

1 調査名称：伊勢市道路整備プログラム案作成業務

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22年度

5 調査概要：

伊勢市では、戦災復興事業等による市中心部の整備や市街地の拡大、自動車交通量の増加とともに幹線道路の整備・改良を行ってきた。しかしながら、いまだ未整備の道路が数多く、市内の一部では、交通事故や渋滞が発生している。また、人口減少や少子高齢化の進展等社会情勢の変化に伴い財政状況が厳しくなるなか、選択と集中による効率的・効果的な道路整備が求められている。

このため、都市計画道路を含めた当市内の幹線道路について、効率的・効果的な道路整備を推進するため、道路整備の優先性を整理する伊勢市道路整備プログラム案を作成するものである。なお、本成果は22年度末時点での成果であり、これをもとに関係機関との調整、パブリックコメントの実施等により最終的には一部修正を行っている。

I 調査概要

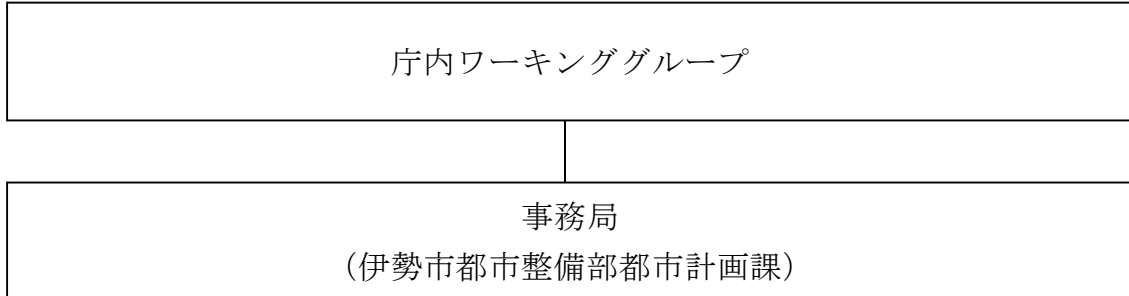
1 調査名：伊勢市道路整備プログラム案作成業務

2 報告書目次

1. 調査の目的
 1. 調査の目的
 2. 調査のフロー
2. 将来交通量推計
 1. 将来道路網の設定
 2. 将来交通量推計
3. 道路機能の明確化
 1. 整備優先性を設定する対象路線・区間の抽出
 2. 道路機能の分類検討
 3. 道路機能の明確化
4. 整備優先性の設定
 1. 交通要因による評価
 - (1) 道路整備に要する事業費の算出
 - (2) 道路整備に要する事業期間の設定
 - (3) 便益算定対象エリアの設定
 - (4) 費用便益分析
 2. 道路機能からの評価
 - (1) 評価の手法
 - (2) 評価結果
 3. 上位・関連計画からの評価
 4. 総合評価
 - (1) 総合評価方法の設定
 - (2) 総合評価
5. 早期事業化路線・区間の選定
 1. 事業化の可能性
 - (1) 財政フレームの考え方

- (2) 歳入・歳出の予測
- (3) 道路事業費（投資可能額）の予測
- (4) 道路整備事業費と投資可能額との比較
- 2. 早期事業化路線・区間の設定
 - (1) 投資可能額（推計値）に関する状況
 - (2) 早期事業化路線・区間の設定
- 6. 生活道路の整備方針
 - 1. 整備優先性の評価方法・基準の設定
 - (1) 評価方法の設定
 - (2) 評価基準の設定
 - 2. 整備水準の設定
 - (1) 主要区画道路
 - (2) 区画道路
 - (3) 歩道等の設置基準
 - (4) 生活道路の標準断面

