

令和3年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2021年8月6日(金) 10:00～11:30

場所：三重河川国道事務所 3階 災害対策室

<目次>

- | | | | |
|----|---------------------------|---|------|
| 1. | これまでの取り組み経緯と会議の論点 | … | P 1 |
| 2. | 基本方針の策定 | … | P 5 |
| 3. | 2020年度に実施した渋滞対策 | … | P 12 |
| 4. | 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策 | … | P 20 |
| 5. | 三重とこわか国体・三重とこわか大会に向けた対策状況 | … | P 42 |
| 6. | AIカメラ等を活用した道路情報板による啓発活動 | … | P 47 |
| 7. | 主要渋滞箇所モニタリング | … | P 51 |

1. これまでの取り組み経緯と会議の論点

1-1 検討の流れ

協議会の開催（2012.6～12月：計3回）

- ・交通基礎データの共有
- ・意見交換
- ・地域の渋滞箇所の素案の決定
- ・パブリックコメント等を含めた地域の主要渋滞箇所の特定

パブリックコメントの実施
(2012.8.10～24)

地域の主要渋滞箇所の公表
(2013.1.22)

協議会の開催（2013.7.17）

- ・今後の取り組み方針の共有

各エリアWG（2013.6～2015.3）

- ・エリアの渋滞対策の基本方針（案）をなど検討

協議会の開催（2015.3.25）

- ・エリアの渋滞対策の基本方針策定

道路交通施策の方向
-賢く使うコンセプト-
(2014.7.2)

各エリアWG（2015.9～2021.7）【本年度は1回開催予定】

- ・渋滞対策の実施
- ・実施した渋滞対策の効果検証
- ・今後の渋滞対策の検討

生産性革命プロジェクト
-ピンポイント渋滞対策-
(2016～)

道路利用者団体との連携強化
(2017～)

協議会の開催（2015.9～2021.8）【本年度は1回開催予定】

- ・実施した渋滞対策効果の報告
- ・今後の渋滞対策の報告
- ・交通状況のモニタリング結果の報告

1-2 検討体制等

三重県道路交通渋滞対策推進協議会

- 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、渋滞対策の効果・評価・検証
- 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公表

三重県道路交通渋滞対策推進協議会 検討部会

- エリアワーキンググループ外の主要渋滞箇所に対する対策を検討
- 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
- エリア外の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

四日市エリア
ワーキング部会

鈴鹿エリア
交通円滑化
ワーキング
グループ

津エリア
交通円滑化
ワーキング
グループ

伊勢エリア
交通円滑化
ワーキング
グループ

松阪市内
交通円滑化
・事故対策
委員会

- 各エリア毎の主要渋滞箇所について、エリアの目指すべき方向性、対策メニューの検討



道路管理者

国土交通省
三重県

警察

三重県警察

運輸局

中部運輸局

基礎自治体

市、町

交通事業者

トラック・バス・
タクシー事業者等

1-3 会議の論点

議 事	内 容	
3. 2020年度に実施した渋滞対策	報告	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種総合対策 ・ 各種道路整備
4. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策	報告 ・ 審議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種総合対策 ・ 各種道路整備 ・ 道路利用者会議要望箇所
5. 三重とこわか国体・三重とこわか大会に向けた対策状況	報告	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国体の概要 ・ 三重県の対応 ・ 各エリア個別対応
6. AIカメラ等を活用した道路情報板による啓発活動	報告	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍における移動自粛の訴求 ・ AIカメラを活用した情報提供
7. 主要渋滞箇所モニタリング	報告 ・ 審議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要渋滞箇所の解除箇所について

2. 基本方針の設定

2-1 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。
- 「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。

「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127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。

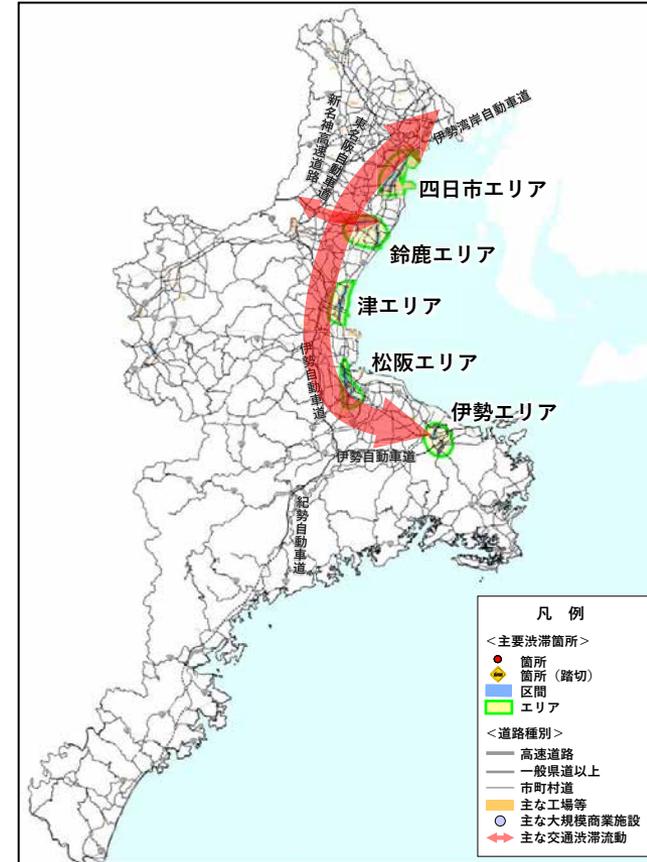
2. 方向性

	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



2-2 四日市エリアの基本方針（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。

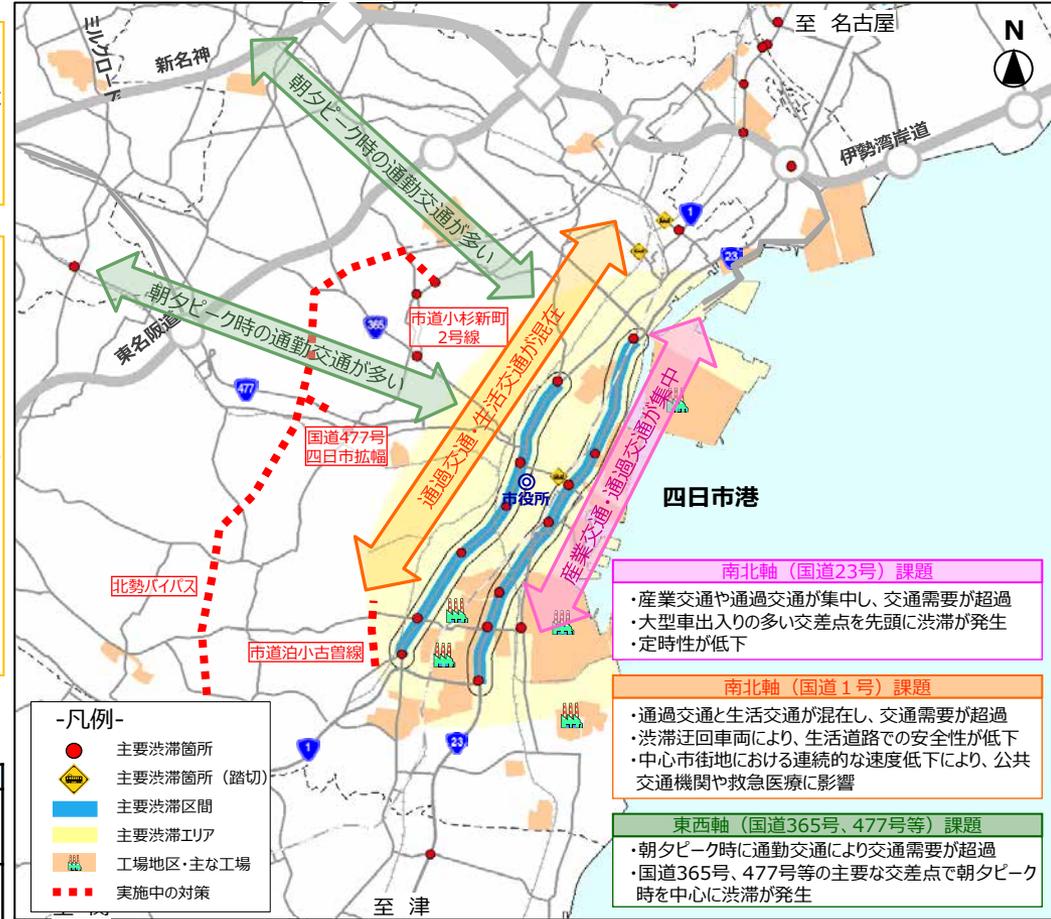
【現状の課題】

- ・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



（エリアワーキング体制）※

道路管理者

国、三重県
四日市市

基礎自治体等

四日市市・
朝日町・川越町
四日市港管理組合

警察

四日市北・四日市南
警察署

交通事業者

トラック協会・バス協会
・タクシー協会

運輸局

運輸局（三重運輸支局）

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・ エコ通勤等の地域の取り組み による交通需要の抑制や、 バス・電車等の公共交通機関利用促進施策 を推進し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> ・南北軸（国道1号、国道23号）において、通過交通や産業交通の市街地への流入を抑制させるため、北勢バイパス等の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、交差点の改良及び交差点改良にあわせた信号現示の変更等を実施した。 ・また、整備済みの四日市・いなばポートライン（臨港道路線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。

2-3 鈴鹿エリアの基本方針（2014年度策定、2020年度改訂）

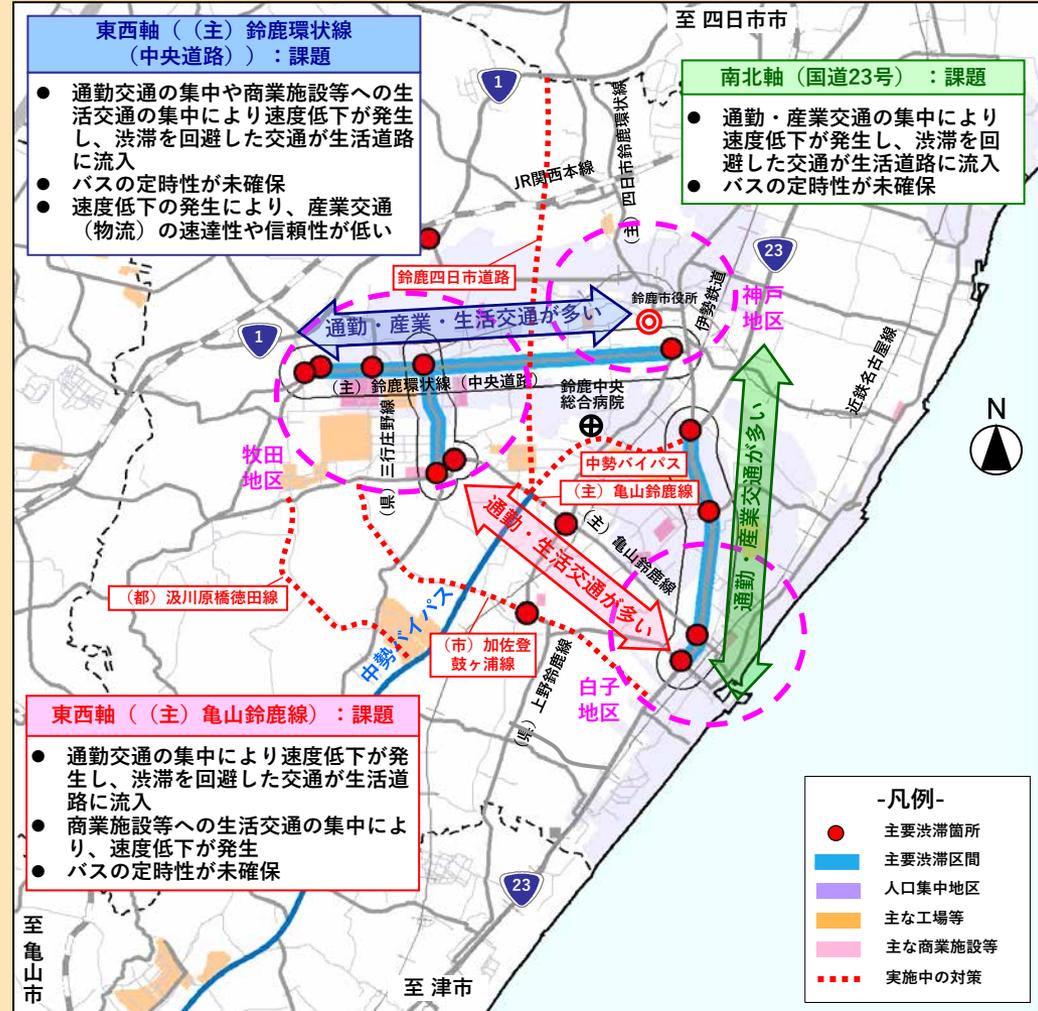
基本方針

- 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る。
- 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・実施する。

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。

鈴鹿



2-4 津エリアの基本方針（2014年度策定）

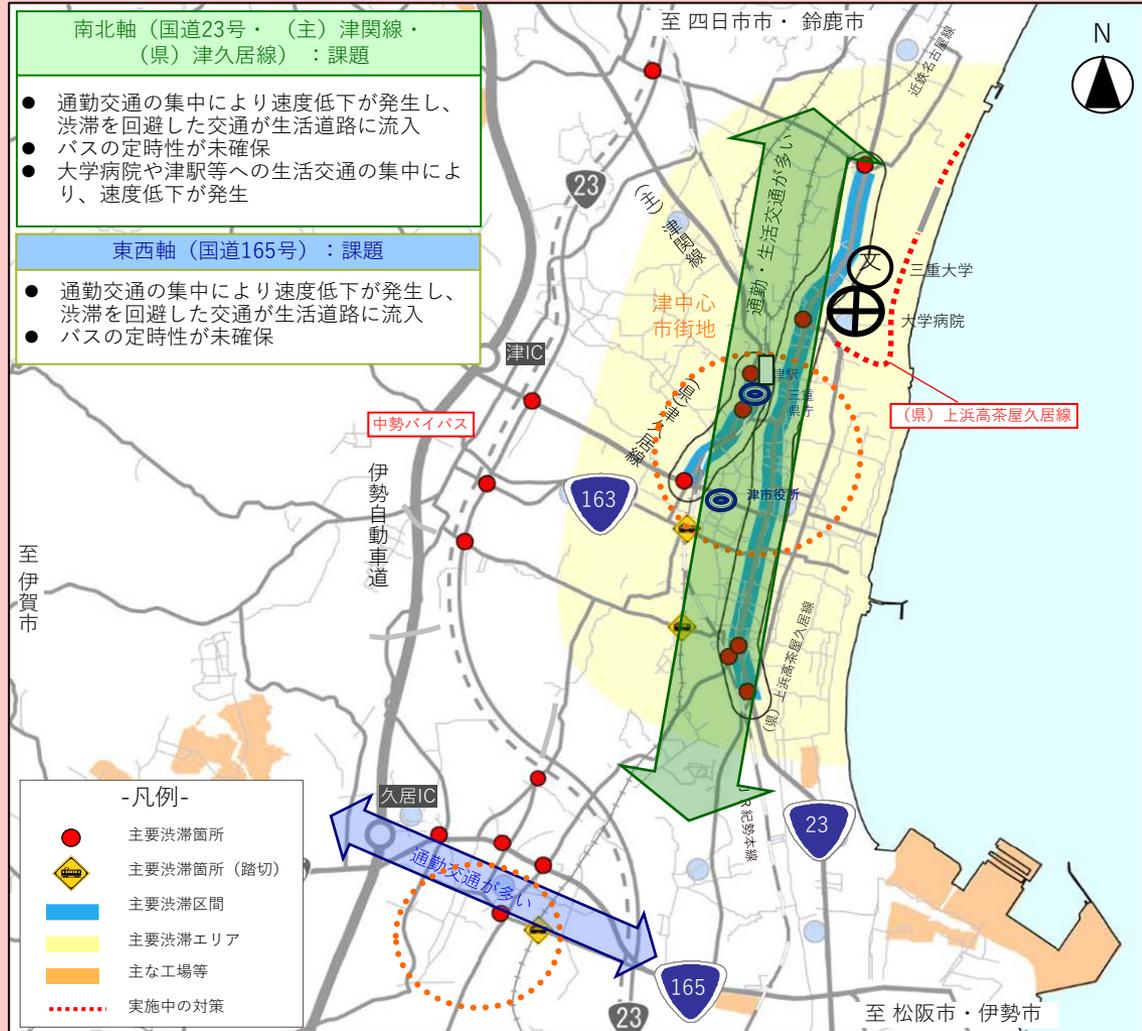
基本方針

- 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・（県）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。

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・（県）津久居線の南北軸において、速度低下が発生し、渋滞を回避した交通が生活道路に流入している。また、バスの定時性が未確保。
- 三重大学や大学病院等の施設が沿線に立地する国道23号や津駅付近を通過する（主）津関線・（県）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。

津



2-5 伊勢エリアの基本方針（2014年度策定、2018年度・2019年度改訂）

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。

課題

- 通勤交通の集中により、（県）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（県）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）。

伊勢



2-6 松阪エリアの基本方針（2014年度策定、2018年度・2020年度改訂）

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、中南勢地域では津市に次いで2番目に人口の多い都市であり、人口の約6割が松阪駅の半径5kmに集中し、特に松阪駅周辺及び松阪駅の南側に人口の多い地域が広がっている。
- 松阪駅を中心に商業系の土地利用がなされ、特に市北部地域の幹線道路沿線に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2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・多気町間の通勤交通が多い。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・通学時の交通手段分担率は、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暫定2車線開通に伴い、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。

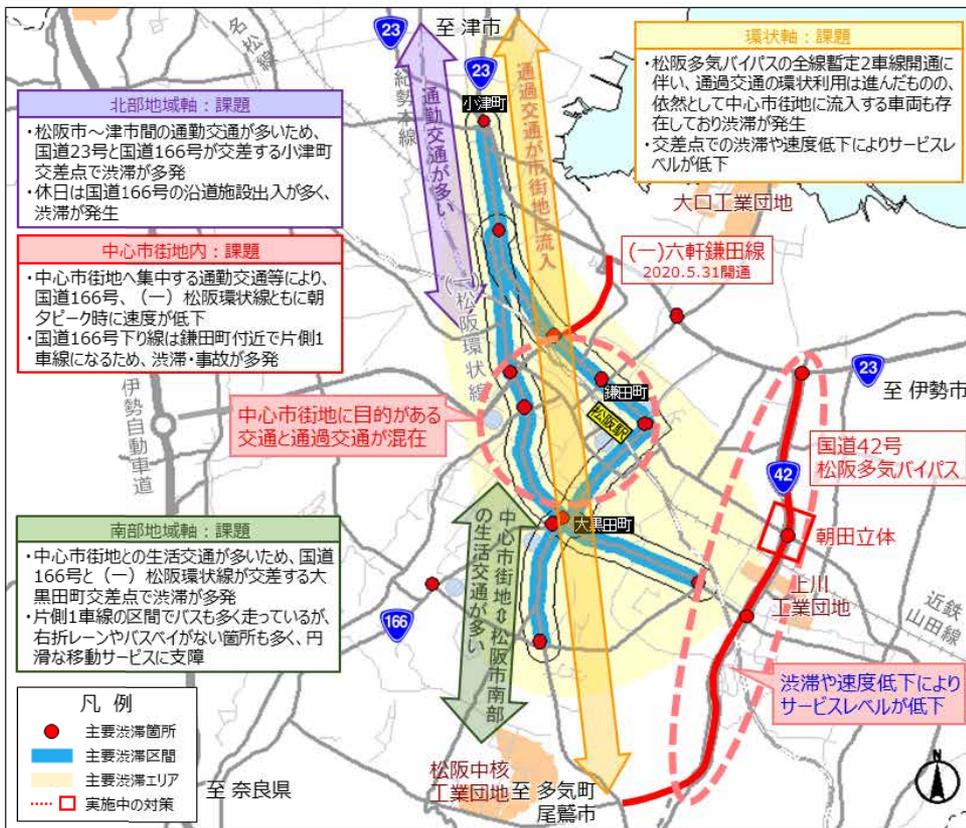
【将来像】※松阪市都市計画マスタープラン

- 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※)

道路管理者	基礎自治体	都道府県警察	交通事業者
国、三重県、松阪市、多気町	松阪市、多気町	松阪警察署	中部運輸局三重運輸支局 運輸事業者(県トラック協会、 県バス協会、県タクシー協会)

