

---

---

# 都市計画道路の見直し方針

---

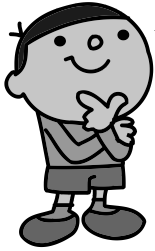
---

## — 目 次 —

1. 名張市の幹線道路網計画	1
2. 都市計画道路の役割	2
3. 都市計画道路の現状	3
4. 都市計画道路の見直しの必要性	4
5. 都市計画道路の見直しの進め方	5
6. 都市計画道路の見直し評価結果	6
7. 参考資料	11

# 1

## 名張市の幹線道路網計画



名張市の道路網ってどうやって計画されているの？

人や自動車の動きの現状や、将来的な人口・交通量の予測、土地利用の動向などを見据えて、道路網は計画されています。その代表的な幹線道路網として都市計画道路があります。

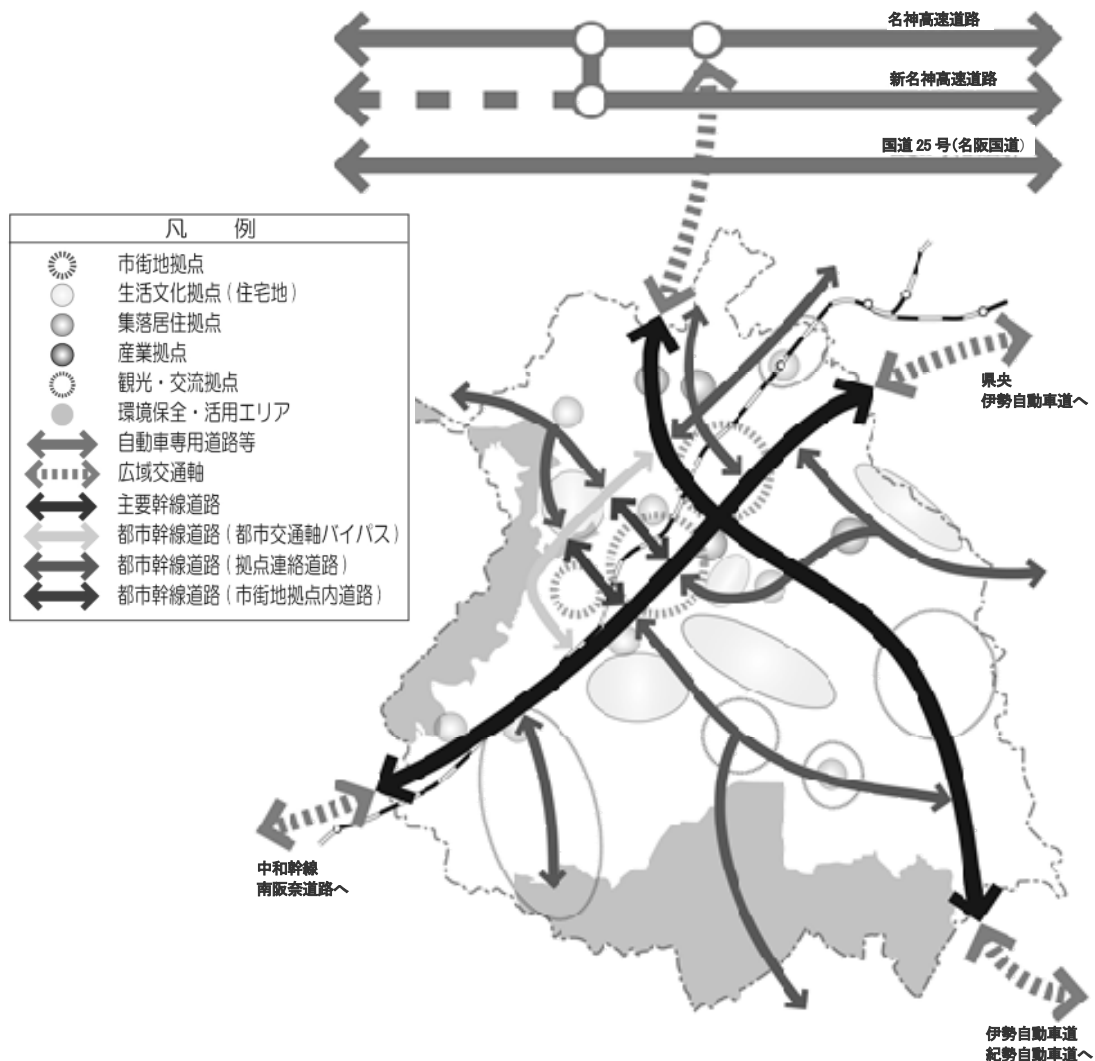
<もっと詳しく！>

名張市の自動車の動きは、伊賀市や津市などの広域的な移動や、人口が多い大規模住宅地と公共施設や商業施設などが立地する市街地拠点（名張駅～桔梗が丘駅間）の移動が多く見られます。

名張市総合都市交通マスタープランでは、これら自動車の動きの現状を踏まえつつ、将来的な人口・交通量の予測、土地利用の動向に加え、環境への配慮、災害時における対応など、多様な視点から骨格となる道路の計画を立案しています。



図1 都市道路ネットワークの考え方(名張市総合都市交通マスタープランH24.6より)



# 2

## 都市計画道路の役割



都市計画道路ってどんな道路なの？

都市計画道路は、都市の将来像を見据え、あらかじめ道路に求められる機能や役割に応じ、位置・経路・幅員などを都市計画法の手続きにより定められた道路であり、皆さんの生活を支える都市の基盤となる道路です。

他の道路と違い、都市計画決定することで、道路の幅員やルートなどを広く住民へお示しするとともに、建築制限を行い、円滑かつ計画的な道路整備を進めることができます。

<もっと詳しく！>

- 都市計画道路は、名称・位置（起終点、経過地）・区域（延長）・構造（車線数、幅員）などを定めています。
- 道路は、自動車を円滑に処理するだけでなく、自転車・歩行者の安全な通行空間、良好な市街地の形成、生活基盤施設（電気、電話、ガス、水道など）の埋設空間など、いろいろな役割を担っています（図2参照）。
- また、都市計画道路の区域に指定された区域については、将来の都市計画道路の事業の円滑な事業施行を確保するため、建築物を建築する場合に制限がかかります。詳しくは参考資料P12を参照してください。



図2 都市計画道路の多様な機能

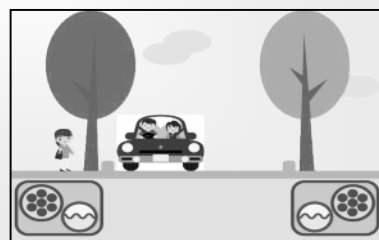
① 都市において自動車、自転車、歩行者などが安全かつ快適な交通を確保する交通機能



