

1 調査名称：伊勢都市計画道路見直し調査検討業務

2 調査主体：伊勢市

3 調査圏域：中南勢都市圏

4 調査期間：平成21年度

5 調査概要：

都市計画道路は、都市の将来像を示し健全な土地利用を図ること、長期的な展望の下で計画的に事業を推進することを目的としている。しかしながら計画決定後、長期間にわたり整備が行われていない路線が数多く存在し、計画決定当初と比べ、必要性が低下するなど路線の役割が変化している可能性がある。これより、適正な都市の将来像を示すため、現時点における都市計画道路の必要性を検証し、適正に見直す必要がある。

このような背景から、当市においては、平成19年度より伊勢市都市計画道路見直し検討委員会を設置し、見直しを進めている。

平成20年度は、都市計画道路の見直しの第1段階として、廃止候補区間の選定を行った。また、見直しの第2段階に向けて、鉄道交差等道路構造上の取り付けの検討や、中南勢PT調査結果より将来交通量の推計を行った。

平成21年度は、見直しの第2段階として、都市計画道路の変更や新規決定、必要に応じて廃止の検討を行うため、リンクの追加や削除に伴う将来交通量の推計や道路線形等の検討を行う。また、都市計画決定に必要な図面の作成及びデータ整備を行う。

