

令和5年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2023年8月2日（水）13:30～15:00

場所：三重河川国道事務所 本庁舎3階 災害対策室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- 1) 規約改正
- 2) これまでの取り組み経緯と会議の論点
- 3) 基本方針の策定
- 4) 2022年度に実施した渋滞対策
- 5) 2023年度以降に実施する予定の渋滞対策
- 6) 主要渋滞箇所モニタリング

3. 閉 会

配付資料

- 議事次第、出席者名簿、席次表、規約
- 資料－1

三重県道路交通渋滞対策推進協議会
規約

2023年8月

三重県道路交通渋滞対策推進協議会

三重県道路交通渋滞対策推進協議会規約

(名称)

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

(目的)

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

(協議事項)

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

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

(構成)

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

(協議会)

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

1. 会長は、協議会を総括し協議会を招集する。
2. 協議会の委員構成は、別表の通りとする。ただし、必要に応じ会長が指名する関係者に委員として参加を求めることができる。

(会議の運営・進行)

第6条 会議の運営・進行は会長がこれにあたるものとする。

(検討部会)

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

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

(事務局)

第8条 協議会の設置に関わる事務を遂行するため事務局を置く。

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

(その他)

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

(附則)

1. この規約は、1993年 6月15日から施行する。
 - (1993年 9月 7日、一部規約改正)
 - (1994年10月18日、一部規約改正)
 - (2005年11月 8日、一部規約改正)
 - (2009年 3月24日、一部規約改正)
 - (2012年 6月27日、一部規約改正)
 - (2015年 3月25日、一部規約改正)
 - (2016年 7月29日、一部規約改正)
 - (2017年 7月31日、一部規約改正)
 - (2018年 8月 6日、一部規約改正)
 - (2019年 8月 2日、一部規約改正)
 - (2021年 8月 6日、一部規約改正)
 - (2023年 8月 2日、一部規約改正)

三重県道路交通渋滞対策推進協議会

構成員

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

三重県道路交通渋滞対策推進協議会
<検討部会>
構成員

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

令和5年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2023年8月2日(水) 13:30 ~ 15:00

場所：三重河川国道事務所 本庁舎3階 災害対策室

<目次>

- | | | |
|-------------------------|---|------|
| 1. これまでの取り組み経緯と会議の論点 | … | P 1 |
| 2. 基本方針の策定 | … | P 5 |
| 3. 2022年度に実施した渋滞対策 | … | P 12 |
| 4. 2023年度以降に実施する予定の渋滞対策 | … | P 24 |
| 5. 主要渋滞箇所モニタリング | … | P 47 |

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 と 協議会 の開催（2015.9～2023.8）

※ 本年度は1回開催予定

<各エリアWG>

- ・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

<協議会>

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

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～)

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

国土交通省
三重県

警察

三重県警察

運輸局

中部運輸局

基礎自治体

市、町

交通事業者

トラック・バス・
タクシー事業者等

1-3 会議の論点

議 事	内 容	
3. 2022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. 2023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
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"> ● 東西約80km、南北約170kmの南北に細長い県土を有し、可住地面積は35%であり、高速道路・幹線道路網が南北方向に整備されており、特に沿岸部の国道23号沿線などに中規模都市が連なる構造。 ● 県内の人々の流動方向は、国道23号や1号など幹線交通基盤が整備されている南北方向への流動が顕著。 ● 臨海部工業地帯には、石油化学産業等の事業所・工場が集積し、物流交通の拠点となる国際拠点港湾・四日市港が立地している。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 県内の通勤・通学の自動車依存率は約63%を占め、朝夕ピーク時の交通集中により都市部では激しい渋滞が発生。 ● 高速道路が山間部をとり、沿岸部とを結ぶ東西軸が脆弱な状況。 ● ナガシマリゾートや伊勢神宮、熊野古道など全国有数の観光地を抱え、休日や観光シーズンにおいては交通集中により渋滞が発生。 ● 主要渋滞箇所が123箇所存在しており国道1号、国道23号が通過する都市部に集中し、渋滞が慢性化。

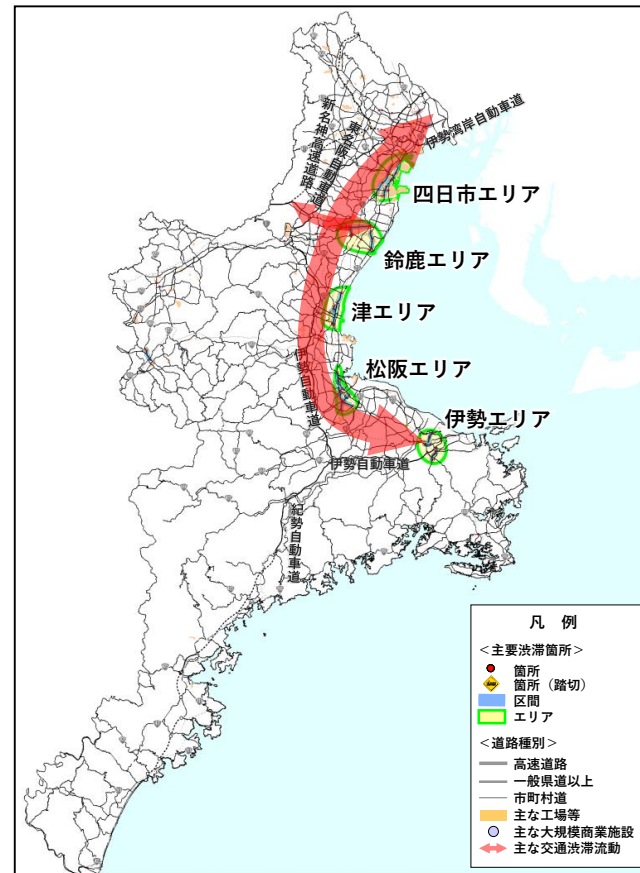
2. 方向性

	概要
総合対策	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）

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。

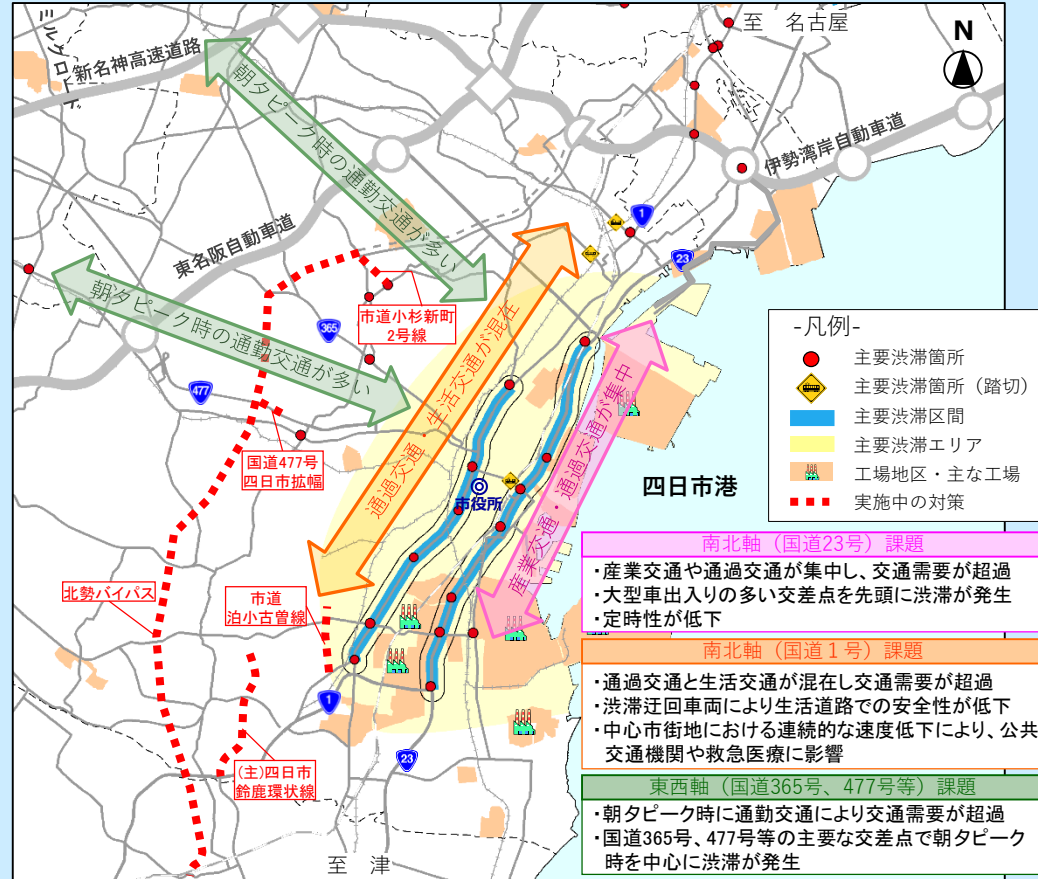
【将来像】（四日市市都市総合交通戦略）

- ・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。

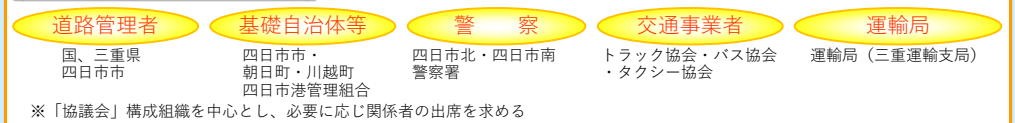
(3) 対策メニュー

	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（バスタ四日市）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）

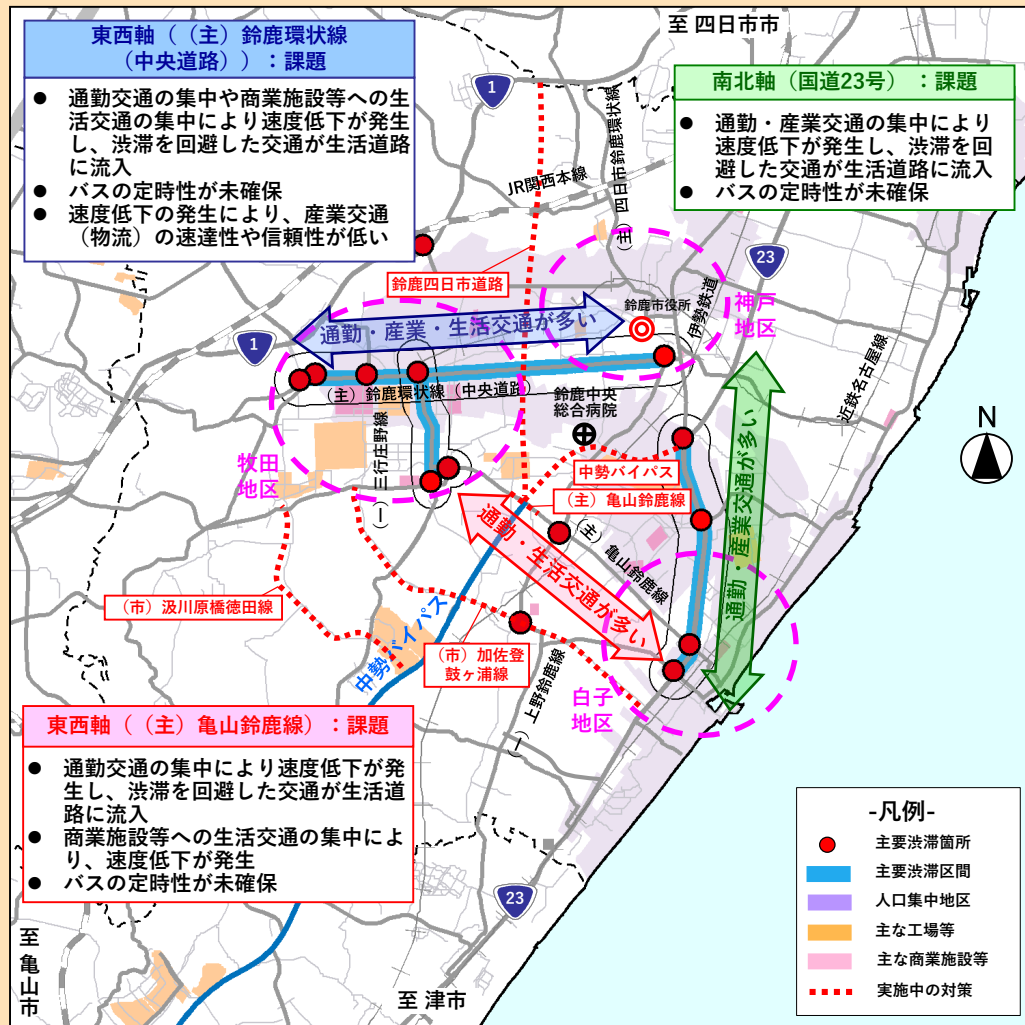
鈴鹿

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を検討。
- 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。

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。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・（一）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・（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。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。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、2019年度改訂）

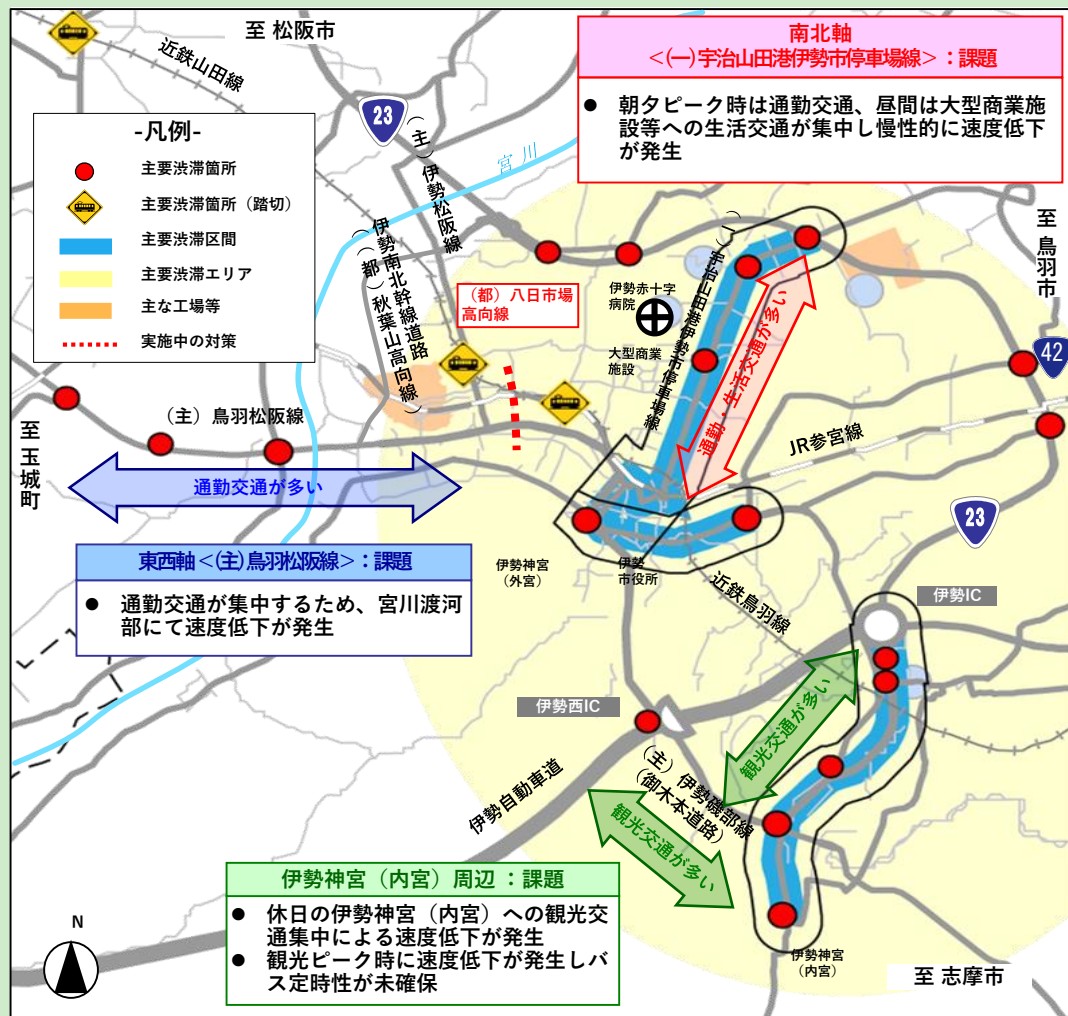
伊勢

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、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（年末年始・GWに実施）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。

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（市街南北分断）。



2-6 松阪エリアの基本方針（2014年度策定、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・多気時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。

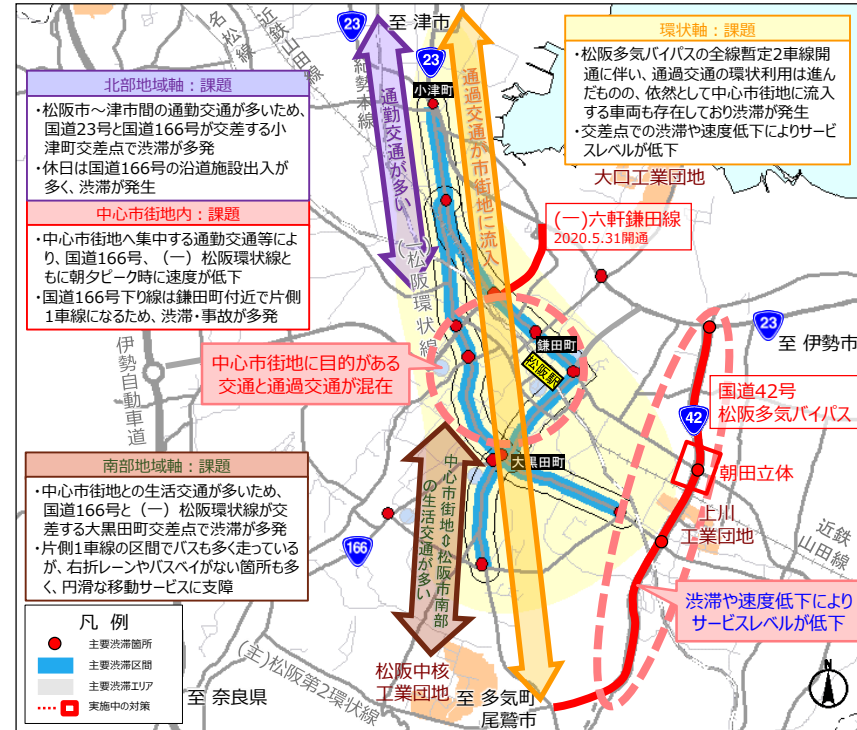
【現状の課題】

- 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。

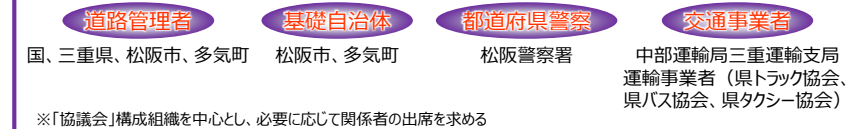
【将来像】 ※松阪市都市計画マスタープラン

- 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



（エリアWG体制※）



3) 対策メニュー

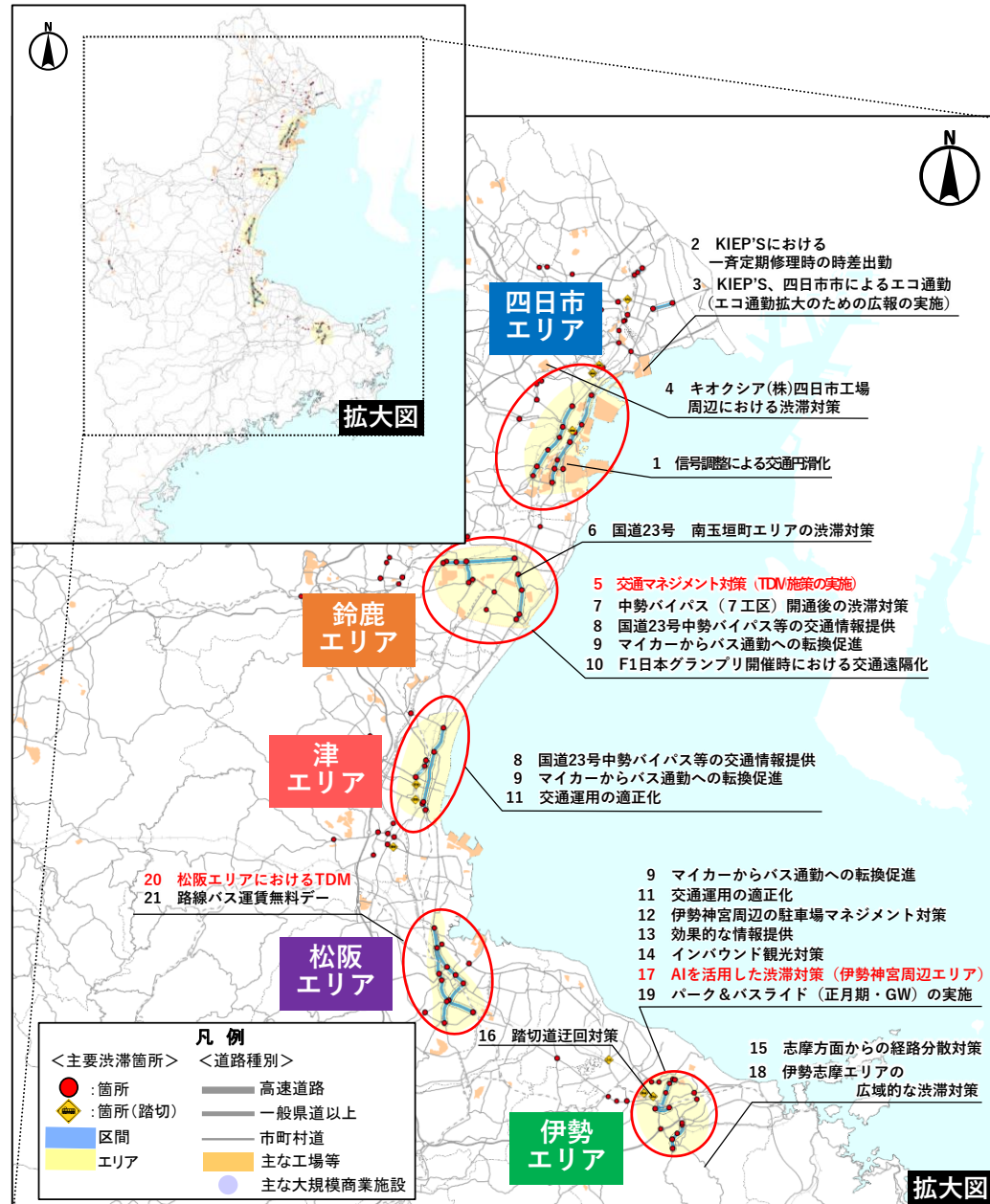
	対策メニュー
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通に対する環状道路への転換や、中心市街地を発着する交通に対する渋滞区間の迂回を促すための情報提供、環状道路を優先する案内標識の変更等により、環状軸の機能及びサービスレベルの向上を図る。 松阪市地域公共交通網形成計画に基づいた公共交通の利用促進施策と連携し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> 環状軸では、通過交通の中心市街地への流入を抑制させるため、国道42号松阪多気バイパスの部分立体化や将来的な4車線化を推進する。 北部地域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