② 都市の活力と魅力ある都市形成を誘導、構築する市街地形成機能



③ 電気、電話、ガス、上下水道などの収容空間、避難路、消防活動、延焼防止などの防災空間としての空間機能



# 3

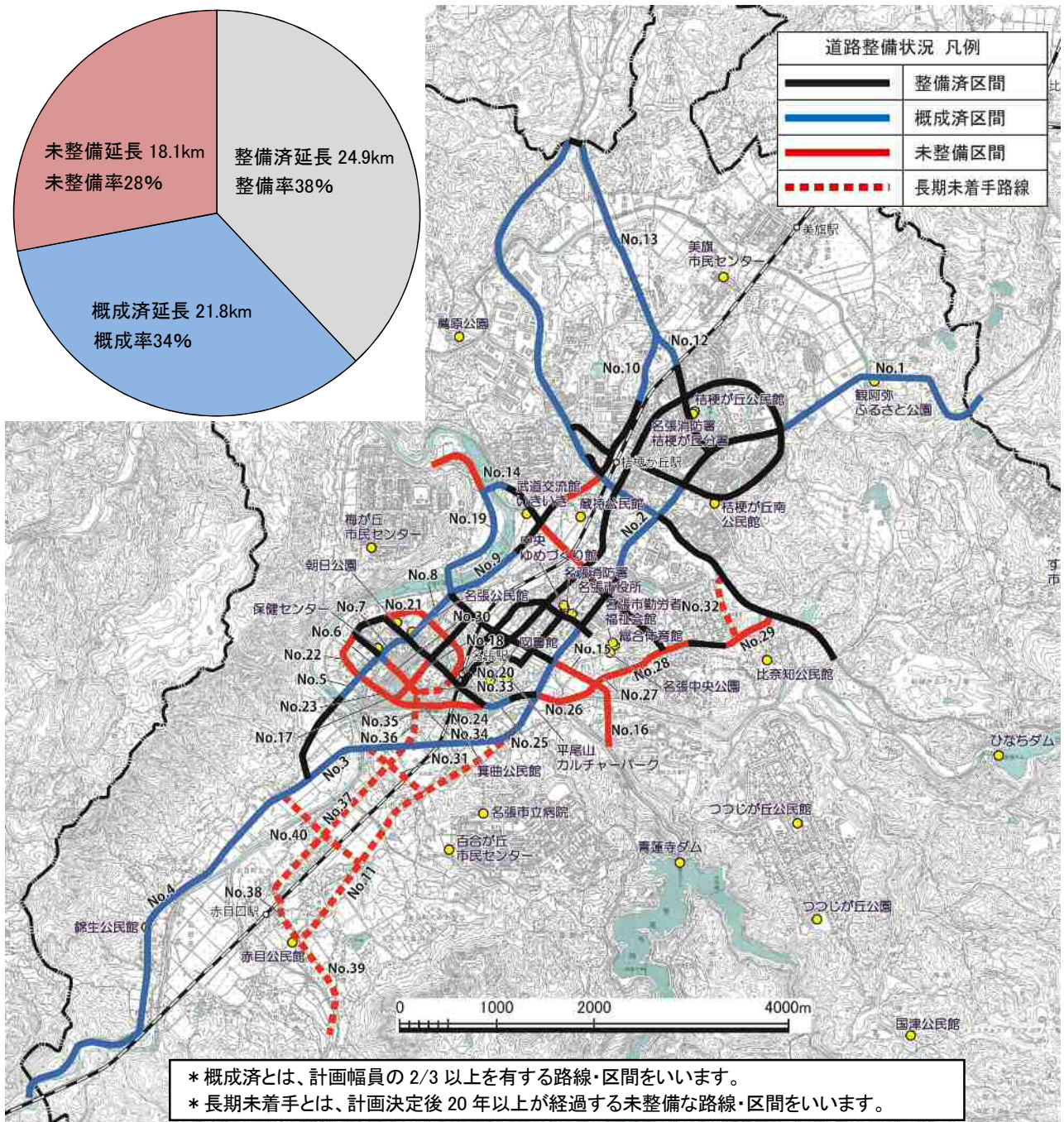
## 都市計画道路の現状

名張市の都市計画道路は、昭和 38 年の都市計画決定以降整備を進めてきましたが、平成 25 年 4 月現在の整備率は 38%(概成済みを除く)にとどまっており、都市計画決定後 40 年以上が経過した現在も、整備されていない道路・区間が残っています。

<もっと詳しく!>

都市計画道路が整備されていない要因としては、交通機能を代替する現道の存在、まちづくりの考え方の変化に伴う道路整備の方向性の変化、道路用地・工事費用の確保の困難性、周辺住民等との合意形成の難しさなどが挙げられます。

図3 都市計画道路の整備状況(H25.4.1 現在)



# 4

## 都市計画道路の見直しの必要性



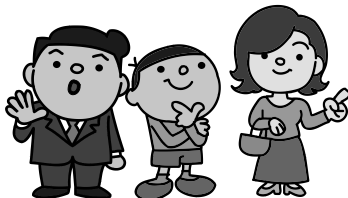
どうして今、都市計画道路を見直すの？

人口・交通量の減少や高齢化の進展など、社会情勢の変化を受け、名張市の目指すべきまちの将来像を見直しました。道路についても、この将来像の実現に向けて計画の見直しが必要となっています。

<もっと詳しく！>

これまでは、市街地開発の拡大などによる人口や交通量の増大に対応するため、新たな道路を計画・整備してきましたが、現在では市街地開発も収束し、人口や交通量は将来的には減少する予測がされています。これからは、高齢化の進行に伴う安全・安心な道路空間の確保、災害時にも機能する道路空間の整備、歴史的街道の景観資源の保存など、地域の特性に応じ効率的かつ効果的な道路整備が求められています。

また、現在未整備な都市計画道路の中には、社会情勢の変化などにより必要性が低下している道路もあり、このまま都市計画決定を継続した場合、誤った都市の将来像を提示することや、土地の健全な利用に支障を及ぼすことから、適切に見直しを行うことが必要となっています。



見直した結果、私たちの生活にどのように影響するの？

都市計画道路の見直し結果は、**存続・変更・廃止**の3種類に区分されます。

- 「**存続**」となった場合、これまでと同じ計画で道路整備を順次進めていきます。また、道路整備を円滑に進めるため、都市計画道路の区域内の建築制限はこれまでどおり設けられます。
- 「**変更**」となった場合、変更の内容で道路を整備・活用(現道への変更の場合)します。また、存続の場合と同様、都市計画道路の変更区域内には建築制限が設けられます。
- 「**廃止**」となった場合、都市計画道路としては整備を行いません。現道又は周辺道路を活用・改善し交通処理等を行います。

