

令和6年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2024年9月12日（木）15:00～16:30

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) 2023年度に実施した渋滞対策
- 5) 2024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（案）
- 資料－1

三重県道路交通渋滞対策推進協議会
規約

2024年9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)

(2024年 9月12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 課長補佐（安全対策担当）
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 6 年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2024年 9 月 12日(木) 15:00 ～ 16:30

場所：三重河川国道事務所 本庁舎三階災害対策室

< 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.	2023年度に実施した渋滞対策	…	P 12
4.	2024年度以降に実施する予定の渋滞対策	…	P 29
5.	主要渋滞箇所モニタリング	…	P 43

1. これまでの取り組み経緯と会議の論点

P1

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（2015.9～2024.8）

※ 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
グループ松阪エリア
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. 2023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. 2024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

P5

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、道路利用者のみなさまが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定。
- 「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	● 東西約80km、南北約170kmの南北に細長い県土を有し、可住地面積は35%であり、高速道路・幹線道路網が南北方向に整備されており、特に沿岸部の国道23号沿線などに中規模都市が連なる構造。 ● 県内の人の流動方向は、国道23号や1号など幹線交通基盤が整備されている南北方向への流動が顕著。 ● 臨海部工業地帯には、石油化学産業等の事業所・工場が集積し、物流交通の拠点となる国際拠点港湾・四日市港が立地している。
道路交通状況	● 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120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。

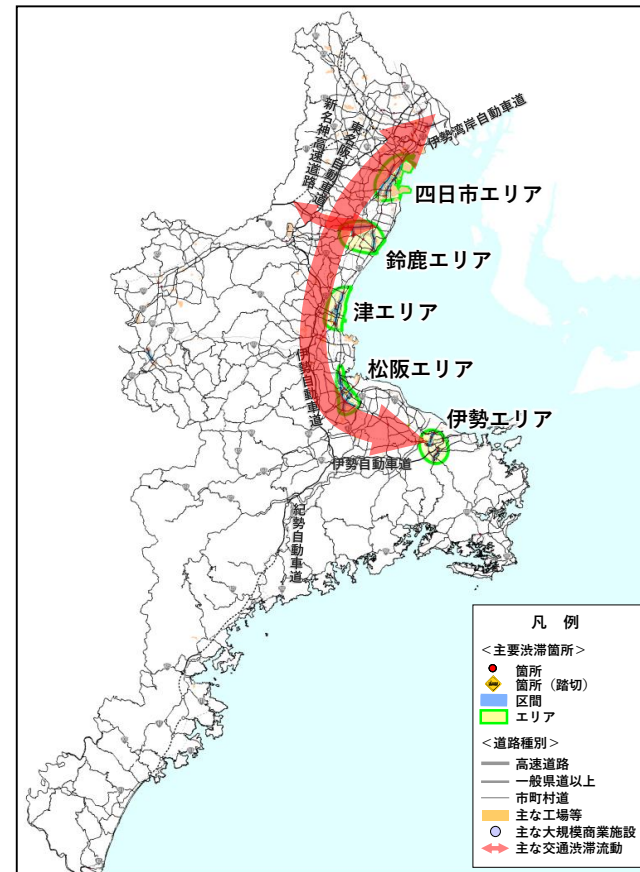
2. 方向性

	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



四日市

●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、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ことを目的として、国道1号北勢バイパス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。

(2) エリアの課題

- ・三重県全域において沿岸地域に人口が集中しており、特に四日市周辺一帯は人口が集中。四日市市は北勢地域の中心城市であり、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中すると共に、製造業や事業所も多い。国際製油港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中する。
- ・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。

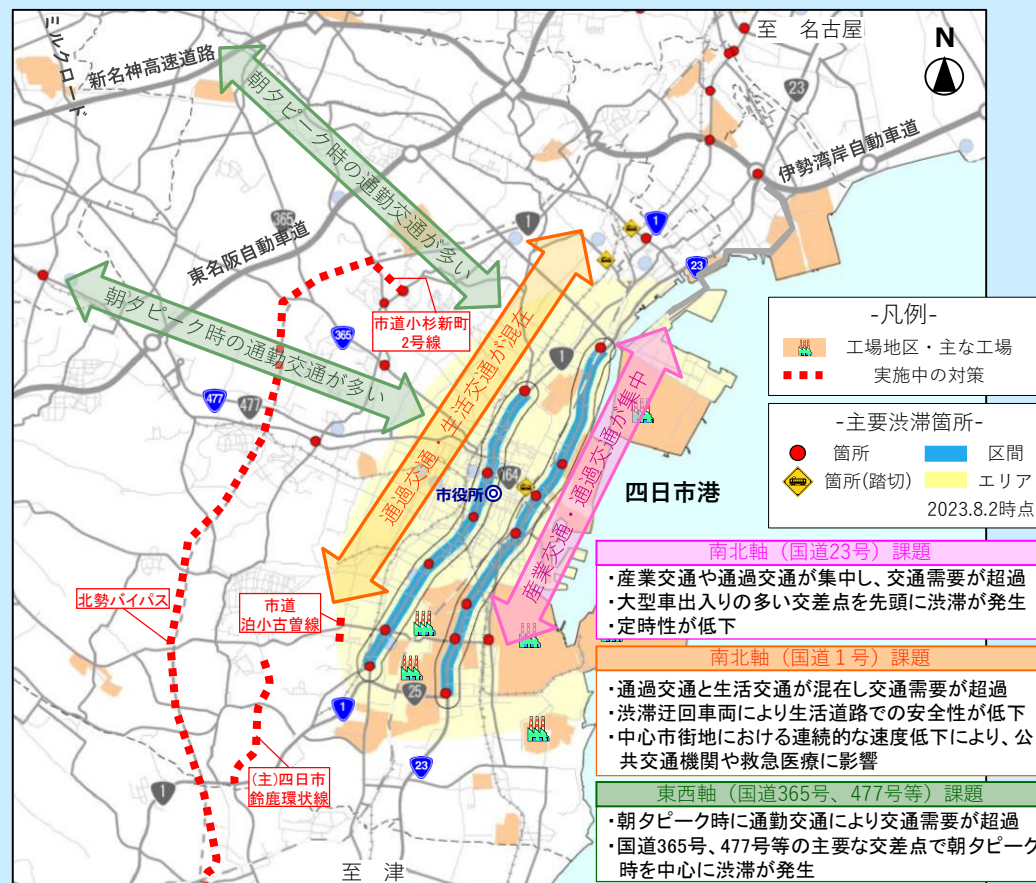
- ・伊勢湾岸自動車道・東名阪自動車道・新名神高速道路が広域交通を担っている。
- ・南北軸の国道1号・国道23号と東西軸の国道365号・国道477号がそれぞれ主軸となっており、四日市市街地は主軸同士が結節する交通の要衝となっている。
- ・市域内外の住居地域から市街地部（臨海部含む）の商工業地域に交通が集中。一方で四日市市内外を通過する近隣都市間の通過交通も多い。
- ・また、鉄道、路線バス・コミュニティバスNW等の公共交通サービスが概ね市内全域に提供されているが、自動車依存率が高く、公共交通機関の利用率が低下・低迷している。

- ・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。

・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。

対策×27-

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、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。



(エリアワーキング体制)※

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

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

2-3 鈴鹿エリアの基本方針（2014年度策定、2020年度改訂）

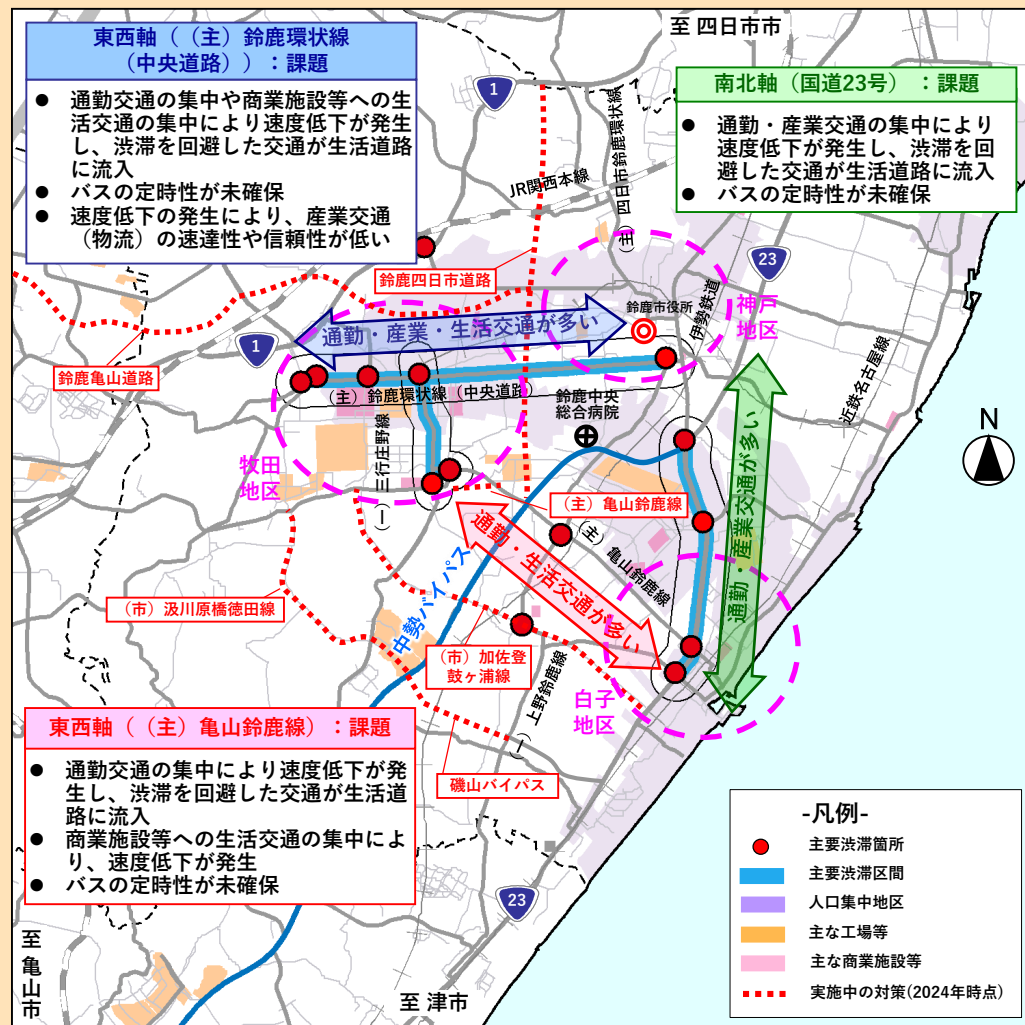
鈴鹿

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 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。

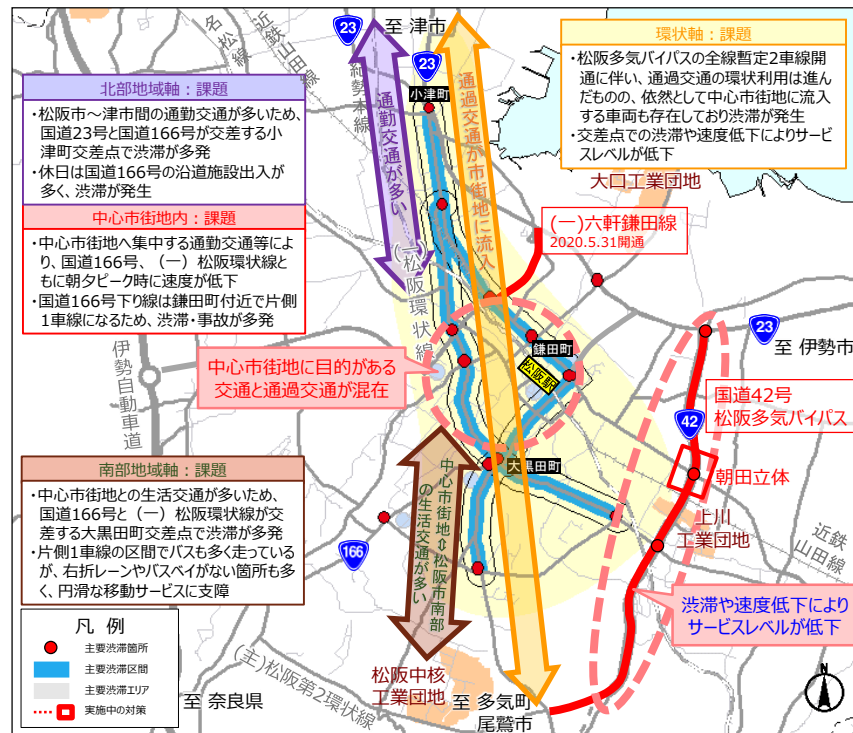
【現状の課題】

- 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



（エリアWG体制※）

道路管理者	基礎自治体	都道府県警察	交通事業者
国、三重県、松阪市、多気町	松阪市、多気町	松阪警察署	中部運輸局三重運輸支局 運輸事業者（県トラック協会、県バス協会、県タクシー協会）
※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じて関係者の出席を求める			

3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	- 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	- 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。

