

令和2年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会 (第1回)

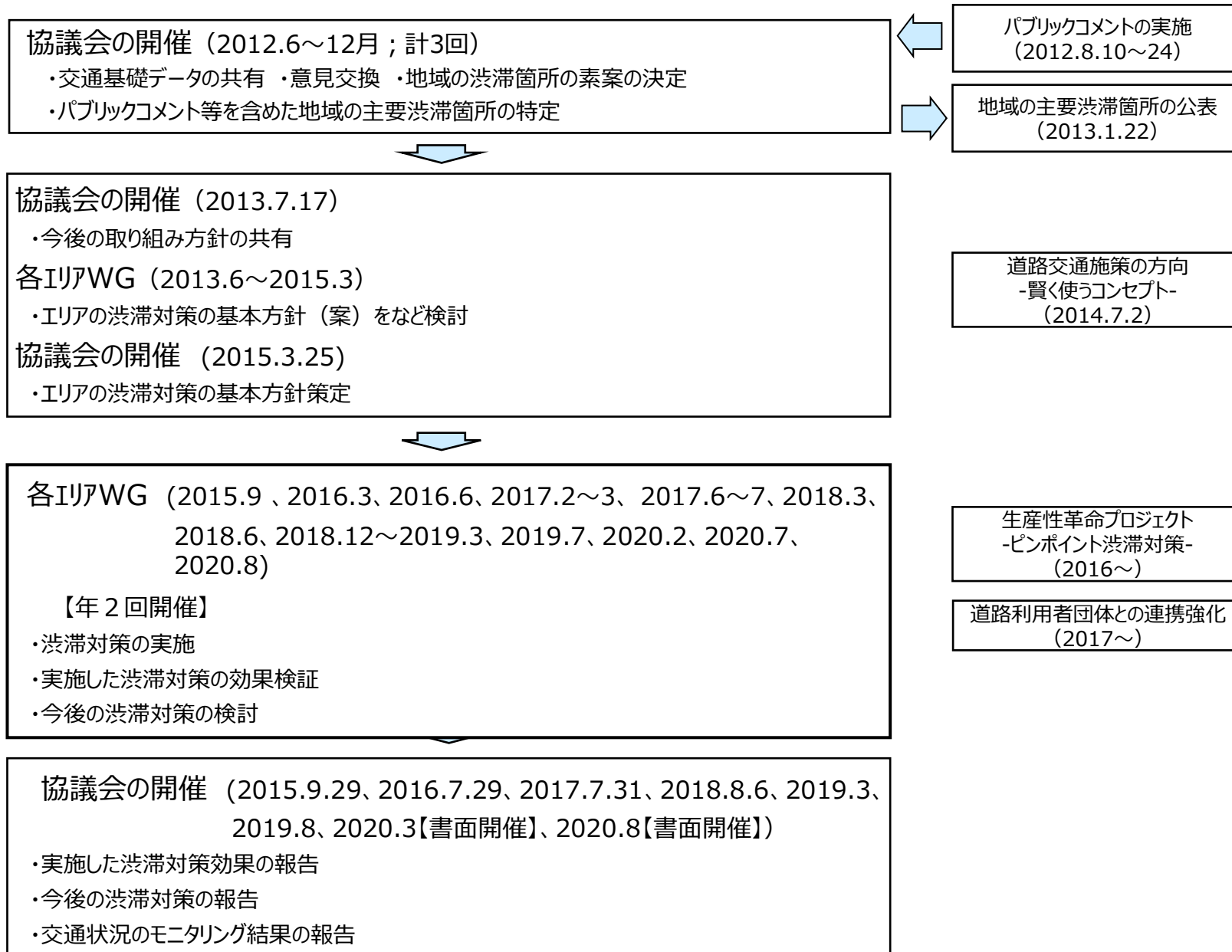
<目次>

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.	2020年度の取り組み予定（案）	…	32
4.	交通状況のモニタリング	…	55
5.	コロナ渦交通影響分析	…	75
6.	道路交通アセスメント制度の運用について	…	79
7.	路上荷捌きに起因する渋滞対策について	…	81

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

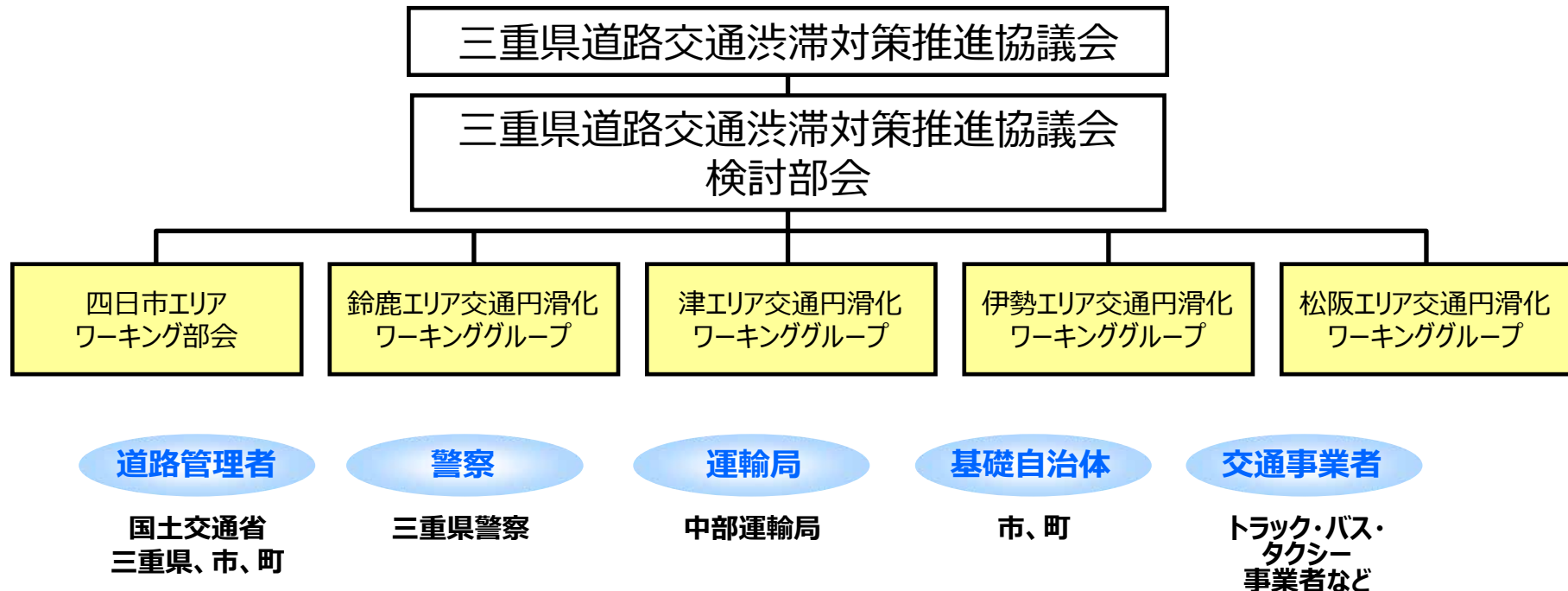
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

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。

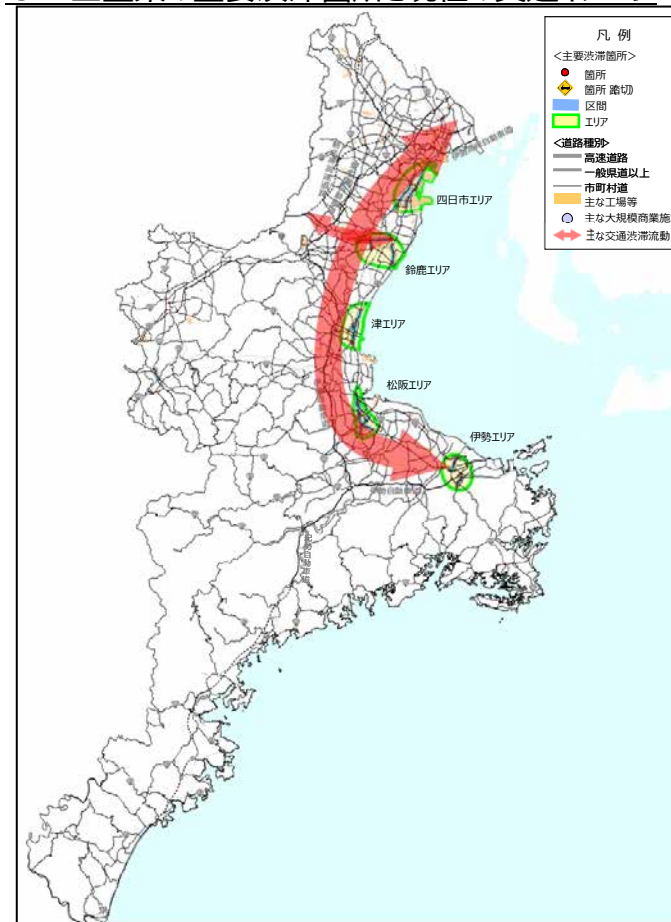
2. 方向性

	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）（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

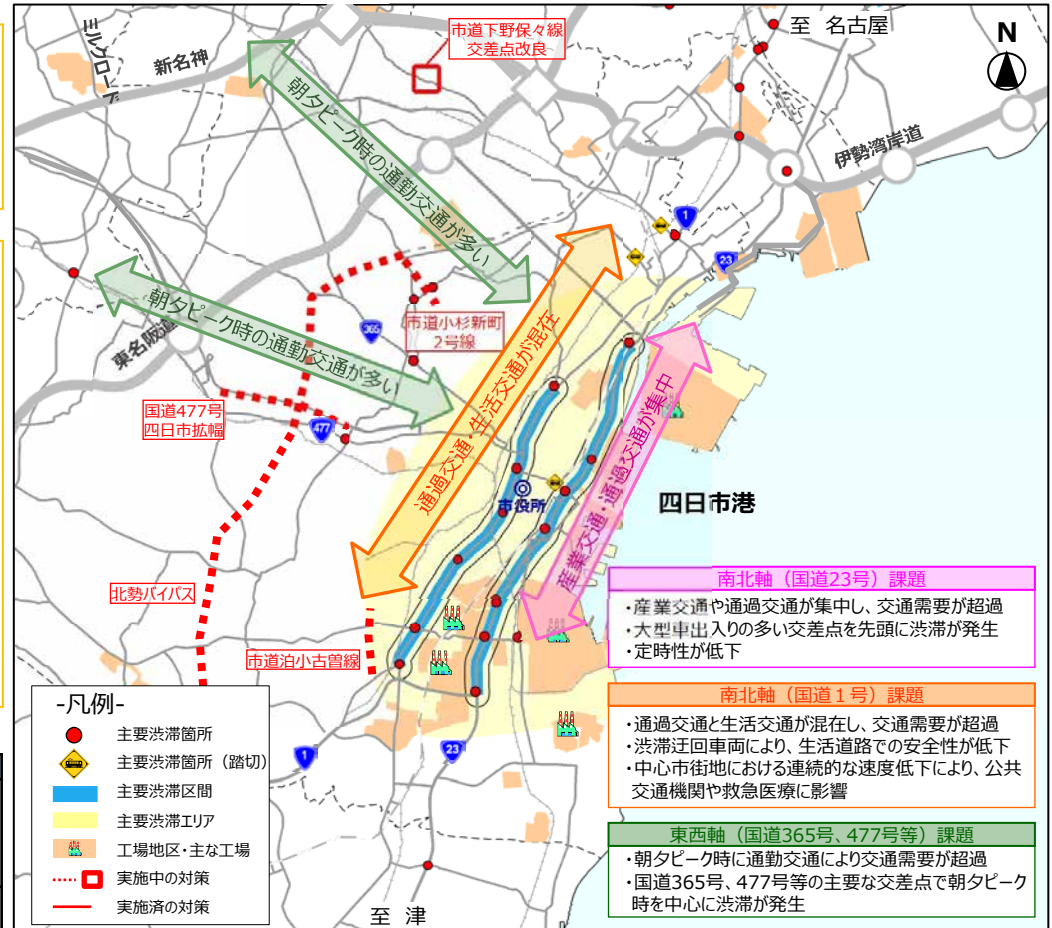
四日市エリアの地域特性

- ・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・新名神高速道路が広域交通を担っている。
 - ・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。

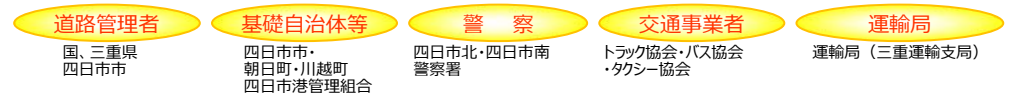
(2) エリアの課題



(3) 対策メニュー

対策メニュー	
総合対策等	・ 工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・いなばポートライン（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) ※



※「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）（2014年度策定、2020年度改訂（案））

（改訂箇所：赤字）

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、**鈴鹿四日市道路**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。

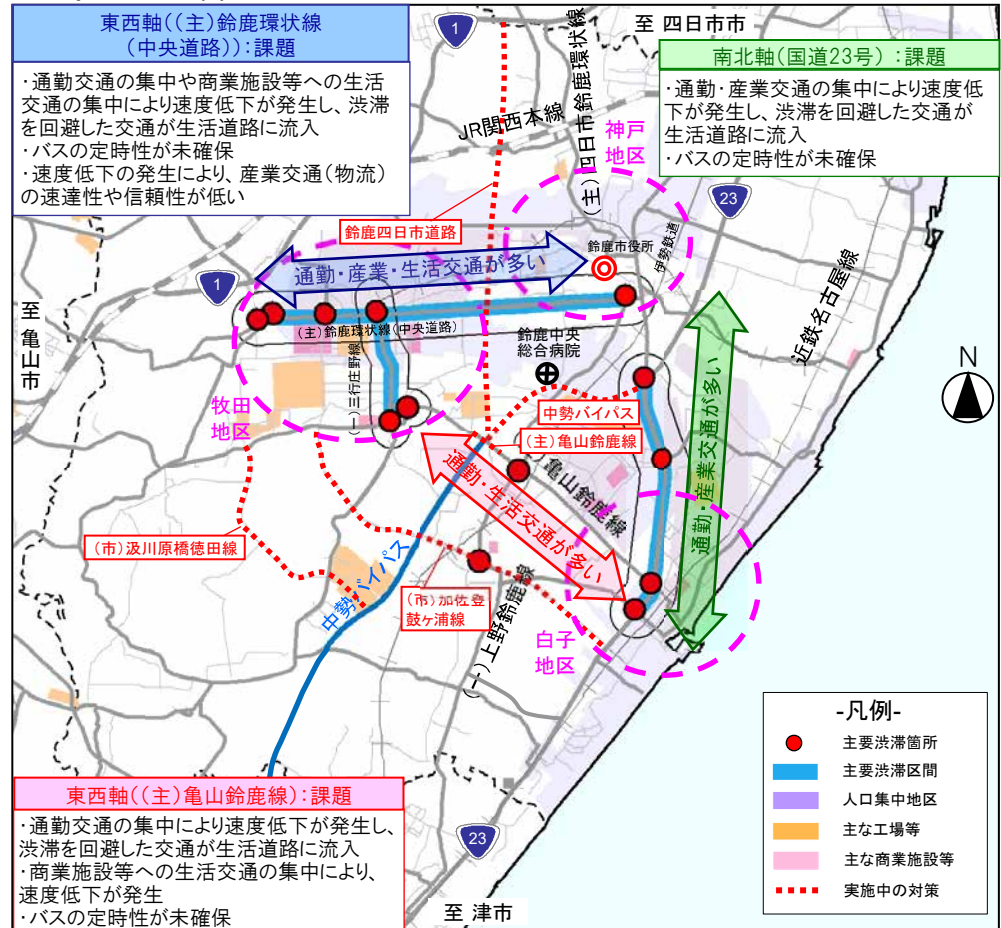
【将来像】

- （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、 鈴鹿四日市道路 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、JR紀勢本線・近鉄名古屋線が南北方向にはしり、東側に国道23号、西側に（主）津関線・（一）津久居線が並行に位置し、これら路線は、三重県庁・津市役所・JR・近鉄津駅のアクセス道路として利用されている。

【現状の課題】

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

【将来像】

- （津市総合計画）
- ・津市の特性である「住みやすさ」に磨きをかけていくことで、市民の様々な活動によって、多様な交流をはぐくみ、心豊かで元気な県都を創造していく姿を理想する。
- （津市都市計画マスタープラン）
- ・都市を構成するすべての要素を守り育てていくことで、新たな賑わいと人とのつながりに結びつけ、更なる活力につなげる。
- ・「ひと」「もの」「情報」を有機的に結びつける総合的な交通体系を形成し、住民生活の利便性の向上はもとより、地域内外における新たな交流と連携の創出を目指す。

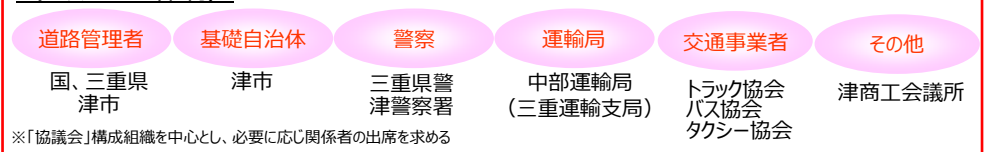
（2）エリアの課題



（3）対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・第2次津市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）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。

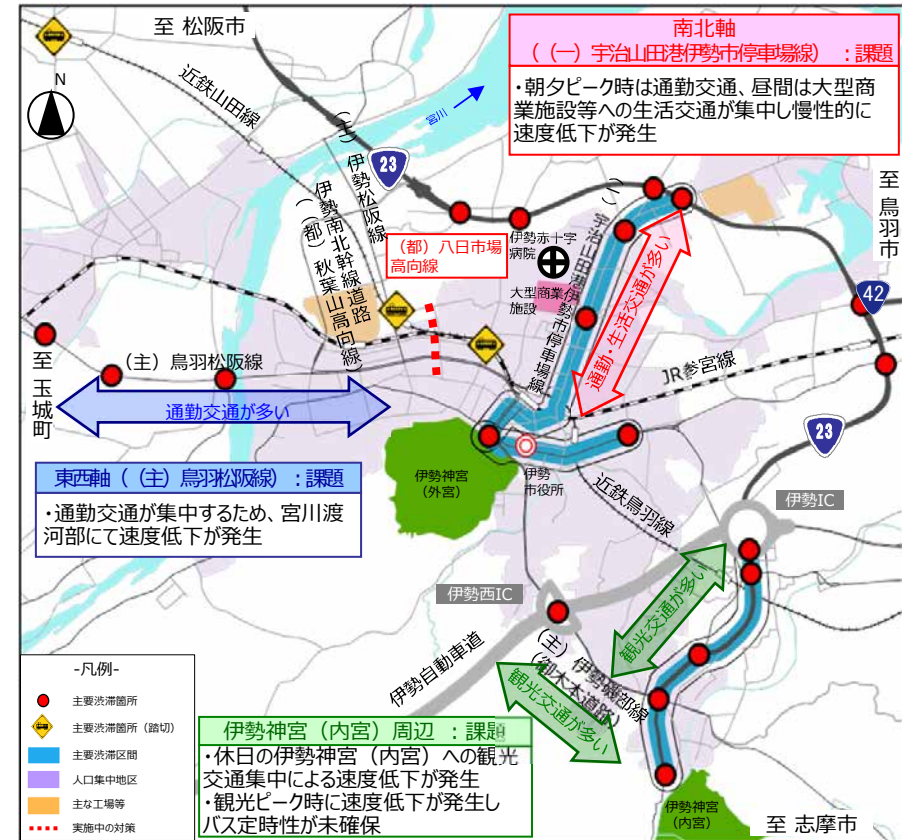
伊勢エリアの交通特性

- ・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。

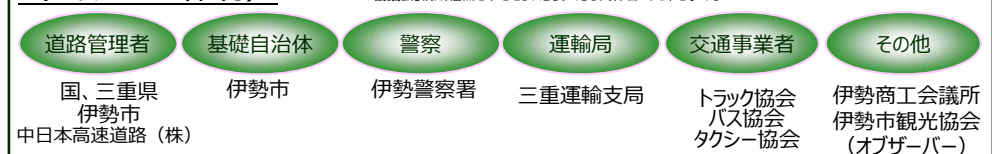
(3) 対策メニュー

	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)



※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、2020年度改訂（案））

（改訂箇所：赤字）

基本方針

- ◇ 国道42号松阪多気バイパスや国道23号南勢バイパス等の対策を通じて環状道路の機能強化に努め、当該エリアを通過する車両の速達性や定時性の向上により、松阪市中心部への流入交通を抑制することで、エリア内の混雑緩和を図ります。
- ◇ また、中心部に集中する通勤交通等の分散を図るための迂回情報の提供や、松阪市地域公共交通網形成計画と連携した公共交通の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16万人で、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道路からのアクセス道路が合流する交通の要衝となっている。
- ・松阪都市圏の道路網をみると、国道23号、国道166号（旧国道42号）等が中心市街地と他地域を結ぶ放射道路（南北軸・東西軸）としての機能を担っており、国道42号松阪多気バイパス、（主）松阪第2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としての機能を担っている。
- ・国道42号松阪多気バイパスの全線開通に伴い、松阪エリアを通過する車両の環状利用は進んだものの、依然として国道166号（旧国道42号）や（一）松阪環状線、（主）鳥羽松阪線等を利用して、中心市街地に流入する車両が存在している。

【現状の課題】

- ・中心市街地を南北に通過する国道166号（旧国道42号）では松阪駅周辺で慢性的な渋滞が発生しており、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や国道23号南勢バイパスの交差点では渋滞や速度低下が発生し、環状・放射軸としての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。

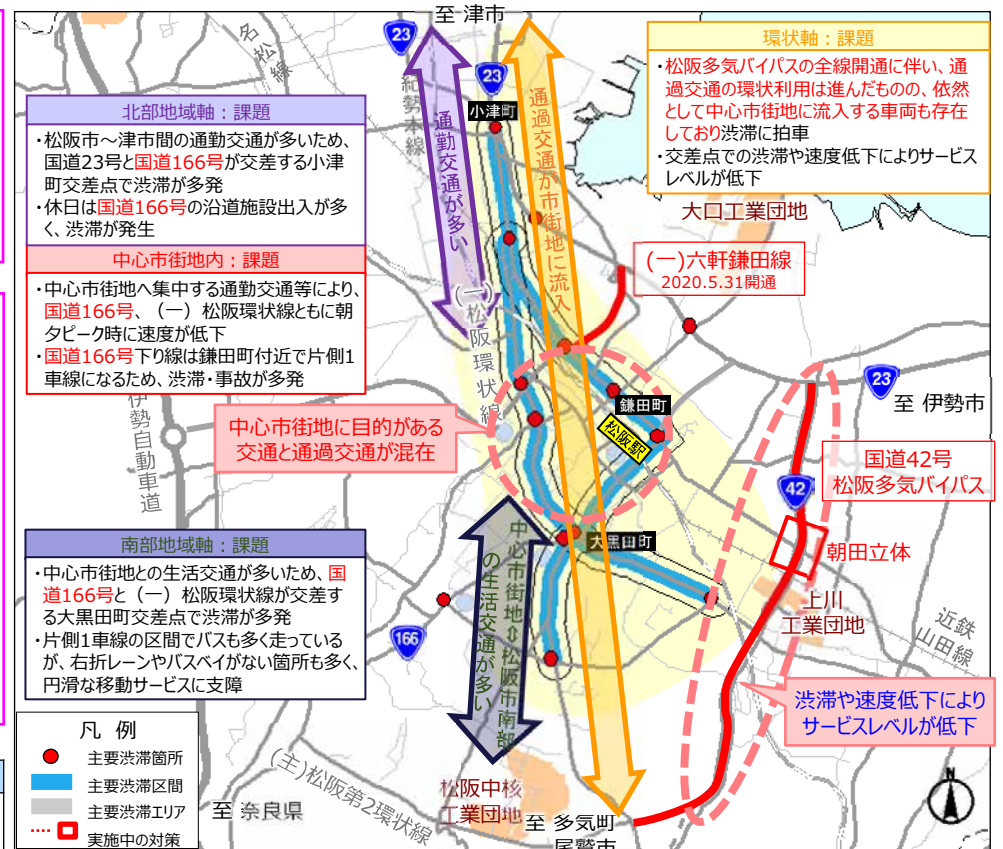
【将来像】 ※松阪市都市計画マスタープラン

- ・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。

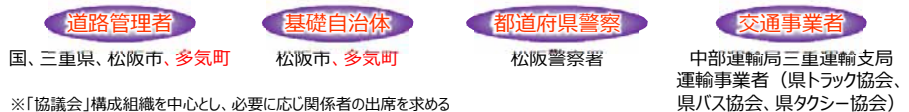
3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通に対する環状道路への転換や、中心市街地を発着する交通に対する渋滞区間の迂回を促すための情報提供、環状道路を優先する案内標識の変更等により、環状軸の機能及びサービスレベルの向上を図る。 ・松阪市地域公共交通網形成計画に基づいた公共交通の利用促進施策と連携し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ・環状軸では、通過交通の中心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や将来的な4車線化を推進する。 ・北部地域軸では、（一）六軒鎌田線の開通後の交通状況を踏まえた上で、交通の整流化を図るために沿道施設の右折出入の禁止や出入口の改善等を実施する。 ・南部地域軸では、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166号（旧国道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。

2) エリアの課題



（エリアWG体制※）

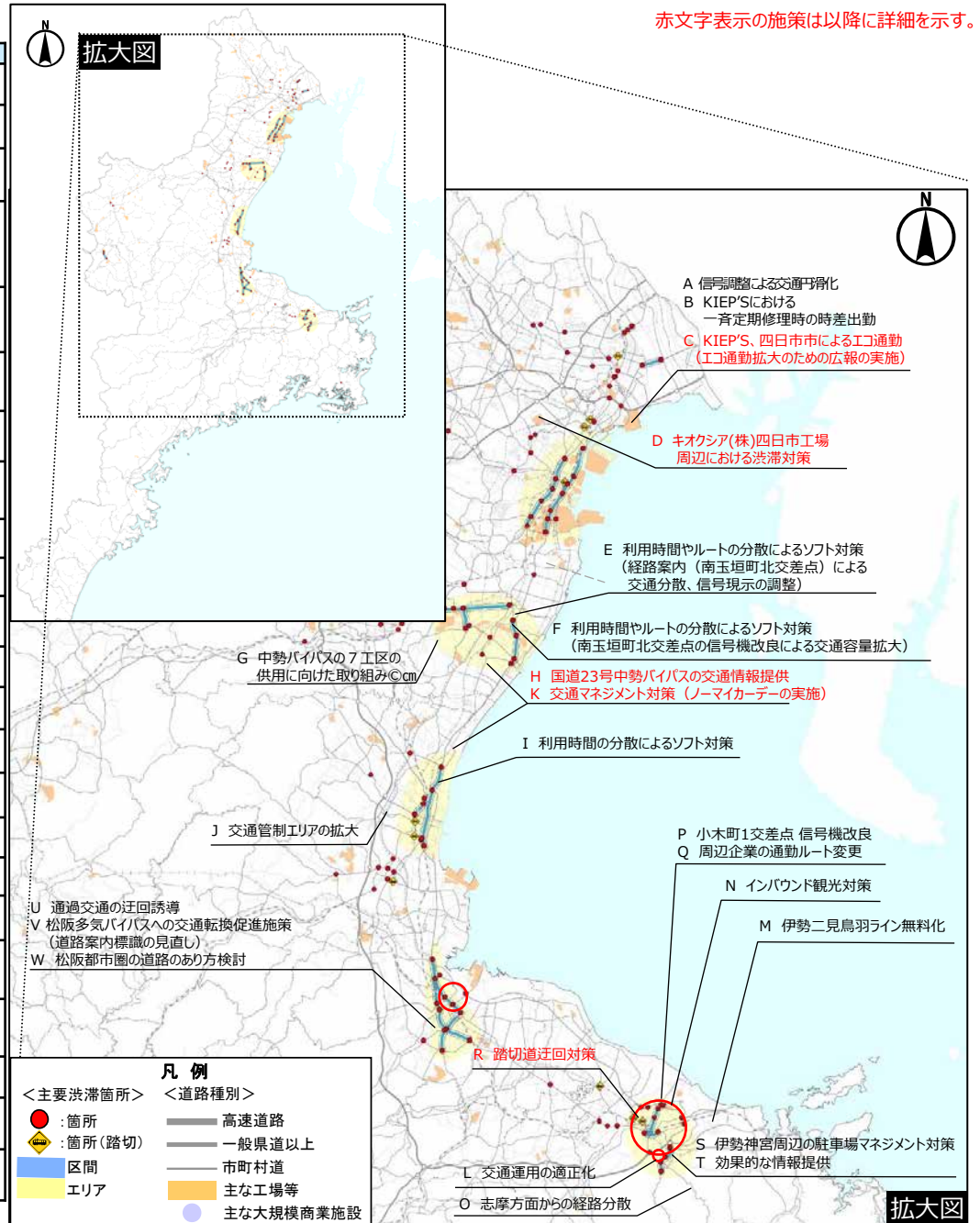


2. 2019年度に実施した渋滞対策

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	2015年度~	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

実施主体：KIEP'S、四日市市

2-1 総合対策等

(2) 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。
- その結果、自転車通勤者は前年同月と比較し約3割増加した。また、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。

■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

＜＜実施日＞＞

2019年9月以降毎月1回配布。
ただし、3月、4月は除く。

【配布したチラシ】

所要時間の短縮
メリットを記載

健康、環境に関する
効果を記載

【実施体制】

KIEP'S

＜実施内容＞

- ・エコ通勤の実施
- ・社員アンケート調査の実施

＜資料提供＞

- ・ビッグデータを活用した渋滞状況及び要因の明確化
- ・渋滞対策の提案
- ・渋滞対策の全国事例紹介

**国土交通省
北勢国道事務所**

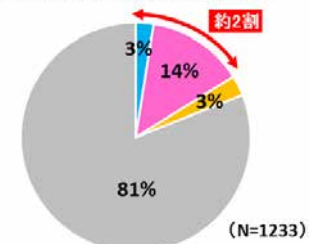
■対策効果

【アンケート調査結果】

・チラシ配布前後の自転車通勤者数



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 2020年2月分

【エコ通勤デーにおける自転車通勤状況】



2. 2019年度に実施した渋滞対策

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



【実施中の対策】

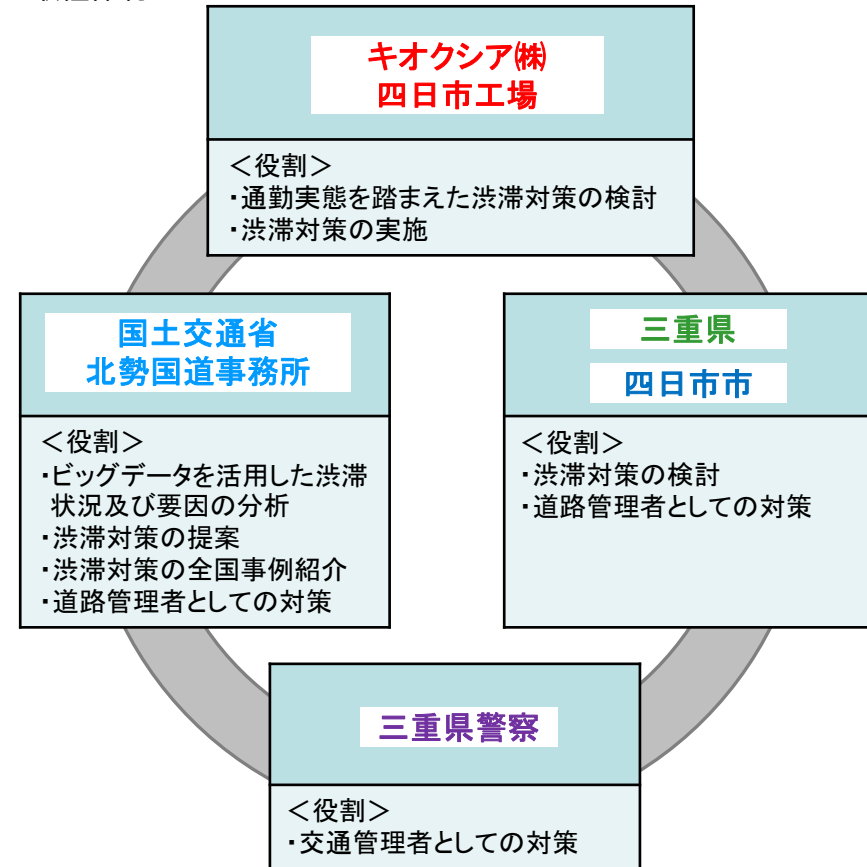
- ・路線バスの増便（近鉄富田駅及び近鉄四日市駅からの路線バスを増便）
- ・チャーターバスの運行（近鉄富田駅及び近鉄四日市駅からのチャーターバスを運行）
- ・イオンモール桑名店でのP&BRの実施（イオンモール桑名店の駐車場を活用し、P & B Rを実施）※2018年12月末終了
- ・大矢知地区におけるルートバスの導入（従業員駐車場利用が多い大矢知地区の方を対象に6便のルートバスを導入）※2018年12月末終了
- ・シャトルパーキングの確保（駐車場の確保により、イオンモール桑名店でのP&B、大矢知地区におけるルートバスから切り替え）
- ・通勤車両の誘導経路の変更及び駐車場警備員の増員（駐車場への円滑な誘導を実施）
- ・タクシー乗り場の変更（正門前道路におけるタクシーの乗降を禁止（7:00～9:00））
- ・社宅提供ルールの見直し（公共交通機関による通勤を前提条件として、社宅物件を提供）※2019年3月末終了
- ・通勤手段の自家用車と二輪車の同時同録（通勤手段として自家用車と二輪車の登録を可能とし、二輪車への通勤手段の変更を促進）※2019年3月開始
- ・駐車場の拡大（従業員用駐車場を確保）
- ・信号現示の調整（県道64号線（高宮西交差点前後）、県道622号（東坂部町交差点前後）において信号現示を調整）

