

# 平成29年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：平成29年7月31日（月）14:30～16:00

場所：三重河川国道事務所 第二庁舎2階会議室

## 議 事 次 第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議 事
  - 1) 規約改正
  - 2) これまでの取り組み経緯
  - 3) 実施した渋滞対策
  - 4) 今年度の主な取り組み（案）
  - 5) 各エリアWGの取り組み
  - 6) 交通状況のモニタリング
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29年7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。

1. 会長は、協議会を総括し協議会を招集する。
2. 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。

1. 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。
2. 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。
3. 第5条の1及び2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。

1. 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計画課、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。
2. 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)

(平成28年 7月29日、一部規約改正)

(平成29年 7月31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	参事官・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 計画課長
中部地方整備局	北勢国道事務所 計画課長
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 地域道路課 課長補佐
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 交通事故分析官
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29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.	実施した渋滞対策	…	7
3.	今年度の主な取り組み(案)	…	10
4.	四日市エリアの取り組み	…	13
5.	鈴鹿エリアの取り組み	…	19
6.	津エリアの取り組み	…	25
7.	伊勢エリアの取り組み	…	33
8.	松阪エリアの取り組み	…	39
9.	交通状況のモニタリング	…	51

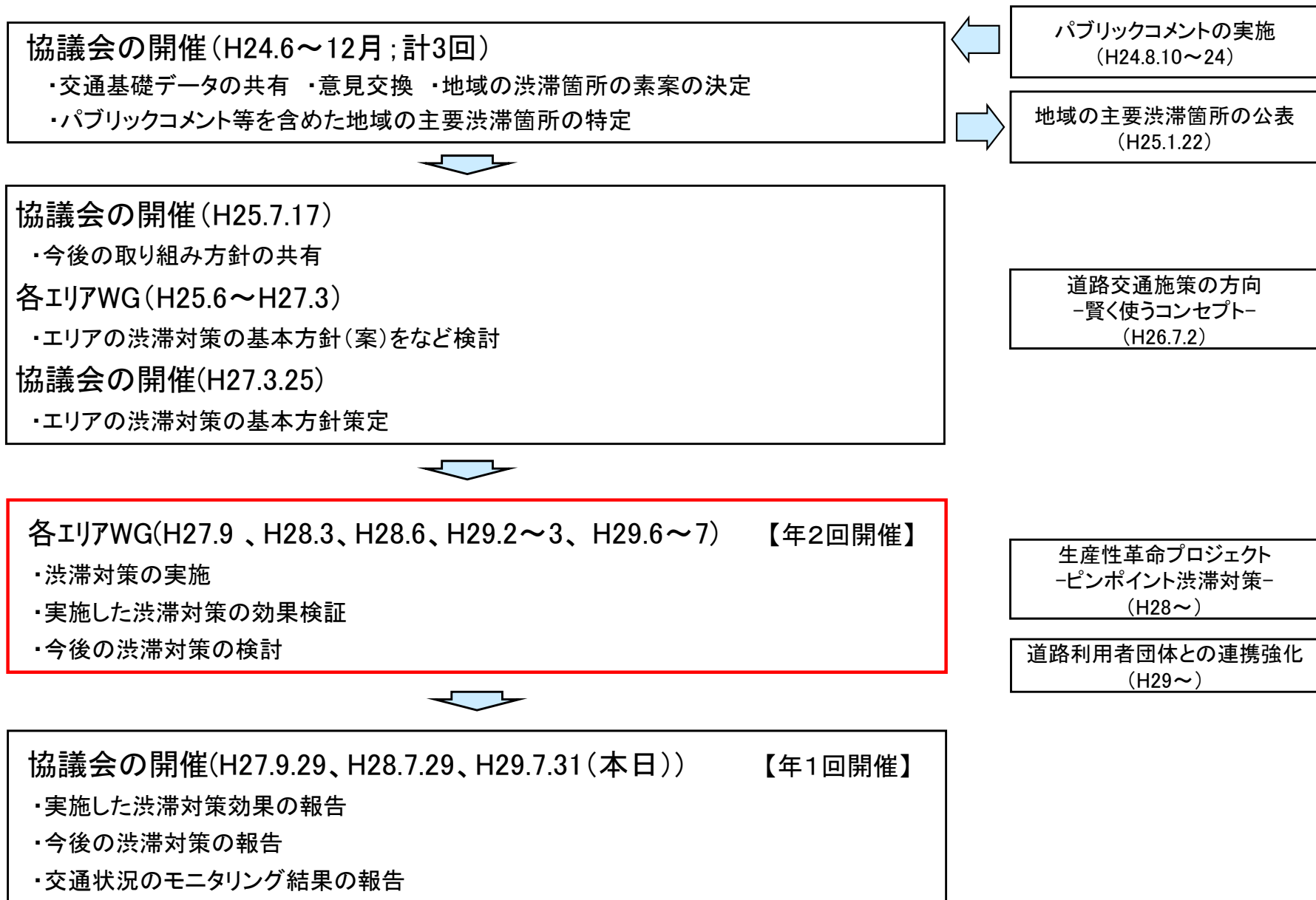
日時:平成29年7月31日 14:30 ~

場所:三重河川国道事務所 第二庁舎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



# 1. これまでの取り組み経緯

## ピンポイント渋滞対策

3 生産性向上による成長力の強化

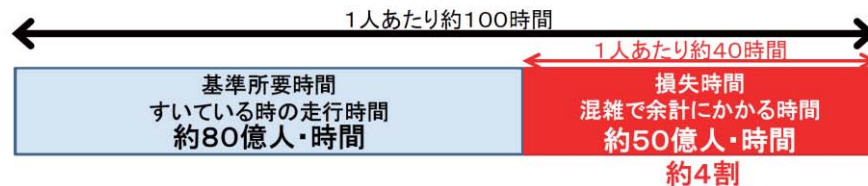
### (1) ネットワークを賢く使う ①

■ 生産性の向上による経済成長の実現や交通安全の確保の観点から、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組を推進します。

#### <背景/データ>

・ 総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵

・ 一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当



・ 欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割

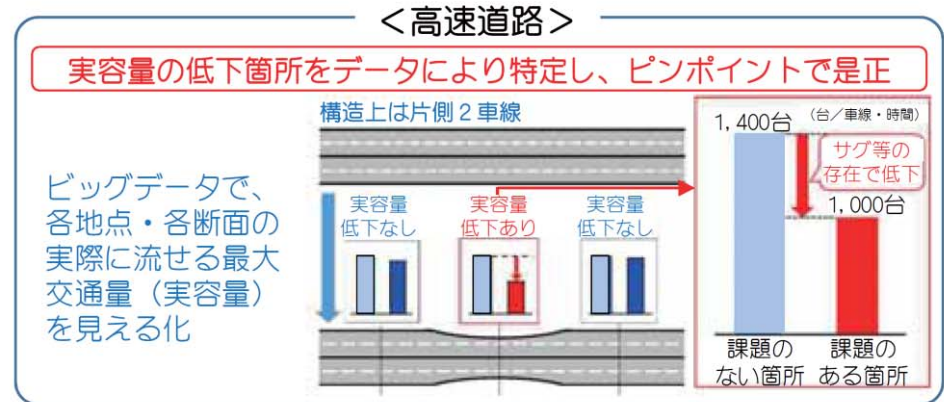
・ 特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在

○より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策を実施

海老名JCT等3箇所で対策を実施済  
大和トンネル付近等14箇所で事業推進中

○容量が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路を強化

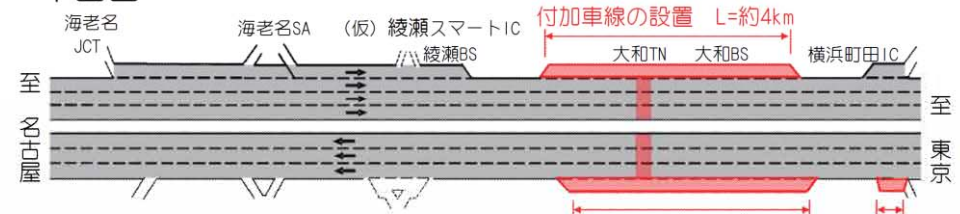
#### [ビッグデータ分析に基づく「賢い投資」]



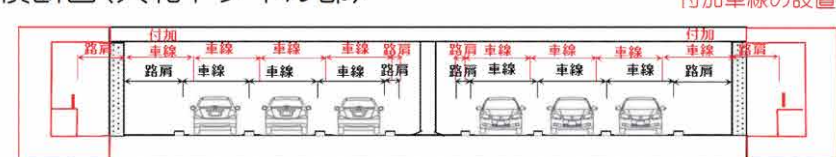
#### ■東名高速道路 大和トンネルの例

上下線の大和トンネル付近等において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置(事業推進中)

#### ・平面図



#### ・横断図(大和トンネル部)



出典:平成29年度 道路関係予算概要(平成29年1月20日)

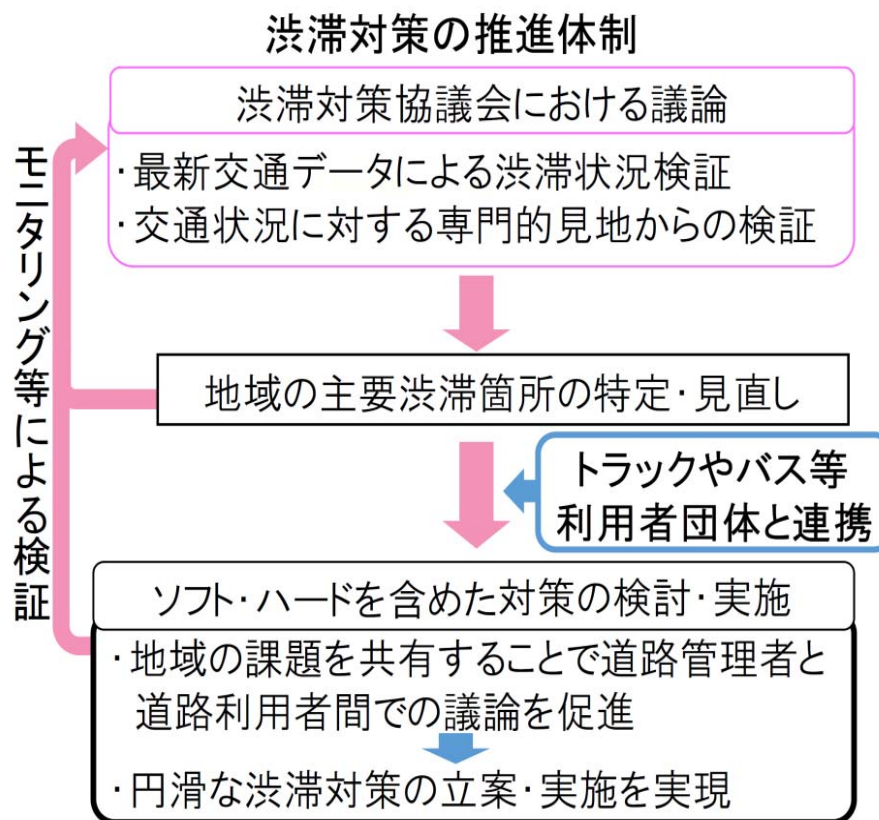


# 1. これまでの取り組み経緯

## 道路利用者団体との連携強化

- 渋滞協議会とトラックやバスの利用者団体との連携を強化し、利用者目線で対策箇所を特定
- 即効性のある渋滞対策を検討・実施

### ■概要



### ■対策予定箇所

国道21号 綾戸交差点（岐阜県 垂井町）



《右折レーンの延伸を予定》

国道1号 宮島東交差点（静岡県 富士市）



《右折レーンの2車線化を予定》

国道23号 豊川橋北交差点（愛知県 豊橋市）



《交差点付近の直進レーンの増設を予定》

国道23号 小津町交差点（三重県 松阪市）



《交差点付近の3車線化を予定》

P. 48参照

出典:平成29年度 中部地方整備局関係予算の概要(平成29年3月31日付け記者発表資料)



# 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

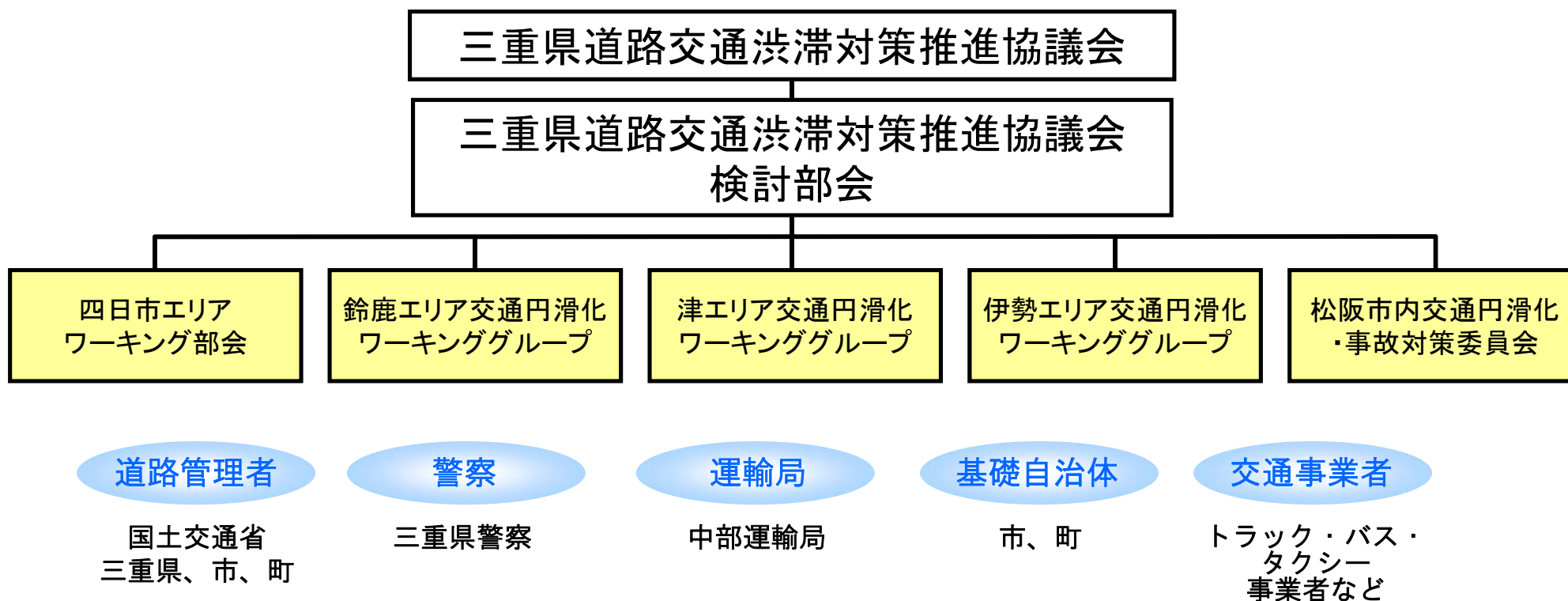
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

### 2) 検討部会

- 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

- 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 三重県全体における渋滞対策の基本方針について(平成25年7月17日策定)

### 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、道路利用者のみなさま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 渋滞対策の基本方針

### 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、朝夕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>

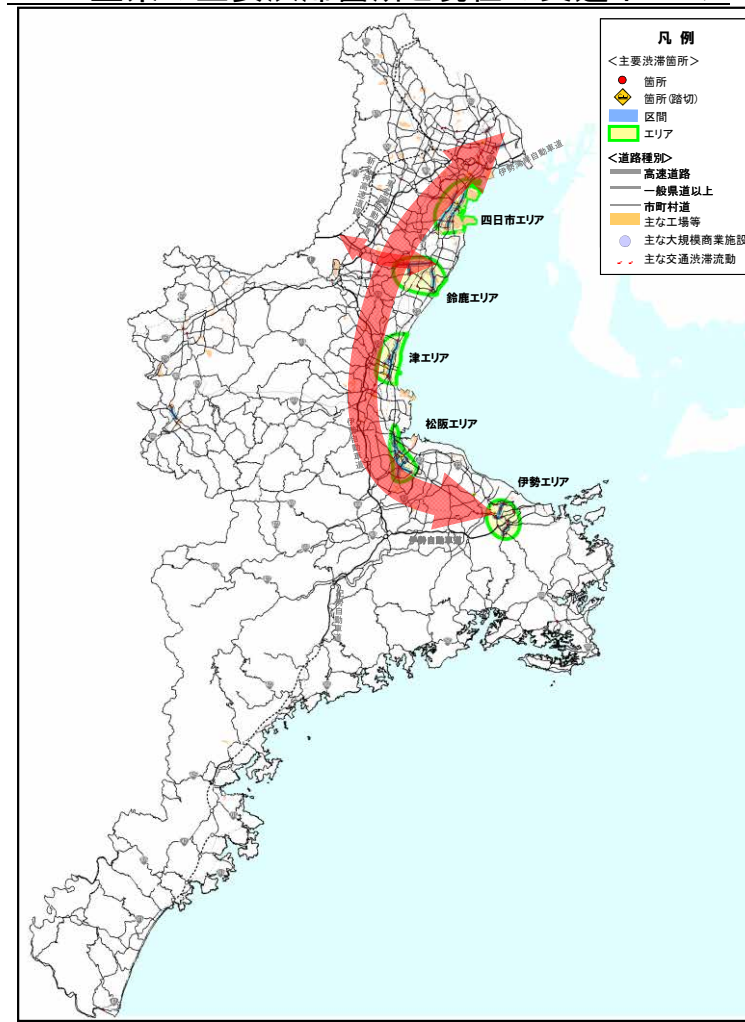
### 2. 方向性

	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。

### 渋滞対策の基本方針

・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



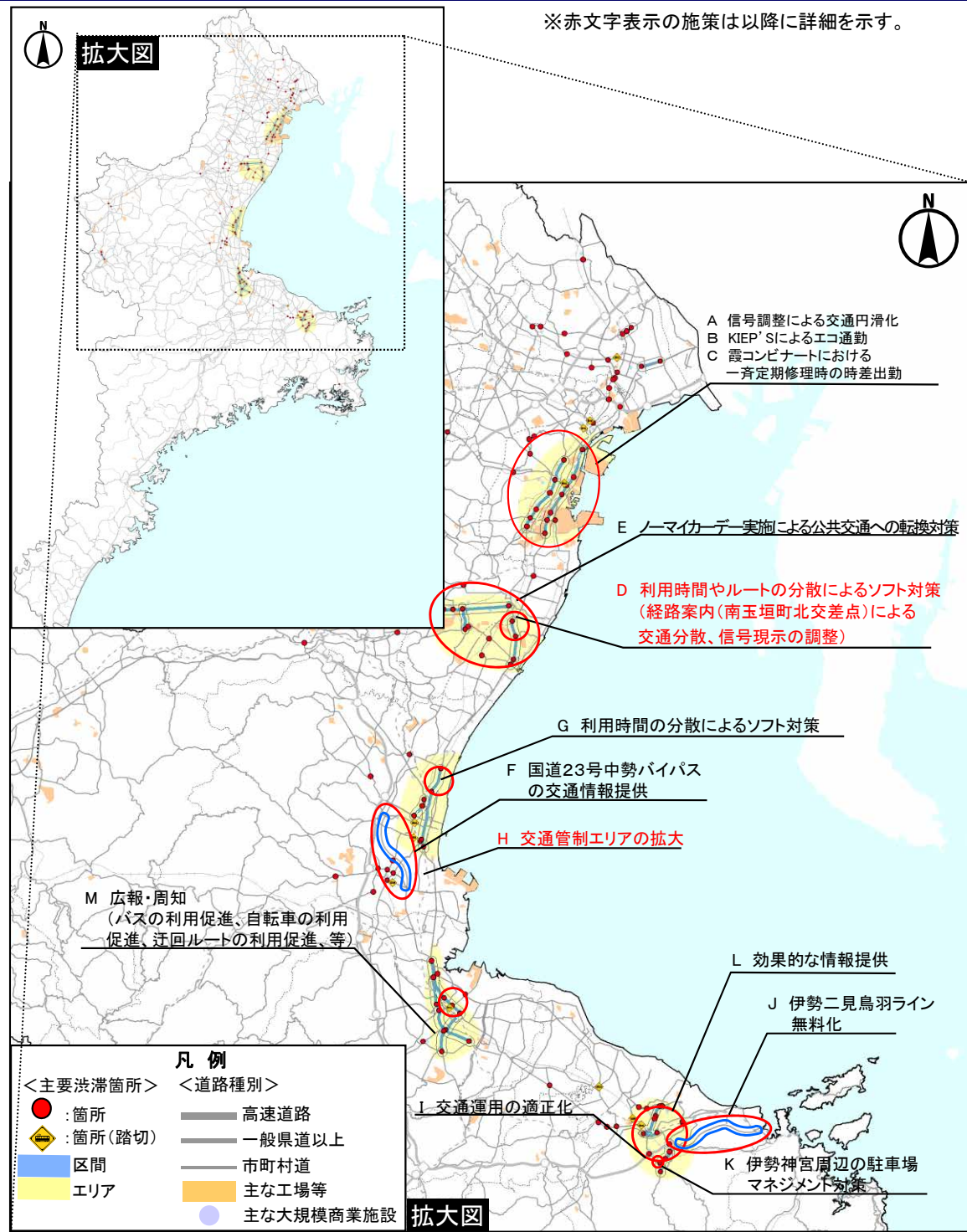
## 2. 実施した渋滞対策

# 2. 実施した渋滞対策

## 2-1 平成26～28年度に実施した対策

### (1) 総合対策等

	箇所	実施施策	実施主体	実施期間	実施状況
A	四日市 エリア	信号調整による交通円滑化	警察・国	H29.1.31～ H29.2.2	実施中
B	四日市 エリア	KIEP'Sによるエコ通勤 (エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S・四日市	H20.7～	実施中
C	四日市 エリア	霞コンビナートにおける一斉定期修理時の 時差出勤	霞コンビナート 企業	H28.3～	実施中
D	鈴鹿 エリア	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (経路案内(南玉垣町北交差点)による交通 分散、信号現示の調整)	警察・国	H28.2.9 H28.3.4～	実施中
E	鈴鹿 エリア	ノーマイカーデー実施による公共交通への 転換対策	鈴鹿市	H27.12.18 H28.12.16	実施中
F	津 エリア	国道23号中勢バイパスの交通情報提供	国	H28.3.4～	実施中
G	津 エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	H28.2.26～	実施中
H	津 エリア	交通管制エリアの拡大	警察	H29.2～	実施中
I	伊勢 エリア	交通運用の適正化	警察	H28.4.18～	実施中
J	伊勢 エリア	伊勢二見鳥羽ラインの無料化	三重県	H29.3.11	完了
K	伊勢 エリア	伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国(伊勢地域 観光交通 対策協議会)	H28.9～	実施中
L	伊勢 エリア	効果的な情報提供	国(伊勢地域 観光交通 対策協議会)	H28.9～	実施中
M	松阪 エリア	広報・周知 (バスの利用促進、自転車の利用促進、 迂回ルート利用促進、等)	松阪市内 交通円滑化・ 事故対策委員会	H27.9～	実施中



