

津市道路整備計画（案）について

1 趣旨

平成18年1月に10市町村が合併したことにより新市の地域間連携を考慮した道路整備の在り方について、適正性を見極めた上で、効率的かつ実現可能な整備を進めるため、国、県道等からなる広域連携軸の充実強化と域内の道路交通網の形成等を通じて、市域における各地域間の移動の円滑化と市内中心部の円滑な交通流動を図るなど、各路線の役割を明確にして体系的な道路網を担う路線を抽出し、平成20年4月に津市道路整備計画を策定しました。この後、前期計画期間終了の平成25年3月には事業の進捗状況などを確認し、見直しを行いました。

この間、津市・産業スポーツセンター等、プロジェクト事業関連の道路と合わせて整備を進めてきましたが、平成29年度で後期計画期間が終了することから、平成20年4月に策定した津市道路整備計画の目的及び道路整備に関わる社会情勢や環境変化を基に、計画期間を10年間として時代に即した新たな計画を策定し、今後においても、効率的に投資効果の上がる道路整備を推進するとともに、これまで蓄積してきた基盤整備を活用し、円滑な道路ネットワークの構築を図り、津市全体を見据えた道路整備を進めていきます。

2 現在までの道路整備（1－参考2）

平成18年1月の市町村合併以降から、現在までの主な道路の整備状況については、津市道路整備計画の対象路線として、完了路線が8路線、事業中路線が8路線で、津市プロジェクト関連路線として完了路線が6路線、事業中路線が4路線で、その他道路事業路線として、完了路線が9路線、事業中路線が5路線であり、計23路線が完了し、17路線が事業中です。また国の道路事業として、一般国道23号中勢バイパスですが、現在事業中の鈴鹿・津工区の河芸地域を除き津市内は、対面2車線で供用となっています。三重県の道路事業として、完了路線が4路線、事業中路線が6路線であり、着実に事業完了に向け進めています。

なお、国・県事業については、津市にとっても重要な幹線道路であることから早期に整備を完了していただくよう引き続き要望していきます。

3 評価対象路線（１－参考３）

本計画においては、前計画の３１路線を踏まえ、津北部地域海岸堤防整備と併せて整備を予定している（仮称）北部海岸線と、本市の円滑な道路ネットワークの一端を担う都市計画道路阿漕浦野田線の２路線を新たに追加し、計画路線を３３路線とします。

このうち、平成２８年度までに整備が完了した８路線、事業化に至った６路線、他事業関連の１路線、三重県事業の１路線を除いた１７路線を評価対象路線とします。

4 基本方針の設定（１－参考４）

時代の潮流、津市の地域特性・課題並びに上位関連計画である津市総合計画及び津市都市マスタープランを踏まえ、安全・安心な道路整備として「防災」、「交通安全」を、交流・活力を生み出す道路整備として「交通円滑化」、「交流拡大」を、拠点集約型に寄与する道路整備として「まちづくり」の５項目を道路整備の基本方針として設定します。

5 路線の評価（１－参考５）

本計画では、都市計画道路（都市部環状ネットワーク）と地域間連絡道路を区分し評価します。

(1) 都市計画道路（都市部環状ネットワーク）の評価

都市計画道路（都市部環状ネットワーク）は、都市の骨格形成、安全で安心な市民生活や機能的な都市活動の確保など都市交通における最も基幹的な都市施設として、基本方針を基に評価指標を定め評価します。

(2) 地域間連絡道路の評価

地域間連絡道路は、主に国道や県道などを結び、通過交通と地域の住民が地域間の移動又は地区間の移動に利用する道路として、基本方針を基に評価指標を定め評価します。

(3) 優先度ランク

各評価指標に対し基礎点を設け、津市総合計画策定のための市民意識調査結果から、各分野の取組の重要度指数を関連する本計画の基本方針ごとに平均値を算出し、最も重要度指数の低い基本方針を１．０として各基本方針へ配分（倍率）して重要性・緊急性及び早期実現性の各評価項目の合計点を算出します。第一評価として重要性及び緊急性の総合点を定め、第二評価として第一評価で定めた点数と早期実現性の合計点から、ＡからＤまでの４段階で優先度ランクを決定します。

6 整備の進め方

現在、事業化済みの路線の残事業量及びスケジュールを考慮し、未事業化の都市計画道路及び地域間連絡道路の各指標から導いた路線の評価結果を基に、優先度ランク A の路線から順次事業化に向け取り組みます。

7 今後のスケジュール

- (1) パブリックコメントを通じた意見募集（1－参考 6）

平成 30 年 2 月 21 日（水）から同年 3 月 13 日（火）まで

- (2) 津市道路整備計画の策定・公表

平成 30 年 3 月

現在までの道路整備

1－参考2

津市道路整備計画路線(16路線)

No	路線名	事業経過
1	(都)上浜元町線1	完了
2	(都)一身田町長岡線	完了
3	広明町河辺町線1	完了
4	(都)雲出野田線	完了
5	西千里千里ヶ丘線ほか1線	完了
6	(都)棕本環状1号線	完了
7	大角茅刈線	完了
8	逢坂線	完了
9	(都)下部田垂水線2	事業中
10	(都)河芸町島崎町線	事業中
11	高茶屋小森町久居線	事業中
12	江戸橋上浜町線	事業中
13	上浜町大谷町第1号線ほか1線	事業中
14	(都)上浜元町線	事業中
15	井生波瀬線	事業中
16	(仮称)北部海岸線	事業中

津市プロジェクト関連路線(10路線)

No	路線名	事業経過
17	いつくしみの社(新斎場)アクセス道路	完了
18	サオリーナ周辺道路	完了
19	市道三谷上村線	完了
20	市道山本三谷線	完了
21	市道山口山本線	完了
22	市道篠ヶ広山口線	完了
23	新町野口線(久居駅東口)	事業中
24	半田久居線	事業中
25	市道脇ヶ野篠ヶ広線	事業中
26	市道三谷中津線	事業中

津市その他道路整備路線(14路線)

No	路線名	事業経過
27	羽野20号線	完了
28	大里山室町第14号線	完了
29	大坪線	完了
30	浜田長岡線(渋見工区)	完了
31	納所長岡線	完了
32	小山116号線	完了
33	高茶屋小森町第39号線	完了
34	岩垣内49号線ほか2線	完了
35	岡南連部第1号線	完了
36	浜田長岡線(一身田工区)	事業中
37	神戸緑ヶ丘第2号線	事業中
38	大里野田第11号線	事業中
39	谷杣線	事業中
40	新横山目細線	事業中

国の道路事業(11工区)

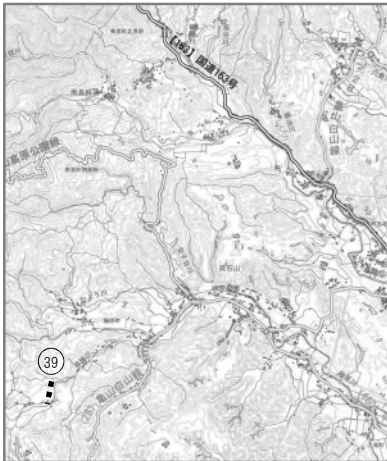
No	路線名	事業経過
41	中勢バイパス・鈴鹿(安塚)工区	事業中
42	中勢バイパス・鈴鹿(稲生)工区	完了
43	中勢バイパス・鈴鹿(御園)工区	完了
44	中勢バイパス・鈴鹿・津工区	事業中
45	中勢バイパス・津(河芸)工区	完了
46	中勢バイパス・津(河辺)工区	完了
47	中勢バイパス・津(野田)工区	完了
48	中勢バイパス・津(神戸)工区	完了
49	中勢バイパス・津(久居)工区	完了
50	中勢バイパス・津・松阪工区	完了
51	中勢バイパス・松阪工区	完了

三重県の道路事業(10路線)

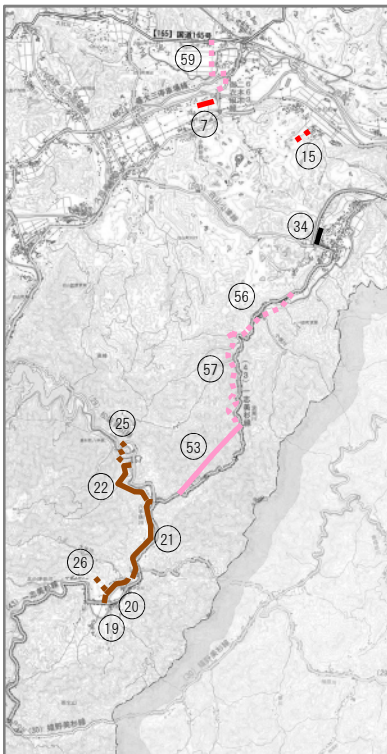
No	路線名	事業経過
52	主要地方道久居河芸線(五軒町バイパス)	完了
53	主要地方道 一志美杉線(矢頭トンネル)	完了
54	一般県道三宅一身田停車場線	完了
55	一般県道津久居線(半田バイパス)	完了
56	主要地方道 一志美杉線(室ノロバイパス)	事業中
57	主要地方道 一志美杉線(室ノロ～矢頭峠)	事業中
58	一般県道津久居線(久居工区)	事業中
59	一般県道二本木御衣田線	事業中
60	国道163号片田バイパス(3工区)	事業中
61	国道368号(下太郎生工区)	事業中

