

平成30年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会(第2回)

日時：2019年3月8日(金) 10:00~11:30

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) これまでの取り組み経緯の説明
 - 2) 今年度を実施した渋滞対策の説明
 - 3) 来年度の主な取り組み予定の説明
 - 4) 県全体の交通状況推移・トピックス等
4. その他
5. 閉 会

<配付資料>

出席者名簿

席次表

三重県道路交通渋滞対策推進協議会規約

資 料：平成30年度三重県道路交通渋滞対策推進協議会(第2回)

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 (第2回)

<目次>

1.	これまでの取り組み経緯	…	1
2.	今年度に実施した渋滞対策	…	10
3.	来年度の主な取り組み予定	…	23
4.	県全体の交通状況・トピックス等	…	36

日時:2019年3月8日(金) 10:00 ~11:30

場所:三重河川国道事務所 本館3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

1-2 検討体制等

1) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

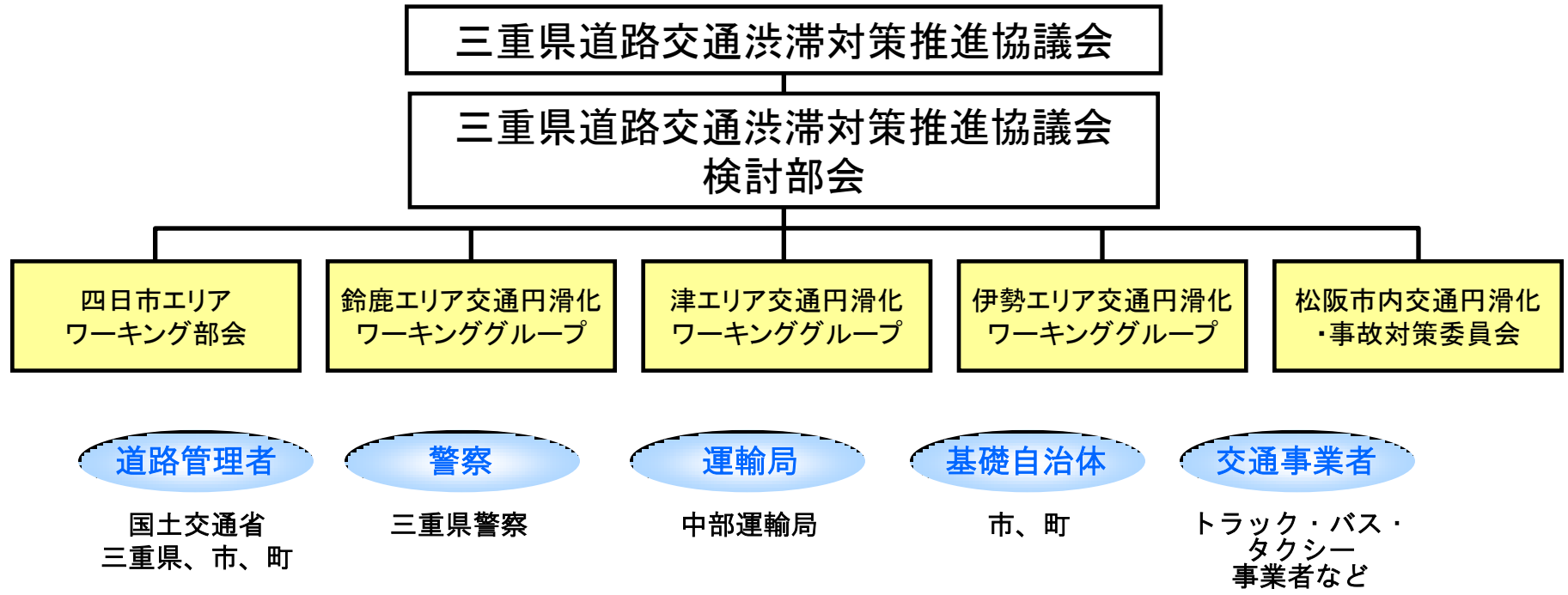
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

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。

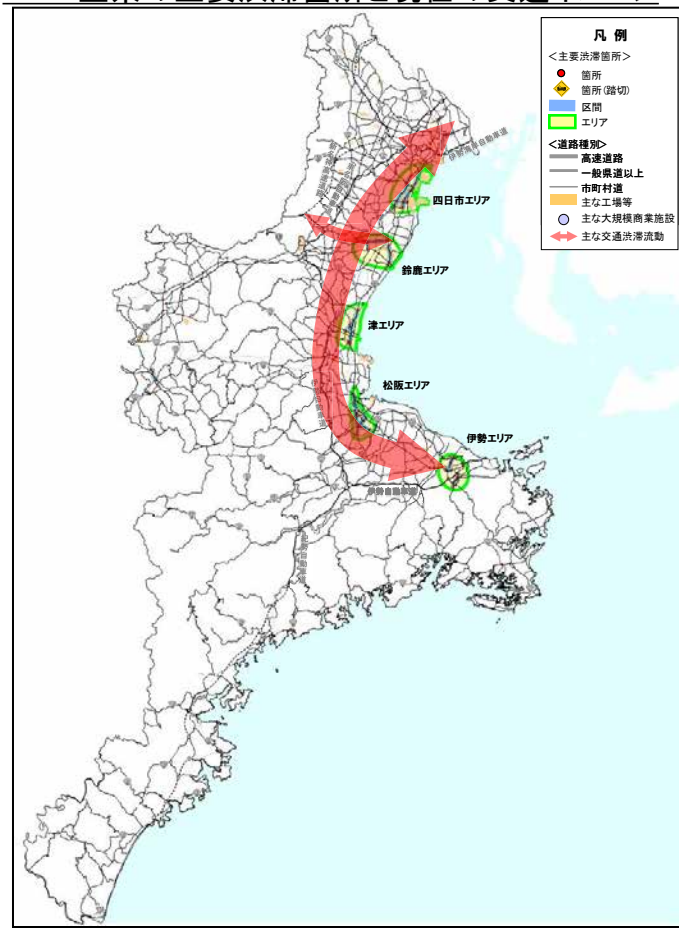
2. 方向性

	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) (2019.3.8修正)

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号四日市拡幅等の整備を推進します。また、交通需要抑制・分散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。

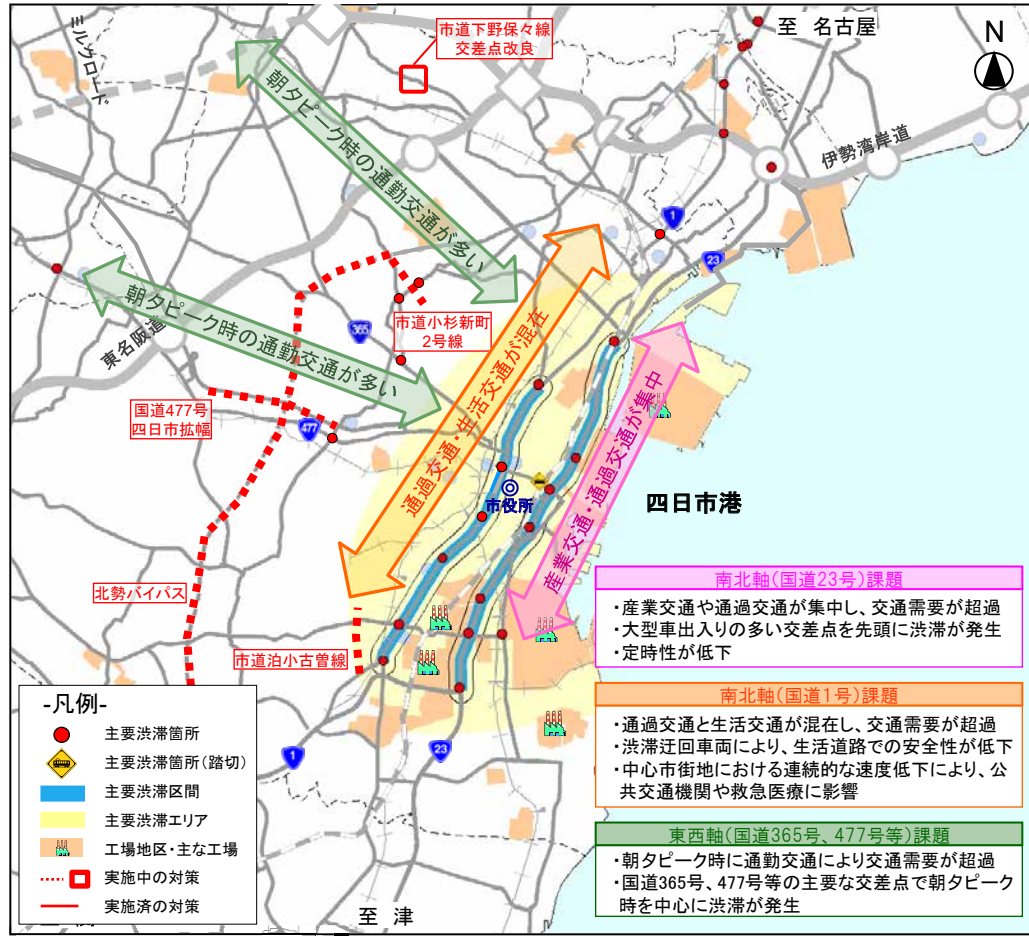
【現状の課題】

- ・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



-凡例-

- 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
- 工場地区・主な工場
- 実施中の対策
- 実施済の対策

(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"> ・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。 ・また、整備済みの四日市-いなほポートライン(臨港道路震4号幹線)へ経路誘導を行うことで渋滞箇所における交通分散を図る。 ・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)

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15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。

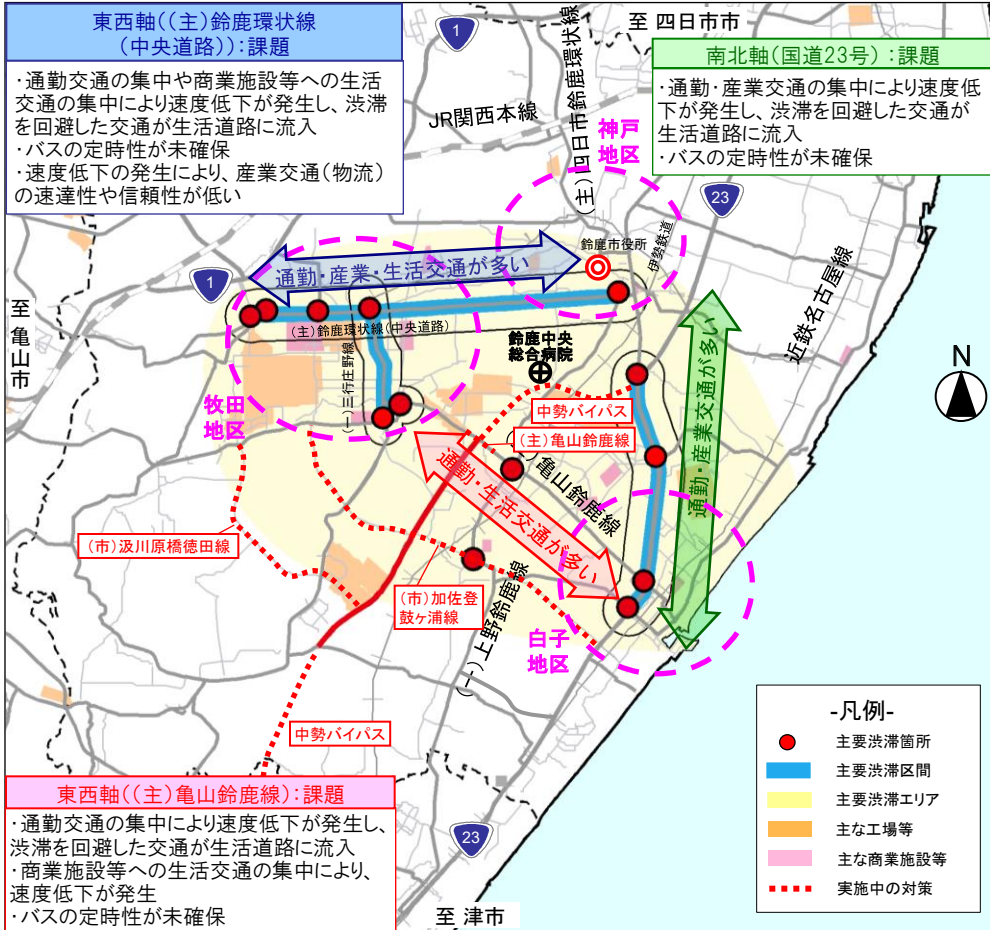
【現状の課題】

- ・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。

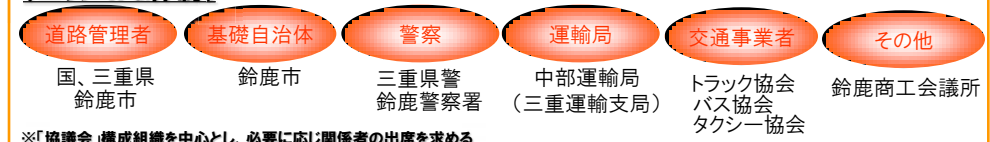
(2) エリアの課題



(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)*



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)

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28万人(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。

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)

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。
- ・平日とともに、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。

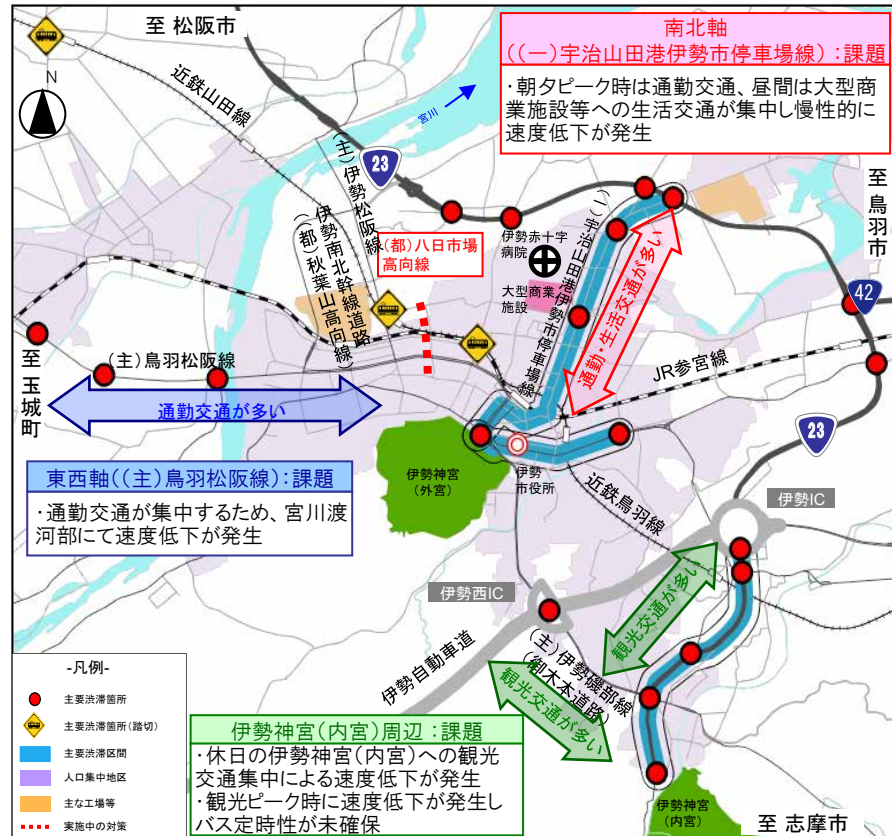
【将来像】

(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

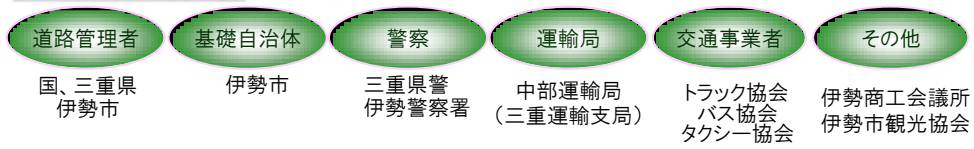


(3) 対策メニュー

	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)