3 調査体制：



II 調査成果

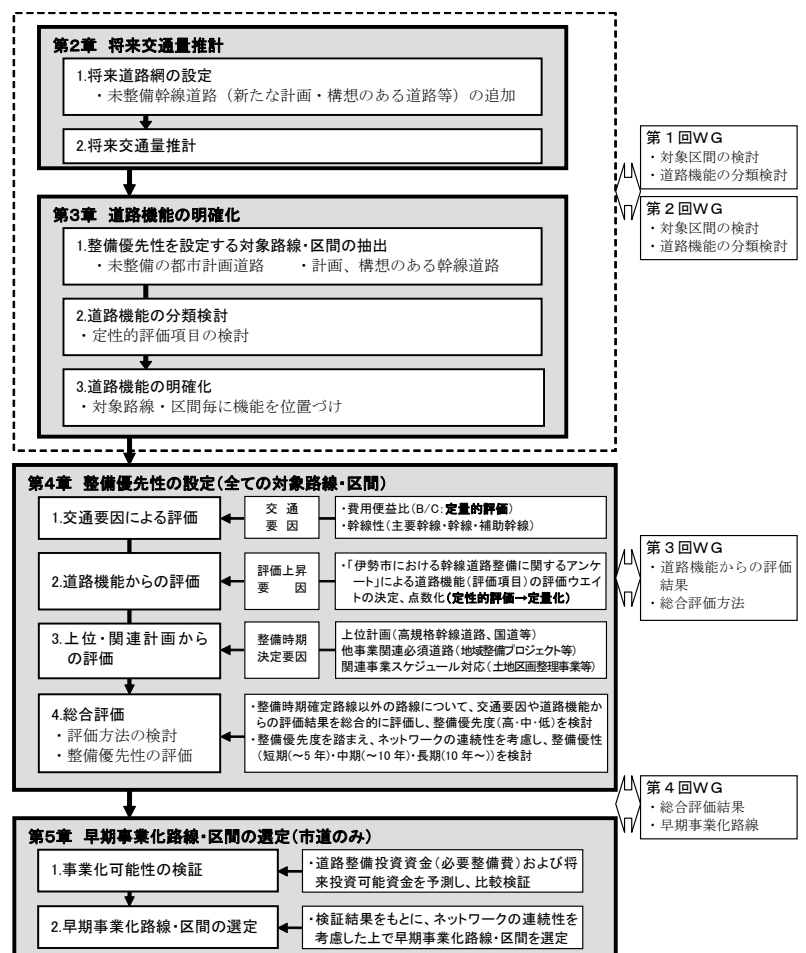
1 調査目的

伊勢市では、戦災復興事業等による市中心部の整備や市街地の拡大、自動車交通量の増加とともに幹線道路の整備・改良を行ってきた。しかしながら、いまだ未整備の道路が数多く、市内の一部では、交通事故や渋滞が発生している。また、人口減少や少子高齢化の進展等社会情勢の変化に伴い財政状況が厳しくなるなか、選択と集中による効率的・効果的な道路整備が求められている。

このため、都市計画道路を含めた当市内の幹線道路について、効率的・効果的な道路整備を推進するため、道路整備の優先性を整理する伊勢市道路整備プログラム案を作成するものである。

2 調査フロー

調査のフローを示す。調査にあたっては、関係各課の担当者によって構成されるWG（ワーキンググループ）において、各項目について精査し検討を進めた。また、本市全体で見た場合の整備優先性を検討するため、県道等の市道以外の路線・区間もあわせて評価を行うものとした。なお、早期事業化路線の検討においては、本市の財政状況を加味した検討を行うため、市道のみを対象としている。



3 調査圏域図



図-調査圏域（伊勢市）

4 調査成果

1. 将来交通量推計

平成21年度の業務委託（伊勢市都市計画道路見直し調査検討業務）で作成した将来交通量推計結果を基に、将来道路網に追加すべき路線等の整理を行い、交通量推計を実施した。その結果は以下の通りである。

