

平成25年度 第1回静岡県道路交通渋滞対策推進協議会

日時:平成25年6月28日(金)10:00～

場所:静岡県庁 別館7階 第3会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 会長挨拶

3. 議 事

- (1) 検討の流れ(案)について
- (2) 今後の取り組み方針(案)について
- (3) 協議会規約(案)について
- (4) その他

4. 閉 会

<配布資料>

- ・資料-1 検討の流れ(案)
- ・資料-2 今後の取り組み方針(案)
- ・資料-3 協議会規約(案)
- ・資料-4 新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通後1年間の交通状況および整備効果

1. 検討の流れ（案）

第4次渋滞対策プログラム（平成18年度～）

平成24年度

第1回協議会の開催(H24.6.27)

- ・交通基礎データの共有
- ・意見交換 等

第2回協議会の開催(H24.7.31)

- ・地域の渋滞箇所の素案の決定
- ・パブリックコメントの実施内容・手法等の決定

パブリックコメントの実施
(H24.8.10～26)

第3回協議会の開催(H24.12.18)

- ・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

地域の主要渋滞箇所の公表
(H25.1.22)

協議会の開催(H25.6.28)

- ・今後の進め方の共有

地域別検討部会(各エリア)

- ・課題・方向性の確認・共有
- ・対策方針の立案
- ・対策案のとりまとめ

以降、継続してフォロー

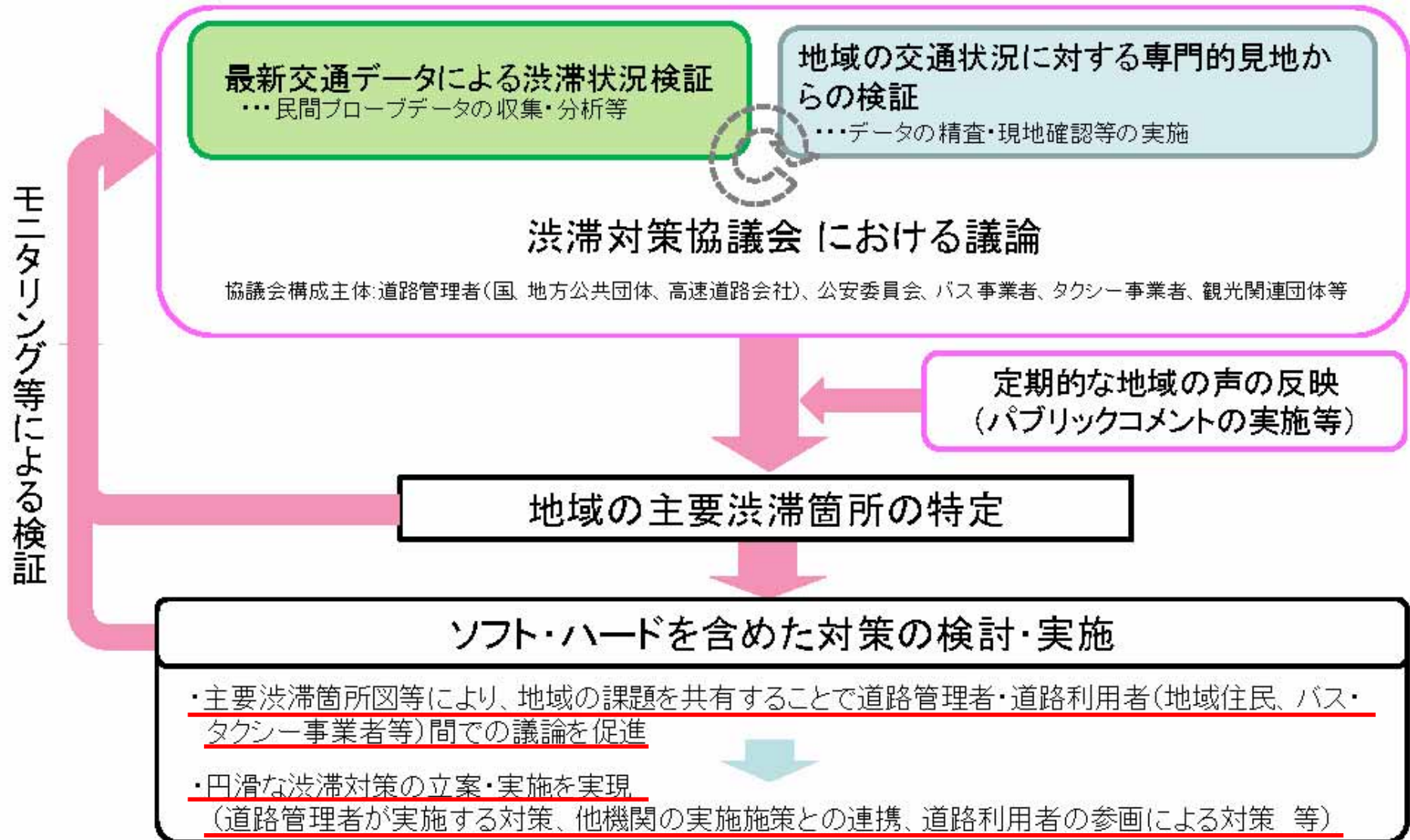
協議会の開催(年度末)

- ・年度末に、各検討部会の検討状況及び結果を報告
- ・対策の決定

平成25年度以降

渋滞対策の全体像(マネジメントサイクル)

- 最新の交通データ等を基に特定された主要渋滞箇所を踏まえ、渋滞対策を検討・実施
- 毎年度以下のマネジメントサイクルにより、主要渋滞箇所をモニタリングの上、随時見直し



静岡県全体における対応方針について(案)

検討経緯

・静岡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、「静岡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」として選定しました。

・この度、「地域の主要渋滞箇所」に対する対応方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「静岡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、静岡県警本部、静岡県、静岡市、浜松市、静岡県道路公社、中日本高速道路株式会社、静岡県トラック協会、静岡県バス協会、静岡県タクシー協会

H24.6 第1回協議会

H24.7 第2回協議会

H24.12 第3回協議会

地域の主要渋滞箇所 選定

主要渋滞箇所 対応方針

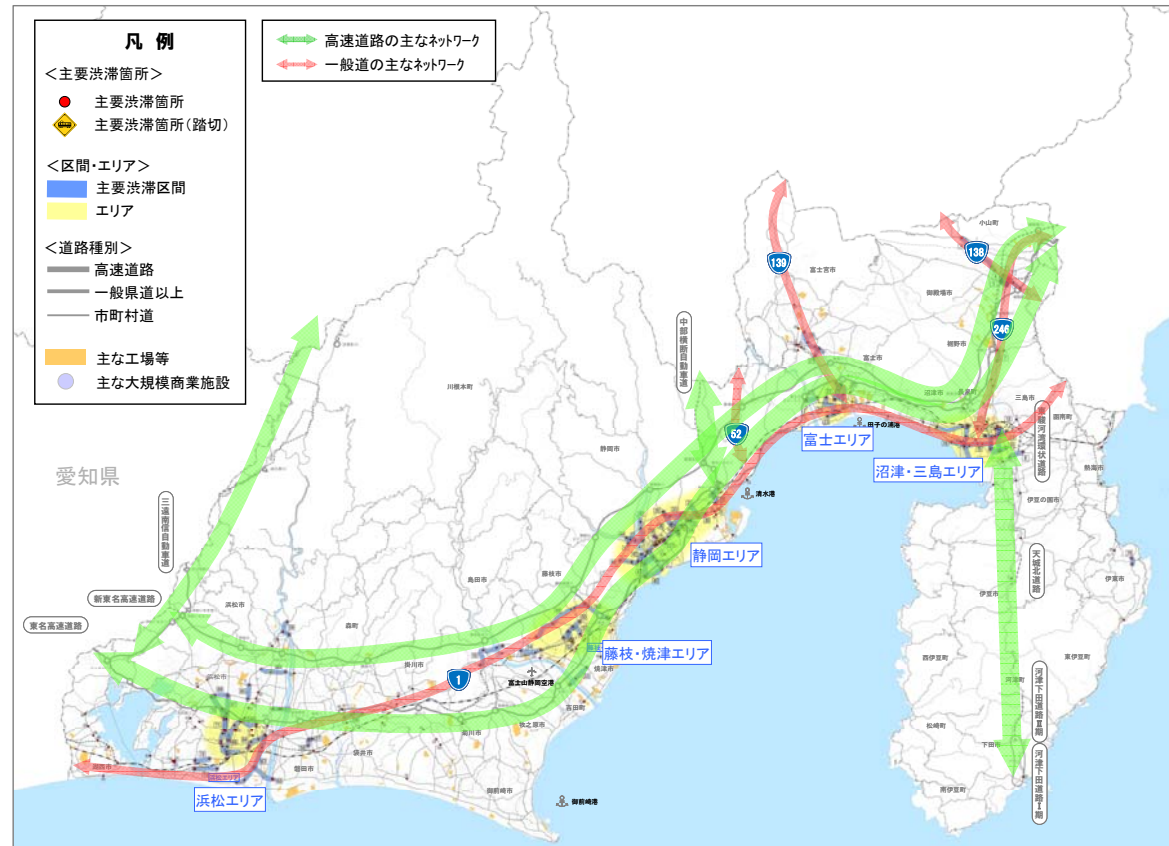
1. 静岡県の概況

	概要
静岡県市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・東西155kmと東西に長い県土を有し、可住地面積は35%であり、主として海岸沿いの東海道沿線など平地に中規模都市が連なる構造。 また、政令指定都市が2市存在するなど、他県と比べて多極化した地域構造。 ・流動方向は、国道1号や東海道本線などの幹線交通基盤が整備されている東西方向への流動が顕著。 ・東西交通の要衝として交通環境の優位性が確保されてきたが、全国的に新幹線や高速道路等が整備され、その優位性が低下。 ・富士山静岡空港の開港や新東名高速道路の供用を契機に、新たな対応が必要。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生。 ・主要渋滞箇所は、県東部の沼津市、県中部の静岡市、県西部の浜松市などに集中しており、この3都市に全体の約50%の箇所が集中。

2. 方向性

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカーによる通勤、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抑制とも合致しており、こうした取組により、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通の円滑化を図るため、バイパスや環状道路の整備によるネットワークの充実や現道拡幅、交差点改良などのボトルネック(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。

3. 静岡県全体の交通ネットワークイメージ



対応方針

■バイパスや環状道路の整備による交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図り、検討部会において、地域のエリア毎に、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

【検討部会メンバー】

道路管理者

国、静岡県、静岡市
浜松市、NEXCO

運輸局

中部運輸局
(静岡運輸支局)

都道府県警察

静岡県警
(警察署)

基礎自治体

市、町

交通事業者

鉄道事業者
バス事業者
タクシー事業者など

その他

学識経験者
市民団体など

2. 今後の取り組み方針（案）

■ 静岡県内 3地域5エリアの概況

地域 (検討部会)	東部伊豆地域		中部地域				西部地域	
	エリア	沼津・三島エリア	エリア外 (地区別)	富士エリア	静岡エリア	藤枝・焼津エリア	エリア外 (地区別)	浜松エリア
主な市町村等	沼津市・三島市 ・長泉町 中心部付近等	御殿場市 裾野市 熱海市 伊東市 下田市 伊豆市 伊豆の国市等	富士市中心部付近	静岡市(静岡・清水 都心地区付近)	藤枝市・焼津市 中心部付近等	富士宮市 御前崎市等	浜松市中心部付近	島田市 磐田市 掛川市 袋井市 湖西市 菊川市 牧之原市等
主要渋滞 箇所数 (高速IC出口除く)	10区間(26箇所) 単独箇所:5箇所	9区間(20箇所) 単独箇所:20箇所	5区間(10箇所) 単独箇所:0箇所	20区間(44箇所) 単独箇所:10箇所	5区間(14箇所) 単独箇所:3箇所	4区間(9箇所) 単独箇所:13箇所	4区間(26箇所) 単独箇所:6箇所	16区間(39箇所) 単独箇所:45箇所
高速IC出口 の有無	—	御殿場IC出口	—	静岡IC出口	—	—	—	—
事務局	沼津河川国道事務所		静岡国道事務所				浜松河川国道事務所	

※エリアは概ねの範囲を示したものであること、地域を跨ぐ区間があることから、エリア別主要渋滞箇所数は目安である。

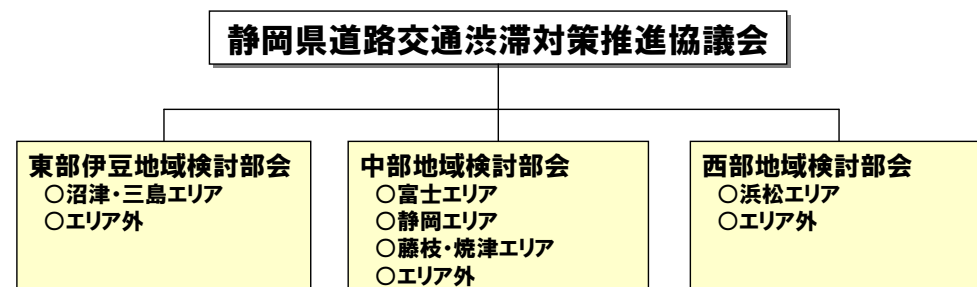
■ 検討体制等

① 渋滞対策推進協議会の進め方

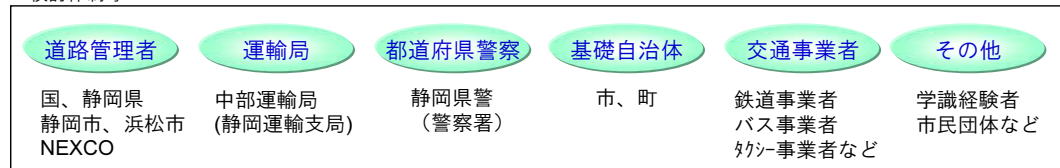
- 地域ごとの検討部会を中心に検討を進める。
渋滞対策推進協議会については、年度末に開催し、各検討部会の検討状況及び結果を報告。

② 検討部会の進め方

- 渋滞対策推進協議会において選定・公表された「地域の主要渋滞箇所」について、地域別の検討部会でエリア毎に関係機関と連携し、対策内容(ハード・ソフト)の検討・実施を進めていく。
- なお、エリア外については、検討部会において道路管理者及び都道府県警察を中心に対策内容(ハード・ソフト)の検討・実施を進めていく。



