

令和2年度 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

(第2回)

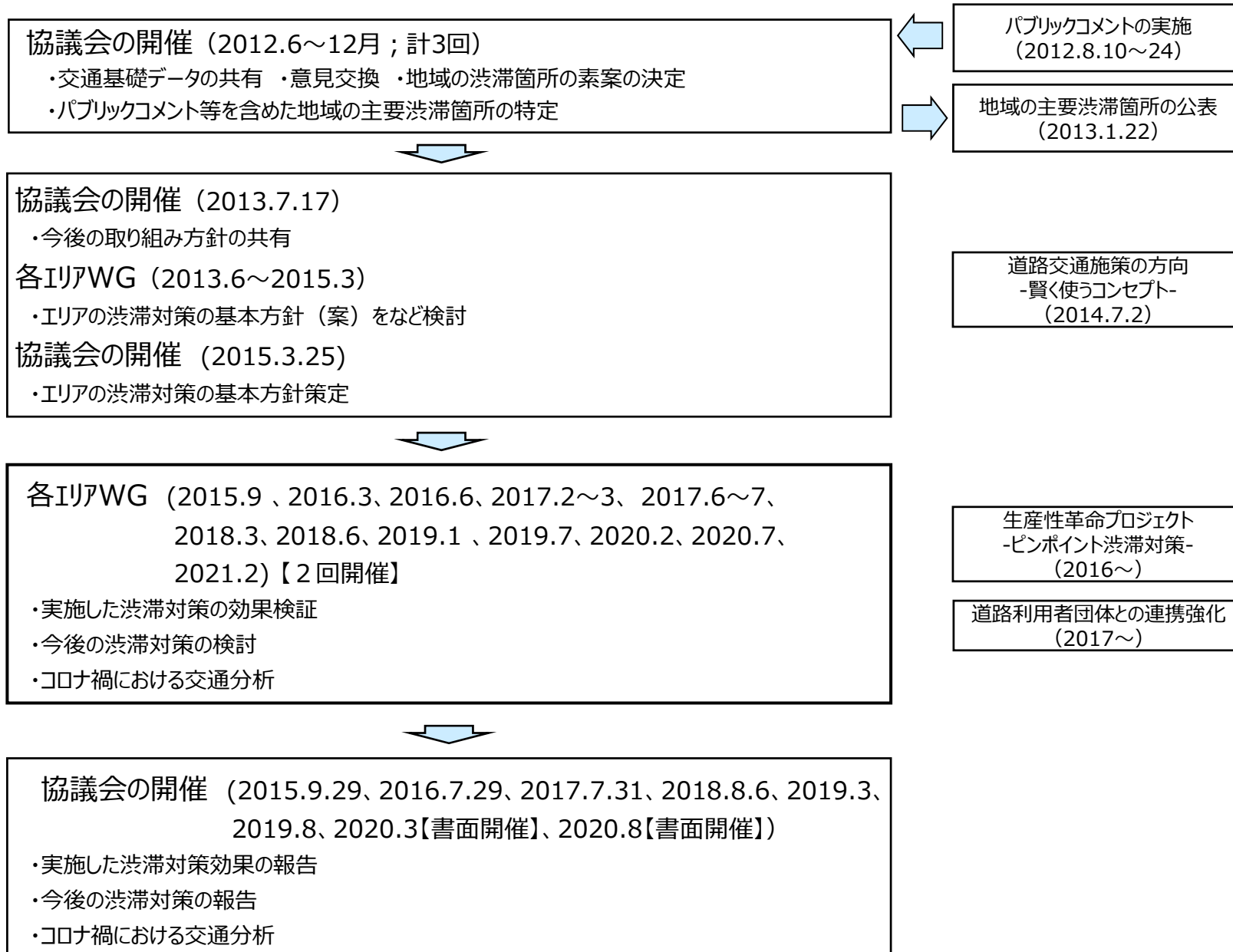
<目次>

1.	これまでの取り組み経緯	…	1
2.	2020年度に実施した渋滞対策	…	10
3.	2021年度以降に実施する予定の渋滞対策	…	41

1. これまでの取り組み経緯

1. これまでの取り組み経緯

1-1 検討の流れ



1. これまでの取り組み経緯

1-2 検討体制等

1) 三重県道路交通渋滞対策推進協議会

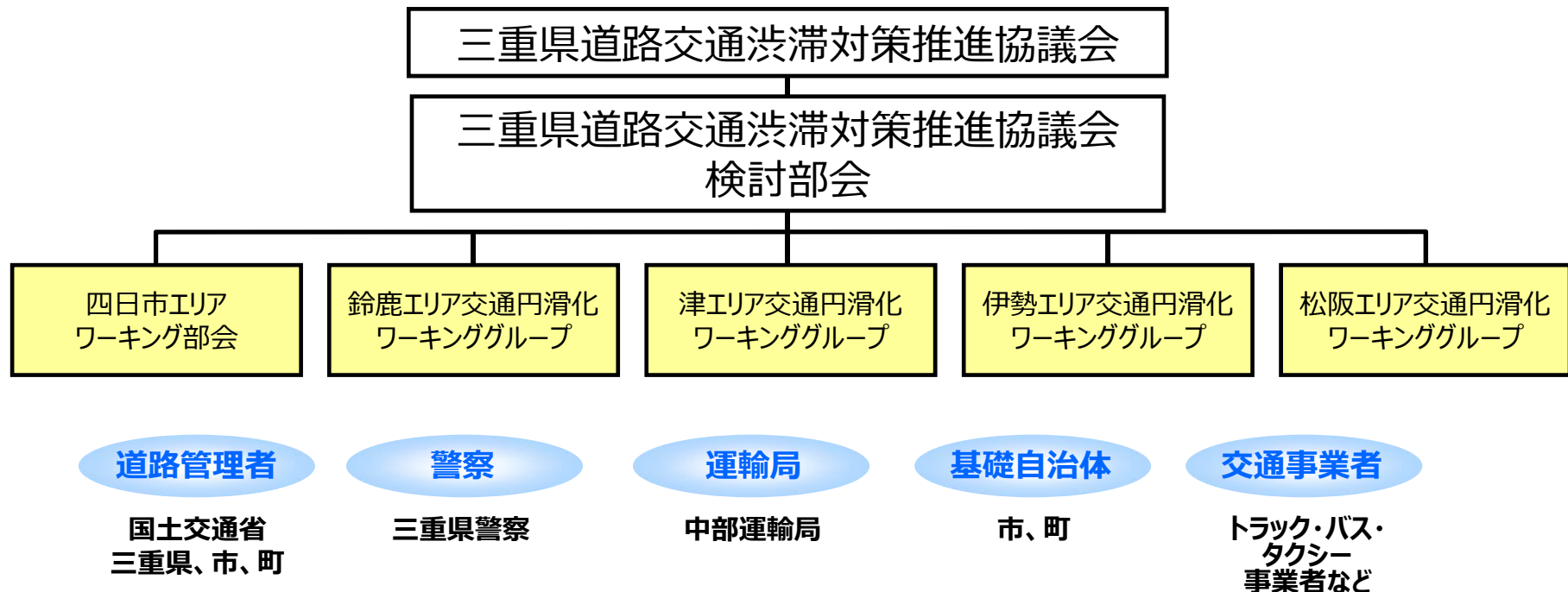
- 三重県内における道路交通渋滞の解消を目的に、北勢地域・中勢地域・伊勢志摩地域における課題箇所の把握、円滑な道路交通の実現に向けた渋滞対策の効果・評価・検証を行う。
- 各エリアワーキンググループ・検討部会での取り組み及び主要渋滞箇所のモニタリング結果を成果として公表する。

2) 検討部会

- 主要渋滞箇所に対する対策を検討し、各エリアWGの検討結果を踏まえ三重県全体の渋滞状況を把握・検証する。なお、エリア外について当面、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する。

3) エリア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、関係機関と連携し、エリアの目指すべき方向性、対策メニューの検討等を進める。



1. これまでの取り組み経緯

1-3 三重県全体における渋滞対策の基本方針について（2013.7.17策定）

検討経緯

- ・三重県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」※（以下「協議会」）において、道路利用者のみならずが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
- ・この度、「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、決定しました。

※「三重県道路交通渋滞対策推進協議会」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127箇所存在しており国道1号、国道23号が通過する都市部に集中し、渋滞が慢性化。

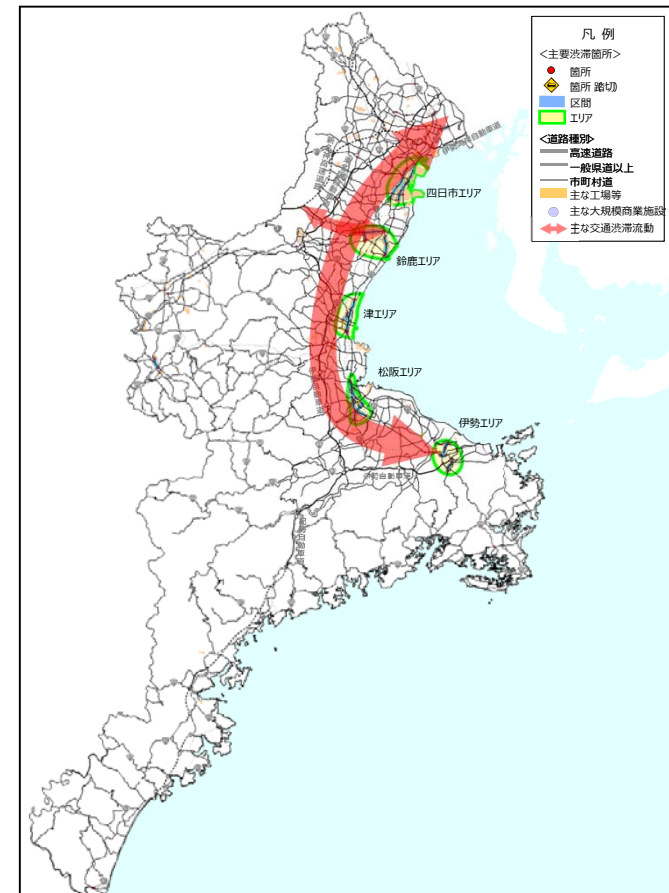
2. 方向性

	概 要
総合対策等	自動車による通勤、通学の公共交通へのシフト促進策は、地球温暖化対策としての自動車からの二酸化炭素排出規制とも合致しており、こうした取り組みにより、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	道路交通の円滑化を図るため、バイパスによるネットワークの充実や、現道拡幅のボトルネック（円滑な流動を妨げる隘路となる部分）対策を計画的に進める。

渋滞対策の基本方針

- ・バイパスや現道拡幅により交通容量の拡大を図るとともに、主要渋滞箇所が集約されるエリアではエリアWGを設置し、総合的な交通対策を検討し、効果を検証する。

3. 三重県の主要渋滞箇所と現在の交通イメージ



1. これまでの取り組み経緯

1-4 渋滞対策の基本方針（四日市エリア）（2014年度策定、2019年度改訂）

渋滞対策の基本方針

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

(1) エリアの概況

四日市エリアの地域特性

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

四日市エリアの交通特性

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

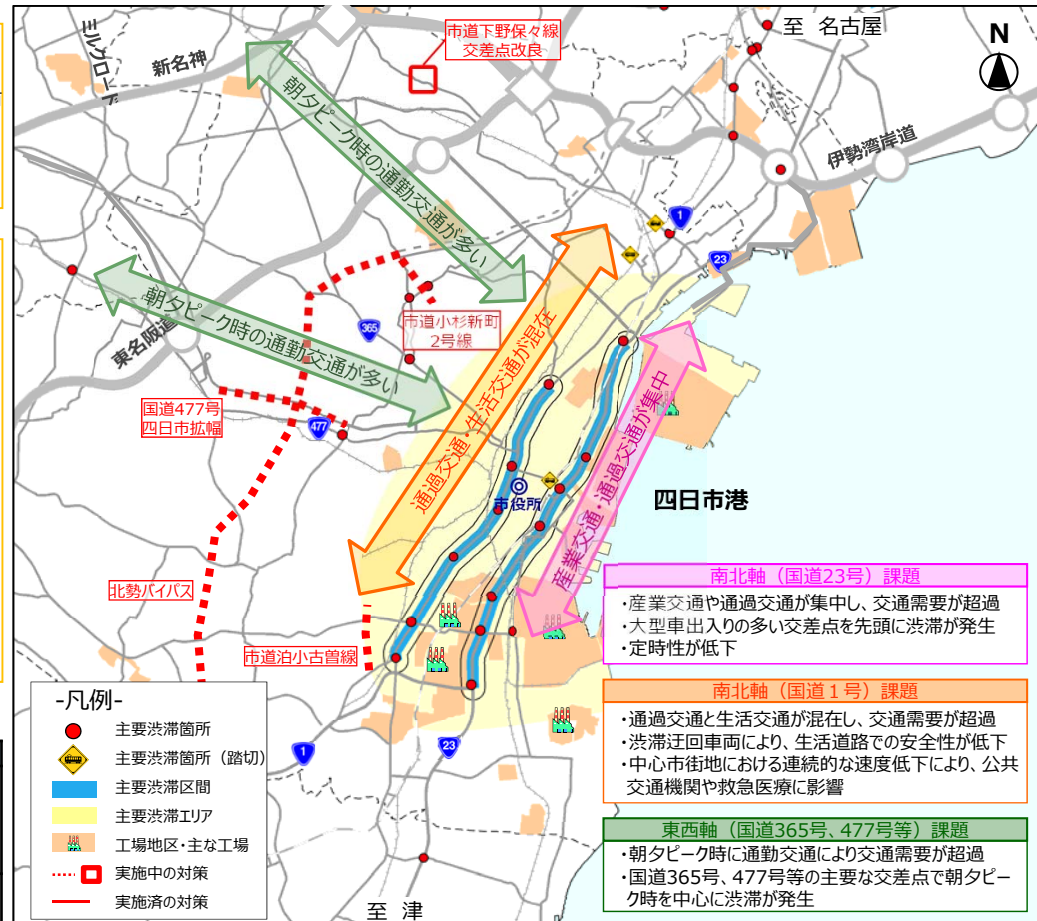
【現状の課題】

- ・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ともに、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。

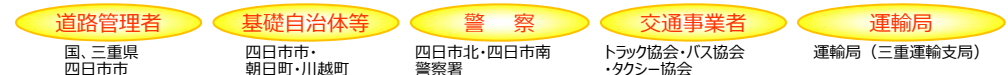
(2) エリアの課題



(3) 対策メニュー

対策メニュー	
総合対策等	・ エコ通勤等の地域の取り組み による交通需要の抑制や、 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	<ul style="list-style-type: none"> ・南北軸（国道1号、国道23号）において、通過交通や産業交通の市街地への流入を抑制させるため、北勢バイパス等の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、交差点の改良及び交差点改良にあわせた信号現示の変更等を実施した。 ・また、整備済みの四日市・いなばポートライン（臨港道路霞4号幹線）へ経路誘導を行うことで渋滞箇所における交通分散を図る。 ・東西軸（国道365号、477号）において、中心市街地へ集中する通勤交通に対応するため、国道477号 四日市拡幅の整備や小杉新町2号線の整備を推進すると共に、局所的なボトルネック解消を図るため、交差点改良等を推進する。

（エリアワーキング体制）※



※「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

1. これまでの取り組み経緯

1-5 渋滞対策の基本方針（鈴鹿エリア）（2014年度策定、2020年度改訂）

渋滞対策の基本方針

鈴鹿市東部に集中する通勤交通及び産業交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバス定時性を確保するために、国道23号中勢バイパス、鈴鹿四日市道路の整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進めます。また、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・実施します。

(1) エリアの概況

鈴鹿エリアの地域特性

- ・鈴鹿市は人口約20万人（三重県内第3位）の都市であり、鈴鹿市東部に人口や事業所が多く、住宅・工場・商業施設が混在して市街地を形成。
- ・鈴鹿市は製造業が活発であり、特に自動車関連企業が多く、市区町村別輸送用機器製造品出荷額が全国第4位になっている。
- ・鈴鹿市-四日市市間や鈴鹿市-津市間、鈴鹿市-亀山市間の通勤・通学の移動が多い。
- ・鈴鹿市の主な交通手段の約73%が自家用車で自動車依存率が高く、三重県平均より10%高い。

鈴鹿エリアの交通特性

- ・鈴鹿市は、四日市市方面の東名阪自動車道・国道23号・国道1号、津市方面の伊勢自動車道・国道23号、亀山市方面の国道1号が結節する交通の要衝になっている。
- ・鈴鹿市は、国道23号・（主）鈴鹿環状線（中央道路）・（主）亀山鈴鹿線により、主要地区である白子・牧田・神戸の3地区を連携する環状道路を構成している。

【現状の課題】

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

【将来像】

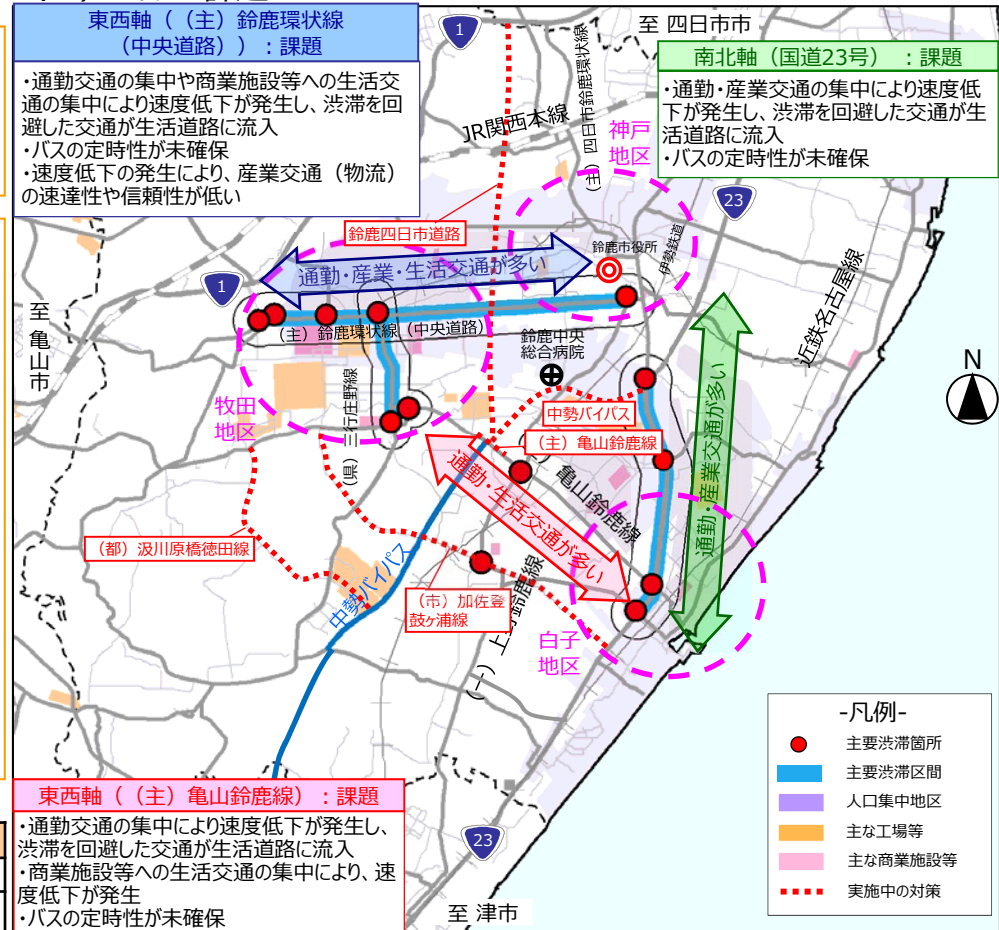
（第5次鈴鹿市総合計画）

- ・めざす地域のすがた（ビジョン）、行政の使命（ミッション）、重点戦略を定め「人・物がスムーズに行き交う交通網の充実」を図る。（鈴鹿市都市計画マスタープラン）
- ・「いきいきとした地域と活力を生み出すまちづくり」の達成を目指し、交通、物流、通信等に関わる基盤整備を図り、人や物、情報が活発に行き交う賑わいのあるまちづくりを進める。
- ・既存の交通施設を有効に活用し、効率的・効果的な整備を促進して、それぞれの交通施設を連携する総合的な交通体系を構築。

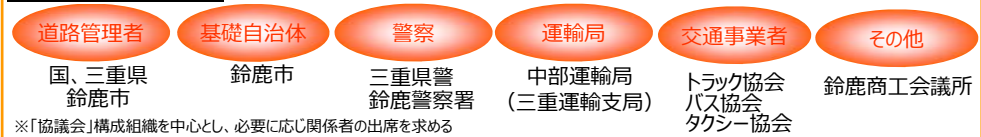
(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・公共交通の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	<ul style="list-style-type: none"> ・南北軸（国道23号）において、国道23号に集中する通勤交通の分散を図るため、中勢バイパス、鈴鹿四日市道路の整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進める。 ・東西軸（主）鈴鹿環状線（中央道路）・（主）亀山鈴鹿線において、工場・商業施設への集中する通勤・生活交通の分散を図るため、（主）亀山鈴鹿線・（都）汲川原橋徳田線・（市）加佐登鼓ヶ浦線の拡幅を進める。 ・また、周辺工場から（主）鈴鹿環状線（中央道路）に集中する産業交通の分散を図るため、交通容量拡大に資する施策の検討を進める。

(2) エリアの課題



（エリアWG体制）※



1. これまでの取り組み経緯

1-6 渋滞対策の基本方針（津エリア）（2014年度策定）

渋滞対策の基本方針

◇津中心市街地や旧久居市街地に集中する通勤交通の経路分散を図り、渋滞を迂回した交通の生活道路への流入抑制及びバスの定時性を確保するために、国道23号中勢バイパス・（県）上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。また、津市地域公共交通網形成計画と連携して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) 津エリアの概況

津エリアの地域特性

- 津市は、人口約28万人（三重県内第2位）の県庁所在地であり、東部沿岸地域に人口が集積。
- 国道23号周辺に住宅や事業所、鉄道駅等が立地する津中心市街地を形成。また、国道165号周辺の旧久居市街地に住宅や事業所が多く立地。
- 津市・鈴鹿市間や津市・松阪市間の他、旧久居市、旧安濃町等から津中心市街地への通勤移動が多い。
- 津市の主な交通手段の約72%が自家用車で自動車依存率が高く、三重県平均より9%高い。

津エリアの交通特性

- 津市は、四日市市・鈴鹿市方面-松阪市・伊勢市方面を結ぶ伊勢自動車道・国道23号・中勢バイパス、伊賀市方面を結ぶ国道163号・国道165号が結節する交通の要衝となっている。
- 津中心市街地は、JR紀勢本線・近鉄名古屋線が南北方向にはしり、東側に国道23号、西側に（主）津関線・（県）津久居線が並行に位置し、これら路線は、三重県庁・津市役所・JR・近鉄津駅のアクセス道路として利用されている。

【現状の課題】

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

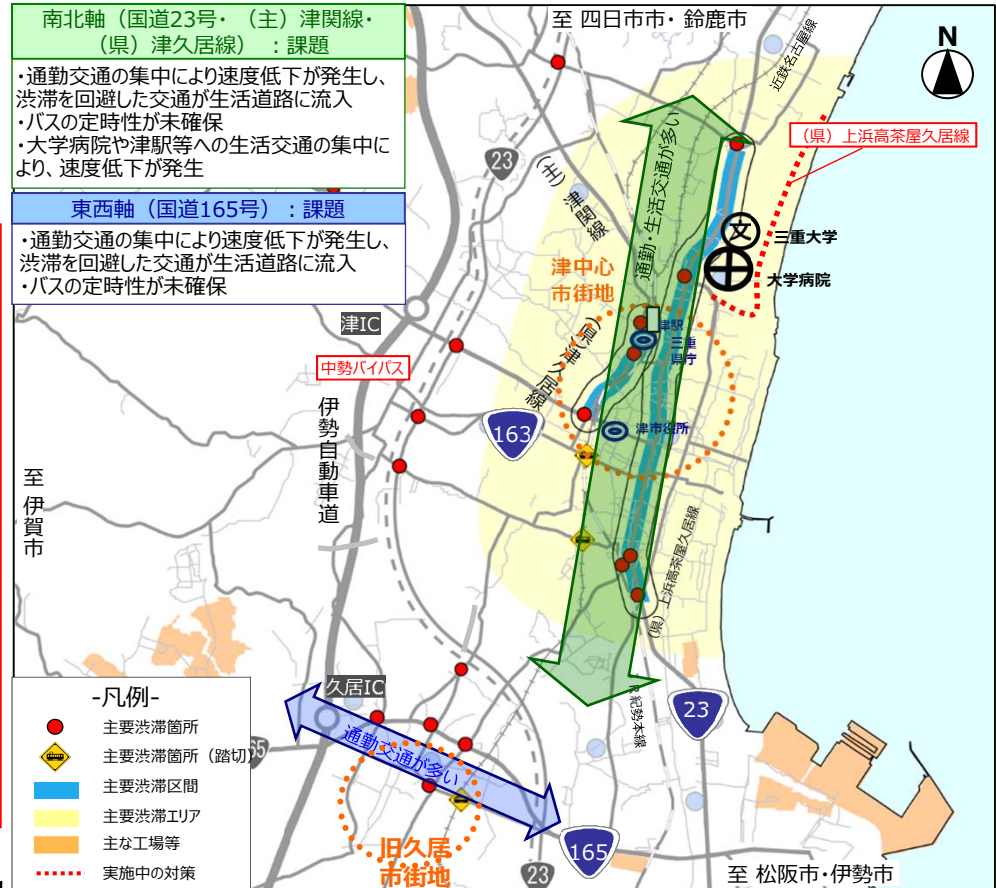
【将来像】

- （津市総合計画）
- 津市の特性である「住みやすさ」に磨きをかけていくことで、市民の様々な活動によって、多様な交流をはぐくみ、心豊かで元気な県都を創造していく姿を理想する。（津市都市計画マスタープラン）
- 都市を構成するすべての要素を守り育てていくことで、新たな賑わいと人とのつながりに結びつけ、更なる活力につなげる。
- 「ひと」「もの」「情報」を有機的に結びつける総合的な交通体系を形成し、住民生活の利便性の向上はもとより、地域内外における新たな交流と連携の創出を目指す。

(3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	・第2次津市地域公共交通網形成計画（令和2年3月策定）に基づいた公共交通利用促進施策と連携し、交通渋滞の緩和を図ります。
道路整備等	・南北軸（国道23号（北部・南部）、（主）津関線・（県）津久居線）において、津中心市街地に集中する通勤交通の分散を図るため、中勢バイパス、（県）上浜高茶屋久居線等の整備を進めます。

(2) エリアの課題



（エリアWG体制）※

道路管理者	基礎自治体	警察	運輸局	交通事業者	その他
国、三重県 津市	津市	三重県警 津警察署	中部運輸局 （三重運輸支局）	トラック協会 バス協会 タクシー協会	津商工会議所

※「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

1. これまでの取り組み経緯

1-7 渋滞対策の基本方針（伊勢エリア）（2014年度策定、2018年度・2019年度改訂）

渋滞対策の基本方針

- ◇平日の市街地に集中する通勤交通や大型商業施設等に集中する生活交通の経路分散、交通円滑化及びバスの定時性を確保するために、（都）八日市場高向線の整備や交通容量拡大に資する施策の検討を進めます。
- ◇休日の伊勢神宮へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1においてP & B Rや情報提供内容強化による公共交通利用促進を図る対策を検討・実施します。

(1) 伊勢エリアの概況

伊勢エリアの地域特性

- ・伊勢市は人口約13万人の都市であり、市北部の伊勢市役所を中心とした地区に人口や事業所が集積し、伊勢志摩地域の中心都市としての役割を担っており、周辺都市と結びつきが強い。
- ・伊勢市内は、伊勢市役所周辺および鉄道の北側にも市街地が広がっている。
- ・三重県内上位の観光入込客数をほこる伊勢神宮が立地し、式年遷宮年の平成25年までは年々増加。2018年の参拝者数は約850万人。

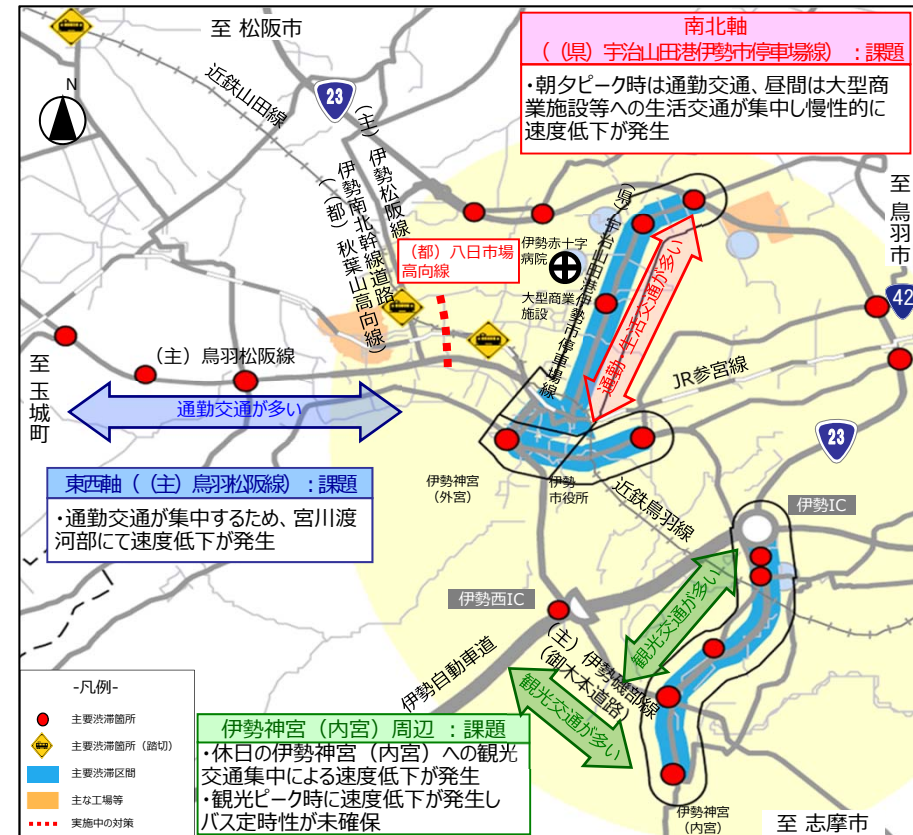
伊勢エリアの交通特性

- ・伊勢市は、松阪方面の伊勢自動車道・国道23号、玉城町方面の（主）鳥羽松阪線、鳥羽方面の国道42号、志摩方面の（主）伊勢磯部線（御木本道路）が結節する交通の要衝となっている。
 - ・伊勢都市圏としては、（県）宇治山田港伊勢市停車場線が市街地中心部に位置し、国道23号・伊勢南北幹線道路（（都）秋葉山高向線）が環状道路を構成している。
 - ・伊勢市街地の南部には、伊勢自動車道の伊勢西ICおよび伊勢ICが立地し、休日には観光交通が多く利用している。
- 【現状の課題】**
- ・通勤交通の集中により、（県）宇治山田港伊勢市停車場線、（主）鳥羽松阪線において、速度低下が発生。
 - ・休日は、伊勢神宮への観光交通の集中により、伊勢自動車道-伊勢神宮（内宮）間を結ぶ路線である国道23号【伊勢IC接続】や（主）伊勢磯部線（御木本道路）【伊勢西IC接続】において、速度低下が発生。
 - ・平休日ともに、中心市街地部の（主）伊勢松阪線や（県）宇治山田港伊勢市停車場線において、速度低下が発生。
 - ・鉄道との平面交差による渋滞について（市街南北分断）。
- 【将来像】**
- （第2次伊勢市総合計画）
- ・伊勢市の道路・交通状況を見ると、交通の円滑化、交通弱者対策、通学路や生活道路の改善、道路・橋梁の老朽化など多くの問題点があり、限りある財源の中で効率的かつ計画的な整備が重要である。（伊勢市都市計画マスタープランVer2.0）
 - ・誰もが移動しやすい公共交通の維持及び機能強化、南北分断等の対策、幹線道路を主軸とした道路網形成など、拠点間を結ぶ交通ネットワークの整備を進めていくことが必要。

(3) 対策メニュー

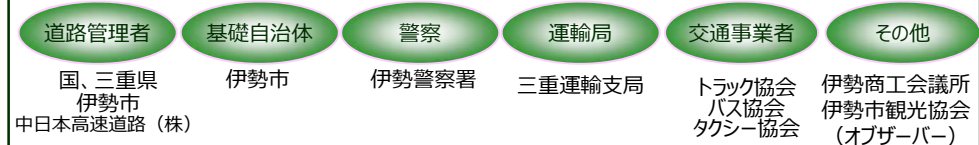
	対策メニュー
総合対策等	・伊勢神宮（内宮）周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1と連携を図り、P & B Rや情報提供内容強化（HP「らくらく伊勢もうで」）、歩行者誘導、バス専用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	・南北軸（（県）宇治山田港伊勢市停車場線）において、中心市街地への通勤交通の集中及び大型商業施設等への生活交通の集中を分散するため、（都）八日市場高向線の整備を進める。
伊勢地域観光交通対策協議会※1実施の対策	・伊勢神宮（内宮）周辺へ集中する観光交通による地域への影響を軽減するために、伊勢地域観光交通対策協議会※1と連携を図り、P & B Rや情報提供内容強化（HP「らくらく伊勢もうで」）、歩行者誘導、バス専用車線の設置等により交通渋滞の緩和を図る。