<もっと詳しく！>

都市計画道路の区域内における建築制限については、参考資料(P12)を参照してください。



# 5

## 都市計画道路の見直しの進め方

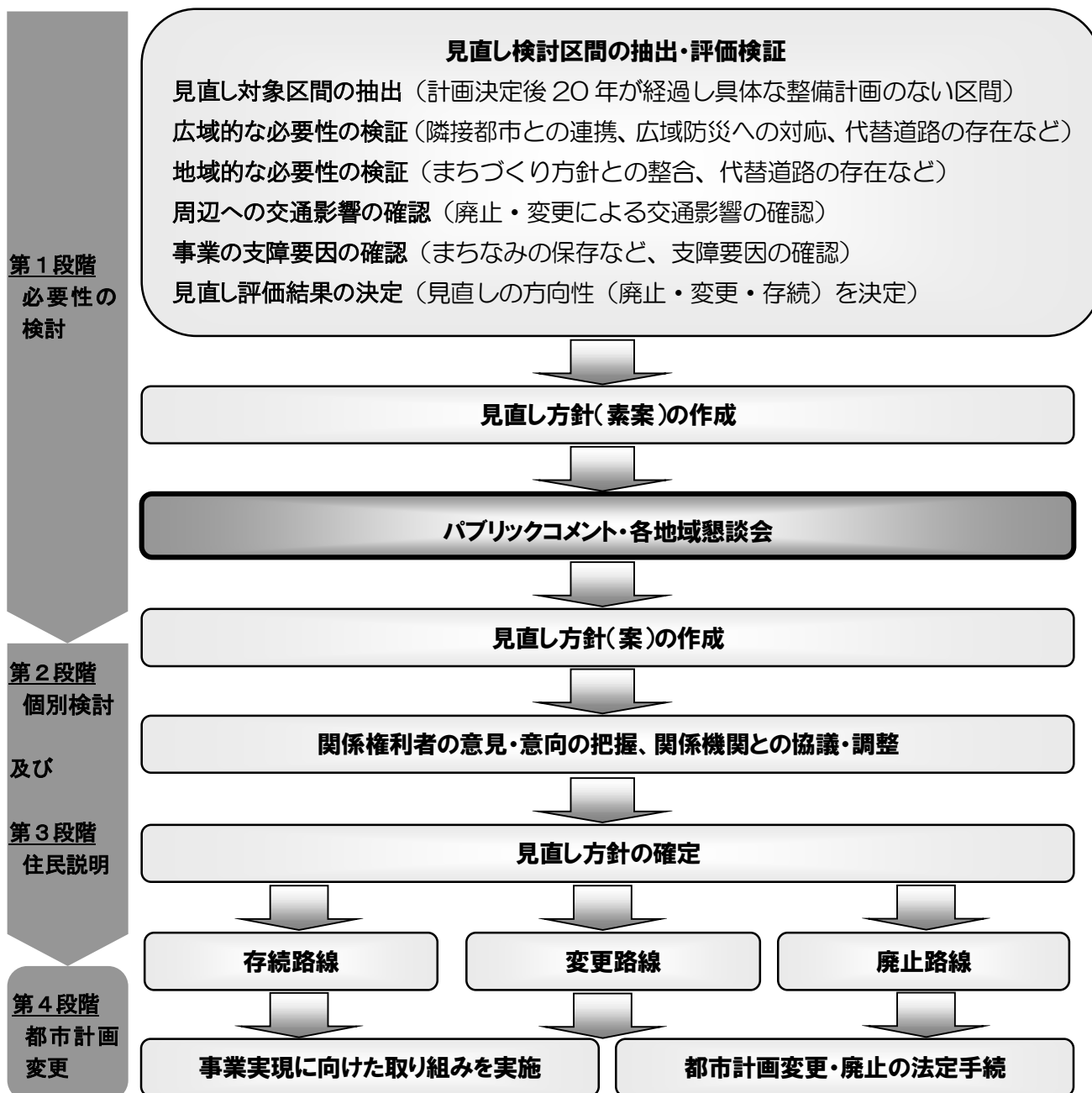
名張市の都市計画道路の見直しの進め方は、道路整備の必要性や見直しに伴う周辺道路への影響などの評価により、見直しの方向性を検証し、関係権利者への説明、関係機関との調整を踏まえて見直し案の合意形成を図ります。