3. 2022年度に実施した渋滞対策

3-1 総合対策

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 2016年度～
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 2017年度～
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 2008年度～
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 2018年度～
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 2015年度～
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 2016年度～
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 2018年度～
8	鈴鹿	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 2015年度～
9	鈴鹿・津・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 2015年度～
10	鈴鹿	F1日本グランプリ開催時における交通円滑化	F1協議会	継続 2009年度～
11	伊勢	交通運用の適正化	警察	継続 2016年度～
12	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 2016年度～
13	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 2016年度～
14	伊勢	インバウンド観光対策	国・伊勢市	継続 2017年度～
15	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 2018年度～
16	伊勢	踏切道迂回対策	国、伊勢市	対策済
17	伊勢	AIを活用した渋滞対策 (伊勢神宮周辺エリア)	伊勢市・国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続 2021年度～
18	伊勢	伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策	三重県・国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続 2021年度～
19	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 2003年度～
20	松阪	松阪エリアにおけるTDM	国	継続 2018年度～
21	松阪	路線バス運賃無料デー	松阪市	継続 2022年度～

赤字表示の施策は以降に詳細を示す。



3-1-1

《総合対策》交通マネジメント対策【TDM施策の実施】 (1) 事業の概要

実施主体：国（鈴鹿WGメンバー）

鈴鹿

- TDM施策として短期的な視点では「テレワークの実施」や「フレックス・時差出勤の実施」等があり、中長期的な視点としては渋滞状況の情報提供を行うことにより、これらを行うことで「公共交通への転換」や「利用経路の変更」が促進される可能性がある。
- 2022年度は、全国で展開される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施策実施時の交通渋滞削減状況の感度分析評価を行い、可視化することで、企業側に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った。

TDM施策

2022年度の実施概要

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

1 (a) . 全国で展開されるTDM施策の知見集(2021年度)
 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、取り組みの効果や課題、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た。

1 (b) . 交通シミュレーションによるTDM施策実施時の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、3割と削減した結果について感度分析評価を行った。



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った。

3-1-1

《総合対策》交通マネジメント対策【TDM施策の実施】 (2) 感度分析評価

実施主体：国（鈴鹿WGメンバー）

鈴鹿

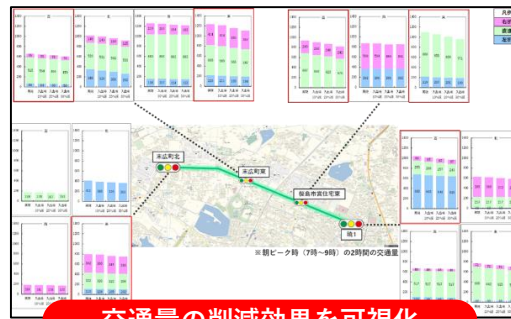
- 交通シミュレーションを用いてTDM導入による効果を検証・可視化し、鈴鹿エリアでの削減目標を算定。TDM実施の効果をビジュアルに分かりやすく実感してもらえるように、シミュレーションに関する動画を作成した。
- 結果と併せてヒアリングを実施し、TDM施策への参画に向けた醸成を行った。

交通シミュレーションによるTDM導入による効果の検証・可視化

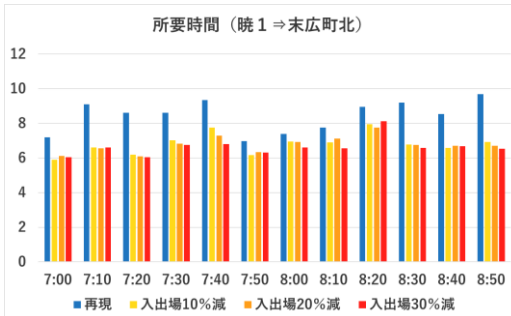
<交通シミュレーションによるTDM実施による効果検証>



- ✓ 調査結果等から、鈴鹿市末広町周辺の平日朝7時～9時の交通状況を再現。
- ✓ さらにそのうち工場発着の交通において、どのくらいの交通量が減少すれば速度や渋滞長が改善するか、交通シミュレーションを実施。
- ✓ 10%の交通量を削減することで、一定程度の交通渋滞が緩和することを確認。



結果



ヒアリングによる社会実験実施の意向を確認

- ✓ ヒアリングを実施した企業からは、目標値を踏まえたTDMへの参画に協力いただけるとのことで意向を確認。
- ✓ 周辺企業と横並びで集中的に実施することなど、前向きな発言をいただいた。

<TDMの施策案に対する意向整理>

施策(案)	実施検討
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
一斉帰宅施策（ノー残業デー等）の分散	各社で取組む一斉帰宅施策（ノー残業デー等）が一定の曜日に集中しているため、他の曜日に分散することで、1週間全体で見たとときの交通量の平準化を図るなど、企業に協力を依頼
左折入出庫の促進	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を依頼

3-1-2

《総合対策》AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア） (1) 概要

実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

- 伊勢神宮周辺エリアでは、年末年始などの観光期に特に渋滞が発生しており、パーク&バスライドなどを実施中。
- そこで、交通量データやETC2.0プローブ情報等を活用し、過去の渋滞状況を整理し、AIによる渋滞予測モデルを確立し、試行実験を実施し、今後の本格運用に向けた体制づくりと、エリア全体での展開について検討した。
- 2021年度は踏切部でのAI渋滞予測システムの試行運用を実施しており、2022年度は、エリア全体での新たなAI渋滞予測システムの試行運用を行い、効果検証を実施した。2023年度にも試行運用を実施し、恒常的な運用に向けて検討を行う予定。

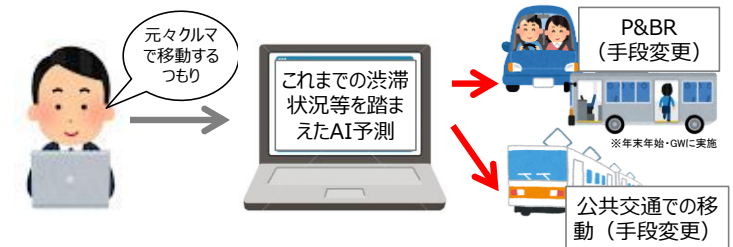
伊勢地域でのAI渋滞予測システムイメージ

● 一部地域（踏切部）での試行運用＜2021年度実施＞

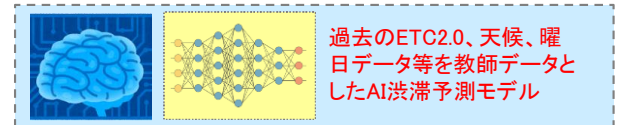


▲ 簡易LED情報板の設置

● 伊勢エリア全体での試行運用＜2022年度実施＞



○AI渋滞予測及びWEB上での情報提供イメージ (らくらく伊勢もうでHPでの情報提供を想定)



○WEBイメージ

ユーザーが予測対象日付と天候を選択する

予測結果を地図上で表示する

晴れ 雨 大雨

月	火	水	木	金	土	日
1	2	3	4	5	6	7

7時	8時	9時	10時	11時
12時	13時	14時	15時	16時
17時	18時	19時	20時	

速い 遅い

3-1-2

《総合対策》AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア） (2) 実施内容

実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

- 2022年11月9日（水）から12月6日（火）まで、AI予測による道路混雑予報（試行）サイトをインターネット上で公開。
- できるだけ多くの方の目に留まるように、公共交通情報や観光情報が豊富な“らくらく伊勢もうで”のホームページにリンクバナーを設置。
- 日付、時刻、天気を選択すると、地図上に混雑予測情報が表示されるWEBサイトを構築。

伊勢AI道路混雑予報（試行）サイト

<らくらく伊勢もうでHPトップページ>



リンクバナー設置

出典：らくらく伊勢もうで (<http://www.rakurakuise.jp/>) ※2022年試行時

日付を選定 (直近1週間)

天気を選択

時間帯をスクロール

混雑予測情報が表示

道路混雑予報サイトへ遷移

通常

混雑

通常

※地理院地図を改変して使用

3-1-2

《総合対策》AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア）
 (3) 実施結果

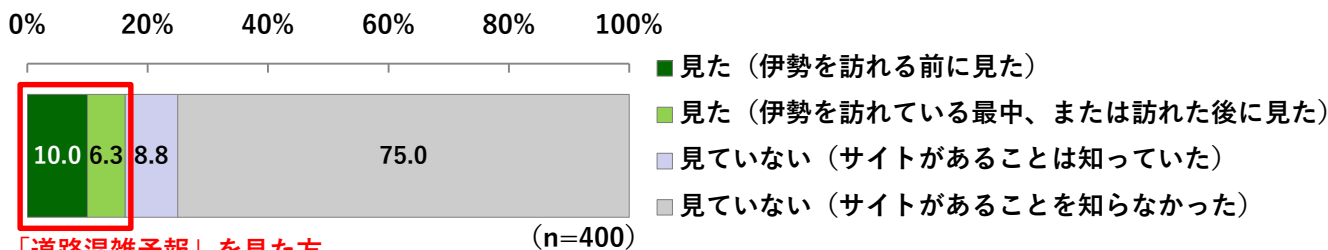
実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

- Webアンケート結果（400名）より、「道路混雑予報」サイトを見た方は16.3%と少なく、約75%の方はサイトの存在を知らなかった。
- 「道路混雑予報」を来訪前に見た方のうち、約78%が行動変容した。公共交通への転換は約30%となっている。
- 事前に「道路混雑予報」を見ていれば、公共交通へ転換される方もいることを確認できた。

行動変容（Webアンケートより）

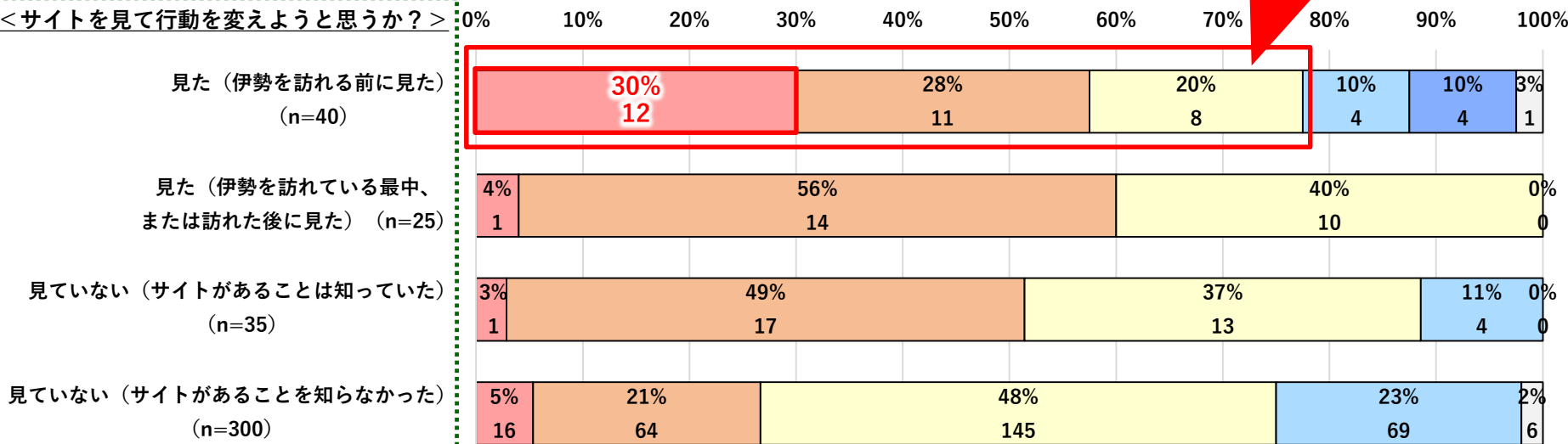
<道路混雑予報サイトを見たことがあるか？>



「道路混雑予報」を見た方
 16.3%（65人）

道路混雑予報を来訪前に見た方のうち
 約**78%**が行動変容
 公共交通への転換は
 約**30%**

<サイトを見て行動を変えようと思うか？>



- 車の利用から、他の交通手段（公共交通など）に変更（しようと思う）
- 車を利用するが、ルート（経路）を変更（しようと思う）
- 混雑が予測されていなかったため、予定通り車を利用
- 車を利用するが、訪れる時間帯を変更（しようと思う）
- 混雑が予測されていたとしても、予定通り車を利用（しようと思う）
- その他

3-1-3 <総合対策> 松阪エリアにおけるTDM (松阪市内TDM社会実験)

実施主体：国

松阪

(1) 概要

- 松阪市街地内の交通環境を改善するため、国道42号松阪多気バイパス、国道23号南勢バイパスなどで構成する環状道路へ適切に誘導する「**松阪市内TDM社会実験**」を2022年9月に実施。
- 実験期間中は、市街地ルートの利用割合が**2~3%減少**。
- 朝の通勤時間帯に著しい渋滞が発生している**県道鳥羽松阪線（朝田町南から宮町交差点間）**では、朝ピーク時の平均旅行速度が約**2km/h向上**。
- バイパスルートへの利用促進により、朝ピーク時における市街地ルートの所要時間が改善。

松阪市内TDM社会実験の概要

<実施箇所>

- 宮町交差点他：
県道鳥羽松阪線、国道166号

<実施年度>

- 2022年度（令和4年度）

<実施機関>

- 国土交通省

<取り組み内容>

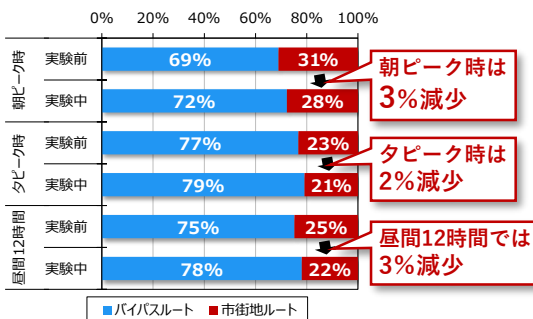
- 仮設情報板による所要時間情報の提供
- 補助看板によるバイパス利用の案内
- チラシ・HPによる周知

▼対象ルート

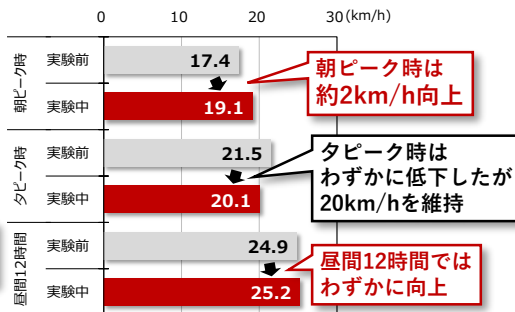


【写真】 仮設情報板による所要時間情報の提供
／補助看板によるバイパス利用の案内

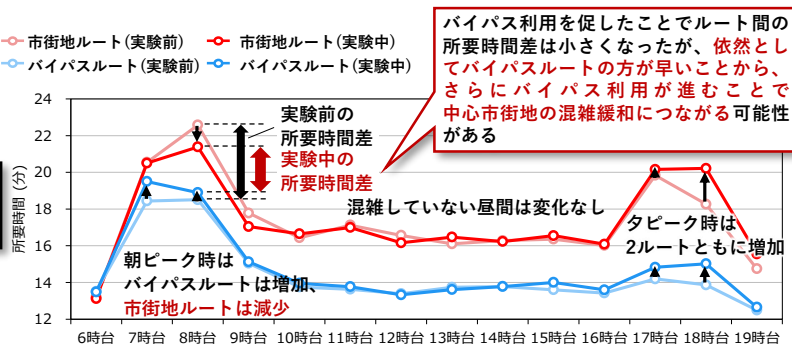
▼県道鳥羽松阪線を利用して伊勢方面から津方面に通過する車両の利用ルート割合の変化



▼市街地ルートの平均旅行速度の変化 (朝田町南から宮町交差点間)



▼各ルートの平均所要時間の変化 (朝田町南から小津町交差点間)



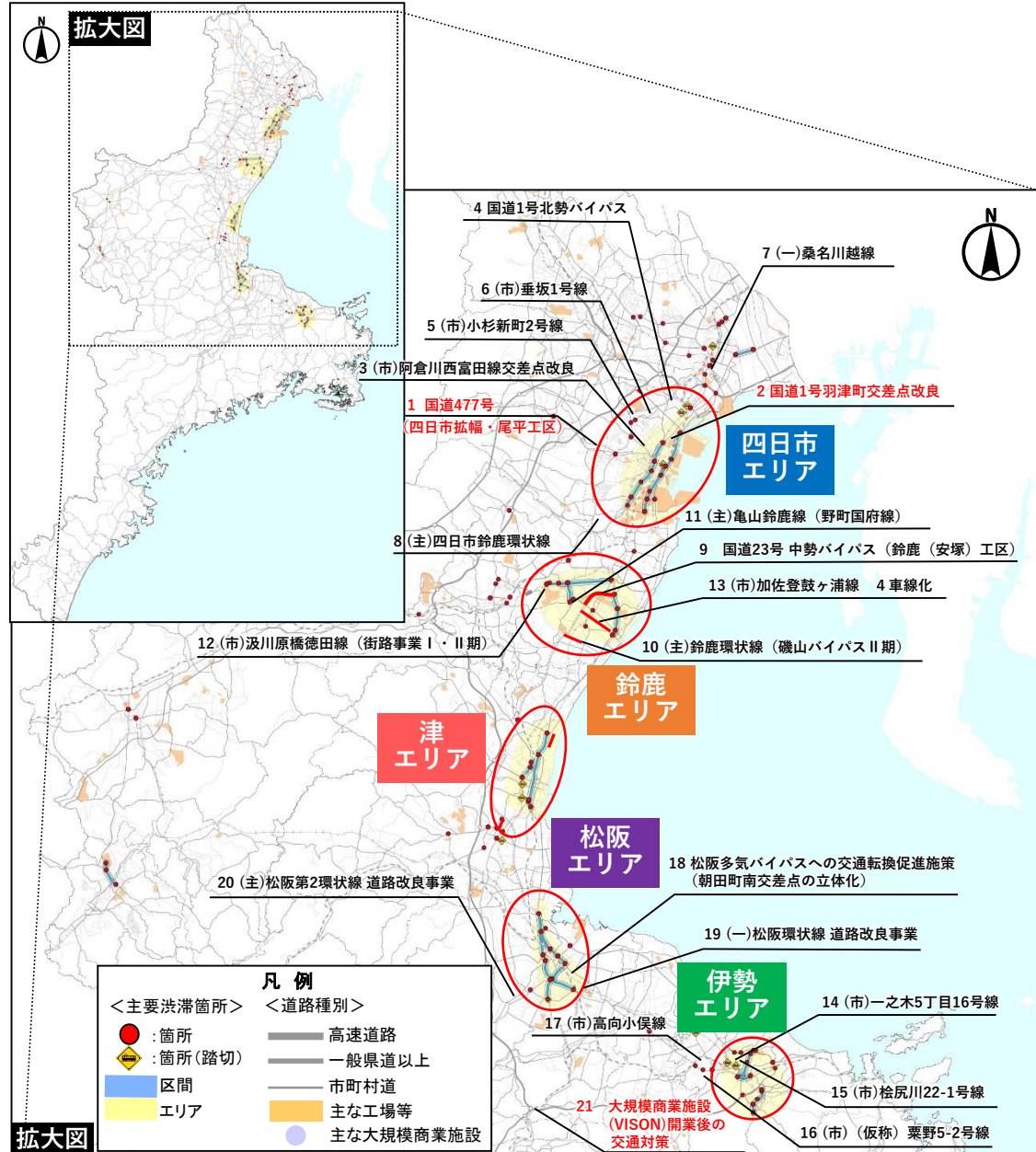
バイパス利用を促したことでルート間の所要時間差は小さくなったが、依然としてバイパスルートの方が早いことから、さらにバイパス利用が進むことで中心市街地の混雑緩和につながる可能性がある