(2) エリアの課題



(エリアWG体制) ※2

※2 21協議会1構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める



※1：伊勢地域の観光促進と交通の円滑化を目指し、伊勢市、伊勢市商工会、三重県、国土交通省、その他関係機関から構成

1. これまでの取り組み経緯

1-8 渋滞対策の基本方針（松阪エリア）（2015.3 策定 → 2020.8 一部改訂）

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・多気町間の通勤交通が多い。また、松阪市南部地域～中心市街地間の生活交通が多い。
- 通勤・通学時の交通手段分担率は、三重県の人口10万人以上都市の中で自動車を利用する割合が最も高く、バス・鉄道を利用する割合は2番目に低い。

松阪エリアの交通特性

- 松阪市は津方面、伊勢方面、尾鷲方面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び放射道路（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。

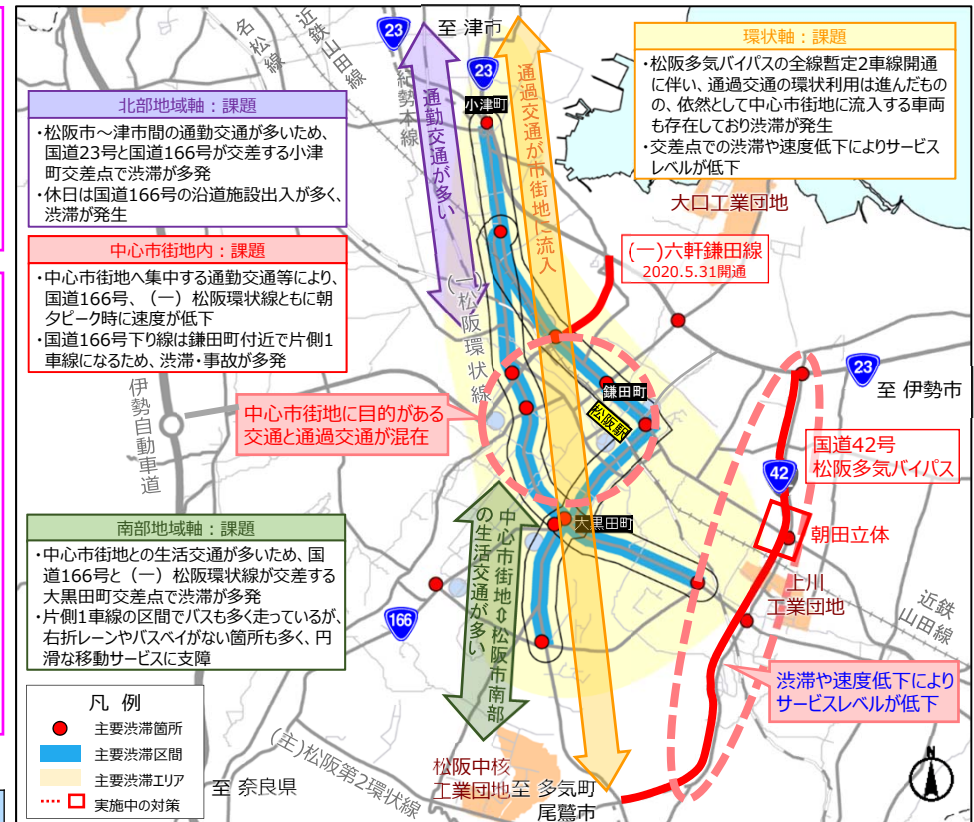
【将来像】 ※松阪市都市計画マスタープラン

- 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。

3) 対策メニュー

	対策メニュー
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> • 通過交通に対する環状道路への転換や、中心市街地を発着する交通に対する渋滞区間の迂回を促すための情報提供、環状道路を優先する案内標識の変更等により、環状軸の機能及びサービスレベルの向上を図る。 • 松阪市地域公共交通網形成計画に基づいた公共交通の利用促進施策と連携し、交通渋滞の緩和を図る。
道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> • 環状軸では、通過交通の中心市街地への流入を抑制させるため、国道42号松阪多気バイパスの部分立体化や将来的な4車線化を推進する。 • 北部地域軸では、（一）六軒鎌田線の開通後の交通状況を踏まえた上で、交通の整量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) エリアの課題



（エリアWG体制※）



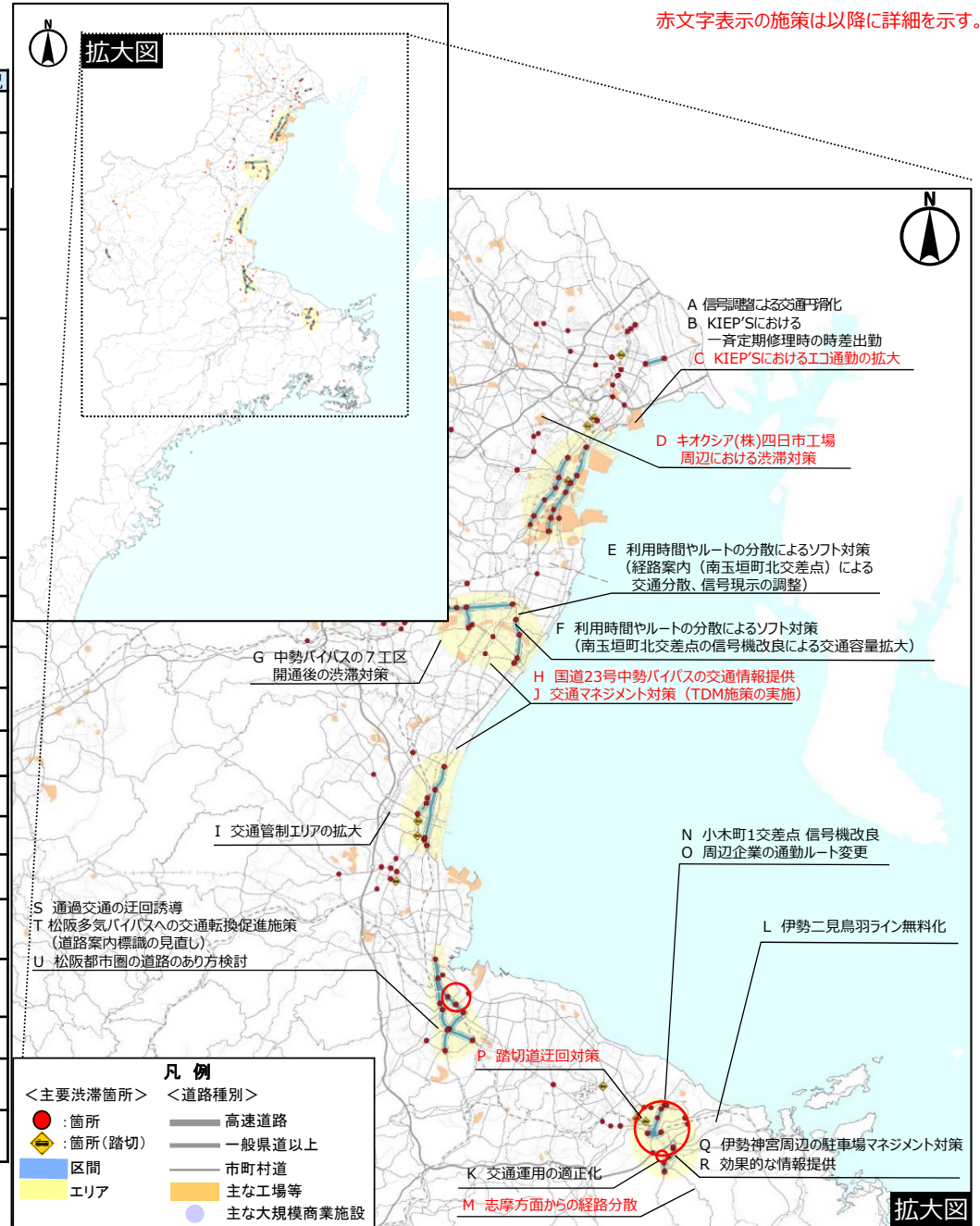
2. 2020年度に実施した渋滞対策

2. 2020年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(1) 2018~2020年度の対策

箇所	実施施策	実施主体	実施期間	実施状況
A	四日市エリア 信号調整による交通円滑化	警察	2016年度～	継続
B	四日市エリア KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	2017年度～	継続
C	四日市エリア KIEP'Sにおけるエコ通勤の拡大	KIEP'S	2015年度～	継続
D	四日市エリア 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	2018年度～	継続
E	鈴鹿エリア 利用時間やルートの分散によるソフト対策 (経路案内(南玉垣町北交差点)による交通 分散、信号現示の調整)	警察・国	2016.3.4～	実施中
F	鈴鹿エリア 利用時間やルートの分散によるソフト対策 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通 容量拡大)	警察・国	2018.1.24～	継続
G	鈴鹿エリア 中勢バイパスの7工区開通後の渋滞対策	国・三重県 ・鈴鹿市・警察	2018年度～	継続
H	鈴鹿・津 エリア 国道23号中勢バイパスの交通情報提供	国	2015年度～	継続
I	津エリア 交通管制エリアの拡大	警察	2017.2～	継続
J	鈴鹿・津 エリア 交通マネジメント対策 (TDM施策の実施)	国(鈴鹿・津エリア WGメンバー)	2015年度～	継続
K	伊勢エリア 交通運用の適正化	警察	2016.4.18～	実施中
L	伊勢エリア 伊勢二見鳥羽ライン無料化	三重県	2017.3.11	完了
M	伊勢エリア 志摩方面からの経路分散対策	国・三重県 伊勢観光協会	2018年度～	継続
N	伊勢エリア 小木町1交差点 信号機改良	警察	2019.1.17～	完了
O	伊勢エリア 周辺企業の通勤ルート変更	企業	2019.1.16～	完了
P	伊勢エリア 踏切道迂回対策	国・伊勢市	2019年度～	実施中
Q	伊勢エリア 伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国 (伊勢地域観光 交通対策協議会)		実施中
R	伊勢エリア 効果的な情報提供	国 (伊勢地域観光 交通対策協議会)		実施中
S	松阪エリア 通過交通の迂回誘導	国	2018.1～	実施中
T	松阪エリア 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策 (道路案内標識の見直し)	三重県、国	2019.11.12 ～	実施中
U	松阪エリア 松阪都市圏の道路のあり方検討	国	2019年度～	実施中



2. 2020年度に実施した渋滞対策

四日市

実施主体：KIEP'S

2-1 総合対策等

(2) KIEP'Sにおけるエコ通勤の拡大

- KIEP'S（霞ヶ浦地区環境行動推進協議会）は毎月第3水曜日にエコ通勤（バス等の公共交通機関の使用）を実施中。
- 渋滞の著しい無名（浜園町）交差点の渋滞緩和に向け、2016年より連携して対策を実施中。

■ 位置図等

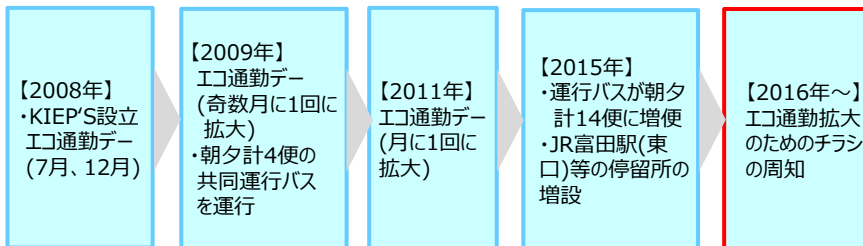
◀位置図▶



■ KIEP'Sとは

霞ヶ浦地区の企業が連携を図ることにより、温室効果ガスの排出量の削減に向けた自主的かつ積極的な環境保全への取組を推進及び支援し、もって地域の良好な環境を形成することを目的として組織された協議会

■ KIEP'Sでの取り組み



■ 取組体制



2. 2020年度に実施した渋滞対策

四日市

実施主体：KIEP'S

2-1 総合対策等

(2) KIEP'Sにおけるエコ通勤の拡大（自転車通勤の促進）

- 2020年度9月から、エコ通勤の更なる増加に向けチラシを改良。
- アンケート調査結果では、約2割が自転車通勤の実施に前向きな回答。
- さらに、交通量調査結果から自転車交通量が増加し、自動車交通量は減少しており、通勤手段が転換。

■ 対策概要

《取り組み内容》

自転車通勤拡大のための広報

《実施主体》

KIEP'S

《実施年度》

2020年度

■ 自転車通勤拡大のための広報

【R1年度に周知したチラシ】



【R2年度に周知したチラシ】



所要時間の短縮を強調

【エコ通勤デーにおける自転車通勤状況】

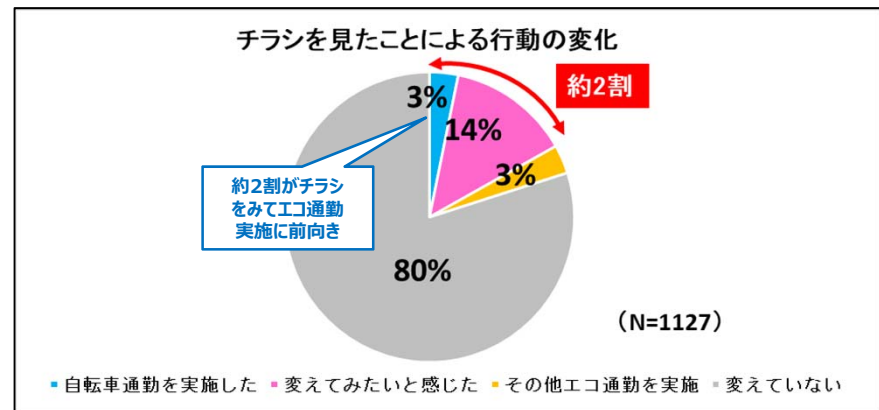
至 霞ヶ浦地区



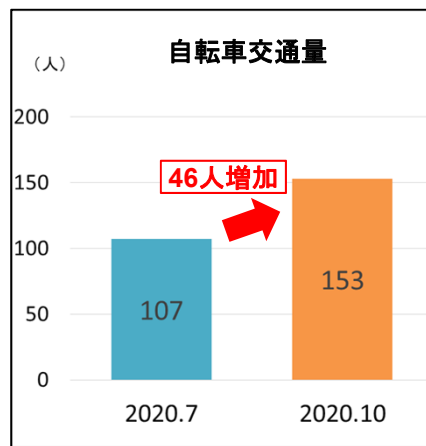
至 菰野町

撮影：2019年9月18日

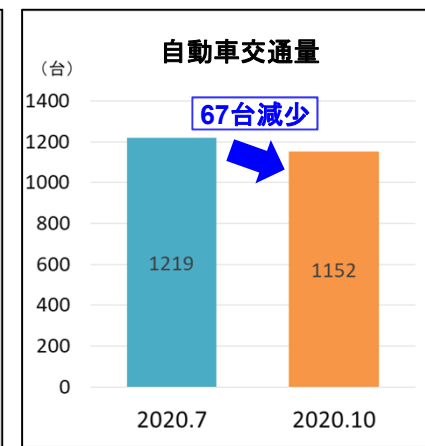
■ 対策効果



アンケート：2020年9月



調査日：2020年7月28日（火）、
2020年10月14日（水）/6:00～9:00



調査日：2020年7月28日（火）、
2020年10月14日（水）/6:00～9:00

2. 2020年度に実施した渋滞対策

四日市

実施主体：KIEP'S

2-1 総合対策等

(2) KIEP'Sにおけるエコ通勤の拡大（左側右折車線の利用向上の促進）

- 交差点南側流入部において、右折車交通の渋滞により、国道23号の直進車の通行を阻害。右折2車線の内、左側右折車線の利用率が低いため、左側右折車線の利用率向上を図る広報を2020年9月よりKIEP'Sと連携し実施。
- 交通量調査結果から、左側右折車線の利用台数が増加したが、渋滞長の変化までは見られなかったため、引き続き対策を検討する。

■ 対策概要

《取り組み内容》 右折車線の利用向上のための広報
 《実施主体》 KIEP'S

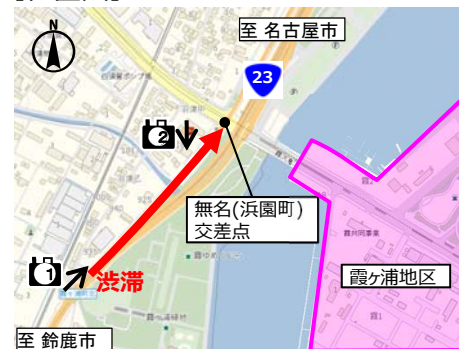
《実施年度》 2020年度

【無名(浜園町)交差点の車線運用】



出典：NTT空間情報

【位置図】



■ 右折車線の利用向上のための広報

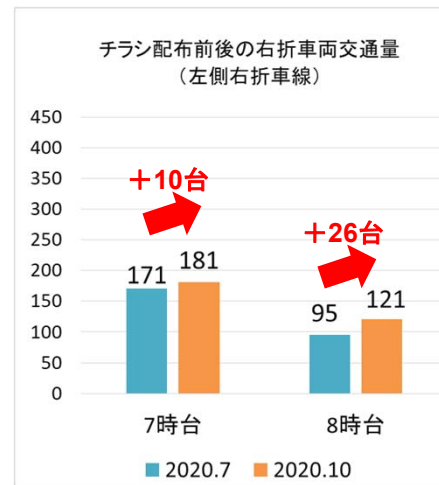
【広報チラシ】



【渋滞状況】



■ 対策効果



2. 2020年度に実施した渋滞対策

実施主体：キオクシア(株)四日市工場、国、三重県、四日市市、三重県警察

2-1 総合対策等

(3) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策

四日市

- キオクシア(株)四日市工場では2016年に新第2製造棟が稼働開始し、施設の拡張を実施。【従業員約5,300人（2015）→約6,100人（2016）】それに伴い周辺の道路において、渋滞が発生。
- 2018年の三重県道路交通渋滞対策推進協議会において、キオクシア(株)四日市工場周辺の道路における渋滞対策の必要性を確認。
→キオクシア(株)四日市工場と道路管理者（三重県、四日市市）、交通管理者（三重県警察）が連携し、対策を実施・検討中。

■キオクシア(株)四日市工場及び渋滞対策の拡張の経緯等

2014 第5製造棟（第2期）稼働開始

2016 新第2製造棟稼働開始

2018 第6製造棟稼働開始

2018 対策検討、実施

2019～ 対策効果検証・
渋滞箇所における更なる対策実施

【実施した対策】

- 三重北小学校南交差点
・信号現示の見直し（2019年12月28日（土）実施）
・右折車線の延伸（2020年7月16日（木）実施）
- 垂坂町交差点
・信号現示の見直し（2019年12月28日（土）実施）
- 齋宮西交差点
・案内看板の設置（2020年11月9日（月）実施）

⇒ 対策後に効果検証を実施

2021～ 第7製造棟建設開始予定
（2021年春）

拡張に伴い、渋滞の悪化
⇒新たな渋滞の発生

■取組体制

キオクシア(株)
四日市工場

<役割>

- ・通勤実態を踏まえた渋滞対策の検討
- ・渋滞対策の実施

国土交通省
北勢国道事務所

<役割>

- ・ビッグデータを活用した渋滞状況及び要因の分析
- ・渋滞対策の提案
- ・渋滞対策の全国事例紹介

三重県
四日市市

<役割>

- ・渋滞対策の検討
- ・道路管理者としての対策

三重県警察

<役割>

- ・交通管理者としての対策

2. 2020年度に実施した渋滞対策

四日市

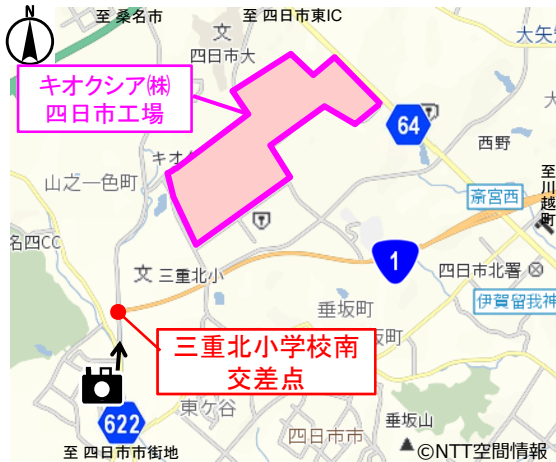
実施主体：三重県警察、四日市市

2-1 総合対策等

(3) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策（三重北小学校南交差点における信号現示の見直し及び右折車線の延伸）

- 三重北小学校南交差点では2019年12月に信号現示の見直しを実施。また、2020年7月には、南側流入部の右折車線を延伸することで右折滞留スペースを確保し、右折待ち車両による後続車両の直進阻害の抑制を図った。
- その結果、7時台には進行阻害回数が減少。直進車交通量が増加し、南側流入部の渋滞が緩和された。

■位置図



■対策概要

《実施箇所》

三重北小学校南交差点

《取り組み内容》

- ①信号現示の見直し
- ②右折車線の延伸

《実施年度》

- ①2019年12月28日(土)
- ②2020年7月16日(木)

《実施機関》

三重県警察、四日市市

■対策状況

【信号現示の見直し】

対策前

パターン図	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
7時台	60	3	-	13	3	3	32	3	3	120s

対策後

パターン図	1φ +10秒			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
7時台	50	3	-	23	3	3	32	3	3	120s

【右折車線の延伸】

対策前 至桑名市 2020年7月1日(水)



対策後 至桑名市 2020年10月14日(水)

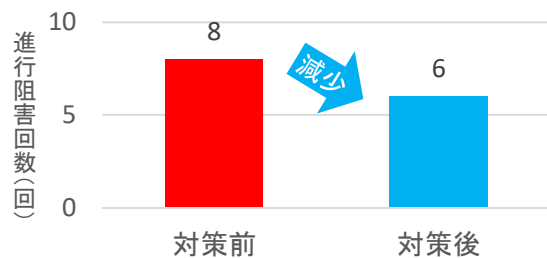


右折車両の滞留位置が右側に移動し、後続車両への影響が軽減
⇒後続車両が円滑に進行可能

■対策効果

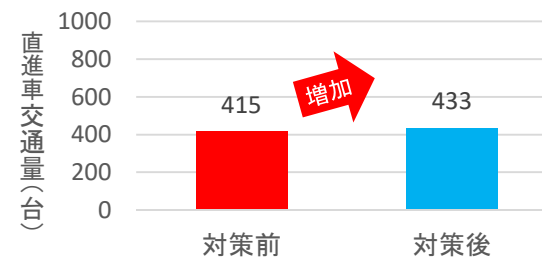
【進行阻害回数(7:00~8:00)】

信号現示の見直し、右折車線の延伸により進行阻害回数が減少



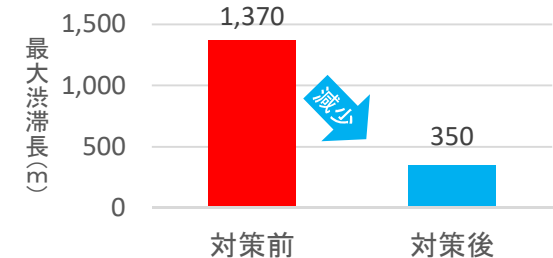
【南側流入部 直進車交通量(7:00~8:00)】

直進車線の交通容量が増加し直進車交通量が増加



【南側流入部 最大渋滞長(7:00~8:00)】

捌け残りが減少し渋滞が緩和



事前調査：2019年9月25日(水)、事後調査：2020年10月14日(水)
：2020年11月25日(水)※渋滞長再調査

2. 2020年度に実施した渋滞対策

四日市

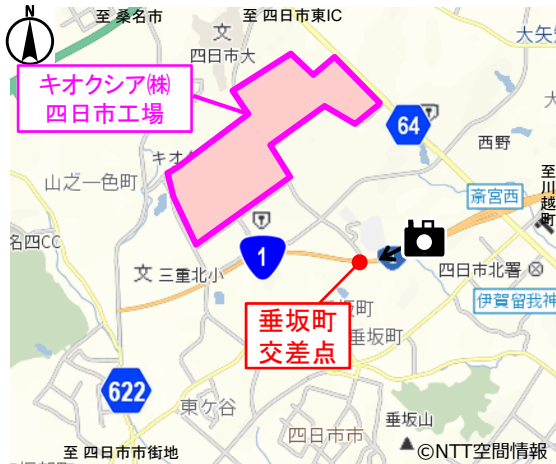
実施主体：三重県警察

2-1 総合対策等

(3) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策（垂坂交差点における信号現示の見直し）

- 垂坂町交差点では2019年12月に信号現示の見直しを実施し、東側流入部における右折待ち車両による後続車両の直進阻害の抑制を図った。
- その結果、7:00～7:30には進行阻害回数が減少。直進車交通量が増加し、東側流入部の渋滞が緩和された。

■位置図



■対策概要

- ≪実施箇所≫
垂坂町交差点
- ≪取り組み内容≫
信号現示の見直し
- ≪実施年度≫
2019年12月28日（土）
- ≪実施機関≫
三重県警察

■対策状況

【信号現示の見直し】 対策前

パターン	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
7:00～7:30	27	3	3	52	3	-	22	2	3	115s

対策後

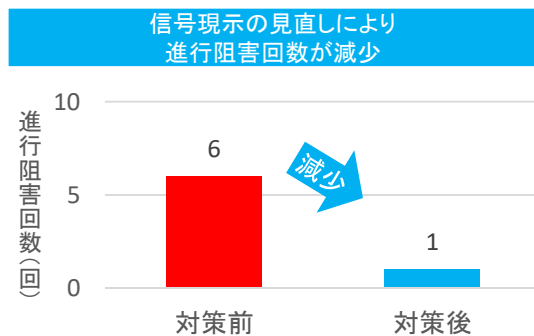
パターン	1φ			2φ			3φ			サイクル長
	G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	
7:00～7:30	27	3	3	42	3	-	32	2	3	115s

右折の
現示を増加

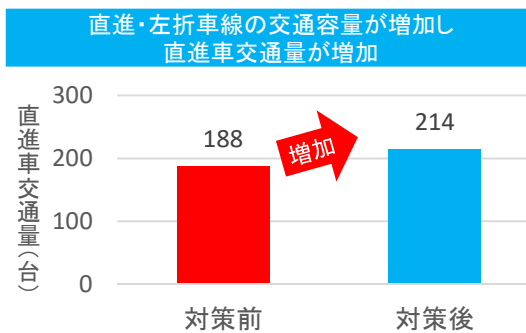


■対策効果

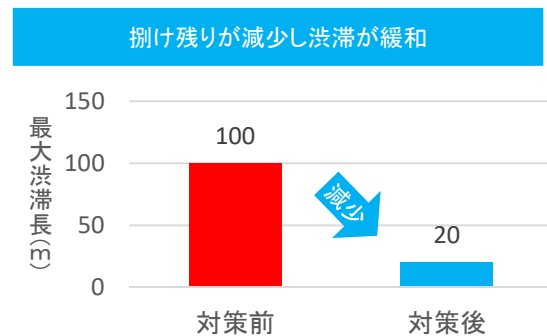
【進行阻害回数(7:00～7:30)】



【東側流入部 直進車交通量(7:00～7:30)】



【東側流入部 最大渋滞長(7:00～7:30)】



事前調査：2019年9月25日(水)、事後調査：2020年10月14日(水)

2. 2020年度に実施した渋滞対策

四日市

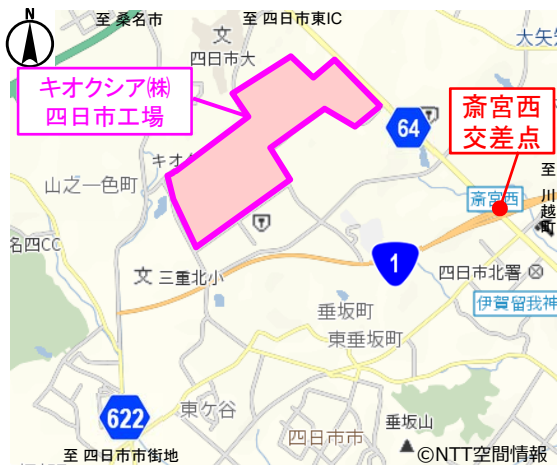
実施主体：三重県

2-1 総合対策等

(3) キオクシア(株)四日市工場周辺における渋滞対策（斎宮西交差点における案内看板の設置）

- 斎宮西交差点は、押しボタン式歩行者信号灯器が設置されており、歩行者が横断する場合、県道64号上海老茂福線の青時間が減少。上海老茂福線の青時間を増やすため、斎宮西交差点に横断箇所の変更を促す案内看板を設置。
- その結果、押しボタン式信号灯器の利用回数が減少し、上海老茂福線の青時間が増加し、夕ピークには渋滞が緩和。

■位置図



■対策概要

- 実施箇所 斎宮西交差点
- 取り組み内容 案内看板の設置
- 実施年度 2020年11月9日（月）
- 実施機関 三重県

■対策状況

【案内看板設置位置】



【案内看板レイアウト】



■信号現示

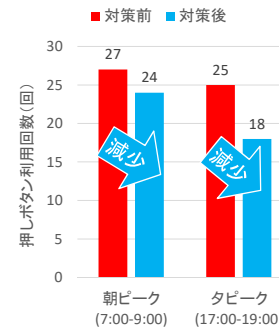
歩行者非横断時	1φ	2φ	3φ	4φ	C=140 G=131 L=9	
	現示					
	表示時間	G:88 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:13 Y:3 AR:3		G:12 Y:3 AR:3
	有効青時間	91	8	19		13
	損失時間	0	4	0		5
歩行者青時間	84	0	0	0		

歩行者横断時	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	C=140 G=118 L=22	
	現示						
	表示時間	G:21 Y:7 AR:3	G:53 Y:3 AR:0	G:7 Y:2 AR:3	G:13 Y:3 AR:3		G:12 Y:3 AR:7
	有効青時間	22	56	8	19		13
	損失時間	9	0	4	0		9
歩行者青時間	21	49	0	0	0		

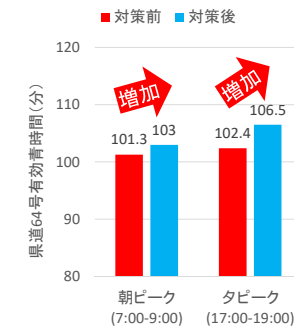
押しボタン式のため横断者が存在する場合、上海老茂福線側の青時間が減少

■対策効果

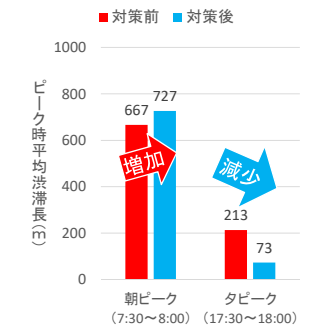
【押しボタン式信号灯器利用回数】



【県道64号青時間の合計】



【ピーク時平均渋滞長※】



※ピーク時間帯の平均渋滞長
(朝ピーク:南側流入部、夕ピーク:北側流入部)

<渋滞状況調査>

事前:2019年9月25日(水)、事後:2020年11月25日(水)

<押しボタン式信号灯器利用状況調査>

事前:2020年7月1日(水)、事後:2020年11月25日(水)

2. 2020年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 津 実施主体：国（鈴鹿・津WGメンバー）

2-1 総合対策等

(4) 交通マネジメント対策（TDM施策の実施）（1）実施概要

- 新型コロナウイルス感染症の流行（以下、コロナ禍）により、国から「新しい生活様式」の実践が提唱された。その提唱により、道路の使われ方にも大きく影響してきている。
- この「新しい生活様式」の実践を踏まえ、交通需要マネジメント（TDM）施策への展開が可能か検討する。

■「新しい生活様式」の実践を踏まえたTDM施策の導入検討

新型コロナウイルス感染症の流行により、感染拡大を抑制するために、国から「新しい生活様式」の実践が提唱された。移動の制約等から道路の使われ方にも大きな影響を及ぼすものと想定される。これらを踏まえてTDM施策の導入を検討する。

