

平成28年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：平成28年7月29日（金）14:00～16:00

場所：三重河川国道事務所 第二庁舎2階会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 議 事
 - 1) 規約改正
 - 2) これまでの取り組み経緯
 - 3) 実施した渋滞対策
 - 4) 今年度の主な取り組み（案）
 - 5) 交通状況のモニタリング
 - 6) 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28年7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)

(平成28年 7月29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 計画課長
中部地方整備局	北勢国道事務所 計画課長
中部地方整備局	道路部 道路計画課 課長補佐
中部地方整備局	道路部 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28年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

<目次>

1. これまでの取り組み経緯	…	1
2. 実施した渋滞対策	…	10
3. 今年度の主な取り組み(案)	…	19
4. 交通状況のモニタリング	…	35

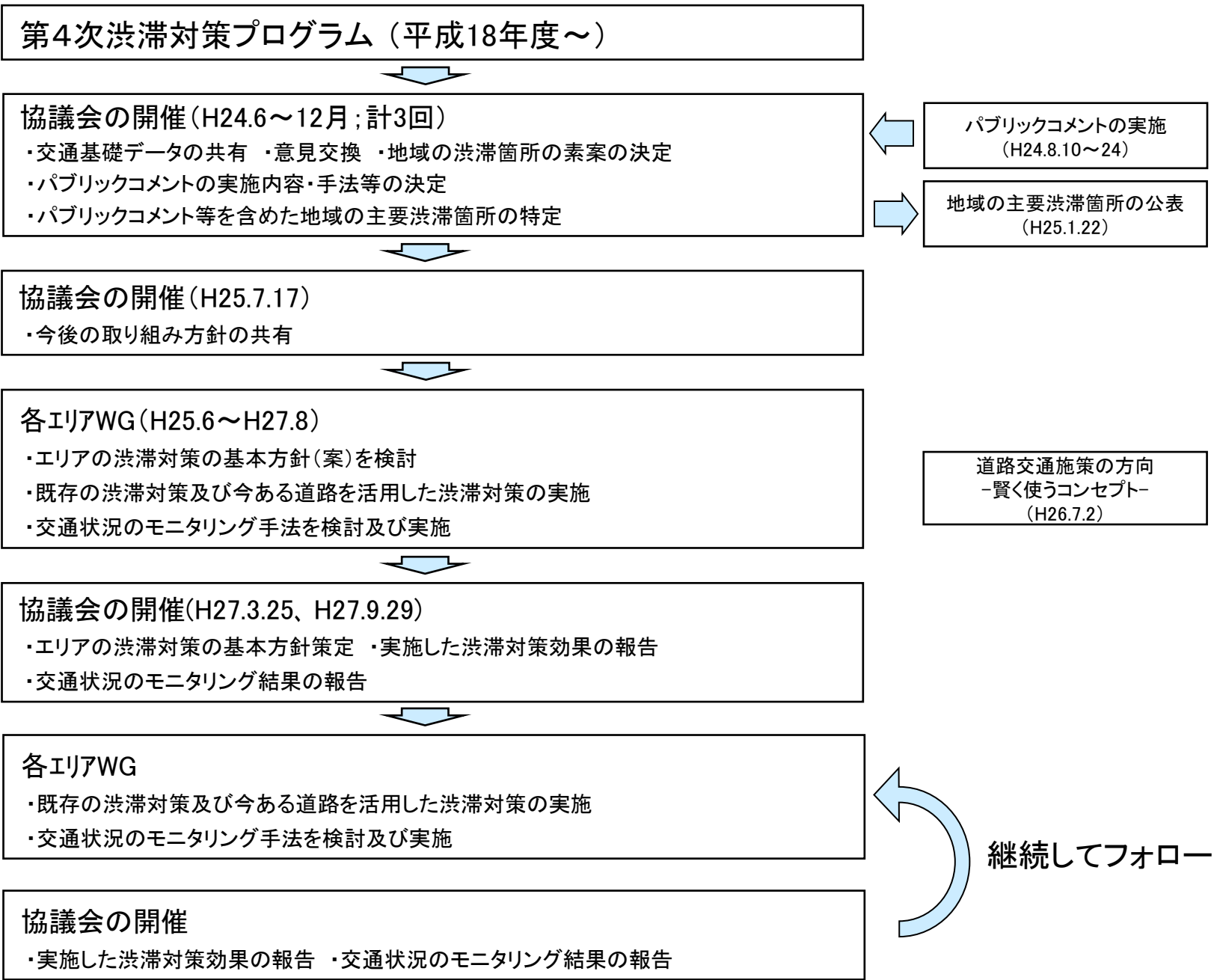
日時:平成28年7月29日 14:00 ~

場所:三重河川国道事務所 第二庁舎2階会議室

1. これまでの取り組み経緯

1. これまでの取り組み経緯

1-1 検討の流れ



1. これまでの取り組み経緯

1-2 検討体制等

1) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

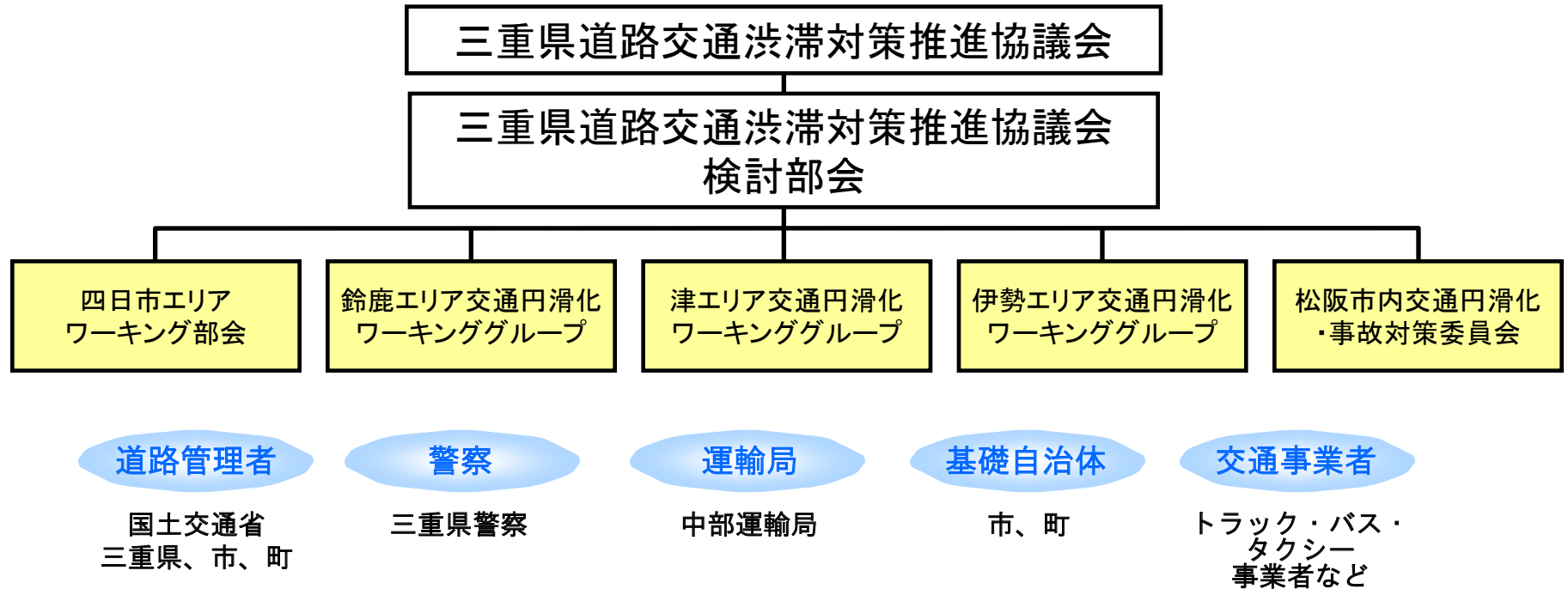
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

2) 検討部会

- 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

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

※「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

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

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"> ・東西約80km、南北約170kmの南北に細長い県土を有し、可住地面積は35%であり、高速道路・幹線道路網が南北方向に整備されており、特に沿岸部の国道23号沿線などに中規模都市が連なる構造。 ・県内の人の流動方向は、国道23号や1号など幹線交通基盤が整備されている南北方向への流動が顕著。 ・臨海部工業地帯には、石油化学産業等の事業所・工場が集積し、物流交通の拠点となる国際拠点港湾・四日市港が立地している。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・県内の通勤・通学の自動車依存率は約63%を占め、朝夕ピーク時の交通集中により都市部では激しい渋滞が発生。 ・高速道路が山間部をとおり、沿岸部とを結ぶ東西軸が脆弱な状況。 ・ナガシマリゾートや伊勢神宮、熊野古道など全国有数の観光地を抱え、休日や観光シーズンにおいては交通集中により渋滞が発生。 ・主要渋滞箇所が129箇所存在しており国道1号、国道23号が通過する都市部に集中し、渋滞が慢性化。

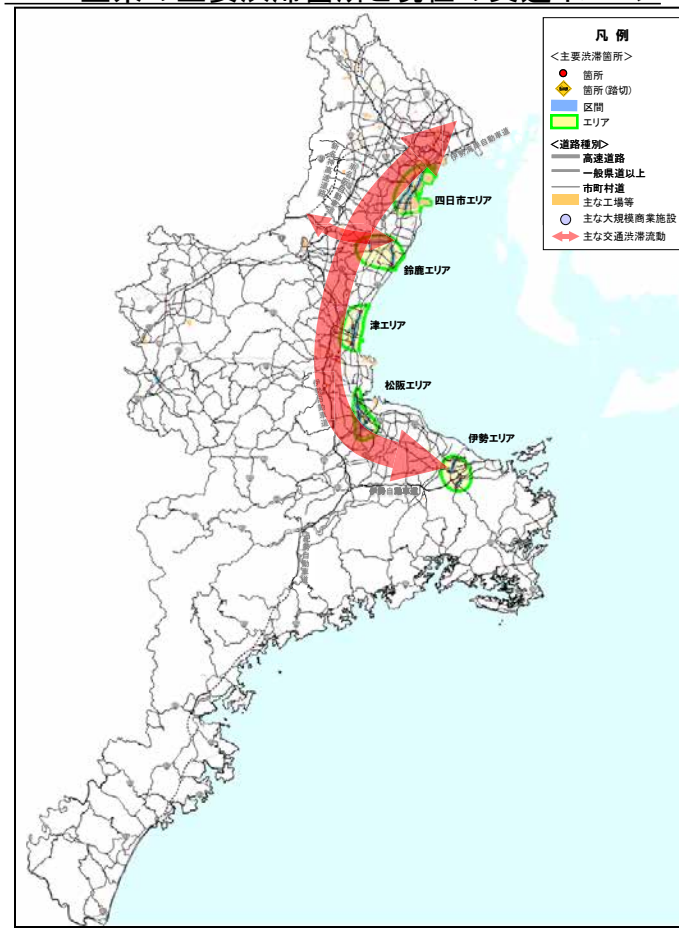
2. 方向性

	概要
総合対策等	自動車による通勤、通学の公共交通へのシフト促進策は、地球温暖化対策としての自動車からの二酸化炭素排出規制とも合致しており、こうした取り組みにより、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	道路交通の円滑化を図るため、バイパスによるネットワークの充実や、現道拡幅のボトルネック(円滑な流動を妨げる隘路となる部分)対策を計画的に進める。

渋滞対策の基本方針

- ・バイパスや現道拡幅により交通容量の拡大を図るとともに、主要渋滞箇所が集約されるエリアではエリアWGを設置し、総合的な交通対策を検討し、効果を検証する。

3. 三重県の主要渋滞箇所と現在の交通イメージ



1. これまでの取り組み経緯

1-4 渋滞対策の基本方針(①四日市エリア) 平成26年度協議会策定

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。

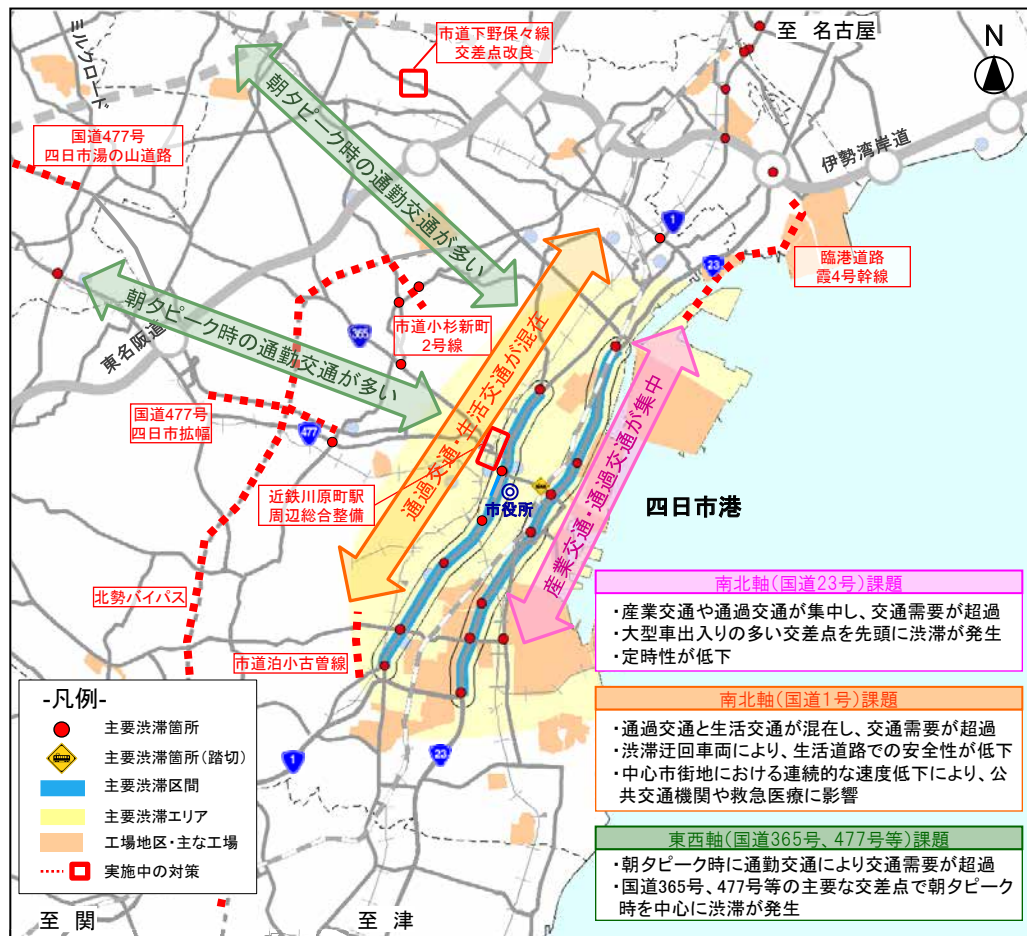
【現状の課題】

- ・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"> ・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、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。 ・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。

(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

1-4 渋滞対策の基本方針(②鈴鹿エリア) 平成26年度協議会策定

渋滞対策の基本方針

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

(1) エリアの概況

鈴鹿エリアの地域特性

- ・鈴鹿市は人口約20万人(三重県内第3位)の都市であり、鈴鹿市東部に人口や事業所が多く、住宅・工場・商業施設が混在して市街地を形成。
- ・鈴鹿市は製造業が活発であり、特に自動車関連企業が多く、市区町村別輸送用機器製造品出荷額が全国第4位になっている。
- ・鈴鹿市-四日市市間や鈴鹿市-津市間、鈴鹿市-亀山市間の通勤・通学の移動が多い。
- ・鈴鹿市の主な交通手段の約73%が自家用車で自動車依存率が高く、三重県平均より10%高い。

鈴鹿エリアの交通特性

- ・鈴鹿市は、四日市市方面の東名自動車道・国道23号・国道1号、津市方面の伊勢自動車道・国道23号、亀山市方面の国道1号が結節する交通の要衝になっている。
- ・鈴鹿市は、国道23号・(主)鈴鹿環状線(中央道路)・(主)亀山鈴鹿線により、主要地区である白子・牧田・神戸の3地区を連携する環状道路を構成している。

