

「都市計画道路の見直し」についての意見募集

都市計画道路は、都市で行われる様々な活動や生活を支える重要な都市施設として、都市の将来像の実現に向けて都市の骨格を形成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を支える役割を担うものですが、社会情勢やまちの将来像の変化により、その役割や必要性が変化している可能性があることから、未整備の都市計画道路について必要性を検証し、適切に見直すことが求められています。

このような流れを受け、長期間（概ね 20 年以上）未整備の都市計画道路について、県・市が協力して都市計画道路の役割や必要性が低下している可能性について検証を行い、「廃止・変更・存続」の方向性を示すため、基本的な考え方や手順をマニュアル化したものが「三重県都市計画道路の見直しガイドライン」として平成 19 年 3 月に策定され、全県的な取り組みとして各市町が見直し作業を行っています。

この度、鈴鹿市の素案がまとまりましたので、見直し方法、過程、候補路線等について、皆さんからの意見を募集します。

【意見募集の期間】

平成 21 年 1 月 8 日（木）～平成 21 年 2 月 6 日（金）まで（意見書提出期間も同じ）

【素案の公表場所】

都市整備部都市計画課、総務部市政情報課（市政情報コーナー）、
鈴鹿市ホームページ <http://www.city.suzuka.lg.jp>

【意見提出方法】

意見書には住所、氏名を記入の上、次のいずれかの方法で提出してください。

（意見書の様式は問いません）

窓口持参 市役所 本館 9 階 都市計画課

郵送 〒513-8701 鈴鹿市神戸一丁目 18 番 18 号 都市計画課宛

ファックス 059-384-3938

電子メール toshikekaku@city.suzuka.lg.jp

鈴鹿市都市整備部都市計画課

都市計画道路の見直しの進め方（フロー図）

鈴鹿市は、長期間未整備となっている都市計画道路について、平成 19 年 3 月に策定された【三重県都市計画道路の見直しガイドライン】に基づき見直し検討を開始

平成
19
年
度



【見直し対象路線・区間の抽出】

『当初決定後 20 年以上経過した区間』かつ『未整備の幹線街路で具体的な整備計画のない区間』

平成 20 年 2 月 第 21 回都市計画審議会：見直し方法の説明
(見直し対象路線・区間 18 路線 46 区間抽出)



【必要性の検証】・【影響要因の確認】

見直し対象路線・区間の評価を行い、見直しの方向性
(廃止・変更・存続) を検討

平成 20 年 7 月 第 22 回都市計画審議会：中間報告
(必要性等検証し、見直し候補路線 3 路線 5 区間抽出)

平成
20
年
度



【関係機関との協議】

廃止・変更の方向性の場合は道路管理者等の関係機関との協議

平成 20 年 10 月 第 23 回都市計画審議会：中間報告
(管理者協議等の結果報告、見直し候補路線 2 路線 3 区間抽出)



【市民意見募集】平成 21 年 1 月 8 日～2 月 6 日

見直し方法、過程、候補路線等について、市ホームページ等を通じ市民意見募集を実施し、市民意見の反映を図る。

平成 21 年 2 月下旬 第 24 回都市計画審議会予定：市民意見募集の結果報告



【行政案の作成】

都市計画審議会の意見聴取を経て、見直しの方向性に修正があれば検討を加えた後、行政案の作成を行う。

平成 21 年 4 月～ 行政案公表

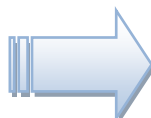
平成
21
年
度



【住民説明会】

廃止・変更の路線は個別路線毎に住民説明会を実施し、住民意見の反映に努める。

見直し案の確定



都市計画変更手続き

鈴鹿市 都市計画道路の見直しについて

(意見募集)

三重県の都市計画道路の見直しについて

- 長期未整備の都市計画道路について、社会情勢やまちの将来像の変化を踏まえ、県・市町が協力して『必要性』の検証を行い、「廃止・変更・存続」といった見直しの方向性を示します。
- 個別路線・区間の『必要性』の検証や見直しに先立ち、基本的な考え方や手順を示した「三重県都市計画道路の見直しガイドライン」を平成19年3月に策定し、全県の取組みとしてガイドラインに基づき作業を行っています。

