



# 都市計画道路の 見直し素案について

平成 26 年 8 月 津市

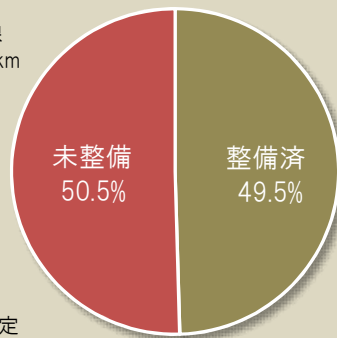
## 都市計画道路の見直しの背景

- 都市計画道路は、市民の良質な生活環境を支え、また地域での様々な活動を支える、重要な都市施設として都市計画決定された道路です。その多くは戦後の高度経済成長期の市街地の拡大、人口増加、増大する自動車交通など、都市の成長・拡大を前提に計画されたものです。
- しかし近年では、人口減少時代の到来、長期に渡る経済の低迷、民間の開発余力の低下など、道路整備を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。
- 本市でも、昭和 40 年から 50 年頃に計画されたものの、未だ整備が進まない都市計画道路が数多く残された状況にあります。
- このような情勢から、長期未整備の都市計画道路について、必要性の検証と適切な見直しが求められています。

### 津市の都市計画道路の整備率

- 本市の都市計画道路は、全 69 路線、総延長約 220km です。
- このうち、全体の約 50.5%が未整備もしくは暫定供用の状態となっています。

【区間数】 69 路線  
【総延長】 約 220km



※未整備には、暫定供用区間含む

# I 都市計画道路見直しの方針について

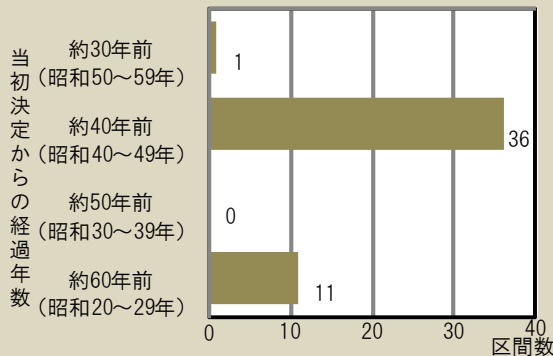
- 津市では、三重県の「都市計画道路の見直しガイドライン（以下「ガイドライン」という。）」に基づき、見直しを行います。
- 見直しには、混雑の少ない円滑な交通処理、安全・安心な暮らしを支える防災面、まちづくりの促進に繋がる軸の形成など、色々な評価の視点に基づき検討をしています。

## 1. 都市計画道路の見直しについて

### ①見直し対象となる区間の抽出

ガイドラインでは、「①未整備の幹線街路で具体的な整備計画のない区間」であり「②当初決定後20年以上経過した区間」を見直しの対象としています。本市でもガイドラインに沿って見直しの対象を抽出した結果、48区間が対象となりました。

