

都市計画道路の見直しについて

1 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必要になってきました。そこで本市では、「三重県都市計画道路の見直しガイドライン」に基づき、長期未整備の都市計画道路について必要性の検証を行って都市計画道路の見直し素案を作成しました。

都市計画道路の見直し素案の決定後、パブリックコメントの実施に続いて、廃止候補区間がある地域につきましては、小学校区又は中学校区単位で住民説明会を開催させていただき、見直しの背景や趣旨、廃止候補となった理由などを説明させていただくとともに、平成27年2月27日まで意見の募集を行い、みなさまからのご意見やご要望を詳しく伺いその内容を踏まえ、再検討いたしました。（3－参考2）

- ・平成25年度に津市都市計画道路の必要性検証業務を実施
- ・平成26年5月に都市計画道路の見直し素案を作成
- ・平成26年5月12日に津市議会と協議（全員協議会）
- ・平成26年8月1日から9月1日まで、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日から12月1日まで、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日まで、都市計画道路の見直し素案に対する意見募集

2 都市計画道路の見直し素案からの変更点

見直し素案で廃止候補としていた区間のうち、（31）河芸町島崎町線については、昨年11月に津市自治会連合会河芸支部から災害発生時及び通勤通学時の地区内の交通状態の改善、地域の振興（水産加工業やマリーナ河芸）、国道23号の交通渋滞の解消等のため、都市計画道路の存続の要望書が提出され、これを受けて自治会役員の方々と都市計画道路の見直しの考え方や当該地域の道路状況などの課題について協議を重ねてまいりました。

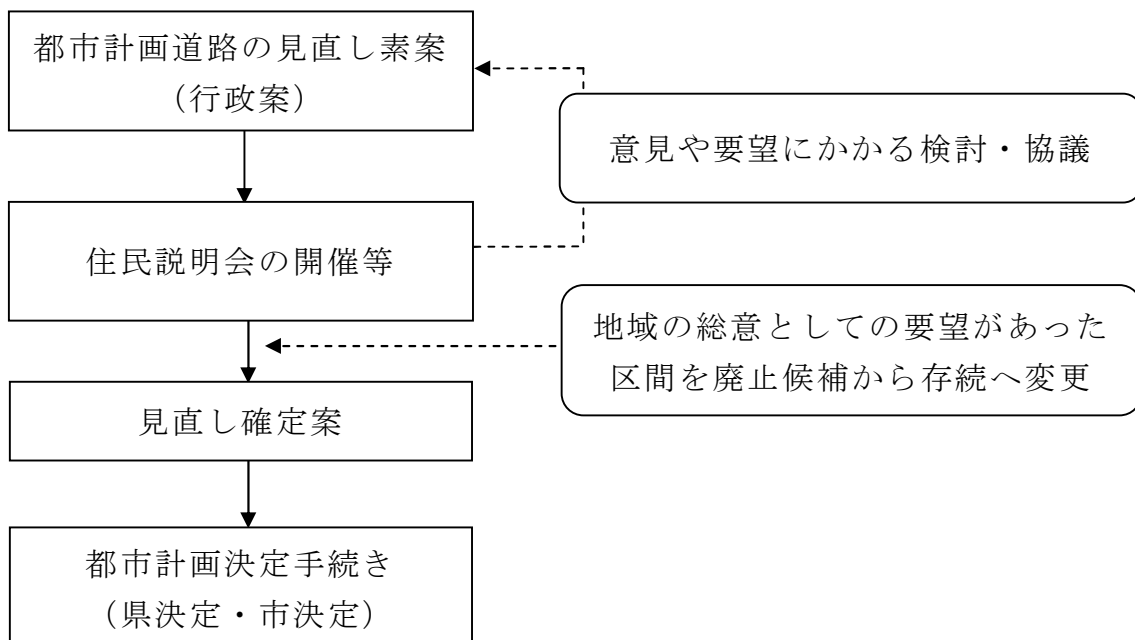
河芸地域としては、早期整備を目指している海岸堤防と一体的な道路整備が実現できるのであれば、都市計画道路の廃止を了解できるという考えがあ

ったため、これについて検討をしてきましたが、現段階で堤防整備が未確定であるため、結果として地域の理解が得られませんでした。

今回の見直しにおいては、見直し素案に対して住民意見を十分に反映して確定案とすることとしておりましたので、河芸地域の総意として廃止候補区間から存続への変更要望があったことを受け止めて、当該区間を存続へと変更し、確定案とします。

なお、当該区間以外については素案のとおりを確定案とします。（３－参考３）

（参考）素案の公表から都市計画決定までの流れ



3 今後の予定

- ・平成２７年１２月 都市計画道路の見直し確定案公表
- ・平成２８年１～３月 都市計画道路の廃止にかかる用途地域変更の地権者等説明会、三重県及び関係機関との協議
- ・平成２８年４月 都市計画道路の見直し確定案の公告・縦覧
- ・平成２８年５月 津市都市計画審議会
- ・平成２８年７月 三重県都市計画審議会
- ・平成２８年８月 決定告示

「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について

「都市計画道路の見直し素案」について、パブリックコメントや、都市計画道路の見直しに係る説明会・窓口・お電話等でいただきましたご意見・ご要望と津市の考え方をまとめました。

