津島市都市計画道路の見直し方針

令和 ４年 ７月

津　島　市

目　次

§１ 都市計画道路見直しの背景 1

§２ 都市計画道路見直しの手順 2

２－１ 見直しの検討フロー 2

２－２ 都市計画道路の整備状況 3

２－３ 見直し対象・区間の設定 5

２－４ 必要性に関する評価 6

§３ 都市計画道路の見直し方針 9

３－１ 見直し方針案 9

３－２ 廃止路線の検証結果 10

§１ 都市計画道路見直しの背景

１） 都市計画道路の役割

都市計画道路は、都市計画法の手続きを経て計画された道路のことで、人と車の円滑な交通を確保する役割だけでなく、市街地を形成し、都市環境や都市防災の面で良好な空間を形成する役割があります。これらの役割を果たすことで、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保します。

２） 社会情勢や道路を取り巻く環境の変化と都市計画道路の課題

都市の健全な発展のためには、交通需要特性や道路交通特性などを踏まえた道路交通の課題への対応を図るとともに、人口減少や超高齢社会などの社会経済情勢の変化への対応や、災害時における避難路の確保など、安全・安心に留意した道路交通環境の整備を進めていく必要があります。

また、都市計画道路の区域内では、都市計画法第 53 条により「容易に移転・除却できる建築物」などの建築制限が設けられていることから、今後も存続する場合は、制限を継続する理由として整備の必要性、実現性を明確にする必要があります。

３） 都市計画道路見直しの必要性

社会経済情報等の変化に伴い必要性も変化していることから、国土交通省では「都市計画道路の見直しの手引き」、愛知県では「愛知県都市計画道路見直し方針」において、長期未整備路線について都市計画決定の廃止を含めた検討を行うなど、都市計画道路の役割や必要性を再検証し、見直しを行う必要性を示しています。

当市においても、人口が減少しコンパクトな市街地形成が求められる等の社会経済情勢の変化を踏まえ、将来の都市像とそれに至る都市整備の道筋が大きく見直される中で、こうした変化に応じた都市計画道路の見直しを行うことが必要であります。

§２ 都市計画道路見直しの手順

２－１ 見直しの検討フロー

都市計画道路の見直し検討フローは、愛知県都市計画道路見直し方針に基づき、当市の実情を踏まえ設定する。

都市計画道路の計画決定状況や整備状況等より、長期未着手路線等未整備路線を抽出した後、都市計画道路の交差区間等で分割した評価対象区間を設定する。

一方、津島市の上位・関連計画における都市計画道路の役割や位置づけ、整備方針等より、評価対象区間の見直し・整備優先性を検討する上での評価の視点・考え方を整理するとともに、愛知県都市計画道路見直し指針における検証項目（必要性・代替性・実現性等）や津島市の将来都市構造を構築する上で必要と考えられる道路整備の優先性が向上する要因を評価指標として設定する。

