

令和 8 年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2026 年 8 月 18 日（火）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) 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) 2025 年度に実施した渋滞対策
- 4) 2026 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8年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

日時：2026年8月18日(火) 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. | 2025年度に実施した渋滞対策 | … | P 12 |
| 4. | 2026年度以降に実施する予定の渋滞対策 | … | P 26 |
| 5. | 主要渋滞箇所モニタリング | … | P 38 |

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（2015.9～2026.7）**※ 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. 2025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. 2026年度以降に実施する予定の渋滞対策	報告	・ 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	・ 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	● 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118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。

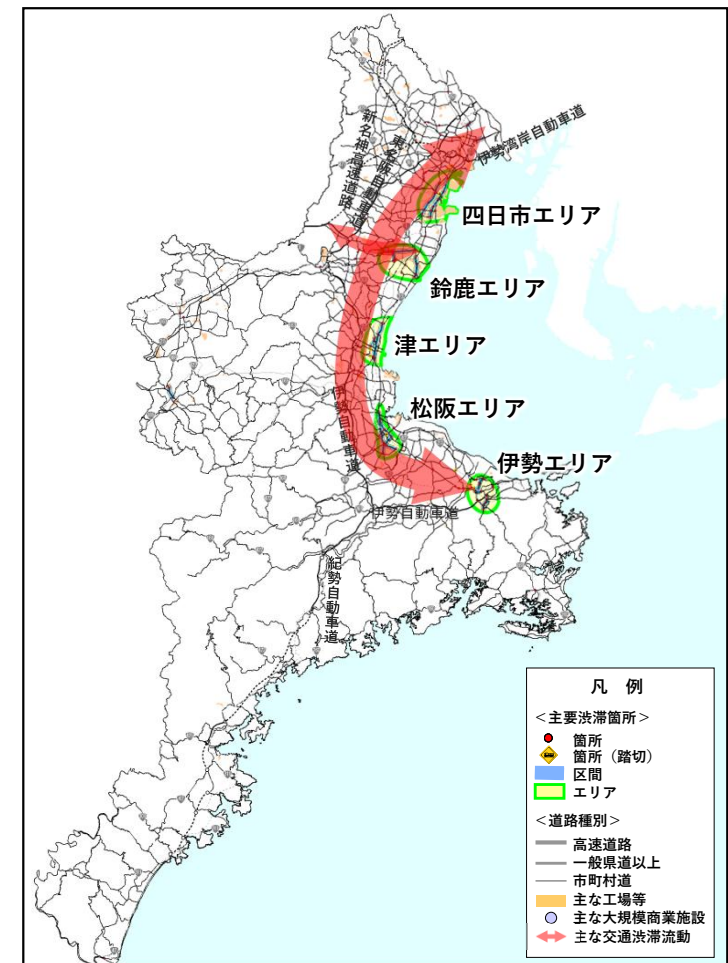
2. 方向性

	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30万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。

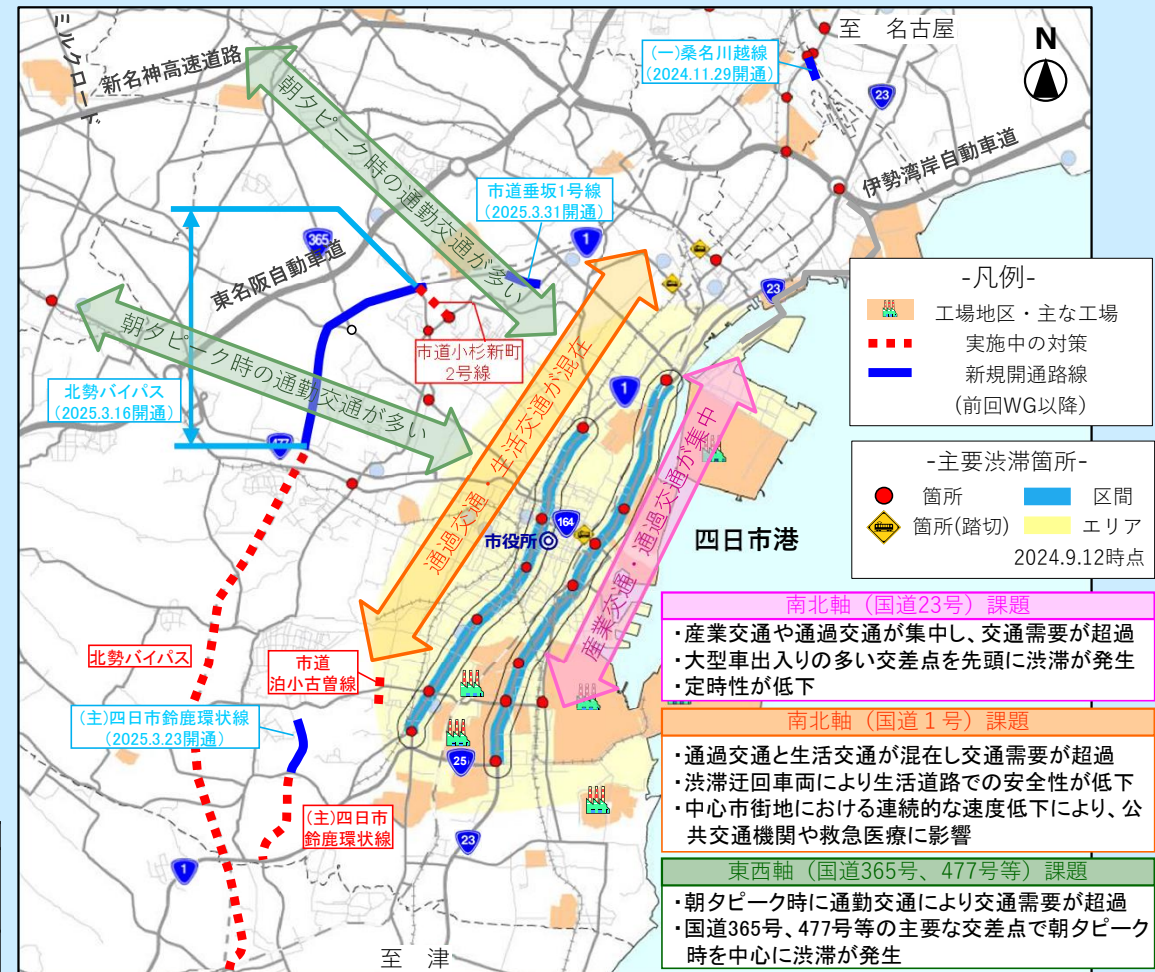
【将来像】（四日市市都市総合交通戦略）

- ・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、交通結節点整備により、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)※

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

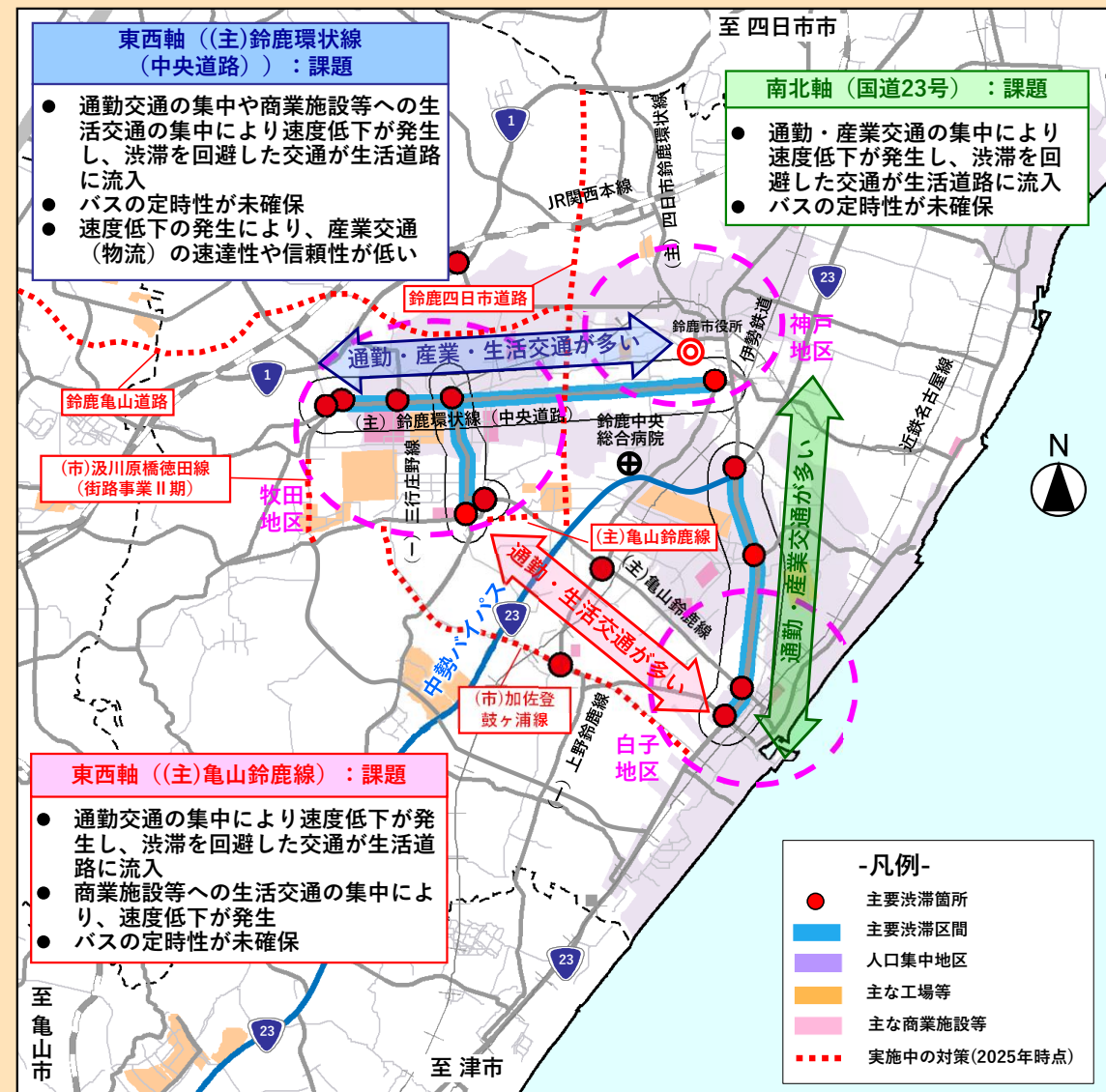
鈴鹿

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。

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。



津

南北軸（国道23号・中勢バイパス・（主）津関線・（一）津久居線）：課題

- 通勤交通の集中により速度低下が発生し、渋滞を回避した交通が生活道路に流入
- バスの定時性が未確保
- 大学病院や津駅等への生活交通の集中により、速度低下が発生

東西軸（国道165号）：課題

- 通勤交通の集中により速度低下が発生し、渋滞を回避した交通が生活道路に流入
- バスの定時性が未確保

-凡例-

- 主要渋滞箇所
- ◆ 主要渋滞箇所（踏切）
- 主要渋滞区間
- 主要渋滞エリア
- 主な工場等
- 実施中の対策（2025年時点）

至 四日市市・鈴鹿市

（一）草生窪田津線

（中）津関線

津中心市街地

津IC

中勢バイパス

伊勢自動車道

（都）半田久居線

（都）雲出野田線

久居IC

（一）上浜高茶屋久居線

（一）土浜高茶屋久居線

津市役所

津駅

三重大学

大学病院

至 伊賀市

至 松阪市・伊勢市

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。

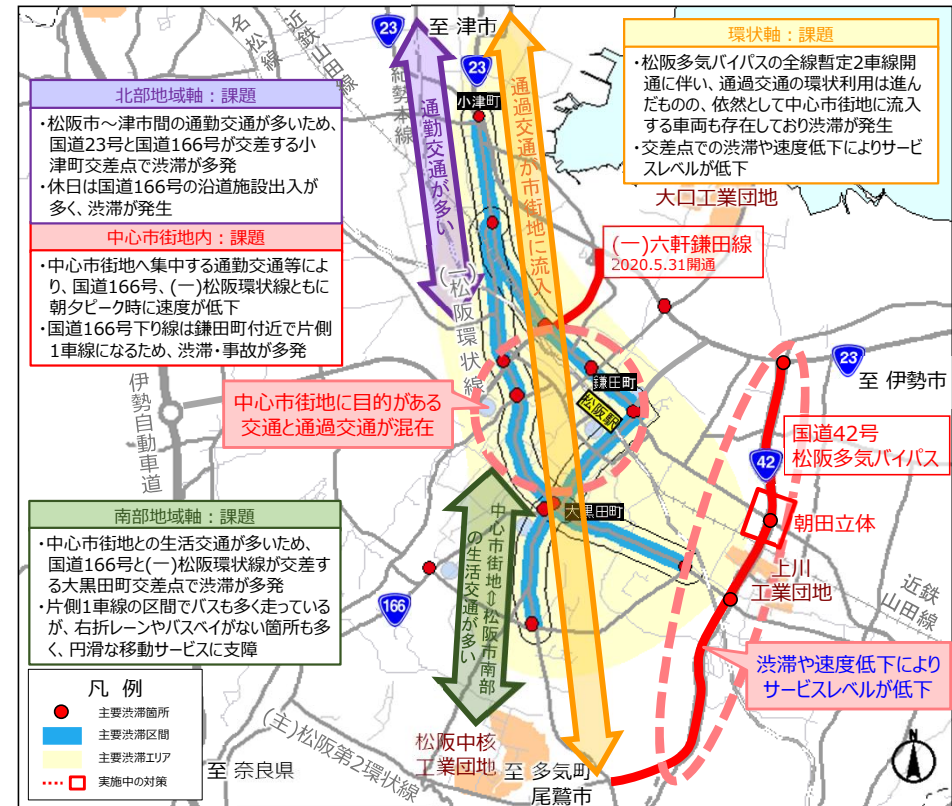
【現状の課題】

- ・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）

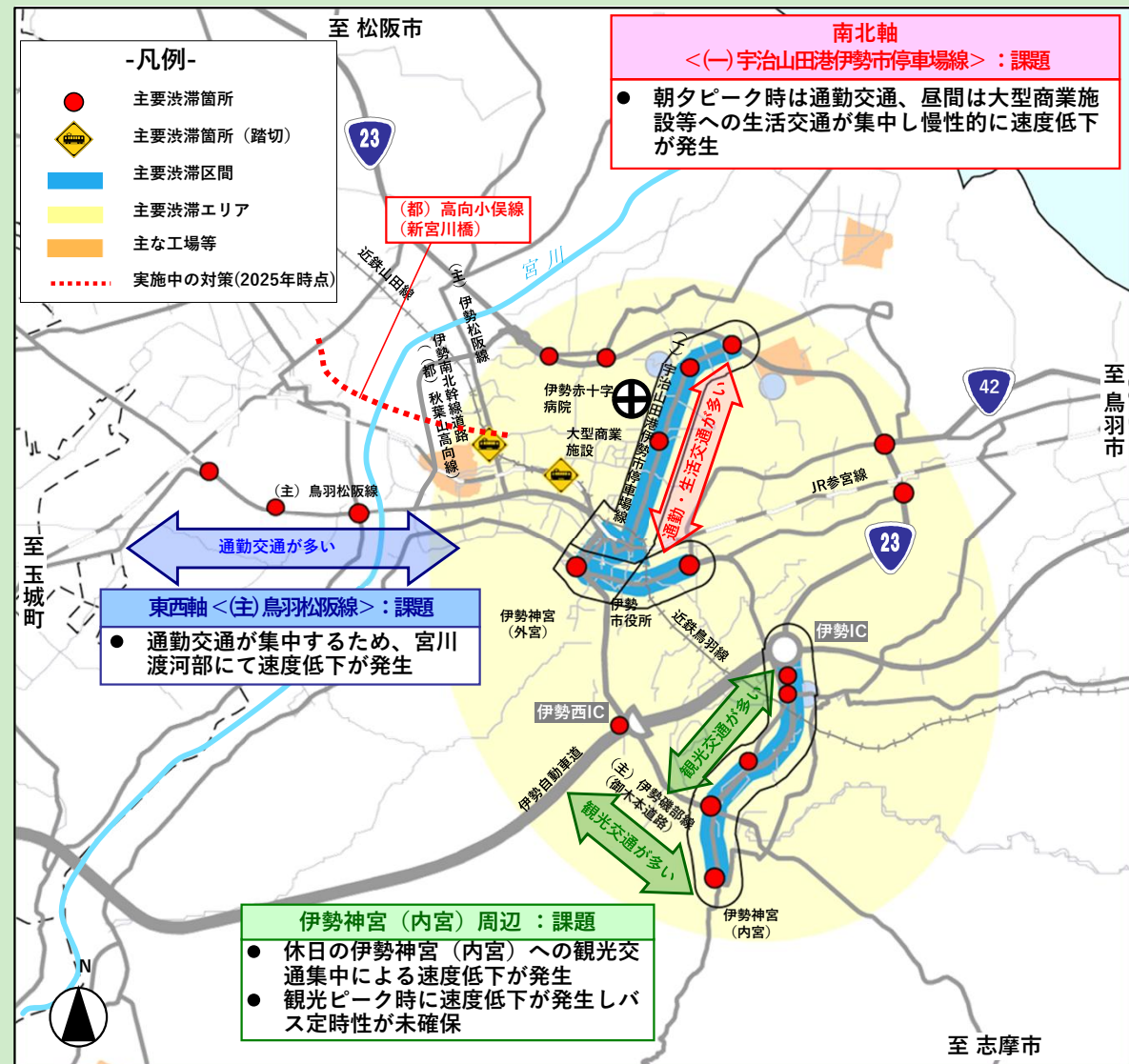
伊勢

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）。

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を検討。
- 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。

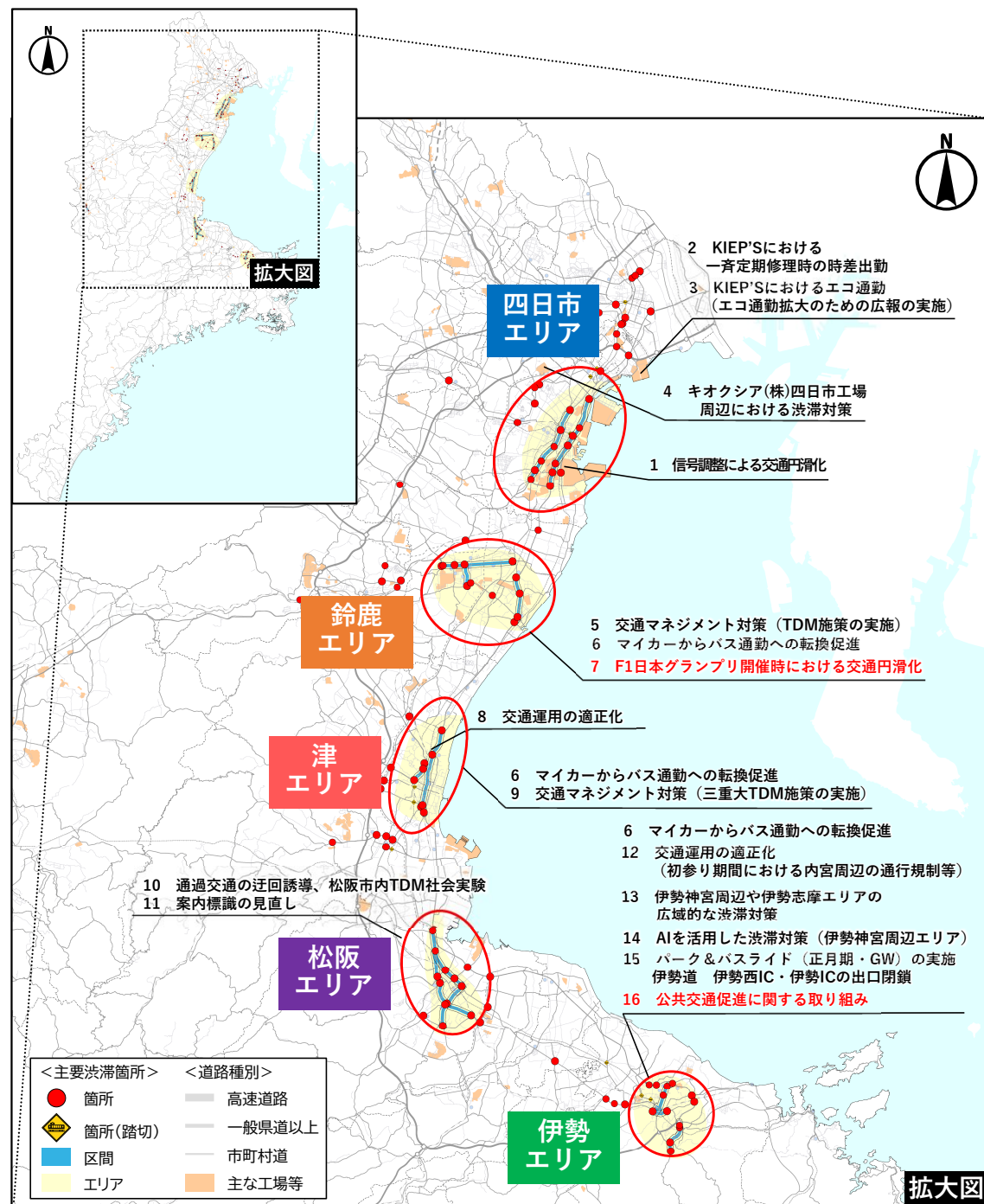


3. 2025年度に実施した渋滞対策

3-1 総合対策等

No	エリア	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	信号調整による交通円滑化	警察	継続 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におけるエコ通勤 (エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S	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、鈴鹿市、企業	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	警察	継続 2016年度～
9	津	交通マネジメント対策 (三重大TDM施策の実施)	国	継続 2024年度～
10	松阪	通過交通の迂回誘導 松阪市内TDM社会実験 (情報板による所要時間情報の提供、補助看板の設置によるバイパスルートへの迂回誘導等)	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～
11	松阪	案内標識の見直し	紀勢国道事務所、 三重県	継続 2024年度～
12	伊勢	交通運用の適正化 (初参り期間における内宮周辺の通行規制等)	警察	継続 2016年度～
13	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～
14	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～
15	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 2016年度～
16	伊勢	公共交通促進に関する取り組み	伊勢地域公共交通会議	継続 2025年度～

