

# 平成26年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：平成27年3月25日（水）14:00～16:00

場所：三重河川国道事務所 別棟2階会議室

## 議 事 次 第

### 1. 開 会

### 2. 議 事

- 1) 規約について
- 2) これまでの取り組み経緯
- 3) エリアの基本方針（案）の策定
- 4) 実施した渋滞対策
- 5) 交通状況のモニタリング
- 6) 道路交通施策の方向 ―賢く使うコンセプト―

### 4. その他

### 5. 閉 会

# 三重県道路交通渋滞対策推進協議会規約

平成 2 7 年 3 月

三重県道路交通渋滞対策推進協議会

## 三重県道路交通渋滞対策推進協議会規約

### (名称)

第1条 本会は、「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」（以下「協議会」という）と称する。

### (目的)

第2条 協議会は、三重県内における道路交通渋滞を解消し、円滑な道路交通を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞対策について総合的な整備計画を策定することを目的とする。

### (協議事項)

第3条 協議会は前条の目的を達成するため、次の事項について検討、協議を行う。

- (1) 渋滞箇所及び原因の把握
- (2) 交通需要マネジメントによる施策の検討
- (3) 渋滞対策に関する整備計画の策定
- (4) その他、目的達成のため必要な事項

### (構成)

第4条 協議会は、本目的に関係する道路管理者、国土交通省中部運輸局及び三重県警察本部の職員等により構成する。

### (協議会)

第5条 協議会には会長を置き、会長は国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所長とする。

2. 会長は、協議会を総括し協議会を招集する。

1. 協議会の委員構成は、別表の通りとする。ただし、必要に応じ会長が指名する関係者に委員として参加を求めることができる。

(会議の運営・進行)

第6条 会議の運営・進行は会長がこれにあたるものとする。

(検討部会)

第7条 第3条に規定する事項について、事前調査・調整及び目標達成状況や効果・評価・検証等行うため、協議会に検討部会を置く。

2. 検討部会の部会長は関係地域の国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所の副所長(技)とする。

3. 検討部会は協議会を組織している関係官公署団体等の中から部会長が指名する職員で組織する。但し、必要に応じ関係者の出席を求めることができるものとする。

4. 第5条の2及び3の規定は検討部会の会議に準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「検討部会」、「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

(事務局)

第8条 協議会の設置に関わる事務を遂行するため事務局を置く。

2. 事務局は、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所調査第二課、三重県県土整備部道路企画課及び三重県警察本部交通部交通規制課の職員により構成する。また、検討部会の事務局は部会長が所属する国土交通省の関係国道事務所の調査担当課に置き、その職員により構成する。

3. 事務局は、会議の円滑なる運営に当たるとともに、議事録の整理を行う。

(その他)

第9条 本規約に規定されていない事項については、協議会に諮り決定することとする。

(附則)

1. この規約は、平成5年 6月15日から施行する。

(平成 5年 9月 7日、一部規約改正)

(平成 6年10月18日、一部規約改正)

(平成17年11月 8日、一部規約改正)

(平成21年 3月24日、一部規約改正)

(平成24年 6月27日、一部規約改正)

(平成27年 3月25日、一部規約改正)

## 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

## 構成員

所 属	役 職
中部地方整備局	三重河川国道事務所長
中部地方整備局	紀勢国道事務所長
中部地方整備局	北勢国道事務所長
中部地方整備局	道路部 道路計画課長
中部地方整備局	道路部 地域道路課長
中部地方整備局	道路部 交通対策課長
中部地方整備局	建政部 都市整備課長
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）
三重県 県土整備部	道路企画課長
三重県 県土整備部	道路建設課長
三重県 県土整備部	道路管理課長
三重県 県土整備部	都市政策課長
三重県 地域連携部	交通政策課長
三重県 環境生活部	大気・水環境課長
中日本高速道路(株)名古屋支社	総務企画部 企画調整チームリーダー
中日本高速道路(株)名古屋支社	保全・サービス事業部 交通技術チームリーダー
三重県警察本部交通部	首席参事官・交通企画課長
三重県警察本部交通部	交通規制課長
三重県トラック協会	専務理事
三重県バス協会	専務理事
三重県タクシー協会	専務理事

**三重県道路交通渋滞対策推進協議会**  
**<検討部会>**  
**構成員**

所 属	役 職
中部地方整備局	三重河川国道事務所 副所長
中部地方整備局	紀勢国道事務所 調査設計課長
中部地方整備局	北勢国道事務所 調査設計課長
中部地方整備局	道路部 道路計画課 課長補佐
中部地方整備局	道路部 建設専門官
中部地方整備局	道路部 交通対策課 課長補佐
中部地方整備局	建政部 都市整備課 課長補佐
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）
三重県 県土整備部	道路企画課 課長補佐兼班長
三重県 県土整備部	道路建設課 課長補佐兼班長
三重県 県土整備部	道路管理課 課長補佐兼班長
三重県 県土整備部	都市政策課 課長補佐兼班長
三重県 地域連携部	交通政策課 課長補佐兼班長
三重県 環境生活部	大気・水環境課 課長補佐兼班長
中日本高速道路(株)名古屋支社	総務企画部 企画調整チームサブリーダー
中日本高速道路(株)名古屋支社	保全・サービス事業部 交通技術チームサブリーダー
三重県警察本部交通部	交通企画課 課長補佐
三重県警察本部交通部	交通規制課 交通管制官
三重県トラック協会	専務理事
三重県バス協会	専務理事
三重県タクシー協会	専務理事

# 平成26年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

---

## <目次>

1. これまでの取り組み経緯	… 1
2. エリアの基本方針(案)の策定	… 6
3. 実施した渋滞対策	…13
4. 交通状況のモニタリング	… 25
5. 道路交通施策の方向 ー賢く使うコンセプトー	… 27

日時:平成27年3月25日 14:00 ~

場所:三重河川国道事務所 別棟2階会議室



# 1. これまでの取り組み経緯

# 1. これまでの取り組み経緯

## 1 - 1 検討の流れ

第4次渋滞対策プログラム(平成18年度～)

平成24年度

三重県道路交通渋滞対策推進協議会の開催(H24.6～12月:計3回)

- ・交通基礎データの共有
- ・意見交換
- ・地域の渋滞箇所の素案の決定
- ・パブリックコメントの実施内容・手法等の決定
- ・パブリックコメント等を含めた地域の主要渋滞箇所の特定

パブリックコメントの実施  
(H24.8.10～24)

地域の主要渋滞箇所の公表  
(H25.1.22)

平成25年度

三重県道路交通渋滞対策推進協議会の開催(H25.7.17)

- ・今後の取り組み方針を共有

各エリアWGの開催

- ・地域の主要渋滞箇所への基本方針(案)を検討
- ・既存の渋滞対策及び今ある道路を活用した渋滞対策の実施
- ・渋滞対策の立案を行うためのモニタリング手法を検討及び実施

道路交通施策の方向  
一賢く使うコンセプト  
(H26.7.2)

平成26年度

三重県道路交通渋滞対策推進協議会の開催

- ・エリアの基本方針(案)の策定
- ・実施した渋滞対策
- ・交通状況のモニタリング

次年度以降、  
継続してフォロー

# 1. これまでの取り組み経緯

## 1 - 2 検討体制等

### 1) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会の進め方

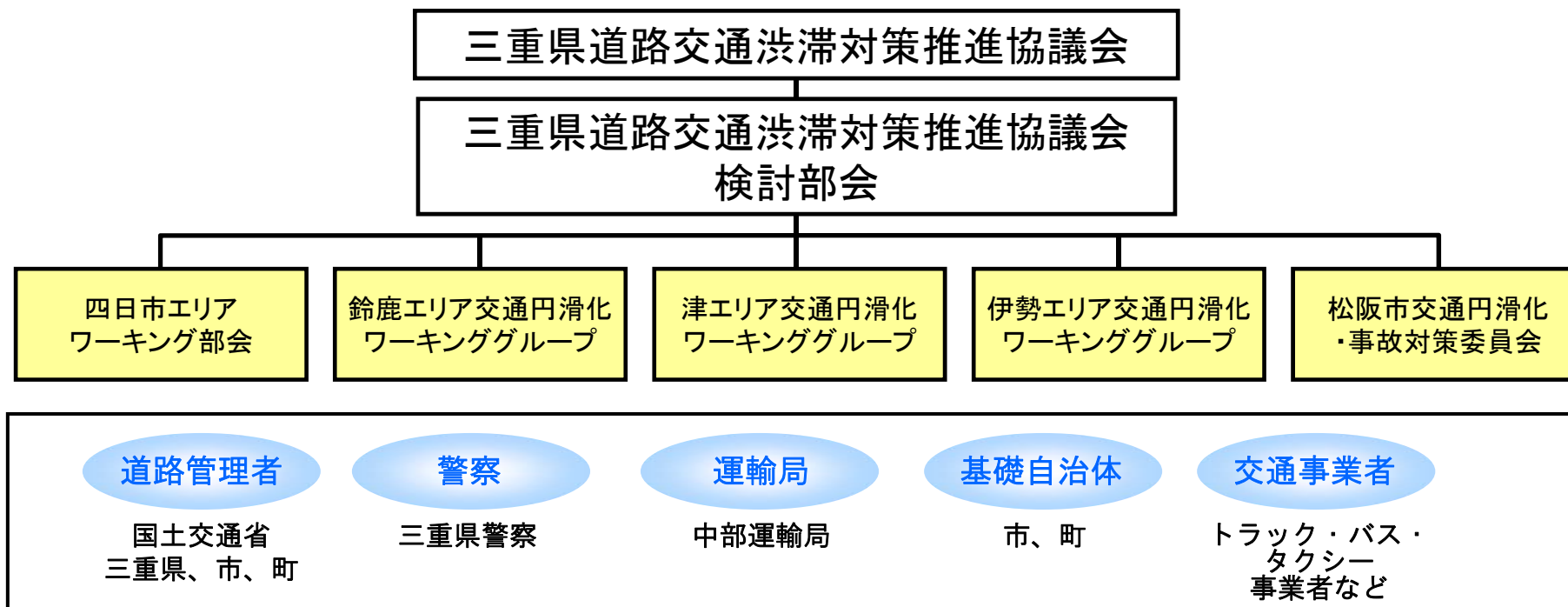
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

### 2) 検討部会の進め方

- エリアワーキンググループ外の主要渋滞箇所に対する対策を検討し、各エリアWGの検討結果を踏まえ三重県全体の渋滞状況を把握・検証する。なお、エリア外について当面、最新の交通データ等を用いたモニタリングにより交通状況の変化を把握する。

### 3) エリアワーキンググループの進め方

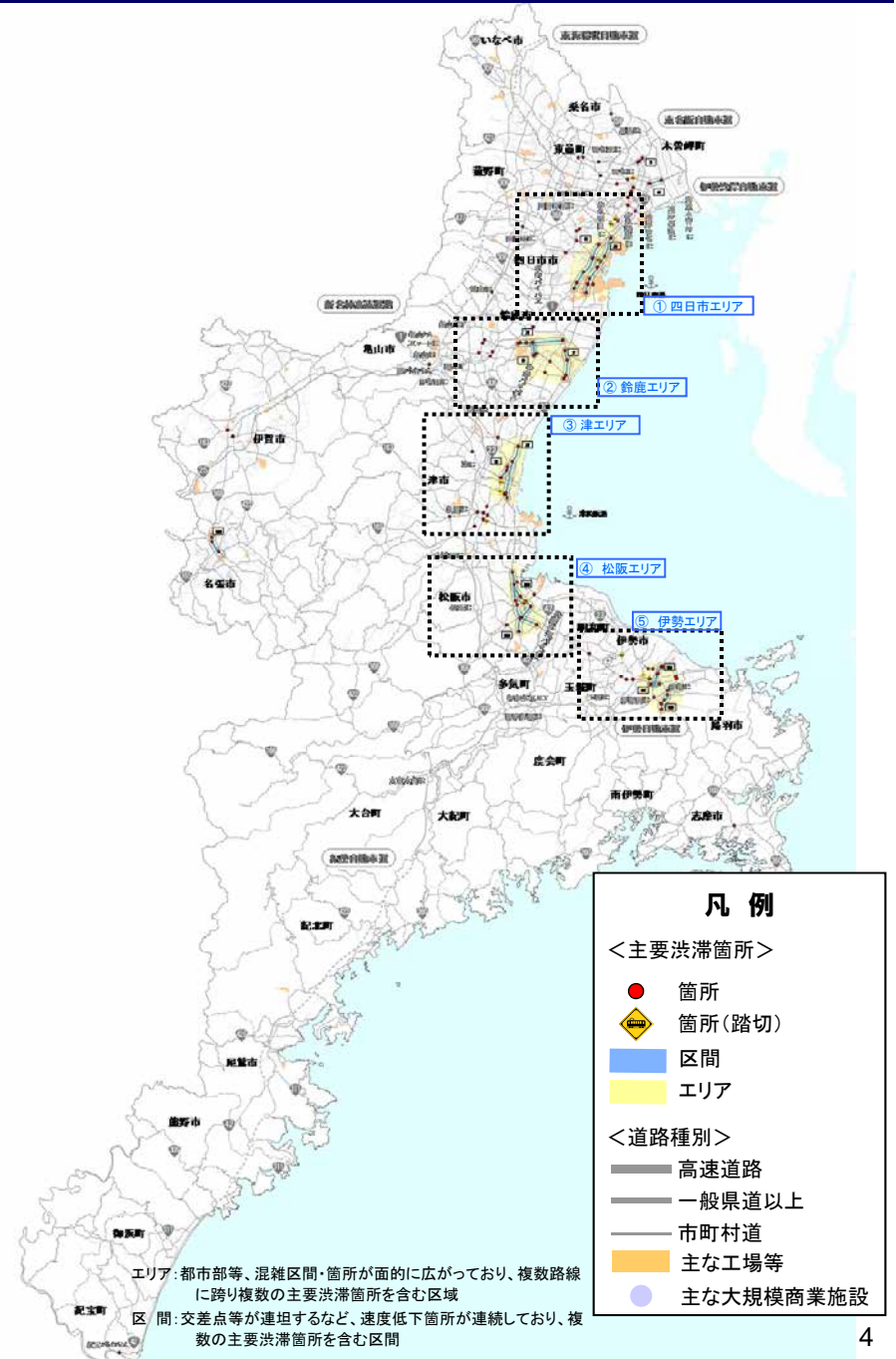
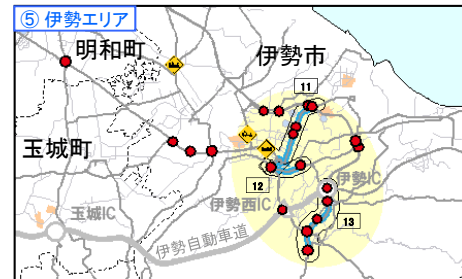
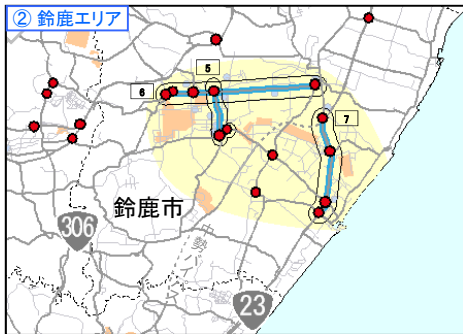
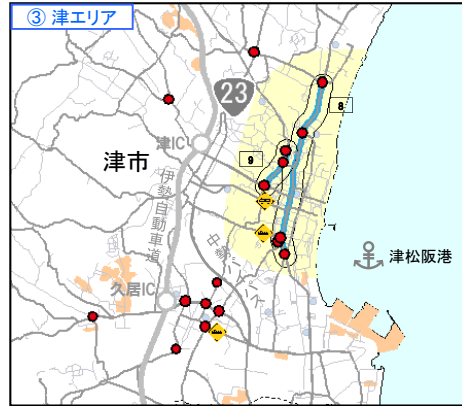
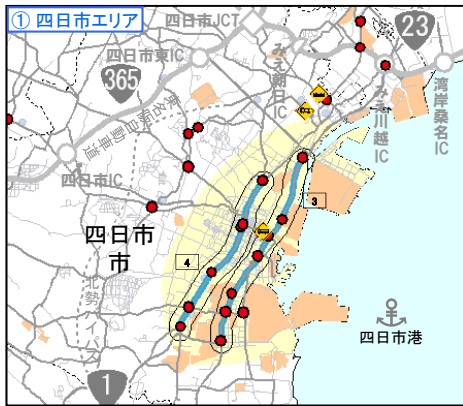
- 各エリア毎の主要渋滞箇所について、関係機関と連携し、エリアの目指すべき方向性、対策メニューの検討等を進める。