これらより、評価検証区間ごとに評価（加点方式）を実施し、総合点により必要性に関する評価を行う。

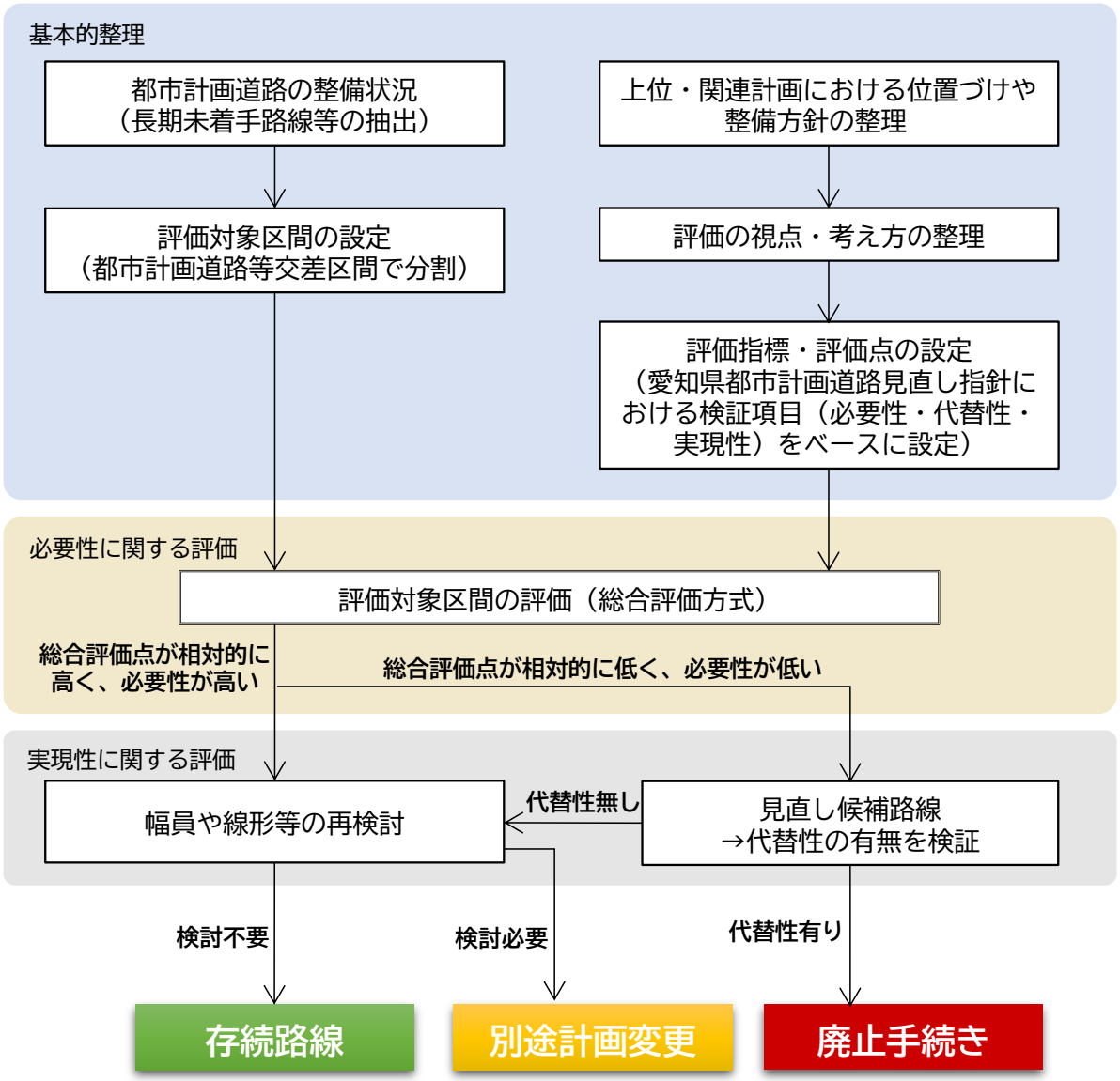


図　都市計画道路見直し検討フロー

２－２ 都市計画道路の整備状況

津島市内の都市計画道路は、幹線道路 20 路線、総延長（市内）44,420mが指定されている。

そのうち整備済延長の割合（整備率）は 66.2%となっており、計画延長の約 3 割が未着手の状況となっている。

路線番号	路線名	国･県市道別	代表計画幅員	計画区域内総延長（m）	市内総延長（m）	市内整備済延長（m）	改良率（%）
3･3･261	名古屋第３環状線	国	20	19,600	2,850	2,850	100.0
3･2･262	名古屋津島線	県	23	10,310	7,430	3,710	49.9
3･3･264	西尾張中央道	県	25	17,700	4,590	4,590	100.0
3･4･266	愛西津島線	県	16	2,130	830	190	22.9
3･4･284	甚目寺佐織線	県	18	11,880	2,040	2,040	100.0
3･4･292	津島佐屋線	市	16	5,330	1,320	0	0.0
3･5･293	津島七宝名古屋線	県･市	12	8,780	7,180	4,450	62.0
3･4･311	弥富蟹江名古屋線	県	20	5,910	1,360	1,360	100.0
3･4･319	間崎永和停車場線	県	20.5	630	110	0	0.0
3･5･329	昭和南本町線	県･市	15	1,950	1,950	774	39.7
3･5･330	新開永和線	県･市	12	4,790	4,520	4,520	100.0
3･4･336	津島南濃線	県･市	16	2,620	2,620	2,320	88.5
3･5･338	天王通線	県･市	15	950	950	0	0.0
3･5･726	津島駅東線	市	12	980	980	820	83.7
3･5･727	又吉昭和線	市	12	550	550	270	49.1
3･4･728	橋詰見越線	市	16	1,620	1,620	530	32.7
3･4･729	立込元寺線	市	16	1,750	1,750	0	0.0
3･4･730	花正萢原線	市	16	200	200	0	0.0
3･4･731	内佐屋元寺線	市	16	230	230	230	100.0
3･4･732	佐織津島線	市	18	1,340	1,340	730	54.5
合計２０路線				99,250	44,420	29,384	66.2

