

# 令和4年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2022年8月3日(水) 10:00～12:00

場所：三重河川国道事務所 本庁舎一階会議室

## <目次>

- |    |                      |   |      |
|----|----------------------|---|------|
| 1. | これまでの取り組み経緯と会議の論点    | … | P 1  |
| 2. | 基本方針の策定              | … | P 5  |
| 3. | 2021年度に実施した渋滞対策      | … | P 12 |
| 4. | 2022年度以降に実施する予定の渋滞対策 | … | P 18 |
| 5. | 主要渋滞箇所モニタリング         | … | P 36 |

## 1. これまでの取り組み経緯と会議の論点

## 1-1 検討の流れ

**協議会の開催（2012.6～12月：計3回）**

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

パブリックコメントの実施  
(2012.8.10～24)

地域の主要渋滞箇所の公表  
(2013.1.22)

**協議会の開催（2013.7.17）**

- ・今後の取り組み方針の共有

**各エリアWG（2013.6～2015.3）**

- ・エリアの渋滞対策の基本方針（案）をなど検討

**協議会の開催（2015.3.25）**

- ・エリアの渋滞対策の基本方針策定

道路交通施策の方向  
-賢く使うコンセプト-  
(2014.7.2)

**各エリアWG（2015.9～2022.7）**

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

生産性革命プロジェクト  
-ピンポイント渋滞対策-  
(2016～)

道路利用者団体との連携強化  
(2017～)

**協議会の開催（2015.9～2022.8）**

- ・実施した渋滞対策効果の報告
- ・今後の渋滞対策の報告
- ・主要渋滞箇所モニタリング結果の報告

1-2 検討体制等

### 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

- 北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、渋滞対策の効果・評価・検証
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を公表

### 三重県道路交通渋滞対策推進協議会 検討部会

- エリアワーキンググループ外の主要渋滞箇所に対する対策を検討
- 各エリアワーキンググループの検討結果を踏まえ三重県全体の渋滞状況を把握・検証
- エリア外の最新の交通データ等を用いたモニタリングにより交通状況の変化を把握

四日市エリア  
ワーキング部会

鈴鹿エリア  
交通円滑化  
ワーキング  
グループ

津エリア  
交通円滑化  
ワーキング  
グループ

伊勢エリア  
交通円滑化  
ワーキング  
グループ

松阪市内  
交通円滑化  
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、エリアの目指すべき方向性、対策メニューの検討



道路管理者

警察

運輸局

基礎自治体

交通事業者

国土交通省  
三重県

三重県警察

中部運輸局

市、町

トラック・バス・  
タクシー事業者等



## 1-3 会議の論点

議 事	内 容	
3. 2021年度に実施した渋滞対策	報告	・ 各種総合対策 ・ 各種道路整備
4. 2022年度以降に実施する予定の渋滞対策	報告 ・ 審議	・ 各種総合対策 ・ 各種道路整備 ・ 道路利用者会議要望箇所
5. 主要渋滞箇所モニタリング	報告 ・ 審議	・ 主要渋滞箇所の解除候補箇所について

## 2. 基本方針の策定

## 2-1 三重県全体における渋滞対策の基本方針について（2013.7.17策定）

### 検討経緯

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

#### 「協議会」の構成員

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

2012.6 第1回協議会

2012.7 第2回協議会

2012.12 第3回協議会

地域の主要渋滞箇所 選定

主要渋滞箇所 渋滞対策の基本方針

### 1. 三重県の概況

	概要
三重県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <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おり、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127箇所存在しており国道1号、国道23号が通過する都市部に集中し、渋滞が慢性化。</li> </ul>

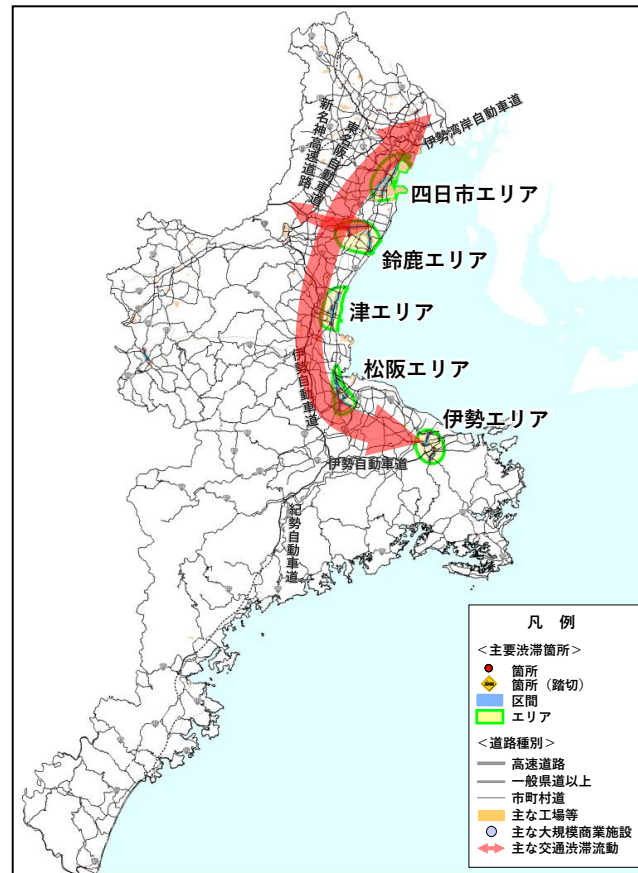
### 2. 方向性

	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



## 2-2 四日市エリアの基本方針（2014年度策定、2022年度改訂案）

## 四日市

### 渋滞対策の基本方針

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

### (1) エリアの概況

#### 四日市エリアの地域特性

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

#### 四日市エリアの交通特性

- ・伊勢湾岸自動車道・東名阪自動車道・新名神高速道路が広域交通を担っている。
- ・南北軸の国道1号・国道23号と東西軸の国道365号・国道477号がそれぞれ主軸となっており、四日市市街地は主軸同士が結節する交通の要衝となっている。
- ・市域内外の住居地域から市街地（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共に、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。

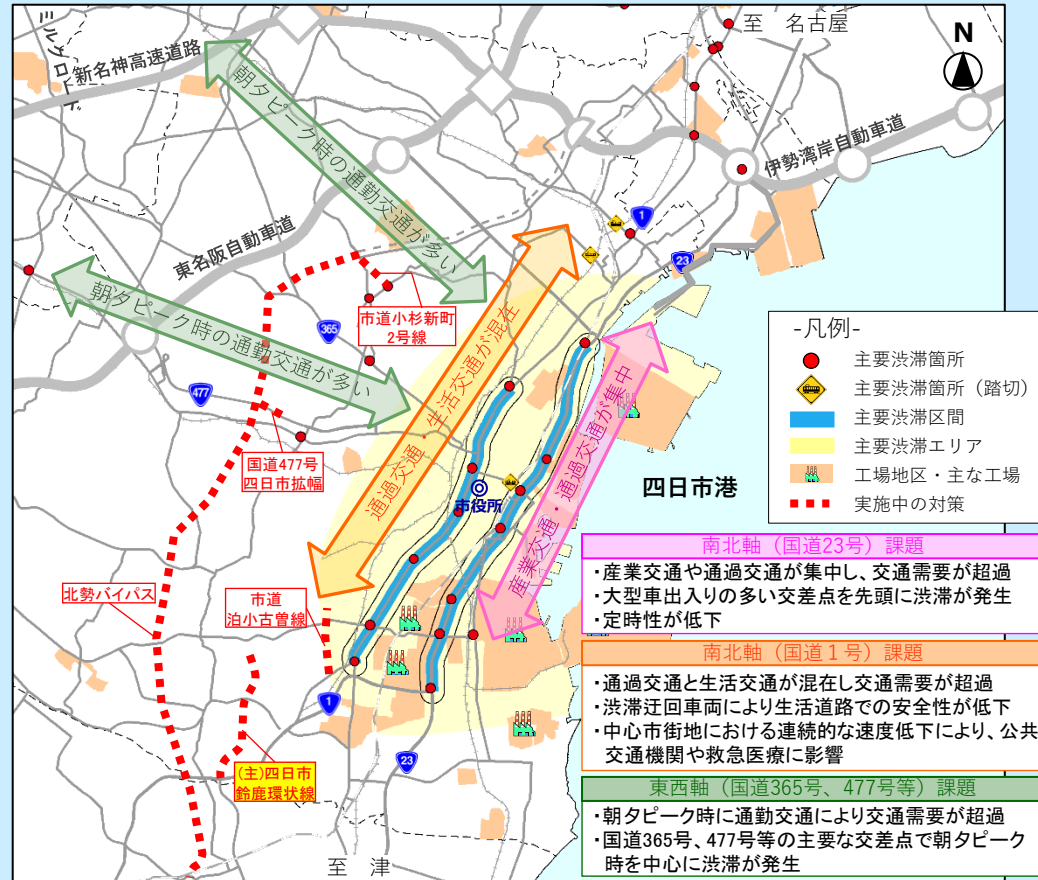
#### 【将来像】（四日市市都市総合交通戦略）

- ・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。

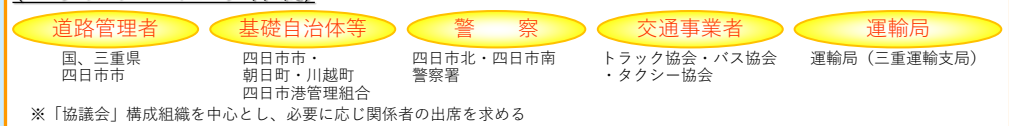
### (3) 対策メニュー

	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、一般国道1号近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業（バス4日市）により、バス・電車等の公共交通機関利用促進施策を推進し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸（国道1号、国道23号）において、通過交通や産業交通の市街地への流入を抑制させるため、北勢バイパス等の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、交差点の改良及び交差点改良にあわせた信号現示の変更等を実施した。 ・また、整備済みの四日市・いなばポートライン（臨港道路霞4号幹線）へ経路誘導を行うことで渋滞箇所における交通分散を図る。 ・東西軸（国道365号、477号）において、中心市街地へ集中する通勤交通に対応するため、国道477号四日市拡幅の整備や小杉新町2号線の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、交差点改良等を推進する。

### (2) エリアの課題



### （エリアワーキング体制）※



## 2-3 鈴鹿エリアの基本方針（2014年度策定、2020年度改訂）

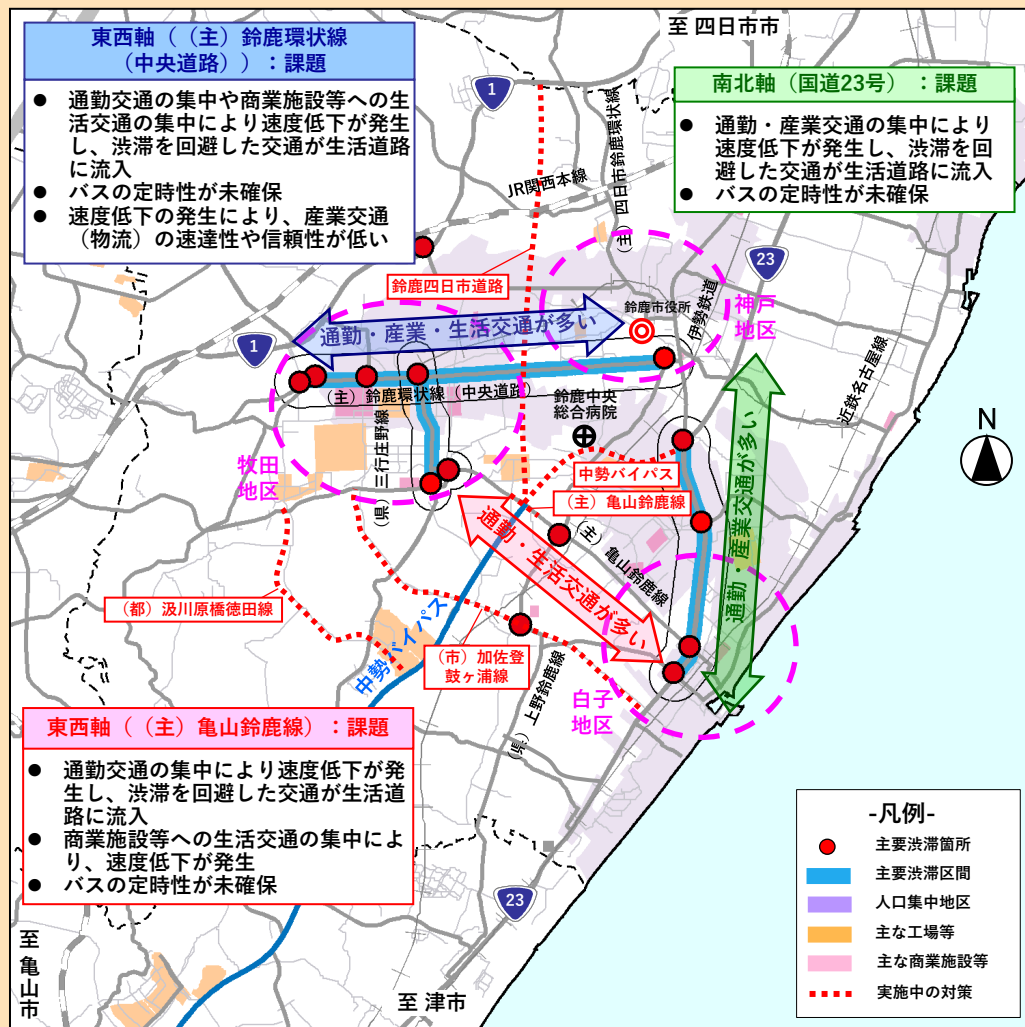
鈴鹿

### 基本方針

- 鈴鹿市東部に集中する通勤交通及び産業交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバス定時性を確保するために、国道23号中勢バイパス、鈴鹿四日市道路の整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進める。
- 公共交通の利用促進を図るなど、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施する。

### 課題

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





## 2-4 津エリアの基本方針（2014年度策定）

津

### 基本方針

- 津中心市街地や旧久居市街地に集中する通勤交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバスの定時性を確保するために、国道23号中勢バイパス・（県）上浜高茶屋久居線等の整備を推進。また、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。

### 課題

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



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

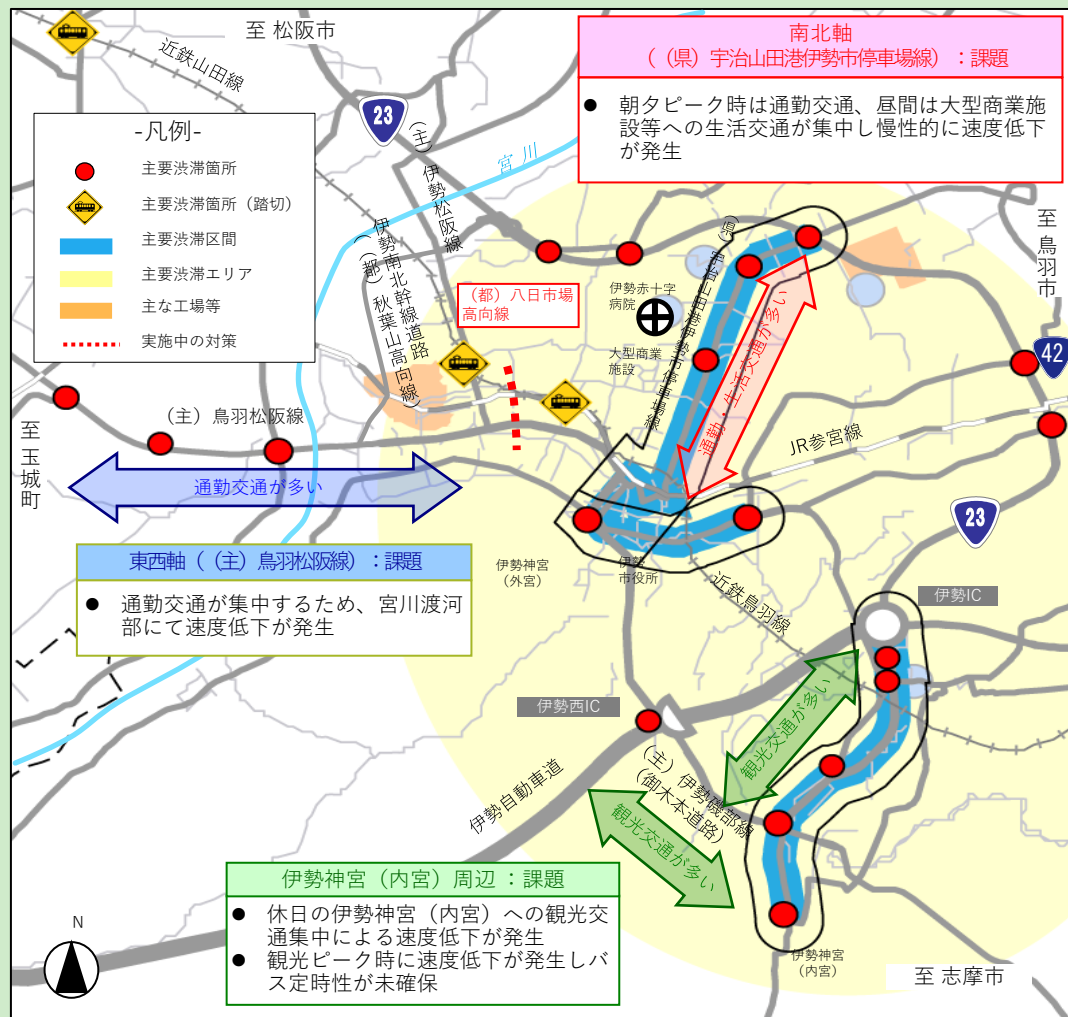
伊勢

## 基本方針

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

## 課題

- 通勤交通の集中により、（県）宇治山田港伊勢市停車場線、（主）鳥羽松阪線において、速度低下が発生。
- 休日は、伊勢神宮への観光交通の集中により、伊勢自動車道－伊勢神宮（内宮）間を結ぶ路線である国道23号【伊勢IC接続】や（主）伊勢磯部線（御木本道路）【伊勢西IC接続】において、速度低下が発生。
- 平休日ともに、中心市街地部の（主）伊勢松阪線や（県）宇治山田港伊勢市停車場線において、速度低下が発生。
- 鉄道との平面交差による渋滞について（市街南北分断）。



