

令和7年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2025年8月6日（水）13:30～15:00

場所：三重河川国道事務所 本庁舎1階会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 事

- 1) これまでの取り組み経緯と会議の論点
- 2) 基本方針の策定
- 3) 2024年度に実施した渋滞対策
- 4) 2025年度以降に実施する予定の渋滞対策
- 5) 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

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7年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2025年8月6日(水) 13:30 ~ 15:00

場所：三重河川国道事務所 本庁舎1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. | 2024年度に実施した渋滞対策 | … | P 12 |
| 4. | 2025年度以降に実施する予定の渋滞対策 | … | P 34 |
| 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（2015.9～2025.7）

※ 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. 2024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. 2025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	・ 主要渋滞箇所の削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	<ul style="list-style-type: none"> ● 東西約80km、南北約170kmの南北に細長い県土を有し、可住地面積は35%であり、高速道路・幹線道路網が南北方向に整備されており、特に沿岸部の国道23号沿線などに中規模都市が連なる構造。 ● 県内の人の流動方向は、国道23号や1号など幹線交通基盤が整備されている南北方向への流動が顕著。 ● 臨海部工業地帯には、石油化学産業等の事業所・工場が集積し、物流交通の拠点となる国際拠点港湾・四日市港が立地している。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 県内の通勤・通学の自動車依存率は約63%を占め、朝夕ピーク時の交通集中により都市部では激しい渋滞が発生。 ● 高速道路が山間部をとおり、沿岸部とを結ぶ東西軸が脆弱な状況。 ● ナガシマリゾートや伊勢神宮、熊野古道など全国有数の観光地を抱え、休日や観光シーズンにおいては交通集中により渋滞が発生。 ● 主要渋滞箇所が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。

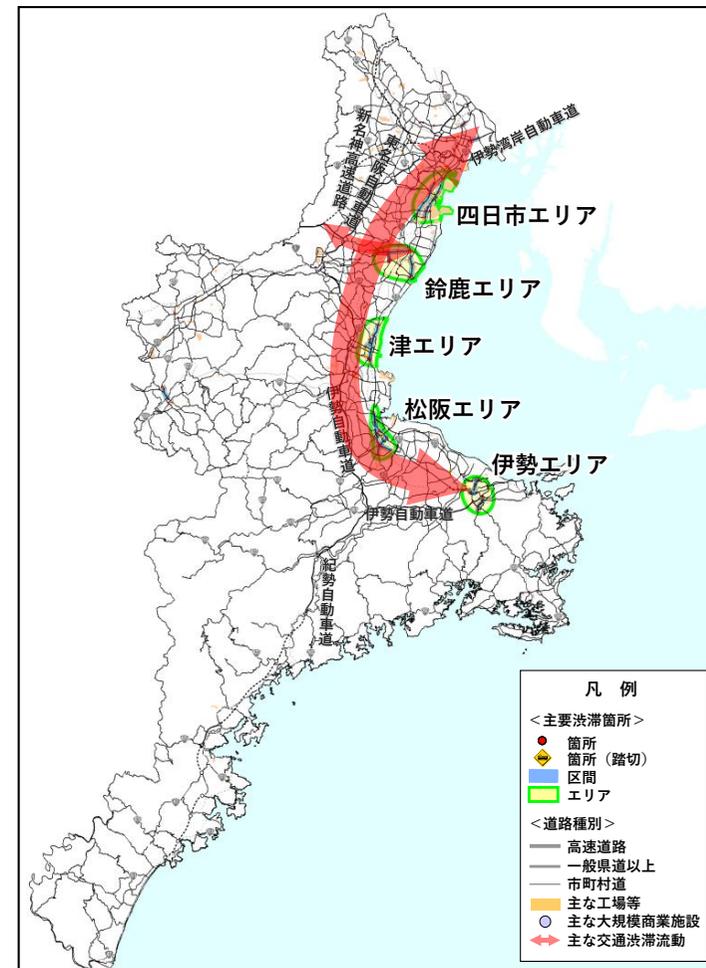
2. 方向性

	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



2-2 四日市エリアの基本方針（2014年度策定、2024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、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。

(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部（臨海部含む）の商工業地域に交通が集中。一方で四日市市内を通過する近隣都市間の通過交通も多い。
- ・また、鉄道、路線バス・コミュニティバスNW等の公共交通サービスが概ね市内全域に提供されているが、自動車依存率が高く、公共交通機関の利用率が低下・低迷している。

【現状の課題】

- ・国道23号では、通過交通および臨海部への産業交通が集中し、交通需要の超過により大型車の出入りが多い交差点を中心に慢性的な渋滞が発生している。さらに定時性が低下しており物流に影響している。
- ・国道1号では、交通需要が超過していると共に、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。

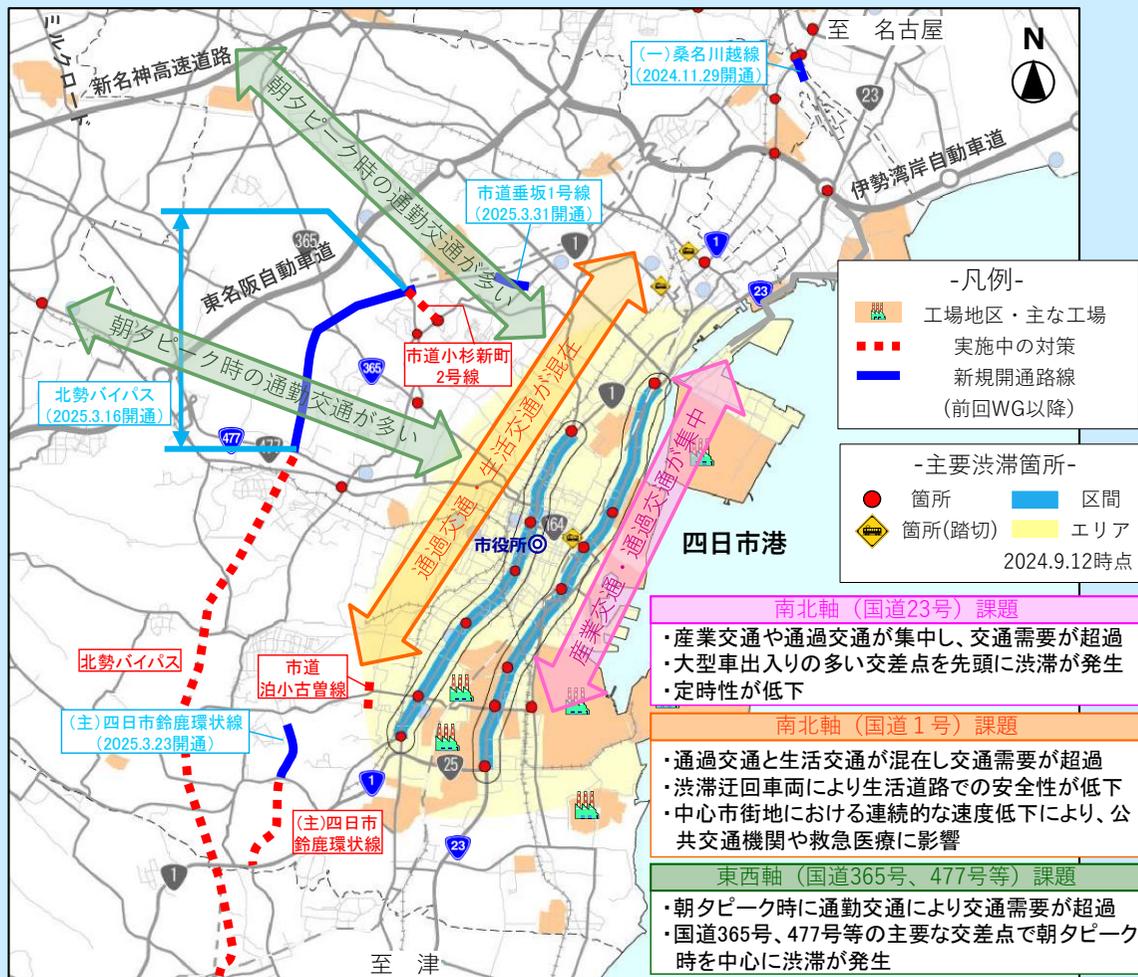
【将来像】（四日市市都市総合交通戦略）

- ・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。

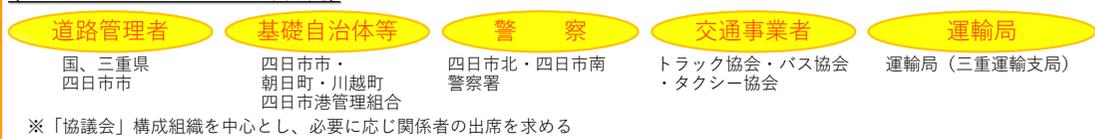
(3) 対策メニュー

	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、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）

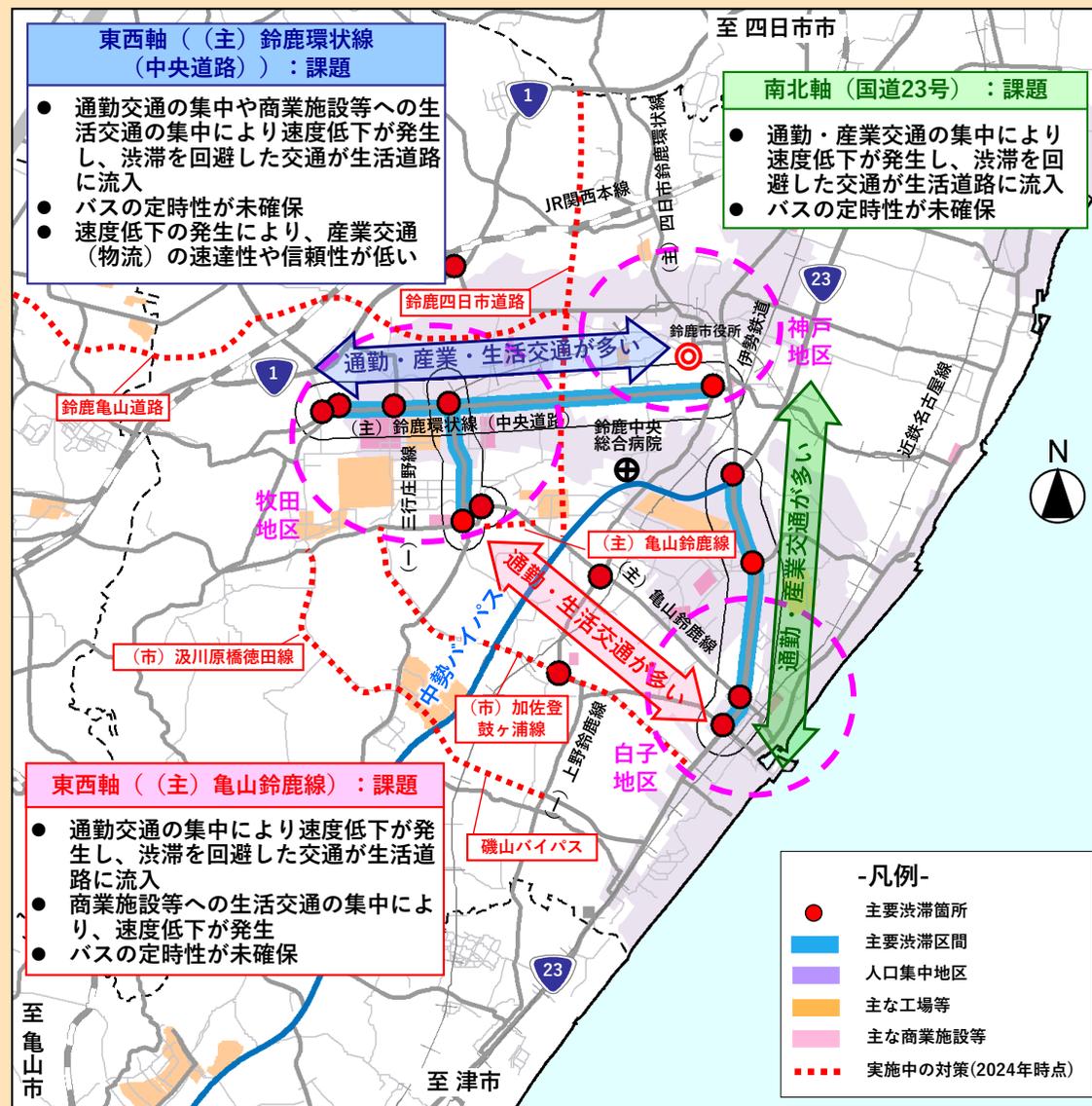
鈴鹿

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 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、中南勢地域では津市に次いで2番目に人口の多い都市であり、人口の約6割が松阪駅の半径5kmに集中し、特に松阪駅周辺及び松阪駅の南側に人口の多い地域が広がっている。
- 松阪駅を中心に商業系の土地利用がなされ、特に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。

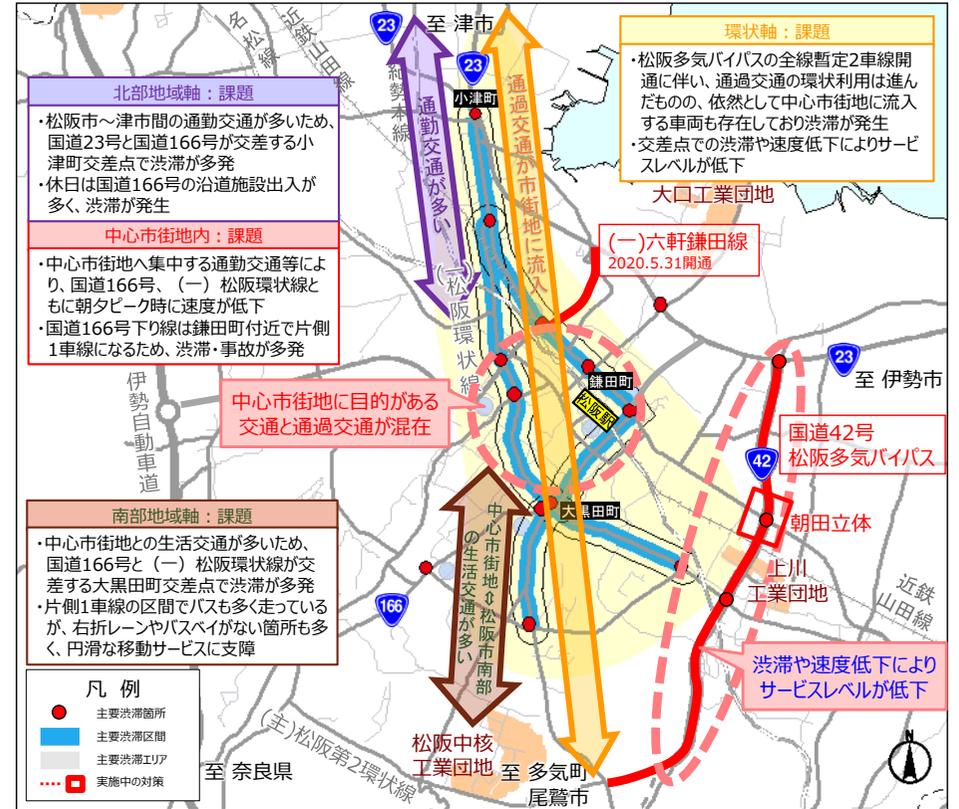
【現状の課題】

- 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、中心市街地を発生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。

2-6 伊勢エリアの基本方針（2014年度策定、2019年度改訂）

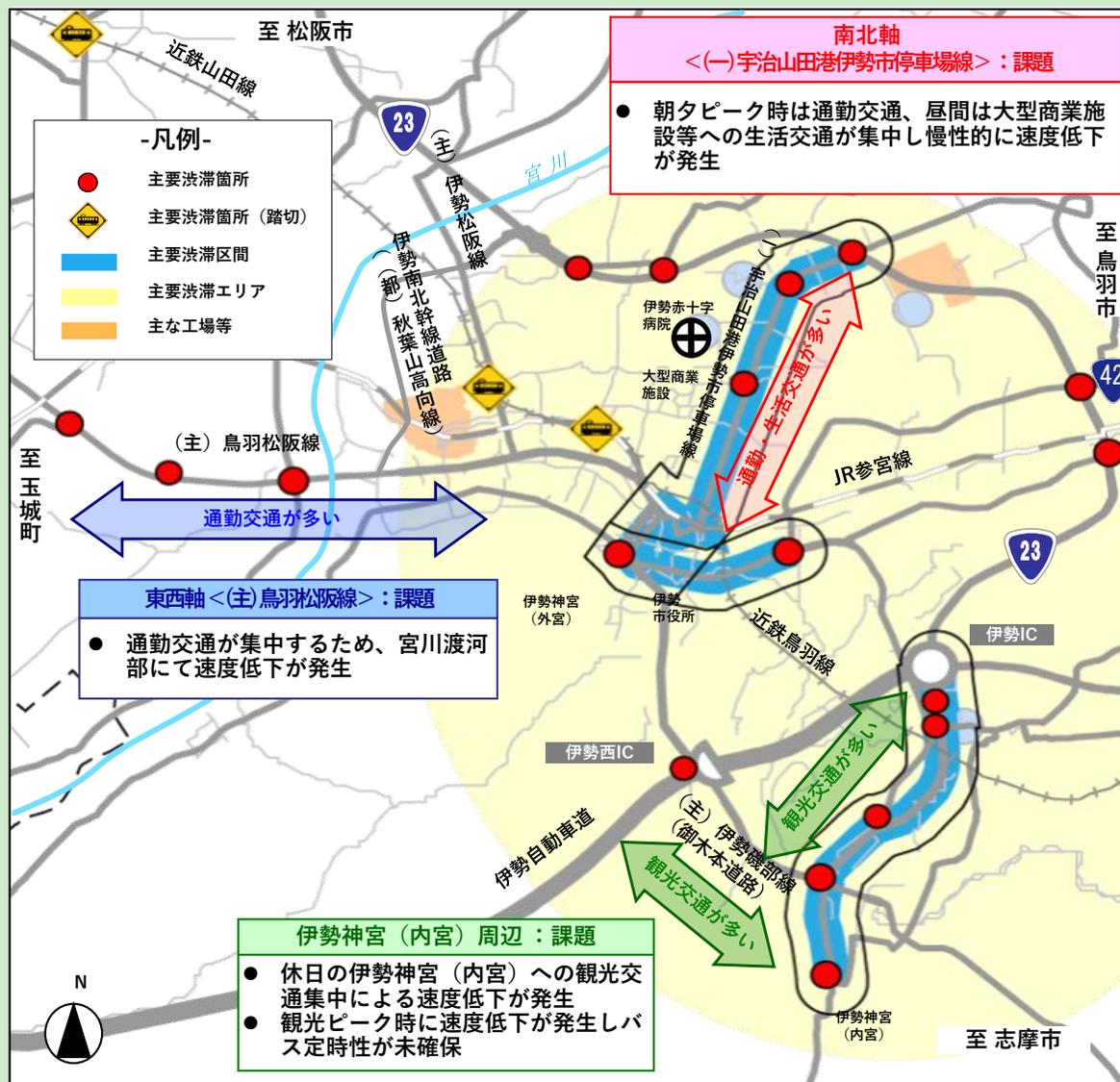
伊勢

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（正月期・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）。



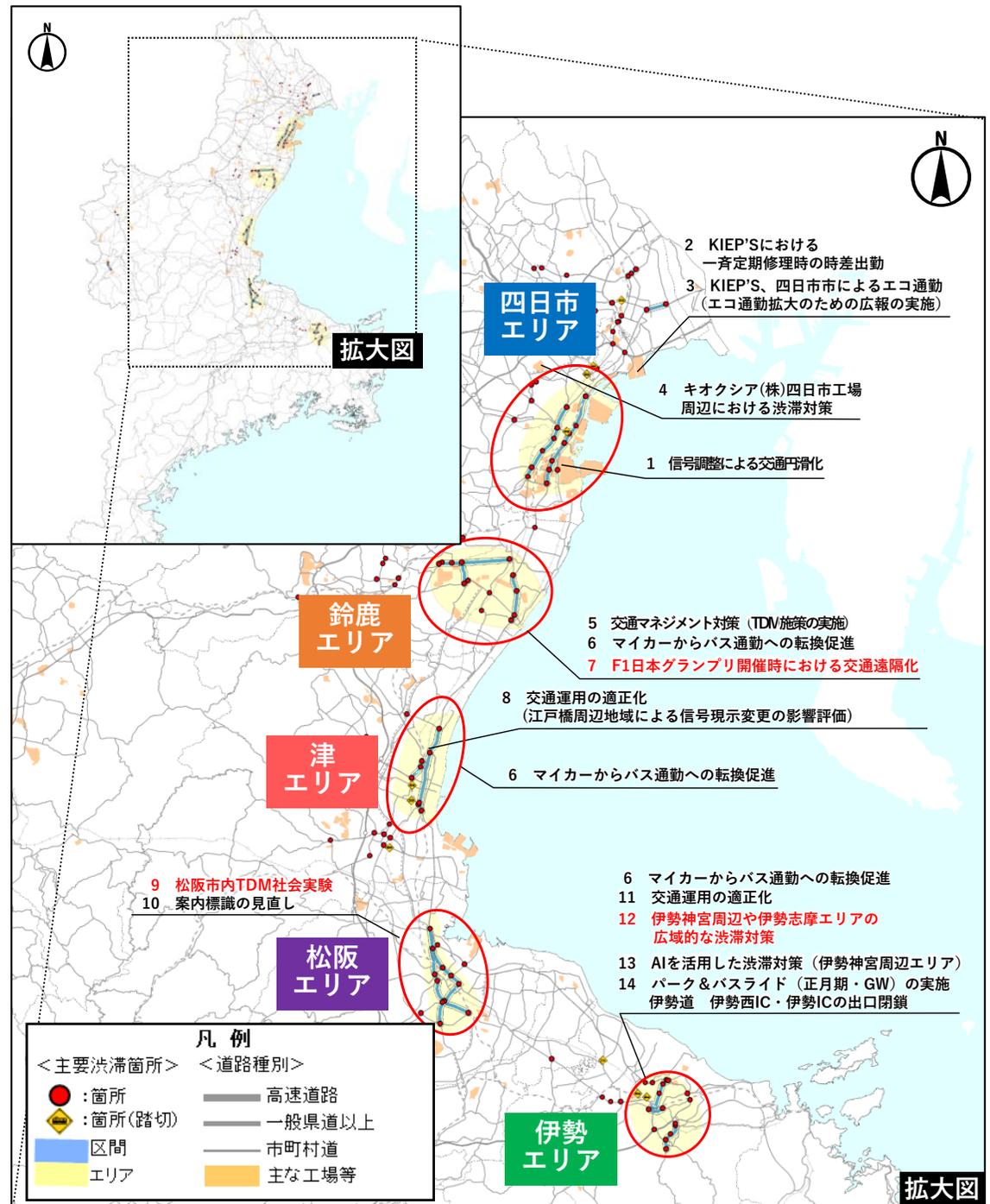
3. 2024年度に実施した渋滞対策

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(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	国 (松阪エリアWGメンバー)	継続 2018年度～
10	松阪	案内標識の見直し	国、三重県 (松阪エリアWGメンバー)	継続 2024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 伊勢道 伊勢西IC・伊勢ICの出口閉鎖	伊勢地域観光交通対策 協議会、NEXCO中日本	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》 F1日本グランプリ開催時における交通円滑化施策 (2) 施策の実施状況