<もっと詳しく！>

「三重県都市計画道路の見直しガイドラインH19.3」で見直し手順が示されています。参考資料(P11)を参照してください。

名張市では、このガイドラインに基づき、広域的な交通流動や、名張市及び各地域が目指す将来像に基づく道路整備の考え方などの観点より、見直し検討を進めました。

図4 都市計画道路の見直しの進め方

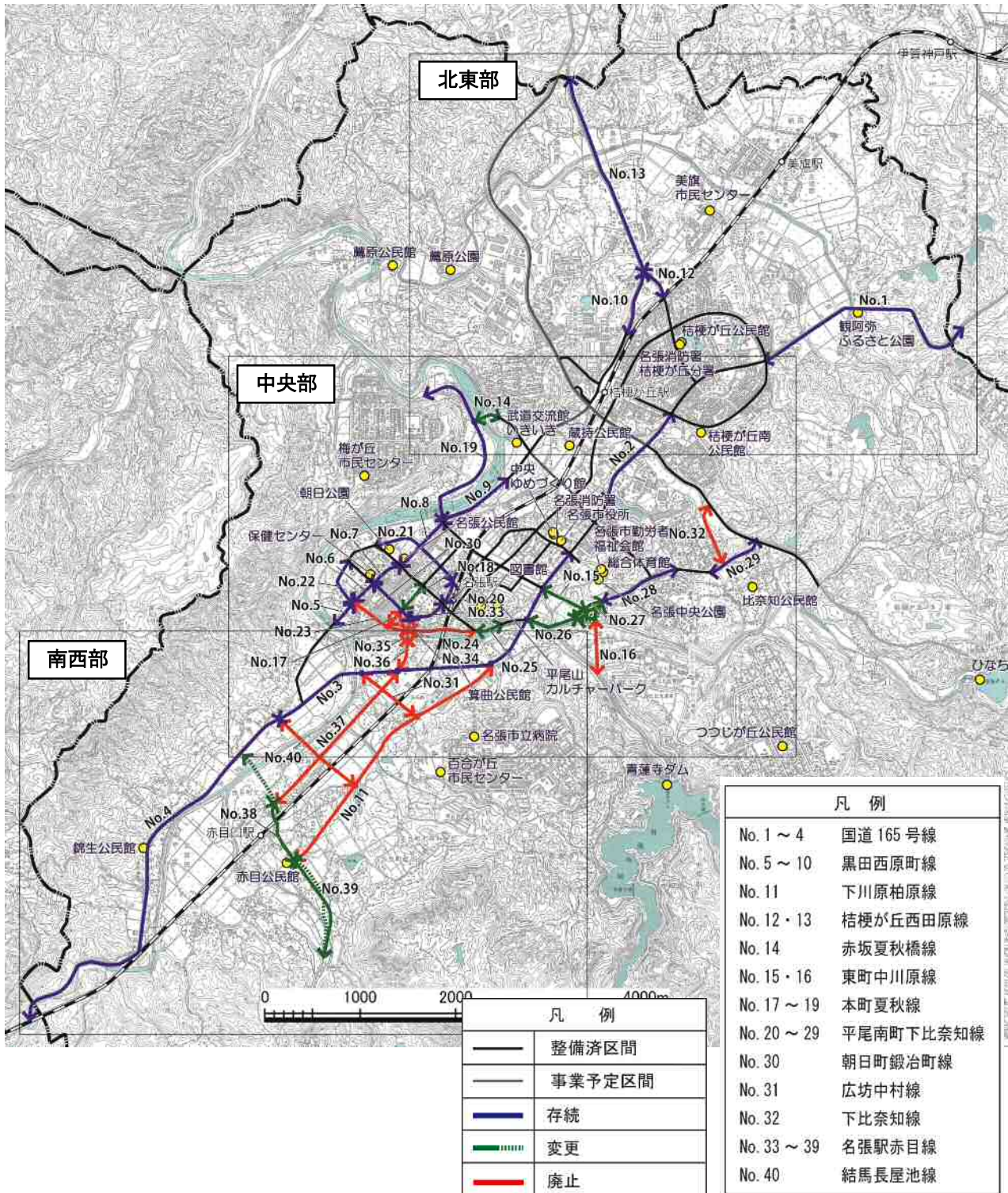


# 6

## 都市計画道路の見直し評価結果

見直し評価検証を行った結果、検討対象 13 路線 40 区間のうち、存続候補は 8 路線 20 区間、変更候補は 5 路線 8 区間、廃止候補は 8 路線 12 区間となりました。

図5 見直し評価結果



※なお、ここで示す見直し（存続・変更・廃止）案は素案であり、決定されたものではありません。

図6 見直し評価結果拡大図(北東部)

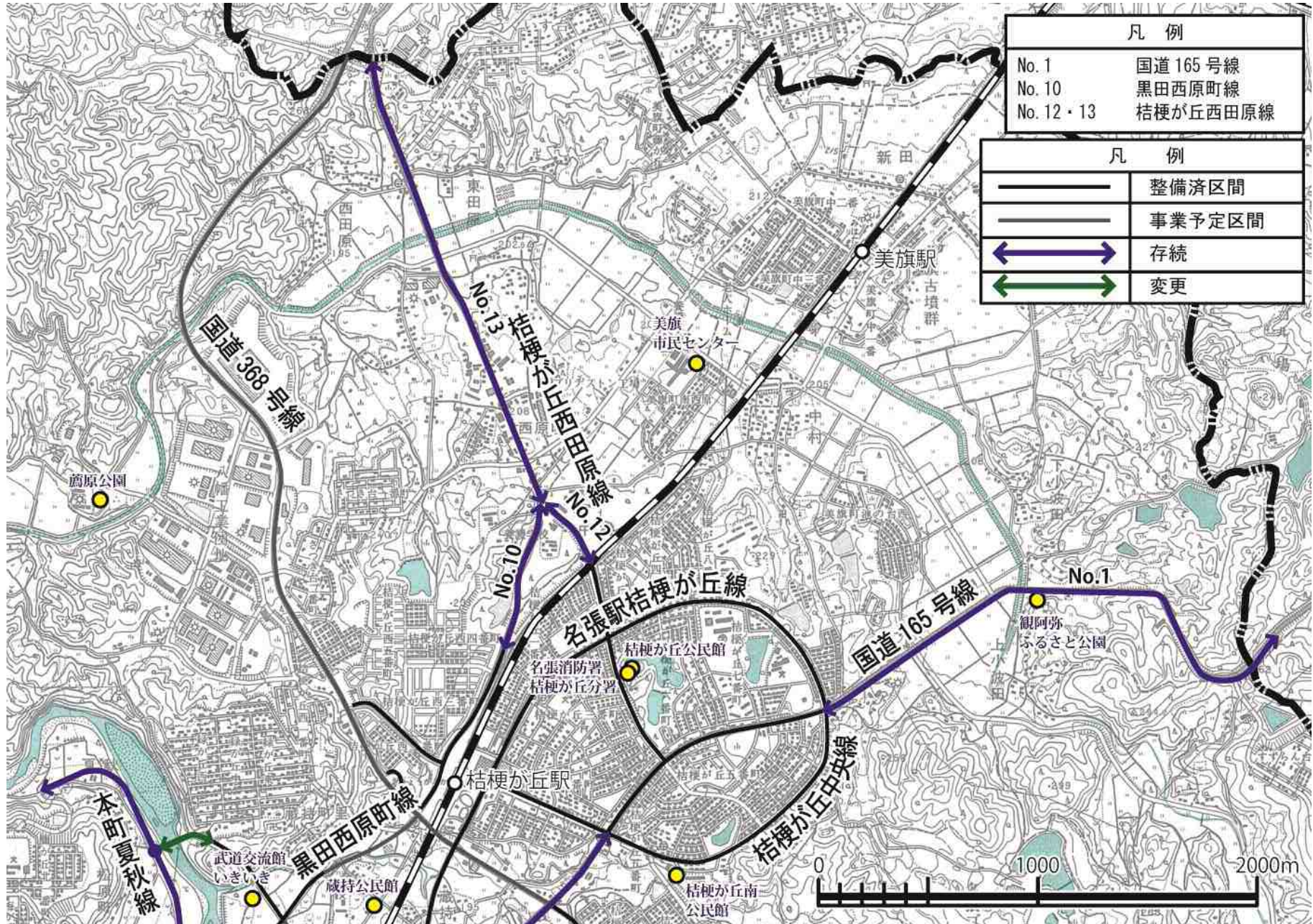




図7 見直し評価結果拡大図(中央部)