# 1. これまでの取り組み経緯

## 1 - 3 平成24年度公表の三重県の主要渋滞箇所

三重県		地域の主要渋滞箇所図（一般道）		
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数	
129箇所	5エリア	3区間	52箇所	
	※69箇所が含まれる	※8箇所が含まれる		



# 1. これまでの取り組み経緯

## 1 - 4 三重県全体における基本方針について(平成25年7月17日協議会資料)

### 検討経緯

- ・三重県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」※(以下「協議会」)において、道路利用者のみならずが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
- ・この度、「地域の主要渋滞箇所」に対する基本方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

国土交通省中部地方整備局、中部運輸局、三重県警本部、三重県、中日本高速道路株式会社、(一社)三重県トラック協会(公社)三重県バス協会、(一社)三重県タクシー協会

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

地域の主要渋滞箇所 選定

主要渋滞箇所 基本方針

### 1. 三重県の概況

	概 要
三重県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西約80km、南北約170kmの南北に細長い県土を有し、可住地面積は35%であり、高速道路・幹線道路網が南北方向に整備されており、特に沿岸部の国道23号沿線などに中規模都市が連なる構造。</li> <li>・県内の人の流動方向は、国道23号や1号など幹線交通基盤が整備されている南北方向への流動が顕著。</li> <li>・臨海部工業地帯には、石油化学産業等の事業所・工場が集積し、物流交通の拠点となる国際拠点港湾・四日市港が立地している。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の通勤・通学の自動車依存率は約63%を占め、朝タピーク時の交通集中により都市部では激しい渋滞が発生。</li> <li>・高速道路が山間部をとおり、沿岸部とを結ぶ東西軸が脆弱な状況。</li> <li>・ナガシマリゾートや伊勢神宮、熊野古道など全国有数の観光地を抱え、休日や観光シーズンにおいては交通集中により渋滞が発生。</li> <li>・主要渋滞箇所が129箇所存在しており、国道1号、国道23号が通過する都市部に集中し、渋滞が慢性化。</li> </ul>

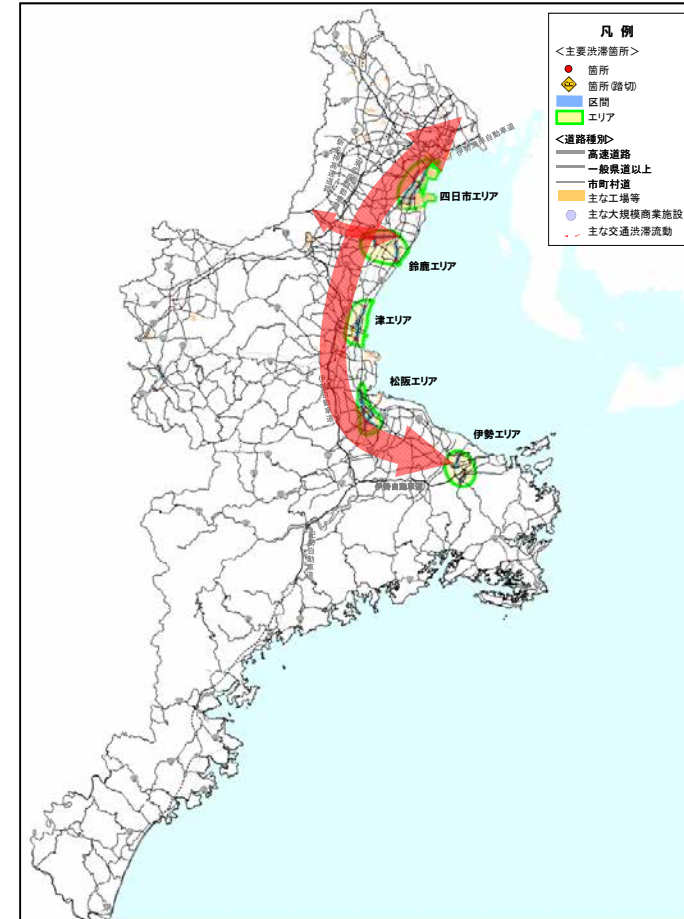
### 2. 方向性

	概 要
総合対策等	自動車による通勤、通学の公共交通へのシフト促進策は、地球温暖化対策としての自動車からの二酸化炭素排出規制とも合致しており、こうした取り組みにより、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	道路交通の円滑化を図るため、バイパスによるネットワークの充実や、現道拡幅のボトルネック(円滑な流動を妨げる隘路となる部分)対策を計画的に進める。

### 基本方針

・バイパスや現道拡幅により交通容量の拡大を図るとともに、主要渋滞箇所が集約されるエリアではエリアWGを設置し、総合的な交通対策を検討し、効果を検証する。

### 3. 三重県の主要渋滞箇所と現在の交通イメージ

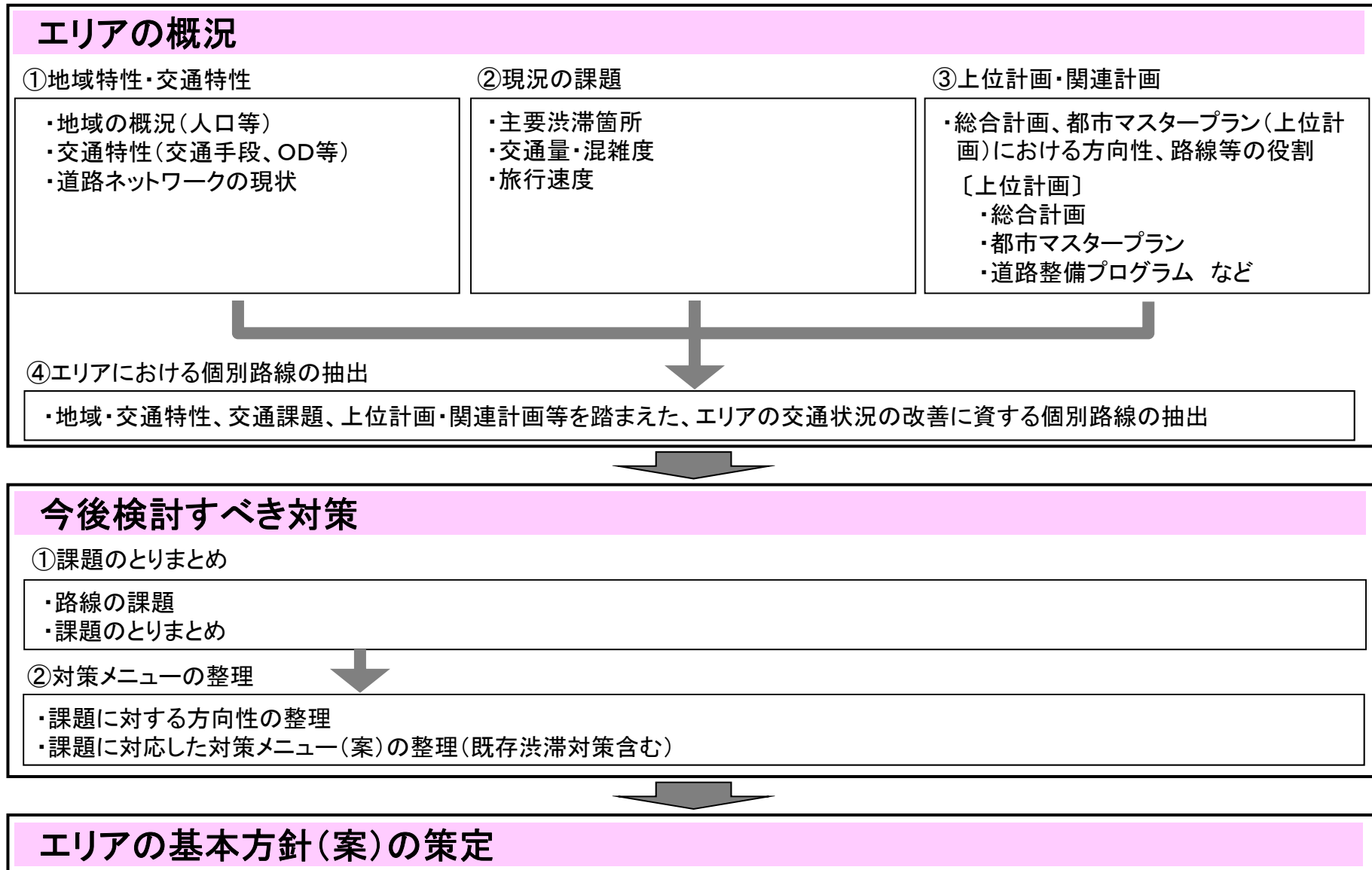


## 2. エリアの基本方針(案)の策定

## 2. エリアの基本方針(案)の策定

### 2-1 エリアの基本方針(案)の策定の流れ

●「エリアの基本方針(案)」とは、県全体における渋滞対策の基本方針を踏まえ、エリア毎の渋滞対策の方向性と具体的な対策メニューを示すものであり、以下の流れにより策定しました。





## 2. エリアの基本方針(案)の策定

### 2-2 四日市エリアの基本方針(案)

#### 基本方針

◇南北方向の交通需要超過による渋滞の発生に対応するため、市街部を通過する広域交通や産業交通の分散を目的として、北勢バイパス、臨港道路霞4号幹線等の整備を推進すると共に、通勤時間帯における市街部への交通需要超過に対応するために、国道477号四日市湯の山道路等の整備を推進します。また、交通需要抑制や公共交通利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

#### (1) エリアの概況

##### 四日市エリアの地域特性

- ・三重県全域において沿岸地域に人口が集積しており、特に四日市周辺一帯は人口が集積。四日市市は北勢地域の中心都市であり、人口31万人程度で三重県内において最大である。
- ・また、北勢地域は、三重県の製造品出荷額の約7割を締めめており、中でも臨海部工業地帯にはわが国でも有数の規模を誇る石油化学産業が集積すると共に、製造業や事業所も多い。国際拠点港湾である四日市港があり、物流が活発である。
- ・四日市駅(JR・近鉄)周辺には商業施設やサービス拠点が集積する。
- ・臨海部や市街地部を取り巻くように、内陸部にかけて住居系地域が立地する。

##### 四日市エリアの交通特性

- ・伊勢湾岸自動車道・東名阪自動車道が広域交通を担っている。超過交通需要への対応として、新名神高速道路を整備中である。
- ・南北軸の国道1号・国道23号と東西軸の国道365号・国道477号がそれぞれ主軸となっており、四日市市街地は主軸同士が結節する交通の要衝となっている。
- ・市域内外の住居地域から市街地(臨海部含む)の商工業地域に交通が集中。一方で四日市市内を通過する近隣都市間の通過交通も多い。
- ・また、鉄道、路線バス・コミュニティバスNW等の公共交通サービスが概ね市内全域に提供されているが、自動車依存率が高く、公共交通機関の利用率が低下・低迷している。

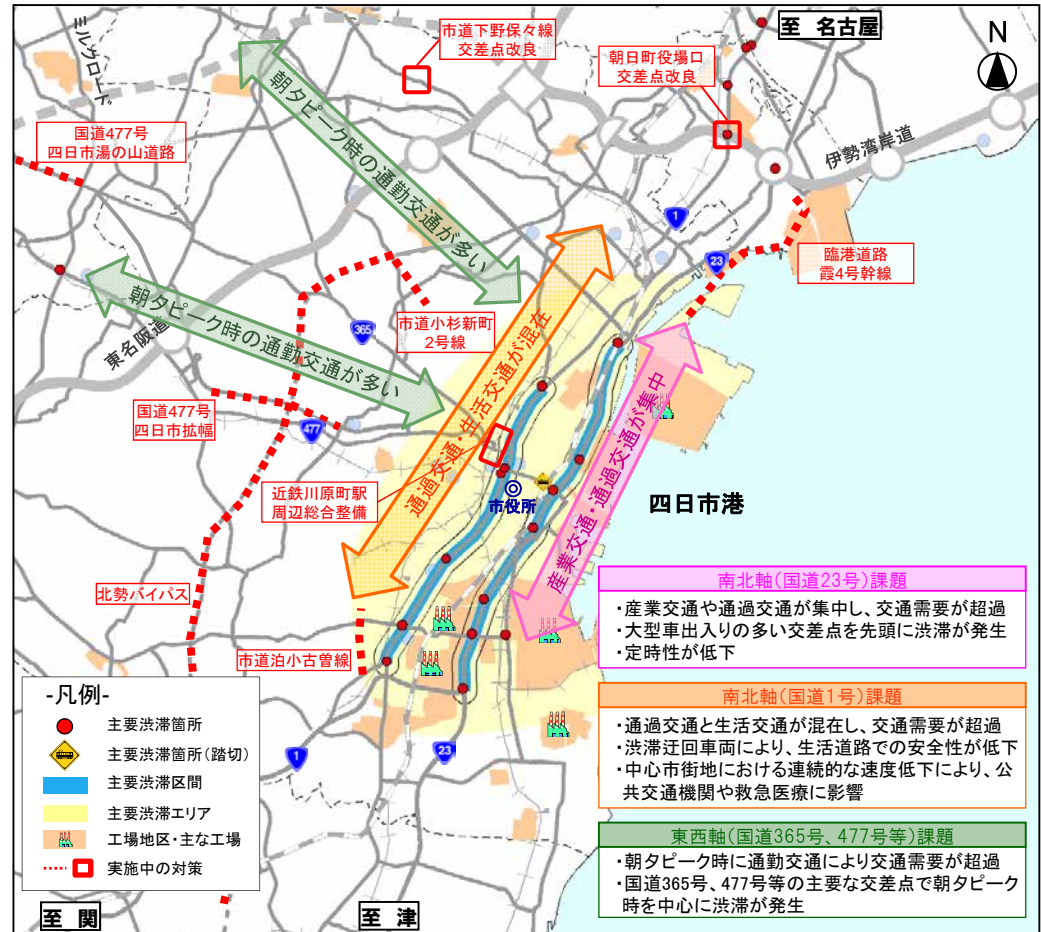
##### 【現状の課題】

- ・国道23号では、通過交通および臨海部への産業交通が集中し、交通需要の超過により大型車の出入りが多い交差点を中心に慢性的な渋滞が発生している。さらに定時性が低下しており物流に影響している。
- ・国道1号では、交通需要が超過しているとともに、通過交通と生活交通が混在。並行する生活道路では、渋滞の迂回車両により安全性が低下している。さらに連続的な速度低下により、公共交通機関や救急医療にも影響している。
- ・国道365号・477号等の東西軸では、市街部・沿岸部への通勤交通の集中により、朝タビーク時を中心に渋滞が発生している。

##### 【将来像】(四日市市都市総合交通戦略)

- ・戦略として「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」、「円滑な交通を支える道づくり」「まちなかの賑わいづくり」「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」を位置付けている。

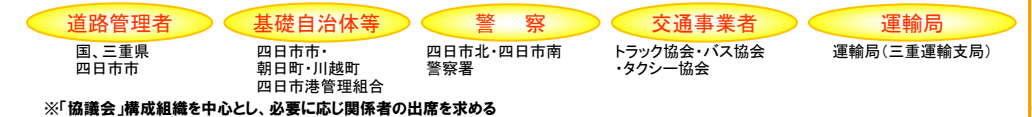
#### (2) エリアの課題



#### (3) 対策メニュー

対策メニュー	
総合対策等	・エコ通勤等の地域の取り組みによる交通需要の抑制や、バス・電車等の公共交通機関利用促進施策を推進し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北軸(国道1号、国道23号)において、通過交通や産業交通の市街地への流入を抑制させるため、北勢バイパスの整備や臨港道路霞4号幹線の整備等の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、国道1号朝日町役場口交差点の改良及び交差点改良にあわせた信号現示の変更等を推進する。</li> <li>・東西軸(国道365号、477号)において、中心市街地へ集中する通勤交通に対応するため、国道477号四日市湯の山道路・四日市拓幅の整備や小杉新町2号線の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、近鉄川原町駅周辺総合整備(川原町駅周辺の鉄道高架化)や市道下野保々線交差点改良等を推進する。</li> </ul>

