

平成26年度 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会

日時:平成27年3月23日(月)14:00～

場所:静岡国道事務所 2F会議室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 会長挨拶

3. 議 事

(1) これまでの取組み経緯

(2) エリアの基本方針(案)の策定

(3) 実施した渋滞対策

(4) 交通状況のモニタリング

(5) 道路交通施策の方向 一賢く使うコンセプト

4. 閉 会

平成26年度 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 名簿

◎ 会長

	所 属	役 職	氏 名	備 考
◎	中部地方整備局	静岡県国道事務所長	森川 博邦	
	"	建政部 都市整備課長	牛居 恒太	(欠席)
	"	道路部 道路計画課長	桑野 真一郎	(欠席)
	"	道路部 地域道路課長	宮内 秀弘	(代理) 建設専門官 中川 哲也
	"	道路部 交通対策課長	翠 昭博	(欠席)
	"	沼津河川国道事務所長	野坂 周子	(代理) 調査第二課長 澤田 守 (随) 調査係長 加藤 真嗣 技官 真野 隆之
	"	浜松河川国道事務所長	加藤 史訓	(代理) 副所長 今井 浩策 (随) 調査係長 柴田 秀史
	中部運輸局	交通環境部 環境課長	後藤 武夫	(欠席)
	"	静岡運輸支局長	小林 裕之	(代理) 首席運輸企画専門官 加藤 健司
	静岡県	交通基盤部 道路局 道路企画課長	井ノ口 秀彦	(随) 班長 西原 宏昌 主査 坪井 宏介
	"	交通基盤部 道路局 道路整備課長	原 広司	
	"	交通基盤部 道路局 道路保全課長	大石 俊一	
	"	交通基盤部 都市局 都市計画課長	白鳥 正彦	
	"	交通基盤部 都市局 地域交通課長	宮崎 隆弘	(代理) 班長 仲野 弘己
	"	交通基盤部 都市局 街路整備課長	宮尾 総一郎	(代理) 班長 佐藤 政雄
	静岡市	建設局 道路部長	山本 祐司	(随) 課長補佐兼道路企画係長 主幹 鈴木 宏幸 主査 重安 陽介
	"	都市局 都市計画部 交通政策担当部長	小林 孝好	(随) 副主幹 佐藤 豪
	浜松市	土木部長	朝倉 義孝	(代理) 次長 黒田 聡也 (随) 技術職員 今井 一貴
	"	都市整備部長	河合 勇始	(代理) 参事 岡本 光一
	静岡県警本部	交通部 参事官兼交通企画課長	出雲 信久	
	"	交通部 交通規制課長	小川 敏行	(随) 係長 飯田 将人
	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	橋本 太郎	(欠席)
	"	保全・サービス事業部 交通技術チーム リーダー	馬淵 一三	
	静岡県道路公社	常務理事	堀野 徹	(随) 主任 高木 博英
	静岡県トラック協会	専務理事	窪田 智樹	(代理) 業務課 課長 小林 一仁
	静岡県バス協会	専務理事	平野 洋一	(代理) 事務局長 青島 優
	静岡県タクシー協会	専務理事	八木 孝雄	(欠席)
事務局				
	中部地方整備局	静岡県国道事務所 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		

平成26年度 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会

場所: 静岡国道事務所 2F 会議室

[目次]

1. これまでの取組み経緯
2. エリアの基本方針(案)の策定
3. 実施した渋滞対策
4. 交通状況のモニタリング
5. 道路交通施策の方向 - 賢く使うコンセプト -

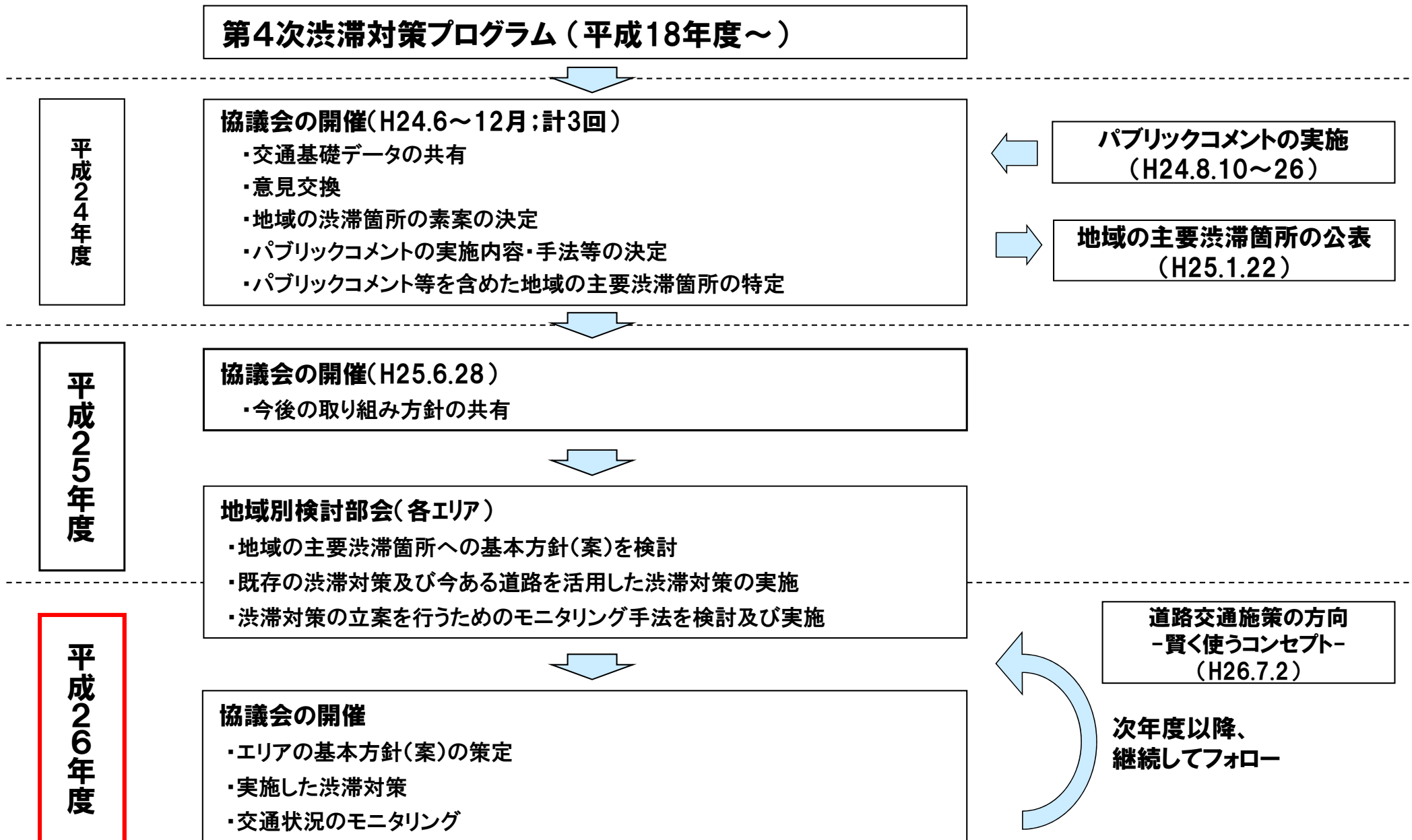
平成27年3月23日(月)

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 事務局

1. これまでの取組み経緯

1. これまでの取組み経緯

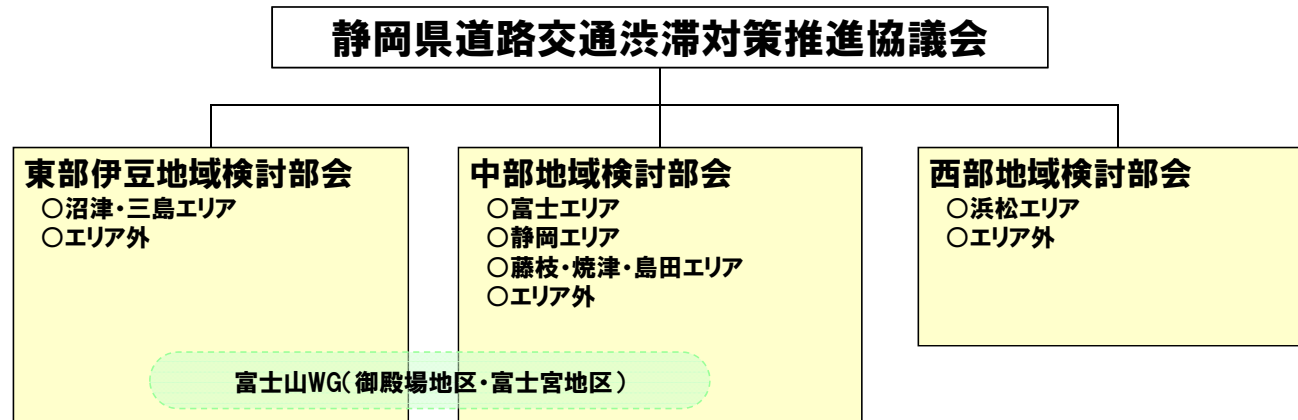
1-1 検討の流れ



1. これまでの取組み経緯

1-2 検討体制等

- 地域ごとの検討部会を中心に個々のエリアWGで検討を進め、渋滞対策推進協議会において、各検討部会の検討状況及び結果を報告。



■ 静岡県内 3地域5エリア等の概況

※エリア等は概ねの範囲を示したものである。

地域 (検討部会)	東部伊豆地域			中部地域				西部地域	
エリア等	沼津・三島 エリア	エリア外 (地区別)	富士山WG	富士エリア	静岡エリア	エリア外 ※静岡エリアの中で検討	藤枝・焼津・島田 エリア	浜松エリア	エリア外 (中東遠地区)
主な市町・地区等	沼津市・三島市・長泉町等	御殿場地区 裾野地区 伊豆地区 (熱海、伊東、下田、伊豆)	御殿場地区 富士宮地区 (富士山山麓)	富士市 中心部付近 富士宮市 中心部付近	静岡市 (静岡・清水都心 地区付近)	静岡市 周辺部	藤枝市・焼津市・ 島田市中心部 付近等	浜松市・磐田市・ 湖西市	掛川市・袋井市・ 菊川市等
主要渋滞 箇所数 (高速IC出口除く)	10区間 (25箇所) 単独箇所:5箇所	9区間(20箇所) 単独箇所:20箇所 ※御殿場市・裾野市・伊豆地域の 箇所数	8区間(17箇所) 単独箇所:9箇所 ※富士市・富士宮市内の箇所数	20区間 (44箇所) 単独箇所:10箇所	単独箇所:4箇所	8区間 (23箇所) 単独箇所:9箇所 ※藤枝市・焼津市・島田 市・吉田町内の箇所数	17区間 (54箇所) 単独箇所:34箇所	1区間(4箇所) 単独箇所:12箇所	
高速IC出口	—	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	

1. これまでの取組み経緯

1-3 地域の主要渋滞箇所(一般道)

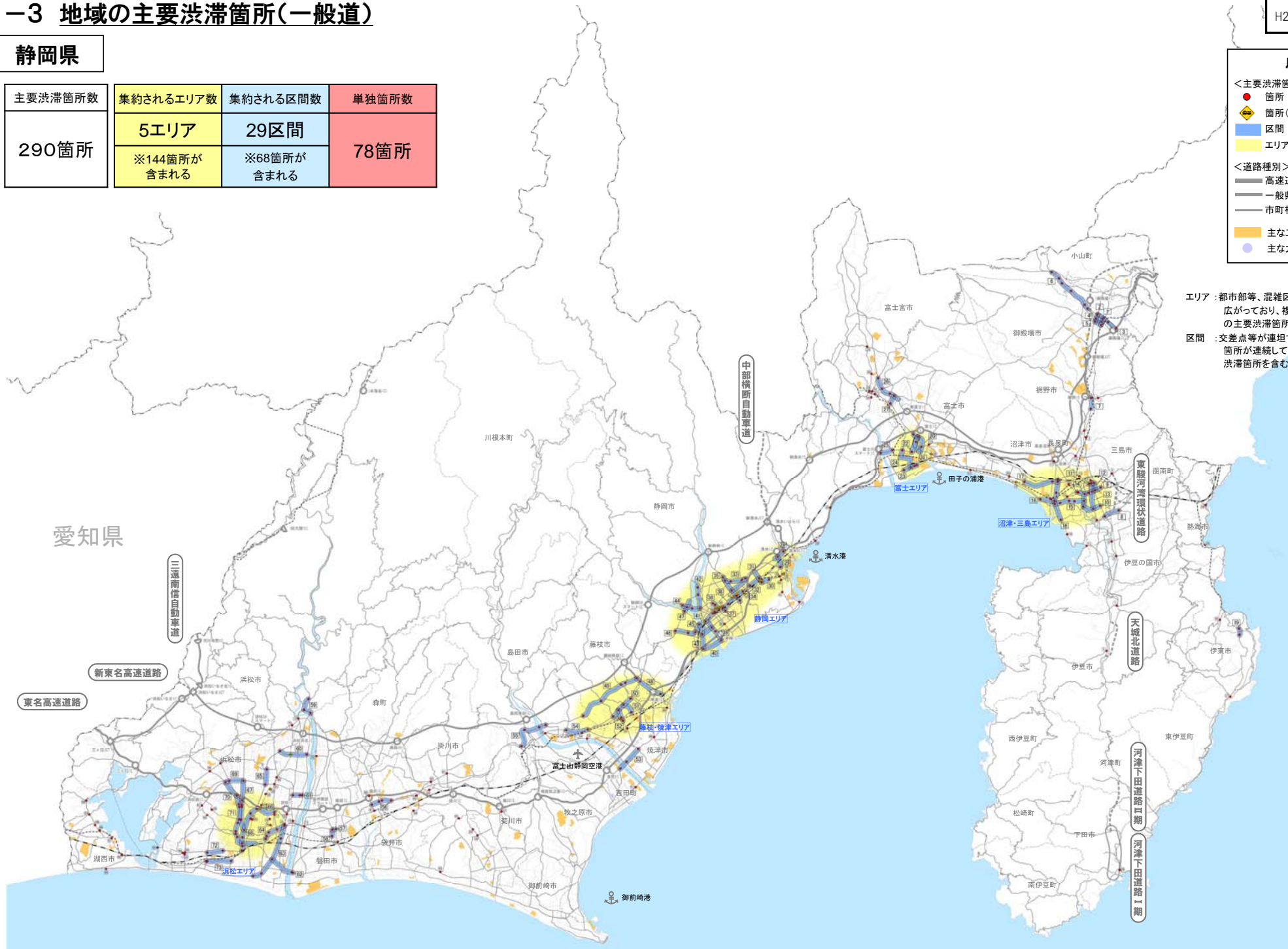
静岡県

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
290箇所	5エリア ※144箇所が含まれる	29区間 ※68箇所が含まれる	78箇所