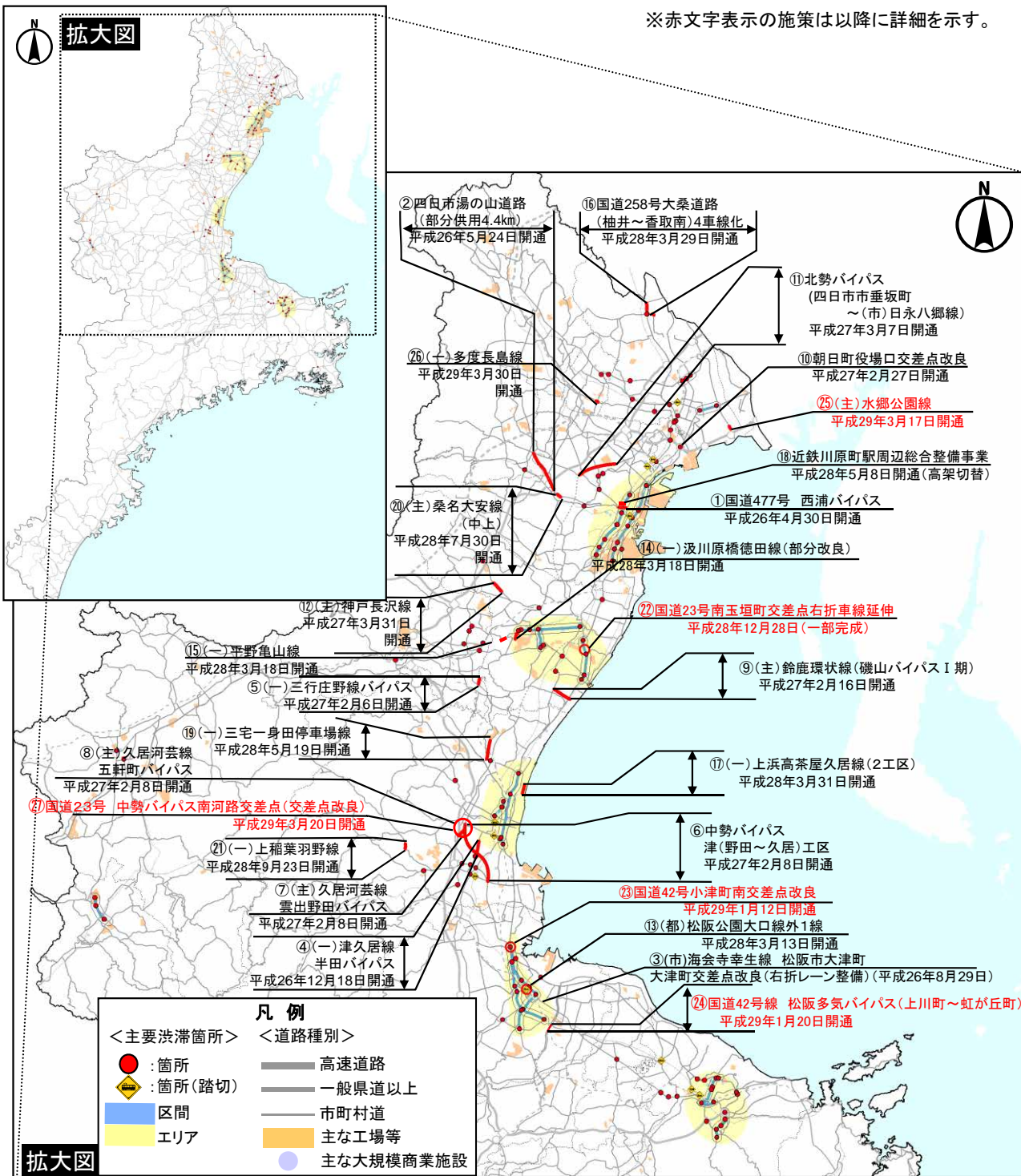


# 2. 実施した渋滞対策

## 2-1 平成26～28年度に実施した対策

### (2) 道路整備等

No.	事業	開通時期
①	国道477号 西浦バイパス	平成26年4月30日
②	四日市湯の山道路(部分供用4.4km)	平成26年5月24日
③	(市)海会寺幸生線 大津町交差点改良	平成26年8月29日
④	(一)津久居線(半田バイパス)	平成26年12月18日
⑤	(一)三行庄野線バイパス	平成27年2月6日
⑥	中勢バイパス津(野田～久居)工区	平成27年2月8日
⑦	(主)久居河芸線(雲出野田バイパス)	平成27年2月8日
⑧	(主)久居河芸線(五軒町バイパス)	平成27年2月8日
⑨	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパスⅠ期)	平成27年2月16日
⑩	朝日町役場口交差点改良	平成27年2月27日
⑪	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
⑫	(主)神戸長沢線	平成27年3月31日
⑬	(都)松阪公園大口線外1線	平成28年3月13日
⑭	(一)汲川原橋徳田線(部分改良)	平成28年3月18日
⑮	(一)平野亀山線	平成28年3月18日
⑯	国道258号大桑道路(柚井～香取南)4車線化	平成28年3月29日
⑰	(一)上浜高茶屋久居線(2工区)	平成28年3月31日
⑱	近鉄川原町駅周辺総合整備事業(高架切替)	平成28年5月8日
⑲	(一)三宅一身田停車場線	平成28年5月19日
⑳	(主)桑名大安線(中上)	平成28年7月30日
㉑	(一)上稲葉羽野線	平成28年9月23日
㉒	国道23号 南玉垣町交差点右折車線延伸(部分)	平成28年12月28日
㉓	国道42号 小津町南交差点改良	平成29年1月12日
㉔	国道42号 松阪多気バイパス(上川町～虹が丘町)	平成29年1月20日
㉕	(主)水郷公園線	平成29年3月17日
㉖	(一)多度長島線	平成29年3月30日
㉗	国道23号 中勢バイパス南河路交差点(交差点改良)	平成29年3月20日



### **3. 今年度の主な取り組み(案)**

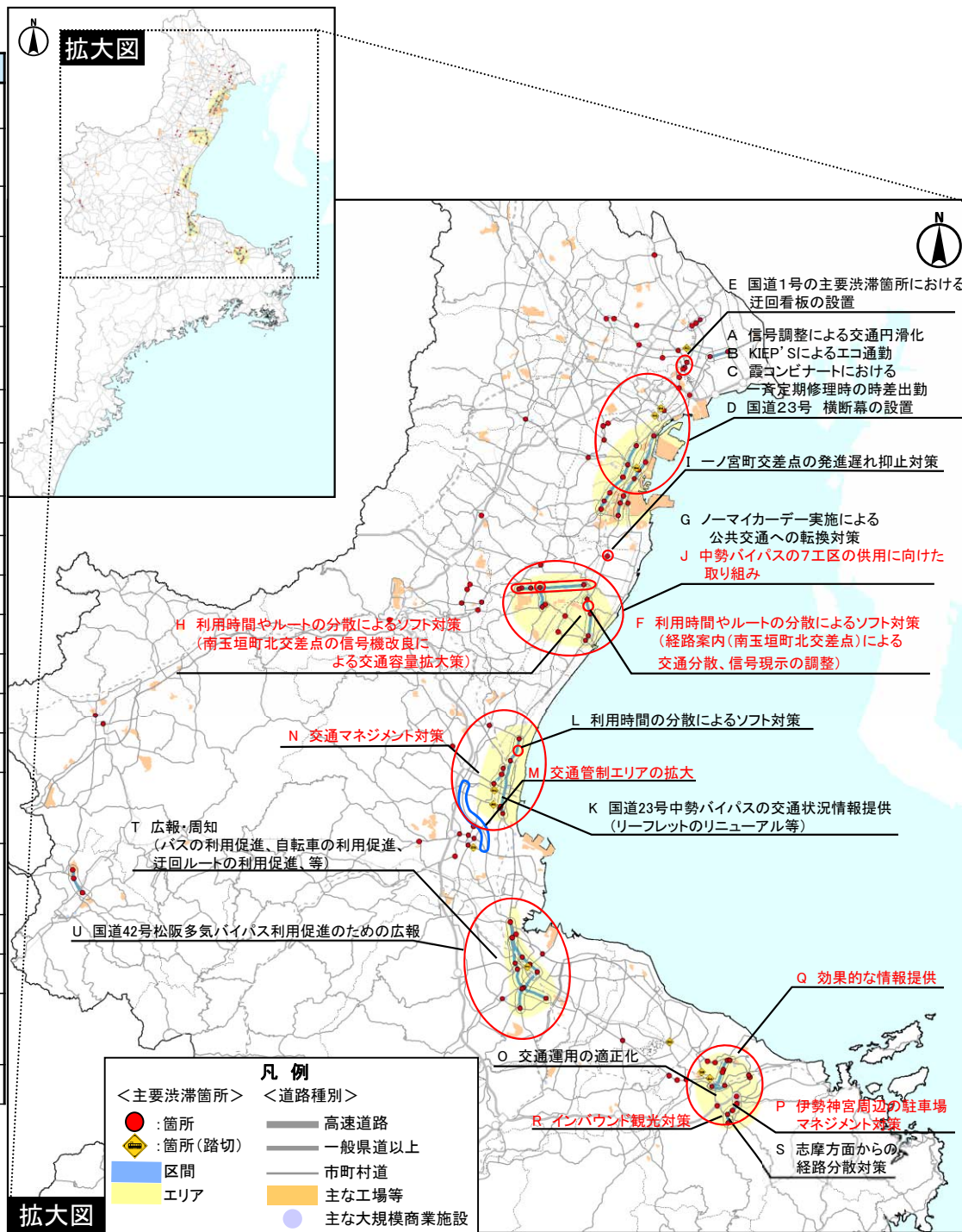
# 3. 今年度の主な取り組み(案)

## 3-1 平成29年度の主な取り組み(案)

### (1) 総合対策等

No.	箇所	対策メニュー	実施主体	対策状況
A	四日市エリア	信号調整による交通円滑化	警察・国	実施中
B	四日市エリア	KIEP'Sによるエコ通勤	KIEP'S 四日市市	実施中
C	四日市エリア	震コンビナートにおける一斉定期修理時の時差出勤	震コンビナート 企業	実施中
D	四日市エリア	国道23号 横断幕の設置	国	新規 (H29年度実施予定)
E	四日市エリア	国道1号の主要渋滞箇所における迂回看板の設置	国	検討中
F	鈴鹿エリア	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (経路案内(南玉垣町北交差点)による交通分散、信号現示の調整)	警察・国	実施中
G	鈴鹿エリア	ノーマイカーデー実施による公共交通への転換対策	鈴鹿市	実施中
H	鈴鹿エリア	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大策)	警察・国	新規 (H29年度実施予定)
I	鈴鹿エリア	一ノ宮交差点の発進遅れ抑止対策	国	新規 (H29年度実施予定)
J	鈴鹿エリア	中勢バイパスの7工区の供用に向けた取り組み	国・三重県・鈴鹿市	新規
K	津エリア	国道23号中勢バイパスの交通状況情報提供 (リーフレットのリニューアル等)	国	実施中
L	津エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	実施中
M	津エリア	交通管制エリアの拡大	警察	実施中
N	津エリア	交通マネジメント対策	国・三重県・津市	新規
O	伊勢エリア	交通運用の適正化	警察	実施中
P	伊勢エリア	伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国(伊勢地域 観光交通 対策協議会)	実施中
Q	伊勢エリア	効果的な情報提供	国(伊勢地域 観光交通 対策協議会)	実施中
R	伊勢エリア	インバウンド観光対策	国(伊勢市)	新規
S	伊勢エリア	志摩方面からの経路分散対策	三重県	調整中
T	松阪エリア	広報・周知 (バスの利用促進、自転車の利用促進、 迂回ルート利用促進、等)	松阪市内 交通円滑化・ 事故対策委員会	実施中
U	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス利用促進のための広報	国	新規 (H29年度実施予定)

※赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。





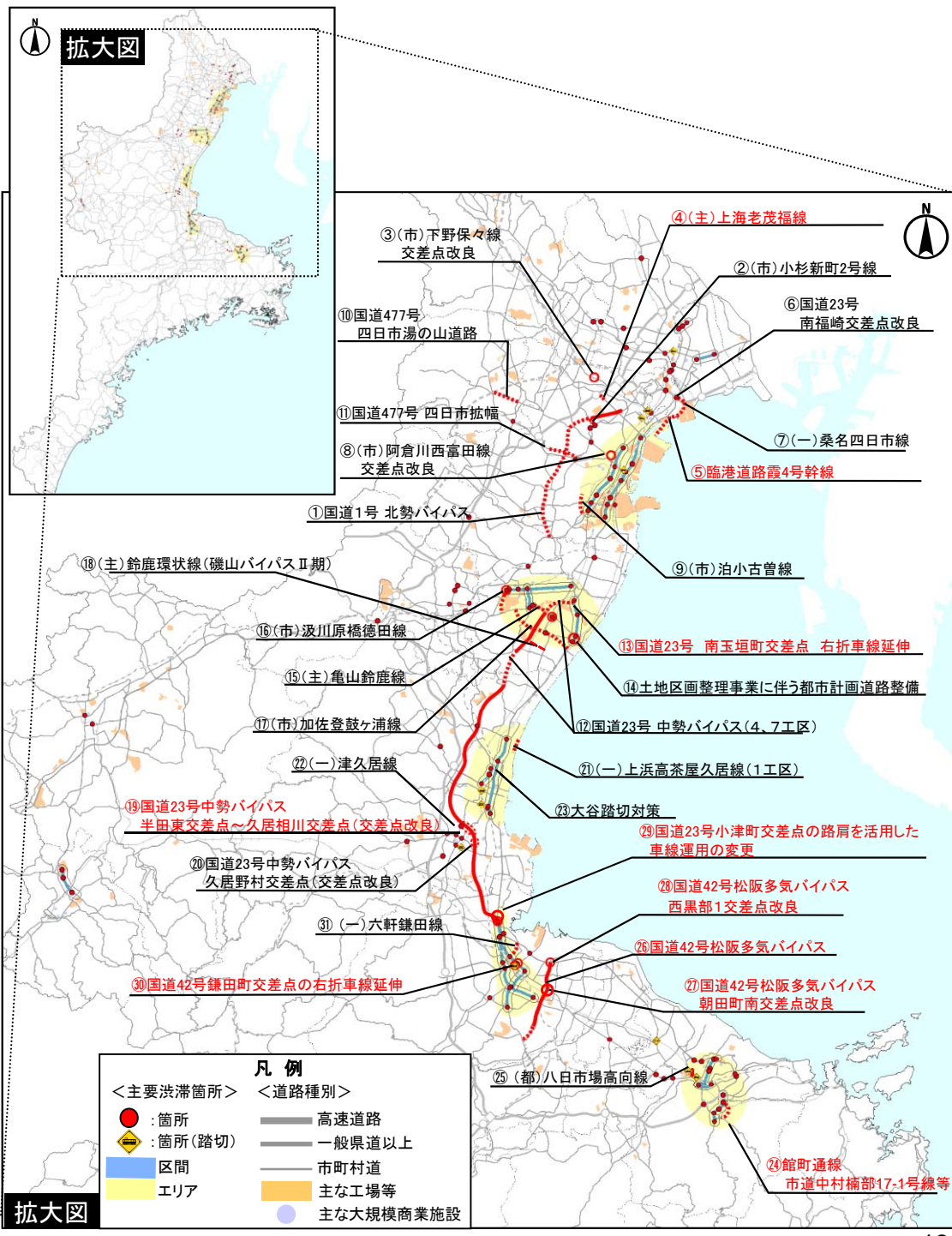
# 3. 今年度の主な取り組み(案)

## 3-1 平成29年度の主な取り組み(案)

### (2) 道路整備等

No.	対策メニュー*	実施主体	対策状況
①	国道1号北勢バイパス	国	実施中
②	(市)小杉新町2号線	四日市市	実施中
③	(市)下野保々線交差点改良	四日市市	実施中
④	(主)上海老茂福線	三重県	実施中 (H29年度開通予定)
⑤	臨港道路霞4号幹線	国	実施中 (H29年度開通予定)
⑥	国道23号 南福崎交差点改良	国	調整中 (H29年度完成予定)
⑦	(一)桑名四日市線	三重県	実施中 (H29年度開通予定)
⑧	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	実施中
⑨	(市)泊小古曾線	四日市市	実施中
⑩	国道477号四日市湯の山道路	三重県	実施中 (H30年度開通予定)
⑪	国道477号四日市拡幅	三重県	実施中
⑫	国道23号 中勢バイパス(4、7工区)	国	実施中 (7工区:H30開通予定)
⑬	国道23号 南玉垣町交差点 右折車線延伸	国	新規 (H29年度完成予定)
⑭	土地区画整理事業に伴う都市計画道路整備	鈴鹿市	実施中
⑮	(主)亀山鈴鹿線	三重県	実施中
⑯	(市)汲川原橋徳田線 車線拡幅	鈴鹿市	実施中
⑰	(市)加佐登鼓ヶ浦線 車線拡幅	鈴鹿市	実施中
⑱	(主)鈴鹿環状線(礪山バイパスⅡ期)	三重県	実施中
⑲	国道23号 中勢バイパス半田東交差点～久居相川交差点(交差点改良)	国	実施中 (H29年度完成予定)
⑳	国道23号 中勢バイパス(久居野村) 交差点改良	国	新規 (H30年度完成予定)
㉑	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	実施中
㉒	(一)津久居線	三重県	実施中
㉓	大谷踏切対策	津市	実施中
㉔	館町通線、市道中村楠部17-1号線等	三重県・伊勢市	実施中
㉕	(都)八日市場高向線	伊勢市	実施中
㉖	国道42号松阪多気バイパス	国	実施中 (H29年度開通予定)
㉗	国道42号松阪多気バイパス朝田町南交差点改良	国	検討中
㉘	国道42号松阪多気バイパス西黒部1交差点改良	国	新規 (H29年度完成予定)
㉙	国道23号小津町交差点の路肩を活用した車線運用の変更	国	新規 (H29年度完成予定)
㉚	国道42号鎌田町交差点の右折車線延伸	三重県・警察	新規 (H29年度完成予定)
㉛	(一)六軒鎌田線	三重県	実施中

※赤字表示の施策は以降に詳細を示す。



※対策メニューは事業化路線のみを記載



## 4. 四日市エリアの取り組み

# 4. 四日市エリアの取り組み

## 4-1 渋滞対策の基本方針(四日市エリア) H27.3.25策定

### 渋滞対策の基本方針

◇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割を占めており、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部(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。

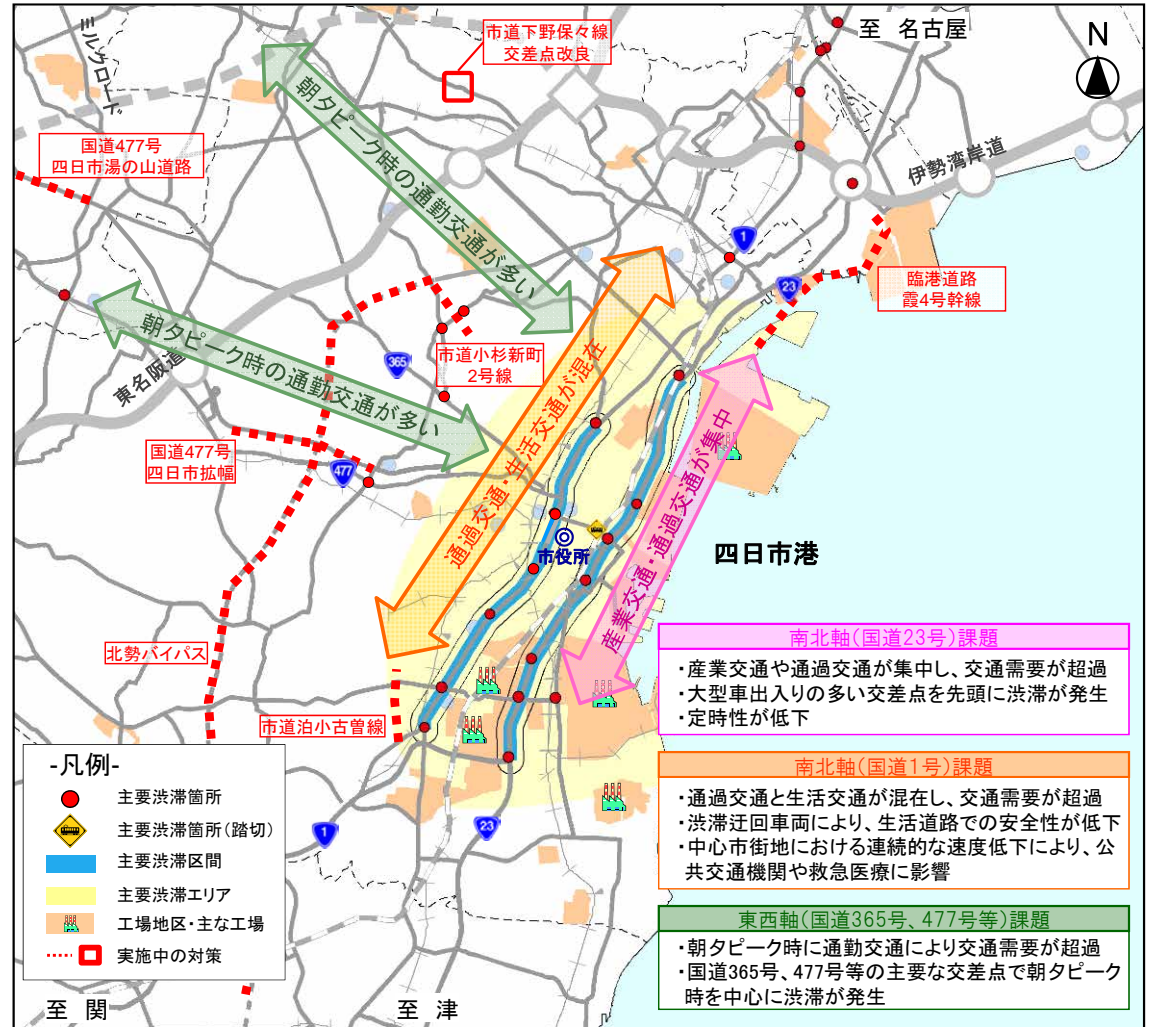
#### 【現状の課題】

- ・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、朝夕ピーク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。