現在までの道路整備

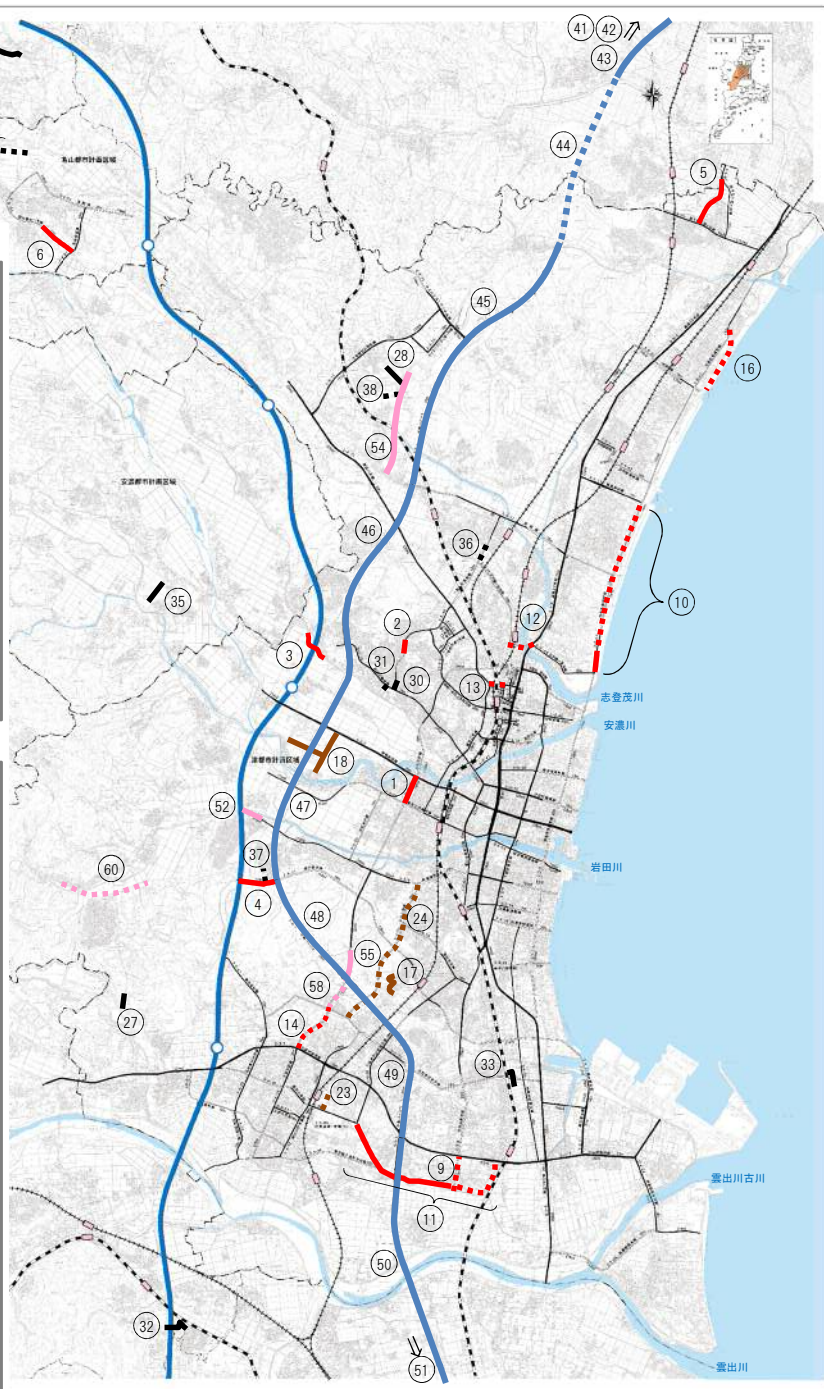
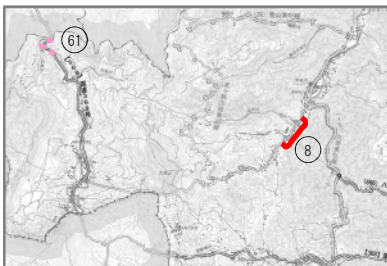
久居・美里地域



一志・白山・美杉地域



美杉地域



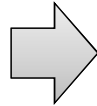
事業種別	H29年度完了済	事業中
津市道路整備計画路線		
津市プロジェクト関連路線		
津市その他整備路線		
国の道路事業		
三重県の道路事業		

評価対象路線

1 - 参考 3

計画路線(33路線)

No	路線名	延長(m)	計画幅員(m)
①	(都)上浜元町線1	470	20
②	(都)一身田町長岡線	170	12
③	(都)上浜元町線2	1,230	20
④	(都)上浜元町線3	920	16
⑤	(都)下部田垂水線1	720	20
⑥	(都)上浜元町線4	620	16
⑦	(都)上浜元町線5	790	16
⑧	(都)下部田垂水線2	340	16
⑨	(都)津海岸御殿場線	6,020	16~25
⑩	広明町河辺町線1	1,100	11
⑪	(都)河芸町島崎町線	4,000	11.5~14
⑫	(都)雲出野田線	680	16
⑬	広明町河辺町線2	500	11
⑭	塔世橋南郊線	2,700	12
⑮	高茶屋小森町久居線	2,700	10
⑯	(都)高茶屋小森町東出線	1,750	16
⑰	(都)久居井戸山町垂水線	450	16
⑱	江戸橋上浜町線	280	9.5
⑲	上浜町大谷町第1号線ほか1線	150	10
⑳	(都)上浜元町線	850	16
㉑	西千里千里ヶ丘線ほか1線	1,600	9.75
㉒	(都)椋本環状1号線	870	12
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)	850	10.25
㉔	野口田端線	570	10
㉕	栗加井上線	270	10
㉖	(仮称)北長野新開線	2,500	9~9.5
㉗	井生波瀬線	1,150	7
㉘	高野団地線	320	12
㉙	大角茅刈線	250	7
㉚	稲垣南出線	950	6.5
㉛	逢坂線	1,500	8
㉜	(都)阿漕浦野田線	1,120	22
㉝	(仮称)北部海岸線	1,000	7.5



評価対象路線(17路線)

【都市計画道路】9路線 (都市部環状ネットワーク)	
No	路線名
③	(都)上浜元町線2
④	(都)上浜元町線3
⑤	(都)下部田垂水線1
⑥	(都)上浜元町線4
⑦	(都)上浜元町線5
⑨	(都)津海岸御殿場線
⑯	(都)高茶屋小森町東出線
⑰	(都)久居井戸山町垂水線
㉜	(都)阿漕浦野田線

【地域間連絡道路】8路線	
No	路線名
⑬	広明町河辺町線2
⑭	塔世橋南郊線
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)
㉔	野口田端線
㉕	栗加井上線
㉖	(仮称)北長野新開線
㉘	高野団地線
㉚	稲垣南出線

評価対象外(16路線)

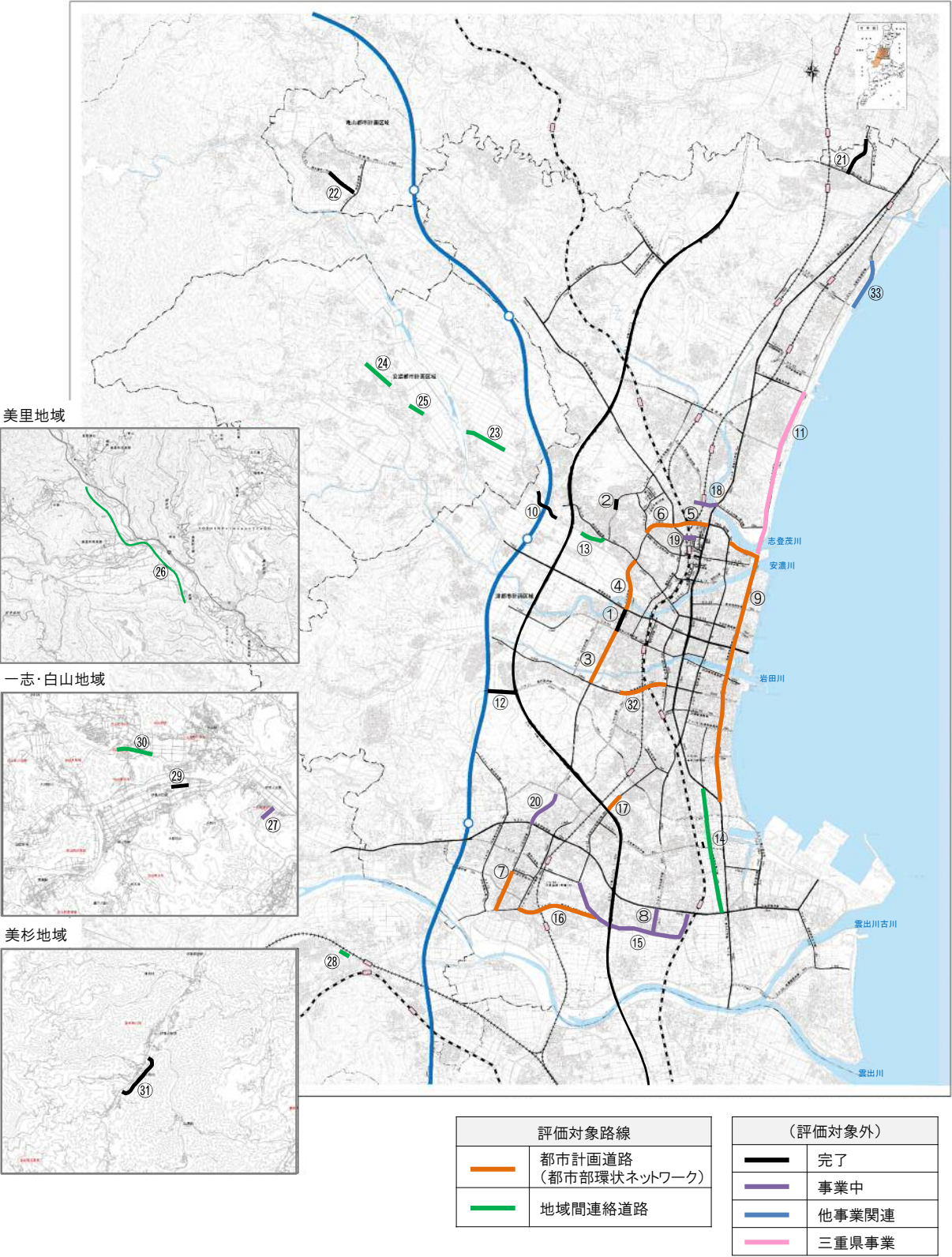
【完了路線】8路線	
No	路線名
①	(都)上浜元町線1
②	(都)一身田町長岡線
⑩	広明町河辺町線1
⑫	(都)雲出野田線
㉑	西千里千里ヶ丘線ほか1線
㉒	(都)椋本環状1号線
㉙	大角茅刈線
㉛	逢坂線

【他事業関連路線】1路線	
No	路線名
㉝	(仮称)北部海岸線

【事業中路線】6路線	
No	路線名
⑧	(都)下部田垂水線2
⑮	高茶屋小森町久居線
⑱	江戸橋上浜町線
⑲	上浜町大谷町第1号線ほか1線
㉐	(都)上浜元町線
㉗	井生波瀬線