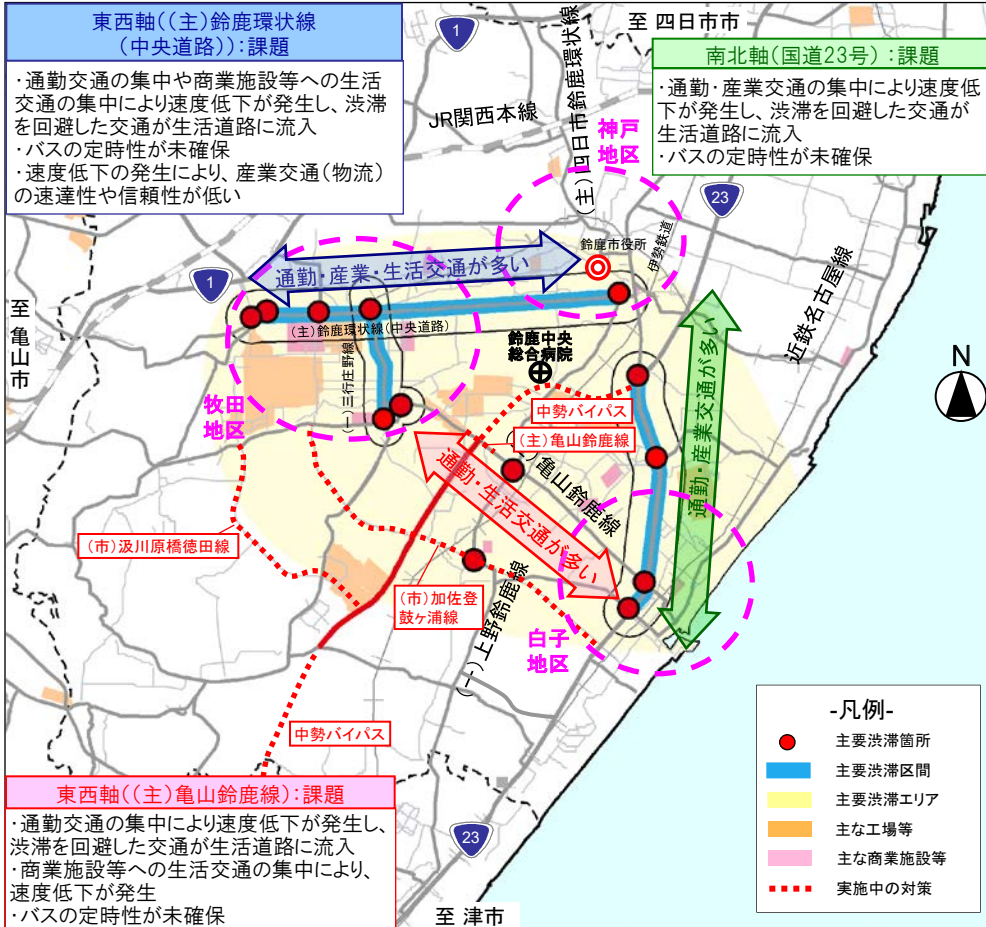
【現状の課題】

- ・四日市市・津市・亀山市等の隣接都市からの通勤交通の集中により、国道23号の南北軸、(主)鈴鹿環状線(中央道路)・(主)亀山鈴鹿線の東西軸において速度低下が発生し、渋滞を回避した交通が生活道路へ流入している。また、バスの定時性が未確保。
- ・牧田・神戸地区間を結ぶ(主)鈴鹿環状線(中央道路)や白子・牧田地区間を結ぶ(主)亀山鈴鹿線において、商業施設や鈴鹿中央総合病院等アクセスのための生活交通の集中により、速度低下が発生。
- ・国道23号・(主)鈴鹿環状線(中央道路)において、工場が多く立地する地区からの産業交通が集中し、生活交通との混在による速度低下が発生。

【将来像】

- (第5次鈴鹿市総合計画)
- ・めざす地域のすがた(ビジョン)、行政の使命(ミッション)、重点戦略を定め「人・物がスムーズに行き交う交通網の充実」を図る。
- (鈴鹿市都市計画マスタープラン)
- ・「いきいきとした地域と活力を生み出すまちづくり」の達成を目指し、交通、物流、通信等に関する基盤整備を図り、人や物、情報が活発に行き交う賑わいのあるまちづくりを進める。
- ・既存の交通施設を有効に活用し、効率的・効果的な整備を促進して、それぞれの交通施設を連携する総合的な交通体系を構築。

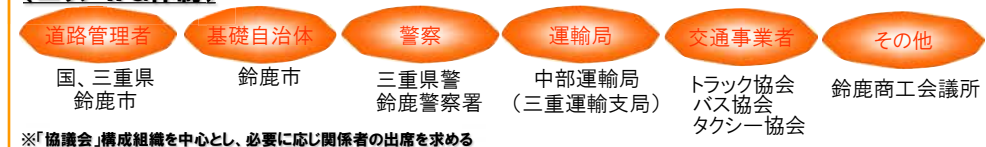
(2) エリアの課題



(3) 対策メニュー

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

(エリアWG体制)*



1. これまでの取り組み経緯

1-4 渋滞対策の基本方針(③津エリア) 平成26年度協議会策定

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日策定予定)に基づいた公共交通利用促進施策と連携し、交通渋滞の緩和を図ります。
道路整備等	・南北軸(国道23号(北部・南部)、(主)津関線・(一)津久居線)において、津中心市街地部に集中する通勤交通の分散を図るため、中勢バイパス、(一)上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。

1. これまでの取り組み経緯

1-4 渋滞対策の基本方針(④松阪エリア) 平成26年度協議会策定

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集積している。
- ・工業団地は、松阪エリアを取り巻くように国道23号、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第二環状線等の幹線道路沿線に立地している。
- ・松阪市～津市・伊勢市・多気町間で通勤交通が多い。また、松阪市南部地域～中心市街地間の生活交通が多い。
- ・通勤通学交通手段分担率は、三重県の人口10万人以上都市の中で自動車を利用する割合が最も高く、バス・鉄道を利用する割合は2番目に低い。

松阪エリアの交通特性

- ・松阪市は津方面、伊勢方面、尾鷲方面、奈良方面を繋ぐ主要な幹線道路及び高速からのアクセス道路が合流する交通要衝となっている。
- ・松阪都市圏の道路網をみると、国道23号、国道42号等が地域の根幹をなす放射軸(南北軸・東西軸)を構成しており、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第二環状線等が中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路を構成している。
- ・津方面～尾鷲方面の通過交通の多くは国道42号、(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。

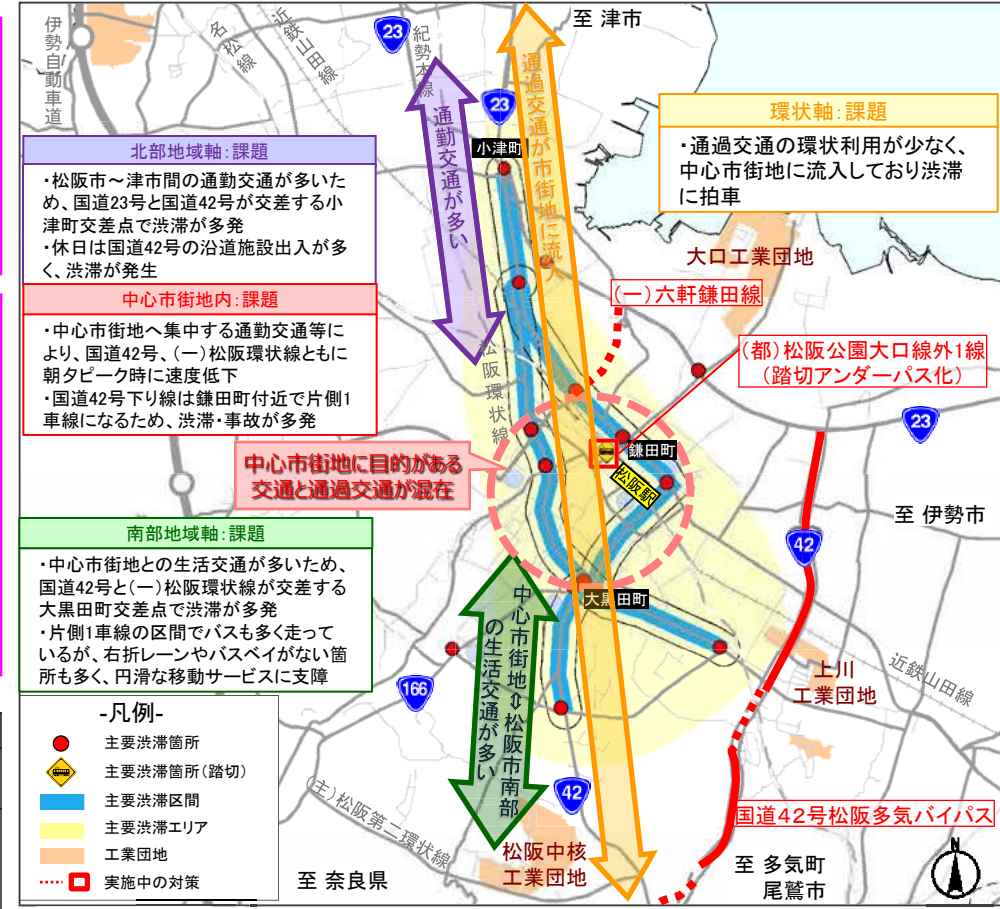
【現状の課題】

- ・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。

(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	・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。

(幹事会の体制) ※



1. これまでの取り組み経緯

1-4 渋滞対策の基本方針(⑤伊勢エリア)平成26年度協議会策定

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^{*1}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中し、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-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。

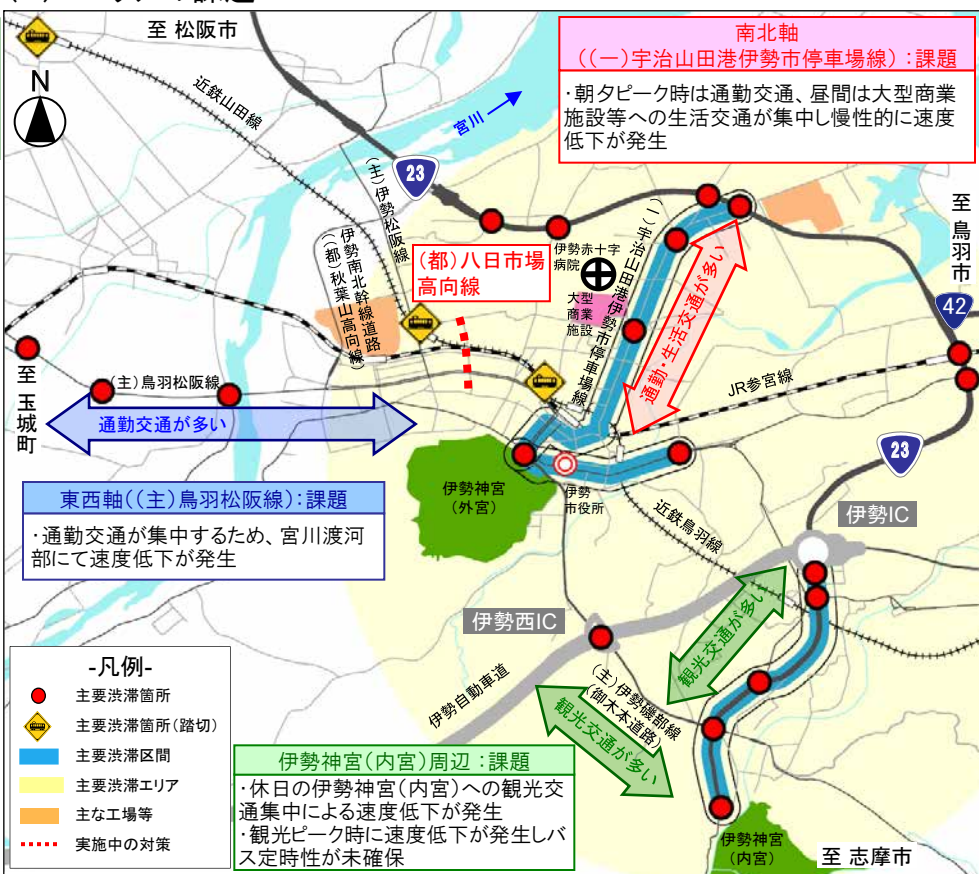
(伊勢市都市計画マスタープラン)

- ・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

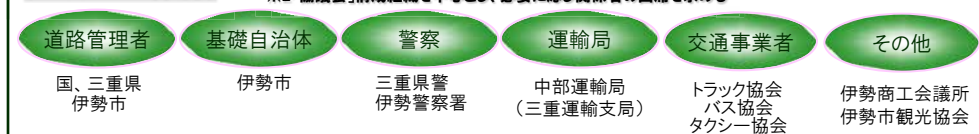
	対策メニュー
総合対策等	・伊勢神宮(内宮)周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するため、伊勢地域観光交通対策協議会 ^{*1} と連携を図り、P&BRや情報提供内容強化(HPI ¹ らくく伊勢もうで)、歩行者誘導、バス専用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸((一)宇治山田港伊勢市停車場線)において、中心市街地への通勤交通の集中及び大型商業施設等への生活交通の集中を分散するため、(都)八日市場高向線の整備を進める。 ・東西軸((主)鳥羽松阪線)において、宮川渡河部への通勤交通の集中を分散するため、交通容量拡大に資する施策の検討を進める ・伊勢神宮(内宮)周辺において、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)^{*2}

^{*2}協議会構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める



^{*1}:伊勢地域の観光促進と交通の円滑化を目指し、伊勢市、伊勢市商工会、三重県、国土交通省、その他関係機関から構成

2. 実施した渋滞対策

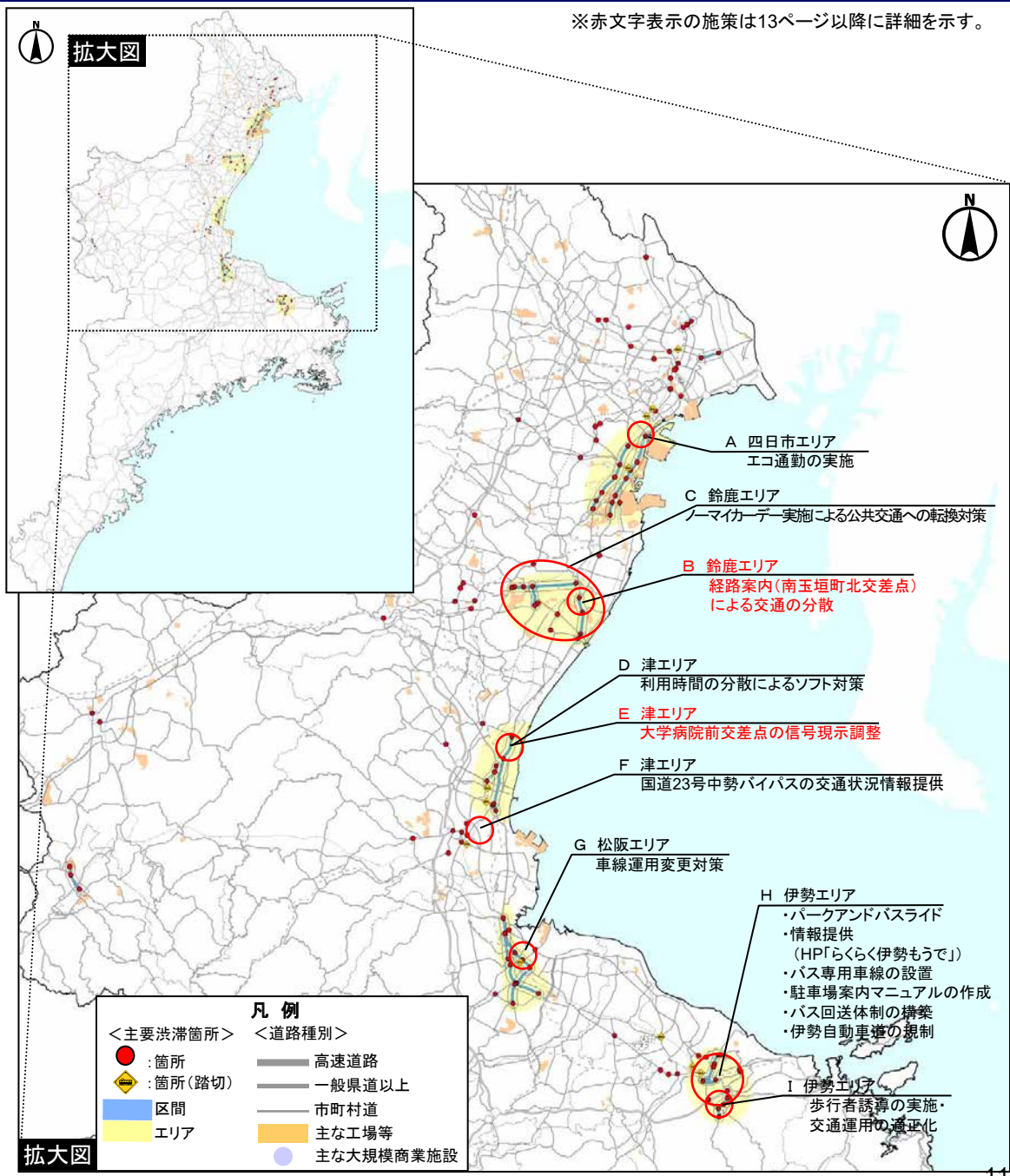
2. 実施した渋滞対策

2-1 平成25~27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 エリア	エコ通勤の実施	霞ヶ浦地区 環境行動推進 協議会
B	鈴鹿エリア	経路案内(南玉垣町北交差点)による 交通の分散	国・警察
C	鈴鹿エリア	ノーマイカーデー実施による公共交通 への転換対策	鈴鹿市
D	津エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国・警察
E	津エリア	大学病院前交差点の信号現示調整	警察
F	津エリア	国道23号中勢バイパスの交通状況情 報提供	国・警察
G	松阪エリア	車線運用変更対策	国
H	伊勢エリア	・パークアンドバスライド ・情報提供(HP「らくらく伊勢もうで」) ・国道23号3車線化 ・バス専用車線の設置 ・駐車場案内マニュアルの作成 ・バス回送体制の構築 ・伊勢自動車道の規制	伊勢地域 観光交通 対策協議会
I	伊勢エリア	歩行者誘導の実施・交通運用の適正 化	国・警察・伊勢市