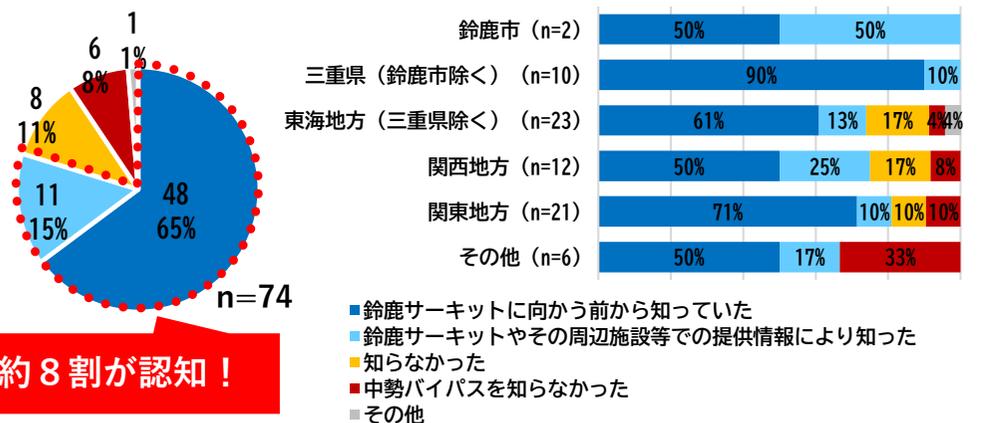
実施主体：F1協議会

鈴鹿

- 中勢バイパス及び周辺路線（国道23号・県道・市道）へ迂回案内看板等の設置により、中勢バイパスの通行規制について、約8割が認知していた。
- 帰宅時に参考にした情報として、日本グランプリガイドブックやSNS情報の割合が高く、渋滞回避の対策のうち、来場者視点での効果が高い対策としては「鈴鹿ICを利用しないようにした」が特に効果を実感されていることが確認できた。
- シャトルバスは、15時台～19時台において平均17分で運行でき、中勢バイパスを専用レーンとすることで定時性を確保することができた。

中勢バイパスの規制に関する情報発信

<中勢バイパスの通行規制の認知度>

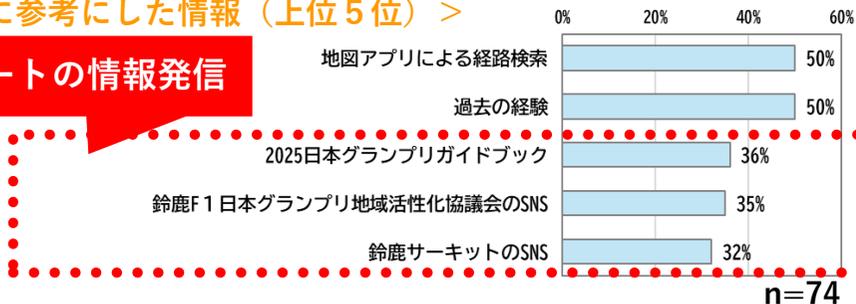


約8割が認知!

推奨ルートに関する情報発信

<帰宅時に参考にした情報 (上位5位)>

推奨ルートの情報発信



<渋滞回避のために実施した対策とその効果 (上位3位)>

来場者視点で特に効果が高い対策



シャトルバスの運行内容

<シャトルバス利用人数>

項目	人数
鈴鹿サーキット来場者数	115,000人
鉄道利用人数 ^{※1} (3駅での降車人数の合計)	41,208人
白子駅降車人数 (乗降者数 ÷ 2)	17,900人
平田町駅降車人数 (乗降者数 ÷ 2)	3,500人
鈴鹿サーキット稲生駅降車人数	18,423人
シャトルバス利用人数 (往路) ^{※1}	14,801人

※1：鉄道利用人数とシャトルバス利用人数は重複することに留意

<シャトルバスの所要時間>

ETC2.0プローブデータを用い、鈴鹿サーキットから白子駅^{※2}までの区間における旅行時間を集計し、運行ルートにおける所要時間^{※3}を算出



※2：道伯1交差点から白子駅までの区間と設定

※3：中勢バイパス区間は過年度の通行止め時のシャトルバスの旅行速度を参考に35km/hと設定

3-1-2 <<総合対策>> 松阪市内TDM社会実験 (1) これまでの取組

実施主体：国（松阪エリアWGメンバー）

松阪

- 松阪都市圏では、中心市街地を発着する交通量が多い上に通過交通の一部が市街地に流入し、渋滞が発生。
- 通過交通を市街地内から排除するための取り組みとして、2022年度には伊勢方面から津方面、2023年度には多気方面から津方面に向かう通過車両に対して市街地ルートとバイパスルートのリアルタイム所要時間情報を提供し、バイパスルートの利用を促す社会実験を実施。
- 経路変更に一定の効果が見られたものの、特定方向のみの案内であったため、影響が限定的であった。

これまでの取組

▼2022年度松阪市内TDM社会実験（伊勢方面から津方面の案内）



<利用ルート割合の変化（昼間12h）>



<所要時間の変化（昼間12h）>



2022、2023年度の
取り組み

特定方向の案内であったため、影響が限定的

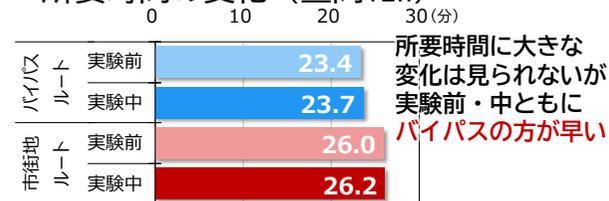
▼2023年度TDM社会実験（多気方面から津方面の案内）



<利用ルート割合の変化（昼間12h）>



<所要時間の変化（昼間12h）>



2024年度以降の
取り組み

松阪市街地に流入する複数地点で通過交通の誘導を実施

※) 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

3-1-2

《総合対策》松阪市内TDM社会実験 (2) 社会実験の概要

実施主体：国（松阪エリアWGメンバー）

松阪

- 2024年度は経路誘導の対象を広げ、①津方面から伊勢・明和方面、②伊勢・明和方面から津方面、③多気方面から津方面、④飯南方面から津方面、⑤松阪IC方面から津・伊勢方面に向かう通過車両を対象に、松阪市街地に流入する手前に仮設看板を設置し、通過交通を国道23号や国道42号などで構成される迂回ルートに誘導する社会実験を実施。
- 本施策を道路利用者に広く周知するため、本社会実験に関するチラシや松阪市街地の渋滞情報を紀勢国道事務所のHP（松阪市内TDM社会実験特設サイト）に掲載。また、関係機関のHP、SNS、自治体広報誌等を活用した広報活動を実施。

社会実験の概要

▼松阪市内TDM社会実験の概要

【実施箇所】

- ・ 大黒田町交差点他
（一）松阪環状線、国道166号等）

【実施年度】

- ・ 2024年度（令和6年度）

【実施機関】

- ・ 国（松阪エリアWG）

【取組内容】

- ・ 仮設看板によるバイパス利用の案内
- ・ HP・チラシ等による周知

▼仮設看板(予告看板含む)設置箇所

地点名	案内方向	路線名	枚数
①小津町 北側	津方面 ↓	国道23号	仮設:2
②小津町 北側		国道23号中勢BP	仮設:2
③大塚町 西側	伊勢・明和方面	国道166号	仮設:2 予告:1
④朝田町南 東側	伊勢・明和方面 ↓	(主)鳥羽松阪線	仮設:2
⑤大津町 東側		(主)鳥羽松阪線	仮設:1 予告:1
⑥八太町北 南側	多気方面 ↓ 津方面	国道42号	仮設:2
⑦丹生寺町 南側	飯南方面 ↓ 津方面	国道166号	仮設:2 予告:1
⑧松阪IC入口 南側		(主)松阪第2環状線	仮設:1
⑨野村町 西側	松阪IC方面 ↓ 津・伊勢方面	(主)松阪第2環状線	仮設:1
⑩大塚町 南側		(主)松阪第2環状線	仮設:1 予告:1

▼位置図



▼紀勢国道事務所公式HP (松阪市内TDM社会実験特設サイト)



▼TDM施策の取り組みに関するチラシ



※) 公共施設等に掲示、設置

3-1-2

《総合対策》松阪市内TDM社会実験
(3) 社会実験の結果

実施主体：国（松阪エリアWGメンバー）

松阪

- 効果検証の結果、朝ピークを中心に、案内を行った複数の方向で市街地ルートの利用割合が減少した。また、環状道路内に存在する主要渋滞箇所において、旅行速度及び渋滞の改善が見られた。
- 環状道路を迂回ルートとして活用することで、中心市街地の渋滞緩和に一定の効果が見込まれることが分かった。

社会実験の結果

▼本社会実験の結果

1) 経路誘導の結果

- 朝ピークを中心に、案内を行った複数の方向で市街地ルートの利用割合が減少。特に、大塚町交差点において顕著な変化が見られた。

2) 経路誘導による松阪市街地の交通状況の変化

- 環状道路内に存在する主要渋滞箇所では、旅行速度の改善が見られた。

3) 所要時間の変化

- 各ルートの所要時間に変化は見られないが、所要時間は実験中も迂回ルートの方が早い状況が維持された。

<効果>

- 環状道路を迂回ルートとして活用することで、中心市街地の渋滞緩和に一定の効果が見込まれることが分かった。

<課題>

- 所要時間が均衡しない理由：交差点運用や案内標識の不一致により、市街地ルートの利用が継続されている。

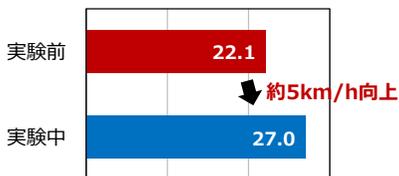
<対応策>

- 案内表示を含む交差点運用の改善
- 道路利用者への環状道路利用の周知

2. 主要渋滞箇所の旅行速度の変化（平日朝ピーク）

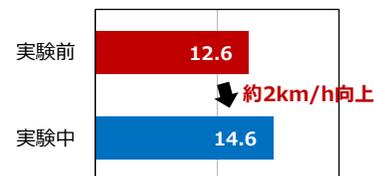
【久米交差点】国道166号 北行き

0 10 20 30



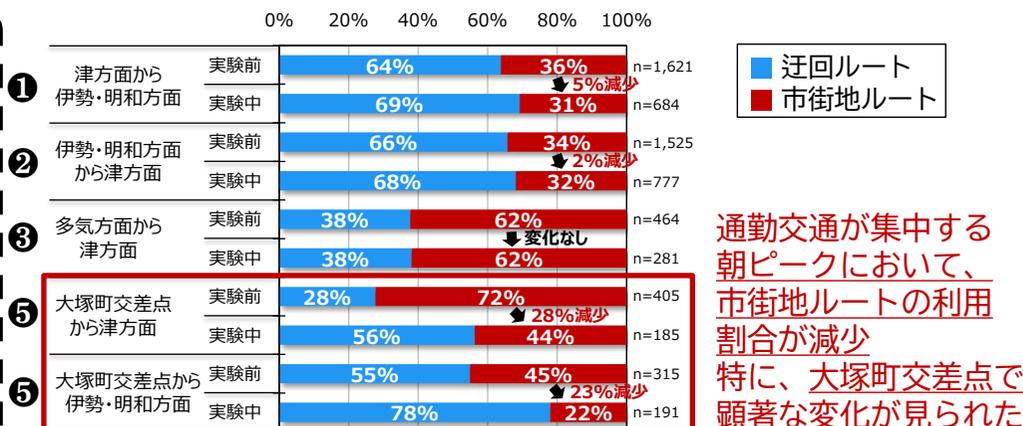
【鎌田町交差点】国道166号 東行き

0 10 20



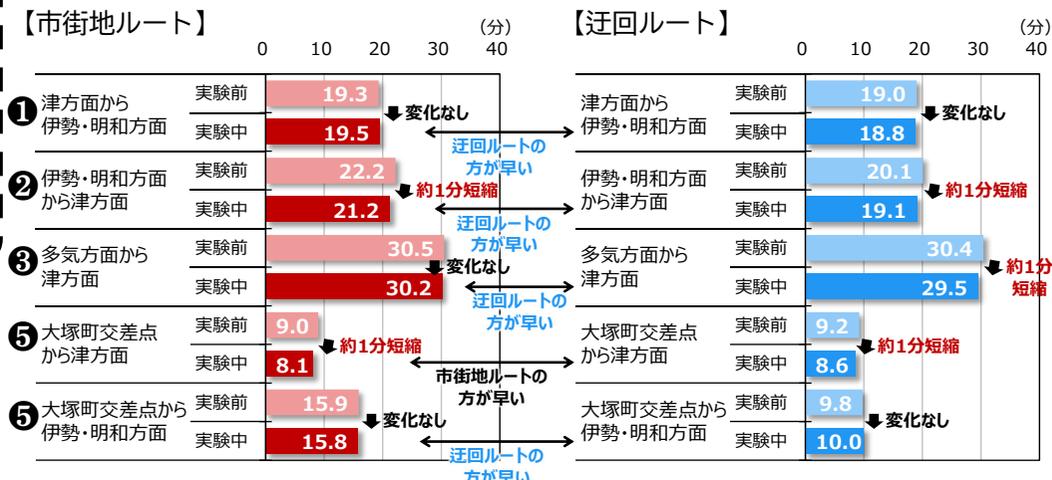
迂回ルートへの交通転換により、市街地ルート上の主要渋滞箇所の旅行速度が改善

1. 通過交通の利用経路割合の変化(平日朝ピーク：7～9時)



※④のルートについてはETC2.0のプロブデータのサンプル数が少なく分析できなかった為、非掲載とした。

3. 各ルートの所要時間の変化（平日朝ピーク7～9時）



※④のルートについてはETC2.0のプロブデータのサンプル数が少なく分析できなかった為、非掲載とした。

実験前・中の所要時間の変化は小さいが、多くの方向で実験中も迂回ルートの方が早く、さらなる転換の余地がある

※) ETC2.0プロブデータに基づく

【実験前】2021.9～11、【実験中】2024.10.31～11.29（すべて平日）

3-1-3 <<総合対策>> 伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策 (1) 事業概要

実施主体：三重県、伊勢地域観光交通対策協議会

伊勢

- 志摩方面からの帰路の主道路となる(主)伊勢磯部線はタピークにおいて渋滞が発生し、GW期には特に(主)伊勢磯部線で速度低下が発生している。2024年度に、第二伊勢道路の一部として磯部バイパスが供用開始したとともに、第二伊勢道路ルートに広域迂回誘導を実施することで、渋滞緩和を図った。内宮付近の混雑については観光繁忙期等にくらぐ伊勢もうで(HP・公式X)で広報を実施。(GW：R7.4.16~5.12, 年末年始：R6.12.31~R7.1.28)
- 伊勢磯部線の速度状況について、2024年GWに比べて2025年GWでは、磯部バイパスの供用開始および第二伊勢道路への迂回誘導の結果、通過交通が第二伊勢道路・磯部バイパスへ転換したことにより、(主)伊勢磯部線の一部区間で速度の向上がみられた。

位置図



対策内容

<<磯部バイパスの供用>>



供用開始(2025年3月)

<<案内誘導看板による磯部バイパスへの迂回誘導>>



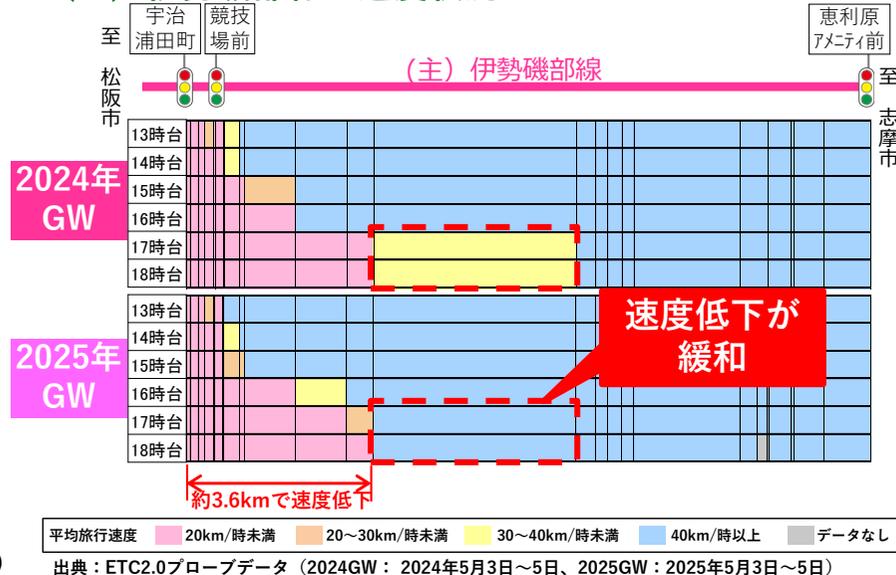
現地での設置状況

<<らくらく伊勢もうで(公式X)>>



効果

<<(主)伊勢磯部線の速度状況>>



<<交通量分担率>>

	(主)伊勢磯部線	第二伊勢道路
2024 GW	45.6% (942台)	54.4% (1,123台)
2025 GW	38.7% (545台)	61.3% (865台)

第二伊勢道路に交通が転換

※分担率は以下の地点の交通量を用いて算出
 ・(主)伊勢磯部線：A断面
 ・第二伊勢道路：B断面
 ※2024年：5/3~5/5の3日間の昼間12時間合計
 2025年：5/3~5/5の3日間の昼間12時間合計

3-1-3

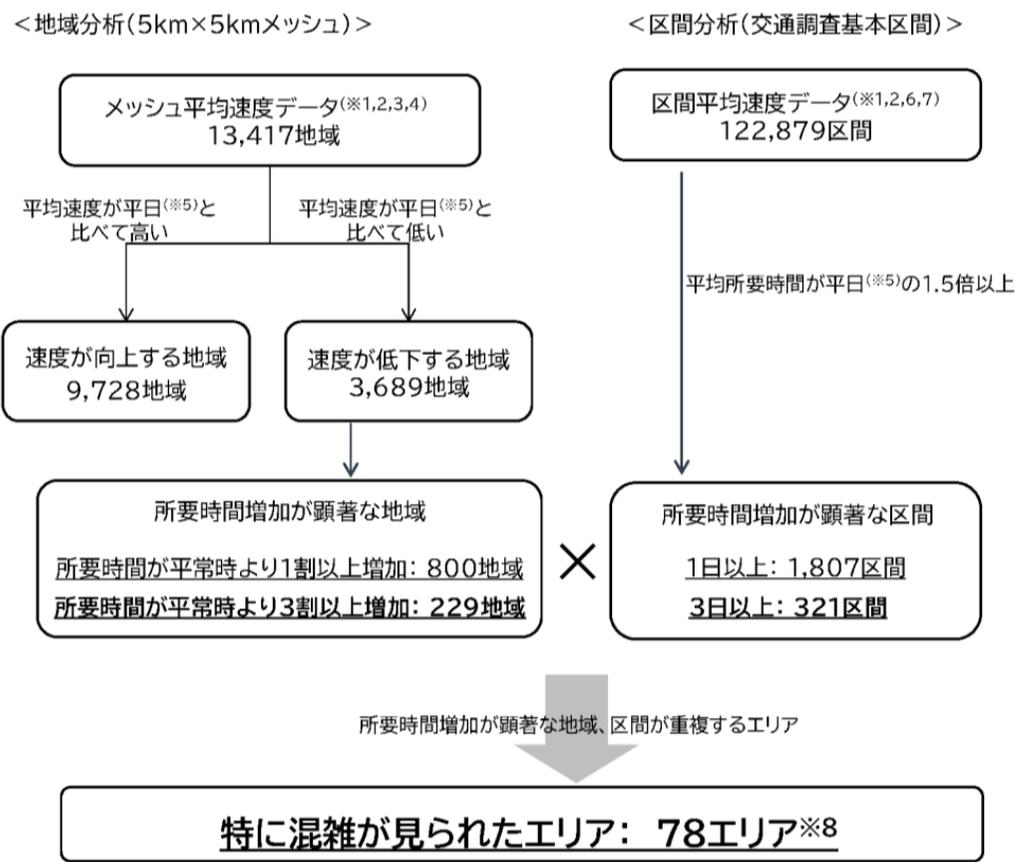
《総合対策》伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策
(2)本省HPにて公表されたゴールデンウィークの一般道路の交通状況