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

松阪

### 基本方針

- ◇ 国道42号松阪多気バイパスや国道23号南勢バイパス等の対策を通じて環状道路の機能強化に努め、当該エリアを通過する車両の速達性や定時性の向上により、松阪市中心部への流入交通を抑制することで、エリア内の混雑緩和を図ります。
- ◇ また、中心部に集中する通勤交通等の分散を図るための迂回情報の提供や、松阪市地域公共交通網形成計画と連携した公共交通の利用促進を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

### 1) エリアの概況

#### 松阪エリアの地域特性

- 松阪市は人口約16万人で、中南海地域では津市に次いで2番目に人口の多い都市であり、人口の約6割が松阪駅の半径5kmに集中し、特に松阪駅周辺及び松阪駅の南側に人口の多い地域が広がっている。
- 松阪駅を中心に商業系の土地利用がなされ、特に市北部地域の幹線道路沿線に商業施設が集積している。
- 工業団地は、松阪エリアを取り巻くように国道23号、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第2環状線等の幹線道路沿線に立地している。
- 松阪市～津市・伊勢市・多気町間の通勤交通が多い。また、松阪市南部地域～中心市街地間の生活交通が多い。
- 通勤・通学時の交通手段分担率は、三重県の人口10万人以上都市の中で自動車を利用する割合が最も高く、バス・鉄道を利用する割合は2番目に低い。

#### 松阪エリアの交通特性

- 松阪市は津方面、伊勢方面、尾鷲方面、奈良方面を繋ぐ主要な幹線道路及び高速道路からのアクセス道路が合流する交通の要衝となっている。
- 松阪都市圏の道路網をみると、国道23号、国道166号(旧国道42号)等が中心市街地と他地域を結ぶ放射道路(南北軸・東西軸)としての機能を担っており、国道42号松阪多気バイパス、(主)松阪第2環状線等が中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路としての機能を担っている。
- 国道42号松阪多気バイパスの全線暫定2車線開通に伴い、松阪エリアを通過する車両の環状利用は進んだものの、依然として国道166号(旧国道42号)や(一)松阪環状線、(主)鳥羽松阪線等を利用して、中心市街地に流入する車両が存在している。

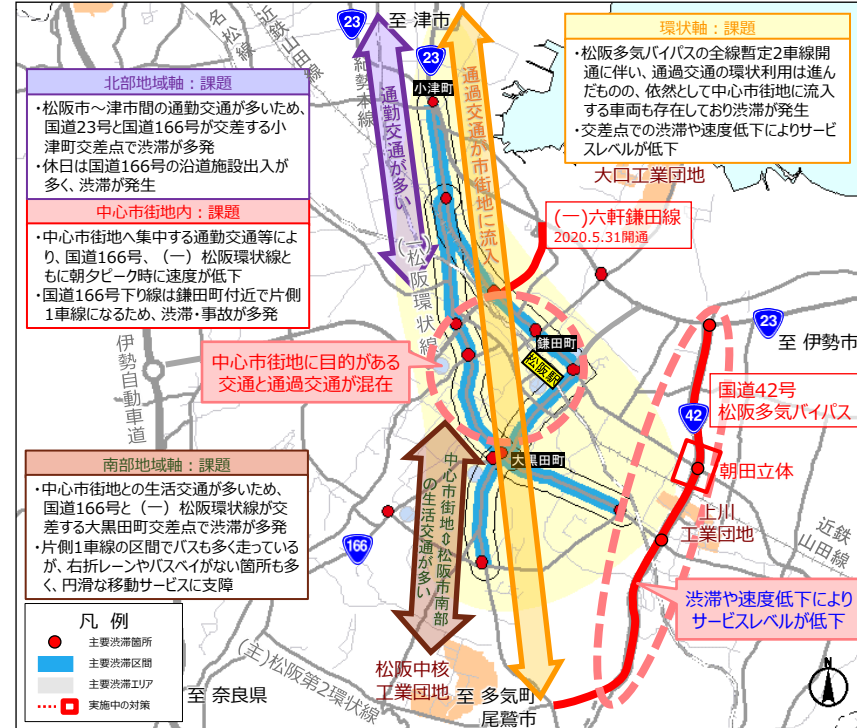
#### 【現状の課題】

- 中心市街地を南北に通過する国道166号(旧国道42号)では松阪駅周辺で慢性的な渋滞が発生しており、並行する(一)松阪環状線においても渋滞が発生している。
- 国道42号松阪多気バイパスや国道23号南勢バイパスの交差点では渋滞や速度低下が発生し、環状・放射軸としてのサービスレベルが低い。
- 松阪市は人口10万人当たりの交通事故死者数が例年ワースト上位にランクされ、喫緊の課題となっている。

#### 【将来像】 ※松阪市都市計画マスタープラン

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

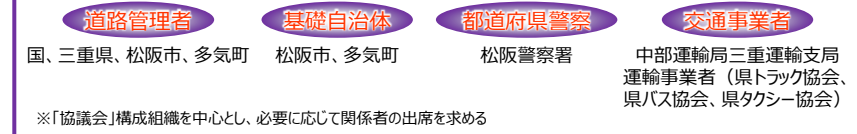
### 2) エリアの課題



### 3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通に対する環状道路への転換や、中心市街地を発着する交通に対する渋滞区間の迂回を促すための情報提供、環状道路を優先する案内標識の変更等により、環状軸の機能及びサービスレベルの向上を図る。</li> <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> </ul>
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>環状軸では、通過交通の中心市街地への流入を抑制させるため、国道42号松阪多気バイパスの部分立体化や将来的な4車線化を推進する。</li> <li>北部地域軸では、(一)六軒鎌田線の開通後の交通状況を踏まえた上で、交通の整流化を図るために沿道施設の右折出入の禁止や出入口の改善等を実施する。</li> <li>南部地域軸では、公共交通も含めた生活交通の移動サービスの向上を図るために、国道166号(旧国道42号)の道路空間を有効に活用し、右折レーンの設置・延伸、バス停移設やバスベイ設置を推進する。</li> </ul>

### (エリアWG体制※)



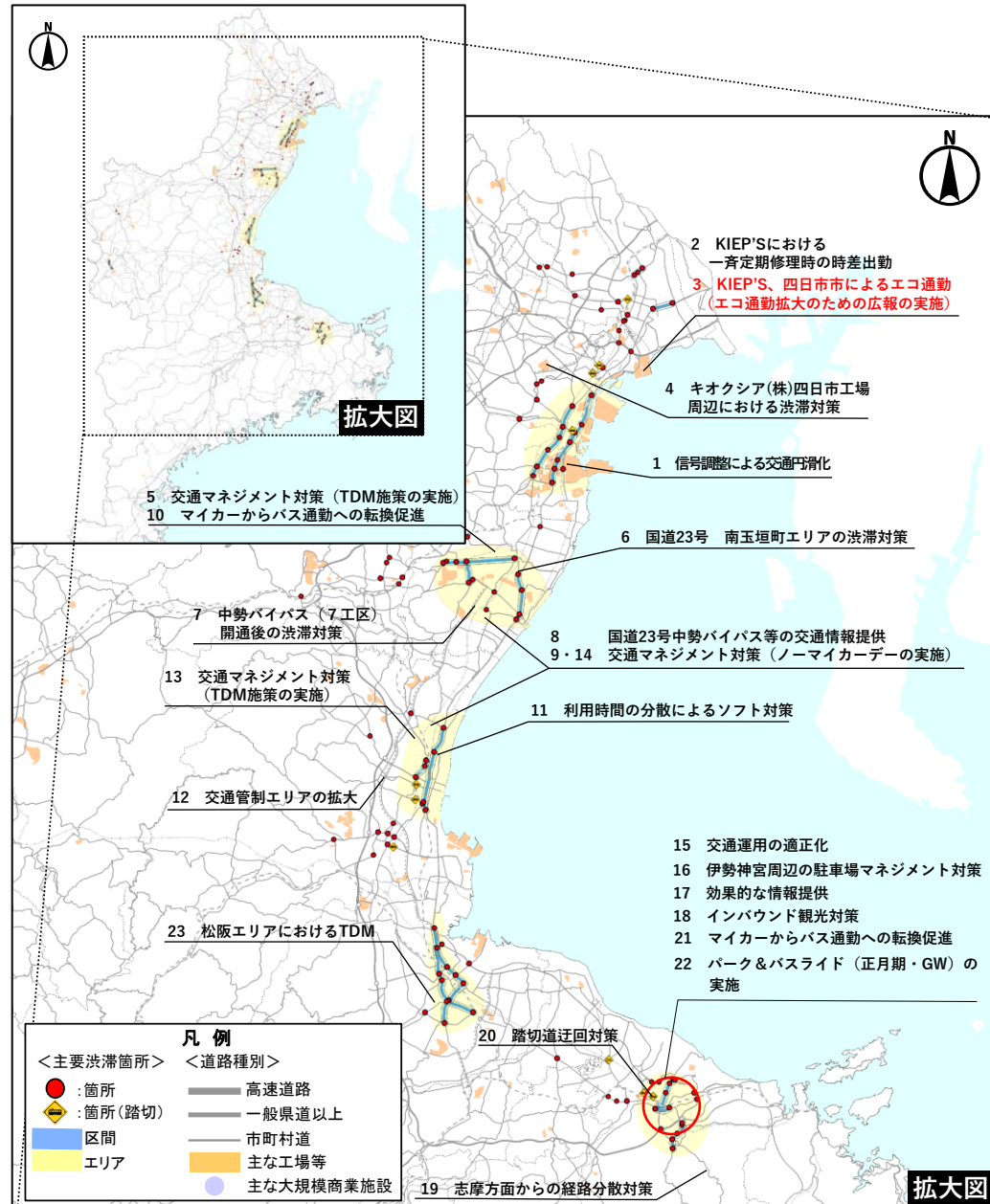


### 3. 2021年度に実施した渋滞対策

## 3-1 総合対策等

No	エリア	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	信号調整による交通円滑化	警察	継続
2	四日市	KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	継続
3	四日市	KIEP'S、四日市市によるエコ通勤 (エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S	継続
4	四日市	キオクシア株四日市工場周辺における渋滞対策	キオクシア株 四日市工場、国、 三重県、四日市市 警察、三岐鉄道	継続
5	鈴鹿	交通マネジメント対策 (TDM施策の実施)	国、事業者	継続
6	鈴鹿	国道23号 南玉垣町エリアの渋滞対策	国・鈴鹿市 警察	継続
7	鈴鹿	国道23号中勢バイパス (7工区) 開通後の渋滞対策	国・三重県 鈴鹿市・警察	継続
8	鈴鹿・津	国道23号中勢バイパス等の交通情報提供	国・三重県 鈴鹿市・津市・ 警察	継続
9	鈴鹿	交通マネジメント対策 (ノーマイカーデーの実施)	鈴鹿エリアWG メンバー	継続
10	鈴鹿・津	マイカーからバス通勤への転換促進	みえエコ通勤デー 運営事務局	継続
11	津	利用時間の分散によるソフト対策	国	継続
12	津	交通管制エリアの拡大	警察	継続
13	津	交通マネジメント対策 (TDM施策の実施)	国	継続
14	津	交通マネジメント対策 (ノーマイカーデーの実施)	津エリア WGメンバー	継続
15	伊勢	交通運用の適正化	警察	継続
16	伊勢	伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国 (伊勢地域観光 交通対策協議会)	継続
17	伊勢	効果的な情報提供	国 (伊勢地域観光 交通対策協議会)	継続
18	伊勢	インバウンド観光対策	国・伊勢市	継続
19	伊勢	志摩方面からの経路分散対策	国 (伊勢地域観光 交通対策協議会)	継続
20	伊勢	踏切道迂回対策	国、伊勢市	継続
21	伊勢	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
22	伊勢	パーク&バスライド (正月期・GW) の実施	伊勢地域観光 交通対策協議会	継続
23	松阪	松阪エリアにおけるTDM	国	継続

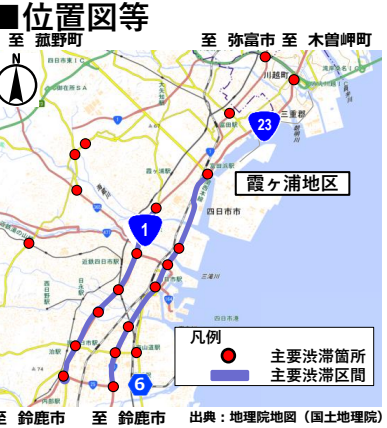
赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



## 3-1-1 <<総合対策等>> KIEP'Sにおけるエコ通勤の拡大

実施主体：KIEP'S 四日市

- 霞ヶ浦地区ではKIEP'Sと連携し、エコ通勤の取り組みを実施。
  - また、コロナ禍（緊急事態宣言下）での交通量の減少に伴い、国道23号においても渋滞緩和がみられた。
- ⇒ 2021年度においてはピーク時の交通量の減少（分散）の恒常化を目指し、渋滞緩和を目的とした時差出勤を促す情報提供を行った。
- 対策の結果、KIEP'S加盟企業へのアンケートから、以前から実施していた方が約4割、実際に出発時間を変更した方が約1割、合計約5割は渋滞をさける行動をとった。また時間帯別の交通量の比率をみると、交通量の分散がみられた。今後、更なる交通分散の拡大に向け対策を立案する予定。



■ KIEP'Sとは  
霞ヶ浦地区の企業が連携を図ることにより、温室効果ガスの排出量の削減に向けた自主的かつ積極的な環境保全への取組を推進及び支援し、もっと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）

### 2021年度の取組

#### ○取組内容

○ピーク時の交通量の減少（分散）を促し、渋滞緩和を目指す。

《対象箇所》 《取り組み内容》 《実施機関》 《実施年月》

霞IC交差点 時差出勤を促す 国、KIEP'S 2021.12月  
チラシを配布



### 【時差出勤を促すチラシ配布】

出発時間の変更で、渋滞を避けられます

エコ通勤のメリット  
自動車での通勤時間を少しずらすことにより、環境にもお財布にも優しいエコ通勤を実現しませんか？

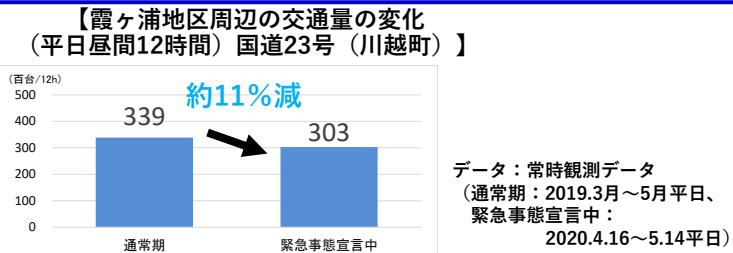
CO<sub>2</sub> 排出量 年間約150kgの削減  
ガソリン代 年間約10,000円の節約

出発時間をずらしてエコ通勤  
～四日市市大里町⇄霞ヶ浦の通勤の場合～

＜通勤時の所要時間(大里町⇄霞ヶ浦)＞	＜通勤時の所要時間(大里町⇄大里町)＞
朝：出発を15分ずらせば、所要時間 短縮！	朝：出発を15分ずらせば、所要時間 短縮！
夕：出発を15分ずらせば、所要時間 短縮！	夕：出発を15分ずらせば、所要時間 短縮！

### ○コロナ禍の交通状況

○交通量が約1割減少することで渋滞が緩和された。



### 【霞ヶ浦地区周辺の旅行速度の変化】



### ○対策効果

#### 【アンケート結果】

チラシ（「出発時間の変更で、渋滞を避けられます」）をみて行動変化したか

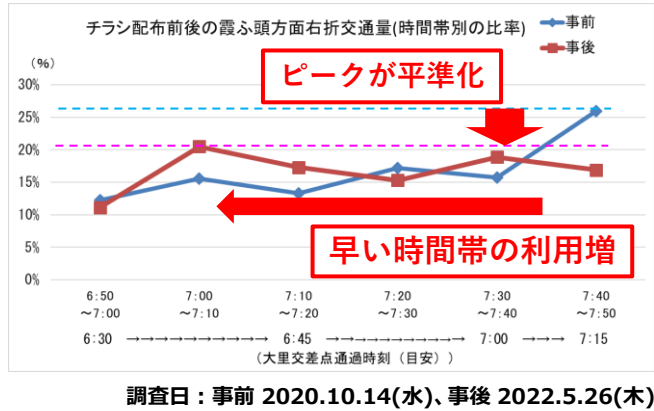
5割 40% 38% 10% 12%

- もともと渋滞を避けた時間に出発していた
- 出発時間を変更した
- 出発時間の変更を考えたが、今日では変更しなかった (今後試したい)
- 行動変化していない (その他も含む)