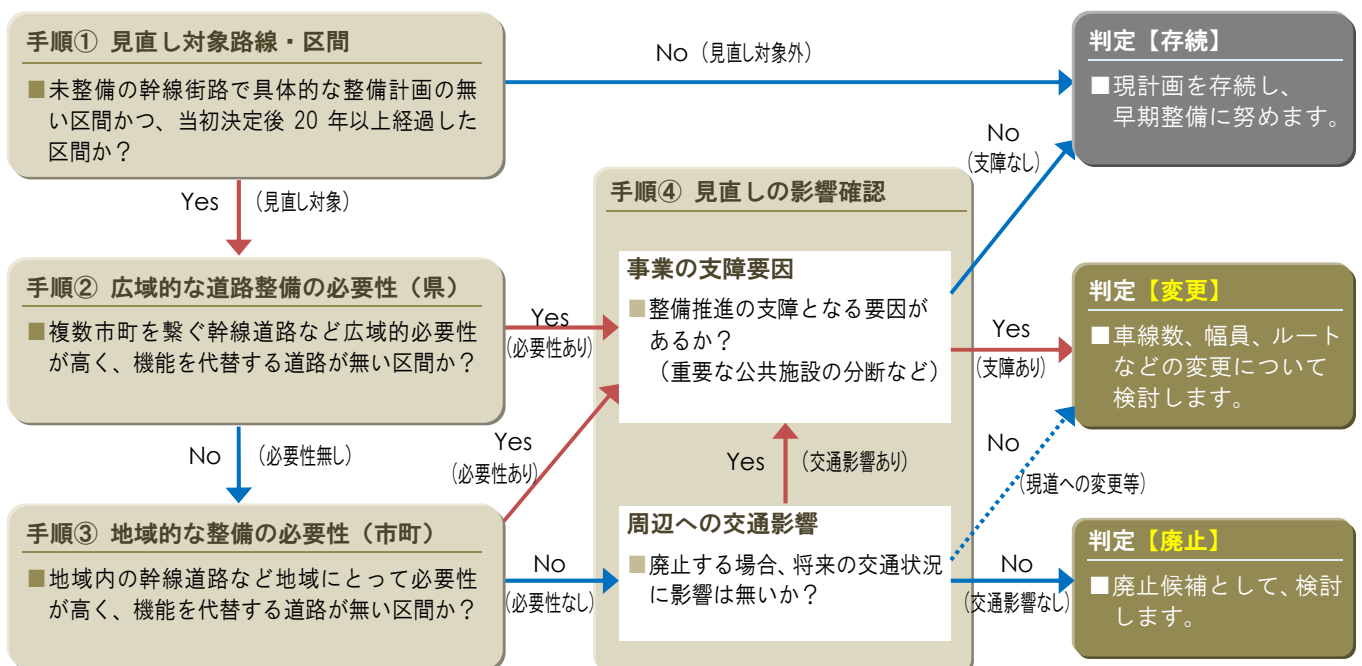
#### ■見直し対象区間の都市計画決定年からの経過年数



- 見直し対象とした都市計画道路 48 区間は、そのほとんどが今から約 40 年前の昭和 40 年代に決定されたものです。
- 計画区間の一部のみ整備された都市計画道路もあるものの、多くが長期未整備の状態となっています。

### ②都市計画道路見直しの手順

見直しの対象となった48区間について、ガイドラインに沿って、以下の手順で評価を行います。



## 2. 本市における見直し評価の視点

- 三重県都市計画道路の見直しガイドラインに基づき、三重県が広域的な観点で、①都市の骨格形成機能、②ネットワーク・拠点性の機能、③広域的な防災機能、の視点で機能評価を行い、“道路の必要性”“代替する道路の有無”について判断します。
- 広域的な必要性が低いと判断された路線・区間に対して、各市町で『地域の必要性』について、①交通機能、②空間機能、③市街地形成機能、の3つの機能を中心に評価するものとしています。
- 本市ではそれぞれの機能について、具体的に以下の評価項目に基づいて評価することとしました。

### ■【交通機能】の評価

| 個別機能      | 評価の項目                            | 主な評価の視点  |
|-----------|----------------------------------|--|
| 通行機能      | (A)幹線道路の補完・通過交通の排除               | ・津市街地、久居市街地への流入、迂回のための道路か？<br>・既存の整備道路を連続させるために必要な道路か？ |
|           | (B)公共交通の導入空間の形成                  | ・朝のピーク時に多くのバスが運行する道路であり、道路混雑の要因になっているか？                |
|           | (C)交通環境の改善<br>(事故の無い安全な通行環境)     | ・死亡事故、重傷事故が多く発生していたり、国の定める事故危険箇所指定されている道路か？            |
| 歩行者・自転車機能 | (D)自転車歩行者機能<br>(子どもの安全な通行の確保)    | ・小学校や中学校が近くにあたり、通学路に指定されていたりなど、子供たちが安全に通行できる道路か？       |
| 沿道利用機能    | (E)駐車スペースの確保<br>(商業用途での交通円滑化の向上) | ・沿道に商業施設が立地しており、駐車場の出入り車両や荷捌き車両が道路混雑の要因になっているか？        |
|           | (F)沿道利用の促進<br>(公共公益施設へのアクセス経路)   | ・沿道に公共施設や救急医療施設などがあり、自動車、歩行者のアクセスが想定されるか？              |