●パブリックコメント

募集期間：平成26年8月1日（金）～9月1日（月）

ご意見の件数（意見提出者数）：1件（1人）

●説明会 7回開催（7地区 各1回）

No	説明会開催場所	開催日	参加者数	対象路線
①	北部市民センター	平成26年10月30日(木)	34名	浜田長岡線、東一身田駅前線
②	西が丘小学校	平成26年11月 4日(火)	17名	津駅見当山線、安東贅崎線
③	津市役所 本庁舎	平成26年11月11日(火)	10名	津港殿村線
④	津市役所 本庁舎	平成26年11月17日(月)	54名	豊里久居線、南新町桜田線
⑤	高茶屋市民センター	平成26年11月20日(木)	41名	新家垂水線、高茶屋東出線、高茶屋新家線、東出須ヶ瀬線
⑥	河芸総合支所	平成26年11月25日(火)	78名	東千里千里ヶ丘線、河芸町島崎町線、河芸停車場線、浜田長岡線
⑦	芸濃総合支所	平成26年12月 1日(月)	17名	安西亀山線

計 251名

●窓口でのご意見 1件 電話でのご意見 4件 メールでのご意見 1件

【※ご意見等の分類】

都市計画道路に関することに限らず、様々なご意見をいただきましたので、以下のとおりご意見の分類を行いました。

- 1) 都市計画道路：都市計画道路に関するご意見
- 2) 建築制限：都市計画施設内における建築制限に関するご意見
- 3) 税金関係：都市計画税、固定資産税に関するご意見
- 4) 都市計画全般：都市計画全般に関するご意見
- 5) その他：上記に属さないその他のご意見

(1) パブリックコメントでいただいたご意見等の概要とご意見等に対する考え方

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
1	都市計画道路 新家垂水線	高茶屋方面から一志・松阪方面へのアクセス道路として、県道上浜高茶屋久居線の利用者が多いため混雑して渋滞が起こっており、その渋滞を避けるために、陸上自衛隊久居駐屯地東側と南側の生活道路（市道二ノ町井戸山線）を抜け道として利用する人が多く、危険である。 このため、廃止候補となっている新家垂水線を存続させ、北側の一部を整備することにより、県道上浜高茶屋久居線に並行する南側の東西道路（市道井戸山11号線）を経て市道二ノ町井戸山線へ接続出来るようにしてはどうか。	新家垂水線の対象区間については、三重県の都市計画道路の見直しガイドラインに基づき検証した結果、広域的必要性、地域的必要性共に低いことから廃止候補区間となりました。将来の交通量も少ない推計結果となっており、当該区間を廃止しても周辺交通に影響が無いと考えております。 なお、県道上浜高茶屋久居線は、高茶屋方面から一志・松阪方面へのアクセス道路として利用されており、近鉄の踏切横断部で混雑が見られることがありますが、津市道路整備計画に位置付けのある、都市計画道路高茶屋東出線（西側区間：今回の見直し対象外）が整備されることにより、将来的には一志・松阪方面への通過交通処理能力が向上し、交通量が分散され、混雑が解消される見通しとなっています。

