

# 平成27年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：平成27年9月29日（火）14:00～16:00

場所：三重河川国道事務所 別棟2階会議室

## 議 事 次 第

1. 開 会
2. 議 事
  - 1) 取組経緯
  - 2) 今年度の主な取組
  - 3) 実施した渋滞対策
  - 4) 交通状況のモニタリング
3. その他
4. 閉 会

# 三重県道路交通渋滞対策推進協議会規約

平成27年3月

三重県道路交通渋滞対策推進協議会

## 三重県道路交通渋滞対策推進協議会規約

### (名称)

第1条 本会は、「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」（以下「協議会」という）と称する。

### (目的)

第2条 協議会は、三重県内における道路交通渋滞を解消し、円滑な道路交通を確保するため、関係機関相互の調整を図りつつ、渋滞対策について総合的な整備計画を策定することを目的とする。

### (協議事項)

第3条 協議会は前条の目的を達成するため、次の事項について検討、協議を行う。

- (1) 渋滞箇所及び原因の把握
- (2) 交通需要マネジメントによる施策の検討
- (3) 渋滞対策に関する整備計画の策定
- (4) その他、目的達成のため必要な事項

### (構成)

第4条 協議会は、本目的に関係する道路管理者、国土交通省中部運輸局及び三重県警察本部の職員等により構成する。

### (協議会)

第5条 協議会には会長を置き、会長は国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所長とする。

1. 会長は、協議会を総括し協議会を招集する。
2. 協議会の委員構成は、別表の通りとする。ただし、必要に応じ

会長が指名する関係者に委員として参加を求めることができる。

(会議の運営・進行)

第6条 会議の運営・進行は会長がこれにあたるものとする。

(検討部会)

第7条 第3条に規定する事項について、事前調査・調整及び目標達成状況や効果・評価・検証等行うため、協議会に検討部会を置く。

1. 検討部会の部会長は関係地域の国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所の副所長(技)とする。
2. 検討部会は協議会を組織している関係官公署団体等の中から部会長が指名する職員で組織する。但し、必要に応じ関係者の出席を求めることができるものとする。
3. 第5条の1及び2の規定は検討部会の会議に準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「検討部会」、「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

(事務局)

第8条 協議会の設置に関わる事務を遂行するため事務局を置く。

1. 事務局は、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所調査第二課、三重県県土整備部道路企画課及び三重県警察本部交通部交通規制課の職員により構成する。また、検討部会の事務局は部会長が所属する国土交通省の関係国道事務所の調査担当課に置き、その職員により構成する。
2. 事務局は、会議の円滑なる運営に当たるとともに、議事録の整理を行う。

(その他)

第9条 本規約に規定されていない事項については、協議会に諮り決定することとする。

(附則)

1. この規約は、平成5年 6月15日から施行する。

(平成 5年 9月 7日、一部規約改正)

(平成 6年10月18日、一部規約改正)

(平成17年11月 8日、一部規約改正)

(平成21年 3月24日、一部規約改正)

(平成24年 6月27日、一部規約改正)

(平成27年 3月25日、一部規約改正)

## 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

## 構成員

所 属	役 職
中部地方整備局	三重河川国道事務所長
中部地方整備局	紀勢国道事務所長
中部地方整備局	北勢国道事務所長
中部地方整備局	道路部 道路計画課長
中部地方整備局	道路部 地域道路課長
中部地方整備局	道路部 交通対策課長
中部地方整備局	建政部 都市整備課長
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）
三重県 県土整備部	道路企画課長
三重県 県土整備部	道路建設課長
三重県 県土整備部	道路管理課長
三重県 県土整備部	都市政策課長
三重県 地域連携部	交通政策課長
三重県 環境生活部	大気・水環境課長
中日本高速道路(株)名古屋支社	総務企画部 企画調整チームリーダー
中日本高速道路(株)名古屋支社	保全・サービス事業部 交通技術チームリーダー
三重県警察本部交通部	首席参事官・交通企画課長
三重県警察本部交通部	交通規制課長
三重県トラック協会	専務理事
三重県バス協会	専務理事
三重県タクシー協会	専務理事

**三重県道路交通渋滞対策推進協議会**  
**<検討部会>**  
**構成員**

所 属	役 職
中部地方整備局	三重河川国道事務所 副所長
中部地方整備局	紀勢国道事務所 調査設計課長
中部地方整備局	北勢国道事務所 調査設計課長
中部地方整備局	道路部 道路計画課 課長補佐
中部地方整備局	道路部 建設専門官
中部地方整備局	道路部 交通対策課 課長補佐
中部地方整備局	建政部 都市整備課 課長補佐
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）
中部運輸局三重運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）
三重県 県土整備部	道路企画課 課長補佐兼班長
三重県 県土整備部	道路建設課 課長補佐兼班長
三重県 県土整備部	道路管理課 課長補佐兼班長
三重県 県土整備部	都市政策課 課長補佐兼班長
三重県 地域連携部	交通政策課 課長補佐兼班長
三重県 環境生活部	大気・水環境課 課長補佐兼班長
中日本高速道路(株)名古屋支社	総務企画部 企画調整チームサブリーダー
中日本高速道路(株)名古屋支社	保全・サービス事業部 交通技術チームサブリーダー
三重県警察本部交通部	交通企画課 課長補佐
三重県警察本部交通部	交通規制課 交通管制官
三重県トラック協会	専務理事
三重県バス協会	専務理事
三重県タクシー協会	専務理事

# 平成27年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

## <目次>

1. 取組経緯	…	1
2. 今年度の主な取組	…	11
3. 実施した渋滞対策	…	22
4. 交通状況のモニタリング	…	29

日時:平成27年9月29日 14:00 ~

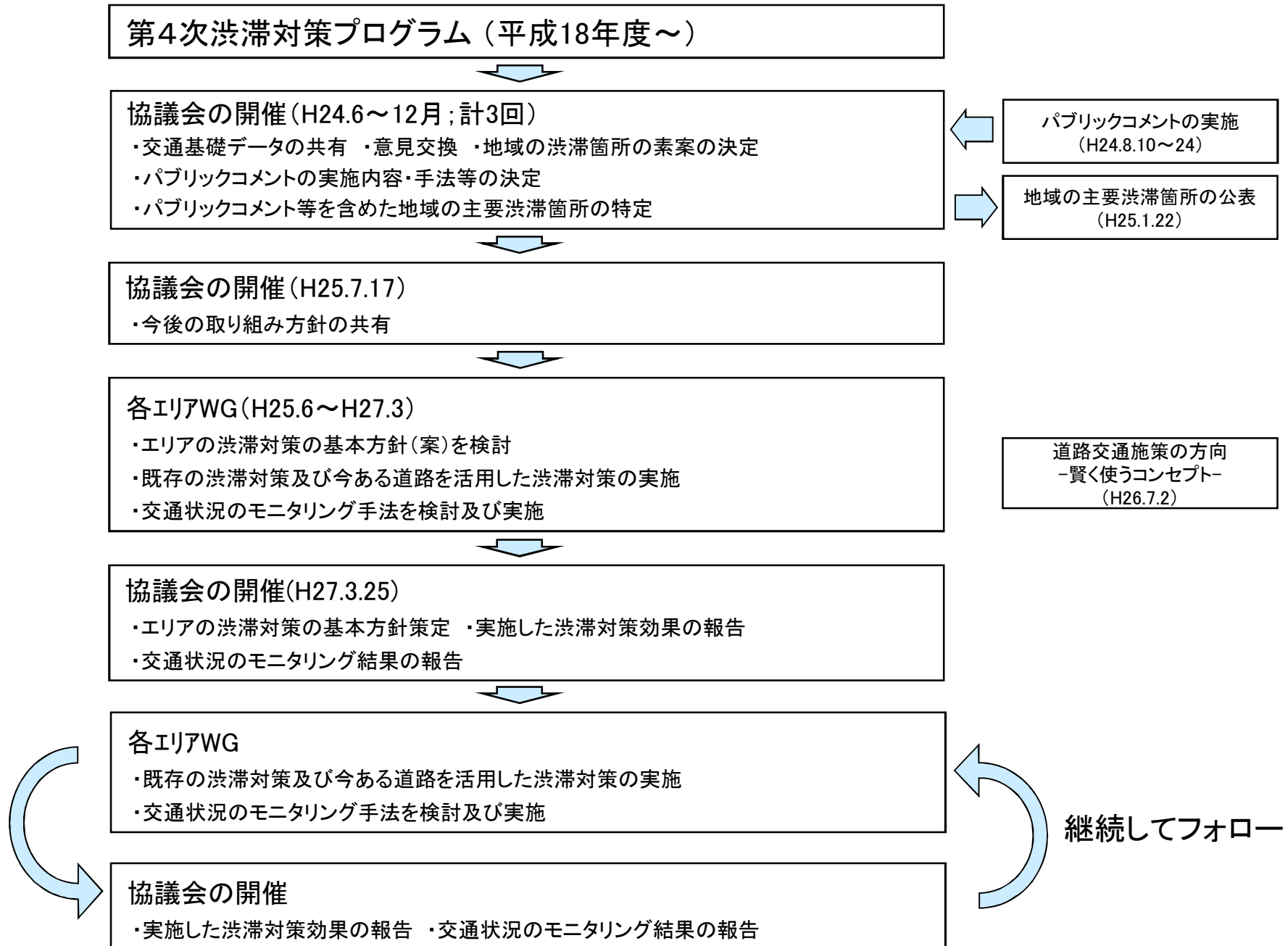
場所:三重河川国道事務所 別棟2階会議室



# 1. 取組経緯

# 1. 取組経緯

## 1-1 検討の流れ



# 1. 取組経緯

## 1-2 検討体制等

### 1) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会の進め方

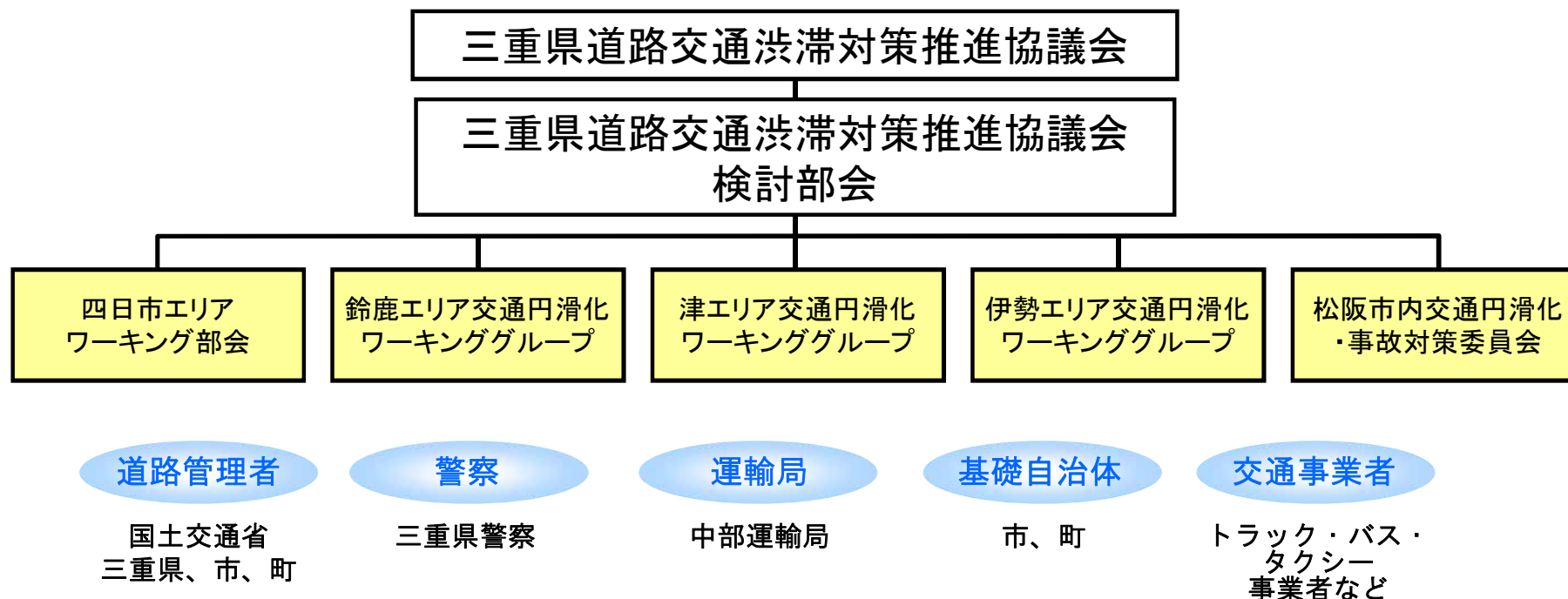
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