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



3-1-1

≪総合対策等≫ F1日本グランプリ開催時における交通円滑化施策 (1) 主な対策内容

実施主体：F1協議会

鈴鹿

- 鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会は、鈴鹿市をはじめとする、国や自治体、公共交通機関や商工関係団体など、官民35団体から構成。
- 2026年3月27日（金）～29日（日）に開催されたF1日本グランプリにおいて、国道23号中勢バイパスを通行規制しシャトルバスルートとして利用。
- 通行規制の交通影響を最小限にするために、国道23号中勢バイパス及び周辺路線において迂回案内看板の設置や、道路情報板にて国道23号中勢バイパスの通行規制を表示し地域住民及び一般交通に周知。
- また、推奨ルートを紹介するWEBページを作成し、アニメーション動画を交えて情報発信。

中勢バイパス及び周辺路線へ迂回案内看板を設置

- ※ 通行止めの1週間前までに設置
- ※ 通行止め方針は協議会（バス輸送会）にて調整し決定



看板イメージ

＜設置箇所(40箇所)＞



道路情報板（国道）での情報発信



アニメーション動画(WEBページ内)



SNSでの発信

＜三重河川国道事務所X＞



三重河川国道事務所X

約10万回表示

＜鈴鹿サーキットX＞



鈴鹿サーキットX

約5.3万回表示

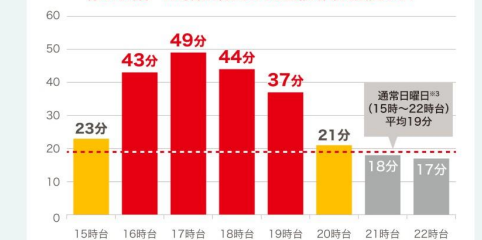
WEBページ

渋滞区間や推奨ルート、混雑時間帯などの情報を特設のWEBページに掲載し、情報発信

レース終了後は
鈴鹿ICへ向かう道路が非常に混雑します！



渋滞区間通行の場合 鈴鹿ICまでの所要時間 ※2
特に16時台～19時台は鈴鹿ICまでの道路が非常に混雑します！



※2 表示の所要時間は2025年4月のF1決勝日のデータ（ETC2.0プロブ情報）を基に算出した結果です。
※3 通常日曜日とは、2025年4月のF1決勝日を除く日曜日を指します。

※2 表示の所要時間は2025年4月のF1決勝日のデータ（ETC2.0プロブ情報）を基に算出した結果です。
※3 通常日曜日とは、2025年4月のF1決勝日を除く日曜日を指します。

3-1-1

≪総合対策等≫ 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

- 決勝日の鈴鹿サーキットの来場者数は130,000人であり、約35%が鉄道を利用(45,728人)、約12%がシャトルバスを利用(15,644人)して来場。
- 国道23号中勢バイパスの一部区間において、一般車両の通行規制を実施し、シャトルバスの専用ルートとして活用したことにより、15時台～19時台において平均20分で運行できているが、17時台で所要時間が増加している傾向。
- また、決勝日にモビリティランドが8台の名古屋方面行直行バスを走行させており、合計360人が乗車。

決勝日における来場者数・鉄道利用人数

項目	人数
鈴鹿サーキット来場者数	130,000人
鉄道利用人数※1 ※3駅での降車人数の合計	45,728人
白子駅降車人数	25,500人
平田町駅降車人数	5,300人
鈴鹿サーキット稲生駅降車人数	14,928人
シャトルバス利用人数（往路）※1	15,644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

名古屋方面行直行バスの設定

時刻	予定
14:00	バス入場可能・待機
15:00	バス待機完了
17:30	出発（15:30～各車集合次第で出発）

※決勝日のみ実施



出典：国土地理院 地理院地図を加工して作成

出典：国土地理院 空中写真を加工して作成

シャトルバス運行ルートの所要時間

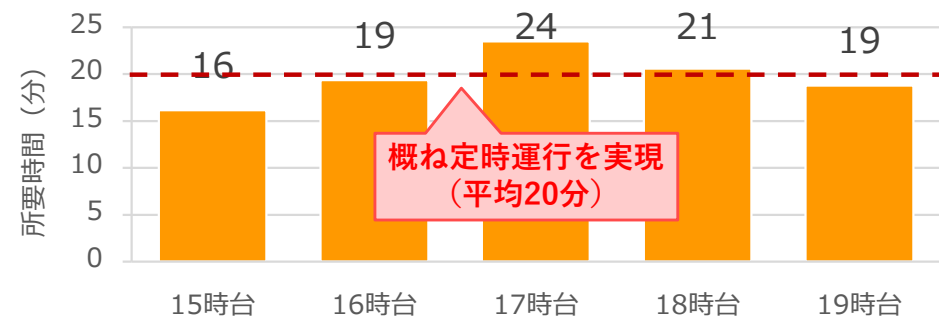
ETC2.0プローブデータを用い、鈴鹿サーキットから白子駅※2までの区間における旅行時間を集計し、運行ルートにおける所要時間※3を算出



出典：（通行止）中勢バイパス 一般車両通行規制のお知らせ - 中部地方整備局、国土地理院地理院地図を加工して作成

※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



出典：ETC2.0プローブデータ 集計期間：2026/3/29（決勝日）

3-1-2 ≪総合対策等≫ 公共交通促進に関する取り組み

実施主体：伊勢市・伊勢地域公共交通会議

伊勢

- <日本版ライドシェア> 市民や観光客の夜間の移動需要を補うため、令和6年度に引き続き日本版ライドシェアの実証事業を実施。運行時間は20～24時（繁忙期は26時）、利用は伊勢市内から乗車される方。利用者からは便利との意見が多く寄せられた。
- <自動運転バス> 駅と観光地を結ぶ「二次交通」の充実に向け、伊勢市は令和6年度より自動運転バスの実証実験に着手し、今年度も実証事業を実施。試験的な運行を経て、2033年度には大型の自動運転バス（レベル4）での外宮～内宮間の通年運行の実現を目標としている。
- ライドシェア、自動運転バス等、地域の公共交通の充実を図り、公共交通への転換や集約化が促進されることで、渋滞緩和に寄与。

<令和7年度>伊勢市「日本版ライドシェア」実証事業

<事業概要>

実施主体	伊勢地域公共交通会議
委託先	取りまとめ：三重県タクシー協会、運行主体：市内のタクシー事業者
実証期間	2025年8月1日（金）～2026年1月31日（土）の金曜、土曜 ※12/31、1/1も実施 （令和6年度は12/5～3/1の木曜、金曜、土曜に実施）
目的	夜間のタクシー不足を解消するため。
運行時間帯	20時～24時 ※繁忙期は26時まで
利用方法	タクシーアプリ「GO」で予約

<令和7年度の利用状況、課題・総括>

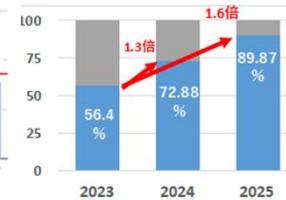
<稼働台数調整>
通常期：金曜3台 土曜4台
繁忙期：金曜6台 土曜6台

【配車依頼実績(各週比較※)】

- 3連休の土曜
平均18.9回
- 繁忙期の金土
平均21.9回
- 通常期の金土
平均11.5回



ライドシェア未実施の
2023年から同時期比較
(12/5～1/31)
2023→2025
マッチング率 1.6倍



比較項目	R6	R7
実証期間	3か月	6か月
実証曜日	木金土	金土
稼働台数	金曜：6台以内 土曜：8台以内	同左 ※通常期は3～4台
累計稼働台数	145台	206台
累計営業回数	384回	817回
1台平均営業回数	2.6回	3.9回
1日平均営業回数	9.4回	14.6回
木曜平均営業回数	4.2回	実施せず
金曜平均営業回数	11回	13回
土曜平均営業回数	13回	15.7回

課題

・ドライバーの確保およびシフト調整に苦慮
・大晦日の交通規制において、ライドシェア車両はバス・タクシー専用レーン走行不可→R8～条件付きで可

総括

R6年度より平均営業回数が増加し、マッチング率も20%以上向上するなど、夜間の移動需要へ大きく貢献。ただし、分散待機や深夜運行の需要は低かったため、その実施については次年度以降不要と判断できる。

今後

日本版ではドライバーの確保と稼働台数の調整に課題が残る。
↓
実施主体をタクシー事業者から「公共」へ移行し、事業者協力型の公共ライドシェアにより事業を継続。本格運行を目指す。

出典：令和7年度 第6回 伊勢地域公共交通会議

<令和7年度>自動運転バス実証実験

<事業概要>

実施主体	伊勢市
委託先	三重交通株式会社
実証期間と実証結果	令和7年12月15日（月）～令和7年12月26日（金） ●運行便数：132便（1日12便）●乗車人数：750人 ●自動走行率：98.2%
目的	第63回式年遷宮に向けて外宮～内宮間に自動運転バスを導入し、観光客のスムーズな輸送と市民の暮らしに欠かせない生活路線の双方を確保する。
実証区間	五十鈴川駅～内宮前（レベル2での運行）

実証車両



- 車両 Minibus(レベル4対応車両)
- 乗車定員 16名
- 走行速度 35km/h(最大)

自動運転実装までのロードマップ

中期目標として令和9年（2027年）までに内宮～五十鈴川駅間でLv.4達成
式年遷宮を迎える令和15年（2033年）までにLv.4で外宮～内宮間を大型バスの自動運転で有償運行

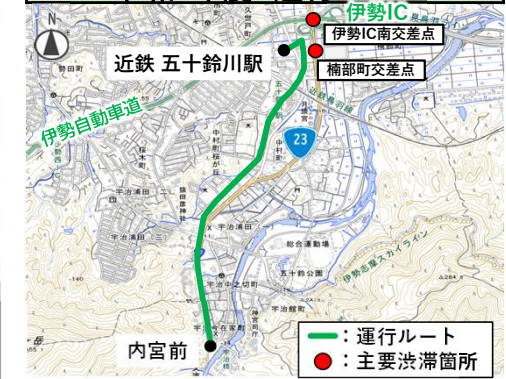
R7～R9
内宮～五十鈴川駅
実証・L4認可

R10～
五十鈴川駅～外宮
実証・L4認可

R15までに
外宮～内宮間
L4実装

遷宮

令和7年度 運行ルート

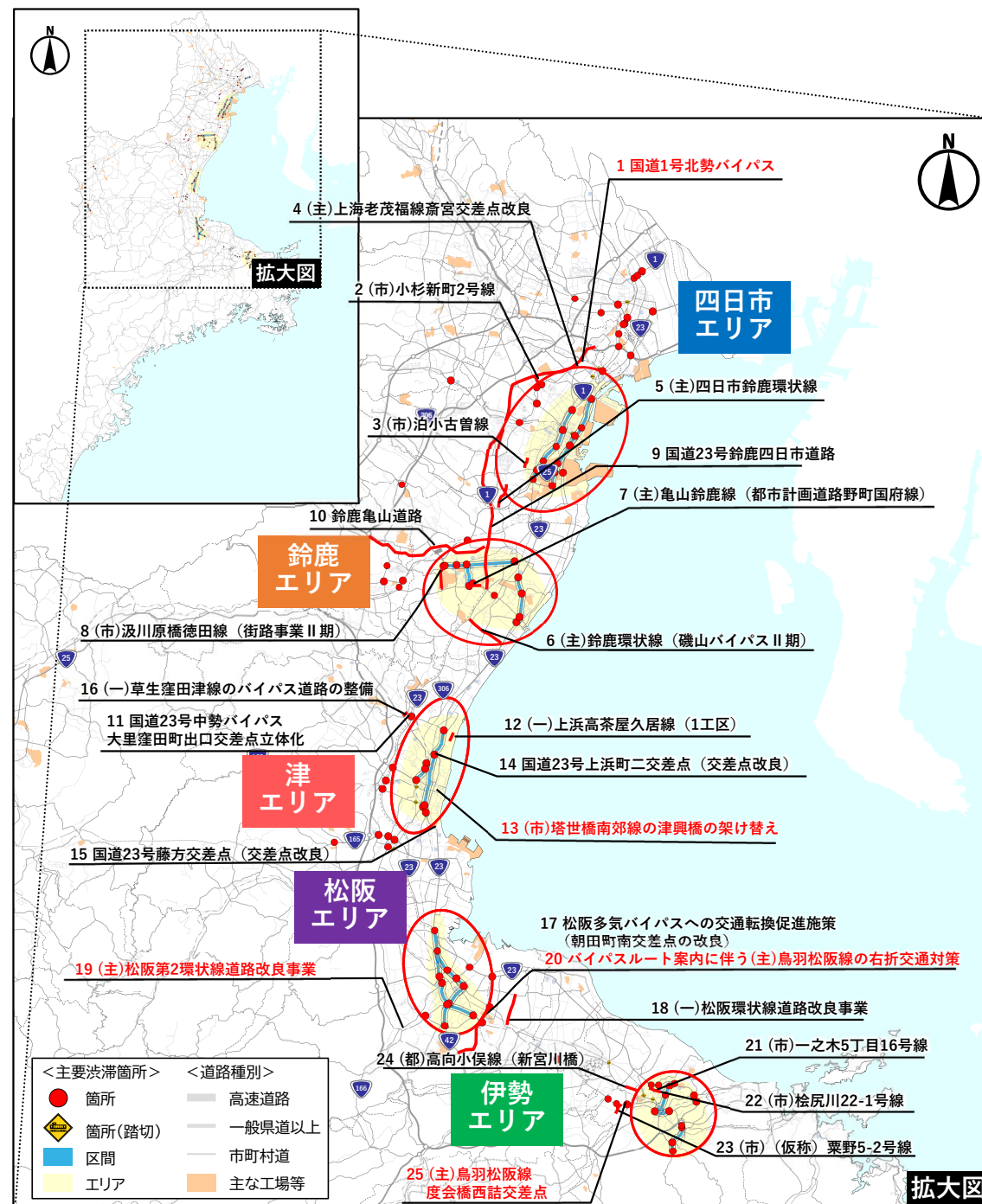


出典：伊勢市、地理院地図（国土地理院）

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)泊小古曽線	四日市市	工事中 2020年度～
4	四日市	(主)上海老茂福線斎宮交差点改良	三重県	事業中
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	対策済 2026.3
7	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線(都市計画道路野町国府線)	三重県	工事中 2018年度～
8	鈴鹿	(市)汲川原橋徳田線(街路事業Ⅱ期)	鈴鹿市	工事中 2010年度～
9	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	事業着手 2020年度～
10	鈴鹿	鈴鹿亀山道路	三重県	事業着手 2022年度～
11	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～
12	津	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	工事中 2016年度～
13	津	(市)塔世橋南郊線の津興橋の架け替え	津市	対策済 2025年度
14	津	国道23号上浜町二交差点(交差点改良)	国	工事中 2023年度～
15	津	国道23号藤方交差点(交差点改良)	国	工事着手予定
16	津	(一)草生窪田津線のバイパス道路の整備	三重県	埋文調査 2020年度～
17	松阪	松阪多気バイパスへの交通転換促進施策(朝田町南交差点の改良)	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	対策済 2025.10
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	三重県	対策済 2025.8
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)栗野5-2号線	伊勢市	工事中 2016年度～
24	伊勢	(都)高向小俣線(新宮川橋)	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	対策済 2025年度

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



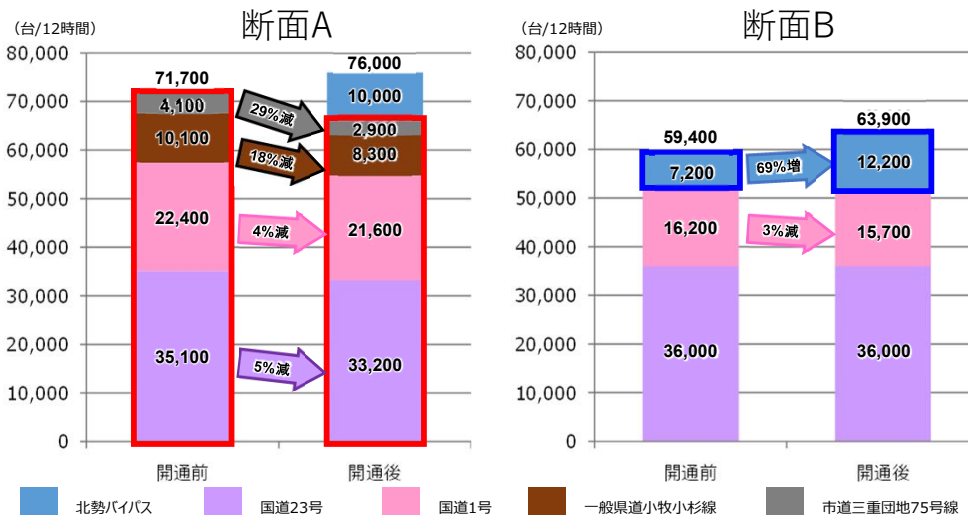
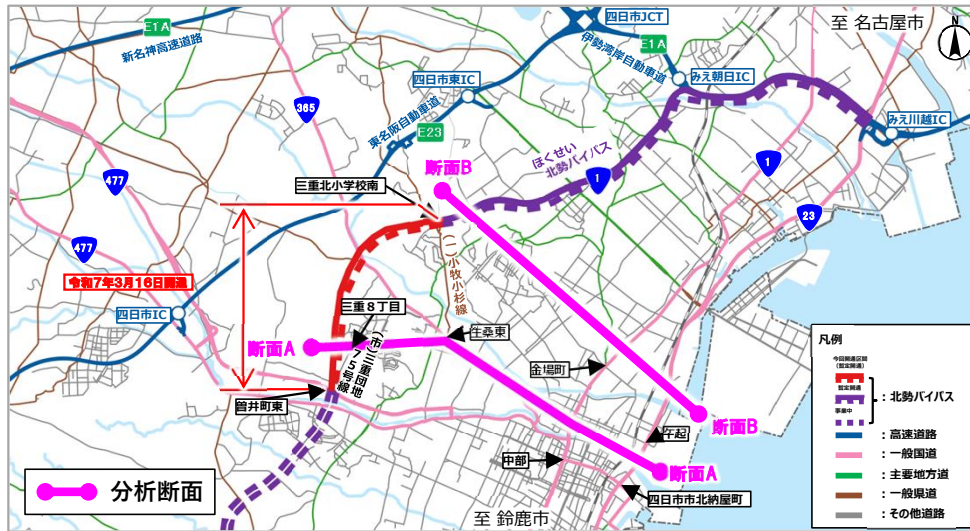
3-2-1

《道路整備等》国道1号北勢バイパス (1)北勢バイパスの開通による交通の変化

実施主体：国 四日市

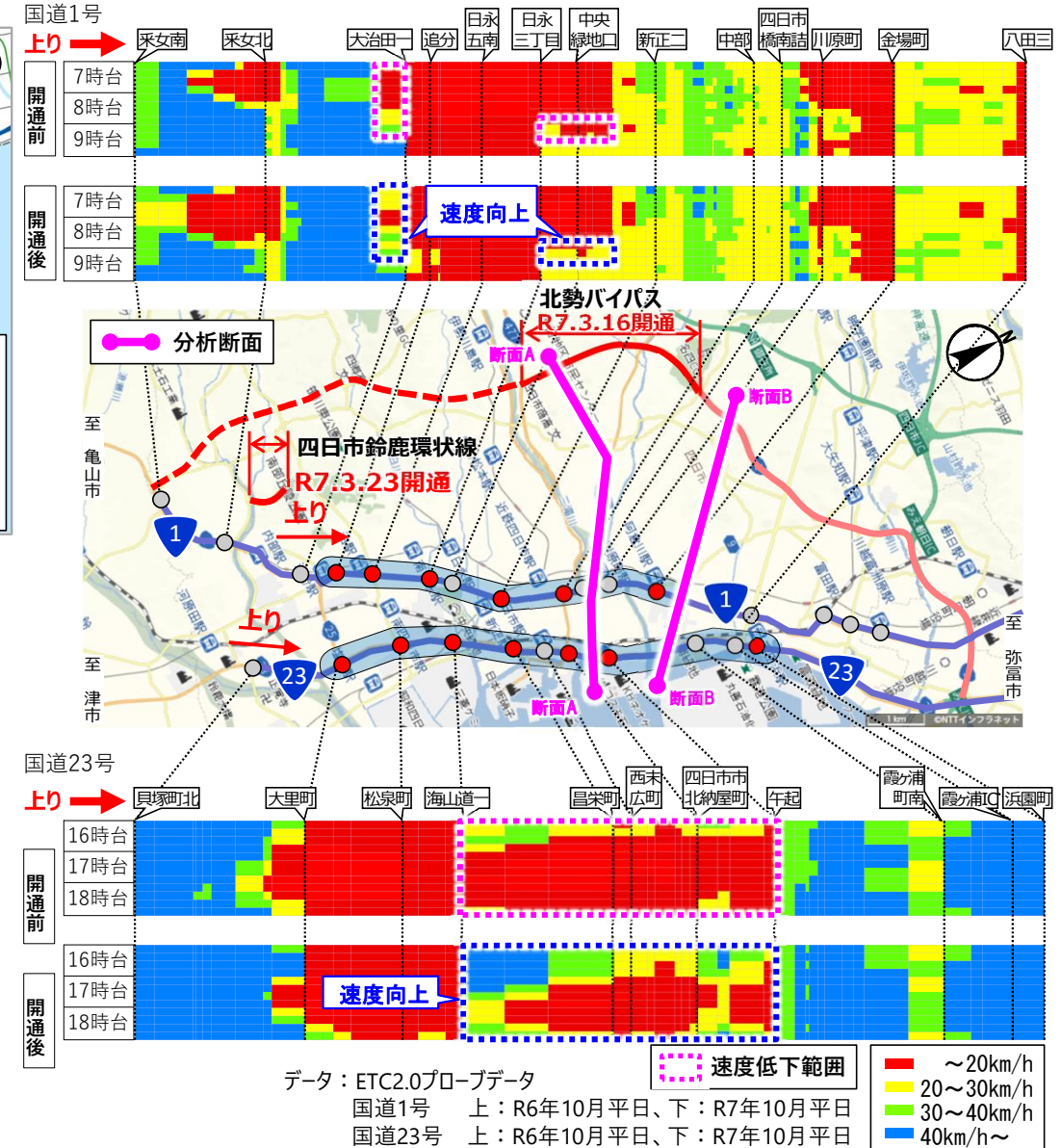
- R7.3.16に部分開通した北勢バイパスについて交通量・速度から開通による変化を確認。
- 北勢バイパスの開通前後の交通量調査より、並行路線の交通量減少が確認された。（左図）
- さらに北勢バイパス開通後には、並行する国道1号や国道23号の上り（北行き）路線において速度の向上を確認。（右図）