#### (幹事会の体制※)





## 2. エリアの基本方針(案)の策定

### 2-3 鈴鹿エリアの基本方針(案)

#### 基本方針

◇鈴鹿市東部に集中する通勤交通及び産業交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバス定時性を確保するために、国道23号中勢バイパスの整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進めます。また、公共交通の利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

#### (1) エリアの概況

##### 鈴鹿エリアの地域特性

- ・鈴鹿市は人口約20万人(三重県内第3位)の都市であり、鈴鹿市東部に人口や事業所が多く、住宅・工場・商業施設が混在して市街地を形成。
- ・鈴鹿市は製造業が活発であり、特に自動車関連企業が多く、市区町村別輸送用機器製造品出荷額が全国第4位になっている。
- ・鈴鹿市-四日市市間や鈴鹿市-津市間、鈴鹿市-亀山市間の通勤・通学の移動が多い。
- ・鈴鹿市の主な交通手段の約73%が自家用車で自動車依存率が高く、三重県平均より10%高い。

##### 鈴鹿エリアの交通特性

- ・鈴鹿市は、四日市市方面の東名阪自動車道・国道23号・国道1号、津市方面の伊勢自動車道・国道23号、亀山市方面の国道1号が結節する交通の要衝になっている。
- ・鈴鹿市は、国道23号・(主)鈴鹿環状線(中央道路)・(主)亀山鈴鹿線により、主要地区である白子・牧田・神戸の3地区を連携する環状道路を構成している。

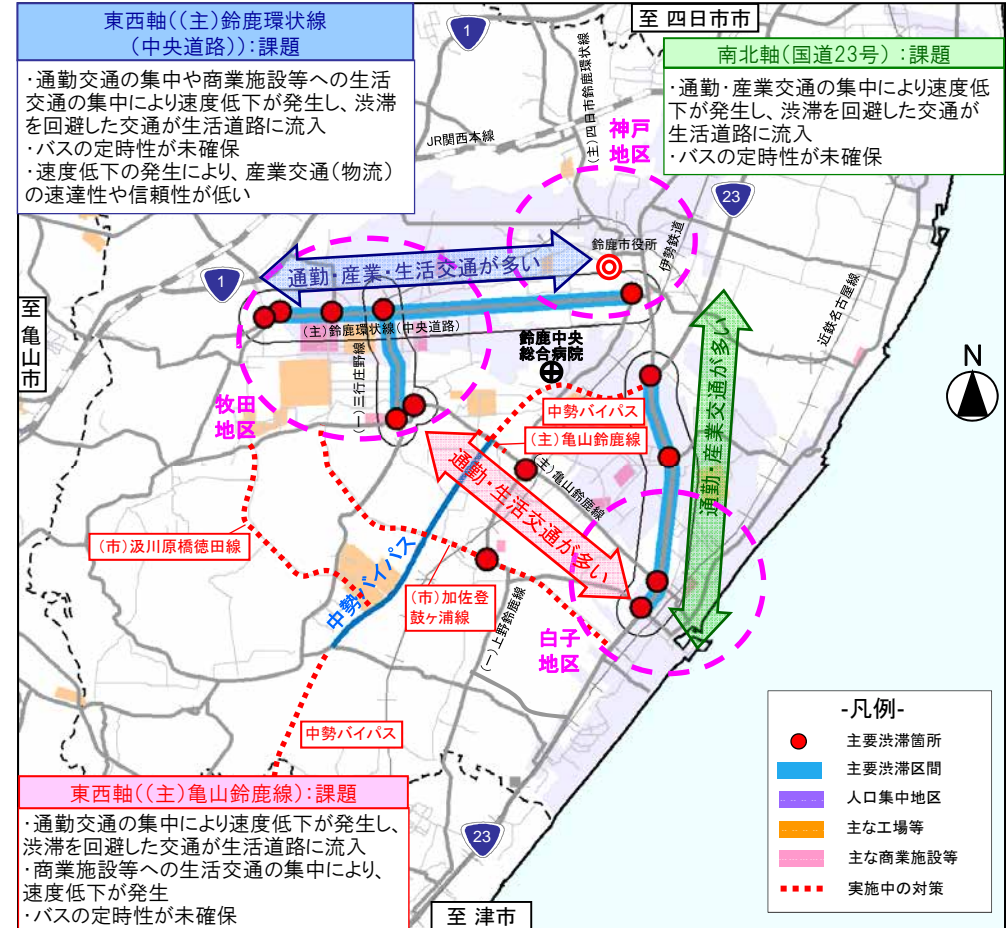
##### 【現状の課題】

- ・四日市市・津市・亀山市等の隣接都市からの通勤交通の集中により、国道23号の南北軸、(主)鈴鹿環状線(中央道路)・(主)亀山鈴鹿線の東西軸において速度低下が発生し、渋滞を回避した交通が生活道路へ流入している。また、バスの定時性が未確保。
- ・牧田-神戸地区間を結ぶ(主)鈴鹿環状線(中央道路)や白子-牧田地区間を結ぶ(主)亀山鈴鹿線において、商業施設や鈴鹿中央総合病院等アクセスのための生活交通の集中により、速度低下が発生。
- ・国道23号・(主)鈴鹿環状線(中央道路)において、工場が多く立地する地区からの産業交通が集中し、生活交通との混在による速度低下が発生。

##### 【将来像】

- (第5次鈴鹿市総合計画)
- ・めざす地域のすがた(ビジョン)、行政の使命(ミッション)、重点戦略を定め「人・物がスムーズに行き交う交通網の充実」を図る。(鈴鹿市都市計画マスタープラン)
- ・「いきいきとした地域と活力を生み出すまちづくり」の達成を目指し、交通、物流、通信等に関する基盤整備を図り、人や物、情報が活発に行き交う賑わいのあるまちづくりを進める。
- ・既存の交通施設を有効に活用し、効率的・効果的な整備を促進して、それぞれの交通施設を連携する総合的な交通体系を構築。

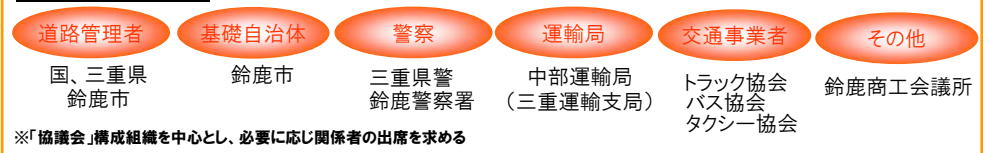
#### (2) エリアの課題



#### (3) 対策メニュー

対策メニュー	
総合対策等	・公共交通の利用促進施策を推進し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸(国道23号)において、国道23号に集中する通勤交通の分散を図るため、中勢バイパスの整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進める。 ・東西軸((主)鈴鹿環状線(中央道路)・(主)亀山鈴鹿線)において、工場・商業施設への集中する通勤・生活交通の分散を図るため、(主)亀山鈴鹿線・(市)汲川原橋徳田線・(市)加佐登鼓ヶ浦線の拡幅を進める。 ・また、周辺工場から(主)鈴鹿環状線(中央道路)に集中する産業交通の分散を図るため、交通容量拡大に資する施策の検討を進める。

#### (エリアWG体制)<sup>\*</sup>



## 2. エリアの基本方針(案)の策定

### 2 - 4 津エリアの基本方針(案)

#### 基本方針

◇津中心市街地や旧久居市街地に集中する通勤交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバスの定時性を確保するために、国道23号中勢バイパス・(一)上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。また、津市地域公共交通網形成計画と連携して公共交通利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

#### (1) 津エリアの概況

##### 津エリアの地域特性

- ・津市は、人口約29万人(三重県内第2位)の県庁所在地であり、東部沿岸地域に人口が集積。
- ・国道23号周辺に住宅や事業所、鉄道駅等が立地する津中心市街地を形成。また、国道165号周辺の旧久居市街地に住宅や事業所が多く立地。
- ・津市-鈴鹿市間や津市-松阪市間の他、旧久居市、旧安濃町等から津中心市街地への通勤移動が多い。
- ・津市の主な交通手段の約72%が自家用車で自動車依存率が高く、三重県平均より9%高い。

##### 津エリアの交通特性

- ・津市は、四日市市・鈴鹿市方面-松阪市・伊勢市方面を結ぶ伊勢自動車道・国道23号・中勢バイパス、伊賀市方面を結ぶ国道163号・国道165号が結節する交通の要衝となっている。
- ・津中心市街地は、JR紀勢本線・近鉄名古屋線が南北方向にはしり、東側に国道23号、西側に(主)津関線・(一)津久居線が並行に位置し、これら路線は、三重県庁・津市役所・JR・近鉄津駅のアクセス道路として利用されている。

##### 【現状の課題】

- ・四日市市・鈴鹿市・松阪市等の隣接都市からの通勤交通の集中により、国道23号・(主)津関線・(一)津久居線の南北軸において、速度低下が発生し、渋滞を回避した交通が生活道路に流入している。また、バスの定時性が未確保。
- ・三重大学や大学病院等の施設が沿線に立地する国道23号や津駅付近を通過する(主)津関線・(一)津久居線において、生活交通の集中により、速度低下が発生。
- ・旧久居市街地への通勤交通の集中により、国道165号等の東西軸において速度低下が発生し、渋滞を回避した交通が生活道路に流入している。また、バスの定時性が未確保。

##### 【将来像】

##### (津市総合計画)

- ・津市の特性である「住みやすさ」に磨きをかけていくことで、市民の様々な活動によって、多様な交流をはぐくみ、心豊かで元気な県都を創造していく姿を理想する。

##### (津市都市計画マスタープラン)

- ・都市を構成するすべての要素を守り育てていくことで、新たな賑わいと人とのつながりに結びつけ、更なる活力につなげる。
- ・「ひと」「もの」「情報」を有機的に結びつける総合的な交通体系を形成し、住民生活の利便性の向上はもとより、地域内外における新たな交流と連携の創出を目指す。

#### (2) エリアの課題



#### (3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・津市地域公共交通網形成計画(平成27年3月31日策定予定)に基づいた公共交通利用促進施策と連携し、交通渋滞の緩和を図ります。
道路整備等	・南北軸(国道23号(北部・南部)、(主)津関線・(一)津久居線)において、津中心市街地部に集中する通勤交通の分散を図るため、中勢バイパス、(一)上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。

#### (エリアWG体制)<sup>\*</sup>

道路管理者	基礎自治体	警察	運輸局	交通事業者	その他
国、三重県 津市	津市	三重県警 津警察署	中部運輸局 (三重運輸支局)	トラック協会 バス協会 タクシー協会	津商工会議所

<sup>\*</sup>「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める



## 2. エリアの基本方針(案)の策定

### 2 - 5 松阪エリアの基本方針(案)

#### 基本方針(案)

◇松阪市中心部へ流入する通過交通を抑制するために、国道42号松阪多気バイパスの整備や案内標識等の改善を行い、環状機能としての道路利用を促進するとともに、中心部へ集中する通勤交通等の分散や中心部の局所的な踏切渋滞箇所の解消を図るために、(一)六軒鎌田線や(都)松阪公園大口線外1線の整備を推進します。また、松阪市地域公共交通網形成計画と連携して公共交通利用促進を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

#### (1)エリアの概況

##### 松阪エリアの地域特性

- ・松阪市は人口約17万人で、中南勢地域では津市に次いで2番目に人口の多い都市であり、人口の約6割が松阪駅の半径5kmに集中し、特に松阪駅周辺及び松阪駅の南側に人口の多い地域が広がっている。
- ・松阪駅を中心に商業系の土地利用がなされ、特に松阪市北部地域の幹線道路沿線には商業施設が集積している。
- ・工業団地は、松阪エリアを取り巻くように国道23号、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第二環状線等の幹線道路沿線に立地している。
- ・松阪市～津市・伊勢市・多気間で通勤交通が多い。また、松阪市南部地域～中心市街地間の生活交通が多い。
- ・通勤通学交通手段分担率は、三重県の人口10万人以上都市の中で自動車を利用する割合が最も高く、バス・鉄道を利用する割合は2番目に低い。

##### 松阪エリアの交通特性

- ・松阪市は津方面、伊勢方面、尾鷲方面、奈良方面を繋ぐ主要な幹線道路及び高速からのアクセス道路が合流する交通要衝となっている。
- ・松阪都市圏の道路網をみると、国道23号、国道42号等が地域の根幹をなす放射軸(南北軸・東西軸)を構成しており、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第二環状線等が中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路を構成している。
- ・津方面～尾鷲方面の通過交通の多くは国道42号、(一)松阪環状線を利用し、中心市街地に流入している。
- ・大型車は、国道23号、国道42号松阪多気バイパスの利用が多く、中心市街地を迂回している。

##### 【現状の課題】

- ・中心市街地を南北に通過する国道42号では松阪駅周辺で慢性的な渋滞が発生しており、国道42号と並行する(一)松阪環状線においても渋滞が発生している。
- ・松阪市は人口10万人当たりの交通事故死者数が例年ワースト上位にランクされ、喫緊の課題となっている。

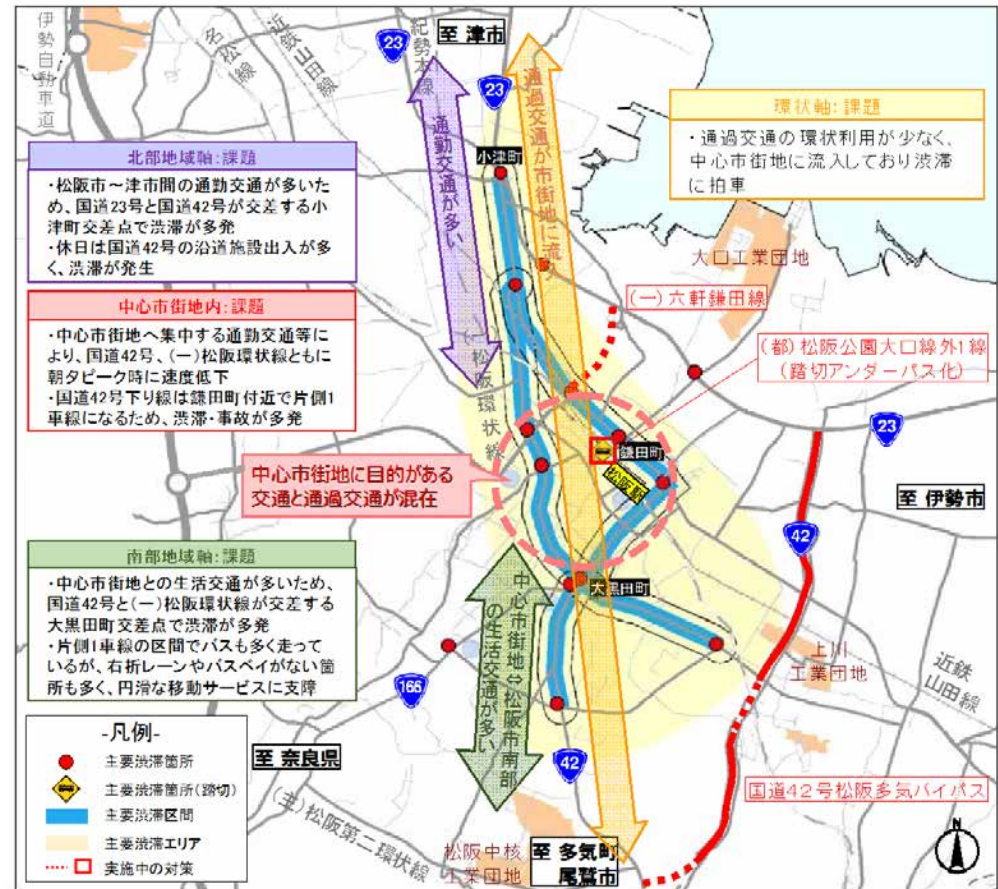
##### 【将来像】※松阪市都市計画マスタープラン

- ・都市間連携、中心市街地と地域核、地域核間の結節強化のため、幹線道路の整備促進を図る。
- ・中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路の整備促進を図る。
- ・鉄道やバスの利用促進を図るとともに、地域の実情に応じた交通体系の整備に努める。

