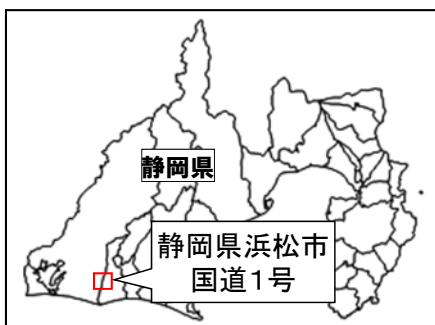


今後の渋滞対策

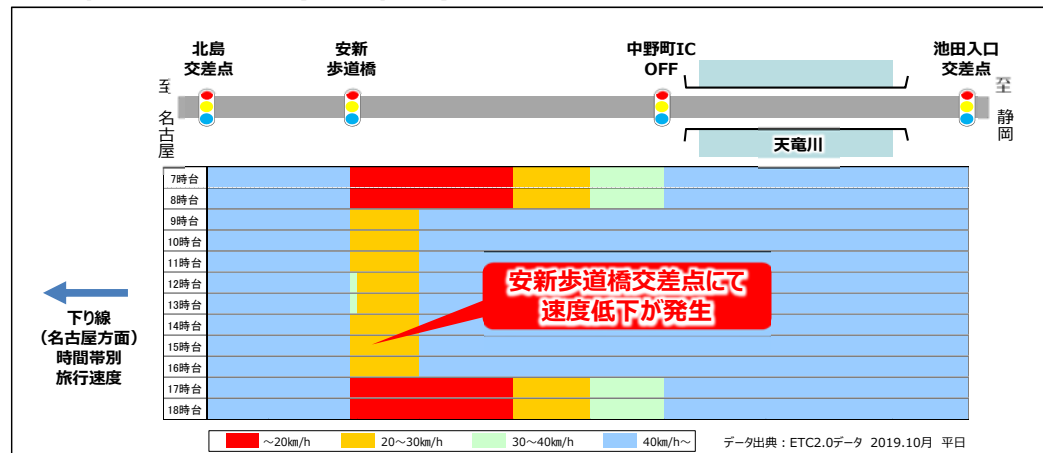
1. 国道1号安新歩道橋交差点(実施主体:国土交通省)

- 安新歩道橋交差点では、西進交通（国道1号浜松バイパス方面への交通）による渋滞が発生。
- 安新歩道橋交差点部で速度低下や追突事故等による安全性の低下が課題。
- 平成30年度より調査設計を実施し、国道1号方面レーンの2車線化について、今後は関係機関協議及び工事を進めていく。

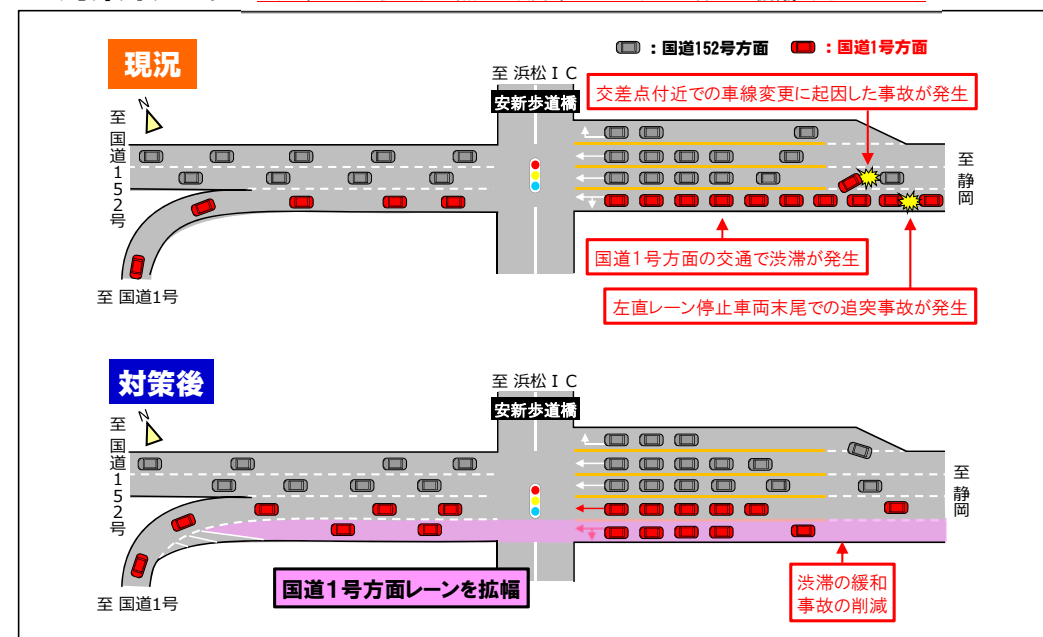
■対策位置



■現状の交通課題（速度状況）



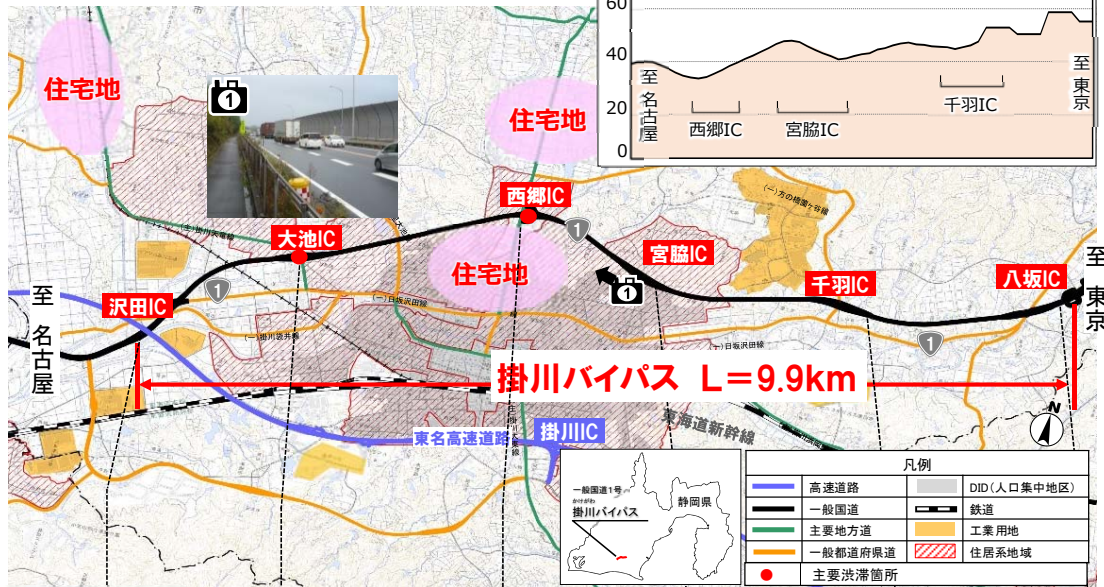
■対策イメージ ※対策後の形状は現時点での設計案であり、今後関係機関協議を実施していく。



