑤ その他委託料等

事業に係るその他委託料等については、事業実績より算出した「1㎡当たりのその他委託料等の平均」をもとに、端数処理した金額を単価として用いる。

表 その他委託料等の単価（1㎡当たりのその他委託料等平均）の算出結果

区域分類	路線名	車線数	計画幅員 [A]	区間延長 [B]	その他委託料等		
					その他委託料等 (千円) [C]	1㎡当たりの その他委託料等 [C/(A×B)]	1㎡当たりの その他委託料等 平均
A	(都)小池平田線	2車線	18.0m	253m	28,530	6千円/㎡	8千円/㎡
	(都)中条白板線 (巾上)	2車線	18.0m	265m	105,500	22千円/㎡	
	市道 1056 号線	2車線	10.0m	240m	42,300	18千円/㎡	
	A市(都市計画 道路)	4車線	22.0m	1,237m	310,500	11千円/㎡	
B	波田 98 号線	2車線	9.5m	2,088m	160,621	8千円/㎡	
	市道 2181 号線	2車線	9.5m	320m	11,951	4千円/㎡	
	B市(都市計画 道路)	2車線	16.0m	457m	22,948	3千円/㎡	
	B市(都市計画 道路)	2車線	16.0m	548m	27,241	3千円/㎡	
	B市(都市計画 道路)	2車線	12.0m	500m	49,700	8千円/㎡	
C	市道 7003 号線	2車線	15.0m	1,040m	60,384	4千円/㎡	
	C市(市道)	2車線	9.0m	220m	7,395	4千円/㎡	
	C市(市道)	2車線	8.5m	210m	0		



区域分類	その他委託料等の単価
A(市街化区域内かつD I D内)	8千円/㎡
B(市街化区域内かつD I D外)	
C(A・B区域外)	

(3) 概算事業費の算出結果

前項で算出した道路整備に係る単価設定に基づき、見直し対象区間（未整備都市計画道路）の整備に係る概算事業費を算出した。

区間別の概算事業費の算定結果を次頁に示す。

未整備都市計画道路（約 30km）の整備に係る概算事業費の総額は、約 478 億円（47,846,120 千円）で、1 m 当たりの概算事業費は約 160 万円（1,584 千円）となっている。

表 概算事業費の算出方法

項 目	概算事業費の算出方法
工事費 (道路築造費)	都計道の事業区域面積(橋梁部を除く)×工事費(道路築造費)単価
工事費 (橋梁)	都計道の事業区域面積(橋梁部)×工事費(橋梁)単価
用地費	都計道の事業区域面積※×用地費単価 ※現道の道路用地部分を除いた面積
補償費	都計道の事業区域内の建物件数※×補償費単価 ※R4 松本市都市計画基礎調査による建物用途別現況より集計
その他委託料等	都計道の事業区域面積×その他委託料等の単価
全体事業費	工事費(道路築造費)+工事費(橋梁)+用地費+補償費+その他委託料等