一部緩和されたが依然として渋滞が残存している箇所あり
⇒引き続き対策を検討・実施

2019～ 対策効果検証・
渋滞箇所における更なる対策検討

2020～ 第7製造棟増設（5/27建設着手）

■ 取組体制



2. 2019年度に実施した渋滞対策

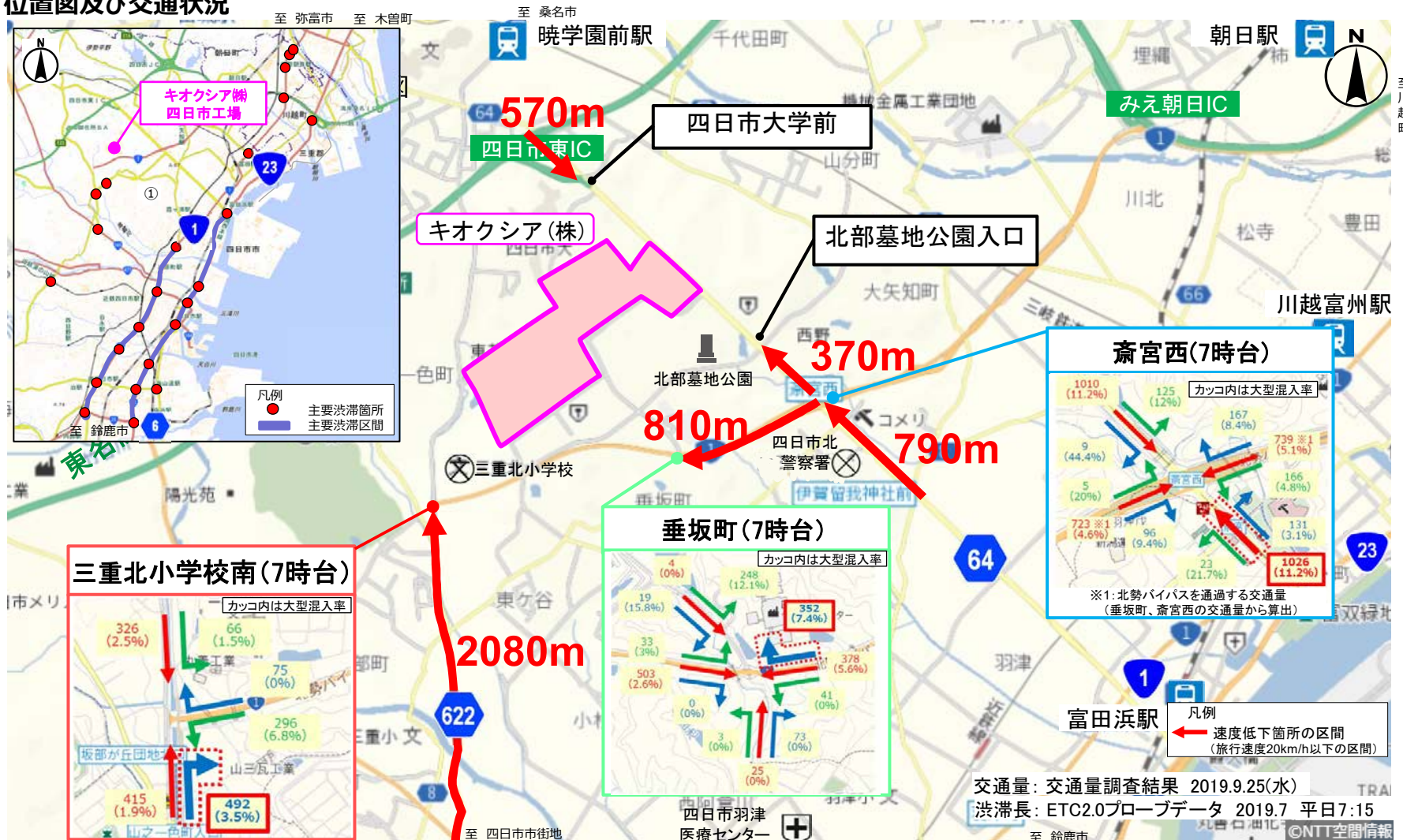
実施主体：キオクシア(株)四日市工場、国、三重県、四日市市、三重県警察

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、斎宮西交差点）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。
- 斎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



3. 実施した渋滞対策

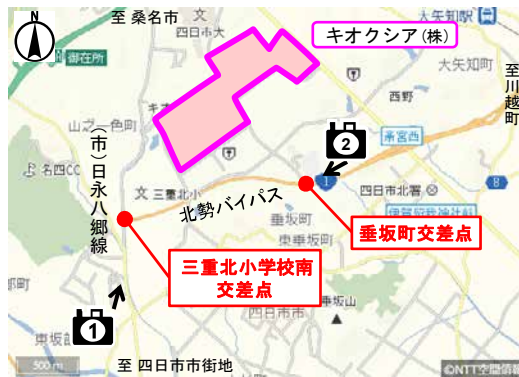
実施主体：三重県警察

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、朝ピーク(6:00~9:00)の最大所要時間が約40秒短縮。
- 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った。信号現示の見直しにより、朝ピーク(6:00~9:00)の最大所要時間が約20秒に短縮。

■位置図



■渋滞状況

【三重北小学校南交差点(現況)】



【垂坂町交差点(現況)】



■対策概要

- 実施箇所**
三重北小学校南交差点
垂坂町交差点
- 取り組み内容**
信号現示の見直し
- 実施年度**
2019年12月28日(土)
- 実施機関**
三重県警察

■対策効果

【三重北小学校南交差点】

現況

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
整備後	50	-	-	26	3	3	32	3	3	120s

右折の現示を増加 (+10秒)

【垂坂町交差点】

現況

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
整備後	27	3	3	42	3	-	32	2	3	115s

右折の現示を増加 (+10秒)



・最大所要時間* (南側流入部)

信号現示の見直しにより
最大所要時間が約40秒短縮
※集計区間延長: 1,500m



・最大所要時間* (東側流入部)

信号現示の見直しにより
最大所要時間が約20秒短縮
※集計区間延長: 500m

* 最大所要時間: 速度低下区間(30km/h以下)の所要時間の最大値 データ: ETC2.0プローブデータ(対策前2019.2 対策後2020.2(平日7時台))

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



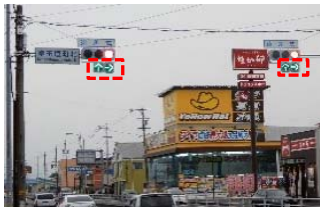
①交通マネジメント対策
(ノーマイカーデーの実施)



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



⑤国道23号中勢バイパス等の
交通情報提供



④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

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

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

2020年度

鈴鹿・津エリアWGメンバーの
関係機関によるノーマイカーデー実施

効果検証（アンケート、ETC2.0プローブ）

次年度以降

企業を含めたノーマイカーデーの実施

■ 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

■ 2020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●月●日（●）

対策時期は要調整

(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

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（2020年3月5日号）

情報館 ⑧ ノーマイカーデー
土 総務課 ☎382-9072 ☎382-7612
dobokusomu@city.suzuka.lg.jp

「No My Car Day(車を使わない日)」の実施にご協力ください

ノーマイカーデーは、交通事故軽減、交通渋滞緩和、大気汚染抑制などを目的とした公共交通機関の利用を促進するキャンペーンです。

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 交通事故にあつ確率が減り、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

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(2020年3月)

拡大

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)



出典：広報すずか表紙（鈴鹿市HPより）



出典：広報つ表紙（津市HPより） 20

2. 2019年度に実施した渋滞対策

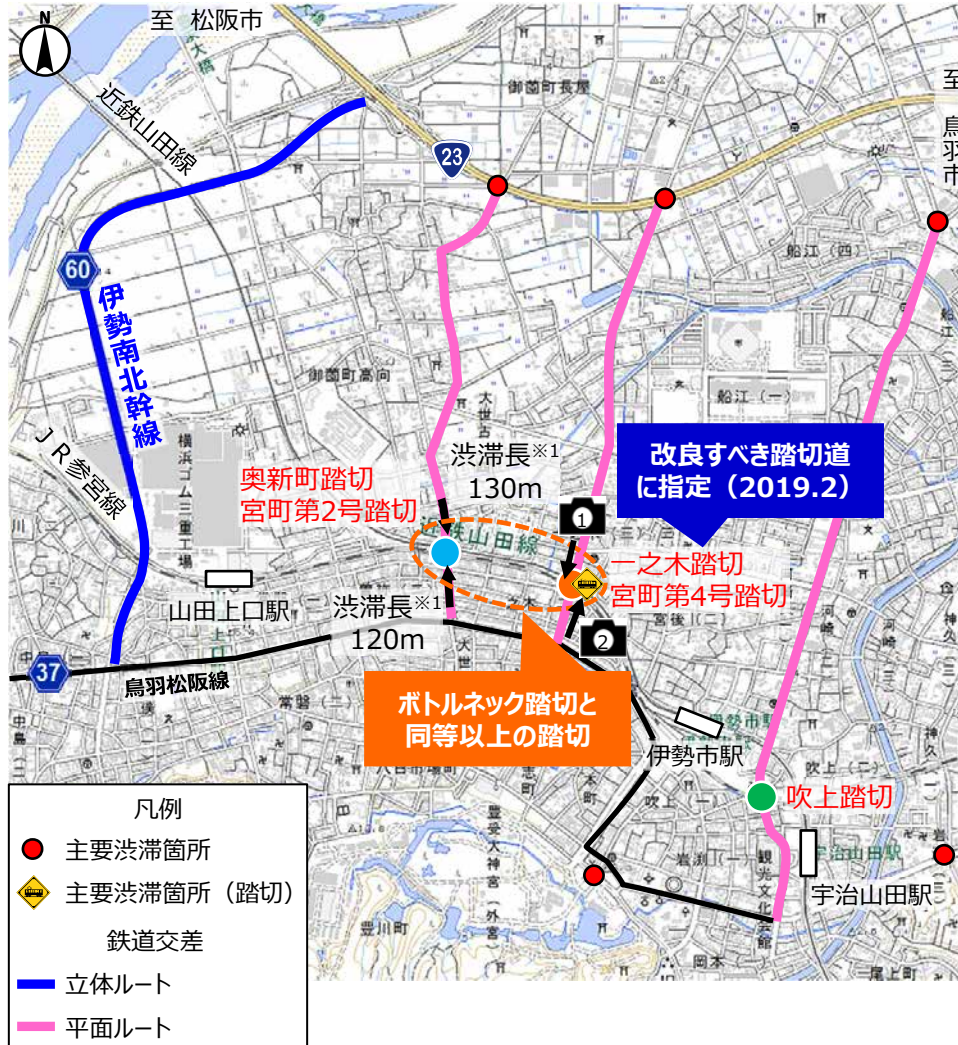
伊勢 実施主体：国、伊勢市

2-1 総合対策等 (7) 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。

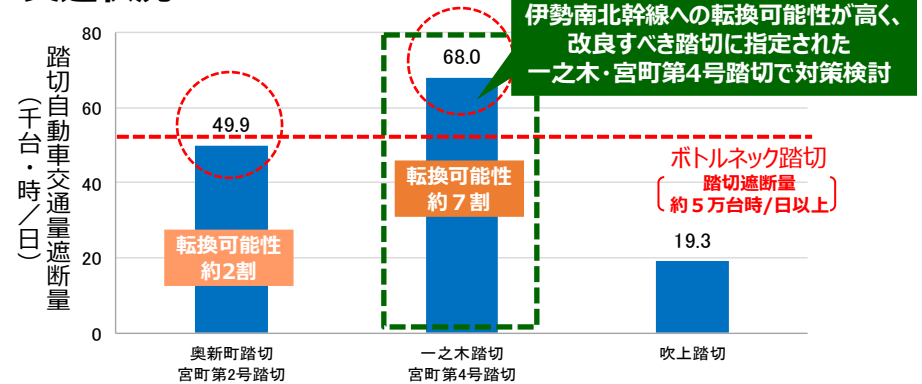
■位置図



出典：地理院地図 (国土院)

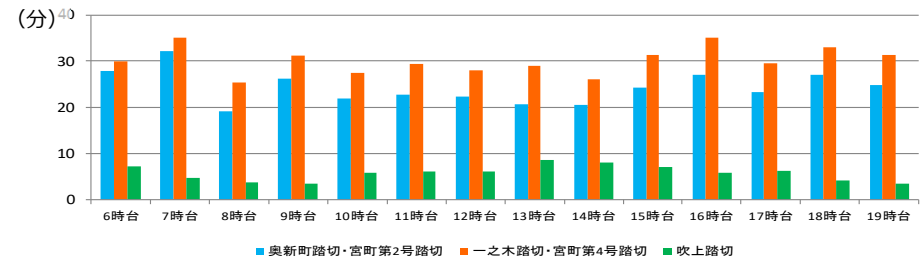
※1 出典：伊勢市提供資料 (調査日：2018.6.1)

■交通状況



踏切遮断量出典：伊勢市提供資料 (調査日：2017.7.6)
交通転換量出典：ETC2.0プローブデータ (2019年3～4月)

■踏切遮断時間



■状況写真



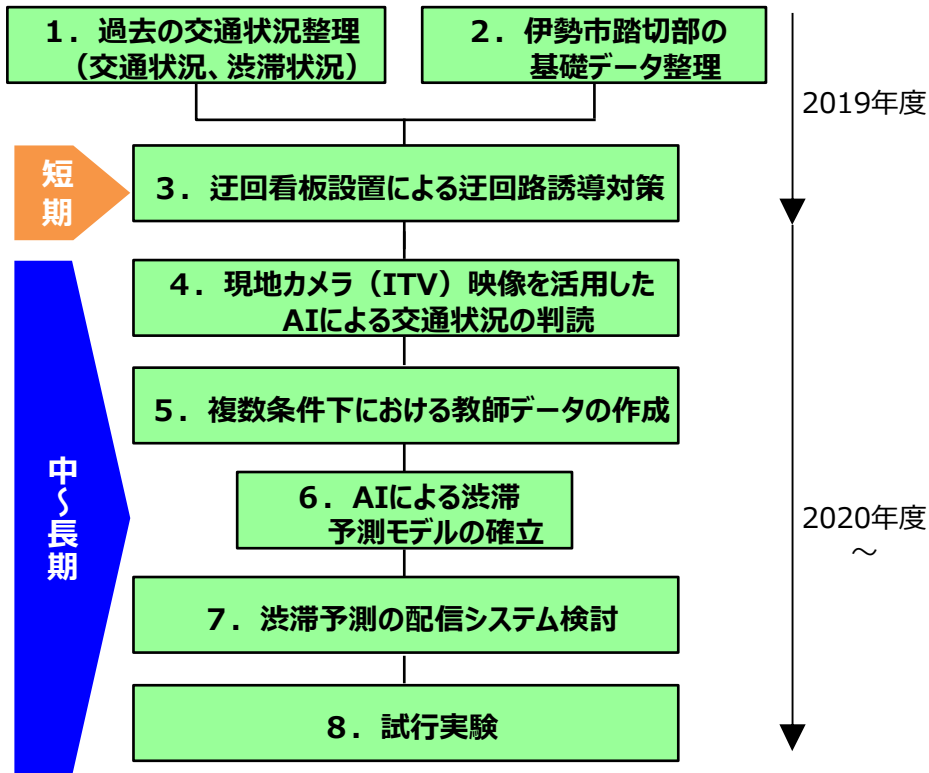
2. 2019年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：国、伊勢市

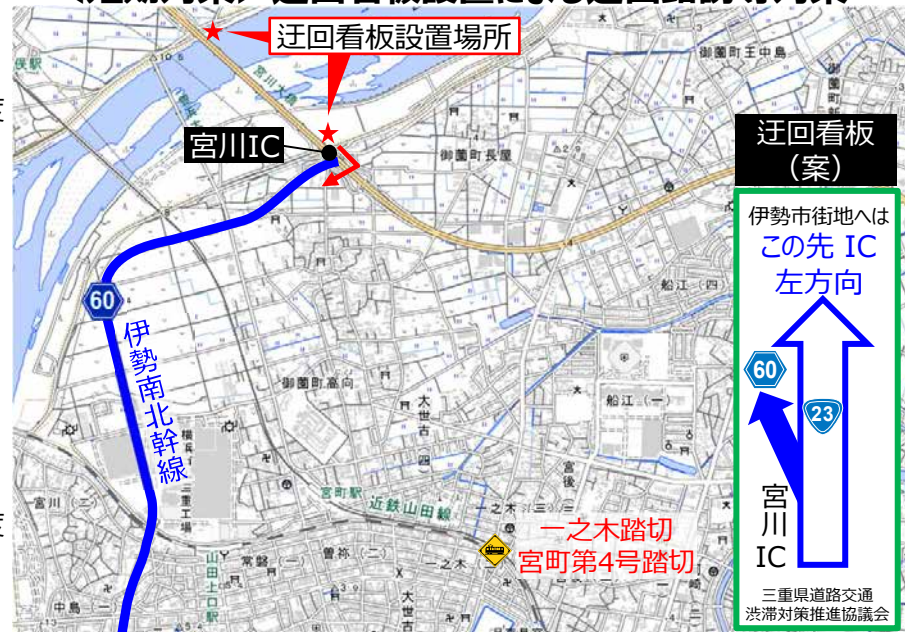
2-1 総合対策等 (7) 踏切道迂回対策 2) 対策方針

○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。

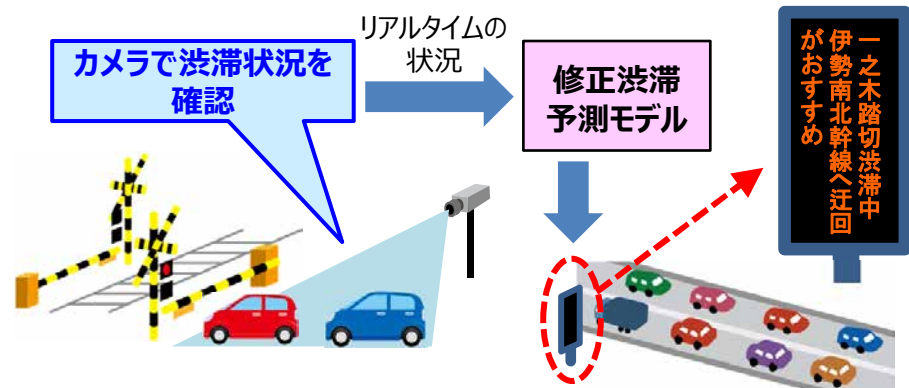
■ 検討フロー



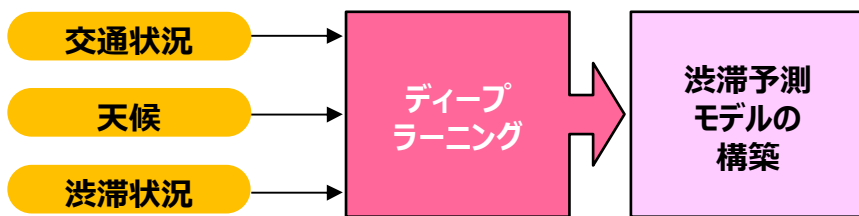
■ <短期対策> 迂回看板設置による迂回路誘導対策



■ <中～長期対策> 渋滞情報の発信イメージ



<AIによる渋滞予測の概念>



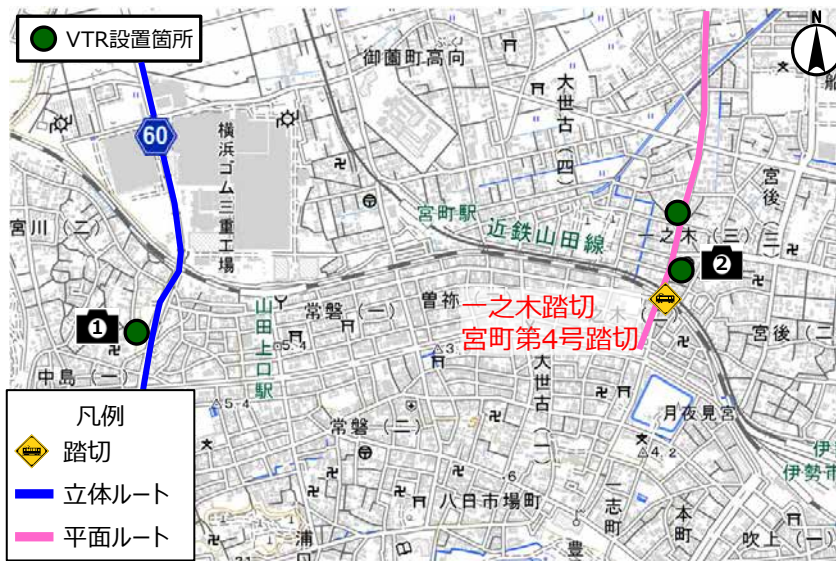
2. 2019年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：国、伊勢市

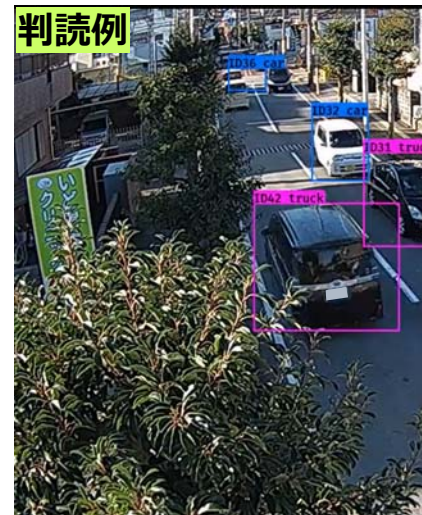
2-1 総合対策等 (7) 踏切道迂回対策 3) VTR調査による交通状況の整理

- 一之木踏切及び迂回路の伊勢南北幹線の交通状況を把握するために、ITVカメラ（仮設）を設置。（2019年10月28日～11月2日）
- カメラ動画から通過交通量、速度についてAIによる判読を実施。また踏切遮断時間、踏切通過時間については人手で判読を実施。この判読結果をAI渋滞予測モデルの教師データに適用予定。

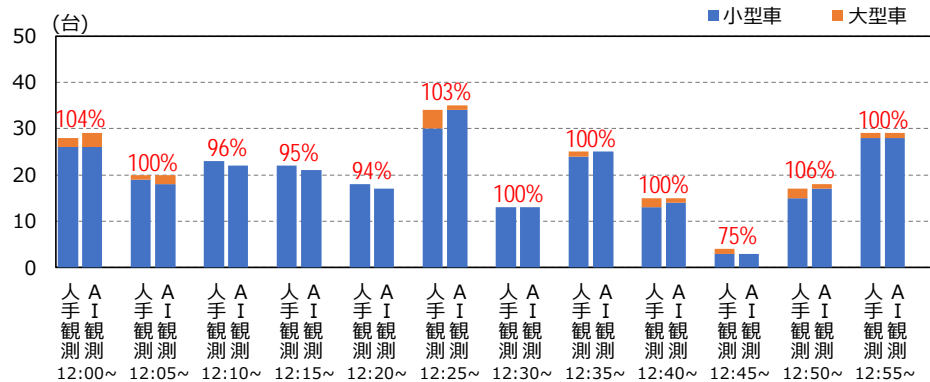
■位置図及び設置状況写真



■VTR判読結果



(市) 藤社御園線（一之木踏切）10/28の例



精度向上の結果、AIの交通量判読精度は±10%程度で概ね良好

2. 2019年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：国、伊勢市

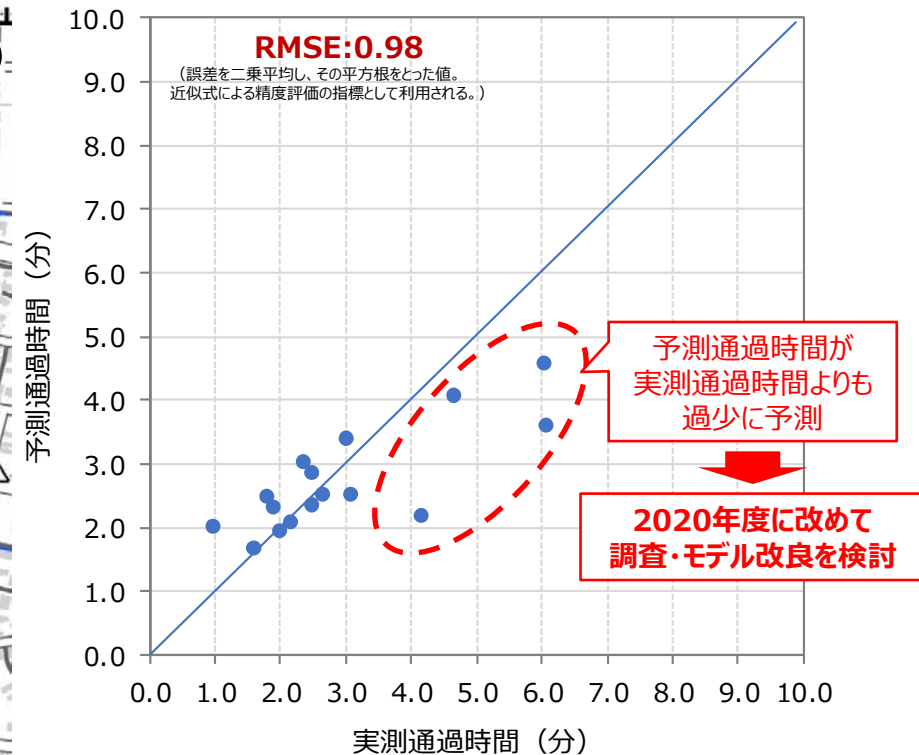
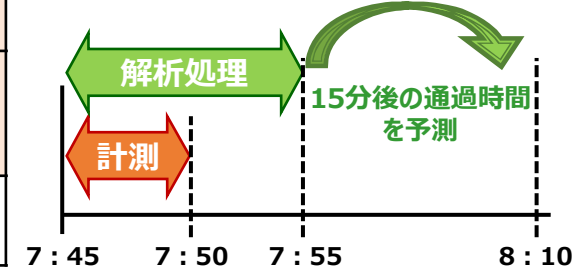
2-1 総合対策等 (7) 踏切道迂回対策

4) AIを活用した渋滞予測の構築

- 今後の運用も考慮し、当日の状況により変動が想定される説明変数（交通量、速度、降水量）は予測時間の5～10分前の交通量を適用。踏切遮断時間はダイヤ通りの運用が考えられるため、前日の踏切遮断時間を適用。
- 検証の結果、モデルの精度を示す指数（RMSE）の値が0.98と精度が高いモデルと考えられる。

利用データ 期間	時間帯	データサンプル数		入力データ			
		学習用	検証用	踏切部 直前 交通量	速度	踏切遮断 時間	降水量
10/29~ 11/1	7-19時	155	16	5-10分前	5-10分前	1日前	5-10分前

■ 渋滞予測の処理イメージ

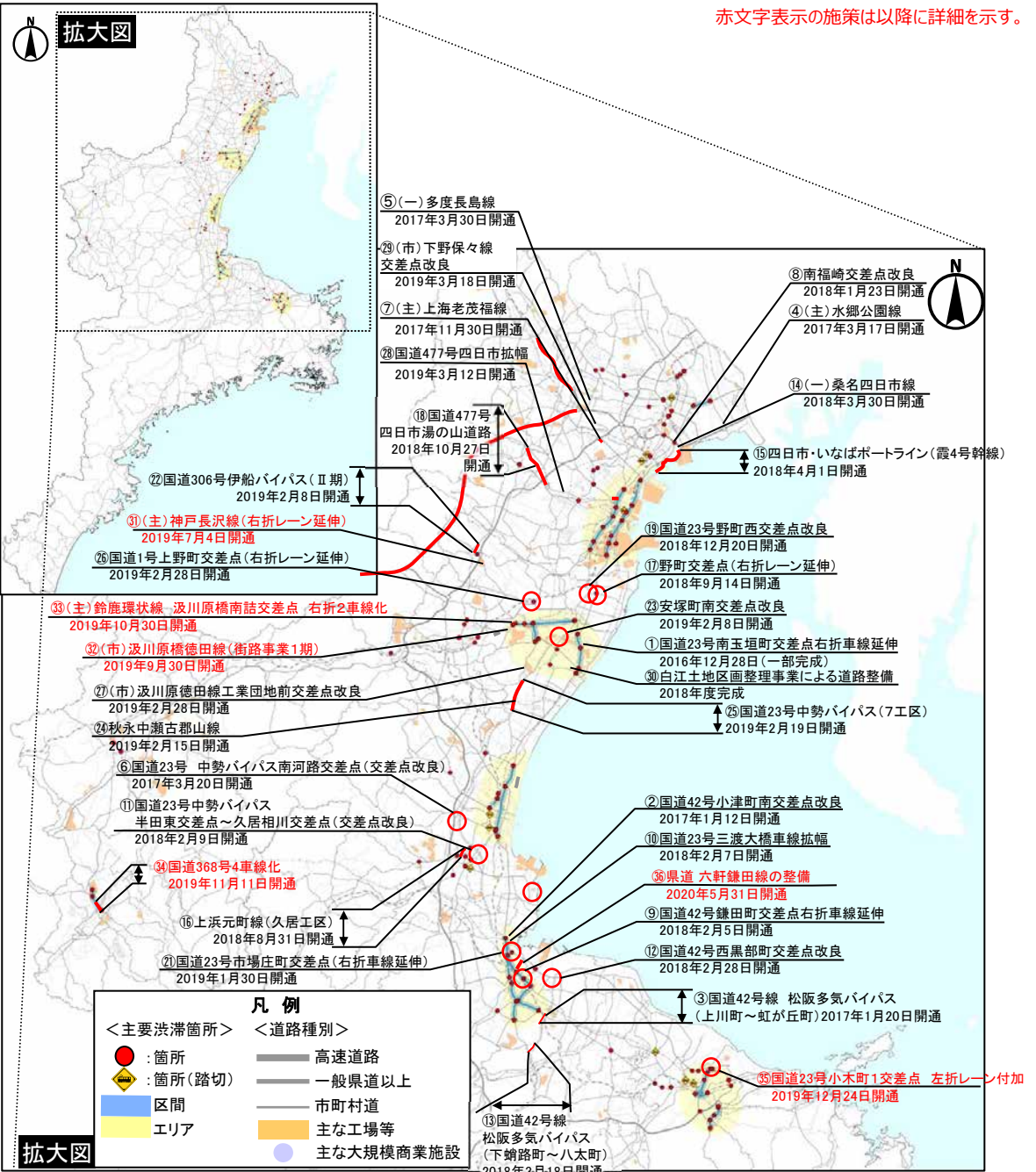


2. 2019年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(1) 2016~2019年度に実施した対策

No.	箇所	事業	開通時期
①	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
②	松阪エリア	国道42号 小津町南交差点改良	2017年1月12日
③	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
④	四日市エリア	(主) 水郷公園線	2017年3月17日
⑤		(一) 多度長島線	2017年3月30日
⑥	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
⑦	四日市エリア	(主) 上海老茂福線	2017年11月30日
⑧	四日市エリア	国道23号南福岡交差点改良	2018年1月23日
⑨	松阪エリア	国道4号 鎌田町交差点右折車線延伸	2018年2月5日
⑩	松阪エリア	国道2号 三渡大橋車線拡幅	2018年2月7日
⑪	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
⑫	松阪エリア	国道42号西黒部町交差点改良	2018年2月28日
⑬	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
⑭	四日市エリア	(一) 桑名四日市線	2018年3月30日
⑮	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
⑯	津エリア	上浜元町線 (久居工区)	2018年8月31日
⑰	鈴鹿エリア	野町交差点 (右折レーン延伸)	2018年9月14日
⑱	四日市エリア	国道477号四日市湯の山道路	2018年10月27日
⑲	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
⑳	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
㉑	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
㉒	鈴鹿エリア	国道306号伊船バイパス (Ⅱ期)	2019年2月8日
㉓	鈴鹿エリア	安塚町南交差点改良	2019年2月8日
㉔	鈴鹿エリア	秋永中瀬古郡山線	2019年2月15日
㉕	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
㉖	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
㉗	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
㉘	四日市エリア	国道477号四日市拡幅	2019年3月12日
㉙	四日市エリア	(市) 下野保々線交差点改良	2019年3月18日
㉚	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
㉛	鈴鹿エリア	(主) 神戸長沢線 右折レーン延伸	2019年7月4日
㉜	鈴鹿エリア	(市) 汲川原橋徳田線 (街路事業1期)	2019年9月30日
㉝	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
㉞		国道368号 (4車線化)	2019年11月11日
㉟	伊勢エリア	国道2号 小木町1交差点 左折レーン付加	2019年12月24日
㊱	松阪エリア	県道 六軒鎌田線の整備	2020年5月31日