2. 掛川バイパス 西郷ICランプ改良(実施主体:国土交通省)

- 国道1号掛川バイパスでは、下り線の西郷IC付近で交通集中・道路構造（加速車線長不足）による顕著な速度低下が発生
- 令和元年度より調査設計を実施し、西郷IC下りオンランプの改良による合流の円滑化を図り、渋滞緩和及び交通事故を防止。

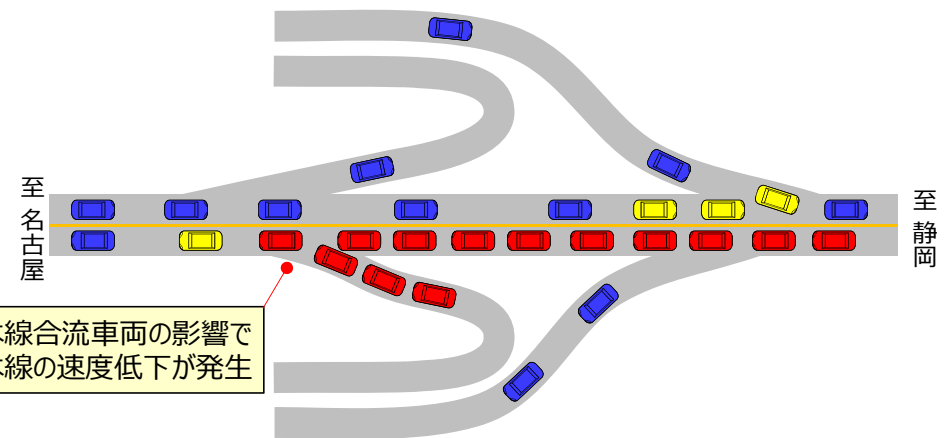
【位置図】



【対策】 西郷IC: 下りオンランプ改良

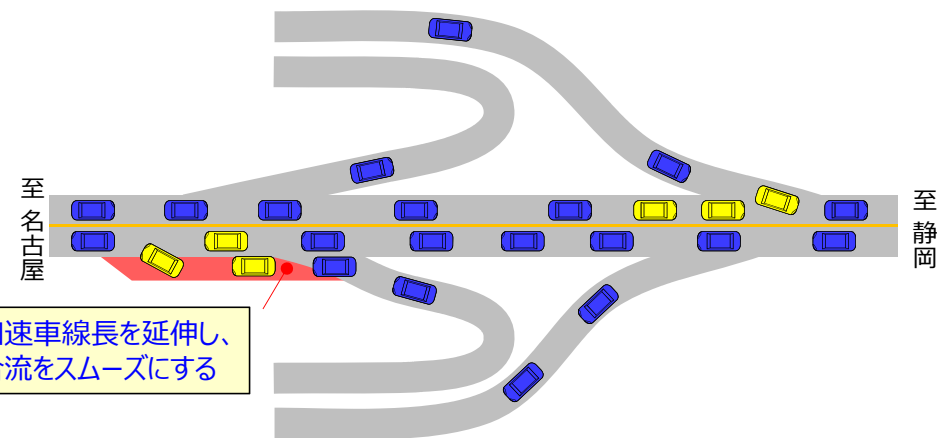
対策前

直進車両と下りオンランプからの合流車両の錯綜により急ブレーキが多発し、速度低下発生



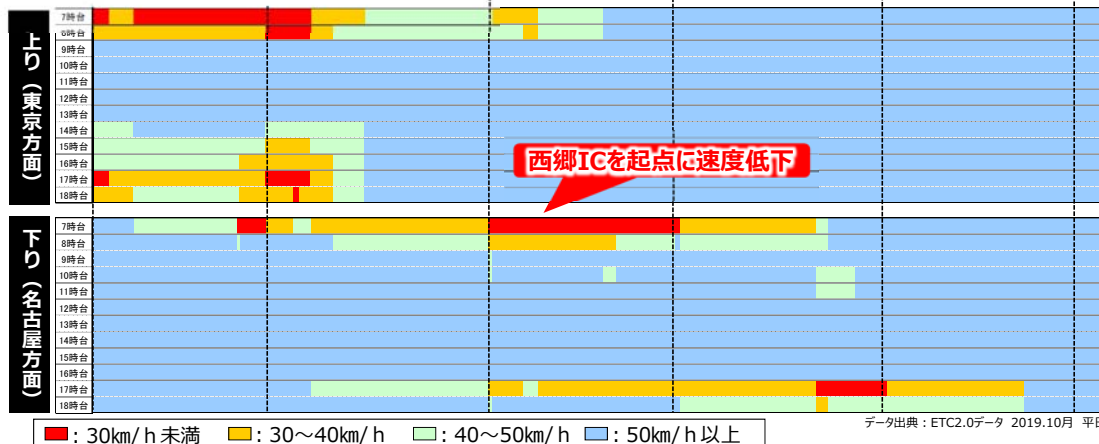
対策後

合流をスムーズに行えるよう、加速車線を延伸



【分析結果】

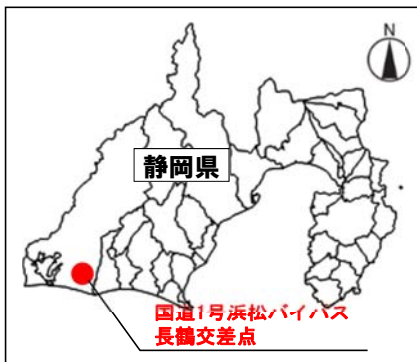
■ 時間帯別旅行速度（平日）



3. 国道1号長鶴交差点(実施主体:国土交通省)

- 国道1号浜松バイパスの長鶴交差点では、下り線において交通事故が多発及び渋滞が発生。
- 今年度より調査設計を実施。(交差点改良により渋滞緩和の可能性あり)