さらに、今後の効率的な道路整備に向けて、道路整備プログラムの作成にあたっての考え方の整理を行う。

## I 調査概要

1 調査名：伊勢都市計画道路見直し調査検討業務

### 2 報告書目次

#### 1. はじめに

1－1. 業務概要

1－2. 業務フロー及びスケジュール

1－3. 都市計画道路見直しの目的と進め方の概要

#### 2. 交通量の推計

2－1. 将来交通量推計データ

2－2. 交通量の推計

2－3. 道路の種級区分に関する検討

#### 3. 道路線形の検討

3－1. 道路断面構成 車線数・車線幅員の検討

3－2. 道路線形の検討

3－3. 立体交差部の検討

3－4. 交差点部の参考検討

#### 4. 都市計画決定に必要な図面の作成

4－1. 計画図

4－2. 総括図

#### 5. 道路整備プログラム(案)の作成補助

5－1. 先進事例とりまとめ

5－2. 整備順位方法アドバイス事項

#### 6. まとめ及び今後の課題

6－1. 交通量の推計のまとめ

6－2. 道路線形の検討のまとめ

6－3. 今後の課題

#### 7. 委員会資料

7－1. 第6回委員会

7－2. 第7回委員会

7-3. 第8回委員会

7-4. 第9回委員会

8. その他業務に関する検討資料

8-1. 宮川横断部の検討

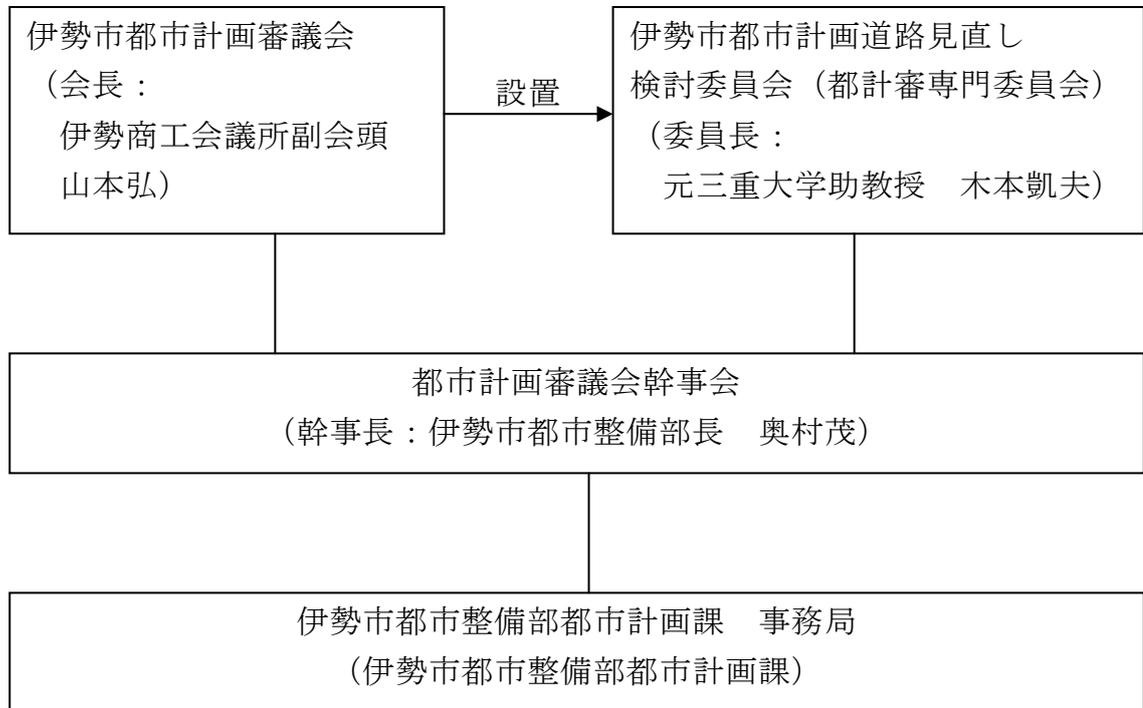
8-2. 県道伊勢二見線 接続検討

8-3. 休日交通（観光交通）に関する交通課題整理

9. 議事録

10. 参考資料

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等：

## ○伊勢市都市計画審議会

区 分		団体・役職名等	氏 名	備 考
学 識 経 験 者	都市計画・環境	三重大学大学院工学研究科建築学専攻 准教授	浅野 聡	
	法学・経済	弁護士	北岡 雅之	
	土木・交通	元三重大学生物資源学部助教授	木本 凱夫	副会長
	観 光	鈴鹿国際大学国際人間学部観光学科教授	捧 富雄	
	建築・住宅	三重県建築士会伊勢支部副支部長	河村 幸久	
	商 工 業	伊勢商工会議所副会頭	山本 弘	会長
	農 業	伊勢農業協同組合経営企画部長	前田 政吉	
市 議 会 議 員	伊勢市議会議員		福井 輝夫	
	"		中川 幸久	
	"		小山 敏	
	"		山本 正一	
	"		宿 典泰	
市 民	一般公募		奥野 雅則	
	"		関 三朗	
	"		中出 睦	
	"		松月 久和	
	"		森井 美恵	

○伊勢市都市計画道路見直し検討委員会

区 分		団体・役職名等	氏 名	備 考	
委 員	都市計画・環境	三重大学大学院工学研究科建築学専攻 准教授	浅野 聡		
	法学・経済	弁護士	北岡 雅之		
	観 光	鈴鹿国際大学国際人間学部観光学科教授	捧 富雄	副委員長	
	土木・交通	元三重大学生物資源学部助教授	木本 凱夫	委員長	
	市議会議員	伊勢市議会議員		中川 幸久	
		〃		山本 正一	
		〃		宿 典泰	
	市 民	一般公募		関 三朗	
		一般公募		中出 睦	
		一般公募		森井 美恵	
顧 問	伊勢市商工会議所副会頭	山本 弘			

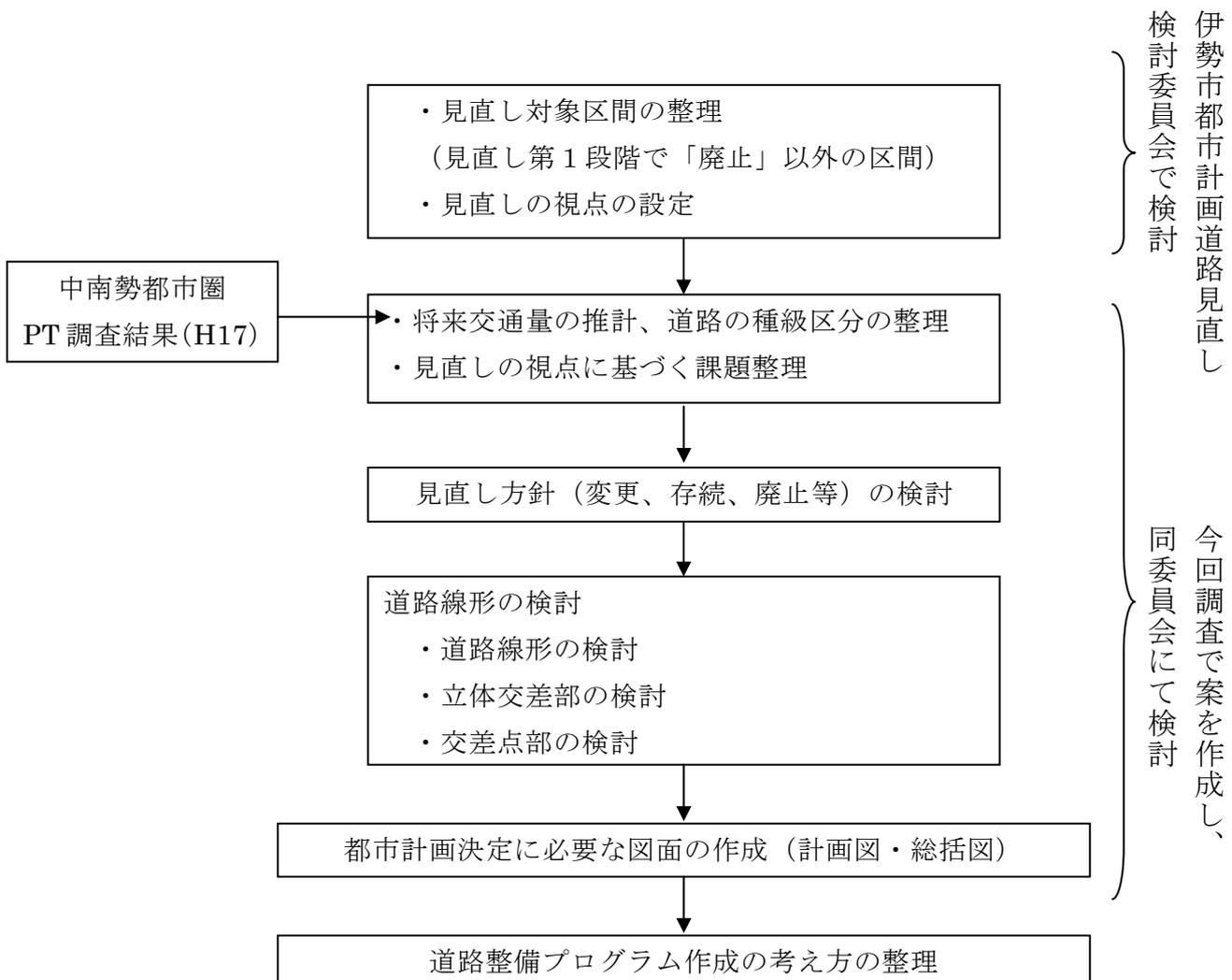
## II 調査成果

### 1 調査目的

平成20年度には、都市計画道路見直しの第1段階として、長期未整備の都市計画道路の必要性を検証し、廃止区間を選定した。平成21年度は、見直しの第2段階として、第1段階で廃止区間と選定した以外の区間について、路線の役割や将来交通量の変化等による線形及び幅員等を検討し、見直し方針（変更、存続、廃止、新規決定）を作成する。また変更・新規決定が必要な路線について、詳細な線形や必要に応じて縦断線形等について検討を行い、都市計画変更を行うための計画図面を作成する。