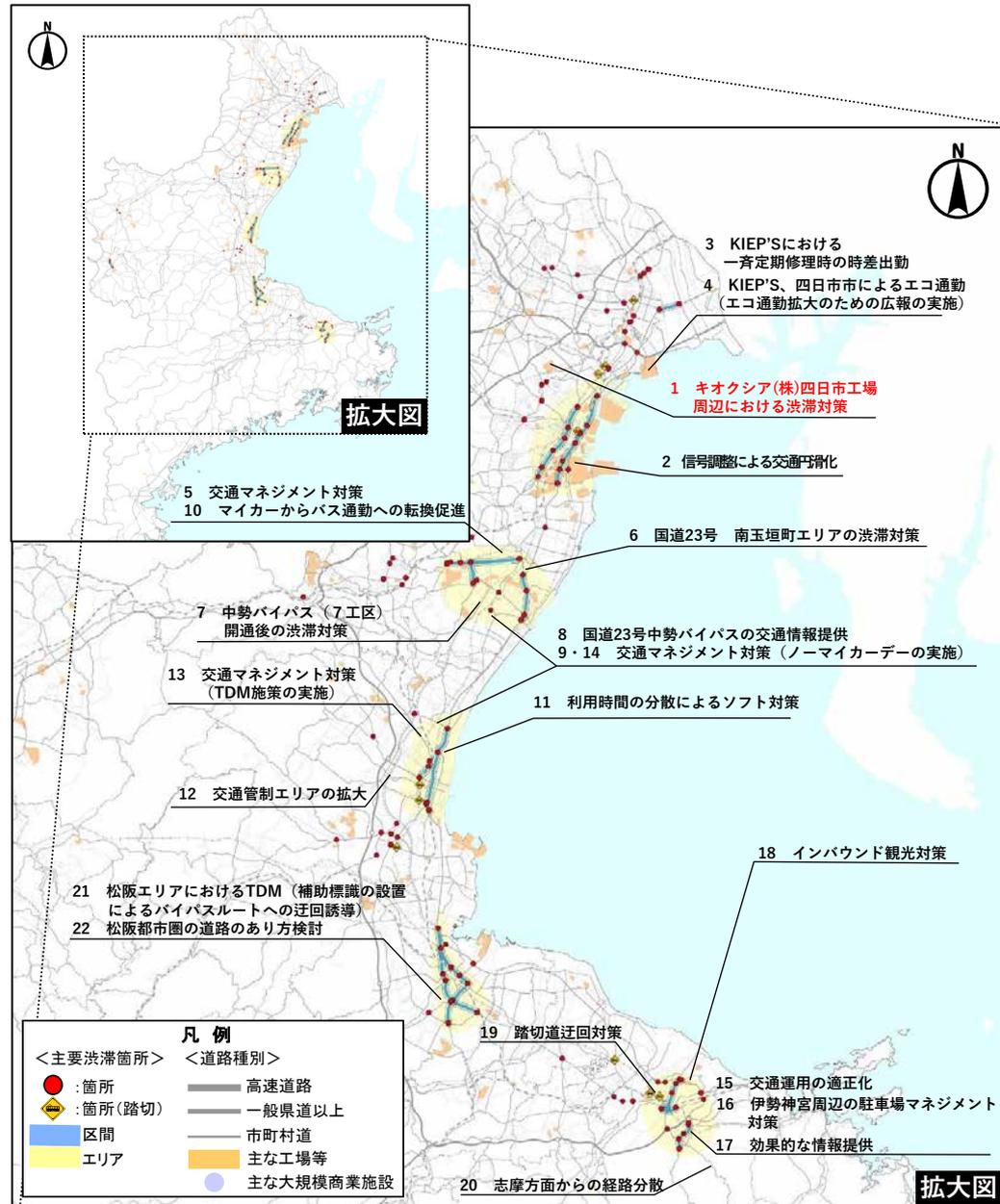
※協議会構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

3. 2020年度に実施した渋滞対策

3-1 総合対策等

No	箇所	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	キオクシア株四日市工場周辺における渋滞対策	事業者、 国、三重県、 四日市市、警察	継続
2	四日市	信号調整による交通円滑化	警察	継続
3	四日市	KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	継続
4	四日市	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	継続
5	鈴鹿	交通マネジメント対策	国、事業者	継続
6	鈴鹿	国道23号 南玉垣町エリアの渋滞対策	国・鈴鹿市 ・警察	継続
7	鈴鹿	国道23号中勢バイパス（7工区）開通後の渋滞対策	国・三重県 ・鈴鹿市・警察	継続
8	鈴鹿・津	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	継続
9	鈴鹿	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
10	鈴鹿	マイカーからバス通勤への転換促進	みえエコ 通勤デー 運営事務局	継続
11	津	利用時間の分散によるソフト対策	国	継続
12	津	交通管制エリアの拡大	警察	継続
13	津	交通マネジメント対策（TDM施策の実施）	国・津エリア WGメンバー	継続
14	津	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
15	伊勢	交通運用の適正化	警察	継続
16	伊勢	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)	継続
17	伊勢	効果的な情報提供	国 (伊勢地域観光 交通対策協議会)	継続
18	伊勢	インバウンド観光対策	国・伊勢市	継続
19	伊勢	踏切道迂回対策	国、伊勢市	継続
20	伊勢	志摩方面からの経路分散対策	事業者	継続
21	松阪	松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導）	国、三重県、 松阪市	継続
22	松阪	松阪都市圏の道路のあり方検討	国	継続

赤字表示の施策は以降に詳細を示す。



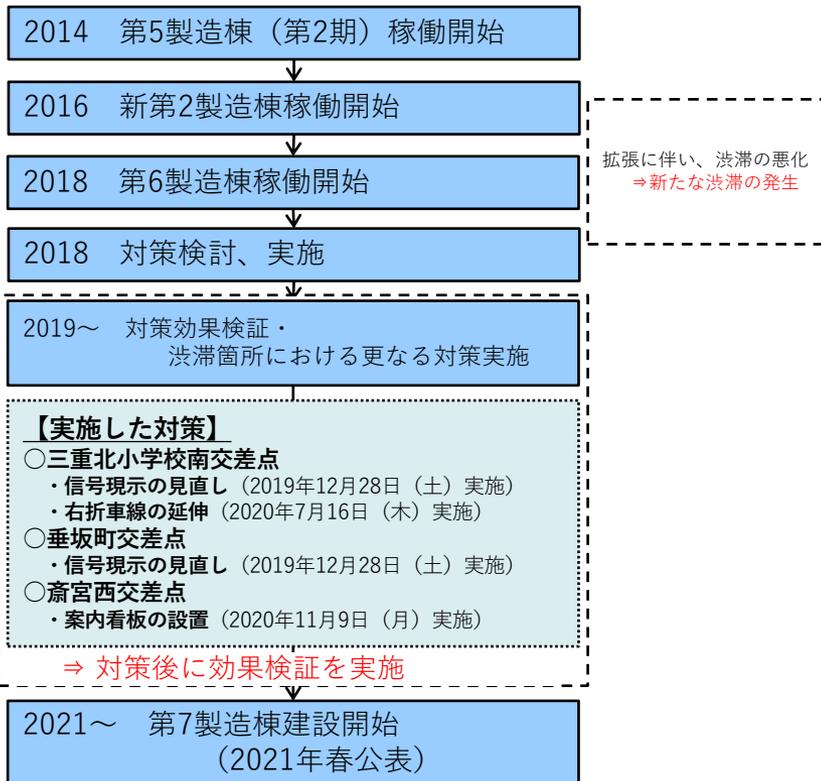
3-1-1 キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策 (1) 概要

四日市

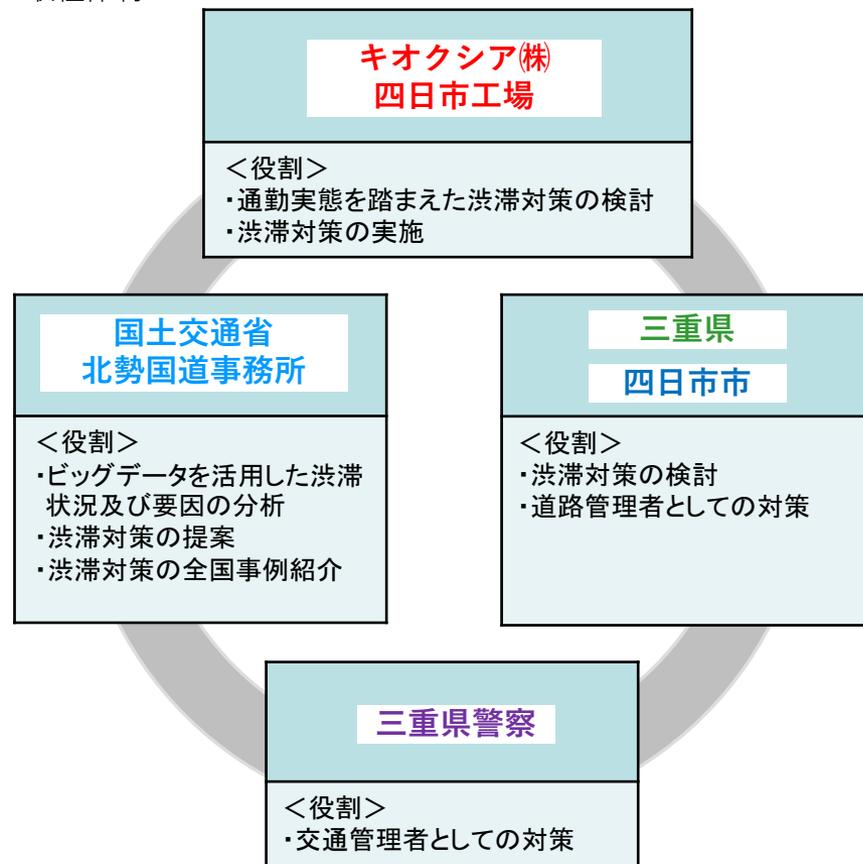
実施主体：キオクシア(株)四日市工場、国、三重県、四日市市、三重県警察

- 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6,700人（2018）】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（国、三重県、四日市市）、交通管理者（三重県警察）が連携し、2019年度から対策を実施。

■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



3-1-1 キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策 (2) 対策概要

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

○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】 信号現示の見直しと、南側流入部の右折車線の延伸により、右折待ち車両による後続車両の直進阻害の抑制を図った。

【垂坂町交差点】 信号現示の見直しを実施し、東側流入部における右折待ち車両による後続車両の直進阻害の抑制を図った。

【斎宮西交差点】 歩行者が（主）上海老茂福線を横断する際の横断箇所の変更を促す案内看板を設置し、押しボタン式歩行者信号灯器が利用されることによる上海老茂福線の青時間の減少の抑制を図った。

位置図



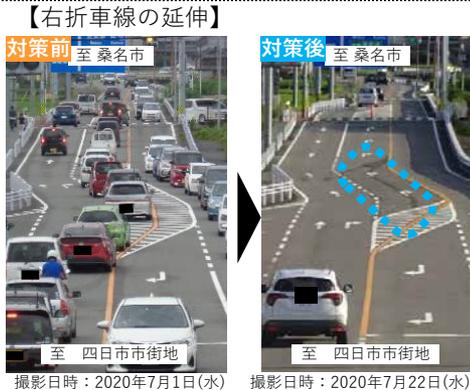
対策概要

三重北小学校南交差点

- 【信号現示の見直し】
- ＜取り組み内容＞
 ①信号現示の見直し、
 ②右折車線の延伸
- ＜実施年度＞
 ①2019年12月28日(土)
 ②2020年7月16日(木)
- ＜実施機関＞
 ①三重県警察
 ②四日市市

対策前	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	Q	Y	AR	Q	Y	AR	Q	Y	AR	
7時台	60	3	-	13	3	3	32	3	3	120s

対策後	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	Q	Y	AR	Q	Y	AR	Q	Y	AR	
7時台	50	3	-	23	3	3	32	3	3	120s



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)
- 【信号現示の見直し】
- ＜実施機関＞
 三重県警察

対策前	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	Q	Y	AR	Q	Y	AR	Q	Y	AR	
7:00~7:30	27	3	3	52	3	-	22	2	3	115s

対策後	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	Q	Y	AR	Q	Y	AR	Q	Y	AR	
7:00~7:30	27	3	3	42	3	-	32	2	3	115s

斎宮西交差点

- ＜取り組み内容＞
 案内看板の設置
- ＜実施年度＞
 2020年11月9日(月)
- ＜実施機関＞
 三重県



歩行者・自転車の方へ
 ご協力をお願い
 【AM 7:00 ~ AM 9:00】
 渋滞緩和のため
 上方へ行かれる方は
隣の交差点での横断
 ご協力をお願いします。

現在地

帰宅時【PM5:00~PM7:00】も同じ経路のご利用をお願いします。

三重県道路交通渋滞対策推進協議会
 三重県 四日市警察事務所 保安課
 TEL: 059-352-0671

3-1-1 キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策 (3) 対策効果

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

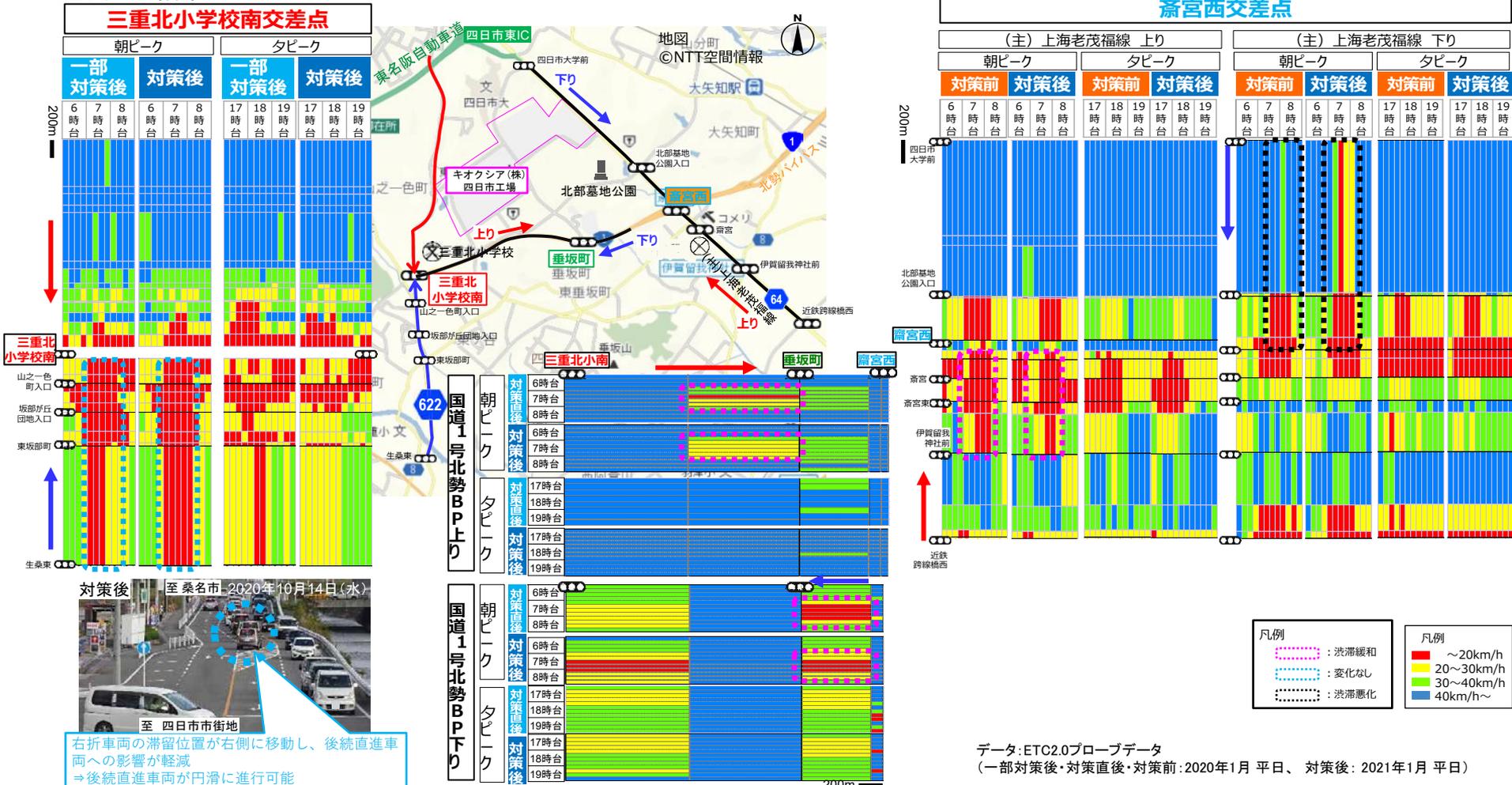
○キオクシア(株)四日市工場周辺の交差点（三重北小学校南交差点、斎宮西交差点）における対策効果は以下の通り。

【三重北小学校南交差点】 右折車線の延伸により右折車両の滞留位置が右側に移動、後続直進車両への影響が軽減され、後続直進車両が円滑に進行可能となり、渋滞緩和効果が継続している。

【垂坂町交差点】 朝ピークに西側流入部、東側流入部において渋滞緩和効果が継続している。

【斎宮西交差点】 朝ピークの南側流入部は渋滞が緩和したが、北側流入部では斎宮交差点を起点とした渋滞が悪化しており、追加検討を実施予定。

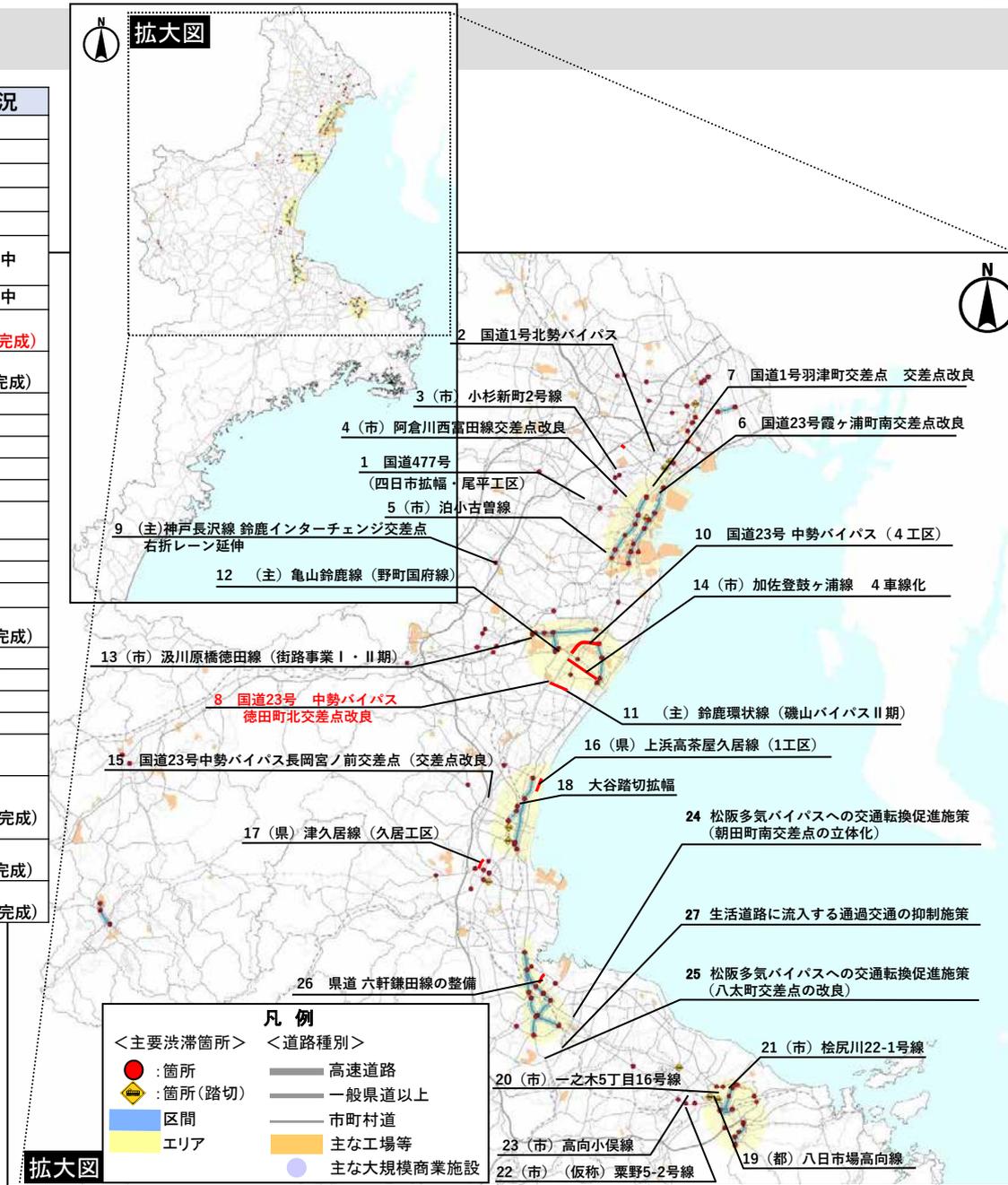
■モニタリング結果



3-2 道路整備等

No	箇所名	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	国道477号（四日市拡幅・尾平工区）	三重県	工事中
2	四日市	国道1号北勢バイパス	国	工事中
3	四日市	（市）小杉新町2号線	四日市市	工事中
4	四日市	（市）阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	工事中
5	四日市	（市）泊小古曾線	四日市市	工事中
6	四日市	国道23号霞ヶ浦町南交差点改良	四日市市、警察	対策検討中
7	四日市	国道1号羽津町交差点 交差点改良	国	対策検討中
8	鈴鹿	国道23号 中勢バイパス 徳田町北交差点改良	国	完成 (2021.1.28完成)
9	鈴鹿	(主)神戸長沢線 鈴鹿インターチェンジ交差点 右折レーン延伸	県	完成 (2021.3.5完成)
10	鈴鹿・津	国道23号 中勢バイパス（4工区）	国	工事中
11	鈴鹿	(主) 鈴鹿環状線（磯山バイパスⅡ期）	三重県	工事中
12	鈴鹿	(主) 亀山鈴鹿線（野町国府線）	三重県	工事中
13	鈴鹿	(市) 汲川原橋徳田線（街路事業Ⅰ・Ⅱ期）	鈴鹿市	工事中
14	鈴鹿	(市) 加佐登鼓ヶ浦線 4車線化	鈴鹿市	工事中
15	津	国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点（交差点改良）	国	工事中
16	津	(県) 上浜高茶屋久居線（1工区）	三重県	工事中
17	津	(県) 津久居線（久居工区）	三重県	工事中
18	津	大谷踏切の拡幅	津市	工事中
19	伊勢	(都)八日市場高向線	伊勢市	完成 (2021.3月完成)
20	伊勢	(市) 一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
21	伊勢	(市) 桧尻川22-1号線	伊勢市	工事中
22	伊勢	(市) (仮称) 粟野5-2号線	伊勢市	工事中
23	伊勢	(市) 高向小俣線	伊勢市	工事中
24	松阪	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）	国	継続
25	松阪	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>	国	完了 (2020.10月完成)
26	松阪	県道 六軒鎌田線の整備	三重県	完了 (2020.5月完成)
27	松阪	生活道路に流入する通過交通の抑制施策	国、三重県	完了 (2020.10月完成)