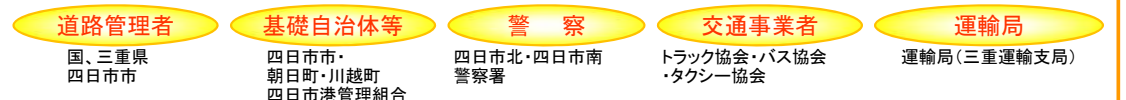
### (2) エリアの課題



### (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	・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、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。 ・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・四日市拡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、市道下野保々線交差点改良等を推進する。

### (エリアワーキング体制)※



※「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

# 4. 四日市エリアの取り組み

## 4-2 渋滞対策実施一覧(平成26年度以降)

※赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。

### 1) 総合対策等

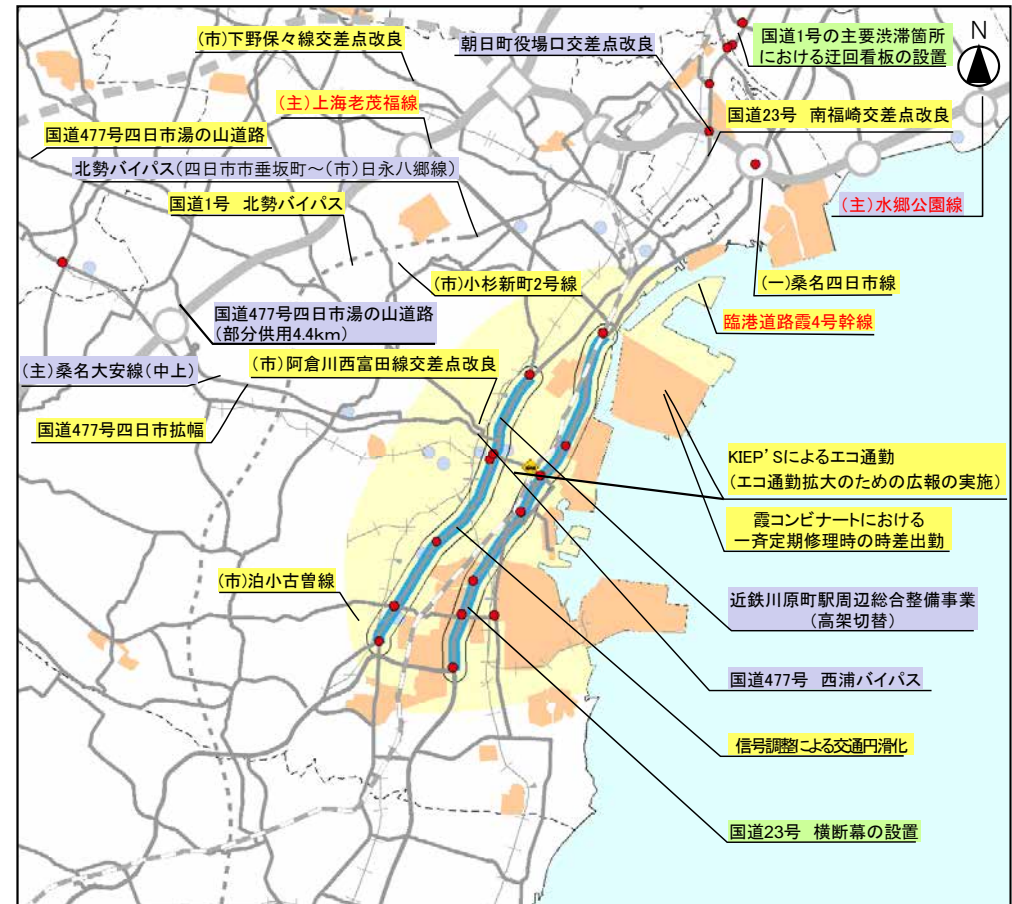
実施施策	実施主体	対策状況
信号調整による交通円滑化	警察・国	実施中
KIEP'SIによるエコ通勤(エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S、四日市市	実施中
霞コンビナートにおける一斉定期修理時の時差出勤	霞コンビナート企業	実施中
国道23号線 横断幕の設置	国	新規 (H29年度実施予定)
国道1号の主要渋滞箇所における迂回看板の設置	国	検討中

### 2) 道路整備等

対策メニュー*	実施主体	対策状況
国道477号 西浦バイパス	三重県	開通 (H26.4.30)
国道477号 四日市湯の山道路(部分供用4.4km)	三重県	開通 (H26.5.24)
朝日町役場口交差点改良	国	完成 (H27.2.27)
北勢バイパス(四日市市垂坂町～(市)日永八郷線)	国	開通 (H27.3.7)
近鉄川原町駅周辺総合整備事業(高架切替)	三重県	完成 (H28.5.8)
(主)桑名大安線(中上)	三重県	開通 (H28.7.30)
(主)水郷公園線	三重県	完成 (H29.3.17)
国道1号 北勢バイパス	国	実施中
(市)小杉新町2号線	四日市市	実施中
(市)下野保々線交差点改良	四日市市	実施中
(主)上海老茂福線	三重県	実施中 (H29年度開通予定)
臨港道路霞4号幹線	国	実施中 (H29年度開通予定)
国道23号 南福崎交差点改良	国	実施中 (H29年度実施予定)
(一)桑名四日市線	三重県	実施中 (H29年度開通予定)
(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	実施中
(市)泊小古曾線	四日市市	実施中
国道477号 四日市湯の山道路	三重県	実施中 (H30年度開通予定)
国道477号 四日市拡幅	三重県	実施中

※対策メニューは事業化路線のみを記載

### ■ 渋滞対策箇所位置図



< 凡 例 >

- : 高速道路
- : 一般県道以上
- : 市町村道
- : 主要渋滞箇所
- : 主要渋滞箇所(踏切)
- : 主要渋滞区間
- : 主要渋滞エリア

対策済

継続

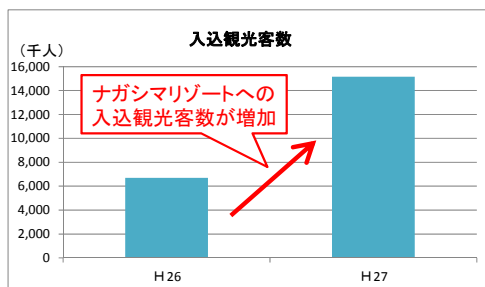
新規



## 4-3 実施した渋滞対策

### (主)水郷公園線 湾岸長島IC入口北交差点(左折専用車線設置・右折滞留長延伸)

- 伊勢湾岸道の湾岸長島IC周辺では、隣接するレジャー施設に向かう車両が増加し、アクセス道路である(主)水郷公園線において渋滞が発生。
- 渋滞対策として(主)水郷公園線の湾岸長島IC入口北交差点において、左折専用車線の設置、右折滞留長の延伸を実施。
- その結果、各方向において所要時間の短縮がみられた。



#### ■対策概要

##### 《実施箇所》

(主)水郷公園線:  
湾岸長島IC入口北交差点

##### 《取り組み内容》

- ・左折専用車線の設置
- ・右折滞留長の延長

##### 《実施年度》

平成28年12月22日 左折専用車線完成  
平成29年 3月17日 右折滞留長延伸完成

##### 《実施機関》

三重県

#### ■左折専用車両 ①

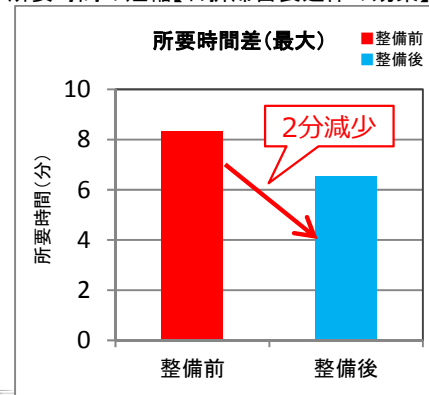


#### ■右折滞留長の延伸 ②

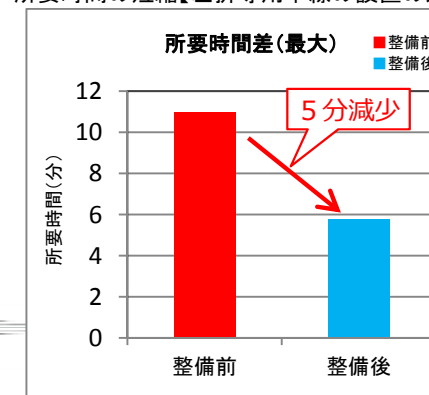


#### ■対策効果検証

・所要時間の短縮【右折滞留長延伸の効果】



・所要時間の短縮【左折専用車線の設置の効果】



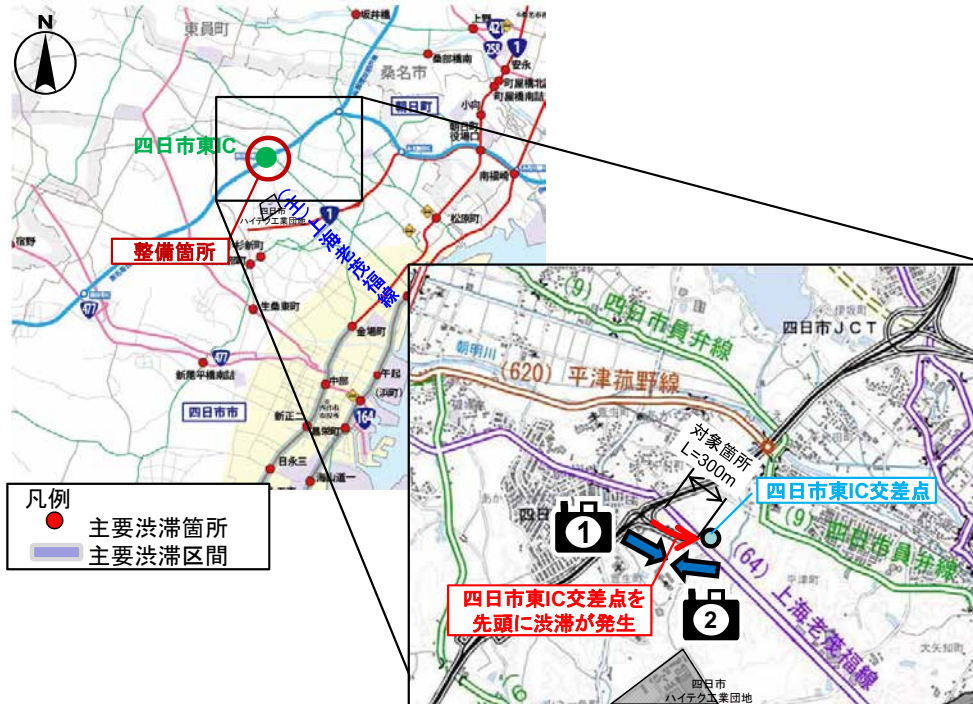
データ:ETC2.0プローブデータ (整備前H28.5 整備後H29.5 休日)

## 4-4 今年度の主な取り組み(案)

### (主)上海老茂福線 四日市東IC交差点(交差点改良)

- (主)上海老茂福線は四日市北部地域の工業団地(四日市ハイテク工業団地等)と四日市東ICを結ぶ幹線道路。
- 朝・夕の通勤時に四日市東ICから(主)上海老茂福線へ流出する車両が多く、四日市東IC交差点から東名阪自動車道の本線まで渋滞が発生する場合もある。
- (主)上海老茂福線の4車線化延伸とともに四日市東IC交差点の容量確保のため、IC出口から四日市東IC交差点までの車線数を2車線から3車線に増加し渋滞緩和を図る。

#### ■現状の課題



#### 【四日市東IC出口における渋滞状況】



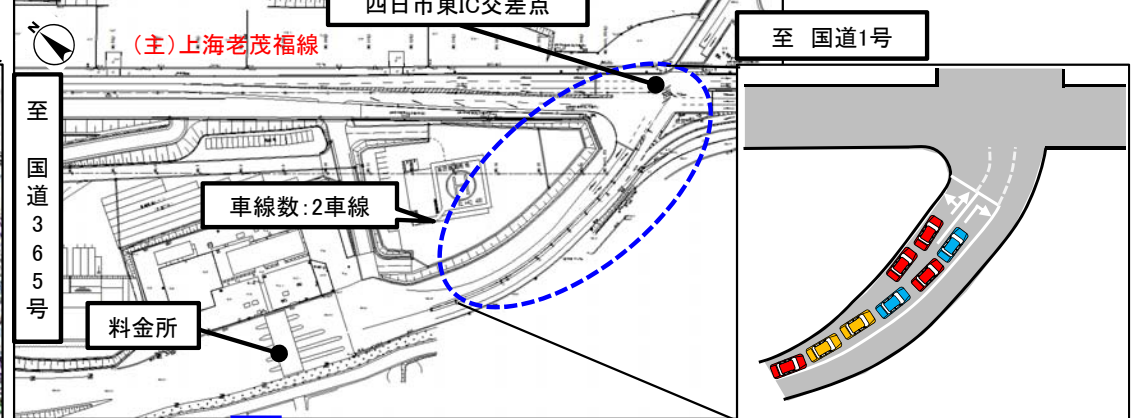
#### ■対策概要

事業名 : (主)上海老茂福線

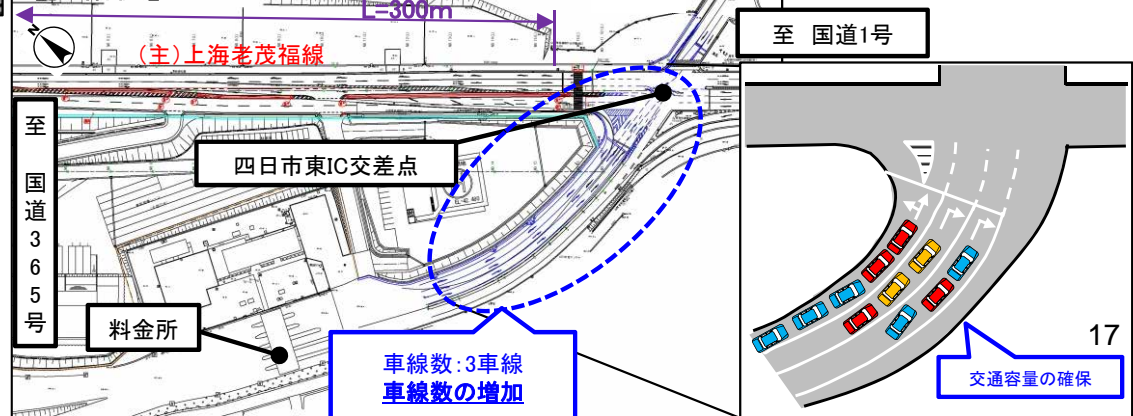
事業主体: 三重県

所在地: 四日市中村町

#### 【整備前】



#### 【整備後】





# 4. 四日市エリアの取り組み

実施主体：国

## 4-4 今年度の主な取り組み(案)

### 臨港道路霞4号幹線(臨港道路の整備)

- 四日市エリアにおける南北軸である国道23号において産業交通・通過交通(大型車)が集中し渋滞が発生。
- 霞埠頭周辺の主要渋滞箇所「(浜園町)交差点」において損失時間が年々増加傾向。
- 港湾物流交通を円滑な高速アクセスすることで、定時制・即時性を確保するため霞4号幹線を整備中であり、平成29年度に完成予定。  
→霞埠頭周辺の主要渋滞箇所における渋滞緩和に期待。

#### ■現状の課題



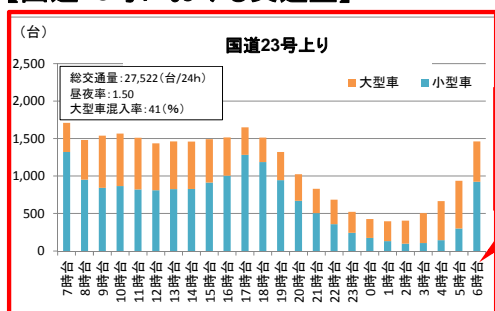
#### ■対策概要

事業名 : 霞4号幹線  
 事業主体: 国  
 所在地: 四日市市霞ヶ浦南ふ頭  
 ~町道川越中央線  
 開通延長: 4.1km  
 車線数 : 暫定2車線

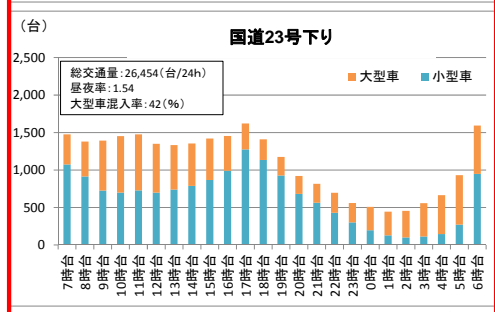


出典: 国土交通省四日市港湾事務所

#### 【国道23号における交通量】

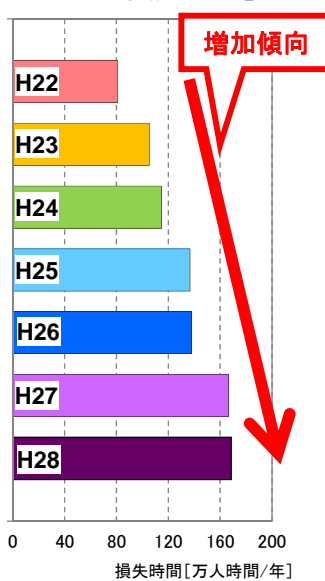


大型車  
混入率が高い傾向



出典: H27交通量調査結果

#### 【(浜園町)交差点の損失時間】



#### ■対策効果



#### ■対策状況



出典: 国土交通省四日市港湾事務所

## 5. 鈴鹿エリアの取り組み

# 5. 鈴鹿エリアの取り組み

## 5-1 渋滞対策の基本方針(鈴鹿エリア) H27.3.25策定

### 渋滞対策の基本方針

◇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。

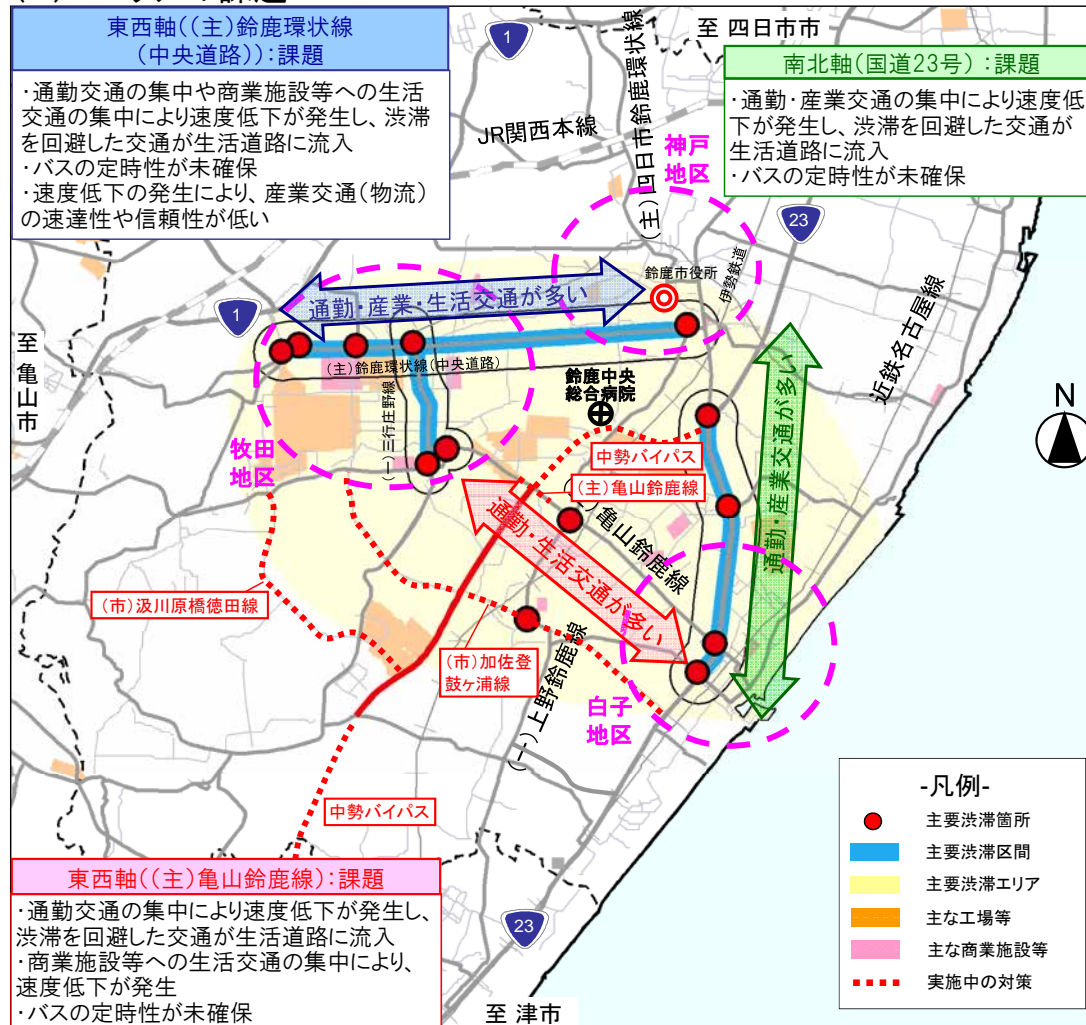
#### 【将来像】

- (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、通信等に関わる基盤整備を図り、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。

