

令和元年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会 (第2回)

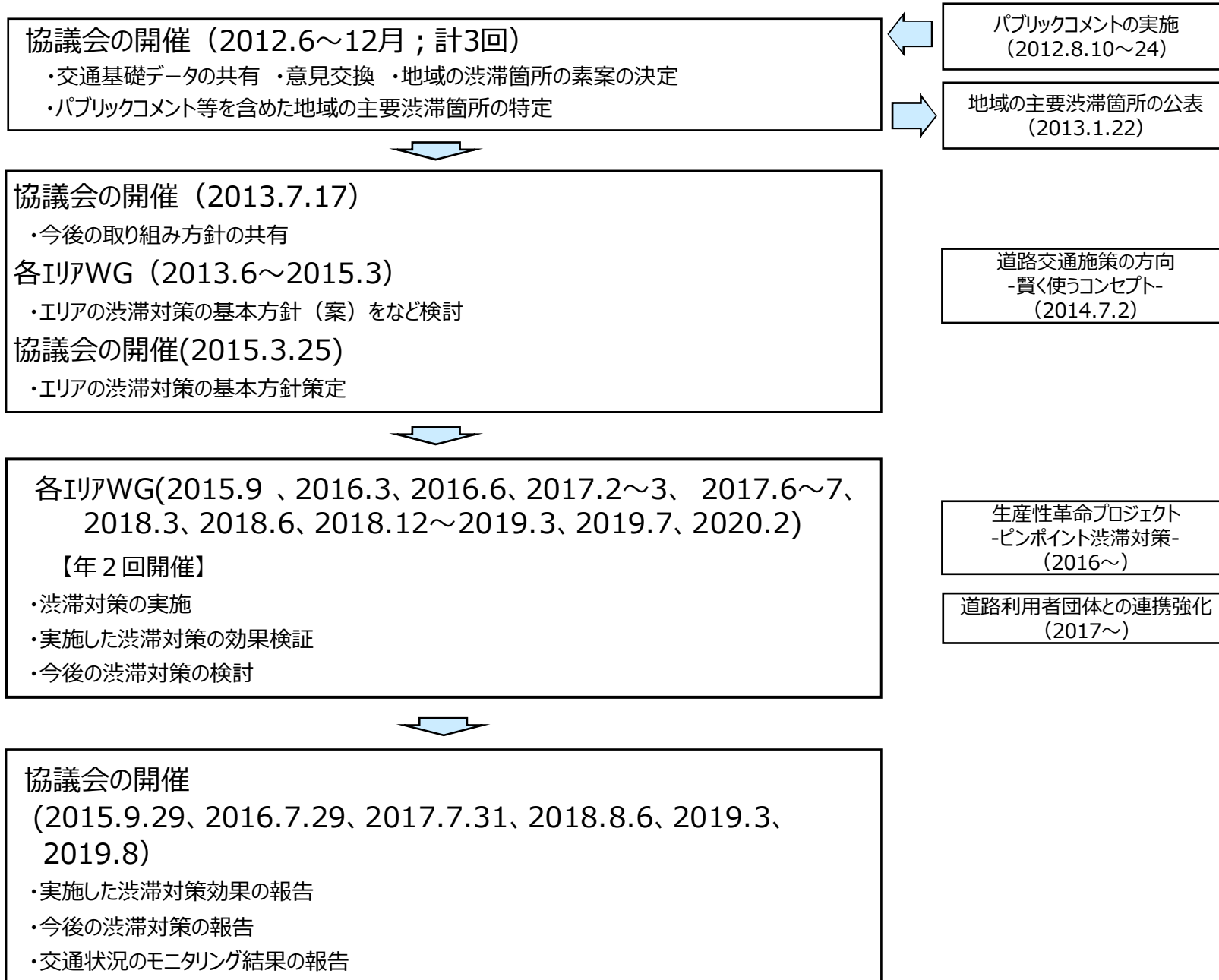
<目次>

1.	これまでの取り組み経緯	…	1
2.	2019年度に実施した渋滞対策	…	10
3.	次年度以降の主な取り組み予定	…	32
4.	交通状況のモニタリング	…	45
5.	災害時交通マネジメント検討会について (案)	…	55

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

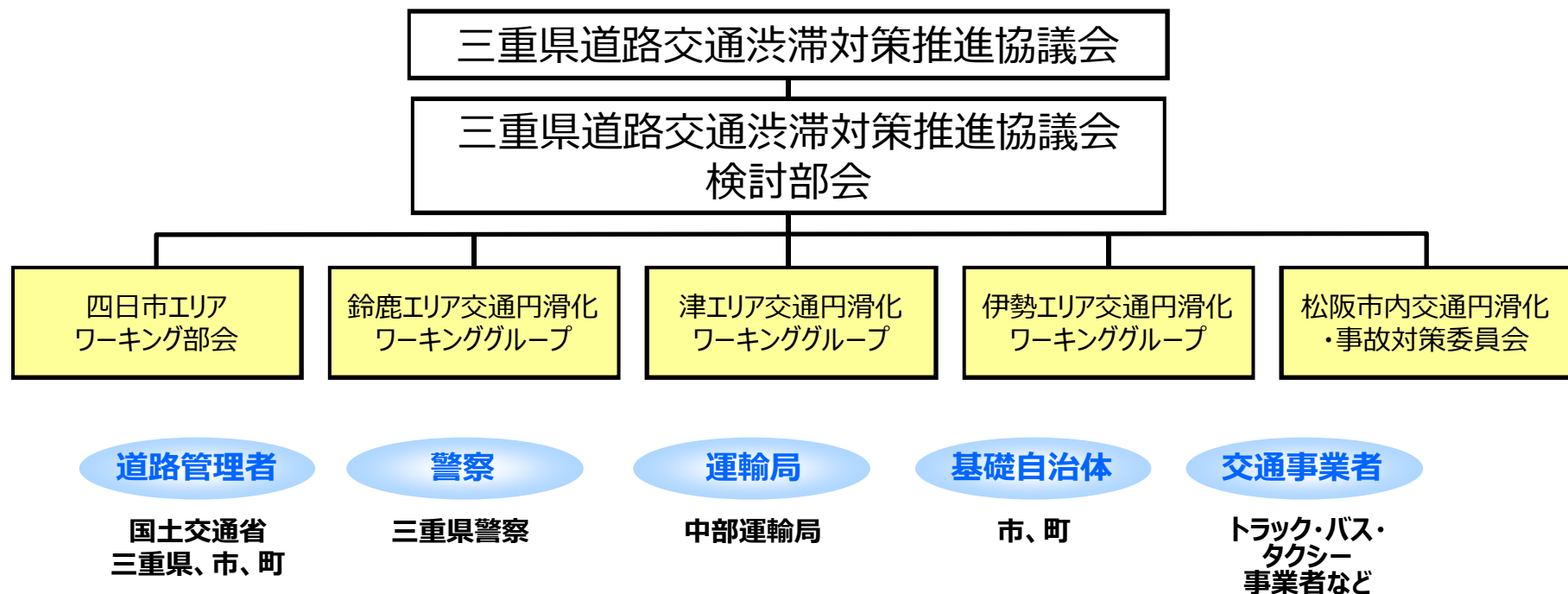
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

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、道路利用者のみならずが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
- ・この度、「地域の主要渋滞箇所」に対する基本方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

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

2012.6 第1回協議会

2012.7 第2回協議会

2012.12 第3回協議会

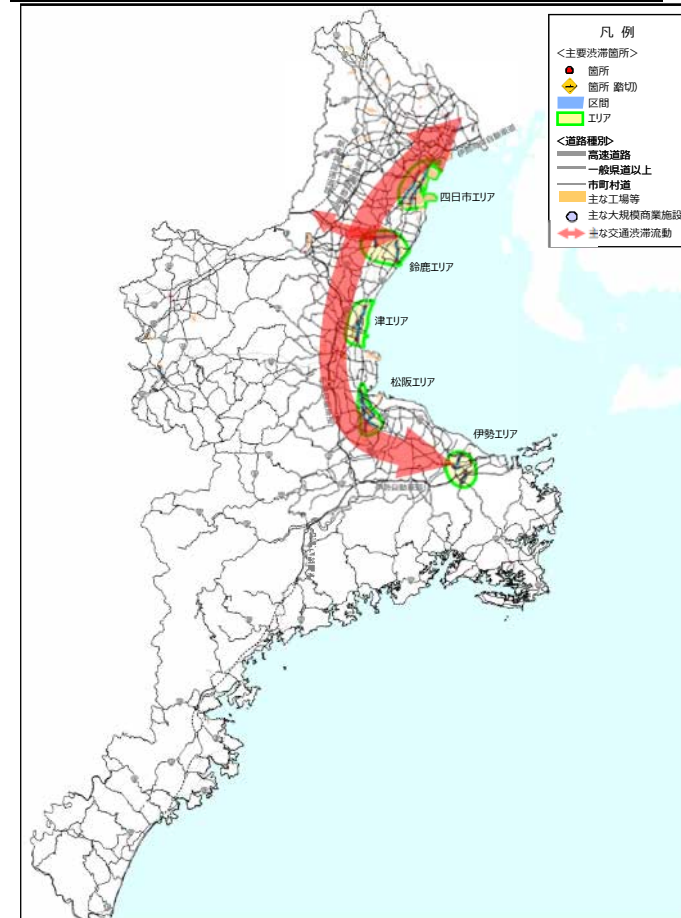
地域の主要渋滞箇所 選定

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。

3. 三重県の主要渋滞箇所と現在の交通イメージ



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。

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）（2014年度策定、2019年度改訂）

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。

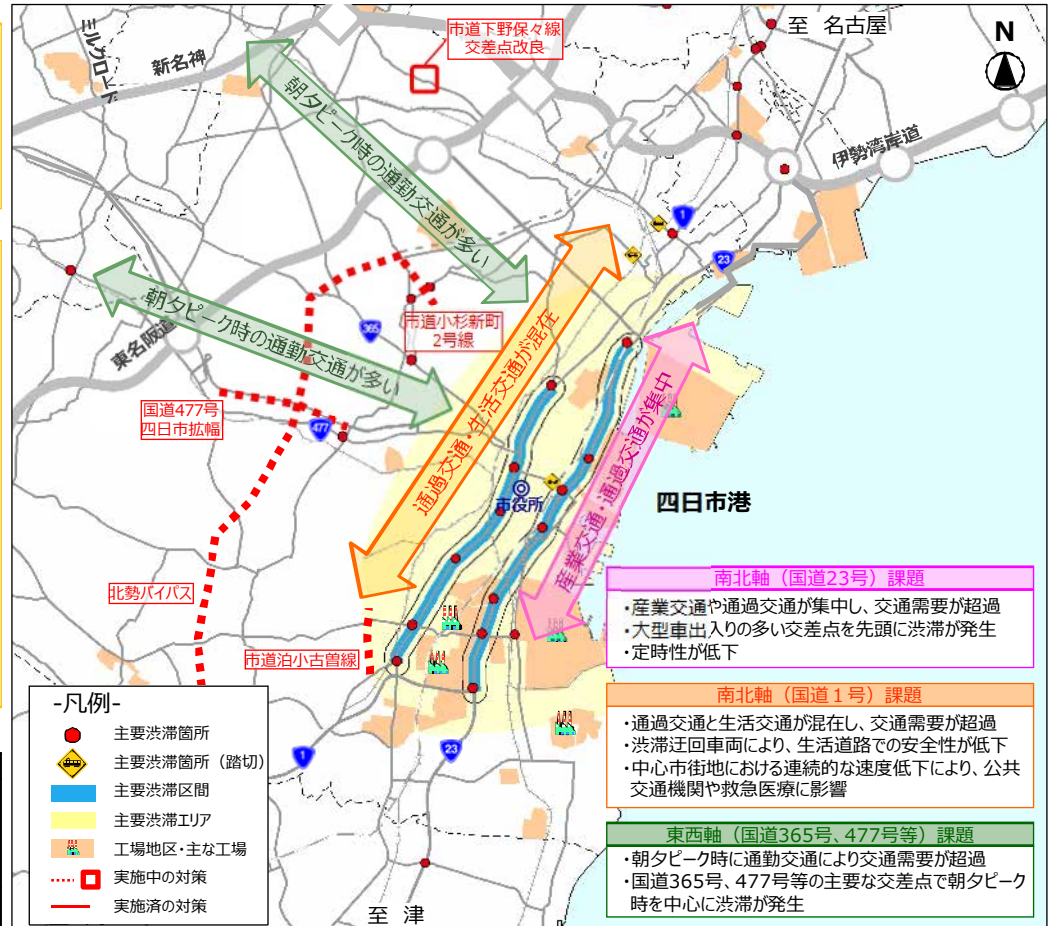
【現状の課題】

- 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。

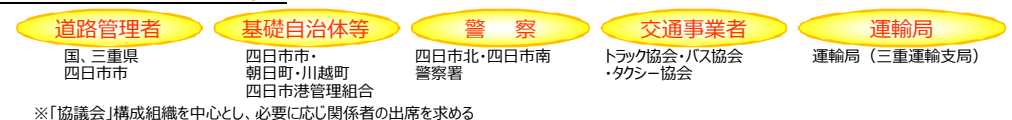
(2) エリアの課題



(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・いなばポータルライン（臨港道路霞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、交差点改良等を推進する。

（エリアワーキング体制）※



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）（2014年度策定）

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。

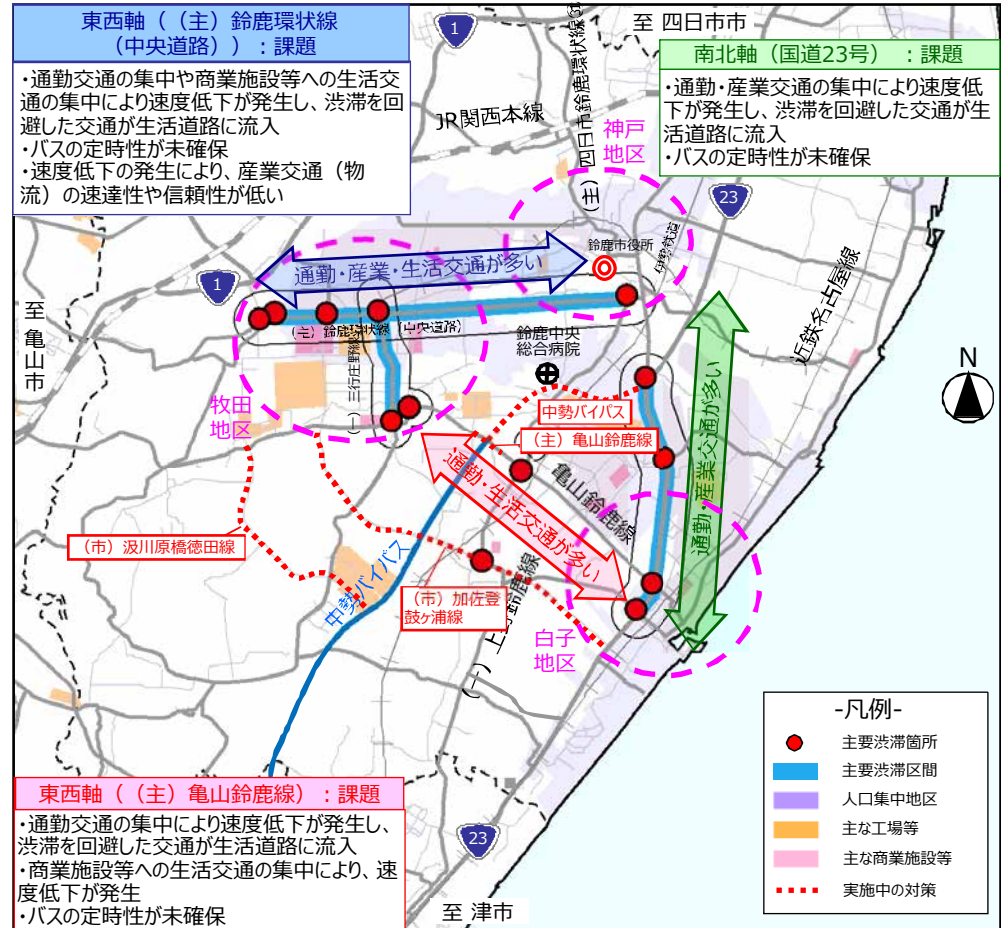
【将来像】

- （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）*



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）（2014年度策定）

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、J R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・J R・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号や津駅前付近を通過する（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、心豊かで元氣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。

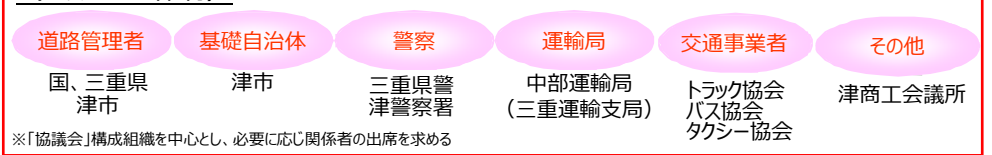
(2) エリアの課題



(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）（2014年度策定、2018年度・2019年度改訂）

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、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 & B R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。
- ・三重県内上位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。2018年の参拝者数は約850万人。

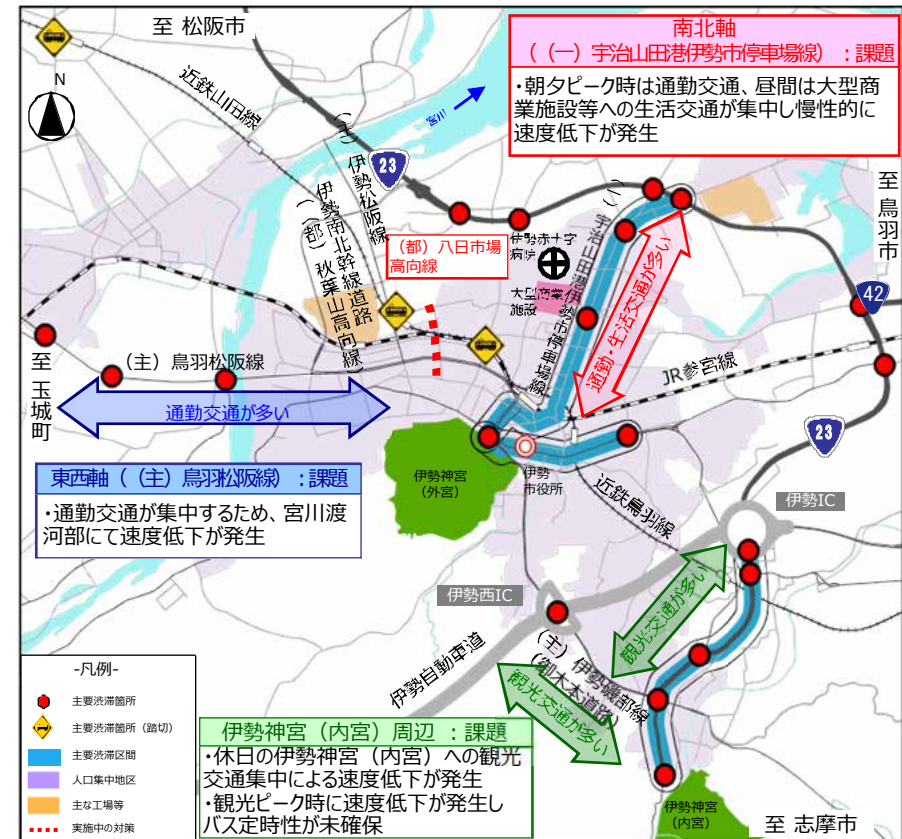
伊勢エリアの交通特性

- ・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。
 - ・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。
 - ・鉄道との平面交差による渋滞について（市街南北分断）。
- 【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Ver2.0）
 - ・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。

(3) 対策メニュー

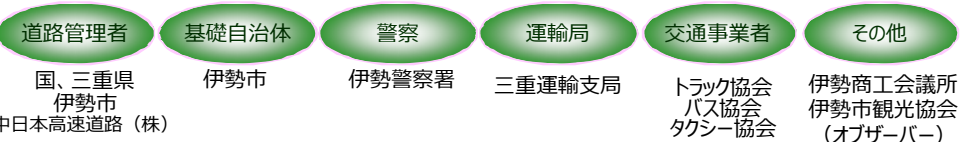
	対策メニュー
総合対策等	・伊勢神宮（内宮）周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1と連携を図り、P & B Rや情報提供内容強化（HP「らくらく伊勢もうで」）、歩行者誘導、バス専用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸（一）宇治山田港伊勢市停車場線において、中心市街地への通勤交通の集中及び大型商業施設等への生活交通の集中を分散するため、（都）八日市場高向線の整備を進める。
伊勢地域観光交通対策協議会※1実施の対策	・伊勢神宮（内宮）周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1と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

(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

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）（2014年度策定、2018年度改訂）

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。

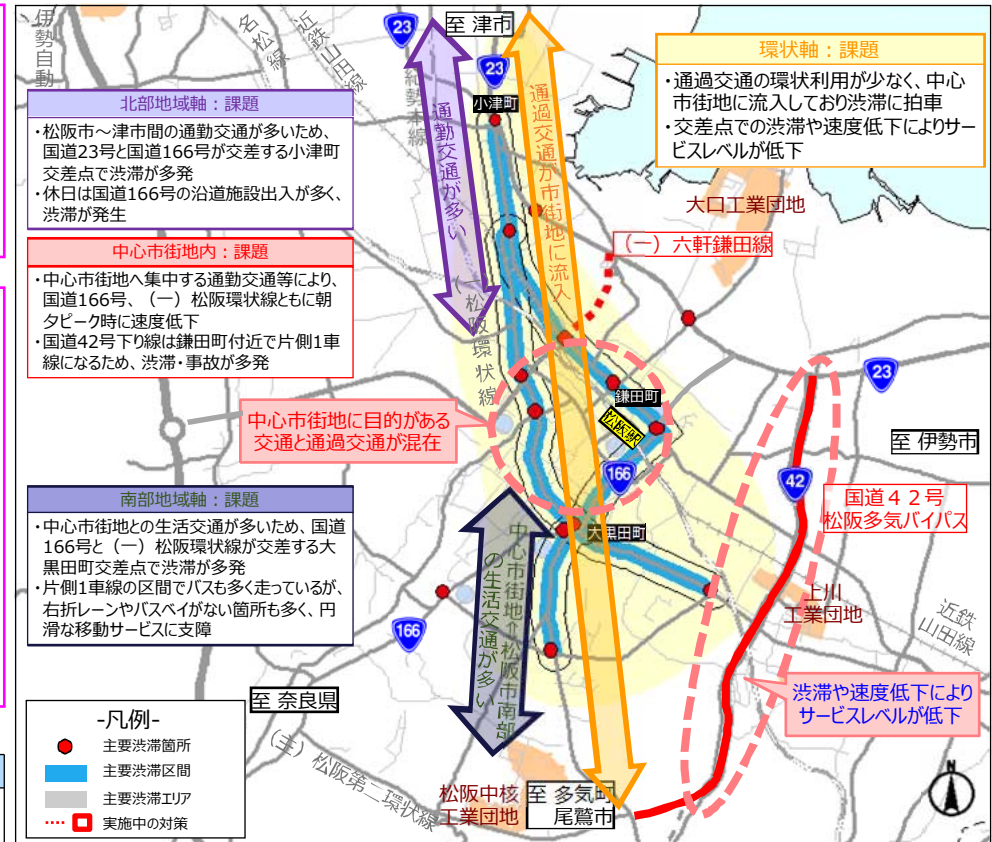
松阪エリアの交通特性

- 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166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166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166号では松阪駅周辺で慢性的な渋滞が発生しており、国道166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。

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口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ス設置を推進する。

2) エリアの課題



(幹事会の体制※)

