

伊勢市道路整備プログラム

～都市計画道路を主とした市内幹線道路の整備方針～

令和4年3月

伊 勢 市

伊勢市道路整備プログラム

～都市計画道路を主とした市内幹線道路の整備方針～

目次

1.伊勢市道路整備プログラム策定の背景と目的	・・・1
2.都市計画道路の整備状況	・・・1
3.道路整備プログラム策定方針	・・・2
4.評価路線の抽出	・・・3
5.整備重要度の設定方法	・・・4
5-1.交通要因による評価	・・・4
5-2.道路機能からの評価	・・・5
5-3.市の重要施策からの評価	・・・5
5-4.整備重要度の設定フロー	・・・7
6.整備重要度の設定（総合評価）	・・・8
7.整備時期の設定（市道のみ）	・・・10

1. 伊勢市道路整備プログラム策定の背景と目的

当市では、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都市計画道路をはじめとした幹線道路の整備・改良を進めてきました。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ます。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ます。

このことから、都市計画道路を主とした市内の幹線道路の効率的・効果的な道路整備を推進するとともに、整備着手時期の目標を示すことにより計画的な土地利用を可能とするため、各路線の整備の重要度を整理し、当市が事業主体となる市道について、整備時期の目標を示す伊勢市道路整備プログラムを平成24年3月に策定しました。また、本プログラムで対象とする道路は、都市計画道路をはじめとした幹線道路であり、生活道路のような規模の小さい道路は含んでおりません。生活道路の整備については、別途、市民の皆様の要望等をうけて、整備を推進していきます。

なお、本プログラムの内容については社会経済情勢や事業の進捗状況等の変化を考慮し、策定後10年で見直しを行うこととします。

2. 都市計画道路の整備状況

当市では、市内全都市計画道路（未整備路線）の必要性について検証を行い、平成23年度には廃止や変更、平成25年度には一部変更を実施しています。これにより、市内幹線道路のうち都市計画道路の決定延長81.3km（29路線）、令和3年4月時点での整備済み延長は62.3km、整備率約76.6%となっています。自動車交通が中心的な交通手段となっている本市の現状からすれば十分の整備率とは言えません。なお、約1.4kmが現在整備中であり、これらの完成時には、整備済み延長は63.7km、整備率は約78.4%となります。

表-伊勢市内の都市計画道路の整備状況（令和3年4月現在）

路線数	29路線
総延長	81.3km
整備済み延長	62.3km
整備率	76.6%

※参考 全国の都市計画道路の整備率 66%（令和2年3月時点）
三重県内の都市計画道路の整備率 51%（令和2年3月時点）

一方、都市計画道路以外の都市内幹線道路については、伊勢志摩連絡道路や主要地方道鳥羽松阪線等が事業中であり、特に伊勢志摩連絡道路の供用時には、伊勢志摩地域の回遊性の向上が期待されます。