赤字表示の施策は以降に詳細を示す。



3-2-1 国道23号 中勢バイパス 徳田町北交差点改良 (2) 効果検証

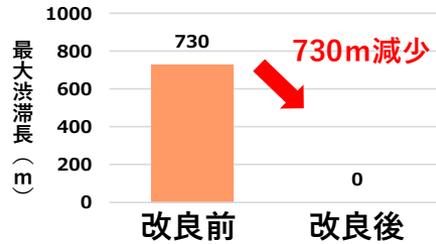
実施主体：国

鈴鹿

- 交差点改良実施により、上り線の最大渋滞長が730m減少し渋滞解消、下り線の最大渋滞長が680m減少した。
- 最大渋滞長の減少に伴い、上り線左折の所要時間は1.1分短縮、下り線右折の所要時間は0.6分短縮した。

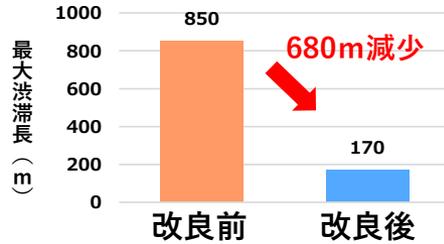
最大渋滞長の減少

<津市方面>



(調査 対策前：2019年5月22日 (水))

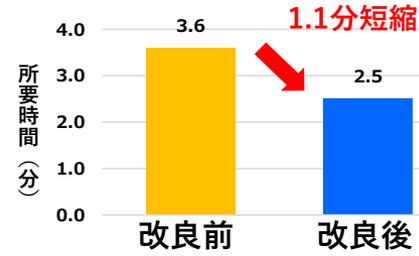
<四日市市方面>



(調査 対策後：2021年2月2日 (火))

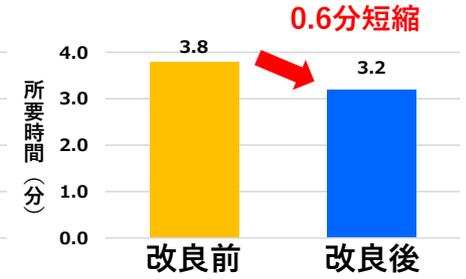
所要時間の短縮

<上り線左折 (A→C) >



(ETC2.0プローブ情報 対策前：2020年2月 平日 7時台)

<下り線右折 (B→C) >



(ETC2.0プローブ情報 対策後：2021年2月1日～5日 7時台)

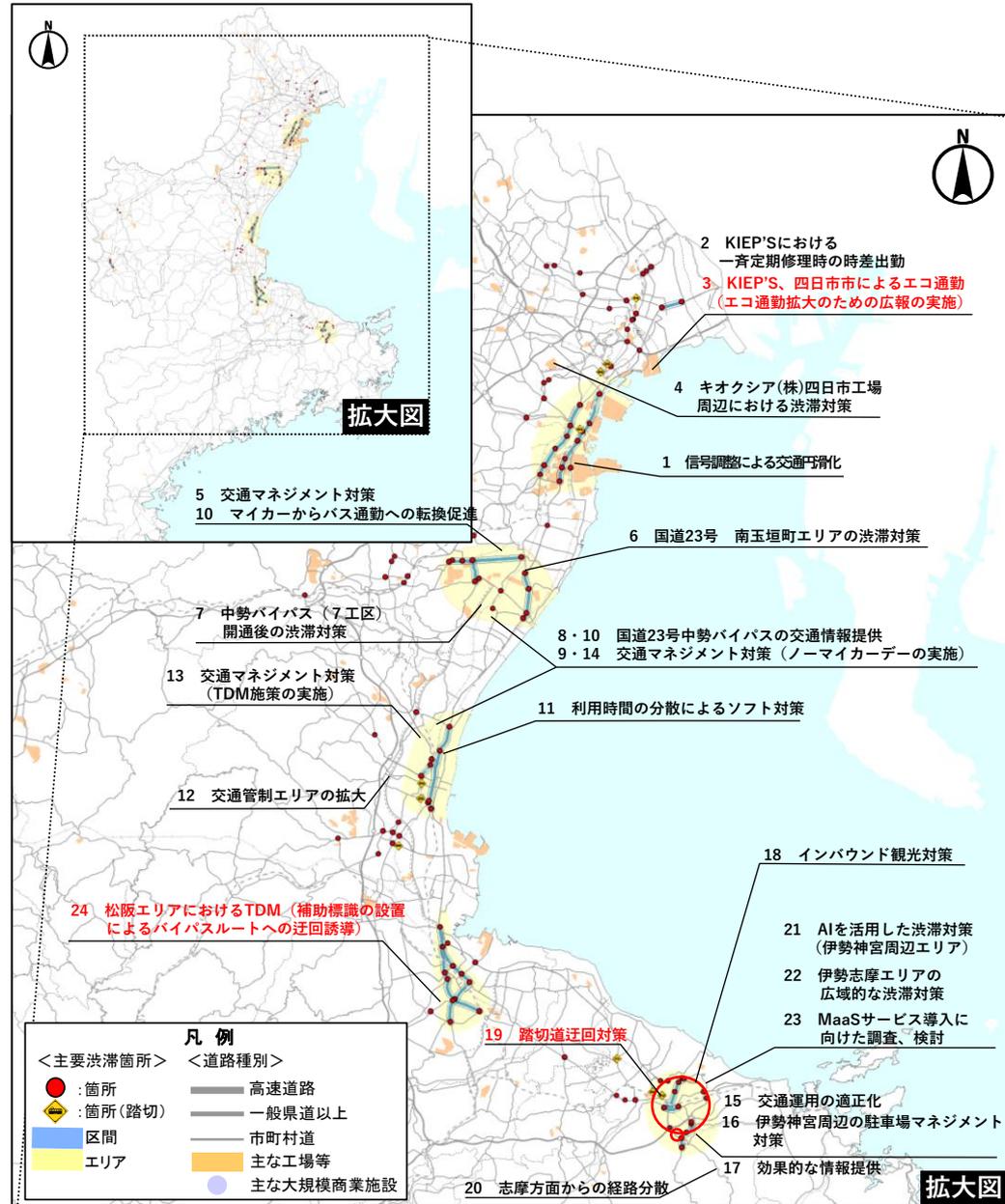


4. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

4-1 総合対策等（2021年度以降に実施する予定の対策）

No	箇所	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	信号調整による交通円滑化	警察	継続
2	四日市	KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	継続
3	四日市	KIEP'Sにおけるエコ通勤の拡大	KIEP'S	継続
4	四日市	キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策	事業者、 国、三重県、 四日市市、警察	継続
5	鈴鹿	交通マネジメント対策	国、事業者	継続
6	鈴鹿	国道23号 南玉垣町エリアの渋滞対策	国・鈴鹿市・警察	継続
7	鈴鹿	国道23号中勢バイパス（7工区）開通後の渋滞対策	国・三重県・鈴鹿市・警察	継続
8	鈴鹿・津	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	継続
9	鈴鹿	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
10	鈴鹿	マイカーからバス通勤への転換促進	みえエコ通勤デー運営事務局	継続
11	津	利用時間の分散によるソフト対策	国	継続
12	津	交通管制エリアの拡大	警察	継続
13	津	交通マネジメント対策（TDM施策の実施）	国	継続
14	津	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
15	伊勢	交通運用の適正化	警察	継続
16	伊勢	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)	継続
17	伊勢	効果的な情報提供	国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続
18	伊勢	インバウンド観光対策	国・伊勢市	継続
19	伊勢	踏切道迂回対策	国、伊勢市	継続
20	伊勢	志摩方面からの経路分散対策	国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続
21	伊勢	AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア）	国、伊勢市	継続
22	伊勢	伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策	国、県	継続
23	伊勢	MaaSサービス導入に向けた調査、検討	国	継続
24	松阪	松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導）	国	継続

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



拡大図

4-1-1 KIEP'Sにおけるエコ通勤の拡大

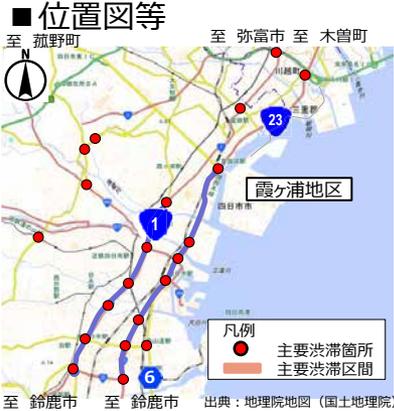
実施主体：KIEP'S

四日市

○KIEP'Sと連携し、2020年度は自転車通勤拡大・右折車線利用向上のための広報を実施した。その結果、交通量が一部減少したものの、渋滞長の変化までは見られなかった。引き続き、無名（浜園町）交差点の霞ふ頭方面右折2車線を活用していただく広報を検討。

○また、コロナ禍（緊急事態宣言下）での交通量の減少に伴い国道23号においても渋滞緩和がみられた。

○そのため2021年度においては、ピーク時の交通量の減少（分散）の恒常化を目指し、渋滞緩和を目的とした時差出勤を促す情報提供を行う。



■KIEP'Sとは

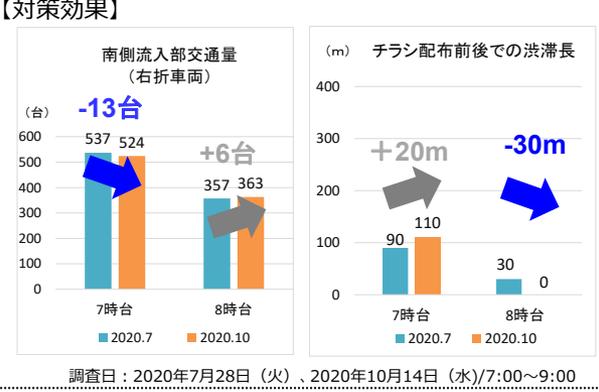
霞ヶ浦地区の企業が連携を図ることにより、温室効果ガスの排出量の削減に向けた自主的かつ積極的な環境保全への取組を推進及び支援し、もって地域の良好な環境を形成することを目的として組織された協議会

■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）

■2020年度の取組

【配布したチラシ】



■2021年度の取組

○コロナ禍の交通状況

【霞ヶ浦地区周辺の交通量の変化（平日昼間12時間）】—国道23号（川越町）—

時期	交通量 (百台/12h)
通常期	339
緊急事態宣言中	303

約11%減

○交通量が減少することで渋滞緩和することが立証された。

データ：トラカンデータ
 （通常期：2019.3月～5月平日、
 緊急事態宣言中：2020.4.16～5.14平日）

【霞ヶ浦地区周辺の旅行速度の変化】

凡例：～20km/h, 20～30km/h, 30～40km/h, 40km/h～

凡例：● 箇所 ● 区間

データ：ETC2.0プローブデータ

○取組内容

○ピーク時の交通量の減少（分散）を促し、渋滞緩和を目指す。

【チラシイメージ】

【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

霞ヶ浦地区への時間帯別の所要時間を周知 ⇒ 通勤時間の分散を促す

4-1-2 交通マネジメント対策【TDM施策の実施】(1) 実施エリア

実施主体：国（鈴鹿WGメンバー）

鈴鹿

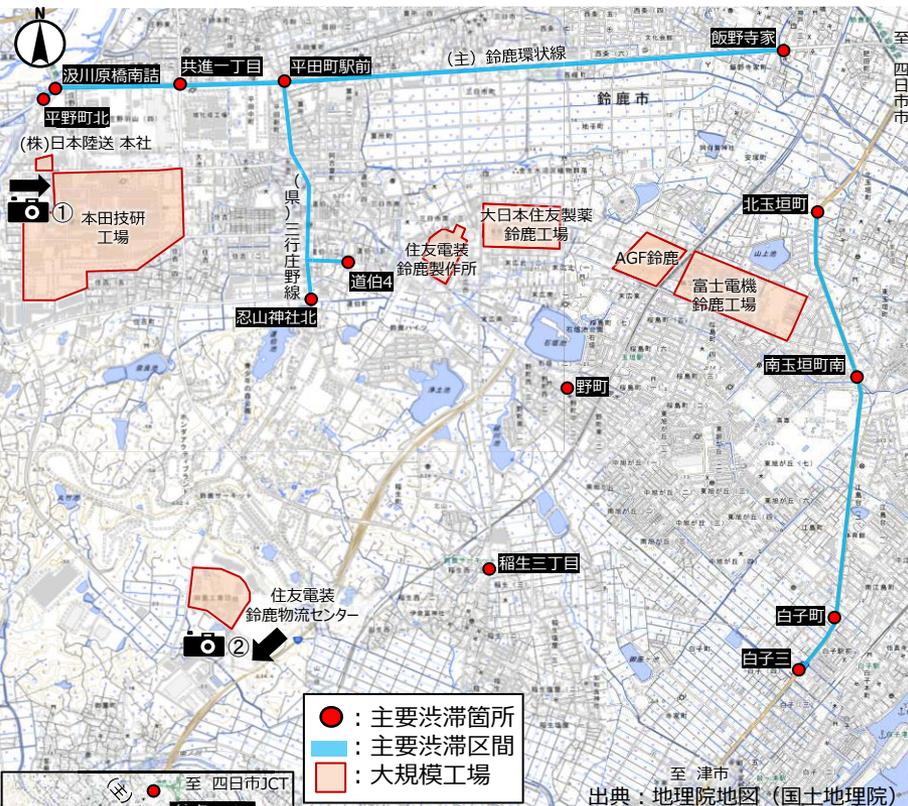
- 鈴鹿エリアには、大規模工場の立地が多く、朝、夕ピーク時は通勤交通及び物流車両による渋滞発生がみられる。
- 各企業では、コロナ禍の対策として時差出勤やテレワークの実施等により、通勤者の減少を図っているところである。企業ヒアリングやアンケート調査により、TDM施策の一環として協力可能と賛同いただいた企業に対策実施を促す。

位置図

自動車利用従業員数及び働き方の新しいスタイルの導入状況（令和2年12月時点）

- 自動車通勤の割合は、各企業とも8割以上と高い。
- 働き方の新しいスタイルの導入は、テレワークで1～2割、時差出勤で1～3割の状況

企業名	社員数	自動車利用社員数	実施施策	実施率
本田技研	約8,000人	約6,800人 (約85%)	テレワーク	約 2割
			時差出勤	約 3割
住友電装	2,149人	約1,850人 (約86%)	テレワーク	約 1割
			時差出勤	約 1割
AGF鈴鹿	約430人	約380人 (約88%)	テレワーク等	現在中止
富士電機	約1,500人	約1,300人 (約87%)	フレックス	約 1割
日本陸送	約400人	約350人 (約88%)	未実施	



工場側は24時間体制で生産活動を行っているため、テレワークは実施することは困難でした。そのため、勤務時間の変更等の施策で対応しています。フレックスタイムは会社としても推奨していること、スライド勤務という制度は、月単位で始業と終了時間をずらして勤務できる制度を導入しています。



緊急事態宣言が発令され、当社においてもテレワークや時差出勤等は取り組んでみました。しかし、世の中の動向で巣ごもりされる方の増加により、家庭用の消費が増加したため、生産体制の強化を図っているため、働き方の新しいスタイルの導入は困難です。

4-1-2 交通マネジメント対策【TDM施策の実施】(3) TDM施策の可能性

実施主体：国（鈴鹿WGメンバー）

鈴鹿

- TDM施策として短期的な視点では「テレワークの実施」「フレックス・時差出勤の実施」等があり、中長期的な視点では、渋滞状況の情報提供を行うことにより徐々に利用経路の変更を促進する取り組みの実施可能性がある。
- 今後は、実施された施策により効果発現がみられたベストプラクティスを周知し、渋滞対策への参画を検討してもらえるように検討する。
- 他県や他地整等のベストプラクティスに関する事例も収集していくことを検討する。

想定されるTDM施策

TDM対象者（案）

施策		実施検討
短期	テレワークの実施	職種は限定されるが、テレワーク推進に前向きな企業も存在するため、協力依頼により実施可能
	フレックス・時差出勤の実施	ピーク時を回避した通勤・帰宅対策を実施する取組は前向きな企業も存在するため、協力依頼により実施可能
	入出庫時の左折対策	右折による入出庫で通過交通や周辺住民に渋滞を引き起こす要因となり、企業のイメージ低下につながることを踏まえ、通勤時、帰宅時の左折による入出庫を徹底していただくことを企業に協力依頼
中長期	公共交通への転換促進	自宅から勤務先までバスの乗り換えや拠点駅から勤務地までが離れており、公共交通利用を促進することは困難
	利用経路の変更	鈴鹿エリアでは、大規模工場が集積しており、渋滞が多くの箇所が発生している現状から、渋滞状況の情報提供を行うなど、中長期的に利用経路の変更を促進

鈴鹿市内の大規模工場に勤務する従業員（取組に賛同いただいた企業）
⇒ 今後、各企業へヒアリングを実施し、協力を依頼

実施に向けた進め方

1. 鈴鹿市内及び他地域でのTDM対策の好事例収集

- 好事例は、渋滞対策の効果がみられたソフト対策の他、ハード対策に関する点も収集整理



2. TDMベストプラクティス事例集作成

- 事例集は、TDM対象者に実施してみることで得られる効果がどのようなものかが分かる資料を作成



3. TDM対象者への周知依頼

- 事例集を取組に賛同いただいた企業を対象に配布

■ 広報イメージ



■ 配布方法(案)

- ・ 国→各企業へ協力依頼
- ・ 各企業内での社内周知

■ 効果分析方法(案)

- ① テレワーク及び時差出勤の参加者数
- ② ETC2.0プローブによる旅行速度の変化
- ③ トラカン交通量等による交通量の変化

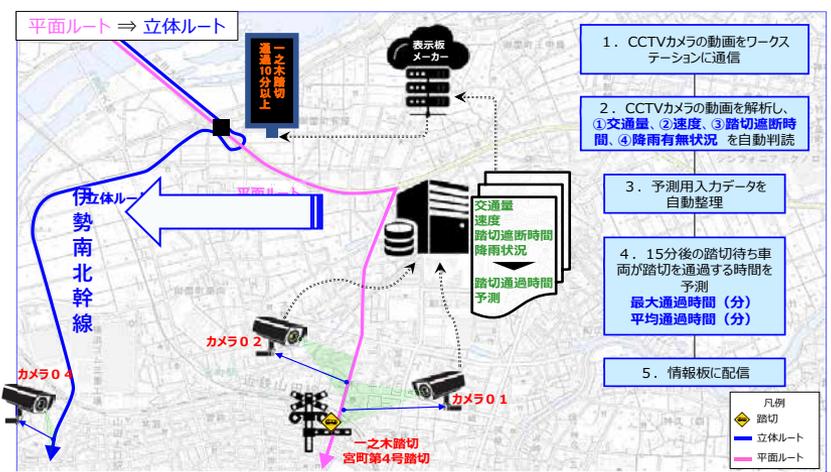
4-1-3 踏切道迂回対策 (1) 今年度の実施概要 (AI渋滞予測の社会実験)