H25.1 公表資料

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

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



愛知県

1. これまでの取組み経緯

1-4 静岡県全体における基本方針について(平成25年6月28日協議会資料)

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。

※「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

主要渋滞箇所基本方針

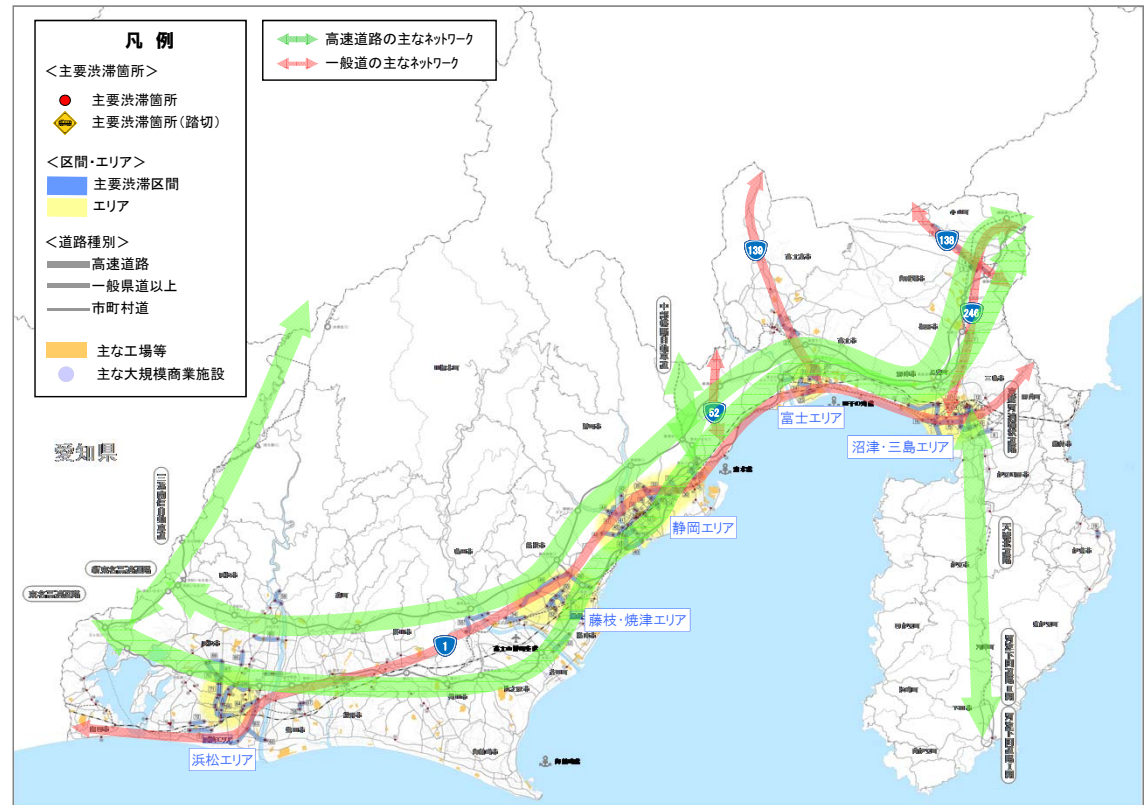
1. 静岡県の概況

	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



基本方針

■ **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

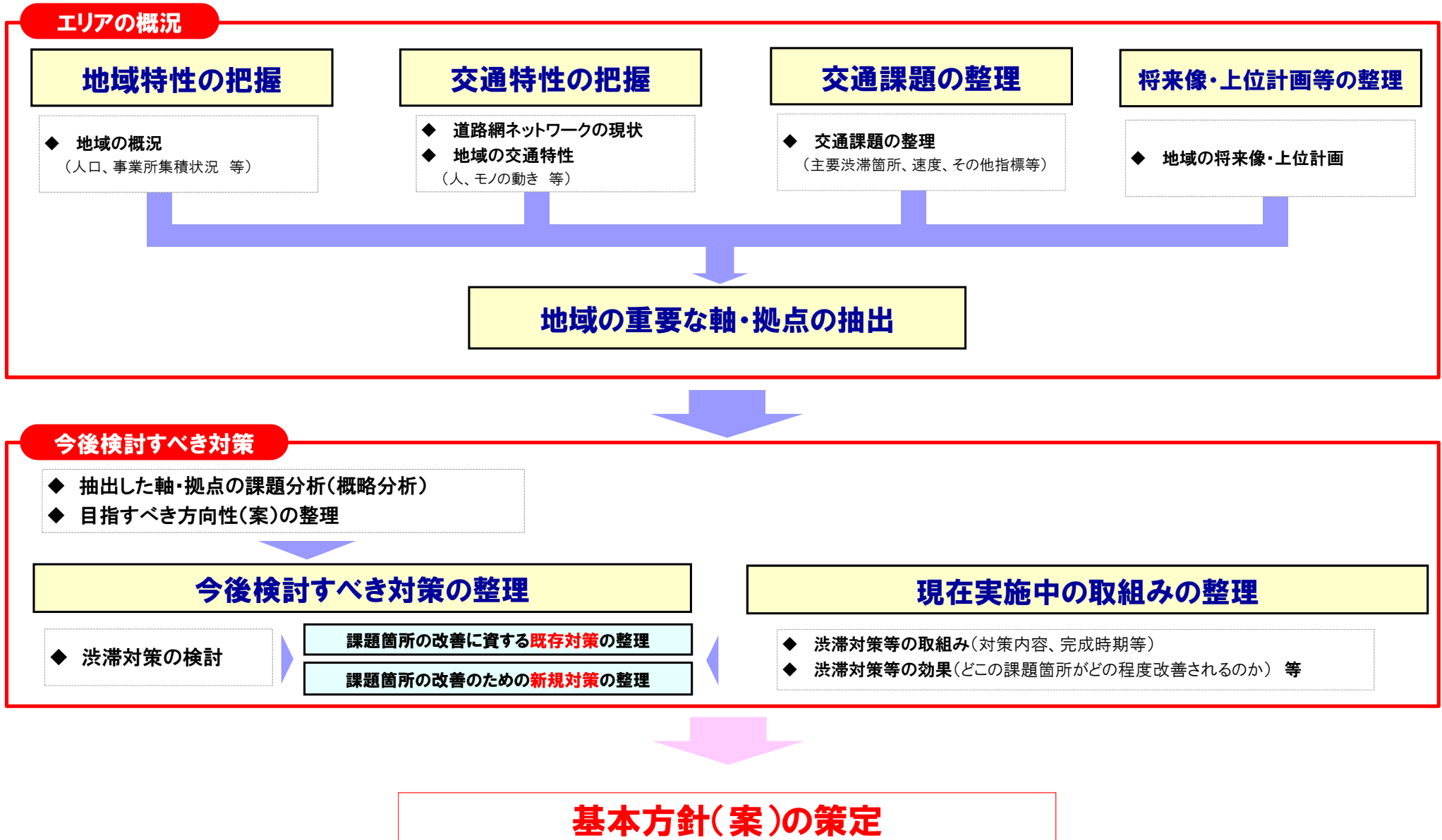
学識経験者
市民団体など

2. 「エリアの基本方針(案)」の策定

2. 「エリアの基本方針(案)」の策定

2-1 エリアの基本方針(案)の策定の流れ

●「エリアの基本方針(案)」とは、県全体における渋滞対策の基本方針を踏まえ、エリア毎の渋滞対策の方向性と具体的な対策メニューを示すものであり、以下の流れにより策定しました。



2. 「エリアの基本方針(案)」の策定

2-2 沼津・三島エリアの基本方針(案)

基本方針

◇ 沼津・三島エリアの東西軸や沼津三島都市圏においては、平成26年2月に開通した「東駿河湾環状道路」の環状効果の更なる機能発現に向けた検討を推進するとともに、沼津・三島市街地及び近接市街地間のアクセス性を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の速達性向上を図ります。また、高速ICから観光地(伊豆方面)においては、地域と連携・連動した交通状況等の情報提供を強化し、観光交通のルートや時間の分散を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討します。

(1) エリアの概況

地域特性

- ・静岡県東部に位置し、沼津市や三島市を中心に3市3町で人口約50万人の都市圏を形成。
- ・国道1号沿線を中心に、広いエリアに人口が集積し、沼津・三島市街地に多くの事業所が集積。
- ・伊豆方面を含めて、静岡県東部地区には多くの観光地が立地している。

交通特性

- ・東名、新東名、国道1号等が広域交通を担い、骨格となる東西軸を形成。東駿河湾環状道路が環状軸を形成すると共に、東駿河湾環状道路、国道136号(伊豆中央道など国道136号バイパス含む)、414号等が南北軸を形成。
- ・東駿河湾都市圏の代表交通手段は自動車で約7割、自動車依存度が高い。
- ・沼津・三島市街地及び近隣市町(清水町・長泉町・函南町)から沼津市・三島市への流動が活発であり、また、近隣拠点間(富士市・裾野市等)からの通勤交通・産業交通も多くなっている。
- ・伊豆方面への観光交通のうち、関東方面からの観光客が約7割であり、自家用車の利用が約8割を占めている。
- ・東駿河湾環状道路(函南塚本IC～三島塚原IC間)が開通したことにより、当該地域の交通状況に改善傾向が見られる。

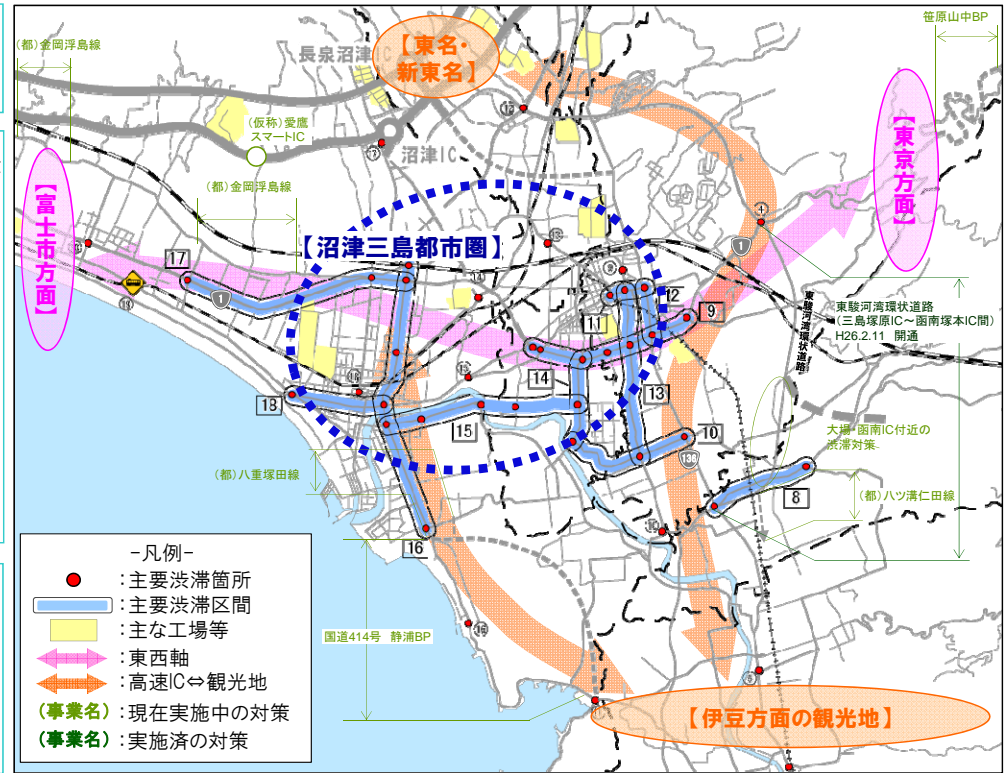
【現状の課題】

- ・東西軸 : 国道1号(沼津市西部)では、通勤交通と産業交通(富士市以西・裾野市等)が集中しているため、朝ピーク時間帯の速度低下が顕著、並行する県道等と同等の速度サービスしか担保されず、速達性・定時性が低い。
- ・沼津三島都市圏 : 沼津・三島市街地に点在する事業所への通勤交通が集中し、朝の通勤時間帯を中心に速度低下が発生し、沼津・三島市街地及び隣接市町から沼津・三島市街地のアクセス性が低い。
- ・高速IC⇄観光地 : 休日等観光期を中心に観光地(伊豆方面)に交通が集中し、旅行速度が低下する等、高速ICアクセス性が低い。