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、中南海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号松阪多気バイパスの全線開通後も国道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。

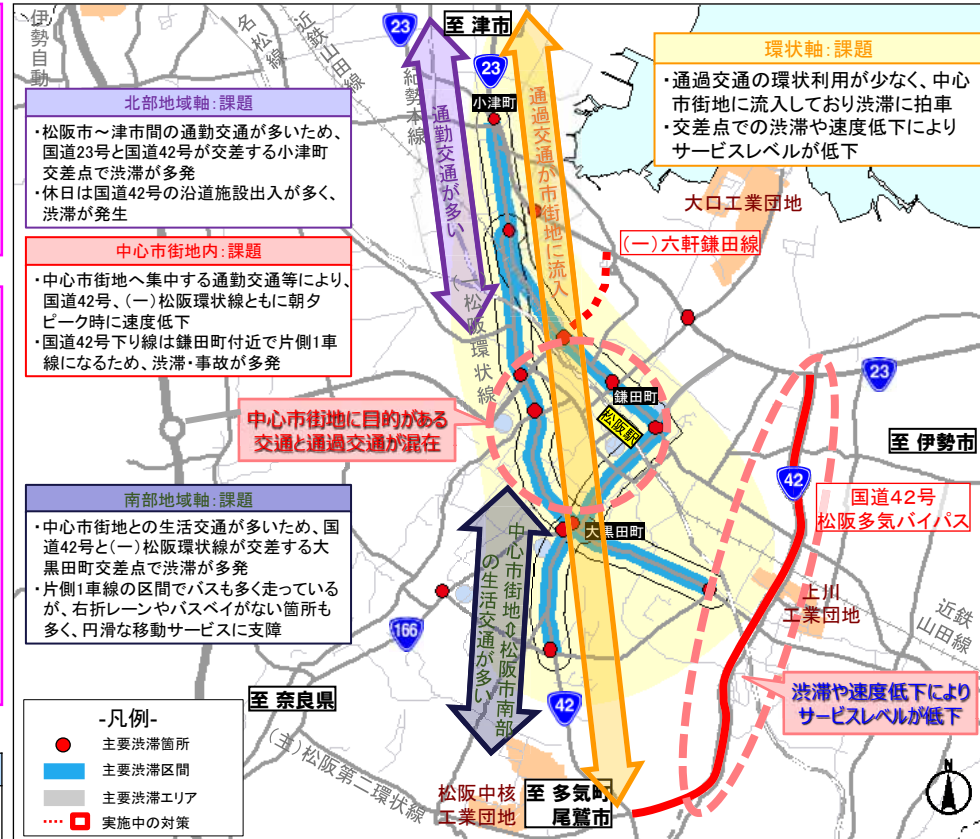
【現状の課題】

- ・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。
- ・国道42号松阪多気バイパスの交差点において渋滞や速度低下が発生し、サービスレベルが低い。
- ・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。

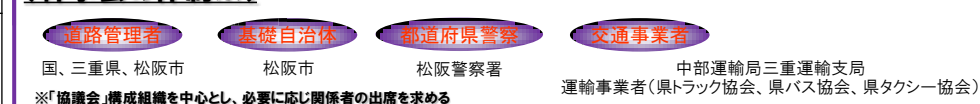
2) エリアの課題



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。

(幹事会の体制※)



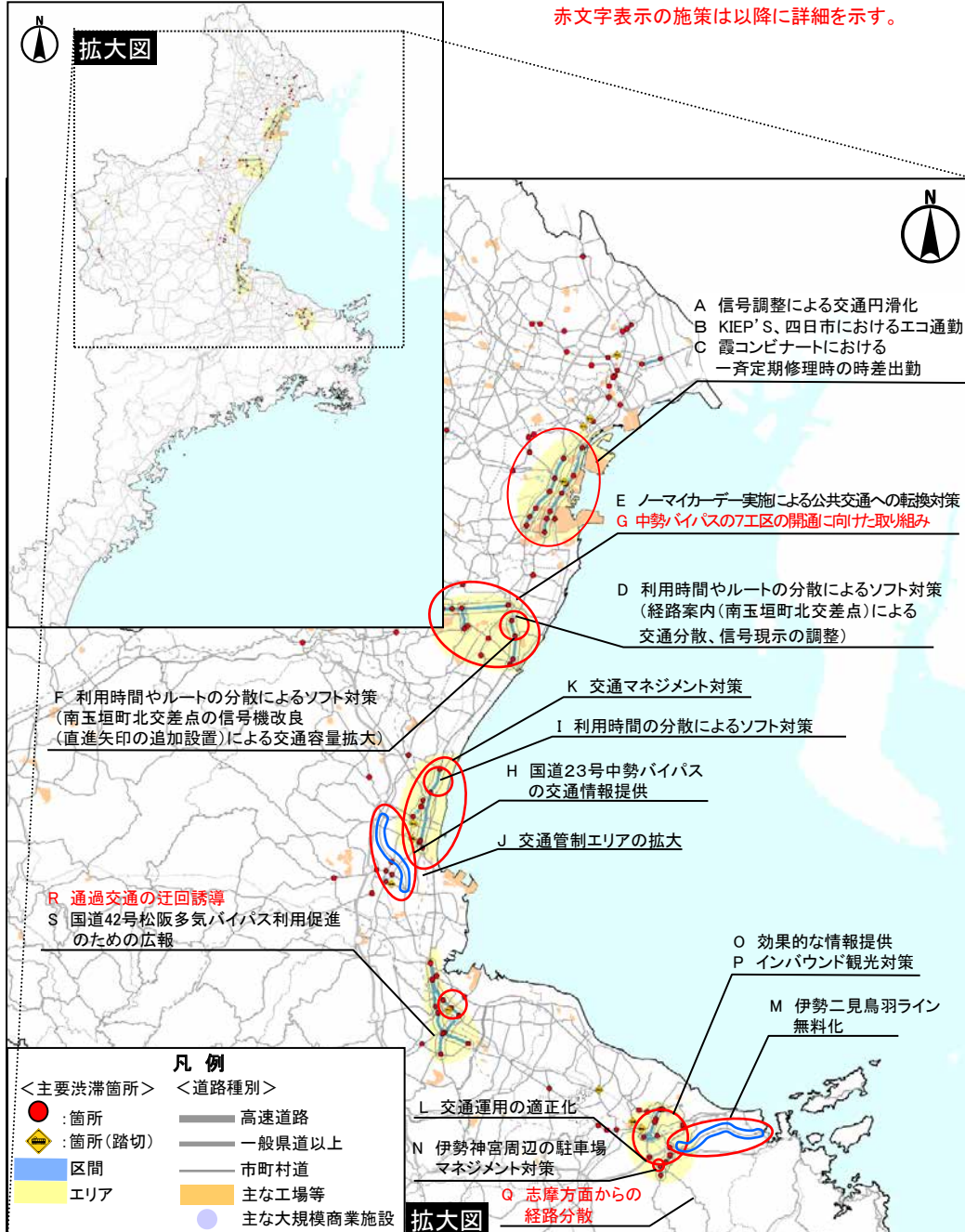
2. 今年度に実施した渋滞対策

2. 今年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(1) 2015~2018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・国	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	2019.2.17~	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	2018.10~	実施中
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	伊勢 エリア 志摩方面からの経路分散対策	三重県	2019.3(予定)	調整中
R	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
S	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. 今年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(2) 中勢バイパス(7工区) 開通による交通対策 【鈴鹿エリア】

○中勢バイパス(7工区)の開通により、端末となる野町西交差点((主)亀山鈴鹿線)に交通が集中し、著しい渋滞悪化が懸念されるため、事前対策を実施。

- ①端末交差点に集中させないための交通誘導策(ソフト施策)、②交通集中を踏まえた交差点改良(ハード施策)を実施する。
また、誘導先の道路においても迂回交通が住宅街等に進入しないよう適切な誘導策を実施する。

■位置図



想定される課題	課題に対する対応方針	具体的対応策
<p>■ 端末となる野町西交差点に交通が集中</p> <p>< 渋滞が想定される路線 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中勢バイパス ・ (主) 亀山鈴鹿線 ・ (県) 上野鈴鹿線 ・ 鈴鹿市街地の主要道路 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 野町西交差点に集中する交通を分散させるための交通誘導策 2. 鈴鹿市街地で増加が想定される交通に対する渋滞緩和対策 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 標識設置、SL看板、横断幕を活用した交通誘導策 ソフト対策P13 2. 混雑想定箇所 of 交差点改良 ハード対策P14

2. 今年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(3) 中勢バイパス(7工区)開通による交通対策 ソフト対策【鈴鹿エリア】

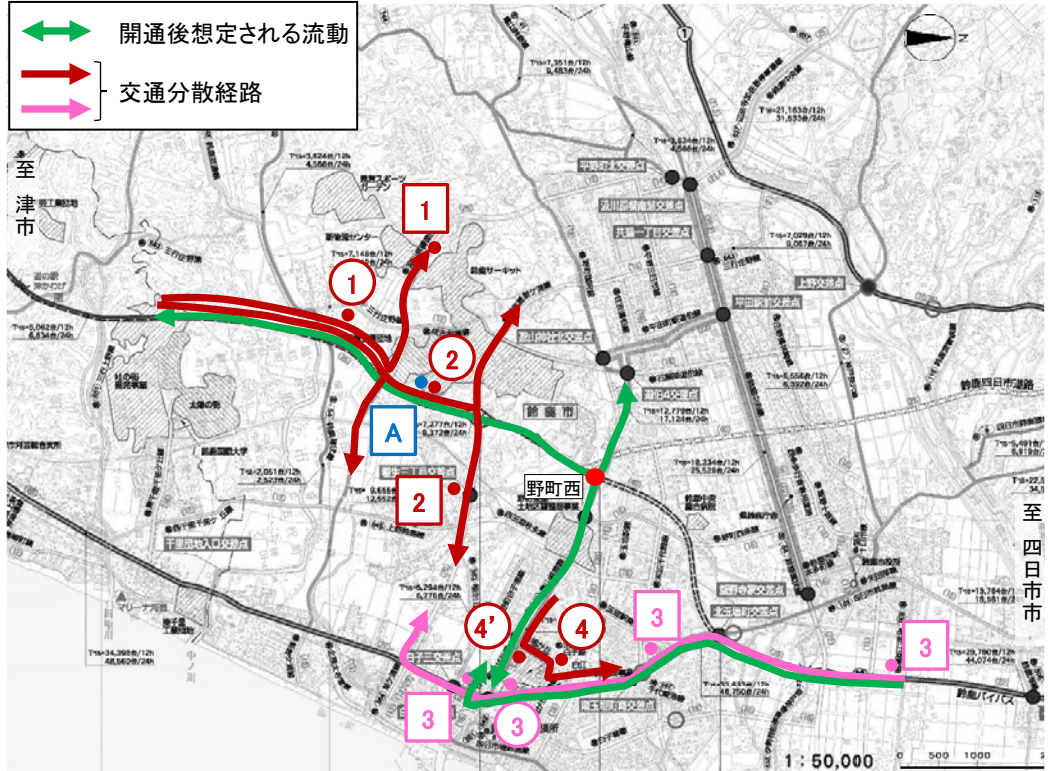
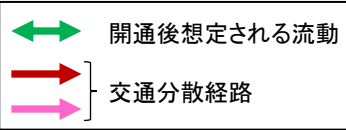
○中勢バイパス(7工区)の開通を踏まえ、末端になる野町西交差点に集中する交通を分散させるため、道路標識改良やSL看板、横断幕等の設置によって、交通分散を図る。
○野町西交差点では夕方に渋滞がみられるものの、交通の分散が図られていると考えられる。

■松阪方面からの交通分散対策【標識の改良】 A

改良前



改良後



■松阪方面からの交通分散対策【SL看板・横断幕】 ②



■四日市方面からの交通分散対策【SL看板・横断幕】 ③



■松阪方面からの交通分散対策【SL看板・横断幕】 ①



■中勢バイパス方面からの交通分散対策【SL看板・横断幕】 ④



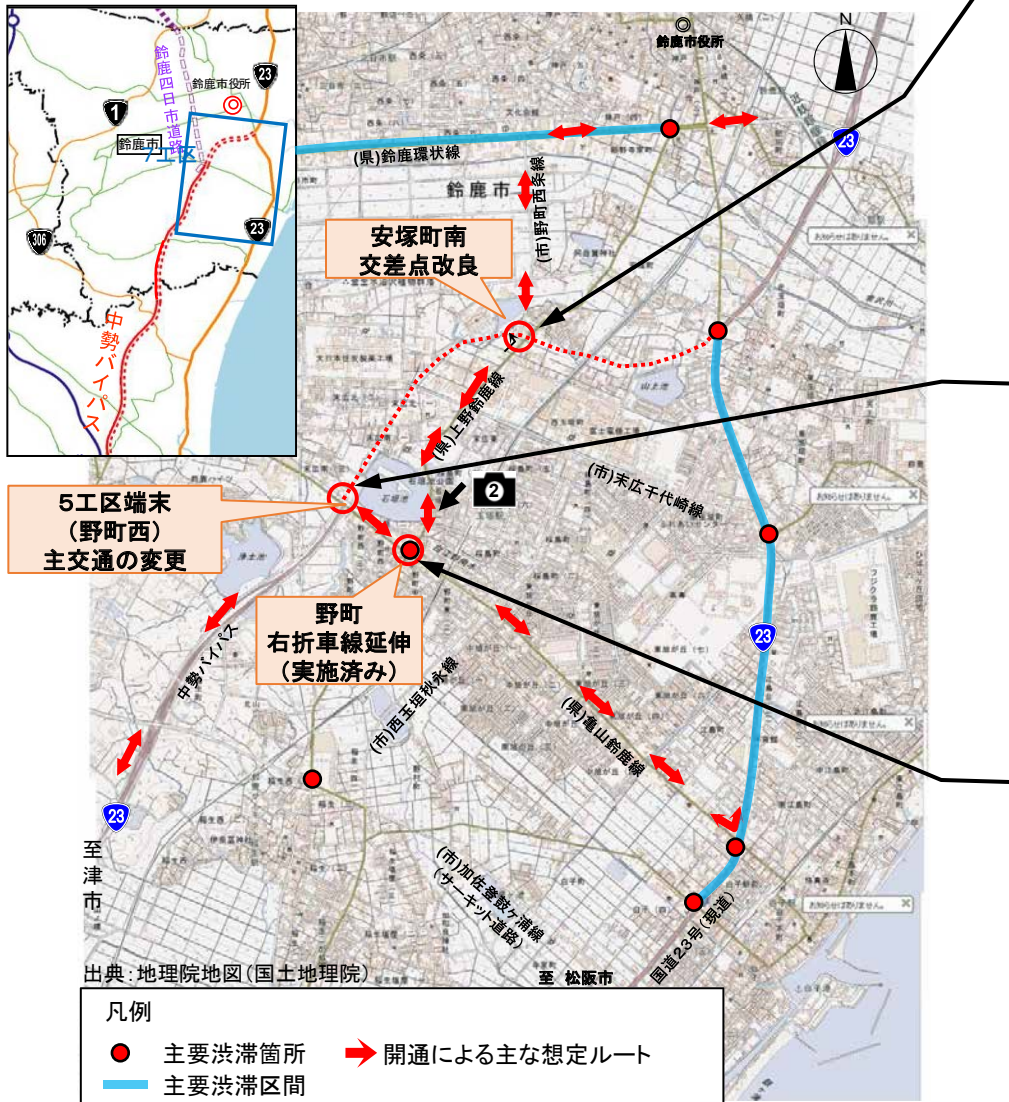
2. 今年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(4) 中勢バイパス(7工区)開通による交通対策 ハード対策【鈴鹿エリア】