(2) 住民説明会・窓口・お電話等でいただいたご意見等の概要とご意見等に対する考え方

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
1	都市計画道路 全体	都市計画道路の見直しの結果、いくつかの路線・区間を廃止したいとの説明であったが、今後、都市計画道路を増やしていくことは考えられるのか。	今回の都市計画道路の見直しは、既存の都市計画道路に対して必要性の検証を行ったものです。現在既に人口減少時代に突入しており、自動車交通量も減少していくと予測されるため、都市計画道路の需要も少なくなっていくと推測しております。しかし、都市計画の見直しをするうえで、交通量が増える要素が出てくる場合など、必要に応じて新たに都市計画決定する可能性もあります。
2	都市計画道路 全体	今後は10年ごとに都市計画道路の見直しを行うとのことだが、今回の見直しで廃止になった都市計画道路が将来復活することはあるのか。	将来、必要性があれば、再度新たな都市計画道路として都市計画決定することはあります。しかし、近年の傾向・趨勢から、交通量が増える要素は少ないため、可能性としては低いです。
3	都市計画道路 全体	都市計画決定後40年以上経ってから、急にこのような資料を提示されても理解できない。毎年整備の進捗状況や今後の整備計画を広報等で示してもらえると、今後の見通しも立てやすく、理解しやすいので、情報提供、周知の方法について考えてほしい。	津市の道路整備については、「津市道路整備計画」において、優先的に整備する路線をお示ししており、平成25年3月の中間見直し以後は、建設部建設整備課窓口（市役所本庁舎5階）にて冊子を配布しております。 「津市道路整備計画」の次回見直し時（平成30年度頃）には、より具体的にお示しできるよう、また、周知の方法についても検討していきます。
4	都市計画道路 全体	都市計画道路は車社会に欠かせない道路として整備してきていると思うが、今後、いつまでも車社会が続くとは思えない。歩行者や自転車が優先して安全に通行できるような道路整備を検討していくことはあるのか。例えば三重大の前については、車道、自転車道、歩道を分離しており、それぞれが安全に通行できるようになっている。	津市の都市計画の考えとしては、少子高齢化、人口減少時代に対応するため、徒歩や自転車、公共交通機関で快適な暮らしを送ることができるよう、必要な機能を集約した「集約化都市構造（コンパクトシティ）」を目指しております。そのためには、歩行者、自転車の安全対策は必須であり、その実現に向けて検討を進め、そのために必要な道路整備は実施していきます。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
5	都市計画道路 豊里久居線	(都)豊里久居線の現道部分は、非常に狭く、車も譲り合って通行しており、歩行者も車を避けて通行しているのが現状である。見直し結果では、並行道路で自動車交通へ対応すると書いてあるが、対応出来ないのではないか。	朝晩など混雑する時間帯には、譲り合って通行していただいているのが現状ですが、将来交通量推計の結果からは、(都)中勢バイパスや(都)上浜元町線など周辺の道路整備の推進により、将来は当該区間の交通量が減少し、混雑は解消されると推測していることから今回の区間は素案のとおり「廃止」とします。 なお、現道の安全対策については、優先度を検討したうえで、適宜行ってまいります。
6	都市計画道路 豊里久居線	(都)豊里久居線の現道部分は、非常に狭い道路で、交差点で事故が多発しており、近くに住んでいる者は精神的に参っているので、事故防止の対策を考えてほしい。 電柱は今後は道路上ではなく敷地内に入れることとなったと聞いたが、(都)豊里久居線の現道部分は道路上に電柱があるため、電柱を民地に移設するなど、通行し易い様にしたい。	
7	都市計画道路 津駅見当山線	廃止には賛成だが、開発時に整備された舗装部分の安全対策をしっかりとしてほしい。	以前、「道路の幅員が広いので、車が通行する際に速度が速くなり、危険である」とのご意見をいただきましたので、区画線により、走行部分の幅員を狭くするといった速度抑制の対策をいたしました。 今後必要な安全対策については、優先度を検討したうえで、適宜行ってまいりますので、ご意見、ご要望等地域の実情についてお寄せいただきますようお願いいたします。
8	都市計画道路 新家垂水線	廃止には反対である。井戸山地区には南北方向の道路が少ないので、道路を整備し、開発を進めてもらいたい。	過去の高度経済成長期には、人口が増加傾向にあり、人口の伸びに併せて市街化区域を拡大しており、また、交通量の増加に伴い、都市の健全な発展と秩序ある整備のため、必要な都市計画道路を都市計画決定してきました。しかし、人口減少時代を迎え、交通量が減少することが予測されるため、一部の都市計画道路では必要性が低下しているものもあり、持続可能な人口に見合った都市づくりのために、無秩序な市街地拡大は行うべきではありません。 以上のことから、素案のとおり「廃止」とします。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
9	都市計画道路 高茶屋東出線	(都)高茶屋東出線について、廃止区間の西側部分については今後整備予定なのか。また整備時期はいつになるのか。	廃止区間の西側部分については、「津市道路整備計画」に位置づけがある整備優先度が高い路線であり、今回の見直しの対象とはなっていません。しかし、現段階では整備時期は未定です。
10	都市計画道路 浜田長岡線 東一身田駅前線	都市計画道路見直しの図面を見ると、南部に比べて北部は廃止路線が多く、切り捨てという風に見える。一身田地区は都市計画道路が元々少ないのに、さらに廃止するのか。均衡ある都市計画とは思えない。 両路線は40年位前から計画されていたものであり、整備を期待していた人もいる。色々な視点で見直しを実施したとのことだが、道路を整備していれば、店舗や住宅も増え、地域が発展し、見直しの視点に挙がっているような施設が出来ていたと思う。計画から40年も整備せずに放っておいて、今更になって廃止とは理解出来ない。	都市計画道路は長期的な視点で計画するものであり、整備効果等を考慮し、優先順位をつけて順次整備しています。しかしながら、人口減少時代、長期に渡る経済の低迷など、計画決定当時の状況から時代背景が大きく変化していることから、三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づき、当初決定後20年以上経過し、現在具体的な整備計画が無い区間を対象に見直しを行いました。どの路線も同じ見直し視点で評価した結果ですので、ご理解をいただきたいと思います。 以上のことから、素案のとおり「廃止」とします。
11	都市計画道路 河芸町島崎町線	都市計画道路の廃止に伴い、用途地域の見直しが必要となる場合があるとのことだが、どのような場合か。	「都市計画道路の両端から〇〇mの位置」など、都市計画道路を基準として用途地域界を設定している場合、都市計画道路を廃止することによって基準が無くなるため、新たな基準に基づいた用途地域界に変更する必要があります。また、幹線道路の沿道に適した用途地域を設定している場合は、都市計画道路の廃止により整備しなくなるため、土地利用の方針の変更が必要となる場合があり、用途地域を見直す必要が生じます。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
12	都市計画道路 河芸町島崎町線	(都)河芸町島崎町線について、豊津小学校の前の代替道路の幅員は狭くて歩車分離もされていない状態で、車の通行も多く、通学路にもなっており危険である。この地区の南北の道路はこの代替路線しかないし、東西方向も車が通行できるような広い道路が少ないので、災害時の避難道路が限られている。「交通量が少ないから必要性が低い」という理由で廃止すると、道路が整備されないので、住みづらいままで住宅も新しく建たないし、ますます住人が少なくなってしまう。この地区は空き家も多くなってきており、古いものは危険もある。道路を整備すれば、地区の住宅の建替え促進にもなるし、災害時の避難道路としても活用出来ると思うが、そのあたりも考慮されているのか。	今回の都市計画道路の見直しは、三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づき評価をしており、防災面の判断基準としては、「避難所に面しており、避難所へのアクセス道路として機能する場合」や、「密集市街地内の新たな避難確保や、消防活動に役立つ場合」は都市防災機能の面から都市計画道路の整備が必要と評価し、通学路については、「都市計画道路部分（現道がある場合）が通学路に指定されている」場合は通学路の安全確保のため都市計画道路の整備が必要と評価していますが、当該区間はこの判断基準に該当しなかったことから整備の必要性が低いと評価しました。 しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
13	都市計画道路 河芸町島崎町線	(都)河芸町島崎町線について、国道23号線の渋滞解消を目的に志登茂川に橋梁を架ける道路計画にしたと聞いているが、未だに国道23号線は渋滞しており、河芸地域から津地域に行くまで40分～50分かかることもあり、困っている。(都)河芸町島崎町線を廃止するに当たり、海岸側を通過出来る様な渋滞解消の為の道路計画は無いのか。	今回の都市計画道路の見直しでは、(都)一色浜田線よりも南の区間については「存続」としており、(都)河芸町島崎町線の全区間を廃止するわけではありません。人口・交通量の減少や、存続区間の都市計画道路の整備により、将来的に交通渋滞は解消できると推測しています。 しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