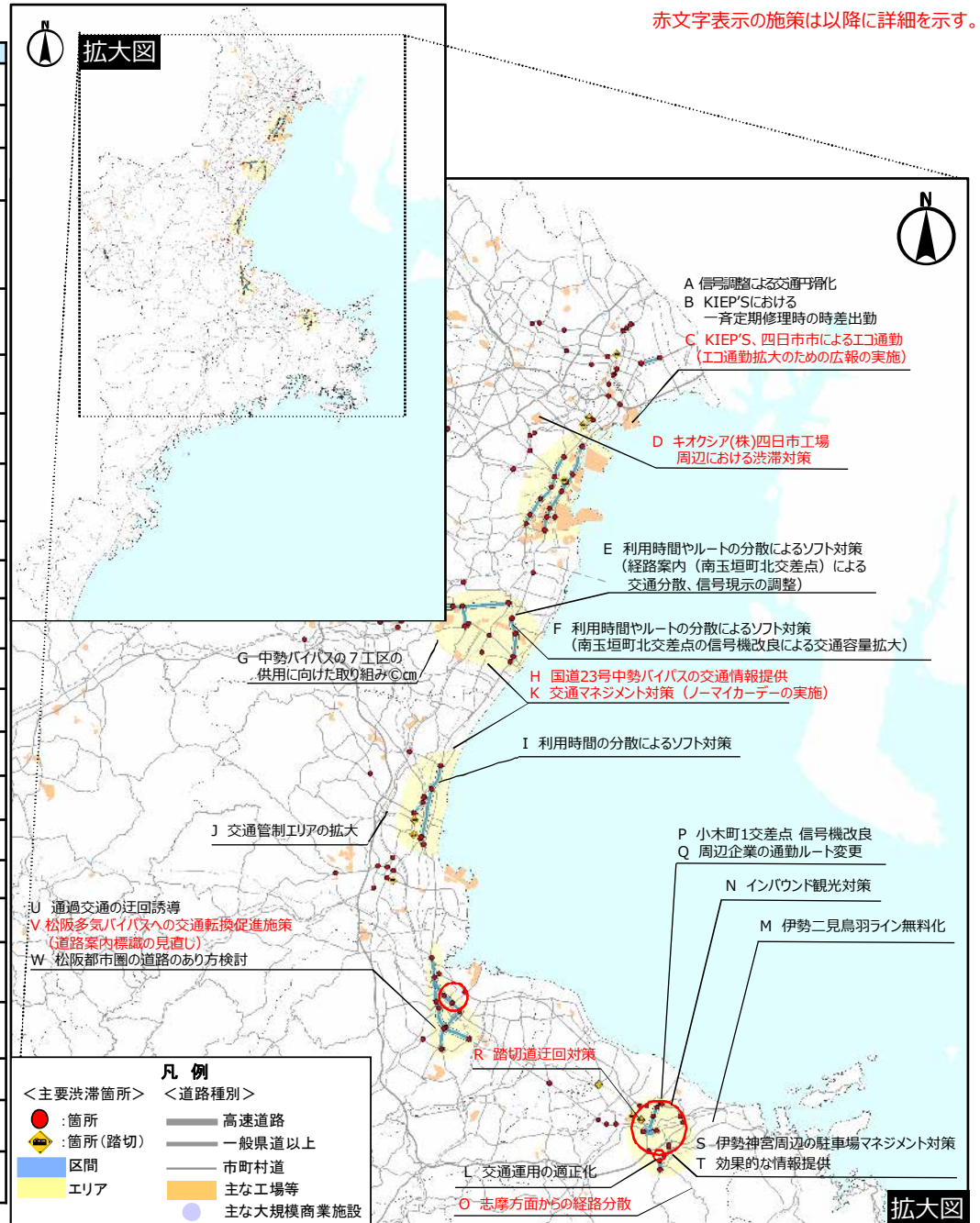


2. 2019年度に実施した渋滞対策

2. 2019年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等(1) 2017~2019年度の対策

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	2016年度~	継続
B	四日市エリア KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	2017年度~	継続
C	四日市エリア KIEP'S、四日市市におけるエコ通勤(エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S・四日市市	2015年度~	継続
D	四日市エリア キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策	キオクシア(株) 四日市工場・国・三重県・四日市市・警察	2018年度~	継続
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	2016.3.4~	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による交通容量拡大)	警察・国	2018.1.24~	継続
G	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・警察	2018年度~	継続
H	鈴鹿・津エリア 国道23号中勢バイパスの交通情報提供	国・三重県・鈴鹿市・津市・警察	2015年度~	継続
I	津エリア 利用時間の分散によるソフト対策	国	2016.2.26~	継続
J	津エリア 交通管制エリアの拡大	警察	2017.2~	継続
K	鈴鹿・津エリア 交通マネジメント対策(ノーマイカーデーの実施)	鈴鹿・津エリアWGメンバー		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無料化	三重県	2017.3.11	完了
N	伊勢エリア インバウンド観光対策	国・伊勢市	2017年度	継続
O	伊勢エリア 志摩方面からの経路分散対策	三重県	2018年度対策	継続
P	伊勢エリア 小木町1交差点 信号機改良	警察	2019.1.17~	完了
Q	伊勢エリア 周辺企業の通勤ルート変更	企業	2019.1.16~	完了
R	伊勢エリア 踏切道迂回対策	国・伊勢市	2019年度~	実施中
S	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
T	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
U	松阪エリア 通過交通の迂回誘導	国	2018.1~	実施中
V	松阪エリア 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策(道路案内標識の見直し)	三重県、国	2019.11.12~	実施中
W	松阪エリア 松阪都市圏の道路のあり方検討	国	2019年度~	実施中



2. 2019年度に実施した渋滞対策

四日市 実施主体：KIEP'S、四日市市

2-1 総合対策等

(1) KIEP'Sにおけるエコ通勤（エコ通勤拡大のための広報の実施）

- KIEP'S（霞ヶ浦地区の企業の協議会）は毎月第3水曜日にエコ通勤（バス等公共交通機関の使用）を実施している。
- 2019年9月から自転車通勤者の拡大に向け、自転車通勤のメリットを記載したチラシを従業員へ配布した（2019年9月18日、10月16日）。
- その結果、自転車通勤者は前年同月と比較し大きな変化はみられなかったが、チラシを見て「自転車通勤を実施した」「（自転車に）変えてみたいと思った」との回答が約2割を占め、行動変化を促していると考えられる。
- 引き続きエコ通勤拡大に向け、対策を検討中。

■位置図



■KIEP'Sとは

霞ヶ浦地区の企業が連携を図ることにより、温室効果ガスの排出量の削減に向けた自主的かつ積極的な環境保全への取組を推進及び支援し、もって地域の良好な環境を形成することを目的として組織された協議会

■KIEP'Sによるエコ通勤概要

- ・2009年からエコ通勤デー（奇数月に1回）を実施
- ・2011年からエコ通勤デーを月に1回に拡大（毎月第3水曜）

■対策概要

＜＜取り組み内容＞＞

エコ通勤拡大のための広報の実施

＜＜実施年度＞＞

2019年9月18日(水),10月16日(水)

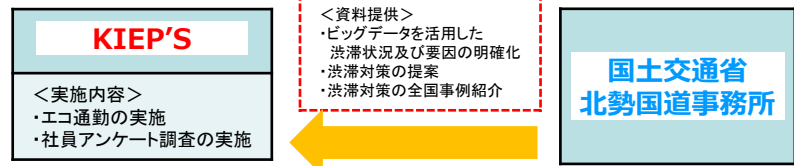
＜＜実施主体＞＞

KIEP'S

【配布したチラシ】



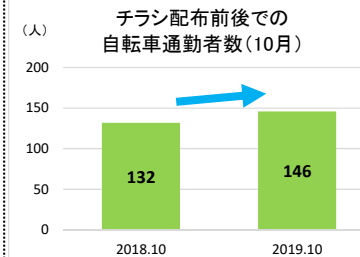
【実施体制】



■対策効果

【アンケート調査結果】

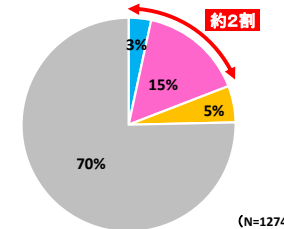
・チラシ配布前後の自転車通勤者数



【エコ通勤デーにおける自転車通勤状況】



チラシを見たことによる行動の変化



- 自転車通勤を実施した 変えてみたいと感じた
- その他エコ通勤を実施 変えていない

出典：KIEP'Sアンケート 2019年10月分

2. 2019年度に実施した渋滞対策

四日市

実施主体：キオクシア(株)四日市工場、国、三重県、四日市市、三重県警察

2-1 総合対策等

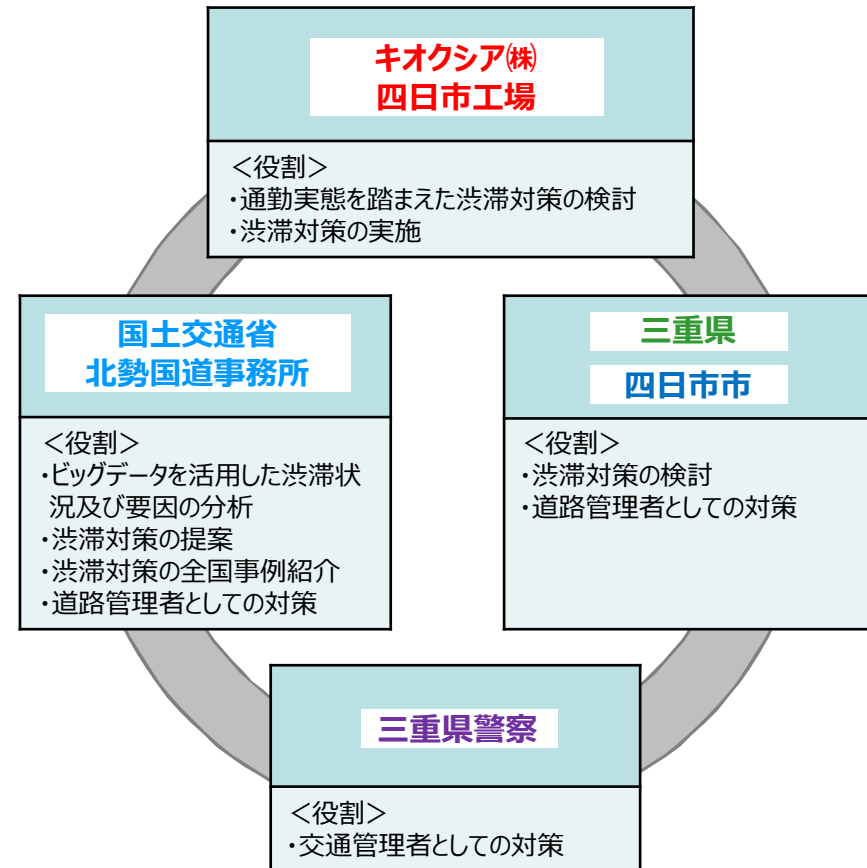
(3) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策

- キオクシア(株)四日市工場では2016年に新第2製造棟が稼働開始し、施設の拡張を実施。【従業員約5,300人（2015）→約6,100人（2016）】それに伴い周辺の道路において、渋滞が発生。
- 2018年の三重県道路交通渋滞対策推進協議会において、キオクシア(株)四日市工場周辺の道路における渋滞対策の必要性を確認。
→キオクシア(株)四日市工場と道路管理者（北勢国道事務所、三重県、四日市市）、交通管理者（三重県警察）が協働し、対策を実施・検討中。

■キオクシア(株)四日市工場及び渋滞対策の拡張の経緯等



■取組体制



2. 2019年度に実施した渋滞対策

四日市

実施主体：キオクシア(株)四日市工場、国、三重県、四日市市、三重県警察

2-1 総合対策等

(3) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策

- キオクシア(株)四日市工場周辺の交差点（三重北小学校南交差点、垂坂町交差点、齋宮西交差点）において通勤交通等の影響により渋滞が発生。
- 三重北小学校南交差点において、南側流入部の右折交通が多く、2080mの渋滞が発生。
- 垂坂町交差点において、東側流入部の右折交通が多く、810mの渋滞が発生。
- 齋宮西交差点において、南側流入部の直進交通が多く、790mの渋滞が発生。

■位置図及び交通状況



2. 2019年度に実施した渋滞対策

四日市

実施主体：三重県警察

2-1 総合対策等

(3) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策

- 三重北小学校南交差点における(市)日永八郷線の右折の青時間(2φ)を10秒伸ばし、右折容量の拡大を図った。信号現示の見直しにより、約4台多く通過できるようになり、信号待ちが概ね3回から2回に減少したが、一部渋滞が残存。
- 垂坂町交差点についても北勢バイパスの右折の青時間(3φ)を10秒伸ばし、右折容量の拡大を図り、渋滞が緩和。
- 今後定量的データによる分析を実施予定。

■ 対策概要

≪実施箇所≫

三重北小学校南交差点

≪取り組み内容≫

三重北小学校南交差点における信号現示見直し

≪実施年月日≫

2019年12月28日(土)

≪実施主体≫

三重県警察

凡例

← 速度低下箇所の区間
(旅行速度20km/h以下の区間)



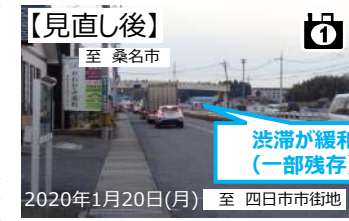
パターン図	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
	60	-	-	16	3	3	32	3	3	120s
7:00										



パターン図	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
	50	-	-	26	3	3	32	3	3	120s
7:00										

+10秒

右折の現示を増加



≪実施箇所≫

垂坂町交差点

≪取り組み内容≫

垂坂町交差点における信号現示見直し

≪実施年月日≫

2019年12月28日(土)

≪実施主体≫

三重県警察

凡例

← 速度低下箇所の区間
(旅行速度20km/h以下の区間)



パターン図	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
	27	3	3	52	3	-	22	2	3	115s
7:00										



パターン図	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
	27	3	3	42	3	-	32	2	3	115s
7:00										

+10秒

右折の現示を増加



2. 2019年度に実施した渋滞対策

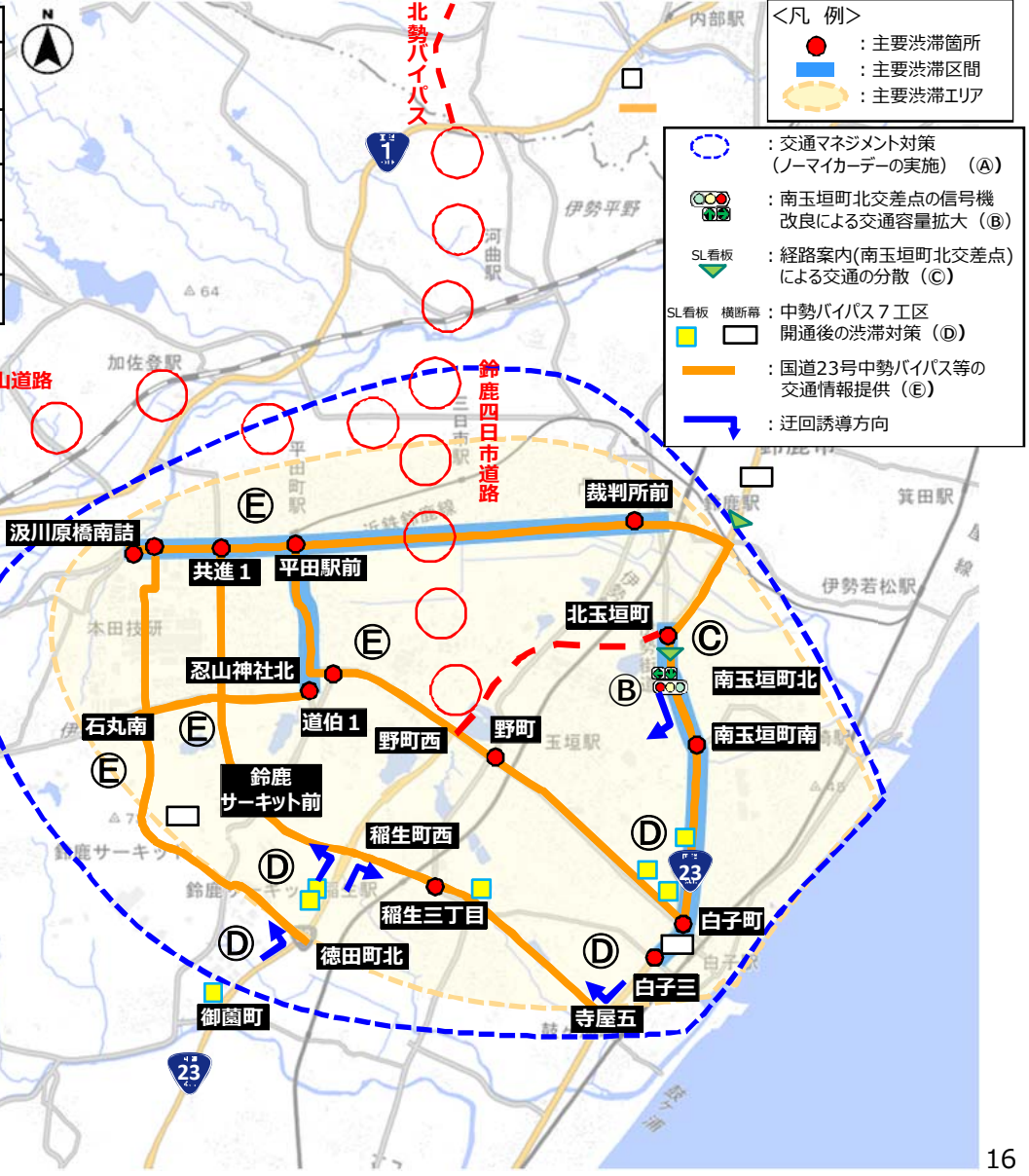
鈴鹿

実施主体：各機関

2-1 総合対策等 (4) 鈴鹿エリア内の総合対策実施状況

○中勢バイパスの末端であり通勤交通及び産業交通が集中する鈴鹿市中心地域において、総合的な渋滞対策を実施しています。

実施施策	実施主体	対策状況
① 交通マネジメント対策（ノーマイカーデーの実施）	鈴鹿エリアWG メンバー	継続 (2015.12.18 2016.12.16 2017.12.15 2019.3.13)
② 南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大	警察・国	継続 (2018.1.24~)
③ 経路案内(南玉垣町北交差点)による交通の分散	警察・国	継続 (2018.1.24~)
④ 中勢バイパス7工区開通後の渋滞対策	国・三重県 ・鈴鹿市・警察	継続
⑤ 国道23号中勢バイパス等の交通情報提供	国・三重県 ・鈴鹿市・警察	新規



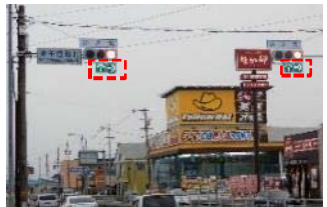
①交通マネジメント対策
(ノーマイカーデーの実施)



③経路案内(南玉垣町北交差点)
による交通の分散



②南玉垣町北交差点の
信号機改良による交通の分散



④国道23号中勢バイパス等の
交通情報提供



⑤中勢バイパス7工区開通後の渋滞対策



2. 2019年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 津 実施主体：各機関

2-1 総合対策等

(5) 国道23号中勢バイパスの交通情報提供 1) 現状

- エリア内の南北軸である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表示し、二つの南北幹線における交通の分散化を目的とした情報提供を実施している。
- 現状の資料において、中勢バイパスと国道23号以外の所要時間情報が不足。また、作成時より中勢バイパス(7工区)の開通、交差点改良、交通管制エリアの拡大等が行われおり、所要時間に変化がある。

■ 所要時間マップの概要



【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
- ② 30分単位で所要時間を表示し、時間分散を促す



■ 前回作成時（2015）からの更新要因

- | [年度] | [事業等] |
|------|--------------------------------------|
| 2016 | 南河路～高茶屋小森交差点
交通管制エリア化
南河路交差点改良 |
| 2017 | 半田東～久居相川交差点改良 |
| 2018 | 久居野村交差点改良 |
| 2019 | 中勢バイパス（7工区）開通 |

■ 前回作成時の所要時間マップの課題点

<課題1>

表示した所要時間は平均値のみであり、所要時間のばらつき表現されていない。

<課題2>

国道23号及び中勢バイパスに接続する横断路線の所要時間の情報がないため、経路選択が困難

※「所要時間」：旅行速度データ（民間フローデータ[平成27年10月]）に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。余裕をもって運行してください。

2. 2019年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 津 実施主体：各機関

2-1 総合対策等

(5) 国道23号中勢バイパスの交通情報提供 2) 対策の実施【広域】

- 所要時間マップ作成当時(H27)からの状況変化や、現状の所要時間マップの課題点を踏まえ、所要時間マップの改良(案)を作成した。
- 鈴鹿エリアについても中勢バイパス(7工区)開通により、経路選択が可能となったことを踏まえ、所要時間マップを作成した。

■所要時間マップ改良の方針

<課題1>

表示した所要時間は平均値のみであり、所要時間のばらつき表現されていない。

<対応1>

各区分について、時間帯別の時間信頼性の結果から所要時間の幅を明示。
⇒**利用時間分散効果**を目的とした掲載

<課題2>

国道23号及び中勢バイパスに接続する横断路線の所要時間の情報がないため、経路選択が困難

<対応2>

国道23号及び中勢バイパスに接続する横断路線の所要時間情報について掲載
⇒**経路分散効果**を目的とした掲載

■所要時間マップ改良(案)：別途資料を参照



作成したマップ(案)に関して
意見集約し、資料印刷に向けた
調整を実施予定



2. 2019年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 津 実施主体：各機関

2-1 総合対策等

(6) 交通マネジメント対策（ノーマイカーデーの実施）

1) 実施概要

- 交通マネジメント対策を広く認識してもらうため、鈴鹿市及び津市内へ自動車通勤する職員を対象にノーマイカーデーを実施。（今年度は鈴鹿・津エリアWGと合同によるノーマイカーデーを実施予定）
- さらなる効果発現を狙い、今年度は市民へ意識向上を図るべく広報誌にノーマイカーデーの協力依頼の記事を掲載予定。

■ 交通マネジメントに向けた実施フロー

第2回鈴鹿・津エリアWG、渋滞協

2019年度

承諾

①関係機関による
ノーマイカーデー実施
(WGメンバー各機関)

②鈴鹿市・津市発行
の広報誌へノーマイ
カーデー協力依頼の
記事掲載

次年度

効果検証（アンケート、ETC2.0プローブ）

ノーマイカーデー協力企業等の抽出
(WGメンバー各機関)

企業を含めたノーマイカーデーの実施

■ 今年度のノーマイカーデー実施概要

(1) 目的

鈴鹿エリア及び津エリアのエリアWGメンバー合同によるノーマイカーデーを実施し、自動車交通の総量を削減する。

(2) 実施対象機関

鈴鹿エリア及び津エリアのエリアWGメンバー

(3) 実施日

①2020年3月18日（水）、②2020年3月25日（水）

(4) ノーマイカーとする手段

- ・公共交通機関を利用した通勤
- ・相乗り（公共交通機関のサービスが低い地域）による通勤
- ・自転車利用による通勤 等

■ 鈴鹿市及び津市発行の広報誌への記事掲載 実施概要

(1) 目的

鈴鹿市及び津市の住民を対象に、市内の渋滞を緩和させるためにノーマイカーによる自動車総量の削減に向けた意識向上を図る。

(2) 掲載

広報誌 2020年 3月 5日号（鈴鹿市）

広報誌 2020年 3月16日号（津市） 掲載予定

2. 2019年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 津 実施主体：各機関

2-1 総合対策等

(6) 交通マネジメント対策（ノーマイカーデーの実施）

■ 鈴鹿市広報



No My Car Day(車を使わない日)を実施しよう!