3. 道路整備プログラム策定方針

本プログラムでは、下記の策定方針に基づき、整備重要度及び整備時期を設定します。

●道路整備プログラム策定方針

①透明性の高い計画にします。

整備効果が高い路線や道路が有する機能の評価など、客観的な評価により幹線道路の整備重要度及び整備時期を設定します。

②上位計画との整合を図ります。

伊勢市の将来の都市づくりの方針を示す「伊勢市都市マスタープラン全体構想」と整合を図り、当該計画に軸として位置づける路線を整備重要度に反映します。

③市の重要施策の反映

当市で喫緊の課題となっている中心市街地へのアクセス性の向上や伊勢都市圏の幹線道路ネットワークの形成など道路整備にかかる重要施策について、整備重要度に反映します。

評価路線の抽出

●整備重要度の設定

評価
1

交通要因
費用便益比（B/C）による定量的評価

評価
2

道路機能要因
各路線が持つ機能を整理、定量化して評価

評価
3

重要施策要因
市の重要施策に関連する路線を評価

整備重要度（高・中・低）の設定

投資可能事業量
ネットワークの連続性

●整備時期の設定（市道のみ）

前期着手区間

着手検討区間

着手未定区間

図-道路整備プログラム作成フロー

4. 評価路線の抽出

本プログラムで対象とする路線は、事業中路線を除いた以下の路線です。

- ①未整備の都市計画道路（市道、県道）
 ②都市計画道路を補完する整備が必要な幹線道路（市道、県道）

表-評価路線

番号	路線名	略称	都市計画 決定	計画延長 (m)	計画幅員 (m)	現道名
1-1	(都) 外宮度会橋線	1-1外度	●	960	15	(県) 鳥羽松阪線
3-1	(都) 山田二見線	3-1山二	●	1,260	16	(県) 伊勢二見線
3-2	(都) 山田二見線	3-2山二	●	150	12	国道42号(県管理)
5-1	(都) 坂社豊浜線	5-1坂豊	●	1,170	22	(県) 伊勢松阪線
6-1	(都) 本町大湊線	6-1本大	●	770	16	(県) 宇治山田港伊勢市停車場線
6-2	(都) 本町大湊線	6-2本大	●	290	20	(県) 宇治山田港伊勢市停車場線
6-3	(都) 本町大湊線	6-3本大	●	1,020	20	(県) 宇治山田港伊勢市停車場線
6-4	(都) 本町大湊線	6-4本大	●	290	20	(市) 御歯8号線
6-5	(都) 本町大湊線	6-5本大	●	380	16	(市) 御歯8号線
6-6	(都) 本町大湊線	6-6本大	●	1,850	16	(県) 大湊宮町停車場線
9-1	(都) 高向神田線	9-1高神	●	560	16	—
9-2	(都) 高向神田線	9-2高神	●	400	16	—
9-3	(都) 高向神田線	9-3高神	●	330	16	—
9-4	(都) 高向神田線	9-4高神	●	580	16	—
9-5	(都) 高向神田線	9-5高神	●	390	16	(市) 神田久志本黒瀬線
11-1	(都) 伊勢市駅北口線	11-1伊北	●	400	16	—
15-1	(都) 豊川浦田線	15-1豊浦	●	840	22	(県) 伊勢磯部線
15-2	(都) 豊川浦田線	15-2豊浦	●	920	22	(県) 伊勢磯部線
18-1	(都) 前田小木線	18-1前小	●	660	12	(県) 伊勢二見線
18-2	(都) 前田小木線	18-2前小	●	450	12	(県) 伊勢二見線
18-3	(都) 前田小木線	18-3前小	●	1,040	16	—
50-1	(都) 本町宮川堤線	50-1本宮	●	224	15	(県) 伊勢南島線
51-1	(都) 一之木神田線	51-1一神	●	560	15	(市) 神田一之木線
51-2	(都) 一之木神田線	51-2一神	●	640	15	(市) 神久2号線
52-1	(都) 岡本吹上線	52-1岡吹	●	70	16	(市) 岡本吹上線
53-1	(都) 八日市場宮川堤線	53-1八宮	●	210	12	(市) 八日市場宮川堤線
59-1	(都) 八日市場高向線	59-1八高	●	190	16	(市) 八日市場高向線
101-1	(県) 伊勢南島線	101-1伊南		1,570	12	路線名と同じ
101-2	(県) 伊勢南島線	101-2伊南		2,110	12	路線名と同じ
101-3	(県) 伊勢南島線	101-3伊南		600	12	路線名と同じ
102-1	(仮) 大環状道路(架橋関連)	102-1大環		570	12	—
102-2	(仮) 大環状道路(架橋関連)	102-2大環		1,300	12	—
103-1	(県) 鳥羽松阪線	103-1鳥松		1,700	15	路線名と同じ
106-1	(仮) 鹿海線	106-1鹿海		900	10	—
107-1	(仮) 光の街連絡道路	107-1光街		200	10	—
108-1	(市) 三津光の街線	108-1三光		690	10	路線名と同じ
109-1	(市) 江1号線	109-1江一		740	10	路線名と同じ