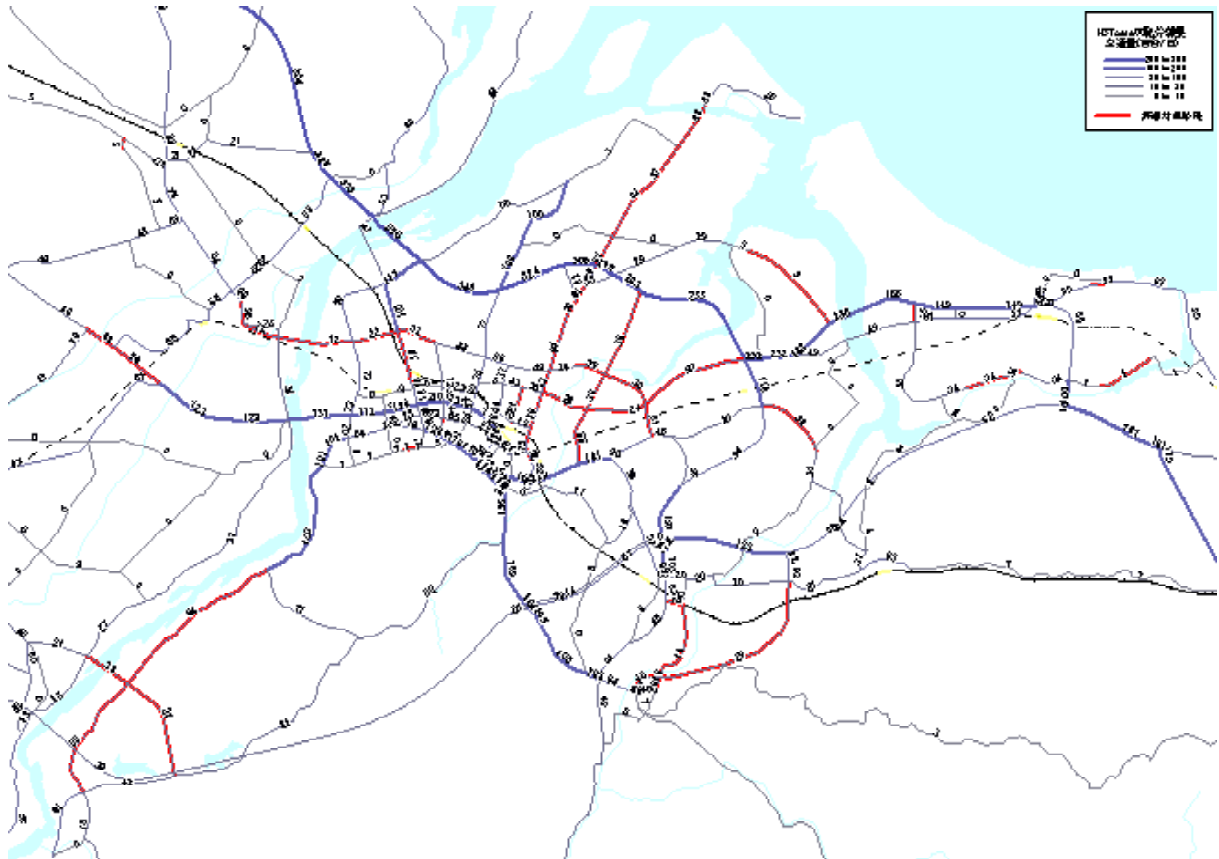


図-将来交通量推計結果

3. 整備優先性の設定

対象路線・区間の整備優先性を設定するために、交通要因や道路機能からの評価を行い、その結果を踏まえた総合評価により整備優先度を設定した。

(1) 交通要因による評価

経済的な整備効果の大きさを把握するため、「費用便益分析マニュアル」(H20.11)に基づき、費用便益分析を行った。

(2) 道路機能からの評価

道路機能からの評価では、各評価項目の重み付け(得点)をAHP(階層分析法: Analytic Hierarchy Process)手法によって行い、対象路線・区間の得点の合計を算出した。