### 2) 検討部会の進め方

- 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の進め方

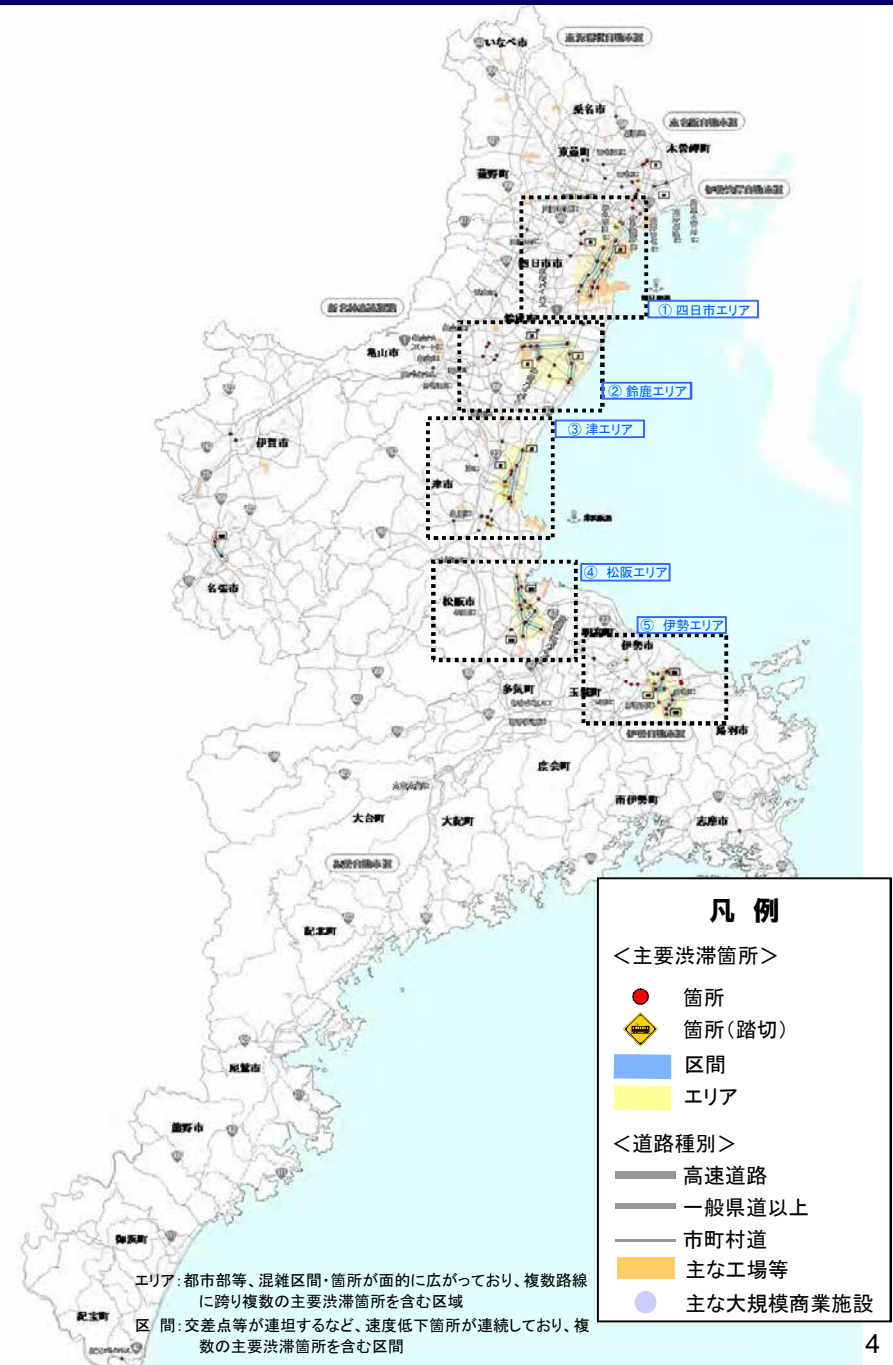
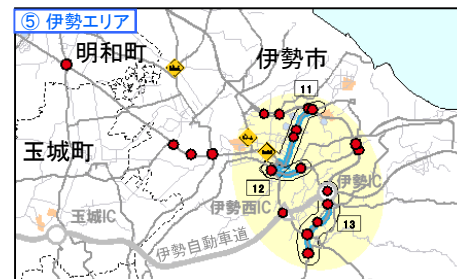
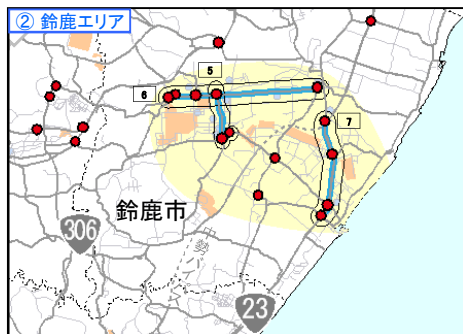
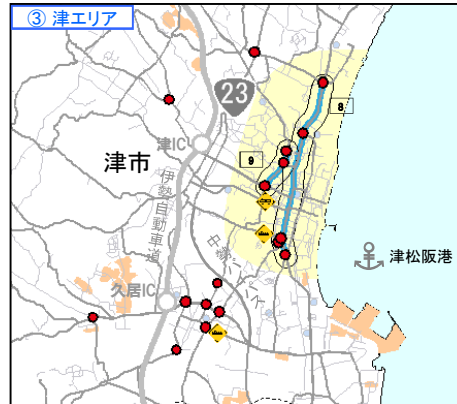
- 各エリア毎の主要渋滞箇所について、関係機関と連携し、エリアの目指すべき方向性、対策メニューの検討等を進める。



# 1. 取組経緯

## 1 - 3 平成24年度公表の三重県の主要渋滞箇所

三重県		地域の主要渋滞箇所図（一般道）		
主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数	
129箇所	5エリア	3区間	52箇所	
	※69箇所が含まれる	※8箇所が含まれる		



# 1. 取組経緯

## 1-4 三重県全体における渋滞対策の基本方針について(平成25年7月17日協議会資料)

### 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

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の通勤・通学の自動車依存率は約63%を占め、朝タビーク時の交通集中により都市部では激しい渋滞が発生。</li> <li>・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。</li> <li>・ナガミ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。</li> <li>・主要渋滞箇所が129箇所存在しており国道1号、国道23号が通過する都市部に集中し、渋滞が慢性化。</li> </ul>

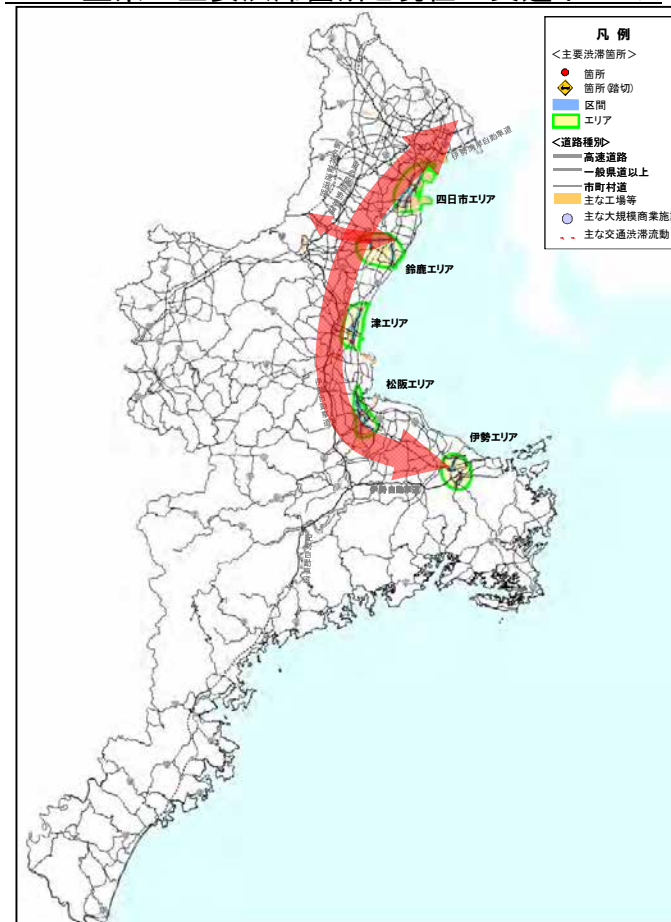
### 2. 方向性

	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. 取組経緯

## 1-5 渋滞対策の基本方針(①四日市エリア)

### 渋滞対策の基本方針

◇南北方向の交通需要超過による渋滞の発生に対応するため、市街部を通過する広域交通や産業交通の分散を目的として、北勢バイパス、臨港道路霞4号幹線等の整備を推進すると共に、通勤時間帯における市街部への交通需要超過に対応するために、国道477号四日市湯の山道路等の整備を推進します。また、交通需要抑制や公共交通利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

### (1) エリアの概況

#### 四日市エリアの地域特性

- ・三重県全域において沿岸地域に人口が集積しており、特に四日市周辺一帯は人口が集積。四日市市は北勢地域の中心都市であり、人口31万人程度で三重県内において最大である。
- ・また、北勢地域は、三重県の製造品出荷額の約7割を占めており、中でも臨海部工業地帯にはわが国でも有数の規模を誇る石油化学産業が集積すると共に、製造業や事業所も多い。国際拠点港湾である四日市港があり、物流が活発である。
- ・四日市駅(JR・近鉄)周辺には商業施設やサービス拠点が集積する。
- ・臨海部や市街地部を取り巻くように、内陸部にかけて住居系地域が立地する。

#### 四日市エリアの交通特性

- ・伊勢湾岸自動車道・東名阪自動車道が広域交通を担っている。超過交通需要への対応として、新名神高速道路を整備中である。
- ・南北軸の国道1号・国道23号と東西軸の国道365号・国道477号がそれぞれ主軸となっており、四日市市街地は主軸同士が結節する交通の要衝となっている。
- ・市域内外の住居地域から市街地部(臨海部含む)の商工業地域に交通が集中。一方で四日市市内を通過する近隣都市間の通過交通も多い。
- ・また、鉄道、路線バス・コミュニティバスNW等の公共交通サービスが概ね市内全域に提供されているが、自動車依存率が高く、公共交通機関の利用率が低下・低迷している。

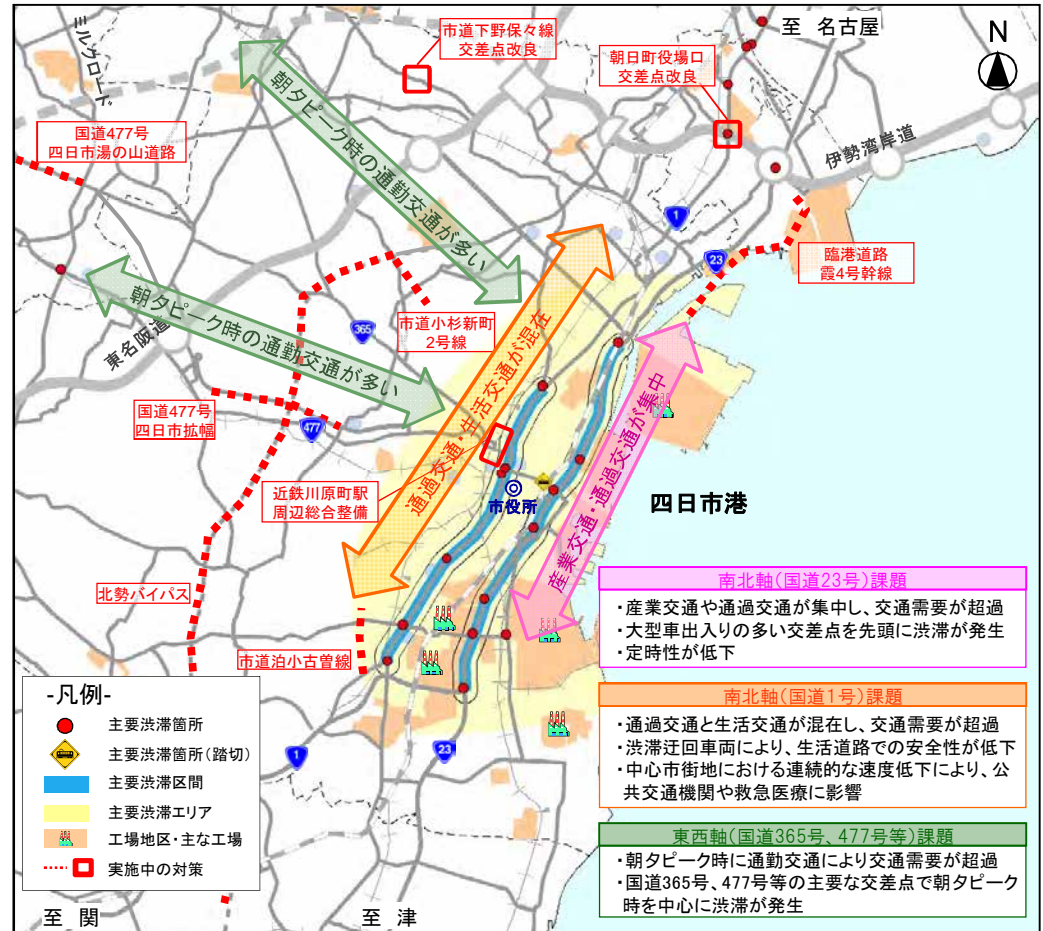
#### 【現状の課題】

- ・国道23号では、通過交通および臨海部への産業交通が集中し、交通需要の超過により大型車の出入りが多い交差点を中心に慢性的な渋滞が発生している。さらに定時性が低下しており物流に影響している。
- ・国道1号では、交通需要が超過しているとともに、通過交通と生活交通が混在。並行する生活道路では、渋滞の迂回車両により安全性が低下している。さらに連続的な速度低下により、公共交通機関や救急医療にも影響している。
- ・国道365号・477号等の東西軸では、市街部・沿岸部への通勤交通の集中により、朝タビーク時を中心に渋滞が発生している。

