

平成28年度 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会

日時:平成28年7月25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. 規約改正

4. 議 事

(1) これまでの取り組み経緯

(2) 基本方針の策定

(3) 実施した渋滞対策

(4) 今年度の取組み(案)

(5) 交通状況のモニタリング

5. 閉 会

<配布資料>

・資料-1 平成28年度第1回静岡県道路交通渋滞対策推進協議会

・資料-2 参考資料

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	神山 光弘	(欠席)
	"	道路部 道路計画課長	草野 真史	(代理)課長補佐 鈴木 克章
	"	道路部 地域道路課長	今井 浩策	
	"	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	尾藤 文人	(代理)副所長 内藤 洋
	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	深谷 克巳	(欠席)
	静岡県	交通基盤部 道路局 道路企画課長	山本 浩之	(代理)課長代理 高梨 紀成 (随行)班長 西原 宏昌 主査 川合 吉弘
	"	交通基盤部 道路局 道路整備課長	原 広司	(代理)副班長 中野 浩道
	"	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	古槻 隆宏	(代理)班長 日野原 武
	"	交通基盤部 都市局 地域交通課長	林 聖久	(欠席)
	"	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	石野 肇	(代理)道路整備調整担当部長 松本 隆 (随行)道路計画課 課長補佐兼係長 望月 克彦 道路計画課 主査 高野 堂 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	片山 幸久	(欠席)
	浜松市	土木部長	横山 幸泰	(代理)参与兼次長 中谷 孔石 (随行)道路企画課 主任 今井 一貴
	"	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	(欠席)
	"	交通部 交通規制課長	小川 敏行	(代理)交通規制指導管理官 諸田 文彦 (随行)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	(代理)サブリーダー 佐野 昌嗣
	"	保安・サービス事業部 交通技術チーム リーダー	山本 隆	(欠席)
	"	保安・サービス事業部 交通管制チーム リーダー	相良 健次	(欠席)
	静岡県道路公社	常務理事	野知 泰裕	(代理)道路部 企画業務課 課長 沼野 克史 (随行)道路部 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	
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 道路企画課			

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~~道路企画課に置く。

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。
14. この規約改正は平成28年7月25日から施行する。

平成28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 会議室

[目次]

1. これまでの取組み経緯
2. 基本方針の策定
3. 実施した渋滞対策
4. 今年度の取組み（案）
5. 交通状況のモニタリング

平成28年7月25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

□ H27年度以降の取組経緯

年度	検討部会・協議会	議事概要
H27年度	【各エリアでの検討部会】 ▼	<ul style="list-style-type: none"> ● H26年度に実施した対策、H27年度に実施する対策に関する意見交換 ● 交通状況のモニタリング結果報告、削除候補箇所に関する意見交換
	【渋滞対策推進協議会】 H27.9.29（火） ▼	<ul style="list-style-type: none"> ● H26年度に実施した対策、H27年度に実施する対策に関する意見交換 ● 交通状況のモニタリング結果報告、削除候補箇所に関する意見交換 <u>(⇒寺尾交差点を削除)</u>
	【各エリアでの検討部会】 ▼	<ul style="list-style-type: none"> ● H27年度に実施した対策の速報値による整備効果報告、H28年度に実施する対策に関する意見交換
H28年度	【各エリアでの検討部会】 ▼	<ul style="list-style-type: none"> ● 「エリアの渋滞対策の基本方針」に関する意見交換 ● H27年度に実施した対策、H28年度に実施する対策に関する意見交換（H28年度は通常期の渋滞対策に加え、「休日の渋滞対策」を検討） ● 交通状況のモニタリング結果報告、削除候補箇所に関する意見交換
	【渋滞対策推進協議会】 [本日] ▼	<ul style="list-style-type: none"> ● 「エリアの渋滞対策の基本方針」に関する意見交換 <u>(⇒同意が得られた箇所については公表を予定)</u> ● H27年度に実施した対策、H28年度に実施する対策に関する意見交換 ● 交通状況のモニタリング結果報告、削除候補箇所に関する意見交換 <u>(⇒同意が得られた箇所については削除予定)</u>
	【各エリアでの検討部会】	<ul style="list-style-type: none"> ● H28年度に実施した対策の速報値による整備効果報告、H29年度に実施する対策に関する意見交換 ● H27年道路交通センサスの結果等を用いて、主要渋滞箇所の見直しに関する意見交換

2. 基本方針の策定

2. 基本方針の策定

(1) 中東遠地区の渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

◇中東遠地区に関しては、地域内発着の通勤交通及び通過する物流交通の錯綜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、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とともに、局所的な渋滞箇所の容量拡大も合わせて推進する等、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

- ・中東遠地区は西側に浜松市を中心とした都市圏、東側に静岡市を中心とした都市圏に挟まれている地域。
- ・中東遠地区は浜松都市圏とのつながりが強く、輸送用機械などを中心に製造業が盛んな地域であると共に、メロンやお茶などの農産物が盛んであり、静岡県のものづくり産業において重要な都市圏。

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、骨格となる東西軸を形成。国道1号、国道150号が中東遠地区間を結び、ICアクセス交通を担う(主)掛川天竜線と(主)掛川大東線、(主)掛川浜岡線が地域の南北軸を形成。
- ・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・磐田市への通勤交通が多く、浜松市～磐田市～袋井市～掛川市～菊川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。袋井バイパスの4車線化に伴い、袋井バイパスの渋滞は解消したが、一方で、掛川バイパスにおいて朝・夕の通勤時間帯において各IC部を中心に速達性・信頼性が低下。
- ・南北軸 : 袋井・掛川市街地内の南北軸では、沿岸部及び新東名付近等北部から市街地へのアクセス道路において、ピーク時に20km/hを下回る速度低下が見受けられ、局所的に渋滞が発生しており、市街地へのアクセス性に課題。
- ・掛川市街地 : 掛川バイパスへの南北のアクセス路線については、エコポリス工業団地など企業の集積地への通勤・物流交通が集中し、朝・夕ピーク時間帯を中心に速度低下が発生。

地域の将来像

- ・広域交通拠点へのアクセス機能強化・混雑区間の解消・緩和し、都市・地域拠点間の連携強化・都市圏内の交通環境の改善・誰もが移動しやすい交通網への改善。(東遠都市圏総合都市交通マスタープラン)
- ・都市・拠点間の連携強化のため、適切な整備・維持管理を推進、都市構造を支える道路交通体系を実現。(掛川市都市計画マスタープラン)
- ・『多様な都市機能の集積と自立した個性ある地域を創出し、人、産業、情報及び文化が活発に交流する、にぎわいと活力あふれる交流拠点都市』の形成。(袋井市都市計画マスタープラン)
- ・都市の拠点や公共交通沿線に居住地や商業施設等の都市機能を集積させ、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)
- ・高齢化の進展を踏まえ、自動車交通から公共交通への転換を促進。(掛川市・菊川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

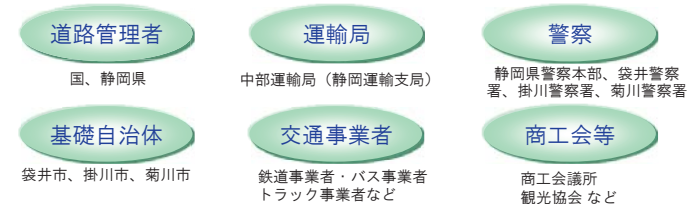


(2) 今後検討すべき対策

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(掛川バイパス)では、朝夕に集中する通勤交通等による渋滞が発生において速達性・信頼性が低下	・東西軸の交通容量拡大施策	・国道1号BPの交通容量拡大の検討
南北軸	・沿岸部及び新東名付近等北部から市街地へのアクセス道路において、ピーク時に20km/hを下回る速度低下が発生し、市街地へのアクセス性に課題	・交通容量拡大施策 ・交差点改良等による交通の整流化	・(主)掛川浜岡線BP整備 ・(市)掛川高瀬線整備
掛川市街地	・掛川バイパスへの南北のアクセス路線については、エコポリス工業団地など企業の集積地への通勤・物流交通が集中し、朝・夕ピーク時間帯を中心に速度低下が発生。	・交通容量拡大施策 ・交差点改良等による交通の整流化	・(都)掛川駅梅橋線新設 ・(市)桜木中横断線道路改良

(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. 基本方針の策定

(2) 藤枝・焼津・島田エリアの渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

◇ 藤枝・焼津・島田エリアの東西軸において、静岡方面と藤枝市・島田市方面の隣接する都市間の連携を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の速達性向上を図るため、東西軸の交通容量確保に向けた対策の検討を進めます。また、藤枝市街地において、東西軸と市街地間のアクセス性の確保に向けた施策の実施を進めるとともに、公共交通機関の利用促進を図り、各交通手段の適正な機能分担の実現を目指すなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

(1) 概況

地域特性

- ・藤枝市・焼津市・島田市は、静岡県中部地域に位置しており、3市で人口約38万人の都市圏を形成。
- ・当該地域を東西に貫く国道1号や国道150号の沿線地域に人口や事業所の集積が見られる。
- ・当該地域の西側では、大井川が南北に流下しており、市街地を東西に分断している。

交通特性

- ・東名・新東名、国道1号、国道150号をはじめとする東西軸と東西軸を連絡する(主)焼津森線や(主)藤枝大井川線、(主)島田吉田線等の路線が骨格道路網を形成している。
- ・静岡方面～藤枝市街地～島田市街地間の東西を往来し都市間を連絡する通勤交通・産業交通等が多い。
- ・JR東海道本線の横断部や大井川の渡河部の路線に交通が集中し、市街地間の円滑な連携強化を阻害する要因となっている。

【現状の課題】

- ・東西軸 : 国道1号藤枝バイパス・島田金谷バイパスや(一)島田岡部線において朝ピーク時を中心に渋滞が発生し、通勤時の速達性が低下。藤枝バイパスでは交通容量を大きく超過、上り勾配やIC付近合流等に起因した渋滞が発生、特に藪田東IC付近(上り)朝ピーク、広幡IC付近(下り)夕ピーク時において所要時間のばらつきが大きい。
- ・南北軸 : 藤枝岡部ICや焼津ICへの通勤交通が朝夕ピーク時を中心に集中し、高速ICアクセス性が低下。
- ・藤枝市街地 : 中心部やJR東海道本線を横断する道路に交通が集中し、通勤時間帯を含め1日を通して慢性的な交通渋滞が発生し、隣接交差点まで渋滞が延伸している。

地域の将来像

- ・市街地を結び交通網の整備により、周辺都市との連携の強化や交流機能の向上を目指す。(志太広域都市計画区域マスタープラン)
- ・『拠点集約型都市構造』の構築を推進し、都市機能やサービス機能の充実を図るため、拠点間を道路網、公共交通などで結び、連携強化を図る。(藤枝市都市計画マスタープラン)
- ・国道150号BP、東名高速道路、新東名高速道路を中心とした広域交通への対応や近隣都市との連携を強化し、ラダーパターンの幹線道路の整備を進める。(焼津市都市区域マスタープラン)
- ・島田金谷IC等の交通施設と東西方向の主要都市軸を結び都市軸を強化。(島田都市計画区域マスタープラン)

(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
東西軸	・朝ピークを中心に、国道1号藤枝バイパス・島田金谷バイパス・(一)島田岡部線ともに速度サービスが低下し、速達性を阻害。 ・藤枝バイパスでは交通容量を大きく超過、上り勾配やIC付近合流等に起因した渋滞が発生、特に藪田東IC付近(上り)朝ピーク、広幡IC付近(下り)夕ピーク時において所要時間のばらつきが大きく、定時性が低い要因となっている。	・藤枝バイパス利用ICの分散により、渋滞区間の交通負荷軽減に資する施策 ・静岡方面と藤枝市・島田市を結び広域道路における課題未解消区間の交通容量拡大に資する施策	・国道1号島田金谷バイパス4車線化 ・藤枝バイパス利用ICの分散を促進する案内看板設置 ・国道1号藤枝バイパス4車線化(H28年度事業化)
南北軸	・高速ICへの通勤交通の集中により、朝・夕ピーク時を中心に速度サービスが低下し、高速ICアクセス性を阻害	・国道1号と焼津ICを結ぶ道路の交通容量拡大に資する施策 ・焼津IC周辺に集中する高速アクセス交通の分散に資する施策	・(主)焼津森線4車線化 ・東名高速道路の利用IC分散を促進する案内看板設置
藤枝市街地部	・朝ピークを中心に速度低下が発生し、隣接交差点まで渋滞が延伸し、市街地部へのアクセス性が低下。	・(一)島田岡部線及び交差路線のボトルネック箇所の解消、藤枝市街地における、広域道路と地域拠点を連絡する道路の交通容量拡大に資する施策 ・市街地部の渋滞区間の交通負荷軽減に資する施策	・東名高速道路の利用IC分散を促進する案内看板設置

(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. 基本方針の策定

(3) 富士エリアの渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

◇ 富士エリアの東西軸において、隣接する都市間の連携を強化し、東西軸の交通容量拡大に向けた整備を進めます。また、南北軸において、富士宮市との連携や東西軸との相互連携を強化し、生活交通や田子の浦港周辺の産業交通の円滑化を図る整備を進めます。さらに、富士市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通の利用促進等を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

(1) 概況

地域特性

- ・富士市は人口25万人の都市であり、北西部に富士宮市、東部に沼津市、西部に静岡市が隣接し、特に富士宮市とは生活圏(就業・通学・経済活動等)としてのつながり強い。
- ・富士市は市街地及び国道139号沿線に大規模事業所が立地し、富士宮市も含めた岳南都市圏において県内トップクラスのものづくり地区を形成。富士市は昔から「製紙・パルプ」産業が盛んで出荷額は全国第2位。
- ・富士山の世界遺産登録を機に観光入込客数が回復傾向にあり、休日の円滑な交通環境が求められている。

交通特性

- ・富士市では、東西軸として東名・新東名の高速道路のほか、国道1号が配置され、これに南北軸の国道139号・富士見大通り((都)田子浦伝法線)が交差し、道路網の骨格を形成している。

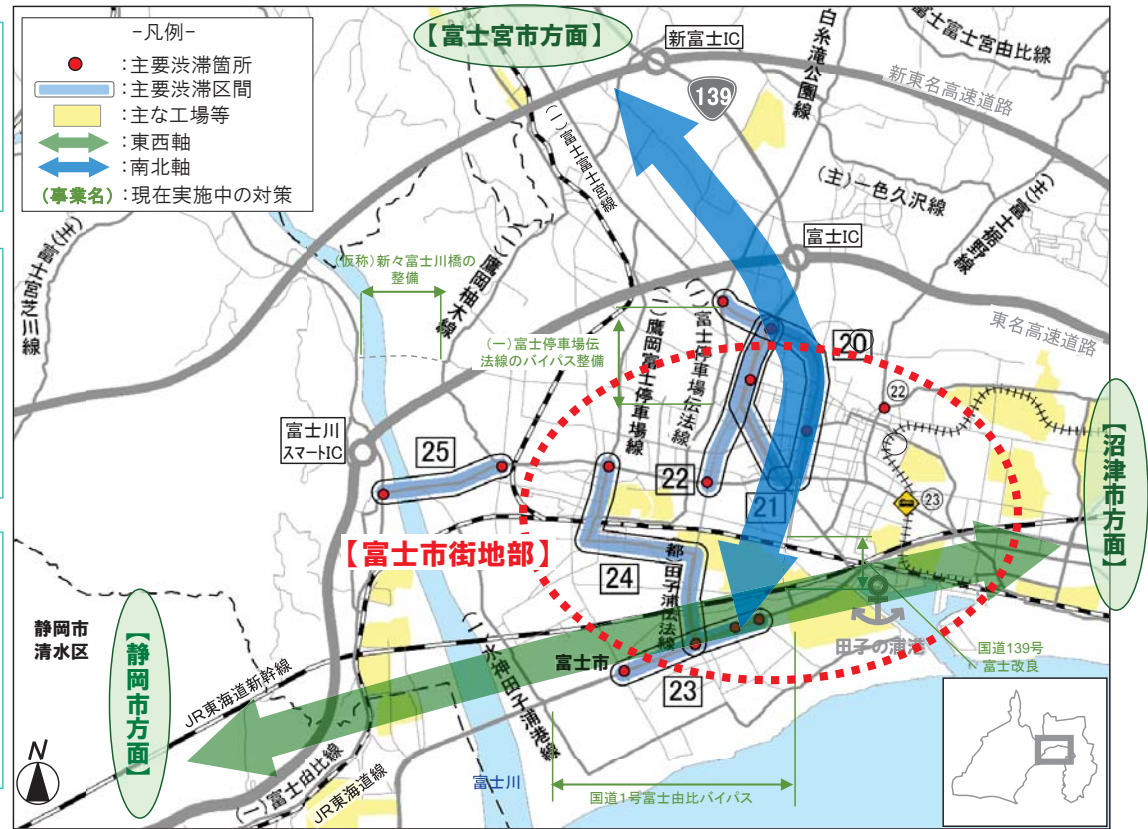
【現状の課題】

- ・東西方向 : 隣接都市間の交通が集中し、国道1号市街地区間、富士川橋(一)富士由比線)等において、朝タピーク時に渋滞が発生し、通勤・産業交通等の到着時間にばらつきや遅れが発生。
- ・南北方向 : 国道139号、富士見大通り((都)田子浦伝法線)に交通が集中し慢性的な渋滞が発生。
- ・富士市街地部 : 朝タピーク時の通勤交通の集中による渋滞が発生しバス交通に遅延が発生。

地域の将来像

- ・都市活動や都市生活に必要な機能を集約した複数の拠点を形成して、拠点と拠点の連携を確保する「コンパクトなまち」を目指す。(富士市都市計画マスタープラン)
- ・「公共交通を軸とした『コンパクトで活力ある』まちづくり」を目標(方向性)に設定。(富士市総合都市交通戦略)
- ・新東名高速道路・新富士ICの供用開始に伴う開発交通量を受け止められる骨格道路網の整備や中心市街地を取り囲む環状道路を設置し、通過交通の排除とともに市街地内の交通の整流化などを推進する。(富士市の都市内幹線道路整備に関するプログラム)
- ・複数の交通手段を状況に応じて選択できる、バランスのとれた都市交通体系を実現するため、公共交通の充実を図る。(富士市地域公共交通総合連携計画)

(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策

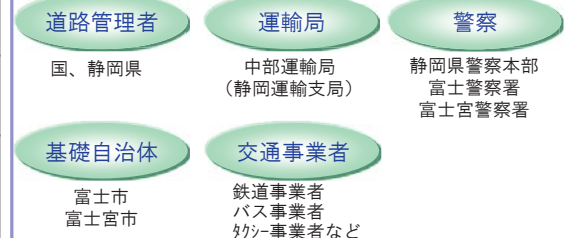


(2) 今後検討すべき対策

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
東西軸	・国道1号平面区間等において、朝タピーク時に渋滞が発生し、通勤・産業交通等の到着時間にばらつきや遅れが発生 ・富士川渡河部がボトルネックになり渋滞が発生	・富士市と静岡市、沼津市を結ぶ広域道路、富士川渡河部等の交通容量拡大に資する施策	・国道1号富士由比バイパス ・(仮称)新々富士川橋の整備
南北軸	・国道139号、富士見大通り((都)田子浦伝法線)に交通が集中し慢性的な渋滞が発生 ・朝タピーク時に富士市内に交通が集中し渋滞が発生	・富士市街と田子の浦港、富士宮市を結ぶ広域道路、地域拠点間を連絡する道路等の交通容量拡大に資する施策	・国道139号富士改良 ・(一)富士停車場伝法線のバイパス整備
富士市街地部	・富士市内の生活交通と業務等の通過交通が混在し、路線の機能分担が未確保 ・朝タピーク時の通勤交通の集中による渋滞が発生しバス交通に遅延が発生	・まちづくり施策と連携し、生活交通と通過交通、通勤交通の分散や、公共交通サービスの向上に資する施策	・公共交通走行空間の整備(信号現示の見直し、調整、交差点での優先通行など) ・公共交通に関するイベント(バスの日・鉄道の日)などのPI・PR活動の実施

(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. 基本方針の策定

(4) 富士山WG(富士宮地区)の渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

◇ 富士宮市の南北軸において、富士宮市と富士市の連携を強化し、通勤・産業交通および休日の観光交通等の円滑化を図ります。また、富士宮市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通の利用促進等を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

(1) 概況

地域特性

- ・富士宮市は静岡県の東部に位置する人口約13万人の都市であり、南東部に富士市と隣接し、富士市とは生活圈(就業・通学・経済活動等)としてのつながりが強い。
- ・富士宮市は市街地部及び国道139号沿線に大規模事業所が立地し、製造業を中心とした産業活動が活発であり、富士市も含めた岳南都市圏において県内トップクラスのものづくり地区を形成。
- ・富士山の世界遺産登録を機に観光入込客数が回復傾向にある。

交通特性

- ・主要な幹線道路として国道139号、国道469号、(一)富士富士宮線があり、これらを補完する幹線道路として、ラダーパターンの都市計画道路網が形成。

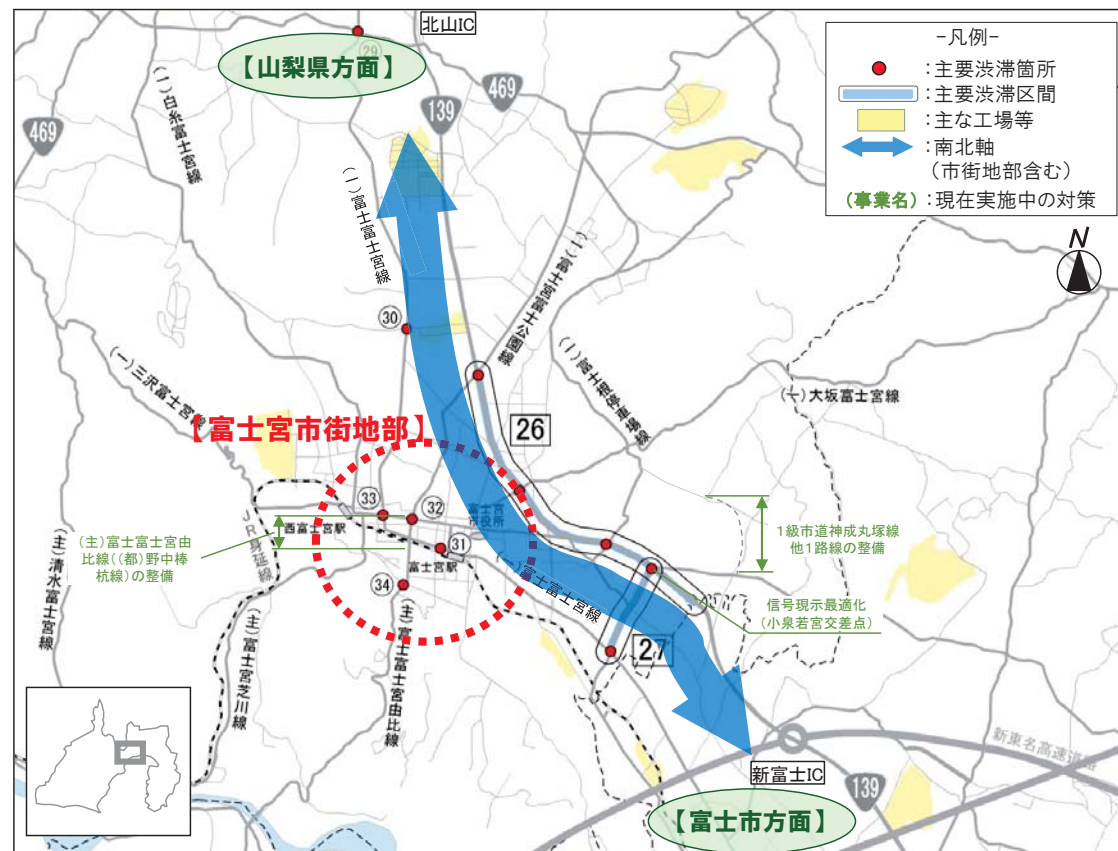
【現状の課題】

- ・南北軸 : 国道139号は沿線に事業所が立地するため、通勤・産業交通が集中し、富士宮市街地内の登山道入り口交差点～小泉若宮交差点間において朝夕のピーク時に渋滞が発生し、通勤・産業交通等の到着時間にばらつきや遅れが発生。
- ・沿線市街地からの交通が南北軸となる国道139号及び(一)富士富士宮線へアクセスし、交差道路において、朝夕のピーク時に渋滞が発生し、幹線道路へのアクセス時間に遅れが発生。
- ・連休(観光シーズン)には、高速ICと富士山周辺の観光資源を結ぶ国道139号において、観光交通と生活交通の混在により、市街地区間(新富士IC～北山IC)が終日混雑し、アクセス時間に遅れが発生。

地域の将来像

- ・都市拠点と複数の地域生活拠点を形成し、各地域の特徴を生かした都市機能の充実や、生活環境の向上を図り、市域全体のバランスの保たれた持続的発展を目指す。(富士宮市都市計画マスタープラン)
- ・「市民や観光客が行き交うにぎわい空間のまちづくり～世界文化遺産にふさわしいまち～」を基本テーマに、ソフト・ハード両面から中心市街地のまちづくりを進める。(富士宮市中心市街地まちづくり計画)
- ・中心市街地への通過交通の流入抑制機能や、各地域へのアクセス機能の強化を図る環状形道路の整備を重点的に進める方針。(富士宮市都市計画道路整備プログラム)
- ・少子高齢化への対応、地球にやさしい低炭素型社会づくりを推進し、身近で利用しやすい持続可能な公共交通の実現を図る。(富士宮市地域公共交通総合連携計画)

(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
南北軸 (市街地部含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・南北軸である国道139号は、朝夕のピーク時に渋滞が発生し、通勤・産業交通等の到着時間にばらつきや遅れが発生 ・国道139号及び(一)富士富士宮線との交差道路において、朝夕のピーク時に渋滞が発生し、幹線道路へのアクセス時間に遅れが発生 ・連休(観光シーズン)には、国道139号の市街地区間(新富士ICから北山IC)が終日混雑し、アクセス時間に遅れが発生 	<ul style="list-style-type: none"> ・富士宮市と富士市を結ぶ南北軸の交通容量拡大や通過交通と生活交通の分散に資する施策 ・各種のまちづくり施策と連携した交通流動の円滑化、交通の分散、公共交通サービスの向上に資する施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・1級市道神成丸塚線他1路線の整備 ・(主)富士富士宮由比線((都)野中棒杭線)の整備 ・コミュニティバス(宮バス)の運行 ・デマンド型乗合タクシー(宮タク)の運行 ・信号現示の最適化(小泉若宮交差点)

(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. 基本方針の策定

(5) 御殿場地区の渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

◇ 御殿場地区の南北軸(国道246号)においては、小山方面と御殿場地区、裾野方面の隣接市町の連携を強化することで、御殿場市街地からのアクセス性を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の円滑化を図ります。また、東西軸(国道138号)では、当該地域における広域交通の玄関口である御殿場ICと、多数の観光地を抱える富士山方面へのアクセス性を強化し、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

- ・御殿場地区は静岡県東部に位置し、御殿場市と小山町で構成。
- ・国道246号や国道138号沿線地域に人口が集積し、主要な商業・観光施設も多く抱える地域である。
- ・“観光ハブ都市づくり”や“ふじのくに戦略物流ビジョン”において、さらなる発展を目指していく地域として位置づけられている

交通特性

- ・国道246号や国道138号及びこれらをつなぐ路線や御殿場市中心市街地(御殿場駅周辺)等において、特に朝・夕通勤時間帯を中心に渋滞が発生している。
- ・休日(夏季観光期)については、御殿場地区全体として速度低下が顕著であり、特に国道138号では著しい渋滞が発生している。
- ・新東名高速道路(御殿場以東)、関連する須走道路・御殿場バイパス(西区間)の開通を予定し、さらには足柄SA・駒門PAのスマートIC(H28.5新規事業化)の開通も予定され、現在、御殿場ICに集中する交通の経路分散がなされる等、交通流動に大きな変化がみられることが想定されている。

【現状の課題】

- ・東西軸 : 観光期等の交通集中期において著しい速度低下が発生しており、御殿場ICから富士山方面の主要観光地へのアクセス性が低い。
- ・南北軸 : 国道246号の沿線地域の企業(駒門工業団地など)への通勤車両による交通集中に伴い、朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。

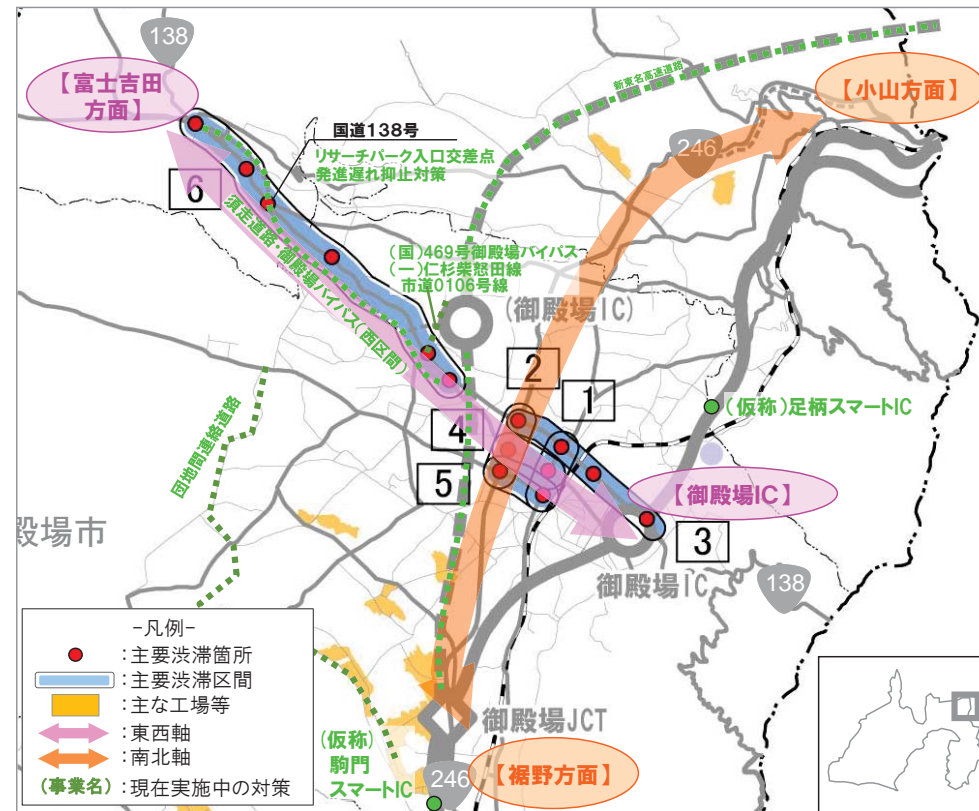
地域の将来像

- ・健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活力を確保し、将来に向かって飛躍するための都市づくりを図る。
(御殿場小山広域都市計画区域マスタープラン)
- ・新東名高速道路が整備されることにより、広域交通増加が予想され、円滑に処理するための交通体系の整備。
(御殿場小山広域都市計画区域マスタープラン)
- ・将来都市像の実現を図るため、域内交通と域外交通の分離等、役割分担を明確にした道路網整備により、本区域と周辺地区との接続性の向上を目指す。
(御殿場小山広域都市計画区域マスタープラン)
- ・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)
- ・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)