都市計画道路見直しの必要性

見直しの背景

- ・ 人口減少と将来交通需要の変化
- ・ 市街地拡大の収束と土地利用方針の変化
- ・ まちづくりの方針の変化
(地域資源を活かした魅力あるまちづくり、安全・安心なまちづくり、コンパクトなまちづくり)
- ・ 投資余力の低下と公共事業の効率化の必要性
- ・ 都市計画道路を取り巻く制度の改正 (道路構造令、行政事件訴訟法、都市計画法の改正等)

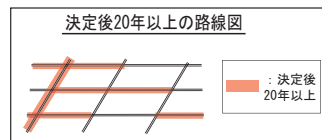
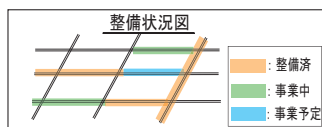


見直しの必要性

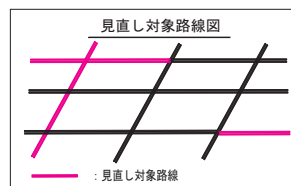
- ・ 社会情勢の変化やまちの将来像の変化により、都市計画道路の役割や必要性が変化している可能性がある。
- ・ 建築制限の長期化による土地の有効活用への支障や住民ニーズとの乖離が生じている。

見直し対象路線・区間

『未整備の幹線街路で具体的な整備計画のない区間 かつ 当初決定後20年以上経過した区間』を見直し対象路線・区間とします。

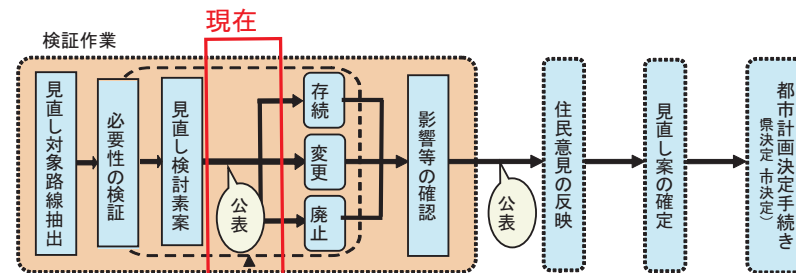


重ね合わせ



見直しの進め方

見直し作業が円滑に進められるように、各関係者への情報提供や意見収集などを十分に行ったうえで検証作業を実施していくものとします。



《検証の基本的考え方》

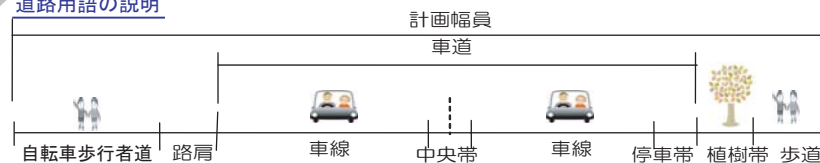
- ・ 都市計画道路の『必要性』を検証し、見直しの方向性（廃止・変更・存続）を検討します。
- ・ 必要性が低下した区間または、必要性は認められるが機能を代替できる道路がある区間は、廃止・変更を基本とします
- ・ 必要性は認められるが著しい支障要因がある区間は変更とし、別途個別検討を行います。

参考

都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市（街）で行われる様々な活動や生活を支える重要な施設として、都市計画決定された道路です。都市計画道路は、都市（街）の将来像の実現に向けて都市（街）の骨格を形成円滑な都市交通と良好な都市環境を支える役割を持っています。

道路用語の説明



- 車道
車両が通行する道路の部分。道路の種類、交通量等から車道の幅、車線の数を決定しています。
- 路肩
車輛の通行に必要な余裕幅を確保するとともに、故障車両の退避場所等に利用されるもの。
- 停車帯
市街地などで、沿道施設の利用等で駐車するために必要となるスペースを確保するもの。
- 中央帯
車線を往復の方向別に分離するもの。
- 植樹帯
自動車・歩行者の分離を行い快適な交通を確保するもの。また街並み形成や生活環境等に配慮した快適空間を創出するもの。