2-6 伊勢エリアの基本方針（2014年度策定、2019年度改訂）

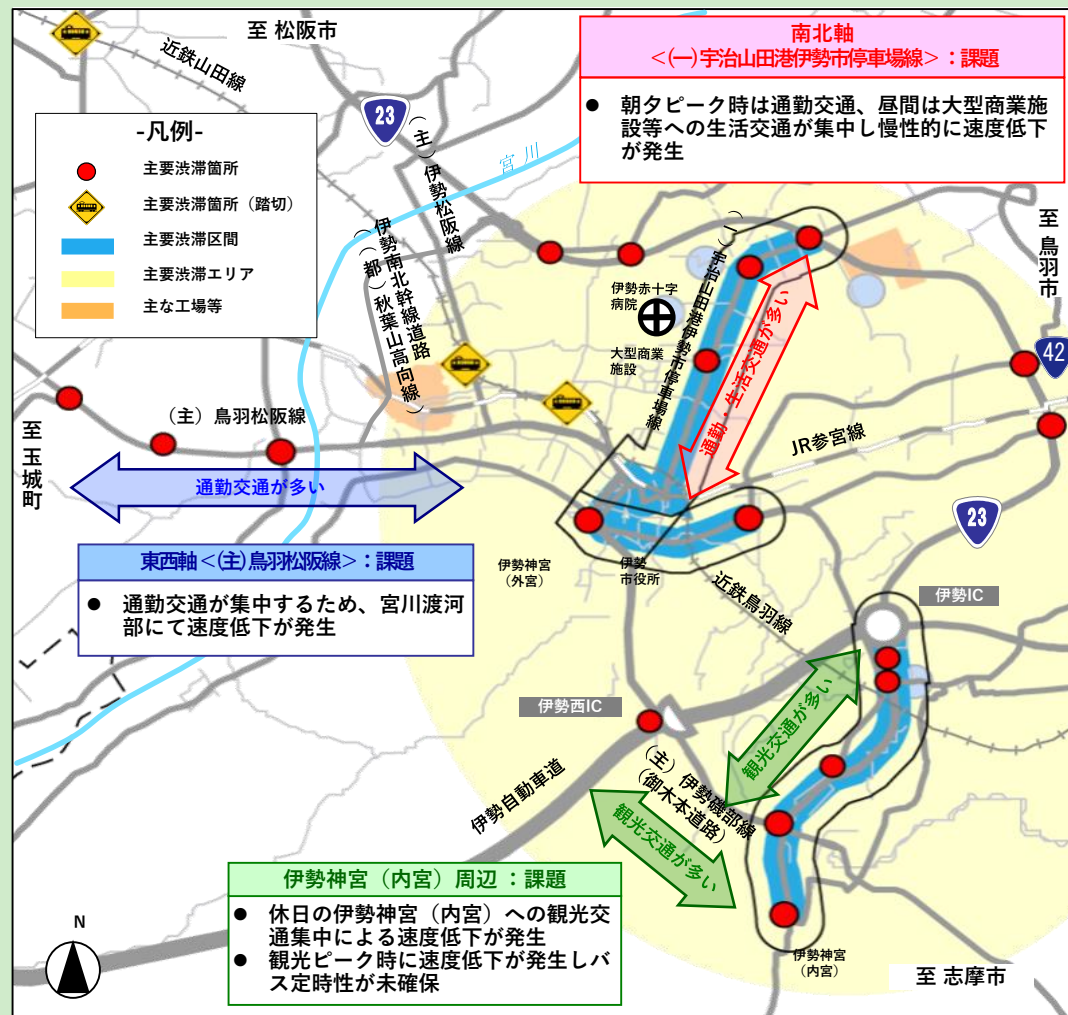
伊勢

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）。



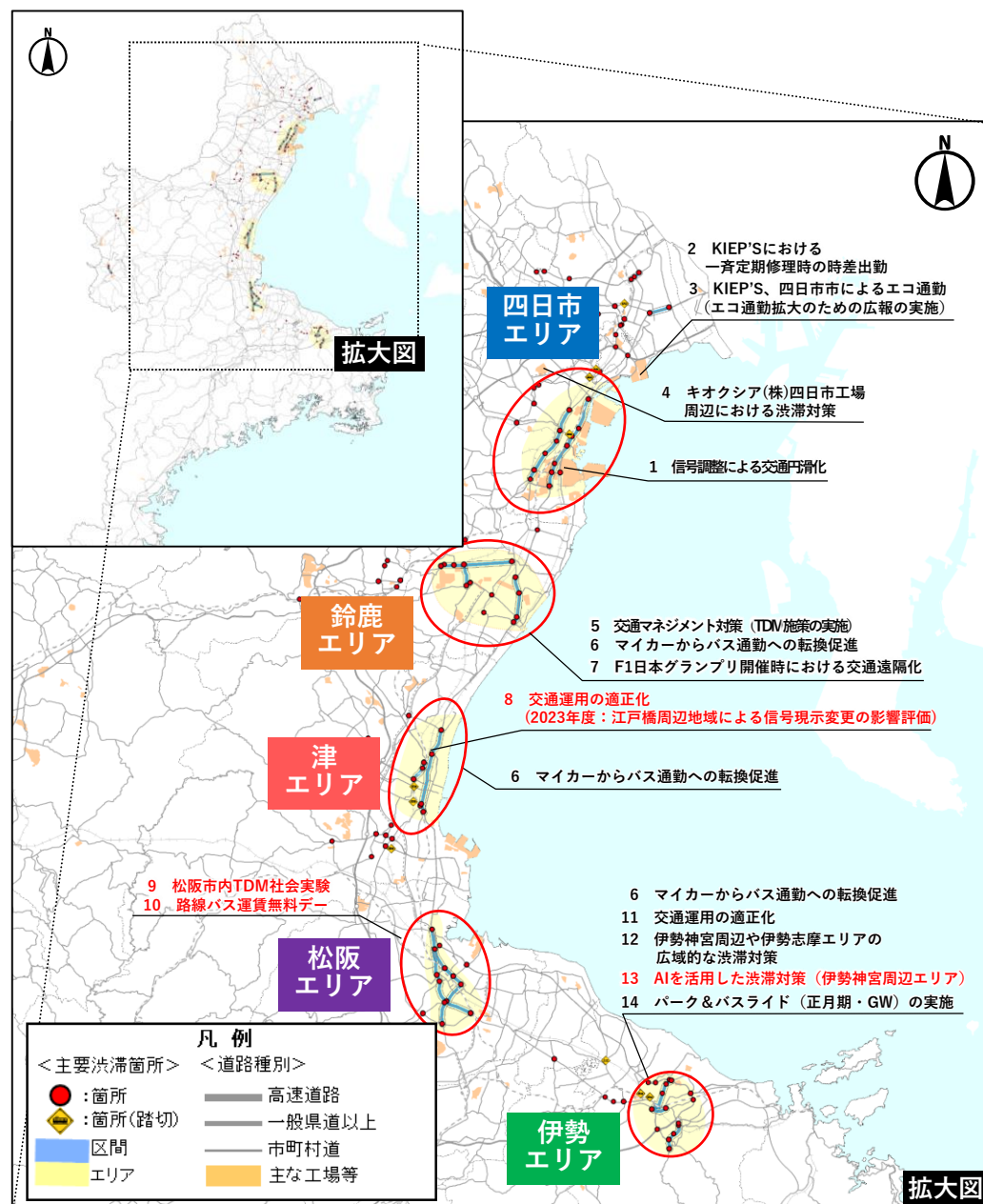
3. 2023年度に実施した渋滞対策

P12

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 2015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・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～
7	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～
8	津	交通運用の適正化(2023年度：江戸橋周辺地域による信号現示変更の影響評価)	警察	継続 2016年度～
9	松阪	松阪市内TDM社会実験	松阪エリアWG	継続 2018年度～
10	松阪	路線バス運賃無料デー	松阪市	継続 2022年度～ ※11月に実施
11	伊勢	交通運用の適正化	警察	継続 2016年度～
12	伊勢	伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策	三重県・伊勢地域観光交通対策協議会	継続 2016年度～
13	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・伊勢地域観光交通対策協議会	継続 2022年度～
14	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～

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



3-1-1

《総合対策》交通運用の適正化（江戸橋周辺地域による信号現示変更の影響評価）
 (1) 概要

実施主体：警察

津

- 国道23号江戸橋周辺地域では、通勤、三重大学病院及び周辺地域等への交通集中により、交通渋滞が顕著。
- 中勢バイパスの全線開通による変化等を踏まえ、信号機のサイクルの変更、横断歩道の閉鎖（2か所）といった、交通渋滞の緩和に向けた実証実験を実施し、交通状況への影響を分析。

実証実験の概要

<概要>

- 国道23号江戸橋周辺地域では、通勤、三重大学病院及び周辺施設等への交通集中により、交通渋滞が顕著
- そこで、2023年11月の中勢バイパス全線開通や沿道環境の変化等を踏まえ、**信号機のサイクルを変更するなど交通渋滞の緩和に向けた実証実験**を実施

<実施内容>

1) 信号機のサイクル変更等

⇒ 江戸橋周辺地域への交通集中鈍化及び中勢バイパス等への迂回状況を確認
 （区間）岩田交差点～三重大学病院前交差点

2) 横断歩道の利用停止

⇒ 江戸橋周辺地域の渋滞対策等のため、横断歩道の一部の通行を停止
 （対象横断歩道）・江戸橋北詰交差点北側
 ・三重大学病院前交差点南側

<実験期間>

期間①：2024年2月1日（木）～2024年2月9日（金）
 期間②：2024年2月13日（火）～2024年2月14日（水）
 ※期間②は期間①と比較して、
 上り方向・三重大学病院前交差点の右折青時間を延長



3-1-1

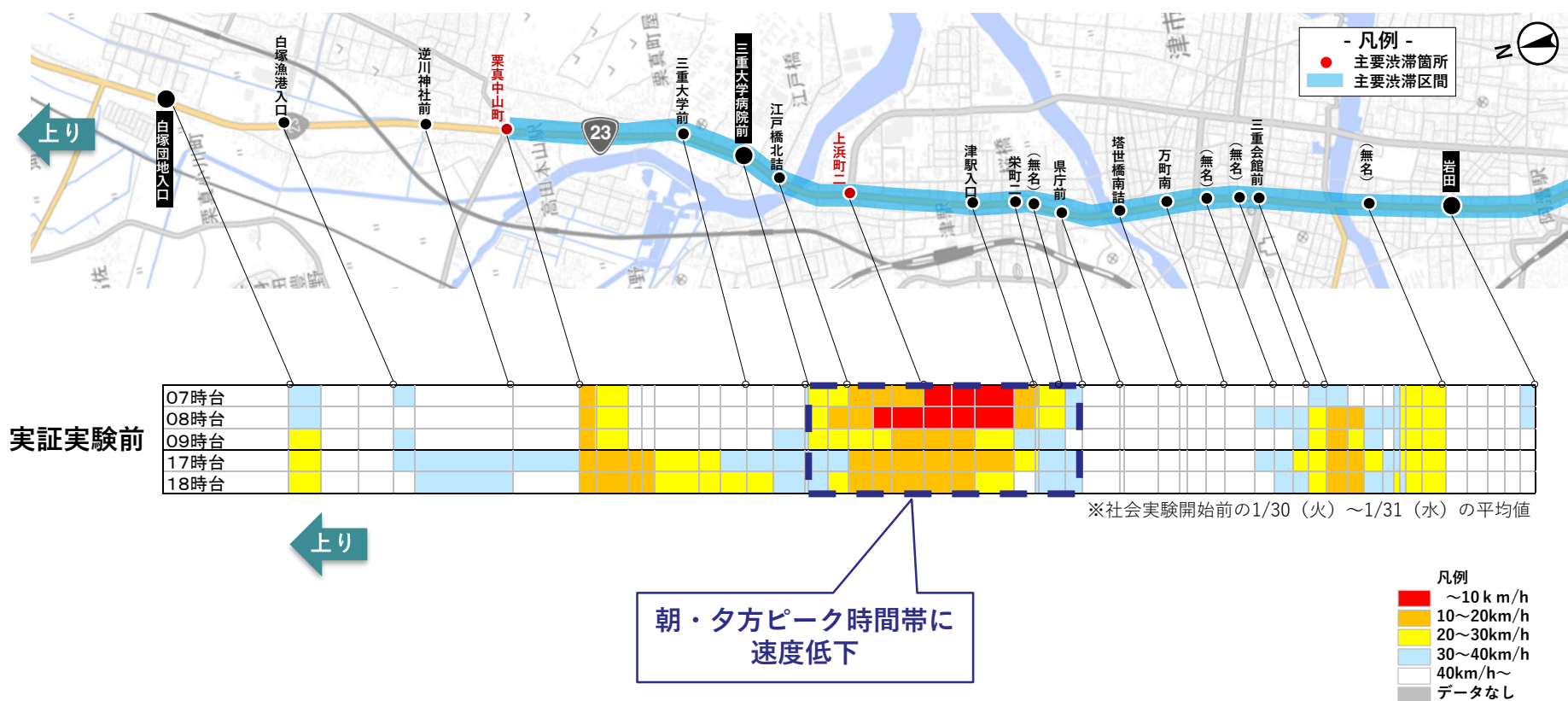
《総合対策》交通運用の適正化（江戸橋周辺地域による信号現示変更の影響評価）
 (2) 実証実験前

実施主体：警察

津

- 三重大学病院前交差点を起点に速度低下が発生。
- 特に朝ピーク時間帯の速度低下が顕著。
- 栗真中山町交差点（主要渋滞箇所）の流入部においても、朝夕ピーク時間帯に速度低下。

実証実験前：上り方向



津

-
- 朝ピーク時間帯の速度が向上
- 速度低下
- 上り
- 上り
- 凡例
 ~10 km/h
 10~20km/h
 20~30km/h
 30~40km/h
 40km/h~データなし
- 期間①
- 期間②
- 期間①に対して上り右折青時間延長
- 期間②の方が速度低下が改善
9時台には概ね速度低下解消
- 白塚園地入口
 白塚漁港入口
 逆川神社前
 栗真中山町
 三重大学前
 三重大学病院前
 江戸橋北詰
 上原二
 津駅入口
 栄町
 (無名)
 県庁前
 塔世橋南詰
 万町南
 (無名)
 (無名)
 三重会館前
 (無名)
 岩田
- 23
- 2/6 (火)
 07時台
 08時台
 09時台
 17時台
 18時台
- 2/7 (水)
 07時台
 08時台
 09時台
 17時台
 18時台
- 2/8 (木)
 07時台
 08時台
 09時台
 17時台
 18時台
- 2/13 (火)
 07時台
 08時台
 09時台
 17時台
 18時台
- 2/14 (水)
 07時台
 08時台
 09時台
 17時台
 18時台