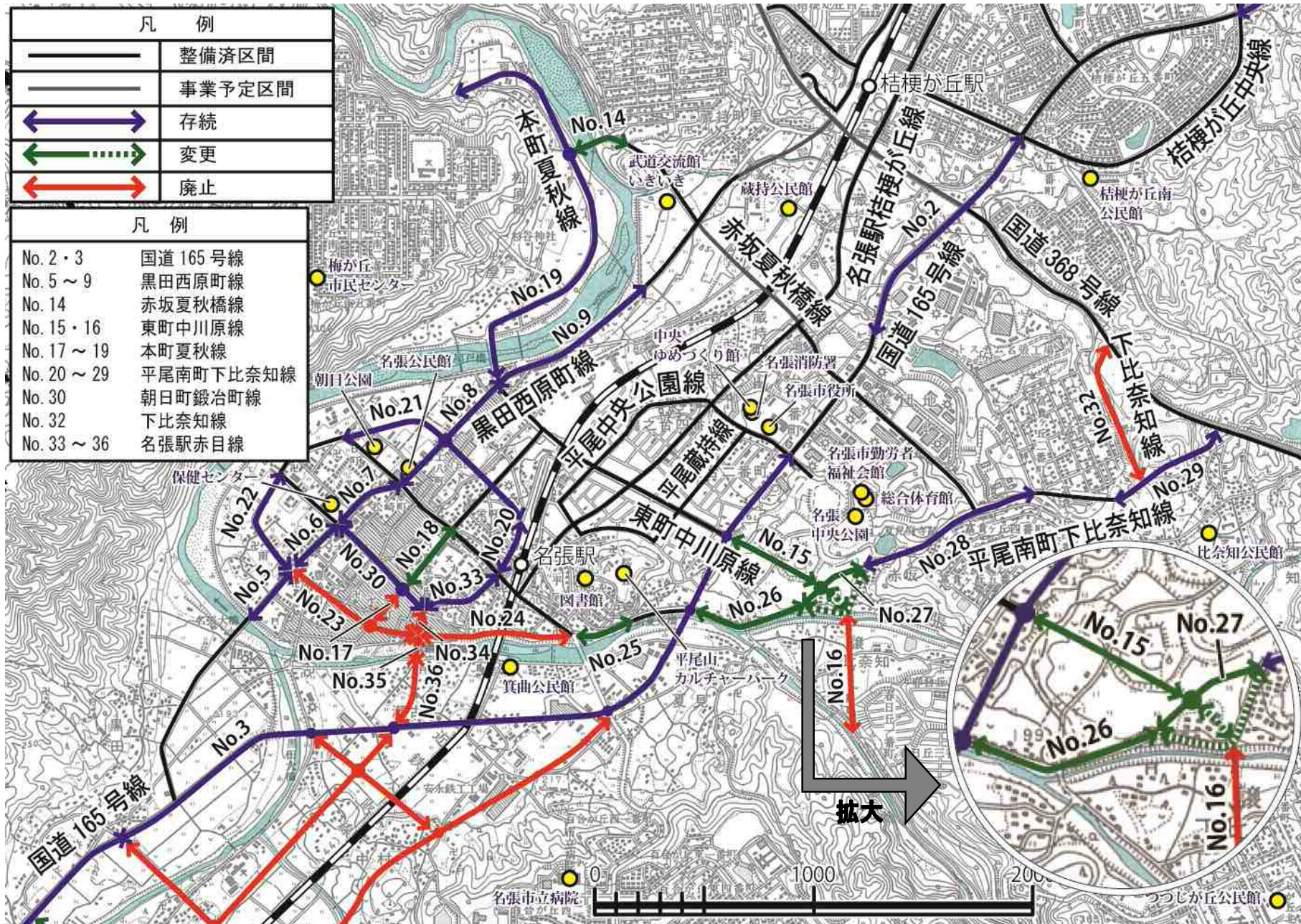


図8 見直し評価結果拡大図(南西部)