市内では、朝夕の通勤時間帯を中心に、国道23号・県道鈴鹿環状線(中央道路)などの幹線道路で多くの渋滞が発生しています。過度のマイカー依存は、交通渋滞や交通事故の発生のほか、CO₂排出量の増加につながります。



こうした現状を一人一人が認識し、市民・企業・行政が一体となって、交通渋滞や交通事故の抑制・環境負荷軽減、さらには個人の健康増進を図るため、「車を使わない(ノーマイカー)」という選択をご検討ください。



公共交通を活用して、ぜひ皆さんも「ノーマイカーデー」を実施しましょう。

通勤時のノーマイカーの6つのメリット

- 1 渋滞に巻き込まれず、ストレスフリーで通勤できる
- 2 交通事故にあう確率が減り、安全に通勤できる
- 3 公共交通や自転車、徒歩での通勤は健康増進になる
- 4 地球温暖化の抑制につながる
- 5 従業員の健康増進、通勤時の事故減少につながる
- 6 公共交通の利用が増加し、サービス水準の維持・向上につながる

みえエコ通勤バス
エコパでバス通勤

毎週水曜日の「みえエコ通勤デー」にバス通勤すると、降車時に「エコパ」の提示で運賃が半額になります。

対象バス路線の全区間で利用可能
 簡単申し込み ※コミュニティバス(C-BUS)は対象外です。

申し込みはこちら

問合せ 三重県道路交通渋滞対策推進協議会
 国土交通省 三重河川国道事務所 計画課 ☎059-229-2220

2) 広報誌レイアウト

■ 津市広報

ノーマイカーデー実施に協力を

交通手段に自動車を使わず、公共交通機関で移動するノーマイカーデーを実施し、渋滞抑制や事故防止、環境負荷の軽減、健康増進につなげませんか。

関三重県道路交通渋滞対策推進協議会(三重河川国道事務所計画課内、☎229-2220)

広報すずか **SUZUKA** 1/5 No.1547

特集 鈴鹿から世界の舞台へ!

発行所 三重県庁舎4階環境・文化・観光・観光課(〒512-8501 津市津市1-1-1) 電話(059)229-2220

編集 元組 元組 編集 編集
 印刷 印刷 印刷 印刷
 発行 発行 発行 発行
 発行 発行 発行 発行

出典：広報すずか表紙（鈴鹿市HPより）

Public Hiratsuka TSSU
広報 ひらつか 1/1 No.337

市長・市議会 新年のごあいさつ
 市長 今井 通子さん
 新春市民インタビュー

津っキャラ大集合! 新春津かるた大会

伝えます、相対の知恵、遺言状
 三重合同法律事務所

発行所 三重合同法律事務所(〒514-2038 津市丸之内3-2-6 桂ビル2F) 電話(059)229-4451

出典：広報つ表紙（津市HPより）

2. 2019年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：伊勢観光協議会※

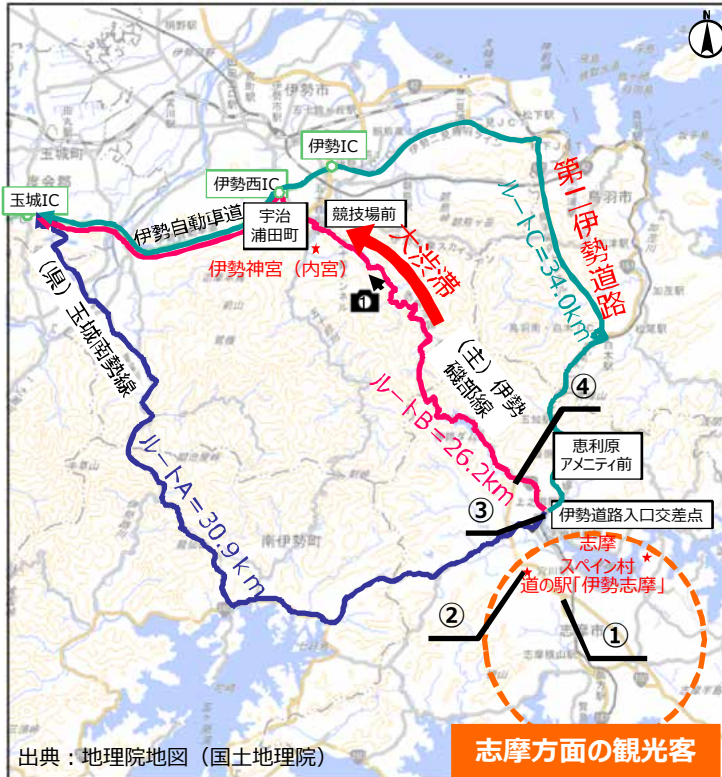
※伊勢観光協議会：伊勢地域観光交通対策協議会

2-1 総合対策等

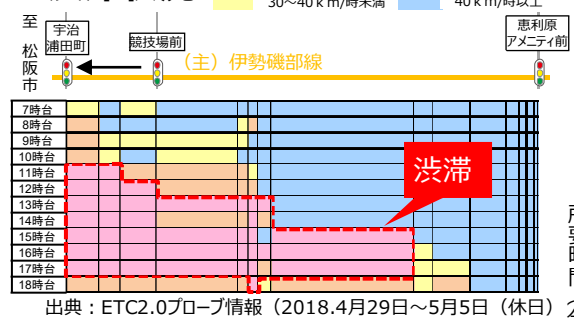
(7) 志摩方面からの経路分散対策

- 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。
- 一部、案内看板の改良等を実施されるなど対策は実施済。更なる渋滞対策として、第二伊勢道路等の周辺観光地を紹介した周遊観光マップを作成する等の対策を検討中。

■位置図



■渋滞状況



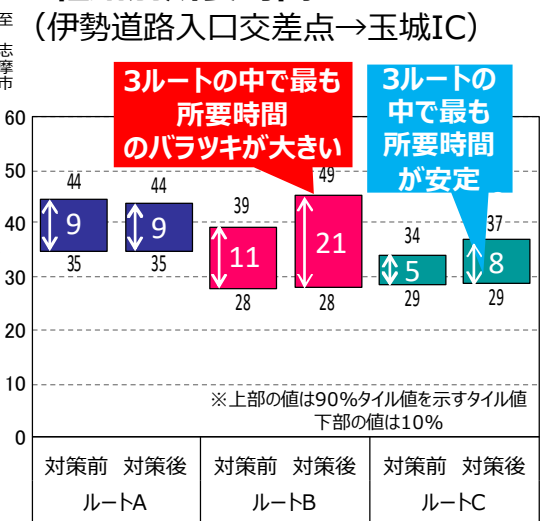
■案内看板の改良



■更なる渋滞対策（周遊観光マップ（案）の作成）



■経路別所要時間



2019年度版



伊勢志摩地域の観光客入込客数（千人）



2. 2019年度に実施した渋滞対策

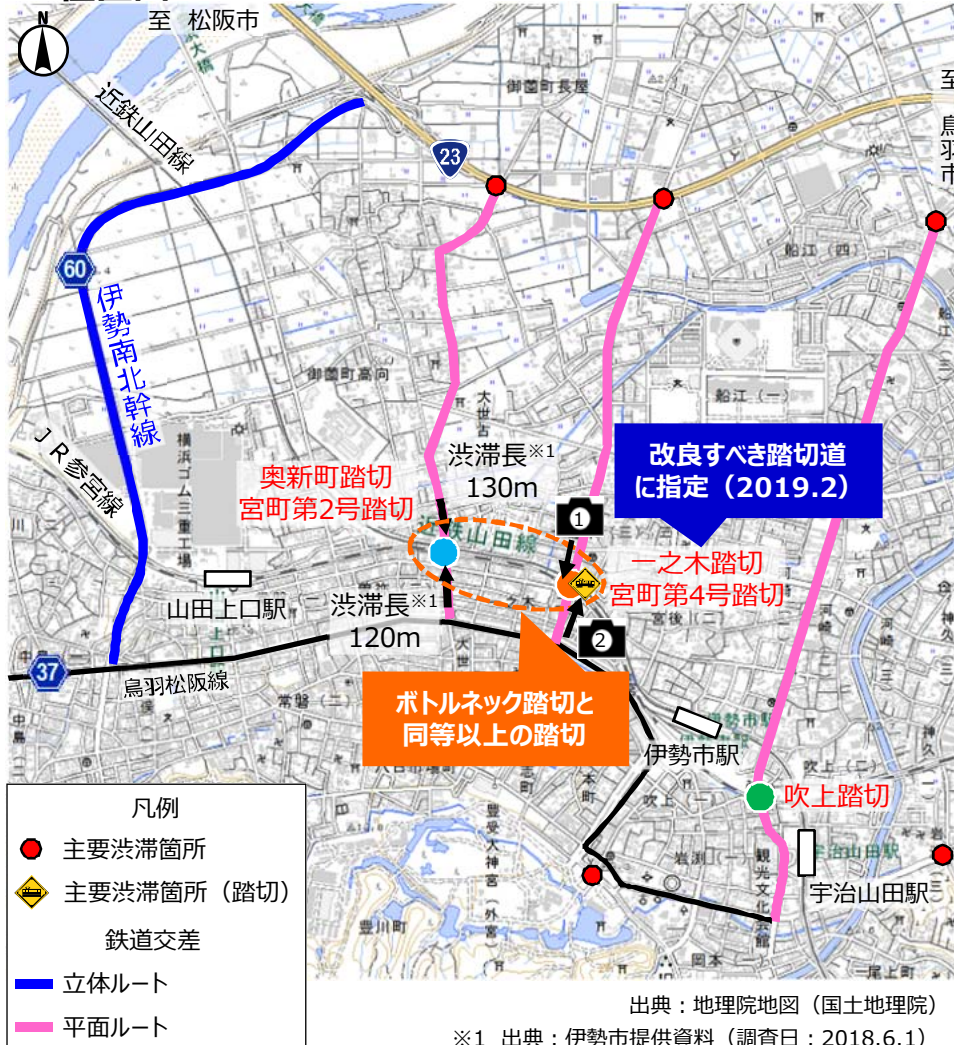
伊勢 実施主体：国・伊勢市

2-1 総合対策等

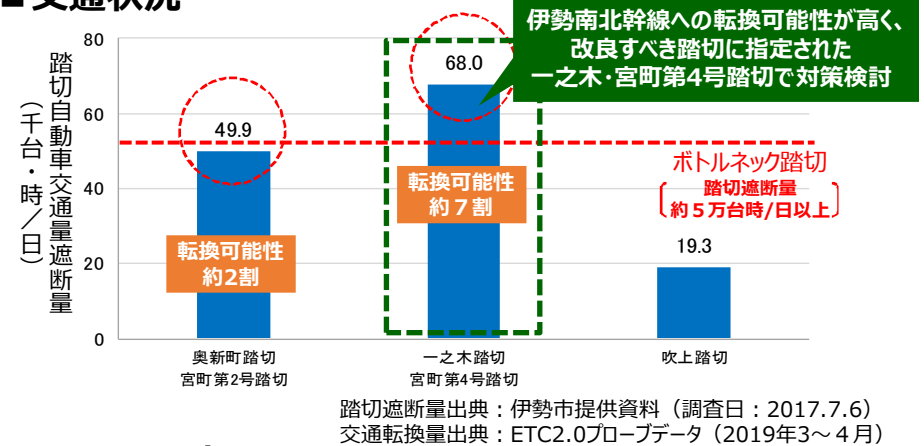
(8) 踏切道迂回対策 1) 現状課題

- 伊勢市には南北を連絡する路線に踏切が存在。踏切遮断時間が1時間のうち20分以上発生している箇所もある。
- 市街地へアクセスする交通に対して、伊勢南北幹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。

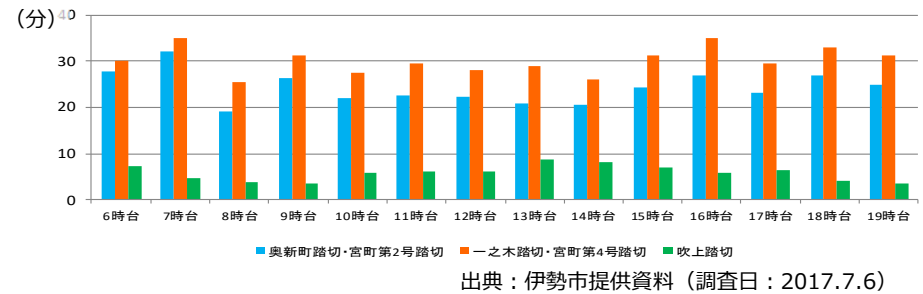
■位置図



■交通状況



■踏切遮断時間



■状況写真



2. 2019年度に実施した渋滞対策

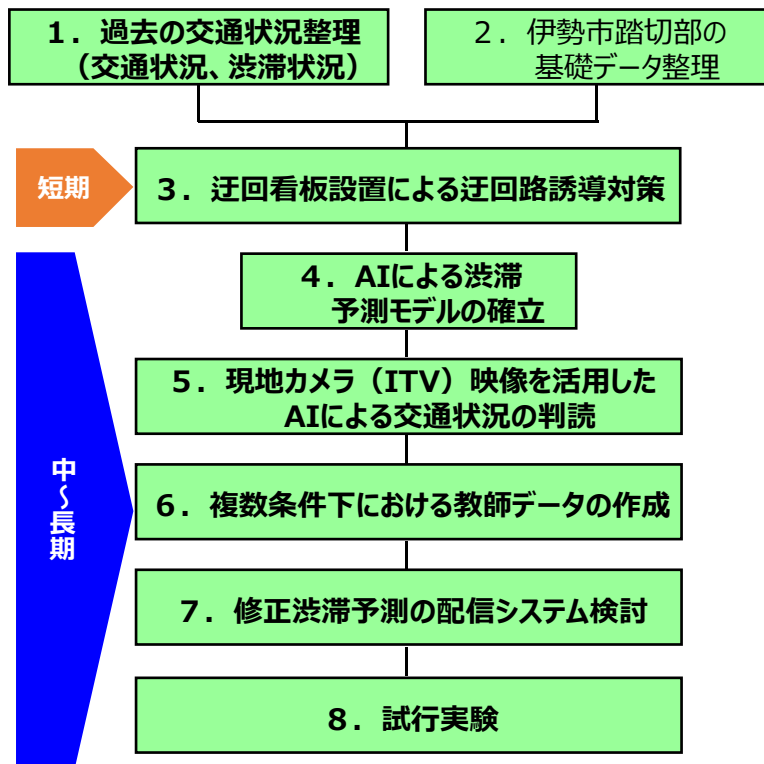
伊勢 実施主体：国・伊勢市

2-1 総合対策等

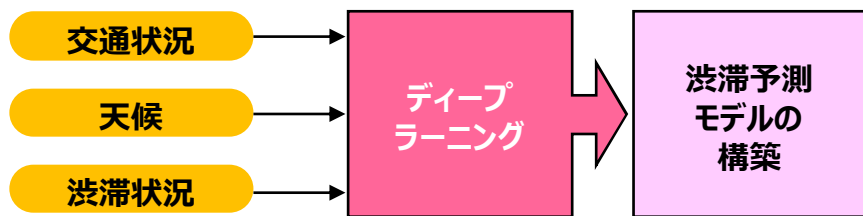
(8) 踏切道迂回対策 2) 対策方針

○伊勢市内の踏切道通過車両の迂回誘導対策として、過去の渋滞発生状況、カメラ画像等の教師データによるAI渋滞予測を行い、当日の交通状況をカメラ画像から判定し、10分後の修正渋滞予測を行い伊勢南北幹線へ迂回誘導を行うための情報発信を検討。

■ 検討フロー



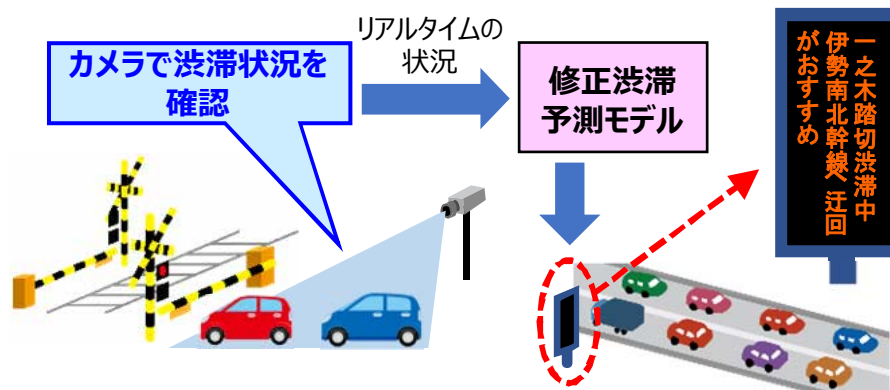
<AIによる渋滞予測の概念>



■ <短期対策> 迂回看板設置による迂回路誘導対策



■ <中～長期対策> 渋滞情報の発信イメージ



2. 2019年度に実施した渋滞対策

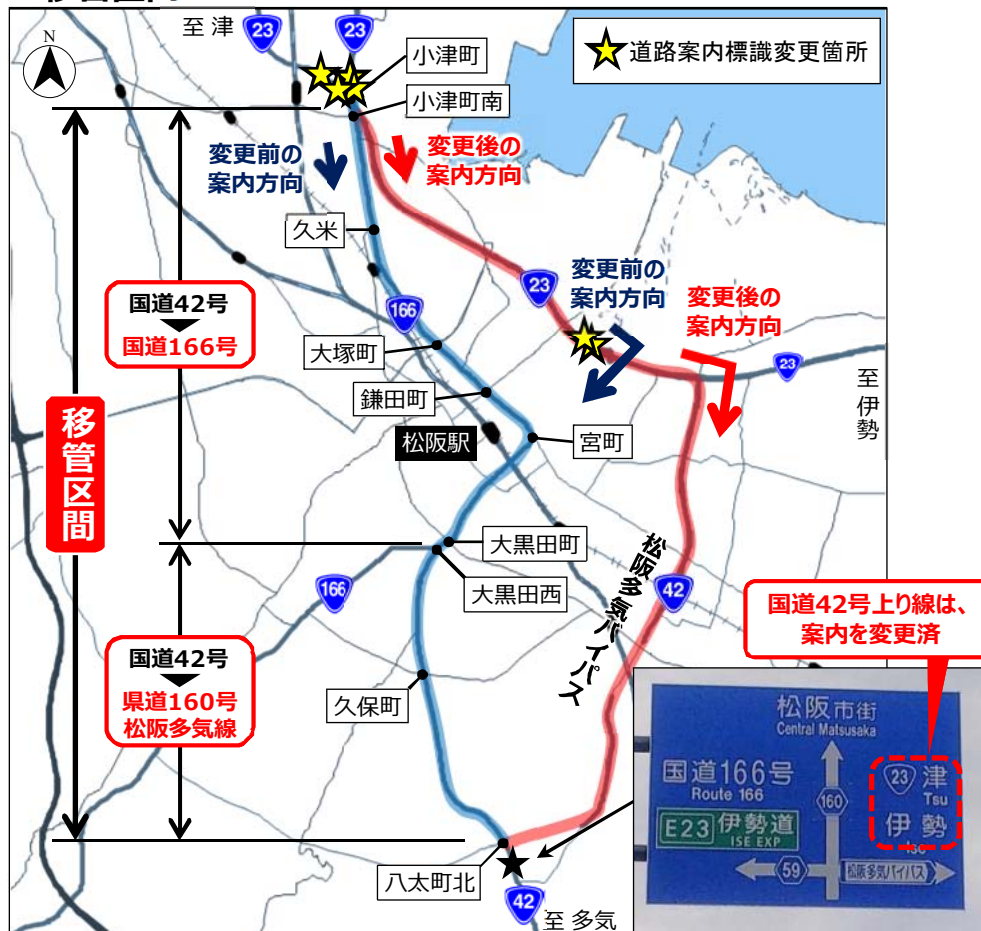
松阪 実施主体：国

2-1 総合対策等

(9) 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策（道路案内標識の見直し）

- 松阪多気バイパスの全線開通に伴い、2019年4月1日より、国道42号小津町南交差点から八太町北交差点までの延長約11.5kmの区間が国土交通省から三重県に移管され、路線名も変更された。
- 路線名の変更に伴う道路案内標識の整備にあわせて、尾鷲方面への通過交通を松阪多気バイパスに転換させる内容に変更した。
- 松阪多気バイパスの開通および道路案内標識の変更により、通過交通の約7割がバイパスを利用するようになった。

■ 移管区間



■ 国道42号の移管にあわせた道路案内標識の整備

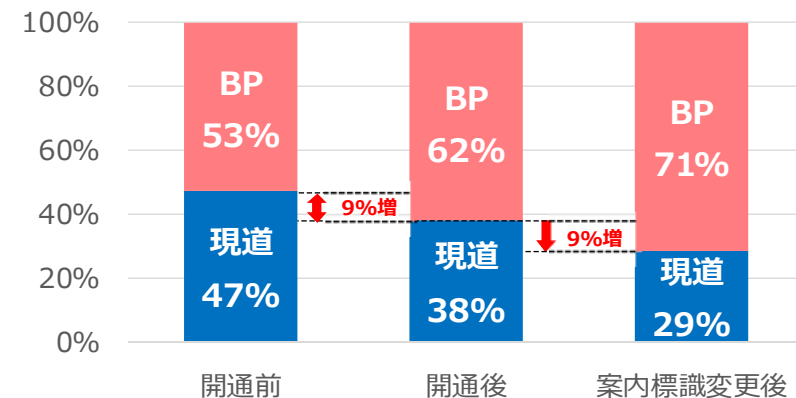
○変更前（～2019.11.12）



○変更後（2019.11.12～）



■ 通過交通の利用経路の分担率



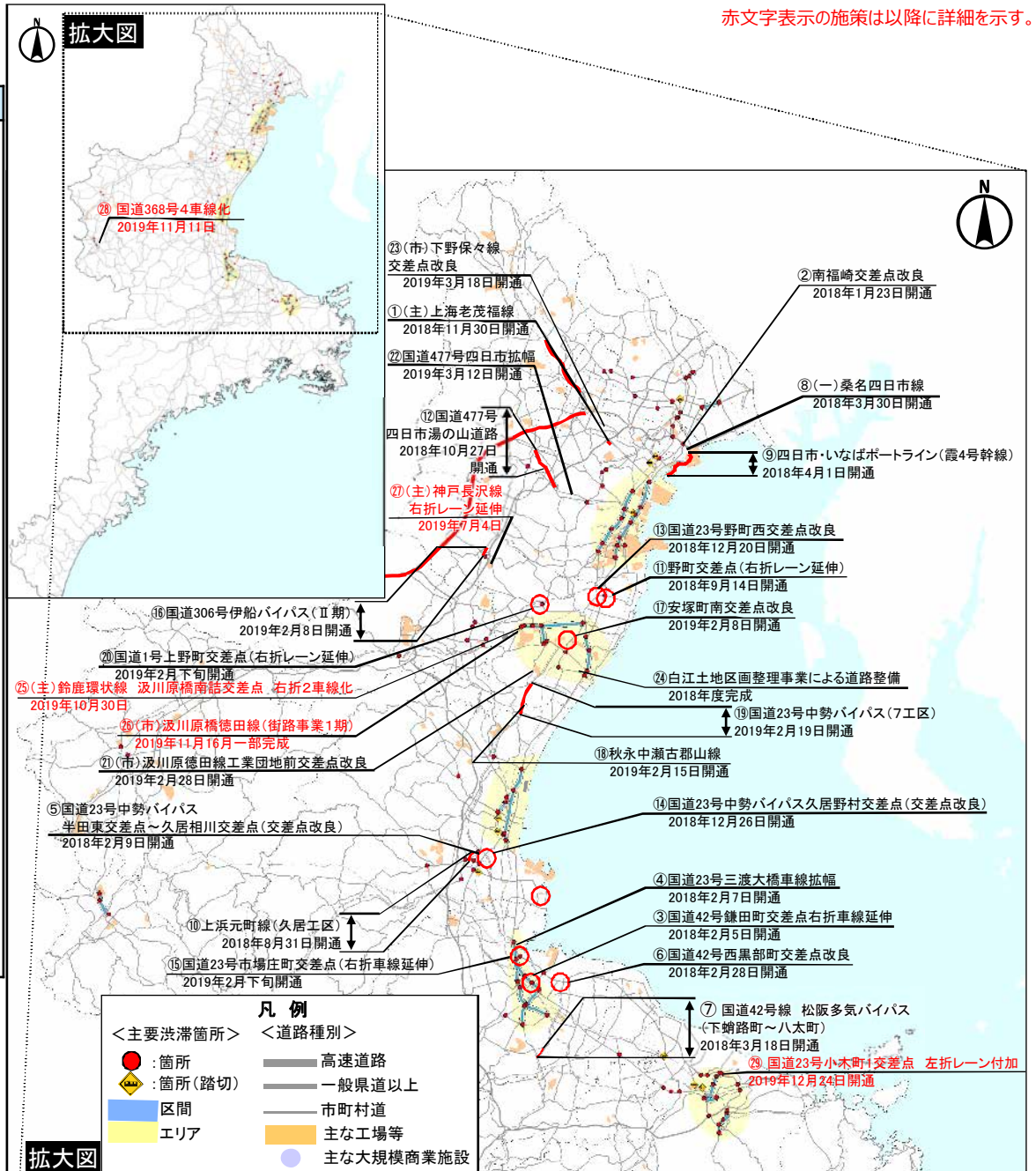
※) 開通前：H30.3.1～3.17、開通後（情報板情報提供前）：H30.7、案内標識変更後：R1.11.16～11.30のそれぞれ平日昼間12時間