○中勢バイパス(7工区)開通により、鈴鹿市街地で増加が想定される交通に対する渋滞緩和対策として交差点改良を実施

■渋滞対策（案）




安塚町南交差点改良 [2019年2月8日完成]

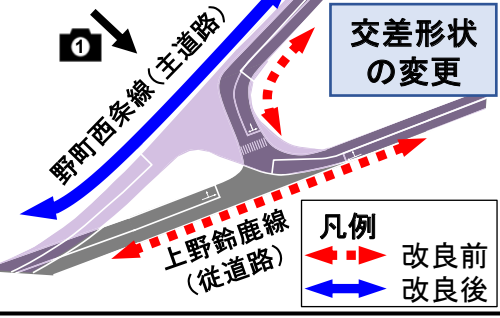
野町西条線(主道路)が上野鈴鹿線(従道路)に取り付く形状を見直し、従道路が主道路に取り付く形状に変更(交差点の整流化)

対策状況

1



安塚南



野町西条線(主道路)

上野鈴鹿線(従道路)

交差形状の変更

凡例

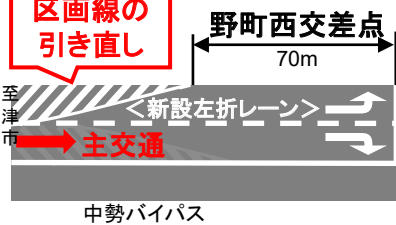
➡ 改良前

➡ 改良後

野町西交差点改良 [2018年12月20日完成]

信号現示見直し、区画線の引き直しによる主交通の変更(新設:左折レーン70m)

区画線の引き直し



野町西交差点


70m

至津市

至津市

主交通

中勢バイパス



至津市

亀山鈴鹿線

野町交差点改良 [2018年9月14日完成]

右折レーンを延伸(右折レーン40m→90m)

2



右折レーン(40m→90m)

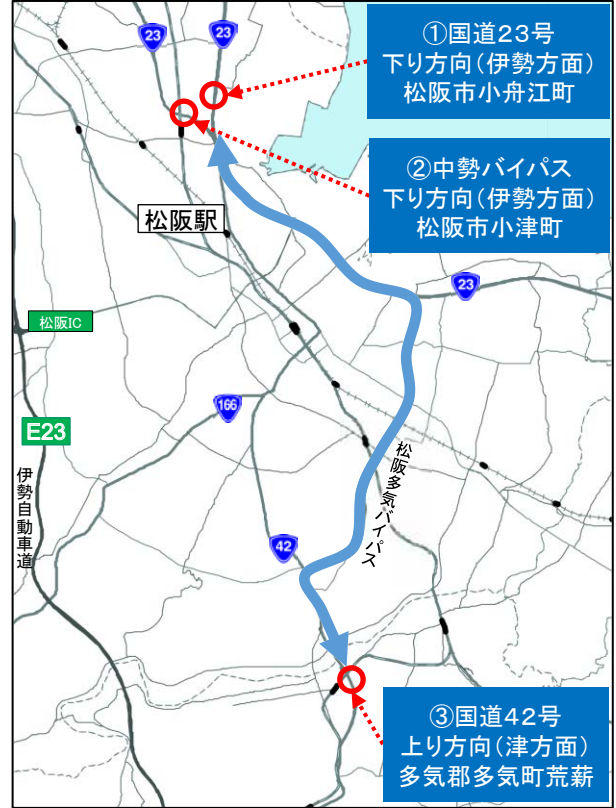
2. 今年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(5) 通過交通の迂回誘導【松阪エリア】

- 松阪多気バイパスが全線開通したが、通過交通のバイパスへの転換率が3割程度と低く、交通転換が進んでいない状況。
- 松阪多気バイパスのさらなる利用促進のため、2018年8月20日(月)から、現道とバイパスの分岐部に設置されている道路情報板にバイパス利用を促す迂回誘導情報を掲載。
- 施策前や誘導情報の掲載していない日に比べ、バイパスの利用が高いことから、ドライバーへの誘導効果が見られる。

■道路情報板の設置箇所

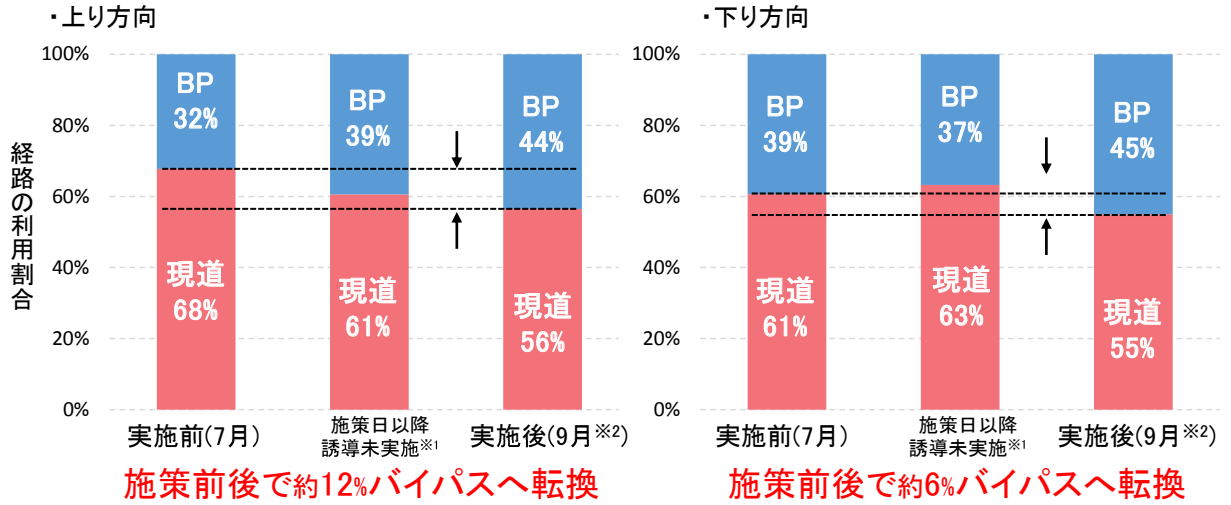


■通過交通の誘導施策

- ・2018年8月20日(月)から、3箇所の道路情報板にバイパスへ迂回誘導を促す情報を掲載
- ・通行止めや工事情報などの緊急情報の無い時間帯は迂回誘導情報を掲載

※2018.11 撮影

■施策による経路転換効果



⇒施策後バイパス利用が増加しており、情報板による誘導効果が認められる

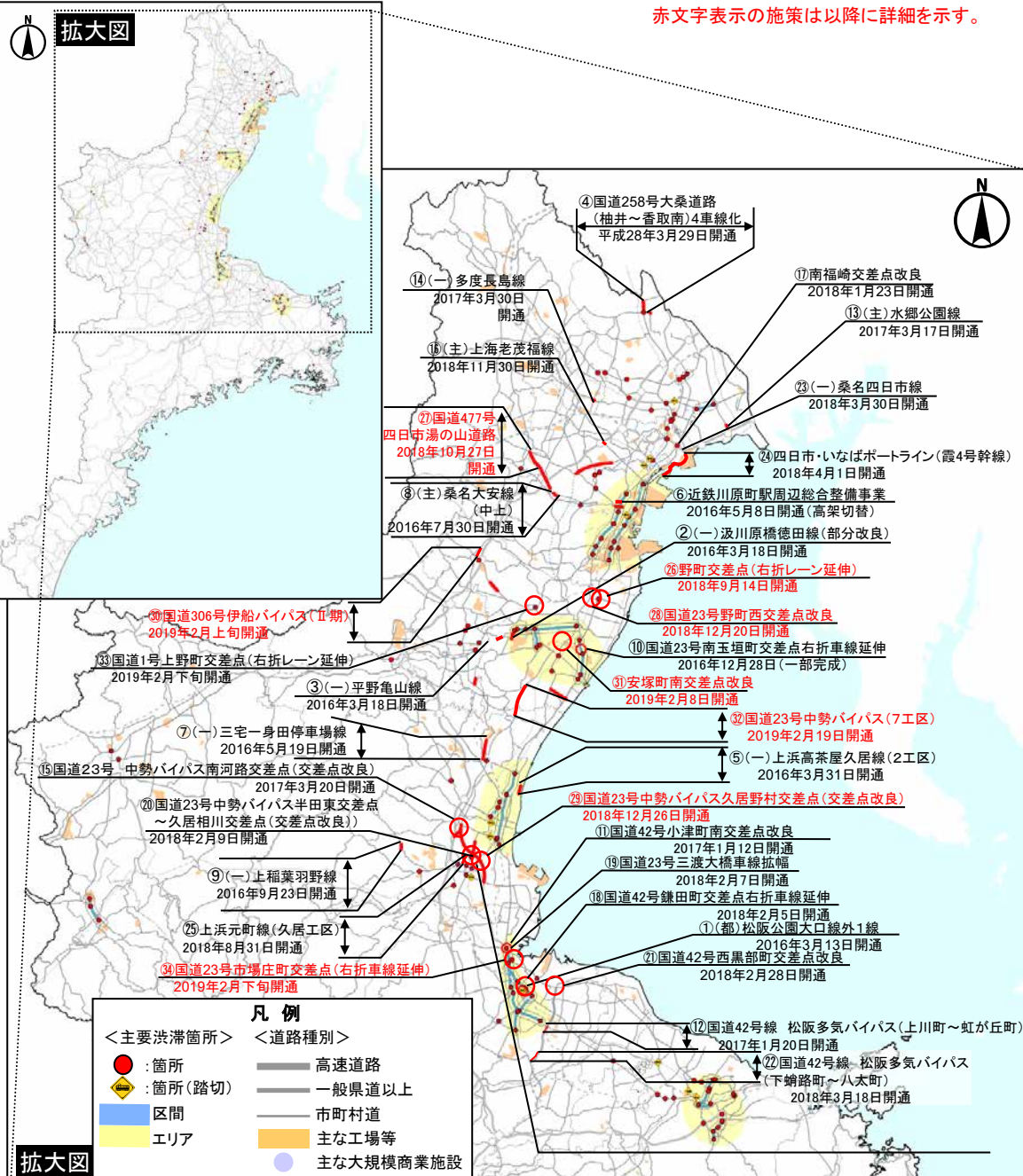
※各月ETC2.0走行履歴データ
 ※1 2018.9月の迂回誘導情報未実施の平日のみ ※2 2018.9月の迂回誘導実施の平日のみ

2. 今年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(1) 2015~2018年度に実施した対策

No.	箇所	事業	開通時期
①	松阪エリア	(都)松阪公園大口線外1線	2016年3月13日
②	鈴鹿エリア	(一)汲川原橋徳田線(部分改良)	2016年3月18日
③	鈴鹿エリア	(一)平野亀山線	2016年3月18日
④	四日市エリア	国道258号大桑道路(袖井~香取南)4車線化	2016年3月29日
⑤	津エリア	(一)上浜高茶屋久居線(2工区)	2016年3月31日
⑥	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
⑦	津エリア	(一)三宅一身田停車場線	2016年5月19日
⑧	四日市エリア	(主)桑名大安線(中上)	2016年7月30日
⑨	鈴鹿エリア	(一)上稲葉羽野線	2016年9月23日
⑩	鈴鹿エリア	国道23号 南玉垣町交差点右折車線延伸(部分)	2016年12月28日
⑪	松阪エリア	国道42号 小津町南交差点改良	2017年1月12日
⑫	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
⑬		(主)水郷公園線	2017年3月17日
⑭		(一)多度長島線	2017年3月30日
⑮	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
⑯	四日市エリア	(主)上海老茂福線	2017年11月30日
⑰	四日市エリア	国道23号南福崎交差点改良	2018年1月23日
⑱	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
⑲	松阪エリア	国道23号三渡大橋車線拡幅	2018年2月7日
⑳	津エリア	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)	2018年2月9日
㉑	松阪エリア	国道42号西黒部町交差点改良	2018年2月28日
㉒	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
㉓	四日市エリア	(一)桑名四日市線	2018年3月30日
㉔	四日市エリア	四日市・いなばポートライン(霞4号幹線)	2018年4月1日
㉕	津エリア	上浜元町線(久居工区)	2018年8月31日
㉖	鈴鹿エリア	野町交差点(右折レーン延伸)	2018年9月14日
㉗	四日市エリア	国道477号四日市湯の山道路	2018年10月27日
㉘	鈴鹿エリア	国道23号中勢バイパス野町西交差点改良	2018年12月20日
㉙	津エリア	国道23号中勢バイパス久居野村交差点(交差点改良)	2018年12月26日
㉚	鈴鹿エリア	国道306号伊船バイパス(Ⅱ期)	2019年2月8日
㉛	鈴鹿エリア	安塚町南交差点改良	2019年2月8日
㉜	鈴鹿エリア	国道23号中勢バイパス(7工区)	2019年2月17日
㉝	鈴鹿エリア	国道1号上野町交差点(右折レーン延伸)	2019年2月下旬
㉞	松阪エリア	国道23号市場庄町交差点(右折車線延伸)	2019年2月下旬



2. 今年度に実施した渋滞対策

2-2 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り2018.10.27に開通。
 ○国道477号四日市湯の山道路の開通により、並行路線である国道477号(現道)における主要渋滞箇所の宿野交差点の交通量が減少し、渋滞長が短縮。

位置図



対策概要

《実施箇所》

・国道477号四日市湯の山道路

《取り組み内容》

・国道477号四日市湯の山道路は、新名神高速道路菟野ICへのアクセス及び現道の交通混雑の緩和を目的としたバイパス事業。

《開通日》

・2018.10.27

《実施機関》

・三重県

＜整備前＞



＜整備後＞



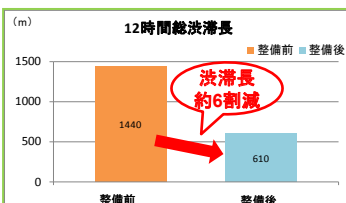
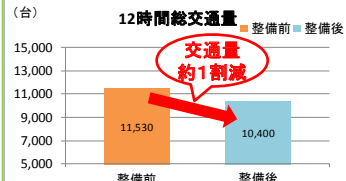
出典：三重県

・現道477号線における渋滞状況

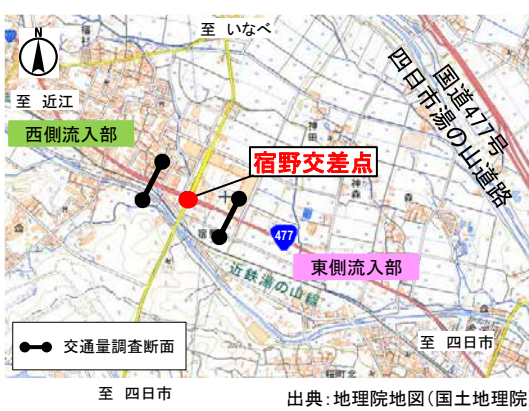
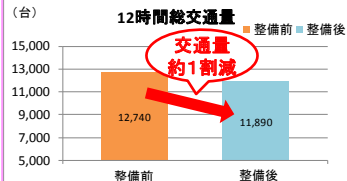


・宿野交差点における交通量と渋滞量の変化(12時間)

・西側流入部



・東側流入部



出典：地理院地図(国土地理院)
 出典：交通量調査結果(整備前 2018.10.17 整備後2019.1.17 7:00～19:00)

