

都市計画道路の見直しについて

【これまでの経緯】

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の背景のもと、長期末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必要になってきました。そこで、津市では、「三重県都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、**長期末整備の都市計画道路48区間について必要性の検証**を行いました。

- 平成25年度
津市都市計画道路の必要性検証業務を実施
- 平成26年5月
都市計画道路の見直し素案を作成
- 平成26年5月12日
津市議会（全員協議会）と協議（都市計画道路の見直し素案）
- 平成26年8月1日～9月1日
パブリックコメント（意見公募）実施 ※意見提出：1名
- 平成26年10月31日～12月1日
説明会を実施（7回：7地区各1回） ※参加者数：251名
- ～平成27年2月27日
都市計画道路の見直し素案に対する意見募集
- 平成27年11月6日
津市議会（全員協議会）と協議（都市計画道路の見直し原案）

【確定案の決定】

都市計画道路の見直し素案に対し、パブリックコメントや説明会、窓口、電話等で様々なご意見・ご要望をいただき、その内容を踏まえ再検討いたしました。（詳しくは、ホームページの「都市計画道路の見直し素案」に関するご意見・ご要望等の概要及びご意見・ご要望等に対する津市の考え方をご参照ください。）

このなかで、路線番号（31）「河芸町島崎町線」について、廃止候補から存続にするよう関係地域から要望書の提出があり、その後、地域の代表の方々と協議を重ねた結果、当該区間については、地域の総意を重く受け止めて、当該区間を存続へと変更しました。

なお、当該区間以外については素案からの変更はありません。

この結果、**34区間が「存続」、13区間が「廃止」、1区間が「変更」となり**、今後、都市計画決定の手続きを進めていくこととしました。（詳細は、P3～4をご参照ください。）

【都市計画道路の廃止や変更による影響】

都市計画道路が廃止又は変更されると、以下の影響が想定されます。

- 建築制限が無くなり、建築の際に必要であった許可申請が不要になります。

これまでは、都市計画道路の計画区域内では建築制限があり、建築行為を行う場合は一定の基準を満たす必要があり、都市計画法に基づく許可申請が必要でしたが、この手続きが不要になります。

（※通常の建築基準法にかかる届出は必要です。）

- 用途地域の境界等を見直す場合があります。

（6）豊里久居線、（33）東一身田駅前線、（40）津港殿村線については、都市計画道路の廃止に伴う用途地域の境界等の変更を予定しております。関係者のみなさまには、説明会等で別途お知らせする予定です。

- 固定資産税、都市計画税が変更となる場合があります。

都市計画道路の計画区域内の宅地、宅地並評価地、市街化区域内農地などの場合は、その割合に応じて固定資産評価額の軽減措置がかかっている場合がありますでしたが、この軽減措置が無くなり、固定資産税額、都市計画税額が変更となる場合があります。固定資産税、都市計画税への影響については土地により状況が異なりますので、詳細は個別にお問い合わせ下さい。（連絡先 津市資産税課059-229-3131）

【都市計画道路の区域内に建物を建てる時は】

存続となった路線を含め、都市計画道路など都市計画施設が計画されている区域内は、将来の整備が円滑に進むように建築物の建築について一定の制限がありますが、**基準に適合するものは、都市計画法に基づく許可申請手続きを行うことで建築が可能**です。