- 令和7年度ゴールデンウィーク（以下、GW）の交通状況について、特に混雑が見られたエリアとして、三重県では、伊勢市：国道23号が抽出されている。

特に混雑が見られたエリアの具体的な抽出方法

GW期間(4/26~5/6)中、特に混雑が見られたエリアの具体的な抽出方法



令和7年ゴールデンウィーク“特に混雑が見られたエリア”

	都道府県・市町村	主な路線	R6GW [※]		都道府県・市町村	主な路線	R6GW [※]		
1	北海道	北広島市	国道36号等	○	40	静岡県	島田市	国道1号	○
2	北海道	古平郡古平町	国道229号		41	静岡県	浜松市	県道323号等	○
3	北海道	森町	道道149号	○	42	静岡県	伊東市	国道135号	
4	青森県	上北郡七戸町	国道4号		43	愛知県	豊田市	県道77号等	○
5	宮城県	仙台市	国道48号		44	愛知県	幸田町	国道23号	
6	宮城県	松島町	国道45号等	○	45	愛知県	常滑市	県道252号	
7	山形県	最上郡戸沢村	国道47号		46	三重県	伊勢市	国道23号	
8	福島県	猪苗代町	県道322号		47	滋賀県	甲賀市	国道307号等	○
9	福島県	下郷町	国道121号	○	48	滋賀県	大津市	国道161号等	○
10	茨城県	ひたちなか市・太洗町	国道51号等	○	49	京都府	京都市	国道1号	
11	茨城県	常陸大田市	県道33号		50	京都府	宮津市	府道2号等	○
12	茨城県	取手市・我孫子市等	県道47号等	○	51	大阪府	泉佐野市	国道26号等	○
13	栃木県	那須町	県道17号等	○	52	兵庫県	豊岡市	県道3号	○
14	栃木県	益子町	県道230号等	○	53	兵庫県	淡路市	国道28号等	○
15	栃木県	足利市	県道128号等	○	54	兵庫県	丹波市	国道175号	
16	栃木県	日光市	県道119号等	○	55	奈良県	橿原市	国道165号等	
17	群馬県	草津町	国道292号	○	56	和歌山県	白浜町	県道31号	
18	群馬県	渋川市・高崎市	県道33号等	○	57	鳥取県	鳥取市	県道265号	○
19	埼玉県	秩父市・横瀬町	国道299号等	○	58	鳥取県	湯梨浜町	国道9号	○
20	千葉県	木更津市	国道409号等	○	59	島根県	出雲市	国道431号	
21	千葉県	鋸南町	国道127号等	○	60	岡山県	勝央町	国道179号	
22	千葉県	長生郡一宮町	県道30号等		61	岡山県	真庭市	国道482号	○
23	東京都	東大和市	都道43号		62	岡山県	和気町	国道374号	○
24	神奈川県	川崎市	国道409号		63	広島県	廿日市市	国道2号	○
25	神奈川県	藤沢市・鎌倉市	国道134号等	○	64	香川県	善通寺市他	国道319号等	
26	神奈川県	箱根町・小田原市等	国道1号等	○	65	愛媛県	今治市	国道317号	
27	神奈川県	相模原市	国道413号等	○	66	高知県	高知市	県道34号	○
28	神奈川県	三浦市	国道134号	○	67	高知県	四万十町	国道56号	○
29	新潟県	長岡市	国道402号		68	福岡県	福岡市	県道59号	
30	富山県	高岡市	国道415号		69	福岡県	糸島市	国道202号等	○
31	山梨県	富士河口湖町・富士宮市等	国道139号等	○	70	福岡県	東峰村	国道211号	○
32	山梨県	北杜市	国道141号等	○	71	佐賀県	伊万里市・有田町等	国道35号等	○
33	長野県	軽井沢町	国道18号等	○	72	熊本県	阿蘇市	県道298号等	○
34	長野県	安曇野市	県道57号	○	73	熊本県	上天草市	国道266号等	○
35	長野県	北安曇郡白馬村	県道310号		74	熊本県	小国町	国道212号	○
36	長野県	阿智村	県道89号		75	熊本県	水俣市	国道3号	
37	岐阜県	白川村	国道156号等	○	76	大分県	由布市	県道216号等	○
38	岐阜県	土岐市	県道382号		77	大分県	日田市	国道212号	○
39	静岡県	熱海市・伊豆の国市等	国道135号等	○	78	鹿児島県	垂水市	国道220号	

※1: ETC2.0プローブデータを使用
 ※2: 対象道路は、一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の市道の一部のうち、高規格幹線道路及び高速会社管理道路を除いた道路
 ※3: 対象メッシュは、令和7年4月23・24日、令和7年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されているメッシュ(離島を除く)
 ※4: メッシュ内の全区間の昼間12時間平均旅行速度(「平均速度」)
 ※5: 令和7年4月23・24日
 ※6: 対象区間は、令和7年4月23・24日、令和7年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されている区間(欠測が多い区間を除く)
 ※7: 各区間の昼間12時間平均旅行速度(「平均速度」)
 ※8: 本分析は平休比が顕著となるエリアのみ抽出しています。そのため、例えば平日も旅行速度が低下している地域は抽出対象外となる場合があります。

※令和6年も「特に混雑が見られたエリア」の場合:○

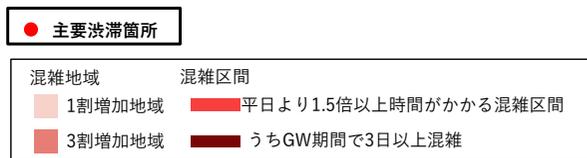
3-1-3

《総合対策》伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策
 (2)伊勢市：国道23号の交通状況を踏まえた対応

伊勢

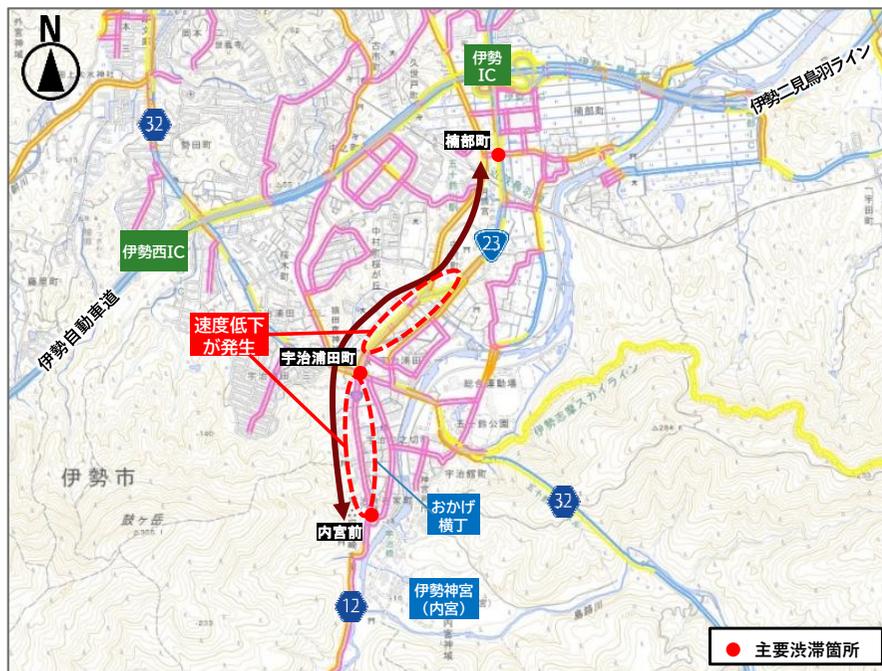
- 伊勢市の抽出路線の国道23号（楠部町交差点～内宮前交差点）は、GW期間内の日別平均所要時間が、平常時の1.5倍以上となった日が3日間発生した区間である。

■ゴールデンウィーク 混雑地域・混雑区間

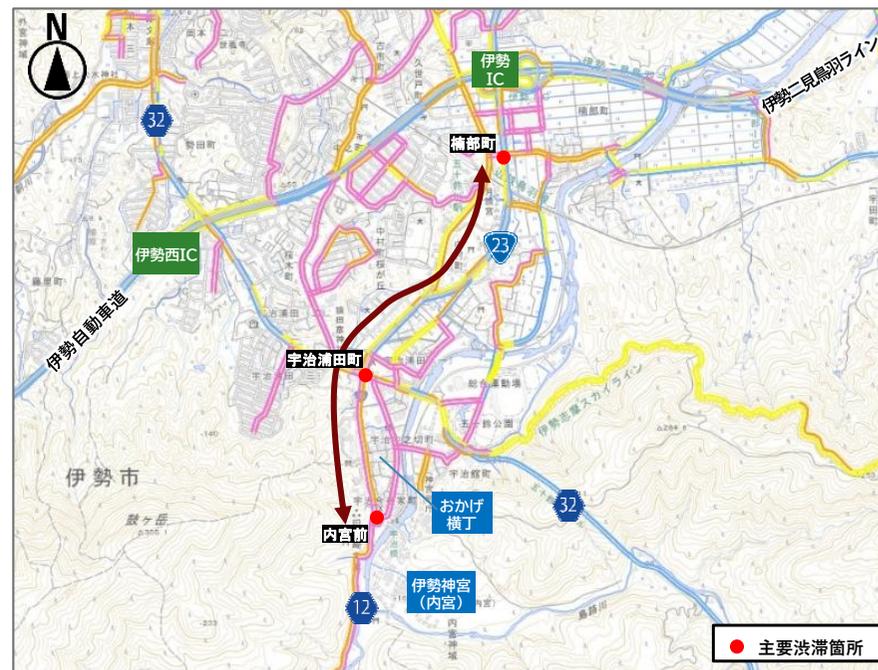


出典：国土交通省報道発表資料（各地域の交通状況・見える化マップ）
<https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2025/>

■ゴールデンウィーク 昼間平均速度



■平常時 昼間平均速度



出典：ETC2.0プローブデータ（様式2-3）（R7平常時：2025年4月23日,24日 R7GW：2025年4月26日～5月6日）

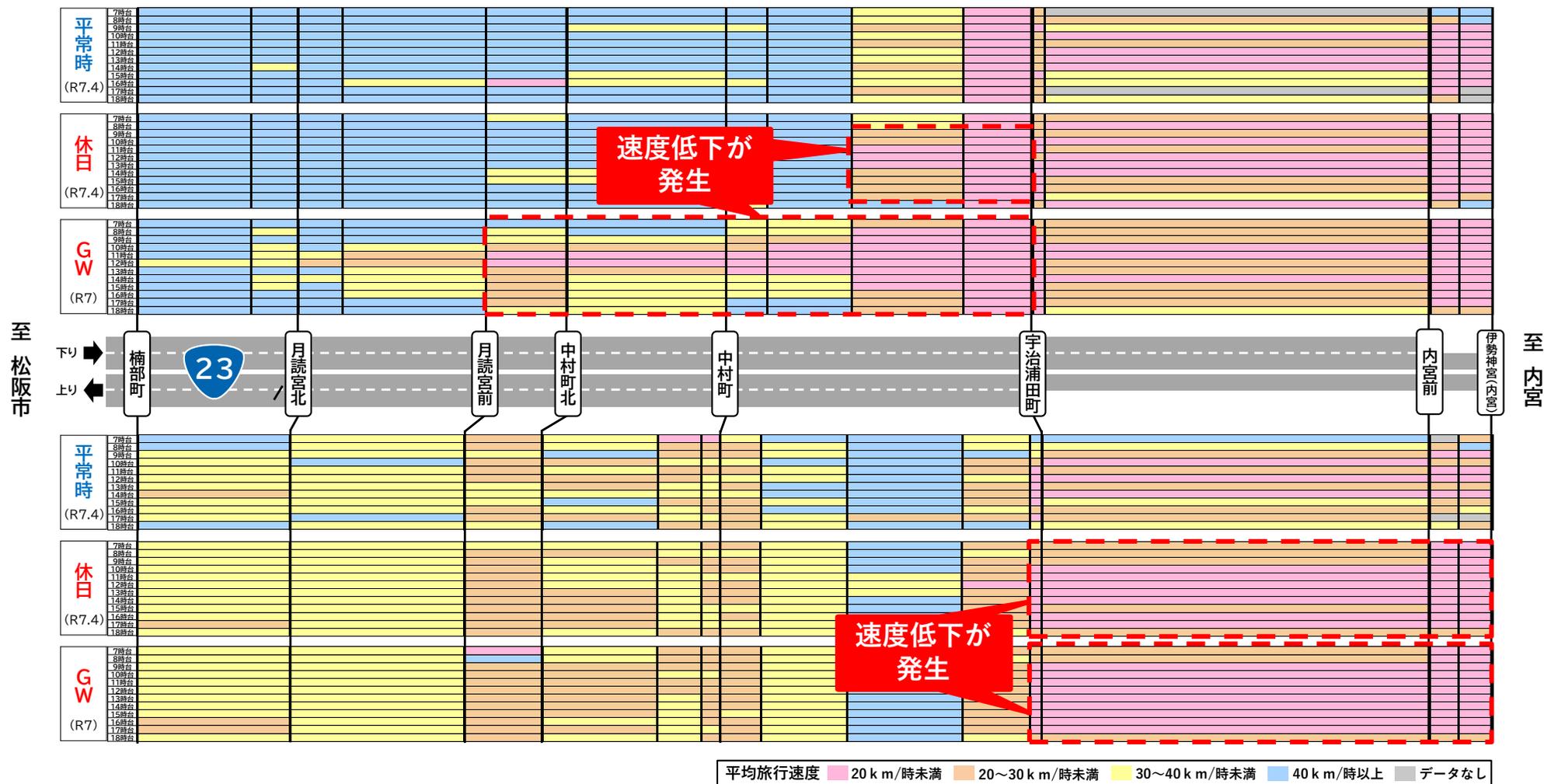
3-1-3

《総合対策》伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策
 (2)伊勢市：国道23号の交通状況を踏まえた対応

伊勢

- 休日及びGWには、国道23号の下り（内宮方向）は、宇治浦田町交差点を先頭とした速度低下が発生している。
- また、国道23号の上り（松阪方向）においても宇治浦田町交差点を先頭とした速度低下が平常時よりも顕著である。
- 引き続き、観光期として夏期、シルバーウィークの交通状況をモニタリングし、渋滞緩和に向けて関係機関と調整し、ソフト対策の検討を進める。

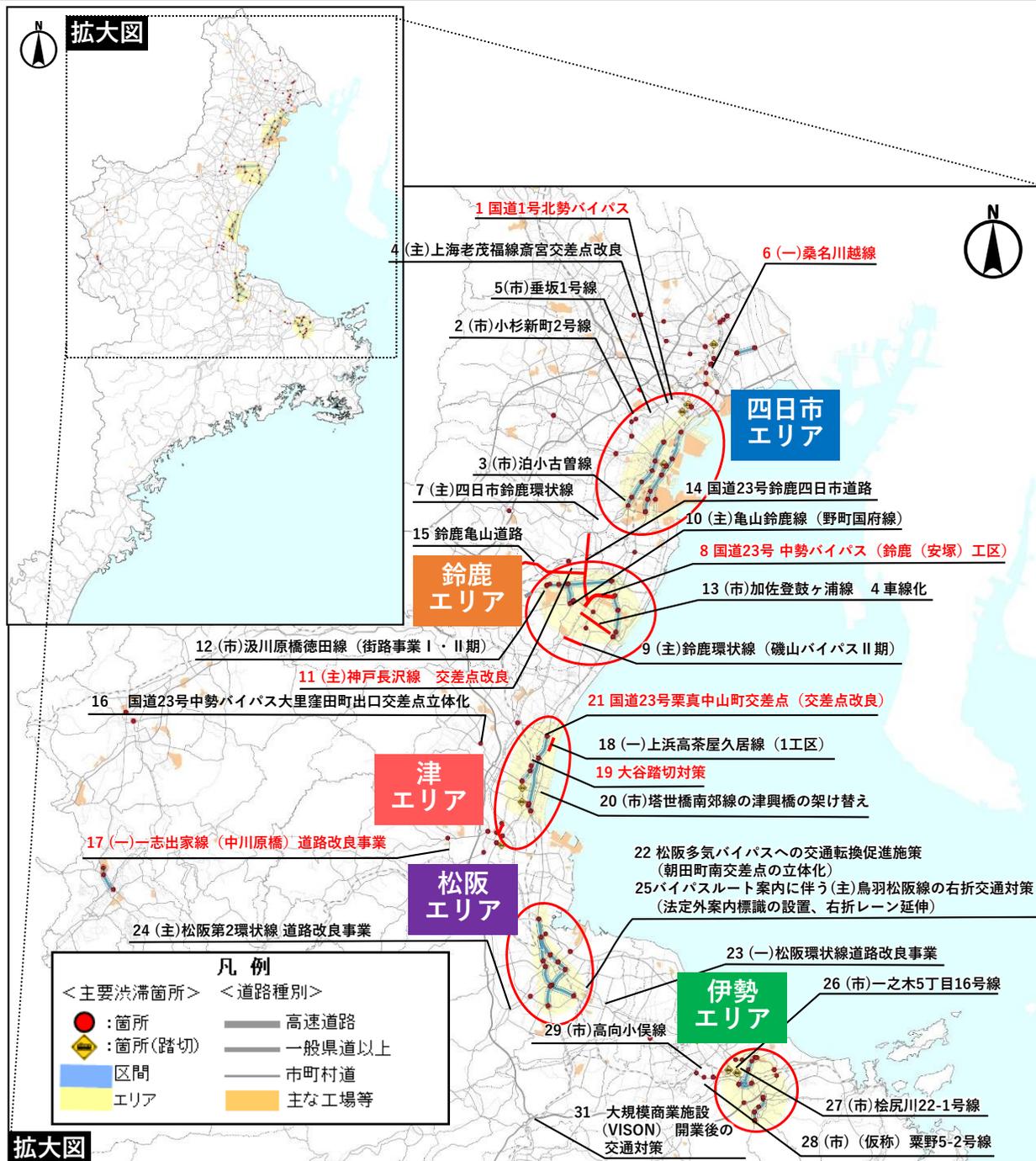
国道23号の速度状況



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)泊小古曾線	四日市市	工事中 2020年度～
4	四日市	(主)上海老茂福線齋宮交差点改良	三重県	検討中
5	四日市	(市)垂坂1号線	四日市市	対策済 2025.3.31
6	四日市	(一)桑名川越線	三重県	対策済 2024.11.29
7	四日市	(主)四日市鈴鹿環状線	三重県	工事中 2009年度～
8	鈴鹿	国道23号中勢バイパス(鈴鹿(安塚)工区)	国	対策済 2023.11
9	鈴鹿	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパスⅡ期)	三重県	工事中 2014年度～
10	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	工事中 2018年度～
11	鈴鹿	(主)神戸長沢線 交差点改良	三重県	対策済 2025.5
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	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	2020年度 事業化
15	鈴鹿	鈴鹿亀山道路	三重県	2022年度 事業化
16	津	国道23号中勢バイパス大里窪田町出口交差点立体化	国	工事中 2020年度～
17	津	(一)一志出家線(中川原橋)道路改良事業	三重県	対策済 2024.10
18	津	(一)上浜高茶屋久居線(Ⅰ工区)	三重県	工事中 2016年度～
19	津	大谷踏切対策	津市	対策済 2024.10
20	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～
21	津	国道23号栗真中山町交差点(交差点改良)	国	対策済 2025.4
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 2016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)検尻川22-1号線	伊勢市	工事中
28	伊勢	(市)(仮称)粟野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

赤文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。
- 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、令和7（2025）年3月16日に開通。
- 北勢バイパスの開通により交通の転換が図られ今回の開通区間と並行する国道1号、国道23号の交通量が減少。

事業の概要

■対策概要

《開通箇所》
北勢バイパス

《開通年月》
2025. 3. 16

《取り組み内容》
道路整備等

《実施機関》
国土交通省

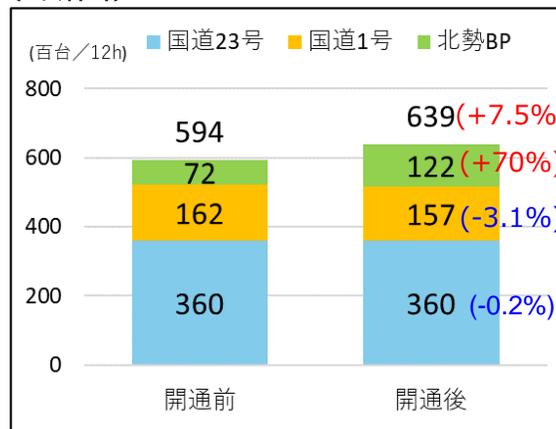
■位置図



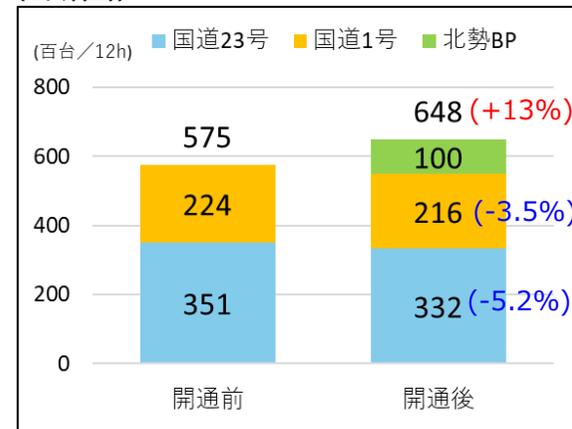
至 津市 出典：地理院地図（国土地理院）

■対策効果

○断面交通量の変化 (A断面)