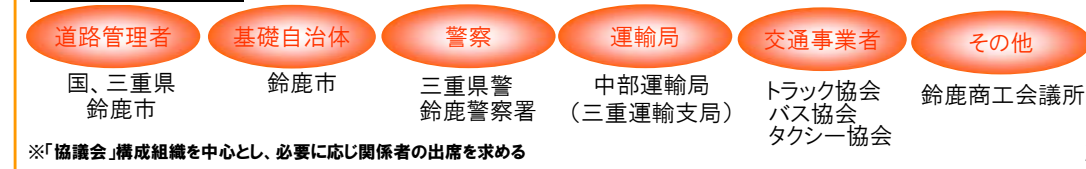
### (3) 対策メニュー

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。

### (2) エリアの課題



### (エリアWG体制)\*





# 5. 鈴鹿エリアの取り組み

## 5-2 渋滞対策実施一覧(平成26年度以降)

※赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。

### 1) 総合対策等

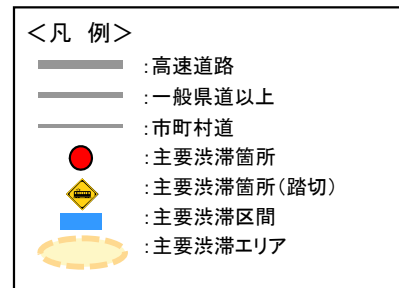
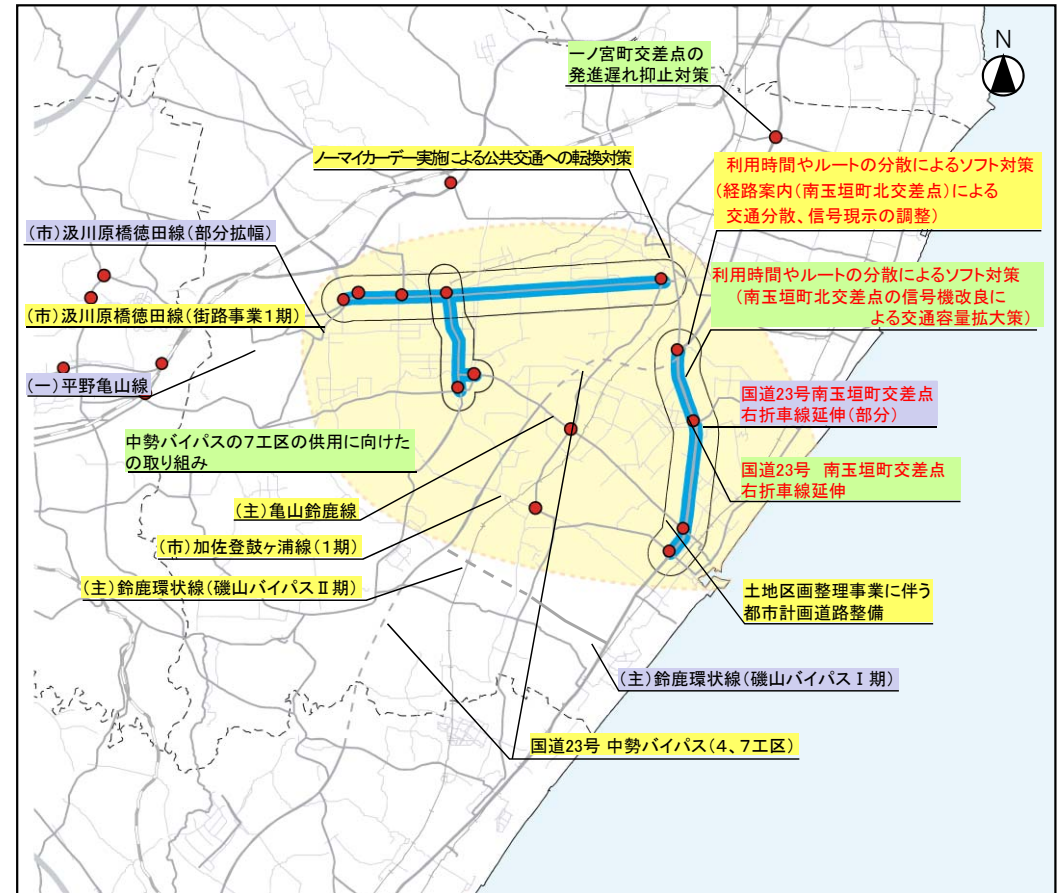
実施施策	実施主体	対策状況
利用時間やルートの分散によるソフト対策 (経路案内(南玉垣町北交差点)による交通分散、信号現示の調整)	警察・国	実施中 (H28.3.4~)
ノーマイカーデー実施による公共交通への転換対策	鈴鹿市	実施中 (H27.12.18 H28.12.16)
利用時間やルートの分散によるソフト対策 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大策)	警察・国	新規 (H29年度実施予定)
一ノ宮交差点の発進遅れ抑止対策	国	新規 (H29年度実施予定)
中勢バイパスの7工区の供用に向けた取り組み	国・三重県・鈴鹿市	新規

### 2) 道路整備等

対策メニュー※	実施主体	対策状況
(主)鈴鹿環状線(礪山バイパスⅠ期)	三重県	開通 (H27.2.16)
(一)汲川原橋徳田線(部分改良)	鈴鹿市	完成 (H28.3.18)
(一)平野亀山線	三重県	開通 (H28.3.18)
国道23号 南玉垣町交差点右折車線延伸(部分)	国	完成 (H28.12.28)
国道23号 中勢バイパス(4、7工区)	国	実施中 (7工区:H30年度開通予定)
国道23号 南玉垣町交差点 右折車線延伸	国	新規 (H29年度完成予定)
土地区画整理事業に伴う都市計画道路整備	鈴鹿市	実施中
(主)亀山鈴鹿線	三重県	実施中
(市)汲川原橋徳田線(街路事業1期)	鈴鹿市	実施中
(市)加佐登鼓ヶ浦線(1期)	鈴鹿市	実施中
(主)鈴鹿環状線(礪山バイパスⅡ期)	三重県	実施中

※対策メニューは事業化路線のみを記載

### ■ 渋滞対策箇所位置図



## 5-3 実施した渋滞対策

国道23号南玉垣町北交差点(利用時間やルート分散によるソフト対策(経路案内(南玉垣北交差点)による交通分散、信号現示の調整)  
 国道23号南玉垣町交差点 (右折車線延伸(部分))

- 北玉垣町交差点の渋滞は、南玉垣町北交差点から右折車両の滞留が延伸することにより発生
- 渋滞要因である南玉垣町北交差点の右折渋滞を緩和させる対策として、右折迂回誘導看板設置、右折青時間延長、交差点改良を実施

### ■位置図



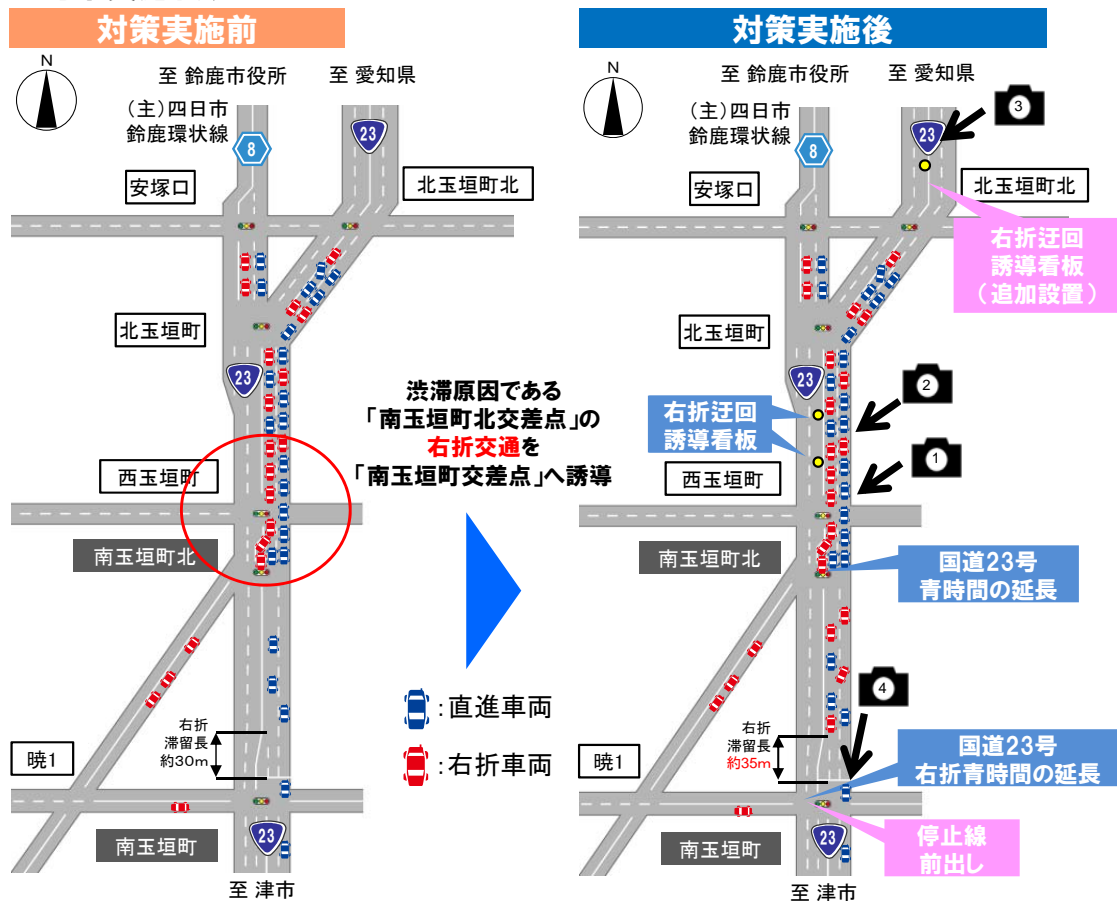
出典：地理院地図(国土地理院)

### ■対策実施状況

H27年度 青時間延長(国道23号)【南玉垣町、南玉垣町北】  
 右折迂回誘導看板の設置【南玉垣町北】

H28年度 交差点改良(停止線前出し)【南玉垣町】  
 右折迂回誘導看板の追加設置【南玉垣町北】

### ■対策実施状況

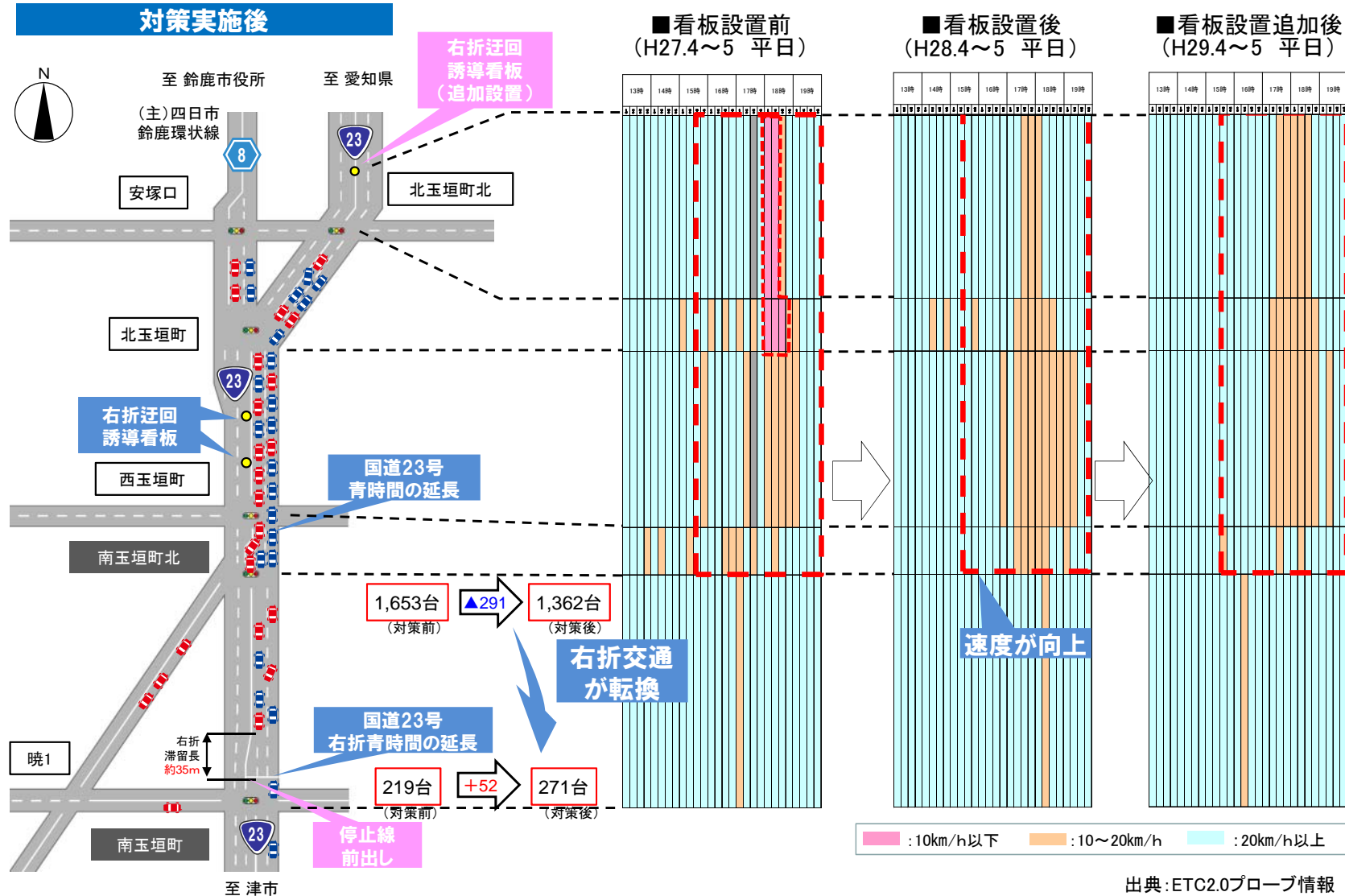


## 5-3 実施した渋滞対策

国道23号南玉垣町北交差点(利用時間やルート分散によるソフト対策(経路案内(南玉垣北交差点)による交通分散、信号現示の調整)  
 国道23号南玉垣町交差点 (右折車線延伸(部分))

- 対策により、南玉垣町北交差点の右折車両台数が減少、南玉垣町交差点の右折車両台数が増加
- 右折交通の分散により南玉垣町北交差点付近の速度が緩和

### ■対策効果



出典：ETC2.0プローブ情報

出典：右折交通量調査結果(対策前:平成27年11月12日(木) 対策後:平成29年2月28日(火))



## 5-4 今年度の主な取り組み(案)

国道23号南玉垣町北交差点(利用時間やルート分散によるソフト対策(信号機改良による交通容量拡大))

国道23号南玉垣町交差点(右折車線延伸)

○さらなる渋滞緩和のために、南玉垣町北交差点の信号機に直進矢印を追加設置(予定)し、南玉垣町交差点への迂回促進を実施  
また、南玉垣町交差点の右折交通増加に対応するため、右折レーンの延伸、カラー舗装を実施予定

### ■位置図



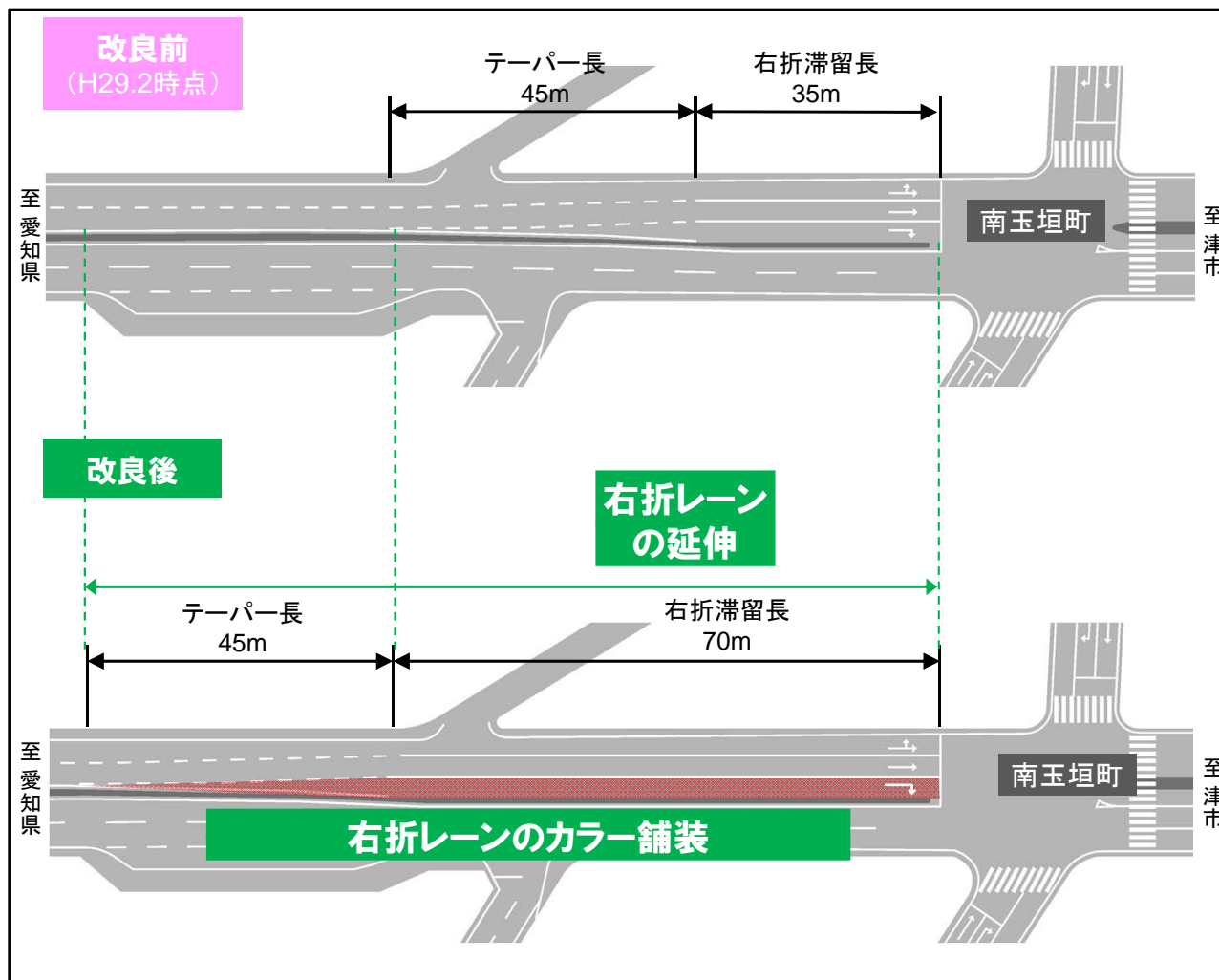
出典：地理院地図(国土地理院)

### ■対策：信号機改良(南玉垣町北交差点)



右折交通の迂回を促進させるために直進矢印信号の追加

### ■対策：右折レーン延伸、カラー舗装(南玉垣町交差点)



## 6. 津エリアの取り組み

# 6. 津エリアの取り組み

## 6-1 渋滞対策の基本方針(津エリア) H27.3.25策定

### 渋滞対策の基本方針

◇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、渋滞を迂回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、渋滞を迂回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。

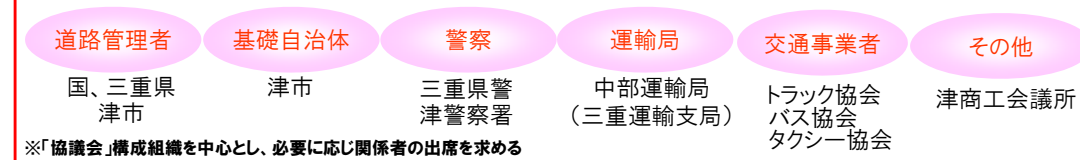
##### (津市都市計画マスタープラン)