#### 【将来像】(四日市市都市総合交通戦略)

- ・戦略として「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」「円滑な交通を支える道づくり」「まちなかの賑わいづくり」「市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」を位置付けている。

### (2) エリアの課題



### (3) 対策メニュー

対策メニュー	
総合対策等	・エコ通勤等の地域の取り組みによる交通需要の抑制や、バス・電車等の公共交通機関利用促進施策を推進し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北軸(国道1号、国道23号)において、通過交通や産業交通の市街地への流入を抑制させるため、北勢バイパスの整備や臨港道路霞4号幹線の整備等の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、国道1号 朝日町役場口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推進する。</li> <li>・東西軸(国道365号、477号)において、中心市街地へ集中する通勤交通に対応するため、国道477号 四日市湯の山道路・四日市拡幅の整備や小杉新町2号線の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、近鉄川原町駅周辺総合整備(川原町駅周辺の鉄道高架化)や市道下野保々線交差点改良等を推進する。</li> </ul>

### (幹事会の体制※)

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

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

# 1. 取組経緯

## 1-5 渋滞対策の基本方針(②鈴鹿エリア)

### 渋滞対策の基本方針

◇鈴鹿市東部に集中する通勤交通及び産業交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバス定時性を確保するために、国道23号中勢バイパスの整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進めます。また、公共交通の利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

### (1) エリアの概況

#### 鈴鹿エリアの地域特性

- ・鈴鹿市は人口約20万人(三重県内第3位)の都市であり、鈴鹿市東部に人口や事業所が多く、住宅・工場・商業施設が混在して市街地を形成。
- ・鈴鹿市は製造業が活発であり、特に自動車関連企業が多く、市区町村別輸送用機器製造品出荷額が全国第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。

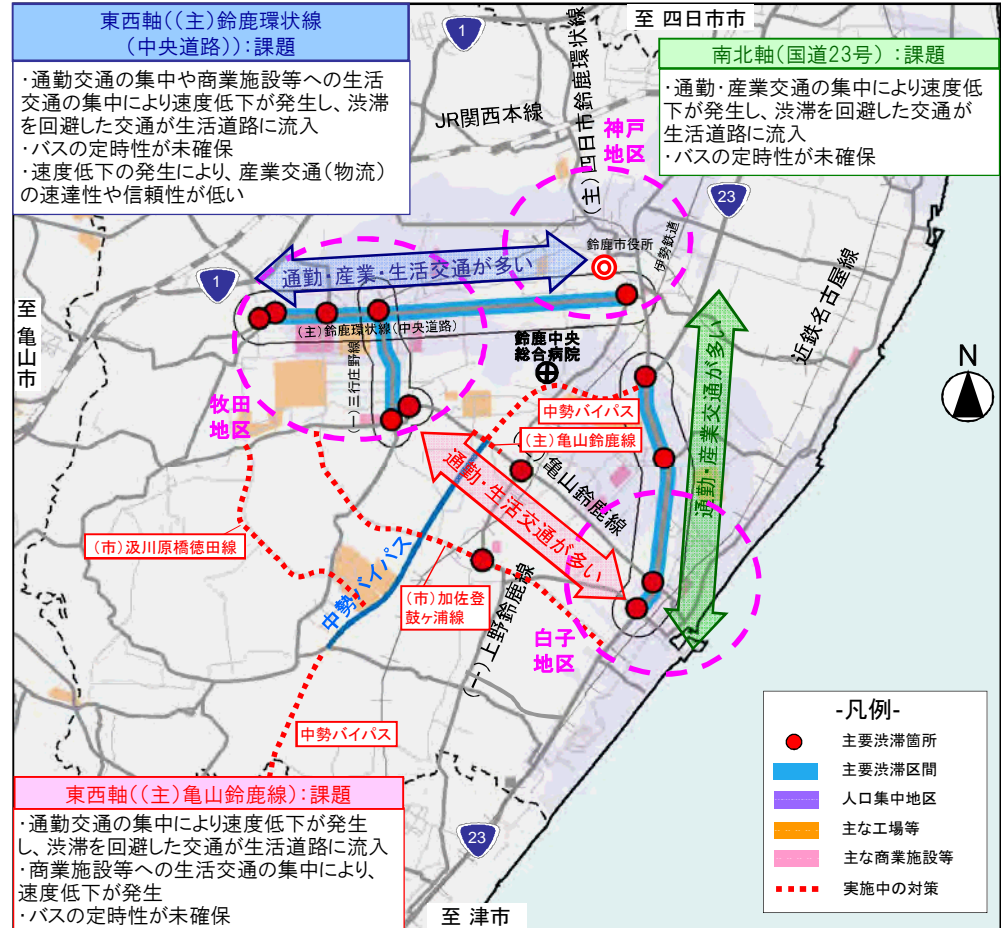
#### 【現状の課題】

- ・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。

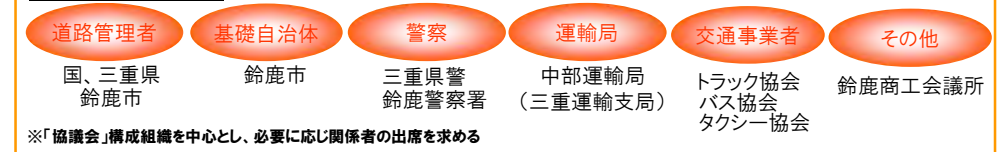
### (2) エリアの課題



### (3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・公共交通の利用促進施策を推進し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸(国道23号)において、国道23号に集中する通勤交通の分散を図るため、中勢バイパスの整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進める。 ・東西軸((主)鈴鹿環状線(中央道路)・(主)亀山鈴鹿線)において、工場・商業施設への集中する通勤・生活交通の分散を図るため、(主)亀山鈴鹿線・(市)汲川原橋徳田線・(市)加佐登鼓ヶ浦線の拡幅を進める。 ・また、周辺工場から(主)鈴鹿環状線(中央道路)に集中する産業交通の分散を図るため、交通容量拡大に資する施策の検討を進める。

### (エリアWG体制)\*





# 1. 取組経緯

## 1-5 渋滞対策の基本方針(③津エリア)

### 渋滞対策の基本方針

◇津中心市街地や旧久居市街地に集中する通勤交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバスの定時性を確保するために、国道23号中勢バイパス・(一)上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。また、津市地域公共交通網形成計画と連携して公共交通利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施します。

### (1) 津エリアの概況

#### 津エリアの地域特性

- ・津市は、人口約29万人(三重県内第2位)の県庁所在地であり、東部沿岸地域に人口が集積。
- ・国道23号周辺に住宅や事業所、鉄道駅等が立地する津中心市街地を形成。また、国道165号周辺の旧久居市街地に住宅や事業所が多く立地。
- ・津市-鈴鹿市間や津市-松阪市間の他、旧久居市、旧安濃町等から津中心市街地への通勤移動が多い。
- ・津市の主な交通手段の約72%が自家用車で自動車依存率が高く、三重県平均より9%高い。

#### 津エリアの交通特性

- ・津市は、四日市市・鈴鹿市方面-松阪市・伊勢市方面を結ぶ伊勢自動車道・国道23号・中勢バイパス、伊賀市方面を結ぶ国道163号・国道165号が結節する交通の要衝となっている。
- ・津中心市街地は、JR紀勢本線・近鉄名古屋線が南北方向にはしり、東側に国道23号、西側に(主)津関線・(一)津久居線が並行に位置し、これら路線は、三重県庁・津市役所・JR・近鉄津駅のアクセス道路として利用されている。

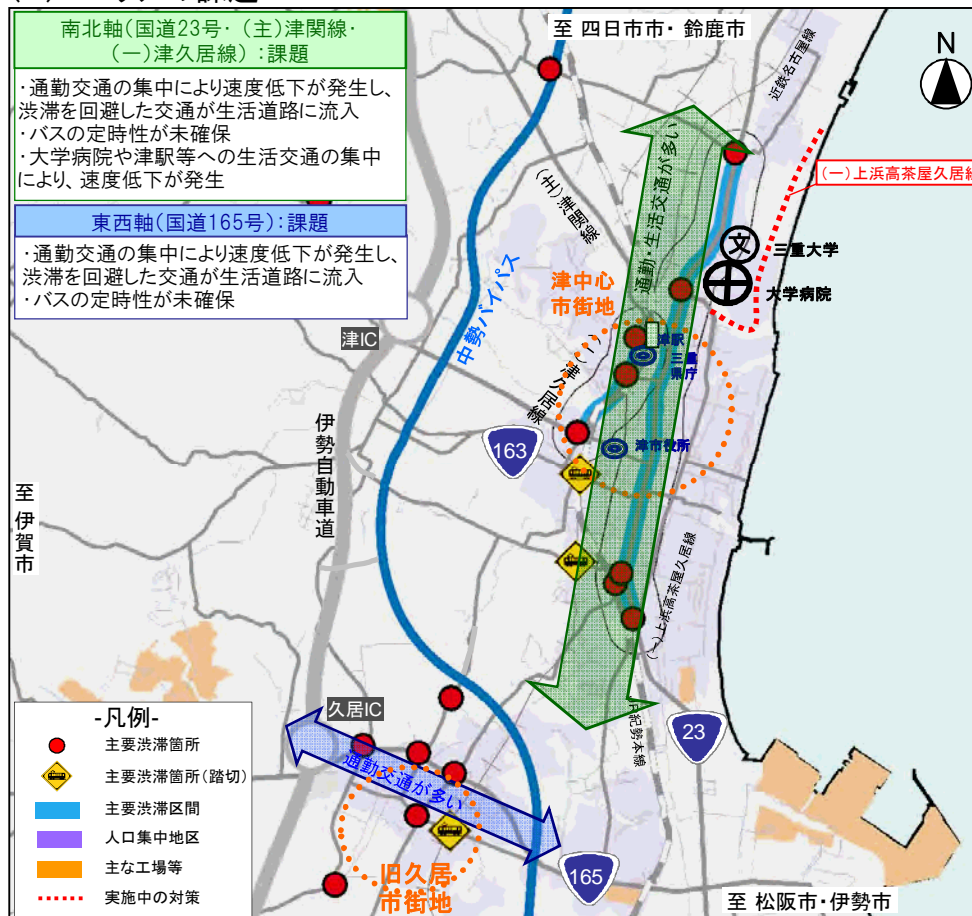
#### 【現状の課題】

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

#### 【将来像】

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

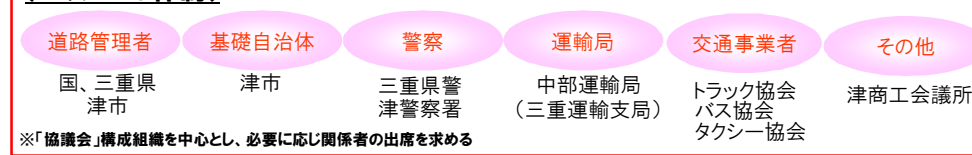
### (2) エリアの課題



### (3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・津市地域公共交通網形成計画(平成27年3月31日策定)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. 取組経緯

## 1-5 渋滞対策の基本方針(④松阪エリア)

### 渋滞対策の基本方針

◇松阪市中心部へ流入する通過交通を抑制するために、国道42号松阪多気バイパスの整備や案内標識等の改善を行い、環状機能としての道路利用を促進するとともに、中心部へ集中する通勤交通等の分散や中心部の局所的な踏切渋滞箇所の解消を図るために、(一)六軒鎌田線や(都)松阪公園大口線外1線の整備を推進します。また、松阪市地域公共交通網形成計画と連携して公共交通利用促進を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

### (1) エリアの概況

#### 松阪エリアの地域特性

- ・松阪市は人口約17万人で、中南勢地域では津市に次いで2番目に人口の多い都市であり、人口の約6割が松阪駅の半径5kmに集中し、特に松阪駅周辺及び松阪駅の南側に人口の多い地域が広がっている。
- ・松阪駅を中心に商業系の土地利用がなされ、特に松阪市北部地域の幹線道路沿線には商業施設が密集している。
- ・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・多気間などで通勤交通が多い。また、松阪市南部地域～中心市街地間の生活交通が多い。
- ・通勤通学交通手段分担率は、三重県の人口10万人以上都市の中で自動車を利用する割合が最も高く、バス・鉄道を利用する割合は2番目に低い。

