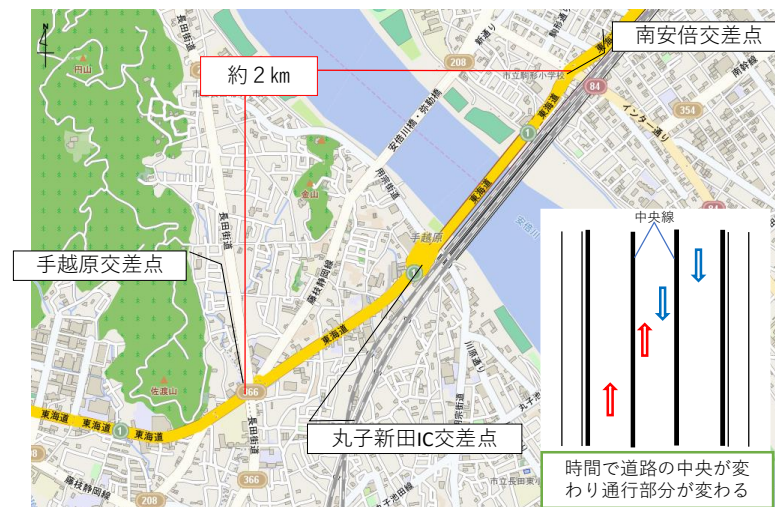




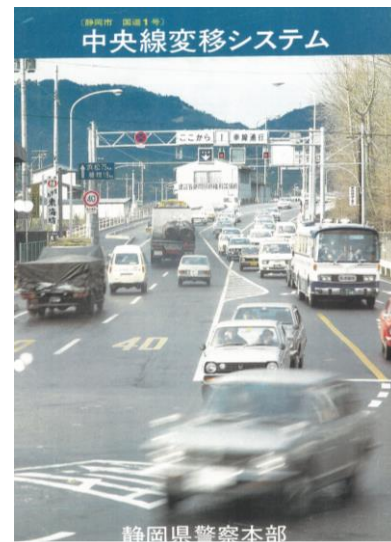
中央線変移システムの廃止について (リバーシブルレーン)

1 中央線変移システムって？



国道1号中央線変移（リバーシブルレーン）

昭和53年当時、焼津市及び藤枝市等が静岡市のベッドタウン化したことから、静岡市以西の地域から国道1号を利用し市中心部へ向かう車両が著しく増加、恒常的に交通渋滞が発生。道路の拡幅や幅員の広い新たな橋の設置が困難な状況であるなか、渋滞解消に効果的な対策として南安倍交差点から手越原交差点までの約2km 3車線区間において時間帯で中央線を変移させる交通規制及び装置を設置しました。



昭和53年当時の説明資料

2 中央線変移システムの問題点は？

○ 分かりにくい交通規制と事故の危険性

- ・リバーシブルレーンは全国に18箇所のみ。
- ・逆走車両が散見される。
- ・過去には逆走による正面衝突の死亡事故の発生も。



○ 交通量が減少

- ・国道1号バイパスが整備され、国道1号現道の交通量が減少。
- ・国道1号現道への大型車両の混入が低くなっている。

交通量の推移 単位 千台/日

道路	年	S55	S60	H9	H27	H29.5	H31.1	R1.6	R1.11	R2.10
バイパス			7	40	61	65	63	68	68	68
現道		46	49	41	33	30	28	29	29	28
指数(現道)		94%	100%	83%	67%	61%	57%	59%	59%	57%

※ 指数は現道の交通量ピーク時の昭和60年を100としたときのもの

○ システムの老朽化と多額の費用

- ・規制開始から45年が経過し、機器の老朽化が激しい。
- ・更新を続けてきたものの交換部品が製造されていないものも多く更新が困難になっている。
- ・故障やシステムエラーが増えてきている。