表 区間別の概算事業費の算定結果

連番	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	区域分類	工事費 (道路築造費) (千円)	工事費 (橋梁) (千円)	用地費 (千円)	補償費 (千円)	委託料 (千円)	全体事業費 (千円)
1	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	A	765,380	0	338,960	112,000	115,200	1,331,540
2	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	A	237,160	0	114,760	84,000	36,720	472,640
3	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57	A	201,740	0	459,040	812,000	69,280	1,542,060
4	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48	A	308,770	0	258,400	112,000	59,280	738,450
5	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88	A	605,220	0	452,200	140,000	110,480	1,307,900
6	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	A	123,200	0	96,520	0	22,960	242,680
7	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17	A	8,470	0	206,720	308,000	22,640	545,830
8	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08	A	8,470	0	108,680	140,000	12,320	269,470
9	4-1	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	12	0.90	A	314,160	0	418,000	476,000	76,640	1,284,800
10	4-2	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	12	0.19	A	96,250	0	76,000	0	18,000	190,250
11	4-3	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	12	0.58	A	73,920	727,920	426,360	476,000	52,560	1,756,760
12	4-4	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	12	0.81	A	153,230	0	528,960	868,000	71,600	1,621,790
13	4-5	3・5・4 蠺ヶ崎新井線	12	0.97	A	76,230	0	727,320	476,000	84,480	1,364,030
14	6-1	3・5・6 出川浅間線	18	0.15	A	162,470	1,304,190	50,920	0	22,240	1,539,820
15	6-2	3・5・6 出川浅間線	18	0.45	A	448,910	0	190,000	0	66,640	705,550
16	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	A	25,410	0	41,800	0	7,040	74,250
17	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45	A	66,990	0	323,000	448,000	40,960	878,950
18	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48	B	238,700	0	289,080	690,000	129,920	1,347,700
19	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.43	A	289,520	0	98,040	0	40,400	427,960
20	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.14	A	42,350	0	88,160	28,000	13,680	172,190
21	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.27	A	50,050	0	145,920	140,000	20,560	356,530
22	6-9	3・5・6 出川浅間線	12	0.18	A	129,360	0	75,240	0	21,360	225,960
23	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.12	A	16,170	0	107,160	196,000	12,960	332,290
24	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.21	A	33,880	0	216,600	616,000	26,320	892,800
25	7-3	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07	A	3,080	0	138,320	0	14,880	156,280
26	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	C	368,830	0	14,560	0	46,640	430,030
27	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51	C	233,310	0	17,220	0	34,080	284,610
28	9-3	3・6・9 大村湯の原線	9	0.27	B	206,360	0	13,420	0	26,320	246,100
29	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	A	49,280	0	421,040	364,000	49,440	883,760
30	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45	A	83,930	0	208,240	392,000	30,640	714,810
31	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40	B	152,460	0	53,460	115,000	35,280	356,200
32	11-1	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	1.09	B	672,980	0	95,260	0	104,560	872,800
33	11-2	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.13	A	122,430	0	41,040	0	17,040	180,510
34	11-3	3・4・11 宮渕新橋北小松線	16	0.09	A	29,260	0	81,320	84,000	11,600	206,180
35	11-4	3・4・11 宮渕新橋北小松線	12	0.58	A	47,740	0	462,080	868,000	53,600	1,431,420
36	12-1	3・2・12 内環状北線	16	0.16	A	94,710	0	15,960	0	11,520	122,190
37	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	16	0.80	A	365,750	0	602,680	616,000	101,440	1,685,870
38	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	12	0.64	A	66,220	0	487,920	588,000	58,240	1,200,380
39	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	A	90,860	586,380	19,760	28,000	11,520	736,520
40	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.46	A	248,710	0	146,680	56,000	41,280	492,670
41	17-3	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	A	46,200	0	23,560	0	7,280	77,040
42	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	A	290,290	0	129,200	28,000	43,760	491,250
43	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	A	236,390	0	110,960	56,000	36,240	439,590
44	20-2	3・5・20 林豊田線	15	0.33	A	297,990	0	71,440	28,000	38,480	435,910
45	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61	A	408,870	0	150,480	28,000	58,320	645,670
46	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60	A	161,700	0	345,040	364,000	53,120	923,860
47	22-1	3・4・22 小池平田線	12	0.16	A	66,990	0	68,400	0	14,160	149,550
48	22-2	3・4・22 小池平田線	12	0.81	A	437,360	0	278,920	168,000	74,800	959,080
49	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	A	24,640	0	65,360	0	9,440	99,440
50	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00	A	385,000	0	564,680	280,000	99,440	1,329,120
51	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	16	0.29	A	147,070	0	130,720	84,000	29,040	390,830
52	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	12	0.78	A	570,570	0	161,880	28,000	76,320	836,770
53	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	A	167,860	495,390	855,760	812,000	107,520	2,438,530
54	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	A	70,840	0	522,120	700,000	62,320	1,355,280
55	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82	A	129,360	0	633,840	1,092,000	80,160	1,935,360
56	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45	A	20,790	0	383,040	224,000	42,480	670,310
57	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	A	71,610	0	22,800	28,000	9,840	132,250
58	34-1	3・4・34 中条白坂線	12	0.26	A	30,030	566,160	195,320	280,000	23,680	1,095,190
59	34-2	3・4・34 中条白坂線	18	0.51	A	330,330	0	320,720	336,000	68,080	1,055,130
60	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	A	91,630	0	81,320	112,000	18,080	303,030
61	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	A	660,660	0	44,080	0	73,280	778,020
62	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25	A	206,360	0	17,480	0	23,280	247,120
63	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89	A	776,930	0	73,720	0	88,480	939,130
64	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	A	364,210	0	85,120	0	46,800	496,130
計				30.20		13,305,600	3,680,040	13,992,760	13,881,000	2,986,720	47,846,120

