

平成27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27年9月29日(火)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. 規約改正

4. 議 事

- (1) これまでの取組み経緯
- (2) 実施した渋滞対策
- (3) 今年度の取組み
- (4) 交通状況のモニタリング

5. 閉 会

<配布資料>

- ・資料-1 協議会規約
- ・資料-2 協議会資料

平成27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 | 静岡国道事務所長 | 前川 利聡 | |
| | " | 建政部 都市整備課長 | 間宮 敏博 | (欠席) |
| | " | 道路部 道路計画課長 | 仲谷 俊昭 | (随行)係長 交田 晃基 |
| | " | 道路部 地域道路課長 | 森山 幸司 | (代理)建設専門官 平井 親一 |
| | " | 道路部 交通対策課長 | 翠 昭博 | (代理)係長 辻 英雄 |
| | " | 沼津河川国道事務所長 | 梅村 幸一郎 | (随行)調査第二課長 横井 兼行 (随行)調査第二課 調査係長 加藤 真嗣 |
| | " | 浜松河川国道事務所長 | 加藤 史訓 | (随行)副所長 今井 浩策 (随行)調査第二課長 市川 幸治 (随行)調査第二課 専門官 柴田 周二 (随行)調査第二課 調査係長 瀧 大活 |
| | 中部運輸局 | 交通政策部 環境・物流課長 | 山本 博康 | (欠席) |
| | " | 静岡運輸支局長 | 堀内 哲郎 | (代理)首席運輸企画専門官 加藤 建司 |
| | 静岡県 | 交通基盤部 道路局 道路企画課長 | 戸塚 佳寿好 | (代理)課長代理 高梨 記成 (随行)班長 西原 宏昌 (随行)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 | (代理)班長 菅沼 志嗣 |
| | " | 交通基盤部 都市局 都市計画課長 | 白鳥 正彦 | (代理)主査 佐野 暁義 |
| | " | 交通基盤部 都市局 地域交通課長 | 林 聖久 | (代理)主査 梶本 英明 |
| | " | 交通基盤部 都市局 街路整備課長 | 小澤 伸行 | |
| | 静岡市 | 建設局 道路部長 | 柴 吉寛 | (随行)道路計画課 主幹 堀 佳史 (随行)道路計画課 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 | (随行)交通政策課 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 |
| | " | 都市整備部長 | 木村 祥基 | (代理)次長 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 | (代理)交通管理調査官兼 交通事故分析管理官 大森 嘉 |
| | " | 交通部 交通規制課長 | 小川 敏行 | (随行)係長 橋本 幸雄 |
| | 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 | (随行)企画業務課 主幹 鈴木 正一 |
| | 静岡県トラック協会 | 専務理事 | 窪田 智樹 | |
| | 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 静岡国道事務所 計画課 | | | |
| | 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 | | | |

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計画課、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。
12. この規約改正は平成27年3月23日から施行する。
13. この規約改正は平成27年9月29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

(赤字:変更箇所)

| | 所 属 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
|-----|---------------------|-------------------------|--------|-----|
| ◎ | 中部地方整備局 | 静岡国道事務所長 | 前川 利聡 | |
| | 〃 | 建政部 都市整備課長 | 間宮 敏博 | |
| | 〃 | 道路部 道路計画課長 | 仲谷 俊昭 | |
| | 〃 | 道路部 地域道路課長 | 森山 幸司 | |
| | 〃 | 道路部 交通対策課長 | 翠 昭博 | |
| | 〃 | 沼津河川国道事務所長 | 梅村 幸一郎 | |
| | 〃 | 浜松河川国道事務所長 | 加藤 史訓 | |
| | 中部運輸局 | 交通政策部 環境・物流課長 | 山本 博康 | |
| | 〃 | 静岡運輸支局長 | 堀内 哲郎 | |
| | 静岡県 | 交通基盤部 道路局 道路企画課長 | 戸塚 佳寿好 | |
| | 〃 | 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 | 林 聖久 | |
| | 〃 | 交通基盤部 都市局 街路整備課長 | 小澤 伸行 | |
| | 静岡市 | 建設局 道路部長 | 柴 吉寛 | |
| | 〃 | 都市局 都市計画部 交通政策担当部長 | 小林 孝好 | |
| | 浜松市 | 土木部長 | 朝倉 義孝 | |
| | 〃 | 都市整備部長 | 木村 祥基 | |
| | 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 | |
| | 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 | |
| | 〃 | 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 | |
| | 静岡県トラック協会 | 専務理事 | 窪田 智樹 | |
| | 静岡県バス協会 | 専務理事 | 平野 洋一 | |
| | 静岡県タクシー協会 | 専務理事 | 八木 孝雄 | |
| 事務局 | | | | |
| | 中部地方整備局 静岡国道事務所 計画課 | | | |
| | 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27年度 第1回 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. 実施した渋滞対策
3. 今年度の取組み
4. 交通状況のモニタリング

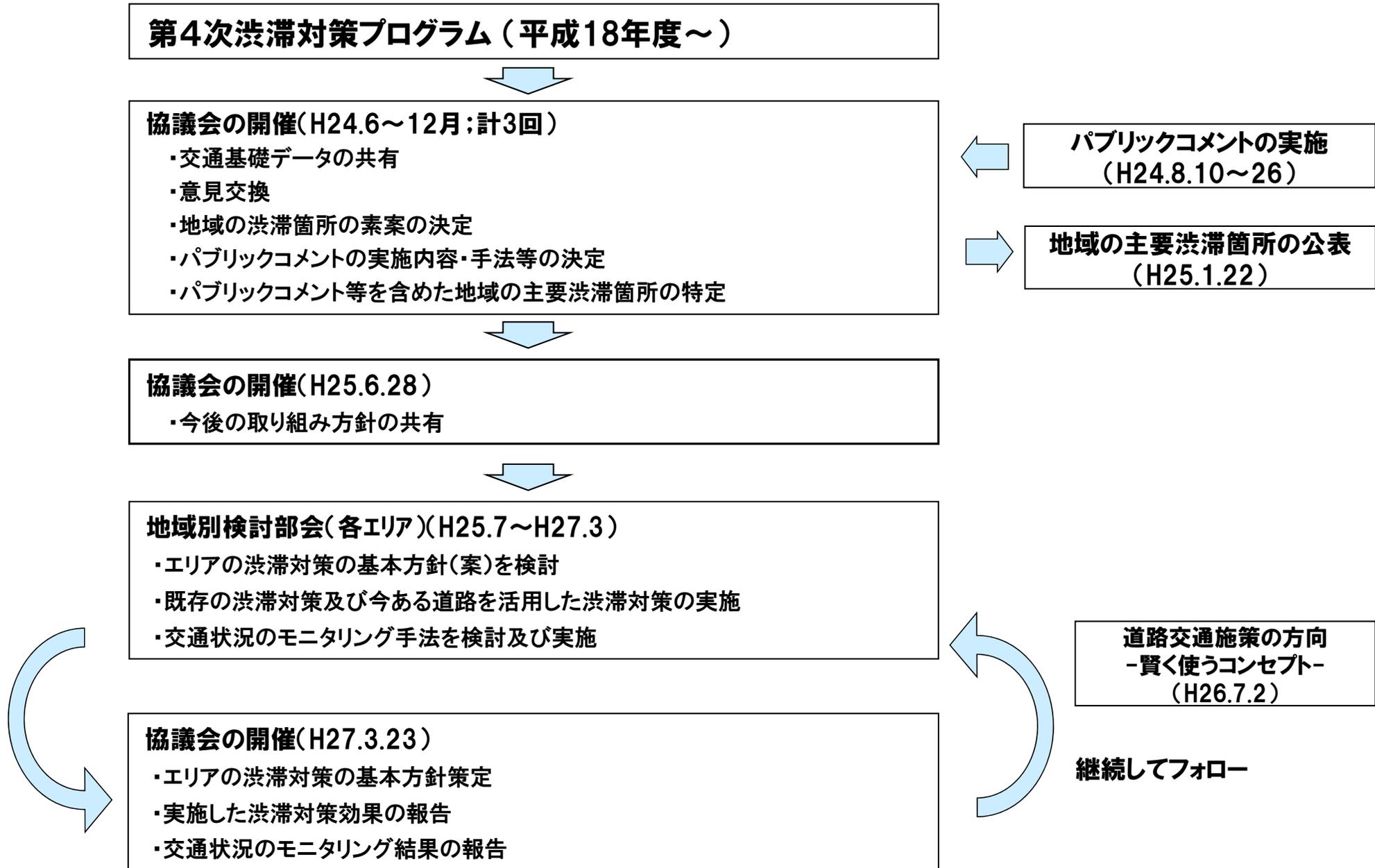
平成27年9月29日(火)

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

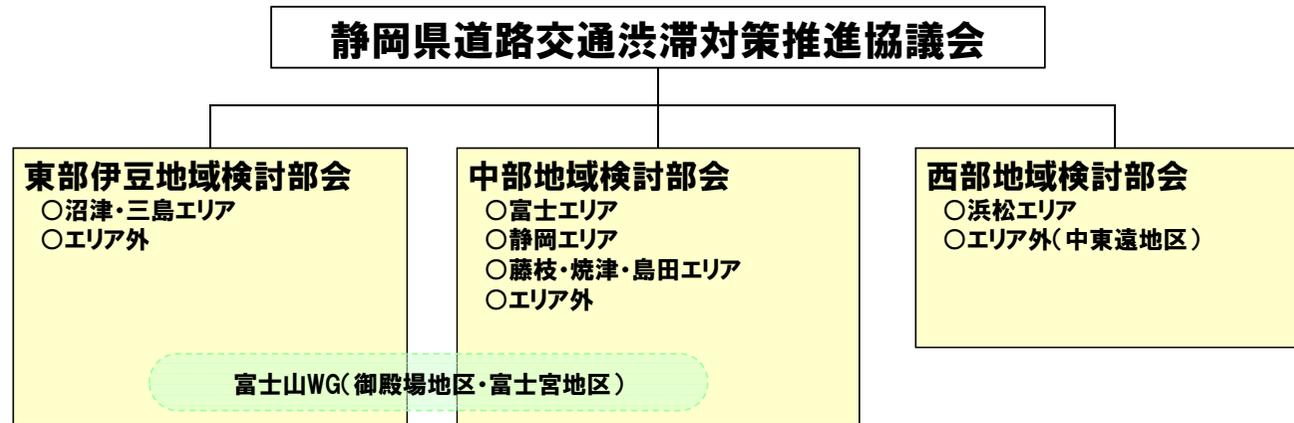


※H27.3.23協議会で静岡エリア, 沼津・三島エリア, 浜松エリアの渋滞対策の基本方針を策定

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(H24選定時)

| 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

1. これまでの取組み経緯

1-4 静岡県全体における渋滞対策の基本方針について（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」に対する渋滞対策の基本方針を「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 渋滞対策の基本方針

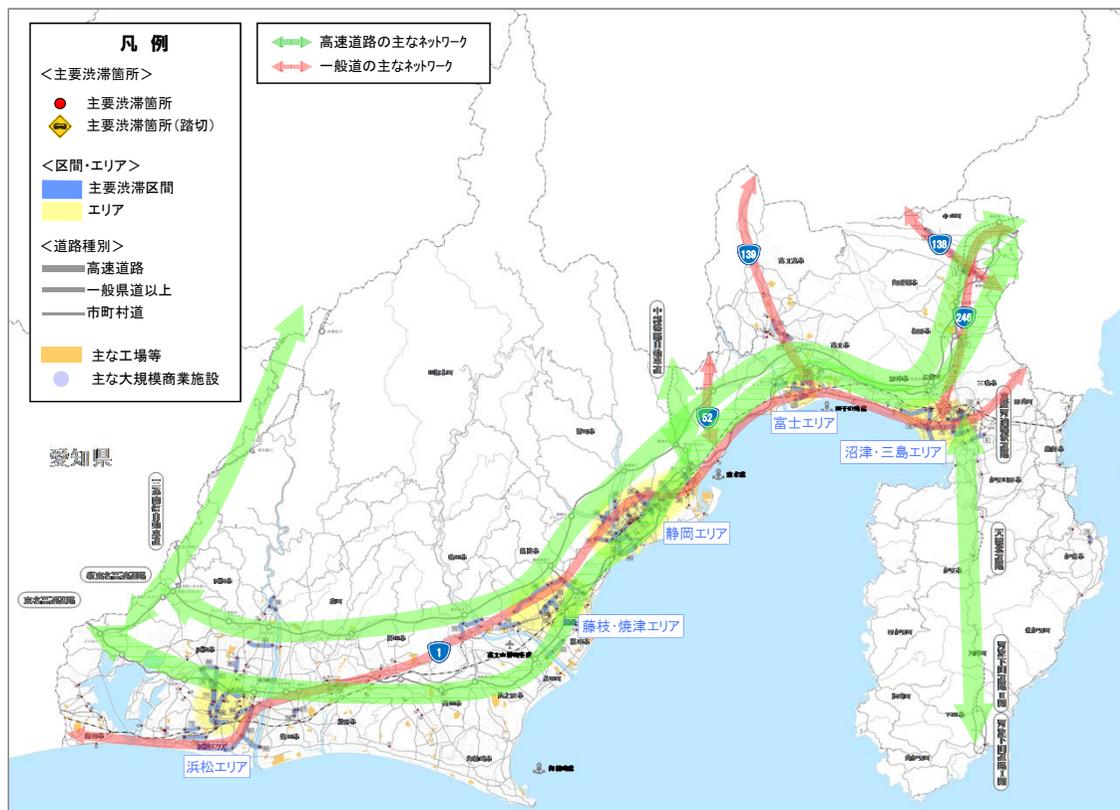
1. 静岡県の概況

| | 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



渋滞対策の基本方針

■ **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

1. これまでの取組み経緯

1-5 ①沼津・三島エリアの渋滞対策の基本方針の策定 (H27.3公表)

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。

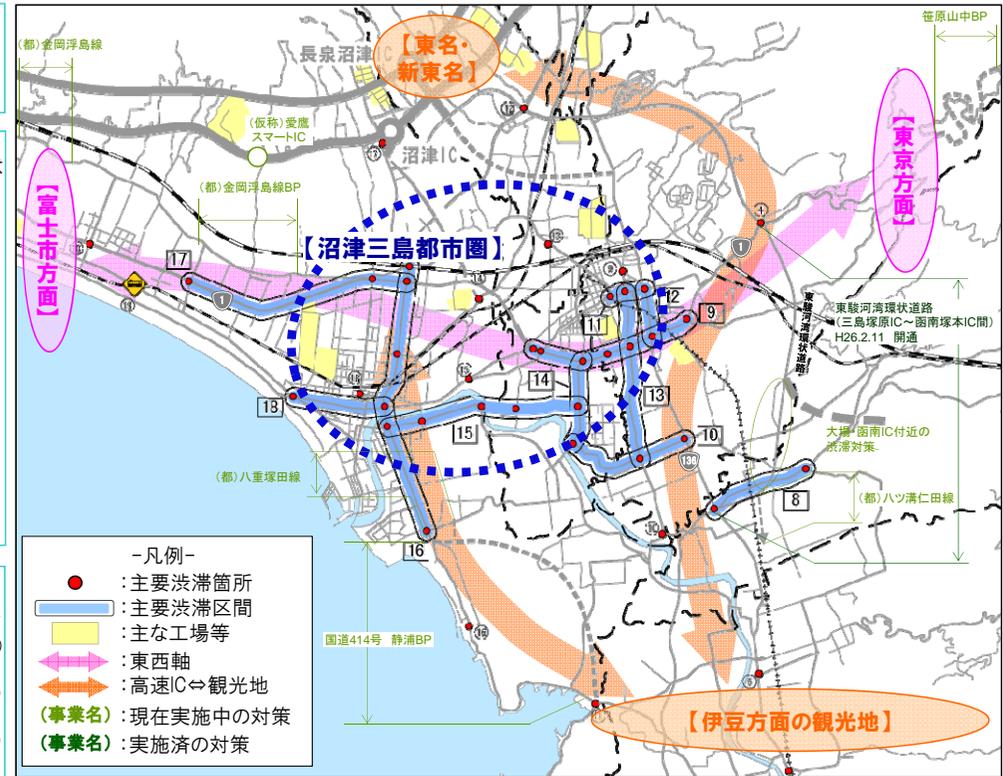
【現状の課題】

- ・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)