※) ETC2.0プローブデータ (実験前：2022年7月平日、実験中：2022年9月平日)

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477号（四日市拡幅・尾平工区）	三重県	対策済 2019年度～
2	四日市	国道1号羽津町交差点改良	国	対策済 2022年度～
3	四日市	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	工事中 2020年度～
4	四日市	国道1号北勢バイパス	国	工事中 1999年度～
5	四日市	(市)小杉新町2号線	四日市市	工事中 2014年度～
6	四日市	(市)垂坂1号線	四日市市	工事中 2019年度～
7	四日市	(一)桑名川越線	三重県	工事中 2016年度～
8	四日市	(主)四日市鈴鹿環状線	三重県	工事中 2014年度～
9	鈴鹿	国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）	国	工事中 1994年度～
10	鈴鹿	(主)鈴鹿環状線（磯山バイパスⅡ期）	三重県	工事中 2013年度～
11	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線（野町国府線）	三重県	工事中 2018年度～
12	鈴鹿	(市)汲川原橋徳田線（街路事業Ⅰ・Ⅱ期）	鈴鹿市	工事中 2010年度～
13	鈴鹿	(市)加佐登鼓ヶ浦線 4車線化	鈴鹿市	工事中 2009年度～
14	伊勢	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
15	伊勢	(市)松原川22-1号線	伊勢市	工事中
16	伊勢	(市)（仮称）粟野5-2号線	伊勢市	工事中
17	伊勢	(市)高向小俣線	伊勢市	工事中
18	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 2019年度～
19	松阪	(一)松阪環状線 道路改良事業	三重県	工事中 2020年度～
20	松阪	(主)松阪第2環状線 道路改良事業	三重県	工事中 2021年度～
21	松阪	大規模商業施設(VISON)開業後の交通対策	多気町、 国、警察	継続 2022年度～

赤字表示の施策は以降に詳細を示す。



3-2-1

《道路整備等》国道477号（四日市拡幅・尾平工区）
 (1) 事業の概要

実施主体：三重県

四日市

- 当該事業は、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、国道1号北勢バイパス交差点（予定）から新尾平橋北交差点間が4車線化され、全線4車線化。
- また、新尾平橋北交差点の交差道路である、県道四日市鈴鹿環状線の交差点改良も実施。
- その結果、新尾平橋北交差点の滞留長も減少し円滑化。

■ 対策概要

【位置図】

《実施箇所》

国道477号（四日市拡幅・尾平地区）

《実施年月》

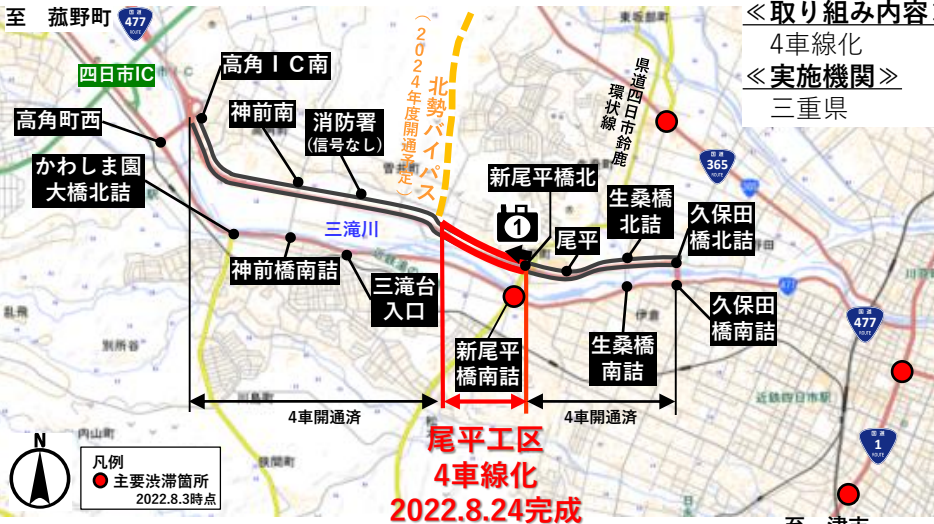
2022.8.24

《取り組み内容》

4車線化

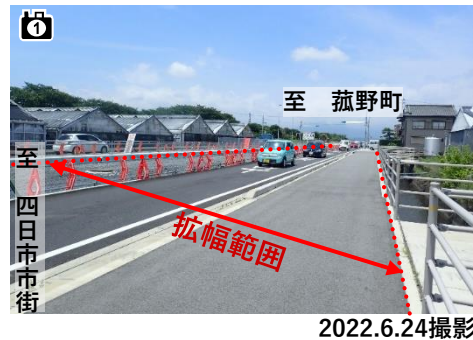
《実施機関》

三重県



【整備状況】

対策前



2022.6.24撮影

対策後



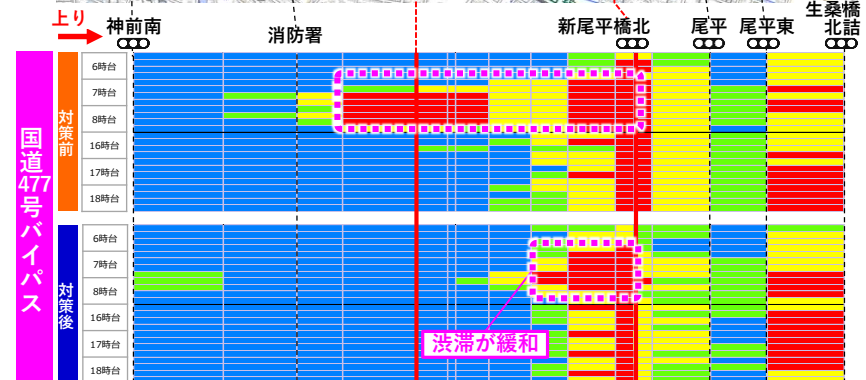
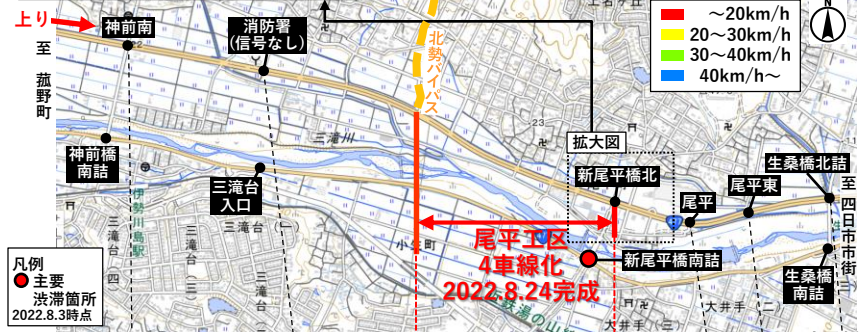
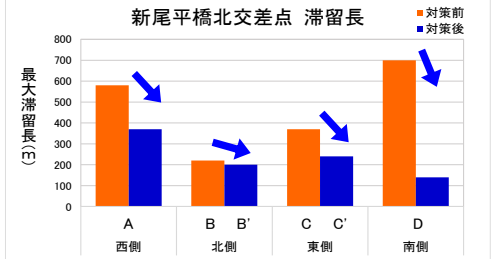
2023.7.4撮影

写真：三重県提供

■ 対策効果

データ：対策前 三重県市提供データ（調査日：2022.7.7（木））
 対策後 三重県市提供データ（調査日：2022.12.1（木））

【拡大図】



データ：ETC2.0プローブデータ（対策前 2021.10月平日、対策後 2022.10月平日）

3-2-2

《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）
 (1) 事業の概要

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、南北流入部に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。
- 右折ポケットの設置及び、右折待ちカラー化を行ったことにより、右折待ち車両による後続直進車の進行阻害が減少し渋滞が緩和した。



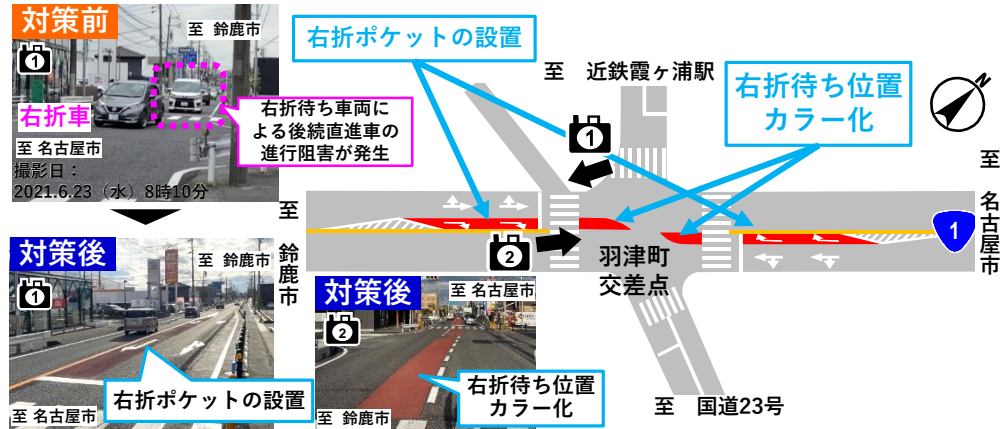
対策概要

《実施箇所》
 国道1号
 羽津町交差点

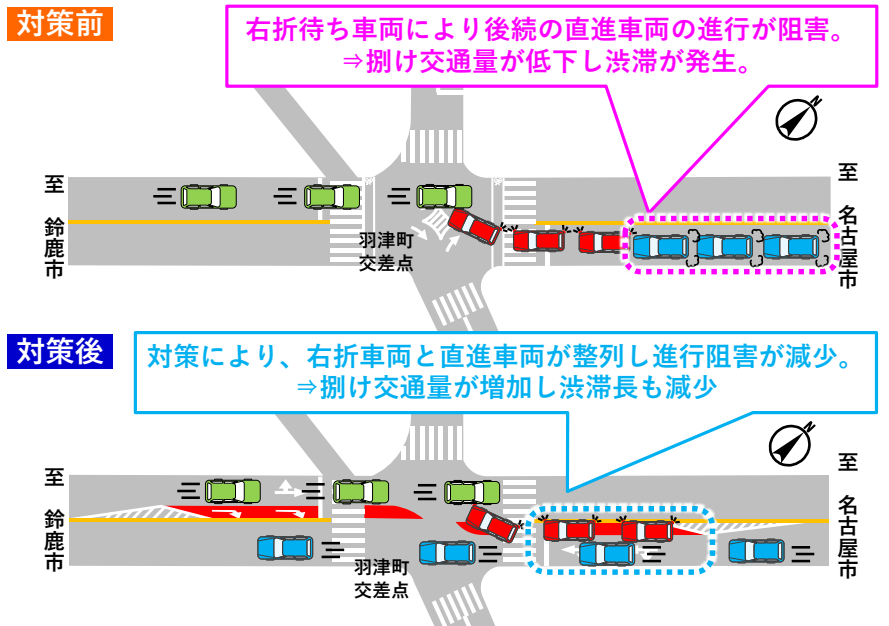
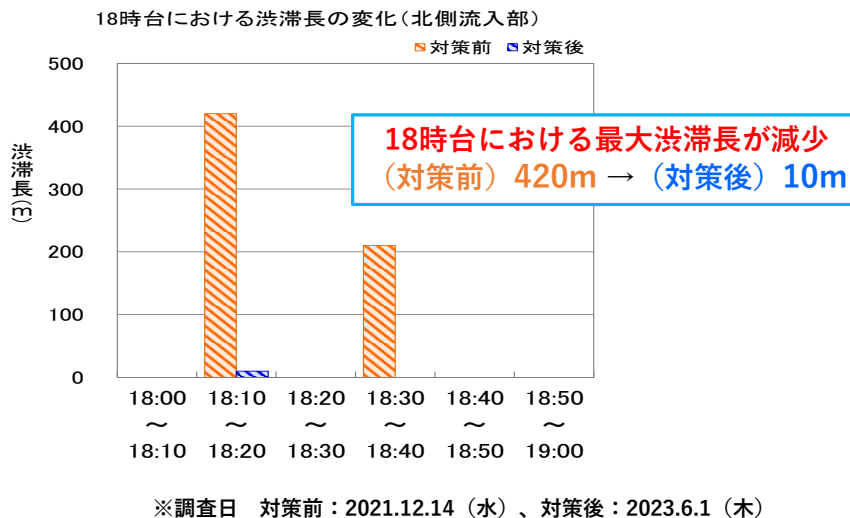
《実施年月》
 2023.1.24

《取り組み内容》
 右折ポケットの設置
 右折待ち位置カラー化

《実施機関》
 国



対策効果



3-2-3

《道路整備等》大規模商業施設（VISON）開業後の交通対策 (1) 概要

実施主体：多気町、国、警察

松阪

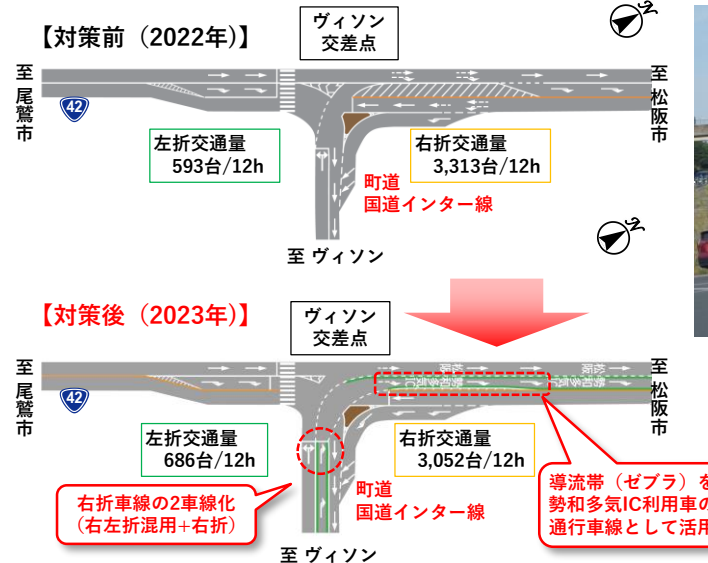
- 2021年夏、国内最大級の滞在型複合施設「VISON[ヴィソン]」が多気町に開業。
- 松阪多気バイパスの整備により、多くの来場者が見込まれるVISONへのアクセスルートが強化され、スムーズな来場と地域活性化を支援。
- 開業後は、関係者による交通マネジメントを行うとともに、必要に応じて渋滞対策を実施することにより、周辺の交通環境を継続的に改善。

大規模商業施設（VISON）開業後の交通対策

▼アクセスルートの強化



▼対策内容（ヴィソン交差点の改良）



▼2022年GWの渋滞状況

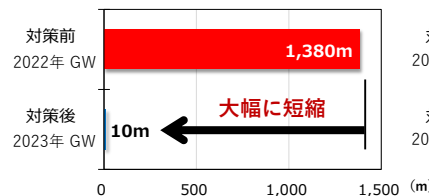


▼信号現示の比較（13時～18時）

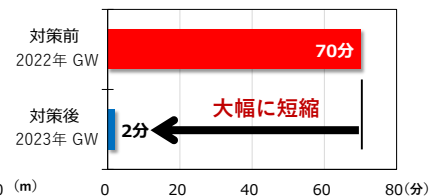
調査日	1p			2p			3p			サイクル長 (秒)
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
2021年夏	60	3	6	2	3	40	3	3	120	
2023年GW	55	3	6	2	3	45	3	3	120	

▼交差点改良前後における町道国道インター線の交通状況の変化（2022年、2023年ゴールデンウィークの比較）

<最大渋滞長の変化>



<最大通過時間の変化>

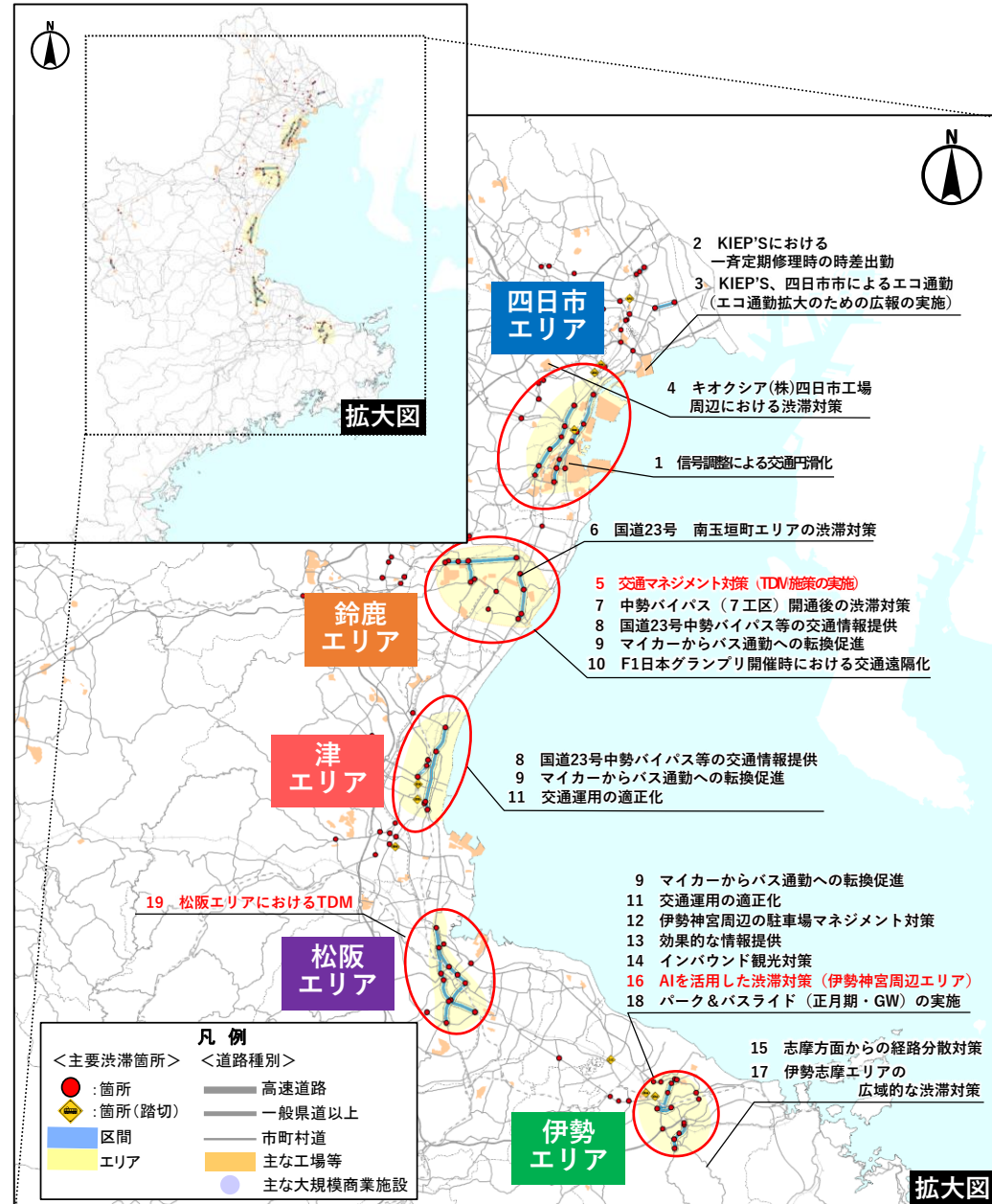


4. 2023年度以降に実施する予定の渋滞対策

4-1 総合対策

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 2016年度～
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 2017年度～
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 2008年度～
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 2018年度～
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 2015年度～
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 2016年度～
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 2018年度～
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 2015年度～
9	鈴鹿・津・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 2015年度～
10	鈴鹿	F1日本グランプリ開催時における交通円滑化	F1協議会	継続 2009年度～
11	津・伊勢	交通運用の適正化	警察	継続 2016年度～
12	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 2016年度～
13	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 2016年度～
14	伊勢	インバウンド観光対策	国・伊勢市	継続 2017年度～
15	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 2018年度～
16	伊勢	AIを活用した渋滞対策 (伊勢神宮周辺エリア)	伊勢市・国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続 2021年度～
17	伊勢	伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策	三重県・国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続 2021年度～
18	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 2003年度～
19	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。