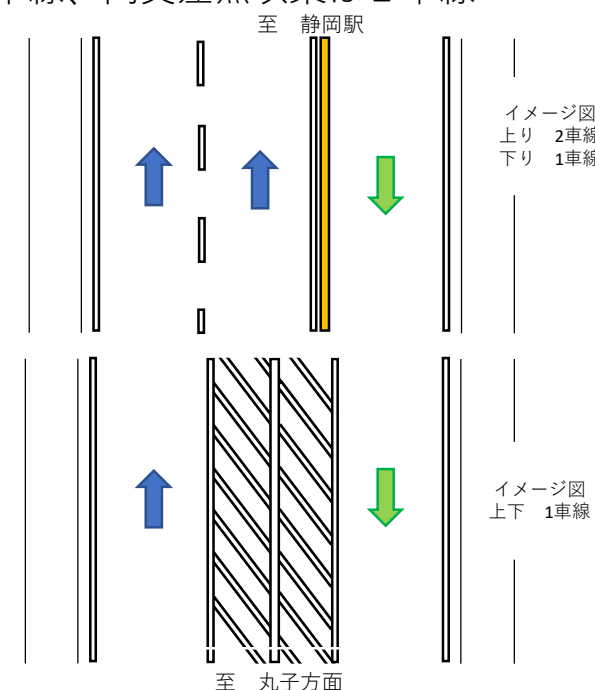
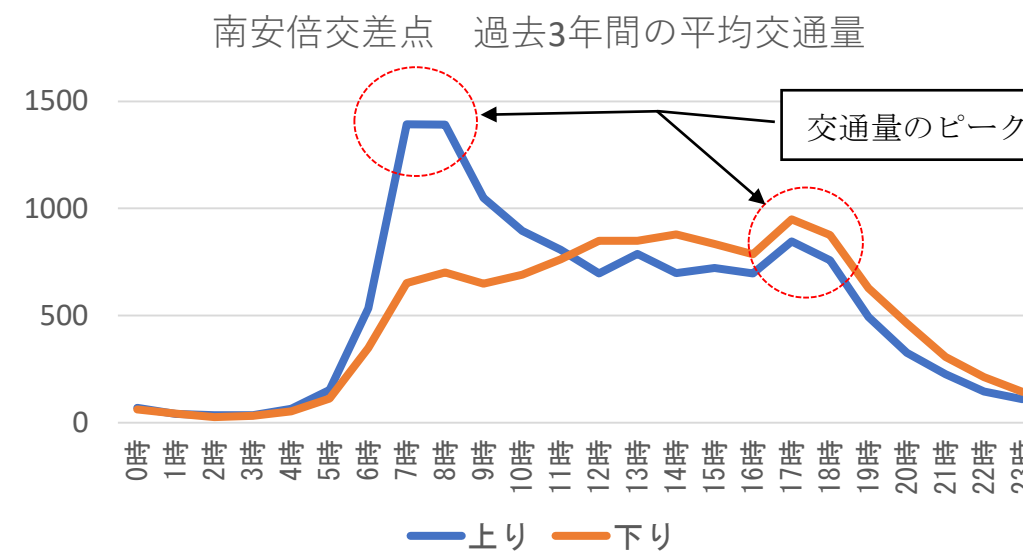
● 諸問題から中央線変移システムの廃止を決定

3 中央線変移システムを廃止したあとはどうなるの？



○ 上り車線の朝方の交通量が非常に多いため

- ・上り：手越原交差点～丸子新田IC（又は手越原東）は1車線、同交差点以東は2車線
 - ・下り：1車線
- に終日固定。



4 中央線変移システムを廃止するとどんなことが起きるの？

○ 逆走車両を防ぎ走行中の安全性が高くなります。

- ・中央線を明確にし、終日固定することで逆走車両がなくなります。
- ・中央線が固定されることによって、迷いによる不規則な車線変更などがなくなります。

○ 交差点に右折レーンを設け、安全に右折することができます。

- ・手越原東交差点上下線に右折レーンを設けることができます。
- ・2車線を跨ぎ右折する必要がないため、安全・安心に右折できます。
- ・右折レーンを設けることで追突事故防止になります。