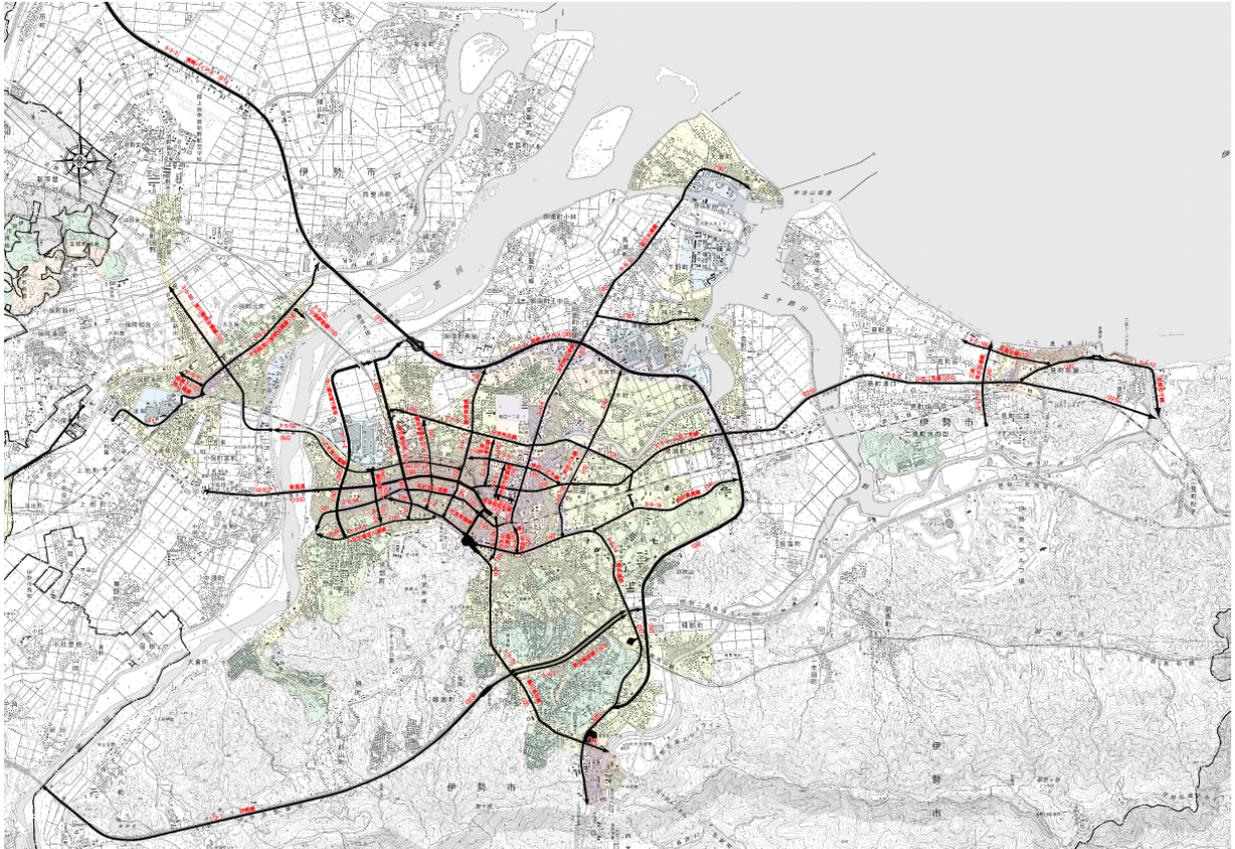
さらに、今後、効率的な道路整備を進めるため、次年度作成予定の道路整備プログラムについて、作成の考え方を整理する。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