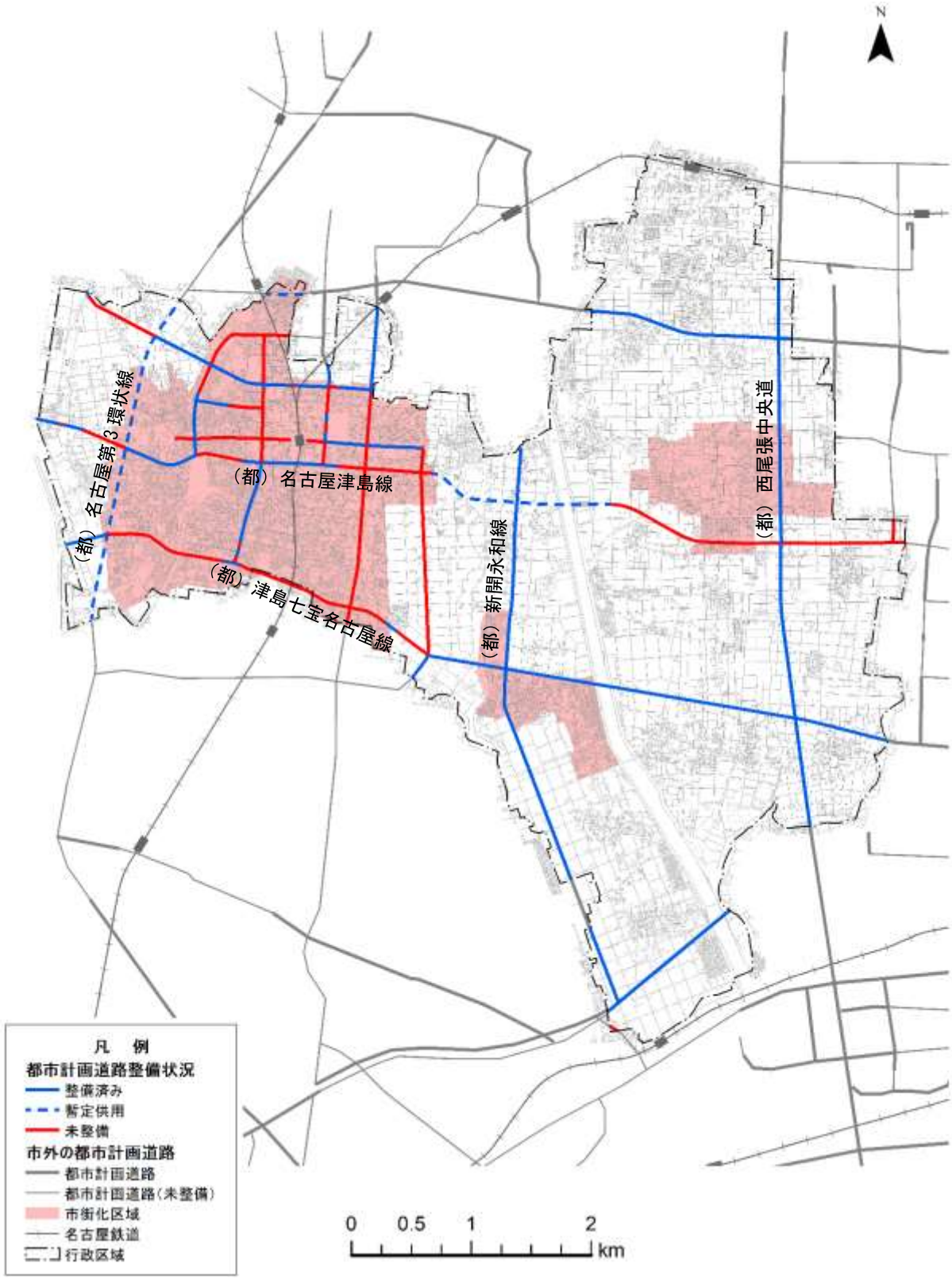
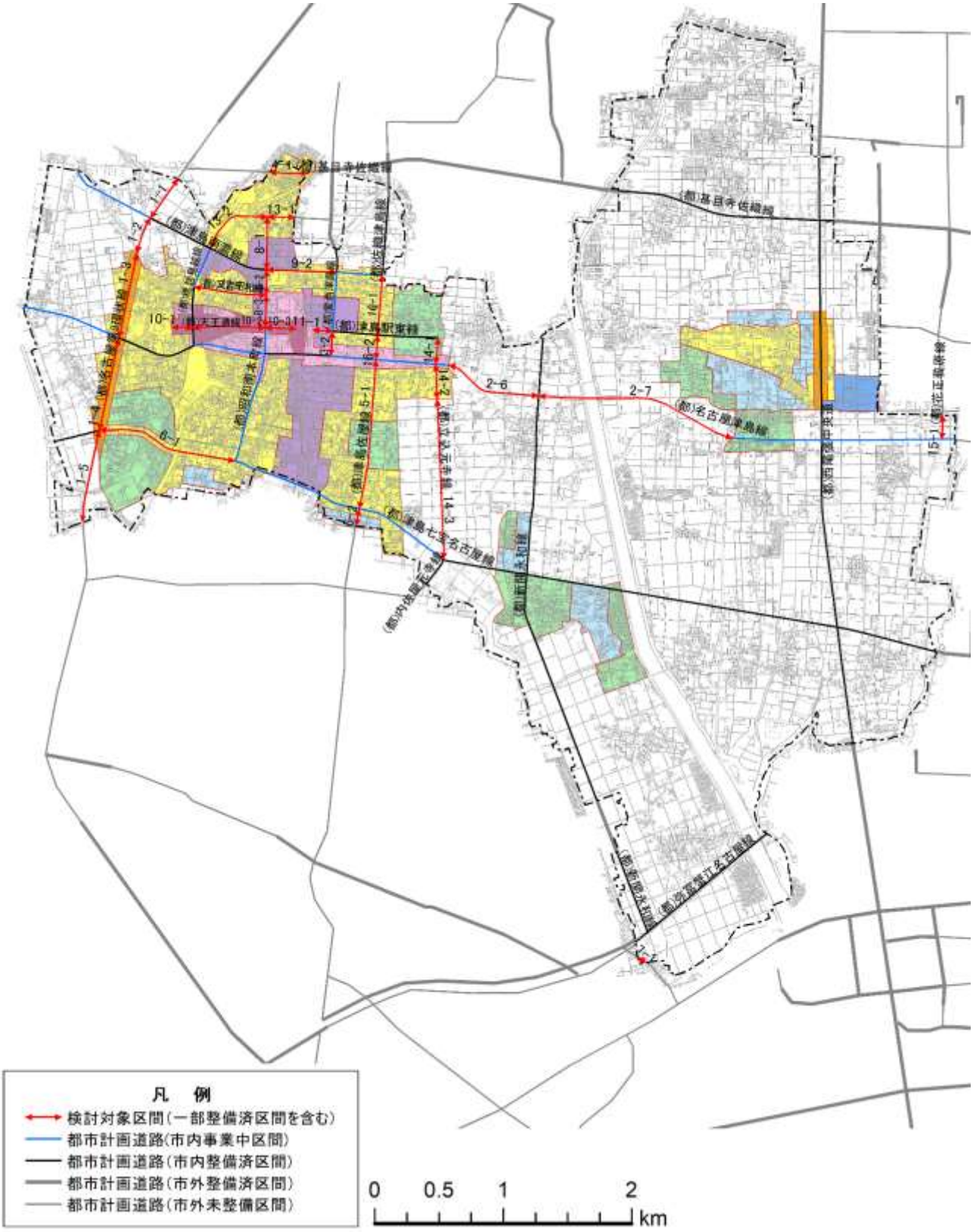


図　都市計画道路整備状況図

2－3 見直し対象・区間の設定

都市計画道路の整備状況より、整備済及び事業中を除いた路線・区間をすべて検討対象とし、都市計画道路相互の区間を基本評価区間として検討対象区間を設定する。

その結果、検討対象区間は 16 路線 30 区間となる。



２－４ 必要性に関する評価

津島市の上位・関連計画における都市計画道路の役割や位置づけ、整備方針等より、評価対象区間の見直しを検討する上での評価の視点・考え方を整理し、愛知県都市計画道路見直し指針における検証項目（必要性・代替性・実現性等）をベースに、見直しの評価指標を設定する。