道路の使われ方に関わる「新しい生活様式」の実践

1. 一人ひとりの基本的感染対策

移動に関する感染対策

感染が流行している地域からの移動、感染が流行している地域への移動は控える。

2. 日常生活の各場面別の生活様式

買い物

通販も利用

公共交通機関の利用

徒歩や自転車利用も併用する

3. 働き方の新しいスタイル

テレワークやローテーション勤務

時差通勤でゆったりと

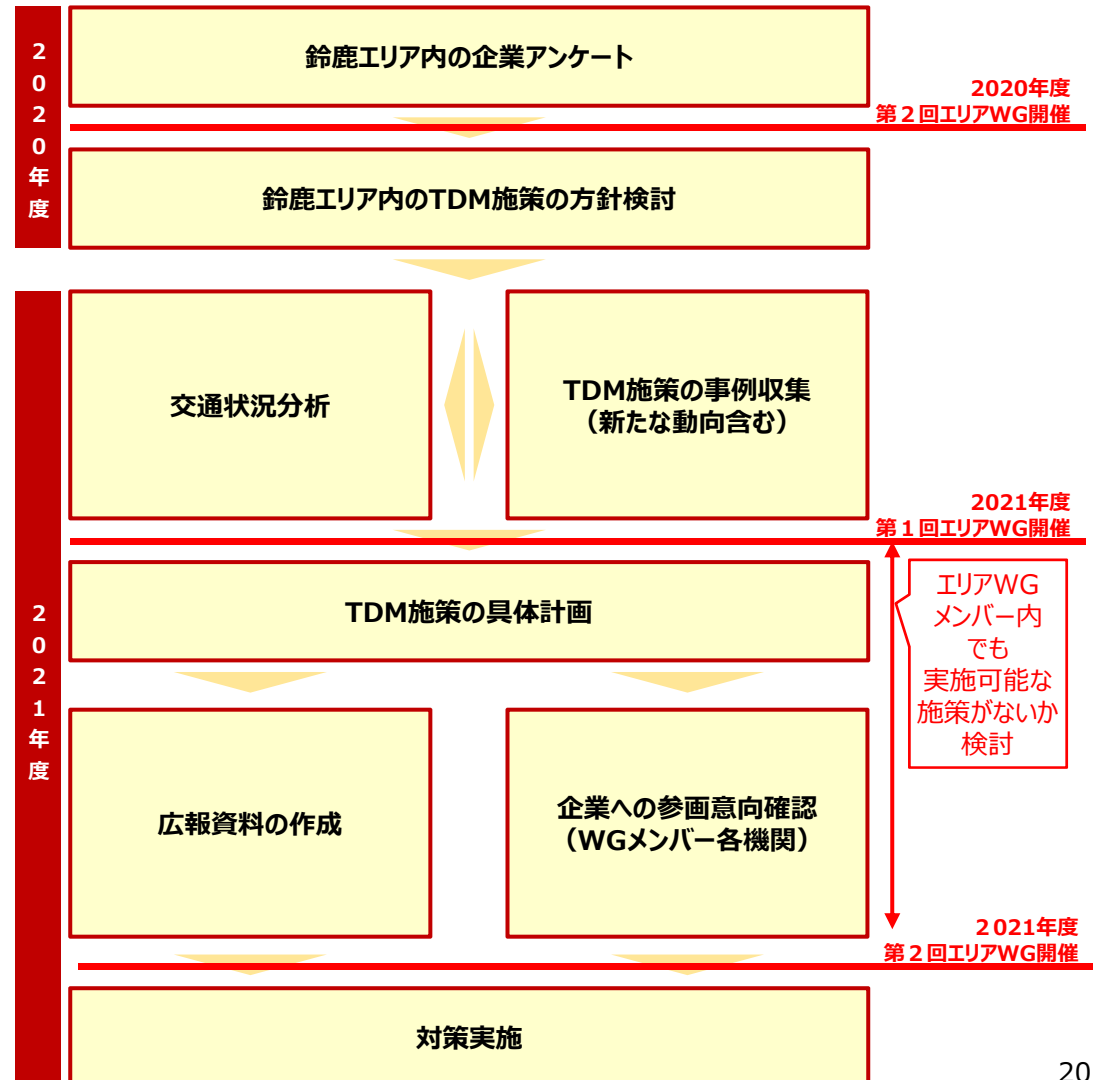
会議はオンライン

出典：厚生労働省HP（「新しい生活様式」の実践）

「新しい生活様式」の実践により、行動変化
→自動車交通の減少につながる動向

「新しい生活様式」の実践を踏まえた
交通需要マネジメント（TDM）施策の検討

■今後のスケジュール（案）



2. 2020年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 津 実施主体：国

2-1 総合対策等

(5) 国道23号中勢バイパスの交通情報提供 1) 現状

- エリア内の南北軸である中勢バイパスと国道23号について、上り下り・朝夕の時間帯別に所要時間を比較表示し、二つの南北幹線における交通の分散化を目的とした情報提供を実施している。
- 現状の資料において、中勢バイパスと国道23号以外の所要時間情報が不足。また、作成時より中勢バイパス(7工区)の開通、交差点改良、交通管制エリアの拡大等が行われおり、所要時間に変化がある。

■所要時間マップの概要



【概要】

- ① 並行する二つの南北幹線（国道23号、中勢バイパス）の所要時間を表示し、ルート分散を促す
- ② 30分単位で所要時間を表示し、時間分散を促す



■前回作成時（2015）からの更新要因

[年度]	[事業等]
2016	南河路～高茶屋小森交差点 交通管制エリア化 南河路交差点改良
2017	半田東～久居相川交差点改良
2018	久居野村交差点改良
2019	中勢バイパス（7工区）開通

■前回作成時の所要時間マップの課題点

<課題1>

表示した所要時間は平均値のみであり、所要時間のばらつきが表現されていない。

<課題2>

国道23号及び中勢バイパスに接続する横断路線の所要時間の情報がないため、経路選択が困難

2. 2020年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(5) 国道23号中勢バイパスの交通情報提供 2) 対策の実施【広域】

- 所要時間マップ作成当時(H27)からの状況変化や、現状の所要時間マップの課題点を踏まえ、所要時間マップの改良(案)を作成した。
- 鈴鹿エリアについても中勢バイパス(7工区) 開通により、経路選択が可能となったことを踏まえ、所要時間マップを作成した。

■所要時間マップ改良の方針

<課題1>

表示した所要時間は平均値のみであり、所要時間のばらつき表現されていない。

<対応1>

各区分について、時間帯別の時間信頼性の結果から所要時間の幅を明示。
⇒**利用時間分散効果**を目的とした掲載

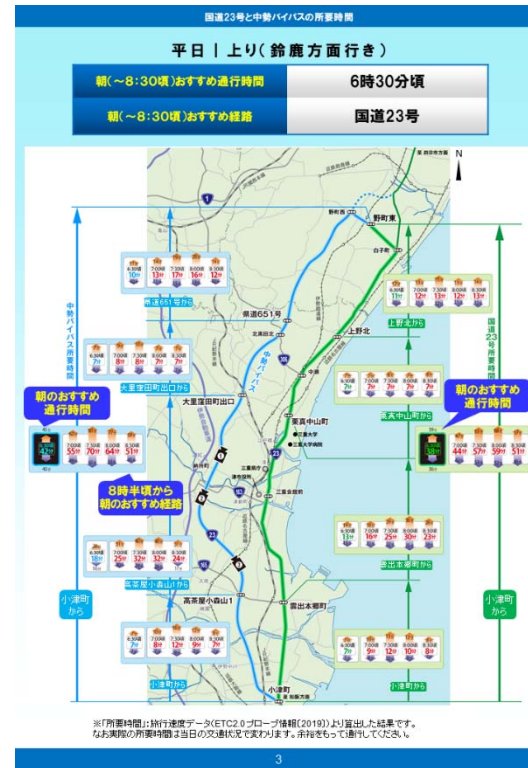
<課題2>

国道23号及び中勢バイパスに接続する横断路線の所要時間の情報がないため、経路選択が困難

<対応2>

国道23号及び中勢バイパスに接続する横断路線の所要時間情報について掲載
⇒**経路分散効果**を目的とした掲載

■所要時間マップ改良(案)：別途資料を参照



2. 2020年度に実施した渋滞対策

伊勢

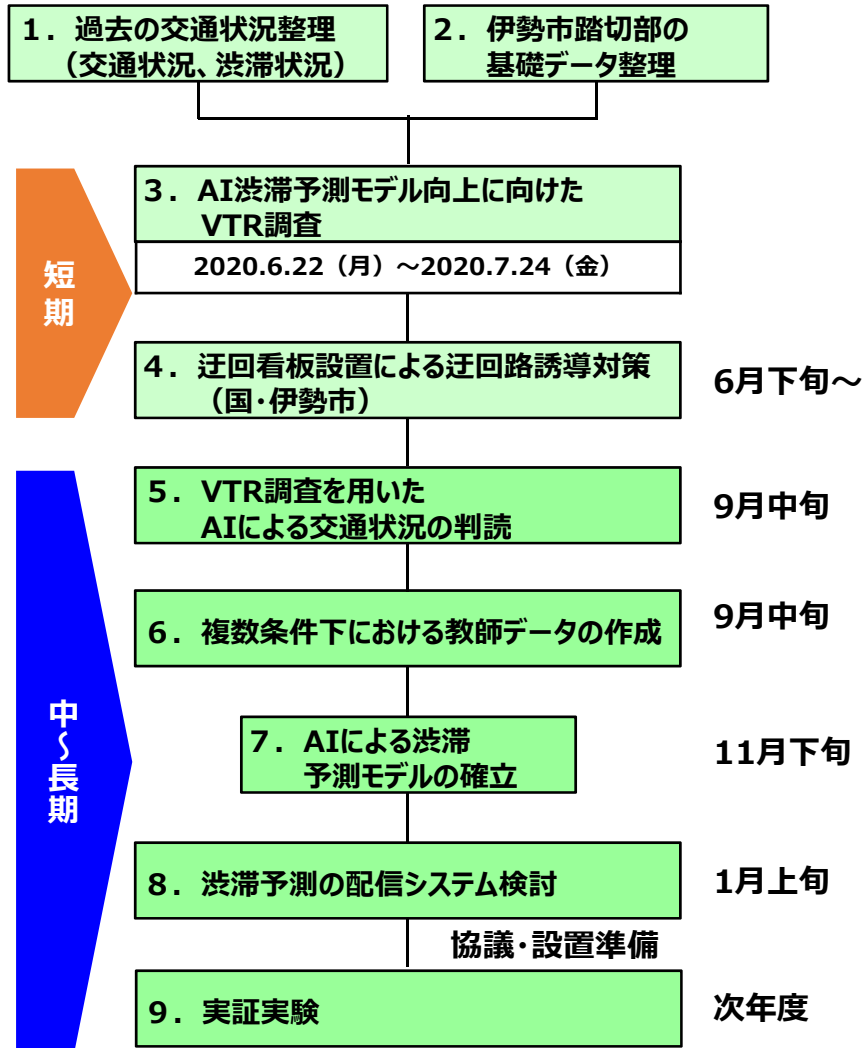
実施主体：国・伊勢市

2-1 総合対策等

(6) 踏切道迂回対策 1) 今年度の実施概要

○今年度については、短期対策の迂回看板設置及び中期対策のAIによる渋滞予測モデルの確立を実施した。

■今年度以降（中～長期的）な対策



■令和元年度検討における課題

課題		改善策案
項目	内容	
データ サンプル数	予測モデルの構築（学 習）に利用可能なデータ サンプル数が少ない。	● ITVカメラ設置による長期 間のデータ収集の実施 →検討フロー3. に対応
時系列関係 の考慮	現状ではサンプル数が少な く、時系列の影響を 考慮できていない。踏切遮 断時間や交通量に関しては、 時間帯、平休等により日・ 週単位での類似性があると 考えられる。	● ITVカメラ設置による長期 間のデータ収集の実施 →検討フロー3. に対応

■状況写真



2. 2020年度に実施した渋滞対策

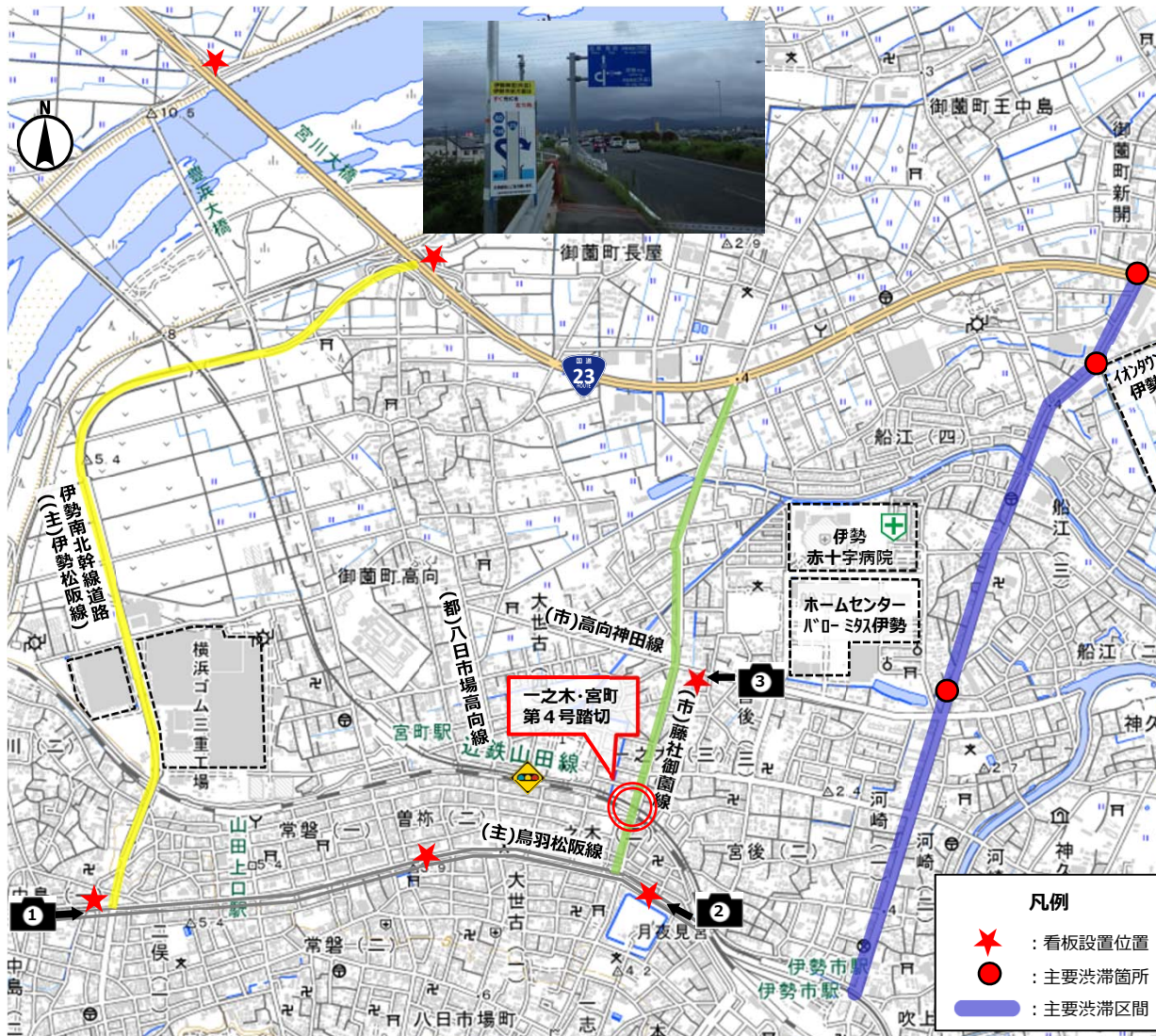
伊勢 実施主体：国・伊勢市

2-1 総合対策等

(6) 踏切道迂回対策 2) 迂回看板設置による迂回路誘導対策 ①実施概要【短期対策】

○一之木・宮町第4号踏切の渋滞を緩和させるために、国道23号や（主）鳥羽松阪線等から踏切部を通過させるのを、立体部の伊勢南北幹線に迂回促進させるために看板を設置。

■設置位置図



■迂回看板の設置

《設置前》



《設置後》



出典：地理院地図（国土地理院）

2. 2020年度に実施した渋滞対策

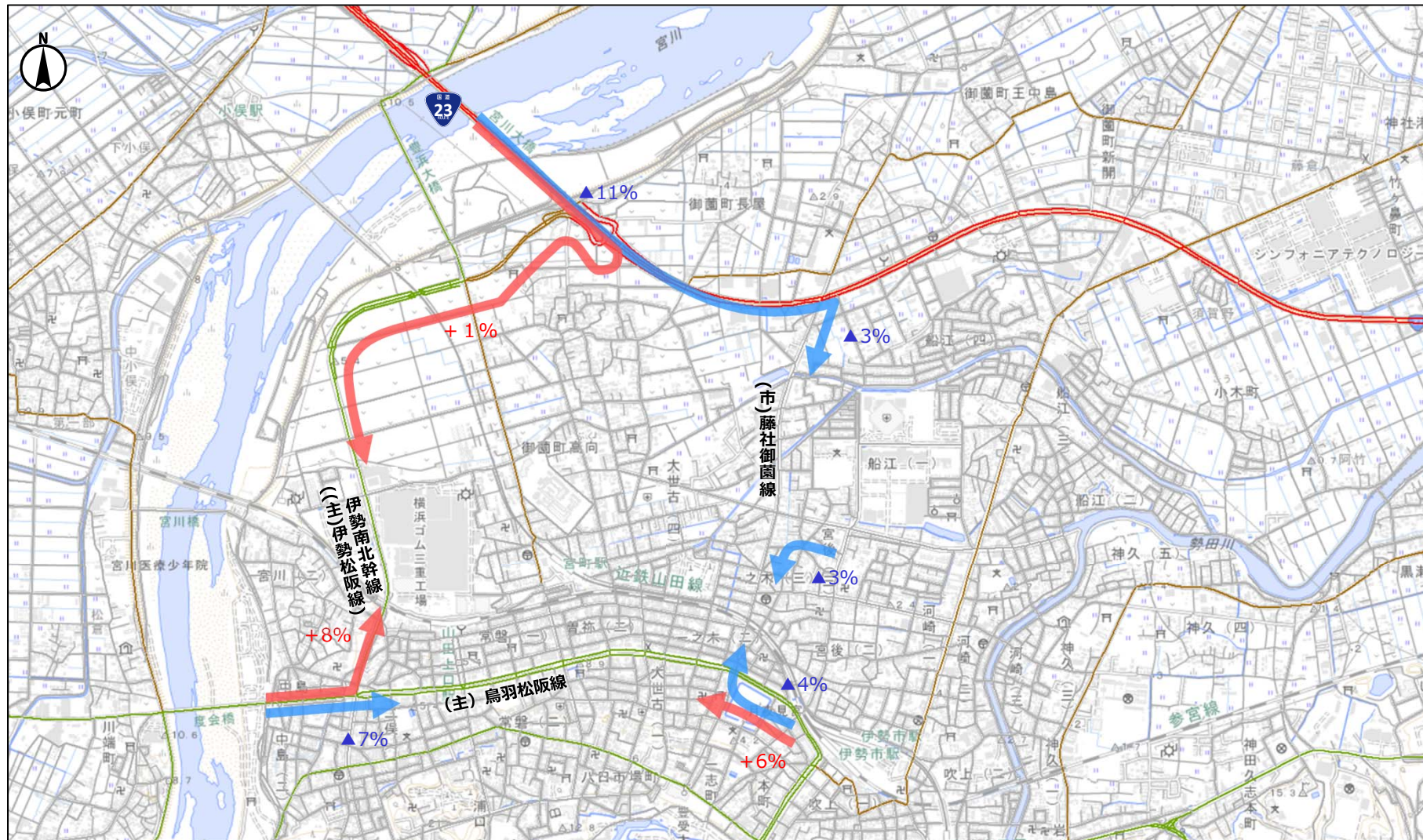
伊勢 実施主体：国・伊勢市

2-1 総合対策等

(6) 踏切道迂回対策 3) 迂回看板設置による迂回路誘導対策 ②効果検証【短期対策】

○一之木・宮町第4号踏切の渋滞を緩和させるための迂回促進を実施した結果、(主)鳥羽松阪線→伊勢南北幹線への迂回が+8%、その他箇所でも、東側から一之木・宮町第4号踏切に流入する割合が減少する効果がみられた。

■効果検証



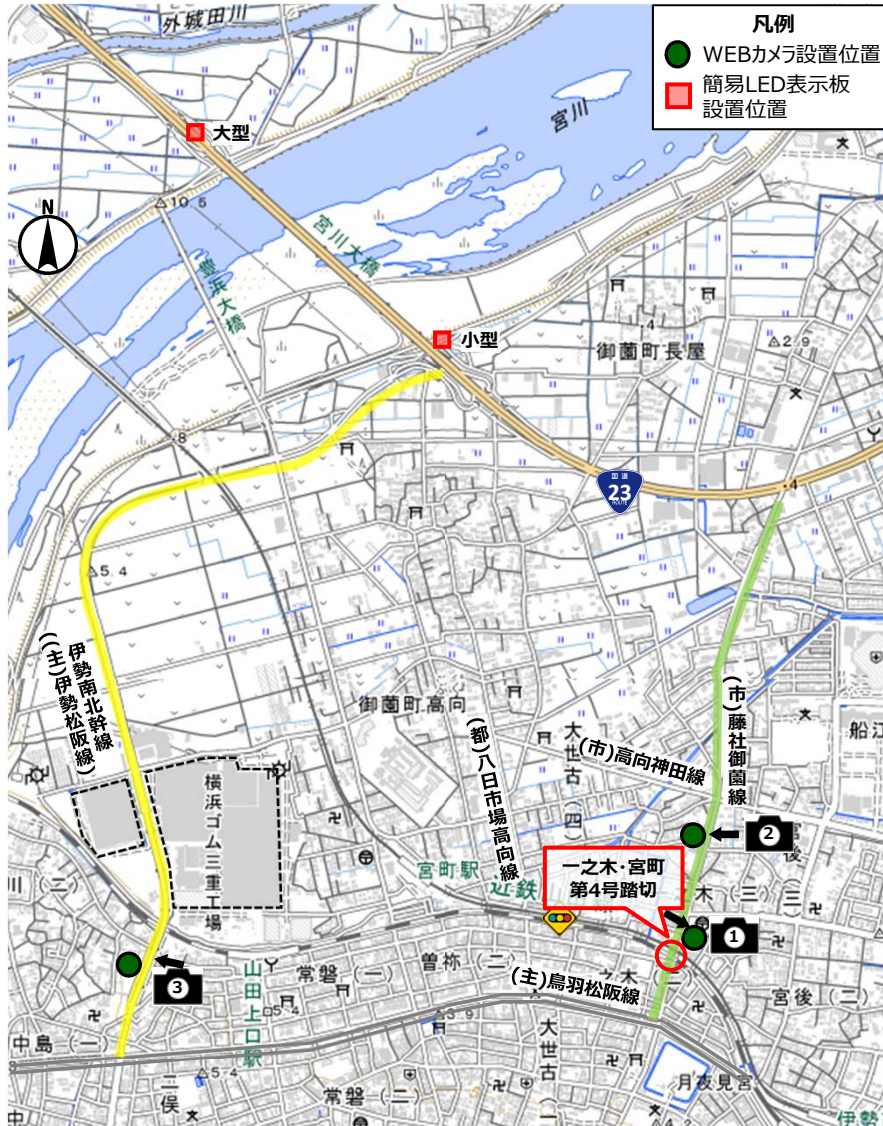
2. 2020年度に実施した渋滞対策

2-1 総合対策等

(6) 踏切道迂回対策 4) 機器の設置

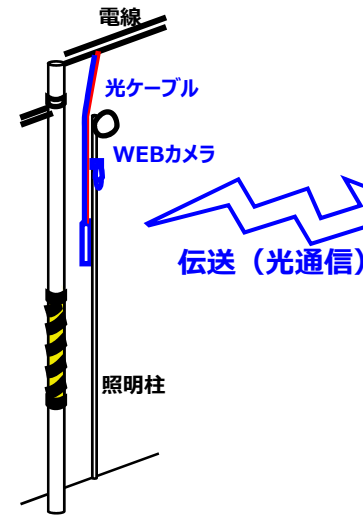
○実証実験に向けて、簡易LED表示板は現在設置に向けて準備中である。

■簡易LED表示板・WEBカメラ設置位置



■AI渋滞予測のイメージ

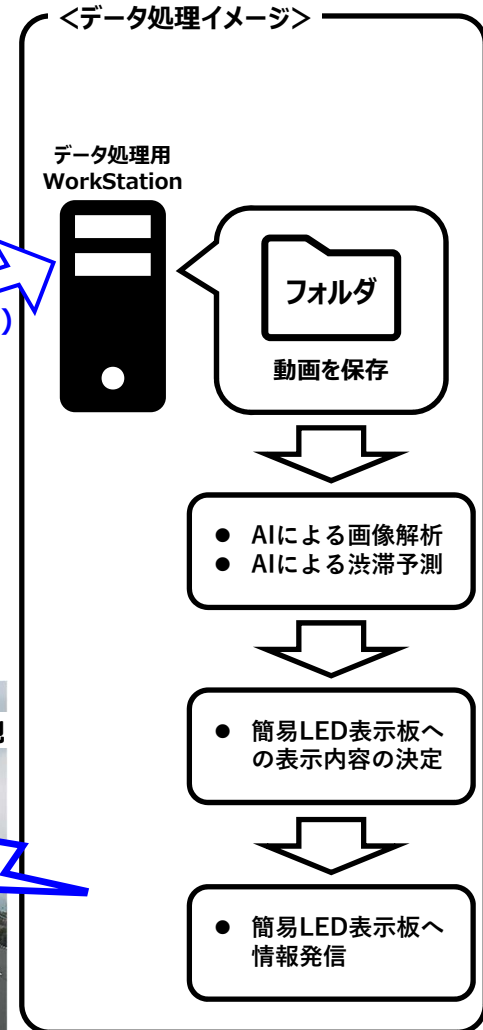
<伊勢市・一ノ木・中島>



<伊勢市 国道23号宮川大橋>



<データ処理イメージ>



2. 2020年度に実施した渋滞対策

伊勢

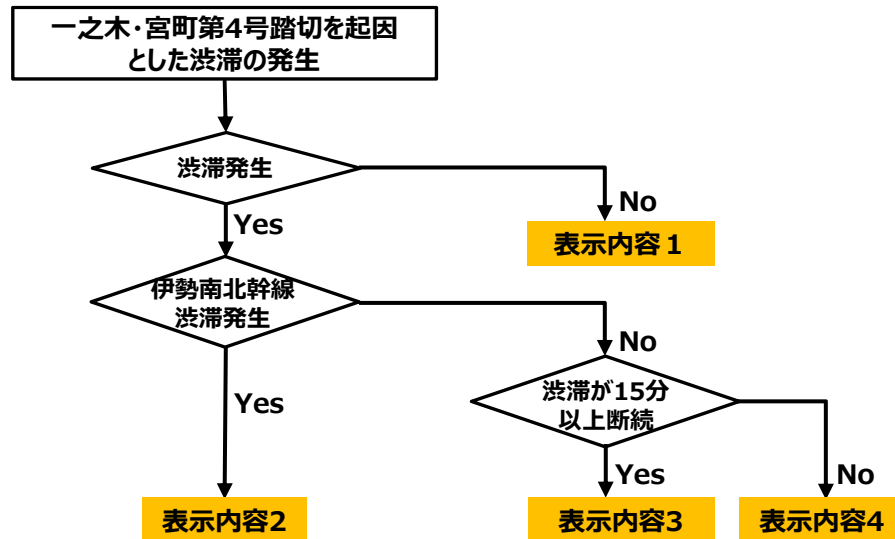
実施主体：国・伊勢市

2-1 総合対策等

(6) 踏切道迂回対策 5) 渋滞情報の提供方法

○渋滞情報の提供方法は、WEBカメラの画像解析から渋滞予測を行い、簡易LED表示板に下記のパターンで表示を実施する。

■簡易LED表示板の点灯フロー



■小型簡易LED表示板の表示パターン

	表示①	表示②
表示内容1	安全走行 でゆつくり	
表示内容2	外宮方面 この先左	

■大型簡易LED表示板の表示パターン

	表示①	表示②
表示内容1	外宮方面 長屋1 右折先 渋滞なし	
表示内容2	外宮方面 長屋1 右折先 渋滞発生	踏切通過 待ち 5分程度
表示内容3	外宮方面 長屋1 右折先 渋滞継続	踏切通過 待ち 5分程度
表示内容4	外宮方面 長屋1 右折先 渋滞発生	踏切通過 待ち 5分程度

2. 2020年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：国・三重県・伊勢観光協議会※

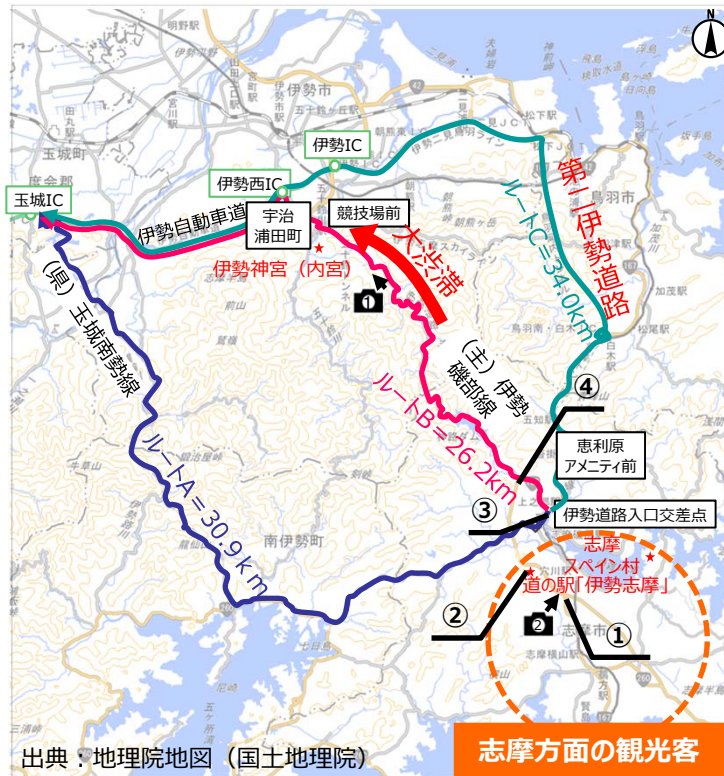
2-1 総合対策等

(7) 志摩方面からの経路分散対策 1) 実施概要

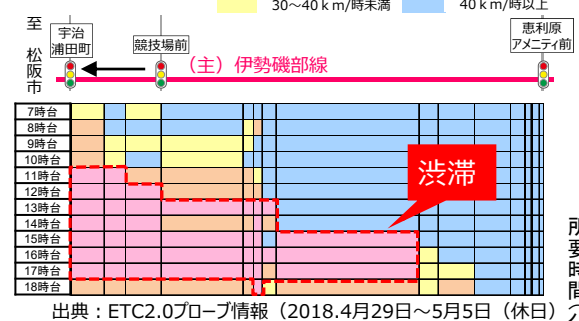
※伊勢観光協議会：伊勢地域観光交通対策協議会

- 伊勢志摩地域の観光客入込客数が増加傾向となっている中、志摩方面からの帰路の主道路となる（主）伊勢磯部線は帰宅時等特定の時間帯では渋滞が発生し、所要時間のバラツキが大きい。
- 一部、案内看板の改良等を実施されるなど対策は実施済。更なる渋滞対策として、第二伊勢道路等の周辺観光地を紹介した周遊観光マップを作成する等の対策を実施。

■ 位置図



■ 渋滞状況

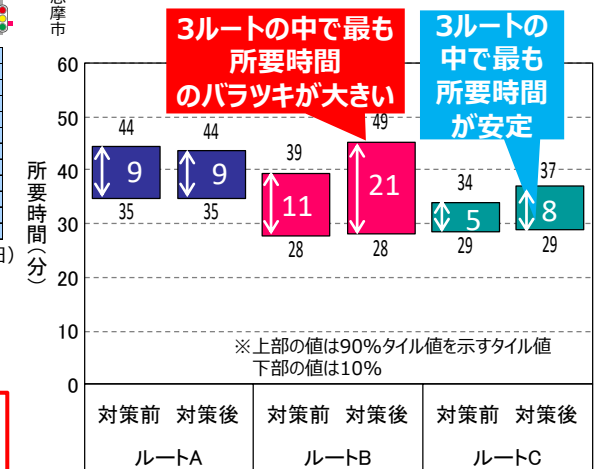


■ 案内看板の改良



■ 経路別所要時間

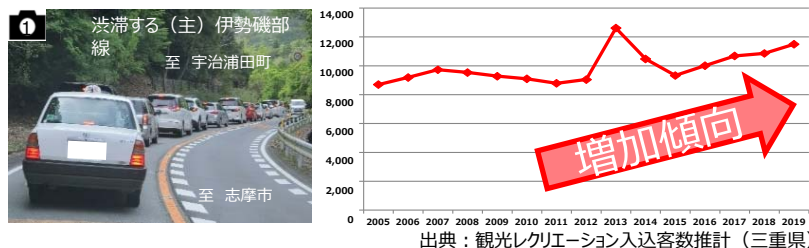
(伊勢道路入口交差点→玉城IC)



■ 更なる渋滞対策 (周遊観光マップの作成)



伊勢志摩地域の観光客入込客数（千人）



2. 2020年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：国・三重県・伊勢観光協議会※

2-1 総合対策等

(7) 志摩方面からの経路分散対策 2) 対策の実施

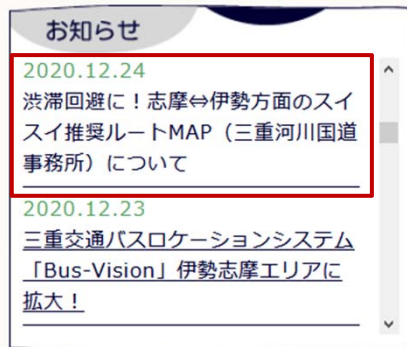
※伊勢観光協議会：伊勢地域観光交通対策協議会

○2020年の年末年始に向け、各関係機関へポスター、チラシを配布した。また、HPやSNS等にも情報配信を行った。

■ポスター・チラシ配布状況

配布先・掲示先	ポスター（枚）	チラシ（部）
三重河川国道事務所	3	100
三重県庁5階フロア	3	100
鳥羽市	-	50
南伊勢町	3	50
志摩市	10	500
伊勢市	10	1,000
鳥羽市観光協会	10	500
伊勢市観光協会	4	500
志摩市観光協会	20	1,000
中日本高速道路(株)	-	600