- ・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



### (エリアWG体制)<sup>※</sup>



### (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。

# 6. 津エリアの取り組み

## 6-2 渋滞対策実施一覧(平成26年度以降)

※赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。

### 1) 総合対策等

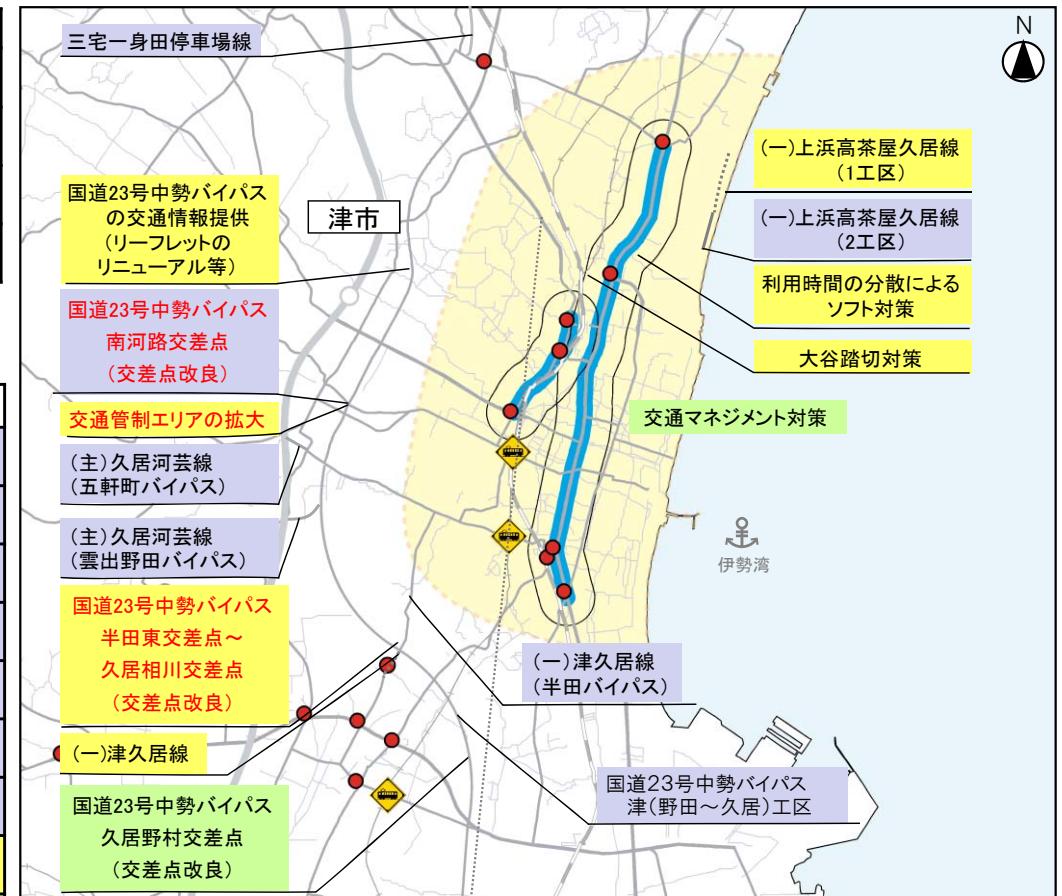
実施施策	実施主体	対策状況
国道23号中勢バイパスの交通情報提供 (リーフレットのリニューアル等)	国	実施中 (H28.3.9~)
利用時間の分散によるソフト対策	国	実施中 (H28.2.26~)
交通管制エリアの拡大	警察	実施中 (H29.2~)
交通マネジメント対策	国・三重県・津市	新規

### 2) 道路整備等

対策メニュー※	実施主体	対策状況
(一)津久居線(半田バイパス)	三重県	開通 (H26.12.18)
国道23号中勢バイパス 津(野田~久居)工区	国	開通 (H27.2.8)
(主)久居河芸線(雲出野田バイパス)	三重県	開通 (H27.2.8)
(主)久居河芸線(五軒町バイパス)	三重県	開通 (H27.2.8)
(一)上浜高茶屋久居線(2工区)	三重県	開通 (H28.3.31)
(一)三宅一身田停車場線	三重県	開通 (H28.5.19)
国道23号中勢バイパス南河路交差点(交差点改良)	国	完成 (H29.3.20)
国道23号中勢バイパス半田東交差点~久居相川交差点(交差点改良)	国	実施中 (H29年度完成予定)
国道23号中勢バイパス久居野村交差点(交差点改良)	国	新規 (H30年度完成予定)
(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	実施中
(一)津久居線	三重県	実施中
大谷踏切対策	津市	実施中

※対策メニューは事業化路線のみを記載

### ■ 渋滞対策箇所位置図



#### < 凡 例 >

- : 高速道路
- : 一般県道以上
- : 市町村道
- : 主要渋滞箇所
- : 主要渋滞箇所(踏切)
- : 主要渋滞区間
- : 主要渋滞エリア

対策済

継続

新規



## 6-3 実施した渋滞対策

国道23号中勢バイパス(交通管制エリアの拡大)

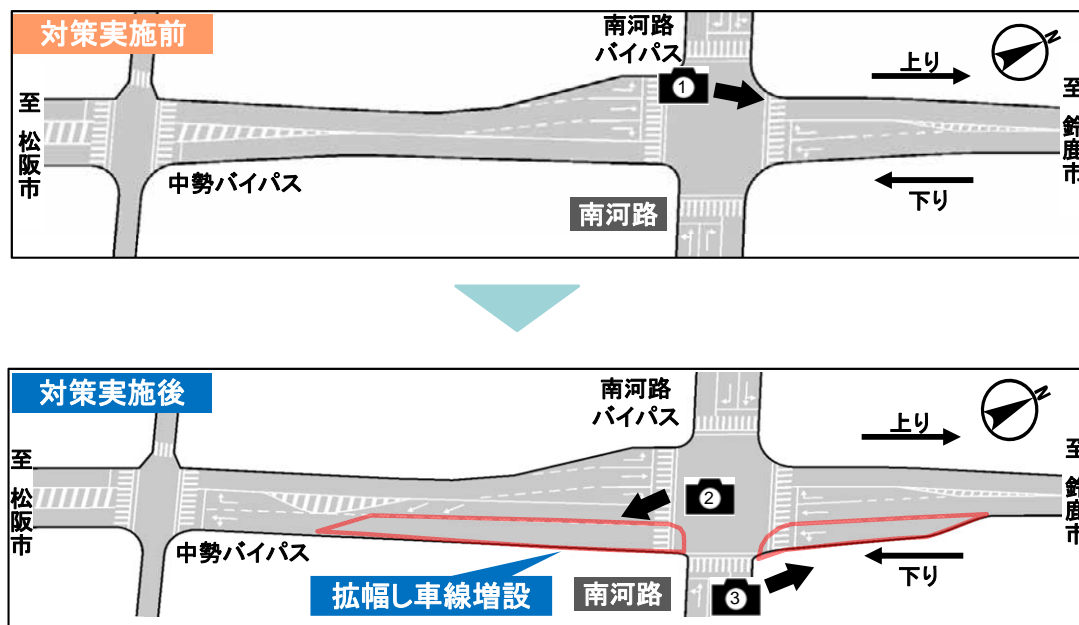
国道23号中勢バイパス南河路交差点(交差点改良)

- 国道23号中勢バイパス 南河路交差点(下り)の交通容量を拡大し渋滞緩和を図るために直進車線を増設。
- 交通管制エリアを中勢バイパス(南河路交差点～高茶屋小森交差点)、久居停車場津線(久居相川交差点付近)まで拡大。
- 交通量に応じた信号制御、渋滞状況(VICS)の配信が可能になり、経路分散等に期待。

### 位置図



### 対策内容



### 対策実施前



### 対策実施後





## 6-3 実施した渋滞対策

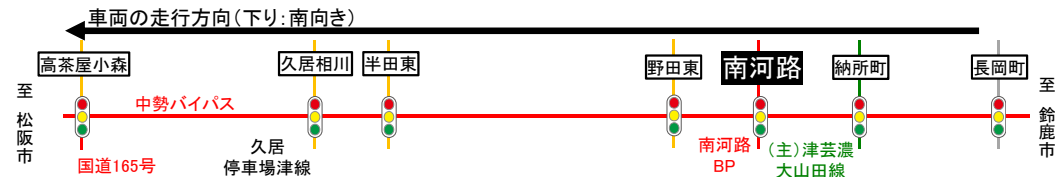
- 国道23号中勢バイパス(交通管制エリアの拡大)
- 国道23号中勢バイパス南河路交差点(交差点改良)

○国道23号中勢バイパス 南河路交差点改良により、下り方向の渋滞が緩和。速度が改善(約10~15 km/h上昇)

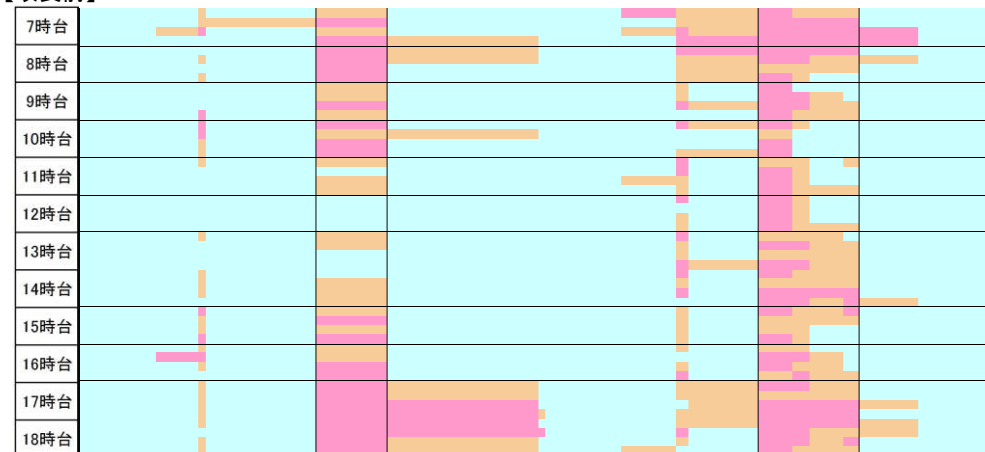
### ■位置図



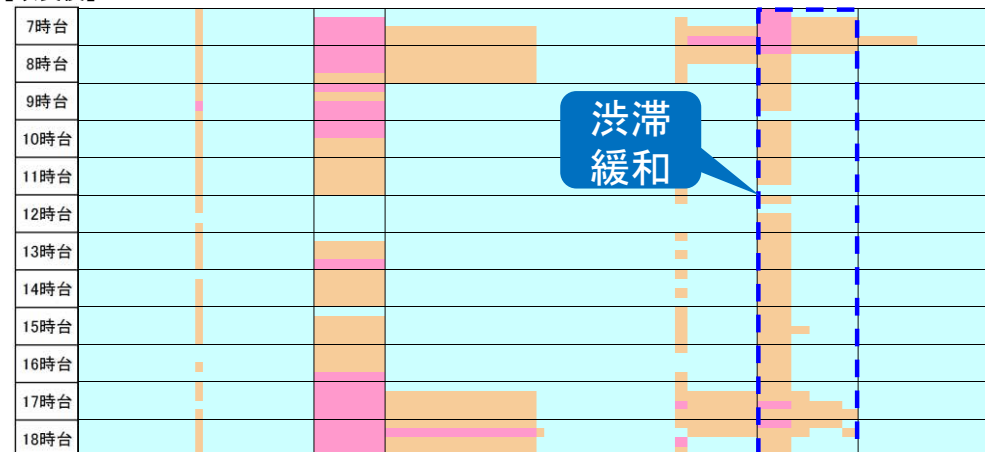
### ■南河路交差点周辺の旅行速度の変化(下り)



#### 【改良前】



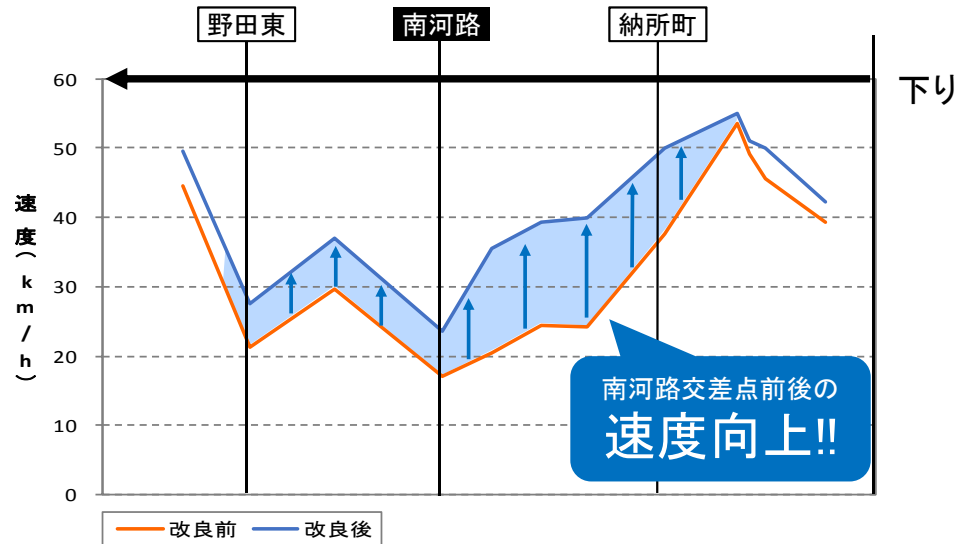
#### 【改良後】



20km/h以下 20km/h~30km/h 30km/h超

### ■南河路交差点改良による速度改善効果

出典：地理院地図(国土地理院)



出典：ETC2.0プローブ情報([改良前]H28.4・5(平日) [改良後] H29.4・5(平日))

出典：ETC2.0プローブ情報([改良前]H28.4・5(平日) [改良後] H29.4・5(平日))

## 6-4 今年度の主な取り組み(案)

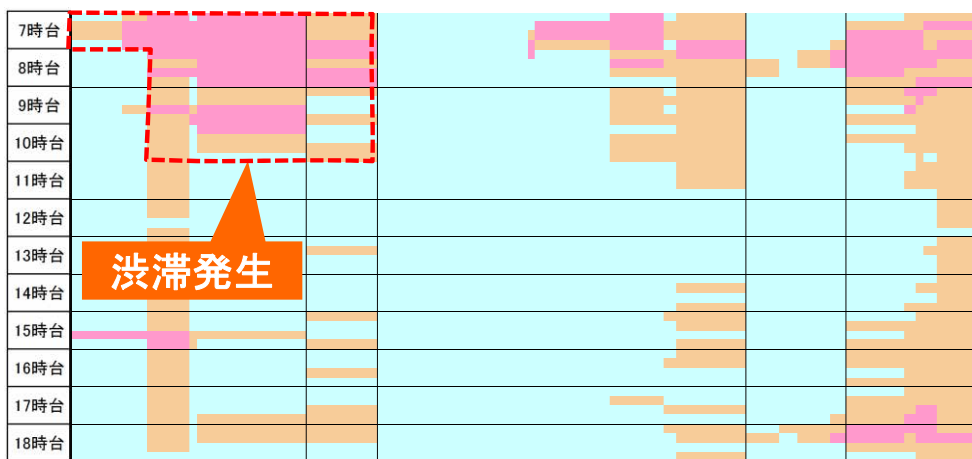
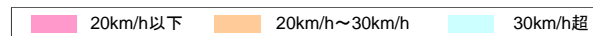
### 国道23号中勢バイパス 半田東交差点～久居相川交差点(交差点改良)

○国道23号中勢バイパスが開通(H27.2)後、中勢バイパスの交通が増加したため、ピーク時に半田東や久居相川で渋滞が発生

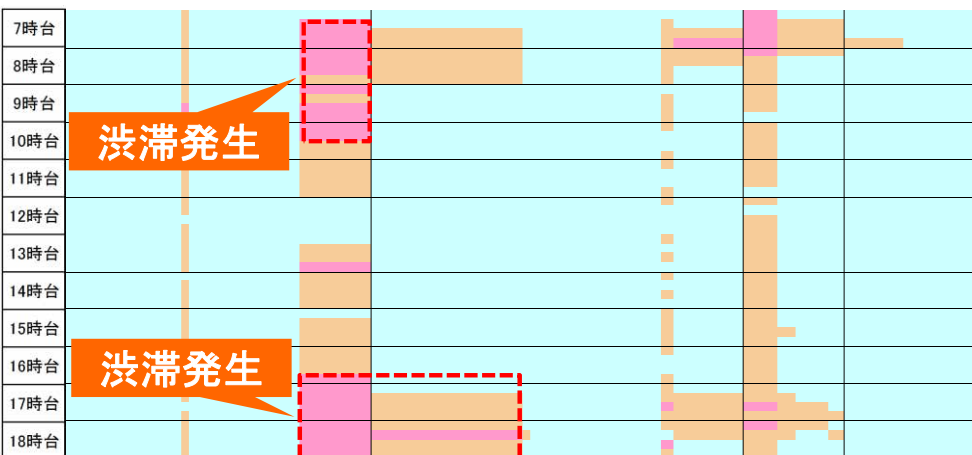
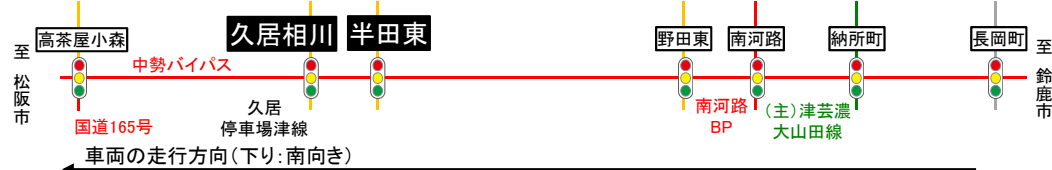
#### ■位置図



#### ■中勢バイパスの渋滞発生状況



車両の走行方向(上り:北向き)



#### ■渋滞状況



半田東交差点



久居相川交差点



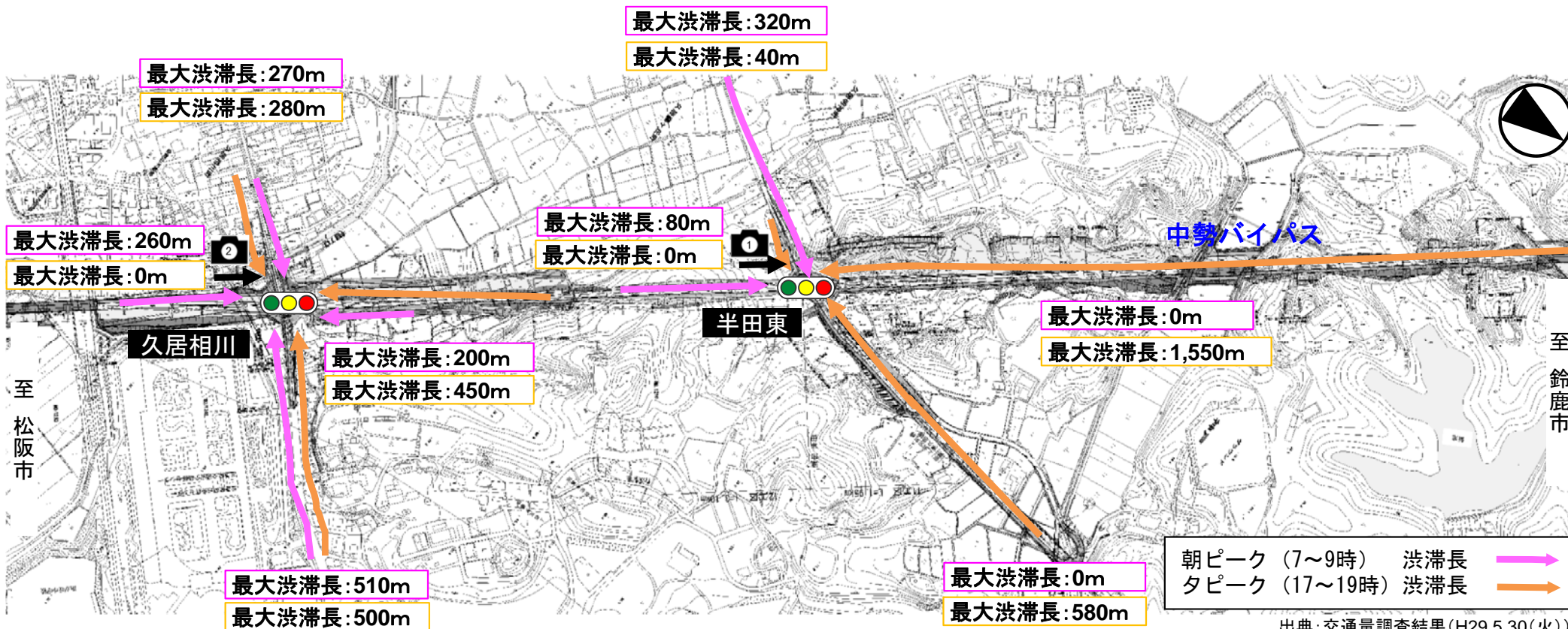
# 6. 津エリアの取り組み

実施主体: 国

## 6-4 今年度の主な取り組み(案)

### 国道23号中勢バイパス 半田東交差点～久居相川交差点(交差点改良)

- 半田東交差点では、夕方ピーク時に最大1,550mの渋滞が発生。久居相川交差点では、夕方ピーク時に最大450mの渋滞が発生
- 交差道路において朝夕のピーク時に渋滞が発生