評価の方法としては、評価検証区間ごとに評価（加点方式）を実施し、総合点が高い路線・区間については、計画上の必要性が高いものとして、幅員や線形等の再検討の要否を検証し、検討不要の場合は存続路線とする。

一方、総合点が低い路線・区間については、計画上の必要性が低いものとして、代替性の有無を検証し、代替性がある場合は、都市計画の廃止候補路線とする。

■評価の視点・考え方の整理

上位・関連計画における都市計画道路の位置づけや整備方針の整理

第５次津島市総合計画

○総合的な道路交通体系の形成
- ・長期未着手路線の整備計画の見直し
- ・幹線道路の整備（名古屋津島線 BP、一宮西港道路、木曽川・長良川新架橋等の計画及び事業化の推進）
- ・公共交通の交通結節点の機能強化・充実（津島駅、青塚駅、名鉄バス津島営業所）

○安全・安心な道路交通環境の確立
- ・安全な通学路の整備、生活道路の充実

○個性豊かな道路空間の形成
- ・歴史的な町並みにあった道路整備による観光客のまちなかの回遊性向上
- ・無電柱化の推進による都市災害の防止、都市景観の向上

津島市都市計画マスタープラン

■交通施設の方針
- ・都市計画道路網の再構築（見直し）、歩行者・自転車ネットワークの充実
- ・駅前広場の整備、バスなどの待合機能の改善、コミュニティバスの見直し
- ・名古屋駅へのアクセス性の向上

○道路の整備方針
- ・主要幹線道路の暫定供用区間、未整備区間の整備促進
- ・木曽川・長良川新架橋の早期実現と新架橋へのアクセス道路の整備促進
- ・幹線道路の整備促進による南北・東西方向の自動車交通の円滑化
- ・地区幹線道路の未整備区間の整備、自転車歩行者道の整備

○公共交通等の整備方針
- ・サービス水準の高い公共交通ネットワークの整備
- ・名鉄津島線の駅周辺環境の整備及び乗り継ぎ利便性の向上、名鉄青塚駅での自転車歩行者道及び駅前広場の整備
- ・（都）名古屋津島線を主軸とした歩行者・自転車ネットワークの整備
- ・（都）天王通線及び本町筋の歩行者を優先したまちづくりの推進

■都市防災の方針
- ・緊急輸送道路の耐震性強化

津島市国土強靭化計画

○道路ネットワークの整備
- ・高規格幹線道路等の整備及びアクセス向上
- ・緊急輸送道路や重要物流道路等を含む幹線道路ネットワークの整備、地震対策等
- ・バイパス整備、現道拡幅や交差点改良等の整備

○避難場所・避難路の確保・整備等
- ・避難場所に至る通学路や歩行空間を含めた避難路等の整備等

○火災に強いまちづくり等の推進
- ・延焼防止効果のある道路等の整備

その他

○津島市地域防災計画（地震・津波災害対策計画編）
- ・複数の広域交通ネットワークの確保

○津島市環境基本計画・津島市緑の基本計画
- ・主要道路（（都）名古屋津島線と（都）西尾張中央道等）による道路緑化軸の形成、緑のシンボル道路（(都)天王通線）の形成

○都市再生整備計画
- ・道路改良事業（（都）橋詰見越線）、歩行者優先の歩道整備（（都）天王通線）

都市計画道路の見直しにおける評価の視点・考え方の整理

①効果的・効率的な道路ネットワークの形成
- ・長期未着手路線の整備計画の見直し
- ・必要性の高い路線の優先的整備

②幹線性の高い路線の優先整備
- ・都市の骨格形成
- ・名古屋市への連絡強化
- ・幹線道路の道路交通の円滑化

③多様なモビリティによる人や環境に優しい交通環境の創出
- ・公共交通（バス）の運行支援・利用促進による環境負荷の軽減
- ・歩行者・自転車ネットワークの形成による自動車交通量の削減
- ・交通結節点へのアクセス強化による利便性の高いシームレスな交通ネットワークの形成