- 基準に適合するものの一例

階数が2階以下で、かつ地階を有さず、主要構造部が木造や鉄骨造等で移転が容易なもの
※詳しくは、津市ホームページをご覧ください。都市政策課へお問い合わせください。

津市都市計画部都市政策課

電 話：059-229-3181

FAX：059-229-3336

e-mail：229-3177@city.tsu.lg.jp

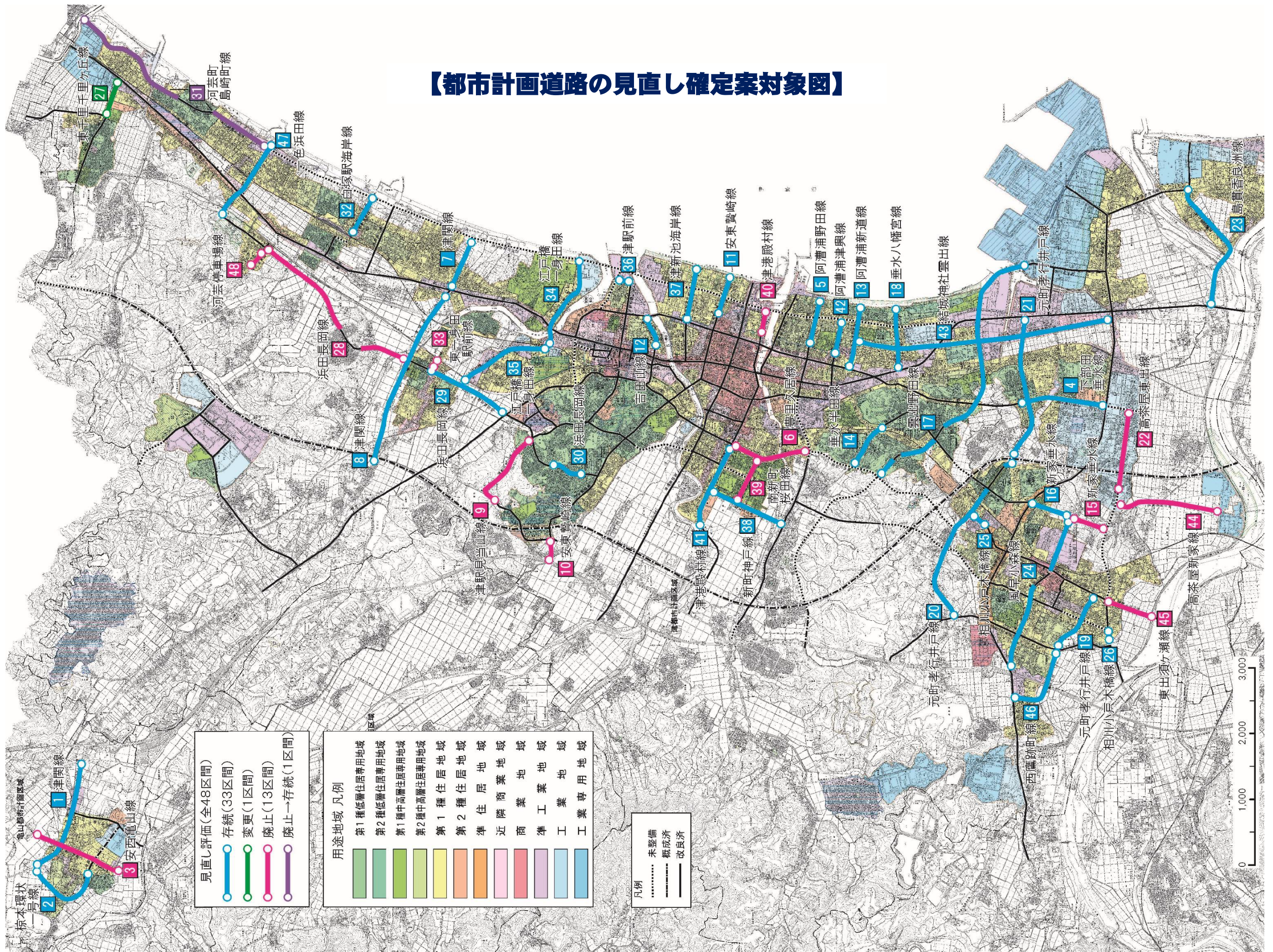
【見直し評価結果一覧表】

・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。

番号	路線名	評価概要	見直し 素案	原案 (確定案)
1	津関線	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	存続	存続
2	棕本環状一号線	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	存続	存続
3	安西亀山線	現状は並行道路で自動車交通に対応しており、棕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	廃止	廃止
4	下部田垂水線	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	存続	存続
5	阿漕浦野田線	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	存続	存続
6	豊里久居線	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	廃止	廃止
7	津関線	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	存続	存続
8	津関線	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、公共公益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	存続	存続
9	津駅見当山線	現道の無い新設区間で、大型団地群の流出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	廃止	廃止
10	安東贅崎線	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	廃止	廃止
11	安東贅崎線	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	存続	存続
12	吉田山線	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	存続	存続
13	阿漕浦新道線	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	存続	存続
14	垂水半田線	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	存続	存続
15	新家垂水線	現道の無い新設区間で、団地からの流出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	廃止	廃止
16	新家垂水線	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はないため整備が必要	存続	存続
17	雲出野田線	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	存続	存続
18	垂水八幡宮線	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	存続	存続
19	元町孝行井戸線	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	存続	存続
20	元町孝行井戸線	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	存続	存続
21	元町孝行井戸線	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	存続	存続
22	高茶屋東出線	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	廃止	廃止
23	島貫香良洲線	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	存続	存続

番号	路線名	評価概要	見直し 素案	原案 (確定案)
24	風早小森線	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	存続	存続
25	相川小戸木橋線	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	存続	存続
26	相川小戸木橋線	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	存続	存続
27	東千里千里ヶ丘線	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	変更	変更
28	浜田長岡線	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	廃止	廃止
29	浜田長岡線	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	存続	存続
30	浜田長岡線	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	存続	存続
31	河芸町島崎町線	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	廃止	存続
32	白塚駅海岸線	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	存続	存続
33	東一身田駅前線	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	廃止	廃止
34	江戸橋一身田線	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	存続	存続
35	江戸橋一身田線	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	存続	存続
36	津駅前線	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	存続	存続
37	津新地海岸線	海浜公園へのアクセス機能もある海岸地域からの流出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	存続	存続
38	新町神戸線	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	存続	存続
39	南新町桜田線	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	廃止	廃止
40	津港殿村線	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	廃止	廃止
41	津港殿村線	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	存続	存続
42	阿漕駅津興線	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	存続	存続
43	結城神社雲出線	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	存続	存続
44	高茶屋新家線	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	廃止	廃止
45	東出須ヶ瀬線	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	廃止	廃止
46	西鷹跡町線	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	存続	存続
47	一色浜田線	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	存続	存続
48	河芸停車場線	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	廃止	廃止

【都市計画道路の見直し確定案対象図】



【今後の都市計画決定手続きについて】

- ・ 今後は、都市計画道路の見直し確定案に基づき、下記の都市計画手続きを進めていきます。
- ・ 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。

都市計画手続きの流れ

【津市決定】

【三重県決定】

