

国道23号における迅速な交通流対策について

竹下康則¹・伊藤秀則²

¹中部地方整備局 企画部 (〒460-8514 名古屋市中区三の丸2-5-1)

²中部地方整備局 紀勢国道事務所 調査設計課 (〒515-0005 松阪市鎌田町144-6)

国道23号の伊勢神宮前(内宮前)は、内宮前の駐車場待ちの車両による渋滞が、連休などの観光シーズンのみならず通常の休日においても発生し、交通の円滑性及び安全性が確保されていない状況であった。一方、平成25年の「式年遷宮」に向けて来訪者の増加が見込まれるため、早期に交通流対策が求められていた。

ここでは、短期間で交通流対策が実施できたこと及び対策効果(中間)について、報告するものである。

キーワード 国道23号、交通流対策、早期対策完了、地元説明会

1. はじめに

国道23号の宇治浦田町交差点から内宮前(国道23号終点)間は、伊勢神宮(内宮)へのアクセスの最終区間(延長700m)であり、直近に内宮前駐車場があるものの容量は300台と少なく、内宮前駐車場に入れなかった車両は、約800m離れた浦田駐車場(駐車容量1500台)の利用となる。

来訪者は三重県外からも多く、県外の来訪者は、主に伊勢自動車道の伊勢西ICもしくは伊勢ICを利用し、県内の来訪者は主に国道23号の利用状況となっている。

当該区間は、これら来訪者の内宮前駐車場への流入交通、公共交通・生活交通の車両が混在し、特に休日は、渋滞と危険交通(対向車線にはみ出して通行等)が生じ、交通の円滑性及び安全性が確保されていない状況となっていた。

一方、伊勢神宮では平成25年に20年に一度の大祭「式年遷宮」が行われる予定であり、平成25年の年間来訪者数は、平成20年度の約1.3倍にあたる1000万人が見込まれている。

「式年遷宮」に向け平成17年から諸祭が進行中であり、来訪者数は年々増加していることから、早期に交通流対策が求められていた。

そこで、各関係機関と協働で対策を検討し、交通流対策として国道23号の3車線化の社会実験を実施した。

ここでは、短期間で対策が実現できたこと及び対策効果(中間)について、報告するものである。



図-1 伊勢神宮(内宮)周辺の位置図

2. 交通状況と課題

(1) 国道23号の交通状況

国道23号は、宇治浦田町交差点以北は4車線以上であるが、宇治浦田町交差点～内宮前の区間は2車線であり、中央帯にゼブラが施されている。

内宮前には、来訪車両や観光バス、路線バスやタクシーの公共交通、業務車両や沿道住民の生活交通が集中することから、観光シーズンのみならず通常の休日においても、2車線区間では著しい渋滞が発生しており、当該区間の渋滞の通過には

1時間程度を要することもありたびたび見受けられた。

このような渋滞状況から、バス・タクシーの運行は、苦肉の策として、当該区間の両端に人員を配置し、トランシーバーにて交通状況を確認し、安全面に配慮しながら中央帯のゼブラを利用して、渋滞を回避（図-2）していた。

沿道住民や営業者は、国道23号が渋滞状況の中で、車両の出入を行うこととなり、安全性が確保されているとは言い難い状況であると共に、日常的に渋滞に遭遇せざるをえない状況であった。



図-2 渋滞と危険交通の状況

(2) 国道23号の交通課題

伊勢神宮では、平成25年に行われる「式年遷宮」に向け来訪者が増加傾向にあり、今後、さらなる交通渋滞の悪化も想定され、来訪車両や観光バス、路線バスやタクシーの公共交通、業務車両や沿道住民の生活交通を分離し、円滑な交通流と安全性を確保する必要があった。

3. 対策実施までの流れ及び具体の対策内容

(1) 対策実施までの流れ

関係機関がそれぞれ問題意識を有する中、平成21年には、宇治橋が1月末で渡り納めとなり、秋に渡始式が開催されるなど、年末から更なる来訪者の増加が想定される状況で、このままでは平成21年よりさらに厳しい状況になる恐れが生じ、「今なんとかしなければ」という危機感が関係機関の間で高まった。