地域の将来像

- ・沼津市及び三島市の都市拠点を中心に、豊かで活力ある持続可能な都市の形成を総合的・戦略的に図る。(東駿河湾広域都市計画区域マスタープラン)
- ・市街地部では利便性の高い公共交通サービスの確立を目指し、自動車交通からの転換や効率的な自動車利用を促す施策の展開を図ると共に、モビリティ・マネジメントによる利用者の意識改革を目指す。(東駿河湾都市圏における交通計画)
- ・交通円滑化、産業の活力向上、中心市街地の活性化支援に向け、土地利用施策に合わせた道路整備と公共交通施策の展開により、総合的な交通ネットワークの構築を目指す。(東駿河湾都市圏における交通計画)
- ・地域活力の向上及び産業経済の活性化を目指した人と物の交流が広がる社会の実現に向け、県内外や地域間など広域的な連携強化を図ると共に、スムーズな移動が可能な交通ネットワークの構築。(東駿河湾都市圏における交通計画)
- ・広域的な観光ネットワークの構築を図り、観光交通が地域の人々に受け入れられるような交通システムの確立。(東駿河湾都市圏における交通計画)

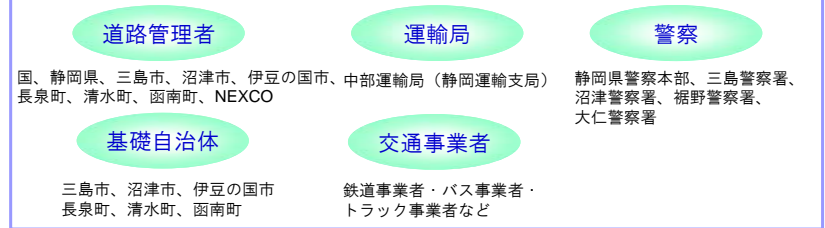
(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策



(2) 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組み
東西軸	・国道1号(沼津市西部)では、朝ピーク時間帯の速度低下が顕著。 ・並行する県道との速度サービスに差がなく、定時性が低い。	・国道1号に集中する交通のルート分散・時間分散に寄与する施策	・東名高速(仮称)愛鷹スマートIC ・(都)金岡浮島線等新規路線の整備
沼津三島都市圏	・沼津・三島市街地の朝の通勤時間帯を中心に速度が低下 ・沼津・三島市街地及び隣接市町から沼津・三島市街地のアクセス性が低い。	・沼津三島都市圏における公共交通利用促進を促す施策	・各市町のコミュニティバスの運行
高速ICから伊豆等の観光地	・休日等観光期に旅行速度が低下する等、高速ICアクセス性が低い。	・東駿河湾環状道路や伊豆中央道等に集中する観光交通の交通ルート・時間の分散などを図るハード・ソフト施策	・国道414号静岡BP整備 ・東駿河湾環状道路大場・函南IC付近の渋滞対策

(エリアWG体制)[※]



2. 「エリアの基本方針(案)」の策定

2-3 静岡エリアの基本方針(案)

基本方針

◇ 静岡エリアの東西軸において、静清バイパス等の整備を進めることで清水港や清水都心と静岡都心間の連携を強化し、通勤交通の円滑化や清水港湾物流交通の円滑化を図ります。また、南北軸において東名・新東名間の市街地や各拠点間の速達性を確保し、東西軸との連絡機能強化の施策を進めます。さらに、静岡都心部では静岡市バス交通計画と連携し、バス等の公共交通の利便性向上施策を推進するなど、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

地域特性

- ・静岡市は、人口約70万人の県庁所在地であり、静岡県さらには静岡中部都市圏の中心拠点を形成している。
- ・電気機械機具を中心とした製造業が集積する静岡都心と、国際拠点港湾である清水港周辺地域に港湾関連企業が集積する清水都心が東西に連担し、静岡県の産業活動を支えている。

交通特性

- ・静岡市では、東名・新東名の高速道路が南北に配置され、静清バイパス、国道1号、国道150号、国道362号をはじめとする東西軸と、(主)山脇大谷線や(主)井川湖御幸線などの南北軸が、ラダー状に道路網(骨格軸)を形成しているが充分ではない。
- ・静岡都心～清水都心間の東西軸では都市間を連絡する通勤交通、産業交通等が多く、市北部～南部間を往来する南北軸では、高速ICアクセス交通と沿線地域アクセス交通と混在。
- ・清水港の港湾物流の約8割は、浜松市など県内西側の地域に輸送されており、このうち約6割は国道1号や国道150号の一般道路を利用。

【現状の課題】

- ・東西軸 : 朝夕ピーク時の通勤交通や清水港を発着する物流交通により、国道1号、北街道((主)静岡清水線)、南幹線((一)静岡草薙清水線)の東西路線や安倍川渡河部の交通容量超過に伴い、軒並み速度が低下。
- ・南北軸 : 新静岡ICや沿線地域へのアクセス交通(通勤交通・産業交通)が(主)山脇大谷線に集中し、一日を通して速度低下が発生し、通勤交通の円滑化・産業交通の速達性が低下。
- ・静岡都心部: 都心部へ流入する車両により慢性的な速度低下が発生し、公共交通(バス路線)では所要時間のばらつきが大きい。

地域の将来像

- ・都心の軸となる道路について、各拠点を連絡するよう整備を推進することにより、多様な機能を担う拠点が有機的に連携した多機能連携型の都市構造を形成。(静岡市都市計画マスタープラン)
- ・高速交通体系を活かし、広域都市間や各拠点間の連絡強化を図る。(静岡市都市計画マスタープラン)
- ・各拠点間の連絡を確保するため東西幹線道路や核とを結ぶ南北幹線道路を形成。(静岡市総合交通計画)
- ・集約連携型都市構造の実現に向け、交通システムの構築や利用促進、利便性向上に向けて取り組む(静岡市都心地区まちづくり戦略)

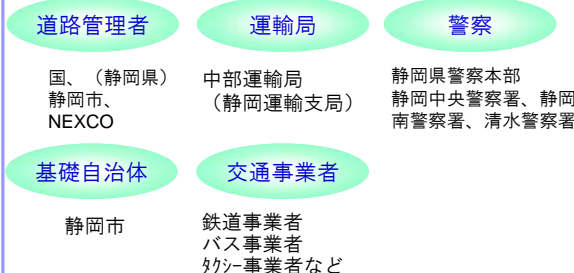
(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策



(2) 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組
東西軸	・朝夕ピークを中心に複数の交差点を跨ぐ連続的な速度低下が発生し、中心部へ向かう通勤車両のアクセス性が低下。 ・多大な東西交通需要により、国道1号現道のみでなく、並行路線においても速度低下が発生し、断面の交通容量を超過。	・静岡～清水都心間において、東西軸の交通容量確保と国道1号現道のボトルネック箇所の解消を図り、拠点間の連携強化に資する施策	・静清バイパス4車線化・清水地区立体化 ・国道362号羽鳥・安西拡幅 ・国道150号整備
南北軸	・静清バイパスや国道1号等の東西軸と交差し、市内交通の要所となる交差点において速度低下が発生し、通勤時含め一日を通して速達性が低下。 ・都心部から東名静岡ICまでのアクセス性が低い。	・市北部～南部間の交通結節点での東西軸との連絡機能強化に資する施策(千代田土上IC交差点の左折レーン付加) ・南北軸の環状機能強化 ・南北軸の速達性向上に資する施策の検討	・東名静岡東スマートIC(仮称)整備
静岡都心部	・都心部へ流入・流出する車両により、平日ピーク時を中心に慢性的な速度低下が発生し、アクセス性が低下。 ・都心部を通過するバス路線では定時性が確保されていない。	・まちづくり施策と連携し、公共交通の利便性向上施策(バスレーンの設置等)を推進	・郊外部バスターミナル整備事業 ・パーク&ハスライド・サイクル&バスラバ駐車の整備

(エリアWG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



2. 「エリアの基本方針(案)」の策定

2-4 浜松エリアの基本方針(案)

基本方針

◇浜松エリアに関しては、集中する通勤交通等に対して分散や適切な自動車交通と公共交通の分担を図るため、局所的な渋滞箇所の容量拡大を進めるとともに、公共交通への転換を促すための公共交通利便性向上の取り組みを進めるなど、ハード・ソフトの両面から対策を検討・実施します。また、隣接する都市間を結ぶ東西軸に関しては国道1号浜松バイパスなどで速達性・信頼性を確保するために交通容量拡大に資する施策について検討を進めます。

(1) エリアの概況

地域特性

- ・浜松エリアは政令指定都市の浜松市と周辺の磐田市・湖西市等を含め、約100万人の都市圏。
- ・浜松エリアは製造業が活発な地域で、浜松市街地周辺、湖西市、磐田市等を中心に製造業等が多く点在し、ものづくりの盛んな静岡県においても重要な都市圏。

交通特性

- ・東名高速道路、新東名高速道路が広域交通を担い、国道1号を含めて骨格となる東西軸を形成。浜松市中心部から広がる国道150号、152号、257号が放射軸を形成し、浜松環状線等が環状軸を形成。
- ・西遠都市圏の代表交通手段分担率については、自動車等が約7割と、依存度が高い。
- ・浜松市中心部への通勤交通が多く、磐田市～浜松市～湖西市間の隣接都市間相互の通勤交通・産業交通も多い。

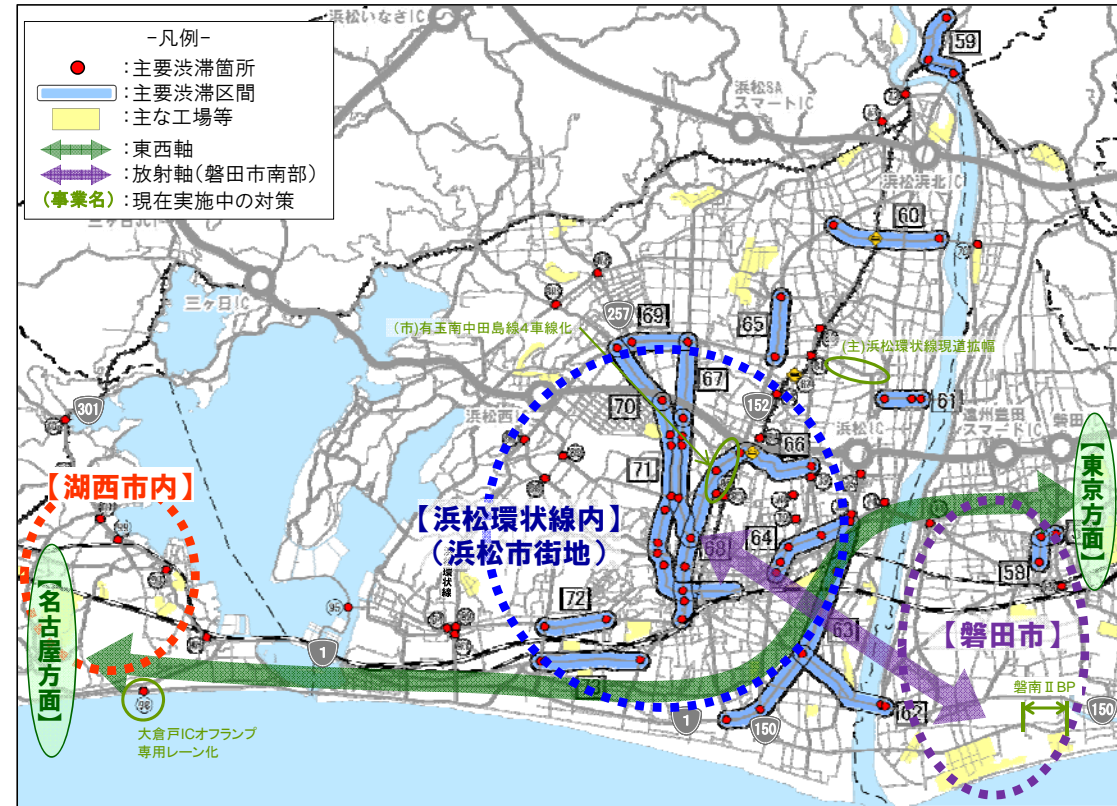
【現状の課題】

- ・東西軸 : 国道1号では、朝夕に集中する通勤交通等による渋滞が発生。沿線に立地する製造業等の産業交通が多く、信号交差点が連担する浜松バイパス平面区間において速達性・信頼性が低下。
- ・浜松環状線内: 朝夕ピーク時に浜松市街地に集中する通勤交通により、「浜松環状線」内側の放射軸で速度低下が発生し、運行するバス交通の円滑な運行を阻害。
- ・磐田放射軸 : 拠点都市間を結ぶ「磐田市～浜松市街地(国道150号等)」では、朝夕ピーク時の通勤交通により、天竜川渡河部を中心に速度低下が発生。
- ・湖西市内 : 朝・夕ピーク時に通勤交通により、国道301号を中心として速度低下が発生。

