

津市道路整備計画

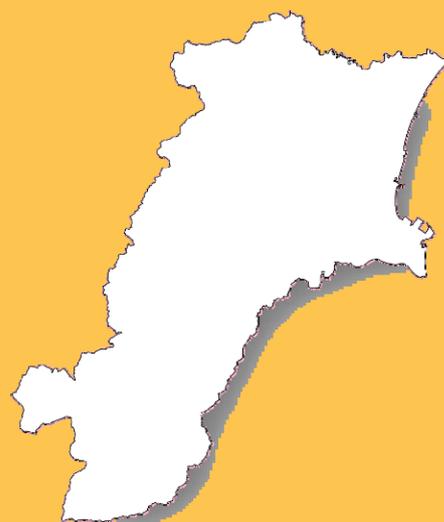
2018～2027

平成30年3月

令和6年7月改訂



津市



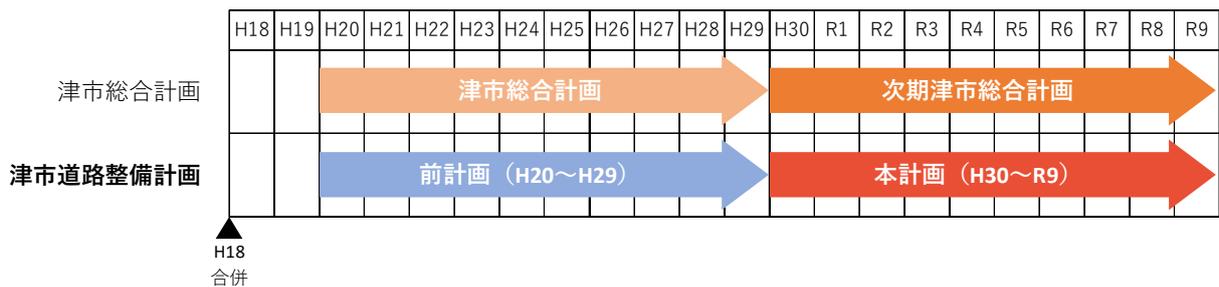
目次

1	道路整備計画策定の趣旨及び改訂の背景	1
2	評価対象路線	2
3	基本方針の設定	5
4	路線の評価	7
5	整備の進め方	15

1 道路整備計画策定の趣旨及び改訂の背景

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。



令和5年11月に県内広域幹線道路である中勢バイパスが全線開通するなど、津市の道路整備をとり巻く環境が変化しています。

令和2年5月の道路法改正を契機として津駅周辺道路空間整備（バスタプロジェクトや東西自由通路整備等）に向けた調査が開始され、津市においても令和5年に津駅周辺道路空間整備広域ネットワークの構築に向けた道路整備に取り組むこととしました。また、国土交通省中部地方整備局より令和4年3月に新たな将来OD表及び令和5年6月に令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査結果が公表され、最新の道路交通データを反映し、対象路線の再評価する必要が生じたことから道路整備計画を改訂します。

2 評価対象路線

(1) 対象路線

平成30年津市道路整備計画における計画路線は前計画の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市道河芸町島崎町線と、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路線としていましたが、津駅東西連絡自由通路を更に追加し、計画路線を34路線とします。

このうち、整備が完了した10路線、事業中5路線、他事業関連の1路線、三重県事業の2路線を除き、16路線を評価対象路線とします。

(2) 評価対象路線の主な見直しの内容

- ① 高茶屋小森町久居線、江戸橋上浜町線、上浜町大谷町第1号線ほか1線、井生波瀬線のほか今回内多清水ヶ丘線(2期)を事業中路線に移行し、5路線は評価対象路線外とします。
- ② 上野・白塚海岸海岸保全施設整備連携事業及び白塚漁港海岸堤防事業に合わせ道路整備を実施するため、他事業関連路線として河芸町島崎町線は評価対象外とします。
- ③ (都)下部田垂水線は、三重県と津市の協議の結果、令和5年8月に三重県が事業主体となることが決定したため、(都)河芸町島崎町線と合わせ三重県事業2路線は評価対象路線外とします。
- ④ 津駅東西自由通路を評価対象路線に追加します。

ア 現状

ア) 津駅東西連絡歩道橋(W=1.5m)は令和5年2月に法定点検にて「老朽化し危険」と判断され、使用を停止している状況にあります。また、(都)津駅連絡通路線【地下道(W=4.0m)】は、通学路にも指定され多くの通行に使用されています。