■HP、SNS掲載状況



出典：志摩市観光協会HP

■ポスター・チラシ設置状況写真

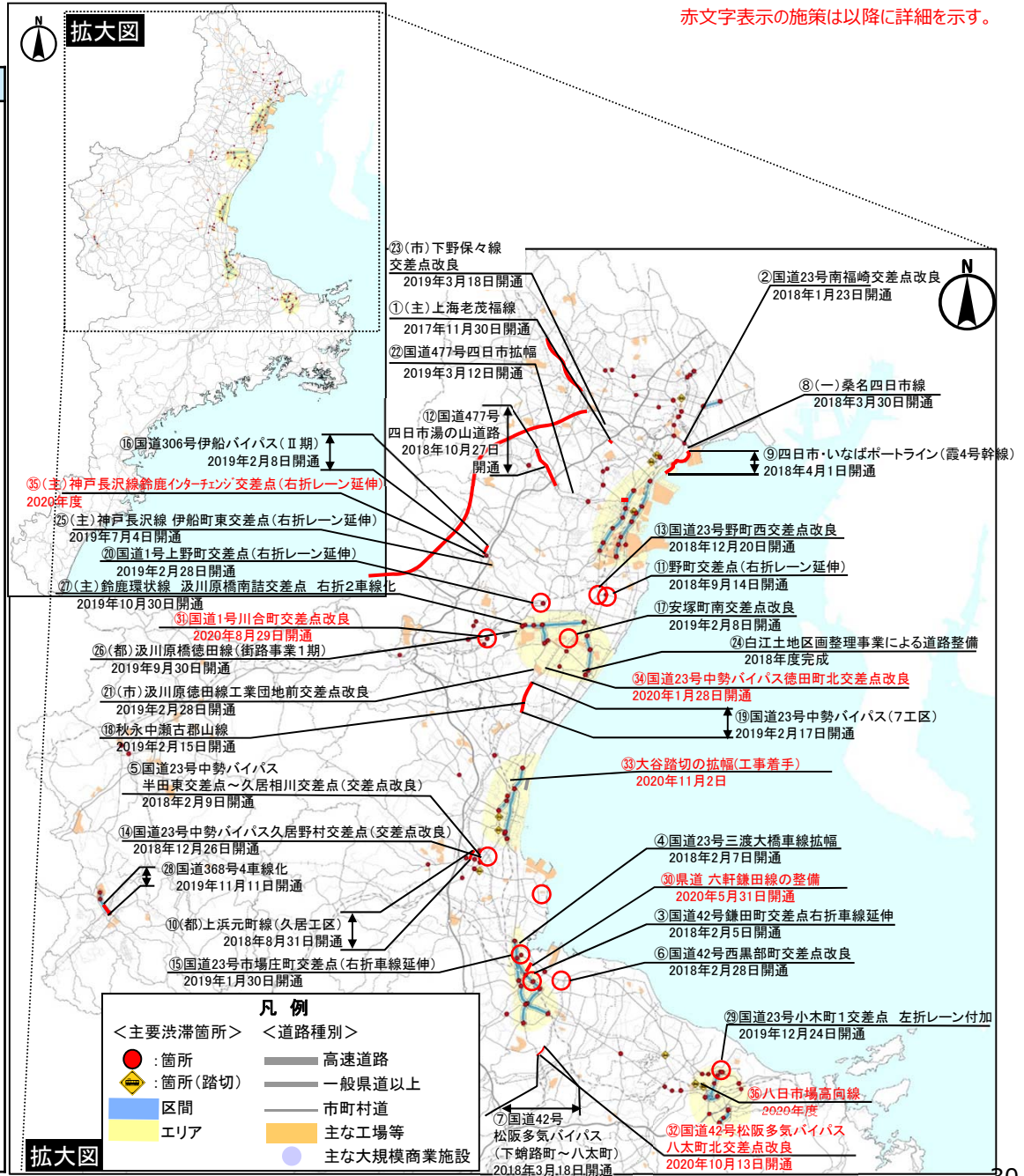


2. 2020年度に実施した渋滞対策

2-2 道路整備等

(1) 2017~2020年度に実施した対策

No.	箇所	事業	開通時期
①	四日市エリア	(主) 上海老茂福線	2017年11月30日
②	四日市エリア	国道23号南福崎交差点改良	2018年1月23日
③	松阪エリア	国道42号鎌田町交差点右折車線延伸	2018年2月5日
④	松阪エリア	国道23号三渡大橋車線拡幅	2018年2月7日
⑤	津エリア	国道23号中勢バイパス半田東交差点～久居相川交差点(交差点改良)	2018年2月9日
⑥	松阪エリア	国道42号西黒部町交差点改良	2018年2月28日
⑦	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス(下蛸路町～八太町)	2018年3月18日
⑧	四日市エリア	(一) 桑名四日市線	2018年3月30日
⑨	四日市エリア	四日市・いなばポートライン(霞4号幹線)	2018年4月1日
⑩	津エリア	(都) 上浜元町線(久居工区)	2018年8月31日
⑪	鈴鹿エリア	野町交差点(右折レーン延伸)	2018年9月14日
⑫	四日市エリア	国道477号四日市湯の山道路	2018年10月27日
⑬	鈴鹿エリア	国道23号中勢バイパス野町西交差点改良	2018年12月20日
⑭	津エリア	国道23号中勢バイパス久居野村交差点(交差点改良)	2018年12月26日
⑮	松阪エリア	国道23号市場庄町交差点(右折車線延伸)	2019年1月30日
⑯	鈴鹿エリア	国道306号伊船バイパス(Ⅱ期)	2019年2月8日
⑰	鈴鹿エリア	安塚町南交差点改良	2019年2月8日
⑱	鈴鹿エリア	秋永中瀬古郡山線	2019年2月15日
⑲	鈴鹿・津エリア	国道23号中勢バイパス(7工区)	2019年2月17日
⑳	鈴鹿エリア	国道1号上野町交差点(右折レーン延伸)	2019年2月28日
㉑	鈴鹿エリア	(都) 汲川原橋徳田線 工業団地前交差点改良	2019年2月28日
㉒	四日市エリア	国道477号四日市拡幅	2019年3月12日
㉓	四日市エリア	(市) 下野保々線交差点改良	2019年3月18日
㉔	鈴鹿エリア	白江土地区画整理事業による道路整備	2018年度完成
㉕	鈴鹿エリア	(主) 神戸長沢線 伊船町東交差点 右折レーン延伸	2019年7月4日
㉖	鈴鹿エリア	(都) 汲川原橋徳田線(街路事業1期)	2019年9月30日
㉗	鈴鹿エリア	(主) 鈴鹿環状線 汲川原橋南詰交差点 右折2車線化	2019年10月30日
㉘		国道368号(4車線化)	2019年11月11日
㉙	伊勢エリア	国道23号小木町1交差点 左折レーン付加	2019年12月24日
㉚	松阪エリア	県道 六軒鎌田線の整備	2020年5月31日
㉛	津エリア	大谷路切の拡幅(工事着手)	2020年11月2日
㉜	鈴鹿エリア	国道23号中勢バイパス徳田町北交差点改良	2020年1月28日
㉝	鈴鹿エリア	(主) 神戸長沢線鈴鹿インターチェンジ交差点右折レーン延伸	2020年度
㉞	伊勢エリア	八日市場高向線	2020年度



赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。

2. 2020年度に実施した渋滞対策

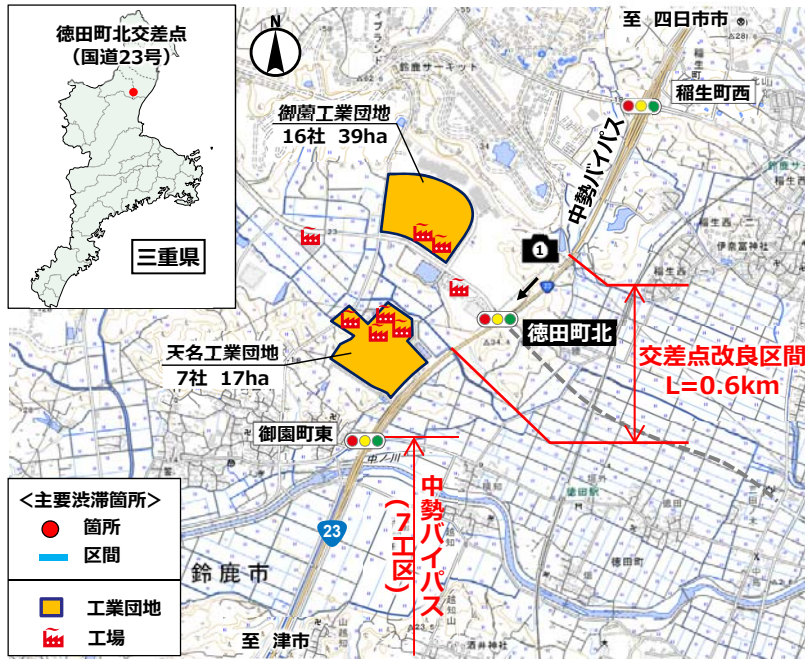
鈴鹿 実施主体：国

2-2 道路整備等

(2) 国道23号中勢バイパス 徳田町北交差点改良 1) 実施概要

- 国道23号中勢バイパス徳田町北交差点は、中勢バイパス(7工区)開通後、上り線と下り線共に渋滞発生。
- 付近には御園工業団地、天名工業団地が立地するため、通勤車両による交通容量の低下の影響が大きいと考えられる。
- 左折車両及び右折車両の渋滞による直進車両の阻害を緩和させるために、左折車線の設置、右折車線の延伸を実施。 (完成日：2021年1月28日)

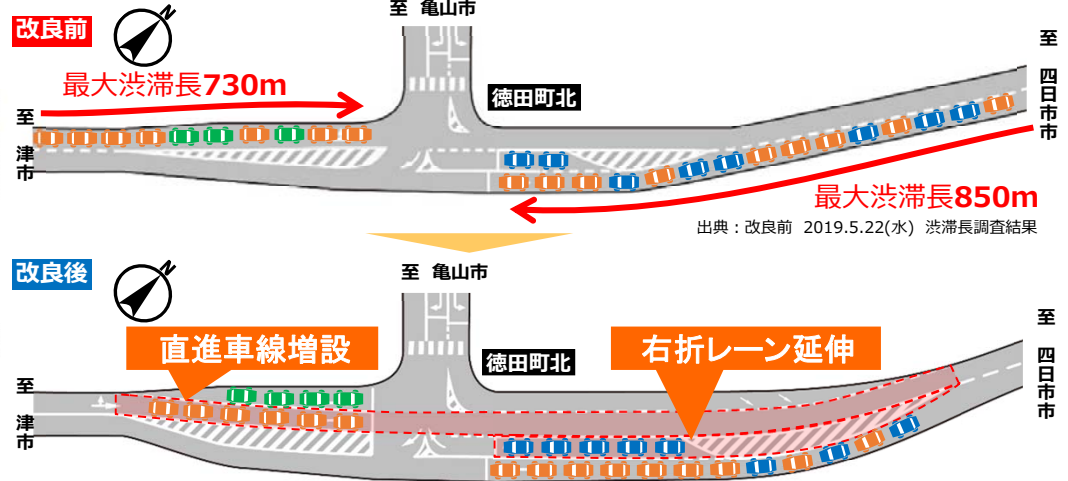
■ 位置図



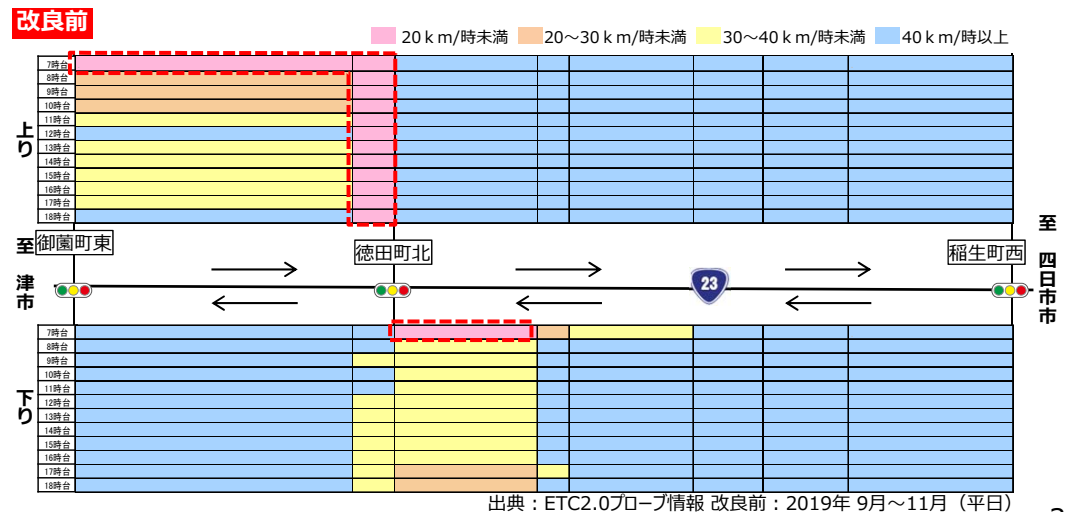
■ 現地状況写真



■ 対策内容



■ 速度コンター図



2. 2020年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 実施主体：国

2-2 道路整備等

(2) 国道23号中勢バイパス 徳田町北交差点改良 2) 効果検証

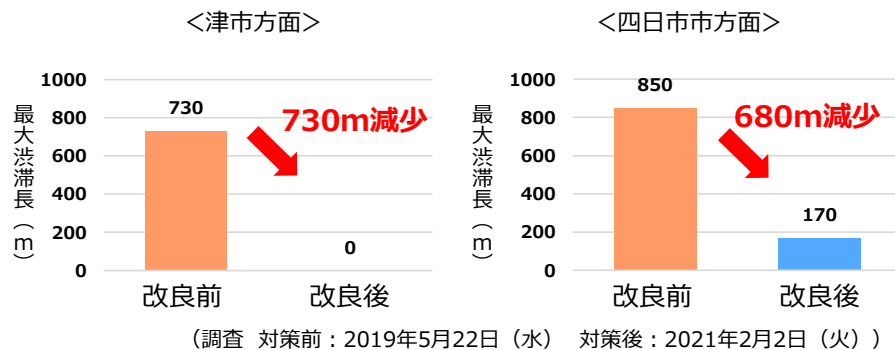
- 交差点改良実施により、上り線の最大渋滞長が730m減少し渋滞解消、下り線の最大渋滞長が680m減少。
- 最大渋滞長の減少に伴い、上り線左折の所要時間は1.1分短縮、下り線右折の所要時間は0.6分短縮。

■位置図



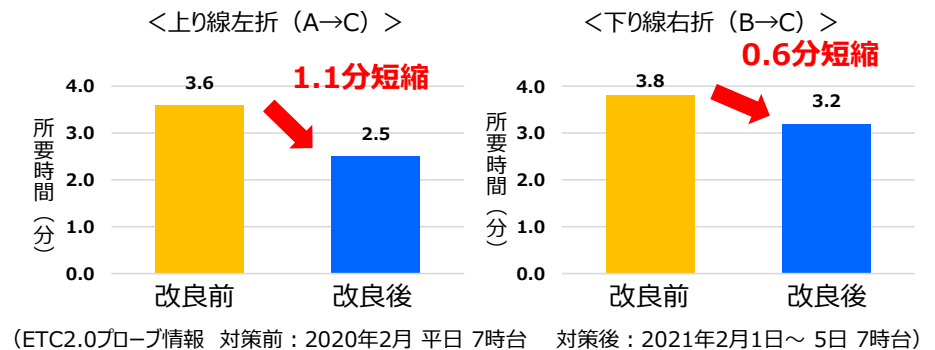
■最大渋滞長の減少

上り線の最大渋滞長が730m減少（730m→0m）
下り線の最大渋滞長が680m減少（850m→170m）



■所要時間の短縮

上り線左折の所要時間が1.1分短縮（3.6分→2.5分）
下り線右折の所要時間が0.6分短縮（3.8分→3.2分）



2. 2020年度に実施した渋滞対策

鈴鹿 実施主体：三重県

2-2 道路整備等

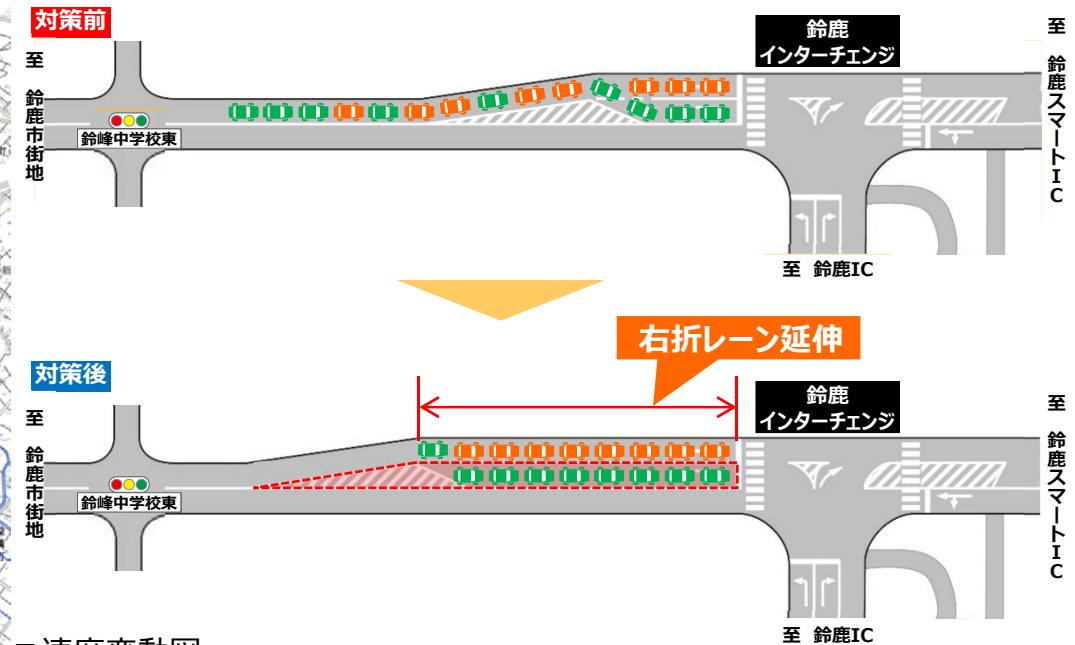
(3) (主)神戸長沢線 鈴鹿インターチェンジ交差点 右折レーン延伸

- 鈴鹿ICは、鈴鹿市にアクセスする最寄りのICであり、接続する鈴鹿インターチェンジ交差点は主要渋滞箇所として選定されている。
- 鈴鹿IC周辺には工場や物流施設、商業施設等が立地し交通が集中し、鈴鹿市街地方面からの右折交通による渋滞が発生。
- 右折渋滞の解消を図るために、右折レーンの延伸により渋滞緩和対策を実施する。(2020年度完成予定)

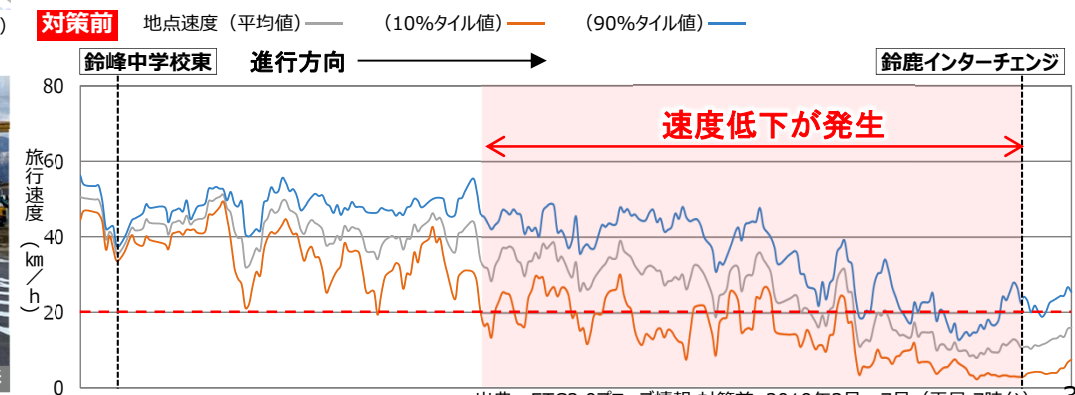
■位置図



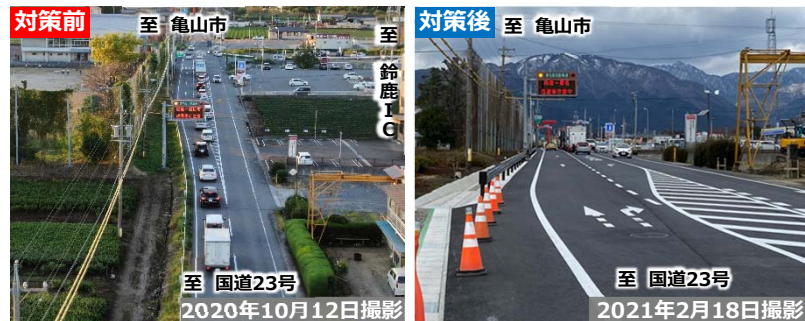
■対策内容



■速度変動図



■現地写真



2. 2020年度に実施した渋滞対策

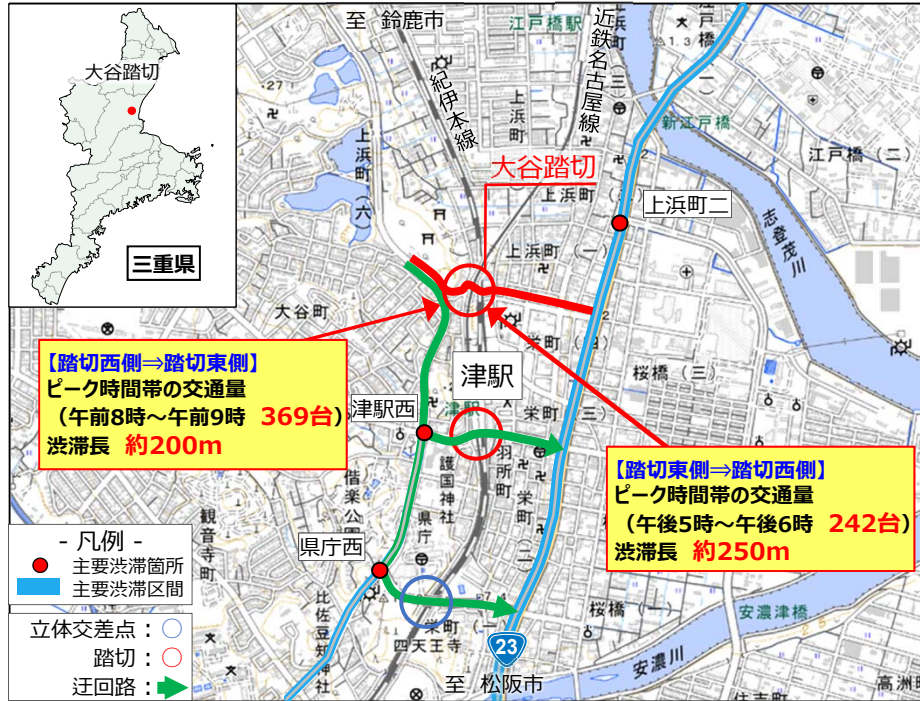
津 実施主体：津市

2-2 道路整備等

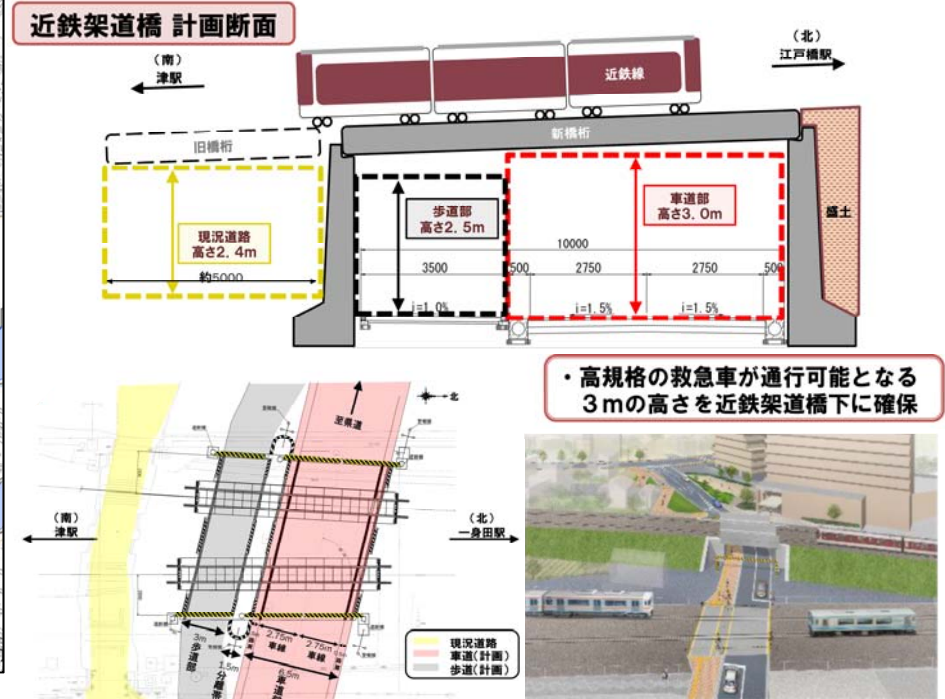
(4) 大谷踏切の拡幅 1) 事業の概要

- 大谷踏切は、国道23号と中勢バイパスを連絡する経路として多くの利用がある。
- 現状では車両の対面通行が困難なため、2020年11月に踏切拡幅工事に着手、2024年度の供用開始を目指して整備が進められている。

■位置図



■改良案



出典：津市提供資料

■今後の予定

2020年度

大谷踏切工事に伴う通行止に関する広報の実施
(広報誌や立て看板による周知)

2020年11月2日～

大谷踏切工事に伴う通行止の実施中

2. 2020年度に実施した渋滞対策

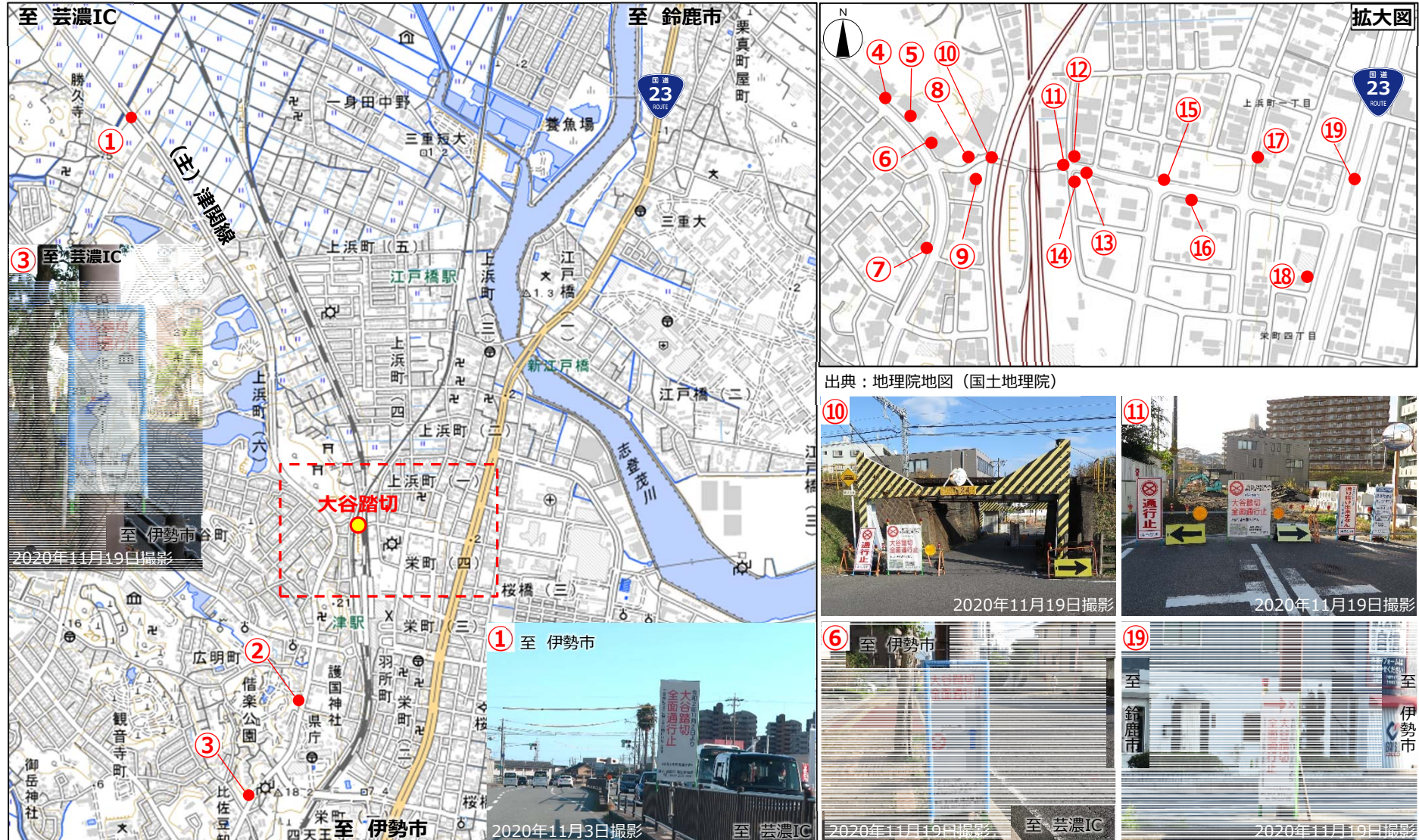
津 実施主体：津市

2-2 道路整備等

(4) 大谷踏切の拡幅 2) 迂回情報提供

○大谷踏切の通行止めによる迂回情報の提供として、周辺路線にSL看板を設置し他路線への迂回推奨の情報を提供している。

■設置箇所図



出典：地理院地図（国土地理院）

2. 2020年度に実施した渋滞対策

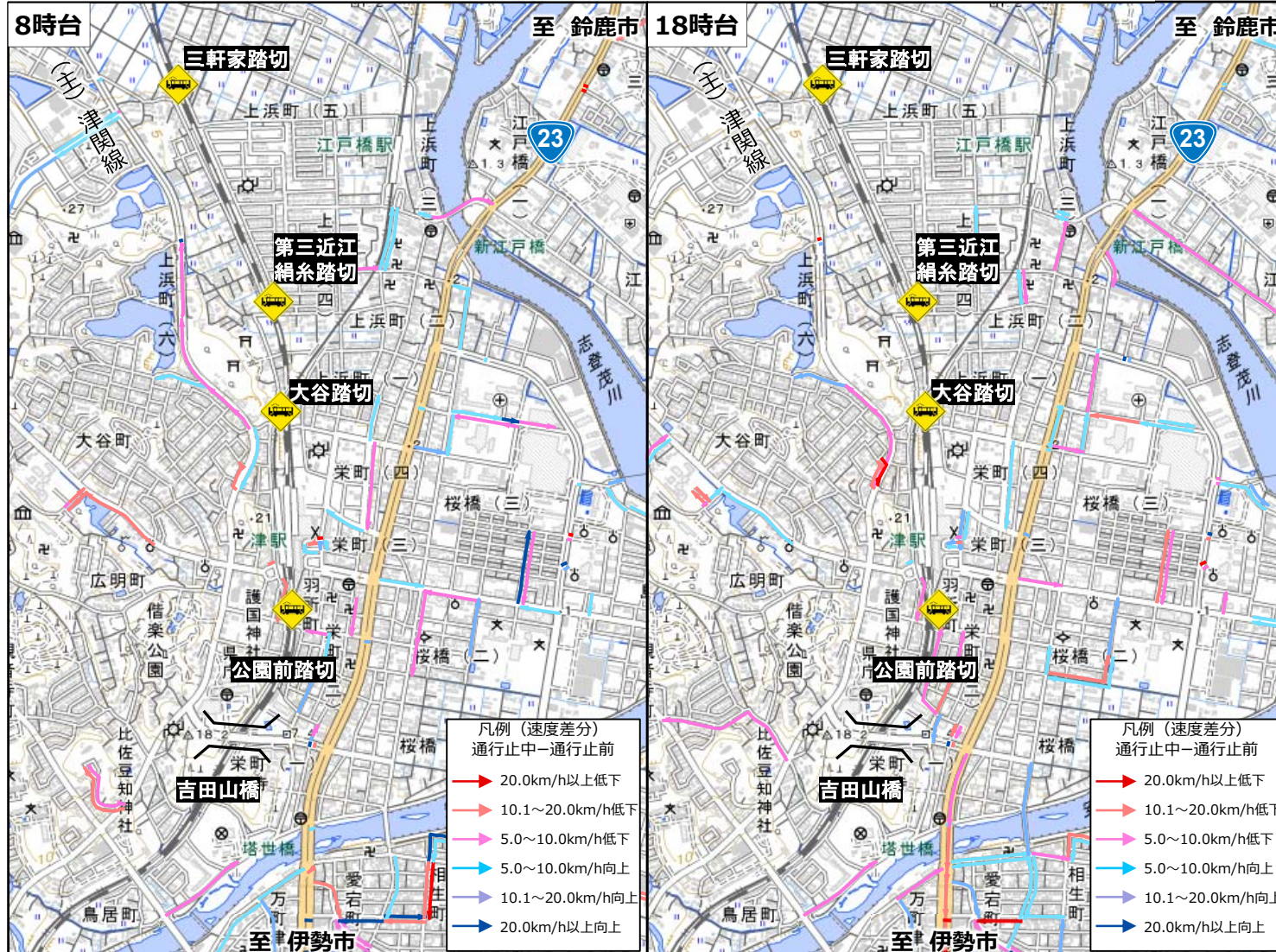
津 実施主体：津市

2-2 道路整備等

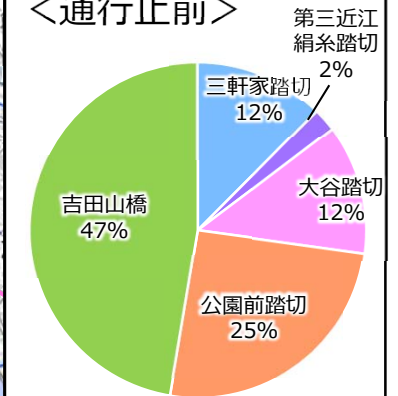
(4) 大谷踏切の拡幅 3) 迂回状況

- 大谷踏切を通過していた車両（約12%）の内、約10%が公園前踏切と吉田山橋へ転換。
- 8時台及び18時台共に大きく速度低下している路線はみられない。引き続きモニタリングを実施していく。