■開通前後交通量調査結果（R7.10.29 記者発表資料 抜粋）



出典：交通量調査結果
【北勢BP開通前】：令和6年10月9日(水)・令和6年10月31日(木)・令和6年11月27日(水)
【北勢BP開通後】：令和7年5月28日(水)・令和7年6月10日(火)・令和7年6月19日(木)

■並行路線の速度状況



3-2-1

《道路整備等》国道1号北勢バイパス

(2)北勢バイパスの開通による交通の変化（新規開通区間）

【朝ピーク】

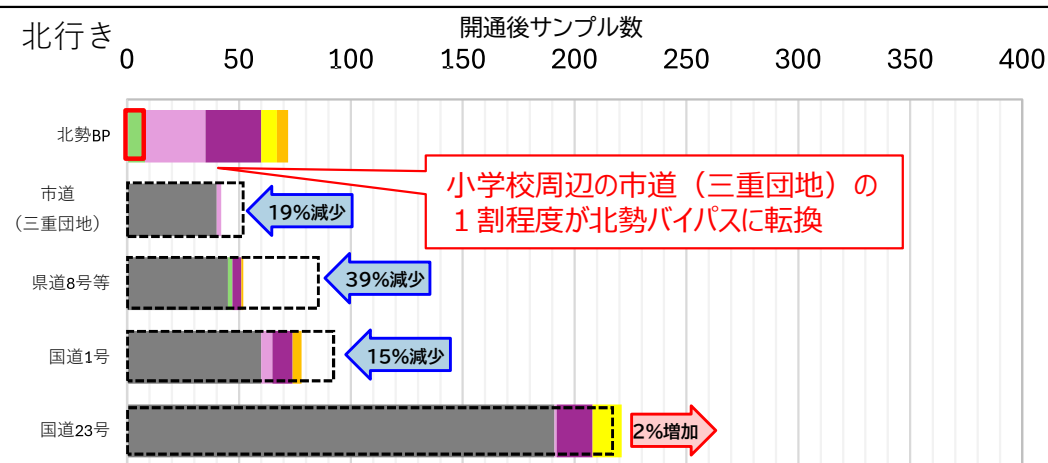
実施主体：国 四日市

- 北勢バイパス開通に伴い、地域内の交通状況をより詳細に分析するため民間プローブデータを用いて朝・夕ピークの分析を実施。
- 朝ピーク分析の結果、北勢バイパス開通により並行路線からの交通転換が確認され、南北交通の約1割が北勢バイパスへ転換。
- 並行路線において交通量の減少が確認されており、小学校周辺の市道（三重団地）においても北行きで開通後1割程度が北勢バイパスに転換され、地域内の交通が減少したと考えられる。国道1号・23号からも北勢バイパスへの交通転換が確認された。
- 北勢バイパス開通後、県道・市道から国道1号・23号等の路線への交通転換も確認。

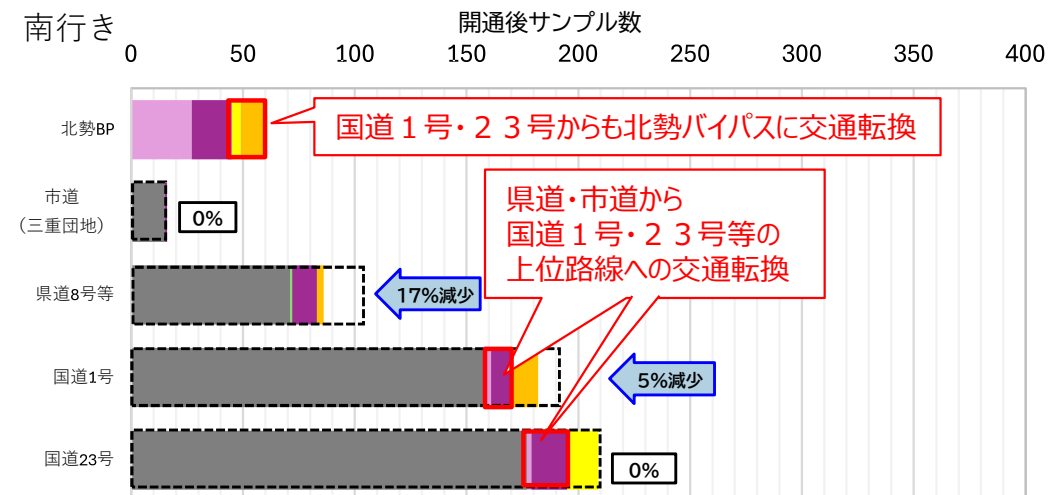
■分析断面（朝ピーク）



■北勢バイパス開通後の路線別交通転換状況（開通前と開通半年後の比較）



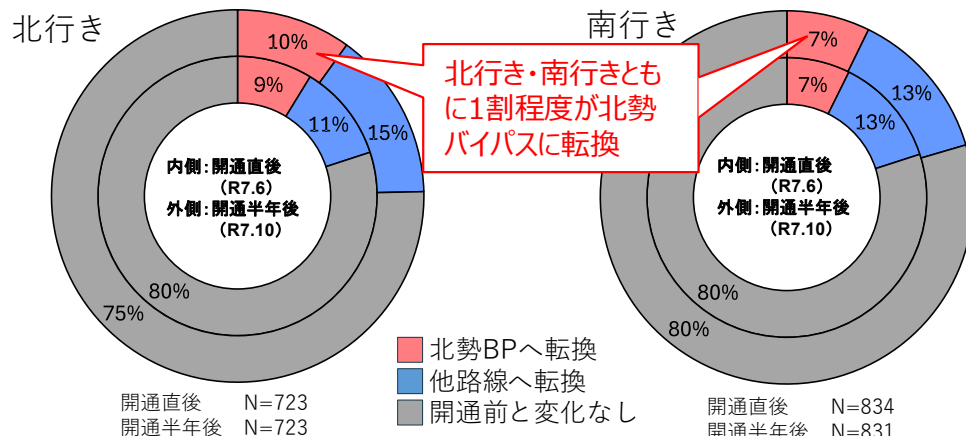
開通前交通量 変化無し 北勢BP 市道（三重団地） 県道8号等 その他市道 国道1号 国道23号



開通前交通量 変化無し 北勢BP 市道（三重団地） 県道8号等 その他市道 国道1号 国道23号

民間プローブデータ（トヨタ自動車）による分析（乗用車）
開通前（R6年10月平日）と開通後（R7年10月平日）の朝ピーク（7時～9時）のサンプル数で比較

■並行路線の転換状況（開通前後の並行路線で比較）



3-2-1

3-2-1 ≪道路整備等≫国道1号北勢バイパス (2)北勢バイパスの開通による交通の変化（新規開通区間）

【タピーク】

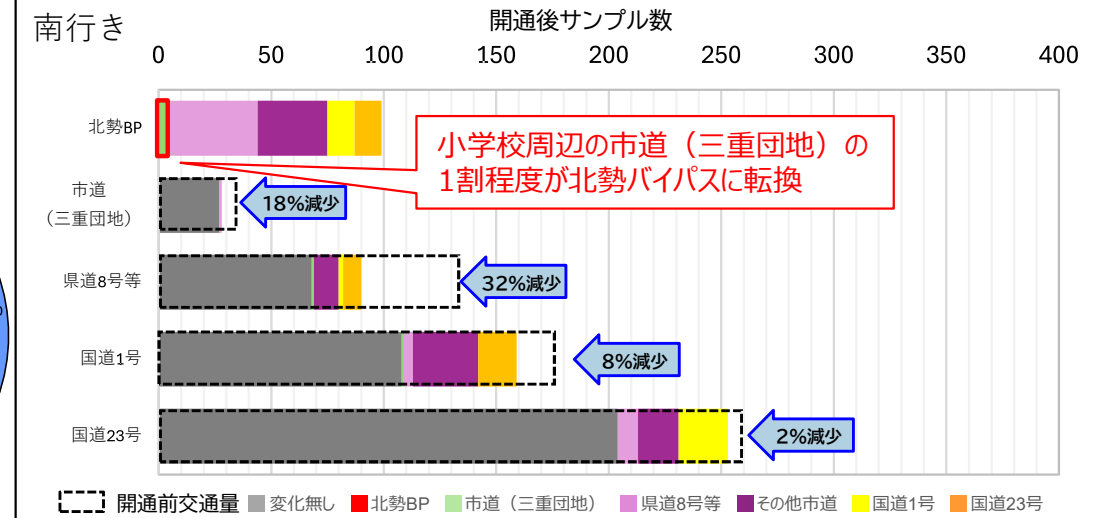
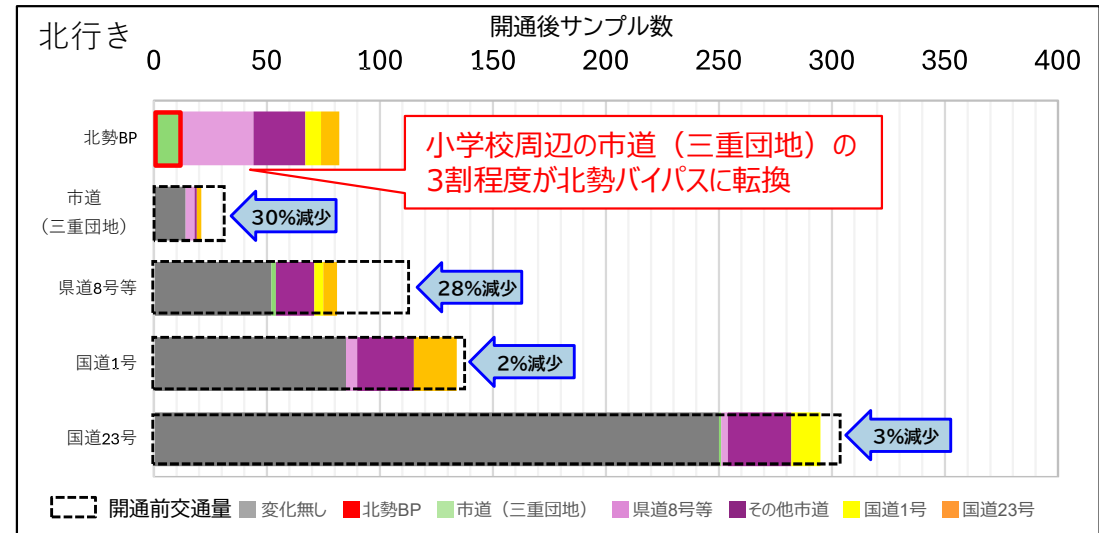
実施主体：国 四日市

- タピーク分析の結果、朝ピークと同様に北勢バイパス開通により並行路線からの交通転換が確認され、南北交通の約1割が北勢バイパスへ転換。
- 並行路線において交通量の減少が確認されており、小学校周辺の市道（三重団地）においても南北交通で1～3割程度が北勢バイパスに転換され、地域内の交通が減少したと考えられる。国道1号・23号からも北勢バイパスへの交通転換が確認された。

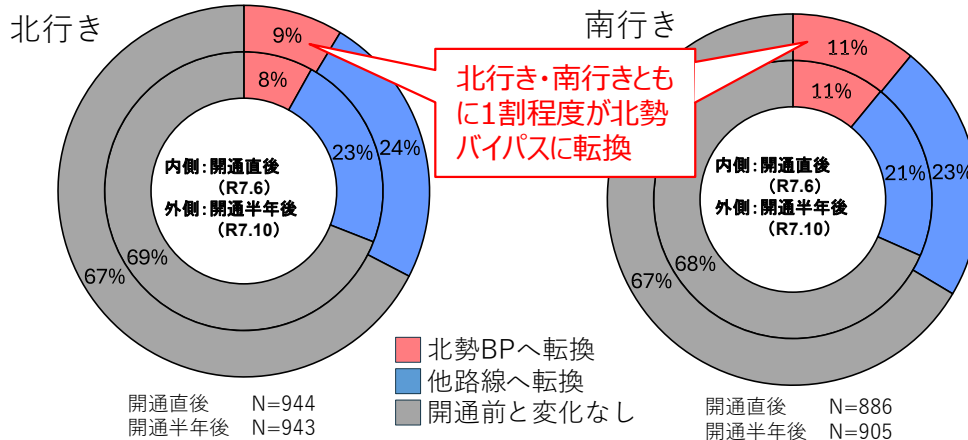
■分析断面（タピーク）



■北勢バイパス開通後の路線別交通転換状況（開通前と開通半年後の比較）



■並行路線の転換状況（開通前後の並行路線で比較）



民間プロブデータ（トヨタ自動車）による分析（乗用車）
 開通前（R6年10月平日）と開通後（R7年10月平日）、タピーク（16時～18時）のサンプル数で比較

3-2-2

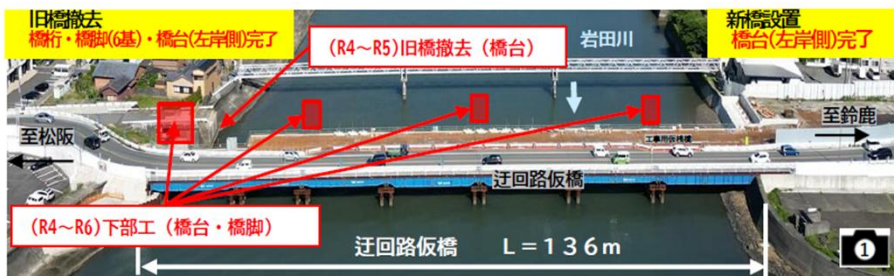
 ≪道路整備等≫(市)塔世橋南郊線の津興橋の架け替え
 (1) 事業の概要

実施主体：津市

津

- 国道23号と並行する(市)塔世橋南郊線の岩田川に架かる津興橋は、鉄道橋として昭和5年に架橋された老朽橋（供用開始85年以上）。2018年度から架け替え工事に着手し、令和7年度に車道と上流側歩道を暫定供用し、令和8年度に下流側歩道を供用開始。
- 新橋整備により、十分な路肩による高い走行性が確保され、並行する国道23号の渋滞緩和への寄与を期待。

位置図



▲ 新橋脚 躯体建造作業

津興橋周辺の交通状況



出典：ETC2.0プローブ情報 2024.09.01～11.30（確定値）平日（17時台）

整備効果

令和7年度 開通
(車道及び上流側歩道部)

津興橋 開通（令和7年12月21日）



新橋の車道と上流側歩道を供用開始（写真②）

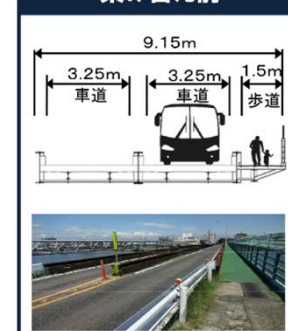
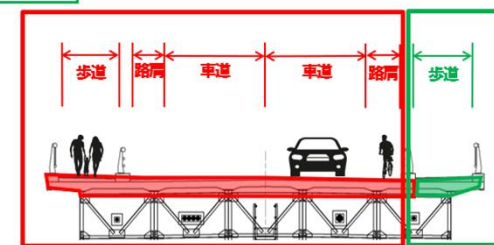


交通状況写真（令和8年5月末撮影）



対策前の状況

架け替え前

対策
両側歩道
歩道幅員
路肩増設令和7年12月22日
供用開始令和8年度
供用開始予定

(写真①)

整備予定

～2022年度	仮橋設置工事 旧橋撤去工事
2023年度	旧橋撤去工事 新橋下部工工事
2025年度	橋梁部完成

3-2-3

《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松阪第2環状線上に位置し、周辺の工業団地へのアクセスを担うなど、地域の産業・物流を支える重要な交通拠点である。
- 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。2025年10月に事業完了。
- 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。

▼周边图

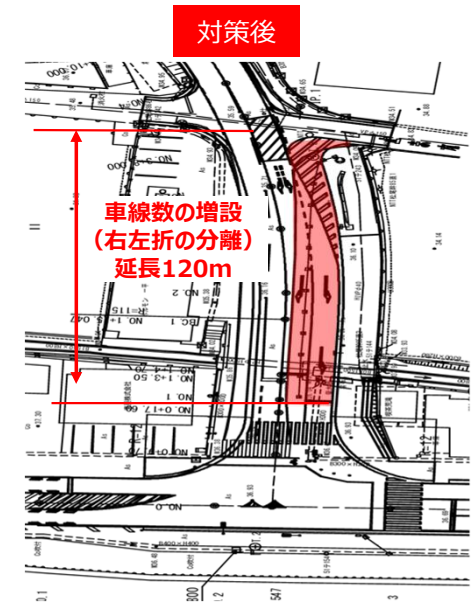


▼事業概要

- 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



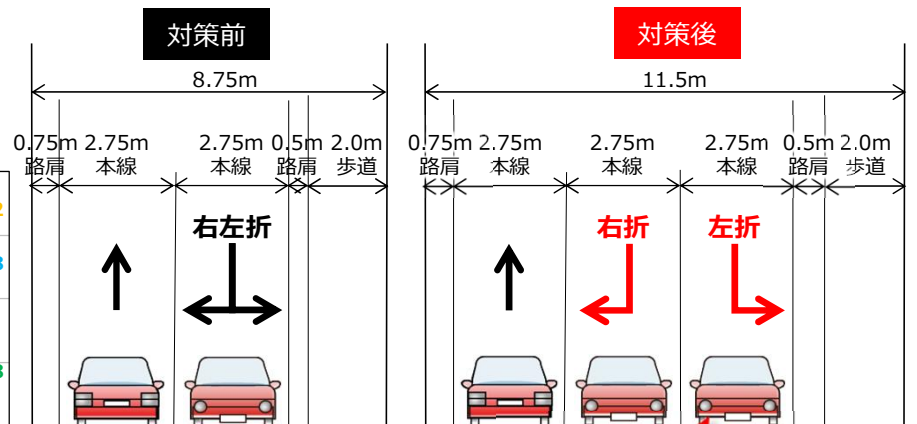
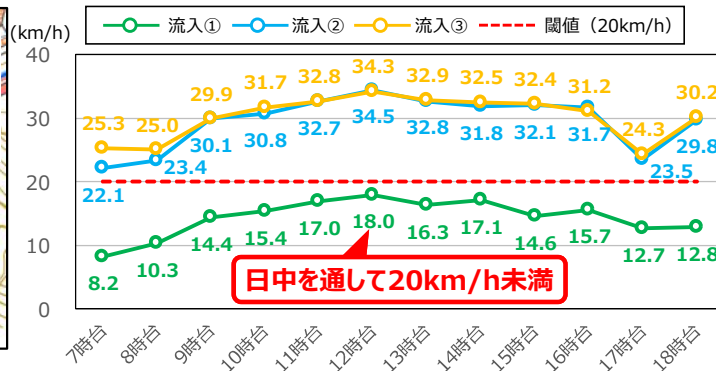
▼対策内容



▼流入方向



▼方向別時間帯別旅行速度



※) 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

松阪

- データ：ETC2.0プローブデータ
【対策前】R6年11月平日
【対策後】R7年11月平日

3-2-4

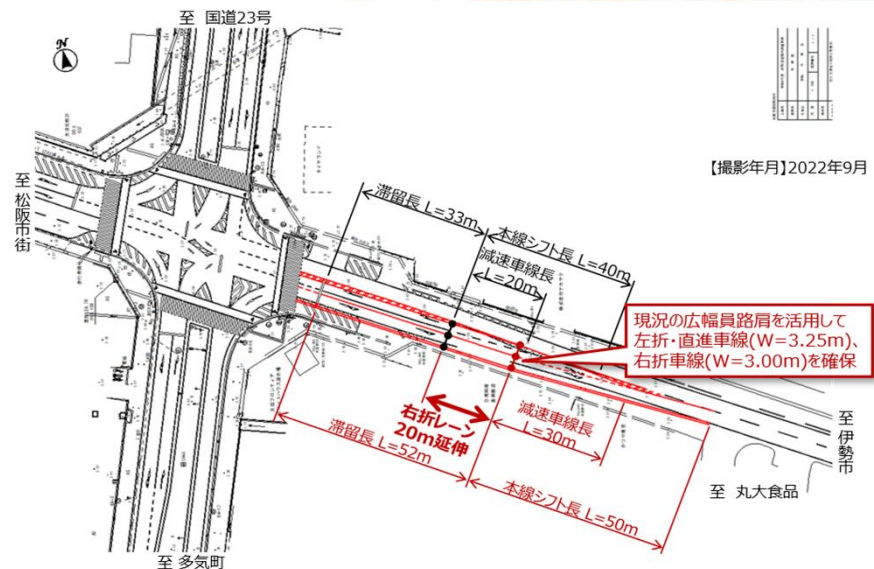
《道路整備等》バイパスルート案内に伴う(主)鳥羽松阪線の右折交通対策 (1) 事業の概要

実施主体：三重県

松阪

- 現況の右折レーンは約30mと短く、右折車両の滞留が直進・左折交通の流れを阻害。
- 短期対策として、中心市街地への流入を抑制するため、津方面への通過交通をバイパスへ誘導する案内標識を設置し、現況用地内で区画線の引き直しにより、右折レーンを20m延伸。2025年8月に整備を完了。
- 対策後はタピーク時の朝田町南交差点付近の速度低下区間が短縮され、渋滞の改善を確認。