4-1-1

《総合対策》交通マネジメント対策【TDM施策の実施】
(1) 事業の概要

実施主体：国（鈴鹿WGメンバー）

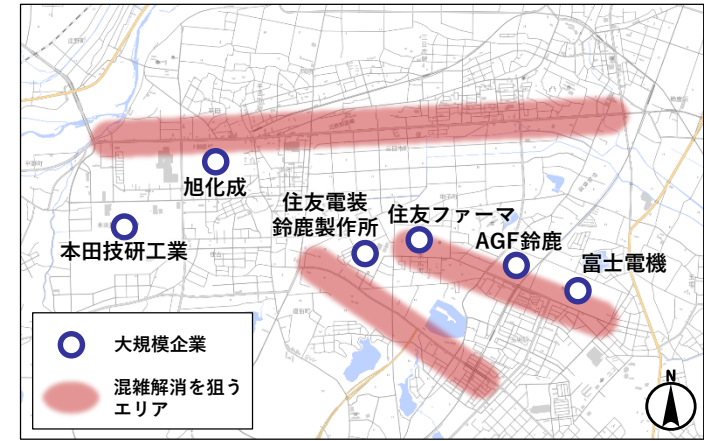
鈴鹿

- 2022年度は、交通シミュレーションにより、TDM施策実施時の感度分析評価を行い、鈴鹿エリアの企業へのTDM参画に向けた意識醸成を図った。
- 2023年度は、鈴鹿市街地に立地する大規模企業を対象に各企業が実施中のTDM施策を収集し各企業間での共有を行う。また、同エリアの一部企業合同での社会実験を実施し、計測した渋滞対策の効果を各企業に実感してもらうことで、TDMの習慣化や他の企業への参画意欲を醸成する。

各企業が実施中のTDM施策の収集と共有（案）

- ✓ 鈴鹿市街地に立地する大規模企業を対象に、各企業が実施中のTDM施策を取りまとめる。鈴鹿商工会議所に協力を依頼して、各企業を紹介して頂き、ヒアリングまたはアンケートを実施する。

＜TDM協力要請予定の大規模企業＞

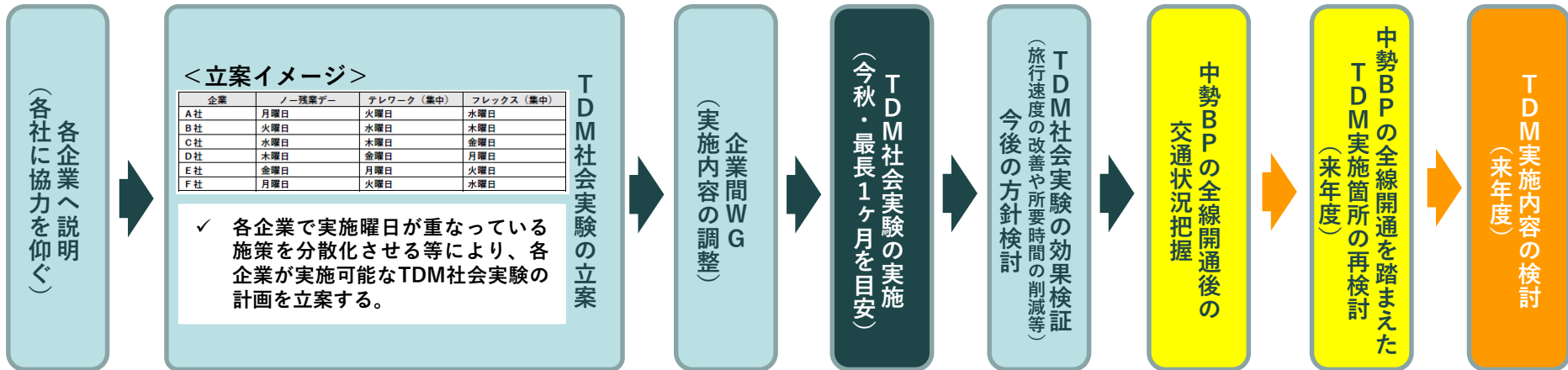


出典：地理院地図（国土地理院）

＜各企業のTDM施策の整理イメージ＞

企業	従業員数		居住地	通勤交通手段	発生交通量	勤務形態		駐車場	ノー残業デー	テレワーク	フレックス	その他
	雇用形態別	職種別				管理部門	製造部門					
	コアタイム					シフトの体制						
A社	①社員 : 375人 ②派遣等 : 0人	①管理部門 : 約200人弱 ②製造部門 : 約200人弱	①鈴鹿市内: 300人 ②津市内: 20人 ③四日市市内: 30人 ④亀山市内: 10人 ⑤三重県内: 15人 ⑥三重県外: 0人	①自家用車: 300人 ②バイク: 10人 ③自転車: 30人 ④徒歩: 20人 ⑤鉄道: 数人 ⑥路線バス: 数人	①通勤関連 : 約300台 ②業務関連 : 20台	8:25~17:00	10組体制 最も早いシフト : 07:25~16:00 最も遅いシフト : 17:00~25:35	【敷地内】 ・2箇所 【敷地外】 ・0箇所	金曜日	管理部門は実施可能	実施可能	特になし
	B社	①社員 : 367人 ②派遣等 : 2人	①管理部門 : 約70人 ②製造部門 : 約300人	①鈴鹿市内: 251人 ②津市内: 38人 ③四日市市内: 49人 ④亀山市内: 24人 ⑤三重県内: 5人 ⑥三重県外: 0人	①自家用車: 96% ②バイク: 0.06% ③自転車: 0.3% ④徒歩: 0.2% ⑤鉄道: 0.01% ⑥路線バス: 0.003%	①通勤関連 : 約350台 ②業務関連 : 不明	8:00~10:00	3交代4組体制 シフト① : 08:00~16:15 シフト② : 16:00~24:15 シフト③ : 24:00~08:15	【敷地内】 ・1箇所 【敷地外】 ・0箇所	不明	実施していない	管理部門は実施可能
C社		①社員 : 1,000人 ②派遣等 : 500人	①管理部門 : 約800人 ②製造部門 : 約200人	①鈴鹿市内: 1,000人 ②津市内: 200人 ③四日市市内: 200人 ④亀山市内: 100人 ⑤三重県内: 数人 ⑥三重県外: 数人	①自家用車: 1,000人 ②バイク: 50人 ③自転車: 250人 ④徒歩: 100人 ⑤鉄道、⑥路線バス : あわせて100人	①通勤関連 : 1,000台 ②業務関連 : 200台	13:00~15:00	通常シフト : 08:30~17:15 夜勤シフト : 17:00~早朝	【敷地内】 ・4箇所 【敷地外】 ・0箇所	水曜日	管理部門は実施可能	管理部門は実施可能

鈴鹿TDMの進め方（案）



4-1-2

《総合対策》AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア） (1) 実施方針

実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

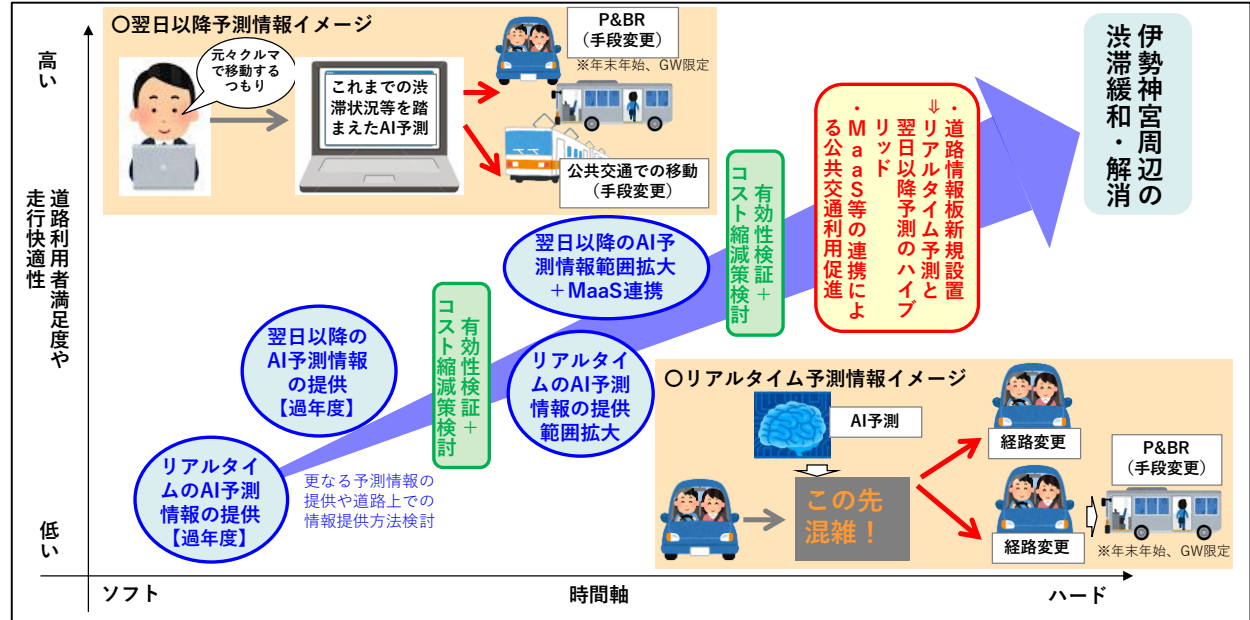
- AI渋滞予測システムによる情報提供により、混雑時間帯・混雑路線の回避や、バスや鉄道などのモーダルコネクトを強化。
- 地域DMO（伊勢まちづくり会社）等が推進するMaaSに関する取組を踏まえたモーダルコネクトにつなげる連携方策を検討する。

伊勢AI渋滞予測を活用したモーダルコネクト検討

[AI渋滞予測システム]



[伊勢地域でのAI渋滞予測+モーダルコネクトのロードマップ]



[MaaSに関する取組（志摩市）]



[スケジュール]

	2022	2023	2024
1. 新たなエリア全体でのAI渋滞予測システム構築	→		
2. 新たなエリア全体でのAI渋滞予測システムの試行運用	→		
3. 効果検証		→	
4. 試行実験の課題抽出、改善検討		→	
5. 前年度の課題を踏まえた試行運用と効果検証		→	→
6. バスや鉄道等との連携方策の検討			→
7. 本格導入に向けた関係機関調整			→

4-1-2 <<総合対策>> AIを活用した渋滞対策 (伊勢神宮周辺エリア) (3) 既存サイトとの連携

実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

- 昨年度、混雑予報サイトのアクセス数が少なかった課題を踏まえ、今年度は伊勢市の観光関連サイトの協力を得てバナーリンクを掲出し、AI混雑予報サイトの周知・広報を強化する。

AI道路・駐車場混雑予報サイトの周知・広報<2023年度実施予定>

<<らくらく伊勢もうで>>

<<伊勢市観光協会>>

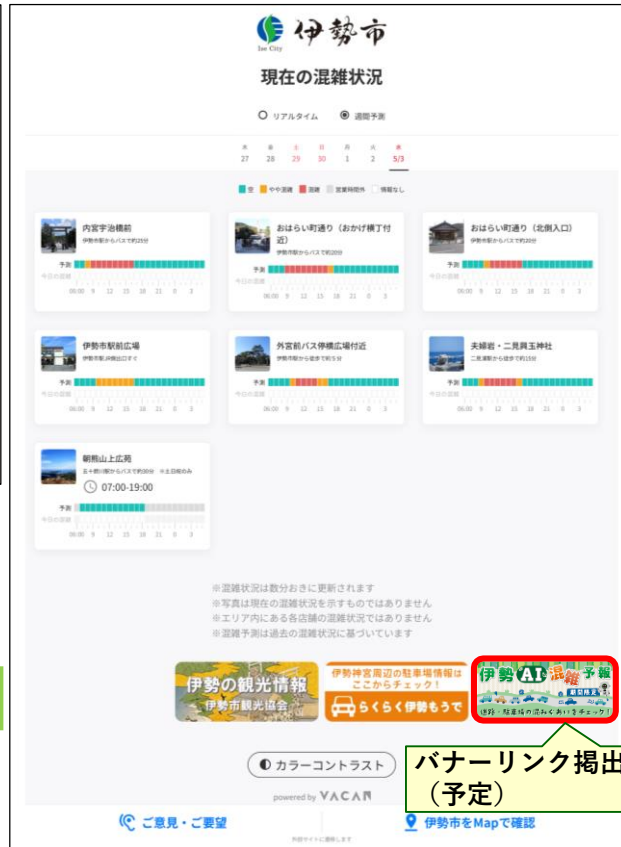
<<空きです、伊勢>>



バナーリンク掲出 (予定)



バナーリンク掲出 (予定)



バナーリンク掲出 (予定)

※2023年度掲載イメージ

<<道路・駐車場混雑予報>>



※今後調整により道路・駐車場予報サイトのデザインは変更となる可能性がある

【参考：各サイトのURL】
 らくらく伊勢もうで (<http://www.rakurakuise.jp/>)
 伊勢市観光協会 (<http://www.rakurakuise.jp/>)
 空きです、伊勢 (<https://tourism.city.ise.mie.jp/>)

4-1-3

《総合対策》松阪エリアにおけるTDM（松阪エリアにおけるTDM実施計画（案））
 (1) 事業の概要

実施主体：国

松阪

- 通過交通の約3割が中心市街地内に流入している現状を踏まえ、松阪市街地内の交通環境を改善するため、国道42号松阪多気バイパス、国道23号南勢バイパスなどで構成する環状道路へ適切に誘導するためのTDM（交通需要マネジメント）施策を実施。
- 2022年度は、伊勢方面から津方面に向かう通過車両を対象に、仮設情報板を用いて市街地ルートと環状ルートの各所要時間情報を提供する施策を実施し、一定数の経路変更効果が見られた。
- 2023年度は、多気方面から津方面に向かう通過交通を対象に、環状ルートに誘導するための施策を実施予定。

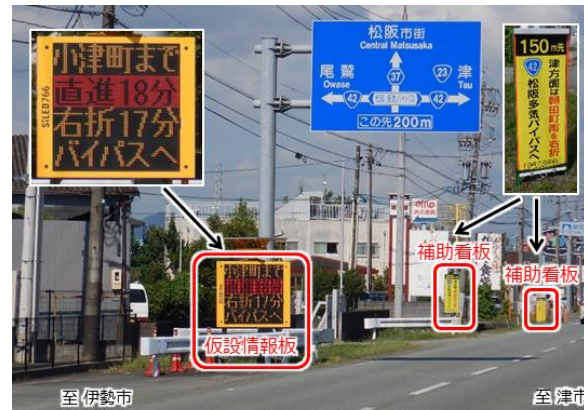
2022年度の取り組み

2023年度の取り組み（案）

▼対象ルート（伊勢方面から津方面）

▼仮設情報板・補助看板による環状ルートの利用案内

▼対象ルート（津方面～多気方面の通過交通が主に利用）

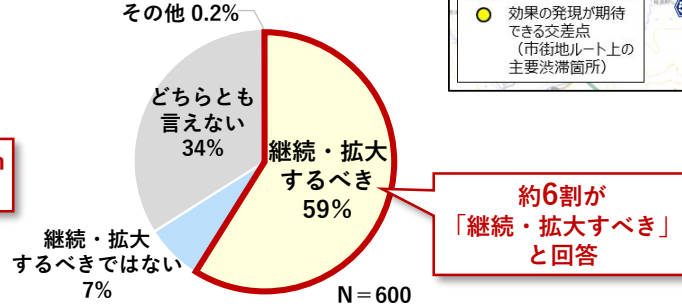
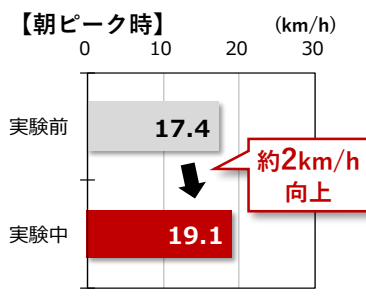
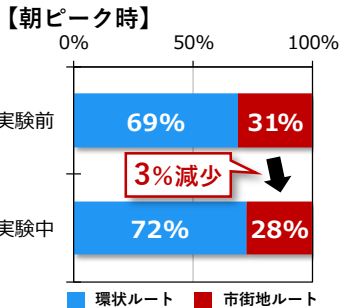


【写真】仮設情報板による所要時間情報の提供／補助看板による環状ルート案内

▼伊勢方面から津方面に通過する車両の利用ルート割合の変化

▼市街地ルートの平均旅行速度の変化

▼松阪市内TDM社会実験に対する道路利用者の意見



仮設情報板のイメージ

※）ETC2.0プローブデータ（実験前：2022年7月平日、実験中：2022年9月平日）

※）紀勢国道事務所調べ

4-1-3

《総合対策》松阪エリアにおけるTDM（松阪エリアにおけるTDM実施計画（案））
 (2) TDM施策の実施内容 ①対象とするルートおよび方向の設定

実施主体：国

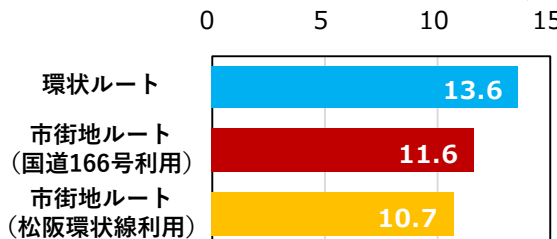
松阪

- 今年度のTDM社会実験の対象は、津方面～多気方面の通過交通とし、対象ルートは南勢バイパスおよび松阪多気バイパスで構成される環状ルートと、国道166号、県道松阪多気線、県道松阪環状線で構成される市街地ルートとする。
- 情報提供を行う方向（南行き、北行き）を決定するために、各方向の平均所要時間を比較したところ、両者に大きな違いは見られなかった。
- 一方、通過交通の利用ルートの割合を比較すると、多気方面から津方面の移動の方が市街地ルートの利用割合が高いことから、今年度は、**多気方面から津方面（北行き）の通過交通を対象に情報提供を行う。**

対象ルート（津方面～多気方面の通過交通が主に利用）



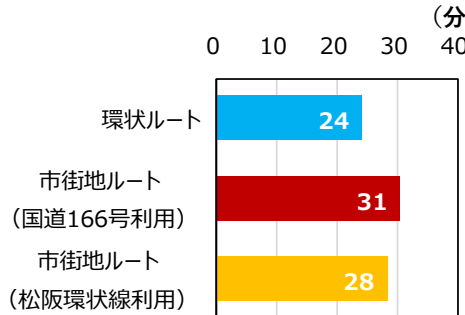
【参考】各ルートの延長 (km)



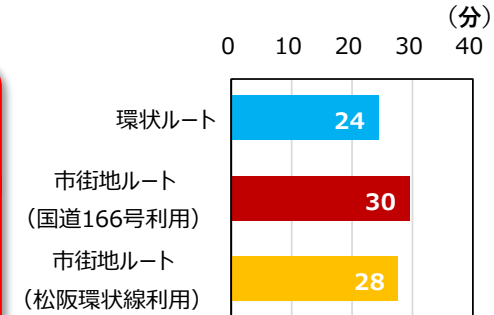
※ デジタル道路地図（DRM3303版）を基に算出

各ルートの所要時間

① 津方面から多気方面（南行き）



② 多気方面から津方面（北行き）

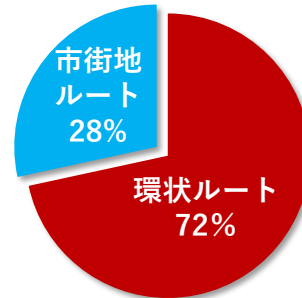


各方向の所要時間は同程度
 ↓
 方向を決定する際の決め手にはならない

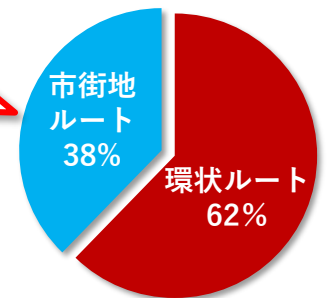
※ ETC2.0プローブデータ（2022年9～11月平日）

通過交通の利用ルート割合

① 津方面から多気方面（南行き）



② 多気方面から津方面（北行き）



多気方面から津方面の方が市街地ルートの利用割合が高い
 ↓
 中心市街地への流入抑制が必要

※ ETC2.0プローブデータ（2022年9月平日）

⇒ 今年度は、**多気方面から津方面（北行き）の通過交通を対象に情報提供を行う**

4-1-3

《総合対策》松阪エリアにおけるTDM（松阪エリアにおけるTDM実施計画（案））
 (3) TDM施策の実施内容 ②情報提供位置および内容

実施主体：国

松阪

- 多気方面から津方面の通過車両を対象に、路側に設置した**仮設情報板（LED情報板）**を用いて、**環状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、環状ルートを案内する補助看板等**を設置し、**中心市街地への流入を抑制する。**
 - 本施策は、中心市街地への通過交通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、環状ルートの利用を促す案内を基本とするが、仮設情報板については、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。
- ※ 本田技研工業（株）が提供しているHondaインターナビのプロープデータを基に算出したリアルタイムな所要時間を現地の仮設情報板に表示。

情報提供位置（案）

※ 仮設情報板の設置位置については暫定（現地確認および関係機関への確認を行った上で決定）

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	
	混雑時	非混雑時
環状ルート<市街地ルート (環状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
環状ルート≧市街地ルート (環状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+ 環状ルートへの迂回案内 例) この先渋滞+右折BPへ	③環状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）

補助看板の表示内容（案）


- ①各ルートの所要時間
- ②市街地混雑情報+環状ルートへの迂回案内
- ③環状ルートへの迂回案内

○環状ルートへの迂回案内




所要時間の短い環状ルートが選ばれやすい

誘導効果 大



混雑を避けたいドライバーは環状ルートを選択

誘導効果 中



環状ルートの案内のみ

誘導効果 小

200m先

42 津方面は八太町北を右折
松阪多気バイパスへ

松阪エリア交通円滑化ワーキンググループ

この先

津方面は次の信号を右折

松阪エリア交通円滑化ワーキンググループ

※) 地理院地図



至松阪IC

至松阪市街

八太町北

仮設情報板 (候補②)