伊勢市は、伊勢都市計画区域に属し、非線引きの都市計画区域である。

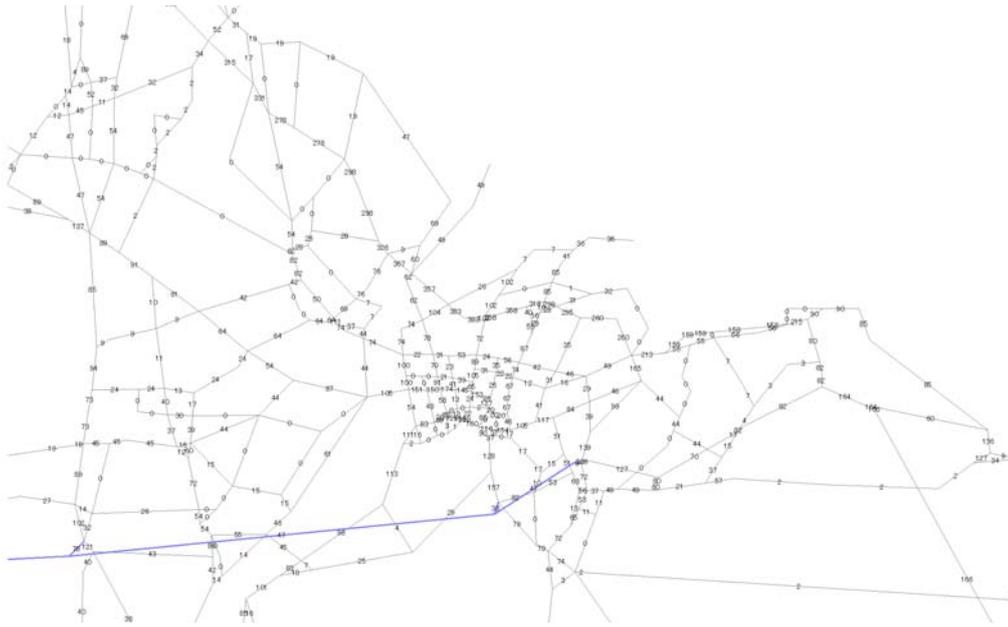


## 4 調査成果

### ①将来交通量の推計・道路種級区分の整理

平成17年度に実施された中南勢PT調査結果を基に、昨年度調査において、将来(平成37年)交通量の推計を行った。今回、見直しの第1段階による都市計画道路の廃止を含め、道路ネットワーク等の見直しを行ったため、再度、将来交通量の推計を行った。また道路の種級区分の整理を行った。

### ○将来交通量(平成37年)推計結果(伊勢都市圏)



### ○道路種級区分の整理

路線名称	区間番号	区間	現況交通量	将来交通量	道路種級
3・2・1新国道	1-1	度会橋西詰～終点	14,100	8,700	3種2級
3・3・3山田二見線	3-1	起点～前田小木線	-	3,800	4種3級
	3-2	前田小木線～浜郷交差点	-	2,400	4種3級
	3-3	浜郷交差点～R23	5,400	5,000	4種2級
3・3・5坂社豊浜線	5-1	JR踏切北側～日赤神田線	12,700	6,600	4種2級
	5-2	日赤神田線～秋葉山高向線	12,700	7,500	4種2級
3・4・6本町神社港線	6-1	吹上踏切～山田二見線	7,800	7,200	4種2級
	6-2	山田二見線～松尻川	9,500	7,700	4種2級
	6-3	松尻川～小木町交差点	9,600	8,600	4種2級
	6-4	小木町交差点～船江大湊港線	9,100	8,500	4種2級
3・4・9日赤神田線	9-1	起点～八日市場高向線	-	2,200	4種3級
	9-2	勢田川左岸～前田小木線	-	3,500	4種3級
	9-3	前田小木線～山田二見線	-	3,800	4種3級
	9-4	山田二見線～終点	0	2,800	4種3級
3・4・10船江大湊港線	10-1	起点～大湊橋	9,100	8,500	3種2級
3・4・11伊勢市駅裏線	11-1	起点～宮後三丁目(駅前広場有)	-	-	4種3級
	11-2	宮後三丁目交差点～終点	-	-	4種3級
3・4・12茶屋松下線	12-1	音無山前～二見プラザ前	18,800	9,000	4種1級
	12-2	二見町江～終点	11,700	8,400	3種2級
3・5・14御幸道路	14-1	浦田交差点～終点	2,200	4,400	4種1級
	15-1	県庁舎前～勢田橋前	17,100	15,700	4種1級
3・3・15豊川浦田線	15-2	伊勢西IC南～猿田彦神社前	12,400	8,200	4種2級
	18-1	起点～神久地内	5,400	3,500	4種3級
3・5・18前田小木線	18-2	神久地内～日赤神田線	-	3,600	4種3級
	18-3	日赤神田線～終点	-	3,800	4種3級
	50-1	宮川堤付近～終点	7,800	9,800	4種2級
3・5・50本町宮川堤線	50-1	宮川堤付近～終点	7,800	9,800	4種2級
3・5・51神田一之木線	51-1	起点～河崎町東バス停前	4,500	500	4種3級
3・3・52岡本吹上線	52-1	観文前～終点	3,100	5,000	4種2級
3・3・53八日市場宮川堤線	53-1	伊勢図書館前～市民武道館前	0	0	4種3級
	55-1	秋葉山高向線～宮川橋東詰	0	100	4種3級
3・5・55一之木宮川橋線	55-2	宮川橋東詰～宮川橋西詰	0	300	3種4級
	56-1	起点～神田一之木線	-	500	4種3級
3・5・56宮後東紡線	56-1	起点～神田一之木線	-	500	4種3級
3・5・80宮川橋相合橋線	80-1	起点～下卯起宮川駅野依橋線	-	-	4種3級
宮川架橋(御壺-小俣)	A	秋葉山高向線～下卯起宮川駅野依橋線	-	5,200	3種2級
	B	日赤神田線～秋葉山高向線	-	1,300	4種3級
横濱ゴム北側道路					

## ②見直しの視点にもとづく課題整理

見直しの視点として、下記6つの視点を設定し、区間ごとの課題の整理を行った。

1. 都市マスタープランへの位置づけ
2. 必要な道路幅員
3. 道路構造（鉄道立体交差や河川交差）
4. ネットワークの形成
5. 現道の活用
6. 歴史的まちなみへの影響