■ 検討体制等



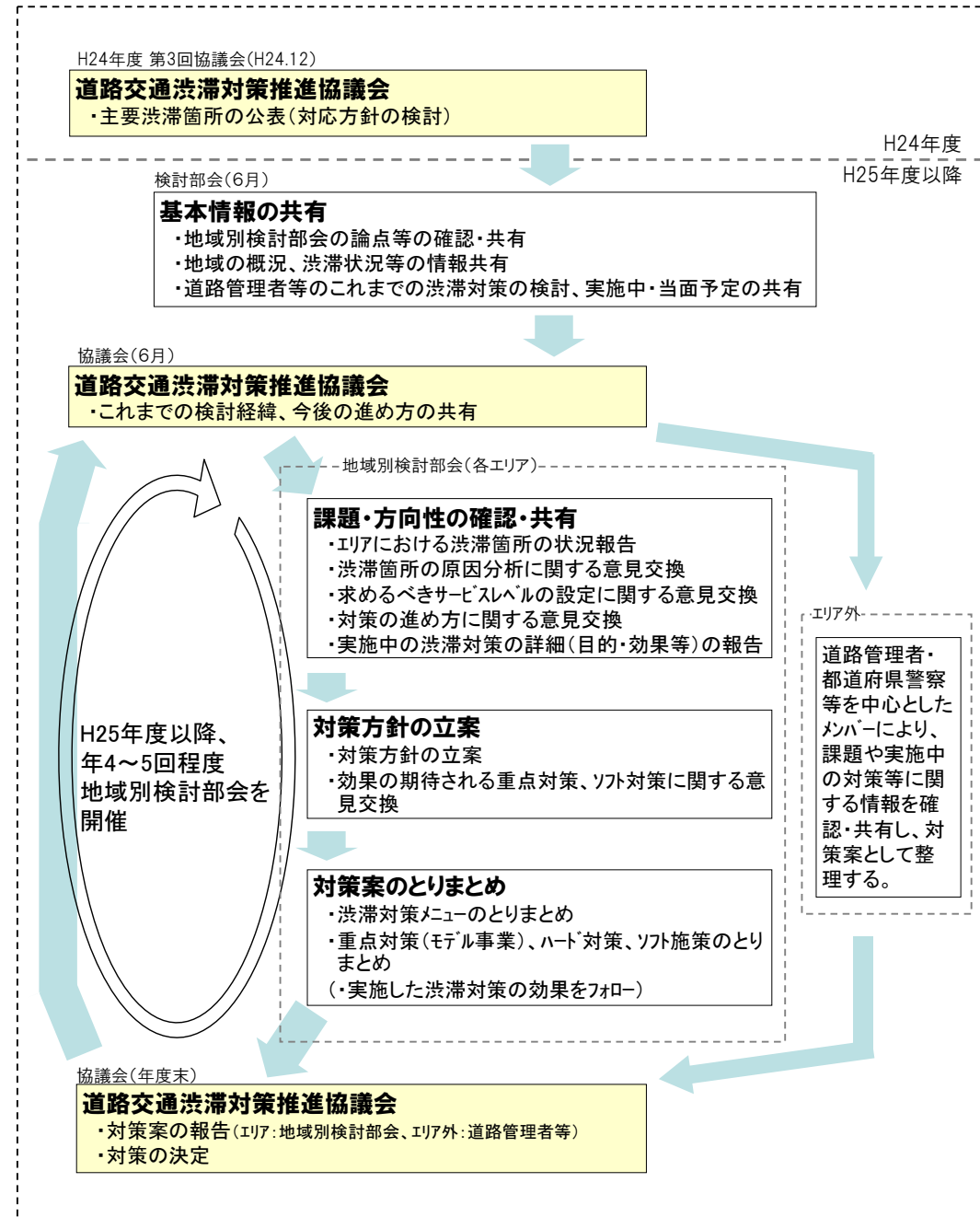
2. 今後の取り組み方針（案）

(1) 地域別検討部会における論点

- ・ 検討部会においては、下表に示す論点を軸に継続的に議論を実施していく。
- ・ 各機関で実施する調査や対策（ハード・ソフト）等に関しても、情報共有を図っていく。

論点	概要
① 情報・問題意識の共有	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリア概況（社会経済状況、産業、拠点等） ・ 交通特性、渋滞の概況 ・ 過去～現在の対策の実施状況 ・ 渋滞の問題点（産業・観光・環境・交通安全など社会経済活動への影響） ・ 地域のニーズ等
② エリアのめざすべき方向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上位計画の位置付け、将来像（総合計画、都市マス、開発計画等）の整理 ・ 渋滞（交通課題）に関して目指すべき方向の設定（即効的な対策を中心に）
③ 渋滞の特徴・特性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞の発生時期、要因等の分析
④ 対策等の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリアで提供すべき道路サービスを検討（目指す方向・レベル等） ・ 対策内容（ハード・ソフト）の期待される効果等を検討
⑤ 役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各関係機関別の役割分担の設定

(2) 検討・実施の流れ



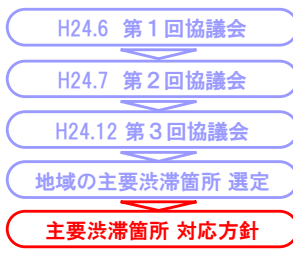
静岡エリアにおける対応方針について(案)

検討経緯

- ・静岡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、「静岡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」として選定しました。
- ・この度、「地域の主要渋滞箇所」に対する対応方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「静岡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、静岡県警本部、静岡県、静岡市、浜松市、静岡県道路公社、中日本高速道路株式会社、静岡県トラック協会、静岡県バス協会、静岡県タクシー協会



1. 静岡エリアの概況

	概要
静岡市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・静岡市は、県都・商都として都市機能が集積している。 ・東西軸を形成する東名高速、国道1号、JR東海道線をはじめ、東西方向に交通網が発達しており、各駅等を中心として商業施設等の集積がある。 ・自動車分担率が他の政令指定市に比べ高く、東西方向の道路に交通量が集中している。 ・新東名等の拡充を活かしたさらなる交流圏域の拡大が期待されている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・東西軸については、静清BPの2車線区間、国道1号(現道)、国道150号等河川を横断する道路にて、速度サービスの低下や、渋滞が発生している。 ・エリア北側に新東名・静清BP等が位置し、(主)山脇大谷線等市街地部から高速道路等へのアクセス道路で渋滞が発生している。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・中・長期的な視点に立ち、静岡・清水都心地区のまちづくりの目標・取り組みや進め方の方向性を示す「静岡市都心地区まちづくり戦略」が策定され、地区の目標像を踏まえた「交通」のあり方を「将来交通ビジョン」として、取り組んでいる。 〔 “集約連携型の都市構造” に転換するため、都心・副都心を形成し、都市機能を集約し、それらを公共交通ネットワークで連携させていく。 〕 ・6つの基本方針、整備目標を定めた「静岡市のみちづくり」に基づき、効果的、効率的な対策を進めている。 〔 みちづくりの基本方針…協働、命をつなぐ、連携強化、交流促進、安全を守る、ひとにやさしい 〕
道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・国道1号静岡バイパス(4車線化、清水立体)の整備 ・国道150号静岡BPの整備、国道362号の整備など

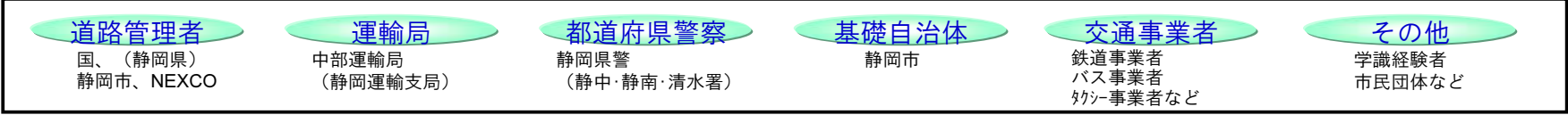
3. 静岡エリアの主要渋滞箇所と現在の対策等



対応方針

■ **国道1号静岡バイパス、国道150号静岡バイパス等の整備を進めるとともに、「静岡市都心地区まちづくり戦略」等を実施しつつ、検討部会において、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。**

【検討部会メンバー】

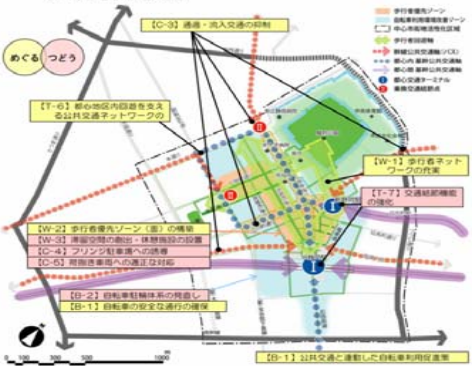


【参考】静岡エリアにおける対応方針について～現在の対策等の例～(案)

参考-1. 「都心地区まちづくり戦略」(H22年度、静岡市都市計画課)の概要

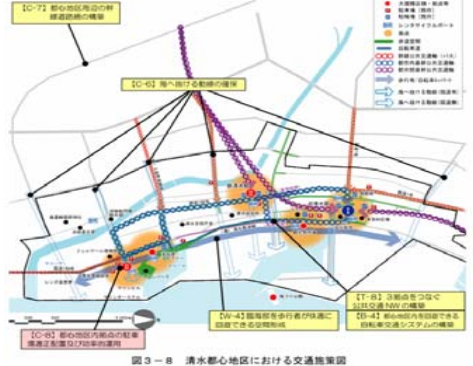
■静岡都心地区の交通ビジョン

- 【目標実現のための基本方針と施策】
 基本方針1: 住民・実業者が安全かつ快適に歩いて暮らせる都心地区づくり
 [C-3] 歩道・流入交通の抑制
 [C-4] フランジ駐車場への誘導
 [C-5] 有期駐車場への適正な対応
 [W-1] 歩行者ネットワーク(道)の充実
 [W-2] 歩行者優先ゾーン(道)の構築
 [W-3] 歩道空間の創出・休憩施設の設置
 基本方針2: まちなかでも自転車の利用しやすい都心地区づくり
 [B-3] 歩道・流入交通の抑制
 [B-1] 自転車の安全な通行の確保
 [B-2] 自転車専用体系の確立
 [B-3] 公共交通と連動した自転車利用促進策
 基本方針3: 自転車が利用しやすい都心地区の公共交通ネットワークの構築
 [C-3] 歩道・流入交通の抑制
 [T-6] 都心内回遊を支える公共交通ネットワークの構築
 [T-7] 交通結節機能の強化



■清水都心地区の交通ビジョン

- 【目標実現のための基本方針と施策】
 基本方針1: さまざまな交通手段でアクセスできる交通体系
 [C-6] 海へ出る歩道の確保
 [C-7] 都心地区周辺の幹線道路の構築
 [C-8] 都心地区内各地点の駐車場適正配置及び効率的運用
 基本方針2: 都心地区内の3つの拠点を軸とした交通システムの構築
 [W-4] 臨海部を歩行者が快適に回遊できる空間形成
 [B-4] 都心地区内各地点で使える自転車交通システムの構築
 [T-8] 3つの拠点を軸とした公共交通ネットワークの構築



※「静岡市都心まちづくり戦略」とは、総合計画、都市計画マスタープラン等を踏まえながら、「静岡・清水」の両都心地区を対象に具体的なまちづくりの方向性・進め方を示したものであり、都市構造編、まちづくり編、交通体系編の3編で構成されている。

参考-2. 「静岡市のみちづくり」(H22年度改訂版、静岡市道路計画課)の概要

■計画の概要 (連携を強化するみちづくりの例)

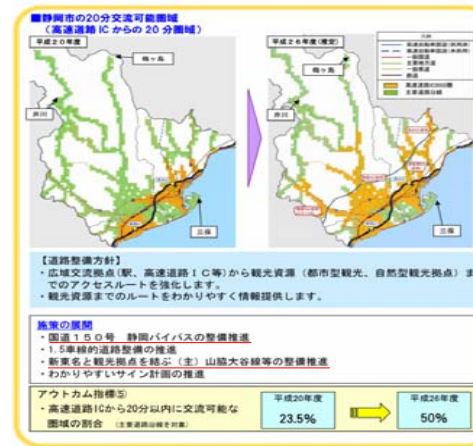
- 円滑な移動を支援
 - ・渋滞を軽減し、円滑な移動が確保された道路網の整備を推進します。



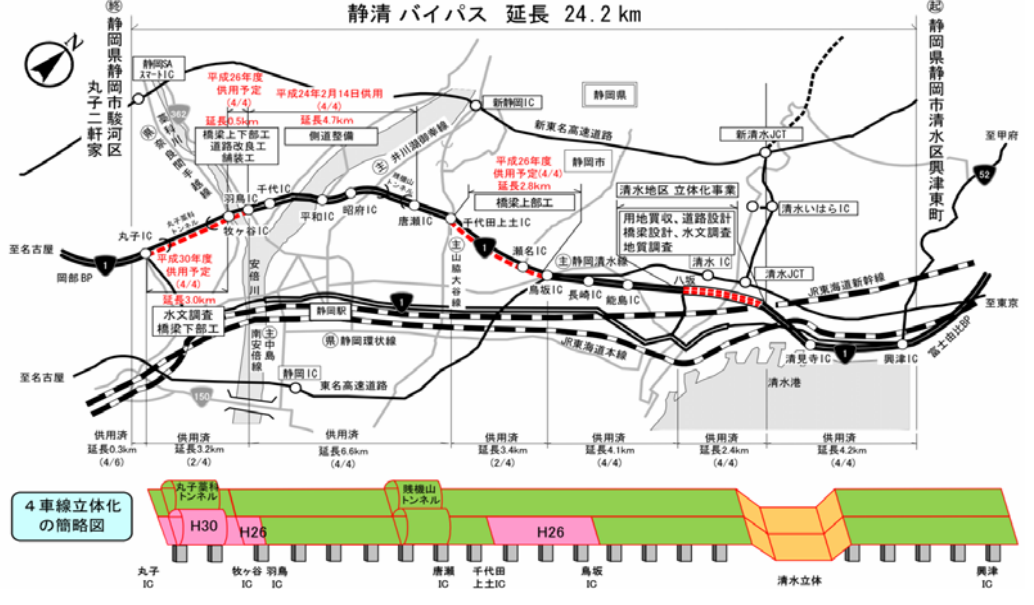
※「静岡市のみちづくり」とは、総合計画の目指すまちの「活発に交流し価値を創り合う自立都市」を実現するため、道路整備の方向性を策定したものである。

■計画の概要 (交流を促進するみちづくりの例)

- 観光資源へのアクセス強化
 - ・観光資源の活用を促進する道路整備を推進します。



参考-3. 国道1号静岡バイパスの概要



国道1号静岡バイパスは、地域高規格道路「静岡東西道路」の一部を構成し、静岡市の環状道路の一部として、交通混雑の緩和、交通安全の確保、静岡都市圏の発展の支援等を目的に計画された静岡市清水区興津東町から静岡市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmの幹線道路である。

参考-4. 静岡市の道路整備事業(国道150号静岡バイパス等)の概要

■静岡市の主な道路整備事業 (最近完了した事業を含む)



- 【現在実施している事業】
 ・国道362号(羽鳥～安西・安西橋)の4車線拡幅
 ・国道1号静岡バイパス羽鳥ICのフル規格化(H26年度)に併せて整備推進
 ・国道150号(静岡バイパス(中島)および久能拡幅)
 ・清水港とのアクセスの強化
 ・県道井川湖御幸線(下～松富上組)4車線拡幅、県道清水富士宮線(庵原)BP整備
 ・新東名高速道路および中部横断自動車道とのアクセス強化

■国道150号 静岡バイパス 完成イメージ



国道150号は、静岡市清水区を起点とし、主に県の沿岸部を西進し、浜松市に至る延長約121kmの主要幹線道路である。
 現国道150号は、近年の交通量の増加に伴い、慢性的な交通渋滞が発生し、地域経済にも大きな影響を与えている。このため、駿河区下島から駿河区中島について、延長2.3kmの4車線のバイパス(一部高架)が計画された。

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会規約(案)

第1条(名称)

本協議会は「静岡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。

第2条(目的)

静岡県内における道路交通の渋滞解消を図るため、道路管理者、公安委員会、運輸局、及び都市計画部局など関係機関の間で意見交換、調整を図り、円滑な道路交通を確保するとともに、健全な都市形成に資することを目的とする。

第3条(組織)

協議会は本目的に関係する官公署団体等で構成する。

第4条(協議会)

1. 協議会は委員の要請により会長が招集する。
会長は国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所長とする。
2. 委員は、別表1に定めるとおりとする。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。

第5条(協議会の運営・進行)

協議会の運営・進行は、会長がこれにあたることとする。

第6条(検討部会)

1. 第2条に規定する事項について、静岡県の西部、中部、東部伊豆地域ごとに事前調査及び調整を行うため、協議会に各地域ごとの検討部会を置く。
2. 検討部会の部会長は関係地域の国土交通省直轄国道事務所の副所長(技)とする。
3. 検討部会は協議会を組織している関係官公署団体等のなか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。
4. 第4条及び第5条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。