## 6-4 今年度の主な取り組み(案)

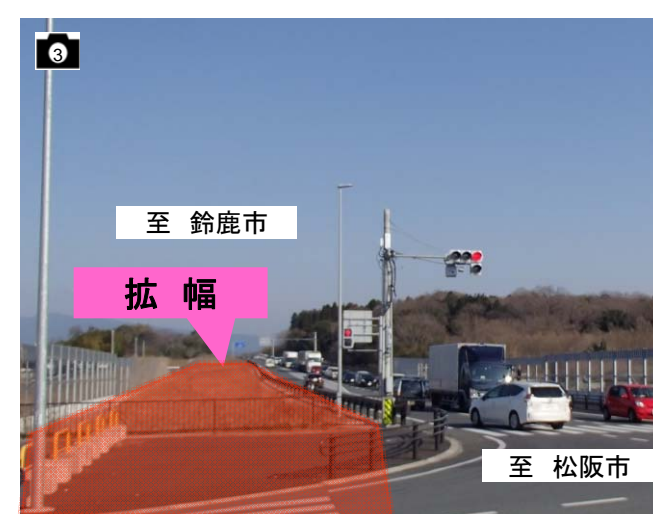
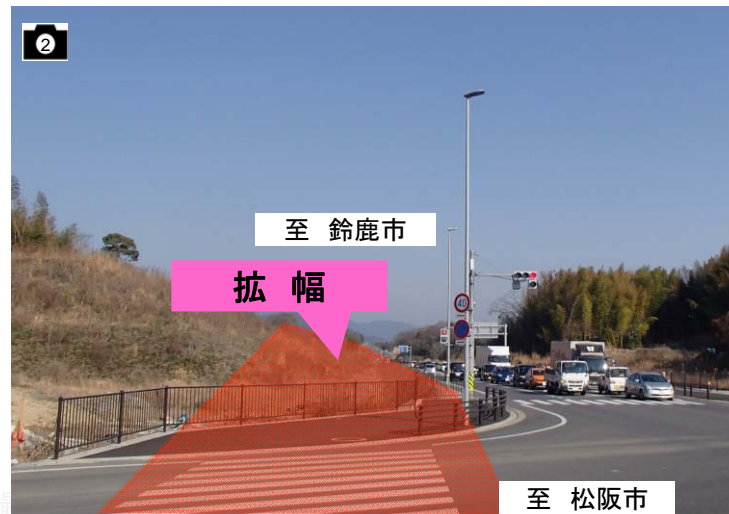
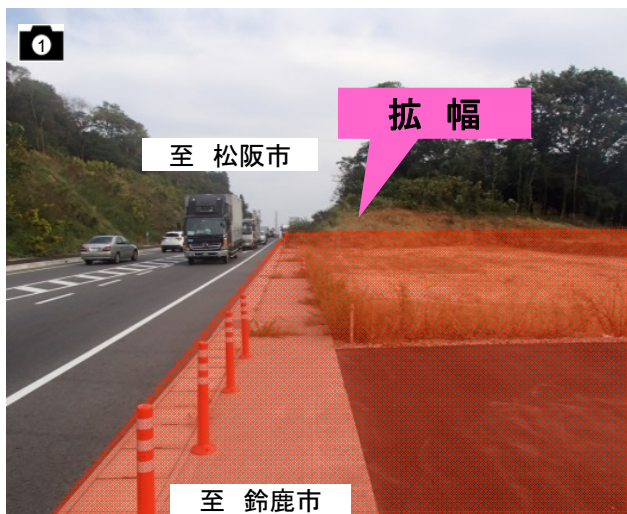
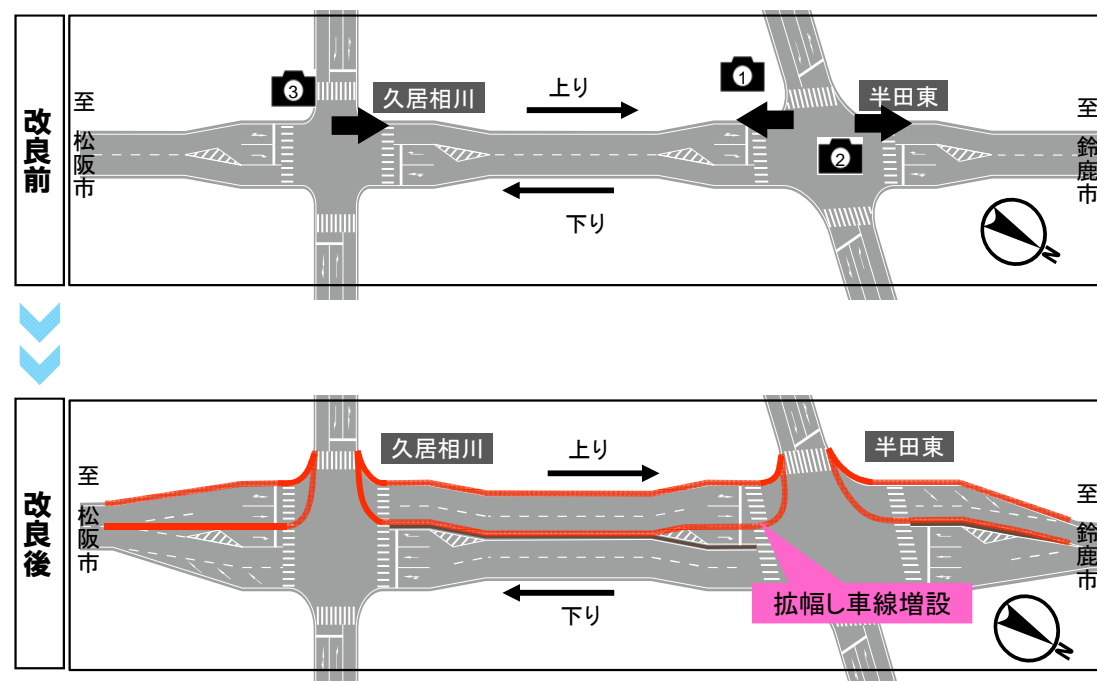
### 国道23号中勢バイパス 半田東交差点～久居相川交差点(交差点改良)

○半田東、久居相川交差点の車線の増設により交通容量を拡大し、渋滞を緩和(平成29年度完成予定)

#### ■位置図



#### ■半田東・久居相川交差点改良





## 7. 伊勢エリアの取り組み

# 7. 伊勢エリアの取り組み

## 7-1 渋滞対策の基本方針(伊勢エリア) H27.3.25策定

### 渋滞対策の基本方針

◇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※1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(御木本道路)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(御木本道路)【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。

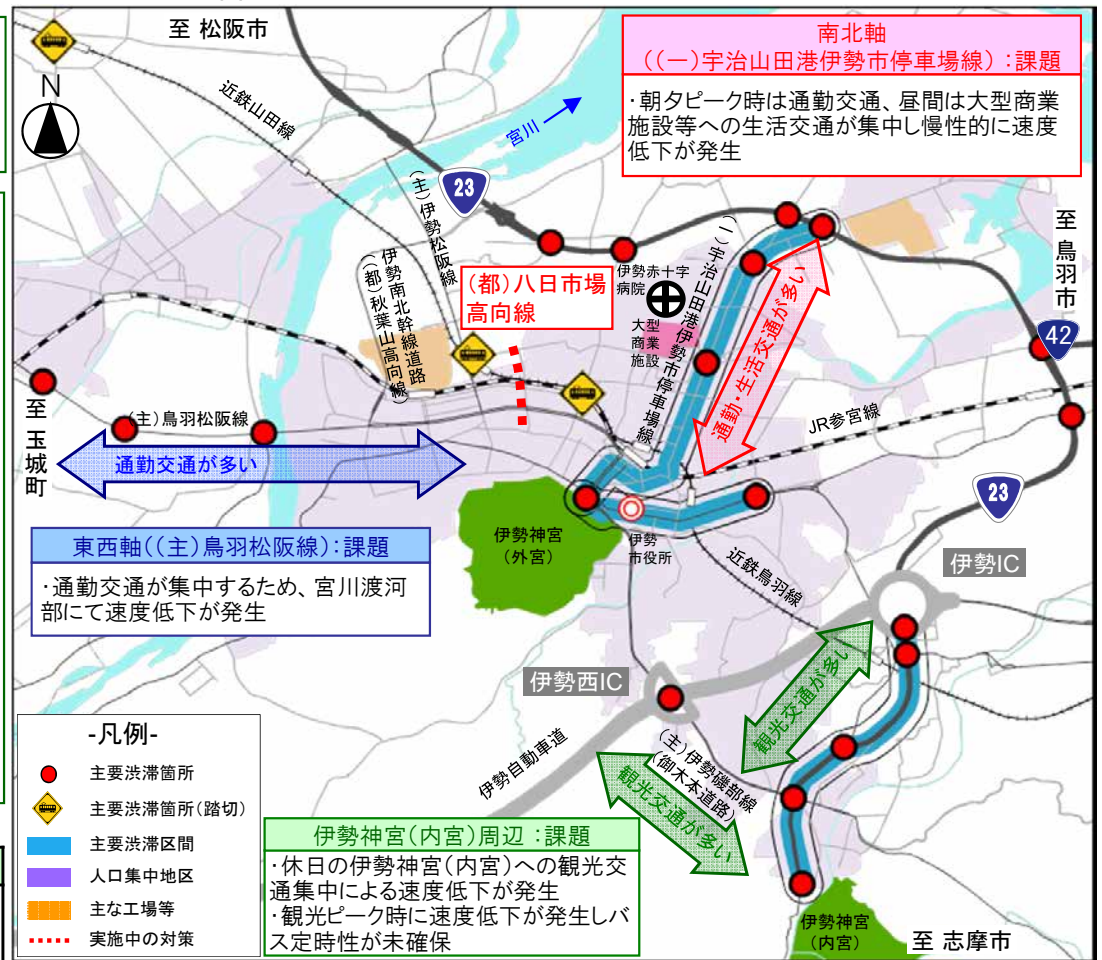
##### (伊勢市都市計画マスタープラン)

- ・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

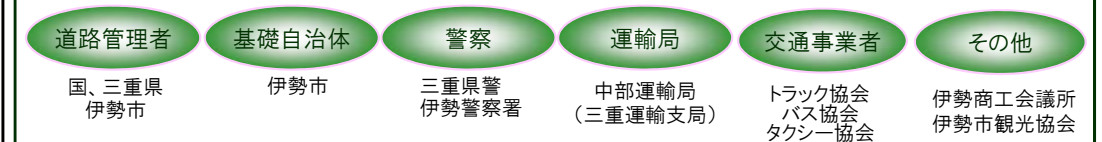
	対策メニュー
総合対策等	・伊勢神宮(内宮)周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1と連携を図り、P&BRや情報提供内容強化(HP「らくらく伊勢もうで」)、歩行者誘導、バス専用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸((一)宇治山田港伊勢市停車場線)において、中心市街地への通勤交通の集中及び大型商業施設等への生活交通の集中を分散するため、(都)八日市場高向線の整備を進める。 ・東西軸((主)鳥羽松阪線)において、宮川渡河部への通勤交通の集中を分散するため、交通容量拡大に資する施策の検討を進める ・伊勢神宮(内宮)周辺において、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)※2

※2「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



※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

# 7. 伊勢エリアの取り組み

## 7-2 渋滞対策実施一覧(平成26年度以降)

※赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。

### 1) 総合対策等

実施施策	実施主体	対策状況
交通運用の適正化	警察	実施中 (H28.4.18~)
伊勢二見鳥羽ライン無料化	三重県	完了 (H29.3.11)
伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	実施中
効果的な情報提供	国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	実施中
インバウンド観光対策	国(伊勢市)	新規
志摩方面からの経路分散対策	三重県	調整中

### 2) 道路整備等

実施施策	実施主体	対策状況
館町通線、市道中村楠部17-1号線等	三重県・伊勢市	実施中
(都)八日市場高向線	伊勢市	実施中



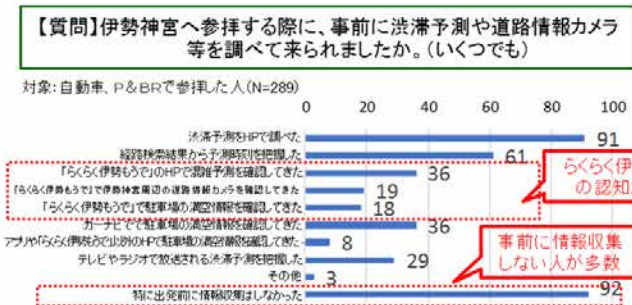


## 7-3 今年度の主な取り組み(案)

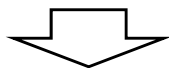
### 伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策 効果的な情報提供

- 駐車場の入庫待ち渋滞が発生しており、参拝客がどのように交通情報を入手しているか等の調査(WEBアンケート)を実施
- 多くの参拝者に『らくらく伊勢もうで』で事前情報をチェックしてもらうためにポスター、リーフレットを作成。SA、PAや道の駅等の休憩施設に掲示予定(平成29年8月予定)
- 公共交通の利用促進、P&BRの利用促進、参拝時間の分散による渋滞緩和を期待

#### WEBアンケート調査結果の整理



アンケート対象者: 平成28年12月31日～平成29年1月9日に伊勢神宮へ参拝した人(N=400)



#### ポスター、リーフレットの作成

必要な交通情報を事前に入手してもらうために  
「らくらく伊勢もうで」のPRが必要

【参考】「らくらく伊勢もうで」における情報提供メニュー(H23～)

- 公共交通案内
- 規制情報(P&BR実施予定含む)
- 混雑カレンダー
- 駐車場案内(満空情報、場所、料金)
- 観光バス用の案内
- ウェブカメラ
- 市内のイベント情報 など



出典: らくらく伊勢もうで(<http://rakurakuise.jp/>)



# 7. 伊勢エリアの取り組み

## 7-3 今年度の主な取り組み(案)

### 伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策 効果的な情報提供

- 「らくらく伊勢もうで」の混雑カレンダーに、混雑状況別の所要時間(国道23号:伊勢IC~市営駐車場)を追加(平成29年8月予定)
- 参拝日の分散、参拝時間の分散による渋滞緩和を期待

#### 【イメージ】



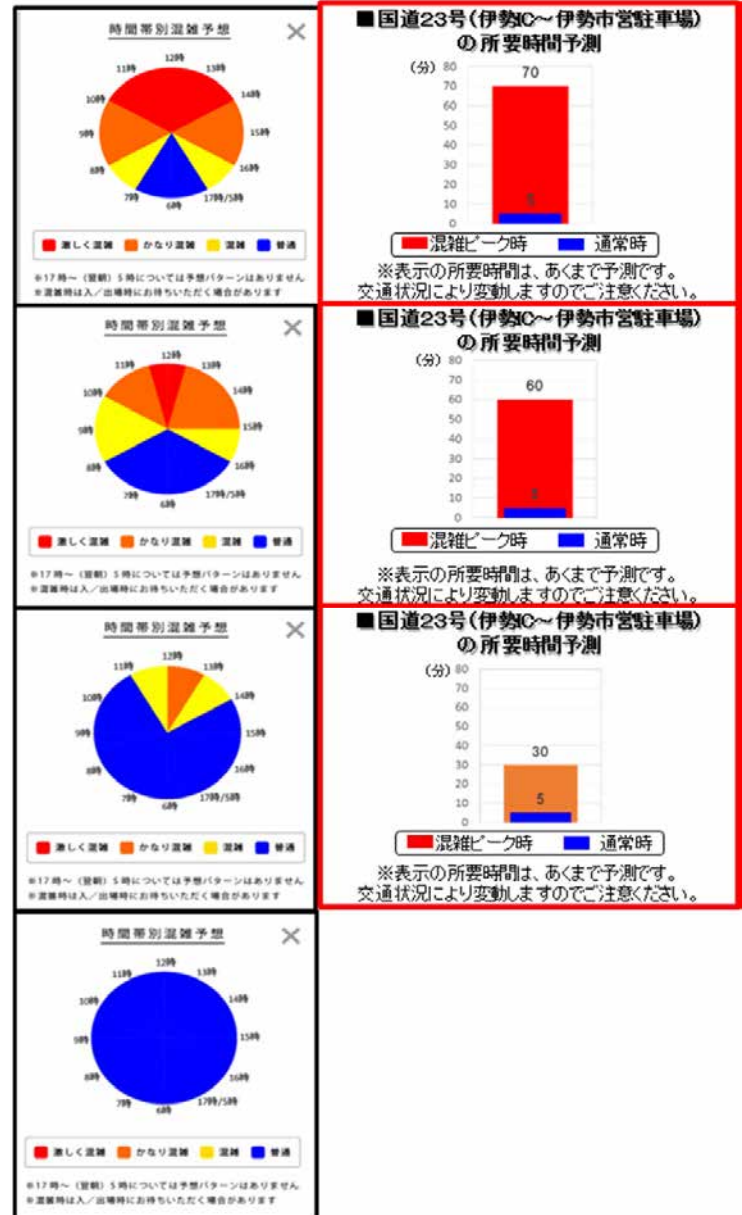
「激しく混雑する」

「かなり混雑」

「混雑」

「普通」

混雑状況に応じた  
『伊勢IC~市営駐車場』の所要時間を掲載

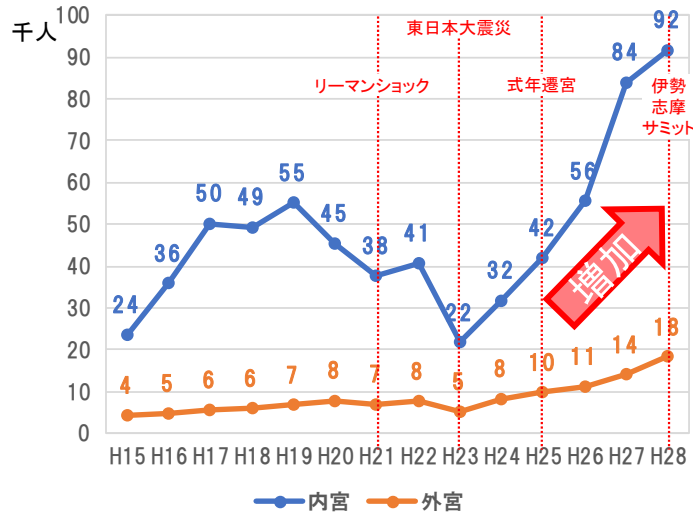


## 7-3 今年度の主な取り組み(案)

### インバウンド観光対策

- 伊勢志摩サミットの効果もあり、三重県を訪れる外国人観光客が急増
- さらに今後、外国人観光客の増加が期待されるため、外国人観光客を対象に意識調査を行い、観光面における課題を把握し対策を検討

#### ■伊勢神宮外国人参拝者数の推移



出典：平成28年伊勢市観光統計(伊勢市)

#### ■伊勢神宮外国人参拝者



#### ■伊勢エリアのインバウンド観光に関する検討

### 1. 関係機関ヒアリングの実施

＜主なヒアリング内容＞

- 伊勢市に來訪する外国人観光客の利用交通手段の状況把握
- 伊勢に來られた際に外国人観光客にとって課題となっていることの確認
- 外国人観光客に対する交通分野での対策案の確認



### 2. 訪日外国人を対象とした聞き取りアンケート調査

＜主なアンケート内容＞

- 訪日してから伊勢市までの交通手段
- 訪日外国人が伊勢に來訪された際に不便と実感した内容
- 伊勢市を観光する際に、交通手段やルートで良くて欲しいところ



### 3. 対策の検討

＜上記1. 2の内容を踏まえて対策案を検討＞

## 8. 松阪エリアの取り組み



# 8. 松阪エリアの取り組み

## 8-1 渋滞対策の基本方針(松阪エリア) H27.3.25策定

### 渋滞対策の基本方針

◇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・多気町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。

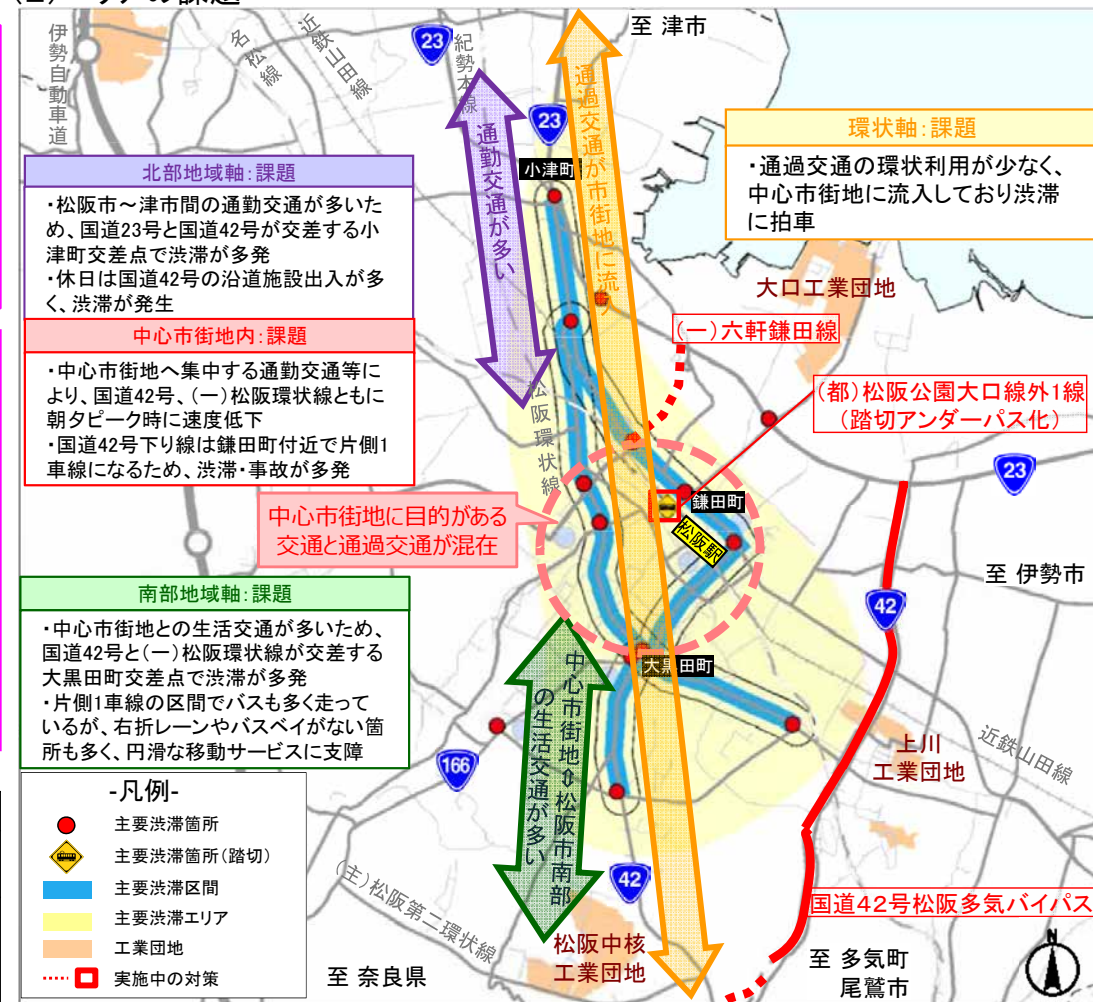
- 【現状の課題】
- ・中心市街地を南北に通過する国道42号では松阪駅周辺で慢性的な渋滞が発生しており、国道42号と並行する(一)松阪環状線においても渋滞が発生している。
- ・松阪市は人口10万人当たりの交通事故死者数が例年ワースト上位にランクされ、喫緊の課題となっている。