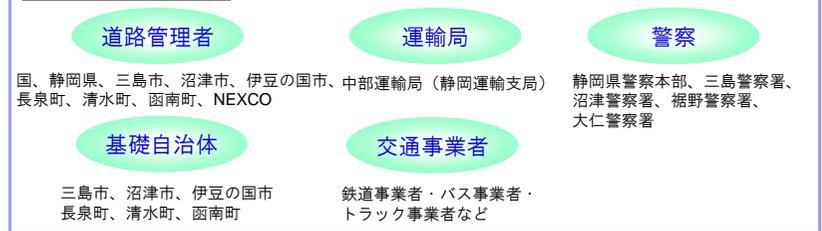
(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策



(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)[※]



1. これまでの取組み経緯

1-5 ②静岡エリアの渋滞対策の基本方針の策定 (H27.3公表)

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。
- ・電気機械器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)

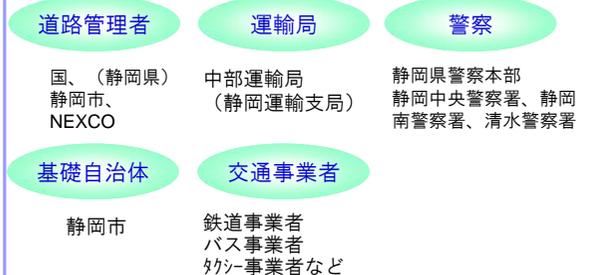
(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策



(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



1. これまでの取組み経緯

1-5 ③浜松エリアの渋滞対策の基本方針の策定 (H27.3公表)

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。

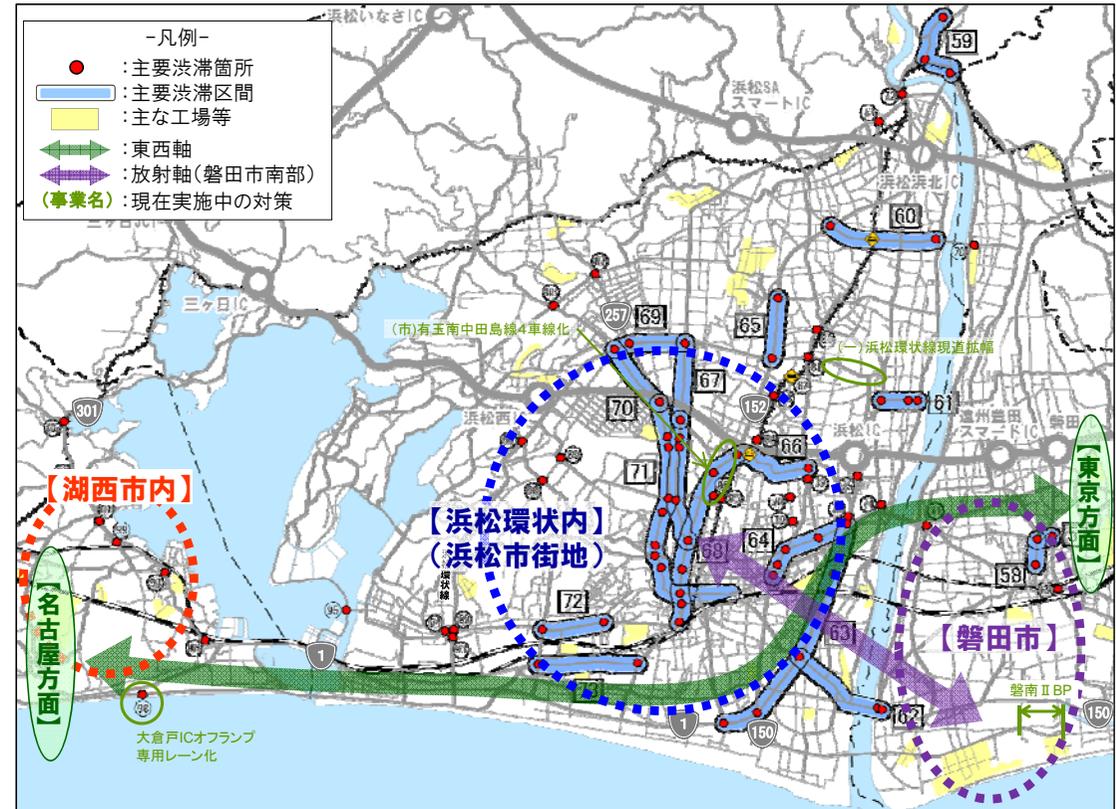
【現状の課題】

- ・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交通を阻害。
- ・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

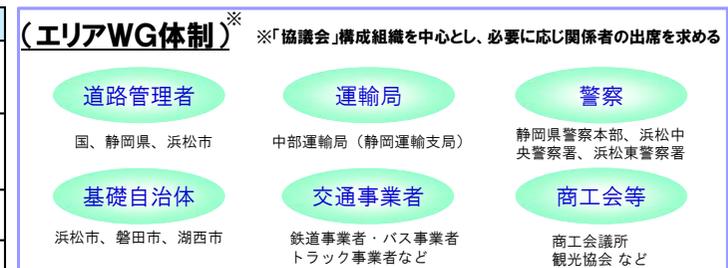
- ・クルマとそれ以外の交通手段をバランスよく利用することができる都市の実現。(西遠都市圏都市交通マスタープラン)
- ・快適にヒトとモノが行き交い、地域の自立を進める。(ふじのくにの“みちづくり”)
- ・拠点ネットワーク型都市構造を実現し、活発な産業と快適な生活を支えるみちづくり。(浜松市のみちづくり計画)
- ・公共交通が優先され、定時性、速達性、運行頻度が高い公共交通を利用して「安全・安心・快適」にアクセス。(浜松市総合交通計画)
- ・市内の各拠点へのアクセス性の向上を図る環状道路、放射道路などの主要幹線道路の整備。(浜松市都市計画マスタープラン)
- ・産業の高度化や特色ある産業集積を進め、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伴い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 ・(一)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 |

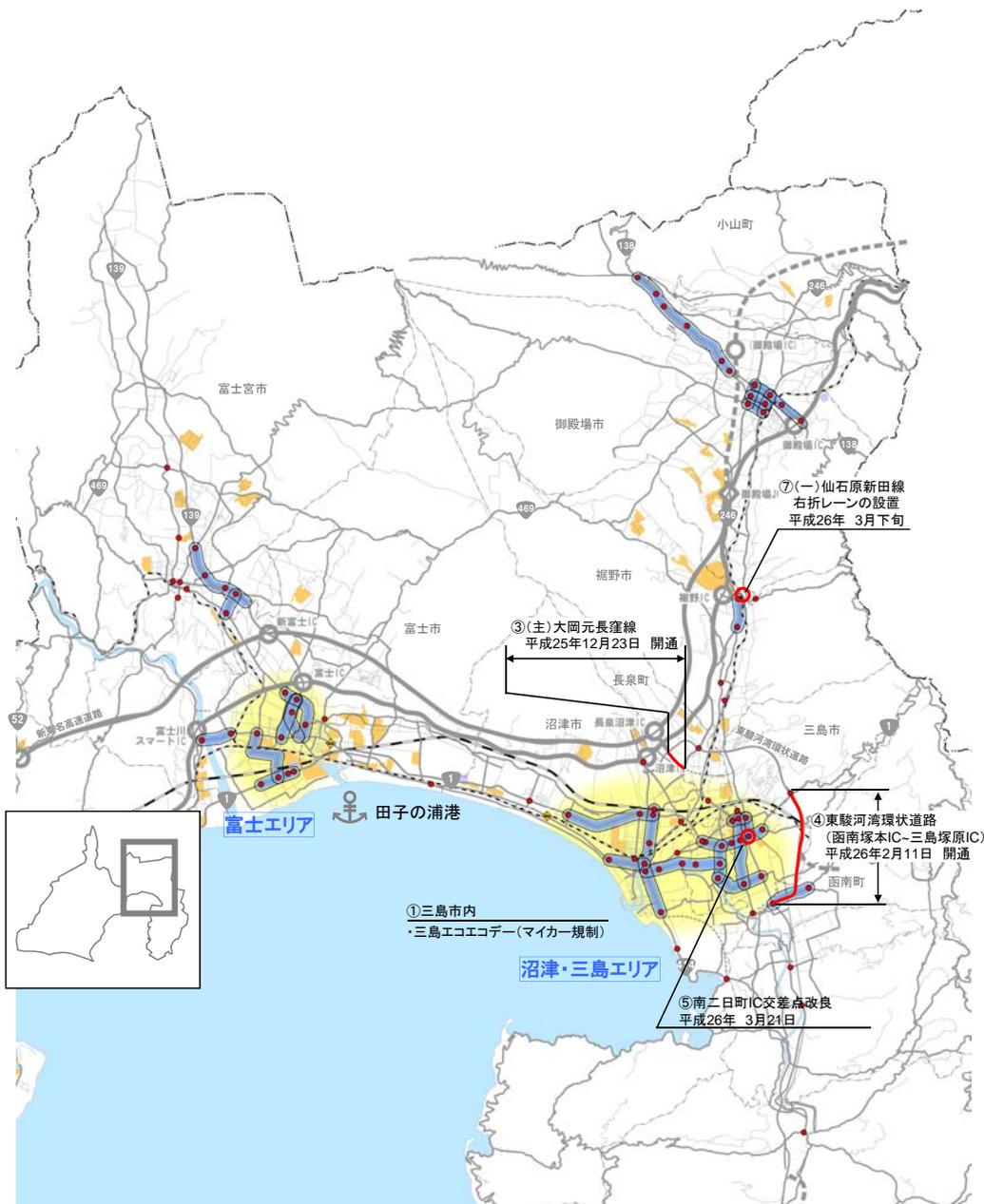


2. 実施した渋滞対策

2. 実施した渋滞対策

2-1 平成25～26年度に実施した対策

◆ 沼津・三島エリア、御殿場地区、裾野地区



◆ 伊豆地域



総合対策等

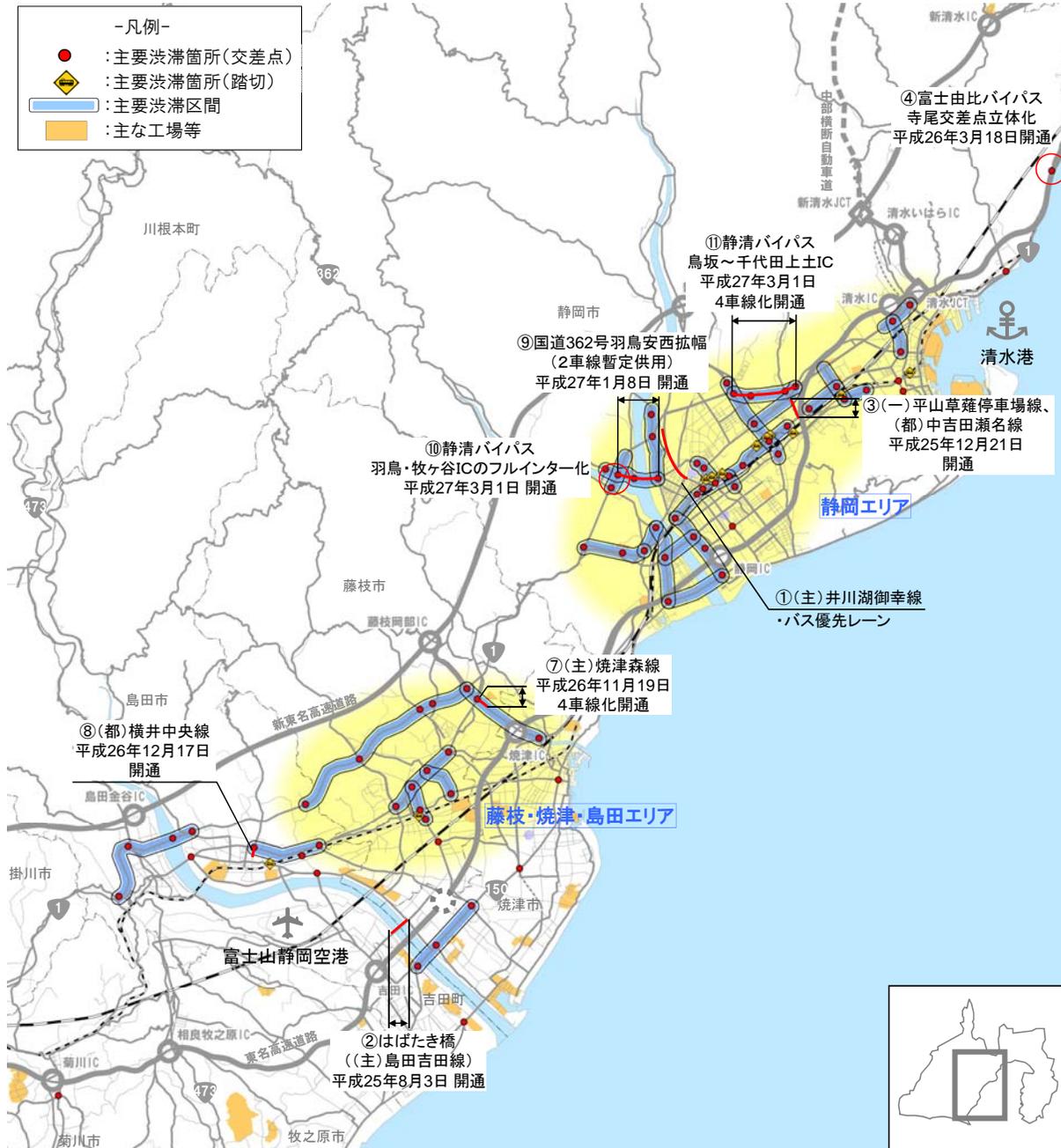
| 箇所 | 実施施策 | 実施主体 |
|-----------------------------|--|---------------------|
| ①三島市内 | ・三島エコエコー (マイカー規制) | 三島市 |
| ②伊豆急行線 伊豆高原駅～ 伊豆急下田駅間 | ・パーク&トレイン ・駐車・鉄道セット割引 ・バスチェンジトレイン ・鉄道利用のセット割引 | ・伊東市 ・伊豆急行 電鉄 |

道路整備等

| 開通時期 | 事業 | 実施主体 |
|--------------|-------------------------------|------|
| 平成25年 12月23日 | ③(主)大岡元長窪線 | 静岡県 |
| 平成26年 2月11日 | ④東駿河湾環状道路 (函南塚本IC～三島塚原IC間) | 国 |
| 3月21日 | ⑤南二日町IC交差点改良 | 国 |
| 8月29日 | ⑥(一)伊東川奈八幡野線拡幅 | 静岡県 |
| 3月 | ⑦(一)仙石原新田線 右折レーンの設置 | 静岡県 |

2. 実施した渋滞対策

◆ 静岡エリア、藤枝・焼津・島田エリア



◆ 富士エリア



総合対策等

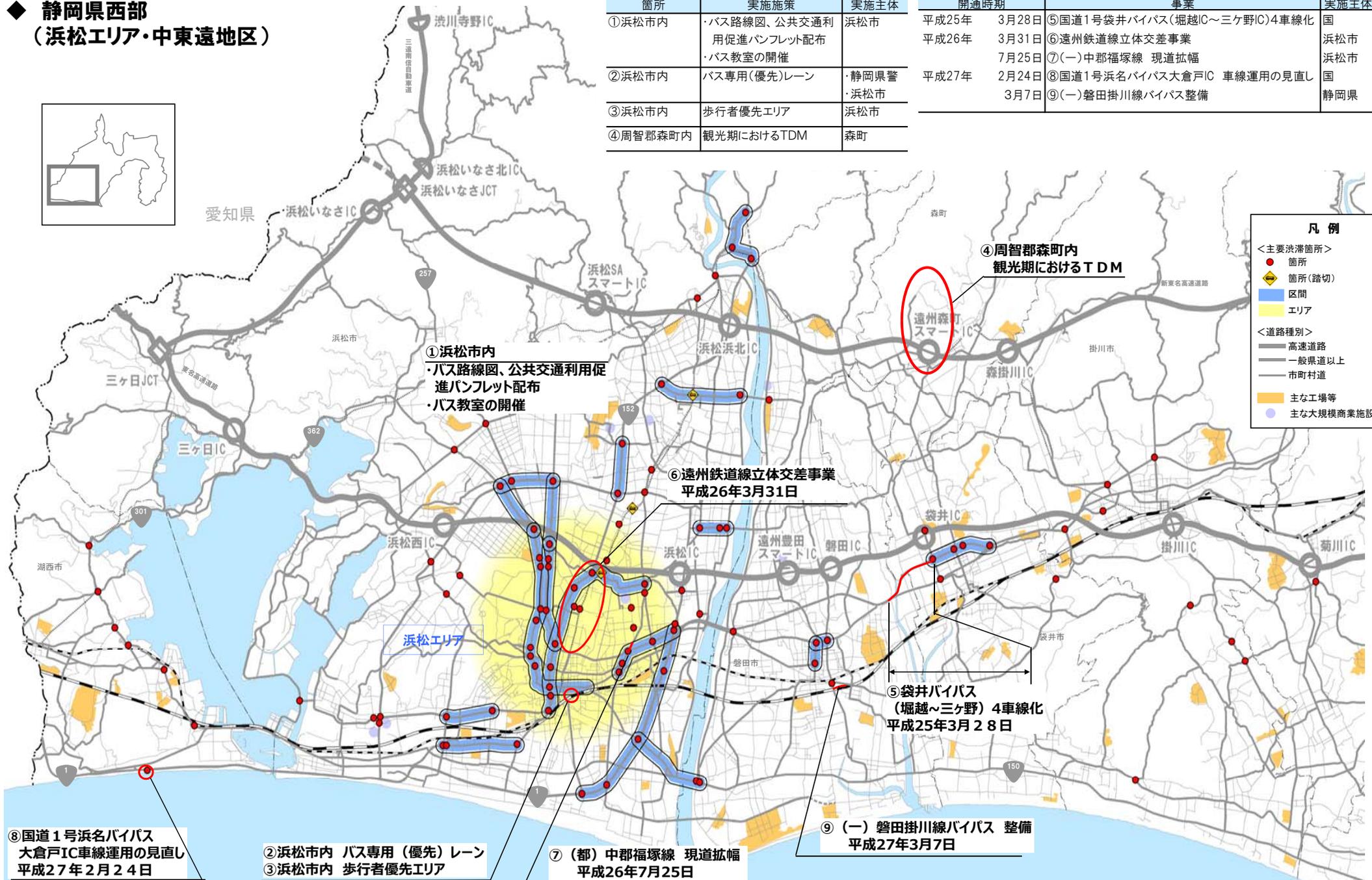
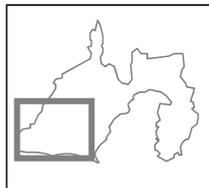
| 箇所 | 実施施策 | 実施主体 |
|------------|-----------|----------------------------|
| ①(主)井川湖御幸線 | ・バス優先レーン等 | 静岡市 県警本部 しずてつジャストライン |