※赤文字表示の施策は13ページ以降に詳細を示す。

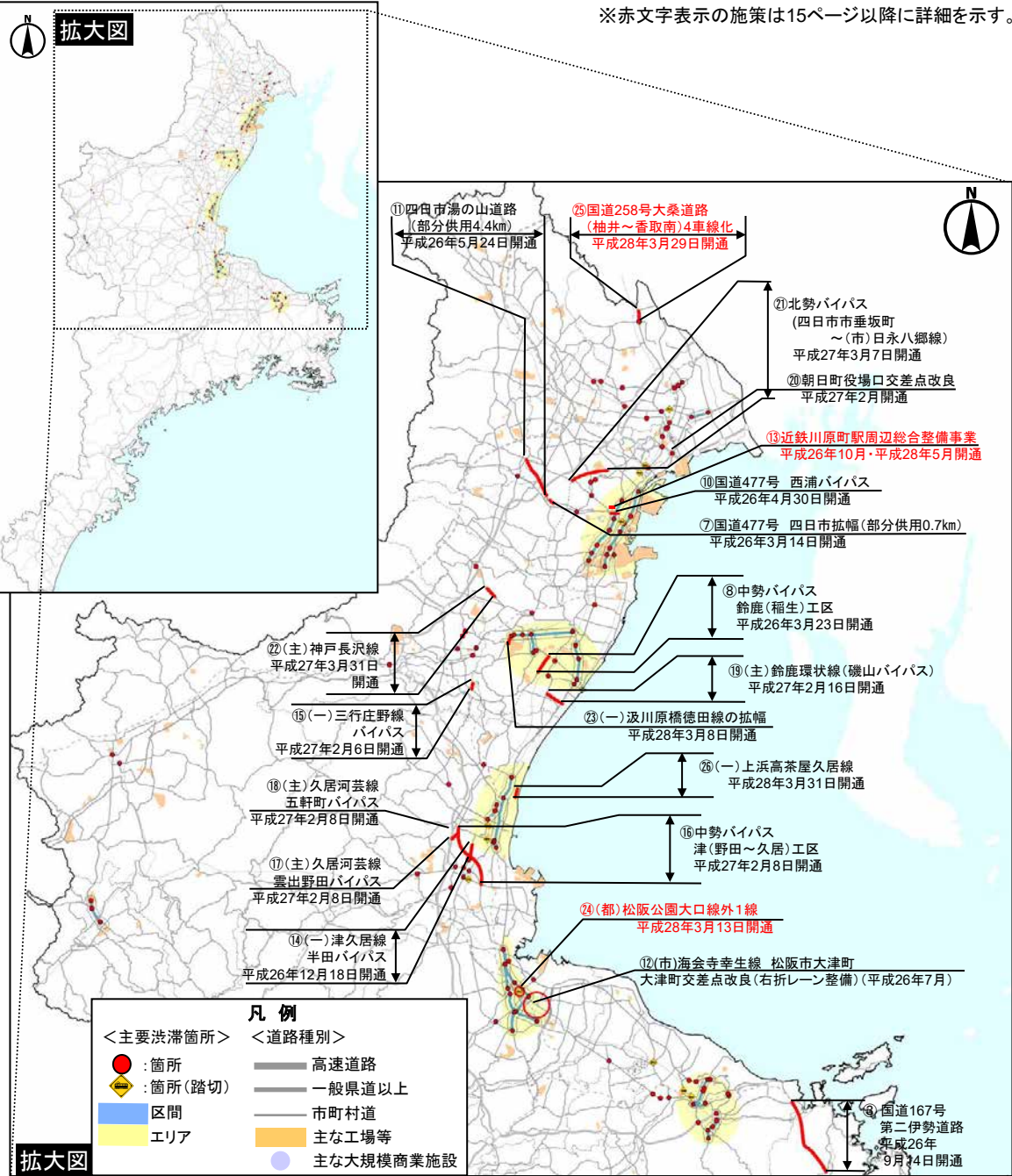


2. 実施した渋滞対策

2-1 平成25～27年度に実施した対策

(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	近鉄川原町駅周辺総合整備事業	平成26年10月 平成28年5月
⑭	(一)津久居線(半田バイパス)	平成26年12月18日
⑮	(一)三行庄野線バイパス	平成27年2月6日
⑯	中勢バイパス津(野田～久居)工区	平成27年2月8日
⑰	(主)久居河芸線(雲出野田バイパス)	平成27年2月8日
⑱	(主)久居河芸線(五軒町バイパス)	平成27年2月8日
⑲	(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
⑲	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
⑲	(主)神戸長沢線	平成27年3月31日
⑲	(一)汲川原橋徳田線	平成28年3月13日
⑲	(都)松阪公園大口線外1線	平成28年3月13日
⑲	国道258号大桑道路(柚井～香取南)4車線化	平成28年3月29日
⑲	(一)上浜高茶屋久居線	平成28年3月31日



※赤文字表示の施策は15ページ以降に詳細を示す。

拡大図

2. 実施した渋滞対策

2-2 総合対策等(1)利用時間やルート分散によるソフト対策(経路案内(南玉垣町北交差点)による交通の分散)

- 南玉垣町北交差点下り方面では、右折車線からの滞留が直進交通を阻害するため渋滞が発生。
- 南玉垣町北交差点の信号現示調整及び迂回誘導看板を設置。迂回先の南玉垣町交差点の信号現示調整を実施。
- 右折交通を南玉垣町交差点へ誘導・分散し、渋滞長が約100m緩和したが、渋滞残存のためさらに対策を実施。

課題



出典：地理院地図(国土地理院)



対策内容

- (以下の2段階で対策を実施)
- Step1・南玉垣町北交差点の青時間の延長(H28.2実施)
(従道路側の青時間の短縮)
 - Step2・国道23号南玉垣町北交差点手前への迂回誘導看板の設置(2箇所)
・南玉垣町交差点の右折青時間の延長(H28.3実施)

STEP2



出典：交通量調査結果
 対策前、対策後の右折台数：17～19時の2時間合計
 対策前：H27.11.12(木)
 対策後：H28.3.17(木)

2. 実施した渋滞対策

2-2 総合対策等(2) 大学病院前交差点の信号現示調整

- 朝ピーク時において、上り線は三重大学病院へ流入する右折車両の滞留が直進車両を阻害し、最大400mの渋滞が発生。また、下り線においても三重大学病院へ流入する左折車両の集中等により最大2,350mの渋滞が発生。
- 朝の従道路からの流出交通量が少ないため、信号現示の見直しを行い、国道23号の交通状況に応じ青時間を増分させる対策を実施。
- 上り線の最大渋滞長が約10mとなり渋滞が緩和したが、下り線は依然として渋滞が発生しているため、さらなる対策の検討が必要。

課題



出典：地理院地図
(国土地理院)



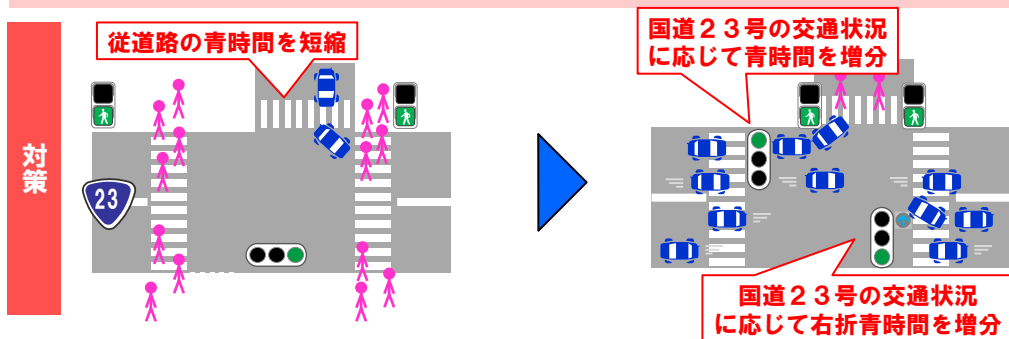
右折渋滞により直進車両を阻害



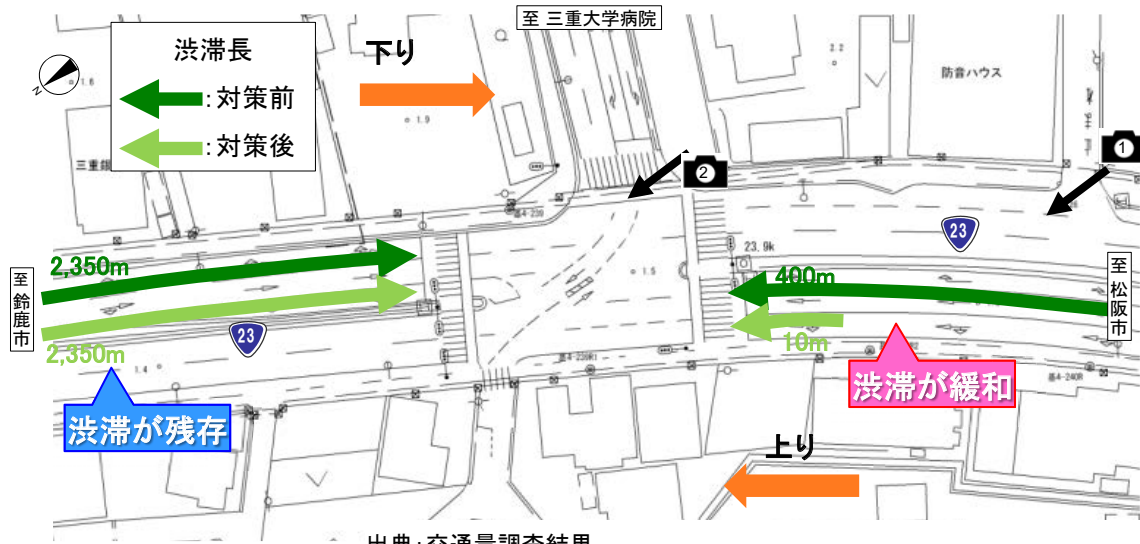
左折車両により直進車両を阻害

対策内容 (H27.10実施)

対策：従道路側の青時間を見直し、国道23号の交通状況に応じて青時間を増加させるように調整



対策結果



出典：交通量調査結果

(対策前：平成27年10月28日(水) 対策後：平成28年1月27日(水))

2. 実施した渋滞対策

2-3 道路整備等

(1) 国道258号大桑道路(柚井～香取南)の4車線化 平成28年3月29日開通

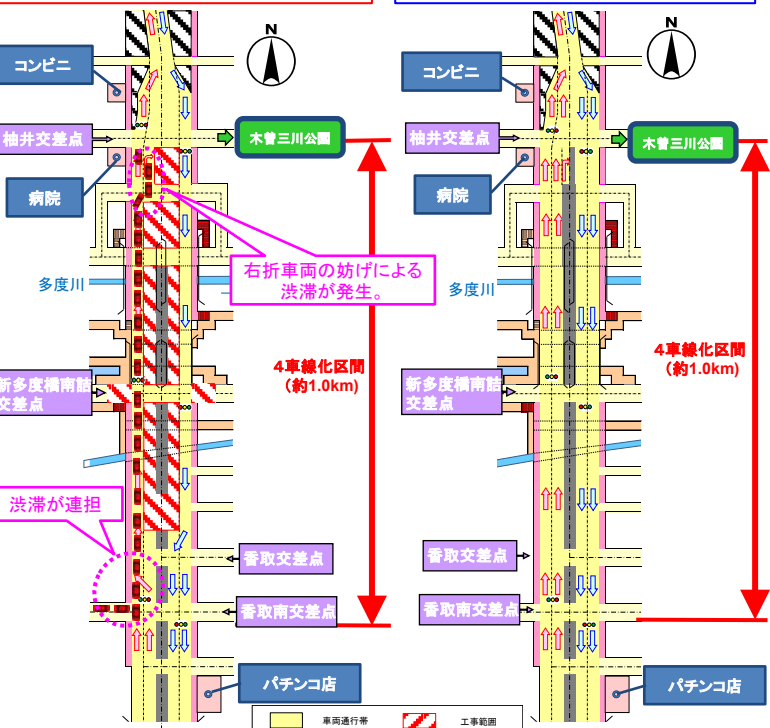
- 平成28年3月29日に国道258号大桑道路(柚井～香取南)を4車線化し供用。
- 当該地域の渋滞が最も激しい5月5日の多度大社の上げ馬神事の際の交通データ(15～18時のピーク時間)を比較した。
 - ・柚井交差点(南側)において最大渋滞長940mが解消。
 - ・香取南交差点(西側)において最大渋滞長2,300mが解消。
 - ・香取南交差点(南側)において最大渋滞長180mが解消。

■対策概要

事業名: 国道258号 大桑道路
 事業主体: 国
 所在地: 三重県桑名市多度町柚井～桑名多度町香取
 開通延長: 約 1.0km
 車線数: 4車線

【開通前: 2車線】

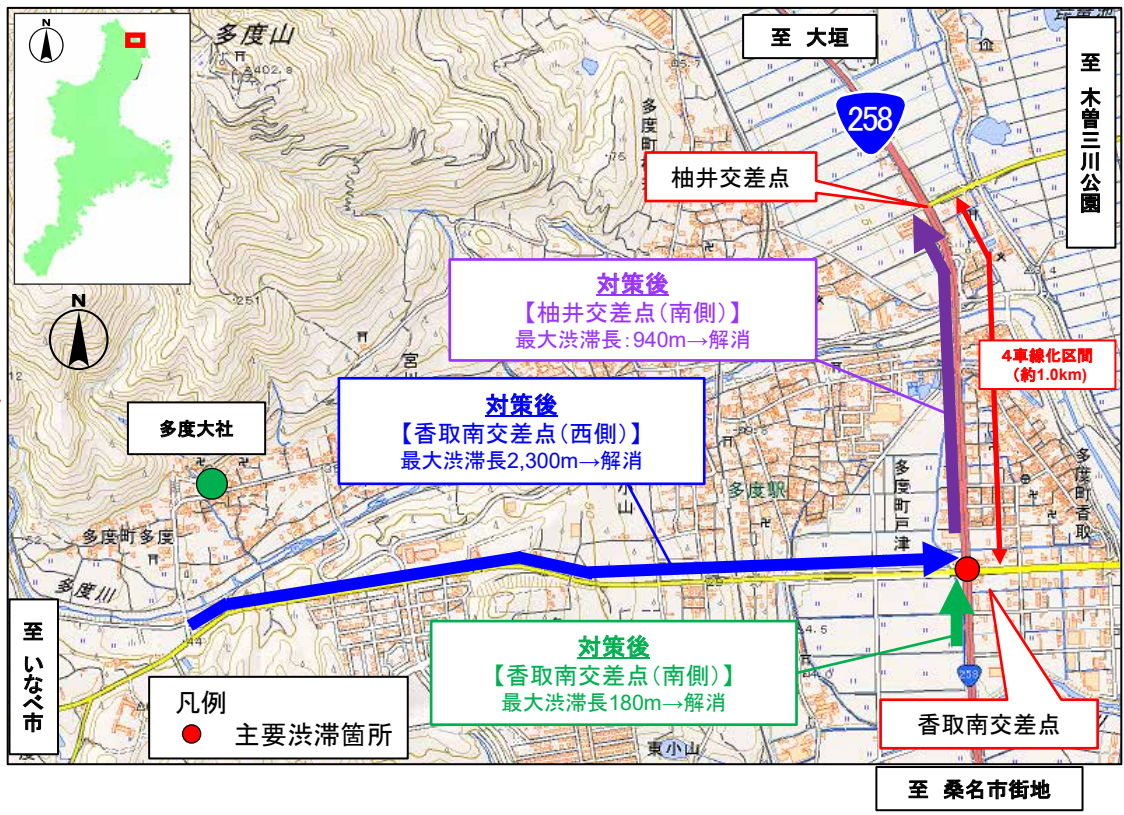
対策前
 ・右折滞留車両による直進車の進行妨害
 ・柚井交差点からの先詰まりにより渋滞が連担