(都)・・・都市計画道路
 (県)・・・都市計画道路以外の幹線県道
 (市)・・・都市計画道路以外の幹線市道
 ※計画幅員は、代表幅員である

5. 整備重要度の設定方法

道路整備の効果は、道路交通の円滑化だけでなく、都市の骨格形成や沿道立地の促進などの市街地形成、災害時の避難路としての機能及び延焼防止機能などの防災上の効果等、多岐にわたります。したがって、道路整備プログラムを策定するための路線・区間ごとの整備の重要度の設定には、これら全ての判断基準を客観的・合理的に判断する総合評価を行う必要があります。

総合評価の方法は、交通要因や道路が有する機能、市の重要施策から評価を行い、ネットワークの連続性を考慮した上で、その結果を踏まえた総合評価により整備重要度（高・中・低）を設定します。

そして、『7. 整備時期の設定』において、市が整備を行う市道については、整備重要度を踏まえ、市の財政を考慮した上で、各路線の整備時期の考え方を示します。

また、県道の整備時期については、三重県が平成23年6月に策定した『道路整備方針』において、3年間の「事業実施箇所」や「事業実施検討箇所」を示す『道路事業計画』を、毎年度、更新し公表することとされています。このため、本プログラムで位置づける整備重要度の高い県道について、今後、三重県と調整を図りながら、三重県の『道路事業計画』への位置づけを提案していきます。

5-1. 【評価1】交通要因による評価

各路線の経済的な整備効果の大きさを把握するため、費用便益（B/C）を算出し、3段階（A、B、C）で評価を行います。

表-評価の分類と定義

評 価	定 義
A	費用便益比（B/C）が3以上の区間
B	費用便益比（B/C）が1以上3未満の区間
C	費用便益比（B/C）が1未満の区間

※ ただし、ここで算出する費用便益は、事業費の算出や事業期間を一時的なルールの下で設定していることなどから、将来交通量や便益が全体的に低く算出されています。このため、あくまでも整備重要度の検討を行うための指標の1つとして考えるものとします。（事業実施時には、詳細な調査を行い、正確な費用便益比を算出することとなります）

5-2. 【評価2】道路機能からの評価

下記のいずれかの機能を有している路線や、複数の機能を有する路線は、整備重要度が高くなることとします。評価にあたっては、意見聴取により下記①～⑩の機能間の重み付け（点数化）を行い、それを基に各路線が有する①～⑩の点数の合計点を算出します。

表-機能分類と重み

機能分類 (第一階層)	機能分類 (第二階層)	各機能の重み (点) <small>(意見聴取により設定)</small>
通行機能	①歩行者自転車通行機能	15.8
	②公共交通通行機能	11.3
	③渋滞緩和機能	13.5
都市形成機能 <small>(都市構造上の位置づけ)</small>	④都市環状機能	8.0
	⑤主要拠点連絡機能	7.6
	⑥市街地の骨格形成機能	8.7
	⑦観光・交流拠点へのアクセス機能	7.7
空間機能 (防災/美観)	⑧延焼遮断機能	8.6
	⑨緊急輸送機能	12.2
	⑩景観機能	6.6
	合計	100.0