12-3. 路線群別の簡易化費用便益の算定

(1) 算定手順

通常、費用便益算定は、事業化されている路線の整備のみを考慮するなど、ベースとなる道路網について、“特定の未整備区間”に着目した将来交通量推計の精度を確保したうえで効果を計測するものである。しかし、本検討は既定計画をすべて含めたフルネットにおいて、市内全体を面的にとらえた将来交通量推計結果を用いて行うものであり、“未整備都市計画道路(路線群)”が整備されなかった場合を想定した損失(=整備効果)として費用便益比の算定を行った。

基本的な費用便益の算定手順は、「費用便益分析マニュアル」(令和5年12月 国土交通省道路局 都市局)に基づきつつ、以下のような想定のもと簡略化した費用便益の算定を実施した。

① 費用及び便益算出の前提

- ・基準年次 令和6年
- ・社会的割引率 4%
- ・検討年数 50年

② 交通流の推計

- | | |
|-------------|--|
| <u>整備あり</u> | フルネット(既決定の都市計画道路整備を想定)での将来交通量配分結果 |
| <u>整備なし</u> | <u>ネットワークとして整備効果が発現する複数区間をグループ化し、当該区間の未整備を想定した交通量配分を実施</u> |

③ 便益の算定

便益の算定項目は、交通流の推計結果を用い、主要3便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)のうち、主たる便益として挙げられる「走行時間短縮便益」のみを算定した。

④ 費用の算定

費用は、前段における概算事業費算定結果の事業費、用地費を用いて算定した。

なお、事業費については令和17~21年の5か年を整備期間として均等割、用地費は残存価値として現在価値換算を行った。

また、維持管理費は長野県の標準維持管理費370万円/年・kmを用い現在価値換算を行った。

⑤ 費用便益の算定

費用便益は、次式により算定した。

$$\begin{aligned} & \text{走行時間短縮便益(現在価値換算)} \div \text{費用(事業費+維持管理費の現在価値換算)} \\ & = \text{費用便益比(B/C)} \end{aligned}$$

なお、将来交通量推計結果については、前述のとおり特定の未整備区間に着目した精度の確保がされておらず、面的な精度を重視していることから、短区間や周辺道路への影響などにより、一部、走行時間短縮便益が発現されない区間や費用便益比が1.0を下回る区間も存在するが、これらについては費用便益比を下限値1.0として評価を行うものとした。