- 【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。

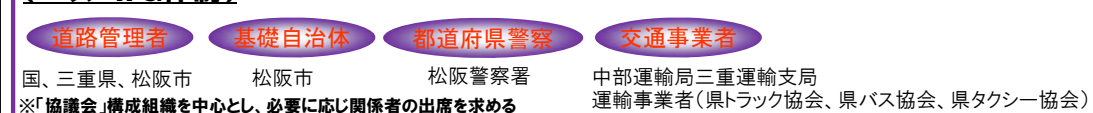
### (3) 対策メニュー

	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



### (エリアWG体制)※





# 8. 松阪エリアの取り組み

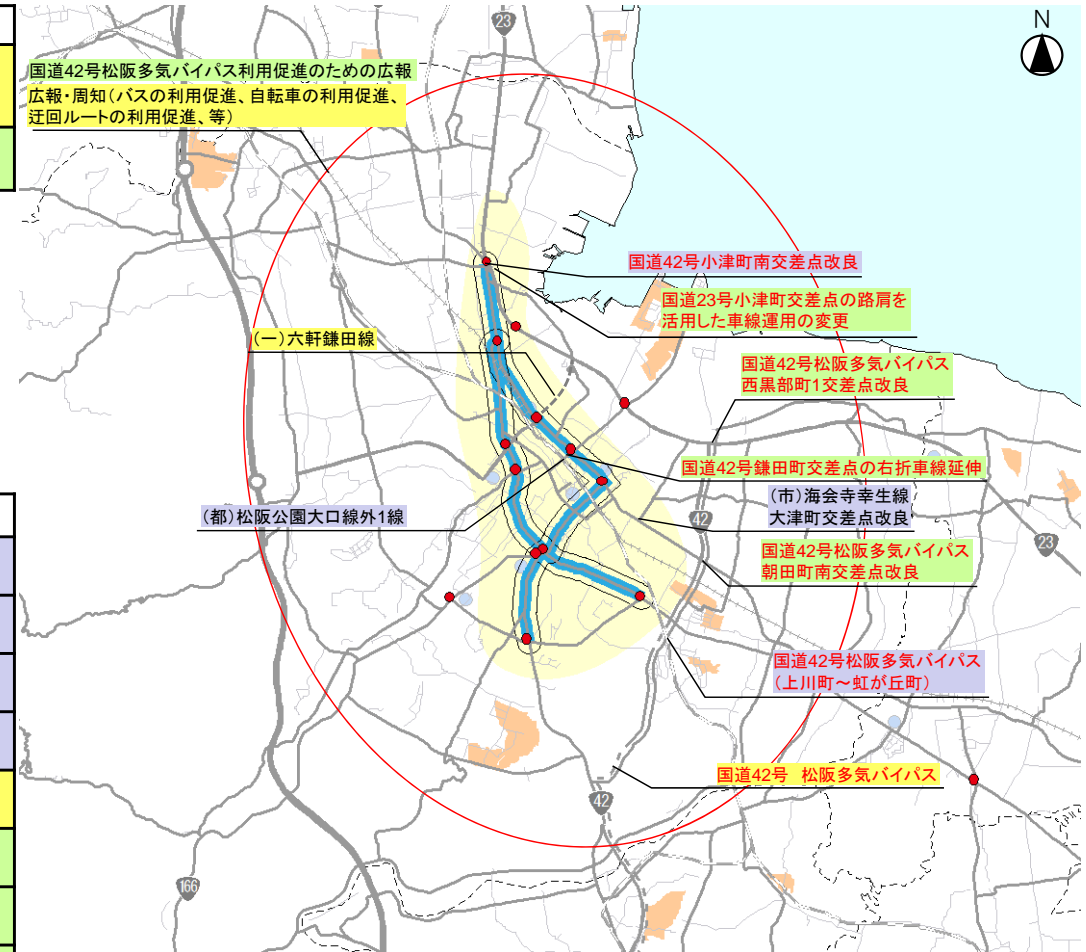
## 8-2 渋滞対策実施一覧(平成26年度以降)

※赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。

### 1) 総合対策等

実施施策	実施主体	対策状況
広報・周知 (バスの利用促進、自転車の利用促進、迂回ルート利用促進、等)	松阪市内 交通円滑化・ 事故対策委員会	実施中 (H27.9~)
国道42号松阪多気バイパス利用促進のための広報	国	新規 (H29年度完成予定)

### ■ 渋滞対策箇所位置図



### 2) 道路整備等

対策メニュー※	実施主体	対策状況
(市)海会寺幸生線 大津町交差点改良	松阪市	完成 (H26.8.29)
(都)松阪公園大口線外1線	三重県	完成 (H28.3.13)
国道42号小津町南交差点改良	国	完成 (H29.1.12)
国道42号松阪多気バイパス(上川町~虹が丘町)	国	開通 (H29.1.20)
国道42号松阪多気バイパス	国	実施中 (H29年度開通予定)
国道42号松阪多気バイパス西黒部町1交差点改良	国	新規 (H29年度完成予定)
国道42号松阪多気バイパス朝田町南交差点改良	国	調整中
国道23号小津町交差点の路肩を活用した車線運用の変更	国	新規 (H29年度完成予定)
国道42号鎌田町交差点の右折車線延伸	三重県・警察	新規 (H29年度完成予定)
(一)六軒鎌田線	三重県	実施中

※対策メニューは事業化路線のみを記載

#### < 凡 例 >

- : 高速道路
- : 一般県道以上
- : 市町村道
- : 主要渋滞箇所
- : 主要渋滞箇所(踏切)
- : 主要渋滞区間
- : 主要渋滞エリア

対策済

継続

新規

## 8-3 実施した渋滞対策

### 国道42号小津町南交差点(左折直進車線延伸)

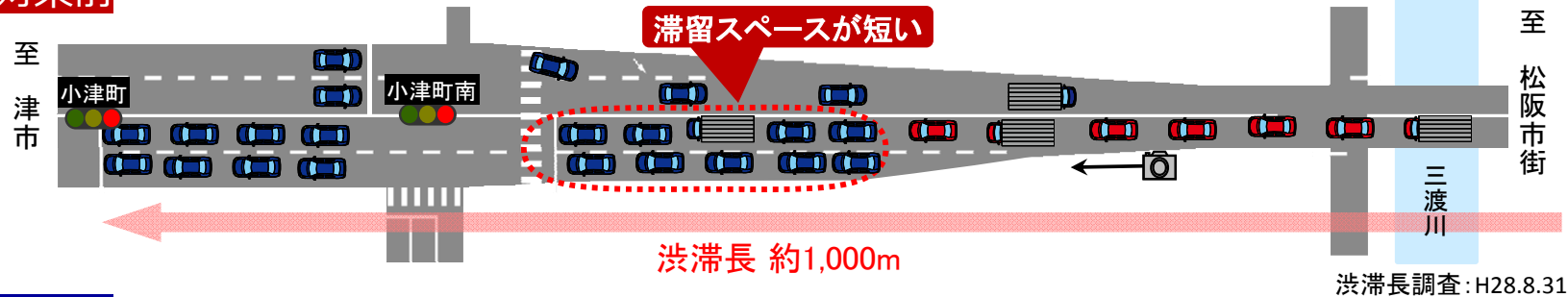
#### 《現状の課題・実施する渋滞対策》

- 国道42号小津町交差点は、津市方面へ向かう交通が集中し、小津町交差点から約1kmの渋滞が発生。
- 交通容量を増やし、渋滞緩和させるために用地内で拡幅を行い、2車線区間を約65m延伸。

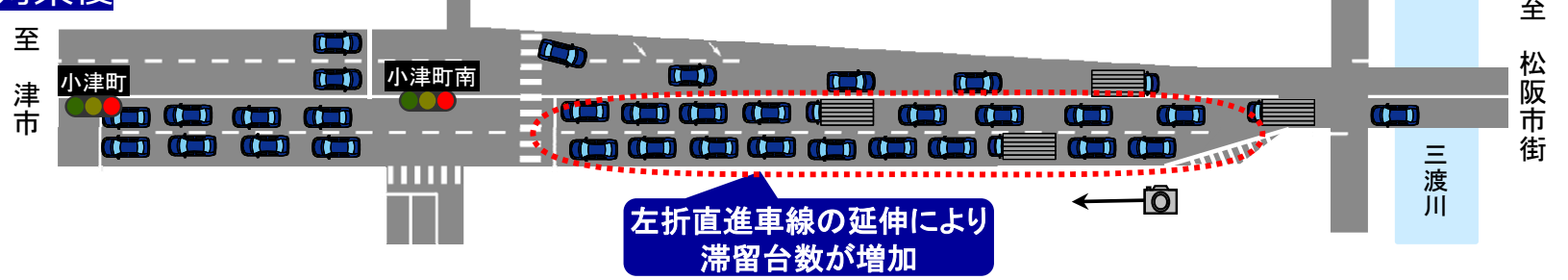
#### ■小津町交差点・小津町南交差点の交通状況



#### 対策前



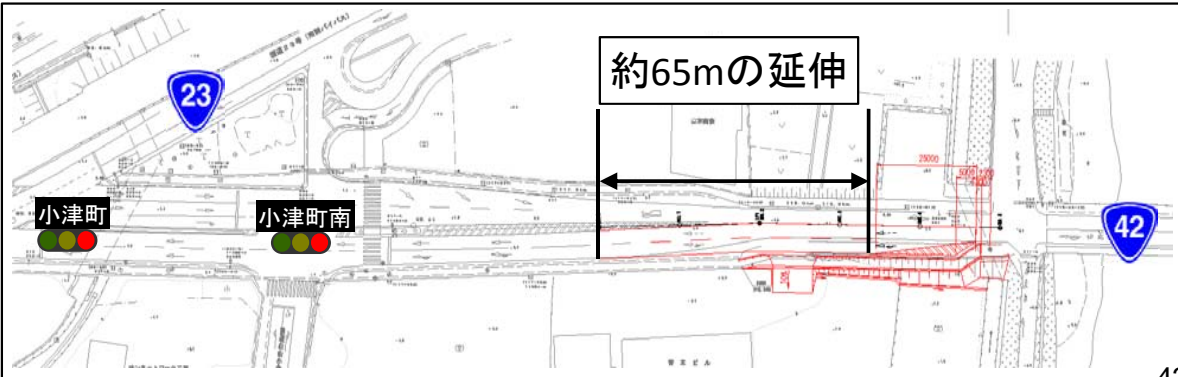
#### 対策後



#### ■小津町南交差点上り線の渋滞状況



#### ■小津町南交差点上り線の左折直進車線の延伸概要



## 8-3 実施した渋滞対策

### 国道42号小津町南交差点(左折直進車線延伸)

#### 《対策効果》

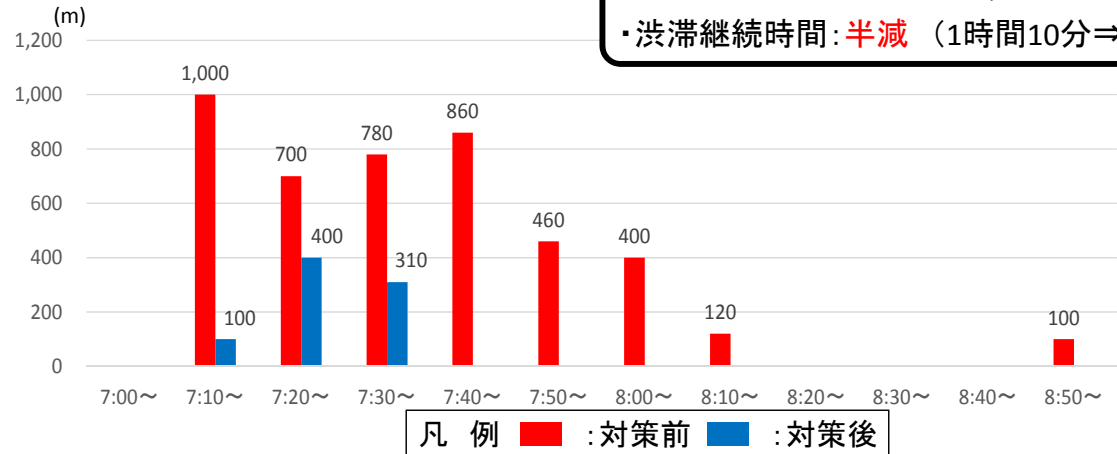
- 最大渋滞長は1,000mから400mに約6割減少し、渋滞継続時間は1時間10分から30分に半減。
- 松ヶ崎駅前交差点から小津町交差点までの平均通過時間は約2分短縮し、ピーク時には最大約3分短縮。

#### ■小津町交差点・小津町南交差点の交通状況



出典: 地理院地図(国土地理院)

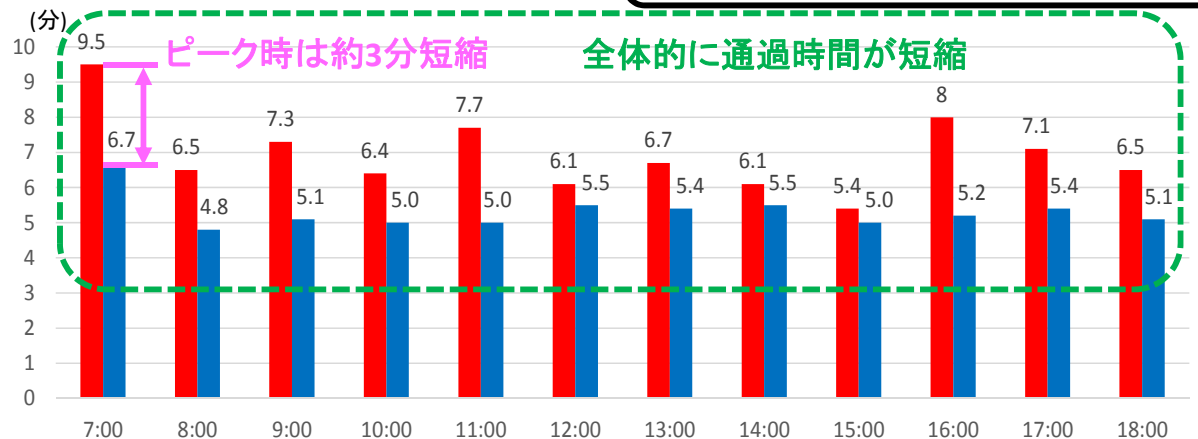
#### ■小津町交差点の渋滞状況の変化



・最大渋滞長: 約6割減少 (1,000m⇒400m)  
・渋滞継続時間: 半減 (1時間10分⇒30分)

※渋滞長調査結果 対策前: H28.8.31(水)、対策後: H29.1.18(水)

#### ■通過時間の変化(松ヶ崎駅前⇒小津町)



・12時間平均: 約2分短縮 (6.9分⇒5.3分)  
・最大: 約3分短縮 (9.5分⇒6.7分)

ピーク時は約3分短縮 全体的に通過時間が短縮

※対策前 ETC2.0プローブデータ(H28.10 平日)

※対策後 ETC2.0プローブデータ(H29.1.13(金)~H29.1.31(火) 平日)







## 8-4 今年度の主な取り組み(案)

### 国道42号松阪多気バイパス(バイパスの整備)

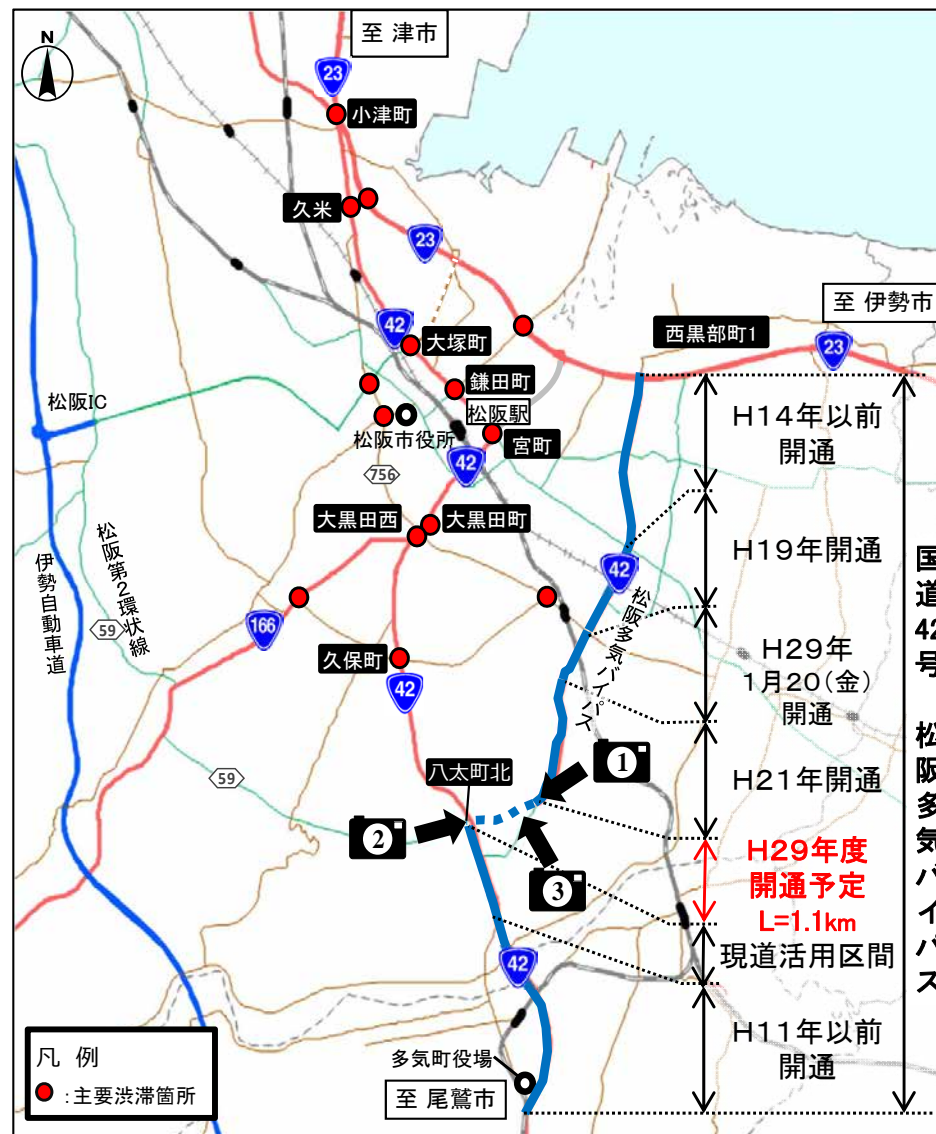
○松阪多気バイパスの下蛸路町～八太町間が平成29年度に開通することにより、松阪中心市街地を迂回するネットワークが完成。

#### ■松阪多気バイパスの事業進捗状況

写真① 平成29年度開通予定区間 全体写真



平成29年3月撮影



写真② 平成29年度開通予定区間 (国道23号方面を望む)



