

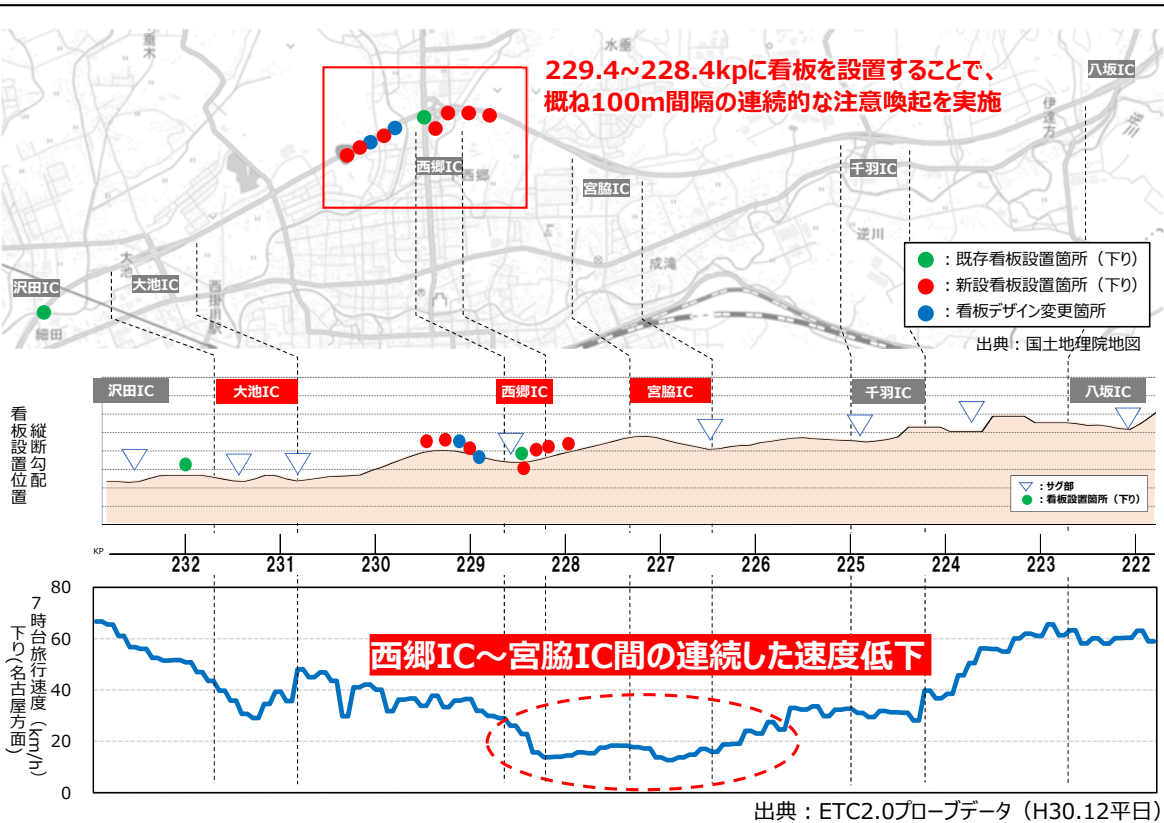
実施した対策の効果・影響の検討

1. 国道1号掛川バイパス(下り線西郷IC付近)の渋滞対策 (実施主体:国土交通省)

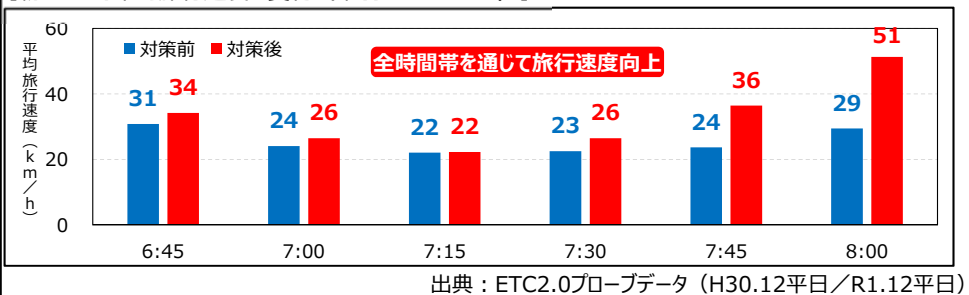
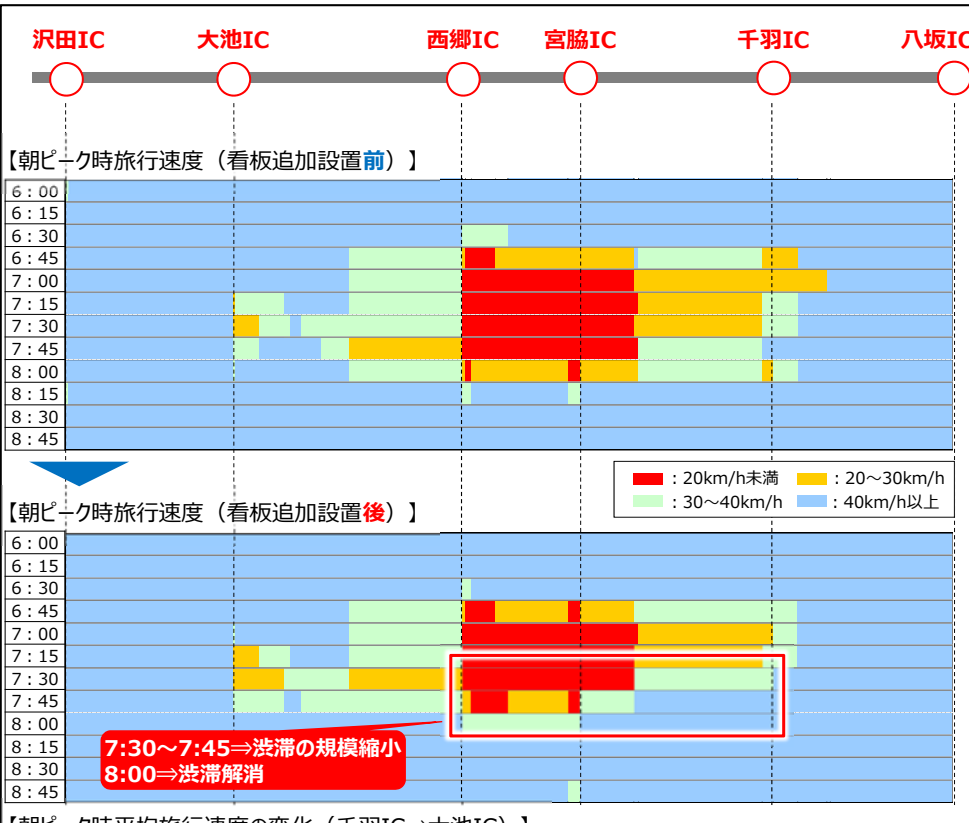
1-1 掛川バイパスの旅行速度の変化