N=846  
※チラシにある経路を利用していないと答えた回答は除く

データ：KIEP'Sによるアンケート調査 (2022.2.16)

### 【交通量調査結果】

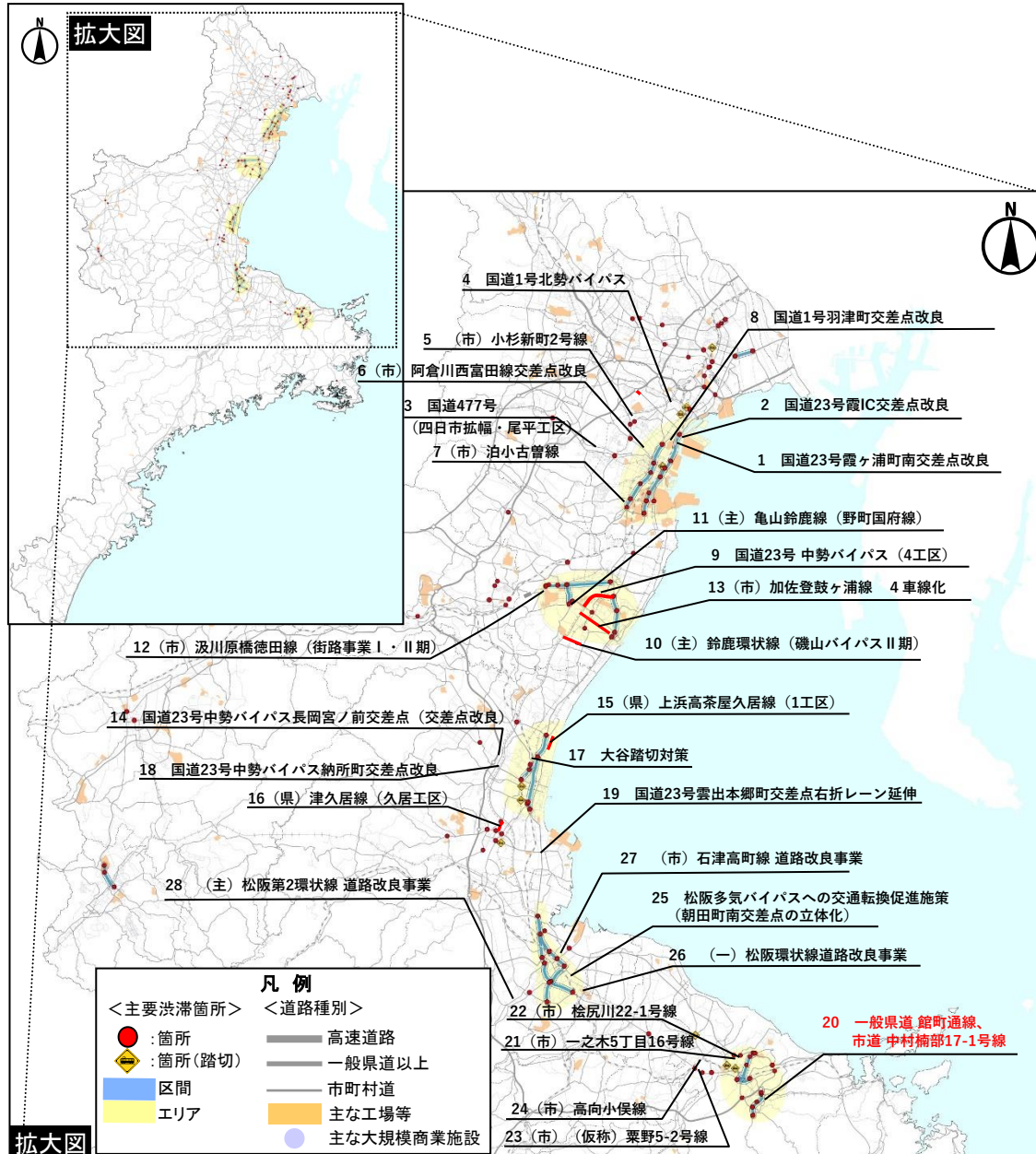




## 3-2 道路整備等

No	エリア	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	国道23号霞ヶ浦町南交差点改良	四日市市警察	対策済
2	四日市	国道23号霞IC交差点改良	国	対策済
3	四日市	国道477号 (四日市拡幅・尾平工区)	三重県	工事中
4	四日市	国道1号北勢バイパス	国	工事中
5	四日市	(市) 小杉新町2号線	四日市市	工事中
6	四日市	(市) 阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	工事中
7	四日市	(市) 泊小古曾線	四日市市	工事中
8	四日市	国道1号羽津町交差点改良	国	工事中
9	鈴鹿	国道23号中勢バイパス (4工区)	国	工事中
10	鈴鹿	(主)鈴鹿環状線 (磯山バイパスII期)	三重県	工事中
11	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線 (野町国府線)	三重県	工事中
12	鈴鹿	(市)汲川原橋徳田線 (街路事業I・II期)	鈴鹿市	工事中
13	鈴鹿	(市)加佐登鼓ヶ浦線 4車線化	鈴鹿市	工事中
14	津	国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点 (交差点改良)	国	工事中
15	津	(県)上浜高茶屋久居線 (1工区)	三重県	工事中
16	津	(県)津久居線 (久居工区)	県、津市	対策済
17	津	大谷踏切対策	津市	工事中
18	津	国道23号中勢バイパス納所町交差点改良	国	対策済
19	津	国道23号雲出本郷町交差点右折レーン延伸	国	対策済
20	伊勢	一般県道 館町通線、市道 中村楠部17-1号線	県、伊勢市	対策済
21	伊勢	(市) 一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
22	伊勢	(市) 検尻川22-1号線	伊勢市	工事中
23	伊勢	(市) (仮称) 粟野5-2号線	伊勢市	工事中
24	伊勢	(市) 高向小俣線	伊勢市	工事中
25	松阪	松阪多気バイパスへの交通転換促進施策 (朝田町南交差点の立体化)	国	工事中
26	松阪	(一) 松阪環状線道路改良事業	三重県	工事中
27	松阪	(市) 石津高町線 道路改良事業	松阪市	対策済
28	松阪	(主) 松阪第2環状線 道路改良事業	三重県	2021年事業化

赤字表示の施策は以降に詳細を示す。



## 3-2-1 <<道路整備等>>一般県道 館町通線、市道 中村楠部17-1号線 (1)対策内容・効果検証

実施主体：三重県、伊勢市

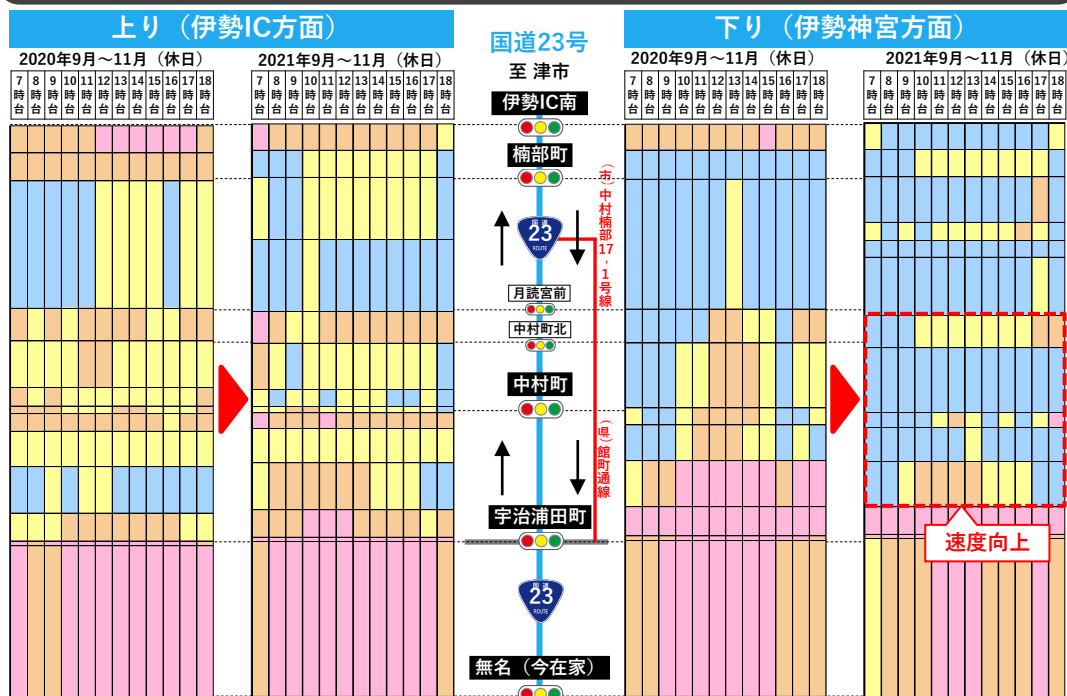
伊勢

- 国道23号から陸上競技場へ向かうルートについて、交通円滑化・歩行者の安全確保を目的に道路整備を実施。2021年の「三重とこわか国体」開催※までの整備を目指し、(県)館町通線、市道 中村楠部17-1号線は、2021年7月14日開通した。
- 伊勢神宮(内宮)周辺の国道23号における休日を中心に発生していた下り線の渋滞緩和がみられた。 ※国体は2021年9月24日に中止が決定

位置図



国道23号の旅行速度



20 km/時未満 20~30 km/時未満 30~40 km/時未満 40 km/時以上  
 出典：ETC2.0プローブ情報 2020年9月~11月[確定値](休日)、2021年9月~11月[確定値](休日)





## 3-2-1 <<道路整備等>>一般県道 館町通線、市道 中村楠部17-1号線 (2)効果検証

実施主体：三重県、伊勢市

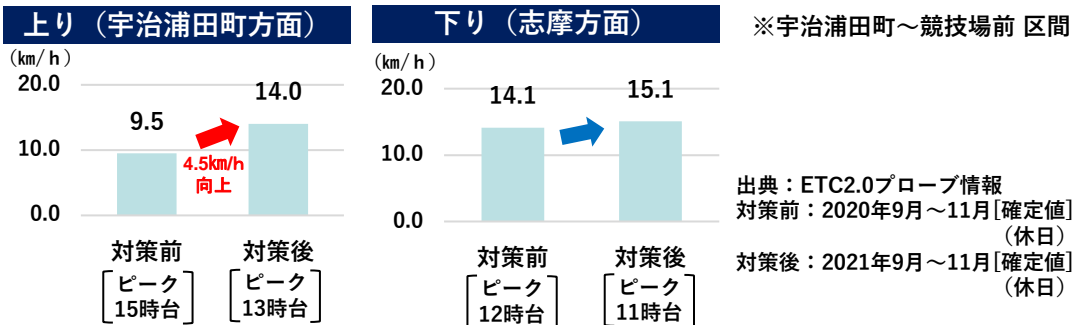
伊勢

- 伊勢磯部線では、宇治浦田町交差点～競技場前交差点の区間で特に宇治浦田町方面の旅行速度の向上がみられた。
- 経路選択割合の分析により、志摩・鳥羽方面の交通の一部は、館町通線を通行しており、迂回ルートとしての活用が確認された。

位置図



(主) 伊勢磯部線※のピーク時旅行速度

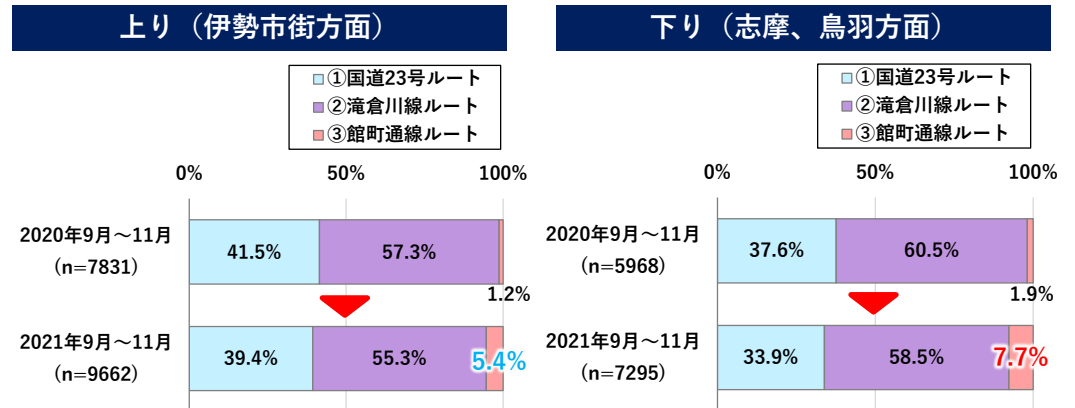


志摩・鳥羽方面の交通の経路選択割合

断面④ 伊勢志摩スカイライン 又は 断面⑤ 伊勢磯部線 を通行した車両のうち

- 断面① 国道23号
- 断面② 市道滝倉川線
- 断面③ 県道館町通線

の通行台数の割合の変化を整理

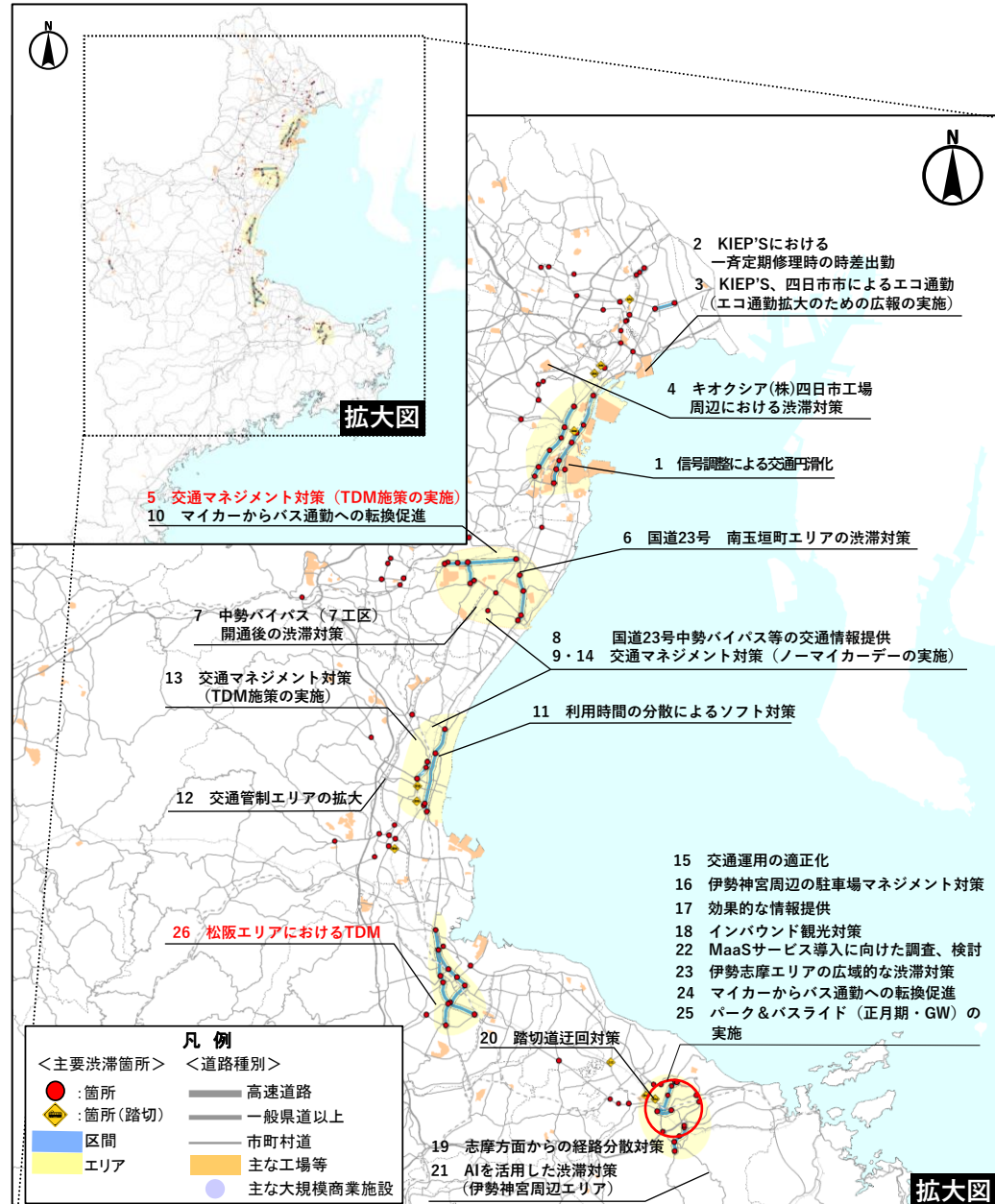


## 4. 2022年度以降に実施する予定の渋滞対策

## 4-1 総合対策等（2022年度以降に実施する予定の対策）

No	エリア	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	信号調整による交通円滑化	警察	継続
2	四日市	KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	継続
3	四日市	KIEP'S、四日市市によるエコ通勤（エコ通勤拡大のための広報の実施）	KIEP'S	継続
4	四日市	キオクシア株四日市工場周辺における渋滞対策	キオクシア株 四日市工場、国、 三重県、四日市市 警察、三岐鉄道	継続
5	鈴鹿	交通マネジメント対策（TDM施策の実施）	国・鈴鹿エリア WGメンバー	継続
6	鈴鹿	国道23号南玉垣町エリアの渋滞対策	国・鈴鹿市 警察	継続
7	鈴鹿	国道23号中勢バイパス（7工区）開通後の渋滞対策	国・三重県 鈴鹿市・警察	継続
8	鈴鹿・津	国道23号中勢バイパス等の交通情報提供	国・三重県 鈴鹿市・津市・ 警察	継続
9	鈴鹿	交通マネジメント対策（ノーマイカーデーの実施）	鈴鹿エリア WGメンバー	継続
10	鈴鹿	マイカーからバス通勤への転換促進	みえエコ通勤デー 運営事務局	継続
11	津	利用時間の分散によるソフト対策	国	継続
12	津	交通管制エリアの拡大	警察	継続
13	津	交通マネジメント対策（TDM施策の実施）	国	継続
14	津	交通マネジメント対策（ノーマイカーデーの実施）	津エリア WGメンバー	継続
15	伊勢	交通運用の適正化	警察	継続
16	伊勢	伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国 （伊勢地域観光 交通対策協議会）	継続
17	伊勢	効果的な情報提供	国 （伊勢地域観光 交通対策協議会）	継続
18	伊勢	インバウンド観光対策	国・伊勢市	継続
19	伊勢	志摩方面からの経路分散対策	国 （伊勢地域観光 交通対策協議会）	継続
20	伊勢	踏切迂回対策	国、伊勢市	継続
21	伊勢	AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア）	国、伊勢市	継続
22	伊勢	MaaSサービス導入に向けた調査、検討	国	継続
23	伊勢	伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策	国、県	継続
24	伊勢	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
25	伊勢	パーク＆バスライド（正月期・GW）の実施	伊勢地域観光 交通対策協議会	継続
26	松阪	松阪エリアにおけるTDM	国・松阪エリア WGメンバー	継続