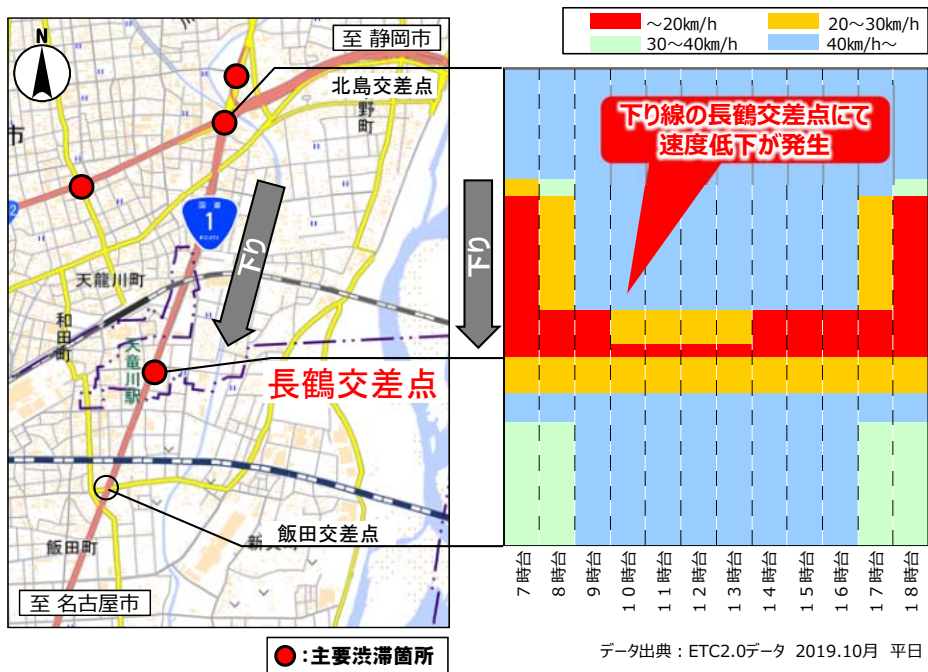
■ 対策位置



■ 渋滞の状況



■ 交通状況 (渋滞)



4. 国道1号長沼交差点（調査主体：静岡市・国土交通省）＜検討中＞

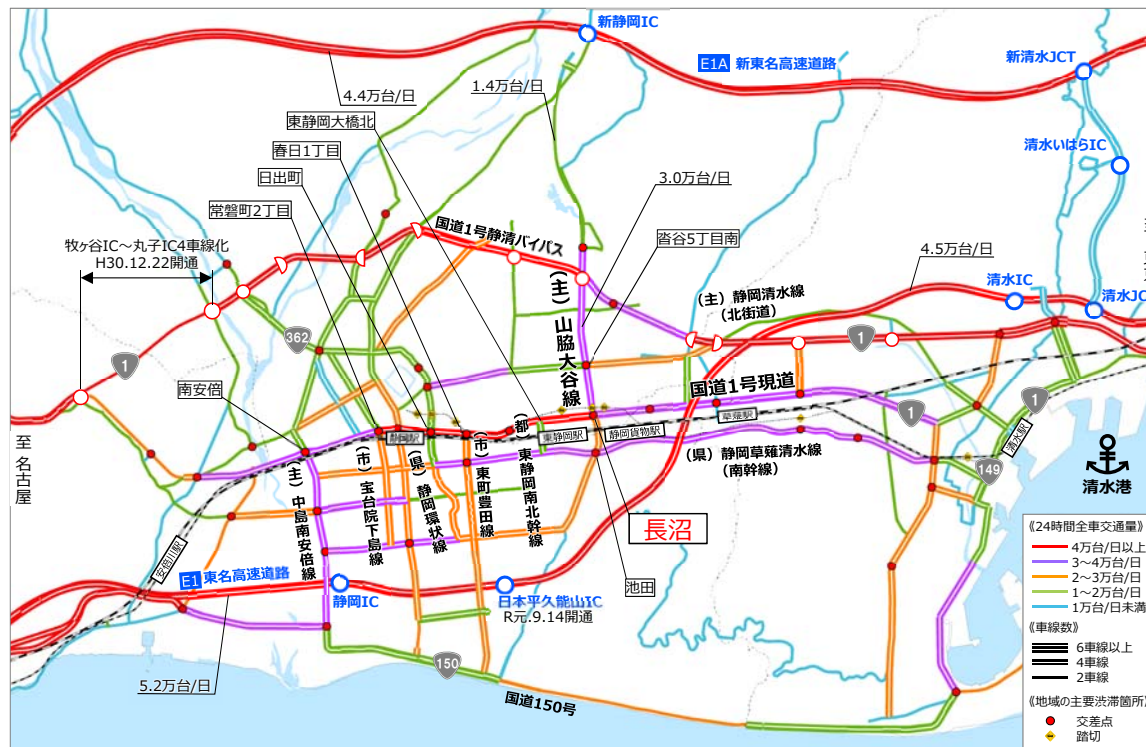
- 長沼交差点は、静岡県内の国道1号の渋滞損失時間において、対策が未計画の箇所でワースト1
- 静岡市中央部に位置する一般道の主要東西軸3断面のうち、国道1号は約5割の交通を分担
- 上記3路線および新東名・国道1号静清バイパス・東名・国道150号の東西軸と相互に接続する南北軸は(主)山脇大谷線のみ

■ 静岡県内国道1号における渋滞損失時間ランキング

順位	自治体	代表交差点	12h 損失時間計 [万人時間/年]
1	静岡市葵区	長沼	74
2	沼津市	西椎路	51
3	静岡市駿河区	後久川	43
4	沼津市	一本松西	43
5	静岡市駿河区	二軒家	39
6	静岡市清水区	中之郷	39
7	浜松市南区	篠原東	34
8	駿東郡清水町	八幡	32
9	静岡市葵区	日出町	30
10	三島市	三島玉川	30