(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	・観光期等交通集中期において著しい速度低下が発生 ・御殿場ICから富士山方面の主要観光地へのアクセス性が低い。	・国道138号に集中する観光交通の交通ルート・時間の分散を図るハード・ソフト施策	・新東名高速道路 ・須走道路・御殿場バイパス(西区間) ・(仮称)足柄スマートIC(H28.5新規事業化) ・国道138号リサーチパーク入口交差点の発進遅れ抑止対策 ・新東名アクセス(国)469号御殿場バイパス ・新東名アクセス(一)仁杉柴怒田線 ・新東名アクセス(市)0106号線
南北軸	・国道246号の沿線地域の企業(駒門工業団地など)への通勤車両による交通集中が発生。 ・朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。	・国道246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	・(仮称)駒門スマートIC(H28.5新規事業化) ・団地間連絡道路の整備

(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策



【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

道路管理者

国、静岡県、御殿場市、小山町、NEXCO

基礎自治体

御殿場市、小山町

運輸局

中部運輸局(静岡運輸支局)

交通事業者

鉄道事業者・バス事業者・トラック事業者など

警察

静岡県警(御殿場警察署)

2. 基本方針の策定

(6) 裾野地区の渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

- ◇ 裾野地区の南北軸においては、沼津方面と裾野地区、御殿場方面の隣接市町の連携を強化することで、裾野市内や裾野IC周辺の事業所へのアクセス性を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の円滑化を図ります。また、地域と連携・連動した交通状況等の情報提供を強化し、通勤手段の変更や通勤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

- ・裾野地区は静岡県東部に位置し、国道246号沿線地域に人口が集積。
- ・裾野IC周辺に大規模な事業所が多く立地しており、主要な観光施設も多く抱える地域である。
- ・“観光ハブ都市づくり”や“ふじのくに戦略物流ビジョン”において、さらなる発展を目指していく地域として位置づけられている。

交通特性

- ・裾野地区は南北の国道246号に沿って人口や事業所が集積しており、唯一の4車区間である国道246号に産業交通や生活交通等が集中している。
- ・沼津・三島方面や御殿場市方面から裾野市に立地する大規模事業所への通勤交通が集中することにより、裾野地区の南北幹線軸である国道246号及び(県)沼津小山線では、平日朝・夕通勤時間帯において旅行速度の低下が顕著。
- ・休日では、国道246号を含め地区内道路網の速度サービスの顕著な速度低下は発生していない。

【現状の課題】

- ・南北軸：国道246号の沿線地域の企業(裾野IC周辺の大規模事業所や御殿場市の駒門工業団地など)への通勤・業務車両による交通集中に伴い、朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。

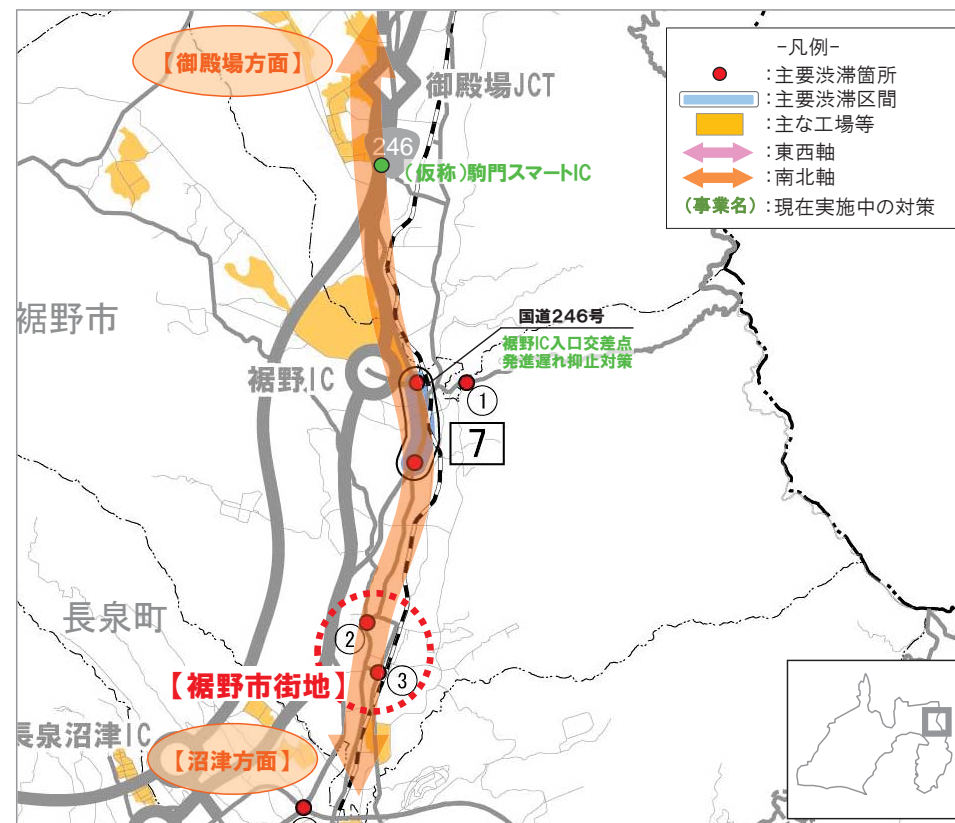
地域の将来像

- ・豊かで住みよい生活環境の確保と均衡のとれた発展を図るため、将来都市像を、「市民が健康で、福祉の充実した都市」、「自然を大切に、快適で美しい都市」、「産業が振興し、活力ある都市」と設定 (裾野都市計画区域マスタープラン)
- ・今後、新東名高速道路及び東駿河湾環状線等の整備と連携した交通体系の形成が必要 (裾野都市計画区域マスタープラン)
- ・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)
- ・都市圏北部に関連した産業交通の円滑な移動を実現するための取り組みを進める必要がある。 (東駿河湾都市圏における交通計画)

(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	現在の実施中の取り組み
南北軸	<ul style="list-style-type: none"> ・国道246号の沿線地域の企業(裾野IC周辺の大規模事業所や駒門工業団地など)への通勤車両による交通集中が発生。 ・朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道246号に集中する交通のルート分散・時間分散・交通手段の変更等に寄与する施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)駒門スマートIC (H28.5新規事業化) ・裾野IC入口交差点の発進遅れ抑止対策

(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策



(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

道路管理者

国、静岡県、裾野市、御殿場市

運輸局

中部運輸局(静岡運輸支局)

警察

静岡県警
(裾野・御殿場警察署)

基礎自治体

裾野市、御殿場市

交通事業者

鉄道事業者・バス事業者・
トラック事業者など

2. 基本方針の策定

(7) 伊豆地区の渋滞対策の基本方針(案)

基本方針

◇ 伊豆地区の南北軸においては、下田地域と沼津・関東方面の連携を強化することで、伊豆地域の観光地へのアクセス性を強化し、観光交通の円滑化を図ります。東西軸及び東部沿岸部の南北軸においては、特に流動が活発な伊豆市・熱海市～伊東市～東伊豆町～河津町～下田市の隣接市町間の連携を強化することで、生活及び観光交通の円滑化を図ります。また、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

- ・静岡県の伊豆半島に位置し、熱海市、伊東市、下田市を中心に5市5町で人口約27万人を抱える地域。
- ・観光を主産業としている市町が多く、特に夏季の観光期や河津桜の時期などでは日本全国から多くの観光客が来訪。
- ・2020年の東京五輪の自転車競技の会場が伊豆ベロドロームに決定し、今後交通需要の増加が見込まれる。

交通特性

- ・国道135号が伊豆半島の東側、国道136号、国道414号が伊豆半島の中央及び西側の広域交通を担い、骨格となる南北軸を形成。
- ・平日では、隣接する沼津・三島エリアとの流動が最も多い。
- ・休日については観光交通が中心であり、特に夏季観光期や河津桜時期には関東方面からの交通が多い。
- ・伊豆地区内では、伊豆市または熱海市～伊東市～東伊豆町～河津町～下田市の隣接市町間の流動が活発である。

(観光以外の交通特性、隣接市町の流動)

【現状の課題】

- ・南北軸：観光期を中心に、国道135号、国道136号、国道414号への交通集中により旅行速度が著しく低下しており、伊豆方面と関東方面(沼津方面)へのアクセス性が低く、日本有数の観光地を抱える当該地域の観光産業のさらなる活性化を阻害している。
- ・東西軸：伊豆地域を南北に貫く道路網の整備が進む一方で、南北軸と東西軸との交通結節点において渋滞が発生しており、東西軸と南北軸とのスムーズな流動が困難となっている。

地域の将来像

- ・域内交通と域外交通の分離、拠点間の連携強化に資する道路網の整備を進め、都市拠点周辺の混雑緩和、本区域と周辺市町との連絡性の向上、区域内の各都市拠点の発展を図る。
(田方広域都市計画区域マスタープラン)
- ・伊豆縦貫自動車道及び主要幹線道路を軸とした体系的な道路網を構築し、生活や観光等の自動車交通の円滑な処理を図る。
(下田市都市計画区域マスタープラン)
- ・幹線道路の段階構成を明確にするとともに、それぞれの幹線道路の役割や機能に応じた適切な整備と維持・管理を推進する。
(伊豆市都市計画マスタープラン)
- ・国道135号の川奈以南の区間では、夏期等に発生する渋滞の解消が必要。伊豆半島の道路網の骨格となる伊豆縦貫自動車道へのアクセス道路を強化し、広域ネットワークに着実に組み込まれるようにする必要がある。
(伊東国際観光温泉文化都市建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)

(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
南北軸	・観光期を中心に、国道135号、国道136号、国道414号への交通集中により旅行速度が著しく低下。	・ルート分散・時間分散に寄与する施策(国道135号、国道136号、国道414号)	・東駿河湾環状道路 ・天城北道路 ・河津下田道路 ・国道136号江間改築 ・国道136号下船原バイパス ・国道136号横瀬交差点路面標示 ・国道135号吉田～川奈拡幅 ・伊豆スカイライン料金割引
東西軸	・伊豆・伊東・熱海市街地などで、2020年東京五輪自転車競技の会場に決定した伊豆ベロドロームへのアクセスによる交通負担が懸念。	・2020年東京五輪時に増大が見込まれるアクセス交通による交通環境悪化の軽減に資する対策(熱海大仁線、伊東大仁線、伊東修善寺線)	・熱海大仁線交差点改良・現道拡幅 ・伊東大仁線譲り合い車線整備 ・伊東修善寺線(横瀬交差点周辺)信号最適化

(3) 今後対策を検討する軸・拠点と対策

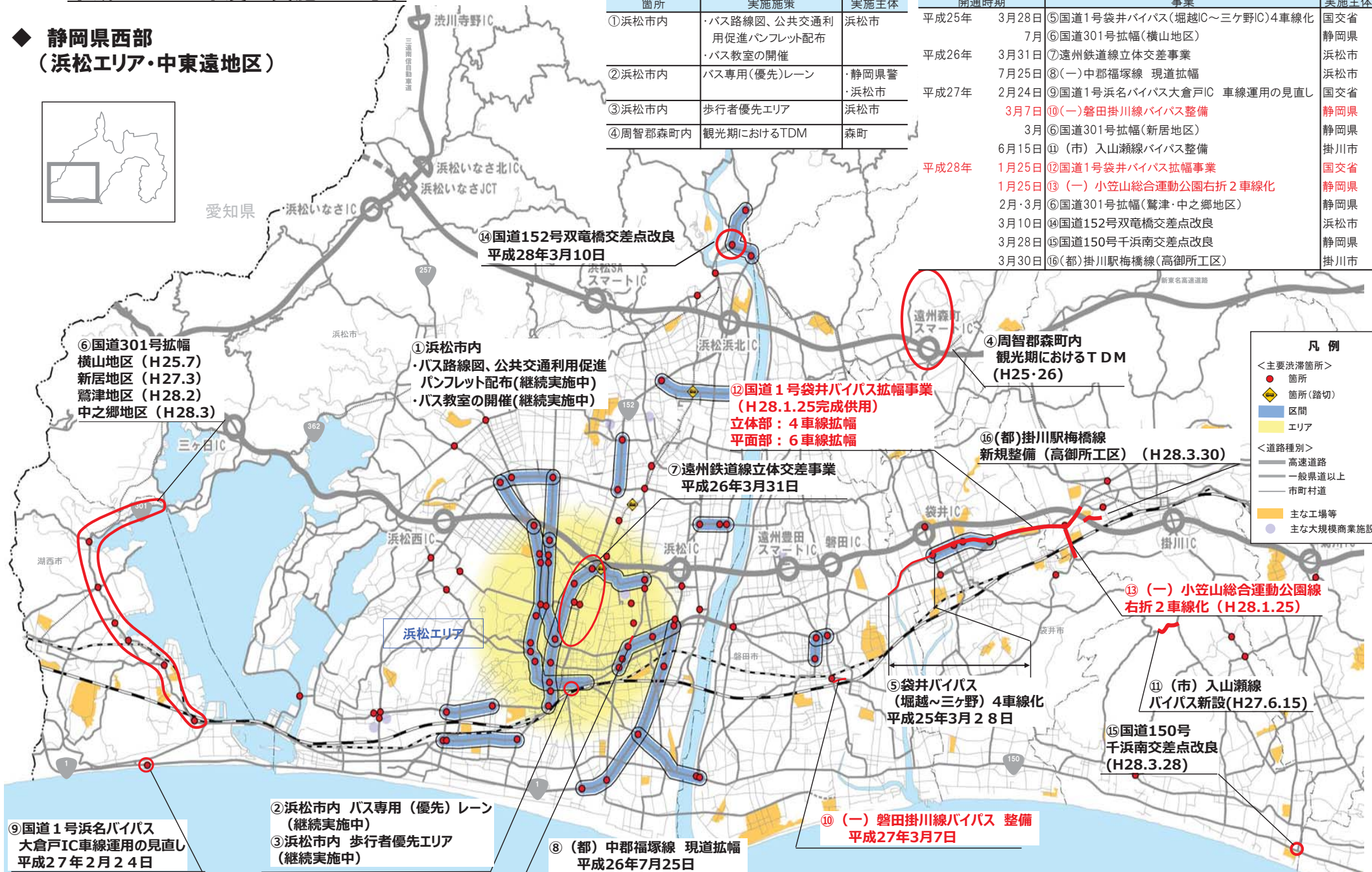
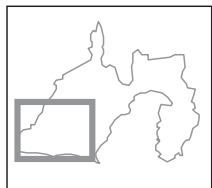


3. 実施した渋滞対策

3. 実施した渋滞対策

3-1 平成25~27年度に実施した対策

◆ 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	国交省
7月	⑥国道301号拡幅(横山地区)	静岡県
平成26年 3月31日	⑦遠州鉄道線立体交差事業	浜松市
7月25日	⑧(一)中郡福塚線 現道拡幅	浜松市
平成27年 2月24日	⑨国道1号浜名バイパス大倉戸IC 車線運用の見直し	国交省
3月7日	⑩(一)磐田掛川線バイパス整備	静岡県
3月	⑥国道301号拡幅(新居地区)	静岡県
6月15日	⑪(市)入山瀬線バイパス整備	掛川市
平成28年 1月25日	⑫国道1号袋井バイパス拡幅事業	国交省
1月25日	⑬(一)小笠山総合運動公園右折2車線化	静岡県
2月・3月	⑥国道301号拡幅(鷺津・中之郷地区)	静岡県
3月10日	⑭国道152号双竜橋交差点改良	浜松市
3月28日	⑮国道150号千浜南交差点改良	静岡県
3月30日	⑯(都)掛川駅梅橋線(高御所工区)	掛川市

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

⑨国道1号浜名バイパス
大倉戸IC車線運用の見直し
平成27年2月24日

②浜松市内 バス専用(優先)レーン
(継続実施中)
③浜松市内 歩行者優先エリア
(継続実施中)

⑧(都)中郡福塚線 現道拡幅
平成26年7月25日

⑩(一)磐田掛川線バイパス 整備
平成27年3月7日

⑤袋井バイパス
(堀越~三ヶ野)4車線化
平成25年3月28日

⑮国道150号
千浜南交差点改良
(H28.3.28)

⑪(市)入山瀬線
バイパス新設(H27.6.15)

⑬(一)小笠山総合運動公園線
右折2車線化(H28.1.25)

⑯(都)掛川駅梅橋線
新規整備(高御所工区)(H28.3.30)

⑦遠州鉄道線立体交差事業
平成26年3月31日

⑫国道1号袋井バイパス拡幅事業
(H28.1.25完成供用)
立体部:4車線拡幅
平面部:6車線拡幅

④周智郡森町内
観光期におけるTDM
(H25・26)

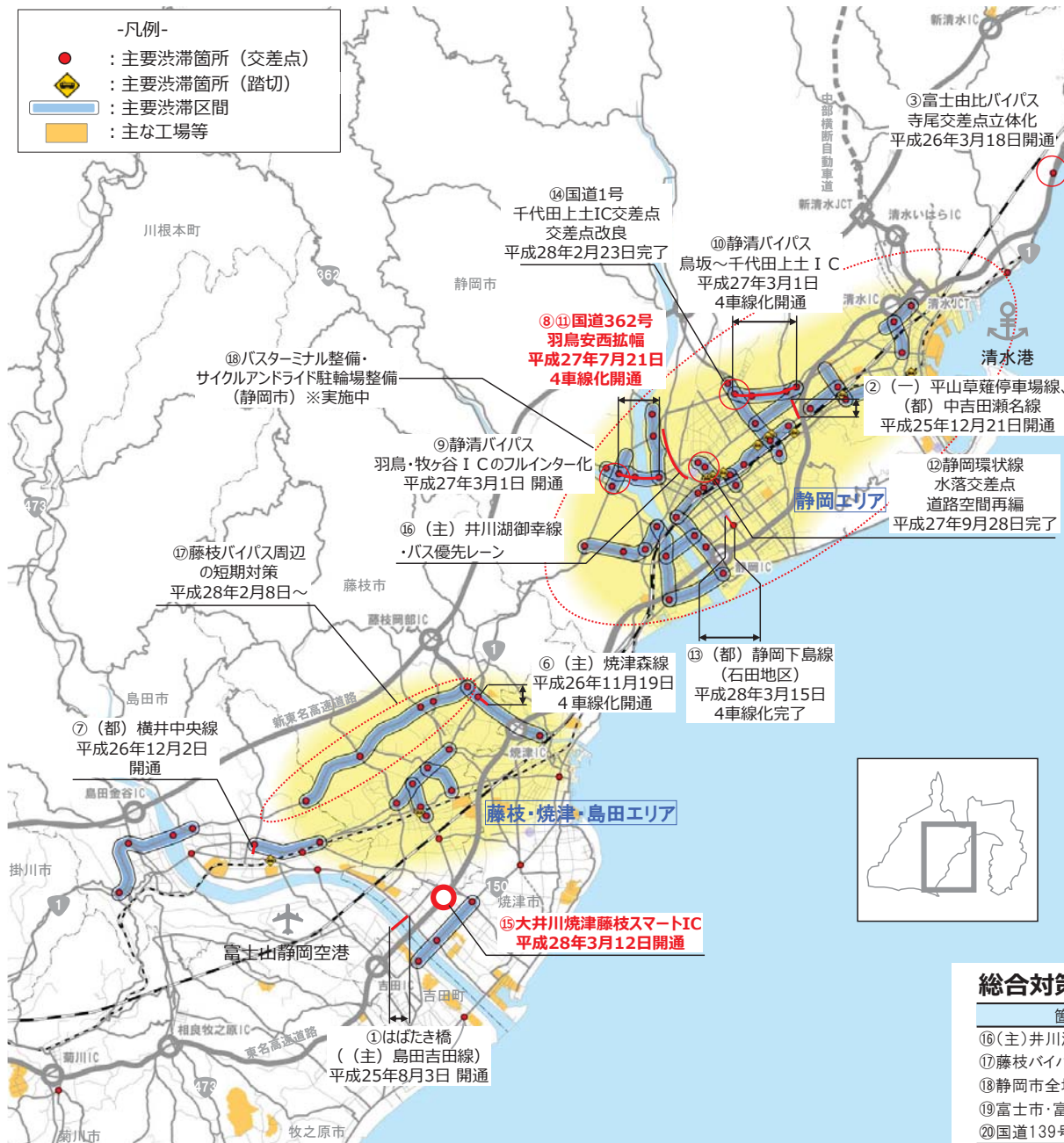
⑭国道152号双竜橋交差点改良
平成28年3月10日

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(継続実施中)
・バス教室の開催(継続実施中)

⑥国道301号拡幅
横山地区(H25.7)
新居地区(H27.3)
鷺津地区(H28.2)
中之郷地区(H28.3)

3. 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



道路整備等

開通時期	事業	実施主体
平成25年	8月3日 ①はばたき橋((主)島田吉田線)	静岡県
	12月21日 ②(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 ③富士由比バイパス寺尾交差点立体化	国
	8月5日 ④市道大宮町21号線	富士宮市
	8月6日 ⑤市道宮町10号線	富士宮市
	11月19日 ⑥(主)焼津森線一部4車線化	静岡県
	12月2日 ⑦(都)横井中央線	島田市
平成27年	1月8日 ⑧国道362号羽鳥安西拡幅(2車線暫定供用)	静岡市
	3月1日 ⑨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 ⑩静岡バイパス鳥坂～千代田上土IC4車線化	国
	7月21日 ⑪国道362号 羽鳥安西拡幅4車線化	静岡市
	9月28日 ⑫(一)静岡環状線 道路空間再編	静岡市
平成28年	3月15日 ⑬(都)静岡下島線(石田地区) 4車線化	静岡市
	2月23日 ⑭静岡バイパス千代田上土IC交差点改良	国
	3月12日 ⑮大井川焼津藤枝スマートIC	NEXCO中日本、焼津市、藤枝市
	3月21日 ⑯国道139号富士改良(部分開通)	国

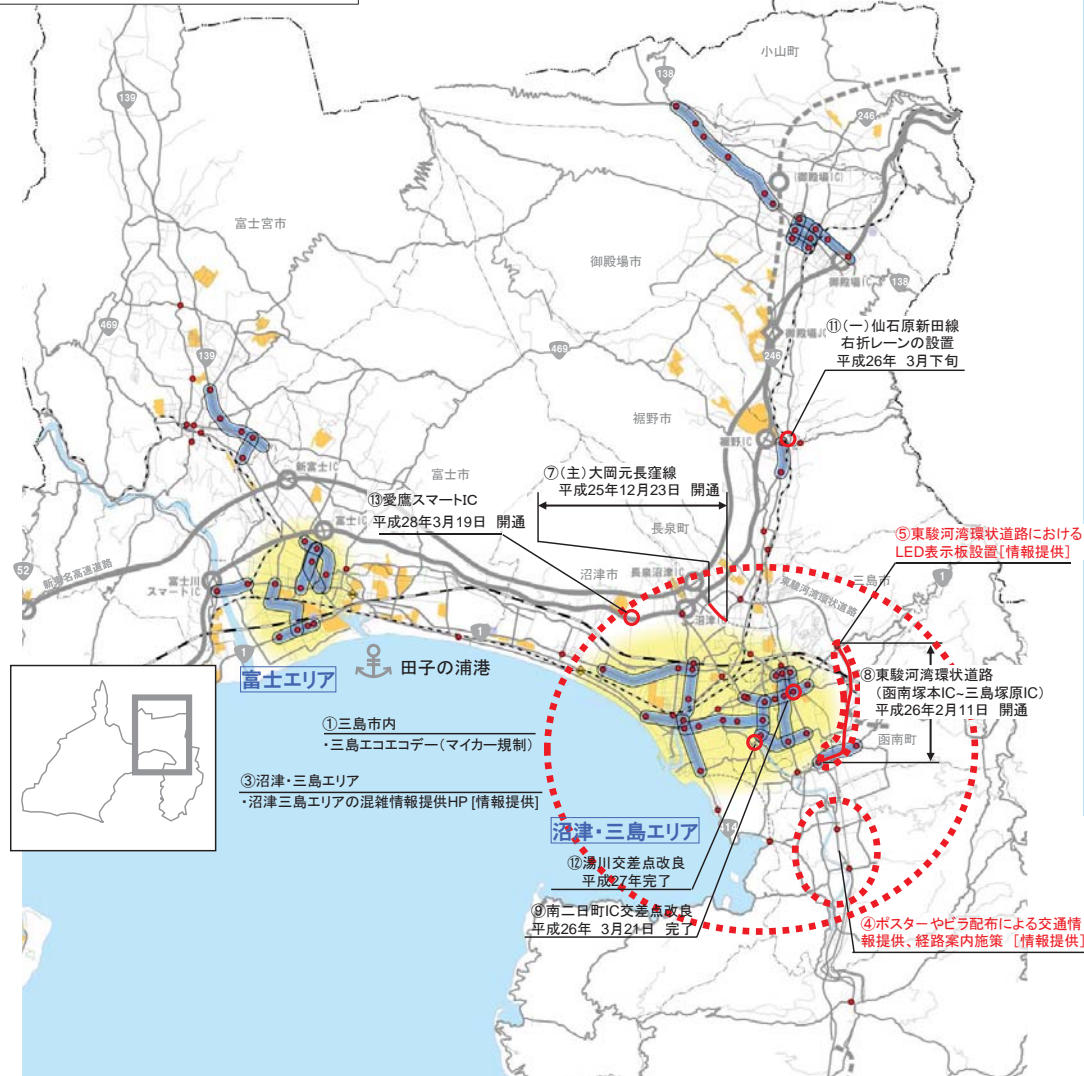
総合対策等

箇所	実施施策	実施主体
⑬(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
⑰藤枝バイパス周辺	・短期対策(看板の設置)(※実施中)	国、静岡県、藤枝市
⑱静岡市全域	・バスターミナル、サイクルアンドライド駐輪場整備(※実施中)	静岡市
⑲富士市・富士宮市など	・富士山ゆっくり帰宅キャンペーン	国
⑳国道139号	・小泉若宮交差点 信号現示最適化	静岡県警

3. 実施した渋滞対策

◆ 沼津・三島エリア、御殿場地区、裾野地区

- 凡例-
- : 主要渋滞箇所 (交差点)
 - ◆ : 主要渋滞箇所 (踏切)
 - : 主要渋滞区間
 - : 主な工場等



◆ 伊豆地区



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(マイカー削減)	・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 ・バスチェンジドレイン ・鉄道利用のセット割引	・伊東市 ・伊豆急行電鉄
③沼津・三島エリア	・沼津三島エリアの混雑情報提供HP	・国
④三島市	・三島エコエコー(マイカー削減)	・国
⑤東駿河湾環状道路	・LED表示板設置 [情報提供]	・伊豆の国市 ・国
⑥伊豆スカイライン料金割引	・伊豆スカイライン料金割引・案内強化	・静岡県 ・静岡県道路公社

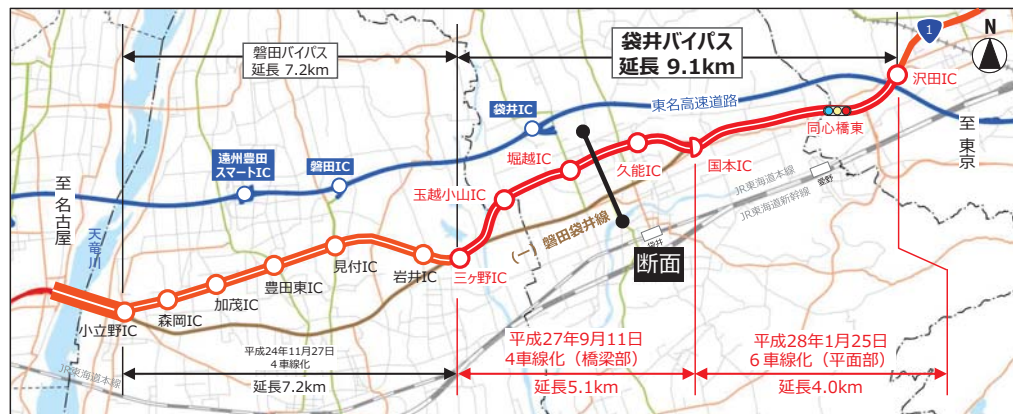
道路整備等

箇所	開通時期	事業	実施主体
⑦(主)大岡元長窪線	H25年 12月	・(主)大岡元長窪線	・静岡県
⑧東駿河湾環状道路 (三島塚原IC~函南塚本IC間)	H26年 2月	・東駿河湾環状道路 (三島塚原IC~函南塚本IC間)	・国
⑨南二日町IC交差点改良	3月	・南二日町IC交差点改良	・国
⑩(一)伊東川奈八幡野線 拡幅	8月	・伊東川奈八幡野線 拡幅	・静岡県
⑪(一)仙石原新田線 右折レーンの設置	3月	・仙石原新田線 右折レーンの設置	・静岡県
⑫湯川交差点改良	H27年 3月	・湯川交差点改良	・静岡県
⑬愛鷹スマートIC	H28年 3月	・愛鷹スマートIC	・NEXCO中日本 沼津市

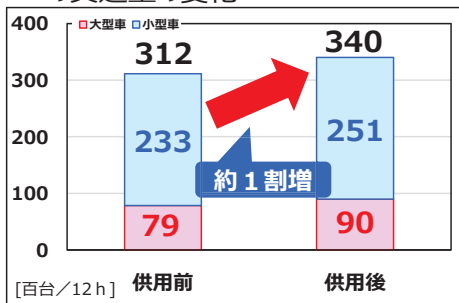
3. 実施した渋滞対策

(1) 国道1号袋井バイパス拡幅事業（実施主体:国） <完了済>

- 袋井バイパスは、平成21年度より拡幅工事に着手し、立体部の4車線化及び平面部の6車線化が平成28年1月25日に完成。
- **バイパス利用交通量が約1割増加し、並行県道の交通量は約1割減少。**
- 利用交通量は増加しましたが、袋井バイパスの交通状況は大幅な改善が図られ、地域全体の渋滞緩和。
- 隣接都市間のつながりが強い浜松市北島交差点～掛川市沢田IC間は、**袋井BP4車線化整備により、定時性・速達性が大幅に向上。**

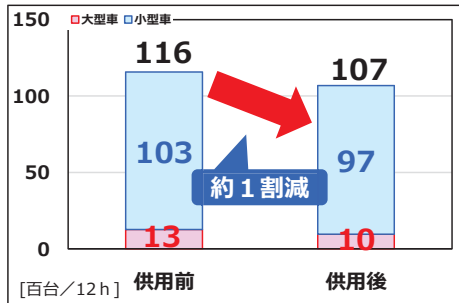


■ 袋井バイパス（堀越IC～久能IC間）の交通量の変化



事前：H27年7月30日（木）実感調査
事後：H27年10月7日（水）実感調査

■ (一) 磐田袋井線（川井交差点～永楽町交差点間）の交通量の変化



事前：H27年7月30日（木）実感調査
事後：H27年11月11日（水）実感調査

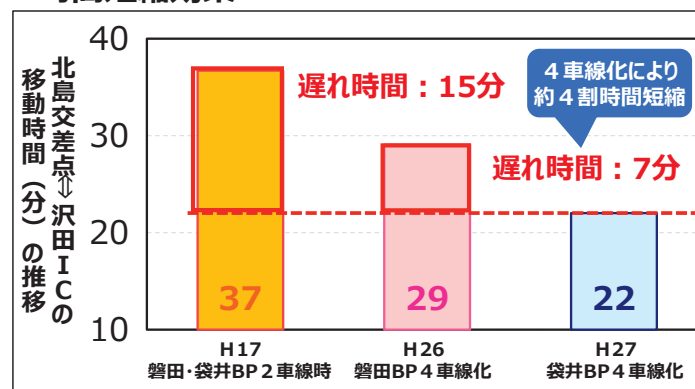
■ 運輸業者の声

- 自社の倉庫へのピストン輸送の際の移動時間が5分程度短縮され、また、定時性も大幅に向上した。
- 国道1号バイパスの渋滞によって通勤エリアが限られていたが、国道1号バイパスや周辺道路の円滑化に伴い、今後の採用に向けて募集エリアを拡大することができる。