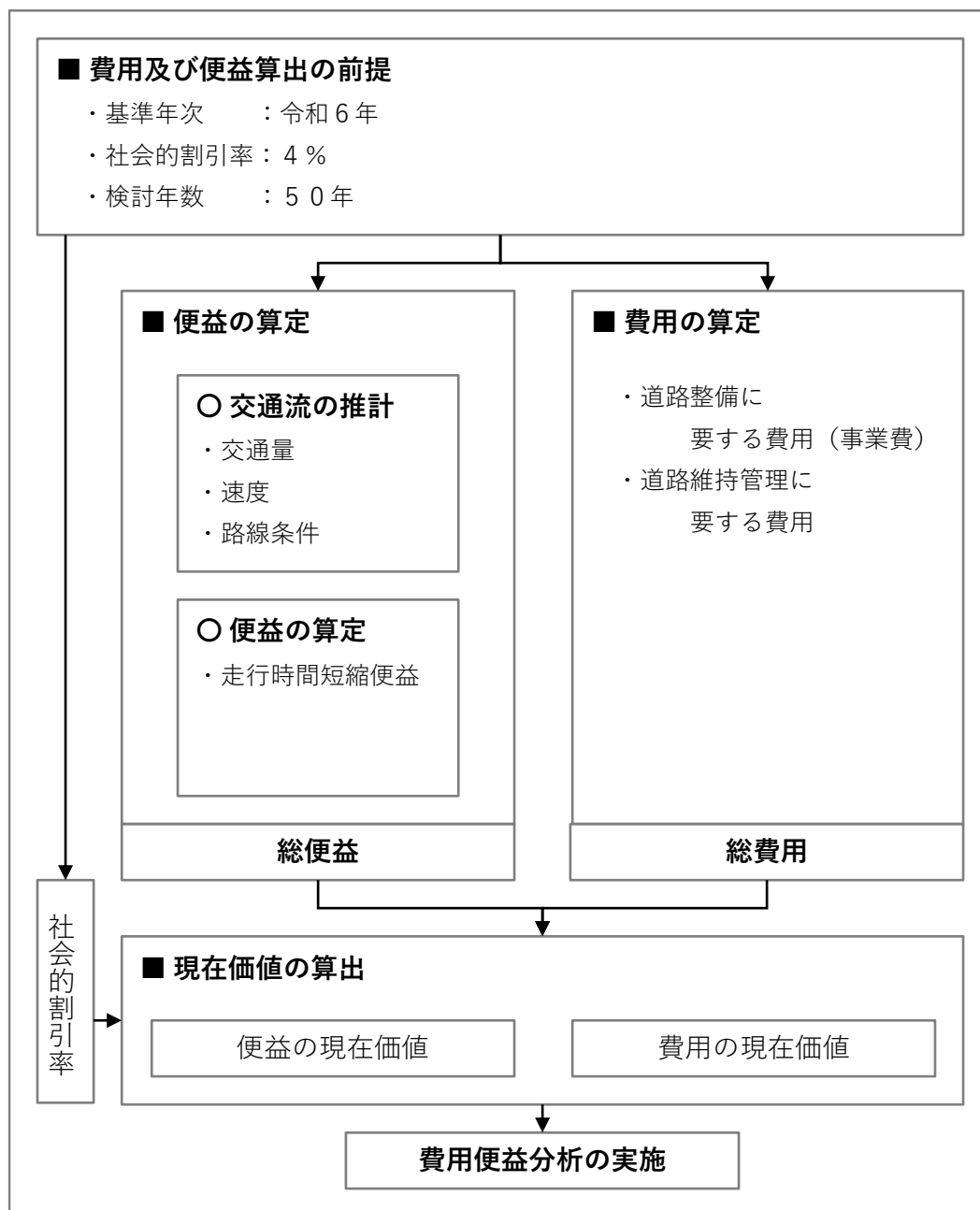


図 費用便益算出の前提条件と検討フロー

表 交通流の推計、費用便益算定のグループ設定

便益算定 グループ	区間1	区間2	区間3	区間4	区間5
路線群①	2-1				
路線群②	3-1	3-2	3-3	3-4	
路線群③	3-5	3-6	3-7		
路線群④	4-1	4-2	4-3	4-4	4-5
路線群⑤	6-1	6-2			
路線群⑥	6-3	6-4	6-5		
路線群⑦	6-6				
路線群⑧	6-7	6-8	6-9		
路線群⑨	7-1	7-2	7-3		
路線群⑩	9-1	9-2	9-3		
路線群⑪	10-1	10-2	10-3		
路線群⑫	11-1	11-2			
路線群⑬	11-3				
路線群⑭	11-4				
路線群⑮	12-1				
路線群⑯	15-1				
路線群⑰	15-2				
路線群⑱	17-1	17-2	17-3		
路線群⑲	19-1				
路線群⑳	20-1	20-2	20-3	20-4	
路線群㉑	22-1	22-2			
路線群㉒	25-1	25-2			
路線群㉓	27-1	27-2			
路線群㉔	30-1	34-1			
路線群㉕	31-1	31-2	31-3		
路線群㉖	33-1				
路線群㉗	34-2				
路線群㉘	37-1				
路線群㉙	40-1	40-2	40-3		
路線群㉚	46-1				