#### (3)対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・松阪市地域公共交通網形成計画に基づいた公共交通の利用促進施策と連携し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状軸において、通過交通の市街地への流入を抑制させるため、国道42号松阪多気バイパスの整備を推進する他、案内標識の変更等により迂回を促進する。</li> <li>・北部地域軸において、中心部へ集中する通勤交通等の分散を図るため、(一)六軒鎌田線等の整備を推進する他、交通の整流化を図るために沿道施設出入りの右折出入の禁止や出入口の改善等を実施する。</li> <li>・南部地域軸において、公共交通も含めた生活交通の移動サービスの向上を図るために、国道42号の道路空間を有効に活用し、右折レーンの設置・延伸、バス停移設やバスベイ設置を推進する。</li> <li>・中心市街地内において、局所的な踏切渋滞箇所の解消を図るため、(都)松阪公園大口線外1線(踏切アンダーパス化)等の整備を推進する。</li> </ul>

#### (2)エリアの課題



#### (幹事会の体制※)



# 2. エリアの基本方針(案)の策定

## 2 - 6 伊勢エリアの基本方針(案)

### 基本方針

◇平日の市街地に集中する通勤交通や大型商業施設等に集中する生活交通の経路分散、休日の伊勢神宮へ集中する観光通行の分散を図り、交通円滑化及びバスの定時性を確保するために、(都)八日市場高向線の整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進めます。また、伊勢地域観光交通対策協議会<sup>※1</sup>と連携を図り、P&BRや情報提供内容強化による公共交通利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

### (1) エリアの概況

#### 伊勢エリアの地域特性

- ・伊勢市は人口約13万人の都市であり、市北部の伊勢市役所を中心とした地区に人口や事業所が集積し、伊勢志摩地域の中心都市としての役割を担っており、周辺都市と結びつきが強い。
- ・伊勢市内は、伊勢市役所周辺および鉄道の北側にも市街地が広がっている。
- ・三重県内最大の観光入込客数をほこる伊勢神宮が立地し、式年遷宮年の平成25年までは年々増加。平成26年の観光入込客数は約1,100万人。

#### 伊勢エリアの交通特性

- ・伊勢市は、松阪方面の伊勢自動車道・国道23号、玉城町方面の(主)鳥羽松阪線、鳥羽方面の国道42号、志摩方面の(主)伊勢磯部線(御本道路)が結節する交通の要衝となっている。
- ・伊勢都市圏としては、(一)宇治山田港伊勢市停車場線が市街地中心部に位置し、国道23号・伊勢南北幹線道路((都)秋葉山高向線)が環状道路を構成している。
- ・伊勢市街地の南部には、伊勢自動車道の伊勢西ICおよび伊勢ICが立地し、休日には観光交通が多く利用している。

#### 【現状の課題】

- ・通勤交通の集中により、(一)宇治山田港伊勢市停車場線、(主)鳥羽松阪線において、速度低下が発生。
- ・休日は、伊勢神宮への観光交通の集中により、伊勢自動車道-伊勢神宮(内宮)間を結ぶ路線である国道23号【伊勢IC接続】や(主)伊勢磯部線(御本道路)【伊勢西IC接続】において、速度低下が発生。また、速度低下によりバス定時性が未確保。
- ・平休日ともに、中心市街地部の(主)伊勢松阪線や(一)宇治山田港伊勢市停車場線において、速度低下が発生。

#### 【将来像】

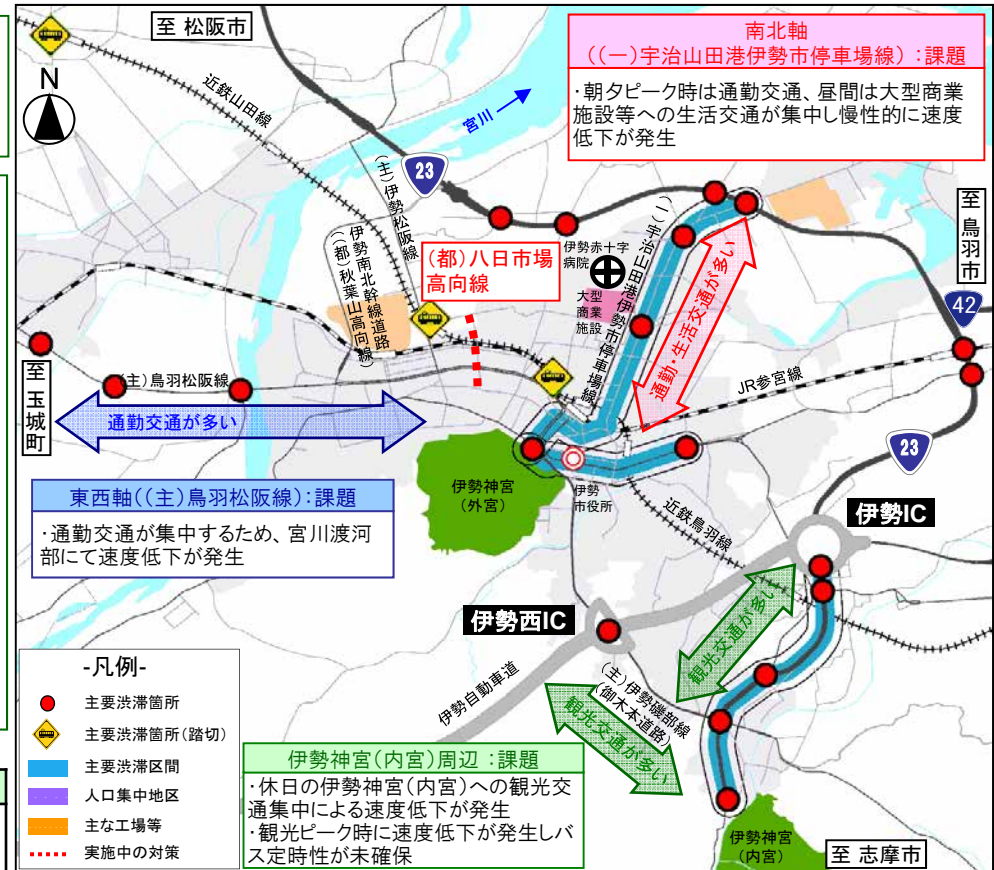
##### (第2次伊勢市総合計画)

- ・伊勢市の道路・交通状況を見ると、交通の円滑化、交通弱者対策、通学路や生活道路の改善、道路・橋梁の老朽化など多くの問題点があり、限りある財源の中で効率的かつ計画的な整備が重要である。
- (伊勢市都市計画マスタープラン)
  - ・道路や鉄道からなる交通ネットワークの形成、身近な公共交通の充実、交通円滑化などを進め、潤いのある都市空間の形成を図る。
  - ・生活者の視点に立った道路網の整備とあわせて、観光シーズンに集中する来訪者に対応する交通体系を確立。

### (3) 対策メニュー

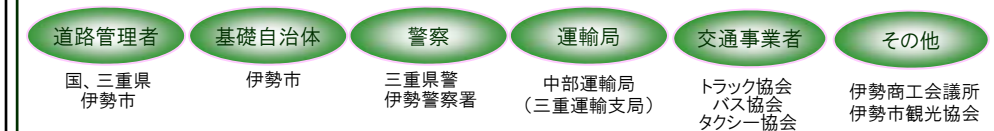
	対策メニュー
総合対策等	・伊勢神宮(内宮)周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会 <sup>※1</sup> と連携を図り、P&BRや情報提供内容強化(HP「らくらく伊勢もうで」)、歩行者誘導、バス用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸((一)宇治山田港伊勢市停車場線)において、中心市街地への通勤交通の集中及び大型商業施設等への生活交通の集中を分散するため、(都)八日市場高向線の整備を進める。 ・東西軸((主)鳥羽松阪線)において、宮川渡河部への通勤交通の集中を分散するため、交通容量拡大に資する施策の検討を進める ・伊勢神宮(内宮)周辺において、観光交通の集中を分散するため、交通容量の拡大を図る施策を進める。

### (2) エリアの課題



### (エリアWG体制)<sup>※2</sup>

<sup>※2</sup>「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める



<sup>※1</sup>: 伊勢地域の観光促進と交通の円滑化を目指し、伊勢市、伊勢市商工会、三重県、国土交通省、その他関係機関から構成

### 3. 実施した渋滞対策



# 3. 実施した渋滞対策

## 3-1 平成25～26年度に実施した対策

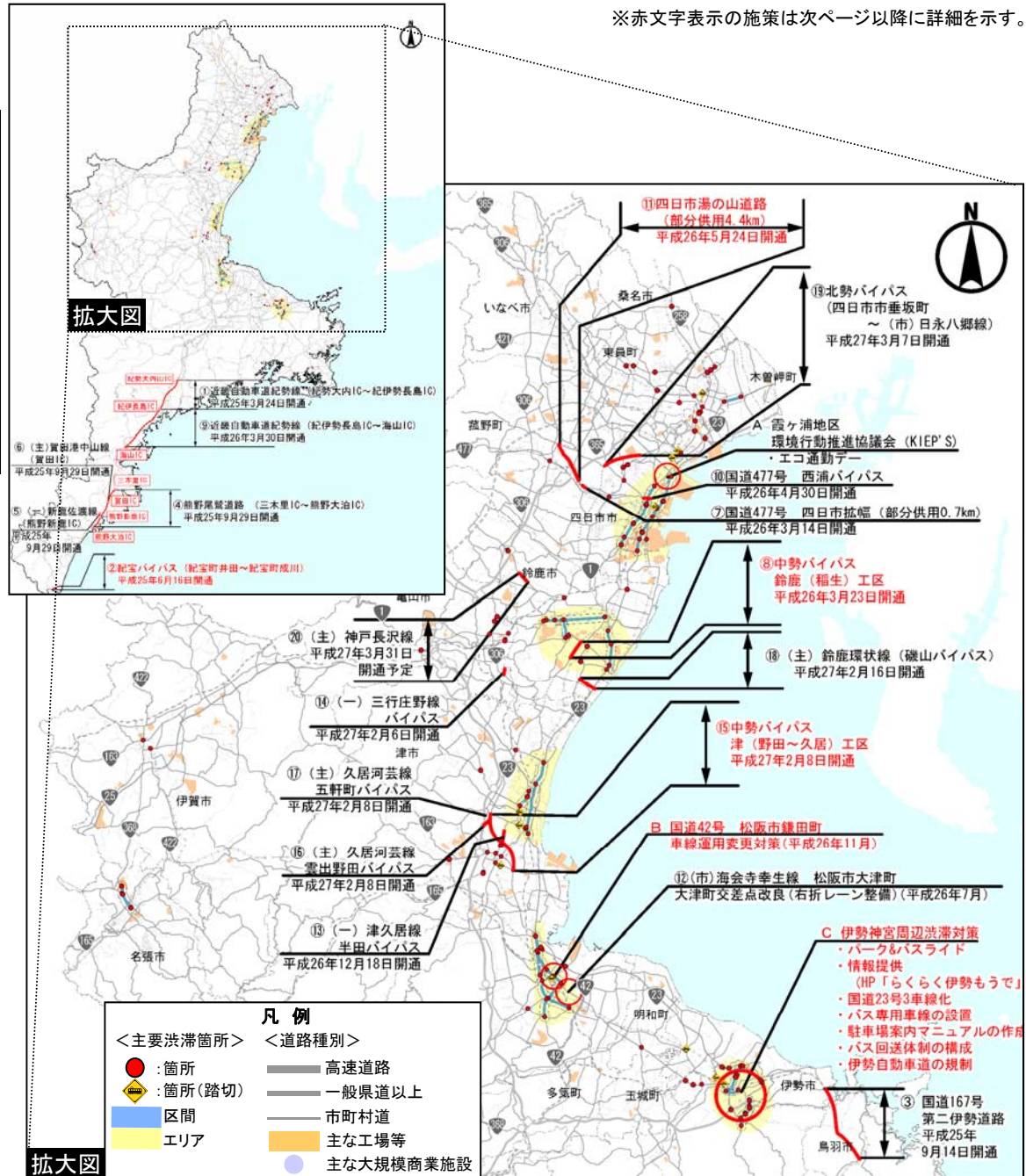
### (1) 総合対策等

No.	箇所	実施施策	実施主体
A	四日市市 霞ヶ浦地区	エコ通勤デー	霞ヶ浦地区 環境行動推進 協議会
B	松阪市鎌田町	車線運用変更対策	国土交通省 紀勢国道事務所
C	伊勢神宮周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドバスライド</li> <li>・情報提供(HP「らくらく伊勢もうで」)</li> <li>・国道23号3車線化</li> <li>・バス専用車線の設置</li> <li>・駐車場案内マニュアルの作成</li> <li>・バス回送体制の構築</li> <li>・伊勢自動車道の規制</li> </ul>	伊勢地域 観光交通 対策協議会

### (2) 道路整備等

No.	事業	開通時期
①	近畿自動車道紀勢線(紀勢大内山IC～紀伊長島IC)	平成25年3月24日
②	紀宝バイパス(紀宝町井田～成川)	平成25年6月16日
③	国道167号 第二伊勢道路	平成25年9月14日
④	熊野尾鷲道路(三木里IC～熊野大治IC)	平成25年9月29日
⑤	(一)新鹿佐渡線(熊野新鹿IC)	平成25年9月29日
⑥	(主)賀田港中山線(賀田IC)	平成25年9月29日
⑦	国道477号 四日市拡幅(部分供用0.7km)	平成26年3月14日
⑧	中勢バイパス鈴鹿(稻生)工区	平成26年3月23日
⑨	近畿自動車道紀勢線(紀伊長島IC～海山IC)	平成26年3月30日
⑩	国道477号 西浦バイパス	平成26年4月30日
⑪	四日市湯の山道路(部分供用4.4km)	平成26年5月24日
⑫	(市)海会寺幸生線 大津町交差点改良	平成26年7月
⑬	(一)津久居線(半田バイパス)	平成26年12月18日
⑭	(一)三行庄野線バイパス	平成27年2月6日
⑮	中勢バイパス津(野田～久居)工区	平成27年2月8日
⑯	(主)久居河芸線(雲出野田バイパス)	平成27年2月8日
⑰	(主)久居河芸線(五軒町バイパス)	平成27年2月8日
⑱	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパス)	平成27年2月16日
⑲	北勢バイパス(四日市市垂坂町～(市)日永八郷線)	平成27年3月7日
⑳	(主)神戸長沢線	平成27年3月31日 (開通予定)