地域の将来像

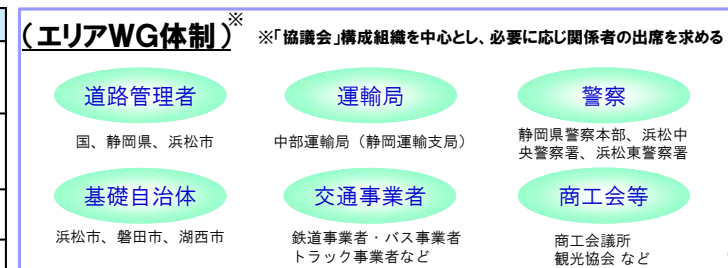
- ・クルマとそれ以外の交通手段をバランスよく利用することができる都市の実現。 (西遠都市圏都市交通マスタープラン)
- ・快適にヒトやモノが行き交い、地域の自立を進める。 (ふじのくにの「みちづくり」)
- ・拠点ネットワーク型都市構造を実現し、活発な産業と快適な生活を支えるみちづくり。 (浜松市のみちづくり計画)
- ・公共交通が優先され、定時性、速達性、運行頻度が高い公共交通を利用して「安全・安心・快適」にアクセス。 (浜松市総合交通計画)
- ・市内の各拠点へのアクセス性の向上を図る環状道路、放射道路などの主要幹線道路の整備。 (浜松市都市計画マスタープラン)
- ・産業の高度化や特色ある産業集積を進め、産業活力の維持・拡充を図り、都市内外の人々の交流を促進。 (磐田市都市計画マスタープラン)
- ・質の高い生活環境を創造し、既存産業の維持・活性化、産業間の連携による新たな魅力や価値を創造。 (湖西市都市計画マスタープラン)

(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策



(2) 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組み
東西軸	・国道1号では、朝夕に集中する通勤交通等による渋滞が発生 ・信号交差点が連担する浜松BP平面区間において速達性・信頼性が低下 ・浜名BP:大倉戸IC(下)において、朝ピーク時に渋滞発生	・東西軸の交通容量拡大に資する施策	・国道1号浜名バイパス大倉戸ICオフランプ専用レーン化
浜松環状線内	・「浜松環状線」内側の放射軸で速度低下が発生 ・朝夕ピーク時に放射軸を運行するバス交通の円滑性を阻害	・局所的な渋滞箇所の容量拡大に資する施策 ・公共交通の利便性向上により公共交通への転換が促される施策	・(市)有玉南中田島線現道拡幅 ・(主)浜松環状線現道拡幅
磐田市南部への放射軸	・朝夕ピーク時を中心に、天竜川渡河部において速度低下 ・放射軸を運行するバス交通の円滑性を阻害	・通勤交通の分散(機関・経路)を図る施策	・磐南II BP整備
湖西市内	・朝夕ピーク時に通勤交通が集中し、国道301号を中心として速度低下が発生	・通勤交通の分散(機関・経路)を図る施策	・各種拡幅・交差点改良事業



3. 実施した渋滞対策

3. 実施した渋滞対策

3-1 平成25~26年度に実施した対策

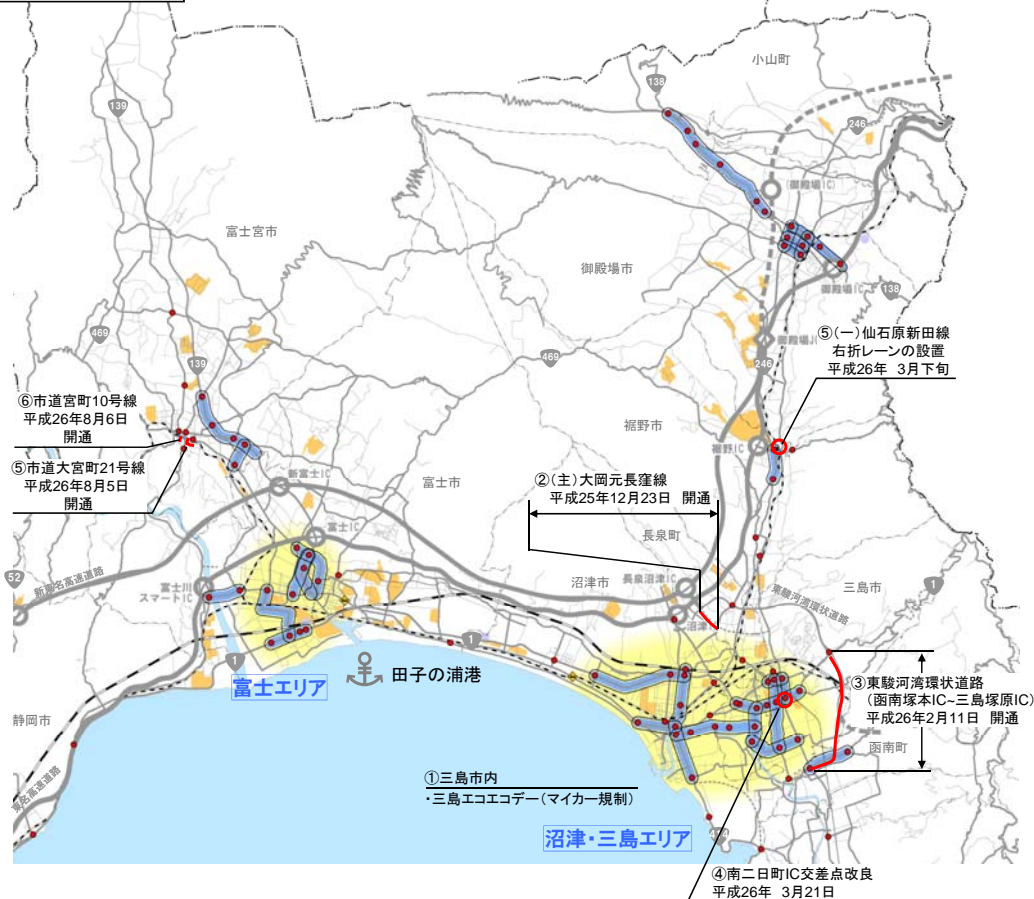
(1) 静岡県北東部

総合対策等

箇所	実施施策	実施主体
①三島市内	三島エコエコーデ (マイカー規制)	三島市

道路整備等

開通時期	事業
平成25年 12月23日	②(主)大岡元長窪線
平成26年 2月11日	③東駿河湾環状道路 (函南塚本IC~三島塚原IC間)
3月21日	④南二日町IC交差点改良
3月下旬	⑤(一)仙石原新田線 右折レーンの設置
8月5日	⑥市道大宮町21号線
8月6日	⑦市道宮町10号線



(2) 静岡県南東部

総合対策等

箇所	実施施策	実施主体
①伊豆急行線 伊豆高原駅~ 伊豆急下田駅間	・パーク&トレイン ・駐車・鉄道セット割引 ・バスチェンジトレイン ・鉄道利用のセット割引	・伊東市 ・伊豆急行電鉄

道路整備等

開通時期	事業
平成26年 3月下旬	②(一)伊東川奈八幡野線 拡幅



3. 実施した渋滞対策

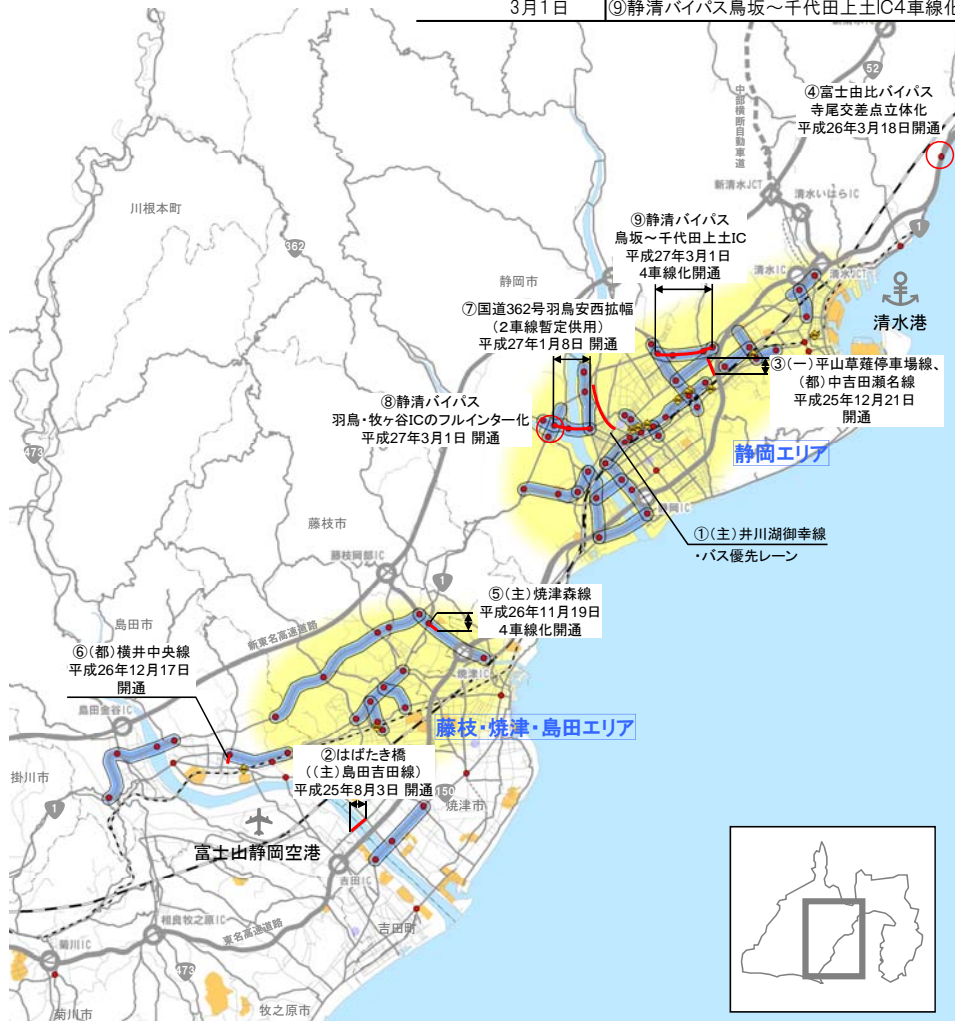
(3) 静岡県中部

総合対策等

箇所	実施施策	実施主体
①(主)井川湖御幸線	バス優先レーン等	静岡市 県警本部 しずてつジャストライン

道路整備等

開通時期	事業
平成25年 8月3日	②はばたき橋((主)島田吉田線)
12月21日	③(-)平山草薙停車場線、(都)中吉田瀬名線
平成26年 3月18日	④富士由比バイパス寺尾交差点立体化
11月19日	⑤(主)焼津森線4車線化
平成27年 12月17日	⑥(都)横井中央線
1月8日	⑦国道362号羽鳥安西拡幅(2車線暫定供用)
3月1日	⑧静岡バイパス羽鳥・牧ヶ谷ICのフルインター化
3月1日	⑨静岡バイパス鳥坂~千代田上土IC4車線化