[袋井市立地企業ヒアリングより]

■ 時間短縮効果



出典 磐田・袋井BP2車線時：H17センサデータ 磐田BP4車線化：H26年度民間プロブデータ
袋井BP4車線化：H27.11民間プロブデータ

■ 時間短縮を実感する声

- 開通前は、東京方面の堀越ICでの絞込みにより、通勤時間帯の混雑が非常に顕著だったが、今回の開通によって、渋滞が無くなった。
- 袋井市内の倉庫から掛川市内の工場へ資材のピストン輸送を行っているが、今回の開通によって大幅な時間の短縮につながっている。



[掛川市立地企業ヒアリングより]

3. 実施した渋滞対策

(2) (一)小笠山総合運動公園右折2車線化 (実施主体:静岡県) <完了済>

- 梅橋交差点は、夕ピーク時間帯において国道1号への通勤交通等の集中により速度低下が発生。
- 国道1号袋井バイパスの平面6車線化と県道の右折2車線化を一体で行ったことにより、夕ピーク時間帯の梅橋交差点付近における国道・県道の旅行速度が大幅に向上。
- 渋滞の規模・継続時間の大幅解消により、地域の円滑な通勤・企業活動に寄与。

<<位置図>>



<<諸元>>

箇所名：梅橋交差点
延 長：0.6km

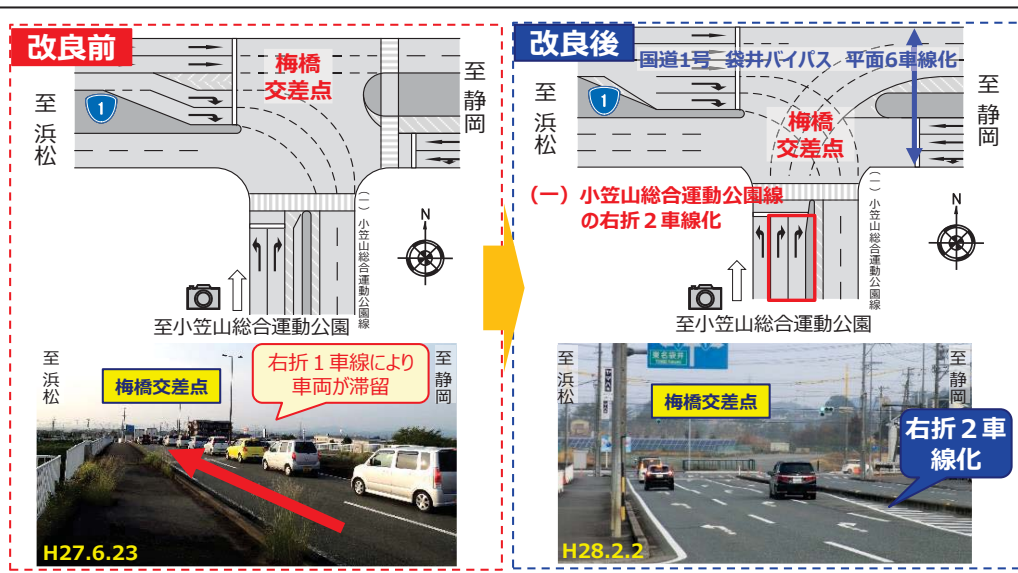
<<説明図>>

「実施箇所」
梅橋交差点：
国道1号
(一)小笠山総合運動公園線

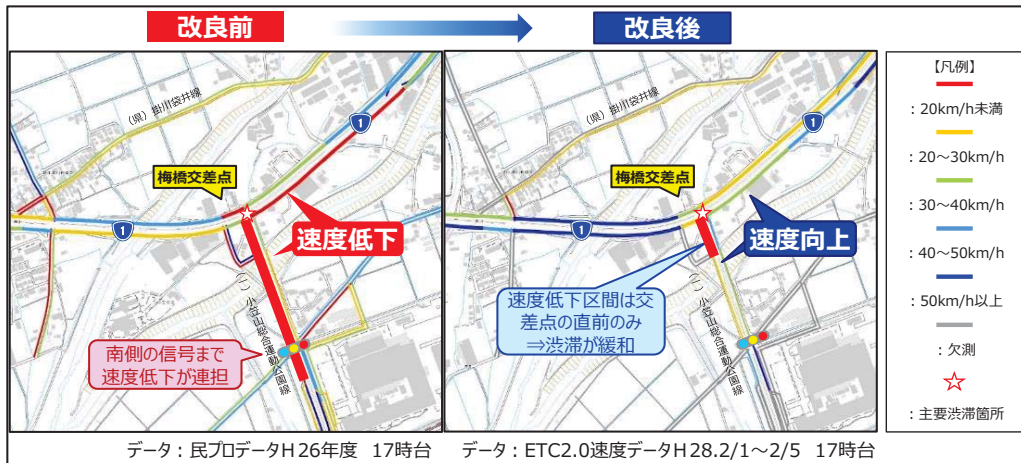
「実施年度」
平成27年

「実施機関」
国土交通省、静岡県

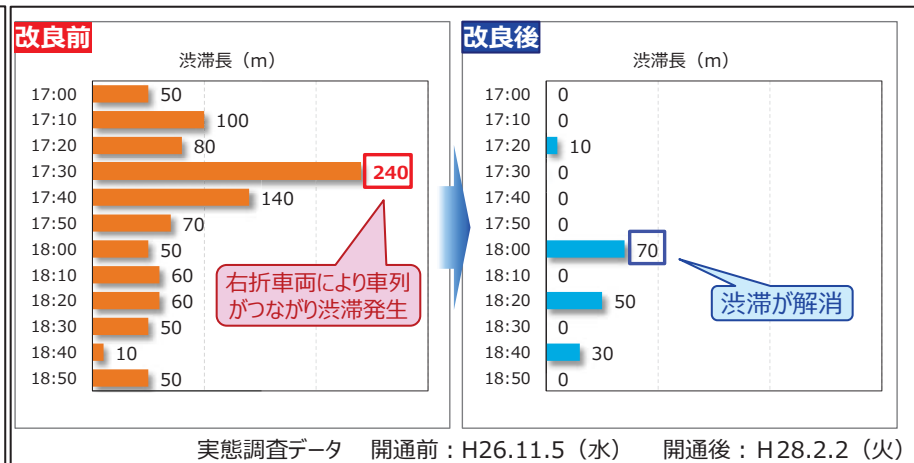
「取り組み内容」
・梅橋交差点の交差点改良
国：国道1号袋井BP6車線化
県：(一)小笠山総合運動公園線の右折2車線化



■ 梅橋交差点付近の速度向上効果 (夕ピーク時間帯)



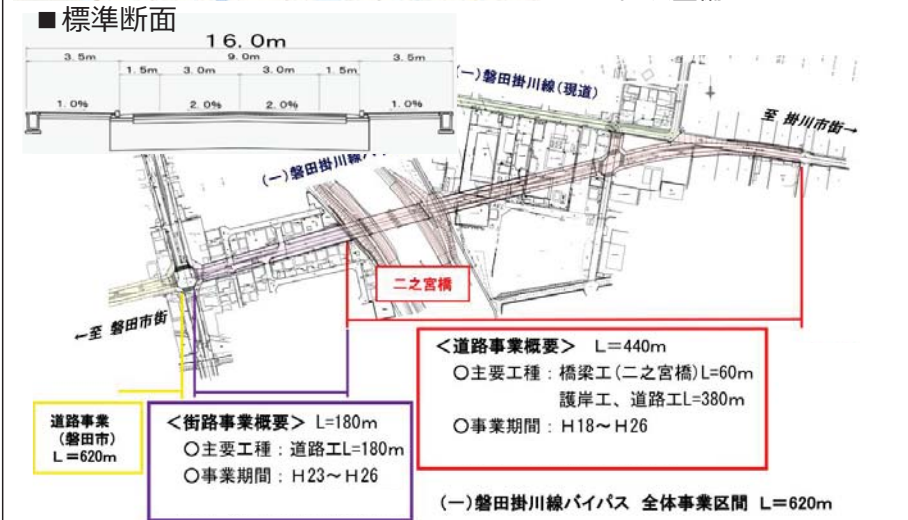
■ 夕ピーク時間帯の梅橋交差点の渋滞長 (一)小笠山総合運動公園線



3. 実施した渋滞対策

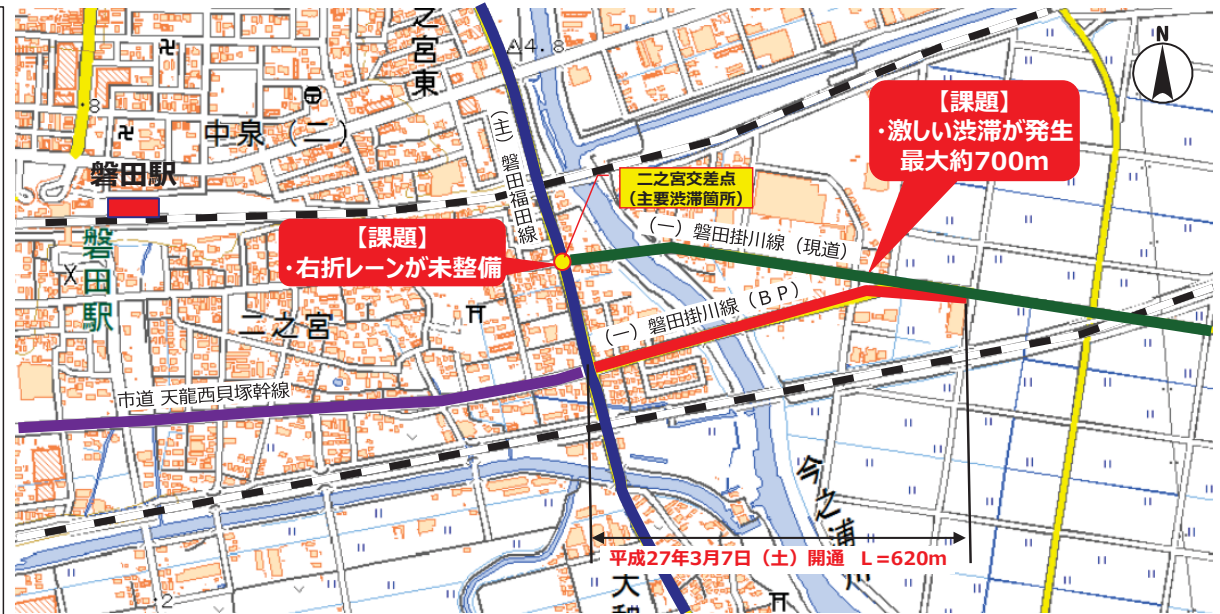
(3) (一) 磐田掛川線 バイパス整備 (実施主体: 静岡県) <完了済>

- 現道の磐田掛川線の起点となる主要地方道 磐田福田線との交差点に右折レーンがないため、右折待ち車両が原因で発生する渋滞の解消や、安全・安心に配慮した歩道の整備を目的に、人家連担地区での拡幅に代わる新たなバイパスとして、平成18年度より整備。
- 磐田市が実施している西側市道 天龍西貝塚幹線の現道拡幅と一連でつながり、磐田駅南地区の大幅な渋滞解消に寄与。
- バイパス整備により、現道の磐田掛川線の交通の転換が実現し、交差点流入速度が向上。

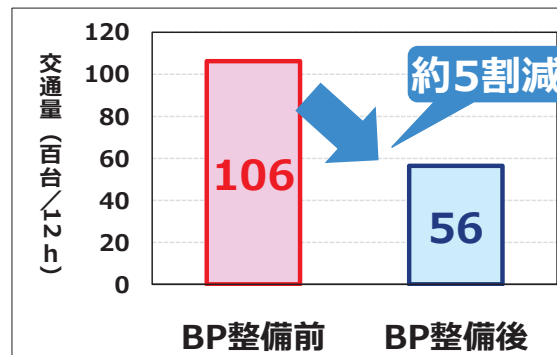


【課題・整備目的】

- 右折待ち車両に起因する渋滞の解消 (主) 磐田福田線との交差点に右折レーン未整備
- 安全・安心に配慮した歩道の整備

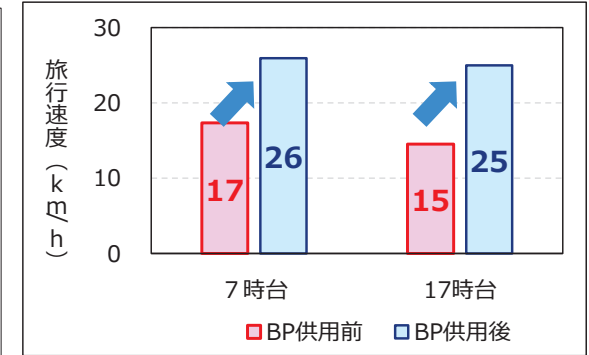


■ バイパス整備による (一) 磐田掛川線 (現道) の交通量の変化



BP整備前: H22センサデータ
BP整備後: H27センサ交通量調査結果

■ バイパス整備による (一) 磐田掛川線 (現道) の流入速度の変化



BP整備前: 民間プローブデータH26.10
BP整備後: 民間プローブデータH27.10

3. 実施した渋滞対策

(4) 国道362号羽鳥安西拡幅:平成27年7月21日 (実施主体:静岡市) <完了済>

- 安倍川渡河部に位置する交通集中箇所であり、慢性的な渋滞が発生し、安全で円滑な交通の支障となっている。
- 本事業は、静岡バイパスの羽鳥ICフル化と合わせて当該区間を4車線化することで、円滑な交通を確保するものである。

[概要]

□ 開通区間の概要

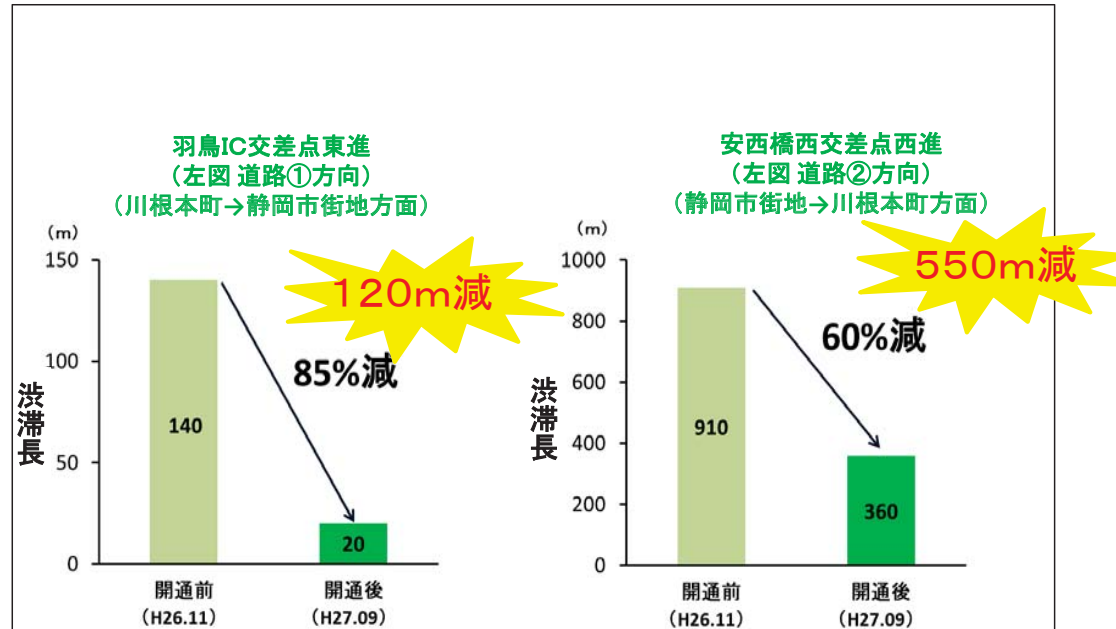


安西橋西交差点を起点とする渋滞が安西橋を越え、橋向うの安西交番前付近まで車列が伸びている。



安西橋西交差点の渋滞が減少し、安西橋を越えていた車列が解消されている。

[整備効果]



国道362号の羽鳥～安西間が4車線化したことにより、羽鳥ICにおける道路①方向(川根→静岡市街地方面)の東進は先づまりが無くなり、渋滞長の長さが120m(85%)減少しました。

西進は4車線化したことにより、安西橋西交差点における道路②方向(静岡市街地→川根方面)の渋滞長が550m(60%)減少しました。これにより通行車両が集中し、混雑していた現道の交通量が緩和され、交通の円滑化が図られました。

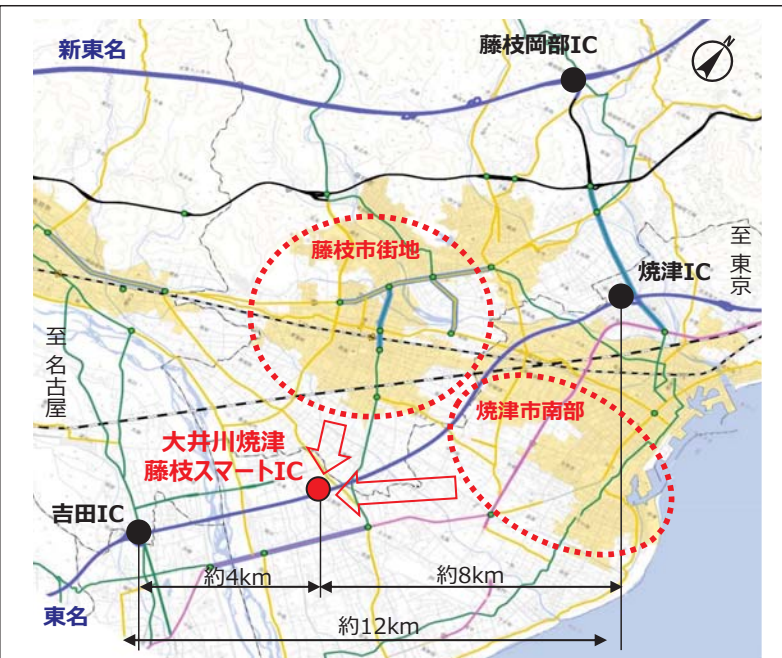
※国道362号羽鳥・安西拡幅については事業継続中
(羽鳥IC交差点付近の取合工事施工に向けて、用地取得交渉中)

3. 実施した渋滞対策

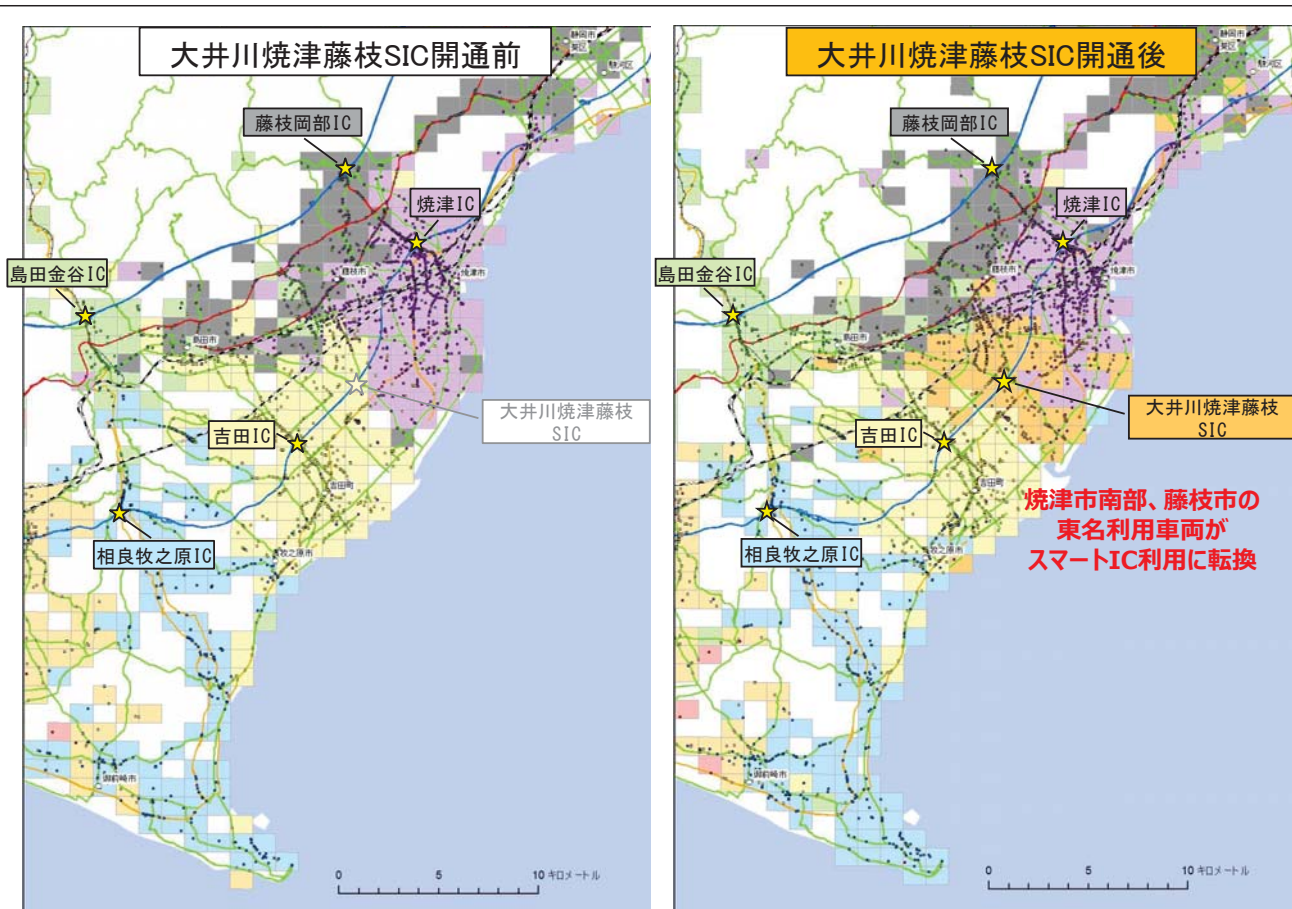
(5) 大井川焼津藤枝スマートIC:平成28年3月12日（実施主体:NEXCO中日本、焼津市、藤枝市）<完了済>

- 東名高速道の焼津ICと吉田ICは約12km離れており、藤枝市や焼津市の南部地域からの東名までのアクセス性が低い。
- スマートIC整備により、藤枝市・焼津市南部を発着とする車両の流動が大きく変化。今後、周辺の主要渋滞箇所における旅行速度向上効果等について検証。

[概要]



[整備効果:高速アクセス性の向上及び利用ICの転換]



分析期間	開通前:2015年7月(1ヶ月間) 開通後:2016年4月(1ヵ月間)
対象データ	対象ランプリンクに流入/流出した車両 (起終点の時刻差が上位5%のトリップを除く)
使用データ	ETC2.0プローブデータ

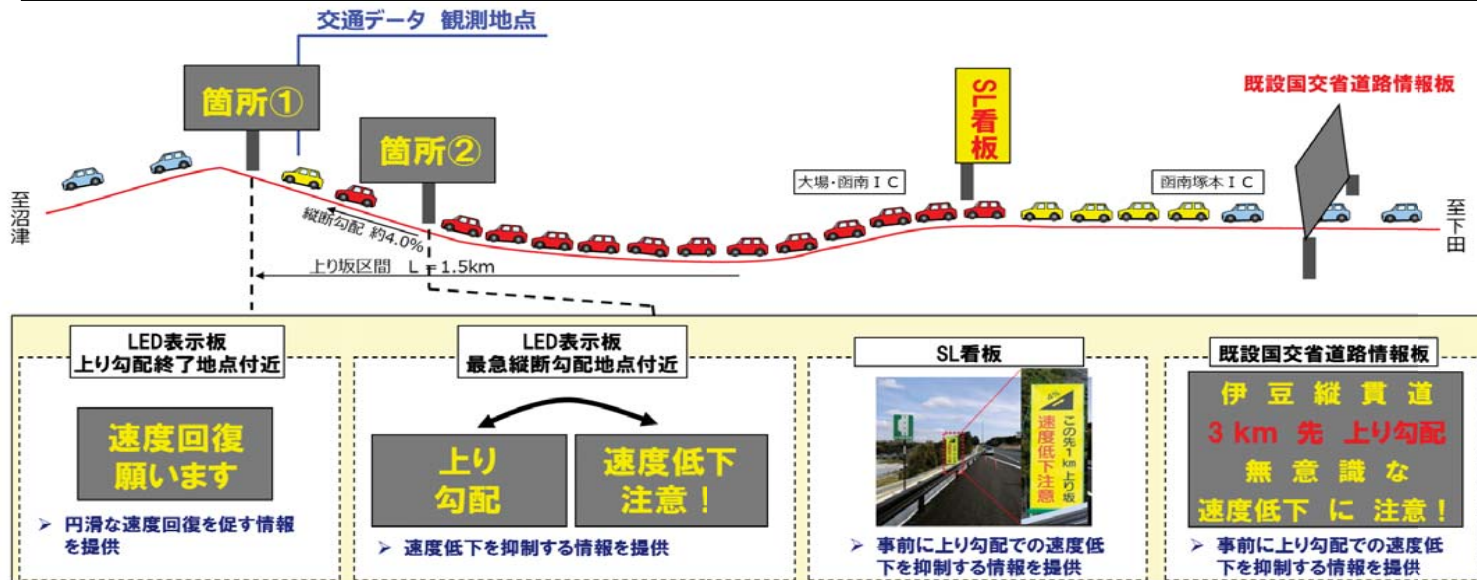
凡例	
	NEXCO管理道路
	道路公社管理
	直轄国道
	補助国道
	県道(指定市道)

凡例			
	吉田IC		吉田IC起終点
	島田金谷IC		島田金谷IC起終点
	藤枝岡部IC		藤枝岡部IC起終点
	焼津IC		焼津IC起終点
	相良牧之原IC		相良牧之原IC起終点
	掛川IC		掛川IC起終点
	菊川IC		菊川IC起終点
	大井川焼津藤枝SIC		大井川焼津藤枝SIC起終点

3. 実施した渋滞対策

(6) 東駿河湾環状道路における渋滞対策(実施主体:国)

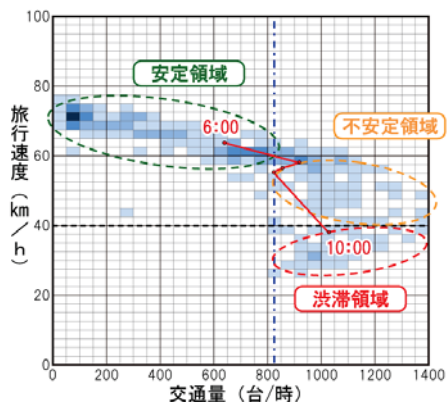
- 東駿河湾環状道路大場函南 I C サグ部において、LED表示板、既設の道路情報板及び S L 看板を設置し、速度回復を促す情報提供を強化。
- また、伊豆中央道の料金所において、交通需要調整を促す案内チラシを配布。
- LED表示板の設置後は、「渋滞領域」の発生頻度が減少していることを確認できることから、速度回復を促す情報提供により低速車の発生を抑制した結果、交通容量が拡大したと考えられる【考察①】。
- LED表示板を設置したことで、特に上り坂頂上付近において、低速車両の割合が減少、速度低下の発生頻度が減少した【考察②】。



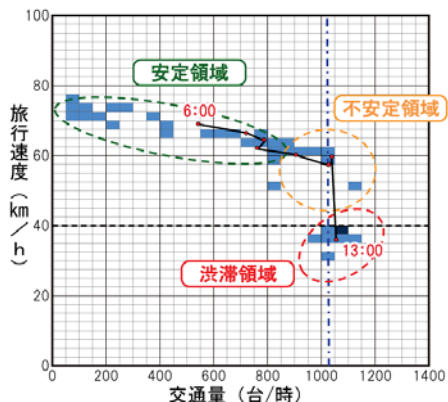
<<取り組み実施時期>>
平成27年7月18日(土)～8月31日(月)
 <<取り組み実施機関>>
 国
 <<取り組み内容>>
 LED表示板の設置による、速度低下の注意喚起及び速度の回復を促す情報提供の実施

【考察①】 交通容量の変化

(a) 対策前の頻度【H26年7月12日～8月11日】

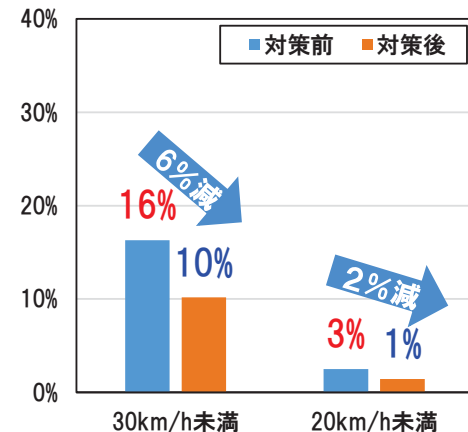


(b) 対策後の頻度【H27年8月1日～8月7日】



【最大安定交通量】
 (定義)
 ■渋滞
 渋滞領域と不安定領域の境界となる速度(40km/h)を下回っている状態※
 ※事故や工事による規制、データに特異値が確認された場合を除く
 ■渋滞直前の交通量
 渋滞開始時刻の直前の正時の交通量
 ※
 ※例えば、15時台の速度が初めて40km/hを下回った場合、14時台の交通量を示す

【考察②】 低速車両の割合の変化



対策前 H26年7/20(日)～7/21(月(祝))
 対策後 H27年7/18(土)～8/31(月)のうち休日(速報値)

データ) トラカンデータ
 対策前: H26年7月12日～8月11日
 対策後: H27年7月18日～8月31日
 (速報値)

< 凡例: モノトラの交通量階層別速度出現頻度 >
 ■ 頻度2.0%以上 ■ 1.5%以上 ■ 1.0%以上 ■ -2.0%以下

3. 実施した渋滞対策

(7) 韮山反射炉における経路分散による渋滞対策 (実施主体: 国、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。
- 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案内するため、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>
 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

