

平成30年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2018年8月6日（月）15:00～16:30

場所：三重河川国道事務所 本庁舎3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の説明
 - 3) 実施した渋滞対策の説明
 - 4) 今年度の主な取り組みの説明
 - 5) 交通状況のモニタリングの報告
 - 6) 県全体の交通状況推移・トピックス等
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

2018年8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、1993年 6月15日から施行する。
 - (1993年 9月 7日、一部規約改正)
 - (1994年10月18日、一部規約改正)
 - (2005年11月 8日、一部規約改正)
 - (2009年 3月24日、一部規約改正)
 - (2012年 6月27日、一部規約改正)
 - (2015年 3月25日、一部規約改正)
 - (2016年 7月29日、一部規約改正)
 - (2017年 7月31日、一部規約改正)
 - (2018年 8月 6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 道路計画課 課長補佐
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30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	…	10
3.	今年度の主な取り組み(案)	…	25
4.	交通状況のモニタリング	…	38
5.	県全体の交通状況推移・トピックス等	…	41

日時:2018年8月6日 15:00 ~16:30

場所:三重河川国道事務所 本庁舎3階大会議室

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

1-2 検討体制等

1) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

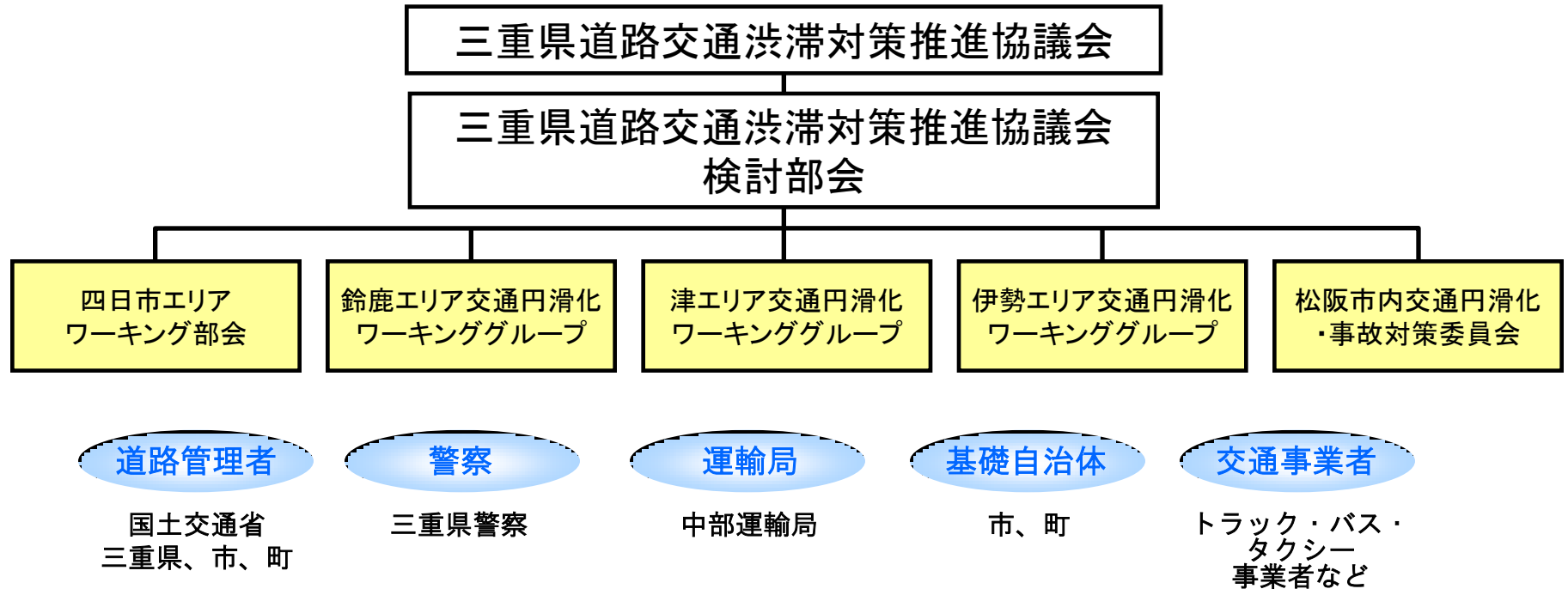
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

2) 検討部会

- 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(2013.7.17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

2012.6 第1回協議会

2012.7 第2回協議会

2012.12 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"> ・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。 ・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。 ・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。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・主要渋滞箇所が126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。

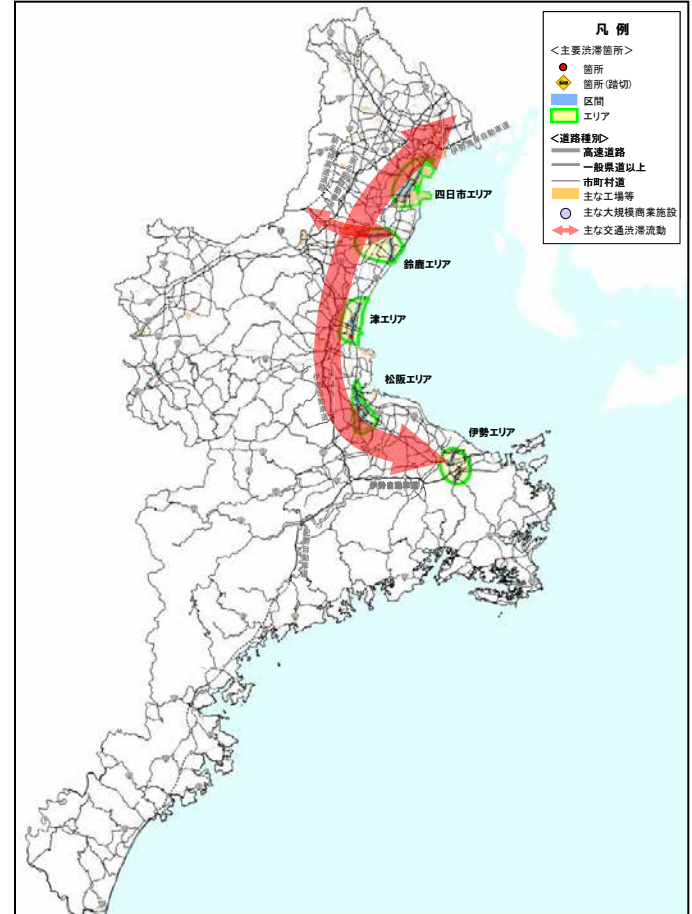
2. 方向性

	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



1. これまでの取り組み経緯

1-4 渋滞対策の基本方針(四日市エリア) 2015.3.25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。

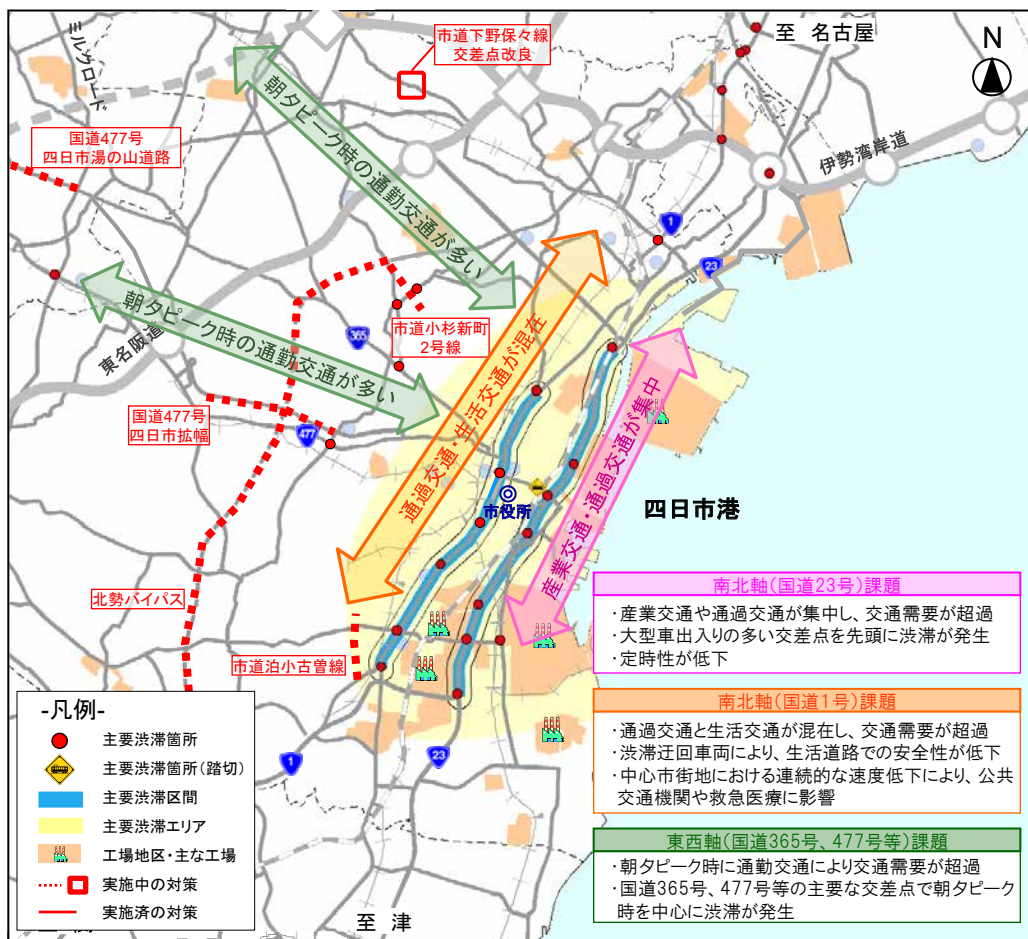
【現状の課題】

- ・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	・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実施した。 ・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)※

道路管理者 国、三重県 四日市市	基礎自治体等 四日市市・朝日町・川越町 四日市港管理組合	警察 四日市北・四日市南 警察署	交通事業者 トラック協会・バス協会 ・タクシー協会	運輸局 運輸局(三重運輸支局)
-------------------------------	---	-------------------------------	--	---------------------------

※「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. これまでの取り組み経緯

1-5 渋滞対策の基本方針(鈴鹿エリア) 2015.3.25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。

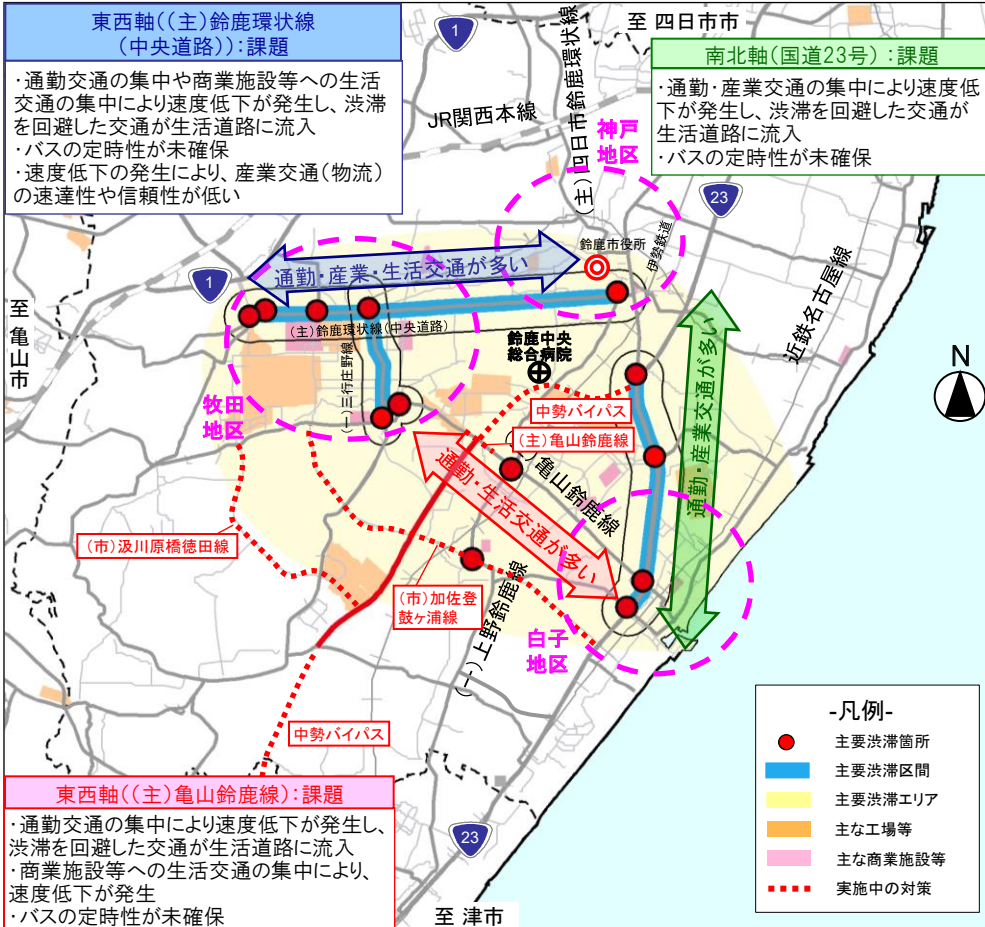
【将来像】

- (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。

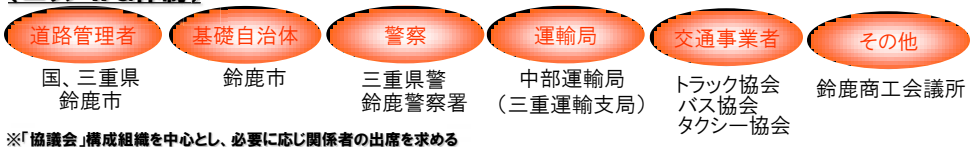
(3) 対策メニュー

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)※



1. これまでの取り組み経緯

1-6 渋滞対策の基本方針(津エリア) 2015.3.25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。

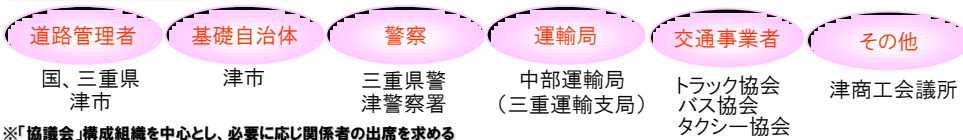
(2) エリアの課題



(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)*



1. これまでの取り組み経緯

1-7 渋滞対策の基本方針(伊勢エリア)(2015.3.25策定、2018.8.6修正)

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、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。
- ◇休日の伊勢神宮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において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対策を検討・実施します。

(1) 伊勢エリアの概況

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2013年までは年々増加。2017年の参拝者数は約880万人。

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。

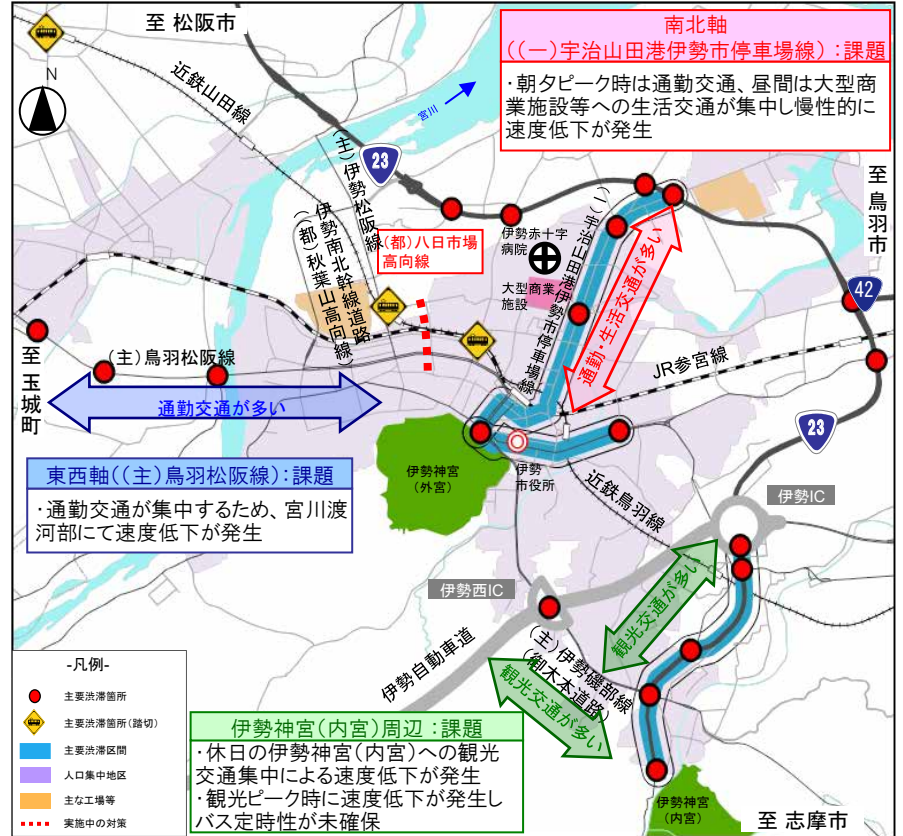
【現状の課題】

- ・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。
- ・平日日ともに、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Ver.2.0)
- ・誰もが移動しやすい公共交通の維持及び機能強化、南北分断等の対策、幹線道路を主軸とした道路網形成など、拠点間を結ぶ交通ネットワークの整備を進めていくことが必要。

(2) エリアの課題

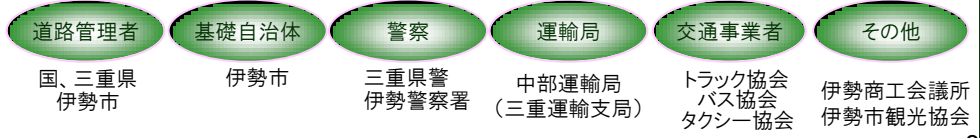


(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	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。
伊勢地域観光交通対策協議会※1実施の対策	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。