【開通後: 4車線】

対策後
 柚井交差点、香取南交差点の渋滞が解消

■対策効果



資料: 平成27年、28年5月5日交通状況調査結果 ※渋滞長は15:00～18:00の結果
 地理院地図(国土地理院)

2. 実施した渋滞対策

2-3 道路整備等

(2) 近鉄川原町駅周辺総合整備事業

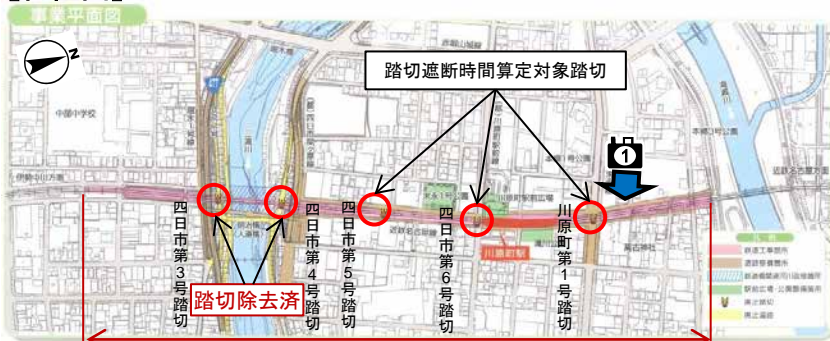
- 平成28年5月に上り線の高架化完了に伴い、近鉄名古屋線上下線の高架化が完了。
(上り線:平成28年5月、下り線:平成26年10月高架化完了)
- 上り線の高架化に伴い、川原町第1号踏切、四日市第6号踏切、四日市第5号踏切における踏切による待ち時間が解消。

■位置図



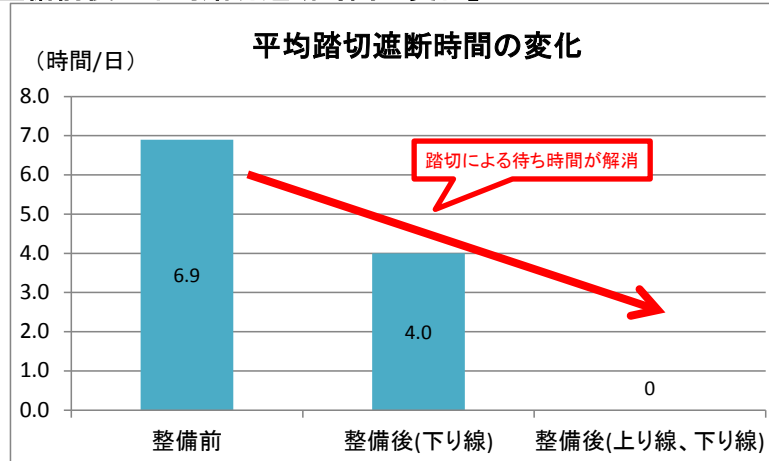
■対策効果

【位置図】



工事区間約980m

【整備前後の平均踏切遮断時間の変化】



【(都)午起末永線の交通状況の変化】



■事業概要

事業名: 近鉄川原町駅周辺総合整備事業
 事業主体: 三重県
 所在地: 四日市市元町～四日市市本郷町
 工事延長: 約980m



※平均踏切遮断時間とは、川原町第1号踏切、四日市第6号踏切、四日市第5号踏切の3つの踏切における日当たりの踏切遮断時間の平均

2. 実施した渋滞対策

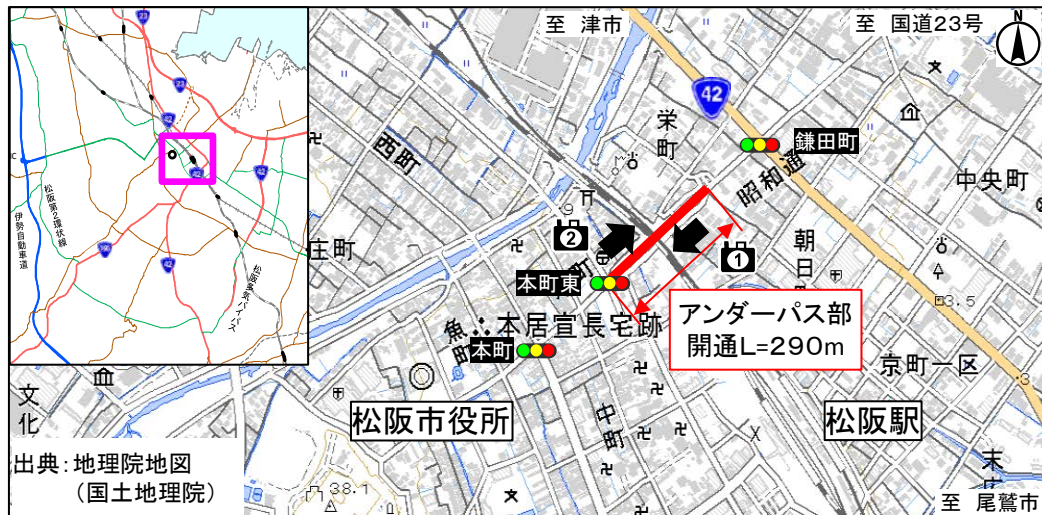
2-3 道路整備等

(3) (都)松阪公園大口線外1線 平成28年3月13日開通①

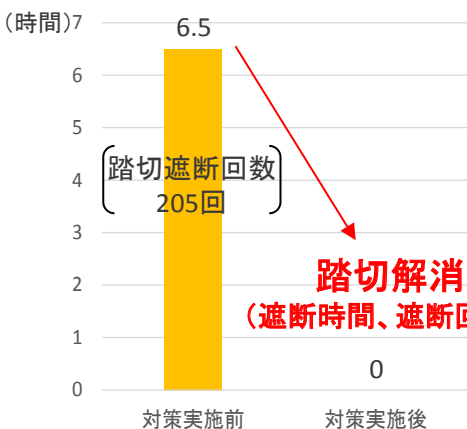
【事業進捗状況】

○H28.3.13に本線アンダーパス部が開通し、踏切の影響を受けないため、踏切遮断時間は解消し、鎌田町交差点から本町交差点までの平均速度は20km/h以上に向上。

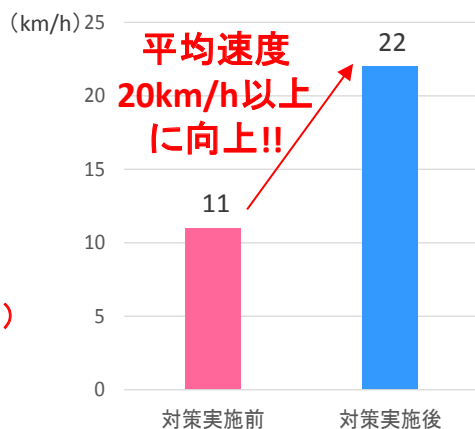
■松阪公園大口線外1線の位置図



● 踏切遮断時間



● 鎌田町→本町の速度状況



【写真①:開通前の状況】 国道42号側 (松阪市役所方面を望む)



【写真②:開通後の状況】 松阪市役所側 (国道42号方面を望む)



※H27.10.20の7時～19時の踏切遮断時間計

※対策実施前:H27.4、対策実施後:H28.4の7時～19時の平均速度

2. 実施した渋滞対策

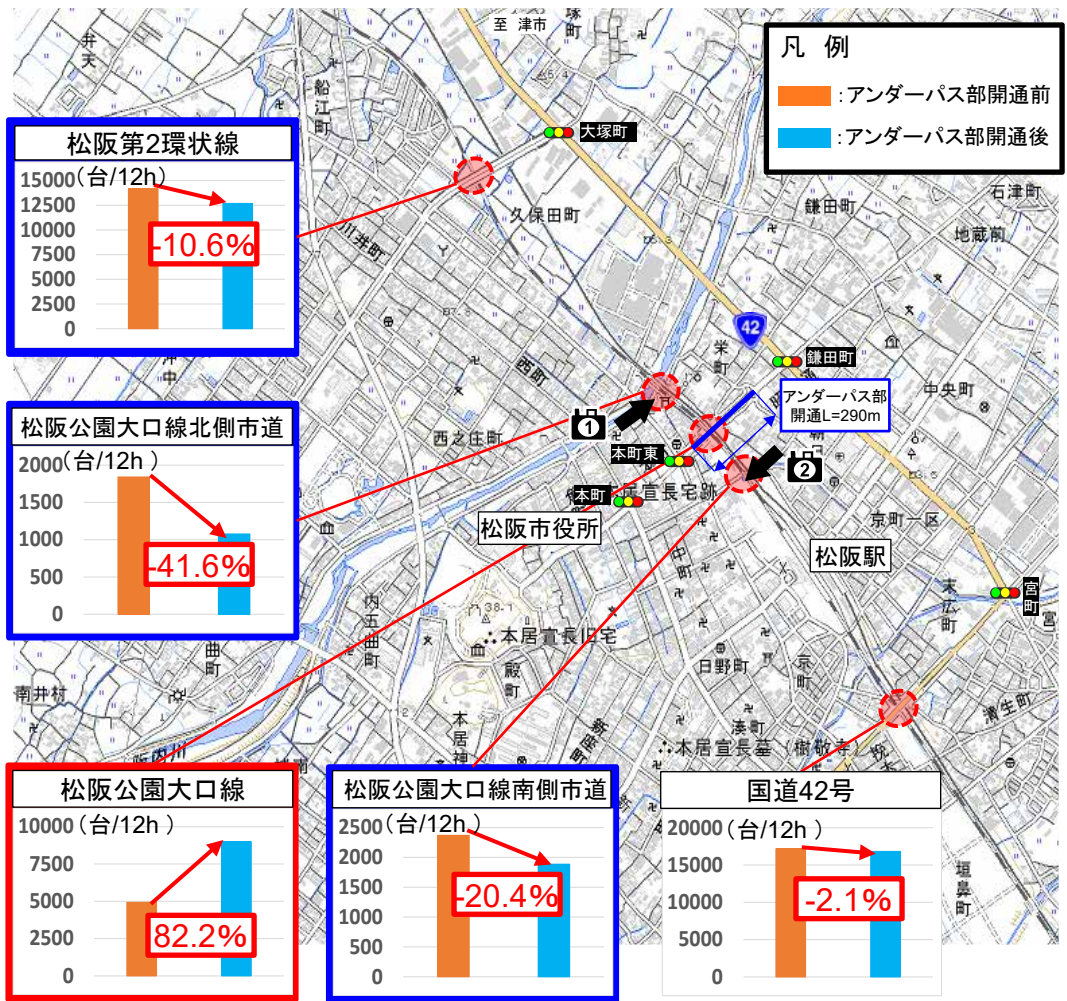
2-3 道路整備等

(3) (都)松阪公園大口線外1線 平成28年3月13日開通②

【開通後の交通状況の変化】

- 松阪公園大口線外1線(踏切アンダーパス)が開通したことで、並行道路の交通量が減少。
- 抜け道として使用されてきた道路幅の狭い道路を通行していた車が松阪公園大口線外1線へ転換。

■各調査箇所の交通量



■写真① 松阪公園大口線北側市道



■写真② 松阪公園大口線南側市道



※事前調査: H27.10.20、事後調査: H28.5.11 : 1割以上交通量が増加 : 1割以上交通量が減少 出典: 地理院地図(国土地理院)

3. 今年度の主な取り組み(案)

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-1 平成28年度の主な取り組み(案)

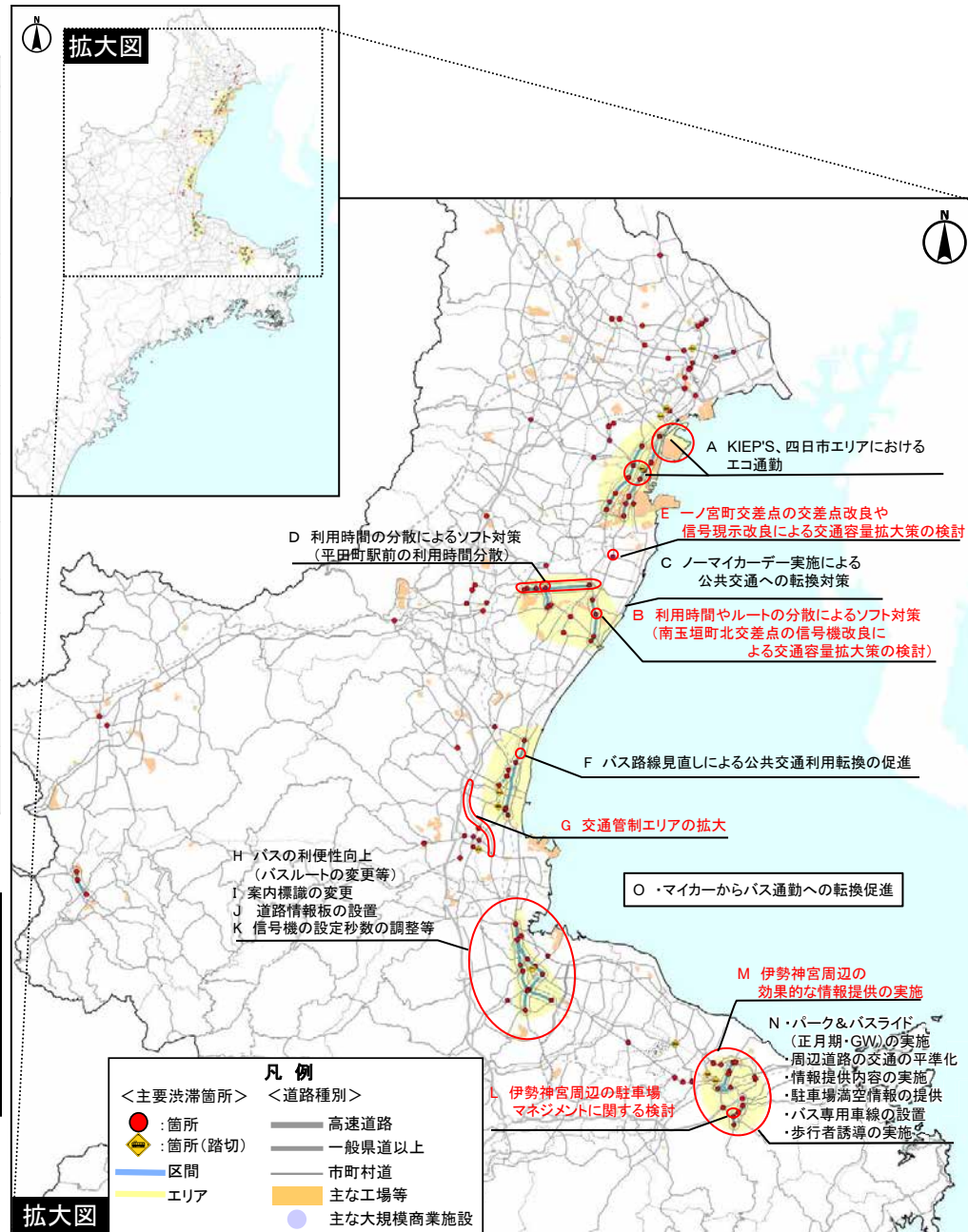
※赤文字表示の施策は27ページ以降に詳細を示す。

(1) 総合対策等

No.	箇所	対策メニュー	実施主体	対策状況
A	南北軸 (霞コンピナート)	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	南北軸 (国道23号)	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大策の検討)	警察	検討中
C	鈴鹿エリア	ノーマイカーデー実施による公共交通への転換対策	鈴鹿市	継続実施
D	東西軸 (主)鈴鹿環状線	利用時間の分散によるソフト対策 (平田町駅前の利用時間分散)	三重県	検討中
E	その他(国道23号)	一ノ宮町交差点の交差点改良や信号現示改良による交通容量拡大策の検討	国・警察	検討中
F	南北軸(国道23号)	バス路線見直しによる公共交通利用転換の促進	バス事業者	検討中
G	南北軸(国道23号)	交通管制エリアの拡大	警察	実施中
H	南部地域軸	バスの利便性向上(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	調整中
I	環状軸	案内標識の変更	国・三重県・松阪市・警察	検討中
J	環状軸	道路情報板の設置	国	検討中
K	中心市街地内 北部地域軸 南部地域軸	信号機の設定秒数の調整等	警察	実施中
L	東西軸(内宮周辺) (国道23号、 御木本道路)	伊勢神宮周辺の駐車場マネジメントに関する検討	国	新規
M	東西軸(内宮周辺) (国道23号、 御木本道路)	伊勢神宮周辺の効果的な情報提供のための調査	国	新規