○ ゼブラ帯を設けることで路外施設に右折しやすくなり、後続車の滞留を防ぐことができます。

- ・道路の幅に余裕ができるので、路外施設に右折しようとする車両がいても、後続車両が滞留することなく走行できます。

● 交通量ピーク時の午前7～8時台、午後5～6時台に車両が混雑する可能性があります。

- ・手越原交差点や南安倍交差点付近で渋滞する可能性があります。
- ・交通量が集中する時間帯は、余裕を持ってお出かけください。

ご不便をおかけしますが交通事故防止のため、ご理解・ご協力をお願いします



問合せ先：
 静岡県警察本部
 交通規制課 規制係
 TEL：054-271-0110

※静岡県警交通部では歩行者の事故防止のため「しずおか安全横断3つの柱の実践」を推進しています。

【3つの柱：1手を上げる、差し出すなど横断の意思を示す 2安全確認してから横断 3横断中も安全確認】



静岡県警察本部交通部 交通規制課

国道1号中央線変移規制の 見直しについて



1 国道1号 中央線変移規制



静岡県警察本部交通部
交通規制課



中央線変移システム設置当時の説明資料



国道1号中央線変移（リバーシブルレーン）

昭和53年当時、焼津市及び藤枝市等が静岡市のベッドタウン化したことから、静岡市以西の地域から国道1号を利用し市中心部へ向かう車両が著しく増加、恒常的に交通渋滞が発生。道路の拡幅や幅員の広い新たな橋の設置が困難な状況であるなか、渋滞解消に効果的な対策として南安倍交差点から手越原交差点までの約2km 3車線区間において時間帯で中央線を変移させる交通規制及び装置を設置した。



2 現在の交通規制内容



静岡県警察本部交通部
交通規制課

- 運用開始:昭和53年4月1日
- 路線名:国道1号 ※上り(静岡駅方面)・下り(藤枝方面)
- 規制区間:静岡市葵区「南安倍交差点」から
静岡市駿河区「手越原交差点」までの約2km
- 変移時間:午前0時～午後0時 上り2車線、下り1車線
午後0時～午前0時 上り1車線、下り2車線
- 関連規制:通行禁止(手越原交差点)
午前7時から午前8時30分までの間は国道1号から
県道藤枝静岡線への進入禁止
(「土・日曜日、休日を除く」「バス・タクシー二輪を除く」)

3



2 中央線変移の問題点



静岡県警察本部交通部
交通規制課

2-1 わかりにくい交通規制と交通事故の危険性・全国的に撤去方向

**手越原交差点から南安倍交差点まで区間 過去3年間で77件の人身事故、平成20年に死亡事故も発生
～通り慣れた道路利用者以外には規制内容が分かりづらく不規則な運転動作になりやすい～**

○事故形態

・追突 33件 ・出会い頭 19件 ・右折時 7件 ・左折時 3件 ・追越、追抜き 3件 ・その他11件

・単独 1件

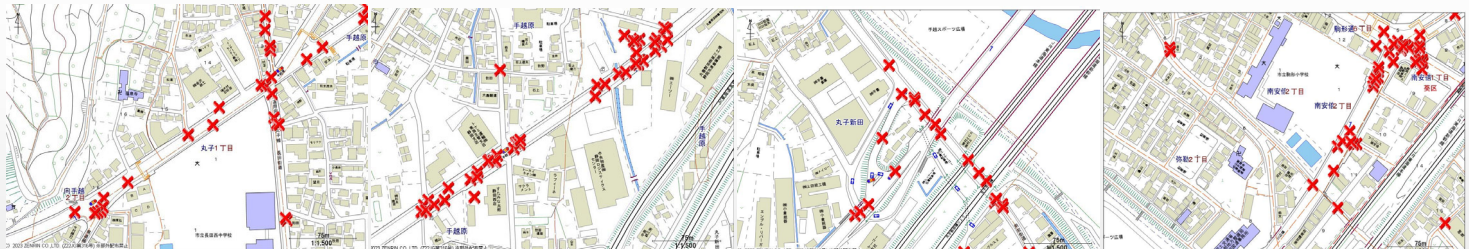
○状況(抜粋)

