

# 令和元年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会 (第1回)

## <目次>

1.	これまでの取り組み経緯	…	1
2.	2018年度に実施した渋滞対策	…	10
3.	2019年度の主な取り組み予定	…	32
4.	交通状況のモニタリング	…	48
5.	県全体の交通状況・トピックス等	…	56

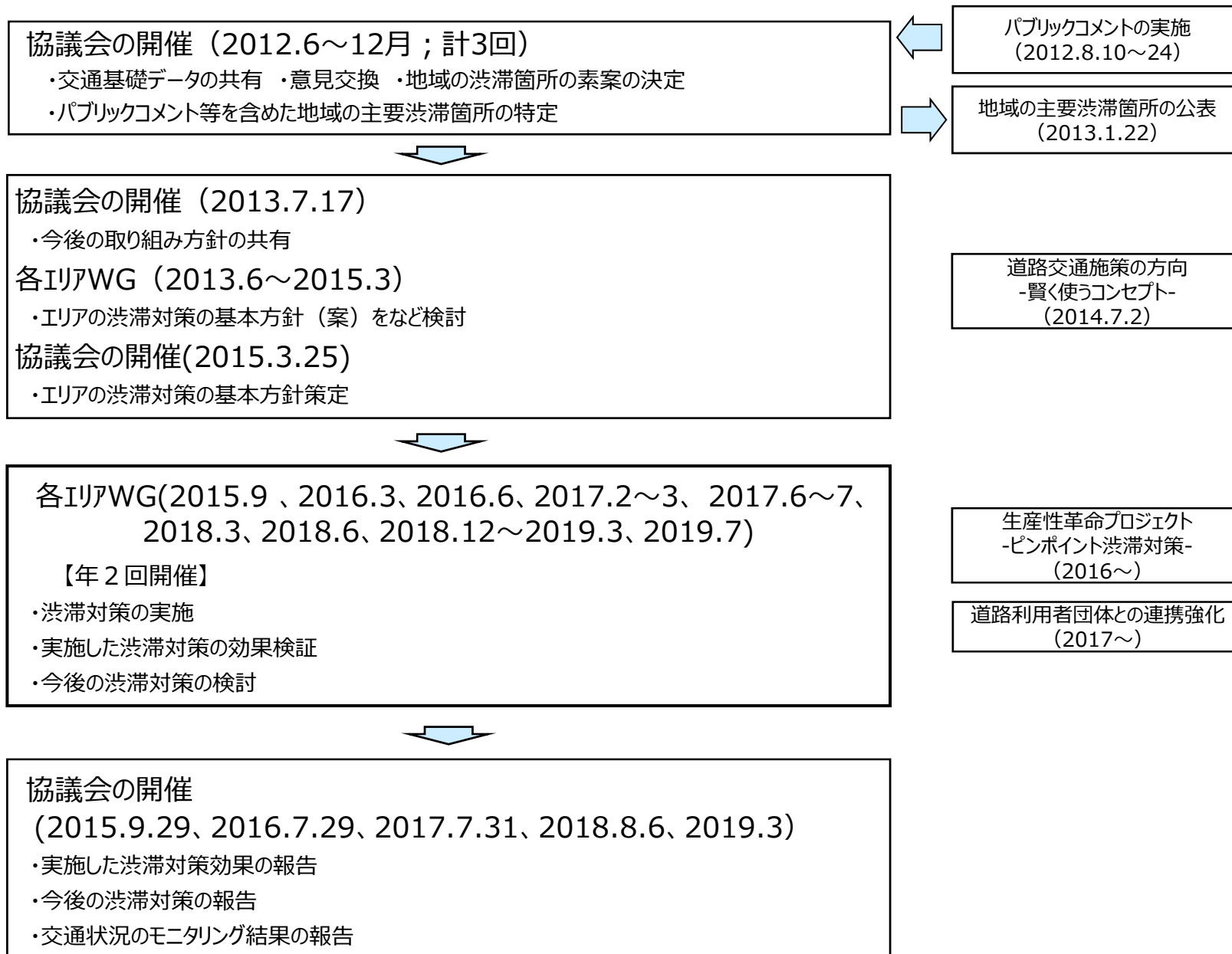
日時：2019年8月2日（金）14：00～15：30

場所：三重河川国道事務所 本館3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

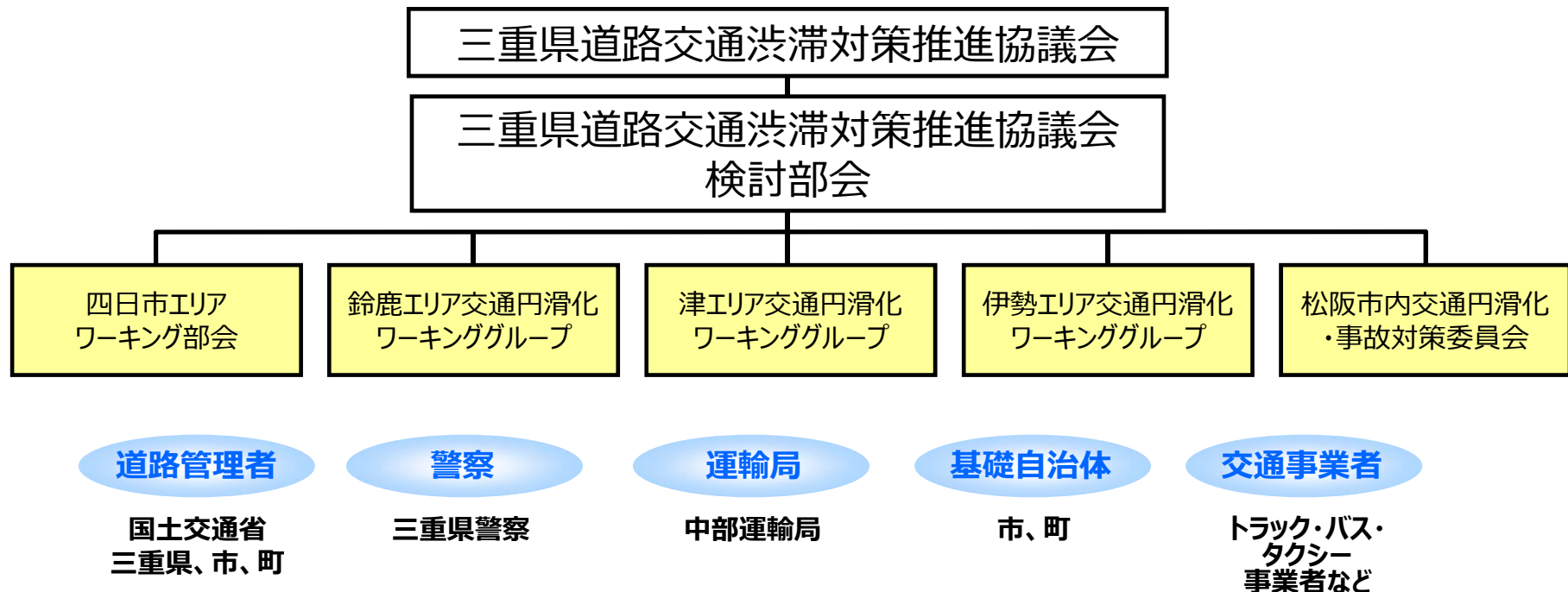
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

### 2) 検討部会

- 主要渋滞箇所に対する対策を検討し、各エリアWGの検討結果を踏まえ三重県全体の渋滞状況を把握・検証する。なお、エリア外について当面、最新の交通データ等を用いたモニタリングにより交通状況の変化を把握する。

### 3) エリアワーキンググループ

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



# 1. これまでの取り組み経緯

## 1-3 三重県全体における渋滞対策の基本方針について（2013.7.17策定）

### 検討経緯

- ・三重県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」※（以下「協議会」）において、道路利用者のみならずが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
- ・この度、「地域の主要渋滞箇所」に対する基本方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員

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

2012.6 第1回協議会

2012.7 第2回協議会

2012.12 第3回協議会

地域の主要渋滞箇所 選定

主要渋滞箇所 渋滞対策の基本方針

### 1. 三重県の概況

	概 要
三重県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・主要渋滞箇所が126箇所存在しており国道1号、国道23号が通過する都市部に集中し、渋滞が慢性化。</li> </ul>

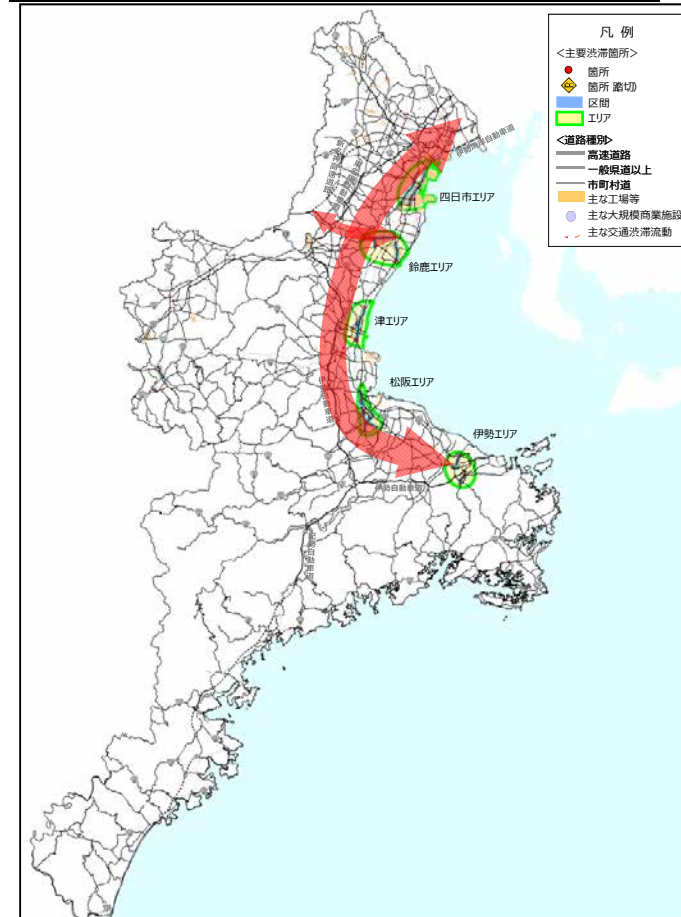
### 2. 方向性

	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. これまでの取り組み経緯

## 1-4 渋滞対策の基本方針（四日市エリア）（2014年度策定、2019年度改訂）

（改訂箇所：赤字）

### 渋滞対策の基本方針

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

### （1）エリアの概況

#### 四日市エリアの地域特性

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

#### 四日市エリアの交通特性

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

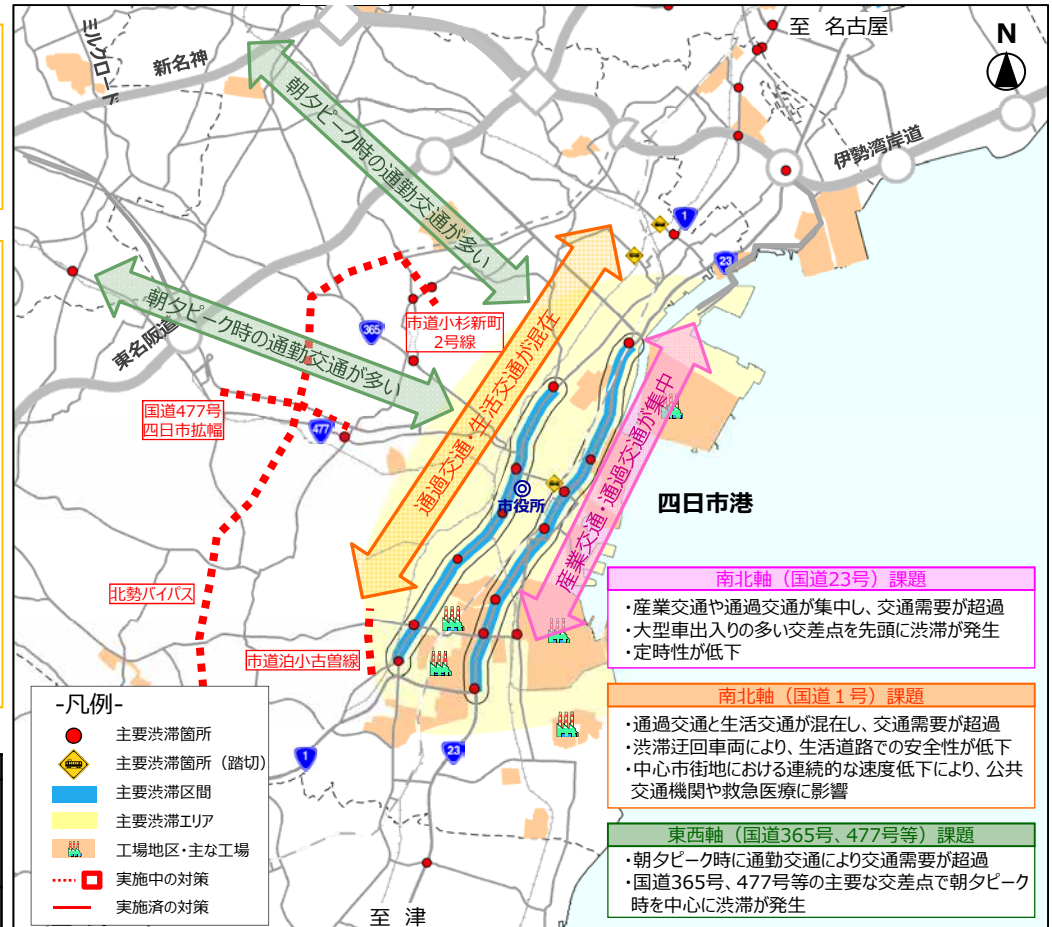
#### 【現状の課題】

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

#### 【将来像】（四日市市都市総合交通戦略）

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

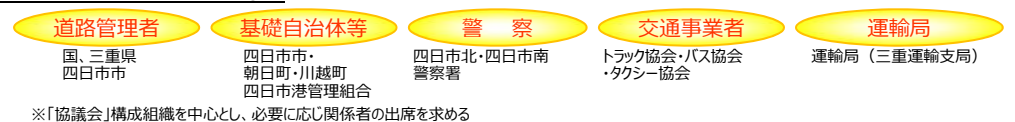
### （2）エリアの課題



### （3）対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・ <b>工通通勤等の地域の取り組み</b> による交通需要の抑制や、 <b>バス・電車等の公共交通機関利用促進施策</b> を推進し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸（国道1号、国道23号）において、通過交通や産業交通の市街地への流入を抑制させるため、 <b>北勢バイパス等の整備</b> 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 <b>信号現示の変更等</b> を実施した。 ・また、整備済みの四日市・いなばボートライン（臨港道路霞4号幹線）へ経路誘導を行うことで渋滞箇所における交通分散を図る。 ・東西軸（国道365号、477号）において、中心市街地へ集中する通勤交通に対応するため、 <b>国道477号 四日市拡幅の整備</b> や <b>小杉新町2号線の整備</b> 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、 <b>交差点改良等</b> を推進する。

### （エリアワーキング体制）※



# 1. これまでの取り組み経緯

## 1-5 渋滞対策の基本方針（鈴鹿エリア）（2014年度策定）

### 渋滞対策の基本方針

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

### (1) エリアの概況

#### 鈴鹿エリアの地域特性

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

#### 鈴鹿エリアの交通特性

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

#### 【現状の課題】

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

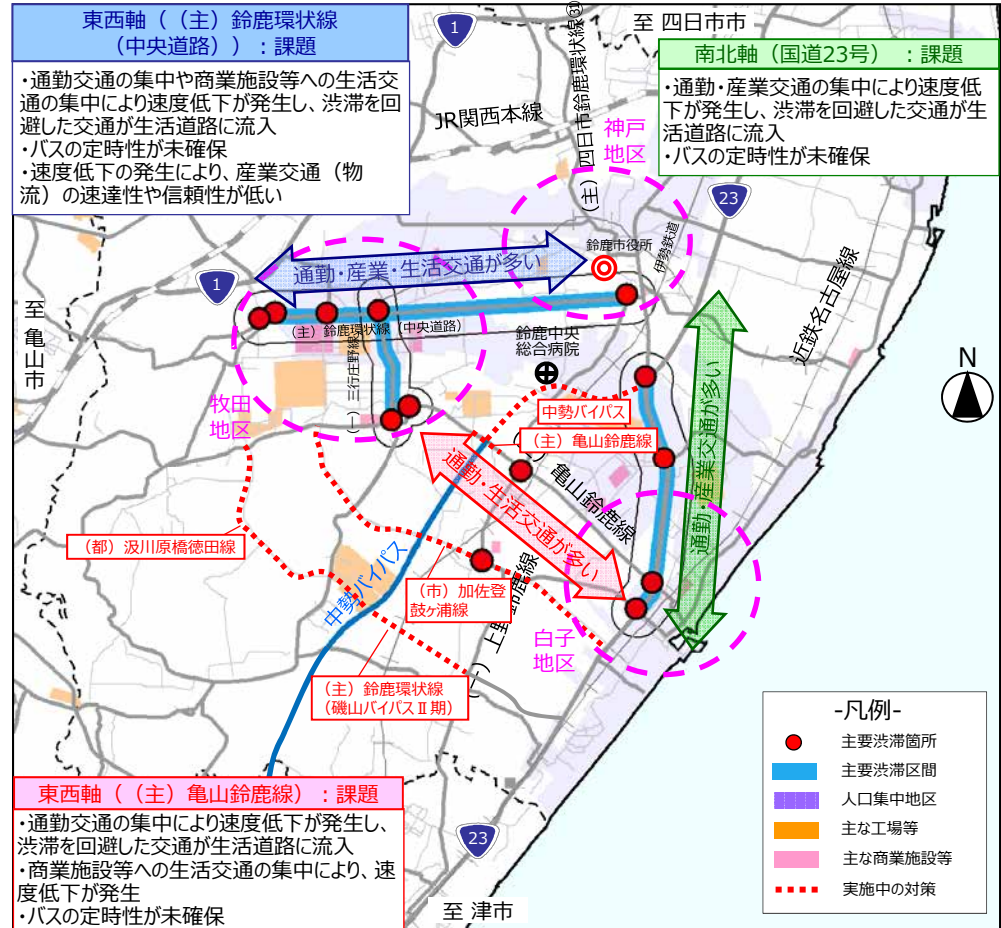
#### 【将来像】

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

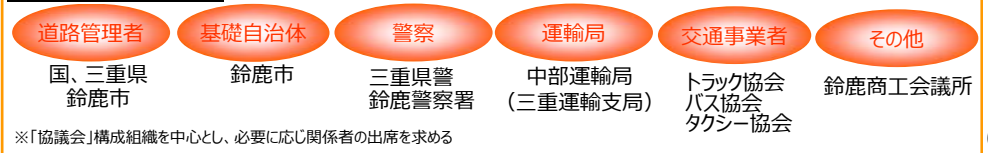
### (3) 対策メニュー

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

### (2) エリアの課題



#### （エリアWG体制）\*



# 1. これまでの取り組み経緯

## 1-6 渋滞対策の基本方針（津エリア）（2014年度策定）

### 渋滞対策の基本方針

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

### (1) 津エリアの概況

#### 津エリアの地域特性

- ・津市は、人口約28万人（三重県内第2位）の県庁所在地であり、東部沿岸地域に人口が集積。
- ・国道23号周辺に住宅や事業所、鉄道駅等が立地する津中心市街地を形成。また、国道165号周辺の旧久居市街地に住宅や事業所が多く立地。
- ・津市-鈴鹿市間や津市-松阪市間の他、旧久居市、旧安濃町等から津中心市街地への通勤移動が多い。
- ・津市の主な交通手段の約72%が自家用車で自動車依存率が高く、三重県平均より9%高い。

#### 津エリアの交通特性

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

#### 【現状の課題】

- ・四日市市・鈴鹿市・松阪市等の隣接都市からの通勤交通の集中により、国道23号・（主）津関線・（一）津久居線の南北軸において、速度低下が発生し、渋滞を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。

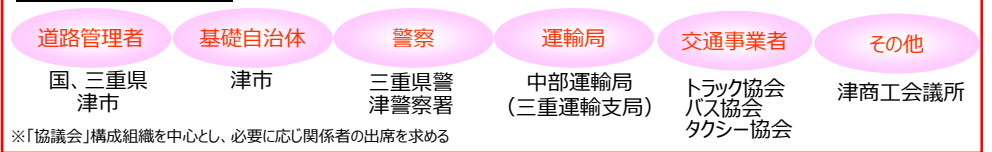
### (2) エリアの課題



### (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。

### （エリアWG体制）※





# 1. これまでの取り組み経緯

## 1-7 渋滞対策の基本方針（伊勢エリア）（2014年度策定、2018年度・2019年度改訂）

（改訂箇所：赤字）

### 渋滞対策の基本方針

- ◇平日の市街地に集中する通勤交通や大型商業施設等に集中する生活交通の経路分散、交通円滑化及びバスの定時性を確保するために、（都）八日市場高向線の整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進めます。
- ◇休日の伊勢神宮へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1においてP & B Rや情報提供内容強化による公共交通利用促進を図る対策を検討・実施します。

### (1) 伊勢エリアの概況

#### 伊勢エリアの地域特性

- ・伊勢市は人口約13万人の都市であり、市北部の伊勢市役所を中心とした地区に人口や事業所が集積し、伊勢志摩地域の中心都市としての役割を担っており、周辺都市と結びつきが強い。
- ・伊勢市内は、伊勢市役所周辺および鉄道の北側にも市街地が広がっている。
- ・三重県内上位の観光入込客数をほこる伊勢神宮が立地し、式年遷宮年の平成25年までは年々増加。2018年の参拝者数は約850万人。

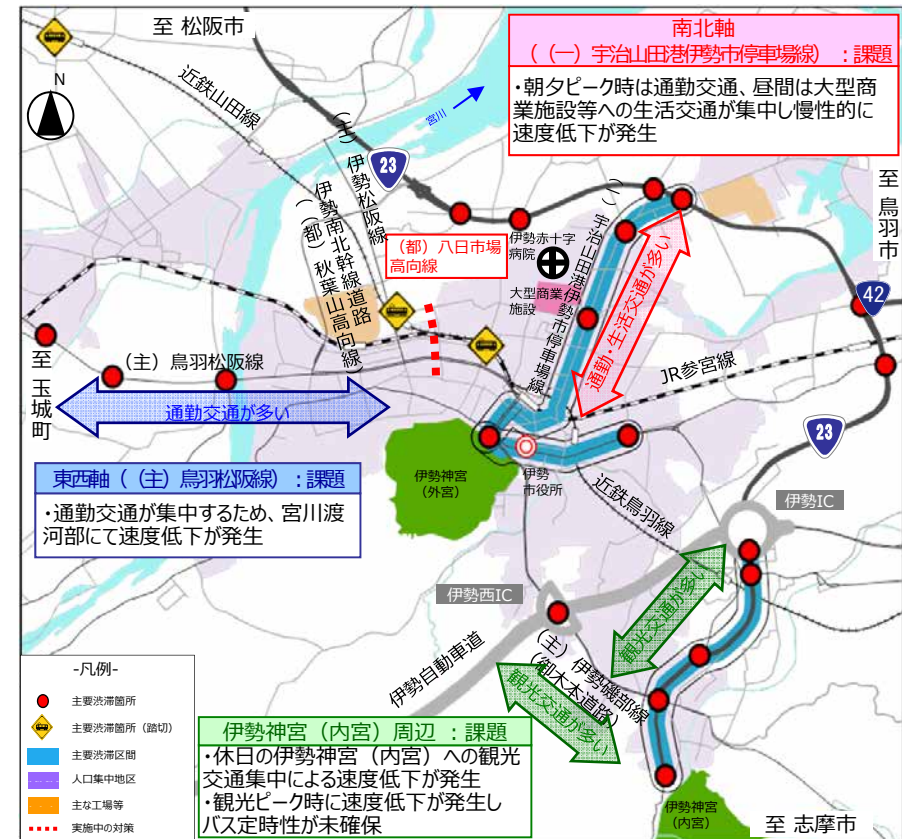
#### 伊勢エリアの交通特性

- ・伊勢市は、松阪方面の伊勢自動車道・国道23号、玉城町方面の（主）鳥羽松阪線、鳥羽方面の国道42号、志摩方面の（主）伊勢磯部線（御木本道路）が結節する交通の要衝となっている。
  - ・伊勢都市圏としては、（一）宇治山田港伊勢市停車場線が市街地中心部に位置し、国道23号・伊勢南北幹線道路（（都）秋葉山高向線）が環状道路を構成している。
  - ・伊勢市街地の南部には、伊勢自動車道の伊勢西ICおよび伊勢ICが立地し、休日には観光交通が多く利用している。
- 【現状の課題】
- ・通勤交通の集中により、（一）宇治山田港伊勢市停車場線、（主）鳥羽松阪線において、速度低下が発生。
  - ・休日は、伊勢神宮への観光交通の集中により、伊勢自動車道-伊勢神宮（内宮）間を結ぶ路線である国道23号（伊勢IC接続）や（主）伊勢磯部線（御木本道路）【伊勢西IC接続】において、速度低下が発生。
  - ・平休日ともに、中心市街地部の（主）伊勢松阪線や（一）宇治山田港伊勢市停車場線において、速度低下が発生。
- ・鉄道との平面交差による渋滞について（市街南北分断）。
- 【将来像】
- （第2次伊勢市総合計画）
- ・伊勢市の道路・交通状況を見ると、交通の円滑化、交通弱者対策、通学路や生活道路の改善、道路・橋梁の老朽化など多くの問題点があり、限りある財源の中で効率的かつ計画的な整備が重要である。（伊勢市都市計画マスタープランVer2.0）
  - ・誰もが移動しやすい公共交通の維持及び機能強化、南北分断等の対策、幹線道路を主軸とした道路網形成など、拠点間を結ぶ交通ネットワークの整備を進めていくことが必要。

### (3) 対策メニュー

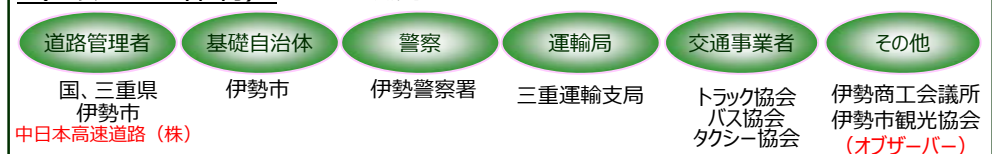
	対策メニュー
総合対策等	・伊勢神宮（内宮）周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1と連携を図り、P & B Rや情報提供内容強化（HP「らくらく伊勢もうで」）、歩行者誘導、バス専用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸（（一）宇治山田港伊勢市停車場線）において、中心市街地への通勤交通の集中及び大型商業施設等への生活交通の集中を分散するため、（都）八日市場高向線の整備を進める。
伊勢地域観光交通対策協議会※1実施の対策	・伊勢神宮（内宮）周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1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