- 掛川バイパス下り線において、朝ピークにおける速度低下緩和の取り組みとしてH28年度にS L看板を3基設置し、今年度新たに7基設置及び既設看板のデザインを2基変更。(視認性を高めるために100m間隔で設置かつ、道路利用者からの意見を踏まえ、簡略で分かりやすい表記に変更)
- 対策実施により、朝ピーク時(特に7時台後半)の速度向上が確認され、千羽ICから大池ICの平均旅行速度も向上。

■ 対策実施概要



■ 効果検証結果

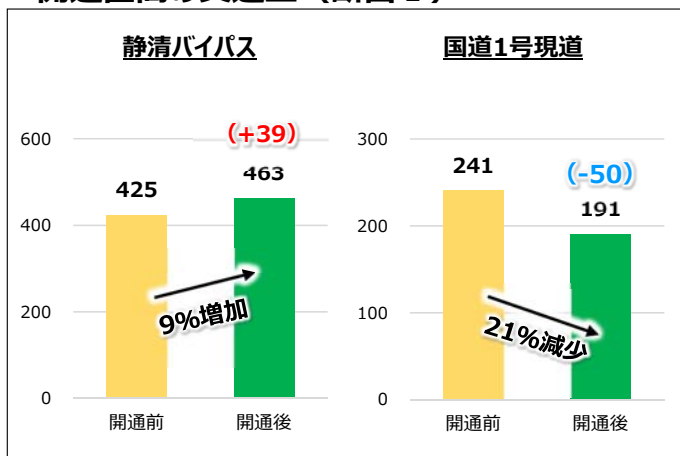


2. 国道1号静岡バイパス（実施主体：国土交通省）＜平成30年12月22日開通＞

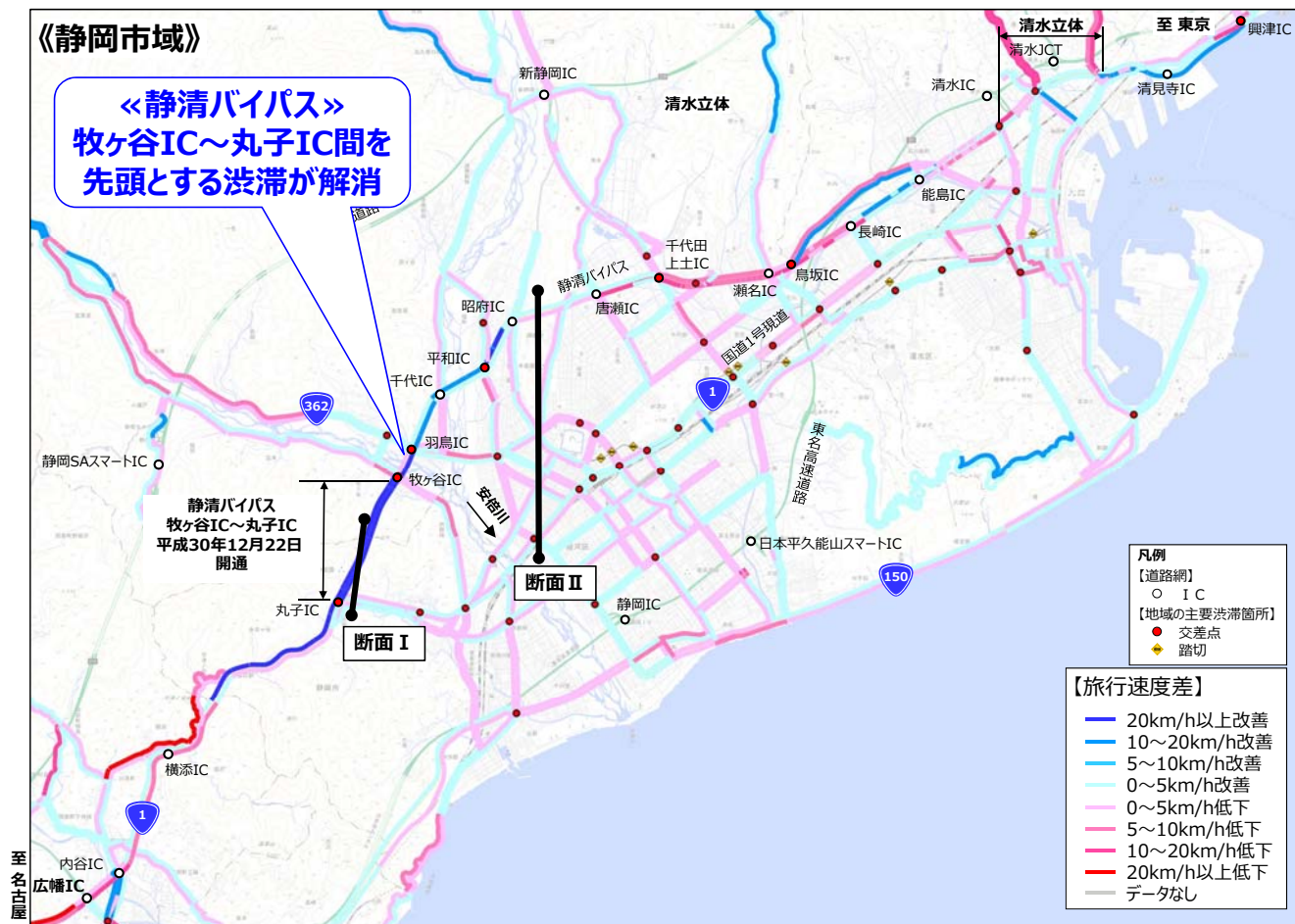
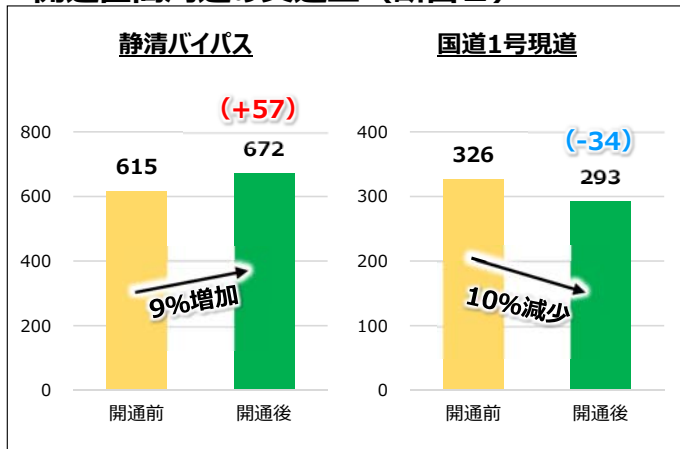
2-1 静岡バイパス・国道1号現道の交通量・旅行速度の変化