5-3. 【評価3】市の重要施策からの評価

当市の重要施策である中心市街地へのアクセス性の向上や、伊勢都市圏の幹線道路ネットワークの形成などにおいて、整備が必要な路線を整理します。

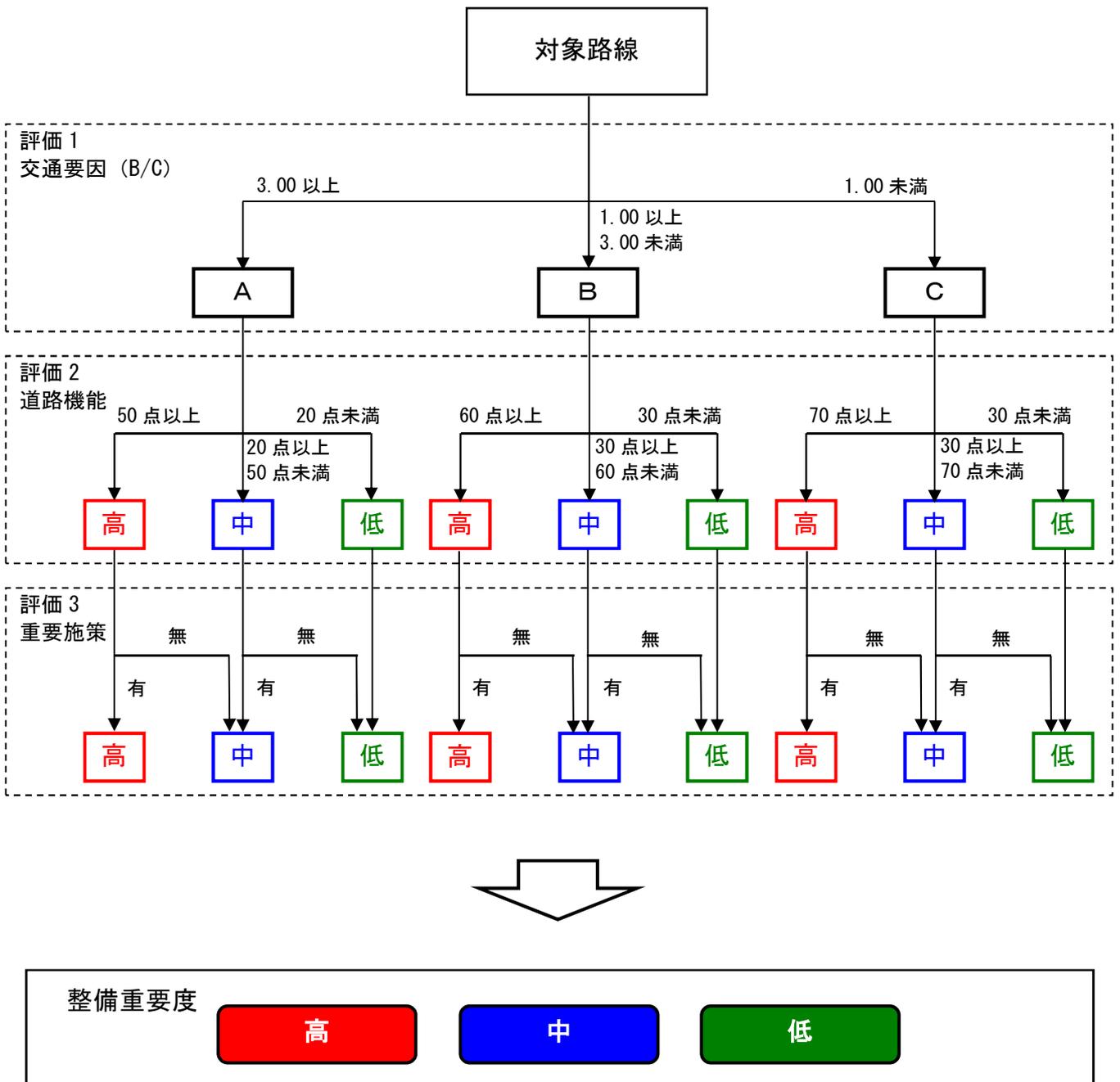
表-重要施策

重要施策
①伊勢都市圏の幹線道路ネットワークの形成 ・外環状道路（未供用区間）の整備 ・内環状道路（未供用区間）の整備
②防災拠点（倉田山公園）や伊勢赤十字病院へのアクセス性の向上 ・市街地の環状軸の整備 ・「本町大湊線（八間道路）」のバイパス道路の整備