(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

1. これまでの取り組み経緯

1-8 渋滞対策の基本方針(松阪エリア) 2015.3.25策定、2018.8.6修正)

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を図るために、(一)六軒鎌田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

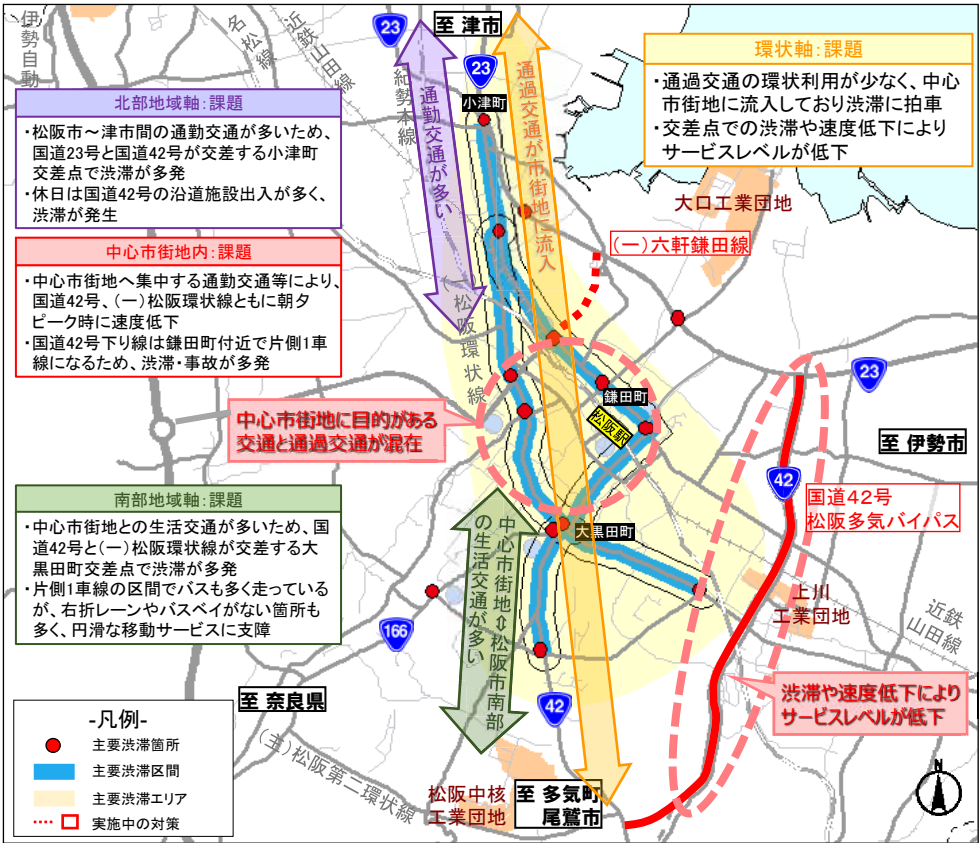
松阪エリアの地域特性

- ・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。

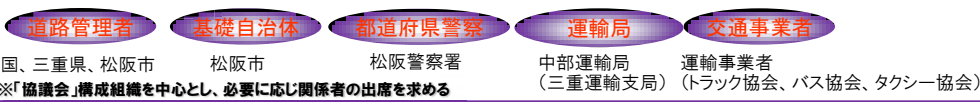
(2) エリアの課題



(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・国道42号松阪多気バイパスへの案内標識の変更や、国道42号松阪多気バイパスを優先した信号現示への変更により、環状軸のサービスレベルの向上、環状機能の発揮を図り、市街地の迂回を促進する。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ・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部分立体化等や将来的な4車線化を推進する他、案内標識の変更等により迂回を促進する。 ・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。 ・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。

(エリアWG体制)※



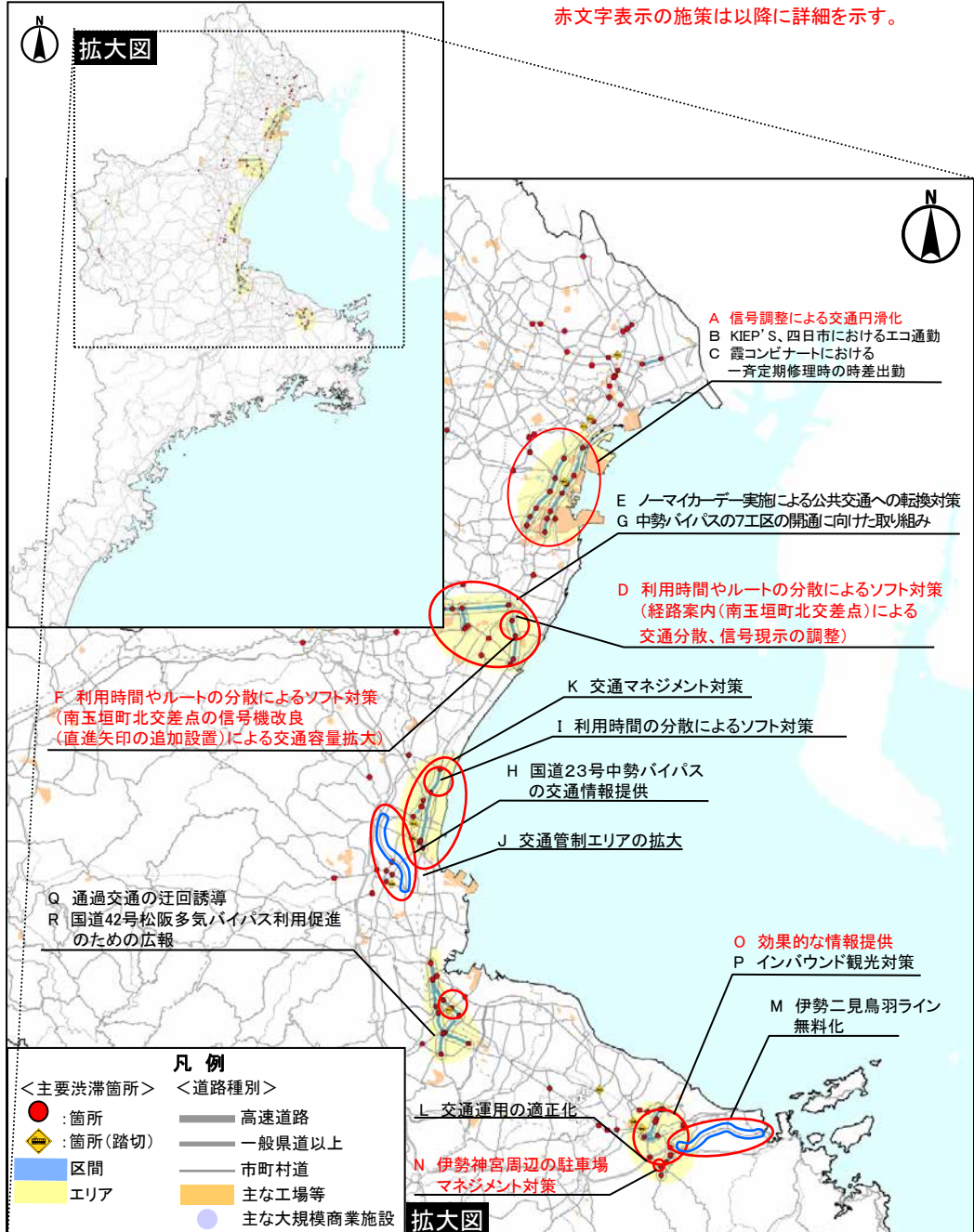
2. 実施した渋滞対策

2. 実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(1) 2014~2017年度に実施した対策

	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	2017.1.31~ 2017.2.2	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	2008.7~	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	2016.3~	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	2016.2.9 2016.3.4~	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	2015.12.18 2016.12.16	実施中
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 (南玉垣町北交差点の信号機改良(直進矢 印の追加設置)による交通容量拡大)	警察・国	2018.1.24~	実施中
G	鈴鹿エリア	中勢バイパスの7工区の開通に向けた 取り組み	国・三重県 ・鈴鹿市・警察	2017.6~	実施中
H	津 エリア	国道23号中勢バイパスの交通情報提供	国	2016.3.4~	実施中
I	津 エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	2016.2.26~	実施中
J	津 エリア	交通管制エリアの拡大	警察	2017.2~	実施中
K	津 エリア	交通マネジメント対策	国・三重県・津市	2017.12~	継続
L	伊勢 エリア	交通運用の適正化	警察	2016.4.18~	実施中
M	伊勢 エリア	伊勢二見鳥羽ラインの無料化	三重県	2017.3.11	完了
N	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)	2016.9~	実施中
O	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)	2016.9~	実施中
P	伊勢 エリア	インバウンド観光対策	国・伊勢市	2017.8~	実施中
Q	松阪 エリア	通過交通の迂回誘導	松阪市内 交通円滑化・ 事故対策委員会	2018.1~	実施中
R	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	松阪市内 交通円滑化・ 事故対策委員会	2018.1~	実施中



2. 実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(2) 信号調整による交通円滑化【四日市エリア】

○四日市エリアの南北軸である国道1号、国道23号、県道6号線 塩浜街道(以降県道6号線)では、主要渋滞箇所が存在し、慢性的な渋滞が発生している。

○三重県警では、国道1号、国道23号、県道6号線において信号現示調整を実施。

■位置図



■対策概要

《実施箇所》

国道1号、国道23号、県道6号

《取り組み内容》

サイクル長の上限值や※スプリット及びオフセットの変更

【国道1号】6:30~8:00、17:00~18:00

【国道23号】6:00~8:30、16:30~18:30

【県道6号線】混雑状況により自動調整

《実施期間》

・第1回目：2017.7.3(月)~2017.7.9(日)

・第2回目：2017.7.24(月)~2017.7.30(日)

2017.8中旬~ 運用継続

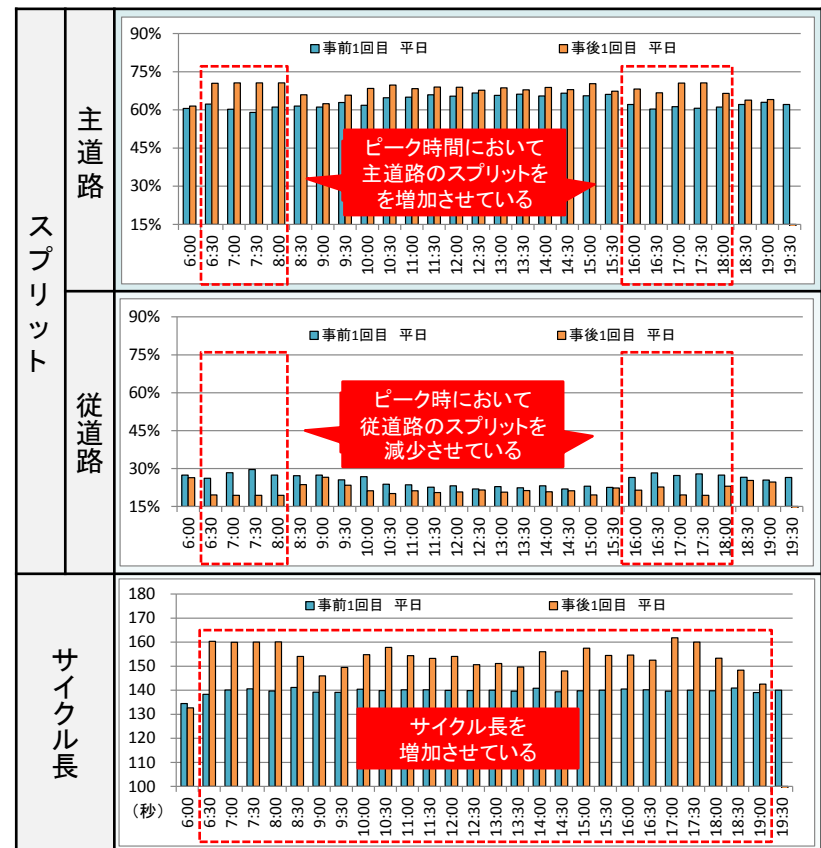
《実施機関》

三重県警

・信号調整時実施区間



・スプリット及びサイクル長変更の代表事例【日永5南交差点】(平日)



2. 実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(2) 信号調整による交通円滑化<国道1号>【四日市エリア】

- 信号現示調整後において、朝ピーク及び夕ピークの平均所要時間が減少傾向にある。
- 信号現示調整後において、従道路側で平均所要時間の増加、減少がともにみられた。

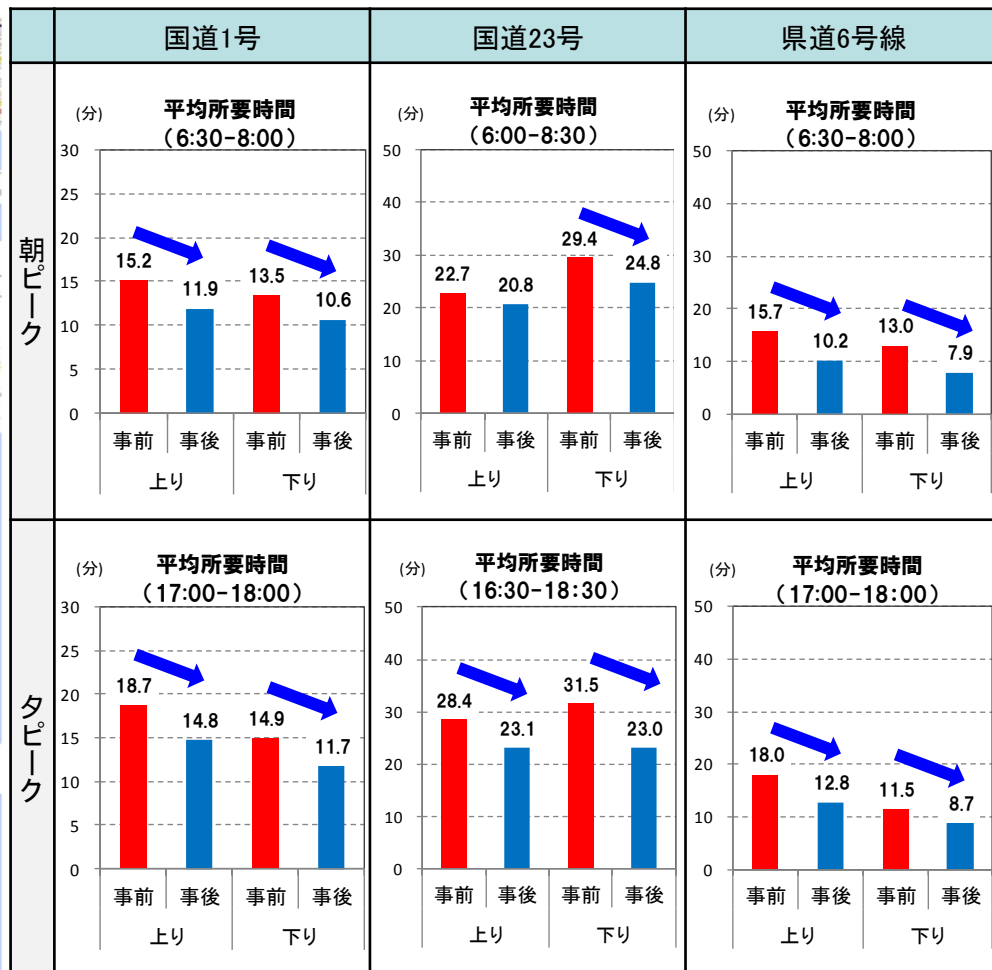
■対策効果（国道1号、国道23号、県道6号線）

・所要時間差

・平均所要時間



出典:地理院地図(国土地理院)



データ:ETC2.0プローブデータ(事前:2016.10 平日、事後:2017.10 平日)

2. 実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(3) 利用時間やルート分散によるソフト対策(信号機改良(直進矢印の追加設置)による交通容量拡大)【鈴鹿エリア】

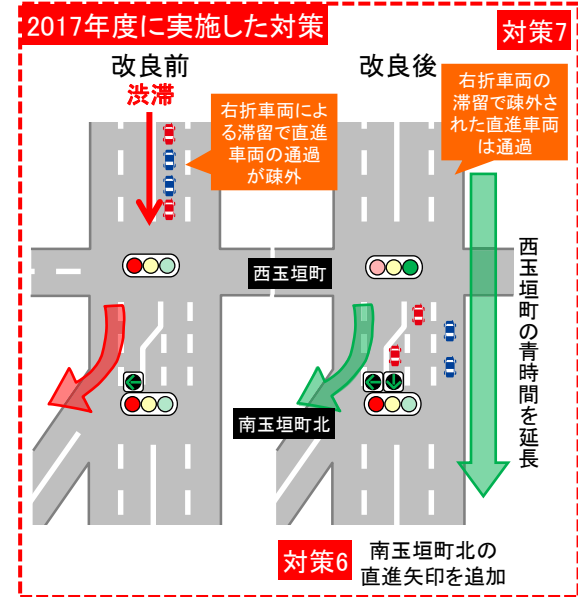
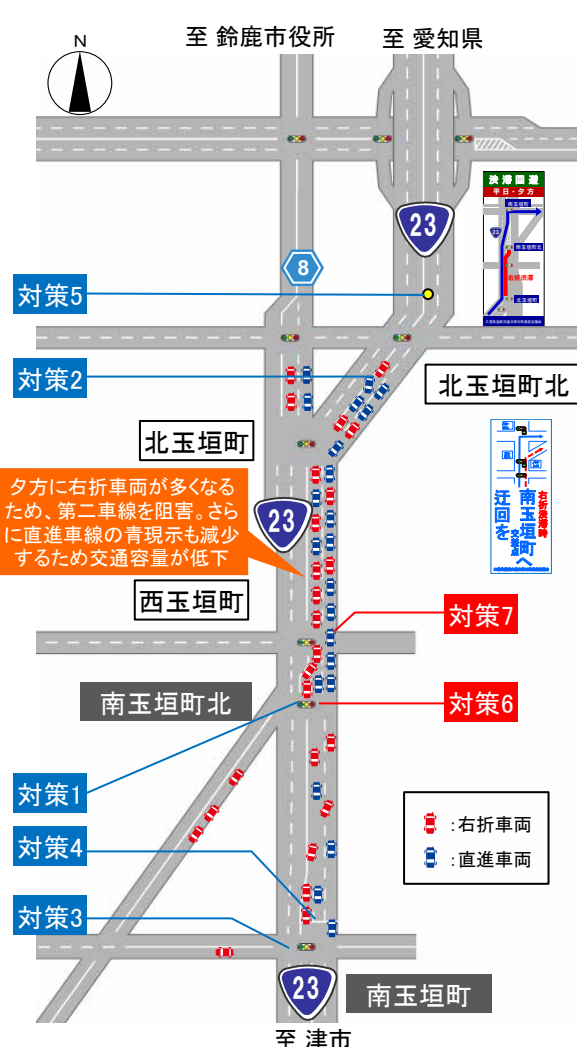
1) 実施概要