鈴鹿市

見直し対象路線・区間一覧表

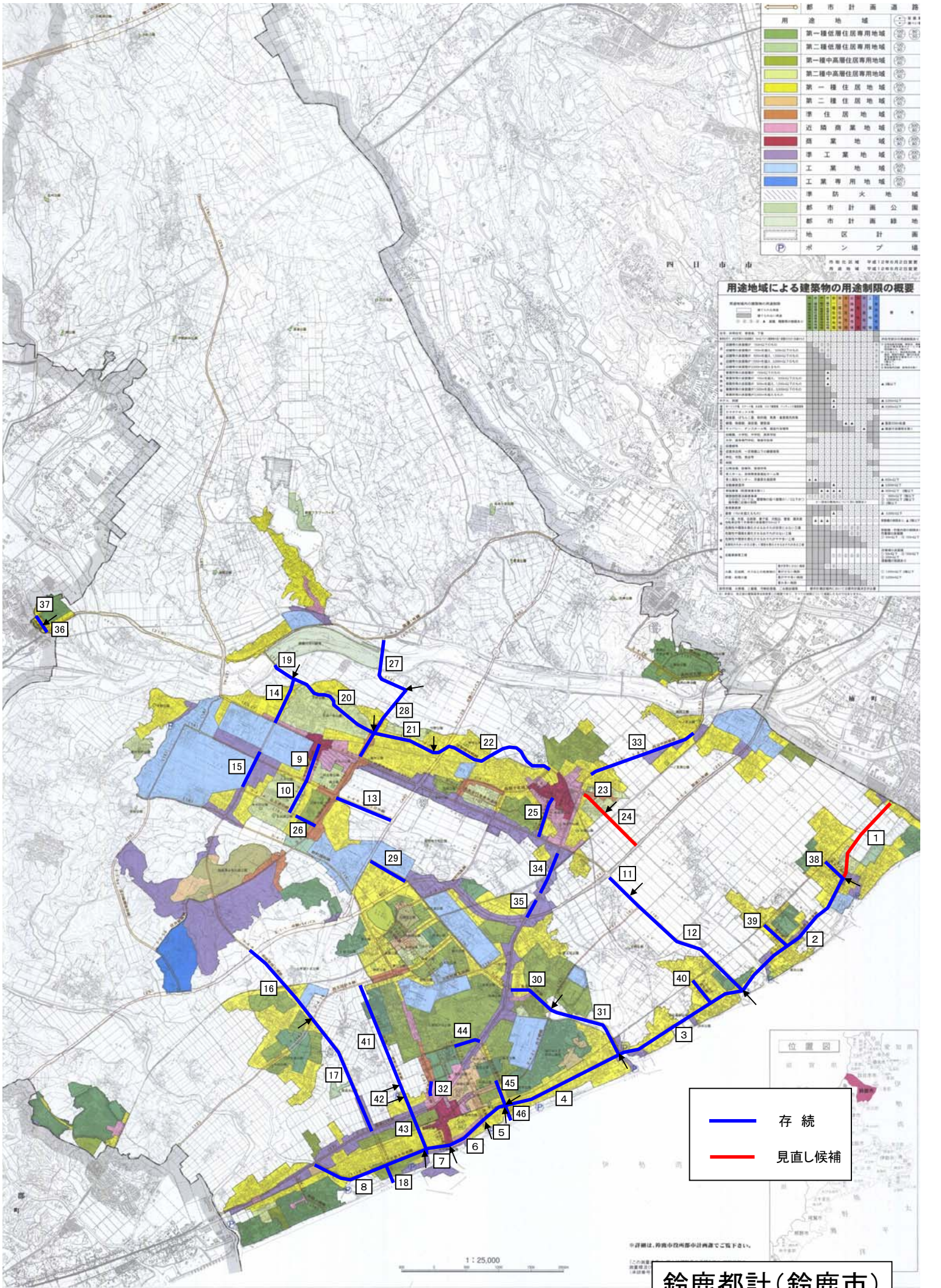
番号	路線名	計画概要			見直し対象延長	見直し評価結果	案の説明	備考
		幅員	車線数	決定理由				
1	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	1,520	見直し候補	並行に県道バイパスが2車線両側歩道にて隣接の四日市都市計画道路と接続され、現状の鈴鹿都市計画道路と不整合が生じているため変更を検討。	現道市道並行県道有・並行県道に変更
2	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	2,380	存続	現道県道は2車線確保されているが、両側に市街地形成しており歩行者需要も見込まれ歩道の確保が必要である。	現道県道有・両歩道必要
3	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	2,170	存続	現道県道は2車線確保されているが、両側に市街地形成しており歩行者需要も見込まれ歩道の確保が必要である。	現道県道有・両歩道必要
4	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	2,000	存続	現道県道は2車線確保されているが、両側に市街地形成しており歩行者需要も見込まれ歩道の確保が必要である。	現道県道有・両歩道必要
5	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	420	存続	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として必要である。	現道県道有・2車線機能代替無し
6	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	680	存続	並行に2車線の市道が整備されているが、近隣商業地をとる現道県道は進入車両や歩行者も多いため、歩道の確保を含め必要である。	現道県道並行市道2車有
7	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	350	存続	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として必要である。	現道県道有・2車線機能代替無し
8	北長太寺家線	11.0	2	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として計画決定	1,850	存続	鈴鹿市海岸部の集落間連絡及び道路網における外環道路の役割を担う路線として必要である。	並行市道有・2車線機能代替無し
9	平田町駅道伯線	23.0	2	交通結節点である平田町駅へ繋がるアクセス道路として計画決定	600	存続	交通結節点となる駅前へアクセスする道路として必要である。	現道県道有・平田駅前アクセス機能要
10	平田町駅道伯線	16.0	2	交通結節点である平田町駅へ繋がるアクセス道路として計画決定	550	存続	交通結節点となる駅前へアクセスする道路として必要である。	並行県道有・停車帯歩道必要
11	鈴鹿中央線	16.0	2	鈴鹿中央線の東部延伸により、国道306号線から海岸市街地及び若松漁港を結び市の骨格形成を図る重要な地域幹線軸として計画決定	720	存続	国道306号線から海岸市街地及び若松漁港を結び市の骨格形成を図る重要な地域幹線軸として広域的な機能上必要である。	現道市道有・十分な2車線未確保
12	鈴鹿中央線	16.0	2	鈴鹿中央線の東部延伸により、国道306号線から海岸市街地及び若松漁港を結び市の骨格形成を図る重要な地域幹線軸として計画決定	2,190	存続	国道306号線から海岸市街地及び若松漁港を結び市の骨格形成を図る重要な地域幹線軸として広域的な機能上必要である。	現道無・東西幹線軸として必要
13	平野三日市線	16.0	2	当該区間は北勢バイパス決定時に平野末広線から平野三日市線として変更され、西部の工業地域とバイパス側道をランプ形状で直結する道路として計画決定	930	存続	2車線整備済みの並行道路があるが接続が困難であるため、西部の工業地域と北勢バイパス側道をランプ形状で直結する道路として必要である。	並行道あるが北勢BP接続不能な為存続
14	加佐登鼓ヶ浦線	16.0	2	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路であり地域幹線軸として都市の骨格形成を図る道路として計画決定	740	存続	現道県道は2車線確保されているが、両側に市街地形成され歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれることから、歩道、停車帯が必要である。	現道県道有・停車帯歩道必要