3-1-2

≪総合対策≫ 松阪市内TDM社会実験 (1) 概要

実施主体：松阪エリアWG

松阪

- 松阪市街地では、中心市街地を発着する交通が多い上に、通過交通の一部が中心市街地内の道路を利用していることから、平日の通勤時間帯を中心に旅行速度が著しく低下。そこで2023年10月、多気方面から津方面に向かう通過交通を対象に、仮設情報板でバイパスルートと市街地ルートとの所要時間情報を提供するとともに、バイパス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社会実験を実施。
- 実験期間中は市街地ルートの利用割合が1割程度減少し、中心市街地への流入抑制に一定の効果が見られたが、交通量に関してはバイパスルート、市街地ルートともに大きな変化は見られず、旅行速度についても目立った改善は見られなかった。
- 各ルートの平均所要時間についても同様に目立った変化は見られなかったものの、朝夕のピーク時間帯における個別車両の所要時間を比較すると、実験中の方がばらつきが小さく、定時性の観点では改善が見られた。

松阪市内TDM社会実験の概要

▼位置図



▼松阪市内TDM社会実験の概要

【実施箇所】

- ・ 大黒田町交差点他
(県道松阪環状線、国道166号等)

【実施年度】

- ・ 2023年度 (令和5年度)

【実施機関】

- ・ 松阪エリアWG

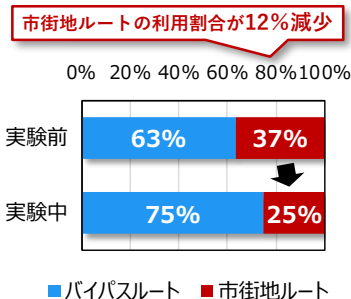
【取り組み内容】

- ・ 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
- ・ HP・チラシ・横断幕による周知

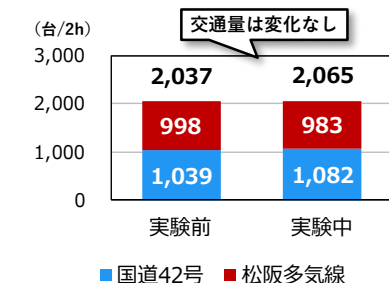


【写真】仮設情報板による所要時間情報の提供

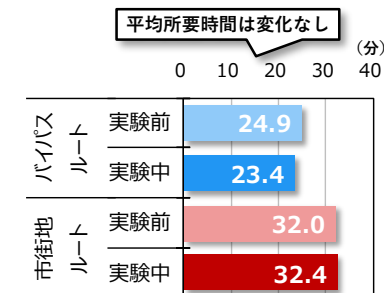
▼多気方面から津方面に通過する 車両の利用ルート割合の変化 【タピーク時 (17~19時)】



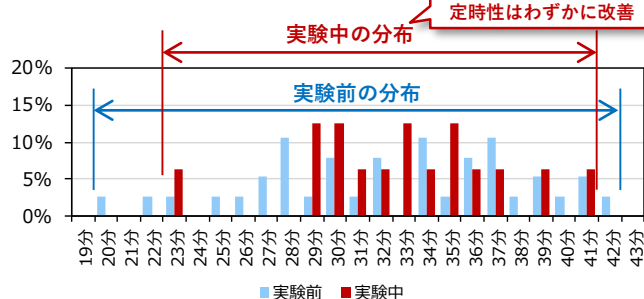
▼バイパスルートと市街地ルートの 交通量の変化 【タピーク時 (17~19時)】



▼市街地ルートの平均所要時間の変化 【タピーク時 (17~19時)】



▼市街地ルートの所要時間分布 (定時性) の変化 【タピーク時 (17~19時)】



※ 利用ルート割合、所要時間については、ETC2.0プローブデータに基づく（実験前：2021年9月平日、実験中：2023年10月平日 17~19時）
 ※ 交通量については、実験前：2021年10月26日（火）、実験中：2023年10月11日（水）の調査結果に基づく

松阪

- 【参考】路線バス運賃無料デーのチラシ（2022,2023年度）

3-1-4

 ≪総合対策≫AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア）
 (1) 対策の狙い

実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

- 伊勢神宮周辺では駐車場の混雑と周辺道路での渋滞が発生している。
- AIを活用した混雑予測を参考に、道路利用者が行動変容（公共交通への転換、来訪時間帯の変更等）することによる渋滞緩和を図った。

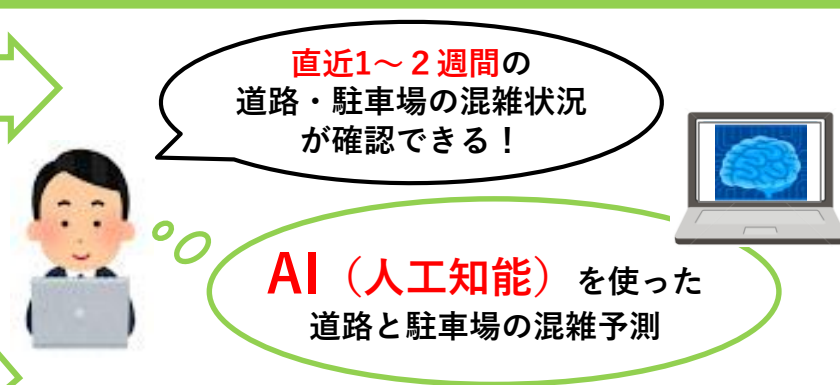
伊勢AI渋滞予測による渋滞緩和のイメージ

① 伊勢に行くと決まったら…



「混雑」予測が出ていたら・・・

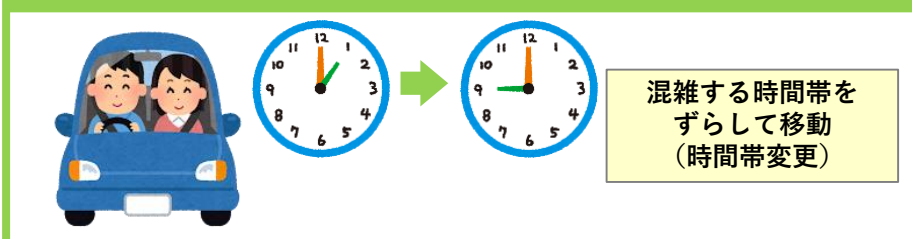
② 来訪日の混雑予測をチェック



③ 交通手段を変えてみよう



③ 行く時間帯を変えてみよう



④ みんな、らくらく伊勢もうで



3-1-4

≪総合対策≫AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア） (2) 混雑予報サイト

実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

- 2023年8月3日～9月3日に伊勢神宮周辺においてAIを活用した道路・駐車場混雑予報（特設サイト）による情報提供を実施した。
- 2022年度に試行した道路混雑予報に加え、2023年度は市営駐車場（内宮周辺 8箇所）の日別・時間帯別の混雑予報を実施し、利用者のニーズに合わせ、総合的な情報を発信した。

伊勢AI道路・駐車場混雑予報サイトでの情報提供

■伊勢AI道路・駐車場 混雑予報の概要

≪公開期間≫
2023年8月3日～9月3日

≪内容≫

- ・伊勢神宮周辺の道路と駐車場の2週間先までの混雑予測を確認できるように特設サイトを作成。
（2022年は道路の混雑予測のみを実施）
- ・天気予報のように来訪者に事前に確認していただき、混雑日程を回避する行動変容を促す。

≪道路混雑予報≫(2022年度から継続)

伊勢AI道路・駐車場混雑予報 -AI予測を活用して混雑を避けよう！-



道路の予報、駐車場の予報を切り替えられます。



≪駐車場混雑予報≫

2023年度
新たに実施

日付を設定
(直近1～2週間)

時間帯を
スライド

天気を選択

駐車場の予報を切り替えられます。

道路混雑予報

駐車場混雑予報



クリックにより、
道路混雑、駐車場
混雑の画面を切替

駐車場位置図で
箇所別の混雑予
報を表示

駐車場箇所別・
時間帯別の混雑
予報の一覧

駐車場混雑予報
の概略も道路混
雑予報の画面で
確認可能



3-1-4

≪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

- 2022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、2023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・広報を強化した。
- 特設サイトへは、5,351件（1日平均167件）のアクセスがあった。外部サイトのリンクからのアクセスが約6割を占めた。

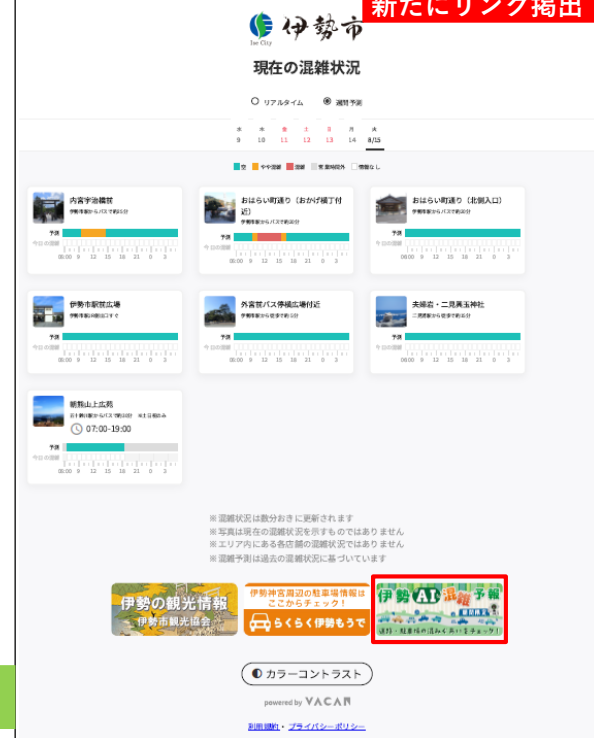
AI道路・駐車場混雑予報サイトの周知・広報

≪らくらく伊勢もうで≫

≪伊勢市観光協会≫

2023年度
新たにリンク掲出

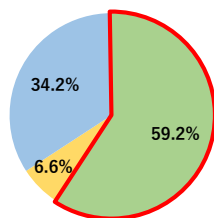
≪空きです、伊勢≫

2023年度
新たにリンク掲出

≪道路・駐車場混雑予報≫

≪道路・駐車場混雑予報サイトへのアクセス経路≫

【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/>)

■ 外部サイトのリンク

■ 検索サイト

■ その他・不明

外部サイトのリンクからの
アクセスが約6割※その他・不明は、SNSのリンク、
QRコード読取、ブックマーク等

3-1-4

≪総合対策≫AIを活用した渋滞対策（伊勢神宮周辺エリア） (4) 効果検証と課題

実施主体：国、伊勢市、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

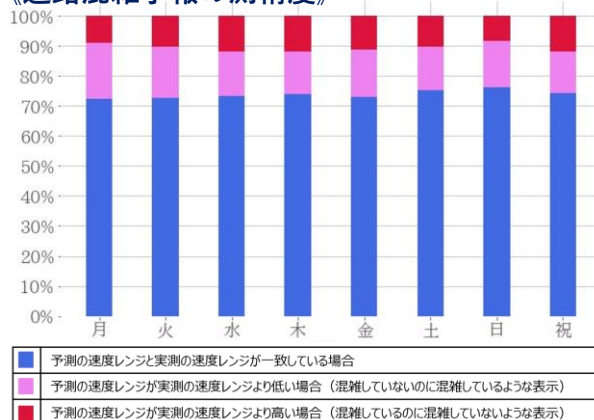
- 過去5年程度の交通状況及び観光客数等から、将来2週間の道路の混雑状況・内宮周辺の市営駐車場の混雑状況を予測した。
- AI予測精度は、道路混雑の予測表示が70%以上で一致、駐車場予測も92.7%~76.8%の一致となった。
- 伊勢来訪前に混雑予報サイトを見て、46.4%の方が「交通手段の変更」を、53.6%の方が「時間帯の変更」を検討するなど行動変容の意向が見られる。
- 今後もAI混雑予報を来訪前に確認したい自家用車利用者が9割以上。駐車場混雑予報のニーズの方が道路混雑予報のニーズよりも高い。
- 2024年度以降は、継続的な情報発信を目指し、AI予測システムを簡便化し、本格運用に向けた仕組みの構築を行う。

AI予測モデルの精度検証

《道路混雑予報の測精度》

交通状況
-ETC2.0データ
-交通量
観光客数
駐車台数
天気予報
等
(過去5年間)

各道路の
混雑状況予測



《駐車場混雑予報の予測精度》

交通状況
-ETC2.0データ
-交通量
観光客数
駐車台数
天気予報
等
(過去5年間)

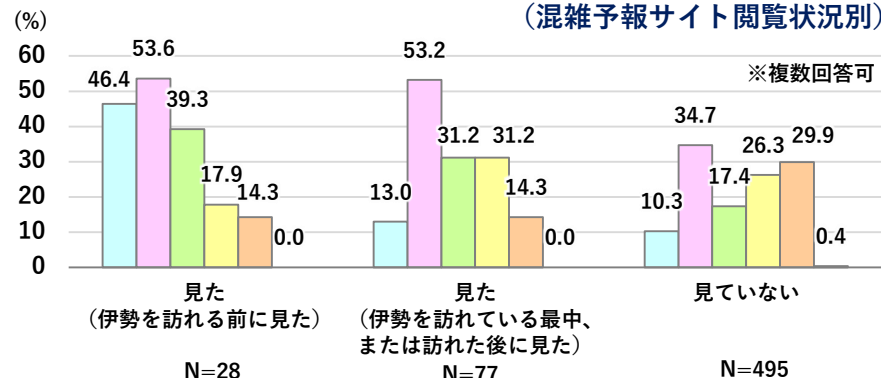
伊勢神宮周辺
市営駐車場の
混雑予測

予測	閉鎖	空車	混雑	満車	成功率
A1	0	0	0	0	0.768
A2	0	326	23	10	
空車	0	30	34	14	
混雑	0	29	71	227	
B2	0	0	0	0	0.846
B3	0	419	14	16	
空車	0	24	17	14	
混雑	0	22	28	210	
B5	81	68	10	1	0.927
B6	29	527	31	5	
空車	0	9	3	0	
混雑	0	0	0	0	
A4	81	8	3	14	0.789
A5	29	224	17	14	
空車	0	30	37	39	
混雑	0	11	33	224	
B1	0	0	0	0	0.836
B2	0	549	20	7	
空車	0	16	26	9	
混雑	0	16	57	64	
B3	0	0	0	0	0.827
B4	0	465	29	27	
空車	0	5	22	12	
混雑	0	20	39	145	
B6	81	68	9	0	0.835
B7	29	515	52	2	
空車	0	4	4	0	
混雑	0	0	0	0	