道路整備等

| 開通時期 | 事業 | 実施主体 |
|-------------|-------------------------|------|
| 平成25年 8月3日 | ②はばたき橋((主)島田吉田線) | 静岡県 |
| 12月21日 | ③(一)平山草薙停車場線、(都)中吉田瀬名線 | 静岡市 |
| 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 | 国 |
| 8月5日 | ⑤市道大宮町21号線 | 富士宮市 |
| 8月6日 | ⑥市道宮町10号線 | 富士宮市 |
| 11月19日 | ⑦(主)焼津森線一部4車線化 | 静岡県 |
| 12月17日 | ⑧(都)横井中央線 | 島田市 |
| 平成27年 1月8日 | ⑨国道362号羽鳥安西拡幅(2車線暫定供用) | 静岡市 |
| 3月1日 | ⑩静岡バイパス羽鳥・牧ヶ谷ICのフルインター化 | 国 |
| 3月1日 | ⑪静岡バイパス鳥坂～千代田上土IC4車線化 | 国 |

2. 実施した渋滞対策

◆ 静岡県西部 (浜松エリア・中東遠地区)



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 | 実施主体 |
|-------------|------------------------------|------|
| 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 | 国 |
| 平成26年 3月31日 | ⑥ 遠州鉄道線立体交差事業 | 浜松市 |
| 平成27年 7月25日 | ⑦ (一) 中郡福塚線 現道拡幅 | 浜松市 |
| 平成27年 2月24日 | ⑧ 国道1号浜名バイパス大倉戸IC 車線運用の見直し | 国 |
| 平成27年 3月7日 | ⑨ (一) 磐田掛川線バイパス整備 | 静岡県 |

2. 実施した渋滞対策

2-2 道路の開通等による整備効果について

■ 南二日町IC交差点改良:平成26年3月21日開通(実施主体:国)

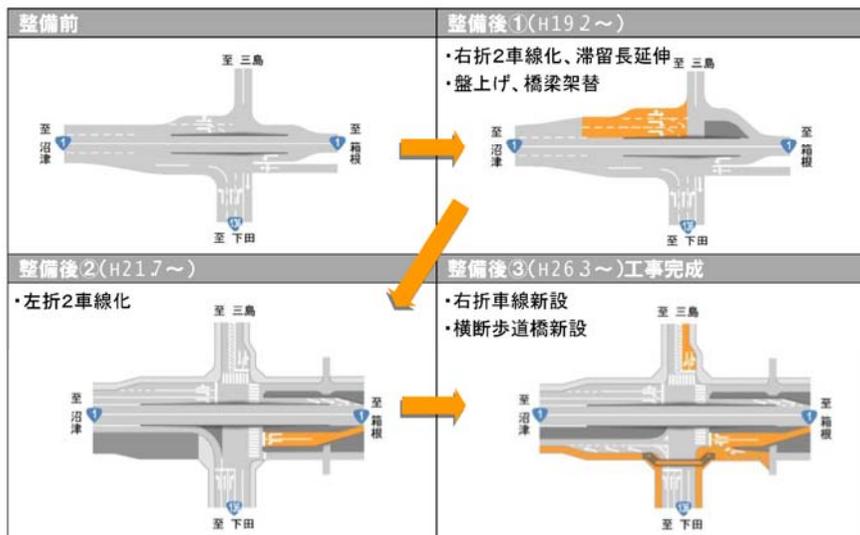
- 南二日町交差点は、国道1号と伊豆半島の幹線道路である国道136号との結節点における延長0.5kmの交差点改良事業であり、①慢性的な渋滞の解消、②交通事故の削減、③道路の冠水対策を目的に整備された。
- 事業完了後の混雑期(お盆)は渋滞長が91%削減。

[概要]

位置図



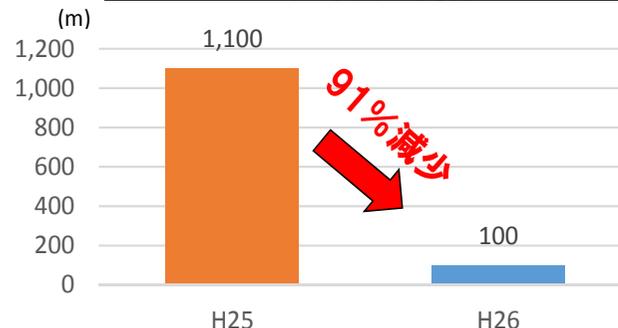
事業経緯



[整備効果]



お盆における渋滞長の変化(伊豆方面⇒三島方面)



※ 交通状況調査結果
: H25年8月11日(日)
H26年8月13日(水)

2. 実施した渋滞対策

■ 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(実施主体:国)

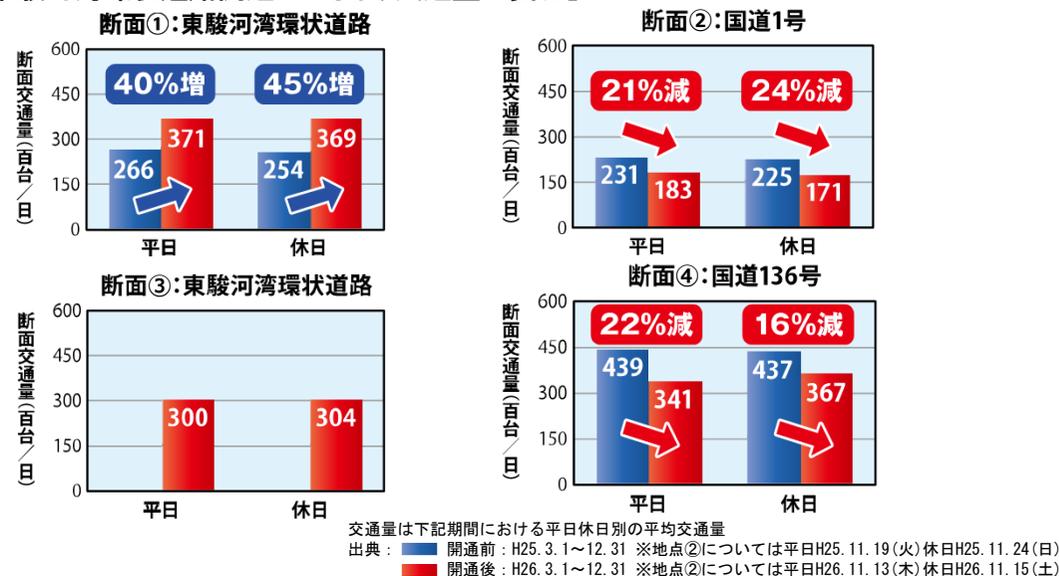
- 東駿河湾環状道路の交通量は今回の開通前に比べ、平日で約40%、休日で約45%増加しており、開通区間に並行する国道136号の交通量は、平日で約22%、休日で約16%減少。
- 東駿河湾環状道路の内側の地域において、去年の同時期に比べて渋滞が緩和・解消。

[概要]

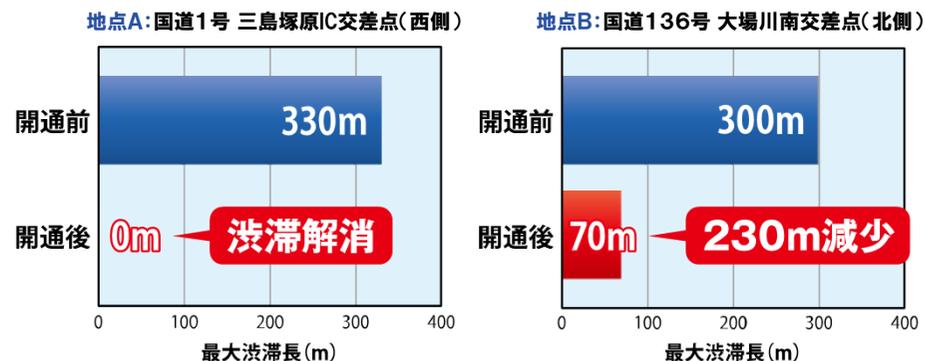


[整備効果]

【東駿河湾環状道路開通にともなう交通量の変化】



【東駿河湾環状道路開通にともなう渋滞長の変化】

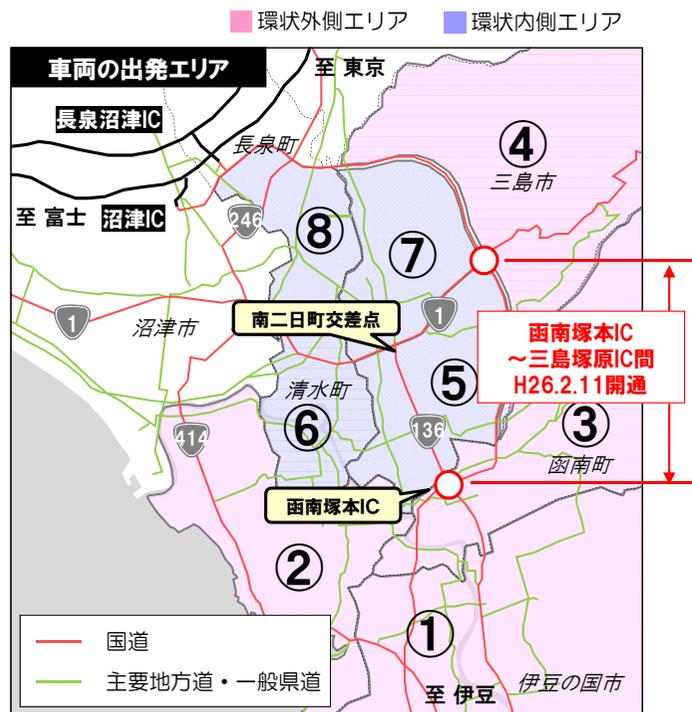


2. 実施した渋滞対策

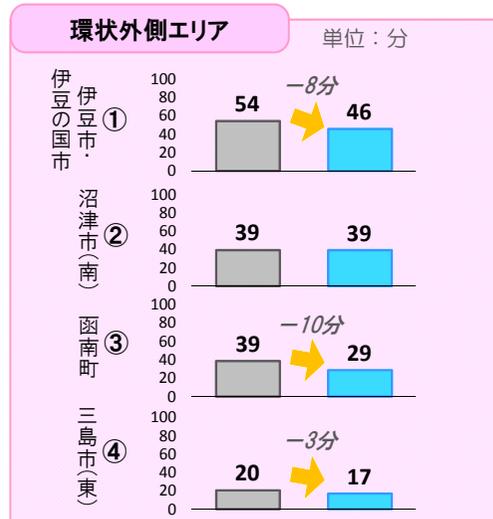
■ 東駿河湾環状道路(三島塚原IC～函南塚本IC):平成26年2月11日開通(実施主体:国)

- 沼津・三島エリア内の各市町から沼津ICまでの所要時間は、ほぼすべての地域で短縮している。
- 国道136号の東京方面(函南塚本IC～南二日町間)の旅行速度も各時間帯において向上している。

[整備効果]

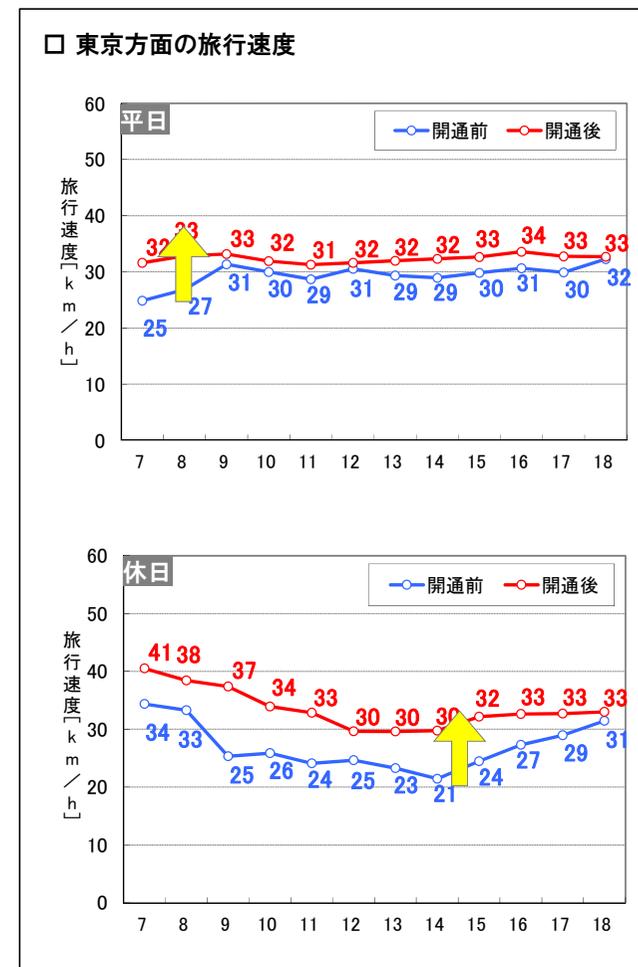


➤ 沼津ICまでの所要時間の変化(出発地別)



※ ETC2.0プローブ情報
開通前)H25.6～H25.11、開通後)
H26.6～H26.11ともに7時台～19時台

➤ 国道136号(南二日町～函南塚本間)の旅行速度の変化



※ 民間プローブデータ 開通前)H25.4、開通後)H26.4

2. 実施した渋滞対策

■ 富士由比バイパス寺尾交差点立体化:平成26年3月18日4車線化開通 (実施主体:国)

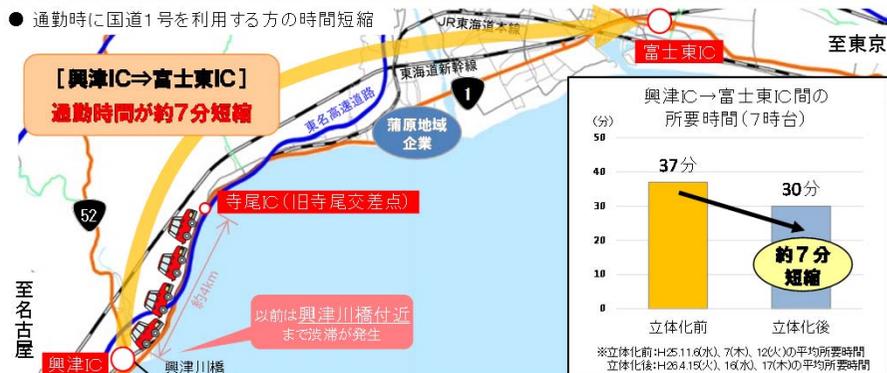
- 国道1号富士由比バイパスの寺尾交差点は、朝夕のピーク時を中心に慢性的な渋滞が発生。
- 今回の立体化により、興津IC⇒富士東IC間は所要時間が約7分短縮し、由比地区住民の約8割が効果を実感するなど、地域の交通渋滞の緩和に大きく貢献。