補助看板による案内 (複数設置)

200m先 42 津方面は八太町北を右折 松阪多気バイパスへ

この先 津方面は次の信号を右折

仮設情報板 (候補①)

道路情報板による案内 (国道42号上り：荒時)

至松阪市

至尾鷲市

松阪市街混雑 津方面は松阪多気バイパスへ

横断幕による周知 (国道42号上り：多気町仁田)

横断歩道橋に横断幕を設置

至松阪市

至尾鷲市

▼横断幕のイメージ

松阪市内の交通混雑に向けた社会実験実施中

津方面は 42 松阪多気バイパスへ

三重県道路交通渋滞対策協議会 松阪エリア交通円滑化ワーキンググループ

※) ガードレールに設置

4-1-3

《総合対策》松阪エリアにおけるTDM（松阪エリアにおけるTDM実施計画（案））
(4) 広報計画

実施主体：国

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（「松阪市内TDM社会実験」に関する特設サイト）に掲載することとし、関係機関のHP、SNS（Twitter）、TDM施策の取り組みに関するチラシ、横断幕等を用いて周知する。

紀勢国道事務所公式HP

SNS（Twitter）活用イメージ

自治体広報誌やチラシの活用イメージ

○松阪市内TDM社会実験特設サイト



※) 2022年度作成



リツイート ※) 上図は2022年度の内容

○自治体広報誌・生活情報誌

→ 地元住民に向けた情報提供



※) 下のチラシを併配



○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

HPに掲載するコンテンツ（案）

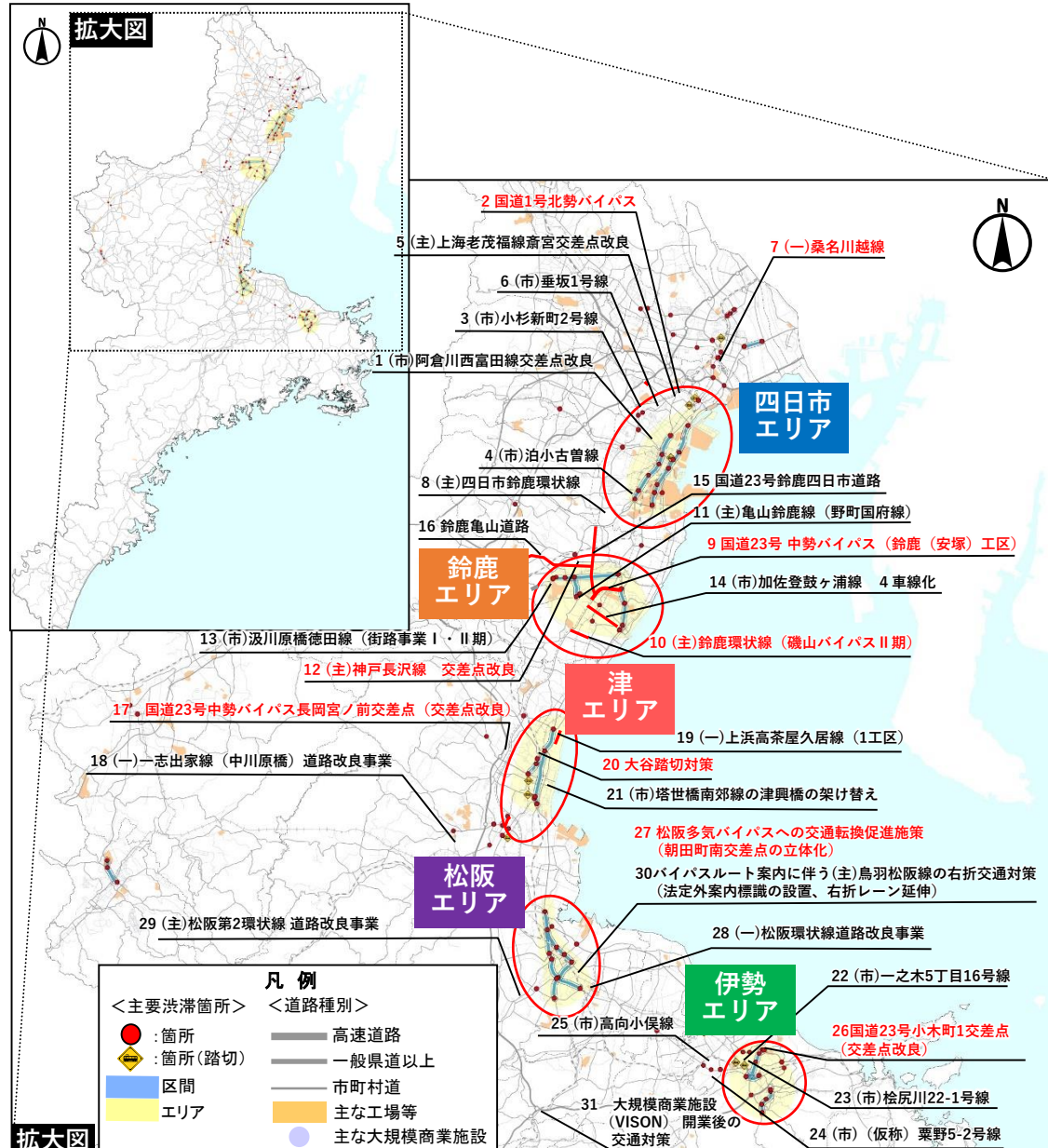
- 交通需要マネジメント（TDM）の概要
- TDM施策取組の背景・経緯
- 松阪市街地の過去の旅行速度情報
- 松阪エリアのTDM施策の内容
- TDM社会実験チラシ
- 効果検証結果 等

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



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	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	工事中 2020年度～
2	四日市	国道1号北勢バイパス	国	工事中 1999年度～
3	四日市	(市)小杉新町2号線	四日市市	工事中 2014年度～
4	四日市	(市)泊小古曾線	四日市市	工事中 2023年度 着手予定
5	四日市	(主)上海老茂福線齋宮交差点改良	三重県	検討中
6	四日市	(市)垂坂1号線	四日市市	工事中 2019年度～
7	四日市	(-)桑名川越線	三重県	工事中 2016年度～
8	四日市	(主)四日市鈴鹿環状線	三重県	工事中 2014年度～
9	鈴鹿・津	国道23号中勢バイパス(鈴鹿(安塚)工区)	国	工事中 1994年度～
10	鈴鹿	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパスⅡ期)	三重県	工事中 2013年度～
11	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	工事中 2018年度～
12	鈴鹿	(主)神戸長沢線 交差点改良	三重県	工事中 2016年度～
13	鈴鹿	(市)汲川原橋徳田線(街路事業Ⅰ・Ⅱ期)	鈴鹿市	工事中 2010年度～
14	鈴鹿	(市)加佐登鼓ヶ浦線 4車線化	鈴鹿市	工事中 2009年度～
15	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	2020年度 事業化
16	鈴鹿	鈴鹿亀山道路	三重県	2022年度 事業化
17	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 2020年度～
18	津	(-)一志出家線(中川原橋)道路改良事業	三重県	工事中 2006年度～
19	津	(-)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	工事中 2016年度～
20	津	大谷踏切対策	津市	工事中 2019年度～
21	津	(市)塔世橋南郊線の津興橋の架け替え	津市	工事中 2018年度～
22	伊勢	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
23	伊勢	(市)松尾川22-1号線	伊勢市	工事中
24	伊勢	(市)(仮称)栗野5-2号線	伊勢市	工事中
25	伊勢	(市)高向小俣線	伊勢市	工事中
26	伊勢	国道23号小木町1交差点(交差点改良)	国	新規
27	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 2019年度～
28	松阪	(-)松阪環状線道路改良事業	三重県	工事中 2020年度～
29	松阪	(主)松阪第2環状線 道路改良事業	三重県	工事中 2021年度～
30	松阪	バイパスルート案内に伴う(主)鳥羽松阪線の右折交通対策(法定外案内標識の設置、右折レーン延伸)	三重県	新規
31	松阪	大規模商業施設(VISON) 開業後の交通対策	多気町、 国、警察	継続 2022年度～



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1号北勢バイパス (1) 事業の概要

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、2024（令和6）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

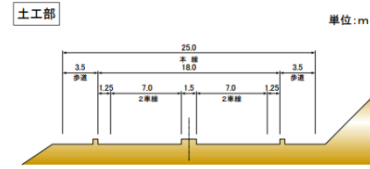
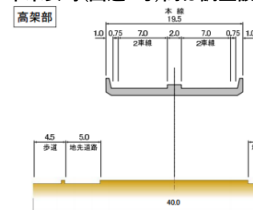
四日市市山之色町(市道日永八郷線)～
四日市市曾井町(国道477号バイパス)間は工事全面展開中

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

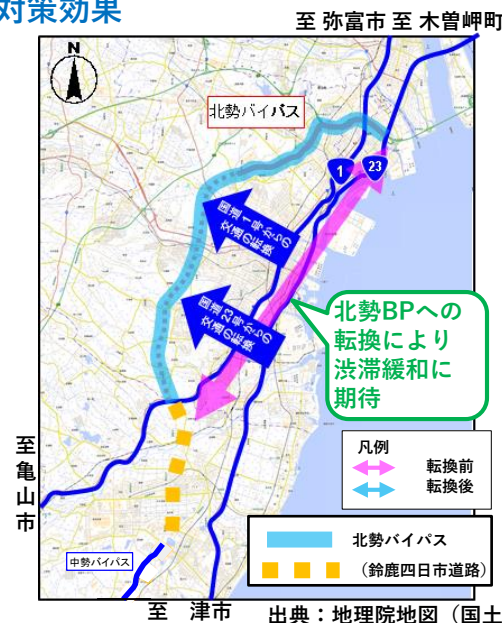
車線数：4車線

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



出典：
北勢国道事務所HP

■ 対策効果



4-2-3

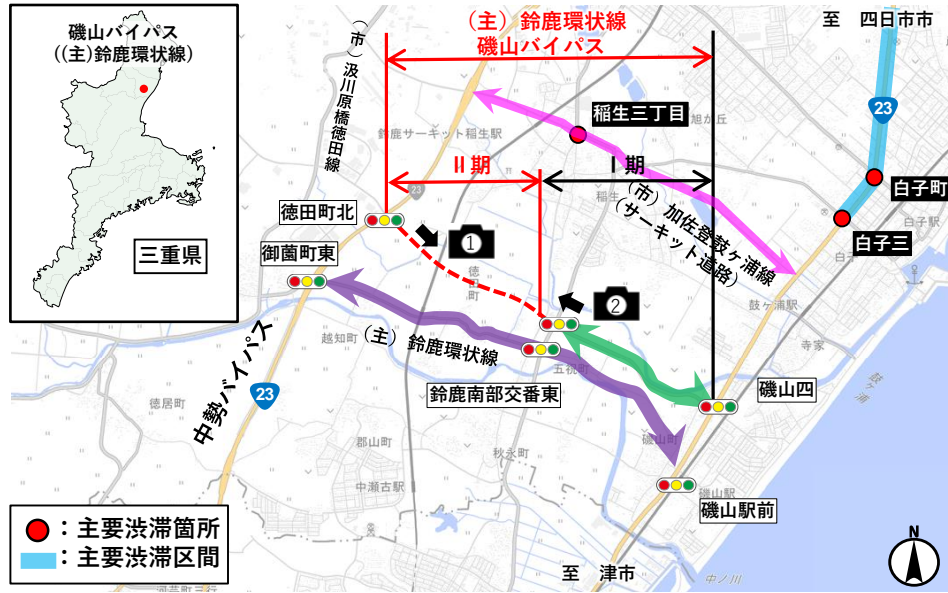
《道路整備等》(主) 鈴鹿環状線 (磯山バイパスⅡ期)
(1) 事業の概要

実施主体：三重県

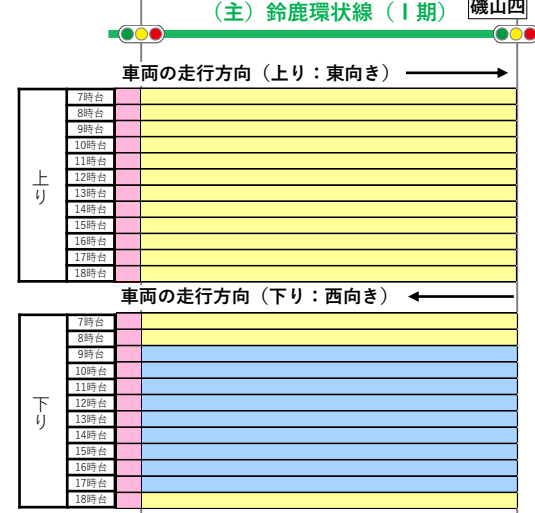
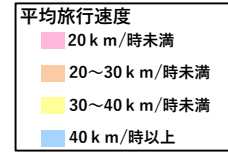
鈴鹿

- (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、現道である(主)鈴鹿環状線は幅員狭小で、朝夕の時間帯に速度低下が発生している。
- 2023年度は前年度に引き続き、鉄道函渠工事を推進し、2025年度に完成予定。磯山バイパスⅡ期を整備することで、並行する(主)鈴鹿環状線及び(市)加佐登鼓ヶ浦線(サーキット道路)の代替路として交通円滑化に寄与することが期待される。

位置図



速度コンター図



整備状況



4-2-4

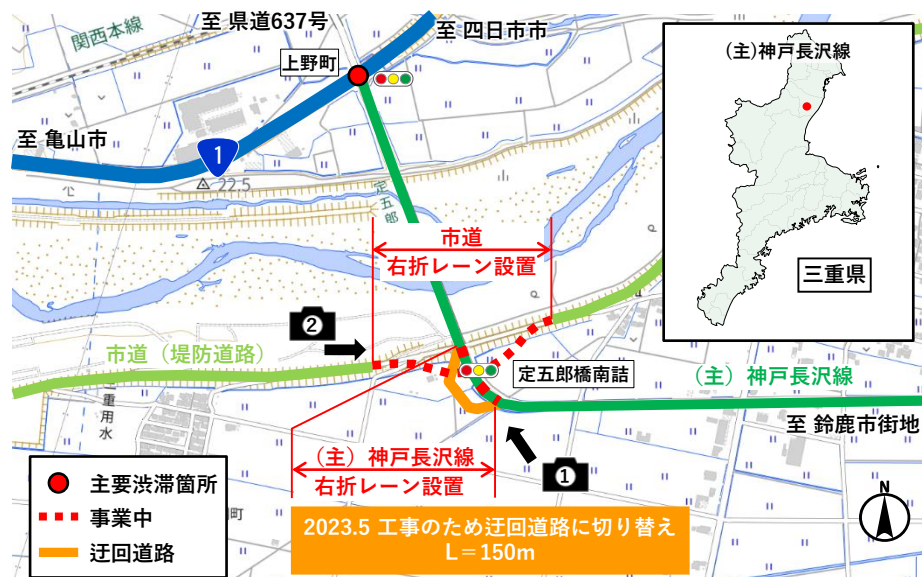
《道路整備等》(主) 神戸長沢線 (交差点改良)
 (1) 事業の概要

実施主体：三重県

鈴鹿

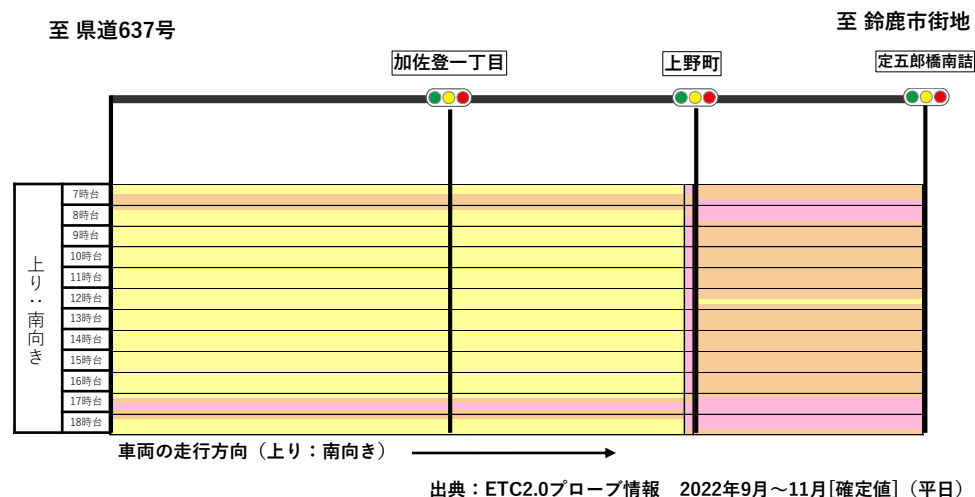
- (主)神戸長沢線の定五郎橋南詰交差点には右折レーンが無いため、右折待ち車両により直進阻害が発生し、その渋滞長が主要渋滞箇所 上野町交差点まで延びることもあった。
- 県道及び市道（堤防道路）それぞれに右折レーンを設ける工事を実施。2023年5月31日（水）に交差点の通行を迂回道路に切り替え、交差点工事に着手。

位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

速度カウンター図



改良内容

改良前



改良予定



迂回道路の状況写真



4-2-5

《道路整備等》国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区） (1) 事業の概要

実施主体：国

鈴鹿

津

- 国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）は2023年度の開通を予定しており、中勢バイパス（鈴鹿市北玉垣町～松阪市小津町：延長33.8km）が暫定2車線で全線開通となる。

位置図



拡大図



整備状況

■ 末広地区・安塚地区



■ 安塚地区



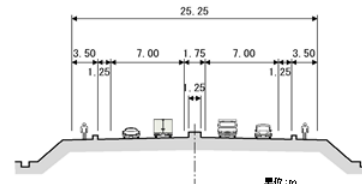
■ 玉垣地区



■ 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)三重県松阪市小津町
延長	33.8km
道路規格	第3種第1級
車線数	4車線(暫定2車線)
設計速度	80km/h(暫定60km/h)



【用地取得率】100% (令和元年度末)

4-2-5

《道路整備等》国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）
(2) 期待される効果

実施主体：国

鈴鹿

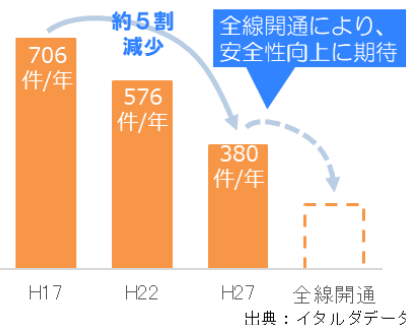
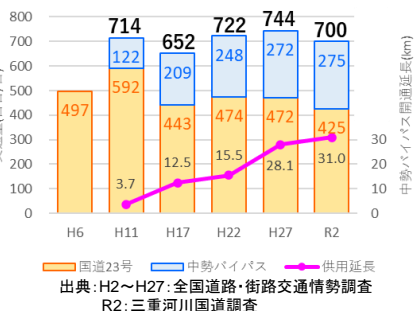
津

- 全線の開通により、国道23号との交通分担率の平準化、事故件数削減、所要時間短縮等の効果が期待される。
- また、三重県の物流及び観光の流動を見ると、当該区間である沿岸部の南北交通のニーズが高く、県内移動のほか、関西や愛知からのアクセス性向上が期待される。