【三重県事業】1路線	
No	路線名
⑪	(都)河芸町島崎町線

評価対象路線位置図



時代の潮流

災害リスク低減、経済成長を支える基盤強化、
コンパクト＋ネットワーク、持続可能な地域社会

地域特性・課題

①津波リスクや孤立リスク ⇒ 安全・安心の確保
②市街地の事故や渋滞 ⇒ 交通安全の確保や交通円滑性の確保
③多様な産業の集積 ⇒ 産業や開発計画の支援
④中部圏と近畿圏の結節点 ⇒ 広域ネットワークとの連携
⑤都市機能が集積する県都 ⇒ 県内の他都市との連携
⑥人口減少と高齢化 ⇒ 拠点集約型都市づくり(歩行者・自転車・公共交通等の空間確保)
⑦多様な歴史・文化資源 ⇒ 歴史的資源や景観の活用

上位計画

○津市総合計画(H30～39年度)

〈将来像〉笑顔があふれ幸せに暮らせる県都 津市

〈目標〉

- いのちと暮らしを守るまちづくり
- 安心して健やかに暮らせるまちづくり
- 魅力と活力を生み出すまちづくり
- 自分らしく心豊かに輝けるまちづくり
- 心やすらぐ住みよいまちづくり
- 子どもたちの未来が輝くまちづくり

○津市都市マスタープラン(H30～39年度)

〈都市づくりのテーマ〉
安心して住み 快適に暮らせる 未来につながるまちづくり

〈目標〉

- 都市防災力の強化
- 定住促進と活力の強化
- 持続可能な都市の形成
- 快適で健康的な暮らしができるまちづくり

基本方針の設定

安全・安心

1. 防災

災害時における緊急輸送道路の確保、迂回路の確保、避難路の確保など、災害時でも機能するネットワーク整備を推進します

2. 交通安全

通学路や生活道路への通過交通流入を抑制する幹線道路の整備、通学路や生活道路の歩道設置等を推進します

交流・活力

3. 交通円滑化

主要渋滞箇所や混雑区間の交通円滑化のため、バイパスとなる幹線道路の整備、交通容量を拡大する拡幅整備等を推進します

4. 交流拡大

観光・物流活性化や地域連携強化のため、高速道路ICや観光地へのアクセス道路、地域拠点間を連絡する道路整備を推進します

拠点集約型

5. まちづくり

自転車・歩行車空間の創出、バス路線の円滑化、良好な環境や景観の形成等に寄与する道路整備を推進します

路線の評価

1 - 参考5

1 都市計画道路（都市部環状ネットワーク）の評価

(1) 重要性・緊急性の評価

都市計画道路（都市部環状ネットワーク）は、路線の「重要性」と整備の「緊急性」について、それぞれ下表の評価指標で評価し、ともに該当する配点の合計を評価点とする。さらに、「重要性」と「緊急性」の評価点を右下図にあてはめて「重要性・緊急性評価点」を設定。

■重要性の評価

基本方針	評価指標	基礎点	配点	評価例
防災	① 緊急輸送道路網の形成に寄与	1	1.7	-
	② 避難路の形成や延焼防止に寄与	1	1.7	-
交通安全	③ 事故多発地区の交通安全性向上に寄与	1	1.5	1.5
	④ 通学路の安全確保に寄与	1	1.5	1.5
交通円滑化	⑤ 主要渋滞箇所の円滑化に寄与	1	1.4	-
	⑥ 混雑区間の交通容量確保に寄与	1	1.4	-
交流拡大	⑦ 高速ICや観光地へのアクセス向上に寄与	1	1.0	1.0
	⑧ 地域間（広域）の連携に寄与	1	1.0	1.0
まちづくり	⑨ 公共交通ネットワークの構成に寄与	1	1.1	-
	⑩ 自転車ネットワークの構成に寄与	1	1.1	-
	⑪ 歩行者空間の創出に寄与	1	1.1	-
	⑫ 良好な環境や景観の形成に寄与	1	1.1	-
計		12	15.6	5.0

注) 配点は基本方針ごとに市民意識調査をもとにした重み付けを基礎点に乘じて設定

■緊急性の評価

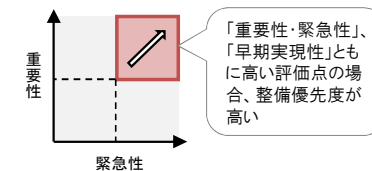
評価指標	評価基準	基礎点	配点	評価例
① 災害危険性 ※1	災害リスクが高い（複数の災害リスク）	4	6.8	-
	災害リスクがある	2	3.4	-
② 事故危険性	通学路かつ事故多発地区である	4	6.0	6.0
	通学路または事故多発地区である	2	3.0	-
③ 現道の混雑度 ※2	混雑度が1.5以上（現道または並行区間）	4	5.6	-
	混雑度が1.0以上（現道または並行区間）	2	2.8	-
計		12	18.4	6.0

※1 災害危険性（災害リスク）：津波・洪水・土砂災害ハザードマップより、浸水エリアや土砂災害の危険エリア内にある場合、リスクがあると評価

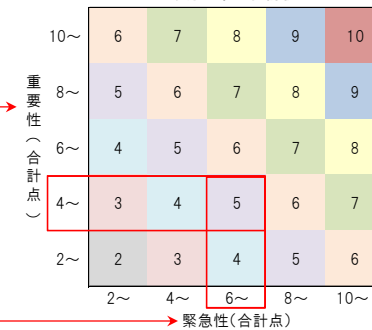
※2 混雑度：混雑状況を示す指標（交通量÷交通容量）であり、1.0以上でピーク時における混雑、1.5以上でピーク時以外も混雑し車線数が不足している状況を示す

注) 配点は基本方針ごとに市民意識調査をもとにした重み付けを基礎点に乘じて設定

重要性・緊急性評価イメージ



重要性・緊急性評価点



評価例

「重要性」が5.0点、「緊急性」が6.0点の場合、「重要性・緊急性」は5.0点となる

(2) 早期実現性の評価

事業の「早期実現性」を下表の評価指標で評価し、該当数を評価

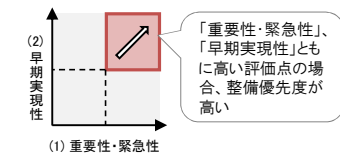
■早期実現性の評価（合計点で評価）

評価指標	配点	評価例
① 過去に要望がでている	1.0	1.0
② 国の政策と整合している	1.0	1.0
③ 先行買収用地がある	1.0	-
④ 支障物件が比較的少ない	1.0	-
⑤ 整備にあたっての構造上の問題がない	1.0	1.0
⑥ 比較的安価で事業費が確保しやすい	1.0	-
計	6.0	3.0

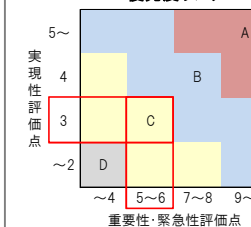
(3) 整備優先度ランクの設定

「(1)重要性・緊急性」と「(2)早期実現性」の評価点を下図にあてはめて、優先度ランクを設定。

優先度評価イメージ



優先度ランク



評価例

重要性・緊急性が5.0点、早期実現性が3.0点の場合、優先度ランクは「C」となる

2 地域間連絡道路の評価

(1)重要性・緊急性の評価

地域間連絡道路は、「重要性・緊急性」について、下表の評価指標①～⑤により評価し、該当する配点の合計を評価点とする。

■重要性・緊急性の評価

基本方針	評価指標	評価基準	基礎点	配点	評価例
防災	①災害の危険性	災害リスクのある現道が被災した際に迂回路として機能する	2	3.4	-
		災害時の避難路、緊急車両等の交通円滑化に寄与する	1	1.7	-
交通安全	②交通事故の危険性	通学路かつ事故多発地区である	2	3.0	3.0
		通学路または事故多発地区である	1	1.5	-
交通円滑化	③自動車交通量	将来交通量が見込まれる(1,500台/日以上)	2	2.8	-
		将来交通量がある程度見込まれる(500～1,500台/日)	1	1.4	1.4
交流拡大	④上位計画との整合性	国の政策と整合している	2	2.0	-
		津市の将来都市構造との整合性がある(多極+ネットワーク)	1	1.0	-
まちづくり	⑤歩行者・自転車交通量	歩行者・自転車交通量が見込まれる(市街化区域内の住宅地域)	2	2.2	2.2
		歩行者・自転車交通量がある程度見込まれる(市街化区域外の住宅地域)	1	1.1	-
計			10	13.4	6.6

注)配点は基本方針ごとに市民意識調査をもとにした重み付けを基礎点に乗じて設定

(2)早期実現性の評価

事業の「早期実現性」を下表の評価指標①～③で評価し、該当する配点の合計を評価点とする。

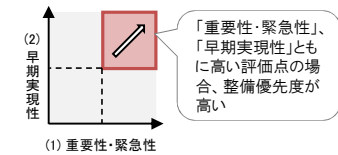
■早期実現性の評価

評価指標	配点	評価例
① 支障物件が比較的少ない	1.0	-
② 整備にあたっての構造上の問題がない	1.0	1.0
③ 比較的安価で事業費が確保しやすい	1.0	-
計	3.0	1.0

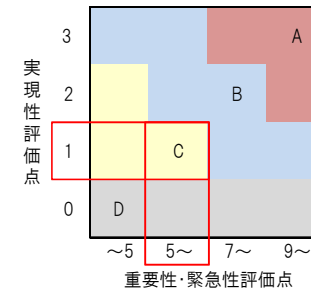
(3)整備優先度ランクの設定

「(1)重要性・緊急性」と「(2)早期実現性」の評価点を下図にあてはめて、優先度ランクを設定。

優先度評価イメージ



優先度ランク



評価例

重要性・緊急性が6.6点、早期実現性が1.0点の場合、優先度ランクは「C」となる

(参考) 路線の評価点算出における重み付けの考え方

(1) 目的

市民ニーズを反映した整備優先度の評価とするため、市民が重要と考えている取組が優先されるような重み付けを設定。

(2) 設定方法

津市総合計画策定のための市民意識調査結果から、各分野の取組の重要度指数を関連する本計画の基本方針ごとに平均値を算出し、最も重要度指数の低い基本方針を1.0として各基本方針へ配分(倍率)し、各基本方針の重み付けを算出。

<市民意識調査による重み付け>

総合計画のための市民意識調査H28.10	
津市の取組の重要度評価	重要度
災害に強いまちづくりの推進	7.47
交通安全対策の推進	6.51
道路ネットワークの整備	5.47
生活道路の整備	6.81
都市機能の整備	4.12
観光の振興	4.46
公共交通の充実	5.00
ユニバーサルデザインの推進	4.33
良好な景観の形成	4.95