[概要]



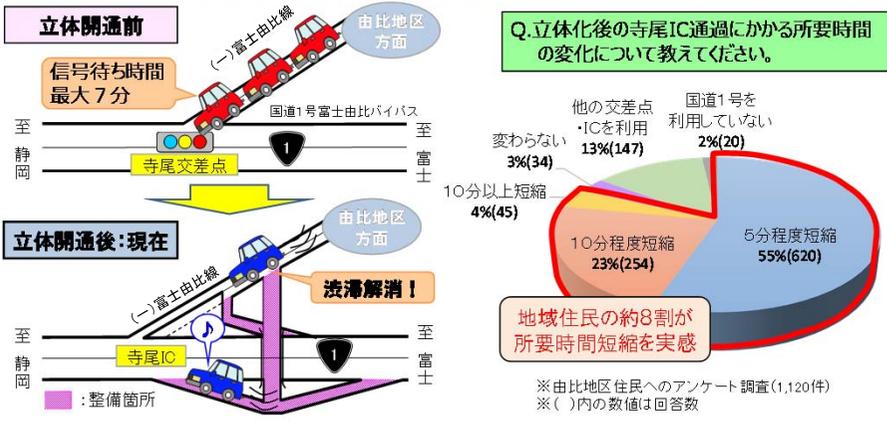
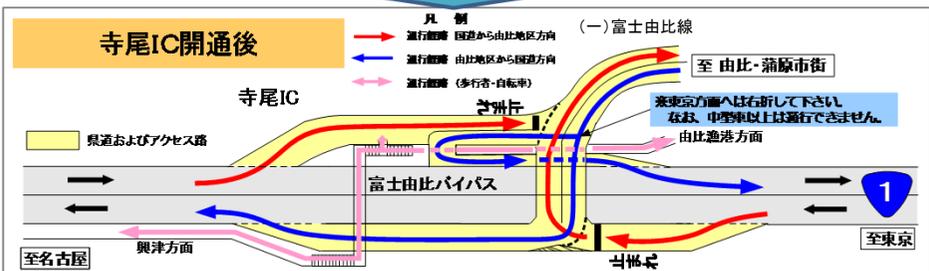
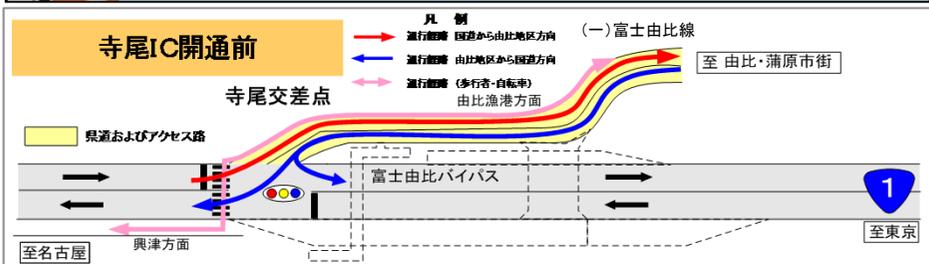
[整備効果]

◆ 国道1号の所要時間が約7分短縮!



◆ 由比地区住民の約8割の方が所要時間短縮を実感!

● 由比地区から国道1号へアクセスする際の信号待ち時間が解消され、由比地区住民の約8割の方が所要時間の短縮を実感しています。



2. 実施した渋滞対策

■ 静清バイパス(鳥坂IC～千代田上土IC):平成27年3月1日4車線化開通 (実施主体:国)

- 静清バイパスの利用交通量は約9%増加した一方で、4車線開通後、鳥坂IC～千代田上土ICでは渋滞が解消され、朝ピーク時(7時台)の所要時間が約15分短縮(約46分⇒約31分)。
- 静清バイパスを利用する企業からは、通勤時や輸送時の所要時間の短縮を実感する声や、今後の企業活動における物流効率化などの期待の声をいただいています

[概要・整備効果]



■ 交通量の変化 [静清バイパス:断面1]



※出典:トラン交通量(H26.3.6(木)とH27.3.5(木)の比較)

■ 千代田上土IC付近における交通状況

➢ 4車線化前



➢ 4車線化後

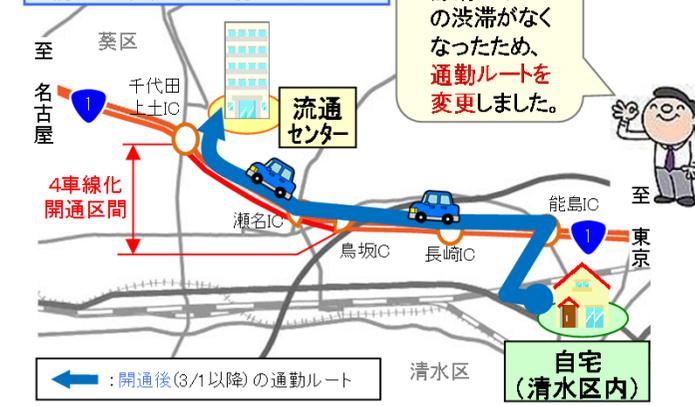


通勤時の変化

《開通前》:国道1号現道



《開通後》:静清バイパス



※流通センター企業へのヒアリング調査より

2. 実施した渋滞対策

■ (都)中吉田瀬名線:平成25年12月21日開通 (実施主体:静岡市)

- (都) 中吉田瀬名線の開通により、国道1号静岡バイパスへのアクセスが向上し、物流や観光等の広域ネットワークが強化。
- 今回の開通により、車線が増加したことや国道1号静岡バイパスへのアクセスが容易になり利便性が向上したことで、通行車両が集中し、混雑していた現道の渋滞が軽減され、円滑な移動が可能となった。

[概要]



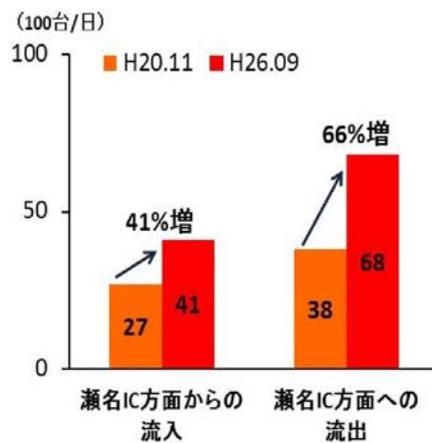
[整備効果]

(都)中吉田瀬名線開通後の変化

① 静岡バイパスの利便性が向上

開通により、国道1号静岡バイパス瀬名ICへのアクセスが良くなったことで、瀬名IC方面の利用が増加しました。

瀬名川西交差点

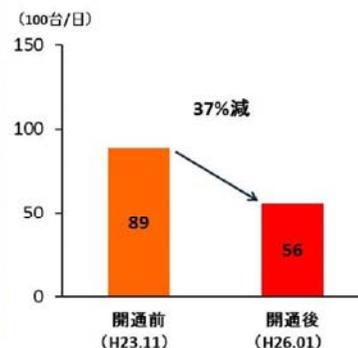


出典: 静岡市交通量調査より

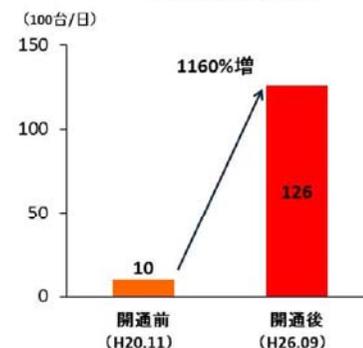
② 交通の円滑化・交通渋滞の解消

(都)中吉田瀬名線や静岡バイパスに交通が分散したことで、通行車両が集中し、混雑していた現道の渋滞が軽減され、**円滑な移動が可能**となりました。また、自転車歩行者道が新設され、**歩行者・自転車の安全性も向上**しました。

現道 (瀬名川交差点~中之郷交差点)



(都)中吉田瀬名線 (瀬名川西交差点~中吉田交差点)



出典: 静岡市交通量調査より

2. 実施した渋滞対策

■ (主)焼津森線4車線化:平成26年11月19日開通(実施主体:静岡県(島田土木事務所))

- 周辺に立地する事業所や高速道路、幹線道路へのアクセス交通等の集中に対する道路容量不足による慢性的な交通渋滞を解消するため、(主)焼津森線の拡幅事業(2車線→4車線)を進めており、藤枝市内の約1.5kmのうち、580mの区間を平成26年11月19日に4車線で開通。
- 今回の開通により、朝夕の最大渋滞長は開通前と比べて約8割減少。

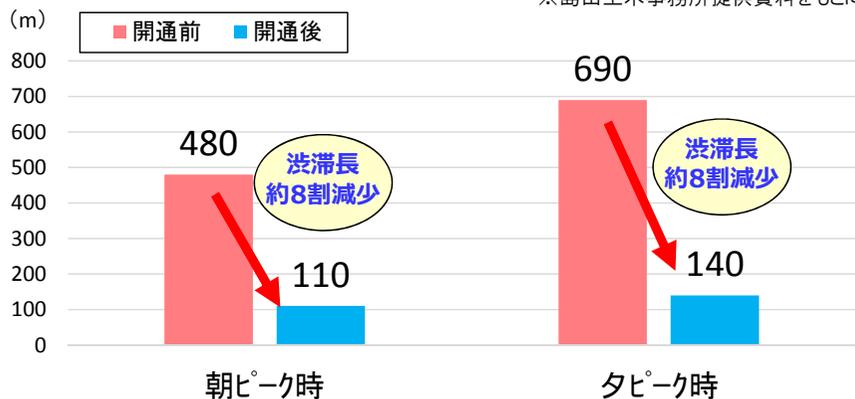
[概要]

※島田土木事務所提供資料より作成



➤ 仮宿交差点の渋滞長の変化

※島田土木事務所提供資料をもとにグラフ化

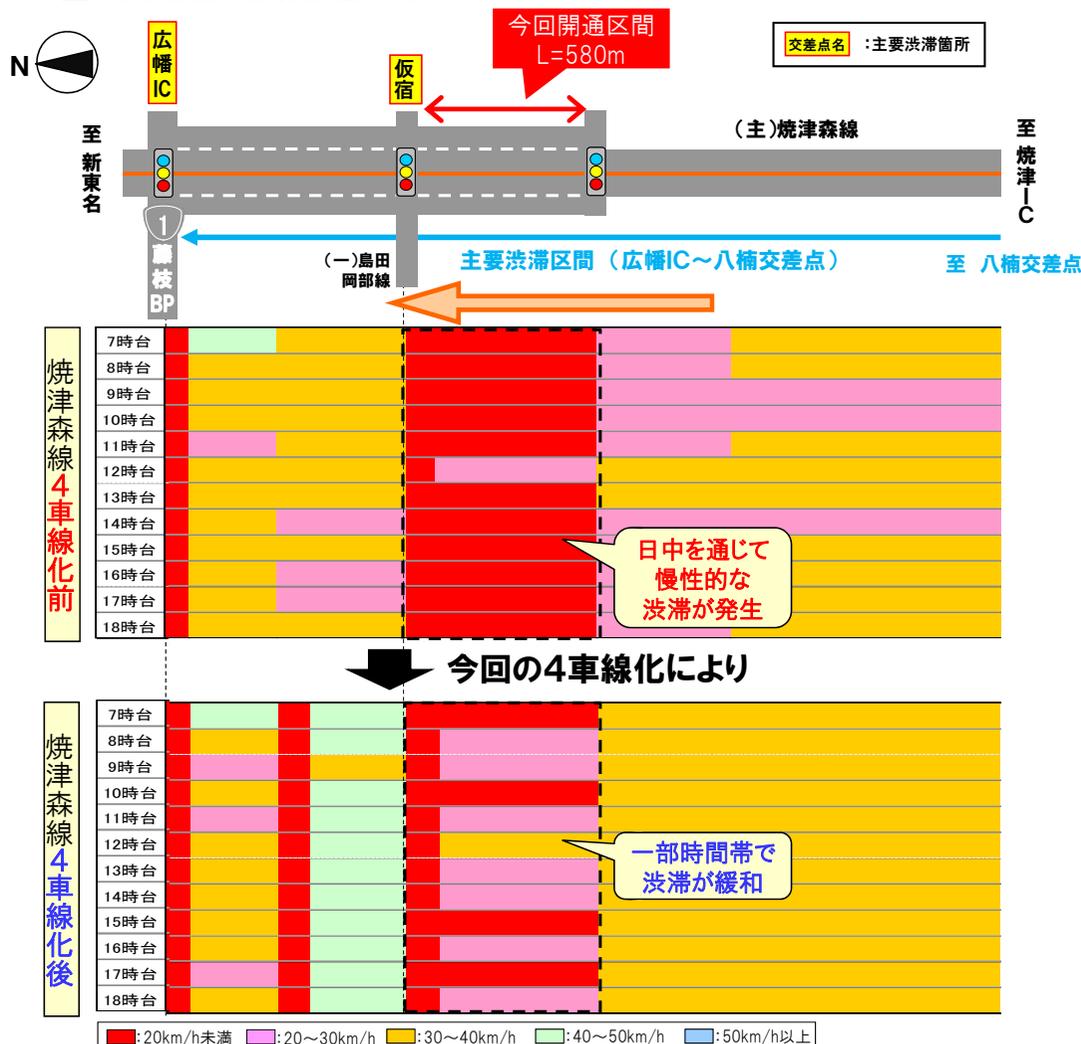


※開通前はH21.1.21(水)、開通後はH27.1.27(火)実態調査結果
 ※朝ピークは7~10時、夕ピークは16~19時の最大渋滞長

[整備効果]

・(主)焼津森線の旅行速度状況

※国交省にて分析資料



※4車線化開通前:H24年度民プロデータ(新東名開通後)
 4車線化開通後:H27年6月民プロデータ

2. 実施した渋滞対策

■ 浜名バイパス(大倉戸IC車線運用の見直し):平成27年2月24日(実施主体:国)

- 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。
- 今回の開通により、朝ピーク時間帯の速度低下区間が約1,000m減少し、速度低下が継続する時間も約30分短縮。

[概要]



写真位置①: 対策前の車線形態



ゼブラ帯・ポストコーンにより
2→1車線に絞り込み

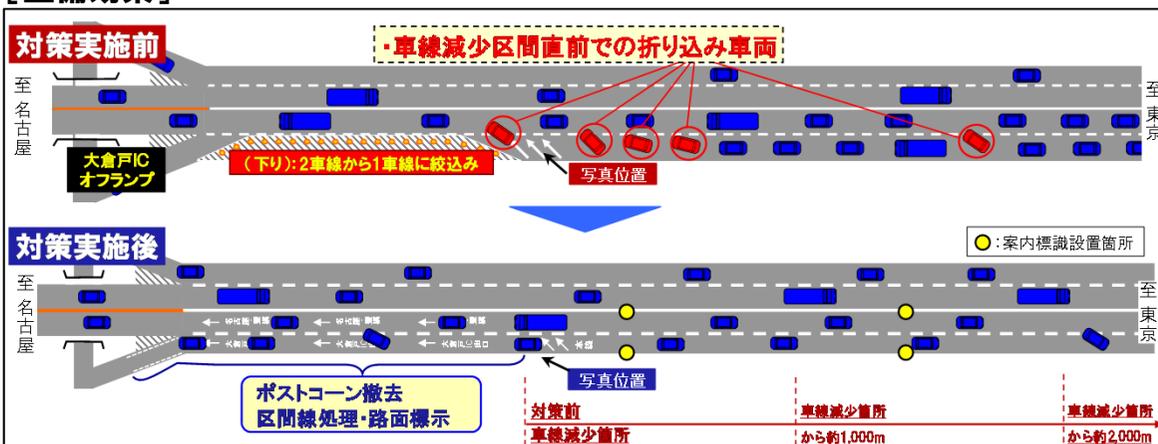
写真位置①: 対策後の車線形態



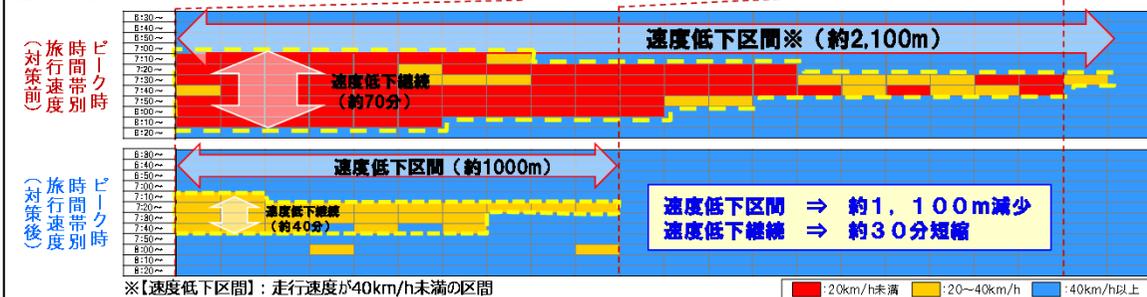
案内標識



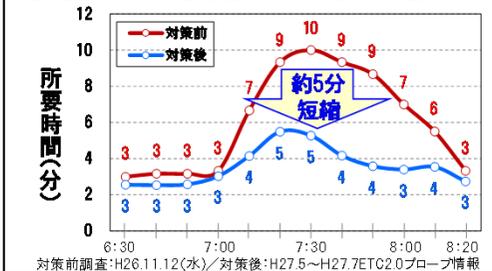
[整備効果]