- 国道23号北玉垣町付近の渋滞対策は実施しているが、依然渋滞は残存している状況
- 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し、南玉垣町交差点への迂回促進を実施
- また、国道23号の交通容量を高めるために、南玉垣町北～西玉垣町交差点間の信号制御を変更

位置図



対策概要



昨年度までに実施した対策

- 2015年度
 - 対策1 南玉垣町北交差点 国道23号青時間延長
 - 対策2 南玉垣町北交差点 右折迂回誘導看板設置 (南玉垣町交差点へ転換)
- 2016年度
 - 対策3 南玉垣町交差点 右折青時間延長
 - 対策4 南玉垣町交差点 停止線前出しによる滞留長延伸
 - 対策5 南玉垣町北交差点 右折迂回誘導看板追加設置

南玉垣町北交差点 (改良後)



2. 実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

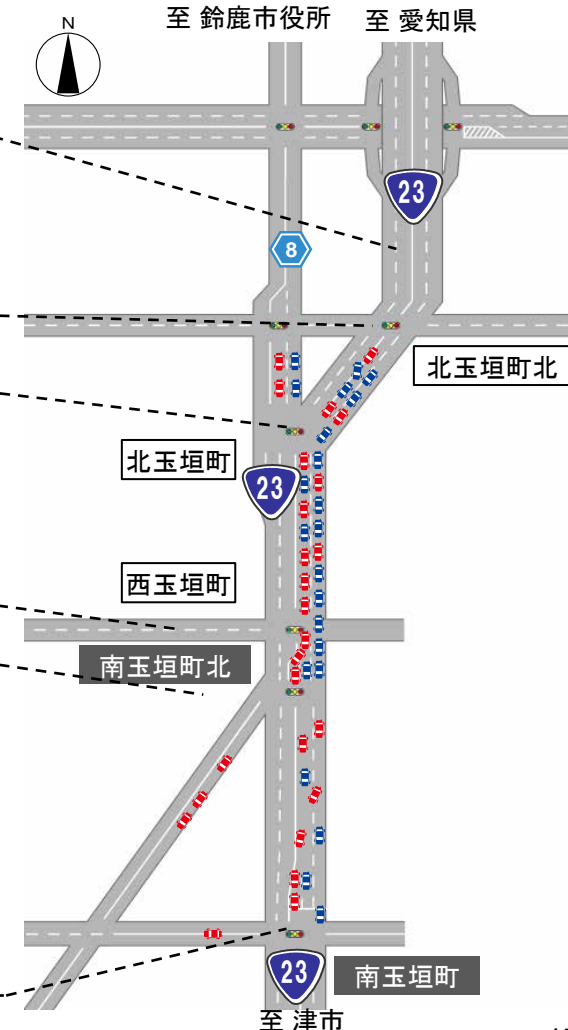
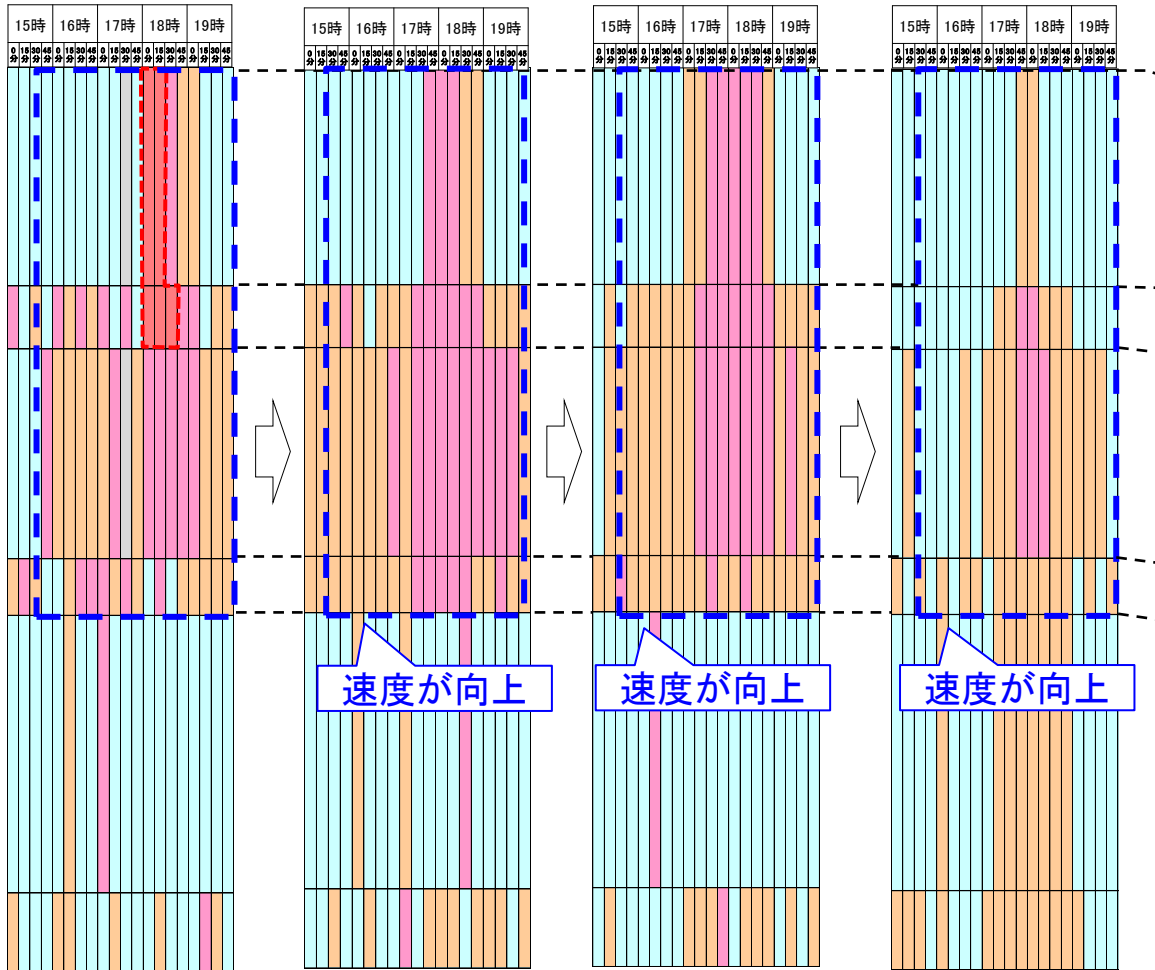
(3) 利用時間やルートへの分散によるソフト対策(信号機改良(直進矢印の追加設置)による交通容量拡大)【鈴鹿エリア】

2) 効果検証①

- 右折交通の分散により南玉垣町北交差点付近の速度が改善
- 信号機改良(直進矢印の追加)により、北玉垣町北交差点付近の速度が大幅に改善

■ 効果検証

■ 看板設置前 (2015.4~5 平日) ■ 2015年度看板設置後 (2016.4~5 平日) ■ 2016年度看板追加設置後 (2017.4~5 平日) ■ 2017年度信号機改良後 (2018.3~4 平日)



出典：ETC2.0プローブ情報

10km/h以下 (赤) 10km/h~20km/h (ピンク) 20km/h~30km/h (オレンジ) 30km/h超 (水色)

2. 実施した渋滞対策

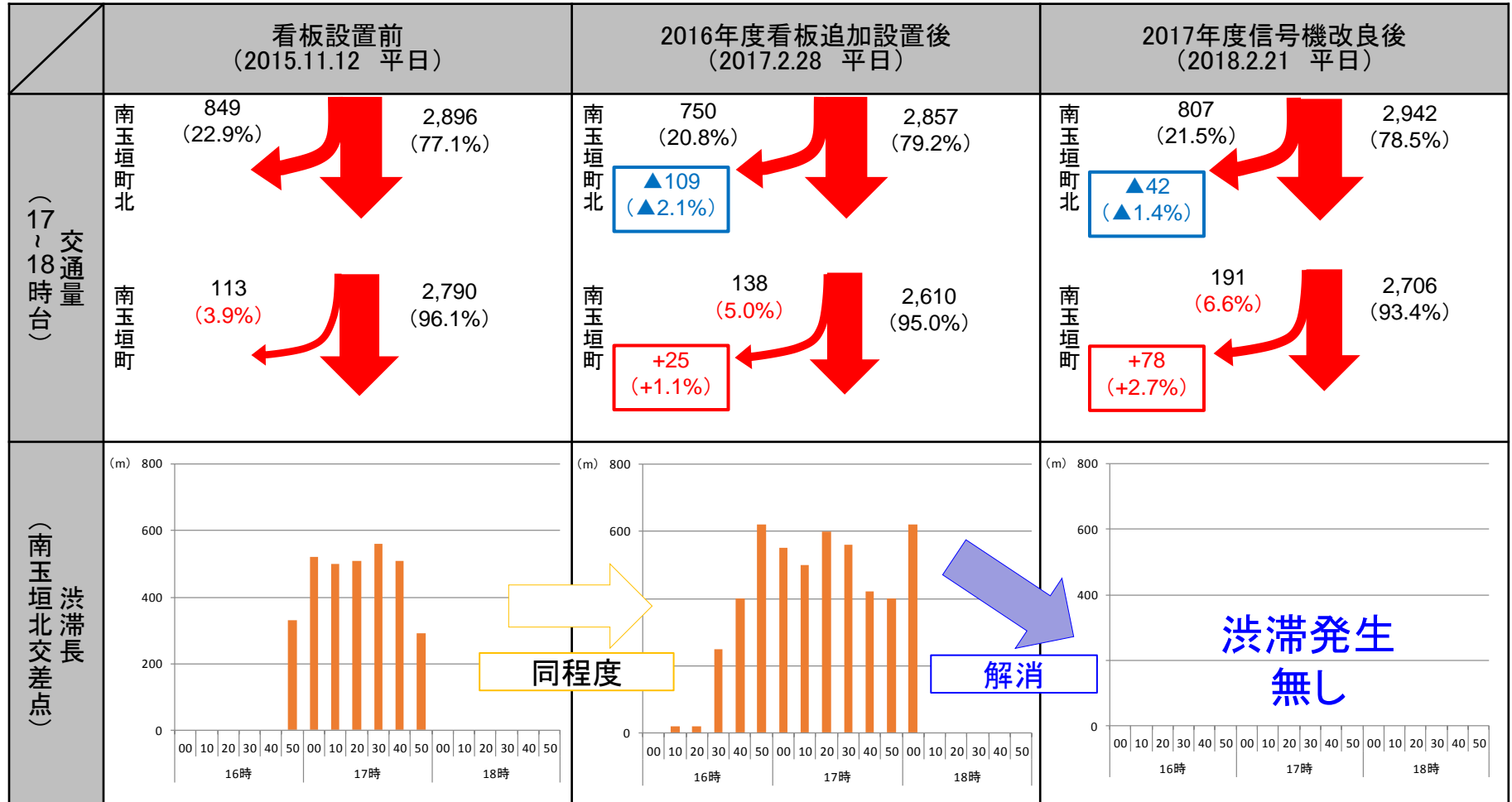
2-1 総合対策等

(3) 利用時間やルート分散によるソフト対策(信号機改良(直進矢印の追加設置)による交通容量拡大)【鈴鹿エリア】

2) 効果検証②

- 信号機改良(直進矢印の追加)により、**南玉垣町北交差点の下り方向の渋滞は解消**
- 南玉垣町北交差点から南玉垣町交差点への右折交通の迂回が増加傾向

■ 効果検証



出典：交通量調査結果

2. 実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(4)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【伊勢エリア】

- 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
(2017年8月～実施)
- らくらく伊勢もうでHPにおける伊勢市内の交通状況提供の充実や所要時間(過去実績)の提供、渋滞予測情報(外部リンク)の提供等を実施
(2017年8月～実施)

ポスター、リーフレットによるらくらく伊勢もうでの周知

お伊勢参りに行くなら
らくらく伊勢もうで
を要チェック!!

リーフレットを閲覧する利用者

SAに掲載されるポスター

今すぐWEBサイトへアクセス!!
<http://www.rakurakulse.jp/>

「らくらく伊勢もうで」の情報提供の充実

①ウェブカメラの追加による交通状況提供の充実

⑤外宮北御門
外宮周辺の交通状況を充実させるためにカメラを追加

⑨伊勢料金所
トラコン未設置区間の高速道路の渋滞状況を把握するためにカメラを追加

④内宮前(1)
内宮前駐車場への集中を抑制するためのカメラを追加

新規追加されたカメラをクリックするとできます

②所要時間（過去実績）の提供

時間帯別混雑予想

国道23号(伊勢IC～伊勢市宮駐車場)の所要時間予測

混雑レベル

● 激しく混雑 ● かなり混雑 ● 混雑 ● 普通

● 混雑ピーク時 ● 通常時

混雑カレンダーに合わせて国道23号の所要時間を掲載

③渋滞予測情報（外部リンク）の提供

外部サイトへリンク

伊勢市までのアクセス道路となる高速道路や一般道路の渋滞予測情報のHPとリンク

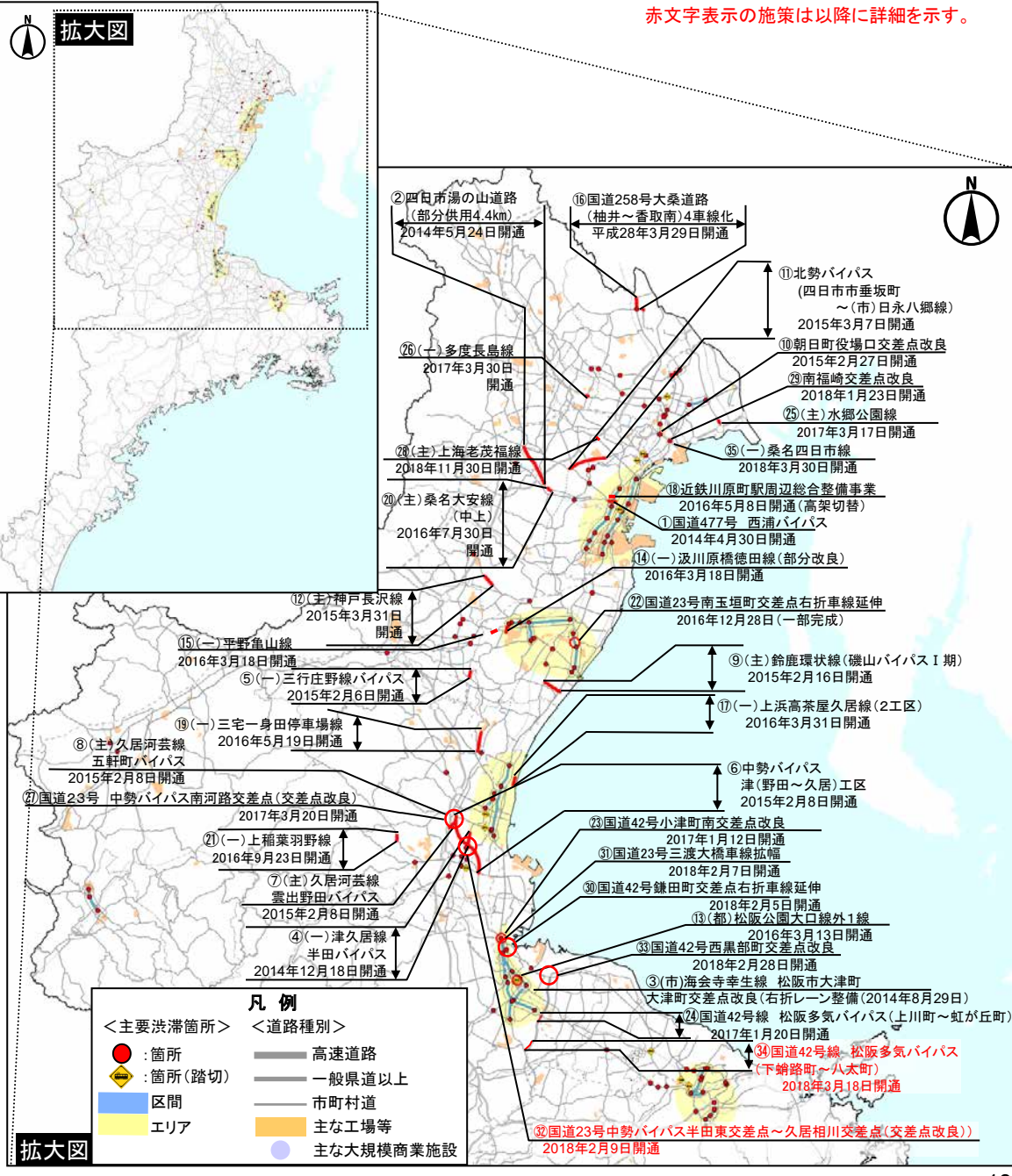
2. 実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(1) 2014~2017年度に実施した対策