15	加佐登鼓ヶ浦線	16.0	2	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路であり地域幹線軸として都市の骨格形成を図る道路として計画決定	540	存続	現道市道は2車線確保されているが、両側に市街地形成され歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれることから、歩道、停車帯が必要である。	現道市道有・停車帯歩道必要
16	加佐登鼓ヶ浦線	20.0	4	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路であり地域幹線軸として都市の骨格形成を図る道路として計画決定	1,350	存続	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路であり、地域幹線軸として都市の骨格形成を図る道路として広域的な機能上必要である。	現道市道有・4車線化必要
17	加佐登鼓ヶ浦線	20.0	4	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路であり地域幹線軸として都市の骨格形成を図る道路として計画決定	1,980	存続	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路であり、地域幹線軸として都市の骨格形成を図る道路として広域的な機能上必要である。	現道市道有・4車線化必要
18	加佐登鼓ヶ浦線	12.0、16.0	2	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路であり地域幹線軸として都市の骨格形成を図り、白子港や鼓ヶ浦海水浴場と繋がった海岸部にアクセスする道路として計画決定	360	存続	拠点市街地の平田から白子地区を通る環状道路で地域幹線軸として都市の骨格形成を図り、白子港や鼓ヶ浦海水浴場の海岸部にアクセスする道路として必要。	現道県道有・2車線機能代替無し
19	庄野橋林崎線	16.0	2	国道1号線から国道23号線を結び都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図る道路として計画決定	340	存続	現道県道は2車線確保されているが、学校が隣接しており歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれ歩道、停車帯が必要である。	現道県道有・停車帯歩道必要
20	庄野橋林崎線	16.0	2	国道1号線から国道23号線を結び都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図る道路として計画決定	1,490	存続	国道1号線から国道23号線を結ぶ東西軸であり都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図り、都市防災機能を高める道路として必要である。	現道並行無・東西軸防災機能必要
21	庄野橋林崎線	16.0	2	国道1号線から国道23号線を結び都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図る道路として計画決定	980	存続	現道2車線確保されているが、両側に市街地を形成し歩行者需要が見込まれ歩道が必要である。また、都市防災機能を高める道路として必要である。	現道市道有・東西軸防災機能必要
22	庄野橋林崎線	16.0	2	国道1号線から国道23号線を結び都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図る道路として計画決定	2,120	存続	国道1号線から国道23号線を結ぶ東西軸であり都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図り、都市防災機能を高める道路として必要である。	現道並行無・東西軸必要・安心歩行エリア
23	庄野橋林崎線	16.0	2	国道1号線から国道23号線を結び都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図る道路として計画決定	500	見直し候補	並行市道が2車線で国道23号線に接続しており、歩道については、現道幅員内で河川暗渠化において概ね確保できることから廃止を検討。	現道市道並行市道有・歩道要・廃止検討
24	庄野橋林崎線	16.0	2	国道1号線から国道23号線を結び都市の骨格及び近隣住区を形成し、住区間の連絡を図る道路として計画決定	700	見直し候補	並行県道が2車線、片歩道で整備され国道23号線に接続しており、現道用地内においても概ね2車線確保されるため廃止を検討。	現道市道並行県道有・歩道不要・廃止検討
25	鈴鹿市駅本多町線	16.0	2	(都)鈴鹿中央線から交通結節点である鈴鹿市駅へアクセスする道路として計画決定	650	存続	(都)鈴鹿中央線から交通結節点鈴鹿市駅へ直接アクセスする道路として必要。	並行市道有・鈴鹿市駅アクセス機能必要