表-道路機能の評価結果

番号	現道名称	計画・構想がある道路	得点										得点計	順位	
			10.1	9.2	8.6	12.5	9.4	8.8	8.1	9.7	6.4	10.7			6.4
			①歩行者自転車通行	②公共交通通行	③自動車通行	④洪水緩和	⑤都市環状	⑥都市地域核連絡	⑦商業業務	⑧観光交流	⑨延滞遮断	⑩緊急輸送	⑪景観		
1-1	(主) 鳥羽松阪線	(都) 外宮度会橋線	○	○	○	○					○	○		57.5	3
3-1	(県) 伊勢二見線	(都) 山田二見線	○	○	○			○			○			43.1	14
3-2	(市) 国道42号	(都) 山田二見線	○	○	○			○		○				46.4	10
5-1	(主) 伊勢松阪線	(都) 坂社豊浜線	○	○	○					○	○			45.0	11
6-1	(県) 宇治山田港伊勢市停車場線	(都) 本町大湊線	○	○	○	○			○	○				54.9	6
6-2	(県) 宇治山田港伊勢市停車場線	(都) 本町大湊線	○	○	○	○			○	○				54.9	6
6-3	(県) 宇治山田港伊勢市停車場線	(都) 本町大湊線	○	○	○	○			○	○				54.9	6
6-4	(市) 御園8号線	(都) 本町大湊線	○	○	○	○			○	○				54.9	6
6-5	(市) 御園8号線	(都) 本町大湊線	○	○	○					○				34.3	24
6-6	(県) 大湊宮町停車場線	(都) 本町大湊線	○	○	○					○				34.3	24
9-1	-	(都) 高向神田線	○	○	○	○	○			○				56.2	4
9-2	-	(都) 高向神田線	○	○	○	○	○			○				34.5	21
9-3	-	(都) 高向神田線	○	○	○	○	○			○				34.5	21
9-4	(市) 神田久志本黒瀬線	(都) 高向神田線	○		○	○	○			○				34.5	21
11-1	-	(都) 伊勢市駅北口線	○	○	○					○				34.3	24
15-1	(主) 伊勢磯部線(外宮側)	(都) 豊川蒲田線	○	○	○		○			○	○	○		70.5	2
15-2	(主) 伊勢磯部線(内宮側)	(都) 豊川蒲田線	○	○	○	○	○			○	○	○		83.0	1
18-1	(県) 伊勢二見線	(都) 前田小木線	○		○	○								31.2	30
18-2	(県) 伊勢二見線	(都) 前田小木線	○		○	○								31.2	30
18-3	-	(都) 前田小木線	○		○	○				○				37.6	20
22-1	-	(都) 高向小俣線	○	○	○	○		○		○				55.6	5
50-1	(主) 伊勢南島線	(都) 本町宮川堤線	○	○	○	○				○	○			45.0	11
51-1	(市) 神田一之木線	(都) 一之木神田線	○	○	○					○	○			45.0	11
51-2	(市) 神田2号線	(都) 一之木神田線	○	○	○					○				34.3	24
52-1	(市) 岡本吹上線	(都) 岡本吹上線	○	○	○	○				○				34.3	24
53-1	(市) 八日市場宮川堤線	(都) 八日市場宮川堤線	○		○						○			29.4	35
59-1	(市) 八日市場高向線	(都) 八日市場高向線	○		○					○				25.1	36
101-1	(主) 伊勢南島線	-	○	○	○						○			38.6	17
101-2	(主) 伊勢南島線	-	○	○	○						○			38.6	17
101-3	(主) 伊勢南島線	-	○	○	○						○			38.6	17
102-1	-	(仮) 宮川架橋			○	○	○			○				40.2	15
102-2	-	(仮) 宮川架橋			○	○	○			○				40.2	15
103-1	-	-			○									8.6	38
104-1	(主) 鳥羽松阪線	-	○	○	○					○				34.3	24
105-1	-	-			○	○				○				30.8	32
106-1	-	(県) 館町通線(機部町)			○	○				○				30.8	32
107-1	-	-			○	○				○				30.8	32
108-1	(市) 小俣明野29号線	-			○									8.6	38
109-1	-	(県) 館町通線代替道路(龍海町)			○	○								21.1	37
110-1	-	(仮) 光の街-国道42号連絡道路			○									8.6	38
111-1	-	(仮) 二見ふるさと農道関係			○									8.6	38
111-2	-	(仮) 二見ふるさと農道関係			○									8.6	38
													平均	37.7	