### ■【空間機能】の評価

| 個別機能   | 評価の項目                            | 主な評価の視点   |
|--------|----------------------------------|---|
| 都市防災機能 | (A)避難地へのアクセス道路<br>(地震、浸水、津波への対応) | ・地震や水害のとき、避難所までのアクセスや、避難所への物資搬入などの際に主要な経路と位置付けられるか？ |
|        | (B)地震時の土砂災害の危険の少ない道路             | ・大規模地震が発生し、現道が通行できなくなったときに、代わりに通行できる道路と位置付けられるか？    |
|        | (C)密集市街地の避難救援<br>(避難、消防活動等への備え)  | ・災害時に被害が大きくなりやすい密集市街地における、新たな避難経路の確保や、消防活動に役立つ道路か？  |

### ■【市街地形成機能】の評価

| 個別機能   | 評価の項目                | 主な評価の視点   |
|--------|----------------------|---|
| 生活空間機能 | (A)地域分断の解消           | ・河川や鉄道、幹線道路などで地域が分断されており、道路の整備により解消が期待できる道路か？     |
|        | (B)地域のコミュニティ施設へのアクセス | ・中規模の公園や公民館など、地域の人たちが集まるコミュニティ施設にアクセスするために重要な道路か？ |
| 街区形成機能 | (C)新たな市街地等の面的整備の検討   | ・新しい市街地を形成していくための軸となり、将来の定住人口の増加に役立つ道路か？          |
| 誘導形成機能 | (D)上位計画・関連計画での位置づけ   | ・本市の総合計画や都市計画マスタープランに位置付けられるまちづくりの中でも重要な道路か？      |