イ) 直近踏切(津新町7号、公園前踏切)は、踏切稼働の状態により近接道路が慢性的な渋滞が発生し、歩行者も通行に危惧する状況にあります。

ウ) 鉄道(踏切)により、東西の市街地が分断されている状況にあります。

イ 津駅周辺道路空間整備内の津駅東西自由通路整備の効果

ア) バスタプロジェクトと津駅西口駅前広場を繋ぐ架け橋であり、各施設が一体化することで県都津市の玄関窓口である津駅の交流を高めます。

イ) 東西の移動の円滑化、駅周辺の魅力向上に繋がり、「まち」全体に波及効果が期待でき、人口減少の抑制に寄与します。

ウ) 交通事故の削減、通学路として利用する児童の安全性の向上に大きく寄与します。

ウ 津駅周辺道路空間整備内の津駅東西自由通路整備の方向性
都市計画道路(歩道)として、津市が事業主体となります。

【評価対象路線】

計画路線(34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	河芸町島崎町線
㉞	津駅東西自由通路

評価対象路線(16路線)

【都市計画道路】9路線	
No	路線名
③	(都)上浜元町線2
④	(都)上浜元町線3
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
㉞	津駅東西自由通路

【地域間連絡道路】7路線	
No	路線名
⑬	広明町河辺町線2
⑭	塔世橋南郊線
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(18路線)

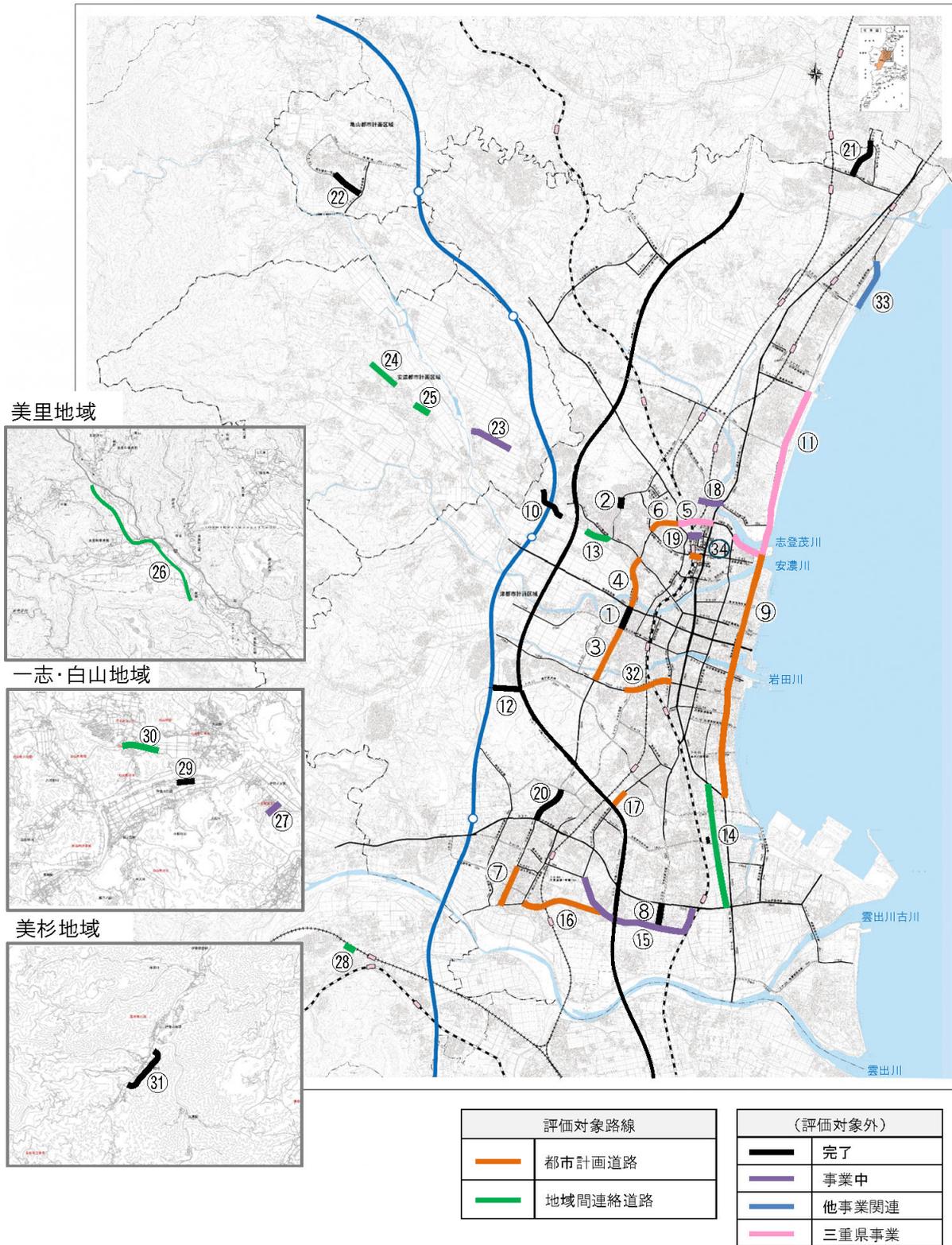
【完了路線】10路線	
No	路線名
①	(都)上浜元町線1
②	(都)一身田町長岡線
⑧	(都)下部田垂水線2
⑩	広明町河辺町線1
⑫	(都)雲出野田線
⑳	(都)上浜元町線
㉑	西千里千里ヶ丘線ほか1線
㉒	(都)椋本環状1号線
㉙	大角茅刈線
㉛	逢坂線