※赤文字表示の施策は次ページ以降に詳細を示す。

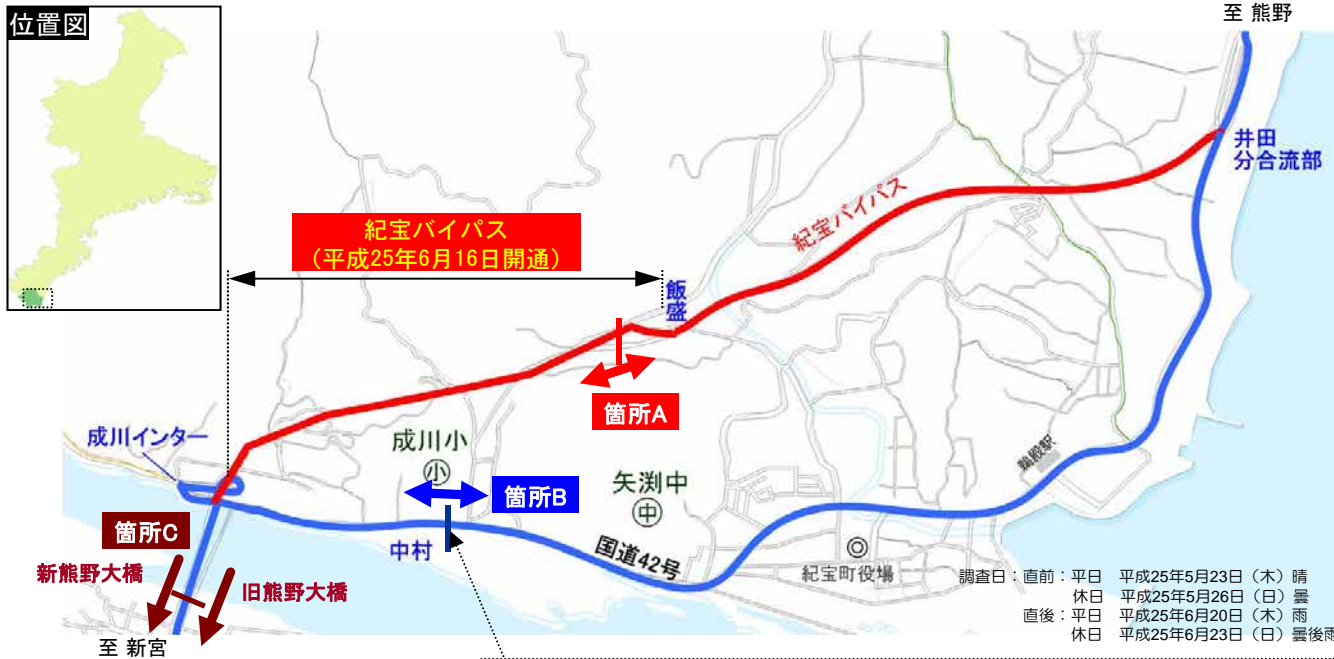


# 3. 実施した渋滞対策

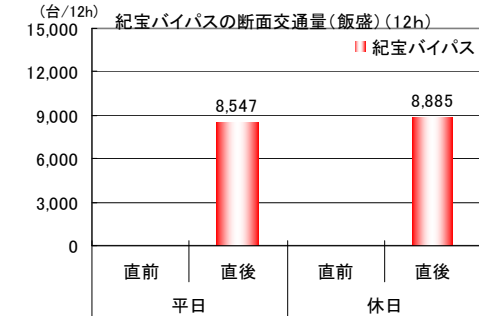
## 3-2 道路の開通等による整備効果について

### (1) 紀宝バイパスの開通(H25.6開通)

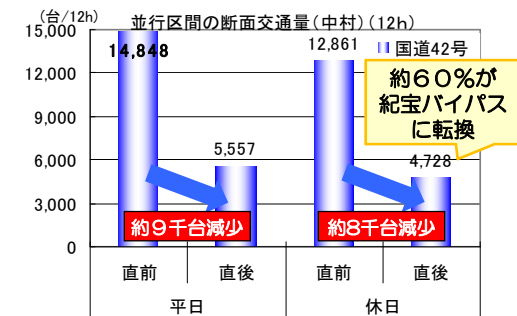
- 平成25年6月16日に紀宝バイパスが全線開通、約9,000台/12hの交通が利用
- 国道42号現道は紀宝バイパス開通後、平日に約5,600台/12h・休日約4,700台/12hとなっており約60%が紀宝バイパスに転換
- 新熊野大橋の下り(新宮方向)においても、約2,700~4,600台/12hが増え、約50%の交通量が旧熊野大橋から転換
- 国道42号現道 中村交差点の通学時間帯の交通量は、7時台で約860台、15時台で630台の減少が見られ、通学時間帯の安全性の向上が期待



#### ① 紀宝バイパスの交通量(箇所A)



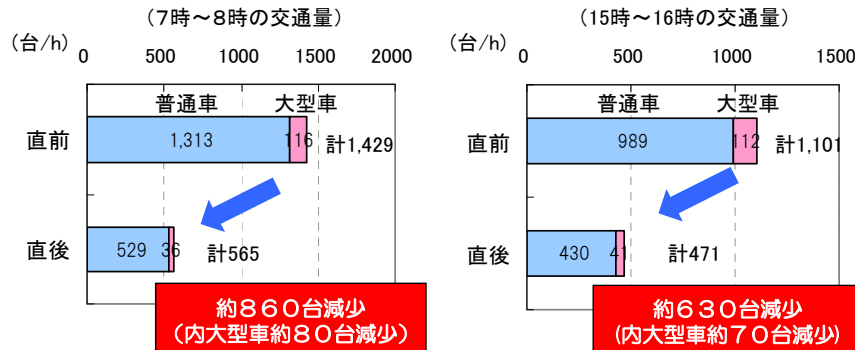
#### ② 国道42号の交通量(箇所B)



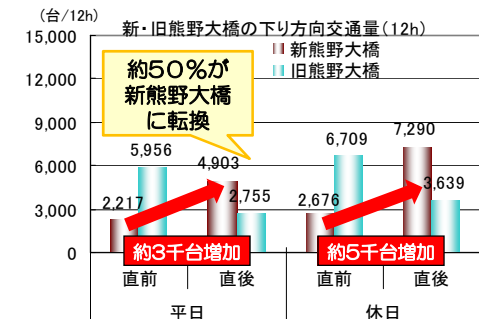
国道42号の通学状況(開通前)



#### 【中村交差点の通学時間帯の交通状況】



#### ③ 新熊野大橋・旧熊野大橋の交通量(箇所C)



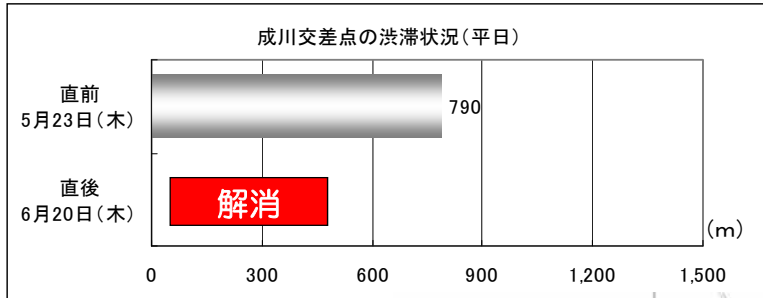
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について

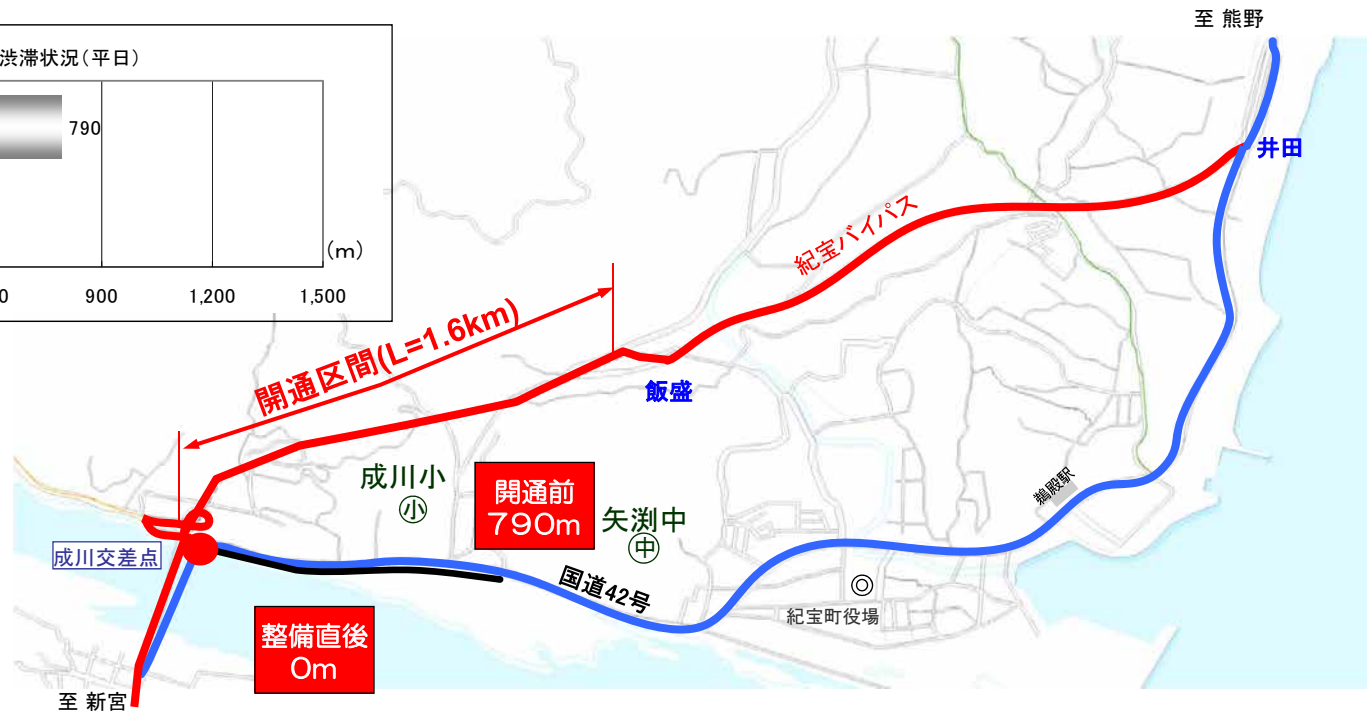
### (1) 紀宝バイパスの開通(H25.6開通)

○紀宝バイパス開通後、成川交差点(主要渋滞箇所)の渋滞が解消(開通前:790m→開通後:0m)

#### ■成川交差点の渋滞状況



※休日は渋滞発生なし



#### ■成川交差点の状況



調査日：直前：平日 平成25年5月23日(木) 晴  
          休日 平成25年5月26日(日) 曇  
          直後：平日 平成25年6月20日(木) 雨  
          休日 平成25年6月23日(日) 曇後雨



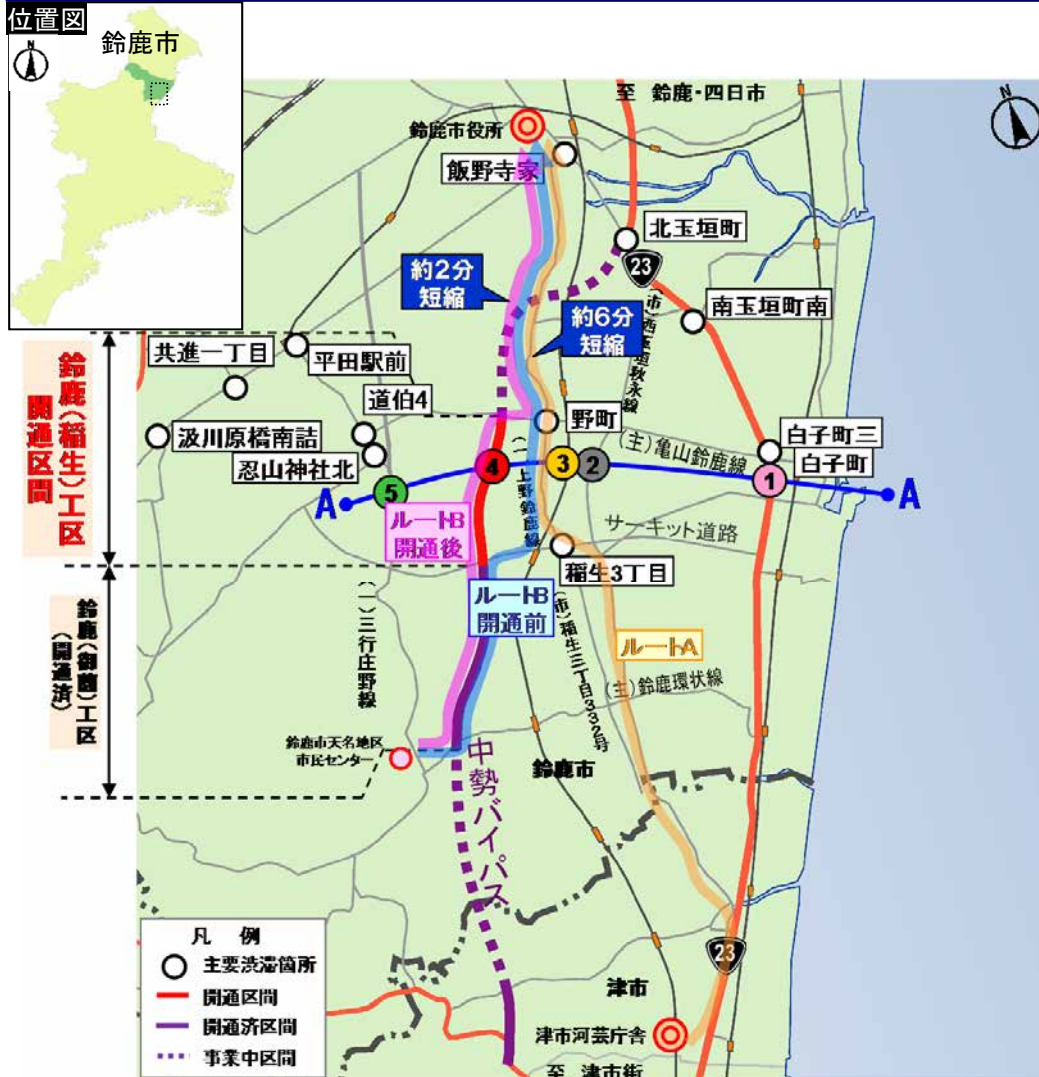
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について

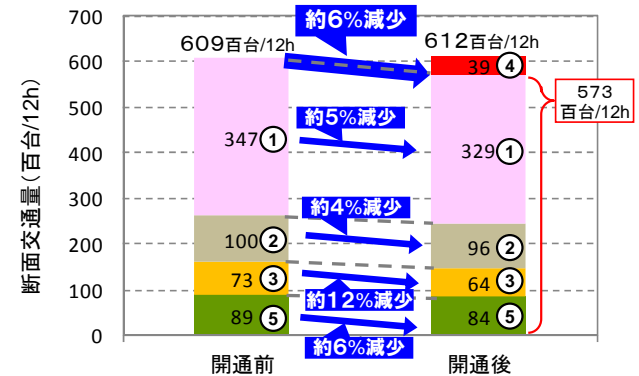
### (2) 中勢バイパス鈴鹿(稲生)工区の開通(H26.3開通)

※稲生3丁目交差点はパブコメにより追加箇所

- 平成26年3月23日に中勢バイパス鈴鹿(稲生)工区が開通、約4,000台/12hの交通が利用
- 並行する4路線(A断面)において交通量が4~12%減少。(一)上野鈴鹿線が最大で12%減少
- Aルートでは交通の転換により、並行路線の交通量が減少し、朝8時台(ピーク時)に所要時間が6分短縮
- Bルートではバイパス開通区間の利用により所要時間が2分短縮



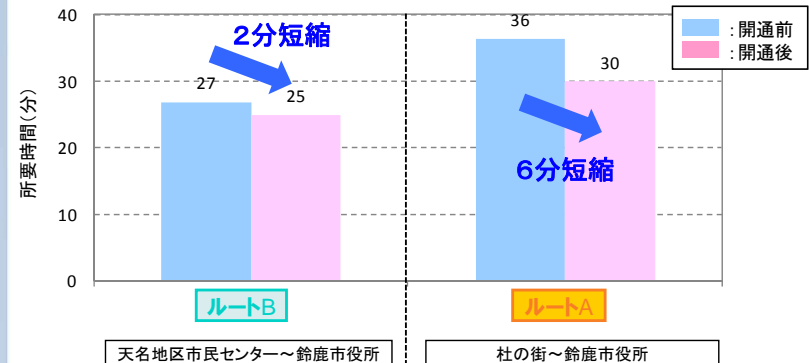
### A断面の総交通量変化



① 国道23号 ② (市)西玉垣秋永線 ③ (県)上野鈴鹿線  
⑤ (県)三行庄野線 ④ 中勢バイパス

(出典)開通前:実態調査結果(H25.11月) / 開通後:実態調査結果(H26.4月)