- 静岡バイパス全線4車線化、国道150号静岡バイパス等の開通により、静岡バイパスや1号現道の渋滞緩和を確認
- 一方で、静岡バイパス平面区間や2車線となる藤枝バイパス広幡ICにおいては、交通集中による速度低下が発生
- また、1号現道の南安倍交差点～手越原交差点間においては、依然渋滞が残存しているが広域的な転換も含め、対策が完了

■ 開通区間の交通量（断面Ⅰ）



■ 開通区間周辺の交通量（断面Ⅱ）

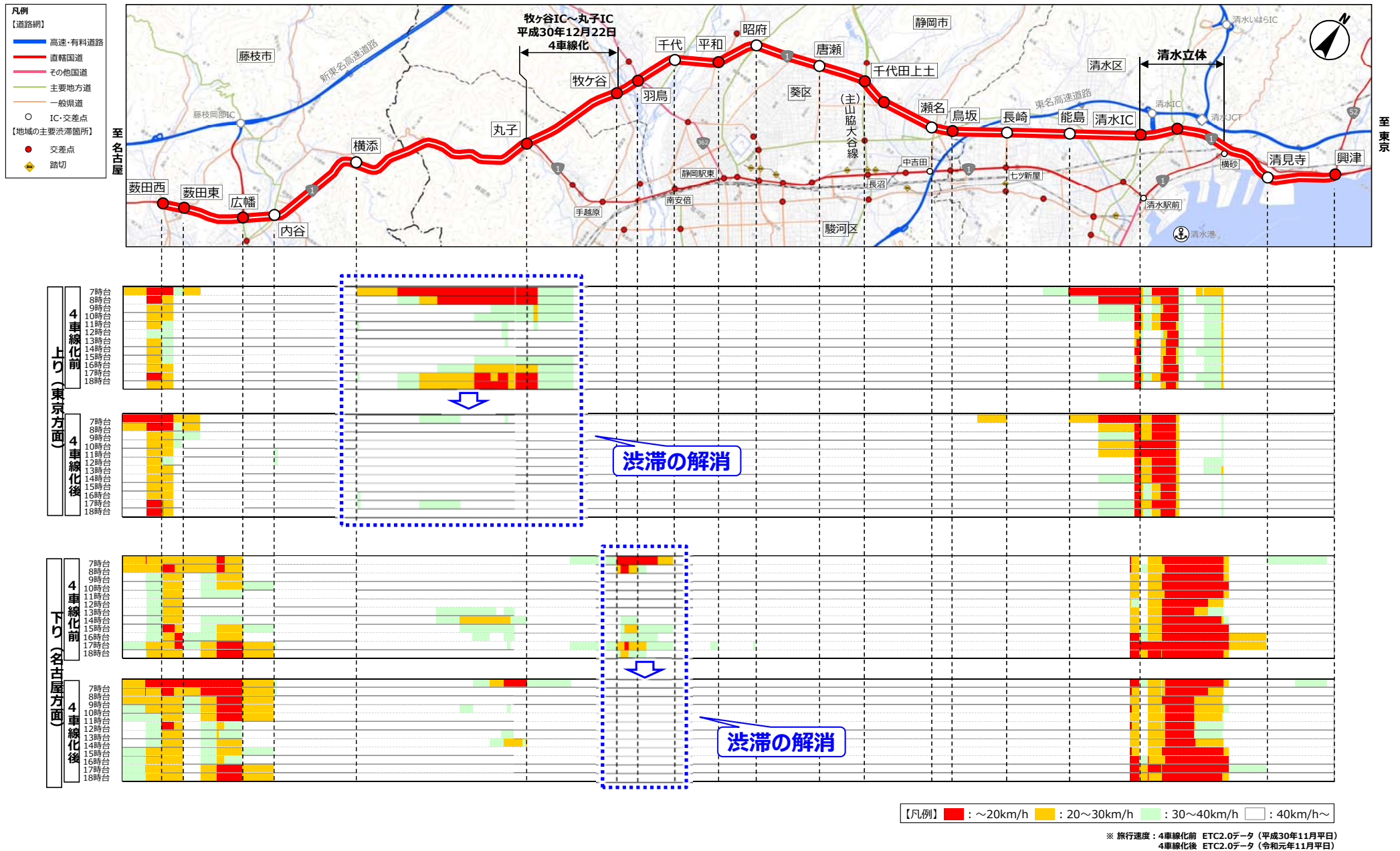


※典拠 開通前：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
 開通後：令和元年11月26日(火曜)調査結果及びトラカンデータ