赤字表示の施策は以降に詳細を示す。

2. 2019年度に実施した渋滞対策

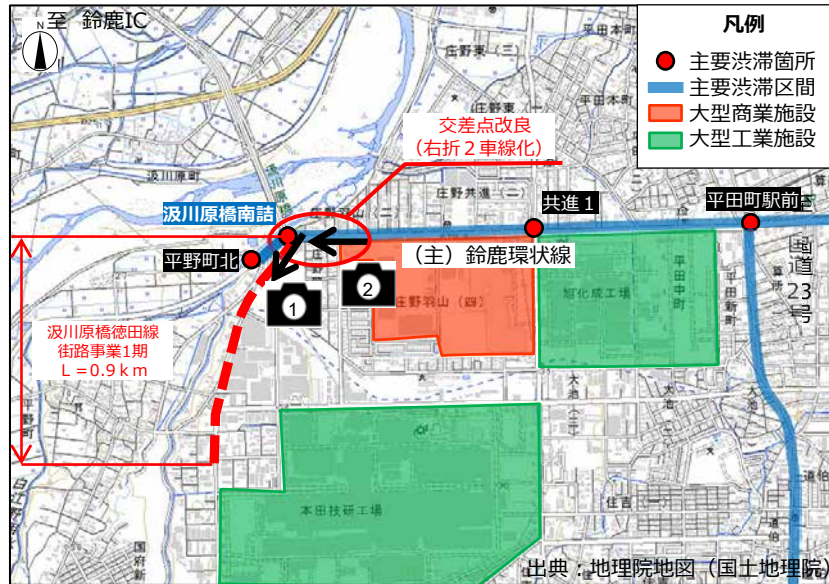
鈴鹿 実施主体：三重県、鈴鹿市

2-2 道路整備等

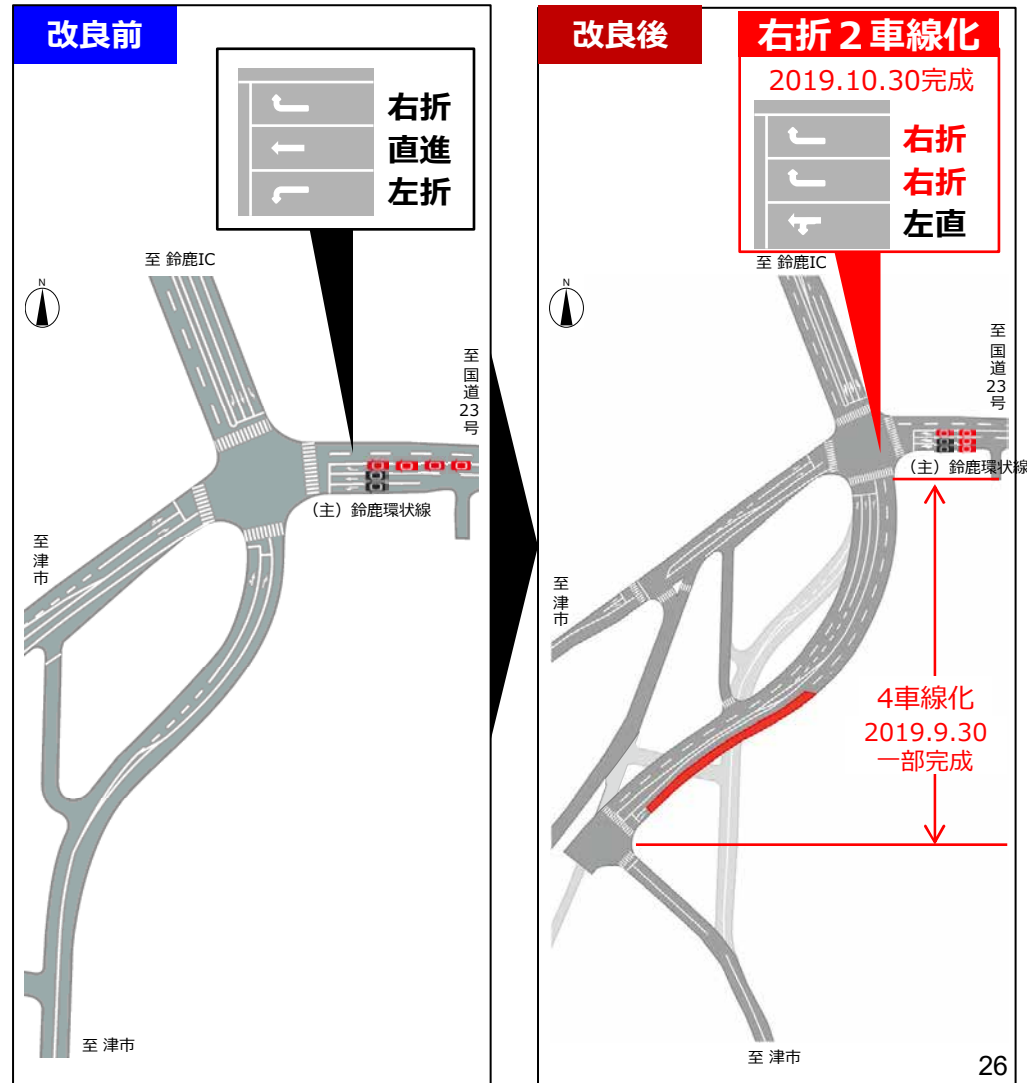
(2) 汲川原橋徳田線 街路事業1期・(主)鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点改良 【鈴鹿エリア】

- 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。
- 汲川原橋南詰め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

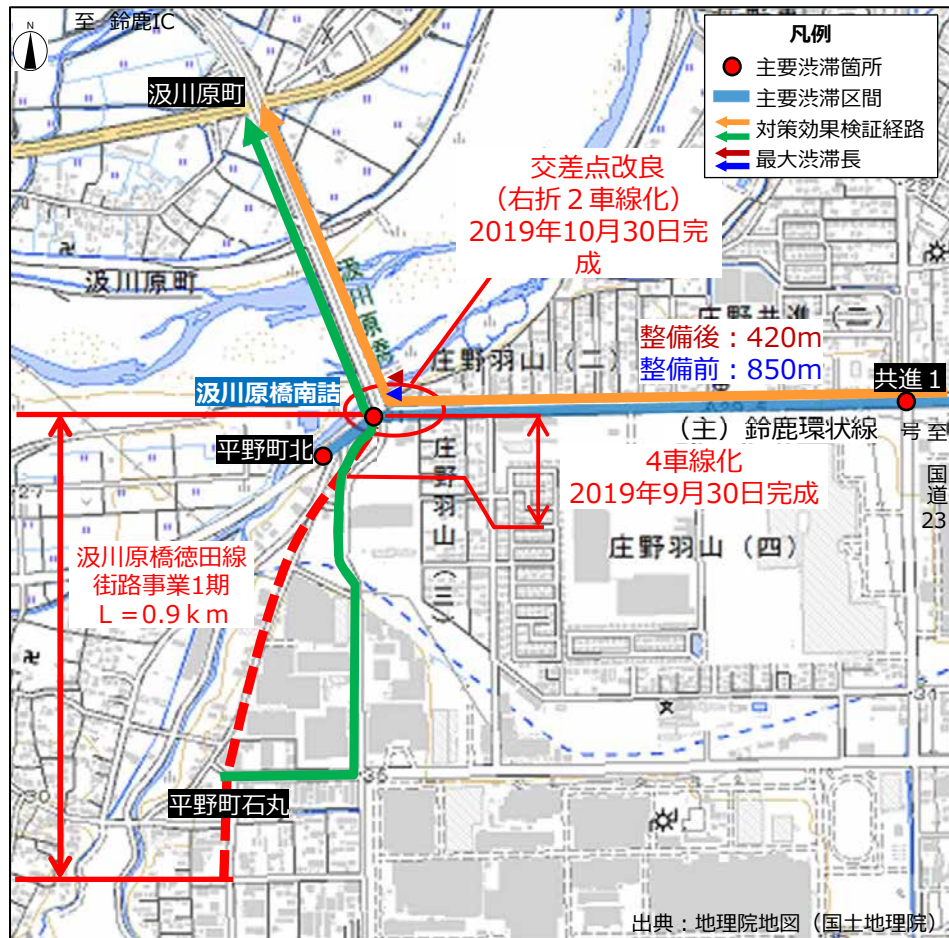
鈴鹿 実施主体：三重県、鈴鹿市

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 【鈴鹿エリア】

- 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0.4km/h、夕ピーク時に3.8km/h増加し、所要時間は朝ピーク時に21秒、夕ピーク時に128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1.3km/h、夕ピーク時に0.9km/h増加し、所要時間は朝ピーク時に27秒、夕ピーク時に19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



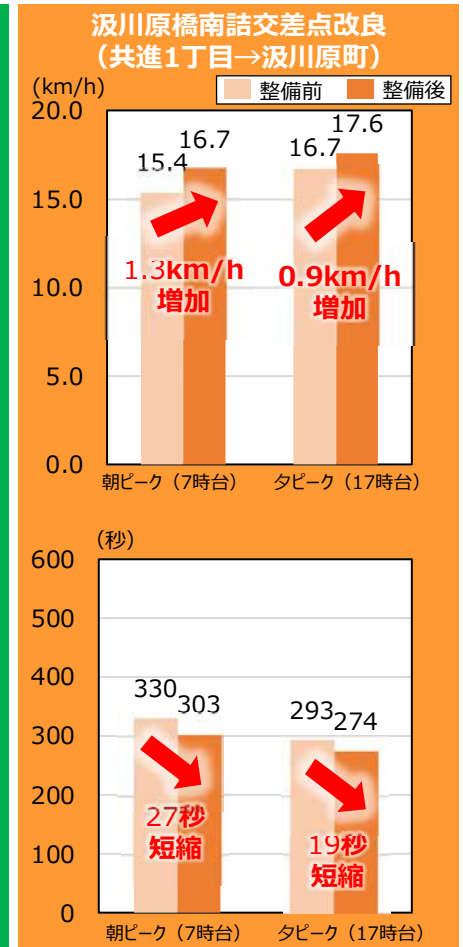
出典：渋滞長調査結果
整備前：2019.10.9 (木) (6:50~7:00)
整備後：2020.1.16 (木) (7:30~7:40)

■対策効果



旅行速度

所要時間



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

利用者団体連携

(3) 国道23号小木町1交差点 左折レーン付加【伊勢エリア】

- 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）。

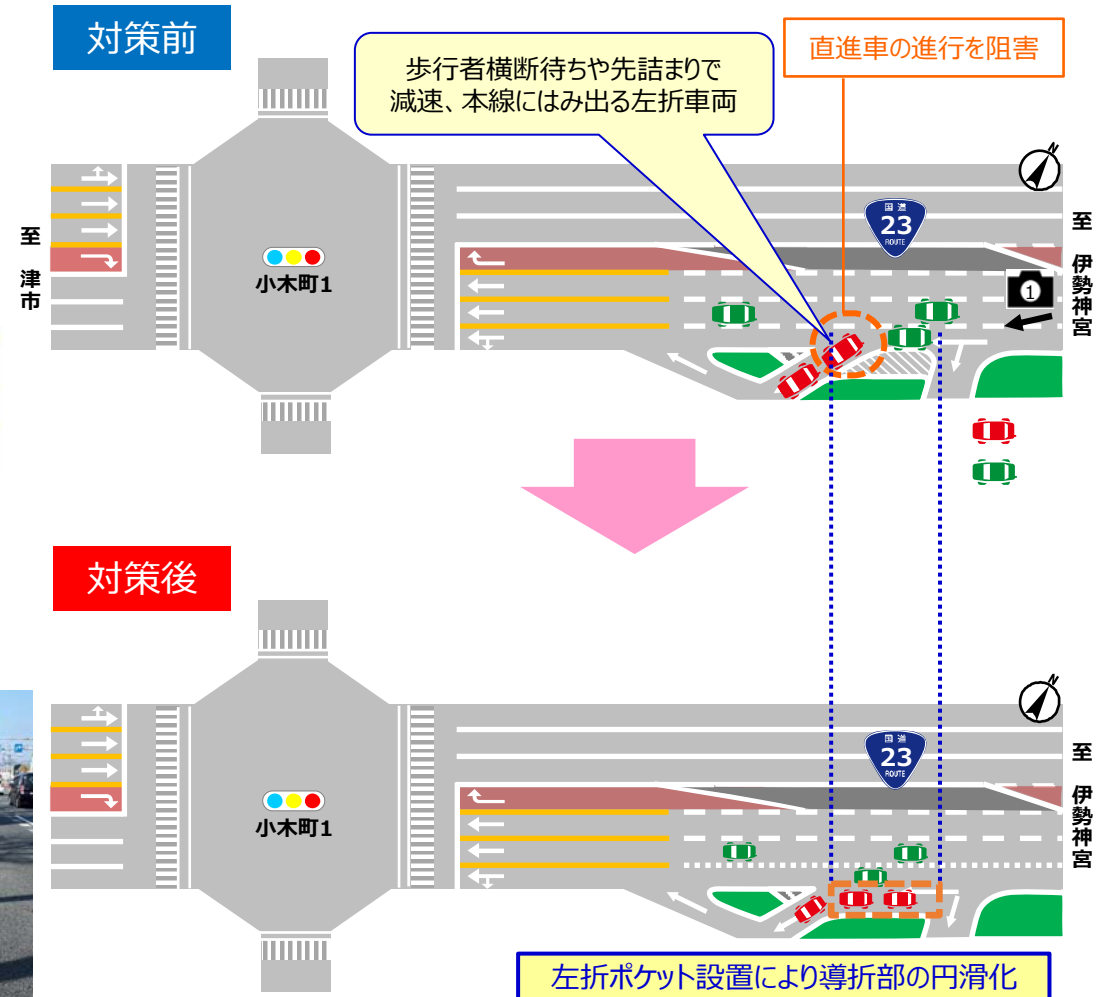
■位置図



■状況写真



■対策内容



2. 2019年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：国

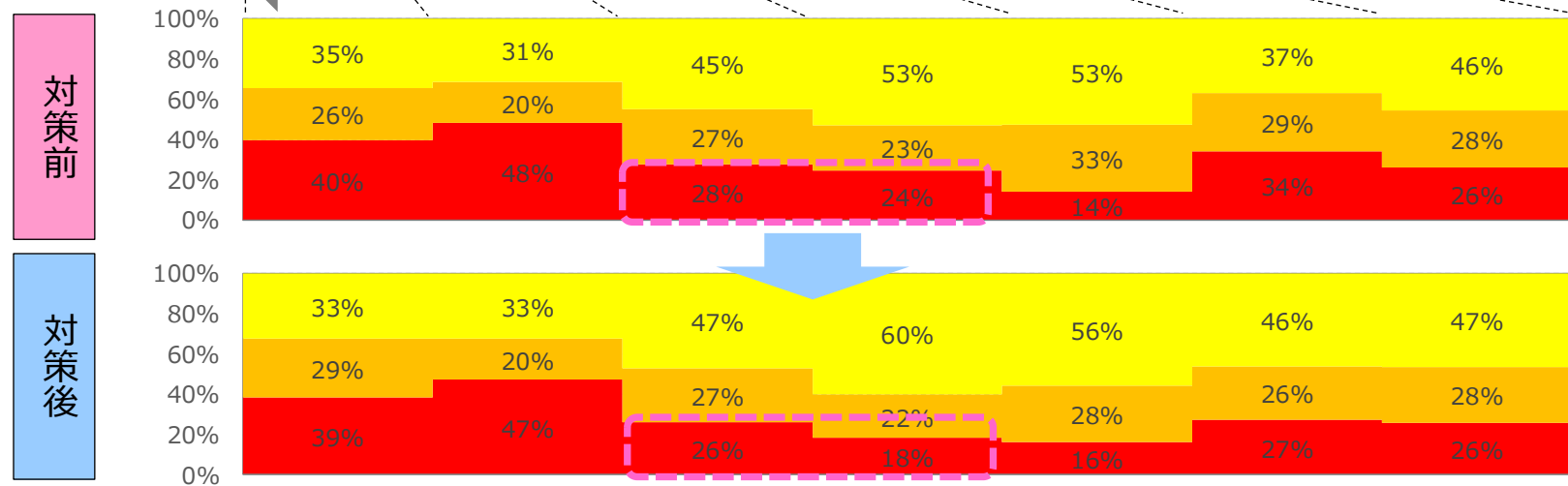
2-2 道路整備等

利用者団体連携

(3) 国道23号小木町1交差点 左折レーン付加【伊勢エリア】

○対策箇所の上流側について、直進車の速度構成割合をみると、20km/h未満の割合が減少し直進阻害が改善された。

■ 対策内容



出典：ETC2.0プローブデータ 全日
 速度：昼間12時間
 期間：2019年1-2月（対策前） 2020年1-2月（対策後）
 集計単位：50m単位

■ 20km/h未満 ■ 20km/h~30km/h ■ 30km/h~40km/h

低速度割合が改善

2. 2019年度に実施した渋滞対策

松阪 実施主体：三重県

2-2 道路整備等

(4) 県道 六軒鎌田線の開通効果 (2020年5月31日開通)

- 国道23号南勢バイパスと(主)松阪第2環状線を結ぶ(一)六軒鎌田線が、2020年5月31日に開通。
 - 開通1ヶ月後の調査結果によると、並行路線から(一)六軒鎌田線に交通が転換し、分散が図られたが、その転換量は少ない。
 - 渋滞長の変化に着目すると、開通区間への転換により交通量が減少した(一)松阪港線では渋滞緩和が見られたが、開通区間と国道23号が接続する新松ヶ島町南交差点や大口町交差点などでは、引き続き渋滞が発生している。
- 引き続きモニタリングを継続し、旅行速度の変化などを検証していく。

■事業概要

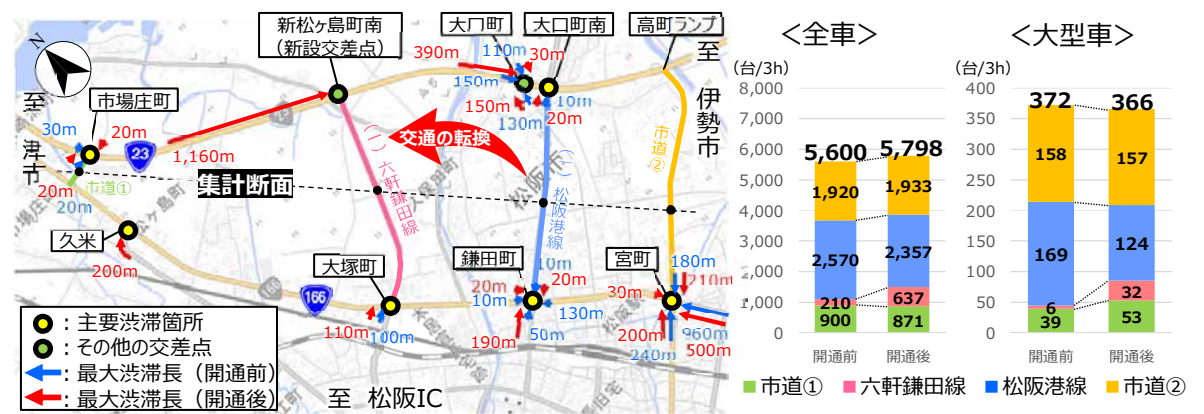
- ・起終点：三重県松阪市大平尾町～大塚町
- ・延長等：1.4km (暫定2車線 設計速度60km/h)



■六軒鎌田線の開通前後における周辺道路の渋滞状況の変化

○朝ピーク3時間 (6時～9時)

▼断面交通量



○夕ピーク3時間 (16時～19時)

▼断面交通量



※) 開通前：2019年10月2日(水)、開通後：2020年7月1日(水)の交通量および渋滞長調査結果

2. 2019年度に実施した渋滞対策

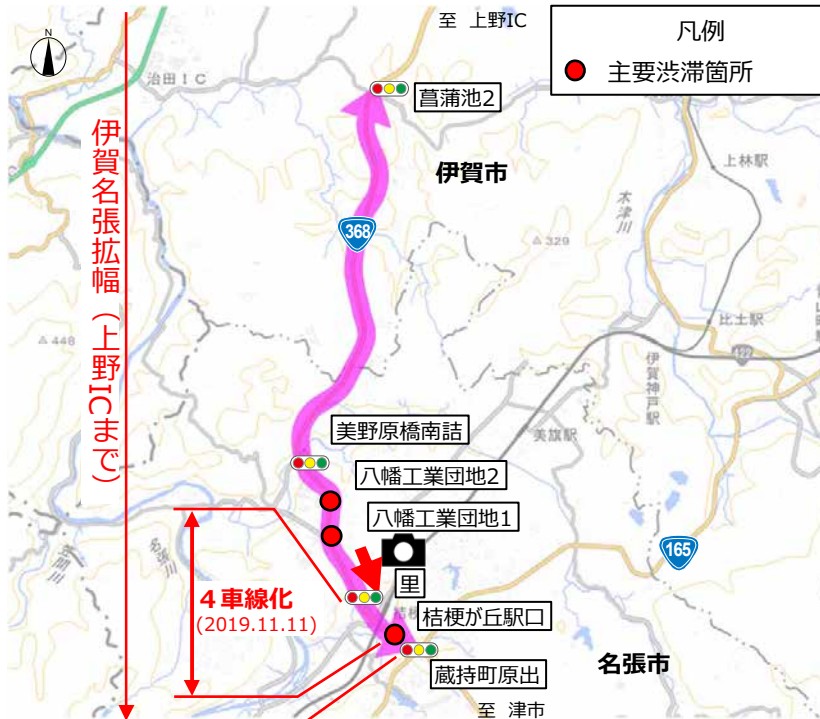
実施主体：三重県

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。引き続き、残区間の4車線化を進める。

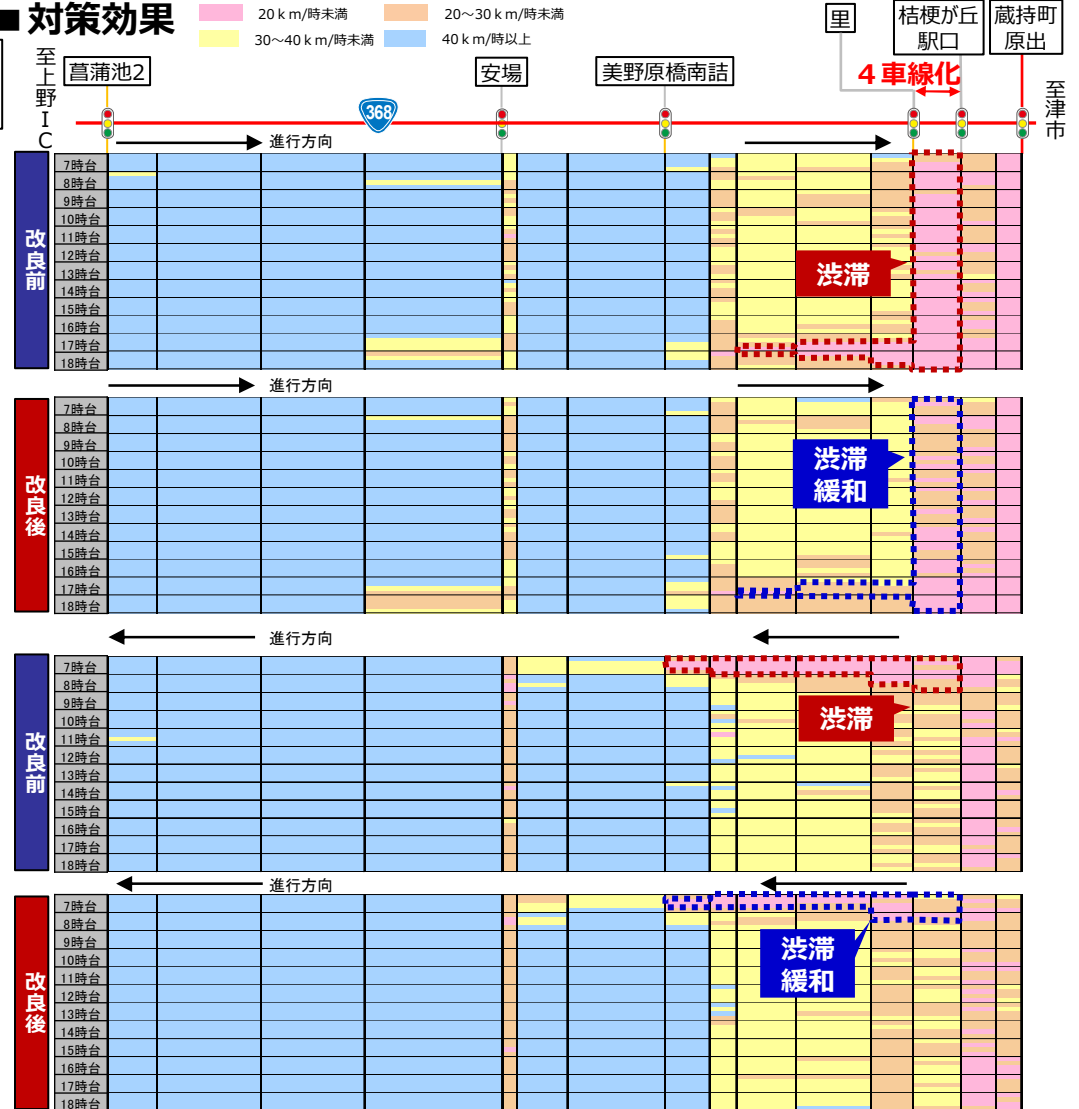
■位置図



■交通状況



■対策効果



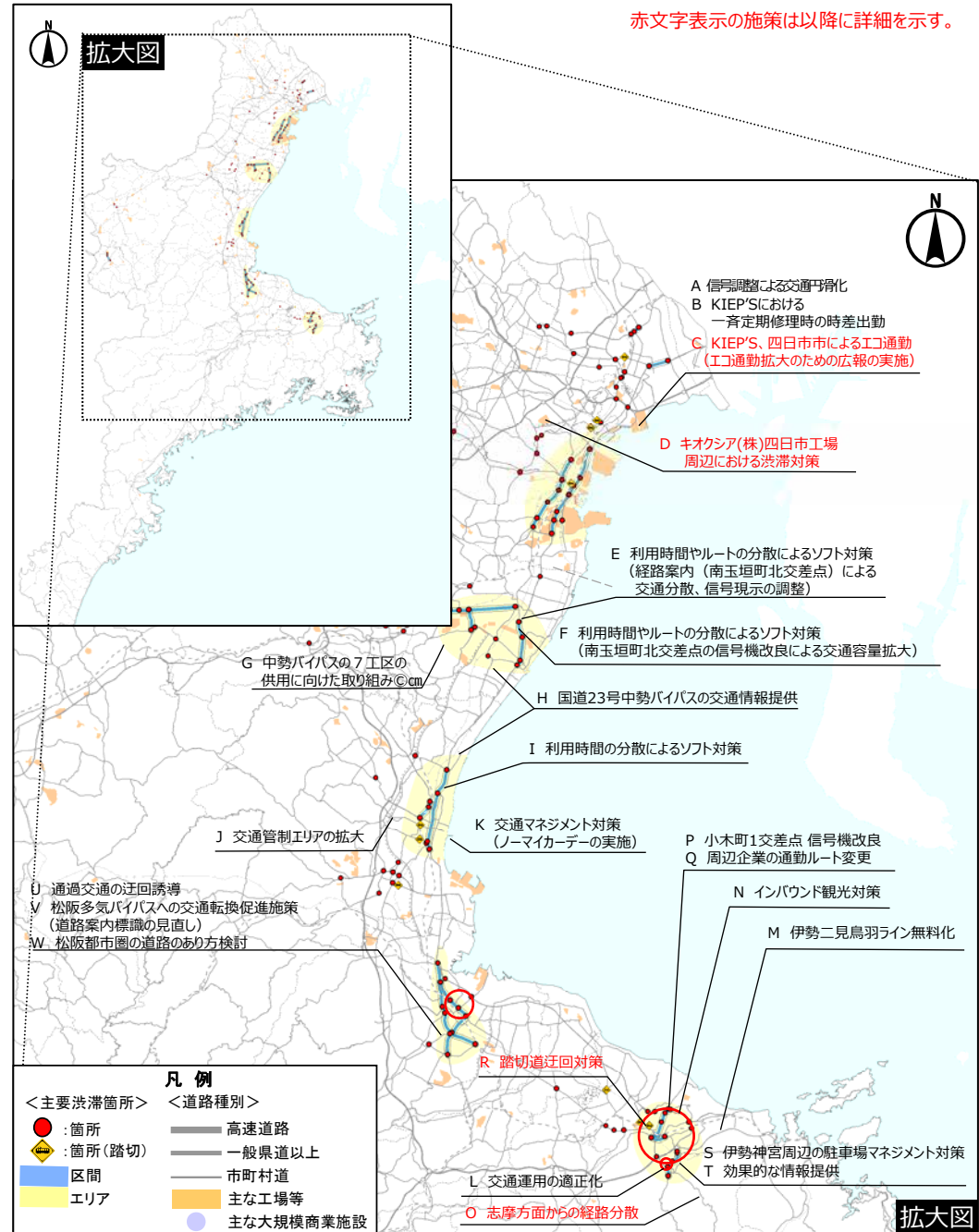
3. 2020年度の取り組み予定（案）

3. 2020年度の取り組み予定（案）

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. 2020年度の取り組み予定（案）

四日市

実施主体：KIEP'S、四日市市

3-1 総合対策等

(2) KIEP'S、四日市市におけるエコ通勤の拡大

○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。
 ○今年度は自転車通勤者の更なる増加に向けた広報を行うとともに、渋滞の著しい（仮）霞ヶ浦IC交差点の渋滞緩和に向けた右折車線の利用率向上を図る広報（道路を賢く使う取組み）をKIEP'Sと連携し実施予定。



■ 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＞＞**
 ①自転車通勤拡大のための広報
 ②右折車線の利用率向上のための広報

＜＜実施主体＞＞
 KIEP'S

＜＜実施年度＞＞
 2020年度

【実施体制】

KIEP'S
 <実施内容>
 ・エコ通勤の実施
 ・社員アンケート調査の実施

**国土交通省
 北勢国道
 事務所**

＜資料提供＞
 ・ビッグデータを活用した渋滞状況及び要因の明確化
 ・渋滞対策の提案
 ・渋滞対策の全国事例紹介

①自転車通勤拡大のための広報



【R1年度に周知したチラシ】



所要時間の短縮を強調

【エコ通勤デーにおける自転車通勤状況】



更なるメリットとして運動不足の解消を記載

エコ通勤参加者の声を記載

②右折車線の利用率向上のための広報



【渋滞状況】



【広報チラシ案】



利用率が低く、渋滞要因の一因 => 車線利用率向上を図る広報等の検討

3. 2020年度の取り組み予定（案）

四日市 実施主体：警察、四日市市

3-1 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の右折車線の延伸）

- 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。
- 2020年7月16日に右折車線を延伸しており、今後はモニタリングを実施予定。

■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：三重県警察、四日市市
所在地：三重北小学校南交差点
進捗状況：2020年7月16日実施済

【対策前の状況】



2020年7月1日(水) 7:30頃撮影

【対策後の状況】



2020年7月22日(水) 7:30頃撮影

3. 2020年度の取り組み予定（案）

四日市

実施主体：三重県

3-1 総合対策等

(4) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策（斎宮西交差点における横断箇所変更のための案内看板の設置）

- 斎宮西は、押しボタン式歩行者信号灯器が設置（上海老茂福線横断方向）されており、歩行者が横断する場合、上海老茂福線側の青時間の比率が減少し渋滞が発生。（7時台において青時間が約2割減少）
- 隣接する交差点において横断してもらうため斎宮西交差点において、横断箇所変更のための案内看板を設置予定。

■ 位置図

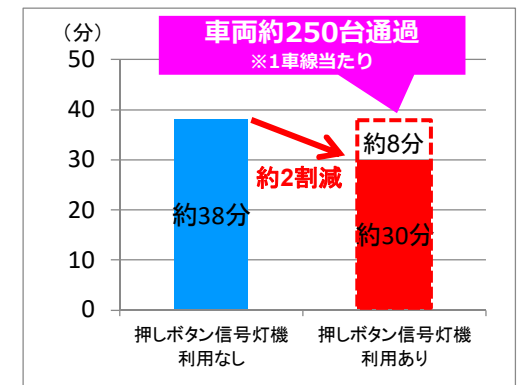


■ 対策概要

事業名：横断歩行者の横断箇所の変更のための案内看板の設置
 事業主体：三重県
 所在地：斎宮西交差点
 進捗状況：検討中



・押しボタン式信号灯機の利用による1時間当たりの青時間の減少量



データ：交通量調査結果(2020.7.1 7時台)

・案内看板のイメージ



・信号現示

歩行者非横断時	1φ	2φ	3φ	4φ	C=140 G=131 L=9	
	表示時間	G:88 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:13 Y:3 AR:3		G:12 Y:3 AR:3
	有効青時間	91	8	19		13
	損失時間	0	4	0		5
歩行者青時間	84	0	0	0		

歩行者横断時	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	C=140 G=118 L=22	
	表示時間	G:21 Y:7 AR:3	G:53 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:13 Y:3 AR:3		G:12 Y:3 AR:7
	有効青時間	22	56	8	19		13
	損失時間	9	0	4	0		9
歩行者青時間	21	49	0	0	0		