2. 2019年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(1) 2017~2019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	(主) 上海老茂福線	2017年11月30日
②	四日市エリア	国道23号南福岡交差点改良	2018年1月23日
③	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
④	松阪エリア	国道23号三渡大橋車線拡幅	2018年2月7日
⑤	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
⑥	松阪エリア	国道42号西黒部町交差点改良	2018年2月28日
⑦	松阪エリア	国道42号 松阪多気バイパス (下蛸路町～八大町)	2018年3月18日
⑧	四日市エリア	(一) 桑名四日市線	2018年3月30日
⑨	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
⑩	津エリア	上浜元町線 (久居工区)	2018年8月31日
⑪	鈴鹿エリア	野町交差点 (右折レーン延伸)	2018年9月14日
⑫	四日市エリア	国道477号四日市湯の山道路	2018年10月27日
⑬	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
⑭	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
⑮	松阪エリア	国道23号市場庄町交差点 (右折車線延伸)	2019年1月30日
⑯	鈴鹿エリア	国道306号伊船バイパス (Ⅱ期)	2019年2月8日
⑰	鈴鹿エリア	安塚町南交差点改良	2019年2月8日
⑱	鈴鹿エリア	秋永中瀬古郡山線	2019年2月15日
⑲	鈴鹿・津エリア	国道23号中勢バイパス (7工区)	2019年2月17日
⑳	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28日
㉑	鈴鹿エリア	(市) 汲川原橋徳田線 工業団地前交差点改良	2019年2月28日
㉒	四日市エリア	国道477号四日市拡幅	2019年3月12日
㉓	四日市エリア	(市) 下野保々線交差点改良	2019年3月18日
㉔	鈴鹿エリア	白江土地区画整理事業による道路整備	2018年度完成
㉕	鈴鹿エリア	(主) 鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点 右折2車線化	2019年10月30日
㉖	鈴鹿エリア	(市) 汲川原橋徳田線 (街路事業1期) 一部完成	2019年11月16日
㉗	鈴鹿エリア	(主) 神戸長沢線 右折レーン延伸	2019年7月4日
㉘	鈴鹿エリア	国道368号 4車線化	2019年11月11日
㉙	伊勢エリア	国道23号小木町1交差点 左折レーン付加	2019年12月24日



2. 2019年度に実施した渋滞対策

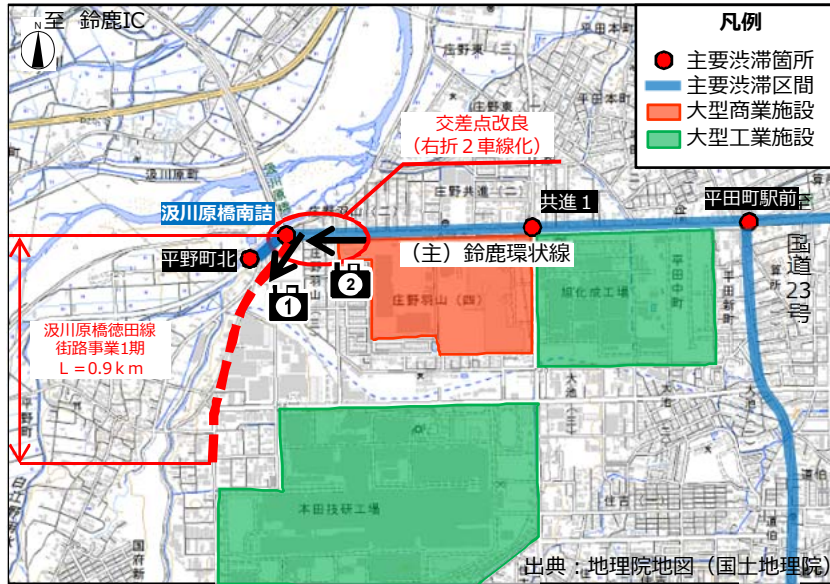
鈴鹿 実施主体：三重県・鈴鹿市

2-2 道路整備等

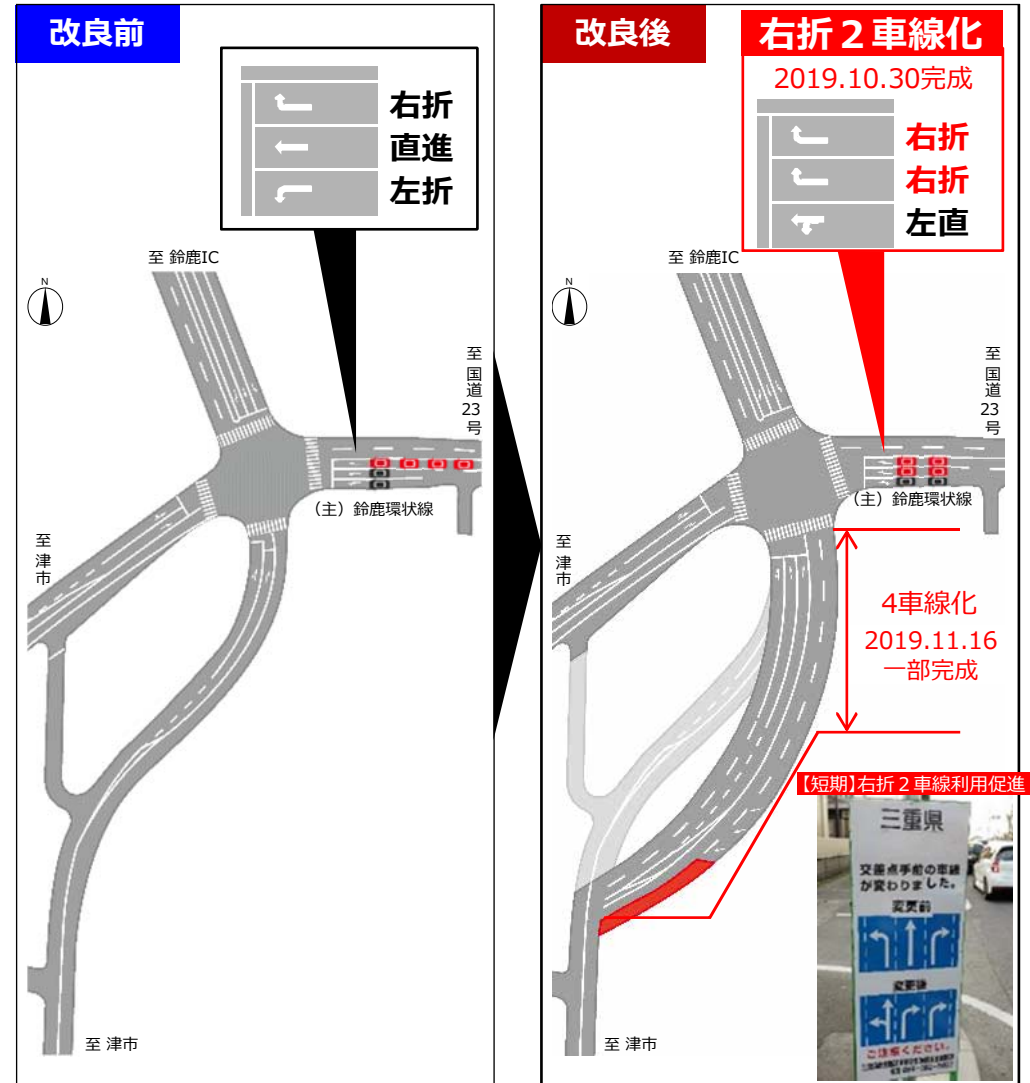
(2) 汲川原橋徳田線 街路事業1期・(主) 鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点改良 1) 概要

- 鈴鹿市の環状道路を担う汲川原橋徳田線及び(主)鈴鹿環状線は、通勤交通や物流交通等により、慢性的な交通渋滞が発生。
- この中でも、汲川原橋南詰交差点の渋滞が顕著であり、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。
- 汲川原橋南詰交差点の交通を円滑にするため、汲川原橋徳田線の4車線化及び(主)鈴鹿環状線の右折2車線化により、渋滞緩和を図る。

■ 位置図



■ 改良前後の交通状況



2. 2019年度に実施した渋滞対策

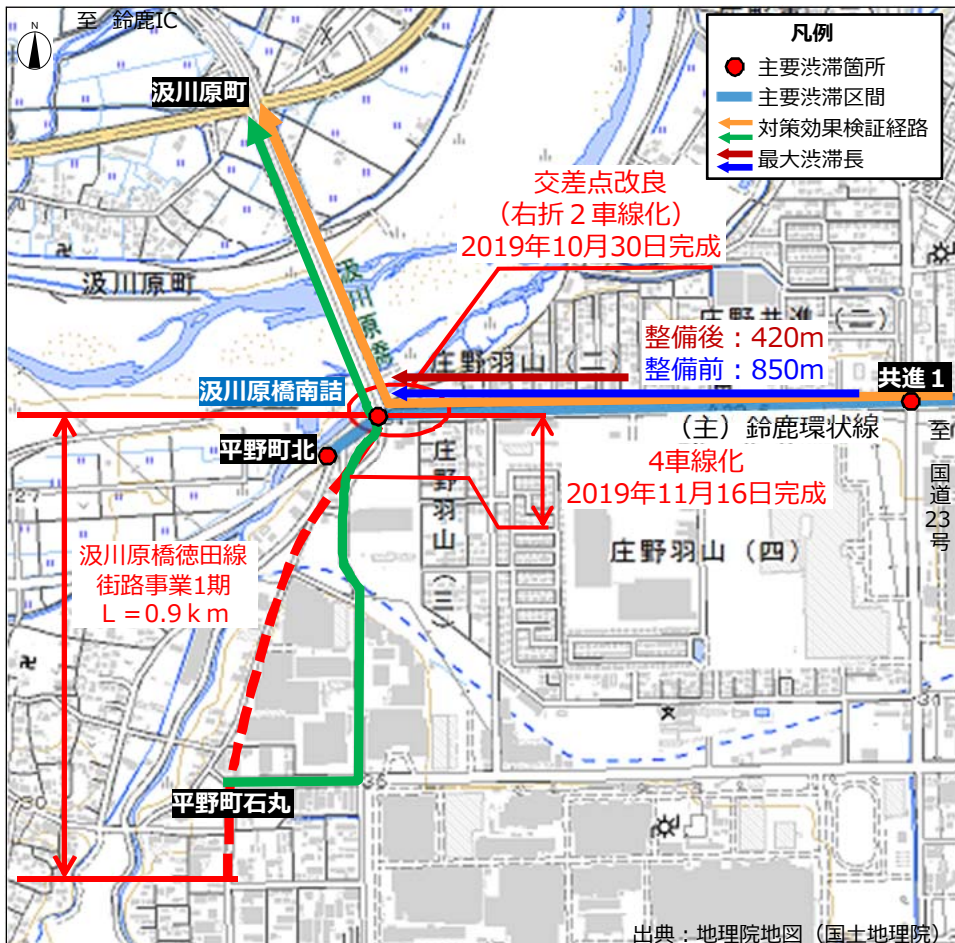
鈴鹿 実施主体：三重県・鈴鹿市

2-2 道路整備等

(2) 汲川原橋徳田線 街路事業1期・(主) 鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点改良 2) 効果検証

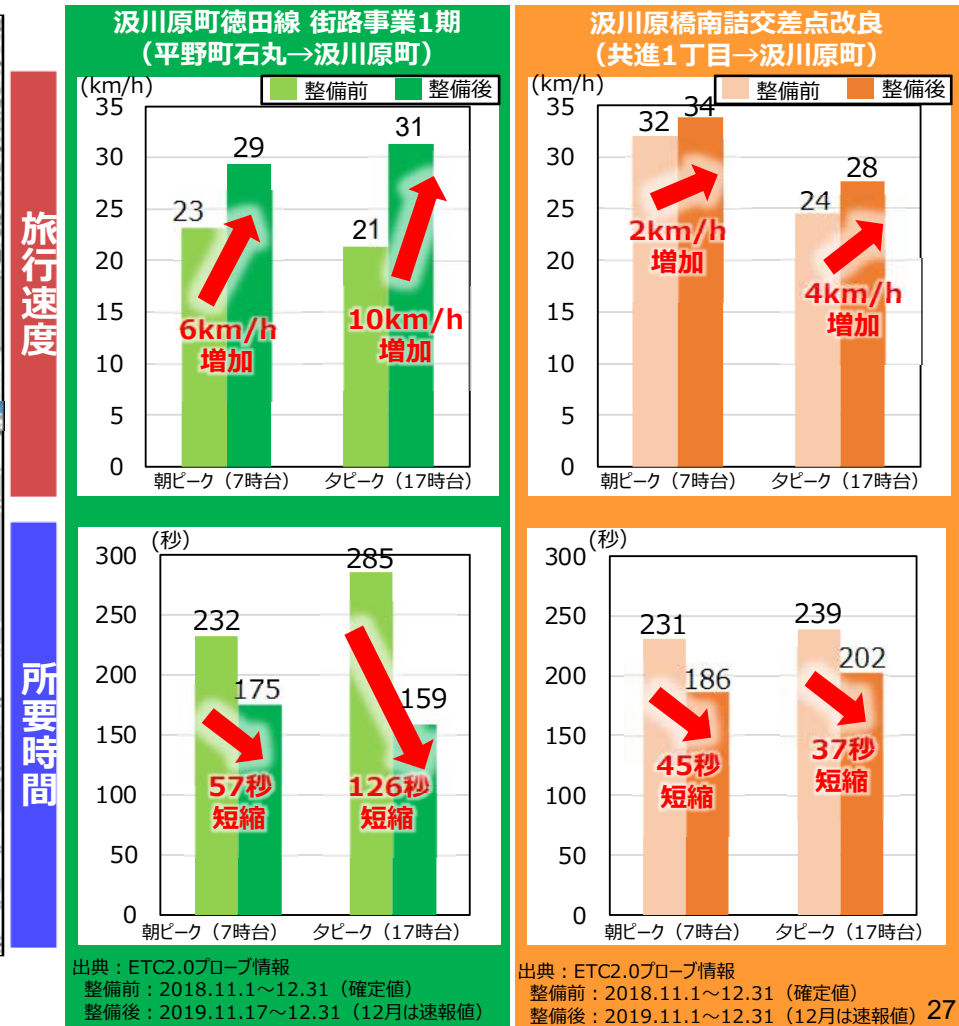
- 汲川原橋徳田線 街路事業1期にて一部区間が4車線化したことにより、平野町石丸交差点～汲川原町交差点間の交通車両の走行速度が朝ピーク時に6km/h、夕ピーク時に10km/h増加し、所要時間は朝ピーク時に47秒、夕ピーク時に126秒短縮された。
- 汲川原橋南詰交差点改良にて右折車線が2車線化したことにより、共進1丁目交差点～汲川原町交差点間の交通車両の走行速度が朝ピーク時に2km/h、夕ピーク時に4km/h増加し、所要時間は朝ピーク時に45秒、夕ピーク時に37秒短縮した。
- 汲川原橋南詰交差点改良前後で最大渋滞長を比較すると、朝ピーク時で最大渋滞長が430m短縮した。

■ 位置図



出典：渋滞長調査結果
 整備前：2019.10.9 (木) (6:50~7:00)
 整備後：2020.1.16 (木) (7:30~7:40)

■ 対策効果



2. 2019年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(3) (県) 神戸長沢線 伊船町東交差点改良 1) 概要

- (県) 神戸長沢線は、4 → 2 車線に減少する伊船町東交差点における渋滞が発生。
- 伊船町東交差点では、朝ピーク時の右折車両による直進車両阻害により、交通渋滞が発生。
- 右折交通を円滑にするため、右折レーンの延伸を実施し渋滞緩和を図る。

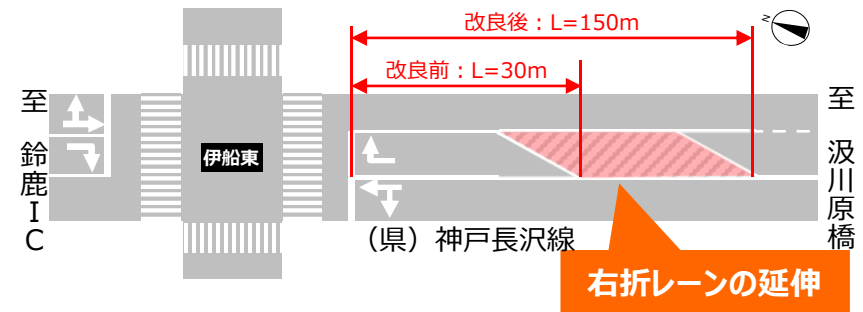
■ 位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■ 検討対策

- ・伊船東交差点の右折レーンの延伸



右折レーンの延伸

改良前



改良後



2. 2019年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 実施主体：三重県

2-2 道路整備等

(3) (県) 神戸長沢線 伊船町東交差点改良 2) 効果検証

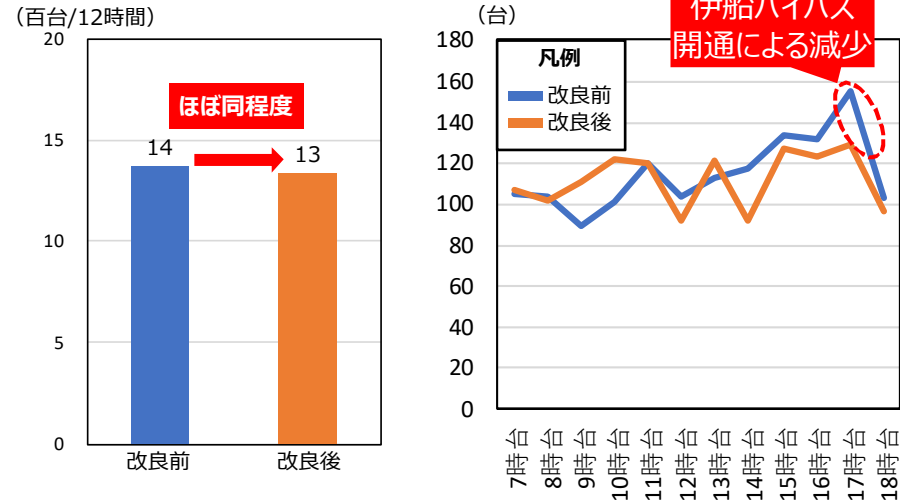
- 県道神戸長沢線は、北行き鈴鹿IC方面において、伊船町東交差点手前で4車線から2車線に減少、本交差点で渋滞が発生。
- 伊船町東交差点の右折交通量は、右折レーン改良前後でほぼ同様の交通量である中、右折レーン延伸により、右折車両の速度低下位置が改良後の右折レーン内に収まった。また、右折交通のうちレーン超過割合がなくなり、直進交通への障害が緩和した。

■ 位置図



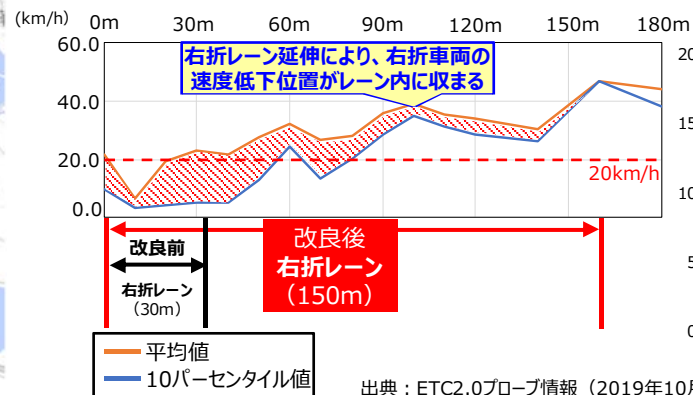
出典：地理院地図（国土地理院）

■ 改良前後での交通状況（伊船町東交差点 南流入部右折）



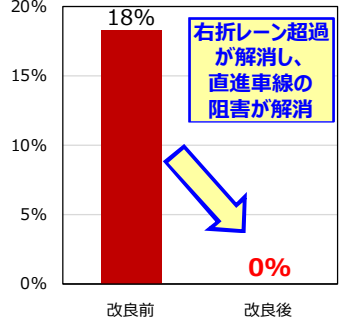
出典：交通量調査（改良前：2018.11.14、改良後：2019.7.18）

■ 右折交通の速度変動図



出典：ETC2.0プローブ情報（2019年10月～11月 平日 7時～9時の右折車両）

■ 右折交通のうちレーン超過割合



右折車両の停止位置が、改良後のレーン内に収まり効果を発揮

2. 2019年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：国

2-2 道路整備等

(4) 道路利用者会議要望箇所（国道23号小木町1交差点 左折レーン付加）

利用者団体連携

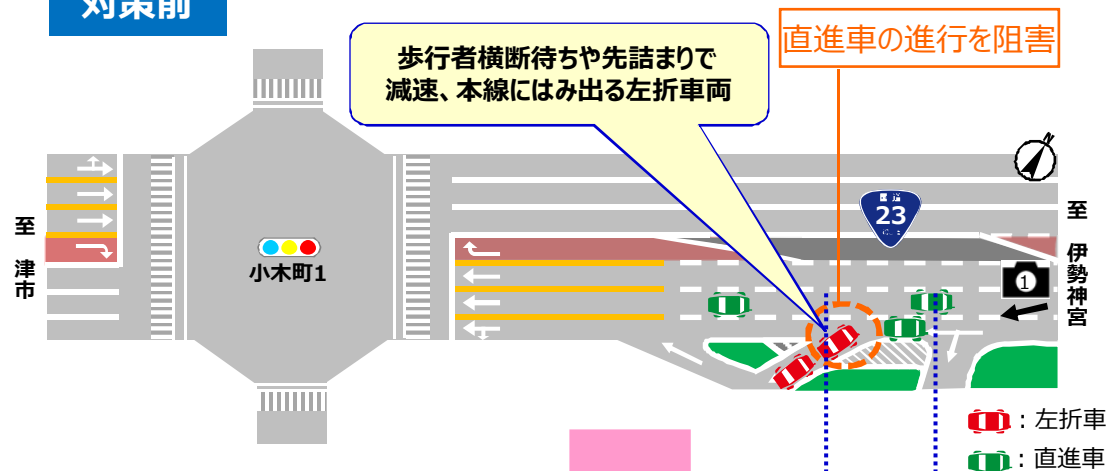
- 国道23号小木町1交差点は、沿線の商業施設等に向かう交通により小木町1交差点手前の左折導流部付近で速度低下が発生。
- 国道23号の直進交通の通過阻害を抑制するために、左折ポケットを整備し、直進交通と左折交通の整流化対策を実施（2019.12.25完成）。