④安全な交通環境の確保
- ・生活道路における安全性向上
- ・小中学校区内主要道路における安全性の向上

⑤災害時の信頼性が高い道路ネットワークの形成
- ・緊急輸送道路の整備、耐震性強化
- ・まちの防災性の向上

⑥個性豊かな道路空間の創出
- ・魅力ある道路空間の整備
- ・観光周遊ルートの形成

■評価指標・評価点の設定

愛知県都市計画道路見直し指針における検証項目をベースに評価指標を設定

カテゴリー				指標	評価の考え方	評価点			対応する視点
						1点	2点	3点	
交通機能	都市における円滑な移動を確保するための交通機能	道路整備がもたらす財政的効果		道路整備前後の路線価評価	路線価評価額の相対的増加額の高い区間を評価	平均値未満	平均値以上～平均値+1標準偏差未満	平均値+1標準偏差以上	①
		道路ネットワーク機能の確保		道路ネットワークの形成（機能確保）に資する道路	幹線性の高い路線を評価	地区幹線道路	都市幹線道路	主要幹線道路	①
		渋滞の緩和		主要渋滞箇所やボトルネック踏切の解消の有無	現況道路網における道路交通の円滑化に資する路線を評価	混雑度1.0超1.25未満	混雑度1.25以上	主要渋滞箇所	②
					将来道路網における道路交通の円滑化に資する路線を評価	混雑度1.0超1.25未満	混雑度1.25以上	―	
		主要な施設へのアクセスの確保	市民生活	市役所、主要な公共施設へのアクセス機能の有無	日常生活、緊急時の医療活動に資する路線を評価		機能あり		②
				大規模商業施設へのアクセス機能の有無			機能あり		②
				救急医療施設へのアクセス機能の有無			機能あり		②
			産業	工業・物流拠点へのアクセス機能の有無	産業活動の支援に資する路線を評価		機能あり		②
			観光	レクリエーション・スポーツ拠点へのアクセス機能の有無	観光周遊に資する路線を評価		機能あり		②
		交通結節機能及び公共交通の支援	結節機能	高規格幹線道路などのICや鉄道駅へのアクセス機能の有無	交通結節点へのアクセスに資する路線を評価		機能あり		②、③
			公共交通支援機能	バス路線の有無	公共交通の円滑な運行、新たなルート形成に資する路線を評価		バス路線		③
		歩行者・自転車の安全で円滑な移動の支援		歩行者・自転車ネットワーク関連計画への位置付けの有無	歩行者・自転車ネットワークの形成に資する路線を評価		指定あり		③、④
				小学校への安全なアクセス機能の確保	小学校より1km圏域に内包する路線を評価	一部区間を内包	過半を内包	全区間を内包	④
	非常時の道路交通の信頼性を確保するための交通機能	避難・救援ルートの確保		緊急輸送道路の指定の有無	広域からの救援に資する路線を評価	市指定	第2次	第1次	⑤
空間機能	都市交通	都市交通、都市環境、都市防災で安全で良好な都市空間を形成するとともに、供給処理施設などの収用空間を確保するための空間機能		都市交通に資する道路	現道の有無	車道部の整備状況に係る路線を評価	現道あり	一部現道あり	現道なし	③
					歩道の有無	歩道部の設置状況に係る路線を評価	両側歩道あり	片側歩道あり	歩道なし	③、④
	都市環境			都市空間・景観形成等	都市空間・景観形成等の関連計画への位置付けの有無	都市計画マスタープランにおけるにぎわい・活力軸や環境基本計画、緑の基本計画に位置づけられる路線（軸）を評価	その他緑地道路軸	主要軸	にぎわい・活力軸	⑥
	都市防災			都市防災に資する道路	老朽木造住宅が密集している地区や狭隘道路の多い地区等、地区の防災上特に問題のある地区を通過しているか	震災復興検討地区に内包・隣接する路線を評価		該当		⑤
市街地形成機能		都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能		市街地の形成に資する道路	将来都市構造を形成する道路	将来都市構造における玄関口機能の位置づけ		該当		⑥
					土地区画整理事業、市街地再開発事業などの関連事業の有無	都市再生整備計画に位置づけられる路線を評価		該当		⑥

§３ 都市計画道路の見直し方針

３－１ 見直し方針案

前述のフローに基づき、見直し評価を実施した結果、総合点が低く、計画上の必要性が低い路線・区間については、都市計画道路の変更を行い、全線廃止もしくは一部廃止を行う。その他の路線については、存続方針として計画的に整備を進める。なお、天王通線はまちづくりの方向性に応じて検討する必要があることから別途計画変更とし、検討を進める。

これらの見直し変更を行った場合、市全体の都市計画道路総延長が 44.42km→40.89km と 3.53km 減少する。

表　都市計画道路見直し候補路線一覧表

路線名	見直し方針案	見直し前延長	見直し後延長
①橋詰見越線	一部廃止	約 1,620m	約 760m
②昭和南本町線	一部廃止	約 1,950m	約 1,580m
③又吉昭和線	全線廃止	約 550m	0m
④立込元寺線	一部廃止	約 1,750m	約 200m
⑤花正萢原線	全線廃止	約 200m	0m