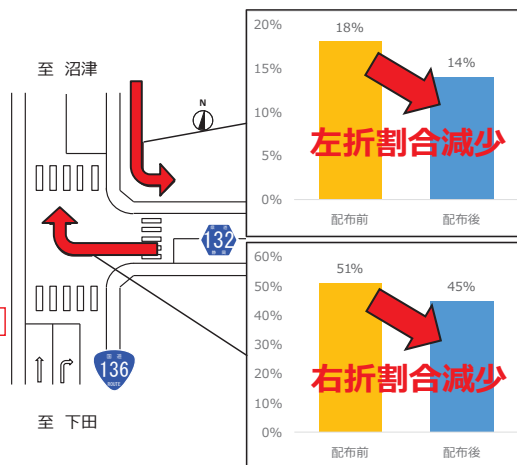
■ 韮山反射炉への誘導ルート



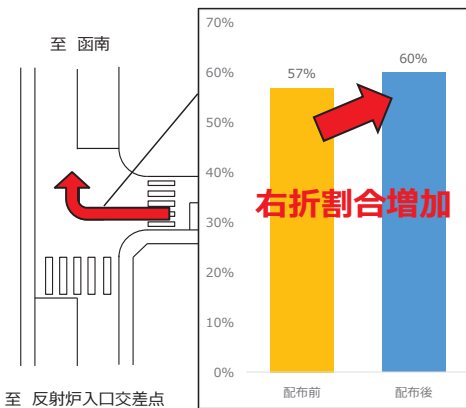
■ 対策実施による効果

- チラシ配布後、反射炉へ向かう車が反射炉入口交差点で左折する割合が減少。
- 帰宅する車が反射炉入口交差点で右折する割合が減少。
- 反射炉最寄交差点で右折する割合が増加。
- 対策によって、国道136号、県道132号の利用が減少

■ 【A】反射炉入口交差点の方向比率



■ 【B】反射炉最寄の交差点の方向比率



祝！韮山反射炉世界遺産登録！

配布したチラシ

【韮山反射炉周辺は国道136号、県道132号等で交通集中の懸念】
 反射炉入り口交差点は踏み切りと交差点が近接し、交通集中が予想されます！
 韮山反射炉へは伊豆中央道～県道134号を利用しましょう！

韮山反射炉へのアクセス ～看板による経路案内～

3. 実施した渋滞対策

(8) 国道135号の交通分散(実施主体:静岡県道路公社・静岡県)

1) 河津桜まつり期間における伊豆スカイラインの有効活用

- 平成28年2月19日～2月28日において、伊豆スカイラインの通行料金が上限200円となる割引キャンペーンを実施、チラシを作成。
- 国道135号と伊豆スカイラインの分岐点である中大見口交差点手前3箇所に、伊豆スカイラインの利用を促す看板を設置、国道135号の混雑緩和を図った。
- 河津町へのアクセス経路のうち、国道135号・伊豆スカイラインは29%を占める。うち54%が復路に伊豆スカイラインの利用意向あり。
- 伊豆スカイラインを利用する理由として、国道135号の渋滞回避を挙げた方は76%、料金割引を挙げた方は62%。

○看板位置図



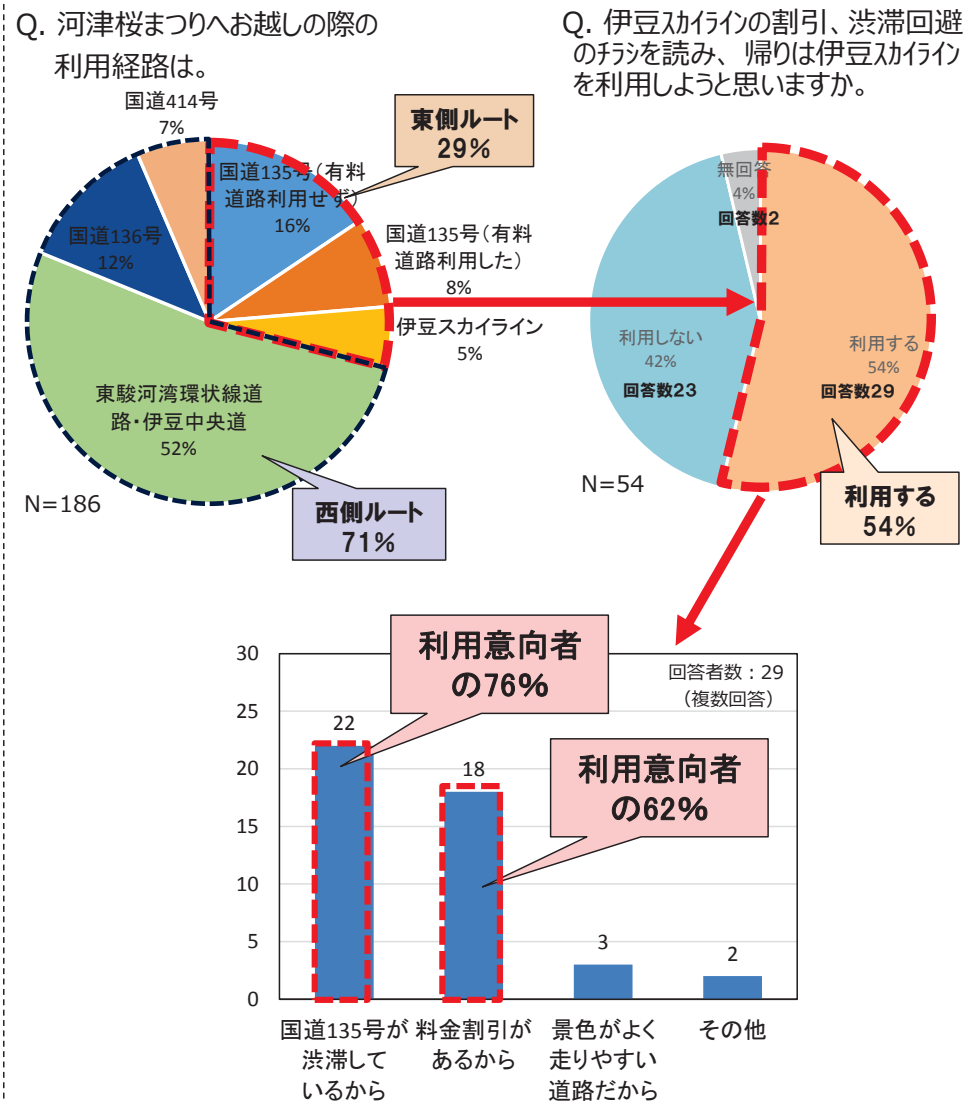
○設置看板



○配布チラシ



伊豆スカイラインの利用意向アンケート調査結果



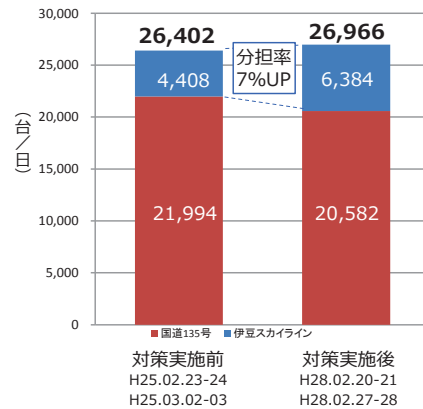
3. 実施した渋滞対策

2) 対策実施による効果

- 伊豆スカイラインの料金割引、小田原方面への通過交通に対する伊豆スカイラインの利用を促す看板の設置により、対策を実施した。
- 国道135号の熱海市、伊東市の「地域の主要渋滞箇所」周辺における旅行時間の短縮が認められた。
- 中大見口交差点での左折率が向上した時間帯(9:00~19:00)と旅行時間短縮時間帯(概ね10:00~17:00)が連動することからも効果が確認できた。



■ 休日平均交通量の推移 (伊豆スカイライン+国道135号)

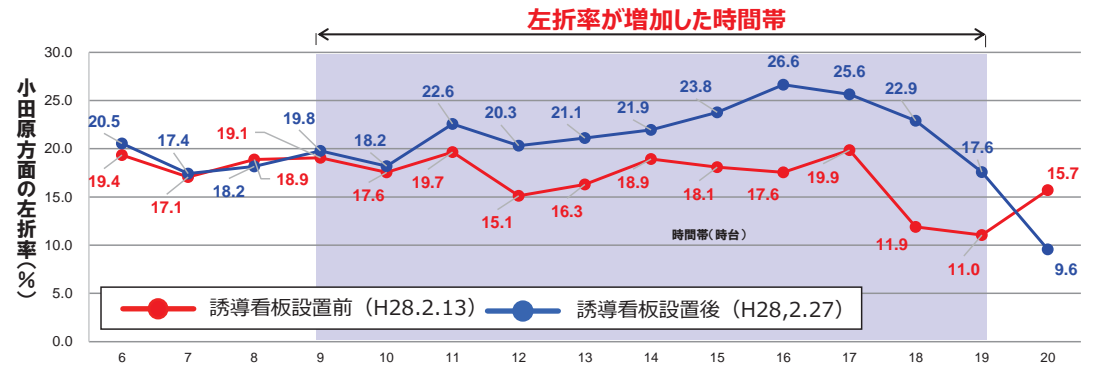


年度	渋滞対策
平成24年度	-
平成25年度	・伊豆スカイライン利用料金 上限200円(※1)
平成26年度	・伊豆スカイライン利用料金 上限200円(※1)
平成27年度	・伊豆スカイライン利用料金 上限200円(※1) ・交通誘導看板設置による伊豆スカイラインへの交通誘導

※1：富士山の日(2/23)を含む10日間



■ 交通誘導看板設置前後での中大見口交差点における時間帯別左折率の変化

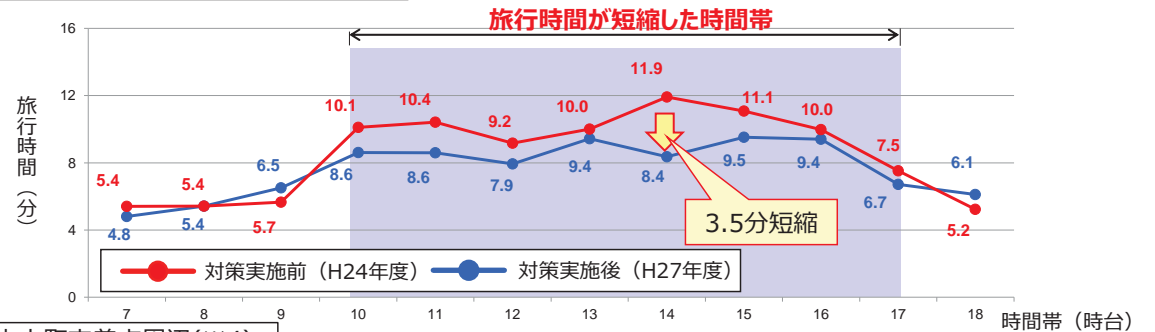


■ 主要渋滞箇所周辺における小田原方面(休日)の時間帯別平均旅行時間(※2)の変化

※2：伊豆スカイライン料金割引期間中の休日平均旅行時間

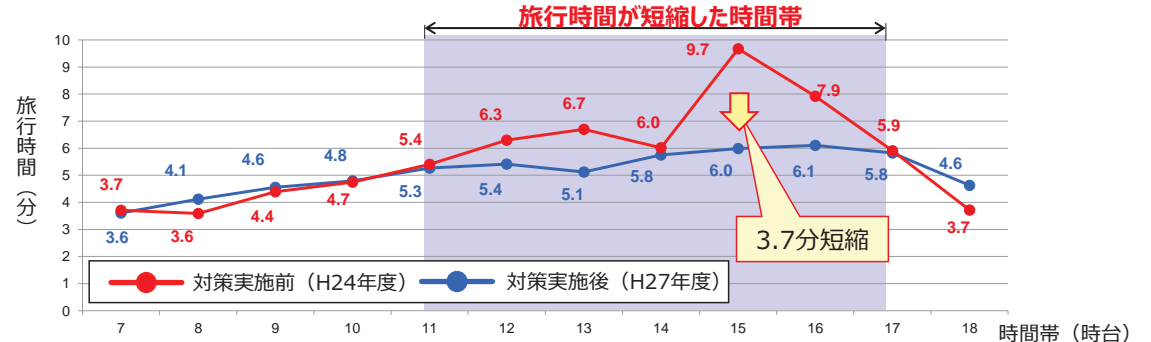
殿山交差点・水無田交差点周辺(※3)

※3：殿山・水無田交差点含む前後2.9km区間



中央町交差点周辺(※4)

※4：中央町交差点含む前後1.9km区間



資料：民間ローブ 対策前 H25.2.23-2.24, H25.3.2-3.3、対策後 H27.2.21-22, H27.2.28-3.1, H28.2.20-2.21, 28.2.27-2.28

4. 今年度の取組み（案）

4. 今年度の取組み(案)

4-1 エリア毎の検討・取組み内容

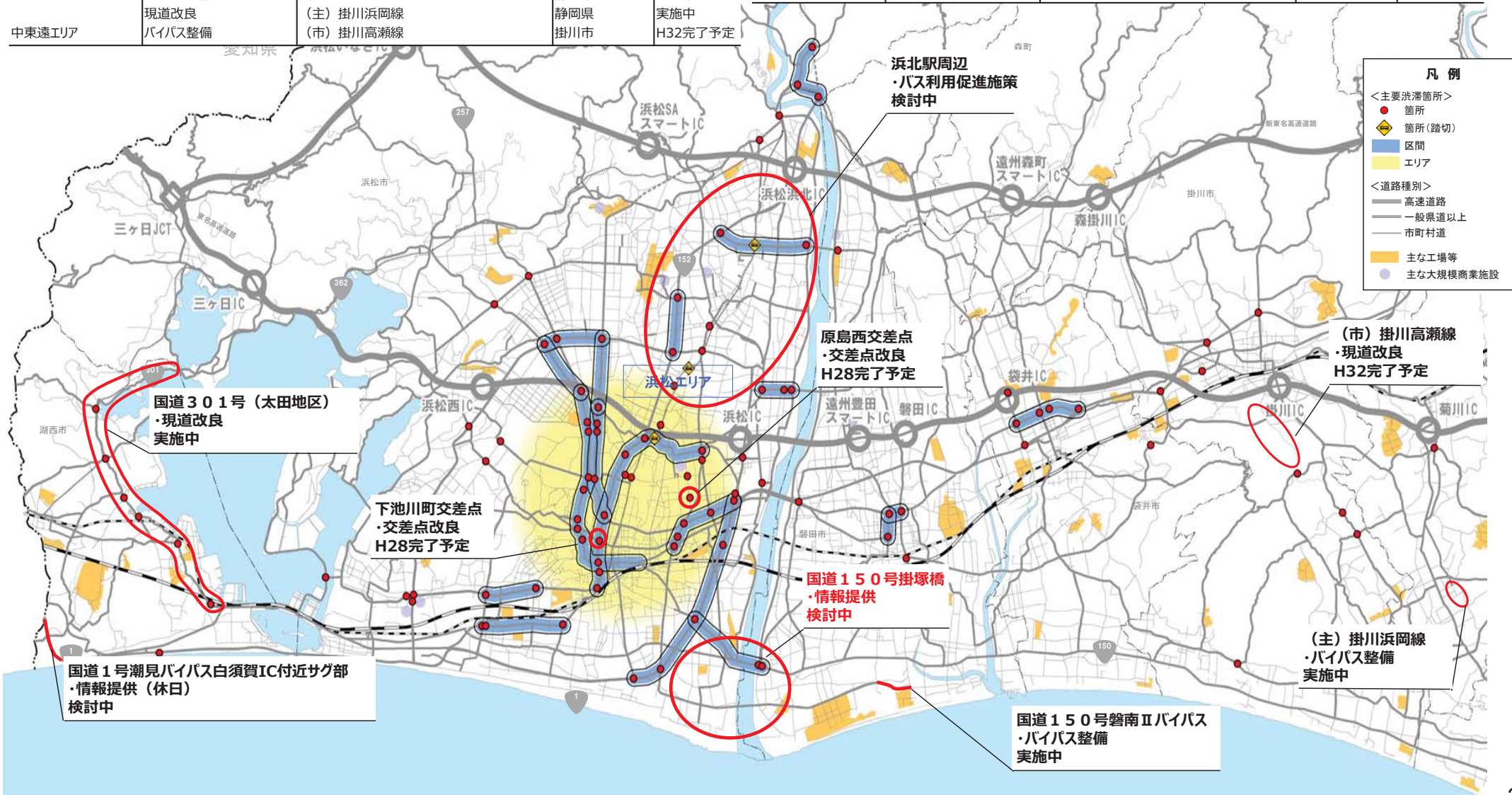
◆ 浜松エリア、中東遠地区

道路整備等

エリア	分類	対象箇所	実施主体	検討状況
浜松エリア	現道改良	国道301号	静岡県	実施中
	交差点改良	国道152号 下池川町交差点	浜松市	H28完了予定
	交差点改良	原島西交差点	浜松市	H28完了予定
	バイパス整備	国道150号 碧南Ⅱバイパス	静岡県	実施中
	現道改良	(主) 掛川浜岡線	静岡県	実施中
中東遠エリア	バイパス整備	(市) 掛川高瀬線	掛川市	H32完了予定

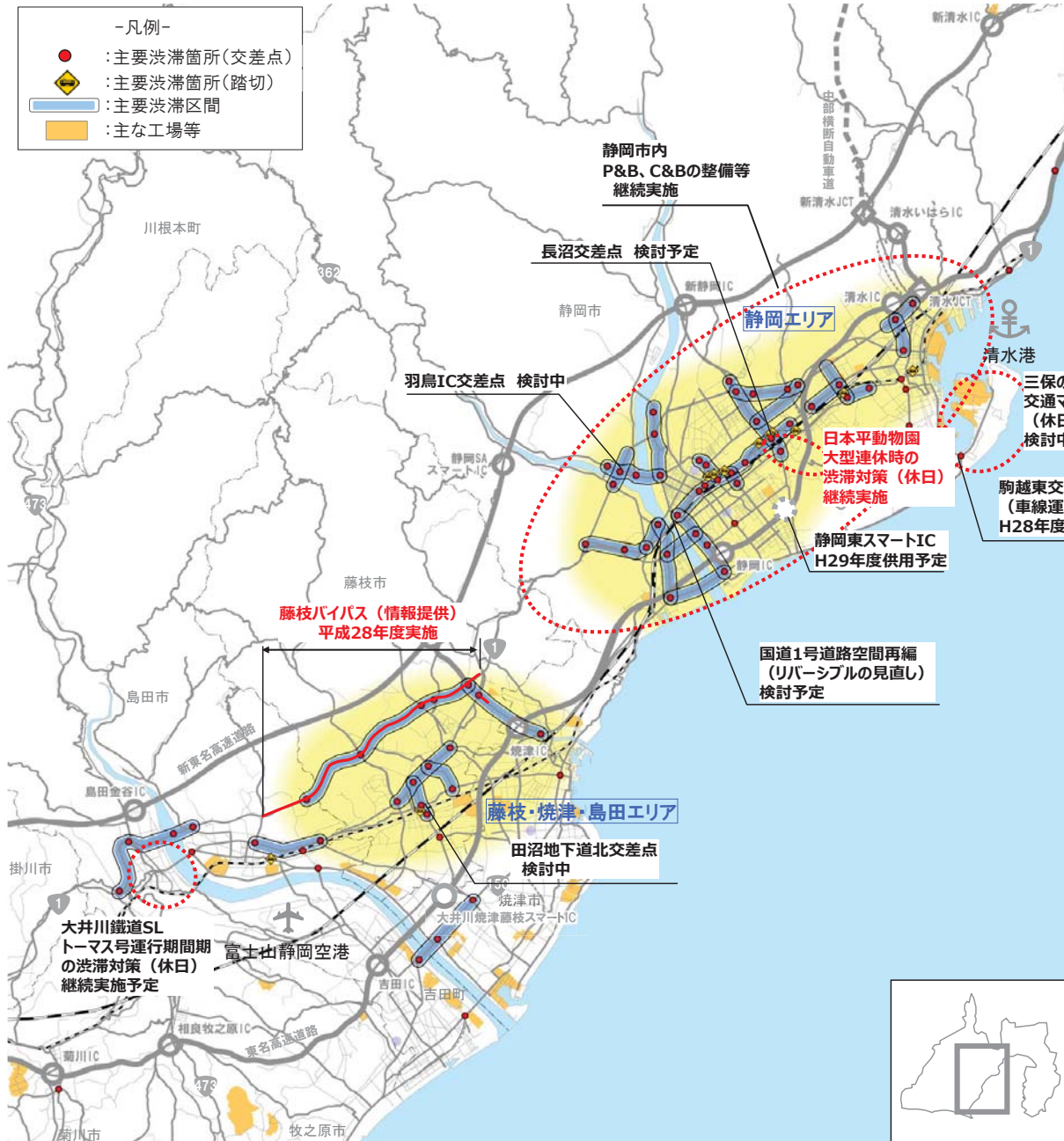
総合対策等

エリア	分類	対象箇所	実施主体	検討状況
浜松エリア	情報提供	国道150号 掛塚橋	国、静岡県、 浜松市、磐田市	検討中
	情報提供 交通マネジメント	国道1号潮見バイパス 白須賀IC付近サグ部 浜北駅周辺	国 浜松市	検討中 検討中



4. 今年度の取組み(案)

◆ 静岡エリア、藤枝・焼津・島田エリア



◆ 富士エリア、富士宮地区



道路整備等

エリア	分類	対象箇所	実施主体	検討状況
静岡エリア	交差点改良等 スマートIC整備	長沼交差点 静岡東スマートIC	国・静岡市 NEXCO中日本、 静岡県	検討予定 事業中
富士エリア	交差点改良等 交差点改良 改築等	登山道入口交差点 宮島東交差点 小泉若宮交差点	静岡県 国、静岡県、富士 市、富士宮市	検討中 検討中 検討中
	交差点改良	藤原大橋北交差点	富士市	完了予定

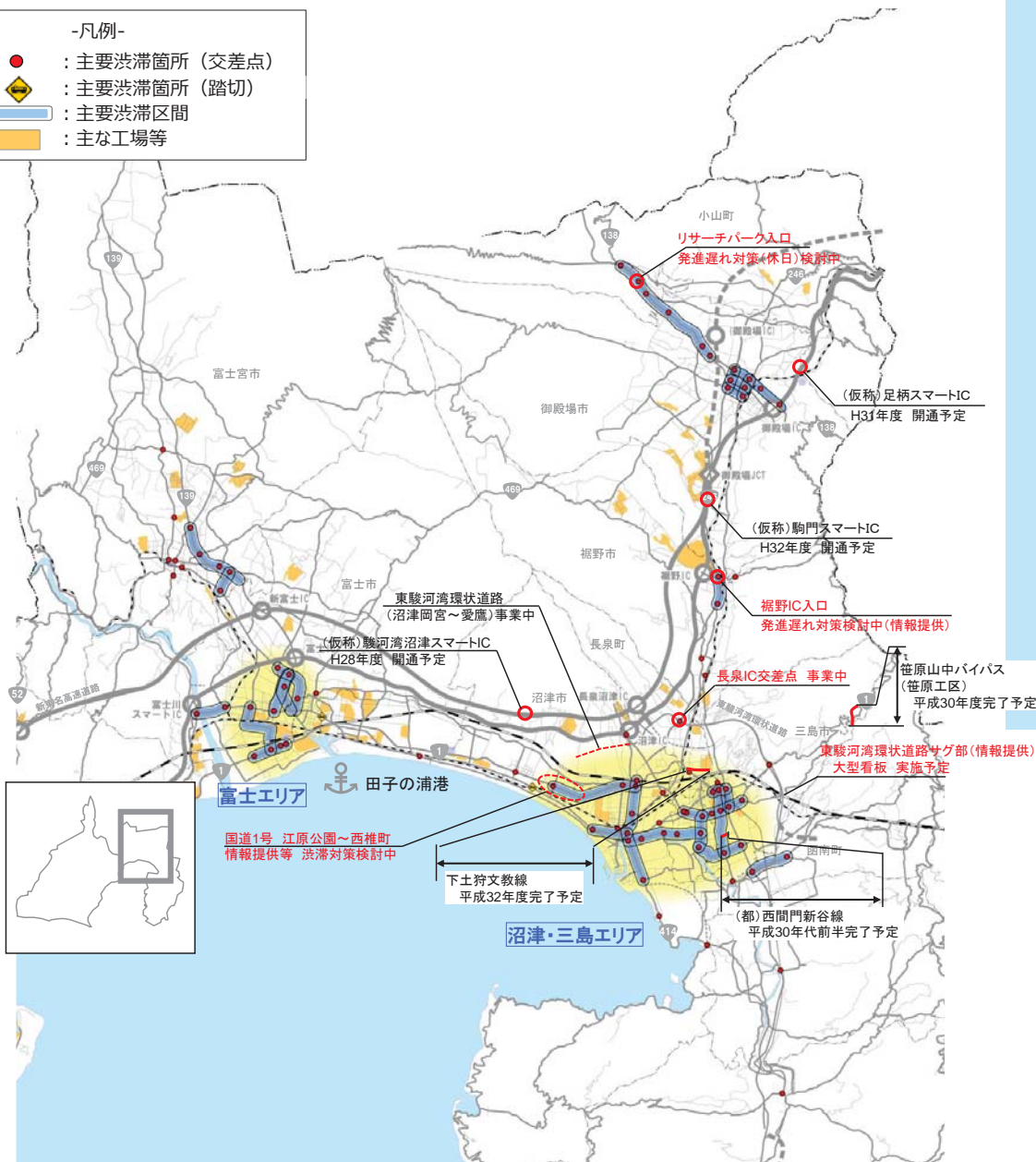
総合対策等

エリア	分類	対象箇所	実施主体	検討状況
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	静岡市内	静岡市	継続実施
	交差点運用	羽鳥IC交差点	静岡市	検討中
	道路空間再編	リバーシブル見直し	国	検討中
	交差点運用	駒越東交差点	静岡市	完了予定
	交通マネジメント	三保の松原周辺(休日)	国、静岡市	検討中
	交通マネジメント	日本平動物園周辺	静岡市	継続実施
藤枝・焼津・島田エリア	情報提供	藤枝バイパスサグ部	国	実施予定
	交差点運用	田沼地下道北交差点	静岡県	検討中
	交通マネジメント	大井川鐵道周辺(休日)	島田市	継続実施
	交通案内誘導	富士市～富士宮市間	国、富士市等	検討中
富士エリア	交通マネジメント	富士山周辺	国、静岡県等	継続実施

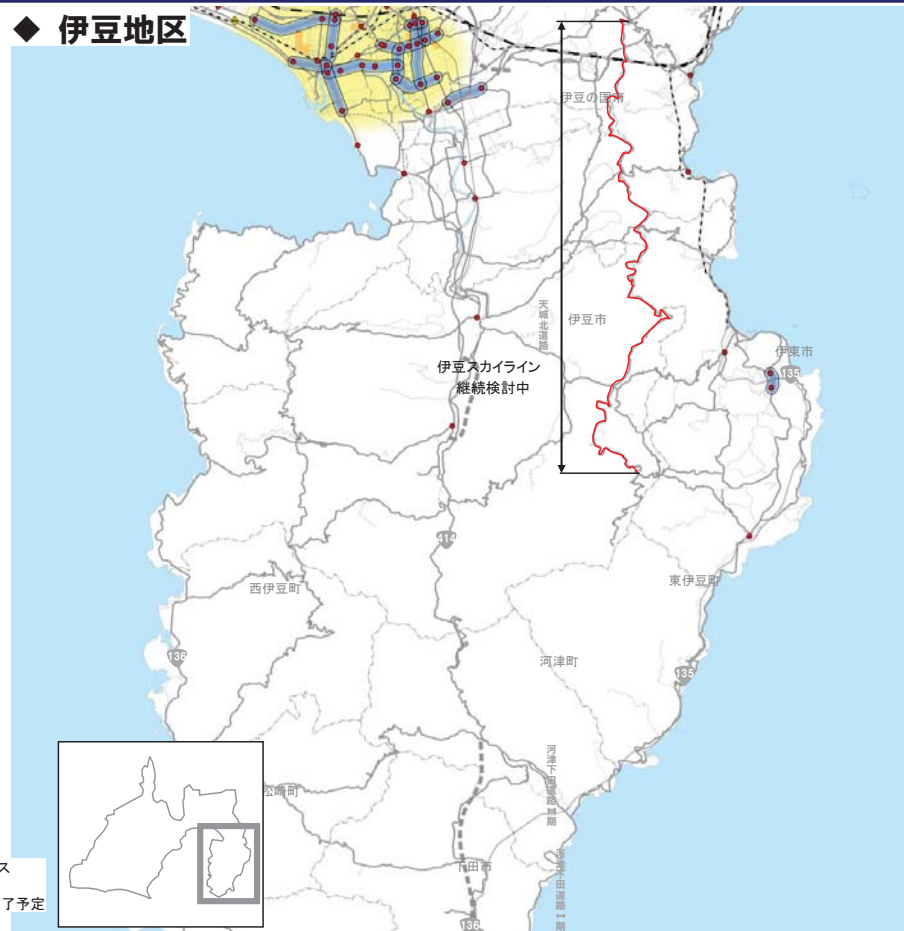
4. 今年度の取組み(案)

◆ 沼津・三島エリア、御殿場地区、裾野地区

- 凡例-
- : 主要渋滞箇所(交差点)
 - ◆ : 主要渋滞箇所(踏切)
 - : 主要渋滞区間
 - : 主な工場等



◆ 伊豆地区



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	実施中	国
	情報提供等	国道1号 江原公園交差点～西椎町交差点間	検討中	国、沼津市
伊豆地区	交差点改良	長泉IC交差点	事業中	国
	情報提供	伊豆スカイライン	検討中	静岡県
御殿場地区	情報提供	リサーチパーク入口	検討中	国
裾野地区	情報提供	裾野IC入口	検討中	国
伊豆地区	情報提供	伊豆地域	検討中	国

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	東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)	実施中	国
	新規路線整備	笹原山中バイパス	実施中	国
御殿場地区	新規路線整備	須走道路・御殿場バイパス(西区間)	実施中	国
沼津・三島エリア	拡幅	(都)下土狩文教線	実施中	三島市
	拡幅	(都)西間門新谷線	実施中	清水町
御殿場地区	スマートIC整備	(仮称)駿河湾沼津スマートIC	実施中	沼津市
	スマートIC整備	(仮称)足柄スマートIC	H31年度開通予定	小山町
裾野地区	スマートIC整備	(仮称)駒門スマートIC	H32年度開通予定	御殿場市

4. 今年度の取組み(案)

4-2 通常時の渋滞対策の検討・取り組み内容

(1) 掛塚橋の渋滞対策 <検討中>

1) 掛塚橋における課題

- 国道150号掛塚橋は、朝ピークに通勤交通が集中し、上下線とも速度低下が発生しており、浜松都心部及び磐田市沿岸部の通勤・物流活動を阻害。
- 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との速度差が大きく、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。

■ 国道150号掛塚橋周辺の旅行速度状況(平日:7時台)