■位置図

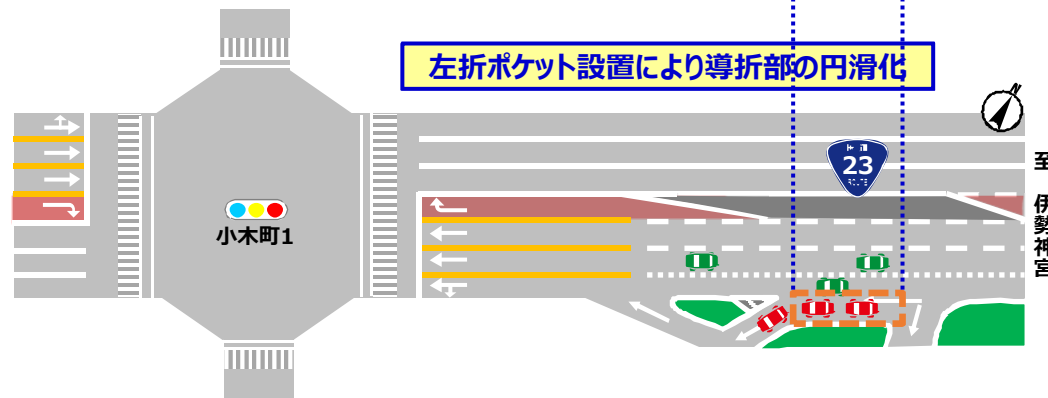


■対策内容

対策前



対策後



■状況写真



2. 2019年度に実施した渋滞対策

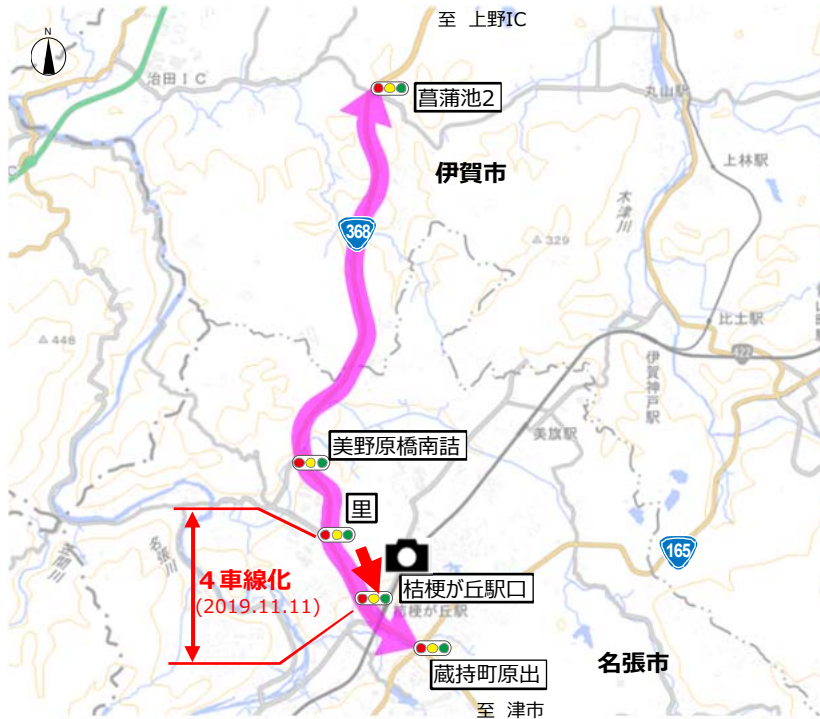
実施主体：三重県

2-2 道路整備等

(5) 国道368号 4車線化（里交差点～桔梗が丘駅交差点）

- 国道368号は、主要渋滞箇所である桔梗が丘交差点を先頭に渋滞が発生。
- 国道368号の名阪国道上野IC～国道165号までの14.2kmを4車線化工事で整備中であり、2019年11月に里交差点～桔梗が丘駅交差点の約0.6kmが4車線化された。改良前の渋滞は4車線化により、渋滞が緩和した。

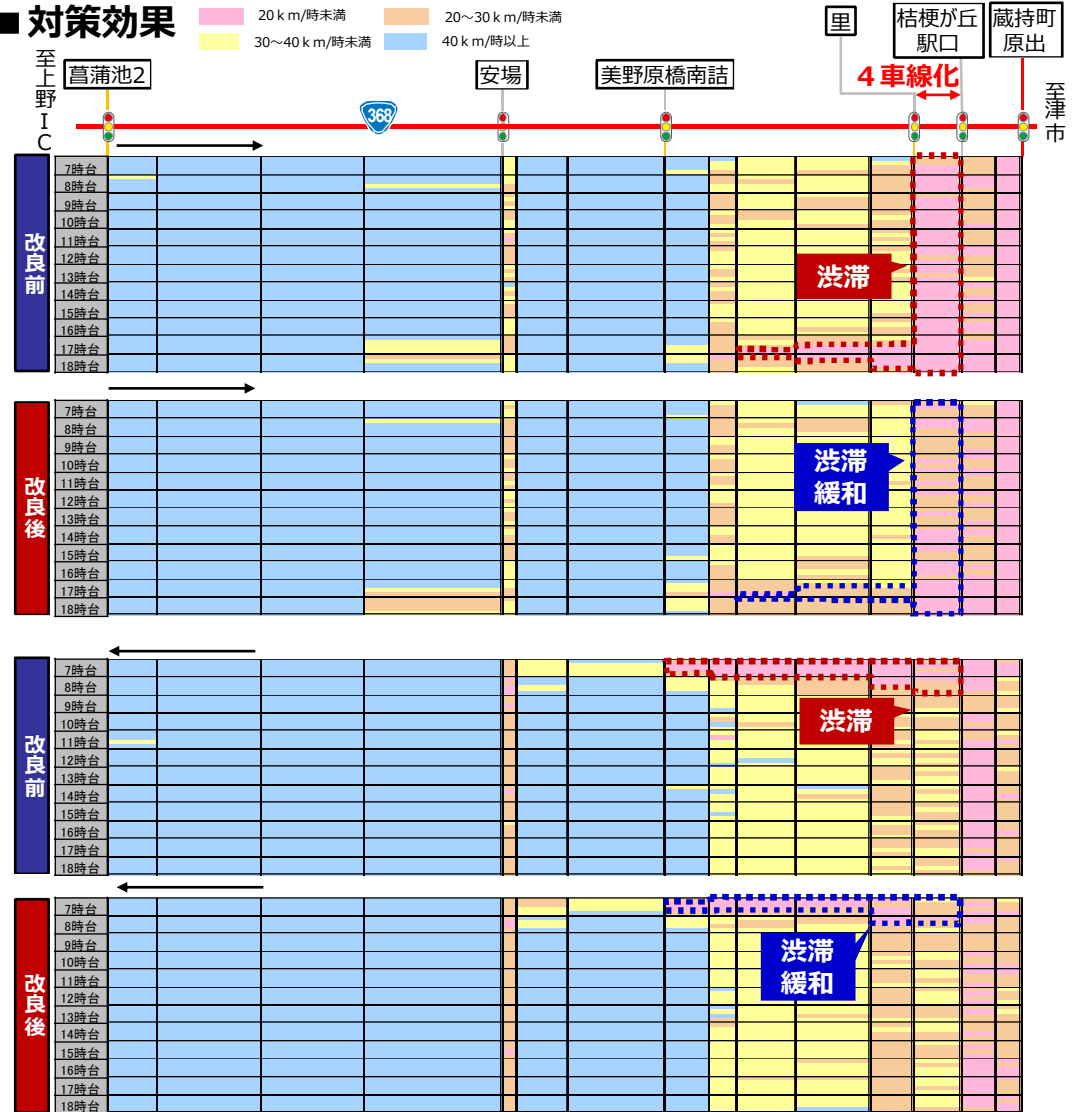
■位置図



■交通状況



■対策効果



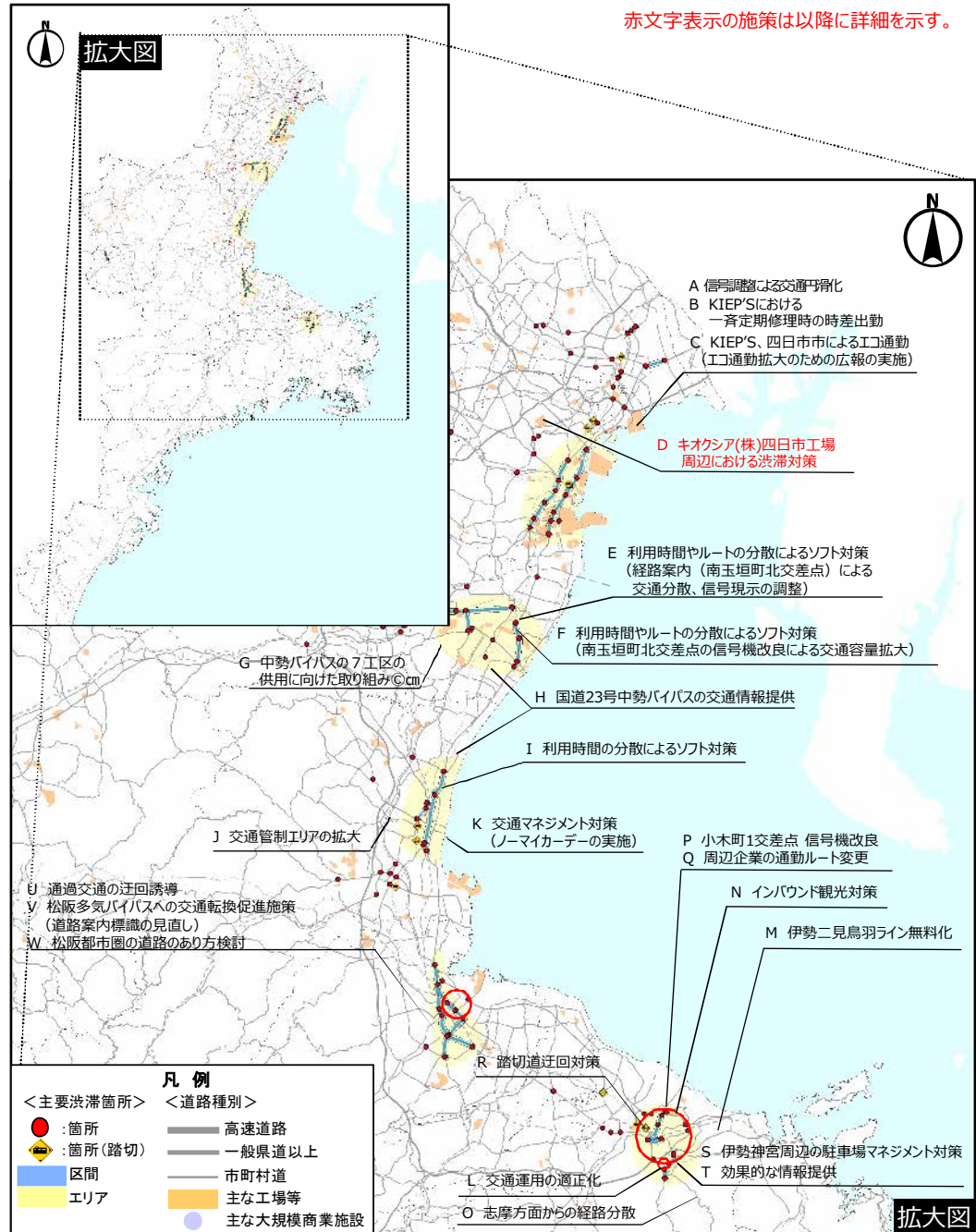
3. 次年度以降の主な取り組み予定

3. 次年度以降の主な取り組み予定

3-1 総合対策等

(1) 2020年度以降に実施する予定の対策

	箇所	実施施策	実施主体	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	継続
B	四日市エリア	KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	継続
C	四日市エリア	KIEP'S、四日市市におけるエコ通勤 (エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S・ 四日市市	継続
D	四日市エリア	キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策	キオクシア(株) 四日市工場・ 国・三重県・ 四日市市	継続
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	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)	警察・国	継続
G	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・警察	継続
H	鈴鹿・津 エリア	国道23号中勢バイパスの交通情報提供	国・三重県 ・鈴鹿市・津市・ 警察	継続
I	津エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	継続
J	津エリア	交通管制エリアの拡大	警察	継続
K	鈴鹿・津 エリア	交通マネジメント対策(ノーマーカーデーの実施)	鈴鹿・津エリア WGメンバー	継続
L	伊勢エリア	交通運用の適正化	警察	実施中
M	伊勢エリア	伊勢二見鳥羽ライン無料化	三重県	完了
N	伊勢エリア	インバウンド観光対策	国・伊勢市	継続
O	伊勢エリア	志摩方面からの経路分散対策	三重県	継続
P	伊勢エリア	小木町1交差点 信号機改良	警察	完了
Q	伊勢エリア	周辺企業の通勤ルート変更	企業	完了
R	伊勢エリア	踏切道迂回対策	国・伊勢市	実施中
S	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
T	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
U	松阪エリア	通過交通の迂回誘導	国	実施中
V	松阪エリア	松阪多気バイパスへの交通転換促進施策 (道路案内標識の見直し)	国	実施中
W	松阪エリア	松阪都市圏の道路のあり方検討	国	実施中



3. 次年度以降の主な取り組み予定

四日市 実施主体：三重県警察、四日市市

3-1 総合対策等

(2) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策

- 三重北小学校南交差点は、南側流入部における右折車両が多く、右折レーンをはみ出して滞留することで後続車両の直進を阻害し渋滞が発生。
- 2019年12月28日に信号現示見直しにより、渋滞が緩和したものの、一部残存。
- 三重北小学校南交差点において、南流入部の右折車線を延伸することで右折滞留スペースを確保し、後続車両の直進阻害を抑制。

■現状の課題



■対策概要

事業名：三重北小学校南交差点の右折車線の延伸
事業主体：三重県、四日市市
所在地：三重北小学校南交差点
進捗状況：検討中



3. 次年度以降の主な取り組み予定

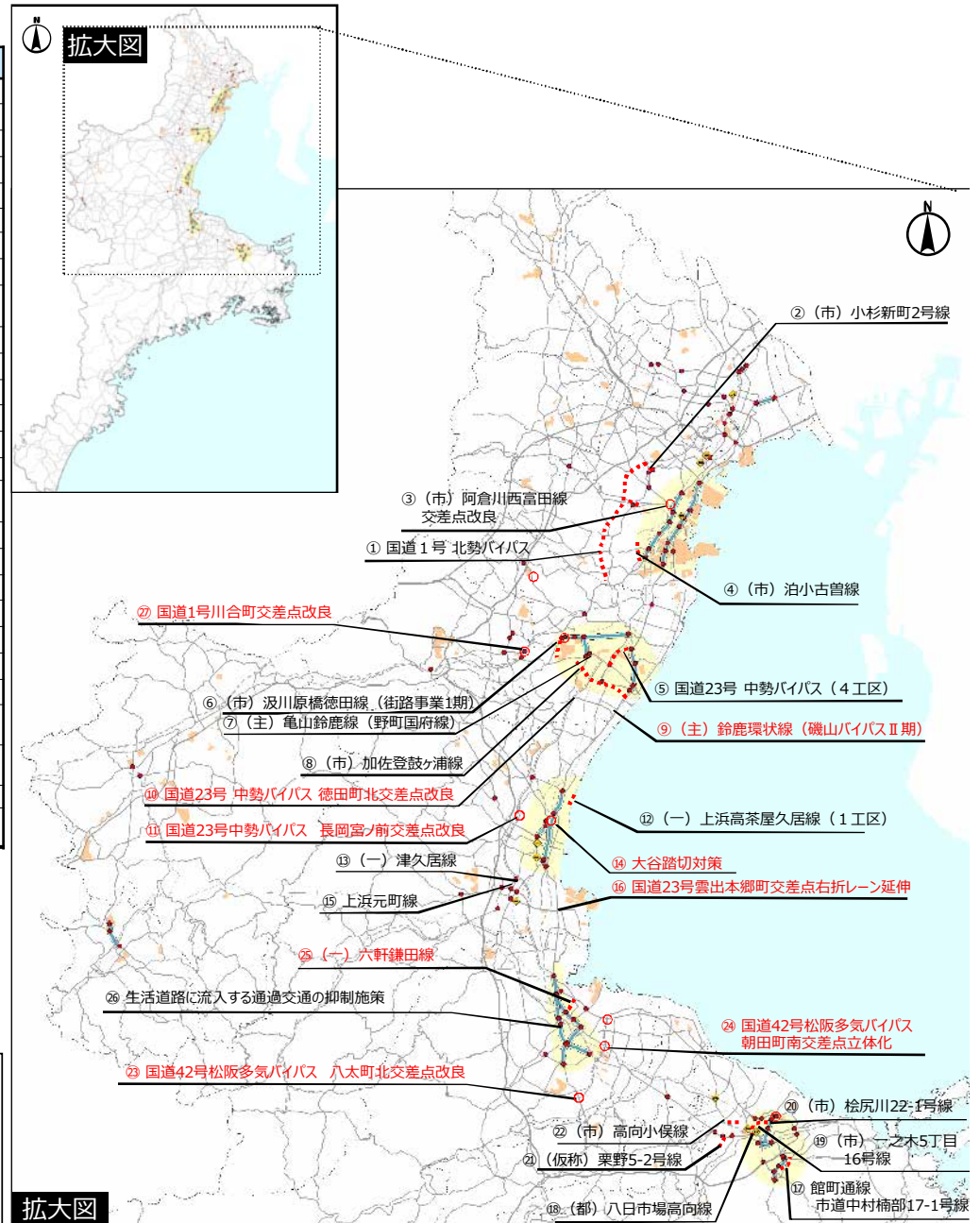
3-2 道路整備等

(1) 今後の主な取り組み(案)

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	(市) 小杉新町2号線	四日市市	実施中
③	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
④	四日市エリア	(市) 泊小古曾線	四日市市	実施中
⑤	鈴鹿エリア	国道23号 中勢バイパス(4工区)	国	実施中
⑥	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
⑦	鈴鹿エリア	(主) 亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	実施中
⑧	鈴鹿エリア	(市) 加佐登鼓ヶ浦線(1期)	鈴鹿市	実施中
⑨	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 (2020年度着手)
⑩	鈴鹿エリア	国道23号 中勢バイパス 徳田町北交差点改良	国	実施中
⑪	津エリア	国道23号 中勢バイパス 長岡宮ノ前交差点改良	国	新規
⑫	津エリア	(一) 上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	実施中
⑬	津エリア	(一) 津久居線	三重県・津市	実施中
⑭	津エリア	大谷踏切対策	津市	実施中
⑮	津エリア	上浜元町線	三重県	実施中
⑯	津エリア	国道23号雲出本郷町交差点右折レーン延伸	国	新規 (2020年度着手)
⑰	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
⑱	伊勢エリア	(都) 八日市場高向線	伊勢市	実施中
⑲	伊勢エリア	(市) 一之木5丁目16号線	伊勢市	実施中
⑲	伊勢エリア	(市) 桧尻川22-1号線	伊勢市	実施中
⑲	伊勢エリア	(市) (仮称) 栗野5-2号線	伊勢市	実施中
⑲	伊勢エリア	(市) 高向小俣線	伊勢市	実施中
⑳	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	実施中
㉑	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	実施中 (2019年度着手)
㉒	松阪エリア	(一) 六軒鎌田線	三重県	実施中 (2020年度予定)
㉓	松阪エリア	生活道路に流入する通過交通の抑制施策	国・三重県	調整中
㉔	鈴鹿エリア	国道1号川合町交差点改良	国	実施中 (2020年度完成予定)

※対策メニューは事業化路線のみを記載

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



凡例

<主要渋滞箇所> <道路種別>

- : 箇所
- ◀▶ : 箇所(踏切)
- : 区間
- : エリア
- : 高速道路
- : 一般県道以上
- : 市町村道
- : 主な工場等
- : 主な大規模商業施設

3. 次年度以降の主な取り組み予定

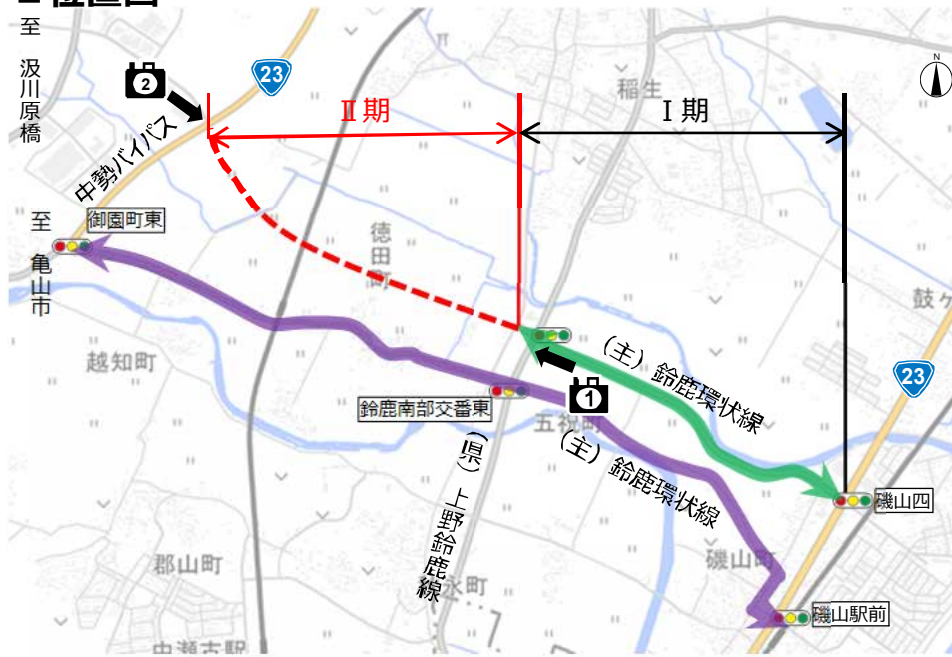
鈴鹿 実施主体：三重県

3-2 道路整備等

(2) (主) 鈴鹿環状線 磯山バイパス

- (主) 鈴鹿環状線磯山バイパスは、国道23号現道と国道23号中勢バイパスの東西を連絡する主要幹線道路であるが、現在、東西を連絡する幹線道路は(主) 鈴鹿環状線しかなく朝夕の時間帯に速度低下が発生している。
- 中勢バイパス（7工区）開通により東西を連絡する交通の増加が今後も想定されることから、磯山バイパスを整備することで、並行する(主) 鈴鹿環状線の代替路として、渋滞緩和に寄与することが期待される。