WEBアンケートによる意向調査＜実施期間：2023年9月7日(木)～9月10日(日)＞

Q. 駐車場混雑予報を見て行動を変更したか、変更しようと思うか？

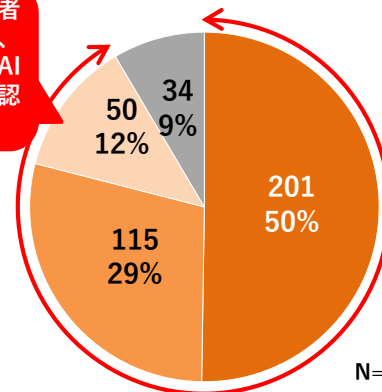
(混雑予報サイト閲覧状況別)



Q. 次回来訪時にAI混雑予報を確認したいと思うか？

(自家用車利用者)

自家用車利用者の
91%の方が、
次回来訪時にAI
混雑予報を確認
したいと回答。

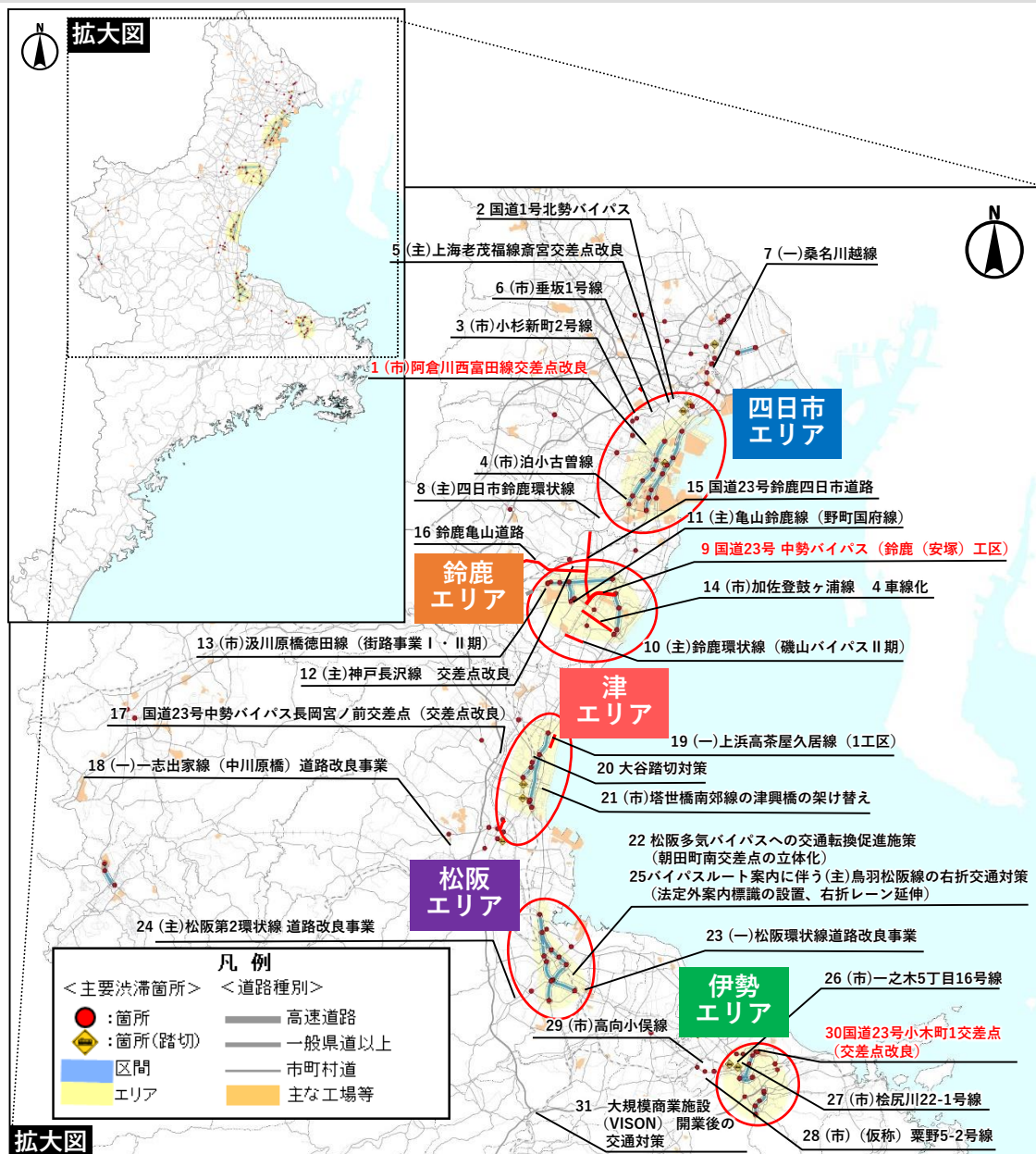


- 駐車場の混雑予報、道路の混雑予報の両方を確認したいと思う
- 駐車場の混雑予報を確認したいと思う
- 道路の混雑予報を確認したいと思う
- どちらとも確認しないと思う

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	(市)阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	対策済 2023.7.2
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)泊小古曽線	四日市市	2023年度 着手予定
5	四日市	(主)上海老茂福線斎宮交差点改良	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	(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	対策済 2023.11
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)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	(一)上浜高茶屋久居線 (1工区)	三重県	工事中 2016年度～
20	津	大谷路切対策	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	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～
23	松阪	(一)松阪環状線道路改良事業	三重県	工事中 2020年度～
24	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～
25	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	工事中 2023年度～
26	伊勢	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
27	伊勢	(市)松尻川22-1号線	伊勢市	工事中
28	伊勢	(市) (仮称) 栗野5-2号線	伊勢市	工事中
29	伊勢	(市)高向小俣線	伊勢市	工事中
30	伊勢	国道23号小木町1交差点 (交差点改良)	国	対策済

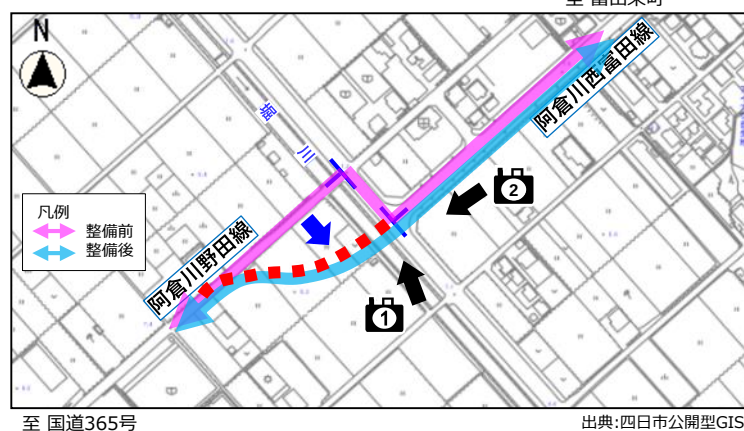
赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



四日市

- ## 事業の概要

■ 平面図



至 富田栄町

北東行き

南東行き

南西行き

北西行き

阿倉川野田線

西阿倉川万井線

阿倉川西富田線

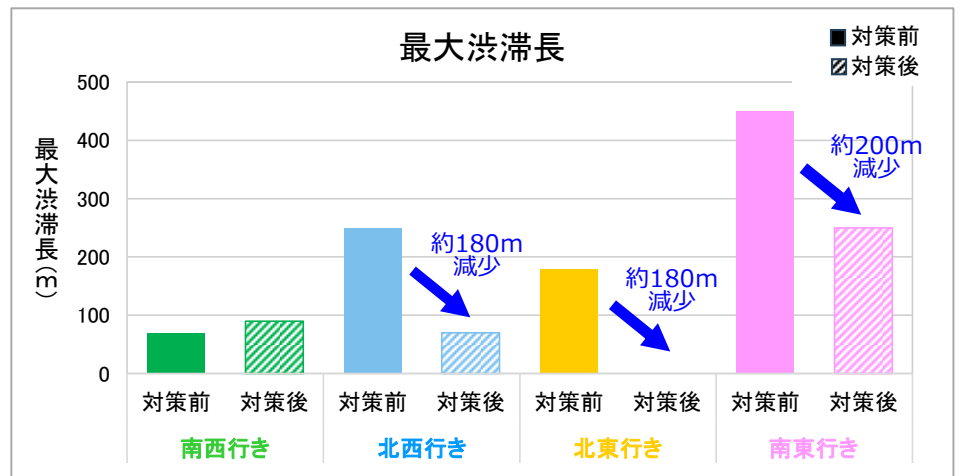
7.5

凡例

■ ■ ■ ■ ■ 事業区間

至 国道365号

出典:地理院地図(国土地理院)



データ：四日市市提供 対策前（交通量調査日：2015.10.16（金））
対策後（交通量調査日：2023.12.13（水））

3-2-2

≪道路整備等≫ 国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）開通による影響評価 (1) 事業の概要

実施主体：国

鈴鹿

- 国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区）は2023年11月19日（日）に開通し、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車線で全線開通した。

位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

整備状況

■野町地区



■安塚・末広地区



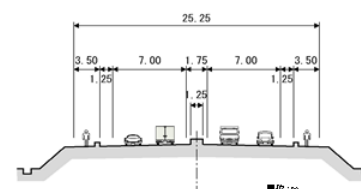
■玉垣地区



■玉垣地区



事業名	一般国道23号 中勢道路
区間	起点) 三重県鈴鹿市北玉垣町 終点) 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	80 km/h（暫定60 km/h）



3-2-2

≪道路整備等≫ 国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区） 開通による影響評価 (2) 影響評価

実施主体：国

鈴鹿

- 中勢バイパス開通前の速度状況と開通直後の速度状況を比較した結果、開通区間に併行する国道23号や、サーキット道路といった国道23号と中勢バイパスのラダー路線等で速度向上がみられた。
- 今後、2024年9月～11月のデータにより、市内主要渋滞箇所の速度モニタリングを行い、中勢バイパス全線開通による効果検証を行う。

＜朝ピーク（7:00～9:00）＞速度状況（開通前）



＜朝ピーク（7:00～9:00）＞速度状況（開通後）



出典：ETC2.0プローブ情報 【開通前】2023年9月1日～11月18日〔確定値〕 【開通後】2024年4月〔確定値〕

3-2-3

《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) 課題

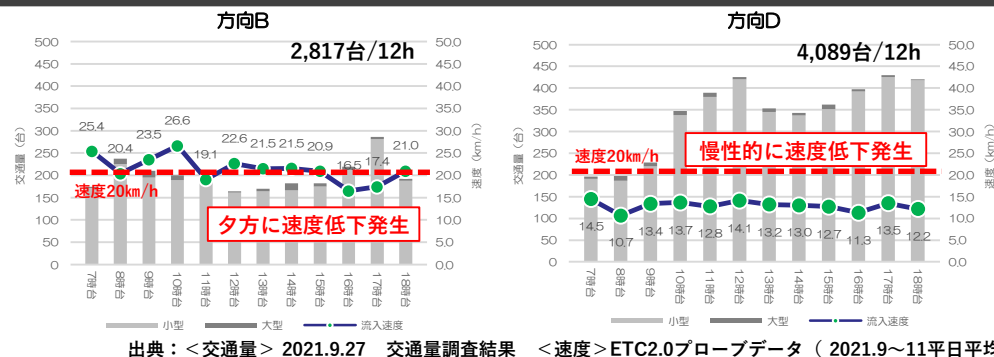
実施主体：国

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、主要渋滞箇所指定されている交差点。
- 方向Bは、夕方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、夕方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）。