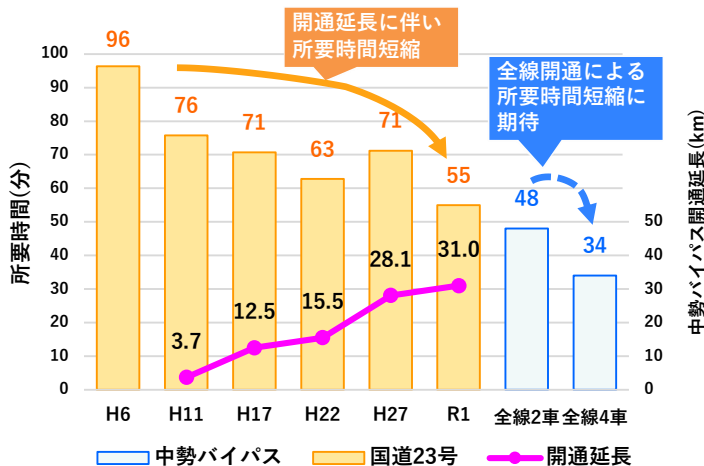
交通環境の改善

● 開通延長が伸びるにつれて国道23号との分担率が平準化

● 国道23号現道の死傷事故件数が減少傾向

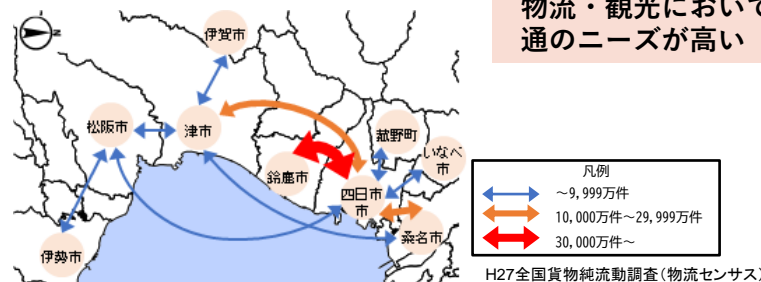


● 開通延長が伸びるにつれて国道23号の所要時間が短縮しており、中勢バイパス全線開通により更なる所要時間短縮効果が期待



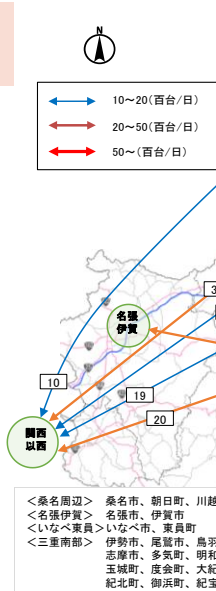
三重県内の南北方向の物流と観光

■ 三重県の取扱流動件数

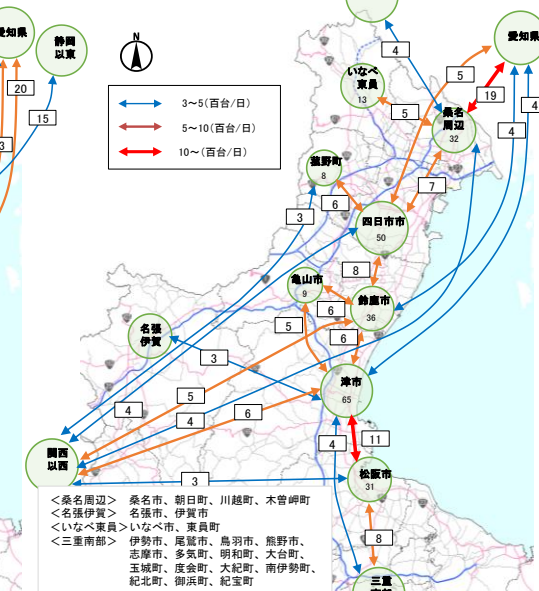


● 県内のほか、関西や愛知方面からの物流・観光においても沿岸部の南北交通のニーズが高い

■ 普通貨物車のOD



■ 観光目的のOD



4-2-5

《道路整備等》国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）
 (4) 中勢バイパス開通による影響評価（津エリア）

実施主体：国

鈴鹿

津

- 国道23号中勢バイパスおよび国道23号（現道）には、主要渋滞箇所が集中しており、速度低下する区間が集中。
- 中勢バイパス開通後に交通流動の変化が想定。主要渋滞箇所等における交通状況（交通量、速度、周辺影響等）分析が必要。



4-2-7

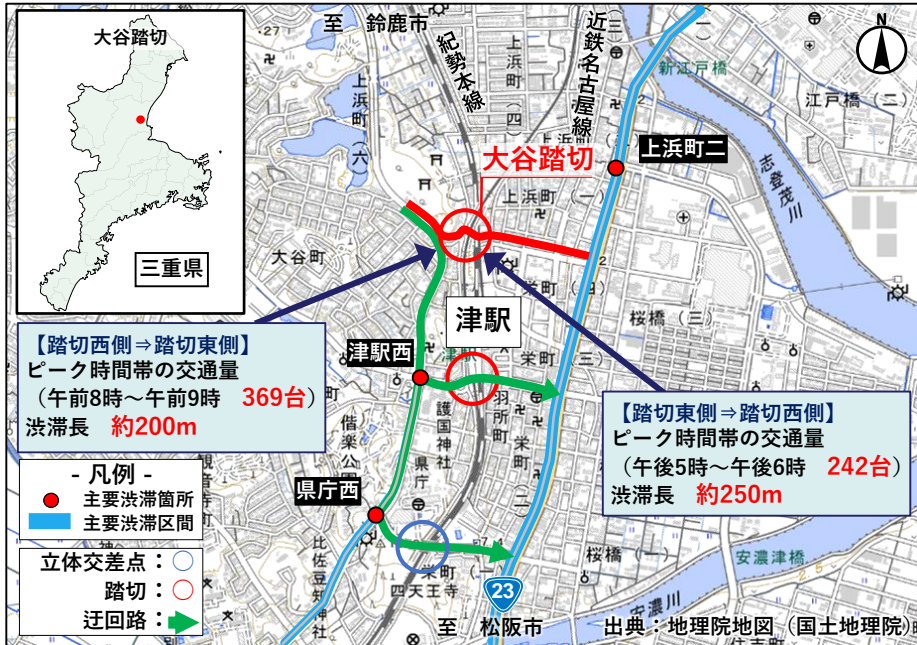
《道路整備等》大谷踏切対策 (1) 事業の概要

実施主体：津市

津

- 大谷踏切は、国道23号と中勢バイパス、伊勢自動車道を連絡する経路として多くの利用があるが、現状では車両の対面通行が困難なため、2020年(令和2年)11月に踏切拡幅工事に着手、2022年度(令和4年度)には架道橋工事を着工し、整備が進められている。
- この整備により、大谷踏切において救急車や路線バスの運行が可能となり、鉄道で分断された市街地の交通ネットワークが強化され、主要渋滞箇所である津駅西交差点経由ルート、県庁西交差点経由ルートから経路分散が図られる。

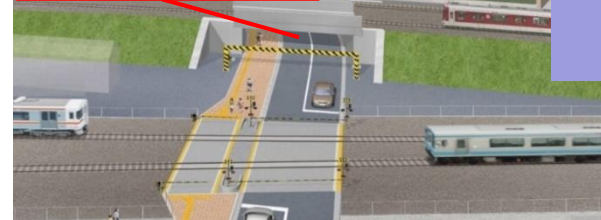
位置図



整備イメージと進捗

事業の期待される効果

救急車や路線バスが通れる
高さ3.2mを確保



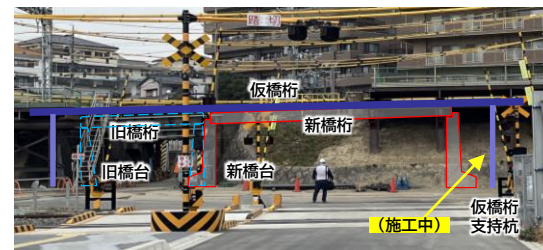
- 車道拡幅により、車両の対面通行が可能となり、渋滞の緩和が期待される
- 拡幅は自歩道の整備により歩行者等の安全性の確保、救急車等の大型車が通行可能な高さも確保したうえで行う



踏切計画平面図



進捗状況



2022年度にJRと伊勢鉄の踏切道拡幅工事が完成し、近鉄架道橋の工事を推進中。

2023年度は線路を支える仮橋桁の架設と旧橋桁の撤去を行うとともに、新しい橋台の建設に向け旧橋台の撤去を開始。

2024年度の供用開始を目指す

踏切東側



JR・伊勢鉄軌道部幅員約2.5m

踏切西側



近鉄架道橋下幅員：約5.0m
高さ制限：2.4m

4-2-8

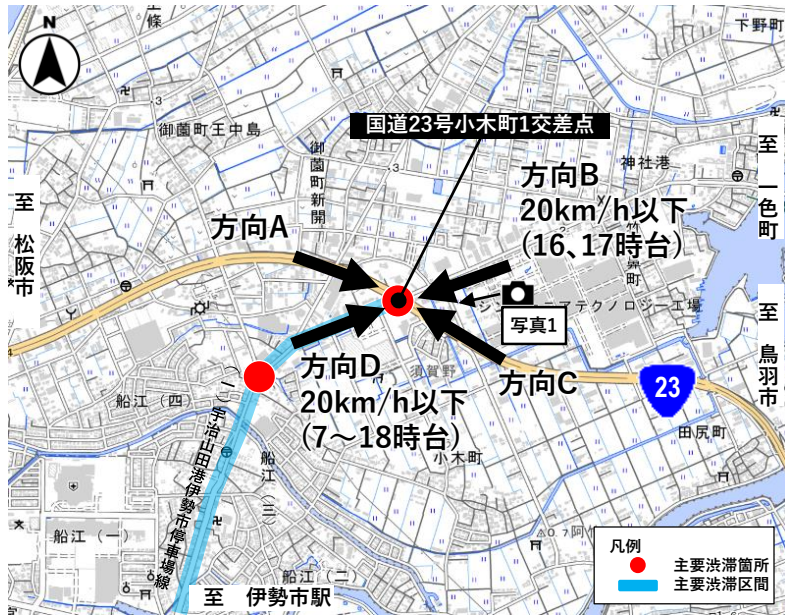
《道路整備等》国道23号小木町1交差点（交差点改良）（道路利用者会議要望箇所）
 (1) 事業の概要

実施主体：国

伊勢

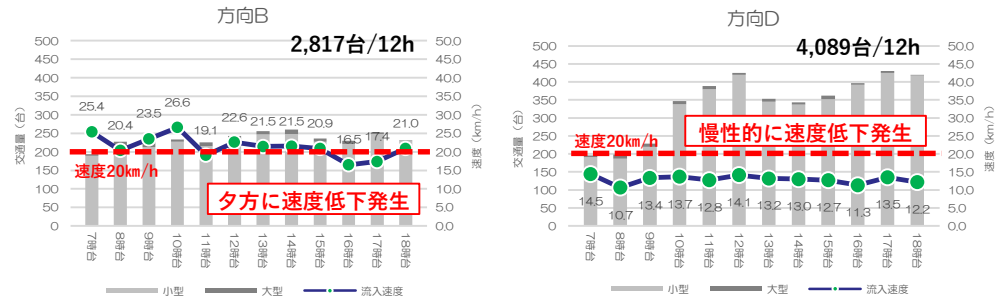
- 小木町1交差点は、国道23号（方向A・C）と（一）宇治山田港伊勢市停車場線（方向B・D）が接続する交差点。
- 方向Bは、夕ピーク時に速度が低下し、渋滞長は最大200m発生（右折車両による直進交通の障害）。
- 方向Dの右折車線は慢性的に速度が低下し、夕ピーク時に渋滞長が最大60m発生（区画線不明瞭による右折交通のさばけ残り）。

位置図



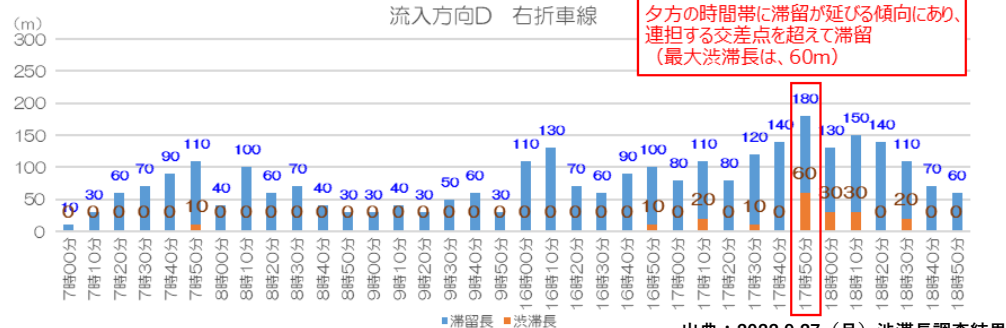
出典：地理院地図（国土地理院）

方向別の交通量と流入速度



出典：＜交通量＞ 2022.9.27（月）交通量調査結果 ＜速度＞ETC2.0プローブデータ（2022.9～11平日平均）

渋滞・滞留状況



出典：2022.9.27（月）渋滞長調査結果



右折導流線が不鮮明で、車両が横断歩道直後で停車。
 →さばき交通量の低下

(2023年6月撮影)

4-2-8

《道路整備等》 国道23号小木町1交差点 (交差点改良) (道路利用者会議要望箇所)

実施主体：国

伊勢

<対策案：交差点コンパクト化・導流線の引き直し>

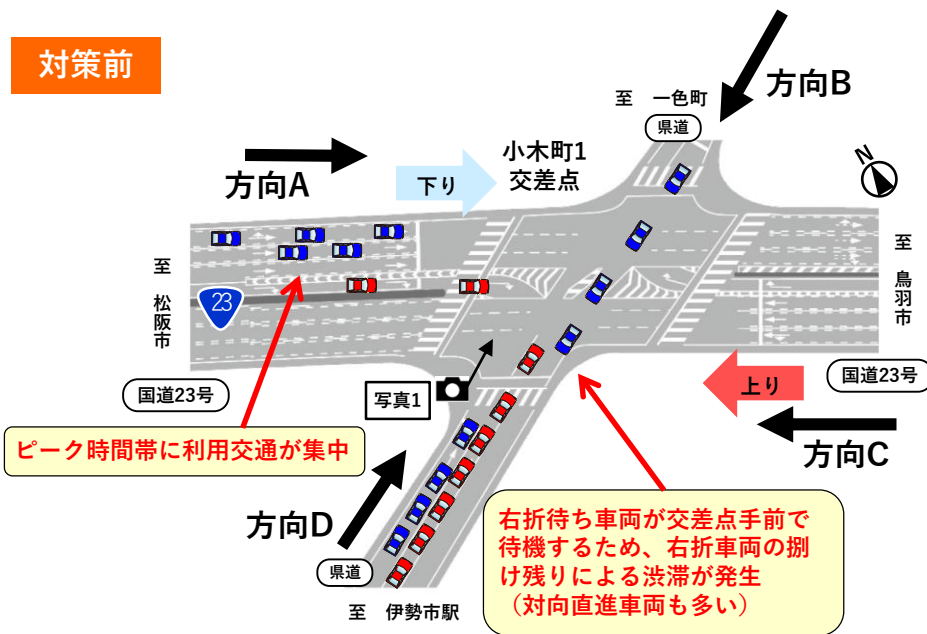
● 交通安全対策の一環として実施する交差点をコンパクト化し、交差点内の導流線の引き直しを実施。

<想定される対策効果>

- (一) 宇治山田港伊勢市停車場線側は、右折導流線を明示することで、1サイクルの右折交通のさばけ台数を増加させ、右折交通の滞留軽減に期待。
- 国道23号側は、停止線を前出しすることで、交差点通過時間を軽減、交通容量が増加し、特に右折車両の速度向上が期待。

対策内容

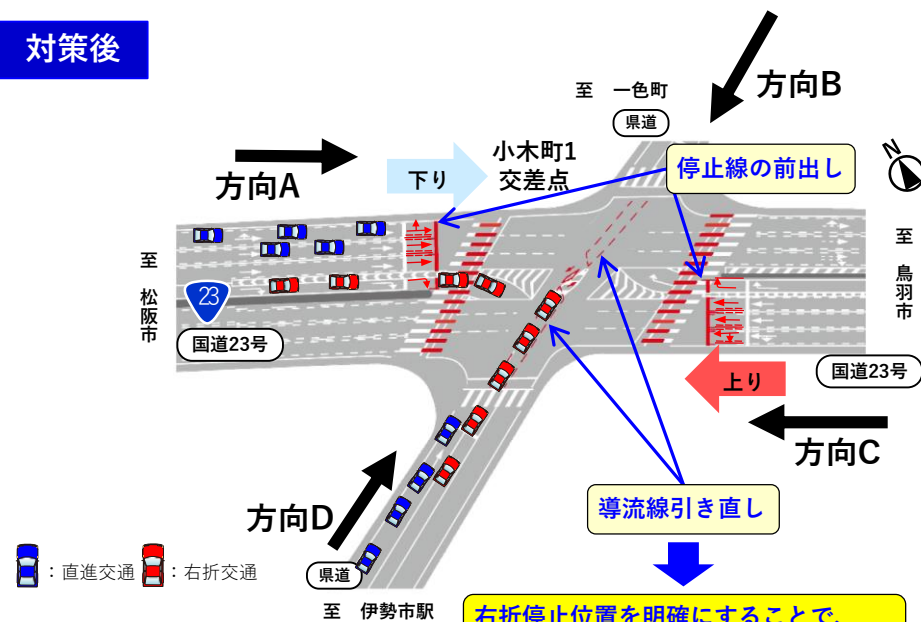
対策前



交差点内の右折導流線が不鮮明で、停止位置が明確ではない

(2023年6月撮影)

対策後



右折停止位置を明確にすることで、
①「出すぎ」による直進阻害を軽減
②「出なさすぎ」による交差点通過時間を軽減。さばけ台数の増加。

4-2-9 <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） (1) 事業の概要

実施主体：国

松阪

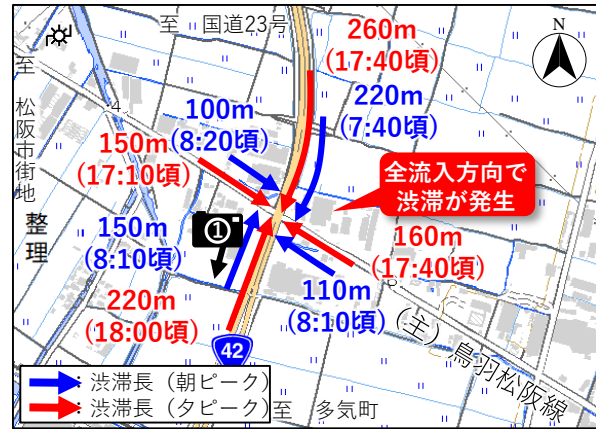
- 朝田町南交差点では、2019年10月より立体化工事に着手。
- 今年度も引き続き、松阪市朝田町において、改良工事、橋梁下部工事を推進すると共に上部工に着手。
- 松阪多気バイパスの直進方向を高架構造にすることで、バイパスの走行性が大幅に向上。また、交差点に流入する交通量が減少することで、信号青時間の再配分が可能となり、交差する(主)鳥羽松阪線も含めた渋滞緩和に期待。