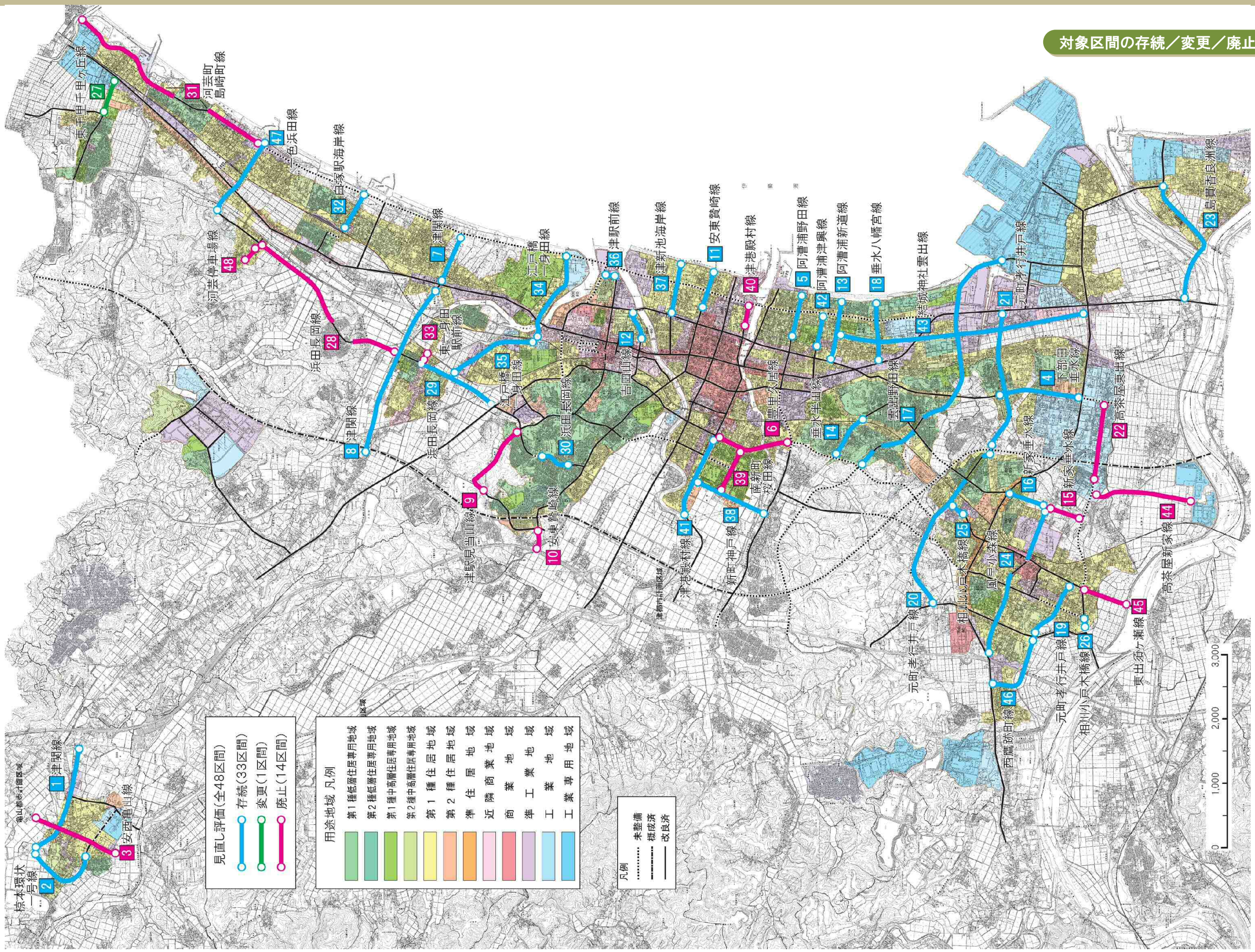
## II 見直し対象路線の評価結果について

- **見直し対象区間は以下に示す路線の全区間ではなく、次頁図面の着色区間が対象です。次頁をご参照下さい。**
- 全48区間を、交通機能、空間機能、市街地形成機能の側面から評価したところ、以下のとおり14区間が【廃止】、1区間が【変更】という結果となりました。
- 存続となった33区間についても、道路の機能としての「車道」「停車帯」「歩道」それぞれについて整備の必要性を踏まえ、具体的な整備を推進していくことが必要となります。