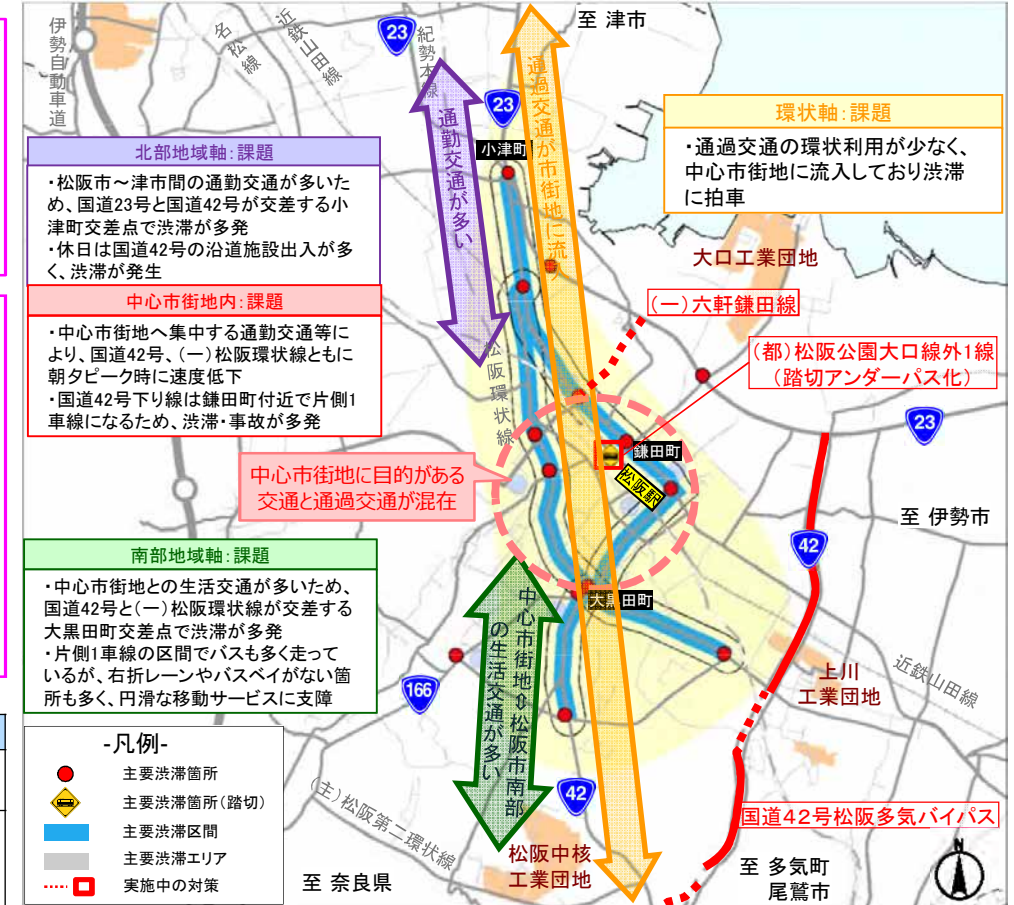
#### 松阪エリアの交通特性

- ・松阪市は津方面、伊勢方面、尾鷲方面、奈良方面を繋ぐ主要な幹線道路及び高速からのアクセス道路が合流する交通要衝となっている。
- ・松阪都市圏の道路網をみると、国道23号、国道42号等が地域の根幹をなす放射軸(南北軸・東西軸)を構成しており、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第二環状線等が中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路を構成している。
- ・津方面～尾鷲方面の通過交通の多くは国道42号、(一)松阪環状線を利用し、中心市街地に流入している。
- ・大型車は、国道23号、国道42号松阪多気バイパスの利用が多く、中心市街地を迂回している。
- 【現状の課題】
- ・中心市街地を南北に通過する国道42号では松阪駅周辺で慢性的な渋滞が発生しており、国道42号と並行する(一)松阪環状線においても渋滞が発生している。
- ・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。

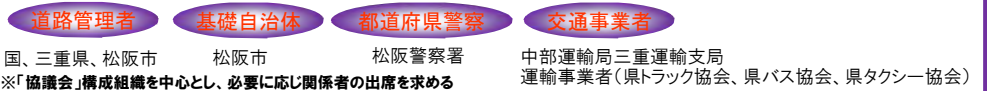
### (3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・松阪市地域公共交通網形成計画(平成27年4月1日策定)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	・環状軸において、通過交通の市街地への流入を抑制させるため、国道42号松阪多気バイパスの整備を推進する他、案内標識の変更等により迂回を促進する。 ・北部地域軸において、中心部へ集中する通勤交通等の分散を図るため、(一)六軒鎌田線等の整備を推進する他、交通の整流化を図るために沿道施設出入りの右折出入の禁止や出入口の改善等を実施する。 ・南部地域軸において、公共交通も含めた生活交通の移動サービスの向上を図るために、国道42号の道路空間を有効に活用し、右折レーンの設置・延伸、バス停移設やバスベイ設置を推進する。 ・中心市街地内において、局所的な踏切渋滞箇所の解消を図るため、(都)松阪公園大口線外1線(踏切アンダーパス化)等の整備を推進する。

### (2) エリアの課題



### (幹事会の体制) ※



# 1. 取組経緯

## 1-5 渋滞対策の基本方針(⑤伊勢エリア)

### 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、休日の伊勢神宮へ集中する観光通行の分散を図り、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。また、伊勢地域観光交通対策協議会<sup>※1</sup>と連携を図り、P&BRや情報提供内容強化による公共交通利用促進を図るなど、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

#### 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。
- ・三重県内最大の観光入込客数をほこる伊勢神宮が立地し、式年遷宮年の平成25年までは年々増加。平成26年の観光入込客数は約1,100万人。

#### 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、伊勢自動車道一伊勢神宮(内宮)間を結ぶ路線である国道23号【伊勢IC接続】や(主)伊勢磯部線(御木本道路)【伊勢西IC接続】において、速度低下が発生。また、速度低下によりバス定時性が未確保。
- ・平休日ともに、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。

#### 【将来像】

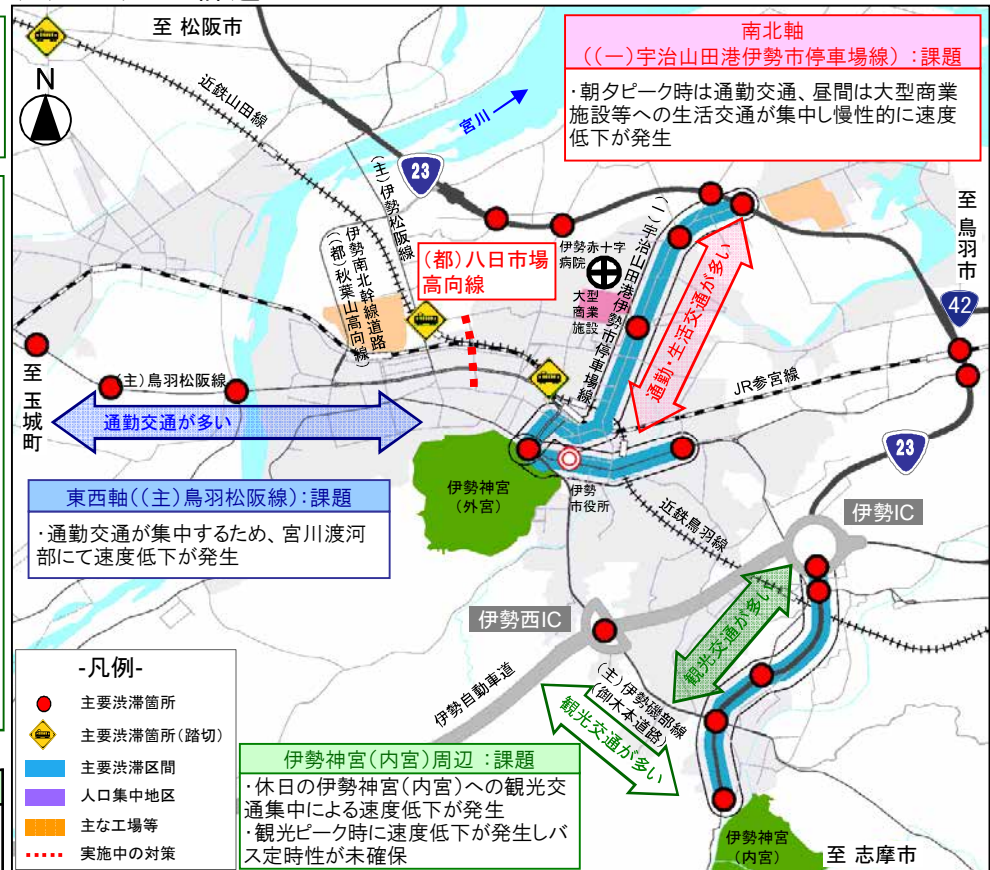
##### (第2次伊勢市総合計画)

- ・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)
  - ・道路や鉄道からなる交通ネットワークの形成、身近な公共交通の充実、交通円滑化などを進め、潤いのある都市空間の形成を図る。
  - ・生活者の視点に立った道路網の整備とあわせて、観光シーズンに集中する来訪者に対応する交通体系を確立。

### (3) 対策メニュー

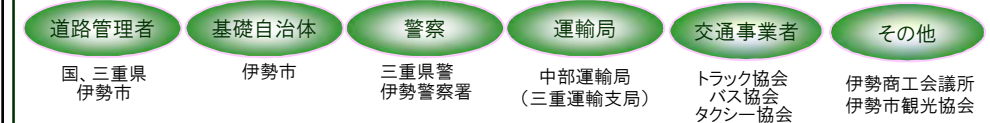
	対策メニュー
総合対策等	・伊勢神宮(内宮)周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会 <sup>※1</sup> と連携を図り、P&BRや情報提供内容強化(HP「らくらく伊勢もうで」)、歩行者誘導、バス専用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸((一)宇治山田港伊勢市停車場線)において、中心市街地への通勤交通の集中及び大型商業施設等への生活交通の集中を分散するため、(都)八日市場高向線の整備を進める。 ・東西軸((主)鳥羽松阪線)において、宮川渡河部への通勤交通の集中を分散するため、交通容量拡大に資する施策の検討を進める ・伊勢神宮(内宮)周辺において、観光交通の集中を分散するため、交通容量の拡大を図る施策を進める。

### (2) エリアの課題



### (エリアWG体制)<sup>※2</sup>

<sup>※2</sup>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



<sup>※1</sup>: 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

## 2. 今年度の主な取組



## 2. 今年度の主な取組

### 2-1 平成27年度の主な取組

#### (1) 総合対策等

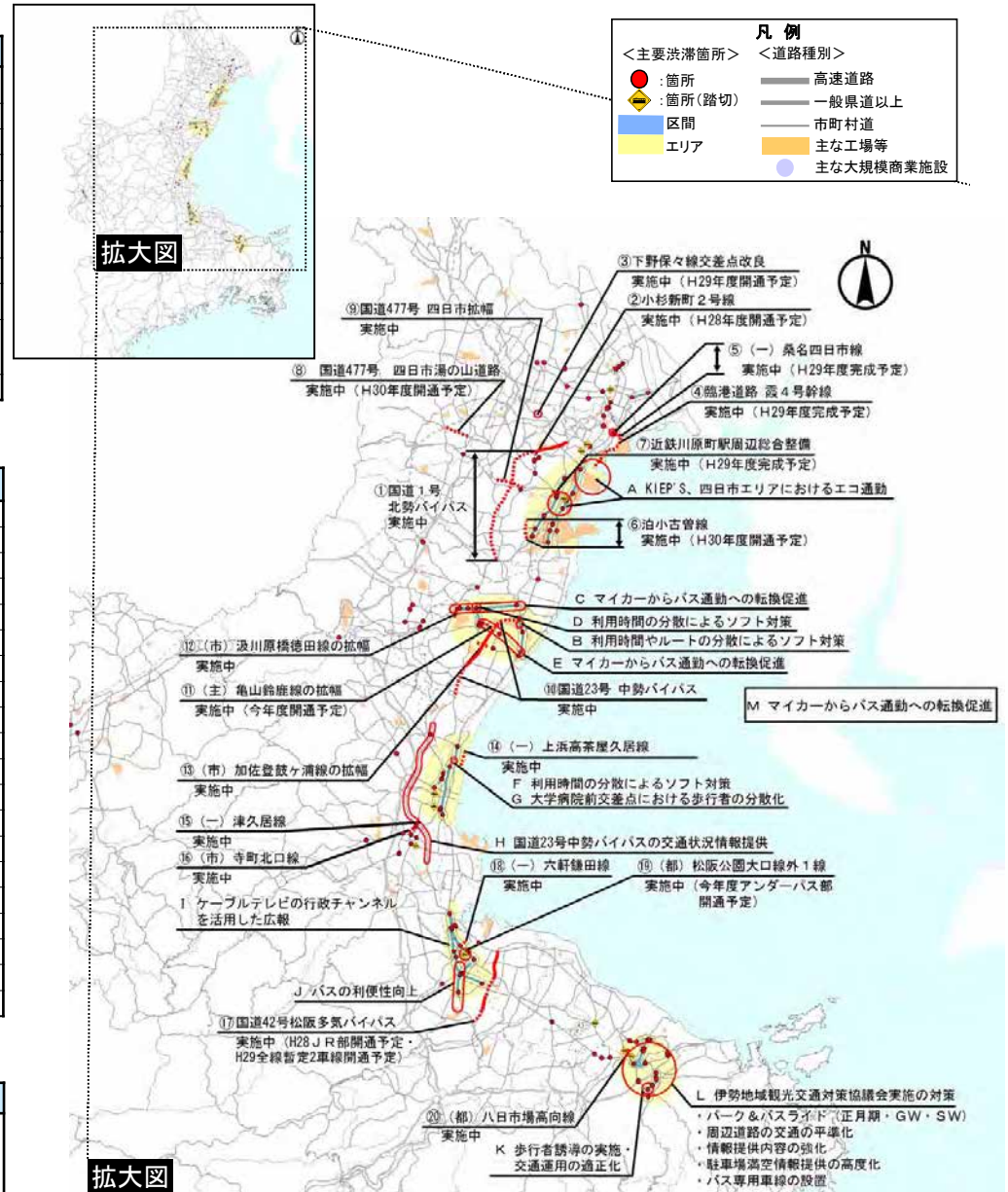
No.	箇所	対策メニュー	実施主体	対策状況
A	震コンビナート 四日市市	KIEP'S、四日市エリアにおけるエコ通勤	KIEP'S 四日市市	継続実施
B	南玉垣町北交差点	利用時間やルート分散によるソフト対策	国・警察	今年度実施
C	(主) 鈴鹿環状線	マイカーからバス通勤への転換促進	三重県	検討中
D	平田町前交差点	利用時間の分散によるソフト対策	三重県	今年度実施
E	(主) 亀山鈴鹿線	マイカーからバス通勤への転換促進	三重県	検討中
F	大学病院前交差点	利用時間の分散によるソフト対策	国・警察	今年度実施
G	大学病院前交差点付近	大学病院前交差点における歩行者の分散化	国・警察	検討中
H	中勢バイパス	国道23号中勢バイパスの交通状況情報提供	国・警察	検討中
I	中心市街地内	ケーブルテレビの行政チャンネルを活用した広報	松阪市内交通円滑化・事故対策委員会 松阪市内交通円滑化・事故対策委員会 バス事業者等	今年度実施
J	南部地域軸	バスの利便性向上		検討中
K	宇治浦田町交差点	歩行者誘導の実施・交通運用の適正化	伊勢市、警察、国	今年度実施