## ○課題整理のまとめ

路線・区間の基本情報		見直しの視点						課題の整理
路線名称	区間番号	1都市マス	2幅員	3道路構造	4ネットワーク	5現道活用	6歴史的まちなみ	
3-2-1 新国道	1-1	○	適切		課題有り			路線の終点においてネットワークを形成していない。
3-3-3 山田二見線	3-1		過大	課題有り				都市マスに位置付けなし。立体交差による市中心部の景観の悪化。河崎のまちなみを分断。
	3-2		過大					都市マスに位置付けなし。過大な計画幅員。(都)山田二見線の一部を廃止した場合、路線の役割が変化する。
	3-3	○	過大					過大な計画幅員である。
3-3-5 坂社豊浜線	5-1	○	過大	課題有り				過大な計画幅員。近鉄線と立体交差になると、沿道地盤と接続しない。近鉄交差区間周辺は商業地域であり、沿道の土地利用に支障をきたす可能性がある。
	5-2		過大					過大な計画幅員。
3-4-6 本町神社港線	6-1	○	適切	課題有り				JRとの交差について、立体交差とすることは難しい。自転車・歩行者を考慮した断面構成の検討が必要。
	6-2	○	適切					適切な計画幅員。自転車・歩行者の通行が多いため、それを考慮した断面構成の検討が必要。
	6-3	○	適切			○		適切な計画幅員。現道の活用が考えられる。また自転車・歩行者の通行が多いため、それを考慮した断面構成の検討が必要。
	6-4	○	適切					適切な計画幅員。自転車・歩行者の通行が多いため、それを考慮した断面構成の検討が必要。
	6-5	○	過大					過大な計画幅員。
3-4-9 日赤神田線	9-1	○	適切		課題有り			適切な計画幅員。「横浜コム北側道路」が都市計画決定される場合、接続するよう線形を検討する必要がある。
	9-2	○	過小	課題なし				過小な計画幅員。
	9-3	○	過小					過小な計画幅員。
	9-4	○	過小	課題有り		○		過小な計画幅員である。JRと立体交差している。終点付近において現道から逸れた形で計画されている。
3-4-10 船江大湊港線	10-1	○	適切				適切な計画幅員。	
3-4-11 伊勢市駅裏線	11-1		過大					過大な計画幅員。
	11-2		適切					適切な計画幅員。
3-4-12 茶屋松下線	12-1	○	過小					過小な計画幅員。
	12-2	○	過小	課題なし	課題有り			過小な計画幅員。山田二見線の一部が廃止候補区間となっており、ネットワークを形成しない。
3-5-14 御幸道路	14-1	○	過大					過大な計画幅員である。現在、国により、縮小を前提とした再整備を計画中。
	15-1	○	適切					適切な計画幅員。
3-3-15 豊川浦田線	15-2	○	適切					適切な計画幅員。
	18-1	○	過小	課題有り				過小な計画幅員。JRとの立体交差区間について、周辺地盤との接続が課題。
3-5-18 前田小木線	18-2	○	過小					過小な計画幅員。
	18-3	○	過大	課題有り				過大な計画幅員。勢田川北側において現況地盤と接続する位置の検討が必要。
	50-1	○	適切					適切な計画幅員。他の区間については現決定幅員で整備されている。
3-5-50 本町宮川堤線	51-1	○	過小		課題有り			過小な計画幅員。山田二見線の一部が廃止された場合、起点においてネットワークを形成しない。
3-3-52 神田一之木線	52-1	○	適切					適切な計画幅員。
3-3-53 岡本吹上線	53-1	○	過小					過小な計画幅員。当該区間の前後については、現決定幅員で整備されている。
3-5-55 八日市場宮川堤線	55-1		過小		課題有り			過小な計画幅員。地域交流軸として他路線との整理が必要。
	55-2		過小	課題有り	課題有り			過小な計画幅員である。地域交流軸として他路線との整理が必要。
3-5-56 宮後東筋線	56-1		過小		課題有り			過小な計画幅員。(都)山田二見線の一部を廃止した場合、起点においてネットワークを形成しない。
3-5-59 八日市場高向線	59-1		過小					過小な計画幅員。
3-5-80 宮川橋相合橋線	80-1		過小	課題有り	課題有り			過小な計画幅員。小俣宿を分断する形で計画されている。地域交流軸として他路線との整理が必要。
地域交流軸	A	○	-		課題有り			地域交流軸として他路線との整理が必要。
横浜コム北側道路	B	○	-		課題有り			沿道の多くは農地であるため、農地を分断する恐れがある。現道を活用すると日赤神田線と接続しない。