実施主体：国、伊勢市

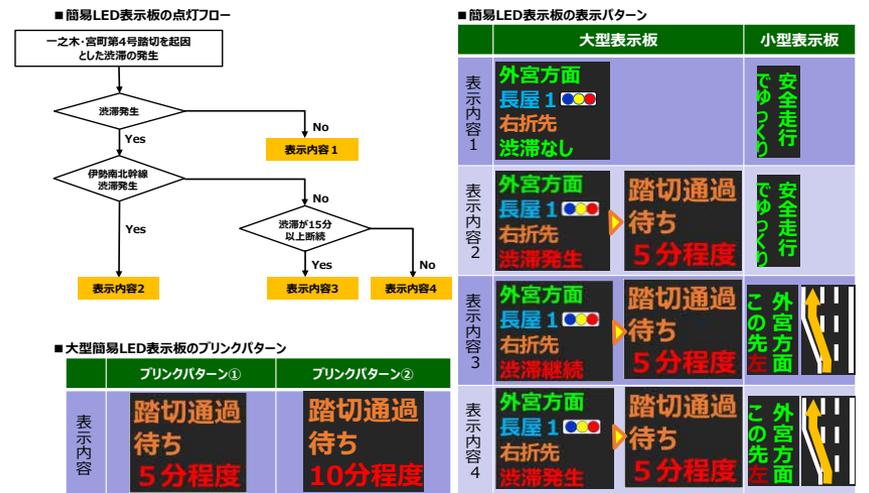
伊勢

● 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令和3年4月12日～5月31日で行った。

システム概要



簡易LED情報板での表示内容



現地での簡易LED情報板の設置状況



4-1-3 踏切道迂回対策 (2) 実施・検証結果

実施主体：国、伊勢市 **伊勢**

- 期間中の表示内容は、7時～11時30分は概ね「渋滞無し」であり、11時30分～19時は約4割の時間帯で「踏切待ち5分」であった。
- ETC2.0を用いた踏切通過時間分析においては、若干ではあるが対策期間中における時間の減少が確認された。
- 道路利用者の行動変容や認知の視点について、2箇所の情報板を認識していれば、迂回行動をとる可能性が高くなることが示唆された。

実施結果

検証結果

《システムログデータおよび情報板表示内容の確認》

《ETC2.0を用いた踏切通過時間分析》

< 7:00～11:30 >

午前にはほぼ全時間帯で「渋滞無し」

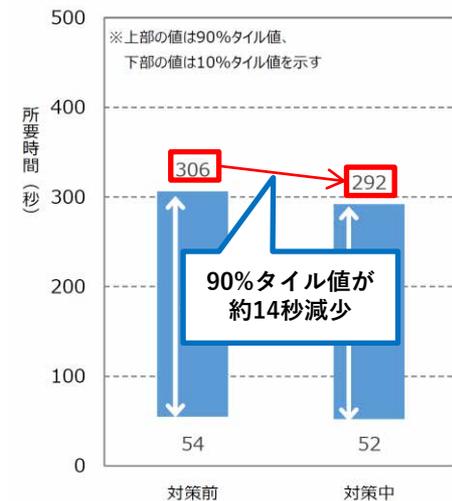


< 11:30～19:00 >

午後は約4割の時間帯で「迂回案内」



母数 (N) は合計表示板回数から「調整中」などを除いたもの



出典:ETC2.0プローブ情報 (対策前:2021年4月1日、2日、5日～8日、対策中:2021年4月12日～16日、26日、27日 11時～19時)

《現地の様子 (実際のカメラ動画) および踏切通過時間》

《道路利用者の行動変容や認知の視点》

< 午前 >

< 午後 >



左: 2021年5月2日7時05分、右: 2021年5月2日15時17分



2箇所の情報板の認識で迂回の可能性が向上

出典:三重県在住の自動車運転者対象WEBアンケート結果 (迂回経験の有無と情報板認識状況のクロス集計より)

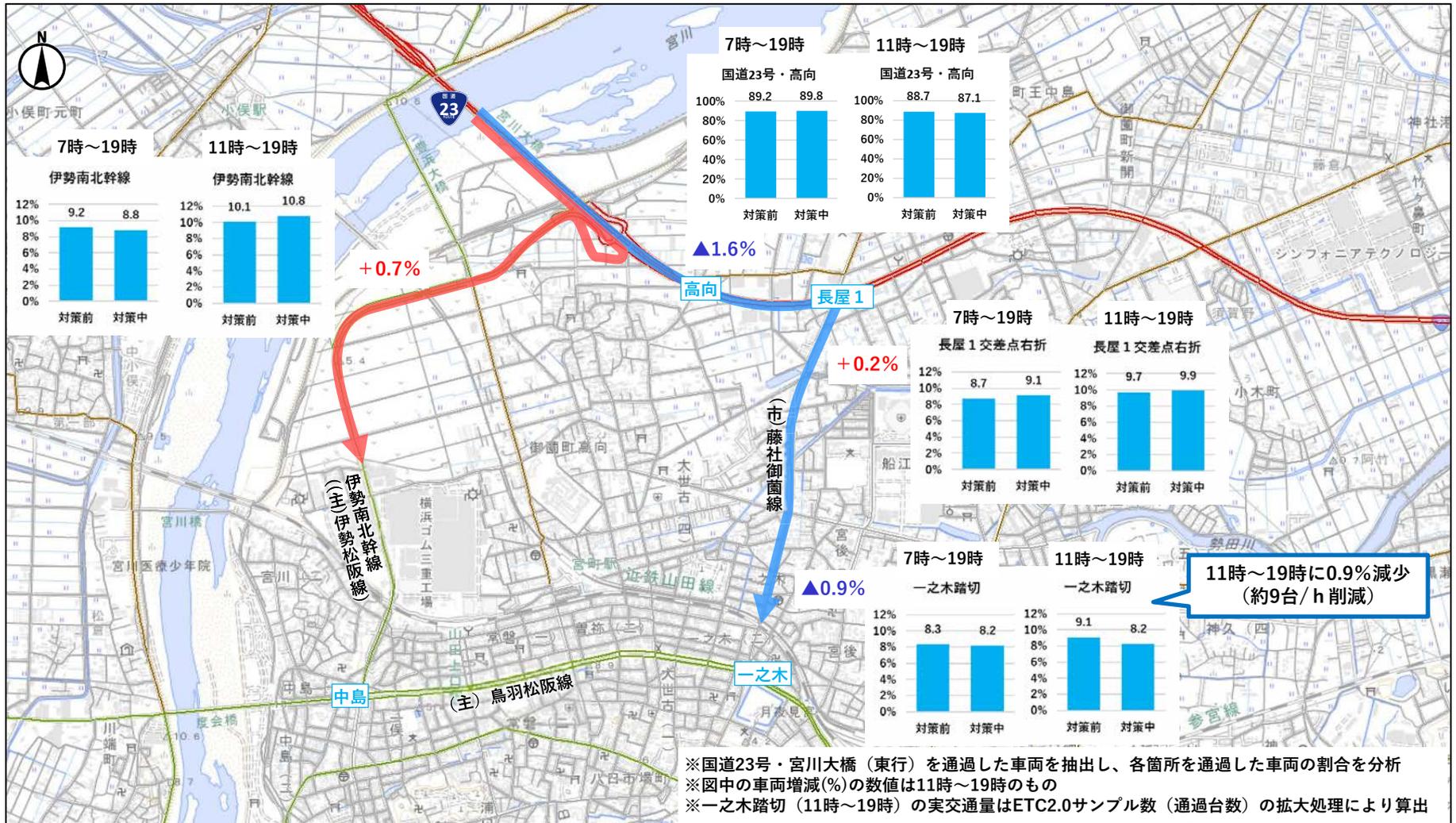
4-1-3 踏切道迂回対策 (3) AI渋滞予測による迂回路誘導対策(効果検証)

実施主体：国、伊勢市

伊勢

- ETC2.0を用いた交通流動分析によると、実証実験期間中の平日の踏切混雑時間帯（11時～19時）において、国道23号・宮川大橋→伊勢南北幹線への迂回が0.7%増加し、国道23号・宮川大橋から一之木・宮町第4号踏切に流入する割合が0.9%減少する効果がみられた。

効果検証



4-1-5 松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導）

実施主体：国

松阪

- 松阪市の中心市街地では、ピーク時を中心に著しい渋滞が発生していることから、TDM施策の一環として、中心市街地を通過する交通をバイパスに迂回させるための補助標識等を設置し、交通分散を図る。
- 2021年度は、2020年度に立案した実施計画（案）をベースに、実現に向けた具体的な検討や関係機関との協議、調整などを行う予定。

■位置図



■拡大図



■対策内容（案）

実施箇所：（主）鳥羽松阪線（国道42号松阪多気バイパス 朝田町南交差点付近）

対策主体：紀勢国道事務所

対策予定時期：令和4年度

対策内容：補助標識の設置

<検討フロー>

R2年度

- 計画立案、実施計画（案）の作成
- 松阪エリアWGでの情報共有



R3年度

- 迂回を促す情報提供のあり方の検討
- 関係機関との協議、調整など



R4年度以降

- 情報提供開始（補助標識等の整備）
- 効果分析・検証



図. 補助標識の設置位置（案）

4-1-5 松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導）

実施主体：国

松阪

1. 対象エリアの概要

- 松阪エリアでは、旧国道42号をはじめとする松阪市街地内の幹線道路に主要渋滞箇所が集中。
- 松阪多気バイパスの全線2車線開通（H30.3）により、市街地を通過する交通の一部がバイパスに転換したものの、依然として中心市街地ではピーク時を中心に著しい渋滞が発生。
- また、バイパスでも渋滞が発生しており、さらなる転換を促すためには、バイパス機能の強化も併せて実施する必要があるが、ここでは、当面の対策として、**市街地を通過する交通をバイパスに迂回させるための補助標識等を設置し、交通分散を図る。**

▼松阪エリアの主要渋滞箇所（2021年3月末現在）

■区間

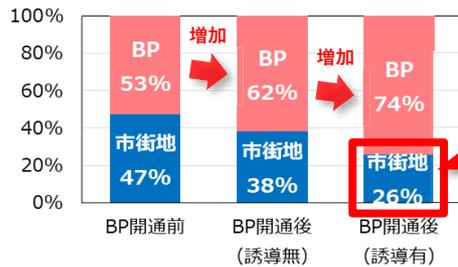
区間名	箇所名
9 一般国道166号・県道160号松阪多気線 (旧一般国道42号) (松阪市小津町～松阪市久保町)	小津町
	久米
	大塚町
	鎌田町
	宮町
	大黒田西
	大黒田町
	久保町
10 県道756号松阪環状線 (松阪市船江町～松阪市下村町)	川井町4
	新松阪大橋北詰
	下村町2

■箇所

箇所名	箇所名
50	大口町南
51	西黒部町1
52	朝田町南
53	上川町
54	田村町



▼通過交通の利用経路分担率の推移



道路情報板や案内標識の整備により、バイパスの利用が増えてきたものの、依然として、通過交通の約3割が市街地内の道路を通行

資料) ETC2.0プローブデータ

BP開通前 : 2018年3月1日～3月17日、
 BP開通後 (誘導無) : 2018年7月1日～7月31日 (道路情報板による情報提供前)、
 BP開通後 (誘導有) : 2020年9月1日～11月30日のそれぞれ平日昼間12時間

4-1-5 松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導）

実施主体：国

松阪

2. 現況の渋滞状況及び要因

- 松阪エリアでは、多方面からの交通が集中する中心市街地内の速度低下が顕著であり、比較的交通量が多い幹線道路同士の交差点を中心に、主要渋滞箇所が多数分布。
 - 2018年3月の国道42号松阪多気バイパスの全線暫定2車線開通により、国道23号南勢バイパスと合わせて松阪エリアの環状道路が概成したが、依然として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渋滞が発生。
- 中心市街地を発着する交通が多い上に、**通過交通の一部が市街地内の道路を利用していることが要因。**

▼松阪エリアの旅行速度分布（平日朝・夕方ピーク時平均）



※) ETC2.0プローブデータ（2020年9～11月平日の7,8,17,18時台平均）に基づく。

▼松阪エリアを通過する乗用車の利用経路（平日7時台）



※) ETC2.0プローブデータ（2019年9～11月平日）に基づく。（図中の赤枠を通過する乗用車のトリップ数を集計）

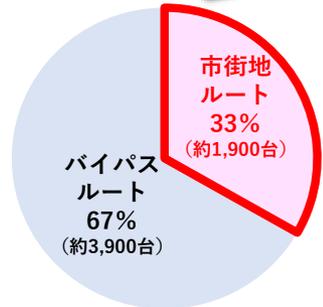
▼通過交通の利用経路割合

【通過交通の比較ルート】



【通過交通の割合】

朝田町南～小津町付近を通過する車両の約3割が市街地ルートを利用



※) 通過交通の割合は、ETC2.0プローブデータ（2019年9～11月平日）を用いて算出した値。（断面AかつBを通行するトリップ数をルート別に集計）

4-1-5 松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導）

実施主体：国

松阪

3. コロナ禍の交通状況

- エリア内の事業所（11社）に対して、コロナ禍の出勤状況を確認したところ、約半数にあたる6社が在宅勤務の導入などにより、出勤日を減少させる取り組みを実施（出勤の減少率は10～20%程度）。
 - 通常期とコロナ禍におけるエリア内の交通状況を確認したところ、コロナ禍では、国道42号（松阪市八太町）、国道23号（明和町大淀）の交通量が約2割減少し、（主）鳥羽松阪線や国道166号の混雑時旅行速度が4～5km/h程度向上。
- 当該エリアでは、**コロナ禍の交通量減少下において、中心市街地の旅行速度向上が確認されていることから、バイパスの利用を促す迂回案内により、中心市街地への流入を抑制し、交通分散を図ることができれば、渋滞緩和の効果が期待できる。**

▼コロナ禍における事業所の分散対策の取り組み状況

事業所名	出勤率
A社（炭素製品製造業）	週休3日制
B社（医薬品製剤製造業）	特になし
C社（ゴム製品製造業）	約15%がリモートワーク
D社（ガラス製品製造業）	一部在宅勤務
E社（自動車部品製造業）	出勤率は80～85%
F社（自動車部品製造業）	変化なし
G社（事務機器等の生産加工業）	変化なし
H社（船用ポンプ等製造業）	変化なし
I社（医療用機器製造業）	コロナ禍は80%で、今は92～93%
J社（電気機器製造業）	約10～20%はテレワーク
K社（医薬品製造業）	変化なし

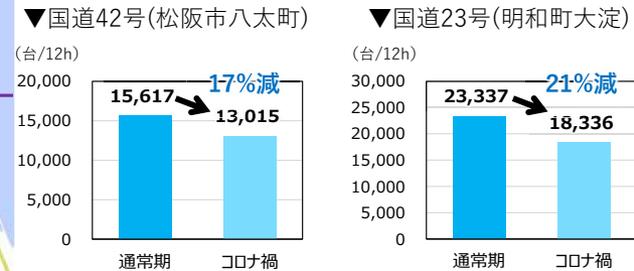
※) 表中の網掛けは、コロナ禍に出勤率を下げた事業所を表す。
資料) 2020年6月事業所ヒアリング（紀勢国道事務所）

▼コロナ禍における交通状況の変化

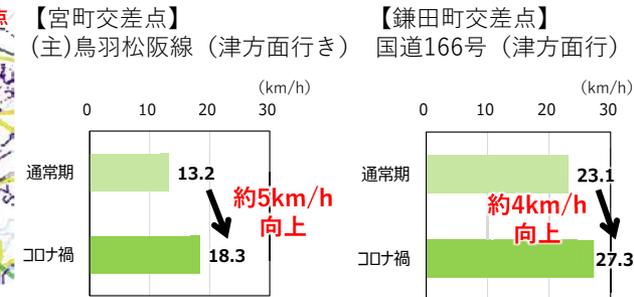


図. 対象交差点及び交通量観測地点

○松阪エリア周辺の交通量の変化【平日昼間12時間】



○松阪市中心部の主要交差点の旅行速度の変化※【平日】



※) 通常期とコロナ禍における7～19時の各1時間の平均旅行速度の最低値同士を比較。
資料) 常時観測データ、ETC2.0プローブデータ（通常期：2019年10月平日、コロナ禍：2020年4月20日～4月24日）

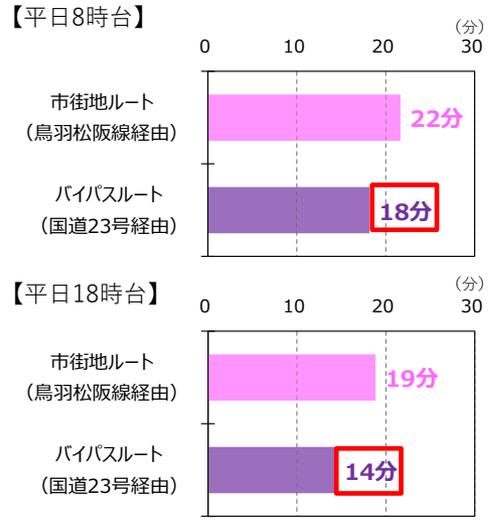
4-1-5 松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導） 実施主体：国 松阪

4. 対策の可能性（経路分散）

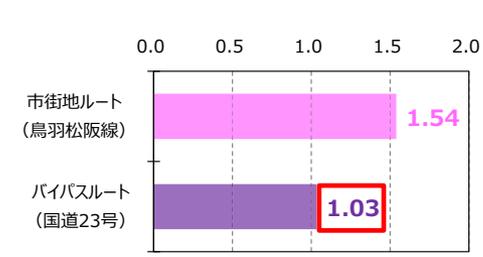
- 朝田町南～小津町の区間について、国道42号松阪多気バイパス及び国道23号南勢バイパスを経由する「バイパスルート」と、(主)鳥羽松阪線及び国道166号（旧国道42号）を経由する「市街地ルート」の所要時間を比較すると、8時台は約4分、18時台は約5分、バイパスルートの方が短い。
 - また、これらの並行するルート上の混雑度を比較すると、市街地ルートよりもバイパスルートの方が交通容量に余裕がある。
 - 松阪エリアの道路利用者を対象にしたアンケートでは、通行ルートを決める際に重視する項目として、約6割の回答者が“所要時間”を挙げており、また、約9割の回答者が“迂回案内の情報が提供された場合に参考にする”と回答。
- 伊勢方面から流入してくる車両に対し、バイパスルートの利用を促す案内を出すことで、中心市街地への流入抑制につながる。
- 現在進めている朝田立体等のバイパス機能の強化を図る対策とセットで実施することで相乗効果が期待される。

▼バイパスルートと市街地ルートの比較

○所要時間（図中の津方面行きルート）



○混雑度（図中の断面）



BPの方が混雑度が低い
(容量に余裕がある)

朝夕ともに、バイパスルートの方が所要時間が短い



※) 所要時間は、ETC2.0プローブデータ（2020年9～11月平日）に基づく。
 ※) 混雑度は、2020年10月28日(水)、2020年12月2日(水)に観測した交通量とH27センサスの交通容量を基に算出した値。

4-1-5 松阪エリアにおけるTDM（補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導）

実施主体：国

松阪

5. 実施スケジュール（案）

- R2年度
- 計画立案、実施計画書（案）の作成
 - 松阪エリアWGでの情報共有

- R3年度
- 迂回を促す情報提供のあり方の検討
 - 曜日別・時間帯別などの交通状況分析（可変型情報提供の可能性に関する検討）
 - アナウンスのあり方（内容、タイミング等）
 - ツール（媒体等）の選定
 - 広報、呼びかけ・周知方法 など
 - 関係機関との協議、調整など