そのため、平成20年11月21日に関係機関（伊勢警察署、国土交通省、三重県、伊勢市）が集まり協議調整（表-1）を行い、2車線区間を3車線化し、その対策を1年間の社会実験として実施することとした。

関係機関は、各々機関内の調整（表-2）を進め、平成20年12月3日に伊勢市及び周辺自治体・

三重県・各道路管理者・交通管理者・各観光協会・地元代表者・各公共交通事業者等で構成する「伊勢地域観光交通対策協議会」（会長：伊勢市長）を開催し、3車線化の交通流対策を承認、平成20年12月7日に地元説明会を開催し地元と合意形成を経て、平成20年12月19日に対策工事を完了した。

表-1 協議調整内容

	内 容
対策目的	・当該区間の渋滞緩和により、公共交通機関（バス・タクシー）や沿道住民の円滑性・安全性の確保
対策の実施方針	・早期対策完了による早期効果発現を目指す ・現道幅員内で軽微な工事（路面標示工事）による対策 ・社会実験として1年間の実施（年間を通して状況を確認し、改善策等の検討を実施） ・実験期間中に問題が生じた際や改善案が発議された時には即時対応
対策内容	・3車線化の区間設定、幅員構成、路面標示の内容・位置、案内看板の内容・設置位置、施工・設置者及び費用負担等

表-2 各関係機関の機関内調整

	検討主体機関	調整対象機関	調整内容
警察	伊勢警察署	県警本部	本部の承認とりつけ
国土交通省	紀勢国道事務所（業務発注）	三重河川国道事務所（管理）	工事対応・効果計測及び費用負担
三重県	伊勢県民センター	三重県庁、伊勢建設事務所	県その他機関の承認とりつけ
伊勢市	伊勢市交通政策課	協議会、沿道住民等	協議会の開催・承認の手続き、地元説明会の準備、案内看板の費用負担

(2) 具体の対策内容

a) 3車線化の区間設定

今回は社会実験で早期の効果求めたため、宇治浦田町交差点の改良を伴わない位置から内宮前までの約700mを3車線化の区間に設定した。

b) 幅員構成（図-3）

現況車道部幅員10.0mで2車線運用のものを、現況車道部幅員内で路肩の縮小と中央帯のゼブラを削除することで、3車線化運用とした。

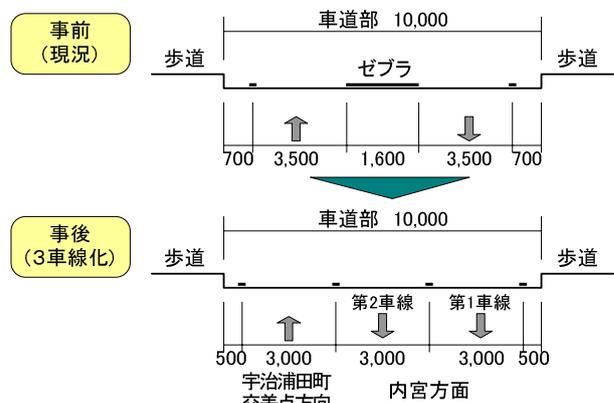


図-3 事前事後の幅員構成

c) 路面標示 (図-4)

3車線のうち内宮方面を2車線で運用し、路線バス停留所やバスターミナルが第1車線側にあることから、沿道住宅や店舗への出入りを確保する必要があることから、第1車線をバス・タクシー及び沿道住民等の通行帯、第2車線を内宮への来訪者の通行帯とした。

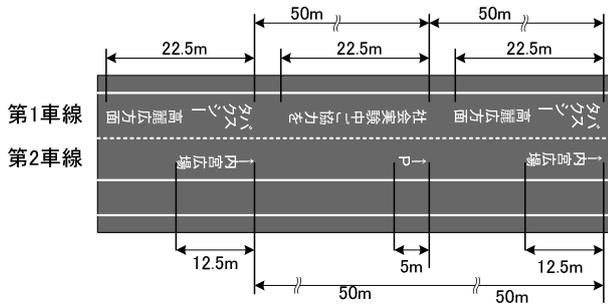


図-4 路面標示

d) 案内看板 (図-5)