■ 対策前後の旅行速度の変化(車線減少箇所を先頭)



■ 通過時間の変化(新居弁天IC⇒大倉戸IC) 延長3.7km



対策前: 通勤時間帯の交通状況



対策後: 通勤時間帯の交通状況

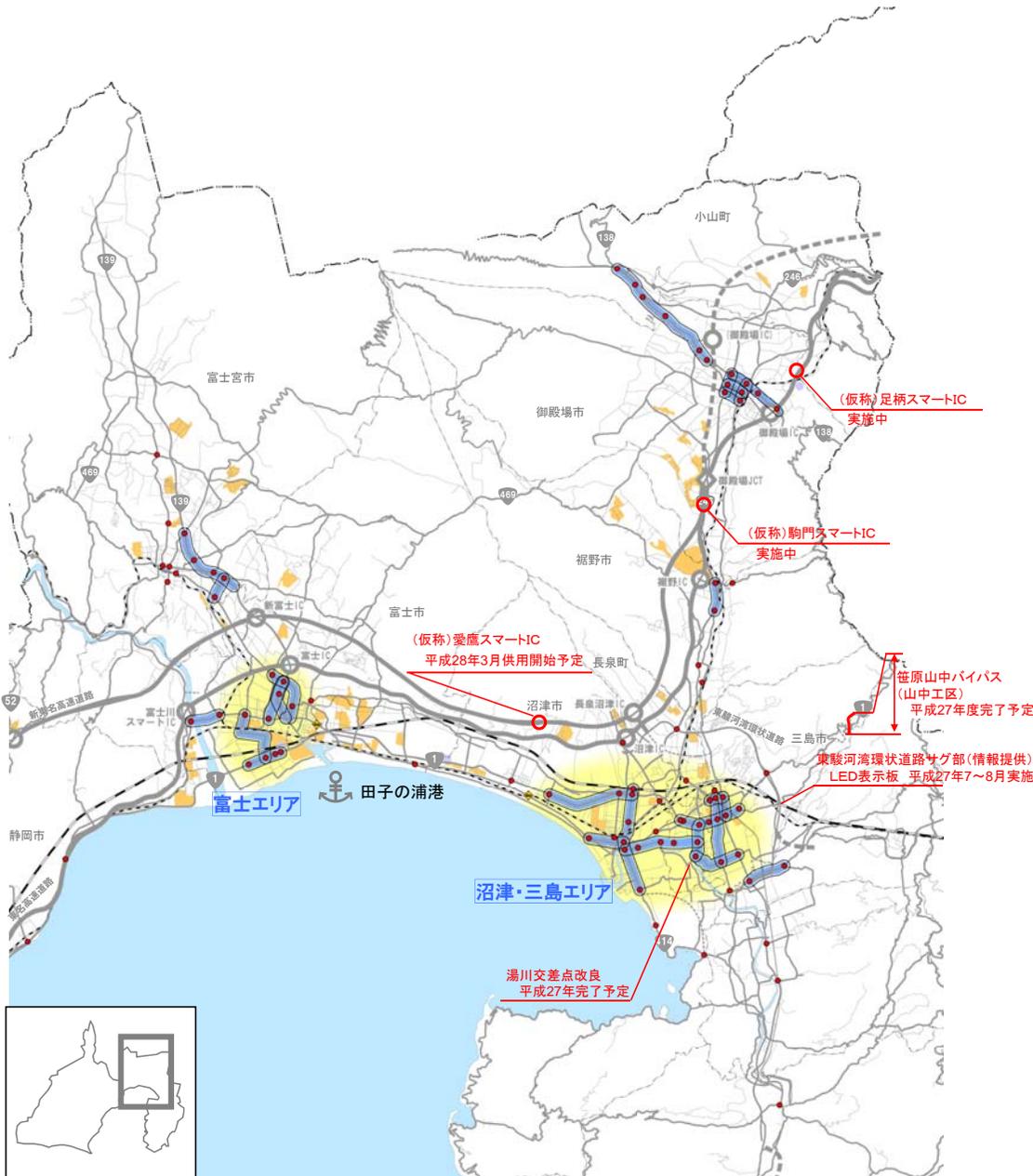


3. 今年度の取組み

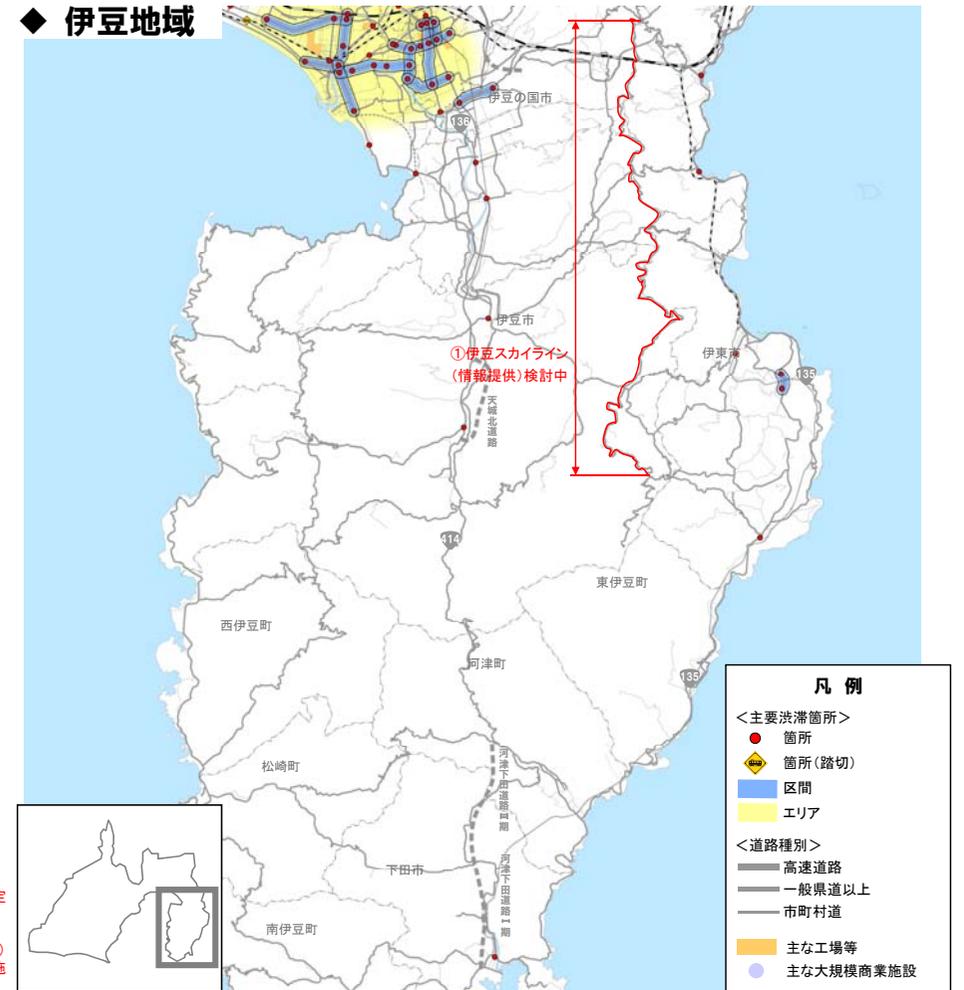
3. 今年度の取組み

3-1 エリア毎の検討・取組み内容

◆ 沼津・三島エリア、御殿場地区、裾野地区



◆ 伊豆地域



総合対策等

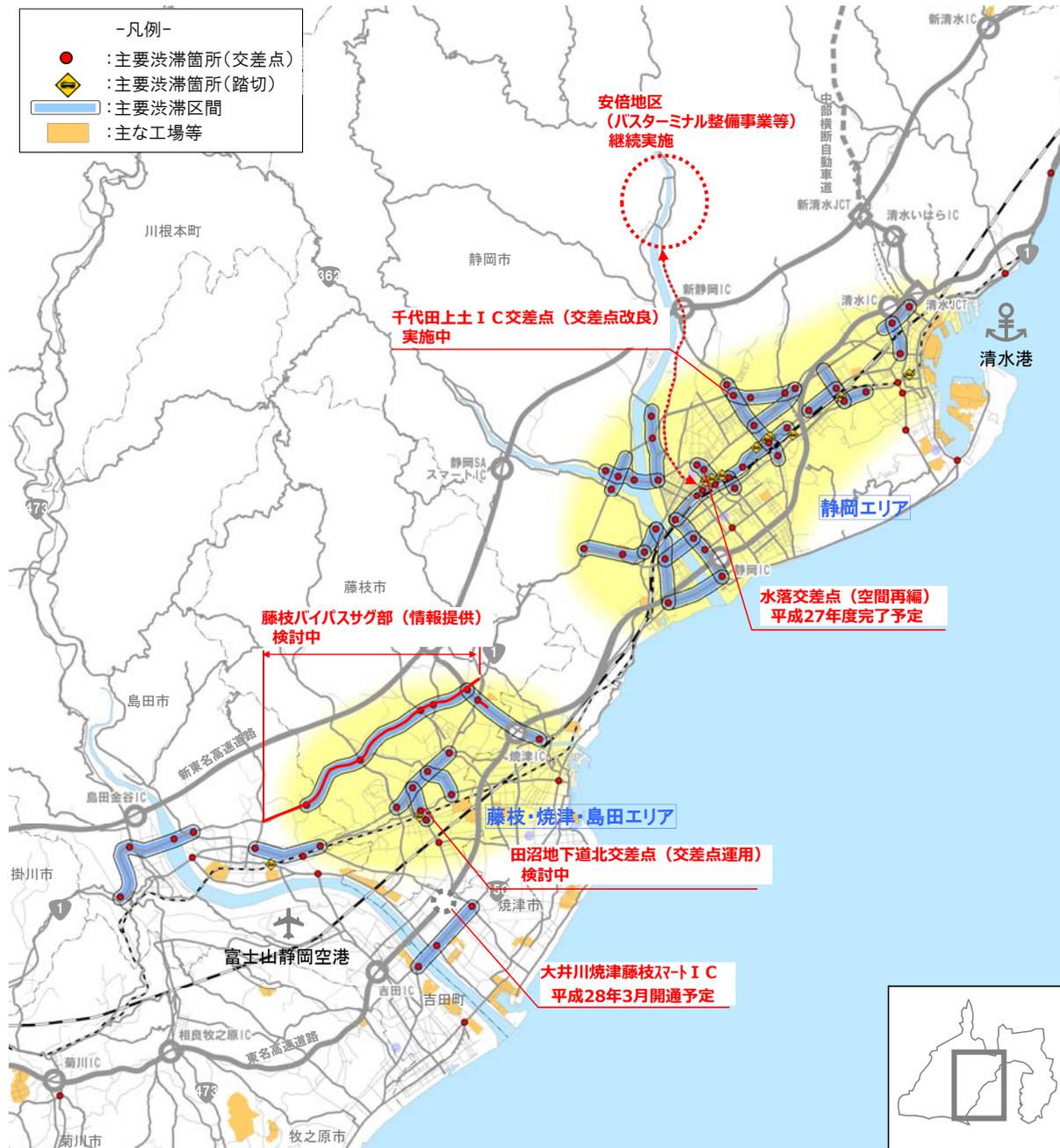
| エリア | 分類 | 対象箇所 | 検討状況 | 実施主体 |
|----------|------|-------------|-------|------|
| 沼津・三島エリア | 情報提供 | 東駿河湾環状道路サグ部 | 今年度実施 | 国 |
| 伊豆地域 | 情報提供 | 伊豆スカイライン | 検討中 | 静岡県 |

道路整備等

| エリア | 分類 | 対象箇所 | 検討状況 | 実施主体 |
|----------|----------|--------------|------|-----------|
| 沼津・三島エリア | 新規路線整備 | 笹原山中バイパス | 実施中 | 国 |
| | 交差点改良 | 湯川交差点 | 実施中 | 静岡県 |
| | スマートIC整備 | (仮称)愛鷹スマートIC | 実施中 | 沼津市・NEXCO |
| | スマートIC整備 | (仮称)足柄スマートIC | 実施中 | 小山町 |
| | スマートIC整備 | (仮称)駒門スマートIC | 実施中 | 御殿場市 |

3. 今年度の取り組み

◆ 静岡エリア、藤枝・焼津・島田エリア



◆ 富士エリア、富士宮地区



総合対策等

| エリア | 分類 | 対象箇所 | 検討状況 | 実施主体 |
|-------------|--|-----------|------|-------|
| 静岡エリア | 郊外部バスターミナル整備事業 パーク&バスライド・サイクル&バスライド 駐車場の整備 | 安倍地区 | 継続実施 | 静岡市 |
| 藤枝・焼津・島田エリア | 情報提供 | 藤枝バイパスサグ部 | 検討中 | 国 |
| | 交差点運用 | 田沼地下道北交差点 | 検討中 | 静岡県 |
| 富士エリア | 交通案内誘導 | 富士市～富士宮市間 | 検討中 | 国・富士市 |

道路整備等

| エリア | 分類 | 対象箇所 | 検討状況 | 実施主体 |
|-------------|----------|---------------|-------|-----------|
| 静岡エリア | 交差点改良 | 千代田上土IC交差点 | 今年度実施 | 国 |
| | 空間再編 | 水落交差点 | 今年度実施 | 静岡市 |
| 藤枝・焼津・島田エリア | スマートIC整備 | 大井川焼津藤枝スマートIC | 実施中 | 焼津市・NEXCO |
| 富士エリア | 改築事業 | 国道139号富士改良 | 実施中 | 国 |