鈴鹿市

見直し対象路線・区間一覧表

番号	路線名	計画概要			見直し対象延長	見直し評価結果	案の説明	備考
		幅員	車線数	決定理由				
26	住吉道伯線	16.0	2	(都)加佐登鼓ヶ浦線から(都)石薬師道伯線と結び地区レベルの交通集散の役割を持つ連絡道路として計画決定	320	存続	(都)加佐登鼓ヶ浦線から(都)石薬師道伯線と結び地区レベルの交通集散の役割を持つ連絡道路として必要である。	並行市道有・交通集散必要
27	石薬師道伯線	12.0	2	(都)国道1号線から(都)加佐登鼓ヶ浦線とを結び主要な都市拠点を連絡する道路として計画決定	1,030	存続	現道県道上、車道2車線及び分離された片側歩道であるが、朝夕は中高生の通学自転車が往來するため、歩道が必要である。	現道県道有・両側歩道必要
28	石薬師道伯線	16.0	2	(都)国道1号線から(都)加佐登鼓ヶ浦線とを結び主要な都市拠点を連絡する道路として計画決定	1,125	存続	現道市道は車道2車線、片側歩道であるが、両側に市街地を形成し歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれることから、歩道、停車帯が必要である。	現道市道有・停車帯歩道必要
29	末広千代崎線	16.0	2	平野末広線として現(都)北勢バイパスを介して(都)北長太家線・千代崎港とを結び都市の骨格及び近隣住区の形成し、住区間の連絡する道路として計画決定。	600	存続	現道市道は2車線確保されているが、両側に市街地形成され歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれることから、歩道、停車帯が必要である。	現道市道有・停車帯歩道必要
30	末広千代崎線	16.0	2	平野末広線として現(都)北勢バイパスを介して(都)北長太家線・千代崎港とを結び都市の骨格及び近隣住区の形成し、住区間の連絡する道路として計画決定。	740	存続	区画整理事業の検討地区となっており都市の骨格及び近隣住区の形成し、住区間の連絡する道路として必要である。	並行県道有・停車帯歩道必要
31	末広千代崎線	16.0	2	平野末広線として現(都)北勢バイパスを介して(都)北長太家線・千代崎港とを結び都市の骨格及び近隣住区の形成し、住区間の連絡する道路として計画決定。	1,360	存続	区画整理事業の検討地区となっており都市の骨格及び近隣住区の形成し、住区間の連絡する道路として必要である。	並行道路有・停車帯歩道必要
32	白子駅旭が丘線	16.0	2	白子駅前広場から(都)旭が丘愛宕線とを結び主要施設へのアクセス道路として計画決定。	250	存続	現在施工中の白江区画整理区域へ接続し交通結節点白子駅へのアクセス性向上を図る道路であるため必要である。	現道並行無・白子駅アクセス機能必要
33	四日市鈴鹿線	16.0	2	四日市市から(都)国道23号線とを結び都市の骨格および近隣住区を形成し、住区間を連絡する道路として計画決定。	1,660	存続	現道県道は2車線確保されているが、両側に市街地形成され歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれることから、歩道、停車帯が必要である。	現道県道有・停車帯歩道必要
34	四日市鈴鹿線	16.0	2	四日市市から(都)国道23号線とを結び都市の骨格および近隣住区を形成し、住区間を連絡する道路として計画決定。	560	存続	現道県道は2車線確保されているが、両側に市街地形成され歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれることから、歩道、停車帯が必要である。	現道県道有・停車帯歩道必要