(B断面)



調査日：（開通前）R6. 10. 31（木）、（開通後）R7. 5. 28（水）



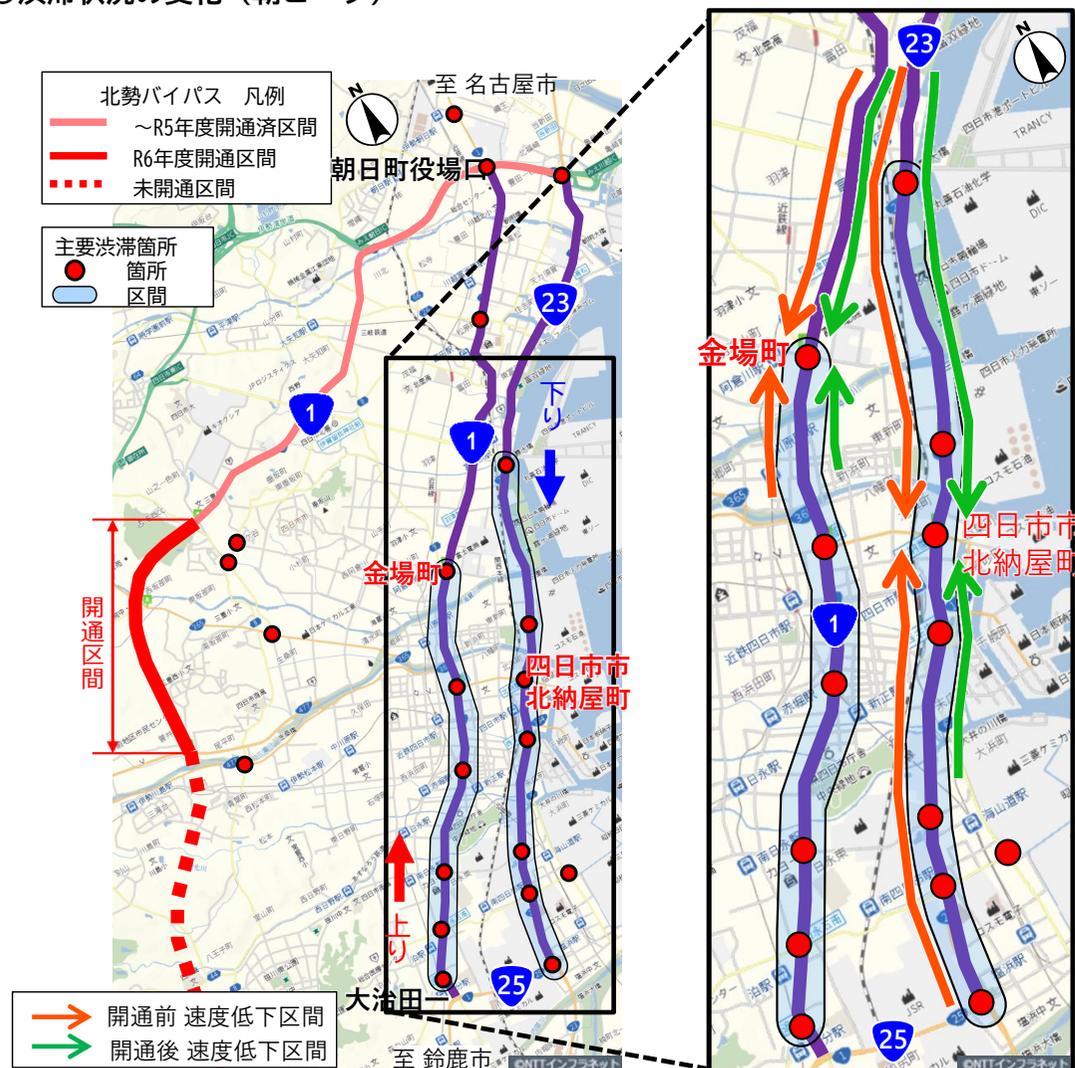
3-2-1 <<道路整備等>> 国道1号北勢バイパス (2) 対策効果 (朝ピーク)

実施主体：国 四日市

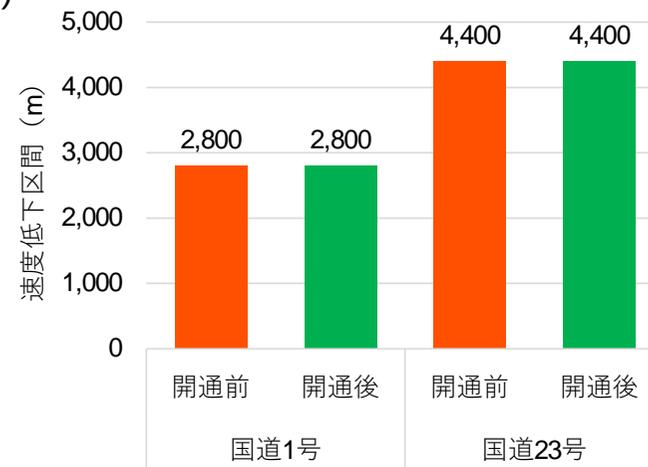
- 国道1号北勢バイパスへ交通が転換したことで、開通区間（4.1km）と並行する国道1号、国道23号では上り線の渋滞が緩和し、朝ピークには、国道23号の四日市市北納屋町交差点を先頭とした速度低下区間の延長が2,000m以上減少。
- 一方で国道1号、国道23号ともに渋滞は残存していることから、引き続き北勢バイパス全線開通に向けて事業を推進。

対策効果 (朝ピーク)

○渋滞状況の変化 (朝ピーク)



○開通前後比較 (朝ピーク：速度低下区間) (下り)



(上り)



データ：ETC2.0プローブデータ (【北勢BP開通前】R6年10月平日、【北勢BP開通後】R7年5月12月(金)~16日(金))

※速度低下区間：ETC2.0プローブデータより、金場町交差点 (国道1号)、四日市市北納屋町交差点 (国道23号) を先頭として、20km/h以下に速度が低下している区間の延長

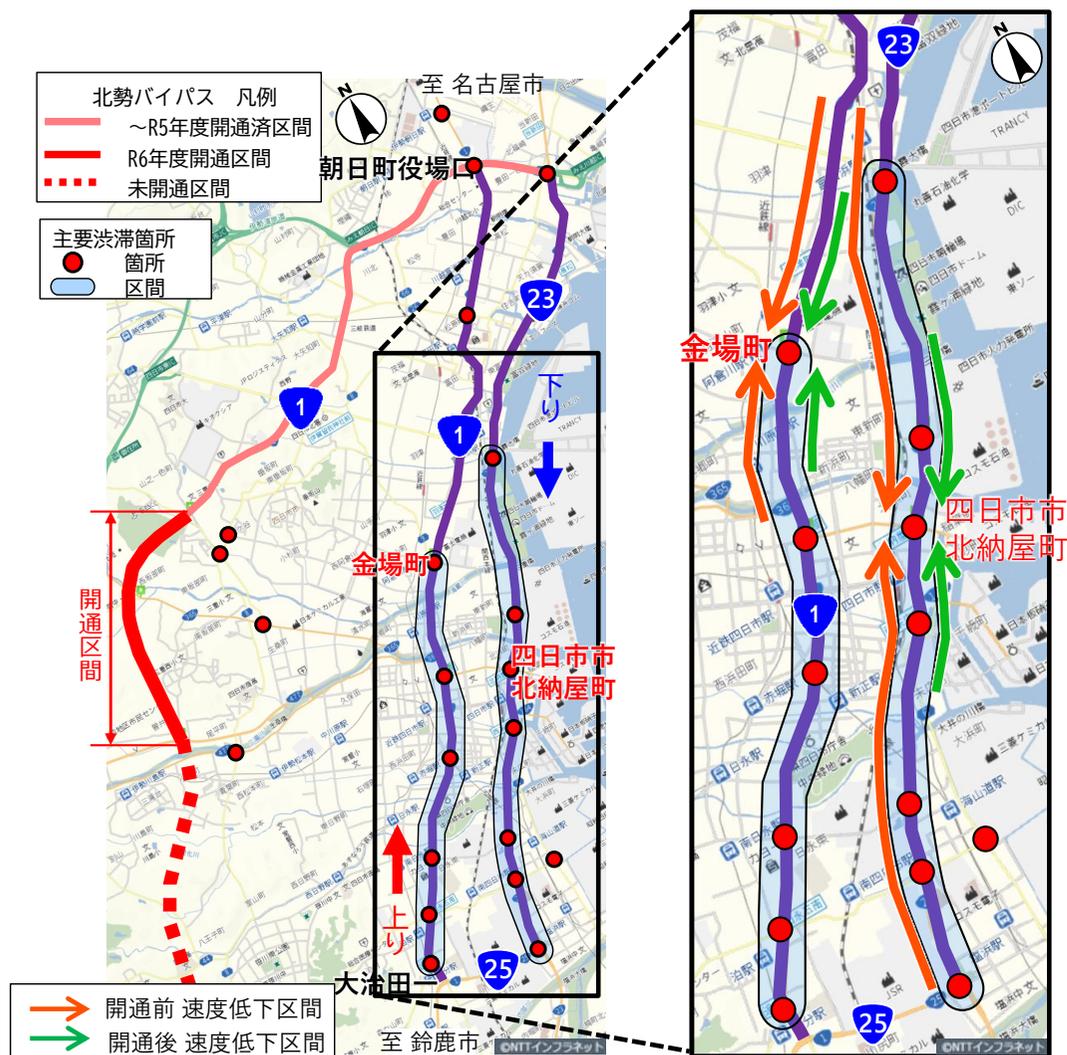
3-2-1 << 道路整備等 >> 国道1号北勢バイパス (3) 対策効果 (タピーク)

実施主体：国 四日市

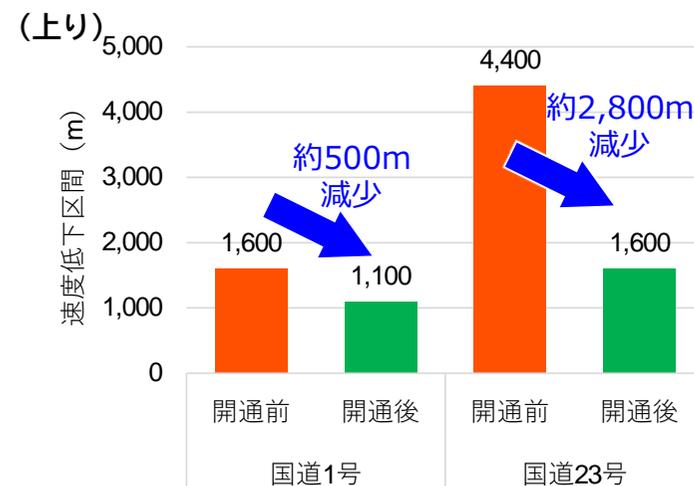
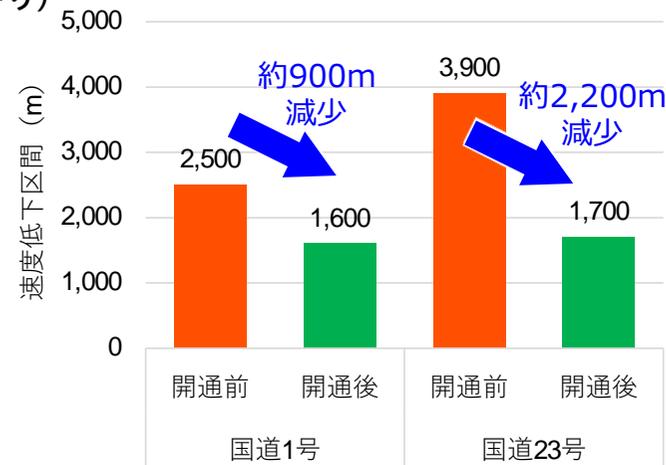
- 国道1号北勢バイパスへ交通が転換したことで、開通区間（4.1km）と並行する国道1号、国道23号では上下線ともに渋滞が緩和し、タピークには、国道1号の金場町交差点を先頭とした速度低下区間の延長が、南行き（下り）では約900m、北行き（上り）では約500m、国道23号の四日市市北納屋町交差点を先頭とした速度低下区間の延長が2,000m以上減少。
- 一方で国道1号、国道23号ともに渋滞は残存していることから、引き続き北勢バイパス全線開通に向けて事業を推進。

対策効果 (タピーク)

○渋滞状況の変化 (タピーク)



○開通前後比較 (タピーク：速度低下区間) (下り)



データ：ETC2.0プローブデータ（【北勢BP開通前】R6年10月平日、【北勢BP開通後】R7年5月12(月)～16(金)）

※速度低下区間：ETC2.0プローブデータより、金場町交差点（国道1号）、四日市市北納屋町交差点（国道23号）を先頭として、20km/h以下に速度が低下している区間の延長

3-2-2

《道路整備等》(一)桑名川越線
(1) 事業の概要と対策効果

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。
- 2024年11月29日に未供用区間が開通したことでタピークの国道1号町屋橋南詰交差点周辺の渋滞がやや緩和。

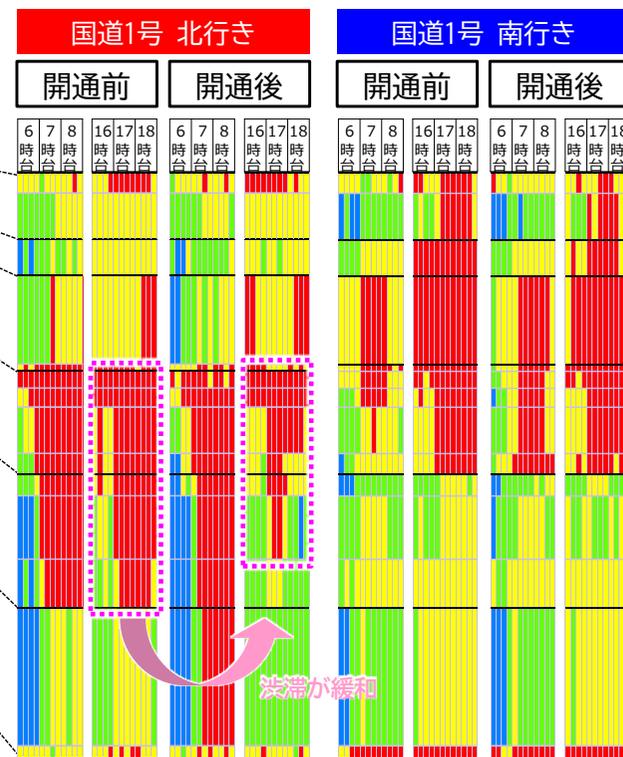
事業の概要

■対策概要

《実施箇所》
(一) 桑名川越線
《実施年月》
2024. 11. 29
《取り組み内容》
道路整備等
《実施機関》
三重県



■対策効果



■平面図



2022. 6月撮影



2024. 11月撮影

データ：ETC2.0プローブデータ（【開通前】R6年10月平日、【開通後】R7年5月12(月)～16日(金)）

3-2-3

《道路整備等》国道23号中勢バイパス（鈴鹿（安塚）工区） (1) 開通1年後の交通状況

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、暫定2車線で中勢バイパスが全線開通した。
- 開通1年後の交通状況を見ると、国道23号の中勢バイパス並走区間等では概ね速度が向上しており、開通による効果が発現した。
- 周辺の道路整備状況を注視し、引き続きモニタリングを行う。

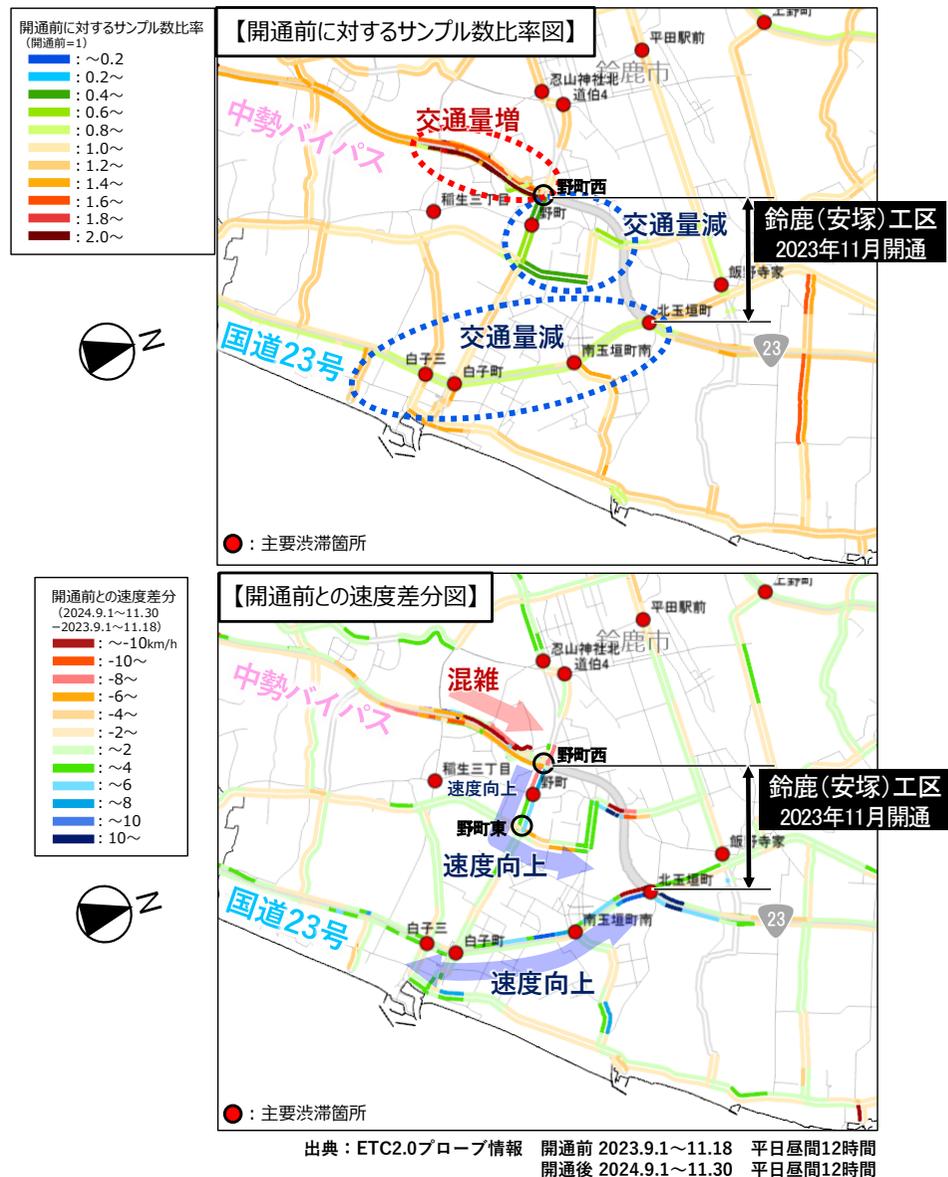
位置図



拡大図



交通状況（開通1年後）



3-2-4

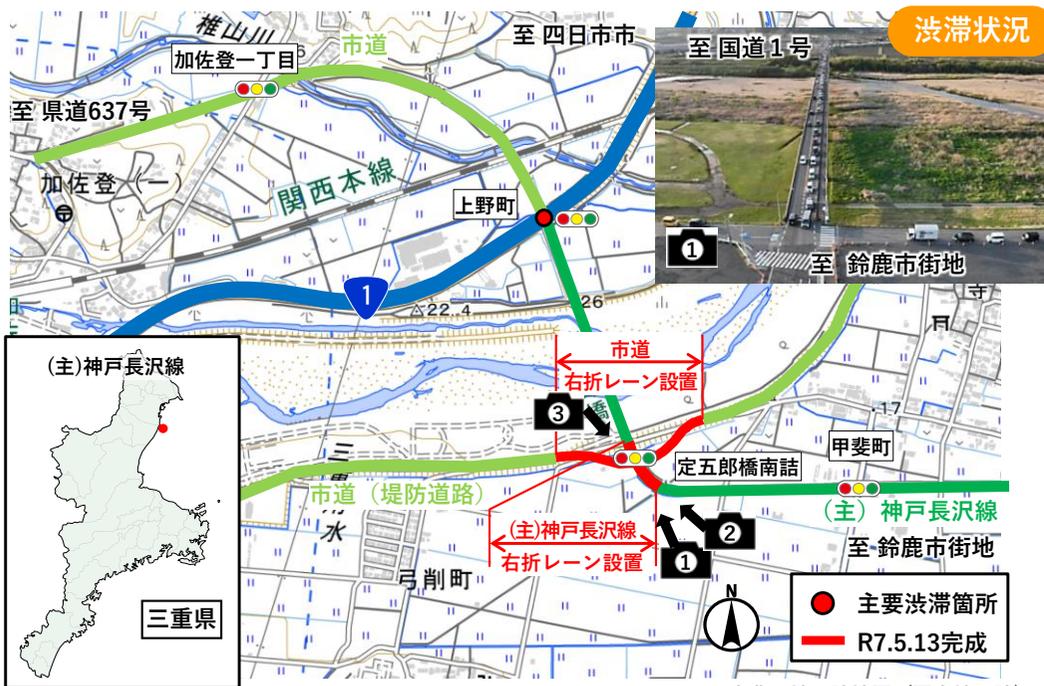
《道路整備等》(主)神戸長沢線 (交差点改良)
 (1) 事業の概要と対策効果

実施主体：三重県

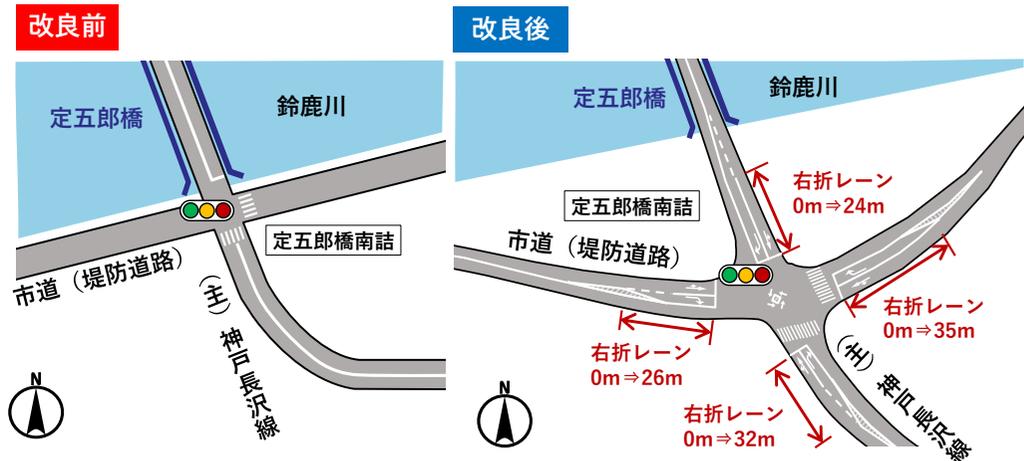
鈴鹿

- (主)神戸長沢線の定五郎(さだごろう)橋南詰交差点には右折レーンが無いいため、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新設する工事を実施。2025年5月13日に交差点を移設し、右折車線の供用を開始した。
- 定五郎橋南詰交差点に流入する車両の平均旅行速度が向上している時間帯が見られた。