第7条(事務局)

協議会の事務局は国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所調査課、中部運輸局静岡運輸支局、静岡県交通基盤部道路局道路企画課、静岡県警察本部交通部交通規制課、静岡市建設局道路部道路計画課、及び浜松市土木部道路課に置く。

また、検討部会の事務局は部会長が所属する国土交通省直轄国道事務所の調査担当課に置く。

第8条(その他)

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. この規約は平成2年12月14日から施行する。
2. この規約改正は平成5年6月14日から施行する。
3. 静岡県道路交通円滑化連絡協議会(平成2年12月14日発足)は廃止する(平成5年6月14日付)
4. この規約改正は平成5年8月30日から施行する。
5. この規約改正は平成6年9月21日から施行する。
6. この規約改正は平成9年3月19日から施行する。
7. この規約改正は平成9年10月30日から施行する。
8. この規約改正は平成17年10月31日から施行する。
9. この規約改正は平成20年1月15日から施行する
10. この規約改正は平成24年6月27日から施行する。
11. この規約改正は平成25年6月28日から施行する。

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会名簿

	所 属	役 職
◎	中部地方整備局	静岡国道事務所長
	"	建政部 都市整備課長
	"	道路部 道路計画課長
	"	道路部 地域道路課長
	"	道路部 交通対策課長
	"	沼津河川国道事務所長
	"	浜松河川国道事務所長
	中部運輸局	交通環境部 環境課長
	"	静岡運輸支局長
	静岡県	企画広報部 政策企画局 企画課長
	"	文化・観光部 交流企画局 交通政策課長
	"	交通基盤部 道路局 道路企画課長
	"	交通基盤部 道路局 道路整備課長
	"	交通基盤部 道路局 道路保全課長
	"	交通基盤部 都市局 都市計画課長
	"	交通基盤部 都市局 街路整備課長
	静岡市	建設局 道路部長
	"	都市局 都市計画部長 交通政策担当部長
	浜松市	土木部長
	"	都市整備部長
	静岡県警本部	交通部 参事官兼交通企画課長
	"	交通部 交通規制課長
	中日本高速道路(株)東京支社	総務企画部 企画調整チーム リーダー
	"	保全・サービス事業部 交通技術チーム リーダー
	"	保全・サービス事業部 交通管制チーム リーダー
	静岡県道路公社	道路部長 常務理事兼道路部長
	静岡県トラック協会	常務理事
	静岡県バス協会	専務理事
	静岡県タクシー協会	専務理事
	事務局	
	中部地方整備局	静岡国道事務所 調査課
	中部運輸局	静岡運輸支局
	静岡県	交通基盤部道路局道路企画課
	静岡県警本部	交通部交通規制課
	静岡市	建設局道路部道路計画課
	浜松市	土木部道路課

◎会長

※その他:各県道路利用者会議、観光協会、経済界等必要に応じ追加

つなぐ・ひろがる しずおかの道

《 東海道新時代の幕開け 》

新東名高速道路(御殿場 JCT～三ヶ日 JCT) 開通後 1 年間の交通状況および整備効果



交通状況について

- 1. 平均交通量の変化01
- 2. 平均IC(インターチェンジ)利用交通量の変化01
- 3. 県内の主要断面における交通量(新東名・東名・国道)の変化02
- 4. 渋滞状況の変化03
- 5. 交通事故の変化03
- 6. 旅行速度と所要時間に関する定時性の変化04
- 7. 新東名開通による高速道路の交通動向の変化05
- 8. 大都市圏間の長距離交通の変化06
- 9. 道路利用者の満足度07
- 10. 企業の満足度の向上08

整備効果について

- 11. 東名集中工事期間中にダブルネットワーク効果が発現09
- 12. 東名通行止め時におけるダブルネットワーク機能10
- 13. 休憩施設における防災救急機能の発揮(ヘリポートの活用)10
- 14. 市街地における交通の流れの変化(静岡市)11
- 15. 生活道路の安全性向上(浜松市)12
- 16. 企業活動の変化13
- 17. 医療搬送における所要時間の短縮14
- 18. ICアクセス圏域の拡大14
- 19. 商業施設(ネオパーサ)とスマートICの利用状況15
- 20. 観光振興への寄与16
- 21. 地域経済の活性化に向けた動き17

高速ネットワークの整備

- 22. 新東名とネットワークを形成する三遠南信自動車道の整備17
- 23. 新東名とネットワークを形成する伊豆縦貫自動車道の整備18
- 24. 今後の開通予定18

新東名(静岡県)インパクト調整会議

国土交通省中部地方整備局

NEXCO中日本東京支社

静岡県 岡 県

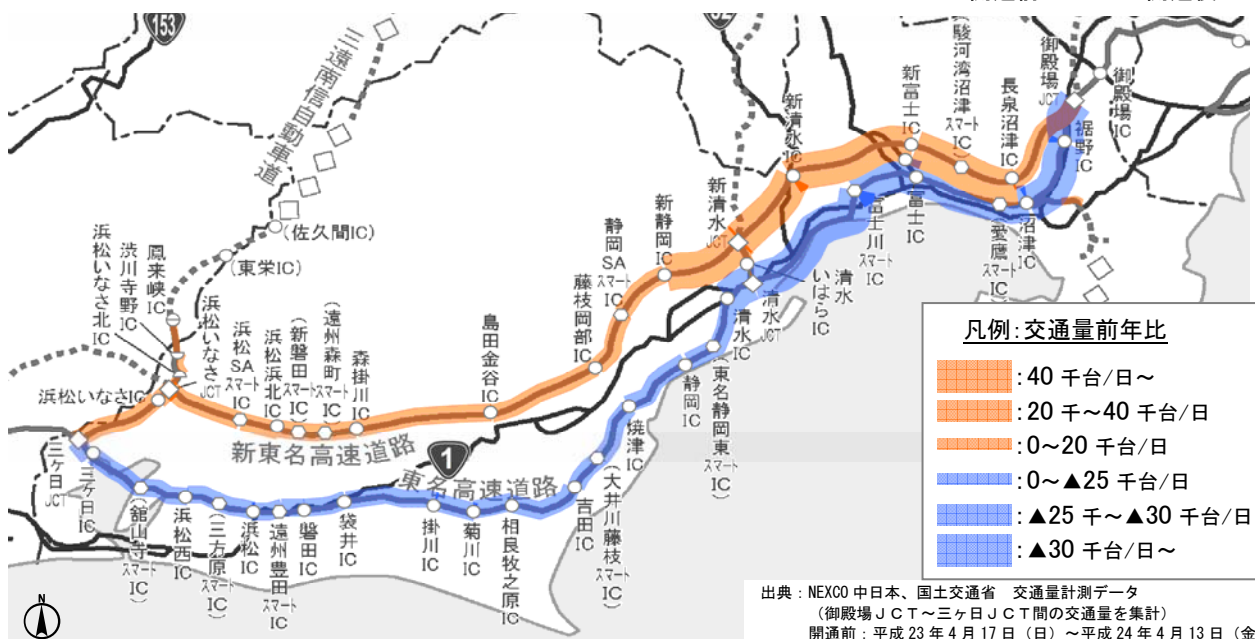
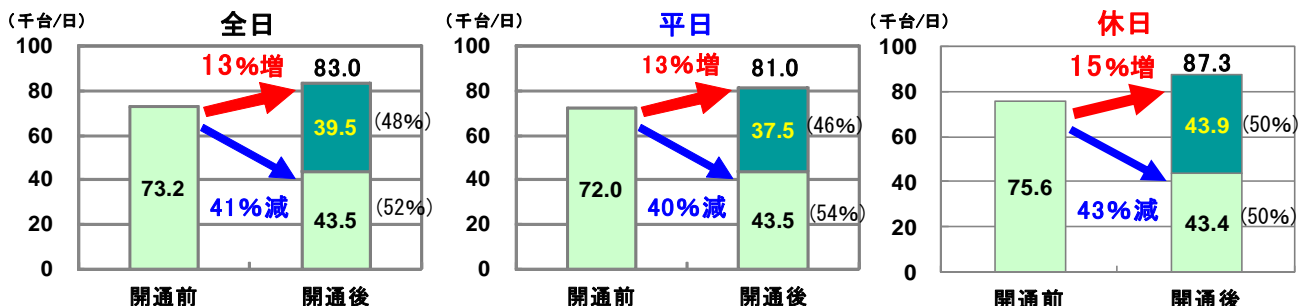
静岡市 岡 市

浜松市 松 市

1. 平均交通量の変化

- ・ 新東名の平均交通量は、全日40千台/日、平日38千台/日、休日44千台/日
- ・ 静岡県内の新東名と東名の交通量合計は、全日13%、平日13%、休日15%とそれぞれ増加

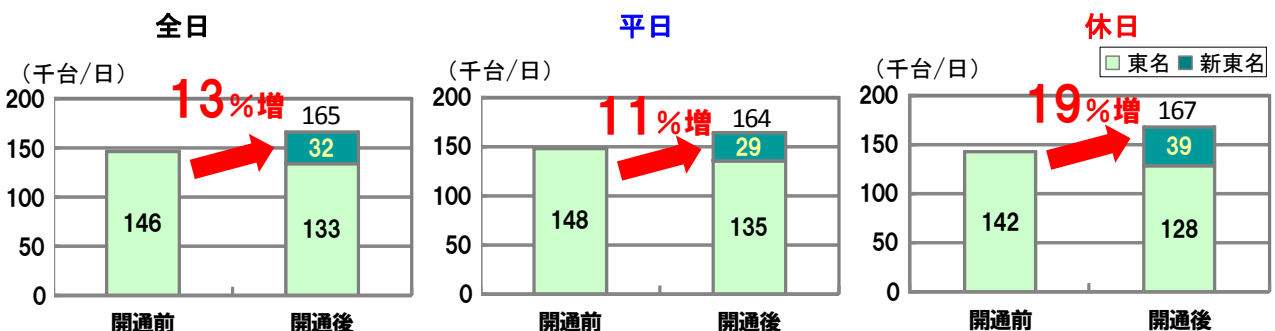
平均交通量



2. 平均IC(インターチェンジ)利用交通量の変化

- ・ 新東名の平均IC(インターチェンジ)利用交通量は、全日32千台/日、平日29千台/日、休日39千台/日
- ・ 静岡県内の新東名と東名の平均IC利用交通量は、全日13%、平日11%、休日19%とそれぞれ増加(行動圏の拡大や来県者の増加)

平均IC利用交通量



出典: NEXCO中日本 交通量計測データ (料金を通過した台数の日あたり平均値(1回の利用につき1台カウント: 出口交通量))
 開通前: 平成23年4月17日(日)～平成24年4月13日(金)
 開通後: 平成24年4月15日(日)～平成25年4月12日(金)

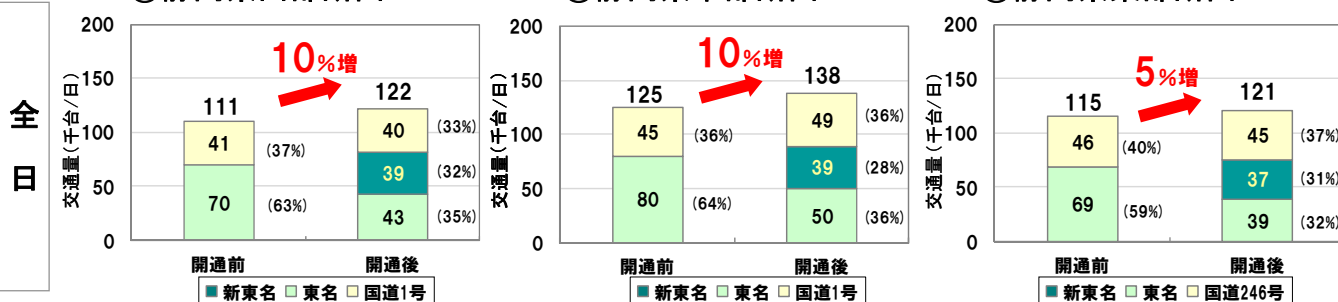
3. 県内の主要断面における交通量（新東名・東名・国道）の変化

- ・ 静岡県内の主要断面における新東名、東名、国道の断面交通量は、全日最大10%、平日最大11%、休日最大11%とそれぞれ増加
- ・ 並行する国道は、新東名の開通に合わせ4車線化した国道1号静岡バイパスの静岡県中部断面において増加傾向がみられるが、全体的に大きな変化はみられない