### (2) エリアの課題



### (エリアWG体制) ※2

※2 協議会J構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める



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

# 1. これまでの取り組み経緯

## 1-8 渋滞対策の基本方針（松阪エリア）（2014年度策定、2018年度改訂）

### 基本方針（案）

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

### 1) エリアの概況

#### 松阪エリアの地域特性

- ・松阪市は人口約17万人で、中南海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166号等が地域の根幹をなす放射軸（南北軸・東西軸）を構成しており、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第二環状線等が中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路を構成している。
- ・津方面～尾鷲方面の通過交通の多くは、国道42号松阪多気バイパスの全線開通後も国道166号、(一)松阪環状線を利用し、中心市街地に流入している。
- ・大型車は、国道23号、国道42号松阪多気バイパスの利用が多く、中心市街地を迂回している。

#### 【現状の課題】

- ・中心市街地を南北に通過する国道166号では松阪駅周辺で慢性的な渋滞が発生しており、国道166号と並行する(一)松阪環状線においても渋滞が発生している。
- ・国道42号松阪多気バイパスの交差点において渋滞や速度低下が発生し、サービスレベルが低い。
- ・松阪市は人口10万人当たりの交通事故死者数が例年ワースト上位にランクされ、喫緊の課題となっている。

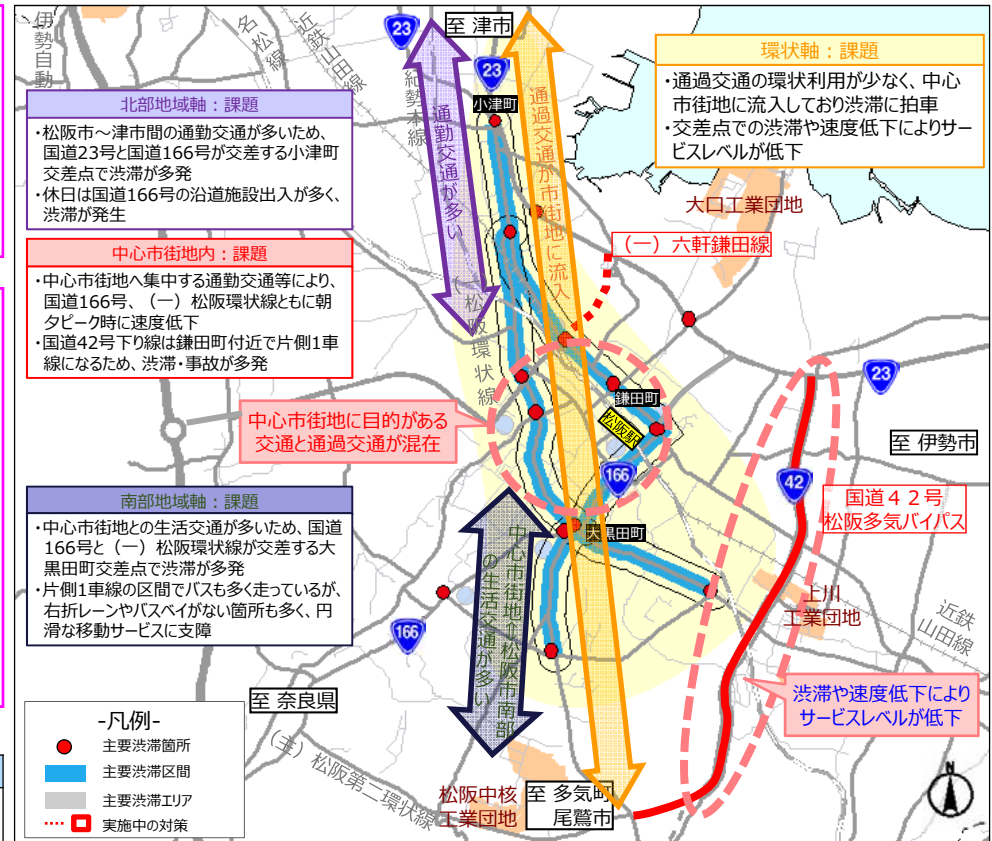
#### 【将来像】 ※松阪市都市計画マスタープラン

- ・都市間連携、中心市街地と地域核、地域核間の結節強化のため、幹線道路の整備促進を図る。
- ・中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路の整備促進を図る。
- ・鉄道やバスの利用促進を図るとともに、地域の実情に応じた交通体系の整備に努める。

### 3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・国道42号松阪多気バイパスへの案内標識の変更や、国道42号松阪多気バイパスを優先した信号現示への変更により、環状軸のサービスレベルの向上、環状機能の発揮を図り、市街地の迂回を促進する。</li> </ul>
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状軸において、通過交通の市街地への流入を抑制させるため、国道42号松阪多気バイパスの部分立体化等や将来的な4車線化を推進する他、案内標識の変更等により迂回を促進する。</li> <li>・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折返しや出入口の改善等を実施する。</li> <li>・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。</li> </ul>

### 2) エリアの課題



### （幹事会の体制※）



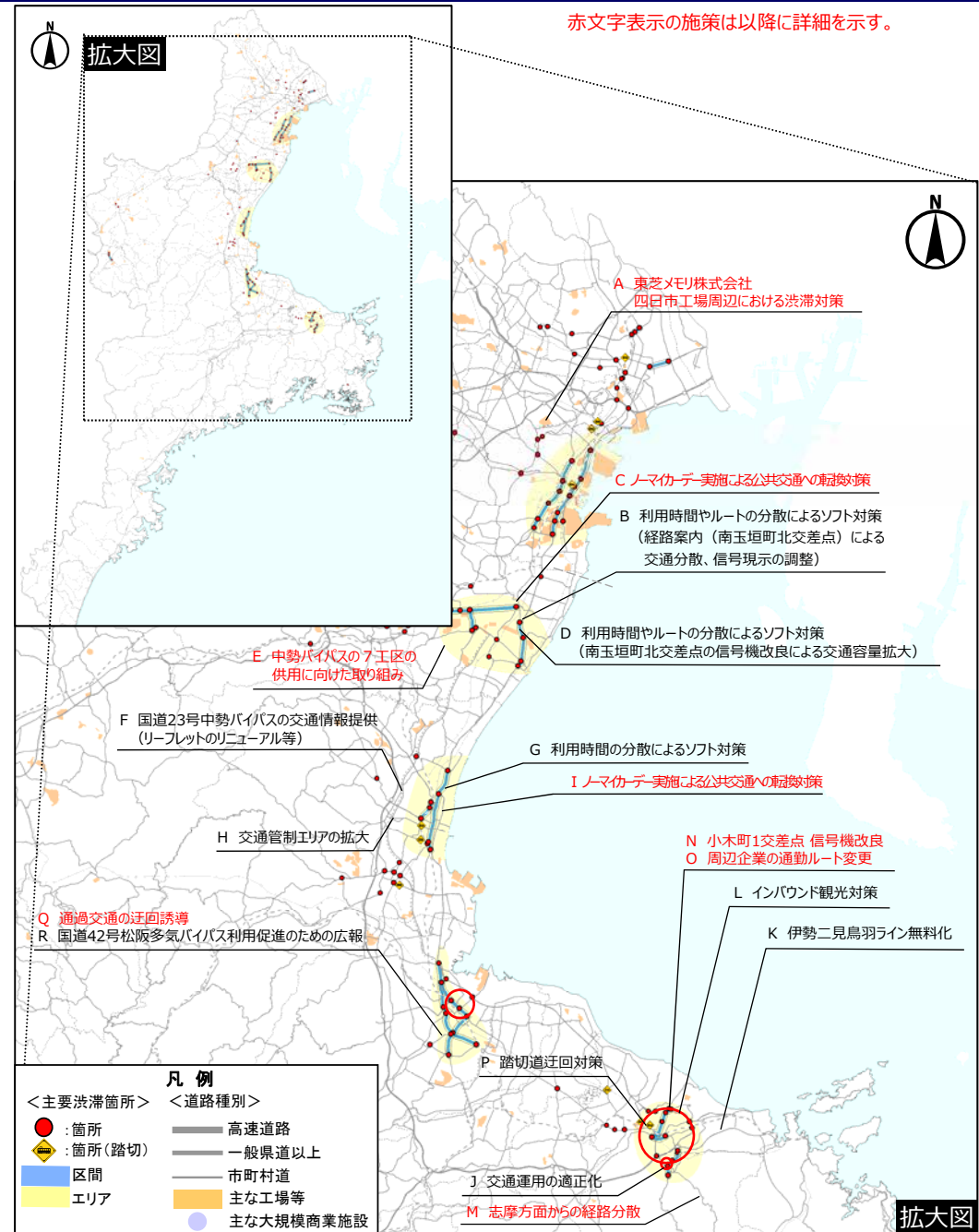
## **2. 2018年度に実施した渋滞対策**

# 2. 2018年度に実施した渋滞対策

## 2-1 総合対策等

### (1) 2017~2018年度に実施した対策

箇所	実施施策	実施主体	実施期間	実施状況
A 四日市エリア	東芝メモリ株式会社 四日市工場周辺における渋滞対策	国、三重県、 四日市市、警察、 東芝メモリ(株) 四日市工場	2018年度~	継続
B 鈴鹿エリア	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (経路案内(南玉垣町北交差点)による交通分散、信号現示の調整)	警察・国	2016.3.4~	実施中
C 鈴鹿エリア	ノーマーカーデー実施による公共交通への転換対策	鈴鹿市	2015年度~	実施中
D 鈴鹿エリア	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大)	警察・国	2018.1.24~	実施中
E 鈴鹿エリア	中勢バイパス(7工区)開通による交通対策	国・三重県・ 鈴鹿市	2019.2.17~	実施中
F 津エリア	国道23号中勢バイパスの交通情報提供 (リーフレットのリニューアル等)	国	2016.3.9~	実施中
G 津エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	2016.2.26~	実施中
H 津エリア	交通管制エリアの拡大	警察	2017.2~	実施中
I 津エリア	ノーマーカーデー実施による公共交通への転換対策	津エリアWGメンバー	2018年度	実施中
J 伊勢エリア	交通運用の適正化	警察	2016.4.18~	実施中
K 伊勢エリア	伊勢二見鳥羽ライン無料化	三重県	2017.3.11	完了
L 伊勢エリア	インバウンド観光対策	国・伊勢市	2017年度	継続
M 伊勢エリア	志摩方面からの経路分散対策	三重県	2018年度対策	実施中
N 伊勢エリア	小木町1交差点 信号機改良	警察	2019.1.17~	完了
O 伊勢エリア	周辺企業の通勤ルート変更	企業	2019.1.16~	完了
P 伊勢エリア	踏切道迂回対策	国・伊勢市	2019年度対策予定	検討中
Q 松阪エリア	通過交通の迂回誘導	国	2018.1~	実施中
R 松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス利用促進のための広報	国	2018.1~	実施中



## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国、三重県、四日市市、警察、東芝メモリ（株）四日市工場

### 2-1 総合対策等

利用者団体連携

#### (2) 東芝メモリ（株）四日市工場周辺における渋滞対策

- 東芝メモリ株式会社四日市工場では2016年に新第2製造棟が稼働開始し、施設の拡張を実施。【従業員約5,300人（2015）→約6,100人（2016）】それに伴い周辺の道路において、渋滞が発生。
  - 2018年の三重県道路交通渋滞対策推進協議会において、東芝メモリ株式会社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。
- 東芝メモリ株式会社四日市工場と道路管理者（北勢国道事務所、三重県、四日市市）、交通管理者（三重県警察）が協働し、対策を実施・検討中。

#### ■ 東芝メモリ（株）四日市工場及び渋滞対策の拡張の経緯等

2014 第5製造棟（第2期）稼働開始

2016 新第2製造棟稼働開始

2018 第6製造棟稼働開始

2018 対策検討、実施

拡張に伴い、渋滞の悪化  
⇒新たな渋滞の発生

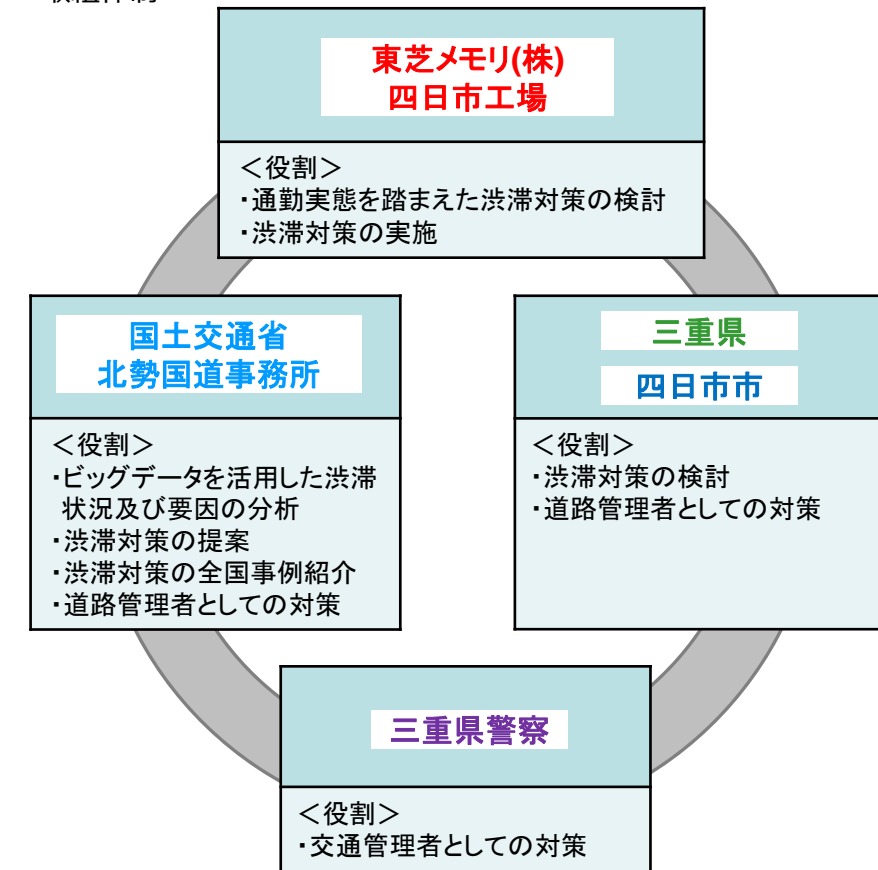
##### 【実施中の対策】

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

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

2019 対策効果検証・  
渋滞箇所における更なる対策検討

#### ■ 取組体制



## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国、三重県、四日市市、警察、東芝メモリ（株）四日市工場

利用者団体連携

### 2-1 総合対策等

#### (2) 東芝メモリ（株）四日市工場周辺における渋滞対策

- 東芝メモリ（株）四日市工場、三重県警察等が調整・実施した渋滞対策によりピーク時における南側からの交通の速度が向上。また、垂坂町や斎宮では速度低下の区間も縮小。
- しかし、依然として20km/h以下の速度低下箇所が残存しているため、更なる検討を実施。

#### ■速度状況（2018.5 平日）

・対策実施前



#### ■速度状況（2019.2 平日）

・対策実施後



#### 【実施中の対策】

- ① 路線バスの増便  
(近鉄富田駅及び近鉄四日市駅からの路線バスを増便)
- ② チャーターバスの運行  
(近鉄富田駅及び近鉄四日市駅からのチャーターバスを運行)
- ③ シャトルパーキングの確保  
(P & B R実施のための駐車場を確保)
- ④ 通勤車両の誘導経路の変更及び駐車場警備員の増員  
(駐車場への円滑な誘導を実施)
- ⑤ タクシー乗り場の変更  
(正門前道路におけるタクシーの乗降を禁止 (7:00~9:00))
- ⑥ 駐車場の拡大  
(従業員用駐車場を確保)
- ⑦ 信号現示の調整  
(県道64号線(斎宮西交差点前後)、県道622号(東坂部町交差点前後)において信号現示を調整)

東芝メモリ（株）四日市工場が実施した渋滞対策により周辺道路の速度が向上  
しかし、渋滞が残る箇所が存在

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国、三重県、鈴鹿市

### 2-1 総合対策等

#### (3) 中勢バイパス（7工区）開通による交通対策【鈴鹿エリア】

○中勢バイパス（7工区）の開通により、端末となる野町西交差点（（主）亀山鈴鹿線）に交通が集中し、著しい渋滞悪化が懸念されるため、事前対策を実施。

①端末交差点に集中させないための交通誘導策（ソフト施策）、②交通集中を踏まえた交差点改良（ハード施策）を実施する。  
また、誘導先の道路においても迂回交通が住宅街等に進入しないよう適切な誘導策を実施する。

#### ■位置図



想定される課題	課題に対する対応方針	具体的対応策
<p>■ 端末となる野町西交差点に交通が集中</p> <p>&lt;渋滞が想定される路線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中勢バイパス</li> <li>・（主）亀山鈴鹿線</li> <li>・（県）上野鈴鹿線</li> <li>・鈴鹿市街地の主要道路</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 野町西交差点に集中する交通を分散させるための交通誘導策</li> <li>2. 鈴鹿市街地で増加が想定される交通に対する渋滞緩和対策</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 標識設置、S L看板、横断幕を活用した交通誘導策 ソフト対策 P15</li> <li>2. 混雑想定箇所の交差点改良 ハード対策 P16</li> </ol>

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国、三重県、鈴鹿市

### 2-1 総合対策等

#### (3) 中勢バイパス（7工区）開通による交通対策 ソフト対策【鈴鹿エリア】

○中勢バイパス（7工区）の開通を踏まえ、末端になる野町西交差点に集中する交通を分散させるため、道路標識改良やSL看板、横断幕等の設置によって、交通分散を図る。

#### ■松阪方面からの交通分散対策 【標識の改良】 A

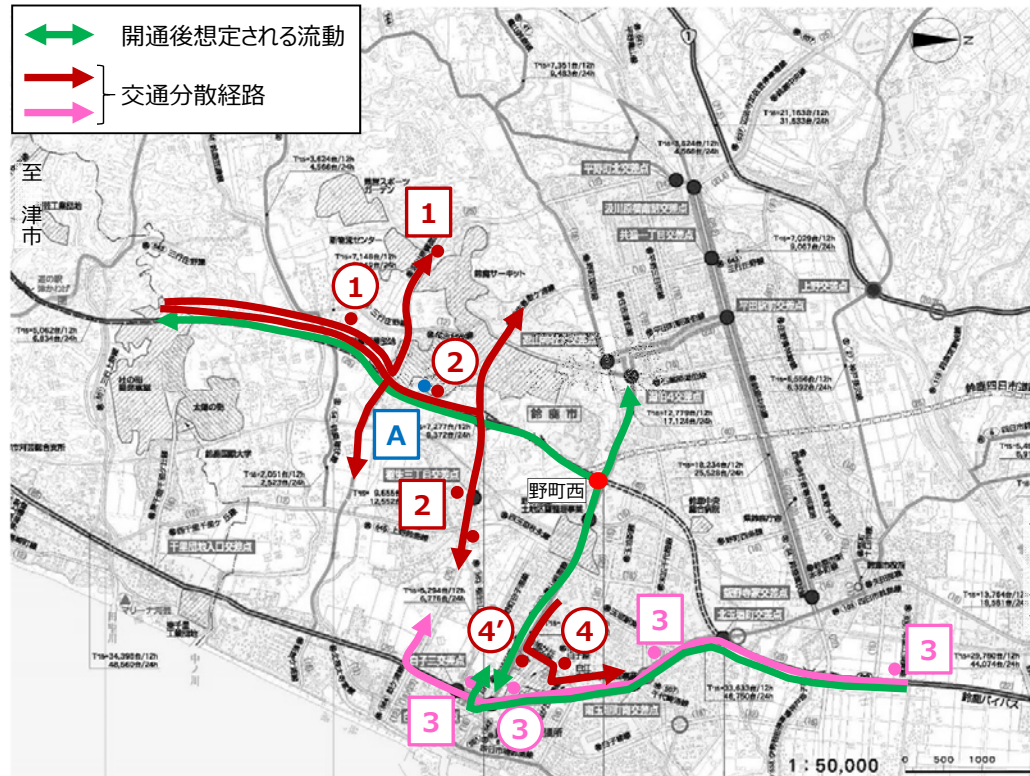
改良前



改良後



#### ■松阪方面からの交通分散対策 【SL看板・横断幕】



#### ■中勢バイパス方面からの交通分散対策 【SL看板・横断幕】 4'



#### ■松阪方面からの交通分散対策 【SL看板・横断幕】 2



#### ■四日市方面からの交通分散対策 【SL看板・横断幕】 3



④ (主) 亀山幹線は、朝・タピーク時は混雑  
④ 中勢バイパスへは、4km先「サーキット道路」へ



## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

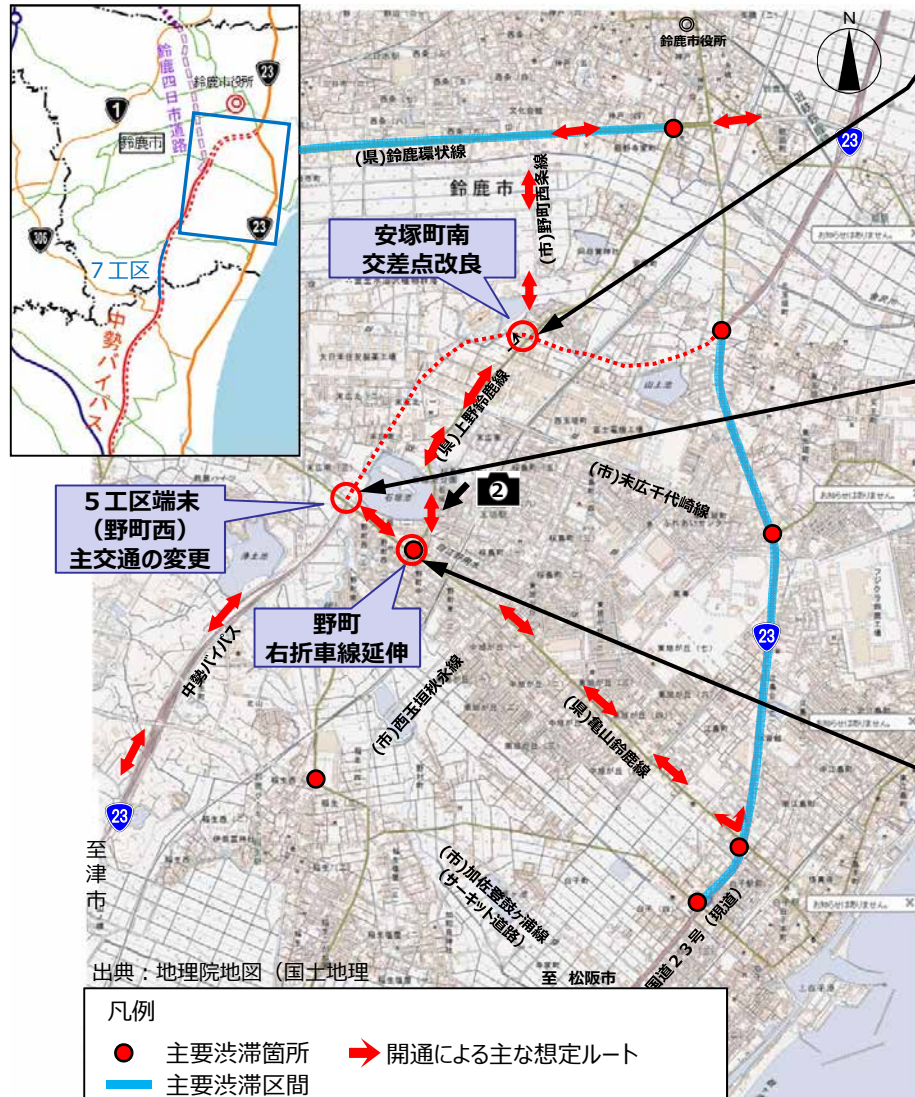
実施主体：国、三重県、鈴鹿市

### 2-1 総合対策等

#### (3) 中勢バイパス（7工区）開通による交通対策 ハード対策【鈴鹿エリア】

○中勢バイパス（7工区）開通により、鈴鹿市街地で増加が想定される交通に対する渋滞緩和対策として交差点改良を実施。

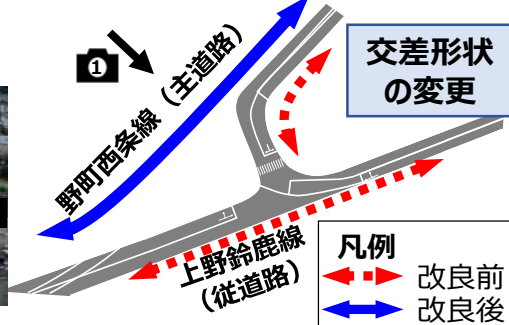
#### ■ 渋滞対策



#### 安塚町南交差点改良 [2019年2月8日完成]

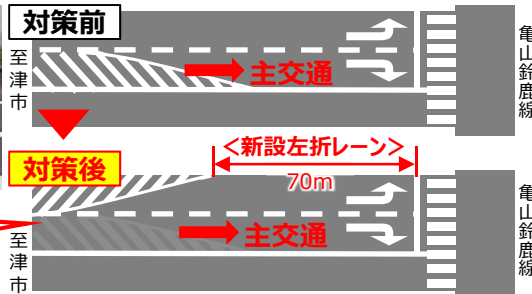
野町西条線（主道路）が上野鈴鹿線（従道路）に取り付く形状を見直し、従道路が主道路に取り付く形状に変更（交差点の整流化）

#### 対策状況



#### 野町西交差点改良 [2018年12月20日完成]

区画線の引き直しによる主交通の変更(新設：左折レーン70m)