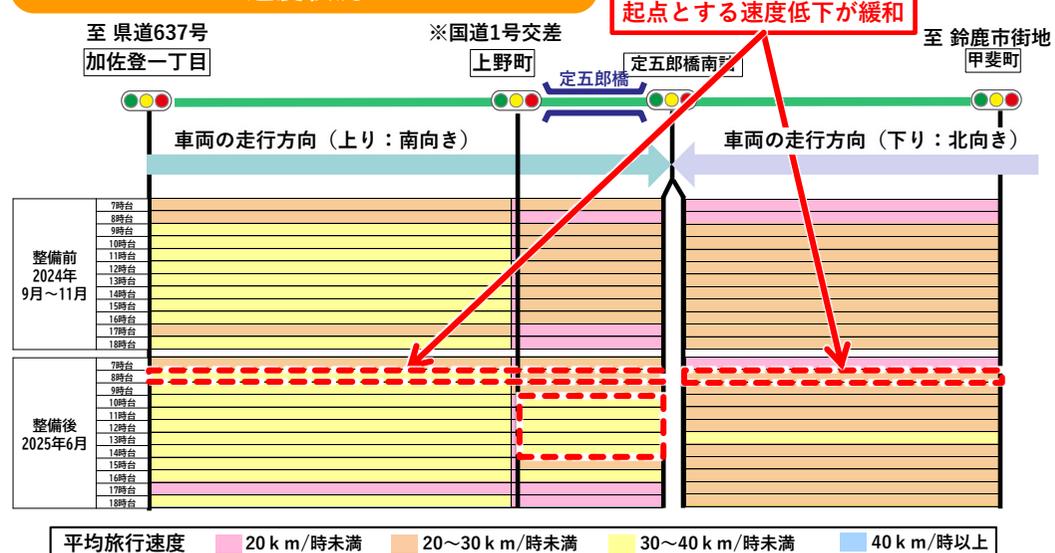
位置図



改良内容



速度状況



整備状況



3-2-5

《道路整備等》大谷踏切対策 (1) 事業の概要

実施主体：津市

津

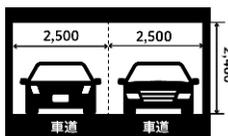
- 大谷踏切は、(主)津関線を経由し伊勢自動車道・中勢バイパスといった内陸側の幹線道路と国道23号等沿岸部の幹線道路を連絡する経路として多く利用されていたが、2.4mの高さ制限にくわえ、踏切幅員が狭く、車両の対面通行が困難であった。2020年にJR(紀勢本線)・伊勢鉄道部では、踏切拡幅工事に着手、2021年より近鉄名古屋線架道橋下では、架道橋架け替え工事に着手し、2024年12月に供用開始した。
- この整備により、大谷踏切において救急車や路線バスの運行が可能となり、鉄道で分断された市街地の交通ネットワークが強化され、主要渋滞箇所である津駅西交差点周辺の護国神社前ルート、県庁西交差点経由ルートから経路分散が図られた。

位置図

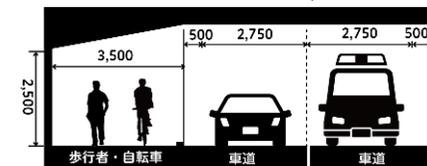


整備状況

【踏切西側】
近鉄名古屋線
架道橋下

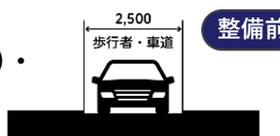


整備前

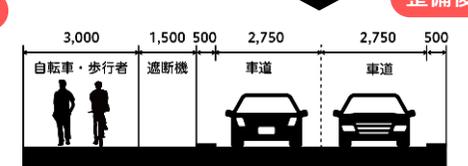


整備後

【踏切東側】
JR(紀勢本線)・
伊勢鉄道



整備前



整備後

状況写真

踏切西側

近鉄名古屋線架道橋下
⇒ 高さ制限で救急車が通行不可



整備前

架道橋の架け替え

幅員：約5.0m ⇒ 約8.0m
高さ制限：2.4m ⇒ 3.2m
自歩道の整備



整備後

踏切東側

JR(紀勢本線)・伊勢鉄道部
⇒ 乗用車1台しか通行できず乗
用車と歩行者が錯綜



整備前

踏切の拡幅

幅員：約2.5m ⇒ 約11.0m
車道2車線化・自歩道の整備



整備後

3-2-5 <<道路整備等>>大谷踏切対策 (2) 開通後の効果

実施主体：津市

津

- 大谷踏切の拡幅後、国道23号の主要渋滞区間および主要渋滞箇所である上浜町二交差点周辺の速度が向上している。
- 交通量については、踏切西側⇒踏切東側、踏切東側⇒踏切西側ともに、増加している。

開通前後の渋滞状況



速度 タピーク 2024年3月

出典：ETC2.0プローブ情報 2024.3.1~3.31 [確定値] (平日)

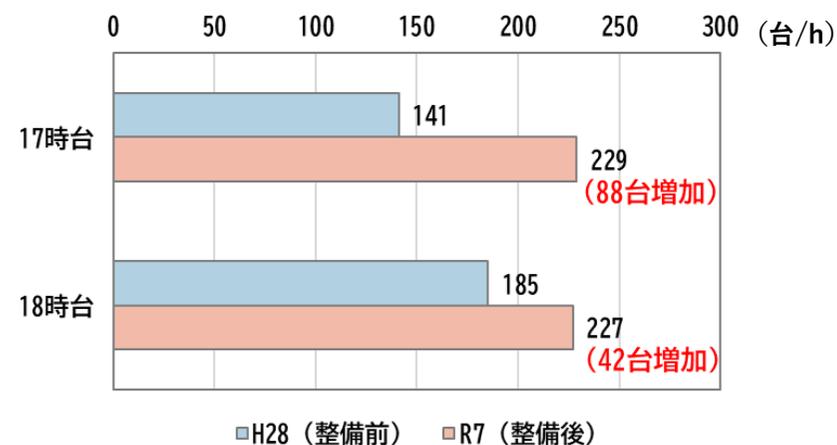


速度 タピーク 2025年3月

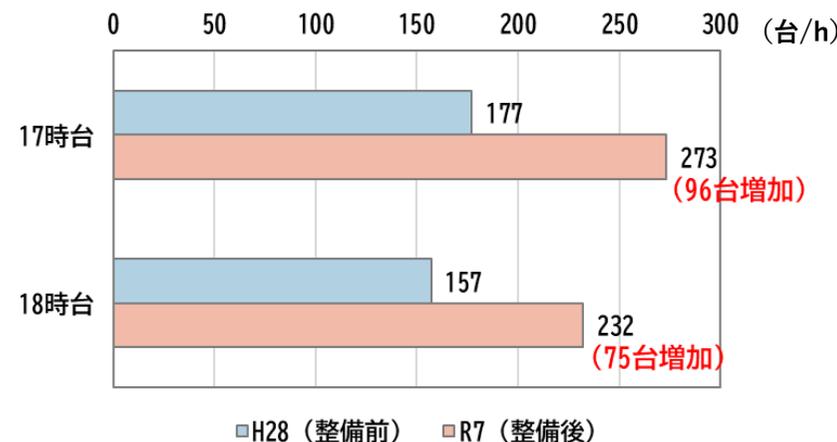
出典：ETC2.0プローブ情報 2025.3.1~3.31 [確定値] (平日)

開通前後の大谷踏切通過交通量

● 踏切西側⇒踏切東側



● 踏切東側⇒踏切西側



出典：<整備前>H28.10.19 (水) 交通量調査
<整備前>R7.1.29 (水) 交通量調査

3-2-6

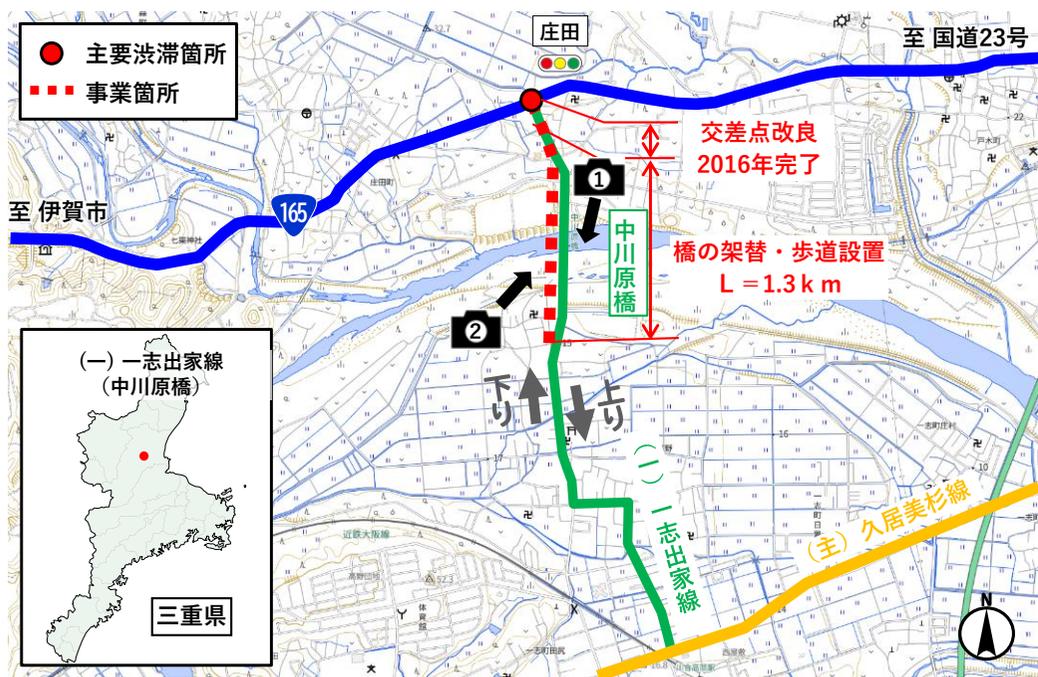
《道路整備等》(一)一志出家(いちしでや)線 (中川原橋) 道路改良事業
 (1) 事業の概要と対策効果

実施主体：三重県

津

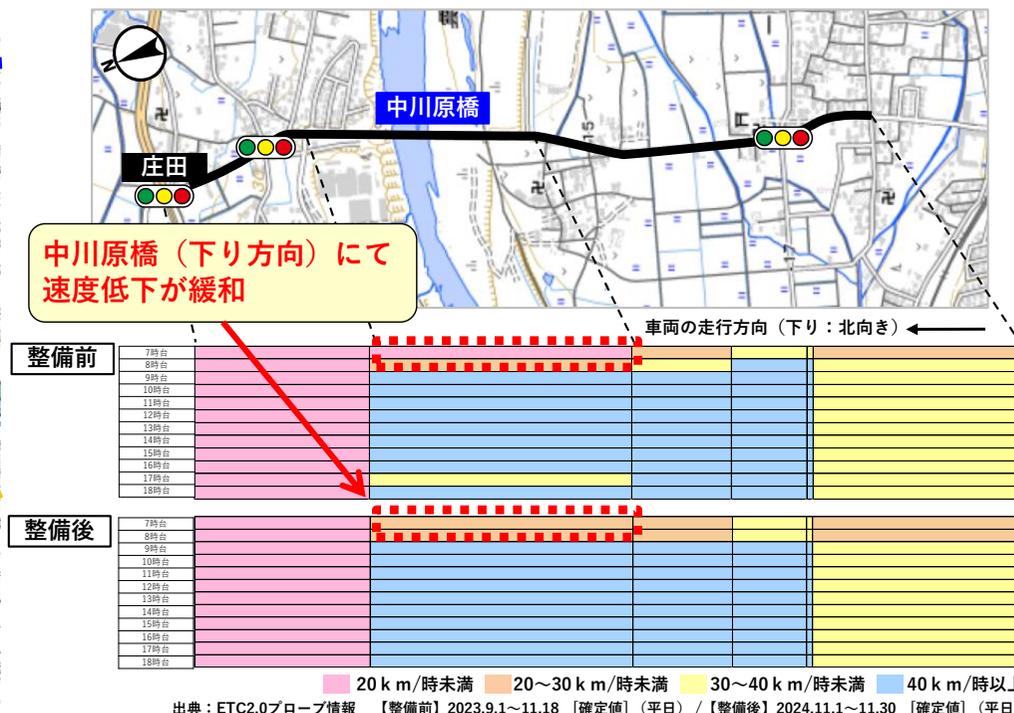
- (一) 一志出家線は主要渋滞箇所 庄田交差点にて国道165号に接続する路線。
- 中川原橋は道路幅が狭く、架橋後60年が経過しており、架け替えを含めた道路改良事業を2006年より実施し、2024年10月20日に完成した。
- 整備前は、朝ピーク時において、下り方向にて速度低下が発生。
- 橋梁部の整備により、速度低下が緩和。

位置図

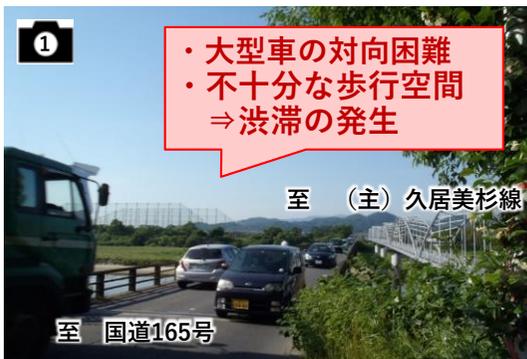


出典：地理院地図 (国土地理院)

速度状況



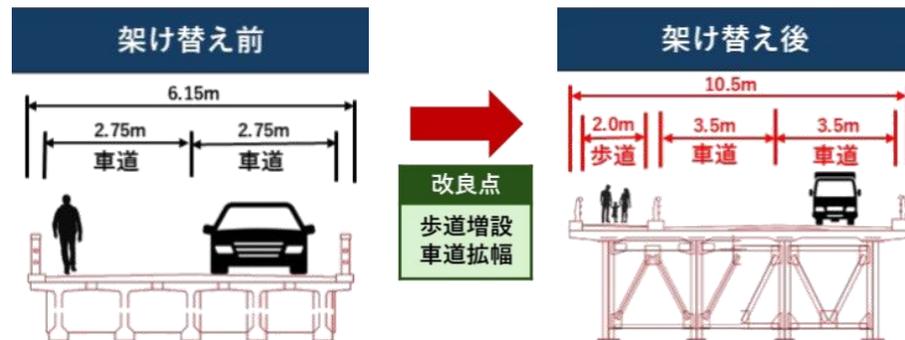
課題



整備写真



整備状況



3-2-7

《道路整備等》 国道23号栗真中山町(くりまなかやまちょう)交差点改良事業：道路利用者会議要望箇所
 (1) 事業の概要と対策効果

実施主体：国

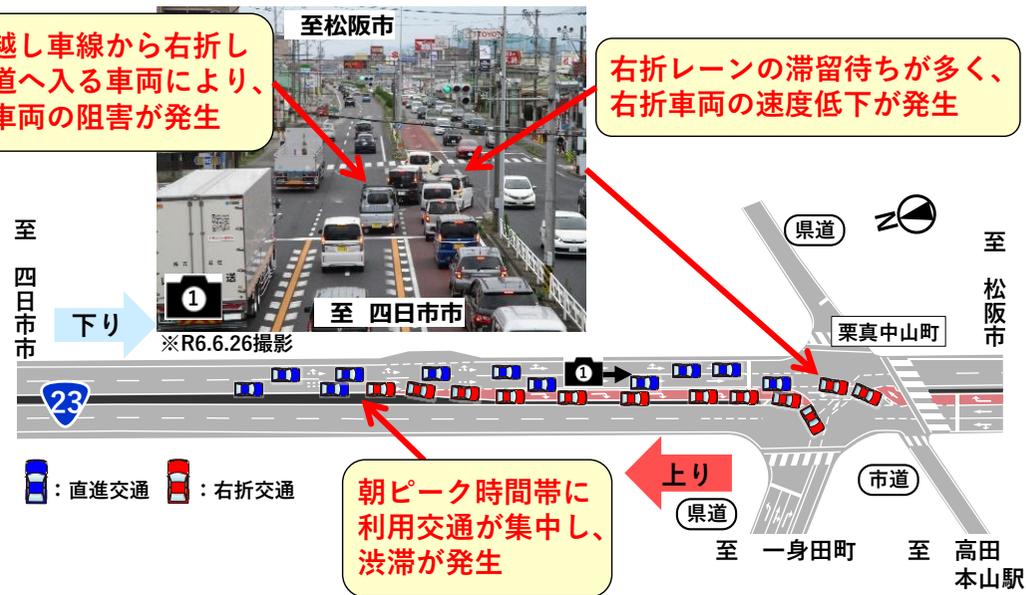
津

- 国道23号栗真中山町交差点は主要渋滞箇所及び主要渋滞区間の起点であり、朝ピーク時間帯に交通が集中し、下り方向は先詰まりによる直進車の速度低下が発生。また、右折レーンを使用せず、追い越し車線から右折して市道へ入る車両により、直進車両の阻害が発生。
- 2025年4月に工事が完了し、当該交差点における交差点コンパクト化や右折レーンの延伸・明示により、渋滞が緩和。

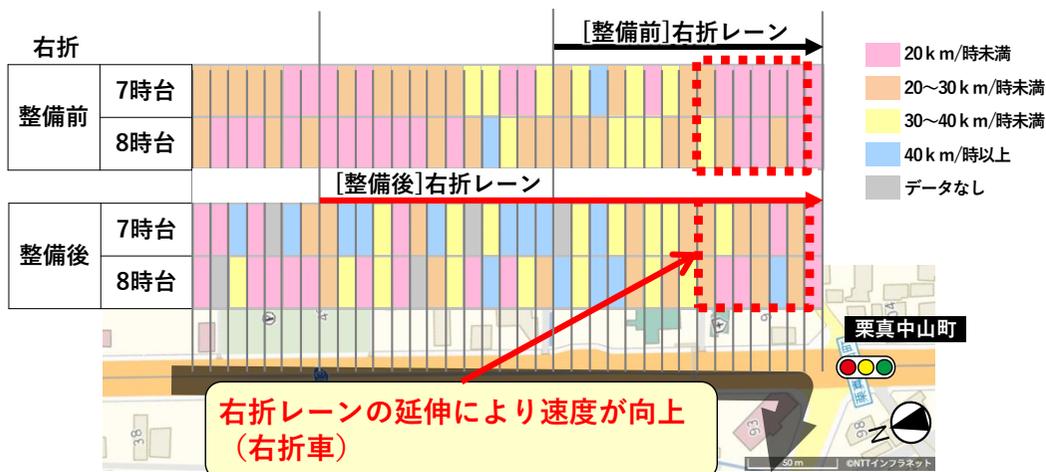
位置図



課題



速度状況 (右折車両)