・中央線変移区間の片側2車線道路の第一通行帯を進行中、自車が片側1車線区間を走行中と誤信し、第一通行帯から右折したため、第二通行帯を進行中の相手車両と衝突

【発生時間:20時 南安倍交差点付近 下り 第1当事者 南伊豆町】

・右から左に車線変更する際、前車に気を取られ、左後方から直進してきた車両と衝突

【発生時間:9時 南安倍交差点付近 下り 第1当事者 島田市】



佐渡交差点から手越原交差点

手越原東交差点と商業施設前

丸子新田IC

南安倍交差点付近

SP 2 中央線変移の問題点



2-1 わかりにくい交通規制と交通事故の危険性・全国的に撤去方向

他県警のリバーシブルレーンの考え方

【道路整備の状況やわかりにくい規制などにより廃止を検討】

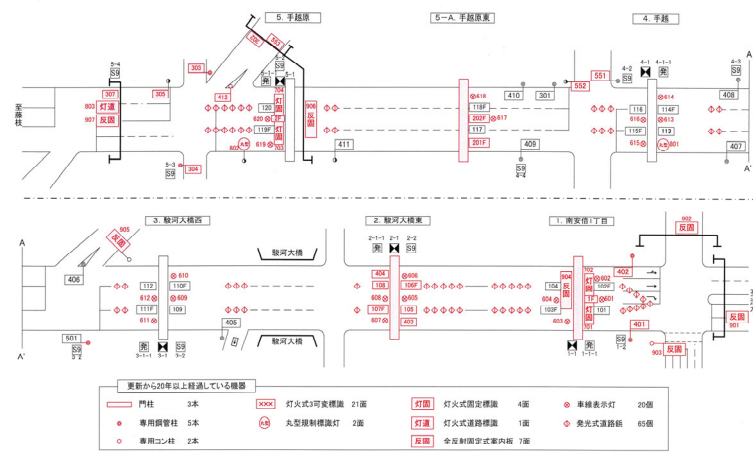
県名	基数	方針	経過	現在
東北 某県	1基	廃止の検討	準備中	準備中
関東 某県	9基	廃止の検討	特に道路管理者との協議はない	順次廃止
中部 某県	2基	継続運用	令和2年に地元説明 理解得られず	廃止できず運用中
中部 某県	1基	廃止の検討	準備中	準備中
関西 某県	1基	廃止の検討	令和3年交通量のシミュレーションを実施	実証実験を道路管理者と協議中
九州 某県	1基	継続運用	廃止の話題はない	
九州 某県	1基	廃止の検討	廃止を計画するもバス会社が反対	廃止できず運用中
九州 某県	2基	継続運用	バス会社の理解得られず	更新し運用中

SP 2 中央線変移の問題点



2-2 システムの老朽化及び維持管理が困難

- ・運用開始から45年が経過し、保守や機器の老朽化に伴う故障に要する負担が大きいほか、保守部品が製造中止となっている状況
- ・更新するには、多額の費用がかかる。