#### (2) 道路整備等

No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
①	国道1号 北勢バイパス	国	実施中
②	小杉新町2号線	四日市市	実施中
③	下野保々線交差点改良	四日市市	実施中
④	臨港道路 霞4号幹線	国	実施中
⑤	(一) 桑名四日市線	三重県	実施中
⑥	(市) 泊小古曾線	四日市市	実施中
⑦	近鉄川原町駅周辺総合整備	三重県	実施中
⑧	国道477号四日市湯の山道路	三重県	実施中
⑨	国道477号 四日市拡幅	三重県	実施中
⑩	国道23号 中勢バイパス	国	実施中
⑪	(主) 亀山鈴鹿線	三重県	実施中
⑫	(市) 汲川原橋徳田線	鈴鹿市	実施中
⑬	(市) 加佐登鼓ヶ浦線	鈴鹿市	実施中
⑭	(一) 上浜高茶屋久居線	三重県	実施中
⑮	(一) 津久居線	三重県	実施中
⑯	(市) 寺町北口線	津市	実施中
⑰	国道42号松阪多気バイパス	国	実施中
⑱	(一) 六軒鎌田線	三重県	実施中
⑲	(都) 松阪公園大口線外1線	三重県	実施中
⑳	(都) 八日市場高向線	伊勢市	実施中

#### (3) その他の対策

No.	箇所	対策メニュー	実施主体	対策状況
L	伊勢神宮(内宮)周辺	・パーク&バスライド(正月期・GW・SW) ・周辺道路の交通の平準化 ・情報提供内容の強化 ・駐車場満空情報提供の高度化 ・バス専用車線の設置	伊勢地域 観光交通 対策協議会	継続実施
M	県内全域	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	今年度実施



## 2. 今年度の主な取組

### 2-1 渋滞対策実施一覧

#### (1) 四日市エリア

##### 1) 総合対策等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北軸	対策1	エコ通勤	KIEP'S 四日市市	継続実施

##### 2) 道路整備等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北線	対策1	国道1号北勢バイパス	国	実施中
東西軸	対策2	(市)小杉新町2号線	四日市市	実施中 (H28年度開通予定)
	対策3	(市)下野保々線交差点改良	四日市市	実施中 (H29年度開通予定)
南北軸	対策4	臨港道路霞4号幹線	国	実施中 (H29年度完成予定)
	対策5	(一)桑名四日市線	三重県	実施中 (H29年度開通予定)
東西軸	対策6	(市)泊小古曾線	四日市市	実施中 (H30年度開通予定)
	対策7	近鉄川原町駅周辺総合整備	三重県	実施中 (H29年度完成予定)
	対策8	国道477号四日市湯の山道路	三重県	実施中 (H30年度開通予定)
	対策9	国道477号四日市拡幅	三重県	実施中

#### ■ 渋滞対策箇所位置図



#### <みえエコ通勤デー運営事務局の対策>

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
エリア全体	対策1	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	今年度実施



## 2. 今年度の主な取組

### 2-1 渋滞対策実施一覧

#### (2) 鈴鹿エリア

##### 1) 総合対策等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北軸 (国道23号)	対策1	利用時間やルートの分散によるソフト対策	国・警察	今年度実施
東西軸 (主)鈴鹿環状線	対策2	マイカーからバス通勤への転換促進	三重県	今年度実施
東西軸 (主)鈴鹿環状線	対策3	利用時間の分散によるソフト対策	三重県	今年度実施
東西軸 (主)亀山鈴鹿線	対策4	マイカーからバス通勤への転換促進	三重県	今年度実施

##### 2) 道路整備等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北線 (国道23号)	対策1	国道23号中勢バイパス	国	実施中 (H30年度開通予定)
	対策2	国道23号中勢バイパス	国	実施中
東西軸 (主)亀山鈴鹿線	対策3	(主)亀山鈴鹿線	三重県	実施中
	対策4	(市)汲川原橋徳田線	鈴鹿市	実施中
	対策5	(市)加佐登鼓ヶ浦線	鈴鹿市	実施中

##### <みえエコ通勤デー運営事務局の対策>

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
エリア全体	対策1	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	今年度実施

■ 渋滞対策箇所位置図





## 2. 今年度の主な取組

### 2-1 渋滞対策実施一覧

#### (3) 津エリア

##### 1) 総合対策等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北軸 (国道23号)	対策1	利用時間の分散によるソフト対策	国・警察	今年度実施
南北軸 (国道23号)	対策2	大学病院前交差点における歩行者の分散化	国・警察	検討中
新たな課題	対策3	国道23号中勢バイパスの交通状況情報提供	国・警察	検討中

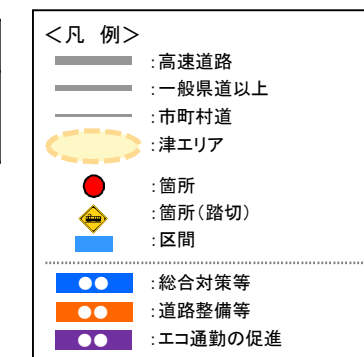
##### 2) 道路整備等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー※	実施主体	対策状況
南北軸 (国道23号)	対策1	(一)上浜高茶屋久居線	三重県	実施中 (H27年度開通)
	対策2	(一)津久居線	三重県	実施中
	対策3	(市)寺町北口線 ((都)上浜元町線)	津市	実施中

#### <みえエコ通勤デー運営事務局の対策>

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
エリア全体	対策1	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	今年度実施

■渋滞対策箇所位置図



## 2. 今年度の主な取組

### 2-1 渋滞対策実施一覧

#### (4) 松阪エリア

##### 1) 総合対策等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
環状軸	対策1	広報・周知（迂回ルートの利用促進） 《ケーブルテレビの行政チャンネルを活用した広報》	松阪市内交通 円滑化 事故対策委員会	今年度実施
中心市街地内・南部地域軸		広報・周知（公共交通機関(バス)の利用促進） 《ケーブルテレビの行政チャンネルを活用した広報》		
中心市街地内		広報・周知（自転車の利用促進） 《ケーブルテレビの行政チャンネルを活用した広報》		
南部地域軸	対策2	バスの利便性向上（バスルートの変更等） 《松阪中核工業団地へ向かうバスルートの変更等》	松阪市内交通 円滑化・事故 対策委員会 バス事業者等	検討中

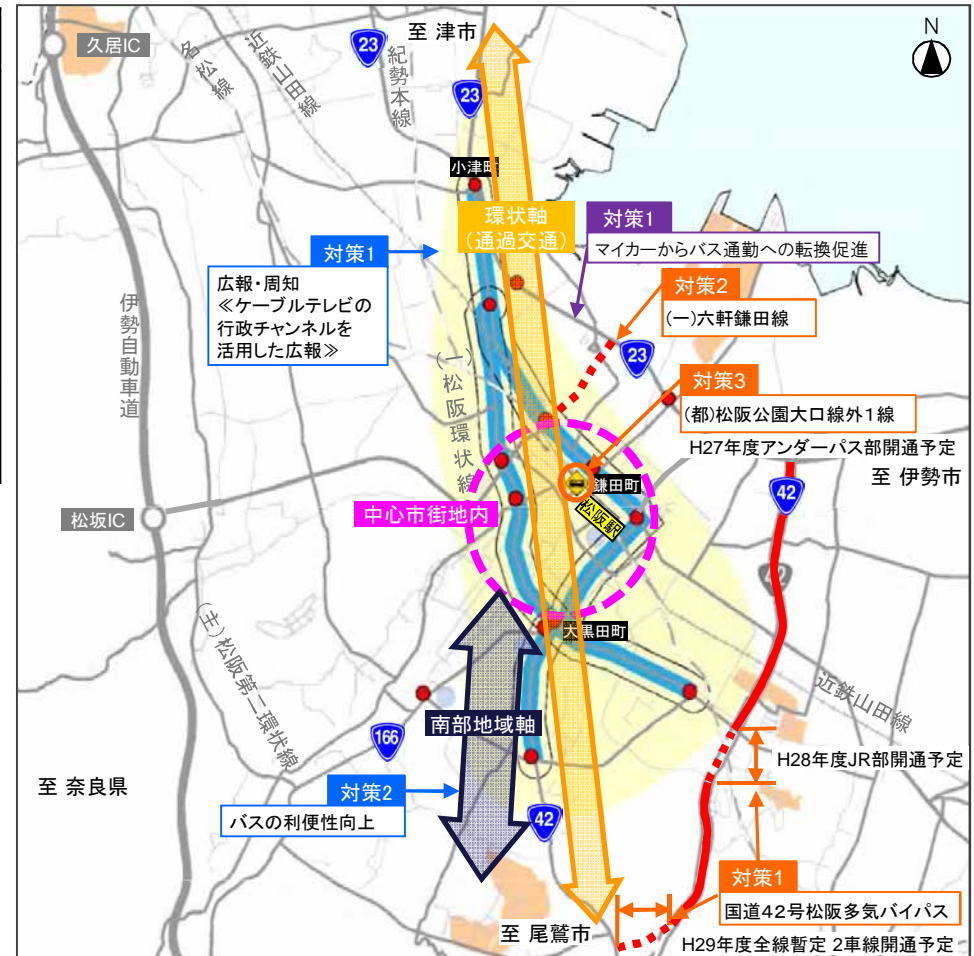
##### 2) 道路整備等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
エリア全体	対策1	国道42号松阪多気バイパス	国	実施中 (H28JR部開通予定・H29全線暫定2車線開通予定)
中心市街地内 北部地域軸	対策2	(一)六軒鎌田線	三重県	実施中
中心市街地内	対策3	(都)松阪公園大口線外1線	三重県	実施中 (H27年度 アンダーパス部 開通予定)

##### <みえエコ通勤デー運営事務局の対策>

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
エリア全体	対策1	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	今年度実施

#### ■渋滞対策箇所位置図



##### <凡例>

- : 高速道路
- : 一般県道以上
- : 市町村道
- : 箇所
- ◇ : 箇所(踏切)
- : 区間
- : 総合対策等
- : 道路整備等
- : エコ通勤の促進
- : 松阪エリア



## 2. 今年度の主な取組

### 2-1 渋滞対策実施一覧

#### (5) 伊勢エリア

##### 1) 総合対策等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
東西軸 (内宮周辺) (国道23号、御木本道路)	対策1	歩行者誘導の実施・交通運用の適正化	伊勢市・警察・国	今年度実施

##### 2) 道路整備等

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北軸	対策1	(都)八日市場高向線	伊勢市	実施中

#### <伊勢地域観光交通対策協議会実施の対策>

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
東西軸 (内宮周辺) (国道23号、御木本道路)	対策1	パーク&バスライド(正月期・GW・SW) 周辺道路の交通の平準化	伊勢地域観光交通対策協議会	継続実施
	対策2	情報提供内容の強化	伊勢地域観光交通対策協議会	継続実施
	対策3	駐車場満空情報提供の高度化	伊勢地域観光交通対策協議会	継続実施
	対策4	バス専用車線の設置	伊勢地域観光交通対策協議会	継続実施

#### <みえエコ通勤デー運営事務局の対策>

地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
エリア全体	対策1	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	今年度実施