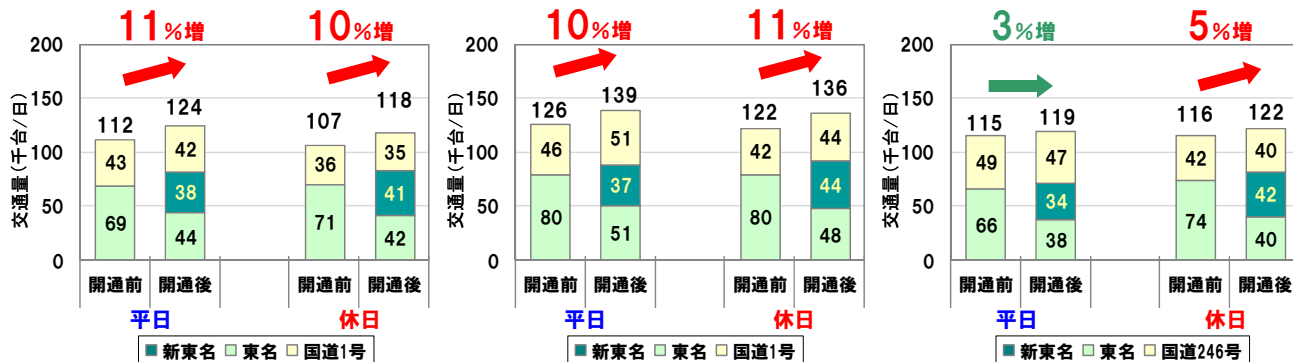
③ 静岡県西部断面

② 静岡県中部断面

① 静岡県東部断面



平・休日

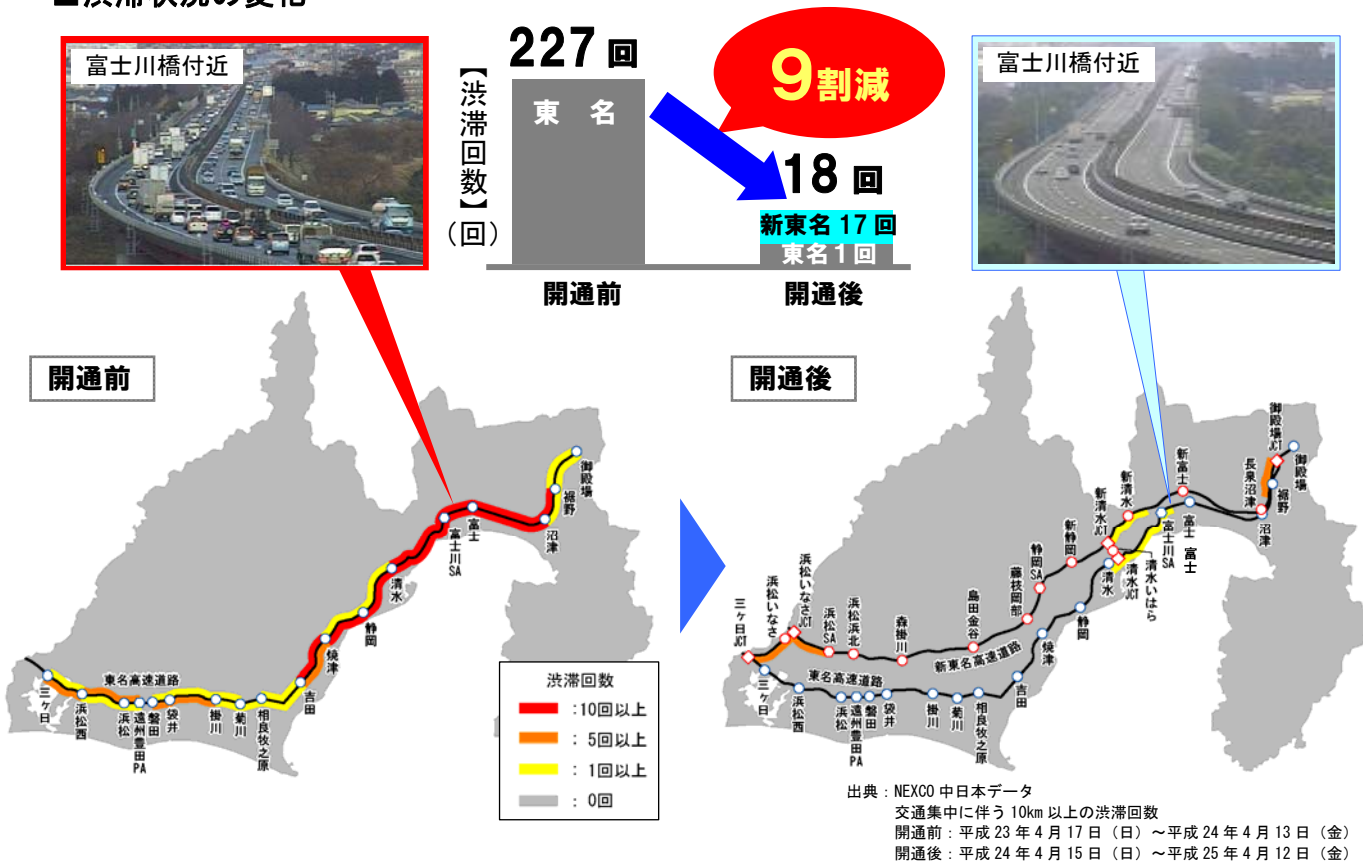


出典：中日本高速道路株式会社、国土交通省 交通量計測データ
 平日開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年4月13日（金）の平日
 平日開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月12日（金）の平日
 休日開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年4月13日（金）の休日（土曜・日曜・祝日）
 休日開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月12日（金）の休日（土曜・日曜・祝日）

4. 渋滞状況の変化

- ・ 開通後1年間に静岡県内で発生した10km以上の渋滞は18回
- ・ 昨年同時期に東名の静岡県内で発生していた渋滞回数と比較すると、約9割減少

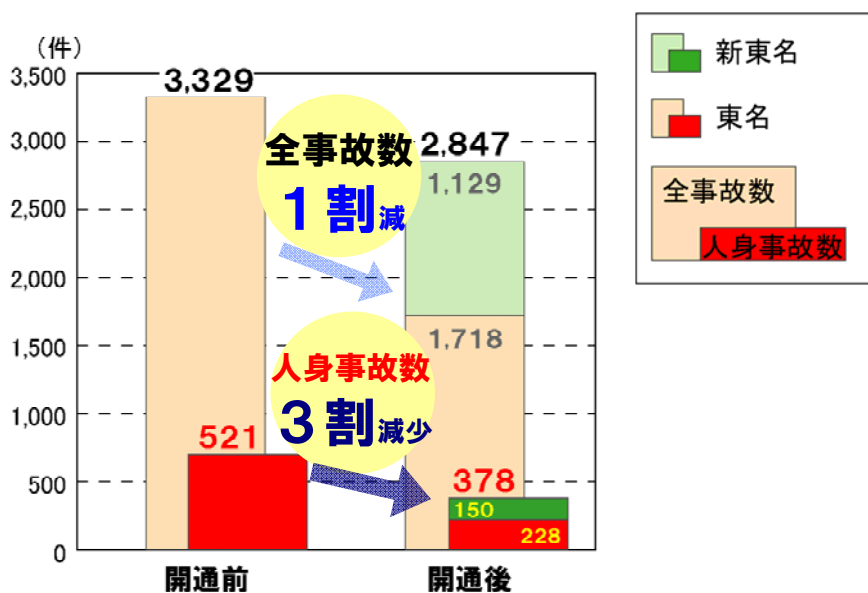
■ 渋滞状況の変化



5. 交通事故の変化

- ・ 新東名と東名における人身事故件数は、昨年同時期の東名の件数より約3割減少

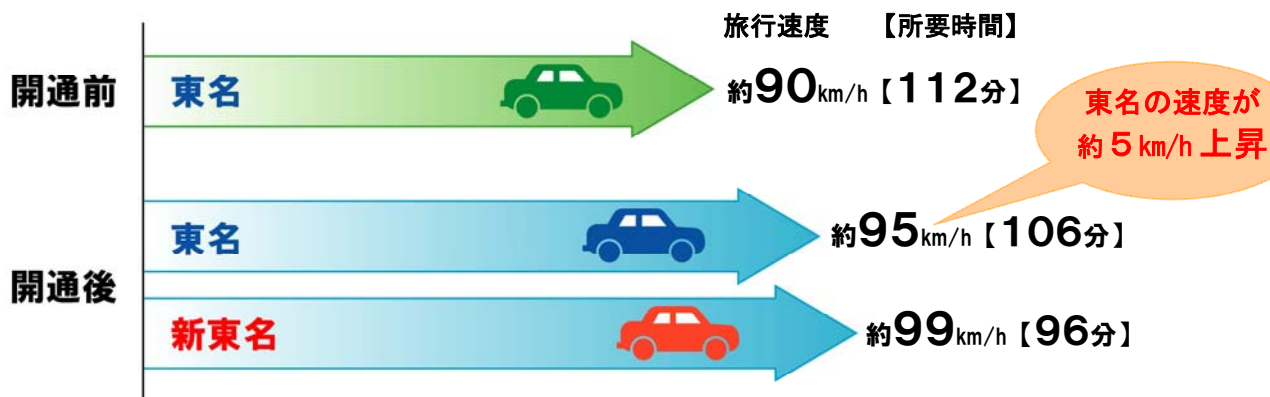
■ 交通事故の変化



6. 旅行速度と所要時間に関する定時性の変化

- 東名の平均旅行速度は、新東名開通後、約95km/h（5 km/h上昇）、新東名は99km/h
- 東名の所要時間のばらつき減少（23分→12分）、定時性が大幅に向上

■旅行速度【所要時間】の変化



出典：民間プローブデータを用いた集計結果

開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年1月31日（火）

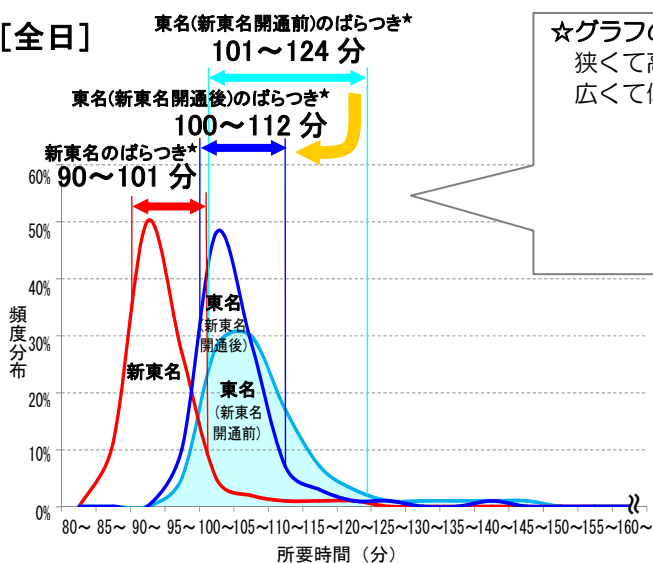
開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年1月31日（木）

旅行速度は、御殿場JCT～三ヶ日JCT間の各区間の旅行速度の平均値※東名の80km/h規制区間及び連絡路は対象としない。

所要時間は、新東名・東名とも御殿場JCT～三ヶ日JCT間の時間

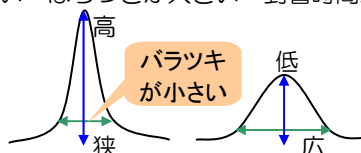
■御殿場JCT～三ヶ日JCT間の所要時間の分布

【全日】



☆グラフの見方：グラフの幅と高さ☆

狭くて高い＝ばらつきが小さい→いつも同じ到着時間
 広くて低い＝ばらつきが大きい→到着時間が不確定

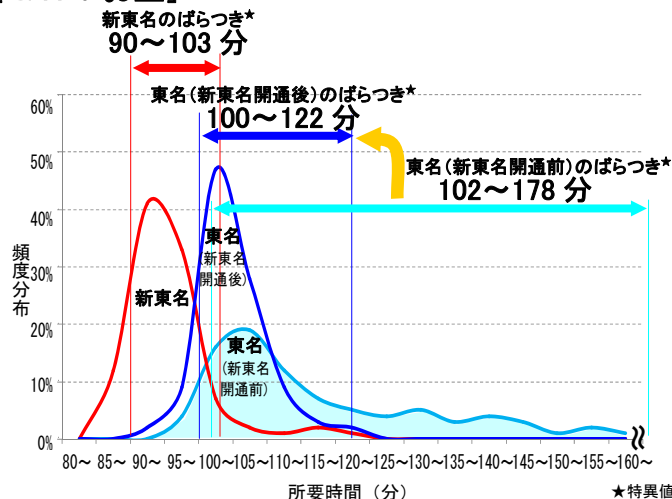


■開通後、東名の所要時間のばらつきが2分の1に減少

23分 → 12分

2分の1に減少

【GW+お盆】



■開通後、東名のGW・お盆の所要時間のばらつきが3分の1に減少

76分 → 22分

3分の1に減少

★特異値(所要時間の上位10%、下位10%)を除いた所要時間のばらつき

※国土交通省 中部地方整備局・国土技術政策総合研究所による民間プローブデータを用いた集計結果

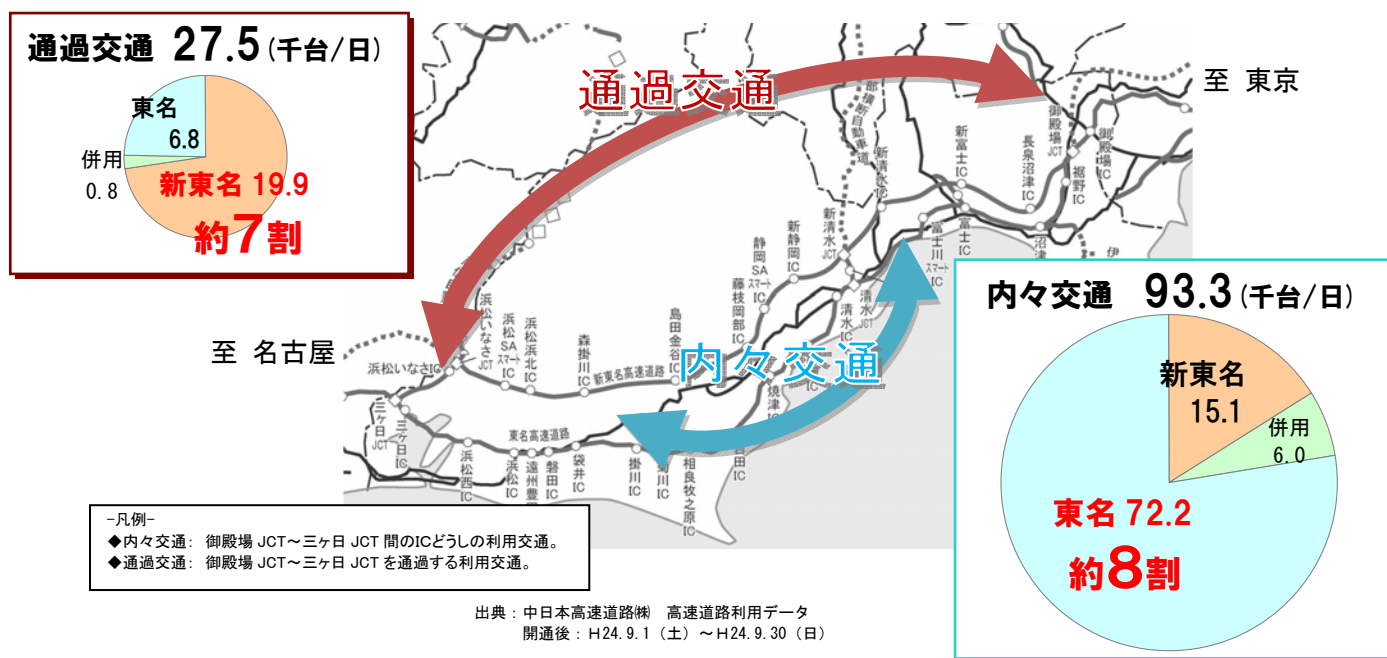
開通前：平成23年4月17日（日）～平成24年1月31日（火）／平成23年GW お盆

開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年1月31日（木）／平成24年GW お盆

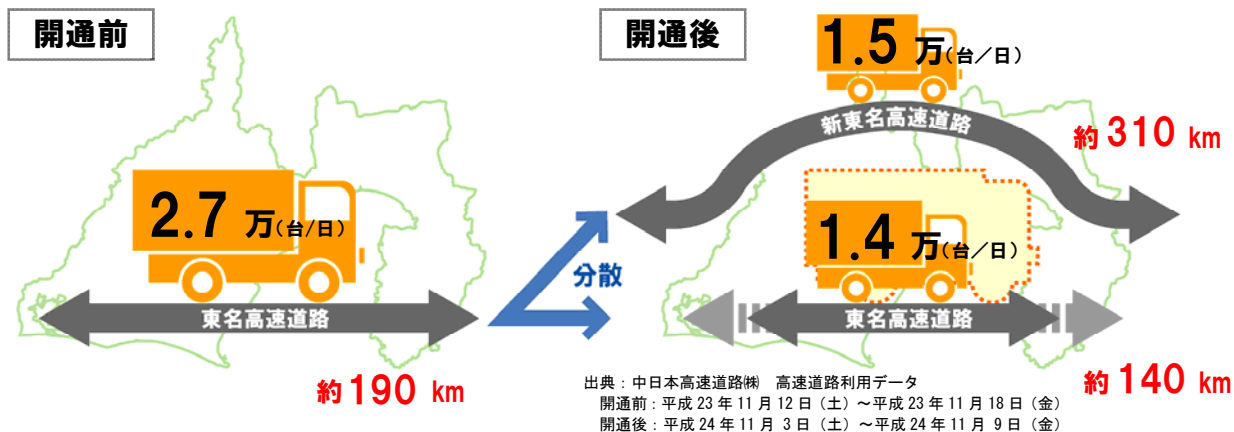
7. 新東名開通による高速道路の交通動向の変化

- ・ 静岡県内を通過する交通の約7割は新東名を利用、県内移動の約8割は東名を利用、新東名と東名の役割分担が明確化
- ・ 新東名の大型車の平均移動距離は約310kmである一方、東名は約190kmから140kmに減少し、東名の移動距離の長い通過交通が新東名に転換
- ・ 東名の大型車の平均交通量は、開通前に比べ減少（2.7万台/日→1.4万台/日）