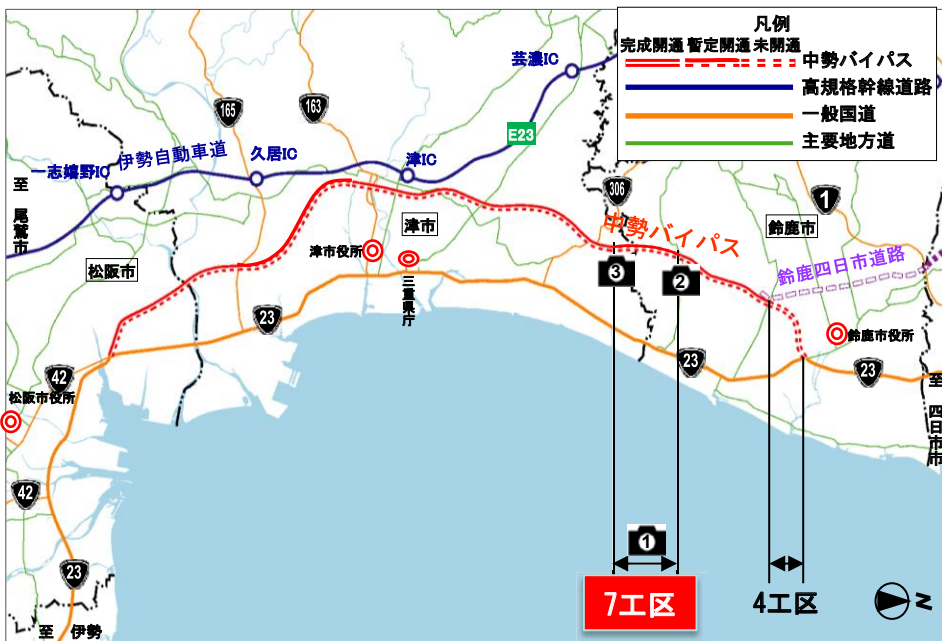
2. 今年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(3) 国道23号中勢バイパス【鈴鹿エリア】 1) 概要

○中勢バイパス(7工区:延長2.9km)は、2012年度より工事着手し、2019年2月17日に7工区の暫定2車線開通
○7工区開通により、従来のルートに比べ、当該区間の所要時間が約10分短縮

■位置図



起点部 (鈴鹿市御園町)

■中勢バイパス 7工区の状況



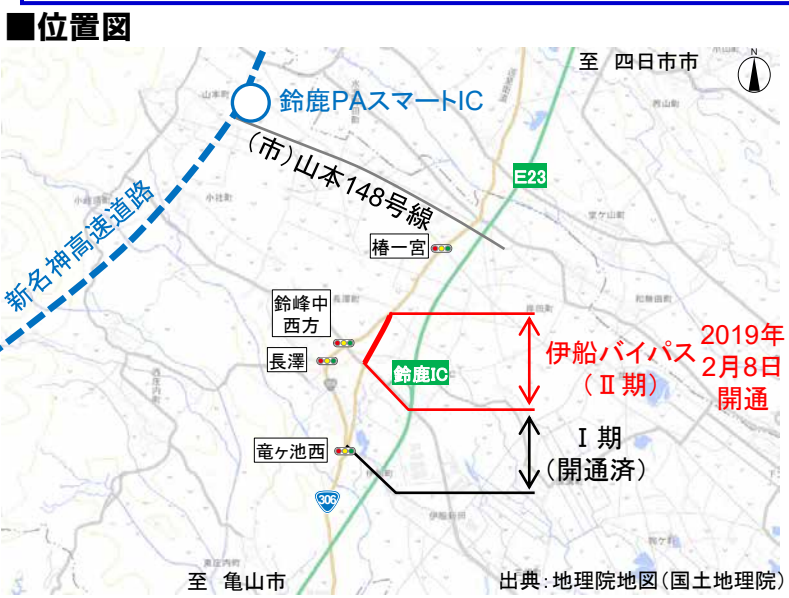
終点部 (津市河芸町三行)

2. 今年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(4) 国道306号伊船バイパス(Ⅱ期)【鈴鹿エリア】

- 国道306号は、津市から滋賀県へ至る幹線道路であり、生活・産業・観光に欠かせない重要な路線である。
 - 現状は、大型車のすれ違いが困難な幅員となっているため、速度低下区間が発生し、円滑化に支障をきたしている。
 - 新名神高速道路の開通により、アクセス交通の増加も想定されるため、交通の円滑化を図るためバイパス整備を実施。
- (2019年2月8日開通)



速度コンター図 (対策前)



2. 今年度に実施した渋滞対策

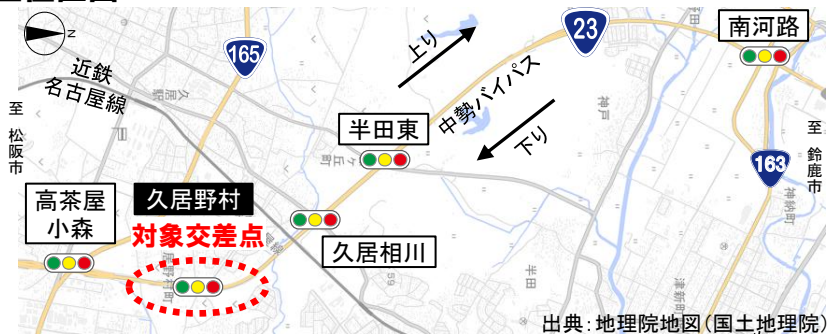
2-2 道路整備等

(5) 国道23号中勢バイパス久居野村交差点【津エリア】 1) 交差点改良効果

○中勢バイパス久居野村交差点において、南北方向の交通集中により約800mの渋滞が発生。見通しの悪いカーブ区間にまで渋滞が発生
 ○交差点改良工事の実施により、安全性が向上するとともに、交差点容量の拡大により、渋滞が解消。交差道路の渋滞も緩和。

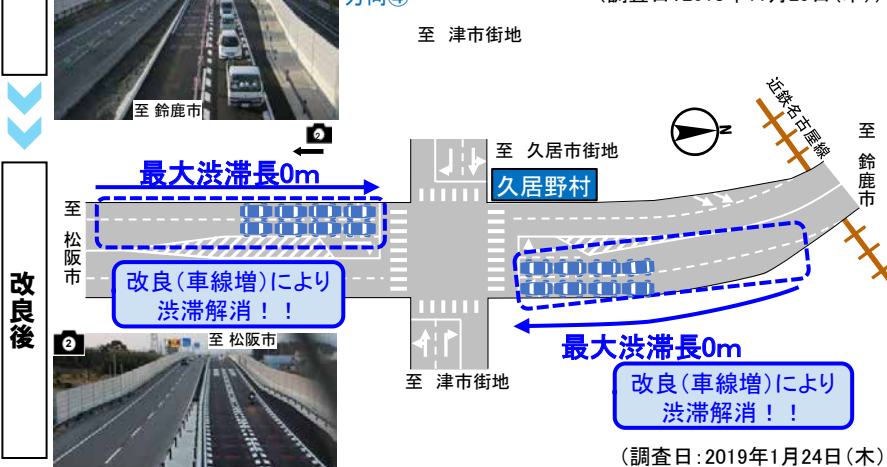
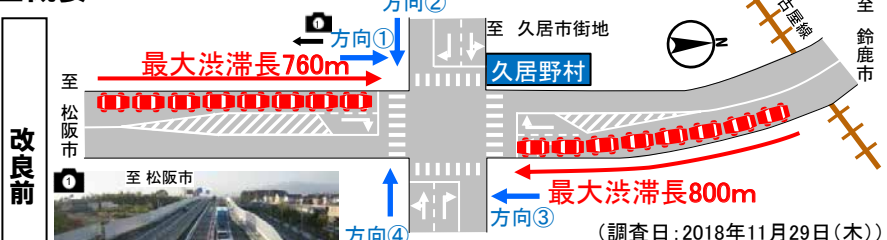
(2018年12月26日完成)

位置図



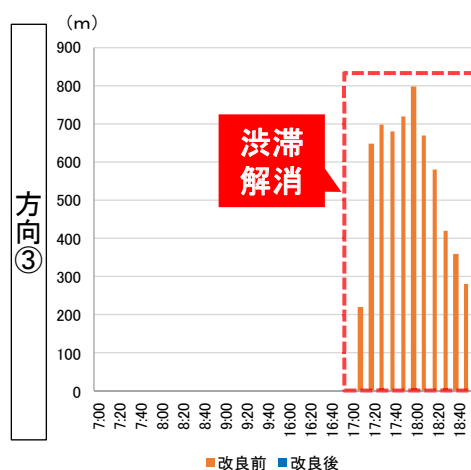
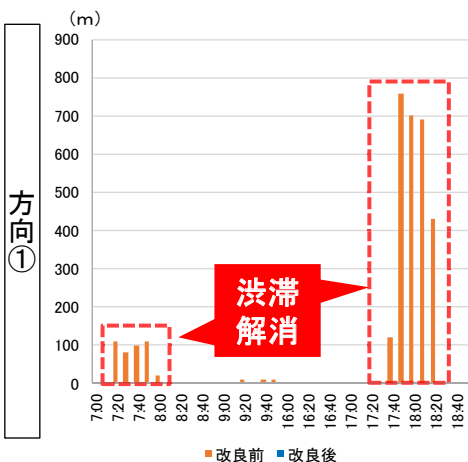
出典：地理院地図(国土地理院)

概要

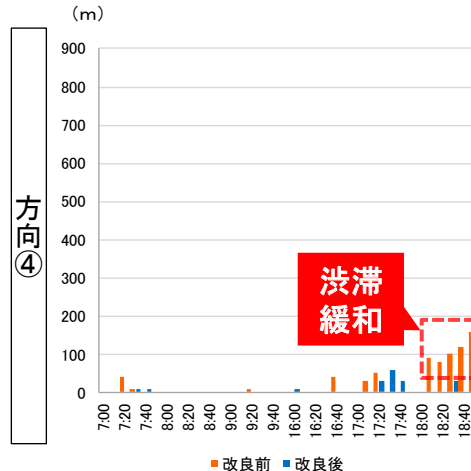
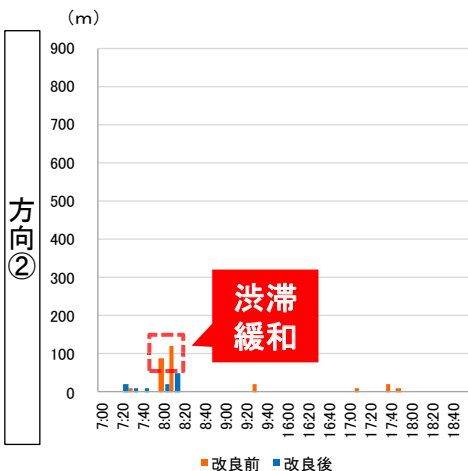


効果検証

【渋滞長】 <国道23号>



<市道>



調査日：(改良前)：2018年11月29日(木)
 (改良後)：2019年1月24日(木)

2. 今年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(5) 国道23号中勢バイパス久居野村交差点【津エリア】 2) 中勢バイパスの段階的整備効果

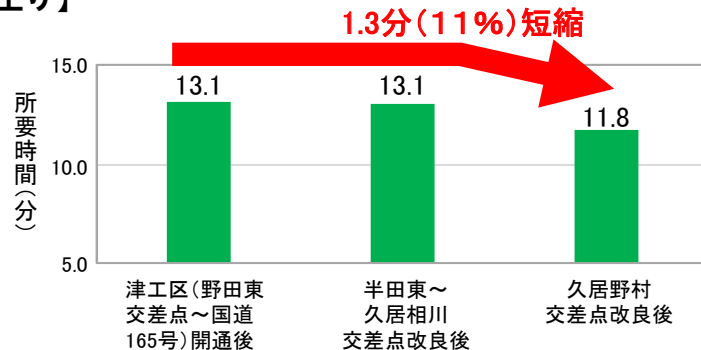
○中勢バイパス津工区開通後、現23号からの交通転換がはかられたことにより、各交差点において渋滞が発生。
○これまで、中勢バイパスの段階的な交差点改良工事により、所要時間が短縮し渋滞状況が順次改善。(下り線6.3分(47%)短縮)

位置図

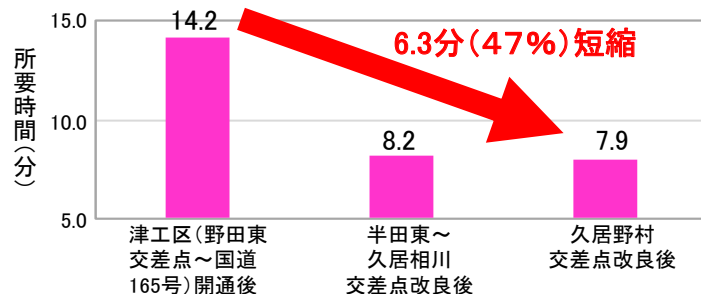


中勢バイパス(高茶屋小森交差点〜野田東交差点間※)の所要時間の短縮効果 ※約6.0km

【上り】



【下り】



出典：プローブデータ
ETC2.0プローブ情報

津工区開通後：2016年1月(平日)
半田東〜久居相川交差点改良後：2018年3月(平日)
久居野村交差点改良後：2019年1月(平日)(速報値)

道路利用者の声

【道路を利用する運送会社の声】
半田東〜久居相川、久居野村交差点の交差点改良が進められた結果、中勢バイパスの走行時間は従前に比べて短縮されてきています。

出典：ヒアリング調査(2019年1月25日(金))



これまでの主な経緯

- 2015.2.8 中勢バイパス(津工区：南河路交差点〜国道165号)開通
- 2018.2.9 中勢バイパス(半田東〜久居相川)交差点改良
- 2018.12.26 中勢バイパス(久居野村)交差点改良

2. 今年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(6) 国道23号市場庄町交差点の右折車線延伸【松阪エリア】

- 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生じ、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。

(2019年1月30日完成)

■市場庄町交差点の位置図



■市場庄町交差点の交通状況

- ・松阪市内へ向かう車両がこの交差点を右折
- ・朝夕のピーク時に交通量が増加
- ・右折車両の滞留が生じ直進車両を阻害
- ・右折レーンに進入できない右折車両が直進レーンに滞留し渋滞が悪化