押しボタン式のため横断者が存在する場合、上海老茂福線側の青時間が減少

3. 2020年度の取り組み予定（案）

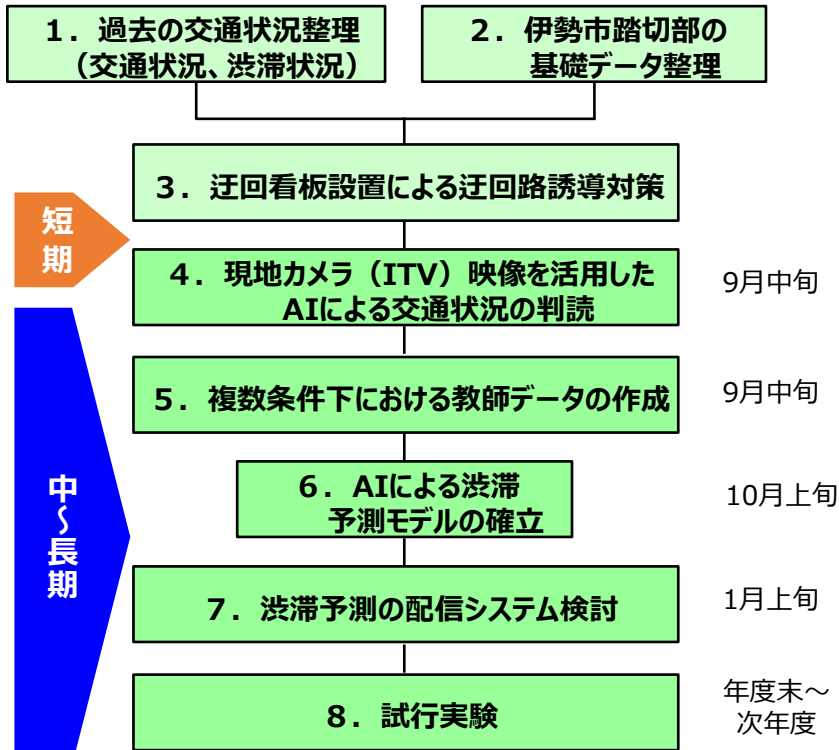
伊勢 実施主体：国、伊勢市

3-1 総合対策等

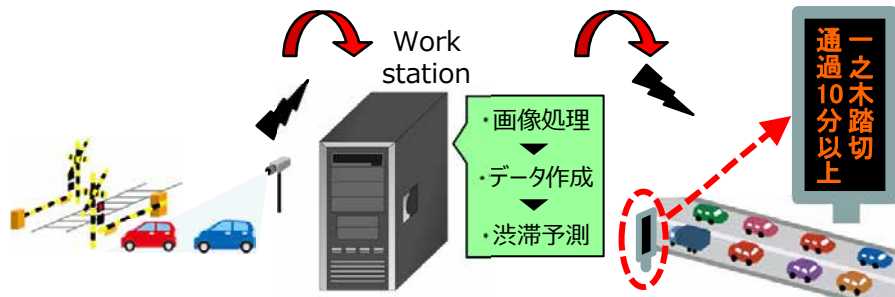
(5) 踏切道迂回対策 今年度以降の実施概要

○今年度については、短期対策の迂回看板設置及び中期対策のAIによる渋滞予測モデルの確立を進めることとする。

■今年度以降（中～長期的）な対策



■渋滞予測の配信システム検討イメージ図



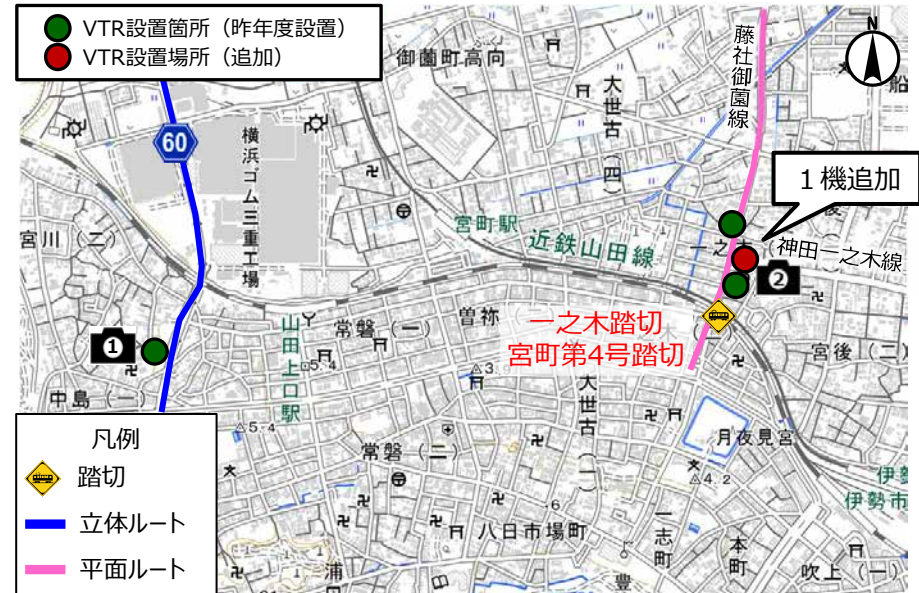
■AIによる渋滞予測モデルの確立に向けた追加調査

<昨年度検討における課題>

- ・教師データの質向上
- ・データサンプル数の追加
- ・別時期、天候等を考慮した調査の実施

調査期間

2020.6.22（月）～2020.7.22（水）



<昨年度から追加した箇所のポイント>

- ・（市）藤社御園線と接続する（市）神田一之木線から流入する交通量や交差点を通過する車両の速度を把握するために追加
- ・国道23号側へ滞留が延伸した際の滞留状況を把握するために追加

3. 2020年度の取り組み予定（案）

伊勢 実施主体：国、伊勢市

3-1 総合対策等

(5) 踏切道迂回対策 迂回看板設置による迂回路誘導対策

○AI渋滞予測の実施前に、ソフト対策として国道23号宮川大橋を通過して一之木踏切を通過する車両に対して、伊勢南北幹線への迂回を推奨するSL看板を設置した。（設置日：2020年6月26日（金））



2020年7月8日撮影



2020年7月8日撮影



2020年7月8日撮影

3. 2020年度の取り組み予定（案）

伊勢 実施主体：伊勢観光協議会※

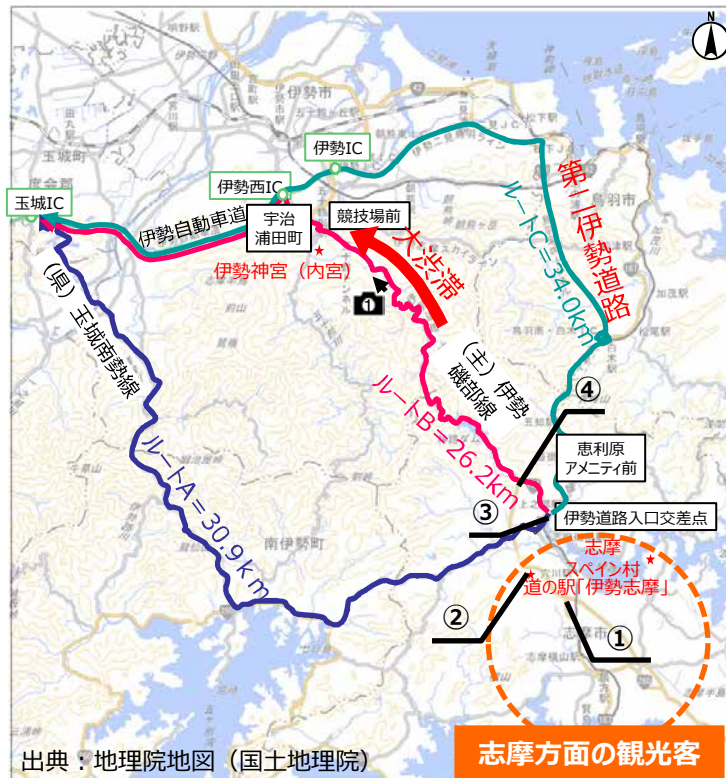
3-1 総合対策等

(6) 志摩方面からの経路分散対策

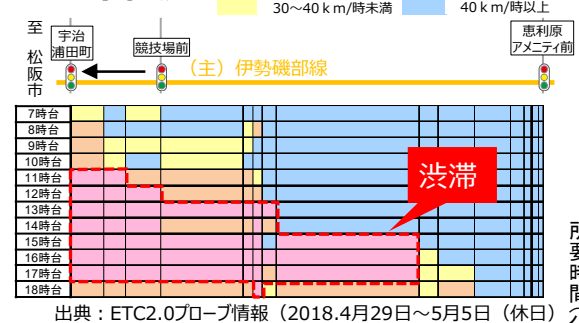
※伊勢観光協議会：伊勢地域観光交通対策協議会

- 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。【コロナ禍により、対策実施時期を検討中】

■ 位置図



■ 渋滞状況

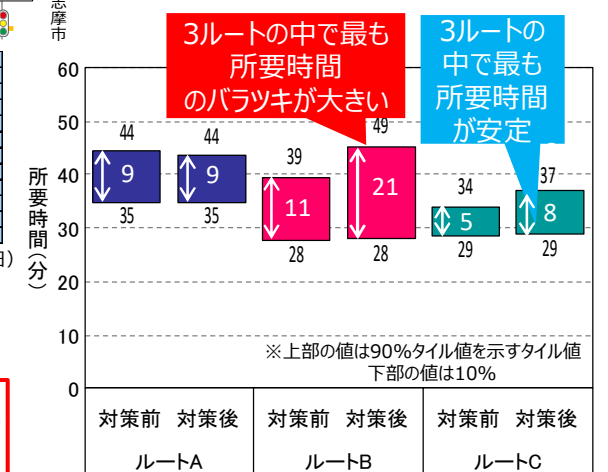


■ 案内看板の改良



■ 経路別所要時間

（伊勢道路入口交差点→玉城IC）



■ 更なる渋滞対策 （周遊観光マップの作成）



伊勢志摩地域の観光客入込客数（千人）



3. 2020年度の取り組み予定（案）

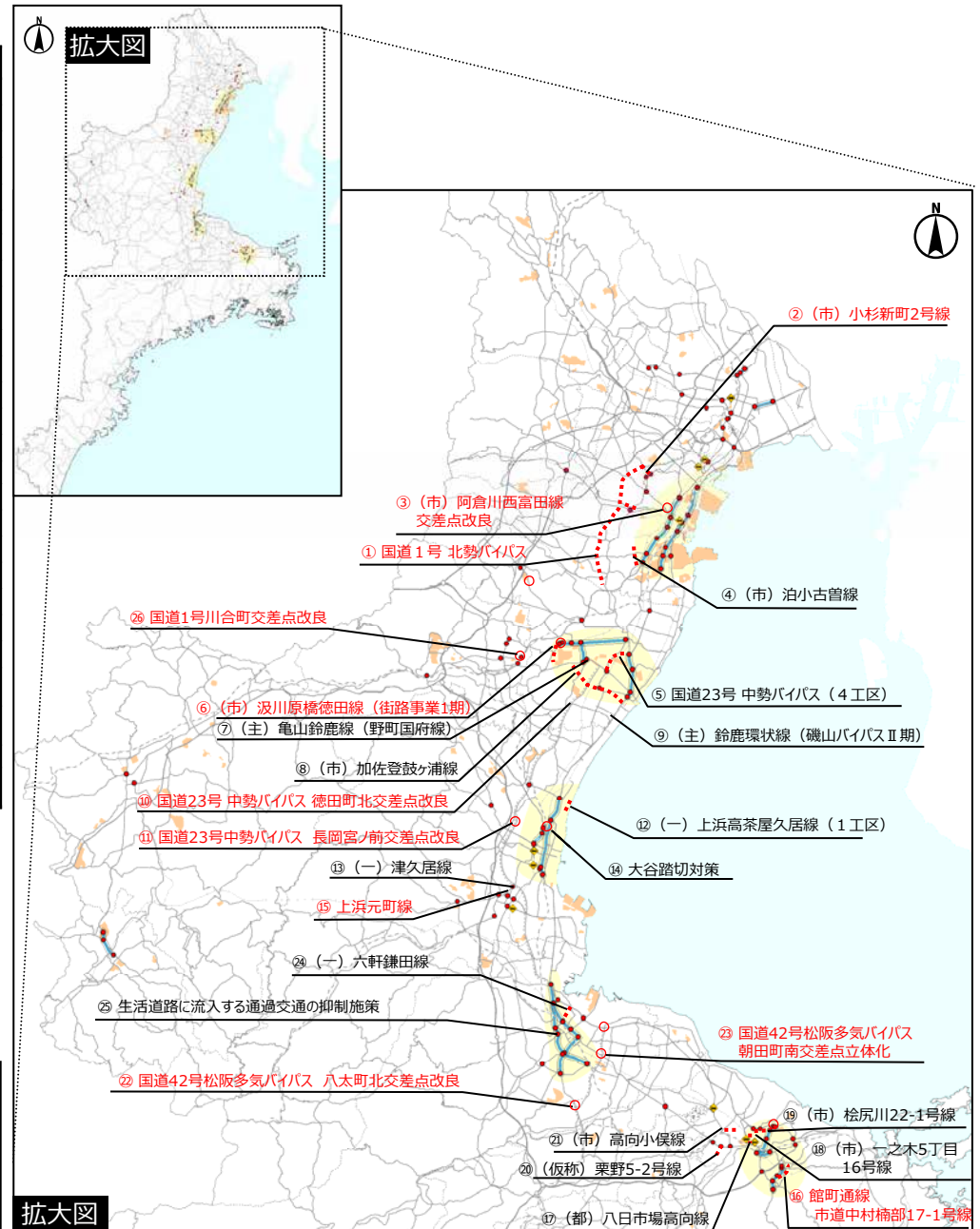
3-2 道路整備等

(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 (2019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	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
⑰	伊勢エリア	(都) 八日市場高向線	伊勢市	実施中
⑱	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) 椋尻川22-1号線	伊勢市	実施中
⑳	伊勢エリア	(市) (仮称) 栗野5-2号線	伊勢市	実施中
㉑	伊勢エリア	(市) 高向小俣線	伊勢市	実施中
㉒	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
㉓	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)
㉔	松阪エリア	(一) 六軒鎌田線	三重県	完了 (2020年5月完成)
㉕	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
㉖		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	— 高速道路
◆ : 箇所 (踏切)	— 一般県道以上
■ : 区間	— 市町村道
■ : エリア	■ 主な工場等
	● 主な大規模商業施設

3. 2020年度の取り組み予定（案）

3-2 道路整備等

(2) 北勢バイパス【四日市エリア】

- 国道1号及び国道23号において、慢性的な渋滞が発生。
- 国道1号、国道23号の通過交通の転換を図ることを目的とし、国道1号北勢バイパスを整備中。
- 北勢バイパスの開通により交通の転換が図られ国道1号及び国道23号における渋滞緩和が期待できる。

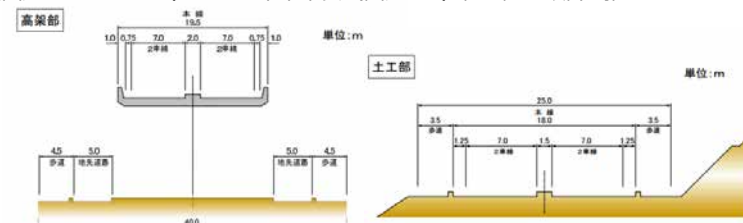
■ 現状の課題



出典：地理院地図(国土地理院)

■ 対策概要

事業名：北勢バイパス
 事業主体：国
 所在地：三重郡川越町南福崎～四日市市采女
 四日市山之一色町（市道日永八郷線）～四日市市曾井町（国道477号バイパス）間は工事全面展開中
 四日市小生町（国道477号バイパス）～四日市市采女（国道1号）間は調査設計を推進
 事業延長：21.0km
 車線数：4車線
 進捗状況：工事中



出典：北勢国道事務所HP

■ 対策効果



出典：地理院地図(国土地理院)

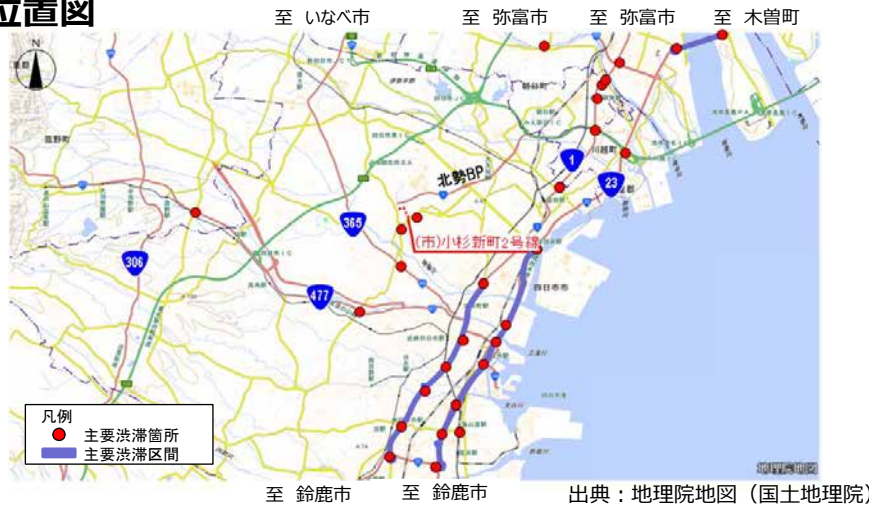


3. 2020年度の取り組み予定（案）

3-2 道路整備等 (3) (市)小杉新町2号線

○市道小杉新町2号線は、中心市街地のネットワーク強化を図るとともに国道365号、県道小牧小杉線の渋滞緩和を図るための事業であり、現在用地買収中。また、北勢バイパスと接続する道路であるため、北勢バイパス完成後は中心市街地と北勢バイパスを結ぶ主要なアクセス道路としての役割も担っている。

■位置図



■対策概要

事業名：市道小杉新町2号線
 事業主体：四日市市
 所在地：四日市市東坂部町～山之色町地内
 事業延長：約0.49km
 進捗状況：用地買収中（2015年度に部田川のBOX工事を実施）

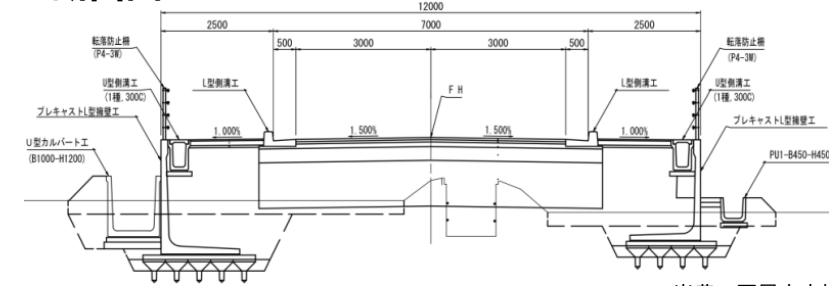
■詳細



■渋滞状況



■断面図



3. 2020年度の取り組み予定（案）

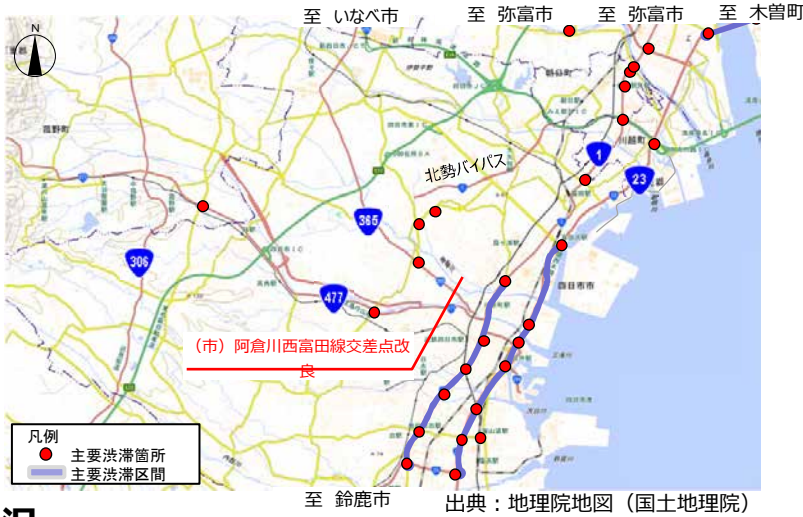
四日市 実施主体：四日市市

3-2 道路整備等

(4) (市) 阿倉川西富田線交差点改良

○市道阿倉川西富田線交差点改良は、阿倉川野田線のT字交差点と当該T字交差点を集約した十字交差点に改良することにより、朝・夕ピークにおける通勤交通による渋滞緩和を図るための事業であり、2020年度に迂回路を整備。現在迂回路整備中。

■ 位置図



■ 対策概要

事業名：市道阿倉川西富田線交差点改良
 事業主体：四日市市
 所在地：四日市市大字阿倉川地内
 事業延長：約0.3km
 進捗状況：2020年度に迂回路を整備

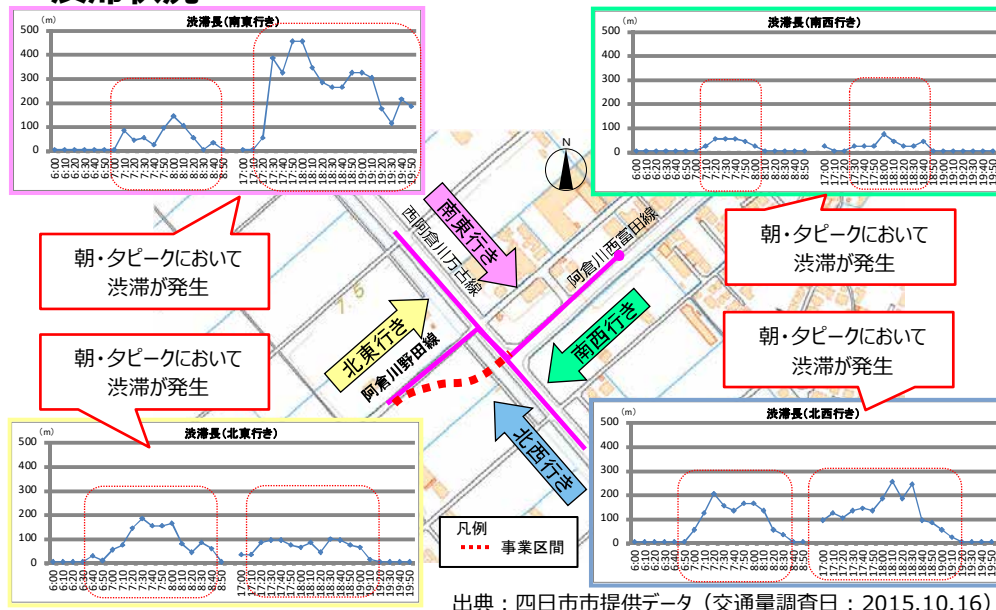
・阿倉川西富田線の交通状況



■ 詳細



■ 渋滞状況



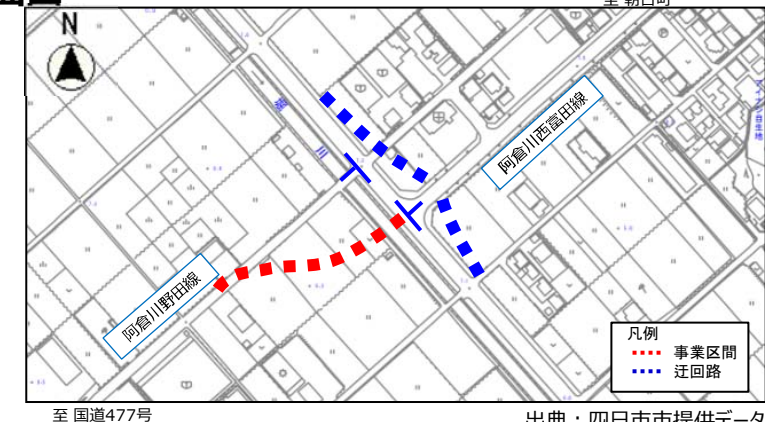
朝・夕ピークにおいて渋滞が発生

朝・夕ピークにおいて渋滞が発生

朝・夕ピークにおいて渋滞が発生

朝・夕ピークにおいて渋滞が発生

■ 平面図



3. 2020年度の取り組み予定（案）

鈴鹿 実施主体：国

3-2 道路整備等

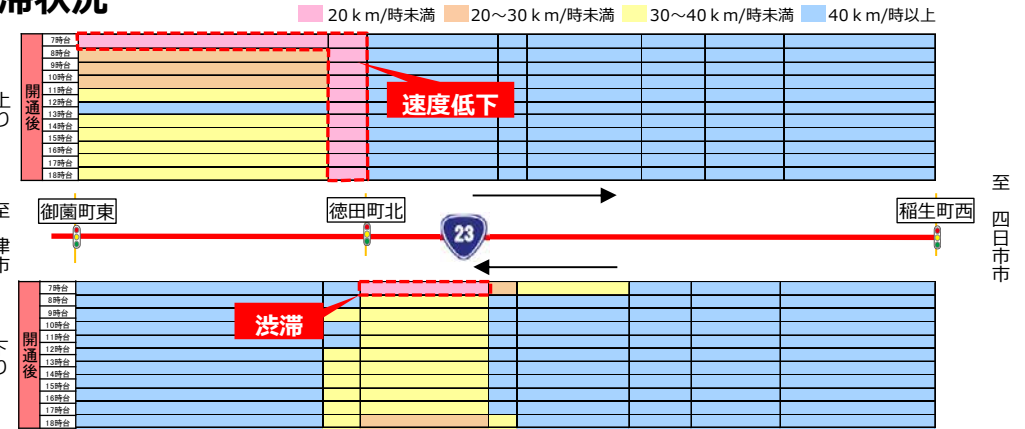
(5) 国道23号中勢バイパス 徳田町北交差点改良

- 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低下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障害を緩和させるために、左折車線の設置、右折車線の延伸を実施予定。

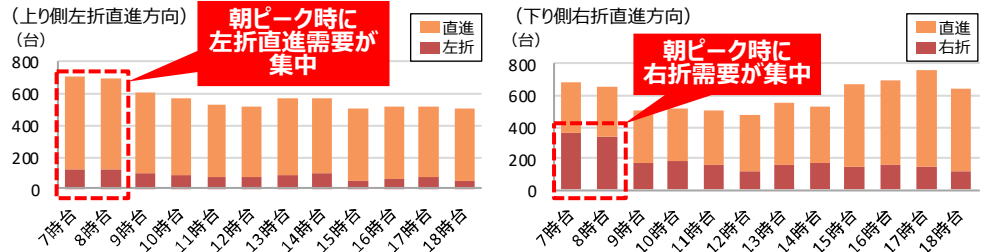
■位置図



■渋滞状況



◆時間帯別交通量



■現地状況写真



■対策概要



3. 2020年度の取り組み予定（案）

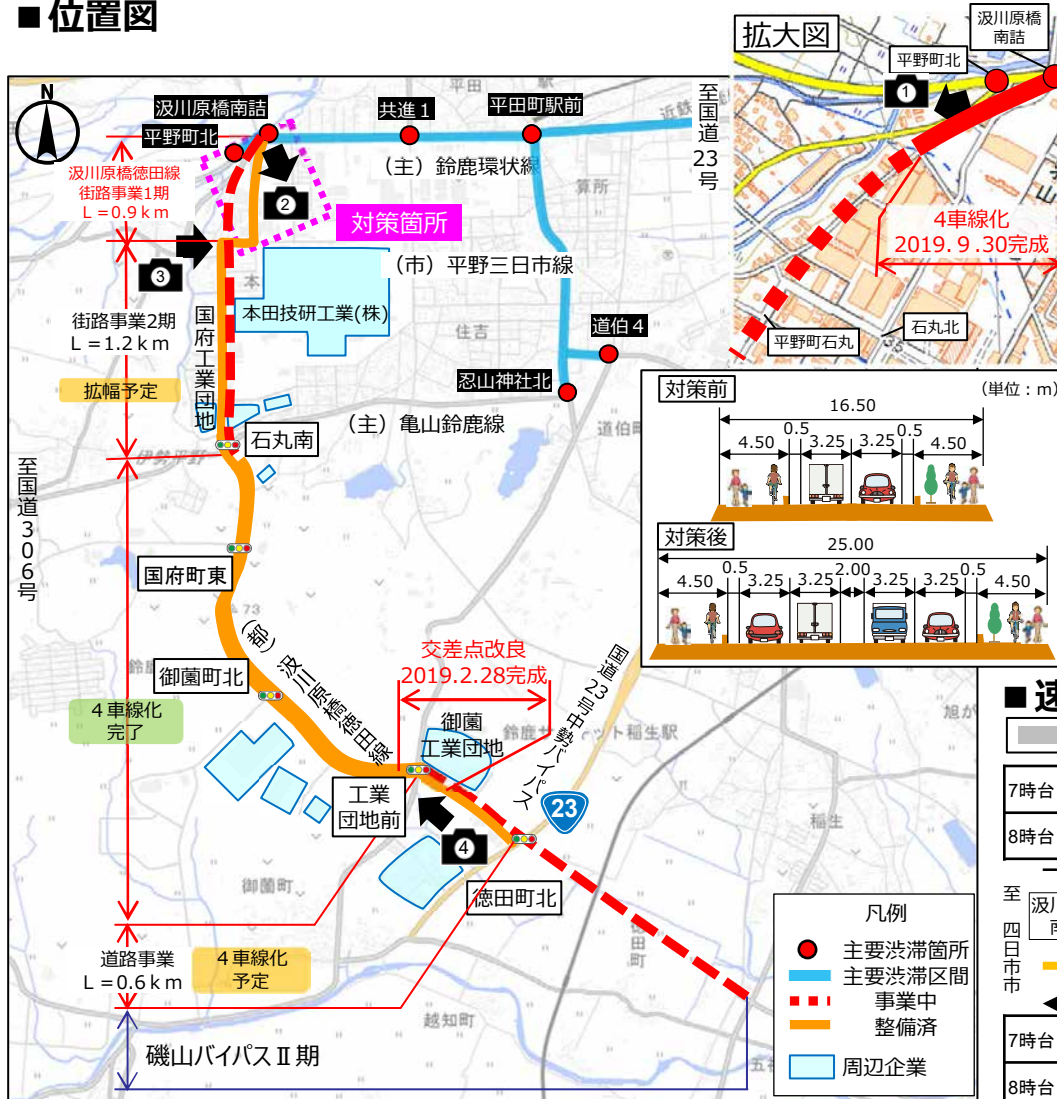
鈴鹿 実施主体：鈴鹿市

3-2 道路整備等

(6) 汲川原橋徳田線 4車線化

- (都)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、物流交通による渋滞が発生。
- 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4車線化工事（拡幅）を実施。