■新東名と東名の役割分担の明確化



■大型車平均交通量と平均移動距離の変化



TOPICS 新東名と東名のIC利用交通量TOP3

新東名と東名のIC利用交通量に関するTOP3を紹介します。

◆新東名“IC利用交通量”TOP3

順位	IC名	利用交通量 (千台/日)
1位	新富士IC	6.7
2位	長泉沼津IC	5.6
3位	新静岡IC	4.0

◆東名“IC利用交通量”減少量TOP3

順位	IC名	利用交通量 (千台/日)
1位	富士IC	▲4.1 (12.8→8.7)
2位	沼津IC	▲2.9 (17.0→14.1)
3位	浜松IC	▲1.5 (13.5→12.0)

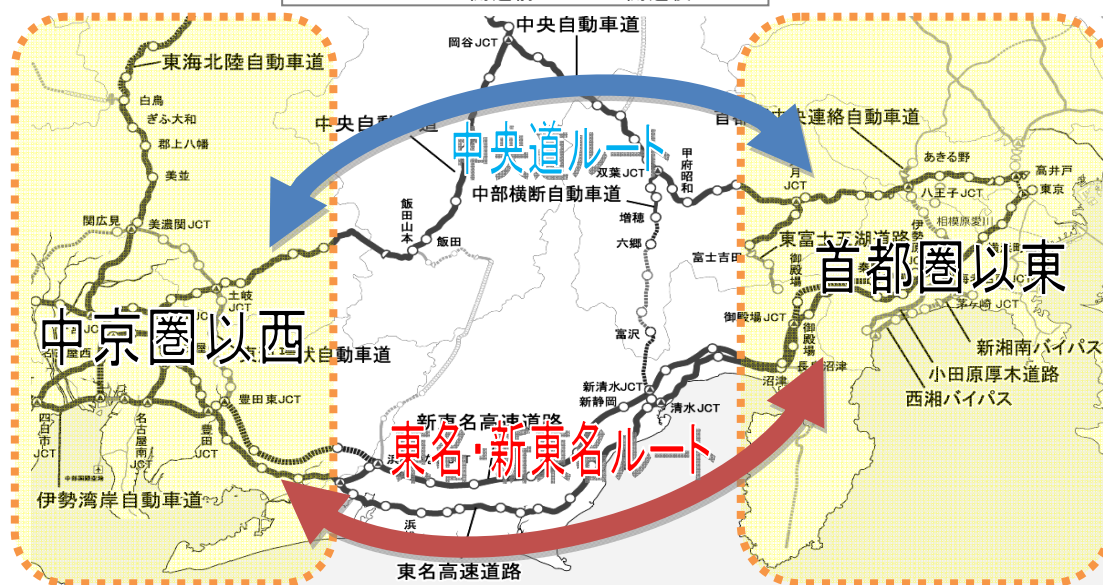
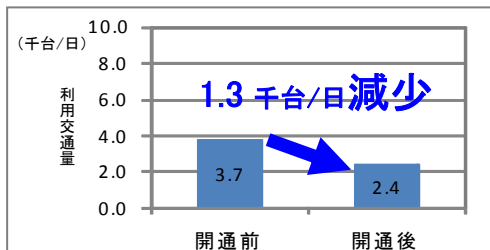
出典：NEXCO中日本 交通量計測データ (料金所を通過した台数の日あたり平均値 (1回の利用につき1台カウント：出口交通量))
開通前：平成23年4月17日(日)～平成24年4月13日(金) 開通後：平成24年4月15日(日)～平成25年4月12日(金)

8. 大都市圏間の長距離交通の変化

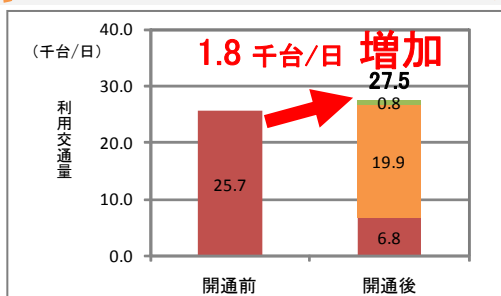
- 首都圏以東⇔中京圏以西の大都市圏間の長距離交通は、中央道ルートは約1.3千台／日減少し、東名・新東名ルートは約1.8千台／日増加しており、中央道から東名・新東名へ転換の傾向

■首都圏以東⇔中京圏以西の大都市圏間の長距離交通の変化

中央道ルート



東名・新東名ルート



-凡例-

- 東名を利用
- 新東名を利用
- 連絡路を利用して、東名・新東名を利用

出典：中日本高速道路㈱ 高速道路利用データ
 開通前：平成23年9月1日(木)～平成23年9月30日(金)
 開通後：平成24年9月1日(土)～平成24年9月30日(日)

TOPICS 新東名と東名の区間交通量 TOP3

新東名と東名の区間交通量に関するTOP3を紹介します。

◆新東名“区間交通量”TOP3

順位	区間名	交通量 (千台/日)
1位	新清水 IC～新清水 JCT	44.8
2位	長泉沼津 IC～新富士 IC	44.0
3位	新富士 IC～新清水 IC	43.3

◆東名“区間交通量”減少量TOP3

順位	区間名	交通量 (千台/日)
1位	清水 JCT～清水 IC	▲36.3 (71.2→34.9)
2位	沼津 IC～富士 IC	▲33.1 (74.2→41.1)
3位	富士川双ルート IC～清水 JCT	▲32.4 (71.2→38.8)

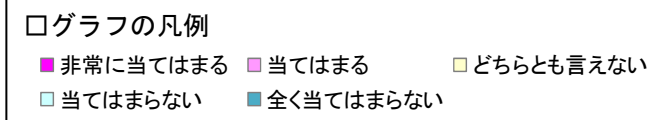
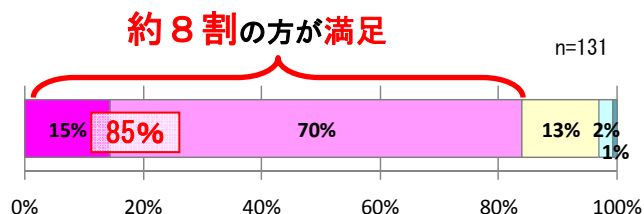
出典：中日本高速道路㈱ 交通量計測データ (御殿場 JCT～三ヶ日 JCT間の交通量を集計)
 開通前：平成23年4月17日(日)～平成24年4月13日(金) 開通後：平成24年4月15日(日)～平成25年4月12日(金)

9. 道路利用者の満足度

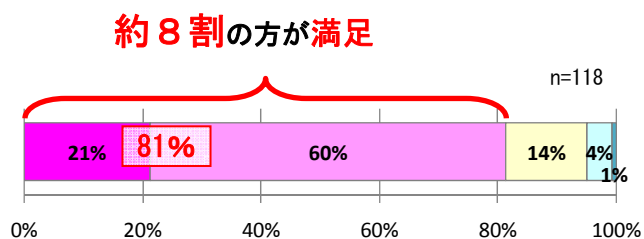
- ・ 約8割の利用者が、夜間や悪天候時も含めて、安全に安心して運転できると評価
- ・ また、本線の走行や休憩施設について、快適の観点でも、約8割の利用者が満足

■安全・安心についての満足度

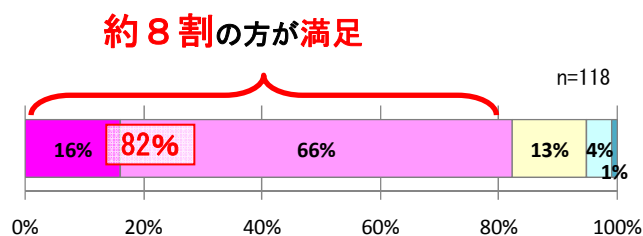
Q. 新東名は、安全に安心して運転できる



Q. 新東名は、夜間も安心して快適に運転できる

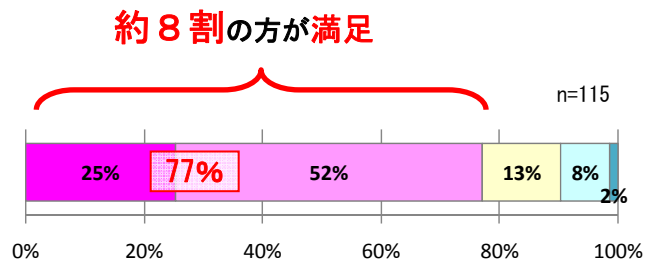


Q. 新東名は、雨天などの悪天候でも安全に運転できる

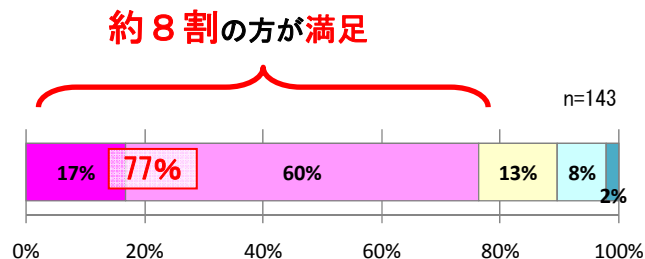


■快適についての満足度

Q. 新東名は、渋滞が少なく快適である



Q. 新東名のSA・PAは、居心地が良く、ゆっくりと休める



新東名ができたことで、新東名だけでなく、東名も快適に走れるようになり、とても便利になりました。



SA・PAの駐車場は、大型車との区別により、ゆっくり過ごせました。道路は、幅が広く、ゆったり感があり、安心でした。



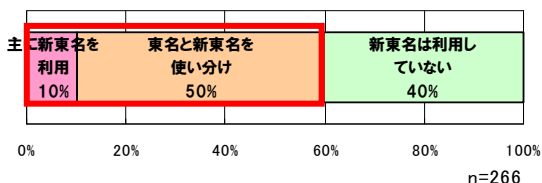
出典：中日本高速道路㈱ 顧客満足度（CS）調査結果（2012）
中日本高速道路㈱ お客様の声

10. 企業の満足度の向上

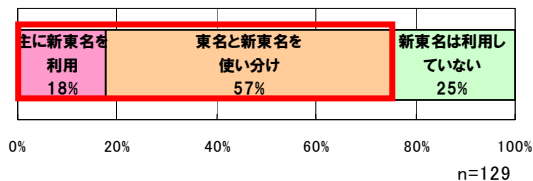
- ・ 製造品等の運搬系企業は約6割が新東名を利用、営業系企業は、約8割が利用し、東名と使い分けがどちらの業態ともに約5割以上
- ・ 県内企業の県内すべての道路に関する満足度は、開通前の調査結果に比べ県内・県外企業とも大きく向上（県内企業：約5割→約8割、県外企業：約6割→7割）

業態別の新東名の利用について

製造品等の運搬系企業

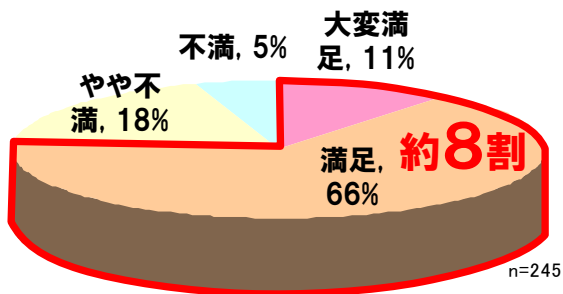


営業系企業

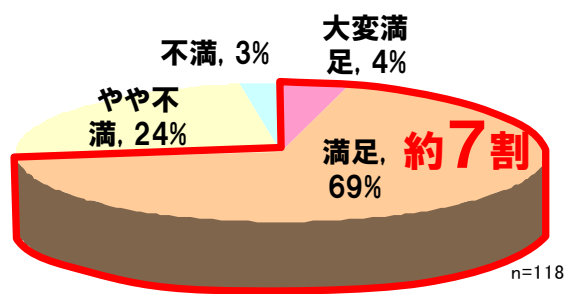


静岡県内外別の満足度

県内企業

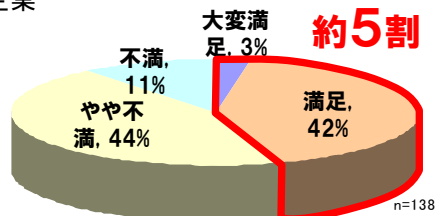


県外企業

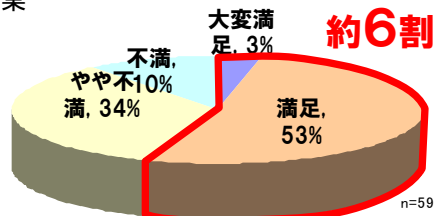


開通前の満足度結果

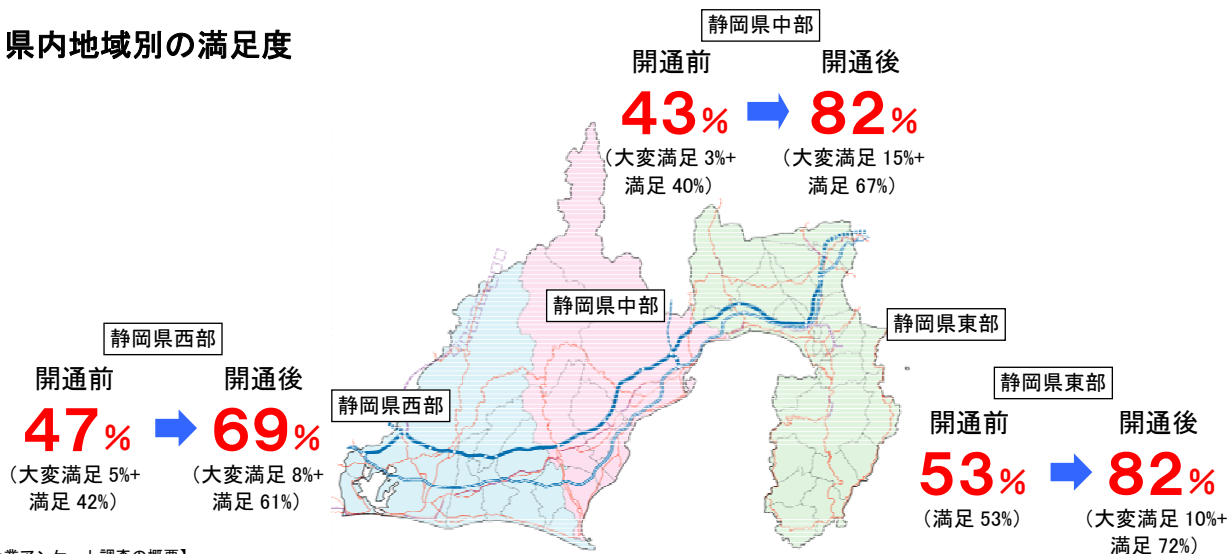
県内企業



県外企業



県内地域別の満足度



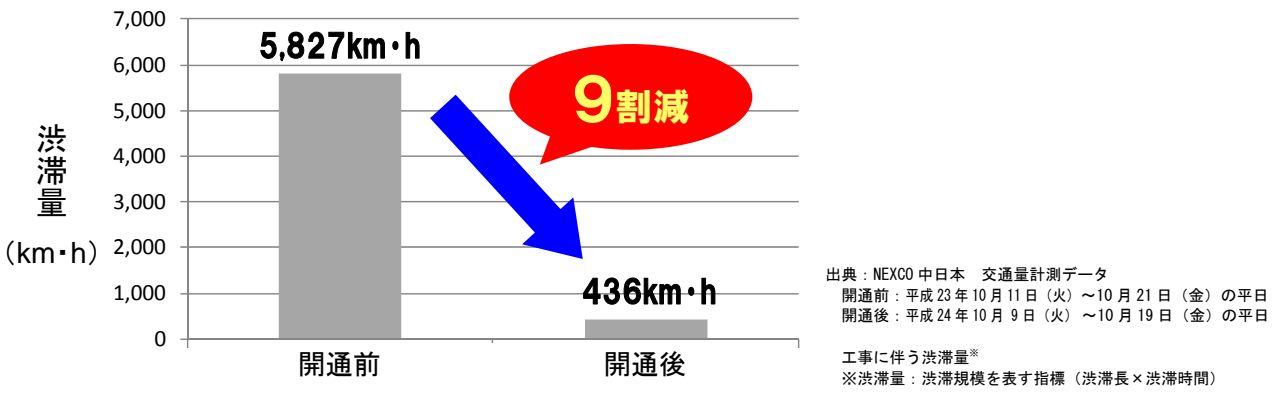
【企業アンケート調査の概要】

国土交通省中部地方整備局が、静岡県、愛知県、神奈川県、東京都、その他の企業（1,235社）に郵送式のアンケート調査を実施（平成24年10月中旬～11月12日締め切り）。回収は、480社（県内286社、県外168社、不明26社）、回収率39%