3. 今年度の取り組み

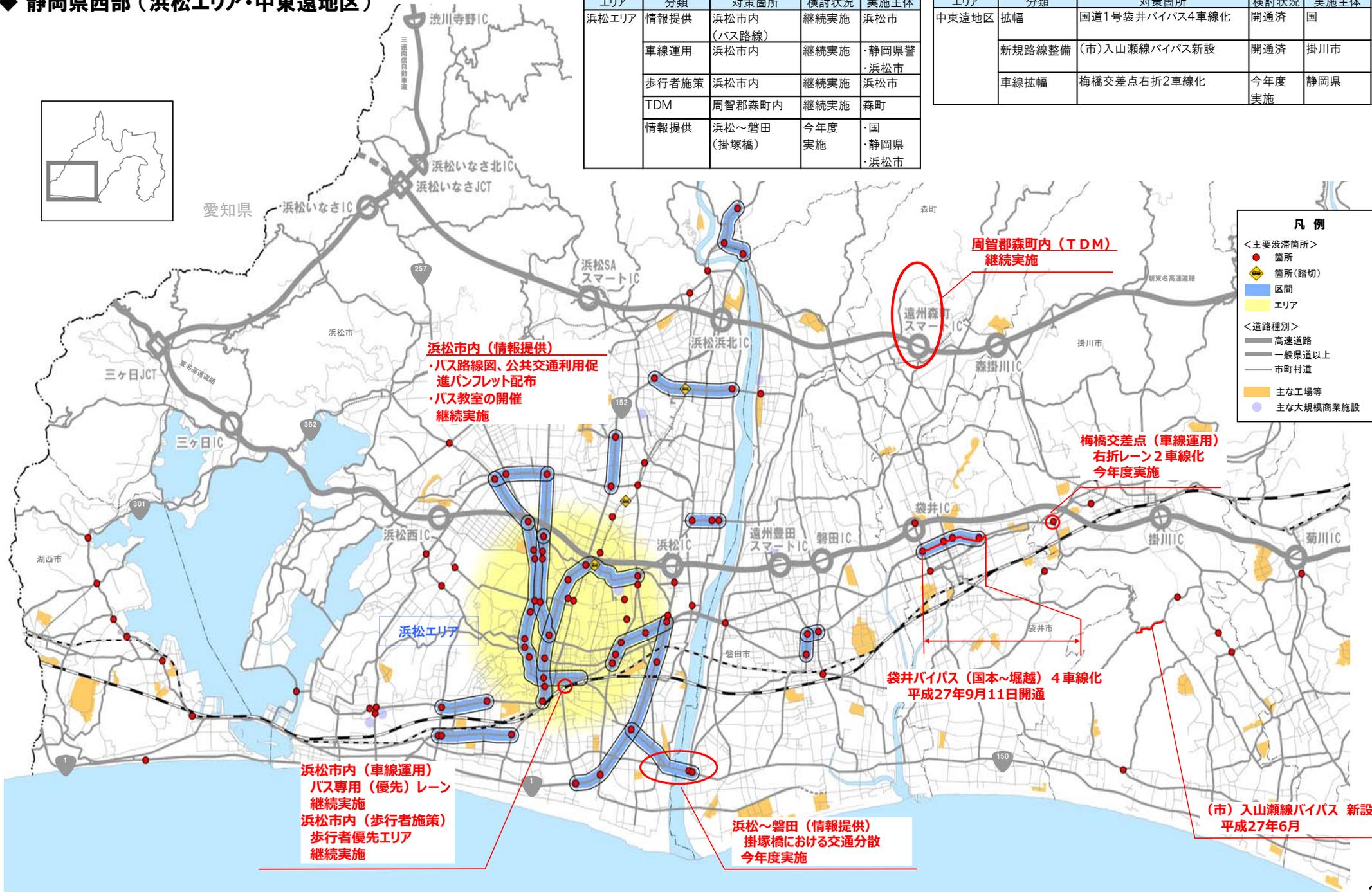
◆ 静岡県西部（浜松エリア・中東遠地区）

総合対策等

| エリア | 分類 | 対策箇所 | 検討状況 | 実施主体 |
|-------|-------|------------|-------|-----------------|
| 浜松エリア | 情報提供 | 浜松市内（バス路線） | 継続実施 | 浜松市 |
| | 車線運用 | 浜松市内 | 継続実施 | 静岡県警 浜松市 |
| | 歩行者施策 | 浜松市内 | 継続実施 | 浜松市 |
| | TDM | 周智郡森町内 | 継続実施 | 森町 |
| | 情報提供 | 浜松～磐田（掛塚橋） | 今年度実施 | 国 静岡県 浜松市 |

道路整備等

| エリア | 分類 | 対策箇所 | 検討状況 | 実施主体 |
|-------|--------|----------------|-------|------|
| 中東遠地区 | 拡幅 | 国道1号袋井バイパス4車線化 | 開通済 | 国 |
| | 新規路線整備 | (市)入山瀬線バイパス新設 | 開通済 | 掛川市 |
| | 車線拡幅 | 梅橋交差点右折2車線化 | 今年度実施 | 静岡県 |

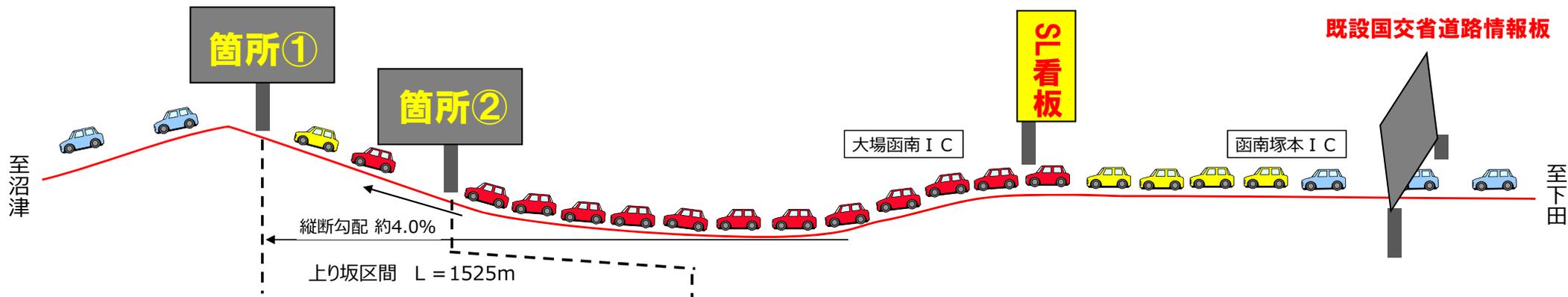


3. 今年度の取組み

3-2 今年度実施する渋滞対策

(1) 東駿河湾環状道路におけるLED表示板及び道路情報板による情報提供（実施主体:国）

- 東駿河湾環状道路大場函南 I C サグ部において、LED表示板、既設の道路情報板及び S L 看板を設置し、速度回復を促す情報提供を強化。
- また、伊豆中央道の料金所において、交通需要調整を促す案内チラシを配布。



◀取り組み実施時期▶

平成27年7月18日(土)～8月31日(月)

◀取り組み実施機関▶

国

◀取り組み内容▶

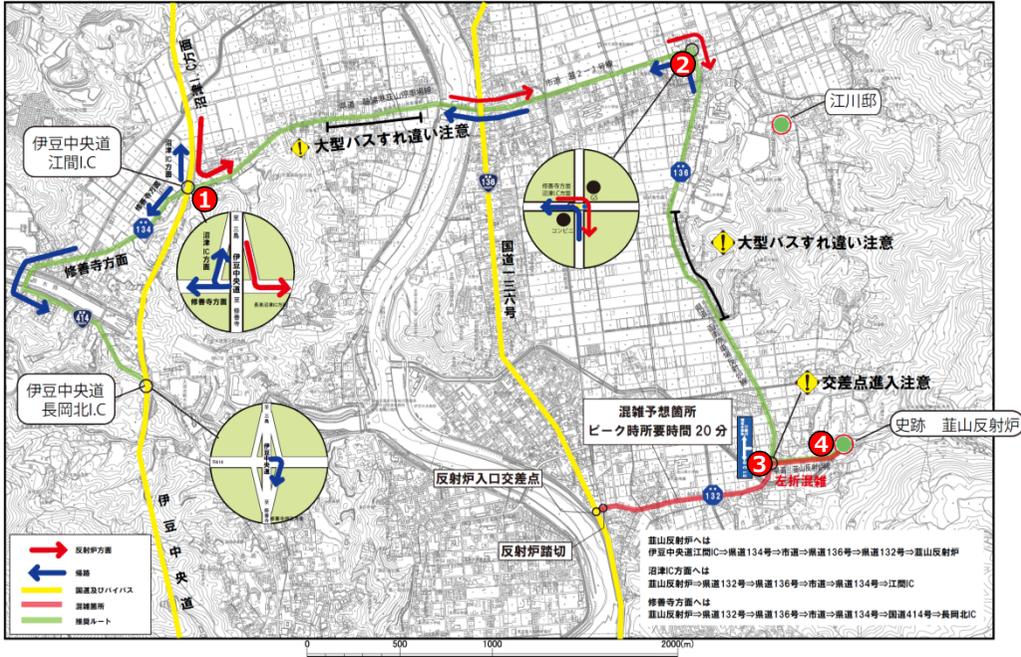
LED表示板の設置による、速度低下の注意喚起及び、速度の回復を促す情報提供の実施

3. 今年度の取り組み

(2) 韮山反射炉への誘導看板の追加設置(経路案内施策)(実施主体:伊豆の国市)

- 現在、伊豆の国市実施により、韮山反射炉への誘導看板を設置済み。
- 料金所から江間IC交差点の看板までの誘導を追加。
- 伊豆中央道の料金所において、韮山反射炉への推奨ルートを案内するため、チラシを配布。

◆ 韮山反射炉への誘導ルート (伊豆の国市HP資料加筆)



<取り組み実施時期>
平成27年7月18日(土)～8月31日(月)
 <取り組み実施機関>
 伊豆の国市
 <取り組み内容>
 ・ 韮山反射炉への案内誘導・推奨ルートの提供

追加設置箇所



<<江間IC交差点からの誘導のみ>>
 ・ 北江間交差点左折の怖れ“有”
 ・ 伊豆中央道を直進の怖れ“有”



3. 今年度の取り組み

(3) 国道1号千代田上土IC交差点 (実施主体:国)

- 千代田上土 I C 交差点は、朝ピーク時において、静清バイパスオフランプからの流入交通が増加し、特に新静岡 I C への左折交通に対して、東西方向への通学自転車が阻害となり渋滞が発生。
- 既存用地内に左折車線を付加し、下り方面流入部では左折車線設置と右折車線の延伸により、国道 1 号 O F F ランプから当該交差点に流入する車両の円滑化を図る。

■ 国道1号千代田上土IC交差点の交通状況



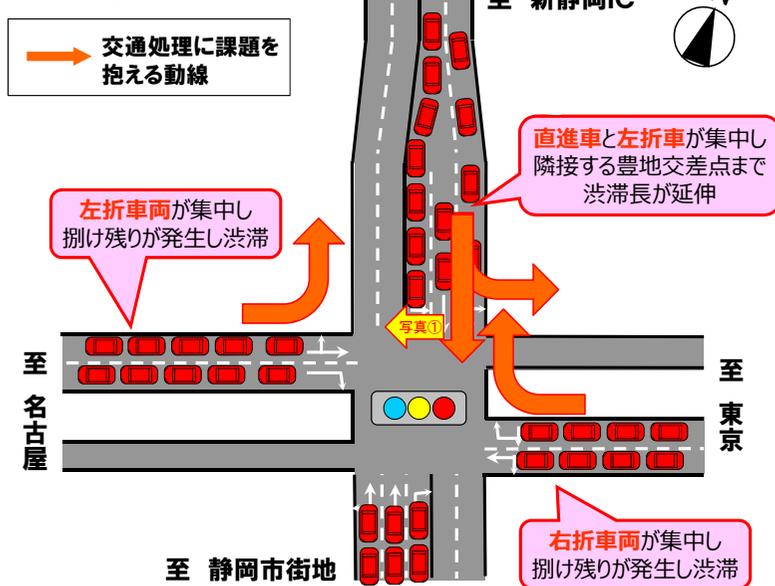
千代田上土IC交差点を利用する通学自転車



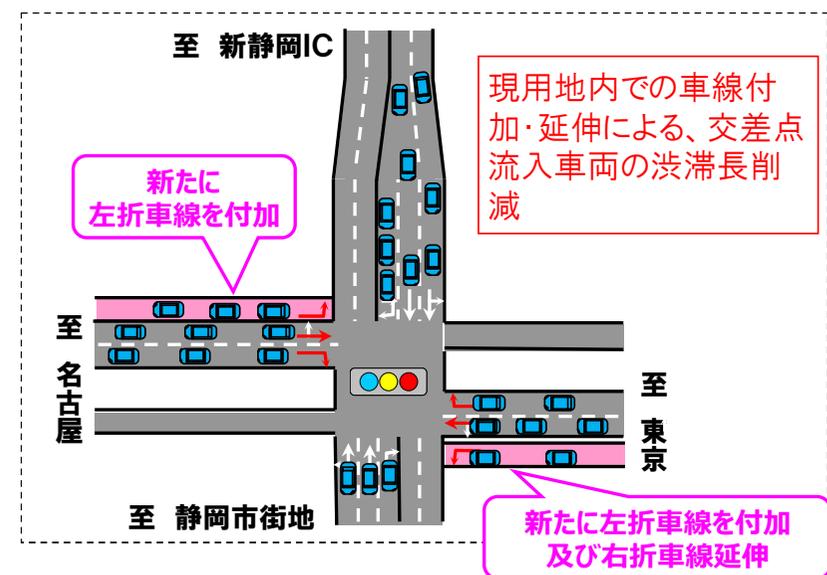
至 静岡市街地

至 新静岡IC

■ 渋滞発生要因



■ 左折車線の付加



3. 今年度の取り組み

(5) 国道150号 掛塚橋（実施主体：国・静岡県(袋井土木事務所)・浜松市）

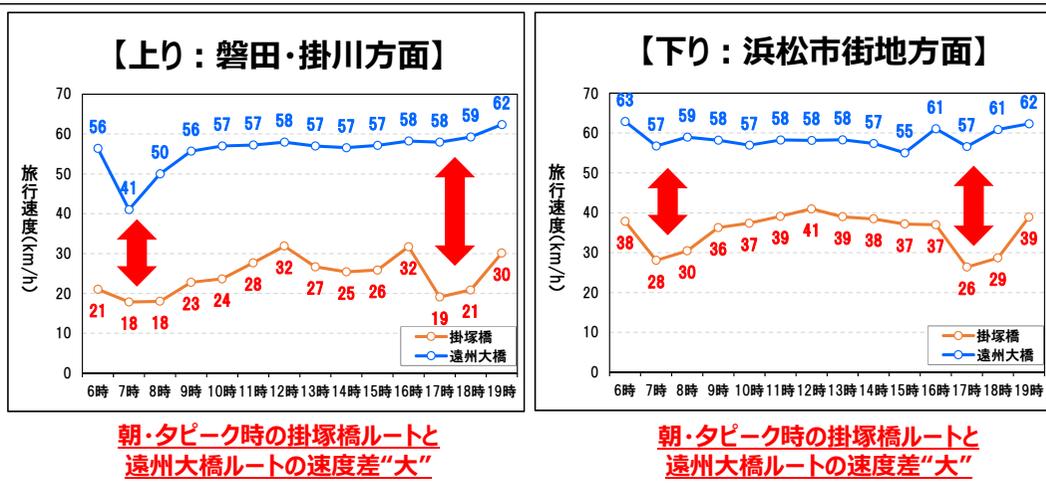
- 旅行速度においても、朝・夕ピーク時における掛塚橋ルート及び遠州大橋ルートの速度差が大きく、国道150号掛塚橋の速度サービスの低下が顕著。
- 渡河部の断面交通量を見ると、上下線ともに朝・夕ピーク時における小型車交通量が多く、通勤交通が非常に多いことがうかがえる。
- 今年度、利用者に情報提供を行い、ルートや時間の分散を図る施策の検討を実施。