■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 = 0.9 km W = 25 m 車線数：4

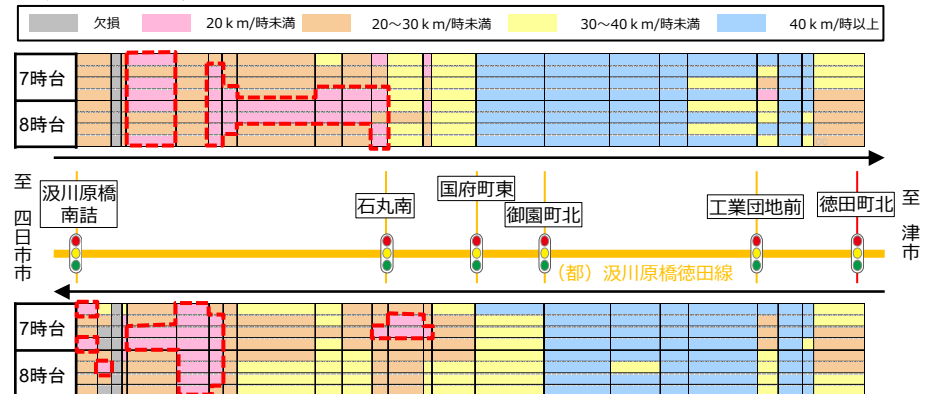
■渋滞状況



■状況写真



■速度カウンター図



出典：ETC2.0プローブ情報（2019.3月～7月 平日平均） 45

3. 2020年度の取り組み予定（案）

津 実施主体：国

3-2 道路整備等

(7) 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。

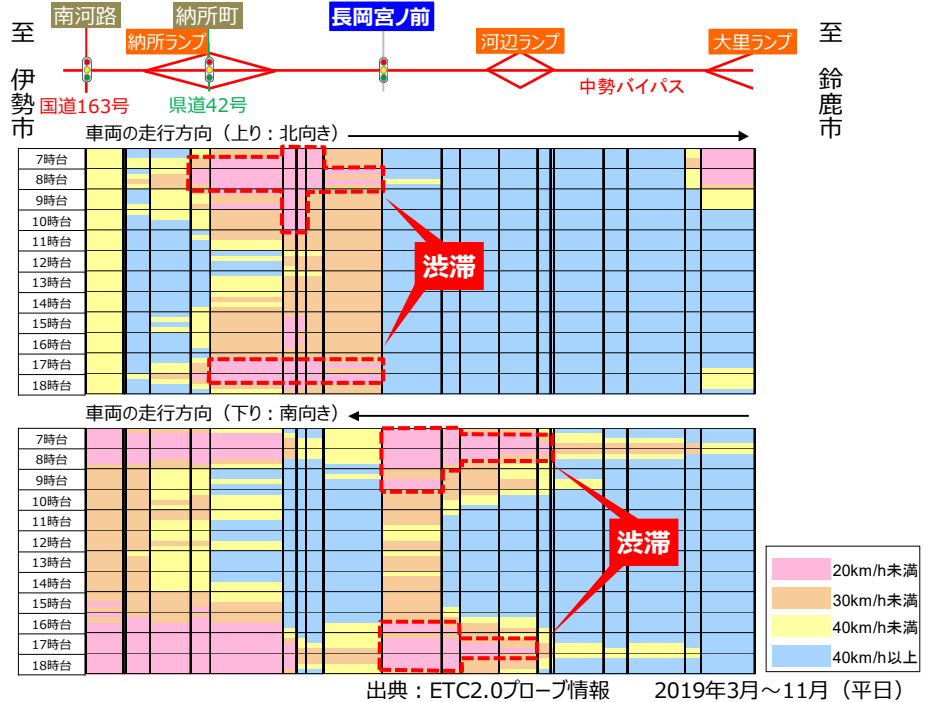
■ 位置図



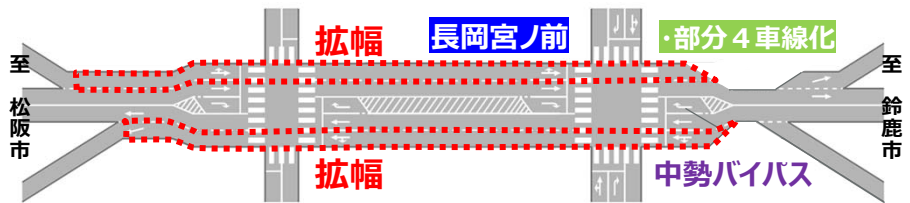
■ 渋滞状況写真



■ 渋滞状況



■ 対策概要



■ 現在の状況及び次年度以降の動向

2020年度より下部工工事の着手

3. 2020年度の取り組み予定（案）

津 実施主体：三重県、津市

3-2 道路整備等

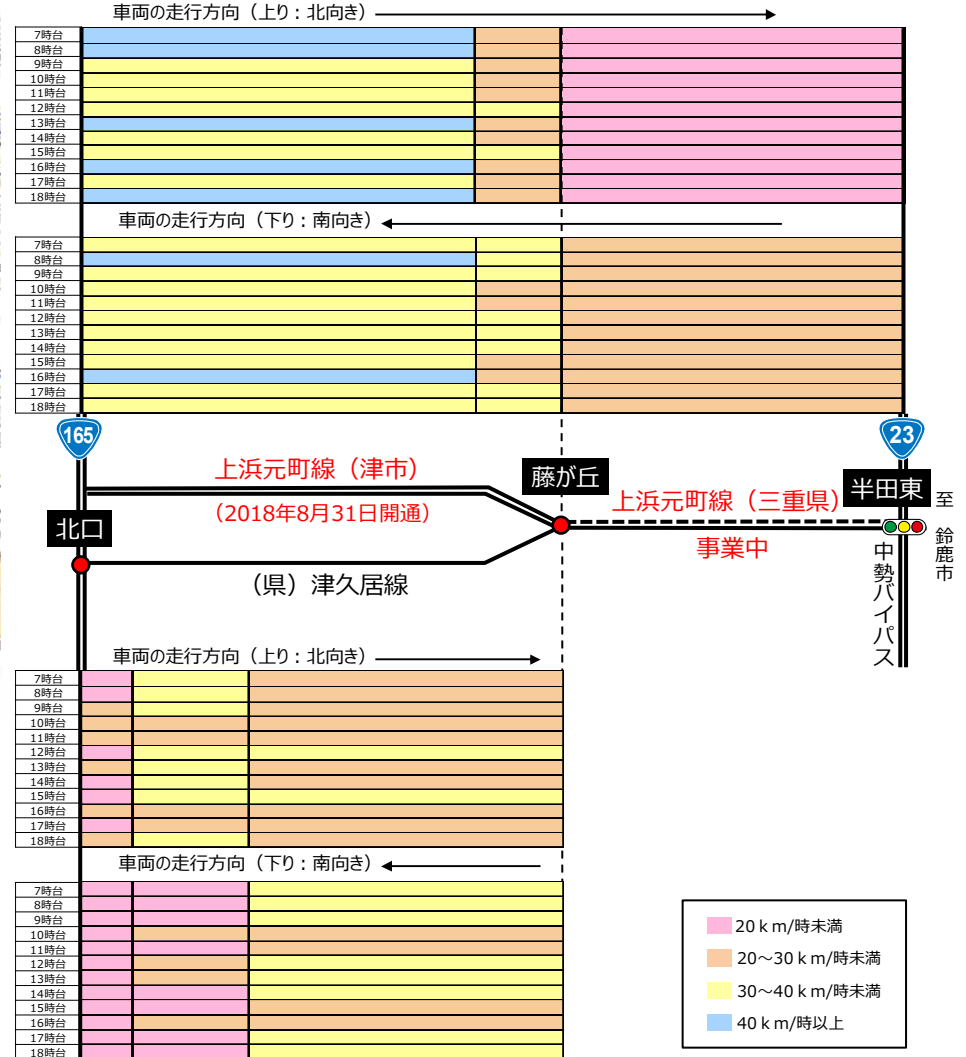
(8) 上浜元町線（久居工区）

- 上浜元町線は、津地域と久居地域とを結ぶ重要な道路であり、中勢バイパスへのアクセス路としても重要な役割を担う道路。
- 上浜元町線の整備により、(県)津久居線の路線分担率が減少し、主要渋滞箇所（北口交差点）を回避し、交差点方向別速度も改善。
- 藤ヶ丘から半田東間の幅員は狭く、依然として速度低下がみられる。残る区間を三重県が整備中。

■ 位置図



■ 時間帯別速度状況



■ 状況写真



3. 2020年度の取り組み予定（案）

松阪

実施主体：国、三重県

3-2 道路整備等

(9) 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）

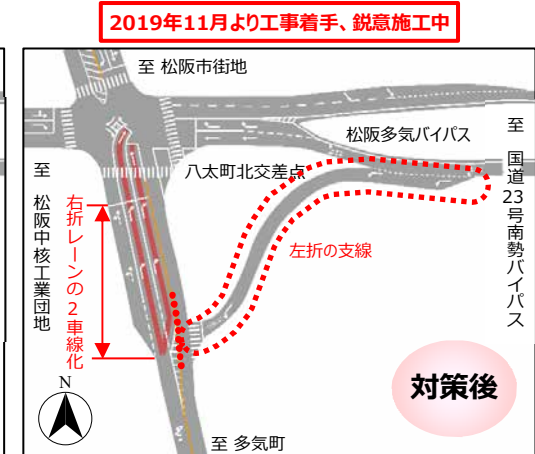
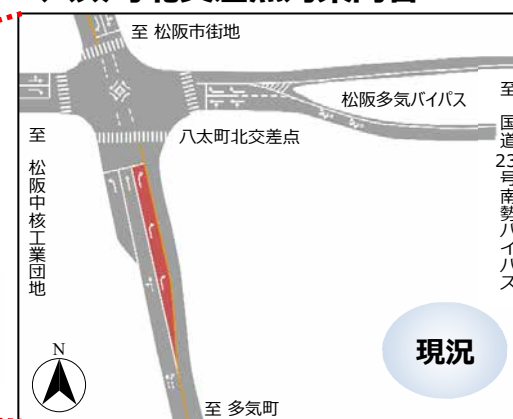
- 八太町北交差点の東側流入部では、朝ピーク時の交通集中により約200mの渋滞長（捌け残り）を観測。
- 当該交差点の渋滞により、下蛸路地区の生活道路である松阪第2環状線が抜け道として利用されており、地域の安全性が低下。
- 八太町北交差点の改良によるバイパス方向の交通を円滑化することにより、八太町北交差点の渋滞が緩和されるとともに、生活道路への流入を抑制することで沿線地域の安全性の向上が期待される。

■ 八太町北交差点の渋滞状況および対策内容

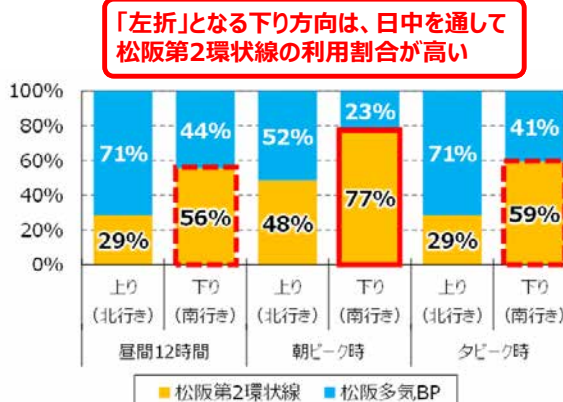


※2019.10.2（水）の朝ピーク（6時～9時）、夕ピーク（16時～19時）の渋滞長調査結果（渋滞発生していない場合は記載なし）

■ 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. 2020年度の取り組み予定（案）

松阪 実施主体：国

3-2 道路整備等

(10) 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）

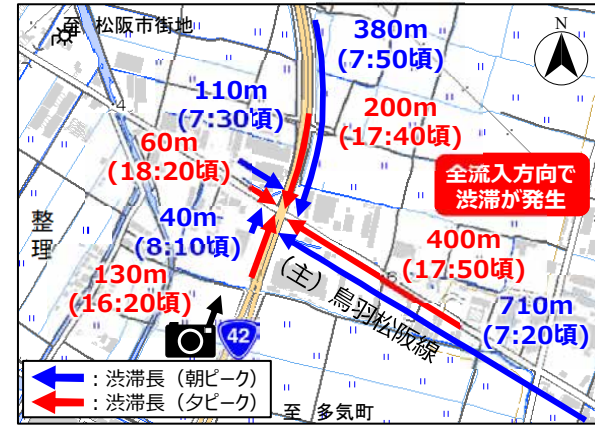
- 松阪多気バイパスの朝田町南交差点では、2019年10月より立体化工事に着手。
- 国道42号の直進方向を高架構造にすることで、交差点部に流入する交通量を減少させるとともに、信号青時間を交通量に応じて再配分することで、交差する（主）鳥羽松阪線も含めた渋滞緩和が期待される。

■ 朝田町南交差点の交通状況

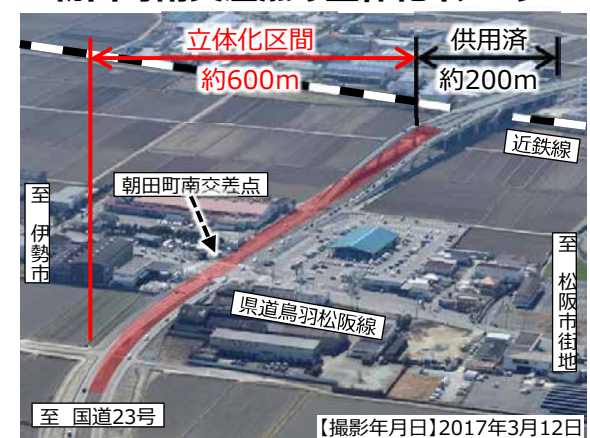


【撮影年月日】2018年10月24日

■ 朝田町南交差点の現在の状況



■ 朝田町南交差点の立体化イメージ

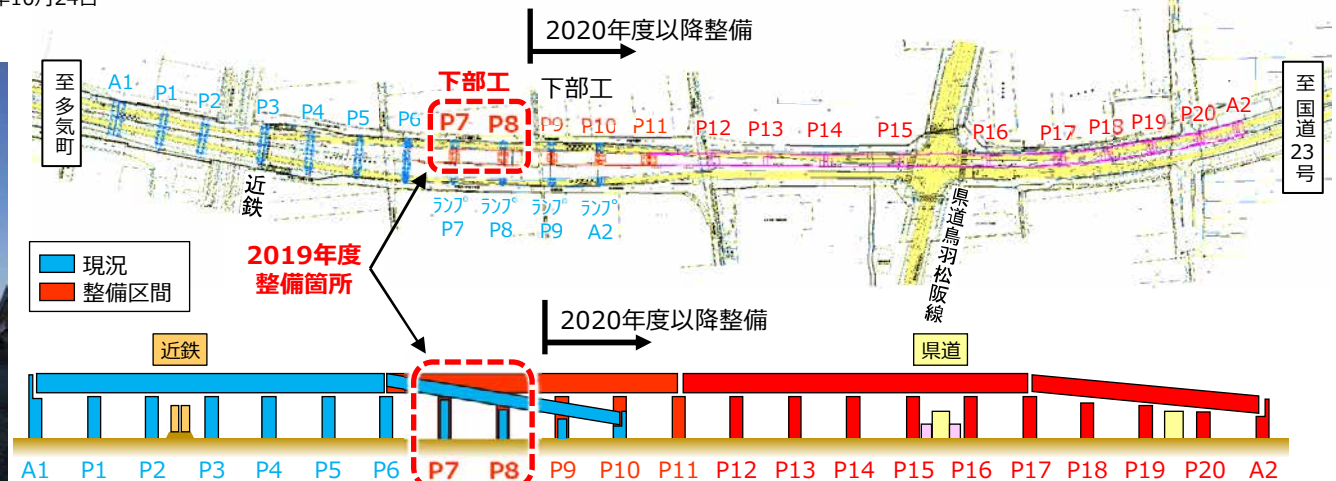


【撮影年月日】2017年3月12日

■ 2020年4月時点の進捗状況



【撮影年月日】2020年3月26日



3. 2020年度の取り組み予定（案）

松阪 実施主体：国

3-2 道路整備等

(11) 環状道路の機能強化に向けた国道42号松阪多気バイパス、国道23号南勢バイパスの整備方針の検討

■ 今後の方針

- 2018年3月の松阪多気バイパスの暫定2車線開通により、南勢バイパスと合わせて松阪都市圏の環状道路が概成したが、ピーク時間帯を中心に、環状道路、中心市街地の道路ともに依然として混雑が残っている状況。
- 今後は、昨年度工事着手した松阪多気バイパス朝田立体、八太町北交差点の改良等、既往事業を着実に進めるとともに、事業完了後の交通状況の変化をシミュレーション等により予測・評価。
- また、松阪都市圏での現在および将来における道路の利用実態や利用者ニーズ（道路の使われ方）と交通課題の関係性を明らかにするための基礎分析を進め、都市圏内の各道路・区間が担う交通機能を整理するとともに、求められるサービスレベル（目標旅行速度、時間等）を設定し、目標を満たさない箇所を中心に必要な対策を講じていく。

既往事業・対策の推進

松阪都市圏の道路のあり方検討

ハード対策

【短期対策】

- ・六軒鎌田線の整備（2020.5.31開通）
- ・八太町北交差点の改良（事業中）

【中期対策】

- ・朝田立体（事業中）

ソフト対策

【短期対策】

- ・案内標識の見直し（実施済）

利用実態の把握

- ・交通量
- ・主要拠点間の利用経路、所要時間等

交通課題の把握

- ・渋滞状況
- ・交通事故発生状況
- ・災害時の寸断状況等

利用者ニーズの把握

- ・解消すべき渋滞箇所
- ・実施してほしい対策内容
- ・迂回等の対策に対する行動変化の意向等

利用実態と課題の関係性を整理

既往事業完了後の交通状況の変化（予測・実測）

検討結果を反映

追加対策案の検討

【中期対策メニュー（例）】

- ・交差点立体化、交差点改良等

【長期対策メニュー（例）】

- ・松阪多気バイパスの4車線化、南勢バイパスの6車線化等

- ・交通分散のための迂回誘導（情報提供）等

道路に求められるサービスレベルの設定

- ・各道路・区間が担う交通機能の整理（拠点間の連絡レベルに応じた交通機能の設定）
- ・主要拠点間の目標旅行速度、旅行時間の設定

対策が必要な箇所の抽出

3. 2020年度の取り組み予定（案）

3-2 道路整備等

(11) 環状道路の機能強化に向けた国道42号松阪多気バイパス、国道23号南勢バイパスの整備方針の検討

○松阪多気バイパスや南勢バイパス等の対策を通じて環状道路の機能強化に努め、当該エリアを通過する車両の速達性や定時性の向上により、中心市街地への流入交通を抑制することで、エリア内の混雑緩和を図る。

<検討フロー>

OR1~R2年度

- 現況の利用状況、課題箇所の整理
- 既往事業完成後の利用状況の変化、交通課題の発現状況の予測・検証
- 残課題を踏まえた対策案（道路構造等）の検討

OR3年度

- 松阪多気バイパス、南勢バイパス（松阪都市圏環状道路）に求められるサービスレベルの設定
- 課題箇所および対策案、求められるサービスレベルを踏まえた整備計画（整備優先順位等）の検討

OR4年度~

- 松阪多気バイパス（朝田立体完成後）の追加対策とあわせた松阪都市圏環状道路の整備計画の策定、新規事業化に向けた資料作成 等

▼プローブデータに基づく現況の課題箇所の整理【2019.9~11平日平均】

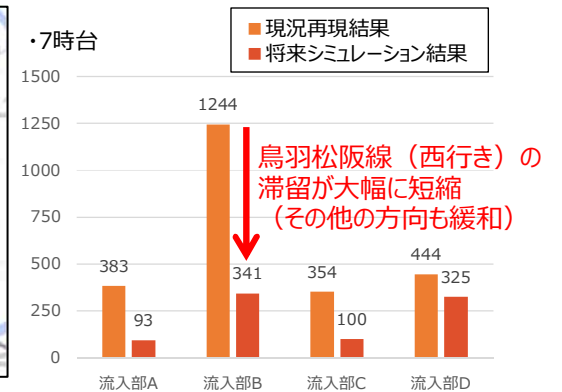
国道23号 南勢バイパス : 大平尾町~西黒部町1付近の速度が低下
 国道42号 松阪多気バイパス : 朝田町南~上川町付近の速度が低下

BP	No.	主な区間(信号交差点間)	速度低下区間				時間帯による速度ギャップ			
			平日		休日		平日		休日	
			上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り
南勢バイパス	1	小津町~市場庄町					○	○		○
	2	市場庄町~松ヶ島町					○	○		○
	3	松ヶ島町~大平尾町					○	○		○
	4	大平尾町~大口町南		●			○	○		○
	5	大口町南~西黒部町1	●				○	○		○
松阪多気バイパス	6	西黒部町1~佐久米町								
	7	佐久米町~朝田町南						○		
	8	朝田町南~上川大黒	●				○			○
	9	上川大黒~上川町		●		●				
	10	上川町~虹が丘1								○
	11	虹が丘1~南虹が丘								
	12	南虹が丘~八太町北						○		
	13	八太町北~八太町						○	○	
	14	八太町~中万町北						○		

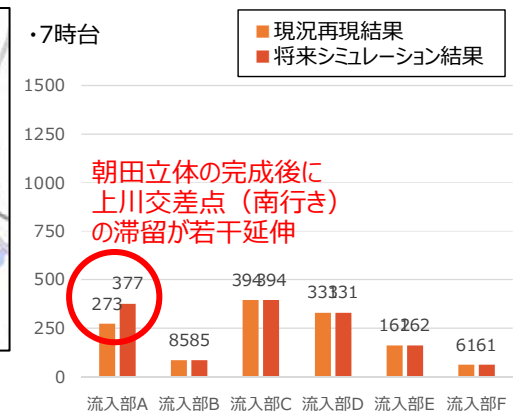
※) 速度は20km/h以下の区間を抽出（赤色）
 ※) 時間帯による速度ギャップは、最大値/最小値が1.5倍以上を抽出（1.5以上2.0未満：橙色、2.0以上：赤色）

▼松阪多気バイパス朝田立体完成時の滞留長シミュレーション結果

【朝田町南交差点】



【上川町交差点】



※) 各流入交通量は現況値を適用
 ※) 朝田町南交差点の信号現示については、松阪多気BPから鳥羽松阪線に青時間を再配分

3. 2020年度の取り組み予定（案）

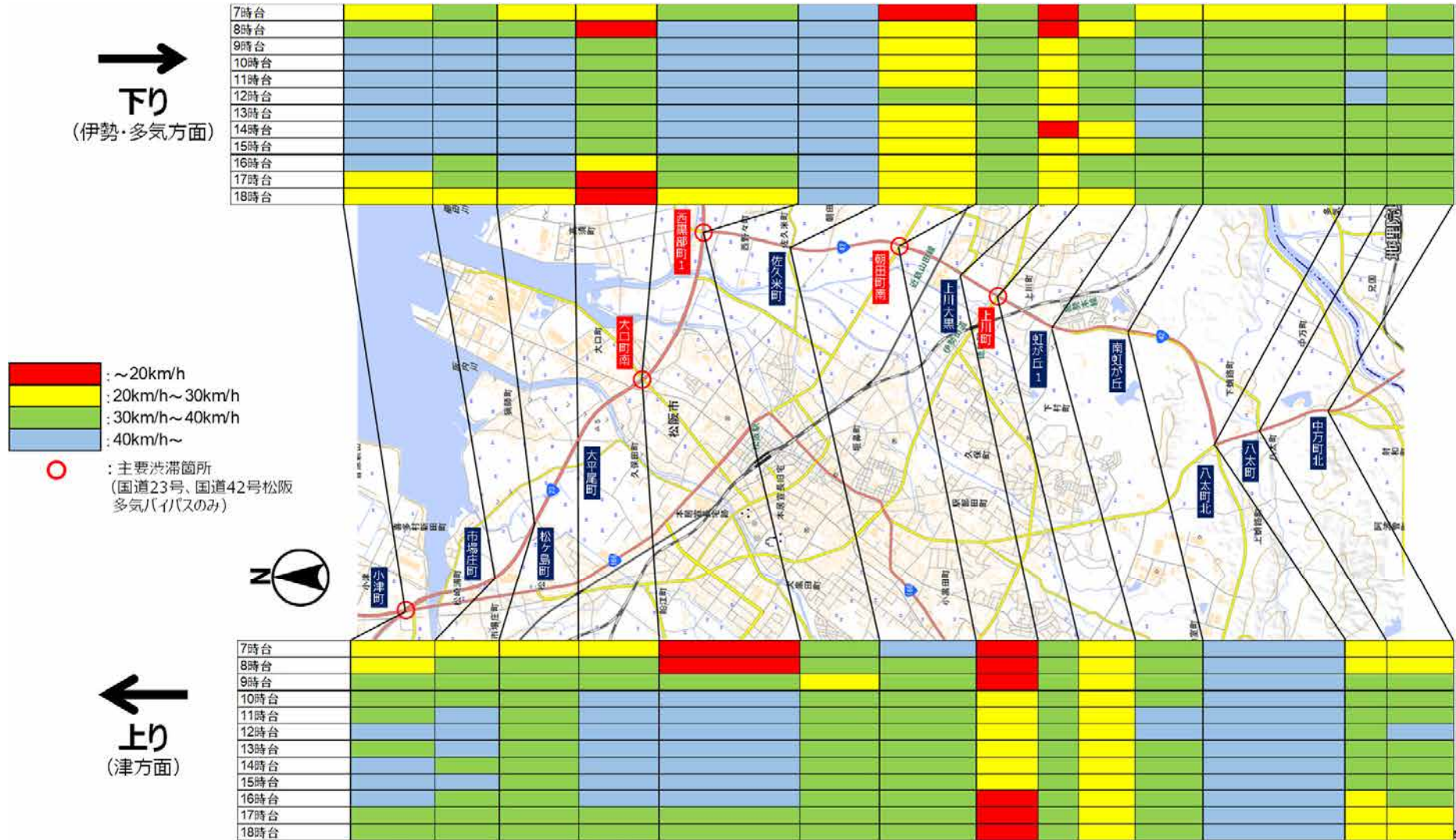
松阪 実施主体：国

3-2 道路整備等

＜参考＞ 国道23号南勢バイパス、国道42号松阪多気バイパスの時間帯別旅行速度【2019年秋期平日】

- 国道23号南勢バイパスでは、大口町南交差点を起点とした速度低下が発生。
- 国道42号松阪多気バイパスでは、朝田町南交差点、上川町交差点を起点とした速度低下が発生。

＜参考＞ 南勢バイパス、松阪多気バイパスの時間帯別旅行速度【2019年秋期平日】



※) ETC2.0プローブデータ (2019年9～11月) に基づく

3. 2020年度の取り組み予定（案）

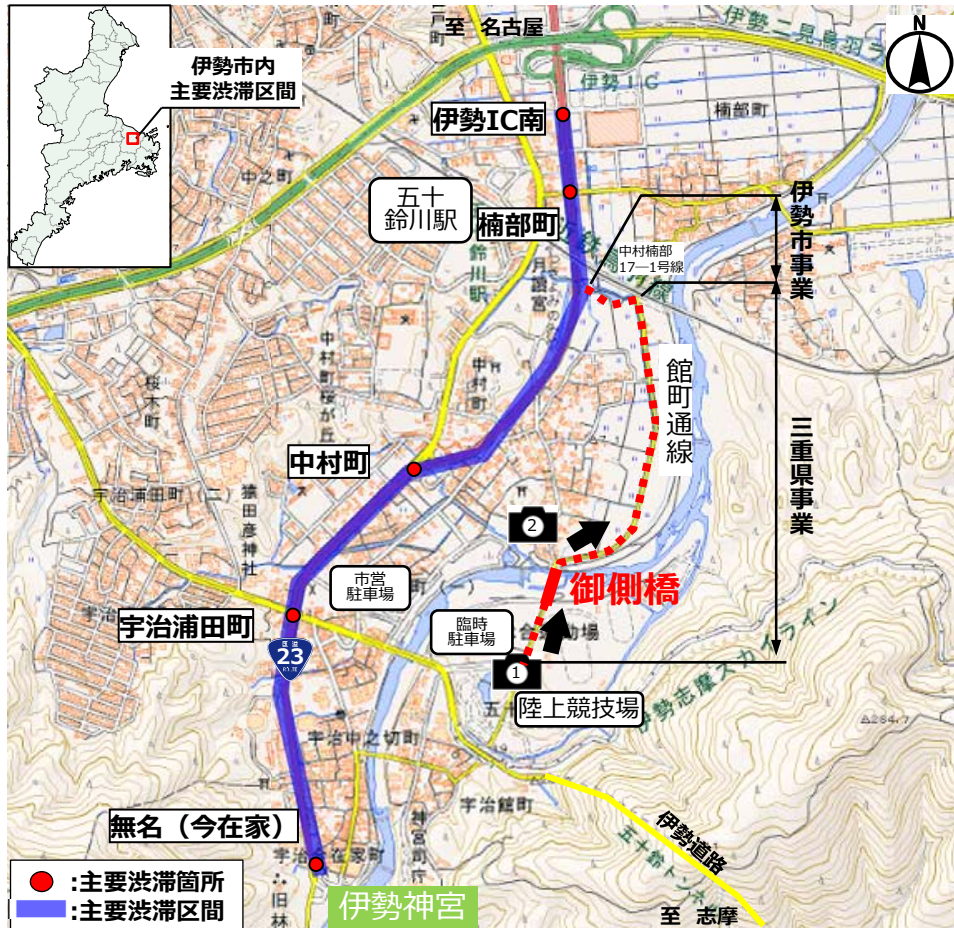
伊勢 実施主体：三重県、伊勢市

3-2 道路整備等

(12) 一般県道 館町通線、市道 中村楠部17-1号線

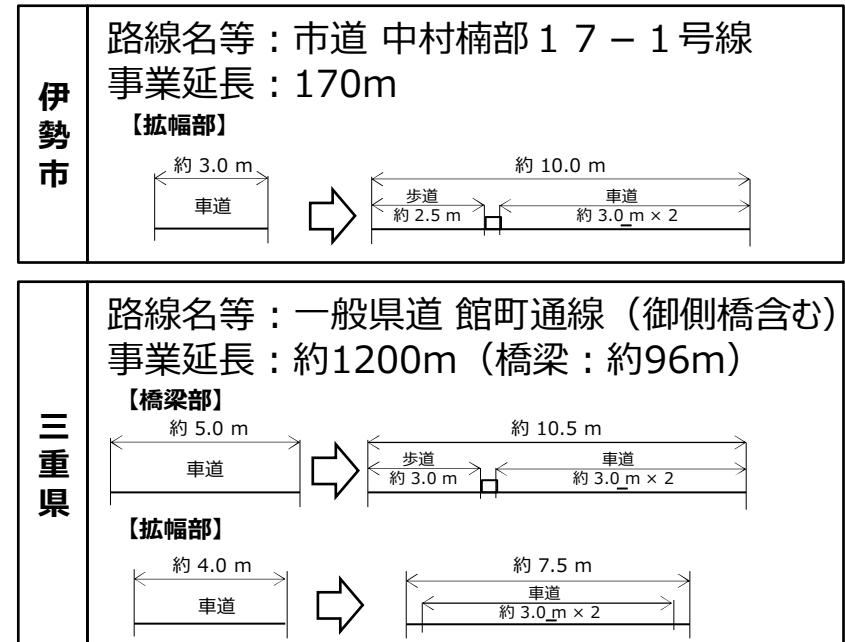
- 伊勢神宮（内宮）周辺の国道23号は、休日を中心に渋滞が発生。
- 国道23号から陸上競技場へ向かうルートについて、交通円滑化・歩行者の安全確保を目的に道路整備中。
- 2021年の「三重とこわか国体」開催までに整備を予定。

■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■説明図



3. 2020年度の取り組み予定（案）

実施主体：国

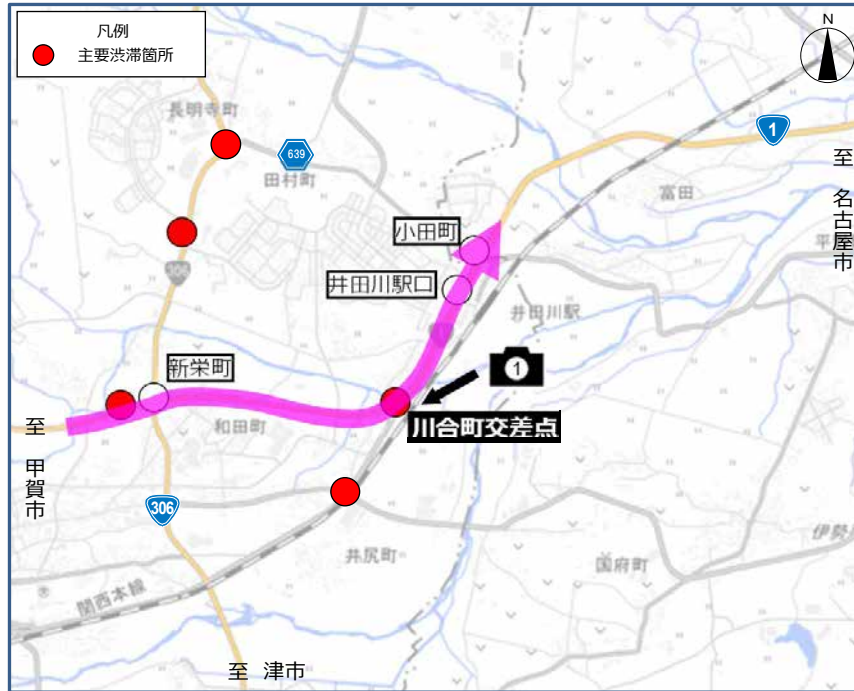
3-2 道路整備等

利用者団体連携

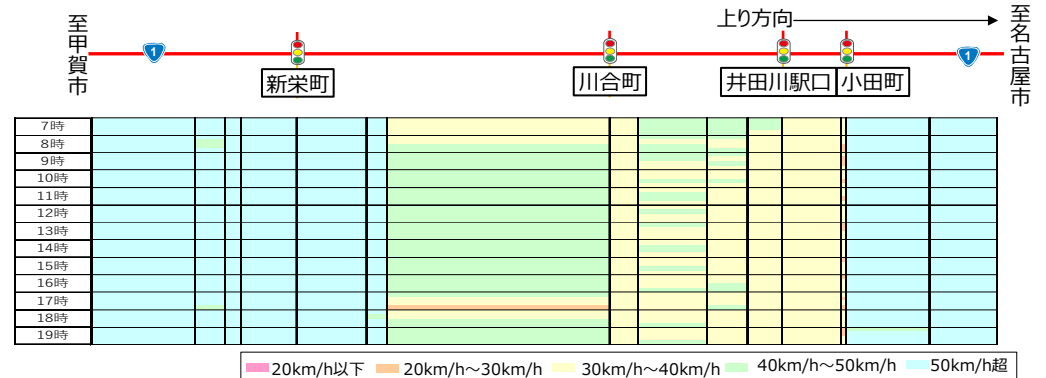
(13) 国道1号川合町交差点改良

- 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。

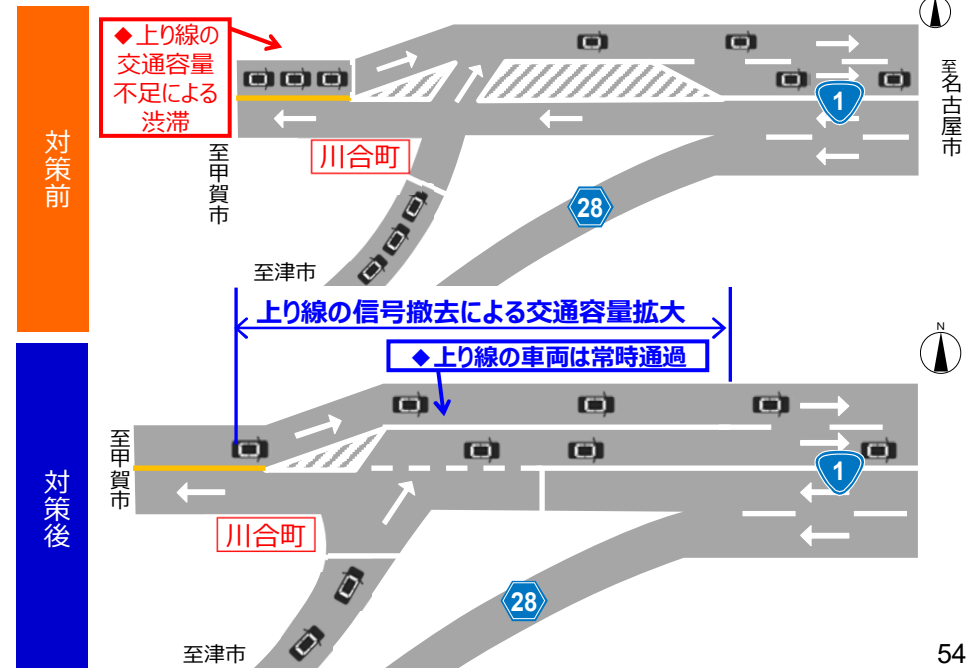
■位置図



■川合町交差点（国道1号、上り）における旅行速度の変化



■交差点の改良イメージ



4. 交通状況のモニタリング

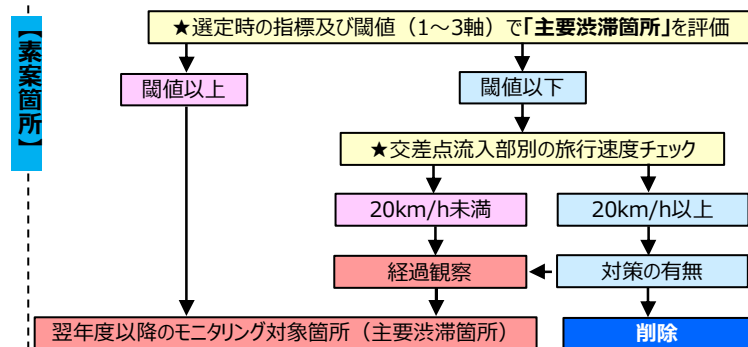
4. 交通状況のモニタリング

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)