【事業中路線】5路線	
No	路線名
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
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)
㉗	井生波瀬線

【他事業関連路線】1路線	
No	路線名
㉝	河芸町島崎町線

【三重県事業】2路線	
No	路線名
⑤	(都)下部田垂水線1 ※三重県事業に変更
⑪	(都)河芸町島崎町線 ※(都)津海岸御殿場線を含む

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～R9）

〈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～R9）

〈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

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、都市計画道路と地域間連絡道路を区分し評価します。

また、浸水想定エリアなど評価基準に関するデータ及び路線の評価点算出における重み付けの考え方を最新データにより評価します。なお、令和4年3月に国土交通省中部地方整備局より新たな将来OD表の公表を受け、交通量配分データを更新します。

※平成28年津市市民意識調査 ⇒ 令和5年津市市民意識調査

※平成17年度OD表 ⇒ 令和4年3月新たな将来OD表

(1) 都市計画道路の評価

都市計画道路は、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に資する、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。また、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) 都市計画道路の評価

(1)重要性・緊急性の評価

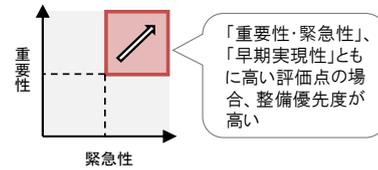
都市計画道路は、路線の「重要性」と整備の「緊急性」について、それぞれ下表の評価指標で評価し、ともに該当する配点の合計を評価点とする。さらに、「重要性」と「緊急性」の評価点を右下図にあてはめて「重要性・緊急性評価点」を設定。

■重要性の評価

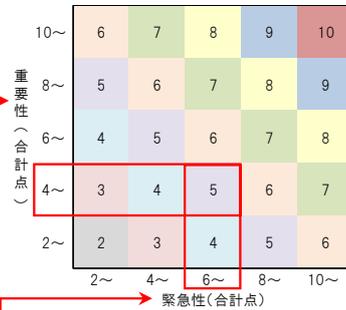
基本方針	評価指標	基礎点	配点	評価例
防災	① 緊急輸送道路網の形成に寄与	1	1.8	-
	② 避難路の形成や延焼防止に寄与	1	1.8	-
交通安全	③ 事故多発地区の交通安全性向上に寄与	1	1.6	1.6
	④ 通学路の安全確保に寄与	1	1.6	1.6
交通円滑化	⑤ 主要渋滞箇所の円滑化に寄与	1	1.5	-
	⑥ 混雑区間の交通容量確保に寄与	1	1.5	-
交流拡大	⑦ 高速ICや観光地へのアクセス向上に寄与	1	1.0	1.0
	⑧ 地域間(広域)の連携に寄与	1	1.0	1.0
まちづくり	⑨ 公共交通ネットワークの構成に寄与	1	1.1	-
	⑩ 自転車ネットワークの構成に寄与	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	16.2	5.2