14	都市計画道路 河芸町島崎町線	この見直し素案では、(都)一色浜田線までは国道23号線を通行しないと海岸側へ行けないので、(都)一色浜田線の北側部分の渋滞解消にはならないのではないのか。	将来交通量推計結果を踏まえ、人口・交通量の減少や、「存続」となった都市計画道路の整備により、将来の交通渋滞は解消できると推測し、素案の段階では廃止候補としました。 しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
15	都市計画道路 河芸町島崎町線	河芸町島崎町線について、廃止理由として、この地区の人口、交通量が少ないというものがあったが、不便なので人口が増えず、若者は他の地区へ移住してしまっているという現状がある。また、東日本大震災以降、海岸沿いを避けて高台方面へ移住する人が増えたため、地価が低下している。税金は高いが、売りたいくても買い手が無いといった状況で、高齢者だけが残っていることから、交通量が少なくなっているのではないか。	この地区だけ人口が減っているわけではなく、日本全体で人口が減少しており、今後もその傾向は続くことが予測されています。このように都市計画道路を計画決定した当時に比べ、社会情勢が大きく変化しておりますので、それに対応した都市計画の変更を行う必要があります。三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づいて、都市計画道路の見直し作業を行った結果、素案の段階では廃止候補としました。
16	都市計画道路 河芸町島崎町線	河芸地域の発展のためには南北道路が必要。道路が整備されると、その周辺は開発出来るので、道路が整備されるのを待っていたし、それを期待して土地を購入した経緯があり、そういった人が大勢いるはずである。このようなことから、廃止には反対する。	しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
17	都市計画道路 河芸町島崎町線	代替路線は道路が狭く、停車しないと車が対向出来ないような状態であるが、通学路に指定されているため、安全な通学のために、なるべくこの道路を避けて国道23号線に出るなど、地域の人は配慮して通行している。こういう状況で交通量の調査をすれば、交通量は少ないという結果になってしまうので、実際の交通量だけではなく、地域の事情を踏まえた調査をすべきである。また、このような地域の問題を解決するため、廃止に伴う代替案を示すべきである。	(都)河芸町島崎町線の必要性検証の結果、「田中川によって地域が分断されており、その分断解消という視点で道路整備の必要性がある」と評価しておりますが、代替道路である現道（既存道路）に田中川分断を解消する橋梁があることから、現道により代替性ありと判断しました。しかし、代替路線については、現状では幅員が狭く、通行が不便であることは認識しておりますので、地域のご要望としてお受けし、安全対策について検討していきます。 また、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
18	都市計画道路 河芸町島崎町線	(都)河芸町島崎町線が廃止になると聞けば、全区間が廃止になると思うので、図面にどこからどこまでが廃止と示し、志登茂川の区間は何年頃に整備するなど、整備予定を書き込めば理解しやすいと思うので、説明の仕方を工夫すべきと思う。	今回の都市計画道路の見直しにおいて、廃止候補となった区間は、(都)河芸町島崎町線の全区間でなく、(都)一色浜田線以北の区間です。 図面については、説明会やホームページでお示しいたしました「都市計画道路の見直し素案」という資料の4ページの図面にてご確認をお願いします。また、道路の整備については、「津市道路整備計画」で整備優先度をお示しし、優先度の高いものから順次整備を進めておりますが、着手している路線以外は、具体的な整備時期をお示しすることが出来ませんので、ご理解いただきますようお願いいたします。
19	都市計画道路 河芸町島崎町線	具体的な整備時期が示せないのであれば、どんどん時間が経過し、今回存続となっている南側の区間も廃止になるということにはならないのか。	南側の区間については、今回の都市計画道路の見直しの結果は「存続」の評価となりましたが、次回見直し時には、その時点の社会情勢等を踏まえて再評価することになりますので、現時点ではどのような評価になるかは分かりません。 今後も、整備の必要性がある道路について優先度を考慮しながら、効果的に整備を進めてまいりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。
20	都市計画道路 河芸町島崎町線	今後の見直しで廃止される可能性があり、整備が担保できないのであれば、整備を進めるようにきちんと三重県に対して要望してほしい。	南側の区間については、今回の見直しの結果、必要性があると評価したことから、三重県に対し、引き続き整備推進の要望を続けていきます。
21	都市計画道路 河芸町島崎町線	一色地区に住んで約40年になるが、過去に島崎町から鈴鹿まで海岸線沿いに道路が整備されると聞いていたが、未だ整備されていない。 また、都市計画とは別の問題であると思うが、最近、防災関係で海岸線沿いに道路を整備すると聞いているので、そのことについて教えてほしい。	三重県、鈴鹿市、旧津市、旧河芸町の協力のもと、鈴鹿に向かって海岸沿いに道路を新設整備する「鈴津海岸道路」という構想を平成初期頃にしておりましたが、市町村合併後はその構想は無くなっております。 海岸線沿いの道路については、海岸堤防と合わせた道路機能整備について、河芸地域からご要望もいただいております。三重県に対して要望します。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
22	都市計画道路 河芸町島崎町線	(都)河芸町島崎町線の河芸漁港から南側（(都)一色浜田線から南側）はいつごろ整備出来るのか。	現時点では、具体的な整備時期については未定です。今後、整備の必要性がある道路について優先度を考慮しながら、効果的に整備を進めてまいりますので、ご理解いただきますようお願いします。
23	都市計画道路 河芸町島崎町線	河芸漁港の前後1km区間は津市の管轄で、津市が堤防を整備すると聞いているが、どのように整備するのか。南北それぞれ500mずつなのか。整備する方向が決まっていないのであれば、河芸漁港を起点に北側へ1km堤防を整備してもらえば、三重県に要望する必要も無く津市の判断で整備が出来るため、計画が具体化してくると思うので検討いただきたい。	海岸堤防については区間によって管理が異なり、河芸漁港を中心に北側へ500m、南側へ500m、合計1km区間については漁港区域として津市が管理しています。それ以外の区間は三重県もしくは国土交通省が管理しています。 現在、三重県が管理している区間について、H25年度からボーリング調査を実施しており、津市の管理区間についても、H27年度にボーリング調査を行います。 調査の結果を受け、市管理の河芸漁港区域1km区間の既設堤防を対象とした整備については、水産庁、三重県と工法、周辺環境整備等の調整を進め、県管理区間と同レベルの堤防整備事業の着手を図る予定です。
24	都市計画道路 河芸町島崎町線	現在、白塚地区から三重大学附近まで堤防を工事しているので堤防道路は通行止めとなっているが、工事が始まるまでは通行量が多かったため、海岸沿いに道路が必要であると思う。 また、代替路線沿いには豊津小学校があり、通学路となっており、車は電柱を避けながら譲り合って通行している。このような現状から、代替路線のほかにもメインとなる南北の道路が必要であると思うので、廃止にせず保留にするか、堤防道路を活用して変更するなど検討してほしい。	三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づいて、都市計画道路の見直し作業を行っており、通学路については、「都市計画道路部分（現道がある場合）が通学路に指定されている」場合は通学路の安全確保のため都市計画道路の整備が必要と評価していますが、当該区間はこの判断基準に該当しなかったことから整備の必要性が低いと評価し、素案の段階では廃止候補としました。 しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
25	都市計画道路 河芸町島崎町線	鈴鹿から津市まで繋がる鈴津海岸道路の整備を期待している。堤防道路は、これまで、東千里、東上野の住宅開発に伴う区間と白塚から影重までの区間で整備されているが、河芸町時代に作成された総合計画から一部を除き計画どおりに整備されていない。財政の確保が難しいとは思うが、鈴津海岸道路と西千里千里ヶ丘線の県道三行上野線への早期完成も含め、河芸町島崎町線を存続路線として検討されたい。幹線道路として鈴鹿から津へ抜ける道路は国道23号線と中勢バイパスしかないが、災害時における避難等を考慮すると、当地区から中勢バイパスは距離が遠いため、海岸堤防道路の整備に合わせて、鈴津海岸道路の整備を望む。	三重県、鈴鹿市、旧津市、旧河芸町の協力のもと、鈴鹿に向かって海岸沿いに道路を新設整備する「鈴津海岸道路」という構想を平成初期頃にしておりましたが、市町村合併後はその構想は無くなっております。また、三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づいて、都市計画道路の見直し作業を行った結果、素案の段階では廃止候補としました。しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