① 掛塚橋(東詰) AM7:15



② 掛塚橋(東詰) AM7:30

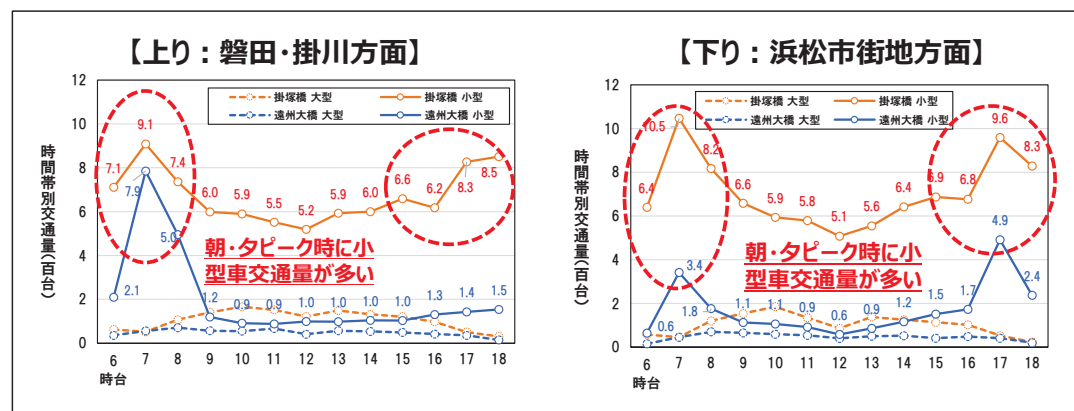


③ 遠州大橋 AM7:00



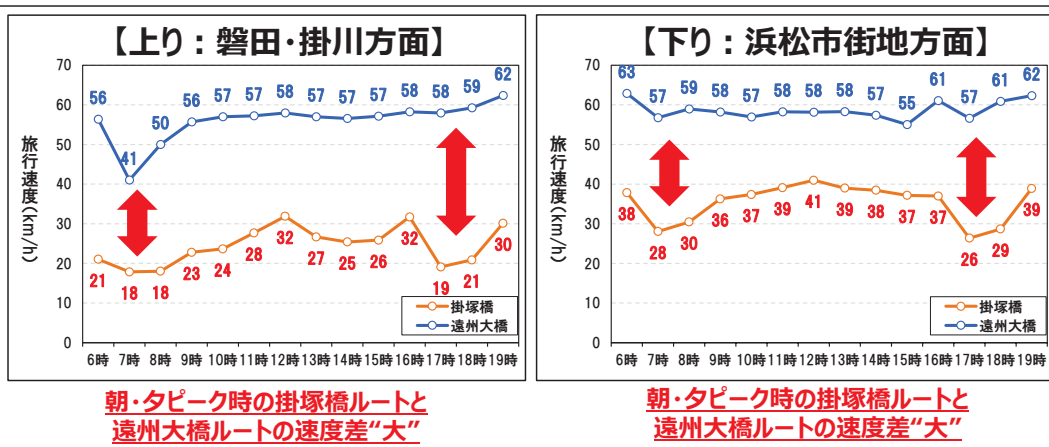
データ: 民プロデータH26年度 平日平均(7時台)

■ 天竜川渡河部(掛塚橋・遠州大橋)の断面交通量



データ: 平成27年11月10日(火) 調査 静岡県

■ 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

4. 今年度の取組み(案)

2) 対策スケジュール及び今年度実施対策 (実施主体:国、静岡県、浜松市、磐田市)

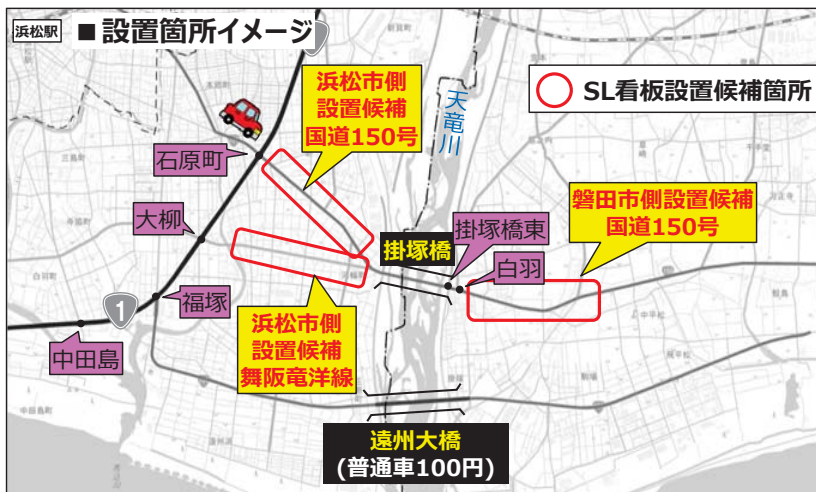
- 遠州大橋はH31.9償還予定であり、償還後には掛塚橋の交通量の転換が想定されるため、償還後の掛塚橋・遠州大橋周辺道路の影響把握を目的とする。
- 今年度は「遠州大橋へのルート転換」をおすすめするチラシ配布等を実施する(次年度以降の取組の下地作り)と共に、次年度以降に実施する「影響把握」の実施方法等についても検討する。

■ 対策スケジュール

対策(案)	H28年度												H29			H30年度	H31年度		
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	上旬	中旬	下旬					
【短期対策】 チラシの配布・S L看板の設置	→ 渋滞協に報告			→ 渋滞協にて情報提供			→ 渋滞協に報告			→ 渋滞協に報告			→ 渋滞協に報告			遠州大橋無料化予定			
	➢ 対策内容の検討			➢ 対策内容の検討			➢ 対策内容の検討			➢ 対策内容の検討			➢ 対策内容の検討						
	● チラシ配布			● S L看板			➢ 効果検証			➢ 効果検証			➢ 効果検証						
	➢ 対策の実施時期、実施期間については要検討			➢ 対策の実施時期、実施期間については要検討			➢ 対策の実施時期、実施期間については要検討			➢ 対策の実施時期、実施期間については要検討			➢ 対策の実施時期、実施期間については要検討						
【短期対策】 遠州大橋へのルート転換													➢ 効果検証			➢ 効果検証			
													➢ 効果検証			➢ 効果検証			
【中期対策】 遠州大橋無料化に向けた対策													➢ 効果検証			➢ 効果検証			
													➢ 効果検証			➢ 効果検証			
【長期対策】													➢ 効果検証			➢ 効果検証			
													➢ 効果検証			➢ 効果検証			

■ 今年度の実施予定施策

《誘導看板イメージ》



6:45~8:30

遠州大橋(有料)が空いています
掛塚橋は渋滞します

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会
西部地域検討部会

《チラシイメージ》

◆◆ 変えてみませんか? 朝の「ルーティン」 ◆◆
掛塚橋渋滞時間帯(6時45分~8時30分)
渋滞のない走れる遠州大橋の利用をおススメします

◆ 掛塚橋は6時45分~8時半までの間、断続的に渋滞しています。
→遠州大橋を利用すると渋滞を避けることが出来ます。
→掛塚橋は6時40分頃までならば、渋滞を避けて通過が出来ます。

渋滞に巻き込まれながらの通勤:掛塚橋
渋滞に巻き込まれず通勤:遠州大橋

国道150号掛塚橋
国道150号八幡バス遠州大橋

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 西部地域検討部会

掛塚橋「一番混むのはいつ?」

~ 日々の「ルーティン」変更の参考に1 ~

◆ 朝・夕方・夜間方面へ向かう場合
「最も混むのは7時~7時30分」。渋滞時間帯が長い曜日(木・金)の週末。
「最も混んだ日」は最も混んだ日の通過時間は約20分も!

◆ 昼・夜間方面へ向かう場合
「最も混むのは7時45分~8時00分」。渋滞時間帯が長い曜日(木・金)の週末。
「最も混んだ日」は最も混んだ日の通過時間は約30分も!

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 西部地域検討部会

4. 今年度の取組み(案)

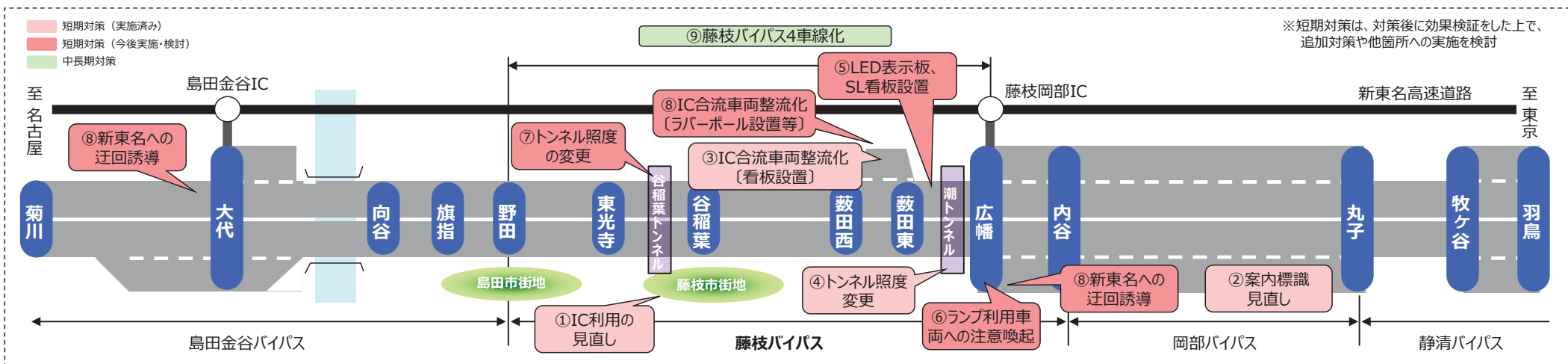
(2) 藤枝バイパスおよび周辺地域における対策（実施主体：国、静岡県、藤枝市、島田市） <実施中>

① 藤枝バイパス及び周辺地域における渋滞対策のステップ

- 藤枝バイパスは、渋滞対策の取組みとして短期・中長期を設定し、道路の使い方を工夫しながら段階的に対策を実施。
- 短期対策は、各対策を試行し効果検証をした上で、追加対策や他箇所への実施を検討。中長期対策は、地域と一体となった道路整備や産業集積等の取組みを進める。

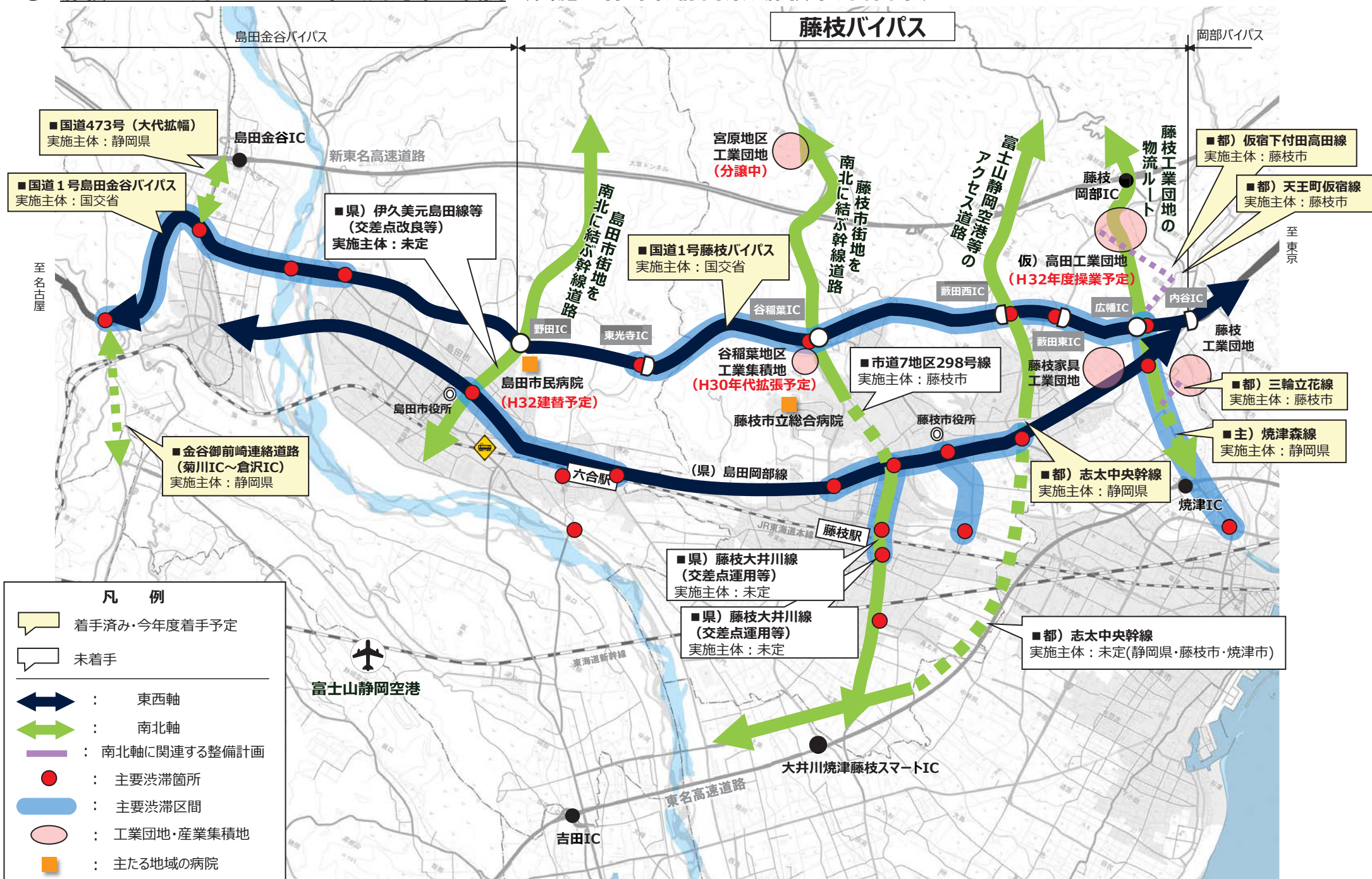
	渋滞原因	対策案		周辺ネットワーク整備状況	地域への投資
		藤枝バイパスにおける取組み	藤枝バイパス周辺地域での取組み		
実施済 短期 今後実施・検討	ピーク時における交通の集中	①ピーク時のIC利用の見直し（H27年度実施）	②周辺道路の案内標識見直し（H27年度実施）	-	・宮原工業団地の分譲（現在分譲中）
	ICからの流入車両による速度低下	③IC合流車両の整流化〔看板設置〕（H27年度実施）	-		
	トンネル進入時の速度低下	④トンネル照度の変更〔潮トンネル〕（H27年度実施）	-		
	縦断勾配の変化（サグ）	⑤LED表示板、SL看板の設置等による速度回復案内（H28年度：菟田東IC上り付近にて実施）	-		
	不要な合流車両の発生	⑥オフランプ⇒オンランプ利用車両への注意喚起（H28年度実施）	-		
	トンネル進入時の速度低下	⑦トンネル照度の変更〔谷稲葉トンネル〕（今後予定）	-		
中長期	ピーク時における交通の集中	⑧看板・チラシ・情報版等による新東名への迂回誘導（今後予定）	⑧新東名への迂回誘導（検討予定）	<ul style="list-style-type: none"> ・静岡BP(牧ヶ谷IC～丸子IC間)：4車線化《H30》 ・島田金谷BP：4車線化《開通予定時期未公表》 ・金谷御前崎連絡道路（倉沢IC～菊川IC） ・新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）開通予定《～H32年度》 ・国道473号（大代IC～新東名島田金谷IC）：4車線化《開通予定時期未公表》 	<ul style="list-style-type: none"> ・仮）高田工業団地の分譲 ・谷稲葉地区工業集積地の拡張 ・島田市民病院の建て替え
	道路ネットワークが繋がることによる交通量増加（接続する道路の全線4車線化等に伴う交通負荷への対応）	⑨藤枝バイパス4車線化	<ul style="list-style-type: none"> 藤枝市街地を南北に結ぶ幹線道路の整備（藤枝市） 藤枝工業団地の物流ルート整備（静岡県） 富士山静岡空港へのアクセスルート整備（静岡県、藤枝市、焼津市） 島田市街地を南北に結ぶ幹線道路の整備（島田市） 		

■ 藤枝バイパスにおける短期・中長期対策の展開



4. 今年度の取組み(案)

② 藤枝バイパス周辺における中長期対策の展開 (実施主体: 国、静岡県、藤枝市、島田市)

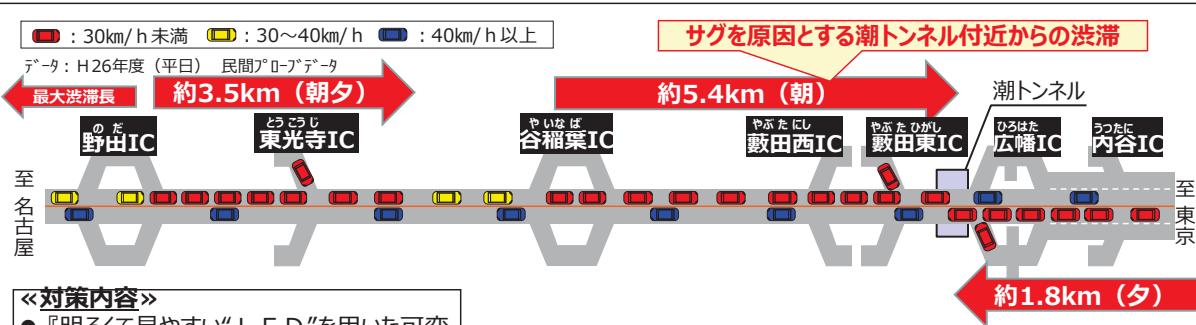


4. 今年度の取組み(案)

③ 今年度実施する短期対策: サグ部へのLED表示板の設置 (実施主体: 国)

- 藤枝バイパスでは、サグ部、連続するトンネル、IC合流車両等による渋滞が発生。LED表示板により、速度回復の注意喚起を行うことで、渋滞緩和を図る。
- 潮トンネル付近を先頭に、サグを起因とする最大約5.4kmの渋滞が発生していることから、菟田東ICのランプ合流部および潮トンネル直前の本線部にLED表示板を設置する。また、設置時期は、交通量の増加時期および速度低下の規模より、【8~9月】を対象に行う。

■ 対策概要

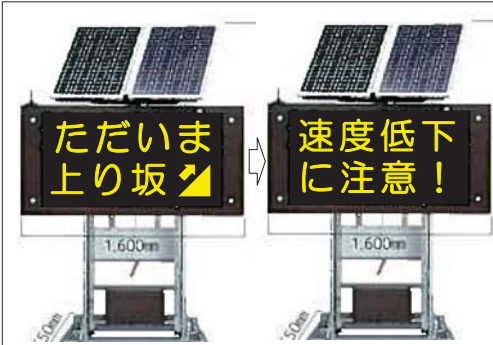


「対策内容」

- 『明るくて見やすい“LED”を用いた可変表示板』及び『複数パターンの案内看板』を東京方面・名古屋方面の潮トンネル付近に設置。
- 走行速度が低下しないよう注意を促すとともに、走行速度が低下した場合に速やかな速度回復を促す等の情報提供を実施。



■ LED表示板の設置

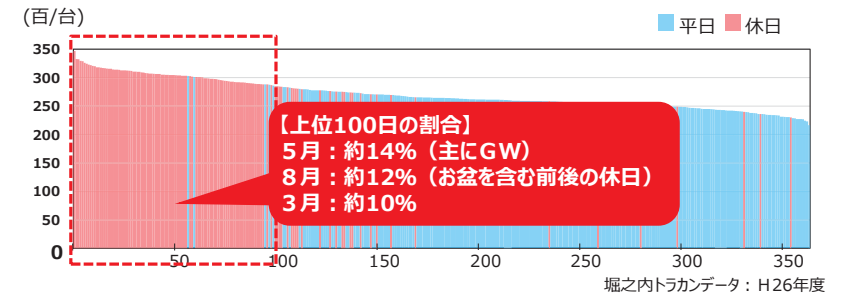


■ 案内看板の設置

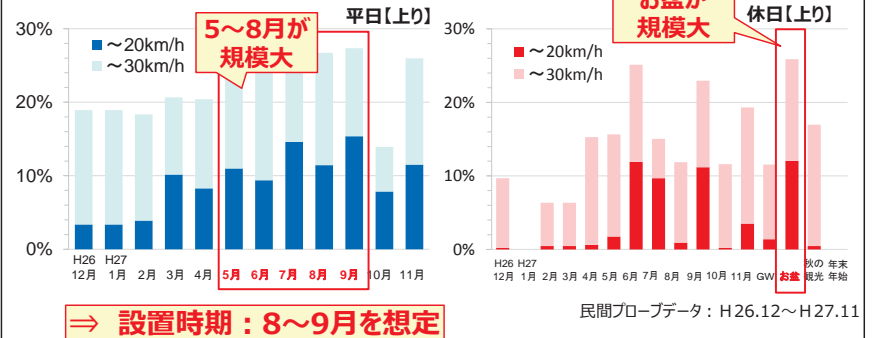


■ 設置時期

■ 小型車の日別交通量ランキング



■ 藤枝バイパスの速度低下発生割合



■ 対策スケジュール案

- 6~7月 関係機関協議・役割分担等の調整
- 8~9月 対策の実施
- 実施後 データの抽出・効果分析・広報の実施 (仮)
- 効果検証を踏まえ、別箇所での設置、新たな対策の検討等

4. 今年度の取組み(案)

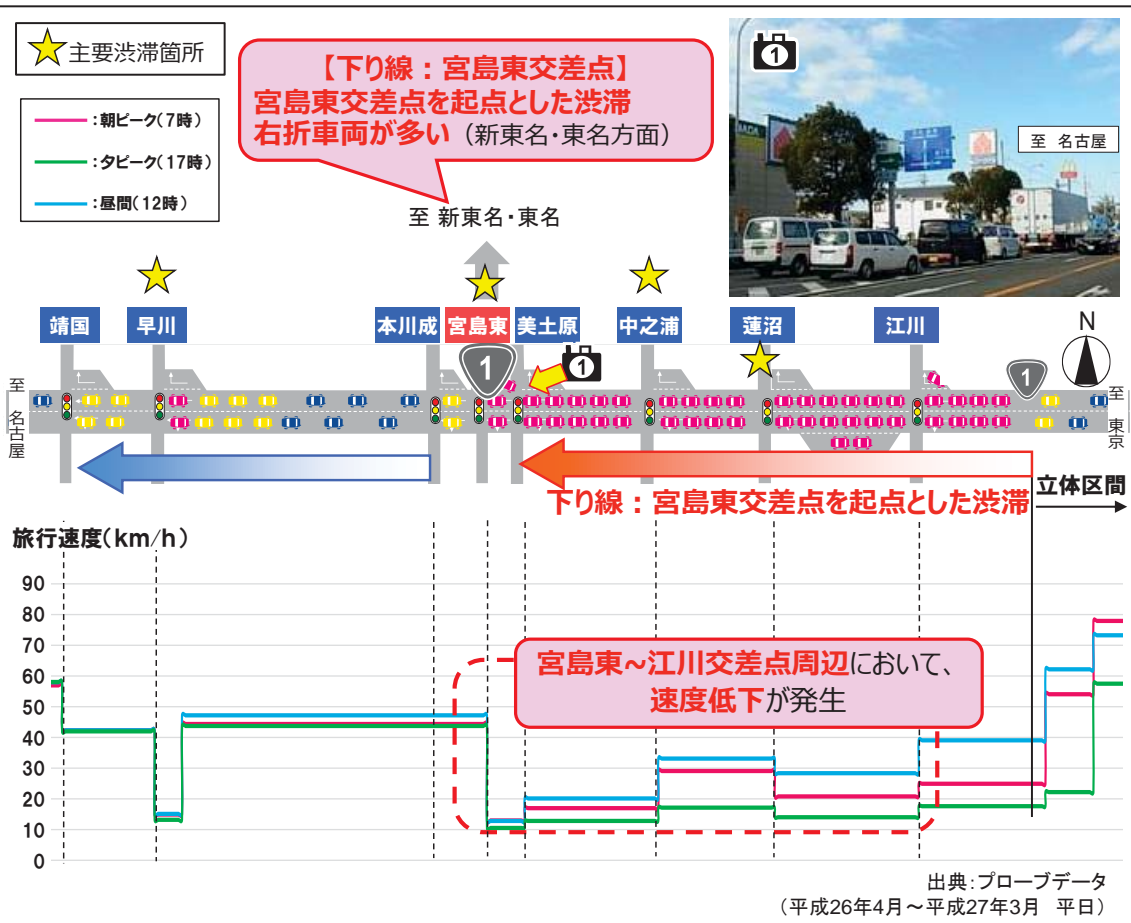
(3) 国道1号富士由比バイパス 宮島東交差点、江川交差点 (実施主体:国) <検討中>

① 現在の課題と宮島東、江川交差点における渋滞対策のステップ

※1: 交通量調査結果 (H27.10月平日)
 ※2: 交通量は交通量調査結果 (H27.10月平日)、交通容量はH22道路交通センサスより算出

- 国道1号富士由比バイパスでは、主要渋滞箇所である宮島東交差点等を中心に、交通容量不足による混雑が発生。
 (最大渋滞長280m※1 (下り線17時台)、混雑度1.97※2)
- 下り線では、宮島東交差点～江川交差点間において、速度低下が発生 (特に、夕ピーク時の速度低下)。
- 宮原東、江川交差点は、渋滞対策の取り組みとして短中期を設定し、道路の使い方を工夫しながら段階的に対策を実施。
- 短期対策については、各対策を試行し効果検証をした上で、追加対策や他箇所への実施を検討。

■ 国道1号富士由比バイパスの交通状況(下り線)と渋滞発生要因



■ 宮島東、江川交差点における渋滞対策のステップ

	渋滞要因	対策案	周辺ネットワーク整備状況
短期	・宮島東交差点から右折で流出する交通が多く、直進交通を阻害	・下り線流入部について、南方へ拡幅し、右折車線を2車線化・その他交差点改良等	・国道139号富士改良において、一部区間がH28年3月に供用しているが、本交差点への影響は少ない
	・ピーク時における交通の集中	・出発時間の変更による時間帯分散	
中長期	・周辺道路ネットワークの整備による交通量増加、容量の不足	・富士立体整備	・国道139号富士改良の全線開通後、江川交差点への流入交通量の増加が懸念

富士改良区間接続

短期：右折車線2車線化

中長期：富士立体整備

4. 今年度の取組み(案)

② 今年度検討する短期対策:宮島東交差点 右折車線の2車線化

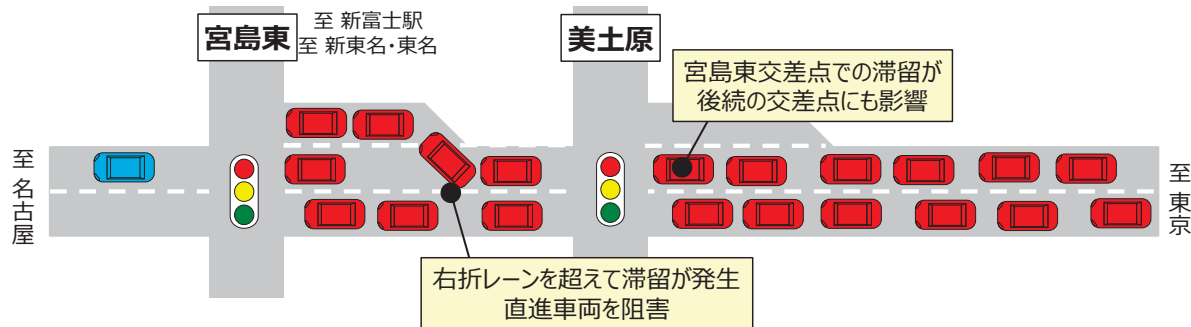
- 宮原東交差点の右折車の滞留が苦節レーンを超過・直進車両を阻害しているため、今年度、短期対策として右折2車線化について検討を進める。
- 対策の実施・効果検証を試行した上で、追加対策や他箇所への実施を検討

■ 対策概要

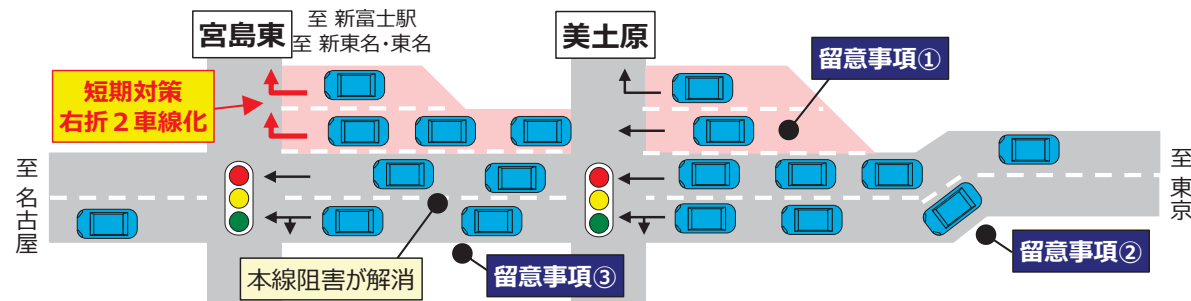
◆ 対策位置図



◆ 現在の宮島東交差点 (下り)



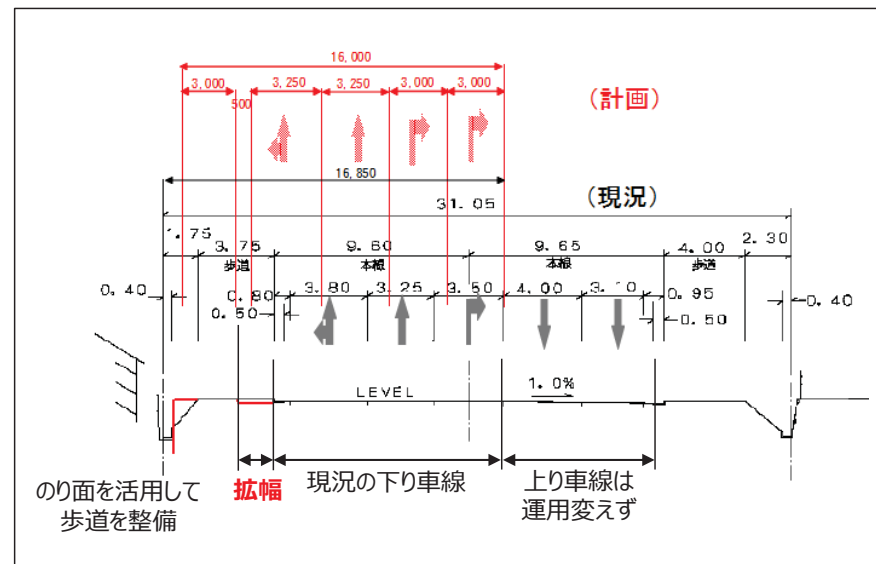
◆ 対策後の宮島東交差点 (下り)



■ 対策による整備効果と整備上の留意事項

整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 宮島東交差点 下り線での右折車両の滞留による本線阻害の排除および渋滞の軽減。 ● 現状の用地内で対策可能であり、用地買収を必要としないため、短期間での効果発現を期待。
留意事項	<ol style="list-style-type: none"> ① 隣の交差点 (美土原交差点) が近接しており、右折車線の運用に課題あり。 ② 本線シフトが必要なことに加え、車線運用が変則的になることから、美土原交差点の手前に、車線運用を注意する看板等が必要。 ③ 用地内で対策するために、下り線側の路側に設置されている植樹 (高木) を撤去し、歩道整備が必要。