(2) その他の対策

No.	箇所	対策メニュー	実施主体	対策状況
N	東西軸 (内宮周辺)	・パーク&バスライド(正月期・GW)の実施 ・周辺道路の交通の平準化 ・情報提供内容の実施 ・駐車場満空情報の提供 ・バス専用車線の設置 ・歩行者誘導の実施	伊勢地域 観光交通 対策協議会	継続実施
O	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	継続実施



3. 今年度の主な取り組み(案)

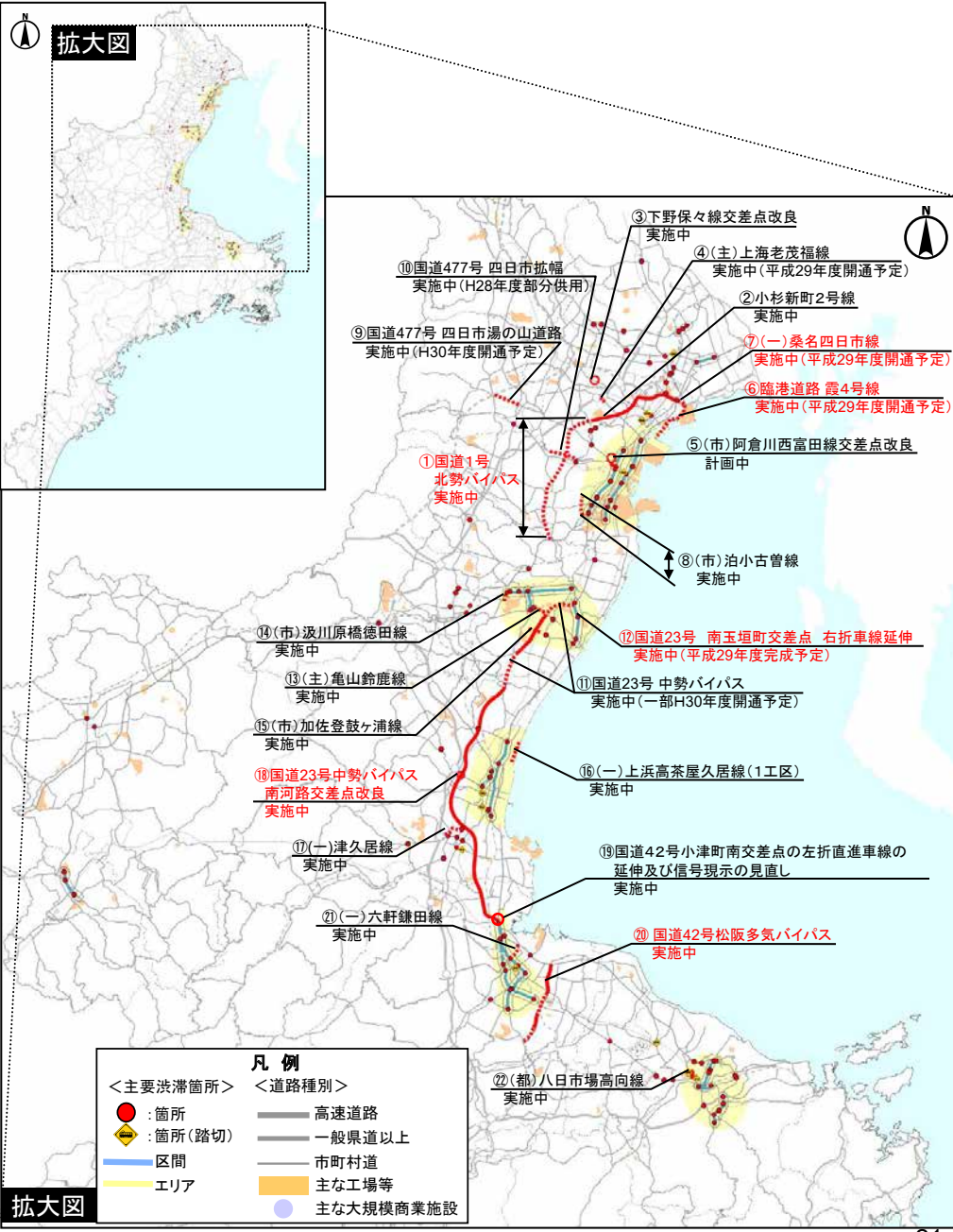
3-1 平成28年度の主な取り組み(案)

(3) 道路整備等

※赤文字表示の施策は27ページ以降に詳細を示す。

No.	対策メニュー※3	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	(主)上海老茂福線	三重県	実施中
⑤	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	計画中
⑥	臨港道路 霞4号線	四日市港湾	実施中
⑦	(一)桑名四日市線	三重県	実施中
⑧	(市)泊小古曾線	四日市市	実施中
⑨	国道477号四日市湯の山道路	三重県	実施中
⑩	国道477号 四日市拡幅	三重県	実施中
⑪	国道23号 中勢バイパス	国	実施中
⑫	国道23号 南玉垣町交差点 右折車線延伸	国	実施中
⑬	(主)亀山鈴鹿線	三重県	実施中
⑭	(市)汲川原橋徳田線	鈴鹿市	実施中
⑮	(市)加佐登鼓ヶ浦線	鈴鹿市	実施中
⑯	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	実施中
⑰	(一)津久居線	三重県	実施中
⑱	国道23号中勢バイパス南河路交差点改良	国	実施中
⑲	国道42号小津町南交差点の左折直進車線の延伸及び信号現示の見直し	国・警察	実施中
⑳	国道42号松阪多気バイパス	国	実施中
㉑	(一)六軒鎌田線	三重県	実施中
㉒	(都)八日市場高向線	伊勢市	実施中

※3: 対策メニューは事業化路線のみを記載



3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 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	KIEP'S、四日市におけるエコ通勤	KIEP'S 四日市市	継続実施

2) 道路整備等

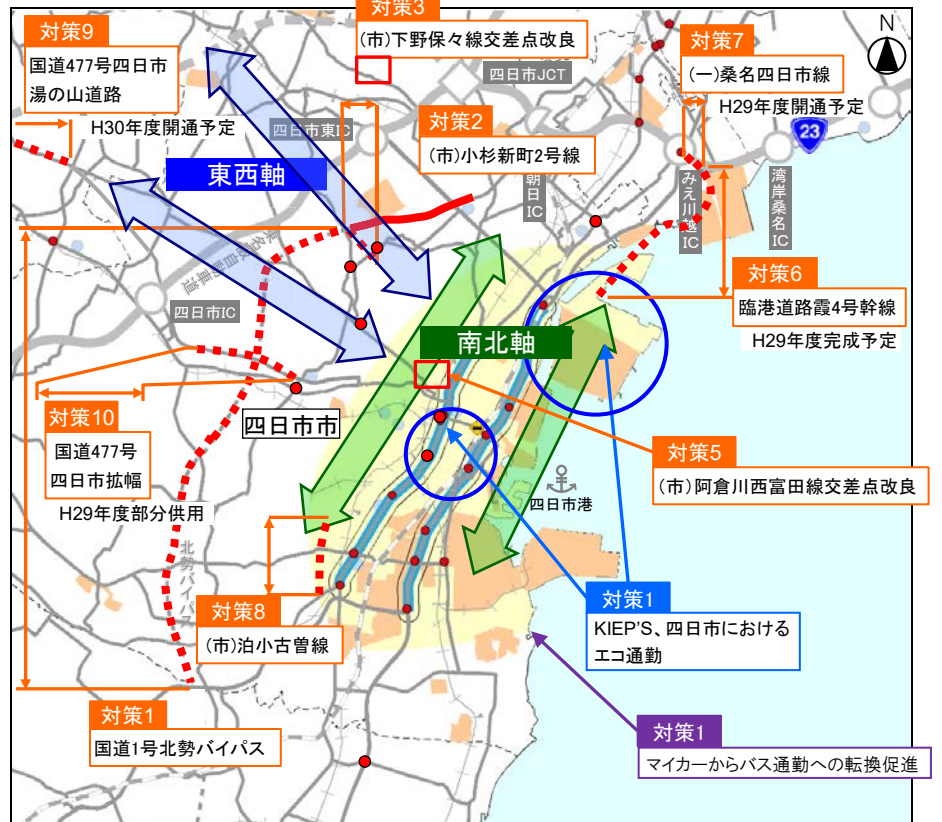
地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北線	対策1	国道1号北勢バイパス	国	実施中
東西軸	対策2	(市)小杉新町2号線	四日市市	実施中
	対策3	(市)下野保々線交差点改良	四日市市	実施中
	対策4	(主)上海老茂福線	三重県	実施中 (H29年度開通予定)
	対策5	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	計画中
南北軸	対策6	臨港道路霞4号幹線	国	実施中 (H29年度完成予定)
	対策7	(一)桑名四日市線	三重県	実施中 (H29年度開通予定)
	対策8	(市)泊小古曾線	四日市市	実施中
東西軸	対策9	国道477号四日市湯の山道路	三重県	実施中 (H30年度開通予定)
	対策10	国道477号四日市拡幅	三重県	実施中 (H29年度部分供用)

<みえエコ通勤デー運営事務局の対策>

<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	継続実施

■ 渋滞対策箇所位置図



3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 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 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大策の検討)	警察	検討中
鈴鹿エリア	対策2	ノーマイカーデー実施による公共交通への転換対策	鈴鹿市	継続実施
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 (平田駅前の利用時間分散)	三重県	検討中
その他 (国道23号)	対策4	一ノ宮町交差点の交差点改良や信号現示改良による交通容量拡大策の検討	国・警察	検討中

2) 道路整備等

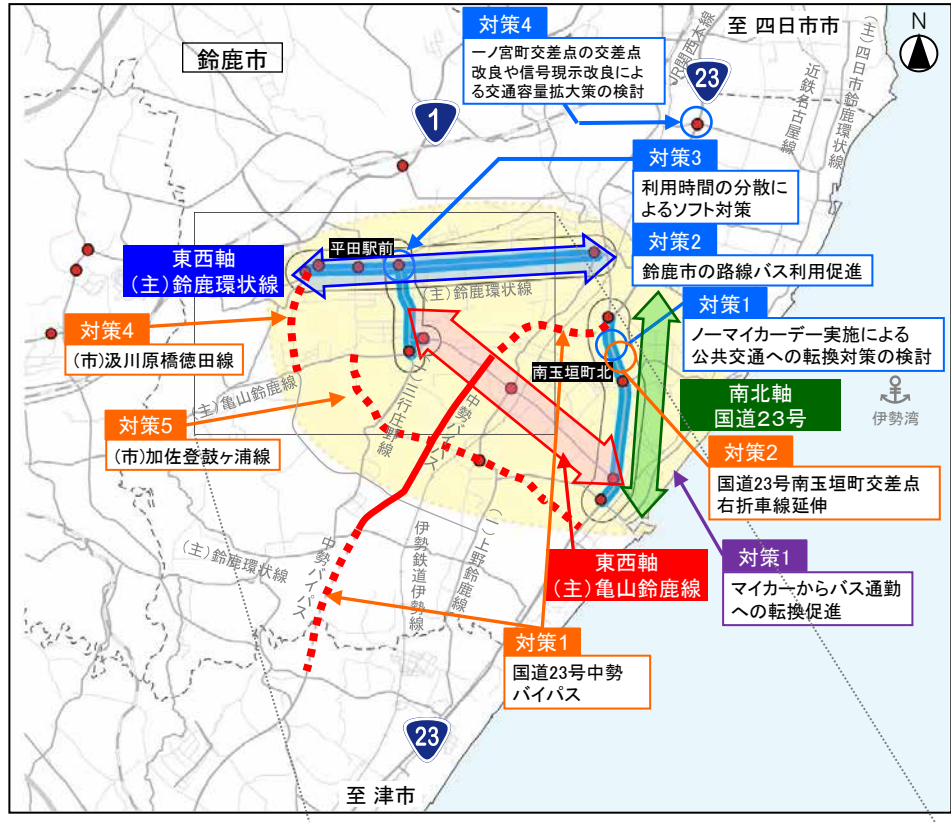
地域の重要な軸・拠点	No.	対策メニュー	実施主体	対策状況
南北軸 (国道23号)	対策1	国道23号中勢バイパス	国	実施中 (一部H30年度 開通予定)
	対策2	国道23号南玉垣町交差点 右折車線延伸	国	実施中 (H28年度完成予定)
東西軸 (主)亀山鈴鹿線	対策3	(主)亀山鈴鹿線	三重県	実施中 (開通予定未定)
	対策4	(市)汲川原橋徳田線	鈴鹿市	実施中 (開通予定未定)
	対策5	(市)加佐登鼓ヶ浦線	鈴鹿市	実施中 (開通予定未定)

※対策メニューは事業化路線のみを記載

<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	継続実施

■ 渋滞対策箇所位置図



3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 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	バス路線見直しによる公共交通転換の促進	バス事業者	検討中
南北軸 (国道23号)	対策2	交通管制エリアの拡大	警察	実施中

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	国道23号中勢バイパス	国	実施中 (一部H30年度 開通予定)
南北軸 (国道23号)	対策2	国道23号中勢バイパス 南河路交差点改良	国	実施中 (H28年度完成予定)
南北軸 (国道23号)	対策3	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	実施中
南北軸 (国道23号)	対策4	(一)津久居線	三重県	実施中

※対策メニューは事業化路線のみを記載

<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	継続実施

■ 渋滞対策箇所位置図



3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 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
南部地域軸	対策1	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	調整中
環状軸	対策5	案内標識の変更 ※松阪多気バイパスの全線暫定開通に向けた取り組み	国・三重県・松阪市・警察	検討中
環状軸	対策6	道路情報板の設置 ※松阪多気バイパスの全線暫定開通に向けた取り組み	国	検討中
中心市街地内 北部地域軸 南部地域軸	対策7	信号機の設定秒数の調整等	警察	実施中