35	四日市鈴鹿線	16.0	2	四日市市から(都)国道23号線とを結び都市の骨格および近隣住区を形成し、住区間を連絡する道路として計画決定。	300	存続	現道県道は2車線確保されているが、両側に市街地形成され歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれることから、歩道、停車帯が必要である。	現道県道有・停車帯歩道必要
36	小田線	16.0	2	亀山市から(都)国道1号線とを結び都市の骨格を補完し、国道へのアクセス道路として計画決定。	120	存続	現道は2車線あるが新名神が開通し亀山方面への重要な道路。両側に市街地形成され歩行者需要や沿道サービス等の立地が見込まれ、歩道、停車帯が必要。	現道県道有・亀山側と整合
37	小田線	16.0	2	亀山市から(都)国道1号線とを結び都市の骨格を補完し、国道へのアクセス道路として計画決定。	170	存続	新名神が開通し、亀山方面と(都)国道1号線とを結び重要な道路であり、都市の骨格を補完し、国道へのアクセス道路として必要である。	現道県道有・亀山側と整合
38	長太ノ浦線	12.0	2	長太ノ浦駅から(都)北長太家線とを結びアクセス道路として計画決定。	330	存続	現道は未改良の県道であり、駅近郊の利便性から住宅化の土地利用が進み、交通結節点へのアクセス道路や駅前広場は必要である。	現道県道有・駅アクセス機能駅広必要
39	箕田線	12.0	2	箕田駅から(都)北長太家線とを結びアクセス道路として計画決定。	420	存続	現道県道は未改良で駅近郊の利便性から住宅化の土地利用が進み、交通結節点へのアクセス機能向上を図る道路や駅前広場は必要である。	現道県道有・駅アクセス機能駅広必要
40	若松線	12.0	2	伊勢若松駅から(都)北長太家線とを結びアクセス道路として計画決定。	380	存続	現道県道は未改良で駅近郊の利便性から住宅化の土地利用が進み、交通結節点へのアクセス機能向上を図る道路は必要である。	現道県道有・駅アクセス機能必要
41	野町白子港線	12.0	2	(都)西玉垣秋永線と白子漁港を結びアクセス道路として計画決定。	1,720	存続	区画整理事業の検討地区に含まれ、並行する県道亀山鈴鹿線のバイパス的な役割を担う重要な道路であり必要である。	現道市道有・2車線両歩道必要
42	野町白子港線	12.0	2	(都)西玉垣秋永線と白子漁港を結びアクセス道路として計画決定。	190	存続	区画整理事業の検討地区に含まれ、並行する県道亀山鈴鹿線のバイパス的な役割を担う重要な道路であり必要である。	現道県道有・2車線両歩道必要
43	野町白子港線	12.0	2	(都)西玉垣秋永線と白子漁港を結びアクセス道路として計画決定。	940	存続	現道県道は2車線、暫定歩道があるが、両側に市街地形成され、白子小学校に隣接しており歩行者需要が見込まれ、歩道幅員の不足により必要。	現道県道有・両側歩道必要
44	旭が丘愛宕線	16.0	2	(都)白子駅旭が丘線と(都)北長太家線とを結び補助幹線道路として計画決定。	400	存続	事業中の白江区画整理との整合を図り、(都)白子駅旭が丘線と(都)北長太家線とを結び補助幹線道路として必要である。	現道無・R23接続機能、両側歩道要
45	旭が丘愛宕線	12.0	2	(都)白子駅旭が丘線と(都)北長太家線とを結び補助幹線道路として計画決定。	280	存続	現道市道は2車線あるが、両側に住宅系の市街地が形成され歩行者需要が見込まれることから歩道が必要である。	現道市道有・両歩道要・安心歩行エリア
46	旭が丘愛宕線	12.0	2	(都)白子駅旭が丘線と(都)北長太家線とを結び海岸部に延伸された補助幹線道路として計画決定。	230	存続	(都)北長太家線から海岸部に延伸された補助幹線道路として、密集市街地における都市防災機能を高める道路として必要である。	現道無・海岸部接続幹線必要