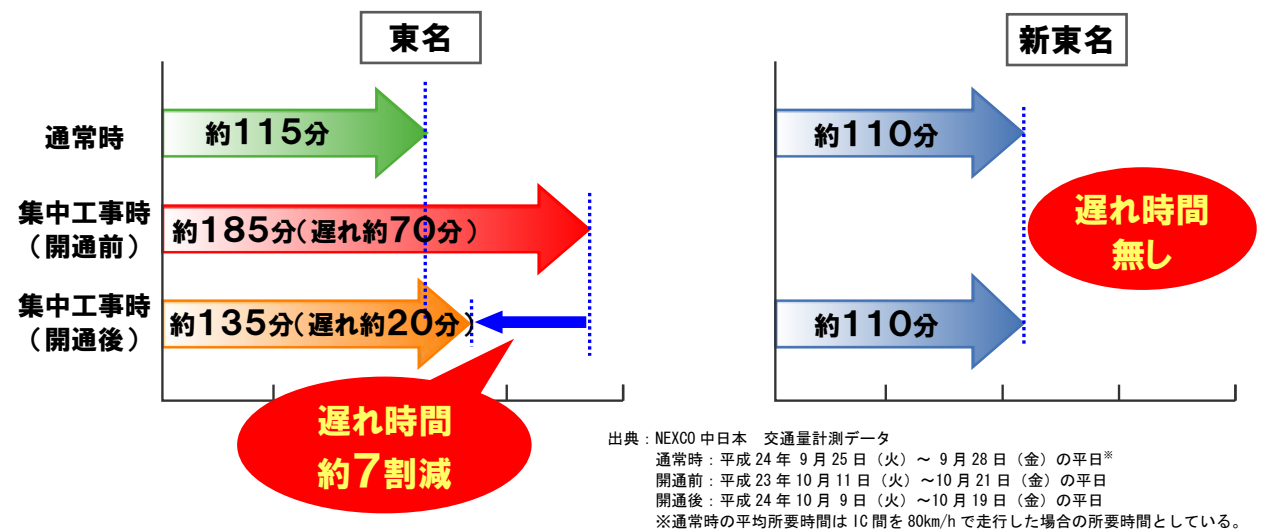
1.1. 東名集中工事期間中にダブルネットワーク効果が発現

- 東名集中工事期間中の御殿場JCT～三ヶ日JCT間の渋滞量は、開通前と比較すると、約9割減少
- 平均所要時間は、開通前の約70分の遅れが、開通後は、約20分の遅れにとどまり、平均所要時間の遅れは、約7割減少、一方で、新東名の平均所要時間に遅れはなし

■御殿場JCT～三ヶ日JCTの渋滞状況

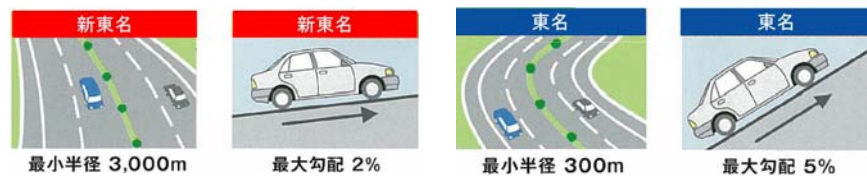


■御殿場JCT～三ヶ日JCTの平均所要時間

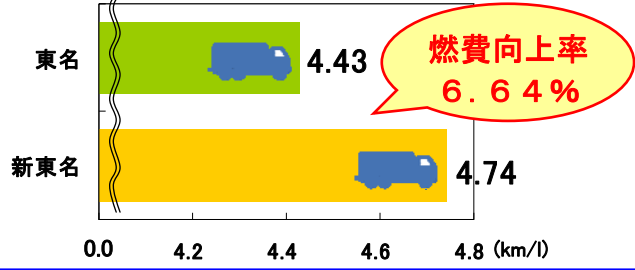


TOPICS 新東名と東名利用の燃費比較

◆ 新東名は、東名に比べ走行性や安全性に重視した道路線形です。（御殿場JCT～三ヶ日JCT間）



◆ 東京～名古屋間の利用の場合、新東名は、東名に比べ約7%燃費が向上する結果となりました。



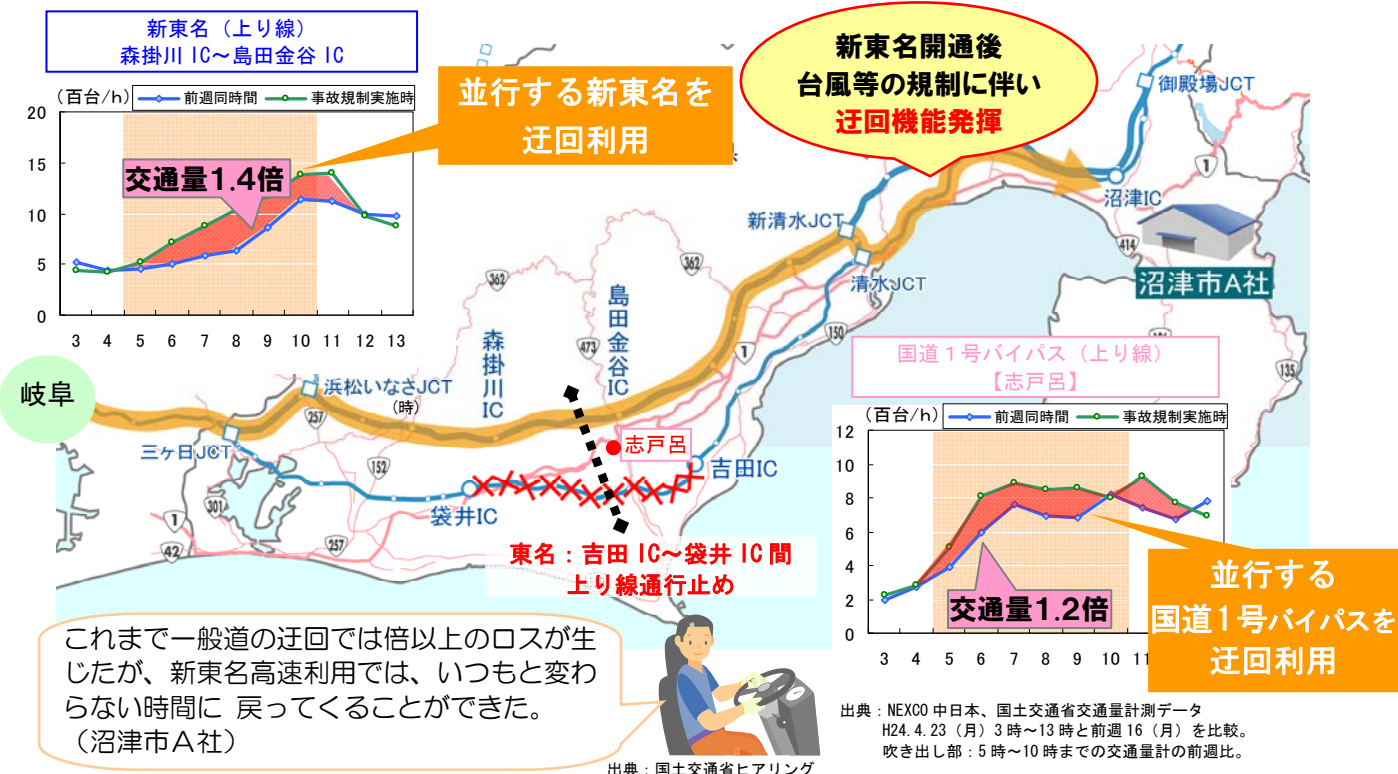
（社）全国物流ネットワーク協会が調査を実施

- 調査期間：平成24年3月及び4月
- 調査方法：数社のサンプリング調査
- 対象車両：東京IC～名古屋IC間の直行便トラック

1 2. 東名通行止め時におけるダブルネットワーク機能

- 東名の大型車の事故による通行止めでは、新東名の交通量が前週の1.4倍と、ダブルネットワーク効果が発現

■事故による東名通行止め時の交通量(上り)の変化(前週同時間比較)



1 3. 休憩施設における防災救急機能の発揮(ヘリポートの活用)

- 新東名高速道路の休憩施設には、防災救急機能の一つとしてヘリポートが整備
- ドクターヘリが出動し、遠州森町PAの急病人に迅速な医療処置を実施
- 大規模災害時に備え、休憩施設のヘリポートを活用した防災訓練を実施

■ドクターヘリの離着陸

浜松消防がドクターヘリの出動を要請、遠州森町PA内ヘリポートに着陸。急病人は、迅速かつ適切な医療処置を受けることができました。



ドクターヘリ(遠州森町PA) 聖隷三方原病院提供



- 医療上、より早い医師による処置(ファーストタッチ)が重要であり、休憩施設にヘリポートがあることで、実現しやすい環境となった。
- 新東名は山間部を通過し、近隣に医療施設がないため、ヘリでの搬送は有効である。

出典：聖隷三方原病院(医局)ヒアリング結果

■ヘリポートを活用した防災訓練の実施



静岡県警航空隊中型ヘリ(駿河湾沼津SA)

新東名において実施した主な訓練

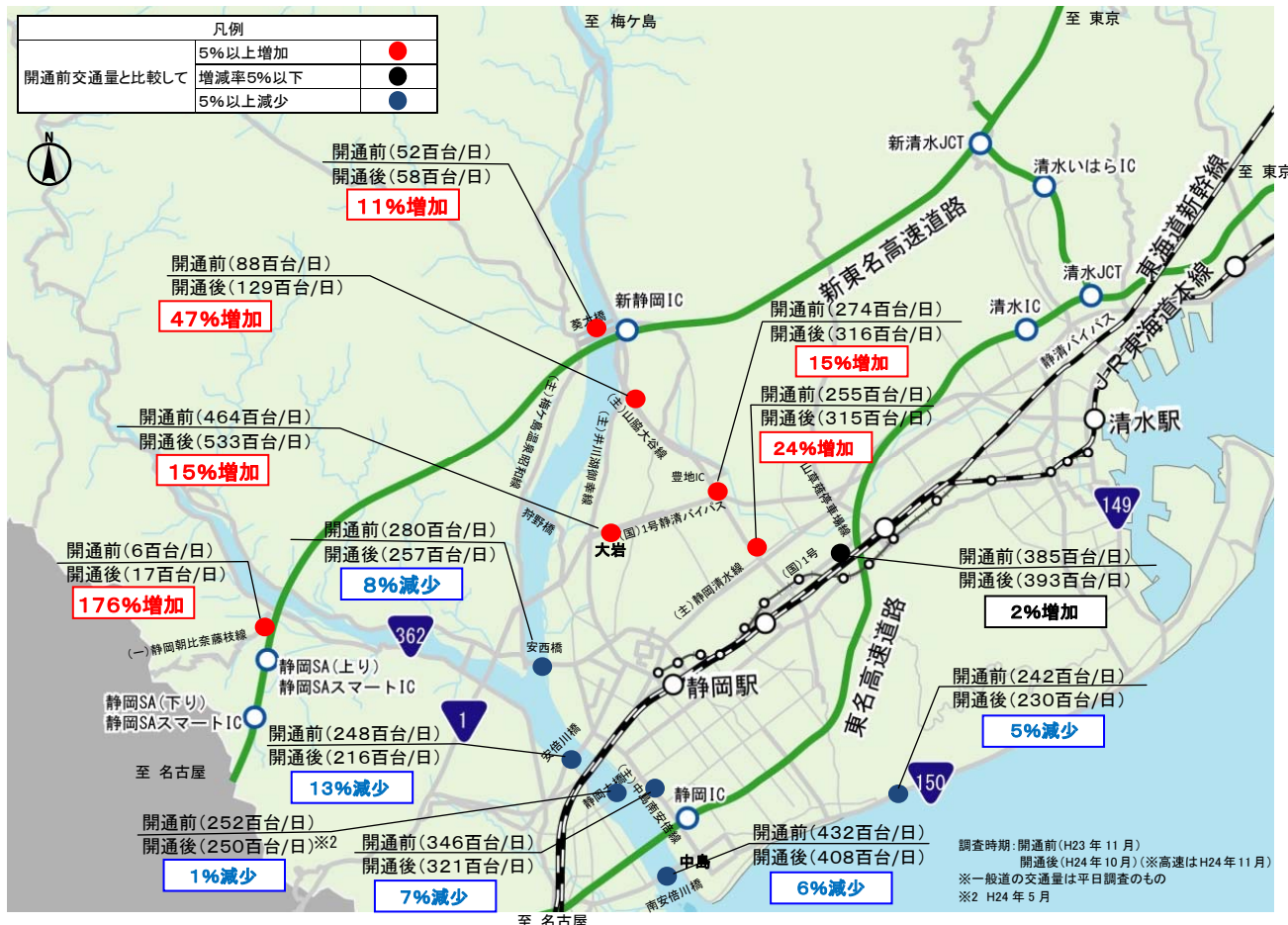
日時：〈休憩施設〉：訓練の名称

- H25. 2. 7：〈浜松 SA〉：南海トラフ巨大地震対策中部ブロック協議会広域防災訓練
- H25. 2. 5：〈駿河湾沼津 SA 他 5 箇所〉：静岡県航空受援訓練
- H24. 9. 2：〈遠州森町 PA〉：静岡県総合防災訓練
- H24. 5. 30：〈浜松 SA〉：静岡県西部危機管理局防災訓練

1.4. 市街地における交通の流れの変化（静岡市）

- ・ 新東名およびアクセス道路の開通により、静岡市街地の交通の流れが大きく変化
- ・ 新東名新静岡ICと市街地を結ぶ（主）山脇大谷線の交通量が増加（最大47%増）
- ・ 安倍川渡河断面の一般道路では、交通量が減少傾向（最大13%減）

市街地の交通量の変化



市街地の交通分散イメージ



賤機山より静岡市街地方面を望む

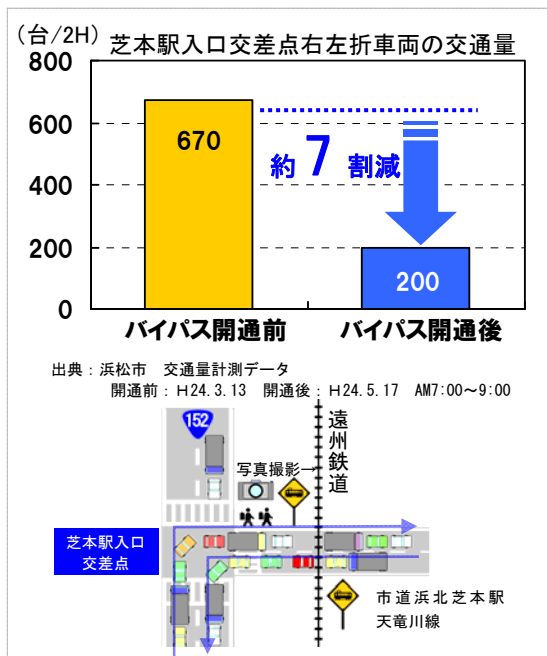
新東名と静岡バイパスが（主）山脇大谷線を経由して連結することで、高速道路へのアクセス性向上が図られています。