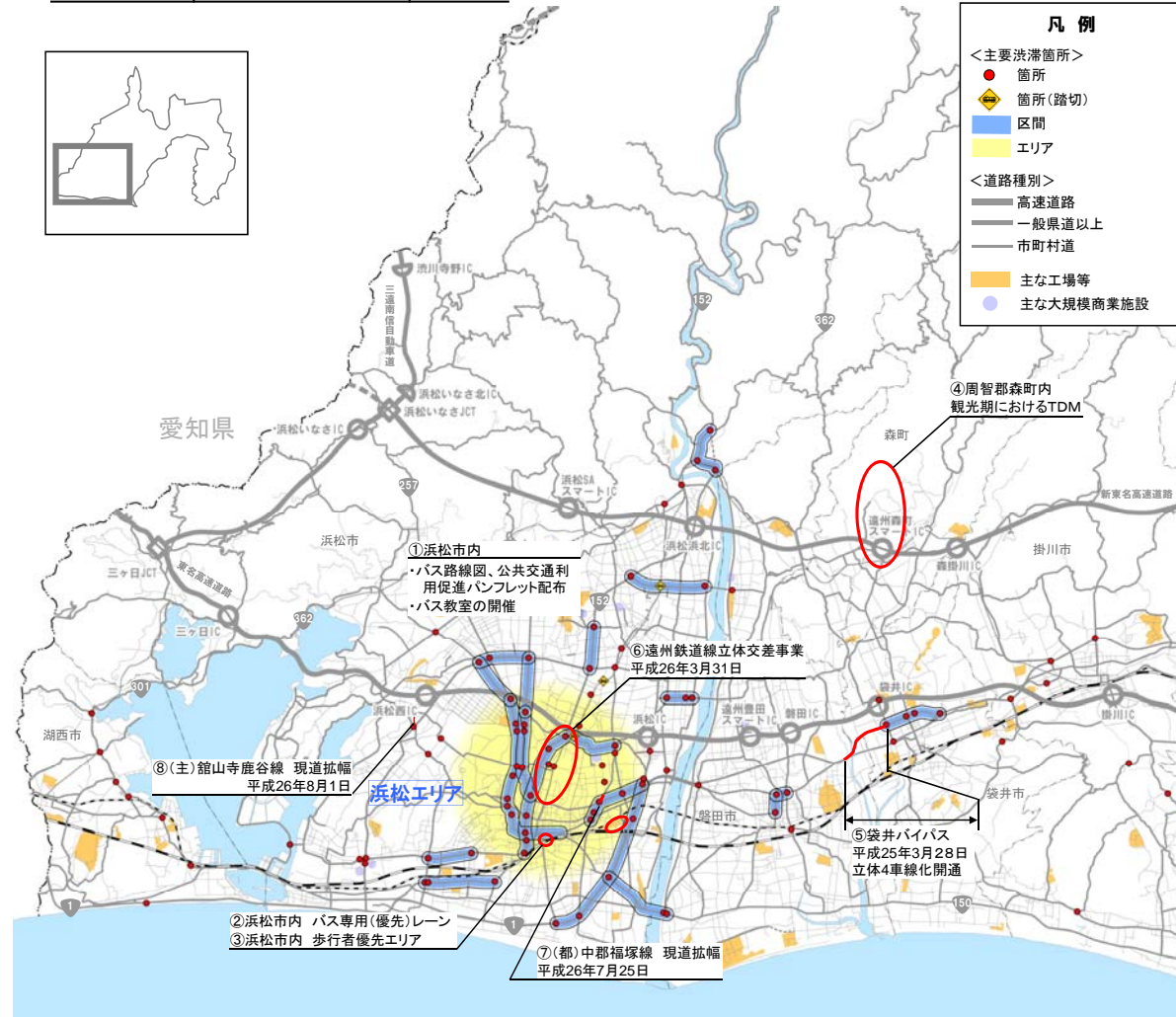
(4) 静岡県西部

総合対策等

箇所	実施施策	実施主体
①浜松市内	バス路線図、公共交通利用促進パンフレット配布 バス教室の開催	浜松市
②浜松市内	バス専用(優先)レーン	静岡県警 浜松市
③浜松市内	歩行者優先エリア	浜松市
④周智郡森町内	観光期におけるTDM	森町

道路整備等

開通時期	事業
平成25年 3月28日	⑤国道1号袋井バイパス(堀越IC~三ヶ野IC)4車線化
平成26年 3月31日	⑥遠州鉄道線立体交差事業
7月25日	⑦(都)中郡福塚線 現道拡幅
8月1日	⑧(主)館山寺鹿谷線 現道拡幅



3. 実施した渋滞対策

3-2 道路の開通等による整備効果について

(1) 東駿河湾環状道路(三島塚原IC~函南塚本IC):平成26年2月11日開通

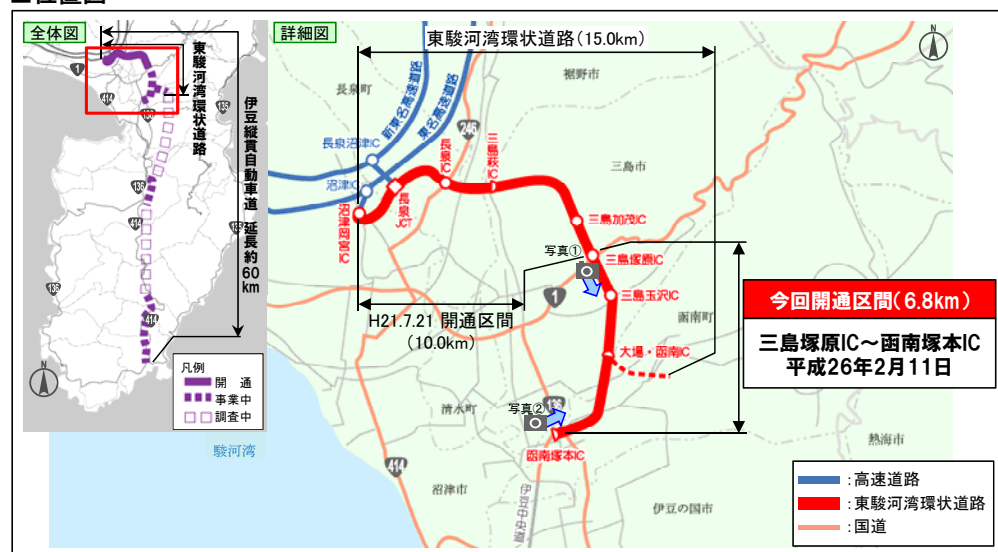
■事業概要

東駿河湾環状道路は、高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部を構成し、広域な道路ネットワークの形成や環状道路による沼津・三島都市圏の渋滞緩和、観光振興の支援等を目的とする一般国道の自動車専用道路です。

■開通区間の概要

- ・ 路線名：一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路
- ・ 開通区間：三島塚原IC～函南塚本IC
- ・ 延長：6.8km
- ・ 開通日：平成26年2月11日

■位置図



■本線の状況



写真①三島塚原IC付近の状況 (三島玉沢IC方面を望む)
(H27.1.18撮影)



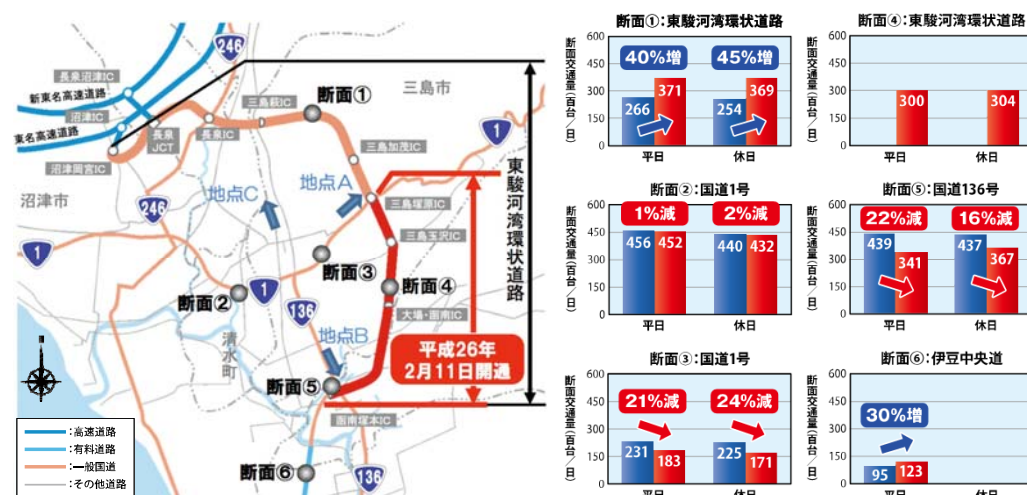
写真②函南塚本IC付近の状況 (大場・函南IC方面を望む)
(H27.1.18撮影)

交通の転換により一般道の渋滞が緩和！

渋滞の緩和 国道1号・国道136号の交通量が減少し、渋滞が緩和！

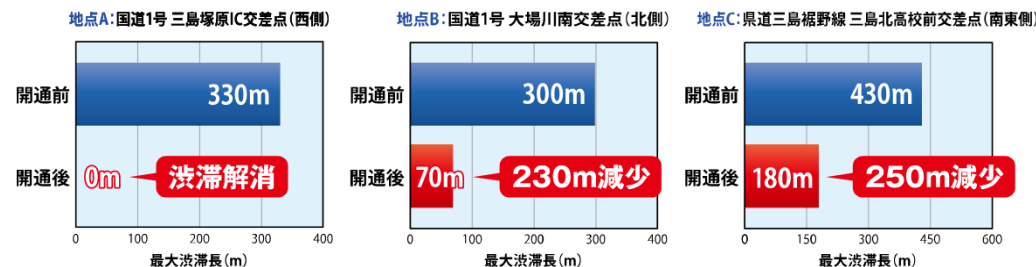
東駿河湾環状道路の交通量は今回の開通前に比べ、平日で約40%、休日で約45%増加しており、開通区間は平日で約30,000台/日、休日で約30,400台/日が利用しています。開通区間に並行する国道136号の交通量は、平日で約22%、休日で約16%減少しました。東駿河湾環状道路の内側の地域において、昨年の同時期に比べて渋滞が緩和・解消されました。

【東駿河湾環状道路開通にともなう交通量の変化】



交通量は下記期間における平日休日別の平均交通量
 出典：■ 開通前：H25.3.1～12.31 ※地点②については平日H25.11.19(火) 休日H25.11.24(日)
 ■ 開通後：H26.3.1～12.31 ※地点②については平日H26.11.13(木) 休日H26.11.15(土)

【東駿河湾環状道路開通にともなう渋滞長の変化】



渋滞長は下記調査日における最大渋滞長
 出典：開通前：平成25年11月19日(火)、11月24日(日)の12時間調査(7時～19時)
 開通後：平成26年11月13日(木)、11月15日(土)の12時間調査(7時～19時)

3. 実施した渋滞対策

3-2 道路の開通等による整備効果について

(2) (主)島田吉田線(はばたき橋):平成25年8月3日開通

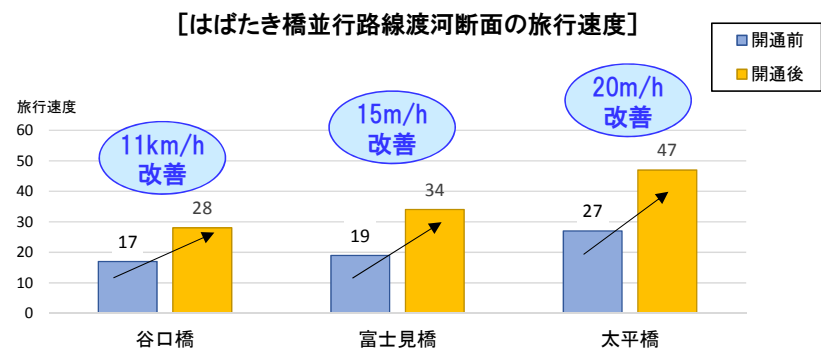
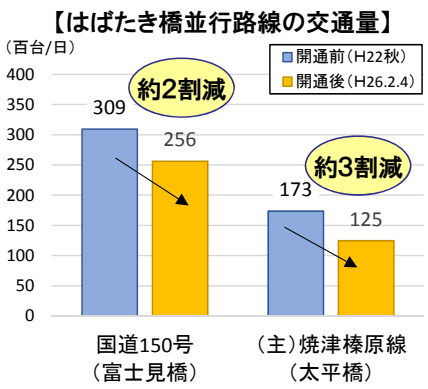
対策路線	(主)島田吉田線(はばたき橋)
実施機関	静岡県
対策概要	新規整備
開通日	平成25年8月3日

事業の概要

本事業は島田市井口地内にある(主)島田吉田線の井口交差点を起点とし、はばたき橋(仮称大井川新橋)により一級河川大井川を渡河し、焼津市上泉地内の焼津市道0105号線との交差点を終点とする延長3,663mの道路整備を行うものです。



・(主)島田吉田線(はばたき橋)の開通により、**並行する国道150号(富士見橋)、(主)焼津榛原線(太平橋)の交通量は約2~3割減少**しています。
 ・それに伴い、**大井川渡河部の旅行速度も改善**しており、**(主)焼津榛原線(太平橋)では約20km/h改善**しています。



※旅行速度
 開通前: H24.10月.7時台
 開通後: H25.10月.7時台
 (民間プローブデータより集計)
 渡河部の旅行速度は、上下線の平均旅行速度

※交通量
 :平成26年度ふじのくにの“みちづくり”(静岡県HPより)