平成29年3月撮影

写真③ 御前池PC橋上部工完成



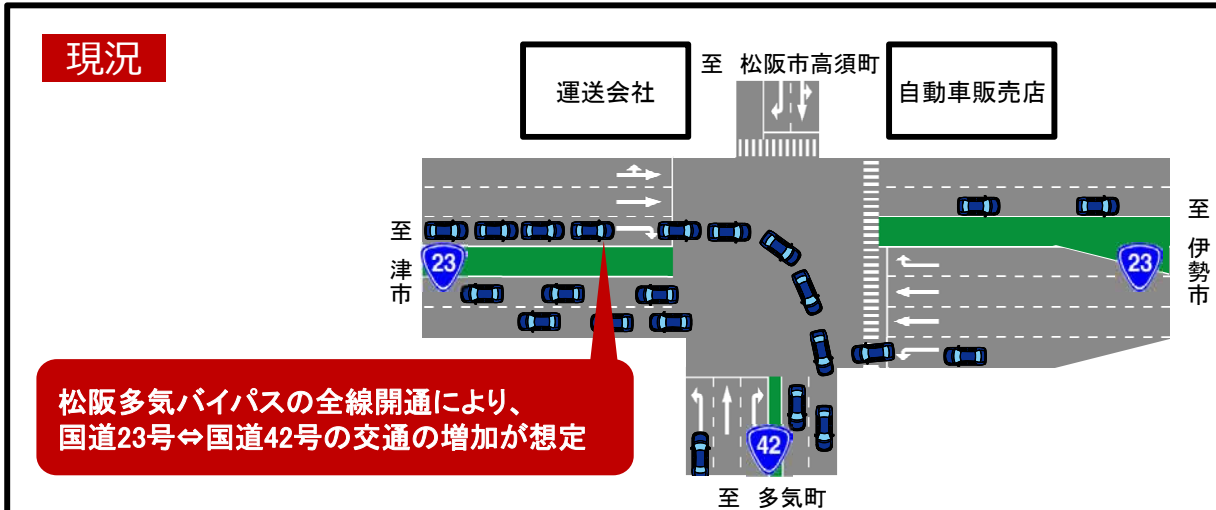
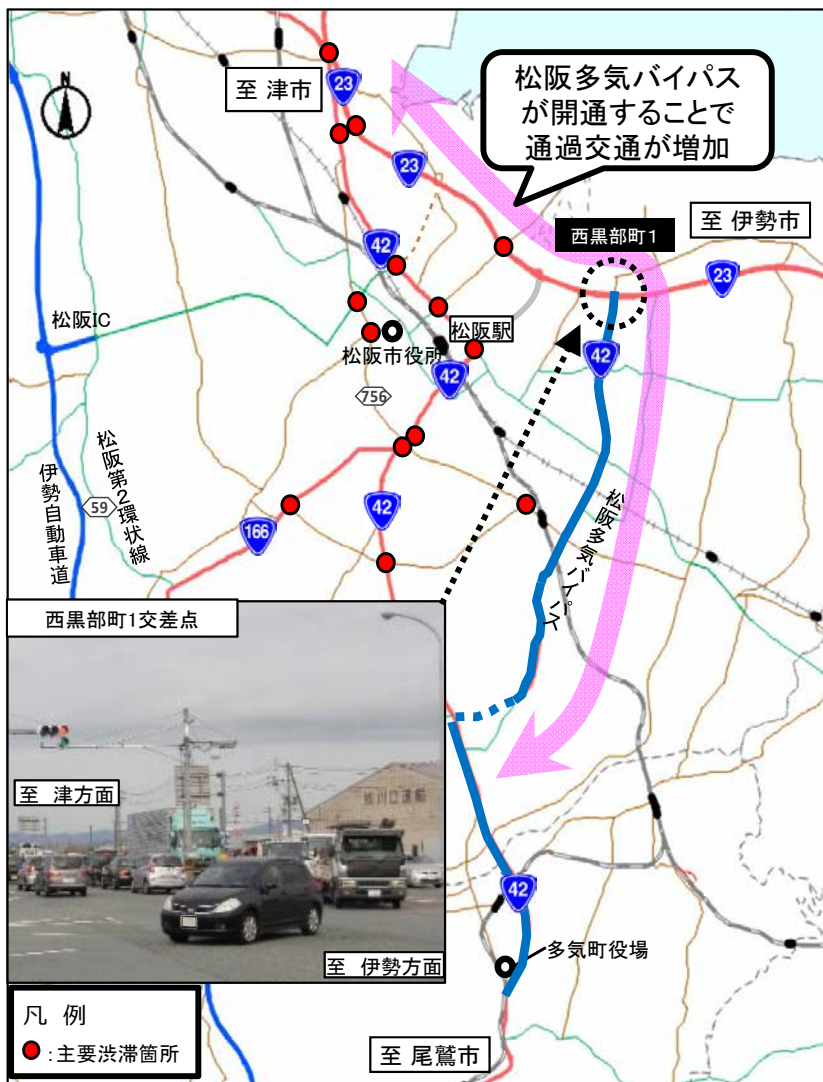
平成29年3月撮影

## 8-4 今年度の主な取り組み(案)

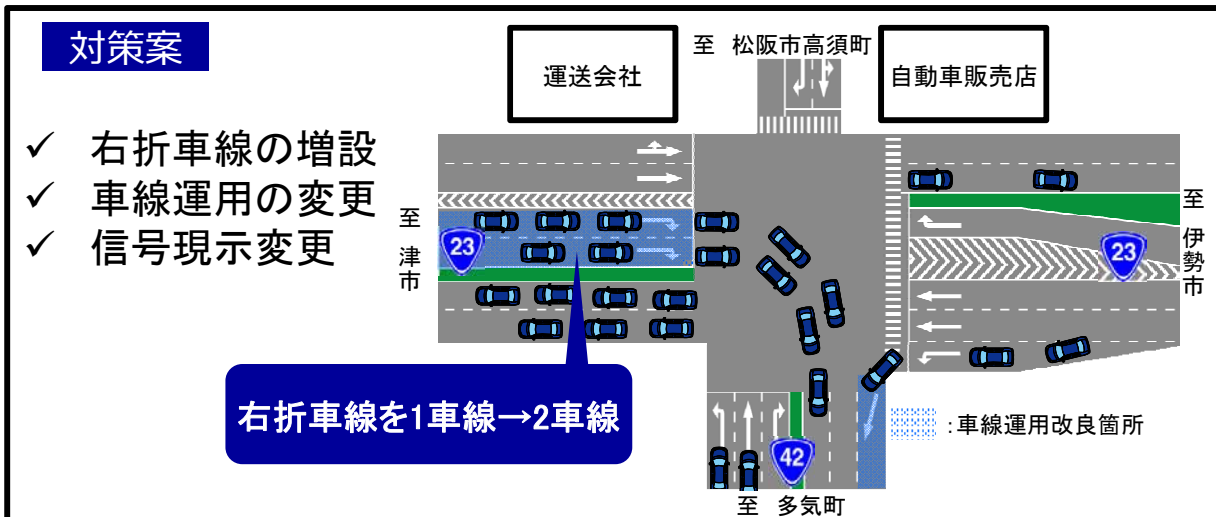
### 国道42号松阪多気バイパス 西黒部町1交差点(交差点改良)

- 国道42号松阪多気バイパスの全線開通時に、国道23号と国道42号松阪多気バイパスが交差する西黒部町1交差点において、交通が集中することが想定。
- 西黒部町1交差点において、国道23号(津方面)からの右折を1車線から2車線に増設する等の交差点改良を行い、交通混雑の事前抑止対策を実施。

#### ■松阪多気バイパスの事業進捗状況と周辺の渋滞状況 ■現況(全線開通時)の西黒部町1交差点の状況



#### ■西黒部町1交差点の交通容量拡大対策案









## 8-4 今年度の主な取り組み(案)

### 国道23号小津町交差点(路肩を活用した車線運用の変更)

《実施する渋滞対策》  
 ○三渡大橋の幅広路肩を活用して2車線→3車線に変更。(上り方向)  
 ○車線運用の変更により、交通容量が拡大するとともに交通が整流化され渋滞を緩和。

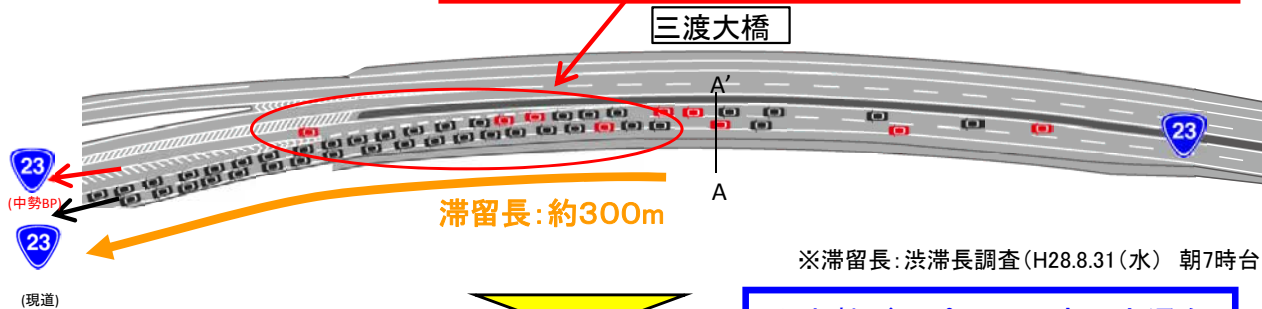


出典: 地理院地図(国土地理院)



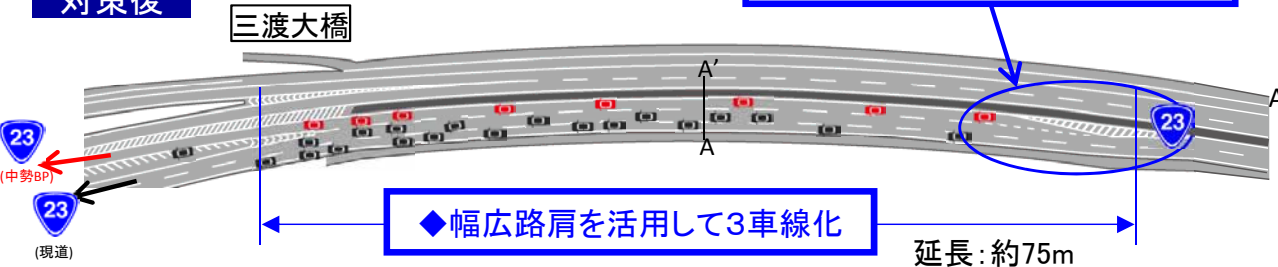
対策前

◆ 現道の小津町交差点を先頭とした渋滞が発生  
 ◆ 渋滞車両が中勢バイパスへの進入を阻害

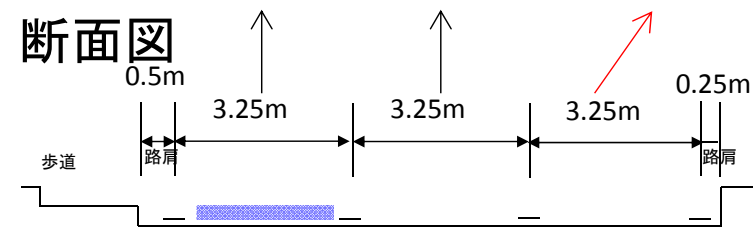
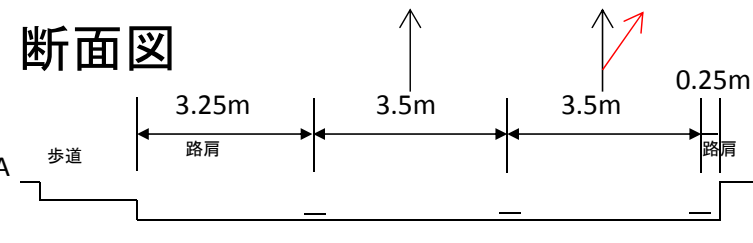


対策後

◆ 中勢バイパスへの流入交通を  
 進入レーンへ分離



🚗 現道を継続して走行する交通    🚗 中勢バイパスへの流入交通



## 8-4 今年度の主な取り組み(案)

### 国道42号 鎌田町交差点(右折車線の延伸)

#### 《現状の課題》

- (都)松阪公園大口線(アンダーパス)の開通により鎌田町(踏切)の渋滞は解消したものの、国道42号鎌田町交差点への流入交通が増加。
- 朝夕ピーク時には、アンダーパス部まで滞留長が伸び、右折車がセンターラインを跨いで走行するなど、危険な状況が散見。

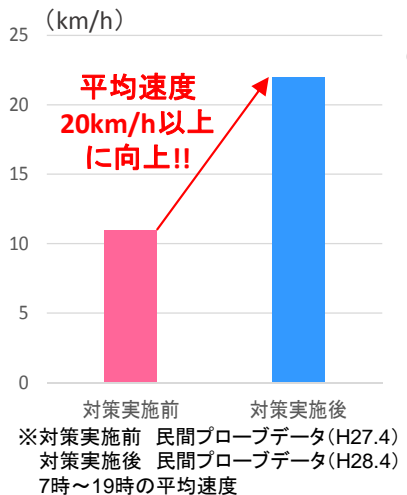


出典: 地理院地図(国土地理院)

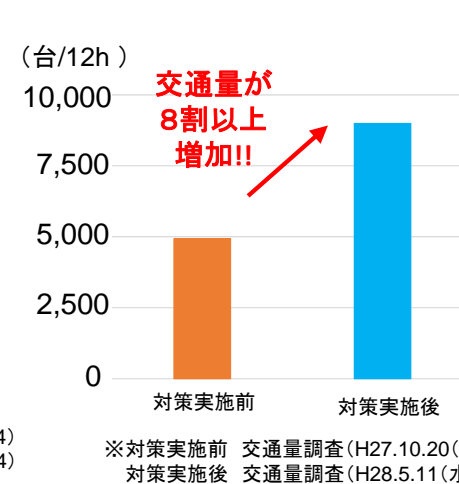
#### ■(都)松阪公園大口線開通前後の交通状況の変化



鎌田町→本町の速度状況

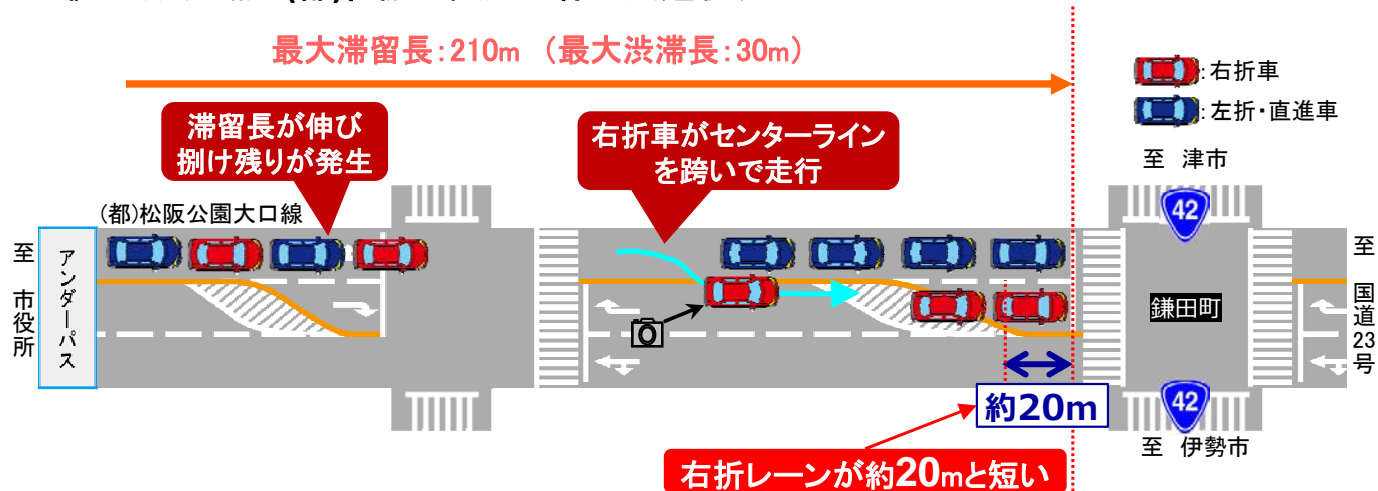


松阪公園大口線の交通量



#### ■鎌田町交差点 (都)松阪公園大口線の交通状況

最大滞留長:210m (最大渋滞長:30m)



※渋滞・滞留長:渋滞長調査(H28.8.31(水) 朝8時台)



## 8-4 今年度の主な取り組み(案)

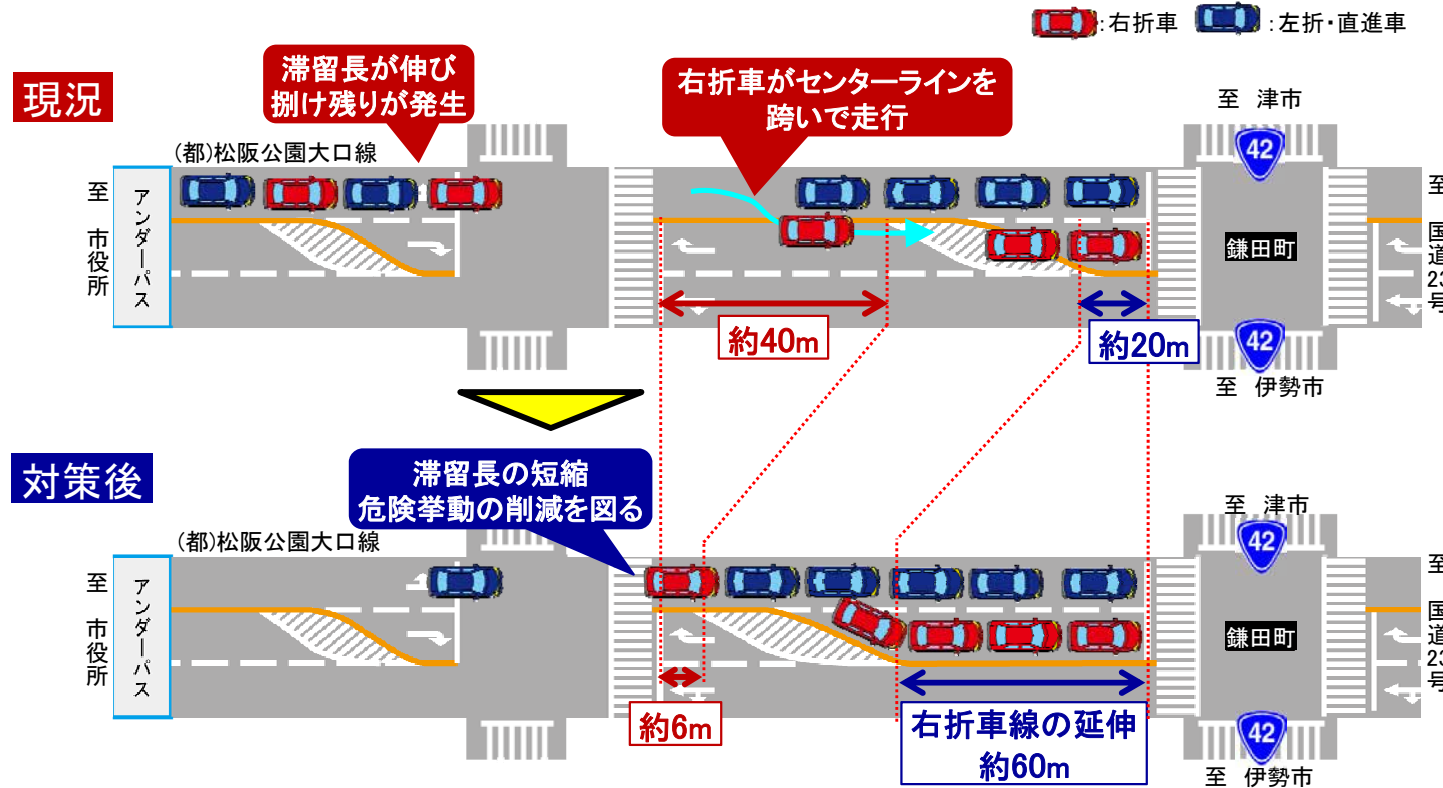
### 国道42号 鎌田町交差点(右折車線の延伸)

#### 《実施する渋滞対策》

○右折車線を延伸し、滞留長を短縮させることで、危険挙動の削減を図る。

⇒国・三重県・警察で合同現地地点検を行い、対策について合意が得られた。対策実施に向け関係機関と協議中。

#### ■ 鎌田町交差点の右折専用車線の延伸案



#### ■ 合同現地地点検実施状況

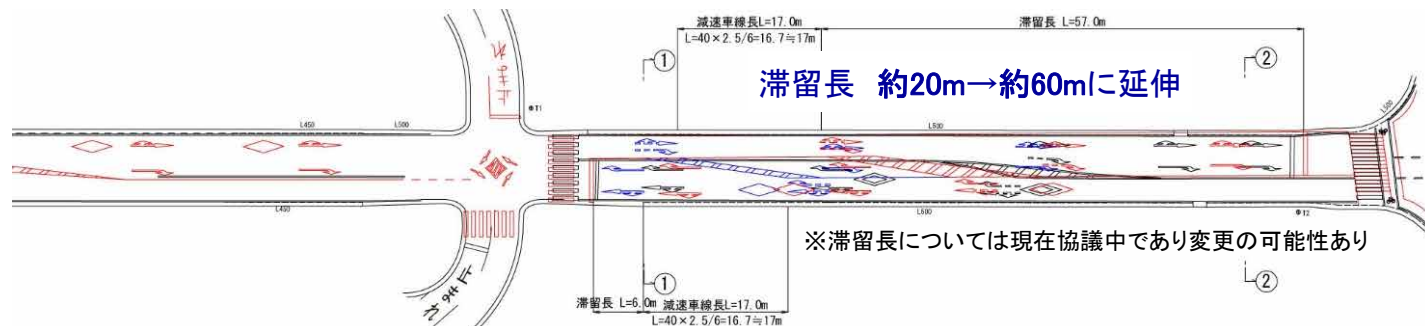
<合同現地地点検実施機関>

- ・国土交通省紀勢国道事務所
- ・三重県松阪建設事務所
- ・松阪警察署

合同現地地点検実施状況(H28.11.28)



#### ■ 対策図面



- ・黒線:現況
- ・赤線:当初計画
- ・青線:今回対策



## 9. 交通状況のモニタリング

# 9. 交通状況のモニタリング

## 9-1 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。
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所は12箇所。
- 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。

### 三重県内の主要渋滞箇所のモニタリング結果

平成29年度点検結果	渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)	主要渋滞箇所数 (126箇所)	モニタリング実施結果	
	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	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
	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	49箇所	4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)	9箇所	3箇所	8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)	53箇所	9箇所	0箇所
			53箇所	0箇所

最新の交通データ

※H27年度: 1箇所見直し(成川交差点)  
 ※H28年度: 2箇所見直し(香取南交差点、紀勢本線・紀勢線踏切)

※渋滞損失時間: H28渋滞損失時間  
 民間プローブデータ(H28.9~11)

# 9. 交通状況のモニタリング

## ■ 速度変化のモニタリング(渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所)

渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所

### 速度変化のモニタリング

各箇所の旅行速度を方向別・時間帯別で確認

※渋滞損失時間、民間プローブデータによるデータ比較  
H24選定時 : H22.9~11、H29点検時 : H28.9-11

#### ○速度向上がみられる箇所

⇒ 渋滞対策の取り組みにより、主要渋滞箇所の渋滞が緩和されている。

#### ○速度向上がみられない箇所

⇒ 渋滞が緩和しているわけではないことから、経過観察とする。

### モニタリング結果(三重県)

	主要渋滞箇所の選定指標に該当しない		
	三重県全体	速度向上がみられる箇所	速度向上がみられない箇所
①平日における渋滞箇所	4	0	4
②休日における渋滞箇所	8	0	8
③踏切による渋滞箇所	0	0	0
④パブリックコメントによる追加箇所	0	0	0
合計	12	0	12