また、静岡バイパスの唐瀬IC～羽鳥IC4車線化により、市街地への交通分散が図られています。

1.5. 生活道路の安全性向上（浜松市）

- ・ 新東名へのアクセス道路である国道152号バイパスの開通により、浜松市内の生活道路を通過する交通が約7割減少
- ・ 地元の交通状況を良く知る方からは「通学路の安全性が向上した」との声

■新東名アクセスへの通過交通の転換



バイパス開通後、交通量が少なくなって、子ども達も安全に通学できるようになったと思っています。
(市道浜北芝本天竜川線 交通誘導員)



国道152号バイパス開通
(平成24年3月28日)

生活道路(通学路)

開通前



平成24年3月早朝撮影

開通後



平成24年7月早朝撮影

16. 企業活動の変化

- ・ 新東名を利用することで、目的地までの所要時間が大幅に短縮、自社便で2往復が可能となり、輸送コストが約25%削減
- ・ 新東名 清水連絡路の開通により、南北方向の企業活動においても効果を発現

■ 自社便で2往復が可能となり、輸送コストが約25%削減

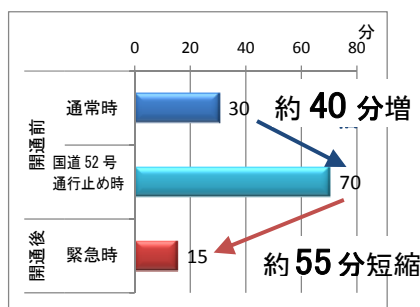
- ・ 厚木に緩衝材を輸送している清水工業団地のA社は、新東名利用により所要時間が往復1時間削減したため、自社便での2往復が可能となりました。開通前に業者に委託し輸送（1往復）していたころより、コストが約25%削減しました。



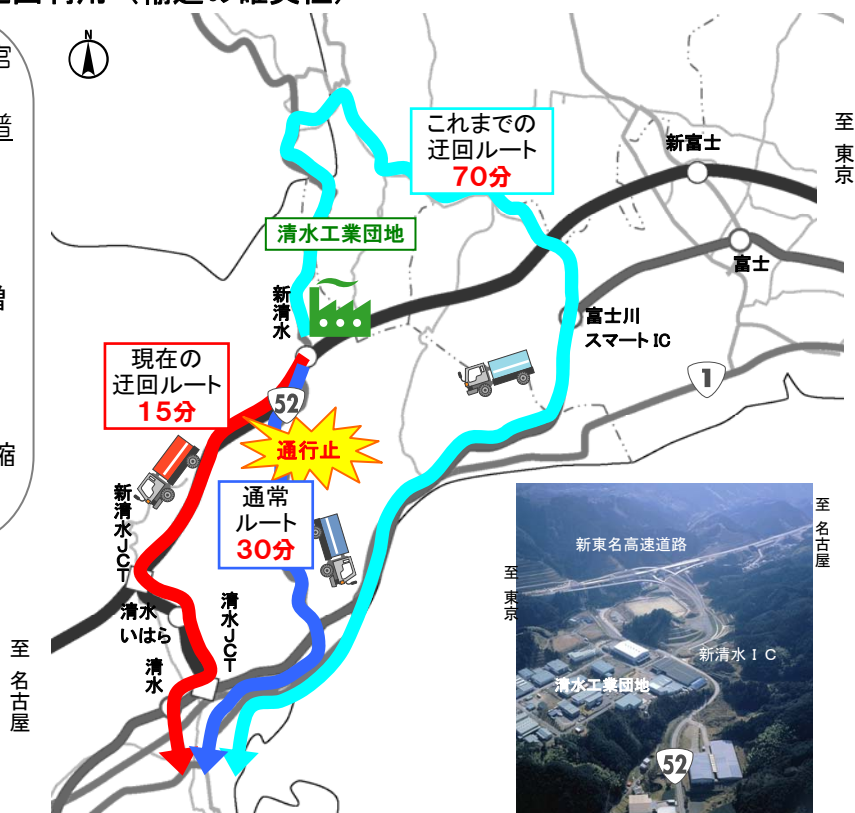
出典：企業ヒアリング

■ 国道52号の通行止め時に迂回利用（輸送の確実性）

国道52号が止まると、富士宮方面から迂回していました。
新東名開通後は、通行止め時も普段通り出荷できています。



出典：企業ヒアリング



17. 医療搬送における所要時間の短縮

- ・ 救急搬送等で新東名が利用され、搬送時間が短縮し、傷病者への負担も軽減
- ・ 清水区^{ししはら}宍原地区から静岡県立総合病院への搬送時間は、新東名開通後28分短縮し、20分で病院に到着が可能
- ・ 傷病者をより迅速に病院に搬送できるようになり救命の確率が向上

■新東名利用による救急搬送について ■宍原地区から静岡県立総合病院への搬送の場合

新東名を利用することで、一般道路のカーブやアップダウン、段差などを回避でき、振動による傷病者への負担を軽減することができています。

また、病院到着時間が短縮し、より迅速に治療ができます。



出典：静岡市消防局ヒアリング

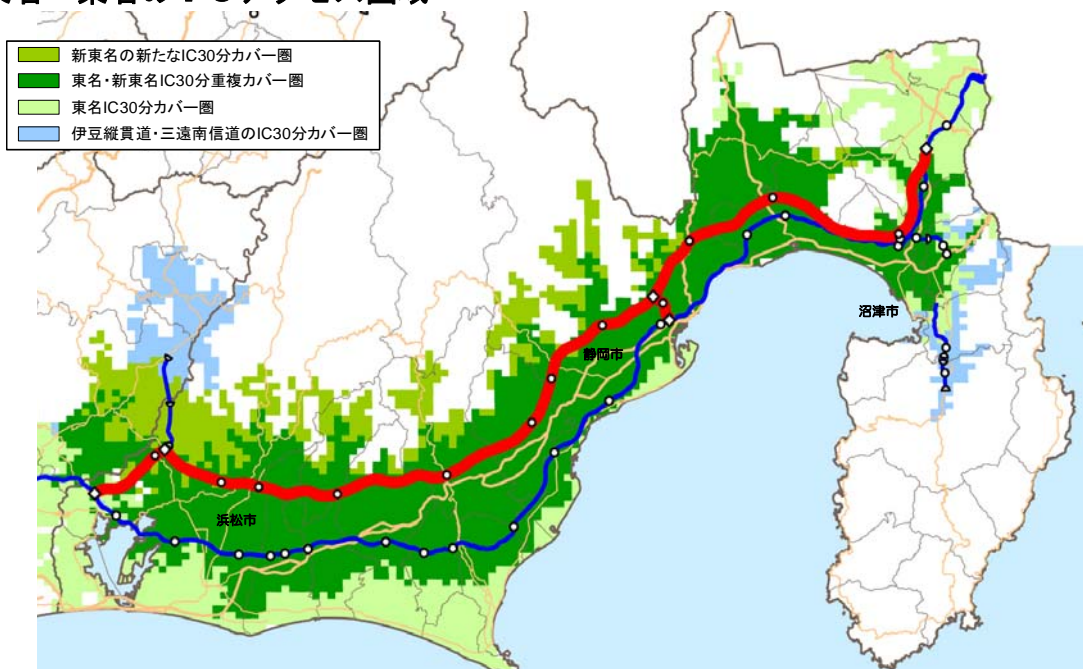


※清水区宍原地区から静岡県立総合病院に搬送した場合
 (開通前ルート) 国道52号⇒国道1号静岡バイパス
 (開通後ルート) 国道52号⇒新東名高速道路(新清水IC⇒新静岡IC)⇒(主)山脇大谷線
 開通前所要時間：平成22年道路交通センサス混雑時平均旅行速度から算出
 開通後所要時間：新東名高速道路、主要地方道山脇大谷線)規制速度から算出
 (上記以外の道路) 平成22年道路交通センサス混雑時平均旅行速度

18. ICアクセス圏域の拡大

- ・ 新たな高速IC30分圏域、また新東名、東名両方からの30分圏域が拡大

■新東名・東名のICアクセス圏域

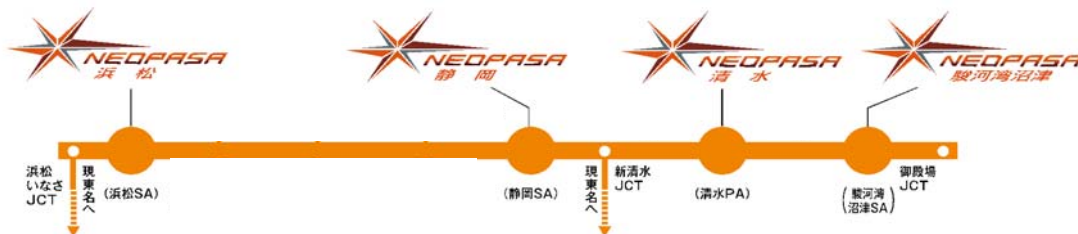


出典：民間プローブデータを用いた集計結果(休日12時間の平均旅行速度)
 東名：平成23年6月
 新東名・伊豆縦貫道・遠南信道：平成24年6月

19. 商業施設(ネオパーサ)とスマートICの利用状況

- ・ 商業施設であるネオパーサ（7箇所）の1年間の来場者数は、約3,800万人
- ・ 商業施設を目的地とする声や、利用時の快適性を感じている声
- ・ 浜松SAスマートICは休日2.5千台/日、静岡SAスマートICは休日1.8千台/日が利用

■高速道路商業施設の利用状況



平成25年1月撮影



平成25年1月撮影

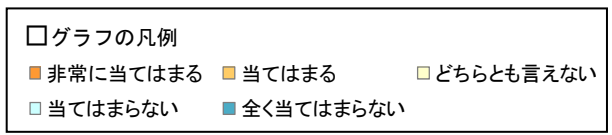
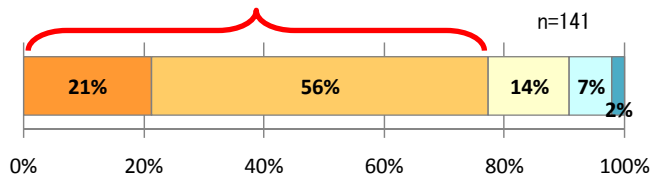
NEOPASA へとにかく雰囲気良く楽しいです。毎回行く度に新しい発見があるし、施設自体もどんどん進化して綺麗になっているので、いつも新東名を走るのが楽しみです。



■高速道路商業施設へのリピート志向

Q. 新東名には、また立ち寄りたくなるSA・PAがある。

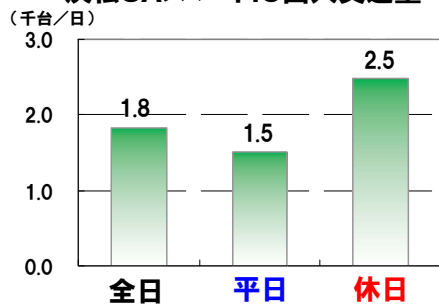
約8割の方がまた立ち寄りたい



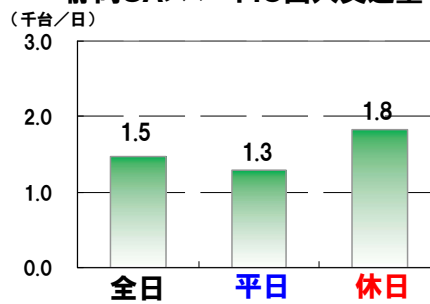
出典：中日本高速道路㈱ 顧客満足度（CS）調査結果（2012）
来場者数は平成24年4月14日（土）～平成25年4月14日（日）までの、各NEOPASA 出入口での観測結果

■スマートICの利用状況

浜松SAスマートIC出入交通量



静岡SAスマートIC出入交通量



出典：NEXCO中日本 交通量計測データ
平成24年4月15日（日）～平成25年4月12日（金）

浜松SA付近の住民の声

・高速道路まで30分程度かかっていたが、新東名のスマートICが出来たことで、10分程度で利用できるようになり大変便利になった。また、高速道路の利用頻度も以前より増えた。



静岡SA付近の住民の声

・SA内のラーメン店が24時間営業ということもあり、利用している。
・SA内にドッグランがあるので、散歩時に利用している。
・街が便利になっていることを実感している。SAがなければこんなに便利だとは体感できなかっただろう。



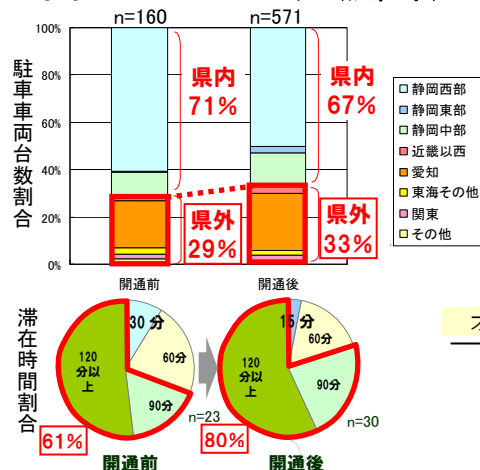
出典：浜松市・静岡市ヒアリング

20. 観光振興への寄与

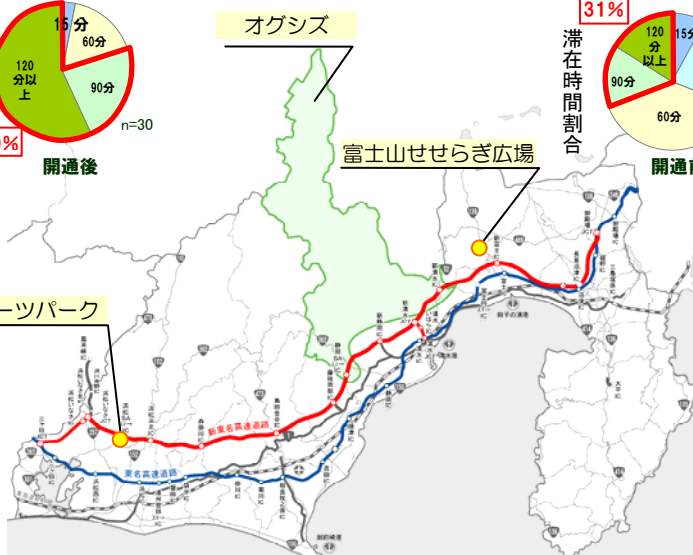
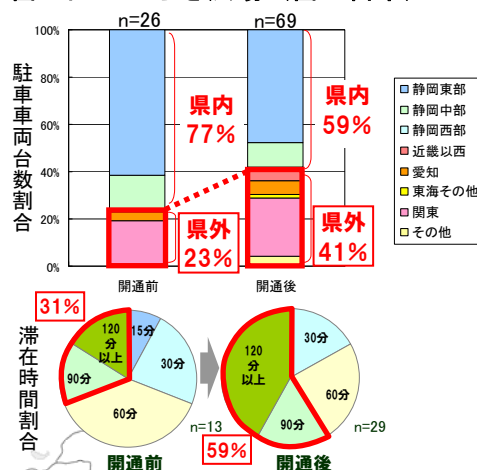
- ・ 新東名沿線の観光施設（浜松市・富士宮市）の駐車場利用は県外車両が増加
- ・ 観光施設（浜松市・富士宮市）の利用者アンケート結果では、昨年に比べ滞在が長時間化の傾向
- ・ オクシズ（静岡市）の観光施設では、新東名の開通により高速道路のICが近くなり、利用者が増加傾向（7%増）
- ・ 主な観光施設の静岡市外からの観光客の6割以上が新東名を利用