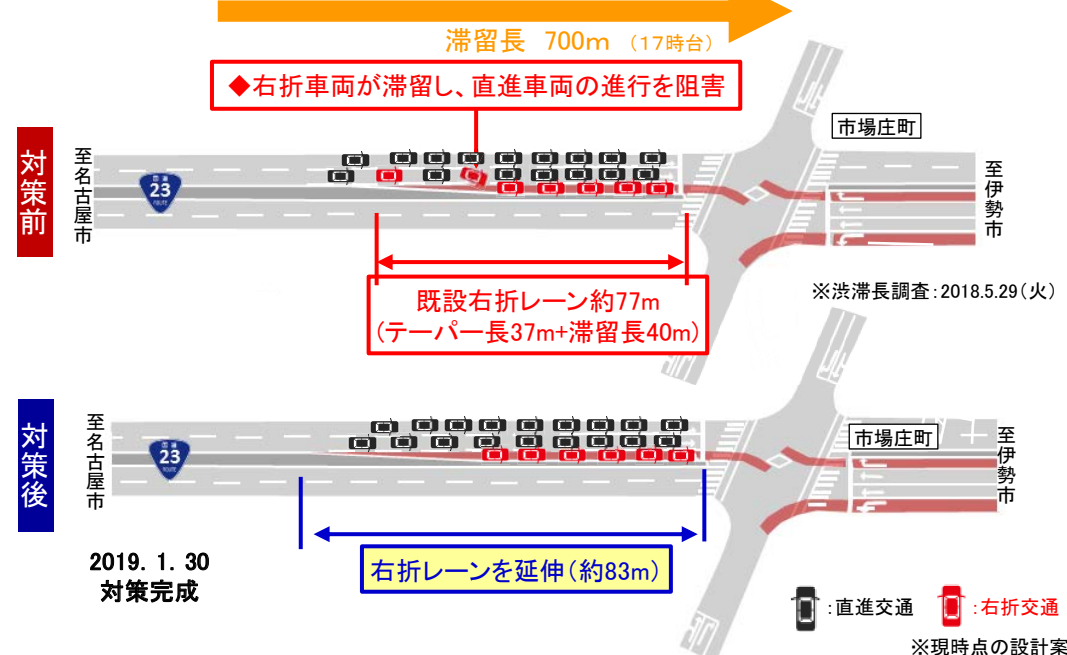
■渋滞状況



■改良後の写真



■市場庄町交差点の右折車線延伸対策案



3. 来年度の主な取り組み予定

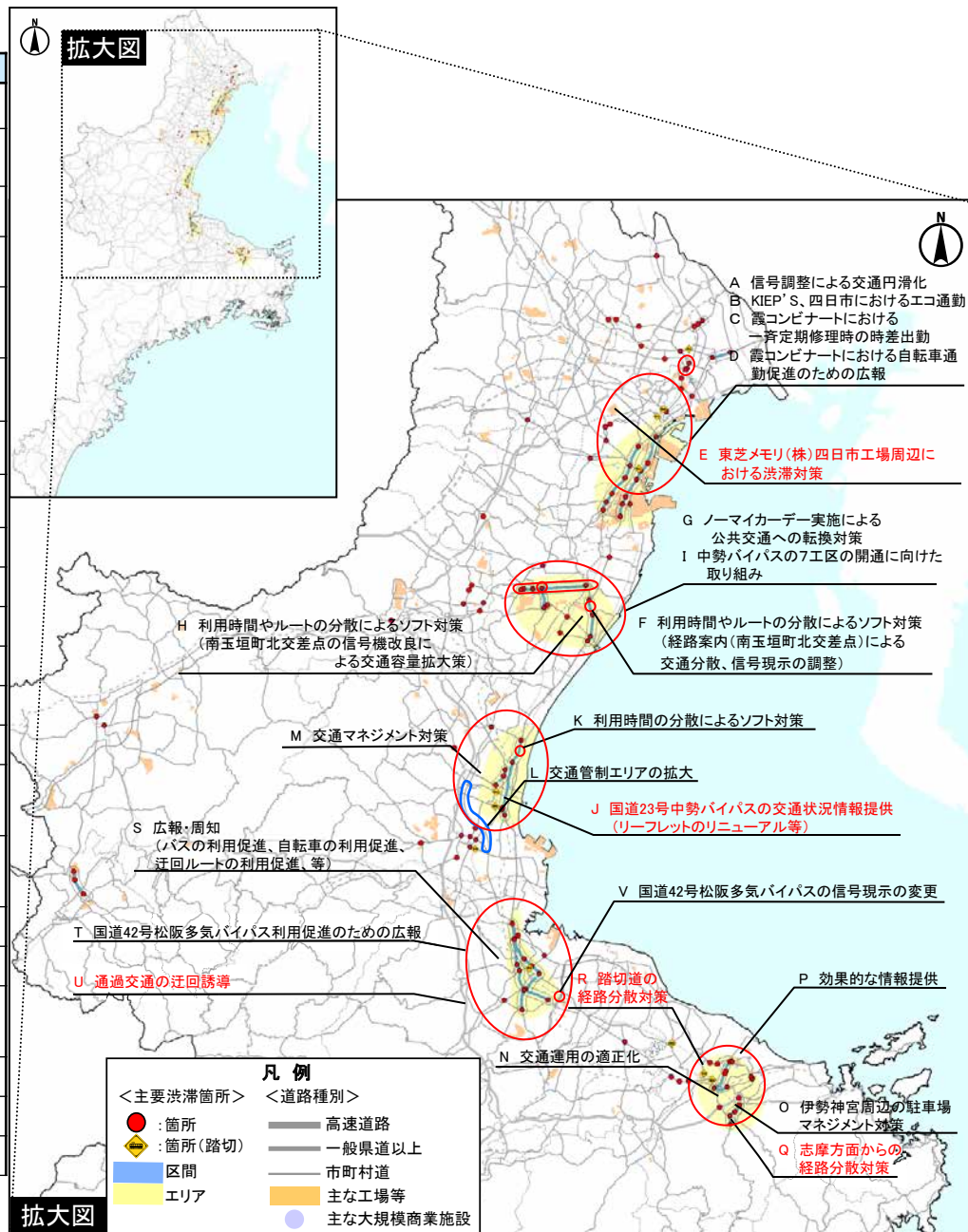
3. 来年度の主な取り組み予定

3-1 総合対策等

(1) 今後の主な取り組み(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・国	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	霞コンビナートにおける自転車通勤促進のための広報	霞コンビナート 企業	検討中
E	四日市エリア	東芝メモリ(株)四日市工場周辺における渋滞対策	東芝メモリ(株) 四日市工場、 国、四日市市	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	実施中
I	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
J	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
K	津エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	実施中
L	津エリア	交通管制エリアの拡大	警察	実施中
M	津エリア	交通マネジメント対策	国・三重県・津市	実施中
N	伊勢エリア	交通運用の適正化	警察	実施中
O	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
P	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
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 (H29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
V	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパスの信号現示の変更	警察	調整中



3. 今後の主な取組(案)

実施主体: 国、三重県、四日市市、東芝メモリ(株)四日市工場

3-1 総合対策等

(2) 東芝メモリ(株)四日市工場周辺における渋滞対策

- 東芝メモリ株式会社四日市工場では2016年に新第2製造棟が稼働開始し、施設を拡張。従業員も増加。それに伴い周辺道路で、渋滞が発生。
- 東芝メモリ(株)四日市工場が実施した渋滞対策によりピーク時における速度は向上したが、依然として一部区間において速度低下がみられる。
- 今後、国、県、市、民間企業と連携してPDCAサイクルの実施により渋滞対策に取り組む。

■ 東芝メモリ(株)四日市工場の拡張の経緯等

・製造棟の拡大

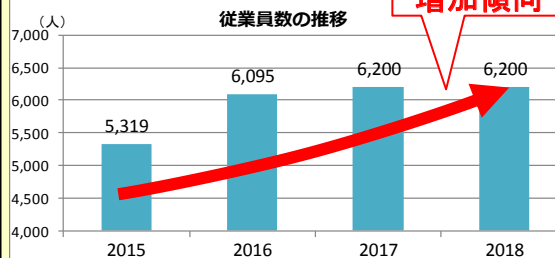
2014 第5製造棟稼働開始

2016 第2製造棟稼働開始

拡張に伴い、渋滞の悪化
⇒新たな渋滞の発生

2018 対策検討、実施

・従業員数の変化

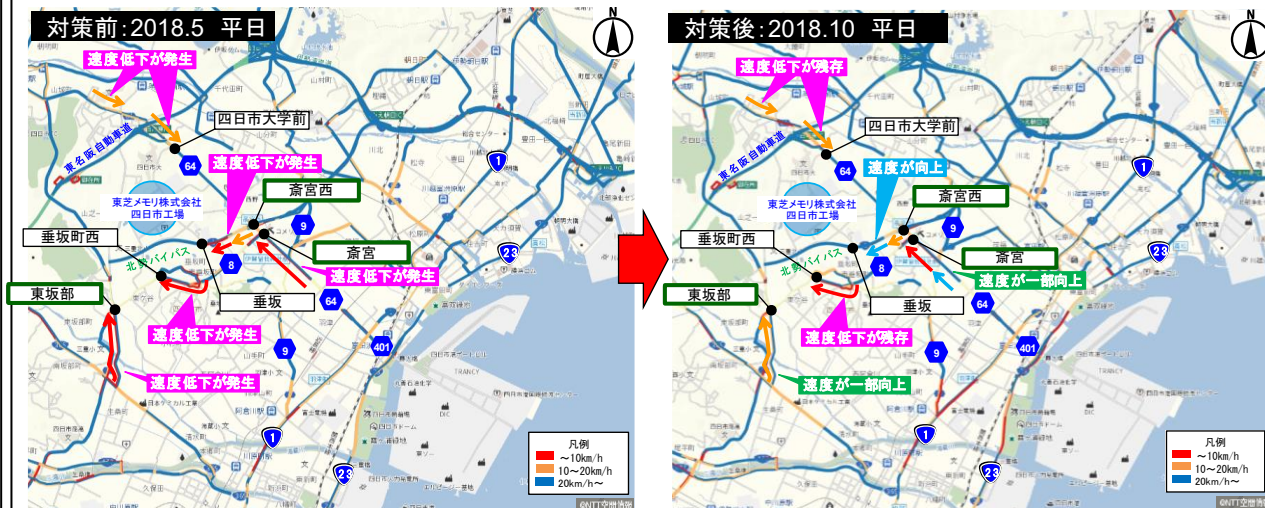


地域住民や道路利用団体から
渋滞対策の要望あり

■ 東芝メモリ(株)四日市工場周辺の渋滞状況の変化

【実施中の対策】 ※暫定および試行策を含む。

- ・チャーターバスの運行(近鉄富田駅及び近鉄四日市駅からのチャーターバスを運行)
- ・通勤車両の誘導経路の変更及び駐車場警備員の増員(駐車場への円滑な誘導を実施)
- ・タクシー経路の変更(正門前道路におけるタクシーの乗降を禁止(7:00~9:00))
- ・シャトルパーキングの確保(P&Rを実施)
- ・駐車場の拡大(従業員用駐車場を確保)



東芝メモリ(株)四日市工場及び警察が実施した渋滞対策により周辺道路の速度が向上
⇒しかし、渋滞が残る箇所が存在

■ 今後の取組み

国が保有するビッグデータを活用することで渋滞要因を明確化し、国土交通省北勢国道事務所、三重県、四日市市、東芝メモリ(株)四日市工場と連携してPDCAサイクルの実施により渋滞対策に取り組む

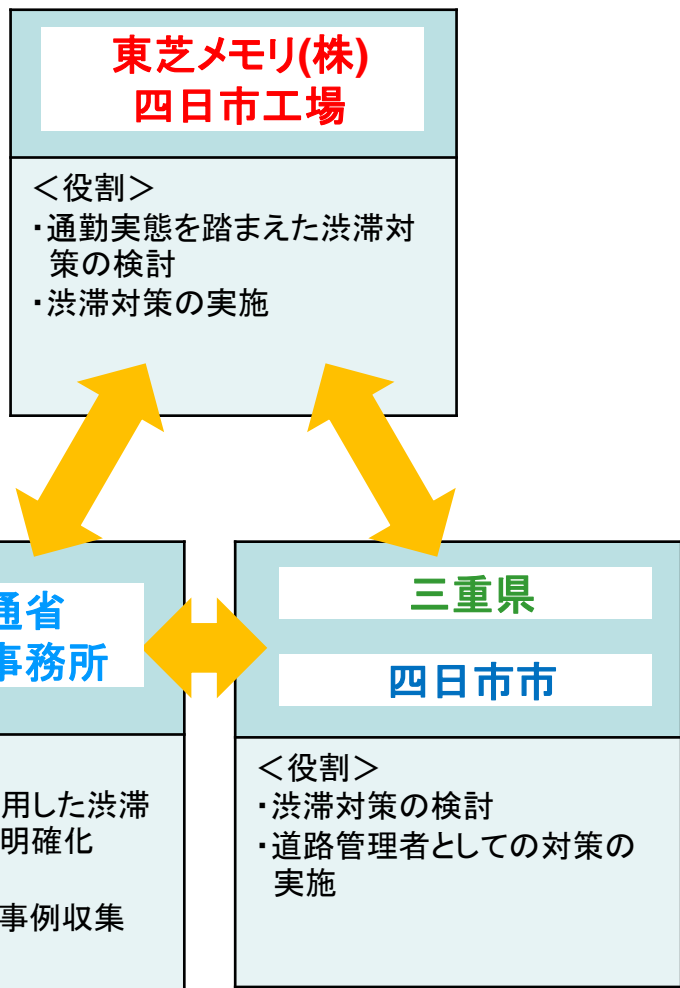
3. 今後の主な取組(案)

3-2 総合対策等

(2) 東芝メモリ(株)四日市工場周辺における渋滞対策

○国が保有するビッグデータを活用することで渋滞要因を明確化し、国、県、市、民間企業と連携して渋滞対策を検討・実施

■取組体制



■今後の進め方

2018年度

■事前会議(実施済み)

- ・交通状況の共有
- ・東芝メモリ株式会社四日市工場のこれまでの取り組みの把握

P ■第1回勉強会(実施済み)

- ・東芝メモリ株式会社四日市工場のこれまでの取り組みによる効果の報告
- ・東芝メモリ株式会社四日市工場周辺の交通状況をふまえたボトルネック交差点の渋滞要因の共有
- ・ボトルネック交差点における対策方針の確認

2019年度

P ■2019.春～夏 第2回勉強会

- ・ボトルネック交差点における対策の具体化

D **対策実施**

C ■2019.秋～冬

A

- ・ボトルネック交差点における対策効果の検証
- ・残される課題と今後の対策方針の確認

以降PDCAサイクルを繰り返す



3. 来年度の主な取り組み予定

3-1 総合対策等

(3) 国道23号中勢バイパスの交通情報提供【津エリア】

- 中勢バイパスと国道23号について、上り下り・朝夕の時間帯別に所要時間を比較し、二つの南北幹線の分散化(ルート・時間)を図る情報提供を実施(国道23号と中勢バイパス 所要時間マップ(2015年作成))
- 前回作成時から中勢バイパスにおいて、新たな区間の開通や交差点改良等を実施したことから所要時間が大きく変化
- また、中勢バイパスと国道23号の南北幹線だけでなく、従道路側やその他道路等の情報を追加し、「所要時間マップ」リフレットの更新を予定

■所要時間マップの概要



※更新内容

- ①最新データに更新
 - ・7工区開通
 - ・南河路交差点改良実施
 - ・半田東～久居相川交差点改良実施
 - ・久居野村交差点改良実施
- ②追加情報の提供
 - ・利用の多い従道路側や
 - ・その他道路等の所要時間情報の提供

■所要時間マップ改良(案)



※「所要時間」：旅行速度データ(ETC2.0プローブ情報(平成30年4～7月))より算出した結果です。なお実際の所要時間は当日の交通状況で変わります。余裕をもって通行してください。

【概要】

- ①並行する二つの南北幹線(国道23号、中勢バイパス)の所要時間を表示し、ルート分散を促す
- ②30分単位で所要時間を表示し、時間分散を促す

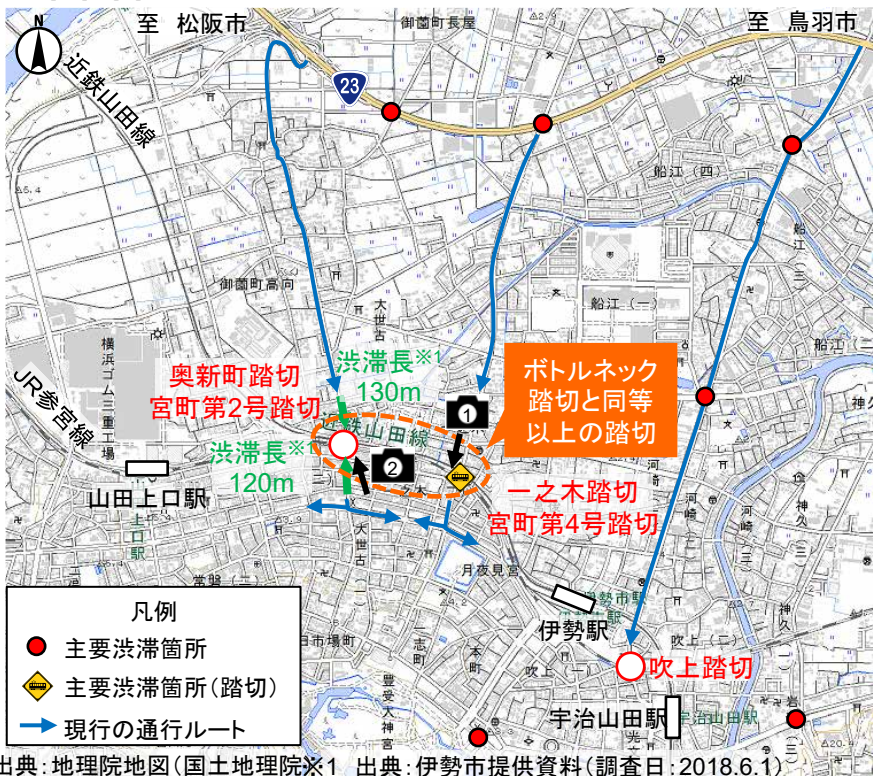
3. 来年度の主な取り組み予定

3-1 総合対策等

(4) 踏切道迂回対策【伊勢エリア】

○伊勢市には南北を連絡する路線に踏切が存在。交通障害の要因となっている。
 ○市街地へアクセスする交通に対して、別路線からのアクセスを推奨し、迂回誘導(経路分散)を図る必要がある。伊勢市内の踏切道迂回における経路誘導対策として考えられる案は、以下の表のとおりである。