道路整備計画		
基本方針	重要度	重み付け
防災	7.47	1.7
交通安全	6.51	1.5
交通円滑化	6.14	1.4
交流拡大	4.29	1.0
まちづくり	4.76	1.1

3 優先度ランク

都市計画道路（都市部環状ネットワーク）（9路線）

			重要性・緊急性																	早期実現性						評価					
			重要性												緊急性																
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	重要性・緊急性の評価点	緊急性の評価点			1	2	3	4	5	6							
重要性の評価点												1	2	3		過去に要望がでている	国の政策と整合している	先行買収用地がある	支障物件が比較的少ない	整備にあたっての構造上の問題がない	比較的安価で事業費が確保しやすい										
No	路線名		緊急輸送道路網の形成に寄与	避難路の形成や延焼防止に寄与	事故多発地区の交通安全性向上に寄与	通学路の安全確保に寄与	主要渋滞箇所の円滑化に寄与	混雑区間の交通容量確保に寄与	高速ICや観光地のアクセス向上に寄与	地域間（広域）の連携に寄与	公共交通ネットワークの構成に寄与	自転車ネットワークの構成に寄与	歩行者空間創出に寄与	良好な環境や景観の形成に寄与		災害リスクが高い（複数の災害リスク）	災害リスクがある	通学路かつ事故多発地区である	通学路または事故多発地区である	混雑度が1.5以上	混雑度が1.0以上	早期実現性の評価点	優先度ランク								
		配点	1.7	1.7	1.5	1.5	1.4	1.4	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1		15.6	6.8	3.4	6.0	3.0	5.6	2.8	18.4	10	1	1	1	1	1	6	
③	(都)上浜元町線2		1.7	1.7	1.5	1.5	-	1.4	-	-	1.1	-	1.1	1.1	11.1	6.8	-	6.0	-	-	2.8	15.6	10	1	-	-	1	1	1	4	A
④	(都)上浜元町線3		1.7	1.7	1.5	-	1.4	1.4	1.0	-	1.1	1.1	1.1	-	12.0	-	3.4	-	3.0	-	2.8	9.2	9	1	-	-	1	1	1	4	A
⑤	(都)下部田垂水線1		1.7	1.7	1.5	-	1.4	-	1.0	-	1.1	1.1	1.1	1.1	11.7	6.8	-	-	3.0	-	-	9.8	9	1	-	1	1	1	1	5	A
⑥	(都)上浜元町線4		1.7	1.7	1.5	-	1.4	-	1.0	-	1.1	1.1	1.1	-	10.6	-	-	-	3.0	-	-	3.0	6	1	-	1	1	1	1	5	B
⑦	(都)上浜元町線5		-	1.7	1.5	1.5	1.4	1.4	-	-	-	-	1.1	-	8.6	-	-	6.0	-	-	2.8	8.8	8	1	-	-	-	1	1	3	B
⑨-1	(都)津海岸御殿場線	1工区	-	1.7	1.5	1.5	-	-	-	-	-	-	1.1	-	5.8	6.8	-	6.0	-	-	-	12.8	7	1	-	-	-	1	-	2	C
⑨-2		2工区	-	1.7	1.5	-	-	-	1.0	-	-	1.1	1.1	1.1	7.5	6.8	-	-	3.0	-	-	9.8	7	1	-	-	-	1	-	2	C
⑨-3		3工区	-	1.7	1.5	1.5	-	-	1.0	-	-	-	1.1	1.1	7.9	6.8	-	6.0	-	-	-	12.8	8	1	-	-	-	1	-	2	C
⑯	(都)高茶屋小森町東出線		1.7	1.7	1.5	-	1.4	-	-	-	-	-	1.1	-	7.4	-	-	-	3.0	-	-	3.0	4	1	1	-	1	1	1	5	B
⑰	(都)久居井戸山町垂水線		-	-	-	-	1.4	1.4	-	1.0	1.1	-	1.1	-	6.0	-	3.4	-	-	5.6	-	9.0	7	1	1	-	1	1	1	5	A
㉔	(都)阿漕浦野田線		1.7	1.7	1.5	1.5	1.4	1.4	-	1.0	1.1	-	1.1	1.1	13.5	6.8	-	6.0	-	5.6	-	18.4	10	1	-	1	1	1	-	4	A

重要性・緊急性の評価点設定

優先度ランクの設定

重要性・緊急性の評価点設定

重要性（合計点）	10～	6	7	8	9	10
8～	5	6	7	8	9	9
6～	4	5	6	7	8	8
4～	3	4	5	6	7	7
2～	2	3	4	5	6	6
緊急性（合計点）	2～	4～	6～	8～	10～	

評価例(③(都)上浜元町線2の場合)
重要性が11.1点、緊急性が15.6点のため、
重要性・緊急性は10点となる

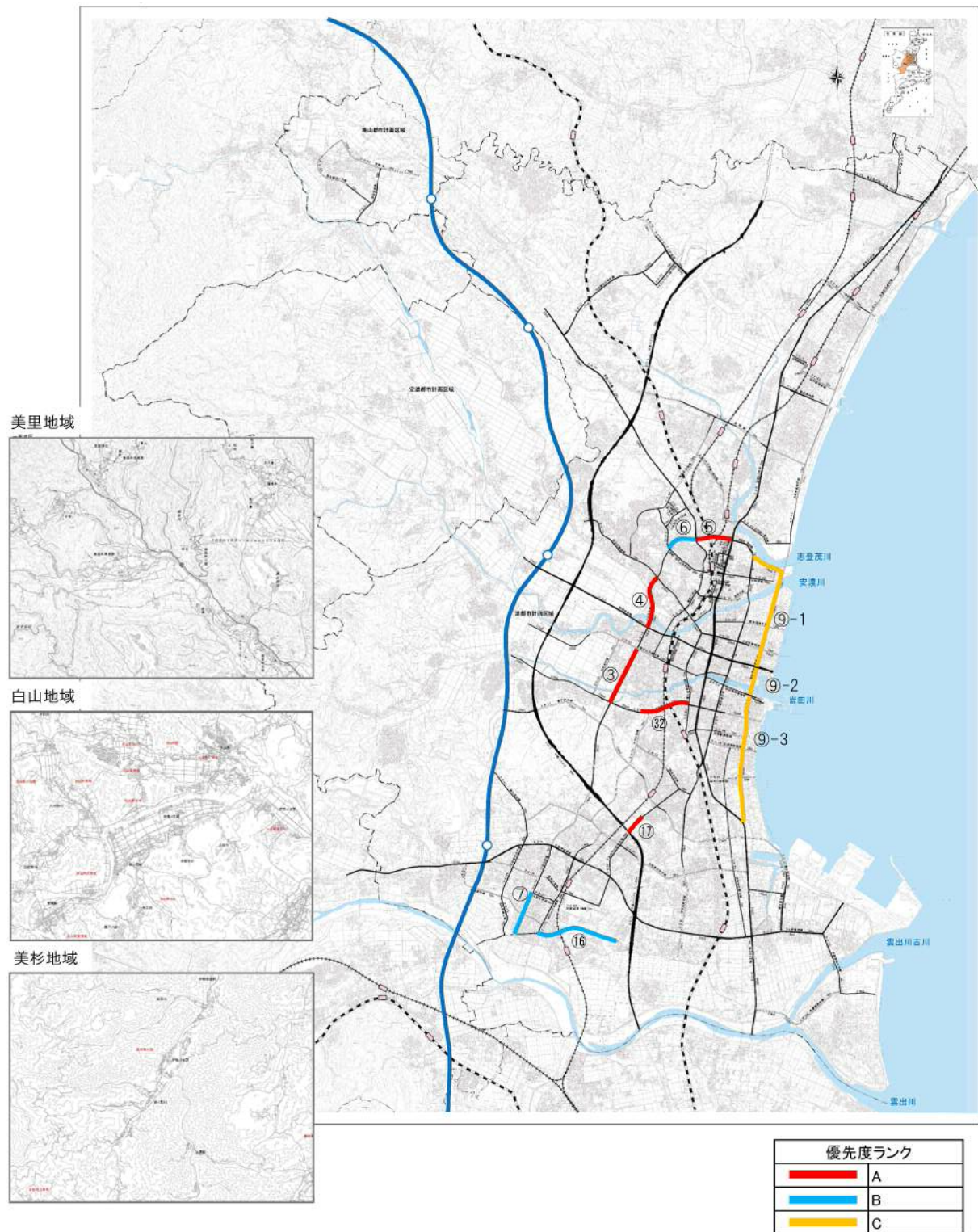
優先度ランクの設定

実現性評価点	5～	4	3	2
4	A	B	C	D
3				
2				
重要性・緊急性評価点	～4	5～6	7～8	9～

評価例(③(都)上浜元町線2の場合)
重要性・緊急性は10点、早期実現性が
4点のため、優先度ランクは「A」となる

整備優先度の評価結果図

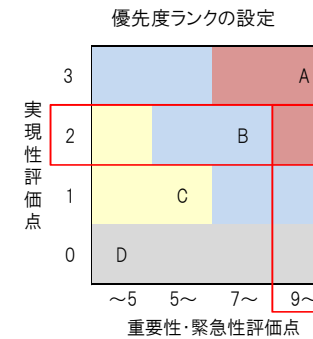
【都市計画道路(都市部環状ネットワーク)】9路線



地域間連絡道路（8路線）

			重要性・緊急性											早期実現性				評価
			1	2		3		4		5			1	2	3			
No	路線名		災害時に迂回路として機能する	避難路、緊急車両等の交通に寄与する	通学路かつ事故多発地区である	通学路または事故多発地区である	自動車交通量が見込まれる	自動車交通量がある程度見込まれる	国の政策と整合している	津市の将来都市構造との整合性がある	歩行者・自転車交通量が見込まれる		歩行者・自転車交通量がある程度見込まれる	重要性・緊急性	支障物件が比較的少ない		整備にあたっての構造上の問題がない	比較的安価で事業費が確保しやすい
		配点	3.4	1.7	3.0	1.5	2.8	1.4	2.0	1.0	2.2	1.1	13.4	1	1	1	3	
⑬	広明町河辺町線2	-	1.7	-	1.5	2.8	-	-	1.0	2.2	-	9.2	-	1	1	2	A	
⑭	塔世橋南郊線	-	1.7	-	1.5	2.8	-	-	-	2.2	-	8.2	-	1	1	2	B	
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)	-	1.7	3.0	-	2.8	-	2.0	-	-	1.1	10.6	1	1	1	3	A	
㉔	野口田端線	-	-	-	1.5	-	1.4	2.0	-	-	1.1	6.0	1	1	1	3	B	
㉕	粟加井上線	-	-	-	1.5	-	1.4	-	1.0	-	1.1	5.0	1	1	1	3	B	
㉖	(仮称)北長野新開線	3.4	-	-	-	-	1.4	-	1.0	-	-	5.8	1	1	-	2	B	
㉘	高野団地線	-	-	3.0	-	2.8	-	2.0	-	-	1.1	8.9	1	1	1	3	A	
㉙	稲垣南出線	3.4	-	-	-	-	1.4	-	-	-	-	4.8	1	1	-	2	C	