No.	箇所	事業	開通時期
①	四日市エリア	国道477号 西浦バイパス	2014年4月30日
②	四日市エリア	四日市湯の山道路(部分供用4.4km)	2014年5月24日
③	松阪エリア	(市)海会寺幸生線 大津町交差点改良	2014年8月29日
④	津エリア	(一)津久居線(半田バイパス)	2014年12月18日
⑤	鈴鹿エリア	(一)三行庄野線バイパス	2015年2月6日
⑥	津エリア	中勢バイパス津(野田~久居)工区	2015年2月8日
⑦	津エリア	(主)久居河芸線(雲出野田バイパス)	2015年2月8日
⑧	津エリア	(主)久居河芸線(五軒町バイパス)	2015年2月8日
⑨	鈴鹿エリア	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパス I期)	2015年2月16日
⑩	四日市エリア	朝日町役場口交差点改良	2015年2月27日
⑪	四日市エリア	北勢バイパス (四日市市垂坂町~(市)日永八郷線)	2015年3月7日
⑫	鈴鹿エリア	(主)神戸長沢線	2015年3月31日
⑬	松阪エリア	(都)松阪公園大口線外1線	2016年3月13日
⑭	鈴鹿エリア	(一)汲川原橋徳田線(部分改良)	2016年3月18日
⑮	鈴鹿エリア	(一)平野亀山線	2016年3月18日
⑯	四日市エリア	国道258号大桑道路(柚井~香取南)4車線化	2016年3月29日
⑰	津エリア	(一)上浜高茶屋久居線(2工区)	2016年3月31日
⑱	四日市エリア	近鉄川原町駅周辺総合整備事業(高架切替)	2016年5月8日
⑲	津エリア	(一)三宅一身田停車場線	2016年5月19日
⑳	四日市エリア	(主)桑名大安線(中上)	2016年7月30日
㉑	四日市エリア	(一)上稲葉羽野線	2016年9月23日
㉒	鈴鹿エリア	国道23号 南玉垣町交差点右折車線延伸 (停止線前出し)	2016年12月28日
㉓	松阪エリア	国道42号 小津町南交差点改良	2017年1月12日
㉔	松阪エリア	国道42号 松阪多気バイパス (上川町~虹が丘町)	2017年1月20日
㉕		(主)水郷公園線	2017年3月17日
㉖		(一)多度長島線	2017年3月30日
㉗	津エリア	国道23号 中勢バイパス南河路交差点 (交差点改良)	2017年3月20日
㉘	四日市エリア	(主)上海老茂福線	2017年11月30日
㉙	四日市エリア	国道23号南福崎交差点改良	2018年1月23日
㉚	松阪エリア	国道42号鎌田町交差点右折車線延伸	2018年2月5日
㉛	松阪エリア	国道23号三渡大橋車線拡幅	2018年2月7日
㉜	津エリア	国道23号 中勢バイパス南河路交差点 (交差点改良)	2018年2月9日
㉝	松阪エリア	国道42号西黒部町交差点改良	2018年2月28日
㉞	松阪エリア	国道42号 松阪多気バイパス (下蛸路町~八太町)	2018年3月18日
㉟	四日市エリア	(一)桑名四日市線	2018年3月30日

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



2. 実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(2) 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)【津エリア】

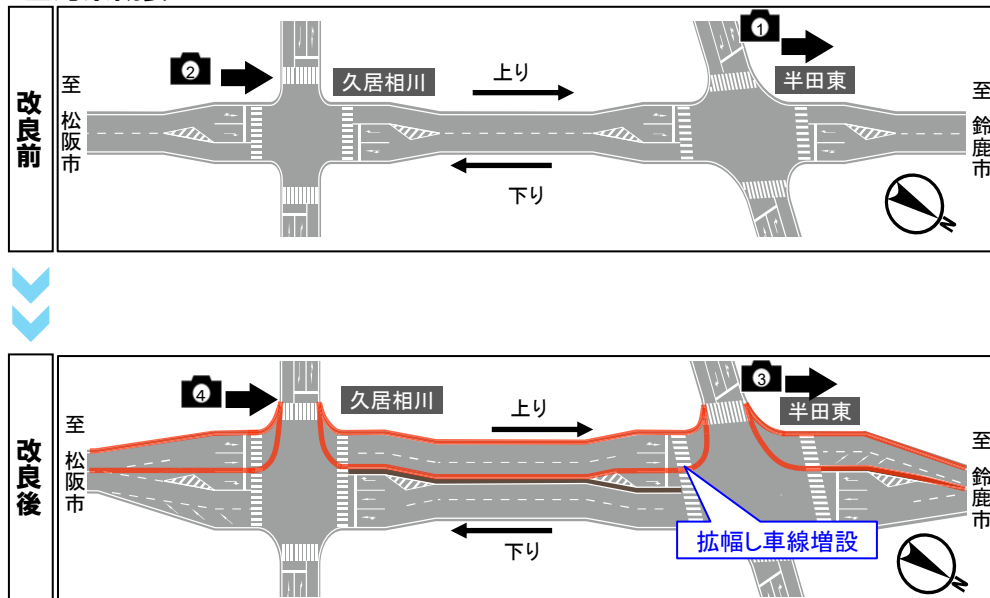
1) 概要

- 国道23号中勢バイパスが開通(2015.2)後、中勢バイパスの交通量が増加したため、朝ピーク時に半田東や久居相川で渋滞が発生
- 半田東交差点～久居相川交差点間を2→4車線に拡幅

■位置図



■対策概要



■対策状況(半田東交差点)



■対策状況(久居相川交差点)



2. 実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(2) 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)【津エリア】

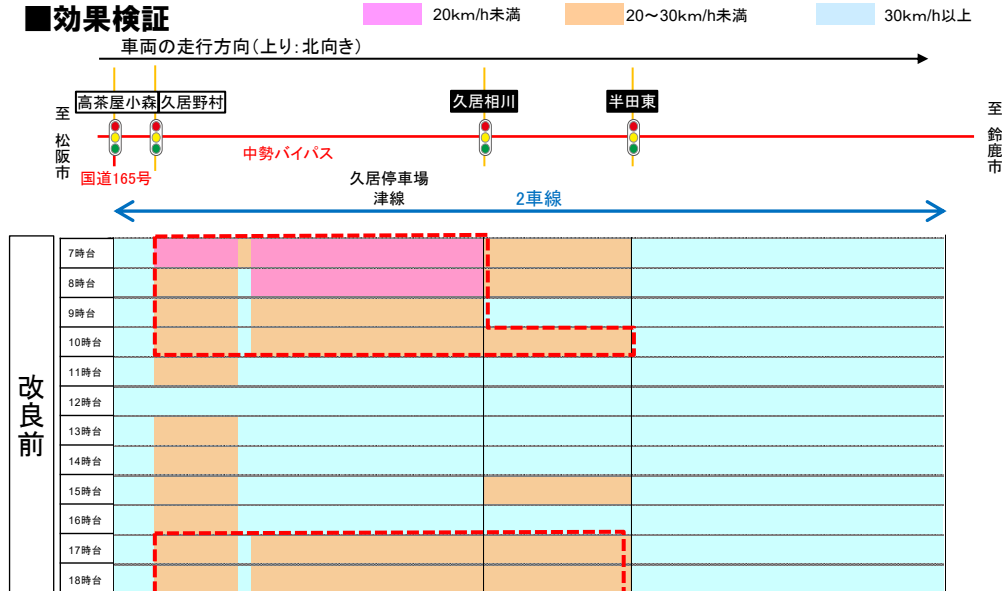
2) 効果検証(上り)(北行き)

○国道23号(上り)の渋滞は、車線拡幅により解消

位置図

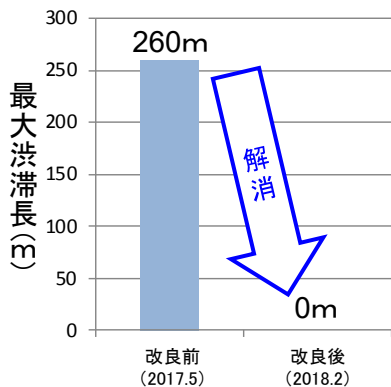


効果検証



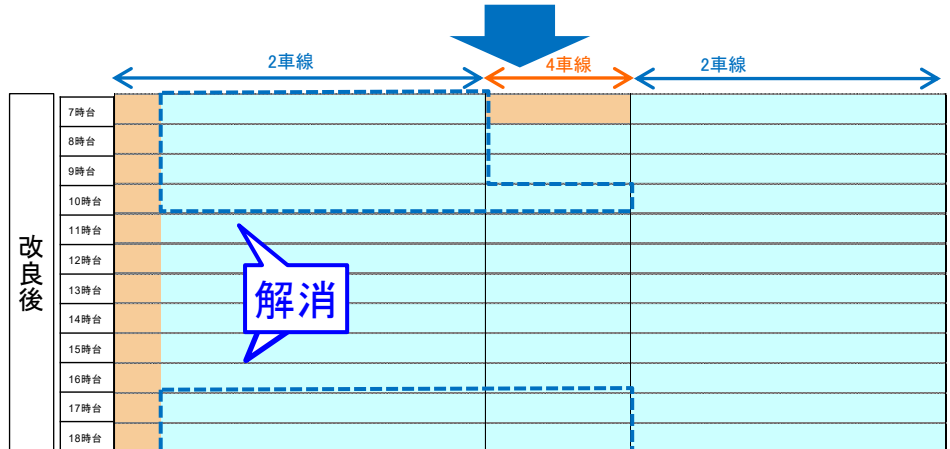
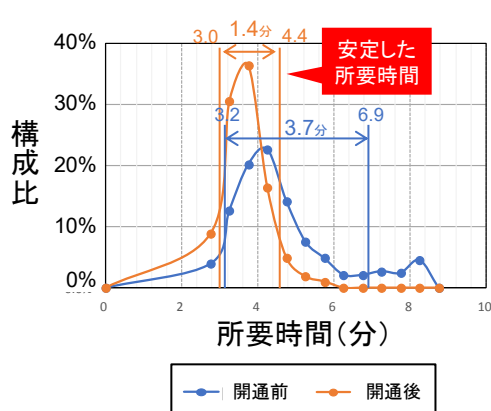
交通状況の変化

(久居相川交差点(国道23号上り))



時間信頼性

(半田東～久居相川交差点)



出典：ETC2.0プローブ情報(改良前：2017年3月・4月平日平均
改良後：2018年3月・4月平日平均)

出典：交通量調査結果

2. 実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(2) 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)【津エリア】

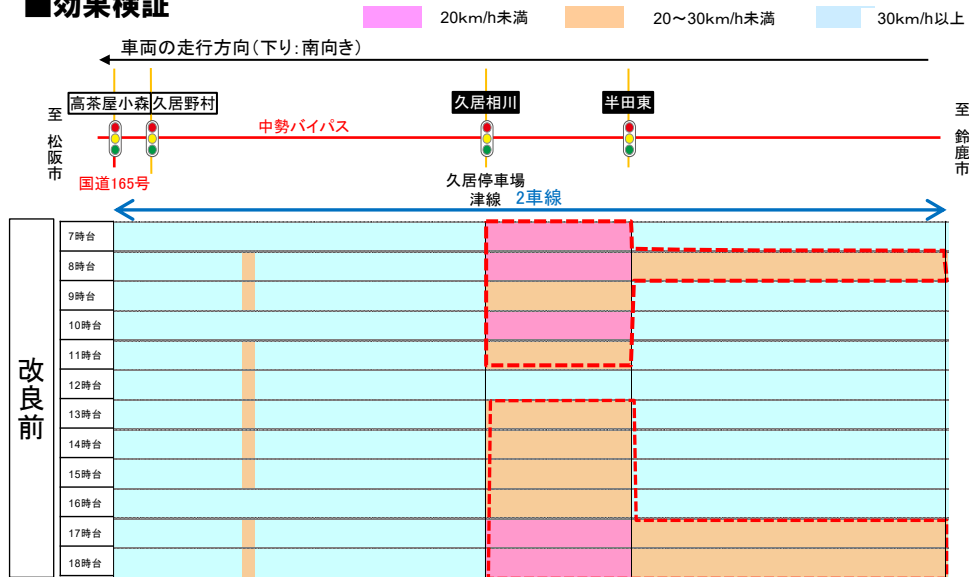
3) 効果検証(下り)(南行き)

○国道23号(下り)の渋滞は、車線拡幅により解消

位置図

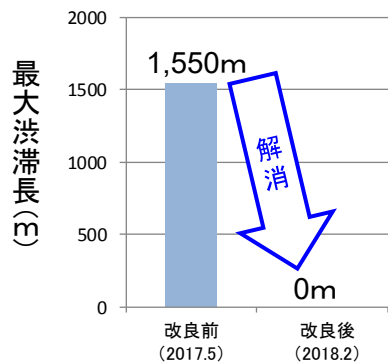


効果検証



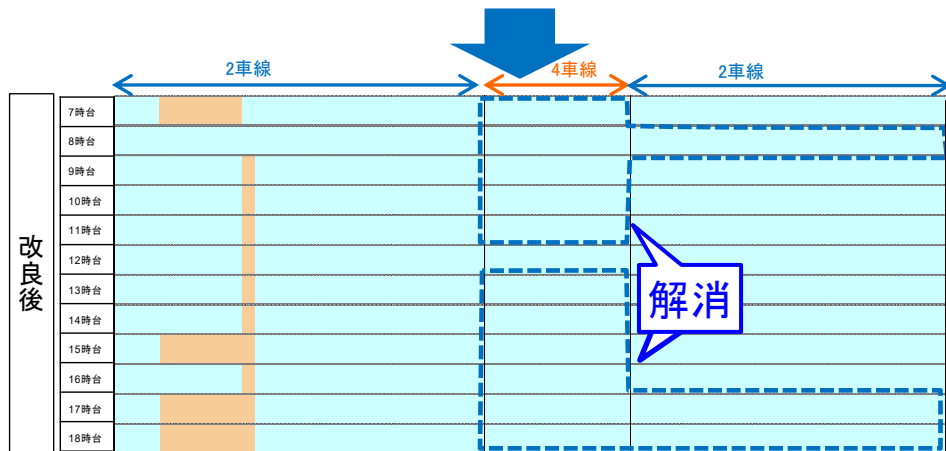
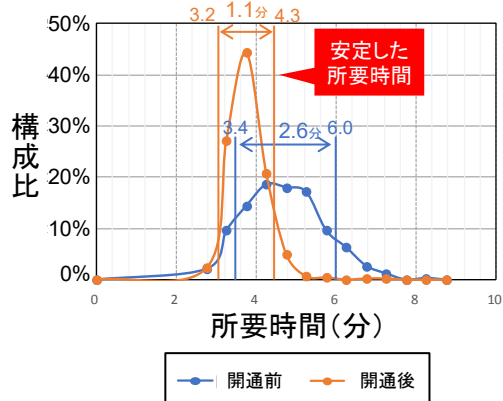
交通状況の変化

(久居相川交差点(国道23号下り))



時間信頼性

(半田東～久居相川交差点)



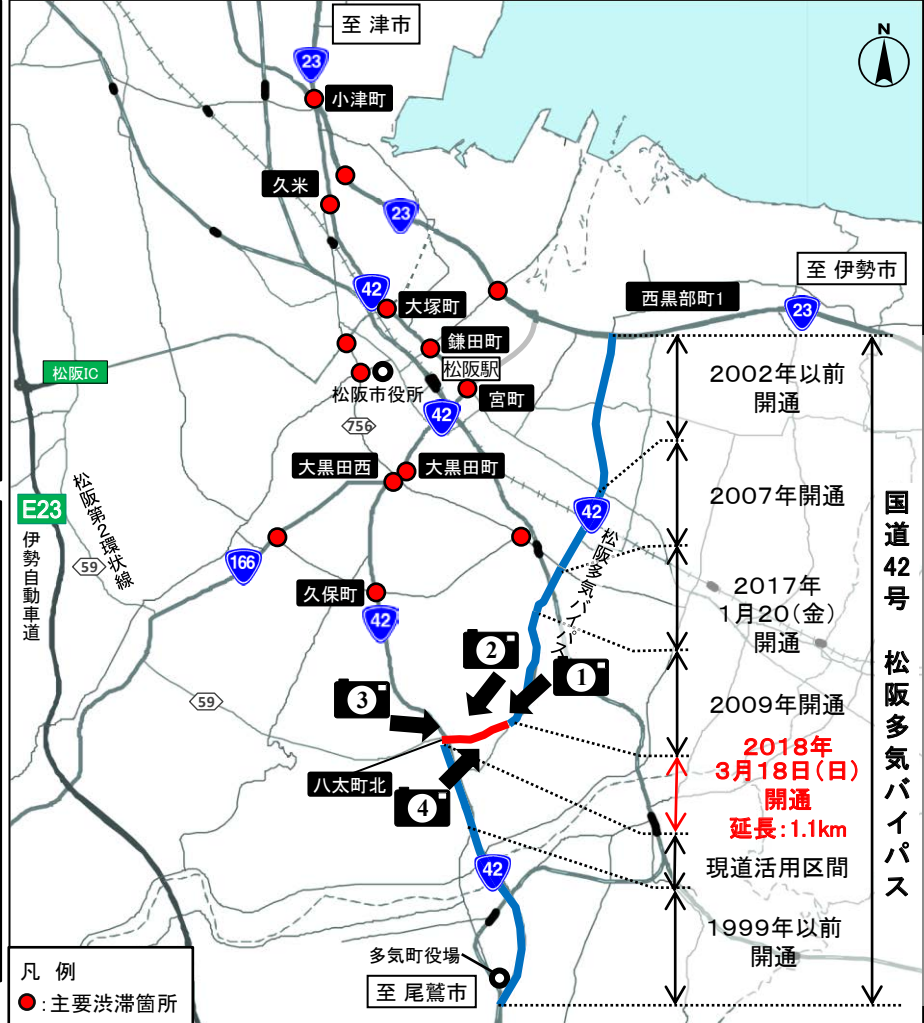
出典: ETC2.0プローブ情報 (改良前: 2017年3月・4月平日平均
改良後: 2018年3月・4月平日平均)