26	都市計画道路 河芸町島崎町線	河芸町島崎町線が計画されている地域は、地盤が軟らかく、大きな地震が発生した時には、地域全域に液状化現象が発生する可能性が非常に高く、また、住宅は密集し、道路は狭隘で、万一火災などの災害が発生したときには消防車両が進入できず、大災害になる恐れがある。このような狭隘な道路しかないことなどから、若者は地域を離れ、高台で広い道路のある団地などに移り住む人が増えている。これらのことから、この地域では高齢化が進み、また空き家が増えるなど、地域の大きな課題となっている。	この地区だけではなく、日本全体で人口減少・高齢化しており、今後もその傾向は続くことが予測されています。このように都市計画道路を計画決定した当時に比べ、社会情勢が大きく変化しておりますので、それに対応した都市計画の変更を行う必要があり、三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づいて、都市計画道路の見直し作業を行った結果、素案の段階では廃止候補としました。防災面の判断基準としては、「避難所に面しており、避難所へのアクセス道路として機能する場合」や、「密集市街地内の新たな避難確保や、消防活動に役立つ場合」は都市防災機能の面から都市計画道路の整備が必要と評価しておりますが、当該区間は判断基準に該当しなかったことから整備の必要性が低いと評価しました。しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
27	都市計画道路 河芸町島崎町線	豊津地域の沿岸部では、水産加工が盛んに行われているが、特に中別保地区では、大型車両の通行できる道路が無いことから、伊勢湾台風後に整備され老朽化した堤防を利用して原料や製品を輸送している。都市計画道路の整備によって輸送の効率化が図れることから、地場産業が発展し、地域の振興が図られることを期待している。	三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づいて、都市計画道路の見直し作業を行った結果、素案の段階では廃止候補としました。しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
28	都市計画道路 河芸町島崎町線	田中川河口部にはマリーナ河芸が立地しているが、南側地域の道路及び橋梁の幅員が狭く、周辺の土地利用が進んでいない。都市計画道路の整備によって、飲食店や物販店舗などマリーナ河芸に関連した沿道利用が促進され、交流人口や雇用が増加し、地域の振興が図られることを期待している。	今回の都市計画道路の見直しでは、「津市総合計画や津市都市マスタープランにおいて、将来都市像を実現するために道路が必要など、明確な位置づけがある場合」は都市計画道路の整備が必要と評価しておりますが、当該区間はこの判断基準に該当しなかったことから整備の必要性が低いと評価し、素案の段階では廃止候補としました。 しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
29	都市計画道路 河芸町島崎町線	河芸町島崎町線の河芸漁港以南では、現在栗真地区で海岸堤防の改修に合わせて、また、一色・影重間では中勢沿岸流域下水道志登茂川浄化センター建設に合わせて河芸町島崎町線の整備が図られている。同様に、河芸漁港以北においても、河芸町東上野地区の団地（シーサイド団地）開発に伴い12mの幹線道路が河芸町島崎町線として整備され、マリーナ河芸から東千里の工業専用地域の間においても河芸町島崎町線として6mから12mの道路が整備されている。これらの道路は河芸町島崎町線の一部として建設が行われたものであると地元では認識している。従って、この河芸町島崎町線を一体化し、交通状態の改善を完結し、地域の活性化を図りたい。	三重県が作成した都市計画道路の見直しガイドラインに基づいて、都市計画道路の見直し作業を行った結果、素案の段階では廃止候補としました。 しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
30	都市計画道路 河芸町島崎町線	将来推計において、鈴鹿地域や津市街地への渋滞緩和は、国道23号と中勢バイパスの全線開通及び4車線化により解決すると見込まれているが、東日本大震災以降、杜の街などの丘陵地域では住宅開発が進み、河芸地域は津市の中でも人口が急増している地域である。津市の北の玄関口として、また、道の駅の整備やマリーナ河芸でのマリンスポーツの普及などにより、今後もさらに人や自動車が河芸地域に集まってくる要素を持っており、国道23号、中勢バイパスと併せて、河芸地域では河芸町島崎町線は重要な計画道路となっている。	将来交通量推計結果を踏まえ、人口・交通量の減少や、「存続」となった都市計画道路の整備により、将来の交通渋滞は解消できると推測しています。なお、将来交通省推計は近年の住宅開発などを加味したうえで行っております。 以上のことから、素案の段階では廃止候補としました。 しかしながら、河芸地域の総意として津市自治会連合会河芸支部から「存続」についての要望書の提出があったことから、当該区間については「存続」に変更します。
31	都市計画道路 南新町桜田線	(都)南新町桜田線の現道部分は、非常に狭い道路で、西側のクランク部分は特に通行が困難である。都市計画道路を廃止するのであれば、道路拡幅までは望まないが、角の電柱を移設するなど、安全に通行出来るように改善してほしい。	ご要望としてお受けし、関係部署（津北工事事務所）において地域の自治会と調整した結果、「道路幅員が狭いため、自転車や歩行者の通行を優先して車の通行を抑制したいので、電柱は移設しない方が良い。」との意向が示されましたので、現状のままでご理解いただきますようお願いいたします。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
32	都市計画道路 南新町桜田線	廃止には反対しないが、現道の幅員が狭いので、都市計画道路でなくても良いので拡幅を検討してほしい。	都市計画道路の整備を含めた道路の拡幅整備については、津市道路整備計画に基づき優先度を考慮し、順次進めておりますが、当該路線については今回の見直しにより整備の必要性が低いと判断しているため、新たに拡幅整備することは難しいです。しかし、狭隘道路（幅員4m未満の道路）は市内に数多くあり、その対応については課題となっておりますので、その対策について現在検討を進めているところです。
33	都市計画道路 津港殿村線	当初の都市計画決定から半世紀経っているので、世代も変わっている。廃止の原因は、なぎさまちへの道路（(都)安東賛崎線）が整備されたことであると考えているが、その整備の際に、当該区間を廃止する意向であるということを説明しているのか。	今回の見直しは、時代背景の変化による必要性の再検証の結果であり、(都)安東賛崎線の道路整備が直接の原因ではありません。また、(都)安東賛崎線の整備の際には当該区間を廃止するという方針はありませんでしたので、説明はしていません。
34	都市計画道路 高茶屋新家線	廃止には反対である。所有している田に都市計画道路の計画が掛かっているが、現在は耕作をしていないので、都市計画道路を整備してもらいたい。南部地域の開発を望んでいるので、そのためにも都市計画道路は必要である。	国勢調査の結果などから、日本全体で人口が減少しており、全国的に都市計画道路の必要性の検証が必要になってきました。このような情勢からみても、人口減少を防止することは困難ですので、人口が減少しても快適な暮らしを送ることが出来て、都市が持続していけるように、効率的な集約化都市構造（コンパクトシティ）を目指しており、基盤整備の整った既存の市街地を有効活用していくといった方針で進めており、既存市街地の外側に新たに開発が出来るよう市街化区域を拡大することは適切ではありません。このように、都市計画道路を都市計画決定した当時に比べ、情勢が大きく変化しておりますので、それに対応した都市計画の変更を行う必要があります。検討の結果、今回の評価結果となりました。以上のことから、素案のとおり「廃止」とします。
35	都市計画道路 上浜元町線 (見直し対象外)	(都)上浜元町線が整備されると、新町地区周辺の交通状況が大きく変わると思うが、現在の進捗状況は。	(都)上浜元町線の新町地区の区間は、「津市道路整備計画」において整備優先度が高い路線として位置付け、早期整備を目指しておりますが、現段階で具体的な整備時期をお示しすることは出来ません。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
36	都市計画道路 津関線 (存続路線)	(都)津関線が4車線化されると聞いたことがあるが、今後の見通しはどうなっているのか。	(都)津関線については、当初の都市計画決定である昭和43年当時から幅員16～18mであり、現在の都市計画決定も2車線の計画となっており、現時点で4車線化の予定はありません。
37	都市計画道路 風早小森線 (存続路線) 新家垂水線 (廃止候補路線)	県道上浜高茶屋久居線が通勤通学の時間帯に非常に混雑するため、迂回路として並行する狭い市道を通る車が多いが、久居東中学校の生徒の通学路になっており、大変危険であると感じている。また、久居地域の東側の住民が国道23号線や中勢バイパスにスムーズにアクセス出来る道路が整備されることを望んでいるが、一向に進んでいない。今回廃止候補となった路線を整備すれば、こういったことが少なからず改善出来ると思う。	市内の道路整備については、優先度を考慮し、効果的に整備を進めてまいりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。 なお、県道上浜高茶屋久居線（(都)風早小森線）については、現在、時間帯によっては踏切部分を中心に混雑することがありますが、将来交通量推計の結果を踏まえ、存続となった周辺の都市計画道路の整備推進により、将来は混雑が解消されると推測しております。
38	都市計画道路 風早小森線 (存続路線)	県道上浜高茶屋久居線については、(都)風早小森線として一部分が都市計画決定されていると思うが、当該道路は渋滞が非常に激しい。道路が近鉄名古屋線で遮断されることを考えると高架化することが望ましいと思うが、都市計画決定としてはその点については一切触れていなかったかと思う。県道なので整備するのは津市ではないとの見解かもしれないが、大きな視点で考え、県や国と協議を進めながら早急に整備を進めてほしい。道路が整備されれば住宅も建ち、人も集まると思う。津市の現状としては、大変シャッター通りが多いと感じているので、都市計画道路を廃止するだけでなく、基幹となる道路を整備するなど都市計画を進めていってほしい。	