- R4年度以降
- 情報提供開始（補助標識等の整備）
 - 効果分析・検証



中心市街地を通過する車両に対して松阪多気バイパス（南勢バイパス）を通行するルートを案内

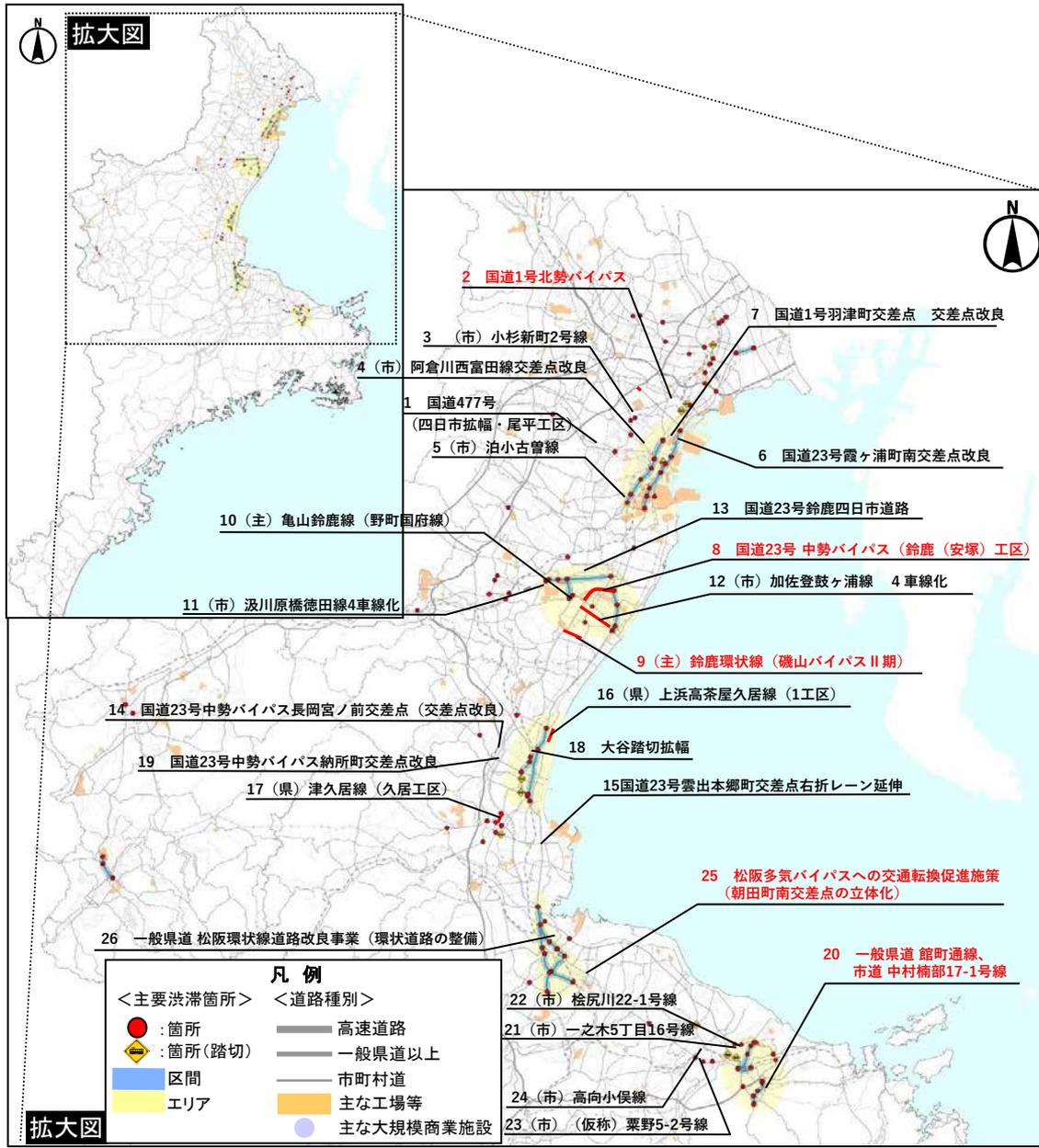
※ 関係機関調整との役割分担

- 紀勢国道事務所（道路管理者）：事業主体※、情報提供（補助標識等の整備、広報等）
- 三重県松阪建設事務所（道路管理者）：補助標識等の整備等
- 松阪市建設部（道路管理者）：広報等の支援
- 三重県警察（交通管理者）：バイパスルートの信号制御改善（必要に応じて）

4-2 道路整備等 (2021年度以降に実施する予定の対策)

No	箇所名	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	国道477号 (四日市拡幅・尾平工区)	県	工事中
2	四日市	国道1号北勢バイパス	国	工事中
3	四日市	(市)小杉新町2号線	四日市市	工事中
4	四日市	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	工事中
5	四日市	(市)泊小古曾線	四日市市	工事中
6	四日市	国道23号霞ヶ浦町南交差点 交差点改良	四日市市、警察	対策検討中
7	四日市	国道1号羽津町交差点改良	国	対策検討中
8	鈴鹿・津	国道23号中勢バイパス (鈴鹿 (安塚) 工区)	国	工事中 (2023年度完成予定)
9	鈴鹿	(主)鈴鹿環状線 磯山バイパスII期	県	工事中
10	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線 (野町国府線)	三重県	工事中
11	鈴鹿	(市)汲川原橋徳田線 4車線化	鈴鹿市	工事中
12	鈴鹿	(市)加佐登鼓ヶ浦線 4車線化	鈴鹿市	工事中
13	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	2020年 事業化 2021年 測量・設計
14	津	国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点改良	国	工事中
15	津	国道23号雲出本郷町交差点右折レーン延伸	国	新規
16	津	(県)上浜高茶屋久居線 (1工区)	三重県	工事中
17	津	(県)津久居線 (久居工区)	県、津市	工事中
18	津	大谷踏切対策	津市	工事中
19	津	国道23号中勢バイパス納所町交差点改良	国	新規
20	伊勢	一般県道 館町通線、市道 中村楠部17-1号線	県、伊勢市	完成
21	伊勢	(市) 一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
22	伊勢	(市) 検尻川22-1号線	伊勢市	工事中
23	伊勢	(市) (仮称) 粟野5-2号線	伊勢市	工事中
24	伊勢	(市) 高向小俣線	伊勢市	工事中
25	松阪	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)	国	工事中
26	松阪	一般県道 松阪環状線道路改良事業 (環状道路の整備)	三重県	2021年詳細設計

赤字表示の施策は以降に詳細を示す。



拡大図

4-2-1 国道1号北勢バイパス

実施主体：国

四日市

- 慢性的な渋滞が発生している国道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。
- 現在の終点である四日市市山之一色町から、国道477号バイパス間の4.1kmについて、令和6（2024）年度^{*}の開通予定を公表。
- 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に期待。

^{*}トンネル工事等が順調に進んだ場合

■現状の課題

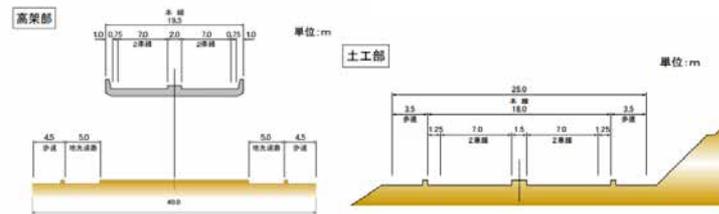


■対策概要

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～四日市市采女町

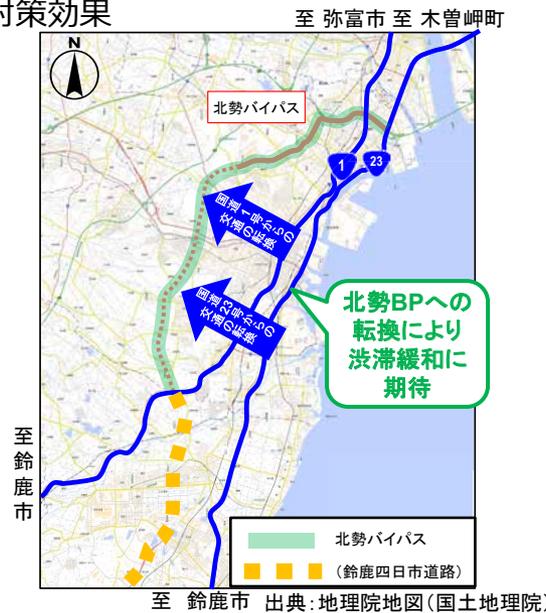
事業延長：21.0km
 車線数：4車線
 進捗状況：2024年度^{*}

四日市市山之一色町(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
 四日市市小生町(国道477号バイパス)～四日市市采女町(国道1号)間は調査設計を推進



出典：北勢国道事務所HP

■対策効果



4-2-2 国道23号中勢バイパス (鈴鹿 (安塚) 工区) (1) 概要

実施主体：国

鈴鹿

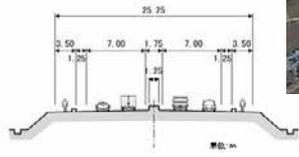
津

- 国道23号中勢バイパス (鈴鹿 (安塚) 工区) が令和5年度に開通し、当該工区が完成すれば中勢バイパス (延長33.8km) が暫定2車線で全線開通となる。

位置図



事業名	一般国道23号 中勢バイパス
区間	経)三重県鈴鹿市北玉埋町 詳)三重県松阪市小津町
延長	33.8km
道路規格	3級第1種
車線数	4車線(暫定2車線)
設計速度	80km/h(暫定60km/h)



整備状況



断面図

4-2-2 国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区） (2) 期待される効果

実施主体：国

鈴鹿

津

- 全線の開通により、国道23号との交通分担率の平準化、事故件数削減、商用時間短縮等の効果が期待される。
- さらに、道路ネットワークの多重性・代替性が高まり、物流の円滑化、災害に強い道路機能の確保等の効果が期待される。

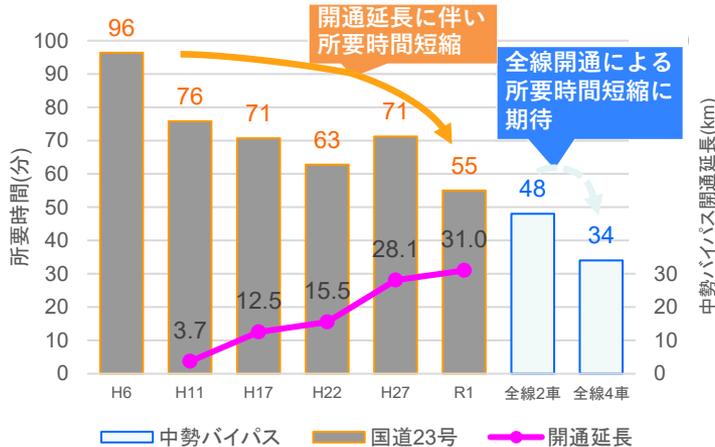
交通環境の改善

・ 開通延長が伸びるにつれて 国道23号との分担率が平準化

・ 国道23号現道の死傷事故件数が減少傾向



・ 開通延長が伸びるにつれて国道23号の所要時間が短縮しており、中勢バイパス全線開通により更なる所要時間短縮効果が期待

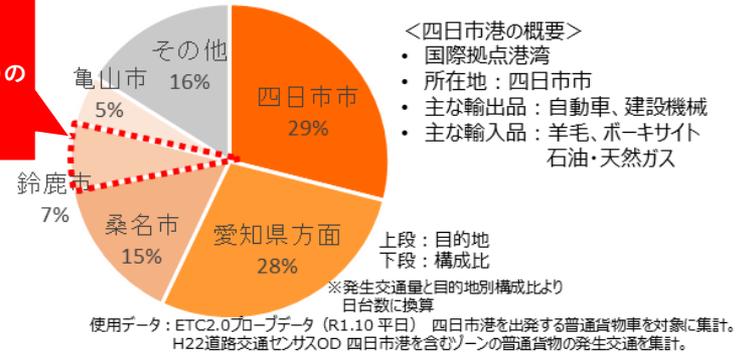


円滑な物流支援

- ・ 国際拠点港湾の四日市港と鈴鹿市内を結ぶ物流の輸送経路は、主に国道23号及び中勢バイパスが担う
- ・ 中南勢地域の流通拠点である重要港湾の津松阪港から北勢方面、愛知県方面への一般道の物流輸送経路についても主に国道23号及び中勢バイパスが担う

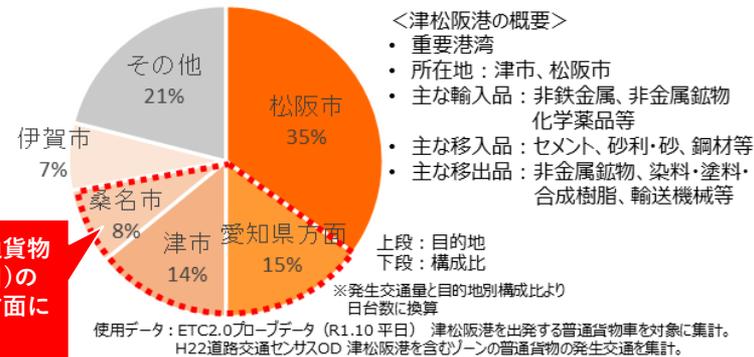
■四日市港発の普通貨物車の目的地

四日市港発の普通貨物車 (約8,000台/日)の内、鈴鹿方面に約600台/日



■津松阪港発の普通貨物車の目的地

津松阪港発の普通貨物車 (約1,500台/日)の内、愛知・北勢方面に約500台/日



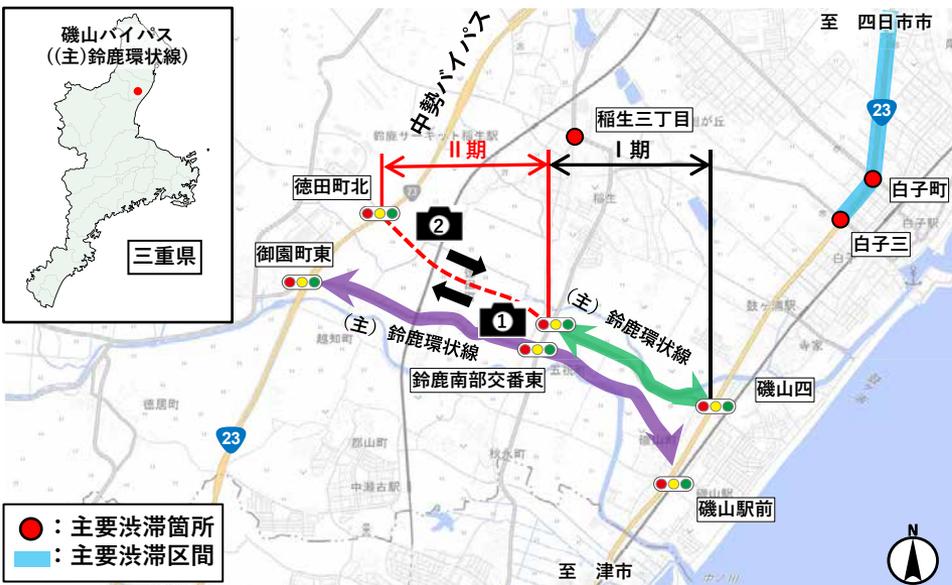
4-2-3 (主)鈴鹿環状線 磯山バイパスⅡ期

実施主体：三重県

鈴鹿

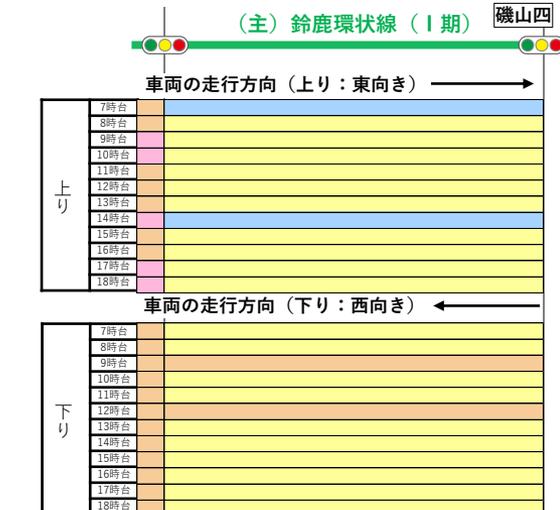
- (主)鈴鹿環状線磯山バイパスは、国道23号現道と国道23号中勢バイパスの東西を連絡する主要幹線道路であるが、現在、東西を連絡する幹線道路は(主)鈴鹿環状線しかなく朝夕の時間帯に速度低下が発生している。
- 中勢バイパス(7工区)開通により東西を連絡する交通の増加し、中勢バイパス(4工区)開通でさらなる増加が想定されることから、磯山バイパスⅡ期を整備することで、並行する(主)鈴鹿環状線の代替路として、渋滞緩和に寄与することが期待される。

位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

速度コンター図



状況写真



出典：ETC2.0プローブ情報 2020年9月～11月〔確定値〕（平日）

4-2-7 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）

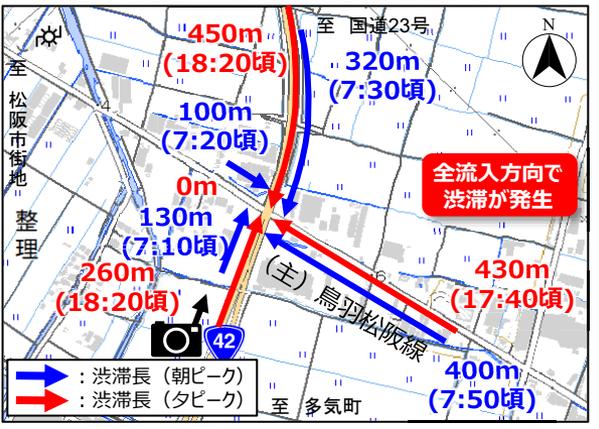
実施主体：国 松阪

- 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。
- 今年度は、松阪市朝田町において、改良工事、橋梁下部工事を推進。
- 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。

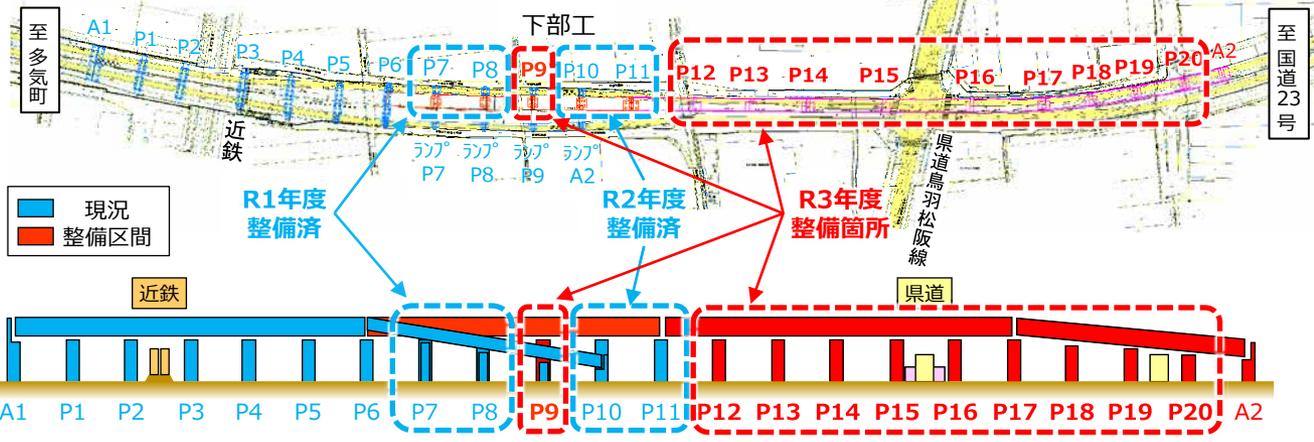
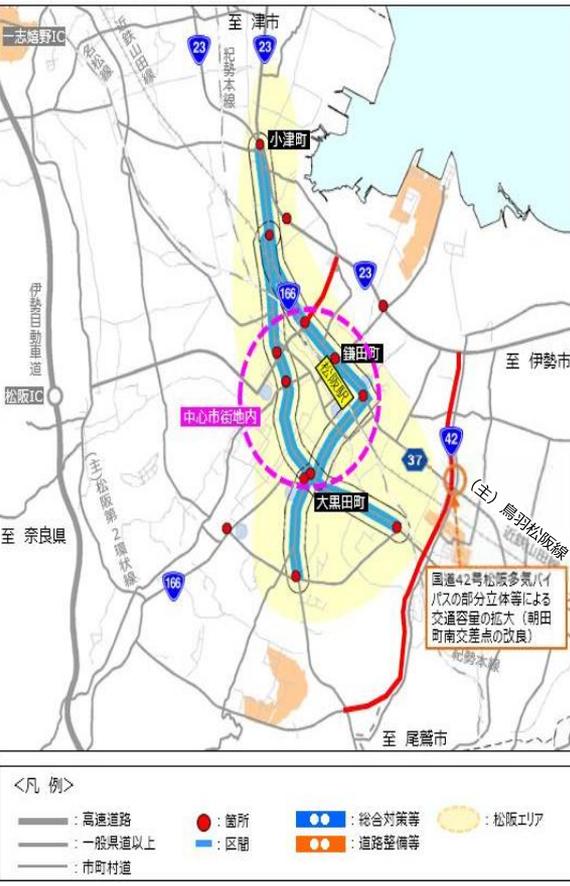
■ 朝田町南交差点の交通状況