■ 国道150号掛塚橋周辺の旅行速度状況（平日：7時台）



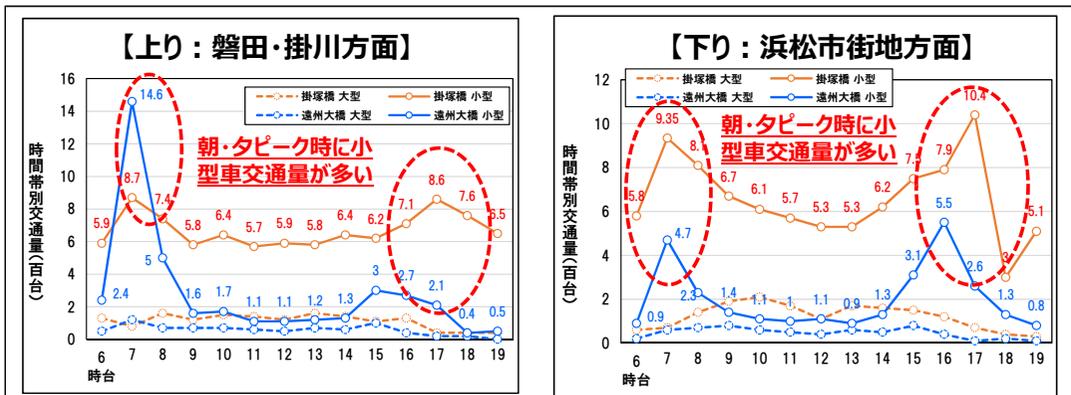
データ：民プロデータH26年度 平日平均（7時台）

■ 国道150号現道及びバイパスの渡河部における旅行速度



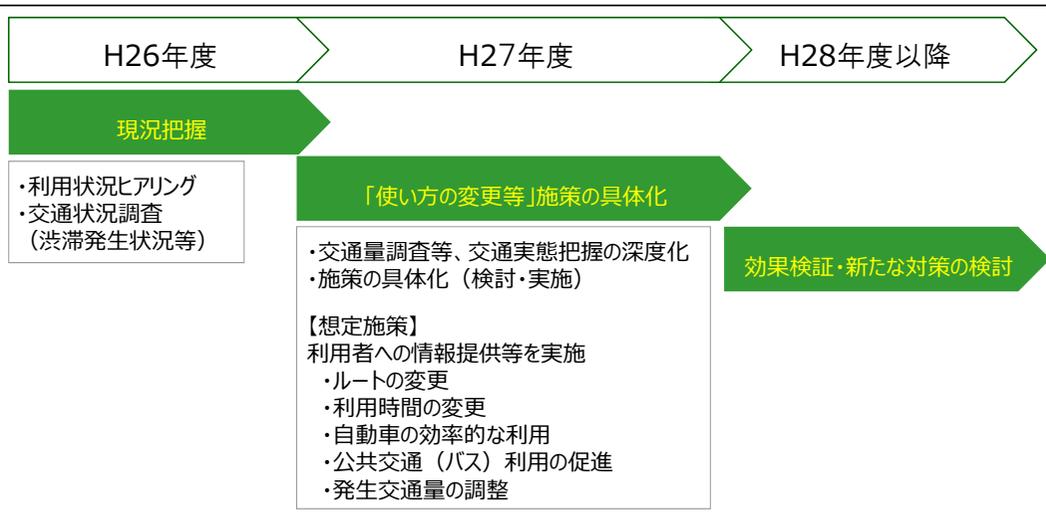
データ：民プロデータH26年度 平日平均

■ 天竜川渡河部（掛塚橋・遠州大橋）の断面交通量



データ：平成24年10月25日（木）調査 静岡県

■ 対策実施内容

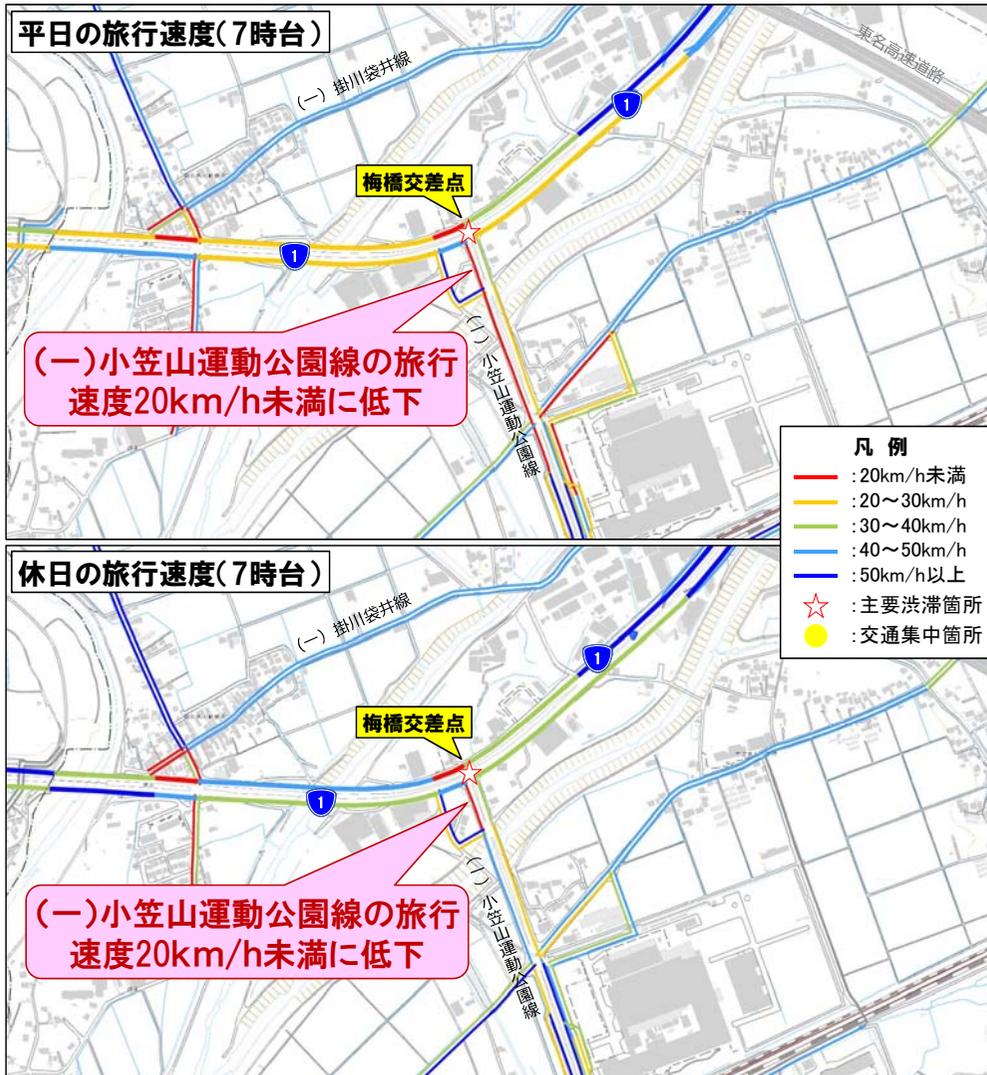


3. 今年度の取り組み

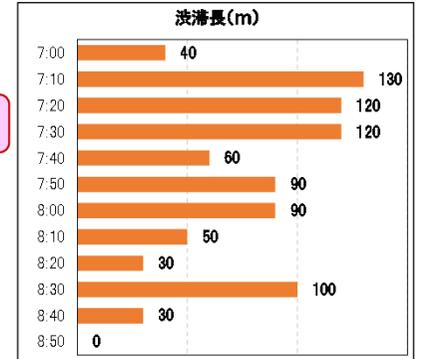
(6) 国道1号 梅橋交差点における渋滞対策（実施主体：静岡県(袋井土木事務所)）

- 梅橋交差点は地域の主要渋滞箇所を選定されており、(一)小笠山運動公園線で慢性的な速度低下が発生し、平日朝ピーク時には渋滞長が130mまで延伸。
- また、中東遠総合医療センターの整備等により交通需要が変化し、現在の右折1車線では増加した交通需要に対応できない。
- 国道1号袋井バイパス平面部の容量拡大に合わせ、梅橋交差点の交差路線側（(一)小笠山総合運動公園線）の右折2車線化を実施予定。

■梅橋交差点周辺の旅行速度の状況

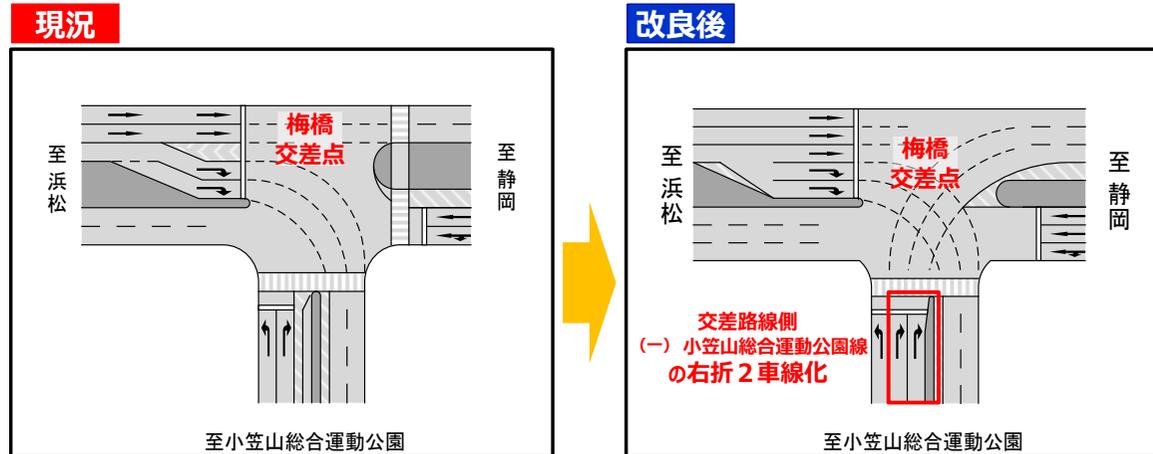


■ 梅橋交差点の渋滞長 ((一)小笠山運動公園線)



出典：実態調査(H26.11.5(水))

■対策方針



データ：民プロデータH26年度 7時台

3. 今年度の取り組み

(7) 国道1号袋井バイパスの整備効果広報（実施主体：国）

- 国道1号袋井バイパス開通後の交通状況の変化や開通後の道路の使われ方の変化等の分析を行い、整備効果を把握するとともに、新たな課題発生状況を分析。
- 地域への波及効果等のストック効果については、統計データや整備効果事例等について、関係機関との情報共有を図る。

■ 袋井バイパス4車線化概要

| ■ 路線概要 | | ■ 事業の経緯 | |
|--------|----------------------|--------------------|---|
| 事業名 | 国道1号袋井バイパス | 昭和56年3月 | 袋井B P 隣接区間等 |
| 延長 | 9.1km | 平成6年12月 | ・磐田B P：小立野IC～三ヶ野IC間暫定2車線開通 ・掛川B P：八坂IC～沢田IC間暫定2車線開通 |
| 道路規格 | 第3種第1級 (一部第4種第1級) | 平成17年4月 平成20年3月 | ・国本IC～堀越IC間 暫定2車線開通（立体） 沢田IC～国本IC間 暫定4車線開通（平面） |
| 設計速度 | 80km/h | 平成25年3月 | ・磐田B P無料化（暫定2車線） ・新天拡幅8車線開通 |
| 車線数 | 完成4車線 (一部完成6車線) | 平成27年9月11日 | ・堀越IC～三ヶ野IC間 完成4車線開通 ・磐田B P：三ヶ野IC～小立野IC間完成4車線開通 |

このままの
開通経緯

今回
開通

・国本IC～堀越IC間4車線化
(同心橋東交差点～国本IC6車線化)



■ 袋井バイパス整備効果広報スケジュール(案)

9月11日(金)：袋井バイパス4車線開通

9月下旬：速報

9月15日(火)：直後調査実施

【資料案】

- ・事業概要/交通量の変化(国道1号)/所要時間・旅行速度の変化(国道1号・並行現道)
- ・地域の声/開通後の写真等

12月：3か月広報

10月中旬頃 事後調査実施

- ・国道1号及び周辺道路の交通状況の変化(交通量・旅行速度・定時性)【直接効果】
- ・物流活動や救急等、企業活動や生活への効果(ヒアリング等より)【間接効果】
- ⇒「交通状況の変化」がメイン

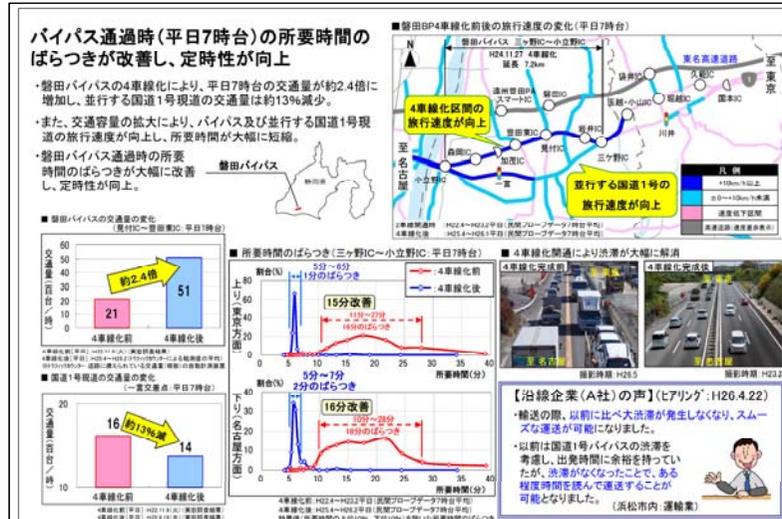
平成27年度末：6か月広報

- ・交通状況の安定・供用以降継続的な効果発現状況(交通量・旅行速度・定時性・事故削減等の直接効果)【直接効果】
- ・供用後半年を経過して出現し始めた・感じた効果(企業活動や生活等のストック効果)【間接効果】
- ⇒「間接効果」がメイン ※データや事例等、関係機関と共有を図りながら効果を把握

平成28年9月：1年後広報

- ・交通状況・整備効果のモニタリング【直接効果】【直接効果】
- ・供用後1年を経過して出現している効果(企業活動や生活等へストック効果)【間接効果】
- ⇒整備効果総括

■ 整備効果分析イメージ(例：渋滞緩和)



例：渋滞緩和(定時性向上)

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(昨年度)

- 最新の交通データにより、主要渋滞箇所の選定時の評価指標を用いて、最新の渋滞状況を点検。
- 点検の結果、渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所が22箇所確認された（平成26年度末の協議会にて公表済み）
- 今年度も最新の交通データを用いたモニタリング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。

静岡県内の主要渋滞箇所(290箇所)のモニタリング結果 ※平成26年度末

| 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

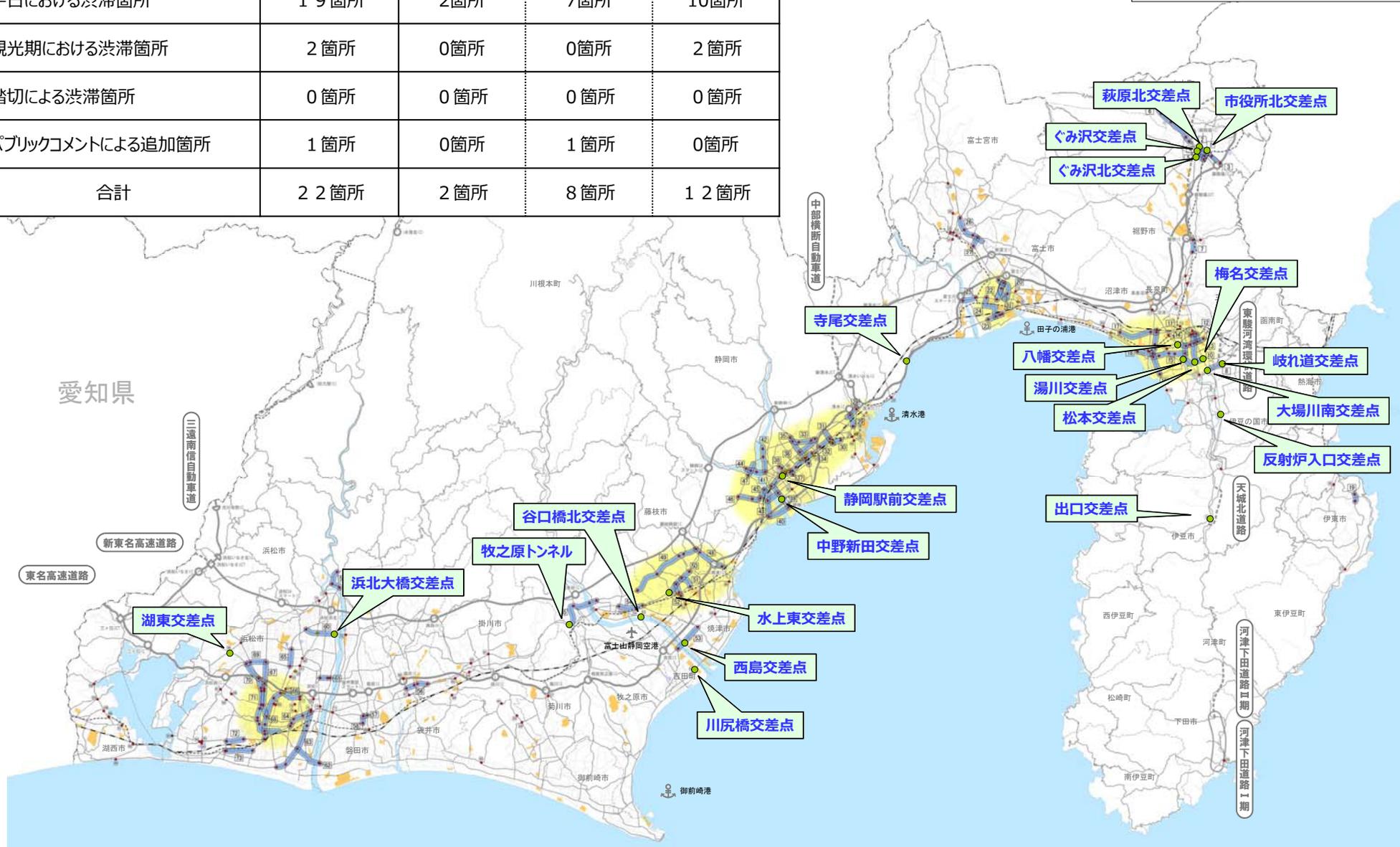
※民間プローブデータ、トラカンデータ等による
(ともにH26年9-11月)

4. 交通状況のモニタリング

■ 渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所

| | モニタリング実施結果 (渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所) | | | |
|-------------------|-----------------------------------|------|------|--------|
| | 静岡県 全体 | 西部地域 | 中部地域 | 東部伊豆地域 |
| ①平日における渋滞箇所 | 19箇所 | 2箇所 | 7箇所 | 10箇所 |
| ②観光期における渋滞箇所 | 2箇所 | 0箇所 | 0箇所 | 2箇所 |
| ③踏切による渋滞箇所 | 0箇所 | 0箇所 | 0箇所 | 0箇所 |
| ④パブリックコメントによる追加箇所 | 1箇所 | 0箇所 | 1箇所 | 0箇所 |
| 合計 | 22箇所 | 2箇所 | 8箇所 | 12箇所 |