| 番号 | 路線番号   | 路線名     | 見直し評価 | 車道 | 停車帯 | 歩道 | 評価概要   |
|----|--------|---------|-------|----|-----|----|--|
| 1  | 3-4-30 | 津関線     | 存続    | ○  | —   | ●  | 混雑はあるものの現道で自動車交通には概ね対応出来ているが、歩道機能が十分でないため整備が必要                           |
| 2  | 3-5-32 | 椋本環状一号線 | 存続    | ●  | —   | ●  | 当該区間の整備により、並行する県道亀山白山線の混雑の解消、周辺の交通環境改善が見込め、避難施設等へのアクセス強化が図れることから整備が必要    |
| 3  | 3-5-33 | 安西亀山線   | 廃止    | ○  | —   | —  | 現状は並行道路で自動車交通に対応しており、椋本環状一号線の整備により市街地の迂回も可能となることから、整備の必要性は低い             |
| 4  | 3-3-6  | 下部田垂水線  | 存続    | ●  | —   | ●  | 混雑はあるものの現道で自動車交通には概ね対応出来ているが、通学や避難施設へのアクセスに必要な歩道機能が十分でないため整備が必要          |
| 5  | 3-3-8  | 阿漕浦野田線  | 存続    | ●  | —   | ●  | 密集市街地を通過する道路であり、整備により避難、救命活動等の防災面の強化が図れることから整備が必要                        |
| 6  | 3-4-10 | 豊里久居線   | 廃止    | ○  | —   | ○  | 並行道路で自動車交通への対応、歩行空間の確保が出来ており、整備の必要性は低い                                   |
| 7  | 3-4-12 | 津関線     | 存続    | ●  | —   | ●  | 密集市街地に近接する道路であり、整備により避難、救命活動等の防災面の強化が図れることから整備が必要                        |
| 8  | 3-4-12 | 津関線     | 存続    | ●  | ●   | ●  | 交通量が多く自動車交通処理機能が必要であり、バスの通行や、通学、公共施設へのアクセスのため、安全、円滑な道路環境の整備が必要           |
| 9  | 3-4-13 | 津駅見当山線  | 廃止    | ○  | —   | —  | 現道の無い新設区間で、大型団地群の流入に対応する区間であるが、並行道路で自動車交通に対応可能であるため、整備の必要性は低い            |
| 10 | 3-4-15 | 安東贅崎線   | 廃止    | —  | —   | —  | 現道の無い新設区間で、大型団地群と津市西部を接続する区間であるが、交通量が少なく、同機能の並行道路があるため、整備の必要性は低い         |
| 11 | 3-4-15 | 安東贅崎線   | 存続    | ●  | —   | ●  | 避難施設に指定されている小学校に隣接している区間であり、避難施設へのアクセス、安全な歩行区間の確保のため整備が必要                |
| 12 | 3-4-16 | 吉田山線    | 存続    | ●  | —   | —  | 都市核を形成する道路であり、同機能を代替出来る道路が無いことから道路整備が必要                                  |
| 13 | 3-4-18 | 阿漕浦新道線  | 存続    | ●  | —   | ●  | 中学校及び避難施設に指定されている小学校に隣接している道路であり、避難施設へのアクセス、安全な歩行区間の確保のため整備が必要           |
| 14 | 3-4-19 | 垂水半田線   | 存続    | ●  | —   | ●  | 通学に必要な歩道空間が十分ではなく、整備により鉄道による地域分断も解消出来ることから整備が必要。整備に当たっては鉄道交差部分の再検討が必要    |
| 15 | 3-4-20 | 新家垂水線   | 廃止    | —  | —   | —  | 現道の無い新設区間で、団地からの流入に対応する区間であるが、交通量が少なく、同機能の並行道路があるため、整備の必要性は低い            |
| 16 | 3-4-20 | 新家垂水線   | 存続    | —  | —   | ●  | 現道で自動車交通には概ね対応出来ているが、通学のために必要な歩道機能が十分でないため整備が必要                          |
| 17 | 3-4-21 | 雲出野田線   | 存続    | ●  | —   | ●  | 区間を通じて代替可能な道路が無く、一部整備済区間との連続性確保や、避難施設へのアクセス、鉄道・河川による地域分断の解消のため整備が必要      |
| 18 | 3-4-22 | 垂水八幡宮線  | 存続    | —  | —   | ●  | 現道で自動車交通には概ね対応出来ているが、通学のために必要な歩道機能が十分でないため整備が必要                          |
| 19 | 3-4-23 | 元町孝行井戸線 | 存続    | ●  | —   | ●  | 密集市街地を通過する道路で、整備により避難、救命活動等の防災面の強化が見込め、久居市街地南側の迂回経路となることから整備が必要          |
| 20 | 3-4-23 | 元町孝行井戸線 | 存続    | ●  | —   | ●  | 救急医療施設である三重中央医療センターへのアクセスと、鉄道による地域分断の解消のため、安全、円滑な道路環境の整備が必要              |
| 21 | 3-4-23 | 元町孝行井戸線 | 存続    | ●  | —   | ●  | 密集市街地を通過する道路で、整備により避難、救命活動等の防災面の強化が必要であり、通学環境の確保、鉄道・河川による地域分断の解消のため整備が必要 |
| 22 | 3-4-25 | 高茶屋東出線  | 廃止    | —  | —   | —  | 現道の無い新設区間で、津地域と久居地域を接続する区間の一部であるが、同機能の並行道路が整備されており、整備の必要性は低い             |