■ 朝田町南交差点の現在の状況



※2019.12.2 (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



5. 三重とこわか国体・三重とこわか大会に向けた対策状況

P42

5-1 三重とこわか国体・三重とこわか大会の概要

- 三重とこわか国体は9/25～10/5の11日間実施される。
- 三重とこわか大会は10/23～10/25の3日間実施される。

開催日

- 三重とこわか国体 : 2021年 9/25～10/5
- 三重とこわか大会 : 2021年 10/23～10/25
- 三重とこわか国体 (会期前) : 2021年 9/4～9/20

開催競技数

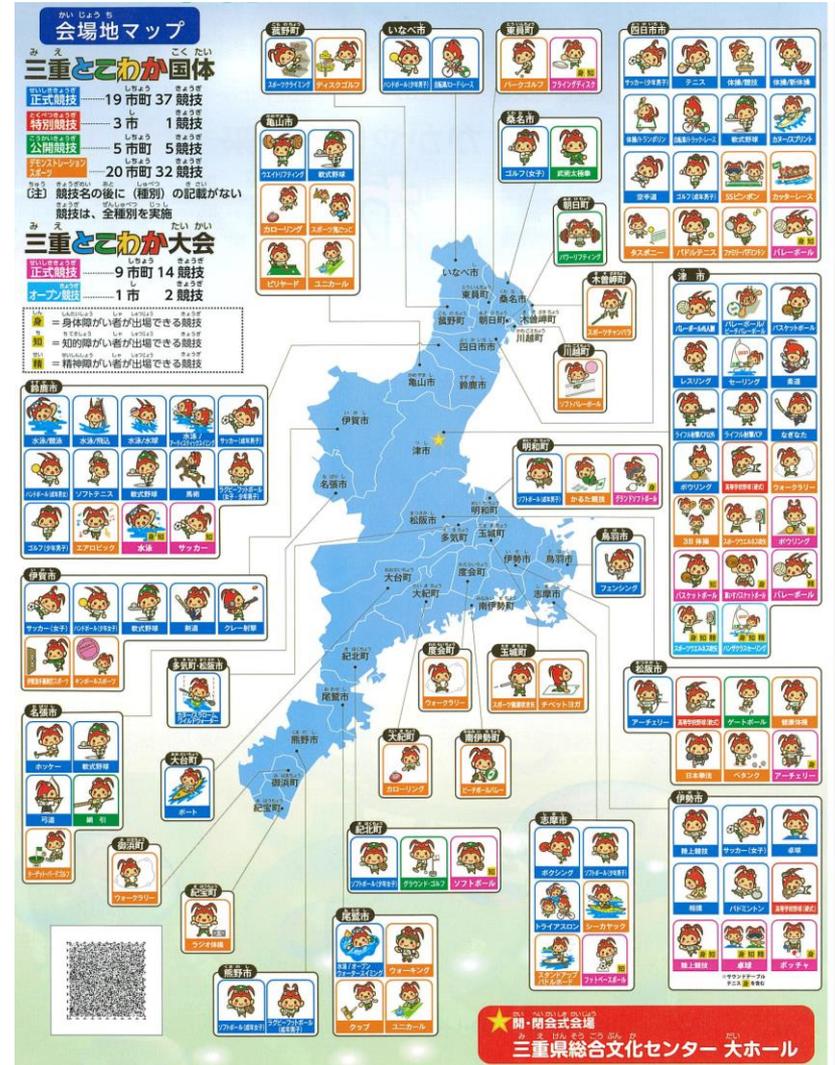
- 三重とこわか国体

正式競技	19市町	37競技
特別競技	3市	1競技
公開競技	5市町	5競技
デモンストラレーションスポーツ	20市町	32競技

- 三重とこわか大会

正式競技	9市町	14競技
オープン競技	1市	2競技

会場マップ



5-2 対策一覧と位置図

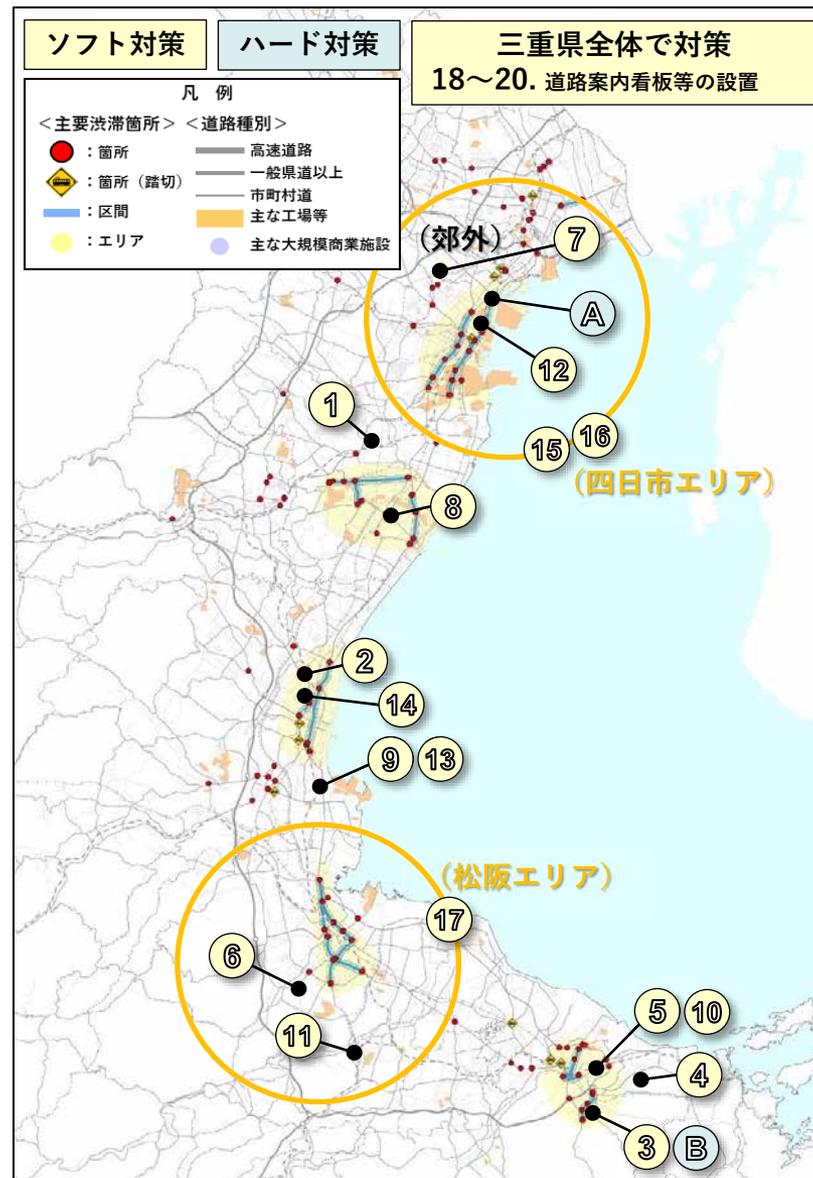
(1) ソフト対策

	実施施策	実施エリア	実施主体
1	交通規制計画 (三重県馬術競技場 周辺)	鈴鹿	鈴鹿市・三重県警
2	交通規制計画 (県総合文化センター 周辺) ※	津	三重県・三重県警
3	交通規制計画 (三重交通G スポーツの杜 伊勢 周辺) ※	伊勢	伊勢市・三重県・三重県警
4	交通規制計画 (三重県営サンアリーナ 周辺)	伊勢	伊勢市・三重県警
5	交通規制計画 (ダイムスタジアム伊勢 周辺)	伊勢	伊勢市・三重県警
6	交通規制計画 (松阪市総合運動公園芝生広場 周辺)	松阪	松阪市・三重県警
7	パークアンドバスライド (郊外に臨時駐車場設置し競技会場へシャトルバス運行)	四日市	四日市市
8	パークアンドバスライド (鈴鹿サーキット及び白江區画整理保留地に駐車場を設置し競技会場へシャトルバス運行)	鈴鹿	鈴鹿市
9	パークアンドバスライド (津球場、久居スポーツ公園、津市モーターポート競走場と競技会場間をシャトルバス運行)	津	津市
10	パークアンドバスライド (二見JCT西臨時駐車場とダイムスタジアム伊勢間をシャトルバス運行)	伊勢	伊勢市
11	パークアンドバスライドの実施例 (BANKYO文化会館と競技会場間をシャトルバス運行)	松阪	多気町
12	シャトルバスの運行 (市内拠点駅と競技会場間の運行)	四日市	四日市市
13	シャトルバスの運行 (市内拠点駅と競技会場間の運行)	津	津市
14	シャトルバスの運行 (津駅西口と県総合文化センター間の運行) ※	津	三重県
15	駐車場混雑状況のリアルタイム配信	四日市	四日市市
16	交通誘導員の配置	四日市	四日市市
17	交通誘導員の配置	松阪	松阪市
18	道路案内看板等の設置	四日市	四日市市
19	道路案内看板等の設置	津	津市・三重県警
20	道路案内看板等の設置※	-	三重県・三重県警

※現時点では計画段階の施策であり、関係機関との調整中

(2) ハード対策

	実施施策	実施エリア	実施主体
A	横断歩道橋の設置 (国道23号 霞ヶ浦町南交差点付近)	四日市	四日市市
B	アクセス道路の整備 (市道中村橋部17-1号線、県道館町通線)	伊勢	伊勢市・三重県



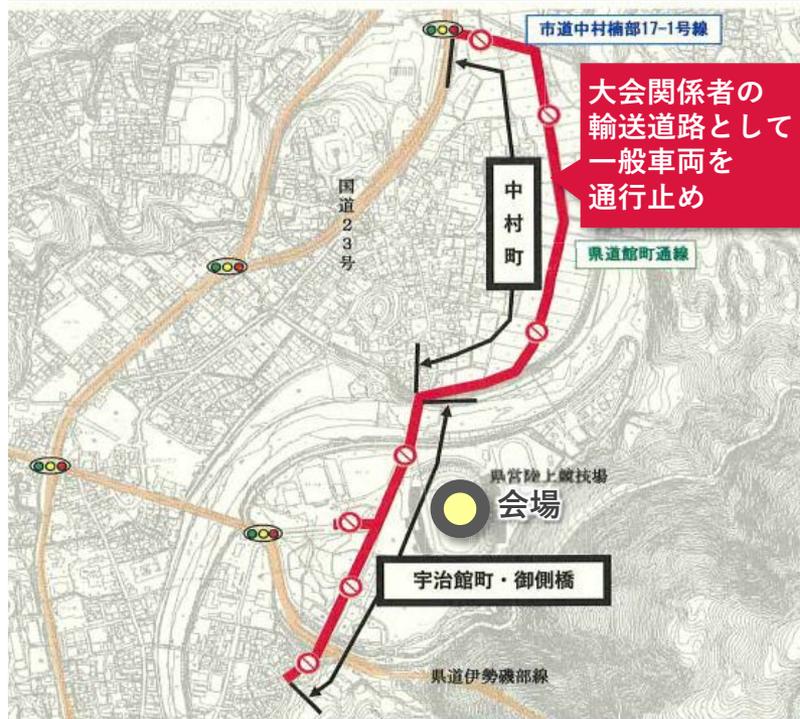
《渋滞対策箇所位置図》

5-3 三重県の対策 (1) ソフト対策

- 陸上競技が行われる伊勢市など関係市町と調整し、一般車両の通行規制や駐停車禁止等の規制を行う予定である。
- 津駅西口から県総合文化センター（開会式・閉会式会場）までシャトルバスを運行する予定であり、その際に「新型コロナウイルス感染予防対策」として、アルコール消毒液の用意、また、会話を控える等の車内アナウンスの音声を作成して、バス事業者等に配布する予定である。
- その他、交通規制の情報、自家用車の移動自粛、渋滞予測等の周知を各種媒体で行う予定である。

交通規制（各市町と連携）

≪伊勢市≫三重交通Gスポーツの杜伊勢（陸上競技場）周辺



シャトルバスの運行（津駅西口⇄県総合文化センター）と感染症対策



その他、検討しているソフト対策

- 交通規制の情報提供
 - 三重県警等と調整し、電光掲示板等に交通規制の内容を表示する情報提供を予定
- 開・閉会式会場周辺での通行自粛の呼びかけ
 - 開・閉会式時における会場周辺の通行自粛を呼びかけるためのサイン看板を設置する予定
- 渋滞予測の告知
 - 広報誌等で国体・大会の期間中は渋滞が予測されることを周知する予定

5-3 三重県の対策 (2) ハード対策

- 内宮周辺の渋滞緩和を図るため、市と三重県が進めていた市道中村楠部17-1号線と県道館町通線が2021年7月14日に開通した。
- 三重とこわか国体、三重とこわか大会では、選手、監督などをバスで輸送するための道路として活用する計画である。
- 渋滞対策の整備効果としては主要渋滞箇所を回避したルートであり「三重交通G スポーツの杜 伊勢」までのアクセス性が向上し所要時間が短縮し、また、全体的な整備効果としては車道幅員の拡幅や耐震性の高い新しい御側橋の架け替えにより安全性の向上が期待される。

アクセス道路の整備



● 三重とこわか国体・三重とこわか大会会場までのアクセス性が向上！

- 新たなアクセスルートとして県道館町通線と市道中村楠部17-1号線を一体的に整備したことにより、「三重交通Gスポーツの杜 伊勢」までのアクセス性が向上します。

伊勢ICから三重交通Gスポーツの杜 伊勢までの距離



● 主要渋滞箇所を回避することにより所要時間が短縮！

- 主要渋滞箇所の中村町交差点や宇治浦田町交差点を通過せずに市営駐車場や「三重交通Gスポーツの杜 伊勢」へのアクセスが可能となります。
※主要渋滞箇所とは、信号待ちを2回以上する箇所

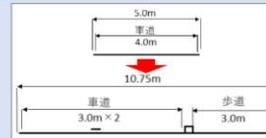


伊勢ICから市営駐車場までの所要時間



● 道路利用者の安全性が向上！

- 車道幅員を4.0mから6.0mに拡幅したり、新たに歩道を設置したことにより安全性が向上します。



● 中村町地内の安全性が向上！

- 国道23号の渋滞を避けた車が中村町内の狭い市道へ進入していましたが、このような車の減少が期待できます。



● 安全・安心な新しい御側橋

- 昭和48年に架設された御側橋を大規模地震に耐える新しい橋に架け替えたことで、地域の防災力が向上します。



● 開通の効果を期待する住民の声



渋滞箇所を避けて移動できるので、便利になる。
ありがたい！（地元自治会）



町内の狭い道に入ってくる車が少なくなるため、町内の安全性が向上する。（地元自治会）

6. AIカメラ等を活用した道路情報板による啓発活動

6-1 コロナ禍における移動自粛の訴求

実施主体：国、三重県

- 三重県ではコロナ禍において、物流事業者へのメッセージを表示する等、道路情報板を用いてコロナに関する情報を発信。
- 「まん延防止等重点措置」の適用を受け、道路情報板を利用して県民の外出や移動を避けるよう呼びかけを実施。

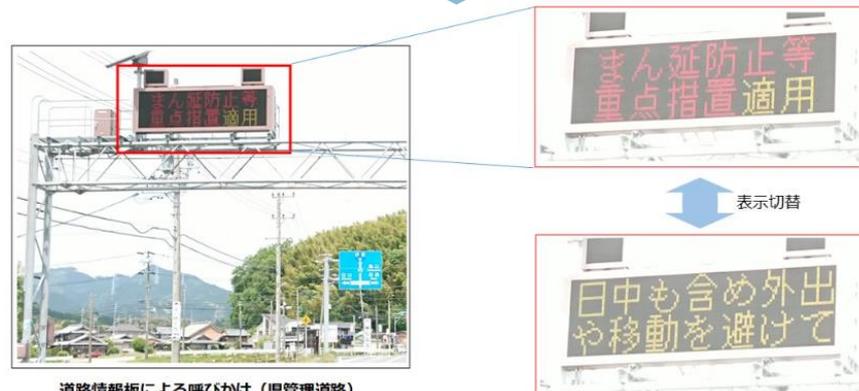
道路情報板による啓発活動

これまでの取り組み概要

- 昨年6月、緊急事態宣言下に物流の輸送を担い、生活を支える物流事業者への感謝の意を道路情報板（県管理道路上の71箇所）に表示
- 新型コロナウイルス感染拡大を受け、2021年5月9日から同月31日までの間、「まん延防止等重点措置」が三重県に適用され、その後、6月20日までの延長が決定
- 県内の直轄国道66箇所、県管理道路71箇所道路情報板での啓発活動を実施中であり、高速道路の道路情報表示板についても同様の対応を依頼
- 6月1日からは実際の交通量増減状況に応じたメッセージを掲示し、道路利用者の移動自粛を訴求



《道路情報板による感謝メッセージ表示（2020年6月）》



道路情報板による呼びかけ（県管理道路）

《道路情報板による呼びかけ（2021年5月9日～5月31日）》

6-2 AIカメラを活用した情報提供

実施主体：国、三重県

- 三重県では、AIカメラを三重県内10エリアで1箇所ずつ、合計10箇所て運用し、それに基づく交通量状況をHPで公表。
- また、国の直轄国道内において3地域8箇所の常設トラカンから得られる速報値を入手し、県管理道路、直轄国道の交通量分析を行い、県HPで情報を公開。
- さらには、6月からはまん延防止等重点措置での交通状況推移を道路情報板に表示し、移動自粛を求めている。

情報提供事例

道路情報板の表示

- 2021年6月1日以降は、1週間毎の対前週比交通量推移に基づき、道路情報板の表示内容を変更
- 交通量の増減に合わせて掲載する内容を変更し、継続的な外出・移動自粛を訴求



交通量変化に応じた道路情報板による呼びかけ (6月1日～)

対前週比の交通量分析

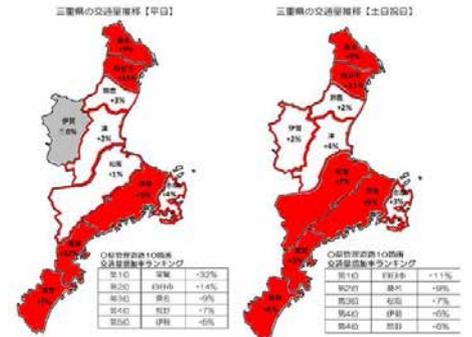
➢ 1週間毎に対前週比の交通量推移を分析し、三重県のHPに結果を公表

■5/24～5/30

①県管理道路 (対前週比) (R3.5.24 ~ R3.5.30)

地域	設備箇所特性	平日			土日祝日		
		全車種	小型車	大型車	全車種	小型車	大型車
北勢	桑名 観光地周辺	+9%	+10%	+6%	+9%	+10%	-1%
	四日市 観光地周辺	+14%	+14%	+18%	+11%	+11%	+8%
	鈴鹿 観光地周辺	+3%	-2%	-9%	+2%	+1%	+13%
中勢	津 I C周辺	+2%	+2%	+6%	+4%	+4%	+3%
	松阪 I C周辺	+1%	±0%	+6%	+7%	+7%	+6%
伊勢志摩	伊勢 観光地周辺	+5%	+4%	+11%	+6%	+6%	+8%
	志摩 観光地周辺	+4%	+3%	+15%	+3%	+4%	-4%
伊賀	伊賀 観光地周辺	±0%	±0%	+1%	+2%	+1%	+8%
	尾鷲 I C周辺	+32%	+30%	+47%	+5%	+4%	+13%
東紀州	熊野 広田河原駅付近	+7%	+6%	+14%	+6%	+5%	+12%

※交通量は欠測等の異常値を認いた速報値を使用しています ※対前週比は、令和3年5月17日(月)～5月23日(日) に対する週比として公表

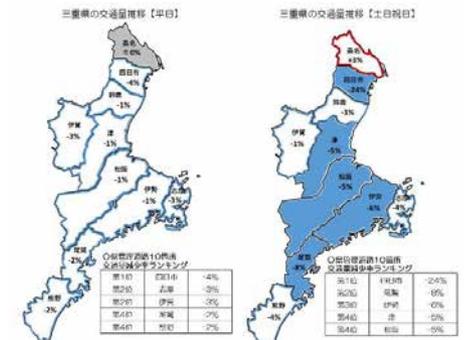


■5/31～6/6

①県管理道路 (対前週比) (R3.5.31 ~ R3.6.6)

地域	設備箇所特性	平日			土日祝日		
		全車種	小型車	大型車	全車種	小型車	大型車
北勢	桑名 観光地周辺	±0%	±0%	+4%	+3%	+3%	-1%
	四日市 観光地周辺	-4%	-4%	-10%	-24%	-24%	-5%
	鈴鹿 観光地周辺	-1%	-2%	+7%	-3%	-2%	-11%
中勢	津 I C周辺	-1%	-2%	+4%	-5%	-5%	±0%
	松阪 I C周辺	-1%	-1%	-4%	-5%	-5%	-17%
伊勢志摩	伊勢 観光地周辺	-1%	-1%	-2%	-6%	-6%	-11%
	志摩 観光地周辺	-3%	-3%	-2%	-4%	-4%	-4%
伊賀	伊賀 観光地周辺	-3%	-3%	+2%	-1%	-1%	-12%
	尾鷲 I C周辺	-2%	-2%	-2%	-8%	-7%	-19%
東紀州	熊野 弘田河原駅付近	-2%	-1%	-8%	-4%	-2%	-20%