凡例

10km/h未満
10~20km/h
20~30km/h
30km/h以上
データなし

3. 実施した渋滞対策

3-3 今ある道路を活用した渋滞対策について

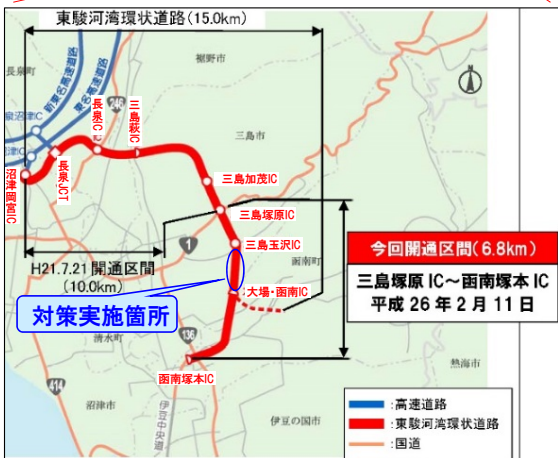
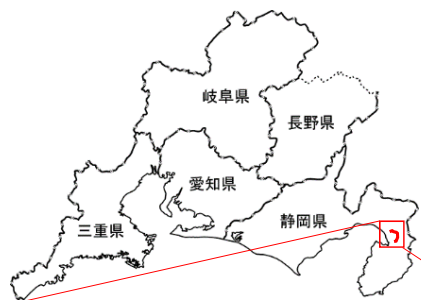
(1) 東駿河湾環状道路(情報提供による速度低下対策)

1) 現在の課題

- ①東駿河湾環状道路(大場・函南IC～三島玉沢IC間)の下り線(沼津方面)では、大場・函南IC通過後から上り坂となっており、無意識のうちに走行速度が低下することにより、主に平日朝と休日の夕方を中心(交通量の多い条件下)に速度低下が発生。
- ②大場・函南IC～三島玉沢IC間にLED表示板を3基設置し、速度低下を抑制する情報提供を実施。

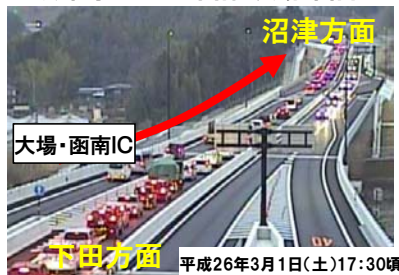
取り組み箇所の概要

東駿河湾環状道路下り線(沼津方面) 大場・函南IC～三島玉沢IC間



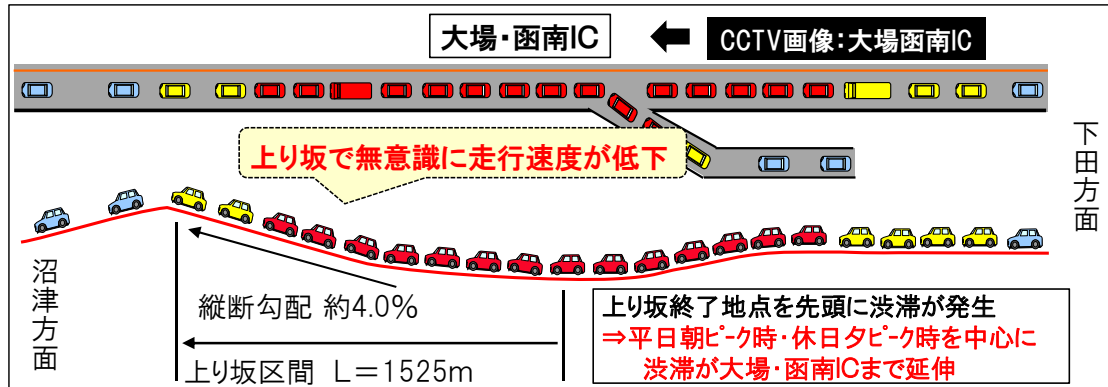
現在の課題

■渋滞時のCCTV画像:大場・函南IC



大場・函南IC付近下り線(沼津方面)
休日の夕方を中心に渋滞が延伸

■渋滞発生状況



実施した取り組み

- 《取り組み実施時期》
平成26年8月12日～9月3日
- 《取り組み実施機関》
沼津河川国道事務所
- 《取り組み内容》
LED表示板の設置による、速度低下の注意喚起及び、速度の回復を促す情報提供の実施

LED表示板設置状況・・・設置箇所例:大場・函南IC合流直後地点

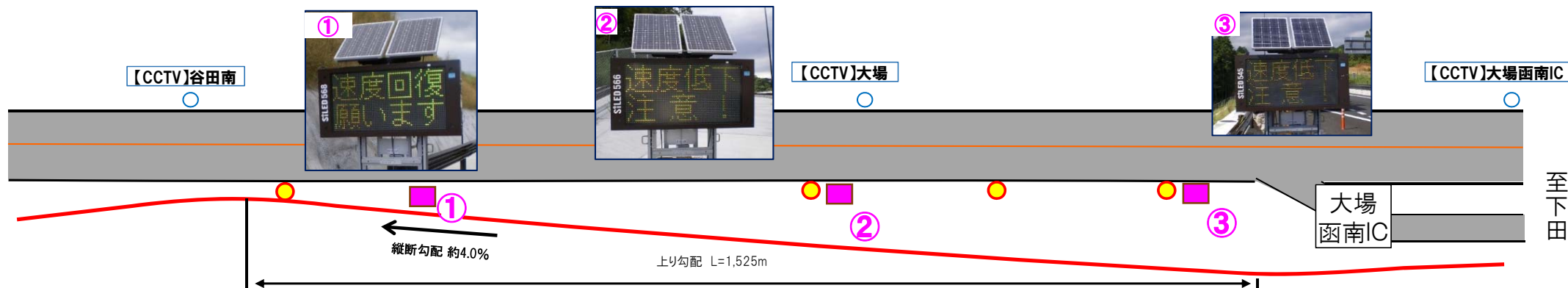


“速度低下の注意喚起”をする情報を提供

3. 実施した渋滞対策

2) 対策実施内容

- ①LED表示板を3箇所設置し、情報提供を実施。(平成26年8月12日～9月3日実施)
- ②提供内容・時間は対策前に設定し、CCTV映像で交通状況を確認しながら、内容の変更を行った。



《各LEDの情報提供》

【箇所①: 上り坂頂上付近】

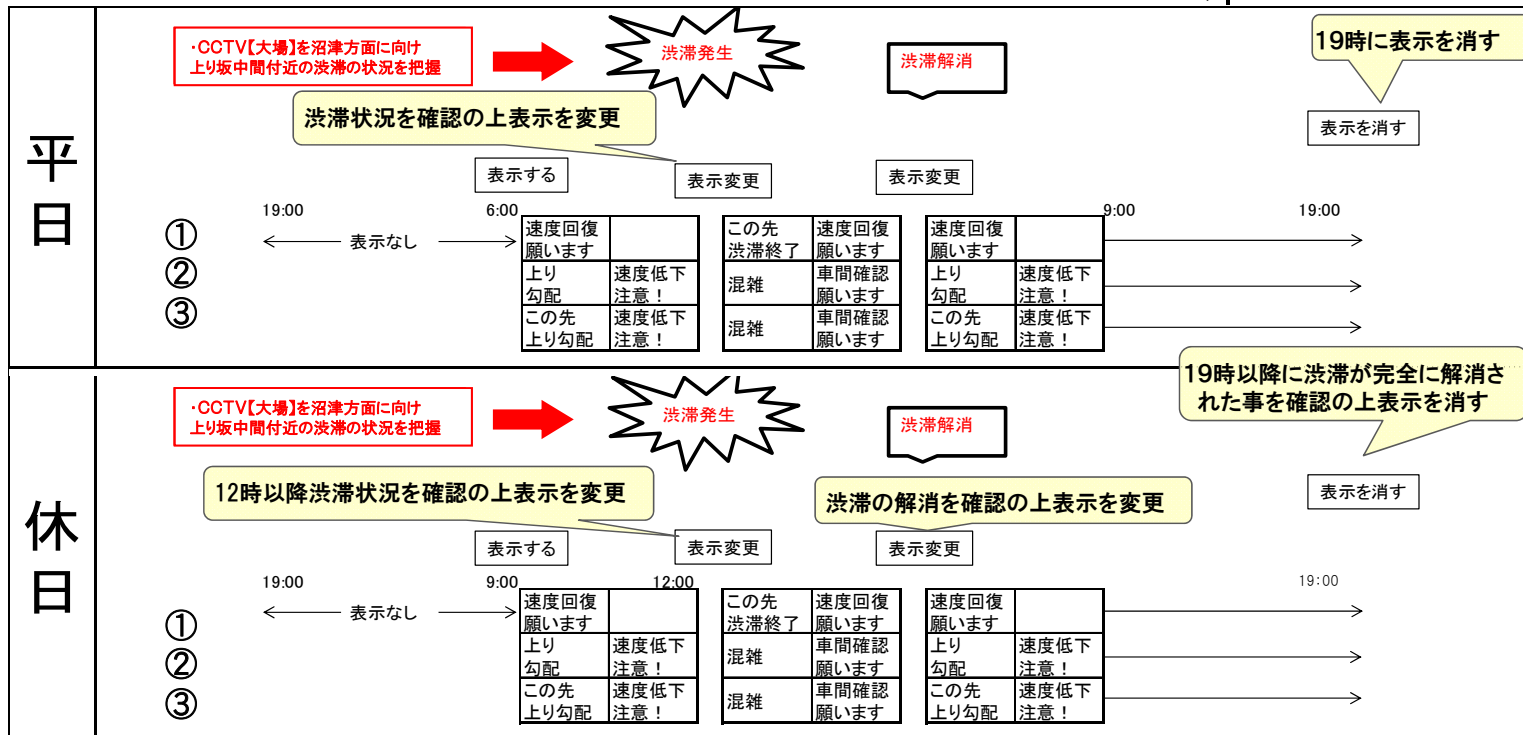
・上り坂頂上付近で発生する速度低下が、**下流に伝播し渋滞**が発生している現状
⇒速度を回復させる

【箇所②: 上り坂中間地点付近】

・上り坂頂上付近から伝播してきた渋滞が発生
⇒速度低下の注意喚起

【箇所③: 大場・函南IC合流後】

・上り坂頂上付近から伝播してきた渋滞が発生
⇒速度低下の注意喚起

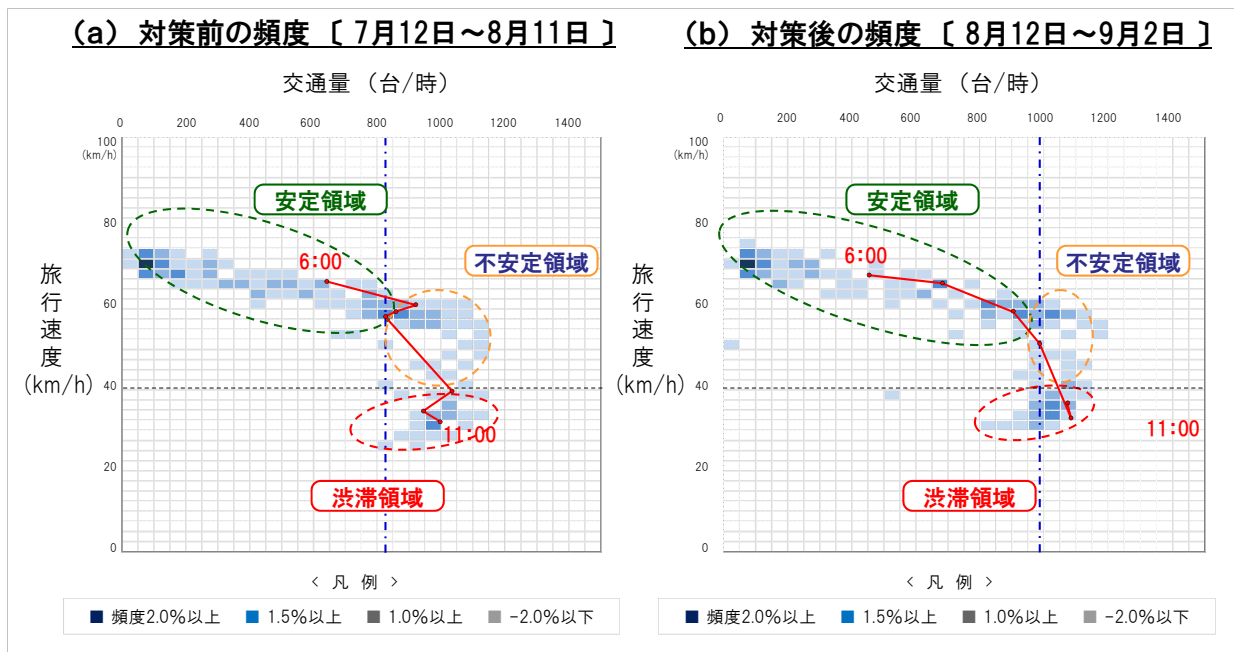


3. 実施した渋滞対策

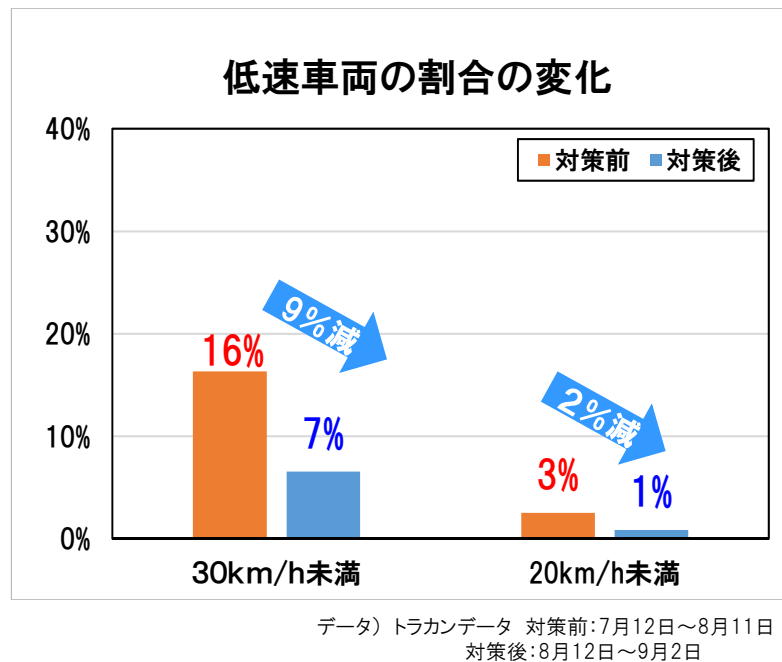
3) 取り組みの効果検証

- ① LED表示板の設置後は、「渋滞領域」の発生頻度が減少していることを確認。
⇒速度回復を促す情報提供により低速車の発生を抑制し、交通容量が拡大したと考えられる。
- ② 特に上り坂頂上付近で低速車両の割合が減少、速度低下の発生頻度が減少した(主に休日)。
- ③ 今回の渋滞対策検証結果を基に、今後の渋滞対策メニューを検討。
- ④ 検討においては、関連市町・県や警察等と連携し、恒久対策も含めて検討を実施。