- 凡例-
- : 主要渋滞箇所
(渋滞箇所の抽出指標に**該当する**箇所)
 - : 主要渋滞箇所
(渋滞箇所の抽出指標に**該当しない**箇所)
 - : 主要渋滞箇所(踏切)
 - : 主要渋滞区間
 - : 主な工場等



4. 交通状況のモニタリング

■ 速度変化のモニタリング(渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所)

渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所

昨年度渋滞協にてとりまとめ

速度変化のモニタリング
各箇所の旅行速度を方向別・時間帯別で確認

※民間プローブデータによるデータ比較

H24選定時：H22.9~11、H26モニタリング：H26.9-11

○速度向上がみられる箇所

⇒ 渋滞対策の取組により、主要渋滞箇所の渋滞が緩和されている。

○速度向上がみられない箇所

⇒ 渋滞が緩和しているわけではないことから、経過観察とする。

モニタリング結果(静岡県)

| | 主要渋滞箇所の選定指標に該当しない箇所 | | |
|-------------------|---------------------|-------------|--------------|
| | 静岡県全体 | 速度向上がみられる箇所 | 速度向上がみられない箇所 |
| ①平日における渋滞箇所 | 19 | 4 | 15 |
| ②観光期における渋滞箇所 | 2 | 0 | 2 |
| ③踏切による渋滞箇所 | 0 | 0 | 0 |
| ④パブリックコメントによる追加箇所 | 1 | 0 | 1 |
| 合計 | 22 | 4 | 18 |

4. 交通状況のモニタリング

4-2 個別箇所のモニタリング

(1) 大場川南交差点

- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向①,③において旅行速度が向上している。
- 東駿河湾環状道路が平成26年2月に全線開通し、主要渋滞箇所の渋滞が緩和されているが、方向②の各時間帯において、旅行速度が20 km/hを下回っていることから、経過観察とする。

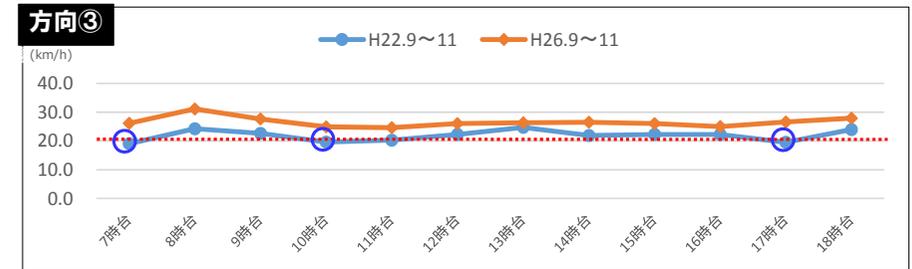
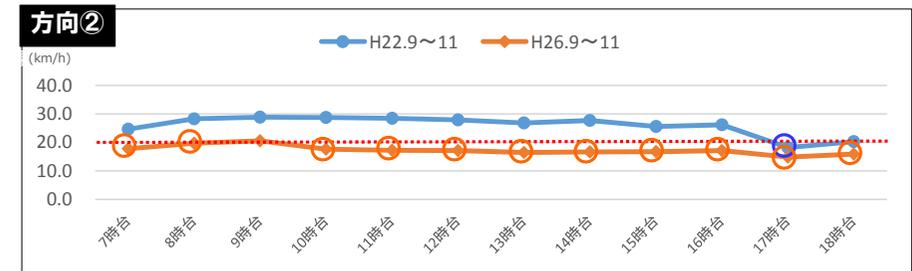
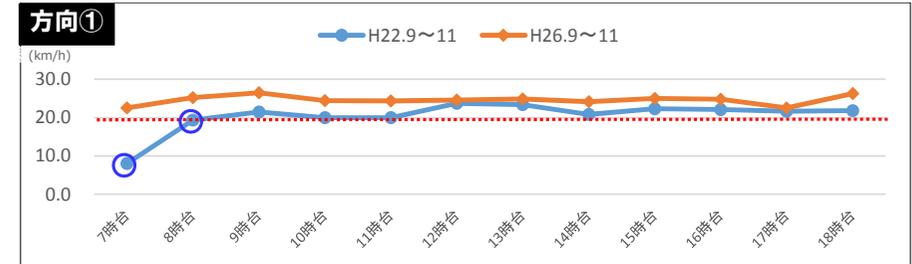
▼大場川南交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



凡例

- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間

4. 交通状況のモニタリング

(2) 寺尾交差点

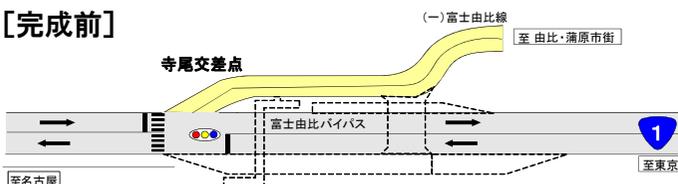
- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向②、③において旅行速度が向上している。
- 寺尾交差点立体化事業が平成26年3月に完成し、主要渋滞箇所の渋滞が緩和されていることから、当該箇所については、主要渋滞箇所から削除する。

▼寺尾交差点

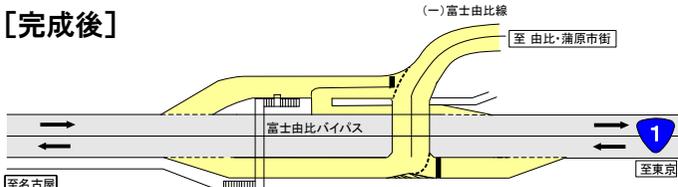


■対策内容

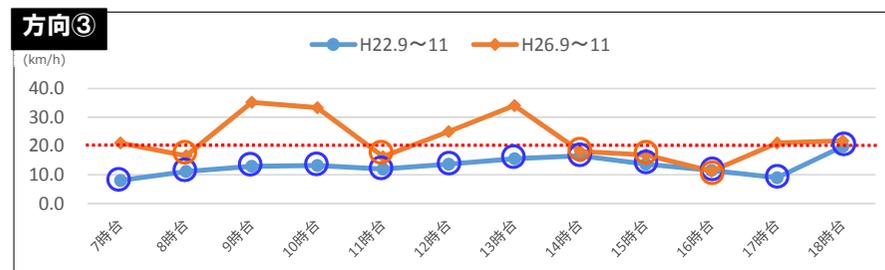
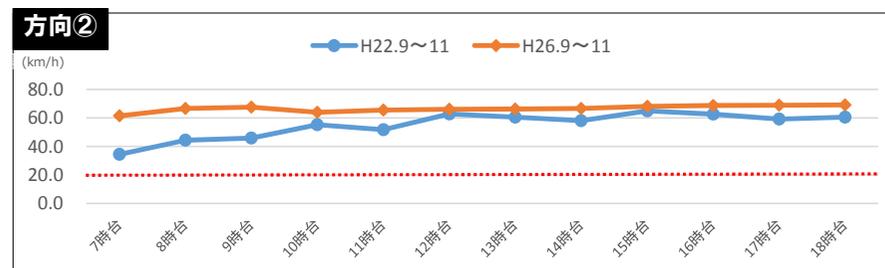
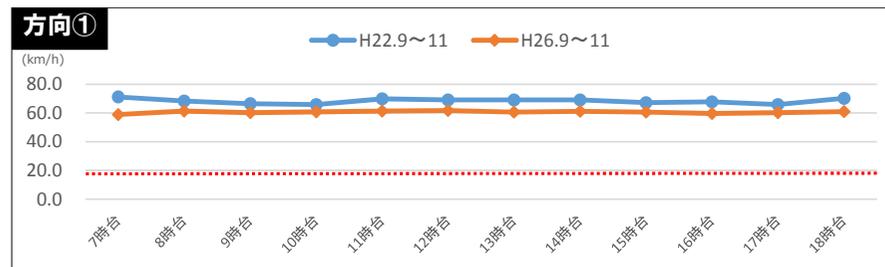
[完成前]



[完成後]



■方向別旅行速度



凡例

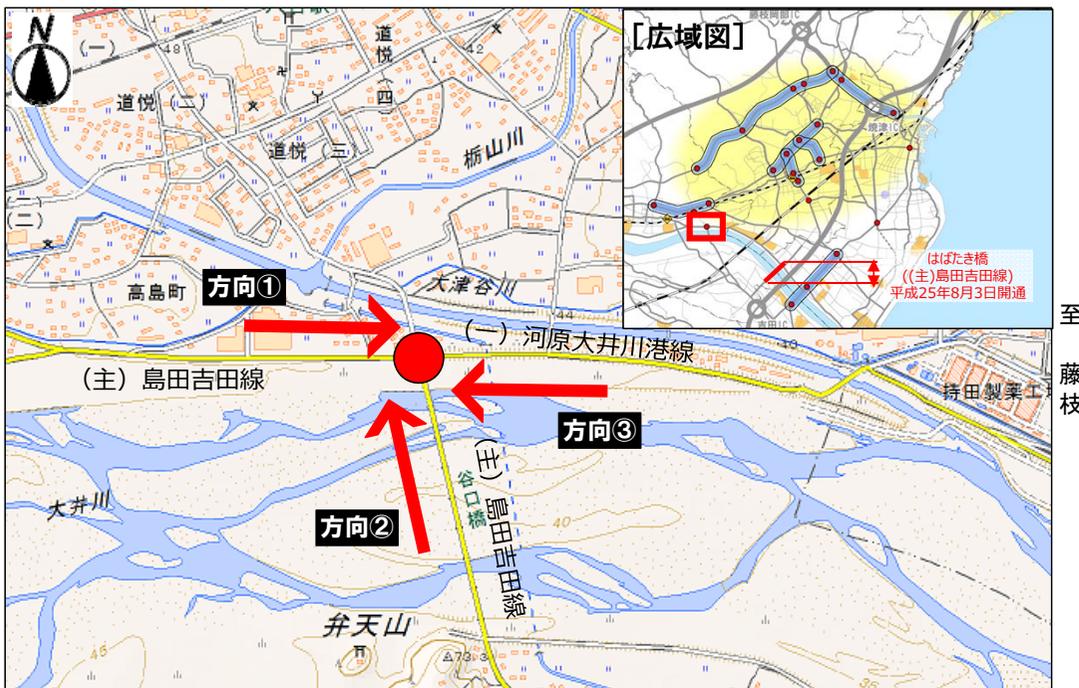
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間

4. 交通状況のモニタリング

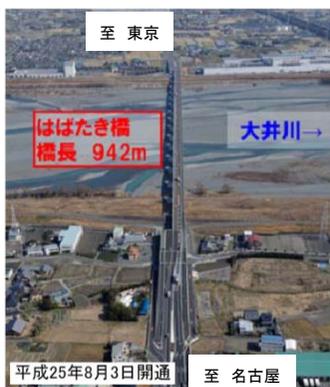
(3) 谷口橋北交差点

- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、方向①,②において旅行速度が向上している。
- (主)島田吉田線(はばたき橋)が平成25年8月に開通し、主要渋滞箇所の渋滞が緩和されているが、方向①③の朝夕ピーク時間帯において、旅行速度が20 km/hを下回っていることから、経過観察とする。

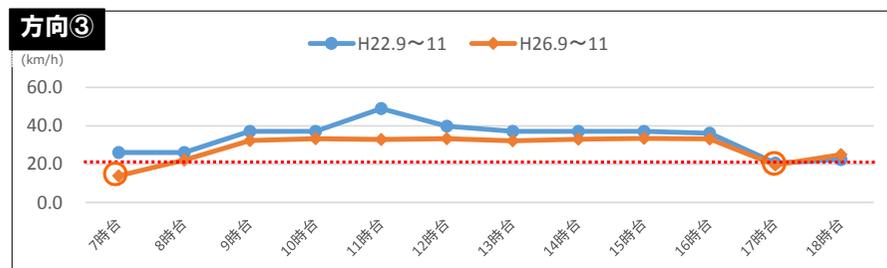
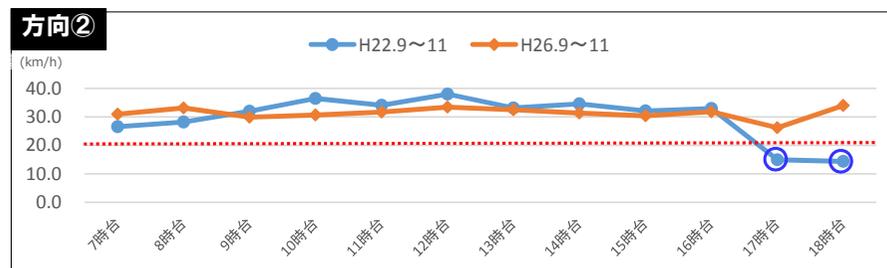
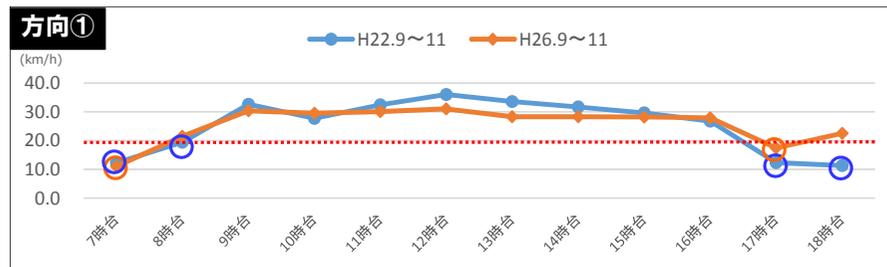
▼谷口橋北交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



凡例

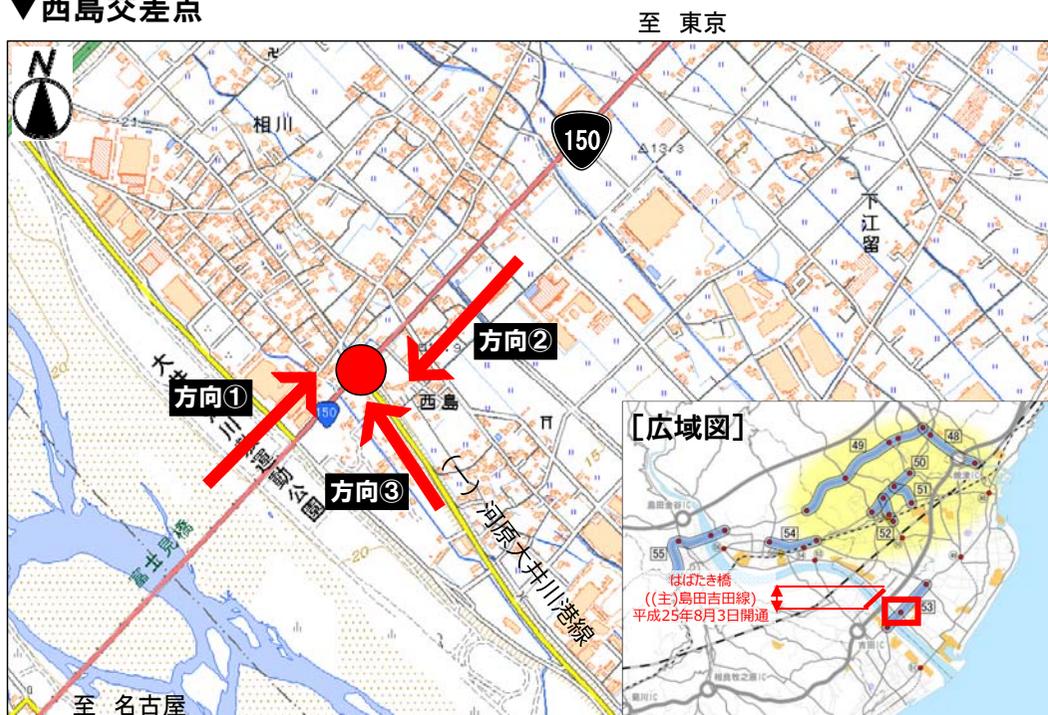
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間

4. 交通状況のモニタリング

(4) 西島交差点

- 旅行速度の傾向は、平成24年度時と比較すると、(主)島田吉田線(はばたき橋)が平成25年8月に開通し、方向①の朝ピーク時に於いて旅行速度が向上している。
- 引き続き、交通状況を現地確認していくことから、経過観察とする。

▼西島交差点



■対策内容