#### 野町交差点改良 [2018年9月14日完成]

右折レーンを延伸（右折レーン40m→90m）



## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国、三重県、鈴鹿市

### 2-1 総合対策等

#### (3) 中勢バイパス（7工区）開通による交通対策 対策効果【鈴鹿エリア】

○交通集中を見越した交差点改良等を実施した結果、交差点前後での旅行速度の改善が見られるなど、大きな渋滞を招くことがなかった。

##### 【効果1】標識設置、S L看板、横断幕を活用した交通誘導策



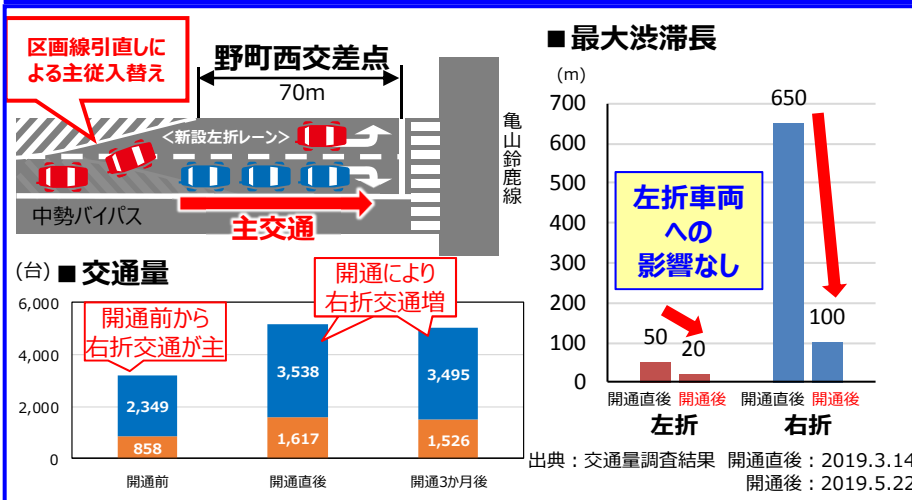
出典：地理院地図（国土地理院）

##### 【効果2】安塚町南交差点改良による流動変化及び流入部速度の変化

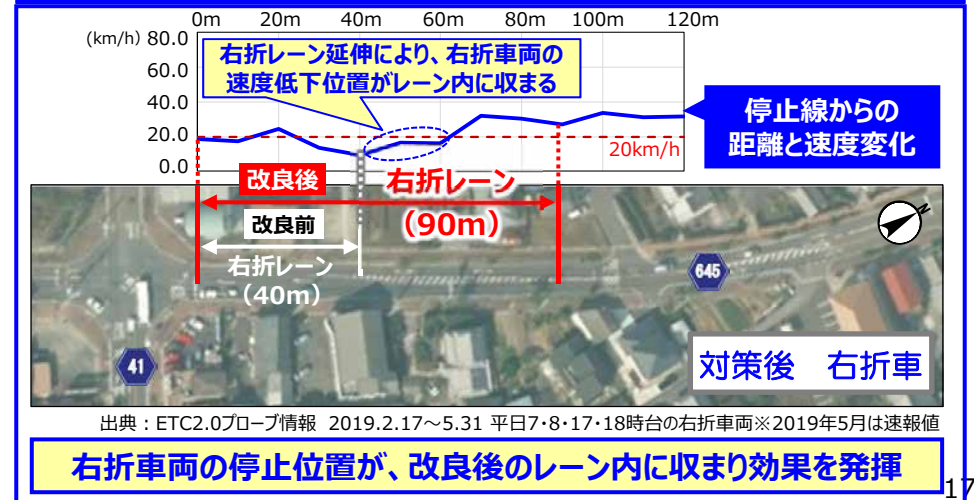


出典：地理院地図（国土地理院）、ETC2.0プローブ情報（2018年3月～4月、2019年3月～4月）

##### 【効果3】野町西交差点改良による主交通変更対策



##### 【効果4】野町交差点改良による右折レーン延伸効果



## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：鈴鹿・津エリアWGメンバー

### 2-1 総合対策等

#### (4) 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・津エリア】

対策実施により、渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：津エリア

- 渋滞発生が多くみられる鈴鹿エリア、津エリアにおいて自動車交通を削減するべく、市役所職員、エリアWGメンバーによるノーマイカーデーを実施。
- 参加者からはノーマイカーデーによるメリットも得られ、実体験によるメリットを活用し広報媒体を活用し市民への周知拡大を今後図る。

#### ■ ノーマイカーデーの実施概要

実施エリア	参加対象機関	ノーマイカーデー実施日
鈴鹿	鈴鹿市役所 土木部・産業振興部・都市整備部 参加者数：157名	2019年 3月13日（水）
津	津エリアWGメンバー （三重河川国道事務所、津市 都市計画部、建設部、津警察署、三重県バス協会） 参加者数：53名	2019年 3月20日（水）

#### ■ ノーマイカーデーの実施によるメリット （アンケート調査結果より）

実施エリア	鈴鹿	津
ストレス・疲労軽減	・通勤道路は狭くて危険な為、バスは安心して通勤できる	・事故の心配がなく安心して通勤できた ・運転しなくて済む
混雑回避・定時性確保	・渋滞に巻き込まれることなく通勤できた ・到着予定時刻に確実に到着できる	・渋滞に巻き込まれない ・少し早い時間に出発するため、混雑が少なかった ・渋滞に関係なく、予定時間に出勤できた
健康増進	・徒歩・自転車だと健康的で体に良い	
渋滞緩和への貢献	・相乗りでの出勤のため、渋滞対策の緩和になったのではと思う。 ・交通量の軽減に貢献できた	
時間の有効活用		・本を読むことができた

出典：アンケート結果より（2019年3月実施）

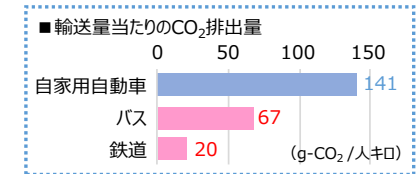
#### ■ ノーマイカーデー実施の6つのメリット

メリット① 公共交通の利用者数の増加  
⇔公共交通サービス水準の向上等が期待できます。

市街地から離れ、公共交通の利便性の低い地域に立地する大規模な事業所で、バス路線を誘致しエコ通勤を導入。新たに運行されることとなり、中心市街地や沿線の病院等へのアクセスが良くなり、新規バス路線沿線に住む方々の利便性も大幅に向上。

メリット② 地球温暖化抑制に寄与します。

1人が1km移動する際に排出される二酸化炭素量は、  
自家用乗用車と比べてバスは1/2、鉄道は1/7。



資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990年～2016年度）確報値」、国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」「航空輸送統計調査」「鉄道輸送統計調査」から国土交通省総合政策局環境政策課作成

メリット③ 従業員の健康増進、通勤時の事故減少等に寄与します。

出退勤を公共交通機関の運行時間に合わせる必要があるため、業務の効率化が可能。

メリット④ 公共交通や自転車、徒歩での通勤は、健康増進にも役立ちます。

徒歩通勤（日約6,000歩）を行うことで、医療費抑制額年間約2,100円となります。

メリット⑤ 交通事故にあう確率が低減し安全に通勤できます。

メリット⑥ 渋滞に巻き込まれず通勤できます。

**渋滞の科学**

100台のクルマが通れる道に、103台のクルマが通ろうとすると、3台分の渋滞（約20m）ができます。それが20分続けば400mの渋滞に。  
．．．．．つまり．．．．．クルマが3%減れば、渋滞は無くなり得るのです。

[出典：交通工学研究会発行「交通渋滞 徹底解剖」]

出典：国土交通省HP

市民への拡大に向け、広報媒体を製作し周知予定

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：三重県（伊勢観光協議会※）

### 2-1 総合対策等

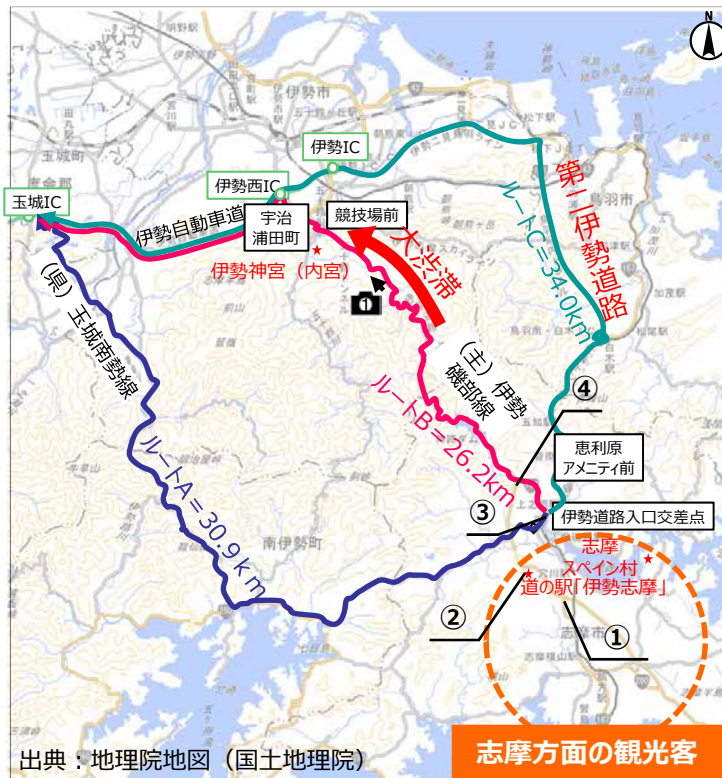
※伊勢観光協議会：伊勢地域観光交通対策協議会

#### (5) 志摩方面からの経路分散対策【伊勢エリア】

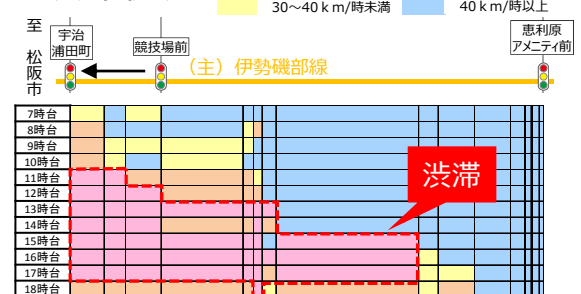
#### 1) 現状の課題

- 伊勢志摩地域の観光客入込客数が増加傾向となっている中、志摩方面からの帰路の主道路となる（主）伊勢磯部線は帰宅時等特定の時間帯では渋滞が発生し、所要時間のバラツキが大きい。
- VICsで（主）伊勢磯部線の渋滞情報が提供されていない点や、道路標識で第二伊勢道を優先した案内にするなど、標識の改良等を検討。

#### ■ 位置図

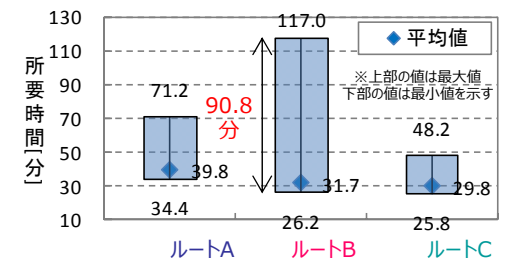


#### ■ 渋滞状況

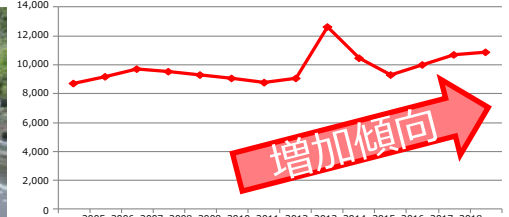


#### ■ 経路別所要時間

（伊勢道路入口交差点→玉城IC）



#### 伊勢志摩地域の観光客入込客数（千人）



# 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：三重県（伊勢観光協議会※）

## 2-1 総合対策等

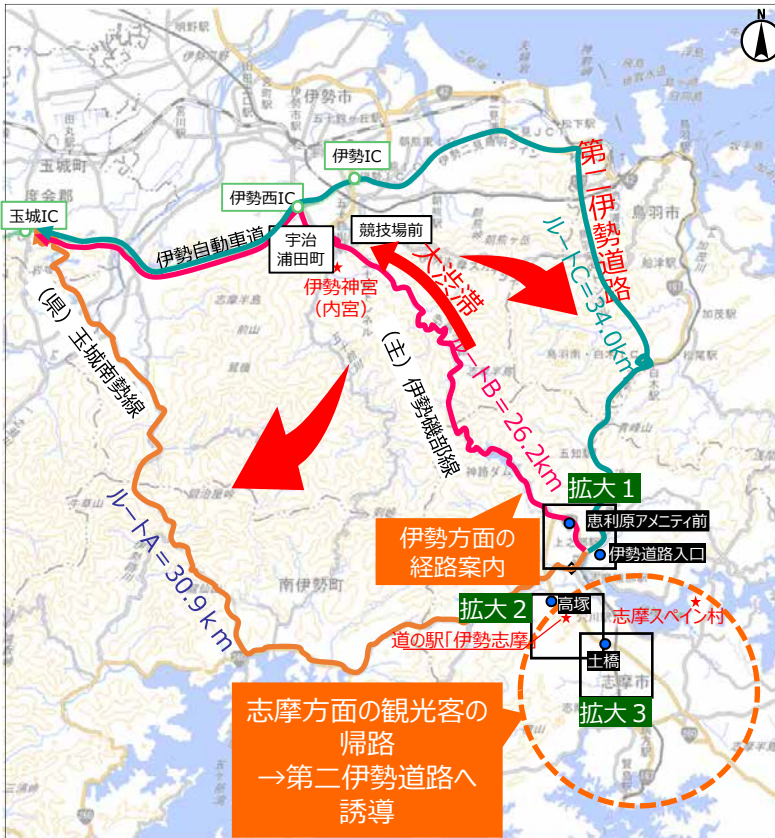
※伊勢観光協議会：伊勢地域観光交通対策協議会

### (5) 志摩方面からの経路分散対策【伊勢エリア】

### 2) 対策内容

- 伊勢神宮周辺の渋滞緩和のため、伊勢方面への交通誘導対策を、道路標識の改良及び看板設置により行った。
- 志摩方面から玉城ICまでの所要時間を経路別に示し、観光施設や道の駅等で情報提供することで、経路分散を図った。

#### ■ 位置図



出典：地理院地図（国土院）



第二伊勢道路への案内

<2019GW実施 新たな取り組み>

#### ■ 対策の概要

<所要時間の情報提供（三重県）>



道の駅伊勢志摩に掲示

※道路情報板の新設やカーナビ(VICS)での情報提供は、今後の検討課題

<案内看板の更新（三重県）>



案内看板を更新

<観光繁忙期における迂回誘導対策（伊勢地域観光交通対策協議会）>



- 【志摩方面からの帰路案内に関する課題と対応】
- ①観光客が（主）伊勢磯部線が最短経路となり、所要時間が有利な第二伊勢道路を認知しない経路選択となる。  
→（主）伊勢磯部線の志摩方面側に休日夕方渋滞する点と帰宅時は第二伊勢道路がおすすめであることを案内
  - ②誘導看板の記載内容が交通誘導が規制内容を示すか不明確な部分がある。  
→記載内容を再度見直し、より分かりやすく案内する

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：三重県（伊勢観光協議会※）

### 2-1 総合対策等

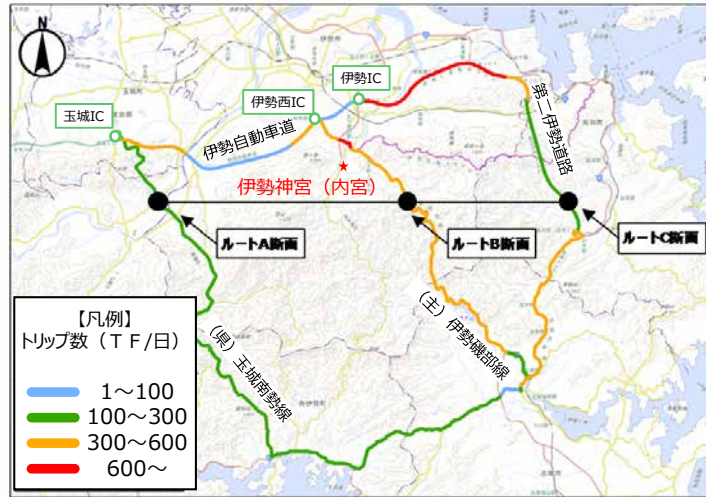
※伊勢観光協議会：伊勢地域観光交通対策協議会

#### (5) 志摩方面からの経路分散対策【伊勢エリア】

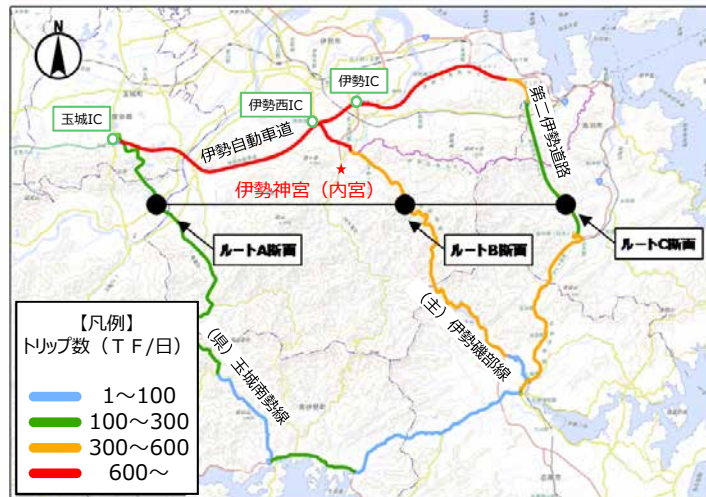
#### 3) 効果検証

- 対策実施により、（主）伊勢磯部線の路線分担率は低下し、第二伊勢道路の路線分担率が上昇し、経路分散の効果が一部みられた。
- 伊勢神宮の参拝客数の増加も（主）伊勢磯部線の安定的な所要時間の確保には至らなかったため、さらなる対策の実施が必要。

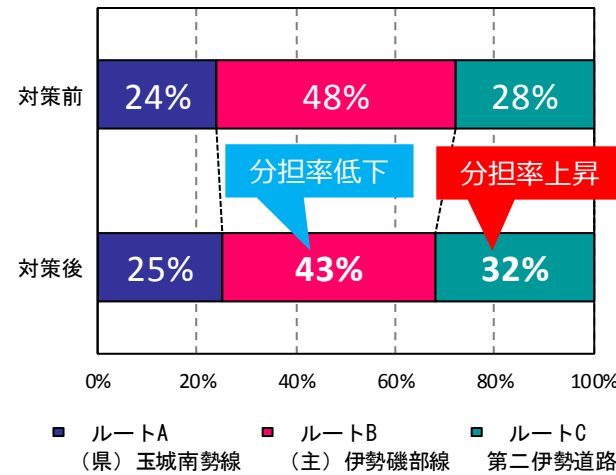
■ 志摩方面からの利用交通（対策前）



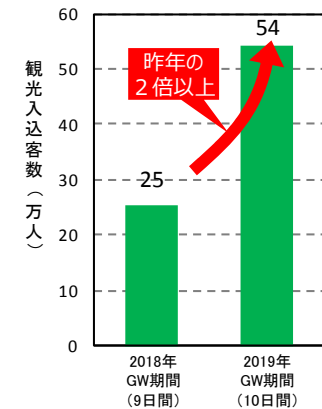
■ 志摩方面からの利用交通（対策後）



■ 経路別路線分担率

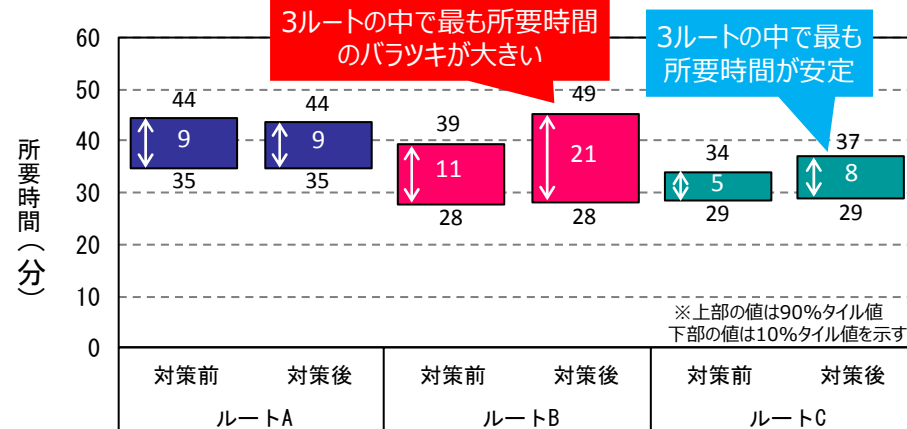


【参考】GW期間中の伊勢神宮（内宮）の参拝客数



出典：GW期間中の観光入込客数 三重県観光局観光政策課

■ 経路別時間信頼性



出典：ETC2.0プローブ情報

対策前：2018年4月28日～2018年5月6日 対策後：2019年4月27日～2019年5月6日

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：警察・企業

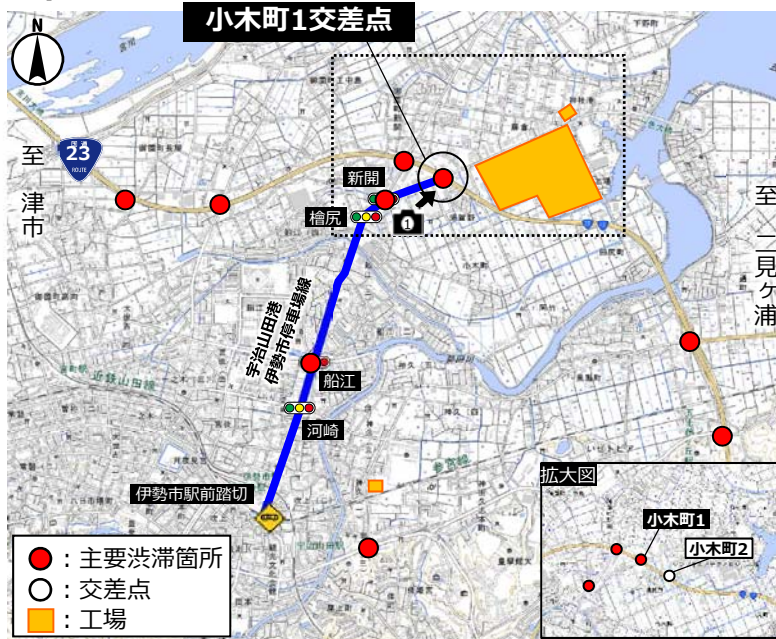
### 2-1 総合対策等

利用者団体連携

#### (6) 小木町1交差点 信号機改良・周辺企業の通勤ルート変更【伊勢エリア】

- 国道23号小木町1交差点は、宇治山田港伊勢市停車場線沿線企業への通勤交通が多く、右折車両が滞留することで直進交通を阻害し、渋滞が発生。
- 小木町1交差点の渋滞を緩和するために、①宇治山田線伊勢市停車場線の信号機改良、②周辺企業の通勤経路の変更の対策を実施。

#### ■ 位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

#### ■ 対策概要

##### ① 信号機改良



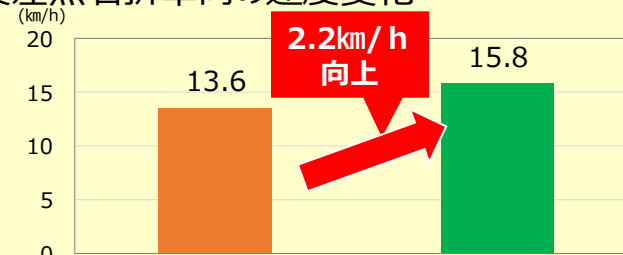
##### ② 通勤経路の変更



出典：地理院地図（国土地理院）

#### ■ 対策効果

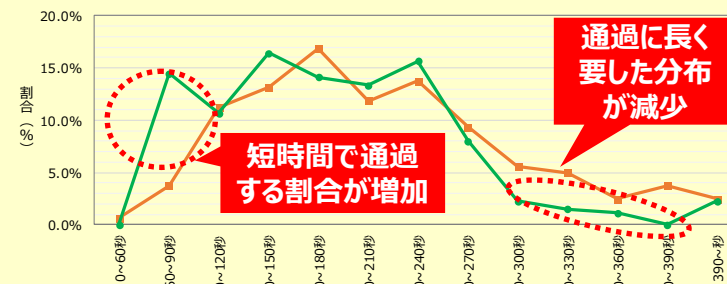
##### ■ 小木町1交差点右折車両の速度変化



対策前

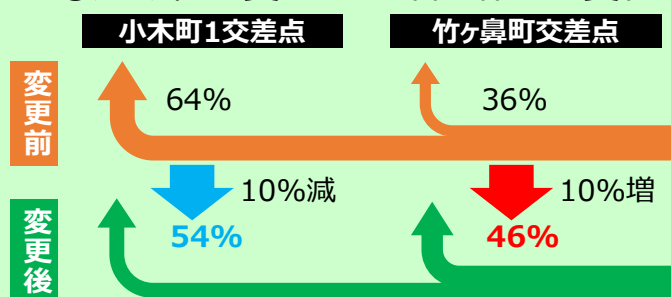
対策後

##### ■ 榎尻交差点→小木町2交差点の通過時間による効果



出典：ETC2.0プローブ情報（対策前：2018年2～3月平日 対策後2019年2～3月平日）

##### ② 通勤経路変更による右折割合の変化



出典：ETC2.0プローブ情報（変更前：2018年2～3月平日 変更後：2019年2～3月平日）

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

### 2-1 総合対策等

#### (7) 通過交通の迂回誘導【松阪エリア】

- 2018年8月20日から、現道とバイパスの分岐部に設置されている道路情報板にバイパス利用を促す迂回誘導情報を表示。
- 情報提供を開始した後にバイパスを利用する割合が増えていることから、ドライバーに対する一定の誘導効果が見られた。
- しかしながら、依然として中心市街地に流入する交通が多いため、バイパス自体の走行性を高める対策と併せて、さらなる誘導が必要。

#### ■ 道路情報板の設置箇所



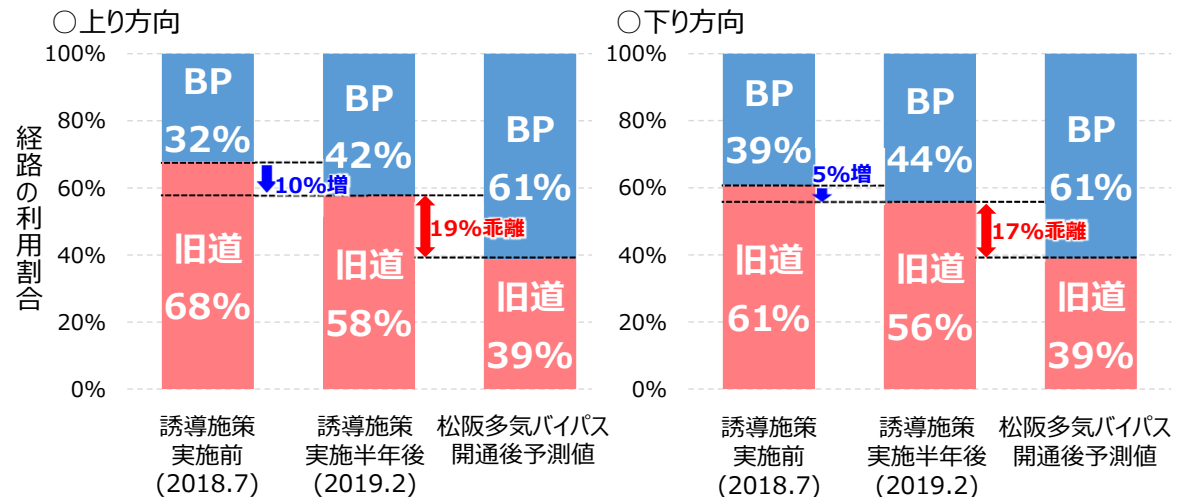
#### ■ 通過交通の誘導施策

- 2018年3月18日に、松阪多気バイパスが全線暫定2車線で開通。同バイパスの全線開通を受けて、8月20日から3箇所の道路情報板に松阪多気バイパスの利用を促す情報を表示。
- 通行止めや工事情報などの緊急情報の無い時間帯は、迂回誘導情報を表示。