### 所要時間の変化



(出典)開通前:民間プローブデータ(H25.10月平日8時台(ピーク時))  
開通後:民間プローブデータ(H26.5月8時台(ピーク時))

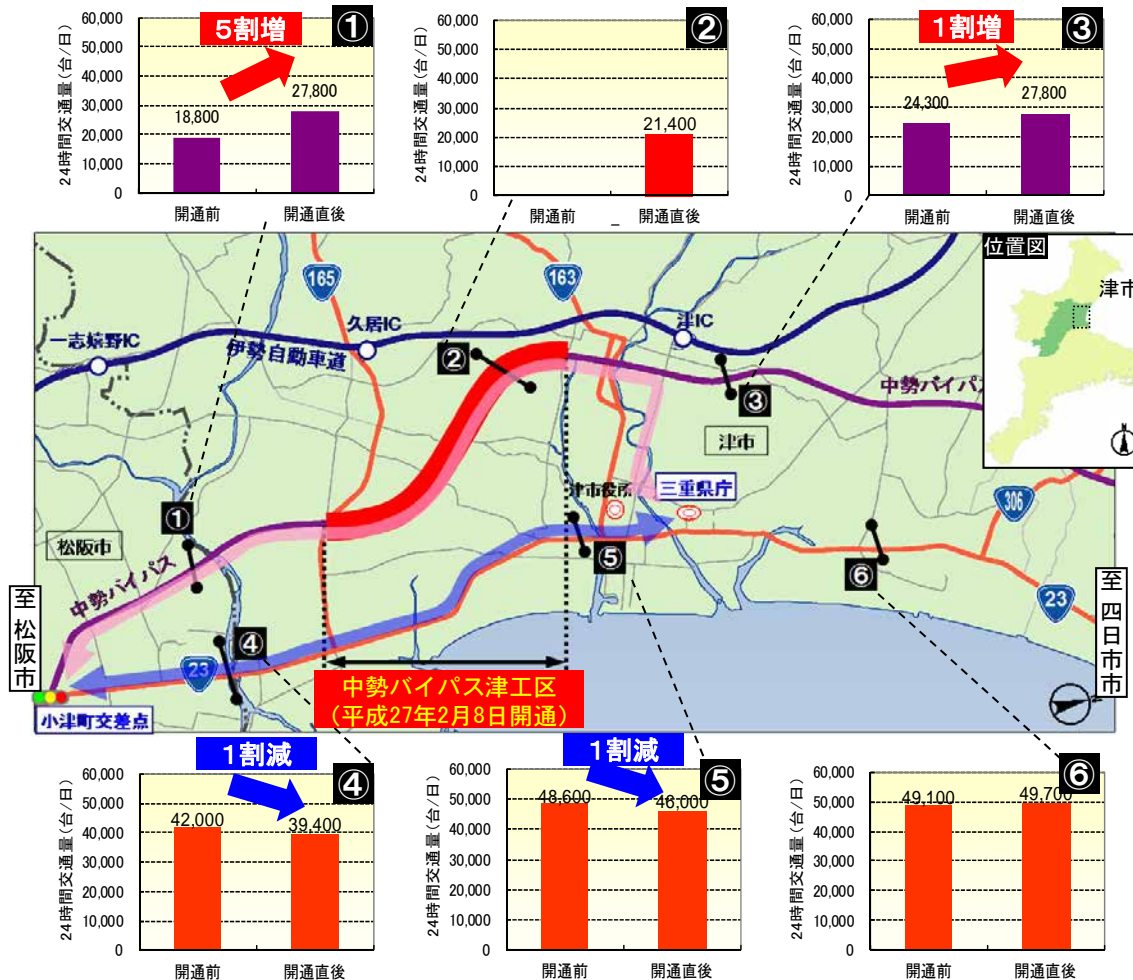
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について

### (3) 中勢バイパス津工区(野田~久居)の開通(H27.2開通)

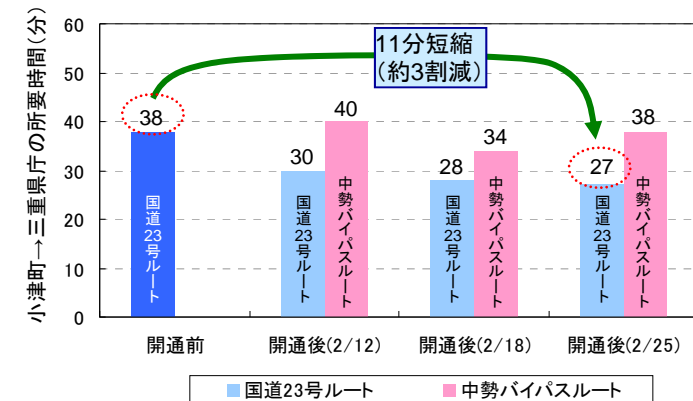
- 平成27年2月8日に中勢バイパス津工区(野田~久居)が開通、1日あたり利用台数は約2.1万台
- 既開通区間の1日あたり利用台数は、約1.9万台から約2.8万台へ増加(5割増)
- 並行する国道23号の1日あたり利用台数は、約4.9万台から約4.6万台へ減少(1割減)
- 中勢バイパスの開通により、朝の通勤時間帯(8時台)において、小津町→三重県庁までの所要時間が約38分から約27分へ減少(約3割減)
- 夕方の帰宅時間帯(18時台)では、三重県庁→小津町までの所要時間が約52分から約30分へ減少(約4割減)

#### ■中勢バイパス津工区(野田~久居)の開通前後の交通状況の変化

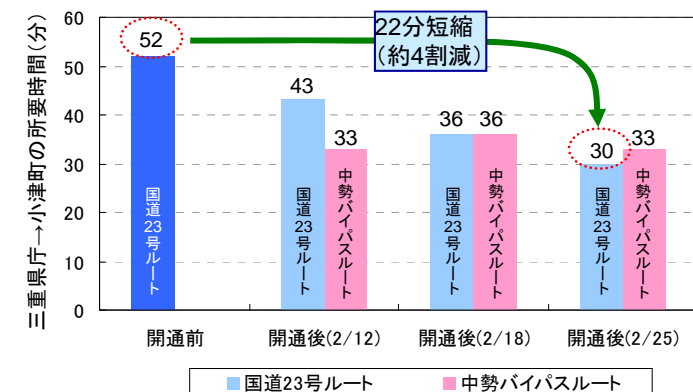


#### ■走行時間の推移

##### (朝8時台の走行時間)



##### (夕18時台の走行時間)



出典: ①②④⑤⑥は交通量調査結果、③はトラカンデータ(開通前: ①H26.11.12、②~⑥H27.2.3 開通直後: H27.2.12)

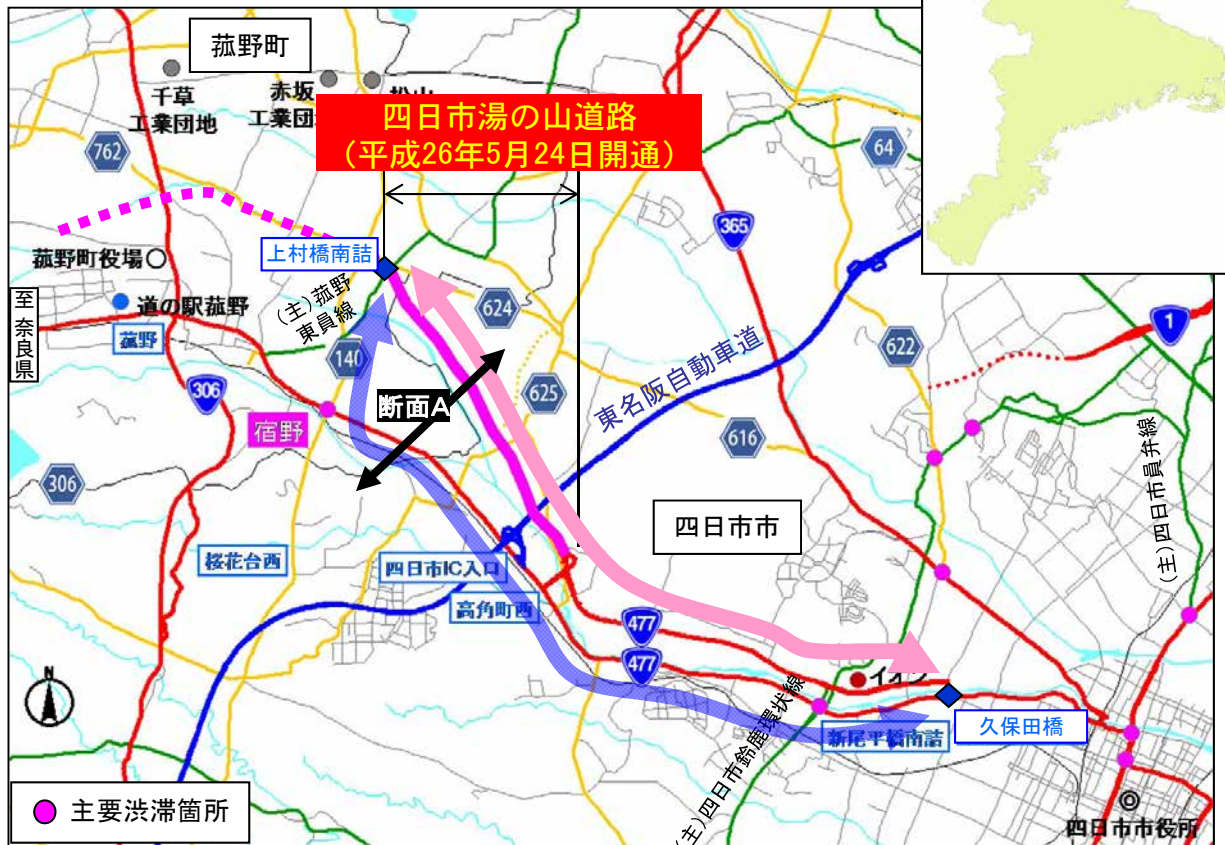
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について

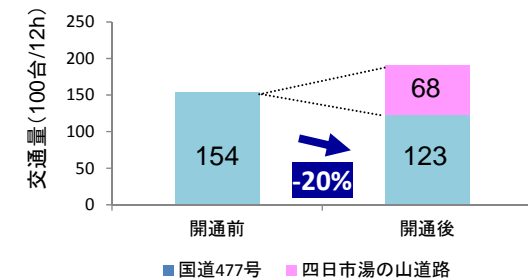
### (4) 国道477号四日市湯の山道路の開通(H26.5開通)

- 平成26年5月24日に国道477号四日市湯の山道路が開通
- 四日市湯の山道路の並行区間である国道477号において交通量が約20%減少
- 主要渋滞箇所である宿野交差点においては、最大渋滞長が250m短縮(300m→50m)
- 久保田橋から上村橋南詰交差点への移動時間が7分短縮(20分→13分)

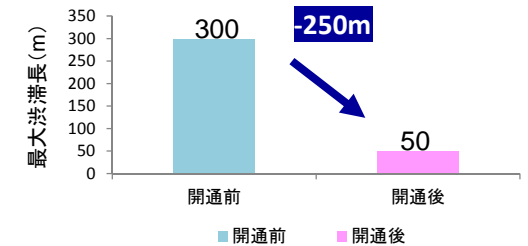
#### ■国道477号四日市湯の山道路



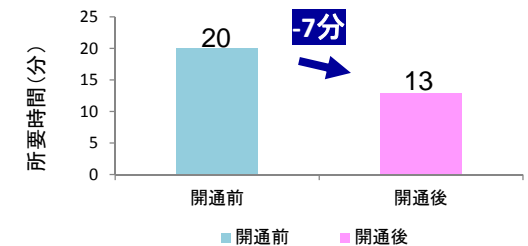
#### ■断面交通量(断面A)の変化



#### ■宿野交差点の最大渋滞長の変化



#### ■久保田橋～上村橋南詰交差点間の所要時間の変化



※開通前:H25.10.31/開通後:H26.6.24



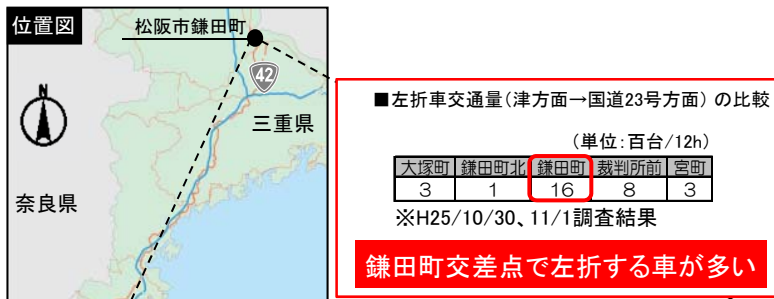
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-3 今ある道路を活用した渋滞対策

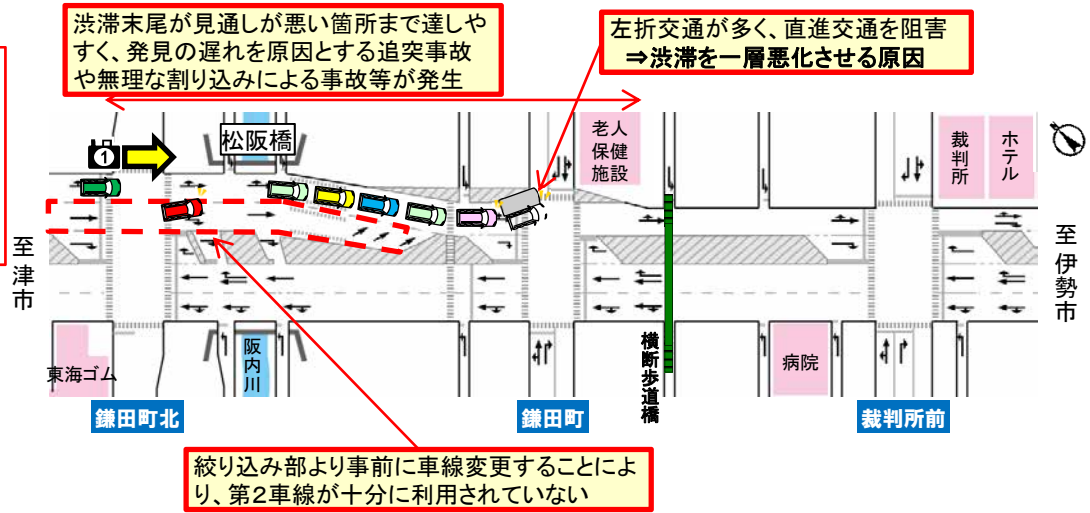
### (1) 国道42号鎌田町の車線運用変更対策 (H26.11対策実施)

#### 【概要】

- 国道42号下り（伊勢方面）では、鎌田町交差点手前の2車線→1車線の絞り込み部を先頭に渋滞が発生。  
また、鎌田町交差点では、左折する交通が多く直進交通を阻害するため、渋滞を一層悪化。
- 絞り込み部ではなく事前に車線変更をするため、第2車線は十分に利用されていない。そのため、第1車線の渋滞が見通しが悪い箇所（松阪橋の縦断勾配凸部）まで達しやすく、渋滞末尾の発見の遅れによる追突事故や、無理な割り込みによる事故が発生。