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。





4-1-1 <<総合対策等>> 交通マネジメント対策【TDM施策の実施】(1) 実施方針

実施主体：国、鈴鹿エリアWGメンバー

鈴鹿

- TDM施策として短期的な視点では「テレワークの実施」「フレックス・時差出勤の実施」等があり、中長期的な視点では「渋滞状況の情報提供」を行うことにより徐々に利用経路の変更を促進する取り組みの実施可能性がある。
- 今後は、全国で展開されているTDM施策の知見集の整理や、交通シミュレーションによるTDM施策実施時における交通渋滞削減状況の感度分析評価を行い、それらを企業に説明してTDM施策の効果を実感してもらい、鈴鹿エリアが一体となったTDMの参画に向けた意識醸成を図る。

想定されるTDM施策

施策		実施検討
短期	テレワークの実施	職種は限定されるが、テレワーク推進に前向きな企業も存在するため、協力依頼により実施可能
	フレックス・時差出勤の実施	ピーク時を回避した通勤・帰宅対策を実施する取組に前向きな企業も存在するため、協力依頼により実施可能
	入出庫時の左折対策	右折による入出庫で通過交通や周辺住民に渋滞を引き起こす要因となり、企業のイメージ低下につながることを踏まえ、通勤時、帰宅時の左折による入出庫を徹底していただくことを企業に協力依頼
中長期	公共交通への転換促進	自宅から勤務先までバスの乗り換えや拠点駅から勤務地までが離れており、公共交通利用を促進することは困難であるが、一部実施中の企業をベストプラクティスとして他企業にも展開
	利用経路の変更	鈴鹿エリアでは、大規模工場が集積しており、渋滞が多くの箇所が発生している現状から、渋滞状況の情報提供を行うなど、中長期的に利用経路の変更を促進

TDM対象企業（案）

鈴鹿市内の大規模工場

実施に向けた進め方

1 (a) . 全国で展開されるTDM施策の知見集

全国でTDM施策を取り組んでいる団体や協議会等において、組織立ち上げの背景・他企業を醸成するための工夫点、TDM施策を一体で展開するための手法等について、ヒアリングを行い、知見集として取りまとめる。

1 (b) . 交通シミュレーションによるTDM施策実施時における交通渋滞削減の感度分析評価

周辺立地企業がTDM施策を実施した場合の交通渋滞削減状況を交通シミュレーションにより再現・可視化し、TDMの協力度合いによって1割、2割、…と削減した結果について感度分析評価を行う。



2. TDM対象企業への意識醸成

TDM施策は単独企業での実施は効果が発現しにくいいため、工業団地単位や一定程度のエリアに立地する企業が課題を共通認識し、一体となってTDM施策に取り組んでいく意識醸成を図る。



4-1-2 <<総合対策等>> 松阪エリアにおけるTDM (1)背景・目的【過年度報告内容】

実施主体：国、松阪エリアWGメンバー

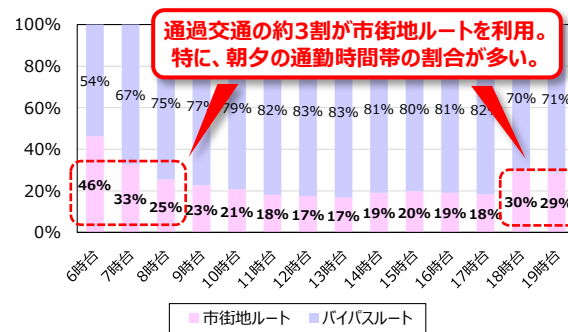
松阪

- 松阪市の中心市街地では、多方面からの交通集中により、交通量が多い幹線道路同士の交差点を中心に、**主要渋滞箇所が多数分布**している。
- 渋滞要因としては、**中心市街地を発着する交通が多い**上に、**通過交通の約3割が市街地内の道路を利用**していることが挙げられる。
- 2020年4月～5月の緊急事態宣言下では、外出自粛や在宅勤務等の取り組みにより、国道42号（松阪市八太町）、国道23号（明和町大淀）の交通量が約2割減少し、（主）鳥羽松阪線や国道166号の混雑時旅行速度が4～5km/h程度向上するなど、**渋滞緩和がみられた**。
- そこで、松阪エリアの渋滞緩和を目的としたTDM施策（交通需要マネジメント）として、**中心市街地を発着する交通に対しては、当該地域の渋滞発生状況に関する情報提供を行い、渋滞箇所の迂回や時間の調整などの行動変容を促す**。また、**中心市街地を通過する交通に対しては、バイパスルートへの迂回案内を行うことで、中心市街地への流入抑制を図る**。

■ 松阪市街地の渋滞発生状況（平日朝ピーク時）



■ 通過交通の利用経路割合



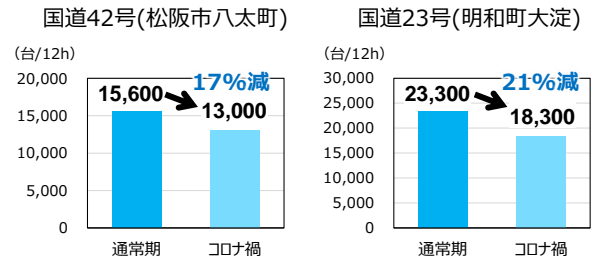
資料）ETC2.0プローブデータ（2021年9～11月平日）

【通過交通の比較ルート】

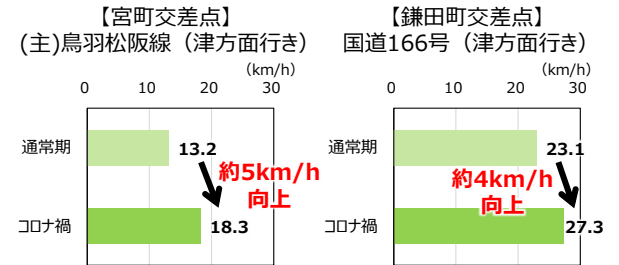


■ 交通量変化に伴う速度との関係

○ 周辺の幹線道路の交通量の変化【平日昼間12時間】



○ 松阪市中心部の主な交差点の旅行速度の変化※【平日】



※) 通常期とコロナ禍における7～19時の各1時間の平均旅行速度の最低値同士を比較。

※) 常時観測データ、ETC2.0プローブデータ (通常期：2019年10月平日、コロナ禍：2020年4月20日～4月24日)

※) 2020年10月28日(水)、12月2日(水)の7時台、8時台に観測した渋滞長の最大値



4-1-2 <<総合対策等>> 松阪エリアにおけるTDM (2) TDM施策の実施内容

実施主体：国、松阪エリアWGメンバー

松阪

- 前述の背景・目的を踏まえ、**交通特性の異なる道路利用者**に対して以下に示す**2つのTDM対策を実施**する。
- なお、**本施策の対象範囲は松阪市街地**※1とし、施策による交通状況の改善目標は、主要渋滞箇所の解除要件である**ピーク時旅行速度20km/h以上**とする。

※1) 小津町交差点、西黒部町1交差点、八太町北交差点、松阪IC（伊勢自動車道）の内側のエリア。

施策1：渋滞箇所の迂回／時間帯の変更  
(経路変更・時差出勤等)

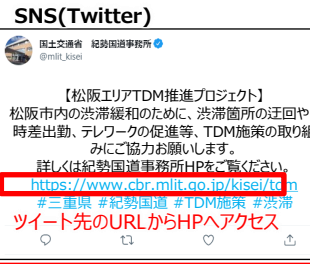
松阪市内の地域住民や市内を訪れる道路利用者に対し、TDM施策の取り組みを周知するとともに、過去の調査結果に基づく、**中心市街地内の渋滞発生状況について情報提供を行い、渋滞箇所の迂回行動を促す。**



渋滞情報をHPに掲載し、渋滞箇所の迂回を促進



チラシやSNS等を活用し、HPを周知



施策2：迂回ルート案内による通過交通の中心市街地への流入抑制  
(バイパスルートの利用促進)

“伊勢方面→津方面”の松阪市街地を通過する道路利用者に対し、情報板や補助看板を用いて迂回ルート（バイパスルート）を案内することで、**中心市街地への流入を抑制。**



図. 情報板イメージ



図. 補助看板イメージ

## 4-1-2

### 〈総合対策等〉松阪エリアにおけるTDM

#### (3) 施策1：渋滞箇所の迂回/時間帯の変更（経路変更・時差出勤等）

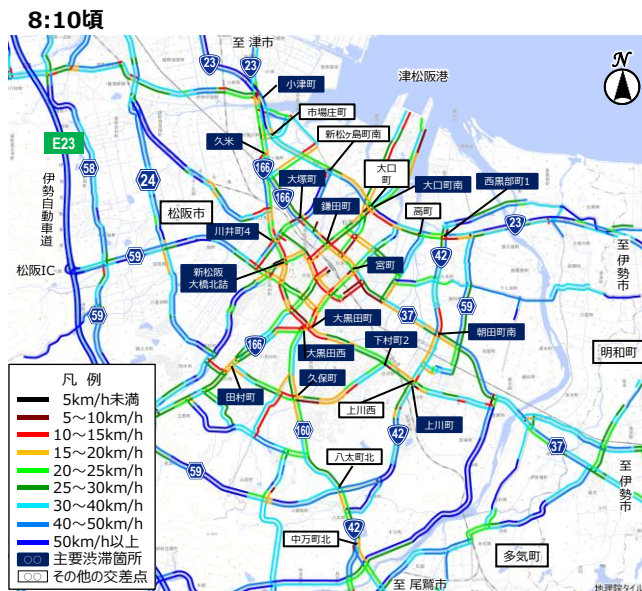
実施主体：国、松阪エリアWGメンバー

松阪

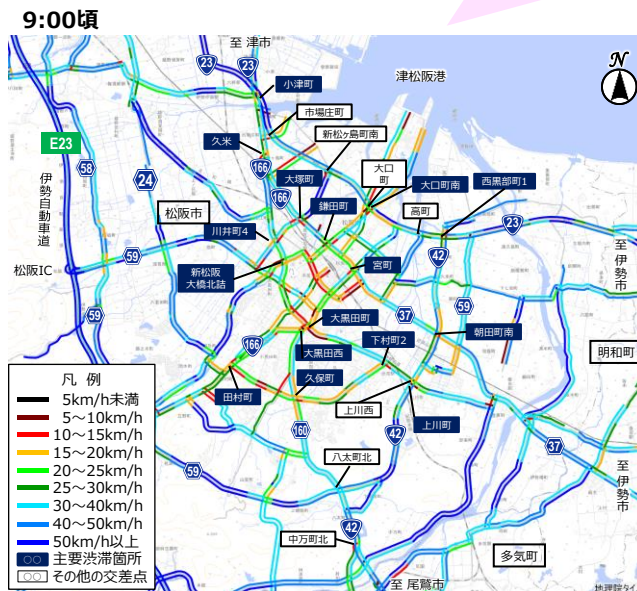
- 中心市街地を発着する交通に対しては、ピーク時間帯における旅行速度の情報を提供することで、**通勤ルートの変更（渋滞箇所の迂回）**や**通勤時間の変更を促す**。過年度の渋滞情報については、紀勢国道事務所のHPに掲載する。

#### ■ 渋滞情報の提供（紀勢国道事務所HP内 TDM施策に関するページ）

○ 通勤時間帯（朝ピーク時）の渋滞発生状況〔旅行速度〕



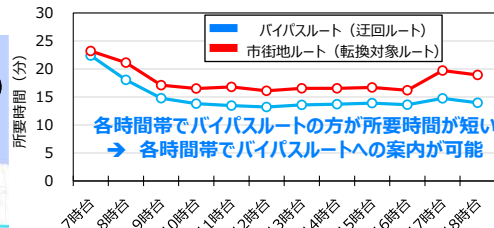
8時10分頃には、市街地内の至る所で速度が低下



9時00分頃には概ね解消

紀勢国道事務所のHP内に、通勤時間帯の渋滞発生状況や市街地の通過時間等の情報を掲載

○ 伊勢方面→津方面の通過交通の所要時間



※ ETC2.0プローブデータ（2021年9～11月平日）に基づく

【通過交通の比較ルート】



朝夕のピーク時間帯の渋滞情報を提供することで、**通勤ルートの変更（渋滞箇所の迂回）**や**通勤時間の変更を促す**



4-1-2

《総合対策等》松阪エリアにおけるTDM

(4)施策2：迂回ルート案内による通過交通の中心市街地への流入抑制

実施主体：国、松阪エリアWGメンバー

松阪

- 伊勢方面→津方面（朝田町南交差点～小津町交差点：鳥羽松阪線経由）の通過車両を対象に、路側に設置した情報板※を用いてバイパスルートと市街地ルートの所要時間情報を提供するとともに、バイパスルートを案内する補助看板を設置し、中心市街地への流入を抑制する。
- 本施策は、通過交通の中心市街地への流入抑制を目的としていることから、情報板、補助看板ともに、バイパスルートの利用を促す案内を基本とするが、表示内容を変えられる情報板については、よりバイパスルートを選択しやすくなるように、各ルートの所要時間に応じて、表示する内容を切り替える。

■ 情報提供位置（案）



■ 情報板による情報提供パターン

各ルートの所要時間※1	松阪市街地の混雑状況※2	
	混雑	非混雑
バイパスルート < 市街地ルート (バイパスルートの方が所要時間が短い)	①各ルートの所要時間	①各ルートの所要時間
バイパスルート ≥ 市街地ルート (バイパスルートの方が所要時間が長い or 市街地ルートと同等の場合)	②市街地混雑情報 + バイパスルートへの迂回案内 (例) この先渋滞 + 右折BPへ	③バイパスルートへの迂回案内 (例) 津方面はこの先右折 松阪多気BPへ

※1) 過去30分間（任意）における各ルートの平均所要時間を表示  
 ※2) 市街地ルート全体もしくは特定区間（宮町交差点付近など）の所要時間や旅行速度に応じて判断  
 (例：市街地ルートの所要時間が〇分以上の場合、「混雑」と判断等)

情報板の表示内容（案）

- ① 両ルートの所要時間
- ② 市街地混雑情報 + バイパスルートへの迂回案内
- ③ バイパスルートへの迂回案内



補助看板の表示内容（案）

- バイパスルートへの迂回案内



4-1-2 <<総合対策等>> 松阪エリアにおけるTDM (5) 広報計画

実施主体：国、松阪エリアWGメンバー

松阪

- 本施策を**道路利用者に広く周知させるために、関係機関とも連携した広報活動**を行う。
- **TDM施策や渋滞情報の詳細は、紀勢国道事務所のHPに掲載**することとし、**関係機関のSNS (Twitter) 、自治体の広報誌、TDM施策の取り組みに関するチラシ等を用いて周知**する。

■ 紀勢国道事務所公式HP活用イメージ

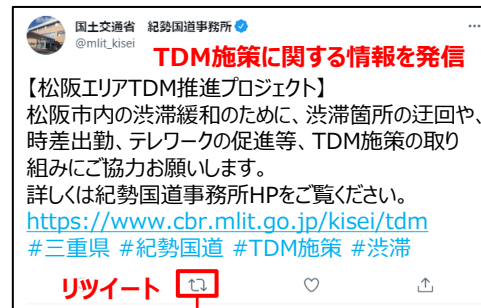


HPに掲載するコンテンツ (案)