※2018.11 撮影

#### ■ 誘導施策の実施前後における通過交通の路線利用率



**施策実施後に約10%がバイパスに転換**      **施策実施後に約5%がバイパスに転換**

**→ 施策実施後にバイパス利用が増加しており、情報板による誘導効果が認められる。**

今後は旅行速度の変化等も含め、さらなる効果検証を実施予定

※) 各月ETC2.0走行履歴データおよびH22センサスペースH30時点の交通量推計結果

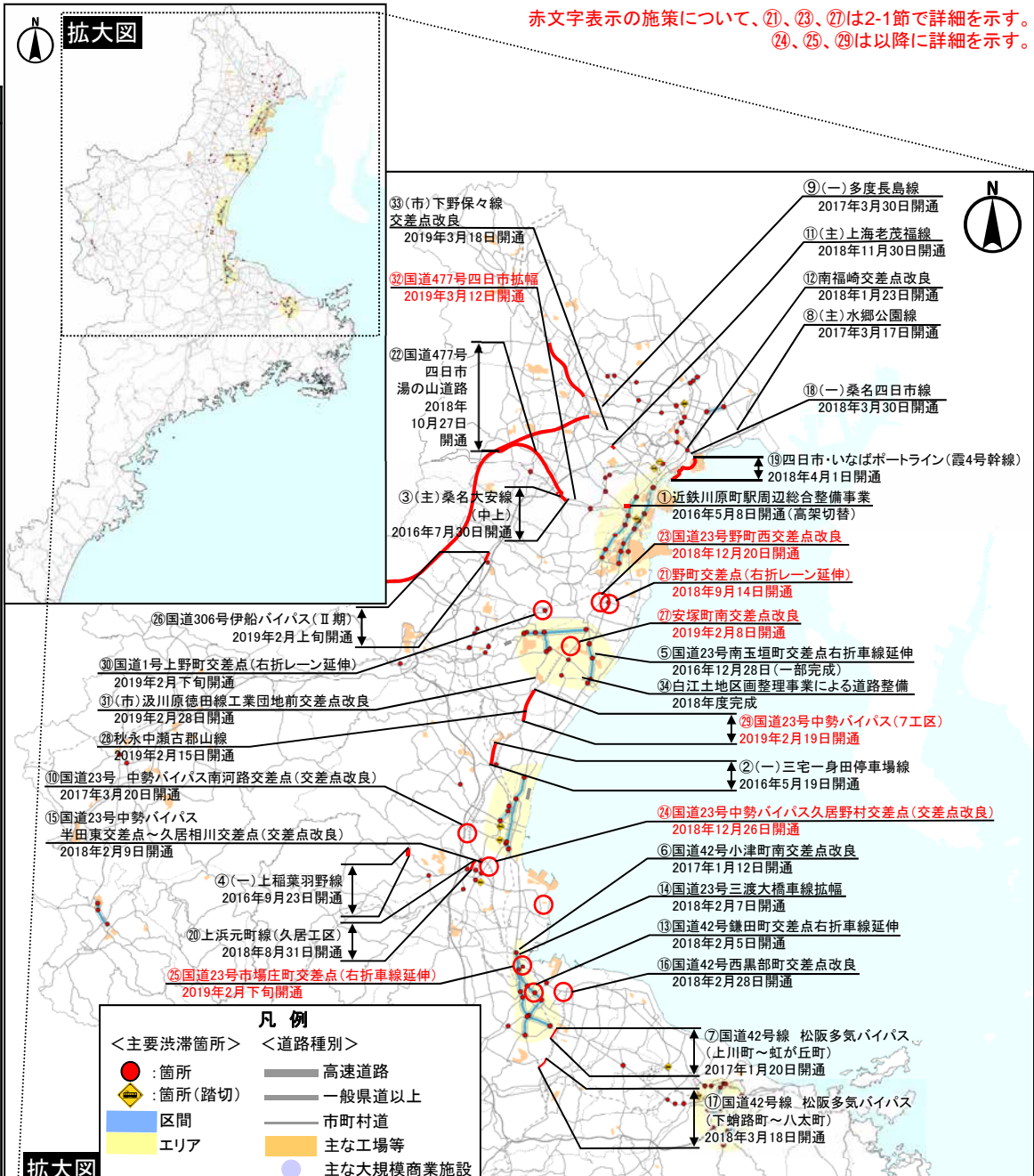


# 2. 2018年度に実施した渋滞対策

## 2-2 道路整備等

### (1) 2016~2018年度に実施した対策

No.	箇所	事業	開通時期
①	四日市エリア	近鉄川原町駅周辺総合整備事業（高架切替）	2016年5月8日
②	津エリア	(一) 三宅一身田停車場線	2016年5月19日
③	四日市エリア	(主) 桑名大安線（中上）	2016年7月30日
④	鈴鹿エリア	(一) 上稲葉羽野線	2016年9月23日
⑤	鈴鹿エリア	国道23号 南玉垣町交差点右折車線延伸（部分）	2016年12月28日
⑥	松阪エリア	国道42号 小津町南交差点改良	2017年1月12日
⑦	松阪エリア	国道42号 松阪多気バイパス（上川町～虹が丘町）	2017年1月20日
⑧	四日市エリア	(主) 水郷公園線	2017年3月17日
⑨	津エリア	(一) 多度長島線	2017年3月30日
⑩	津エリア	国道23号 中勢バイパス南河路交差点（交差点改良）	2017年3月20日
⑪	四日市エリア	(主) 上海老茂福線	2017年11月30日
⑫	四日市エリア	国道23号南福崎交差点改良	2018年1月23日
⑬	松阪エリア	国道4 2号鎌田町交差点右折車線延伸	2018年2月5日
⑭	松阪エリア	国道2 3号三渡大橋車線拡幅	2018年2月7日
⑮	津エリア	国道23号中勢バイパス半田東交差点～久居相川交差点（交差点改良）	2018年2月9日
⑯	松阪エリア	国道42号西黒部町交差点改良	2018年2月28日
⑰	松阪エリア	国道42号 松阪多気バイパス（下蛸路町～八太町）	2018年3月18日
⑱	四日市エリア	(一) 桑名四日市線	2018年3月30日
⑲	四日市エリア	四日市・いなばポータルライン（霞4号幹線）	2018年4月1日
⑳	津エリア	上浜元町線（久居工区）	2018年8月31日
㉑	鈴鹿エリア	野町交差点（右折レーン延伸）	2018年9月14日
㉒	四日市エリア	国道477号四日市湯の山道路	2018年10月27日
㉓	鈴鹿エリア	国道23号中勢バイパス野町西交差点改良	2018年12月20日
㉔	津エリア	国道23号中勢バイパス久居野村交差点（交差点改良）	2018年12月26日
㉕	松阪エリア	国道23号市場庄町交差点（右折車線延伸）	2019年1月30日
㉖	鈴鹿エリア	国道306号伊船バイパス（Ⅱ期）	2019年2月8日
㉗	鈴鹿エリア	安塚町南交差点改良	2019年2月8日
㉘	鈴鹿エリア	秋永中瀬古郡山線	2019年2月15日
㉙	鈴鹿・津エリア	国道23号中勢バイパス（7工区）	2019年2月17日
㉚	鈴鹿エリア	国道1号上野町交差点（右折レーン延伸）	2019年2月28日
㉛	鈴鹿エリア	(市) 汲川原橋徳田線 工業団地前交差点改良	2019年2月28日
㉜	四日市エリア	国道477号四日市拡幅	2019年3月12日
㉝	四日市エリア	(市) 下野保々線交差点改良	2019年3月18日
㉞	鈴鹿エリア	白江土地区画整理事業による道路整備	2018年度完成



# 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：三重県

## 2-2 道路整備等

### (2) 国道477号四日市拡幅【四日市エリア】

- 国道477号四日市拡幅は、国道477号の渋滞緩和と四日市市街地へ集中する通勤交通等の分散を図るための事業であり、2019.3.12に2車線から4車線の部分開通。
- 国道477号四日市拡幅により、国道477号BP、国道477号の速度が向上した。

#### ■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

#### ■渋滞状況

【国道477号BP】



撮影日：2008年6月6日（金）  
出典：三重県提供データ

#### ■対策概要

##### 《実施箇所》

国道477号BP

##### 《取り組み内容》

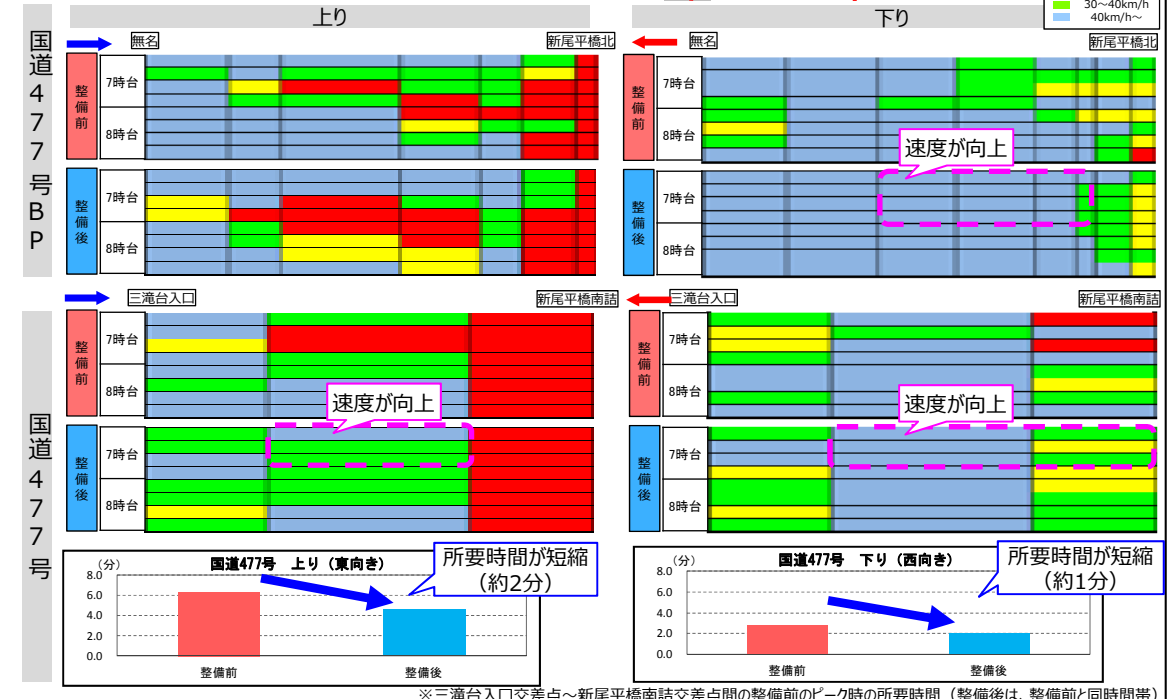
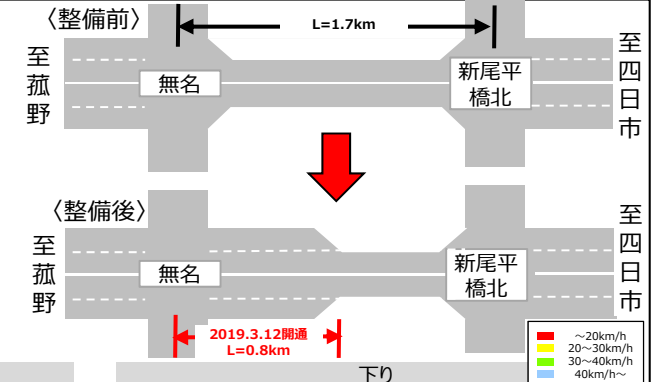
国道477号BP（久保田橋南詰～高角IC東）における道路拡幅事業

##### 《実施年度》

2019.3.12

##### 《実施機関》

三重県



※三滝台入口交差点～新尾平橋南詰交差点間の整備前のピーク時の所要時間（整備後は、整備前と同時間帯）  
データ：ETC2.0プローブデータ（整備前 2018.4、整備後 2019.4 平日）

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

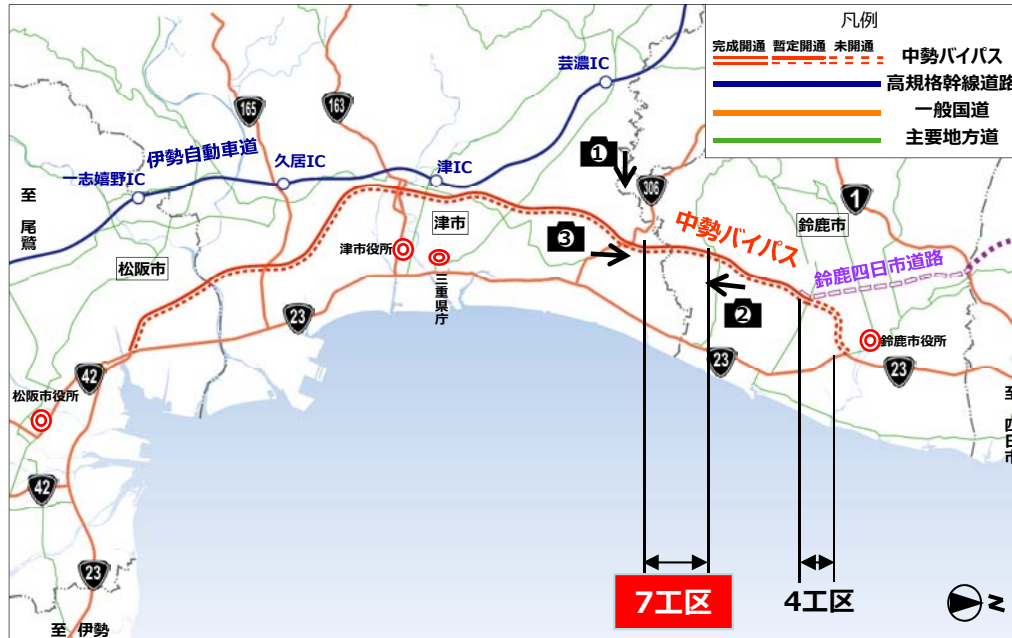
### 2-2 道路整備等

#### (3) 国道23号中勢バイパス (7工区)【鈴鹿・津エリア】 1) 概要

○中勢バイパス (7工区：延長2.9 km) は、2012年度より工事に着手し、2019年2月17日に暫定2車線にて開通。

(2019.2.17 (日) 開通)

#### ■ 位置図



起点部 (鈴鹿市御園町)



終点部 (津市河芸町三行)

#### ■ 中勢バイパス 7工区の状況



## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

### 2-2 道路整備等

#### (3) 国道23号中勢バイパス（7工区）【鈴鹿・津エリア】 2) 開通による交通状況

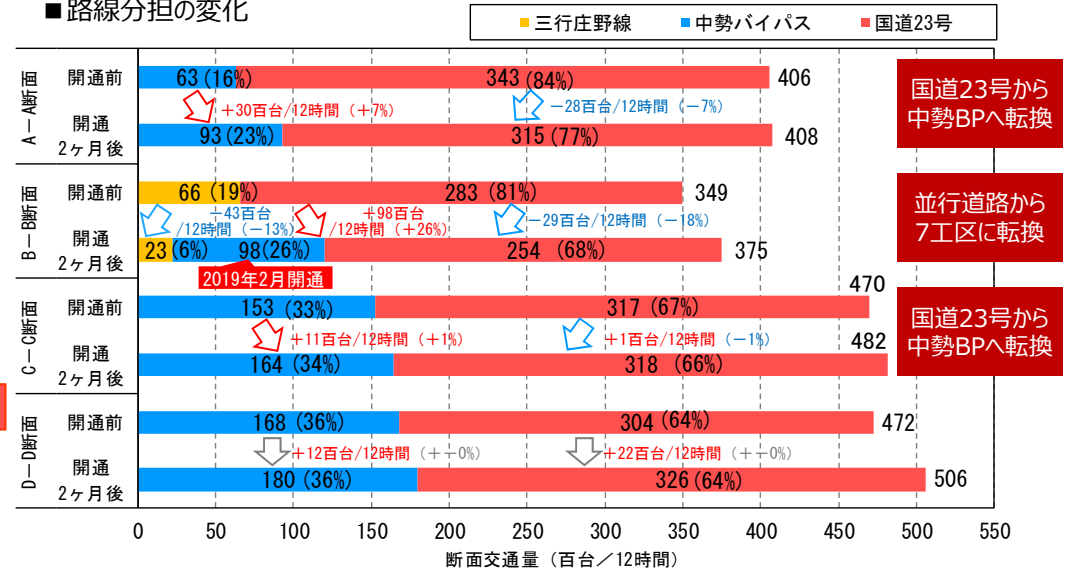
- 7工区開通に伴い、7工区の並行道路からの転換（B-B断面）や、国道23号から中勢バイパスへの交通が転換が見られた（A-A,C-C断面）
- 7工区開通後、中勢バイパスでは中長距離トリップの増加がみられ、国道23号現道は中長距離トリップが減少が見られた。

#### ■位置図

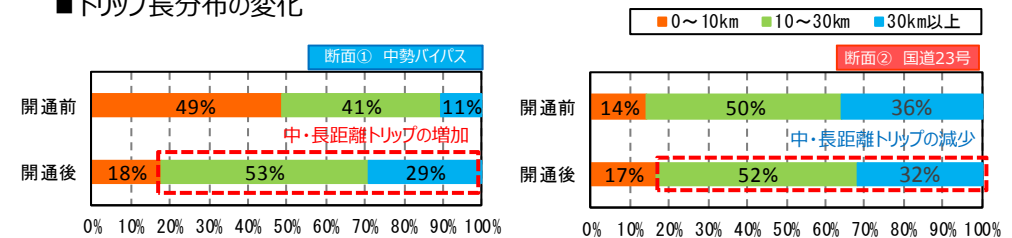


出典：地理院地図（国土地理院）

#### ■路線分担の変化



#### ■トリップ長分布の変化



出典：ETC2.0プローブ情報  
（開通前：2018年11月（平日） 開通後：2019年4月1日～5月22日（平日）（速報））

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

### 2-2 道路整備等

#### (3) 国道23号中勢バイパス (7工区)【鈴鹿・津エリア】 2) 開通による交通状況

- 中勢バイパス (7工区) 開通後、並行する国道23号の旅行速度は全体的に改善傾向にある。
- 特に、寺家五→磯山四、磯山四～田中橋南詰、田中橋南詰～栗真中山町の速度改善が顕著。

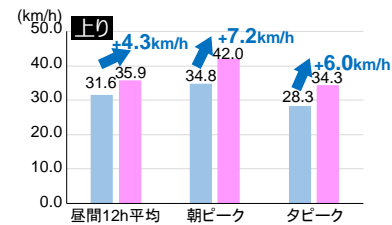
#### ■位置図



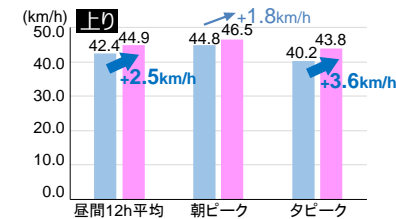
出典：地理院地図 (国土地理院)

#### ■国道23号の速度変化

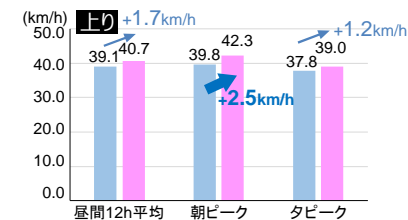
##### 【寺家五～磯山四】



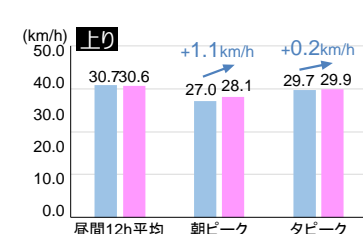
##### 【磯山四～田中橋南詰】



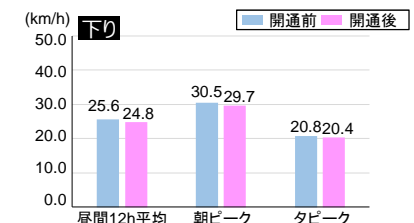
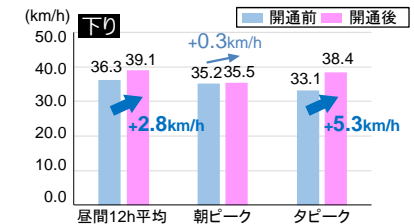
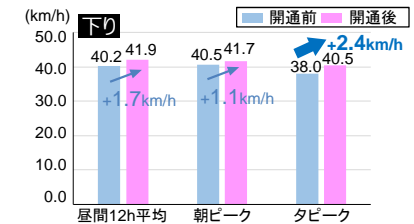
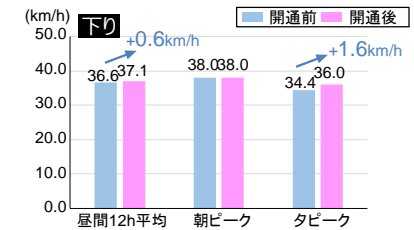
##### 【田中橋南詰～栗真中山町】



##### 【万町～垂水】



出典：ETC2.0プローブ情報 (開通前：2018年3～4月 (平日) 開通後：2019年3～4月 (平日)) 28



# 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

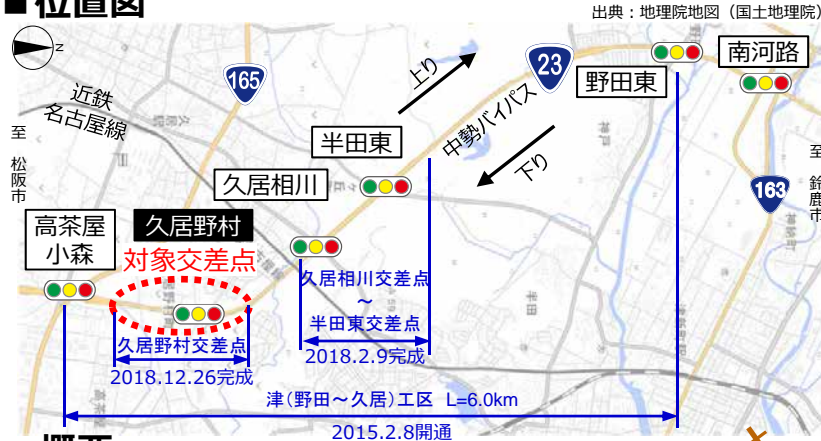
## 2-2 道路整備等

### (4) 国道23号中勢バイパス久居野村交差点 (交差点改良) 【津エリア】

対策実施により、渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：  
一般国道2号 (津市栗真中山町～津市八幡町)

- 中勢バイパス久居野村交差点において南北方向の交通集中により、最大約800mの渋滞が見通しの悪いカーブ区間まで発生。
- 交差点改良工事の実施により、交差点容量が拡大し、交差点渋滞が解消するとともに、中勢バイパスの所要時間が短縮。 (2018年12月26日完成)

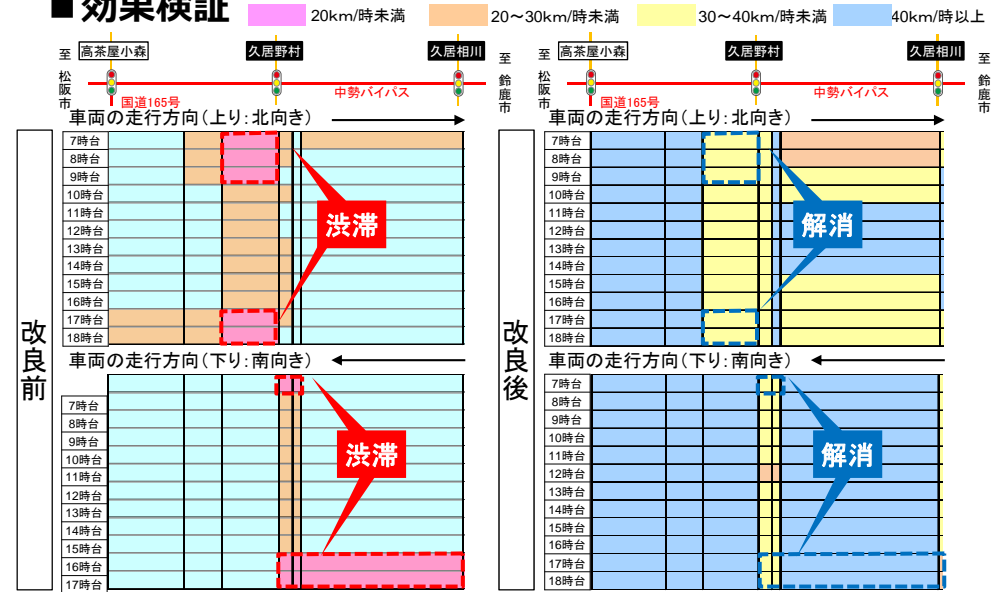
#### ■位置図



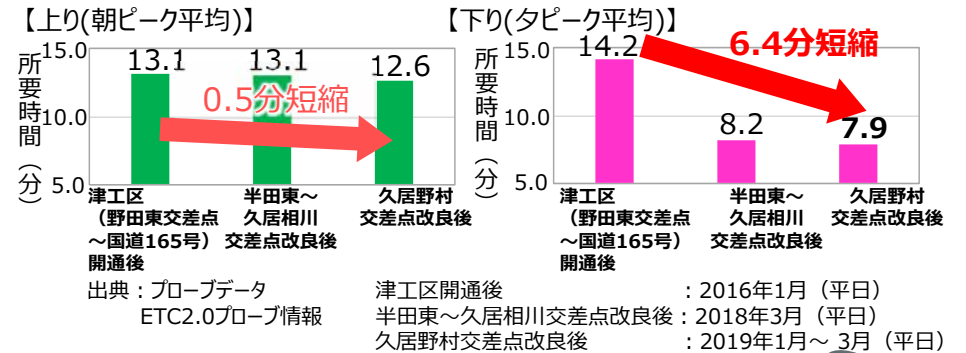
#### ■概要



#### ■効果検証



#### (参考) 中勢バイパス (高茶屋小森交差点～野田東交差点間※) の所要時間の短縮効果 ※約6.0km



【道路を利用する運送会社の声】  
半田東～久居相川、久居野村交差点の交差点改良が進められた結果、中勢バイパスの走行時間は従前に比べて短縮されてきています。

出典：ヒアリング調査 (2019年1月25日(金))



## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

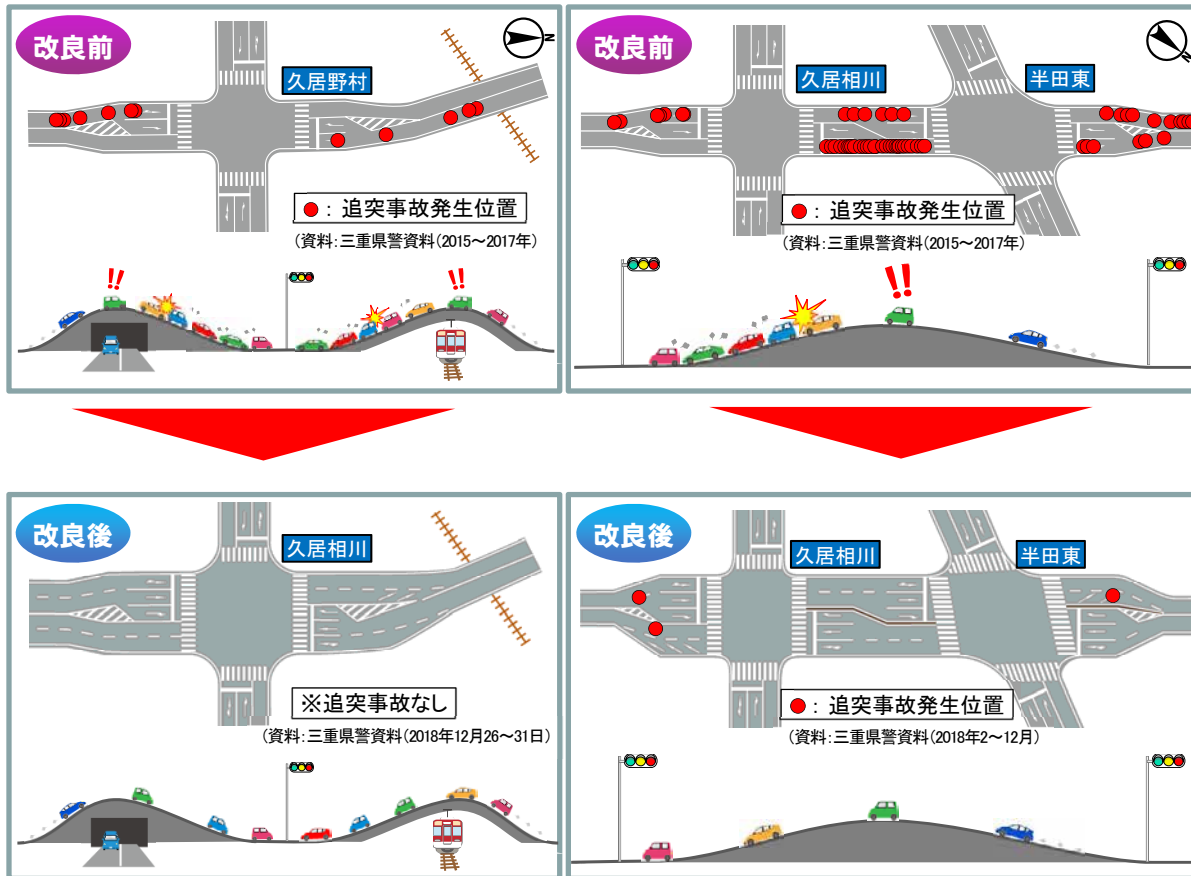
### 2-2 道路整備等

#### (4) 国道23号中勢バイパス久居野村交差点（交差点改良）【津エリア】

対策実施により、渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：  
一般国道23号（津市栗真中山町～津市八幡町）