■迂回状況

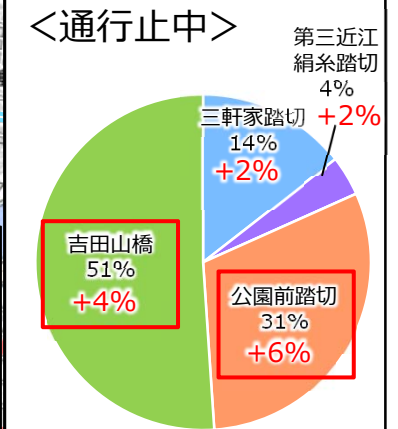


■横断割合 ＜通行止前＞



ETC2.0プローブ情報：通行止前
2020年9月1日～10月31日（平日）【確定値】

＜通行止中＞



ETC2.0プローブ情報：通行止中
2020年11月2日～30日（平日）【速報値】

2. 2020年度に実施した渋滞対策

伊勢 実施主体：伊勢市

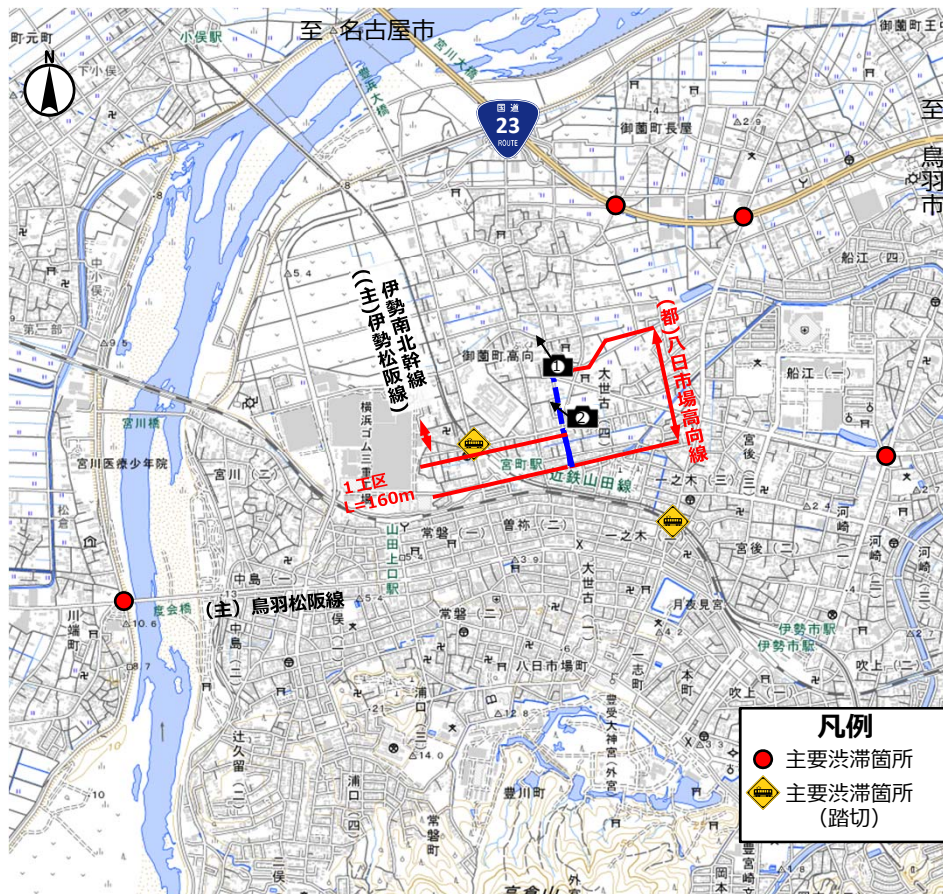
2-2 道路整備等

(5) 八日市場高向線 1) 対策内容

- (都) 八日市場高向線は、伊勢市の交通分散路線としての幹線道路であるが、現況が狭小であるため緊急車両の通行や車両対向時の歩行者安全確保が困難
- 当該路線の整備により都市内交通の円滑化、市街地の活性化並びに防災機能の強化を図る。

(2021年3月一部完成予定)

■ 位置図



出典：地理院地図 (国土地理院)

■ 事業概要

伊勢市都市計画道路事業
3・5・59号
八日市場高向線

延長：343m (うち1工区L=160mは2016年度完成)
幅員：15~16m
車線数：2車線

事業期間：2005 (平成17) 年度~2020 (令和2) 年度
供用開始時期：2021年3月完成予定

■ 現在の道路状況



2. 2020年度に実施した渋滞対策

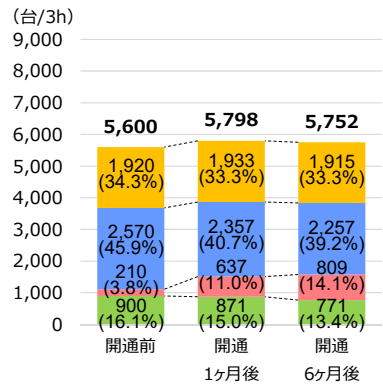
2-2 道路整備等

(6) 県道 六軒鎌田線の開通効果 (2020年5月31日開通)

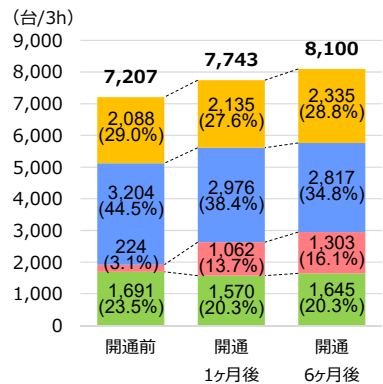
- 国道23号南勢バイパスと(主)松阪第2環状線を結ぶ(一)六軒鎌田線が、2020年5月31日に開通し、1ヶ月後、半年後に交通実態調査を実施。
- (一)六軒鎌田線の開通後、並行路線から徐々に交通が転換し、周辺道路の交通分散が図られているが、開通区間の利用は未だに少ない状況。
- また、渋滞長の変化に着目すると、転換により交通量が減少した(一)松阪港線では渋滞緩和が見られたが、開通区間と国道23号が接続する。新松ヶ島町南交差点や大口町交差点などでは、引き続き渋滞が発生。旅行速度についても渋滞長が伸長した区間では低下が見られる。
→開通して1年未満であり、検証データが少ないため、引き続きモニタリングを継続し、渋滞状況、旅行速度の変化などを継続して検証していく。

■ 断面交通量の変化

<朝ピーク3時間 (6時~9時)>



<夕ピーク3時間 (16時~19時)>

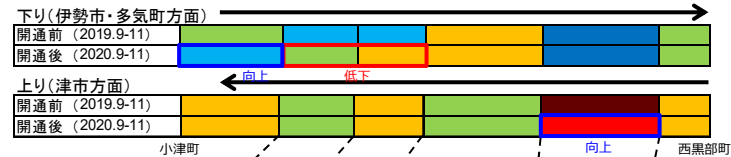


市道① 六軒鎌田線 松阪港線 市道②

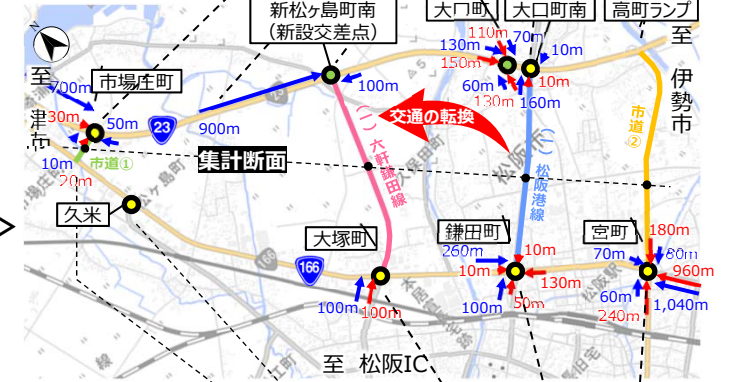
■ 交通状況の変化

<朝ピーク時>

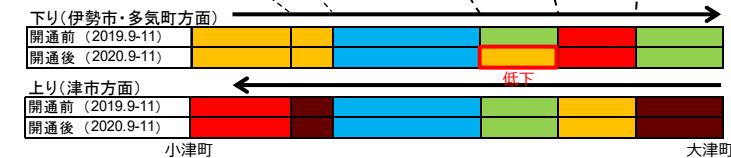
▼ 国道23号の旅行速度



▼ 最大渋滞長



▼ 国道166号の旅行速度

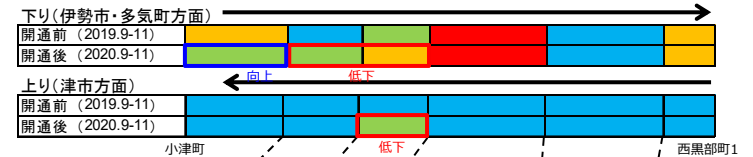


最大渋滞長 ● : 主要渋滞箇所 ○ : その他の交差点 → : 最大渋滞長(開通前) → : 最大渋滞長(開通6ヶ月後)
 旅行速度 ■ 15km/h未満 ■ 20km/h未満 ■ 25km/h未満 ■ 30km/h未満 ■ 40km/h未満 ■ 40km/h以上 □ 速度向上 □ 速度低下

※)【交通量、渋滞長】開通前：2019年10月2日(水)、開通1ヶ月後：2020年7月1日(水)、開通6ヶ月後：2020年12月2日(水)の調査結果に基づく。
 【旅行速度】開通前：2019年9~11月、開通後：2020年9~11月(11月は暫定値)のETC2.0プローブデータ(平日の7~9時、17~19時)に基づく。

<夕ピーク時>

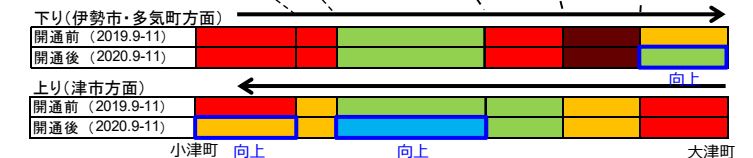
▼ 国道23号の旅行速度



▼ 最大渋滞長



▼ 国道166号の旅行速度



2. 2020年度に実施した渋滞対策

松阪

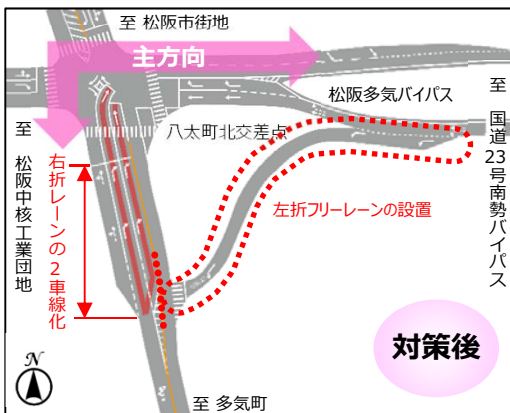
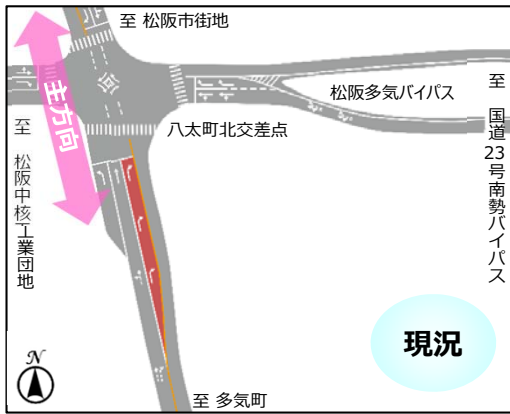
実施主体：国、三重県

2-2 道路整備等

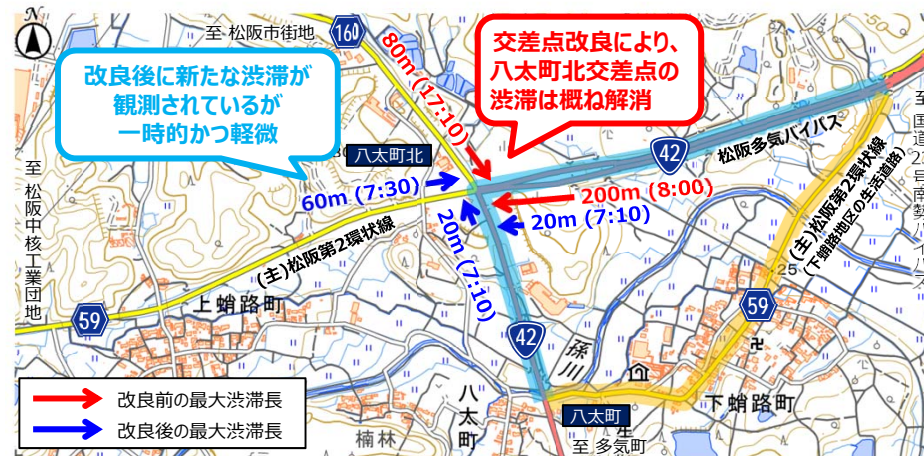
(7) 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策（八太町北交差点の改良）

- 八太町北交差点の改良が2020年10月13日に完了。松阪多気バイパスの西行き流入部及び（一）松阪多気線の南行き流入部で発生していた渋滞が概ね解消。
 - また、松阪多気バイパスの西行き流入部に左折フリーレーンを設置したことで、下蛸路地区の生活道路である（主）松阪第2環状線を通過する車両が減少し、地域の安全性向上に寄与。
- 渋滞緩和及び生活道路の安全性向上について一定の効果は得られている。なお、改良半年後の2021年3月頃に再度調査を行い、引き続き交通状況の変化を確認していく。

■ 八太町北交差点の対策内容

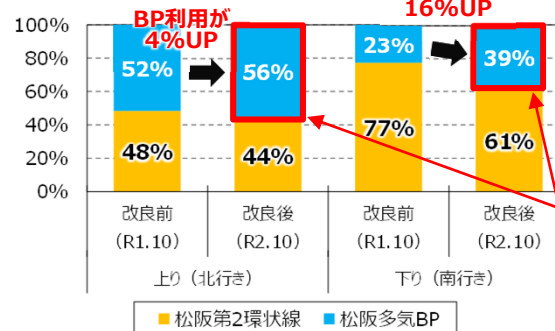


■ 交差点改良前後における交通状況の変化

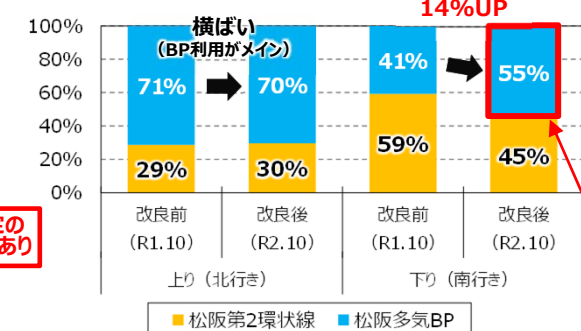


■ 下蛸路地区を通過する交通の路線分担率

【朝ピーク時（7～9時）】



【夕ピーク時（17～19時）】



※) 上記の最大渋滞長さおよび路線分担率は、【改良前】2019年10月2日（水）、【改良後】2020年10月28日（水）の調査結果に基づく。

2. 2020年度に実施した渋滞対策

実施主体：国

2-2 道路整備等

利用者団体連携

(8) 国道1号川合町交差点改良

○国道1号川合町交差点は、上り線の交通容量不足により、夕ピークに渋滞が顕著に発生。

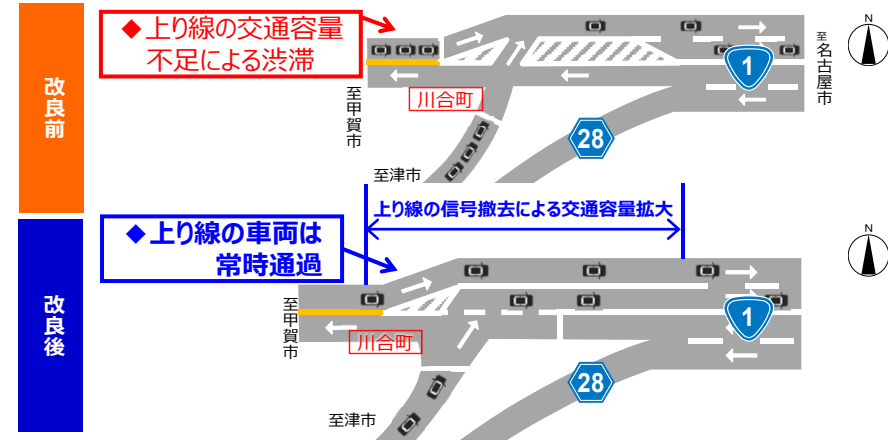
○対策は、上り線の信号撤去による無信号化により、交通容量を拡大したことで、速度向上の効果が発現。

(完成日：2020年8月29日)

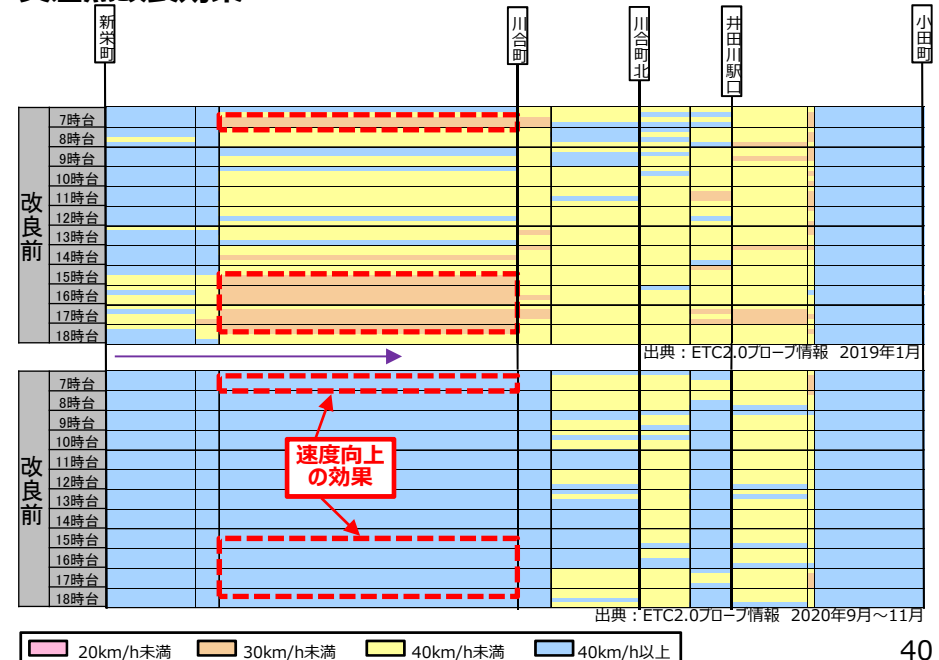
■位置図



■交差点の改良イメージ



■交差点改良効果



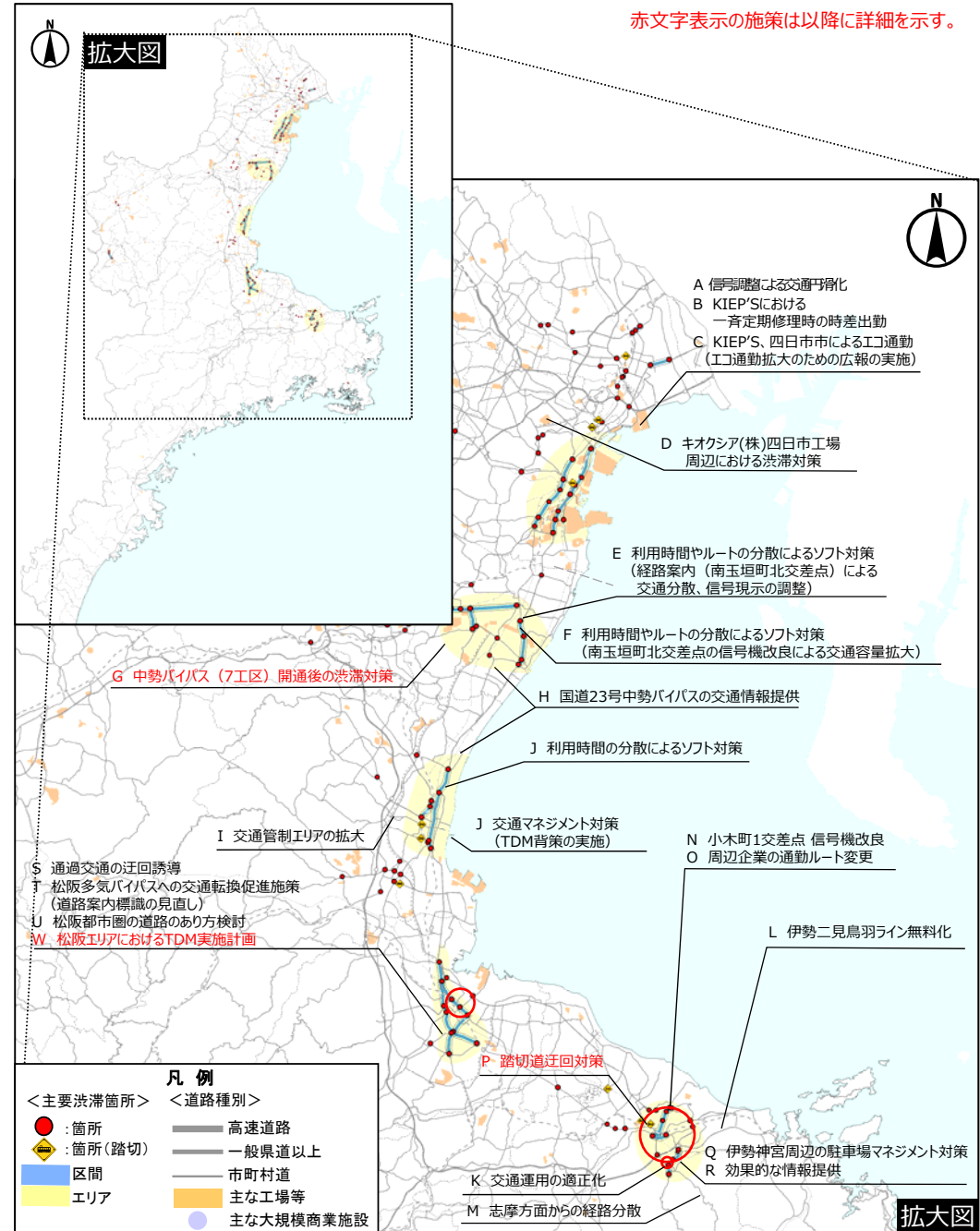
3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-1 総合対策等

(1) 2021年度以降に実施する予定の対策

箇所	実施施策	実施主体	実施状況
A	四日市エリア 信号調整による交通円滑化	警察	継続
B	四日市エリア KIEP'Sにおける一斉定期修理時の時差出勤	KIEP'S	継続
C	四日市エリア KIEP'S、四日市市におけるエコ通勤 (エコ通勤拡大のための広報の実施)	KIEP'S・四日市市	継続
D	四日市エリア 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	継続
E	鈴鹿エリア 利用時間やルートの分散によるソフト対策 (経路案内 (南玉垣町北交差点) による交通分散、信号現示の調整)	警察・国	継続
F	鈴鹿エリア 利用時間やルートの分散によるソフト対策 (南玉垣町北交差点の信号機改良による交通容量拡大)	警察・国	継続
G	鈴鹿エリア 中勢バイパス (7工区) 開通後の渋滞対策	国	継続
H	鈴鹿エリア 国道23号 南玉垣北交差点 渋滞対策	国・鈴鹿市	新規
I	鈴鹿・津エリア 国道23号中勢バイパスの交通情報提供	国・三重県・鈴鹿市・津市・警察	継続
J	津エリア 交通管制エリアの拡大	警察	継続
K	鈴鹿・津エリア 交通マネジメント対策 (TDM施策の実施)	国 (鈴鹿・津エリア WGメンバー)	継続
L	伊勢エリア 交通運用の適正化	警察	継続
M	伊勢エリア 伊勢二見鳥羽ライン無料化	三重県	完了
N	伊勢エリア 志摩方面からの経路分散対策	三重県	継続
O	伊勢エリア 小木町1交差点 信号機改良	警察	完了
P	伊勢エリア 周辺企業の通勤ルート変更	企業	完了
Q	伊勢エリア 踏切道迂回対策	国・伊勢市	継続
R	伊勢エリア 伊勢神宮周辺の駐車場マネジメント対策	国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続
S	伊勢エリア 効果的な情報提供	国 (伊勢地域観光交通対策協議会)	継続
T	松阪エリア 通過交通の迂回誘導	国	継続
U	松阪エリア 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策 (道路案内標識の見直し)	国	継続
V	松阪エリア 松阪都市圏の道路のあり方検討	国	継続
W	松阪エリア 松阪エリアにおけるTDM実施計画	国	新規



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

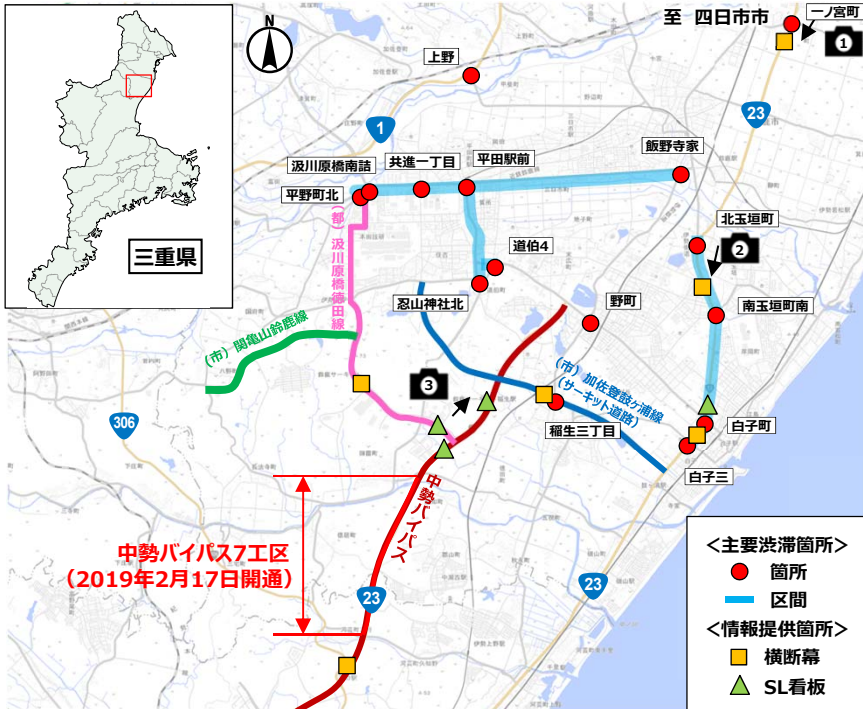
鈴鹿 実施主体：国

3-1 総合対策等

(2) 国道23号中勢バイパス（7工区）開通後の渋滞対策（横断幕・SL看板の現状）

○中勢バイパス（7工区）開通後の端末への交通集中対応として、交通を分散を目的にS L看板及び横断幕を設置（2019年2月）。
 ○SL看板や横断幕の劣化により色の変色及び撤去されており、今後も交通の分散を促すためSL看板や横断幕の更新が必要。

■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■設置状況（国道23号）



■設置状況（中勢バイパス）



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

鈴鹿

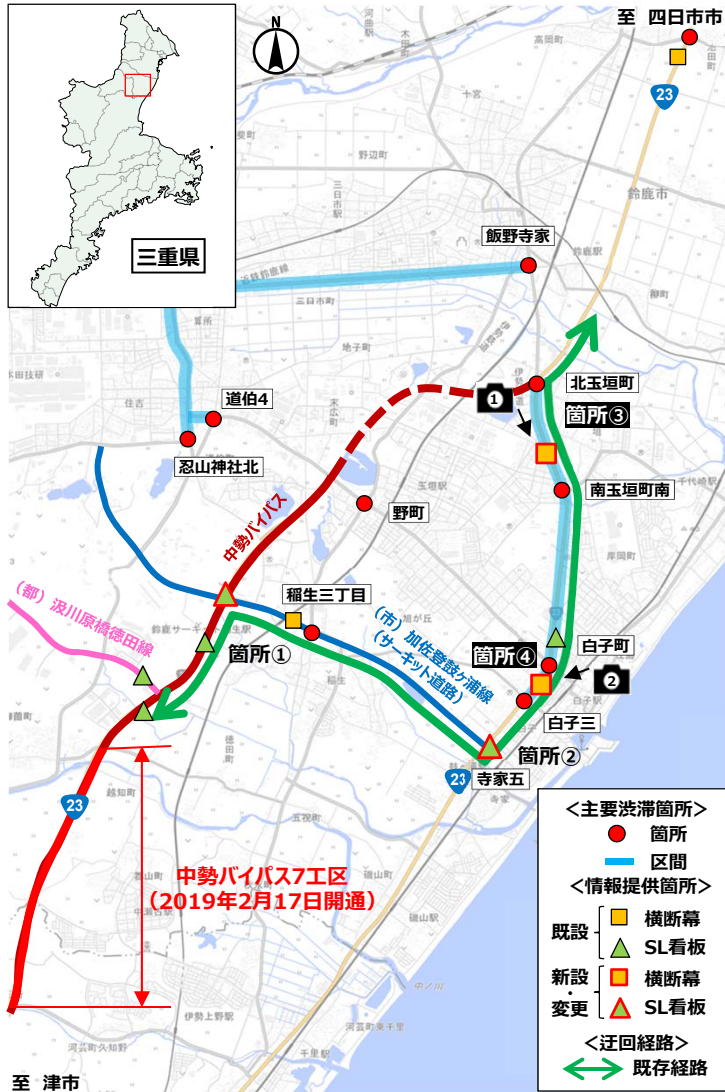
実施主体：国

3-1 総合対策等

(2) 国道23号中勢バイパス（7工区）開通後の渋滞対策（追加対策（案））

- 主要渋滞区間（国道23号 北玉垣町～白子三）は依然として渋滞が発生。
- さらなる迂回対策として、SL看板の表示内容の見直し、横断幕の表示内容の見直しを検討中。

■ 位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■ 表示内容（新規SL看板 ▲）

交差点手前は300m手前（予告標識）からの案内とする。

箇所①		箇所②	
中勢バイパス	中勢バイパス	中勢バイパス	中勢バイパス
←	←	→	→
ここを左折	300m先左折	ここを右折	300m先右折

※詳細な設置位置及び内容については、道路管理者と既設標識を考慮し調整を行う。

■ 表示内容（既設横断幕 ■）

サーキット道路が分からないドライバーもいるため、「右折」という表現へ変更。

<p>2020年11月5日撮影</p>	<p>41 (主) 亀山鈴鹿線は、朝・夕ピーク時は混雑</p> <p>23 中勢バイパスへは、4km先 サーキット道路 へ</p>
<p>2020年11月4日撮影</p>	<p>41 (主) 亀山鈴鹿線は、朝・夕ピーク時は混雑</p> <p>23 中勢バイパスへは、この先 右折</p>
	<p>23 中勢バイパスへは、1km先 サーキット道路 へ</p>
	<p>23 中勢バイパスへは、1km先 右折</p>