▼(主)鳥羽松阪線（津方面行き）の右折レーン延伸・標識設置



▼(主)鳥羽松阪線の対策前後の旅行速度変化



凡例 ■ ~10km/h ■ 10~20km/h
■ 20~30km/h ■ 30~40km/h ■ 40km/h~

データ：ETC2.0プロ-プデータ
【対策前】R6年11月平日
【対策後】R7年11月平日

□: 速度の改善がみられた箇所

3-2-5

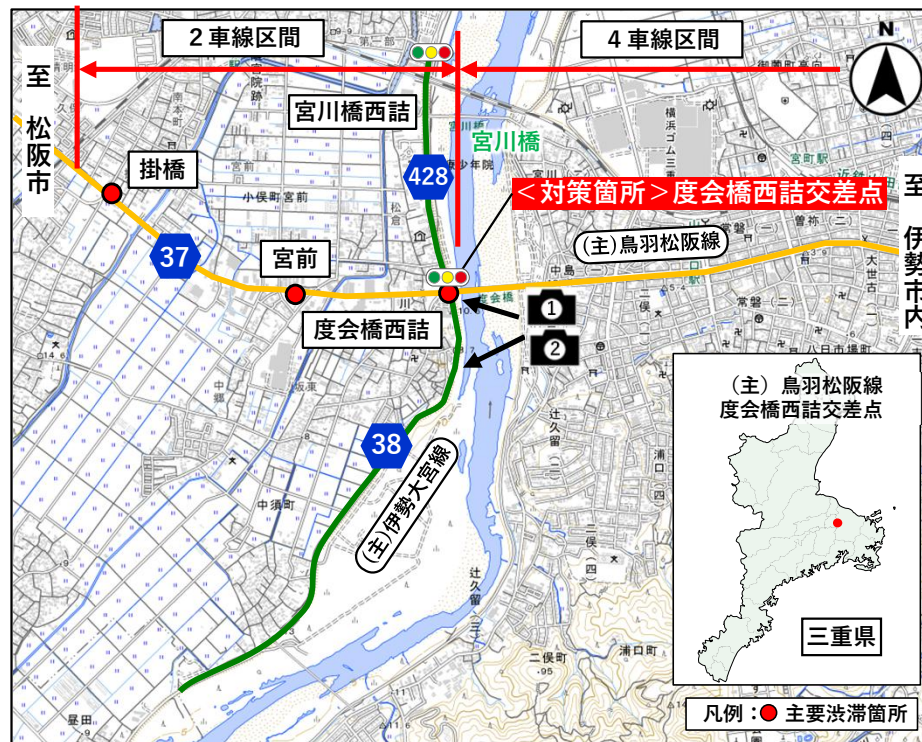
とばまつさか わたらいばしにじづめ
 ≪道路整備等≫(主)鳥羽松阪線度会橋西詰交差点 (交差点改良)
 (1) 事業の概要

実施主体：三重県

伊勢

- (主)鳥羽松阪線度会橋西詰交差点は、(主)伊勢大宮線及び(一)伊勢小俣松阪線から(主)鳥羽松阪線に流入する際、流入すべき車線が分かりにくい
ため、渋滞が発生している。
- 方向別に流入すべき車線を明示して分かりやすくすることにより、交差点を円滑に通過できるよう、右左折車線の導流部のカラー舗装の交差点改
良工事を実施し、(主)伊勢大宮線からの流入交通の速度が向上した。
- (市)高向小俣線等の周辺道路の整備状況も踏まえ、長期的な視点で今後も交通状況を注視していく。

位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

整備概要

対策前

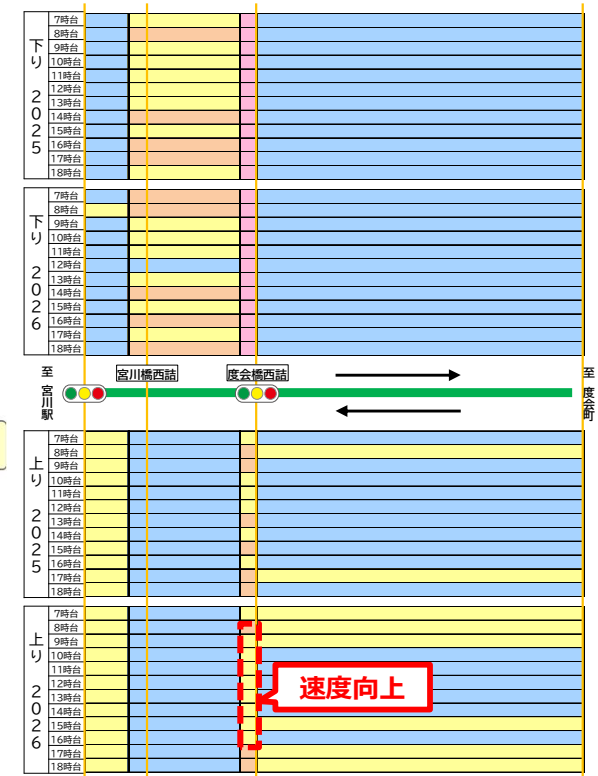
伊勢大宮線及び伊勢小俣松阪線から鳥羽松阪線に流入する際、流入すべき車線が分かりにくい
ため、交差点を円滑に通過できていない。

対策後

方向別に流入すべき車線を明示して分かりやすくすることにより、交差点を円滑に通過できるようにする。



整備効果



資料：ETC2.0プローブデータ 2025年2月および2026年2月の平日

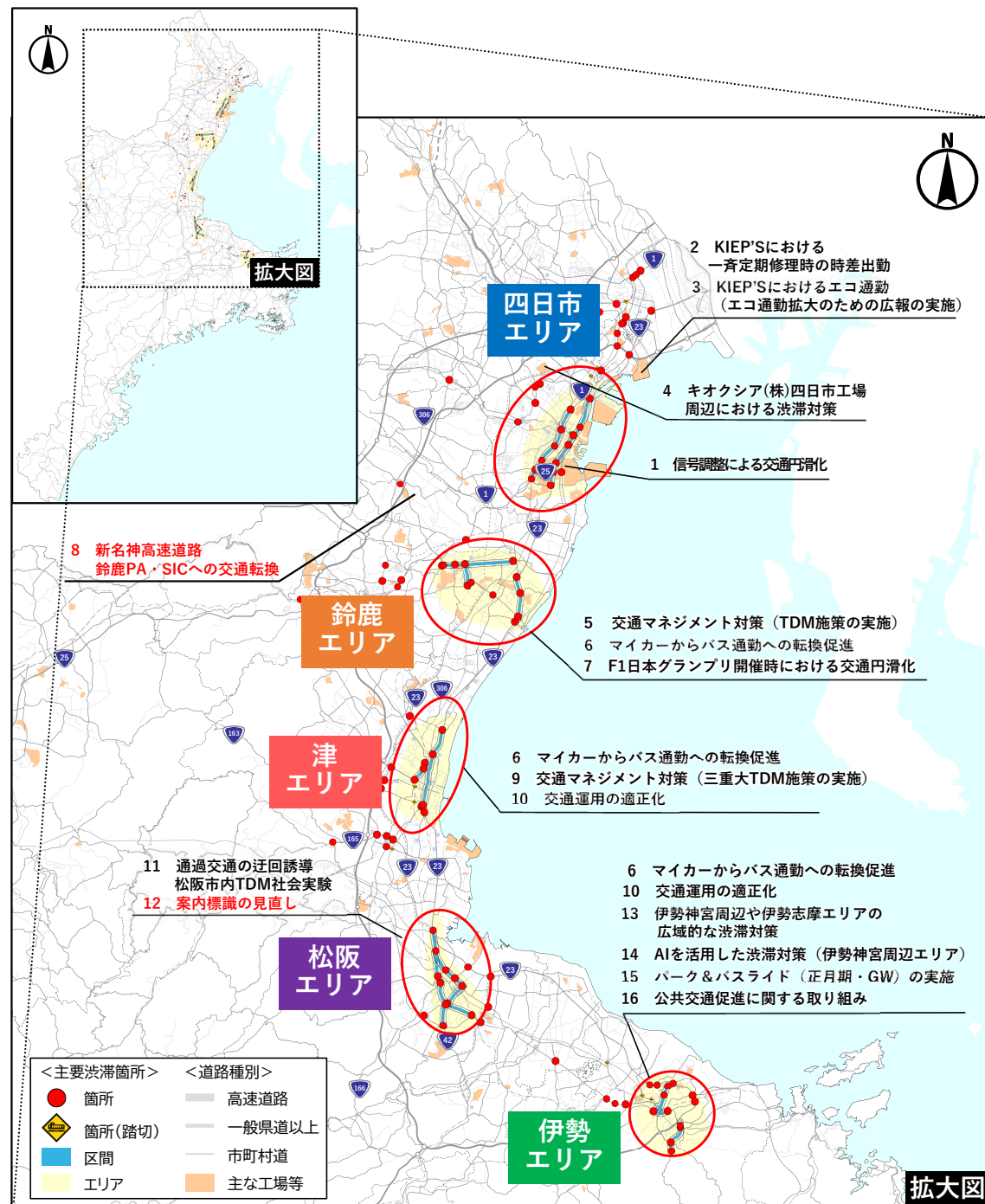


4. 2026年度以降に実施する予定の渋滞対策

4-1 総合対策等

No	エリア	実施施策	実施主体	対策状況
1	四日市	信号調整による交通円滑化	警察	継続 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におけるエコ通勤 (エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S	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、鈴鹿市、企業	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	鈴鹿	新名神高速道路鈴鹿PA・SICへの交通転換	三重県・鈴鹿市	新規 2026年度～
9	津	交通マネジメント対策 (三重大TDM施策の実施)	国	継続 2024年度～
10	津・伊勢	交通運用の適正化	警察	継続 2016年度～
11	松阪	通過交通の迂回誘導 松阪市内TDM社会実験 (情報板による所要時間情報の提供、補助看板の設置によるバイパスルートへの迂回誘導等)	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～
12	松阪	案内標識の見直し	紀勢国道事務所、 三重県	継続 2024年度～
13	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～
14	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～
15	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 2016年度～
16	伊勢	公共交通促進に関する取り組み	伊勢地域公共交通会議	継続 2025年度～

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



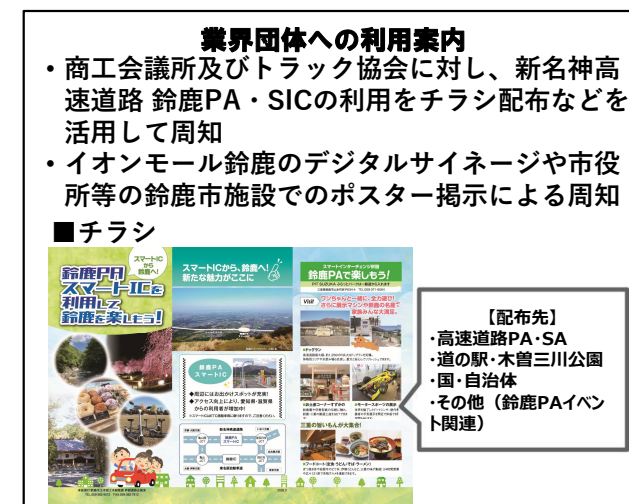
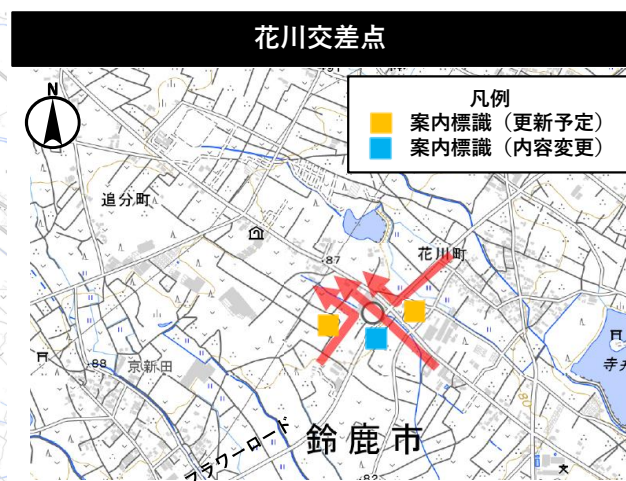
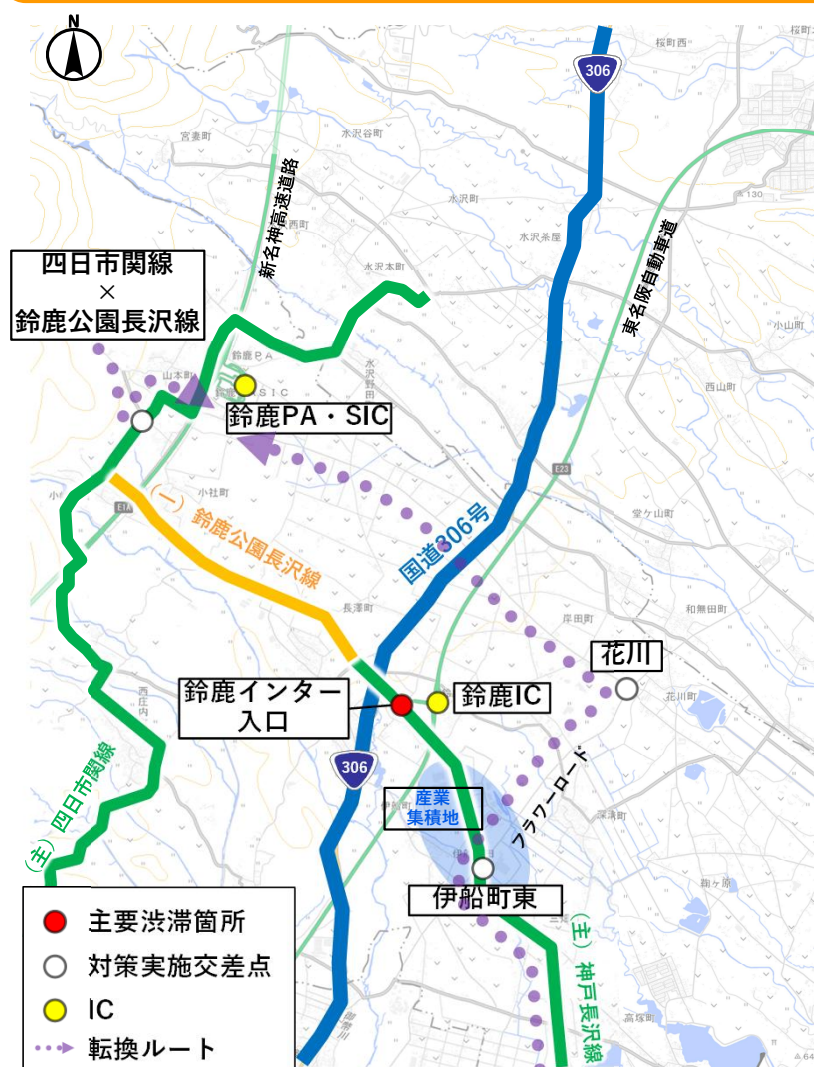
4-1-1 ≪総合対策等≫新名神高速道路鈴鹿PA・SICへの交通転換

実施主体：三重県・鈴鹿市

鈴鹿

- 鈴鹿市内には、東名阪自動車道 鈴鹿ICと新名神高速道路 鈴鹿PA・SICの二つのインターチェンジが存在するが、鈴鹿ICの利用が多く、鈴鹿IC周辺では新たな工業団地の造成が進行中。
- 今後の産業集積に伴い同ICへのアクセス集中が見込まれ、主要渋滞箇所：鈴鹿インター入口交差点の渋滞悪化が懸念。
- 主要渋滞箇所である鈴鹿インター入口交差点の交通渋滞緩和を目指し、短期対策として、鈴鹿IC利用者の新名神高速道路 鈴鹿PA・SICへの転換を図るため、業界団体や道の駅、国営木曽三川公園へパンフレットを設置し、道路利用者への利用案内や、今後案内標識による誘導を国・県・市で検討。これにより、鈴鹿インター入口交差点の交通量がSICへ転換し、渋滞緩和を期待。

位置図・事業概要



出典：地理院地図 (国土地理院)

4-1-2

《総合対策等》通過交通を迂回ルートへ誘導するための案内標識の見直し
(1) 事業の概要

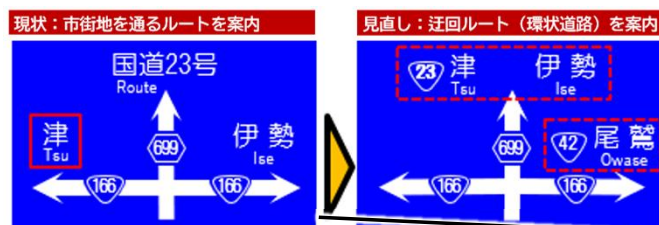
実施主体：紀勢国道事務所、三重県

松阪

- 松阪市では人口の約6割が松阪駅周辺に集中し、自動車利用率が高いため中心市街地に交通が集中。
- 市街地へ流入する交通のうち5～10％は通過交通であり、道路拡幅が困難な中心市街地の混雑要因となっている。
- 2024年に実施したTDM社会実験「迂回ルート（環状道路）を案内する標識設置」の効果検証の結果、朝ピーク時を中心に市街地ルート利用が減少し、主要渋滞箇所の旅行速度や渋滞状況が改善。
- 迂回ルート（環状道路）への誘導が渋滞緩和に有効と確認されたため、短期対策として、案内標識の見直しを検討、標識適正化委員会で承認を得た。今後、24箇所を2026年度から約3年間で計画的に修繕。

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）>



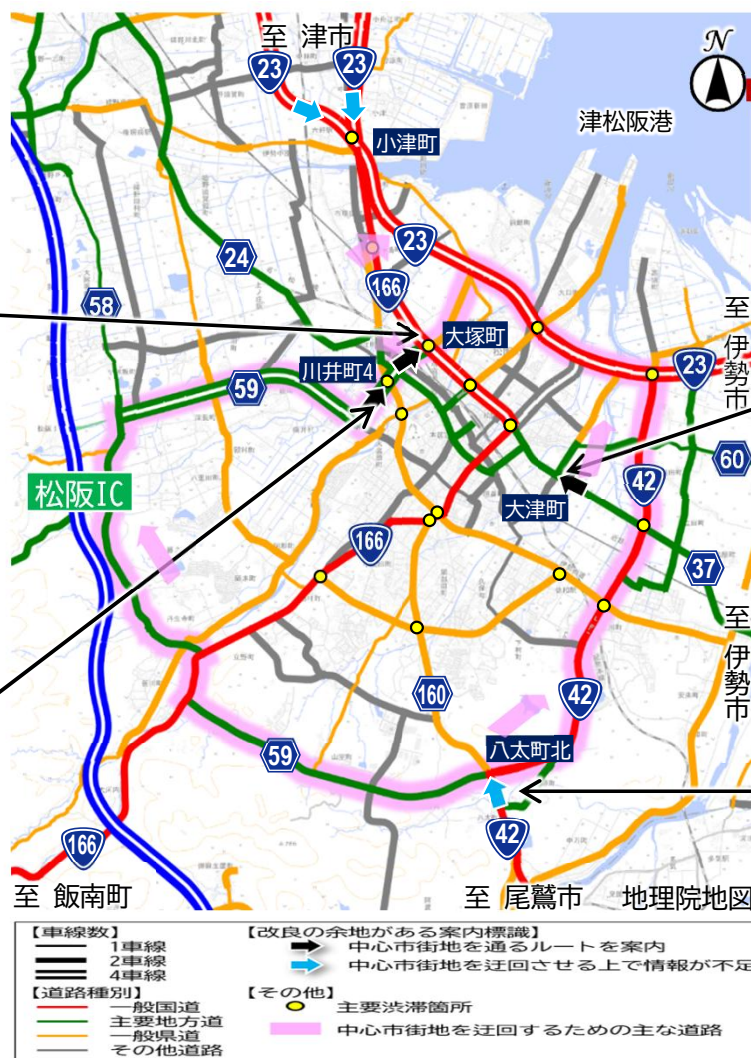
<大津町 東側（（主）鳥羽松阪線）>



<川井町4 南側（（主）松阪第2環状線）>



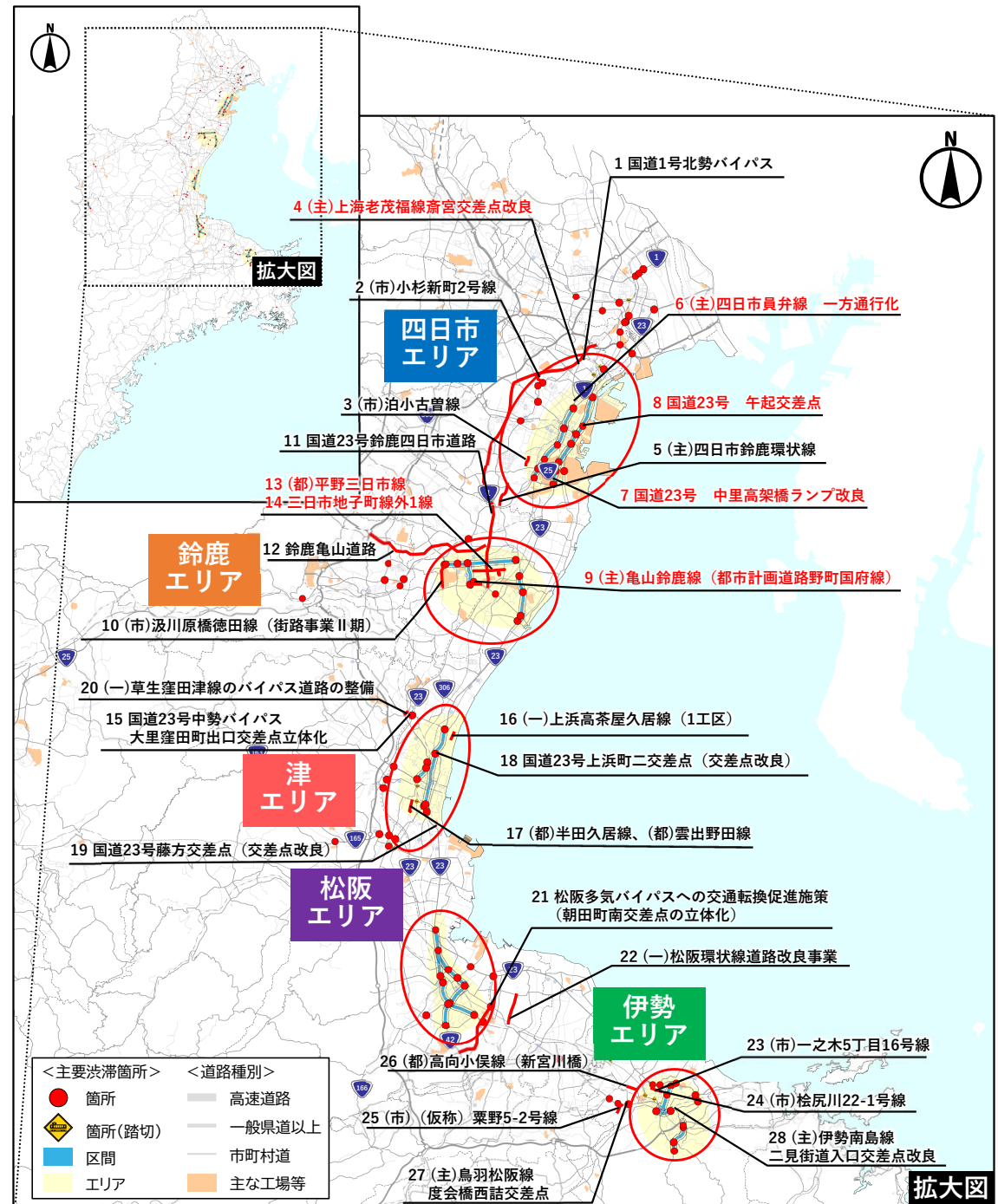
<八太町北 南側（国道42号）>



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	事業中 2020年度～
4	四日市	(主)上海老茂福線斎宮交差点改良	三重県	事業中
5	四日市	(主)四日市鈴鹿環状線	三重県	事業中 2009年度～
6	四日市	(主)四日市員弁線 一方通行化	三重県	検討中
7	四日市	国道23号 中里高架橋ランプ改良	国	検討中
8	四日市	国道23号 午起交差点	国	検討中
9	鈴鹿	(主)亀山鈴鹿線 (都市計画道路野町国府線)	三重県	工事中 2018年度～
10	鈴鹿	(市)汲川原橋徳田線 (街路事業Ⅱ期)	鈴鹿市	工事中 2010年度～
11	鈴鹿	国道23号鈴鹿四日市道路	国	事業着手 2020年度～
12	鈴鹿	鈴鹿亀山道路	三重県	事業着手 2022年度～
13	鈴鹿	(都)平野三日市線	鈴鹿市	工事着手 2026年度～
14	鈴鹿	三日市地子町線外1線	鈴鹿市	用地取得 2026年度～
15	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～
16	津	(一)上浜高茶屋久居線 (1工区)	三重県	工事中 2016年度～
17	津	(都)半田久居線、(都)雲出野田線	津市	工事中 2020年度～
18	津	国道23号上浜町交差点 (交差点改良)	国	工事中 2023年度～
19	津	国道23号藤方交差点 (交差点改良)	国	工事着手予定
20	津	(一)草生窪田津線のバイパス道路の整備	三重県	埋文調査 2020年度～
21	松阪	松阪多気バイパスへの交通転換促進施策 (朝田町南交差点の改良)	国	工事中 2019年度～
22	松阪	(一)松阪環状線道路改良事業	三重県	工事中 2016年度～
23	伊勢	(市)一之木5丁目16号線	伊勢市	工事中 2015年度～
24	伊勢	(市)検尻川22-1号線	伊勢市	工事中 2009年度～
25	伊勢	(市) (仮称) 栗野5-2号線	伊勢市	工事中 2016年度～
26	伊勢	(都)高向小俣線 (新宮川橋)	伊勢市	工事中 2022年度～
27	伊勢	(主)鳥羽松阪線度会橋西詰交差点	三重県	検討継続
28	伊勢	(主)伊勢南島線二見街道入口交差点改良	三重県	検討中 2026年度～