※ 図面赤色部分が更新必要箇所



手越原交差点の門柱・標識

SP 2 中央線変移の問題点

2-3 現道の交通量の変化

- ・バイパス開通、スマートインター開通に伴い、現道の交通量が年々減少傾向にある。
- ・現道の大型車両の通行量が減少している。

単位 千台/日

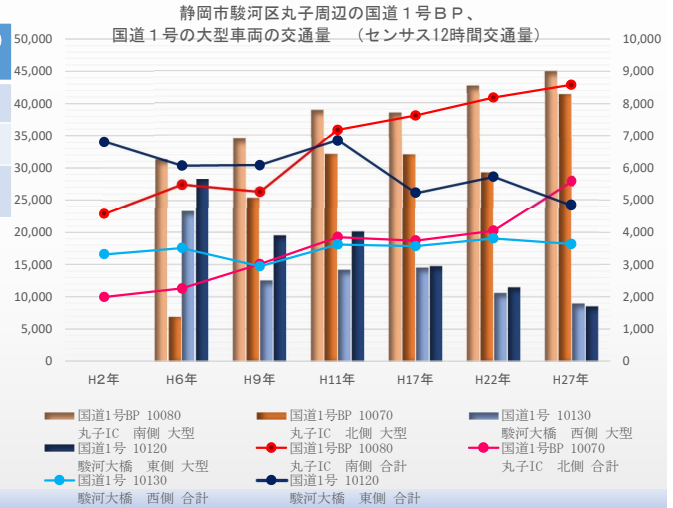
年 路線	S55	S60	H9	H27	H29.5	H31.1	R1.6	R1.11	R2.10
BP		7	40	61	65	63	68	68	68
現道	46	49	41	33	30	28	29	29	28
指数 (現道)	94%	100%	83%	67%	61%	57%	59%	59%	57%

※国交省提供資料

※指数はS60の現道100%にした時の現道の交通量

交通量の推移

- BP開通前（交通量ピーク時）と比較し令和2年時点で43%交通量が減少
- BP暫定供用（興津～丸子2車線）が始まったH9年からBPの交通量が増加し、現道は減少傾向となる。
- 大型車両についても、BP開通をきっかけに現道への混入は減少