- 交通需要マネジメント (TDM) の概要
- TDM施策取組の背景・経緯
- 松阪エリアのTDM施策の内容
- TDM施策のメリット
- 松阪市街地の過去の旅行速度情報

パナールinkを掲載

■ SNS (Twitter) 活用イメージ



より多くの道路利用者に周知するために、「リツイート」機能を活用し、関係機関 (松阪市、多気町、三重県、三重県警等) と連携を図りつつ、情報を拡散



■ 自治体広報誌やチラシの活用イメージ

○自治体広報誌

→ 地元住民に向けた情報提供



※) 右のチラシを併配

○TDM施策の取り組みに関するチラシ

→ 道路利用者全般に向けた情報提供



※) 公共施設や集客施設等に掲示予定

## 4-1-2 &lt;&lt;総合対策等&gt;&gt; 松阪エリアにおけるTDM (6)効果検証項目の検討

実施主体：国、松阪エリアWGメンバー

松阪

- プローブデータや、交通実態調査結果を用いて、施策の実施前と実施期間中における交通量や旅行速度、渋滞発生状況の変化等を**定量的に分析**。
- また、上記では把握できない**道路利用者の実感**を把握するために、**アンケート調査**を実施し、**施策の認知度や、取り組み状況（期間中の行動変化）、渋滞緩和に対する実感、施策に対する意見・感想等**を収集し、**定性的に効果を検証**。

## ■効果検証項目（案）

効果検証項目	使用データ			内容
	プローブデータ	交通量・渋滞長調査	アンケート調査	
旅行速度の変化	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 松阪市街地の旅行速度の変化（面）</li> <li>• 主要渋滞箇所の旅行速度の変化（点） 等</li> </ul>
所要時間の変化	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>• バイパスルート、市街地ルートの所要時間の変化</li> </ul>
交通量・利用経路の変化	●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 伊勢方面→津方面に移動する車両のルート分担率の変化</li> <li>• バイパスルート、市街地ルートの交通量の変化</li> </ul>
渋滞発生状況の変化		●		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 主要な交差点の最大渋滞長、渋滞発生頻度（観測頻度）の変化</li> </ul>
TDM施策の取り組み状況等			●	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TDM施策の認知度、取り組み状況、実施内容、行動変化 等</li> </ul>
渋滞緩和の実感			●	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 渋滞緩和、所要時間の短縮に対する実感（有無・程度）</li> <li>• TDM施策により享受した効果（渋滞緩和、交通量減少等による波及効果）</li> <li>• 施策に対する意見・感想（肯定・否定） 等</li> </ul>



4-1-2 <<総合対策等>> 松阪エリアにおけるTDM (7)実施スケジュール (案)

実施主体: 国、松阪エリアWGメンバー

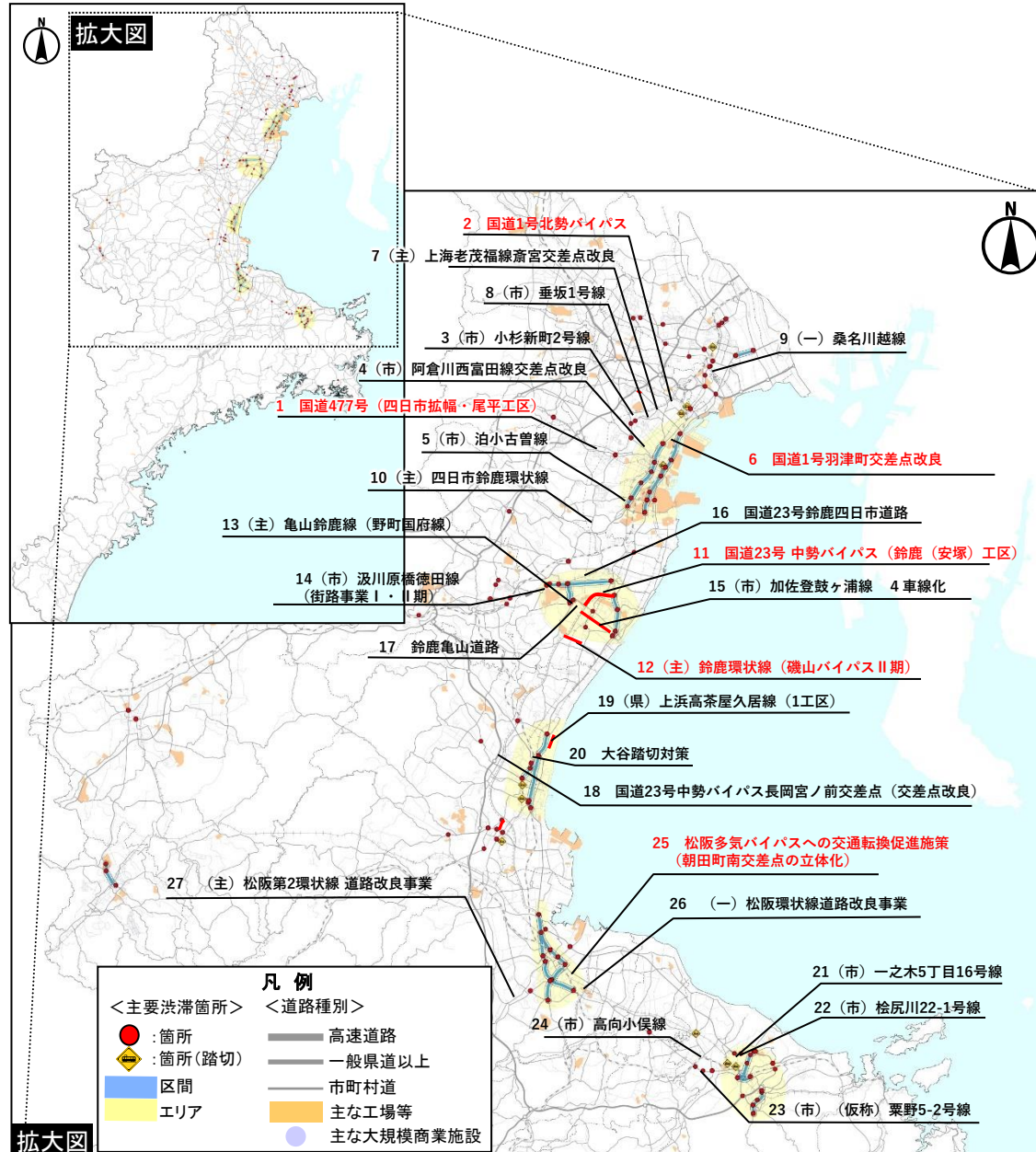
松阪

項目	2022年度											
	2022年										2023年	
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
TDM実施計画の立案 (全体計画の検討)	■											
関係機関協議 (行政機関、企業等への説明、 協力のお願等)			説明・協力依頼等 ■									
広報関係 (チラシ、HP、SNSの検討・作成、 情報誌への掲載等)	チラシ・HPの作成、SNSに関する検討、情報誌等の掲載 ■											
TDM施策の実施 (情報提供手法の検討、実施等)			情報提供手法の検討 ■				8/24 記者発表予定	情報提供開始 (9月1日~9月30日)				
効果検証 (交通実態調査、プローブデータ分析、 アンケート調査等)							交通実態調査	アンケート調査	プローブデータ分析	とりまとめ		

4-2 道路整備等

No	エリア	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	国道477号(四日市拡幅・尾平工区)	三重県	事業中 2022年完成予定
2	四日市	国道1号北勢バイパス	国	事業中 一部2024年 開通予定
3	四日市	(市)小杉新町2号線	四日市市	事業中
4	四日市	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	事業中 2023年完成予定
5	四日市	(市)泊小古曾線	四日市市	事業中
6	四日市	国道1号羽津町交差点改良	国	事業中
7	四日市	(主)上海老茂福線斎宮交差点改良	三重県	事業中
8	四日市	(市)垂坂1号線	四日市市	事業中
9	四日市	(一)桑名川越線	三重県	事業中
10	四日市	(主)四日市鈴鹿環状線	三重県	事業中 一部2024年 開通予定
11	鈴鹿・津	国道23号中勢バイパス(鈴鹿(安塚)工区)	国	工事中 2023年度 完成予定
12	鈴鹿	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパスII期)	県	工事中
13	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	工事中
14	鈴鹿	(市)汲川原橋徳田線(街路事業I・II期)	鈴鹿市	工事中
15	鈴鹿	(市)加佐登鼓ヶ浦線4車線化	鈴鹿市	工事中
16	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	2020年 事業化
17	鈴鹿	鈴鹿亀山道路	三重県	2022年 事業化
18	津	国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点(交差点改良)	国	工事中
19	津	(県)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	工事中
20	津	大谷踏切対策	津市	工事中
21	伊勢	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
22	伊勢	(市)検尻川22-1号線	伊勢市	工事中
23	伊勢	(市)(仮称)粟野5-2号線	伊勢市	工事中
24	伊勢	(市)高向小俣線	伊勢市	工事中
25	松阪	松阪多気バイパスへの交通転換促進施策(朝田町南交差点の立体化)	国	工事中
26	松阪	(一)松阪環状線道路改良事業	三重県	工事中
27	松阪	(主)松阪第2環状線 道路改良事業	三重県	事業中

赤字表示の施策は以降に詳細を示す。





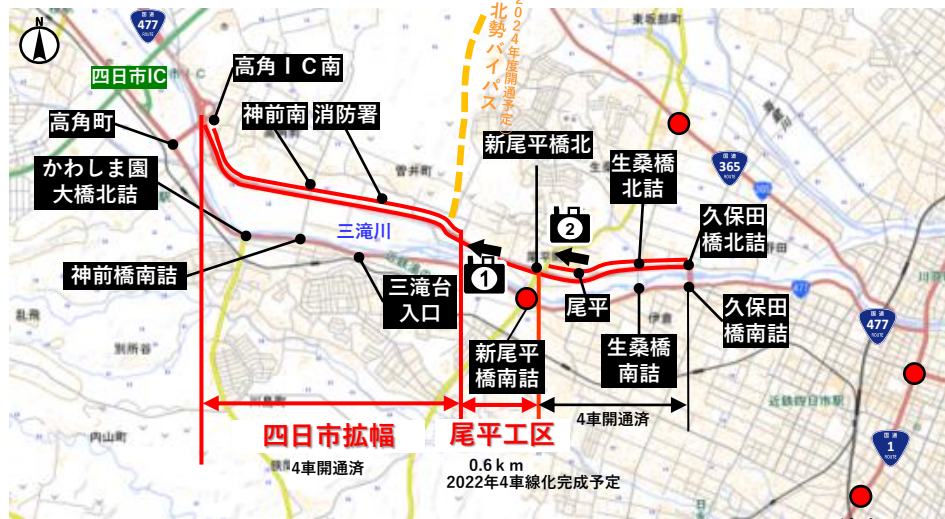
4-2-1 << 道路整備等 >> 国道477号 (四日市拡幅・尾平工区)

実施主体：三重県

四日市

- 当該事業は、国道477号現道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、四日市市中消防署中央分署から新尾平橋北交差点間の一部区間を除き、4車線化実施済。
- 全区間の4車線化および県道四日市鈴鹿環状線の交差点改良により、国道477号を中心とした交差点全体の渋滞緩和に期待。
- また、4車線整備完了により、主交通をバイパス側へ転換、国道477号の渋滞緩和に期待。

■位置図



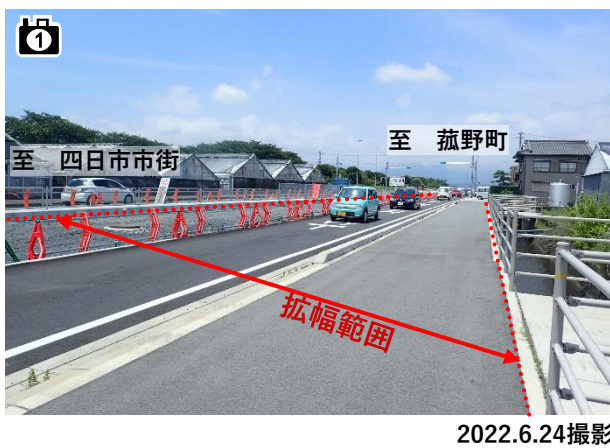
■対策概要

事業名：国道477号 (四日市拡幅・尾平工区)  
 事業主体：三重県  
 所在地：四日市市尾平町～四日市市高角町  
 事業延長：3.0km (尾平工区：0.6km)  
 車線数：4車線  
 進捗状況：2022年尾平工区完成予定

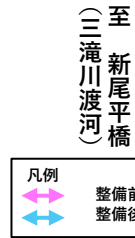
■新尾平橋北交差点改良



■通行状況



県道四日市鈴鹿環状線  
 三滝川渡河⇔住宅地  
 交差点の正対化



出典：地理院地図 (国土地理院)

出典：三重県提供データ (2021.6.8撮影)



4-2-2 << 道路整備等 >> 国道1号北勢バイパス

実施主体：国

四日市

- 慢性的な渋滞が発生している国道1号、国道23号の通過交通の転換を図ることを目的とし、国道1号北勢バイパスを整備中。
- 現在の終点である四日市市山之色町から、国道477号バイパス間の4.1kmについて、令和6（2024）年度※の開通予定を公表。
- 北勢バイパスの開通により交通の転換が図られ国道1号、国道23号及び周辺生活道路の渋滞緩和に期待。

※トンネル工事が順調に進んだ場合

■現状の課題



■対策概要

事業名：北勢バイパス

事業主体：国

所在地：三重郡川越町南福崎～四日市市采女町

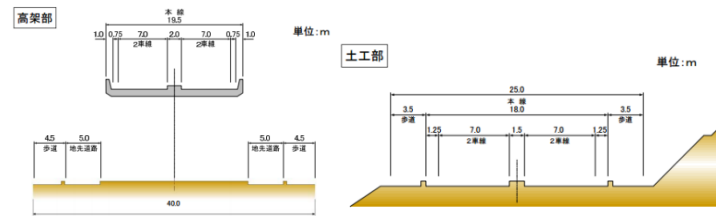
四日市市山之色町(市道日永八郷線)～  
四日市市曾井町(国道477号バイパス)間は工事全面展開中

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

事業延長：21.0km

車線数：4車線

進捗状況：2024年度※  
四日市市山之色町～  
四日市市曾井町間  
開通予定



■対策効果



4-2-3 << 道路整備等 >> 国道1号羽津町交差点改良 (道路利用者会議要望箇所)

実施主体：国 四日市

- 国道1号は交通需要が多く、慢性的な渋滞が発生。
- 羽津町交差点は、右折車線が設置されていないため、右折待ち車両による後続直進車の進行阻害が発生し渋滞を助長。
- 南北流入部に右折ポケットを設置し、右折待ち車両による後続直進車の進行阻害の抑制を図る。

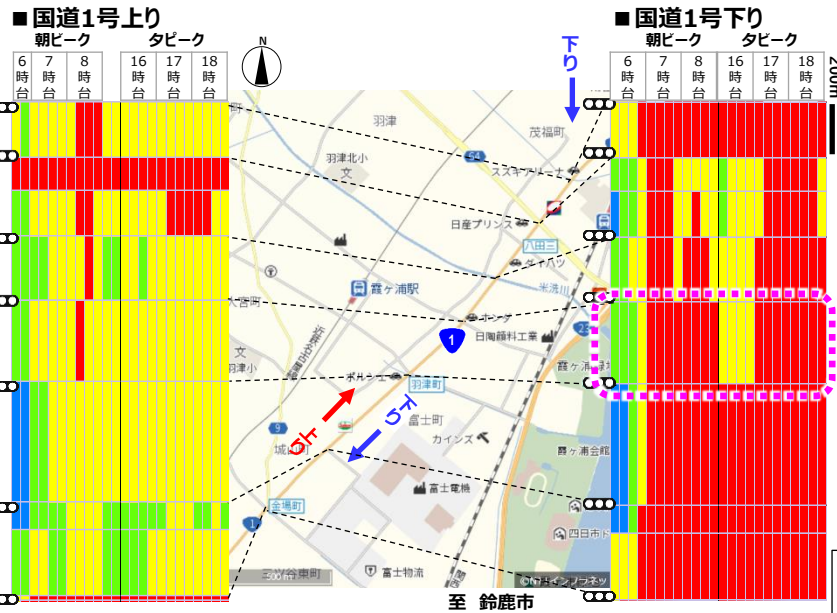
位置図



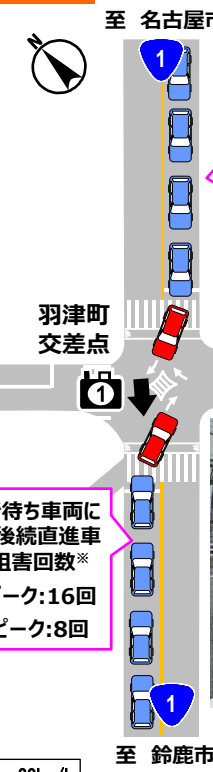
対策概要

事業名 : 羽津町交差点改良  
 (右折ポケットの設置、右折待ち位置カラー化)  
 事業主体 : 国  
 所在地 : 三重県四日市市羽津町  
 進捗状況 : 今年度から工事予定