データ：ETC2.0データ（令和2年11月平日～令和元年11月平日 8時台旅行速度データ平均）

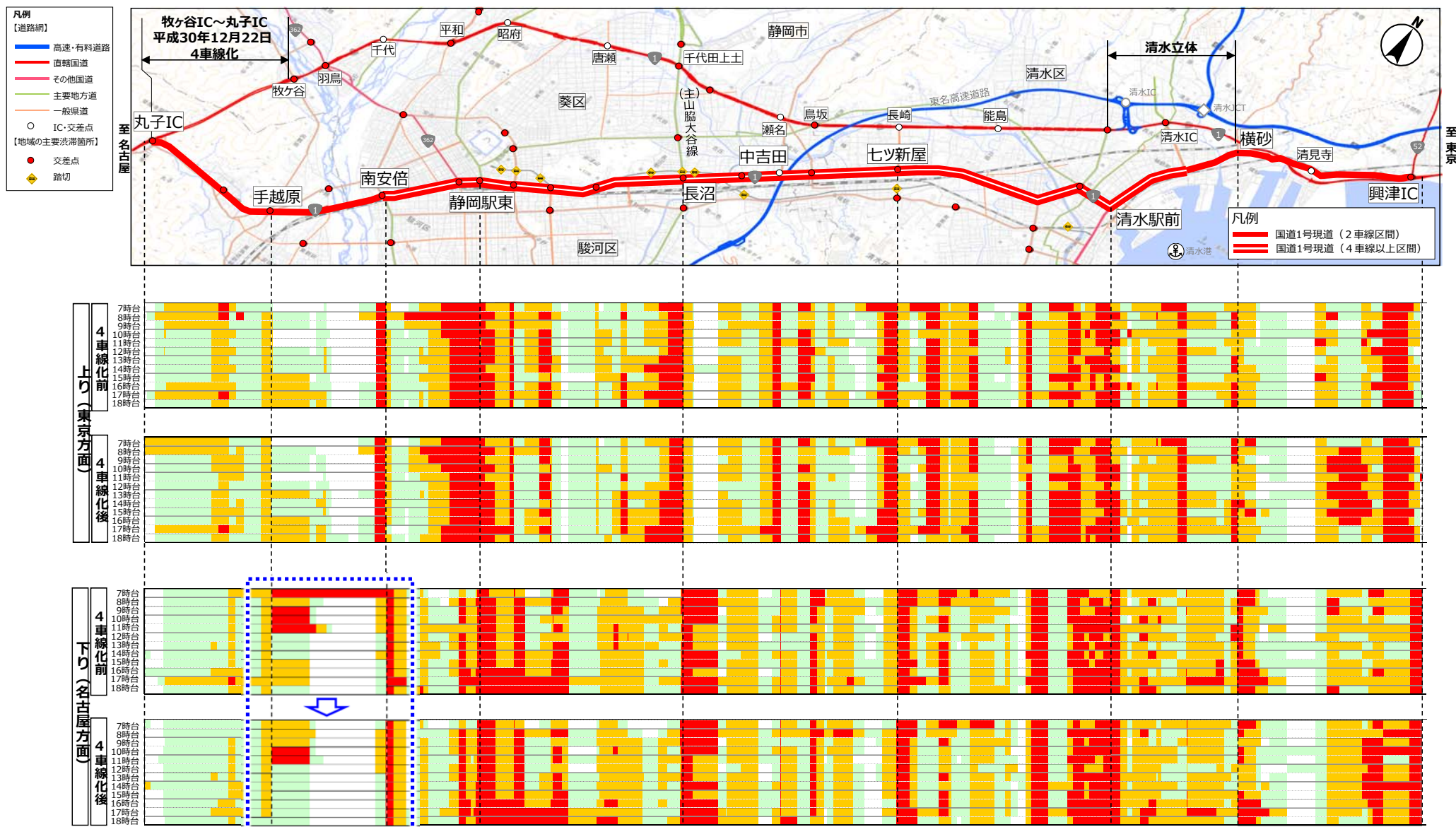
2. 国道1号静岡バイパス（実施主体:国土交通省）＜平成30年12月22日開通＞

2-2 国道1号バイパス本線の旅行速度状況(参考)



2. 国道1号静岡バイパス（実施主体:国土交通省）＜平成30年12月22日開通＞

2-3 国道1号現道の旅行速度状況(参考)



渋滞が緩和したが、依然速度低下が残存
広域的な転換も含め対策が完了

【凡例】 ■ : ~20km/h ■ : 20~30km/h ■ : 30~40km/h □ : 40km/h~

※ 旅行速度：4車線化前 ETC2.0データ（平成30年11月平日）
4車線化後 ETC2.0データ（令和元年11月平日）

3. 伊豆中央道 江間交差点 立体化（実施主体：静岡県、静岡県道路公社）

3-1 実施した渋滞対策（～2020年度）

- 東名・新東名から伊豆市までの間で唯一残る信号交差点であり、伊豆地域が観光で賑わう休日を中心に慢性的な渋滞が発生。
- 2020年7月供用開始し、伊豆中央道や修善寺道路の上り線では朝ピーク、下り線では夕ピーク時間帯の速度が向上。