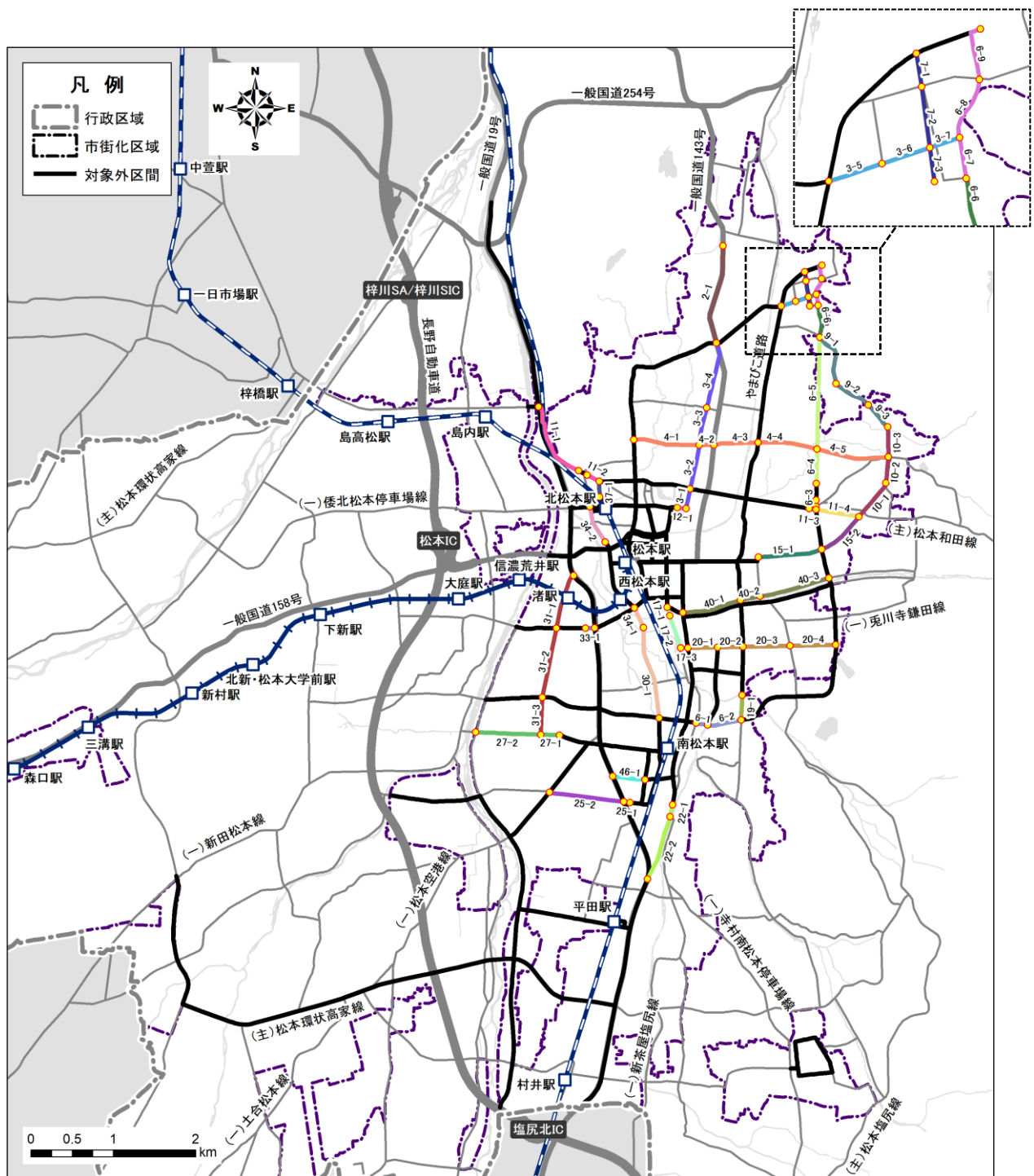


図 交通流の推計、費用便益算定のグループ設定

(2) 費用便益算定結果

前項の考え方にに基づき算定した費用便益を下表に示す。

表 費用便益の算定結果

便益算定 グループ	区間番号	路線名	計画幅員 (m)	延長 (km)	走行時間短縮便益 現在価値換算(億円) [B]	費用便益 [B/C]	事業費 現在価値換算 (億円)			
							事業費	うち用地費	維持管理費	費用計 [C]
路線群①	2-1	3・5・2 追分岡田線	12	1.34	7.37	1.00	8.01	0.26	0.54	8.29
路線群②	3-1	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.25	59.19	2.44	2.85	0.09	0.10	2.85
	3-2	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.57			9.27	0.36	0.23	9.14
	3-3	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.48			4.44	0.20	0.19	4.43
	3-4	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.88			7.87	0.35	0.36	7.88
路線群③	3-5	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.20	16.69	2.68	1.46	0.08	0.08	1.47
	3-6	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.17			3.28	0.16	0.07	3.20
	3-7	3・4・3 丸の内浅間線	16	0.08			1.62	0.09	0.04	1.56
路線群④	4-1	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.90	118.08	3.18	7.73	0.33	0.36	7.76
	4-2	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.19			1.14	0.06	0.07	1.15
	4-3	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.58			10.57	0.33	0.24	10.48
	4-4	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.81			9.76	0.41	0.32	9.67
	4-5	3・5・4 蟻ヶ崎新井線	12	0.97			8.20	0.57	0.39	8.03
路線群⑤	6-1	3・5・6 出川浅間線	18	0.15	18.34	1.35	9.26	0.04	0.06	9.28
	6-2	3・5・6 出川浅間線	18	0.45			4.25	0.15	0.18	4.27
路線群⑥	6-3	3・5・6 出川浅間線	12	0.17	63.14	4.45	0.44	0.03	0.07	0.49
	6-4	3・5・6 出川浅間線	12	0.45			5.29	0.25	0.18	5.22
	6-5	3・5・6 出川浅間線	12	1.48			8.11	0.23	0.60	8.47
路線群⑦	6-6	3・5・6 出川浅間線	12	0.43	7.32	2.75	2.57	0.08	0.17	2.66
路線群⑧	6-7	3・5・6 出川浅間線	12	0.14	6.62	1.46	1.04	0.07	0.06	1.02
	6-8	3・5・6 出川浅間線	12	0.27			2.15	0.11	0.11	2.14
	6-9	3・5・6 出川浅間線	12	0.18			1.36	0.06	0.07	1.37
路線群⑨	7-1	3・4・7 本郷野球場線	16	0.12	3.62	1.00	2.00	0.08	0.05	1.96
	7-2	3・4・7 本郷野球場線	16	0.21			5.37	0.17	0.08	5.29
	7-3	3・4・7 本郷野球場線	16	0.07			0.94	0.11	0.02	0.85
路線群⑩	9-1	3・6・9 大村湯の原線	9	0.71	-	1.00	2.59	0.01	0.29	2.86
	9-2	3・6・9 大村湯の原線	9	0.51			1.71	0.01	0.20	1.91
	9-3	3・6・9 大村湯の原線	9	0.27			1.48	0.01	0.11	1.58
路線群⑪	10-1	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.50	6.22	1.00	5.32	0.33	0.20	5.19