位置図

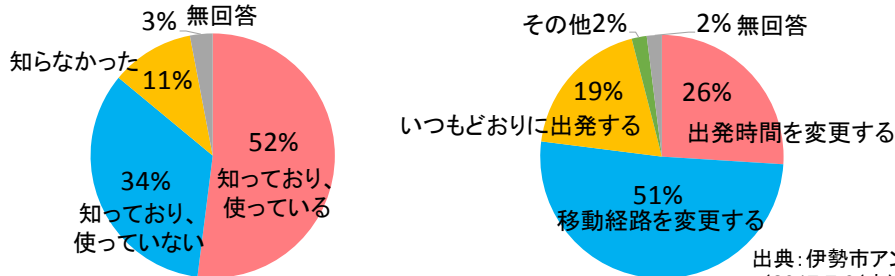


経路誘導対策(案)

実施内容	適用機器等	実施における課題等
各種媒体(HP、路側設置の看板等)を用いた経路案内	・HP ・SL看板 ・チラシ ・道路情報板	・過去の渋滞状況のデータを用いる提供になるため、リアルタイム情報の提供は困難
ETC2.0を活用した経路案内	・ETC2.0可搬型路側機 ・デジタルサイネージ	・ETC2.0可搬型路側機を設置し、ETC2.0車載器搭載車の走行データを収集する。 ・道路沿いにデジタルサイネージを設置し、渋滞状況を提供(要調整)

アンケート調査結果

問1: 迂回ルート of 伊勢松阪線を知っているか 問2: 渋滞情報が事前に分かった場合の行動



迂回路



状況写真



3. 来年度の主な取り組み予定

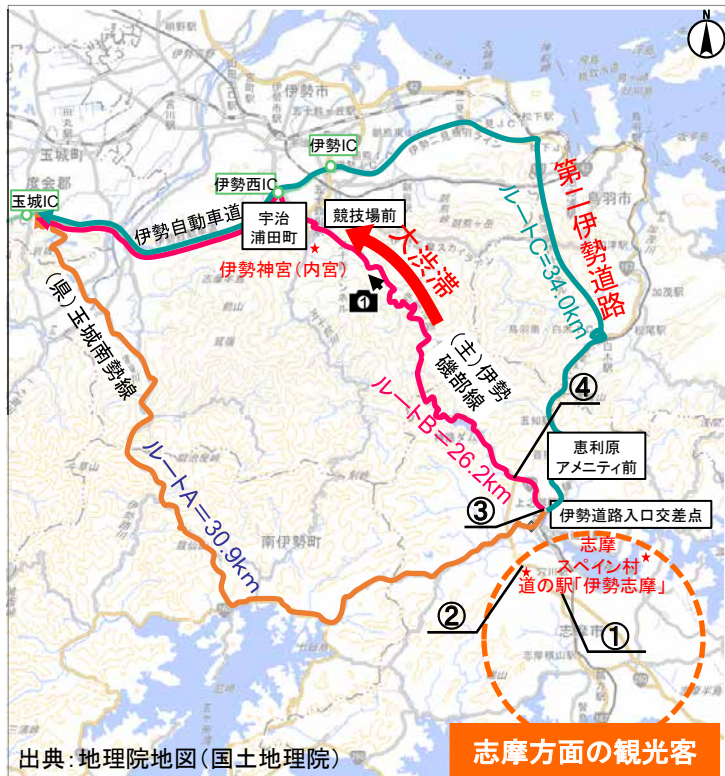
3-1 総合対策等

(5) 志摩方面からの経路分散対策 ①現状の課題【伊勢エリア】

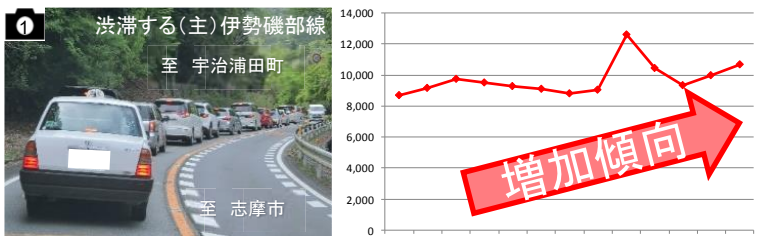
○伊勢志摩地域の観光客入込客数が増加傾向となっている中、志摩方面からの帰路の主道路となる(主)伊勢磯部線は帰宅時等特定の時間帯では渋滞が発生し、所要時間のバラツキが大きい。

○VICSで(主)伊勢磯部線の渋滞情報が提供されていない点や、道路標識等の案内が不十分であるため、標識の改良等を実施予定。

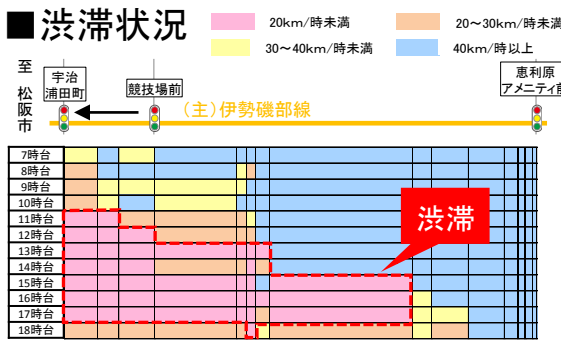
位置図



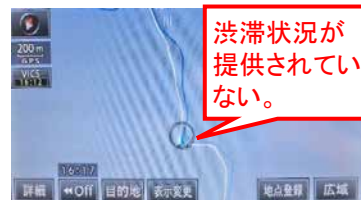
伊勢志摩地域の観光客入込客数(千人)



渋滞状況

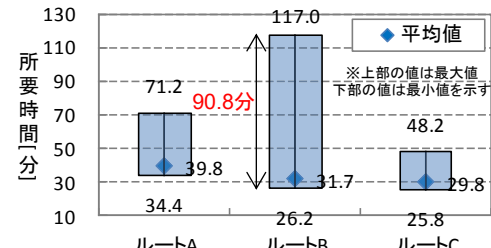


出典：ETC2.0プローブ情報(2018.4月29日~5月5日(休日))



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



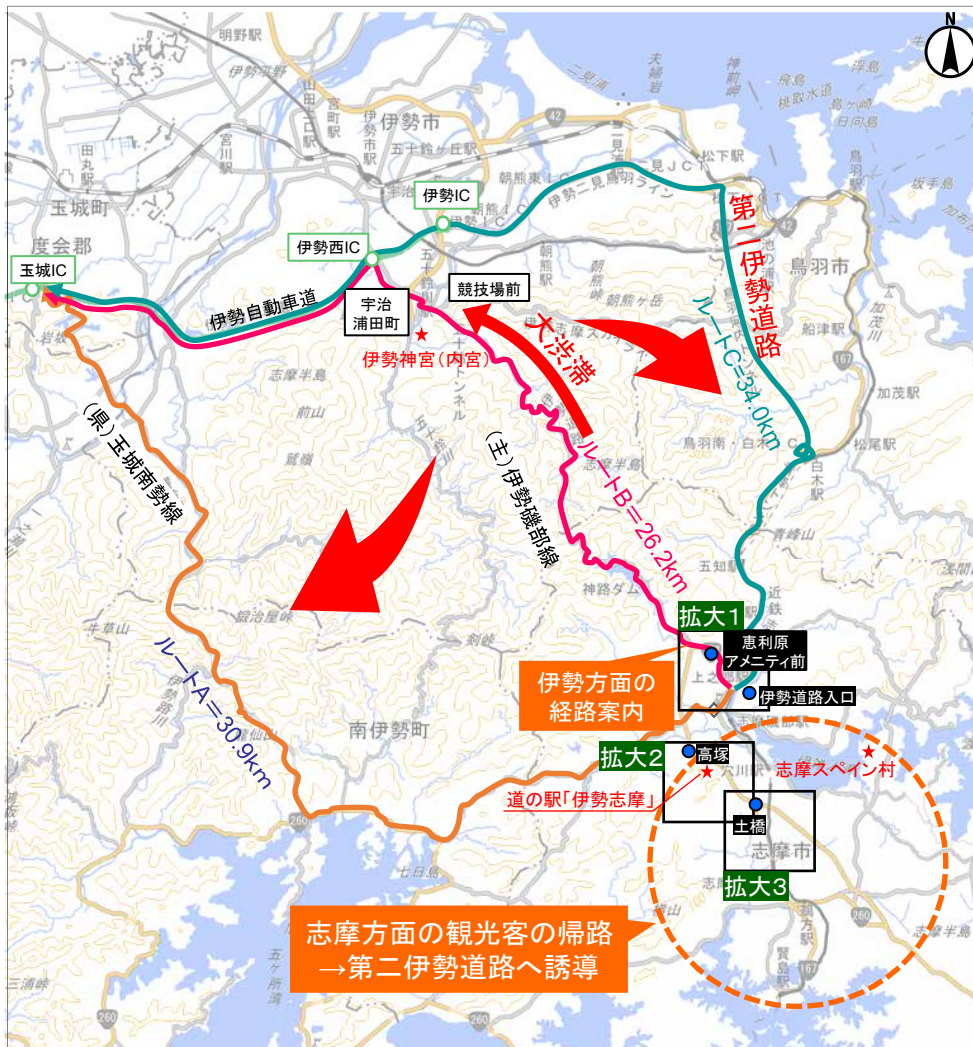
3. 来年度の主な取り組み予定

3-1 総合対策等

(5) 志摩方面からの経路分散対策 ②対策内容【伊勢エリア】

- 伊勢神宮周辺の渋滞緩和のため、伊勢方面への交通誘導対策を、道路標識の改良及び看板設置により行う。
- 志摩方面から玉城ICまでの所要時間を経路別に示し、観光施設や道の駅等で情報提供することで、経路分散を図る。

■位置図



出典：地理院地図(国土地理院)

■対策の概要

<所要時間の情報提供>



<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・リーフレットにより情報提供

※道路情報板の新設やカーナビ(VICS)での情報提供は、今後の検討課題

<観光繁忙期における迂回誘導対策>



【志摩方面からの帰路案内に関する課題と対応】
 ①観光客が(主)伊勢磯部線が最短経路となり、所要時間が有利な第二伊勢道路を認知しない経路選択となる。
 一(主)伊勢磯部線の志摩方面側に休日夕方渋滞する点と帰宅時は第二伊勢道路がおすすめであることを案内
 ②誘導看板の記載内容が交通誘導が規制内容を示すか不明確な部分がある。
 一記載内容を再度見直し、より分かりやすく案内する

3. 来年度の主な取り組み予定

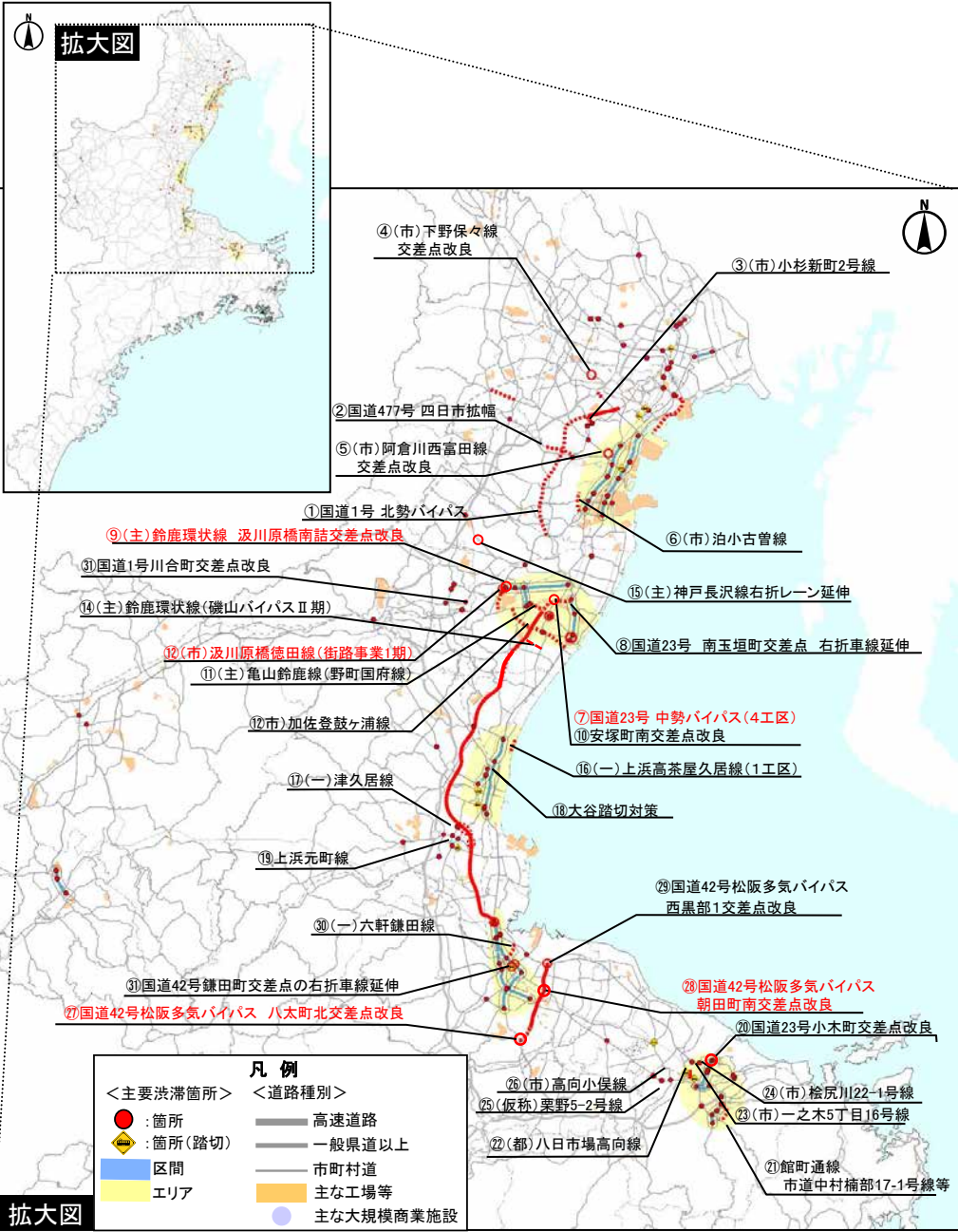
3-2 道路整備等

(1) 今後の主な取り組み(案)