案内看板の地色は黄色とし、走行中の車両から見ても目立つよう配慮した。



図-5 案内看板

表-3 効果計測項目、調査実施日時

調査項目	調査日時	
	事前	事後
交通実態調査	交通量調査(駐車場利用台数調査) H.20.12.13(土) 8時~17時	H.21.2.14(土) 8時~17時
	渋滞長・通過時間調査 H.20.12.7(日) 8時~17時	H.21.3.1(日) 8時~17時
ヒアリング調査	バス・タクシー会社、地元住民代表へのヒアリング -	◆バス・タクシー会社 H.21.2.27(金) ◆地元住民代表 H.21.2.23(月)

注) 工事はH20.12.15(月)の週に完了

(2) 対策の効果 (中間報告)

a) 交通状況に関する効果

渋滞長は、交通量が600台/9時間の増加にもかかわらず、ほとんど変化しなかった。ただし、通過時間は交通量の増加も影響し、最大28分から37分に増加した。

第1車線の渋滞長はほぼ0mであり、公共交通や生活交通の円滑性が大きく向上した。

なお、来訪者の車両は、渋滞が発生すると第2車線に並び、車線が概ね守られている状況より、バス・タクシー等がスムーズに運行できていることが確認できた。

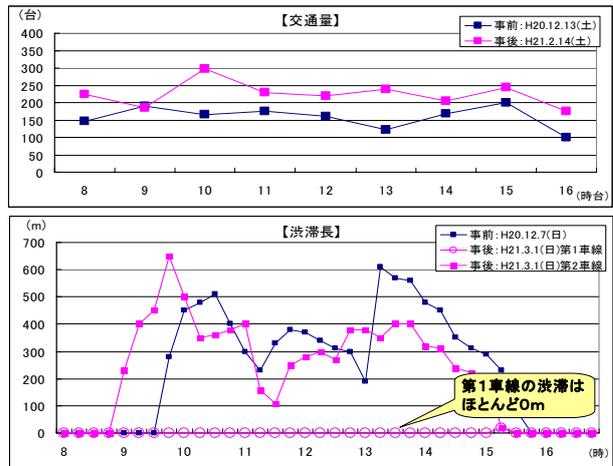


図-6 事前事後の交通量、渋滞長調査結果

4. 対策の効果

(1) 効果計測項目

効果計測項目は表-3に示すとおりであり、交通量については、内宮前駐車場入口付近、渋滞長・通過時間については、内宮前駐車場を起点として国道23号の宇治浦田町交差点方面への渋滞延伸に関して調査を実施した。また、3車線化後の定性的な状況把握及び問題点・改善点の把握を目的として、ヒアリング調査を実施した。ヒアリング項目は、渋滞の視点、安全の視点について改善された点、改善すべき点及び自由意見とした。



図-7 車線が守られている状況、タクシー走行状況

b) 意識に関する効果

ヒアリング結果は、「以前と比べて渋滞にあまり遭遇することなく通行できるようになった」など、総論的には成功であるという評価をいただいた。

しかし、各論では改善すべき点がいくつかあるという意見・要望（表-4）をいただいた。

表-4 3車線化に対する主な意見・要望

	主な意見・要望
バス・タクシー会社	<ul style="list-style-type: none"> 宇治浦田町交差点の流出部が片側2車線となっていないので交差点手前で渋滞する。宇治浦田町交差点直後から3車線化してほしい。 渋滞時、横断歩道の視認性が悪いので車両停車禁止エリアを拡大し、視認性を確保してほしい。 第1車線のバス、タクシー等のレーンをカラー舗装にするなど、分かりやすくしてほしい。
地域住民代表	<ul style="list-style-type: none"> 観光バスは第2車線を通行させてほしい。 伊勢西、伊勢ICを降りたあたりから、ドライバーに宇治浦田町交差点以南の渋滞情報を提供してほしい。 本格実施時にはオーバーヘッドの標識を設置して車線区分をわかりやすくしてほしい。