	10-2	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.45			4.30	0.16	0.18	4.32
	10-3	3・5・10 湯の原北小松線	12	0.40			2.14	0.04	0.16	2.26
路線群⑫	11-1	3・4・11 宮洲新橋北小松線	12	1.09	38.68	5.75	5.25	0.07	0.44	5.62
	11-2	3・4・11 宮洲新橋北小松線	12	0.13			1.09	0.03	0.05	1.11
路線群⑬	11-3	3・4・11 宮洲新橋北小松線	16	0.09	1.26	1.03	1.24	0.06	0.04	1.21
路線群⑭	11-4	3・4・11 宮洲新橋北小松線	12	0.58	7.47	1.00	8.61	0.36	0.24	8.49
路線群⑮	12-1	3・2・12 内環状北線	16	0.16	10.58	13.56	0.73	0.01	0.06	0.78
路線群⑯	15-1	3・3・15 松本駅北小松線	16	0.80	22.28	2.23	10.14	0.47	0.32	9.99
路線群⑰	15-2	3・3・15 松本駅北小松線	12	0.64	39.27	5.53	7.22	0.38	0.26	7.10
路線群⑱	17-1	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09	9.25	1.03	4.43	0.02	0.04	4.45
	17-2	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.46			2.96	0.11	0.18	3.03
	17-3	3・4・17 二の丸豊田線	12	0.09			0.46	0.02	1.01	1.46
路線群⑲	19-1	3・4・19 埋橋並柳線	18	0.23	17.91	6.07	2.95	0.10	0.10	2.95
路線群⑳	20-1	3・5・20 林豊田線	12	0.38	37.37	2.50	2.65	0.09	0.16	2.71
	20-2	3・5・20 林豊田線	15	0.33			2.62	0.06	0.13	2.69
	20-3	3・5・20 林豊田線	12	0.61			3.89	0.12	0.25	4.02
	20-4	3・5・20 林豊田線	12	0.60			5.56	0.27	0.24	5.53
路線群㉑	22-1	3・4・22 小池平田線	12	0.16	24.23	3.57	0.90	0.05	0.06	0.91
	22-2	3・4・22 小池平田線	12	0.81			5.77	0.22	0.32	5.87
路線群㉒	25-1	3・5・25 南松本駅石芝線	12	0.08	105.53	12.36	0.60	0.05	0.04	0.58
	25-2	3・5・25 南松本駅石芝線	12	1.00			7.99	0.44	0.41	7.96
路線群㉓	27-1	3・4・27 南松本駅笹部線	16	0.29	25.19	3.32	2.35	0.10	0.12	2.37
	27-2	3・4・27 南松本駅笹部線	12	0.78			5.04	0.13	0.31	5.22
路線群㉔	30-1	3・5・30 南松本鎌田線	12	1.16	50.88	2.42	14.67	0.67	0.47	14.47
	34-1	3・4・34 中条白坂線	12	0.26			6.59	0.15	0.11	6.54
路線群㉕	31-1	3・5・31 高宮渚線	12	0.73	122.18	5.22	8.15	0.41	0.30	8.04
	31-2	3・5・31 高宮渚線	12	0.82			11.64	0.50	0.33	11.47
	31-3	3・5・31 高宮渚線	12	0.45			4.03	0.30	0.18	3.91
路線群㉖	33-1	3・5・33 鎌田両島線	12	0.12	-	1.00	0.79	0.02	0.05	0.82
路線群㉗	34-2	3・4・34 中条白坂線	18	0.51	-	1.00	6.35	0.25	0.20	6.30
路線群㉘	37-1	3・5・37 駒町北松本線	12	0.18	-	1.00	1.82	0.06	0.07	1.83
路線群㉙	40-1	3・5・40 中条西小松線	12	0.74	-	1.00	4.68	0.03	0.30	4.95
	40-2	3・5・40 中条西小松線	12	0.25			1.49	0.01	0.10	1.57
	40-3	3・5・40 中条西小松線	12	0.89			5.65	0.06	0.36	5.95
路線群㉚	46-1	3・4・46 出川双葉線	16	0.36	13.70	4.49	2.98	0.07	0.14	3.06