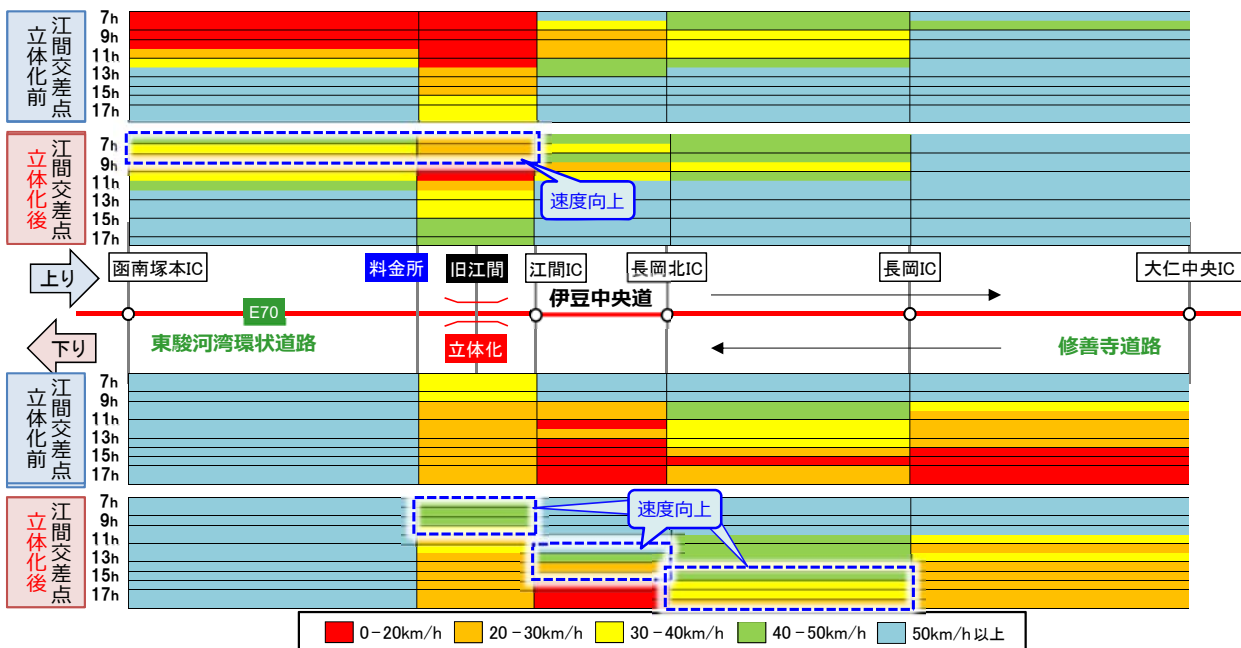


■事業概要

2020年東京オリンピック・パラリンピックの自転車競技が伊豆市で開催されることを踏まえ、当該交差点の立体化及びICの付替え事業を実施。



■伊豆中央道や修善寺道路の速度状況 ※参考



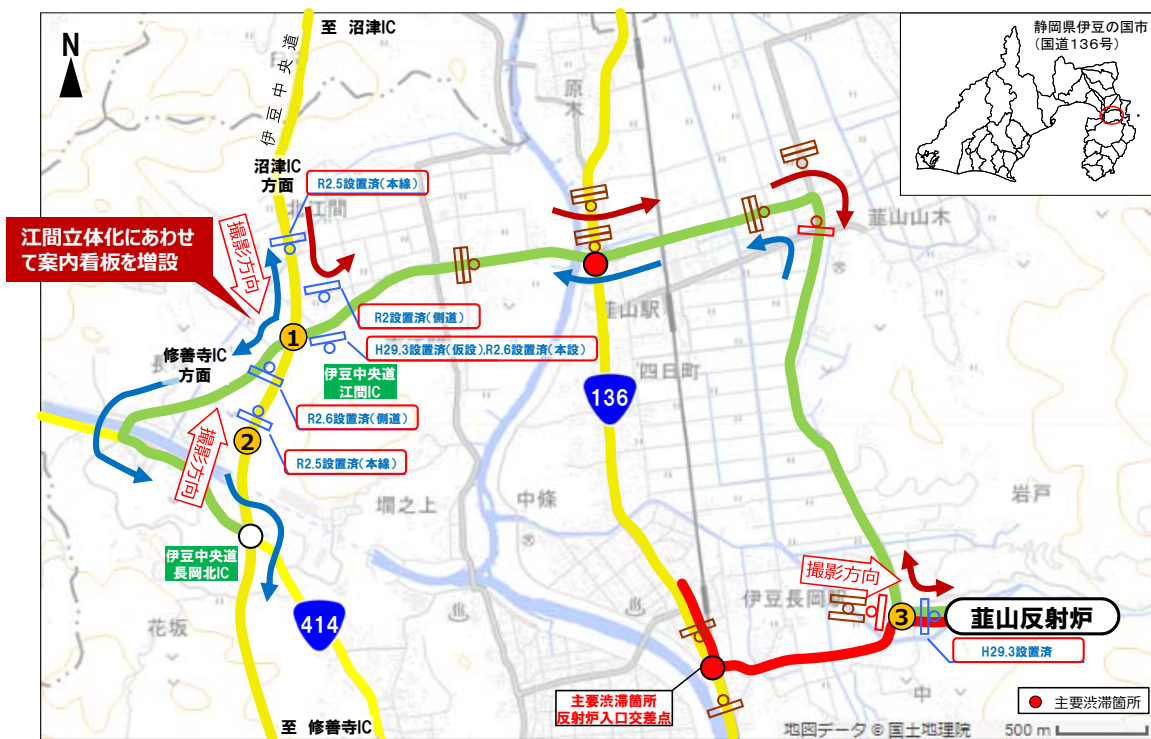
4. 韮山反射炉における経路分散による渋滞対策（実施主体：静岡県、伊豆の国市）

利用者団体連携

4-1 実施した渋滞対策（～2020年度）

- 国道136号韮山反射炉入口交差点の混雑を避けるため、韮山反射炉への推奨ルートに恒久的な誘導看板を設置
- 江間立体化工事にあわせて、伊豆中央道江間IC付近の案内看板を増設し、周辺の速度状況が改善

◆ 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》
2016年度～2020年度

《取り組み実施機関》
伊豆の国市
静岡県

《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

凡例

➡ 推奨ルート
(反射炉方面)

← 推奨ルート
(帰路)

— 国道

— 混雑箇所

— 推奨ルート
(現状の主なルート)

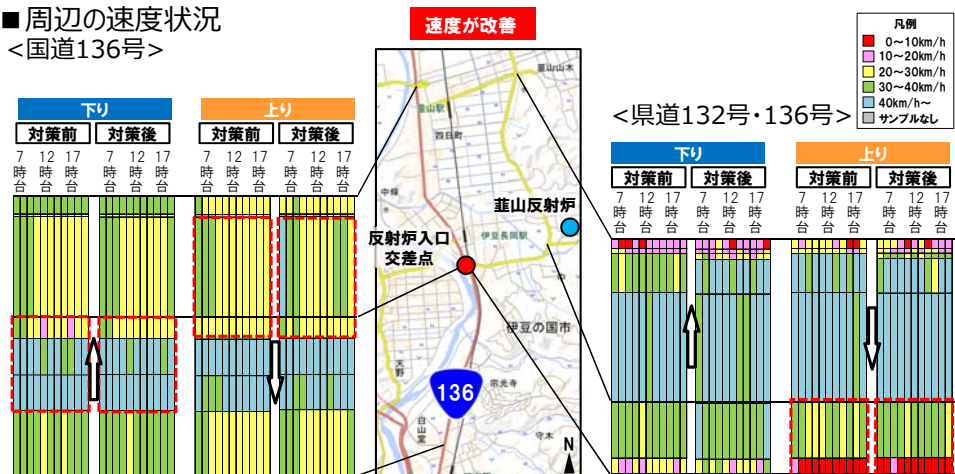
道路案内標識
(設置：静岡県)

統一ロゴ入り
著名地点案内標識
(設置：静岡県)

地域別公共サイン行動計画
著名地点誘導標識(単体)
(設置：伊豆の国市)

地域別公共サイン行動計画
著名地点誘導標識(集合)
(設置：伊豆の国市)

■ 周辺速度状況 <国道136号>



※ETC2.0プローブの分析期間 対策前：2019年7月休日 対策後：2020年7月休日（11,12,18,19日）

5. 結論(案)

5-1 結論(案)