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5.2点、「緊急性」が6.4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	災害リスクが高い(複数の災害リスク)	4	7.2	-
	災害リスクがある	2	3.6	-
②事故危険性	通学路かつ事故多発地区である	4	6.4	6.4
	通学路または事故多発地区である	2	3.2	-
③現道の混雑度	混雑度が1.5以上(現道または並行区間)	4	6.0	-
	混雑度が1.0以上(現道または並行区間)	2	3.0	-
計		12	19.6	6.4

- ※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。

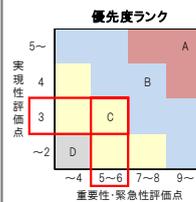
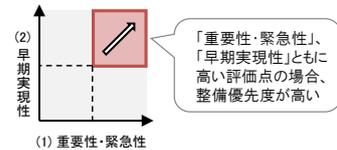
■早期実現性の評価(合計点で評価)

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 比較的年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



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	3.6	-
		災害時の避難路、緊急車両等の交通円滑化に寄与する	1	1.8	-
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	3.2	3.2
		通学路または事故多発地区である	1	1.6	-
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	3.0	-
		将来交通量がある程度見込まれる(500～1,500台/日)	1	1.5	1.5
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	14.0	6.9

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

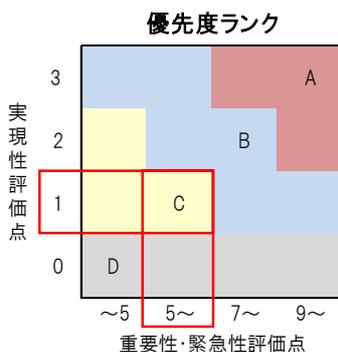
事業の「早期実現性」を下表の評価指標①～③で評価し、該当する配点の合計を評価点とする。

■早期実現性の評価

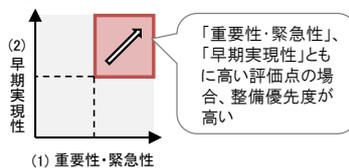
評価指標	配点	評価例
① 支障物件が比較的少ない	1.0	-
② 整備にあたっての構造上の問題がない	1.0	1.0
③ 比較的安価で事業費が確保しやすい	1.0	-
計	3.0	1.0

(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



評価例

重要性緊急性が6.9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

市民ニーズに反映した整備優先度の評価するため、市民が重要と考えている取り組みが優先されるような重み付けを設定

(2) 設定方法

令和6年に公表された津市市民意識調査結果から、各分野の取り組み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R6.1	
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	7.09
交通安全対策の強化	6.11
道路ネットワークの整備	5.44
生活道路の整備	6.28
都市機能の整備	3.26
観光の振興	4.42
公共交通の充実	5.33
ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	3.83
良好な景観の形成	3.23

道路整備計画		
基本方針	重要度	重み付け
⇒ 防災	7.09	1.8
⇒ 交通安全	6.11	1.6
⇒ 交通円滑化	5.86	1.5
⇒ 交流拡大	3.84	1.0
⇒ まちづくり	4.13	1.1

(3) 優先度ランク

① 都市計画道路（9路線）

【前計画（平成30年3月）】

No	路線名	重要性・緊急性												早期実現性						評価												
		重要性						緊急性						早期実現性																		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	1	2	3		4	5	6									
	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	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	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	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	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	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	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	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	1.1	13.5	6.8	-	6.0	-	5.6	-	18.4	10	1	-	1	1	1	1	4	A	