#### ■ 国道42号松阪市鎌田町地内の交通状況

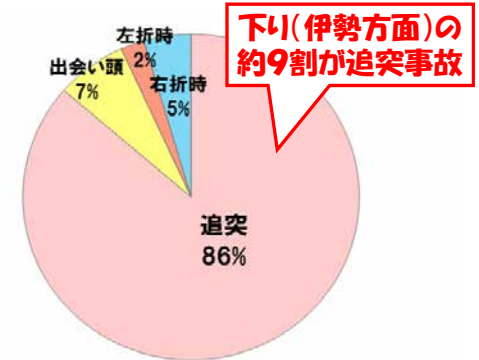


#### ■ 松阪橋の縦断勾配



#### ■ 鎌田町地内における死傷事故類型割合

<下り(伊勢方面)>

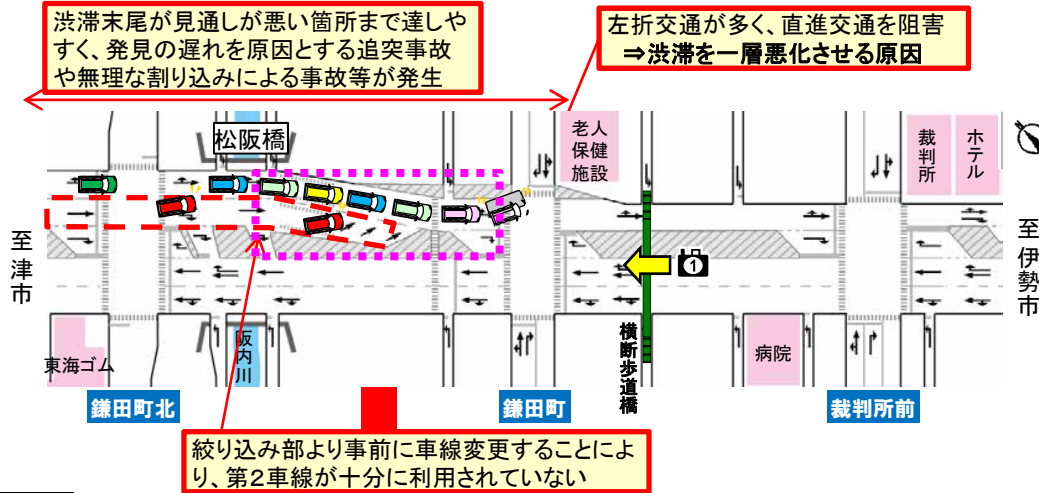


出典: 事故統合データベース (H21-H24)  
※ 鎌田町北交差点～鎌田町交差点 下り(伊勢方面)のデータ<sup>20</sup>

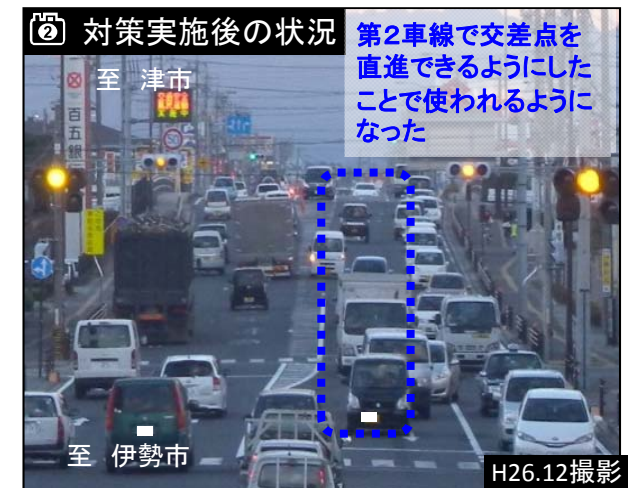
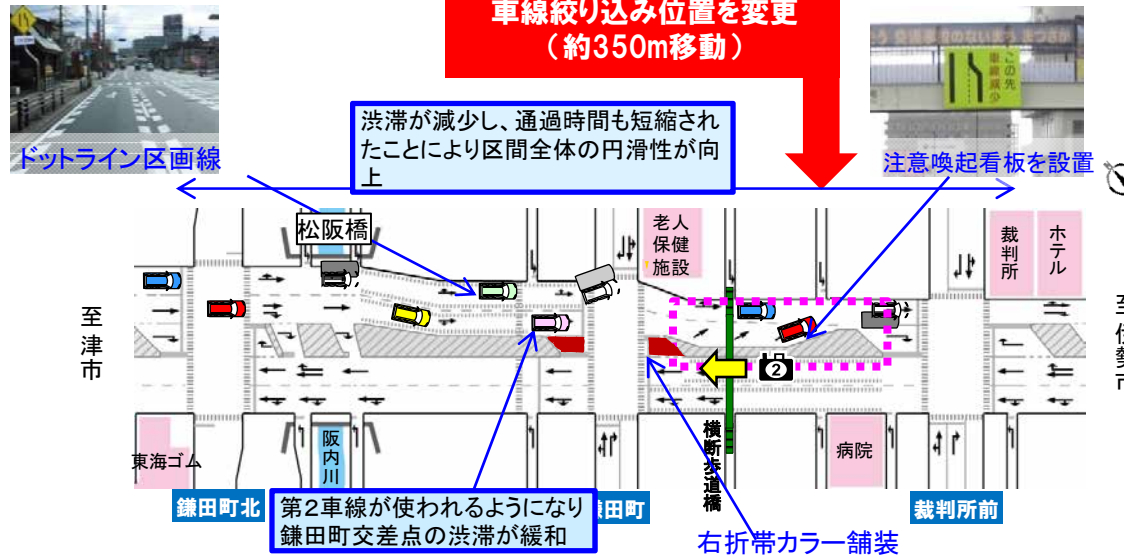
# 3. 実施した渋滞対策

- 鎌田町交差点手前（津市側）にある車線絞り込み位置を、交差点を過ぎた伊勢市側に約350m移動し、第2車線で交差点を直進できるようにすることで、左折車両が多い鎌田町交差点の渋滞長の減少を図る。
- 併せて、絞り込み位置変更による事故の防止の観点から注意喚起看板の設置等の対策を行い、安全性・円滑性の向上を図る。

## 対策実施前



## 対策実施後



# 3. 実施した渋滞対策

## 【対策の効果(速報値)】

### 平日朝の状況

- 鎌田町交差点と裁判所前交差点は、全ての時間帯で渋滞が解消。
- 大塚町～宮町間の所要時間は約1分短縮し、区間全体の円滑性が向上。

### 平日夕方の状況

- 鎌田町交差点は、16時台と18時台で渋滞が解消するとともに、17時台の渋滞も約6割減少。
- 大塚町～宮町間の所要時間は最大約4分短縮し、区間全体の円滑性が向上。

《鎌田町交差点の渋滞長》



《裁判所前交差点の渋滞長》



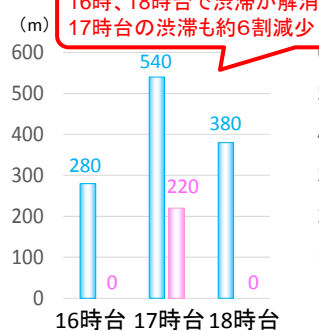
《大塚町～宮町間の所要時間》



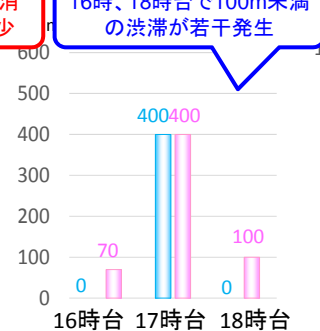
■: 対策実施前 □: 対策実施後

※対策実施前: 2014.10.28(火)、対策実施後: 2014.12.2(火)の各時間帯の調査結果

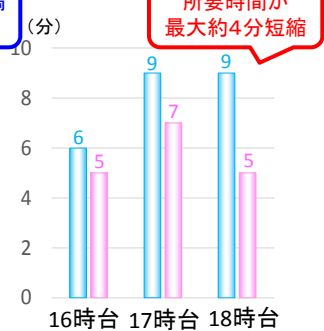
《鎌田町交差点の渋滞長》



《裁判所前交差点の渋滞長》



《大塚町～宮町間の所要時間》



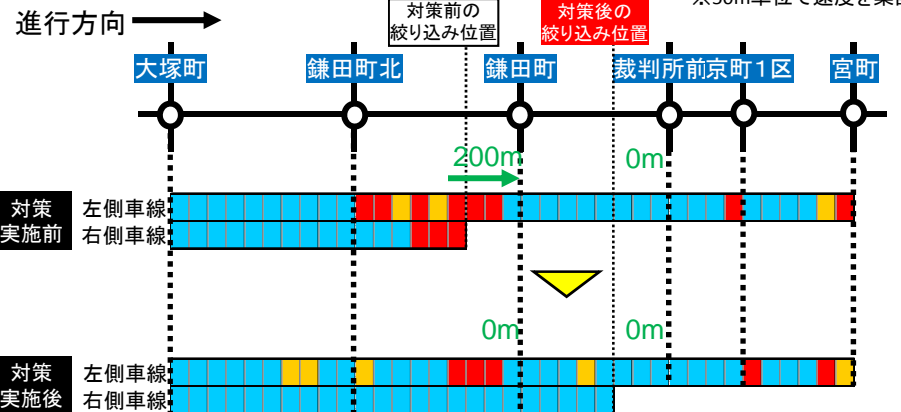
■: 対策実施前 □: 対策実施後

※対策実施前: 2014.10.28(火)、対策実施後: 2014.12.2(火)の各時間帯の調査結果

※裁判所前の渋滞長は400m(鎌田町交差点までの距離)が最大

《大塚町～宮町の速度低下状況》

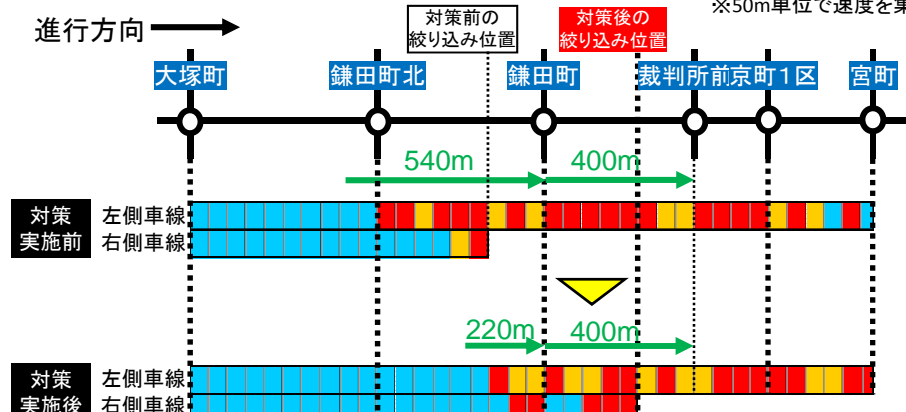
■ ~20km/h ■ 20km/h~30km/h ■ 30km/h以上 → 渋滞長



※対策実施前: 2014.10.28(火)、対策実施後: 2014.12.2(火)8時台のプロブカー車両による実走調査結果

《大塚町～宮町の速度低下状況》

■ ~20km/h ■ 20km/h~30km/h ■ 30km/h以上 → 渋滞長



※対策実施前: 2014.10.28(火)、対策実施後: 2014.12.2(火)17時台のプロブカー車両による実走調査結果



# 3. 実施した渋滞対策

## 3-3 今ある道路を活用した渋滞対策

### (2) 伊勢神宮周辺渋滞対策(国道23号3車線化(H25.12~)・バス専用レーン運用(H25.10~))

※1: 伊勢地域の観光促進と交通の円滑化を目指し、伊勢市、伊勢市商工会、三重県、国土交通省、その他関係機関から構成

- 伊勢地域観光交通対策協議会※1(伊勢市等)と連携を図り、伊勢神宮の観光期におけるバス専用レーン設置(国道23号中村町交差点から宇治浦田町交差点)により、路線バスの円滑な運行を確保
- また、国道23号3車線化により、本線交通の円滑化を図り、バス専用レーンの設置を支援



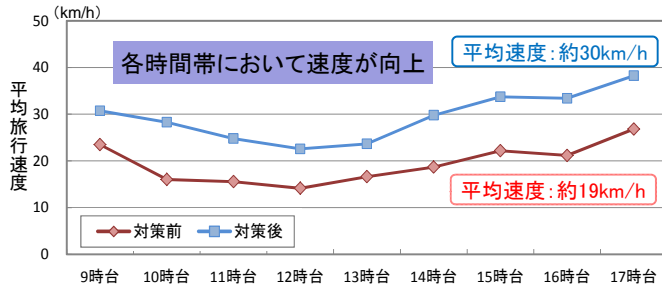
#### ① 定時性が向上(バス)



通常5分程度で通過できる国道区間で、昨年までは30分以上の遅延がありました。バス専用レーン設置によりほぼ定時運行ができました。

出典: 路線バス事業者ヒアリング調査結果

#### ② 平均旅行速度が向上(中村町交差点⇒宇治浦田交差点)



出典: 民間プローブデータ 対策前「平成25年4~8月」、対策後「平成26年4~8月」  
区間: 中村町交差点~宇治浦田町交差点

① 公共交通専用レーンによる  
交通円滑化

#### <運用前>

H23.2撮影 至 伊勢神宮内宮

#### <バス専用レーン運用>

H25.11撮影 至 伊勢神宮内宮

② 国道23号3車線化による  
交通円滑化

#### <整備前:2車線>

H24.1撮影 至 伊勢神宮内宮

#### <整備後:3車線化後>

H25.12撮影 至 伊勢神宮内宮

宇治浦田交差点

宇治浦田交差点

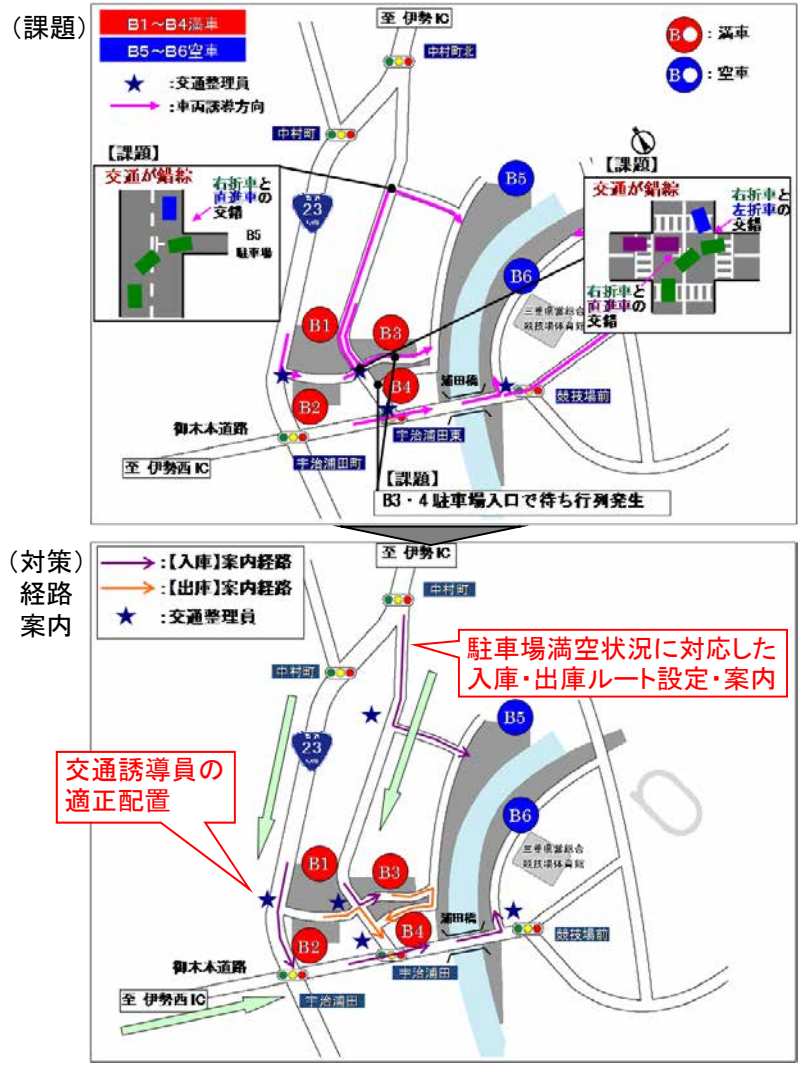
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-3 今ある道路を活用した渋滞対策