|    |        |          |    |   |   |   |  |
|----|--------|----------|----|---|---|---|--|
| 23 | 3-4-26 | 島貫香良洲線   | 存続 | ● | — | ● | 避難施設に指定されている中学校に隣接している区間であり、避難施設へのアクセス、安全な歩行区間の確保、橋梁整備による地域分断の解消のため整備が必要 |
| 24 | 3-4-30 | 風早小森線    | 存続 | ● | ● | ● | 交通量が多く自動車交通処理機能が必要であり、バスの通行や、沿道商業地域への対応、近鉄久居駅へのアクセスのため、安全、円滑な道路環境の整備が必要  |
| 25 | 3-4-32 | 相川小戸木橋線  | 存続 | ○ | — | ● | 混雑はあるものの現道で自動車交通には概ね対応出来ているが、通学のために必要な歩道機能が十分でないため整備が必要                  |
| 26 | 3-4-32 | 相川小戸木橋線  | 存続 | ● | — | ● | 現道で車道は2車線整備されているが混雑する区間であり、新たな市街地形成の対応のためにも整備が必要                         |
| 27 | 3-4-35 | 東千里千里ヶ丘線 | 変更 | ○ | — | — | 現道で自動車交通処理、歩行環境の確保に対応出来ており、停車帯整備必要性が低く、現道幅員で機能を満足しているため、幅員の変更を検討         |
| 28 | 3-5-40 | 浜田長岡線    | 廃止 | ○ | — | ○ | 現道の無い新設区間で、河芸駅と住宅団地、一身田地区を接続する区間であるが、同機能の並行道路があるため、整備の必要性は低い             |
| 29 | 3-5-40 | 浜田長岡線    | 存続 | ● | — | ● | 避難施設へのアクセス、安全な歩行区間の確保、救急医療施設へのアクセス、既整備区間との連続性の確保のため整備が必要                 |
| 30 | 3-5-40 | 浜田長岡線    | 存続 | ● | — | — | 住宅団地内を通過する区間であり、既整備区間との連続性確保のため整備が必要                                     |
| 31 | 3-5-41 | 河芸町島崎町線  | 廃止 | ○ | — | ○ | 海岸側を縦断する道路で、地域の自動車交通処理は現状で対応出来ており、歩道、停車帯機能の必要性も低いため、整備の必要性は低い            |
| 32 | 3-5-42 | 白塚駅海岸線   | 存続 | ● | — | ● | 密集市街地を通過する道路で、整備により避難、救命活動等の防災面の強化が見込め、通学環境の確保も必要であることから整備が必要            |
| 33 | 3-5-43 | 東一身田駅前線  | 廃止 | ○ | — | — | 東一身田駅へのアクセス道路であるが、駅利用者は少なく、同機能を持つ並行道路で機能の代替が出来ているため整備の必要性は低い             |
| 34 | 3-5-44 | 江戸橋一身田線  | 存続 | ○ | — | ● | 現道で自動車交通には概ね対応出来ているが、通学や、江戸橋駅へのアクセスのために必要な歩道機能が十分でないため整備が必要              |
| 35 | 3-5-44 | 江戸橋一身田線  | 存続 | ● | — | ● | 通学、避難施設へのアクセス、江戸橋駅へのアクセスのため、安全、円滑な道路環境の整備が必要                             |
| 36 | 3-5-45 | 津駅前線     | 存続 | ● | — | — | 海岸地域から津市街地への通過交通処理機能を有する道路であるため整備が必要                                     |
| 37 | 3-5-48 | 津新地海岸線   | 存続 | ○ | — | ● | 海浜公園へのアクセス機能もある海岸地域からの流入に対応する道路で、北側に並行道路があるが、歩道機能の代替が出来ていないため整備が必要       |
| 38 | 3-5-50 | 新町神戸線    | 存続 | ○ | — | ● | 現道で自動車交通には概ね対応出来ているが、通学のために必要な歩道機能が十分でないため整備が必要                          |
| 39 | 3-5-51 | 南新町桜田線   | 廃止 | — | — | — | 並行道路で自動車交通に対応出来ており、歩道、停車帯機能の必要性も低いため、整備の必要性は低い                           |
| 40 | 3-5-52 | 津港殿村線    | 廃止 | — | — | — | 並行道路で自動車交通に対応出来ており、歩道、停車帯機能の必要性も低いため、整備の必要性は低い                           |
| 41 | 3-5-52 | 津港殿村線    | 存続 | ● | ● | ● | 現道で自動車交通処理は概ね出来ているが、避難施設へのアクセス、沿道商業施設への対応のため、安全、円滑な道路の整備が必要              |
| 42 | 3-5-55 | 阿漕駅津興線   | 存続 | ● | — | ● | 避難施設に指定されている小学校に隣接している区間であり、避難施設へのアクセス、安全な歩行区間の確保のため整備が必要                |
| 43 | 3-5-56 | 結城神社雲出線  | 存続 | ● | ● | ● | 避難施設に指定されている小学校に隣接しており、事故が多い区間であり、避難施設へのアクセス、安全な通行環境の強化のため整備が必要          |
| 44 | 3-5-57 | 高茶屋新家線   | 廃止 | — | — | — | 高茶屋地区と久居南部の工業専用地域を接続する道路であるが、同機能の並行道路があるため、整備の必要性は低い                     |
| 45 | 3-5-60 | 東出須ヶ瀬線   | 廃止 | ○ | — | ○ | 松阪市へ接続する道路で、現道で車道2車線と片側歩道が整備されていることから、整備の必要性は低い                          |
| 46 | 3-5-61 | 西鷹跡町線    | 存続 | ● | — | ● | 密集市街地を通過する道路で、整備により避難、救命活動等の防災面の強化、通学環境の改善が見込め、久居市街地南側の迂回経路となることから整備が必要  |
| 47 | 3-5-65 | 一色浜田線    | 存続 | ● | — | ● | 避難施設に指定されている小学校に隣接している区間であり、避難施設へのアクセス、安全な歩行区間の確保のため整備が必要                |
| 48 | 3-5-66 | 河芸停車場線   | 廃止 | — | — | — | 河芸駅へのアクセス道路であるが、駅利用者は少なく、同機能を持つ並行道路で機能の代替が出来ているため整備の必要性は低い               |