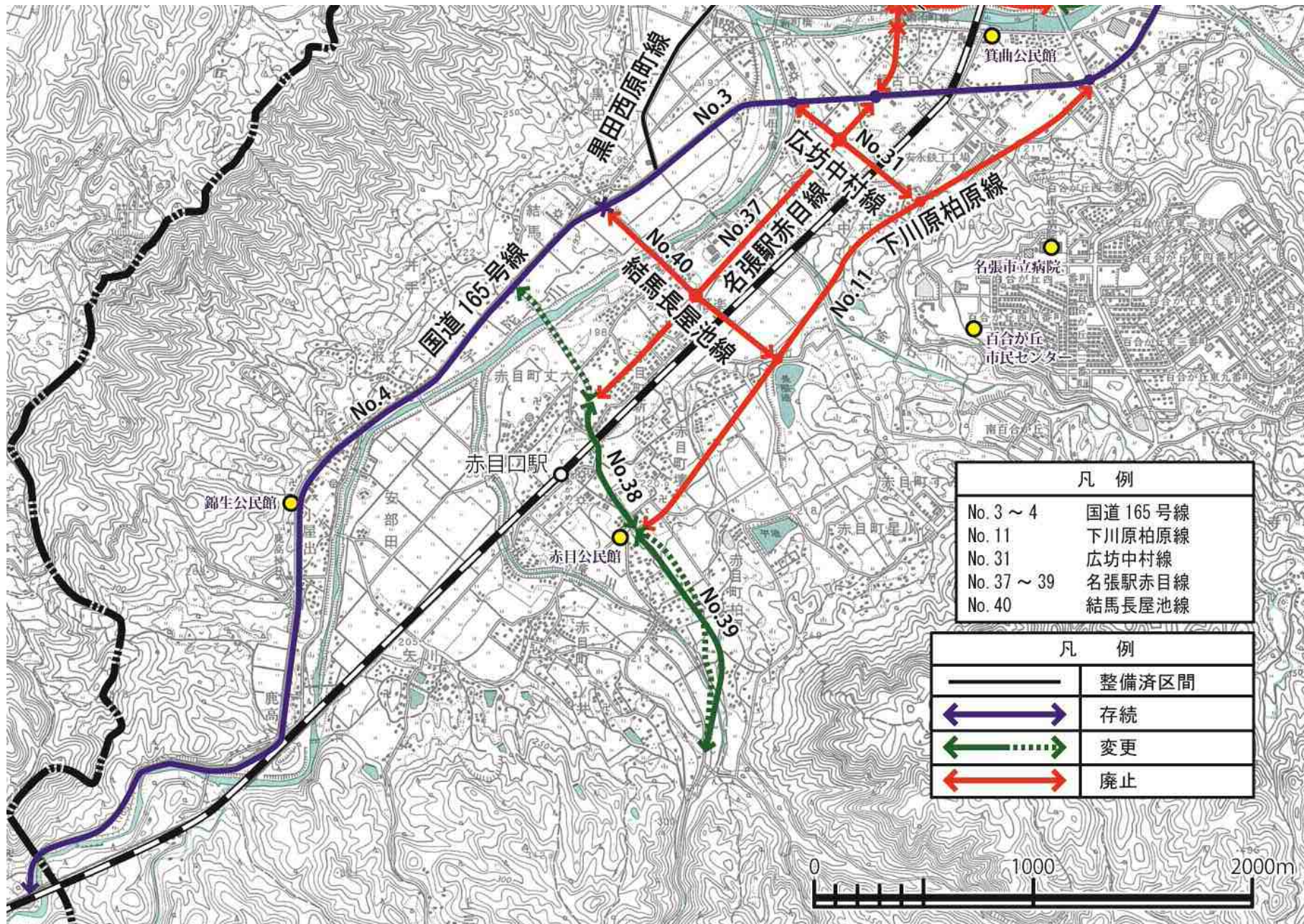


表1 都市計画道路の見直し評価結果一覧表

No	路線名称	計画幅員 (m)	車線数	広域的評価		地域的评价		影響要因の確認		評価結果	見直し評価の内容(評価結果の理由)
				必要性	代替性	必要性	代替性	交通影響	支障要因		
1~4	3. 4. 1 国道165号線	12~16	2	有り	有り	有り	無し	→	無し	存続	現道は2車線で整備されており、自動車交通の代替性は有するものの、沿道には施設立地が多いことやバスルートでもあることから歩行者需要は高く、歩道及び停車帯(16m区間)の有効幅員及び連続性を確保する必要がある。
5~10	3. 5. 3 黒田西原町線	12~16	2	有り	有り	有り	無し	→	無し	存続	現道は2車線で整備されており、自動車交通の代替性は有するものの、沿道には施設立地が多いことやバスルートでもあることから歩行者需要は高く、歩道の有効幅員及び連続性を確保する必要がある。ただし、幅員12m区間では自転車需要に対応困難なため、並行道路等において別途自転車等通行空間の確保を検討する。
11	3. 4. 5 下川原柏原線	16	2	無し	→	無し	→	無し	→	廃止	沿道地域では昭和48年に都市的開発を前提とした用途地域の指定は廃止されていることから、都市計画道路は廃止とし、現道の活用・改善により対応を図り、豊かな自然を保全するとともに、地域に密着した魅力あるまちづくりを進める。
12~13	3. 4. 6 桔梗が丘西田原線	16	2	無し	→	有り	無し	→	無し	存続	現道は2車線で整備されており、自動車交通の代替性は有するものの、沿道に医療施設や商業施設等が立地することから歩行者需要も高く、歩道や停車帯の有効幅員及び連続性を確保する必要がある。
14	3. 5. 8 赤坂夏秋橋線	14	2	無し	→	有り	有り	無し	→	変更 【幅員】	生活文化拠点(梅が丘、緑が丘)と上位道路等を連絡する機能を有しており、安全な歩行空間を確保する必要があるが、歩行者・自転車交通需要は少なく、機能を代替する現道が存在することから現道の活用・改善を図る。
15	3. 3. 9 東町中川原線	16	2	無し	→	有り	無し	→	(有り)	変更 【幅員・ルート】	国道165号と名張中央公園(防災拠点)を連絡する機能を有しており、各種道路構成要素を確保する必要がある。しかし、(都)平尾南町下比奈知線(No. 29)は現道への線形変更を予定していることから、現道まで都市計画道路を延伸するとともに、道路空間の連続性を確保するため幅員9m区間は16mに変更する。
16		9	2	無し	→	有り	有り	無し	→	廃止	春日丘、つつしが丘の大規模住宅地と国道165号等を連絡する機能を有しているものの、主要地方道名張普爾線及び一般県道布生夏見線により機能代替は可能であるため、現道の活用・改善を図る。
17	3. 5. 10 本町夏秋線	16	2	無し	→	無し	→	無し	(有り)	廃止	沿道地域には初瀬街道のまちなみなど地域資源が現存していることから、これらを保全・活用するために都市計画道路は廃止し、地域のまちづくりとの連携により現道の活用・改善による歩行者優先の道路環境を目指す。
18		16	2	無し	→	有り	有り	無し	(有り)	変更 【幅員】	沿道地域には名張藤堂家邸や築瀬水路(城下川)などの地域資源が現存しており、現道の市道本町夏秋線により自動車及び歩行者交通の代替性は有するため、都市計画道路を変更し、歴史的なまちなみを保全・活用する地域のまちづくりとの連携により現道の活用・改善を図る。
19		14	2	有り	有り	有り	無し	→	無し	存続	梅が丘の大規模住宅地と名張駅周辺地区(都市機能拠点)等を連絡する路線であり、現道により自動車交通の代替性は有するものの、安全な自転車・歩行者通行空間及び連続性を確保する必要がある。
20~22 28~29	3. 5. 11 平尾南町下比奈知線	12	2	無し	→	有り	無し	→	無し	存続	名張駅周辺市街地におけるモビリティの向上や名張駅と富貴ヶ丘の大規模住宅地等を結ぶ路線であり、現道の一般県道名張青山線等により自動車交通の代替性は有するものの、歩道の有効幅員及び連続性を確保する必要がある。ただし、幅員12mのため自転車需要に対しては並行道路等において別途自転車等通行空間の確保を検討する。
23~24		12	2	無し	→	無し	→	無し	(有り)	廃止	沿道地域には初瀬街道のまちなみや宇流富志禰神社などの地域資源が現存していることから、これらを保全・活用するために都市計画道路は廃止し、地域のまちづくりとの連携により現道の活用・改善による歩行者優先の道路環境を目指す。
25		12	2	無し	→	有り	有り	無し	→	変更 【幅員・ルート】	国道165号と名張駅及び富貴ヶ丘の大規模住宅地等を結ぶ路線であり、円滑な自動車交通処理機能及び安全な自転車・歩行者空間を確保する必要があるが、機能を代替する現道及び並行道路の一般県道名張青山線の改良計画が存在するため、現道の活用・改善を図る。
26~27		12	2	有り	有り	有り	有り	無し	→	存続	名張駅周辺市街地におけるモビリティの向上や商業施設等の沿道立地施設の利便性の向上を図るとともに、円滑な自動車交通処理機能及び安全な自転車・歩行者通行空間を確保する必要がある。
30	3. 4. 12 朝日町鍛冶町線	16	2	有り	無し	→	→	→	無し	存続	名張駅周辺市街地におけるモビリティの向上や商業施設等の沿道立地施設の利便性の向上を図るとともに、円滑な自動車交通処理機能及び安全な自転車・歩行者通行空間を確保する必要がある。
31	3. 4. 13 広坊中村線	16	2	無し	→	無し	→	無し	→	廃止	沿道地域では昭和48年に都市的開発を前提とした用途地域の指定は廃止されていることから、都市計画道路は廃止とし、現道の活用・改善により対応を図り、豊かな自然を保全するとともに、地域に密着した魅力あるまちづくりを進める。
32	3. 5. 15 下比奈知線	12	2	無し	→	有り	有り	無し	→	廃止	計画道路沿道は用途地域無指定地域であり具体的な開発・整備の予定はなく、将来交通量も少ないことから、並行道路の国道368号により対応を図る。
33	3. 5. 17 名張駅赤目線	16	2	有り	無し	→	→	→	無し	存続	名張駅周辺市街地におけるモビリティの向上や名張駅を連絡する機能を有するが、車道、歩道ともに現道では機能代替は困難なため、都市計画道路としての機能を確保する。
34~36		12~16	2	無し	→	有り	有り	無し	→	廃止	名張駅周辺市街地と国道165号等を連絡する機能を有しているものの、主要地方道上野名張線及び市道木屋町黒田線により機能代替は可能であるため、現道の活用・改善を図る。
37		12	2	無し	→	無し	→	無し	→	廃止	沿道地域では昭和48年に都市的開発を前提とした用途地域の指定は廃止されていることから、都市計画道路は廃止とし、現道の活用・改善により対応を図り、豊かな自然を保全するとともに、地域に密着した魅力あるまちづくりを進める。
38~39		12~16	2	無し	→	有り	無し	→	(有り)	変更 【幅員・ルート】	赤目口駅や赤目四十八滝等へのアクセス交通に対応するとともに、沿道の小学校等への安全な歩行等空間を確保する必要がある。ただし、隣接するNo.39区間は廃止を予定しており都市計画道路ネットワークが分断されることから、一般県道赤目滝線の改良計画を踏襲する。
40	3. 5. 18 結馬長屋池線	8~12	2	無し	→	無し	→	無し	→	廃止	沿道地域では昭和48年に都市的開発を前提とした用途地域の指定は廃止されていることから、都市計画道路は廃止とし、現道の活用・改善により対応を図り、豊かな自然を保全するとともに、地域に密着した魅力あるまちづくりを進める。