■ 交通量と旅行速度の頻度変化



■ 当該区間走行車両の低速車の割合変化



至沼津

LED表示板

観測地点

LED表示板

LED表示板

大場
函南IC

至下田

縦断勾配 約4.0%

上り勾配 L=1,525m

3. 実施した渋滞対策

(2) 国道1号浜名バイパス大倉戸IC(車線運用の変更)

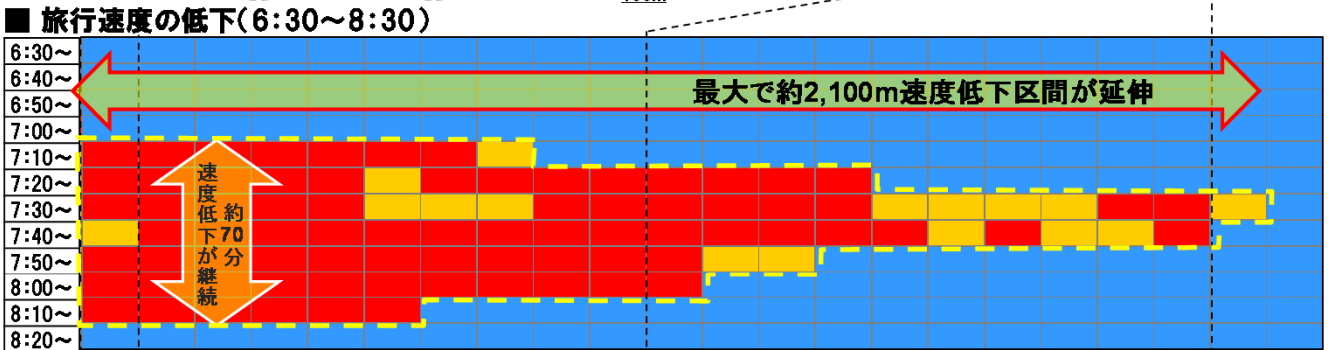
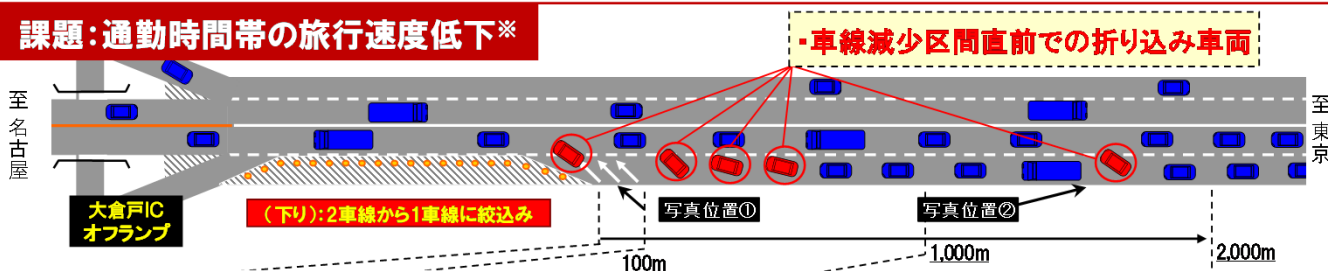
1) 現在の課題

- ① 浜名バイパス(片側2車線)と潮見バイパス(暫定片側1車線)の接続部(大倉戸IC(下り))では、交通安全上の観点から、IC出口付近で事前に片側2車線から1車線へ車線数が減少する運用形態をとっていた。
- ② 当該路線の交通量の増加に伴い、朝の通勤時間帯においてICオフランプ手前より、折り込み車両を起因とする慢性的な渋滞が発生。

取り組み箇所の概要



現在の課題



実態調査: H26.11.12 (水)

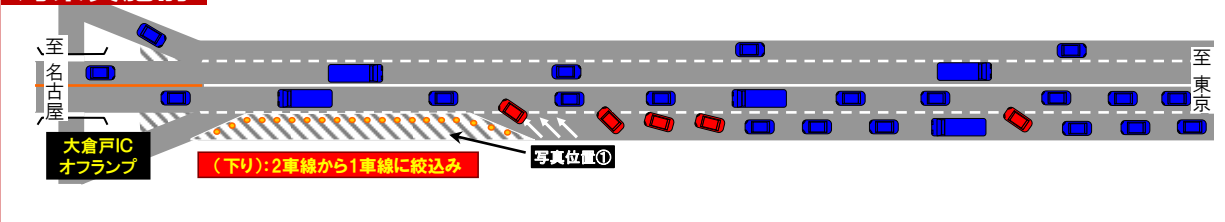


3. 実施した渋滞対策

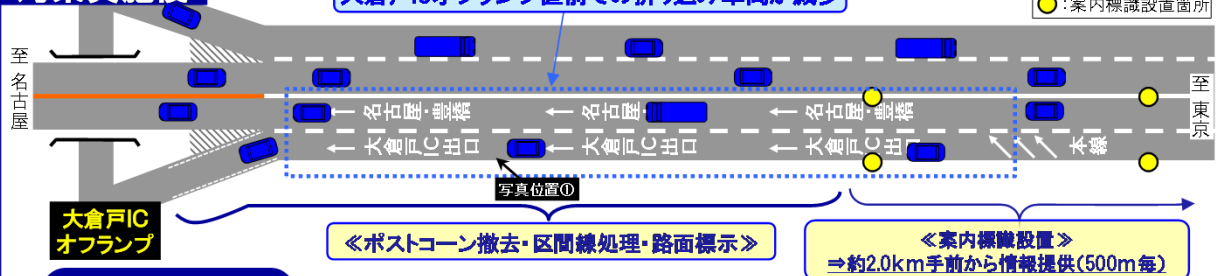
2) 対策実施内容

- ①平成27年2月24日(火)に渋滞対策として車線の絞り込み区間を大倉戸ICオフランプ専用レーンとして片側1車線から片側2車線へ車線運用を変更し、ICオフランプ直前での折り込み車両を減少させる取り組みを実施。
- ②適切な車線運用を促すため、路面標示と案内標識の設置を合わせて実施。

対策実施前

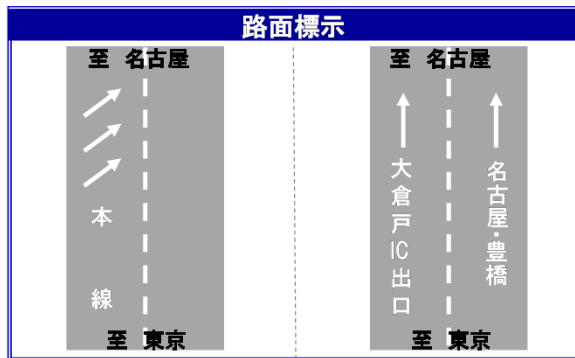


対策実施後



取り組み概要

- ・区画線処理
- ・路面標示
- ・ポストコーン撤去
- ・案内標識設置



写真位置①: 対策前の車線運用状況



写真位置①: ポストコーン撤去・区画線処理・路面標示

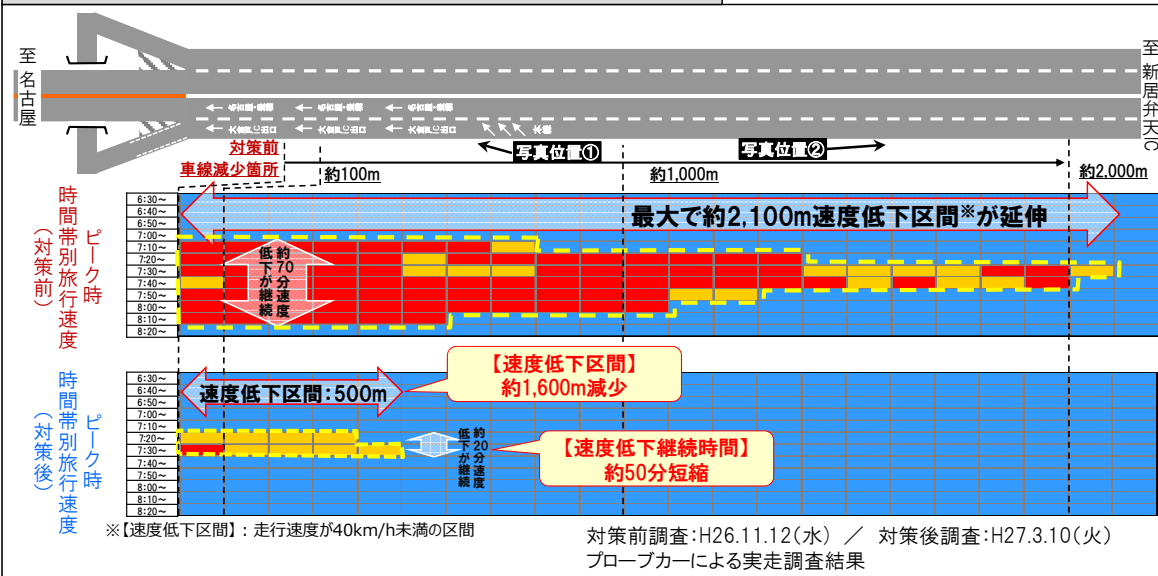


3. 実施した渋滞対策

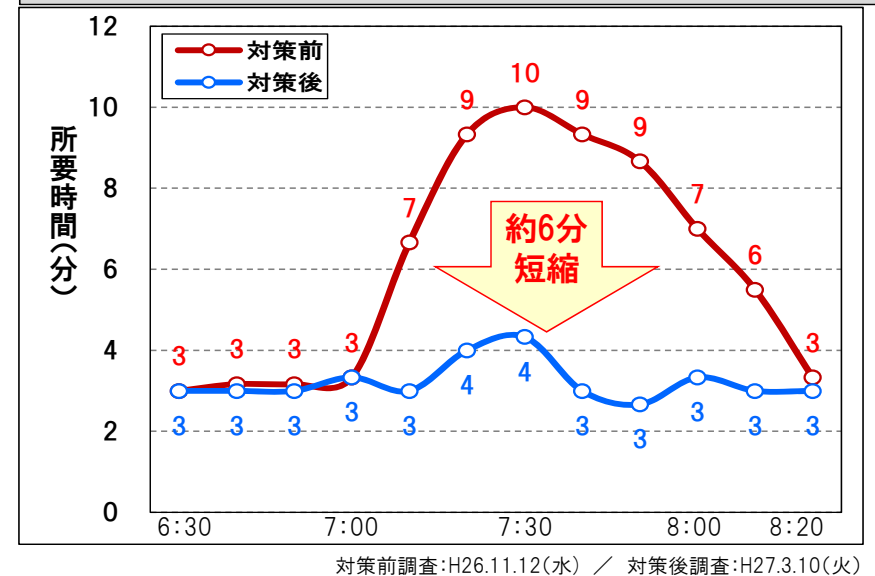
3) 取り組みの効果検証

- 対策実施後、ICオランプ直前での折り込み車両の減少により、朝のピーク時(7時台)の速度低下区間が約1,600m減少し、速度低下が継続する時間も約50分短縮されました。
- また、新居弁天ICから大倉戸IC間の通過時間が最大で6分短縮し、大幅な渋滞改善効果が得られました。