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
39	都市計画道路 椋本環状一号線 (存続路線)	(都) 椋本環状一号線の東側部分が最近整備されたが、整備によって分断された周辺の未舗装道路も整備してほしい。	昨年度までは、適宜碎石の補充等で対応してまいりましたが、舗装のご要望を地域の自治会からもいただいておりますので、関係部署（芸濃総合支所地域振興課）にて検討した結果、今年度、一部分の舗装を実施しました。残りの部分については、来年度以降継続して舗装を実施していく予定です。
40	建築制限関係	廃止区間の区域内において、現時点では都市計画法による建築制限が適用されるのか。	現時点では都市計画変更の手続きを行っていないため、あくまでも廃止候補であり、廃止が決定しているわけではありません。都市計画道路の区域内で建築する際には都市計画法第53条による許可申請が必要であり、同法第54条の許可基準に適合した建築物しか建築することが出来ません。今後、都市計画変更（廃止・変更）の手続きを行い、告示日以降は建築制限が解除になります。都市計画変更の手続きについては、広報等でお知らせします。
41	建築制限関係	建築制限はいつから解除されるのか。	都市計画変更（廃止・変更）の都市計画決定の告示日以降は建築制限が解除になります。
42	税金関係	豊野団地に住んでいる者だが、固定資産税が軽減されている場合は都市計画道路の廃止によって税額が上がると聞いたが、現在軽減されているのか確認したい。	(都) 浜田長岡線の豊野団地内の区間は、団地開発時に都市計画道路の整備が完了しているため、都市計画施設による都市計画法の規制は無く、固定資産税の軽減は行っておりません。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
43	税金関係	不動産に掛かる固定資産税の他に都市計画税もあるが、この都市計画税の予算で、都市計画道路を整備しているのか。	都市計画税は、都市計画道路事業や公園事業、土地区画整理事業、下水道事業などの都市計画事業の整備費に充当しておりますが、都市計画税額だけで整備費が足りない場合は、その他の税金も充当して整備しております。
44	税金関係	都市計画道路による固定資産税の軽減措置がされているかどうか、また、軽減措置がされている場合どの位軽減されているのか、また軽減が無くなった場合どのくらい固定資産税が上がるのか。	都市計画施設として都市計画法の規制が掛かる範囲については、土地の評価額に減価の要素があるため、津市は国の決めた範囲内で軽減措置を行っております。軽減率は、都市計画施設が土地に掛かる割合によって決めており、30%未満の場合は1割、30～60%の場合は2割、60%以上の場合は3割、評価額の減額をしておりますが、各筆ごとに状況が異なりますので、詳しくは個別にお問い合わせ下さい。 連絡先：資産税課（059-229-3131）
45	税金関係	都市計画道路の廃止が決定して、どの時点から固定資産税に影響が出るのか。	固定資産の評価額は3年に1度見直しを実施しており、平成27年度が新たな評価額を決定する時期となっています。都市計画道路見直しについては、今後、都市計画道路の見直し原案公表後、速やかに都市計画変更（廃止・変更）の手続きを行う予定です。都市計画決定の時期によって、固定資産税への影響は異なりますが、都市計画道路の見直しによる固定資産評価額の見直しは、早くて平成30年度から反映することになります。
46	税金関係	都市計画道路が廃止になれば、固定資産税の軽減措置が無くなるとのことだが、農地であっても固定資産税が上がるのか。	市街化区域内の農地については、都市計画施設として都市計画法の規制が掛かる範囲は土地の評価額に減価の要素があるため、津市は国の決めた範囲内で軽減措置を行っておりますが、都市計画道路が廃止になれば、軽減措置の適用が無くなります。各筆ごとに状況が異なりますので、詳しくは個別にお問い合わせ下さい。 連絡先：資産税課（059-229-3131）