5-4. 整備重要度の設定フロー

5-1～5-3の評価を踏まえ、総合的な評価として、下記のフローにより整備重要度を設定します。

図-整備重要度設定フロー



6. 整備重要度の設定（総合評価）

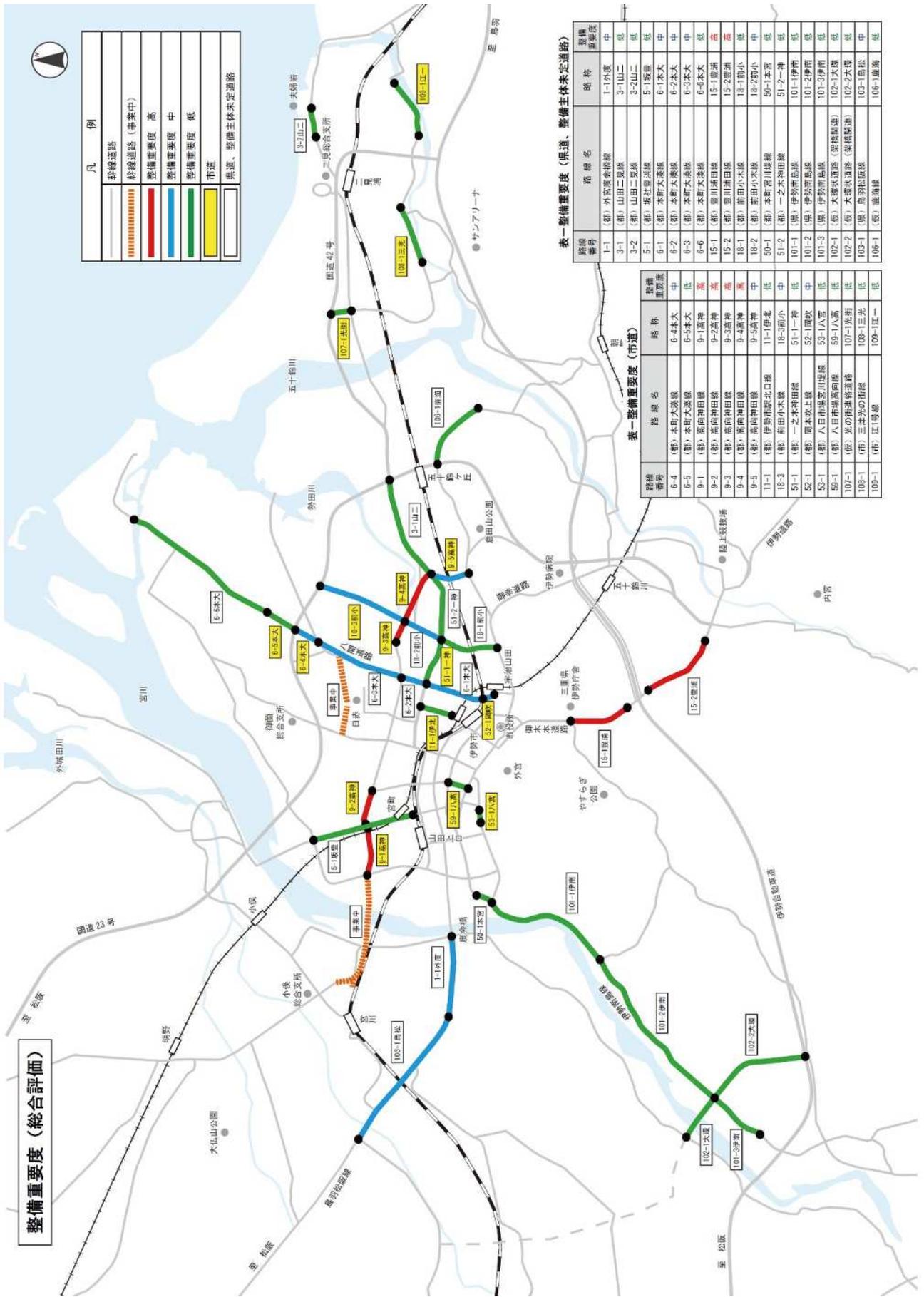
「整備重要度設定フロー」に基づき、設定した整備重要度は下表及び次頁の図のとおりです。