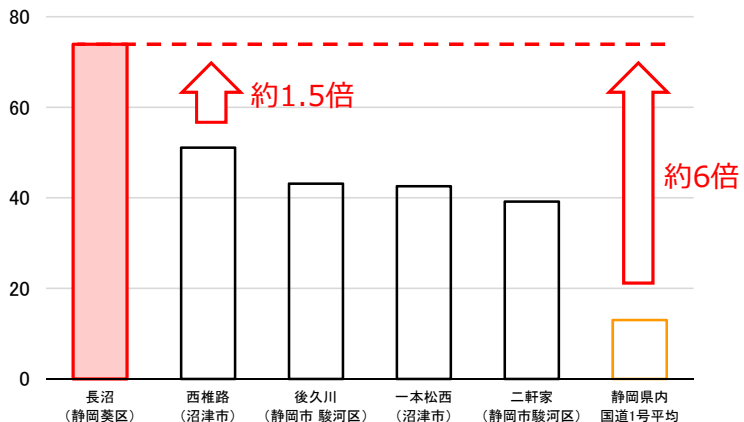
※渋滞対策が未計画の区間

■ 静岡市内の道路ネットワークの交通量及び車線数



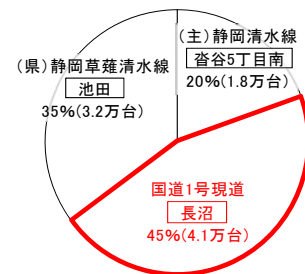
静岡県内国道1号における渋滞損失時間と静岡県内国道1号平均比較

(万人時間/年)

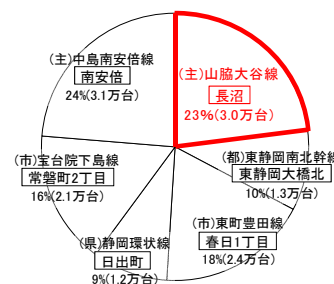


※渋滞対策が未計画の区間

静岡市内中央部の主要東西軸の交通割合



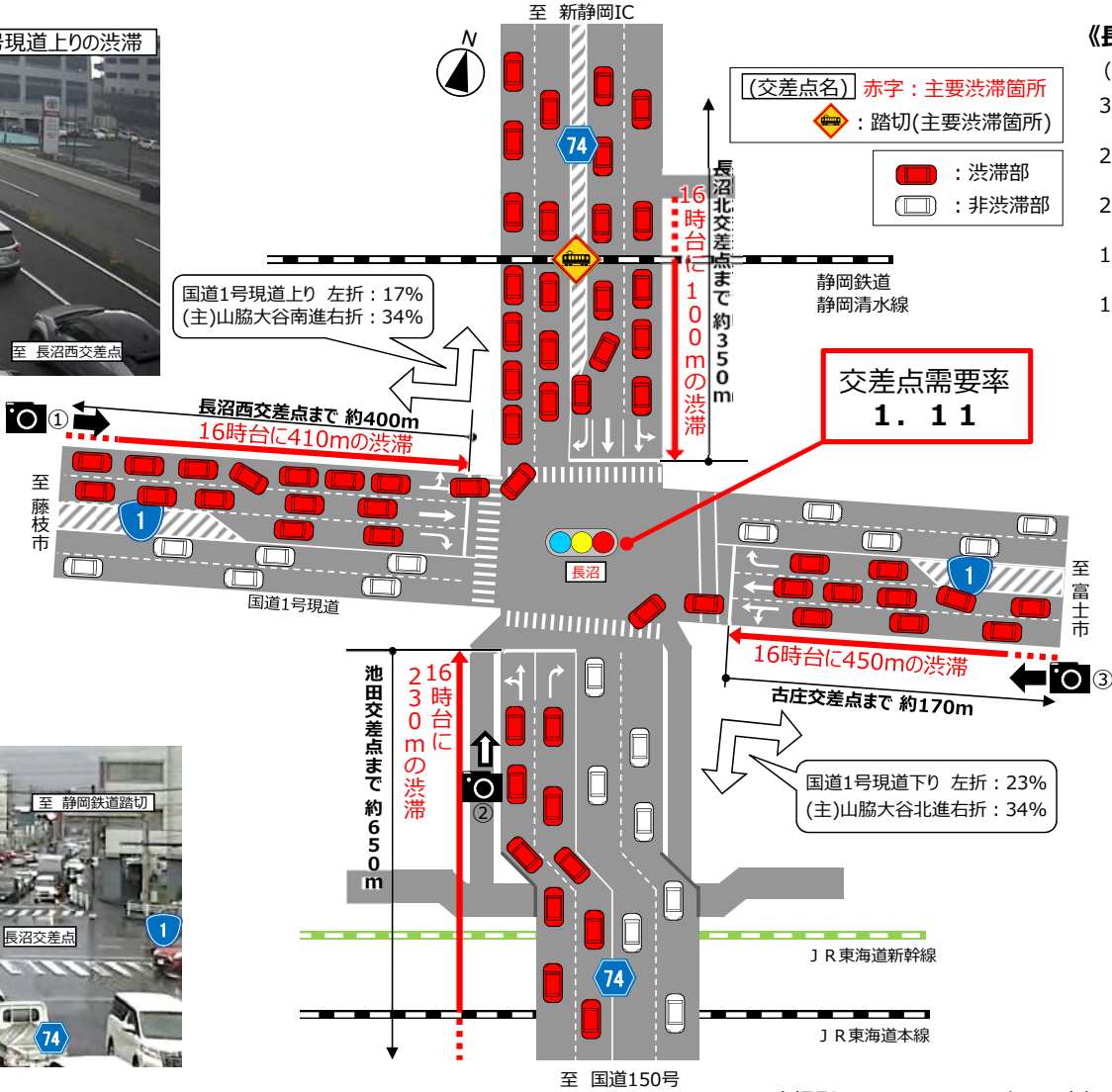
静岡市内の主要南北軸の交通割合 (清水区内を除く)



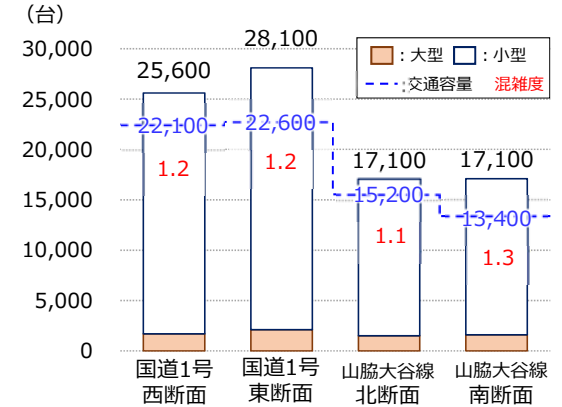
データ出典：H27年度 全国道路・街路交通情勢調査
ネットワーク：H27年度 全国道路・街路交通情勢調査時点