対策内容

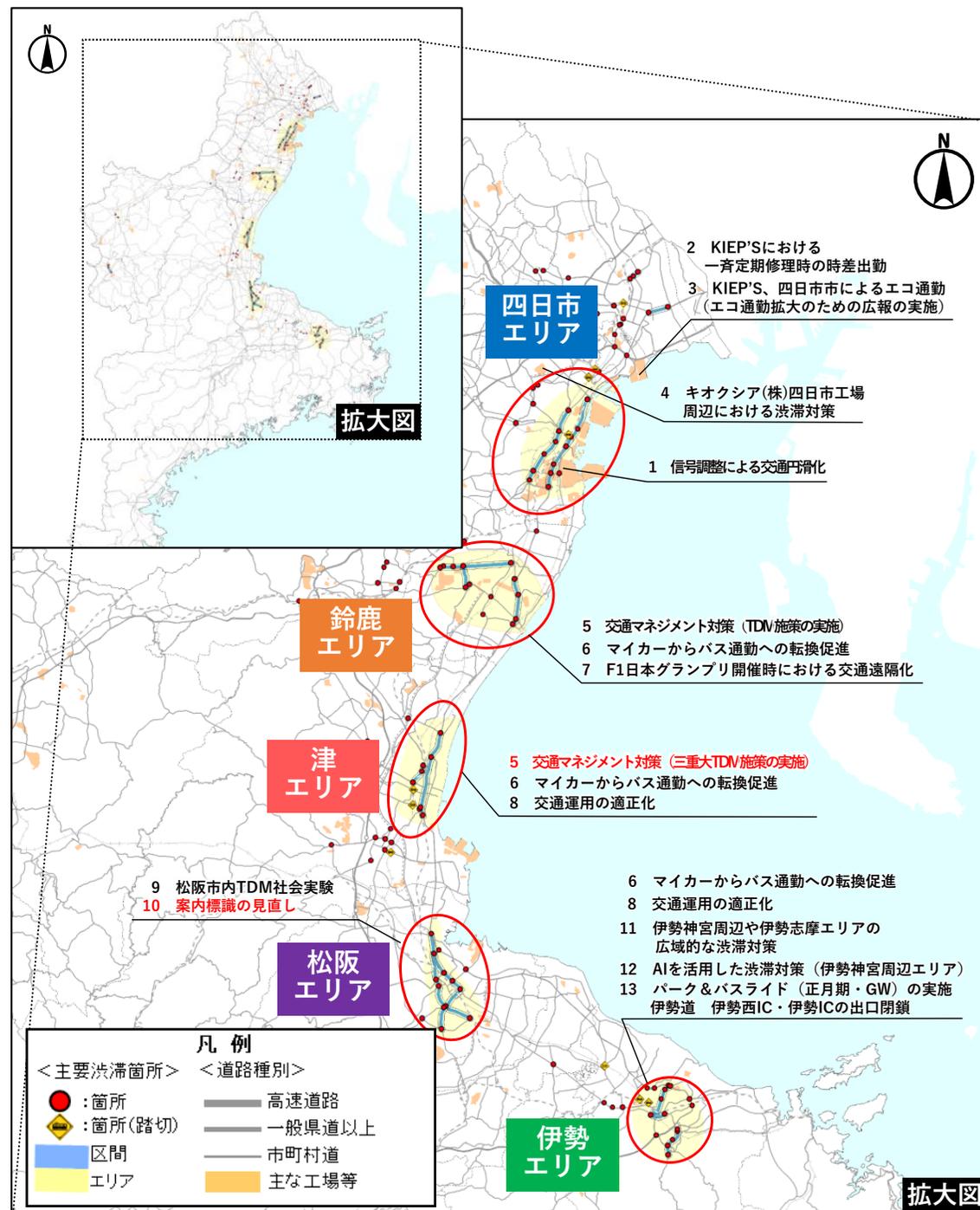


4. 2025年度以降に実施する予定の渋滞対策

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 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・津	交通マネジメント対策 (TDM施策の実施) 交通マネジメント対策 (三重大TDM施策の実施)	国、警察	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	国 (松阪エリアWGメンバー)	継続 2018年度～
10	松阪	案内標識の見直し	国、三重県 (松阪エリアWGメンバー)	継続 2024年度～
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 伊勢道 伊勢西IC・伊勢ICの出口閉鎖	伊勢地域観光交通対策協議会、NEXCO中日本	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》交通マネジメント対策（三重大TDM施策の実施） (1) 交通状況

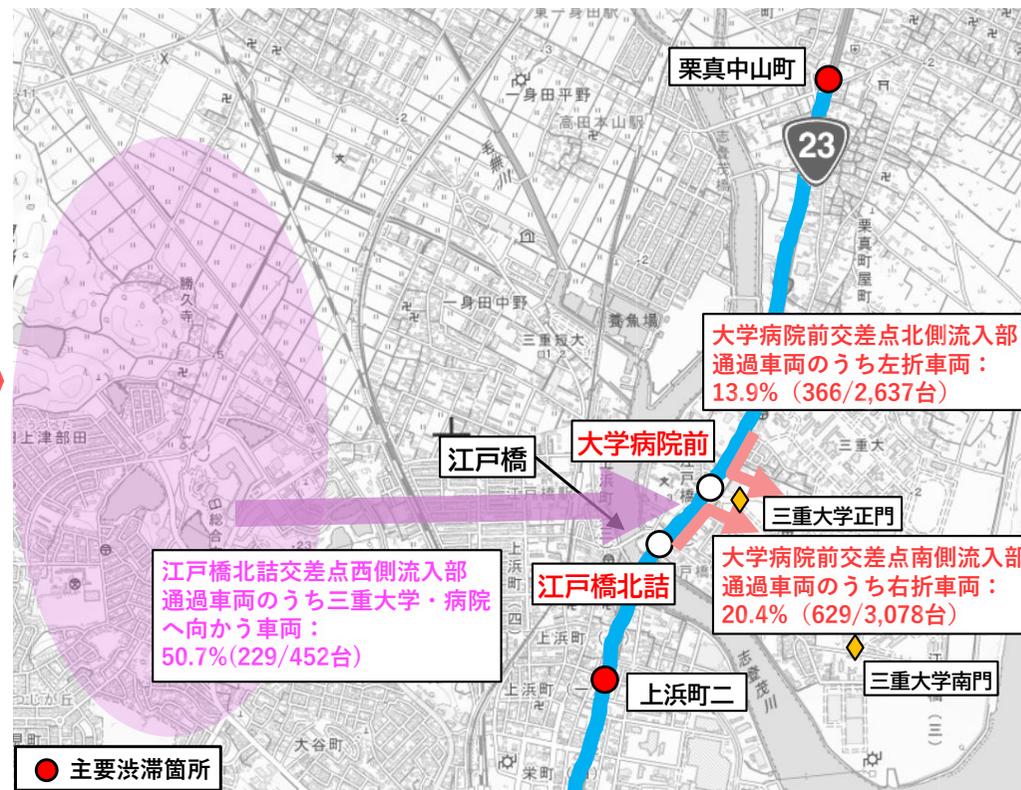
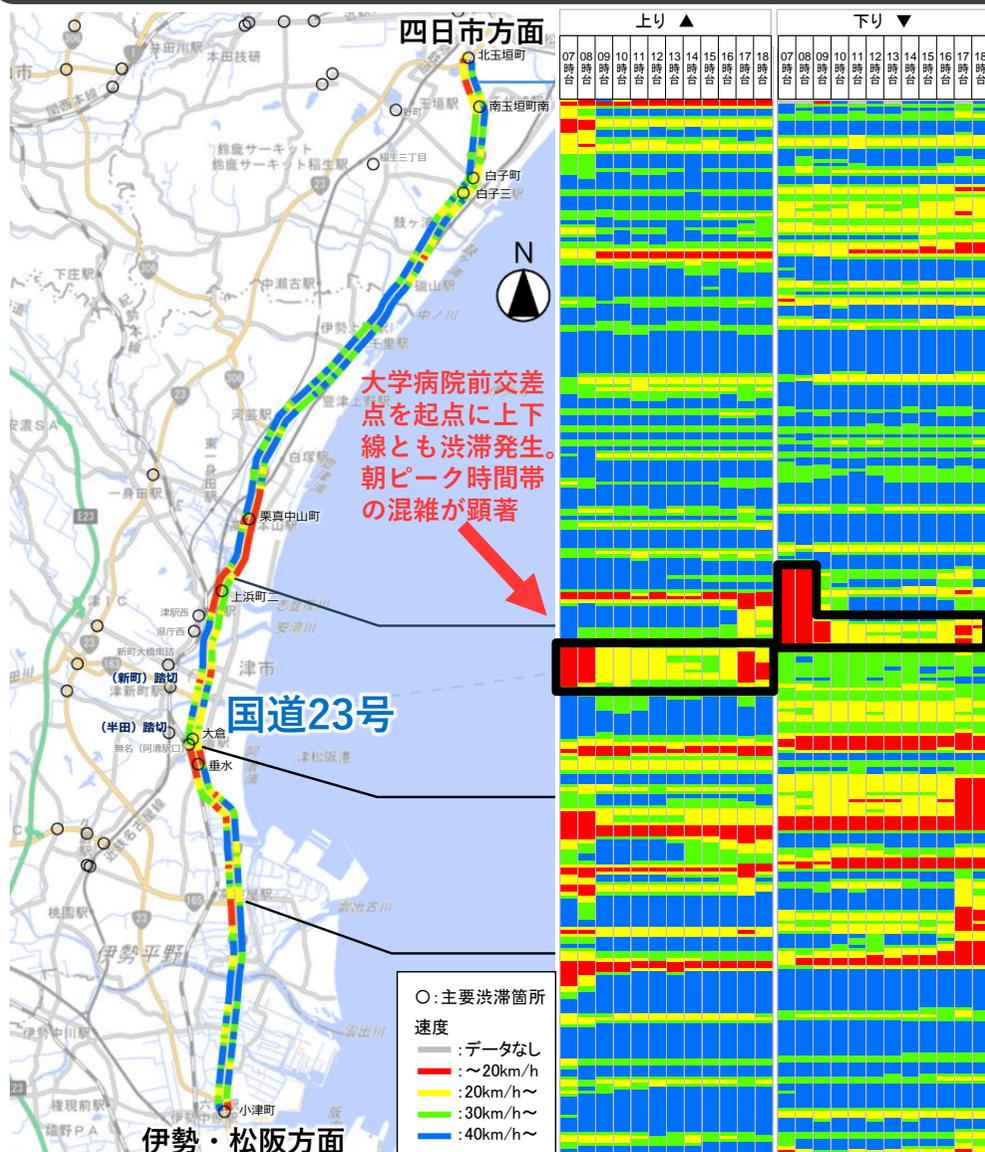
実施主体：国、警察

津

- 国道23号中勢バイパス（安塚工区）は2023年11月19日（日）に開通したが、国道23号現道では依然として渋滞が発生。
- 津市内に着目すると、三重大学周辺を起点に上下線ともに渋滞が発生。特に朝ピーク時間帯の渋滞が顕著。
- 大学病院前交差点における国道23号（上下）流入車両のうち、約1~2割*が三重大学を利用。江戸橋通過車両の約5割*が三重大学を利用。
- 通勤者は7~8時台に集中。経路は通勤者・来院者で大きな差はみられない。三重大学利用者は特定の経路・時間帯に集中。

*朝通勤時間（7:00~9:00）の観測結果より

中勢バイパス全線開通後の国道23号現道の交通状況



※左図：ETC2.0プローブデータ 2024年3月平日
 ※上図：交通量調査 2024年11月19日(火)7:00~9:00

4-1-1

《総合対策》交通マネジメント対策（三重大TDM施策の実施）
 (2) 課題と対策案、広報資料作成

実施主体：国、警察

津

- <課題1> 江戸橋北詰交差点の西側流入部を左折し、大学病院前交差点の南側流入部を右折する車両によって、大学病院前交差点の右折車線が逼迫している。（大学病院前交差点の右折車による国道23号直進車の進行阻害）
- <課題2> 出勤者のピーク時間と来院者のタイミングの重複による、病院関係者の交通量が急激に増加する。
- <対策案> 信号灯器（矢印表示）をよく見るように注意喚起、江戸橋ルートから他ルートへの誘導、南門への経路誘導、時間の調整（平準化）の4つの対策案について、三重大の関係者向けに広報資料を作成中。

分析結果と対策案

課題	分析結果	対象者	対策案
江戸橋から正門に向かう病院関係者の交通による右折車線の逼迫（国道23号直進レーンの阻害）	<ul style="list-style-type: none"> 大学病院前交差点の北進右折車の発進が遅れることで、車両感知器が感知する車両数がり、交通量が少ないと誤認することで信号現示が変動。 	三重大学・病院職員	信号灯器（矢印表示）をよく見るように注意喚起
	<ul style="list-style-type: none"> 江戸橋北詰西側流入部左折車両が先に右折レーンに進入することで、南側流入部直進車両が右折レーンに入りきらず、直進車両の走行を阻害 	三重大学・病院職員	江戸橋ルートから他ルートへの誘導
	<ul style="list-style-type: none"> 江戸橋北詰交差点西側流入部を通過した車両のうち、三重大学・病院へ向かう車両は50.7%(229/452台) 上記車両のうち、正門通過車両が47.6%(109/229台) 	三重大学・病院職員	南門への経路誘導
出勤者のピーク時間と来院者のタイミングの重複による、病院関係者の交通量の急激な増加	<ul style="list-style-type: none"> 7:40以降大学病院を訪れる交通量が急激に増加（7:00～7:30 → 100台/10分、7:40～ → 150台/10分） 	三重大学職員	時間の調整（平準化）

4-1-2

《総合対策》案内標識の見直し
 (1) 通過交通の流入抑制のため改良の余地がある案内標識 (案)

実施主体：国、三重県 (松阪エリアWGメンバー)

松阪

- 松阪市内の案内標識には、表示している目的地が遠方のため、混雑する中心市街地を経由するルートに案内したり、国道等の情報が不足しているため、適切な迂回路を利用者が判断できないものが存在。通過交通を迂回ルート (環状道路) に案内できず、中心市街地に流入させる要因の一つとなっている。
- 中心市街地への流入抑制の観点から、短期対策として、これらの案内標識の見直しを検討。

通過交通の流入抑制のため改良の余地がある案内標識 (抜粋)

<大塚町 南側 ((主) 松阪第2環状線) >



現状
市街地を通る
ルートを案内
している

<大津町 東側 ((主) 鳥羽松阪線) >



現状
市街地を通る
ルートを案内
している

<川井町4 南側 ((主) 松阪第2環状線) >



現状
市街地を通る
ルートを案内
している

<八太町北 南側 (国道42号) >



現状
国道42号の
表示がない

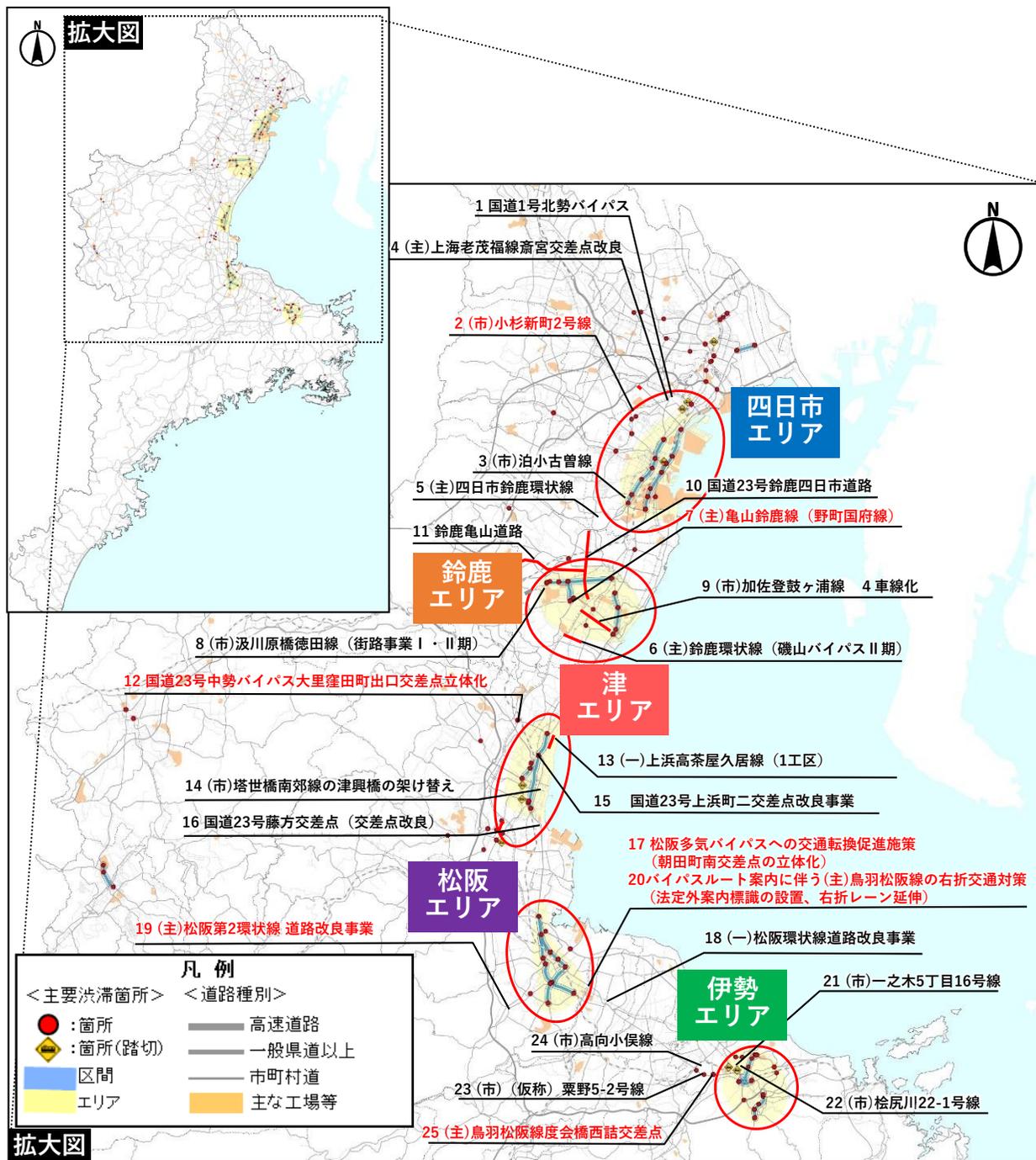


<p>【車線数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1車線 2車線 4車線 <p>【道路種別】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道 主要地方道 一般県道 その他道路 	<p>【改良の余地がある案内標識】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地を通るルートを案内 中心市街地を迂回させる上で情報が不足 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞箇所 中心市街地を迂回するための主な道路
---	---

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)泊小古曾線	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	(主)四日市鈴鹿環状線	三重県	工事中 2009年度～
6	鈴鹿	(主)鈴鹿環状線(磯山バイパスⅡ期)	三重県	工事中 2014年度～
7	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	工事中 2018年度～
8	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～
9	鈴鹿	(市)加佐登鼓ヶ浦線4車線化	鈴鹿市	工事中 2009年度～
10	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	2020年度 事業化
11	鈴鹿	鈴鹿亀山道路	三重県	2022年度 事業化
12	津	国道23号中勢バイパス大里窪田町出口交差点立体化	国	工事中 2020年度～
13	津	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	工事中 2016年度～
14	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～
15	津	国道23号上浜町二交差点改良事業	国	工事中 2023年度～
16	津	国道23号藤方交差点(交差点改良)	国	工事着手予定
17	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～
18	松阪	(一)松阪環状線道路改良事業	三重県	工事中 2016年度～
19	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～
20	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～
21	伊勢	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中 2015年度～
22	伊勢	(市)検尻川22-1号線	伊勢市	工事中 2009年度～
23	伊勢	(市)(仮称)粟野5-2号線	伊勢市	工事中 2016年度～
24	伊勢	(都)高向小俣線	伊勢市	工事中 2022年度～
25	伊勢	(主)鳥羽松阪線度会橋西詰交差点	三重県	調整中

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



4-2-1 << 道路整備等 >> (市)小杉新町2号線 (1) 事業の概要

実施主体：四日市市 四日市

- (一)小牧小杉線は、北勢バイパスの交差道路に接続し、市街地と北勢バイパスを結ぶアクセス道路の1つとしての役割も担っている道路であるが、主要渋滞箇所にも指定されており、渋滞が発生している。
- 中心市街地のネットワーク強化を図るとともに国道365号、(一)小牧小杉線の渋滞緩和を図る事を目的に、(市)小杉新町2号線の新設整備を進めており、現在工事中。

事業の概要

■位置図



■対策概要

事業名 : 市道小杉新町2号線
 事業主体 : 四日市市
 所在地 : 四日市市東坂部町～山之一色町地内
 事業延長 : 約0.49km
 進捗状況 : 工事中 (工事着手: 2014年度)

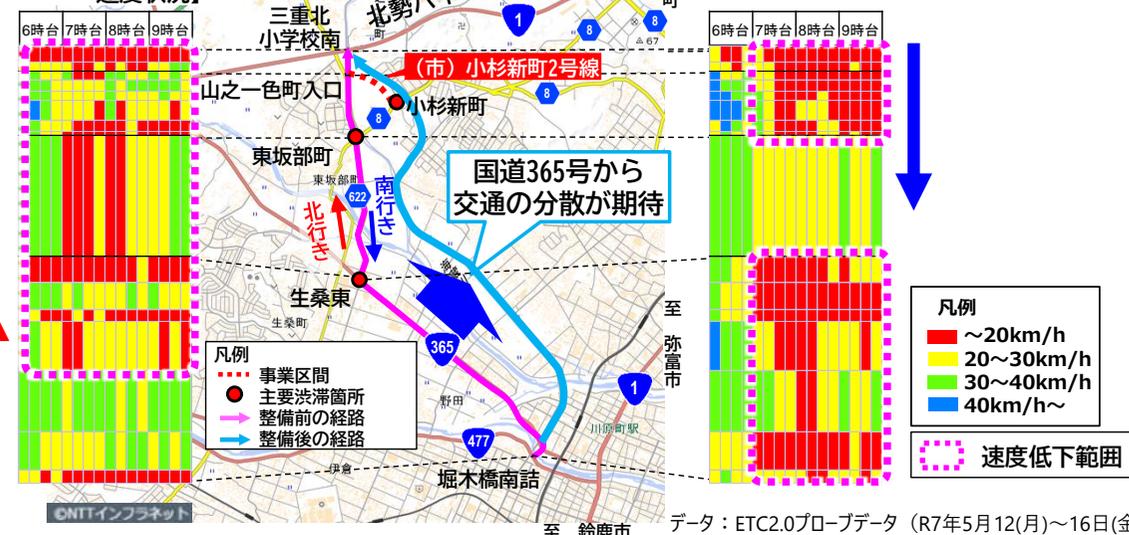


■詳細

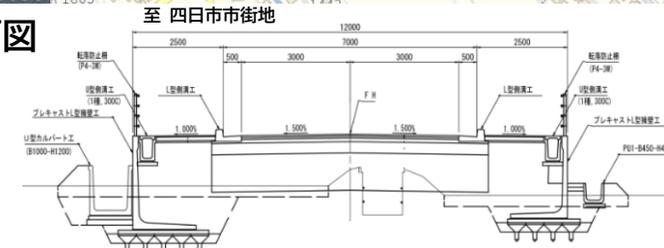


■渋滞状況

【(一)小牧小杉線の速度状況】



■断面図



出典：四日市市提供データ

4-2-2 << 道路整備等 >> (主) 亀山鈴鹿線 (都市計画道路野町国府線) (1) 事業の概要

実施主体：三重県

鈴鹿

- (主) 亀山鈴鹿線は、鈴鹿市の東西交通に使用されており、忍山神社北、道伯4の2箇所が主要渋滞区間に指定。道伯4交差点の流入部において速度低下が発生。(都)野町国府線((主)亀山鈴鹿線)の道伯3交差点から東側の約250mの区間が、2023年5月26日(金)供用開始。残る区間も2024年度に用地買収完了。引き続き工事を推進。
- 事業完了後は東西交通が道伯3交差点にシフトするため、道伯4交差点及び南北方向の主要渋滞区間での速度低下解消が期待できる。