	見直し案	対象延長
存続	43	38515
見直し候補	3	2720
小計	46	41235



- 都市計画道路
- 用途地域
 - 第一種低層住居専用地域
 - 第二種低層住居専用地域
 - 第一種中高層住居専用地域
 - 第二種中高層住居専用地域
 - 第一種住居地域
 - 第二種住居地域
 - 準住居地域
 - 近隣商業地域
 - 商業地域
 - 準工業地域
 - 工業専用地域
 - 準防火地域
 - 都市計画公園
 - 都市計画緑地
 - 地区計画
 - ポテンシャル

用途地域による建築物の用途制限の概要

用途地域	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業専用地域	準防火地域	都市計画公園	都市計画緑地	地区計画
用途制限	住居	住居	住居	住居	住居	住居	住居	商業	商業	工業	工業	防火	公園	緑地	計画
建築物の種類	住居	住居	住居	住居	住居	住居	住居	商業	商業	工業	工業	防火	公園	緑地	計画
建築物の高さ	15m以下	15m以下	25m以下	25m以下	25m以下	25m以下	25m以下	15m以下	15m以下	15m以下	15m以下	防火	公園	緑地	計画
建築物の用途	住居	住居	住居	住居	住居	住居	住居	商業	商業	工業	工業	防火	公園	緑地	計画

- 存続
- 見直し候補

鈴鹿都計(鈴鹿市)