【今改訂（令和6年7月）】



No	路線名	重要性・緊急性												早期実現性						評価												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	1	2	3		4	5	6									
	配点	1.8	1.8	1.6	1.6	1.5	1.5	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	16.2	7.2	3.6	6.4	3.2	6.0	3.0	19.6	10	1	1	1	1	1	1	6		
③	(都)上浜元町線2	1.8	1.8	-	1.6	-	1.5	-	-	1.1	-	1.1	1.1	1.1	10.0	7.2	-	-	3.2	-	3.0	13.4	10	1	-	-	1	1	1	4	A	
④	(都)上浜元町線3	1.8	1.8	1.6	-	1.5	1.5	1.0	-	1.1	1.1	1.1	-	-	12.5	-	3.6	-	3.2	-	3.0	9.8	9	1	-	-	1	1	1	4	A	
⑤	(都)下部田垂水線1	本改訂時点で「三重県事業」に変更																														
⑥	(都)上浜元町線4	1.8	1.8	1.6	-	1.5	-	1.0	-	1.1	1.1	1.1	-	-	11.0	-	3.6	-	3.2	-	-	6.8	8	1	-	1	1	1	1	5	A	
⑦	(都)上浜元町線5	-	1.8	1.6	1.6	1.5	1.5	-	-	1.1	-	1.1	-	-	10.2	-	-	6.4	-	-	3.0	9.4	9	1	-	-	-	1	1	3	B	
⑨-1	(都)津海岸御殿場線	1工区	-	1.8	-	1.6	-	-	-	-	-	-	1.1	-	4.5	7.2	-	-	3.2	-	-	10.4	7	1	-	-	-	1	1	-	2	C
⑨-2		2工区	-	1.8	1.6	-	-	-	1.0	-	-	1.1	1.1	1.1	7.7	7.2	-	-	3.2	-	-	10.4	8	1	-	-	-	1	1	-	2	C
⑨-3		3工区	-	1.8	1.6	1.6	-	-	1.0	-	-	-	1.1	1.1	8.2	7.2	-	6.4	-	-	-	13.6	9	1	-	-	-	1	1	-	2	B
⑯	(都)高茶屋小森町東出線	1.8	1.8	-	1.6	1.5	-	-	-	1.1	-	1.1	-	-	8.9	-	-	-	3.2	-	-	3.2	5	1	1	-	1	1	1	5	B	
⑰	(都)久居井戸山町垂水線	-	-	1.6	-	1.5	1.5	-	1.0	1.1	-	1.1	-	-	7.8	-	3.6	-	3.2	6.0	-	12.8	8	1	1	-	1	1	1	5	A	
㉔	(都)阿漕浦野田線	1.8	1.8	1.6	1.6	1.5	1.5	-	1.0	1.1	-	1.1	1.1	1.1	14.1	7.2	-	6.4	-	6.0	-	19.6	10	1	-	1	1	1	1	4	A	
㉕	津駅東西自由通路	-	1.8	1.6	1.6	-	-	1.0	-	-	1.1	1.1	-	-	8.2	7.2	-	6.4	-	-	-	13.6	9	1	1	-	1	1	1	5	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~

重要性(合計点)

緊急性(合計点)

評価例 (③(都)上浜元町線2の場合)
重要性が10.0点、緊急性が13.4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			A
3	C			
~2	D	C		
	~4	5~6	7~8	9~