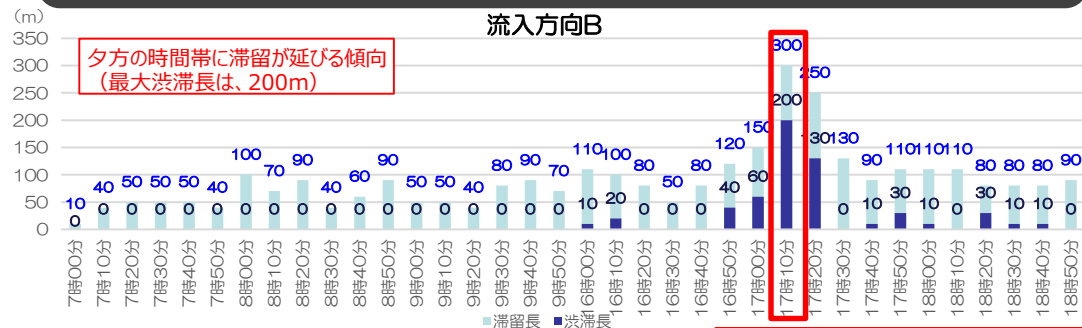
位置図

方向別の交通量と流入速度

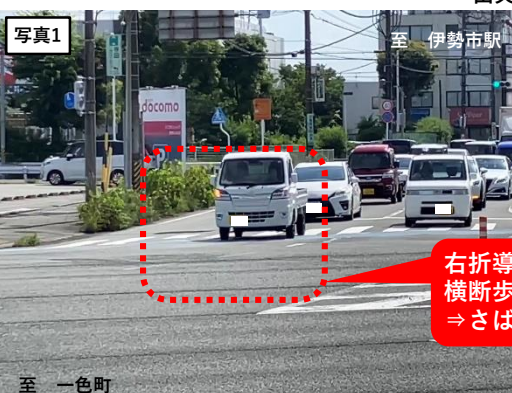
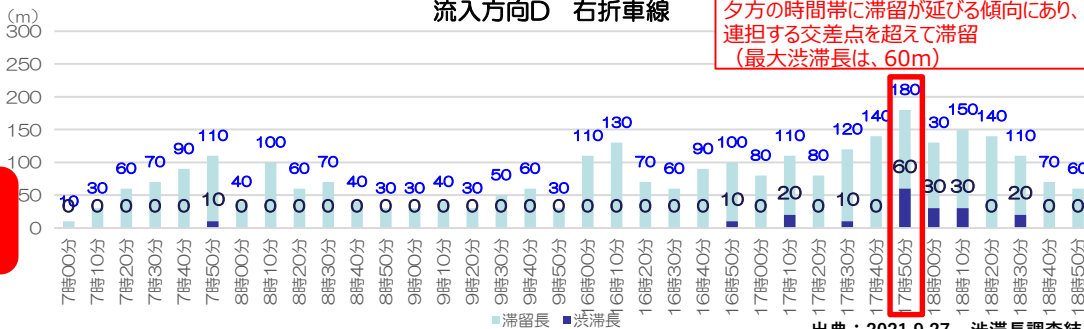


渋滞・滞留状況

流入方向B



流入方向D 右折車線



(2023年6月撮影)

3-2-3

《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
(2) 対策と効果

実施主体：国

伊勢

<対策：交差点コンパクト化・導流線の引き直し>

- 交通安全対策として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。（整備完了：2024.4.30）

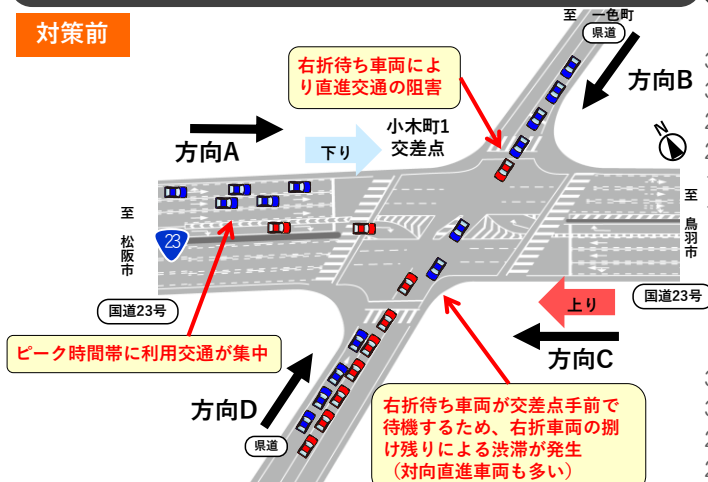
<対策効果>

- （一）宇治山田港伊勢市停車場線側は、右折導流線を明示したことにより、右折交通の滞留が軽減し、夕方ピーク時の最大滞留長・渋滞長も短くなり、渋滞緩和効果を確認。

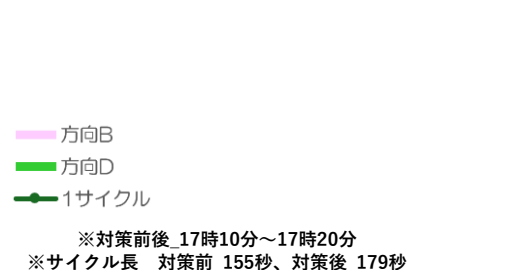
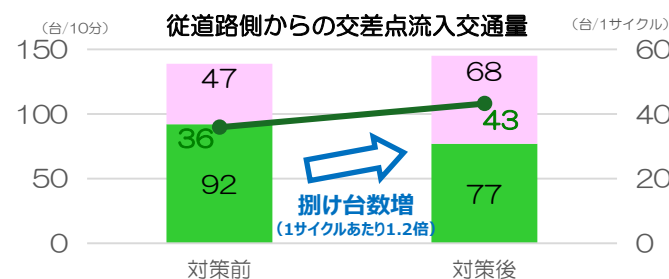
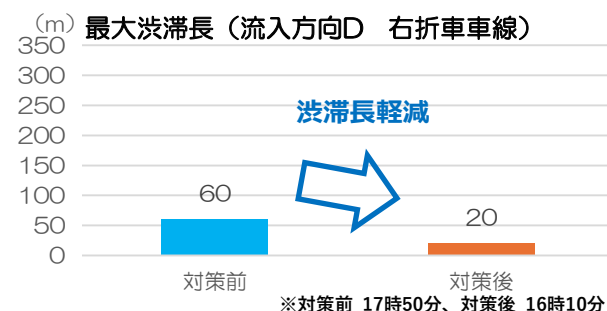
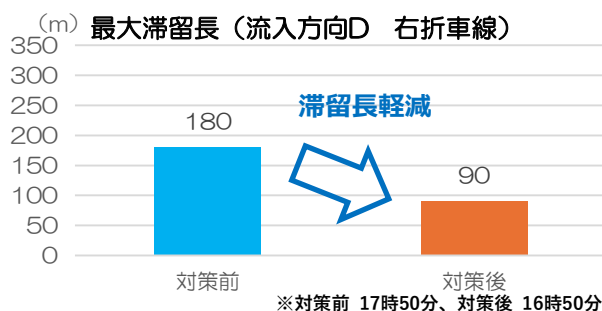
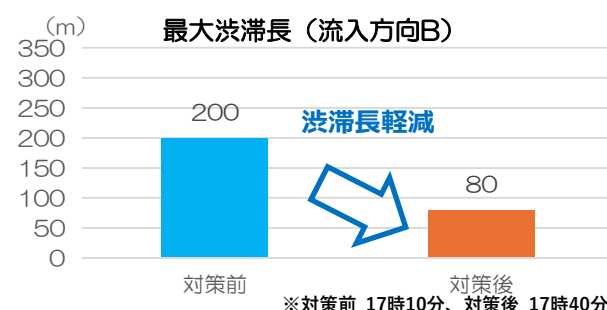
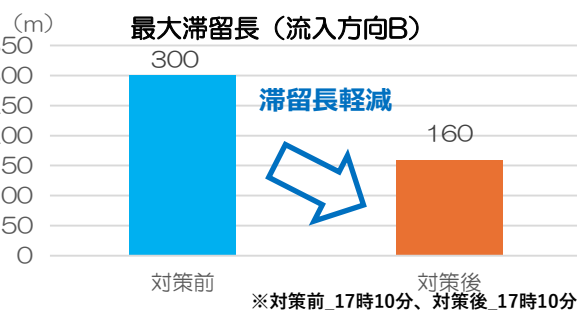
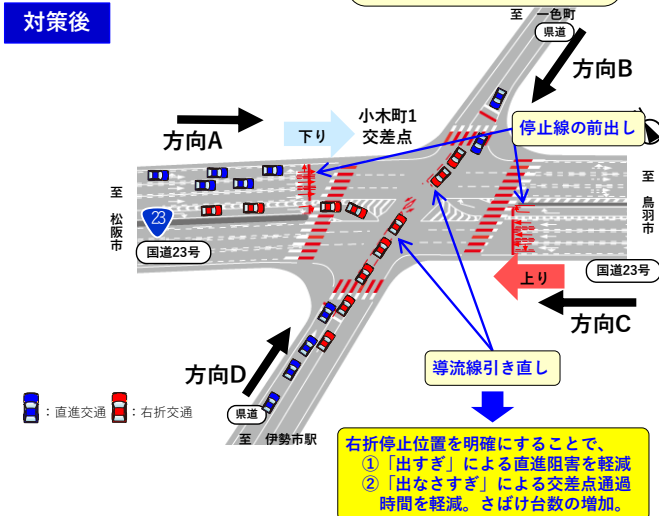
対策

効果

対策前



対策後



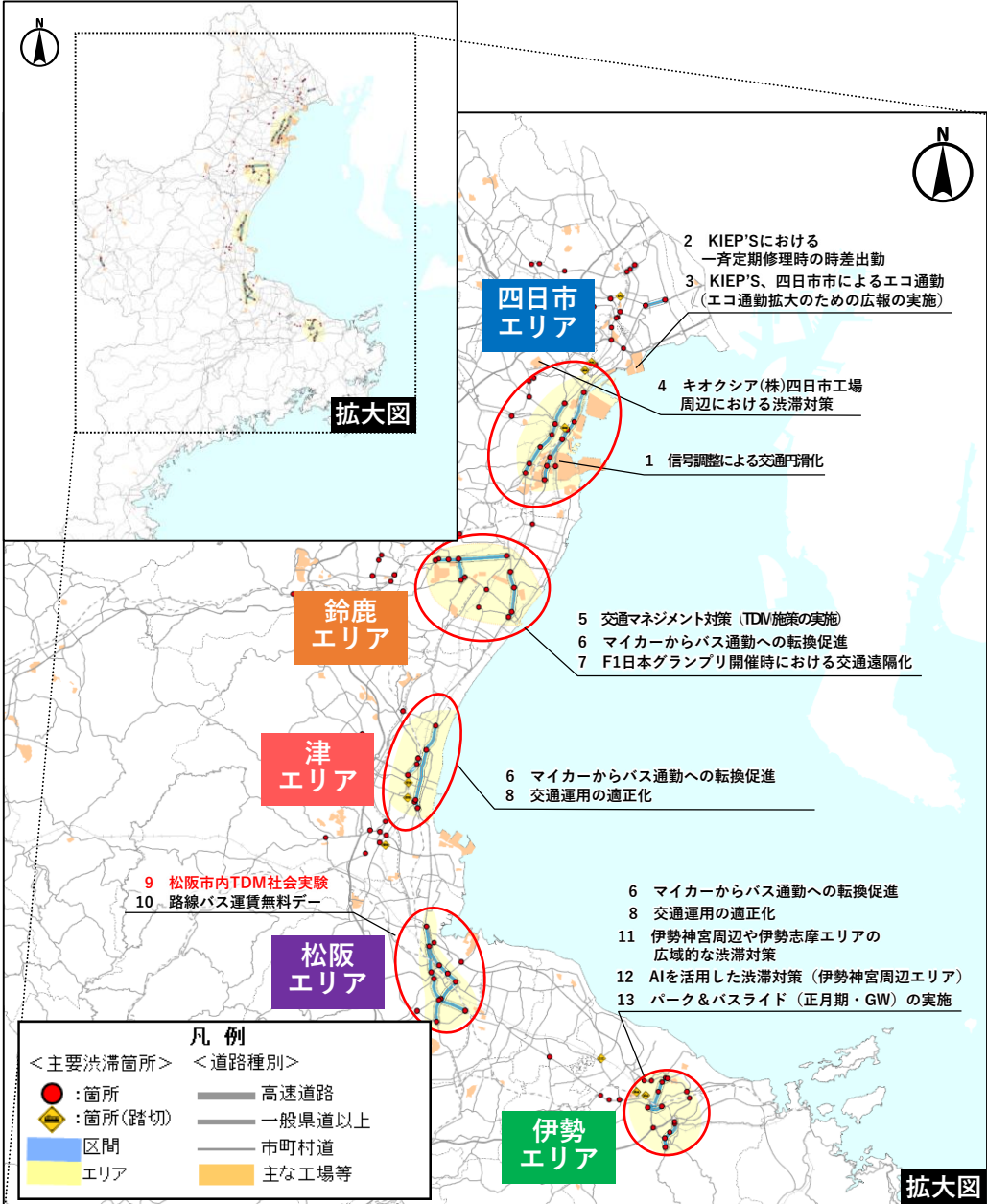
4. 2024年度以降に実施する予定の渋滞対策

P29

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 2015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・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～
7	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～
8	津・伊勢	交通運用の適正化	警察	継続 2016年度～
9	松阪	松阪市内TDM社会実験	松阪エリアWG(紀勢国道事務所、三重河川国道事務所、三重県、松阪市)	継続 2018年度～
10	松阪	路線バス運賃無料デー	松阪市	継続 2022年度～ ※11月に実施
11	伊勢	伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策	三重県・伊勢地域観光交通対策協議会	継続 2016年度～
12	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・伊勢地域観光交通対策協議会	継続 2022年度～
13	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～