■新東名沿線の観光施設の駐車車両と滞在時間の変化

はままつフルーツパーク（浜松市）

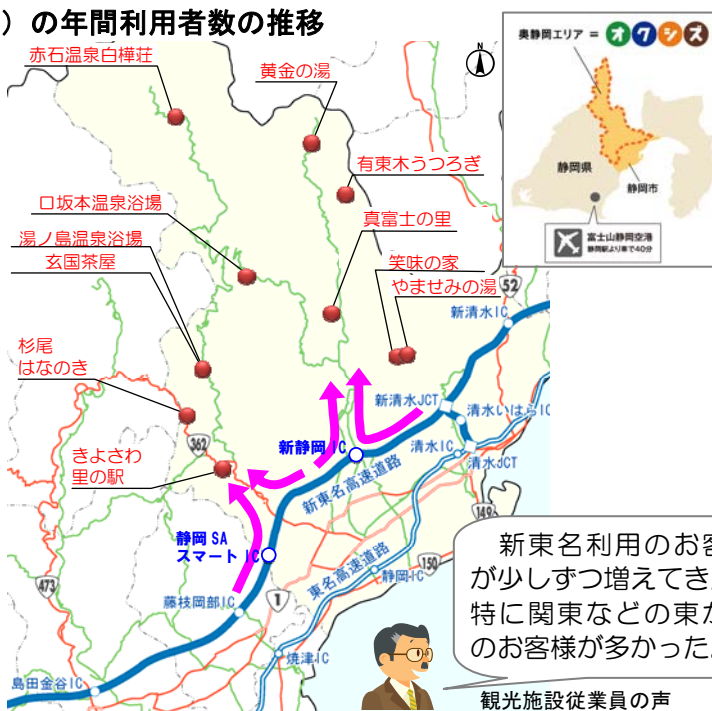
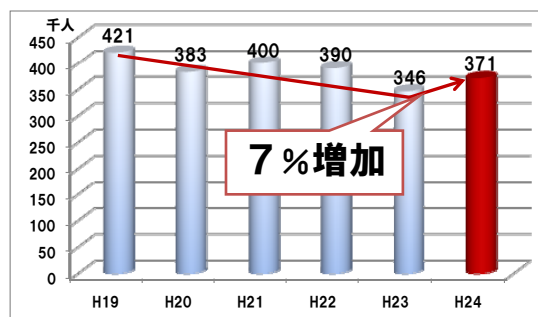


富士山せせらぎ広場（富士宮市）

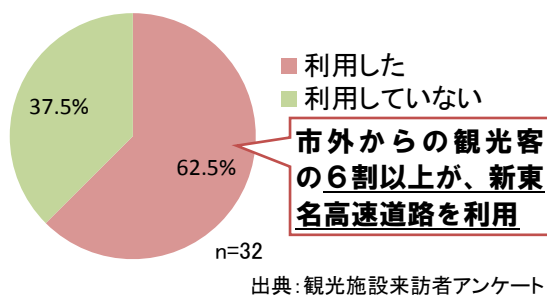


出典: 国土交通省 中部地方整備局・浜松市
 車籍地・利用者アンケート調査結果
 開通前: 平成23年11月20日(日)アンケート配布・車籍地調査(14時台)
 開通後: 平成24年9月23日(日)アンケート配布・10月7日(日)アンケート配布・車籍地調査(14時台)

■オクシズ（静岡市）の主要施設（11箇所）の年間利用者数の推移



■静岡市外からの来訪者の新東名利用状況



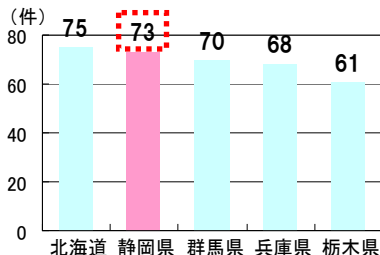
新東名利用のお客様が少しずつ増えてきた。特に関東などの東からのお客様が多かった。

観光施設従業員の声

2.1. 地域経済の活性化に向けた動き

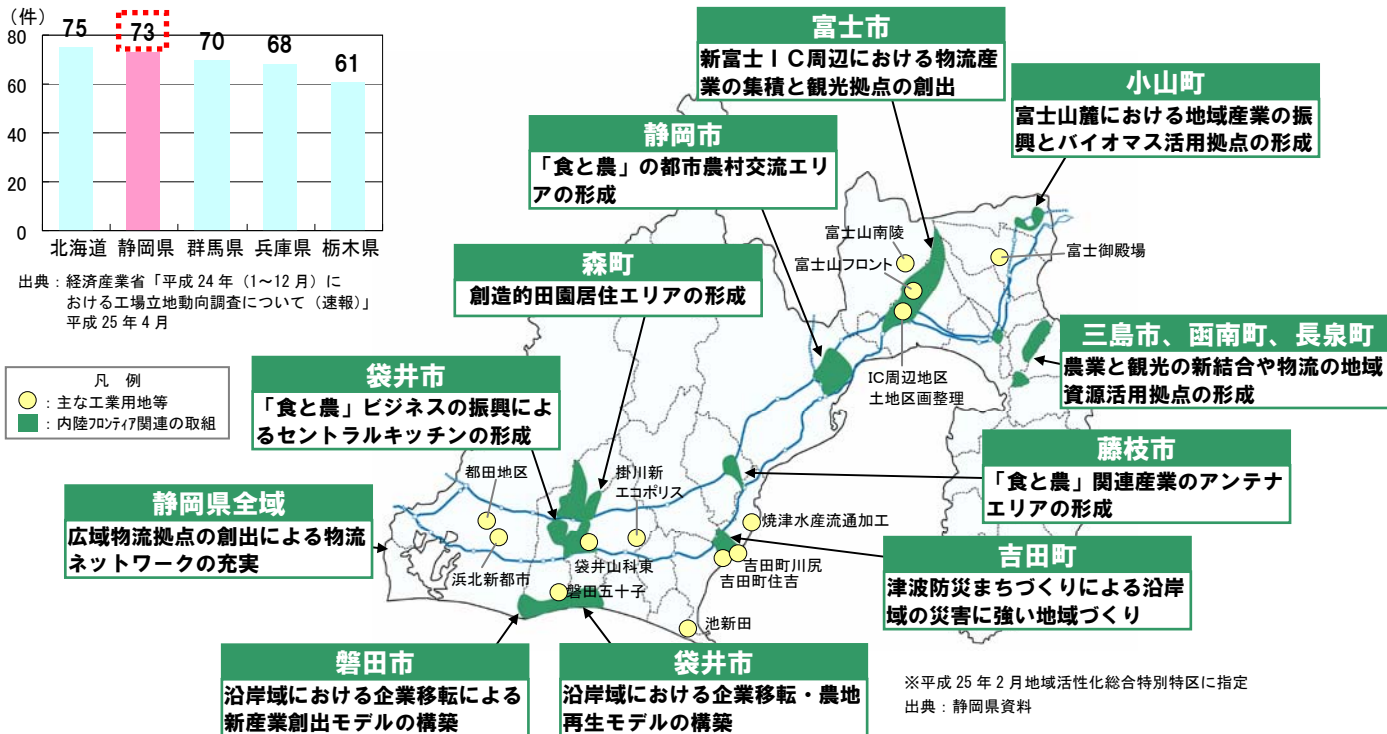
- ・ 静岡県内の工場立地件数は昨年（平成24年）1年間に73件、全国で2位
- ・ 新東名沿線内陸部の開発や防災の観点を盛り込んだ「内陸のフロンティア」を拓く取組[※]が始動

■ 県別立地件数全国トップ5（平成24年）



出典：経済産業省「平成24年（1～12月）における工場立地動向調査について（速報）」平成25年4月

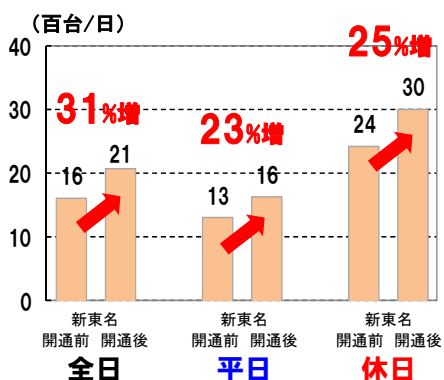
■ 内陸フロンティア構想を先導する取組等



2.2. 新東名とネットワークを形成する三遠南信自動車道の整備

- ・ 新東名・三遠南信自動車道の開通により日帰り観光圏が拡大、鳳来峡ICからの90分圏交流人口は、愛知県内人口の約9割、静岡県内人口の約7割

■ 三遠南信自動車道の交通量



出典：国土交通省データ
 開通前：平成24年3月5日（月）～4月13日（金）
 開通後：平成24年4月15日（日）～平成25年4月12日（金）

■ 三遠南信自動車道の鳳来峡ICの90分圏域の拡大



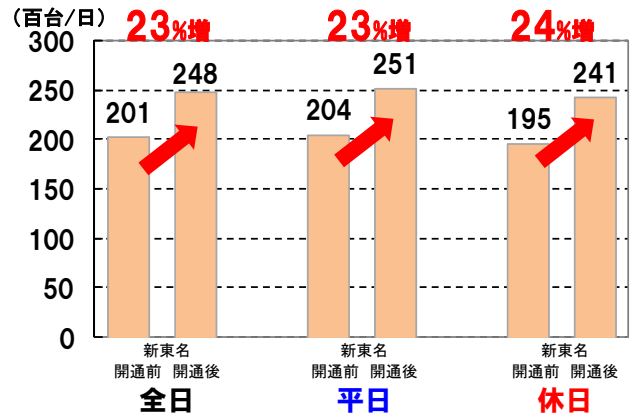
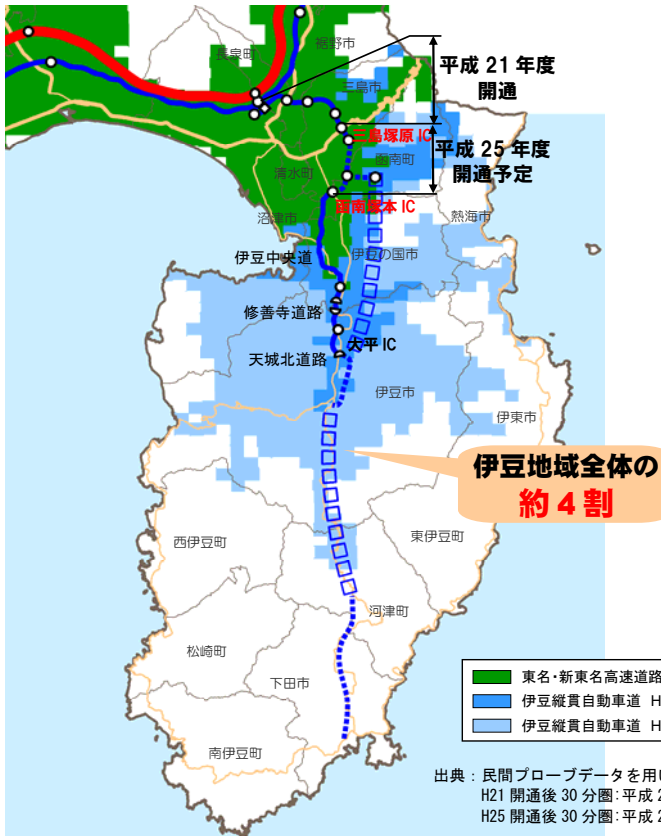
出典：民間プローブデータを用いた集計結果（休日12時間の平均旅行速度）
 開通前：平成23年6月
 開通後：平成24年6月

23. 新東名とネットワークを形成する伊豆縦貫自動車道の整備

- 平成25年度に三島塚原IC～函南塚本IC間が開通(延伸)すると、IC30分圏域は約2倍に拡大、伊豆地域全体の約4割の地域がICから30分以内で到達

■伊豆縦貫自動車道によるIC30分圏域の変化

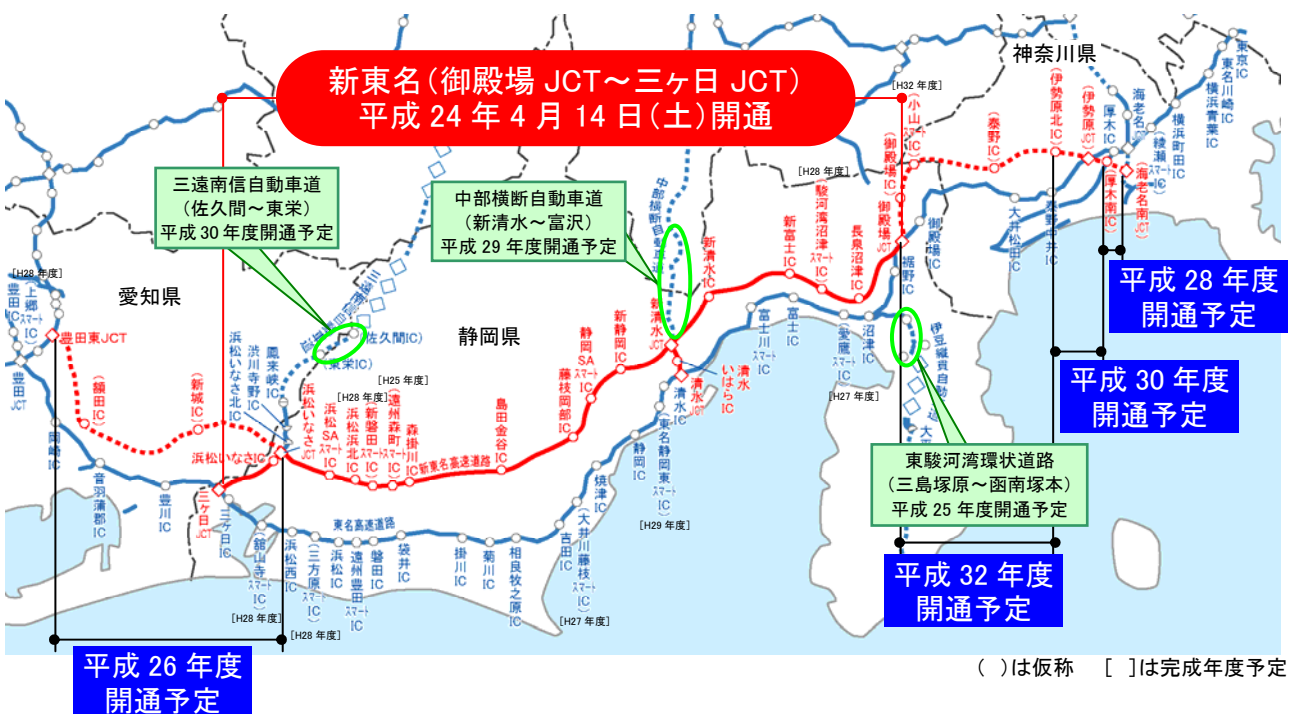
■伊豆縦貫自動車道の交通量



出典：国土交通省データ
開通前：平成23年4月17日(日)～平成24年4月13日(金)
開通後：平成24年4月15日(日)～平成25年4月12日(金)

出典：民間プロブデータを用いた集計結果(平成24年6月 休日12時間の平均旅行速度)
H21開通後30分圏：平成21年度開通区間(三島塚原IC)からの30分圏域
H25開通後30分圏：平成25年度開通予定区間を含め伊豆中央道+修善寺道路+天城北道路(太平IC)からの30分圏

24. 今後の開通予定





新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)のホームページをご覧ください。

アドレス：<http://www.shintomei-shizuoka.net>

新東名 (御殿場JCT～三ヶ日JCT) **開通**
つなぐ・ひろがる しずおかの道

中部地方整備局や静岡国道事務所のホームページにある上記のバナーからもアクセスできます。