事業の概要

朝田町南交差点の交通状況

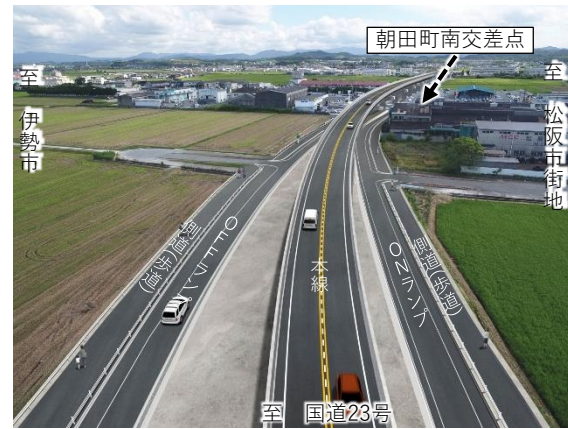


朝田町南交差点の渋滞発生状況

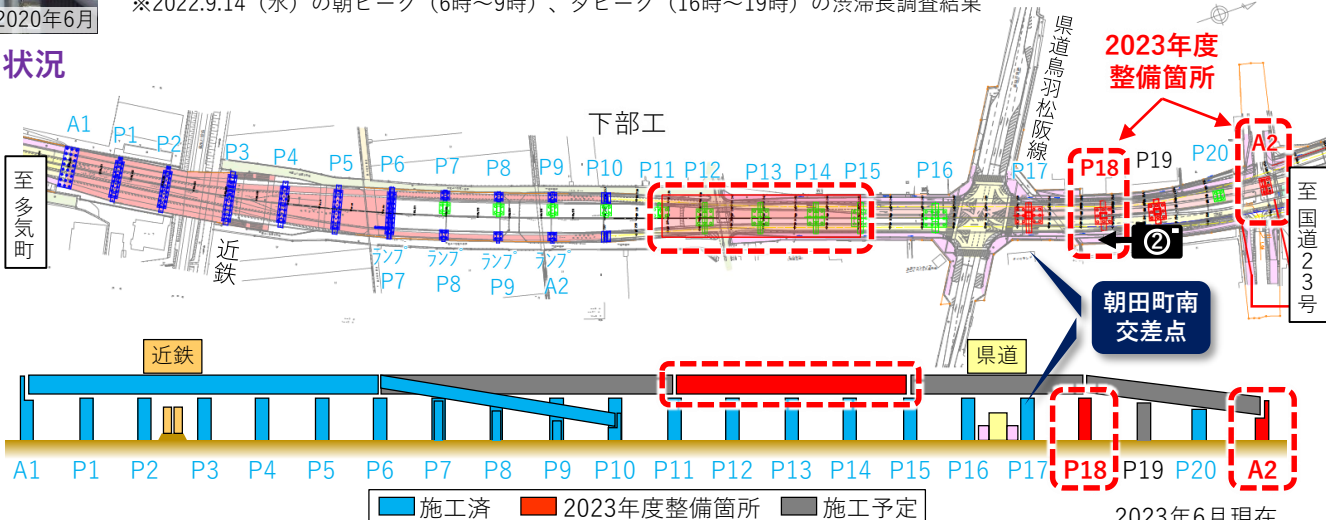


※2022.9.14 (水) の朝ピーク (6時~9時)、夕ピーク (16時~19時) の渋滞長調査結果

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

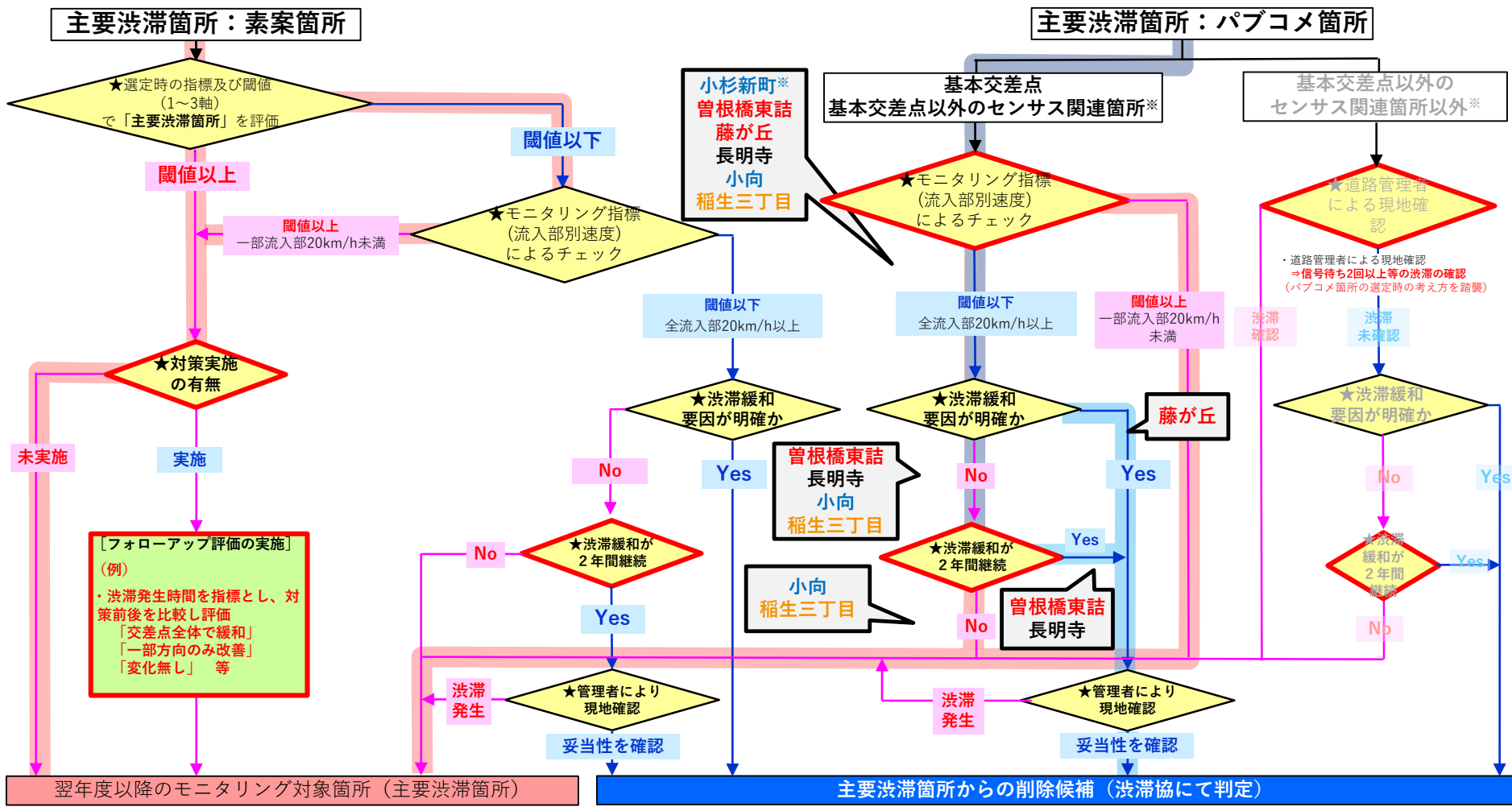


5. 主要渋滞箇所モニタリング

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。

[削除候補箇所の選定フロー]

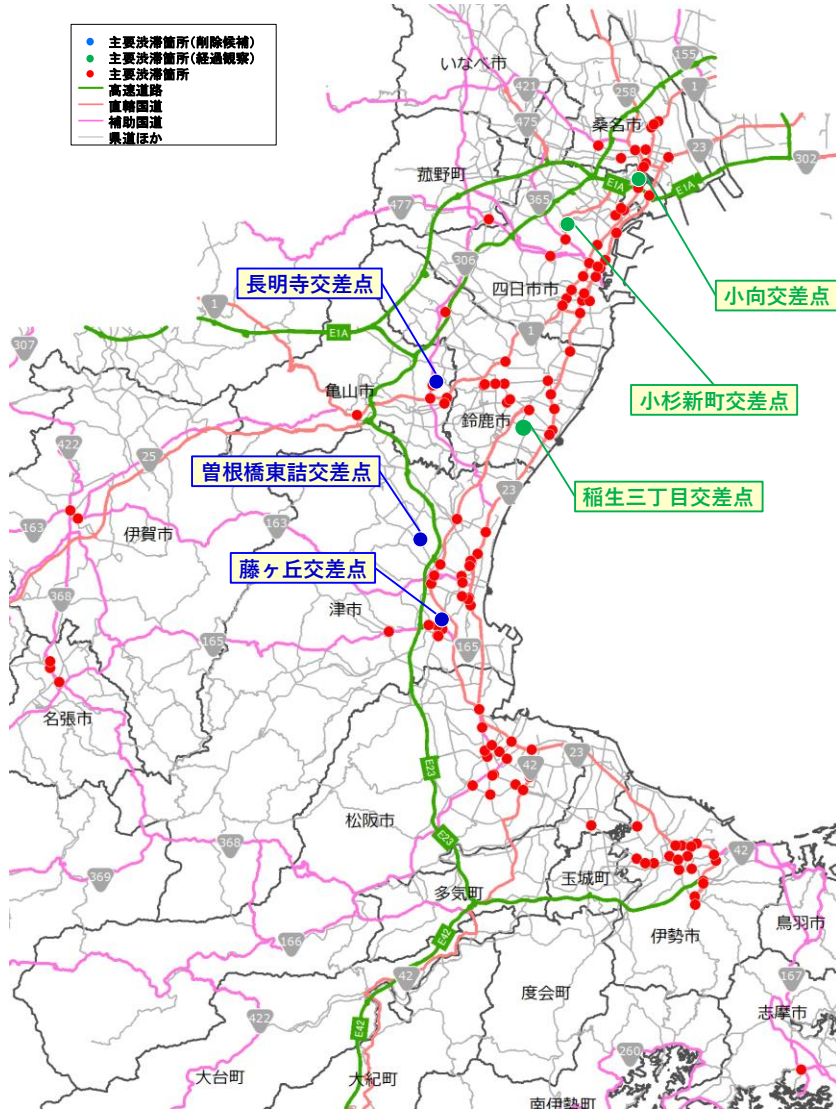


※：交差点形状の変更を伴う事業が直近にあるため経過観察

5-2 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候補は、3箇所が選定された。
(現地踏査でも渋滞が未発生であることは確認済)

■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 (2022年度末: 123箇所)				
	三重県全体				
	主要渋滞箇所の 選定指標に該当	主要渋滞箇所の 選定指標に非該当			
削除候補箇所 (案)		経過観察			
①平日における渋滞箇所	61	50	11	0	11
②休日における渋滞箇所	8	8	0	0	0
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	45	45	8	6	2
合計	123	104	19	6	13

<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※1
小向	朝日町	一般国道1号	三重河川国道事務所	四日市エリア	経過観察※2
曾根橋東詰	津市	(主) 津芸濃大山田線	三重県	津エリア	削除候補
藤ヶ丘	津市	(-) 津久居線	三重県	津エリア	削除候補
稲生三丁目	鈴鹿市	(-) 上野鈴鹿線	三重県	鈴鹿エリア	経過観察※2
長明寺	亀山市	国道306号	三重県	エリア外	削除候補

※1: 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

※2: 渋滞緩和が2年連続でないため経過観察

5-3 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング (1) 小杉新町交差点 (四日市市)

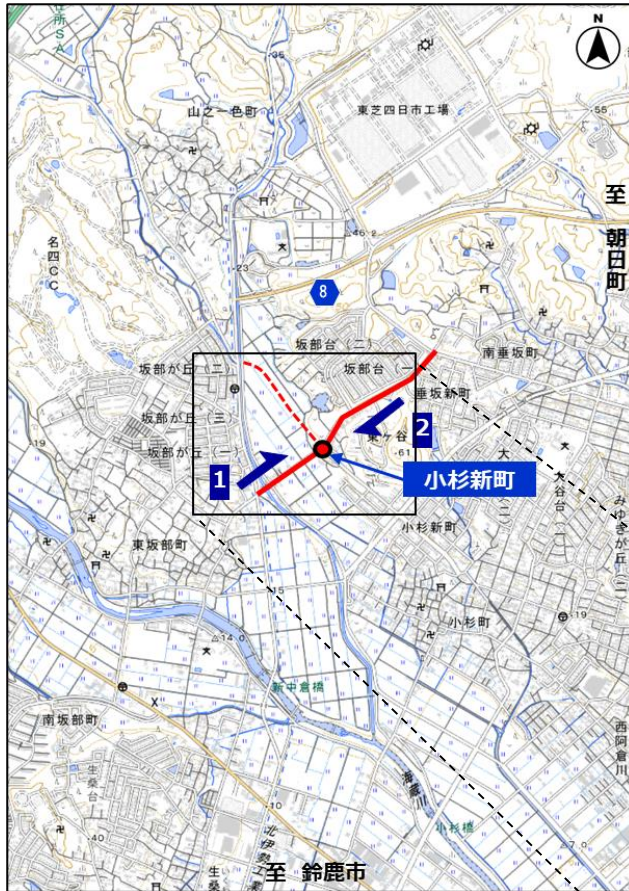
四日市

- 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。

経過観察

≪小杉新町交差点 (四日市市)≫

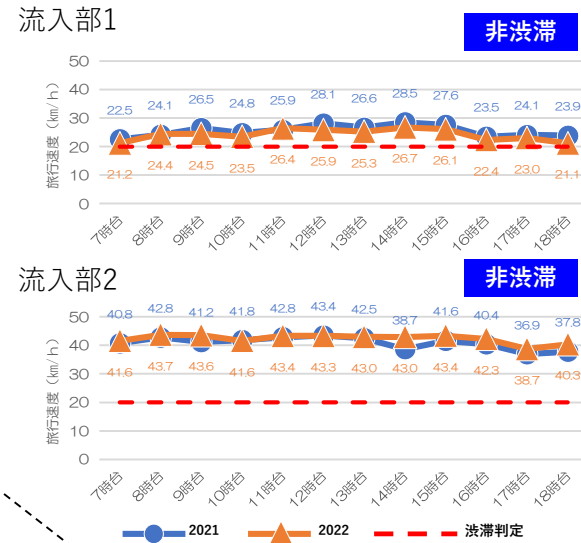
■ 位置図



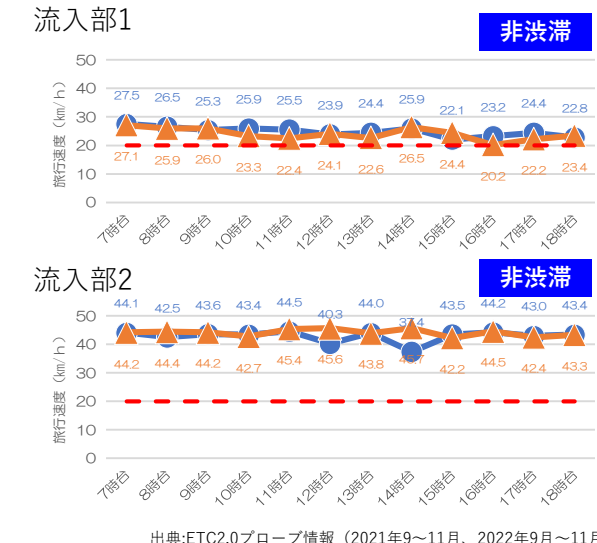
出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図

平日



休日



出典:ETC2.0プローブ情報 (2021年9~11月、2022年9月~11月)



5-3

モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング (2) 小向交差点 (朝日町)

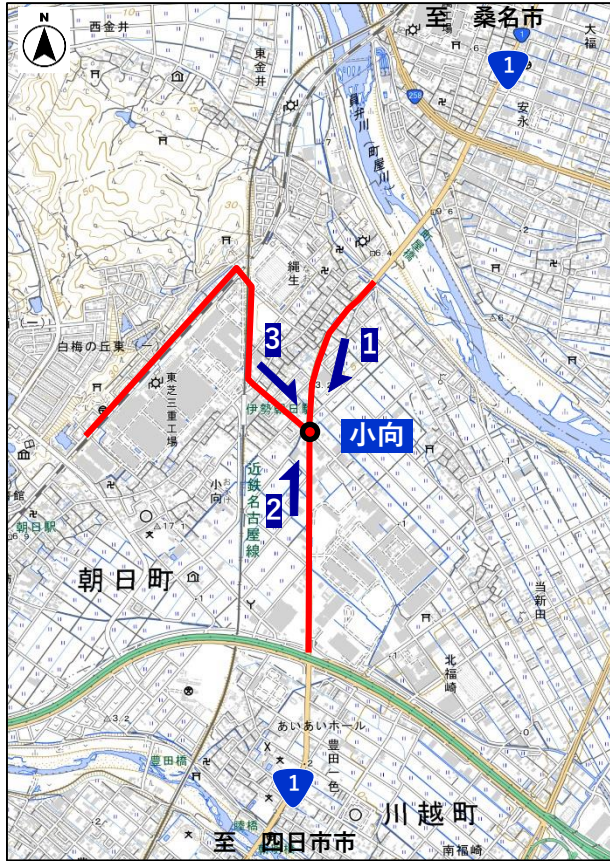
四日市

- 小向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、2022年では渋滞は発生していない状況である。
- 2021年のモニタリング結果を見ると、休日の流入部2で20km/h未満となっており、一部渋滞が発生している状況であるため経過観察とする。

経過観察

≪小向交差点 (朝日町)≫

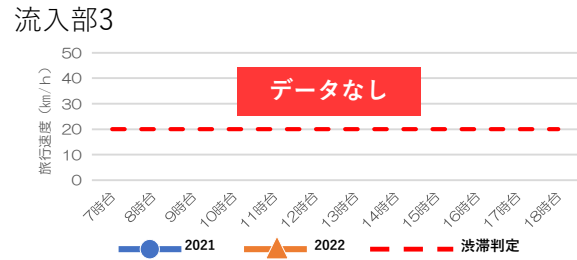
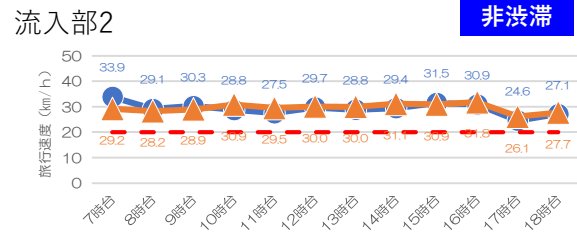
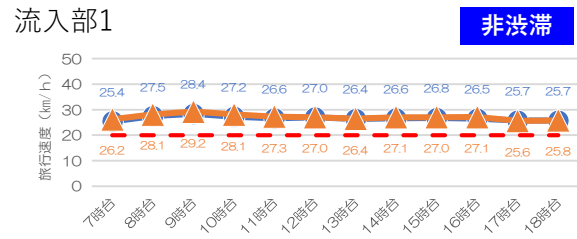
■ 位置図



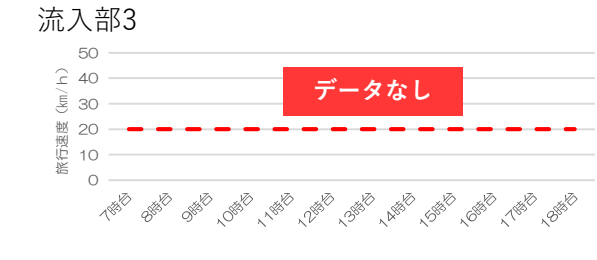
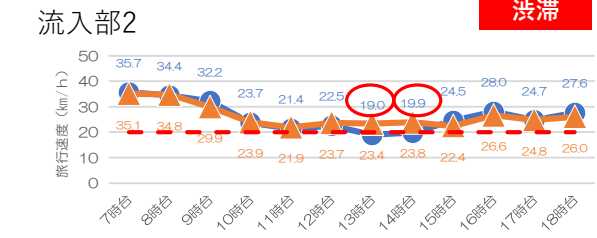
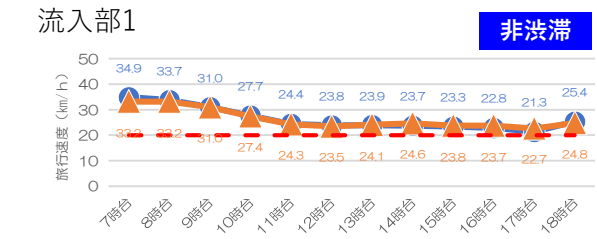
出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図

平日



休日



● 2021 ▲ 2022 - - - 渋滞判定

5-3

モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング
(3) 曾根橋東詰交差点 (津市)

津

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

削除候補

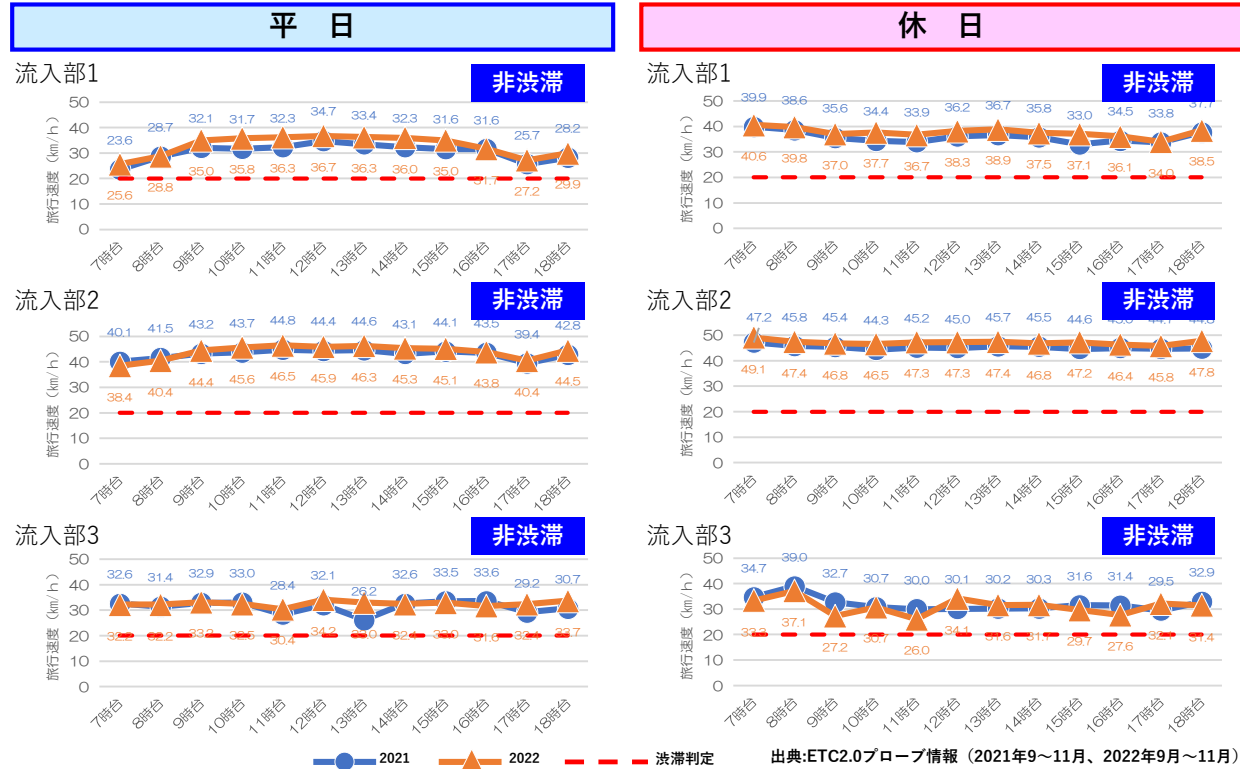
≪ 曾根橋東詰交差点 (津市) ≫

■ 位置図



出典:地理院地図 (国土院)

■ 速度変動図



■ 現地状況 (2023年6月撮影)



5-3 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング (4) 藤ヶ丘交差点 (津市)

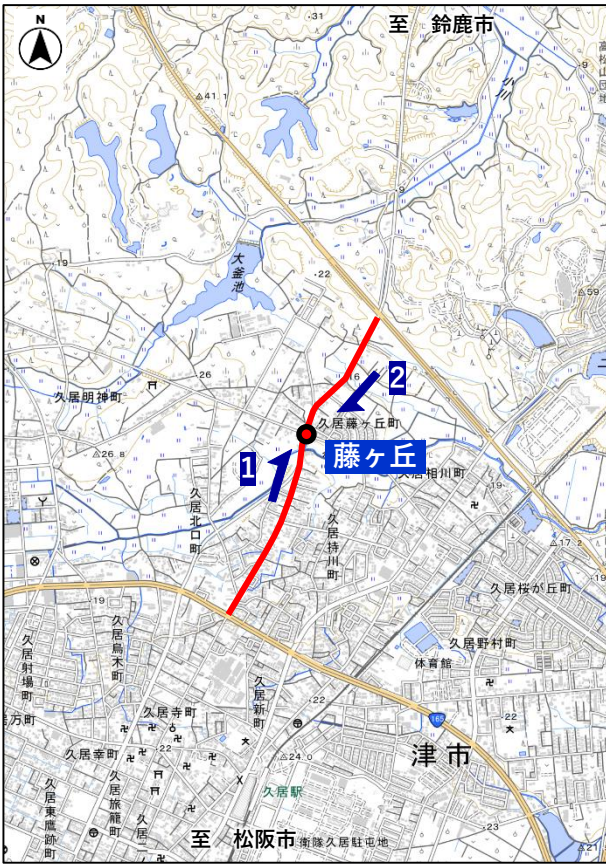
津

- 藤ヶ丘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、2022年では渋滞は発生していない状況である。
- 当該交差点は、2022年3月28日に（一）津久居線の道路整備、交差点改良が完了したことにより渋滞が解消した。
- 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。