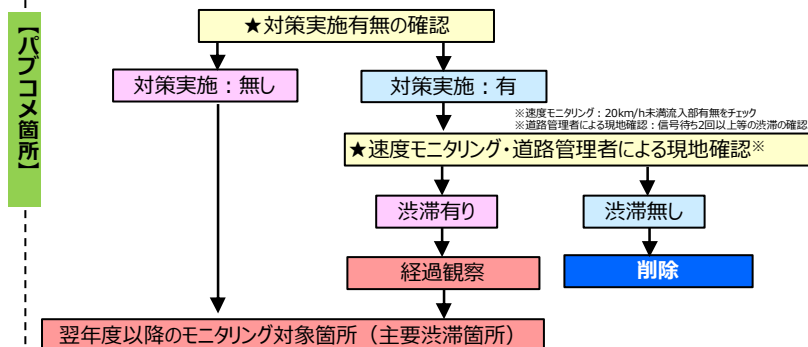


【追加箇所】

- ・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。

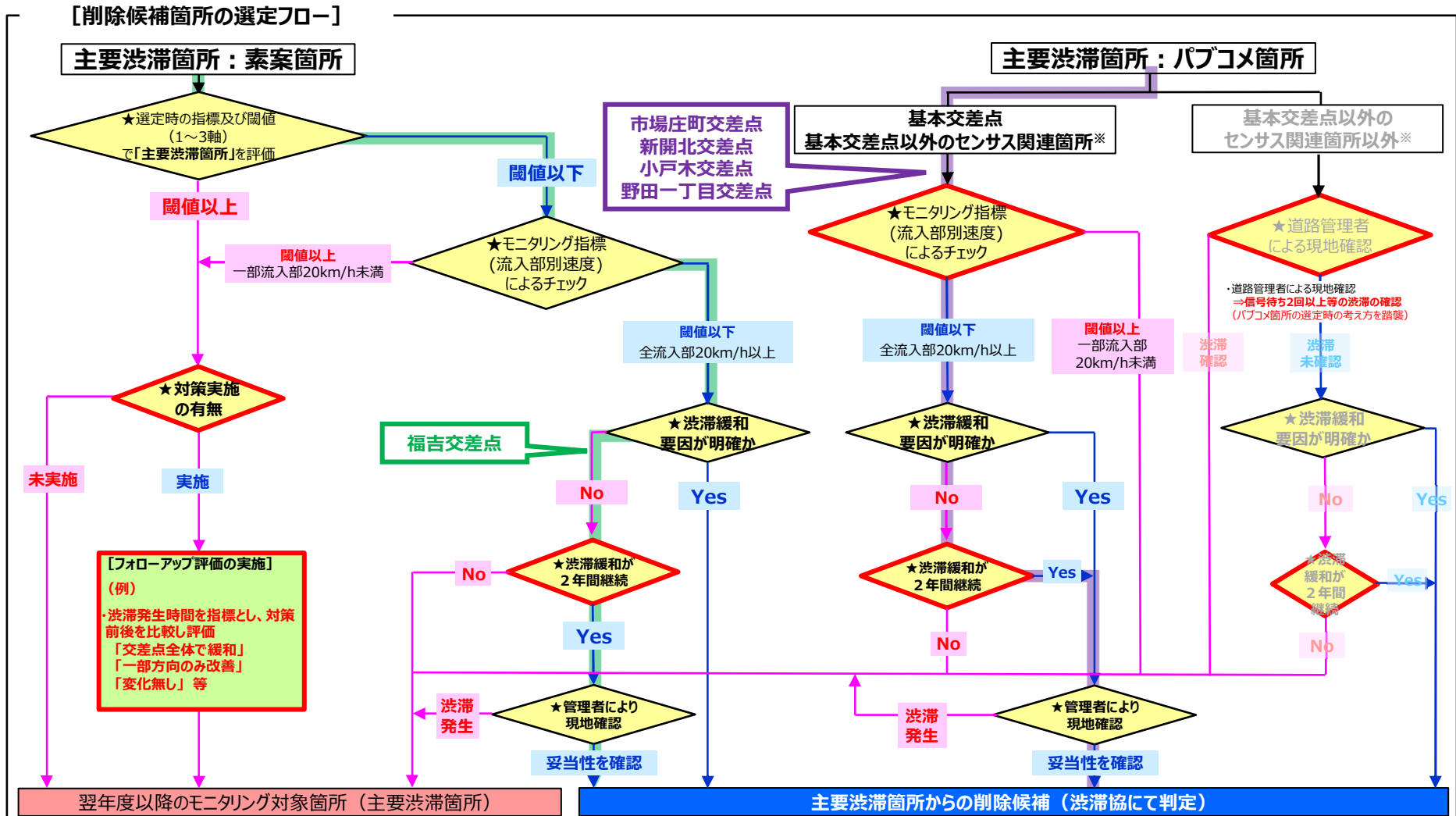
【変更箇所④】

- ・**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

○令和元年度第2回三重県道路交通渋滞対策推進協議会で、見直しを行ったモニタリング評価フローに基づき、主要渋滞箇所の評価を実施

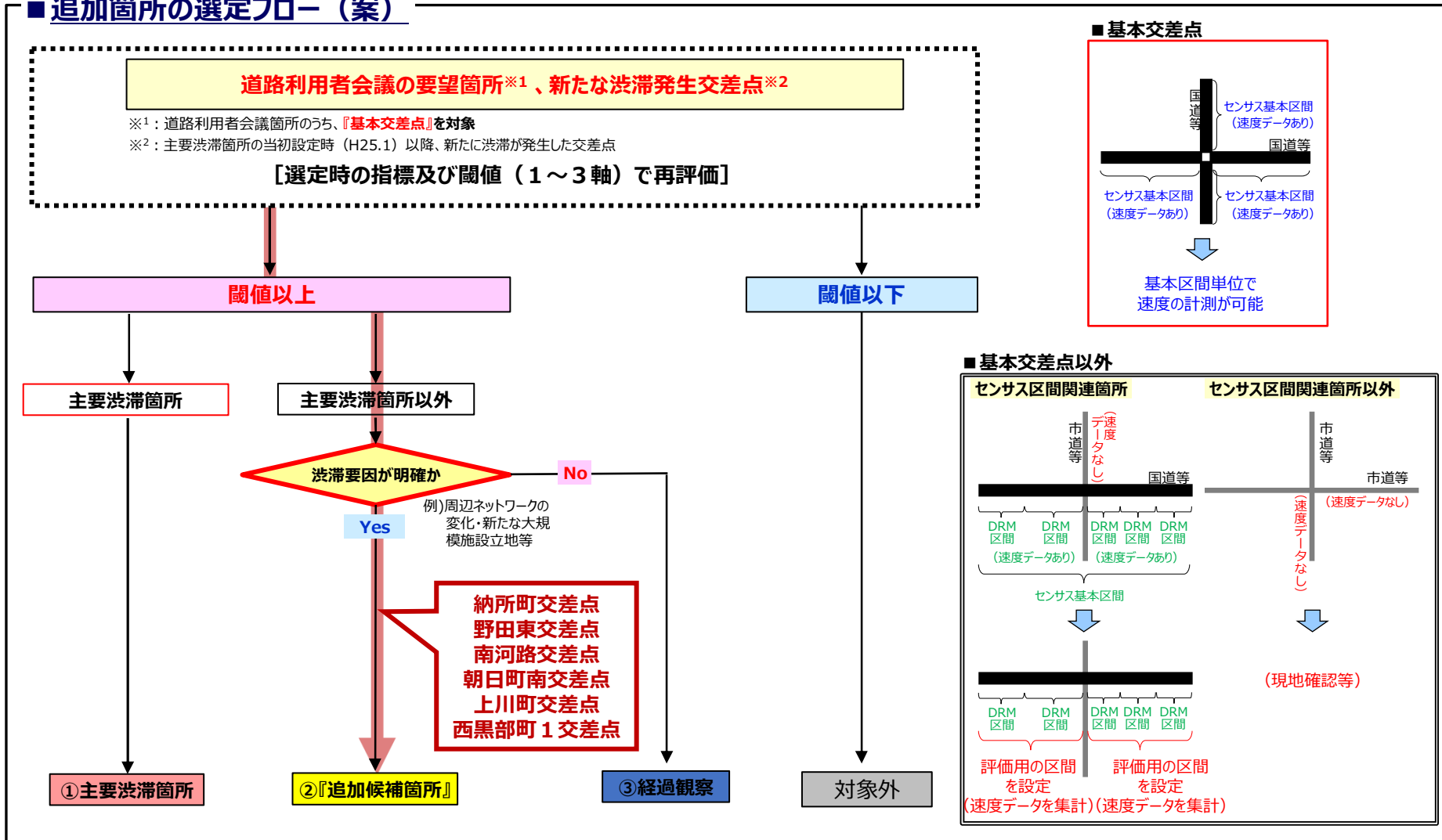


4. 交通状況のモニタリング

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

4-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果(三重県全体)

- 主要渋滞箇所モニタリングの結果、三重県内で主要渋滞箇所から削除箇所候補は、5箇所が選定された。(現地踏査でも渋滞が未発生は確認済)
- 道路利用者会議要望箇所のうち、主要渋滞箇所に該当していない交差点で主要渋滞箇所の選定要因に該当した新たな渋滞箇所(案)は6箇所選定された。(現地踏査でも渋滞発生は確認済)

	主要渋滞箇所(2019年度末:126箇所)						新たな渋滞箇所(案)			
	三重県全体						三重県全体			
	選定指標 に該当	選定指標に非該当					選定指標に該当			
		削除候補箇所 (案)	経過観察		追加候補箇所 (案)		経過観察			
①平日における 渋滞箇所	53	42	11	0	—	11	23	6	納所町、野田東、南河路、 朝田町南、上川町、西黒部町1	17
②休日における 渋滞箇所	11	6	5	1	福吉	4	7	—	—	7
③踏切による 渋滞箇所	9	9	—	0	—	9	—	—	—	—
④パブリックコメント による追加箇所	53	31	22	4	市場庄町 新開北 小戸木 野田一丁目	18	—	—	—	—
合計	126	79	47	5		41	30	6	—	24

4. 交通状況のモニタリング

4-3 モニタリング実施結果 素案箇所

(1) 福吉交差点 (桑名市)

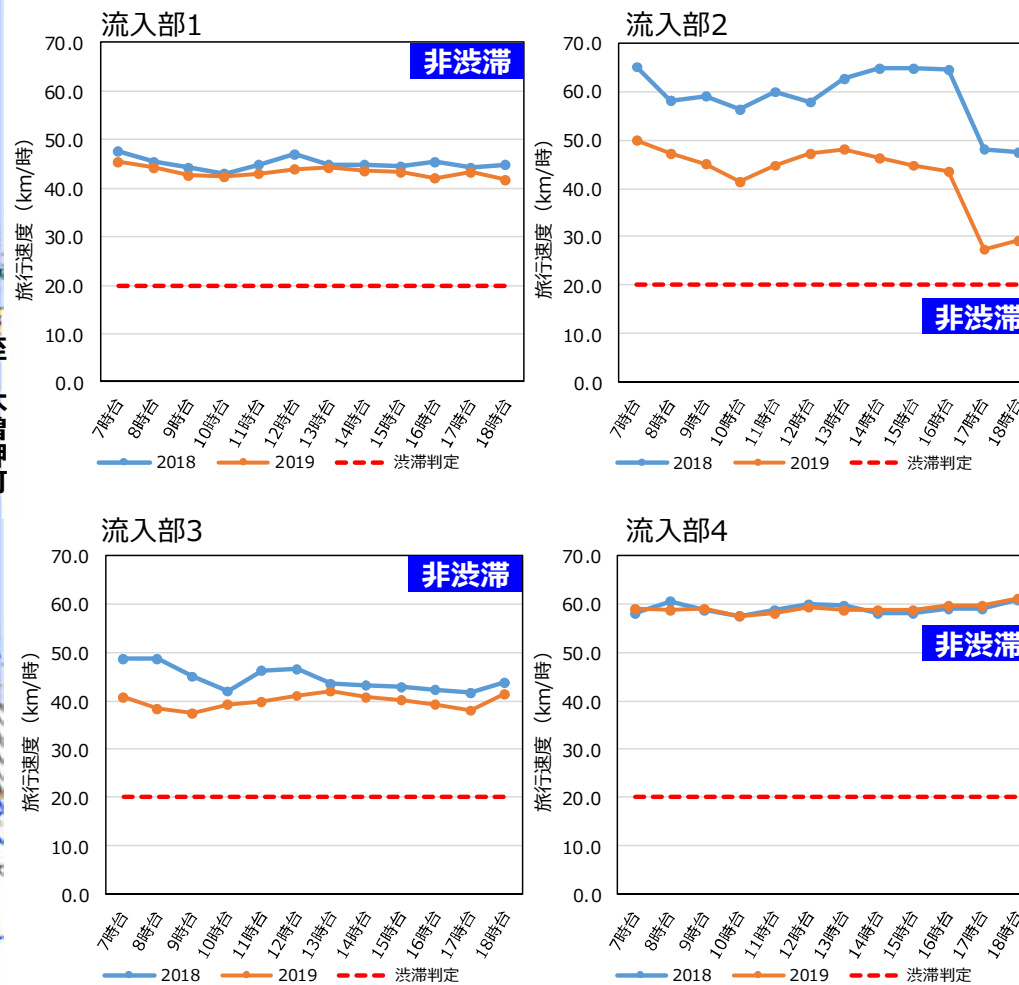
- 福吉交差点は、選定当初は主要渋滞箇所の選定指標（2軸）に該当。
- 当交差点は、2か年連続で選定要因に該当せず、速度も20km/h以上と渋滞が発生していないことから主要渋滞箇所の削除候補箇所とする。

■位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

■速度変動図



出典:ETC2.0プローブ情報 (2018年9~11月、2019年9月~11月 (平日))

4. 交通状況のモニタリング

4-3 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング

(2) 市場庄町交差点（松阪市）

- 市場庄町交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の流入部1、流入部2で20km/時以上となっており、渋滞発生はみられない状況である。
- 当交差点は現地踏査で渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

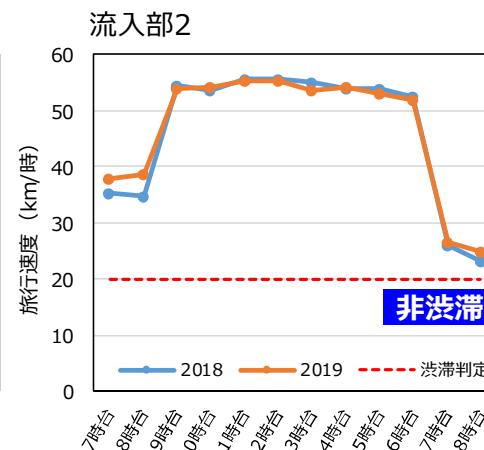
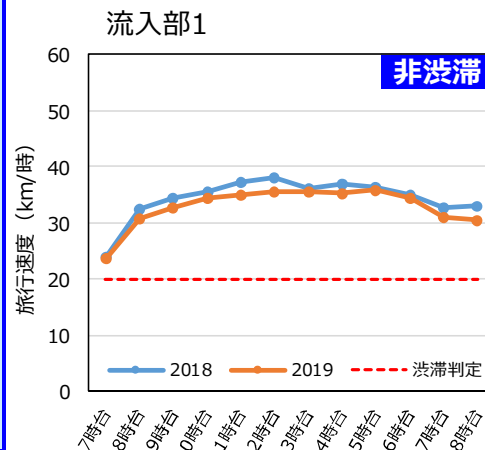
■位置図



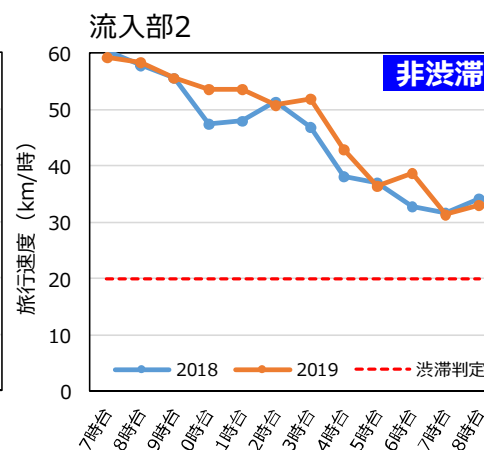
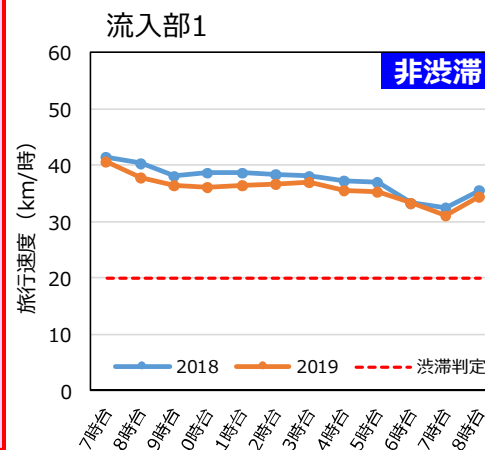
出典:地理院地図(国土地理院)

■速度変動図

平日



休日



出典:ETC2.0フロー情報(2018年9~11月、2019年9月~11月)

4. 交通状況のモニタリング

4-3 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】のモニタリング

(3) 新開北交差点（伊勢市）

○新開北交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の流入部1、流入部2で20km/時以上となっており、渋滞発生はみられない状況である。
 ○当交差点は現地踏査で渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

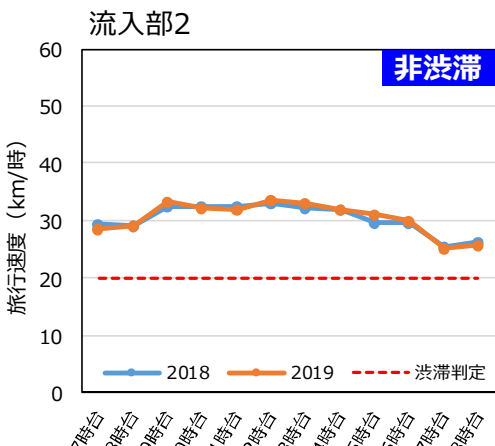
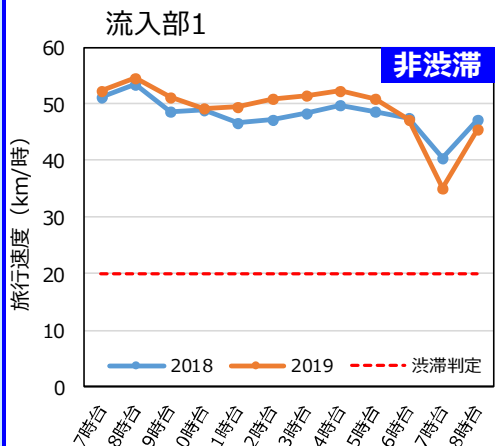
■位置図



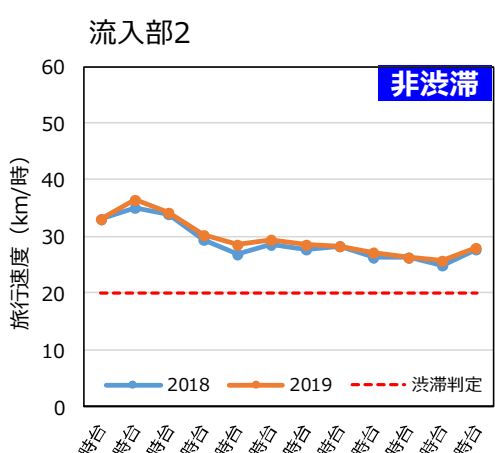
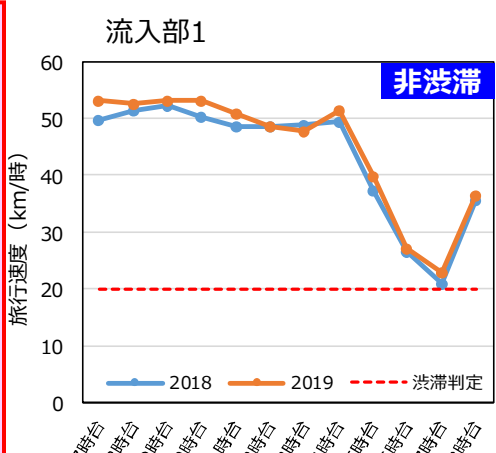
出典:地理院地図(国土地理院)

■速度変動図

平日



休日



出典:ETC2.0フロー情報(2018年9~11月、2019年9月~11月)

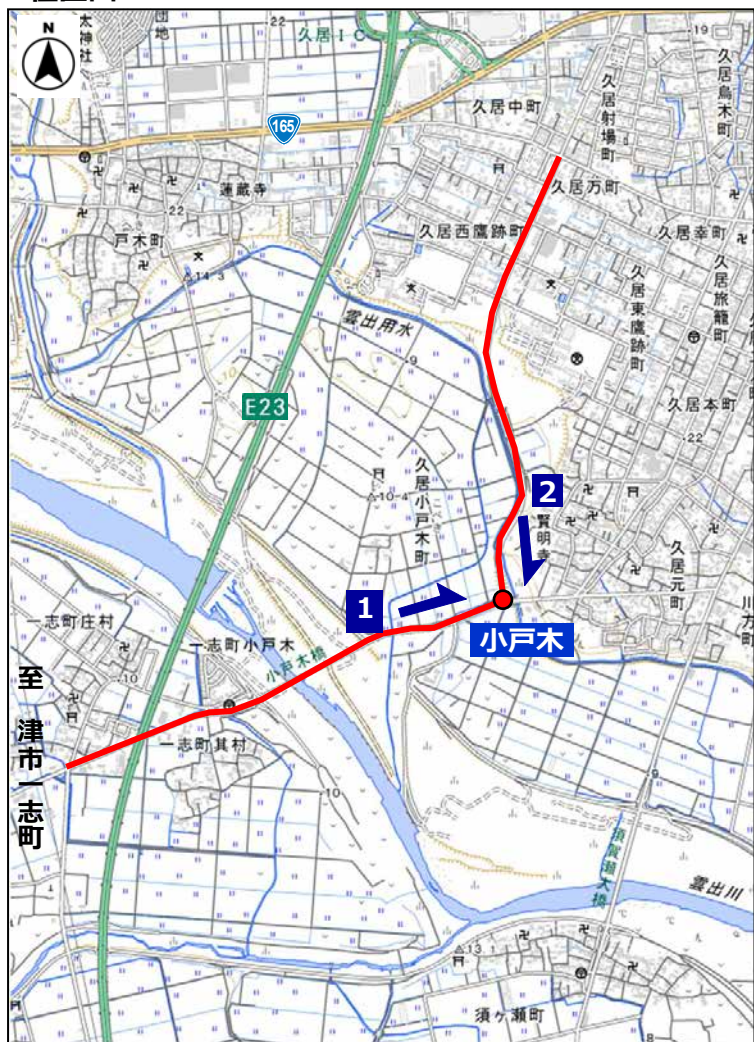
4. 交通状況のモニタリング

4-3 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】のモニタリング

(4) 小戸木交差点 (津市)

○小戸木交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の流入部1、流入部2で20km/時以上となっており、渋滞発生はみられない状況である。
 ○当交差点は現地踏査で渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

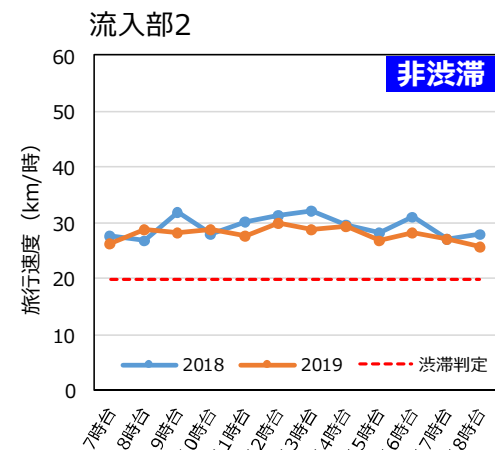
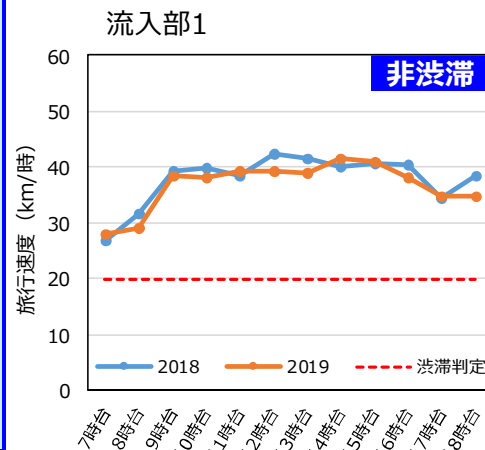
■位置図



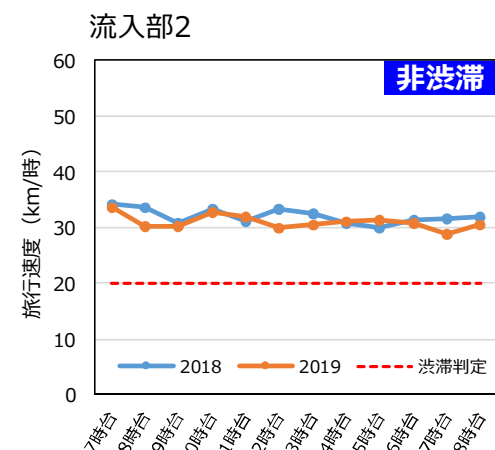
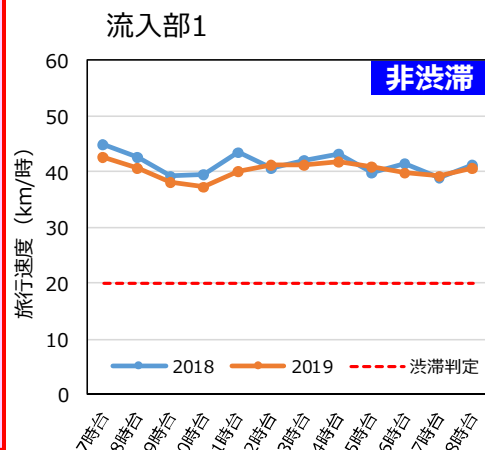
出典：地理院地図（国土地理院）

■速度変動図

平日



休日



出典：ETC2.0フロー情報（2018年9～11月、2019年9月～11月）

4. 交通状況のモニタリング

4-3 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】のモニタリング

(5) 野田一丁目交差点（桑名市）

- 野田一丁目交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の流入部1、流入部2で20km/時以上となっており、渋滞の発生はみられない状況である。
- 当交差点は現地踏査で渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

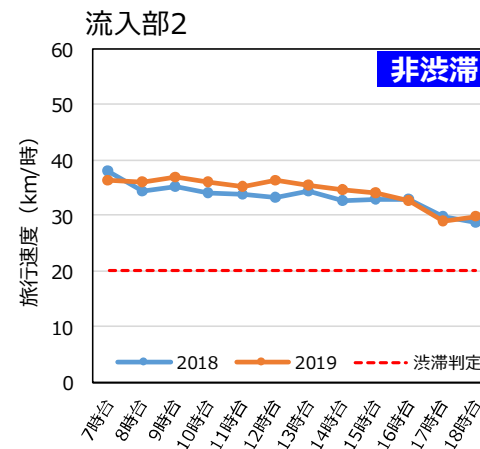
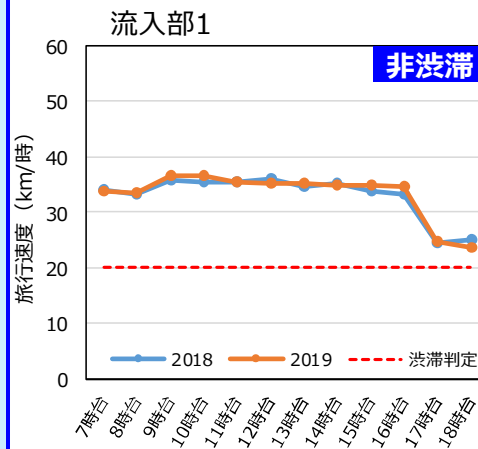
■位置図



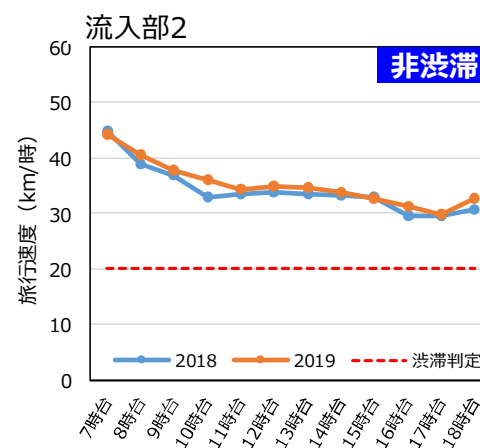
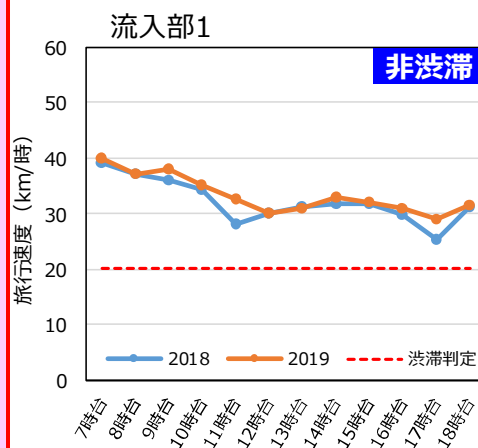
出典：地理院地図（国土地理院）

■速度変動図

平日



休日



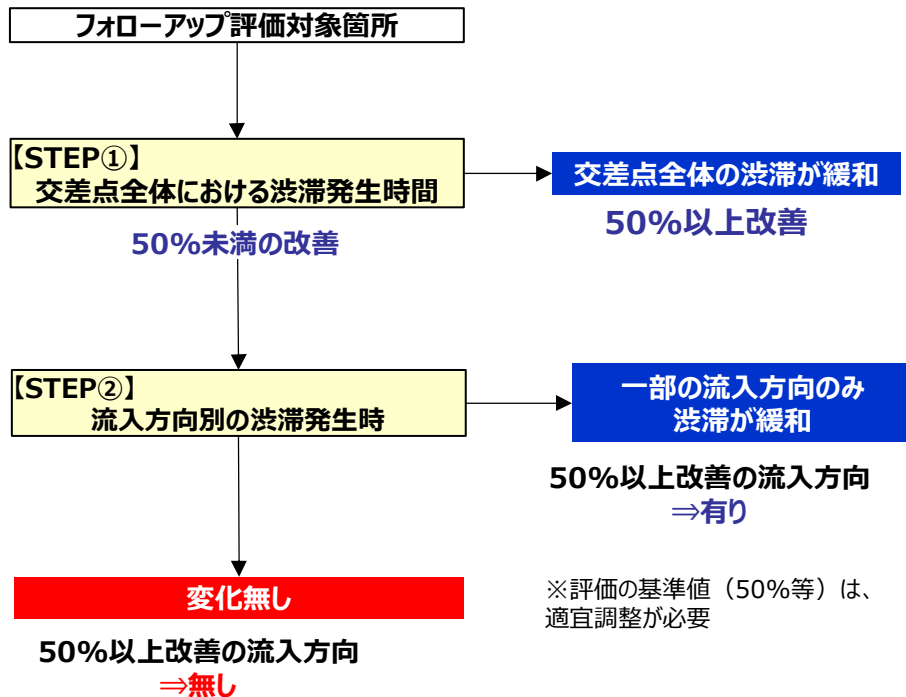
出典：ETC2.0プローブ情報（2018年9～11月、2019年9月～11月）

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、発現効果が適切に表現出来ていない。

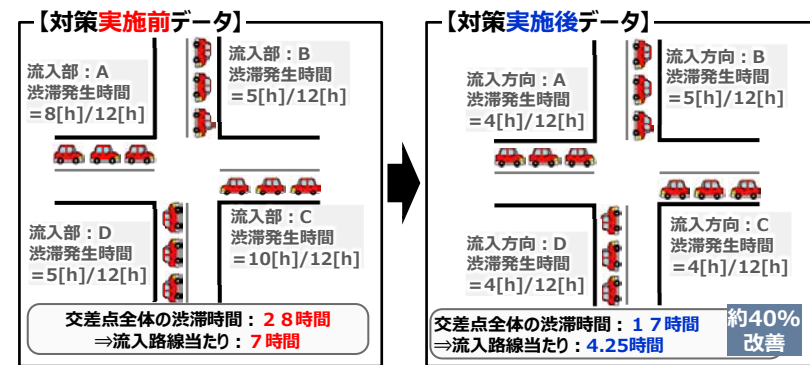
【変更箇所③：対策実施箇所対象】

- ・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

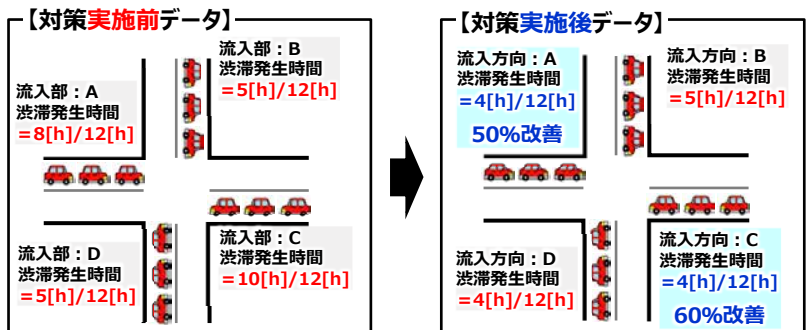
【STEP①】交差点全体における渋滞発生時間による評価

- ・交差点全体における流入路線単位の渋滞発生時間を算出。
- ・対策実施前データと対策実施後データを比較（前年モニタリングデータとの比較）し、**交差点全体における渋滞発生時間の改善度**を評価