赤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
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	国道477号四日市拡幅	三重県	実施中
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	鈴鹿エリア	国道23号 中勢バイパス(4工区)	国	実施中
⑧	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)
⑨	鈴鹿エリア	(主)鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点改良	三重県	実施中 (2019年度完成予定)
⑩	鈴鹿エリア	安塚町南交差点改良	三重県	実施中
⑪	鈴鹿エリア	(主)亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	実施中
⑫	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
⑬	鈴鹿エリア	(市)加佐登鼓ヶ浦線(1期)	鈴鹿市	実施中
⑭	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
⑮	鈴鹿エリア	(主)神戸長沢線右折レーン延伸	三重県	実施中
⑯	津エリア	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	実施中
⑰	津エリア	(一)津久居線	三重県	実施中
⑱	津エリア	大谷踏切対策	津市	実施中
⑲	津エリア	上浜元町線	三重県・津市	新規 (2018年度一部完成)
⑳	伊勢エリア	国道23号小木町交差点改良	国	実施中 (2019年度完成予定)
㉑	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
㉒	伊勢エリア	(都)八日市場高向線	伊勢市	実施中
㉓	伊勢エリア	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	実施中
㉔	伊勢エリア	(市)検尻川22-1号線	伊勢市	実施中
㉕	伊勢エリア	(市)(仮称)粟野5-2号線	伊勢市	実施中
㉖	伊勢エリア	(市)高向小俣線	伊勢市	実施中
㉗	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
㉘	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス 朝田町南交差点立体化	国	調整中
㉙	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
㉚	松阪エリア	(一)六軒鎌田線	三重県	実施中
㉛	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
㉜		国道1号川合町交差点改良	国	実施中 (2019年度完成予定)

※対策メニューは事業化路線のみを記載



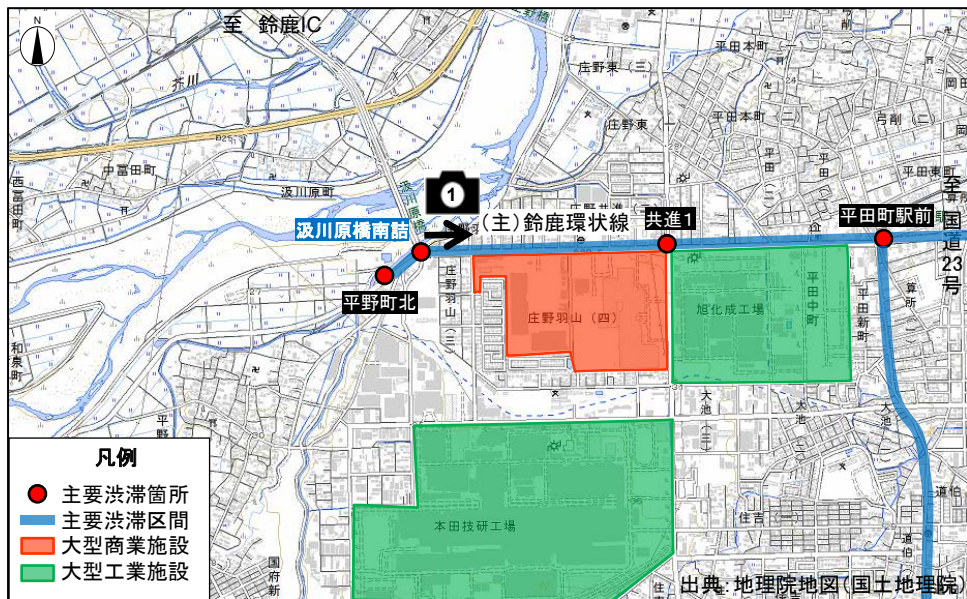
3. 来年度の主な取り組み予定

3-2 道路整備等

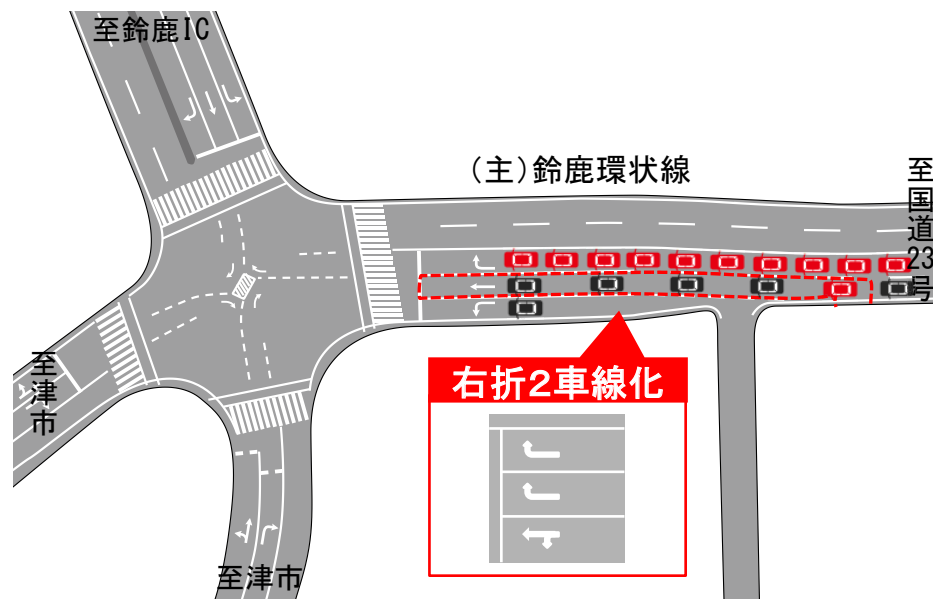
(3)(主)鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点改良【鈴鹿エリア】

- 鈴鹿市の環状道路を担う(主)鈴鹿環状線は、通勤交通や物流交通等により交通渋滞が発生する路線である
- この中でも、汲川原橋南詰交差点の渋滞が顕著。特に、鈴鹿IC方面への交通(右折交通)が多く、直進交通を阻害している状況
- 鈴鹿IC方面への交通(右折交通)を円滑にするため、(主)鈴鹿環状線の右折2車線化を図ることで渋滞緩和を図る。

位置図



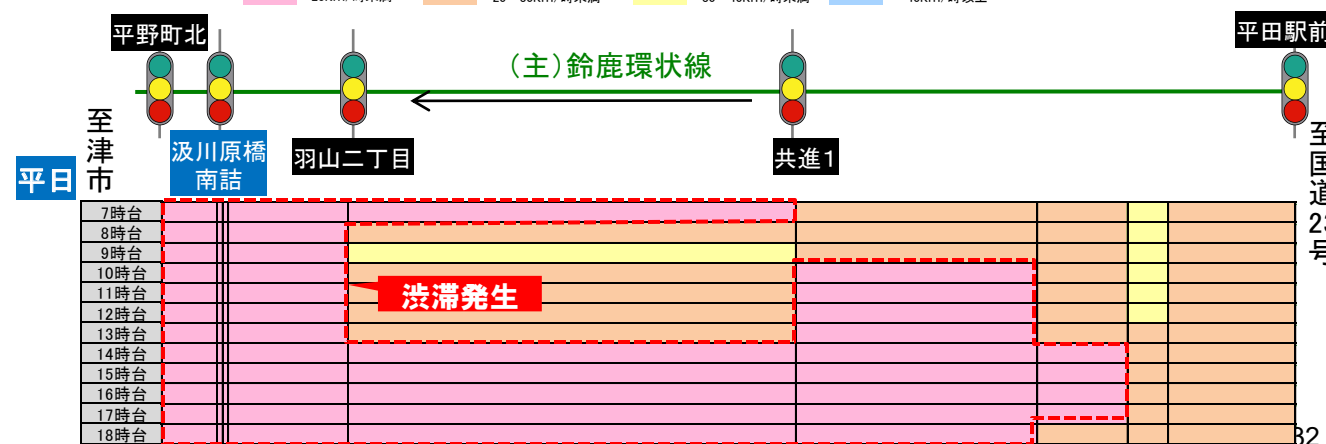
現況図



状況写真



渋滞状況



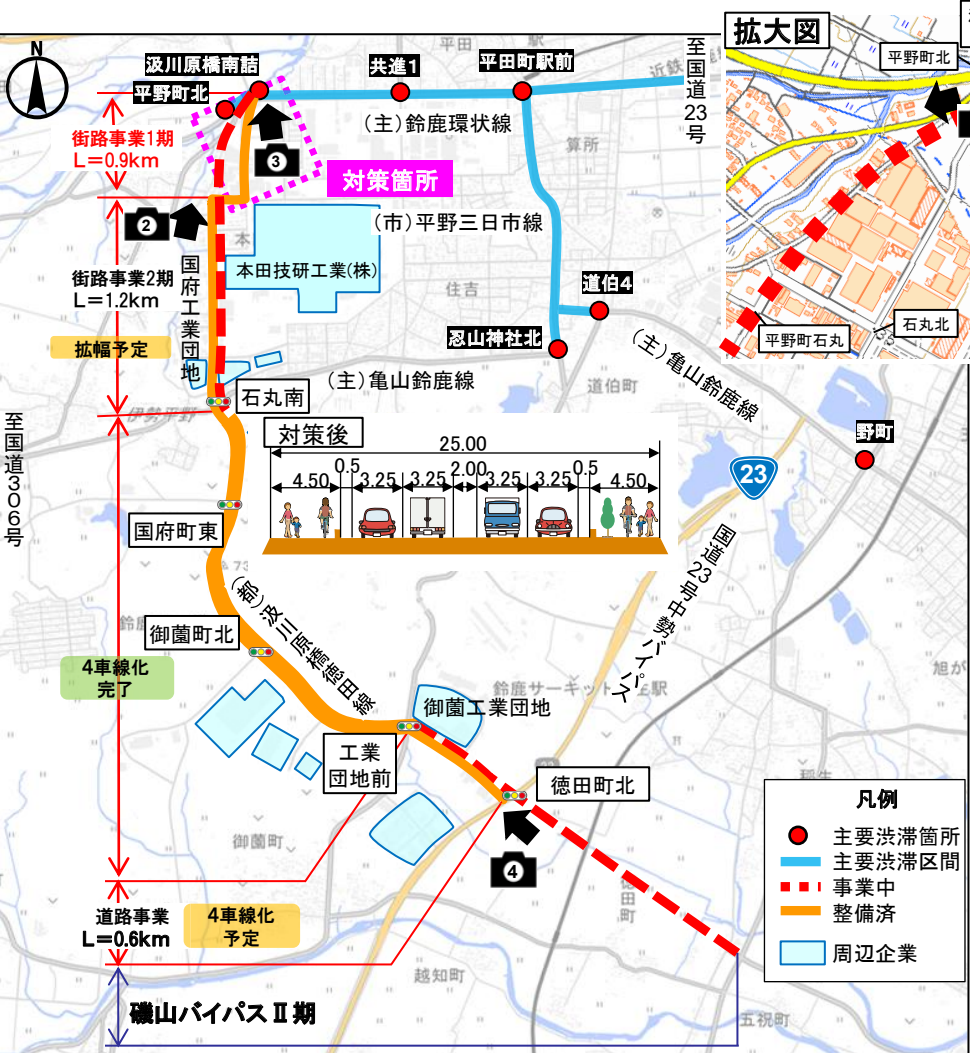
3. 来年度の主な取り組み予定

3-2 道路整備等

(4) 汲川原橋徳田線【鈴鹿エリア】

- 汲川原橋徳田線の沿線には、多くの企業が立地しており、中勢バイパスや東名阪道へのアクセス路として多くの利用があることから、物流交通（大型車）による渋滞が発生。
- 汲川原橋徳田線の渋滞緩和による市民生活の利便性向上や、企業の生産性向上等産業振興を図るために4車線化工事（拡幅）を実施中。

位置図



出典: 地理院地図 (国土地理院)

計画内容 (街路事業1期)