#### ■ 渋滞対策箇所位置図



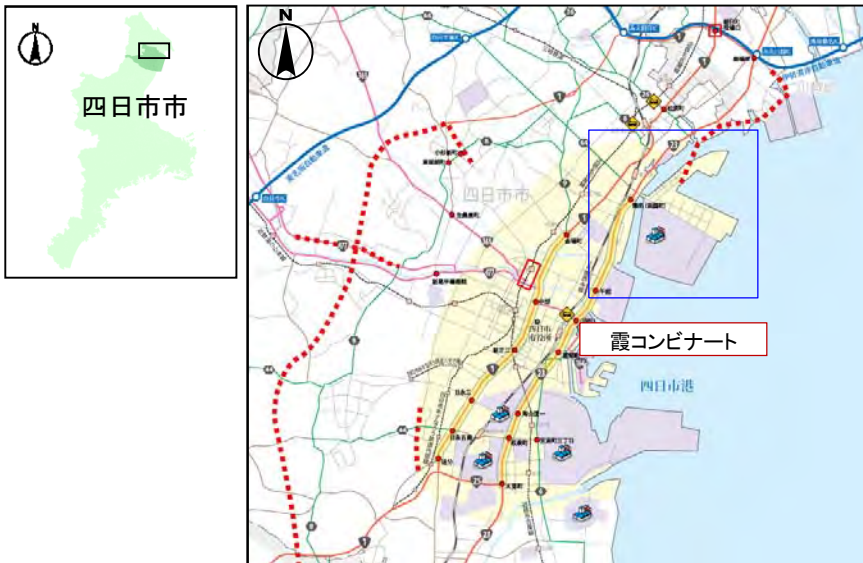
## 2. 今年度の主な取組

### 2-2 渋滞対策内容(四日市エリア)

#### (1) エコ通勤(KIEP'S)促進のための取組(実施主体:KIEP'S、四日市市)

- 霞埠頭の企業で構成するKIEP'Sによって実施されているエコ通勤への参加者の拡大を狙う。
- エコ通勤による渋滞削減効果を示したチラシを作成する事で、更なる交通円滑化を図りエコ通勤が継続的な対策となる事を目指す。

#### ■位置図



#### ■課題

慢性的な渋滞が発生している霞埠頭周辺においてソフト対策であるエコ通勤を実施しているが、

- ①参加者の規模が少ない事によって効果の発現が少ない
- ②ソフト対策の実施対象日が1回/月と少ない

といった課題がある。

#### ■取組概要

実施時期:平成20年7月より継続中

**KIEP'S Kasumi Island Environmental Plan's**  
**エコ通勤で渋滞を緩和!**

**エコ通勤により渋滞が緩和**  
エコ通勤実施日において霞コンビナートに向かう交通の所要時間(通勤時)が減少しました。

富田浜→霞コンビナート間の所要時間(通勤時)が減少

時刻	通常日 (H20.3月~H27.2月)	エコ通勤実施日 (H20.3月~H27.2月)
7:30	(14)	(14)
7:45	(22)	(16)
8:00	(18)	(15)
8:15	(28)	(20)

【通勤時の霞コンビナートへの所要時間】

出勤、帰宅時間をずらして快適な通勤、帰宅を実現  
時間帯別の所要時間を提供します。出勤、帰宅の計画の参考として下さい。

富田浜→霞コンビナート間の所要時間(通勤時)

エコ通勤実施日(H20.3月~H27.2月) 通常日

【出勤時の霞コンビナートへの所要時間】

【出勤時】  
7:15~7:30にかけて所要時間が長い傾向

出勤時間(7:15~7:30)をずらすことでスムーズに出勤できます。

霞コンビナート→富田浜間の所要時間(帰宅時)

エコ通勤実施日(H20.3月~H27.2月) 通常日

【帰宅時の霞コンビナートへの所要時間】

【帰宅時】  
17:00~18:00にかけて所要時間が長い傾向

帰宅時間(17:00~18:00)をずらすことでスムーズに帰宅できます。

エコ通勤の効果検証内容を掲載  
【例】通勤時の所要時間の変化を掲載  
⇒エコ通勤実施のメリットをPRし、エコ通勤の促進を図る

時間帯別の所要時間を掲載  
⇒通勤、帰宅時間帯をずらすことで渋滞を回避させることを促進

#### ■効果検証内容と分析データ活用方法

##### 【エコ通勤実施に伴う効果検証】

共同運行バス、通勤バス運行時間帯においてエコ通勤実施日と通常日で所要時間を比較

##### 【分析データの活用方法】

上記の分析結果を活用し、通勤時、帰宅時における時間帯別所要時間を提供する

## 2. 今年度の主な取組

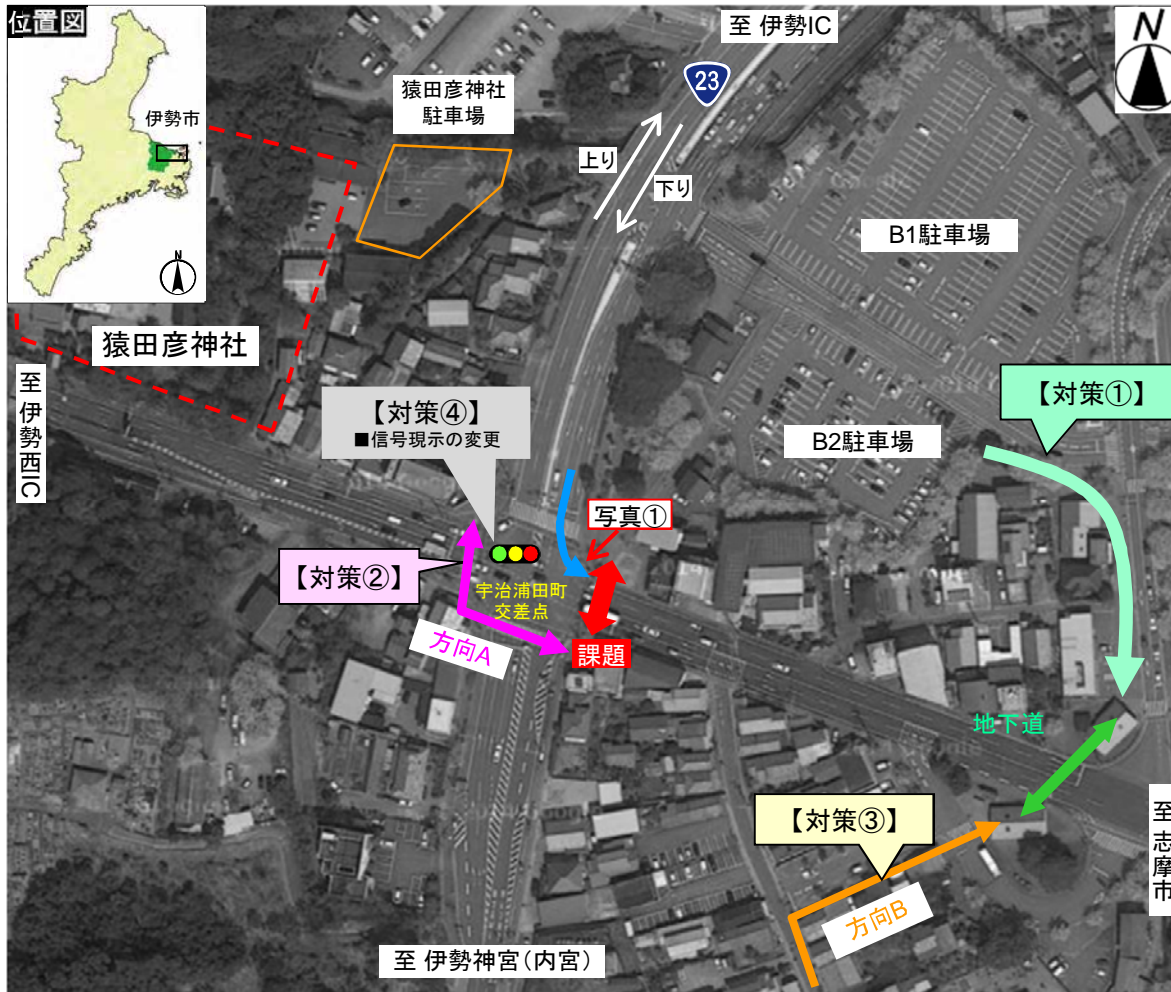
### 2-2 渋滞対策内容(伊勢エリア)

#### (2) 歩行者誘導の実施・交通運用の適正化【伊勢神宮(内宮周辺)の観光交通に対する取組】 (実施主体:伊勢市・警察・国)

○伊勢IC方面から宇治浦田町交差点を左折する自動車交通に対する取組

- ・伊勢市営駐車場(B1・B2)及び猿田彦神社⇄伊勢神宮(内宮)の歩行者を案内誘導し、自動車交通との交錯機会を減少させる。〈対策①②③〉
- ・宇治浦田町交差点の信号現示を見直し左折車両の交通容量を拡大させる。〈対策④〉

#### ■位置図



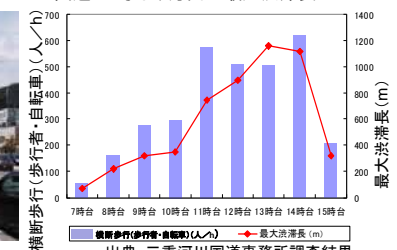
#### ■課題

- ・宇治浦田町交差点の横断歩行者が多いため、交差点を左折する車が滞留し、国道23号下り方面に渋滞が発生
- ・横断歩行者の増加とともに最大渋滞長が延伸

写真①



＜宇治浦田町交差点における横断歩行者数と国道23号下り方面の最大渋滞長＞



出典:三重河川国道事務所調査結果 H24.11.24(土)

#### ■取組概要

対策実施時期:平成27年11月22日(日)予定

##### 【対策①】

- ・伊勢市営駐車場内の案内看板設置
- ・国道23号入口部の誘導員による案内
- ・宇治浦田東交差点の交通案内

##### 【対策②】

- ・猿田彦神社側からの横断歩行者誘導

##### 【対策③】

- ・伊勢神宮(内宮)→伊勢市営駐車場の歩行者の地下道への誘導を実施

##### 【対策④】

- ・宇治浦田町交差点の信号現示の変更



## 2. 今年度の主な取組(案)

### 2-2 渋滞対策内容(松阪エリア)

#### (3) ケーブルテレビの行政チャンネルを活用した広報(松阪市通過交通の利用分散) (実施主体:松阪市内交通円滑化・事故対策委員会)

○松阪市・多気町のケーブルテレビの行政チャンネルを活用して、松阪市を通過する交通に対して利用分散を行う。

- ①現在の松阪市内の渋滞・事故発生状況について実情と危機的状況を周知する。
- ②松阪市街地通過交通の迂回の促進、公共交通・自転車の利用促進等の広報により、行動の変化を促し、交通円滑化・事故削減のきっかけとする。

#### ■位置図



※平成27年4月の1か月分のETC2.0プローブ情報  
以下の路線を利用して松阪市を通過するトリップ(トリップ数:40)の経路を描写  
【名古屋側】国道23号、国道23号中勢バイパス、県道松阪久居線、県道松阪一志線 【和歌山側】国道42号

#### 【対策実施時期】

・2枚1組で9/15より3ヶ月間放送。1画面30秒程度放送。

#### 【ケーブルテレビ 加入率】

- ・松阪市 世帯数 約72,000世帯のうち約43,000世帯(約60%加入)
- ・多気町 世帯数 約5,600世帯のうち約4,500世帯(約80%加入)

#### ■課題

- 課題①:一般道路を利用して津方面⇄尾鷲方面を通過する交通の多くは国道42号、(一)松阪環状線を利用し、中心市街地に流入。  
課題②:松阪市街地に交通が集中し、渋滞が多発。

#### ■取組概要

渋滞状況・事故発生状況



公共交通機関利用の促進



#### 取り組み

ケーブルテレビの行政チャンネルを活用して広報

迂回ルート利用の促進



自転車利用の促進



#### 期待される効果

- ・通過交通の迂回による交通の分散
- ・公共交通、自転車の利用促進による交通の円滑性の向上

## 2. 今年度の主な取組

### 2-2 渋滞対策内容(松阪エリア)

#### (4) (都)松阪公園大口線外1線整備(実施主体:三重県)

- 松阪市の中心市街地と国道42号及び国道23号を結び松阪駅を中心とする都心環状の一部を担う路線である。
- 平成27年度、主要渋滞箇所(踏切)の立体化(アンダーパス)が開通予定である。

#### ■位置図



- <凡例>
- : 高速道路
  - : 一般県道以上
  - : 市町村道
  - : 松阪エリア
  - : 箇所
  - ⚠ : 箇所(踏切)
  - : 区間



#### ■課題

- ・主要渋滞箇所である鎌田町(踏切)で渋滞が発生

#### ■取組概要

事業主体: 三重県

所在地: 松阪市本町～松阪市鎌田町

延長: 0.8km 幅員: 16m 車線数: 2

開通予定: 平成27年度 アンダーパス部の新規開通延長0.29km(2/2)  
(松阪公園大口線)