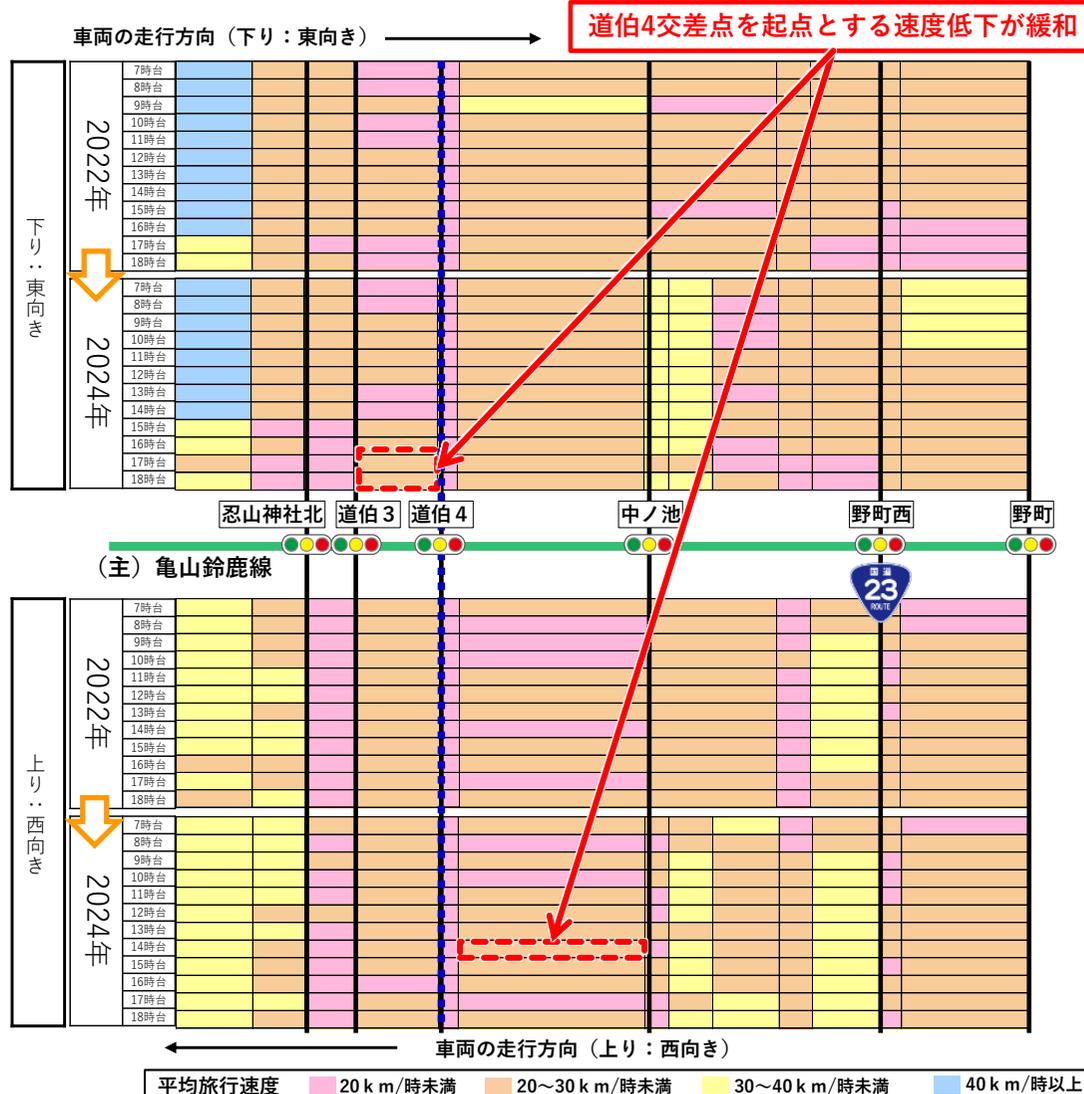
位置図



整備状況



部分供用前後の速度状況



出典：ETC2.0プローブ情報 2022年9月1日~11月30日[確定値] (平日)
2024年9月1日~11月30日[確定値] (平日)

4-2-3

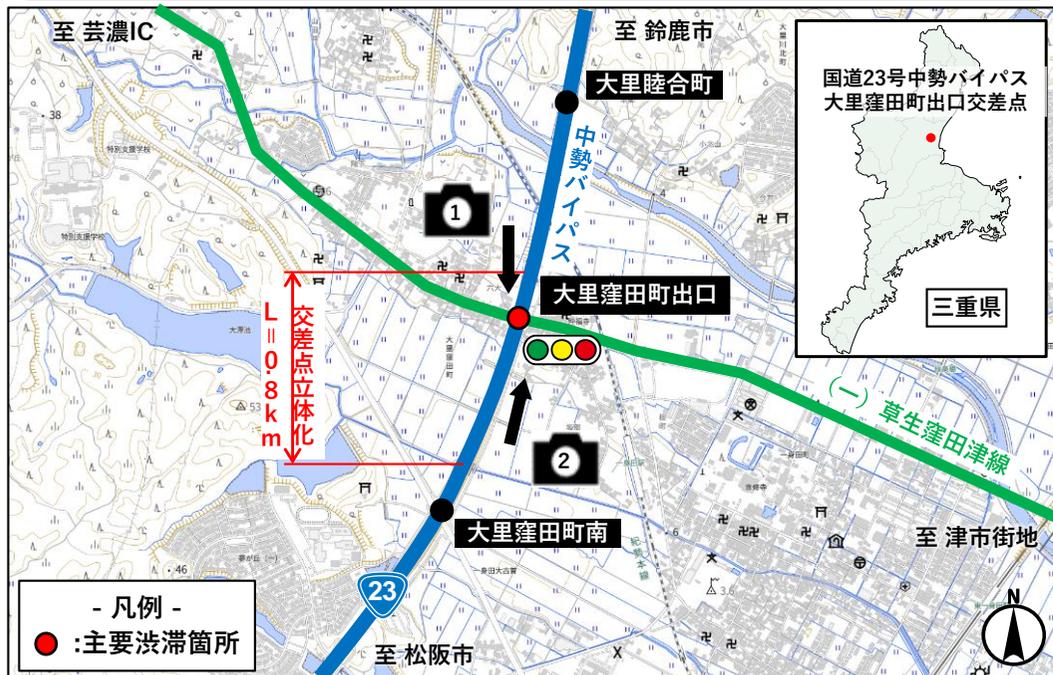
《道路整備等》 国道23号中勢バイパス大里窪田町(おおさとくぼたちょう)出口交差点立体化
 (1) 事業の概要

実施主体：国

津

- 国道23号中勢バイパス大里窪田町出口交差点は、主要渋滞箇所位置づけられており、上下方向ともに速度低下が発生。特に上り方向は、朝～夕方にかけて渋滞が継続。
- 交差点立体化による渋滞緩和を目的として、2020年度から暫定2車線の交差点立体化に着手。
- 2025年度は、本線切り回し道路のための改良工事を推進。

位置図

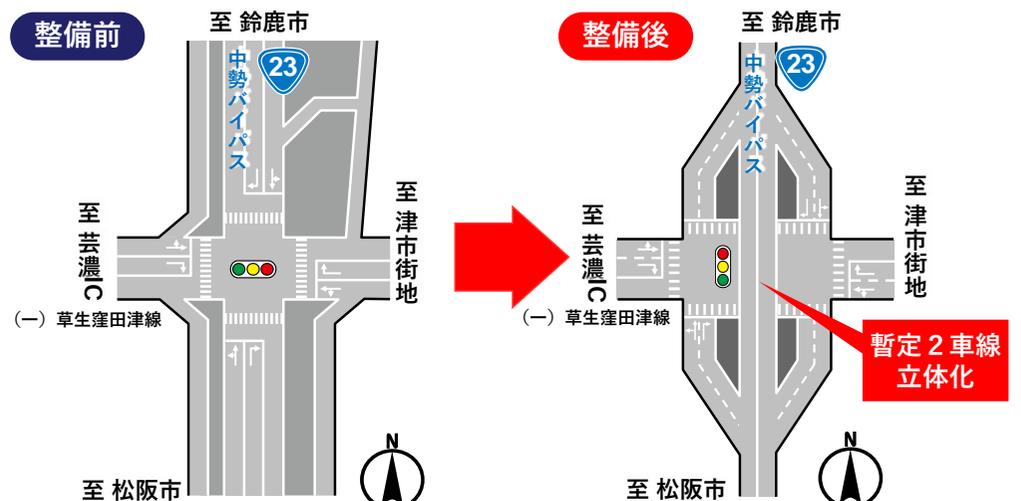


出典：地理院地図（国土地理院）

渋滞状況



整備内容



渋滞状況写真（中勢バイパス）



整備状況写真



4-2-4

《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

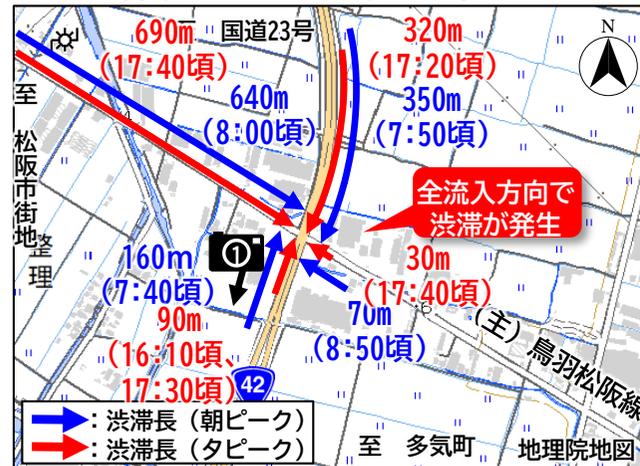
- 国道42号松阪多気バイパス朝田町南交差点は、主要渋滞箇所位置づけられており、朝夕のピーク時に全流入方向で渋滞が発生。
- 交差点立体化による渋滞緩和を目的として、2019年度から国道42号を高架化する工事に着手。
- 2025年度は、改良工事、橋梁上部工事を推進。

事業の概要

▼朝田町南交差点の交通状況



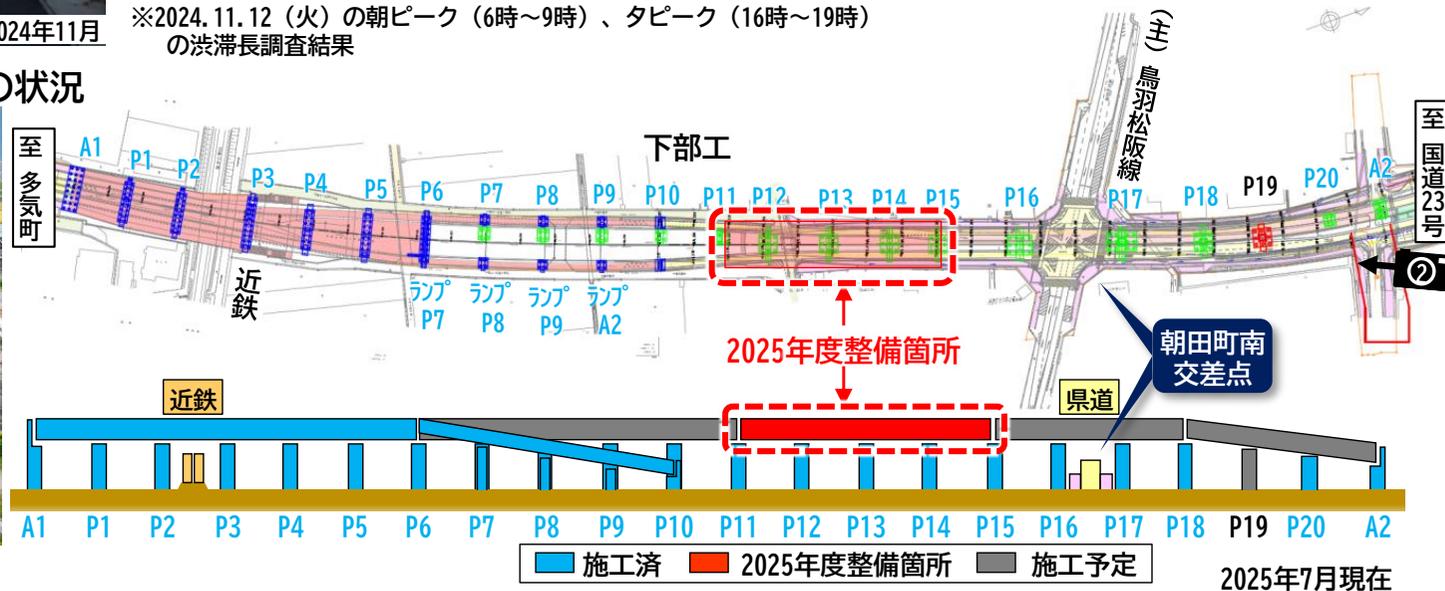
▼朝田町南交差点の渋滞発生状況



▼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事の状況



4-2-5 << 道路整備等 >> (主) 松阪第2環状線 道路改良事業 (環状道路の整備) (1) 事業の概要

実施主体：三重県

松阪

- 「丹生寺町交差点」は、伊勢自動車道松阪ICと国道42号松阪多気バイパスを結ぶ(主)松阪第2環状線の交差点である。松阪多気バイパスを含む環状道路の沿線には、松阪中核工業団地や上川工業団地といった産業拠点が立地しており、地域の産業、物流を支える重要な役割を担っている。
- しかし、(主)松阪第2環状線の北側流入部は1車線しかなく、通行量も多いことから、朝夕の通勤時間帯を中心に著しく速度が低下。
- 2021年度より、当該流入部に右左折を分離するための車線を増設する改良事業に着手。現在、工事に着手し2025年度内に完了予定。
- 交差点改良に伴い、松阪IC方面から環状道路沿線地域へのアクセスが向上するとともに、中心市街地を迂回するルートとしての機能が向上。

▼周辺図



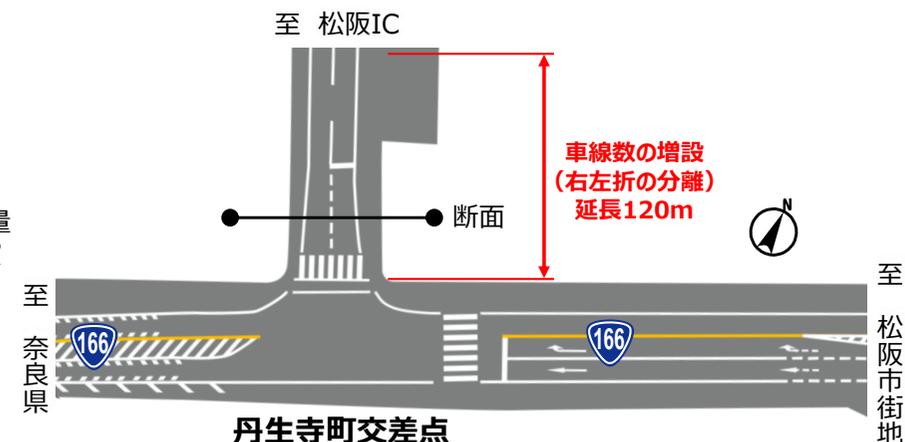
▼事業概要

- 交差点名 : 丹生寺町
- 事業区間 : 三重県松阪市丹生寺町
- 事業主体 : 三重県
- 延長 : 120m
- 規格 : 3種4級 (40km/h)
- 事業着手 : 2021年度～
- 進捗状況 : 2022年度に詳細設計、用地測量
2024年度に用地買収・建物補償
2025年度に工事完了予定

対策前



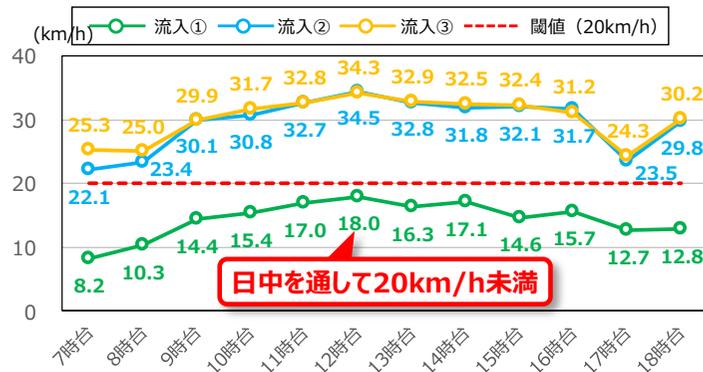
▼対策内容



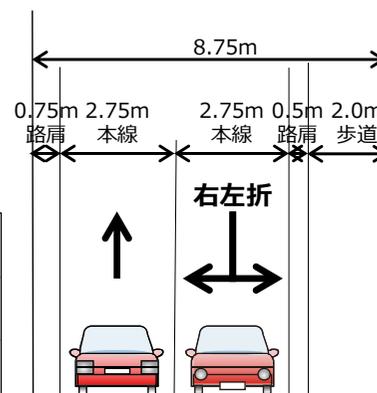
▼流入方向



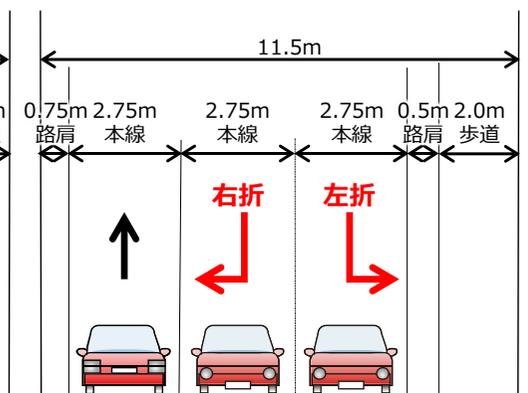
▼方向別時間帯別旅行速度



対策前



対策後



※) ETC2.0プローブデータ (2022年9～11月の平日) に基づく

右左折分離により 大型車による阻害を軽減

4-2-6

《道路整備等》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
 (1) 事業の概要

実施主体：三重県

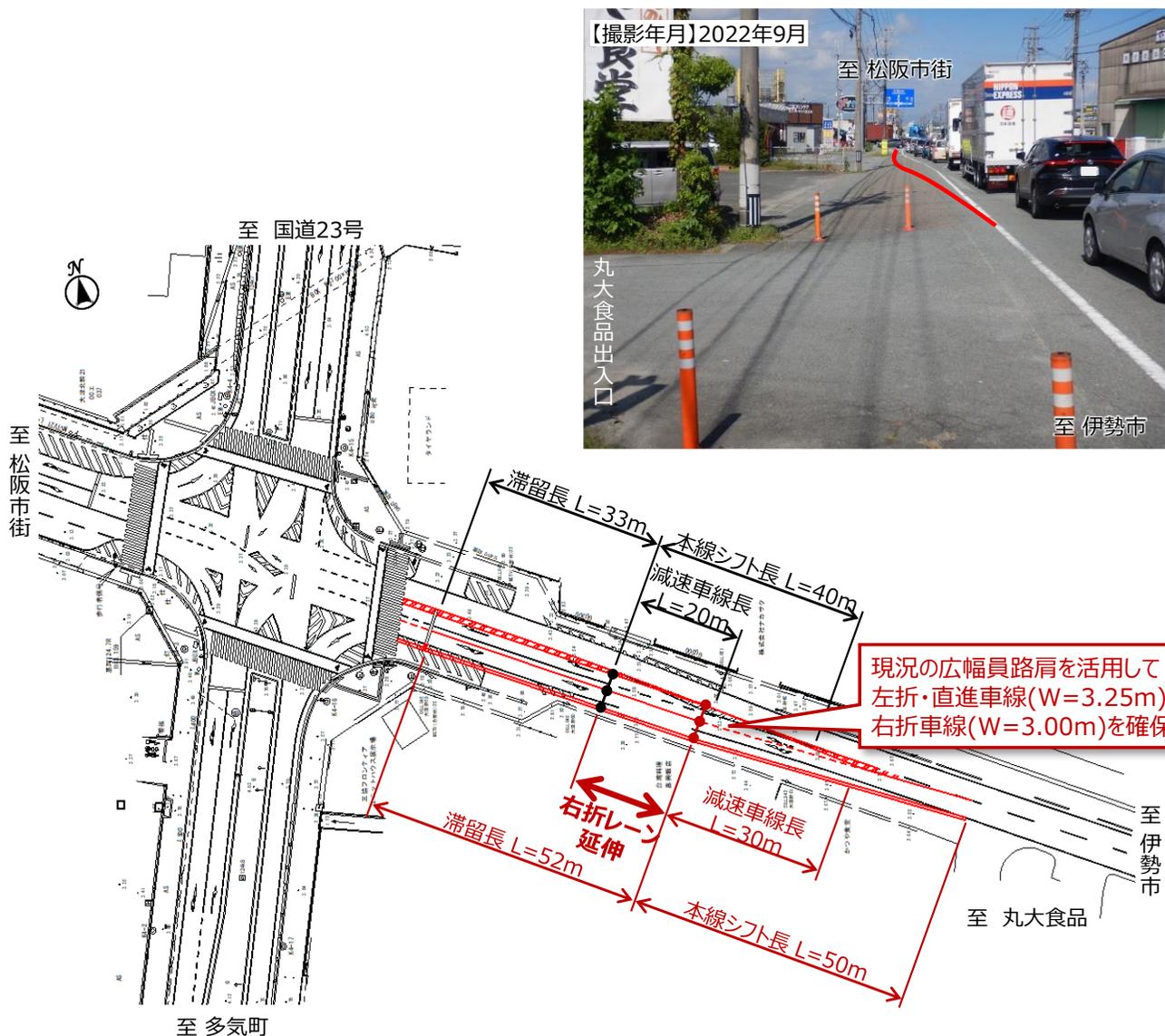
松阪

- 津方面への通過交通に対して、バイパスルート案内する法定外標識を設置し、中心市街地への流入を抑制。
- また、現況の右折レーンは滞留長が約30mと短く、右折交通の集中時には右折レーンを超えて滞留し、後続の直進・左折交通を阻害。通過交通をバイパスルートに誘導させるための短期対策として、現況用地内かつ区画線の引き直しにより右折レーンを延伸。