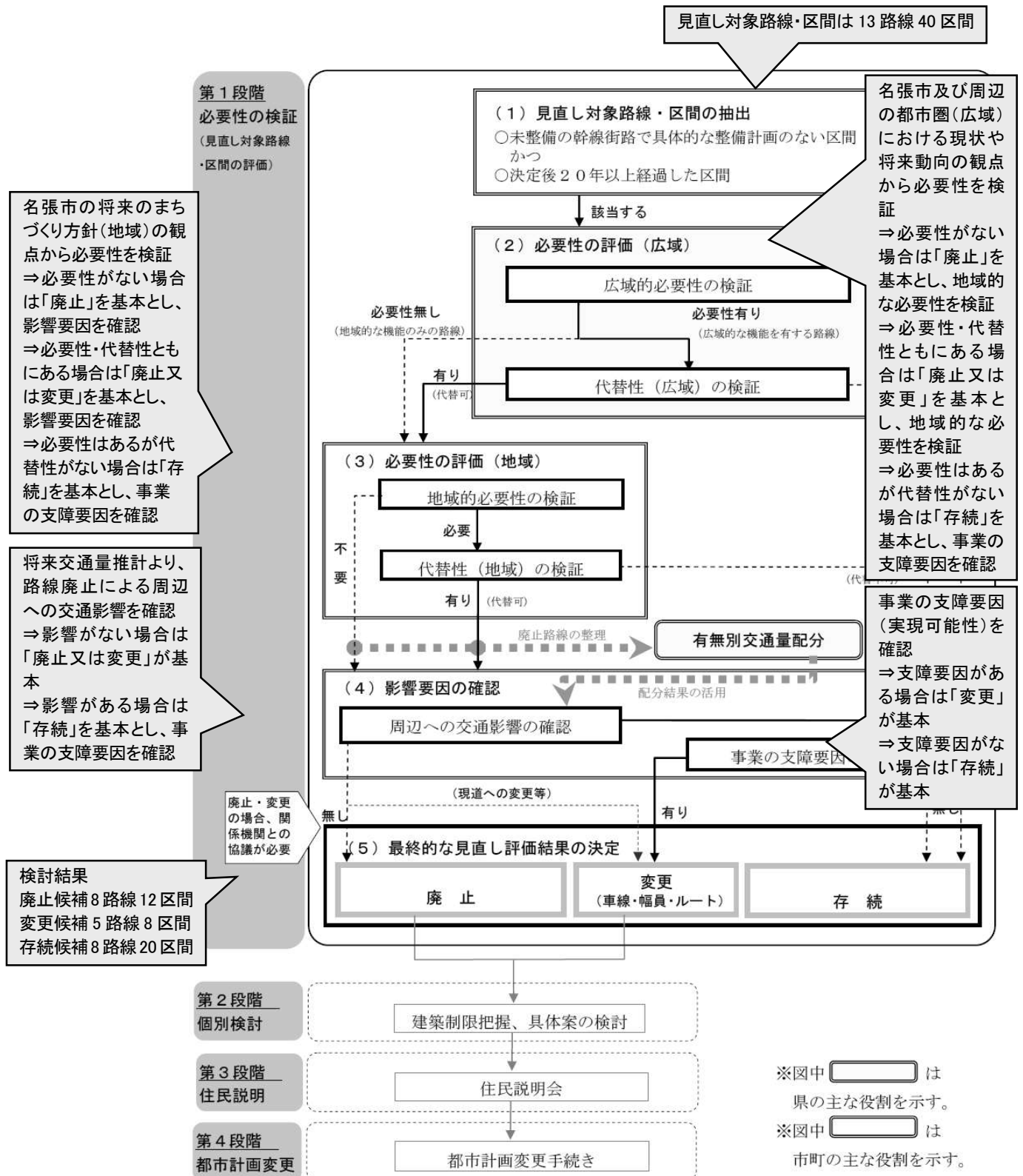
\*見直し評価検討の流れは「見直し検討の手順(P11)」を参照してください

# 7

## 参考資料

### 1. 見直し検討の手順(三重県 都市計画道路の見直しガイドライン H19.3)

図9 見直し検討の手順



## 2. 都市計画道路区域内における建築制限

都市計画道路の区域に定められた土地は、建築物の階数や構造などに関する建築制限が設けられます。

これは、都市計画道路を整備する時に、都市計画道路の区域に建物が建ってしまうと時間や費用を多く要するため、道路整備を円滑に進めることを目的として、一定の建築制限を設けています。