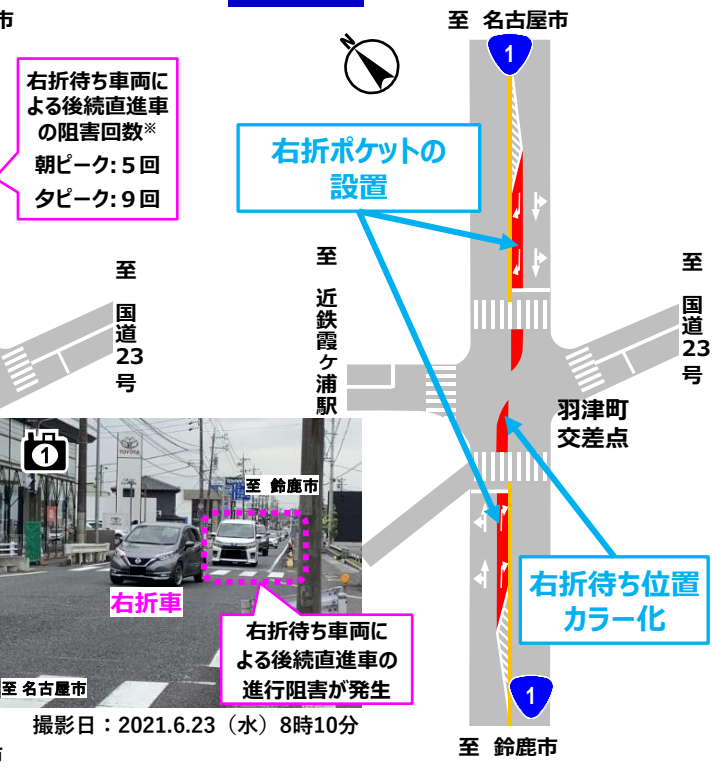
現状の課題



対策前



対策後



右折待ち車両による後続直進車の阻害回数※  
 朝ピーク: 16回  
 夕ピーク: 8回

※直進阻害回数調査日: 2021.12.14 (水)  
 朝ピーク6~9時、夕ピーク16~19時



4-2-4 <<道路整備等>> 国道23号中勢バイパス (鈴鹿 (安塚) 工区) (1)対策内容

実施主体：国

鈴鹿

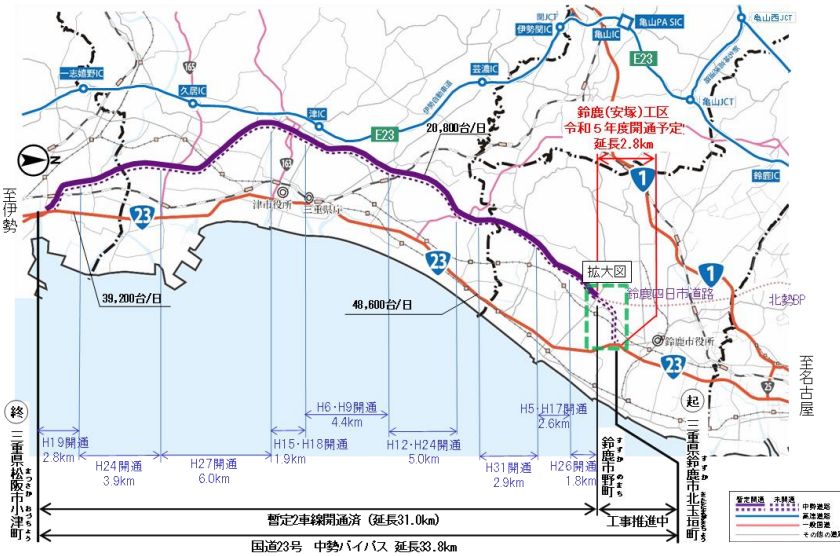
津

- 国道23号中勢バイパス (鈴鹿 (安塚) 工区) が2023年度に開通を予定しており、中勢バイパス (延長33.8km) が暫定2車線で全線開通。
- 中勢バイパスの暫定2車線での全線開通により交通の転換が進むことで、国道23号及び周辺生活道路の渋滞緩和に期待。

位置図

整備状況

期待される整備効果



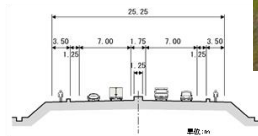
■ 末広地区・安塚地区



■ 玉垣地区



事業名	一般国道23号 中勢バイパス
区間	起) 三重県鈴鹿市北玉垣町 終) 三重県鈴鹿市小津町
延長	33.8km
道路規格	第2種第1級
車線数	4車線 (暫定2車線)
設計速度	80km/h (暫定50km/h)



出典：地理院地図 (国土地理院)

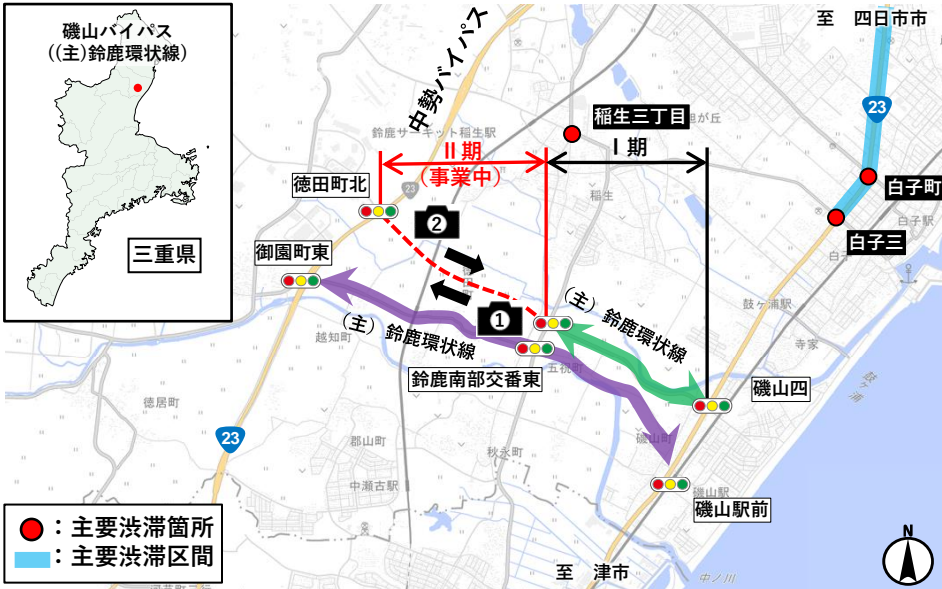
## 4-2-5 << 道路整備等 >> (主) 鈴鹿環状線磯山バイパスⅡ期 対策内容

実施主体：三重県

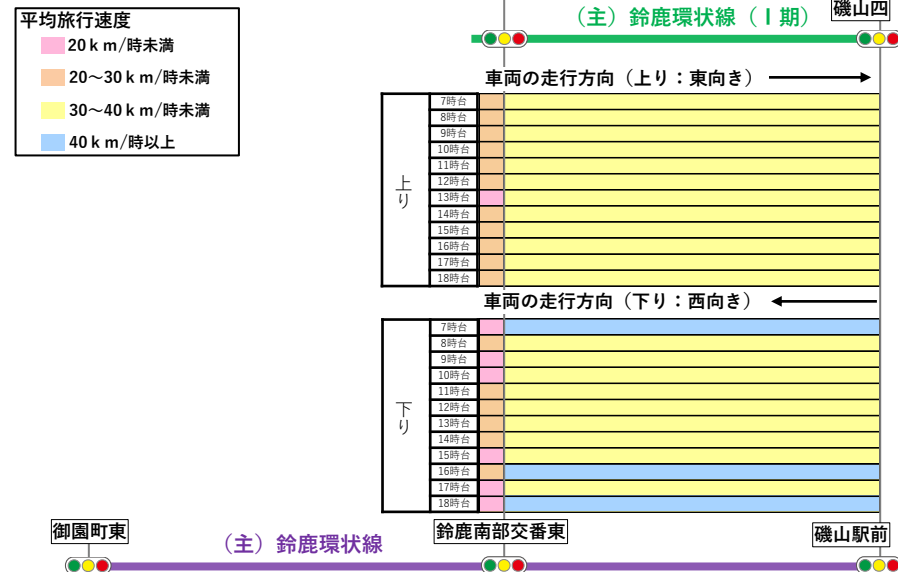
鈴鹿

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

位置図



速度カウンター図



状況写真





4-2-6 <<道路整備等>> 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策 (朝田町南交差点の立体化)

実施主体：国

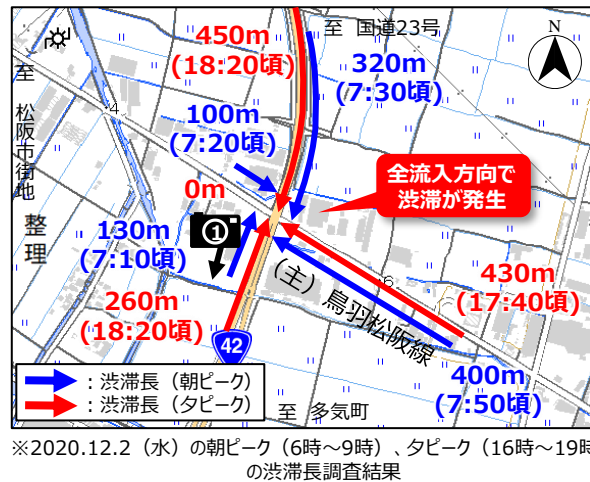
松阪

- 朝田町南交差点では、2019年10月より立体化工事に着手。
  - 今年度も引き続き、松阪市朝田町において、改良工事、橋梁下部工事を推進。
  - 松阪多気バイパスの直進方向を高架構造にすることで、**バイパスの走行性が大幅に向上**。
- また、**交差点に流入する交通量が減少することで、信号青時間の再配分が可能**となり、交差する**(主)鳥羽松阪線も含めた渋滞緩和が期待**。