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-1 総合対策等

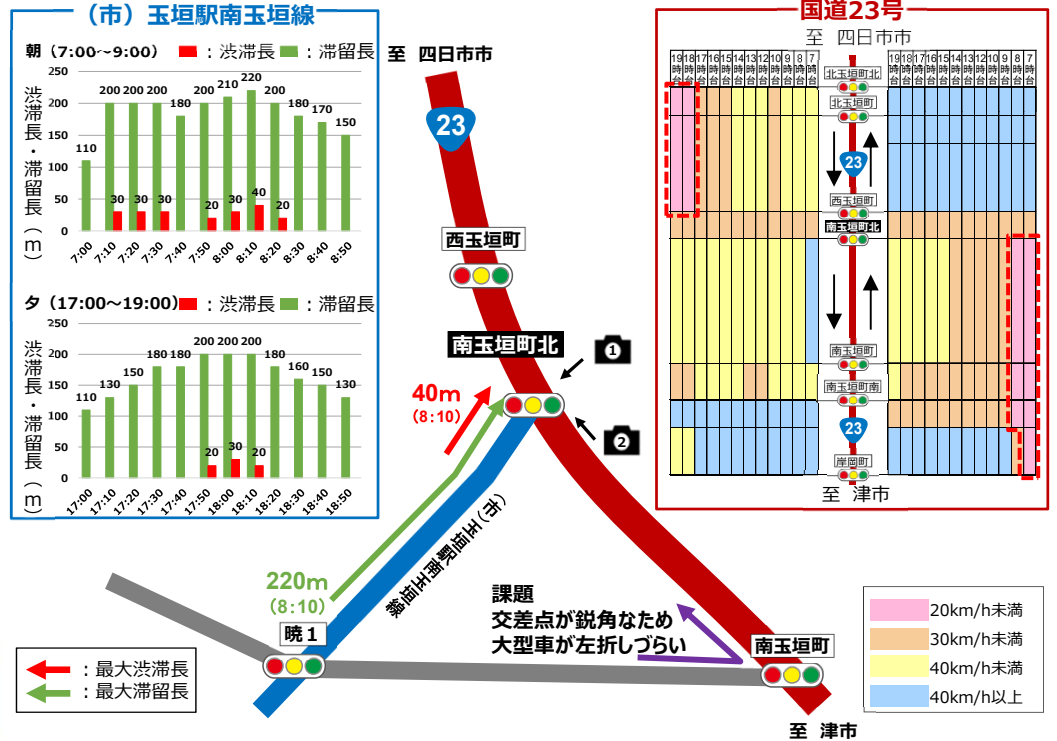
(3) 国道23号 南玉垣町北交差点 渋滞対策

- 過年度に渋滞対策を実施したものの、**慢性的に渋滞（滞留）が発生。**
- 前項の広域的な迂回対策及び中勢バイパス（4工区）の開通により、**通過交通が減少し渋滞緩和が期待される。**
- 迂回路の南玉垣町交差点は、大型車が左折しづらい交差点形状であるため、現在交差点改良を検討中。

■位置図



■交通状況



■渋滞状況



出典：ETC2.0プローブ情報 2020年9月~10月[確報値]、11月[速報値] (平日) 渋滞長調査結果 (2018年2月21日 (水))

出典：地理院地図 (国土地理院)

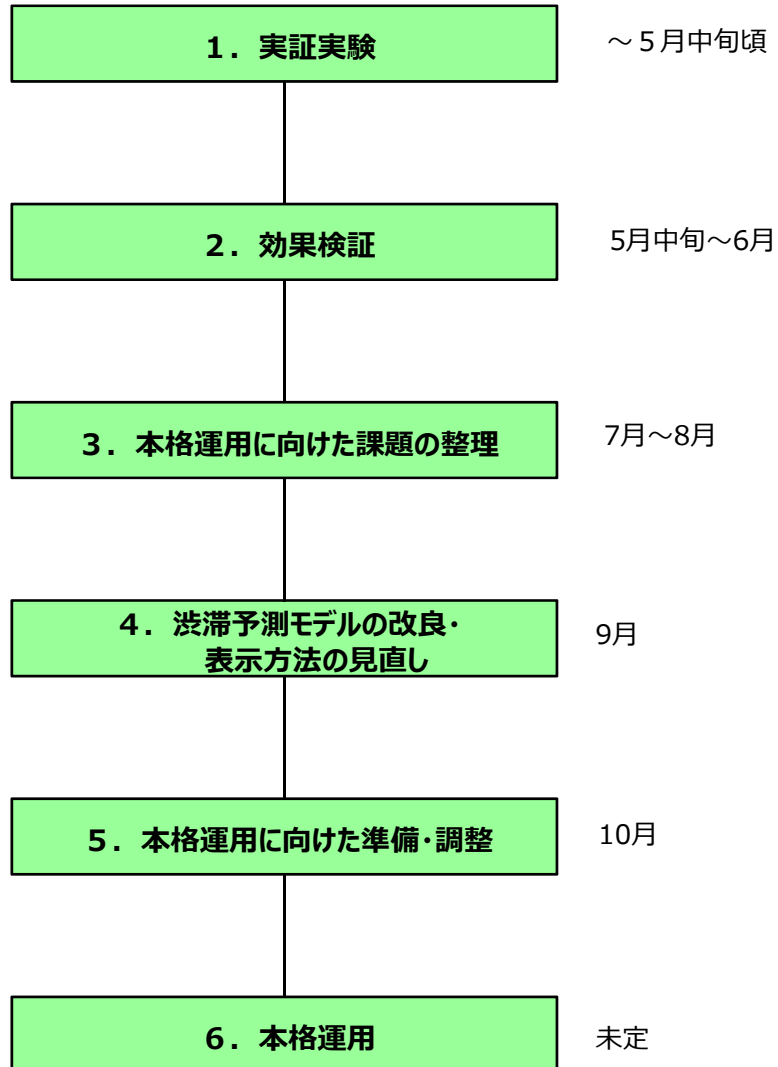
3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-1 総合対策等

(4) 踏切道迂回対策 次年度以降の実施概要

○次年度については、今年度末に実施した実証実験を踏まえ効果検証、本格運用に向けた課題整理等を行った上で本格運用を実施する。

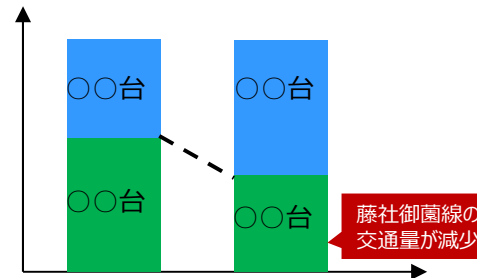
■実施フロー（案）



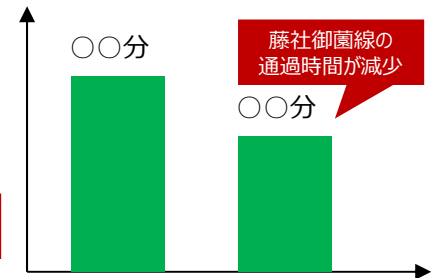
■効果検証方法（案）

(1) 定量的評価

情報提供による路線分担の変化
(VTR判読結果より)



通過時間の変化
(ETC2.0プローブ情報より)



(2) 定性的評価

道路利用者による情報提供の実感について

<確認内容（案）>

- （市）藤社御園線を利用する頻度
- 一之木・宮町第4号踏切の渋滞状況（対策前）について
- 情報提供の実施について（認知、行動変更の有無）について
- 一之木・宮町第4号踏切の渋滞状況（対策後）について

■渋滞予測モデルの改良・表示方法の見直し

<実証実験における課題の整理（案）>

- ・渋滞予測の表示時間と実時間の乖離
- ・実証実験期間中に蓄積したデータを反映した渋滞予測モデルの改良
- ・実証実験期間中に発生した問題点（表示内容と実態の差異等）の整理

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-1 総合対策等

(5) 松阪エリアにおけるTDM実施計画(案) 1) 対象エリア及び選定理由

■対象エリアの概要

- 松阪エリアでは、旧国道42号をはじめとする松阪市街地内の幹線道路に主要渋滞箇所が集中。
- 松阪多気バイパスの全線2車線開通(H30.3)により、市街地を通過する交通の一部がバイパスに転換したものの、依然として中心市街地ではピーク時を中心に著しい渋滞が発生。
- また、バイパスでも渋滞が発生しており、さらなる転換を促すためには、バイパス機能の強化も併せて実施する必要があるが、ここでは、当面の対策として、市街地を通過する交通をバイパスに迂回させるための補助標識等を設置し、交通分散を図る。

■選定理由

- 松阪エリアの主な事業所11社に対して、コロナ禍における出勤状況等に関するヒアリングを行ったところ、約半数の事業所(6社)が在宅勤務の導入や出勤日を減少させる取り組みを実施。
- コロナ禍の交通量減少下において、中心市街地の旅行速度向上が確認されていることから、バイパスへの迂回案内により、交通分散を図ることができれば、渋滞緩和の効果が期待できると判断し、松阪エリア(松阪市中心市街地内の主要渋滞箇所)を選定。
(3) 「コロナ禍の交通状況」を参照)

▼松阪エリアの主要渋滞箇所(R2.9.8現在)



区間名	箇所名	箇所名
9 一般国道166号・県道160号松阪多気線 (旧一般国道42号) (松阪市小津町～松阪市久保町)	小津町交差点	50 大口町南交差点
	久米交差点	51 西黒部町1交差点
	大塚町交差点	52 朝日町南交差点
	鎌田町交差点	53 上川町交差点
	宮町交差点	54 田村町交差点
	大黒田西交差点	
	大黒田町交差点	
	久保町交差点	
	10 県道756号松阪環状線 (松阪市船江町～松阪市下村町)	川井町4交差点
	新松阪大橋北詰交差点	
	下村町2交差点	

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-1 総合対策等

(5) 松阪エリアにおけるTDM実施計画(案) 2) 現況の渋滞状況及び要因

- 松阪エリアでは、多方面からの交通が集中する中心市街地内の速度低下が顕著であり、比較的交通量が多い幹線道路同士の交差点を中心に、主要渋滞箇所が多数分布。
- H30年3月の国道42号松阪多気バイパスの全線暫定2車線開通により、国道23号南勢バイパスと合わせて松阪エリアの環状道路が概成したが、依然としてピーク時間帯を中心に、環状道路、中心市街地の道路ともに渋滞が発生。
- 中心市街地を発着する交通が多い上に、**通過交通の一部が市街地内の道路を利用していることが要因。**

▼松阪エリアの旅行速度分布(平日朝・夕方ピーク時平均)



※) ETC2.0プローブデータ(R2.9~11(11月は速報値)の平日7,8,17,18時台)に基づく。

▼松阪エリアを通過する乗用車の利用経路(平日7時台)



※) ETC2.0プローブデータ(R1.9~11平日)に基づく。(図中の赤枠を通過する乗用車のトリップ数を集計)

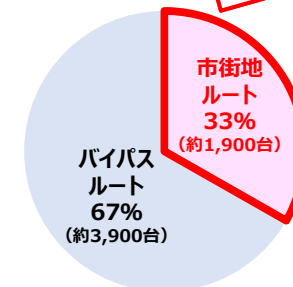
▼通過交通の利用経路割合

【通過交通の比較ルート】



【通過交通の割合】

朝田町南~小津町付近を通過する車両※の約3割が市街地ルートを利用



※) 通過交通の割合は、ETC2.0プローブデータ(R1.9~11平日)を用いて算出した値。(断面AかつBを通行するトリップ数をルート別に集計)

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

松阪 実施主体：国

3-1 総合対策等

(5) 松阪エリアにおけるTDM実施計画(案) 3) コロナ禍の交通状況

- エリア内の事業所(11社)に対して、コロナ禍の出勤状況を確認したところ、約半数にあたる6社が在宅勤務の導入などにより、出勤日を減少させる取り組みを実施(出勤の減少率は10~20%程度)。
- 通常期とコロナ禍におけるエリア内の交通状況を確認したところ、**コロナ禍では、国道42号(松阪市八太町)、国道23号(明和町大淀)の交通量が約2割減少し、(主)鳥羽松阪線や国道166号の混雑時旅行速度が4~5km/h程度向上。**
- ➔当該エリアでは、**コロナ禍の交通量減少下において、中心市街地の旅行速度向上が確認されていることから、バイパスの利用を促す迂回案内により、中心市街地への流入を抑制し、交通分散を図ることができれば、渋滞緩和の効果が期待できる。**

▼コロナ禍における事業所の分散対策の取り組み状況

事業所名	出勤率
A社(炭素製品製造業)	週休3日制
B社(医薬品製剤製造業)	特になし
C社(ゴム製品製造業)	約15%がリモートワーク
D社(ガラス製品製造業)	一部在宅勤務
E社(自動車部品製造業)	出社率は80~85%
F社(自動車部品製造業)	変化なし
G社(事務機器等の生産加工業)	変化なし
H社(船用ポンプ等製造業)	変化なし
I社(医療用機器製造業)	コロナ禍は80%で、今は92~93%
J社(電気機器製造業)	約10~20%はテレワーク
K社(医薬品製造業)	変化なし

※ 表中の網掛けは、コロナ禍に出勤率を下げた事業所を表す。
資料) R2.6事業所ヒアリング(紀勢国道事務所)

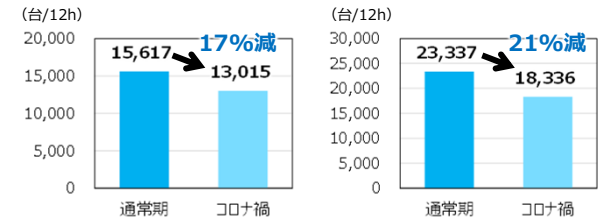
▼コロナ禍における交通状況の変化



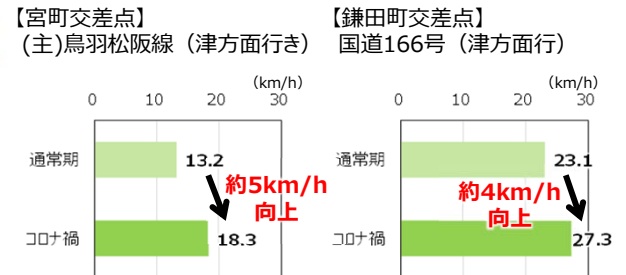
図. 対象交差点及び交通量観測地点

○松阪エリア周辺の交通量の変化【平日昼間12時間】

▼国道42号(松阪市八太町) ▼国道23号(明和町大淀)



○松阪市中心部の主要交差点の旅行速度の変化※【平日】



※) 通常期とコロナ禍における7~19時の各1時間の平均旅行速度の最低値同士を比較。
資料) 常時観測データ、ETC2.0プローブデータ(通常期: R1.10平日、コロナ禍: R2.4.20~R2.4.24)

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

松阪 実施主体：国

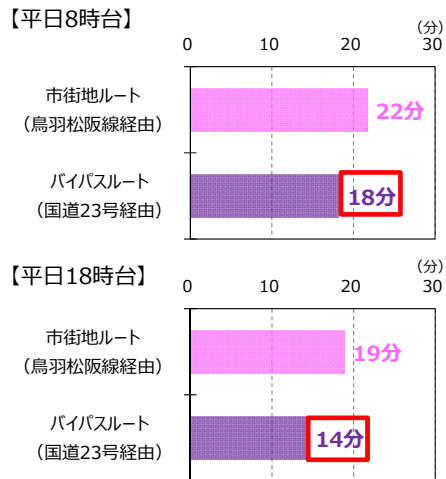
3-1 総合対策等

(5) 松阪エリアにおけるTDM実施計画(案) 4) 対策の可能性(経路分散)

- 朝田町南～小津町の区間について、国道42号松阪多気バイパス及び国道23号南勢バイパスを経由する「バイパスルート」と、(主)鳥羽松阪線及び国道166号(旧国道42号)を経由する「市街地ルート」の所要時間を比較すると、8時台は約4分、18時台は約5分、バイパスルートの方が短い。
- また、これらの並行するルート上の混雑度を比較すると、市街地ルートよりもバイパスルートの方が交通容量に余裕がある。
- 松阪エリアの道路利用者を対象にしたアンケートでは、通行ルートを決める際に重視する項目として、約6割の回答者が“所要時間”を挙げており、また、約9割の回答者が“迂回案内の情報提供された場合に参考にする”と回答。
- 伊勢方面から流入してくる車両に対し、バイパスルートの利用を促す案内を出すことで、中心市街地への流入抑制につながる。
- 現在進めている朝田立体等のバイパス機能の強化を図る対策とセットで実施することで相乗効果が期待される。

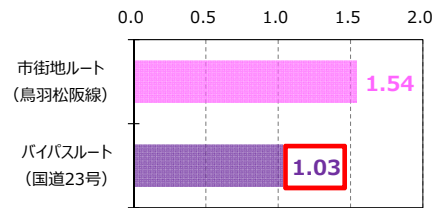
▼バイパスルートと市街地ルートの比較

○所要時間(図中の津方面行きルート)



朝夕ともに、バイパスルートの方が所要時間が短い

○混雑度(図中の断面)



BPの方が混雑度が低い(容量に余裕がある)

※) 所要時間は、ETC2.0プローブデータ(R2.9~11 平日)に基づく。

※) 混雑度は、R2.10.28(水)、R2.12.2(水)に観測した交通量とH27センサスの交通容量を基に算出した値。



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

松阪 実施主体：国

3-1 総合対策等

(5) 松阪エリアにおけるTDM実施計画（案） 【参考】 補助標識の設置によるバイパスルートへの迂回誘導（イメージ）

■ 補助標識の内容（案）



中心市街地を通過する車両に対して
松阪多気バイパス（南勢バイパス）
を通行するルート案内



図. 補助標識の設置位置（案）

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-2 道路整備等

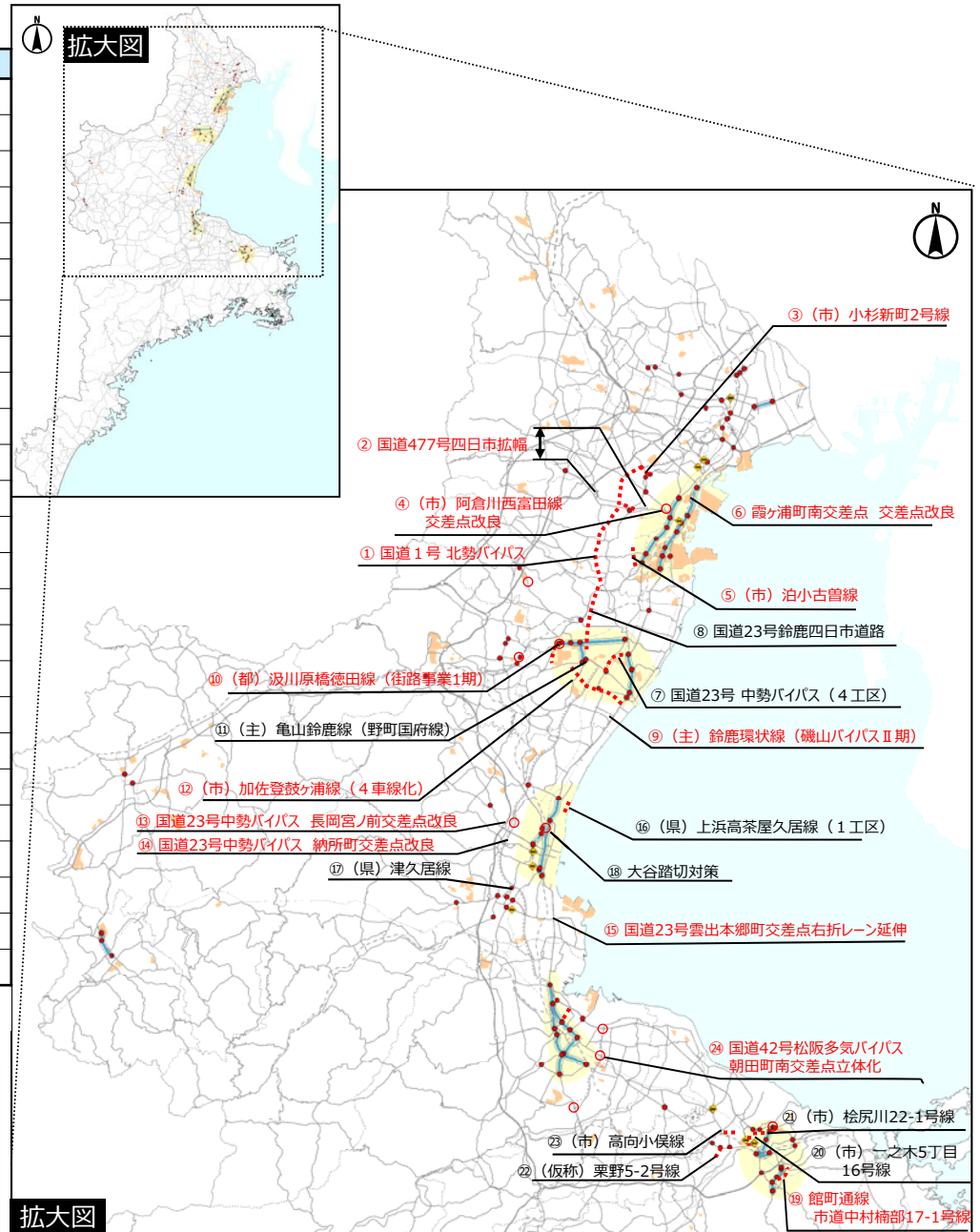
(1) 今後の主な取り組み (案)

No.	箇所	対策メニュー*	実施主体	対策状況
①	四日市エリア	国道1号北勢バイパス	国	継続
②	四日市エリア	国道477号四日市拡幅	三重県	継続
③	四日市エリア	(市) 小杉新町2号線	四日市市	継続
④	四日市エリア	(市) 阿倉川西富田線交差点改良	四日市市	継続
⑤	四日市エリア	(市) 泊小古曽線	四日市市	継続
⑥	四日市エリア	霞ヶ浦町南交差点 交差点改良	国・四日市市・警察	検討中
⑦	鈴鹿エリア	国道23号中勢バイパス(4工区)	国	継続
⑧	鈴鹿エリア	国道23号鈴鹿四日市道路	国	継続
⑨	鈴鹿エリア	(主) 鈴鹿環状線(磯山バイパスⅡ期)	三重県	継続
⑩	鈴鹿エリア	(都) 汲川原橋徳田線(4車線化)	鈴鹿市	継続
⑪	鈴鹿エリア	(主) 亀山鈴鹿線(野町国府線)	三重県	継続
⑫	鈴鹿エリア	(市) 加佐登鼓ヶ浦線(4車線化)	鈴鹿市	継続
⑬	津エリア	国道23号 中勢バイパス 長岡宮ノ前交差点改良	国	継続
⑭	津エリア	国道23号 中勢バイパス 納所町交差点改良	国	新規
⑮	津エリア	国道23号 雲出本郷町交差点右折レーン延伸	国	継続
⑯	津エリア	(県) 上浜高茶屋久居線(1工区)	三重県	継続
⑰	津エリア	(県) 津久居線	三重県	継続
⑱	津エリア	大谷踏切対策	津市	継続
⑲	伊勢エリア	館町通線、市道中村楠部17-1号線等	三重県・伊勢市	継続
⑳	伊勢エリア	(市) 一之木5丁目16号線	伊勢市	継続
㉑	伊勢エリア	(市) 桧尻川22-1号線	伊勢市	継続
㉒	伊勢エリア	(市) (仮称) 栗野5-2号線	伊勢市	継続
㉓	伊勢エリア	(市) 高向小俣線	伊勢市	継続
㉔	松阪エリア	国道42号松阪多気バイパス 朝田町南交差点立体化	国	継続
㉕	松阪エリア	松阪都市圏の道路のあり方検討	国	継続

※対策メニューは事業化路線のみを記載

凡例	
<主要渋滞箇所>	<道路種別>
● : 箇所	— 高速道路
◆ : 箇所(踏切)	— 一般県道以上
■ : 区間	— 市町村道
■ : エリア	■ 主な工場等
	● 主な大規模商業施設

赤文字表示の施策は以降に詳細を示す。



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

四日市 実施主体：三重県

3-2 道路整備等

(2) 国道477号四日市拡幅

- 国道477号四日市拡幅は、国道477号現道の渋滞緩和と四日市市街地へ集中する通勤交通等の分散を図るための事業であり、無名交差点から新尾平橋北交差点間の一部区間を除き、4車線化実施済。
- 全区間の4車線化が完了することで、渋滞緩和が期待できる。

■ 位置図

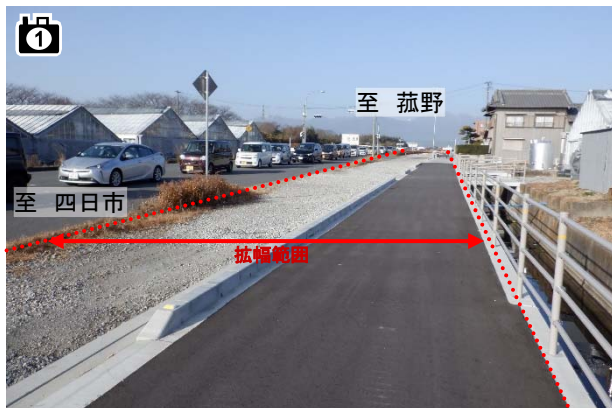


出典：地理院地図(国土地理院)

■ 対策概要

- 事業名：国道477号四日市拡幅
- 事業主体：三重県
- 所在地：四日市市尾平町～四日市市高角町
- 事業延長：3.0km
- 車線数：4車線
- 進捗状況：工事中

■ 渋滞状況



出典：三重県提供データ

■ 工事中区間の状況



出典：三重県提供データ

■ 開通済区間の状況



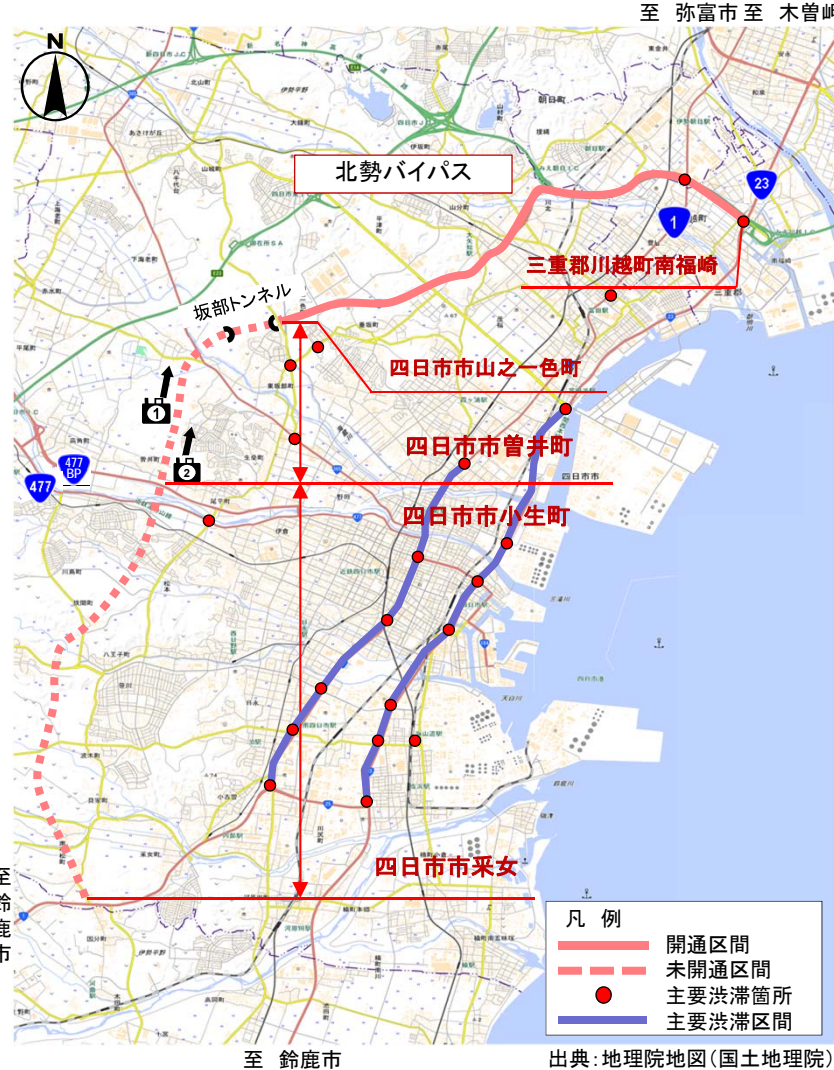
出典：三重県提供データ

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-2 道路整備等 (3) 北勢バイパス

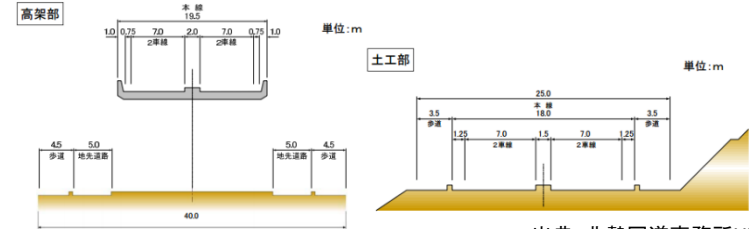
- 国道1号及び国道23号において、慢性的な渋滞が発生。
- 国道1号、国道23号の通過交通の転換を図ることを目的とし、国道1号北勢バイパスを整備中。
- 北勢バイパスの開通により交通の転換が図られ国道1号及び国道23号における渋滞緩和が期待できる。

■現状の課題



■対策概要

事業名：北勢バイパス
 事業主体：国
 所在地：三重郡川越町南福崎～四日市市采女
 四日市山之一色町（市道日永八郷線）～四日市市曾井町（国道477号バイパス）間は工事全面展開中
 四日市小生町（国道477号バイパス）～四日市市采女（国道1号）間は調査設計を推進
 事業延長：21.0km
 車線数：4車線
 進捗状況：工事中



■対策効果



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-2 道路整備等

(4) (市) 小杉新町2号線

○市道小杉新町2号線は、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、県道小牧小杉線の渋滞緩和を図るための事業であり、現在用地買収中。
また、北勢バイパスと接続する道路であるため、北勢バイパス完成後は中心市街地と北勢バイパスを結ぶ主要なアクセス道路としての役割も担っている。

■ 位置図



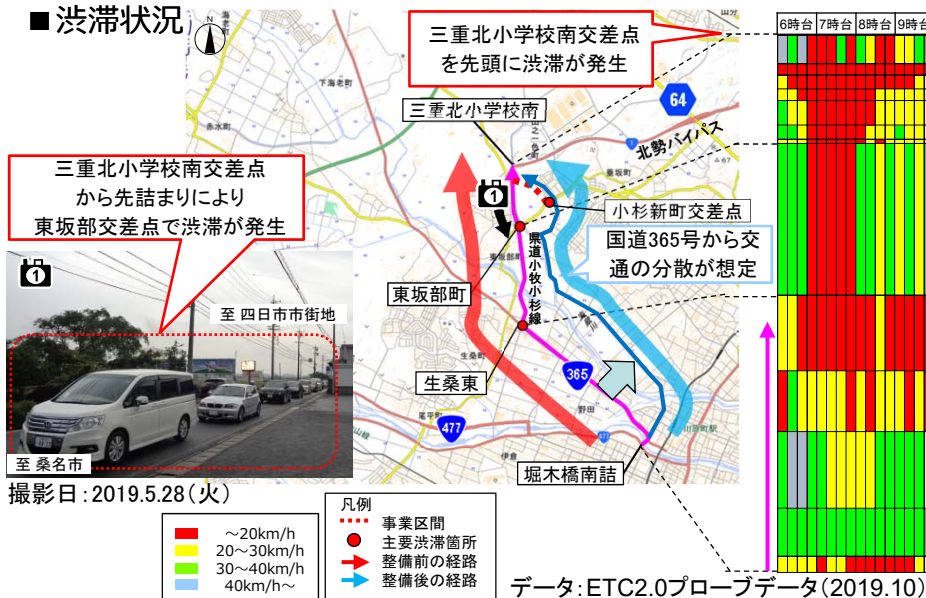
■ 対策概要

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 : 用地買収中 (2015年度に部田川のBOX工事を実施)

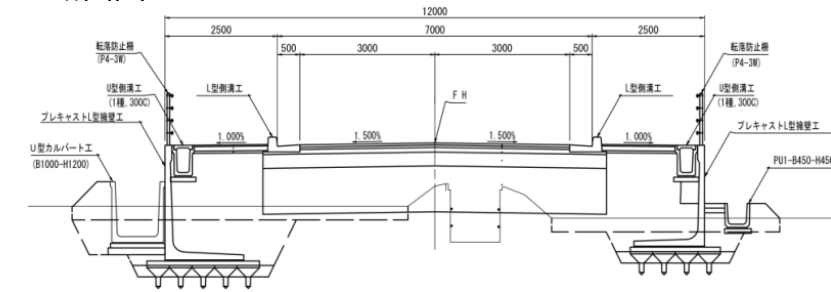
■ 詳細



■ 渋滞状況



■ 断面図



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-2 道路整備等

(5) (市) 阿倉川西富田線交差点改良

○市道阿倉川西富田線交差点改良は、阿倉川野田線のT字交差点と当該T字交差点を集約した十字交差点に改良することにより、朝・夕ピークにおける通勤交通による渋滞緩和を図るための事業であり、R2年度に迂回路を整備。現在迂回路整備中。

■位置図



■対策概要

事業名 : 市道阿倉川西富田線交差点改良
 事業主体 : 四日市市
 所在地 : 四日市市大字阿倉川地内
 事業延長 : 約0.3km
 進捗状況 : R2年度に迂回路を整備