※交通量は欠測等の異常値を認いた速報値を使用しています ※対前週比は、令和3年5月24日(日)～5月30日(日) に対する週比として公表



6-3 通学路での交通事故防止に向けた啓発活動

実施主体：国、三重県

- 全国的に通学路において児童を巻き込んだ交通事故が発生していることを受け、三重県では2021年7月より道路情報板の啓発メッセージとして「通学路の運転は細心の注意を」を表示。
- 新型コロナウイルス感染拡大抑制の表示と合わせて、交通事故防止のための啓発活動を実施。

道路情報板表示イメージ

交通量増加時

交通量**20%増加**
慎重な行動を



通学路の運転は
細心の注意を

交通量減少時

交通量**10%減少**
油断せず行動を

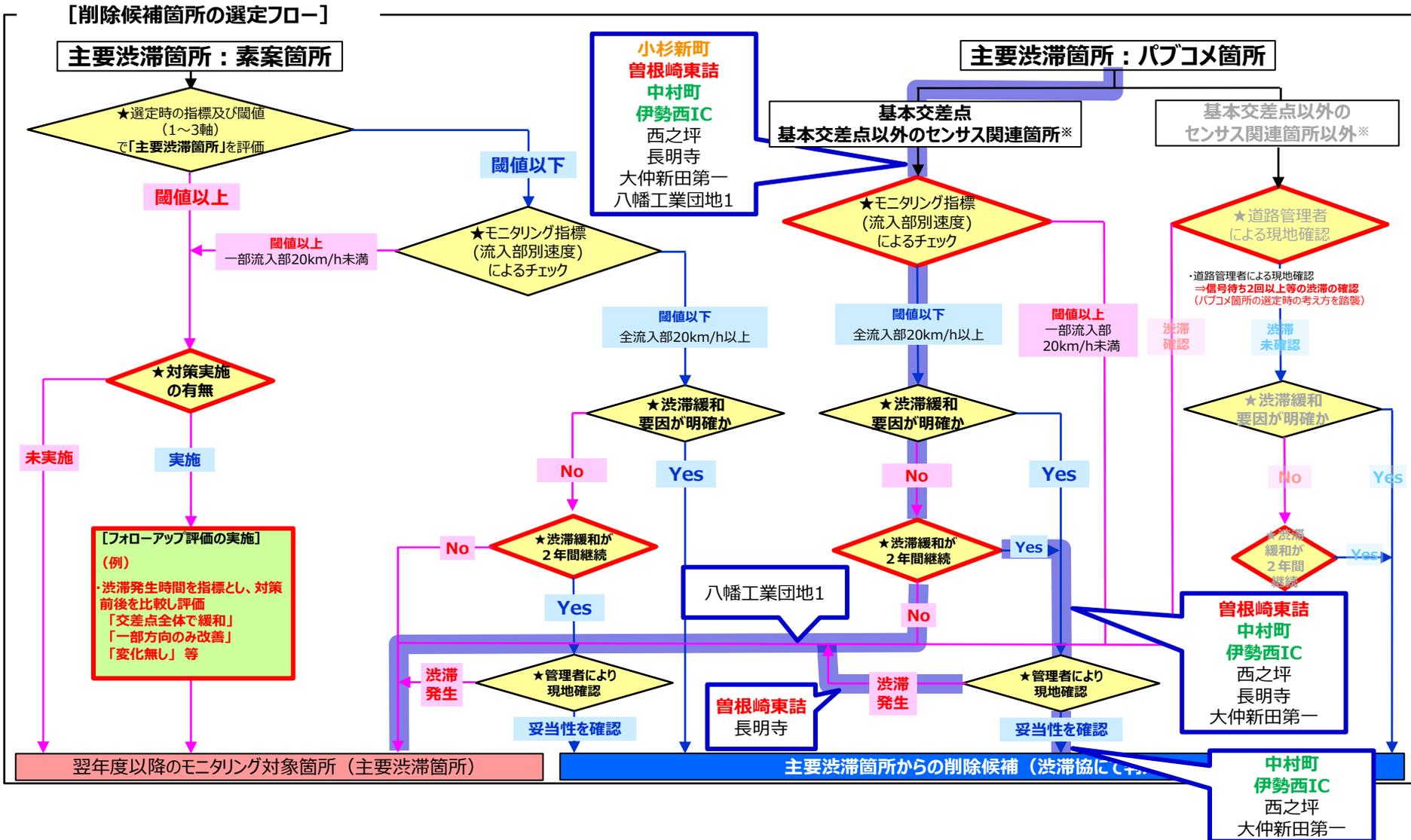


通学路の運転は
細心の注意を

7. 交通状況のモニタリング

5-1 モニタリング評価のフロー

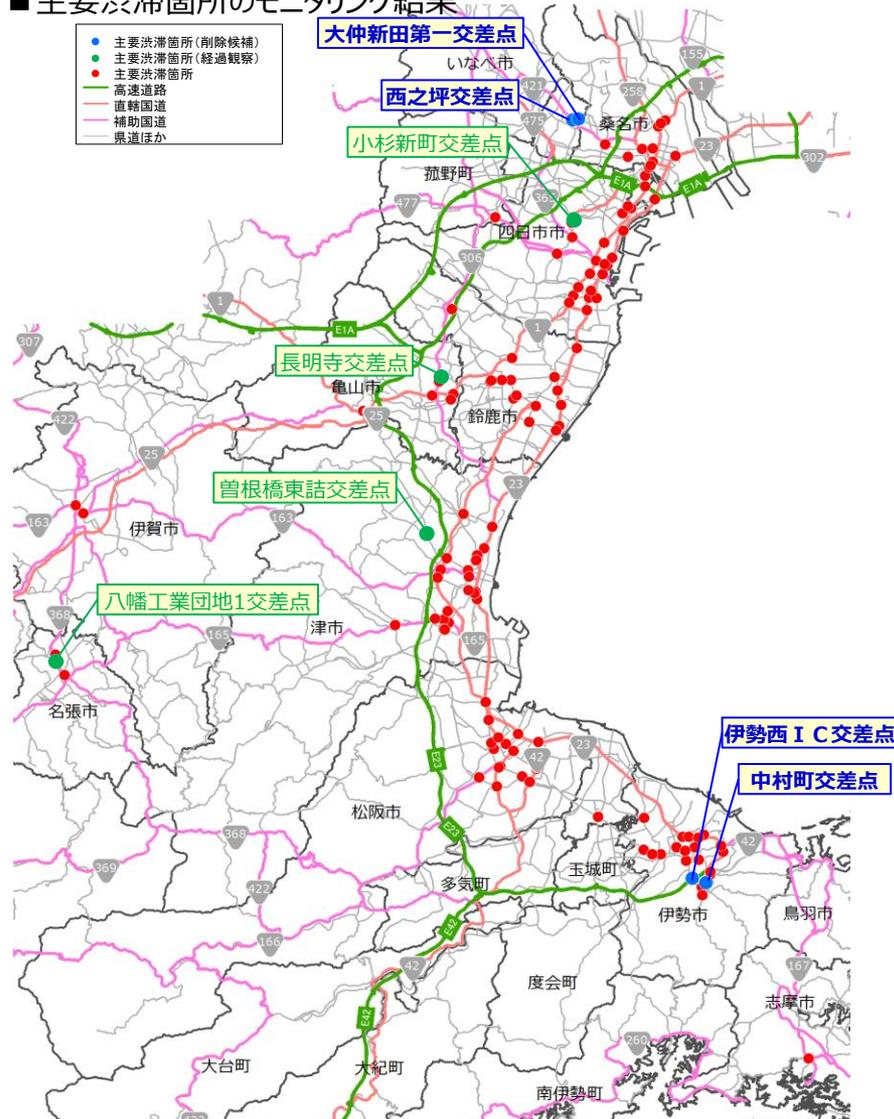
- 削除候補箇所の選定は以下のモニタリング評価フローにより行った。



5-2 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、4箇所が選定された。
(現地踏査でも渋滞が未発生は確認済)
- コロナ禍の影響を考慮し今年度の削除は見送り、次年度削除に向けて再度モニタリングを実施する。

■ 主要渋滞箇所のモニタリング結果



<モニタリング結果>

	主要渋滞箇所 (2020年度末 : 127箇所)				
	選定指標に 該当	三重県全体			
		選定指標に非該当		経過観察	
削除候補箇所 (案)					
①平日における渋滞箇所	61	48	13	0	13
②休日における渋滞箇所	8	2	6	0	6
③踏切による渋滞箇所	9	9	-	0	0
④パブリックコメントによる追加箇所	49	41	8	4	4
合計	127	100	27	4	23

<削除候補箇所 (案) >

交差点名	所在地	主道路	道路管理者	エリア	削除候補
小杉新町	四日市市	(主) 四日市鈴鹿環状線	三重県	四日市エリア	経過観察※3
曾根橋東詰	津市	(主) 津芸濃大山田線	三重県	津エリア	経過観察※1
中村町	伊勢市	国道23号	三重河川国道事務所	伊勢エリア	削除候補
伊勢西IC	伊勢市	(主) 伊勢磯部線	三重県	伊勢エリア	削除候補
西之坪	東員町	国道421号	三重県	エリア外	削除候補
長明寺	亀山市	国道306号	三重県	エリア外	経過観察※1
大仲新田第一	桑名市	(一) 桑名東員線	三重県	エリア外	削除候補
八幡工業団地1	名張市	国道368号	三重県	エリア外	経過観察※2

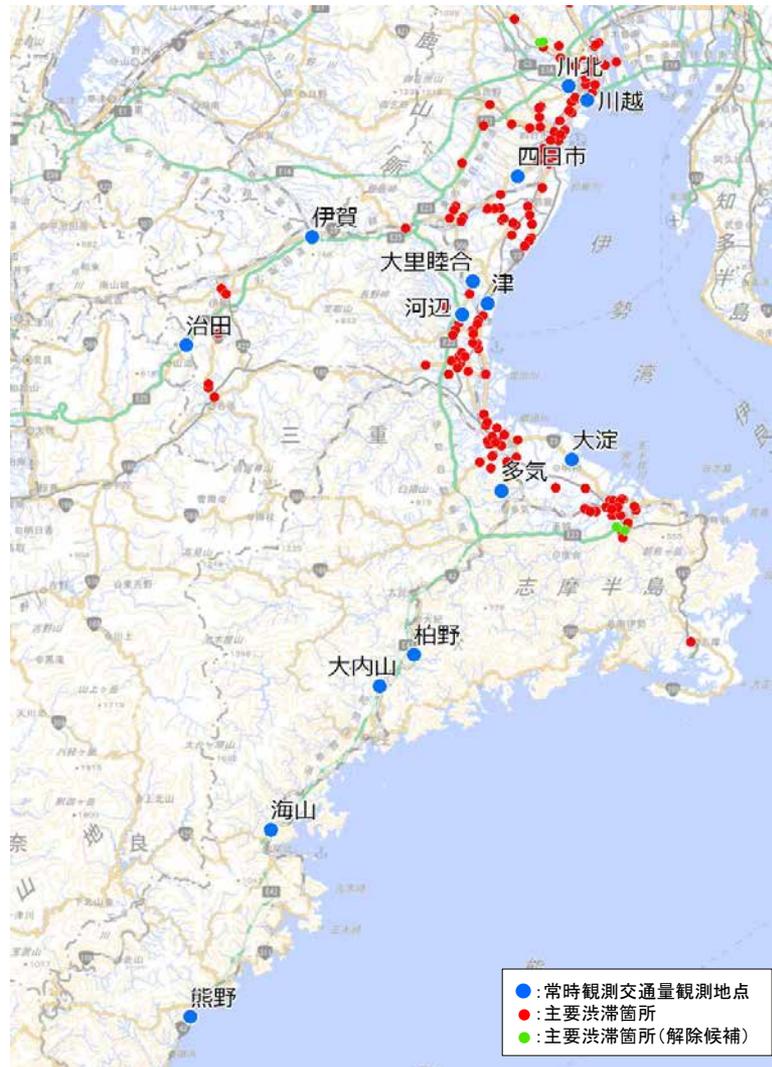
- ※1 : 現地踏査の結果渋滞が残存のため経過観察
- ※2 : 渋滞緩和が2年連続でないため経過観察
- ※3 : 交差点形状の変更を伴う事業が直近にあるため経過観察

上記より、今年度4箇所の削除候補箇所が発現したが、コロナ禍による影響を考慮し、今年度の削除は見送ることとし、次年度削除に向けて再度モニタリングを実施する。

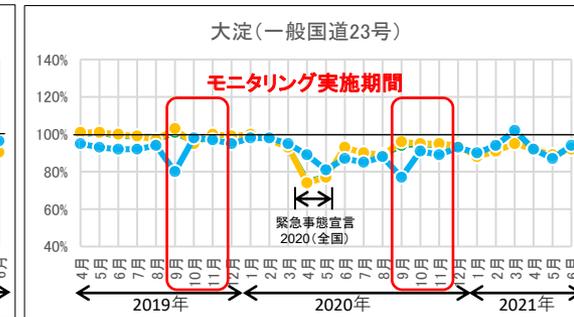
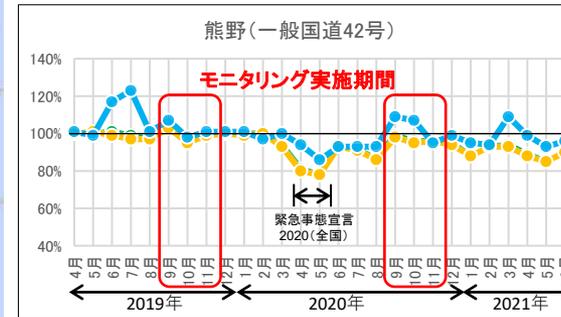
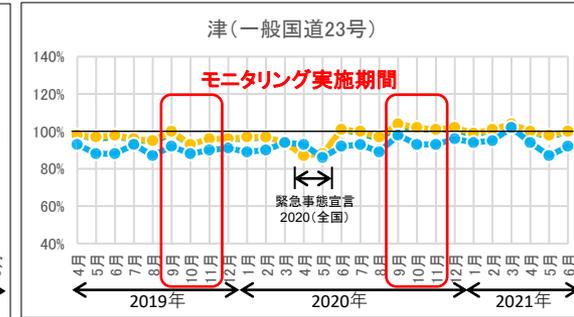
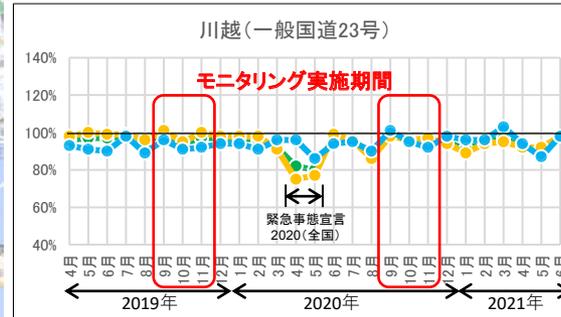
5-3 三重県内における交通量推移

- 三重県内における交通量は、2020年度の緊急事態宣言にて交通量が減少したが、GoToトラベルキャンペーン等の影響もあり、交通量は回復傾向にある。
- また、主要渋滞箇所のモニタリング期間である9月～11月の交通量は平常時と同等まで回復している。

交通量推移



※国土地理院地図



2018年度同月の交通量=100%
 ※常時観測交通量データを使用

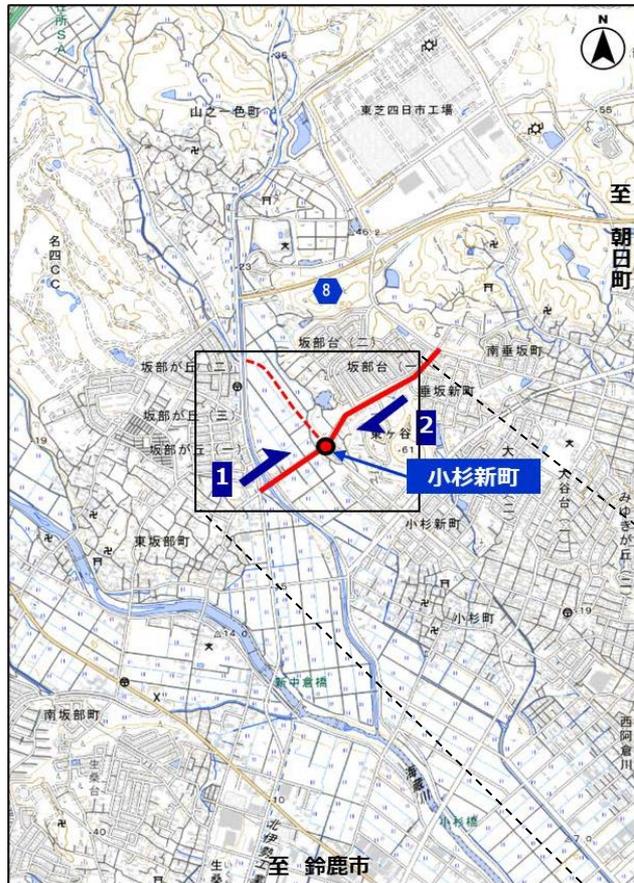
5-4 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング

- 小杉新町交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 道路整備事業中のため、完成後の交通状況を注視し、経過観察とする。

◀小杉新町交差点（四日市市）▶

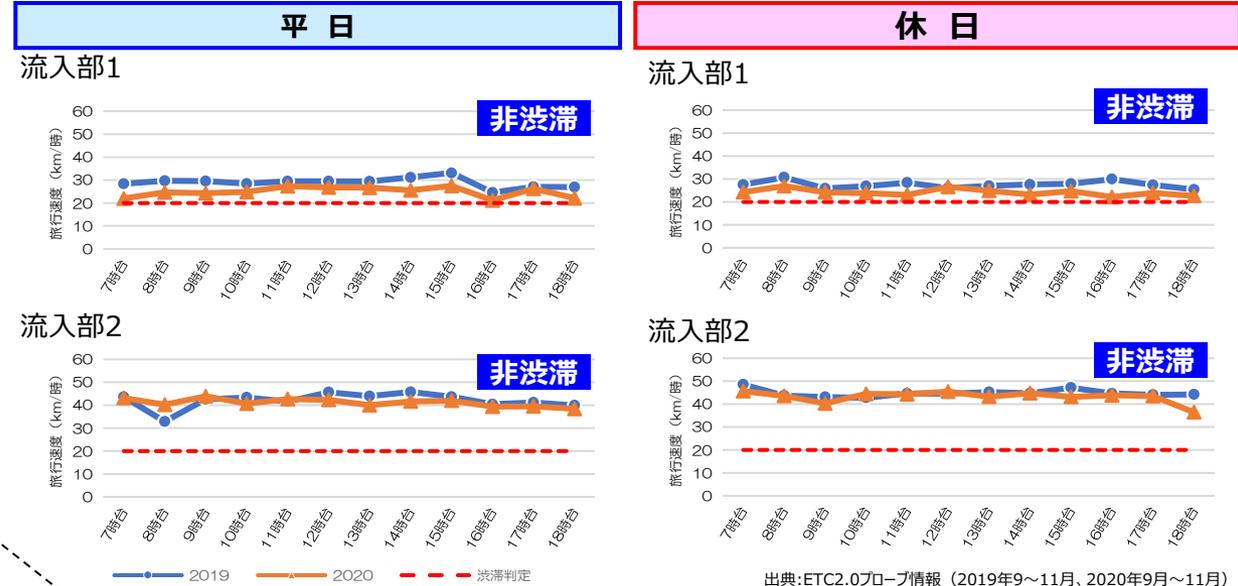
経過観察

■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(2019年9~11月、2020年9月~11月)



5-4 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】モニタリング

- 曾根橋東詰交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 当交差点は現地踏査で信号待ちが2回以上発生しており、渋滞が確認されたため、経過観察とする。