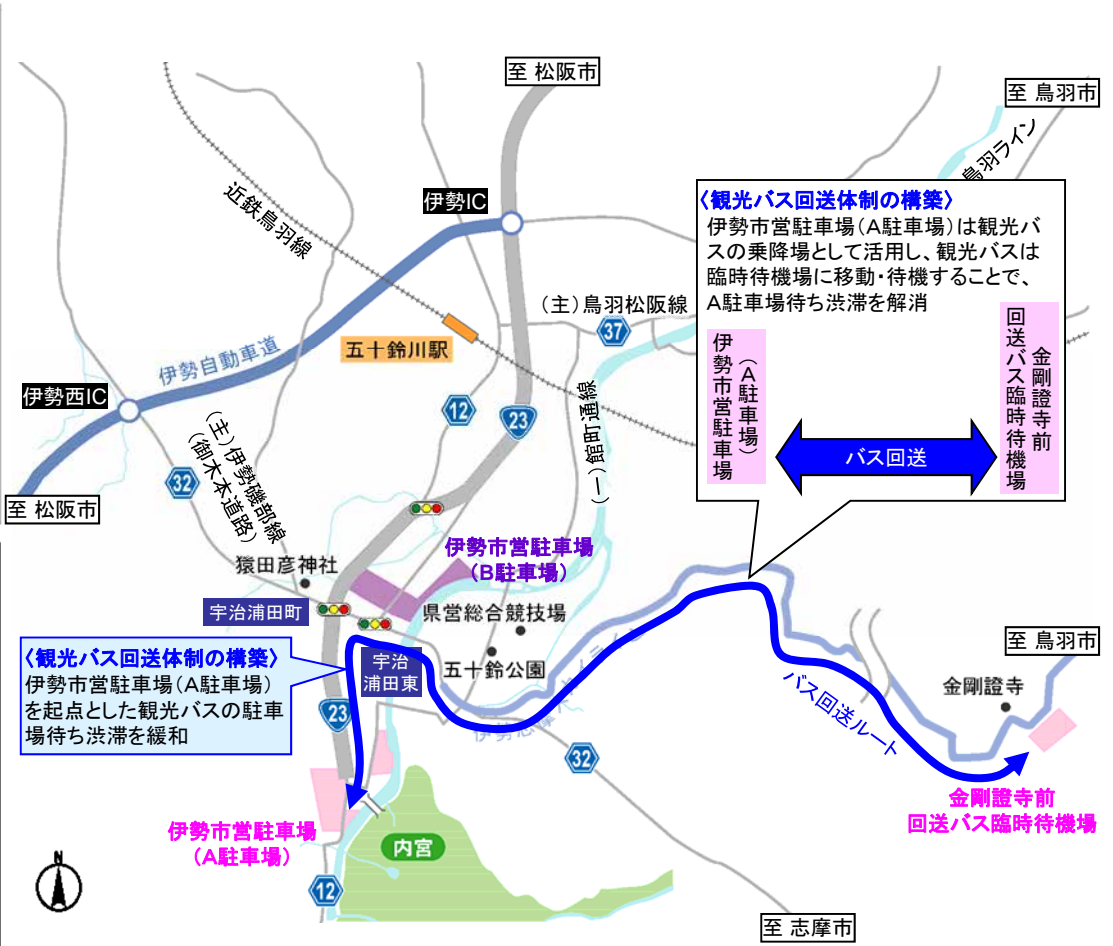
### (2) 伊勢神宮周辺渋滞対策(駐車場案内マニュアル作成(H25.10~)・観光バス回送体制の構築(H25.10~))

- 伊勢地域観光交通対策協議会(伊勢市等)と連携し、駐車場案内マニュアル作成・観光バス回送体制の構築等、観光期の渋滞対策を実施
- 伊勢市営駐車場(B駐車場)内案内マニュアルをもとに、分散する駐車場の満空状況に応じた車両の適正案内を行い、駐車場出入口付近の渋滞を緩和
- 観光バス回送体制の構築により、伊勢市営駐車場(A駐車場)を起点とした観光バスの駐車場待ち渋滞を緩和

#### ① 駐車案内案内マニュアル



#### ② 観光バス回送体制の構築





## 4. 交通状況のモニタリング

## 4. 交通状況のモニタリング

### 4-1 モニタリング実施結果

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の抽出指標の該当状況を点検しました
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が8箇所確認されました
- 今後も経過観察を実施していくとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含め、検討していきます

### 三重県内の主要渋滞箇所(129箇所)のモニタリング結果

渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)	主要渋滞箇所数 (129箇所)
①平日における渋滞箇所 (昼間12時間の損失時間 80万人時間/年以上など)	53箇所
②休日における渋滞箇所 (休日のピーク時旅行速度 20km/h以下など)	11箇所
③踏切による渋滞箇所 (ピーク時の遮断時間40分以上など)	10箇所
④パブリックコメントによる追加箇所 (パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認)	55箇所

最新の交通データ

モニタリング実施結果	
渋滞箇所の抽出指標に該当する箇所	渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所
48箇所	5箇所
9箇所	2箇所
10箇所	0箇所
54箇所	1箇所

※民間プローブデータ、トラカンデータ等による

## 5. 道路交通施策の方向 ー賢く使うコンセプトー

## 5. 道路交通施策の方向 — 賢く使うコンセプト —

### 5-1 道路交通施策の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会  
第15回道路分科会 配付資料より抜粋

#### 「賢く使う」コンセプト

##### 目指すべき姿

###### 【国土のあり方】

- コンパクトな拠点とネットワークの構築による都市圏の機能維持

###### 【道路交通のあり方】

- 損失や事故が少ない
- 環境に優しい
- 拠点を連結する

##### 道路交通の現状

ネットワークが貧弱であるが、そのネットワークを十分に使いきっていない

- 交通需要が偏在
- 積載効率の低下傾向
- 歩行中・自転車乗用中の事故が多い

ICTなどの技術革新



財政的、空間的な制約

必要なネットワークの整備とあわせ、今ある道路をもっと賢く使って、課題を効率的に克服

※ 渋滞などを、欧米並みの水準(現状から半減)にできる可能性がある

# 5. 道路交通施策の方向 – 賢く使うコンセプト –

## 5-2 個別課題の対応の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会  
第15回道路分科会 配付資料より抜粋

### 目指すべき方向・克服すべき課題と「賢く使う」取組

目指すべき方向	克服すべき課題	課題に対応する主な取組
円滑 エネルギー効率	(1) 時間損失	<p>賢く容量確保</p> <p>&lt;サプライ・サイド&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ビッグデータを活用して、交通工学の新体系を確立</li> <li>実容量の不揃いをなくす(科学的なボトルネック対策)</li> <li>本線料金所を極力なくす</li> <li>“ETC 2.0”で賢く使うユーザーの優遇と料金所革新</li> </ul> <p>&lt;ディマンド・サイド&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通需要マネジメントでネットワークを最適利用</li> </ul>
環境・快適	(2) 時間信頼度	<ul style="list-style-type: none"> <li>通行止め・車線規制時間を最短化</li> <li>無料の高速道路でも、休憩サービスを提供</li> <li>予定通りの時間に到達させる</li> </ul>
安全・安心	(3) 交通事故	<p>賢く事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>機能分化で車は高速道路へ</li> <li>ビッグデータを活用して、潜在的な危険箇所を改善</li> <li>生活道路の通過交通排除と速度抑制</li> </ul>
地域活力 国際競争力	(4) 活力低下	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要施設と高速道路を極力直結</li> <li>拠点間を結ぶネットワークの構築</li> </ul>

賢く使う

# 5. 道路交通施策の方向 —賢く使うコンセプト—

## 5-2 個別課題の対応の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会  
第15回道路分科会 配付資料より抜粋

### 実容量の不揃いをなくす①（科学的なボトルネック対策）

○確認した実容量の不揃いをなくして、科学的に交通流動を最適化。

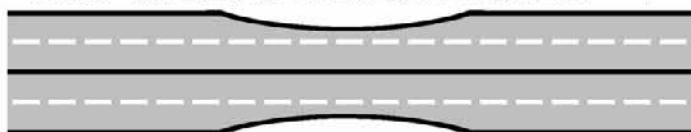
#### 【実容量の不揃いのイメージ】

構造は片側2車線であるがサグ部が存在

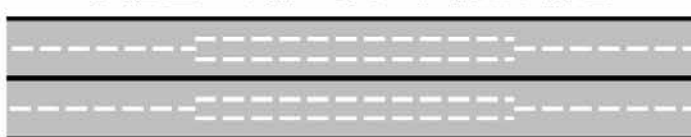


※サグ部：勾配の変化部

実際に流せる交通容量を表した構造イメージ

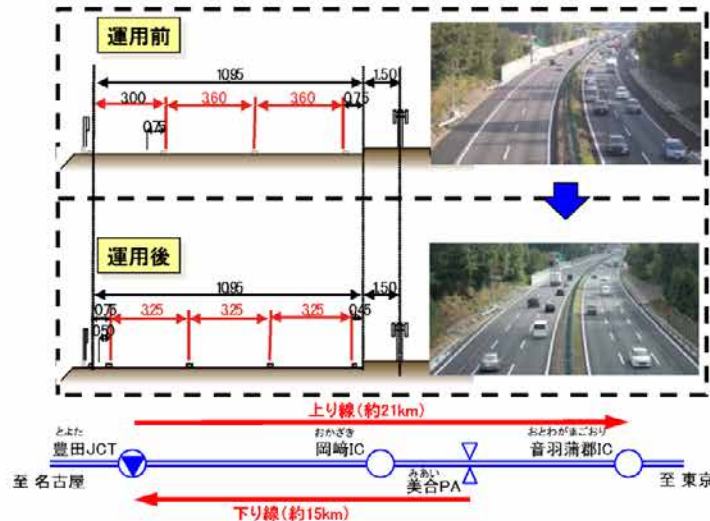


実容量の不揃いをなくす最適な構造

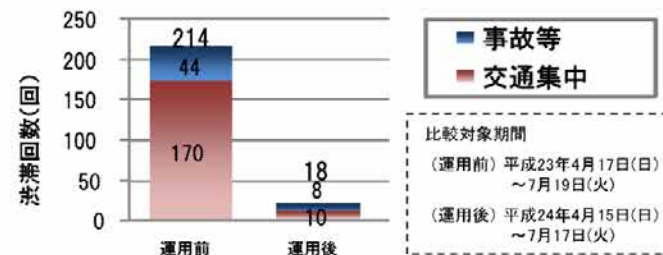


#### 【交通流動を最適化する取組み】

◆東名高速道路(音羽蒲郡IC～豊田JCT間の一部)の暫定3車線運用の概要



暫定3車線運用の実施により、渋滞回数が減少





## 5. 道路交通施策の方向 —賢く使うコンセプト—

### 5-2 個別課題の対応の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会  
第15回道路分科会 配付資料より抜粋

#### 交通需要への働きかけによりネットワークを最適利用

- 交通需要が時間的、空間的に偏在することを原因として交通混雑が発生。
- 交通需要に働きかける交通需要マネジメント(TDM)により混雑を緩和。
- これにより、道路整備と連携して混雑の緩和を図ることが可能。

#### 【TDMの取組の体系】

##### ①特定の時間に集中する交通を平準化

朝・夕や休日・連休等における交通混雑など、特定の時間に集中する交通需要の平準化を図る取組

###### 《取組例》

- 時差出勤、フレックスタイムの導入
- 勤務日(出勤日)の調整 等

##### ③交通モードの転換

公共交通の利用促進やパーク&ライドの導入など、自動車利用から交通モードの転換を図る取組

###### 《取組例》

- 公共交通、自転車利用の促進
- パーク&ライドの導入 等

##### ②局所的に集中する交通を分散化

特定の道路での慢性的な交通混雑など、局所的に集中する交通需要の分散化を図る取組

###### 《取組例》

- 渋滞情報の提供
- ロードプライシング 等

##### ④交通需要の低減

物流における輸送の効率化など、自動車の効率的利用より交通需要の低減を図る取組

###### 《取組例》

- 物資の共同集配
- 相乗りの促進 等

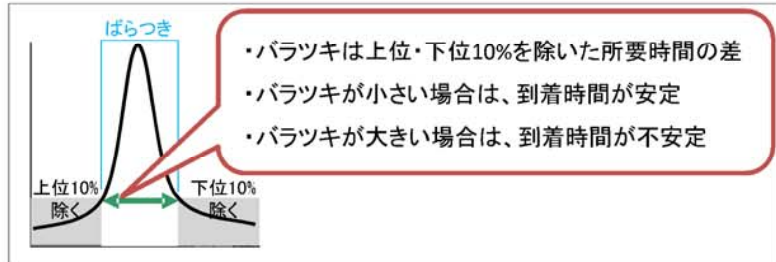
# 5. 道路交通施策の方向 —賢く使うコンセプト—

## 5-2 個別課題の対応の方向

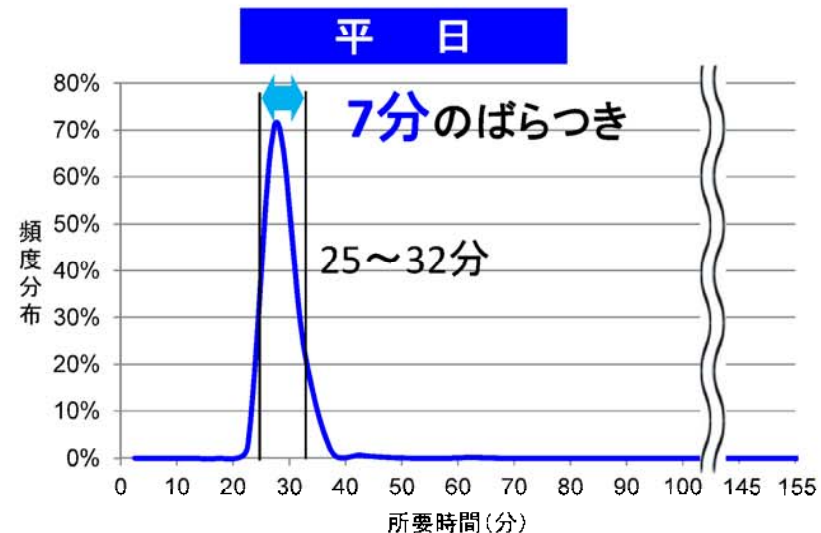
平成26年7月2日 社会資本整備審議会  
第15回道路分科会 配付資料より抜粋

### 予定通りの時間に到達させる

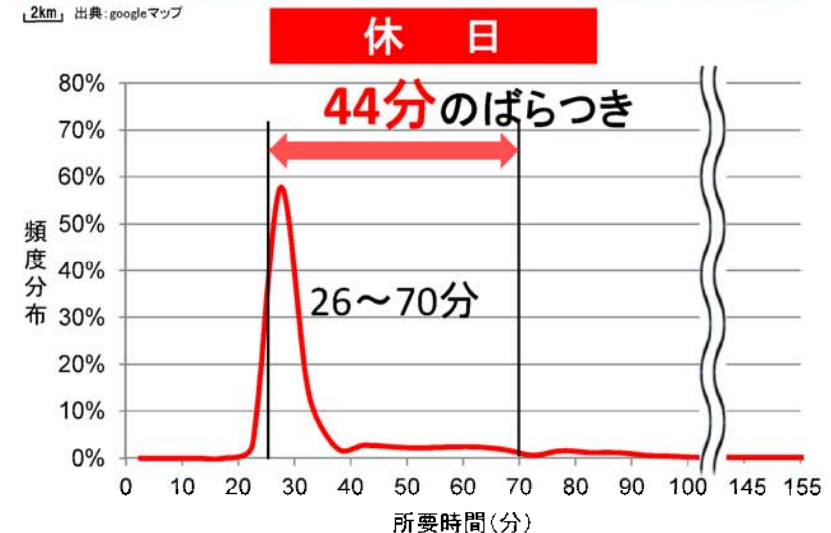
- 渋滞箇所の所要時間は一定ではなく、利用者は遅れのリスクを予め見込んで行動。
- 渋滞は、利用者に「所要時間のばらつきを予め見込んだ行動」を強いることにより、渋滞損失(約50億人・時間)とは別に無駄な時間が発生。



【中央道（上り）小仏トンネル付近の所要時間の分布】



定義) 所要時間: 大月~八王子(上り)間で取得可能な所要時間データ(プローブデータ)を単純平均して算出し、5分間隔で所要時間数の頻度を表示



出典) 以下の渋滞箇所の所要時間データ(プローブデータ)により分析  
大月~八王子(上り) H24.4.1~4.30