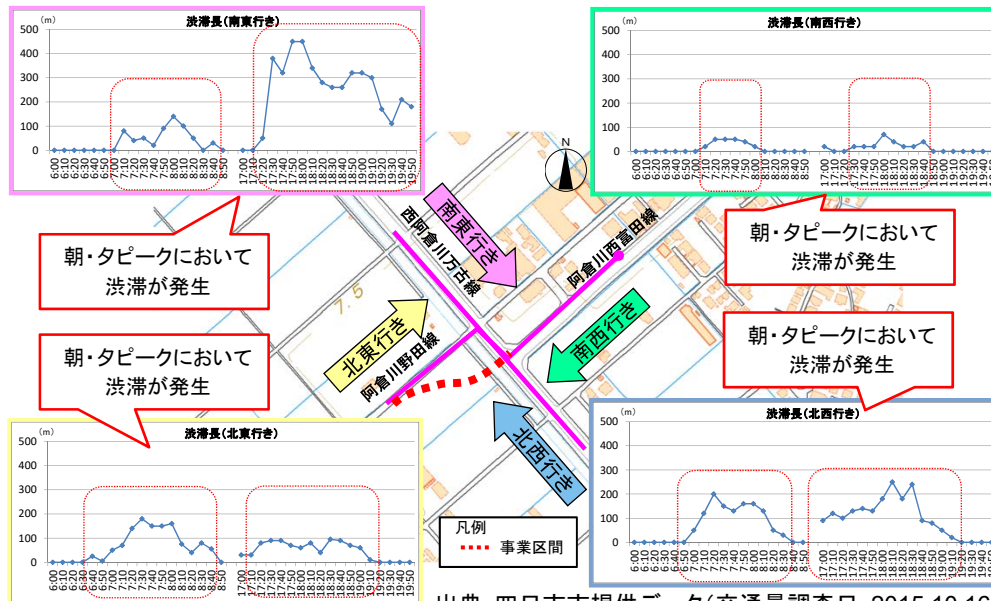
・阿倉川西富田線の交通状況



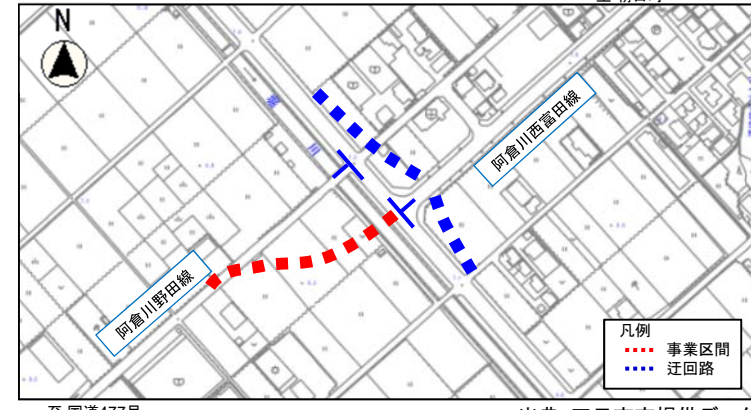
■詳細



■渋滞状況



■平面図



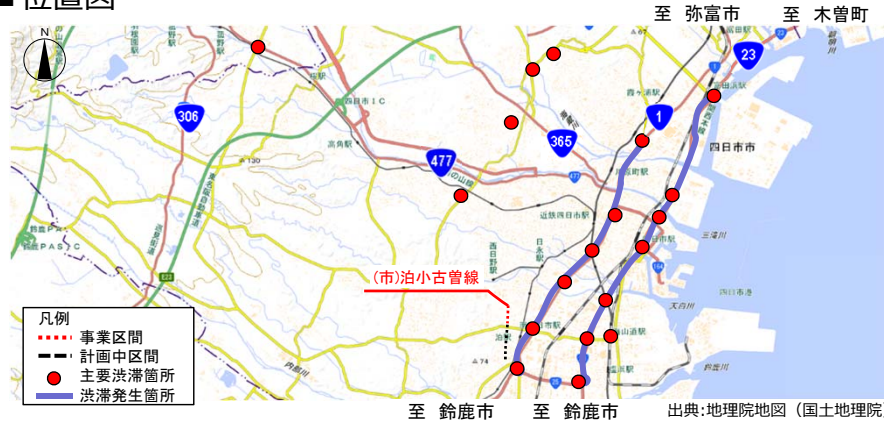
3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

四日市 実施主体：四日市市

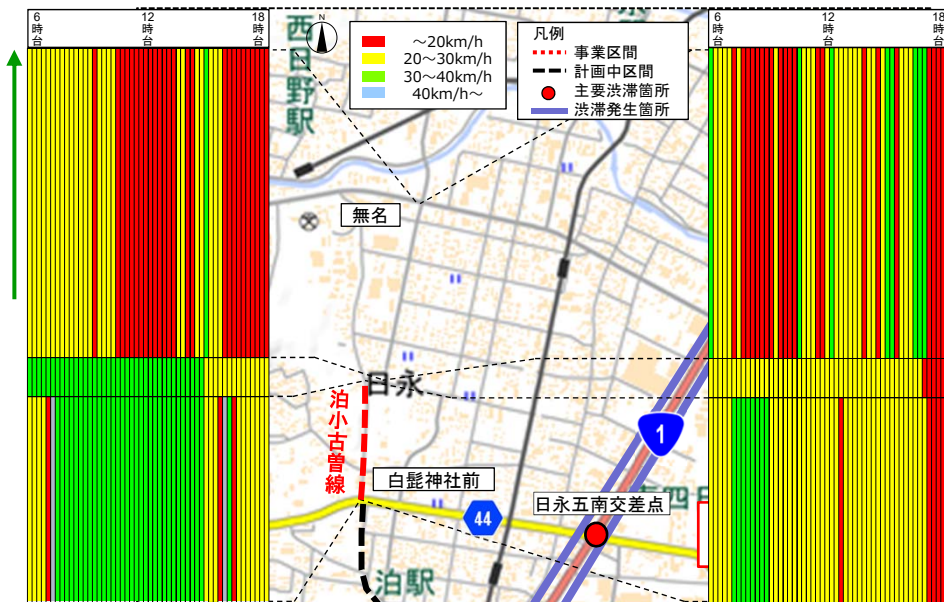
3-2 道路整備等 (6) (市) 泊小古曽線

○市道泊小古曽線は、タラッシュ時に並行する国道1号を迂回する車両が流入し、慢性的な渋滞が発生している。また、これにより地域の生活道路にも車両が流入し、交通安全上危険な状況となっている。本路線を整備することにより、国道1号の渋滞緩和及び、地域の安全な道路空間の整備を図るものであり、現在用地買収中。

■位置図



■渋滞状況



出典：地理院地図(国土地理院)

データ：ETC2.0プローブデータ(2019.10)

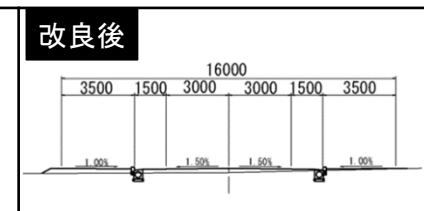
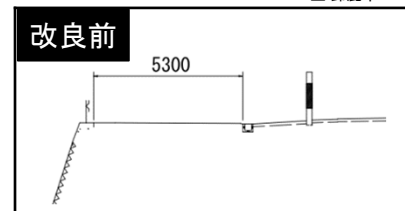
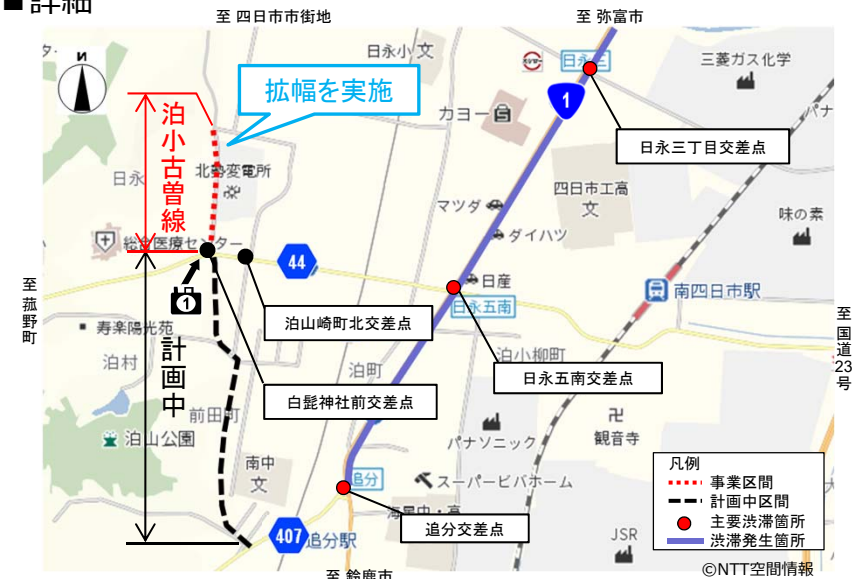
■対策概要

事業名：市道泊小古曽線 ※拡幅
 事業主体：四日市市
 所在地：四日市市日永西四丁目
 ~日永西五丁目
 事業延長：約0.56km
 進捗状況：用地買収中

・市道泊小古曽線の交通状況



■詳細



出典：四日市市提供データ

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

四日市

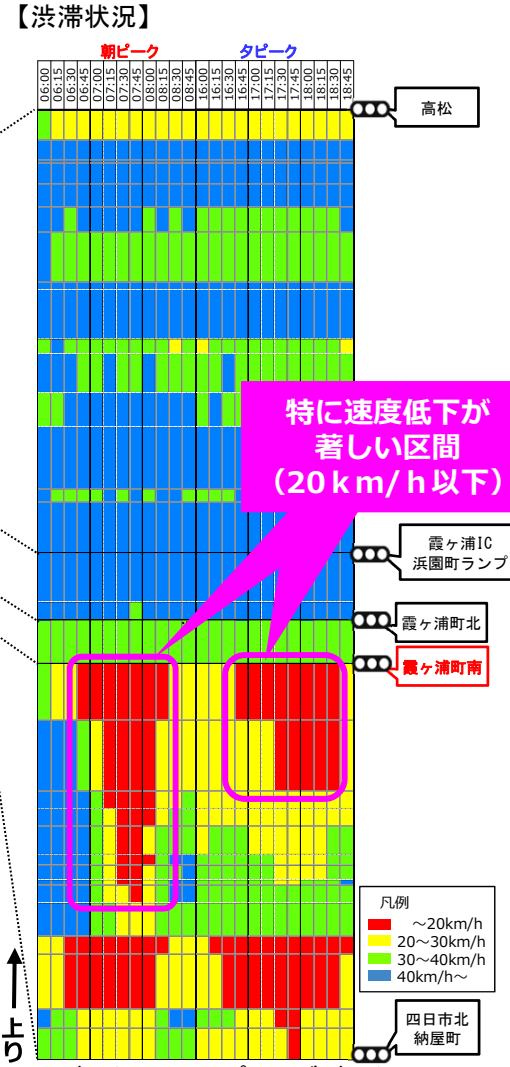
実施主体：国、四日市市、警察

3-2 道路整備等

(7) 霞ヶ浦町南交差点 交差点改良

- 国道23号では霞ヶ浦町南交差点において、交通需要に対して青時間が不足しており、渋滞が発生。
- 西側流入部において、進行方向を明示することで直進・左折車と右折車を分離し、交通容量を拡大。
- 交差道路側から国道23号側に青時間を配分することで国道23号の渋滞緩和を図る。

■現状の課題

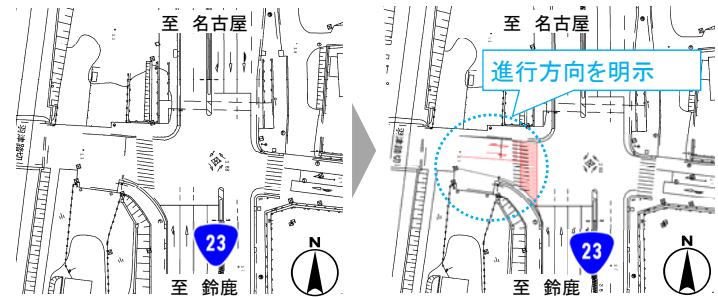


■対策概要

事業名：霞ヶ浦町南交差点 交差点改良
事業主体：国、四日市市、警察
所在地：三重県四日市市羽津
進捗状況：対策検討中

■詳細

【西側流入部 方向別通行区分表示】



【信号現示の見直し】

		1Φ(国道23号)			2Φ(国道23号)			3Φ(交差道路)			
パターン図											
		G	Y	AR	G	Y	AR	G	Y	AR	サイクル長
現況	表示時間	118	3	0	12	2	3	26	3	3	170s
	容量比	0.843			1.137			0.567			
改良案	表示時間	123	3	0	15	2	3	18	3	3	170s
	容量比	0.809			0.946			0.810			

【交通量】

	北側流入部			南側流入部			西側流入部			東側流入部		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
朝	0	1,361	84	26	1,867	1	134	10	30	4	14	6
夕	2	1,352	125	81	1,780	9	117	9	18	1	36	3

調査日時：R2.11/25(水) 朝ピーク：7時台、夕ピーク：17時台

【最大渋滞長】

	北側流入部	南側流入部	西側流入部	東側流入部
朝ピーク (6:00~9:00)	1,500m (7:10~7:20)	850m (7:50~8:00)	100m (7:50~8:00)	0m
夕ピーク (16:00~19:00)	500m (17:20~17:30)	550m (18:00~18:10)	70m (17:50~18:00)	0m

※西側流入部では踏切による渋滞が発生

調査日時：R2.11/25(水) 朝ピーク6:00~9:00、夕ピーク16:00~19:00

データ：ETC2.0プローブデータ(2019.9-11)

交差道路側の青時間を国道23号側に配分

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

鈴鹿

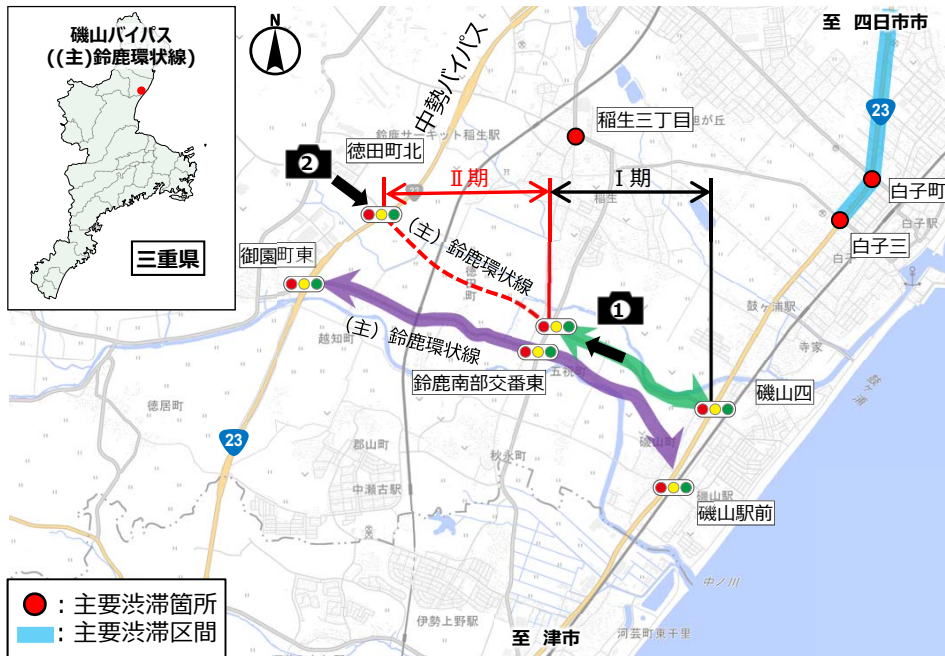
実施主体：三重県

3-2 道路整備等

(8) (主) 鈴鹿環状線 磯山バイパス (Ⅱ期)

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

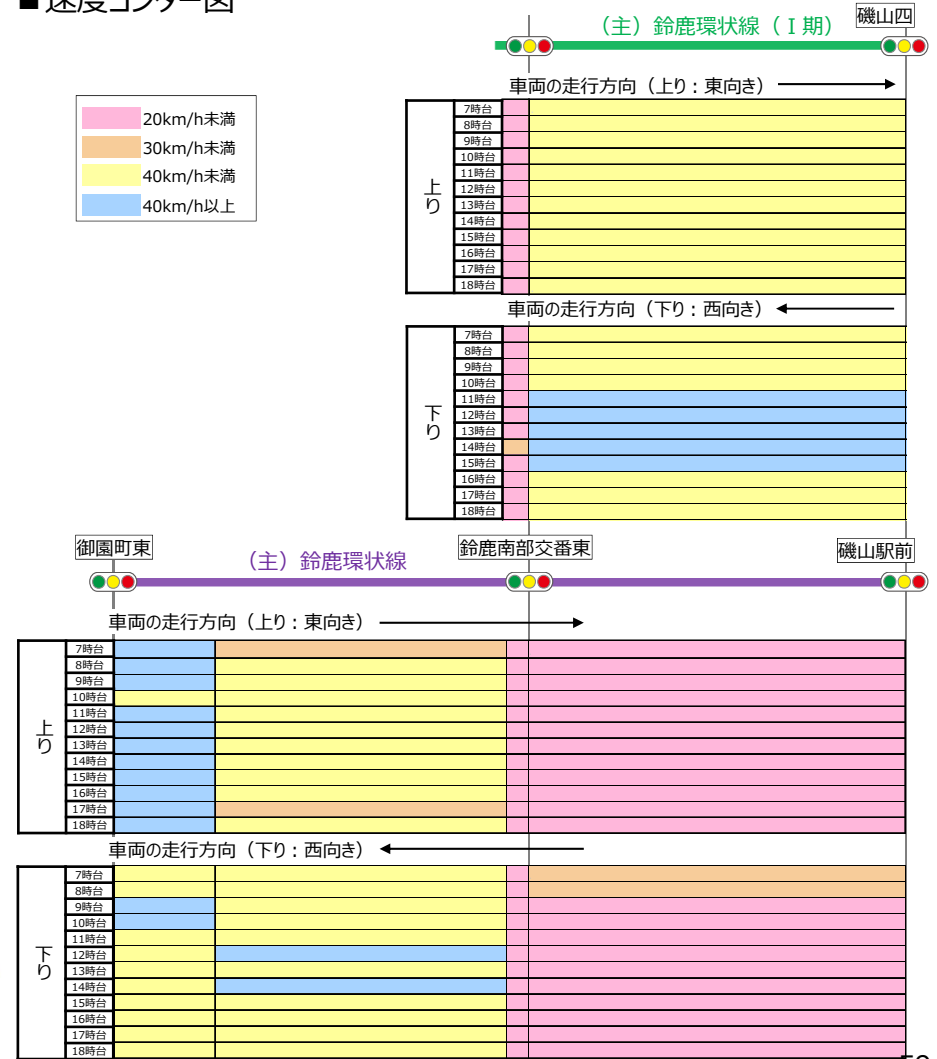
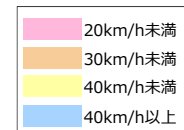
■ 位置図



■ 状況写真



■ 速度コンター図



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

鈴鹿

実施主体：鈴鹿市

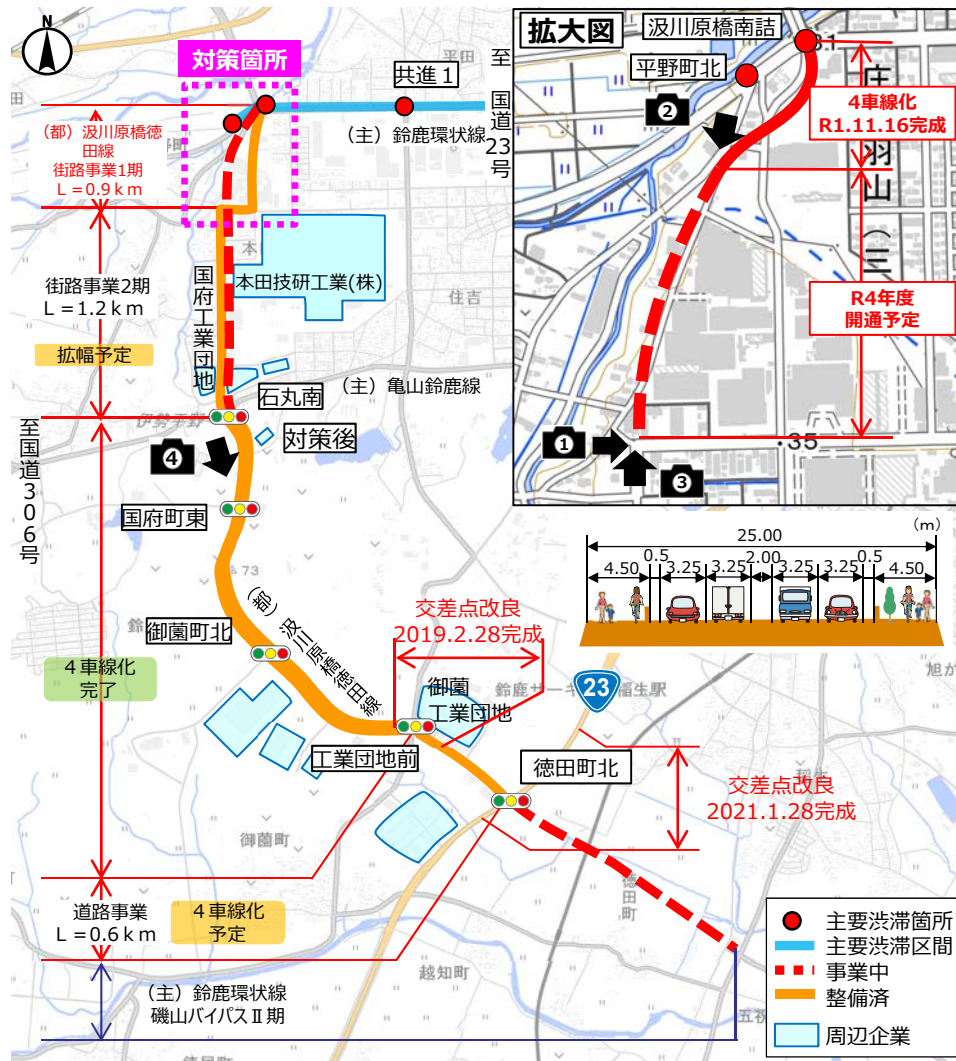
3-2 道路整備等

(9) (都) 汲川原橋徳田線 4車線化

対策実施により渋滞緩和が図れる主要渋滞箇所：(市) 平野三日市線 平田町駅前交差点～忍山神社北交差点間

- (都)汲川原橋徳田線の沿線には、多くの企業が立地しており、中勢バイパスや東名阪道へのアクセス路として多くの利用があることから、物流交通による渋滞が発生。
- 渋滞緩和による市民生活の利便性向上や、企業の生産性向上等、産業振興を図るため4車線化工事(拡幅)を実施。

■位置図



出典：地理院地図(国土地理院)

■計画内容(街路事業1期)

事業主体：鈴鹿市
所在地：鈴鹿市庄野羽山～平野町石丸
延長：L = 0.9 km W = 25 m 車線数：4車線

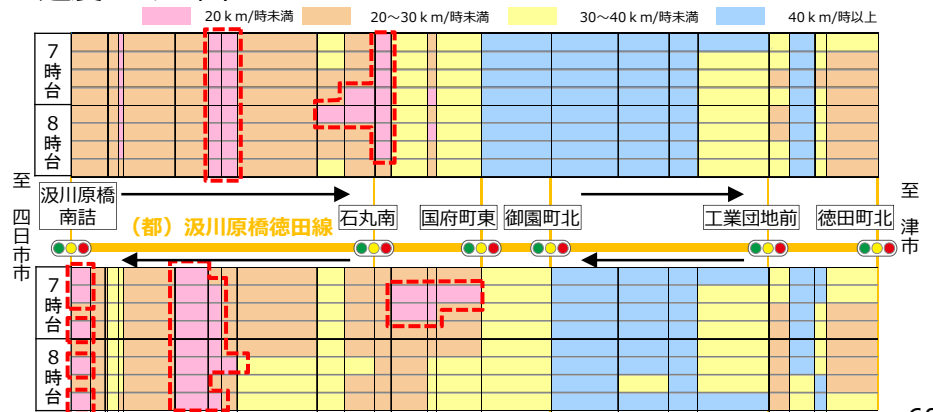
■渋滞状況



■状況写真



■速度カウンター図



出典：ETC2.0プローブ情報 2020年9月～10月[確報値]、11月[速報値](平日)

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

鈴鹿

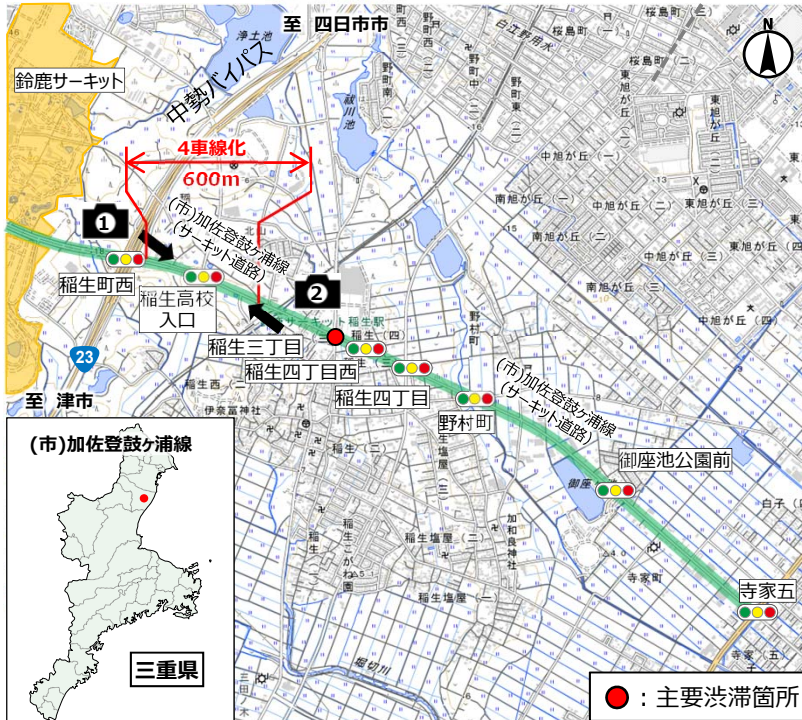
実施主体：鈴鹿市

3-2 道路整備等

(10) (市) 加佐登鼓ヶ浦線 4車線化

- 国道23号と鈴鹿サーキットを連絡する(市)加佐登鼓ヶ浦線(サーキット道路)は鈴鹿サーキットイベント開催時に渋滞が発生。
- 中勢バイパス(4工区)開通でアクセスする交通量が増加することを目論んで4車線化を推進。

■位置図

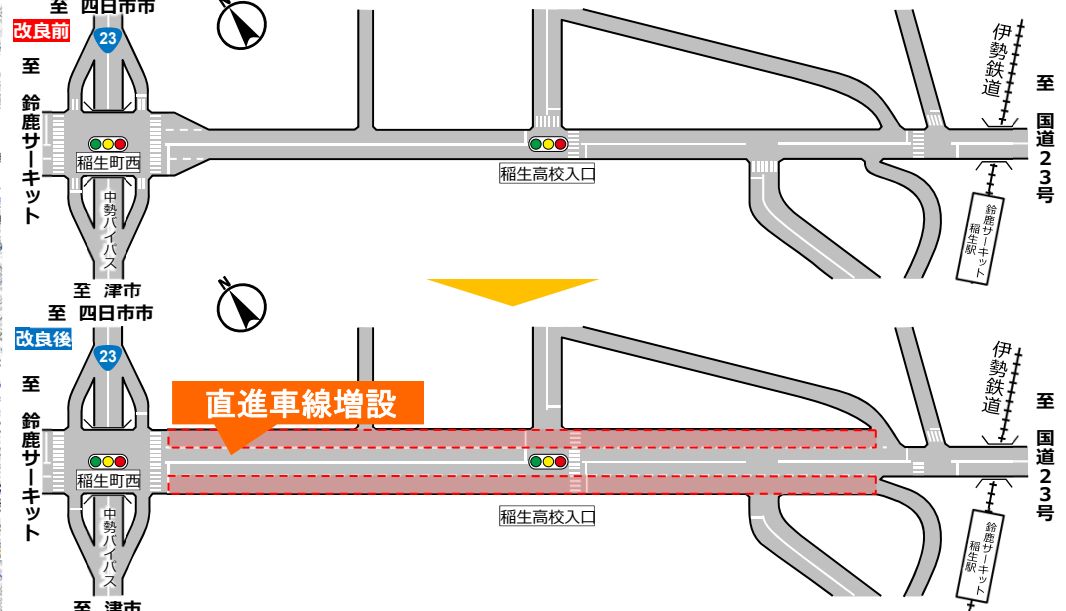


出典：地理院地図(国土地理院)

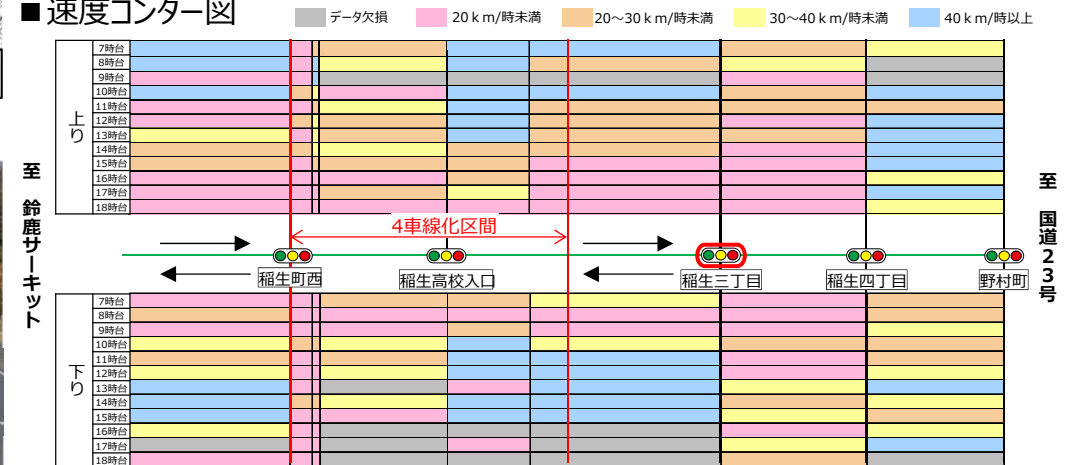
■状況写真



■改良内容



■速度カウンター図



出典：ETC2.0プローブ情報 2019年10月13日(日) 鈴鹿F1日本グランプリ開催日

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

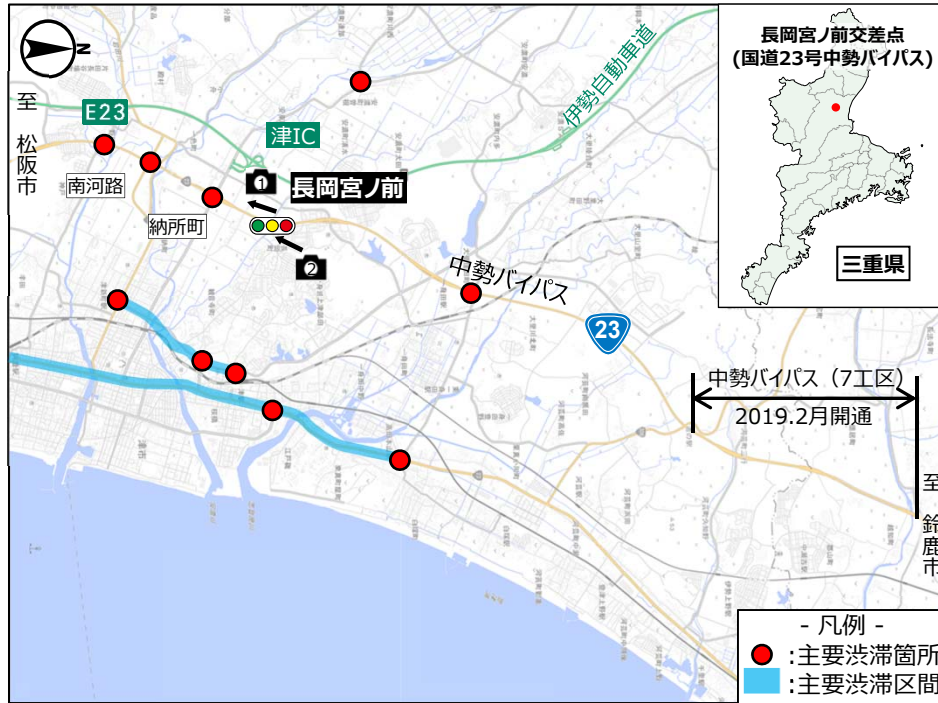
津 実施主体：国

3-2 道路整備等

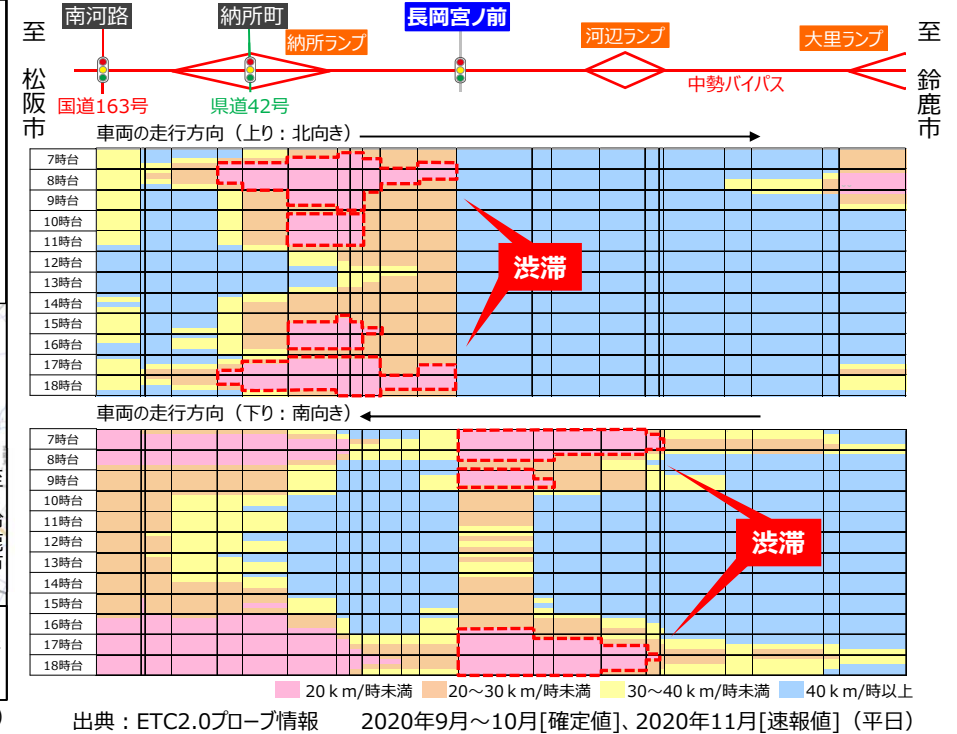
(11) 国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点改良