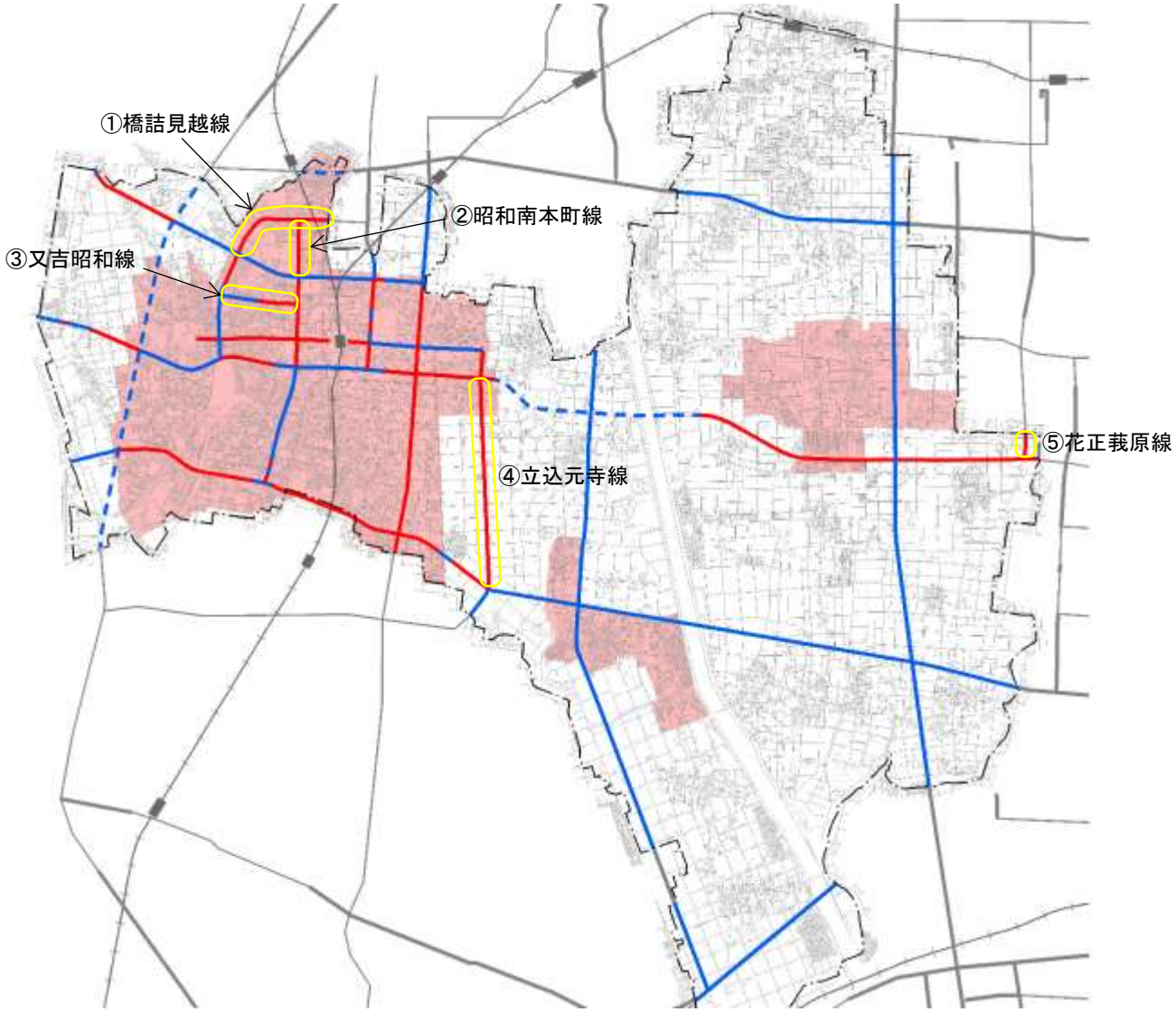


図　廃止候補路線・区間図

3－2 廃止路線の検証結果

①3・4・728 号橋詰見越線

当初決定	昭和 53 年 1 月 25 日	最終決定	平成 22 年 12 月 24 日
決定延長 （見直し後）	約 1,620m （約 760m）	整備済延長 （見直し後）	約 530m （約 530m）
将来交通量	500～1,900 台/日	将来混雑度	0.05～0.17

見直し理由

昭和 53 年に名鉄尾西線とは立体交差とした延長約 1,880m、幅員 16mの幹線街路として決定されました。

北側バイパス区間周辺には県道津島南濃線と県道一宮弥富線が、両側歩道を有する２車線、幅員 16m、名鉄尾西線及び津島線とは立体交差で整備されており、円滑な交通処理が図られています。

東側の終点付近においては、名鉄尾西線と立体交差の計画が決定されており、市街地整備と同調した整備を行う必要がありますが、当初決定時に想定していた市街地整備は行われず、今後も見込まれません。これらのことから、市街地整備を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当該区間を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、必要性等の検証を行った結果、周辺現道網が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、又吉町２丁目地内から津島市藤浪町５丁目地内までの約 860mの区間について都市計画を廃止します。

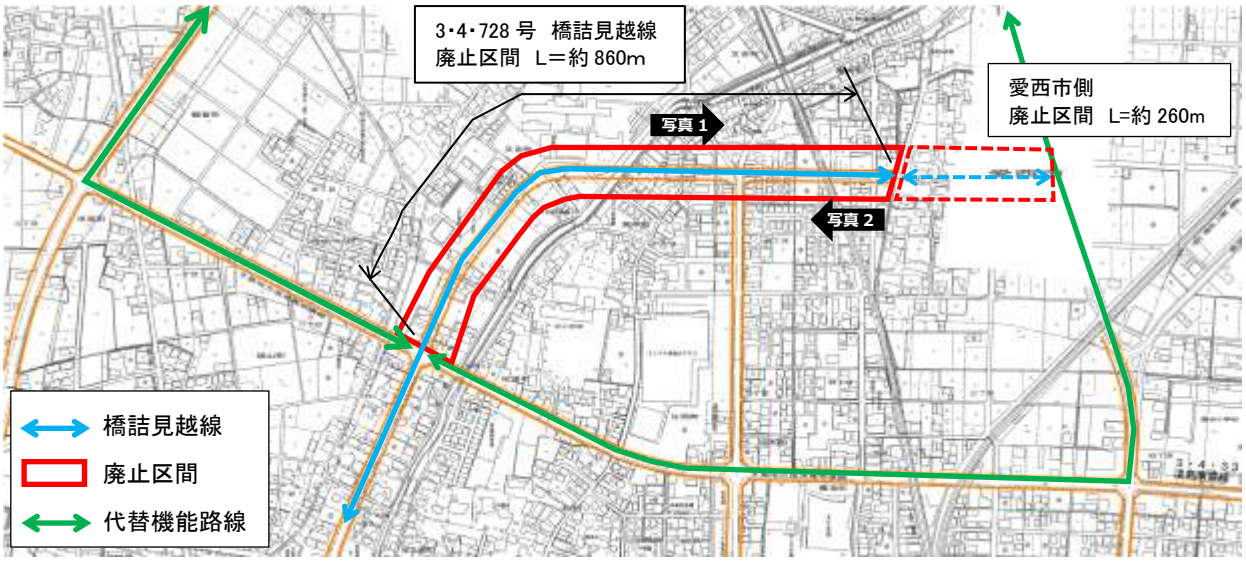
位置図

写真 1（西→東）



写真 2（東→西）





②３・５・392 号昭和南本町線

当初決定	昭和 14 年 5 月 25 日	最終決定	平成 22 年 12 月 24 日
決定延長 （見直し後）	約 1,950m （約 1,580m）	整備済延長 （見直し後）	約 774m （約 774m）
将来交通量	1,500～1,700 台/日	将来混雑度	0.13～0.15

見直し理由

昭和 14 年に延長約 1,100m、幅員 15mの幹線街路として決定されました。

北側の未整備区間約 370m の同位置には、２車線の市道昭和見越線が幅員約８ｍで整備されており交通処理が図られています。

当初決定時に想定していた市街地整備は行われず、今後も見込まれない状況であり、「①３・４・728 号橋詰見越線」の廃止を踏まえ、当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当該区間を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、必要性等の検証を行った結果、周辺現道網が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、昭和町４丁目地内から津島市昭和町２丁目地内までの約 370mの区間について、都市計画を廃止します。