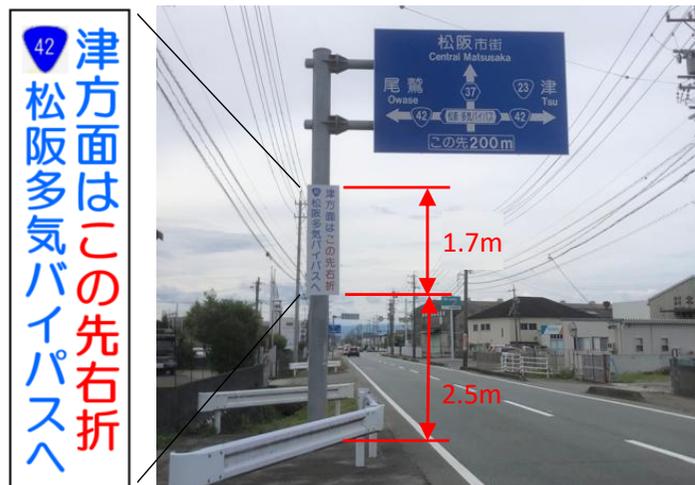
▼案内標識の設置位置



▼ (主) 鳥羽松阪線 (津方面行き) の右折レーン延伸イメージ



▼法定外標識 (2023年度設置)

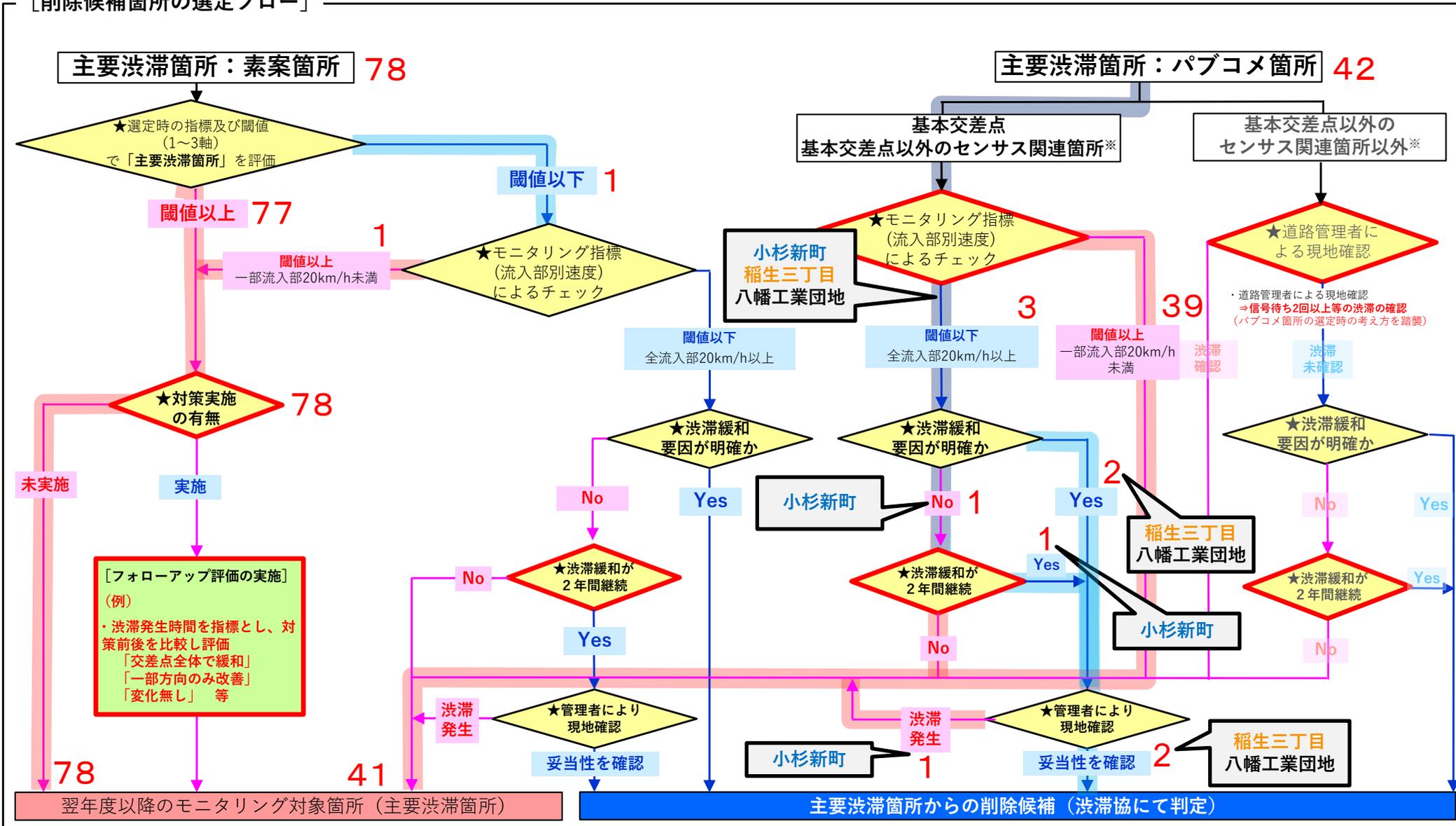


5. 主要渋滞箇所モニタリング

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。
- 2024年9月1日～11月30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]

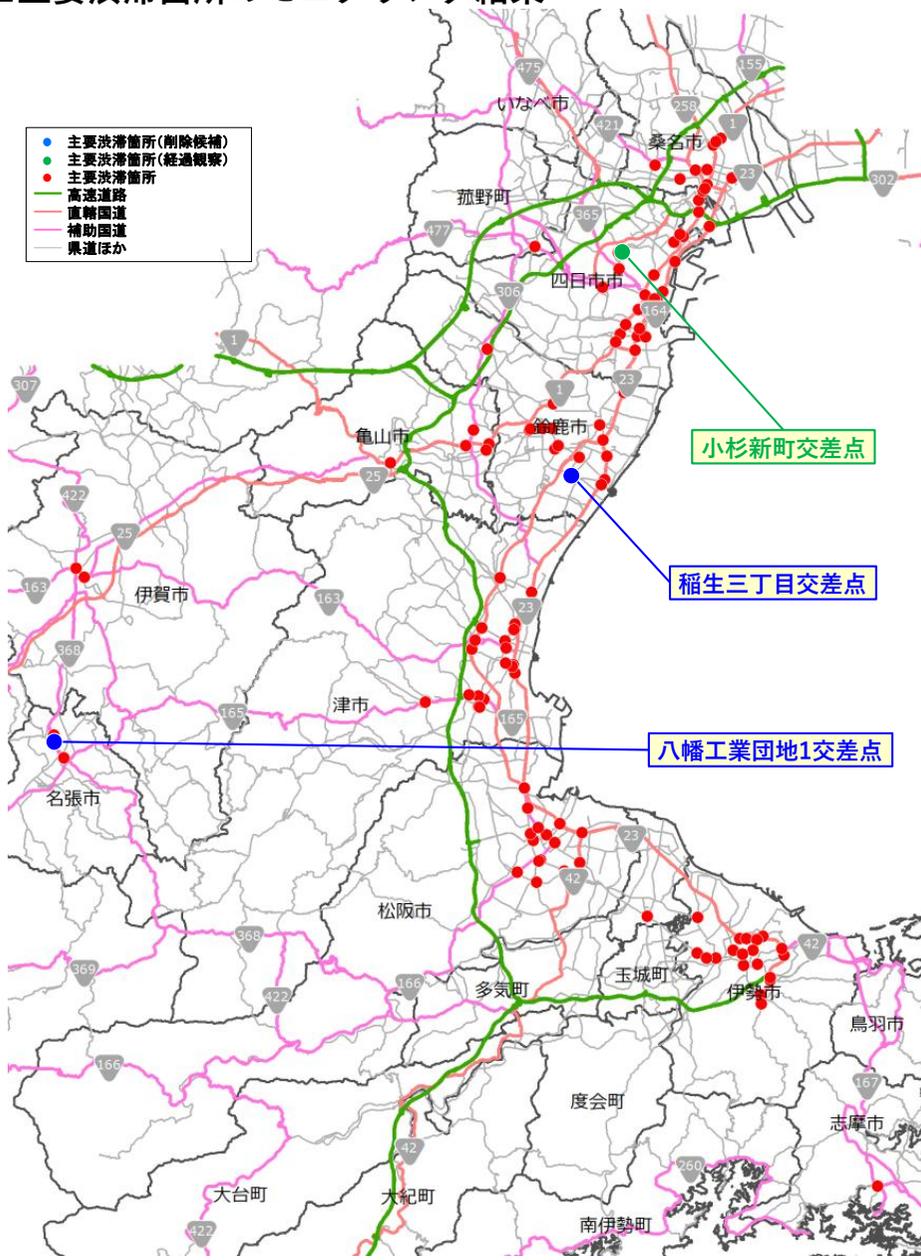


赤字数字：三重県内の主要渋滞箇所数

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、主要渋滞箇所の選定指標に3箇所が非該当。
- そのうち、八幡工業団地1交差点（名張市）、稲生三丁目交差点（鈴鹿市）は現地確認を行った結果、渋滞が発生していないため、削除候補箇所に該当。他箇所は経過観察。

■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 (2024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	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	50	11	11	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	106	14	11	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
稲生三丁目	鈴鹿市	(市) 加佐登鼓ヶ浦線	鈴鹿市	鈴鹿エリア	削除候補
八幡工業団地1	名張市	一般国道368号	三重県	エリア外	削除候補

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

- 小杉新町交差点は、北勢BP開通前は平日、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。
- 国道1号北勢バイパスが開通 (R7.3.16開通) しており開通後の交通状況を今年度確認するため経過観察とする。

≪小杉新町交差点 (四日市市) ≫

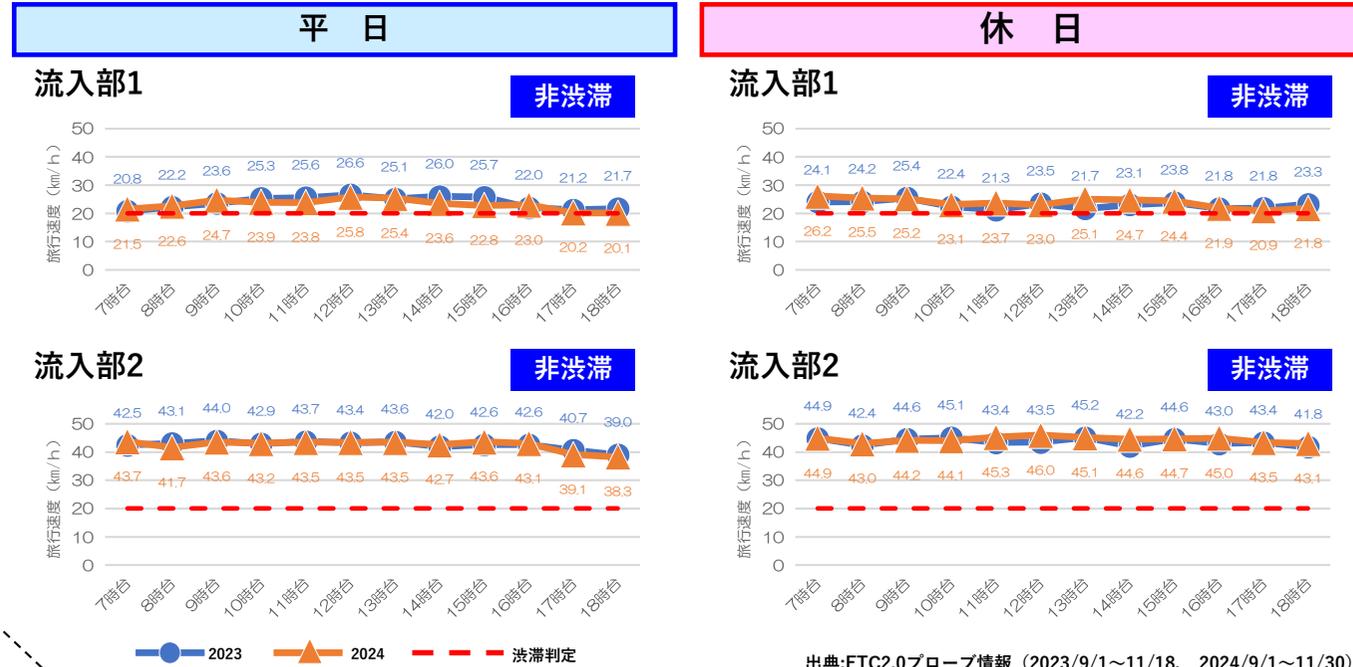
■ 位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

経過観察

■ 速度変動図



出典:ETC2.0プローブ情報 (2023/9/1~11/18, 2024/9/1~11/30)



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) 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。
- 現地確認を行い、平日・休日ともに渋滞が発生していない状況が確認されたため、削除候補箇所とする。

削除候補

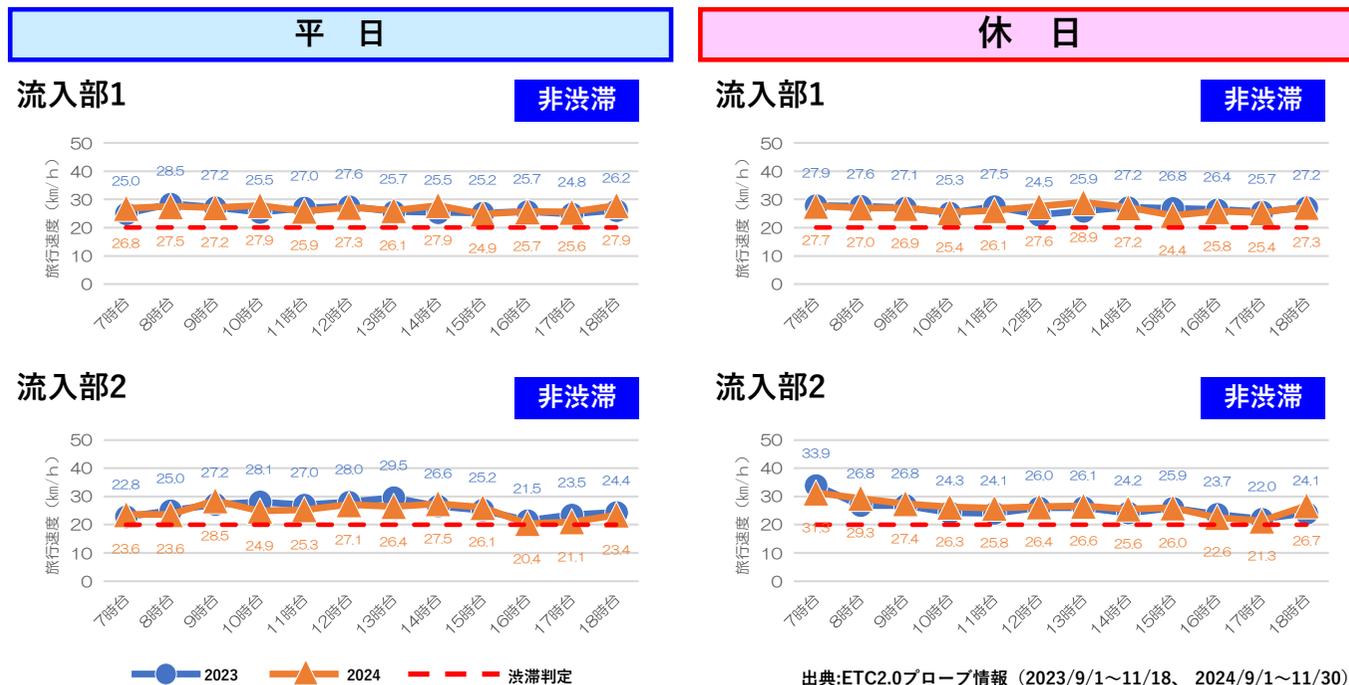
≪ 稲生三丁目交差点 (鈴鹿市) ≫

■ 位置図



出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図



出典:ETC2.0プローブ情報 (2023/9/1~11/18、2024/9/1~11/30)

■ 現地確認結果



全流入部において、複数回信号待ちするような渋滞は確認されなかった。

【撮影年月】2025年7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
(3) 八幡工業団地1交差点 (名張市)

エリア外

- 八幡工業団地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。
- 平日・休日ともに渋滞が発生していない状況が確認されたため、削除候補箇所とする。

削除候補

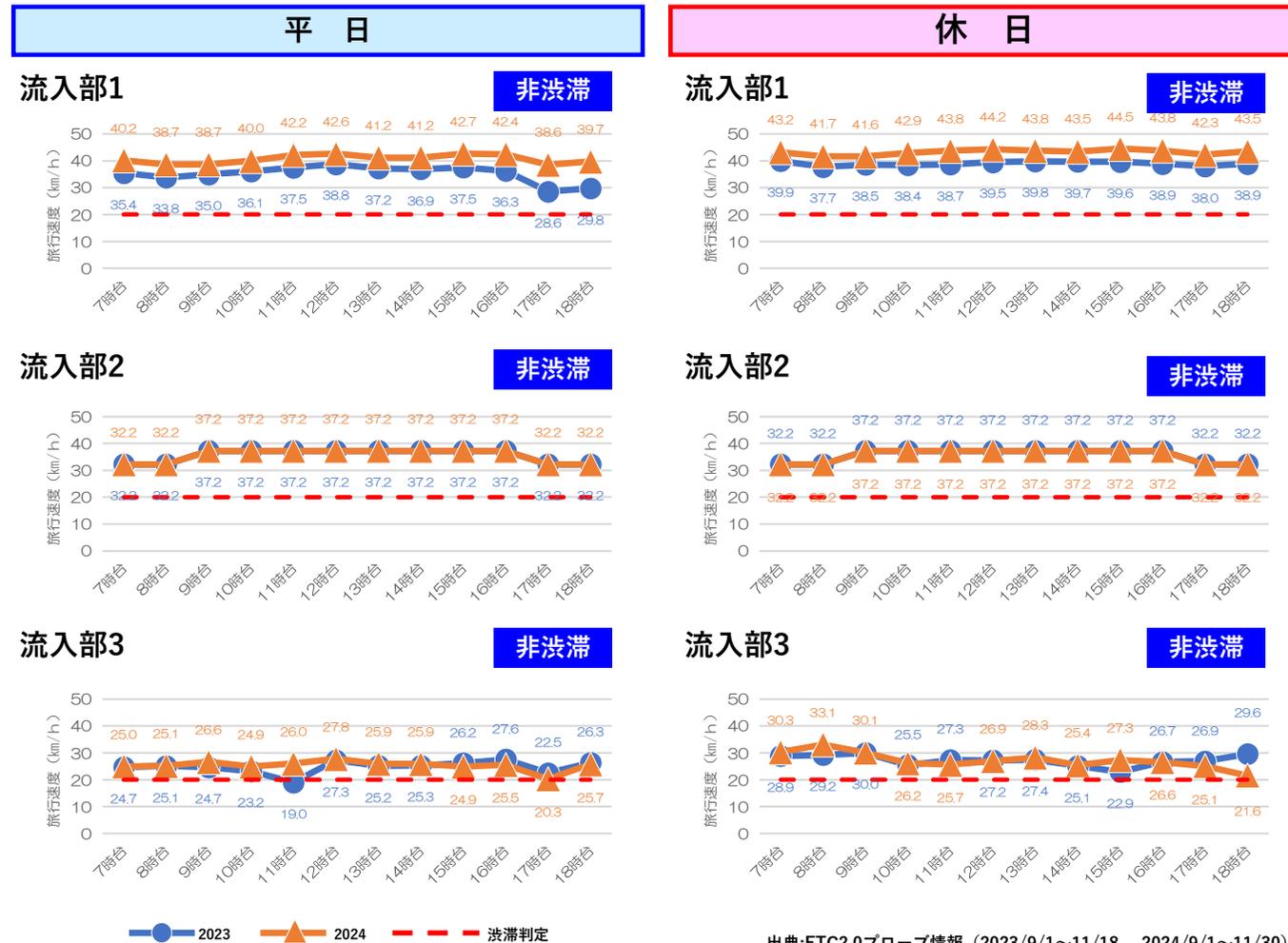
◀ 八幡工業団地1交差点 (名張市) ▶

■ 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 (2023/9/1~11/18、2024/9/1~11/30)