事業主体: 鈴鹿市
所在地: 鈴鹿市庄野羽山～平野町石丸
延長: L=0.9km W=25m 車線数: 4

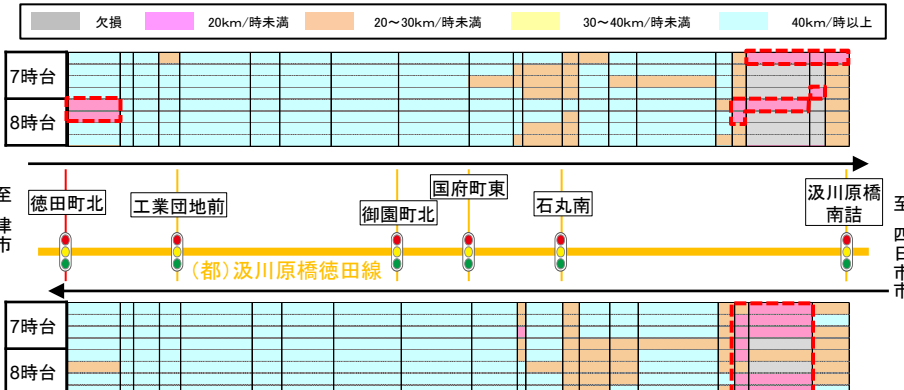
渋滞状況



状況写真



速度コンター図



出典: ETC2.0プローブ情報 (2018.4月～7月 平日平均) 33

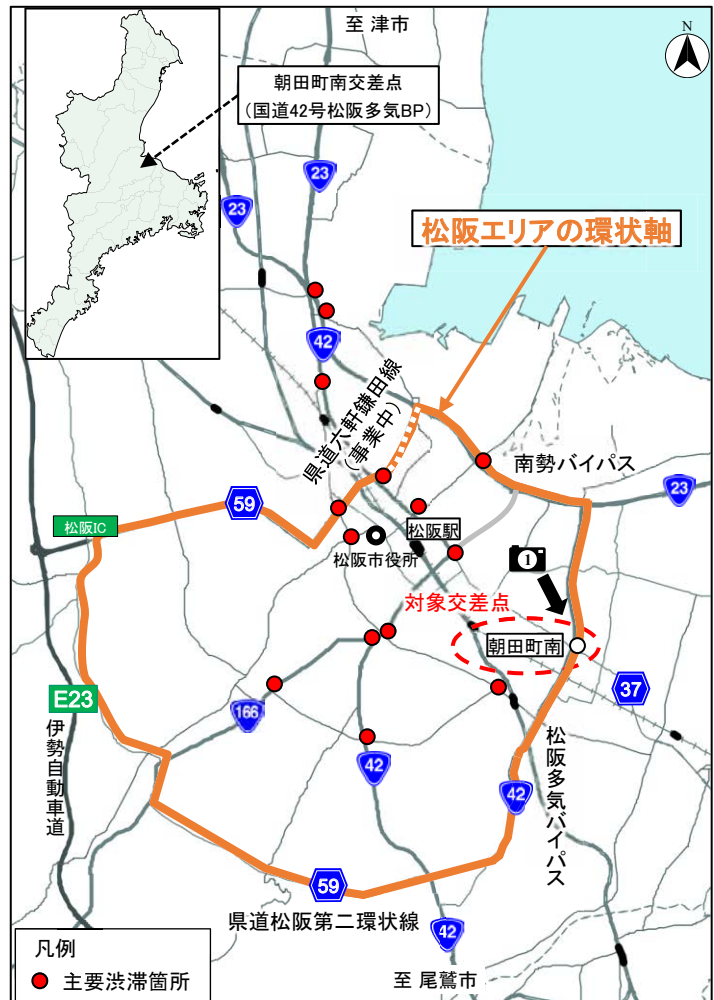
3. 来年度の主な取り組み予定

3-2 道路整備等

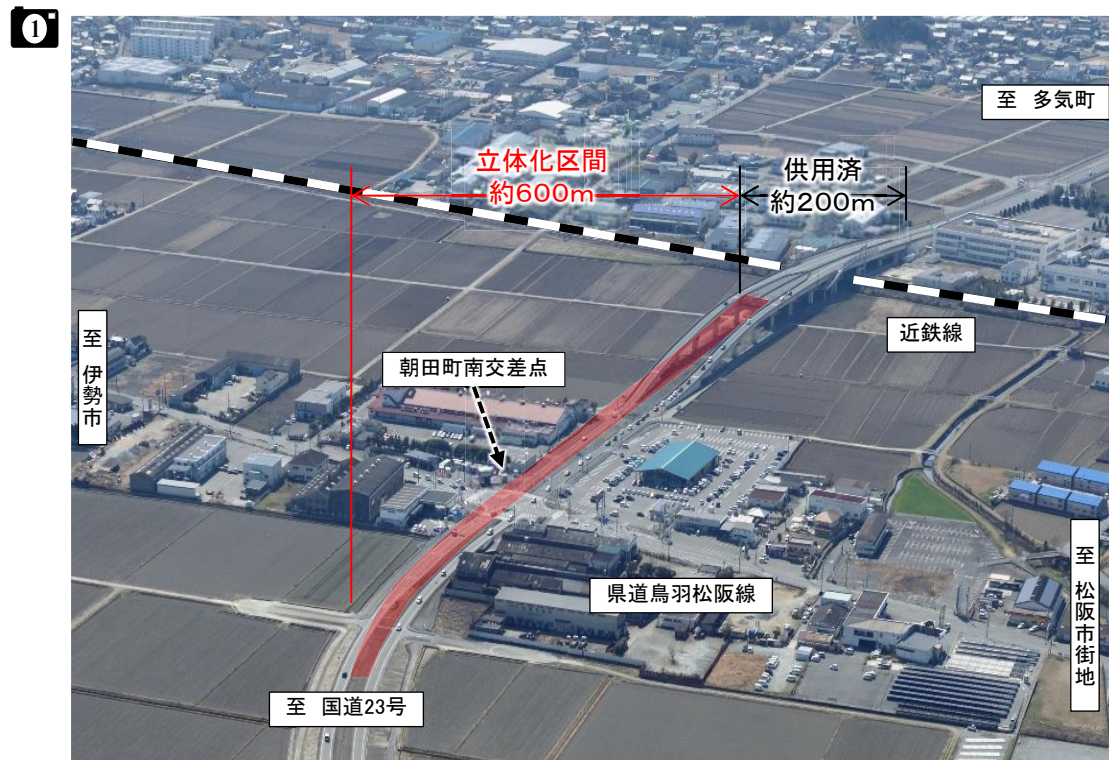
(5) 国道42号松阪多気バイパス 朝田町南交差点立体化【松阪エリア】

- ① 松阪多気バイパスと県道鳥羽松阪線との交差点である朝田町南交差点では、平面交差のため交通混雑が発生。
- ② 松阪エリアの環状軸のサービスレベルを向上させ松阪市街地の混雑緩和を図るため、朝田町南交差点の立体化を検討中。
- ③ 来年度以降、関係機関と協議を行い、引き続き対策検討を進めていく予定。

■位置図



■朝田町南交差点の立体化イメージ



来年度以降、関係機関と協議を実施し、対策検討を進めていく予定

3. 来年度の主な取り組み予定

3-2 道路整備等

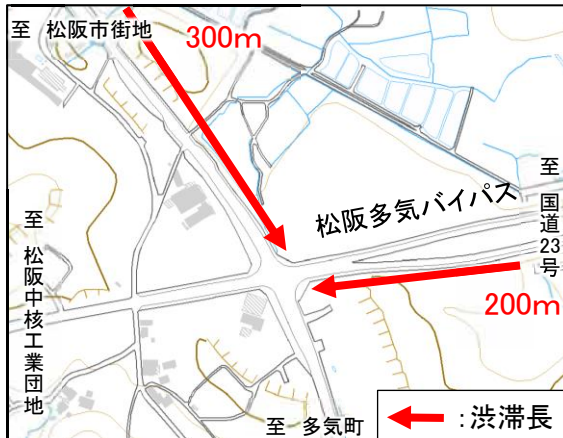
(6) 松阪多気バイパス八太町北交差点改良【松阪エリア】

- 松阪多気バイパスの全線開通に伴い、バイパスへ交通が転換し、末端である八太北交差点では渋滞が発生。
- 松阪エリア環状軸のサービスレベルを向上させ松阪市街地の混雑緩和を図るため、さらなる交通量が増加が予測されている。
- 交通混雑の緩和を図るため、八太町北交差点を改良を検討。

■位置図



■八太町北交差点の交通課題

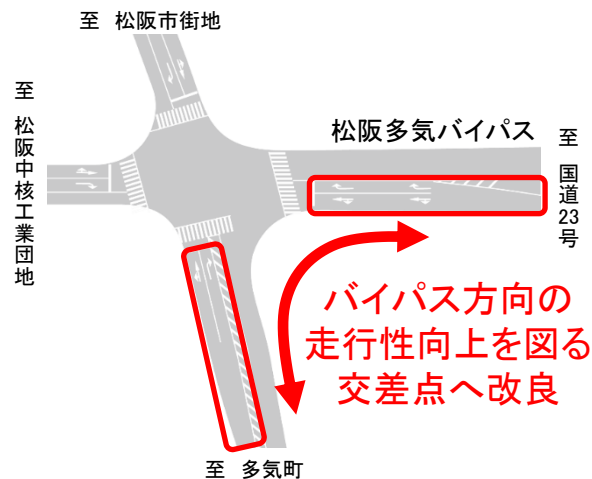


※渋滞長調査結果(2018.9.11(火) 朝3時間)



※2018.10 撮影

■交差点改良方針



既存用地内において実現可能な
交差点の交通容量拡大施策を
関係機関と協議中

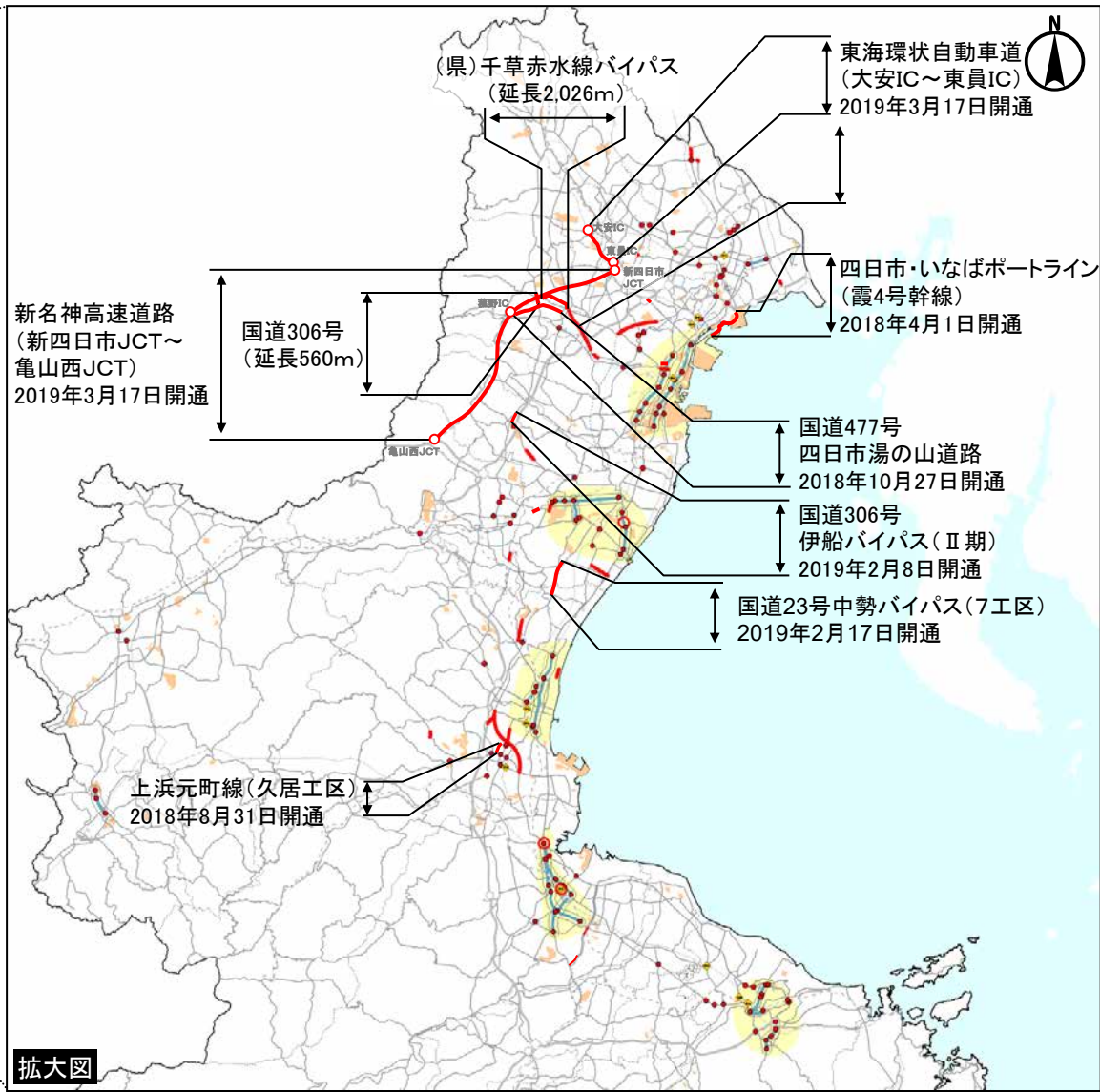
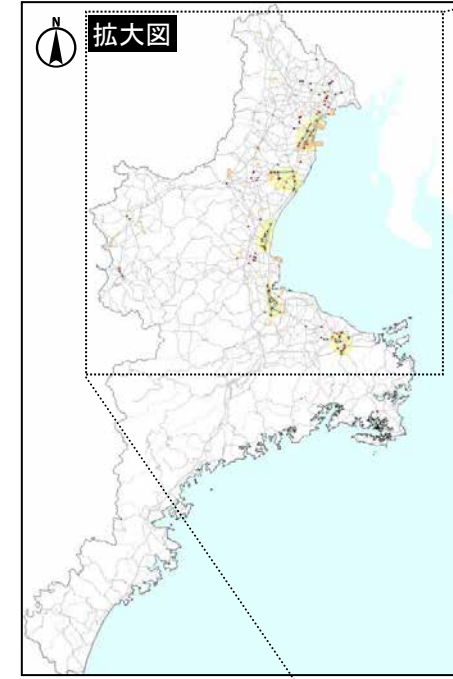
4. 県全体の交通状況・トピックス等

4. 県全体の交通状況・トピックス等

4-1 三重県内の道路整備状況

○三重県内では2018年度内に新名神高速道路(新四日市JCTから亀山西JCT)、東海環状道路(大安IC~東員IC)の高速道路や、国道23号中勢バイパス(7工区)、国道477号四日市湯の山道路等のバイパス路線が開通。
 ○次年度以降のモニタリングで、主要渋滞箇所の渋滞状況を把握していく。

■2018年度 開通路線図



凡例

<主要渋滞箇所>		<道路種別>	
● : 箇所	— 高速道路	— 一般県道以上	
◐ : 箇所(踏切)	— 市町村道	■ 主な工場等	
■ 区間	● 主な大規模商業施設		
■ エリア			

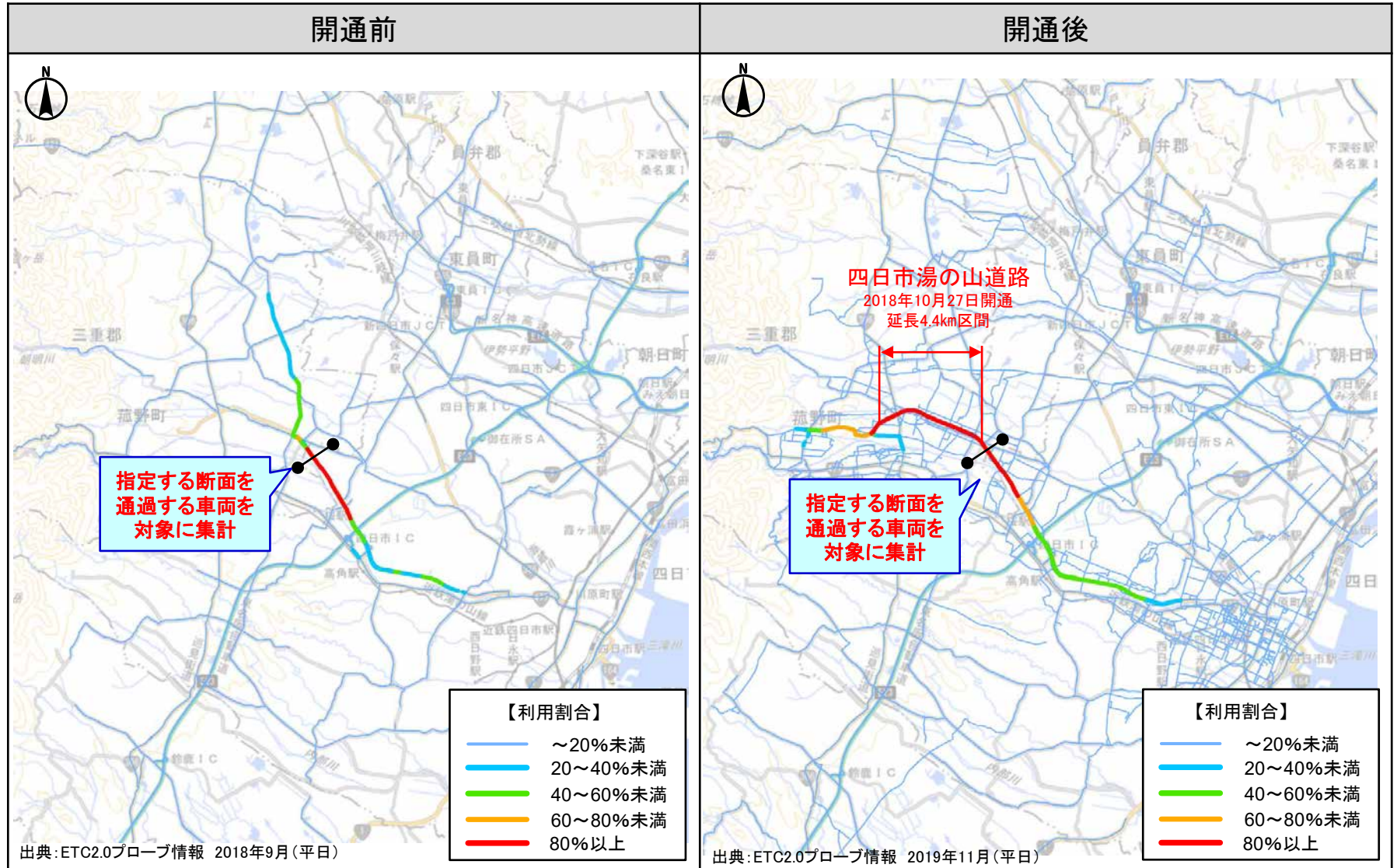
拡大図

4. 県全体の交通状況・トピックス等

4-2 開通後の状況(国道477号 四日市湯の山道路)

○国道477号四日市湯の山道路の利用状況は、開通前はミルクロード経由で菰野町北部やいなべ方面へのトリップが多かったが、開通後は四日市湯の山道路が菰野町中心部まで延伸したことによって、現道からの交通転換が図られ、菰野町中心部や県境に向かう交通がみられるようになった。
 →今後ETC2.0等を活用して、利用経路を詳細に把握し交通状況の変化について分析する。

■利用路線図



4. 県全体の交通状況・トピックス等

4-2 開通後の状況(国道23号 中勢バイパス(7工区))

○国道23号 中勢バイパス(7工区)の利用状況は、開通前は鈴鹿~津の流動が約7割を占めていたが、開通後には四日市⇔鈴鹿市⇔松阪市等の中長距離間のODもみられるようになった。
 →今後ETC2.0等を活用して、利用経路を詳細に把握し交通状況の変化について分析する。

■利用路線図