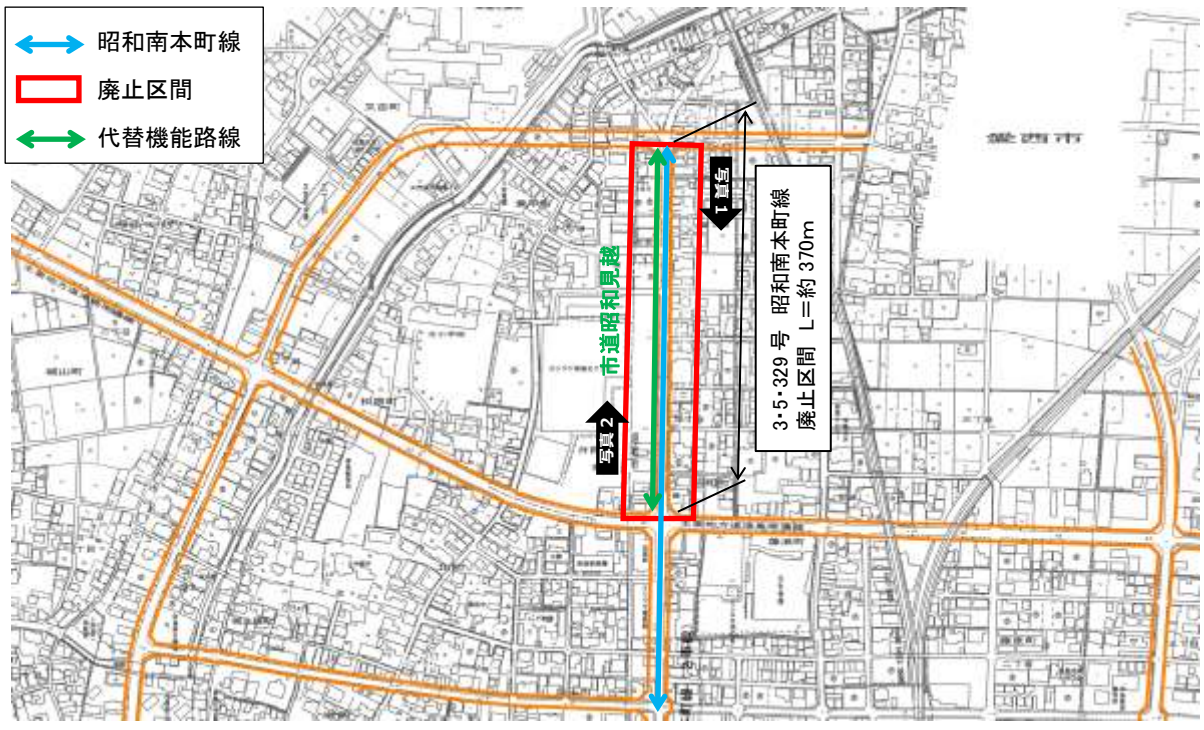
位置図

写真 1（北→南）



写真 2（南→北）





③３・５・727 号又吉昭和線

当初決定	昭和 55 年 10 月 6 日	最終決定	平成 22 年 12 月 24 日
決定延長 （見直し後）	約 550m （全線廃止）	整備済延長 （見直し後）	約 260m （全線廃止）
将来交通量	500～2,000 台/日	将来混雑度	0.04～0.18

見直し理由

昭和 55 年に大規模火災を受けた沿線地区の復旧、復興を図るとともに、周辺地区の市街地整備を見込み、延長約 550m、幅員 12mの幹線街路として決定されました。

東側の未整備区間の同位置には、両側歩道を有する２車線の市道米之座西柳原線が、幅員約 10mで整備されており、交通処理が図られています。

火災被害を受けた西側の約 270mの沿線は市街地の復旧、復興が進むとともに当該区間の整備も完了しました。しかし、東側の約 280m の沿線においては、当初決定時に想定していた市街地整備は行われず、今後も見込まれないことから、市街地拡大を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当路線を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、又吉昭和線について、必要性等の検証を行った結果、現道が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、全線約 550mの区間について都市計画を廃止します。