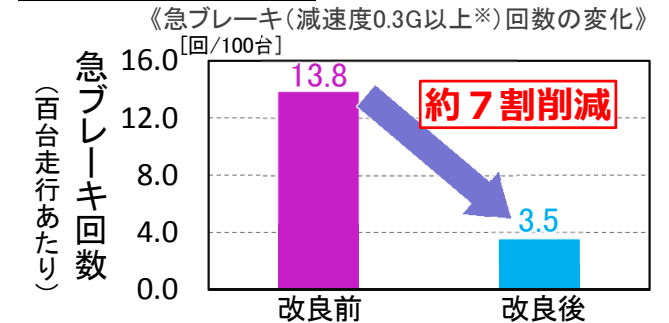
- 交差点改良により、急ブレーキ回数が整備前と比較し、約7割削減。
- 特に半田東～久居相川交差点で、交通事故が約9割削減し、道路の安全性が向上。

#### 《追突事故の発生状況》



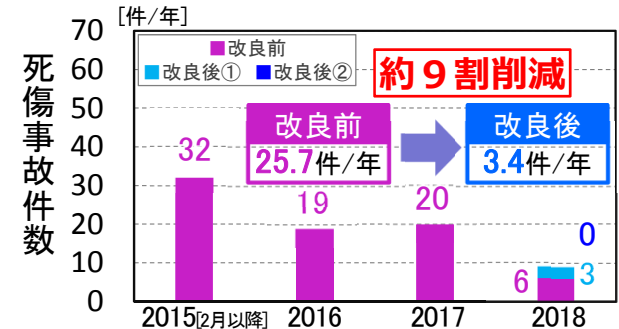
#### ■安全性向上効果

##### □急ブレーキの削減



※0.3Gとは時速50kmで走行する車両が約30mの距離で停止するときの減速度  
出典：ETCプローブ情報・・・改良前：2016年1月、改良後：2019年1月(速報値)

##### □交通事故の削減(追突のみ)



出典：三重県警資料(2015年2月8日～2018年12月31日)  
改良前：2015年2月8日(開通)～2018年2月8日  
改良後①[半田東～久居相川交差点改良後]：2018年2月9日～12月25日  
改良後②[久居野村交差点改良後]：2018年12月26日～12月31日

## 2. 2018年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

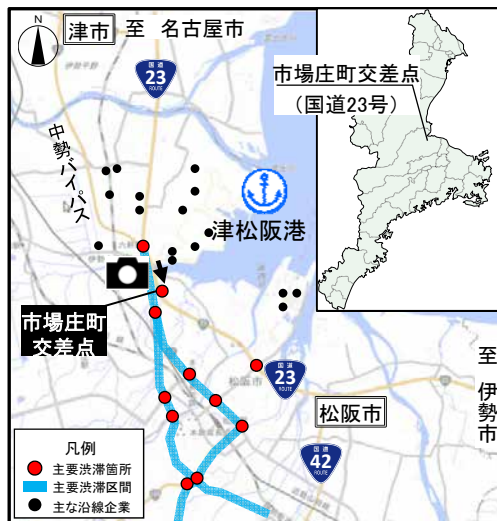
### 2-2 道路整備等

#### (5) 国道23号市場庄町交差点の右折車線延伸【松阪エリア】

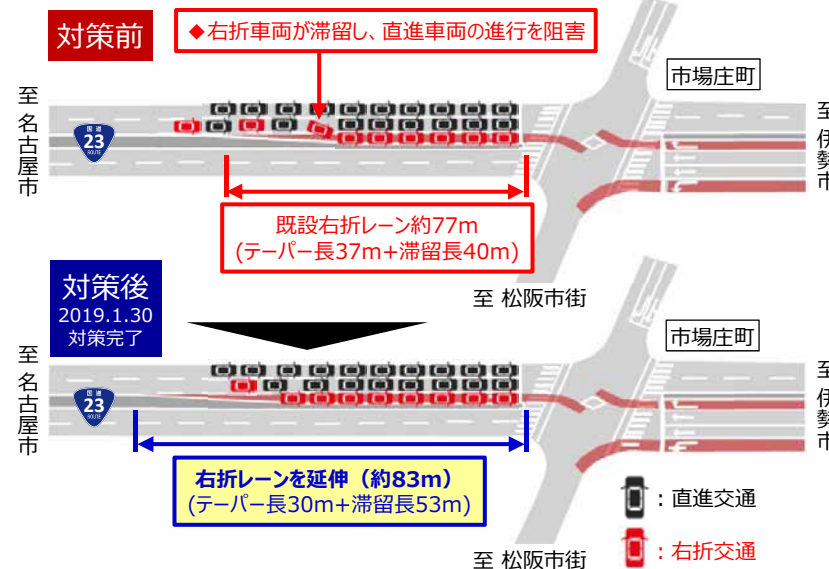
利用者団体連携

- 国道23号の市場庄町交差点では津市側から松阪市街方面に向かう右折交通が多く、朝夕ピーク時に右折車の滞留が右折車線をはみ出し、直進車の通行を阻害することで渋滞が発生。
- 2019年1月30日に右折レーンを延伸し、渋滞長が大幅に短縮。

#### ■ 市場庄町交差点の位置図

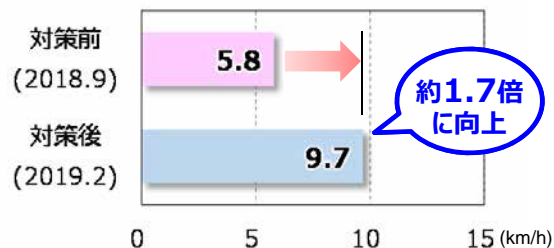


#### ■ 市場庄町交差点の右折車線延伸対策



#### ■ 対策実施前後の混雑時旅行速度の変化

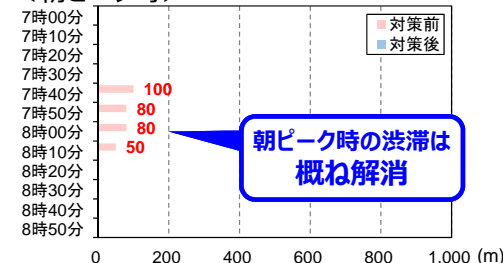
##### (国道23号松阪市街方面行き右折)



※) ETC2.0プローブデータに基づく (各月における平日平均)  
※) 混雑時：7時台、8時台、17時台、18時台の4時間平均

#### ■ 対策実施前後の渋滞長の変化 (国道23号伊勢市方面行き)

##### <朝ピーク時>



##### <夕ピーク時>



【渋滞長調査の実施日】  
対策前：2018.9.11 (火)  
対策後：2019.3.14 (木)



### **3. 2019年度の主な取り組み予定**

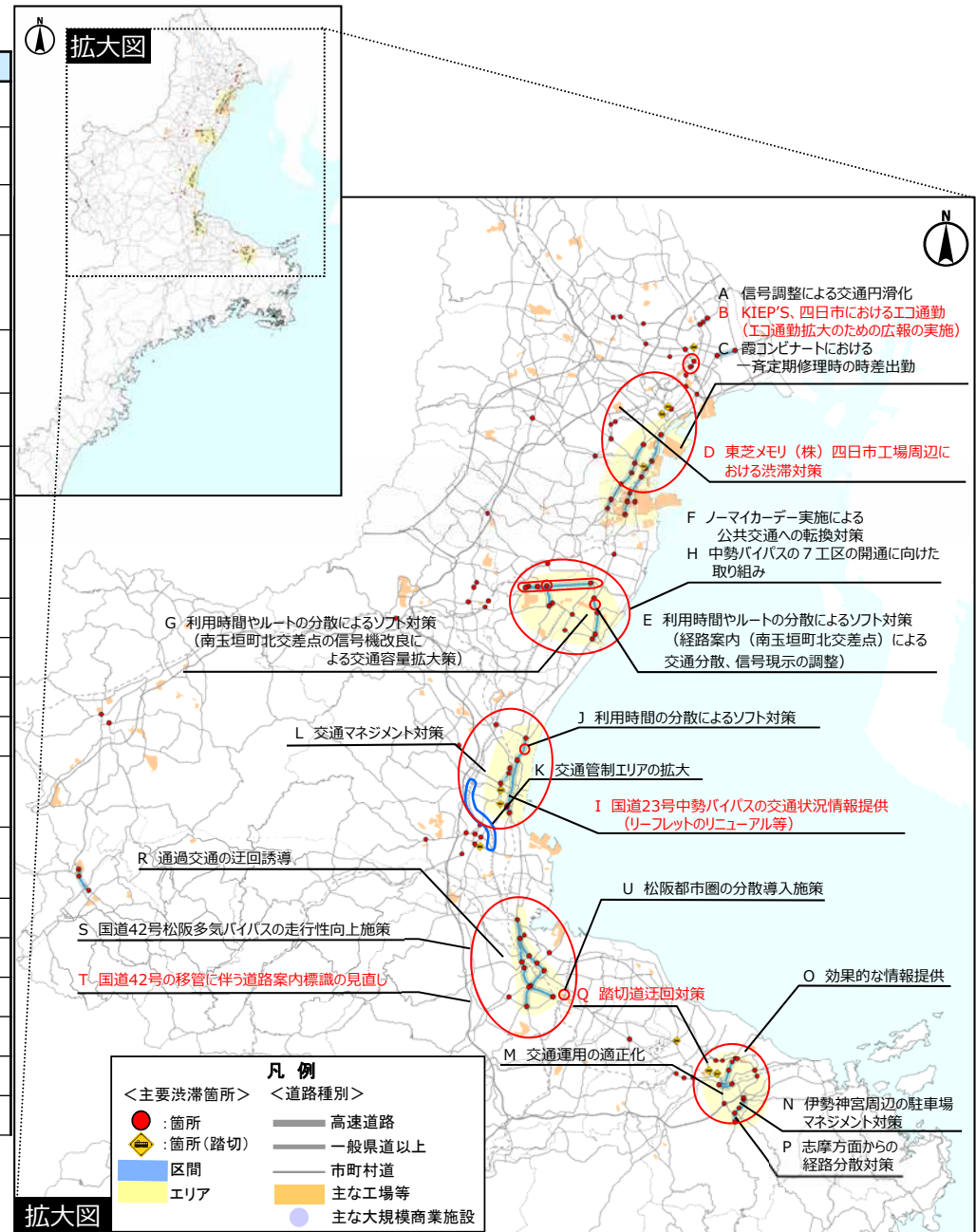
# 3. 2019年度の主な取り組み予定

## 3-1 総合対策等

### (1) 今後の主な取り組み(案)

No.	箇所	対策メニュー	実施主体	対策状況
A	四日市エリア	信号調整による交通円滑化	警察	実施中
B	四日市エリア	KIEP'S、四日市におけるエコ通勤 (エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S 四日市市	実施中
C	四日市エリア	霞コンビナートにおける一斉定期修理時の時差出勤	霞コンビナート 企業	実施中
D	四日市エリア	東芝メモリ(株) 四日市工場周辺における渋滞対策	国、三重県、 四日市市、警察、 東芝メモリ(株) 四日市工場	実施中
E	鈴鹿エリア	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (経路案内(南玉垣町北交差点)による交通分散、信号 現示の調整)	警察・国	実施中
F	鈴鹿エリア	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	実施中
G	鈴鹿エリア	利用時間やルートの分散によるソフト対策 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大策)	警察・国	実施中
H	鈴鹿エリア	中勢バイパスの7工区の開通に向けた取り組み	国・三重県・鈴鹿市	実施中
I	津エリア	国道23号中勢バイパスの交通状況情報提供 (リーフレットのリニューアル等)	国、三重県、津市	実施中 (2019 リニューアル予定)
J	津エリア	利用時間の分散によるソフト対策	国	実施中
K	津エリア	交通管制エリアの拡大	警察	実施中
L	津エリア	ノーマイカーデー実施による公共交通への転換対策	津エリアWGメンバー	実施中
M	伊勢エリア	交通運用の適正化	警察	実施中
N	伊勢エリア	伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国(伊勢地域 観光交通 対策協議会)	実施中
O	伊勢エリア	効果的な情報提供	国(伊勢地域 観光交通 対策協議会)	実施中
P	伊勢エリア	志摩方面からの経路分散対策	三重県	調整中
Q	伊勢エリア	踏切道迂回対策	国、伊勢市	調整中
R	松阪エリア	通過交通の迂回誘導	国	実施中
S	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパスの走行性向上施策	警察・三重県・ 松阪市・国	実施中
T	松阪エリア	国道42号の移管に伴う道路案内標識の見直し	国	実施中
U	松阪エリア	松阪都市圏の分散導入施策	国	調整中

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：KIEP'S、四日市市

## 3-1 総合対策等

### (2) KIEP'S、四日市市におけるエコ通勤（エコ通勤拡大のための広報の実施）【四日市エリア】

- KIEP'S、四日市市では毎月第3水曜日にエコ通勤（バス等公共交通機関の使用）を実施している。
- KIEP'Sでは、エコ通勤を促進しているものの参加しない方が半数以上。
- 参加しない方に対し、自転車での通勤に着目し、エコ通勤のメリット（広報）を打ち出すことで、自転車通勤者の拡大を図る。
- そのため、通勤時における自動車と自転車の所要時間を比較し、自転車利用の有用性を提示するチラシを作成。今年度配布予定。

#### ■ 取組体制

##### ■ KIEP'Sとは

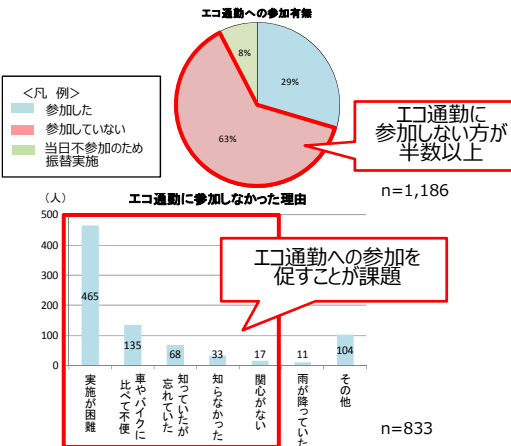
霞ヶ浦地区の企業が連携を図ることにより、温室効果ガスの排出量の削減に向けた自主的かつ積極的な環境保全への取組を推進及び支援し、もって地域の良好な環境を形成することを目的として組織された協議会

##### ■ 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）



#### ■ 位置図



#### ■ 対策概要

事業名：エコ通勤拡大のための広報の実施  
事業主体：KIEP'S

「自転車通勤始めませんか？」

実態調査結果を用いて、自転車と自動車の所要時間を比較し、自転車利用のメリットを提示

自動車と比べて所要時間を短くできますよ！

所要時間 朝（出勤時）	所要時間 夕（退勤時）
自動車 45分	自動車 41分
自転車 36分	自転車 35分
徒歩 35分	徒歩 33分

朝（出勤時）約10分短縮  
夕（退勤時）約10分短縮

健康促進！  
毎日約220kcalの消費  
ウォーキング = 自転車 と同効果！

お財布にやさしい！  
毎月約3,200円の節約  
飲み会1回分の節約

自転車利用による金銭的及び健康面に関するメリットを提示

# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：国、三重県、四日市市、警察、東芝メモリ（株） 四日市工場

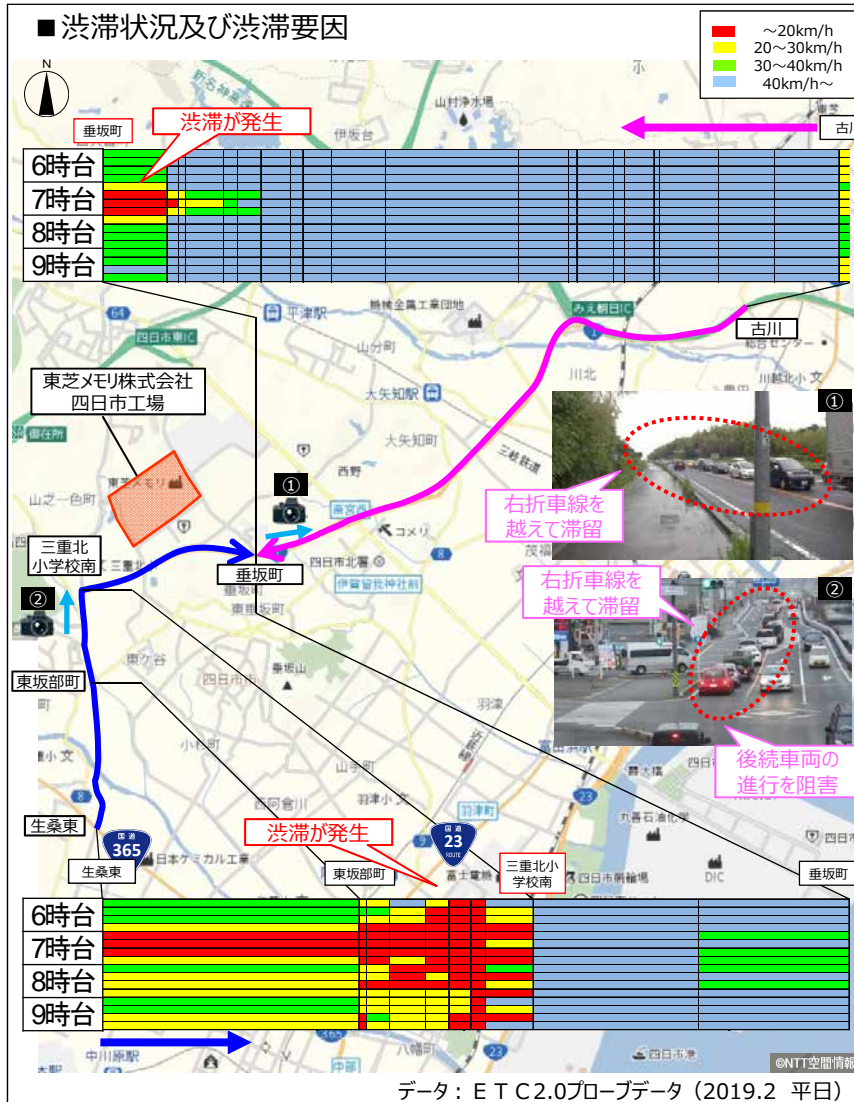
## 3-1 総合対策等

利用者団体連携

### (3) 東芝メモリ（株）四日市工場周辺における渋滞対策【四日市エリア】

○三重北小学校南及び垂坂町は、東芝メモリ(株)四日市工場方面へ右折する車両が多く、右折車線を越えて滞留することで後続車両の進行を阻害し、渋滞が発生。なお、三重北小学校南および垂坂町は、2017年道路利用者会議で道路利用者からの渋滞対策の要望があがっている。

→詳細な交通状況を把握し（交通状況調査の実施）、対策案を検討



### ■ 対策案検討のための交通量調査概要

#### ≪調査の目的≫

三重北小学校南及び垂坂町において渋滞対策を検討するための基礎データ収集を目的に実施。

#### ≪実施主体≫

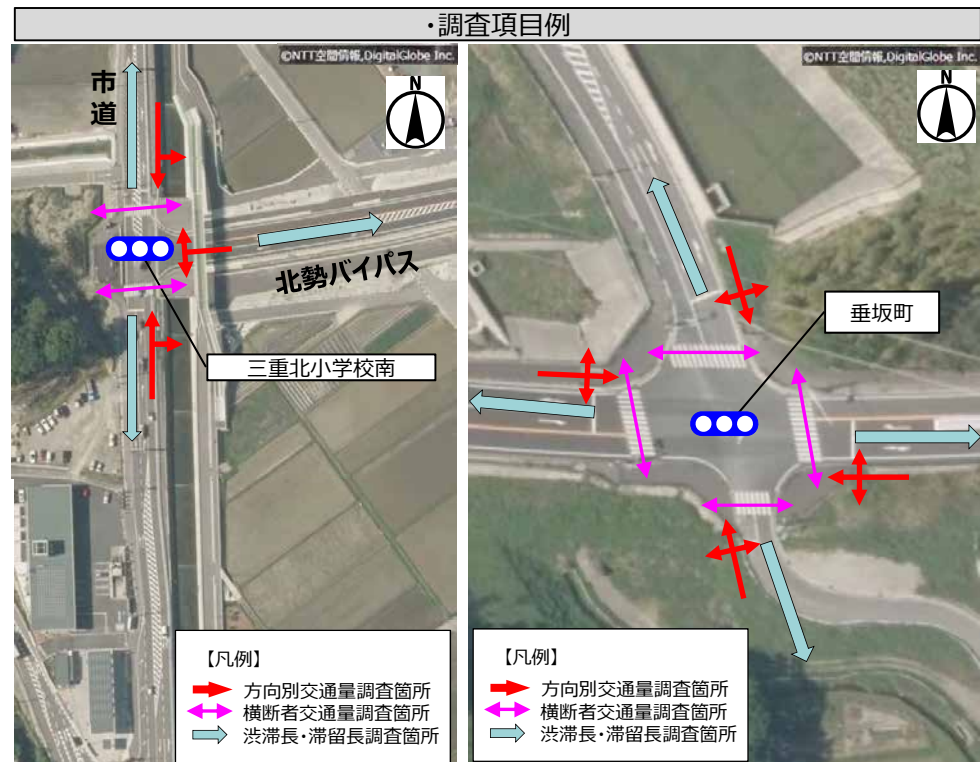
北勢国道事務所

#### ≪調査時間≫

6：00～9：00（3時間）

#### ≪調査項目≫

方向別交通量  
横断者交通量（歩行者・自転車）  
渋滞長・滞留長



# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：国、三重県、津市

## 3-1 総合対策等

### (4) 国道23号中勢バイパスの交通情報提供【津エリア】

対策実施により、渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：津エリア

- エリア内の南北軸である中勢バイパスと国道23号について、上り下り・朝夕の時間帯別に所要時間を比較表示し、二つの南北幹線における交通の分散化を目的とした情報提供を実施している。
- 現状の資料では津中心部における迂回路情報が不足。さらに作成時より、中勢バイパス(7工区)の開通、渋滞対策としての交差点改良の実施、交通管制エリアの拡大等が行われおり所要時間に変化があるが未反映。また、開通等による新たな渋滞箇所も発生。このため今年度「所要時間マップ」の更新を検討。

#### ■ 所要時間マップの概要

##### 【概要】

- ① 並行する二つの南北幹線（国道23号、中勢バイパス）の所要時間を表示し、ルート分散を促す
- ② 30分単位で所要時間を表示し、時間分散を促す

#### ■ 前回作成時(2015)からの更新要因【年度】 [事業等]

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

#### ■ 所要時間マップの改良方針(案)

##### ◆ 迂回路マップ作成の狙い

主要渋滞区間である国道23号や津関線を通過せず、迂回できる路線を案内できるように情報提供する。

また、開通により新たに発生した中勢バイパス区間における渋滞箇所の迂回路も情報提供。  
(平均的な所要時間だけでなく、時間の幅で提供する予定)



#### ■ 所要時間マップ作成に向けたスケジュール(案)

2019.7 エリアWG、渋滞協

方向性、改良案の確認  
(国)

2019.12 エリアWG

所要時間マップ  
(更新版)作成  
(国)

2020.2 渋滞協

対策実施内容の確認  
(各機関)

所要時間の算出  
HPの改良・広報媒体の印刷  
(国)

HPの公表・  
広報媒体の配布  
(各機関)

# 3. 2019年度の主な取り組み予定

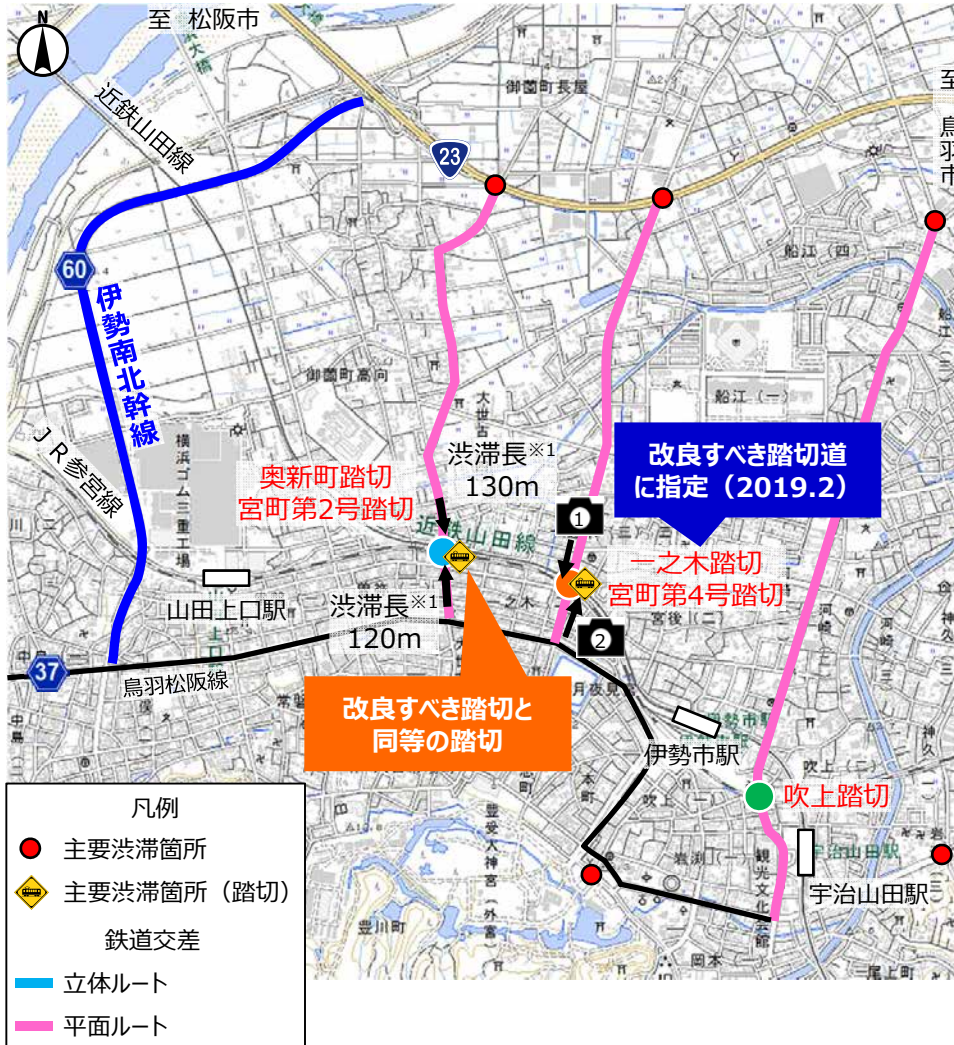
実施主体：国、伊勢市

## 3-1 総合対策等

### (5) 踏切道迂回対策【伊勢エリア】 1) 現状課題

- 伊勢市には南北を連絡する路線に踏切が存在。踏切遮断時間が1時間のうち20分以上発生している箇所もある。
- 市街地へアクセスする交通に対して、伊勢南北幹線からのアクセスを推奨し、迂回誘導（経路分散）を図る必要がある。