【STEP②】流入方向別の渋滞発生時間による評価

- ・流入方向別の渋滞発生時間の改善度を評価



※±1時間の変化は除外

4. 交通状況のモニタリング

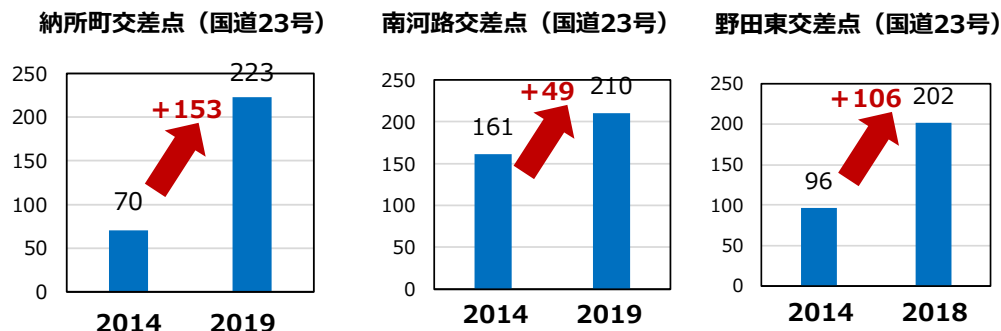
4-5 主要渋滞箇所の追加に至る経緯（津エリア）

○中勢バイパスは選定時（2012年）以降に道路整備が進展。（中勢バイパスは北玉垣町交差点～野町西交差点以外暫定2車線開通済）
 ○追加候補箇所はいずれも交通量が増加し、主要渋滞箇所の選定要因に該当、道路利用者会議要望箇所にも該当、現地踏査でも渋滞発生を確認したことから主要渋滞箇所に追加するものである。

■ 位置図



■ 交通量の変化（百台/12h）



出典：交通量調査結果



■ モニタリング結果のまとめ

交差点名称	軸判定			要望箇所	渋滞区間外
	第1軸	第1'軸	第2軸		
納所町		●		○	○
南河路			●	○	○
野田東			●	○	○



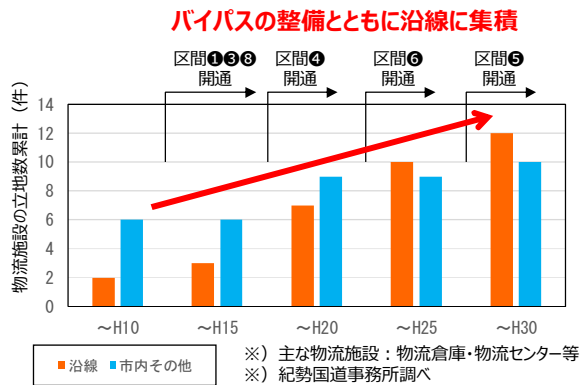
■ 主要渋滞箇所モニタリング結果から、選定要因に該当し、現地踏査の結果からも渋滞発生が確認されたことから**主要渋滞箇所の追加候補箇所として選定した。**

4. 交通状況のモニタリング

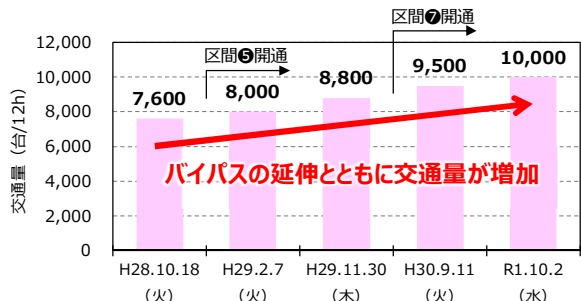
4-5 主要渋滞箇所の追加に至る経緯（松阪エリア）

○松阪エリアの環状道路を構成する松阪多気バイパスおよび松阪第2環状道路の沿線では、松阪多気バイパスの延伸とともに、物流施設や企業が多数進出。
 ○産業拠点が集積する松阪中核工業団地や上川工業団地などを中心に、バイパスを利用した企業間の取り引きや連携が進み、交通需要が増加。
 ○松阪多気バイパスの暫定開通（H30.3）、六軒鎌田線の暫定開通（R2.5）により、松阪エリアの環状道路と中心市街地を結ぶ放射道路が概成。
 また、道路整備と併せて実施した案内標識の整備（R1.11）等により、中心市街地を通過する交通がバイパスに転換するなど、一定の対策効果が発現。
 ○バイパス沿線の開発や経済活動の拡大に伴い、バイパスと幹線道路が交わる交差点では新たな渋滞が発生。
 環状道路として本来発揮すべき機能が低下しており、引き続き、環状道路の機能強化が必要。
 ⇒松阪エリアの主要交差点を対象に、『**新たなモニタリング手法での追加箇所選定フロー**』に基づく評価を行った結果、**渋滞の閾値を超え、かつ、道路利用者団体からも要望がある「西黒部町1」、「朝田町南」、「上川町」の3箇所を主要渋滞箇所の追加候補**として選定した。

■ 松阪市の主な物流施設の立地状況



■ 松阪多気バイパスの交通量の変化



※) 紀勢国道事務所調査結果より（上川町交差点南側断面の交通量）

■ 物流施設位置図



■ 追加候補箇所の渋滞状況

朝田町南交差点（国道42号松阪多気バイパス：上り）



上川町交差点（国道42号松阪多気バイパス：上り）



4. 交通状況のモニタリング

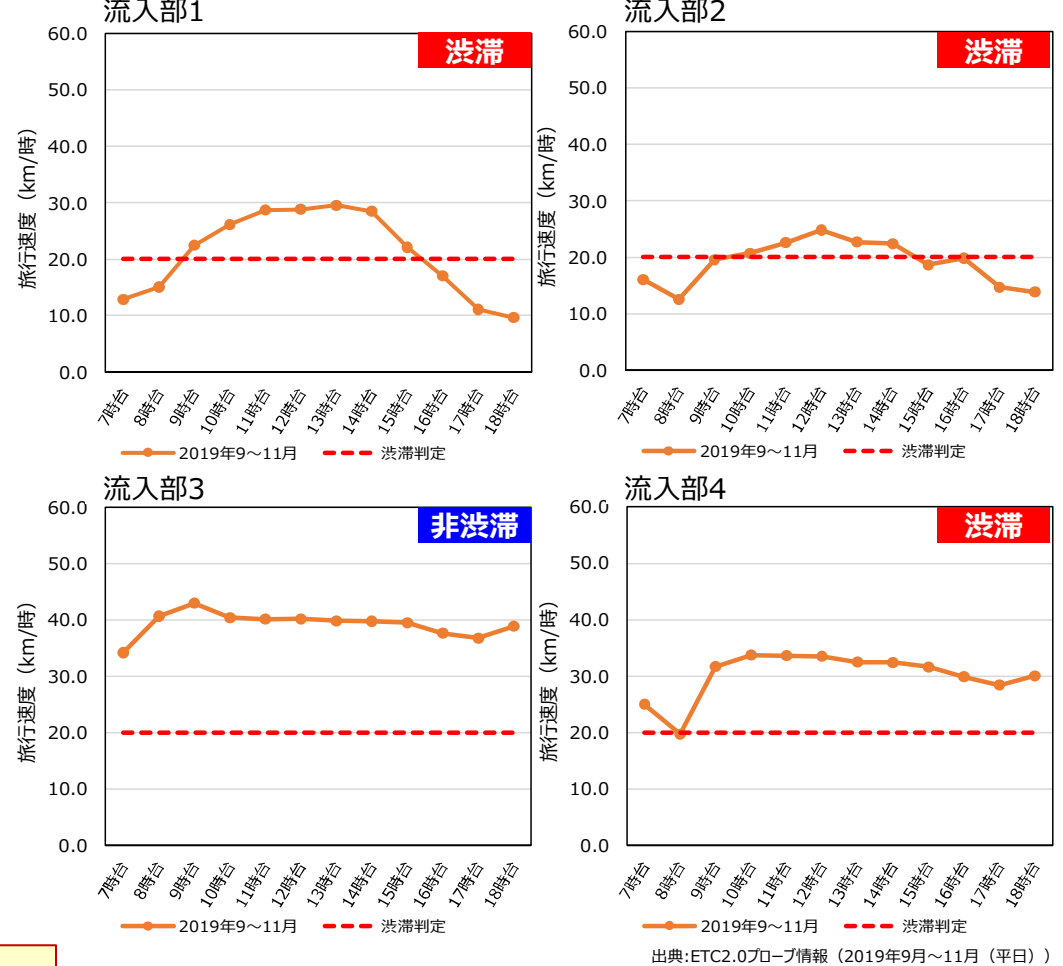
4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定 【納所町】

- 納所町交差点は、中勢バイパスの開通により、交通の転換が促され主要渋滞箇所の選定指標（1'軸）に該当。
- 渋滞発生方向は、国道23号（下り）【流入部1】、国道23号（上り）【流入部2】、（主）津芸濃大山田線【流入部4】となっている。
- 現地踏査においても、2回以上の渋滞待ちは発生しなかったものの、国道23号本線において渋滞が発生していたため、主要渋滞箇所の“追加候補箇所”とする。

■位置図



■速度変動図



【追加】

・道路利用者会議所(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

4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定【野田東】

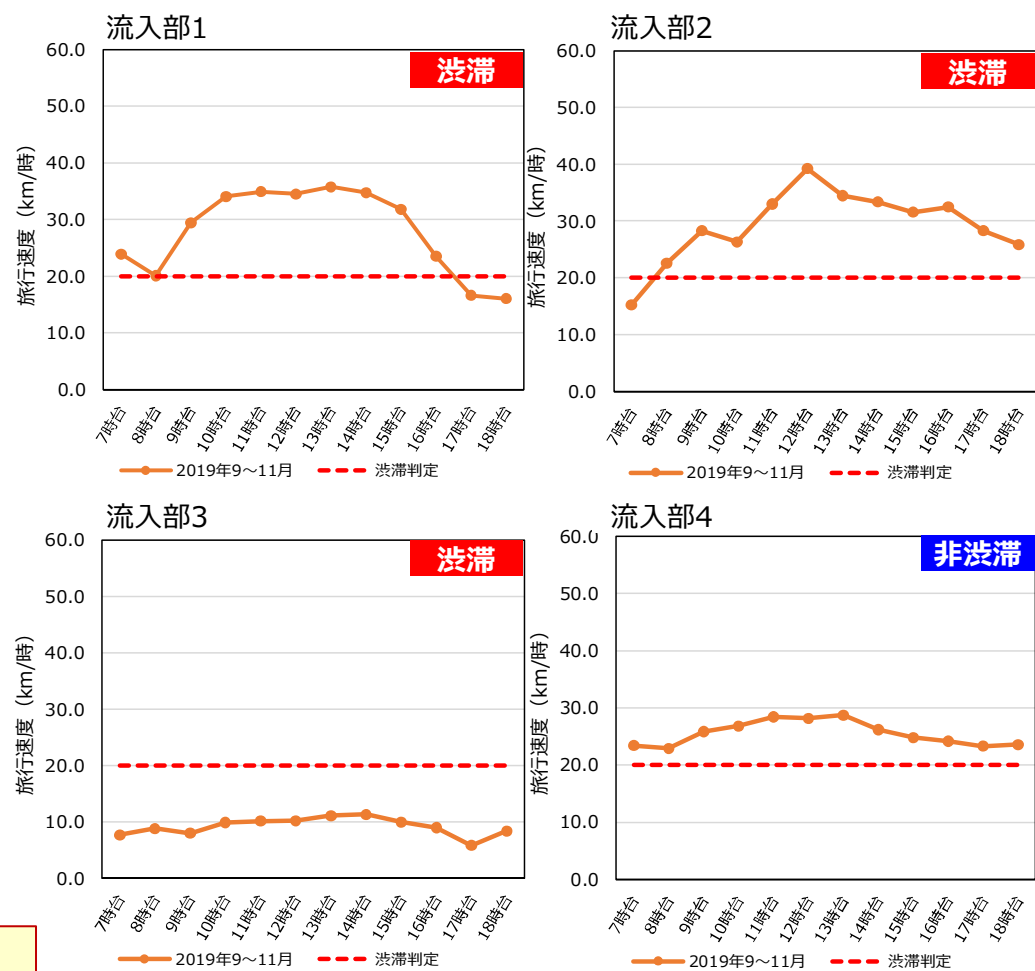
- 野田東交差点は、中勢バイパスの開通により、交通の転換が促され主要渋滞箇所の選定指標（2軸）に該当。
- 渋滞発生方向は、国道23号中部バイパス（下り）【流入部1】、国道23号中部バイパス（上り）【流入部2】、（県）家所阿漕停車場線【流入部3】となっている。
- 現地踏査においても、流入部1、3で交通の集中により複数回の信号待ちを伴う渋滞が発生していたため、主要渋滞箇所の“追加候補箇所”とする。

■位置図



【追加】
 ・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



出典:ETC2.0フロー情報 (2019年9月~11月(平日))

4. 交通状況のモニタリング

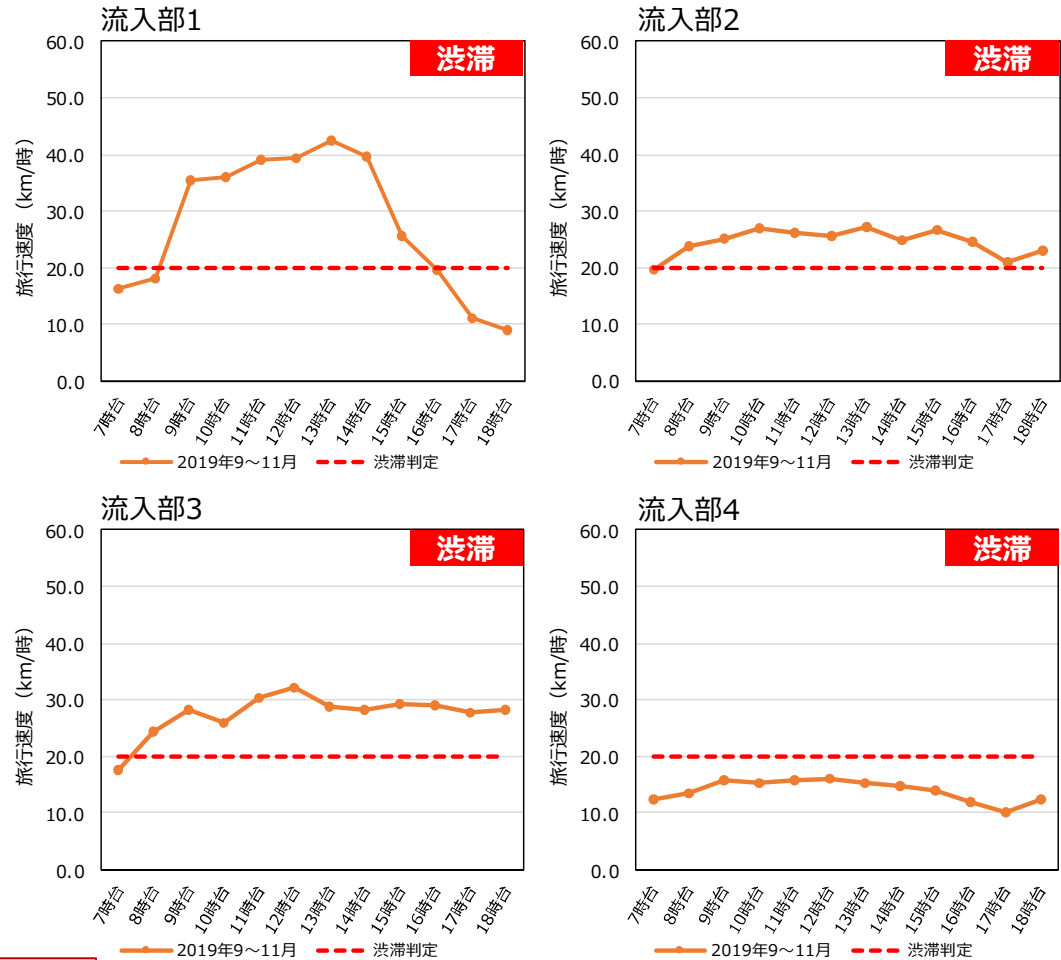
4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定【南河路】

- 南河路交差点は、主要渋滞箇所の選定指標（2軸）に該当。
- 渋滞発生方向は、全流入部の方向で渋滞となっている。
- 現地踏査においても、国道23号上の流入部1、2において交通の集中により複数回信号待ちを伴う渋滞が発生していたため、主要渋滞箇所の“追加候補箇所”とする。

■位置図



■速度変動図



出典:ETC2.0フロー情報（2019年9月～11月（平日））

【追加】

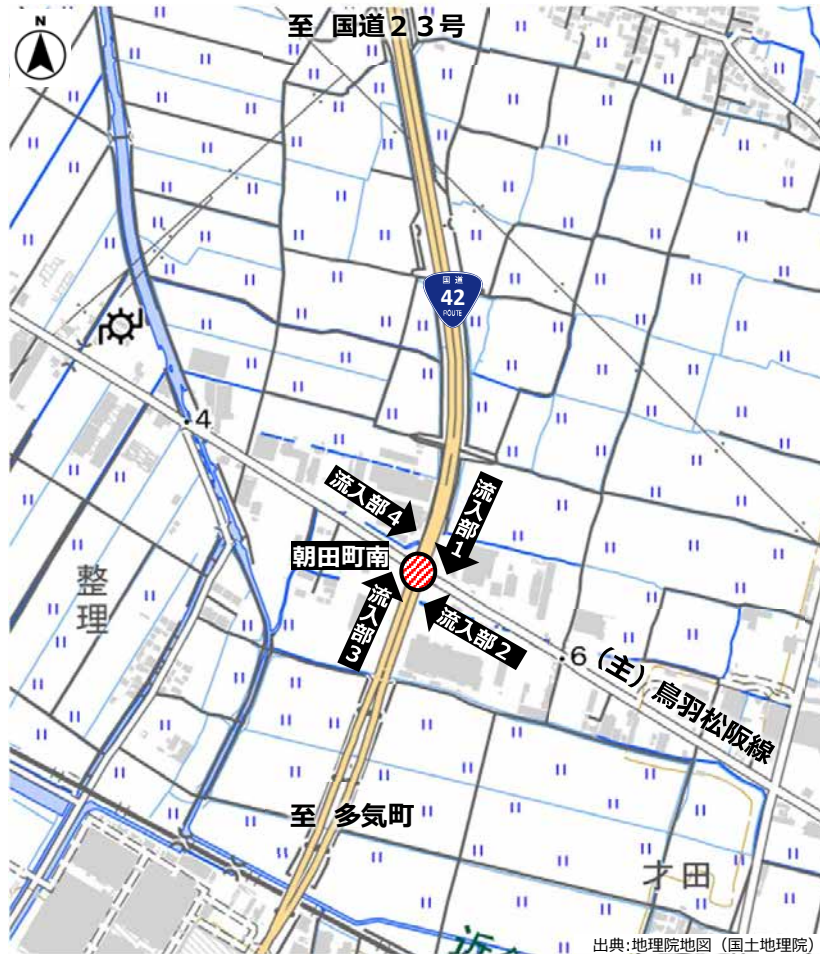
- ・道路利用者会議箇所(基本交差点)、新たな渋滞発生交差点を対象に、選定指標で評価を行い、閾値以上で要因が明確な場合は主要渋滞箇所に追加

4. 交通状況のモニタリング

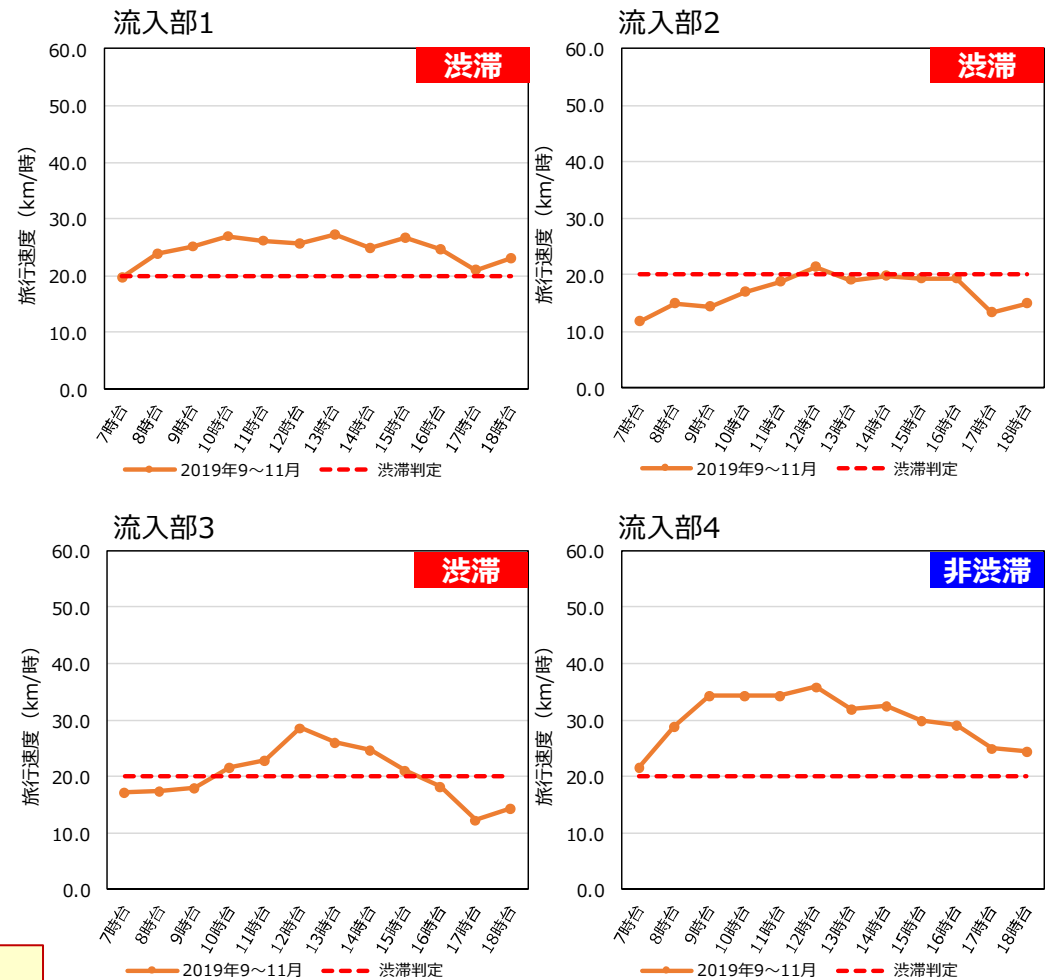
4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定【朝田町南】

- 朝田町南交差点は、主要渋滞箇所の選定指標（2軸）に該当。
- 旅行速度に基づく渋滞発生方向は、国道42号松阪多気バイパス（下り：流入部1）、（主）鳥羽松阪線（下り：流入部2）、国道42号松阪多気バイパス（上り：流入部3）となっている。
- 現地確認の結果、国道42号松阪多気バイパス、（主）鳥羽松阪線ともに渋滞が確認されたことから、主要渋滞箇所の“追加候補箇所”とする。

■位置図



■速度変動図



【追加】

・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

出典:ETC2.0フロー情報（2019年9月～11月（平日））

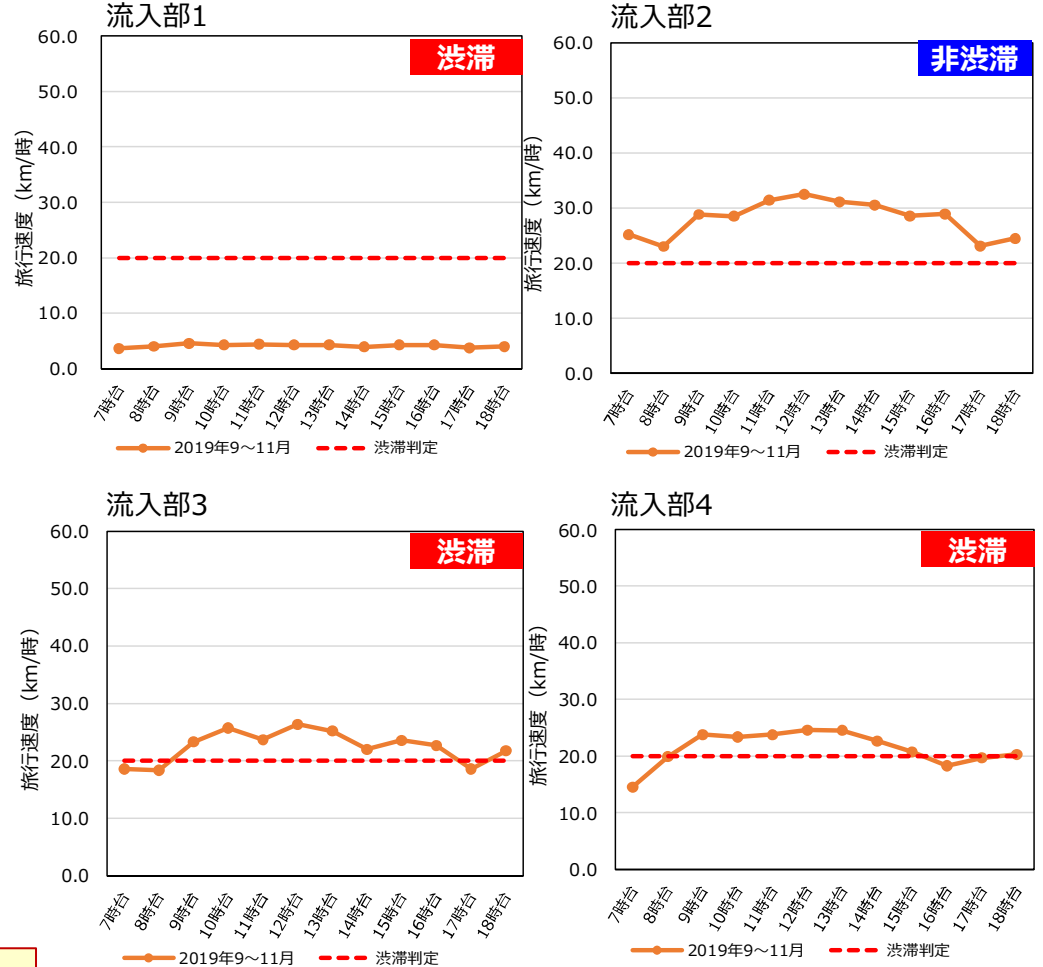
4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定【上川町】

- 上川町交差点は、主要渋滞箇所の選定指標（2軸）に該当。
- 旅行速度に基づく渋滞発生方向は、国道42号松阪多気バイパス（下り：流入部1）、国道42号松阪多気バイパス（上り：流入部3）、（一）松阪環状線（上り：流入部4）となっている。
- 現地確認の結果、国道42号松阪多気バイパス、（一）松阪環状線ともに渋滞が確認されたことから、主要渋滞箇所の“追加候補箇所”とする。

■位置図



■速度変動図



【追加】

・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**

出典:ETC2.0フロー情報(2019年9月~11月(平日))

4. 交通状況のモニタリング

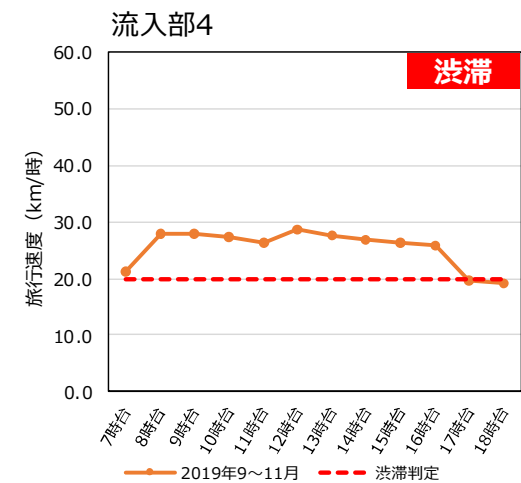
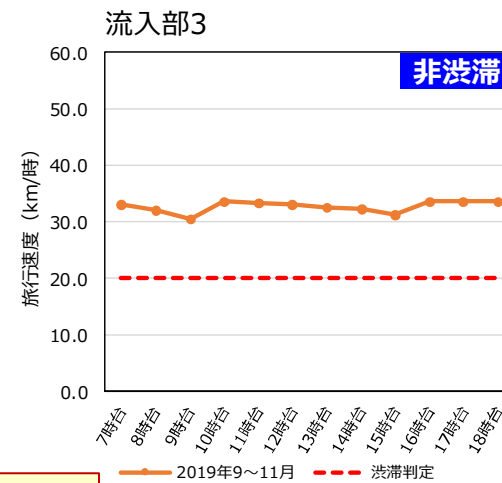
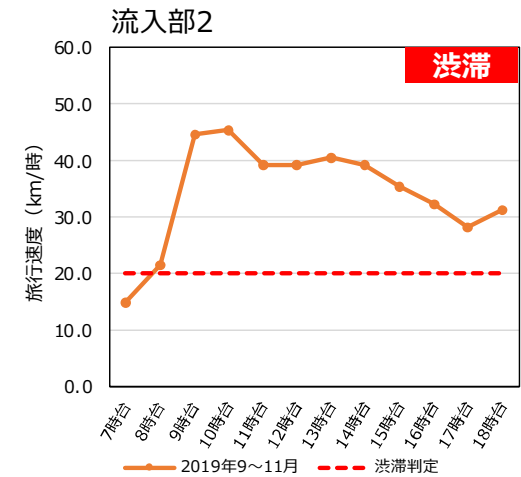
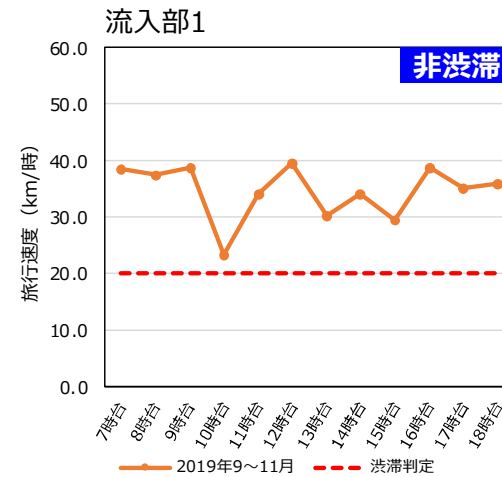
4-5 主要渋滞箇所の追加箇所の選定【西黒部町1】

- 西黒部町1交差点は、主要渋滞箇所の選定指標（2軸）に該当。
- 旅行速度に基づく渋滞発生方向は、国道23号（上り：流入部2）、国道23号（下り：流入部4）となっている。
- タピーク時に現地確認を行った結果、国道23号で渋滞が確認されたことから、主要渋滞箇所の“追加候補箇所”とする。