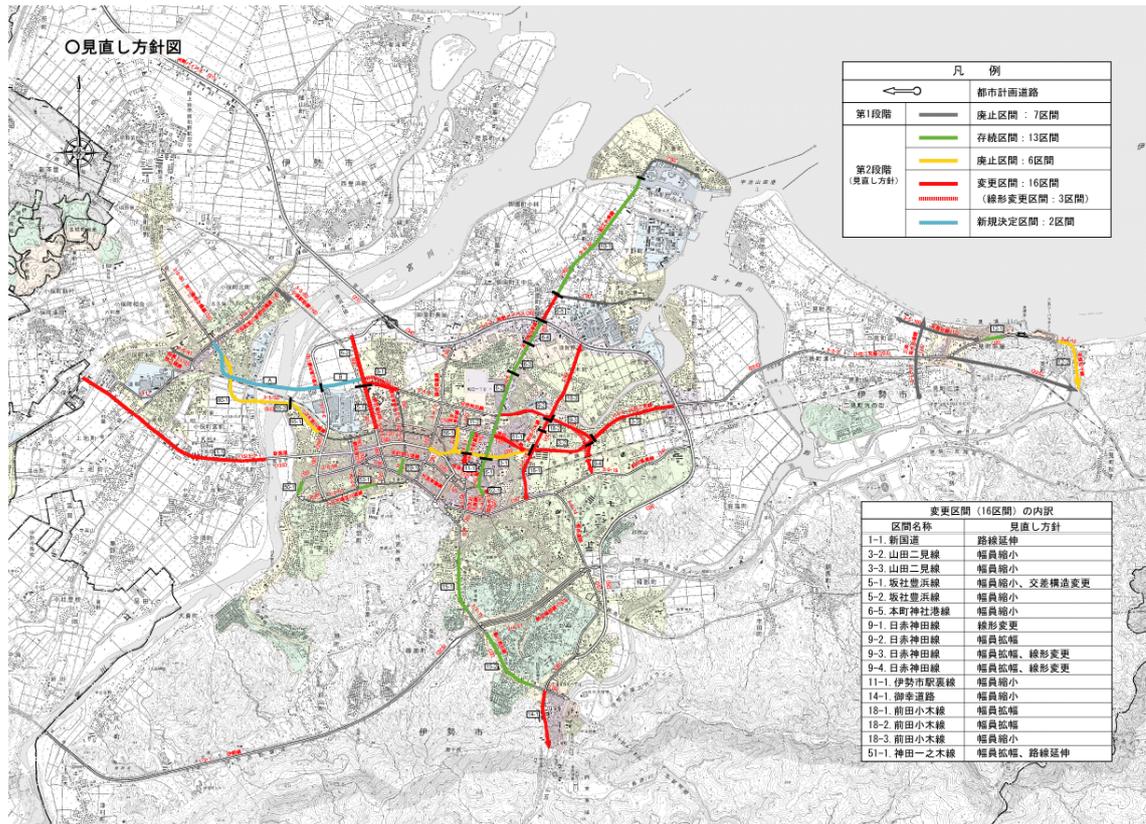
### ③都市計画道路の見直し方針の検討

将来交通量の推計や課題の整理をふまえ、見直し方針（変更、存続、新規決定、廃止）を作成した。

#### ○見直し方針

路線名称	区間番号	見直し方針	理由
3・2・1 新国道	1-1	路線延伸	・伊勢-松阪間を結ぶ広域幹線道路として決定され、現在も伊勢都市圏のネットワークを形成する役割を有するため必要性有り。 ・現在旧伊勢市と旧小俣町の行政界が路線の終点となっており、伊勢都市圏のネットワークを形成するため路線を延伸。
3・3・3 山田二見線	3-1	廃止	・伊勢-二見間を連絡する路線として決定されたが、その役割は(都)日赤神田線や(都)前田黒瀬線、及び当該区間の廃止に伴い延伸する(都)神田一之木線が担うため廃止。
	3-2	幅員縮小	・伊勢-二見間を連絡する路線として決定され、現在は当該区間周辺において市街化を促進する路線として必要性有り。 ・過大な計画幅員で決定しているため幅員を縮小。
	3-3	幅員縮小	・伊勢-二見間を連絡する路線として決定され、現在も地域交流軸として伊勢-二見間を連絡する役割を有するため必要性有り。 ・過大な計画幅員で決定しているため幅員を縮小。
3・3・5 坂社豊浜線	5-1	幅員縮小 交差構造変更	・南勢バイパスと市街地の円滑な交通の処理を図る路線として決定。現在は環状軸としての役割を担うため必要性有り。 ・近鉄との交差については沿道の土地利用の促進や宮町駅へのアクセス等から、平面交差が望ましいため交差構造を変更。 ・将来交通量をみると2車線で十分であるため車線数を減少し幅員も縮小。
	5-2	幅員縮小	・南勢バイパスと市街地の円滑な交通の処理を図る路線として決定。現在は区間5-2との連続性を考慮し必要性有り。 ・将来交通量をみると2車線で十分であるため車線数を減少し幅員も縮小。
3・4・6 本町神社港線	6-1	存続	・市街地と大湊を結ぶ路線として決定。現在も市を南北に連絡する市街地形成軸としての役割を有する路線であり、適正な計画幅員であるため存続。
	6-2	存続	・市街地と大湊を結ぶ路線として決定。現在も市を南北に連絡する市街地形成軸としての役割を有する路線であり、適正な計画幅員であるため存続。
	6-3	存続	・市街地と大湊を結ぶ路線として決定。現在も市を南北に連絡する市街地形成軸としての役割を有する路線であり、適正な計画幅員であるため存続。
	6-4	存続	・市街地と大湊を結ぶ路線として決定。現在も市を南北に連絡する市街地形成軸としての役割を有する路線であり、適正な計画幅員であるため存続。
	6-5	幅員縮小	・市街地と大湊を結ぶ路線として決定。現在も市を南北に連絡する市街地形成軸としての役割を有するため必要性有り。 ・過大な計画幅員で決定しているため幅員を縮小。
3・4・9 日赤神田線	9-1	線形変更	・日赤と倉田山を結ぶ路線として決定。現在も環状軸としての役割を有するため必要性有り。 ・横浜ゴム北側道路と接続し、一路線として連続性を保つため線形を変更。
	9-2	幅員拡幅	・日赤と倉田山を結ぶ路線として決定。現在も環状軸としての役割を有するため必要性有り。 ・過小な計画幅員で決定しているため、既に整備済みの区間(八間道路～勢田川)を含めて幅員を拡幅。
	9-3	幅員拡幅 線形変更	・日赤と倉田山を結ぶ路線として決定。現在も環状軸としての役割を有するため必要性有り。 ・過小な計画幅員で決定しているため幅員を拡幅。 ・山田二見線の幹線的な役割が低下するため、当該路線を主とした線形に変更(交差位置を変更)。
	9-4	幅員拡幅 線形変更	・日赤と倉田山を結ぶ路線として決定。現在も環状軸としての役割を有するため必要性有り。 ・過小な計画幅員で決定しているため幅員を拡幅。 ・山田二見線の幹線的な役割が低下するため、当該路線を主とした線形に変更(交差位置を変更)。
3・4・10 船江大湊港線	10-1	存続	・市街地と大湊を連絡する路線として決定。現在も同様の機能を有し適切な幅員であるため存続。