2. 実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(3) 国道42号松阪多気バイパス【松阪エリア】

- 2018年3月18日(日)に松阪多気バイパスの下蛸路町～八太町間が開通し、松阪多気バイパスが暫定2車線で全線開通。
- 松阪多気バイパス全線開通により、松阪中心市街地を迂回するネットワークが完成。



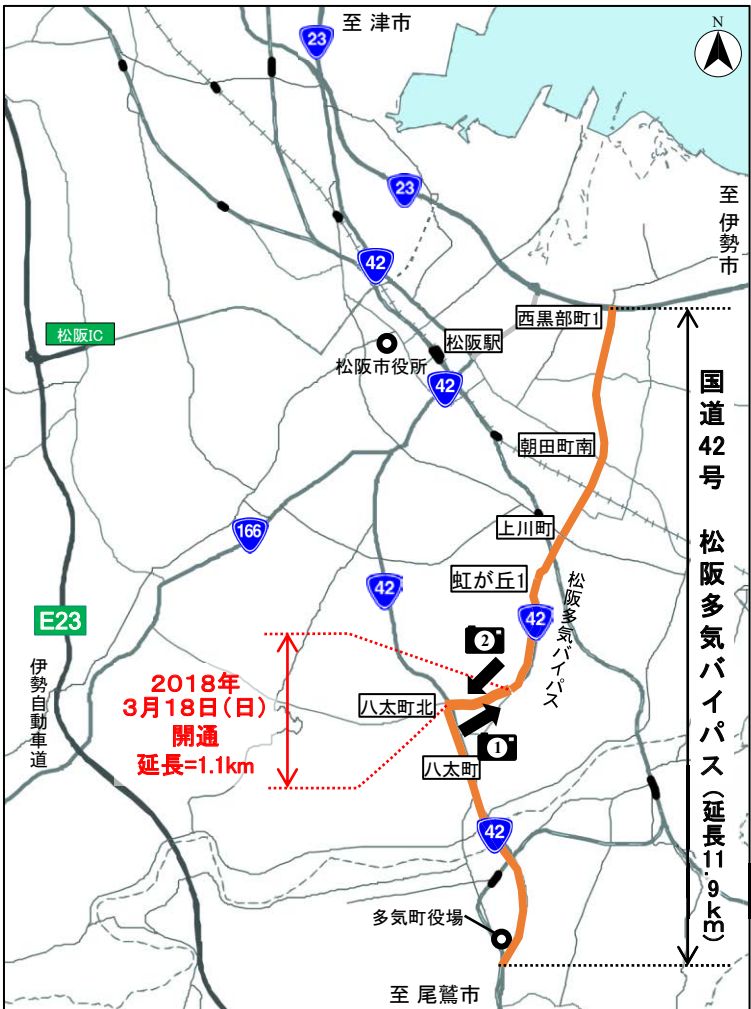
2. 実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

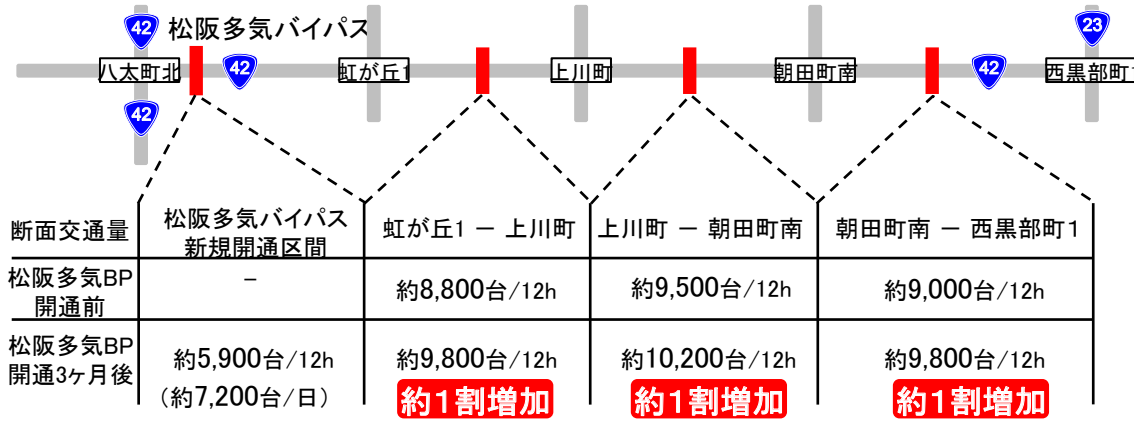
(4) 松阪多気バイパス開通後の影響(1)【松阪エリア】

- 2018年3月18日(日)に国道42号松阪多気バイパス(下蛸路町~八太町間)延長1.1kmが開通し、松阪多気バイパスが暫定2車線で全線開通。
- 松阪多気バイパス開通後、新規開通区間は約7,200台/日が利用。
- 国道42号松阪多気バイパスが全線開通したことでバイパス利用が促進され、既開通区間の交通量が約1割増加。

■開通区間位置図



■松阪多気バイパスの断面交通量の交通状況



※開通前:2017.11.30(木)、開通3ヶ月後:2018.5.29(火)(新規開通区間について5.29(火)の1週間(平日のみ)調査結果)



国道23号方面を望む 2018年6月撮影



多気町方面を望む 2018年6月撮影

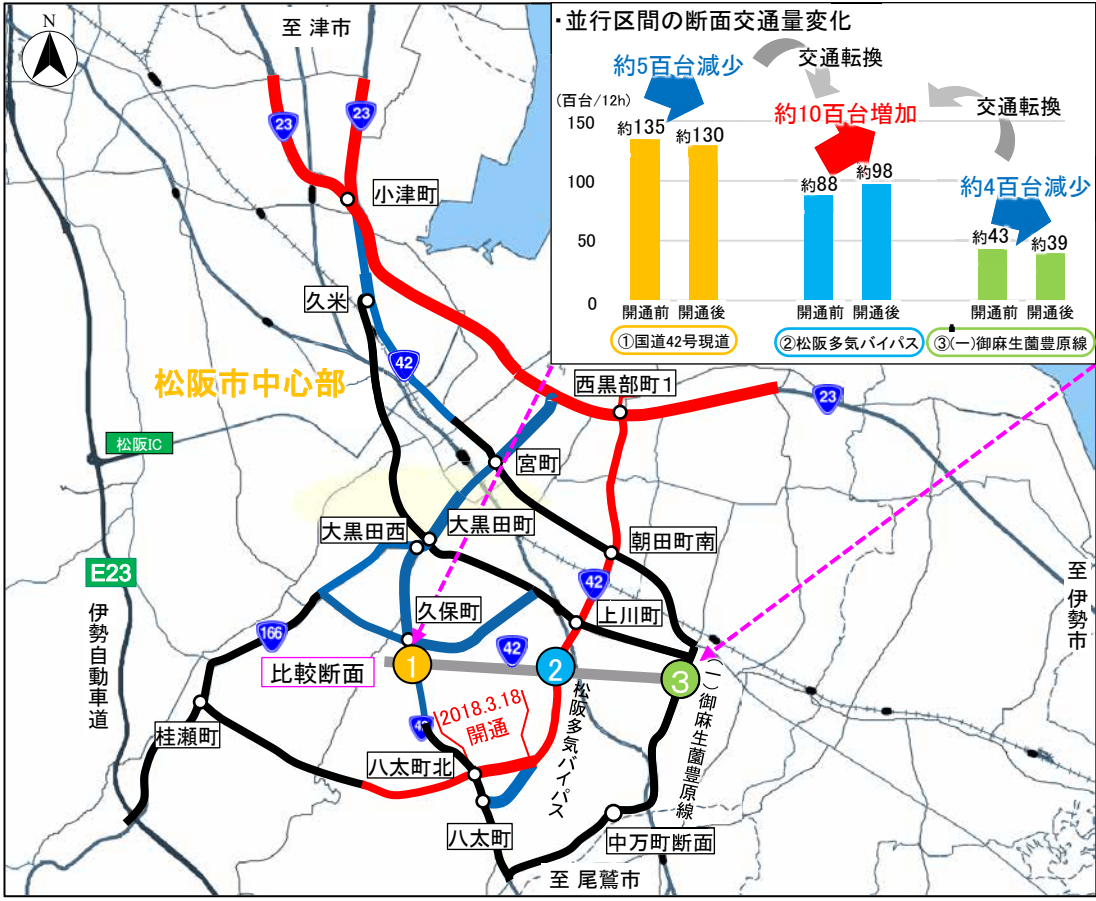
2. 実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(4) 松阪多気バイパス開通後の影響(2)【松阪エリア】

- 松阪多気バイパス開通後はバイパス全線にて交通量が増加に対し、松阪市中心部では減少傾向。
- 周辺道路から松阪多気バイパスへ約10百台/12h交通転換が図られている。
- 松阪エリアの主要交差点18箇所のうち、朝ピークでは約5割の9箇所、において渋滞が緩和

■松阪多気バイパス開通前後の交通状況変化（増減図）



- 凡例
- : 交通量調査実施箇所
 - (赤) : 1000台/12h以上増加
 - (青) : 500台/12h~1000台/12h増加
 - (黒) : -500台/12h~500台/12h増減
 - (黄) : -1000台/12h~-500台/12h減少
 - (緑) : -1000台/12h未満減少

■松阪市街地の渋滞長の変化（朝ピーク 7時台~9時台）



- 凡例
- : 渋滞長調査実施箇所
 - (赤) : 100m以上増加した箇所
 - (青) : 100m以上緩和した箇所
 - (黒) : 渋滞状況の変わらない箇所

※開通前: 2017.11.30(木) 交通量調査結果 開通後: 2018.5.29(火) 交通量調査結果

3. 今年度の主な取り組み(案)

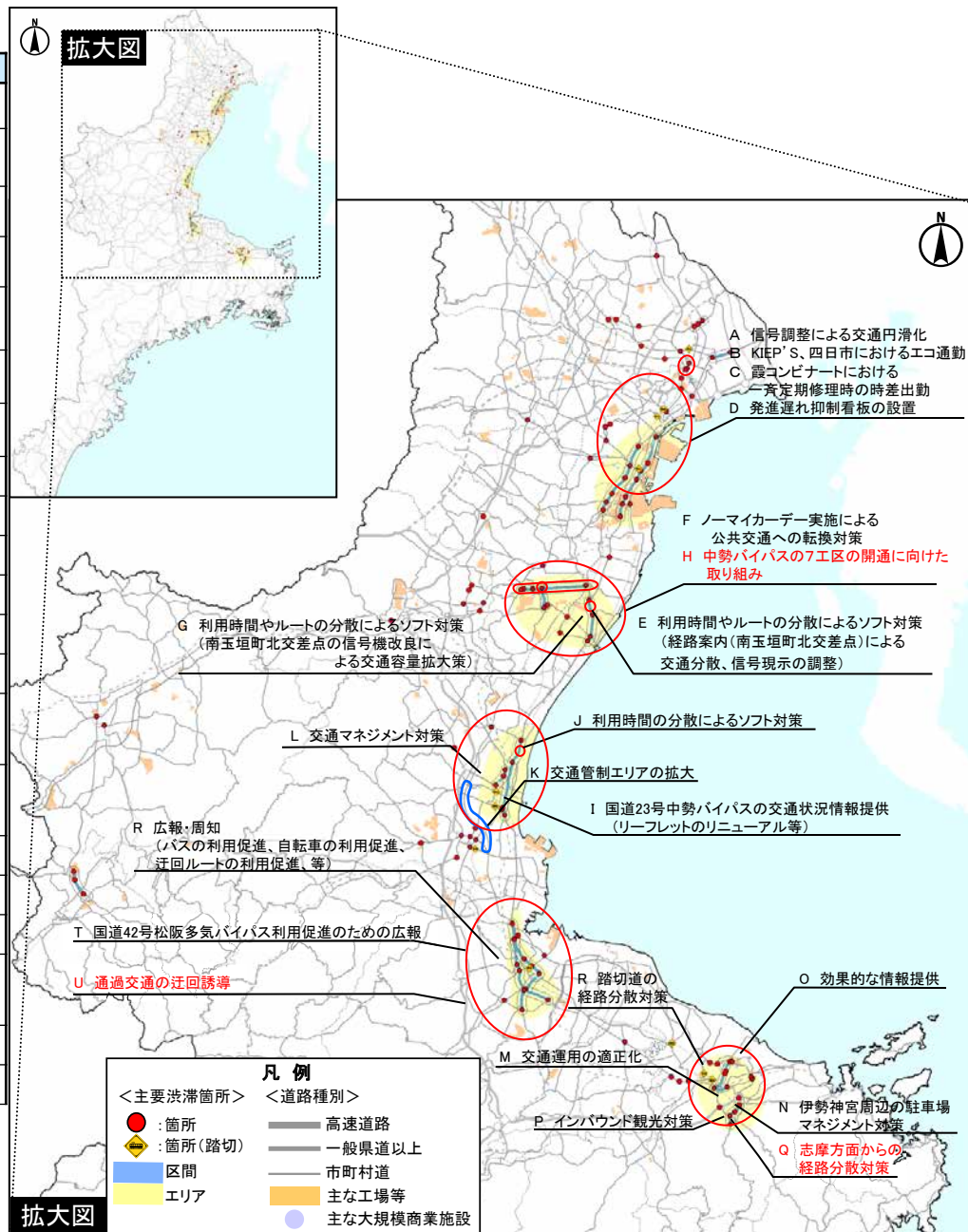
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-1 総合対策等

(1) 2018年度の主な取り組み(案)

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。

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	実施中
B	四日市エリア	KIEP'S、四日市におけるエコ通勤	KIEP'S 四日市市	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	実施中
D	四日市エリア	発進遅れ抑制看板の設置	国	検討中
E	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
F	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
G	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	実施中
H	鈴鹿エリア	中勢バイパスの7工区の開通に向けた取り組み	国・三重県・鈴鹿市	新規
I	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
J	津エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	実施中
K	津エリア	交通管制エリアの拡大	警察	実施中
L	津エリア	交通マネジメント対策	国・三重県・津市	実施中
M	伊勢エリア	交通運用の適正化	警察	実施中
N	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
O	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
P	伊勢エリア	インバウンド観光対策	国(伊勢市)	実施中
Q	伊勢エリア	志摩方面からの経路分散対策	三重県	調整中
R	伊勢エリア	踏切道の経路分散対策	伊勢市	調整中
S	松阪エリア	広報・周知 (バスの利用促進、自転車の利用促進、 迂回ルートの利用促進、等)	松阪市内 交通円滑化・ 事故対策委員会	実施中
T	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 (2018年度実施予定)
U	松阪エリア	通過交通の迂回誘導	国	調整中



3. 今年度の主な取り組み(案)

3-1 総合対策等

(2) 中勢バイパスの7工区の開通に向けた取り組み【鈴鹿エリア】

○中勢バイパスの7工区の開通に向けたプロジェクトチームを立ち上げ、国、三重県、鈴鹿市が合同で開通を見据えた渋滞対策を議論
 ○今後もプロジェクトチームを中心に対策を検討

開催概要

第1回打合せ：2017年 6月22日

第2回打合せ：2017年10月 2日

参画メンバー

三重河川国道事務所 計画課

三重県 道路企画課

鈴鹿建設事務所

鈴鹿市 土木部 土木総務課

渋滞対策(案)

実施機関	対策内容	備考
国	中勢バイパス 5工区端末(野町西交差点) 右折車線の延伸	2018年度 実施予定
国 三重県	上野鈴鹿線(中勢バイパス) 安塚南交差点 交差点改良	2018年度 実施予定
三重県	亀山鈴鹿線 野町交差点 右折車線の延伸	2018年度 実施予定
国 鈴鹿市	中勢バイパス(加佐登鼓ヶ浦線) 稲生町西交差点 仮設案内看板の設置	2018年度 実施予定
鈴鹿市	加佐登鼓ヶ浦線 稲生四丁目交差点 仮設案内看板の設置	2018年度 実施予定