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》(主)上海老茂福線 齋宮交差点
(1)事業の概要

実施主体：三重県

四日市

- (主)上海老茂福線（県道64号）齋宮交差点の北西流入部において、鈴鹿方面を目的とした右折車両が多く、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。
- 直進車の走行位置の変更を促す看板の設置、中央分離帯の改良による右折レーン3.5mの延伸により、後続直進車への影響軽減や交通需要の分散を図り渋滞緩和を検討。

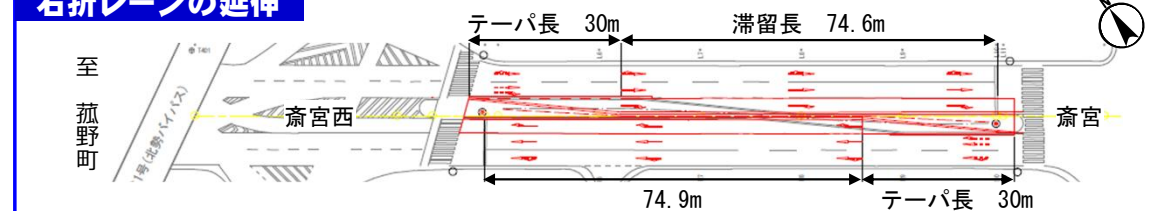
■位置図



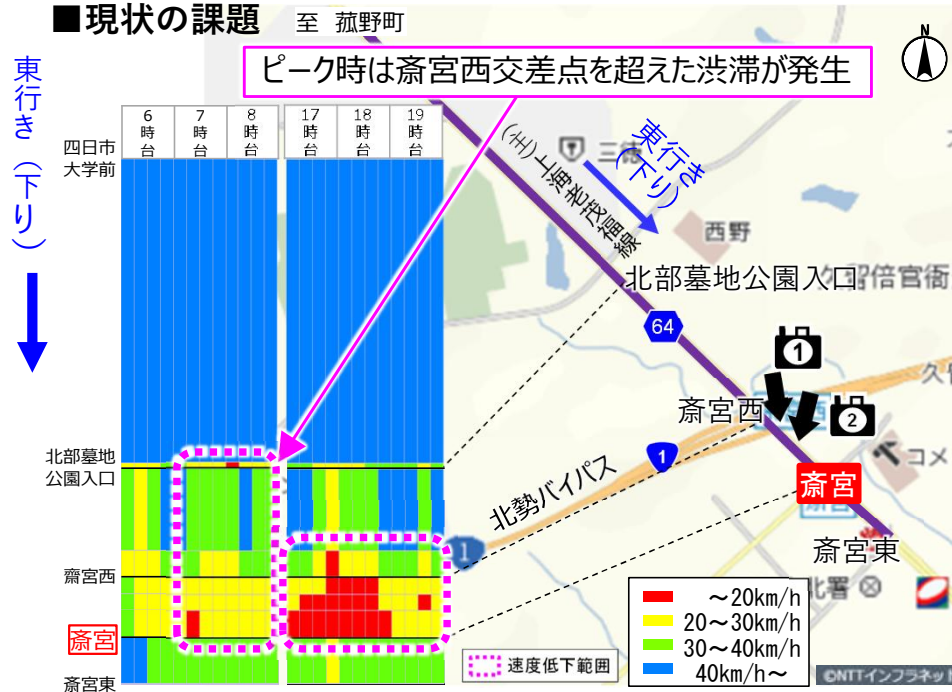
■対策概要

対策（案）：直進車の走行位置の変更を促す看板の設置、中央分離帯の改良による右折レーンの延伸
 事業主体：三重県
 所在地：三重県四日市市大矢知町
 進捗状況：事業着手 ※2026（R8）年度工事着手予定

右折レーンの延伸



■現状の課題



看板設置対策（案）

直進車の走行位置の変更（第一車線への誘導）を促す案内看板

▼対策イメージ



看板の設置により、後続直進車への影響を軽減し、渋滞を緩和

平日
渋滞時
霞ふ頭方面
左車線へ

データ：ETC2.0プローブデータ（R7年10月平日）

4-2-2

《道路整備等》(主)四日市員弁線^{よっかいちいなべ} 金場町交差点^{かねばちょう} 一方通行化
(1)事業の概要

実施主体：三重県

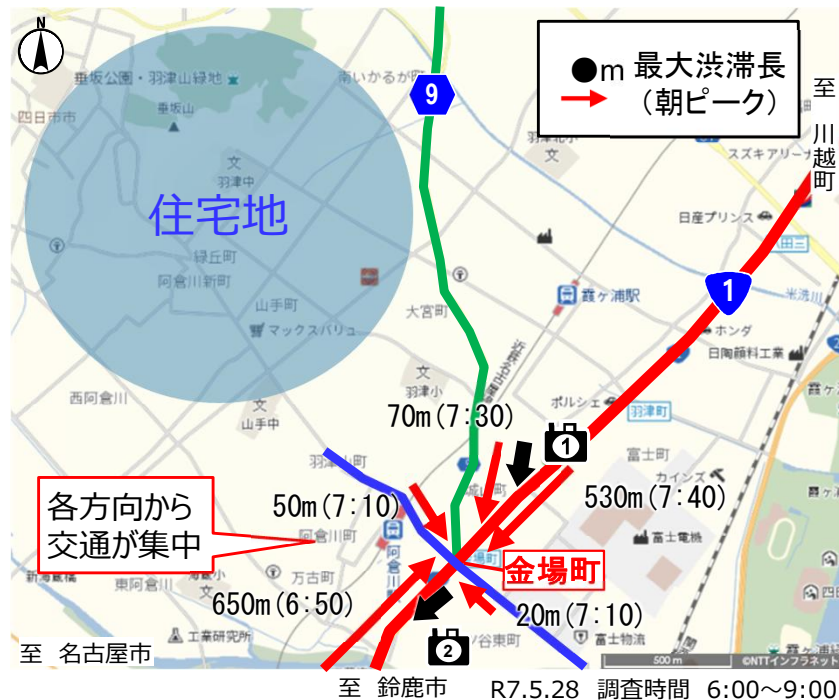
四日市

- 主要渋滞箇所指定されている金場町交差点は、国道1号、(主)四日市員弁線（県道9号）、市道が接続する5差路交差点であり、各方向に青時間が配分されることで各方向の青時間比が小さく容量超過が渋滞要因として挙げられる。
- (主)四日市員弁線（県道9号）を流出のみの一方通行とし、国道1号や市道三重橋垂坂線の青時間比を増加する対策を検討中。

■位置図



■現状の課題



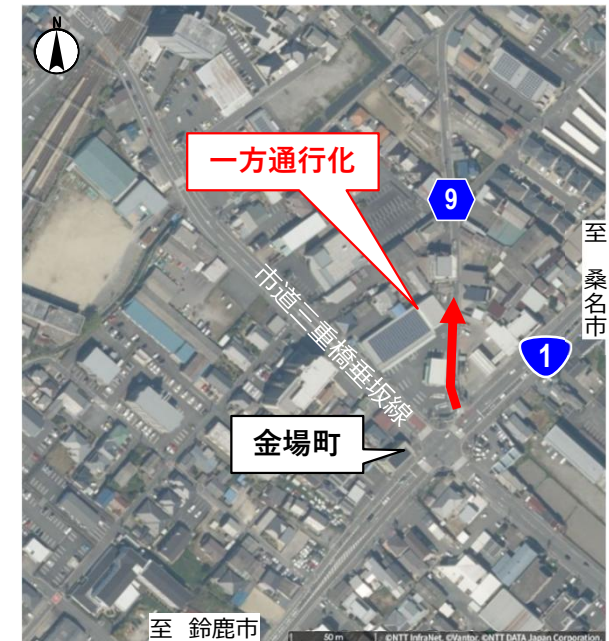
■対策概要

<信号現示：現況>

	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	計
朝	青: 65 黄: 3	青: 10 黄: 2 赤: 3	青: 26 黄: 3	青: 8 黄: 2 赤: 3	青: 10 黄: 3 赤: 3	141
夕	青: 69 黄: 3	青: 6 黄: 2 赤: 3	青: 25 黄: 3	青: 8 黄: 2 赤: 3	青: 10 黄: 3 赤: 3	140

朝: 7時台
夕: 17時台

一方通行化により5φを廃止し、
国道1号、市道三重橋垂坂線の青時間比を増加



4-2-3

 ≪道路整備等≫ 国道23号 ^{なかざと} 中里高架橋ランプ改良
 (1)事業の概要

実施主体：国

四日市

- 国道23号上り線の中里高架橋ランプにおいて、合流車線端部で本線合流する車両が多数存在しており、付加車線で先詰まり発生している。
- 手前合流で付加車線が有効活用できず本線へのスムーズな合流が阻害され、付加車線と合流後本線で混雑が発生していることから、合流部のゼブラ帯延伸、ポストコーンの設置により、付加車線終端部で合流を促し、混雑時の交通容量を確保する。

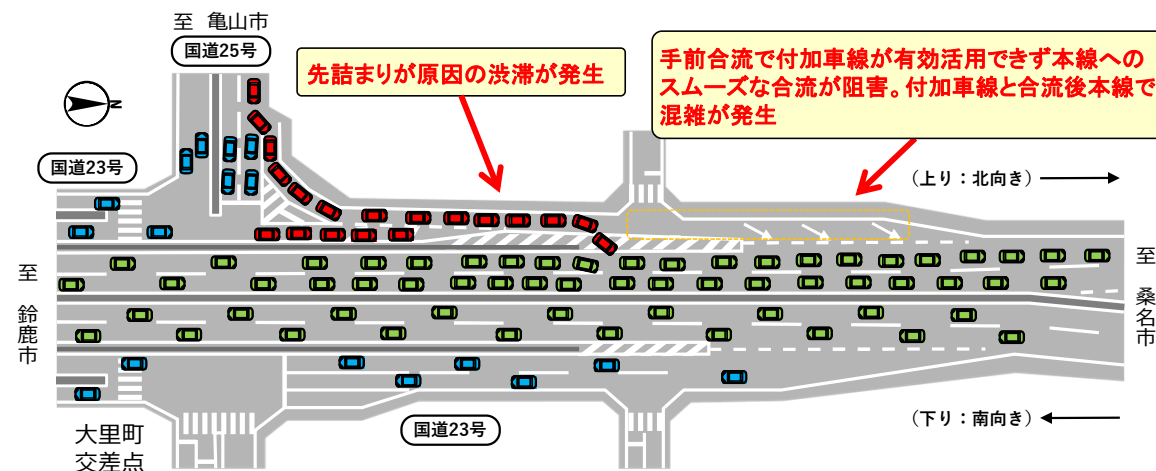
■位置図



■対策概要

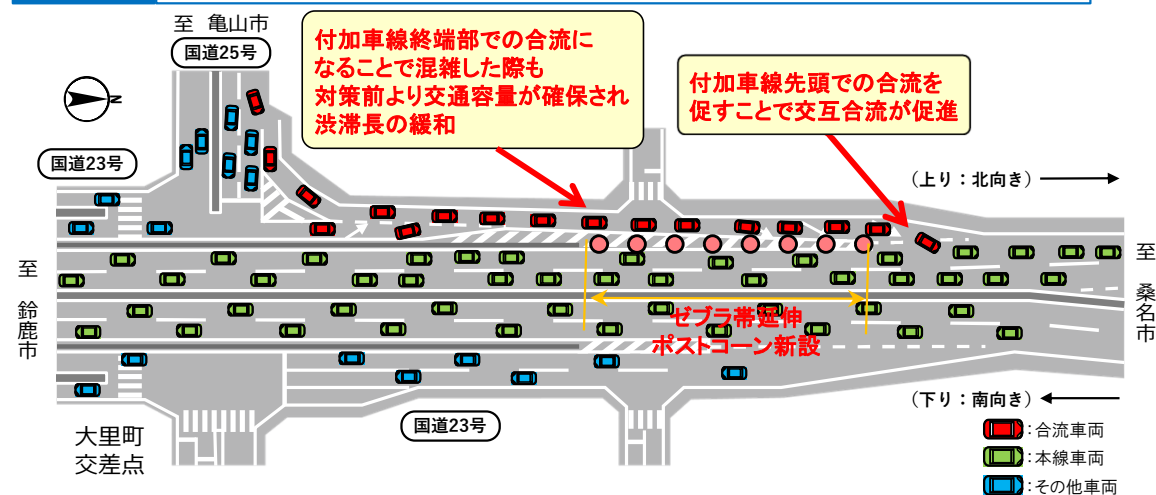
対策前

上り線（北進方向）の合流部において、付加車線途中のゼブラ帯で合流する車両の存在により、合流車両及び本線車両双方の円滑な交通の流れが阻害され、混雑が発生している。



対策後

北進方向の合流部において、ゼブラ帯延伸+ポストコーンを設置する。付加車線終端部で合流を促すことにより付加車線において、混雑時の交通容量確保する。合流時は「交互合流」が促され規則正しく合流することによって本線・付加車線ともに交通の流れを円滑にする。



■現状の課題



4-2-4

 ≪道路整備等≫ 国道23号 午起交差点
 (1)事業の概要

実施主体：国

四日市

- 主要渋滞箇所指定されている午起交差点は、国道23号と市道午起末永線との交差点であり、すべての流入部に右折車線が設置されており、右折矢印信号も設置されている。
 - 国道23号下り線ではタピークにおいて四日市市街地周辺に目的持つ交通が多く、南北軸の国道1号や東西軸の国道164号の混雑を回避した利用が右折車両が多いと考えられる。
- そのため、右折レーンをはみ出す車両による後続直進車両の進行阻害（右折ブロック）による渋滞が確認されているため、対策等について検討中。

■位置図



出典: 地理院地図 (国土地理院)

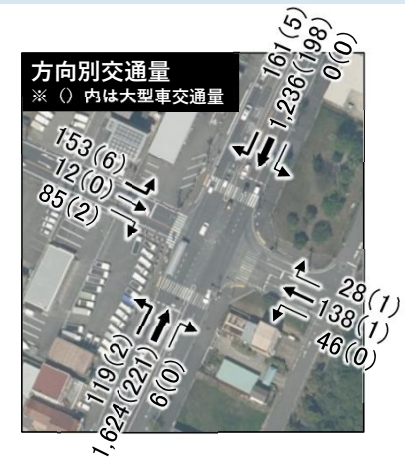


■信号現示

1 φ	2 φ	3 φ	4 φ	計
青: 115 黄: 3 (歩行者青: 95)	青: 17 黄: 2 赤: 3	青: 27 黄: 3 (歩行者青: 25)	青: 5 黄: 2 赤: 3	180

調査日: R7年5月28日 (水) 朝ピーク時 7:20 タピーク時 17:20

■交通状況

データ: 交通量・渋滞長調査結果
(R7年5月28日 (水)) タピーク

右折交通量が多く、右折レーンをはみ出す車両により、後続直進車両の進行阻害が確認されている

4-2-5

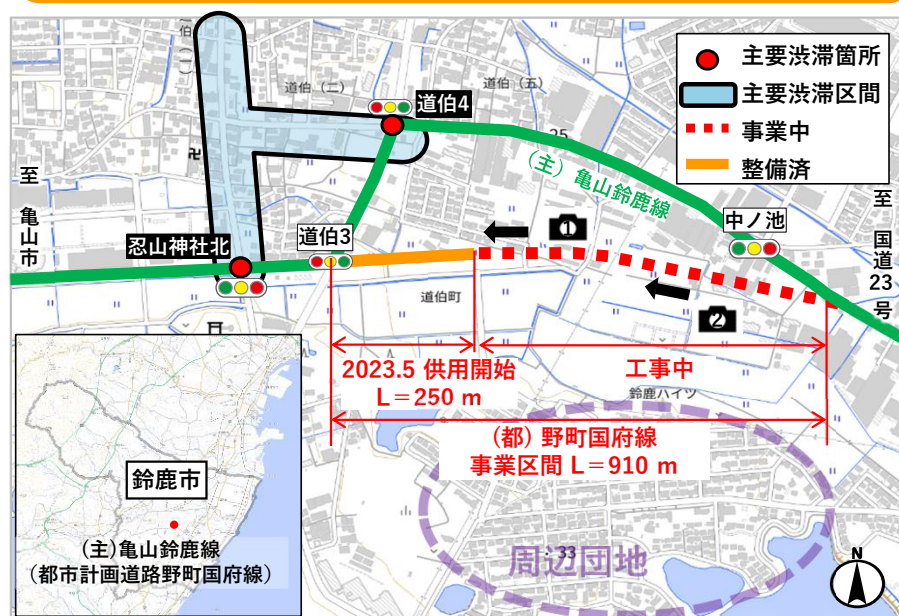
《道路整備等》(主) 亀山鈴鹿線 (都市計画道路野町国府線)
(1)事業の概要

実施主体：三重県

鈴鹿

- (主)亀山鈴鹿線は、忍山神社北、道伯4の2箇所が主要渋滞区間に指定されており、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。
残区間については、引き続き工事を実施し、2026年度内に完成予定。
- 事業が完了後は、交通が道伯4から道伯3交差点に転換され、主要渋滞区間の道伯4交差点付近で速度低下の改善が期待。

位置図

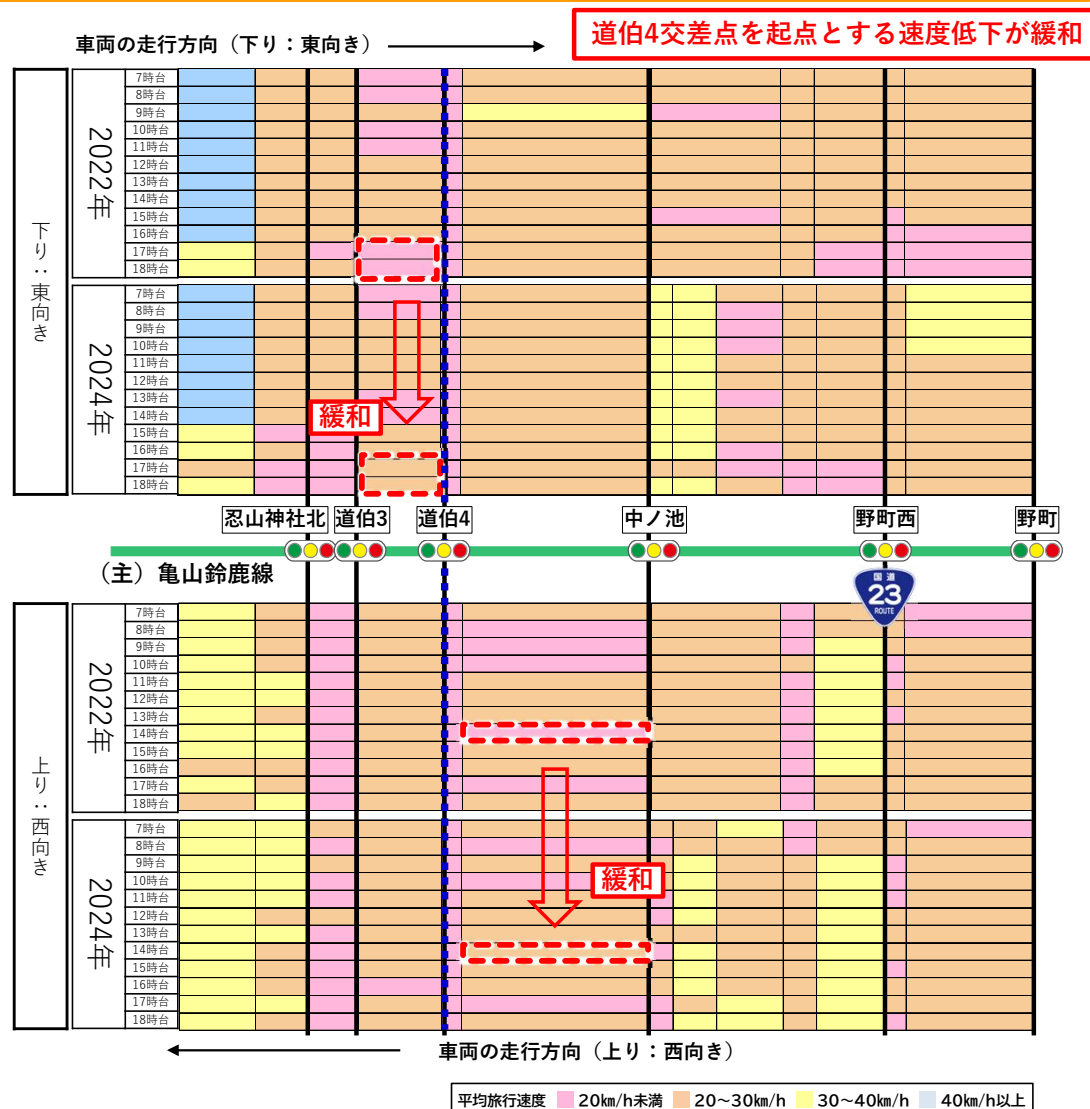


出典：地理院地図（国土地理院）

対策内容



部分供用後の速度状況



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)