■ 計画横断面図



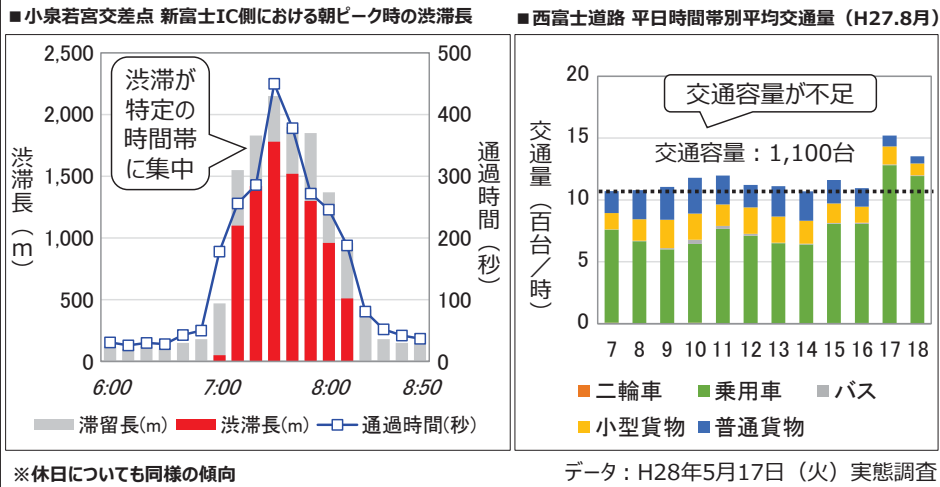
4. 今年度の取組み(案)

(4) 国道139号 小泉若宮交差点

① 現在の課題: 平日・休日における渋滞の発生要因

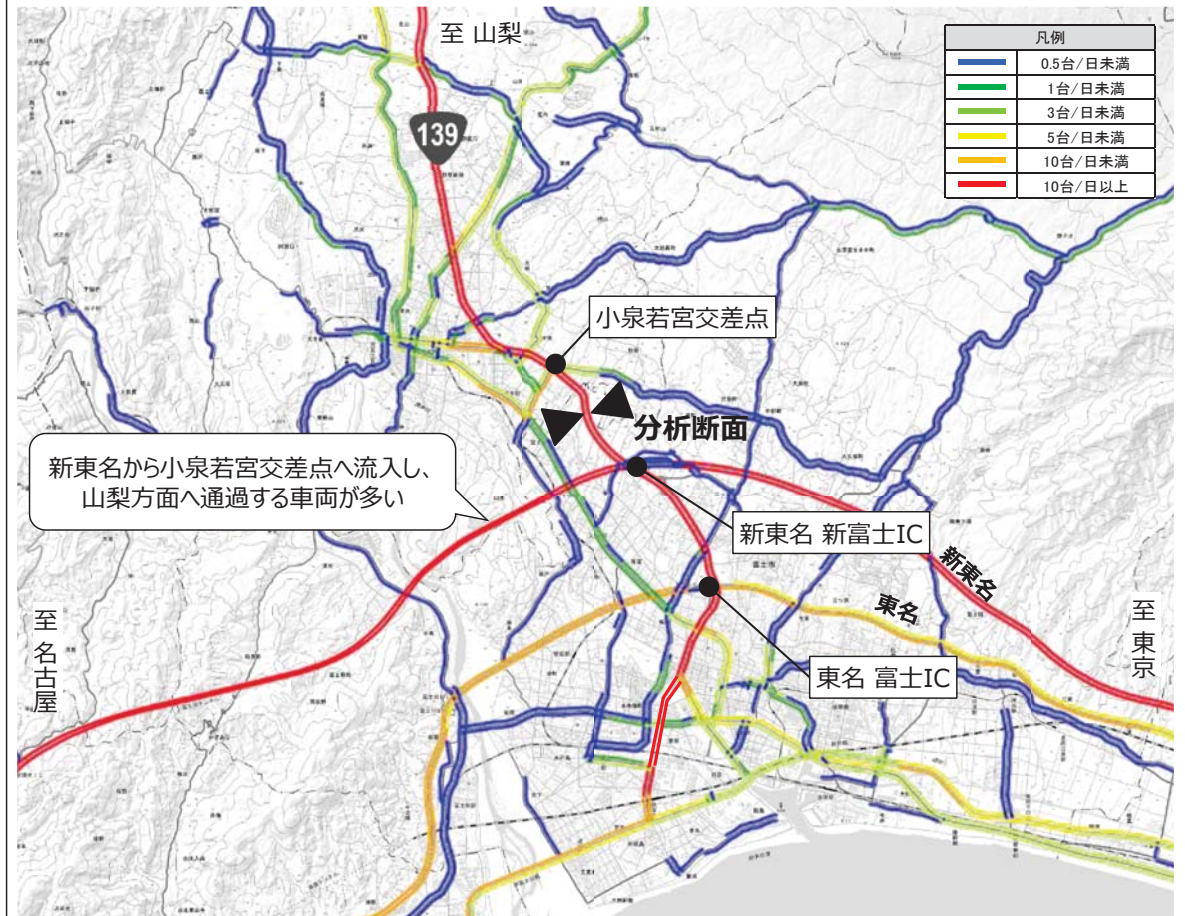
- 当該交差点では、短期対策としてH27年8月に信号現示の最適化を実施。一定の効果が見られたものの、ピーク時の交通集中や、富士山周辺への企業進出増加等もあり、引き続き速度低下が顕著となっており、抜本的な解決には至っていない。

主な渋滞要因①：ピーク時の交通集中・容量不足【平日・休日】

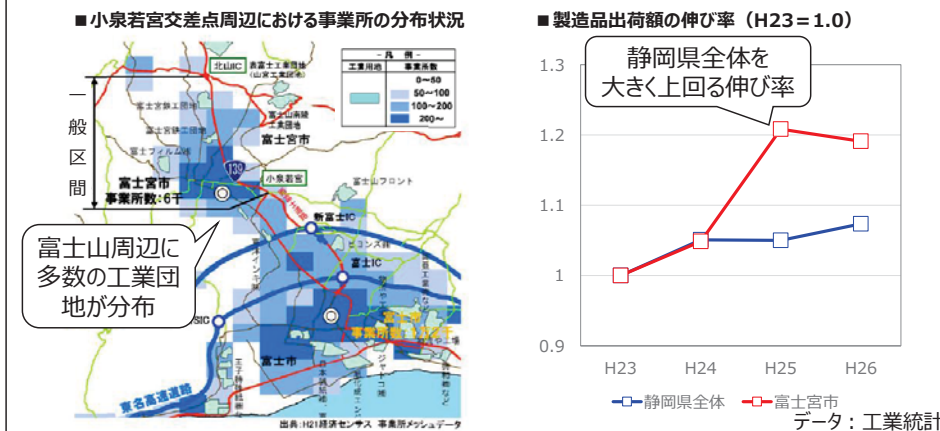


主な渋滞要因③：新東名新富士IC等から富士山方面への観光交通が集中【休日】

■小泉若宮交差点を通行した車両のルート分析図



主な渋滞要因②：富士山周辺への企業進出による車両の増加【平日】



4. 今年度の取組み(案)

② 小泉若宮交差点における渋滞対策のステップ

- 小泉若宮交差点は、渋滞対策の取り組みとして短中長期を設定し、道路の使い方を工夫しながら段階的に対策を実施。
- 短期対策については、各対策を試行し効果検証をした上で、追加対策や他箇所への実施を検討。

	渋滞要因	対策案	周辺ネットワーク整備状況
短期	<ul style="list-style-type: none"> ● 富士 - 富士宮間を結ぶ主要幹線道路であり、交通が集中 	<ul style="list-style-type: none"> ● 信号現示改良 (H27年度実施) ● 通勤交通を対象とした時間分散施策「富士ゆっくり帰宅キャンペーン」(H27年度実施) ● 観光交通を対象とした富士 - 富士宮間の迂回ルートへの誘導 (H28年度実施予定) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該交差点の交通量等に変化を与えるネットワーク整備は、周辺にはない
中長期	<ul style="list-style-type: none"> ● 西富士道路から富士宮方面へ向かう際の最初の交差点であり、交通が集中 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通容量拡大策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺道路へのアクセスルート検討・整備の進捗状況を考慮する必要あり



4. 今年度の取組み(案)

③ 情報提供による交通誘導施策 (実施主体:国) <検討中>

【誘導想定区間：新東名新富士IC⇔白糸の滝・朝霧高原 (上井出IC)】

1) 現在の課題

- 国道139号や西富士道路では、平日の通勤・業務交通や休日の観光交通などの影響により、小泉若宮交差点 (主要渋滞箇所) などを中心に、交通混雑が発生。

2) 対策実施内容

- 国道139号小泉若宮交差点等の主要渋滞箇所の交通混雑を緩和するため、他路線への案内誘導 (情報提供) を実施し、交通集中箇所の分散を図ることを目的して実施。
- 今回の対象者は、観光交通。対象区間は、新東名新富士IC～上井出IC (白糸の滝や朝霧高原、山梨方面など) に設定。
- 案内誘導ルートは、走りやすさを考慮し、概ね断面2車線が確保されている道路を選定。また、誘導ルート沿線には観光施設があり、誘客効果も期待。小学校周辺の安全対策への配慮も必要。

■ 誘導ルート(案)の比較・評価 (休日17時台:国道139号上井出IC→新東名新富士ICを評価)

ルート	延長 (km)	交通量 (百台/12h)	所要時間 (分)	平均速度 (km/h)	走りやすさ			関係機関ヒアリング
					主な車線数 (断面)	信号交差点		
						密度 (箇所/km)	交差点数	
西富士道路ルート	15	139 : 310 139 : 422 西富士道路	35	26	4車線	0.8	12	-
誘導ルート(案)	23	72 : 106 469 : 24 72 : 44	29	47	2車線	0.4	9	・小学校周辺の安全対策への配慮も必要 ・案内周知方法、ルートの誘導方法の検討が必要

※所要時間、平均速度は、「民間プローブデータ H27.5月休日の平均値」。国道139号上井出IC→新富士ICの区間を対象に算出。
 ※交通量、走りやすさは、「平成22年度道路交通センサス」より算出。

■ 案内誘導ルート(案)と観光施設の位置

至 朝霧高原、山梨県



至 静岡市

※渋滞長:交通量調査結果(H27.10月休日)
 ※写真:各自治体より受領



白糸の滝



奇石博物館



富士山 天母の湯



山宮浅間神社 (世界遺産構成資産)



村山浅間神社 (世界遺産構成資産)



富士山と茶畑 (富士山ビューポイント:大淵笹場)



富士山かぐや姫ミュージアム (H28.4月リニューアルオープン)

※写真は、富士市立博物館

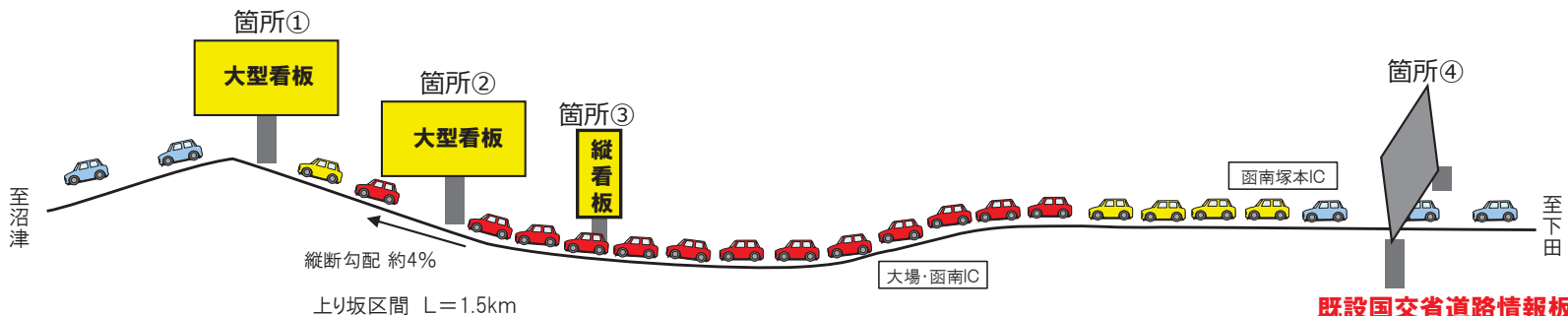
4. 今年度の取組み(案)

(5) 東駿河湾環状道路における渋滞対策 <実施中>

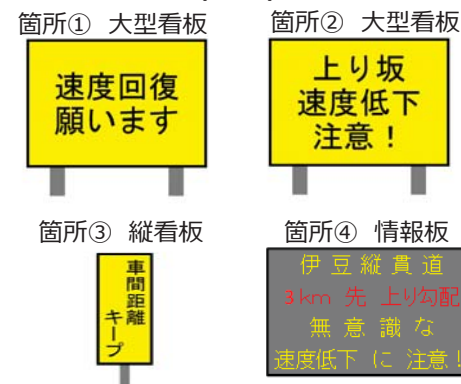
1) 短期対策:大型看板設置による渋滞対策 (実施主体:国)

- 平成26,27年度は、仮設LED看板設置による速度回復を促す対策を実施し、一定の効果発現を確認。
- 平成28年度は、看板設置位置の妥当性検証結果を踏まえた大型看板の設置を行う。

■これまでの施策内容と今年度の実施内容

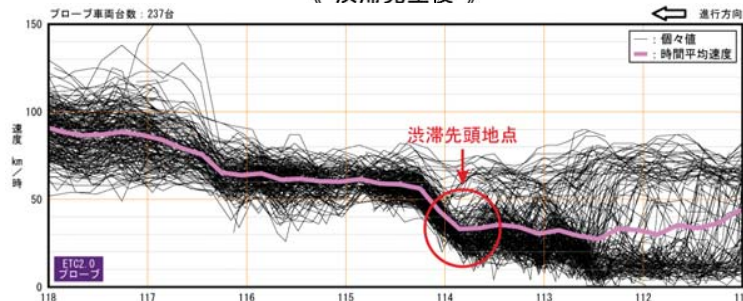


<看板表示内容(H28)>

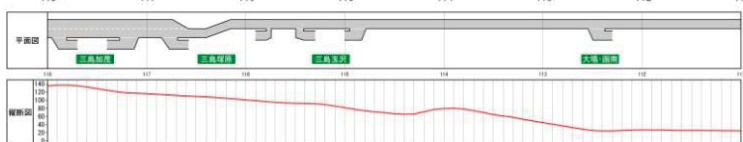
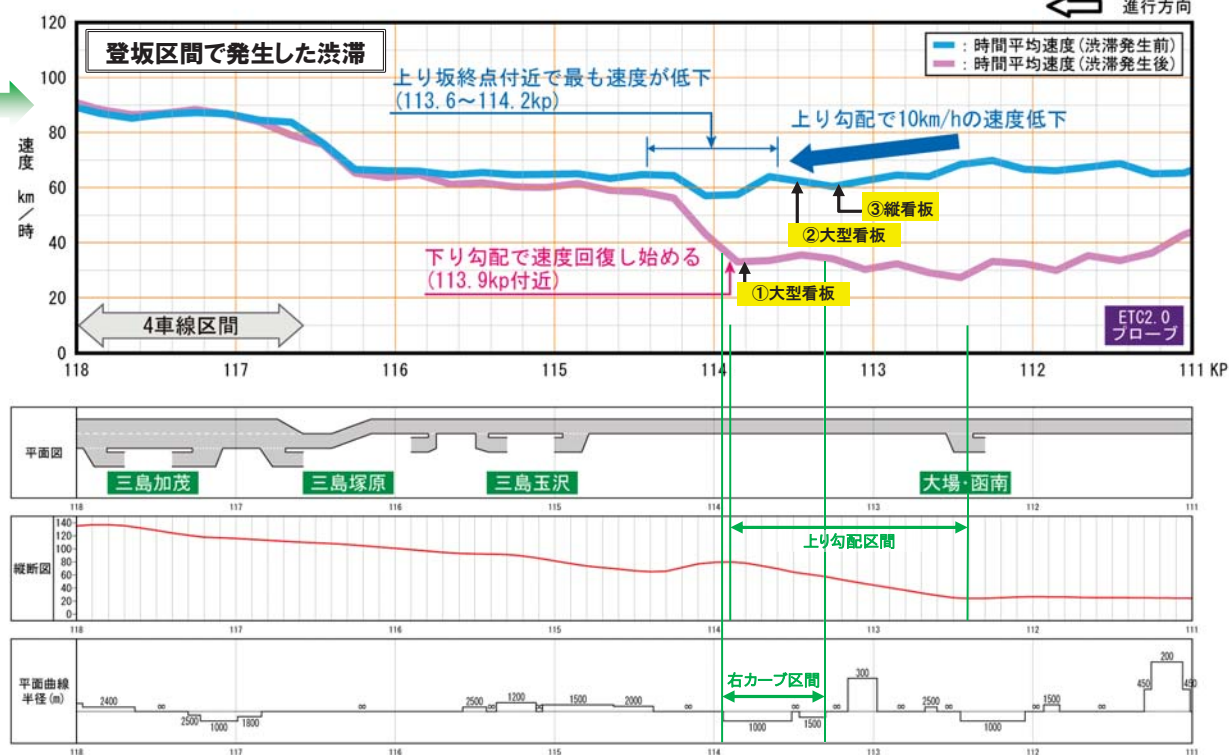


■ ETC2.0速度プロファイルによる看板設置位置の妥当性検証

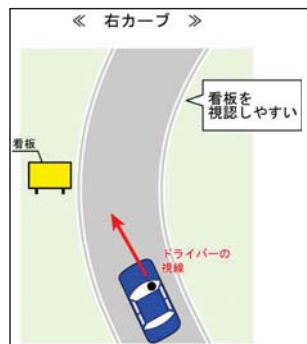
《 渋滞発生後 》



ETC2.0速度プロファイルより、渋滞発生前の速度低下地点、渋滞発生後の渋滞先頭地点を把握



※ETC2.0プロブ情報(H27.10)より作成

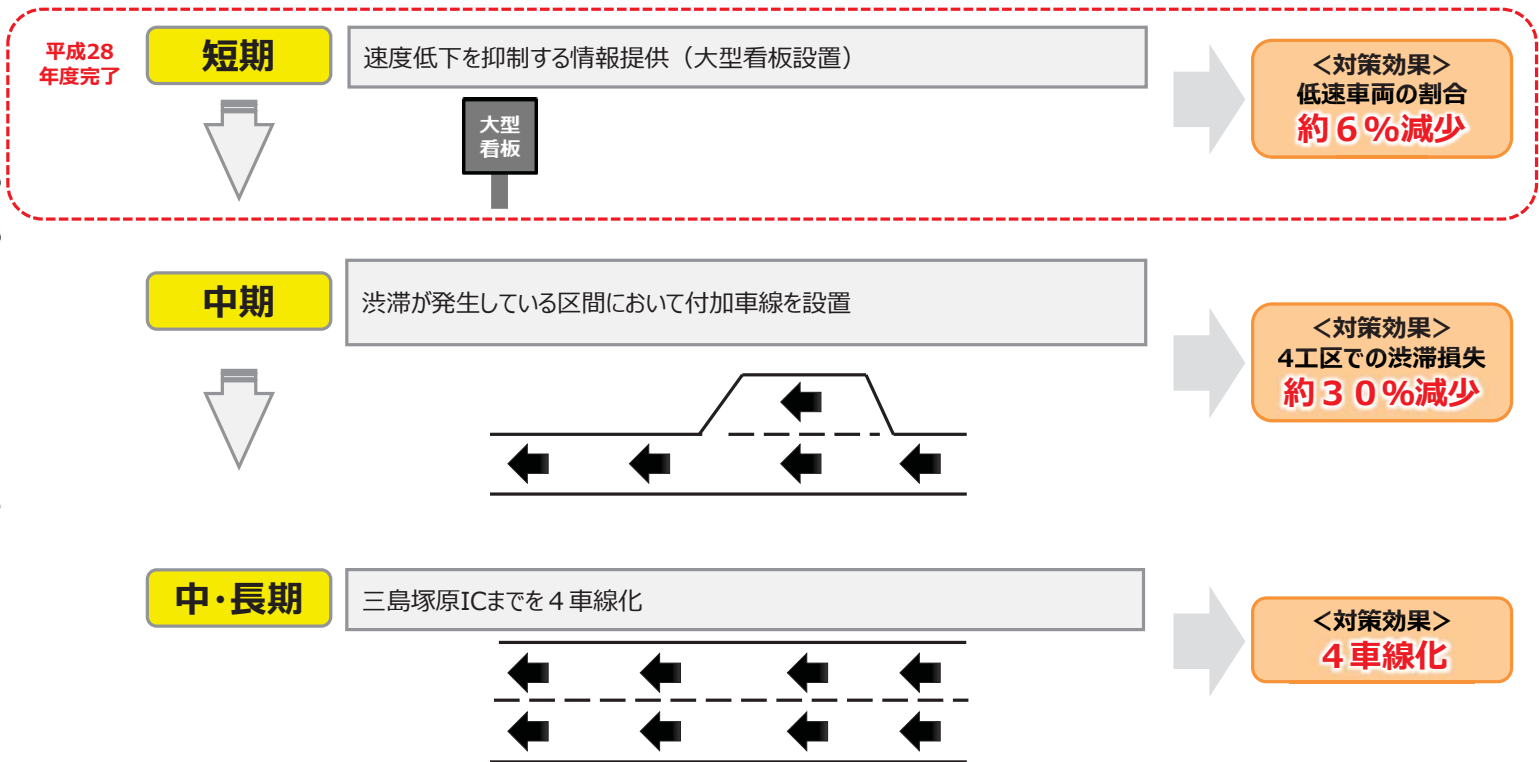
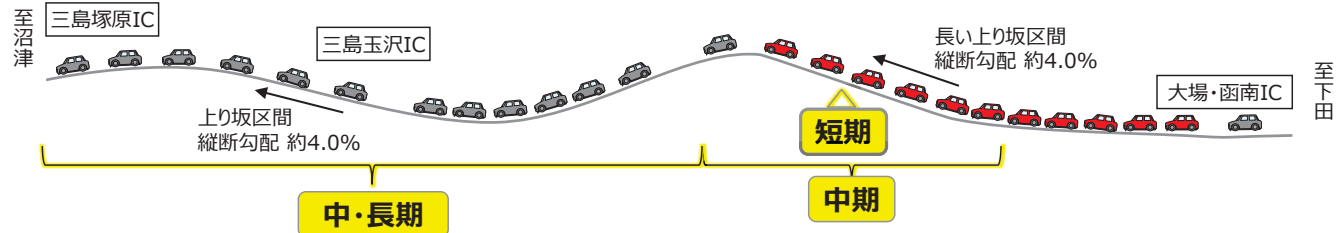
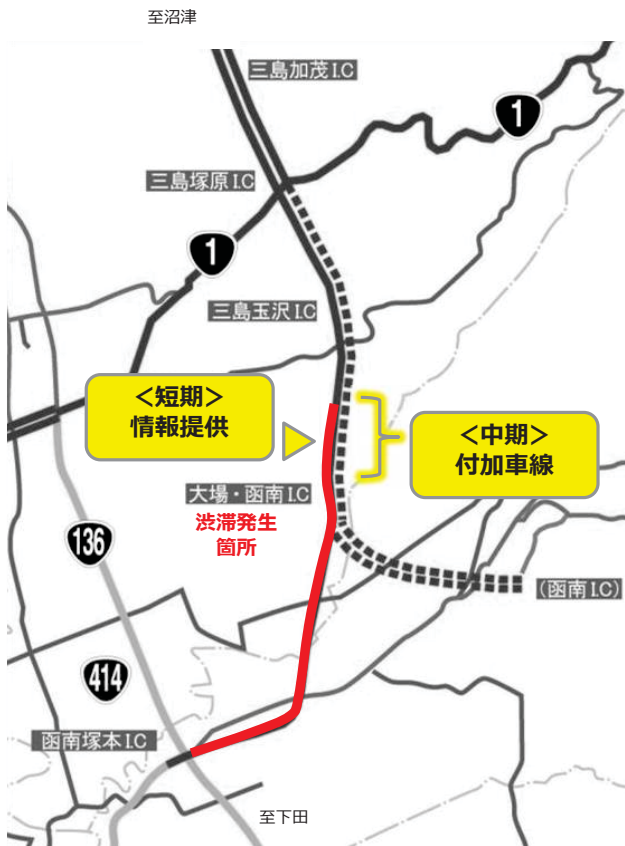


平面線形を考慮

4. 今年度の取組み(案)

2) 今後の中長期対策（実施主体：国）

- 短期対策の実施と並行して、付加車線を設置、4車線化に向けて検討を実施する。



4. 今年度の取組み(案)

(6) 長泉IC交差点の交差点改良(右折レーン付加)(実施主体:国) <実施中>

- 長泉 I C 交差点では、朝ピーク時を中心に、東駿河湾環状道路の下りOFFランプからの流入部（流入方向B）と、国道246号の沼津方面からの流入部において渋滞が発生。
- 長泉 I C 下りOFFランプ方面からの流入部（流入方向B）において、裾野市方面への右折車両が約37%と多く、現況の信号現示では右折車両を適切に捌けていない状況。
- 長泉 I C 交差点への流入部において右折レーンを付加（2車線化）し、右折車両による直進交通・左折交通の阻害を解消する。

■長泉 I C 交差点の現状

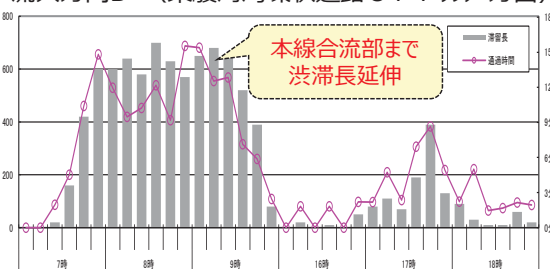


長泉 I C 交差点の右折車両（裾野方面）が延伸

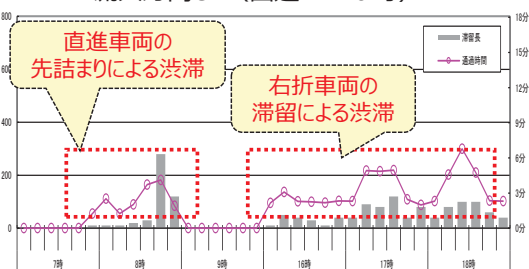


長泉 I C 交差点の渋滞が東駿河湾本線まで延伸

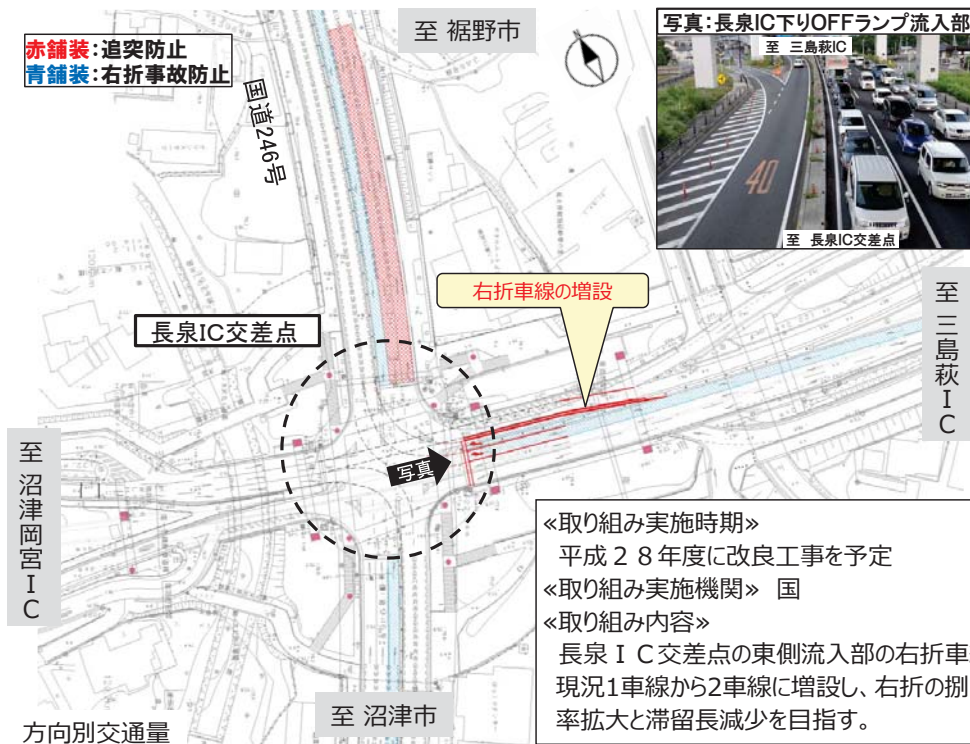
流入方向B（東駿河湾環状道路OFFランプ方面）



流入方向C（国道246号）



■長泉 I C 交差点の右折レーン付加(案)



方向		流入方向A			流入方向B			流入方向C			流入方向D		
		左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
12時間合計	小型車	3,724	9,896	1,344	2,655	2,283	2,745	613	9,146	1,747	1,536	2,175	708
	大型車	575	2,305	474	309	174	473	136	2,063	249	379	165	97
	方向計(方向比)	4,299 (23.5%)	12,201 (66.6%)	1,818 (9.9%)	2,964 (34.3%)	2,457 (28.4%)	3,218 (37.3%)	749 (5.4%)	11,209 (80.3%)	1,996 (14.3%)	1,915 (37.9%)	2,340 (46.2%)	805 (15.9%)
	流入計(100%)	18,318 (100%)				8,639 (100%)			13,954 (100%)			5,060 (100%)	

調査日：H26.7.8（火）

4. 今年度の取組み(案)

(7) 国道1号(江原公園交差点～西椎路交差点)の対策方針(実施主体:国) <検討中>

- H28.4国土交通省記者発表「渋滞ワーストランキングのとりまとめ(平成27年速報)」において、「国道1号江原公園交差点～西椎路交差点」が年間・GWともに直轄国道(1号～11号)で全国ワースト1。
- 特に平日上り線(東行き)における朝夕の通勤時間帯の速度低下が顕著で、江原公園交差点～共栄町交差点の信号連担区間を先頭とする渋滞が発生。
- H28.3に開通した東名高速愛鷹SICに経路分散する等、対策立案を早期に着手し、短中長期対策を計画する。

<<H28.4.28記者発表(抜粋)>>

【直轄国道(1号～11号)】

- ・年間渋滞ワースト1位: 国道1号 静岡県沼津市 江原公園交差点～西椎路交差点
- ・GW期間渋滞ワースト1位: 国道1号 静岡県沼津市 江原公園交差点～西椎路交差点

■年間合計

<国道1号>

順位	渋滞損失時間 ^{※3}	都道府県	市区町村	区間名	延長(km)
1	169	静岡県	沼津市	江原公園交差点～西椎路交差点	3.7
2	130	三重県	四日市市	中部交差点～日永五南交差点	3.7
3	99	神奈川県	横浜市	汲沢～原宿交差点	1.7
4	99	大阪府	枚方市	天の川交差点～中振交差点	2.7
5	96	愛知県	岡崎市	市場町交差点付近～美合町西交差点	3.8

※1:路線別(国道1号～11号)で集計
 ※2:対象は7時～19時(12時間)
 ※3:混雑により余計にかかる時間
 (単位:万人・時間/年)