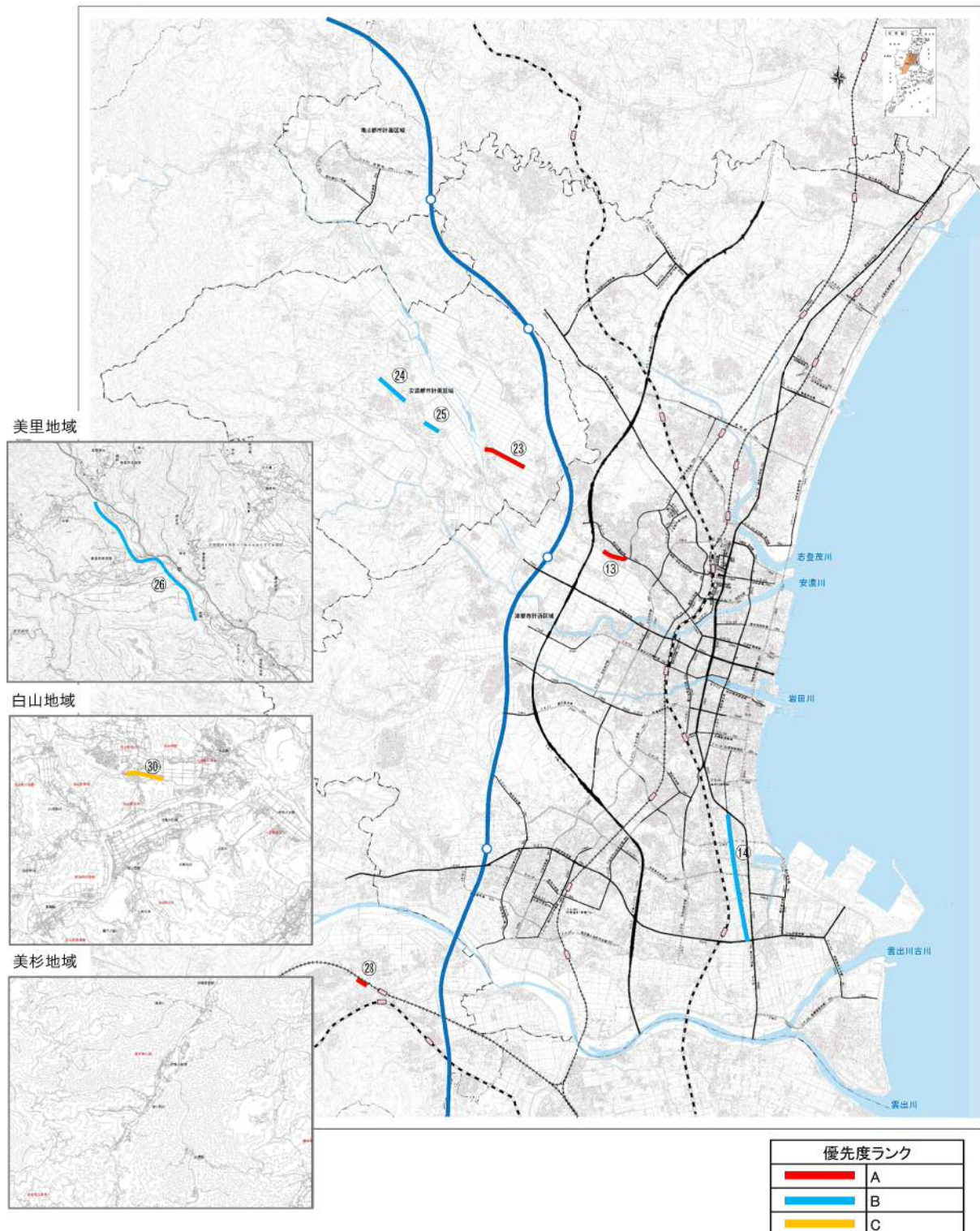
優先度ランクの設定



評価例(⑬広明町河辺町線2の場合)
 重要性・緊急性は9.2点、早期実現性が2点
 のため、優先度ランクは「A」となる

整備優先度の評価結果図

【地域間連絡道路】8路線



津市道路整備計画（案）

平成30年 月

津 市

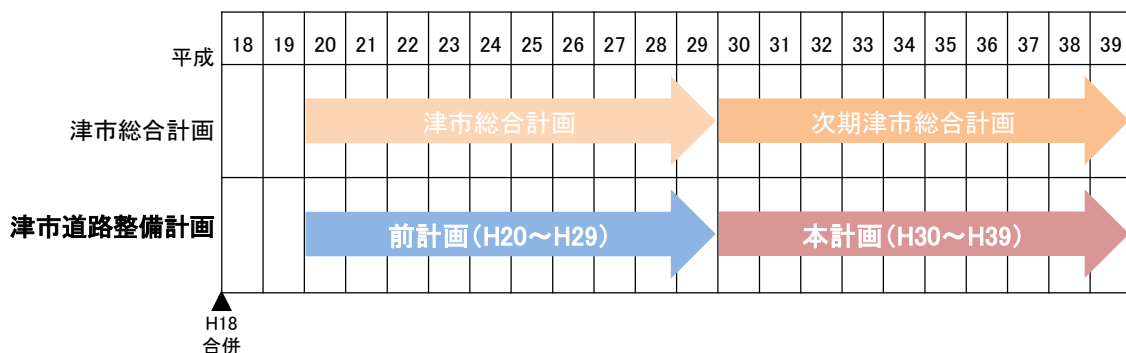
目 次

1	趣旨	1
2	整備路線	1
3	基本方針の設定	2
4	路線の評価	6
5	整備の進め方	14

1 趣旨

平成18年1月に10市町村が合併したことにより新市の地域間連携を考慮した道路整備の在り方について、適正性を見極めた上で、効率的かつ実現可能な整備を進めるため、国、県道等からなる広域連携軸の充実強化と域内の道路交通網の形成等を通じて、市域における各地域間の移動の円滑化と市内中心部の円滑な交通流動を図るなど、各路線の役割を明確にして体系的な道路網を担う路線を抽出し、平成20年4月に津市道路整備計画を策定しました。この後、前期計画期間終了の平成25年3月には事業の進捗状況などを確認し、見直しを行いました。

この間、津市・産業スポーツセンター等、プロジェクト事業関連の道路と合わせて整備を進めてきましたが、平成29年度で後期計画期間が終了することから、平成20年4月に策定した津市道路整備計画の目的及び道路整備に関わる社会情勢や環境変化を基に、計画期間を10年間として時代に即した新たな計画を策定し、今後においても、効率的に投資効果の上がる道路整備を推進するとともに、これまで蓄積してきた基盤整備を活用し、円滑な道路ネットワークの構築を図り、津市全体を見据えた道路整備を進めていきます。



2 評価対象路線

本計画においては、前計画の31路線を踏まえ、津北部地域海岸堤防整備と併せて整備を予定している（仮称）北部海岸線と、本市の円滑な道路ネットワークの一端を担う都市計画道路阿漕浦野田線の2路線を新たに追加し、計画路線を33路線とします。

このうち、平成28年度までに整備が完了した8路線、事業化に至った6路線、他事業関連の1路線、三重県事業の1路線を除いた17路線を評価対象路線とします。

対象路線について

計画路線（33路線）

No	路線名
①	(都)上浜元町線1
②	(都)一身田町長岡線
③	(都)上浜元町線2
④	(都)上浜元町線3
⑤	(都)下部田垂水線1
⑥	(都)上浜元町線4
⑦	(都)上浜元町線5
⑧	(都)下部田垂水線2
⑨	(都)津海岸御殿場線
⑩	広明町河辺町線1
⑪	(都)河芸町島崎町線
⑫	(都)雲出野田線
⑬	広明町河辺町線2
⑭	塔世橋南郊線
⑮	高茶屋小森町久居線
⑯	(都)高茶屋小森町東出線
⑰	(都)久居井戸山町垂水線
⑱	江戸橋上浜町線
⑲	上浜町大谷町第1号線ほか1線
⑳	(都)上浜元町線
㉑	西千里千里ヶ丘線ほか1線
㉒	(都)椋本環状1号線
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)
㉔	野口田端線
㉕	栗加井上線
㉖	(仮称)北長野新開線
㉗	井生波瀬線
㉘	高野団地線
㉙	大角茅刈線
㉚	稲垣南出線
㉛	逢坂線
㉜	(都)阿漕浦野田線
㉝	(仮称)北部海岸線

評価対象路線（17路線）

【都市計画道路】9路線 (都市部環状ネットワーク)

No	路線名
③	(都)上浜元町線2
④	(都)上浜元町線3
⑤	(都)下部田垂水線1
⑥	(都)上浜元町線4
⑦	(都)上浜元町線5
⑨	(都)津海岸御殿場線
⑯	(都)高茶屋小森町東出線
⑰	(都)久居井戸山町垂水線
㉜	(都)阿漕浦野田線

【地域間連絡道路】8路線

No	路線名
⑬	広明町河辺町線2
⑭	塔世橋南郊線
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)
㉔	野口田端線
㉕	栗加井上線
㉖	(仮称)北長野新開線
㉘	高野団地線
㉚	稲垣南出線

評価対象外（16路線）

【完了路線】8路線

No	路線名
①	(都)上浜元町線1
②	(都)一身田町長岡線
⑩	広明町河辺町線1
⑫	(都)雲出野田線
㉑	西千里千里ヶ丘線ほか1線
㉒	(都)椋本環状1号線
㉙	大角茅刈線
㉛	逢坂線