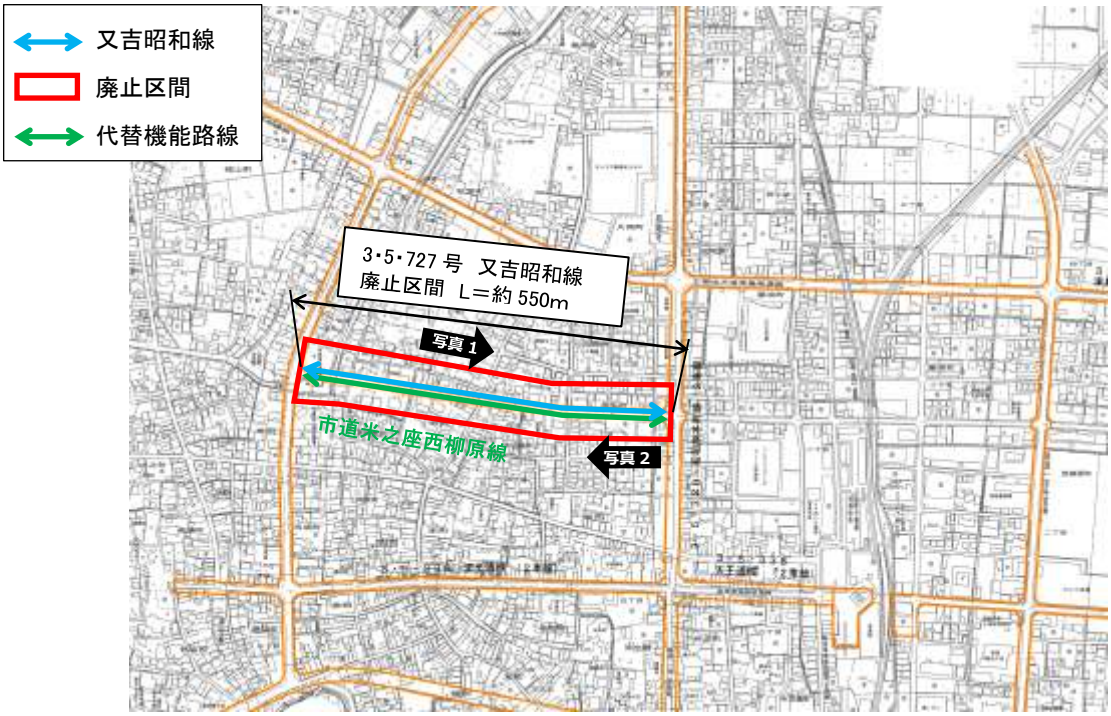
位置図

写真 1（西→東）



写真 2（東→西）





④３・４・729 号立込元寺線

当初決定	昭和 53 年 1 月 25 日	最終決定	平成 22 年 12 月 24 日
決定延長 （見直し後）	約 1,750m （約 200m）	整備済延長 （見直し後）	約 0m （約 0m）
将来交通量	4,400～5,900 台/日	将来混雑度	0.40～0.54

見直し理由

昭和 53 年に当該沿線における市街地の拡大と秩序ある整備を見込み、延長約 1,750m、幅員 16mの幹線街路として決定されました。

県道名古屋津島線より南側の未整備区間の同位置には、２車線の市道東愛宕根高線が、幅員約８ｍで整備されており、交通処理が図られています。

当該路線沿線では当初見込んでいた市街地拡大が進まず、また、今後も見込まれないことから、市街地拡大を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当区間を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、立込元寺線について、必要性等の検証を行った結果、現道が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、津島市埋田町１丁目地内から津島市杁前町４丁目地内までの約 1,550mの区間について都市計画を廃止します。

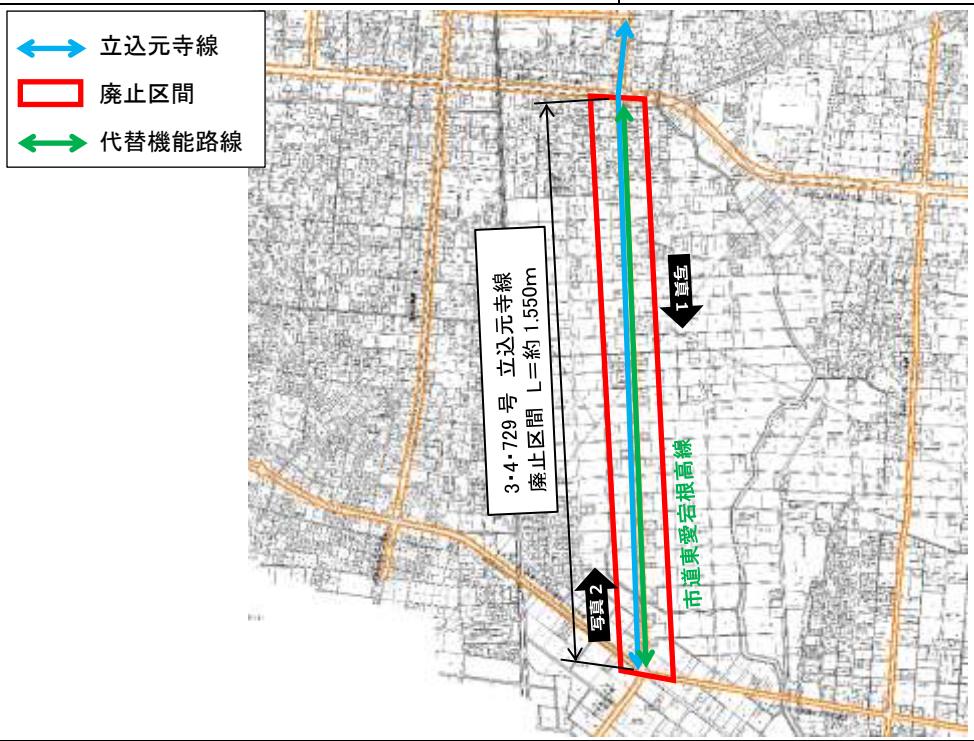
位置図

写真 1（北→南）



写真 2（南→北）





⑤３・４・730 号花正萢原線

当初決定	昭和 53 年 1 月 25 日	最終決定	平成 22 年 12 月 24 日
決定延長 （見直し後）	約 200m （全線廃止）	整備済延長 （見直し後）	約 0m （全線廃止）
将来交通量	2,100 台/日	将来混雑度	0.20

見直し理由

昭和 53 年に当該沿線における市街地の拡大と秩序ある整備を見込み、延長約 200m、幅員 16mの幹線街路として決定されました。

本路線の同位置には、２車線で片側歩道を有する市道下田神尾線が、幅員約 10mで整備されており、交通処理を行っています。

当初見込んでいた市街地拡大が進まず、また、今後も見込まれないこと等から、市街地拡大を前提とした当計画を見直す必要があります。なお、見直し検討作業において、当路線を廃止した場合でも、これらの現道や周辺都市計画道路で円滑な交通処理ができることを確認しております。

以上を踏まえ、花正萢原線について、必要性等の検証を行った結果、現道が当該都市計画道路の代替性を有するものと判断し、全線約 200mの区間について都市計画を廃止します。

位置図

写真 1（北→南）



写真 2（南→北）