- 国道1号掛川バイパスへのSL看板の設置により、旅行速度が向上し一定の渋滞緩和が見られ、千羽ICから大池ICの平均旅行速度が向上
- 静岡バイパス全線4車線化、国道150号静岡バイパス等の開通により、静岡バイパスや1号現道の渋滞緩和を確認。一方で、1号現道の南安倍交差点～手越原交差点間においては、依然渋滞が残存しているが広域的な転換も含め、対策が完了
- 江間交差点の立体化により、伊豆中央道や修善寺道路の上り線では朝ピーク、下り線では夕ピーク時間帯の速度が向上
- 国道136号韮山反射炉入口交差点の混雑を避けるため、韮山反射炉への推奨ルートに恒久的な誘導看板を設置、江間立体化工事にあわせて、伊豆中央道江間IC付近の案内看板を増設し、周辺の色度状況が改善

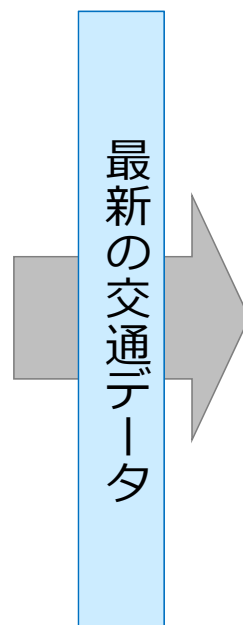
5. 結論(案)

5-2 モニタリング実施結果(R2年度)

静岡県内の主要渋滞箇所（278箇所）のモニタリング結果 ※令和元年度末

| 渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標) | 主要渋滞箇所数 (278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) | 145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) | 18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) | 111箇所 |
| ⑤道路利用者会議要望箇所 (①②③の指標により確認) | - |
| ⑥新たな渋滞発生箇所 | - |

※選定時の分類による
※⑤⑥はR2年度より追加



| モニタリング実施結果 | | |
|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 削除箇所 確認 | | 追加箇所 確認 |
| 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 | 渋滞箇所の 抽出指標に 該当する箇所 |
| 137箇所 | 8箇所 | - |
| 17箇所 | 1箇所 | - |
| 4箇所 | 0箇所 | - |
| 111箇所 | 0箇所 | - |
| - | - | 0箇所 |
| - | - | 1箇所 |

※ETC2.0データ、トラカンデータ等による
(R1年9-11月平日、8月休日)

5. 結論(案)

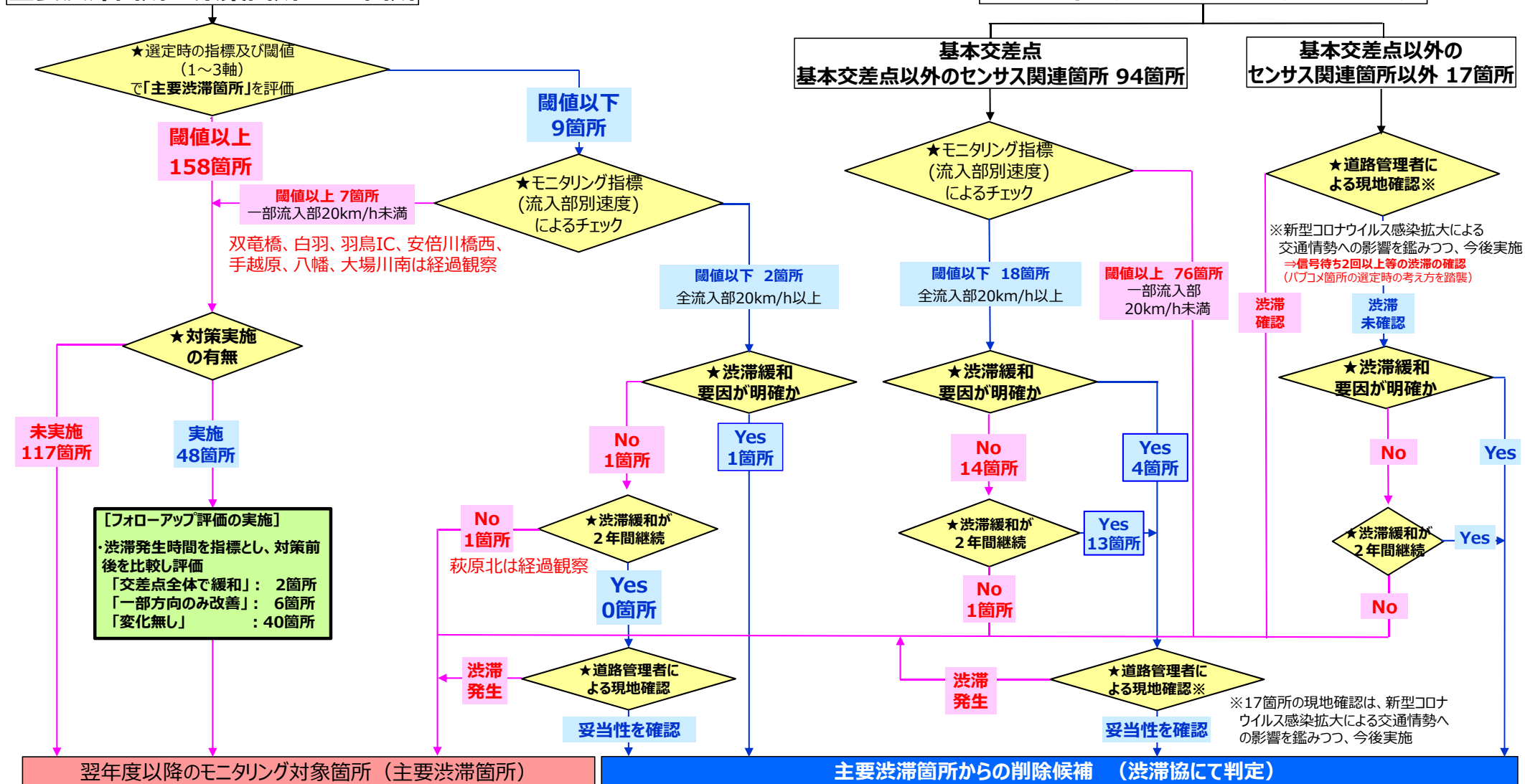
5-3 主要渋滞箇所の削除に関するモニタリング結果

○モニタリング結果から、対策の実施により速度向上がみられた中野新田交差点を主要渋滞箇所から削除

[削除候補箇所の選定フロー]