■位置図



■速度変動図



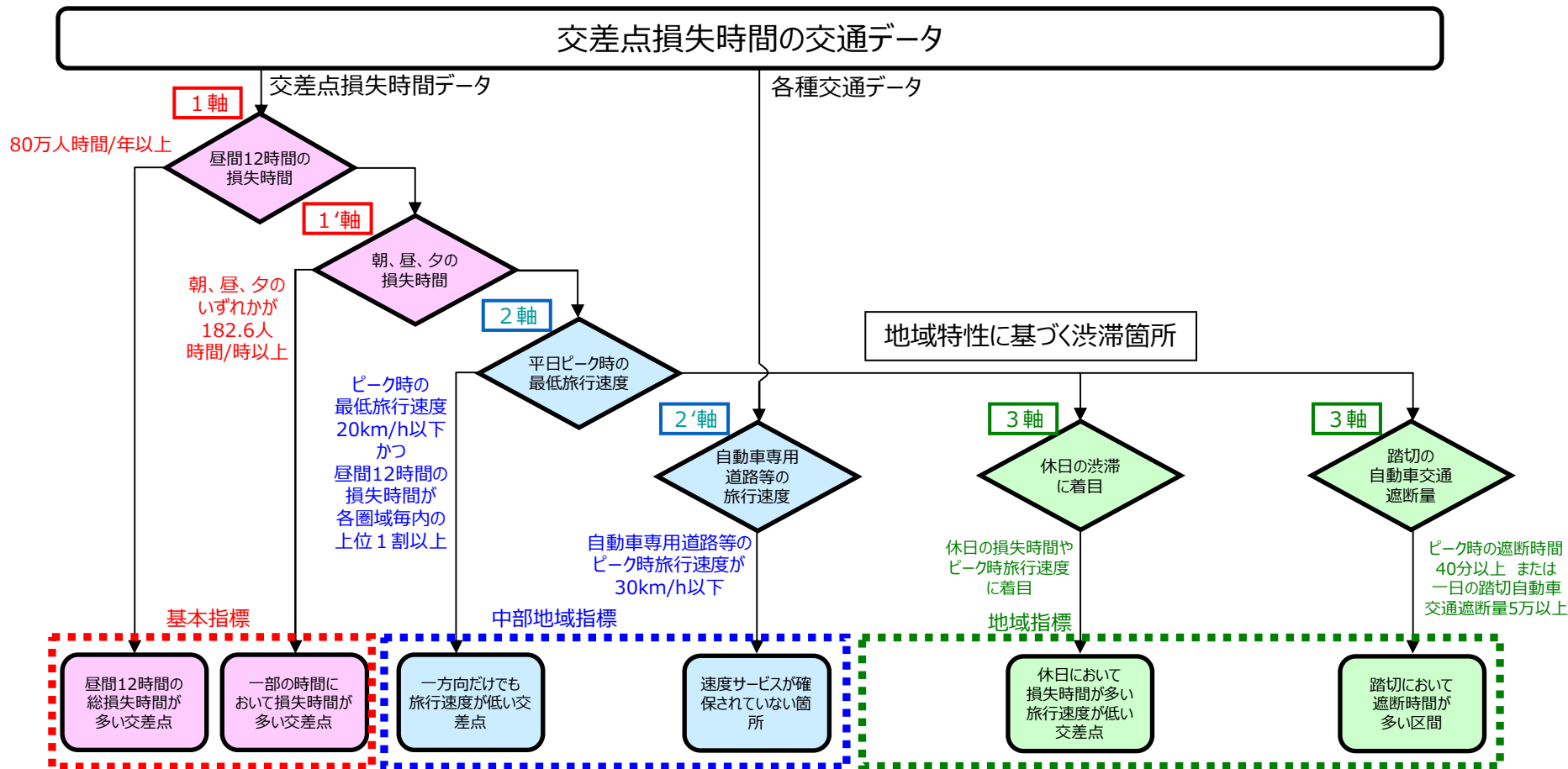
【追加】

・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

出典：ETC2.0フロー情報（2019年9月～11月（平日））

4. 交通状況のモニタリング

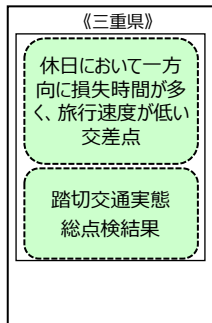
(参考) 主要渋滞箇所の選定手法と指標 < 現行 >



■ 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. コロナ禍の交通影響分析

5. コロナ禍交通影響検討

5-1 県内の交通状況（主要渋滞箇所の変速変化及び直轄国道交通量）

- コロナ禍の県内の交通状況として、交通量の変化は、平日では、中北勢では約1～2割の減少、東紀州では約2～3割の減少。休日では、全般的に3割以上の減少で、特に大淀（R23）では5割の減少。
- 交通量減少にも関わらず速度低下状況がみられ課題を有すると考えられる主要渋滞箇所は、約9割存在する。
- 平常時・緊急時を問わず、物流や通勤など地域経済の活性化、持続的な成長には、幹線道路としての機能強化が必要。

■位置図

	箇所数
●	6
●	22
●	12
●	24
計	64

約9割が交通量が減少傾向の中で課題を有する

- ※適用した旅行速度
- ・平日渋滞箇所 : 4月 平日のピーク時旅行速度
 - ・休日渋滞箇所 : GW期間中のピーク時旅行速度
 - ・平日・休日渋滞箇所 : 4月 平日のピーク時旅行速度



- 【道路網】 出典：ETC2.0プローブ情報 (4月 平日：4/20(月)～24(金)、GW期間：5/2(土)～/6(水))
- 高速・有料道路
 - 直轄国道
 - その他国道
 - 主要地方道・一般県道
 - その他道路
- 【地域の主要渋滞箇所（踏切を除く素案箇所）】
- 全流入方向の旅行速度が閾値以上
 - 主道路全流入方向の旅行速度が閾値以上
 - 従道路全流入方向の旅行速度が閾値以上
 - 主道路の一部かつ従道路の一部流入方向の旅行速度が閾値未満 及び 全流入方向の旅行速度が閾値未満

■コロナ状況下における交通量の変化

トラン位置名	平日	休日
北勢 川北 (R1)	-18% 2.4万台⇒1.9万台	-32% 1.7万台⇒1.2万台
北勢 川越 (R23)	-12% 5万台⇒4.4万台	-47% 5.2万台⇒2.8万台
北勢 四日市 (R1)	-12% 3.3万台⇒2.9万台	-38% 2.6万台⇒1.6万台
中勢 大里陸合 (R23中勢BP)	-10% 2.3万台⇒2万台	-38% 2.4万台⇒1.5万台
中勢 津 (R23)	-18% 4.8万台⇒3.9万台	-35% 4.3万台⇒2.8万台
中勢 河辺 (R23中勢BP)	-10% 2.8万台⇒2.5万台	-34% 2.7万台⇒1.8万台
東紀州 大淀 (R23)	-25% 3.2万台⇒2.4万台	-50% 3.3万台⇒1.7万台
東紀州 多気 (R42)	-20% 2.1万台⇒1.7万台	-35% 1.9万台⇒1.2万台

■コロナ状況下における旅行速度の判定

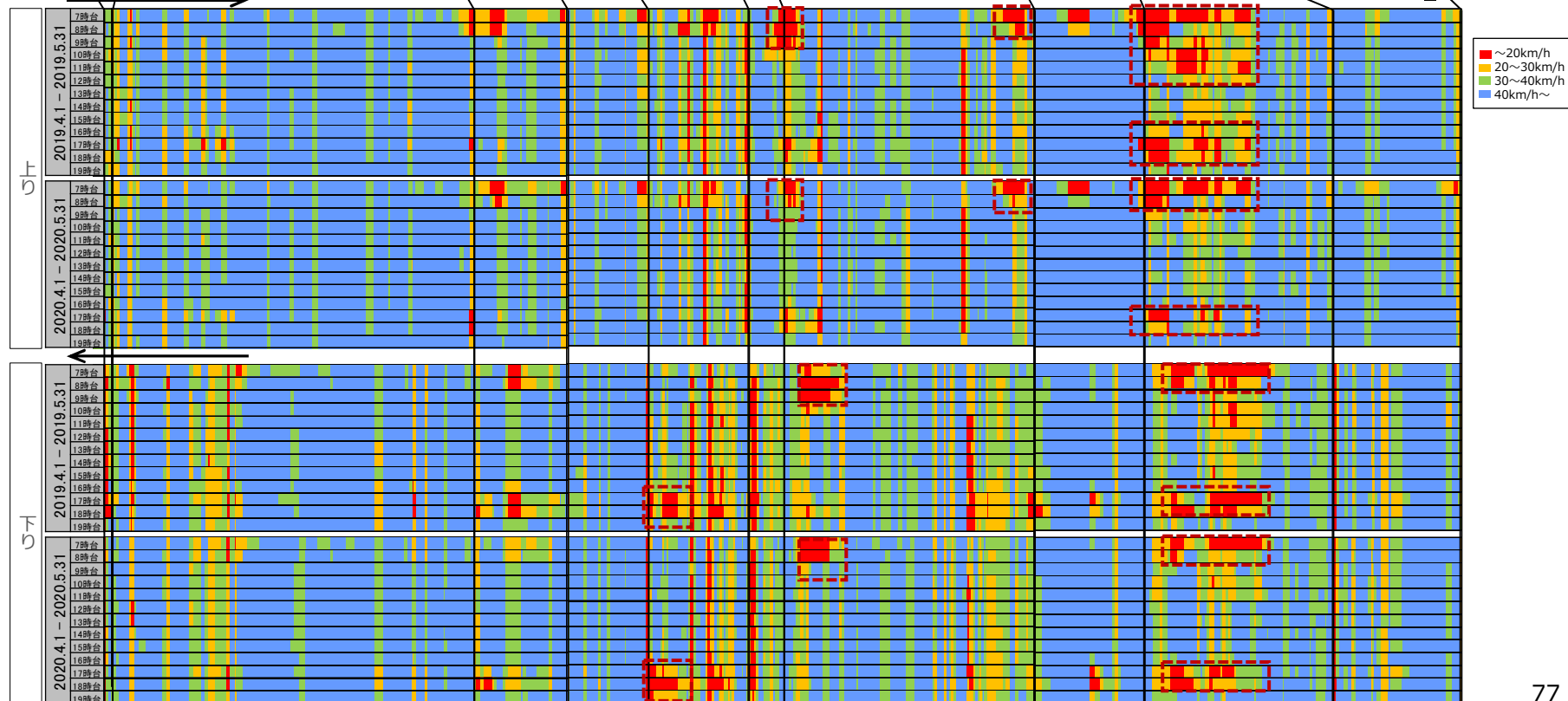
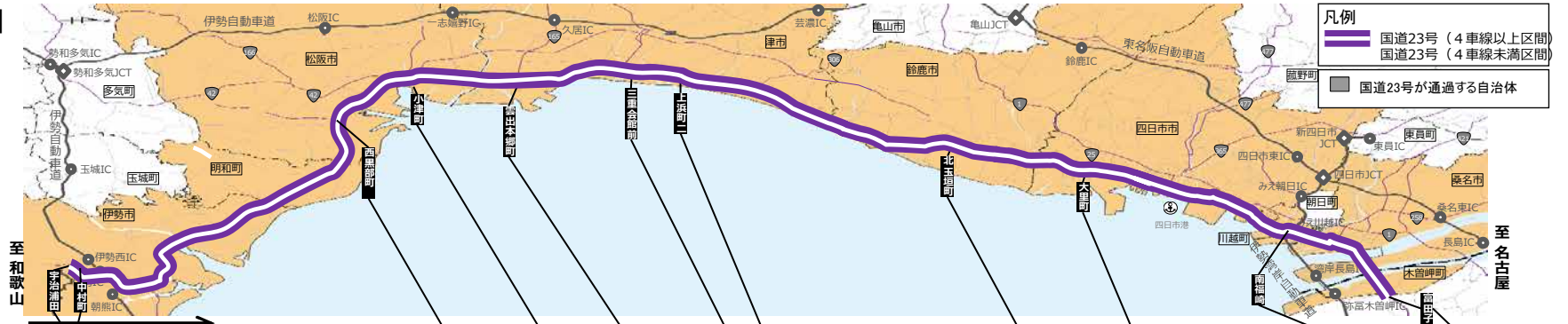
主道路	直轄国道	補助国道	主要地方道	県道	計
●	3	2	0	1	6
●	13	5	3	1	22
●	6	0	6	0	12
●	9	7	5	2	24
計	31	14	14	4	64

5. コロナ禍交通影響検討

5-2 県内の交通状況（国道23号 渋滞発生状況）

○県内の南北軸を担う国道23号の渋滞発生状況について、コロナ禍（2020. 4・5月平日）と前年同期を比較すると、前年同期で渋滞が顕著に発生していた箇所は、交通量が減少した中で渋滞が依然として発生。（速度低下区間の減少や、渋滞発生継続時間は減少する傾向あり）

■位置図



※ 旅行速度：ETC2.0フロー情報（R1年,R2年4~5月平日）

5. コロナ禍交通影響検討

5-3 【トピック】四日市港周辺の地域経済活動と交通状況

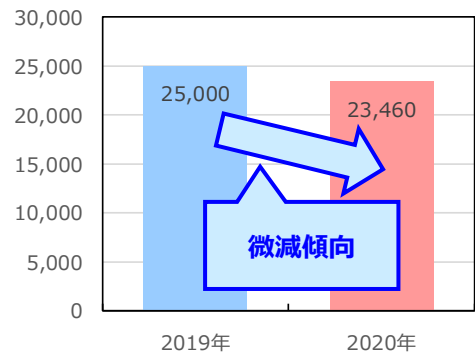
○国際拠点港湾に指定される四日市港は、昨年の総貨物取扱量と比較しても大きな変動はなく、月別では4月以降に減少。
 ○大型車交通量は、1～3月で微減となっているが、4月ではほぼ同程度。旅行速度は上昇傾向が見られるものの、南進のタピークは昨年度と変化なし。

■位置図



【地域経済活動トピック】

◆四日市港の総貨物取扱量（1～5月）



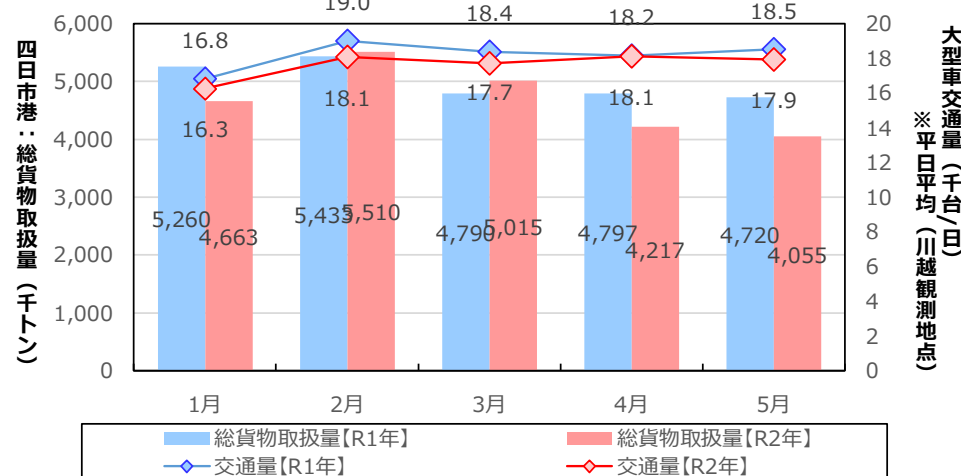
単位：千トン

(地域経済活動トピック)

・緊急事態宣言中、在宅勤務、四日市市内の事業所勤務へ切替：S社（電気機器メーカー）（三重県から愛知県など県外に通う社員）

出典：四日市港統計月報（速報値）（四日市港管理組合）

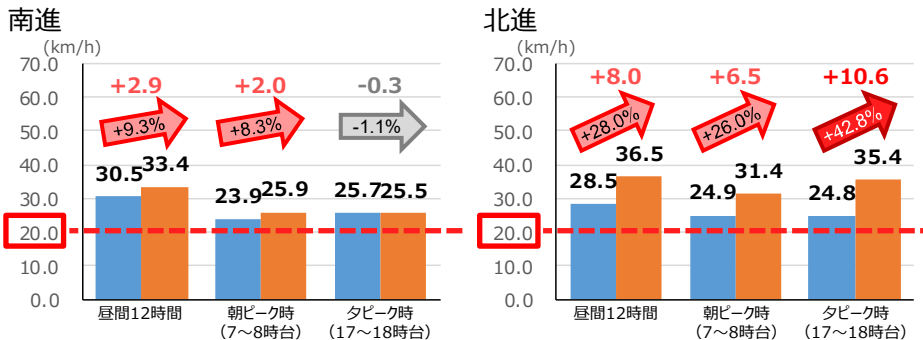
【四日市港：輸出入データと直轄国道の交通量の関係】



出典：常時観測交通量 四日市港統計月報（速報値）（四日市港管理組合）

【四日市港周辺の主要渋滞箇所における旅行速度の変化】

国道23号（霞ヶ浦町北-大里町）



出典：ETC2.0プローブ情報 2019年4月16日～5月31日、2020年4月16日～5月31日

※2020年5月は速報値

6. 道路交通アセスメント制度の運用について

6. 道路交通アセスメント制度の運用について

R2.1.1より運用開始

6-1 交通アセスメント制度の運用

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

[対象施設]

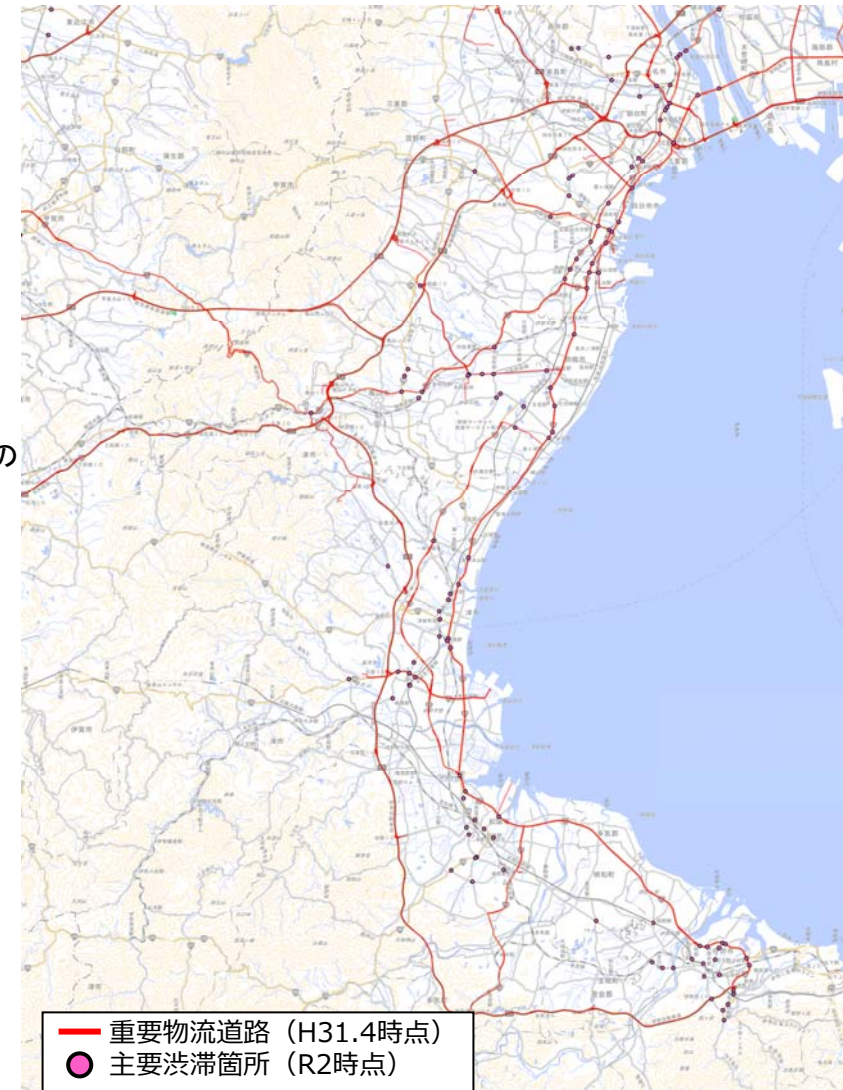
重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
 - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

⇒事前に渋滞対策に関する協議が必要

<参考資料>

- 重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン
<URL> <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/pdf/guideline.pdf>
- 重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアル
<URL> <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/pdf/manual.pdf>
- 重要物流道路における交通アセスメントQ&A (令和2年4月1日時点)
<URL> <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/pdf/faq.pdf>
- 道路交通アセスメントの対応事例 (令和2年4月1日時点)
<URL> <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/pdf/cases.pdf>
【掲載元】<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>



7. 路上荷捌きに起因する渋滞対策について

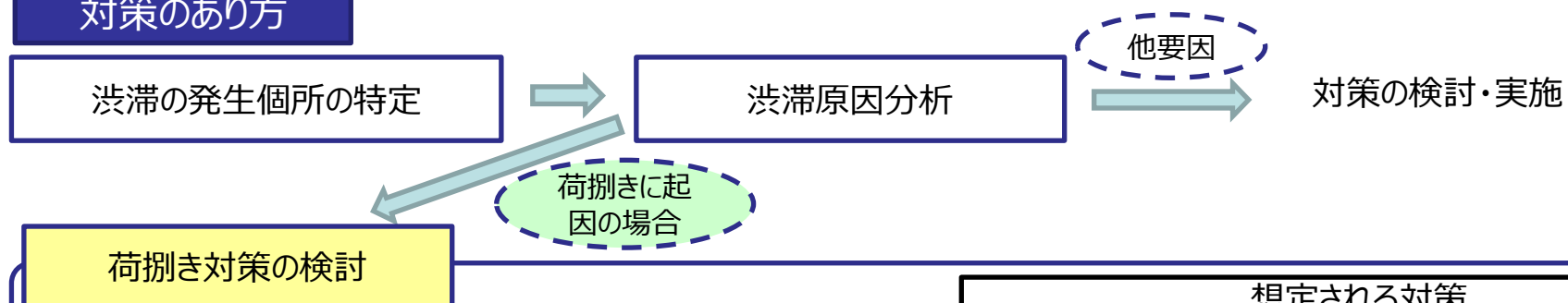
7. 路上荷捌きに起因する渋滞対策について（案）

7-1 目的

背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷捌きに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

対策のあり方



①ソフト対策の実施（共同集配送等地域ルールへの運用等）

ソフト対策では解消しない場合

②ハード対策の検討

- ・路上駐車帯の整備
- ・路外共同荷捌き施設の整備（特定車両停留施設）

想定される対策

ソフト対策

地域ルールの周知(例)



吉祥寺商店街
(東京都武蔵野市)

ハード対策

路外共同荷捌き施設(例)



吉祥寺商店街
共同集配送センター
(東京都武蔵野市)

駐車帯
(貨物車専用)
(例)



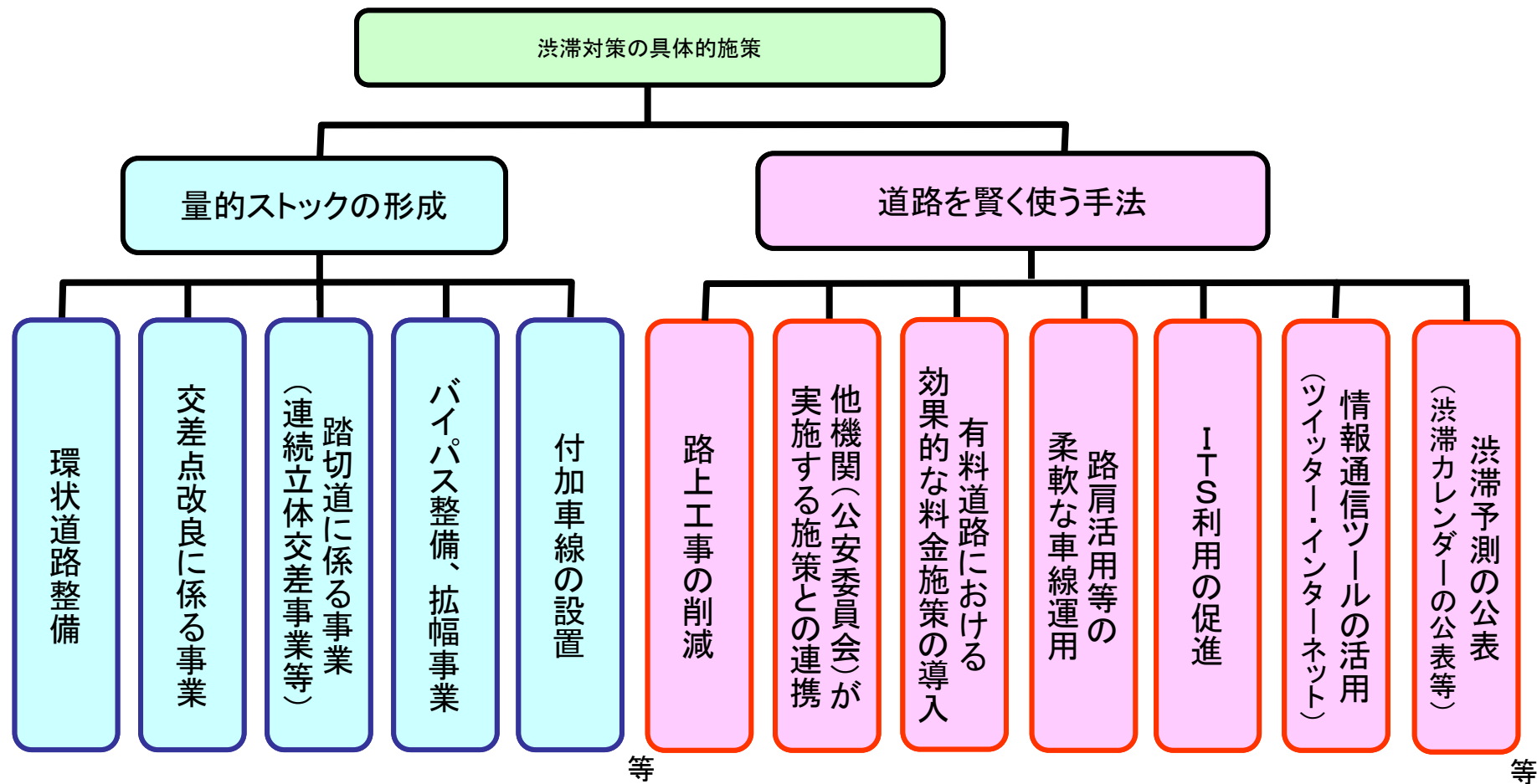
花園町通り
(愛媛県松山市)

※出典：第4回物流小委員会資料、第8回物流小委員会資料、
ストリートデザインガイドライン（令和2年3月 国土交通省都市局・道路局）

7. 路上荷捌きに起因する渋滞対策について（案）

（参考）渋滞対策の体系、対策メニュー

- 従来の渋滞対策は、環状道路やバイパスの整備、交差点立体化、連続立体交差事業等の開かずの踏切対策といった交通容量拡大策と渋滞ポイント等の局所箇所への集中的な対策（量的ストックの形成）が中心であった。
- 近年の渋滞対策は、量的ストックの形成に加え、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉えた「道路を賢く使う」手法を積極的に活用している。

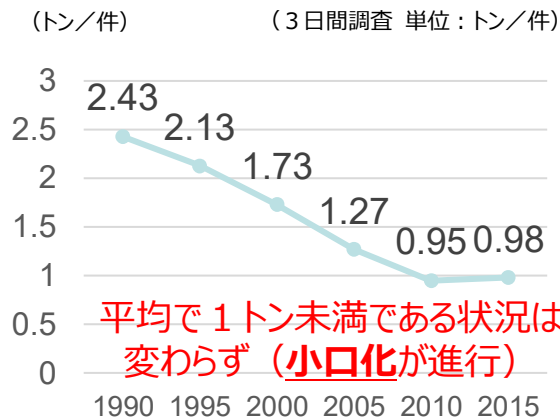


7. 路上荷捌きに起因する渋滞対策について（案）

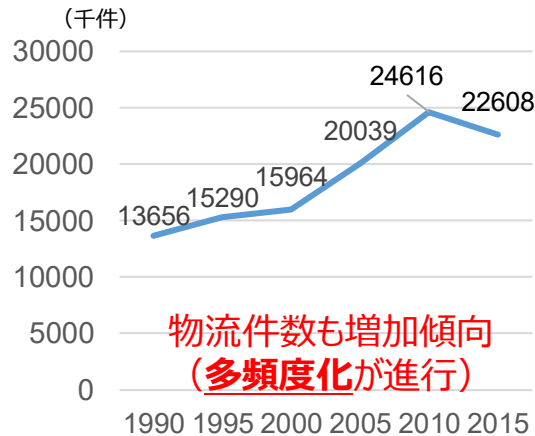
（参考） 端末物流問題の現状

- 宅配便取り扱い実績はこの10年で3割以上増加し、Eコマース市場も10年で約3倍に急成長するなど、近年ラストマイル物流の需要が急速な勢いで増しており、今後もその傾向は続く見込みである
- コロナ禍における宅配需要の高まりなど、都市内ラストマイル物流の円滑化による物流生産性向上に向けた取り組みの必要性が高まっている
- 近年、全国の地域において活発化している、まちなかの歩行者にやさしい道路空間の再配分の動きに合わせ、都市内荷捌きの整序化を図る重要性が高まっている

貨物一件あたりの貨物量の推移



物流件数の推移



E C 市場規模の推移

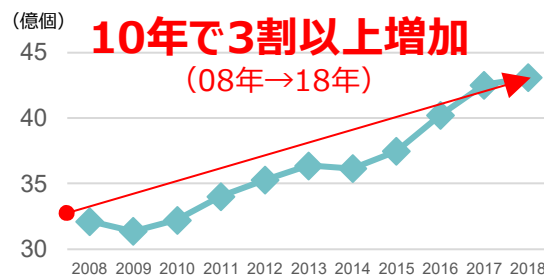


※出典：第1階「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」(令和2年7月16日) 資料より抜粋

※出典：第1回「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」(令和2年7月16日) 資料より抜粋

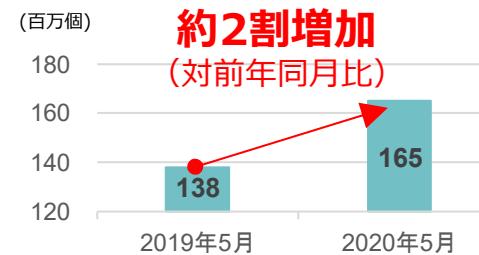
※出典「電子商取引に関する市場調査の結果について（経済産業省）」より作成

宅配便取扱実績の推移



※出典：「宅配便取扱実績について（国土交通省）」より作成

コロナ禍の宅配実績



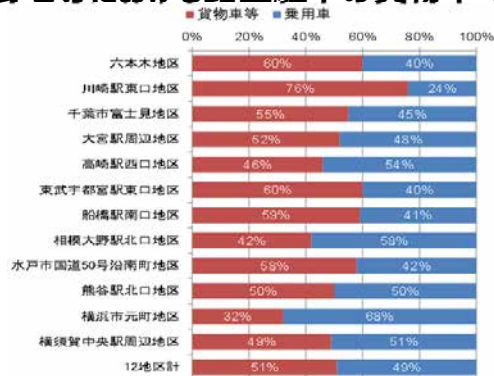
※出典：ニュースリリース「2020年5月小口貨物取扱実績」（ヤマト運輸株）より作成

7. 路上荷捌き起因する渋滞対策について（案）

（参考）商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車に関する現況

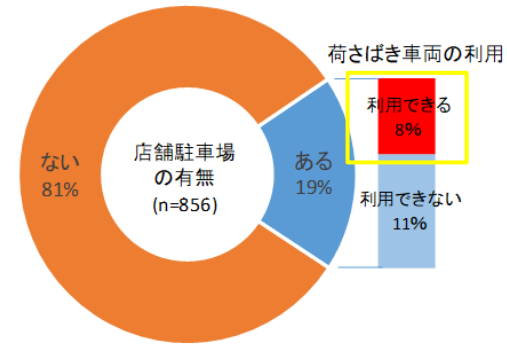
- 中心市街地等における路上駐車約半数が貨物車。
- 商業施設を目的地とする貨物車トリップの駐車場所構成比の1割超が路上駐車で、30分以上駐車している。
- 物資の運び先である店舗や商業施設において十分な荷捌き駐車場が確保されていなく、路上駐車に依存せざるを得ない状況にある。
- 荷捌きに対する意識として、運輸事業者は「路上に駐車する場所がない」が約4割、商業者は「このままで良い」が約7割となっており、民間努力だけでは路上主体の荷捌きという現状を変えることは困難。

中心市街地等における路上駐車貨物車・乗用車の割合



出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）

荷捌き車両が利用できる駐車場を保有する店舗割合

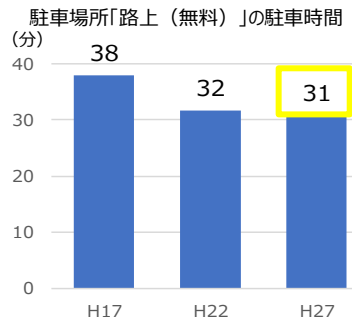


出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）

商業施設を目的地とする貨物車トリップのうち 駐車場所「路上（無料）」の推移・駐車時間



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査



※商業施設：「スーパー・デパート」「その他商業施設」
出典：自動車起終点調査

運輸事業者と商業者の荷捌きに対する意識

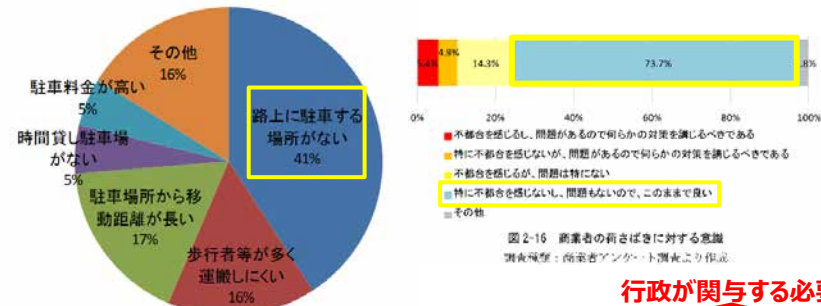


図 2-16 商業者の荷さばきに対する意識
調査対象：商業者アンケート・ト調査より作成

行政が関与する必要

運輸事業者：路上で荷捌き
商業者：現状で良い

民間努力だけでは路上主体の荷捌きという現状が変わらず

出典：第5回東京都市圏物資流動調査（平成27年12月）