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
47	税金関係	今回の都市計画道路の廃止によって、都市計画税の負担はなくなるのか。	現在、市街化区域内に土地、建物を所有されている方は、都市計画税をご負担いただいておりますが、今回の都市計画道路の廃止に伴い、都市計画税の負担が無くなるということはありません。
48	税金関係	都市計画道路の廃止により、固定資産税が上がるのはどのような場合か。	宅地、宅地並み評価地、市街化区域内農地などについては、土地の評価額に減価の要素があるため、津市は国の決めた範囲内で軽減措置を行っておりますが、都市計画道路が廃止になれば、軽減措置の適用が無くなるため、固定資産税が上がる可能性があります。各筆ごとに状況が異なりますので、詳しくは個別にお問い合わせ下さい。 連絡先：資産税課（059-229-3131）
49	税金関係	津市が市町村合併した段階で、旧久居市と旧河芸町は都市計画税が課税されることになったが、都市計画道路が廃止されるということは、都市計画税が減額されると考えてよいのか。	平成23年度以降、久居・河芸・香良洲地域の市街化区域に土地、建物をご所有の方については、都市計画税をご負担いただいております。都市計画税は目的税であり、都市計画道路の整備だけでなく、公園事業、土地区画整理事業、下水道事業など、広く都市計画事業の整備費に充当しております。都市計画税は市街化区域全域でご負担いただいたうえで、優先度を考慮し、順番に整備しておりますので、都市計画道路の廃止に伴って都市計画税を減額することはございません。
50	税金関係	都市計画税は全員に課税されているのか。	市街化区域内に土地、建物を所有されている方は、都市計画税をご負担いただいております。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
51	都市計画全般	市街化区域を拡大することは難しいとのことだが、現在津市内で人口が密集しているところは、旧市街地すなわち海沿いである。東日本大震災の後、人口が海側から山側へ移っているのが現状であるが、その点を踏まえて見直しを行っているのか。津波への対応を踏まえ、海沿いの現市街地の都市計画道路を整備するのではなく、山側を市街化区域に編入したり、市街化調整区域でも一部は建築を認めたりするなど、山側に人口を移動させる施策を取るべきではないか。今の状態では海側にしか住むことが出来ないが、標高の高い南が丘地区や久居地区の地価が上昇しているということは、住民がそれを望んでいるということである。今回が初めての見直しとのことだが、40年間も放っておいて、今更廃止するというのはおかしい。本来はもっとスピーディに見直しをすべきではないか。建築制限により、土地利用の制限をされた人もいるだろう。	ご意見のとおり、津市は海側（東側）に市街地が広がっており、三重県の津波浸水予測によると、市街地の多くの範囲が津波浸水区域となっております。しかし、現在は人口減少時代に突入しており、人口が減少しても快適な暮らしを送ることが出来、都市が持続していけるように、効率的な集約化都市構造（コンパクトシティ）を目指しており、基盤整備の整った既存の市街地を有効活用していくといった方針で進めておりますので、市街化区域の拡大は適切ではありません。また、津波対策については、避難計画の推進と並行し、三重県と協同で命を守るための施策について検討しております。また、安濃地域や、芸濃地域の一部は非線引き都市計画区域ですので、津市内で建築が可能な高台が無いわけではありません。 都市計画道路の見直し（必要性の検証）の実施については今回が初めてですが、今後はおおむね10年ごとに、その時代に対応した都市計画道路の見直しを行う予定ですので、ご理解いただきますようお願いします。
52	都市計画全般	なぜ市街化区域を拡大することは出来ないのか。海沿いは津波の危険があるので、市内満遍なく人口がいたほうが良いと思うが。	人口が減少していくのに市街化区域を拡大すると、人口密度が低下し、例えば道路や下水道などの公共施設の整備費用や維持管理費用が増加するなど、効率の悪い都市になってしまいます。このようなことから、人口が減少しても快適な暮らしを送ることが出来て、都市が持続していけるように、効率的な集約化都市構造（コンパクトシティ）を目指しており、無秩序な市街化区域の拡大は適切ではありません。
53	都市計画全般	人口減少に合わせた都市計画をするのではなく、人口減少を食い止める施策を進めるべきではないか。サイエンスシティは標高が高いので、茨城から工場が移転してくるなど、人気が出てきていると思う。このような施策のおかげで、人口も少しは増えていると思うので、人口増加に繋がるようなことを考えながら道路整備を進めてほしい。 人口推計はあくまでも推測であり信用出来ないし、過去の推計値も当たっていないと思っている。他の市町村に負けない様な施設を造るなど、人口減少を食い止める施策を講じてほしい。	人口減少は全国的な問題であり、津市においても避けることが出来ない現象です。しかし、ご指摘のとおり、人口の減少幅を小さくする施策は必要ですので、都市計画分野に限らず検討・対応をしていきます。なお、都市計画としては、人口が減少しても快適な暮らしを送ることが出来て、都市が持続していけるように、効率的な集約化都市構造（コンパクトシティ）を目指しておりますので、その実現に必要な都市計画道路については引き続き整備していきます。