- 国道23号中勢バイパス長岡宮ノ前交差点では、中勢バイパス(7工区)開通により交通量が増加し、渋滞が悪化、速度低下が多く発生している。
- 交差点における渋滞、速度低下を緩和させるため、今年度より長岡宮ノ前交差点の交差点改良を実施。

■位置図



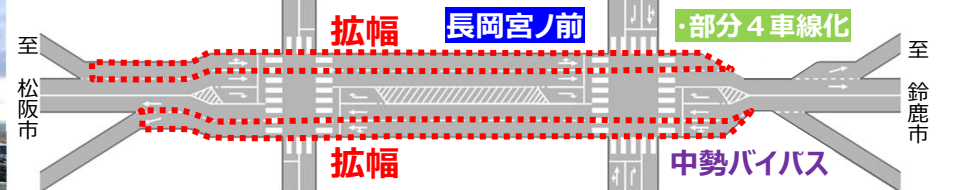
■渋滞状況



■渋滞状況写真



■対策概要



■現在の状況及び次年度以降の動向

2020年度より下部工工事の着手

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

津 実施主体：国

利用者団体連携

3-2 道路整備等

(12) 国道23号中勢バイパス納所町交差点改良

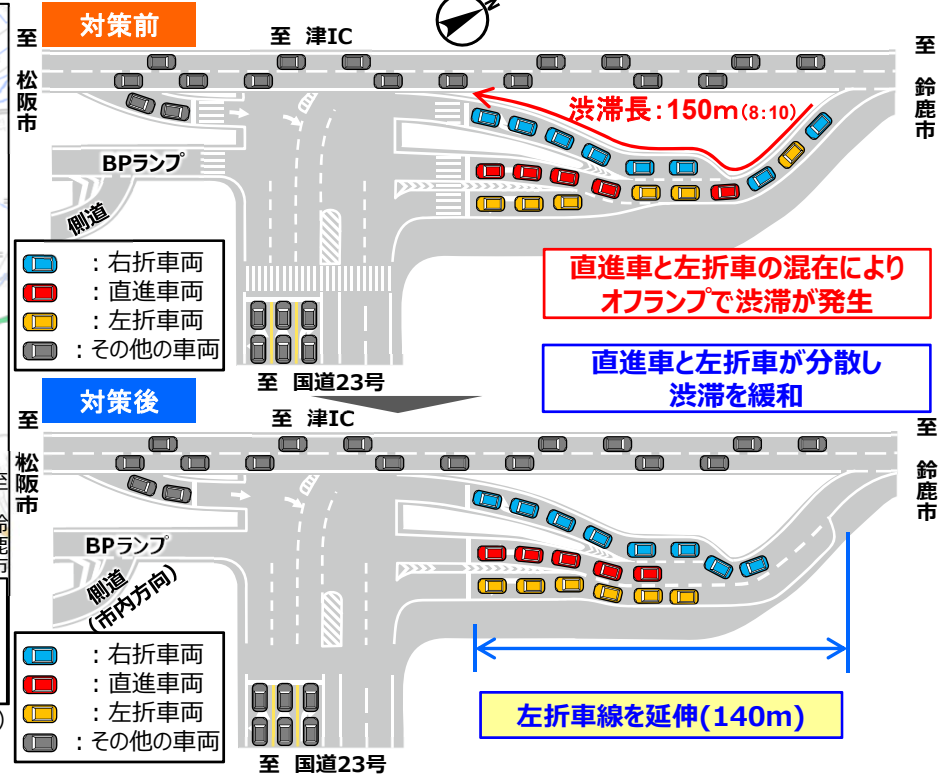
- 納所町交差点の鈴鹿市方面からのランプ部は、直進車と右折車の混在により、慢性的な渋滞が発生。
- 左折レーンの延伸により、直進車と左折車が分散することで、渋滞の緩和を図る。

■ 位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■ 対策概要



■ 渋滞状況写真

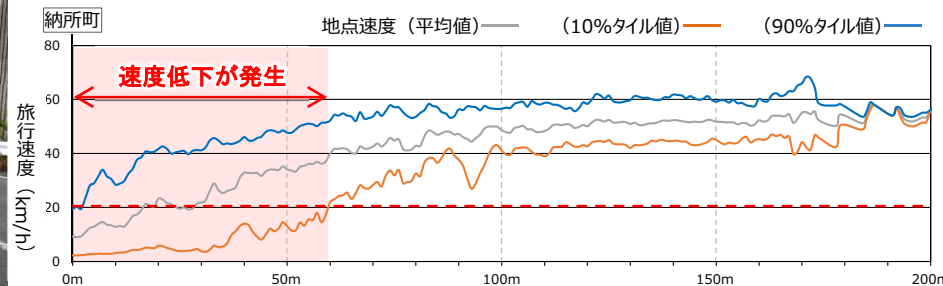


■ 状況写真



■ 渋滞状況（右折交通）

出典：渋滞長調査結果（2020年10月6日（火））



出典：ETC2.0プローブ情報 2020年10月（平日 12時間平均） 63

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

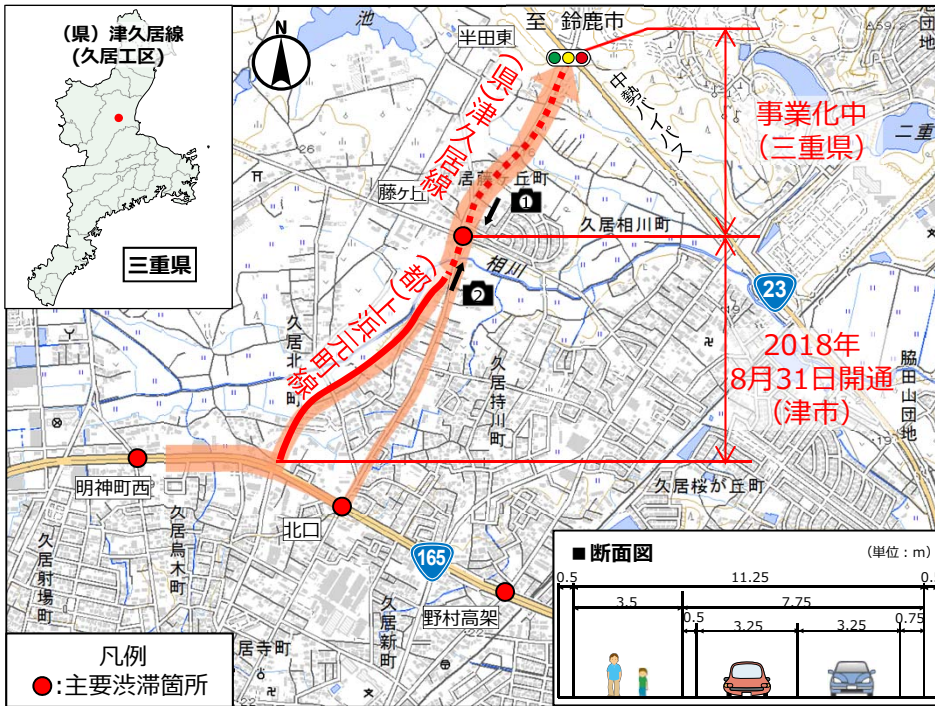
津 実施主体：三重県・津市

3-2 道路整備等

(14) (県) 津久居線 (久居工区)

- (県) 津久居線は、津地域と久居地域とを結ぶ重要な道路であり、中勢バイパスへのアクセス路としても重要な役割を担う道路。
- (都) 上浜元町線が開通したものの、(県) 津久居線 (久居工区) については、依然として渋滞が発生している。

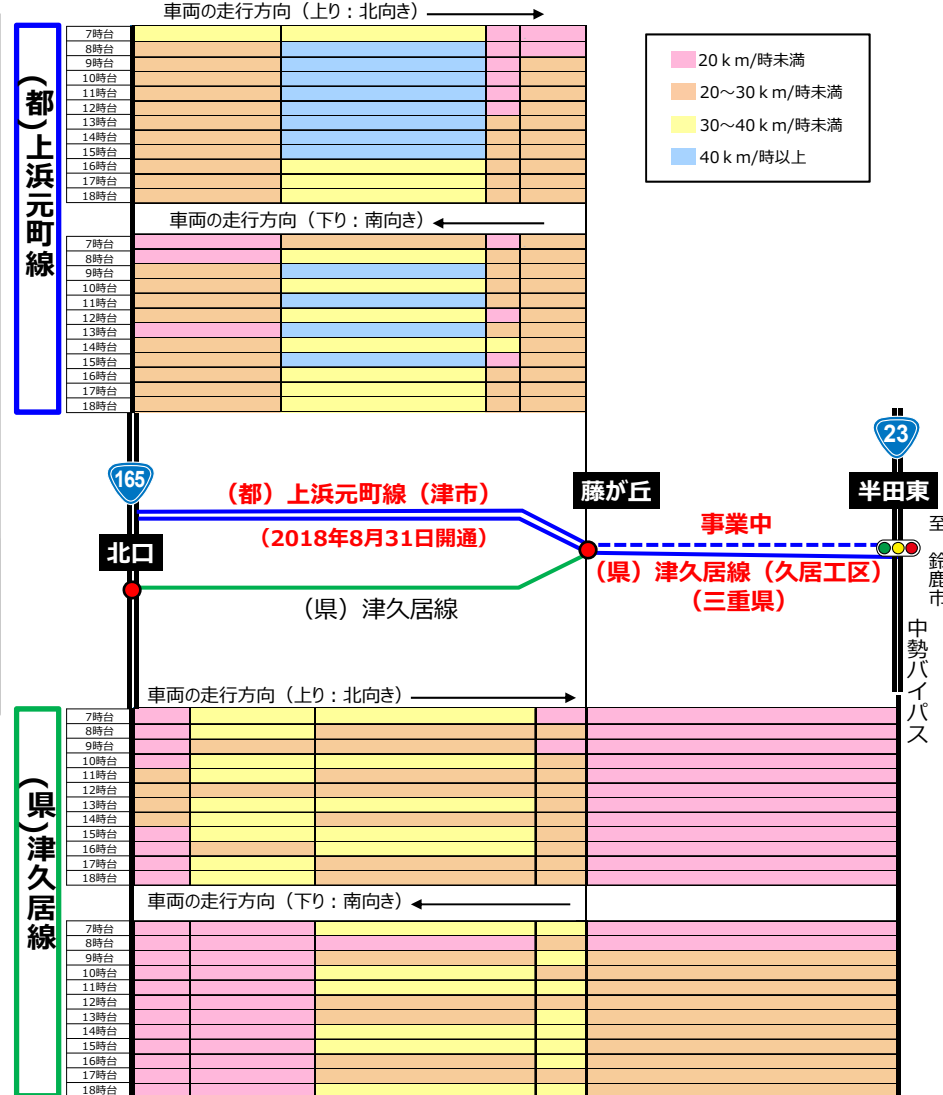
■ 位置図



■ 状況写真



■ 時間帯別速度状況



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

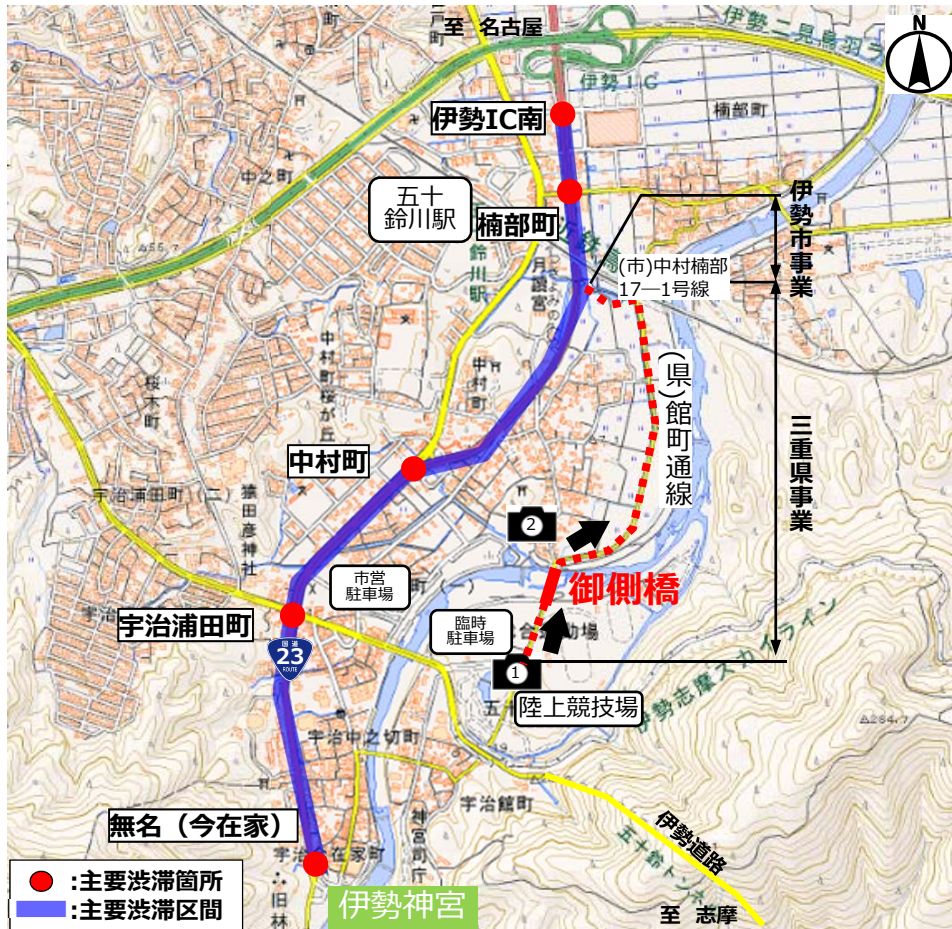
伊勢 実施主体：三重県・伊勢市

3-2 道路整備等

(15) 一般県道 館町通線、市道 中村楠部 17-1号線 1) 対策内容

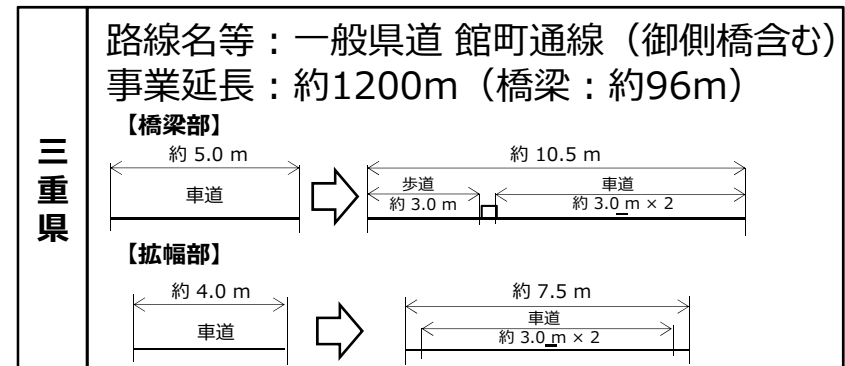
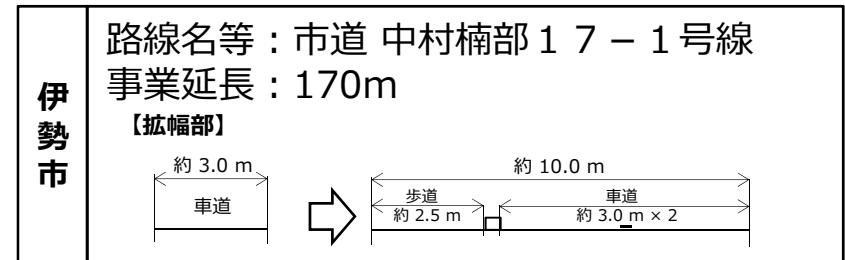
- 伊勢神宮（内宮）周辺の国道23号は、休日を中心に渋滞が発生。
- 国道23号から陸上競技場へ向かうルートについて、交通円滑化・歩行者の安全確保を目的に道路整備中。
- 2021年の「三重とこわか国体」開催までに整備を予定。（県）館町通線、市道 中村楠部 17-1号線は、2021年6月完成予定。

■位置図



出典：地理院地図（国土地理院）

■説明図



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

松阪 実施主体：国

3-2 道路整備等

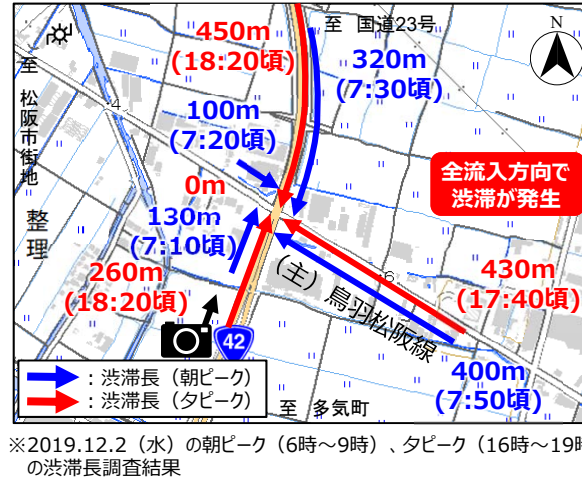
(16) 松阪多気バイパスへの交通転換促進施策（朝田町南交差点の立体化）

- 松阪多気バイパスの朝田町南交差点では、2019年10月より立体化工事に着手。
- 今年度は、松阪市朝田町において、改良工事、橋梁下部工事を推進。
- 国道42号の直進方向を高架構造にすることで、交差点部に流入する交通量を減少させるとともに、信号青時間を交通量に応じて再配分することで、**交差する（主）鳥羽松阪線も含めた渋滞緩和が期待**される。

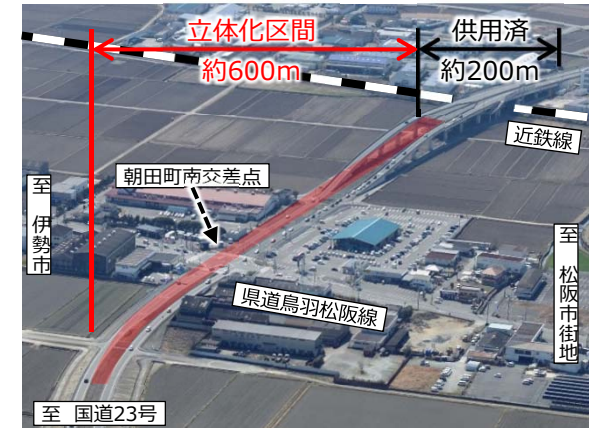
■ 朝田町南交差点の交通状況



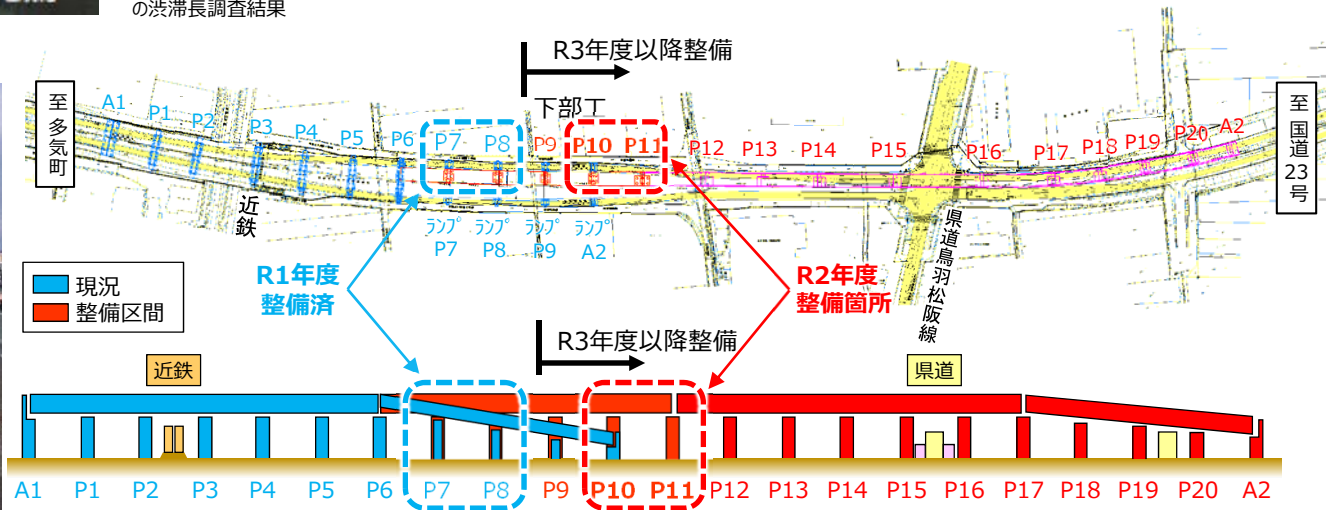
■ 朝田町南交差点の現在の状況



■ 朝田町南交差点の立体化イメージ



■ 2020年12月時点の進捗状況



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

松阪 実施主体：国

3-2 道路整備等 (17) 今後の方針

- 2018年3月の松阪多気バイパスの暫定2車線開通により、南勢バイパスと合わせて松阪都市圏の環状道路が概成したが、**ピーク時間帯を中心に、環状道路、中心市街地の道路ともに依然として混雑が残っている状況。**
- 今後は、昨年度工事着手した松阪多気バイパス朝田立体、八太町北交差点の改良等、**既往事業を着実に進めるとともに、事業完了後の交通状況の変化をシミュレーション等により予測・評価。**
- また、松阪都市圏での現在および将来における道路の利用実態や利用者ニーズ（道路の使われ方）と交通課題の関係性を明らかにするための基礎分析を進め、**都市圏内の各道路・区間が担う交通機能を整理するとともに、求められるサービスレベル（目標旅行速度、時間等）を設定し、目標を満たさない箇所を中心に必要な対策を講じていく。**

既往事業・対策の推進

ハード対策

【短期対策】

- ・六軒鎌田線の整備（2020.5.31開通）
- ・八太町北交差点の改良（2020.10.13完了）

【中期対策】

- ・朝田立体（事業中）

ソフト対策

【短期対策】

- ・案内標識の見直し（実施済）

既往事業完了後の
交通状況の変化（予測・実測）

検討結果を反映

追加対策案の検討

【中期対策メニュー（例）】

- ・交差点立体化、交差点改良 等

【長期対策メニュー（例）】

- ・松阪多気バイパスの4車線化、
南勢バイパスの6車線化 等

- ・交通分散のための迂回誘導
（バイパスルート及び市街地ルートの
所要時間情報の提供）等

松阪都市圏の道路のあり方検討

利用実態の把握

- ・交通量
- ・主要拠点間の利用経路、
所要時間 等

利用者ニーズの把握

- ・解消すべき渋滞箇所
- ・実施してほしい対策内容
- ・迂回等の対策に対する行動変
化の意向 等

交通課題の把握

- ・渋滞状況
- ・交通事故発生状況
- ・災害時の寸断状況 等

利用実態と課題の
関係性を整理

道路に求められるサービスレベルの設定

- ・各道路・区間が担う交通機能の整理
（拠点間の連絡レベルに応じた交通機能の設定）
- ・主要拠点間の目標旅行速度、旅行時間の設定

対策が必要な箇所の抽出

3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-2 道路整備等

(18) 松阪都市圏の道路のあり方検討（拠点間の連絡レベル、目標サービスレベルの設定）（案）

- 松阪都市圏における拠点施設の規模に応じて**拠点間の連絡レベルを設定し**、それに見合った**目標サービスレベル（旅行速度）を設定**。
- 拠点間の移動に利用される**道路を道路構造（平面・立体交差等）や規格（設計速度等）を踏まえて設定**することで、**都市圏内の各道路・区間に求められる交通機能および目標サービスレベルを設定**。
- なお、設定した目標サービスレベルに対し、各道路管理者が対策によって担保すべき、**現実的なサービスレベルについては、道路管理者間の協議により決定**。

① 地域区分の考え方

- ・「松阪市都市計画マスタープラン」における地域区分を基本とする。

② 拠点施設の考え方

- ・日常生活における自動車での移動を念頭に、施設の規模に応じて設定。

③ 対象とする道路ネットワーク

- ・生活圏中心都市（津市、松阪市、伊勢市、尾鷲市）間を結ぶ主要幹線道路を軸に、松阪都市圏内の生活拠点と主要幹線道路を結ぶ路線・区間を対象とする。

④ 目標サービスレベル

- ・拠点間連絡レベルに基づく交通機能（トラフィック/アクセス）を設定するとともに、それに応じた目標旅行速度を設定。
- ・設定した目標値に対して現況（及び将来）における走行性能を確認し、達成できていない区間（箇所）を課題がある箇所として抽出。

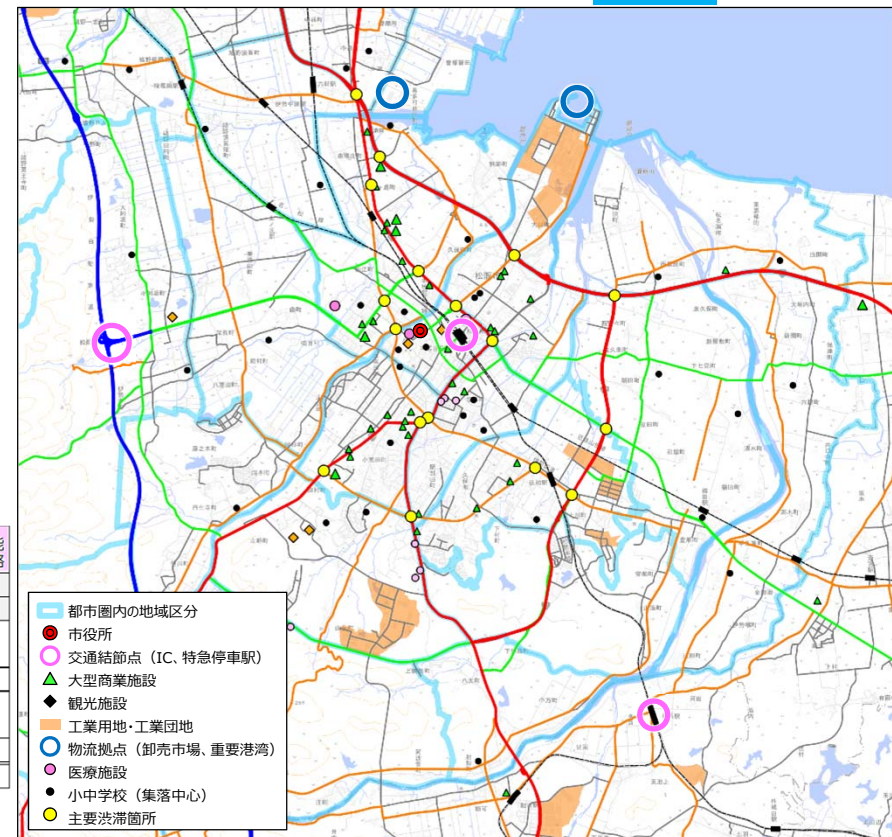
表. 拠点間連絡レベルと拠点施設の対応（案）

連絡レベル	生活圏 中心都市	生活拠点	小さな拠点 (地区・住区)	集落・街区
レベルⅠ	中心都市の市役所 (中心市街地)	特急停車駅、高速道路 IC、大型商業施設、工 業団地、物流拠点等	駅、住宅団地	集会所、公民館等
レベルⅡ	津市、松阪市、伊勢市、 尾鷲市等	松阪駅、松阪IC、アピタ 松阪三雲店、松阪中核 工業団地、津松阪港等	東松阪駅等	-
レベルⅢ	-	-	-	-
レベルⅣ	-	-	-	-

表. 拠点間連絡レベルに応じた目標サービスレベルの設定（案）

連絡レベル	交通機能	トラフィック機能 幹線道路					アクセス機能 生活道路
		A		B			
		自専道	一般道	自専道	一般道	自専道	
レベルⅠ	生活圏 中心都市	○	○	△			
レベルⅡ	生活拠点			○			
レベルⅢ	小さな拠点 (地区・住区)				○		
レベルⅣ	集落・街区					○	
目標旅行速度 (km/h)		60~80	40~60	30~40	20~30	~20	

▼ 松阪都市圏内の地域区分及び主な拠点の分布 途中報告



3. 2021年度以降に実施する予定の渋滞対策

3-2 道路整備等

(19) 環状道路の機能強化に向けた国道42号松阪多気バイパス、国道23号南勢バイパスの整備方針の検討

○松阪多気バイパスや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、中心市街地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る。

<検討フロー（案）>

○R1～R2年度

- ・現況の利用状況、課題箇所の整理
- ・既往事業完成後の利用状況の変化、交通課題の発現状況の予測・検証

○R3年度

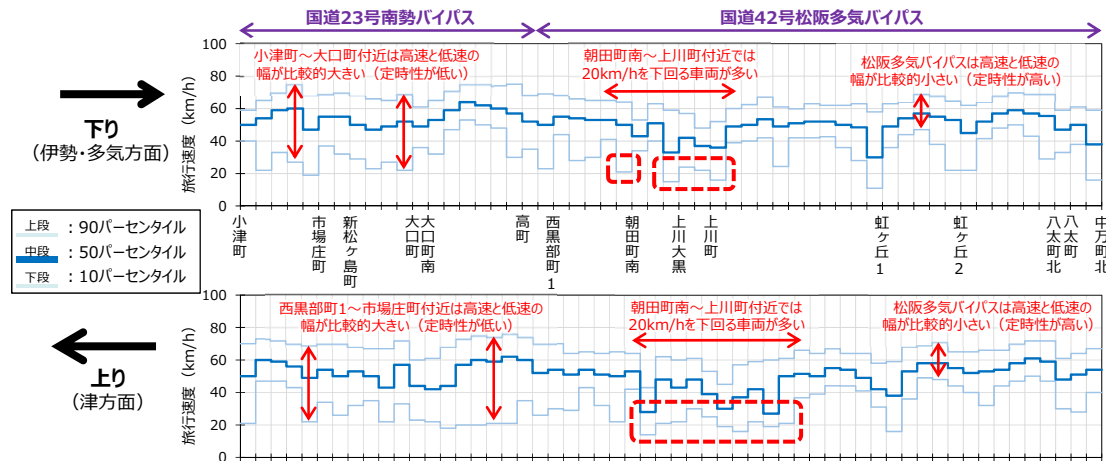
- ・松阪多気バイパス、南勢バイパス（松阪都市圏環状道路）に求められるサービスレベルの設定
- ・残課題を踏まえた対策案（道路構造等）、求められるサービスレベルを踏まえた整備計画（整備優先順位等）の検討

○R4年度～

- ・松阪多気バイパス（朝田立体完成後）の追加対策とあわせた松阪都市圏環状道路の整備計画の策定等

▼プローブデータに基づく環状道路の走行性評価（現況） 途中報告

- ・両バイパスともに50パーセント速度（対象期間中に取得した速度データの中央値）は概ね40km/hを超えている。
- ・南勢バイパスは高速と低速の幅が大きく定時性が低い。一方、松阪多気バイパスは朝田町南～上川町交差点付近で20km/hを下回るものの、単路部では南勢バイパスに比べて高速と低速の幅が小さく、比較的定時性が高い特徴がある。



※）ETC2.0プローブデータ（2019年9～11月平日）に基づく。上記のグラフについて、横軸の目盛はDRMリンクを表す。

▼ピーク時に着目した交通需要予測

途中報告

- ・松阪都市圏における渋滞は、朝夕のピーク時など、限られた時間帯に発生しており、実態に即した交通円滑化対策を検討・推進していくためには、課題のある時間帯の交通需要や流動を把握する必要がある。
- ・そこで、R2年度とR3年度の2箇年にわたり、松阪都市圏内の道路ネットワークを対象とした時間帯別交通量配分モデルを構築する。



図. 交通需要予測の対象地域および分析ゾーン

- 【対象範囲】
- ・松阪市及び多気町の内、概ね伊勢自動車道よりも海側のエリア
- 【対象ネットワーク】
- ・県道以上の道路及び地域間の移動に利用される主要な市道等

- 主要渋滞箇所
- 現況道路ネットワーク
- 分析ゾーン



図. 走行性評価の対象区間