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



4-1-1

《総合対策》松阪市内TDM社会実験
(1) 背景・目的

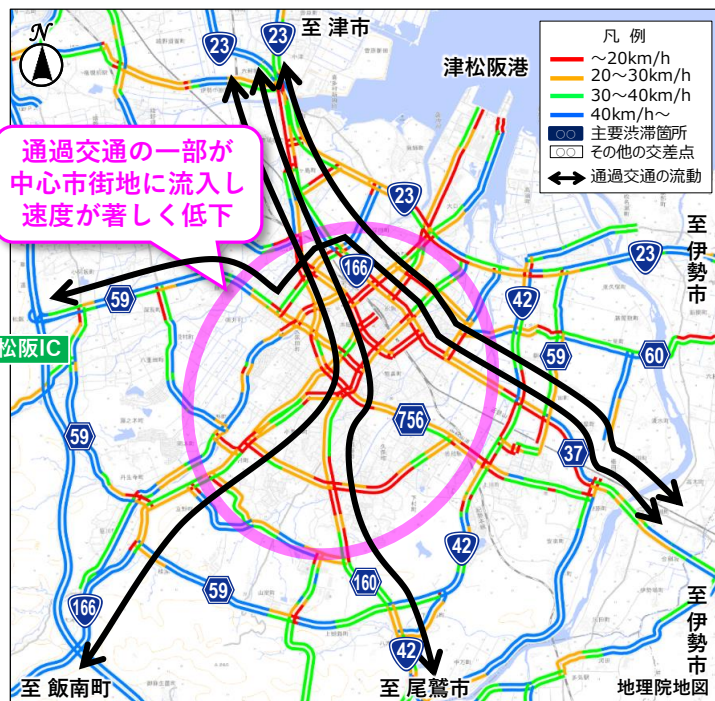
実施主体：松阪エリアWG

松阪

- 松阪都市圏では、通過交通の一部が中心市街地に流入しており、混雑の原因となっていることから、松阪市街地内の交通環境を改善するため、通過交通を国道23号や国道42号、県道松阪第2環状線などで構成される迂回ルートへ適切に誘導するTDM（交通需要マネジメント）施策を実施する。
- 2022（令和4）年度は伊勢方面から津方面、令和5年度は多気方面から津方面の通過車両に対して、バイパスルートと市街地ルートの実タイム所要時間を提供する施策を実施し、経路変更に一定の効果が見られたが、特定の方向のみの案内であったため、市街地全体への影響は軽微であった。
- そこで、2024（令和6）年度は、松阪市街地に流入する手前の場所に仮設看板を設置し、通過交通を迂回ルートに誘導することで中心市街地への流入抑制を図るTDM社会実験を実施する。（実施期間：2024（令和6）年10月～11月（予定））。

社会実験の概要

▼松阪市街地の速度低下箇所と通過交通の流動



※ ETC2.0プローブデータ（2022年9～11月平日7時台、8時台の平均値）に基づく

▼仮設看板による迂回ルートの案内（中心市街地への流入抑制）



※ 図中の仮設看板の設置場所については、今後変更する可能性がある

4-1-1

＜総合対策＞松阪市内TDM社会実験
(2) 広報計画 (案) と(3) 効果検証内容・方法(案)

実施主体：松阪エリアWG

松阪

＜広報計画(案)＞

- 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。
- 本社会実験に関するチラシや松阪市街地の渋滞情報は、紀勢国道事務所のHP（過年度に作成した「松阪市内TDM社会実験」特設サイト）に掲載することとし、関係機関のHP、SNS、自治体広報誌等を用いて周知する。

＜効果検証内容・方法(案)＞

- 仮設看板設置前後における交通状況の変化を以下の項目により評価。

広報計画(案)

▼TDM社会実験チラシ



▼紀勢国道事務所HP内 特設サイト



▼紀勢国道事務所X



▼自治体広報誌



※) 上記の内容は令和5年度のもの

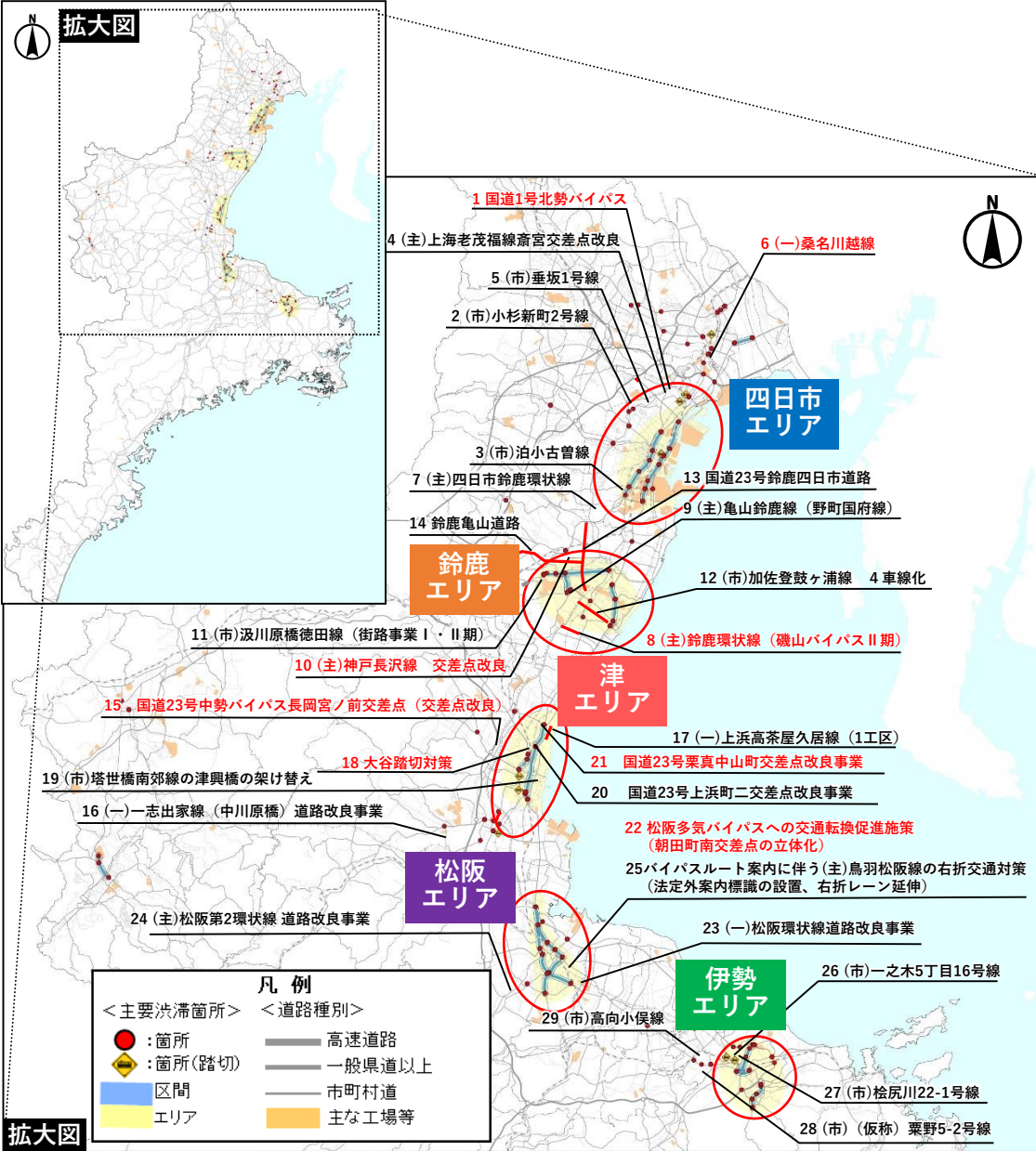
効果検証内容・方法(案)

分類	検証項目 (案)	使用データ (案)
経路誘導	通過交通の利用経路割合	ETC2.0プローブデータ
中心市街地の混雑状況	渋滞発生頻度	JARTIC渋滞統計システム
	中心市街地内の旅行速度 (エリア内主要路線)	ETC2.0プローブデータ
	代表的なルートの所要時間	ETC2.0プローブデータ
道路利用者の声	利用ルートの選択状況 施策に対する意見・感想 (肯定・否定) 道路利用者が興味を持っている情報や閲覧しやすい発信方法等 等	Webアンケート調査

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1号北勢バイパス	国	工事中 1999年度～
2	四日市	(市)小杉新町2号線	四日市市	工事中 2014年度～
3	四日市	(市)泊小古曽線	四日市市	2023年度 着手予定
4	四日市	(主)上海老茂福線斎宮交差点改良	三重県	検討中
5	四日市	(市)垂坂1号線	四日市市	工事中 2019年度～
6	四日市	(一)桑名川越線	三重県	工事中 2016年度～
7	四日市	(主)四日市鈴鹿環状線	三重県	工事中 2014年度～
8	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～
9	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	工事中 2018年度～
10	鈴鹿	(主)神戸長沢線 交差点改良	三重県	工事中 2016年度～
11	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～
12	鈴鹿	(市)加佐登鼓ヶ浦線 4車線化	鈴鹿市	工事中 2009年度～
13	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	2020年度 事業化
14	鈴鹿	鈴鹿亀山道路	三重県	2022年度 事業化
15	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～
16	津	(一)一志出家線(中川原橋)道路改良事業	三重県	工事中 2006年度～
17	津	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	工事中 2016年度～
18	津	大谷路切対策	津市	工事中 2019年度～
19	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～
20	津	国道23号上浜町二交差点改良事業	国	工事着手予定
21	津	国道23号栗真中山町交差点改良事業	国	工事着手予定
22	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～
23	松阪	(一)松阪環状線道路改良事業	三重県	工事中 2020年度～
24	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～
25	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	工事中 2023年度～
26	伊勢	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中
27	伊勢	(市)松尾川22-1号線	伊勢市	工事中
28	伊勢	(市)(仮称)栗野5-2号線	伊勢市	工事中
29	伊勢	(市)高向小俣線	伊勢市	工事中

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一色町から、国道477号バイパス間の4.1kmについて、2024（令和6）年度の開通見通しを公表。
- 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。

事業の概要

■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

四日市市山之一色町(市道日永八郷線)～

四日市市曾井町(国道477号バイパス)間は工事全面展開中

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

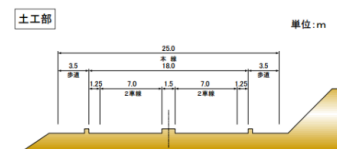
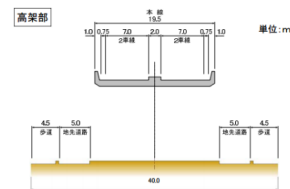
進捗状況：2024年度

四日市市山之一色町～

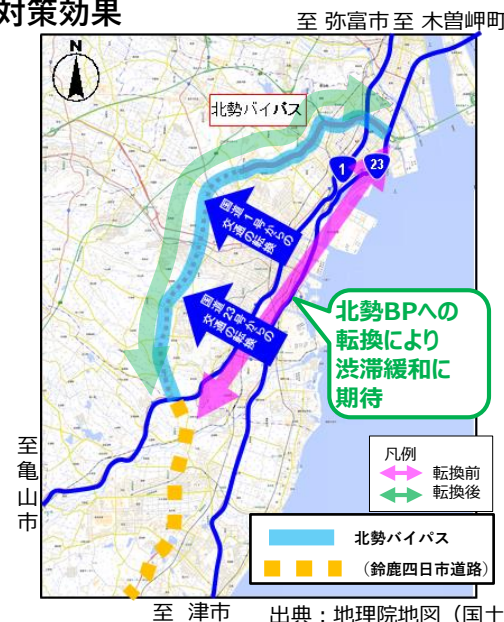
四日市市曾井町間（4.1km）

開通予定（2/4車線）

（工事着手：1999年度）

出典：
北勢国道事務所HP

■対策効果



4-2-2

《道路整備等》（一）桑名川越線 (1) 事業の概要

実施主体：三重県

四日市

- （一）桑名川越線は、国道23号から桑名市南部、いなべ市南西部の工業団地等を結ぶ重要な物流道路として利用されている。
- 現在は国道1号を横断する際、直進することができないため、国道1号を経由する必要があるため交通負荷が増加し渋滞が発生している。
- 未供用区間が開通することで、（一）桑名川越線を直進し、国道1号を横断可能。

事業の概要

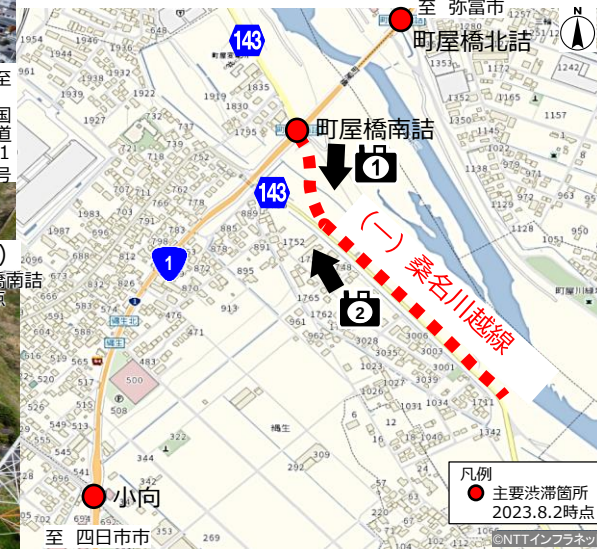
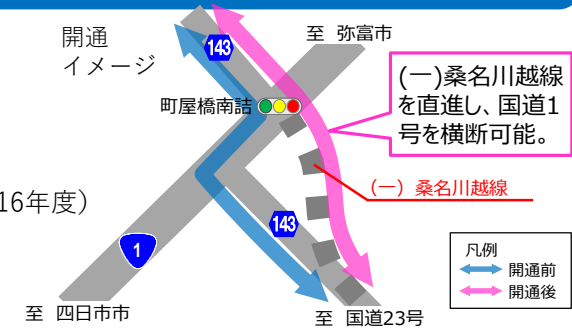
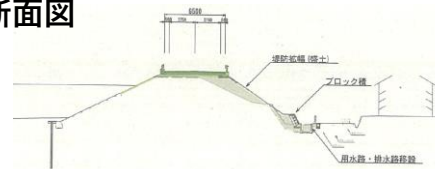
■対策概要

事業名：（一）桑名川越線
事業主体：三重県
所在地：三重県三重郡朝日町
事業延長：約0.7km
進捗状況：工事中（工事着手：2016年度）
完了年次（計画）：2024年度