《曾根橋東詰交差点（津市）》

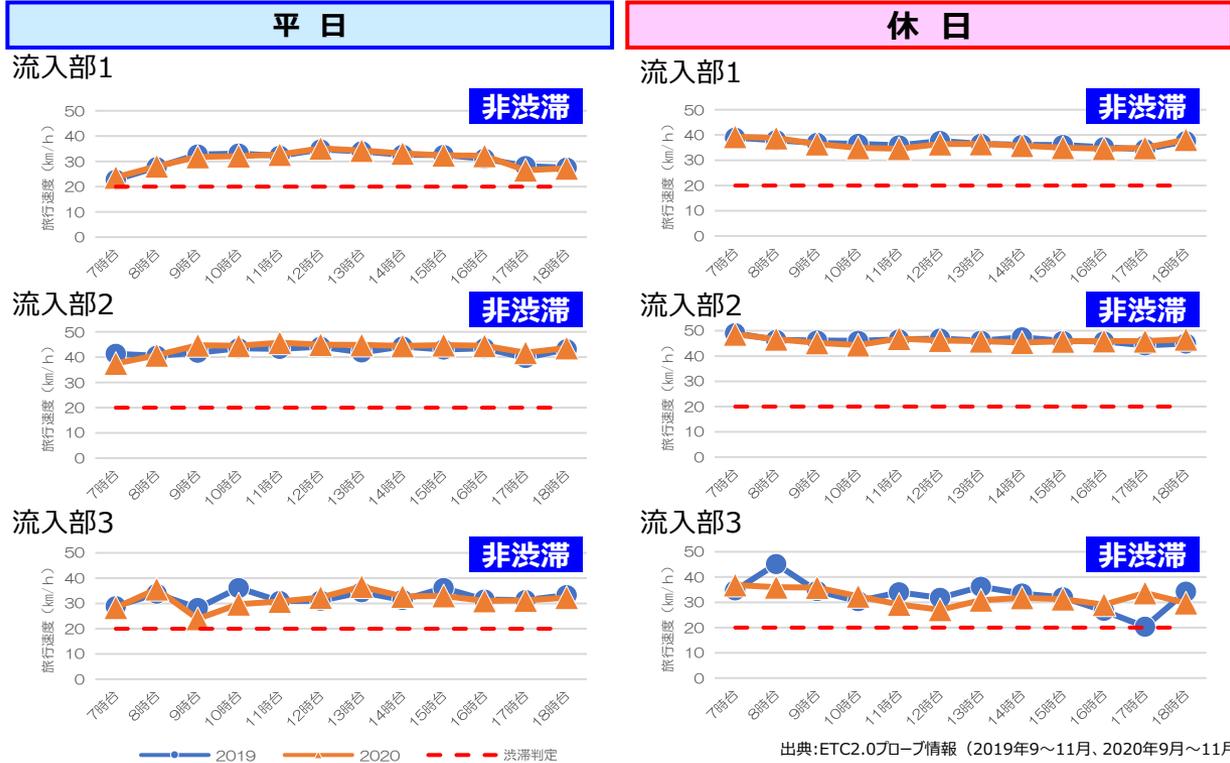
経過観察

■位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

■速度変動図



■現地状況 (令和3年6月撮影)



5-4 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】モニタリング

- 中村町交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 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。

◀ 中村町交差点（伊勢市） ▶

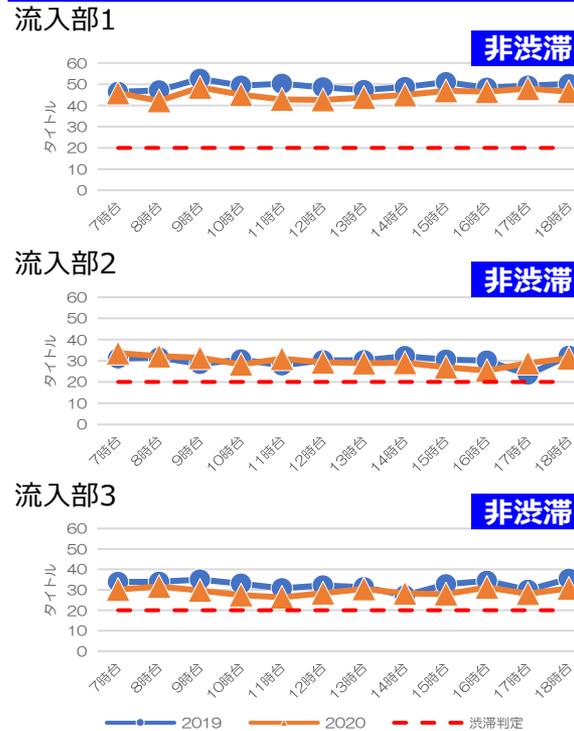
■位置図



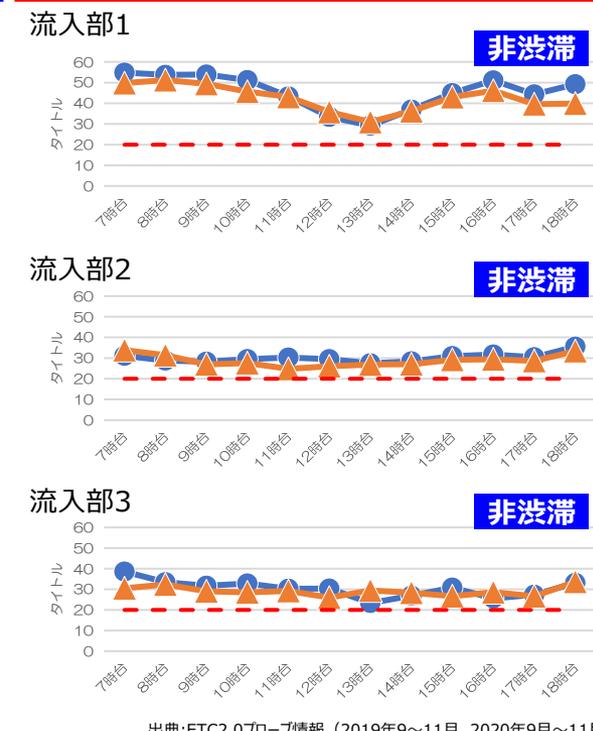
出典:地理院地図 (国土地理院)

■速度変動図

平日



休日



出典:ETC2.0プローブ情報 (2019年9~11月、2020年9月~11月)

■現地状況 (令和3年7月撮影)



削除候補

5-4 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】モニタリング

- 伊勢西IC交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 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。

◀伊勢西IC交差点（伊勢市）▶

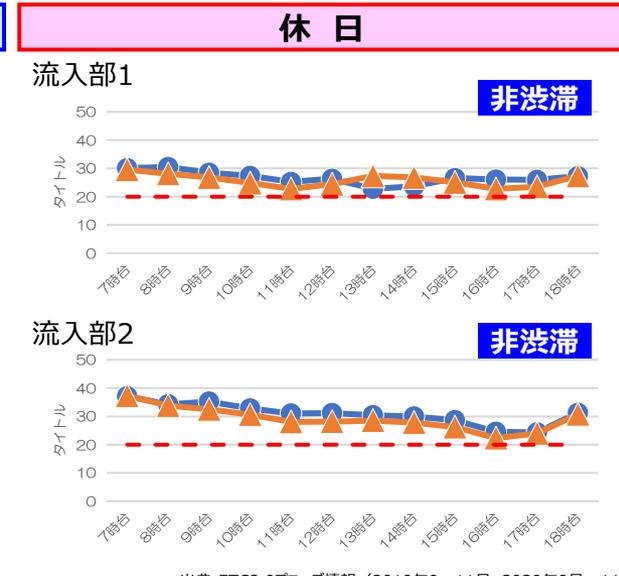
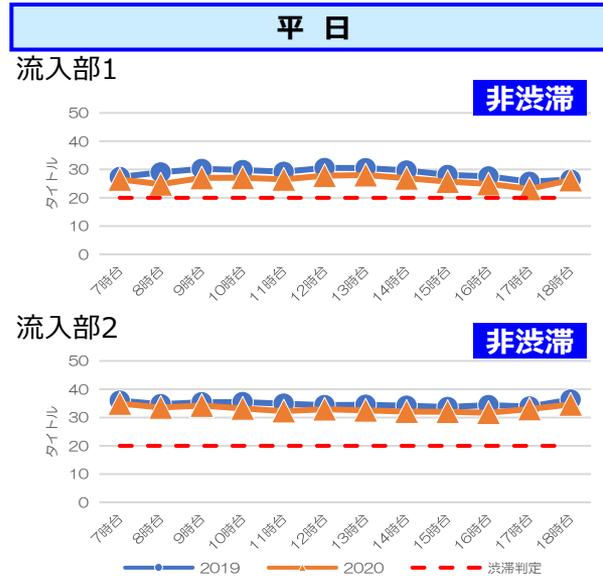
■位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

■速度変動図

削除候補



出典:ETC2.0プローブ情報 (2019年9~11月、2020年9月~11月)

■現地状況 (令和3年6月撮影)



5-4 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】モニタリング

- 西之坪交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 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。

≪西之坪交差点（東員町）≫

■位置図

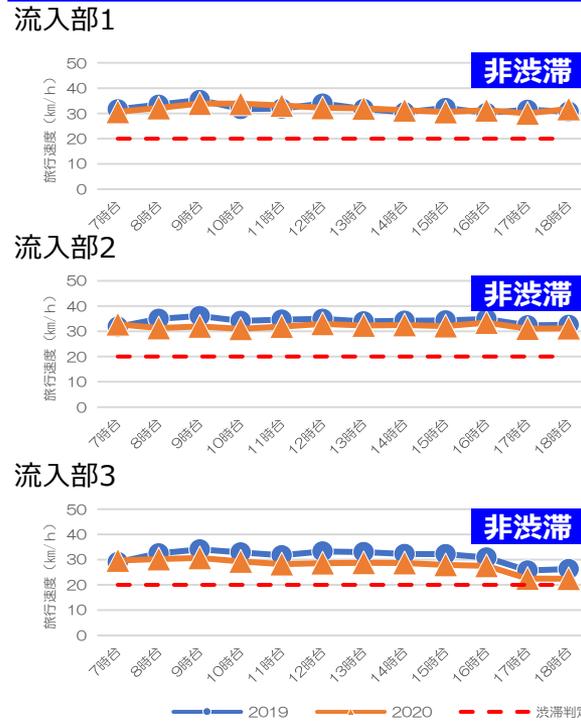


出典:地理院地図(国土地理院)

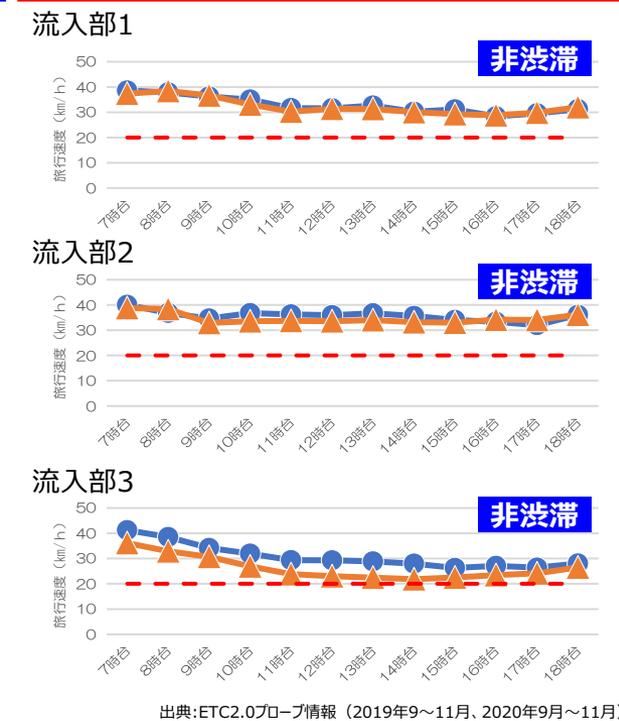
■速度変動図

削除候補

平日



休日



出典:ETC2.0プローブ情報(2019年9~11月、2020年9月~11月)

■現地状況(令和3年6月撮影)



5-4 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】モニタリング

- 長明寺交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 当交差点は現地踏査で信号待ちが2回以上発生しており、渋滞が確認されたため、経過観察とする。

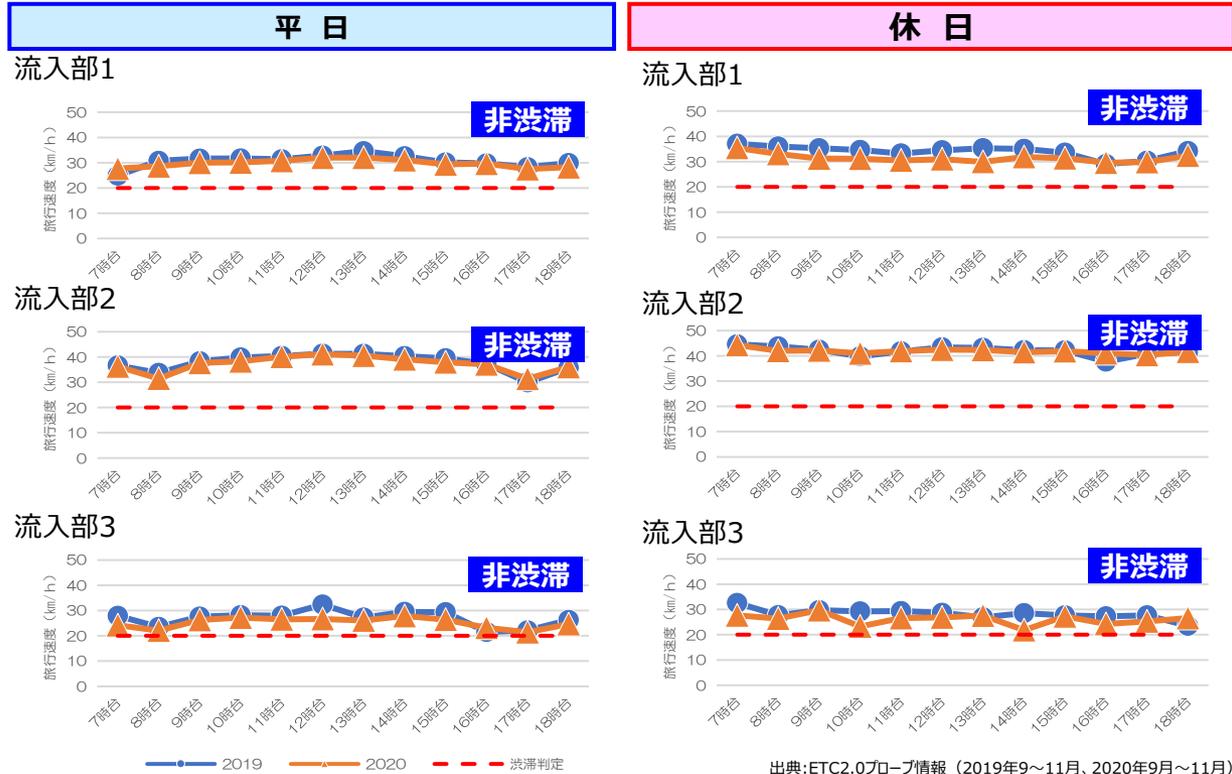
◀長明寺交差点（亀山市）▶

■位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

■速度変動図



■現地状況 (令和3年6月撮影)



渋滞

5-4 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

- 大仲新田第一交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 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。

《大仲新田第一交差点（桑名市）》

削除候補

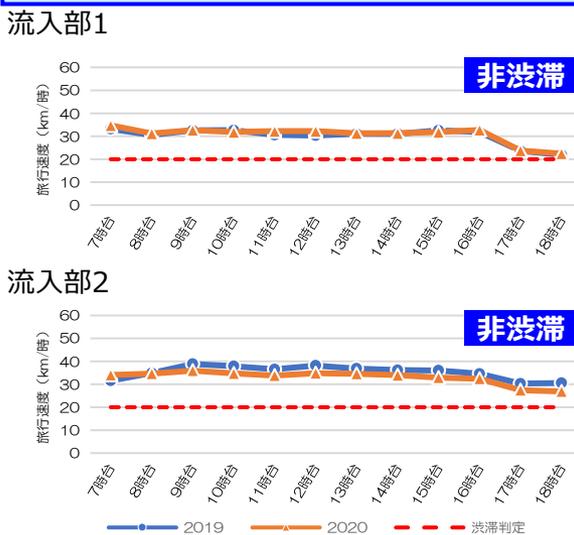
■位置図



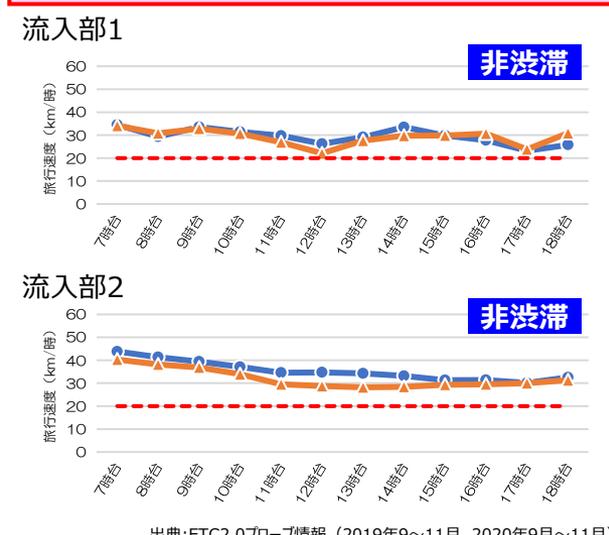
出典:地理院地図(国土地理院)

■速度変動図

平日



休日



出典:ETC2.0フロー情報(2019年9~11月、2020年9月~11月)

■現地状況(令和3年6月撮影)



5-4 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】モニタリング

- 八幡工業団地1交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、2020年では渋滞は発生していない状況である。
- 2019年のモニタリング結果を見ると、平日の流入部2で20km/h未満となっており、一部渋滞が発生している状況であるため経過観察とする。

≪八幡工業団地1交差点（名張市）≫

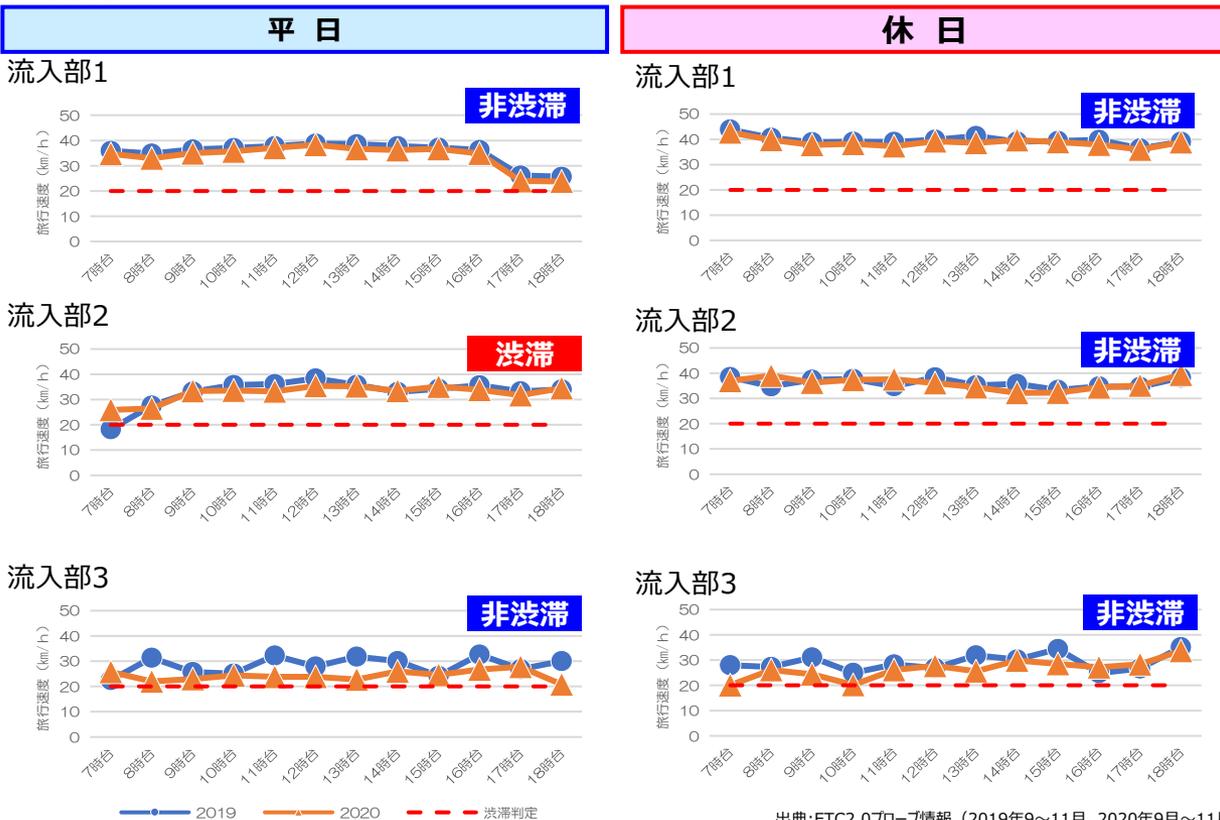
経過観察

■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■速度変動図



出典：ETC2.0フロー情報（2019年9～11月、2020年9月～11月）