主要渋滞箇所：素案箇所 167箇所

主要渋滞箇所：パブコメ箇所 111箇所



1箇所：対策の実施により速度向上がみられた中野新田を削除

5. 結論(案)

5-4 中野新田の削除に関するモニタリング結果

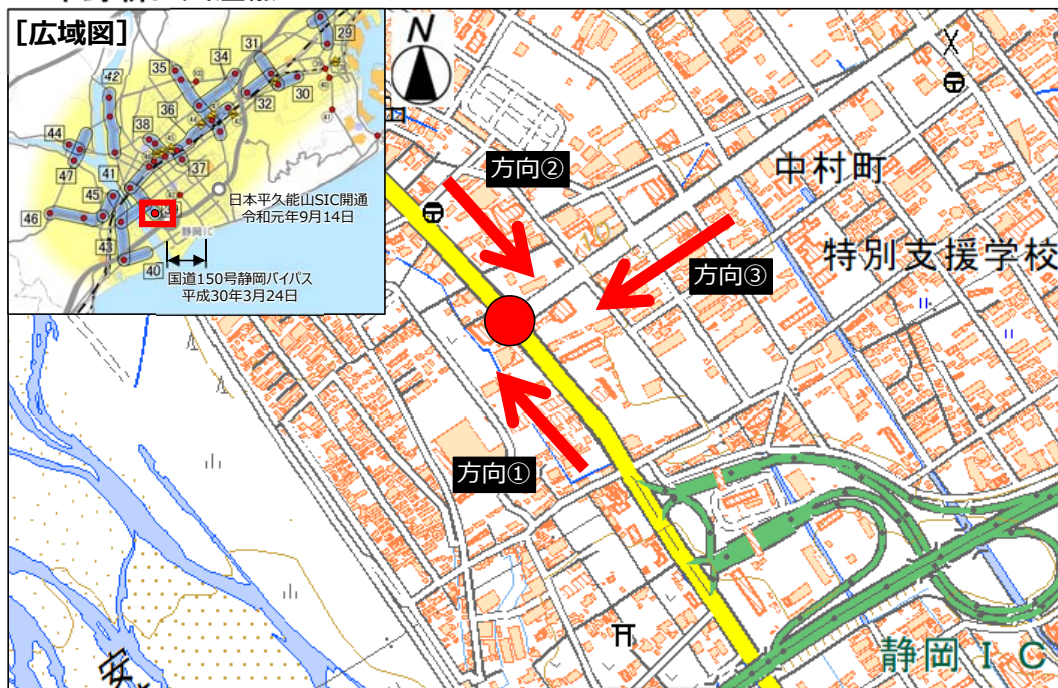
選定時の抽出指標

2軸（昼間12時間の損失時間かつ平日ピーク時の最低旅行速度）

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向①、②、③において旅行速度が上昇し20km/hを上回る