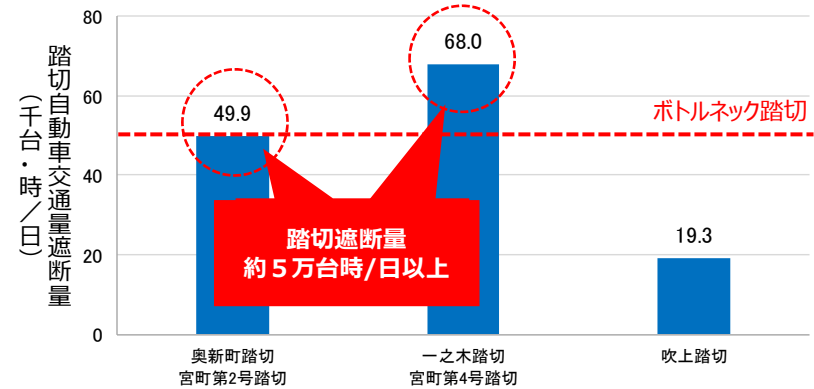
#### ■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

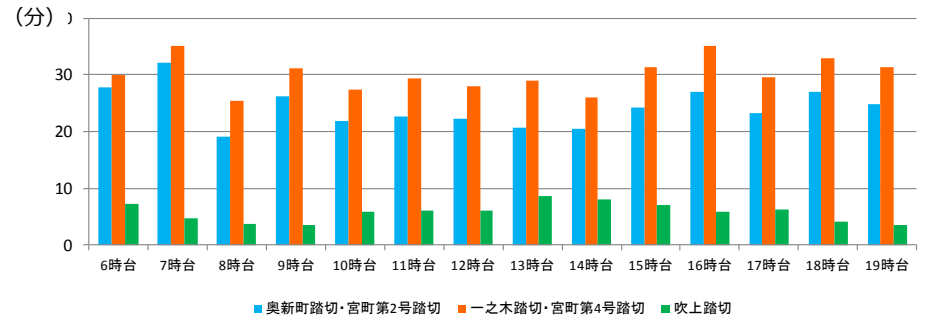
※1 出典：伊勢市提供資料（調査日：2018.6.1）

#### ■交通状況



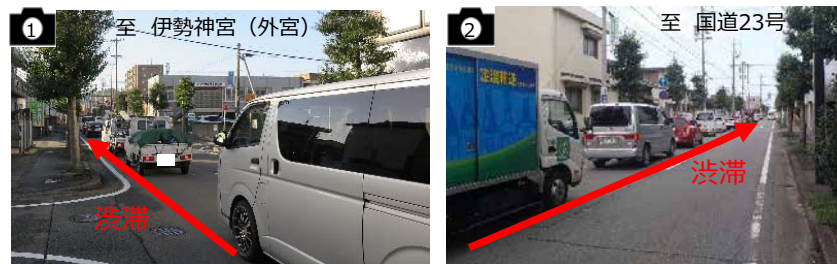
出典：伊勢市提供資料（調査日：2017.7.6）

#### ■踏切遮断時間



出典：伊勢市提供資料（調査日：2017.7.6）

#### ■状況写真



# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：国、伊勢市

## 3-1 総合対策等

### (5) 踏切道迂回対策【伊勢エリア】 2) 現状の利用交通（経路、OD）

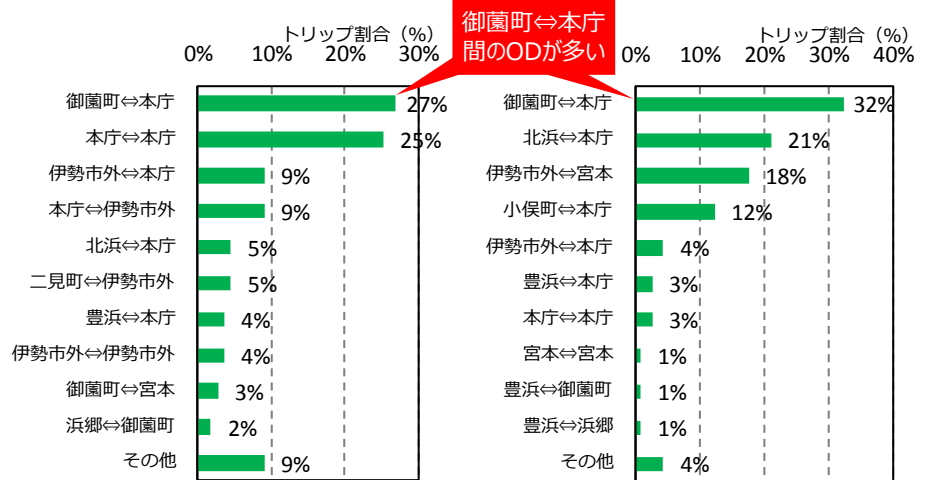
○奥新町踏切、一之木踏切を通過するODのうち、奥新町踏切は22.3%、一之木踏切は72.8%が転換可能。

#### ■利用経路図



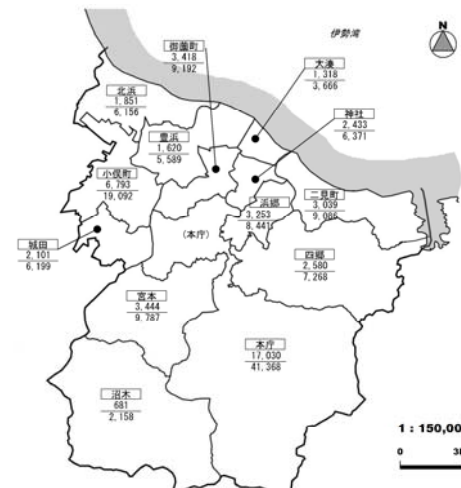
#### ■踏切通過交通のOD分析 (7,8時台合計)

・奥新町踏切を通過したOD割合 ・一之木踏切を通過したOD割合



出典：ETC2.0プローブ情報（2019年3月～4月 平日）

#### 【伊勢市の地域区分】



#### ■今後の方針

国道23号宮川大橋経由の市内踏切通過交通を、伊勢南北幹線に誘導

①迂回誘導看板の設置  
＜伊勢市＞

②路線ごとの踏切渋滞予測の情報発信  
＜国・伊勢市＞

注：国中数値（2018年10月1日現在）は、以下を示す上段、市数値（単位：世帯）

# 3. 2019年度の主な取り組み予定

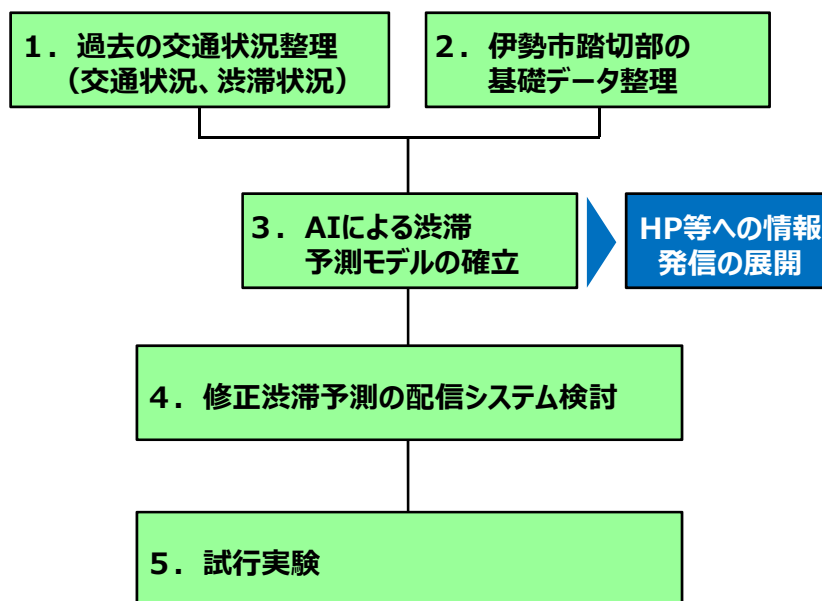
実施主体：国、伊勢市

## 3-1 総合対策等

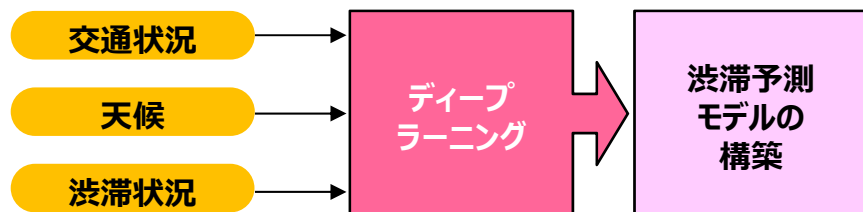
### (5) 踏切道迂回対策【伊勢エリア】 3) 対策方針

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

#### ■ 検討フロー



<AIによる渋滞予測の概念>



#### ■ 修正渋滞予測の配信に向けた課題

○踏切部の交通状況を把握するための環境整備が必要  
(例：踏切部付近にITVカメラを設置し、交通状況（画面内の車両密度等での分析）を把握)

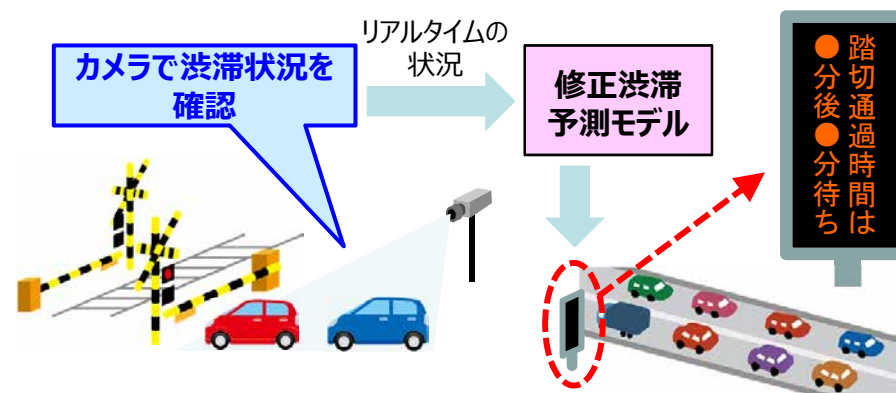
#### ■ AIによる交通状況の把握（イメージ）



カメラの画角内で撮影された車両台数、車両密度等をAIにより観測

ETC2.0プローブ情報での過去の渋滞発生状況と画像認識の交通状況から予測モデル構築の基礎データを作成

#### ■ 渋滞情報の発信イメージ





# 3. 2019年度の主な取り組み予定

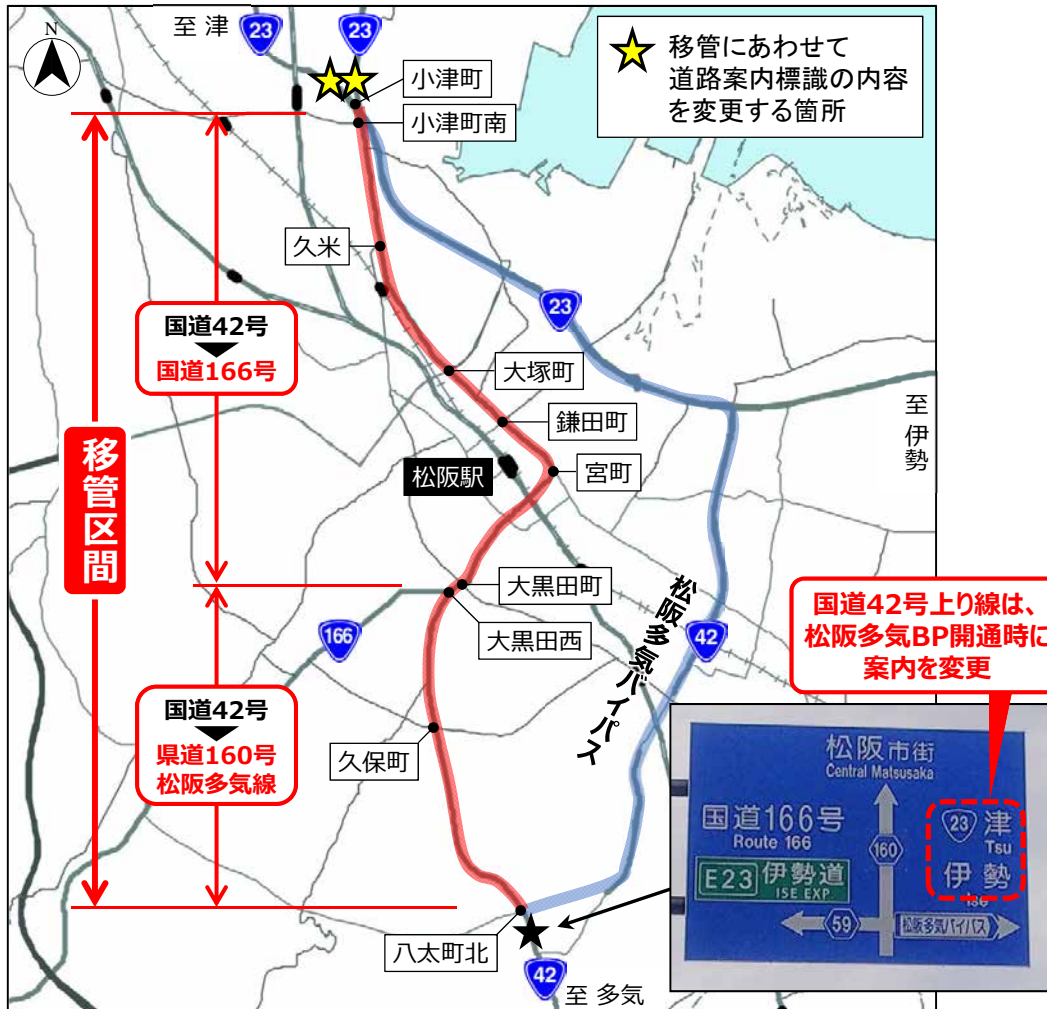
実施主体：国

## 3-1 総合対策等

### (6) 国道42号の移管に伴う道路案内標識の見直し（2019年内完了予定）【松阪エリア】

- 国道42号松阪多気バイパスの全線開通に伴い、2019年4月1日より、小津町南交差点から八太町北交差点までの延長約11.5kmの区間を国土交通省から三重県に移管。
- 移管に伴う道路案内標識の整備にあわせて、通過交通をバイパスに転換させる内容に変更する計画としている。
- 案内の変更後、ETC2.0プローブデータが蓄積してきた段階で経路情報に基づく効果検証を行う予定。

#### ■ 移管区間



#### ■ 国道42号の移管にあわせて道路案内標識の整備

○従来の案内（移管前）



従来は、松阪市街を通過する交通に対して旧道、バイパスの両方を案内（中間に配置）

移管に伴う案内標識の整備にあわせて、内容を見直し

● 移管後の変更計画



松阪市街を通過する交通をバイパスに誘導

国道42号上り線は、松阪多気BP開通時に案内を変更

# 3. 2019年度の主な取り組み予定

## 3-2 道路整備等

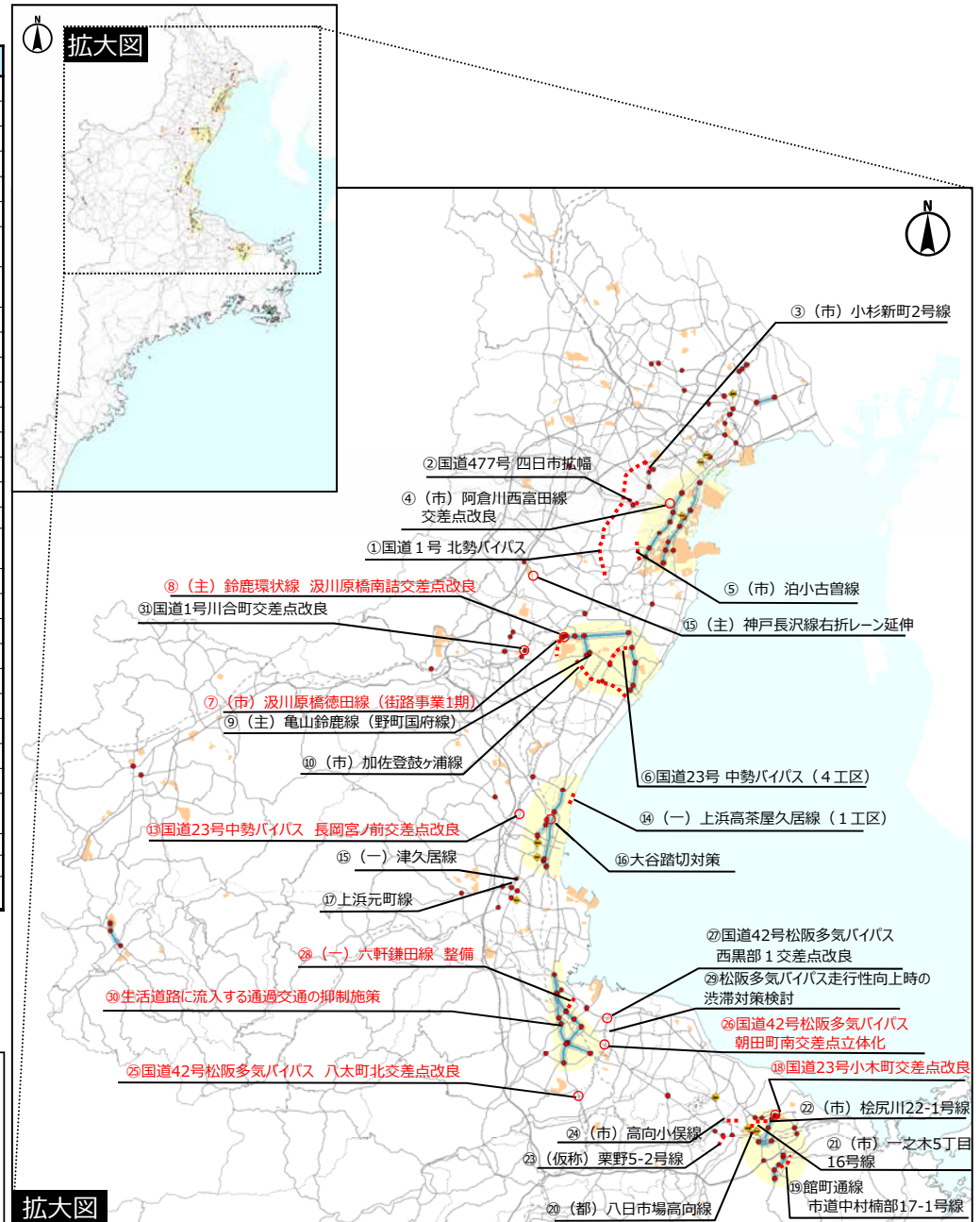
### (1) 今後の主な取り組み(案)

No.	箇所	対策メニュー*	実施主体	対策状況
①	四日市エリア	国道1号北勢バイパス	国	実施中
②	四日市エリア	国道477号四日市拡幅	三重県	実施中
③	四日市エリア	(市) 小杉新町2号線	四日市市	実施中
④	四日市エリア	(市) 阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	実施中
⑤	四日市エリア	(市) 泊小古曾線	四日市市	実施中
⑥	鈴鹿エリア	国道23号 中勢バイパス (4工区)	国	実施中
⑦	鈴鹿エリア	(市) 汲川原橋徳田線 (街路事業1期)	鈴鹿市	実施中 (2019年度完成予定)
⑧	鈴鹿エリア	(主) 鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点改良	三重県	実施中 (2019年度完成予定)
⑨	鈴鹿エリア	(主) 亀山鈴鹿線 (野町国府線)	三重県	実施中
⑩	鈴鹿エリア	(市) 加佐登鼓ヶ浦線 (1期)	鈴鹿市	実施中
⑪	鈴鹿エリア	(主) 鈴鹿環状線 (磯山バイパスII期)	三重県	実施中
⑫	鈴鹿エリア	(主) 神戸長沢線右折レーン延伸	三重県	実施中
⑬	津エリア	国道23号中勢バイパス 長岡宮ノ前交差点改良	国	新規
⑭	津エリア	(一) 上浜高茶屋久居線 (1工区)	三重県	実施中
⑮	津エリア	(一) 津久居線	三重県	実施中
⑯	津エリア	大谷踏切対策	津市	実施中
⑰	津エリア	上浜元町線	三重県	実施中
⑱	伊勢エリア	国道23号小木町1交差点 左折レーン付加	国	新規 (2019年度完成予定)
⑲	伊勢エリア	館町通線、市道中村楠部17-1号線等	三重県・伊勢市	実施中
⑳	伊勢エリア	(都) 八日市場高向線	伊勢市	実施中
㉑	伊勢エリア	(市) 一之木5丁目16号線	伊勢市	実施中
㉒	伊勢エリア	(市) 松尻川22-1号線	伊勢市	実施中
㉓	伊勢エリア	(市) (仮称) 栗野5-2号線	伊勢市	実施中
㉔	伊勢エリア	(市) 高向小俣線	伊勢市	実施中
㉕	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス 八太町北交差点改良	国	実施中
㉖	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス 朝田町南交差点立体化	国	実施中
㉗	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス 西黒部町1交差点改良	国	実施中
㉘	松阪エリア	(一) 六軒鎌田線 整備	三重県	実施中 (2020年完成予定)
㉙	松阪エリア	松阪多気バイパス走行性向上時の渋滞対策検討	国・三重県	調整中
㉚	松阪エリア	生活道路に流入する通過交通の抑制施策	国・三重県	調整中
㉛	松阪エリア	国道1号川合町交差点改良	国	実施中 (2019年度完成予定)

\*対策メニューは事業化路線のみを記載

凡例	
<主要渋滞箇所>	<道路種別>
● : 箇所	— 高速道路
◆ : 箇所(踏切)	— 一般県道以上
■ : 区間	— 市町村道
■ : エリア	■ 主な工場等
	● 主な大規模商業施設

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：鈴鹿市

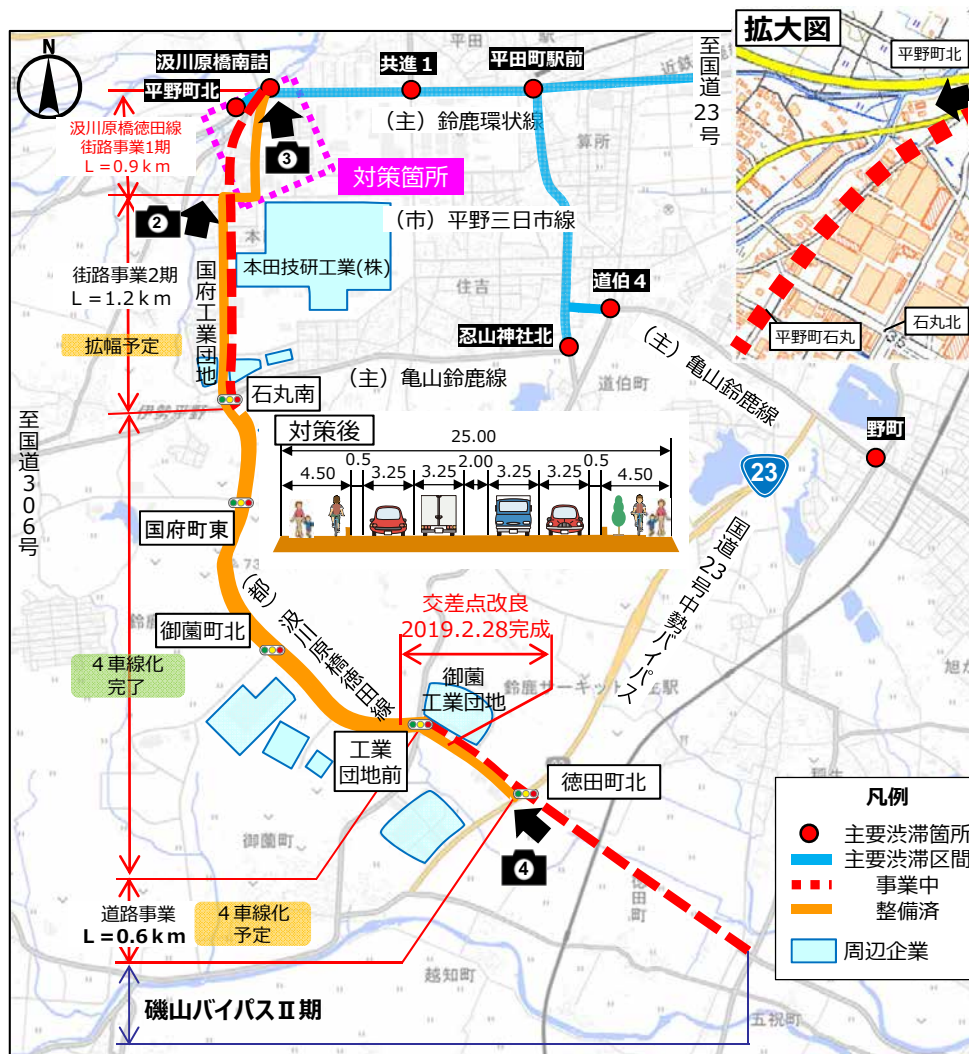
## 3-2 道路整備等

### (2) 汲川原橋徳田線（街路事業1期）【鈴鹿エリア】

対策実施により渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：（市）平野三日市線 平野町駅前交差点～忍山神社北交差点間

- (都)汲川原橋徳田線の沿線には、多くの企業が立地しており、中勢バイパスや東名阪道へのアクセス路として多くの利用があることから、物流交通による渋滞が発生。
- 渋滞緩和による市民生活の利便性向上や、企業の生産性向上等、産業振興を図るため4車線化工事（拡幅）を実施。