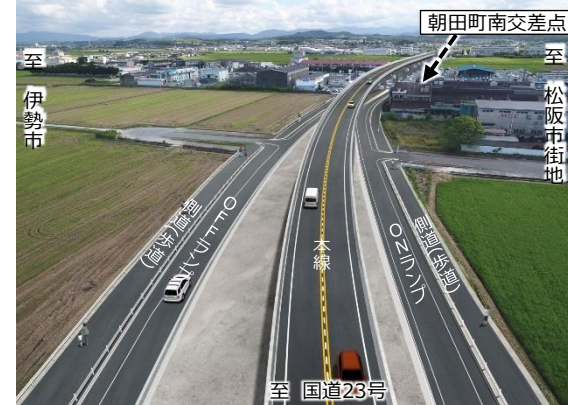
■ 朝田町南交差点の交通状況



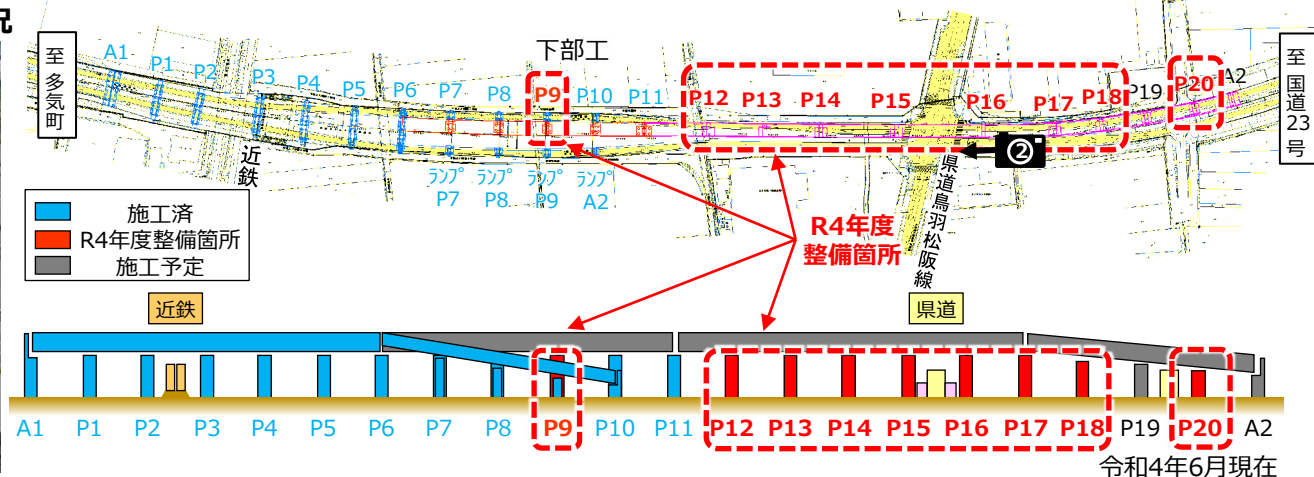
■ 朝田町南交差点の渋滞発生状況



■ 朝田町南交差点の立体化イメージ



■ 交差点立体化に向けた橋梁下部工の状況

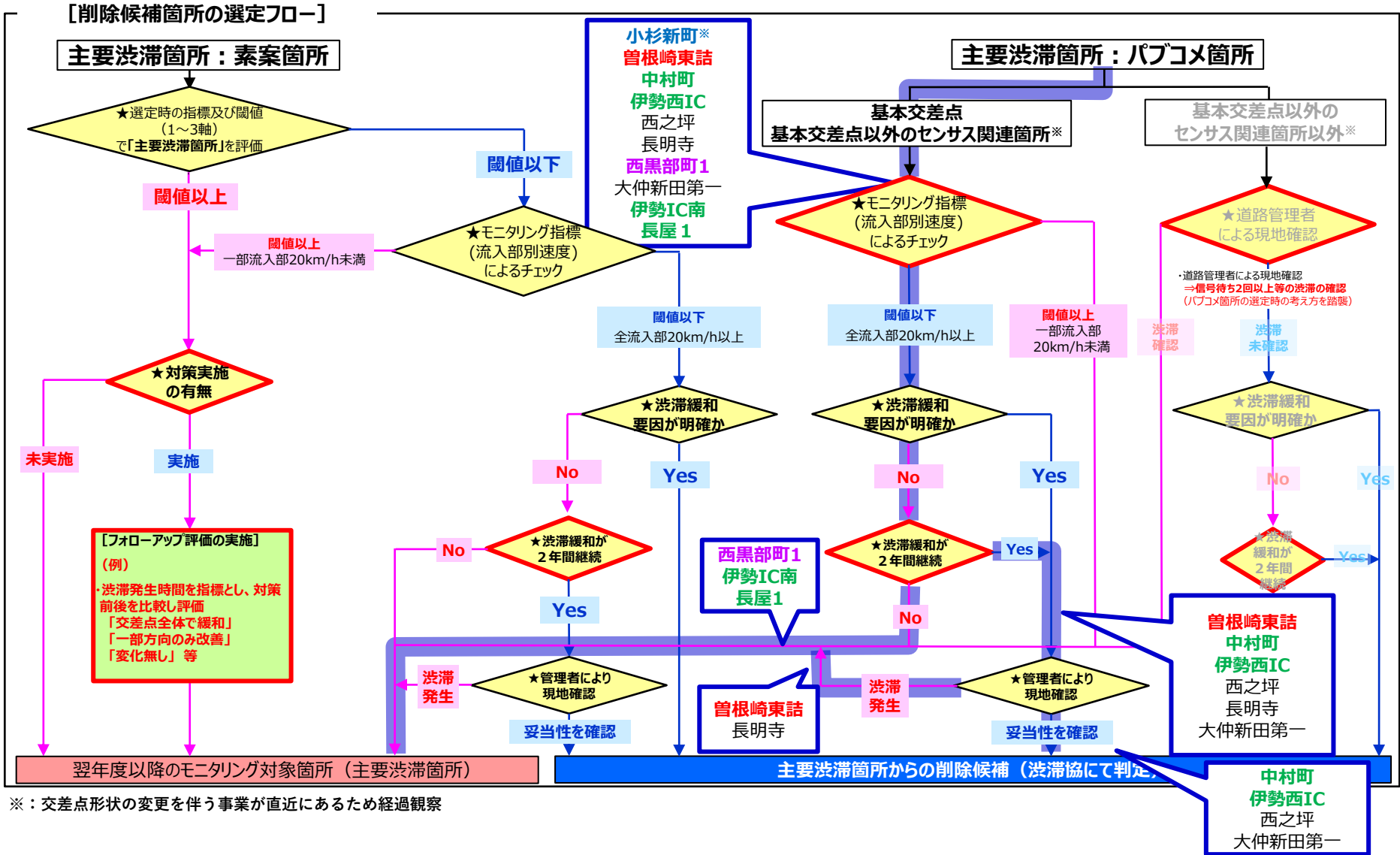




## 5. 主要渋滞箇所モニタリング

## 5-1 モニタリング評価のフロー（削除候補箇所の選定方法）

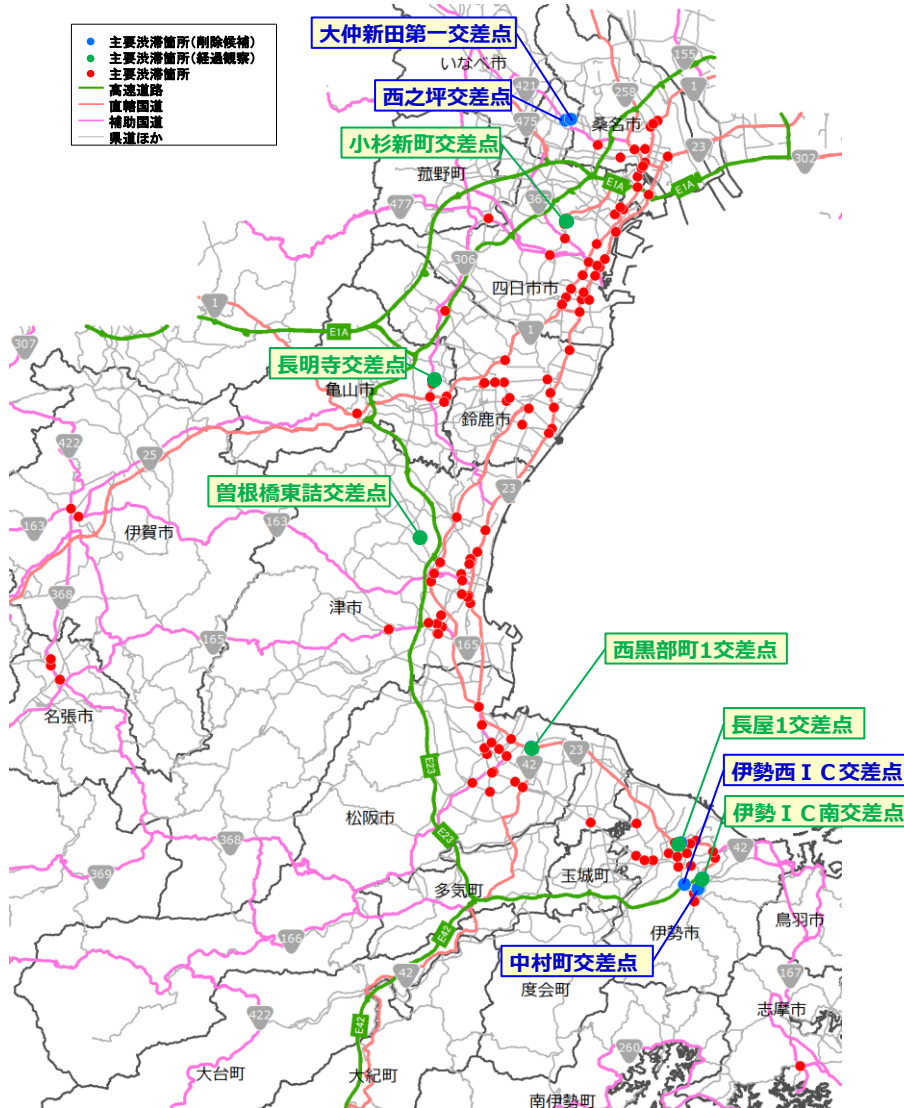
- 削除候補箇所の選定は以下のモニタリング評価フローにより行った。



## 5-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果(三重県全体)

- 主要渋滞箇所モニタリングの結果、三重県内で主要渋滞箇所から削除箇所候補は、4箇所が選定された。  
(現地踏査でも渋滞が未発生は確認済)

### ■主要渋滞箇所のモニタリング結果



### <モニタリング結果>

	主要渋滞箇所 (2021年度末：127箇所)				
	三重県全体				
	選定指標に該当		選定指標に非該当		
	61	48	13	削除候補箇所(案)	経過観察
①平日における渋滞箇所	61	48	13	0	13
②休日における渋滞箇所	8	7	1	0	1
③踏切による渋滞箇所	9	9	-	0	0
④パブリックコメントによる追加箇所	49	40	9	4	5
合計	127	104	23	4	19

### <削除候補箇所(案)>

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

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



## 5-3-1 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング

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

◀小杉新町交差点（四日市市）▶

### ■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

### ■速度変動図

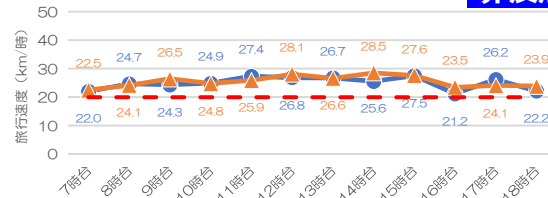
経過観察

#### 平日

#### 休日

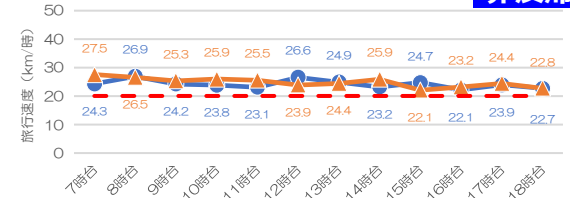
##### 流入部1

非渋滞



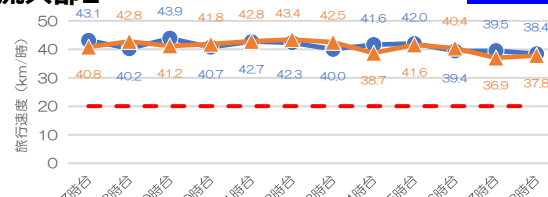
##### 流入部1

非渋滞



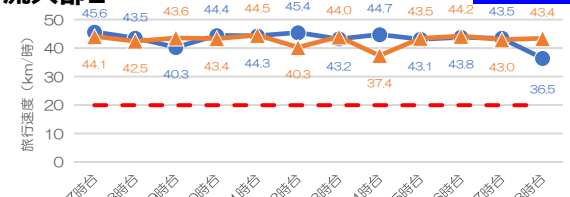
##### 流入部2

非渋滞



##### 流入部2

非渋滞



● 2020 ▲ 2021 --- 渋滞判定

出典：ETC2.0プローブ情報（2020年9～11月、2021年9月～11月）



道路整備事業中  
経過観察

## 5-3-2 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点】モニタリング

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

◀ 曾根橋東詰交差点（津市） ▶

経過観察

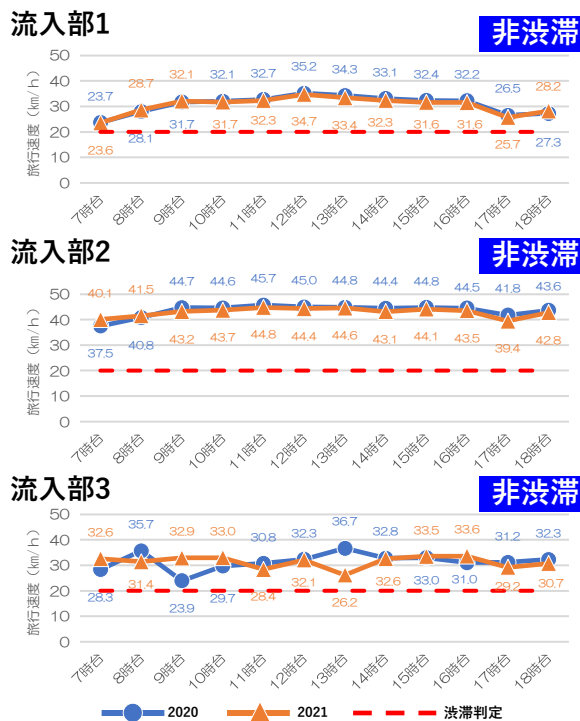
### ■位置図



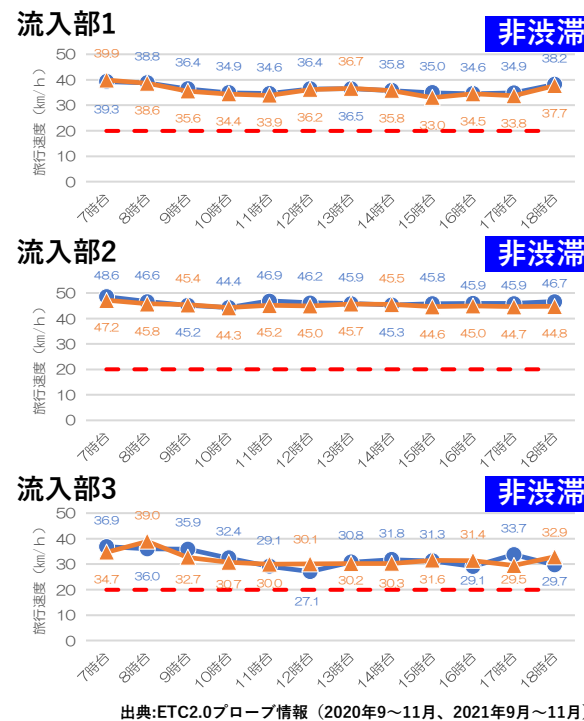
出典:地理院地図(国土地理院)

### ■速度変動図

#### 平日



#### 休日



出典:ETC2.0プローブ情報(2020年9~11月、2021年9月~11月)

### ■現地状況



渋滞

渋滞



## 5-3-3 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点】モニタリング

- 中村町交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 当交差点は、現地踏査においても渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

◀ 中村町交差点（伊勢市） ▶

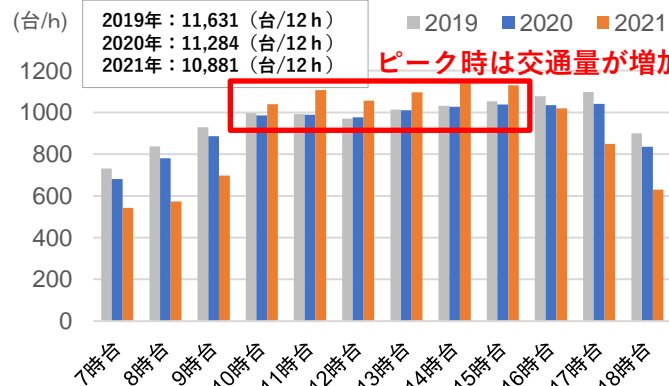
### ■位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

### ■交通量図【参考：休日】

◀ 交差点流入交通量 ▶

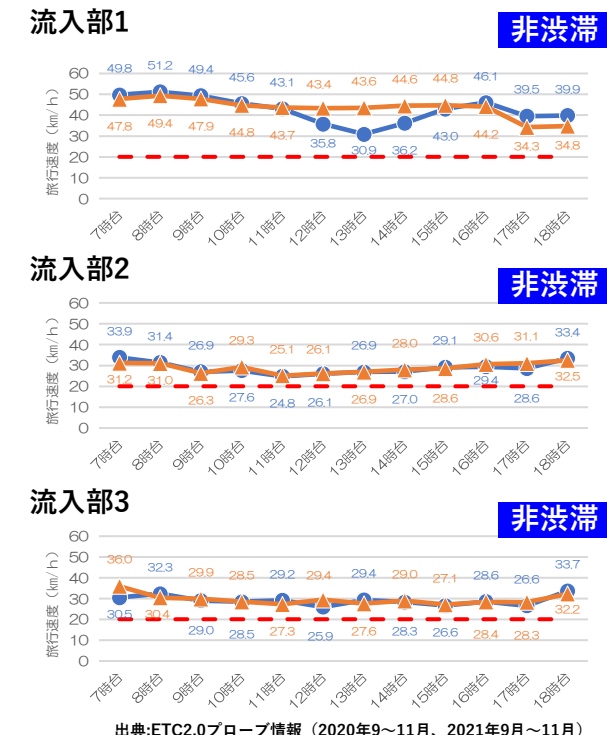
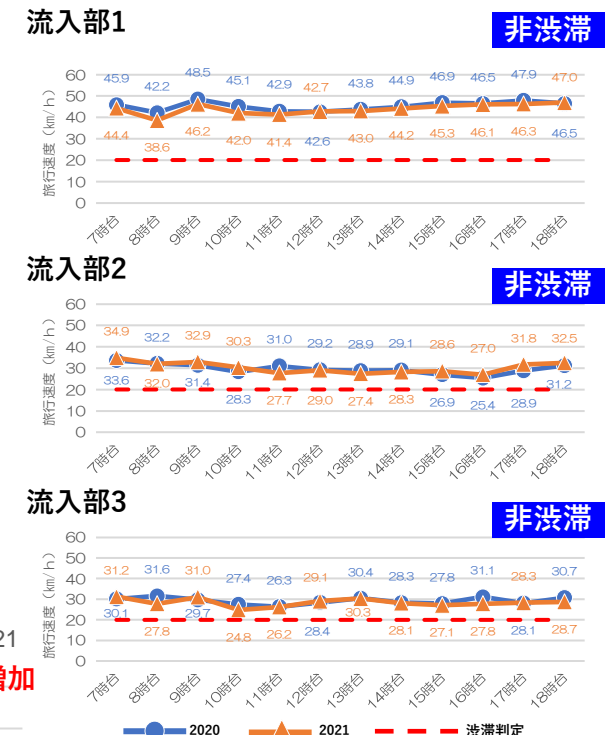


### ■速度変動図

削除候補

#### 平日

#### 休日



### ■現地状況 (令和4年7月撮影)





## 5-3-4 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点】モニタリング

- 伊勢西IC交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 当交差点は現地踏査で渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

◀ 伊勢西IC交差点（伊勢市） ▶

### ■位置図



### ■速度変動図

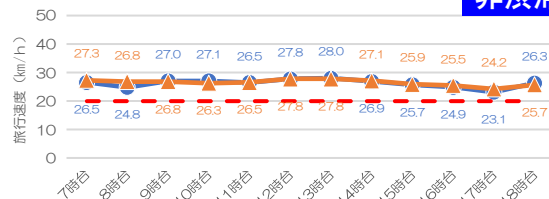
削除候補

#### 平日

#### 休日

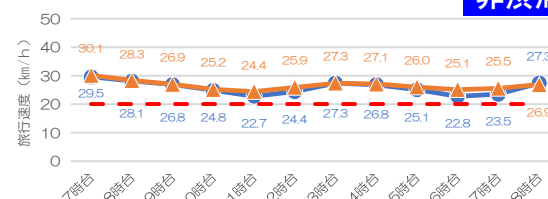
##### 流入部1

非渋滞



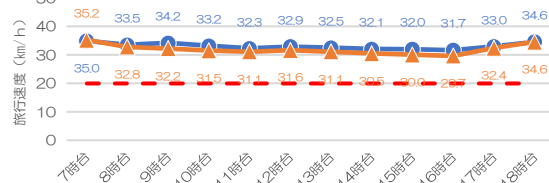
##### 流入部1

非渋滞



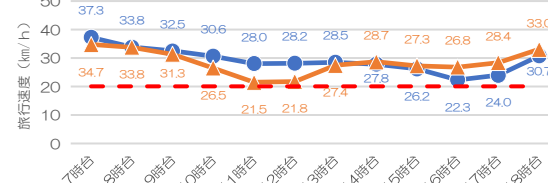
##### 流入部2

非渋滞



##### 流入部2

非渋滞

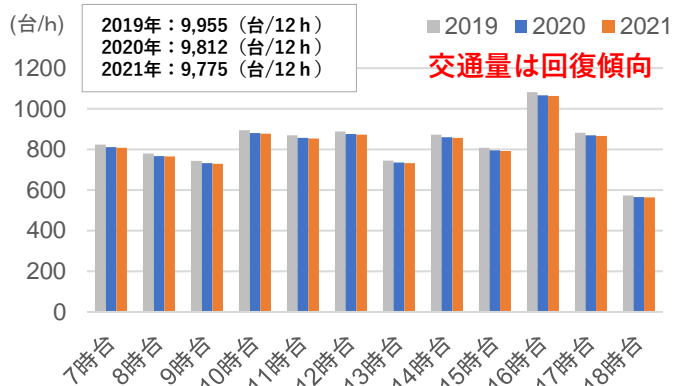


● 2020 ▲ 2021 - - - 渋滞判定

出典:ETC2.0プローブ情報 (2020年9~11月、2021年9月~11月)

### ■交通量図【参考：平日】

◀ 交差点流入交通量 ▶



### ■現地状況

(令和4年6月撮影)



出典:中部地整による推計結果 (2019年9~11月、2020年9~11月、2021年9月~11月)

## 5-3-5 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング

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

《伊勢IC南交差点（伊勢市）》

### ■位置図

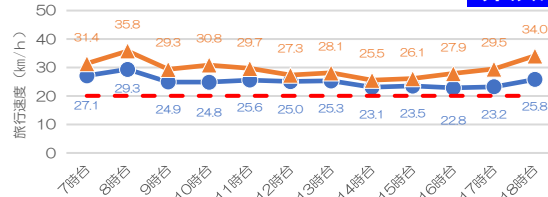


出典:地理院地図 (国土地理院)

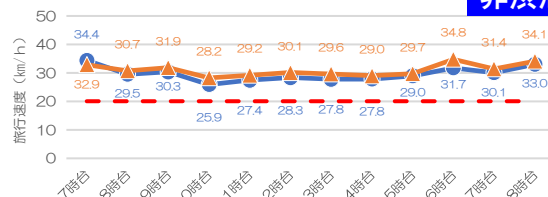
### ■速度変動図

#### 平日

##### 流入部1 非渋滞



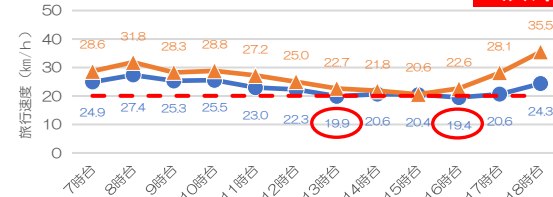
##### 流入部2 非渋滞



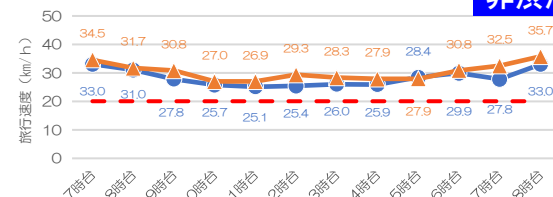
● 2020 ▲ 2021 - - 渋滞判定

#### 休日

##### 流入部1 渋滞



##### 流入部2 非渋滞



出典:ETC2.0プローブ情報 (2020年9~11月、2021年9月~11月)