■詳細



■断面図



■位置図



■開通後の交通の変化



鈴鹿

-

4-2-5

≪道路整備等≫ 国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点改良 (1) 事業の概要

実施主体：国

津

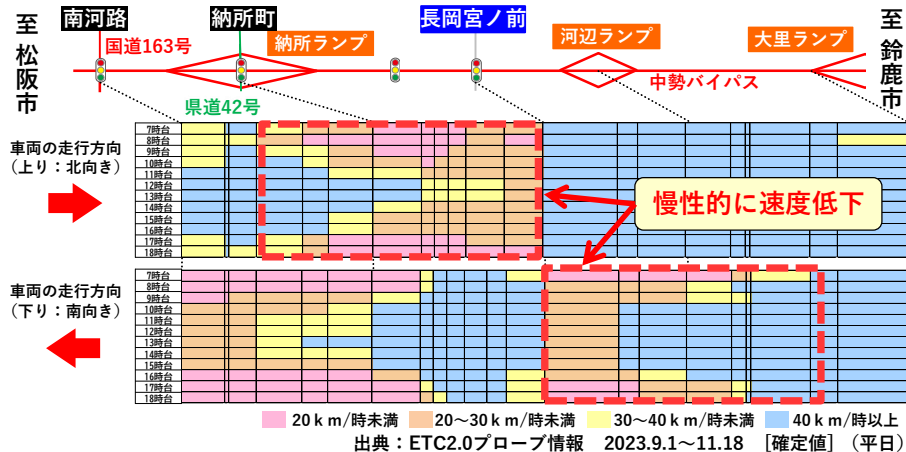
- 国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点では、前後に立体交差が連なる区間における平面交差点で、開通延長の増加に応じた中勢バイパスの交通量増により速度低下が多く発生。
- 交差点における渋滞、速度低下を緩和させるため、2020年度より長岡宮ノ前交差点の交差点改良工事に着手し、工事を推進中。

位置図

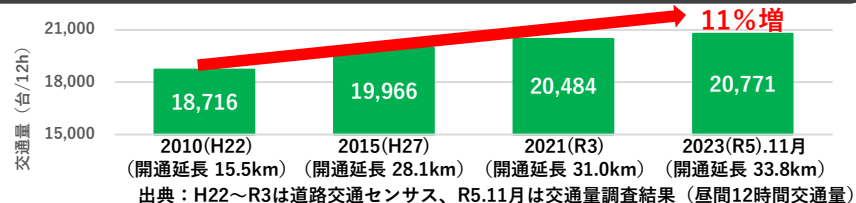


出典：地理院地図（国土地理院）

渋滞状況



交通量

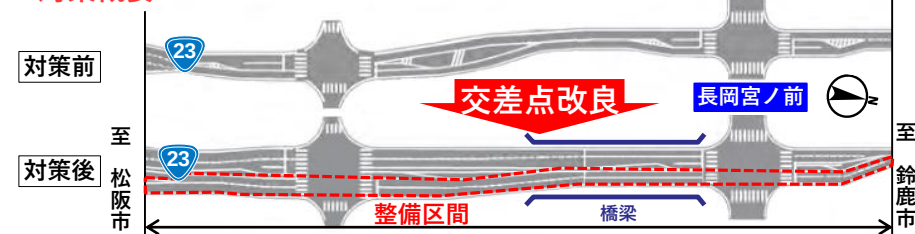


渋滞状況写真

整備状況写真



≪対策概要≫



≪現在の状況及び次年度以降の動向≫

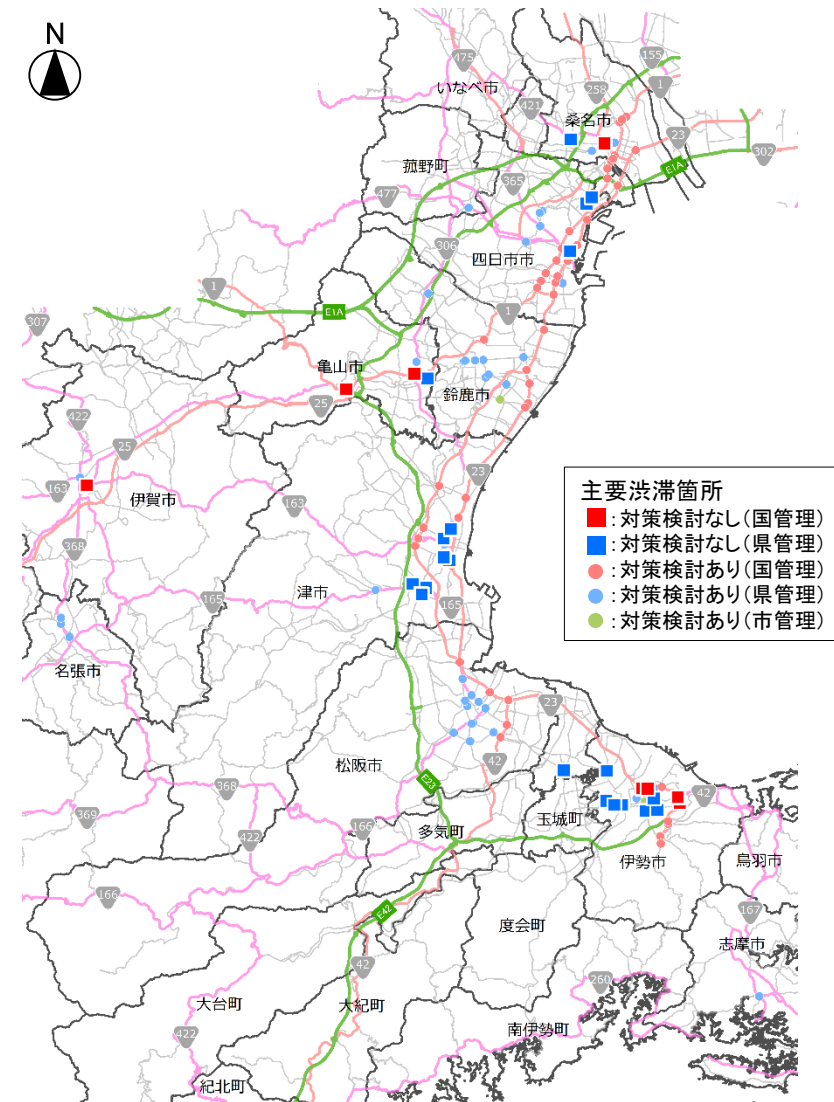
➤ 2023年度に橋梁工事が完了し、改良工事を推進中。

松阪

- 令和6年7月現在

4-3 対策未検討箇所一覧

- 2012年度に主要渋滞箇所が選定され、これまでに多くの対策が実施されてきたが、いまだに多くの箇所で渋滞が残存し、対策未検討箇所も存在。
- 主要渋滞箇所120箇所のうち、対策未検討箇所は国管理8箇所、県管理21箇所の計29箇所。（主道路側で計上）
- 三重県内の交通円滑化に向けて、対策未検討箇所の対策実施の加速化が必要。



箇所名	路線名	管理者	市区町村	エリア
新栄町	一般国道1号	国	亀山市	エリア外
東海道 関宿東	一般国道1号	国	亀山市	エリア外
高向	一般国道23号	国	伊勢市	伊勢
黒瀬町	一般国道23号	国	伊勢市	伊勢
通町I.C	一般国道23号	国	伊勢市	伊勢
長屋1	一般国道23号	国	伊勢市	伊勢
丸之内	一般国道25号	国	伊賀市	エリア外
上野	一般国道258号	国	桑名市	エリア外
(浜町) 踏切	一般国道164号	県	四日市市	四日市
明神町西	一般国道165号	県	津市	津
野村高架	一般国道165号	県	津市	津
無名(阿漕駅口)	(一) 阿漕停車場線	県	津市	津
(久居新町) 踏切	(一) 上浜高茶屋久居線	県	津市	津
(半田) 踏切	(一) 家所阿漕停車場線	県	津市	津
船江	(一) 宇治山田港伊勢市停車場線	県	伊勢市	伊勢
(小俣町) 踏切	(一) 東大淀小俣線	県	伊勢市	伊勢
(松原町) 踏切	(主) 四日市多度線	県	四日市市	四日市
(富田) 踏切	(主) 四日市鈴鹿環状線	県	四日市市	四日市
久居駅南	(主) 松阪久居線	県	津市	津
県庁西	(主) 津関線	県	津市	津
新町大橋南詰	(主) 津芸濃大山田線	県	津市	津
外宮前	(主) 伊勢南島線	県	伊勢市	伊勢
二見街道入口	(主) 伊勢南島線	県	伊勢市	伊勢
度会橋西詰	(主) 鳥羽松阪線	県	伊勢市	伊勢
掛橋	(主) 鳥羽松阪線	県	伊勢市	伊勢
宮前	(主) 鳥羽松阪線	県	伊勢市	伊勢
有爾中	(主) 鳥羽松阪線	県	明和町(多気郡)	エリア外
和田	(主) 亀山白山線	県	亀山市	エリア外
坂井橋	(主) 四日市多度線	県	桑名市	エリア外

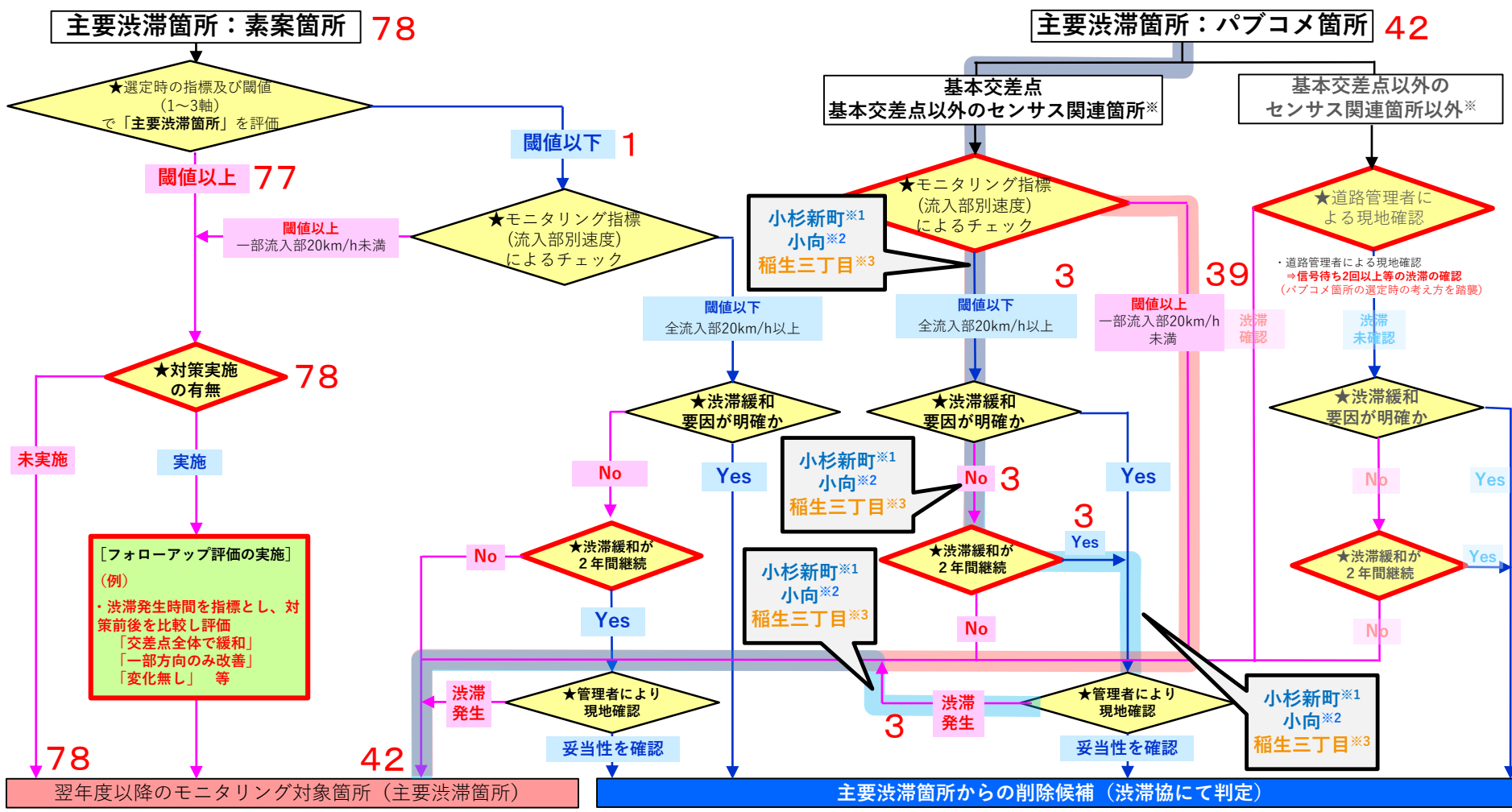
5. 主要渋滞箇所モニタリング

P43

1-1 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。
- 2023年11月19日に中勢バイパスが全線開通。交通状況の変化が想定されるため、2023年9月1日～11月18日の速度データを用いて評価。