【事業中路線】6路線

No	路線名
⑧	(都)下部田垂水線2
⑮	高茶屋小森町久居線
⑱	江戸橋上浜町線
⑲	上浜町大谷町第1号線ほか1線
㉑	(都)上浜元町線
㉗	井生波瀬線

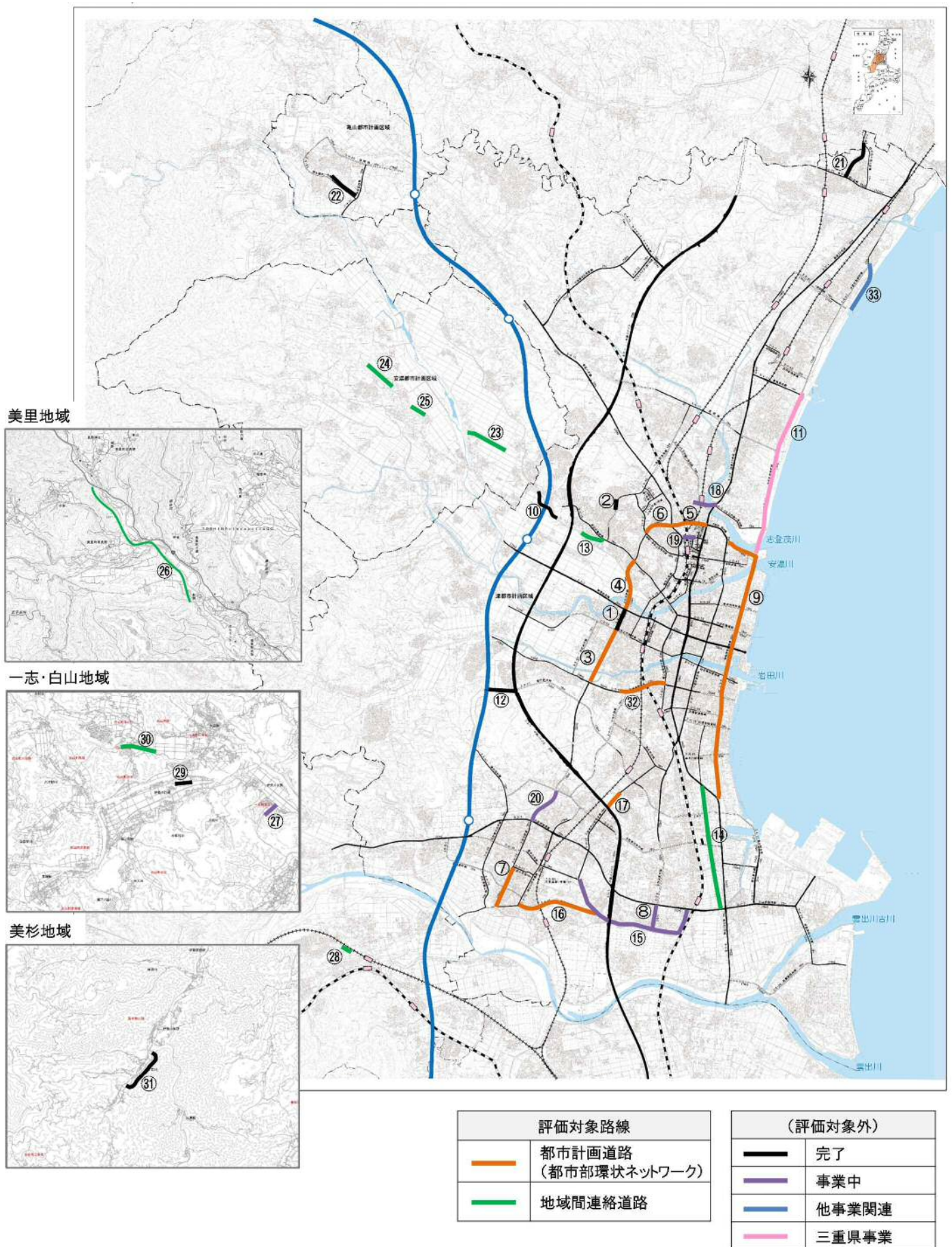
【他事業関連路線】1路線

No	路線名
㉝	(仮称)北部海岸線

【三重県事業】1路線

No	路線名
⑪	(都)河芸町島崎町線

評価対象路線位置図



3 基本方針の設定

時代の潮流、津市の地域特性・課題、並びに上位関連計画である津市総合計画及び津市都市マスタープランを踏まえ、安全・安心な道路整備として「防災」「交通安全」を、交流・活力を生み出す道路整備として「交通円滑化」「交流拡大」を、拠点集約型に寄与する道路整備として「まちづくり」の5項目を道路整備の基本方針として設定します。

時代の潮流

災害リスク低減、経済成長を支える基盤強化、
コンパクト＋ネットワーク、持続可能な地域社会

地域特性・課題

- ①津波リスクや孤立リスク ⇒ 安全・安心の確保
- ②市街地の事故や渋滞 ⇒ 交通安全の確保や交通円滑性の確保
- ③多様な産業の集積 ⇒ 産業や開発計画の支援
- ④中部圏と近畿圏の結節点 ⇒ 広域ネットワークとの連携
- ⑤都市機能が集積する県都 ⇒ 県内の他都市との連携
- ⑥人口減少と高齢化 ⇒ 拠点集約型都市づくり(歩行者・自転車・公共交通等の空間確保)
- ⑦多様な歴史・文化資源 ⇒ 歴史的資源や景観の活用

上位計画

○津市総合計画(H30～39年度)

〈将来像〉笑顔があふれ幸せに暮らせる県都 津市

〈目標〉

- いのちと暮らしを守るまちづくり
- 安心して健やかに暮らせるまちづくり
- 魅力と活力を生み出すまちづくり
- 自分らしく心豊かに輝けるまちづくり
- 心やすらぐ住みよいまちづくり
- 子どもたちの未来が輝くまちづくり

○津市都市マスタープラン(H30～39年度)

〈都市づくりのテーマ〉

安心して住み 快適に暮らせる 未来につながるまちづくり

〈目標〉

- 都市防災力の強化
- 定住促進と活力の強化
- 持続可能な都市の形成
- 快適で健康的な暮らしができるまちづくり

基本方針の設定

安全・安心

1. 防災

災害時における緊急輸送道路の確保、迂回路の確保、避難路の確保など、災害時でも機能するネットワーク整備を推進します

2. 交通安全

通学路や生活道路への通過交通流入を抑制する幹線道路の整備、通学路や生活道路の歩道設置等を推進します

交流・活力

3. 交通円滑化

主要渋滞箇所や混雑区間の交通円滑化のため、バイパスとなる幹線道路の整備、交通容量を拡大する拡幅整備等を推進します

4. 交流拡大

観光・物流活性化や地域連携強化のため、高速道路ICや観光地へのアクセス道路、地域拠点間を連絡する道路整備を推進します

拠点集約型

5. まちづくり

自転車・歩行車空間の創出、バス路線の円滑化、良好な環境や景観の形成等に寄与する道路整備を推進します

4 路線の評価

本計画では、都市計画道路（都市部環状ネットワーク）と地域間連絡道路を区分し評価します。

(1) 都市計画道路（都市部環状ネットワーク）の評価

都市計画道路（都市部環状ネットワーク）は、都市の骨格形成、安全で安心な市民生活や機能的な都市活動の確保など都市交通における最も基幹的な都市施設として、基本方針を基に評価指標を定め評価します。

(2) 地域間連絡道路の評価

地域間連絡道路は、主に国道や県道などを結び、通過交通と地域の住民が地域間の移動又は地区間の移動に利用する道路として、基本方針を基に評価指標を定め評価します。

(3) 優先度ランク

各評価指標に対し基礎点を設け、津市総合計画策定のための市民意識調査結果から、各分野の取組の重要度指数を関連する本計画の基本方針ごとに平均値を算出し、最も重要度指数の低い基本方針を1.0として各基本方針へ配分（倍率）して重要性・緊急性及び早期実現性の各評価項目の合計点を算出します。第一評価として重要性及び緊急性の総合点を定め、第二評価として第一評価で定めた点数と早期実現性の合計点から、AからDまでの4段階で優先度ランクを決定します。

(1) 都市計画道路（都市部環状ネットワーク）の評価

(1)重要性・緊急性の評価

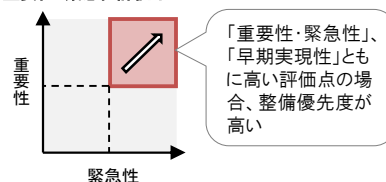
都市計画道路（都市部環状ネットワーク）は、路線の「重要性」と整備の「緊急性」について、それぞれ下表の評価指標で評価し、ともに該当する配点の合計を評価点とする。さらに、「重要性」と「緊急性」の評価点を右下図にあてはめて「重要性・緊急性評価点」を設定。

■重要性の評価

基本方針	評価指標	基礎点	配点	評価例
防災	① 緊急輸送道路網の形成に寄与	1	1.7	-
	② 避難路の形成や延焼防止に寄与	1	1.7	-
交通安全	③ 事故多発地区の交通安全性向上に寄与	1	1.5	1.5
	④ 通学路の安全確保に寄与	1	1.5	1.5
交通円滑化	⑤ 主要渋滞箇所の円滑化に寄与	1	1.4	-
	⑥ 混雑区間の交通容量確保に寄与	1	1.4	-
交流拡大	⑦ 高速ICや観光地へのアクセス向上に寄与	1	1.0	1.0
	⑧ 地域間（広域）の連携に寄与	1	1.0	1.0
まちづくり	⑨ 公共交通ネットワークの構成に寄与	1	1.1	-
	⑩ 自転車ネットワークの構成に寄与	1	1.1	-
	⑪ 歩行者空間の創出に寄与	1	1.1	-
	⑫ 良好な環境や景観の形成に寄与	1	1.1	-
計		12	15.6	5.0

注)配点は基本方針ごとに市民意識調査をもとにした重み付けを基礎点に乗じて設定

重要性・緊急性評価イメージ



重要性・緊急性評価点



評価例

「重要性」が5.0点、「緊急性」が6.0点の場合、「重要性・緊急性」は5.0点となる

■緊急性の評価

評価指標	評価基準	基礎点	配点	評価例
①災害危険性 ※1	災害リスクが高い（複数の災害リスク）	4	6.8	-
	災害リスクがある	2	3.4	-
②事故危険性	通学路かつ事故多発地区である	4	6.0	6.0
	通学路または事故多発地区である	2	3.0	-
③現道の混雑度 ※2	混雑度が1.5以上（現道または並行区間）	4	5.6	-
	混雑度が1.0以上（現道または並行区間）	2	2.8	-
計		12	18.4	6.0