2) 道路整備等

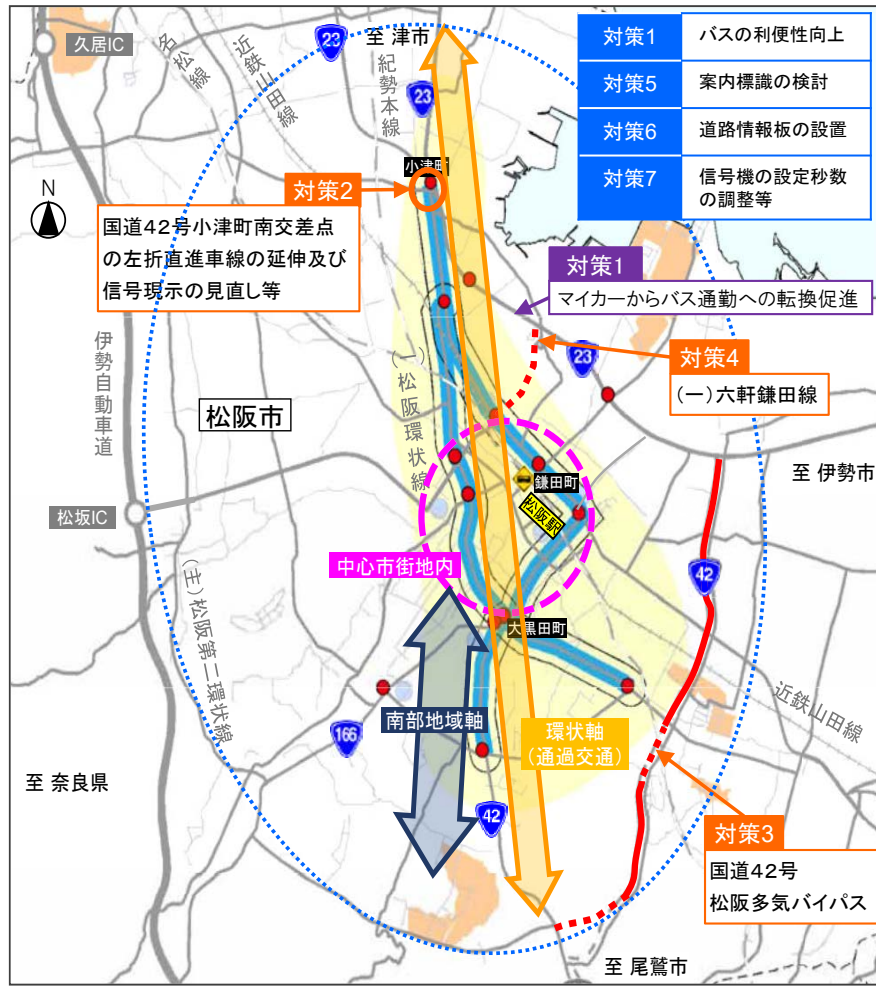
地域の重要な軸・拠点	No.	事業	実施主体	対策状況
北部地域軸	対策2	国道42号小津町南交差点の左折直進車線の延伸及び信号現示の見直し	国・警察	実施中
エリア全体	対策3	国道42号松阪多気バイパス	国	実施中
中心市街地内 北部地域軸	対策4	(一)六軒鎌田線	三重県	実施中

※対策メニューは事業化路線のみを記載

<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	継続実施

■ 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
- 主要渋滞箇所
- 主要渋滞箇所(踏切)
- 主要渋滞区間
- 主要渋滞エリア
- 総合対策等
- 道路整備等
- エコ通勤の促進

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-2 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	伊勢神宮周辺の駐車場マネジメントに関する検討	国	新規
東西軸 (内宮周辺) (国道23号、御木本道路)	対策2	効果的な情報提供のための調査	国	新規

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

※対策メニューは事業化路線のみを記載

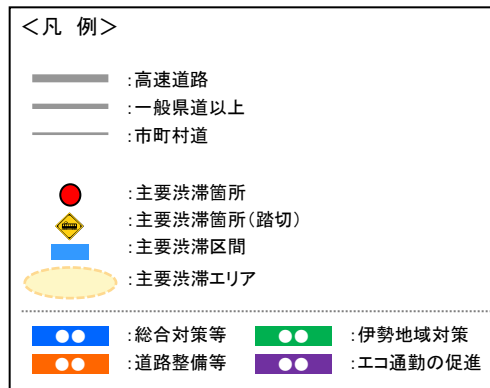
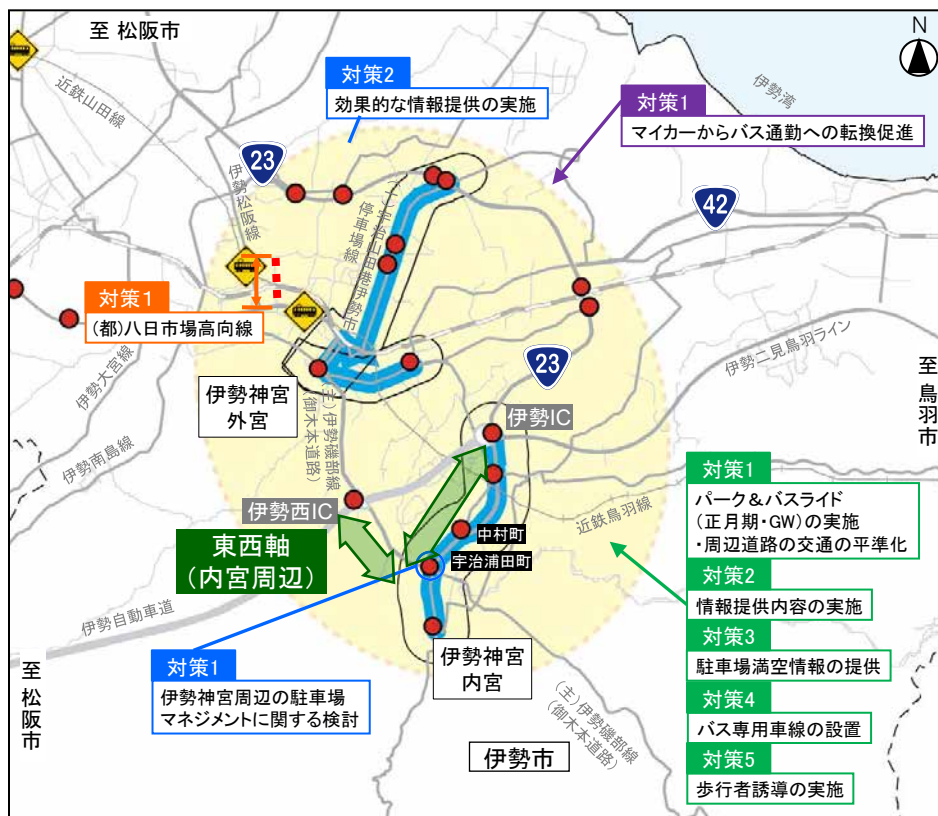
<伊勢地域観光交通対策協議会実施の対策>

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)の実施 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	情報提供内容の実施	伊勢地域 観光交通対策 協議会	継続実施
	対策3	駐車場満空情報の提供	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
	対策5	歩行者誘導の実施	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	継続実施

■ 渋滞対策箇所位置図



3. 今年度の主な取り組み(案)

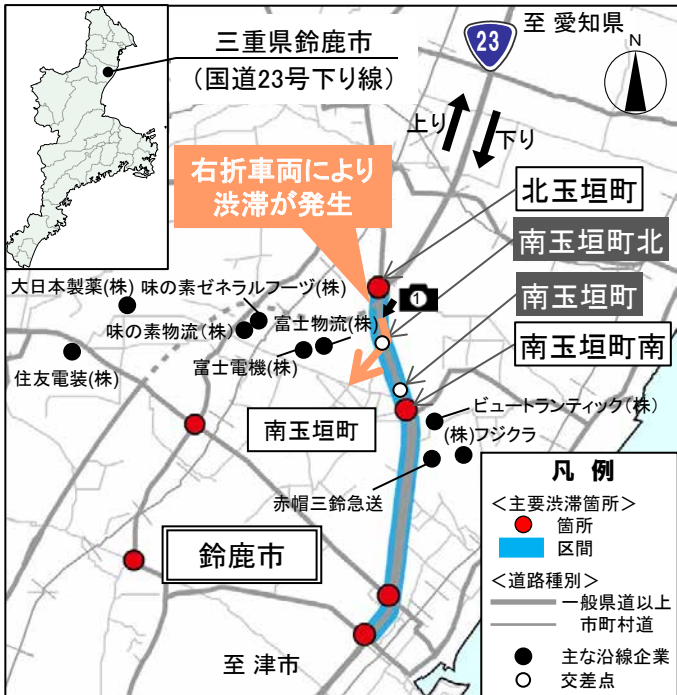
3-3 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容

(1) 利用時間やルート分散によるソフト対策(南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大策の検討)

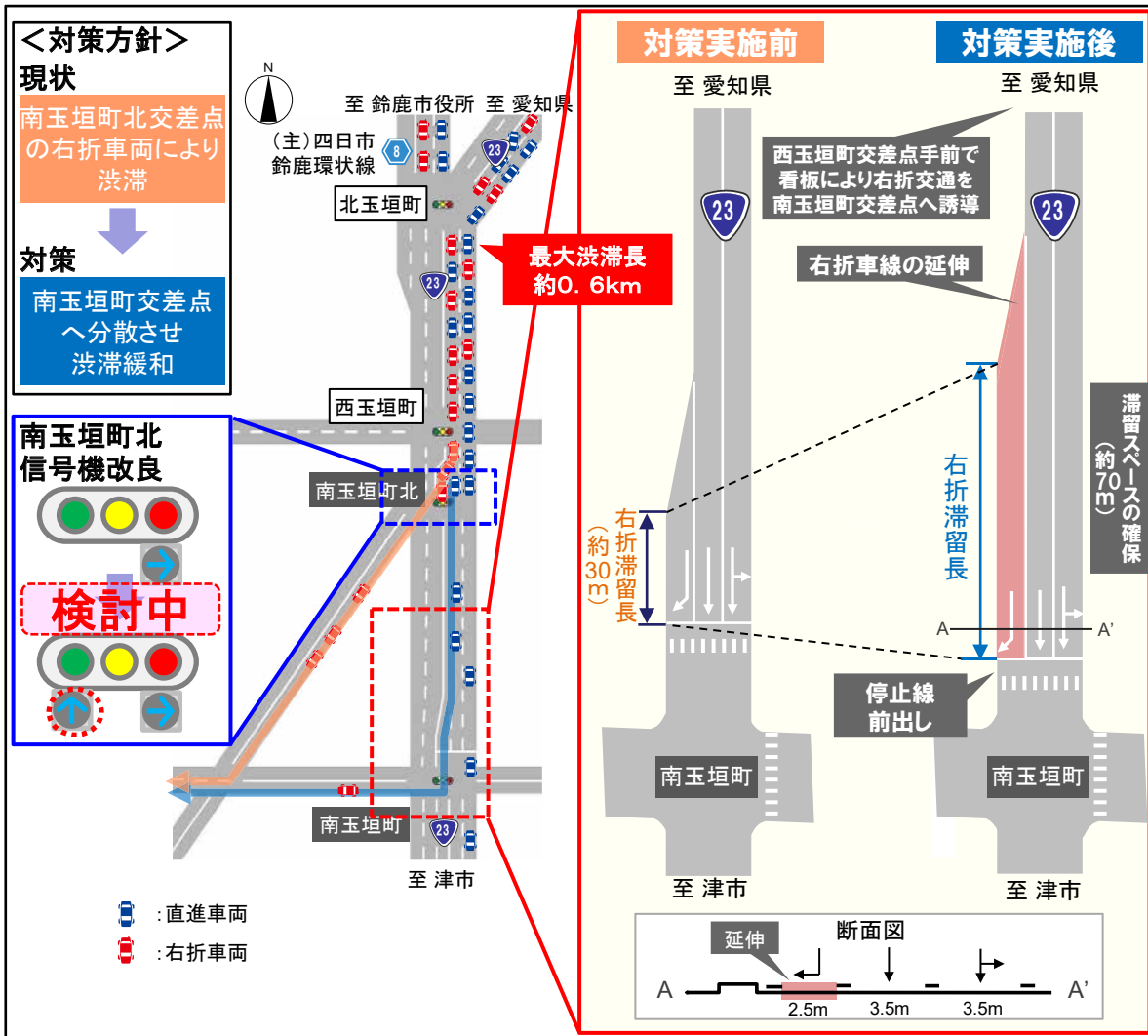
国道23号南玉垣町交差点 右折車線延伸

- 南玉垣町北交差点において、右折交通分散の対策を実施し、右折分散が一部図られたものの渋滞が残存。
- 南玉垣町北交差点で右折車両により渋滞が発生しているため、同交差点の右折交通を南玉垣町交差点へ誘導・分散するために、信号機の改良(直進青矢印の追加)を検討。
- 誘導先の南玉垣町北交差点において右折車線の延伸により渋滞緩和を図る。

■位置図



■対策：交通誘導及び右折車線の延伸



南玉垣町北交差点の右折車両が滞留



【西玉垣町交差点から南玉垣町北交差点付近】

3. 今年度の主な取り組み(案)

3-3 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容

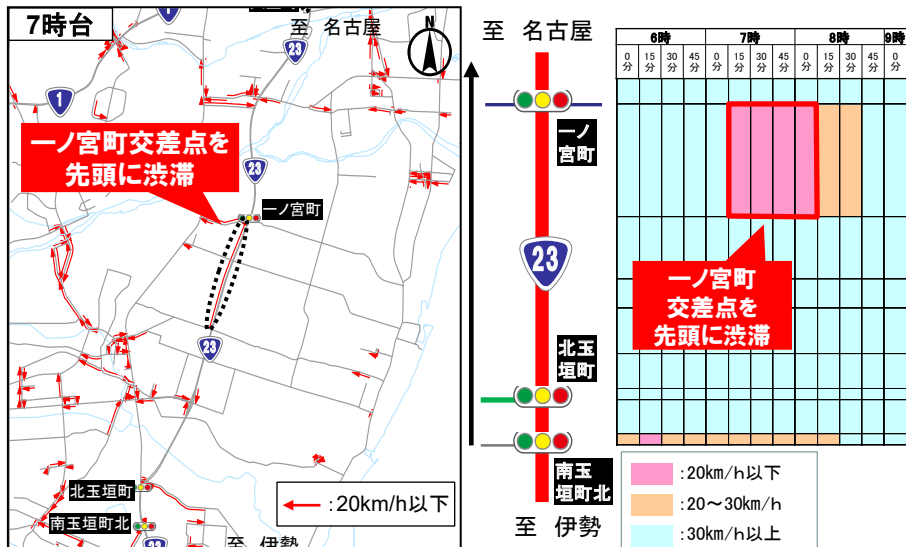
(2) 一ノ宮町交差点の交差点改良や信号現示改良による交通容量拡大策の検討

- 一ノ宮交差点は、変形五差路交差点のため、国道23号への青時間の割振りが他の交差点に比べて少なく、ボトルネックとなる要因となっている。
- 交差点改良や信号現示改良等を検討し、交通容量の拡大を図る。

■一ノ宮交差点の渋滞要因分析



■渋滞状況



■対策内容(案)

《分析結果》国道23号一ノ宮交差点(上り線)の渋滞要因

- 7時台に一ノ宮交差点の国道23号上り方向に交通が集中
- しかし、十分な青時間が確保できないため交通容量が不足

交差点改良や信号現示の調整を検討し、国道23号の青時間を増加させる。

交通量調査(方向別交通量、渋滞長、信号現示)を実施し、現地状況の把握を行い、交差点形状の変更や信号現示の調整等を交通管理者と行いながら、対策を検討していく。



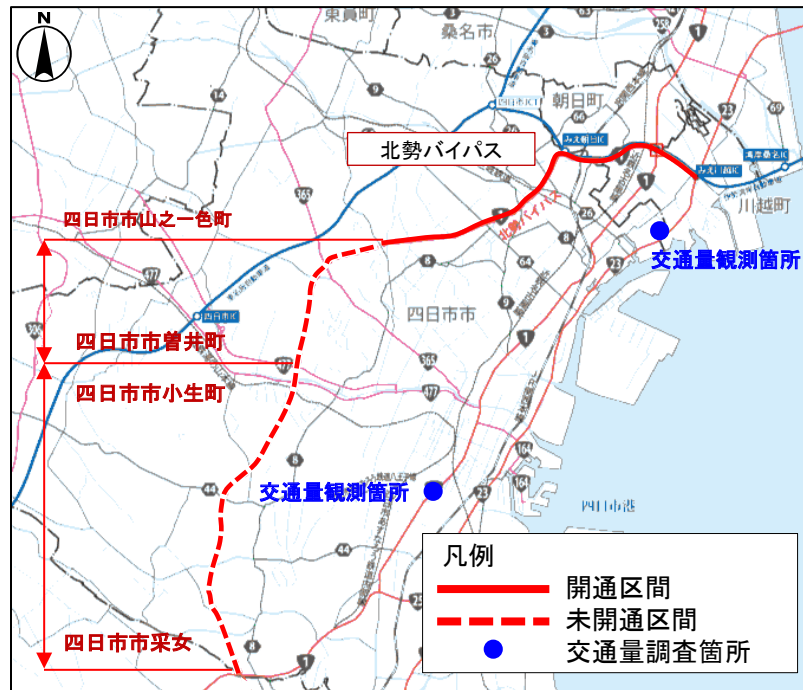
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-3 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容