1 2-4. 優先整備路線群の設定

必要性が「レベル2（指標該当数8以上）」かつ費用便益が「中央値以上（2.43以上）」のグループに属する路線群を「優先整備路線群」として設定した。

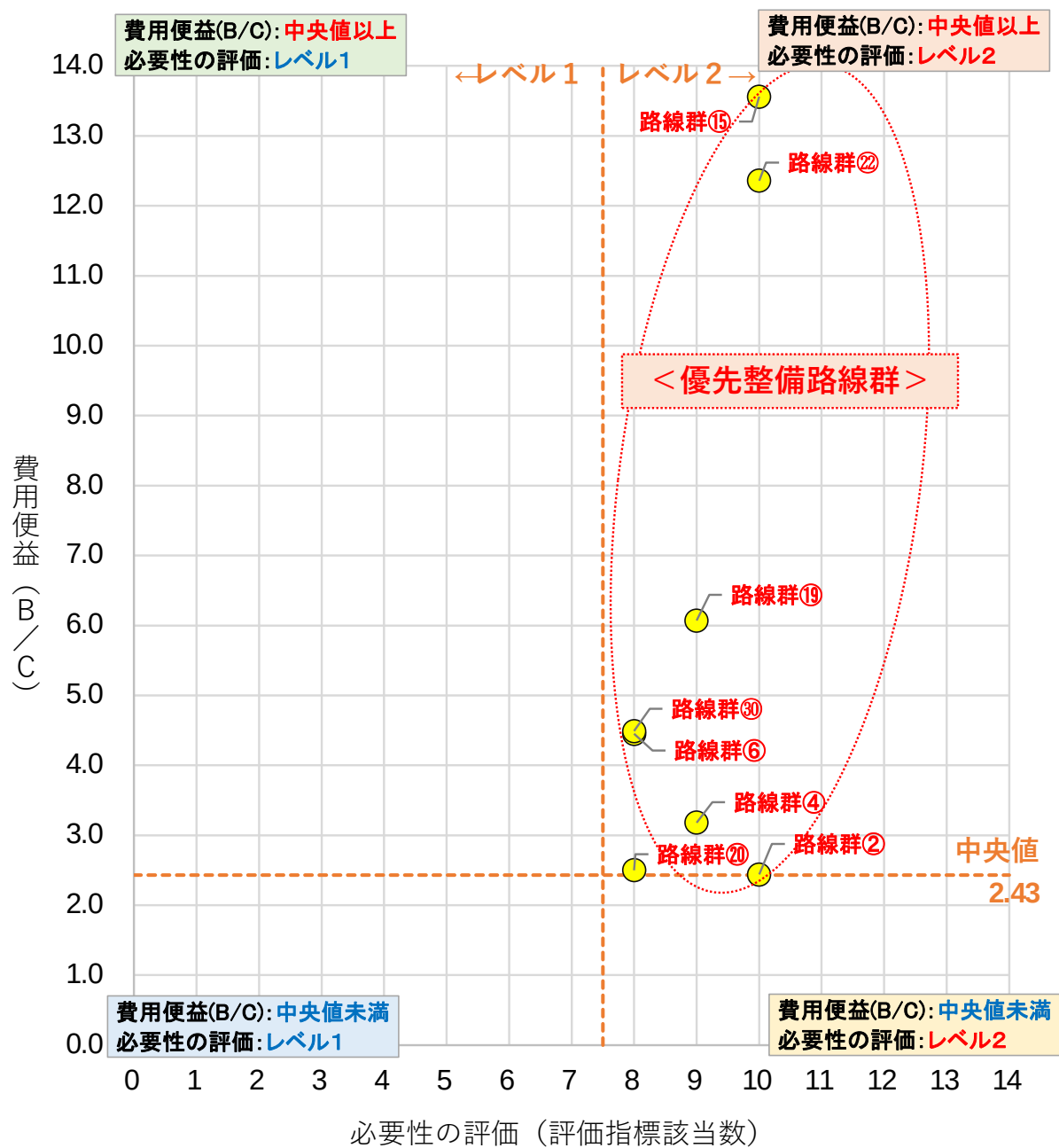


図 優先整備路線群の設定

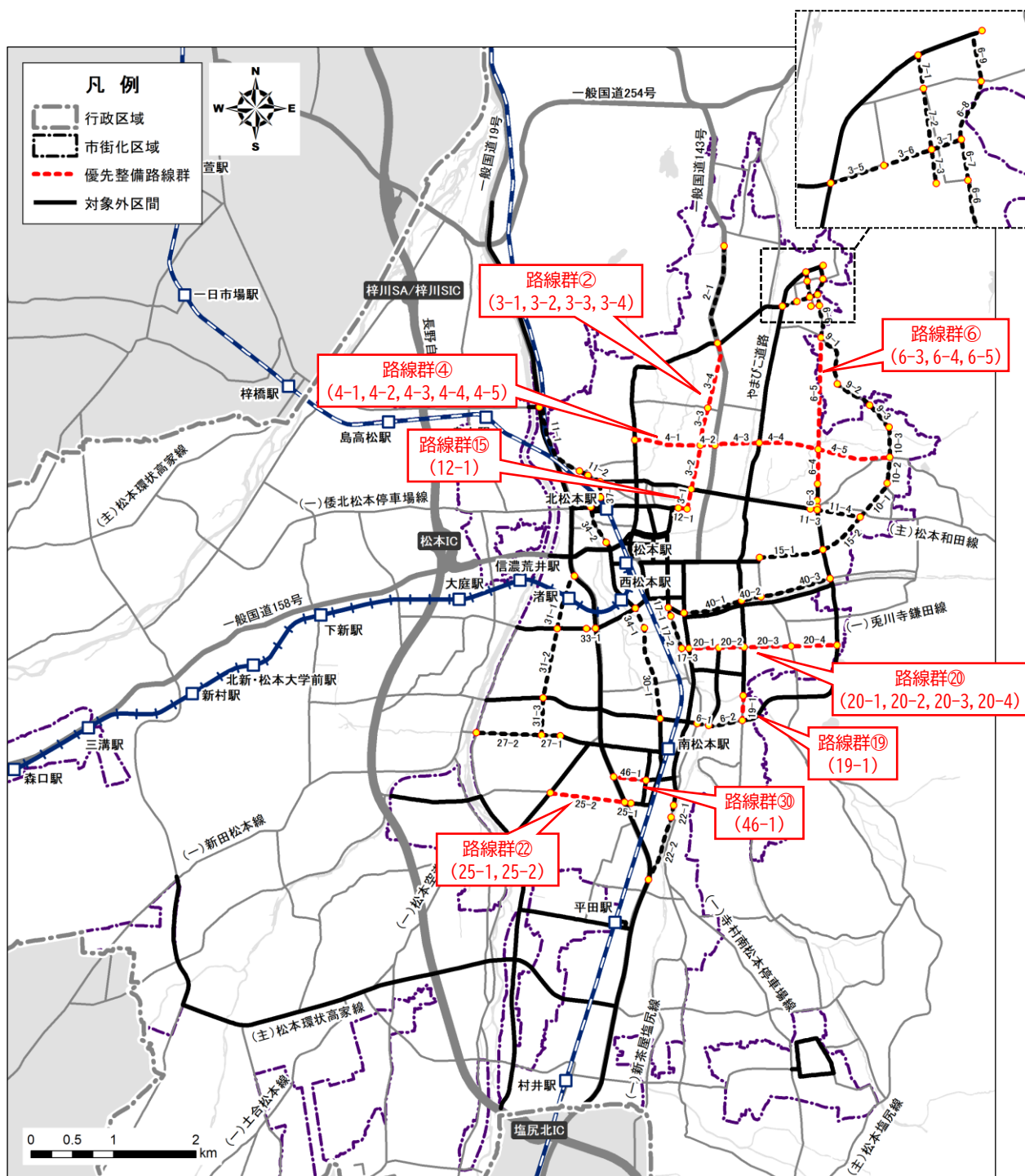


図 優先整備路線群の位置図