4-2-6

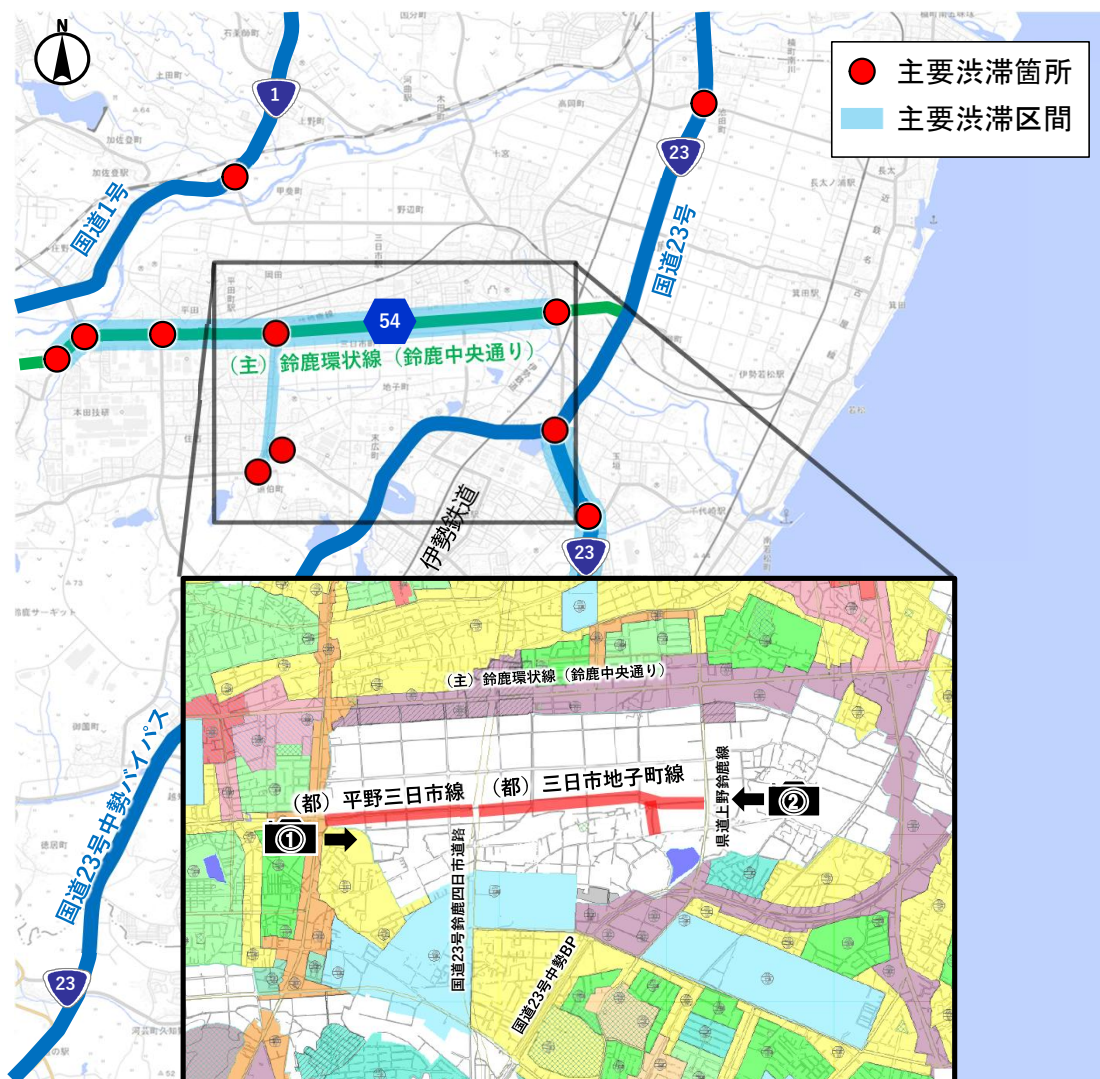
《道路整備等》(都)平野三日市線、三日市地子町線外1線
(1)事業の概要

実施主体：鈴鹿市

鈴鹿

- 鈴鹿四日市道路と交差する(都)平野三日市線・三日市地子町線外1線が整備されると、主要渋滞区間となっている(主)鈴鹿環状線（鈴鹿中央通り）の交通が転換され、渋滞緩和を期待。
- 現在、(都)平野三日市線（事業採択：令和3年度）は、用地買収を進めながら、今年度は農業用水の横断BOXボックスカルバート化を実施。
- 三日市地子町線外1線（事業採択：令和4年度）は、今年度から用地買収を進める予定。

位置図



地図出典：国土地理院地図、鈴鹿市地理情報

対策内容

○(都)平野三日市線



西から東を望む

○(都)三日市地子町線外1線



東から西を望む

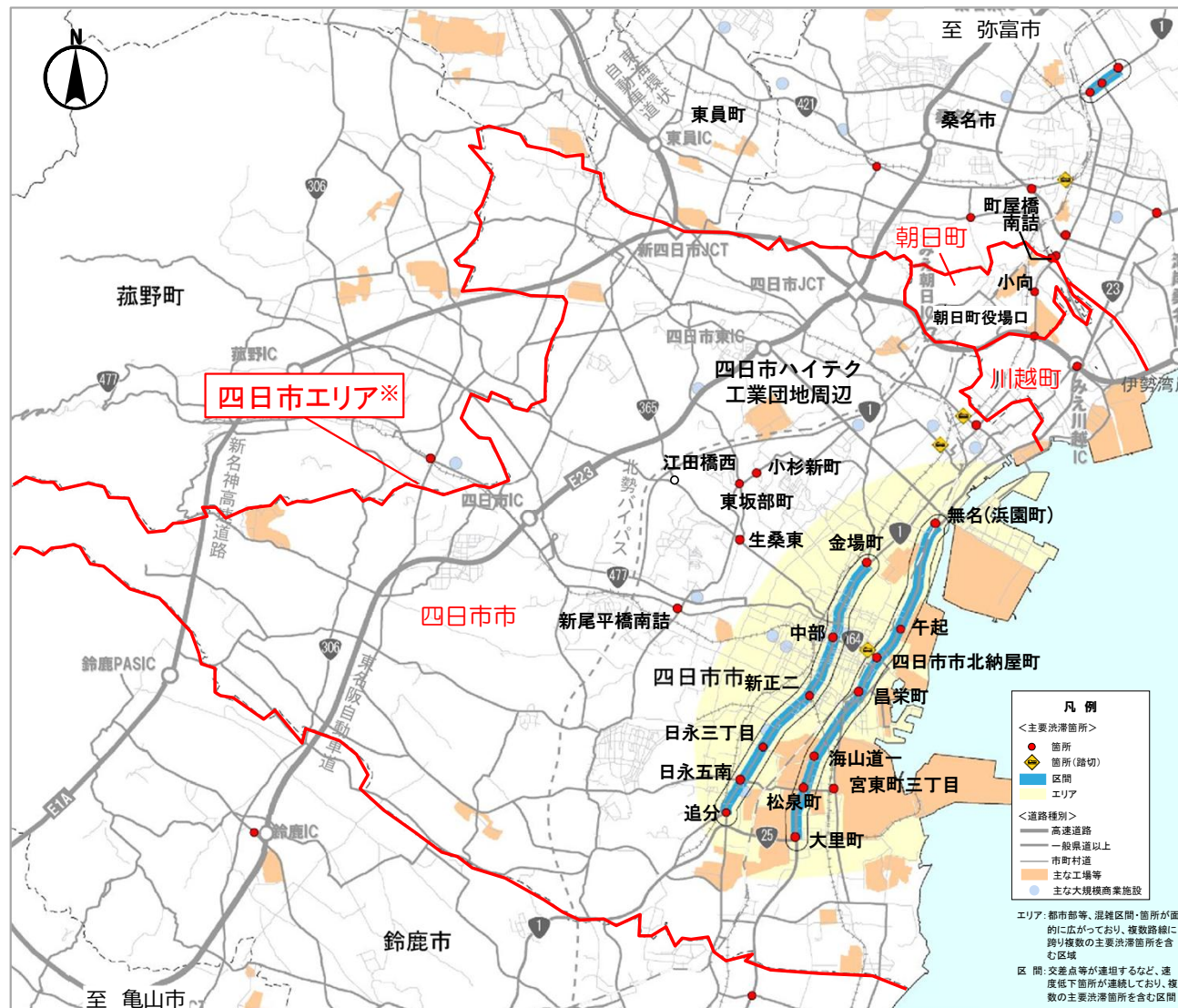
5. 主要渋滞箇所モニタリング

5-1 四日市エリアにおける主要渋滞箇所の対策実施状況

四日市

- 国道1号、国道23号を含む南北に集中する通勤交通・産業交通の経路分散等による渋滞緩和・解消を目的としたバイパス道路の整備・機能強化により、主要渋滞箇所の渋滞緩和・解消を図る。
- 今後も引き続き主要渋滞箇所における交通状況を踏まえ、必要な追加対策の実施に向けた検討を推進する。

■主要渋滞箇所位置図 2025.8.6時点



エリア: 都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
 区間: 交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

■主要渋滞箇所対策実施状況

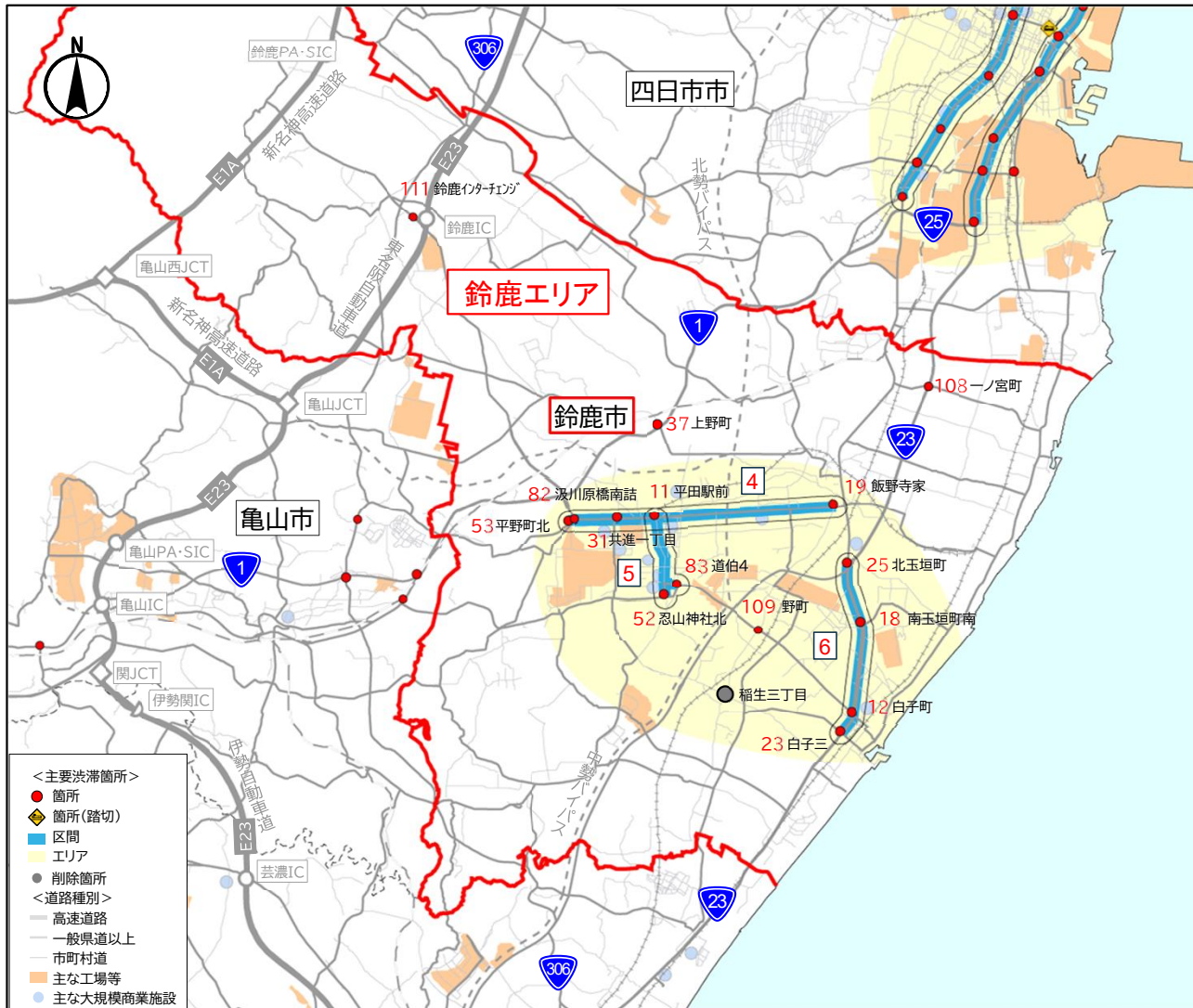
路線名	主要渋滞箇所名	市町村名	道路管理者	対策実施状況
国道1号	町屋橋南詰	朝日町	国・三重県	(一) 桑名川越線開通(R6.11.29)
	小向	朝日町	国・朝日町	モニタリング
	朝日町役場口	朝日町	国	(一) 桑名川越線開通(R6.11.29)
	松原町	四日市市	国・三重県	北勢バイパス事業中
	金場町	四日市市	国・四日市	北勢バイパス事業中
	中部	四日市市	国・三重県 四日市	北勢バイパス事業中
	新正二	四日市市	国・四日市	北勢バイパス事業中
	日永三丁目	四日市市	国・四日市	北勢バイパス事業中
	日永五南	四日市市	国・三重県	北勢バイパス事業中
国道23号	追分	四日市市	国・三重県	北勢バイパス事業中
	南福崎	川越町	国・三重県	2018年 交差点改良済
	無名(浜園町)	四日市市	国・三重県 四日市	北勢バイパス事業中
	午起	四日市市	国・四日市	北勢バイパス事業中
	四日市市北納屋町	四日市市	国・三重県	北勢バイパス事業中
	昌栄町	四日市市	国・三重県	北勢バイパス事業中
	海山道一	四日市市	国・四日市	北勢バイパス事業中
	松泉町	四日市市	国・三重県	北勢バイパス事業中
	大里町	四日市市	国・四日市	北勢バイパス事業中
国道365号	生桑東	四日市市	三重県 四日市	北勢バイパス事業中 対策検討中
国道477号	新尾平橋南詰	四日市市	三重県	北勢バイパス事業中 対策検討中
県道6号	宮東町三丁目	四日市市	三重県	北勢バイパス事業中
県道8号	小杉新町	四日市市	三重県 四日市	(市) 小杉新町2号線 事業中
	東坂部町	四日市市	三重県	(市) 小杉新町2号線 事業中

5-2 鈴鹿エリアにおける主要渋滞箇所の対策実施状況

鈴鹿

- 国道23号中勢バイパスをはじめとするバイパス道路の整備・機能強化、鈴鹿市東部に集中する通勤交通・産業交通の経路分散、渋滞回避交通の生活道路への流入抑制等により、主要渋滞箇所の渋滞緩和・解消を図る。
- 今後も引き続き主要渋滞箇所における交通状況を踏まえ、必要な追加対策の実施に向けた検討を推進する。

■主要渋滞箇所位置図



エリア:都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
 区間:交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

■主要渋滞箇所対策実施状況

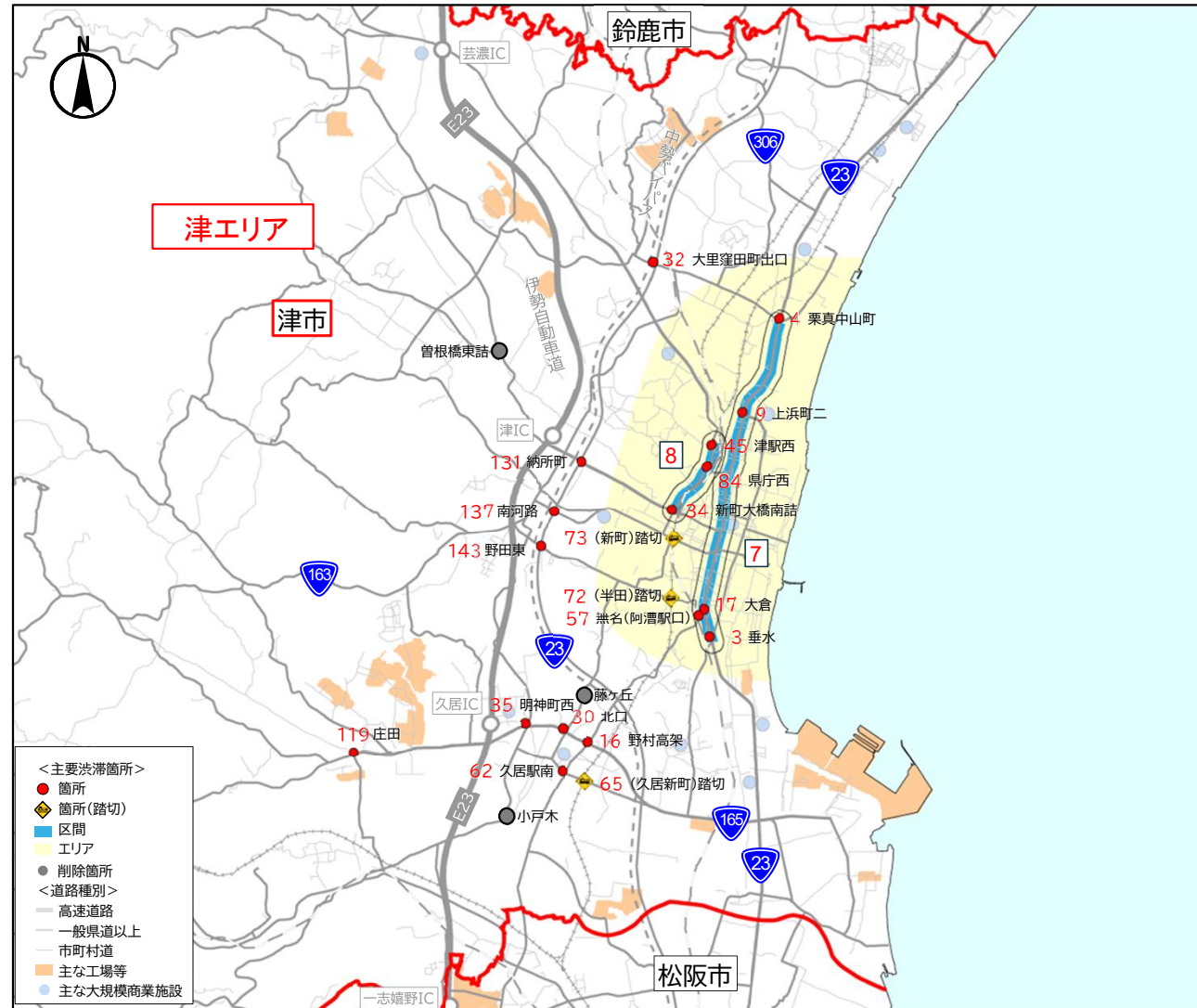
No	主要渋滞箇所名	主道路	状況	事業内容
11	平田駅前	(主)鈴鹿環状線	対策中	鈴鹿亀山道路
			対策中	(都)平野三日市線
			対策中	三日市地子町線外1線
12	白子町	一般国道23号	対策中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
18	南玉垣町南	一般国道23号	対策中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
19	飯野寺家	(主)鈴鹿環状線	対策中	鈴鹿亀山道路
			対策中	(都)平野三日市線
			対策中	三日市地子町線外1線
23	白子三	一般国道23号	対策中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
25	北玉垣町	一般国道23号	対策済	一般国道23号 中勢バイパス(4工区)(鈴鹿(安塚)工区)
31	共進一丁目	(主)鈴鹿環状線	対策中	鈴鹿亀山道路
37	上野町	一般国道1号	対策済	定五郎橋右折レーン整備
52	忍山神社北	(主)亀山鈴鹿線	対策中	(主)亀山鈴鹿線(都市計画道路野町国府線)
53	平野町北	(主)鈴鹿環状線	対策中	(市)汲川原橋徳田線(街路事業Ⅱ期)
82	汲川原橋南詰	(主)鈴鹿環状線	対策中	(市)汲川原橋徳田線(街路事業Ⅱ期)
83	道伯4	(主)亀山鈴鹿線	対策中	(主)亀山鈴鹿線(都市計画道路野町国府線)
108	一ノ宮町	一般国道23号	対策中	一般国道23号鈴鹿四日市道路
109	野町	(主)亀山鈴鹿線	対策中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
111	鈴鹿インターチェンジ	(主)神戸長沢線	対策中	鈴鹿亀山道路
			対策検討中	新名神高速道路鈴鹿PA・SICへの交通転換
—	稲生三丁目	(市)加佐登鼓ヶ浦線	削除	一般国道23号 中勢バイパスへの交通転換による交通量減
[4]	県道54号鈴鹿環状線(鈴鹿市平野町～鈴鹿市飯野寺家町)		対策中	鈴鹿亀山道路
			対策中	(都)平野三日市線
			対策中	三日市地子町線外1線
			対策中	(市)汲川原橋徳田線(街路事業Ⅱ期)
[5]	市道道伯二丁目337号線～市道平田町駅稲生線(鈴鹿市平田駅周辺～鈴鹿市忍山神社周辺)		対策中	(主)亀山鈴鹿線(都市計画道路野町国府線)
[6]	一般国道23号(鈴鹿市北玉垣町～鈴鹿市白子町)		対策中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
			対策済	一般国道23号 中勢バイパス(4工区)(鈴鹿(安塚)工区)