4. 国道1号長沼交差点（調査主体：静岡市・国土交通省） <検討中>

- 長沼交差点の渋滞は、国道1号および交差する(主)山脇大谷線がともに交通容量を超えている上、交差点内の右左折交通の割合が高いことから、信号青時間が不足し、交差点需要を大幅に超過している事が原因
- さらに(主)山脇大谷線は鉄道、地域幹線との交差により交通が滞留していることから、曲がりきれない国道1号の左折交通が直進交通の渋滞を悪化させていることを踏まえ、対策を検討する



《長沼交差点の交通量》



※写真撮影日：R.10.17(木)16時台

※左折交通量割合：R.10.17(木)実態調査結果 16時台-18時台集計

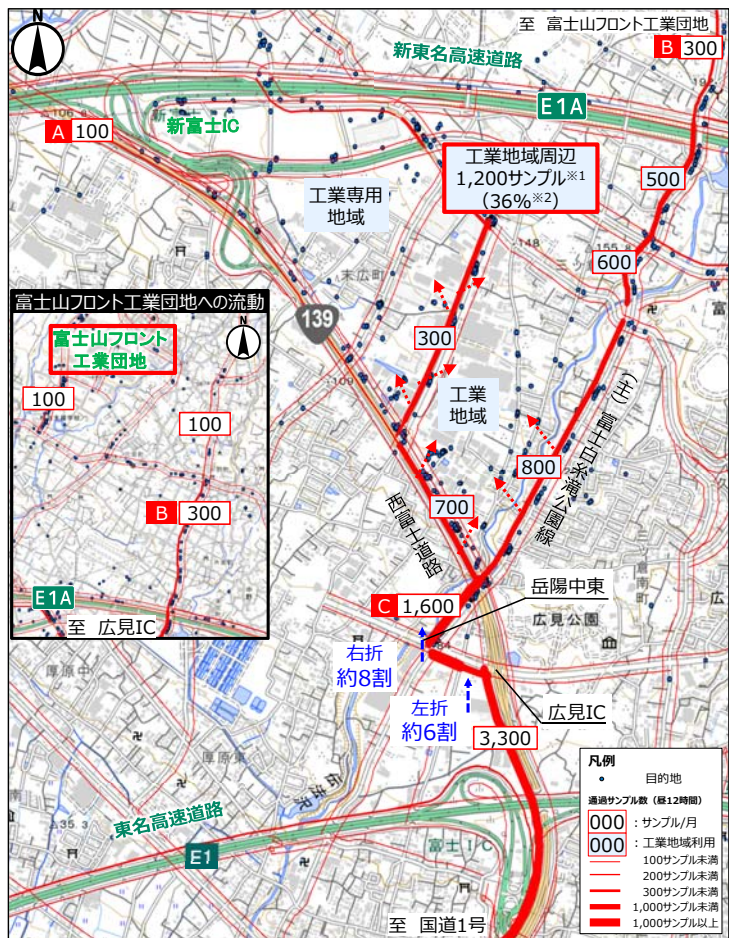
※交差点需要率：交差点の幾何構造、信号現示、流入交通量（直進、右左折別）を基に算出

数値が大きい程渋滞の原因になりやすく、0.9を上回ると交通処理ができないとされている

5-1 西富士道路 広見IC北進オランプの主な交通流動と周辺道路整備

- 広見IC北進オランプIC左折から岳陽中東交差点を右折し、工業地域周辺へ向かう交通が全体の約4割を占めていることを確認
- 富士市にて事業中の(都)本市場大淵線(傘木上工区)が開通することで、岳陽中東交差点の経路分散が想定されるため、(都)本市場大淵線と一体となった対策・効果の検討を進める。

■ 広見IC北進オランプの主な交通流動

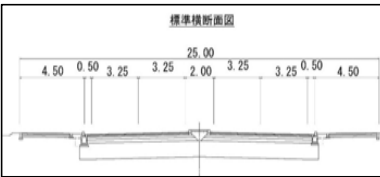
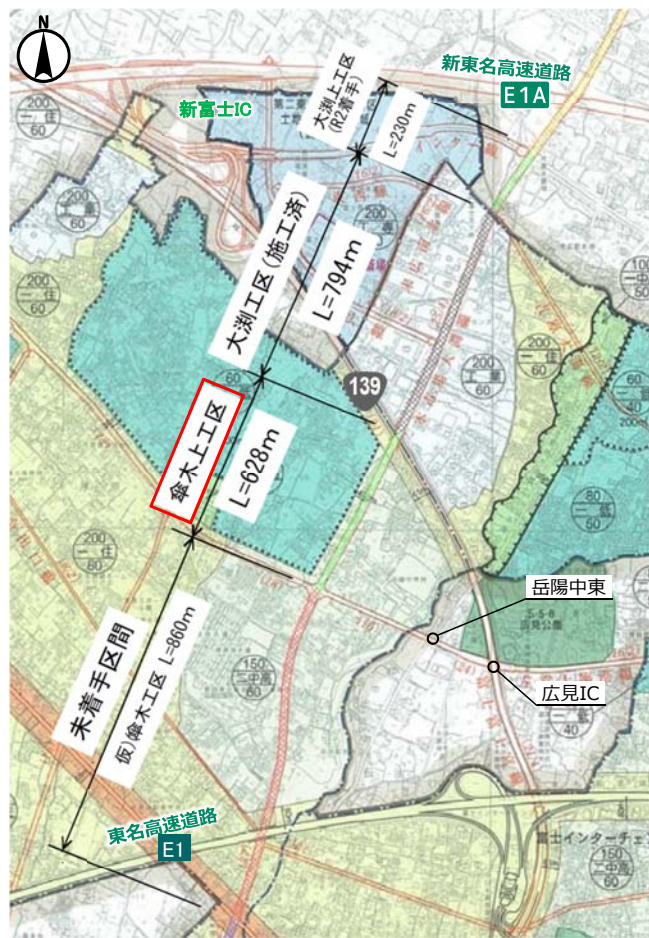


※1: $C\ 1,600 - (A\ 100 + B\ 300) = 1,200$ サンプル

※2: $1,200 / 3,300 \times 100 = 36\%$ (約4割)