(3) 北勢バイパスの整備

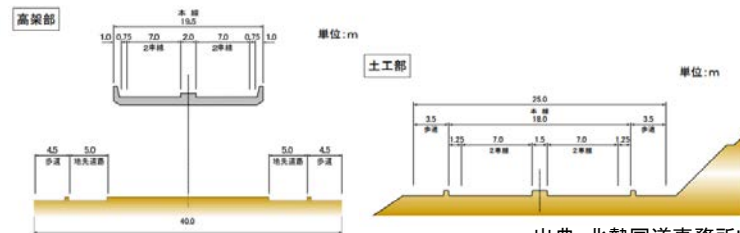
- 国道1号及び国道23号において交通量が交通容量を上回り、慢性的な渋滞が発生。
- 国道1号、国道23号の通過交通の転換を図ることを目的とし、国道1号北勢バイパス(三重郡川越町南福崎～四日市市采女)を整備中。
→北勢バイパスの開通により交通の転換が図られ国道1号及び国道23号における渋滞緩和が期待できる。

■現状の課題



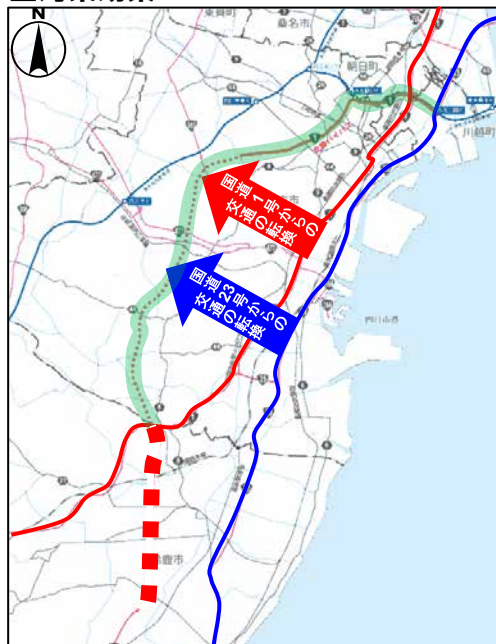
■対策概要

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)間は工事及び調査設計を実施
 四日市市小生町(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
 開通延長：21.0km
 車線数：4車線

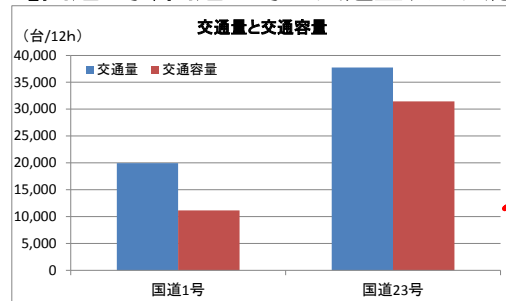


出典：北勢国道事務所HP

■対策効果



【国道1号、国道23号の交通量及び交通容量】



交通量が交通容量を大きく上回る

出典：H22道路交通センサス

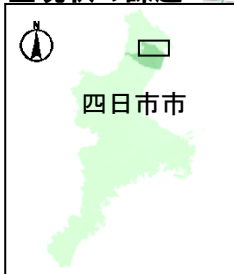
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-3 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容

(4) 霞4号幹線及び(一)桑名四日市線の整備

- 四日市エリアにおける南北軸の主要幹線である国道23号において産業交通・通過交通(大型車)が集中し渋滞が発生。
 - 霞埠頭周辺の主要渋滞箇所【(浜園町)交差点】において損失時間が経年と共に増加傾向。
 - 港湾交通を円滑に高速交通網に連絡し、定時性・即時性を確保するため霞4号幹線を整備中(今年度は橋梁上部工工事を推進)であり、平成29年度に完成予定。また、合わせて、(一)桑名四日市線を整備中であり、平成29年度に開通予定。
- 霞埠頭周辺の主要渋滞箇所における渋滞緩和が期待できる。

■現状の課題



■対策概要

事業名 : 霞4号幹線
 事業主体 : 国
 所在地 : 四日市港霞ヶ浦南ふ頭 ~ 町道川越中央線
 開通延長 : 4.1km
 車線数 : 暫定2車線

■対策概要

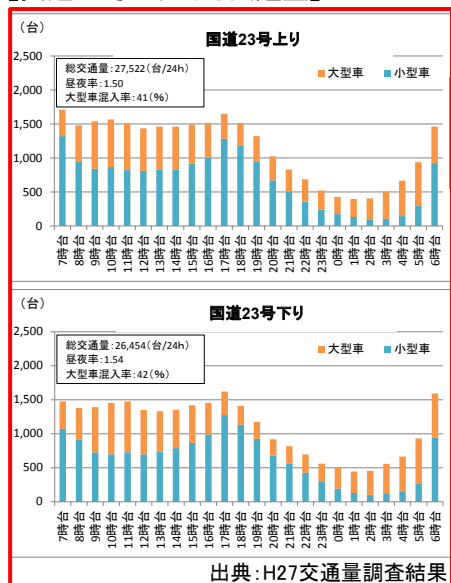
事業名 : (一)桑名四日市線
 事業主体 : 三重県
 所在地 : 川越町亀崎新田 ~ 南福崎
 開通延長 : 0.66km
 車線数 : 完成4車線

凡例
 ● 主要渋滞箇所
 ■ 主要渋滞区間
 ● 交通量観測箇所



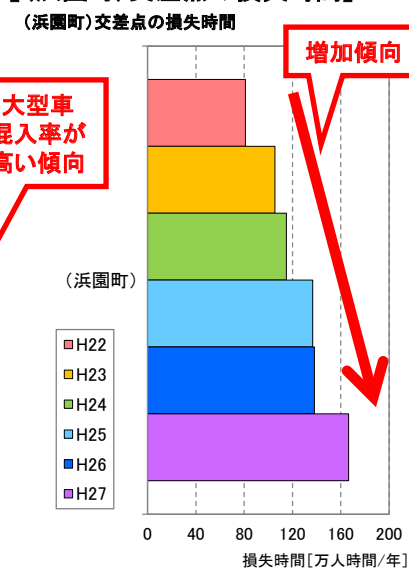
出典：国土交通省四日市港湾事務所

【国道23号における交通量】



出典：H27交通量調査結果

【(浜園町)交差点の損失時間】



大型車混入率が高い傾向

増加傾向

■対策効果



■対策状況 (イメージ)



出典：国土交通省四日市港湾事務所

3. 今年度の主な取り組み(案)

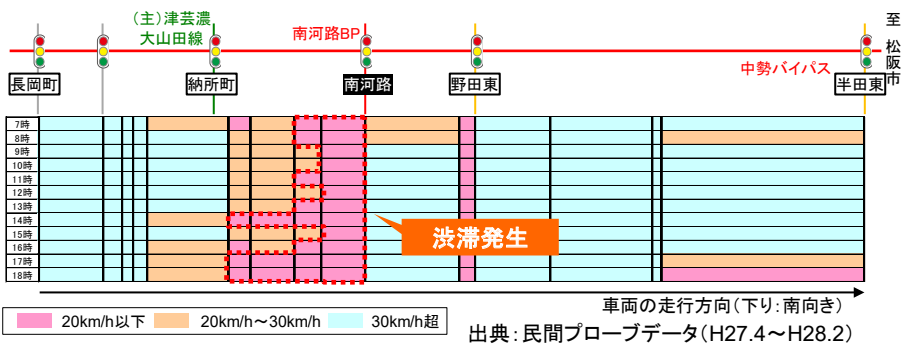
3-3 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容 (5) 国道23号 中勢バイパス 南河路交差点改良 交通管制エリアの拡大

- 国道23号中勢バイパスが開通(H27.2)後、中勢バイパスへの交通が増加したため、国道163号南河路バイパスと交差する南河路交差点の渋滞が発生。
- 南河路交差点の直進車線の増設により交通容量を拡大し渋滞緩和を図る。(平成28年度完成予定)
- 交通管制エリアを中勢バイパス(南河路交差点～高茶屋小森交差点)、久居停車場津線(久居相川交差点付近)に拡大。
- 交通量に応じた信号制御、渋滞状況(VICS)の配信による経路分散により渋滞緩和を図る。

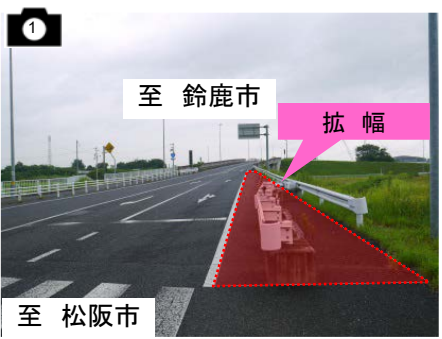
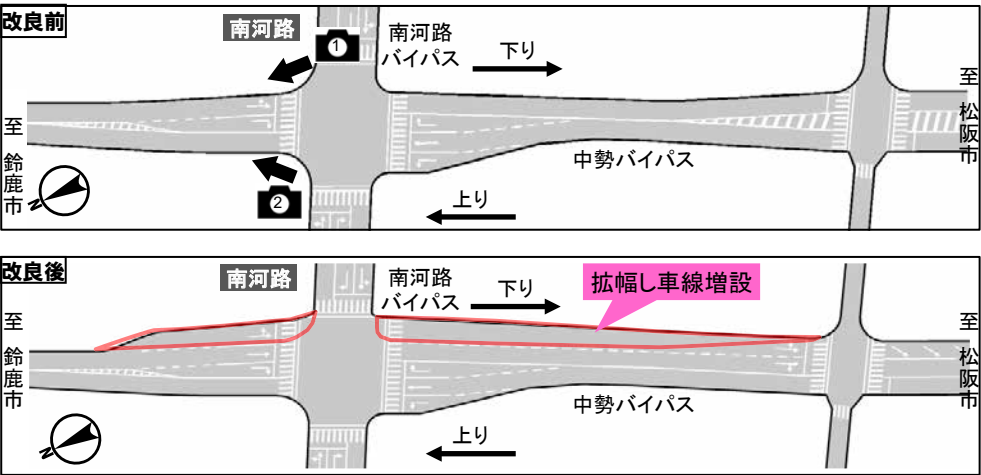
■位置図



■渋滞状況



■南河路交差点改良



3. 今年度の主な取り組み(案)

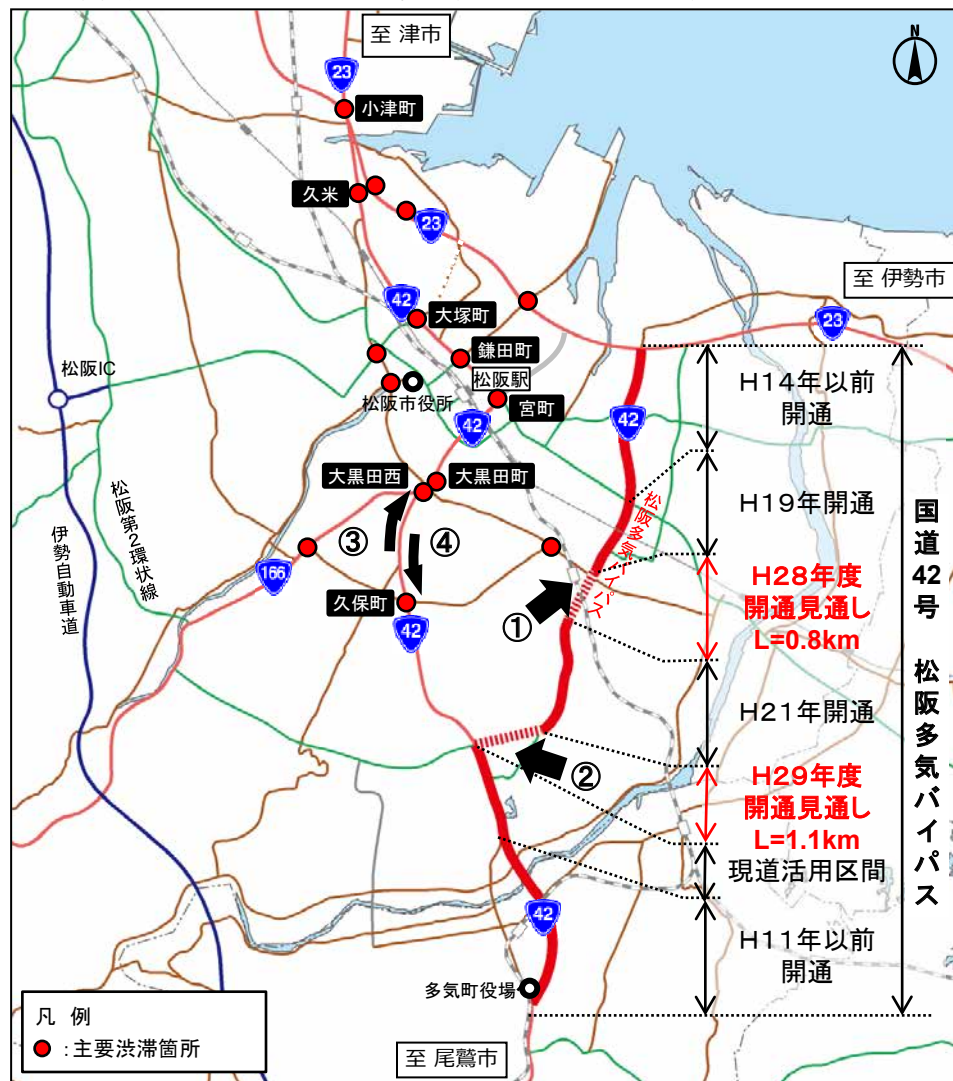
3-3 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容

(6) 国道42号松阪多気バイパス

《事業進捗状況》

○H28年度にJR部区間が開通予定、また、H29年度に全線暫定2車線開通予定。

■松阪多気バイパスの事業進捗状況と周辺の渋滞状況



① JR紀勢本線交差部
(国道23号方面を望む)



② 下蛸路町
(国道42号現道方面を望む)



③ 大黒田町～大黒田西交差点
の渋滞状況



④ 久保町交差点の渋滞状況



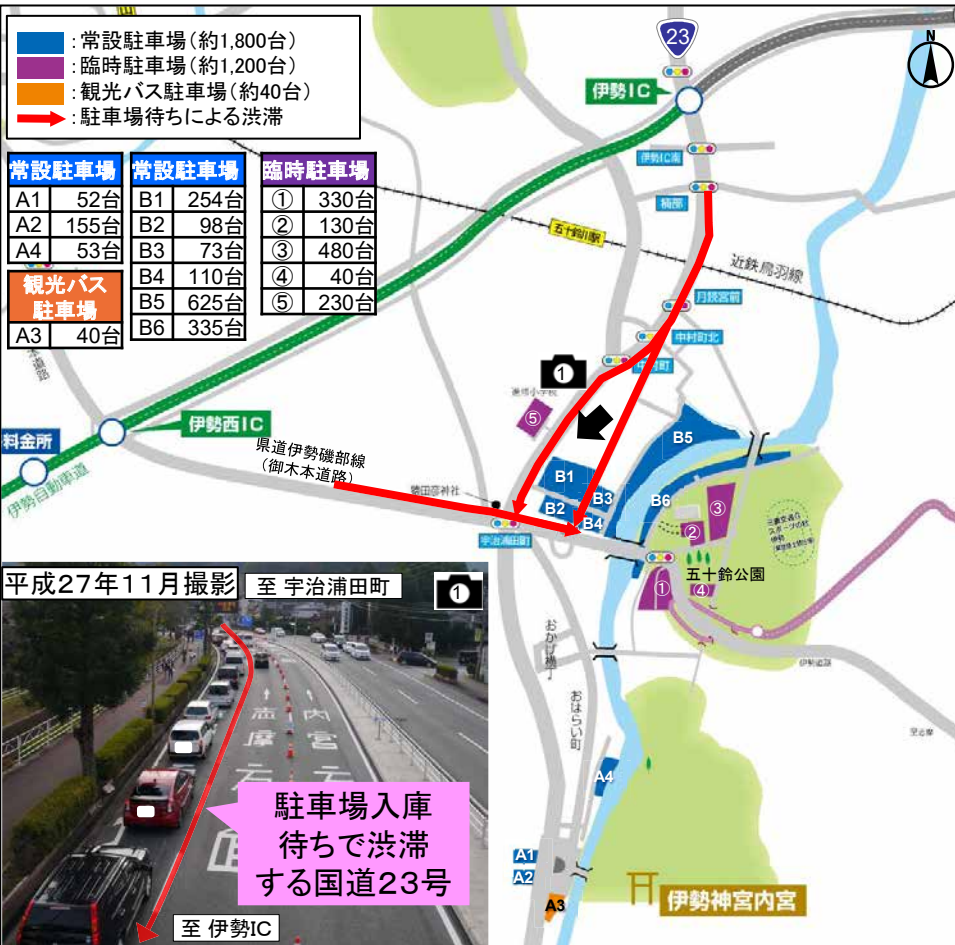
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-4 休日の渋滞対策