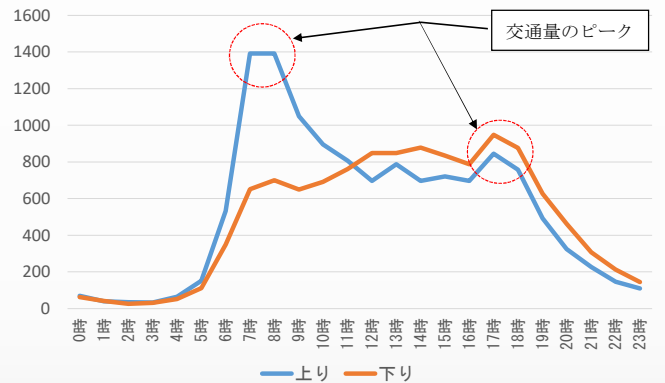
SP 3 中央線変移の見直し案

上り車線の朝方の交通量が非常に多いため

- 上り：手越原交差点～丸子新田IC（又は手越原東）は1車線、同交差点以東は2車線
- 下り：1車線に終日固定



南安倍交差点 過去3年間の平均交通量



- 上り車線
 - ・午前7～8時がピーク
 - ・一時間当たり1,400台程度
- 下り車線
 - ・午後5～6時がピーク
 - ・一時間あたり950台程度



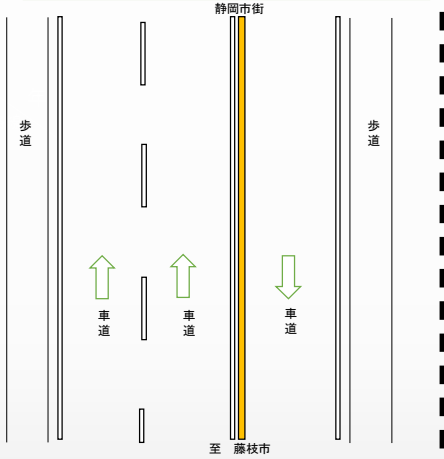
4 見直しに対する交通規制



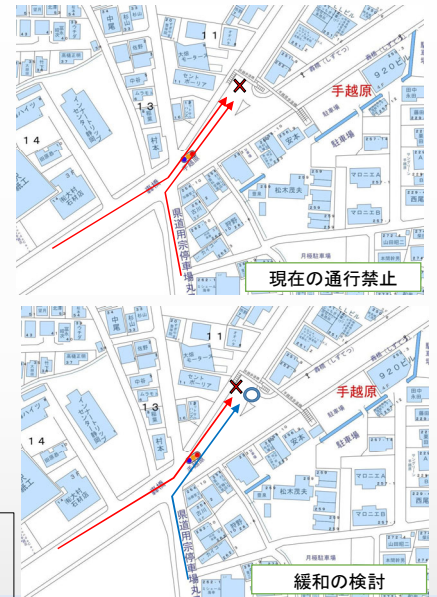
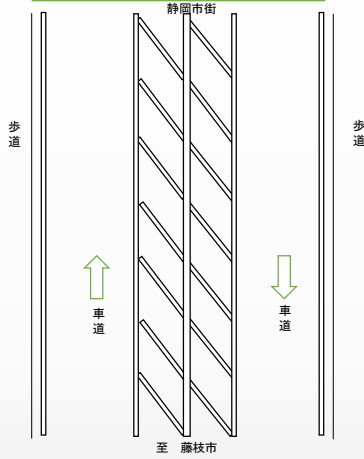
静岡県警察本部交通部
交通規制課

- ・上り2車、下り1車は「黄実線」・上下1車箇所は「白実線」を設置
- ・手越原交差点から県道藤枝静岡線への午前7～8時30分の通行禁止規制を緩和（検討）

上り2車線、下り1車線区間ラインイメージ



上下1車線区間ラインイメージ



- ・センターラインを黄実線にすることで、上り2車区間は道路中央の明確化を図る。
- ・導流体を設置し路外施設等への出入りをしやすくして、住民の利便性を向上させる
- ・住民の要望を聞きながら、時間帯の通行禁止規制を緩和し、交通流の分散を検討



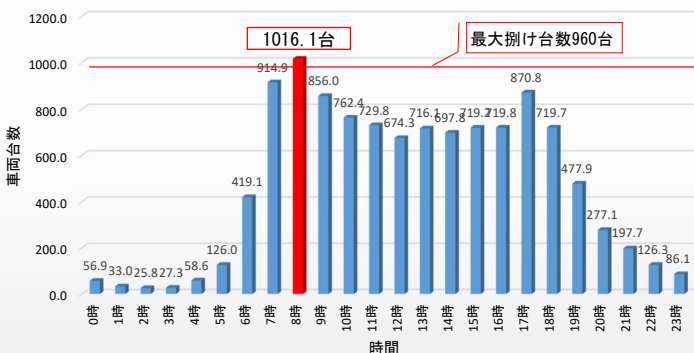
5 渋滞シミュレーション



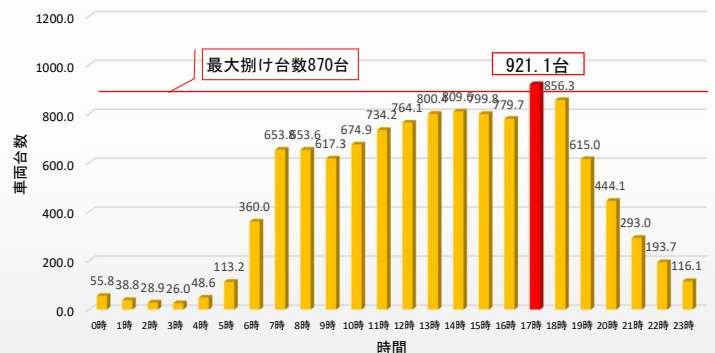
静岡県警察本部交通部
交通規制課

- 上り 午前8時台
手越原交差点を先頭に300mの渋滞（車両1台あたり捌け秒数を2.0秒として計算）
- 下り 午後5時台
手越原交差点を先頭に300mの渋滞（車両1台あたり捌け秒数を2.2秒として計算）
※下りは手越原交差点の広幅車線又は左折車線を設置した場合の捌け秒数
1車線運用のままだと捌け秒数は2.4秒で渋滞が720mに伸びる可能性がある

佐渡交差点 上り 過去3年平均交通量



南安倍交差点 下り 過去3年平均交通量



※ 過去3年平均交通量＝各年4月第3週月曜日、9月、12月の第2週月曜日の平均