■GW期間

<国道1号>

順位	渋滞損失時間 ^{※4}	都道府県	市区町村	区間名	延長(km)
1	4.5	静岡県	沼津市	江原公園交差点～西椎路交差点	3.7
2	3.5	大阪府	枚方市	天の川交差点～中振交差点	2.7
3	3.0	愛知県	安城市	東栄町6丁目交差点～今本町西交差点	2.2
4	2.9	静岡県	沼津市	上石田北交差点～共栄町交差点	1.2
5	2.9	神奈川県	横浜市	汲沢～原宿交差点	1.7

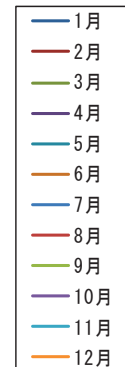
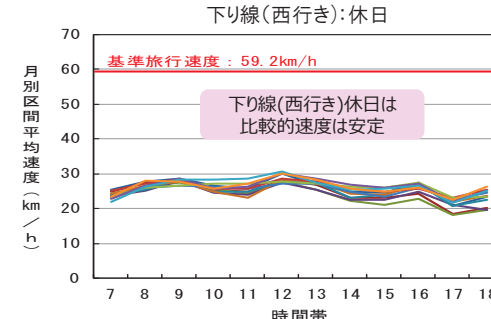
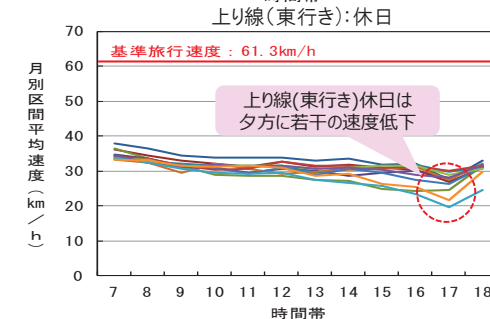
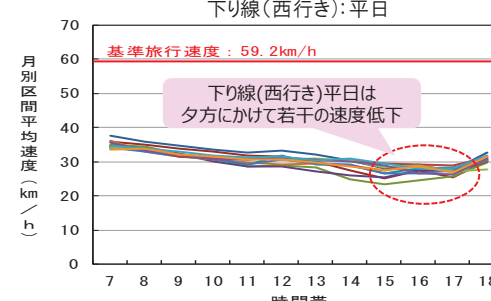
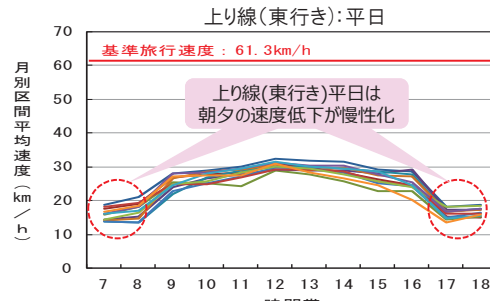
※1:路線別(国道1号～11号)で集計
 ※2:平成27年4月28日～平成27年5月8日
 ※3:対象は7時～19時(12時間)
 ※4:混雑により余計にかかる時間
 (単位:万人・時間/1日)

<<位置図>>

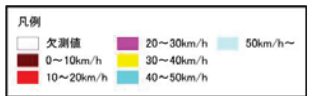


<<区間の現状>>

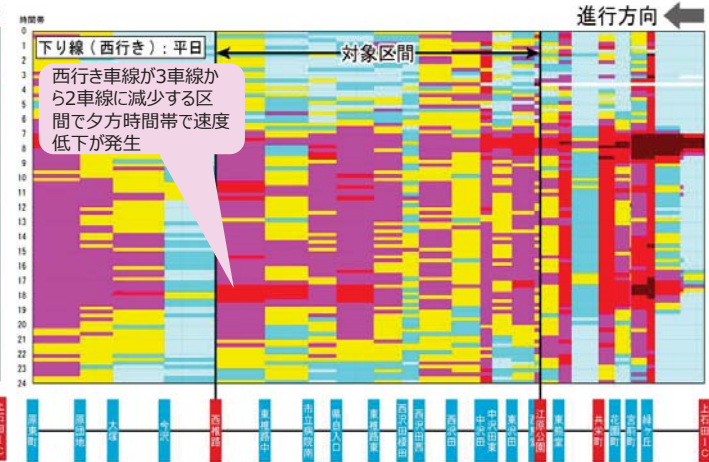
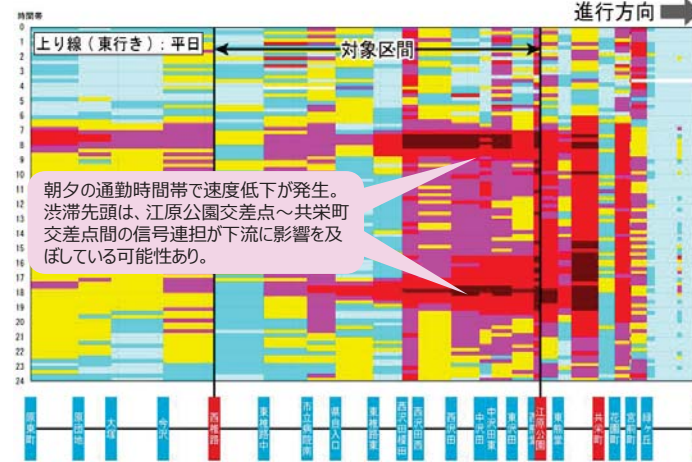
■民間プローブデータによる月別・時間帯別旅行速度(データ) 民間プローブデータ(H27年平日平均データ)



【基準旅行速度】
 平日/休日の昼間12時間における民間プローブサンプルのうち、上位10%が達成する旅行速度であり、損失時間算出の基準旅行速度

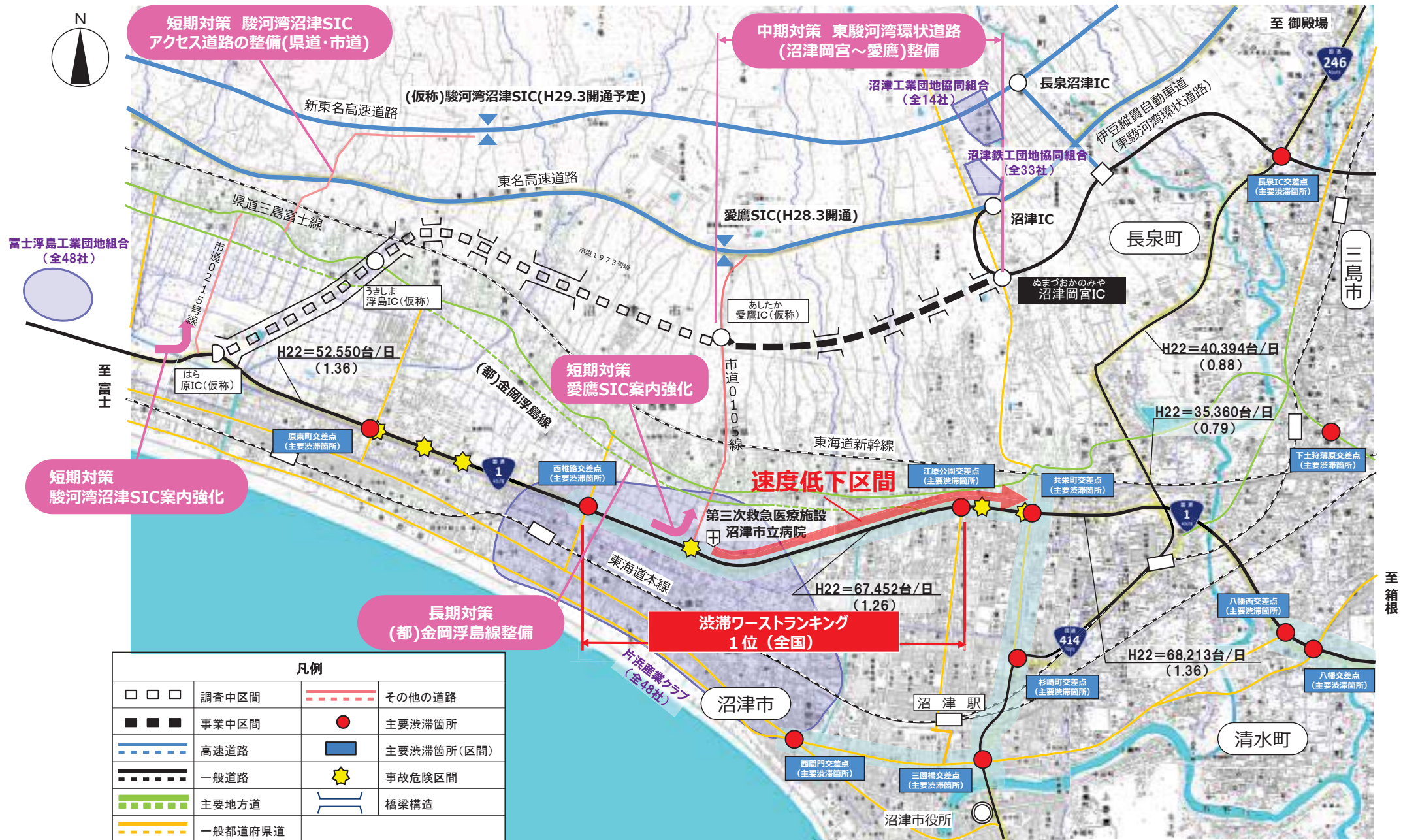


■民間プローブデータによる区間別・時間帯別旅行速度(データ) 民間プローブデータ(H27年10月平日平均データ)



4. 今年度の取組み(案)

《対策方針(案)》



4. 今年度の取組み(案)

(8) 国道246号裾野IC入口交差点における発進遅れ防止案内看板の設置 (実施主体:国) <検討中>

- 国道246号は平日に通勤・業務交通が集中が見られ、特に御殿場(上り)方面では、裾野IC入口交差点・岩波交差点付近を先頭とする通勤時間帯での慢性的な渋滞が発生。
- 裾野IC入口交差点の南側流入部の停止線付近は、約6%の上り勾配となっており、停止線付近の発進遅れを抑止するため、スムーズな発進を促す横断幕を裾野IC入口交差点及び岩波交差点に架かる横断歩道橋に設置し、効果を検証する。

<<位置図>>

静岡県裾野市
国道246号 上り線



<<説明図>>

■ 横断幕設置箇所イメージ

- ◀実施箇所▶ 国道246号 岩波交差点～裾野IC入口交差点
- ◀実施年度▶ 平成28年度秋予定
- ◀実施機関▶ 国土交通省



■ 横断幕 (イメージ)

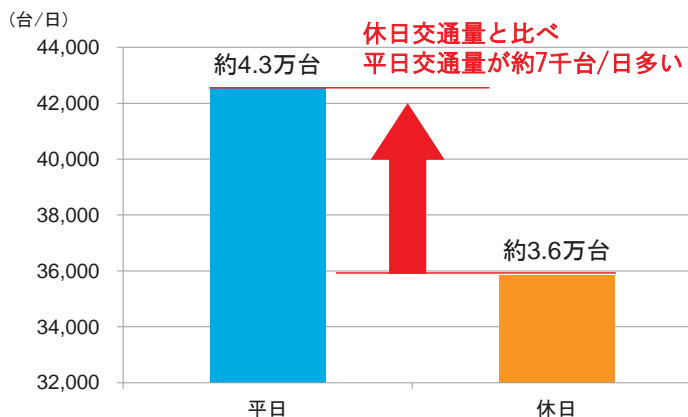
混雑緩和 のため **スムーズな発進** にご協力を!

中部地方整備局 沼津河川国道事務所

▶ ドライバーにスムーズな発進を意識してもらうことで、交差点流入における発進遅れを緩和させ、車頭間隔短縮による交差点流入台数を増加させる。

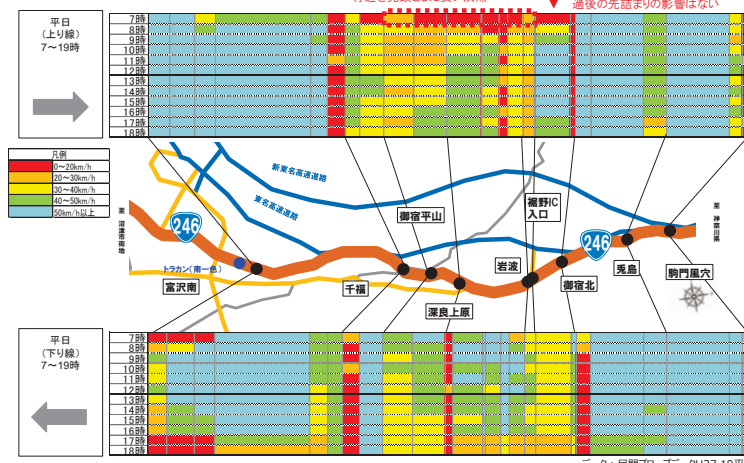
- 平成28年度の予定
 - ・公安委員会との調整
 - ・対策実施 (平成28年度秋)
 - ・効果検証
- 平成29年度の予定
 - ・検証結果を受け、本格導入を検討

■ 対象区間の断面交通量 (H22道路交通センサ観測値)



データ: 平成22年道路交通センサ

■ H27.10平日走行速度



データ: 民間プローブデータH27.10平日

■ 裾野IC入口交差点を先頭とする渋滞



■ 裾野IC入口交差点での緩慢な発進



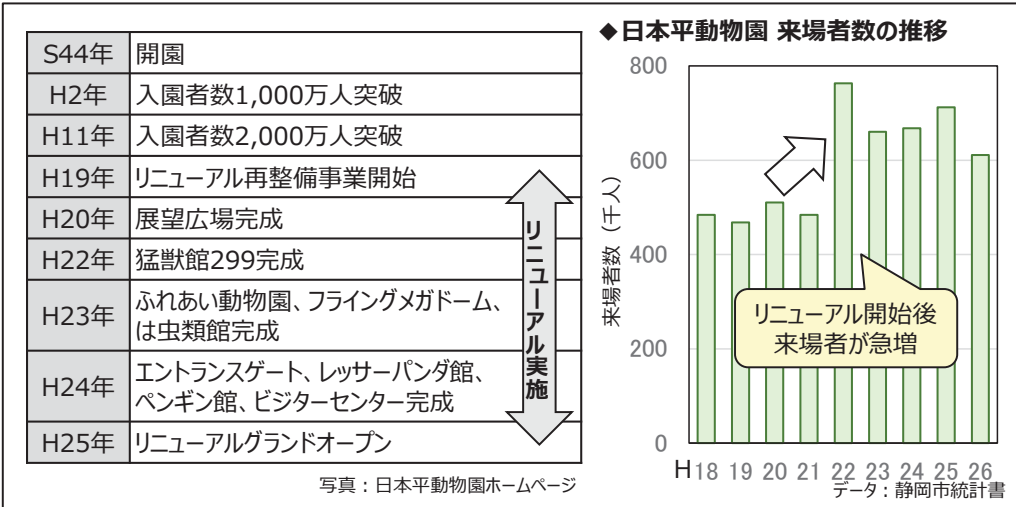
4. 今年度の取組み(案)

4-3 休日の渋滞対策の検討・取り組み内容

(1) 大型連休時における日本平動物園周辺の渋滞対策 <継続実施予定>

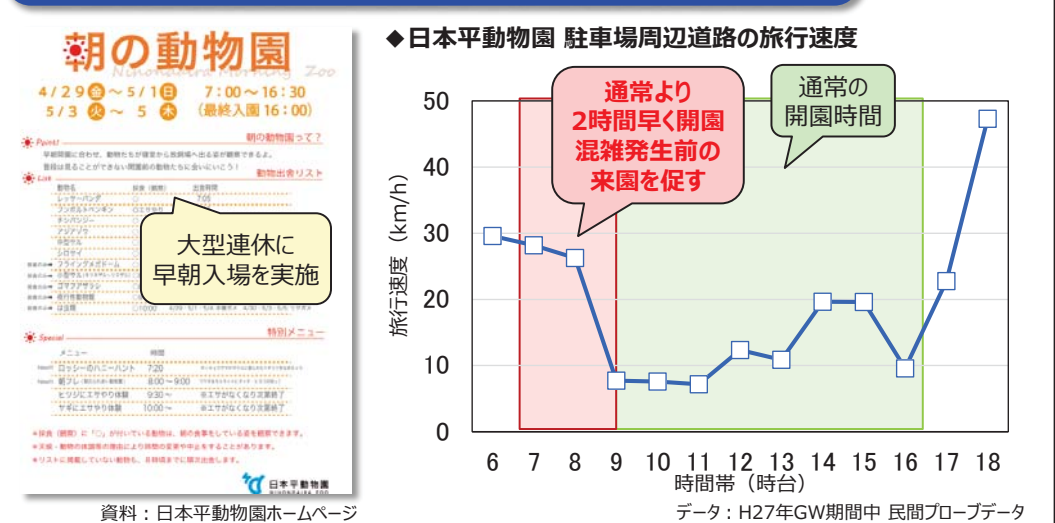
- 日本平動物園では、H22年の猛獣館オープン等のリニューアル再整備事業により、来場者が急増。
- 大型連休時には、「朝の動物園」等のイベント実施による時間分散、臨時駐車場の設置・無料シャトルバスの運行による空間分散などの渋滞対策を実施しており、今後も継続実施予定。

■ 日本平動物園 施設概要



■ 大型連休時に実施している渋滞対策

実施中の対策①：「朝の動物園」実施による時間分散



■ 大型連休時における周辺の旅行速度の状況

【通常時の休日：朝9時台】



データ：H27年11月の休日 民間プローブデータ

【大型連休時：朝9時台】



データ：H27年GW 民間プローブデータ

実施中の対策②：臨時駐車場の設置・無料シャトルバスの運行



写真：日本平動物園ホームページ

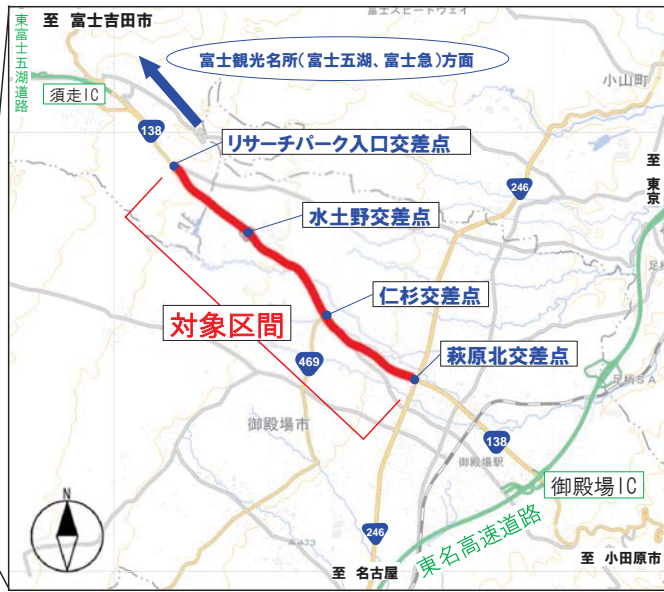
4. 今年度の取組み(案)

(2) 国道138号リサーチパーク入口交差点における発進遅れ防止案内看板の設置 (実施主体:国) <検討中>

- 国道138号は、東名高速道路御殿場ICから富士山や富士五湖等の観光名所にアクセスする道路として、大型連休や観光期に上り線（富士五湖方面）でリサーチパーク入口交差点を先頭に断続的な交通渋滞が発生。
- 須走道路・御殿場バイパス(西区間)開通までの短期施策として渋滞先頭交差点での容量拡大に資するソフト施策が必要。
- リサーチパーク入口交差点の上り線の停止線付近は、約5%の上り勾配となっており、停止付近の発進遅れを抑止するため、スムーズな発進を促す固定看板を設置し、効果の検証する。

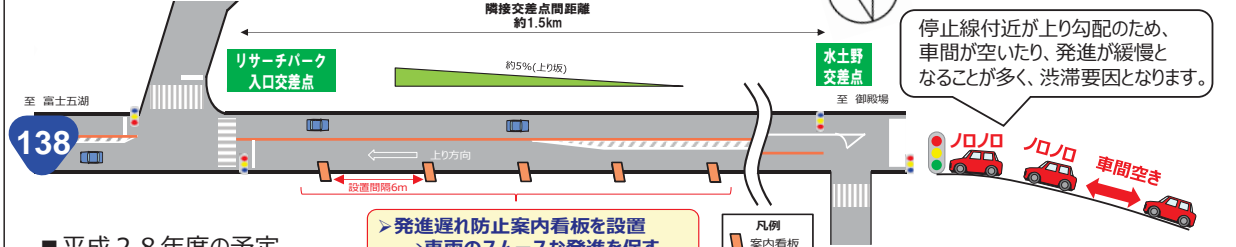
<<位置図>>

静岡県小山町須走
国道138号 上り線



<<説明図>>

■ 発進遅れ防止案内看板 (イメージ)



▶ 発進遅れ防止案内看板を設置
→ 車両のスムーズな発進を促す

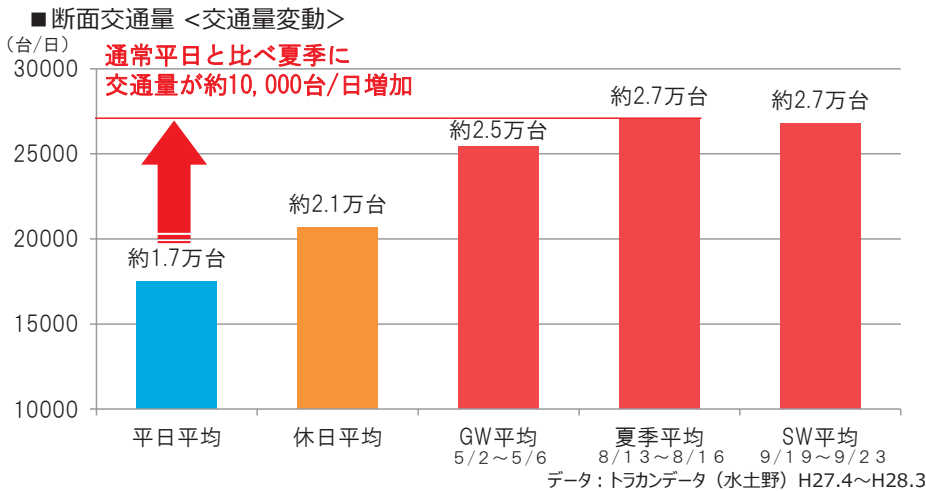
- 平成28年度の予定
 - ・看板設置箇所の詳細検討
 - ・公安委員会との調整
 - ・対策実施 (H28年度夏)
 - ・効果検証
- 平成29年度の予定
 - ・検証結果を受け、本格導入を検討

「実施箇所」
国道138号 リサーチパーク入口交差点
「実施年度」
平成28年度夏予定
「実施機関」
国土交通省

■ 発進遅れ防止案内看板 (イメージ)



<<交通の現状(交通量変動)>>



<<交通の現状(旅行速度変動)>>

■ H27.9シルバーウィークにおける速度低下状況



5. 交通状況のモニタリング

5. 交通状況のモニタリング

5-1 モニタリング実施結果(H27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20箇所確認された。
- 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(289箇所)のモニタリング結果 ※平成27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 (289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)	152箇所	140箇所	12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	15箇所	4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	110箇所	4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H27年9-11月)

5. 交通状況のモニタリング

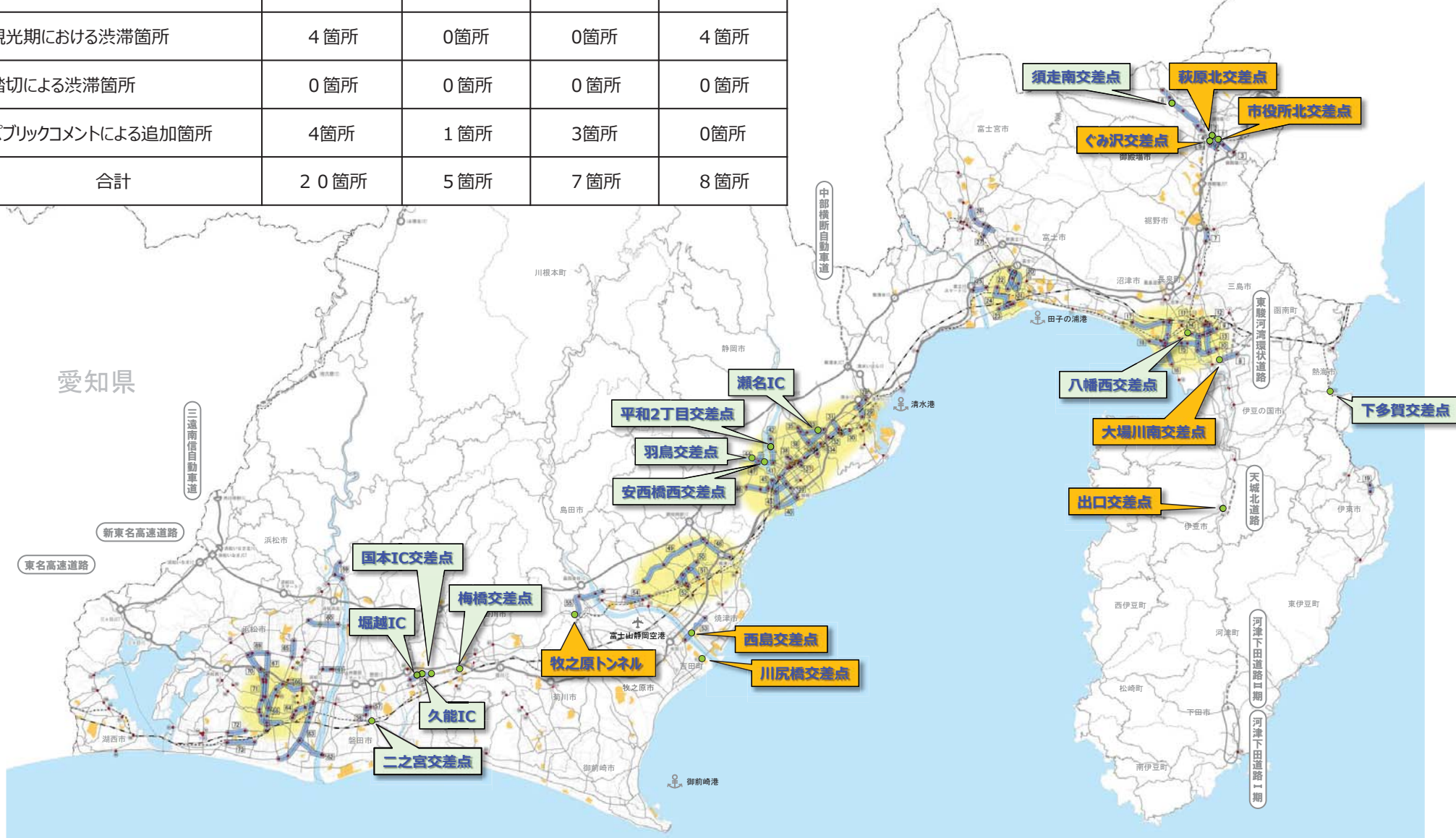
■ 渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所

	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	12箇所	4箇所	4箇所	4箇所
②観光期における渋滞箇所	4箇所	0箇所	0箇所	4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	4箇所	1箇所	3箇所	0箇所
合計	20箇所	5箇所	7箇所	8箇所

昨年度から引き続き対象箇所

 上記以外の対象箇所

- : 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



5. 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



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、H27モニタリング：H27.9～11



○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)

	渋滞箇所の抽出指標に該当しない箇所		
	静岡県	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	12箇所	6箇所	6箇所
②観光期における渋滞箇所	4箇所	0箇所	4箇所
③踏切による渋滞箇所	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	4箇所	1箇所	3箇所
合計	20箇所	7箇所	13箇所

5. 交通状況のモニタリング

5-2 速度変化モニタリング結果(H27年度) ※速度向上が確認された箇所

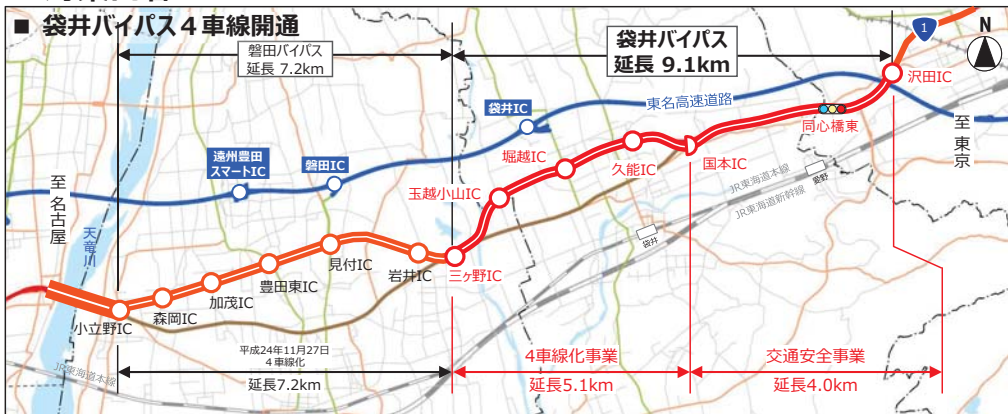
(1) 堀越IC

- 旅行速度の傾向は、平成22年と比較して朝・夕方時間帯において方向①,②が大幅に改善。
- 方向③,④について旅行速度が改善されていないため、当該箇所については経過観察とする。

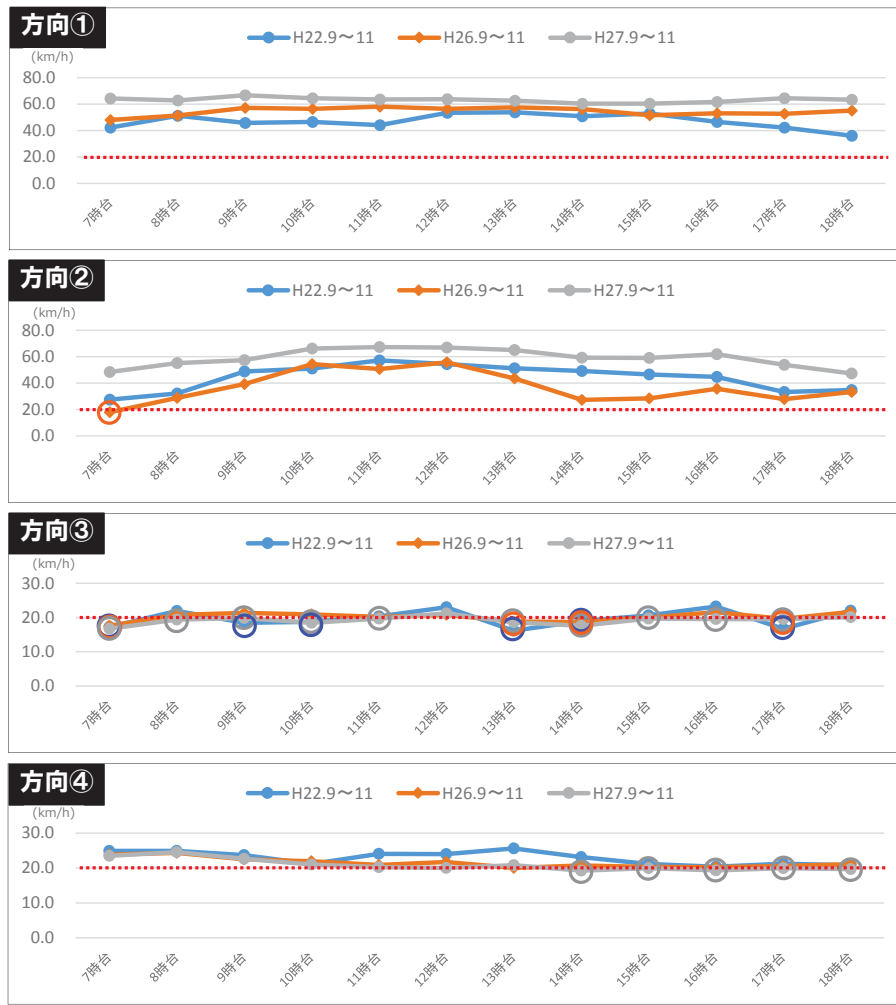
▼堀越IC交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