■ 位置図

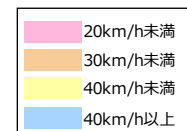


出典：地理院地図（国土地理院）

■ 状況写真



■ 速度コンター図（(主) 鈴鹿環状線）



出典：ETC2.0プローブ情報（2019.3月～11月） 36

3. 次年度以降の主な取り組み予定

鈴鹿 実施主体：国

3-2 道路整備等

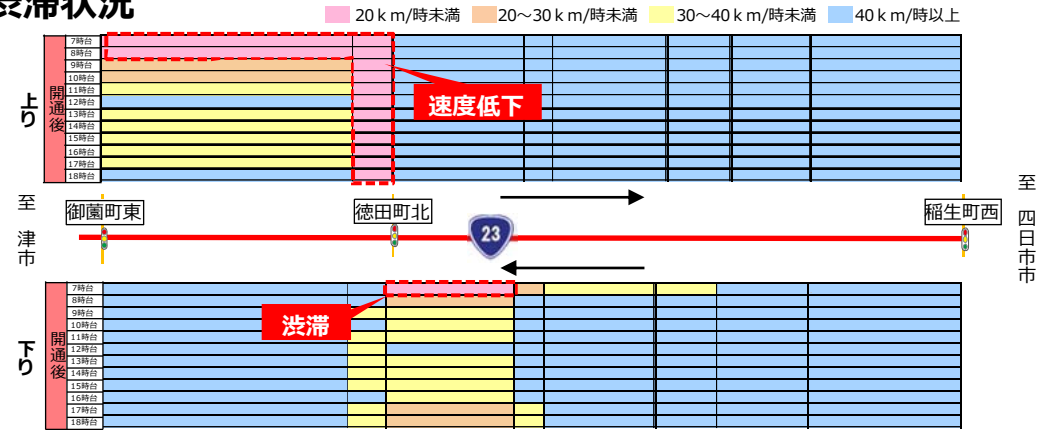
(3) 国道23号中勢バイパス 徳田町北交差点改良

- 国道23号中勢バイパス徳田町北交差点は、中勢バイパス(7工区)開通後、上り線の速度低下、下り線の右折渋滞が顕著に発生。
- 付近には御園工業団地、天名工業団地が立地するため、通勤車両による交通容量の超過の影響が大きいと考えられる。
- 左折車両及び右折車両の渋滞による直進車線の阻害を緩和させるために、左折直進車線及び付加車線の設置、右折車線の延伸を実施。

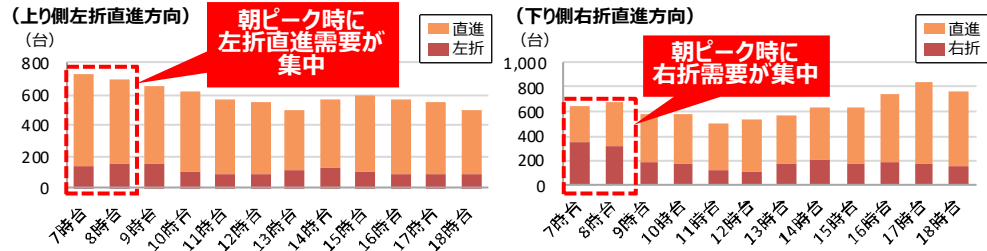
■ 位置図



■ 渋滞状況



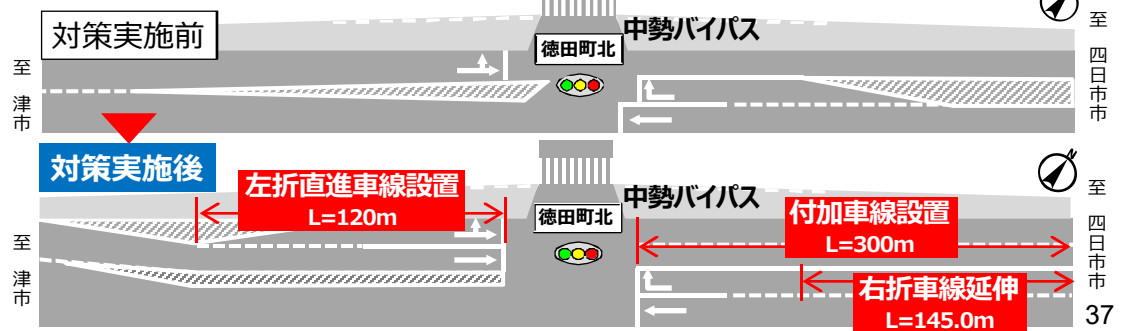
◆ 時間別交通量



■ 現地状況写真



■ 対策概要



3. 次年度以降の主な取り組み予定

津 実施主体：国

3-2 道路整備等

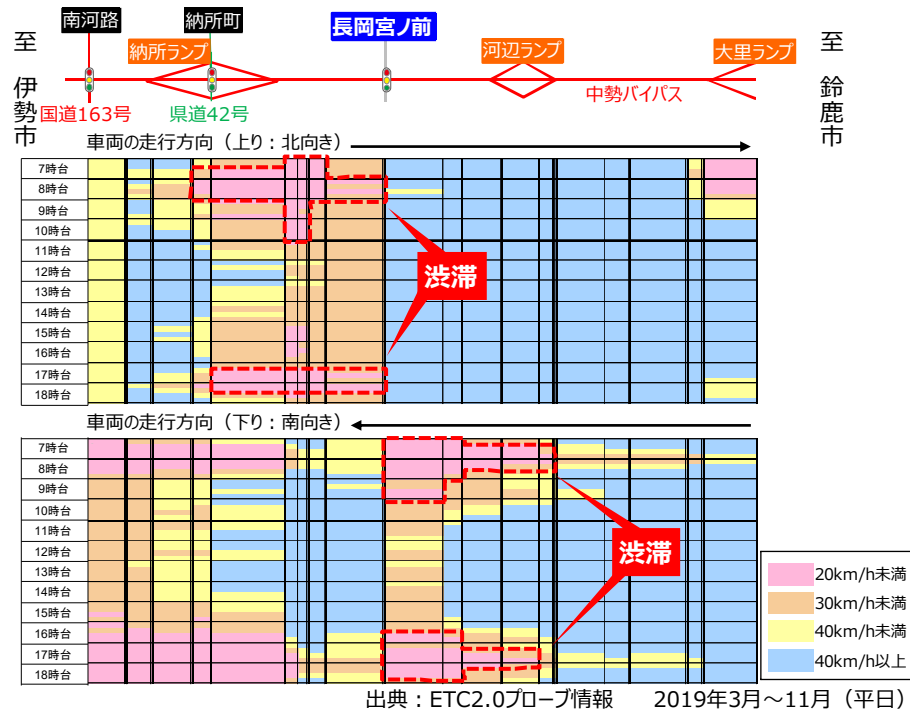
(4) 国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点改良

- 国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点では、中勢バイパス(7工区)開通後、渋滞が悪化、速度低下が多く発生している。
- 交差点における渋滞、速度低下を緩和させるため、今年度より長岡宮ノ前交差点の交差点改良を実施。

■ 位置図



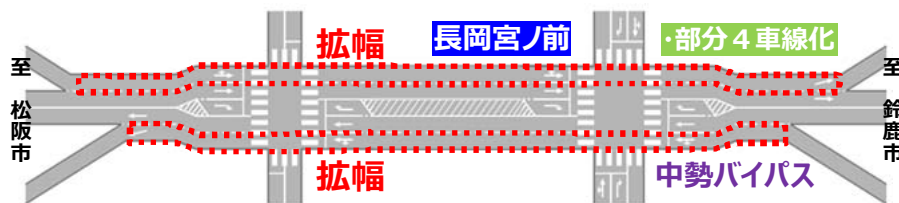
■ 渋滞状況



■ 渋滞状況写真



■ 対策概要



■ 現在の状況及び次年度以降の動向

今年度中に下部工工事の契約予定
次年度より下部工工事の着手

3. 次年度以降の主な取り組み予定

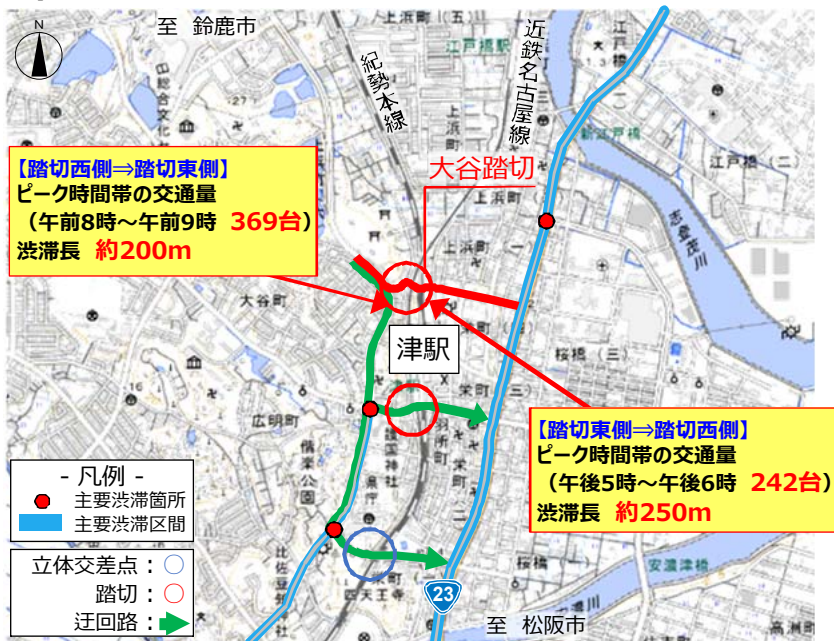
津 実施主体：津市

3-2 道路整備等

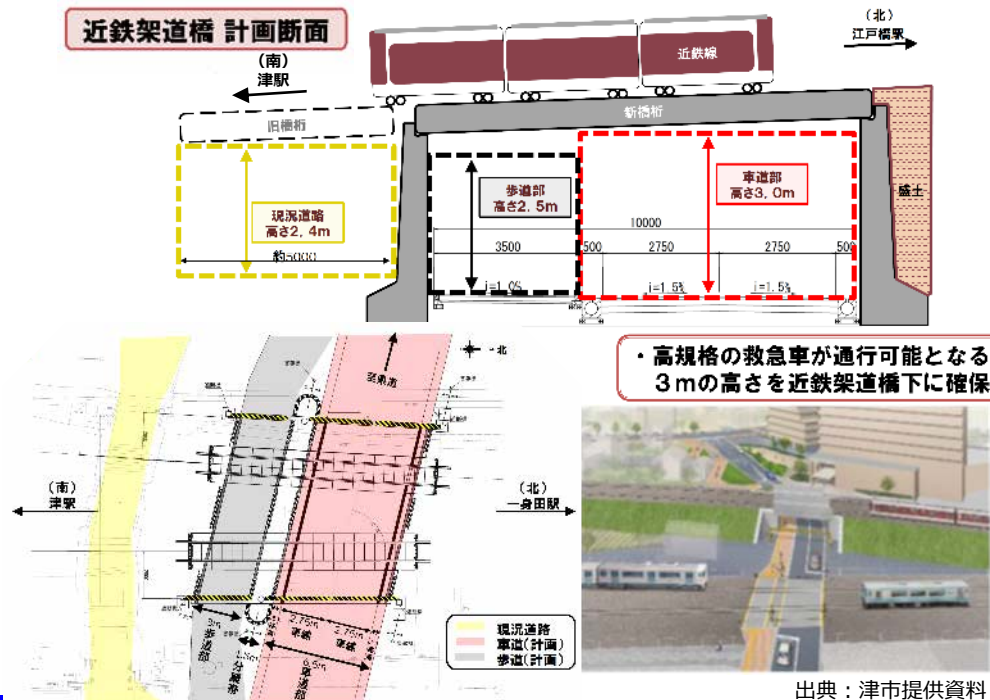
(5) 大谷踏切の拡幅

- 大谷踏切は、国道23号と中勢バイパスを連絡する経路として多くの利用があり、中勢バイパスの延伸に伴いさらなる交通量の増加が想定される。
- 現状では車両の対面通行が困難なため、2020年に踏切拡幅工事に着手、2024年の供用開始を目指して整備が進められている。

■ 位置図



■ 改良案



出典：津市提供資料

■ 今後の予定

2020年度

大谷踏切工事に伴う通行止に関する広報の実施
(広報誌や立て看板による周知を予定)



2020年秋期

大谷踏切工事に伴う通行止の実施予定

※上記については、現時点での予定スケジュール

3. 次年度以降の主な取り組み予定

津 実施主体：国

3-2 道路整備等

(6) 国道23号 雲出本郷町交差点右折レーン延伸

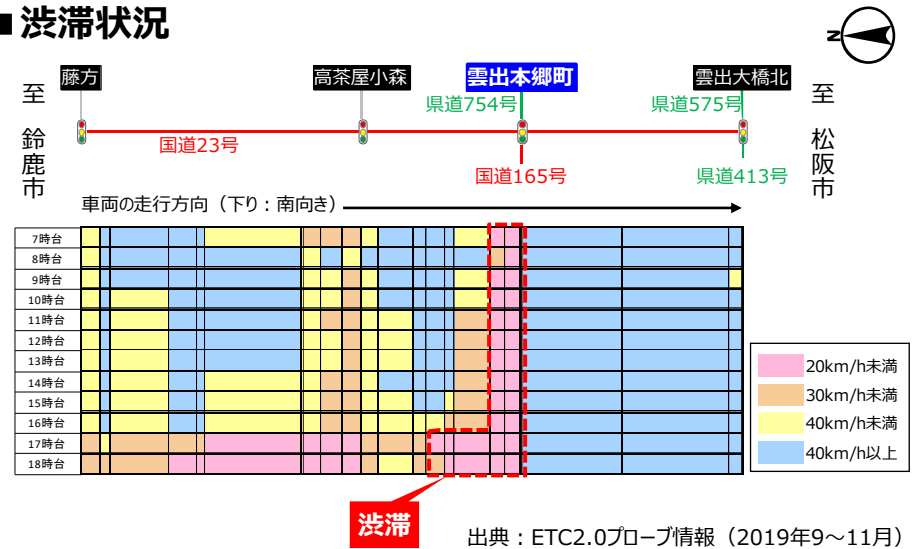
利用者団体連携

- 国道23号（下り）雲出本郷町交差点は、当交差点を先頭とした渋滞が発生。右折車両が右折レーンを超過し直進交通を阻害。
- 当交差点の渋滞緩和を図るため、右折レーンの延伸により渋滞緩和を図る。（来年度実施予定）

位置図

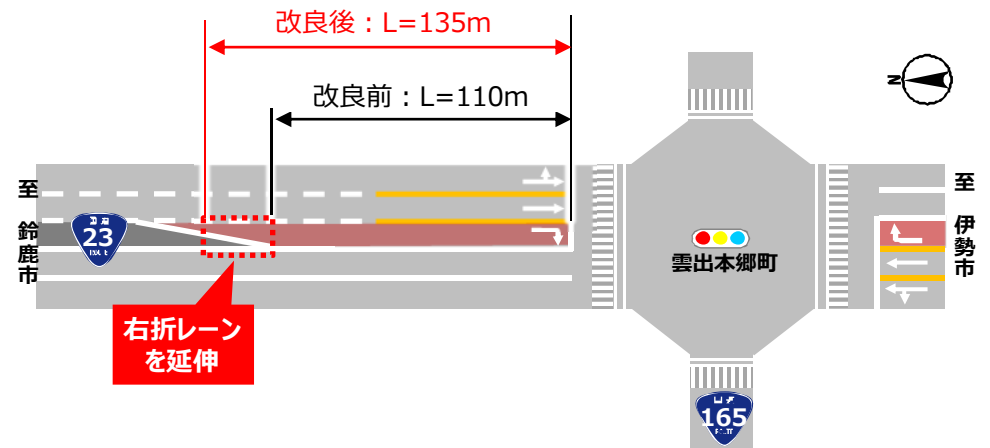


渋滞状況



出典：ETC2.0プローブ情報（2019年9～11月）

対策概要



交通状況及び現地状況



3-2 道路整備等

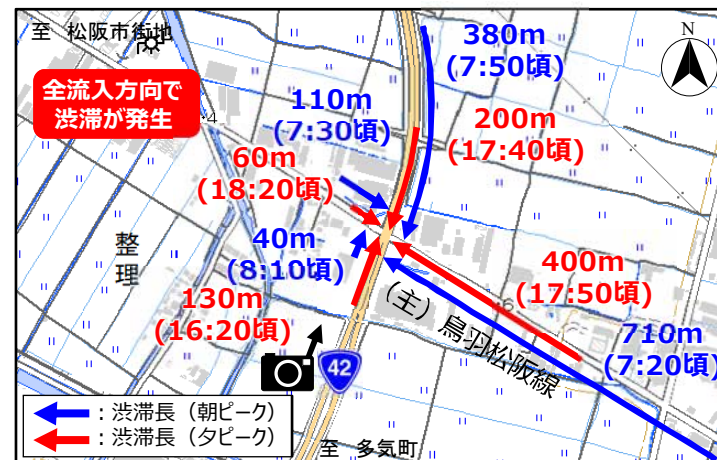
(7) 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策（朝田町南交差点の立体化）

○松阪多気バイパスの朝田町南交差点では、2019年10月より立体化工事に着手。
 ○国道42号の直進方向を高架構造にすることで、交差点部に流入する交通量を減少させるとともに、信号青時間を交通量に応じて再配分することで、交差する(主)鳥羽松阪線も含めた渋滞緩和が期待される。

■ 朝田町南交差点の交通状況



■ 朝田町南交差点の現在の状況



※2019.10.2 (水) の朝ピーク (6時~9時)、夕ピーク (16時~19時) の渋滞長調査結果

■ 朝田立体起工式(2019.10.19(土))

2019年10月19日 (土) に朝田町南交差点の立体化工事の起工式を実施し、工事に着手した。



※紀勢国道事務所 公式Twitterより

■ 朝田町南交差点の立体化イメージ



3. 次年度以降の主な取り組み予定

松阪 実施主体：国

3-2 道路整備等

(8) 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策（八太町北交差点の改良）

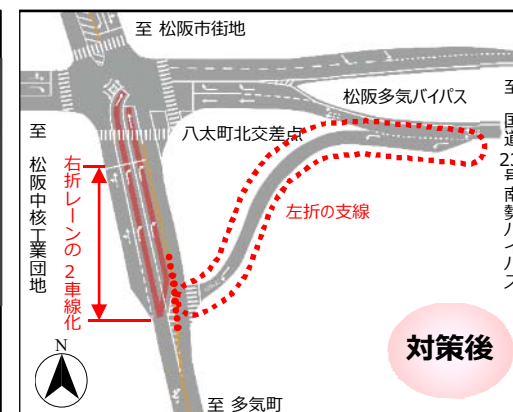
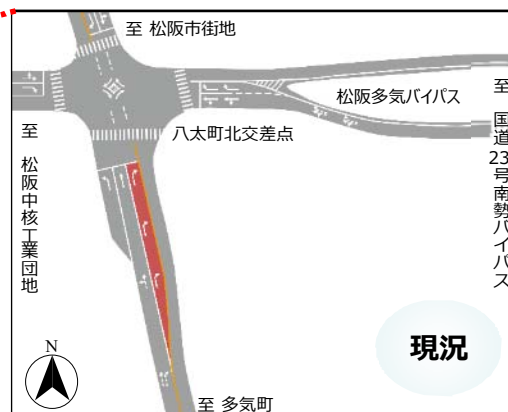
- 八太町北交差点の東側流入部では、朝ピーク時の交通集中により約200mの渋滞長（捌け残り）を観測。
- 当該交差点の渋滞により、下蛸路地区の生活道路である松阪第2環状線が抜け道として利用されており、地域の安全性が低下。
- 八太町北交差点の改良によるバイパス方向の交通を円滑化することにより、八太町北交差点の渋滞が緩和されるとともに、生活道路への流入を抑制することで沿線地域の安全性の向上が期待される。

■ 八太町北交差点の渋滞状況および対策内容

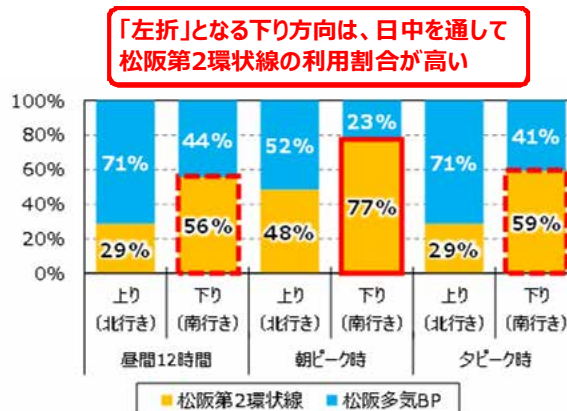


※2019.10.2（水）の朝ピーク（6時～9時）、夕ピーク（16時～19時）の渋滞長調査結果（渋滞発生していない場合は記載なし）

■ 八太町北交差点対策内容



■ 通過交通の路線分担率



※）八太町北、八太町交差点を右左折する車両台数の割合
 ※）2019.10.2（水）の交通量調査結果に基づく

■ 効果の発現イメージ

八太町北交差点の東側流入部に支線を追加することで多気町方面への交通が円滑化

八太町北交差点東側流入部の渋滞が緩和
 松阪第2環状線への流入交通量が減少し、地域の安全性が向上

対策完了後の交通状況を確認し、追加対策の必要性を検討

3. 次年度以降の主な取り組み予定

3-2 道路整備等

(9) 県道 六軒鎌田線の整備 (2020年5月 開通目標)

○国道23号南勢バイパスと(主)松阪第二環状線を結ぶ県道六軒鎌田線は、令和2年5月に開通予定。
 ○六軒鎌田線周辺の主要交差点では、(一)松阪港線や市道の利用が多く、六軒鎌田線の開通により交通転換が想定され、周辺の主要渋滞箇所の混雑緩和が期待される。
 ⇒来年度、開通後の交通実態調査を行い、周辺の交差点への影響も含め効果を検証する。

■事業概要

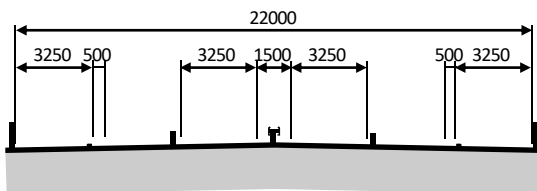
- 起 終 点：三重県松阪市大平尾町～大塚町
- 延長等：1.4km (暫定2車線 設計速度60km/h)

■進捗状況



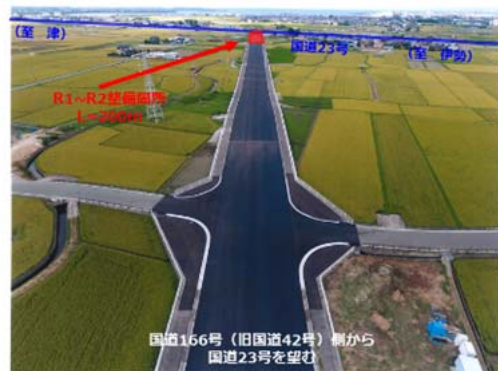
●平成30年度までに約1.2km概成済 (うち大塚町地内約0.2km供用済)