5-3 津エリアにおける主要渋滞箇所の対策実施状況

津

- 津中心市街地及び旧久居市街地に集中する通勤交通の経路分散及び生活道路への流入抑制に資する国道23号中勢バイパスや（一）上浜高茶屋久居線等の道路整備、三重大学におけるTDM施策の実施等により、主要渋滞箇所の渋滞緩和・解消を図る。
- 今後も引き続き主要渋滞箇所における交通状況を踏まえ、必要な追加対策の実施に向けた検討を推進する。

■主要渋滞箇所位置図



エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

■主要渋滞箇所対策実施状況

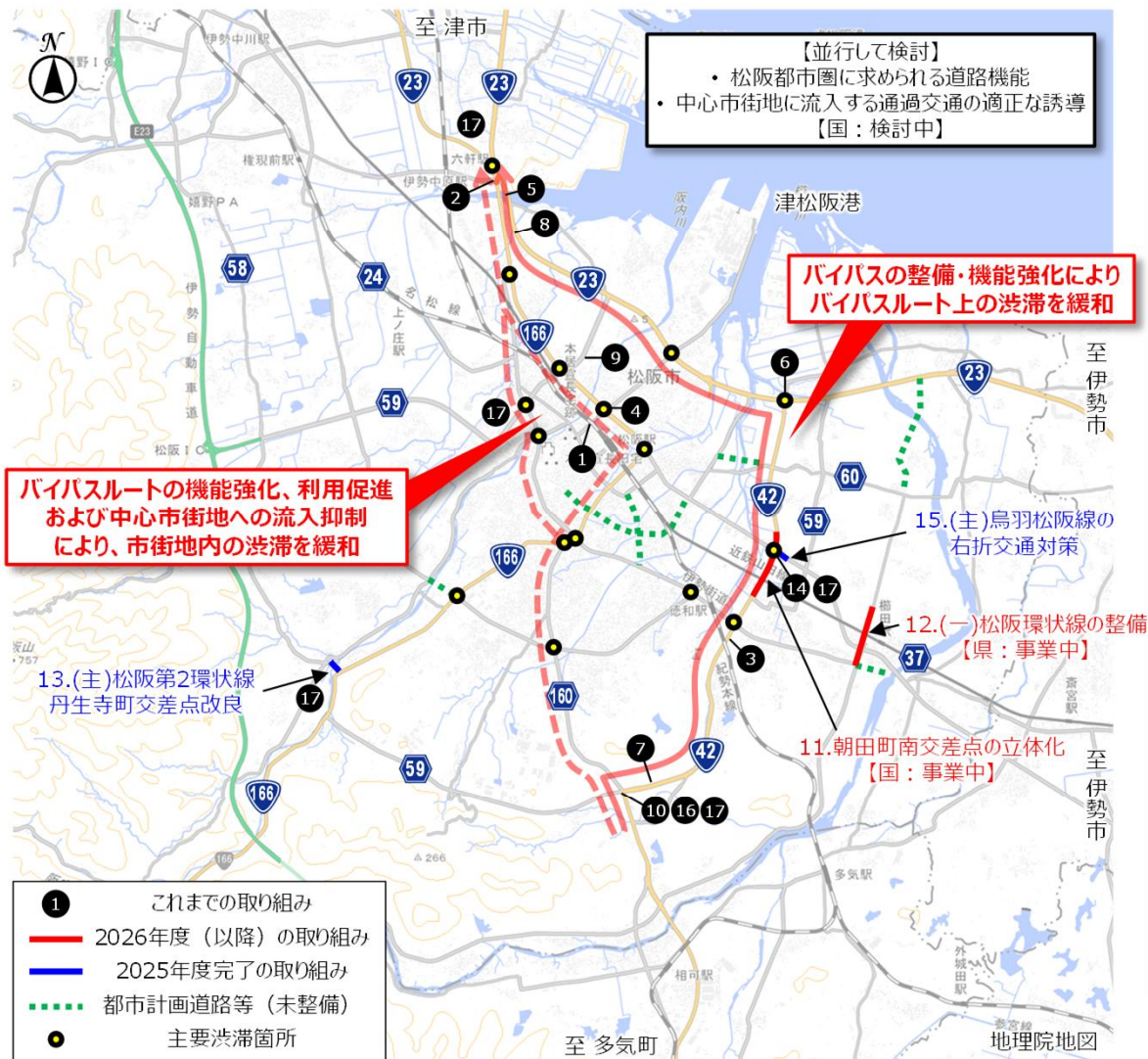
No	主要渋滞箇所名	主道路	状況	事業内容
3	垂水	一般国道23号	対策中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
4	栗真中山町	一般国道23号	対策中	交通運用の適正化
			対策中	交通マネジメント対策(三重大TDM施策)
			対策中	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)
9	上浜町二	一般国道23号	対策中	交通運用の適正化
			対策中	交通マネジメント対策(三重大TDM施策)
			対策中	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)
			対策中	国道23号上浜町二交差点(交差点改良)
16	野村高架	一般国道165号	検討中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
17	大倉	一般国道23号	対策中	(都)半田久居線、(都)雲出野田線
30	北口	一般国道165号	検討中	国道23号中勢バイパス大里窪田町出口交差点立体化
32	大里窪田町出口	一般国道23号中勢バイパス	対策中	(一)草生窪田津線のバイパス道路の整備
34	新町大橋南詰	(主)津芸濃大山田線	検討中	
35	明神町西	一般国道165号	検討中	
45	津駅西	(主)津関線	対策済	大谷踏切対策
57	無名(阿漕駅口)	(一)阿漕停車場線	対策中	(都)半田久居線、(都)雲出野田線
62	久居駅南	(主)松阪久居線	検討中	
65	(久居新町)踏切	(一)上浜高茶屋久居線	検討中	
72	(半田)踏切	(一)家所阿漕停車場線	対策中	(都)半田久居線、(都)雲出野田線
73	(新町)踏切	(一)家所阿漕停車場線	検討中	
84	県庁西	(主)津関線	検討中	
119	庄田	一般国道165号	対策済	(一)一志出家線(中川原橋)道路改良事業
131	納所町	一般国道23号	対策済	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
137	南河路	一般国道23号	検討中	
143	野田東	一般国道23号	検討中	
—	小戸木	(主)久居美杉線	削除	モニタリング結果より
—	曾根橋東詰	(主)津芸濃大山田線	削除	モニタリング結果より
—	藤ヶ丘	(一)津久居線	削除	交差点改良
7	一般国道23号(津市栗真中山町～津市八幡町)		対策中	交通運用の適正化
			対策中	交通マネジメント対策(三重大TDM施策)
			対策中	(一)上浜高茶屋久居線(1工区)
			対策済	(市)塔世橋南郊線の津興橋の架け替え
			対策中	国道23号上浜町二交差点(交差点改良)
			対策中	一般国道23号中勢バイパス(暫定)
			対策中	国道23号藤方交差点(交差点改良)
			対策中	(都)半田久居線、(都)雲出野田線
8	県道118号津久居線、県道10号津関線(津市津駅周辺～津市新町大橋周辺)		対策済	大谷踏切対策

5-4 松阪エリアにおける主要渋滞箇所の対策実施状況

松阪

- 現在進行中の事業によるバイパスの整備・機能強化、通過交通の中心市街地への流入抑制対策により、主要渋滞箇所の渋滞緩和・解消を図る。
- また、並行して当該都市圏に求められる道路機能や中心市街地に流入する通過交通の適正な誘導、市街地道路とバイパスの機能分担、バイパスの機能強化に向けて、課題整理や整備優先順位などについて検討を進め、必要な追加対策を講じていく。

■ 松阪エリアにおける対策実施状況と主要渋滞箇所の位置関係



No.	対策完了日	対策箇所	対策内容	事業主体
1	2016.3.13	(鎌田町)踏切	アンダーパス	県
2	2017.1.12	小津町南交差点	交差点改良	国
3	2017.1.20	松阪多気バイパス (上川町～虹が丘町)	新規整備	国
4	2018.2.5	鎌田町交差点	交差点改良	国
5	2018.2.7	国道23号三渡大橋	車線拡幅	国
6	2018.2.28	西黒部町1交差点	交差点改良	国
7	2018.3.18	松阪多気バイパス (下蛸路町～八太町)	新規整備	国
8	2019.1.30	市場庄町交差点	交差点改良	国
9	2020.5.31	(一) 六軒鎌田線	新規整備	県
10	2020.10.13	八太町北交差点	交差点改良	国
11	事業中(2019年度～)	朝田町南交差点	交差点立体化	国
12	事業中(2020年度～)	(一) 松阪環状線	新規整備	県
13	2025.10.31	丹生寺町交差点	交差点改良	県
14	2022.9.1～9.30	松阪市内TDM社会実験 (伊勢方面から津方面)	所要時間情報の 提供等	松阪I77 WG
15	2025.8.29	(主) 鳥羽松阪線 (朝田町南交差点)	津方面行き 右折交通対策	県
16	2023.10.3～10.31	松阪市内TDM社会実験 (多気方面から津方面)	所要時間情報の 提供等	松阪I77 WG
17	2024.10.31～11.29	松阪市内TDM社会実験 (市街地流入方向)	迂回ルート案内	松阪I77 WG

※ 赤字は2026年度以降の取り組み（継続含む）

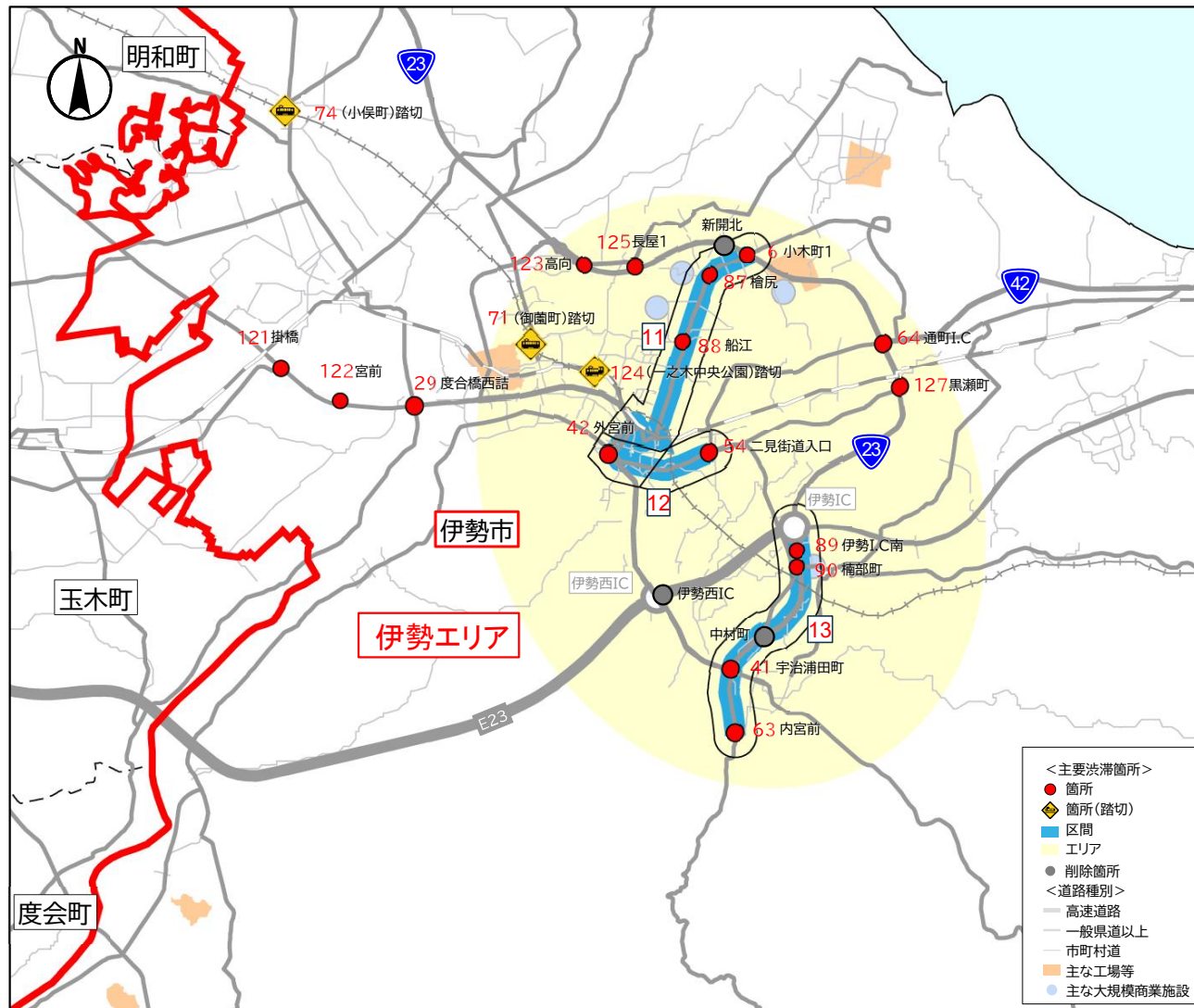
※ 青字は2025年度完了

5-5 伊勢エリアにおける主要渋滞箇所の対策実施状況

伊勢

- 平日に集中する通勤交通・生活交通の経路分散や交通円滑化に向けた道路整備・交差点改良等の交通容量拡大施策、休日に集中する伊勢神宮周辺への観光交通の影響軽減に向けた公共交通利用促進等の対策により、主要渋滞箇所の渋滞緩和・解消を図る。
- 今後も引き続き主要渋滞箇所における交通状況を踏まえ、必要な追加対策の実施に向けた検討を推進する。

■ 主要渋滞箇所位置図



エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
 区間：交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

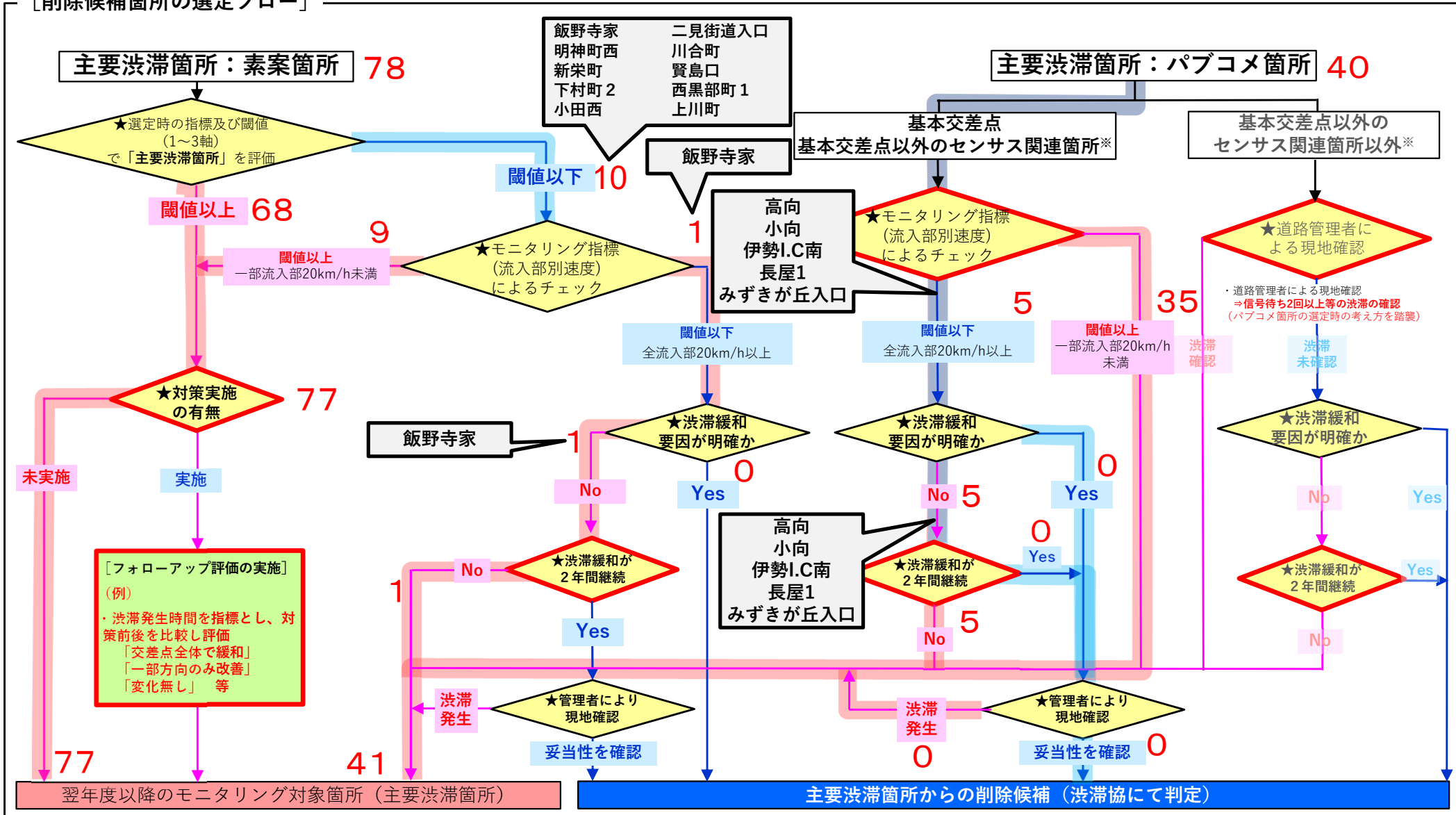
■ 主要渋滞箇所対策実施状況

No	主要渋滞箇所名	主道路	状況	事業内容
6	小木町1	一般国道23号	対策済	小木町1交差点改良(区画線)
29	度合橋西詰	(主)鳥羽松阪線	対策中	(主)鳥羽松阪線度合橋西詰交差点
			対策中	(都)高向小俣線(新宮川橋)
41	宇治浦田町	一般国道23号	対策中	交通混雑予測情報発信
			対策中	伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策
			対策中	AIを活用した渋滞対策(伊勢神宮周辺エリア)
42	外宮前	(主)伊勢南島線	対策中	交通混雑予測情報発信
54	二見街道入口	(主)伊勢南島線	対策検討中	(主)伊勢南島線二見街道入口交差点改良
63	内宮前	一般国道23号	対策中	交通混雑予測情報発信
			対策中	パーク&バスライド(正月期・GW)の実施
64	通町IC	一般国道23号	検討中	
71	(御園町)踏切	(主)伊勢松阪線	対策中	(都)八日市場高向線
74	(小俣町)踏切	(一)東大淀小俣線	検討中	
87	榑尻	(一)宇治山田港伊勢市停車場線	対策中	(市)一之木5丁目16号線整備
			対策中	(市)榑尻川22-1号線整備
88	船江	(一)宇治山田港伊勢市停車場線	検討中	
89	伊勢IC南	一般国道23号	対策中	交通混雑予測情報発信
90	桶部町	一般国道23号	対策中	交通混雑予測情報発信
121	掛橋	(主)鳥羽松阪線	対策中	(都)高向小俣線(新宮川橋)
122	宮前	(主)鳥羽松阪線	対策中	(都)高向小俣線(新宮川橋)
123	高向	一般国道23号	検討中	(市)(仮称)栗野5-2号線
124	(一之木中央公園)踏切	(市)藤社御園線	対策済	AI渋滞予測による交通転換促進
125	長屋1	一般国道23号	検討済	(市)榑尻川22-1号
127	黒瀬町	一般国道23号	検討中	
—	新開北	一般国道23号	削除	モニタリング結果より
—	中村町	一般国道23号	削除	モニタリング結果より
—	伊勢西IC	(主)伊勢磯部線	削除	モニタリング結果より
[11]	県道201号宇治山田港伊勢市停車場線(伊勢市小木町～伊勢市船江地区)		対策済	小木町1交差点改良(区画線)
			対策中	(市)一之木5丁目16号線整備
			対策中	(市)榑尻川22-1号線整備
[12]	県道32号伊勢磯部線～県道37号鳥羽松阪線(伊勢神宮(外宮)周辺～伊勢市倭町)		対策中	交通混雑予測情報発信
			対策検討中	(主)伊勢南島線二見街道入口交差点改良
[13]	一般国道23号(伊勢市宇治浦田町～伊勢市宇治今在家町)		対策中	交通混雑予測情報発信
			対策中	伊勢神宮周辺や伊勢志摩エリアの広域的な渋滞対策
			対策中	AIを活用した渋滞対策(伊勢神宮周辺エリア)
			対策中	パーク&バスライド(正月期・GW)の実施

5-6 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。
- 2025年9月1日～11月30日の速度データを用いて評価。