(3) 総合評価

ここまでに整理してきた評価(交通要因による評価、道路機能からの評価)を総合的に考慮し、下図のような流れに従って道路の整備優先性を設定した。

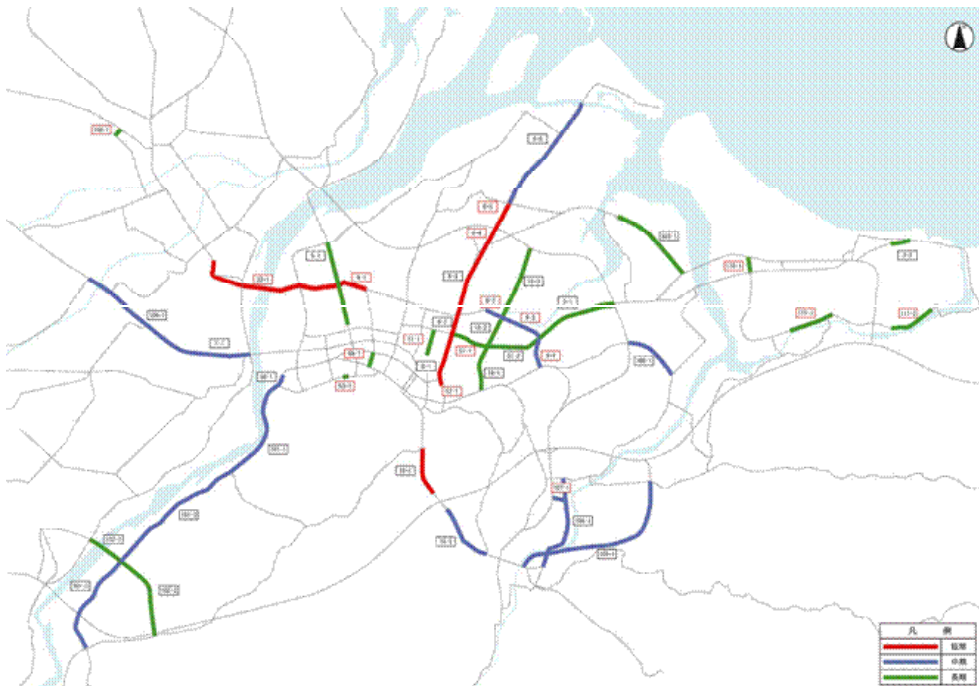
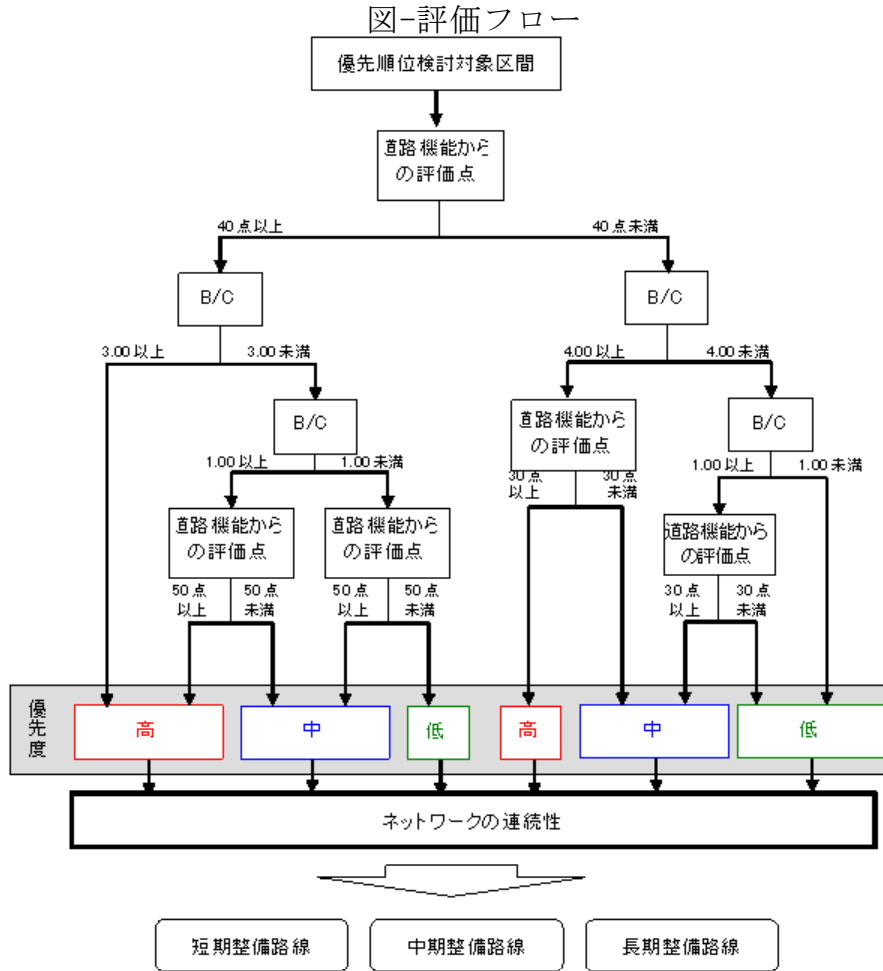


図-道路整備の優先性

4. 早期事業化路線の・区間の設定

ここまでの検討で整備優先性が短期・中期整備となった路線・区間のうち、他事業関連道路（県道）以外の道路について、早期事業化路線・区間の設定を行う。

(1) 投資可能額(推計値)に関する状況

投資可能額は、これまでのような右肩上がりの経済成長を望むことは難しい状況であり、さらに公共事業をめぐる環境はいつそう厳しさを増すと認識されるなかで、今後の社会情勢によって投資可能額は、大きく変動することが考えられる。

(2) 早期事業化路線・区間の設定

これまでに検討してきた「総合評価に基づく整備優先順位の設定」「事業化の可能性」と上述の投資可能額に関する状況を総合的に勘案し、今後の状況変化に柔軟に対応することとして、「総合評価に基づく整備優先順位の設定」において短期整備に位置付けられた路線・区間から、早期事業化路線・区間を定める。

短期整備に位置付けられた路線・区間は、基本的には優先的な整備を考えるが事業費が大きいことから、予算の道路投資への割り振りも含めて調整する必要がある。