標準横断面

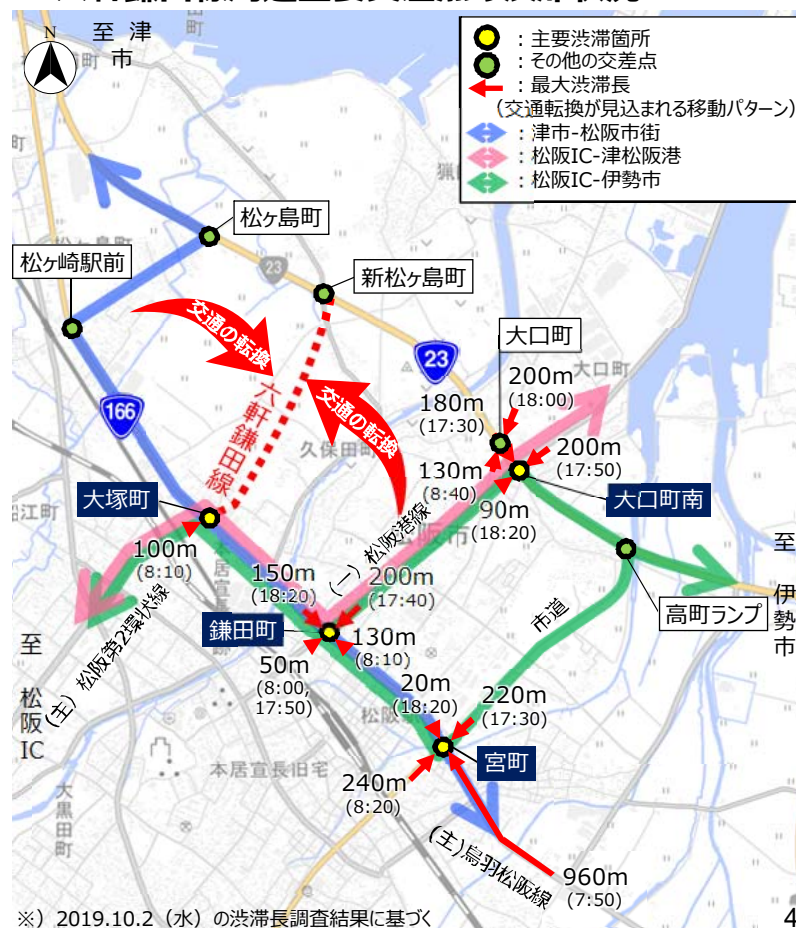


※) 三重県提供資料に基づく

工事内容	工期	状況	凡例
交差点改良	2019/8/9～2020/6/15	工事中	T
交通安全施設	2019/7/16～2020/2/20	工事中	全線
標識 (国道166号)	2019/7/16～2020/1/16	完了	国道166号交差点
標識 (六軒鎌田線)	2019/2/20～2019/9/30	完了	全線
道路照明灯	2019/2/18～2019/8/31	完了	各交差点
横断歩道橋	2018/11/5～2019/10/10	完了	●



■六軒鎌田線周辺主要交差点の渋滞状況



※) 2019.10.2 (水) の渋滞長調査結果に基づく

3. 次年度以降の主な取り組み予定

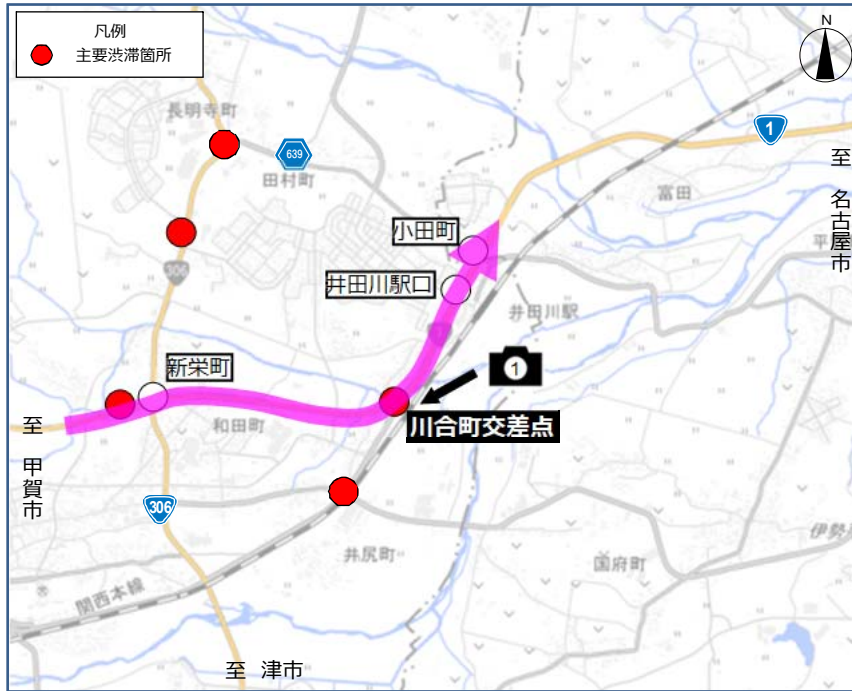
実施主体：国

3-2 道路整備等

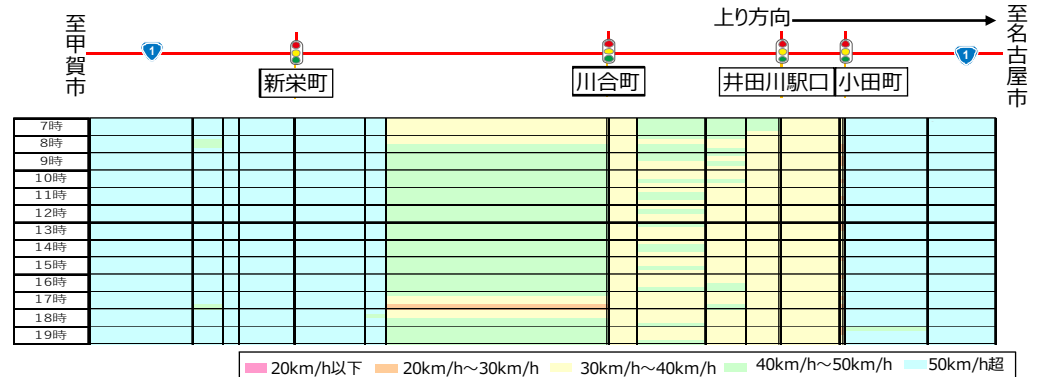
(10) 国道1号川合町交差点改良

- 国道1号川合町交差点は、上り線の交通容量不足により、夕ピークに渋滞が顕著に発生。
- 対策は、上り線の信号撤去による無信号化により、交通容量を拡大。渋滞解消が期待される。

■ 位置図

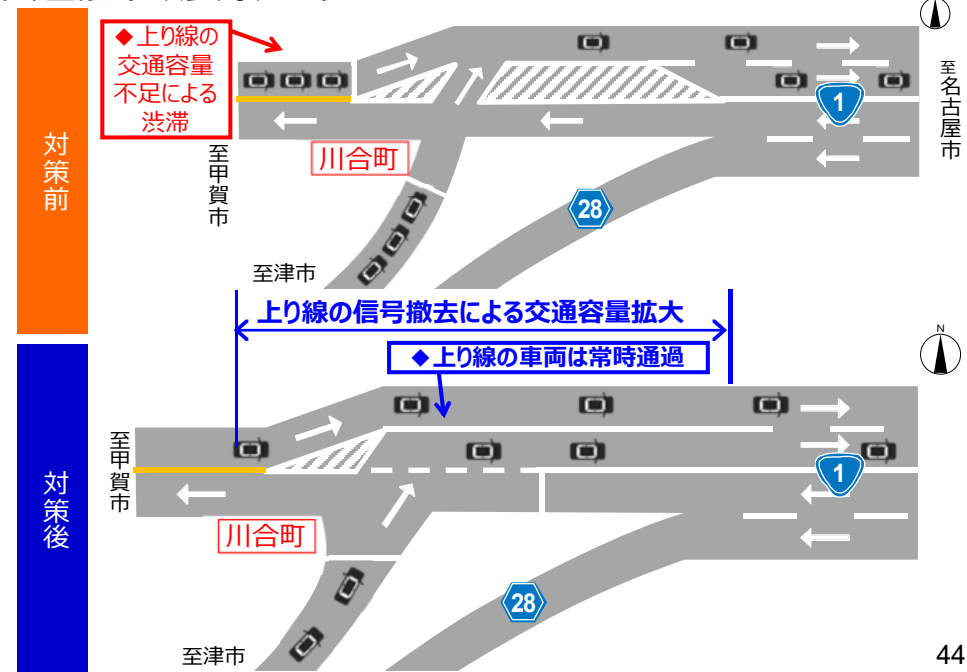


■ 川合町交差点（国道1号、上り）における旅行速度の変化



出典：ETC2.0プローブ情報（2019年9～11月（平日））

■ 交差点の改良イメージ



4. 交通状況のモニタリング

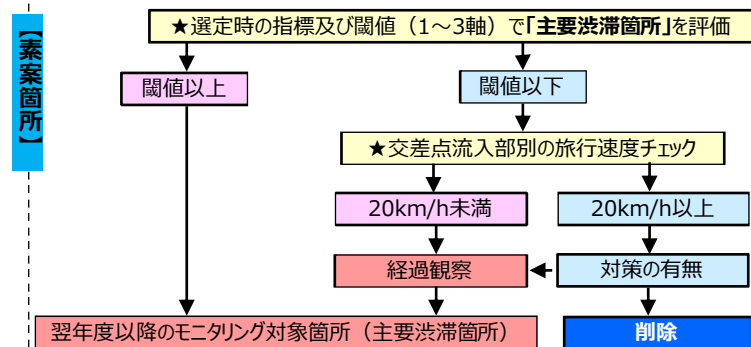
4. 交通状況のモニタリング

4-1 現行手法と課題

- 素案箇所：毎年、算定交通量とETC2.0データを活用し、**選定時指標**及び**交差点の全流入部速度**にてモニタリングを行い、閾値を基準に評価を実施。
- パブコメ箇所：**対策実施箇所のみ**を対象に、速度モニタリング及び現地確認により、評価を実施。

【現行の手法・枠組み】

- 損失時間の算出 ※各年の最新データ
- 旅行速度データ (ETC2.0データ)
- ※休日渋滞箇所：県別の指標 (速度・損失時間)

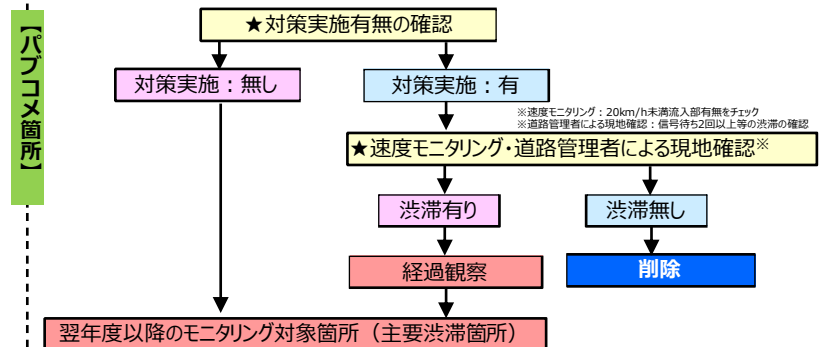


【追加箇所】

・周辺開発等による新たな交通の変化が認められる特定箇所のみを対象とし選定指標にてモニタリングを実施し、選定指標に該当した場合、箇所に追加 → 愛知県 2 箇所のみ

【踏切箇所 (3軸)】

・選定時には、踏切遮断時間のデータが配布されたが、選定時以降未配布のため、モニタリング未実施



【課題①】 複数年閾値以下にも係わらず削除されない箇所の存在

・対策未実施で、複数年間、主要渋滞箇所の閾値を下回る箇所が存在。
⇒複数年間で「経過観察箇所」として残存。

【変更箇所①】

・2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除

【課題③】 実施対策 (特に短期対策) の評価が反映されにくい手法

・現行手法では、主要渋滞箇所の閾値を『下回るか否か』の評価であるため、発現効果を適切に表現出来ていない。

【変更箇所③：対策実施箇所対象】

・改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映される**モニタリング評価方法を追加**

【課題②】 パブコメ箇所のモニタリング

・対策実施箇所のみ評価を行っており、対策未実施箇所のモニタリングは未実施。

【変更箇所②-1：基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所】

・**モニタリング評価区間を設定し**、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング

【変更箇所②-2：基本交差点以外のセンサス関連箇所以外】

・**現地確認計画を立案したうえで**、道路管理者による**現地確認**を実施

➡ 三重県内では該当なし

【課題④】 主要渋滞箇所への「追加」方法が未確立

・主要渋滞箇所の選定以降、周辺開発状況や道路整備等により、交通状況が変化している箇所においても、『追加』されていない。

【変更箇所④】

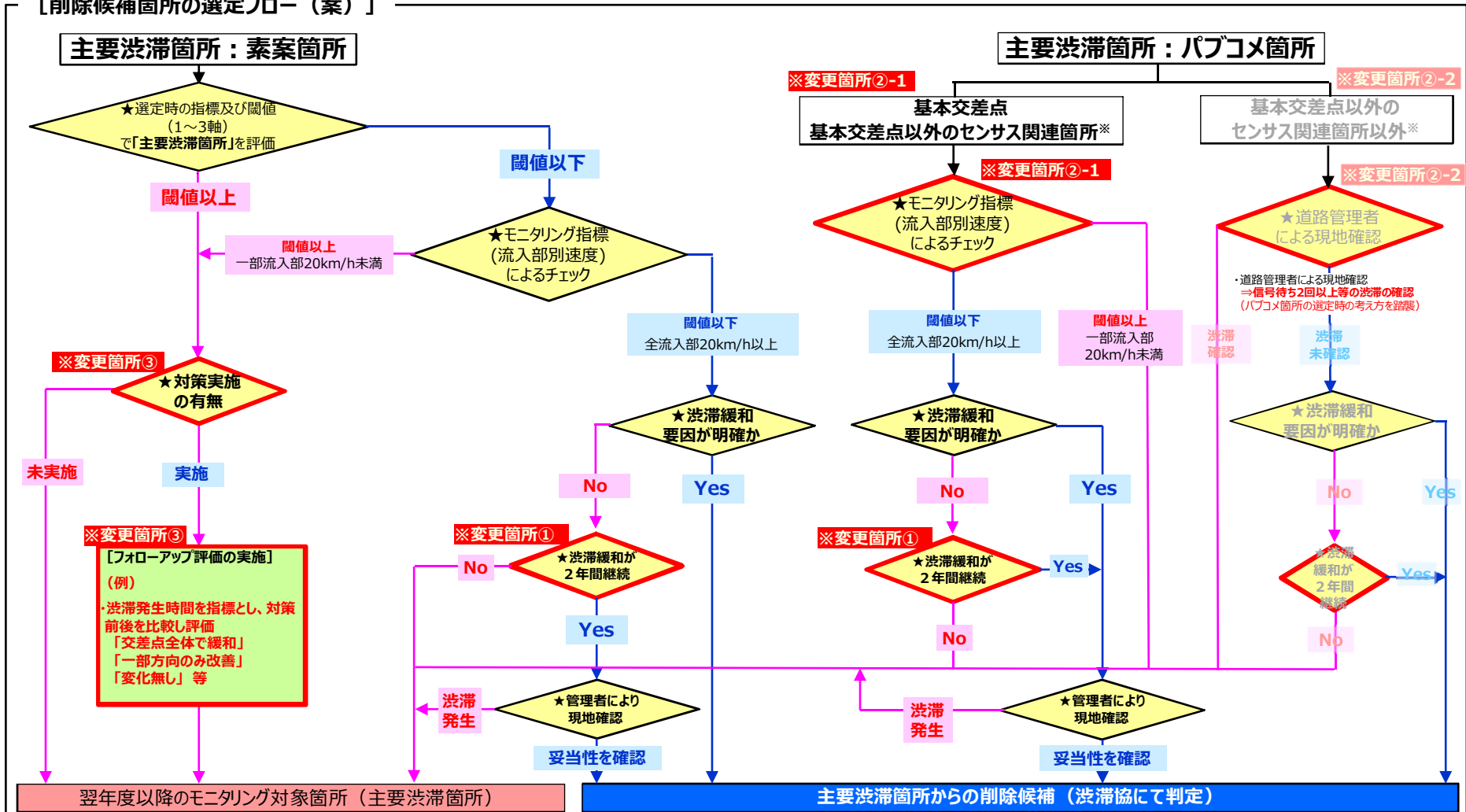
・**道路利用者会議箇所 (基本交差点)**、**新たな渋滞発生交差点**を対象に、選定指標で評価を行い、**閾値以上で要因が明確な場合は主要渋滞箇所に追加**

4. 交通状況のモニタリング

4-2 モニタリング評価のフロー（案） [課題①～③の対応方針]

- 変更① : 2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除
- 変更②-1 : モニタリング評価区間を設定し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング（基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所）
- 変更②-2 : 現地確認計画を立案したうえで、道路管理者による現地確認を実施（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）【参考】
- 変更③ : 改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映されるモニタリング評価方法を追加（対策実施箇所）

[削除候補箇所の選定フロー（案）]



4. 交通状況のモニタリング

4-2 モニタリング実施例（速度向上がみられる箇所：変更箇所①の例）

※変更箇所①

(1) 福吉交差点（桑名市）

●変更①：2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除の例
 ⇒次年度以降も同様な場合、現地踏査を実施したうえで削除候補とする。

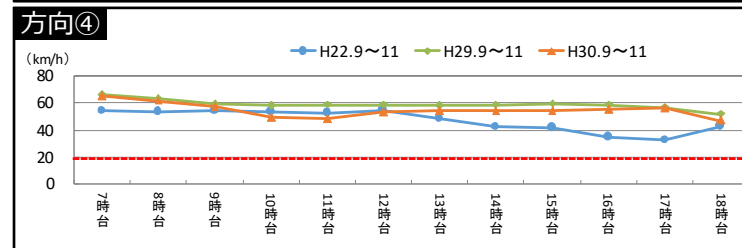
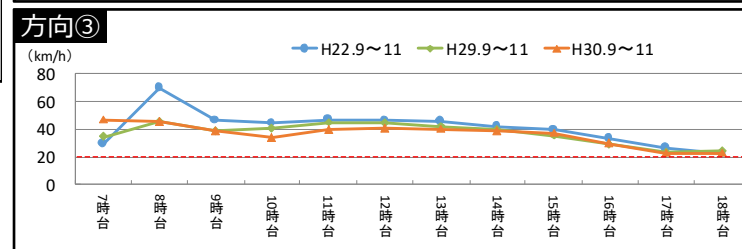
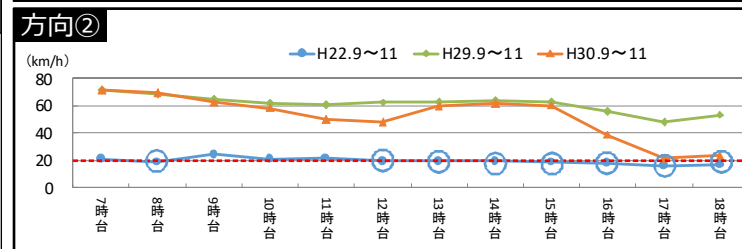
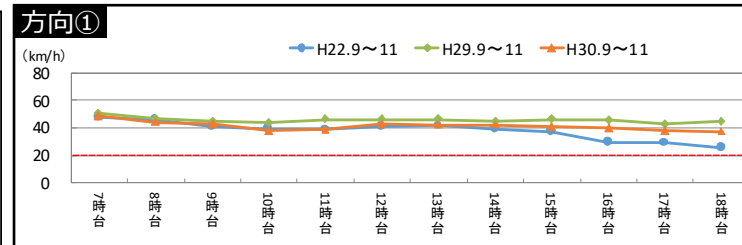
■ 福吉交差点



出典：地理院地図（国土地理院）を基に編集して作成
 ※平成24年度時のデータは、平成22年9～11月のデータを使用

■ 方向別旅行速度

<休日>



凡例
 ○：H22.9~11において20km/hを下回る時間
 ○：H29.9~11において20km/hを下回る時間
 ○：H30.9~11において20km/hを下回る時間

【課題①】 複数年閾値以下にも係らず削除されない箇所の存在

・対策未実施で、複数年間、主要渋滞箇所の閾値を下回る箇所が存在。
 ⇒複数年間で「経過観察箇所」として残存。

【変更箇所①】

・2年連続で抽出された場合、道路管理者の確認を経て削除

4. 交通状況のモニタリング

4-3 モニタリング実施例（センサス区間：基本交差点以外）のモニタリング

※変更箇所②

(2) 新開北交差点（伊勢市）

●変更②-1：モニタリング評価区間を設定し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング（基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所）の例
⇒次年度以降も同様な場合、現地踏査を実施したうえで削除候補とする。

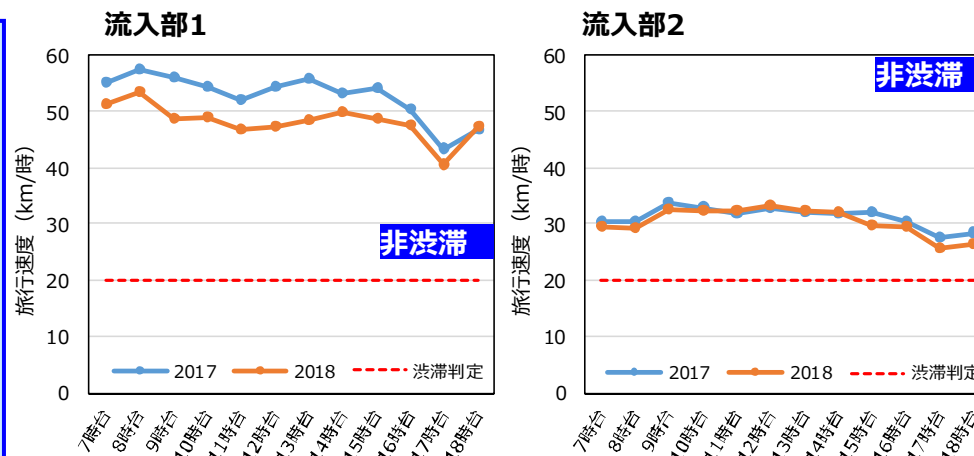
■位置図



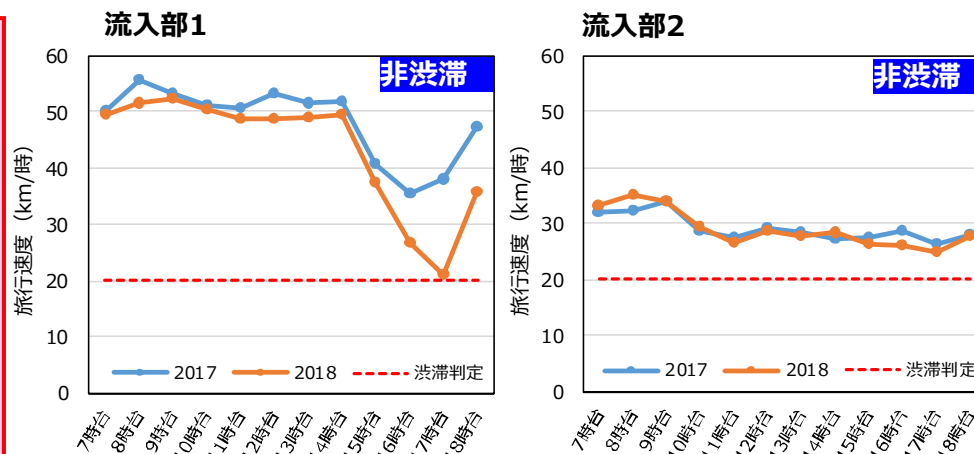
出典：地理院地図（国土地理院）

■速度変動図

平日



休日



出典：ETC2.0プローブ情報（2017年9～11月、2018年9月～11月）

【課題②】パブコメ箇所のモニタリング

・対策実施箇所のみでの評価を行っており、対策未実施箇所のモニタリングは未実施。



【変更箇所②-1：基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所】

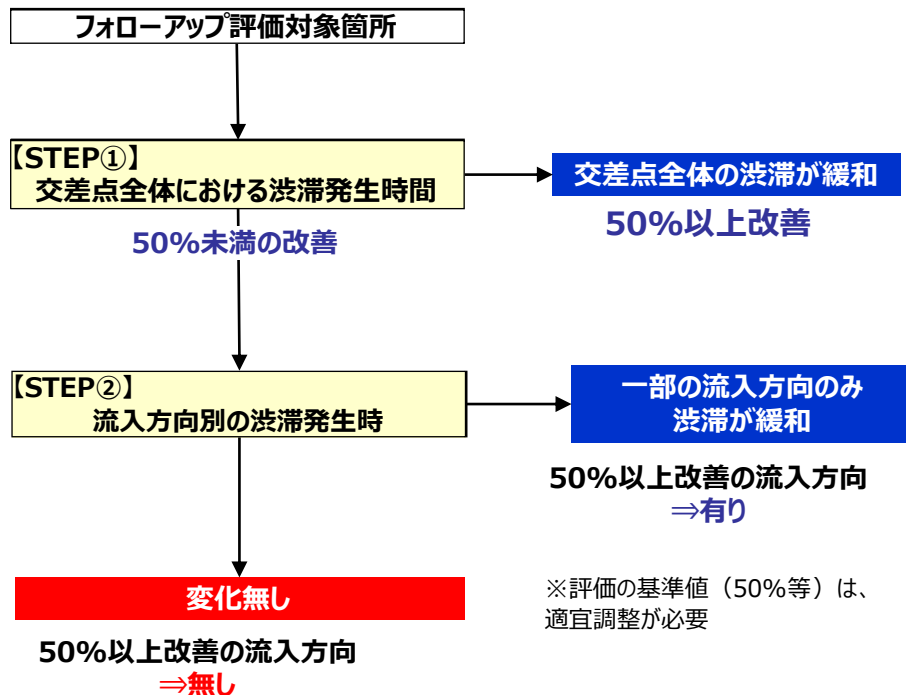
・モニタリング評価区間を設定し、ETC2.0の旅行速度データでモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