- : 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
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間

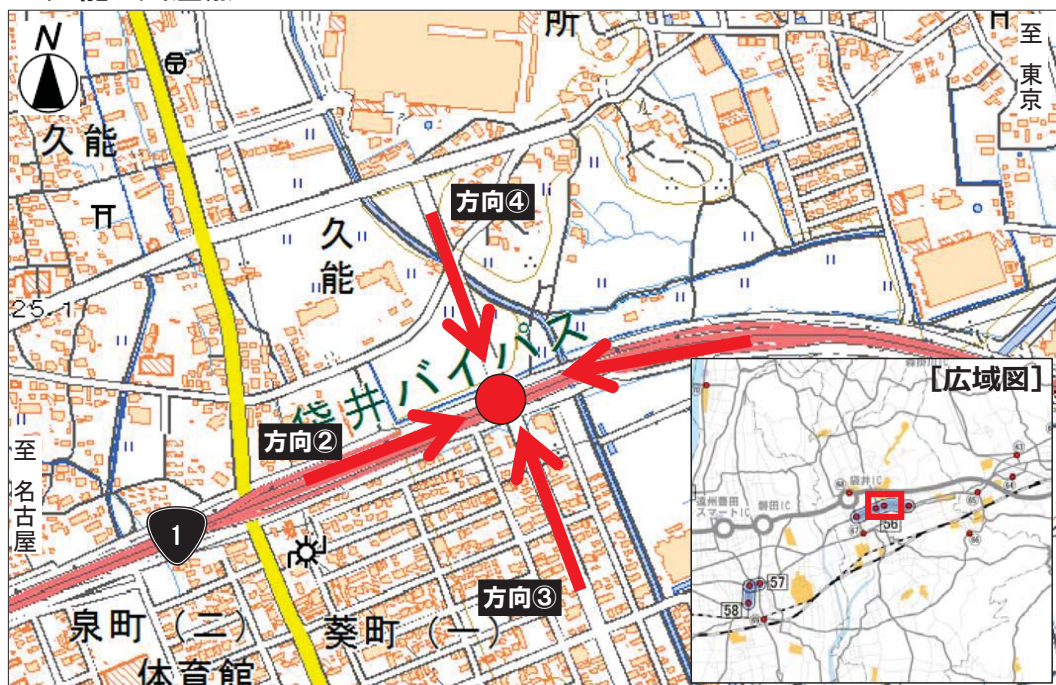
凡例

5. 交通状況のモニタリング

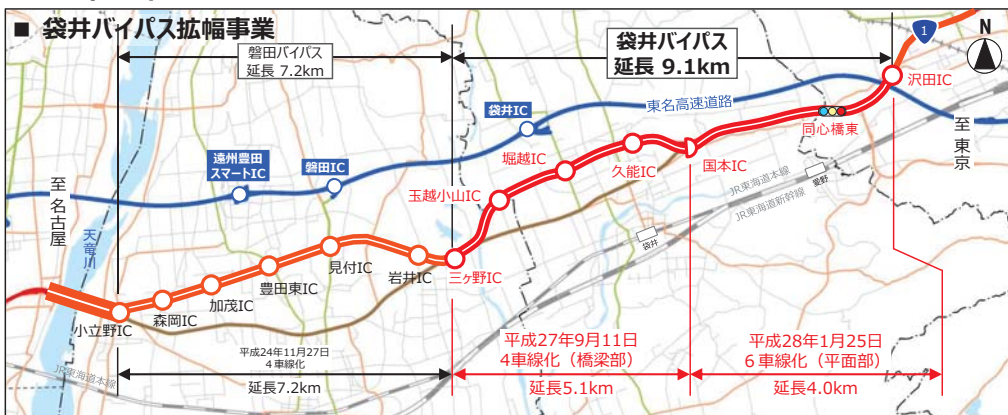
(2) 久能IC

- 旅行速度の傾向は、平成22年と比較して方向①,②で速度が大幅に改善。
- 平成27年9月11日に袋井バイパスが4車線化され、交通環境が改善されたことから、当該箇所については主要渋滞箇所から削除する。

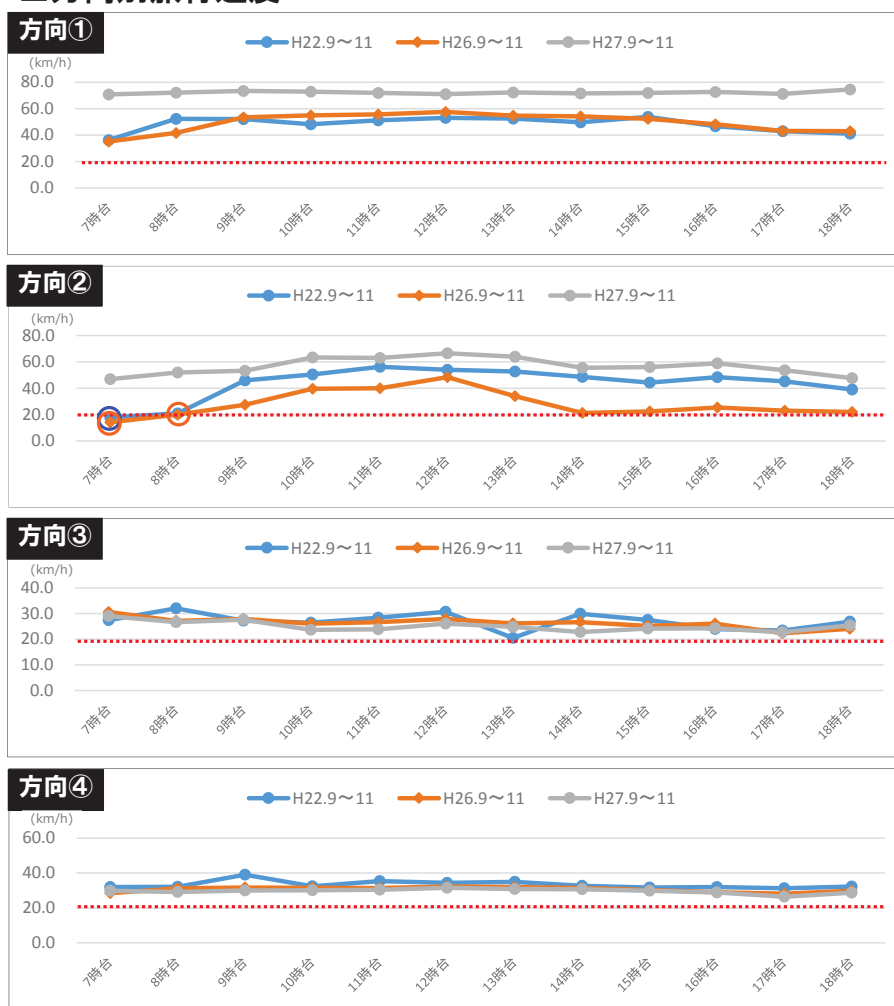
▼久能IC交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



- : 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
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間

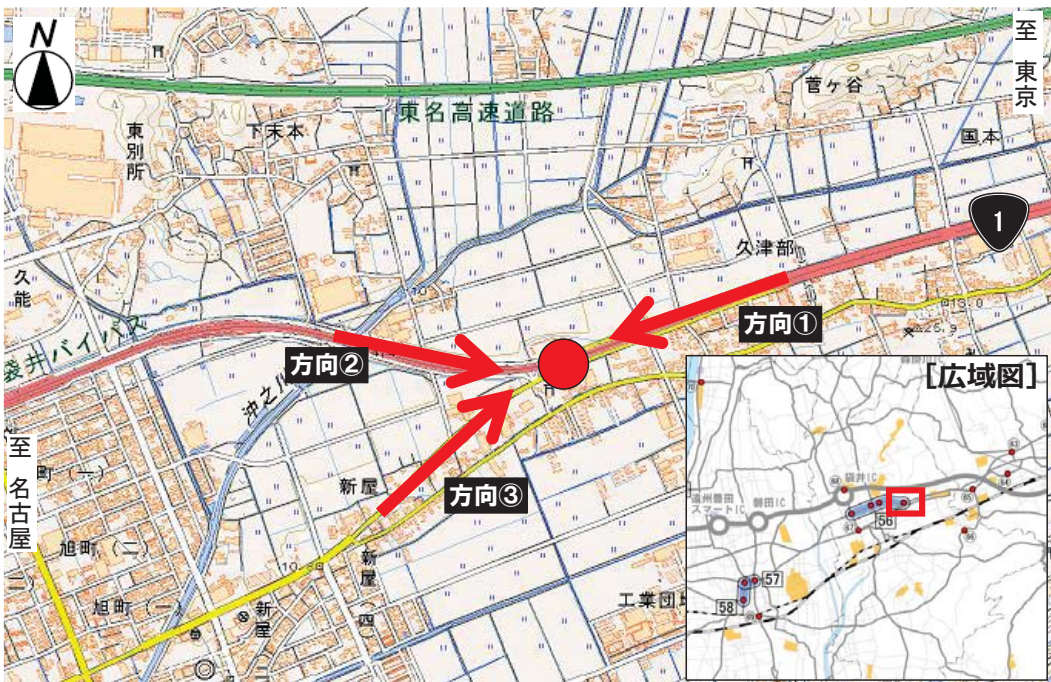
凡例

5. 交通状況のモニタリング

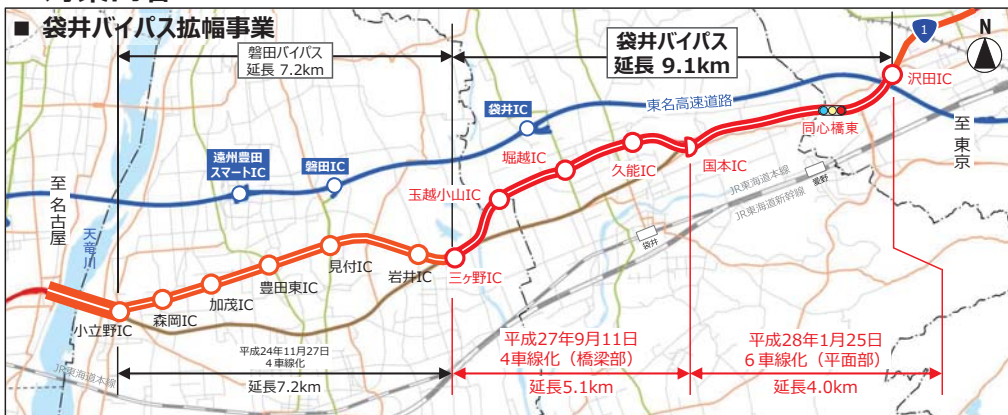
(3) 国本IC

- 旅行速度の傾向は、平成22年と比較して方向①,②で速度が大幅に改善。
- 平成27年9月11日に袋井バイパスが4車線化され、交通環境が改善されたことから、当該箇所については主要渋滞箇所から削除する。

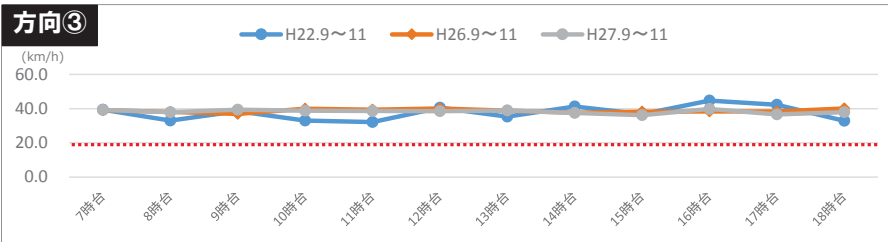
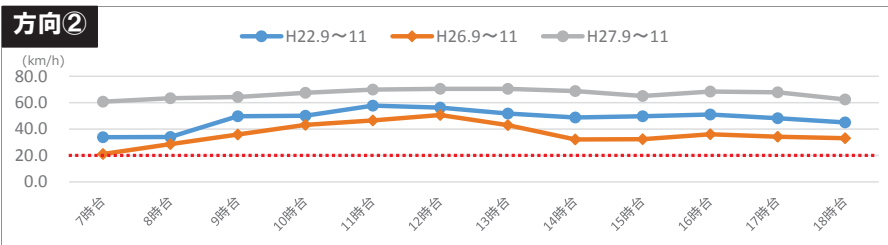
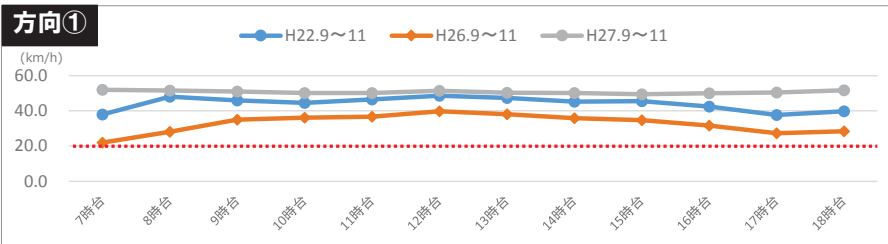
▼国本IC交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



凡例

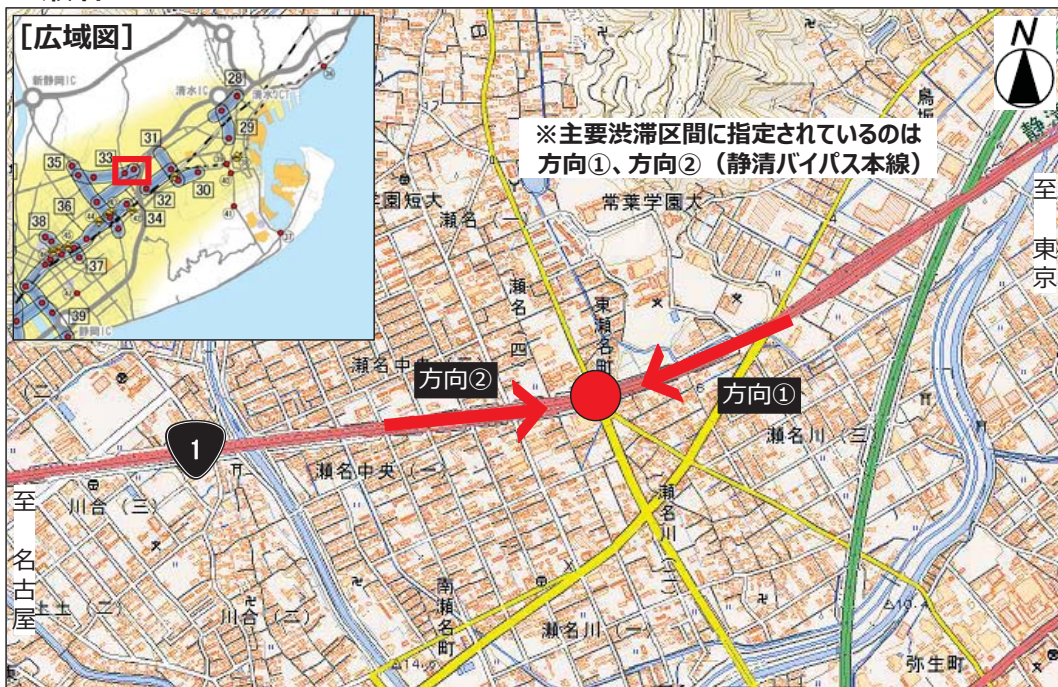
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

(4) 瀬名IC (静清バイパス本線)

- 旅行速度の傾向は、平成22年と比較すると、主要渋滞区間に指定されている方向①、②において、全時間帯の速度が大幅に上昇。
- 平成27年3月1日に国道1号静清バイパス鳥坂IC～千代田上土ICが4車線開通し、静清バイパスの渋滞が緩和されたことから、当該箇所については主要渋滞箇所から削除する。

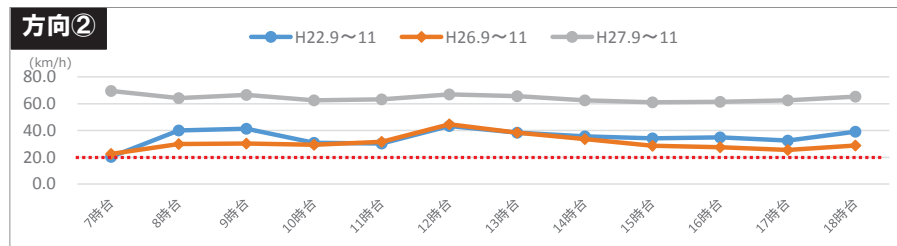
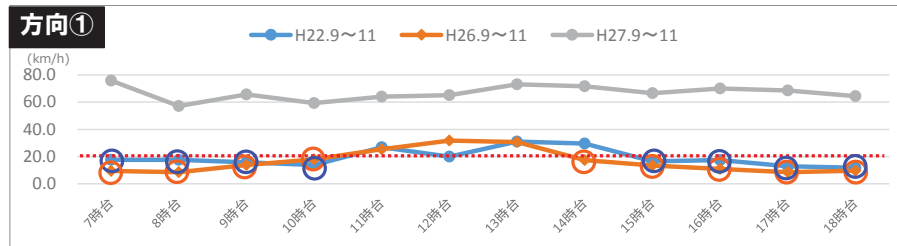
▼瀬名IC



■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
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

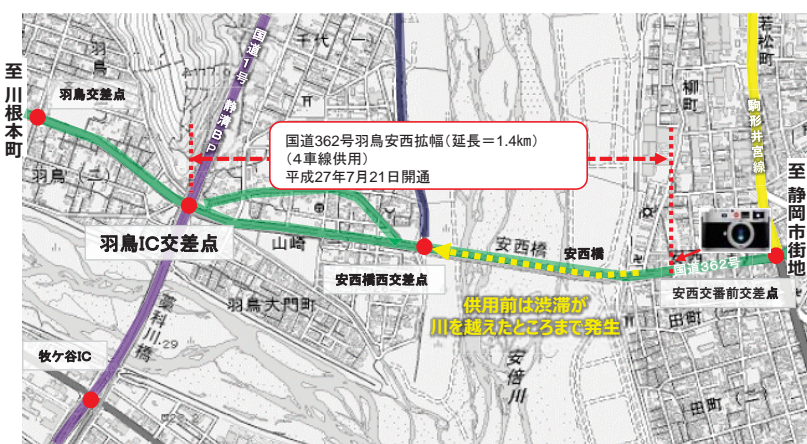
(5) 安西橋西交差点(パブコメ箇所)

- 旅行速度の傾向は、平成22年と比較して方向①,②で速度が上昇。
- 平成27年7月21日に国道362号羽鳥安西拡幅が完了し、交通環境が改善されたことから、当該箇所については主要渋滞箇所から削除する。

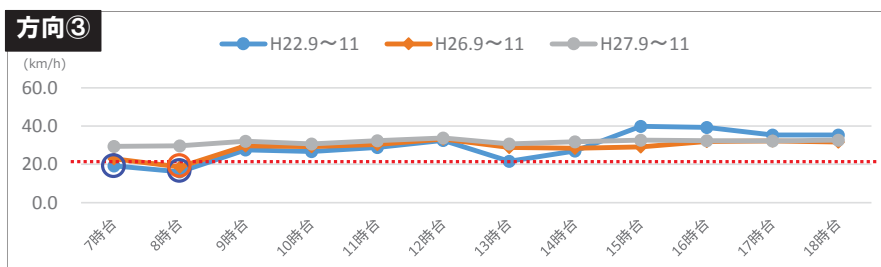
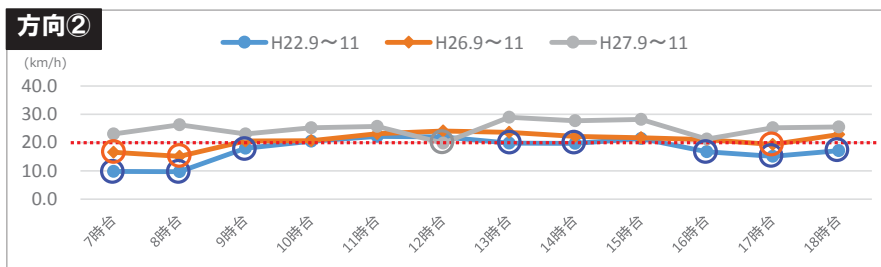
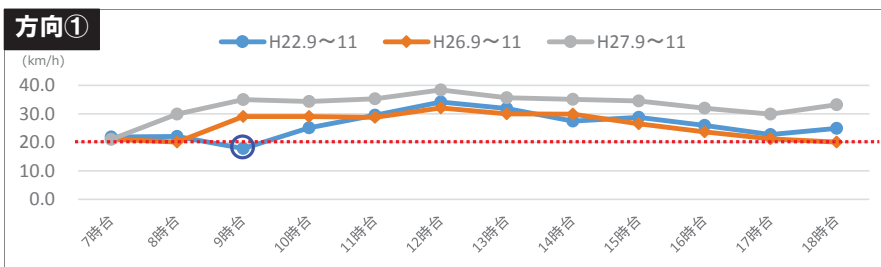
▼安西橋西交差点



■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
 - : H27.9~11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

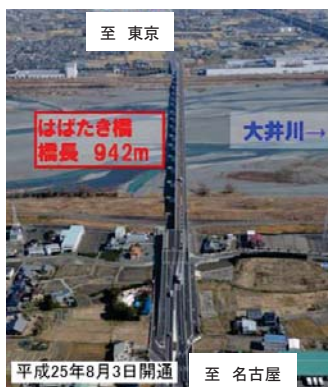
(6) 西島交差点

- 旅行速度の傾向は、平成22年と比較すると方向①において7～8時台の速度が上昇。
- 平成25年に（主）島田吉田線 はばたき橋、国道150号バイパスが開通し、一定の効果が発現していることから、主要渋滞箇所から削除する。

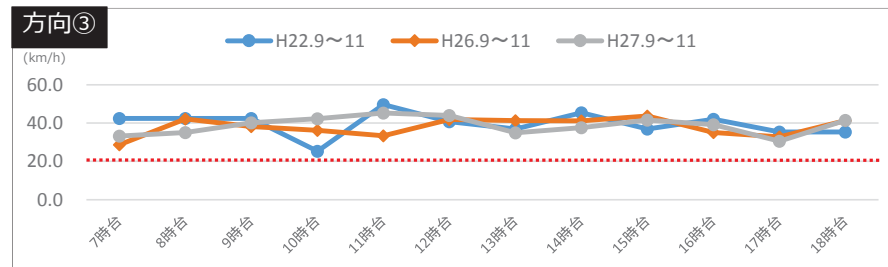
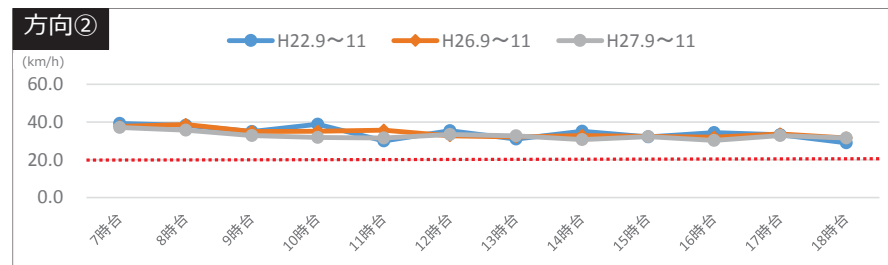
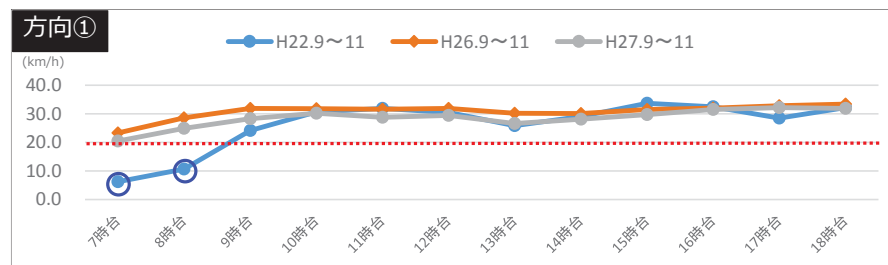
▼西島交差点



■対策内容



■方向別旅行速度



凡例

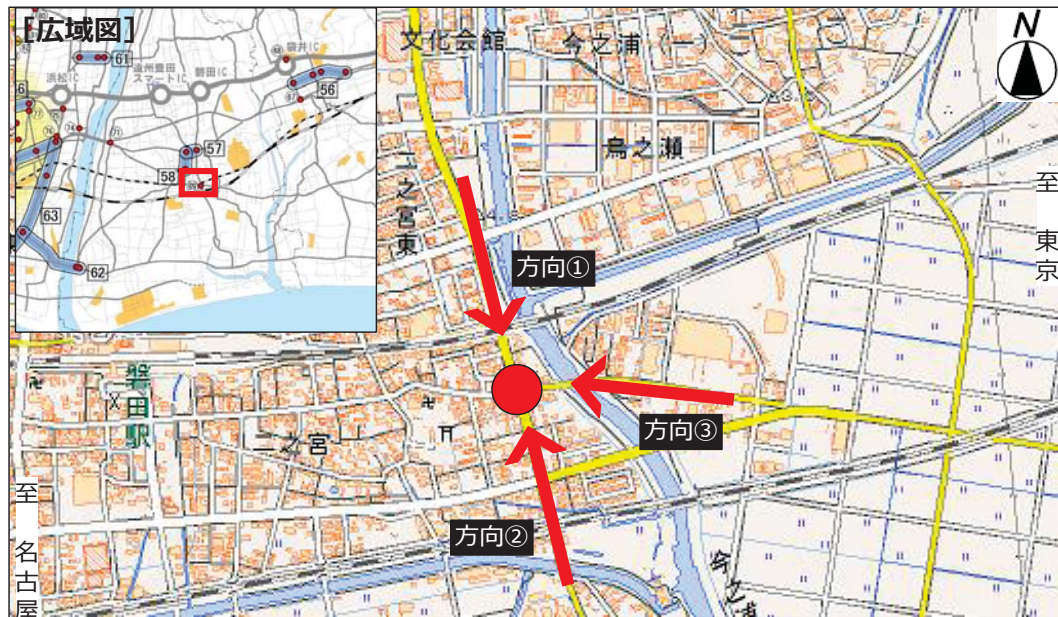
- : H22.9~11において20km/hを下回る時間
- : H26.9~11において20km/hを下回る時間
- : H27.9~11において20km/hを下回る時間

5. 交通状況のモニタリング

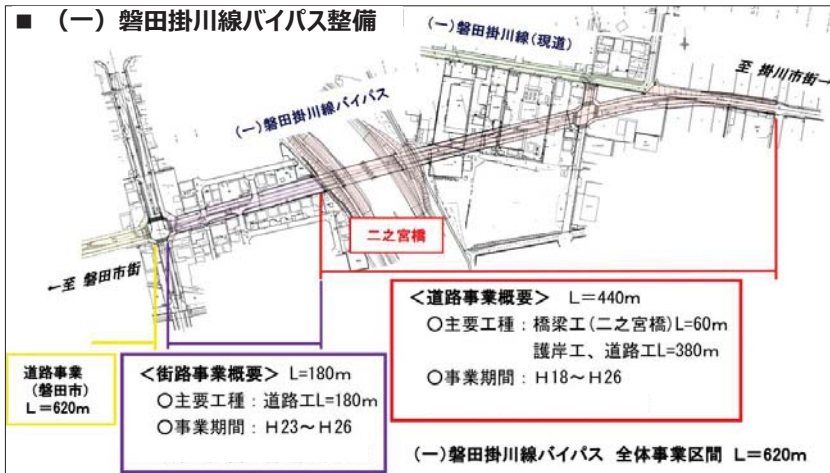
(7) 二之宮交差点

- 旅行速度の傾向は、平成22年と比較して方向③で速度が大幅に改善。
- 平成27年3月7日に（一）磐田掛川線バイパスが整備され、交通環境が改善されたことから、当該箇所については主要渋滞箇所から削除する。

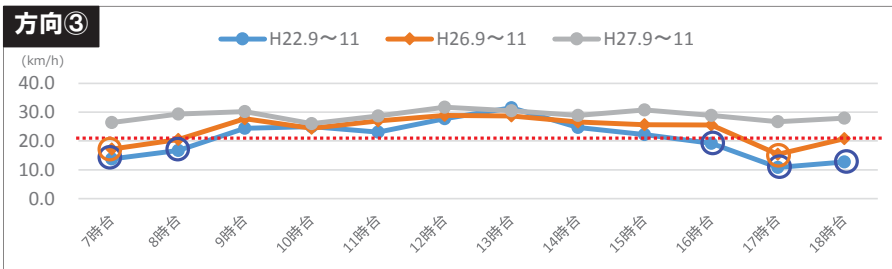
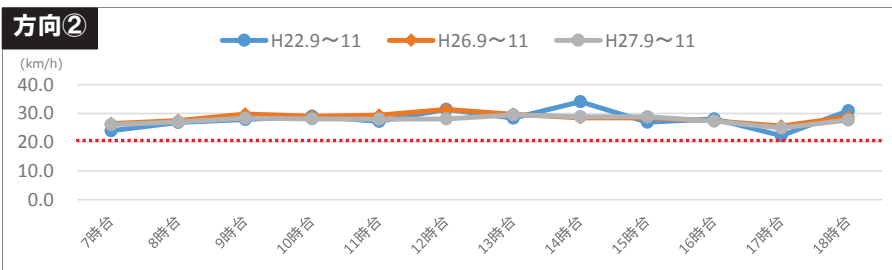
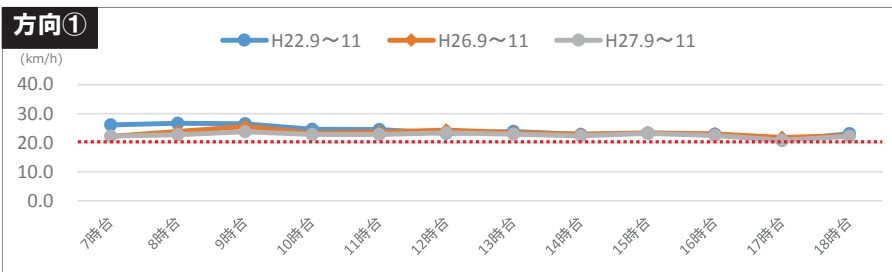
▼二之宮



■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
 - : H27.9～11において20km/hを下回る時間