(1) 伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント検討のための調査

- 伊勢神宮(内宮)周辺の駐車場は、約3千台の容量を確保。休日に駐車場入庫待ち渋滞が発生。
- 駐車場マネジメントによる渋滞対策を検討するために、入庫待ちによる渋滞状況や駐車場利用者の利用経路を把握する調査を実施。

■駐車場位置図及び渋滞発生状況



① 調査1 駐車場利用状況調査

伊勢神宮(内宮)周辺の常設駐車場及び臨時駐車場の駐車車両の利用状況について、時間帯別駐車台数を把握し、駐車場の満車、空車状況と駐車場入庫待ちによる渋滞状況調査を実施する。

- 【調査方法】 調査員による現地観測
- 【調査対象】 市営宇治駐車場 (B1~B6)

	宇治1 内宮B1	宇治2 内宮B2	宇治3 内宮B3	宇治4 内宮B4	宇治5 内宮B5	宇治6 内宮B6
7: 00	25	58	25	111	10	5
8: 00	219	98	73	110	91	30
9: 00	254	98	73	108	423	79
10: 00	250	97	73	109	624	196
11: 00	247	97	73	110	623	334
12: 00	249	98	73	110	601	333
13: 00	202	98	73	108	587	331
14: 00	253	98	73	110	621	331
15: 00	250	95	73	110	588	333
16: 00	150	65	52	83	372	208
17: 00	35	19	19	29	122	57
18: 00	1	5	7	2	3	4
12時間計	2,135	926	687	1,100	4,665	2,241

時間帯別に駐車場の満空状況と渋滞の関係を把握

② 調査2 駐車場利用車の走行経路調査

伊勢神宮(内宮)周辺の常設駐車場及び臨時駐車場を利用する車両をETC2.0プローブ情報から抽出し、走行した経路を把握する。

- 利用した経路での所要時間分布や渋滞発生状況についても合わせて把握する。
- 【調査方法】 ETC2.0プローブ情報
- 【分析項目】 走行経路、走行速度



③ 調査3 アンケート調査

伊勢神宮(内宮)周辺の駐車場(常設・臨時含む)を利用した人を対象に、駐車場利用に関する意向やP&BR駐車場と伊勢神宮(内宮)周辺駐車場によるメリット・デメリットの意識調査を実施

- 【調査方法】 WEBアンケート調査

- 調査対象者(案) 伊勢神宮(内宮)周辺の駐車場利用者
- 調査項目(案)
 - ①利用した駐車場の場所
 - ②駐車場利用に関する意向
 - ③P&BR駐車場と伊勢神宮(内宮)周辺の駐車場利用によるメリット・デメリット

出典：交通案内図(伊勢市)を基に編集

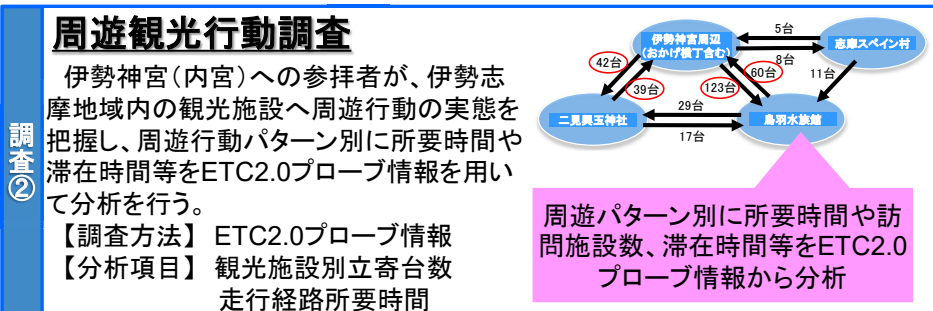
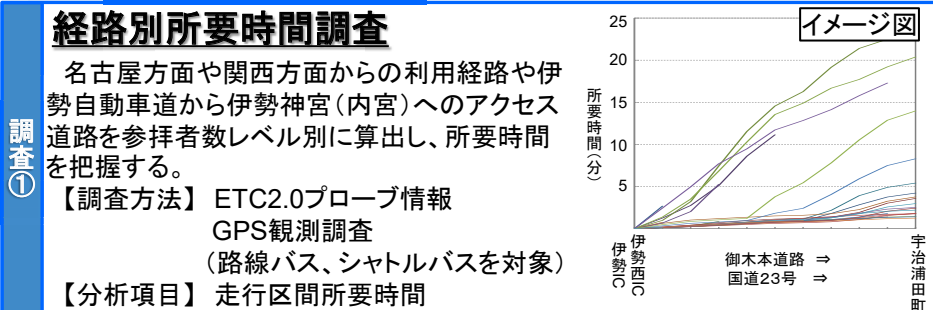
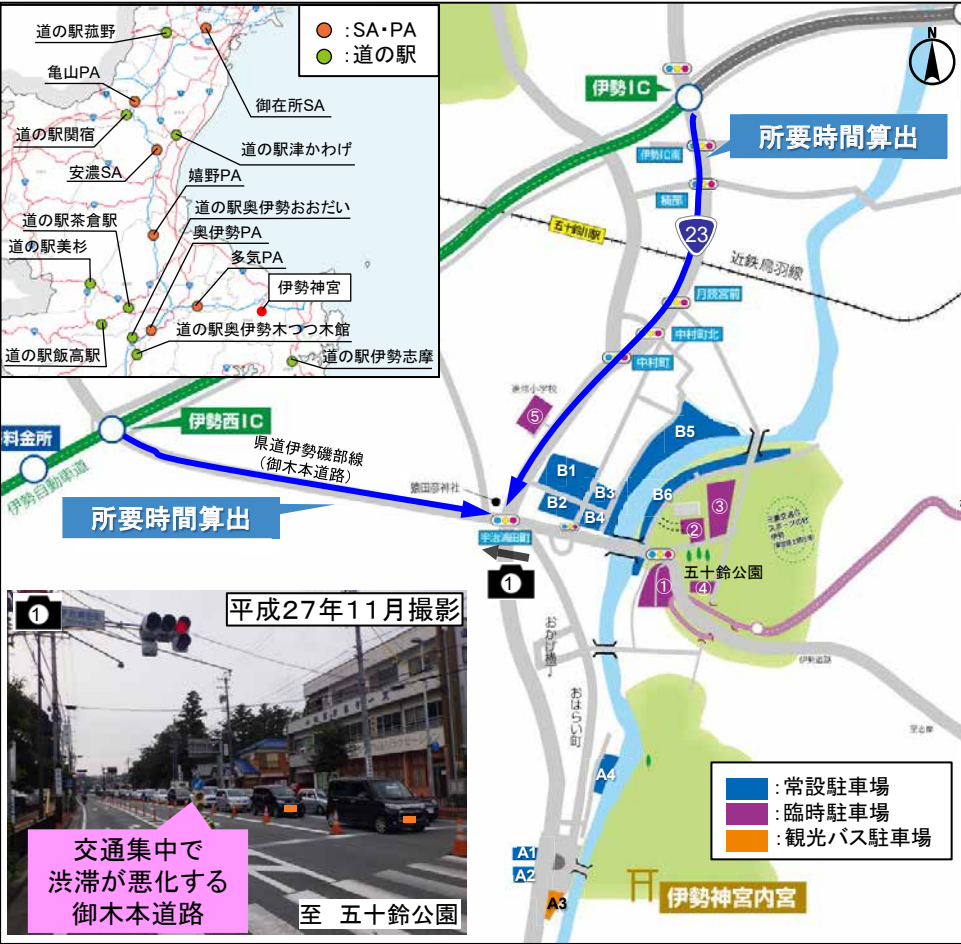
3. 今年度の主な取り組み(案)

3-4 休日の渋滞対策

(2)伊勢神宮周辺の効果的な情報提供のための調査

- 来訪者のピークを向かえる休日の正午に、駐車場入庫待ち渋滞が発生。
- 効果的な情報提供による渋滞対策を検討するために経路別所要時間や周遊観光行動を把握する調査を実施。

■位置図



出典：交通案内図(伊勢市)を基に編集

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。
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所は17箇所。
- 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。

三重県内の主要渋滞箇所(128箇所)のモニタリング結果

平成28年度点検結果	渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)		主要渋滞箇所数 (128箇所)	
	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		
	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		
	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		
	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)	54箇所		

最新の交通データ

モニタリング実施結果	
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
47箇所	6箇所
3箇所	8箇所
9箇所	1箇所
52箇所	2箇所

※渋滞損失時間: H27渋滞損失時間
民間プローブデータ(H27.9~11)

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

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

※渋滞損失時間、民間プローブデータによるデータ比較
H24選定時 : H22.9~11、H28点検時 : H27.9-11

○速度向上がみられる箇所

⇒ 渋滞対策の取り組みにより、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		
	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	6	0	6
②休日における渋滞箇所	8	0	8
③踏切による渋滞箇所	1	1	0
④パブリックコメントによる追加箇所	2	1	1
合計	17	2	15

4. 交通状況のモニタリング

4-2. モニタリング実施結果(速度向上がみられる箇所)

(1) 紀勢本線、山田線 踏切

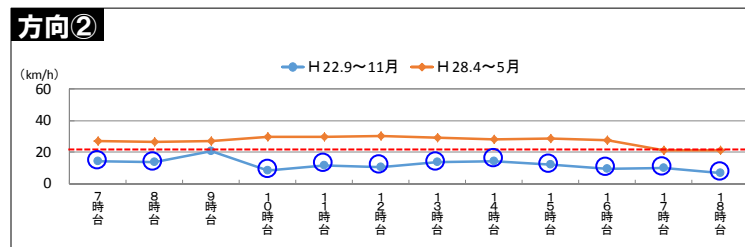
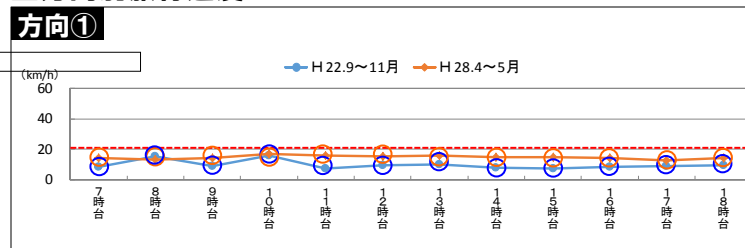
- (都)松阪公園大口外1線のアンダーパス部開通(平成28年3月)に伴い、踏切による待ち時間が解消。
- 主要渋滞箇所の渋滞原因(踏切)が解消され、方向②において旅行速度が向上したことから、主要渋滞箇所から削除。

■(都)松阪公園大口外1線 踏切



出典: 地理院地図(国土地理院)を基に編集して作成

■方向別旅行速度



- 凡例
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
 - : H28.4~5において20km/hを下回る時間

※平成24年度時のデータは、平成22年9~11月のデータを使用
 ※平成28年点検時のデータは、(都)松阪公園大口外1線のアンダーパス部開通後の状況を把握するために平成28年4~5月のデータを使用
 ※方向①においては速度向上があまりみられないが、隣接する主要渋滞箇所(鎌田町交差点)の影響によるものである。鎌田町交差点については引き続き関係機関と渋滞対策を検討。

【開通後】



至 松阪市役所

4. 交通状況のモニタリング

4-2. モニタリング実施結果(速度向上がみられる箇所)

(2)香取南交差点

- 当該箇所は特定の時期(4月~5月)に渋滞が発生しており、パブコメにより主要渋滞箇所を選定。
- 大桑道路の4車線化整備(平成28年3月)後、4月~5月における旅行速度が向上。
- 道路管理者により現地状況を確認した結果、渋滞緩和が確認されたことから、主要渋滞箇所から削除。

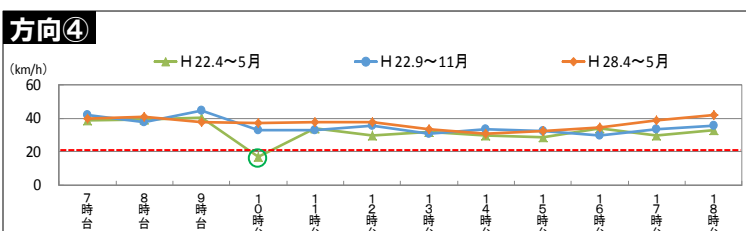
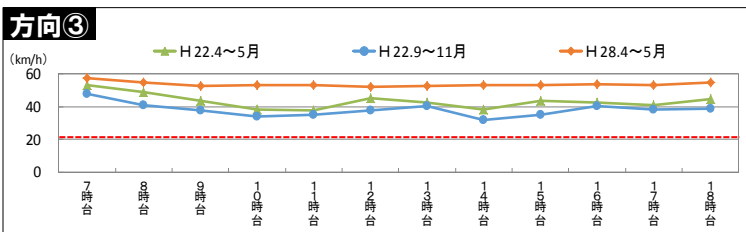
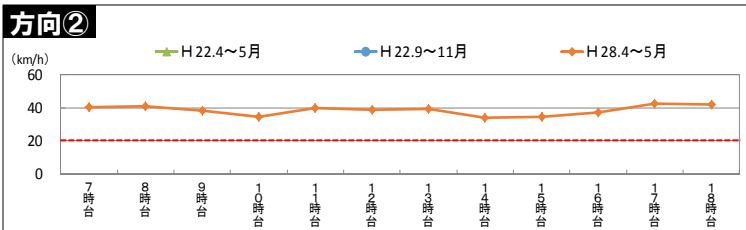
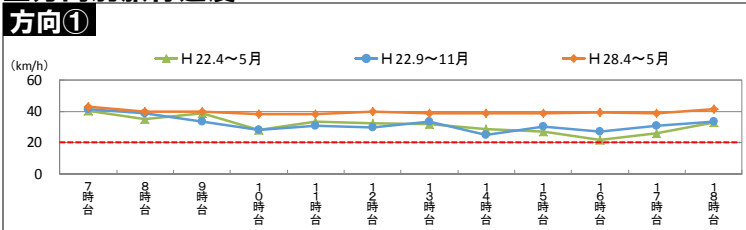
香取南交差点



出典: 地理院地図(国土地理院)を基に編集して作成

※当該箇所の渋滞は、多度大社で4月~5月に開催される上げ馬神事によるもの
 ※平成24年度時のデータは、平成22年4~5月のデータを使用
 ※大桑道路開通後の状況を踏まえるために、平成28年4月~5月のデータを使用

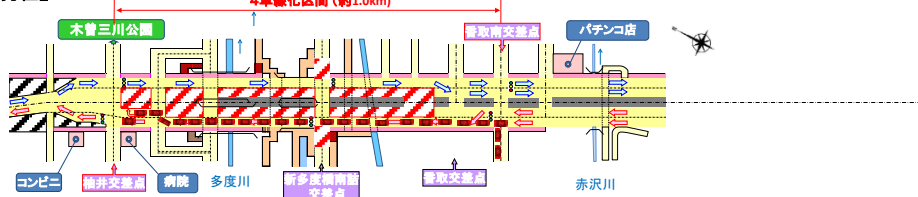
方向別旅行速度



凡例

- : H22.4~5において20km/hを下回る時間
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H28.4~5において20km/hを下回る時間

【開通前:2車線】【現在】



【開通後:4車線】【4車化】