表-整備重要度（総合評価）

路線番号	路線名称	略称	総合評価
1-1	(都) 外宮度会橋線	1-1外度	中
3-1	(都) 山田二見線	3-1山二	低
3-2	(都) 山田二見線	3-2山二	低
5-1	(都) 坂社豊浜線	5-1坂豊	低
6-1	(都) 本町大湊線	6-1本大	中
6-2	(都) 本町大湊線	6-2本大	中
6-3	(都) 本町大湊線	6-3本大	中
6-4	(都) 本町大湊線	6-4本大	中
6-5	(都) 本町大湊線	6-5本大	低
6-6	(都) 本町大湊線	6-6本大	低
9-1	(都) 高向神田線	9-1高神	高
9-2	(都) 高向神田線	9-2高神	高
9-3	(都) 高向神田線	9-3高神	高
9-4	(都) 高向神田線	9-4高神	高
9-5	(都) 高向神田線	9-5高神	中
11-1	(都) 伊勢市駅北口線	11-1伊北	低
15-1	(都) 豊川浦田線	15-1豊浦	高
15-2	(都) 豊川浦田線	15-2豊浦	高
18-1	(都) 前田小木線	18-1前小	低
18-2	(都) 前田小木線	18-2前小	中
18-3	(都) 前田小木線	18-3前小	中
50-1	(都) 本町宮川堤線	50-1本宮	低
51-1	(都) 一之木神田線	51-1一神	低
51-2	(都) 一之木神田線	51-2一神	低
52-1	(都) 岡本吹上線	52-1岡吹	中
53-1	(都) 八日市場宮川堤線	53-1八宮	低
59-1	(都) 八日市場高向線	59-1八高	低
101-1	(県) 伊勢南島線	101-1伊南	低
101-2	(県) 伊勢南島線	101-2伊南	低
101-3	(県) 伊勢南島線	101-3伊南	低
102-1	(仮) 大環状道路（架橋関連）	102-1大環	低
102-2	(仮) 大環状道路（架橋関連）	102-2大環	低
103-1	(県) 鳥羽松阪線	103-1鳥松	中
106-1	(仮) 鹿海線	106-1鹿海	低
107-1	(仮) 光の街連絡道路	107-1光街	低
108-1	(市) 三津光の街線	108-1三光	低
109-1	(市) 江1号線	109-1江一	低

整備重要度（総合評価）

凡 例	
	幹線道路
	幹線道路（事業中）
	整備重要度 高
	整備重要度 中
	整備重要度 低
	市道
	県道、整備主体未定道路



表一 整備重要度（県道、整備主体未定道路）

路線番号	路線名	規格	整備重要度
1-1	(郡) 外宮宮会線	1-1規	中
3-1	(郡) 山田二宮線	3-1山二	低
3-2	(郡) 山田二宮線	3-2山二	低
5-1	(郡) 坂江宮浜線	5-1坂	低
6-1	(郡) 本町大洗線	6-1本大	中
6-2	(郡) 本町大洗線	6-2本大	中
6-3	(郡) 本町大洗線	6-3本大	中
6-4	(郡) 本町大洗線	6-4本大	中
6-5	(郡) 本町大洗線	6-5本大	中
6-6	(郡) 本町大洗線	6-6本大	低
15-1	(郡) 豊川浦田線	15-1豊	高
15-2	(郡) 豊川浦田線	15-2豊	高
18-1	(郡) 新田小本線	18-1新小	低
18-2	(郡) 新田小本線	18-2新小	中
50-1	(郡) 本町宮川堤線	50-1本宮	低
51-2	(郡) 一之木神田線	51-2一神	低
101-1	(県) 伊勢宮島線	101-1伊	低
101-2	(県) 伊勢宮島線	101-2伊	低
101-3	(県) 伊勢宮島線	101-3伊	低
102-1	(市) 本郷仕道線（新橋橋）	102-1本郷	低
102-2	(市) 大塚仕道線（津原橋）	102-2大塚	低
103-1	(市) 鳥羽仕道線	103-1鳥	中
100-1	(市) 鹿嶋線	100-1鹿	低