速度低下区間・継続時間の変化(朝のピーク時)



通過時間の変化(新居弁天IC⇒大倉戸IC) 延長3.7km



H27.3.2 7:30頃 撮影



H27.3.2 7:30頃 撮影

《沿線企業の声(アンケート調査より)》

- ◆平日の朝の通勤時間帯は、1.5~2.0km程度の渋滞が発生していたが、対策実施後は渋滞が解消され、通勤時間が短縮されました。
- ◆以前は、絞り込み直前で車線変更する車両が多く、その影響で渋滞が発生したり、安全面に支障をきたしていましたが、対策実施後は大倉戸IC直前での無理な車線変更車両が無くなりました。

4. 交通状況のモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

4-1 モニタリング実施結果

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の抽出指標の該当状況を点検しました
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が22箇所確認されました
- 今後も経過観察を実施していくとともに、抽出指標に該当しない箇所については現地状況を確認した上で、主要渋滞箇所の見直しも含め、検討していきます

静岡県内の主要渋滞箇所(290箇所)のモニタリング結果

渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)	主要渋滞箇所数 (290箇所)	モニタリング実施結果	
		渋滞箇所の抽出指標に該当する箇所	渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所
①平日における渋滞箇所 (昼間12時間の損失時間 80万人時間/年以上など)	153箇所	134箇所	19箇所
②観光期における渋滞箇所 (観光エリア内のピーク時最低旅行速度のワースト1割以内など)	19箇所	17箇所	2箇所
③踏切による渋滞箇所 (1日の踏切自動車交通遮断量5万台・時/日以上など)	4箇所	4箇所	0箇所
④パブリックコメントによる追加箇所 (パブリックコメント意見箇所を最新データなどにより確認)	114箇所	113箇所	1箇所

最新の交通データ

※民間プローブデータ、トラカンデータ等による

5. 道路交通施策の方向 — 賢く使うコンセプト —

5. 道路交通施策の方向 – 賢く使うコンセプト –

5-1 道路交通施策の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会 第15回道路分科会 配布資料より抜粋

「賢く使う」コンセプト

目指すべき姿

【国土のあり方】

- コンパクトな拠点とネットワークの構築による都市圏の機能維持

【道路交通のあり方】

- 損失や事故が少ない
- 環境に優しい
- 拠点を連結する



道路交通の現状

ネットワークが貧弱であるが、そのネットワークを十分に使いきっていない

- 交通需要が偏在
- 積載効率の低下傾向
- 歩行中・自転車乗用中の事故が多い

ICTなどの技術革新 ⇨



⇩ 財政的、空間的な制約

必要なネットワークの整備とあわせ、今ある道路をもっと賢く使って、課題を効率的に克服

※ 渋滞などを、欧米並みの水準(現状から半減)にできる可能性がある

5. 道路交通施策の方向 – 賢く使うコンセプト –

5-2 個別課題の対応の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会 第15回道路分科会 配布資料より抜粋

(1) 目指すべき方向・克服すべき課題と「賢く使う」取組

目指すべき方向	克服すべき課題	課題に対応する主な取組
円滑 エネルギー効率	(1) 時間損失	<p>賢く容量確保</p> <p><サプライ・サイド></p> <ul style="list-style-type: none"> ビッグデータを活用して、交通工学の新体系を確立 <u>実容量の不揃いをなくす(科学的なボトルネック対策)</u> 本線料金所を極力なくす “ETC 2.0”で賢く使うユーザーの優遇と料金所革新 <p><デマンド・サイド></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>交通需要マネジメントでネットワークを最適利用</u>
環境・快適	(2) 時間信頼度	<ul style="list-style-type: none"> 通行止め・車線規制時間を最短化 無料の高速道路でも、休憩サービスを提供 <u>予定通りの時間に到達させる</u>
安全・安心	(3) 交通事故	<p>賢く事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 機能分化で車は高速道路へ ビッグデータを活用して、潜在的な危険箇所を改善 生活道路の通過交通排除と速度抑制
地域活力 国際競争力	(4) 活力低下	<ul style="list-style-type: none"> 主要施設と高速道路を極力直結 拠点間を結ぶネットワークの構築

賢く使う

5. 道路交通施策の方向 — 賢く使うコンセプト —

5-2 個別課題の対応の方向

平成26年7月2日 社会資本整備審議会 第15回道路分科会 配布資料より抜粋

(2) 実容量の不揃いをなくす① (科学的なボトルネック対策)

○確認した実容量の不揃いをなくして、科学的に交通流動を最適化。

【実容量の不揃いのイメージ】

構造は片側2車線であるがサグ部が存在



※サグ部：勾配の変化部

実際に流せる交通容量を表した構造イメージ

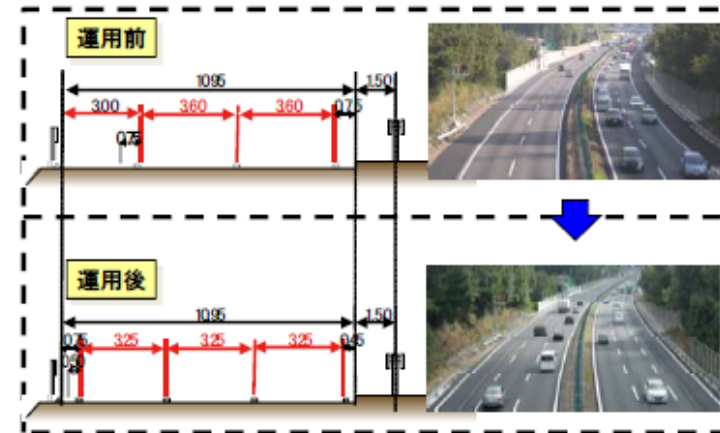


実容量の不揃いをなくす最適な構造

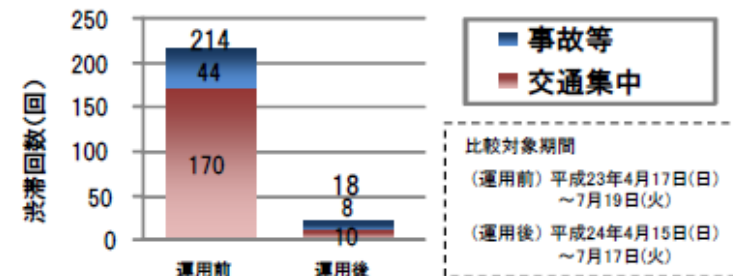


【交通流動を最適化する取組み】

◆東名高速道路(音羽蒲郡IC~豊田JCT間の一部)の暫定3車線運用の概要



暫定3車線運用の実施により、渋滞回数が減少



(3) 交通需要への働きかけによりネットワークを最適利用

- 交通需要が時間的、空間的に偏在することを原因として交通混雑が発生。
- 交通需要に働きかける交通需要マネジメント(TDM)により混雑を緩和。
- これにより、道路整備と連携して混雑の緩和を図ることが可能。

【TDMの取組の体系】

① 特定の時間に集中する交通を平準化

朝・夕や休日・連休等における交通混雑など、特定の時間に集中する交通需要の平準化を図る取組

《取組例》

- 時差出勤、フレックスタイムの導入
- 勤務日(出勤日)の調整 等

③ 交通モードの転換

公共交通の利用促進やパーク&ライドの導入など、自動車利用から交通モードの転換を図る取組

《取組例》

- 公共交通、自転車利用の促進
- パーク&ライドの導入 等

② 局所的に集中する交通を分散化

特定の道路での慢性的な交通混雑など、局所的に集中する交通需要の分散化を図る取組

《取組例》

- 渋滞情報の提供
- ロードプライシング 等

④ 交通需要の低減

物流における輸送の効率化など、自動車の効率的利用より交通需要の低減を図る取組

《取組例》

- 物資の共同集配
- 相乗りの促進 等

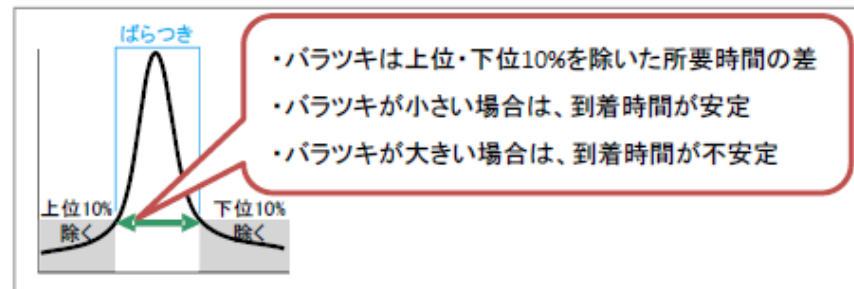
5. 道路交通施策の方向 – 賢く使うコンセプト –

5-2 個別課題の対応の方向

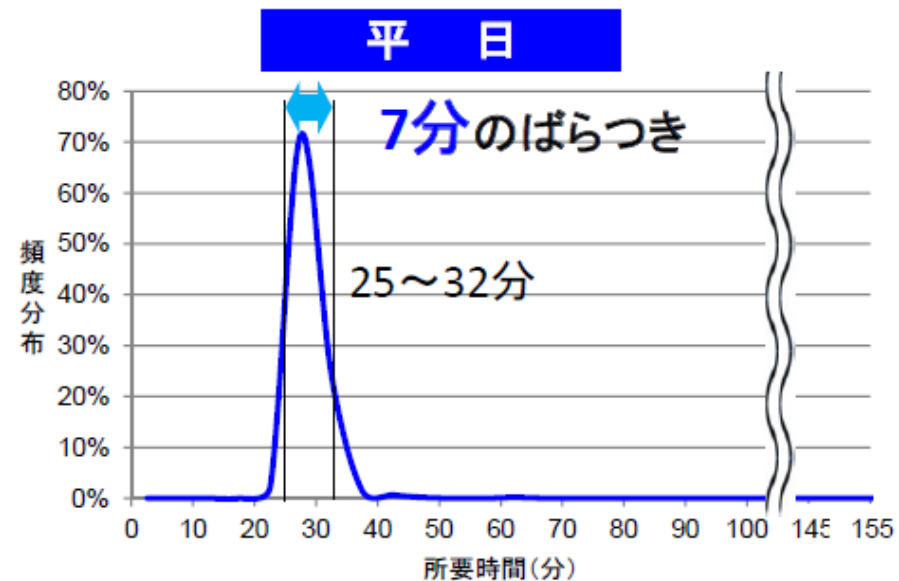
平成26年7月2日 社会資本整備審議会 第15回道路分科会 配布資料より抜粋

(4) 予定通りの時間に到達させる

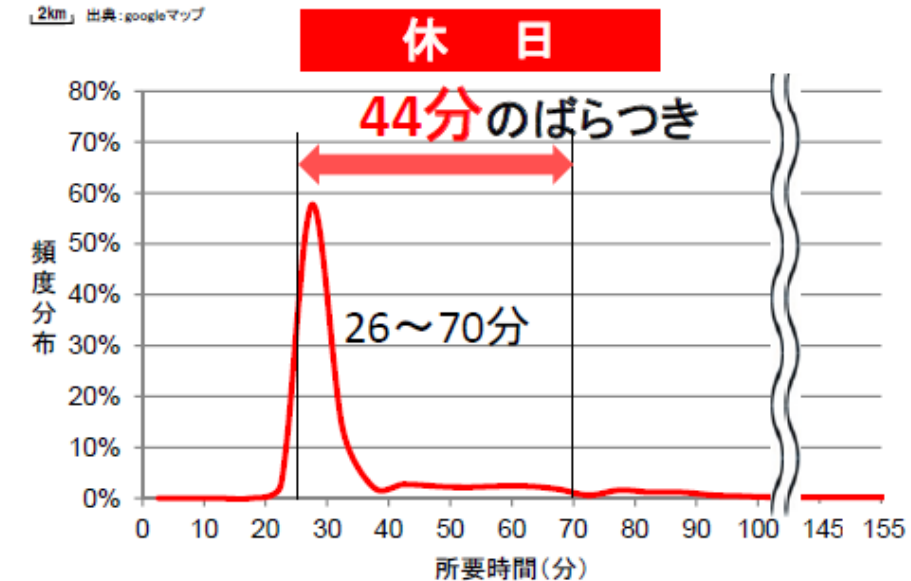
- 渋滞箇所の所要時間は一定ではなく、利用者は遅れのリスクを予め見込んで行動。
- 渋滞は、利用者に「所要時間のばらつきを予め見込んだ行動」を強いることにより、渋滞損失(約50億人・時間)とは別に無駄な時間が発生。



【中央道(上り)小仏トンネル付近の所要時間の分布】



定義) 所要時間: 大月~八王子(上り)間で取得可能な所要時間データ(プローブデータ)を単純平均して算出し、5分間隔で所要時間数の頻度を表示



出典) 以下の渋滞箇所の所要時間データ(プローブデータ)により分析
大月~八王子(上り) H24.4.1~4.30

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。

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 政策企画員 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 地域交通課長
	〃	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 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	常務理事兼道路部長
	静岡県トラック協会	専務理事
	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