※1 災害危険性（災害リスク）：津波・洪水・土砂災害ハザードマップより、浸水エリアや土砂災害の危険エリア内にある場合、リスクがあると評価

※2 混雑度：混雑状況を示す指標（交通量÷交通容量）であり、1.0以上でピーク時における混雑、1.5以上でピーク時以外も混雑し車線数が不足している状況を示す

注）配点は基本方針ごとに市民意識調査をもとにした重み付けを基礎点に乗じて設定

(2)早期実現性の評価

事業の「早期実現性」を下表の評価指標で評価し、該当数を評価

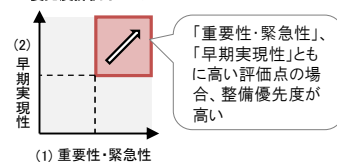
■早期実現性の評価（合計点で評価）

評価指標	配点	評価例
① 過去に要望がでている	1.0	1.0
② 国の政策と整合している	1.0	1.0
③ 先行買収用地がある	1.0	-
④ 支障物件が比較的少ない	1.0	-
⑤ 整備にあたっての構造上の問題がない	1.0	1.0
⑥ 比較的安価で事業費が確保しやすい	1.0	-
計	6.0	3.0

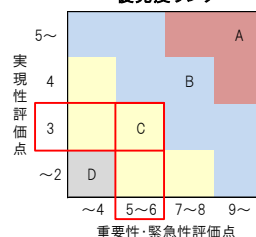
(3)整備優先度ランクの設定

「(1)重要性・緊急性」と「(2)早期実現性」の評価点を下図にあてはめて、優先度ランクを設定。

優先度評価イメージ



優先度ランク



評価例

重要性緊急性が5.0点、早期実現性が3.0点の場合、優先度ランクは「C」となる

(2) 地域間連絡道路の評価

(1) 重要性・緊急性の評価

地域間連絡道路は、「重要性・緊急性」について、下表の評価指標①～⑤により評価し、該当する配点の合計を評価点とする。

■重要性・緊急性の評価

基本方針	評価指標	評価基準	基礎点	配点	評価例
防災	①災害の危険性	災害リスクのある現道が被災した際に迂回路として機能する	2	3.4	-
		災害時の避難路、緊急車両等の交通円滑化に寄与する	1	1.7	-
交通安全	②交通事故の危険性	通学路かつ事故多発地区である	2	3.0	3.0
		通学路または事故多発地区である	1	1.5	-
交通円滑化	③自動車交通量	将来交通量が見込まれる(1,500台/日以上)	2	2.8	-
		将来交通量がある程度見込まれる(500～1,500台/日)	1	1.4	1.4
交流拡大	④上位計画との整合性	国の政策と整合している	2	2.0	-
		津市の将来都市構造との整合性がある(多極+ネットワーク)	1	1.0	-
まちづくり	⑤歩行者・自転車交通量	歩行者・自転車交通量が見込まれる(市街化区域内の住宅地域)	2	2.2	2.2
		歩行者・自転車交通量がある程度見込まれる(市街化区域外の住宅地域)	1	1.1	-
計			10	13.4	6.6

注)配点は基本方針ごとに市民意識調査をもとにした重みづけを基礎点に乗じて設定

(2) 早期実現性の評価

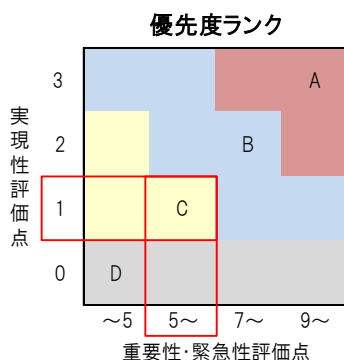
事業の「早期実現性」を下表の評価指標①～③で評価し、該当する配点の合計を評価点とする。

■早期実現性の評価

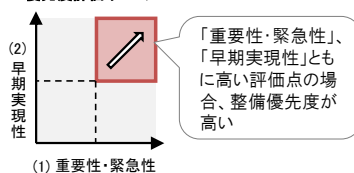
評価指標	配点	評価例
① 支障物件が比較的少ない	1.0	-
② 整備にあたっての構造上の問題がない	1.0	1.0
③ 比較的安価で事業費が確保しやすい	1.0	-
計	3.0	1.0

(3) 整備優先度ランクの設定

「(1)重要性・緊急性」と「(2)早期実現性」の評価点を下図にあてはめて、優先度ランクを設定。



優先度評価イメージ



評価例

重要性緊急性が6.6点、早期実現性が1.0点の場合、優先度ランクは「C」となる

(参考) 路線の評価点算出における重み付けの考え方

(1) 目的

市民ニーズを反映した整備優先度の評価とするため、市民が重要と考えている取組が優先されるような重み付けを設定。

(2) 設定方法

津市総合計画策定のための市民意識調査結果から、各分野の取組の重要度指数を関連する本計画の基本方針ごとに平均値を算出し、最も重要度指数の低い基本方針を1.0として各基本方針へ配分(倍率)し、各基本方針の重み付けを算出。

<市民意識調査による重み付け>

総合計画のための市民意識調査H28.10			道路整備計画		
津市の取組の重要度評価	重要度		基本方針	重要度	重み付け
災害に強いまちづくりの推進	7.47	⇒	防災	7.47	1.7
交通安全対策の推進	6.51	⇒	交通安全	6.51	1.5
道路ネットワークの整備	5.47	⇒	交通円滑化	6.14	1.4
生活道路の整備	6.81				
都市機能の整備	4.12	⇒	交流拡大	4.29	1.0
観光の振興	4.46				
公共交通の充実	5.00				
ユニバーサルデザインの推進	4.33	⇒	まちづくり	4.76	1.1
良好な景観の形成	4.95				

(3) 優先度ランク

都市計画道路（都市部環状ネットワーク）（9路線）

			重要性・緊急性																			早期実現性						評価			
			重要性												緊急性																
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	重要性の評価点							1	2	3					1	2	3
No	路線名	緊急輸送道路網の形成に寄与	避難路の形成や延焼防止に寄与	事故多発地区の交通安全性向上に寄与	通学路の安全確保に寄与	主要渋滞箇所の円滑化に寄与	混雑区間の交通容量確保に寄与	高速ICや観光地のアクセス向上に寄与	地域間（広域）の連携に寄与	公共交通ネットワークの構成に寄与	自転車ネットワークの構成に寄与	歩行者空間創出に寄与	良好な環境や景観の形成に寄与		災害リスクが高い（複数の災害リスク）	災害リスクがある	通学路かつ事故多発地区である	通学路または事故多発地区である	混雑度が1.5以上	混雑度が1.0以上		重要性・緊急性の評価点	過去に要望がでている	国の政策と整合している	先行買収用地がある	支障物件が比較的少ない	整備にあたっての構造上の問題がない	比較的安価で事業費が確保しやすい	早期実現性の評価点	優先度ランク	
	配点	1.7	1.7	1.5	1.5	1.4	1.4	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	15.6	6.8	3.4	6.0	3.0	5.6	2.8	18.4	10	1	1	1	1	1	1	6		
③	(都)上浜元町線2	1.7	1.7	1.5	1.5	-	1.4	-	-	1.1	-	1.1	1.1	11.1	6.8	-	6.0	-	-	2.8	15.6	10	1	-	-	1	1	1	4	A	
④	(都)上浜元町線3	1.7	1.7	1.5	-	1.4	1.4	1.0	-	1.1	1.1	1.1	-	12.0	-	3.4	-	3.0	-	2.8	9.2	9	1	-	-	1	1	1	4	A	
⑤	(都)下部田垂水線1	1.7	1.7	1.5	-	1.4	-	1.0	-	1.1	1.1	1.1	1.1	11.7	6.8	-	-	3.0	-	-	9.8	9	1	-	1	1	1	1	5	A	
⑥	(都)上浜元町線4	1.7	1.7	1.5	-	1.4	-	1.0	-	1.1	1.1	1.1	-	10.6	-	-	-	3.0	-	-	3.0	6	1	-	1	1	1	1	5	B	
⑦	(都)上浜元町線5	-	1.7	1.5	1.5	1.4	1.4	-	-	-	-	1.1	-	8.6	-	-	6.0	-	-	2.8	8.8	8	1	-	-	-	1	1	3	B	
⑨-1	(都)津海岸御殿場線	1工区	-	1.7	1.5	1.5	-	-	-	-	-	1.1	-	5.8	6.8	-	6.0	-	-	-	12.8	7	1	-	-	-	1	-	2	C	
⑨-2		2工区	-	1.7	1.5	-	-	-	1.0	-	-	1.1	1.1	1.1	7.5	6.8	-	-	3.0	-	-	9.8	7	1	-	-	-	1	-	2	C
⑨-3		3工区	-	1.7	1.5	1.5	-	-	1.0	-	-	-	1.1	1.1	7.9	6.8	-	6.0	-	-	-	12.8	8	1	-	-	-	1	-	2	C
⑯	(都)高茶屋小森町東出線	1.7	1.7	1.5	-	1.4	-	-	-	-	-	1.1	-	7.4	-	-	-	3.0	-	-	3.0	4	1	1	-	1	1	1	5	B	
⑰	(都)久居井戸山町垂水線	-	-	-	-	1.4	1.4	-	1.0	1.1	-	1.1	-	6.0	-	3.4	-	-	5.6	-	9.0	7	1	1	-	1	1	1	5	A	
㉔	(都)阿漕浦野田線	1.7	1.7	1.5	1.5	1.4	1.4	-	1.0	1.1	-	1.1	1.1	13.5	6.8	0.0	6.0	0.0	5.6	-	18.4	10	1	-	1	1	1	-	4	A	

重要性・緊急性の評価点設定

優先度ランクの設定

重要性・緊急性の評価点設定

10～	6	7	8	9	10
8～	5	6	7	8	9
6～	4	5	6	7	8
4～	3	4	5	6	7
2～	2	3	4	5	6
	2～	4～	6～	8～	10～
	緊急性(合計点)				

評価例(③(都)上浜元町線2の場合)