「削除候補箇所」の選定フロー



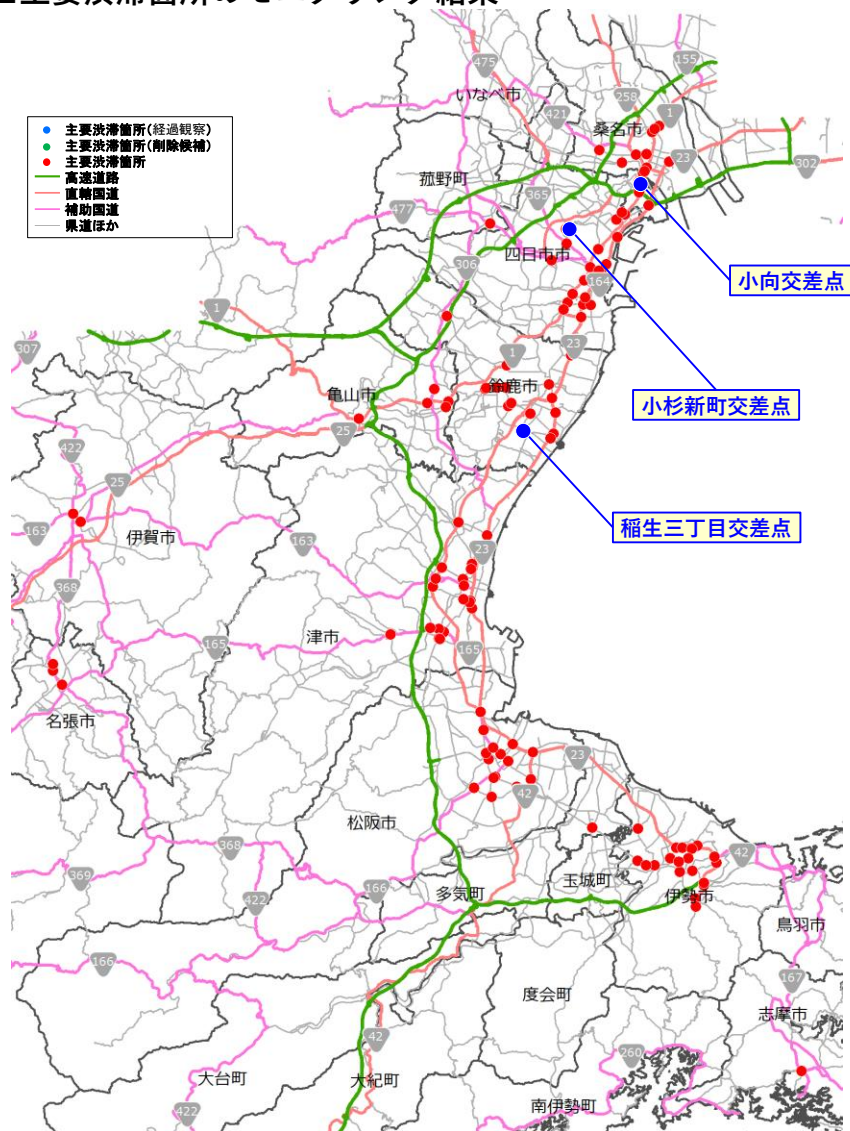
赤字数字：三重県内の主要渋滞箇所数

- ※1 交差点周辺で事業実施中のため経過観察
- ※2 従道路側（町道）で速度低下を確認したため経過観察
- ※3 中勢BP開通後に判断

5-2 主要渋滞箇所のモニタリング結果(三重県全体)

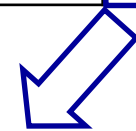
- 主要渋滞箇所モニタリングの結果、三重県内で主要渋滞箇所から削除候補の対象なし。

■主要渋滞箇所のモニタリング結果



<速度モニタリングの結果>

	主要渋滞箇所（2023年度末：120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	
				速度閾値 (20km/h) に該当	速度閾値 (20km/h) に非該当
①平日における渋滞箇所	61	48	13	13	0
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	0
④パブリックコメントによる 追加箇所	42	39	3	0	3
合計	120	104	16	13	3



<速度閾値（20km/h）に非該当箇所の削除候補判断について>

交差点名	所在地	主道路	道路管理者	エリア	削除の判断
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
稲生三丁目	鈴鹿市	(市) 加佐登鼓ヶ浦線	鈴鹿市	鈴鹿エリア	経過観察※3

※1 交差点周辺で事業実施中

※2 道路管理者現地確認の結果、従道路側（町道）で信号2回待ちを確認

※3 中勢BP開通後に判断

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

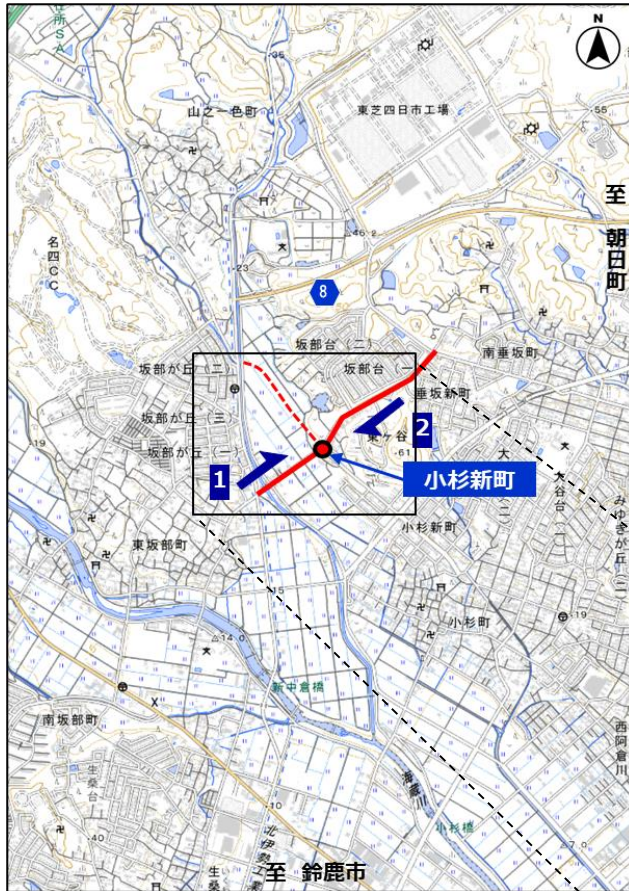
- 小杉新町交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- 道路整備事業中のため、完成後の交通状況を注視し、経過観察とする。

《小杉新町交差点 (四日市市)》

経過観察

■ 位置図

■ 速度変動図

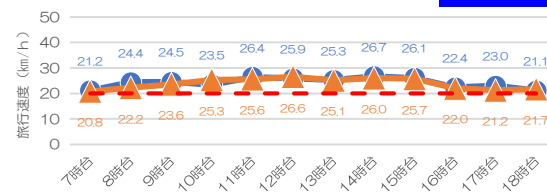


出典:地理院地図 (国土地理院)

平日

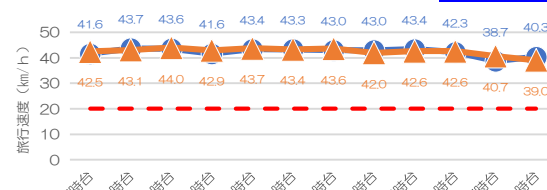
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞

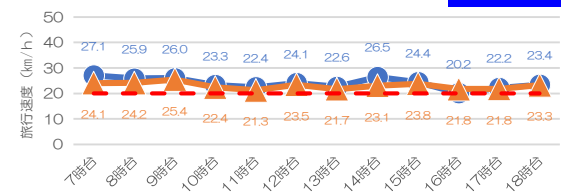


● 2022 ▲ 2023 --- 渋滞判定

休日

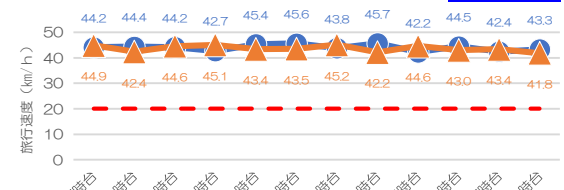
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



出典:ETC2.0プローブ情報 (2022/9/1~11/30、2023/9/1~11/18)

道路整備事業中
経過観察

5-3

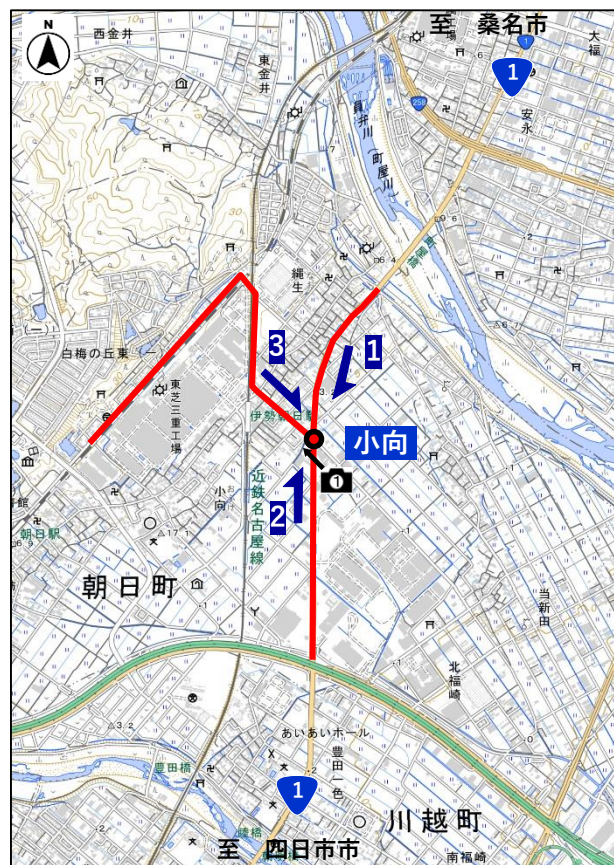
モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点以外】モニタリング
(2) 小向交差点 (朝日町)

四日市

- 小向交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の国道側流入部で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。
- 国道1号は渋滞緩和が2年間継続しており、現地確認結果より渋滞が発生していないことが確認されたが、町道側においては、2回の青信号で通過できない交通状況が確認されたため、経過観察とする。

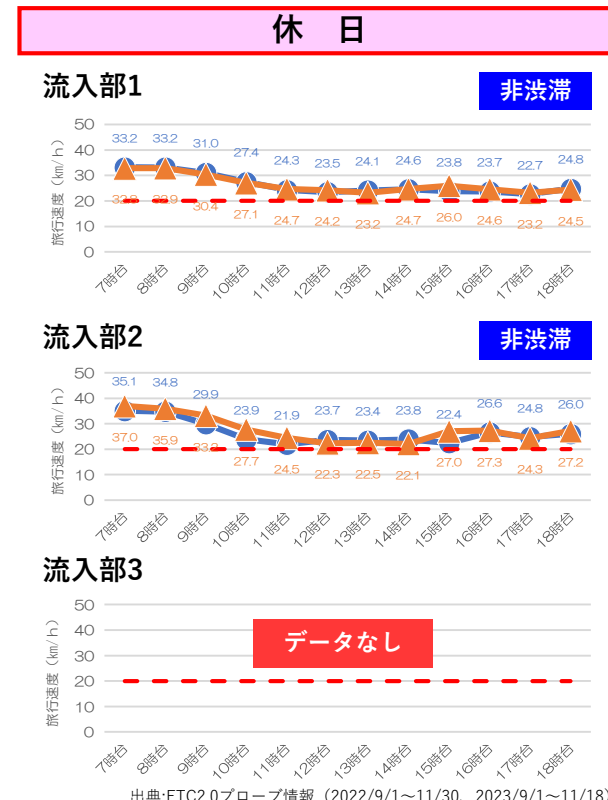
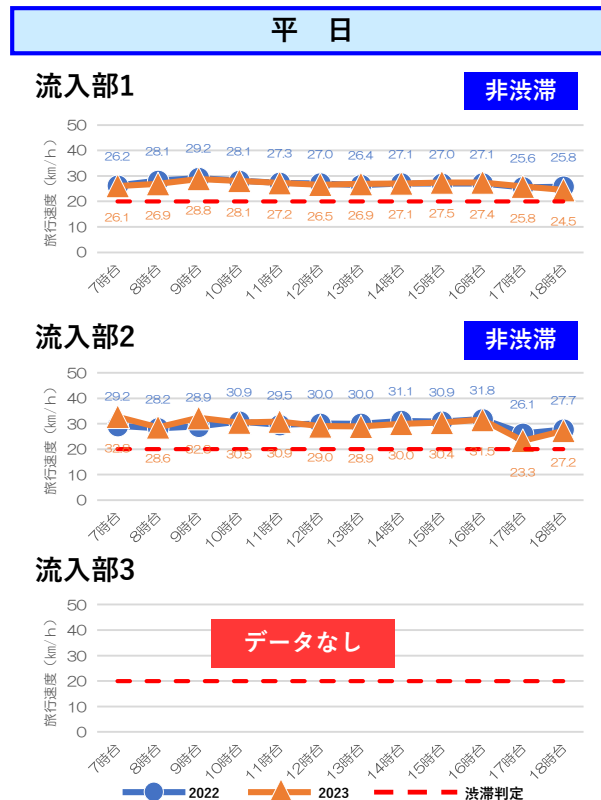
≪小向交差点 (朝日町)≫

■ 位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図



出典:ETC2.0プローブ情報 (2022/9/1~11/30、2023/9/1~11/18)



町道の渋滞が継続しているため、経過観察

※R6.7.3 7:30撮影
流入部3の状況

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、渋滞は発生していない状況である。
- 今年度のモニタリングは中勢バイパス開通前のデータを使用。中勢バイパス開通による影響により交通状況の変化が想定されるため経過観察とする。

≪ 稲生三丁目交差点 (鈴鹿市) ≫

■ 位置図



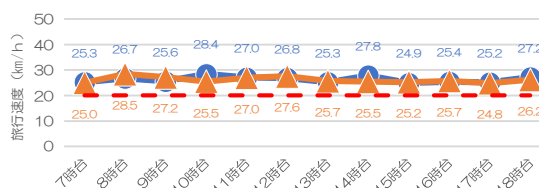
出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図

平日

流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞

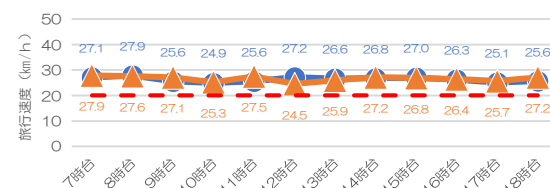


● 2022 ▲ 2023 --- 渋滞判定

休日

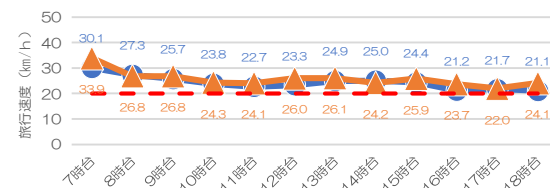
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



出典:ETC2.0プローブ情報 (2022/9/1~11/30、2023/9/1~11/18)

中勢バイパス開通による影響により交通状況の変化が想定されるため、経過観察