表二 整備重要度（市道）

路線番号	路線名	規格	整備重要度
6-4	(郡) 本町大洗線	6-4本大	中
6-5	(郡) 本町大洗線	6-5本大	低
9-1	(郡) 高向神田線	9-1高神	高
9-2	(郡) 高向神田線	9-2高神	高
9-3	(郡) 高向神田線	9-3高神	高
9-4	(郡) 高向神田線	9-4高神	中
9-5	(郡) 高向神田線	9-5高神	中
11-1	(郡) 伊勢市野北口線	11-1伊北	低
18-3	(郡) 新田小本線	18-3新小	中
51-1	(郡) 一之木神田線	51-1一神	低
52-1	(郡) 尾本吹上線	52-1尾吹	中
53-1	(郡) 八日市場宮山堤線	53-1八宮	低
59-1	(郡) 八日市場新田線	59-1八新	低
100-1	(市) 光の町環状線	100-1光町	低
103-1	(市) 三井光の田線	103-1三井	低
100-1	(市) 五ノ宮線	100-1五ノ	低

7. 整備時期の設定（市道のみ）

「6.整備重要度の設定」で設定した総合評価が“高い”区間について、将来の投資可能資金や実施可能事業量等から、「前期着手路線」「着手検討路線」「着手未定路線」に分類します。また、総合評価が“中”、“低”の区間は、事業時期を定めない「着手未定路線」とします。

ただし、今後の財政見通しは不明確であるため、ここで示す整備時期はあくまでも目標とし、策定後10年で見直しを行うこととします。

整備時期の分類

- 前期着手路線・・・概ね10年以内に事業着手を予定する路線
- 着手検討路線・・・前期着手路線の進捗状況により、事業着手を検討する路線
- 着手未定路線・・・着手時期が未定の路線

●整備重要度（「6.整備重要度の設定」より）

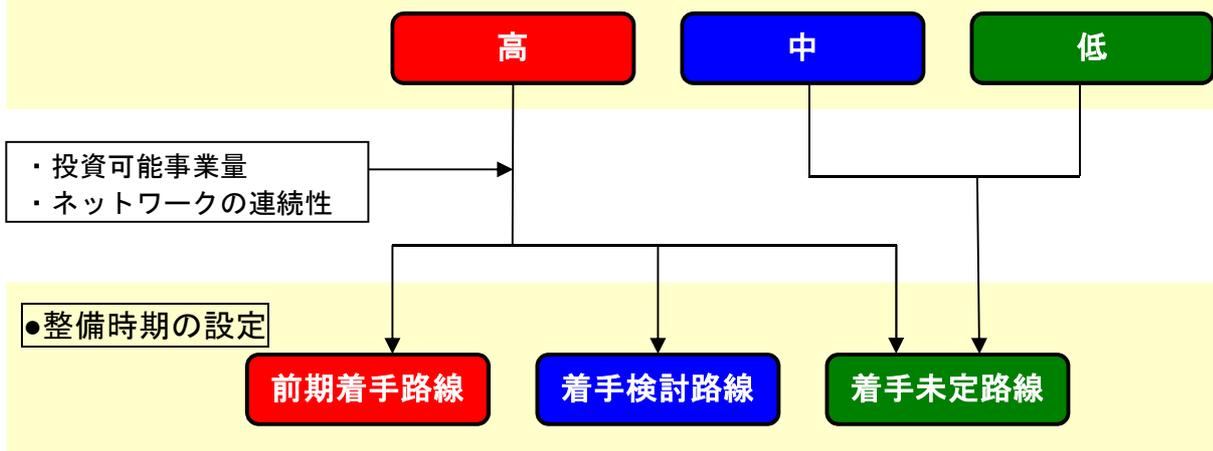


図-整備時期の設定方法

上記フローにより設定した整備重要度が高い区間の整備時期は下表及び次頁の図の通りです。

表-整備時期の設定

路線番号	路線名	計画概要 延長L、代表幅員W (m)	道路種別	整備重要度	整備時期
9-1	(都) 高向神田線	L=約710、W=16	市道	高	着手検討路線
9-2	(都) 高向神田線	L=約400、W=16	市道	高	前期着手路線
9-3	(都) 高向神田線	L=約330、W=16	市道	高	着手検討路線
9-4	(都) 高向神田線	L=約580、W=16	市道	高	着手未定路線

伊勢市道路整備プログラム
～都市計画道路を主とした市内幹線道路の整備方針～

平成 24 年 3 月 策定
令和 4 年 3 月 改定

発行：伊勢市