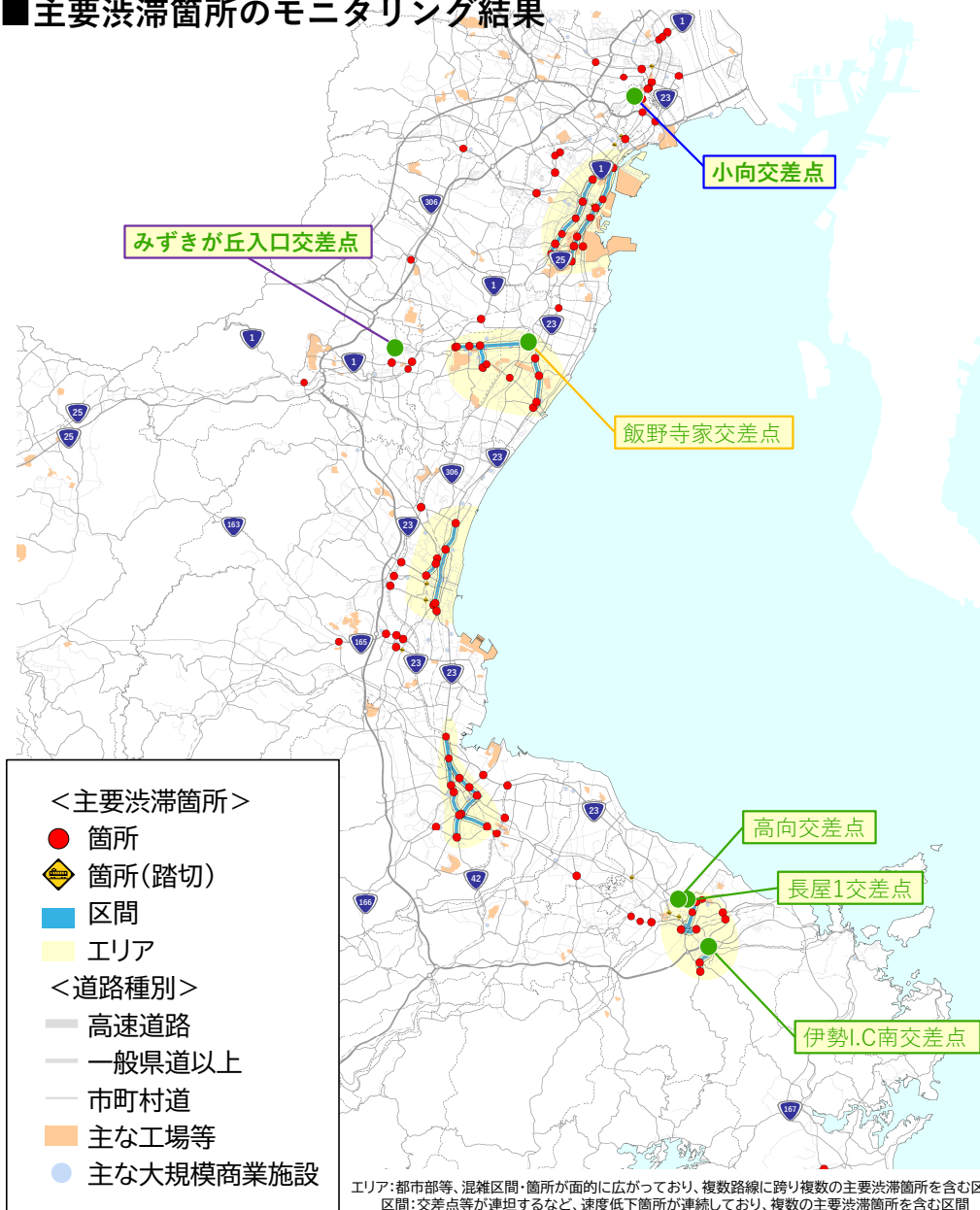
[削除候補箇所の選定フロー]



5-7 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6箇所が非該当。
- その6箇所がいずれも渋滞緩和が2年間継続でないため、経過観察に該当。

■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 (2025年度末: 118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	52	9	8	1
②休日における渋滞箇所	8	7	1	1	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	40	35	5	0	5
合計	118	103	15	9	6

<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
小向	朝日町	一般国道1号	三重河川国道	四日市エリア	経過観察
飯野寺家	鈴鹿市	(主)鈴鹿環状線	三重県	鈴鹿エリア	経過観察
高向	伊勢市	一般国道23号	三重河川国道	伊勢エリア	経過観察
長屋1	伊勢市	一般国道23号	三重河川国道	伊勢エリア	経過観察
伊勢I.C南	伊勢市	一般国道23号	三重河川国道	伊勢エリア	経過観察
みずきが丘入口	亀山市	一般国道306号	三重県	エリア外	経過観察

5-8

モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：24300010130】モニタリング
 おぶけ
 (3)小向交差点 (朝日町)

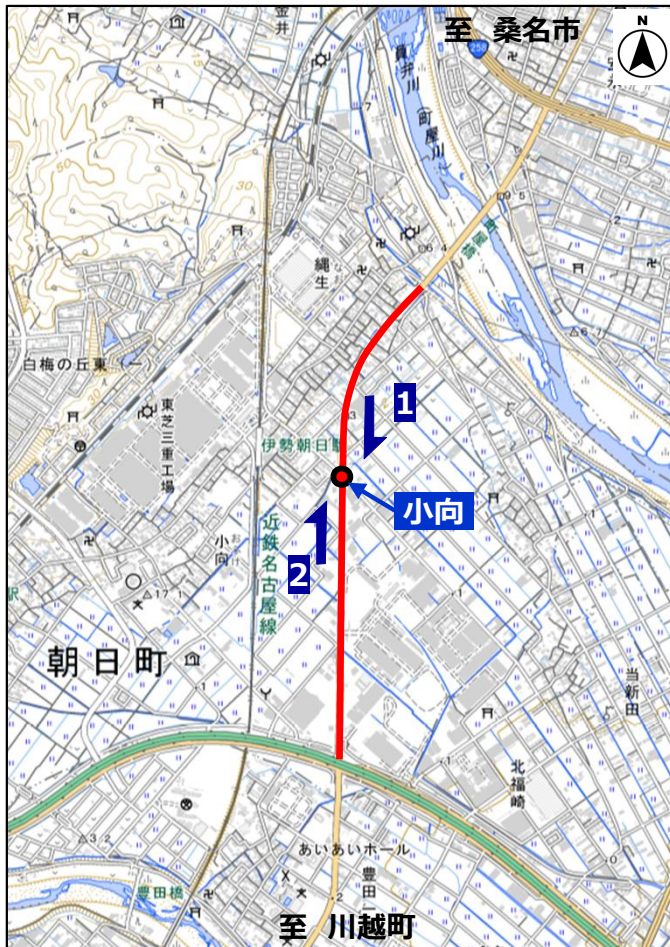
四日市

- 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、渋滞は発生していない状況である。
- なお、渋滞緩和が2年間継続していないため、経過観察とする。

経過観察

《小向交差点 (朝日町)》

■ 位置図



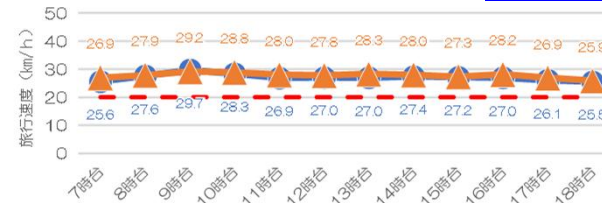
出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図

平日

流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞

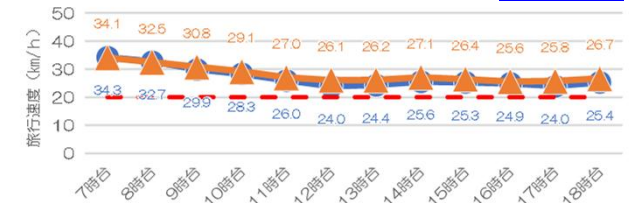


● 2024 ▲ 2025 --- 渋滞判定

休日

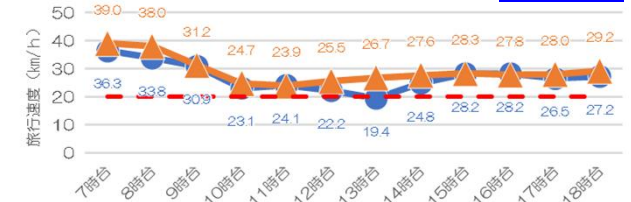
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



5-8

モニタリング実施結果 2軸選定箇所【センサス区間：24400540010】モニタリング

(1)飯野寺家交差点（鈴鹿市）

鈴鹿

- 飯野寺家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。
- 中勢バイパスの開通に伴い、飯野寺家交差点から中勢バイパスへ向かう道路の状況が変化し、従来のような直接接続の形状ではなくているため、速度が向上していると考えられる。
- なお、渋滞緩和が2年間継続していないため、経過観察とする。

経過観察

《飯野寺家交差点（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

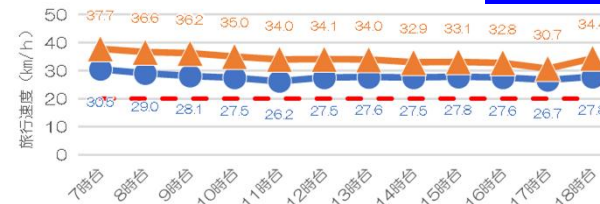
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞

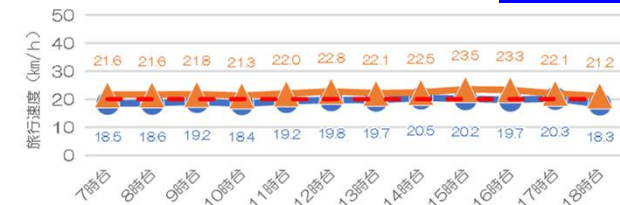


● 2024 ▲ 2025 --- 渋滞判定

休日

流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



5-8

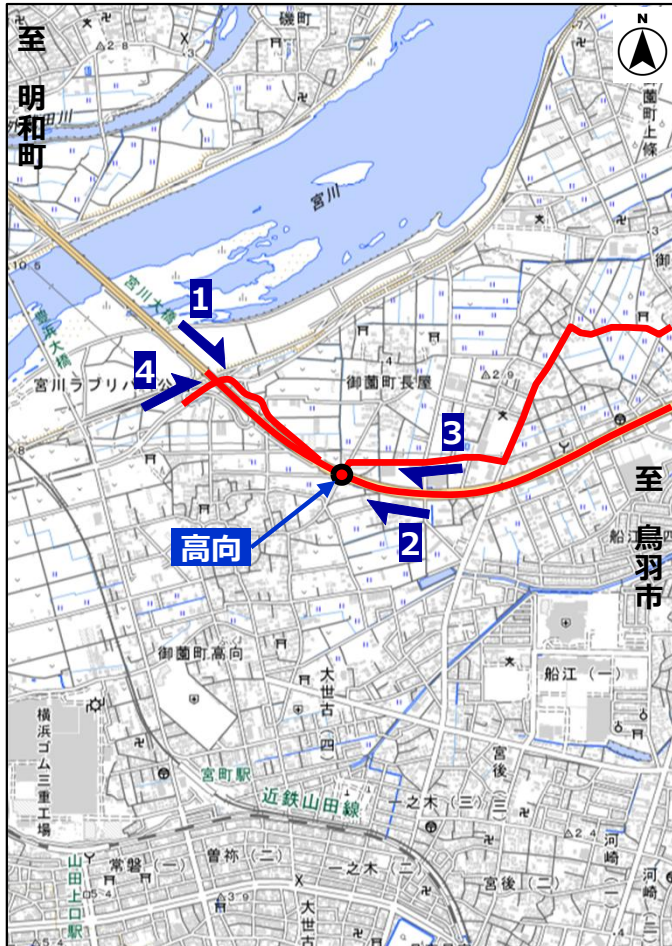
モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：24300230640】モニタリング
(2)高向交差点 (伊勢市)

伊勢

- 高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、渋滞は発生していない状況である。
- なお、渋滞緩和が2年間継続していないため、経過観察とする。

≪高向交差点 (伊勢市)≫

■ 位置図

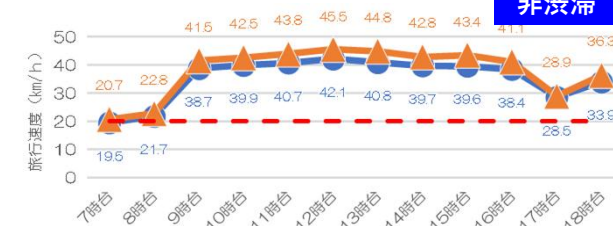


出典:地理院地図 (国土地理院)

■ 速度変動図

平日

流入部1



流入部2



流入部3



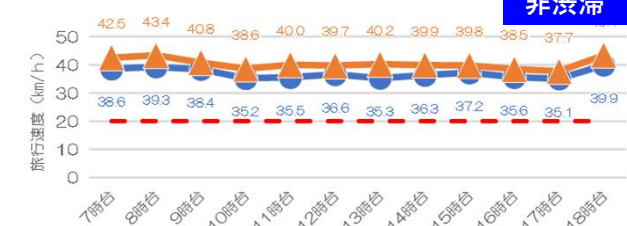
流入部4



● 2024 ▲ 2025 --- 渋滞判定

休日

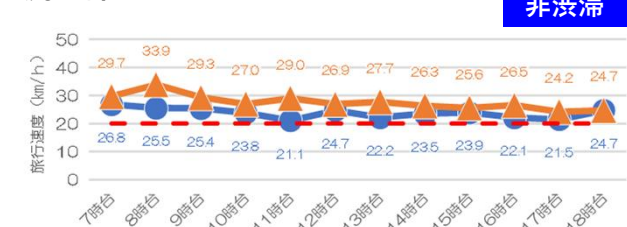
流入部1



流入部2



流入部3



流入部4



出典:ETC2.0プローブ情報 (2024/9/1~11/30、2025/9/1~11/30)

5-8

モニタリング実施結果 パプコメ箇所【センサス区間：基本交差点外】モニタリング
(4)伊勢I.C南交差点（伊勢市）

伊勢

- 伊勢I.C南交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- なお、渋滞緩和が2年間継続していないため、経過観察とする。

経過観察

《伊勢I.C南交差点（伊勢市）》

■ 位置図



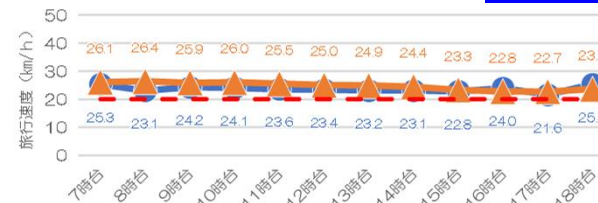
出典:地理院地図（国土地理院）

■ 速度変動図

平日

流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



● 2024 ▲ 2025 --- 渋滞判定

休日

流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



5-8

モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点外】モニタリング
 (5)長屋1交差点（伊勢市）

伊勢

- 長屋1交差点のモニタリング結果をみると、平日、休日の全流入部で20km/h以上となっており、渋滞は発生していない状況である。
- なお、渋滞緩和が2年間継続していないため、経過観察とする。

経過観察

《長屋1交差点（伊勢市）》

■ 位置図



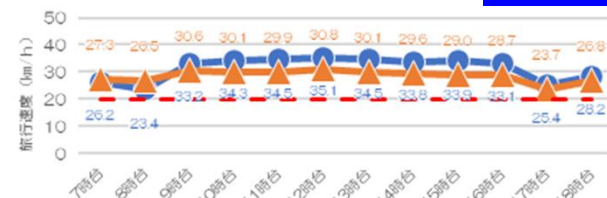
出典:地理院地図（国土地理院）

■ 速度変動図

平日

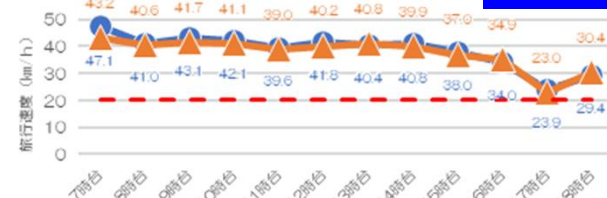
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞

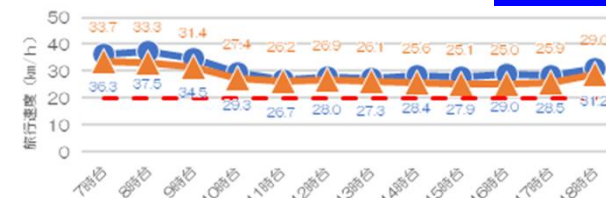


● 2024 ▲ 2025 --- 渋滞判定

休日

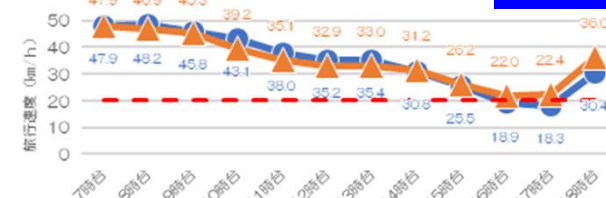
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



5-8

モニタリング実施結果 パブコメ箇所【センサス区間：基本交差点外】モニタリング
 (6)みずきが丘入口交差点（亀山市）
おかいりぐち

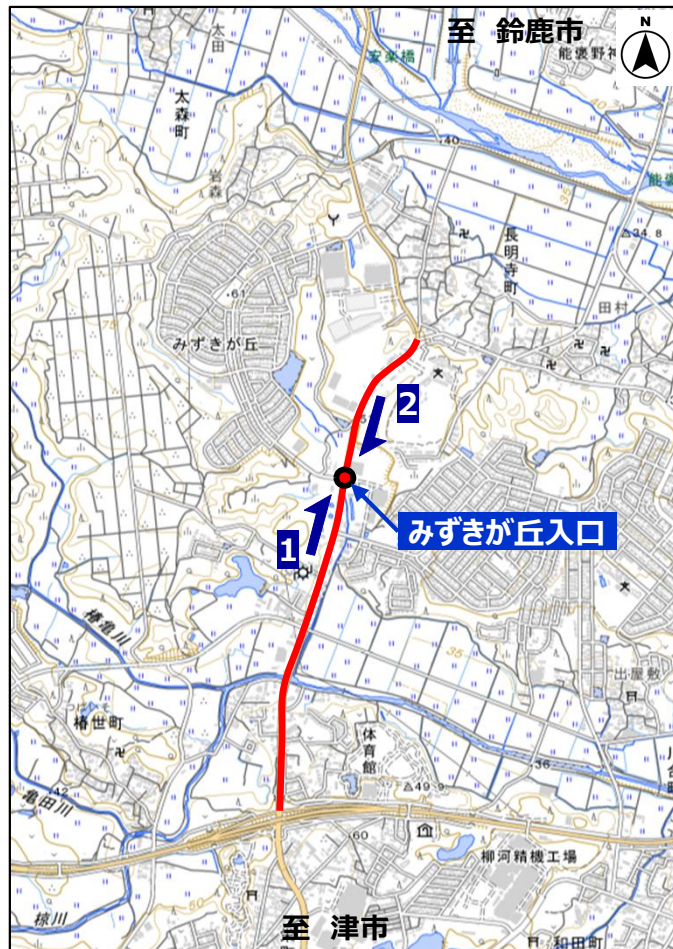
エリア外

- みずきが丘入口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。
- なお、渋滞緩和が2年間継続していないため、経過観察とする。

経過観察

《みずきが丘入口交差点（亀山市）》

■ 位置図



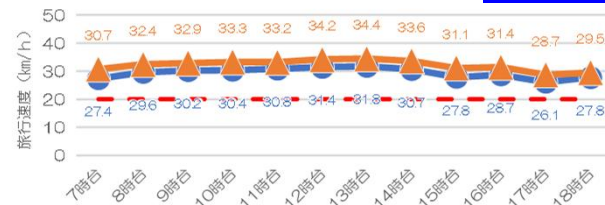
出典:地理院地図（国土地理院）

■ 速度変動図

平日

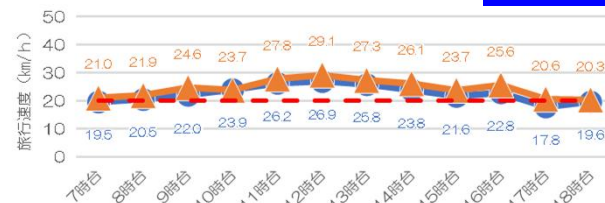
流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞

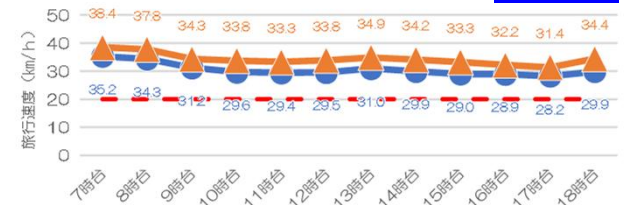


● 2024 ▲ 2025 --- 渋滞判定

休日

流入部1

非渋滞



流入部2

非渋滞



主要渋滞箇所における渋滞対策 [Scope3]

- ボトルネック箇所や局所的な渋滞が発生している箇所において、局所的・面的な対策を行い、主要渋滞箇所を解消し、渋滞に起因するCO₂排出量の削減を目指します。
- 渋滞対策を関係機関と一体となって推進することで、2040年度までに主要渋滞箇所118箇所の解消を目指します。

<目標に対する具体的な取組（例）>

- ・ バイパス整備、交差点立体化、車線拡幅等の整備
- ・ 右左折レーンの設置、信号現示調整等の整備推進

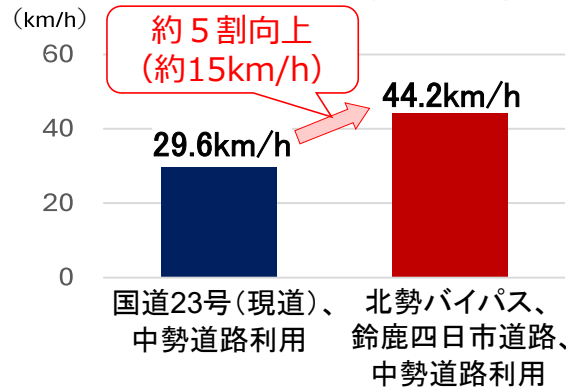
【国道1号北勢バイパス整備による効果】

▼取組み概要



▼旅行速度の変化

(三重郡川越町南福崎～松阪市小津町)



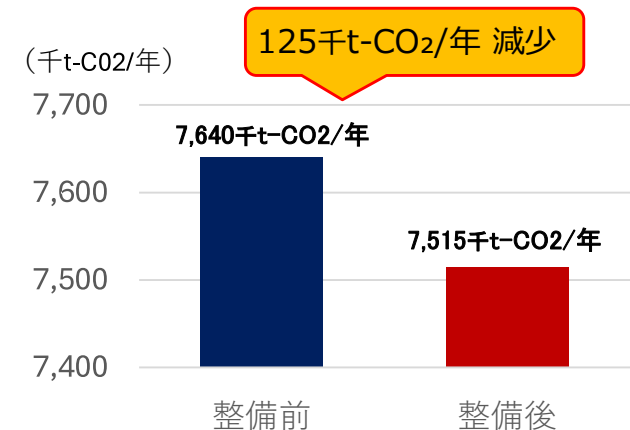
※未開通区間を設計速度80km/hで算出
【出典】ETC2.0フローデータ (R6.10平日17時台平均)

▼CO₂の排出量の変化

【国道1号北勢バイパスの整備によって】

- 現道から走行性が向上する国道1号北勢バイパスに交通が転換
- 他路線からも、新たな最短ルートとして広域的に転換
→影響エリア全体の速度向上により燃費効率が改善

【国道1号北勢バイパスの整備によるCO₂排出量の変化】



※平成24年2月23日付け事務連絡「CO₂、NO_x、SPMの排出原単位の改定について」別紙『CO₂、NO_x、SPMの排出原単位』より算定