3・4・11 伊勢市駅裏線	11-1	幅員縮小	・伊勢市駅北口の円滑な交通の処理を図るため決定。現在も伊勢市駅北口へのアクセス道として必要性有り。 ・過大な計画幅員で決定しているため、区間11-2と連続性を考慮し幅員を縮小。
	11-2	存続	・伊勢市駅北口の交通の円滑な処理を図るため決定。現在も伊勢市駅北口へアクセスする役割を有する路線であり、適正な計画幅員であるため存続。
3・4・12 茶屋松下線	12-1	存続	・地域内や観光交通を処理する路線として決定。現在も同様の機能を有するため必要性有り。 ・片側歩道でよく、幅員の変更はないため存続。
	12-2	廃止	・地域内交通及び観光交通を処理する路線として決定。山田二見線(終点付近)が廃止されるとネットワークを形成しなくなるため、拠点となる二見プラザまでを連絡する路線とし、当該区間を廃止。
3・5・14 御幸道路	14-1	幅員縮小	・内宮前の観光交通等の円滑な処理を図る路線として決定。現在も同様の機能を有するため必要性有り。 ・過大な計画幅員で決定しているため幅員縮小の方針とする。
3・3・15 豊川浦田線	15-1	存続	・主として外宮、内宮を結ぶ観光交通を処理する路線として決定。現在も同様の機能を有する路線であり、適正な計画幅員であるため存続。
	15-2	存続	・主として外宮、内宮を結ぶ観光交通を処理する路線として決定。現在も同様の機能を有する路線であり、適正な計画幅員であるため存続。
3・5・18 前田小木線	18-1	幅員拡幅	・市街地と南勢バイパスを結び円滑な交通を処理する路線として決定。現在も同様の機能を有するため必要性有り。 ・過小な計画幅員で決定しているため幅員を拡幅する。
	18-2	幅員拡幅	・市街地と南勢バイパスを結び円滑な交通を処理する路線として決定。現在も同様の機能を有するため必要性有り。 ・過小な計画幅員で決定しているため幅員を拡幅する。
	18-3	幅員縮小	・市街地と南勢バイパスを結び円滑な交通を処理する路線として決定。現在も同様の機能を有するため必要性有り。 ・過大な計画幅員で決定しているため幅員を縮小する。
3・5・50 本町宮川堤線	50-1	存続	・市街地と宮川堤を連絡する路線として決定。現在も同様の機能を有する路線であり、接続する道路(既に整備済み)との連続性を考慮し存続。
3・5・51 神田一之木線	51-1	幅員拡幅 路線延伸	・市街地を東西に結ぶ補助幹線道路として必要性有り。 ・過小な計画幅員で決定しているため、既に整備済みとなっている(都)本町神社港線から当該区間までを含め幅員を拡幅。 ・山田二見線の廃止に伴いネットワーク形成を維持するため(都)前田小木線まで路線を延伸。
3・3・52 岡本吹上線	52-1	存続	・宇治山田駅前で円滑に交通を処理する路線として決定。現在も同様の機能を有するため存続。
3・3・53 八日市場宮川堤線	53-1	存続	・市街地と宮川堤を結ぶ補助幹線道路として必要性を有する路線であり、接続する路線(既に整備済み)との連続性を考慮し存続。
3・5・55 一之木宮川橋線	55-1	廃止	・市街地と小俣を連絡する路線として決定。現在は地域交流軸として同様の機能を有する路線を別の位置に決定するため廃止。
	55-2	廃止	・市街地と小俣を連絡する路線として決定。現在は地域交流軸として同様の機能を有する路線を別の位置に決定するため廃止。
3・5・56 宮後東紡線	56-1	廃止	・南北に連絡する路線として、既に整備済みの(都)藤社御園線、概成済の(都)本町神社港線が役割を担っているため廃止。
3・5・59 八日市場高向線	59-1	存続	・沿道の市街化を図るため必要な路線である。接続する路線(既に整備済み)との連続性を考慮し存続。
3・5・80 宮川橋相合橋線	80-1	廃止	・市街地と小俣を連絡する路線として決定。現在は地域交流軸として同様の機能を有する路線を別の位置に決定するため廃止。
A 地域交流軸	A	新規決定	・伊勢と小俣を連絡する地域交流軸としての役割を有する路線として新規決定。
B 横浜ゴム北側道路	B	新規決定	・伊勢と小俣を連絡する地域交流軸としての役割を有する路線として新規決定。