○東名 日本平久能山スマートIC開通（令和元年9月14日）等により旅行速度が改善されていることから、当該箇所については削除とする

▼中野新田交差点

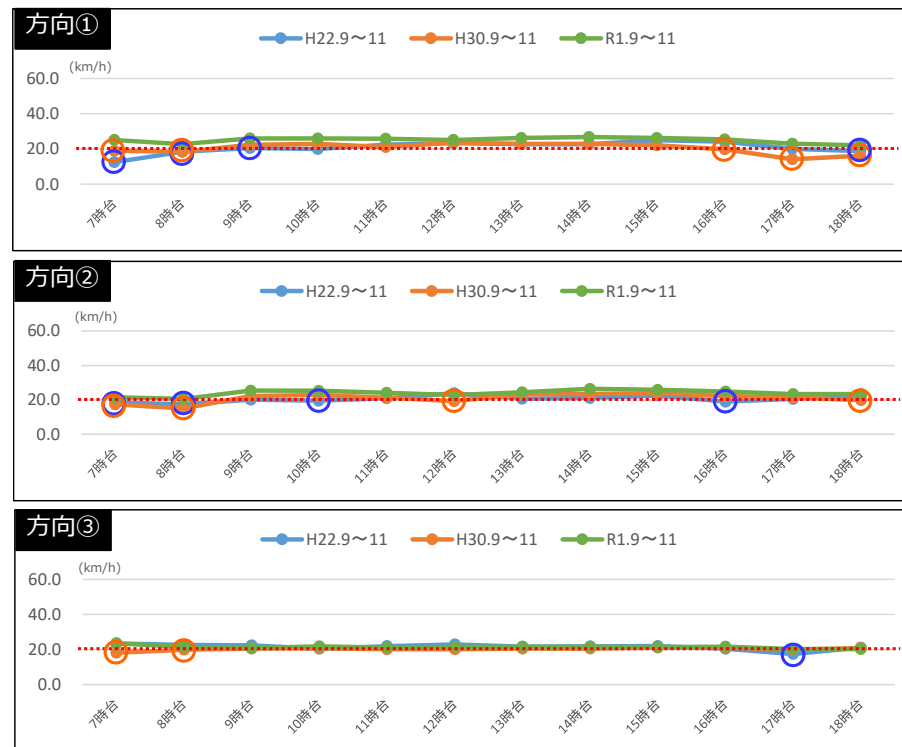


■ 対策内容

令和元年9月14日、東名高速道路 日本平久能山SIC開通

平成30年3月24日、国道150号静岡バイパス 中島高架橋開通

■ 方向別旅行速度



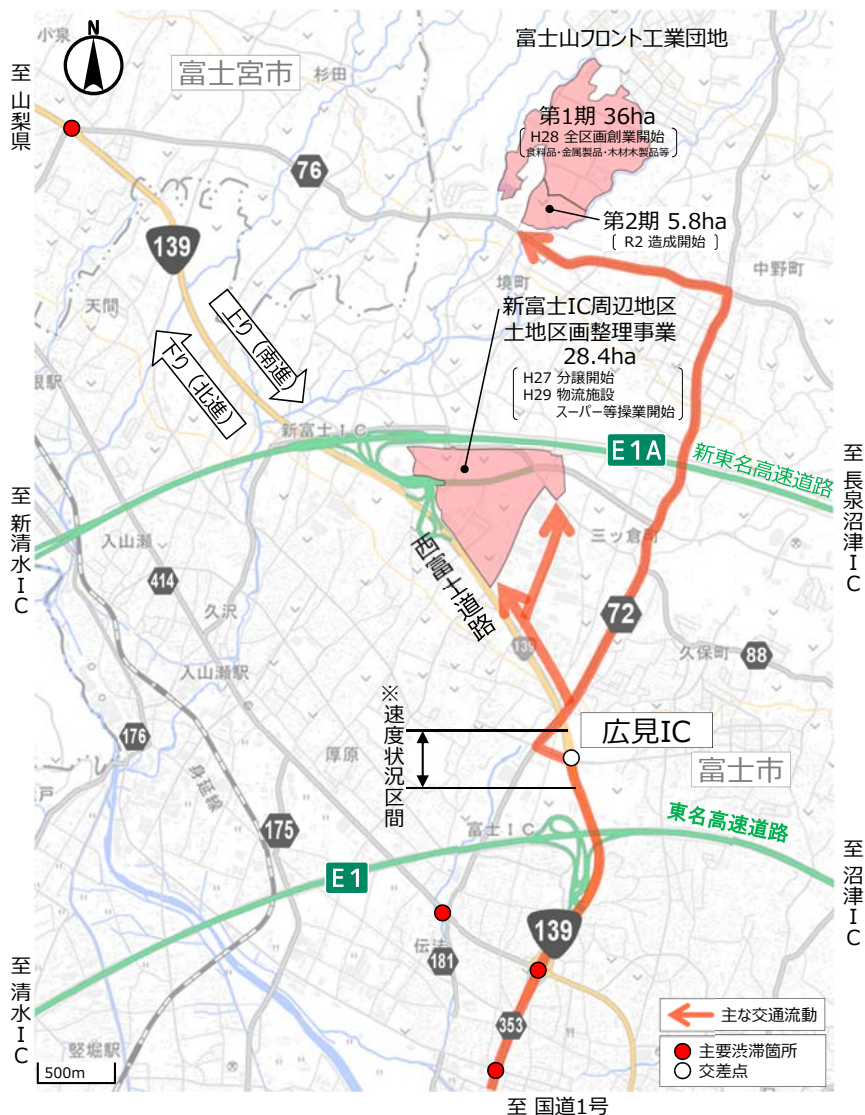
5. 結論(案)

5-5 主要渋滞箇所の追加(国道139号西富士道路 広見IC)

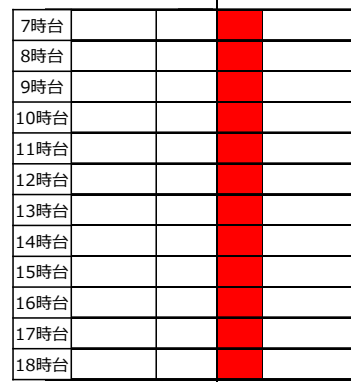
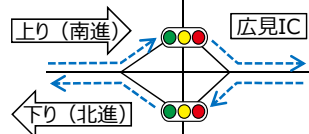
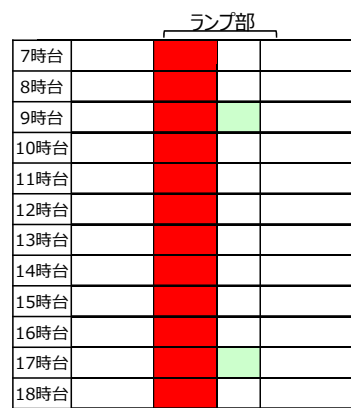
- 広見ICは、主要渋滞箇所の選定時以降、工業団地等の開発計画が進み、IC利用の需要が増加
- 昨年度渋滞状況を確認した結果、主要渋滞箇所の選定時の指標に該当するため、今回主要渋滞箇所に追加

※広見ICは道路利用者会議の要望箇所（基本交差点以外）

■ 広見IC交差点と周辺開発

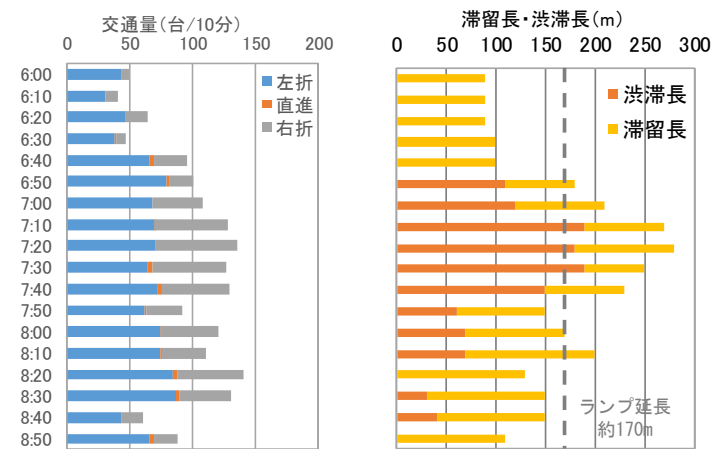


■ 広見ICの速度状況 (平日)



■ 0~20km/h ■ 40km/h以上
出典：ETC2.0プローブ情報 (2018年10月平日の平均)

■ 広見IC北進オフランプの交通状況



出典：交通量調査結果 令和元年10月24日(木)

■ 広見IC北進オフランプの渋滞状況



出典：令和元年10月24日(木) 7:00撮影

5. 結論(案)

5-6 地域の主要渋滞箇所(一般道)

静岡県 (R2年9月時点)

| | 中部地域 | 西部地域 | 東部地域 | 静岡県全体 |
|----------|-------|-------|------|-------|
| 平成24選定時 | 115箇所 | 104箇所 | 71箇所 | 290箇所 |
| 平成27協議会后 | 114箇所 | 104箇所 | 71箇所 | 289箇所 |
| 平成28協議会后 | 111箇所 | 101箇所 | 71箇所 | 283箇所 |
| 平成29協議会后 | 110箇所 | 99箇所 | 71箇所 | 280箇所 |
| 令和元協議会后 | 109箇所 | 99箇所 | 70箇所 | 278箇所 |
| 令和2協議会后 | 109箇所 | 99箇所 | 70箇所 | 278箇所 |

平成24選定時
平成27協議会后
平成28協議会后
平成29協議会后
令和元協議会后
令和2協議会后

※主要渋滞箇所の削減があった協議会年次のみ記載
※静岡エリアには、静岡エリアに近接するエリア外の主要渋滞箇所を含む

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

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



※令和2年削除箇所・追加箇所反映版