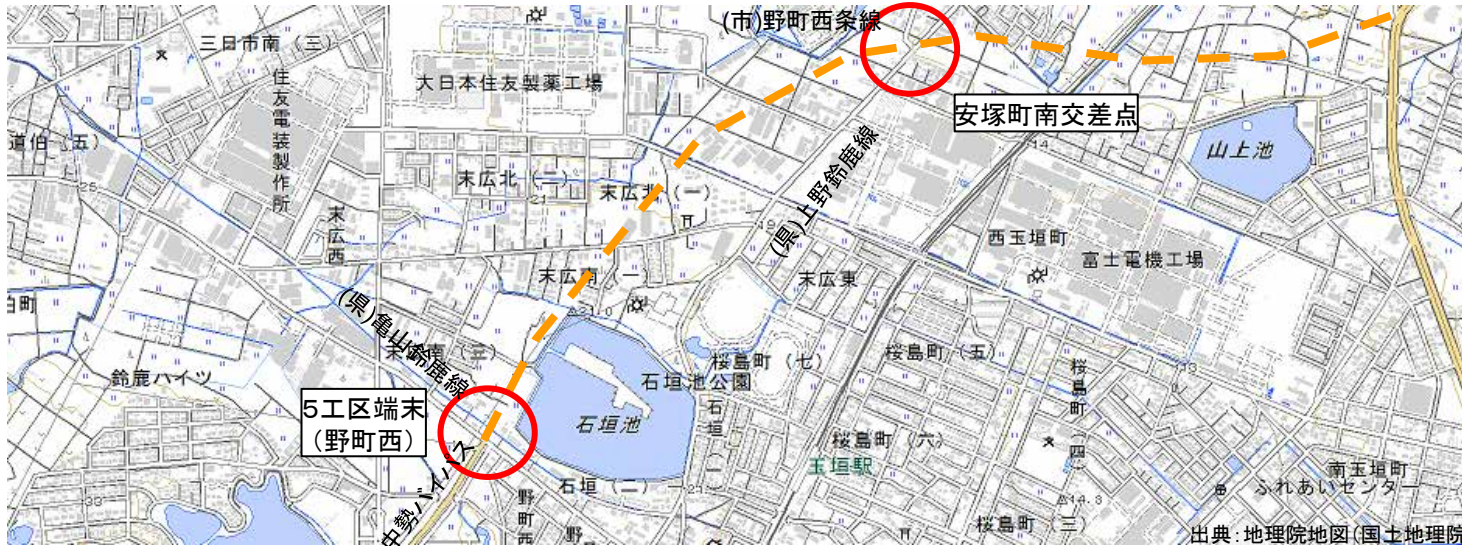
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-1 総合対策等

(2)中勢バイパスの7工区の開通に向けた取り組み【鈴鹿エリア】

- 中勢バイパスの7工区の開通に向け、5工区端末(野町西交差点)の右折車線の延伸を検討
- 安塚南交差点の県道の取り付け工事と同調した交差点改良の先行整備を検討

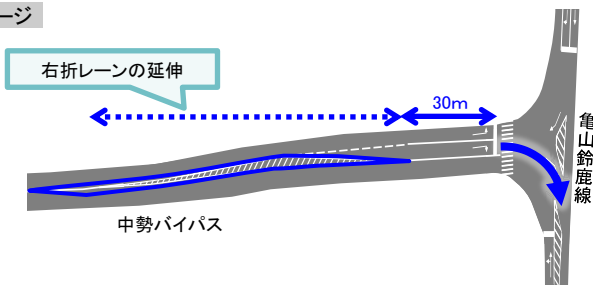
■位置図(5工区端末(野町西交差点)・安塚南交差点)



■対策概要(5工区端末(野町西交差点))

- 課題
 - ・7工区開通時、中勢バイパスの交通量の増加により右折車両の滞留が増加し、直進交通が先詰まり、渋滞が発生
- 対策(案)
 - ・中勢バイパスの右折レーン延伸

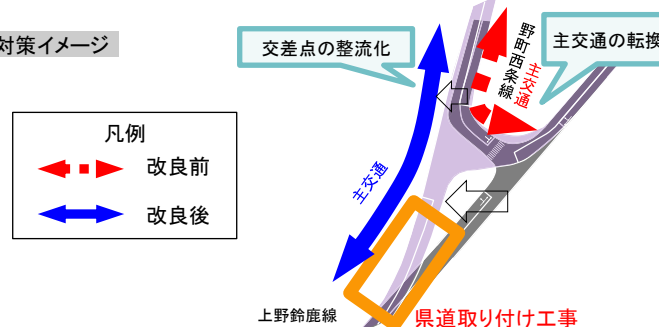
対策イメージ



■対策概要(安塚南交差点)

- 課題
 - ・主交通が上野鈴鹿線と野町西条線間の直角曲りとなっているため、交差点処理に課題(現況時でも渋滞が発生)
- 対策(案)
 - ・県道取り付け工事と同調した交差点改良を先行整備
 - 主交通を直進交通にすることで渋滞を解消させる(整流化)

対策イメージ



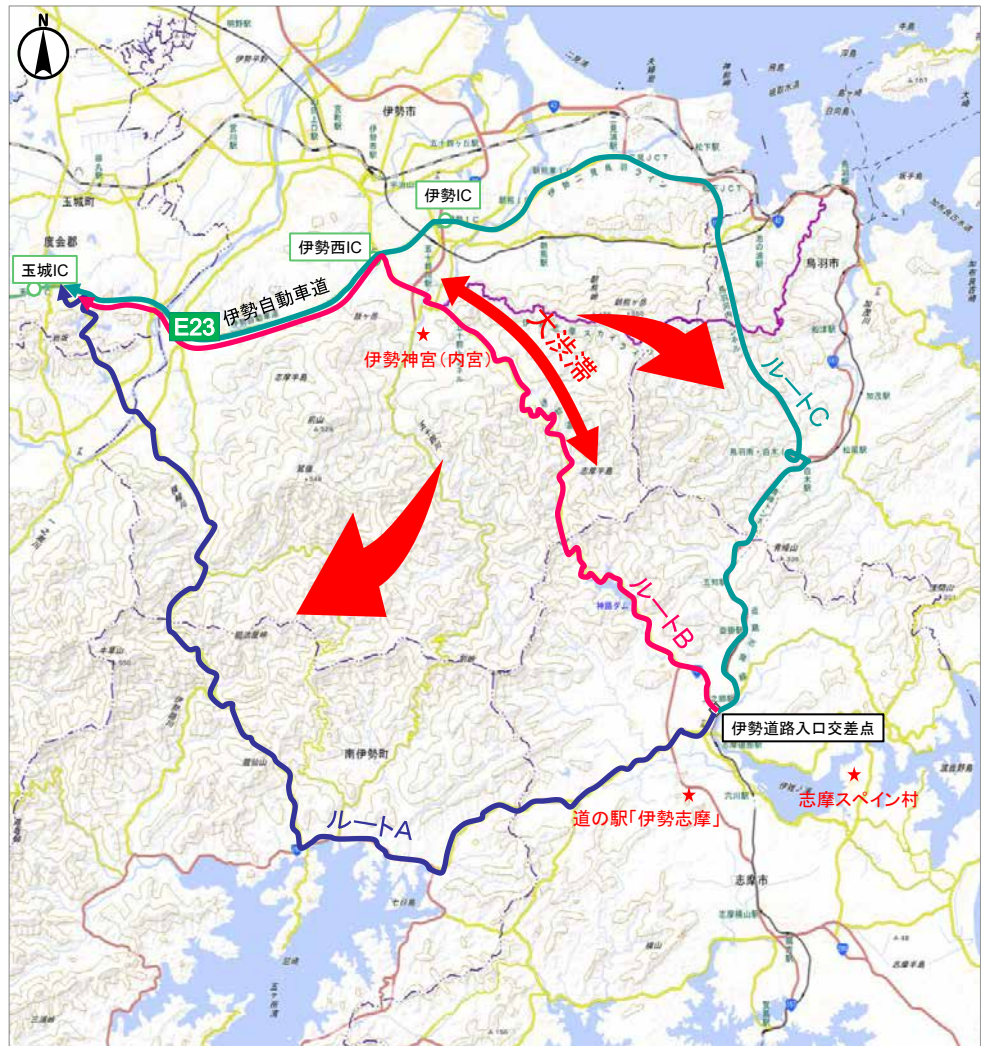
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-1 総合対策等

(3) 志摩方面からの経路分散対策【伊勢エリア】

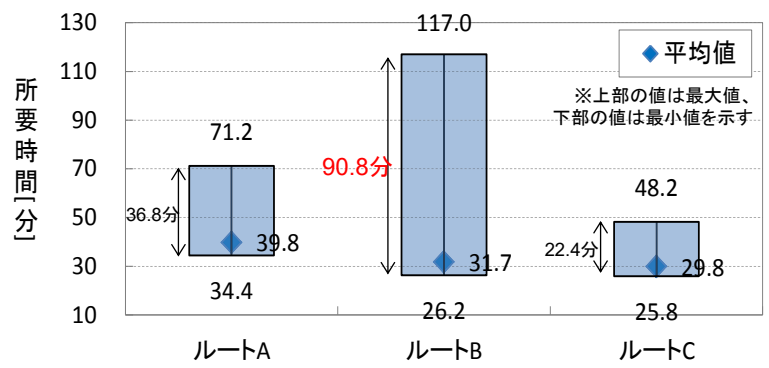
○民間プローブデータから、2経路の所要時間を算出し、タピーク時の所要時間を観光施設や道の駅等で情報提供し、経路分散により、伊勢神宮周辺の渋滞緩和も同時に図る。

■位置図



出典：地理院地図(国土地理院)

■経路別所要時間（伊勢道路入口交差点→玉城IC）



出典：民間プローブデータ(2016年4月～2017年2月休日※お盆(8月6～16日)及び年末年始(12月28日～1月4日)における平日は休日扱い※7～18時台の各時間帯における所要時間を使用)

■対策の概要



ポスター・リーフレットにより情報提供
(情報提供方法は検討中)

- <設置箇所(案)>
- ・道の駅「伊勢志摩」
 - ・志摩スペイン村
 - ・観光協会HP

(ポスター・リーフレットのイメージ)

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-1 総合対策等

(4)【2018年度対策1】通過交通の迂回誘導【松阪エリア】

- 国道42号現道と松阪多気バイパス、国道23号との分岐部に設置されている道路情報板を活用し、松阪多気バイパスの開通情報や松阪多気バイパスのメリットについて情報提供を行い、松阪多気バイパスの迂回誘導を図る。
- 道路利用者が訪れる主要施設等で松阪多気バイパスのPR動画(昨年度作成)を放映し、松阪多気バイパスの利用促進を図る。

■通過交通の迂回誘導対策位置例



■通過交通の迂回誘導対策例

・道路情報板による迂回誘導(対策例)



・道路案内標識の変更による迂回誘導(対策例)



2018.6 撮影

バイパスと松阪市街地の分岐する交差点周辺に位置する情報板や案内標識にて対策実施予定

■松阪多気バイパスのPR動画

- ・放映場所:松阪市・津市・多気町内の公共施設を予定(現在調整中)
- ・開通情報



・松阪多気バイパスのメリット(まとめ)



3. 今年度の主な取り組み(案)

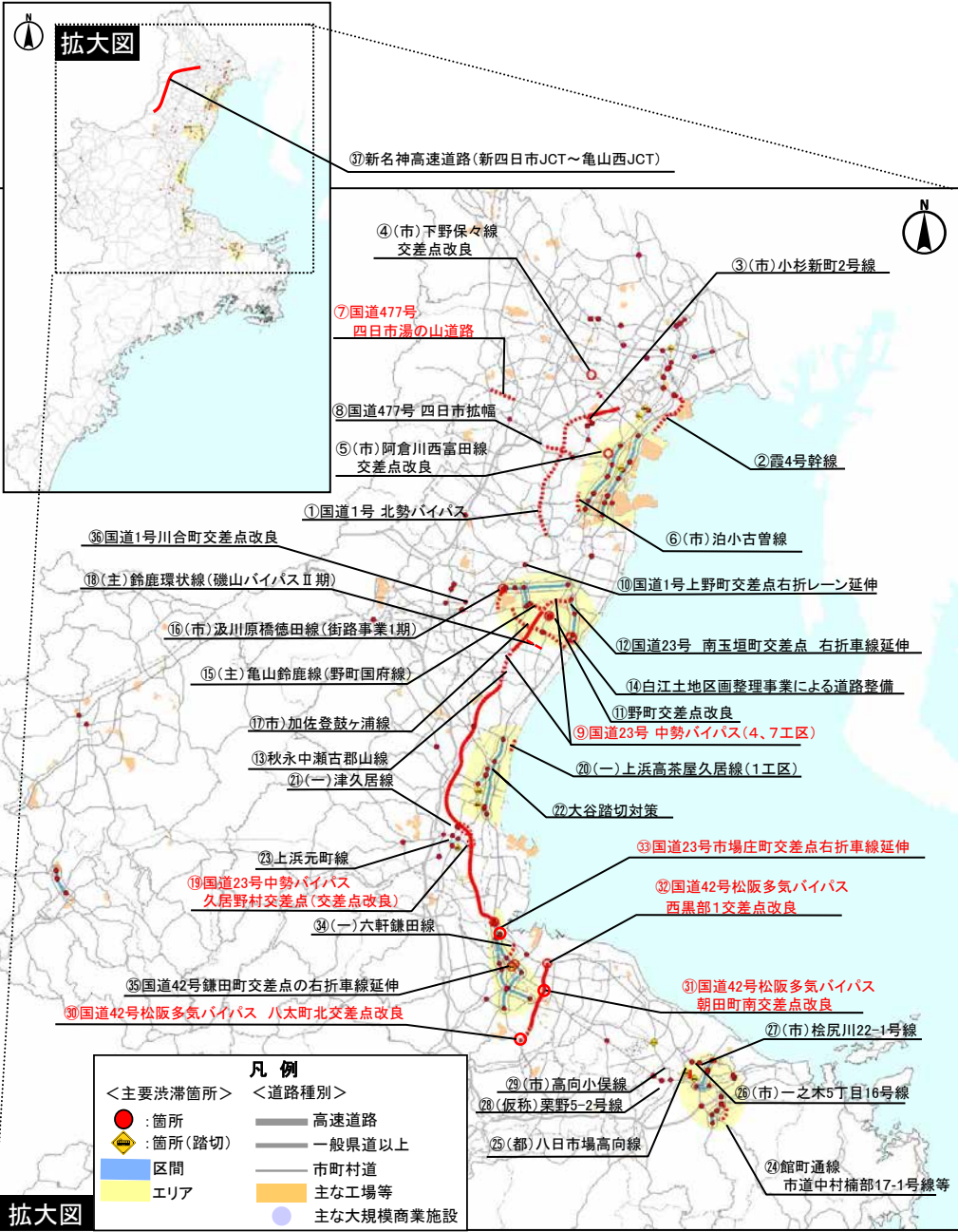
3-2 道路整備等

(1) 2018年度の主な取り組み(案)

No.	箇所	対策メニュー※	実施主体	対策状況
①	四日市エリア	国道1号北勢バイパス	国	実施中
②	四日市エリア	震4号幹線	国	実施中 (2018年4月1日開通)
③	四日市エリア	(市)小杉新町2号線	四日市市	実施中
④	四日市エリア	(市)下野保々線交差点改良	四日市市	実施中
⑤	四日市エリア	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	実施中
⑥	四日市エリア	(市)泊小古曾線	四日市市	実施中
⑦	四日市エリア	国道477号四日市湯の山道路	三重県	実施中 (2018年度開通予定)
⑧	四日市エリア	国道477号四日市拡幅	三重県	実施中
⑨	鈴鹿エリア	国道23号 中勢バイパス(4、7工区)	国	実施中 (7工区:2018年度開通予定)
⑩	鈴鹿エリア	国道1号上野町交差点右折レーン延伸	国	実施中 (2018年度完成予定)
⑪	鈴鹿エリア	野町交差点改良	三重県	新規 (2018年度完成予定)
⑫	鈴鹿エリア	国道23号 南玉垣町交差点 右折車線延伸	国	新規 (2019年度完成予定)
⑬	鈴鹿エリア	秋永中瀬古郡山線	鈴鹿市	新規 (2018年度完成予定)
⑭	鈴鹿エリア	白江土地区画整理事業による道路整備	鈴鹿市	実施中 (2018年度完成予定)
⑮	鈴鹿エリア	(主)亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	実施中
⑯	鈴鹿エリア	(市)汲川原橋徳田線(街路事業1期)	鈴鹿市	実施中
⑰	鈴鹿エリア	(市)加佐登鼓ヶ浦線(1期)	鈴鹿市	実施中
⑱	鈴鹿エリア	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパスⅡ期)	三重県	実施中
⑲	津エリア	国道23号 中勢バイパス(久居野村) 交差点改良	国	新規 (2018年度完成予定)
⑳	津エリア	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	実施中
㉑	津エリア	(一)津久居線	三重県	実施中
㉒	津エリア	大谷路切対策	津市	実施中
㉓	津エリア	上浜元町線	三重県・津市	新規 (2018年度一部完成)
㉔	伊勢エリア	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	伊勢エリア	(都)八日市場高向線	伊勢市	実施中
㉖	伊勢エリア	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	実施中
㉗	伊勢エリア	(市)椀尻川22-1号線	伊勢市	実施中
㉘	伊勢エリア	(市)(仮称)栗野5-2号線	伊勢市	実施中
㉙	伊勢エリア	(市)高向小俣線	伊勢市	実施中
㉚	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス 八太町北交差点改良	国	調整中
㉛	松阪エリア	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
㉜	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス 西黒部町1交差点改良	国	調整中
㉝	松阪エリア	国道23号市場庄町交差点右折車線延伸	国	新規 (2018年度完成予定)
㉞	松阪エリア	(一)六軒鎌田線	三重県	実施中
㉟	松阪エリア	国道42号鎌田町交差点の車線運用変更による右折車線利用促進	国	調整中
㊱		国道1号川合町交差点改良	国	実施中 (2019年度完成予定)
㊲		新名神高速道路(新四日市JCT~亀山西JCT)	NEXCO	実施中 (2018年度完成予定)

※対策メニューは事業化路線のみを記載

赤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)

3-2 道路整備等

(2) 国道477号 四日市湯の山道路【四日市エリア】

○国道477号四日市湯の山道路は、新名神高速道路菟野IC(仮称)へのアクセス向上と国道477号現道の渋滞緩和を図るための事業である。

■位置図



出典：地理院地図(国土地理院)