#### ■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

#### ■計画内容（街路事業1期）

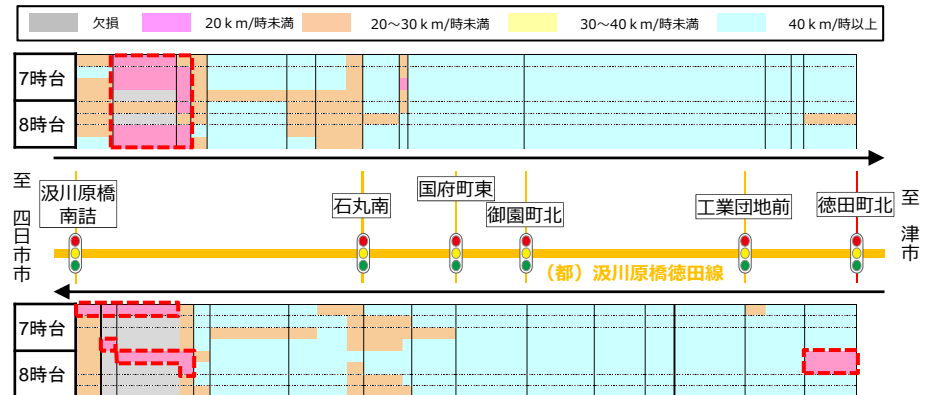
事業主体：鈴鹿市  
所在地：鈴鹿市庄野羽山～平野町石丸  
延長：L=0.9km W=25m 車線数：4

#### ■渋滞状況



#### ■状況写真

#### ■速度カウンター図



出典：ETC2.0フロー情報（2018.4月～7月 平日平均） 42

# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：三重県

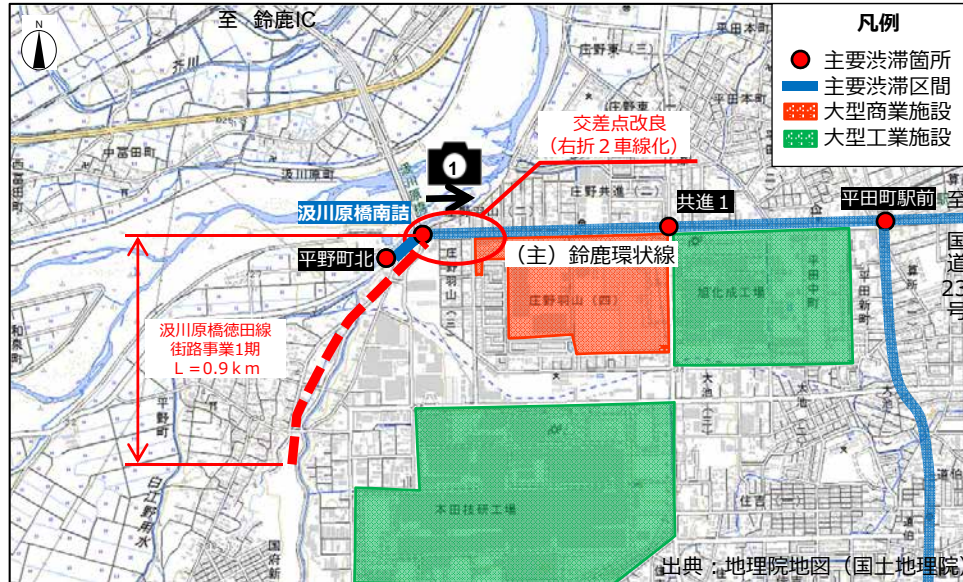
## 3-2 道路整備等

### (3) (主) 鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点改良【鈴鹿エリア】

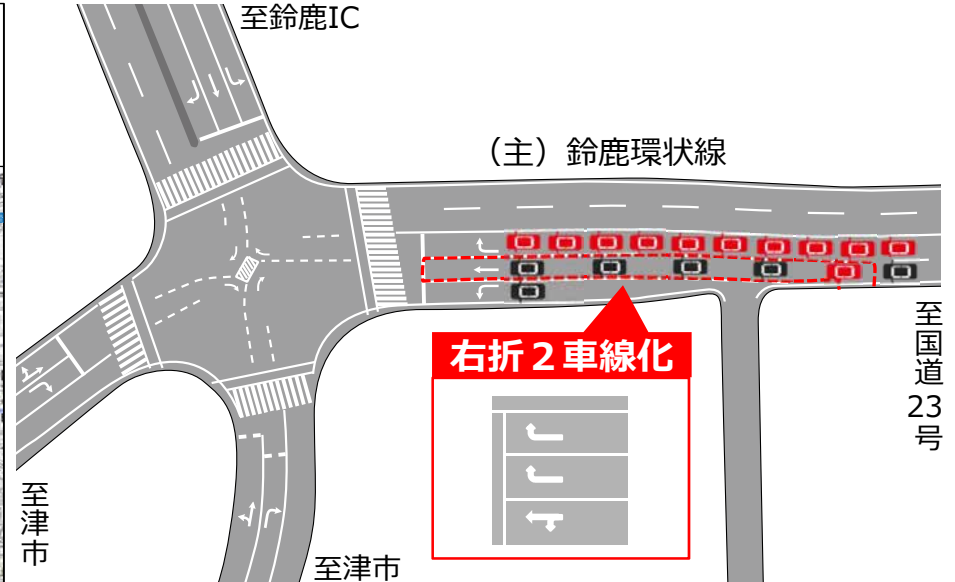
対策実施により渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：(主) 鈴鹿環状線 平野町北交差点～飯野寺家交差点間

- 鈴鹿市の環状道路を担う(主)鈴鹿環状線は、通勤交通や物流交通等により、慢性的な交通渋滞が発生。
- この中でも、汲川原橋南詰交差点の渋滞が顕著であり、鈴鹿IC方面への交通（右折交通）が多く、直進交通を阻害している状況。
- 鈴鹿IC方面への交通（右折交通）を円滑にするため、(主)鈴鹿環状線の右折2車線化を図ることにより、渋滞緩和を図る。  
(汲川原橋徳田線 街路事業1期完成後)

#### ■ 位置図



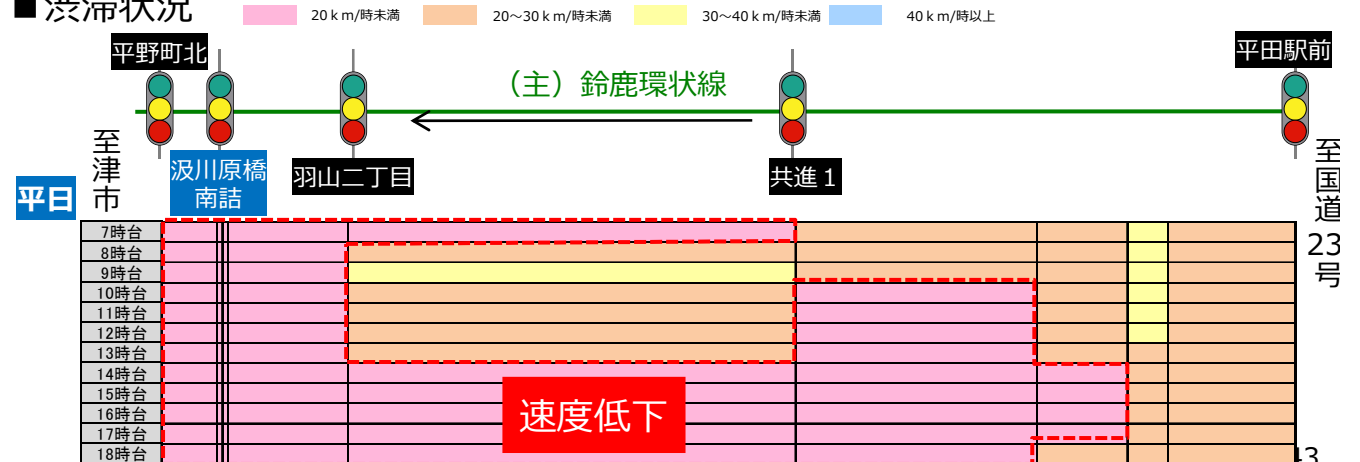
#### ■ 現況図



#### ■ 状況写真



#### ■ 渋滞状況



出典：ETC2.0プローブ情報（2018.4月～9月）

# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：国

## 3-2 道路整備等

### (4) 国道23号中勢バイパス 長岡宮ノ前交差点改良【津エリア】

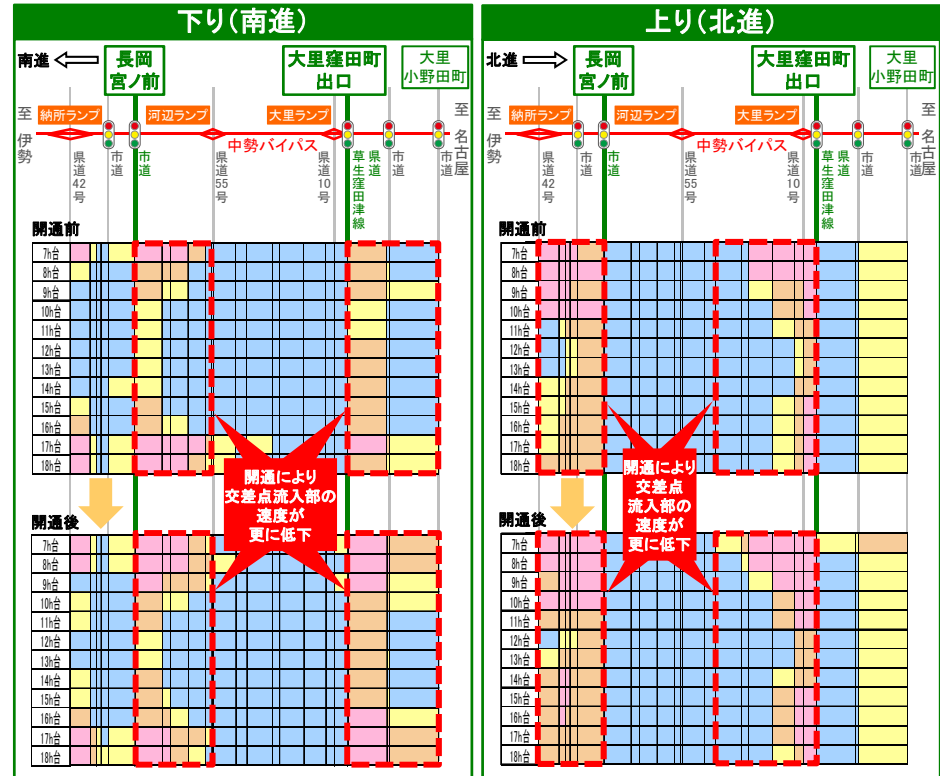
対策実施により、渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：  
一般国道23号（津市栗真中山町～津市八幡町）

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

#### ■ 位置図



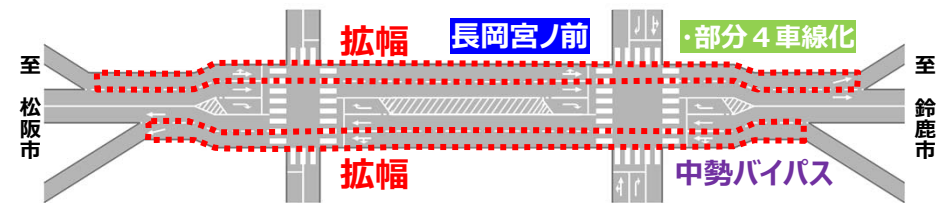
#### ■ 渋滞状況



#### ■ 渋滞状況写真



#### ■ 対策概要



# 3. 2019年度の主な取り組み予定

実施主体：国

## 3-2 道路整備等

利用者団体連携

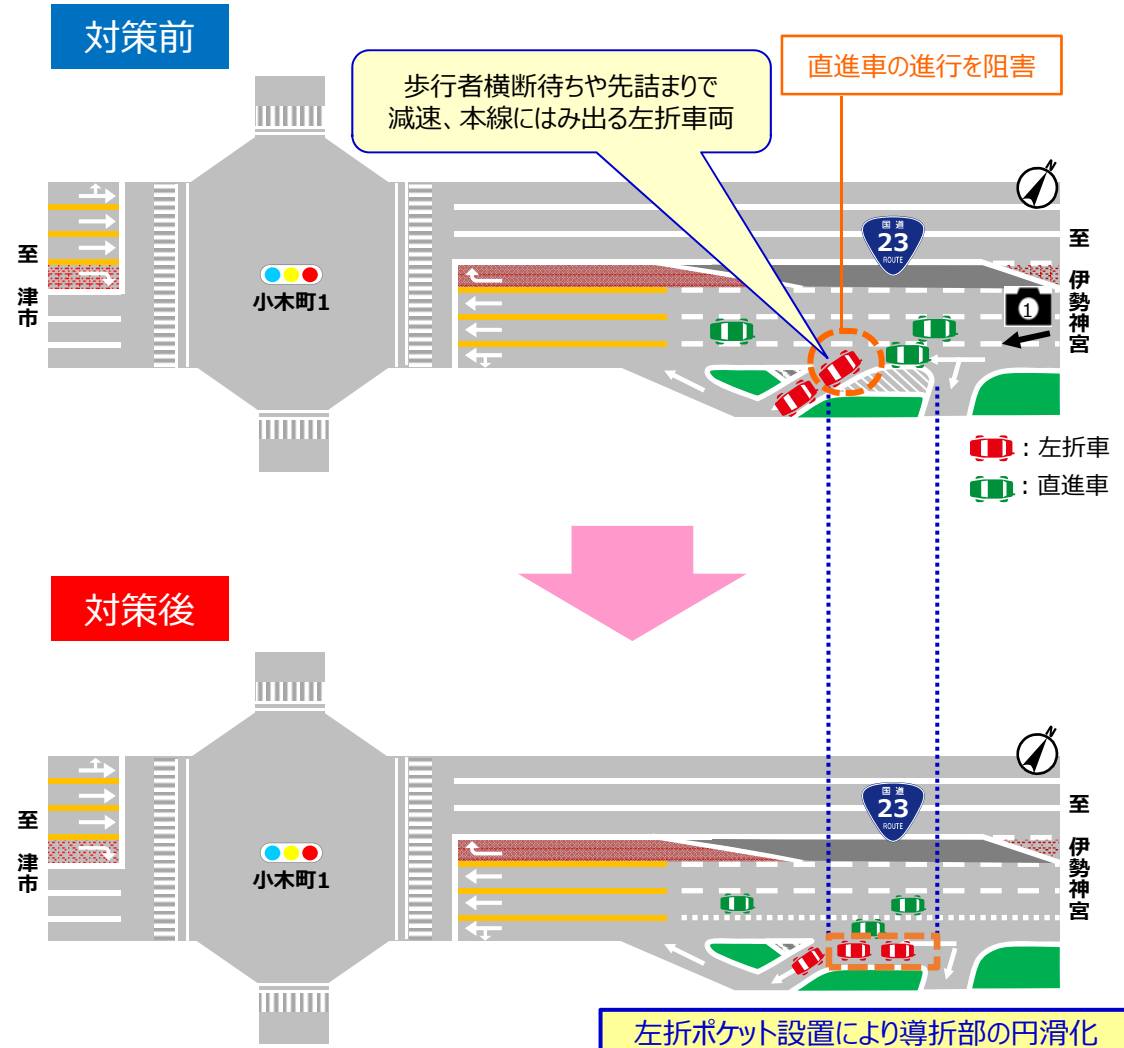
### (5) 国道23号小木町1交差点 左折レーン付加【伊勢エリア】

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

#### ■位置図



#### ■対策内容



#### ■状況写真



# 3. 2019年度の主な取り組み予定

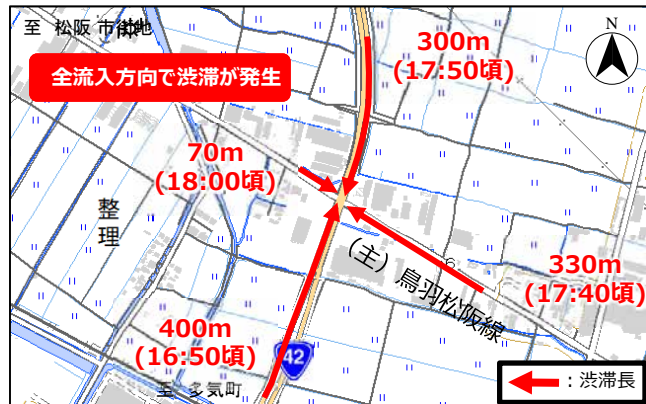
実施主体：国

## 3-2 道路整備等

### (6) 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策（朝田町南交差点の立体化）【松阪エリア】

- 朝田町南交差点では、夕ピーク時を中心に全流入方向で渋滞が発生。
- 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。

#### ■ 朝田町南交差点の現在の状況（夕ピーク）

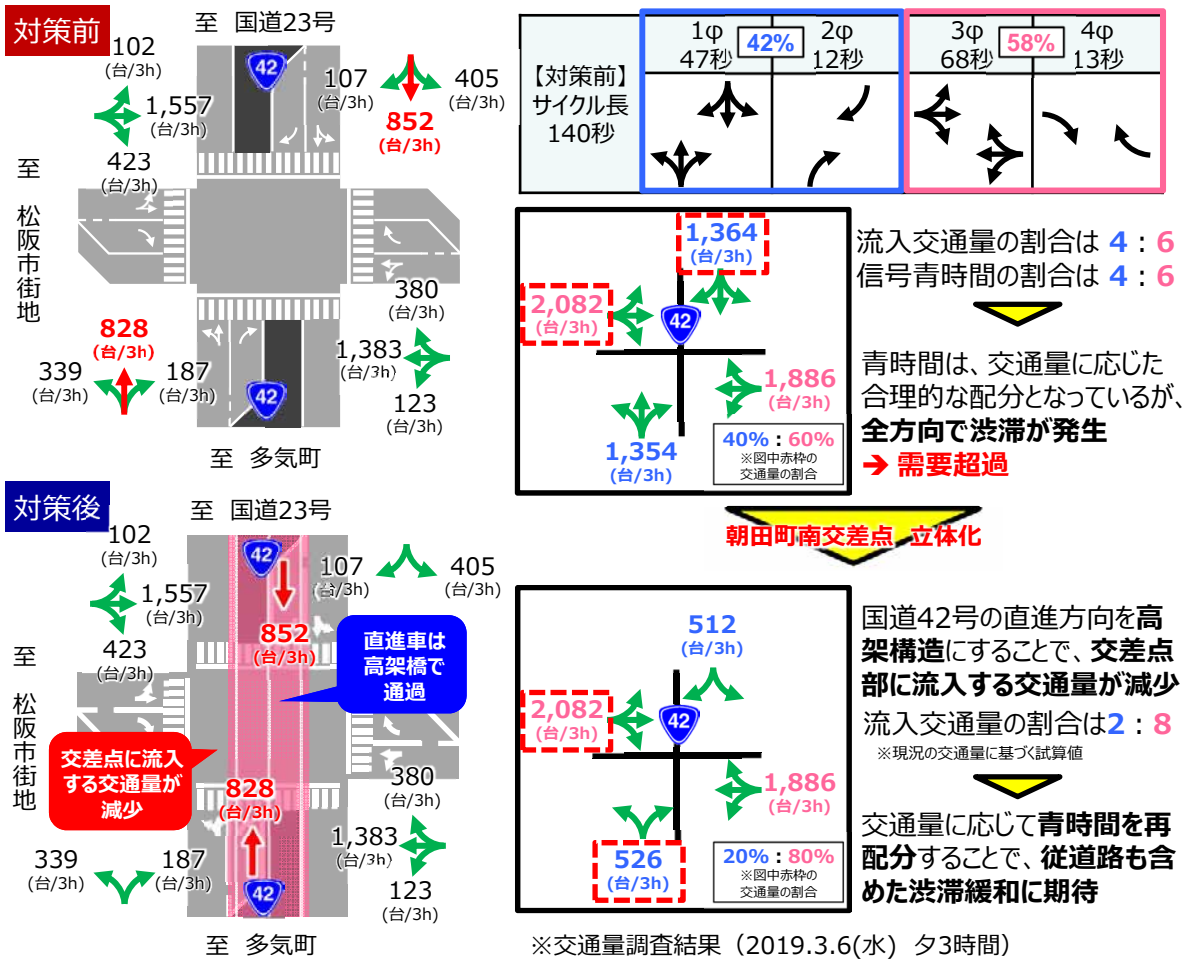


※渋滞長調査結果（2019.3.6(水) 夕3時間）

#### ■ 朝田町南交差点の交通状況の変化



#### ■ 朝田町南交差点の方向別交通量および信号現示の比較（平日 夕ピーク）



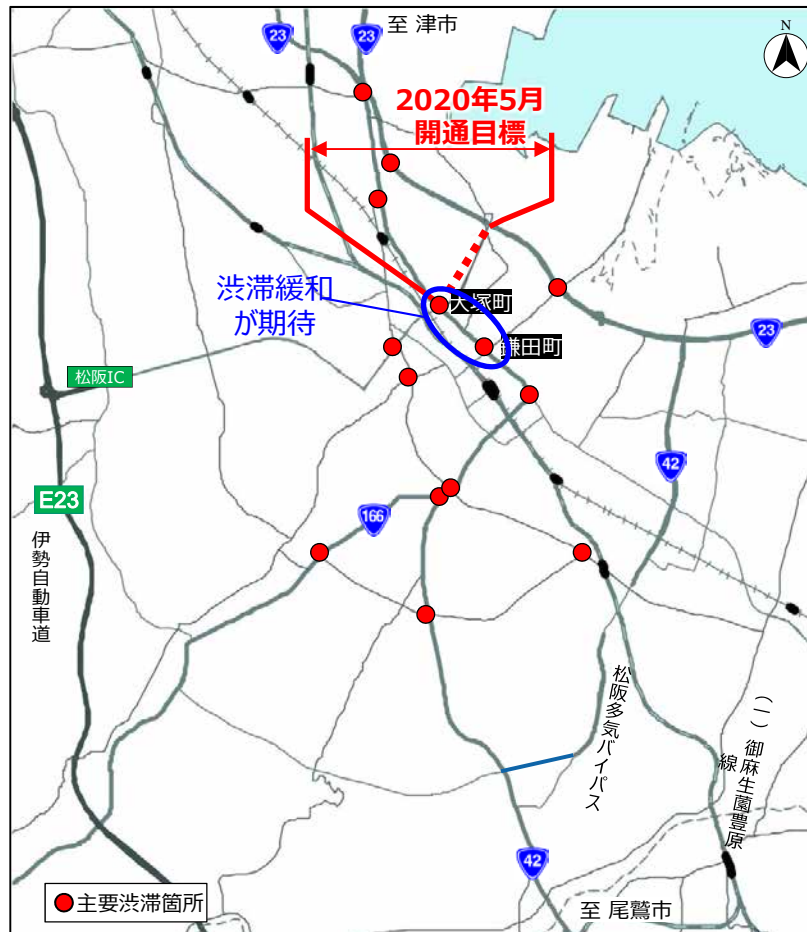
### 3. 2019年度の主な取り組み予定

#### 3-2 道路整備等

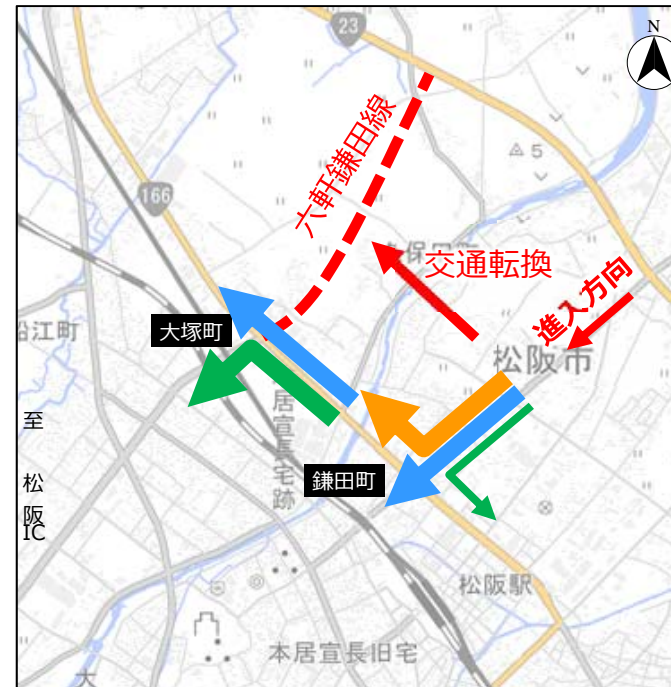
##### (7) 県道六軒鎌田線の整備（2020年5月 開通目標）【松阪エリア】

- 1995年に事業着手した県道六軒鎌田線が2020年5月頃開通目標。
- 松阪インターと国道23号を往来する交通の多くが鎌田町交差点を經由しているため、六軒鎌田線の開通により交通が転換することで、鎌田町交差点の混雑緩和が期待される。

#### ■ 開通区間位置図



#### ■ 経路集計

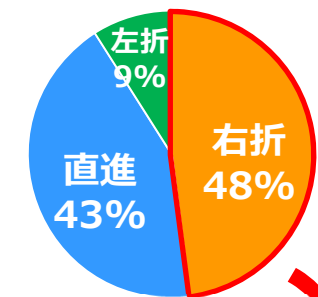


出典：地理院地図(国土地理院)

- ・鎌田町を右折した車の多くは松阪IC方向へ向かっている
- ・六軒鎌田線開通後に転換が見込まれ鎌田町交差点の混雑緩和が期待

#### 鎌田町交差点

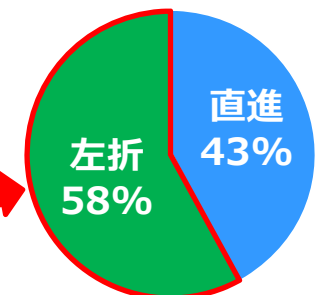
流入交通の方向別割合



鎌田町を右折する交通の大塚町の方別割合

#### 大塚町交差点

流入交通の方向別割合



※ETC2.0プローブデータ（2018.9）平日のみ



## 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31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のモニタリング結果

2019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 (126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)		9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)		53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
44箇所	9箇所
8箇所	3箇所
9箇所	0箇所
34箇所	19箇所

※2015年度：1箇所見直し（成川交差点）  
 ※2016年度：2箇所見直し（香取南交差点、紀勢本線・紀勢線踏切）

※渋滞損失時間：2018渋滞損失時間 ETC2.0プローブ情報（2018.9～11）

## 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（2012）、ETC2.0プローブ情報（2018）によるデータ比較  
2012選定時：2010.9～11、2019点検時：2018.9-11

○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	9	0	9
②休日における渋滞箇所	3	1	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	19	4	15
合計	31	5	26

対策未実施

削除箇所 0 箇所、経過観察箇所 31 箇所

# 4. 交通状況のモニタリング

## 4-1. モニタリング実施結果（速度向上がみられる箇所）

### (1) 福吉交差点（桑名市）

<休日における渋滞箇所>

- 旅行速度は、平成24年度時※と比較すると、方向②、④は上昇傾向にある。
- 方向②では20km/h付近で変動している時間帯もあり、実質渋滞が解消していないことから、経過観察とする。