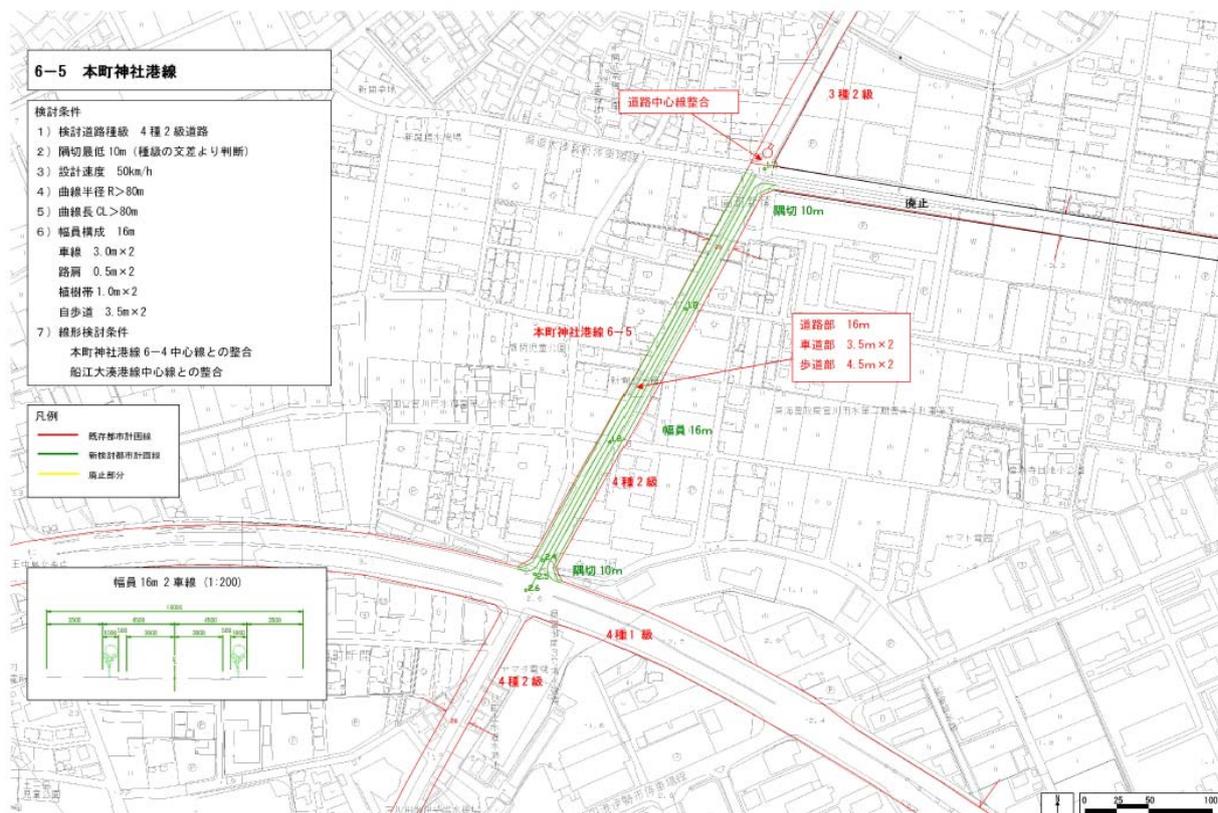
# ○見直し方針図



#### ④道路線形の検討

見直し方針において、変更、新規決定が必要な区間について、条件を整理し、必要な計画幅員の整理、計画線形の検討を行った。また、鉄道交差及び河川交差等立体交差を有する区間については縦断線形の検討を、交差点については交差形態の検討を行った。

#### ○道路線形及び計画幅員の検討（一例）



#### ④都市計画決定に必要な図面の作成

見直し方針及び道路線形の検討をふまえ、都市計画決定に必要な図面（計画図等）を作成した。また、当市で利用しているGISシステム「ArcView3.2」上にて閲覧できるように、都市計画道路 SAHPE データを修正・作成した。

## ⑤道路整備プログラム作成の考え方の整理

都市計画道路の効率的な事業実施に向けて策定する道路整備プログラムについて、先進事例のとりまとめや評価指標の整理などの検討を行った。

### ○評価指標

評価の視点	評価指標	評価基準
費用対効果	①費用便益比	費用便益分析により路線・区間毎の整備効果を表現
幹線性の高さ	②幹線性の高さ	主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路により分類
都市構造上の位置付け	③都市・地域核の連絡を強化する道路	市都市マスで地域交流軸の位置付けがある道路
	④環状軸を形成する道路	市都市マスで環状軸の位置付けがある道路
	⑤商業・業務地区の活動の中心となる道路	市都市マスで位置付ける都市核・地域核の骨格となる道路
バス走行環境の強化	⑥バス路線となる道路	バス路線となっている道路
防災機能の強化	⑦延焼遅延機能を持つ道路	幅員 15m以上の道路
	⑧緊急輸送道路	県及び市で位置付けられる緊急輸送道路
歩行者・自転車交通機能の強化	⑨歩行者・自転車交通量が多く見込まれる道路	市のデータ等をもとに設定
渋滞の緩和	⑩混雑している道路	平成17年度道路交通センサスの混雑度が1以上の道路
	⑪混雑している道路に平行する道路（バイパスなど）	上記混雑している道路から1km以内の平行する道路
観光交通への対応	⑫入込み客の多い観光地・観光施設へのアクセス道路	観光拠点である外宮・内宮・二見浦へアクセスする道路、及び宇治地区については交通分散を図る道路