出典: ETC2.0プローブ情報 (2019年10月平日 昼間12時間計)

■ (都)本市場大淵線の概要



出典: 富士市提供資料

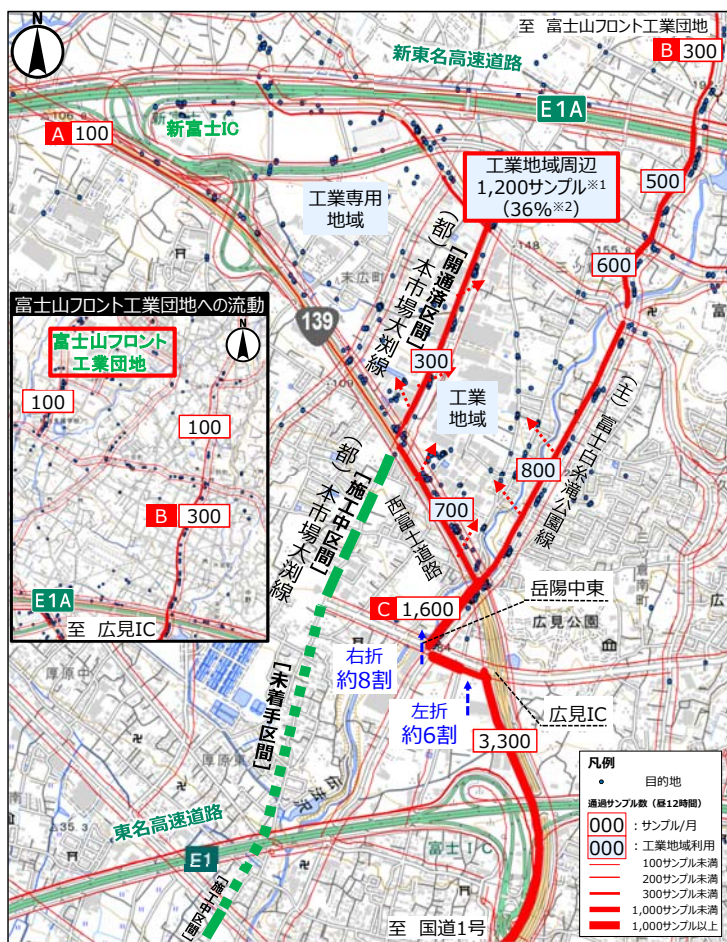
■ (都)本市場大淵線開通後の交通流動



5-2 時間分散の呼びかけの実施

- 広見IC北進オランプ利用のうち、約4割が向かう工業地域周辺には、物流倉庫等の企業が立地。
- 将来的には(都)本市場大淵線を活用した分散利用を呼びかけることも念頭に、まずは時間分散の呼びかけを短期的なソフト対策として実施する。

■ 広見IC北進オランプの主な交通流動



※1: C 1,600 - (A 100 + B 300) = 1,200サンプル

※2: 1,200 / 3,300 × 100 = 36% (約4割)

出典: ETC2.0プローブ情報 (2019年10月平日 昼間12時間計)

■ 工業地域周辺の主な企業

- 工業地域
- ・JFE商事(機械加工)
 - ・三和工業(金属加工)
 - ・ビヨズ(自動車部品)
 - ・静岡ゴム
 - ・マルダイ(建築建材)
 - ・トナミ第一倉庫(物流倉庫)

- 工業専用地域
- ・大和ハウス(物流倉庫)
 - ・日本郵便(集配施設)

- 富士山フロント工業団地
- ・ケンコーマヨネーズ(食品)
 - ・ポラテック富士(木造建築)
 - ・鈴与(物流倉庫)
 - ・日立物流(物流倉庫)
 - ・加藤美峰園本舗(産業用蜂蜜製造)
 - ・デイリーはやしや(弁当惣菜)

■ 時間分散呼びかけチラシ(案)

自動車も分散で朝の通勤を快適に!!

出勤時間を少し早める(遅らせる)だけで、広見ICからの通勤渋滞を回避できます

渋滞に巻き込まれず通勤

【広見IC北進オランプ】

6時半頃の交通状況

渋滞に巻き込まれながらの通勤

【広見IC北進オランプ】

7時半頃の交通状況

1時間後では...

6時半頃の交通状況

7時半頃の交通状況

【所要時間の変化】

6時台や8時台に通行することにより、渋滞を回避し、ストレスフリーな通勤が可能

広見IC(北進オランプ) ⇒ 岳陽中東交差点通過までの所要時間

時刻	所要時間(分)
0600	2
0615	2
0630	3
0645	4
0700	7
0715	6
0730	10
0745	6
0800	4
0815	3
0830	3
0845	3
0900	3
0915	4
0930	5
0945	3