重要性が11.1点、緊急性が15.6点のため、
重要性・緊急性は10点となる

優先度ランクの設定

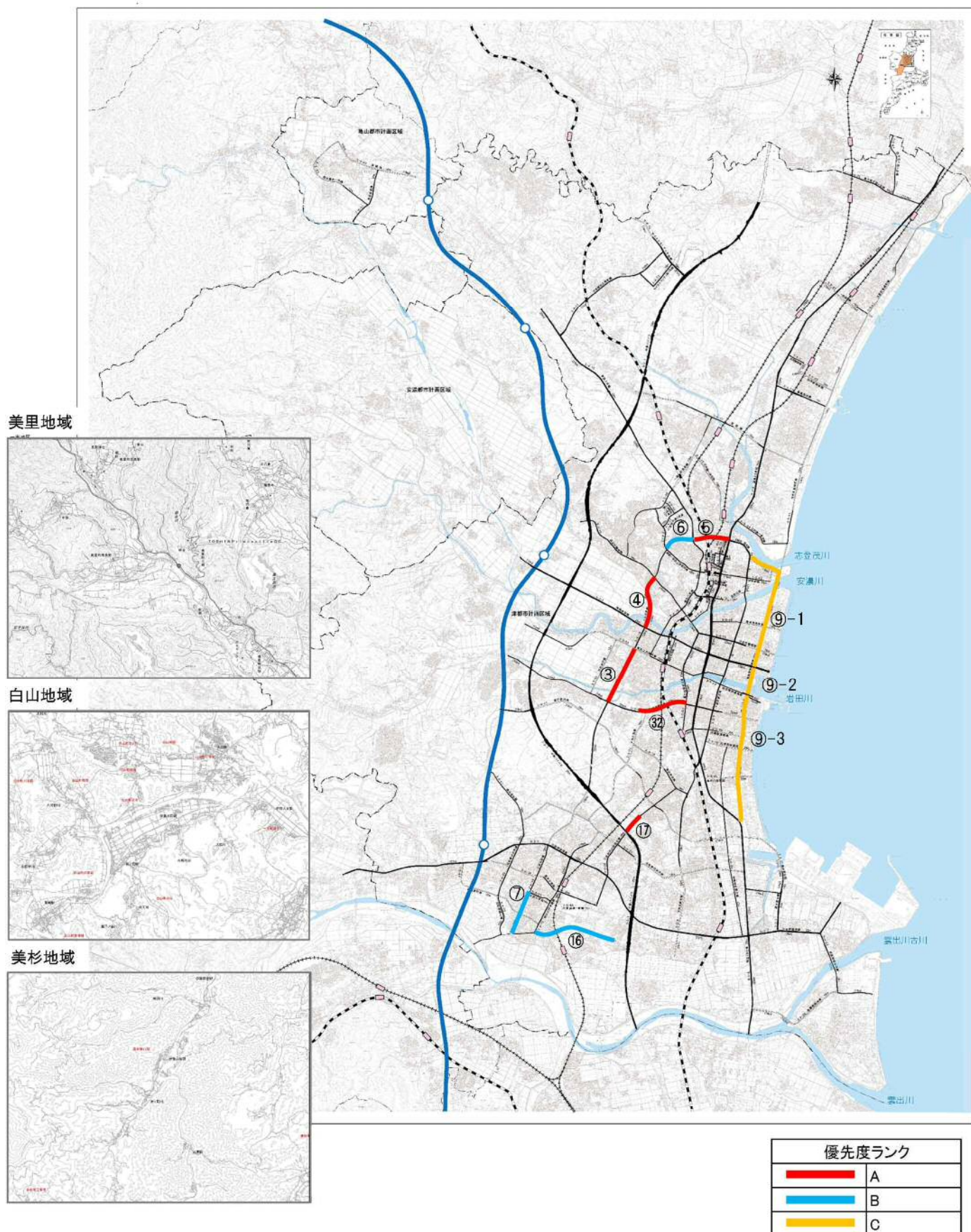
5～	A	
4	B	
3	C	
2～	D	
	～4	5～6 7～8 9～
	重要性・緊急性評価点	

評価例(③(都)上浜元町線2の場合)

重要性・緊急性は10点、早期実現性が
4点のため、優先度ランクは「A」となる

整備優先度の評価結果図

【都市計画道路(都市部環状ネットワーク)】9路線



地域間連絡道路（8路線）

		重要性・緊急性											早期実現性				評価
		1		2		3		4		5		重要性・緊急性	1	2	3	早期実現性	
No	路線名	災害時に迂回路として機能する	避難路、緊急車両等の交通に寄与する	通学路かつ事故多発地区である	通学路または事故多発地区である	自動車交通量が見込まれる	自動車交通量がある程度見込まれる	国の政策と整合している	津市の将来都市構造との整合性がある	歩行者・自転車交通量が見込まれる	歩行者・自転車交通量がある程度見込まれる		13.4	支障物件が比較的少ない	整備にあたっての構造上の問題がない		比較的安価で事業費が確保しやすい
		配点	3.4	1.7	3.0	1.5	2.8	1.4	2.0	1.0	2.2	1.1		1	1	1	3
⑬	広明町河辺町線2	-	1.7	-	1.5	2.8	-	-	1.0	2.2	-	9.2	-	1	1	2	A
⑭	塔世橋南郊線	-	1.7	-	1.5	2.8	-	-	-	2.2	-	8.2	-	1	1	2	B
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)	-	1.7	3.0	-	2.8	-	2.0	-	-	1.1	10.6	1	1	1	3	A
㉔	野口田端線	-	-	-	1.5	-	1.4	2.0	-	-	1.1	6.0	1	1	1	3	B
㉕	粟加井上線	-	-	-	1.5	-	1.4	-	1.0	-	1.1	5.0	1	1	1	3	B
㉖	(仮称)北長野新開線	3.4	-	-	-	-	1.4	-	1.0	-	-	5.8	1	1	-	2	B
㉘	高野団地線	-	-	3.0	-	2.8	-	2.0	-	-	1.1	8.9	1	1	1	3	A
㉚	稲垣南出線	3.4	-	-	-	-	1.4	-	-	-	-	4.8	1	1	-	2	C

優先度ランクの設定

優先度ランクの設定

実現性 評価点	3			A	
	2		B		
	1	C			
	0	D			
		~ 5	5 ~	7 ~	9 ~
		重要性・緊急性評価点			

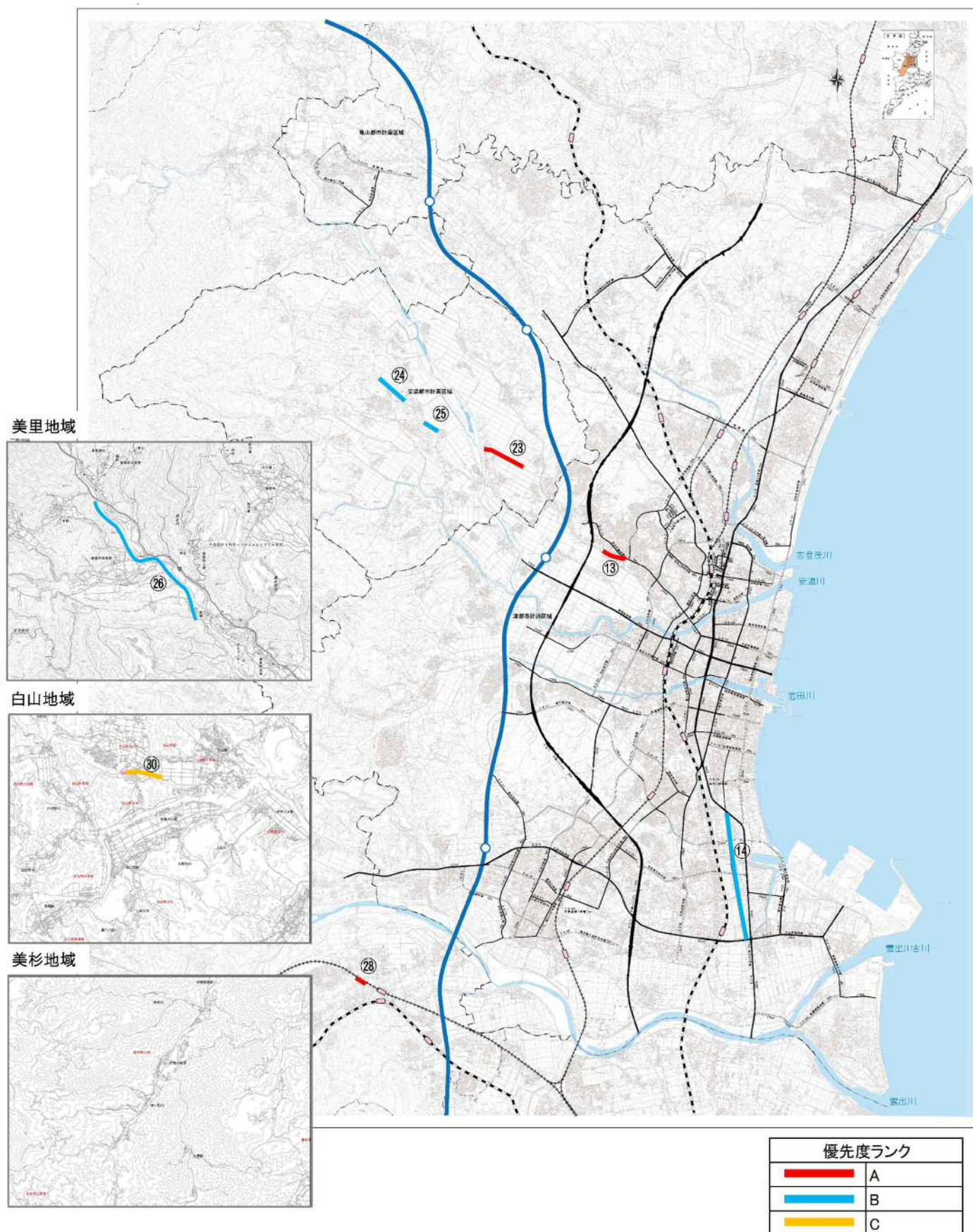
評価例(⑬広明町河辺町線2の場合)

重要性・緊急性は9.2点、早期実現性が2点

のため、優先度ランクは「A」となる

整備優先度の評価結果図

【地域間連絡道路】8路線



5 整備の進め方

現在、事業化済みの路線の残事業量及びスケジュールを考慮し、未事業化の都市計画道路（都市部環状ネットワーク）及び地域間連絡道路の各指標から導いた路線の評価結果を基に、優先度ランク A の路線から順次事業化に向け取り組みます。