削除候補

≪ 藤ヶ丘 (津市) ≫

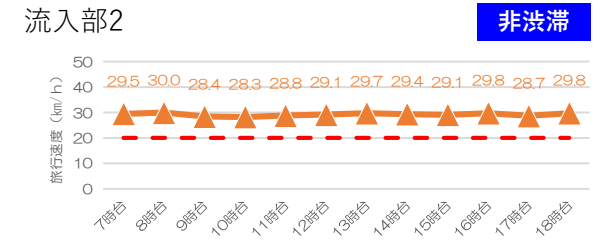
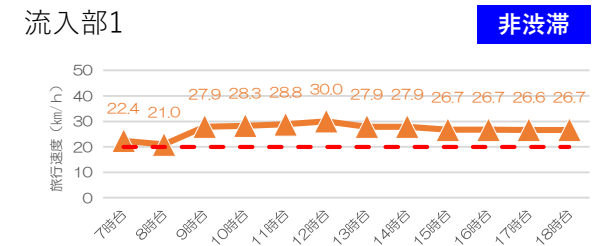
■ 位置図



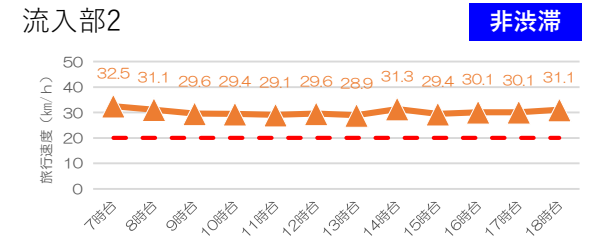
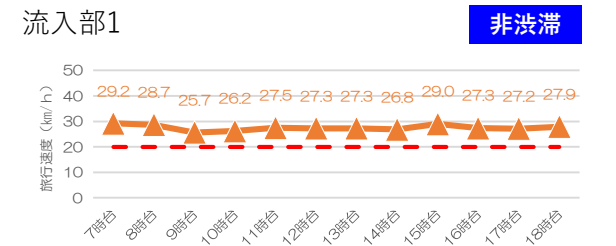
出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図

平日



休日



▲ 2022 - - - 渋滞判定 出典:ETC2.0プローブ情報 (2022年9月~11月)

■ 現地状況 (2023年6月撮影)

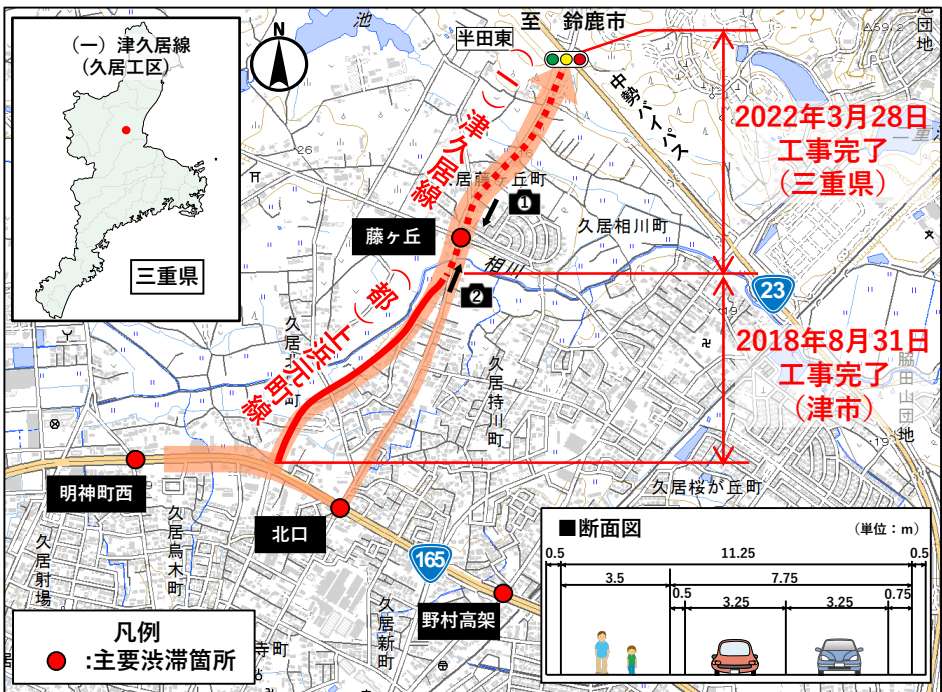


参考 モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング
 (4) 藤ヶ丘交差点 (津市) < (一) 津久居線 (久居工区) (1) 対策概要 >

津

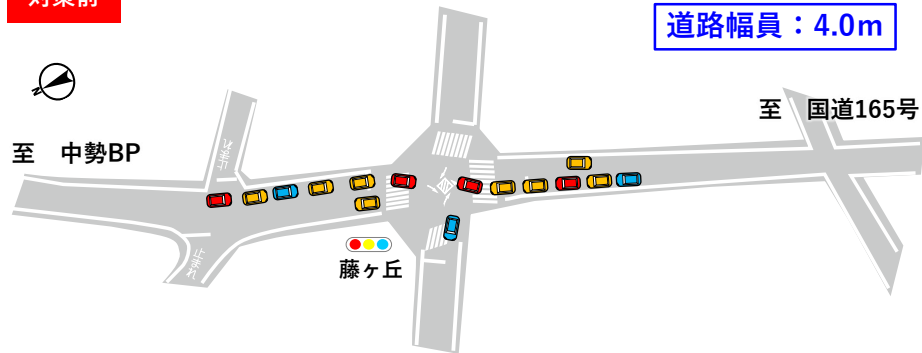
- (一) 津久居線は、津地域と久居地域とを結ぶ重要な道路であり、中勢バイパスへのアクセス路としても重要な役割を担う道路であり、2022年3月28日に道路整備が完了した。

位置図



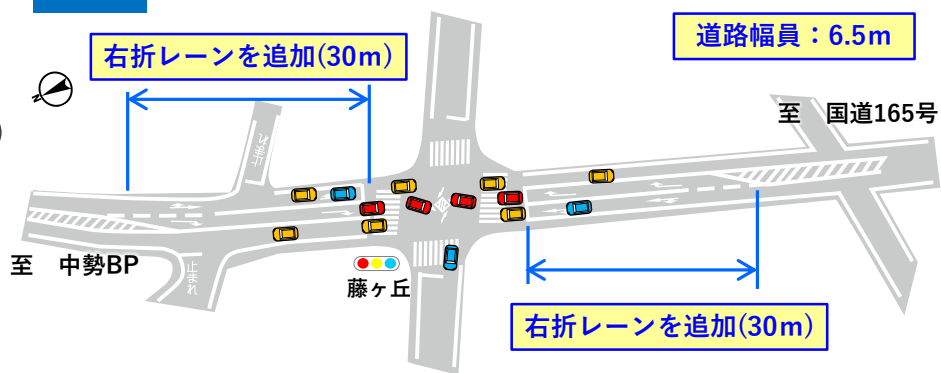
対策概要

対策前



道路幅員が狭く、
 交差点では直進車と右折車の混在により渋滞が発生

対策後



道路拡幅および交差点改良による渋滞緩和効果を期待

状況写真



参考 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
 (4) 藤ヶ丘交差点 (津市) < (一) 津久居線 (久居工区) (2)効果検証>

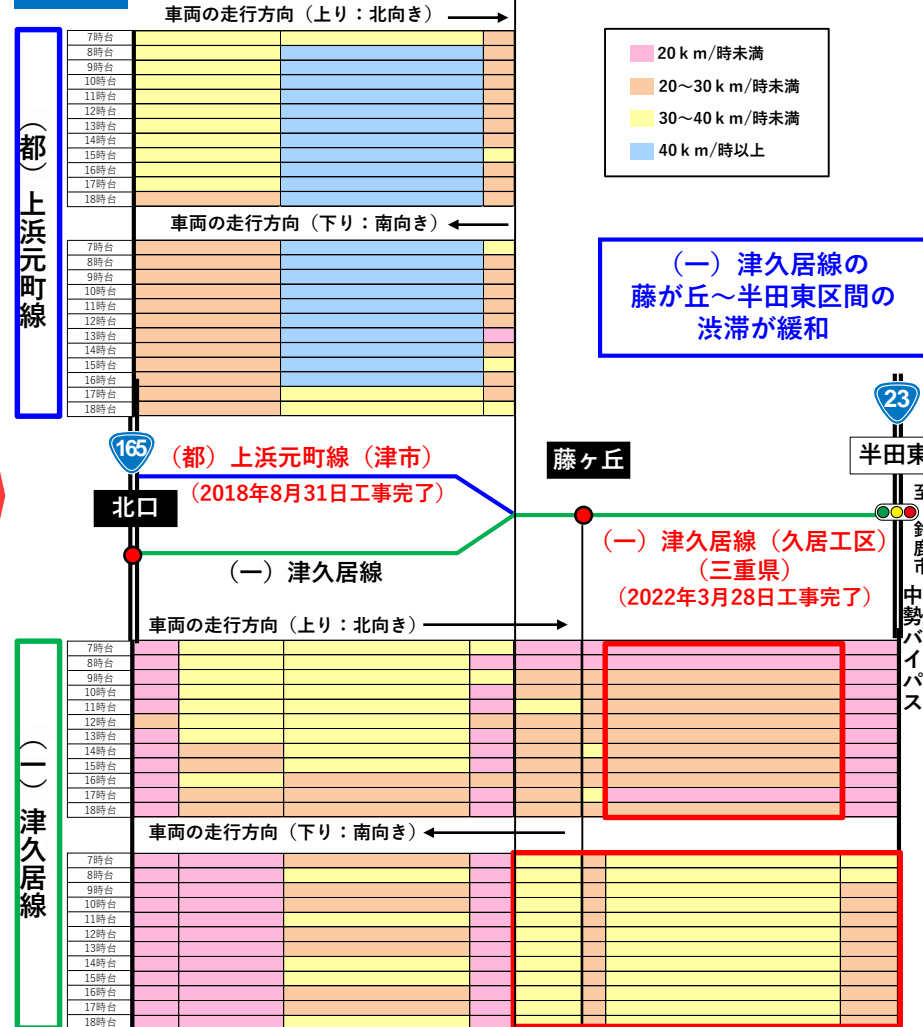
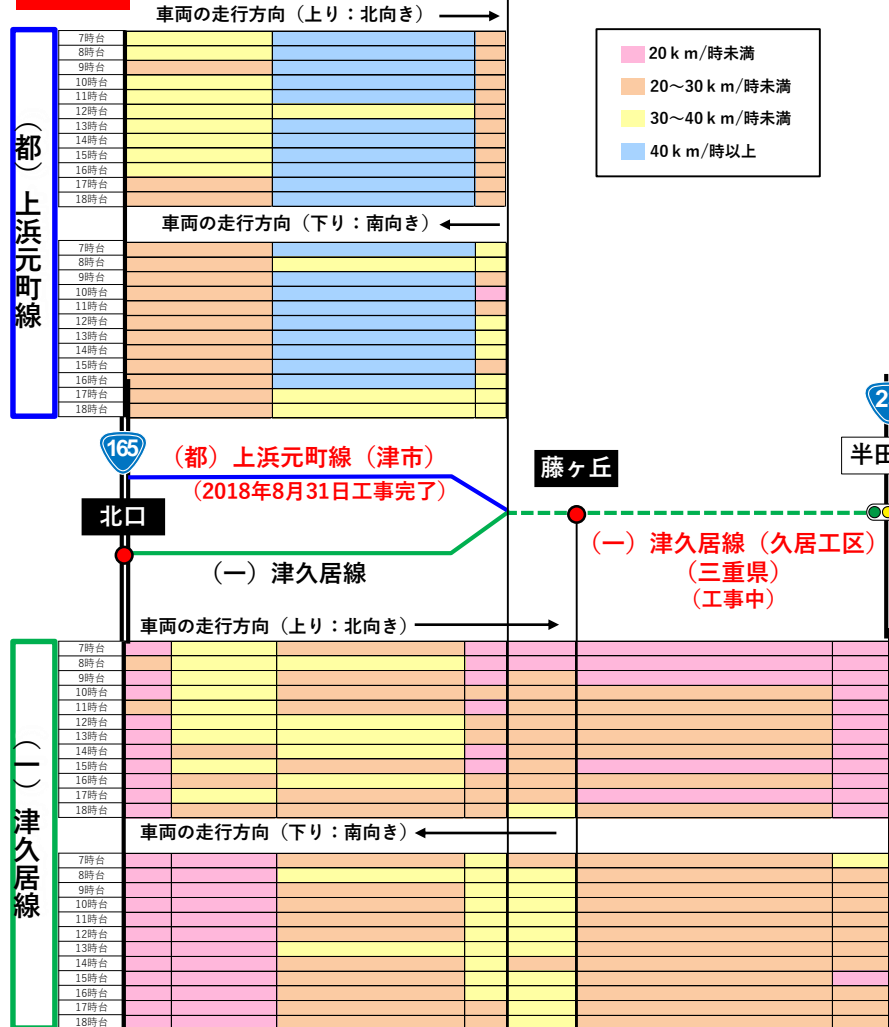
津

- (一) 津久居線の道路整備、藤が丘交差点の改良により、主に藤が丘交差点～半田東交差点間の渋滞が緩和した。

時間帯別速度状況

対策前

対策後



出典：ETC2.0プローブ情報 2021年9～11月[確定値] (平日)

出典：ETC2.0プローブ情報 2022年9～11月[確定値] (平日)

5-3

モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング (5) 稲生三丁目交差点 (鈴鹿市)

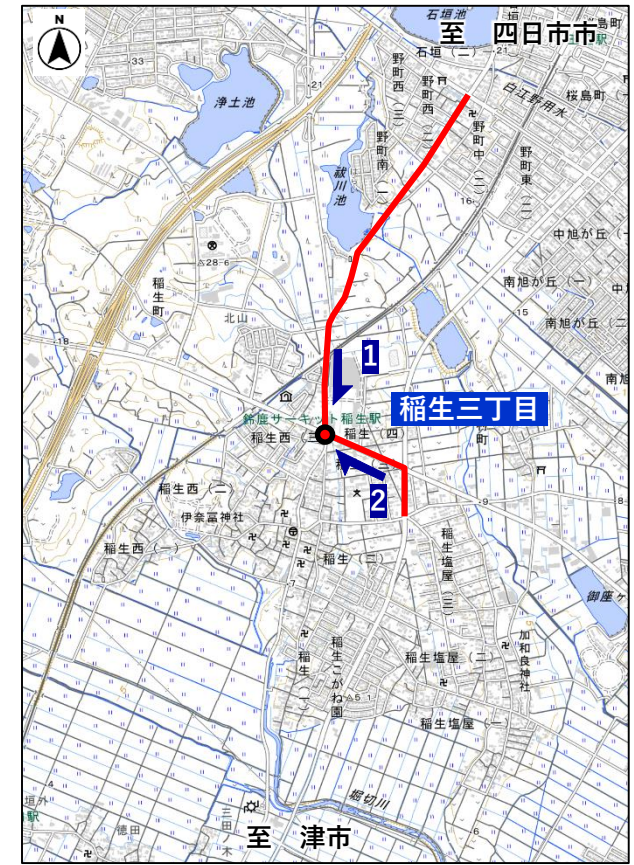
鈴鹿

- 稲生三丁目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、2022年では渋滞は発生していない状況である。
- 2021年のモニタリング結果を見ると、平日の流入部2で20km/h未満となっており、一部渋滞が発生している状況であるため経過観察とする。

経過観察

≪ 稲生三丁目交差点 (鈴鹿市) ≫

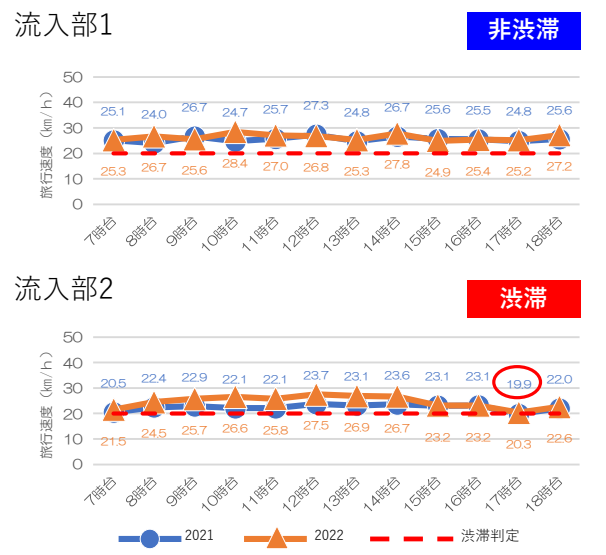
位置図



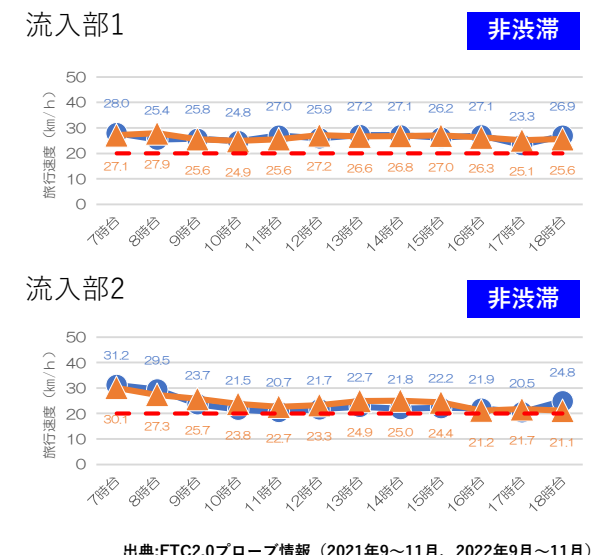
出典:地理院地図 (国土地理院)

速度変動図

平日



休日



出典:ETC2.0プローブ情報 (2021年9~11月、2022年9月~11月)

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

エリア外

- 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渋滞がみられなかったため、主要渋滞箇所から削除する。

◀長明寺交差点 (亀山市) ▶

削除候補

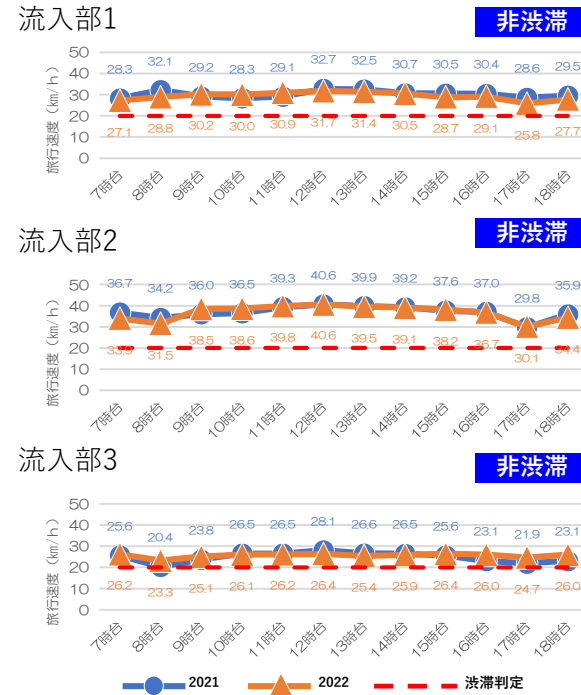
■ 位置図



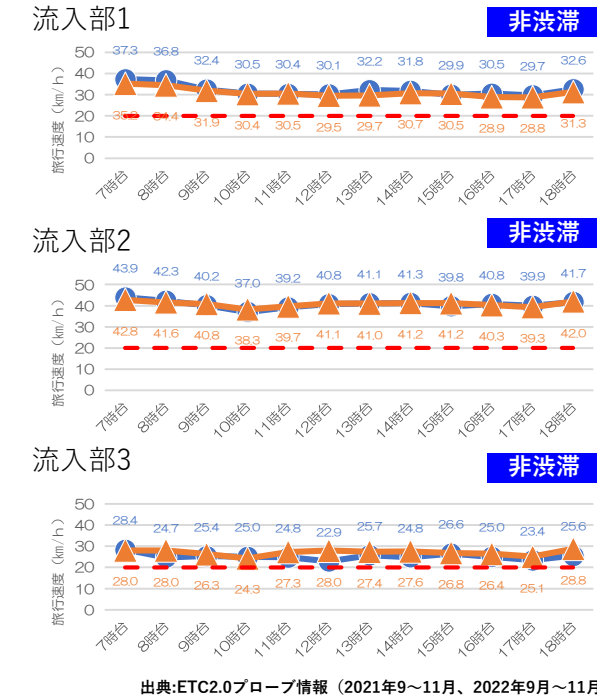
出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図

平日



休日



出典:ETC2.0プローブ情報 (2021年9~11月、2022年9月~11月)

■ 現地状況 (2023年6月撮影)