■現況交通状況



■完成予定区間の状況



■対策概要

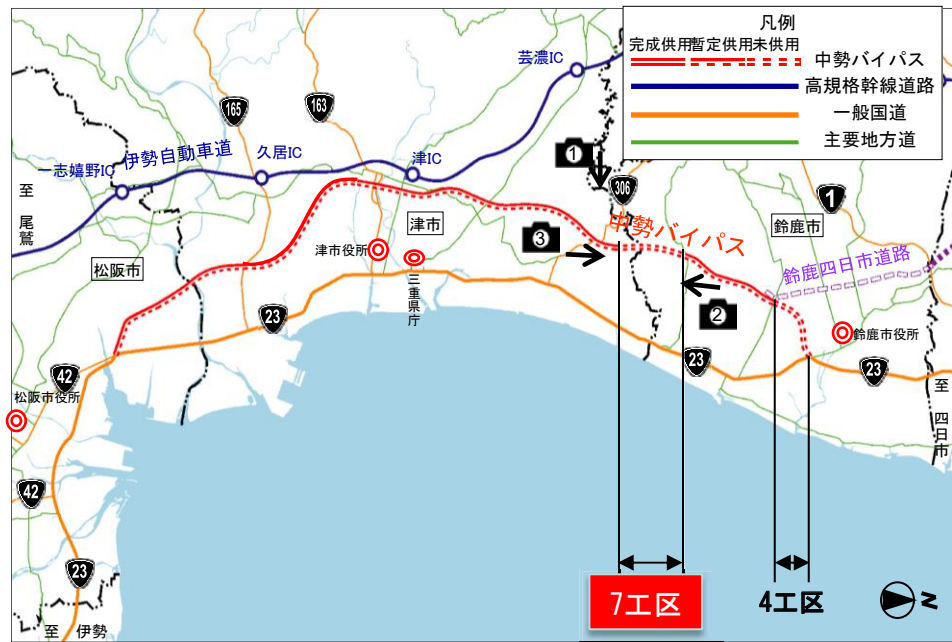
事業名 : 国道477号四日市湯の山道路改築事業
 事業主体 : 三重県
 所在地 : 高角IC(四日市市高角町)～
 新名神高速道路(仮称)菟野IC(三重郡菟野町音羽)
 事業延長 : 約9km
 車線数 : 4車線(暫定2車線)
 完了時期 : 実施中(2018年度開通予定)

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 道路整備等

(3) 国道23号中勢バイパス【鈴鹿エリア】

○中勢バイパス(7工区:延長2.9km)は、2012年度より工事着手し、現在橋梁工事や道路改良工事を実施中
 ○2018年度に7工区の暫定2車線開通を予定



起点部 (鈴鹿市御園町)



終点部 (津市河芸町三行)

■中勢バイパス 7工区の状況



2018. 3撮影

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 道路整備等

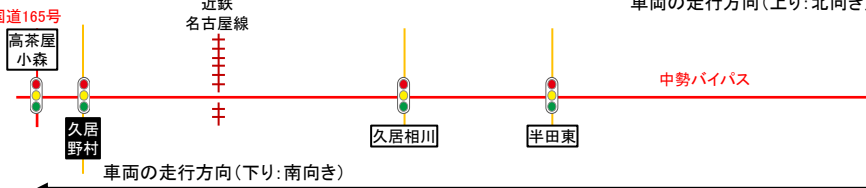
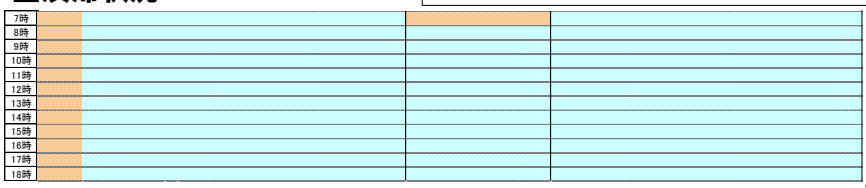
(4) 国道23号中勢バイパス久居野村交差点(交差点改良)【津エリア】

- 車両の滞留を抑制するため、交差点改良工事を実施中(2018年度完成予定)
- 追突事故を防ぐとともに、交差点容量が拡大し渋滞を緩和

■位置図



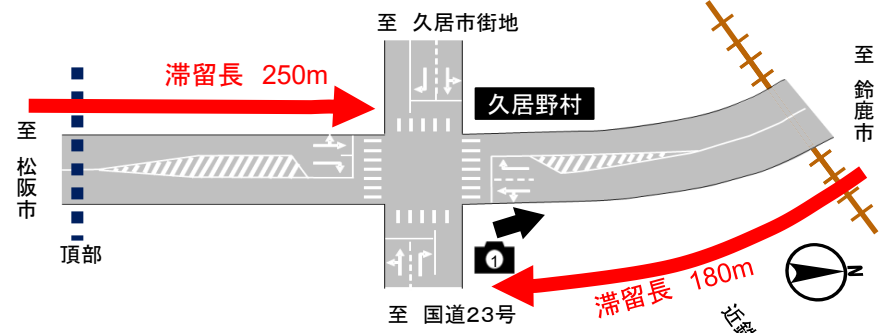
■渋滞状況



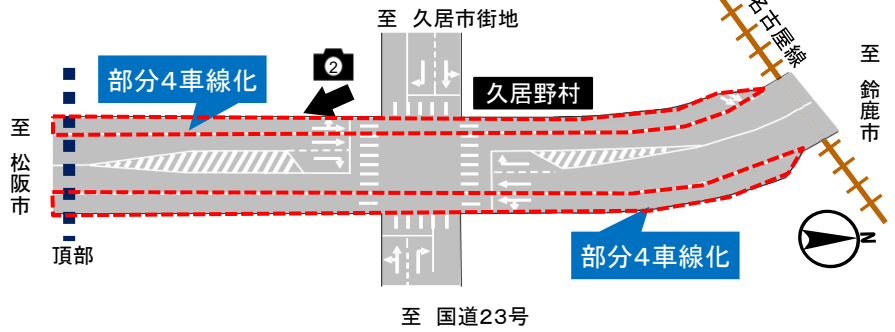
出典：ETC2.0プローブ情報(2018年3月・4月平日平均)

■概要

改良前



改良後



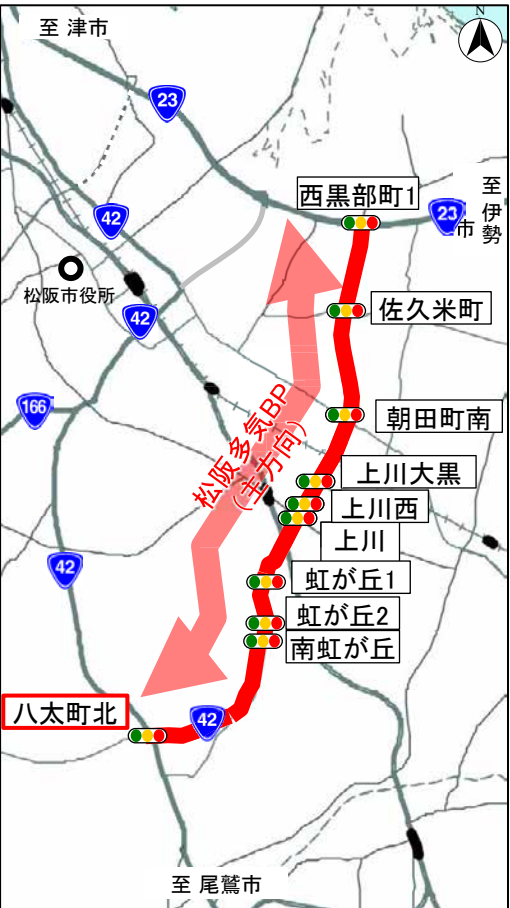
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 道路整備等

(5)【2018年度以降対策1】国道42号松阪多気バイパスの交差点形状改良による交通容量の拡大(八太町北交差点の改良) 【松阪エリア】

- 国道42号八太町北交差点においては、直進が国道42号現道となっているため、郊外からの通過交通や内外交通が国道42号現道を利用する傾向となっている。
- 松阪多気バイパス方面からの左折車線を常時左折可とし、多気町方面からの右折車線を1車線から2車線に改良することで、松阪多気バイパスの利用促進を図る。

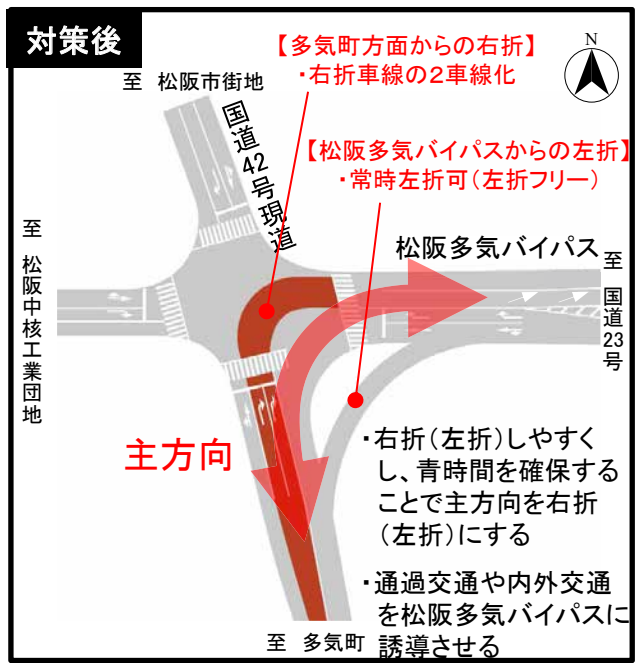
■位置図



■八太町北交差点の改良



表示時間	G:87 Y:3 AR:0	G:8 Y:2 AR:3	G:38 Y:3 AR:0	G:9 Y:2 AR:3	C=158
有効青時間	88	9	39	10	G=146
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	83	0	34	0	



表示時間	G:52 Y:3 AR:0	G:54 Y:2 AR:3	G:27 Y:3 AR:0	G:9 Y:2 AR:3	C=158
有効青時間	53	55	28	10	G=146
損失時間	2	4	2	4	L=12
歩行者青時間	48	0	23	0	

※2018年5月29日調査結果

※交差点改良後の信号現示(案)

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 道路整備等

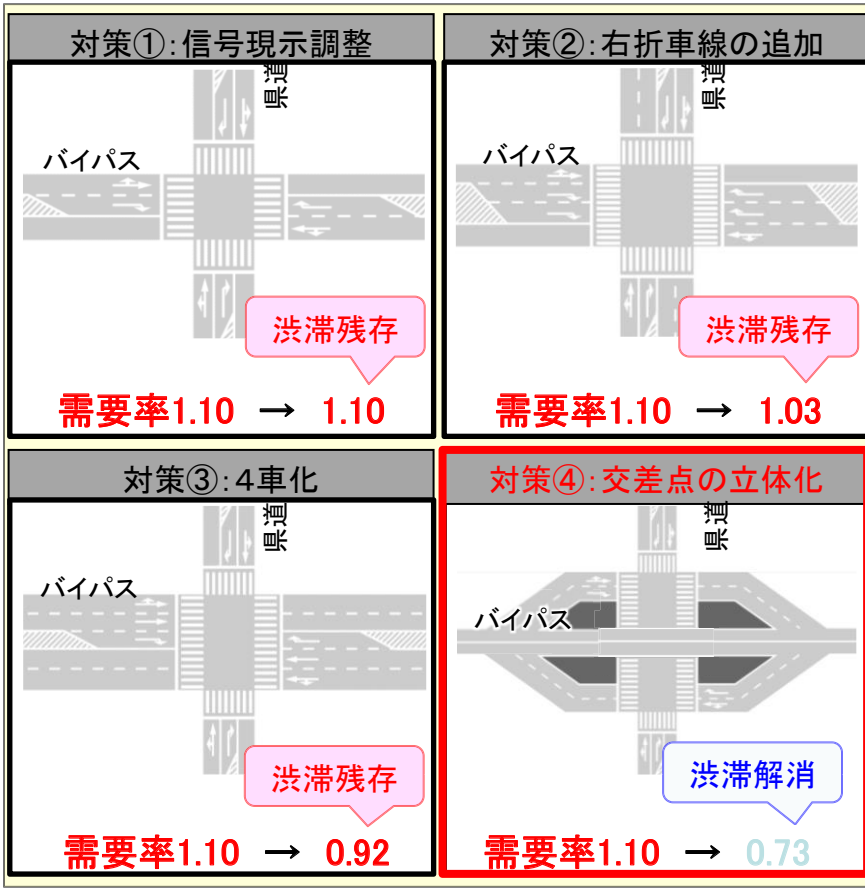
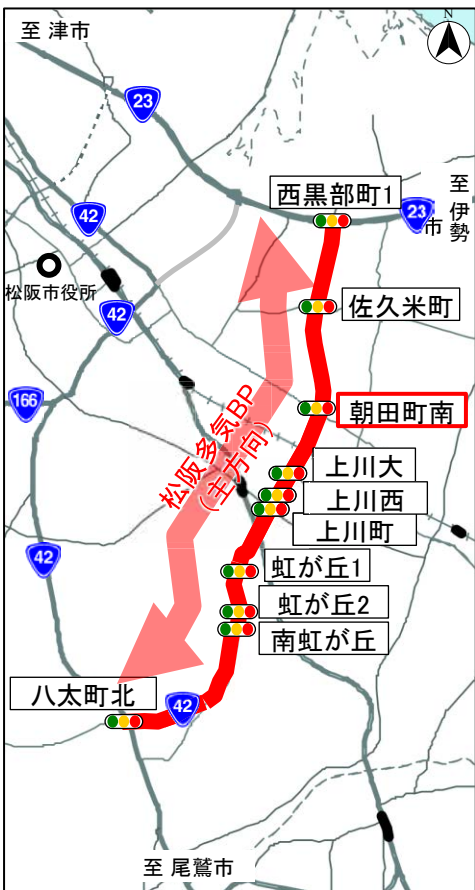
(6)【2018年度以降対策2】国道42号松阪多気バイパスの交差点立体化による交通容量の拡大(朝田町南交差点の改良) 【松阪エリア】

- 朝田町南交差点は現状、朝夕の通勤ラッシュ時に渋滞が発生。
- 朝田町南交差点の渋滞対策として、信号現示調整、右折車線の追加、4車線化、立体化が考えられる。
- 一般的に渋滞が発生しない需要率0.9を下回る対策は立体化のみであり、渋滞解消には交差点の立体化推進が必要。

■位置図

■朝田町南交差点の需要率比較

■朝田町南交差点の交通状況の変化



朝田町南交差点の渋滞解消には交差点立体化が必要

※交差点需要率: 交差点が持つ交通処理能力に対して、実際の交通量がどのくらい存在しているかを表す比率
一般に0.9を上回ると交通処理が出来ない(渋滞)とされている(出典:改訂 平面交差の計画と設計 基礎編)

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 道路整備等

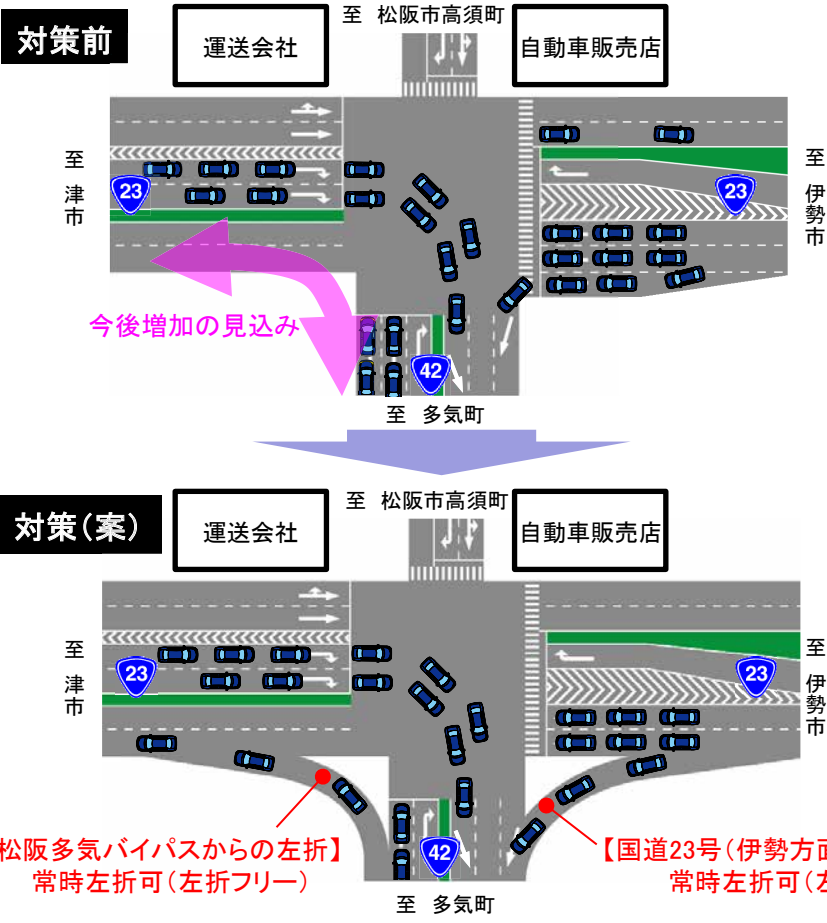
(7)【2018年度以降対策3】国道42号松阪多気バイパスの交差点形状改良による交通容量の拡大(西黒部町1交差点の改良)【松阪エリア】

- 国道42号西黒部町1交差点においては、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実施したが、松阪多気バイパス方面からの左折に関しては1車線のままの状況。
- 今後、松阪多気バイパスのサービスレベル向上により、交通量が増加することを想定し、松阪多気バイパスからの左折を常時左折可にすることを検討。(併せて、国道23号(伊勢方面)からの左折についても常時左折可に改良)

■位置図



■西黒部町1交差点の改良



- ・国道23号⇒松阪多気バイパスの右折車線を2車化したものの 松阪多気バイパス⇒国道23号については1車線のままの状況
- ・現状においても西黒部1交差点の松阪多気バイパス側は渋滞が発生しており、朝田町南交差点等で交通量が増加すると渋滞悪化の懸念