## 5-3-6 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング

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

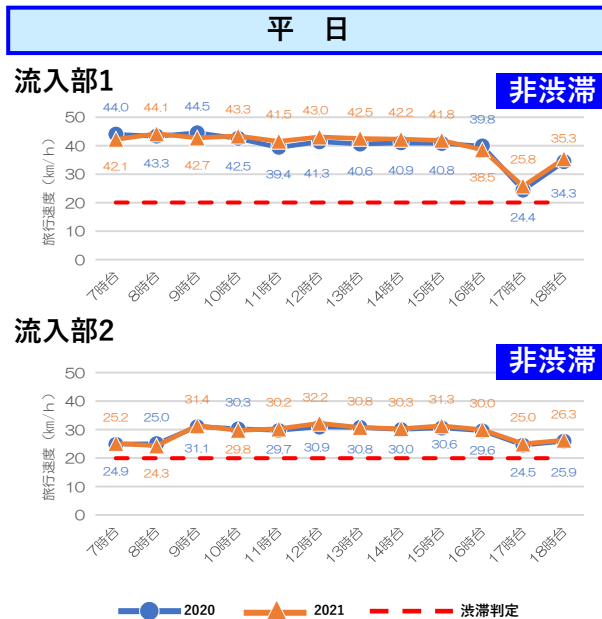
◀長屋1交差点（伊勢市）▶

### ■位置図

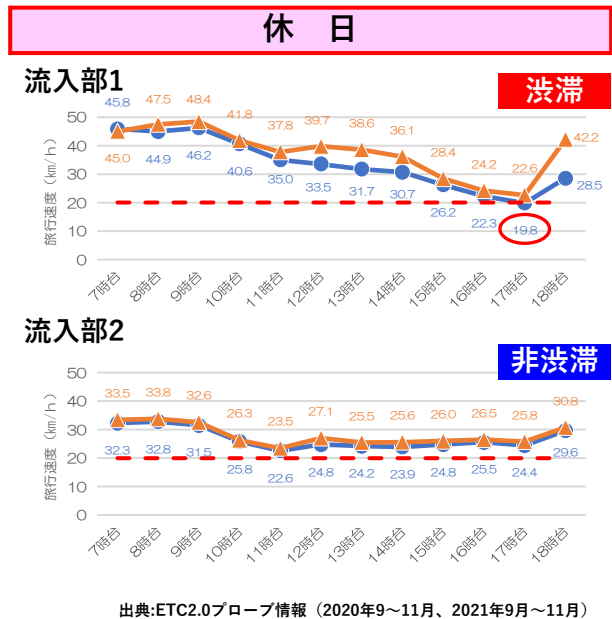


出典:地理院地図 (国土地理院)

### ■速度変動図



### 経過観察



出典:ETC2.0プローブ情報 (2020年9~11月、2021年9月~11月)

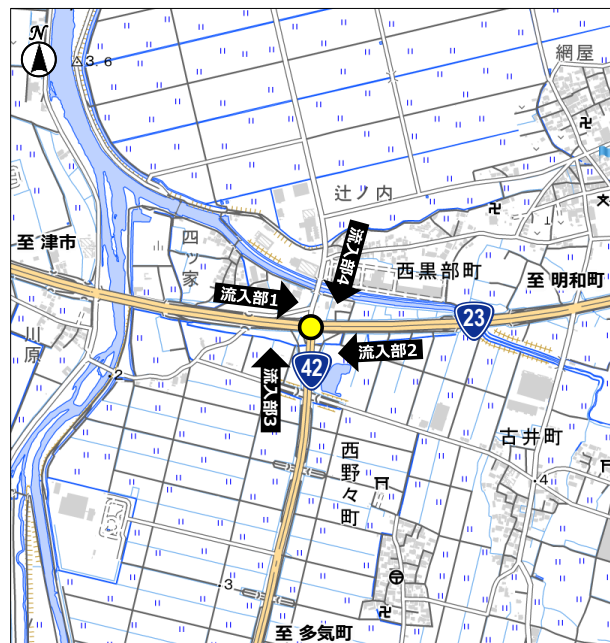


## 5-3-7 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点】モニタリング

- 西黒部町1交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 2020年のモニタリング結果をみると、平日の流入部2、4で20km/h未満となっており、一部渋滞が発生している状況であるため経過観察とする。

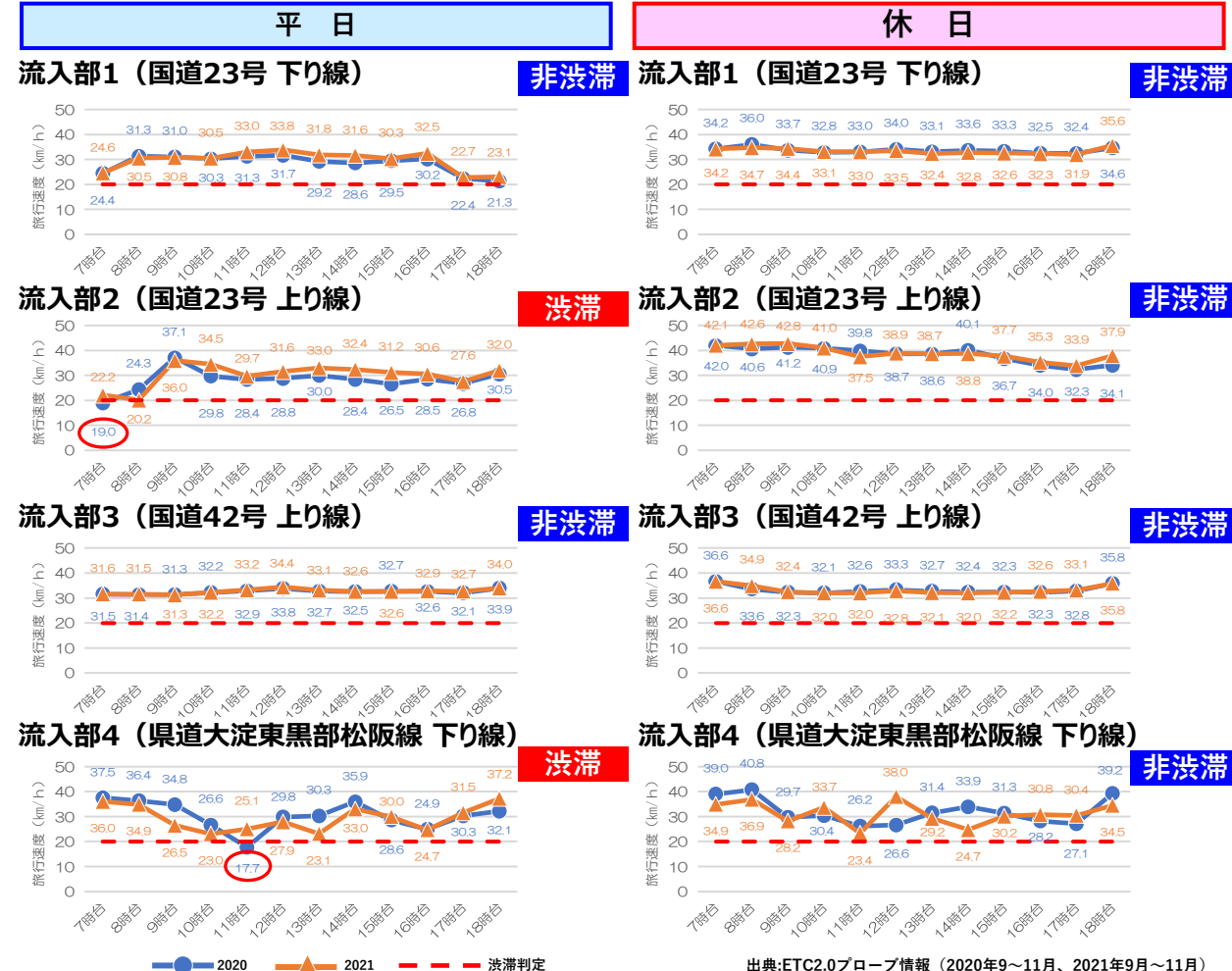
≪西黒部町1交差点（松阪市）≫

### ■位置図



※) 地理院地図 (国土地理院)

### ■速度変動図



経過観察

## 5-3-8 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点】モニタリング

- 西之坪交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 当交差点は現地踏査で渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

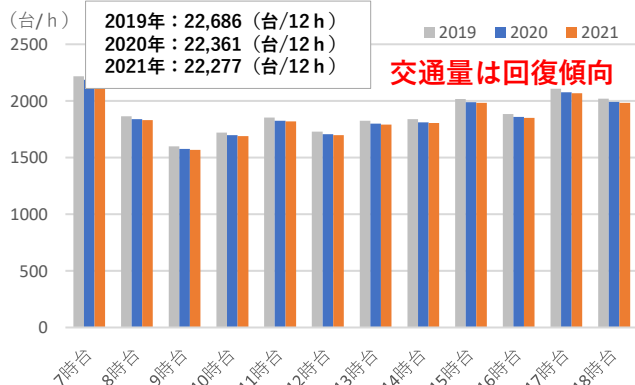
◀ 西之坪交差点（東員町） ▶

### ■位置図



### ■交通量図【参考：平日】

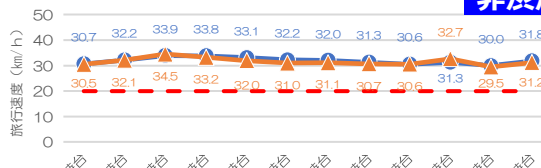
◀ 交差点流入交通量 ▶



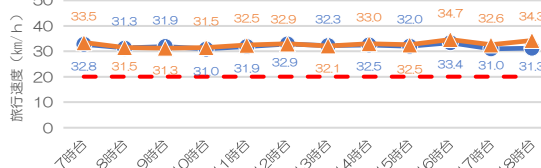
### ■速度変動図

平日

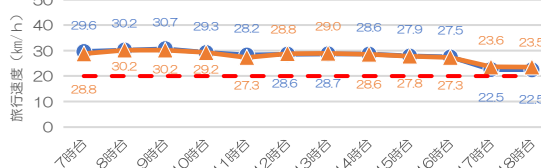
流入部1 非渋滞



流入部2 非渋滞

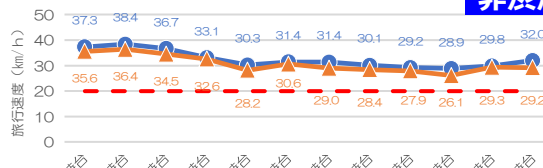


流入部3 非渋滞

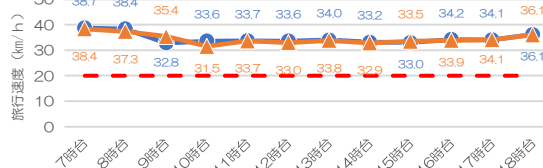


休日

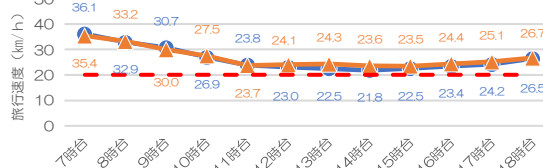
流入部1 非渋滞



流入部2 非渋滞



流入部3 非渋滞



出典:ETC2.0プローブ情報 (2020年9~11月、2021年9月~11月)

### ■現地状況 (令和4年6月撮影)





## 5-3-9 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点】モニタリング

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

≪長明寺交差点（亀山市）≫

### ■位置図

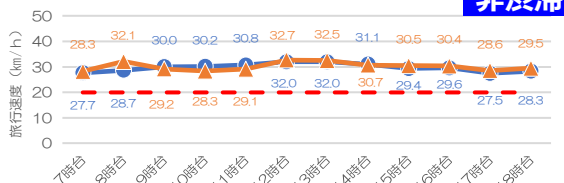


出典：地理院地図（国土地理院）

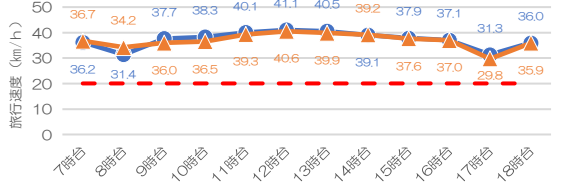
### ■速度変動図

#### 平日

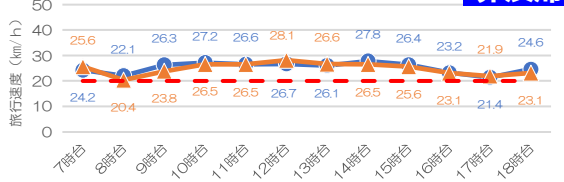
##### 流入部1



##### 流入部2



##### 流入部3

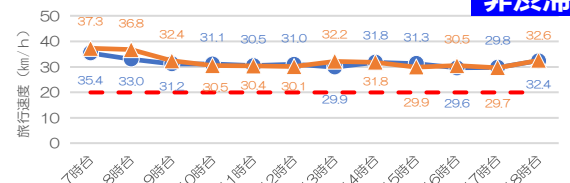


● 2020 ▲ 2021 --- 渋滞判定

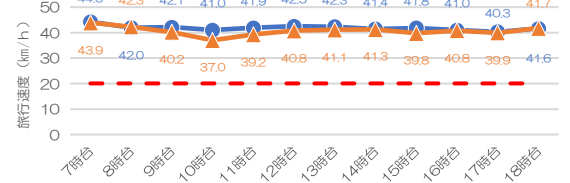
#### 経過観察

#### 休日

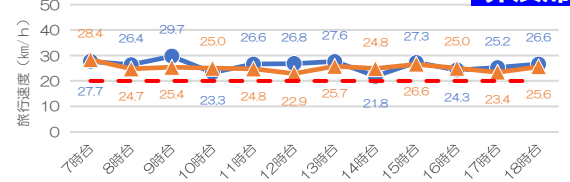
##### 流入部1



##### 流入部2



##### 流入部3



出典：ETC2.0フロー情報（2020年9～11月、2021年9月～11月）

### ■現地状況（令和4年6月撮影）



渋滞



## 5-3-10 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング

- 大仲新田第一交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 当交差点は現地踏査で渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除とする。

《大仲新田第一交差点（桑名市）》

削除候補

### ■ 位置図

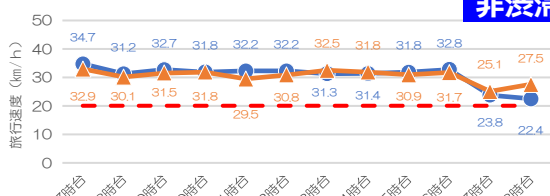


出典:地理院地図 (国土地理院)

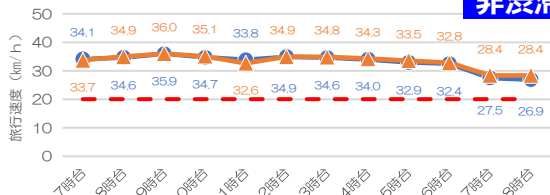
### ■ 速度変動図

#### 平日

##### 流入部1 非渋滞



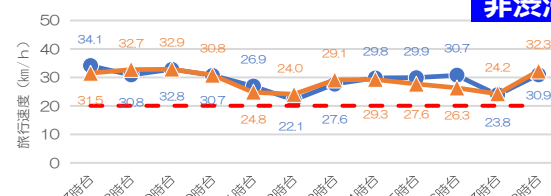
##### 流入部2 非渋滞



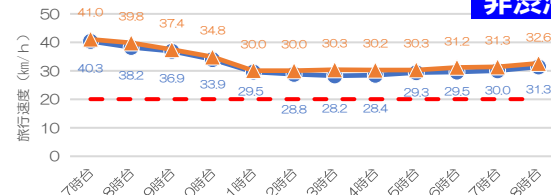
● 2020 ▲ 2021 - - - 渋滞判定

#### 休日

##### 流入部1 非渋滞



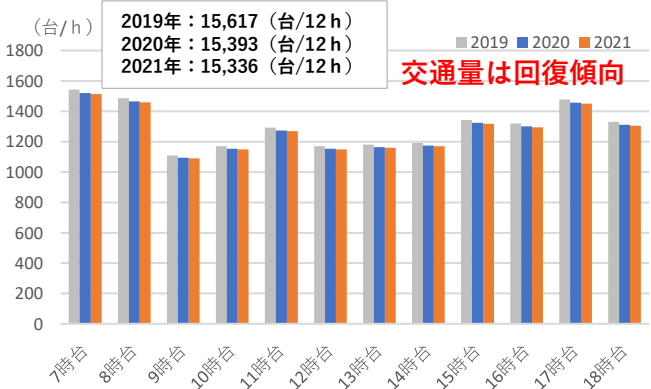
##### 流入部2 非渋滞



出典:ETC2.0フロー情報 (2020年9~11月、2021年9月~11月)

### ■ 交通量図【参考：平日】

< 交差点流入交通量 >



出典:中部地整による推計結果 (2019年9~11月、2020年9~11月、2021年9月~11月)

### ■ 現地状況 (令和4年6月撮影)