5. 今後の取り組み、方向性

今後、ヒアリングより得られた意見・要望と平成21年度に予定しているヒアリング調査の結果等を基に、改善策について検討を行う予定である。

これらのうち、社会実験期間内に実施できる対策については、早期着手していく所存である。

また、本格実施に向けた代表的な改善策（案）について表-5に示す。

表-5 代表的な改善策（案）

施策名	施策内容、期待される効果	今後の取組方針
通行区分の明確化	車線区分を明確にするためのカラー舗装等の施工、オーバーヘッドの通行区分標識の設置等を行い、通行区分のより一層の明確化を目指す。	道路管理者、交通管理者と協議を実施
駐車待ち所要時間情報提供	宇治浦田町交差点の手前から駐車待ちの所要時間情報を提供し、宇治浦田町交差点以南への進入抑制及び浦田駐車場等への誘導を目指す。	道路管理者、交通管理者と協議を実施

これらの改善策（案）についても、協議会や関係機関と協働にて検討し、早期着手を目指していく所存である。

このうち、「駐車待ち所要時間情報提供」については、今後の取組内容が広範となることから、以下に施策の主旨・内容を補足する。

前述の通り、今回の対策区間の延長は約700mであるが、内宮前駐車場が満車となった後の駐車待ちは依然として通過に1時間程度を要している。この点は3車線化前後で大きな変化は無く、特に初めての来訪者にとっては想像以上の所要時間である。このことは、事前に内宮前駐車場・浦

田駐車場のどちらを利用するか選択できる情報提供が必要であることを示唆している。したがって、宇治浦田交差点以南への流入抑制のため、内宮周辺への主要なアクセス道路である国道23号と御木本道路において、内宮前駐車場までの所要時間情報を提供（図-8）し、これを周知するとともに、ホームページ等で浦田駐車場等の位置・駐車台数等を広報・周知することが必要と考える。さらには、正月時期等に実施しているP&B R等との連携を図り、より良い総合交通体系を構築していくことが望ましい。

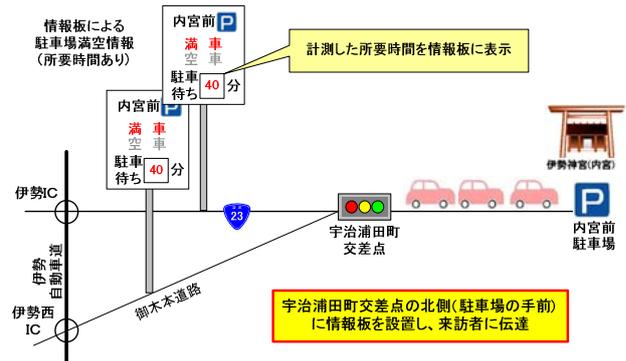


図-8 駐車待ちの所要時間情報提供のイメージ

6. 結び

今回、交通流対策の対策検討開始から対策完了まで概ね1ヶ月で実施することができた。その成功要因としては、もともと伊勢神宮を中心とする伊勢地域観光交通対策協議会が存在し、関係機関が協働で検討する土壌があったことが挙げられる。

沿道住民、バス・タクシー交通事業者、警察、地元自治体、道路管理者等の関係者が、平成25年の式年遷宮に向け、「今やらねば」との共通認識に立てたことが大きな推進力となったと考える。

当該地域は、平成25年に「式年遷宮」という一大イベントがあり、関係機関が共通認識に立ち易い地域であるが、他の地域においても、関係機関が「今やらねば」との共通認識に立てるよう、積極的な意見交換等、コミュニケーションを図っていくことが重要であると考えます。

謝辞：国道23号の交通流対策の実施及び対策効果の取りまとめにあたり、三重河川国道事務所、伊勢市をはじめ伊勢地域観光交通対策協議会の委員各位ならびに関係者の方々に大変ご協力を頂きました事をここに記し、深く感謝の意を表します。