〔現状の松阪多気バイパス側の渋滞〕
 朝ピーク時: 50m(8時台)
 タピーク時: 20m(17時台)

- ・松阪多気バイパスからの左折を常時左折可(左折フリー)に改良
- ・国道23号(伊勢方面)からの左折を常時左折可(左折フリー)に改良
- ⇒西黒部町1交差点の渋滞悪化を抑止

【松阪多気バイパスからの左折】
 常時左折可(左折フリー)

【国道23号(伊勢方面)からの左折】
 常時左折可(左折フリー)

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。
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所は15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

2018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)		
	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	最新の交通データ	モニタリング実施結果	
	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		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
	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		49箇所	4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		7箇所	4箇所
		9箇所		0箇所	
		46箇所	7箇所		

※2015年度:1箇所見直し(成川交差点)
 ※2016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:2017渋滞損失時間
 ETC2.0プローブ情報(2017.9~11)

4. 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(2012)、ETC2.0プローブ情報(2018)によるデータ比較
2012選定時 : 2010.9~11、2018点検時 : 2017.9-11

○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	4	0	4
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	7	0	7
合計	15	0	15

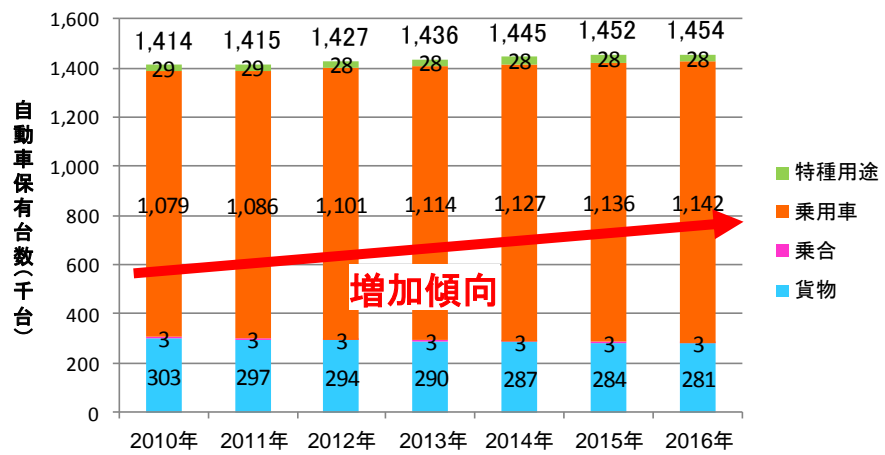
5. 県全体の交通状況推移・トピックス等

5. 県全体の交通状況推移・トピックス等

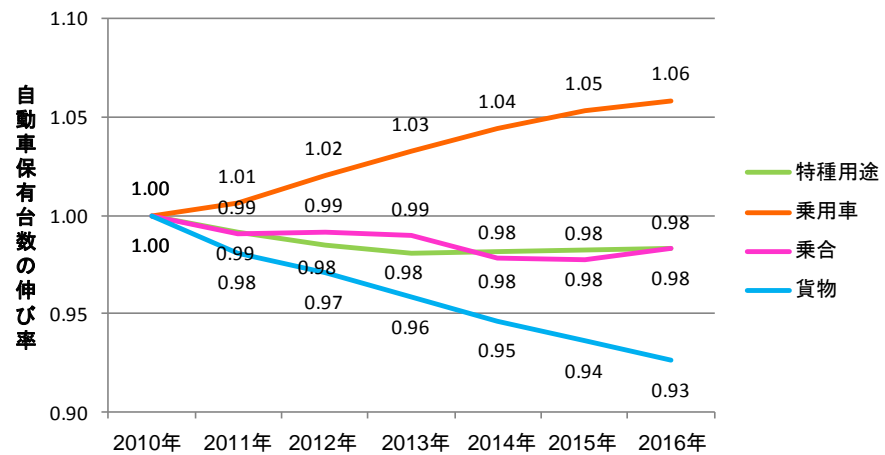
5-1 三重県内の自動車保有状況、公共交通輸送状況

○三重県内の自動車保有台数は、2016年時点で145万台で増加傾向。車種別では乗用車が増加傾向、その他車種は減少傾向である。
 ○三重県内の公共交通輸送実績は、2016年時点で14.9万人で増加傾向。機関別では民鉄、JRの利用が増加傾向、乗合バスは増減を繰り返している状況である。

■三重県内の自動車保有台数

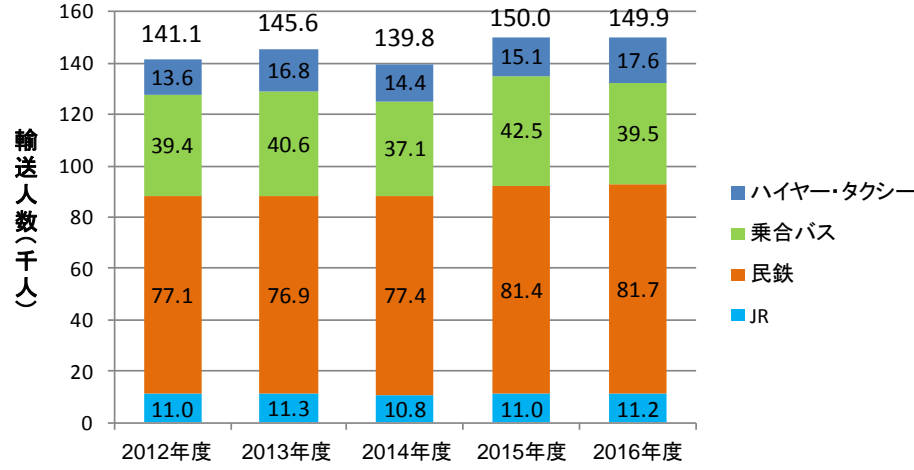


出典：三重県の自動車保有台数((一社)三重県自動車整備振興会)

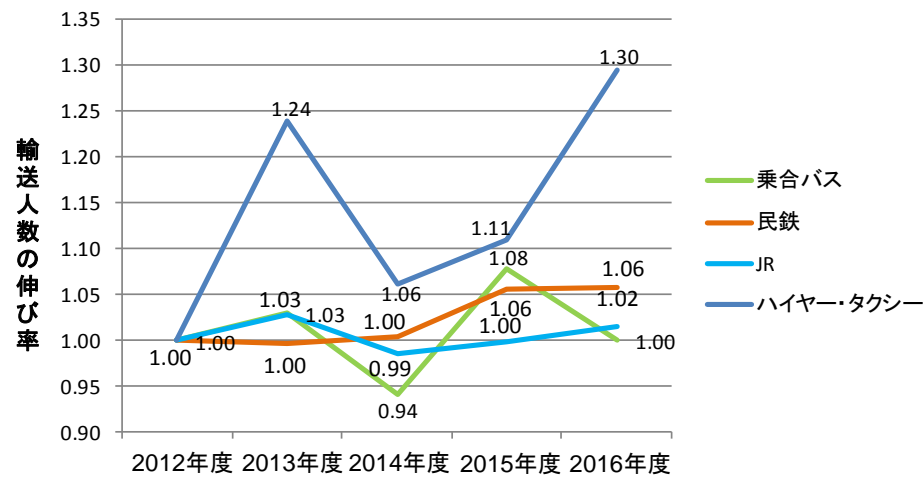


出典：三重県の自動車保有台数((一社)三重県自動車整備振興会)

■三重県内の公共交通輸送実績



出典：数字で見る中部の運輸(中部運輸局(三重県))

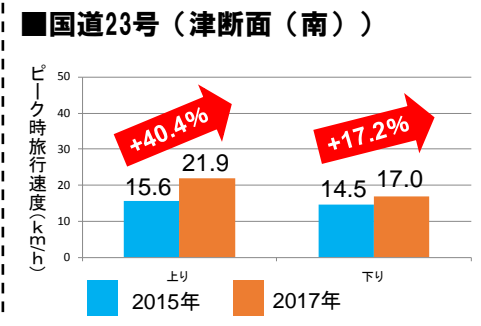
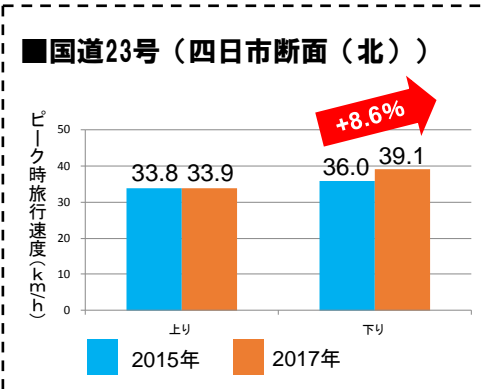
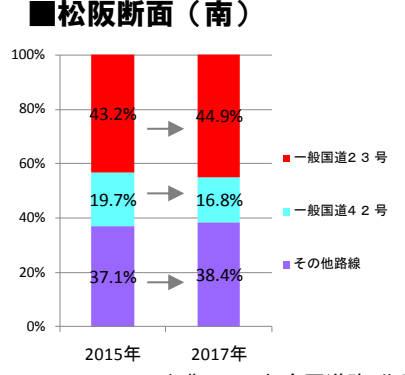
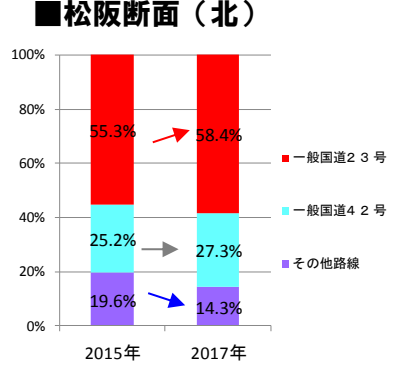
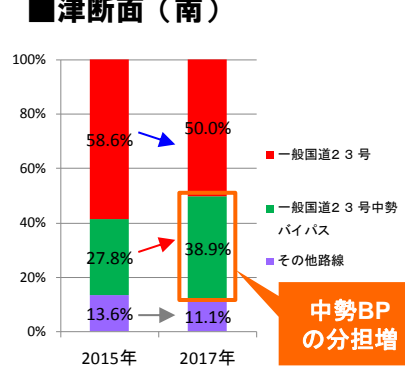
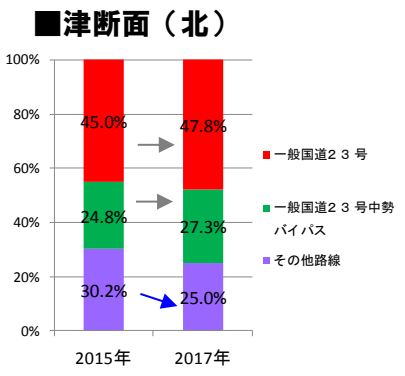
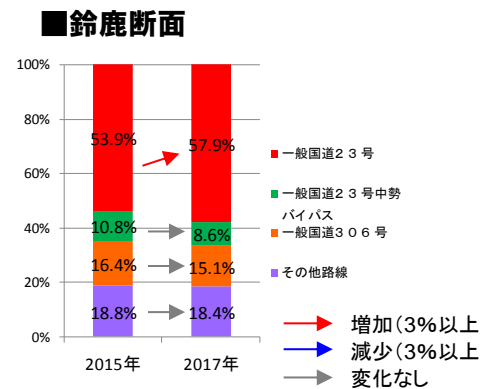
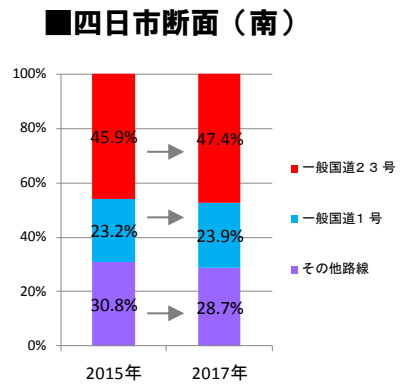
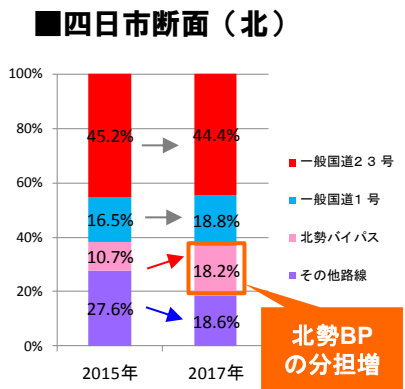


出典：数字で見る中部の運輸(中部運輸局(三重県))

5. 県全体の交通状況推移・トピックス等

5-2 県内の交通状況

○県内の主要断面の路線分担率は、北勢バイパスや中勢バイパスの整備により、一部の断面においては国道23号の分担率は減少しているものの、依然国道23号の路線分担率が高い状況。
 ○津断面(南)の国道23号現道の路線分担率が減少したため、速度は上昇する効果がみられている。



5. 県全体の交通状況推移・トピックス等

5-3 県内の交通状況(今後の開通予定)

○三重県内で2018年度に開通予定の主な路線として、新名神高速道路、東海環状自動車道等高速道路ネットワークに大きな変化が生じることや、国道23号中勢バイパス(7工区)の開通により、鈴鹿市～津市の南北幹線道路が形成される。

■位置図



■今後の開通予定路線一覧

路線名	概要		
	対象区間	延長	
新名神高速道路	新四日市JCT～ 亀山西JCT	23.4km	
東海環状自動車道	大安IC～東員IC	6.4km	
四日市インターアクセス 道路 国道477号	四日市 湯の山道路	三重郡菰野町吉沢～ 三重郡菰野町音羽	4.4km
国道23号	中勢バイパス (7工区)	鈴鹿市御園町～ 津市河芸町三行	2.9km

○高速道路ネットワークの充実や鈴鹿市～津市の南北幹線道路の形成

○交通の分散化が促進され、並行する国道1号、国道23号等の渋滞緩和に期待

5. 県全体の交通状況推移・トピックス等

5-4 トピックに着目したモニタリング

【道路交通アセスメント】(仮称)イオンモール津みなみ

○(仮称)イオンモール津みなみは、2018年9月に開業予定。駐車場収容台数は2,443台の予定。
 ○既立地済のイオンモールとの比較では、イオンモール四日市北と同程度の施設となる。
 ○開業後の交通状況をモニタリングし、新たな渋滞発生や悪化がみられる場合は対策の必要性を検討する。

■位置図



■施設概要

名称	(仮称)イオンモール津みなみ
所在地	津市高茶屋小森町145番地ほか187筆
店舗面積(m ²)	40,000 m ²
駐車場収容台数	2,443台
新設日	2018.9.25

出典: 大店立地法届出一覧(三重県HP)

■三重県内のイオンモール(立地済)と比較

	イオンモール津みなみ	イオンモール鈴鹿	イオンモール東員	イオンモール四日市北	イオンモール桑名
敷地面積	約108,000 m ²	約161,000 m ²	約140,000 m ²	約115,000 m ²	約142,000 m ²
延床面積	不明	約128,000 m ²	約84,000 m ²	約57,000 m ²	約153,000 m ²
商業面積	40,000 m ²	約70,000 m ²	約58,000 m ²	約42,000 m ²	約60,000 m ²
駐車場	2,443台	約4,200台	約3,500台	約3,000台	約4,000台

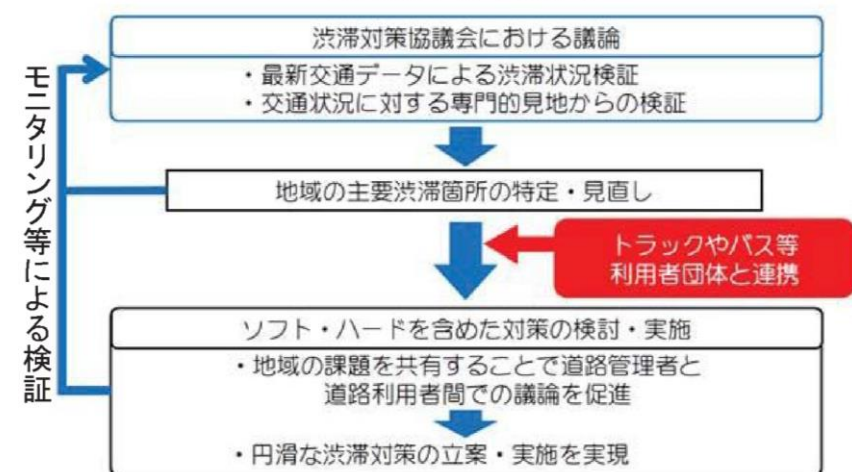
5. 県全体の交通状況推移・トピックス等

5-5 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

【渋滞対策の流れ】



■対策予定箇所

国道156号 入舟町5交差点(岐阜県 岐阜市)



<< 右折レーンの延伸を予定 >>

国道1号 安新歩道橋交差点(静岡県 浜松市)



<< 左折レーンの2車線化を予定 >>

国道22号 両郷町交差点(愛知県 一宮市)



<< 左折レーンの延伸を予定 >>

国道23号 市場庄町交差点(三重県 松阪市)



<< 右折レーンの延伸を予定 >>

次ページに掲載

5. 県全体の交通状況推移・トピックス等

5-5 道路利用者団体との連携強化

(1) 国道23号市場庄町交差点の右折車線延伸

- 国道23号下り方向(伊勢方面)の市場庄町交差点は松阪市内に向かう右折交通が多く朝夕のピーク時に交通量が増加する。
- 朝夕ピーク時に右折車の滞留が右折車線をはみ出し、直進車の通行を阻害することで渋滞が発生している。
- 右折レーンを延伸することにより、直進車両への阻害を解消することで、渋滞緩和に期待。

■位置図



■市場庄町交差点の渋滞状況と対策案