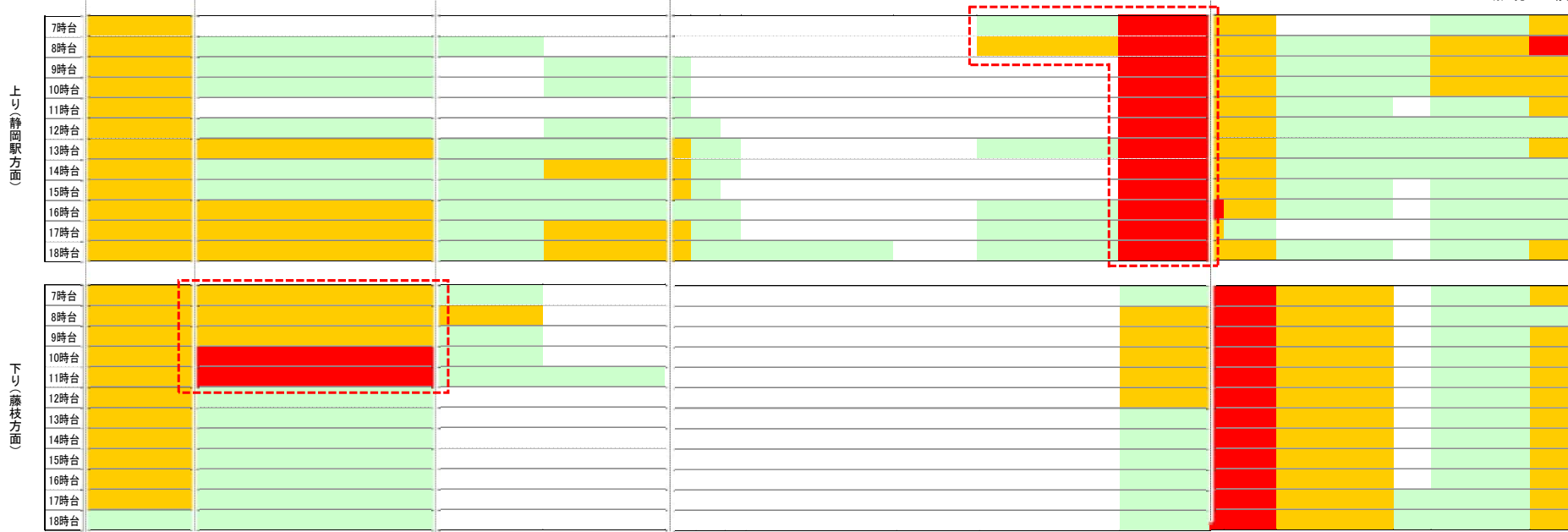
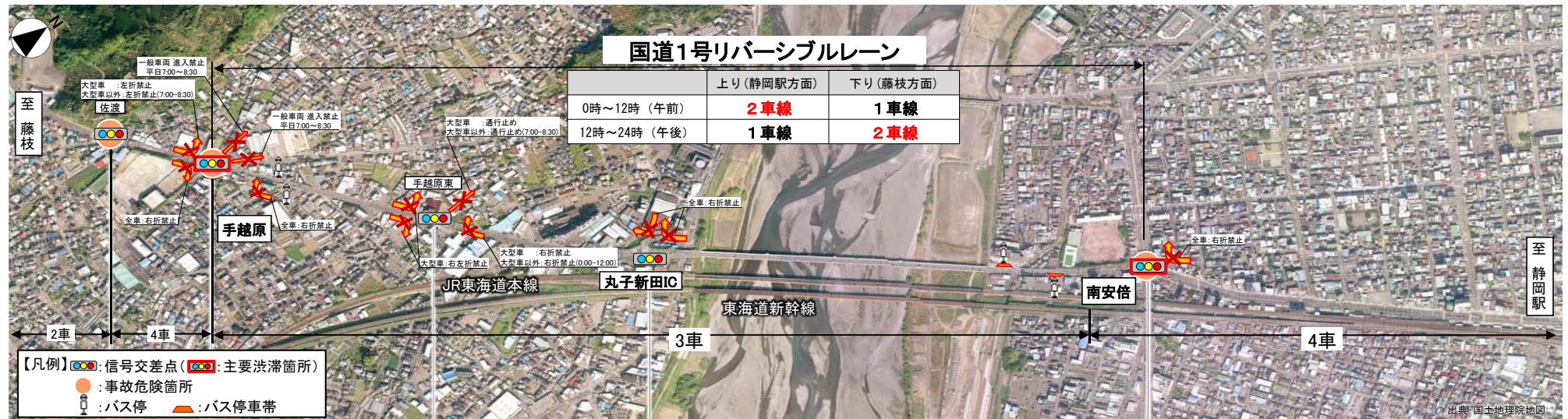
空いていれば2分のところ、混雑時は10分も!!

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会
問合せ先: 国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所
静岡市葵区南安倍2丁目8-1 TEL:054-250-8904

6. 国道1号南安倍交差点～手越原交差点（実施主体:国土交通省） <検討中>

6-1 国道1号南安倍交差点～手越原交差点の交通状況

○静清バイパス全線4車線化、国道150号静岡バイパス等の開通後においても、南安倍交差点～手越原交差点では速度低下が残存



凡例 ■: 20km/h未満 ■: 20～30km/h ■: 30～40km/h : 40km/h以上 : 2車線運用の時間帯 ※ETC2.0データ(R元.11月平日)

6. 国道1号南安倍交差点～手越原交差点（実施主体：国土交通省） <検討中>

6-1 国道1号南安倍交差点～手越原交差点の交通状況

○国道1号南安倍交差点～手越原交差点間は、リバーシブルレーンが運用されているが、このうち沿道出入りの生じる丸子新田IC～手越原交差点は、ヒヤリハット発生率が1号現道の約1.8倍に達することから、今後、従道路を含め、渋滞、事故、ヒヤリハットの発生状況の分析を進める



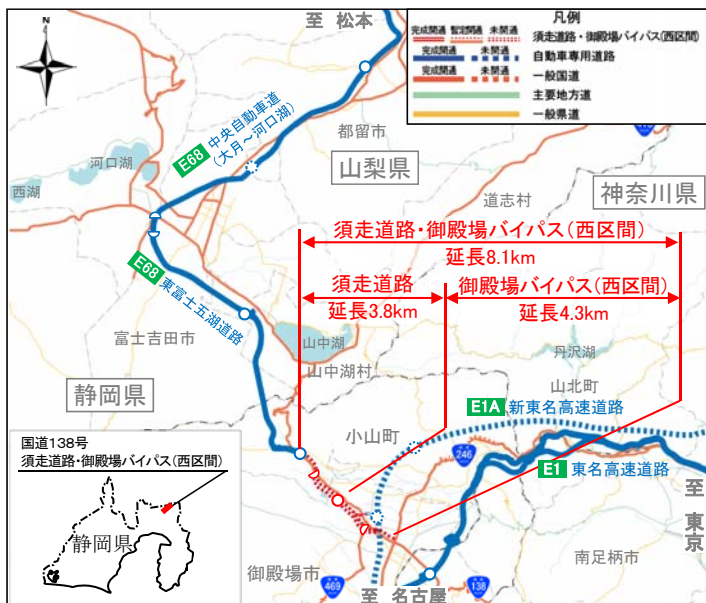
イタルダ区間別データ (H30)	区間情報	道路形状		無名交差点		佐渡		手越原		IC		IC		分合流		無信号		南安倍							
		区間長	m	単路	単路	交差点	単路	交差点	単路	単路	単路	単路	交差点	単路	交差点	単路	交差点	単路	単路	単路	単路	交差点	単路		
	H27センサ交通量	台/日	24,131	24,131	24,131	24,131	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	32,635	
	年間走行台キロ	億台キロ	0.01753	0.01753	0.00881	0.02043	0.01191	0.02025	0.02394	0.02335	0.02132	0.01620	0.01191	0.00548	0.01191	0.00703	0.01191	0.02156	0.01906	0.01954	0.00941	0.02370	0.01191	0.02132	
ETC2 (R元年8月～12月)	事故発生状況 H27-H30	死傷事故件数	件/4年	9	4	12	11	17	12	18	21	19	2	7	0	3	0	1	1	0	4	0	11	4	13
	死傷事故率	件/億台キロ	128.4	57.1	340.6	134.6	356.8	148.1	187.9	224.9	222.8	30.9	146.9	0.0	63.0	0.0	21.0	11.6	0.0	51.2	0.0	116.0	84.0	152.4	
	ヒヤリハット発生件数	件/5か月	827	396	687	620	240	1,449	398	1,198	682	95	97	0	74	0	14	35	19	2	18	99	48	403	
	ヒヤリハット発生率 (前後加速度: 0.3G以上)	件/億台キロ	87,234				100,660				14,074	19,544	0	14,910	0	2,821	3,896	2,393	246	4,591	10,023	9,671	45,361		
			94,461																						