【路線・区間の色】   廃止区間   変更区間  
 【車道・停車帯・歩道の記号】 ○:機能が必要であり、代替性有り ●:機能が必要であり、代替性無し —:機能の必要性低い



見直し評価(全48区間)  
 ● 存続(33区間)  
 ● 変更(1区間)  
 ● 廃止(14区間)

用途地域 凡例

|              |         |
|--------------|---------|
| 第1種低層住居専用地域  | 第1種住居地域 |
| 第2種低層住居専用地域  | 第2種住居地域 |
| 第1種中高層住居専用地域 | 準住居地域   |
| 第2種中高層住居専用地域 | 近隣商業地域  |
|              | 商業地域    |
|              | 準工業地域   |
|              | 工業地域    |
|              | 工業専用地域  |

凡例  
 ..... 未整備  
 - - - - - 概成済  
 ———— 改良済

### Ⅲ 廃止・変更路線の今後の手続き

- 廃止・変更区間については、道路に関する都市計画手続きの流れに従って進めていきます。
- 都市計画道路の廃止・変更により、沿線住民の皆さまへの直接的な影響を与えるおそれがあることから、住民説明会等を通じて、住民意見を反映するよう努めていきます。
- 都市計画道路の見直しは、今回だけでなく、今後も概ね10年ごとに行います。

#### 【津市決定】

#### 都市計画手続きの流れ

#### 【三重県決定】