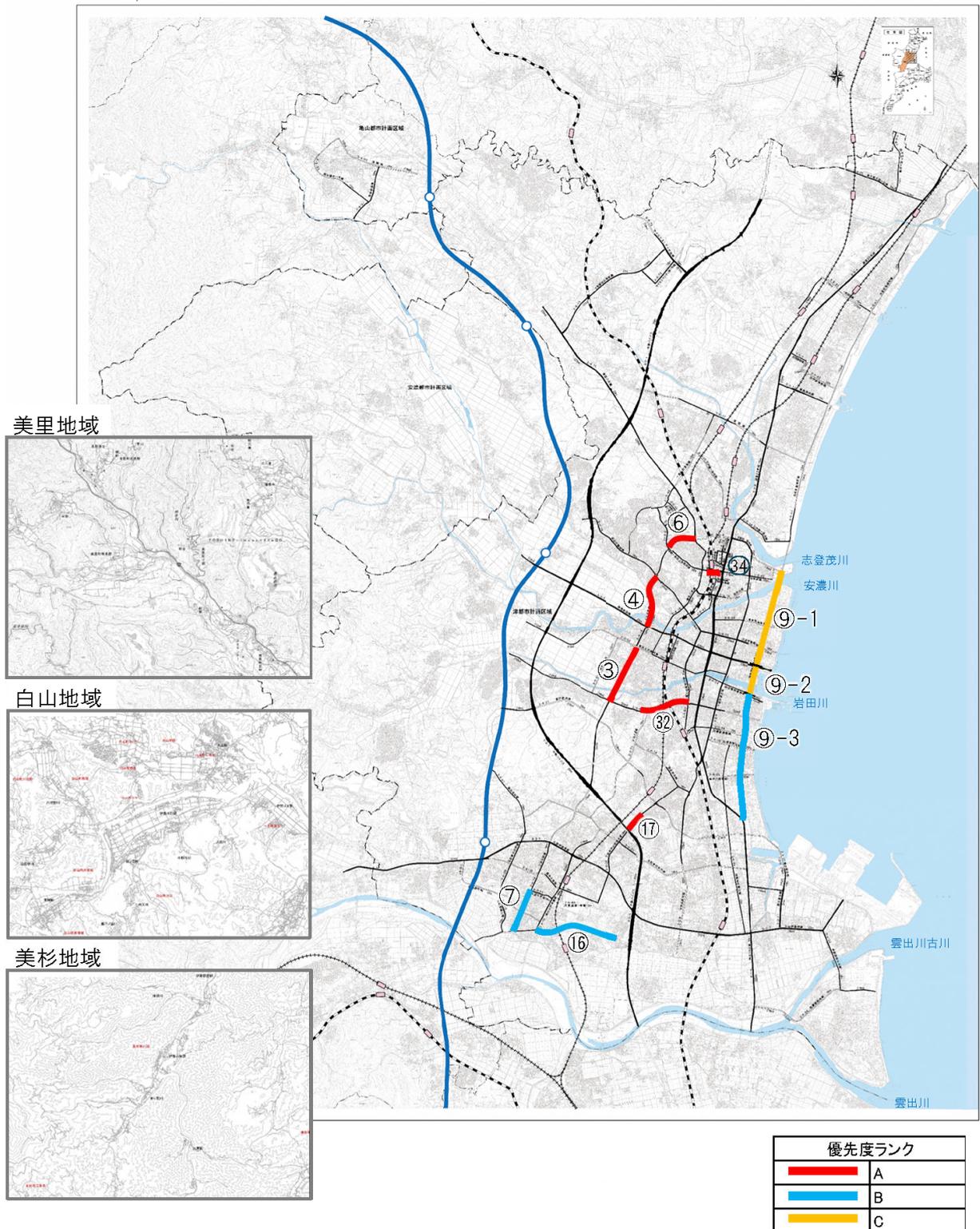
実現性評価点

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】9路線



② 地域間連絡道路（7路線）

【前計画（平成30年3月）】

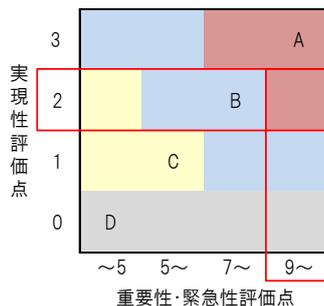
No	路線名	重要性・緊急性											早期実現性				評価	
		1		2		3		4		5		重要性・緊急性	1	2	3			
		災害時に迂回路として機能する	避難路、緊急車両等の交通に寄与する	通学路かつ事故多発地区である	通学路または事故多発地区である	自動車交通量が見込まれる	自動車交通量がある程度見込まれる	国の政策と整合している	津市の将来都市構造との整合性がある	歩行者・自転車交通量が見込まれる	歩行者・自転車交通量がある程度見込まれる		支障物件が比較的少ない	整備にあたっての構造上の問題がない	比較的安価で事業費が確保しやすい			
		配点	3.4	1.7	3.0	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	
㉚	稲垣南出線	3.4	-	-	-	-	1.4	-	-	-	-	4.8	1	1	-	2	C	



【今改訂（令和6年7月）】

		配点	3.6	1.8	3.2	1.6	3.0	1.5	2.0	1.0	2.2	1.1	14.0	1	1	1	3	
⑬	広明町河辺町線2	-	1.8	3.2	-	3.0	-	-	1.0	2.2	-	11.2	-	1	1	2	A	
⑭	塔世橋南郊線	-	1.8	-	1.6	3.0	-	-	-	2.2	-	8.6	-	1	1	2	B	
㉓	内多清水ヶ丘線(2期)	本改訂時点で「事業中」に変更																
㉔	野口田端線	-	-	-	1.6	-	1.5	2.0	-	-	1.1	6.2	1	1	1	3	B	
㉕	粟加井上線	-	1.8	-	1.6	-	1.5	-	1.0	-	1.1	7.0	1	1	1	3	A	
㉖	(仮称)北長野新開線	3.6	-	-	-	-	1.5	-	1.0	-	-	6.1	1	1	-	2	B	
㉘	高野団地線	-	1.8	-	-	3.0	-	2.0	-	-	1.1	7.9	1	1	1	3	A	
㉚	稲垣南出線	3.6	-	-	-	-	1.5	-	-	-	-	5.1	1	1	-	2	B	