4-4 フォローアップ評価指標の例

- これまでのモニタリング指標である『流入速度』を活用し、渋滞の特性を表現可能な「渋滞発生時間」をフォローアップ指標とする。
- 渋滞発生時間を指標とした評価について、「交差点全体の渋滞発生時間」と「流入方向別の渋滞発生時間」を評価。
⇒特定方向のみで交通状況が改善している状況等、短期施策効果把握等に繋がる評価を実施。

■ 対策実施箇所におけるフォローアップ評価ステップ



右記の事例では、「一部の流入方向のみ渋滞が緩和」に該当

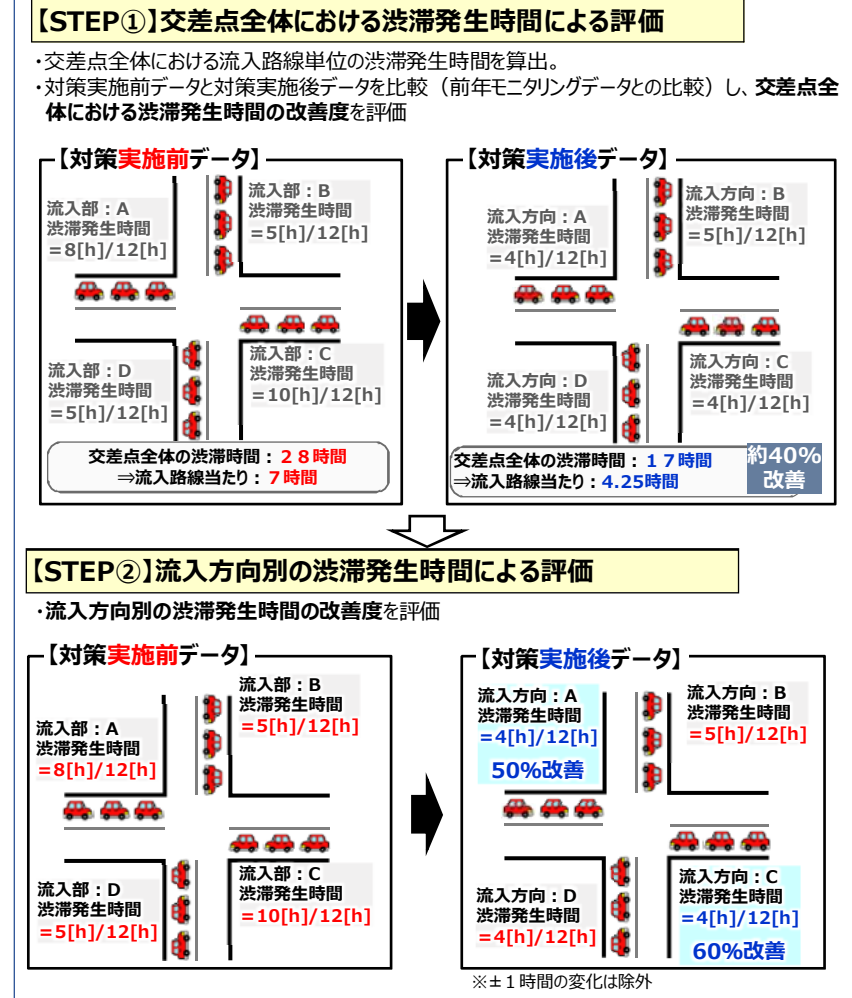
【課題③】 実施対策（特に短期対策）の評価が反映されにくい手法

- ・現行手法では、主要渋滞箇所の閾値を『下回るか否か』の評価であるため、発現効果を適切に表現出来ていない。

【変更箇所③：対策実施箇所対象】

- ・改善・緩和等、渋滞対策の効果が反映されるモニタリング評価方法を追加

■ フォローアップの例

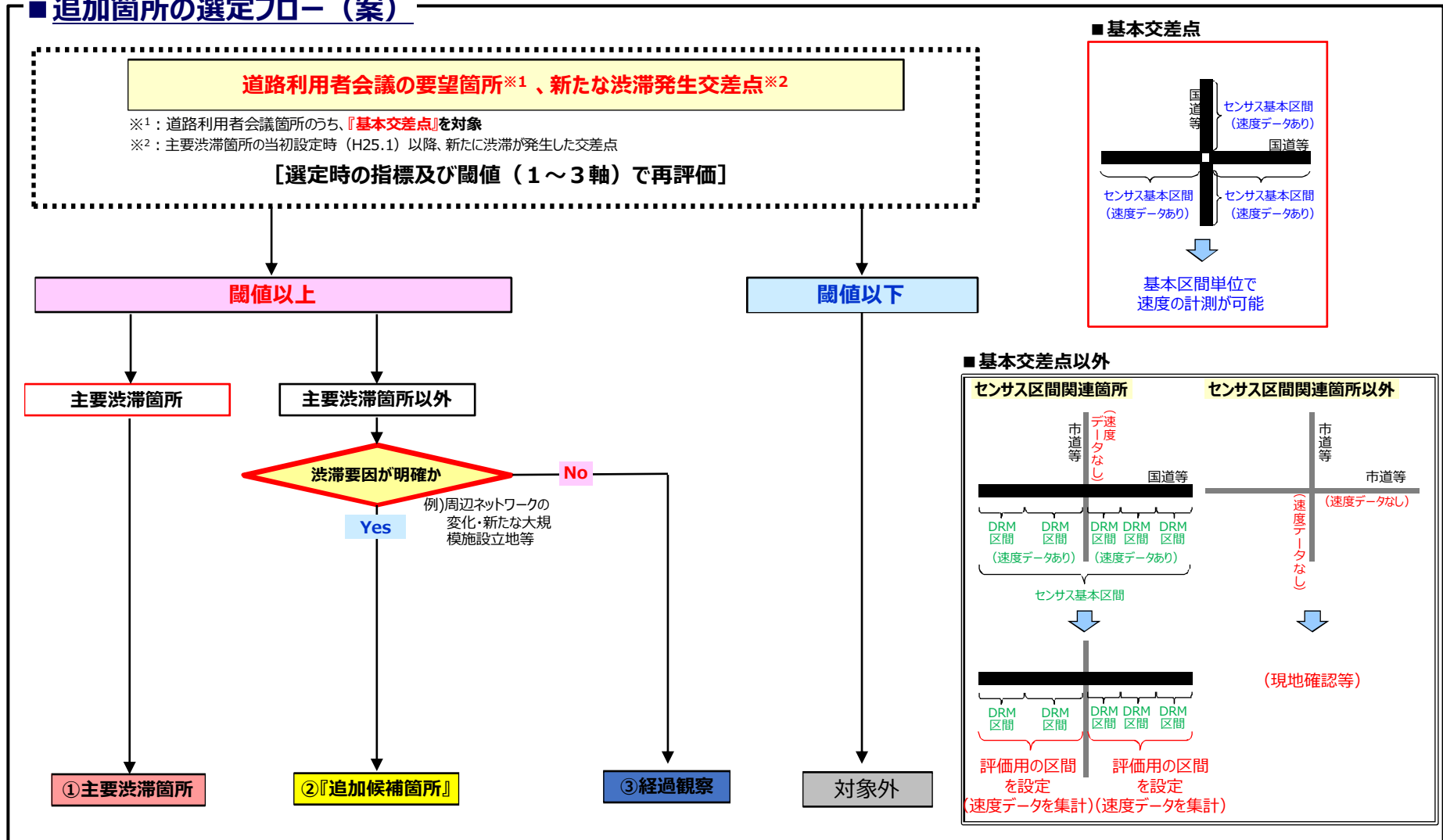


4. 交通状況のモニタリング

4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定方法 [課題④の対応方針]

- 主要渋滞箇所の選定から5年が経過しており、新たな道路ネットワークや沿線状況の変化により、交通状況が変化。
- 道路利用者会議の要望箇所、周辺状況の変化などから新たな渋滞発生交差点を対象に閾値（1～3軸）で再評価。

■追加箇所の選定フロー（案）



4. 交通状況のモニタリング

4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定 (例)

- 最新の基本交差点を対象に、モニタリングを実施。
- 選定時 (H22センサスペース) に存在しなかった基本交差点で新たに主要渋滞箇所の選定要因に該当する交差点が抽出

■位置図



【課題④】 主要渋滞箇所への「追加」方法が未確立

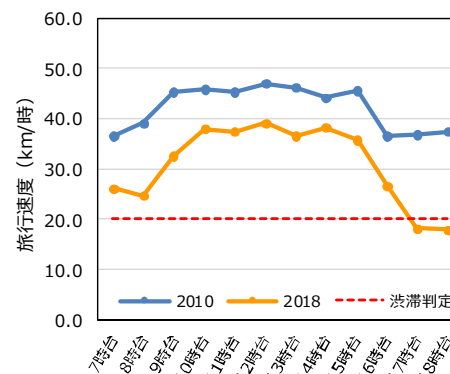
・主要渋滞箇所の選定以降、周辺開発状況や道路整備等により、交通状況が変化している箇所においても、『追加』されていない。

【変更箇所④】

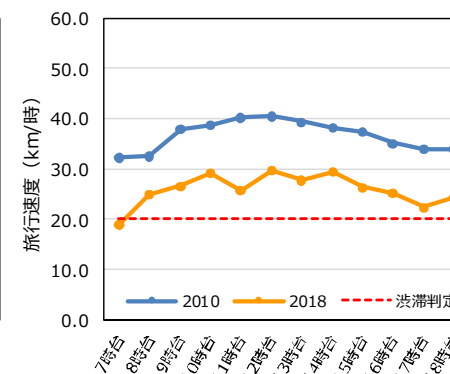
・**道路利用者会議箇所(基本交差点)、新たな渋滞発生交差点**を対象に、選定指標で評価を行い、**閾値以上で要因が明確な場合は主要渋滞箇所に追加**

■速度変動図 (平日: 1'軸に該当)

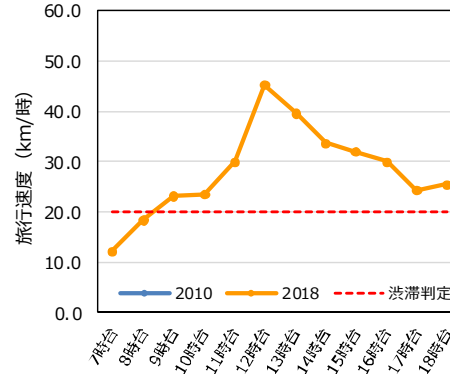
方向①



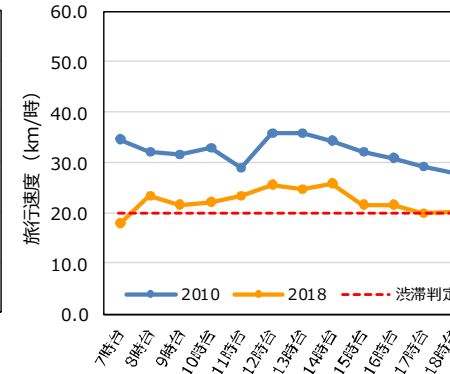
方向②



方向③



方向④



出典:ETC2.0プローブ情報 (2018年9月~11月)

4. 交通状況のモニタリング

4-6 主要渋滞箇所の新たな手法を用いたモニタリングの流れ

R元年度末 第2回渋滞協

モニタリング手法の変更について提示

1. 削除フロー案、追加フロー案の確認

R2年度 4月中～下旬

最新データに基づく三重県内の主要渋滞箇所のモニタリングの実施及び削除フロー案における道路管理者現地確認箇所の抽出基準（案）、追加フロー案における新たな渋滞が発生した箇所の判断基準（案）の提示
道路管理者へ結果配布

R2年度 5月中旬

上記モニタリング結果を踏まえた現地確認箇所の選定の意見収集
道路管理者からの意見収集

R2年度 5月中～下旬

道路管理者からの意見を踏まえたモニタリング実施計画の作成

R2年度 6月中

各道路管理者による現地踏査の実施

現地踏査結果を集約

R2年度 7月中

渋滞協資料への反映

■ “削除”に関する留意点

【方針】

- ①交通実態及び今後のNW変化（事業展開等）を踏まえて問題がないか
- ②道路管理者による現地確認信号待ち2回以上を基本とするが、地域の実情に応じた条件追加も可

・素案箇所については、**従来通り指標により評価・判定**を行います。

・現地確認の対象箇所

⇒指標による確認が可能な箇所（素案・パブコム）は、**データによるモニタリングを行い、対象箇所を抽出。**

現地確認対象者は、**主要渋滞箇所の主道路の道路管理者**

⇒データによる確認が出来ないパブコム箇所は、**現地確認計画を立てたうえで、各道路管理者（主要渋滞箇所の主道路の管理者）が現地確認を実施**

■ “追加”に関する留意点

【方針】

- ①道路利用者要望箇所や今後のNW変化（事業展開等）を踏まえて問題ないか

・対象は、**道路利用者会議要望箇所に該当する箇所、エリアWG等で議論された交差点を対象に現地確認箇所の選定**を行います。

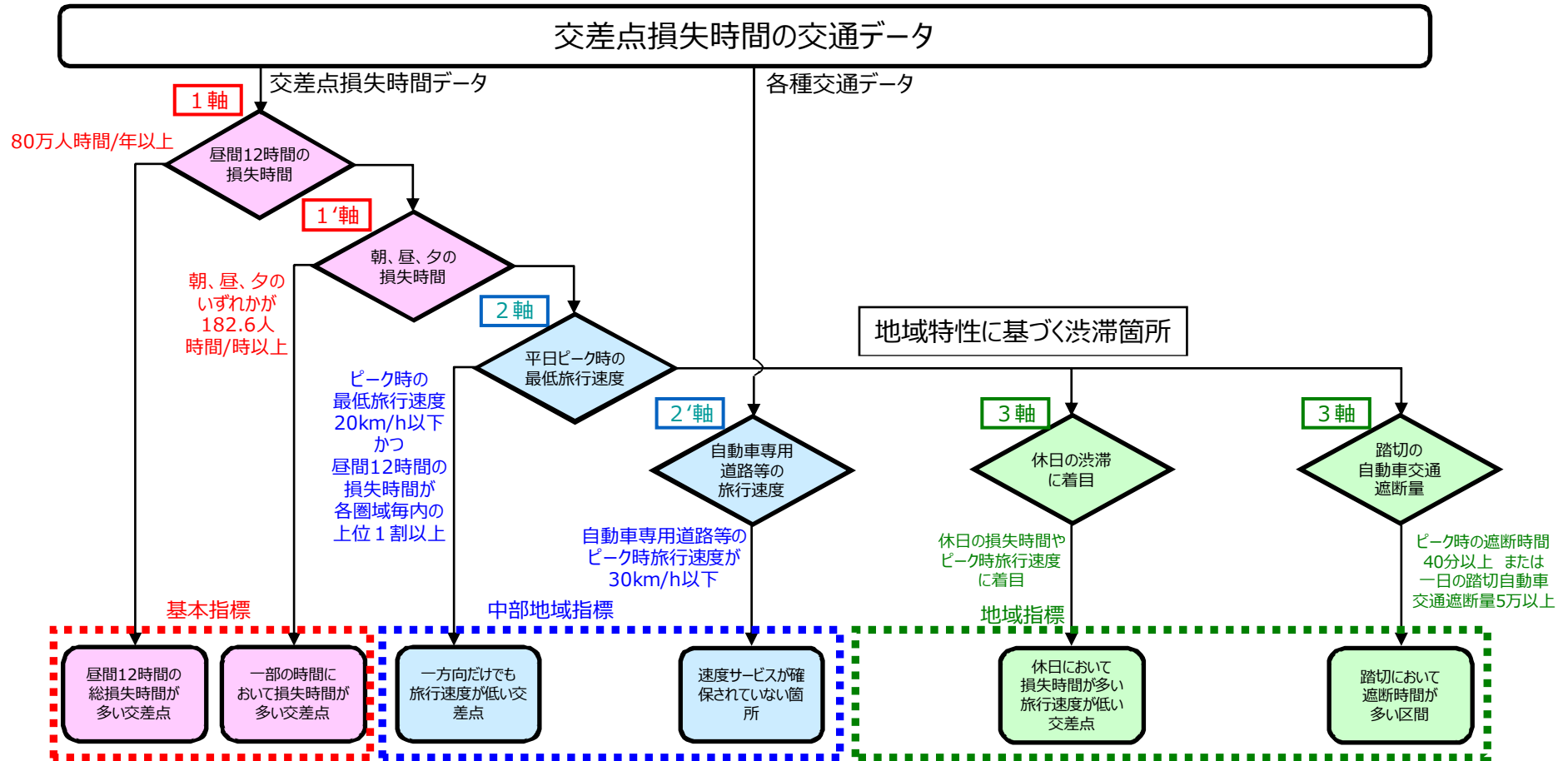
・追加候補箇所の抽出は、上記条件に該当する基本交差点を対象に**従来通り指標により評価・判定**を行います。

・追加対象箇所については、対策等が計画・構想を有する箇所を対象とし、主要渋滞箇所からの削除が将来的に想定される箇所。

⇒**むやみやたらと追加することは不可能。**

4. 交通状況のモニタリング

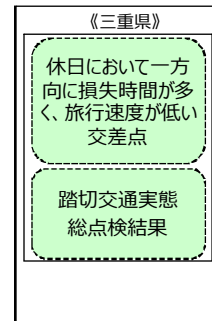
(参考) 主要渋滞箇所の選定手法と指標 <現行>



■ 2軸の各圏域毎内の上位1割(10%タイル)交差点損失時間

圏域	上位1割(10%タイル)交差点損失時間(万人時間/年)	
名二環内側	70万人時間/年以上	
東海環状内側(名二環外側)	30万人時間/年以上	
東海環状外側	愛知県	30万人時間/年以上
	岐阜県	10万人時間/年以上
	三重県	20万人時間/年以上
	静岡県	35万人時間/年以上

■ 3軸の選定指標 (三重県独自の指標)



5. 災害時交通マネジメント検討会について（案）

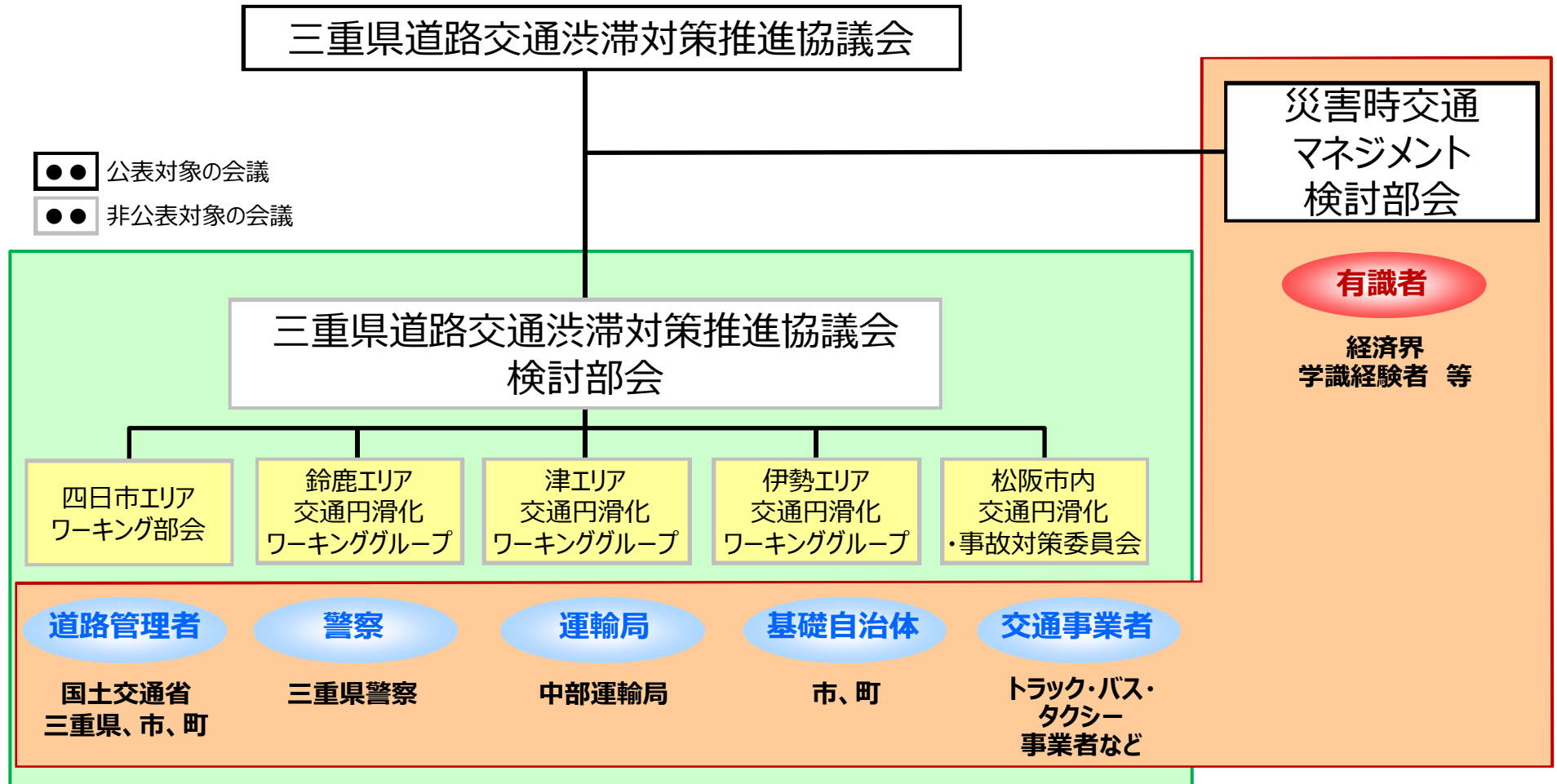
5. 災害時交通マネジメント検討会について（案）

5-1 目的

○災害、事故等により幹線道路（高速、直轄）や鉄道が広範囲に被災し、長期間の交通ネットワーク途絶の恐れがある場合、幹線道路の渋滞緩和を図るための交通マネジメントを検討・実施する。【検討部会の設置は、令和2年度～の予定】

5-2 位置づけ・実施体制

各県渋滞協の検討部会の一つとして位置づける。会議は公表を前提



構成員は別表を参考とし、被災範囲に応じて都度検討する 会長、副会長：有識者※、事務局：各県代表国道事務所
 ※有識者の選定・依頼については、各県内在住在勤の有識者を基本に事務局にて行う。

5. 災害時交通マネジメント検討会について（案）

5-3 議論の内容

○交通マネジメント施策の検討、実施に係る関係機関調整、実施結果の検証