#### ■現地写真



### 3. 実施した渋滞対策



# 3. 実施した渋滞対策

## 3-1 平成25～26年度に実施した対策

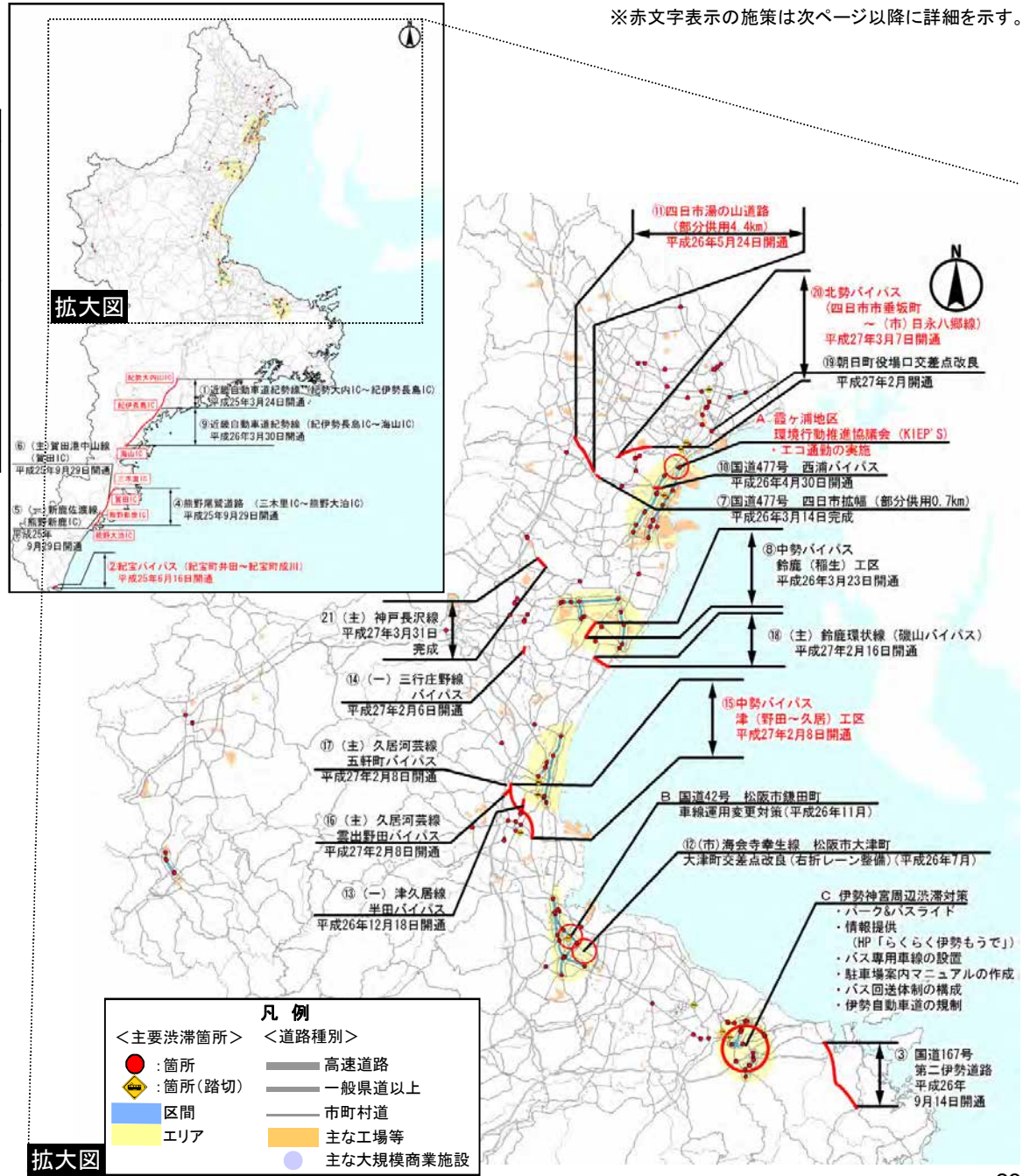
### (1) 総合対策等

No.	箇所	実施施策	実施主体
A	四日市市 霞ヶ浦地区	エコ通勤の実施	霞ヶ浦地区 環境行動推進 協議会
B	松阪市鎌田町	車線運用変更対策	国土交通省 紀勢国道事務所
C	伊勢神宮周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドバスライド</li> <li>・情報提供(HP「らくらく伊勢もうで」)</li> <li>・国道23号3車線化</li> <li>・バス専用車線の設置</li> <li>・駐車場案内マニュアルの作成</li> <li>・バス回送体制の構築</li> <li>・伊勢自動車道の規制</li> </ul>	伊勢地域 観光交通 対策協議会

### (2) 道路整備等

No.	事業	開通時期
①	近畿自動車道紀勢線(紀勢大内山IC～紀伊長島IC)	平成25年3月24日
②	紀宝バイパス(紀宝町井田～成川)	平成25年6月16日
③	国道167号 第二伊勢道路	平成25年9月14日
④	熊野尾鷲道路(三木里IC～熊野大泊IC)	平成25年9月29日
⑤	(一)新鹿佐渡線(熊野新鹿IC)	平成25年9月29日
⑥	(主)賀田港中山線(賀田IC)	平成25年9月29日
⑦	国道477号 四日市拡幅(部分供用0.7km)	平成26年3月14日
⑧	中勢バイパス鈴鹿(稻生)工区	平成26年3月23日
⑨	近畿自動車道紀勢線(紀伊長島IC～海山IC)	平成26年3月30日
⑩	国道477号 西浦バイパス	平成26年4月30日
⑪	四日市湯の山道路(部分供用4.4km)	平成26年5月24日
⑫	(市)海会寺幸生線 大津町交差点改良	平成26年7月
⑬	(一)津久居線(半田バイパス)	平成26年12月18日
⑭	(一)三行庄野線バイパス	平成27年2月6日
⑮	中勢バイパス津(野田～久居)工区	平成27年2月8日
⑯	(主)久居河芸線(雲出野田バイパス)	平成27年2月8日
⑰	(主)久居河芸線(五軒町バイパス)	平成27年2月8日
⑱	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパス)	平成27年2月16日
⑲	朝日町役場口交差点改良	平成27年2月
⑳	北勢バイパス(四日市市垂坂町～(市)日永八郷線)	平成27年3月7日
㉑	(主)神戸長沢線	平成27年3月31日

※赤文字表示の施策は次ページ以降に詳細を示す。



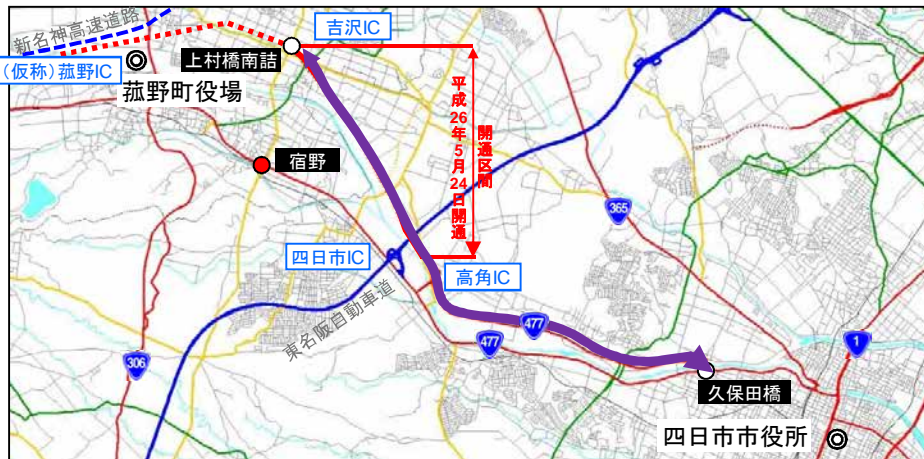
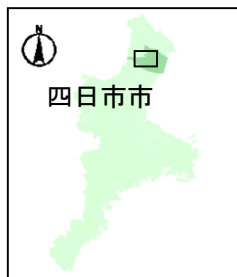
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について(四日市エリア)

### (1)国道477号四日市湯の山道路の開通(H26.5開通)

- 平成26年5月24日に国道477号四日市湯の山道路(高角IC~県道四日市菰野大安)が開通
- 湯の山道路開通後において現道国道477号の交通量は、20%減少。
- 宿野交差点において損失時間が5.5万人時間/年減少(61.9万人時間/年→56.4万人時間/年)
- 四日市市役所から菰野町役場までの所要時間が2.2分減少し、所要時間の変動幅が2.1分減少。また久保田橋交差点から上村橋南詰交差点への所要時間が短縮(7分短縮)しました。

#### ■位置図

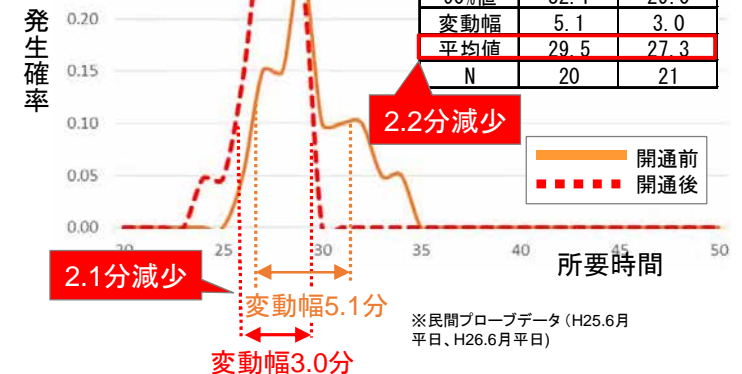


#### ■対策概要

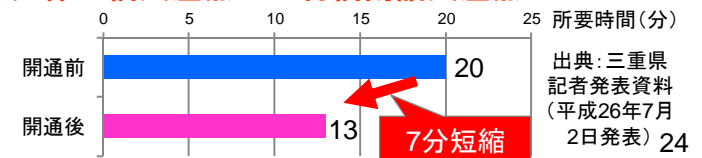
事業名 : 国道477号 四日市湯の山道路  
 事業主体 : 三重県  
 所在地 : 四日市市高角町~三重郡菰野町吉沢  
 開通延長 : 4.4km  
 車線数 : 2車線

### (3)湯の山道路開通前後の所要時間の変化

#### 四日市市役所⇒菰野町役場

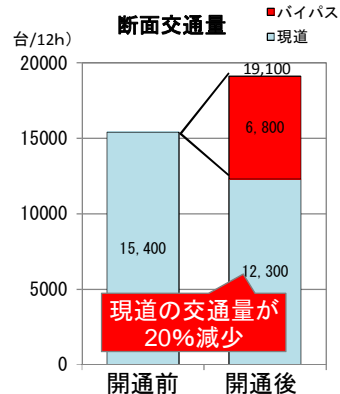


#### 久保田橋交差点⇒上村橋南詰交差点

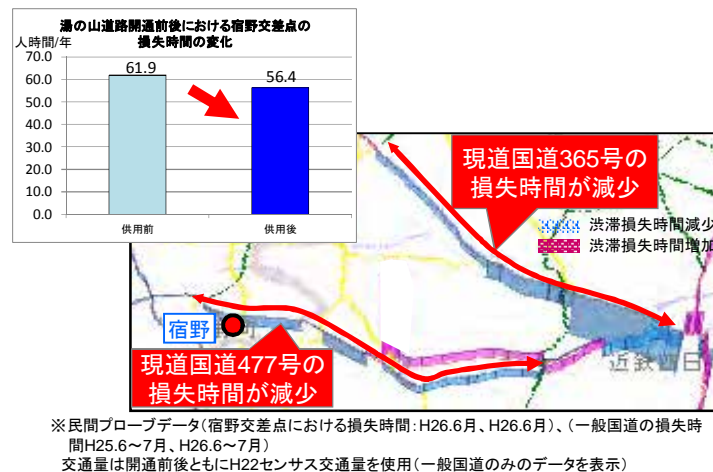


#### ■対策効果

### (1)湯の山道路開通前後の交通量の変化



### (2)湯の山道路開通前後の損失時間の変化





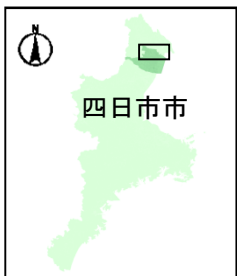
# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について(四日市エリア)

### (2)国道1号北勢バイパスの開通(H27.3開通)

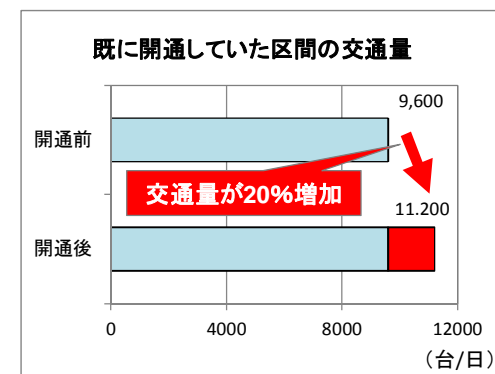
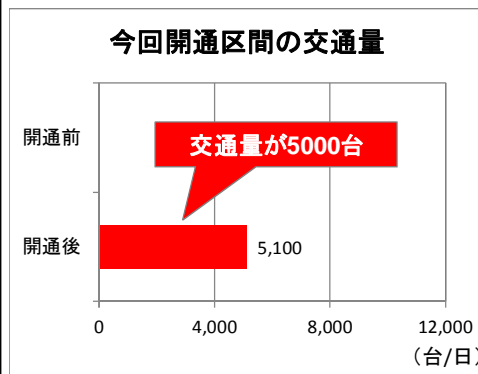
- 平成27年3月7日に国道1号北勢バイパス(四日市市垂坂町～山之一色町)が開通
- 開通区間における交通量が約5,000台となり、既に開通していた区間の交通量は、20%増加。
- 開通区間を含め周辺の道路の平均旅行速度が約6km/h増加。