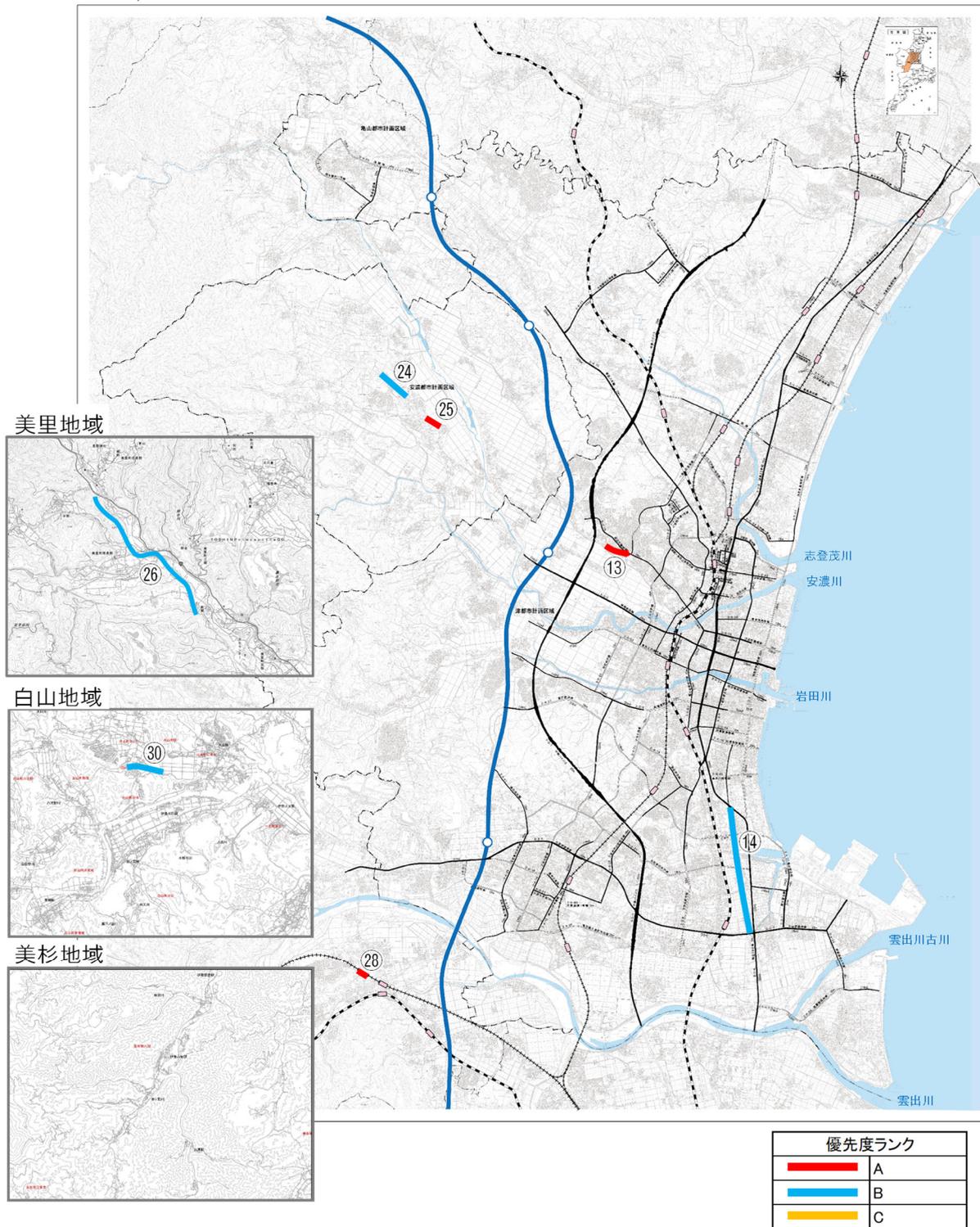
優先度ランクの設定



評価例 (⑬広明町河辺線2の場合)
 重要性・緊急性は 11.2 点、早期実現性が 2 点のため、優先ランクは「A」となる。

整備優先度の評価結果図

【地域間連絡道路】7路線



7 整備の進め方

現在、事業中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て取り組むこととします。