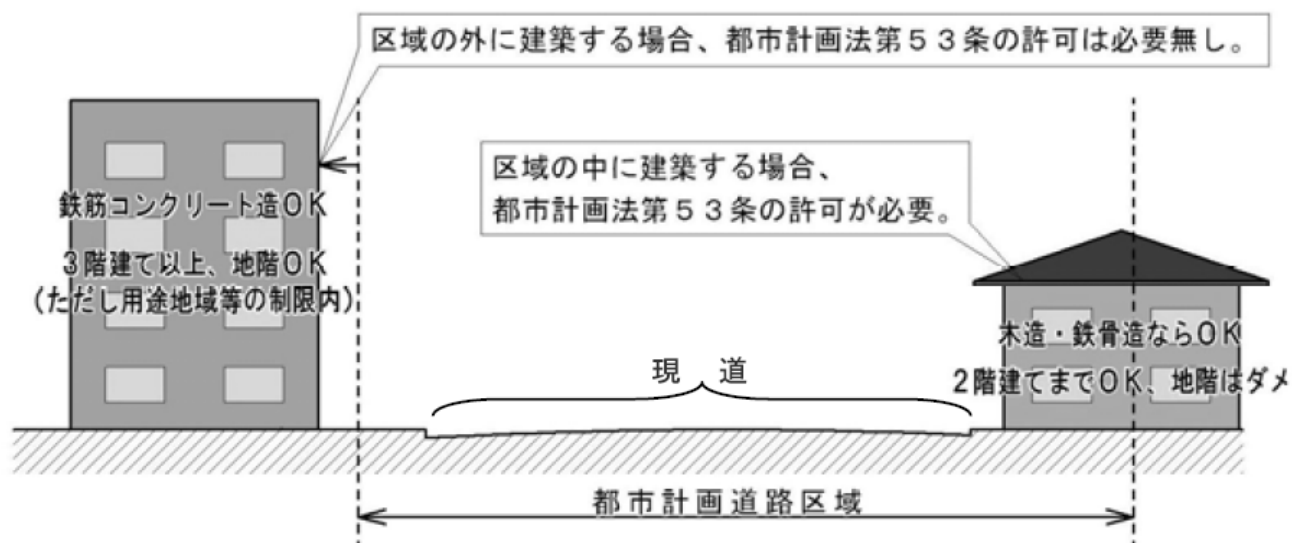
都市計画道路の区域内において建築物を建築しようとする方は、都市計画法第53条に基づく許可が必要です。

### 許可の基準

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- イ 階数が2 以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ロ 主要構造部（建築基準法第2 条第5 号に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

図10 都市計画法第53条の制限



## 【都市計画道路の見直し方針に関するよくある質問】

パブリックコメントに対していただいた御意見・御質問のうち、複数回御質問があった内容や素案の考え方を補足説明できる御質問についてまとめています。

意見・質問	回答・説明
1 ◎見直し方針が確定した後の進め方は？ ◎方針が確定した後も、市民の意見を反映できる機会はあるの？	見直し方針確定後は、廃止・変更の評価となった区間については、個別路線について更に詳細な検討を行い、その都度、関係住民の皆様との懇談会や説明会を開催し、皆様の意見を反映しながら合意形成が得られた地区から順次、都市計画法に基づいた手続を進めます。 この法定の手続においても、説明会や案の縦覧、意見募集など、市民の皆様のお意見を頂く機会が設けられています。 また、存続の評価となった路線については、FAQ5にて説明をします。
2 ◎都市計画道路を計画する際には、災害対応などの防災や減災の観点はあるの？	都市計画道路は自動車・自転車・歩行者の交通処理機能に加え、市街地形成機能や電気・電話・ガス・上下水道などの収容空間機能とともに、緊急時・災害時における避難路、物資輸送などの機能を有しており、また、路線単体ではなく、複数の経路から成る幹線道路網の考え方をもって、災害時においても迂回経路が確保可能な観点で計画しています。 なお、今回の見直し評価においても、その必要性を検証する際には、見直し対象路線・区間の広域的な防災機能（緊急輸送道路等）や、地域的な都市防災機能（延焼防止、消防活動、避難路等）について検証を行っています。
3 ◎都市の将来像を踏まえ、「変更」「廃止」だけではなく、新しく都市計画道路を計画する必要はないの？	現段階では、新たな都市的開発等は見込まれていないため、都市計画道路の新規決定は行っていません。 ただし、今後、都市の構造を変化させる新たな都市的開発等が見込まれる場合にあっては、交通量等から都市計画道路の新規決定の必要性を検討します。 なお、名張市総合都市交通マスタープラン（平成24年6月策定）では、名張市が目指す将来都市像を実現する上で必要な路線について、将来交通量の数値による検証や、道路機能などの性質的な検証を行い、将来都市計画道路として位置付けを行っています。 また、都市計画道路以外の生活道路等については、地域の交通実態や交通安全の確保などの視点より、別途、新規路線も含めた道路整備の必要性を検討します。
4 ◎「存続」の評価がなされた都市計画道路について、今後の整備はいつごろになるの？	今回の見直し方針が確定しますと、存続・変更路線については、直ちに道路整備プログラム等の検討を行って整備優先順位等の設定を行い、優先性の高い路線から順次整備を進めてまいります。 一方、廃止路線については、都市計画道路としては整備しませんが、交通渋滞、交通安全、沿道環境等の視点より、既存道路等の改善が必要な場合には、別途整備の手法などについて検討します。

	意見・質問	回答・説明
5	◎都市計画道路と他の道路は、整備の予算付けなど優先順位や取扱いが違うの？	<p>市内の道路整備については、その重要性、緊急性・予算規模などから総合的に判断して行っており、都市計画道路であることが一般道路に優先して予算付けが行われるということではありません。</p> <p>都市計画道路とは、都市計画法の手続をもって計画決定した道路のことを指し、道路法に基づく国道、県道、市道といった区分とは別物です。よって整備の考え方についても他の道路とは異なり、整備による事業効果や将来都市像における位置付け、道路機能などの評価指標を配点化し、総合評価より都市計画道路未整備区間を相対比較して優先順位を付ける等、整備の優先性を設定します。</p>
6	◎社会情勢の変化に伴い、土地利用の需要も変化していくと予想されますが、用途地域や都市計画道路の見直しは、今後も行っていくの？	<p>土地利用や建物などの変化を把握するため、おおむね5年ごとに都市計画に関する基礎調査を行っており、その結果などを踏まえて、用途地域などの都市計画について必要な見直しを定期的に行ってまいります。</p> <p>また、それ以外にも、上位計画である都市マスタープラン等、都市計画に関する方針が見直された場合など、大規模な土地利用・都市構造の転換が想定される場合や、地域からの提案（都市計画法第21条の2等）が出された場合などは、随時見直しを検討します。</p>