#### ■位置図



#### ■対策効果

##### (1)北勢バイパス開通前後の交通量の変化



#### ■対策概要

事業名 : 国道1号 北勢バイパス

事業主体: 国

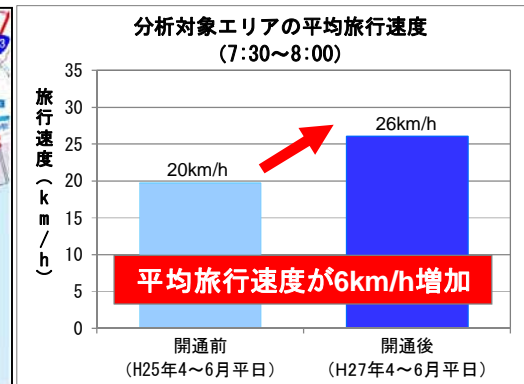
所在地: 四日市市垂坂町～四日市市山之一色町

開通延長: 1.4km

車線数 : 2車線



##### (2)平均旅行速度の変化



データ: 民間プローブデータ(H26.4-6月平日、H27.4-6月平日)

# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について(津エリア)

### (3) 中勢バイパス(津工区)の開通 (H27.2開通)

- 平成27年2月8日に中勢バイパス津工区が開通。
- 中勢バイパスに並行する国道23号では、概ね所要時間が短縮した。大倉交差点から垂水交差点の夕方の所要時間が約12分短縮した。
- 並行する国道23号、東西の主要路線である国道163号、国道165号、中勢バイパス既開通区間でも概ね所要時間短縮の傾向がみられる。また、開通区間に囲まれたエリアでも平均旅行速度上昇の傾向がみられる。

#### ■位置図



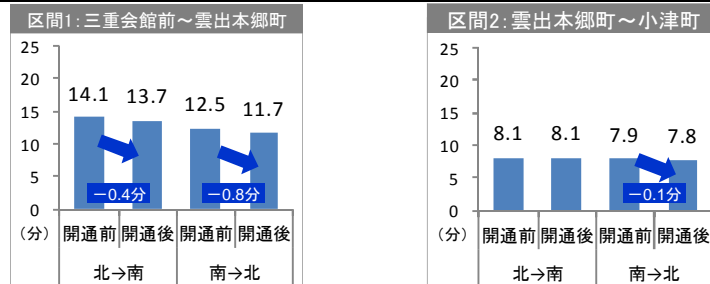
#### ■対策概要

事業名 : 国道23号 中勢バイパス  
 事業主体: 国  
 所在地: 津市野田～津市高茶屋小森町  
 開通延長: 6.0km  
 車線数 : 2車線

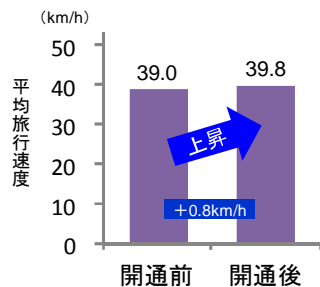


#### ■効果

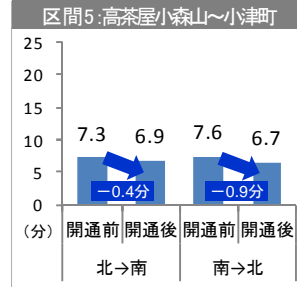
##### 国道23号



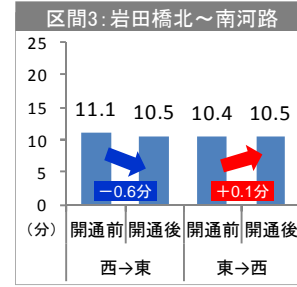
##### エリア



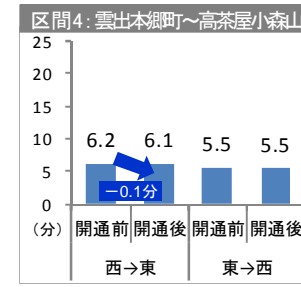
##### 中勢バイパス



##### 国道163号



##### 国道165号



# 3. 実施した渋滞対策

## 3-2 道路の開通等による整備効果について

### (4) 紀宝バイパスの開通(H25.6開通)

- 平成25年6月16日に紀宝バイパスが全線開通、約9,000台/12hの交通が利用
- 国道42号現道は紀宝バイパス開通後、平日に約5,600台/12h・休日約4,700台/12hとなっており約60%が紀宝バイパスに転換
- 新熊野大橋の下り(新宮方向)においても、約2,700~4,600台/12hが増え、約50%の交通量が旧熊野大橋から転換
- 紀宝バイパス開通後、成川交差点(主要渋滞箇所)の渋滞が解消(開通前:790m→開通後:0m)

#### ■位置図



#### ■対策概要

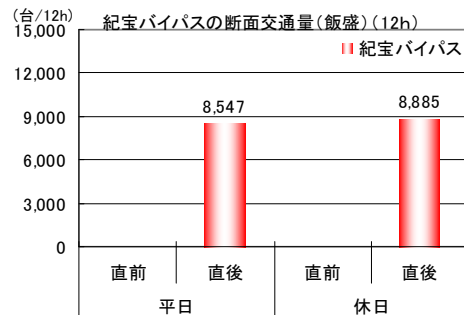
事業名 : 国道42号 紀宝バイパス  
 事業主体: 国  
 所在地: 南牟婁郡紀宝町井田  
 ~南牟婁郡紀宝町成川  
 開通延長: 1.6km  
 車線数 : 2車線



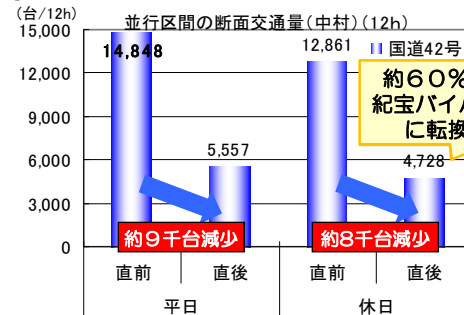
#### ■効果

##### (1) 交通量の変化

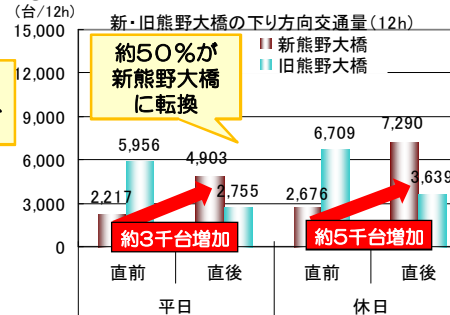
###### ① 紀宝バイパスの交通量(箇所A)



###### ② 国道42号の交通量(箇所B)



###### ③ 新熊野大橋・旧熊野大橋の交通量(箇所C)



##### (2) 渋滞状況の変化





### 3. 実施した渋滞対策

#### 3-2 ソフト対策の実施による渋滞対策について(四日市エリア)

##### (5)エコ通勤の実施(霞ヶ浦地区環境行動促進協議会)

- 四日市市霞コンビナートにおいて、複数の企業が連携して共同運行バスを運行し、エコ通勤を実施。(現在毎月第3水曜日に実施)
- 通勤時間帯において国道23号を利用して霞コンビナートに向かう車両の所要時間が最大で約1分程度減少。

#### ■位置図



#### ■対策概要

- ・エコ通勤日は、通勤バスの運行時刻が変わり霞コンビナートにおいて、共同運行バスが運行。(朝第1便、夕第2便が共同運行バス)

#### 【停留所】

#### 【バスダイヤ】

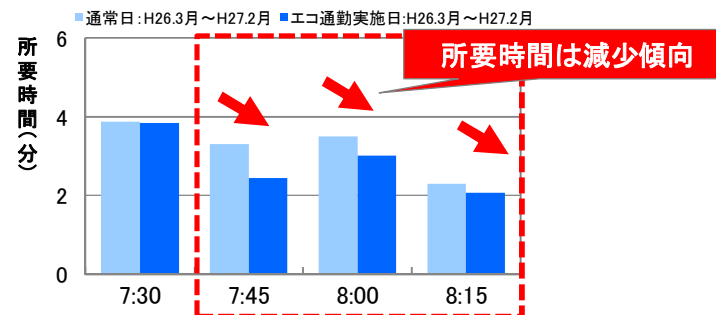


朝便		夕便	
停留所	エコ通勤日	停留所	エコ通勤日
東ソー別名社宅	7:32	東邦ガス	17:35
	↓	東邦ガス	17:36
近鉄富田	7:46	中電LNG	17:39
	↓	DIC	17:18
*北事務所	8:00	*北事務所	17:19
*本事務所	8:01	*本事務所	17:22
*南事務所	8:04	*南事務所	17:23
*通用門	8:04	*通用門	17:24
*東門	8:06	*東門	↓
DIC	8:07		17:39
中電LNG	8:10	近鉄富田	↓
東邦ガス	8:11		17:49
ポートビル		東ソークラブ	17:51
	8:24		18:07

#### ■対策効果

##### (1)通常日とエコ通勤日の所要時間の変化

エコ通勤による国道23号(富田浜町～霞コンビナート)下りの所要時間の比較



データ: 民間プローブデータ(H26.3-H27.2月平日)

## 4. 交通状況のモニタリング

## 4. 交通状況のモニタリング

### 4-1 モニタリング実施結果

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の抽出指標の該当状況を点検しました
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が8箇所確認されました
- 今後も経過観察を実施していくとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含め、検討していきます

#### 三重県内の主要渋滞箇所(129箇所)のモニタリング結果

平成26年度検討結果	渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)	主要渋滞箇所数 (129箇所)	モニタリング実施結果	
	①平日における渋滞箇所 (昼間12時間の損失時間 80万人時間/年以上など)	53箇所	渋滞箇所の抽出指標に該当する箇所	渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所
	②休日における渋滞箇所 (休日のピーク時旅行速度 20km/h以下など)	11箇所	48箇所	5箇所
	③踏切による渋滞箇所 (ピーク時の遮断時間40分以上など)	10箇所	9箇所	2箇所
	④パブリックコメントによる追加箇所 (パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認)	55箇所	10箇所	0箇所
			54箇所	1箇所

最新の交通データ

※民間プローブデータ、トラカンデータ等による

## 4. 交通状況のモニタリング

### ■ 速度変化のモニタリング(渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所)

渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所

昨年度渋滞協にてとりまとめ

### 速度変化のモニタリング

各箇所の旅行速度を方向別・時間帯別で確認

※民間プローブデータによるデータ比較

H24選定時：H22.9~11、H26モニタリング：H26.9-11

#### ○速度向上がみられる箇所

⇒ 渋滞対策の取組により、主要渋滞箇所の渋滞が緩和されている。

#### ○速度向上がみられない箇所

⇒ 渋滞が緩和しているわけではないことから、経過観察とする。

### モニタリング結果(三重県)

	主要渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所		
	三重県全体	速度向上がみられる箇所	速度向上がみられない箇所
①平日における渋滞箇所	5	0	5
②休日における渋滞箇所	2	0	2
③踏切による渋滞箇所	0	0	0
④パブリックコメントによる追加箇所	1	1	0
合計	8	1	7

# 4. 交通状況のモニタリング

## (1) 成川交差点

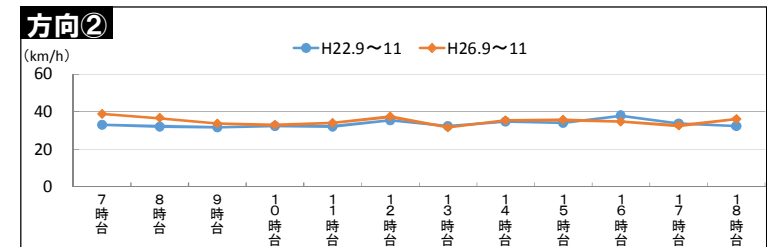
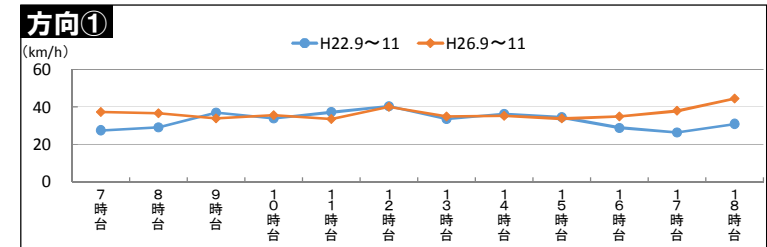
○紀宝バイパスの平成25年6月開通後、道路管理者により、現地状況を確認した結果、主要渋滞箇所の渋滞緩和が確認されたことから、当該箇所については、主要渋滞箇所から削除する。

### ■成川交差点



出典：国土電子WEB(国土地理院)を基に編集して作成

### ■方向別旅行速度（参考）



### ■対策内容