No	分類	ご意見・ご要望等の概要	ご意見・ご要望等に対する津市の考え方
54	都市計画全般	地元住民としては地域の発展のため、当地区の都市計画道路の整備を期待していた部分も大きい。代替路線の話もあったが幅員の狭い道路を迂回していくのは非常に不便である。道路が整備されれば地域が発展するという側面もあると思うが、存続となった道路の整備に伴い、その周辺地域、特に市街化調整区域部分の都市計画や土地利用は将来どのように変化していくのか。	市街化調整区域は「市街化を抑制すべき区域」としており、市街化を促進する開発を抑制する区域となっております。また、市街化調整区域内に計画している都市計画道路については、道路ネットワークの一部として通過交通を処理するためなど、都市計画道路周辺の市街化促進が目的ではありません。 今回は、人口減少時代という観点から必要性を検証した結果であり、「廃止」となる場合は、整備する場合と比べて利便性は低下しますが、ご理解をいただきたいと思います。
55	その他	電柱の無い町にすることは出来ないのか。	安全面、景観面など、電柱の地中化は効果的であると考えておりますので、費用対効果を勘案しながら今後の整備の際に考慮していきます。
56	その他	パブリックコメントや説明会の周知について、広報は読まない人が多いし、ホームページは見る人ができない人もいるので、自治会長経由で回覧するなど周知方法を検討してほしい。	市の情報や施策等を広く周知するための媒体として広報は効果的であり、またインターネットが身近になった近年においてはホームページも有効な媒体です。また、地域に特化したお知らせなどは自治会への回覧を活用するなど、内容に応じて周知方法を選択しておりますので、ご理解、ご協力をお願いします。

※(都)：都市計画道路の略

【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	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	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】