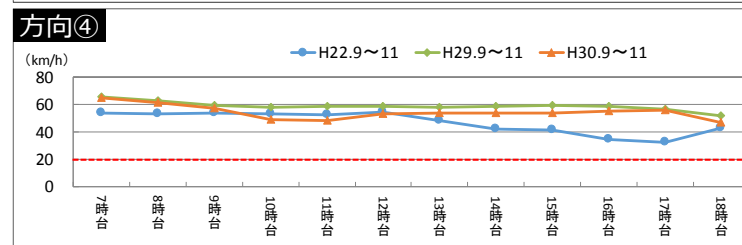
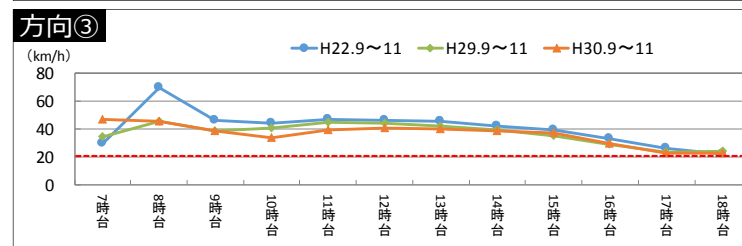
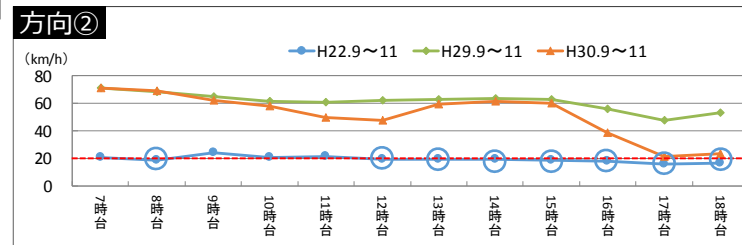
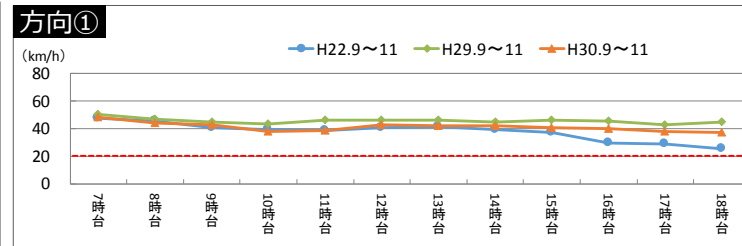
#### ■ 福吉交差点



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

#### ■ 方向別旅行速度

<休日>



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

# 4. 交通状況のモニタリング

## 4-1. モニタリング実施結果（速度向上がみられる箇所）

### (2)西之坪交差点（東員町）

<パブリックコメントによる追加箇所>

- 旅行速度は、平成24年度時※と比較すると、方向①、②はほぼ同程度であるが、方向③は低下傾向にある。
- 方向②、③では20km/h付近で変動している時間帯もあり、実質渋滞が解消していないことから、経過観察とする。

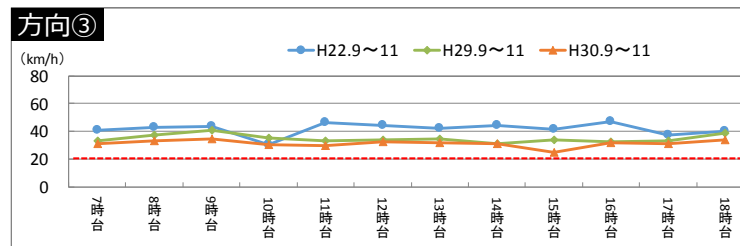
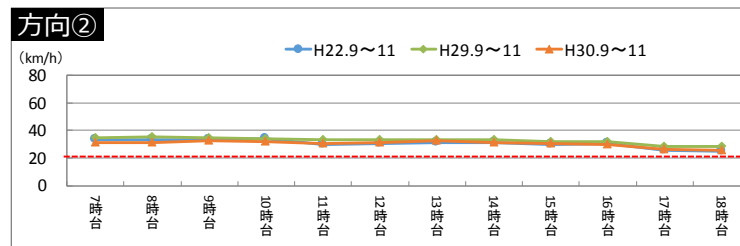
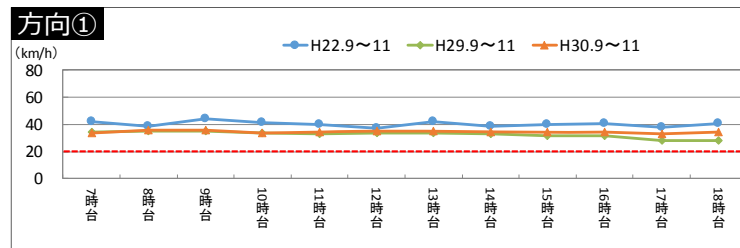
#### ■西之坪交差点



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

#### ■方向別旅行速度

<平日>



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

# 4. 交通状況のモニタリング

## 4-1. モニタリング実施結果（速度向上がみられる箇所）

### (3)小向交差点（朝日町）

<パブリックコメントによる追加箇所>

- 旅行速度は、平成24年度時※と比較すると、方向②は低下傾向である。
- 方向①、②では20km/h付近で変動している時間帯もあり、実質渋滞が解消していないことから、経過観察とする。

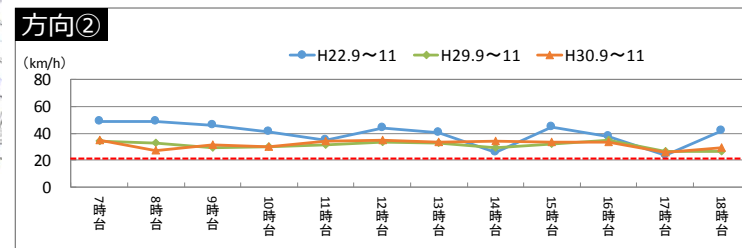
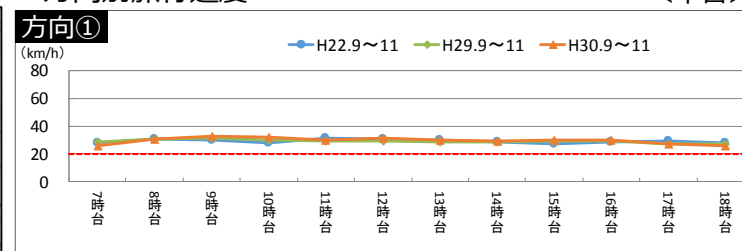
#### ■小向交差点



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

#### ■方向別旅行速度

<平日>



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

# 4. 交通状況のモニタリング

## 4-1. モニタリング実施結果（速度向上がみられる箇所）

### (4)長明寺交差点（亀山市）

<パブリックコメントによる追加箇所>

- 旅行速度は、平成24年度時※と比較すると、方向②、③は低下傾向にある。
- 方向②、③では20km/h付近で変動している時間帯もあり、実質渋滞が解消していないことから、経過観察とする。

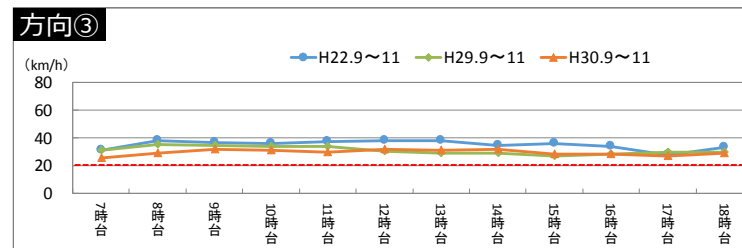
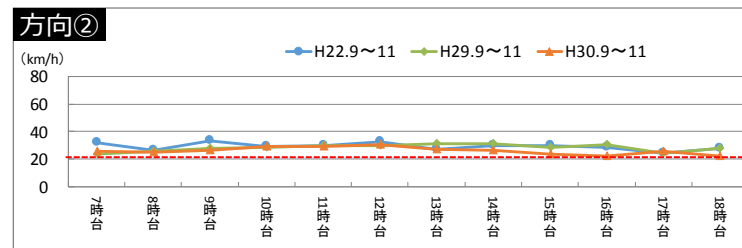
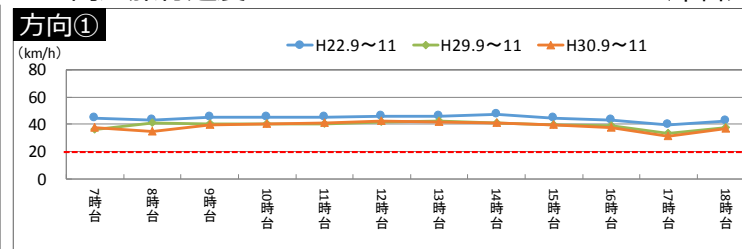
#### ■長明寺交差点



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

#### ■方向別旅行速度

<平日>



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

# 4. 交通状況のモニタリング

## 4-1. モニタリング実施結果（速度向上がみられる箇所）

### (5) 庄田交差点（津市）

<パブリックコメントによる追加箇所>

- 旅行速度は、平成24年度時※と比較すると、方向②は上昇傾向にある。
- 方向②では 20km/h付近で変動している時間帯もあり、実質渋滞が解消していないことから、経過観察とする。

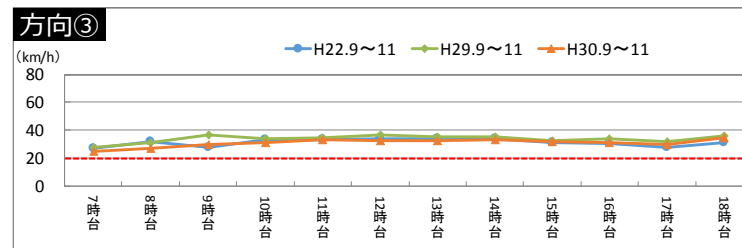
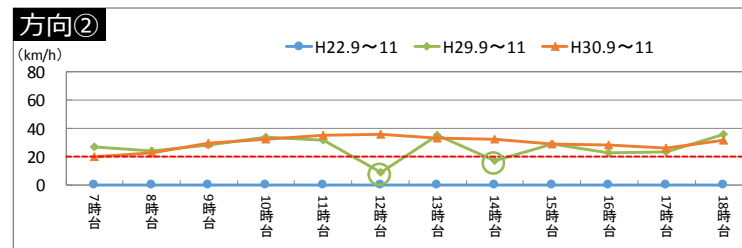
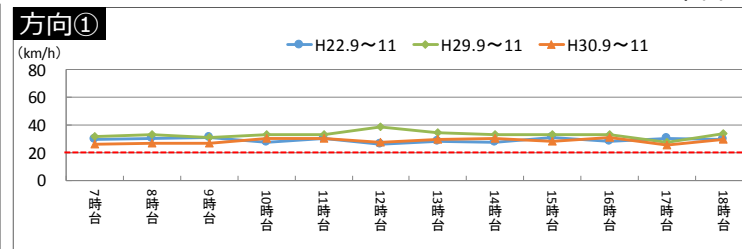
#### ■ 庄田交差点



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

#### ■ 方向別旅行速度

<平日>



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



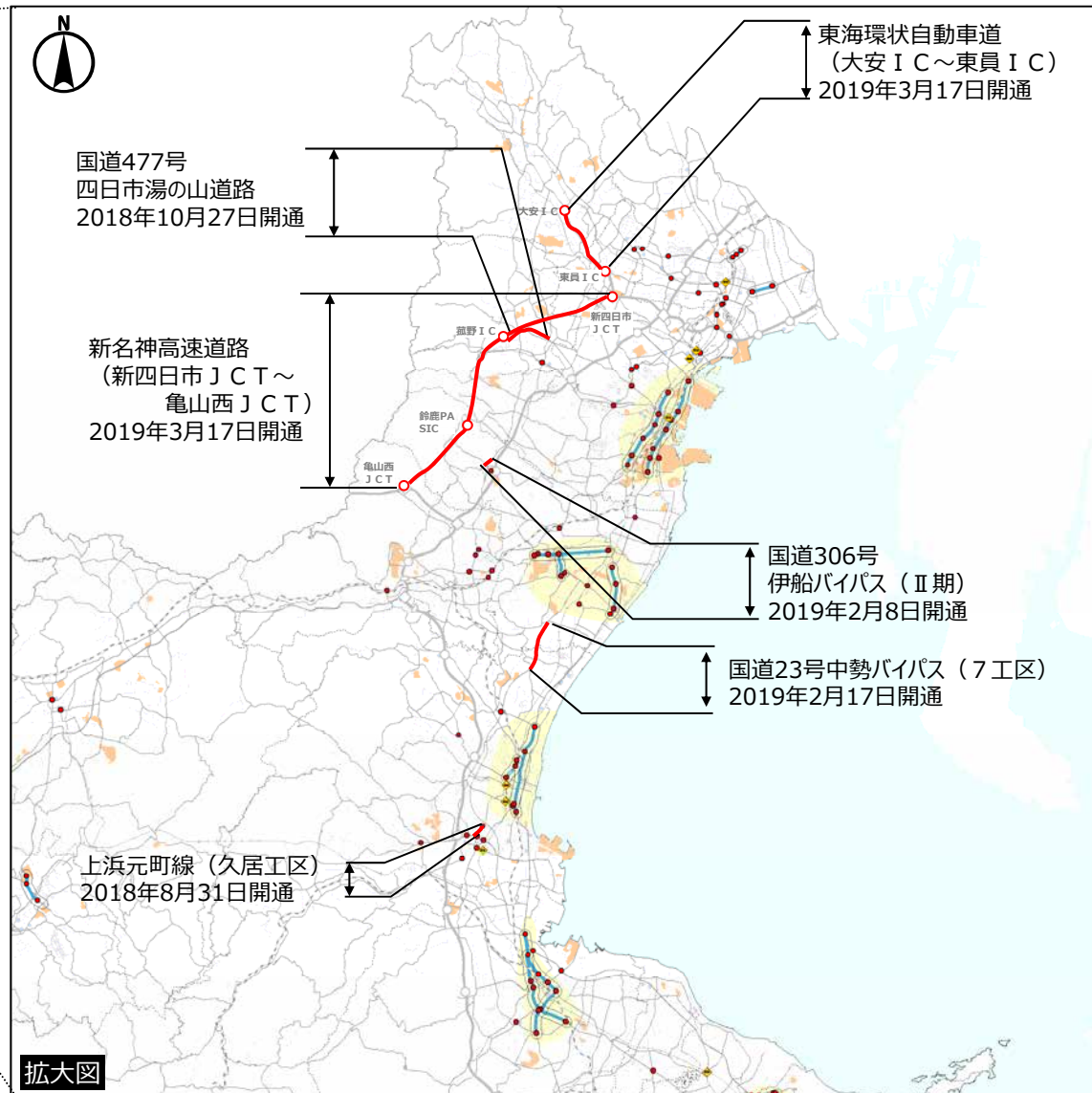
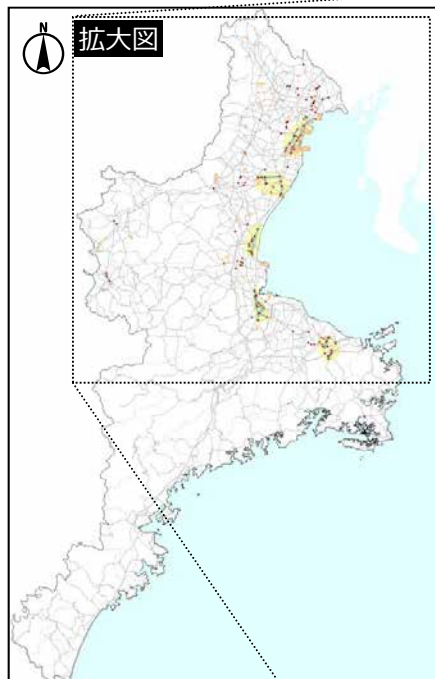
## 5. 県全体の交通状況・トピックス等

# 5. 県全体の交通状況・トピックス等

## 5-1 三重県内の道路整備状況

○三重県内では2018年度内に新名神高速道路（新四日市JCT～亀山西JCT）、東海環状自動車道（大安IC～東員IC）の高速道路や、国道23号中勢バイパス（7工区）、国道477号四日市湯の山道路などのバイパス路線が開通し、道路ネットワークが大きく変化。

### ■2018年度 開通路線図

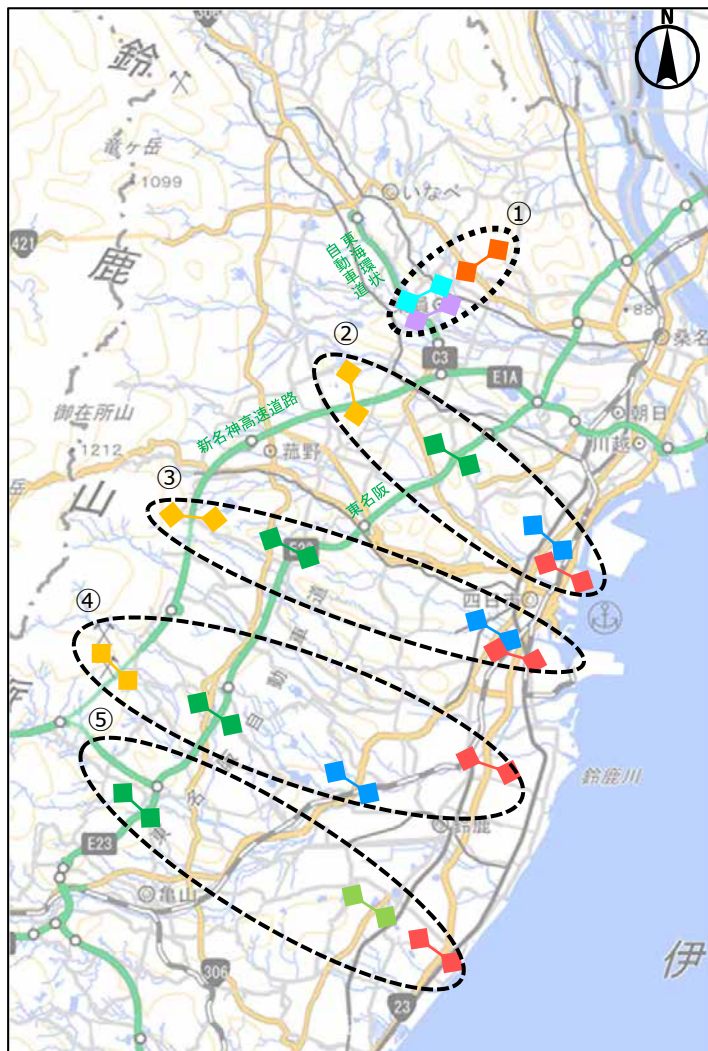


# 5. 県全体の交通状況・トピックス等

## 5-2 三重県内の道路整備による交通の変化 (2) 路線分担の変化

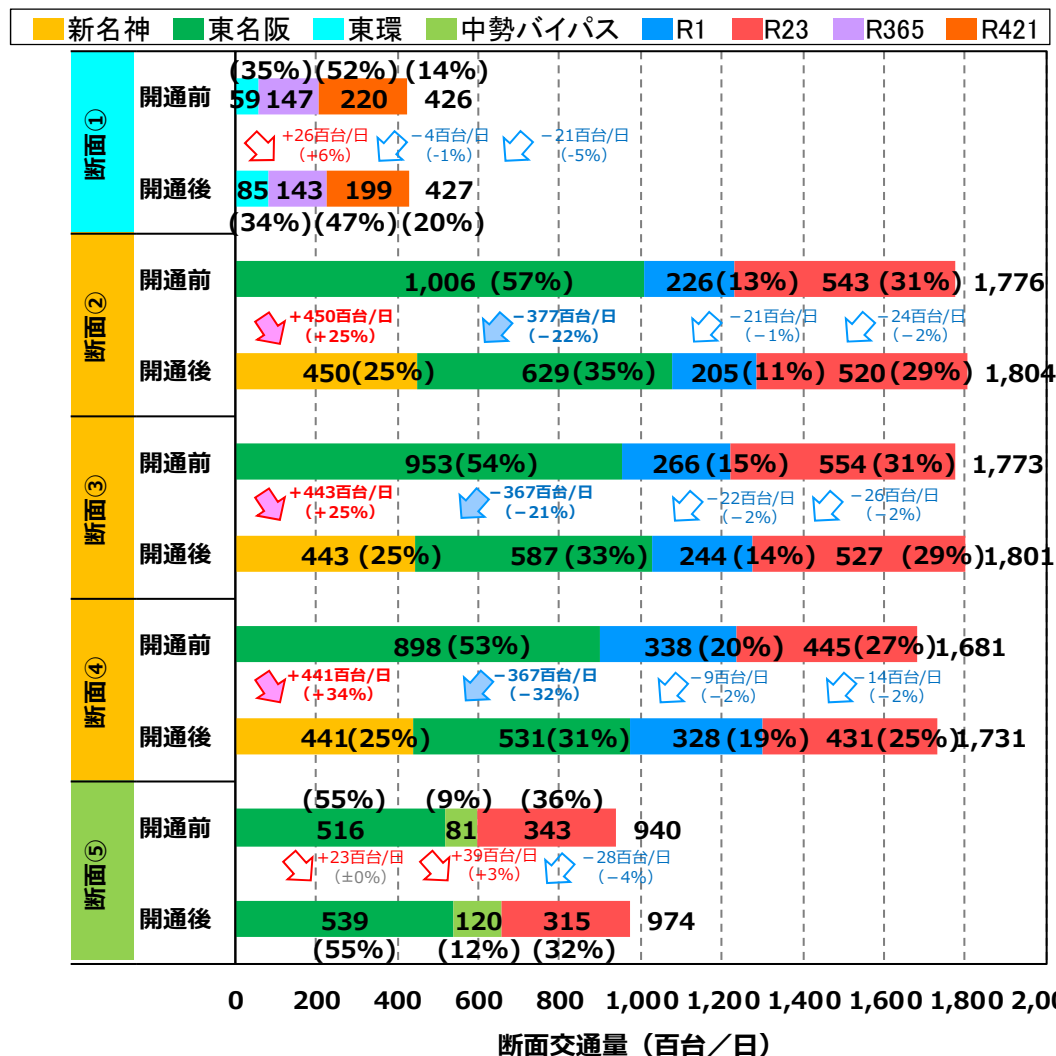
- 東海環状自動車道（大安IC～東員IC）開通後では、東環道で26百台/日増加し、並行路線で25百台/日の減少（断面①）。
- 新名神高速道路開通後では、いずれの断面も総交通量が増加し、東名阪道、国道1号、国道23号の交通量が減少（断面②～④）。
- 中勢バイパス（7工区）開通後では、国道23号の交通量が28百台/日の減少で、中勢バイパスに転換（断面⑤）。

■ 位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■ 路線分担の変化



出典：【高速道路】中日本高速道路(株)提供資料

【一般道路】交通量調査結果（開通前：2018年4月25日（水）、開通後：2019年4月24日（水））に2015年全国道路・街路交通情勢調査の昼夜率を乗じて日交通量に換算

# 5. 県全体の交通状況・トピックス等

## 5-2 三重県内の道路整備による交通の変化 (3) 旅行速度の変化

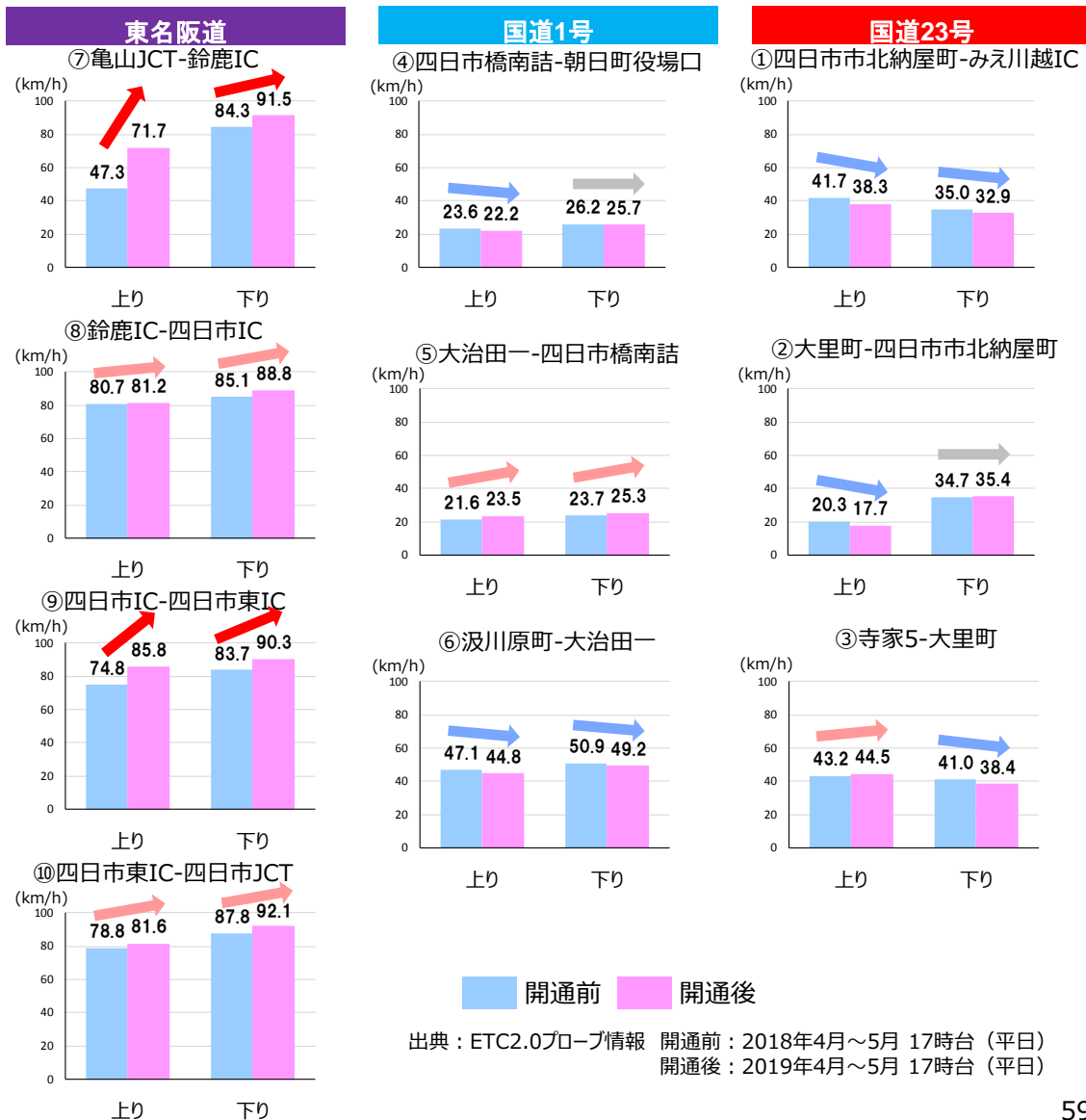
○新名神高速道路の開通後、並行路線の旅行速度を見ると、東名阪道では速度改善がみられるものの、国道1号、国道23号においては一律の速度変化傾向がみられず、一般国道の旅行速度改善につながるほどの交通の転換がなされていない。

### ■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

### ■旅行速度の変化



出典：ETC2.0プローブ情報 開通前：2018年4月～5月 17時台（平日）  
開通後：2019年4月～5月 17時台（平日）

# 5. 県全体の交通状況・トピックス等

## 5-2 三重県内の道路整備による交通の変化 (4) 今後の路線整備による交通円滑化

○新名神・中勢BP開通後から、速度変化が大きく見られなかったが、さらに県内の円滑な交通状況となるように、主要渋滞箇所が集中する路線に並行するバイパス路線を整備していく。

### ■ 今後開通予定の路線図