■ : 国道1号現道区間におけるヒヤリハット発生率の平均値超過区間 (平均値: 55,371 件/億台キロ)

※急減速件数÷走行台キロにより求められる「ヒヤリハット発生率」による評価

7. 須走道路・御殿場バイパス西区間の開通（実施主体:国土交通省）

- 一般国道138号須走道路は平成20年度に、御殿場バイパスは平成11年度に事業化し、須走南IC（仮称）～ぐみ沢IC（仮称）間が今年度開通予定。
- 現道国道138号は主要渋滞箇所が連続しており、観光期において速度低下が発生。
- 須走道路・御殿場バイパスの開通により、現道国道138号の速度向上が期待される。



事業名：
一般国道138号 須走道路

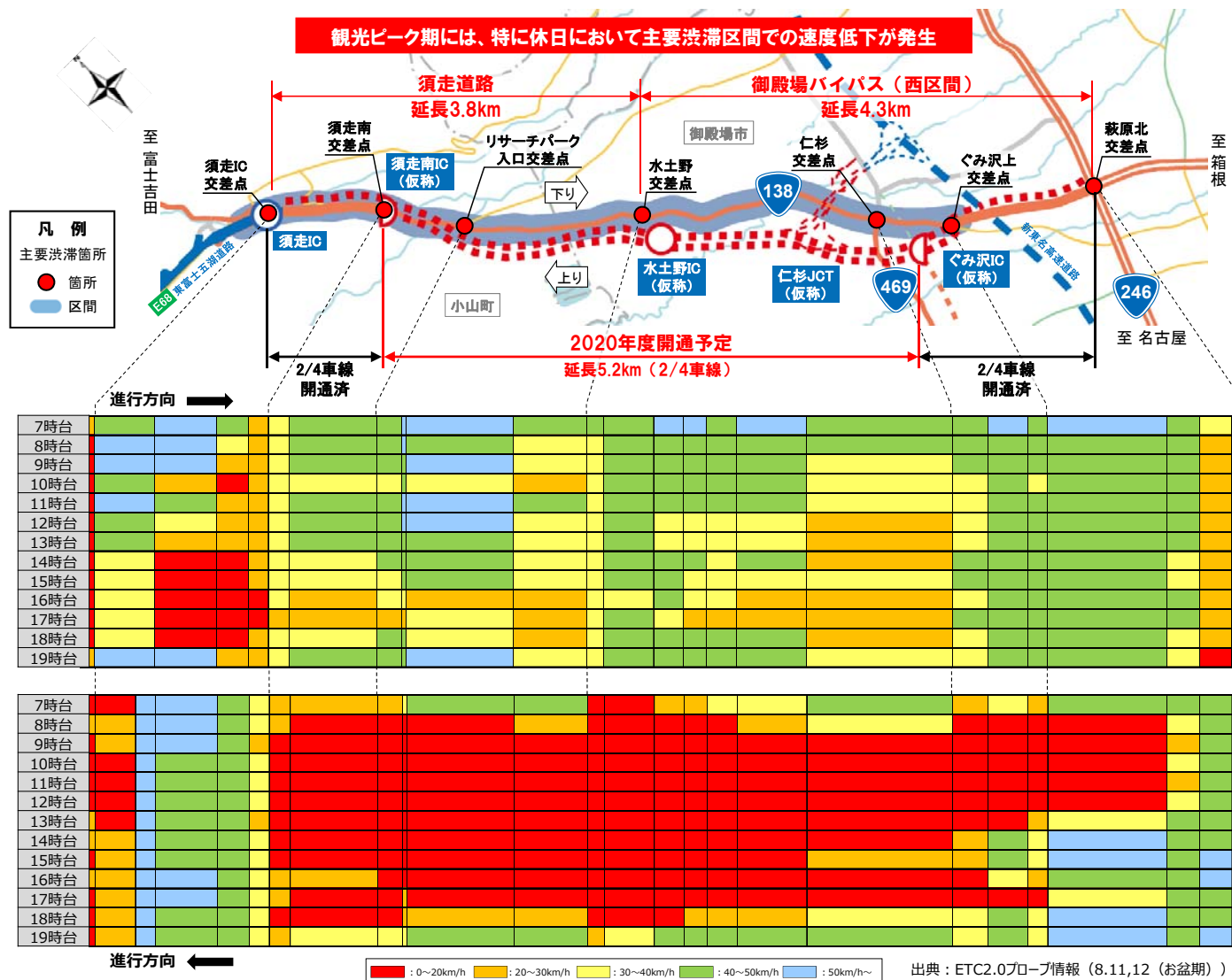
【道路事業】

施行者:国土交通省
沼津河川国道事務所
事業延長:L=3.8km
事業期間:平成20年度～令和2年度(予定)

事業名：
一般国道138号 御殿場バイパス(西区間)

【道路事業】

施行者:国土交通省
沼津河川国道事務所
事業延長:L=4.3km
事業期間:平成11年度～令和2年度(予定)



8. 伊豆半島における時間・経路分散策（実施主体：国土交通省）

- 2017年度より、沼津河川国道事務所のHPにて情報提供を行う伊豆半島の道路混雑情報を掲載。
- これまで掲載してきた速度情報及び代表区間の所要時間について、年次更新に加えて、データソースを民間プローブデータからETC2.0プローブ情報に更新。
- 前回と同様、7時台～19時台の道路混雑情報を掲載予定。

■ 作成時期一覧

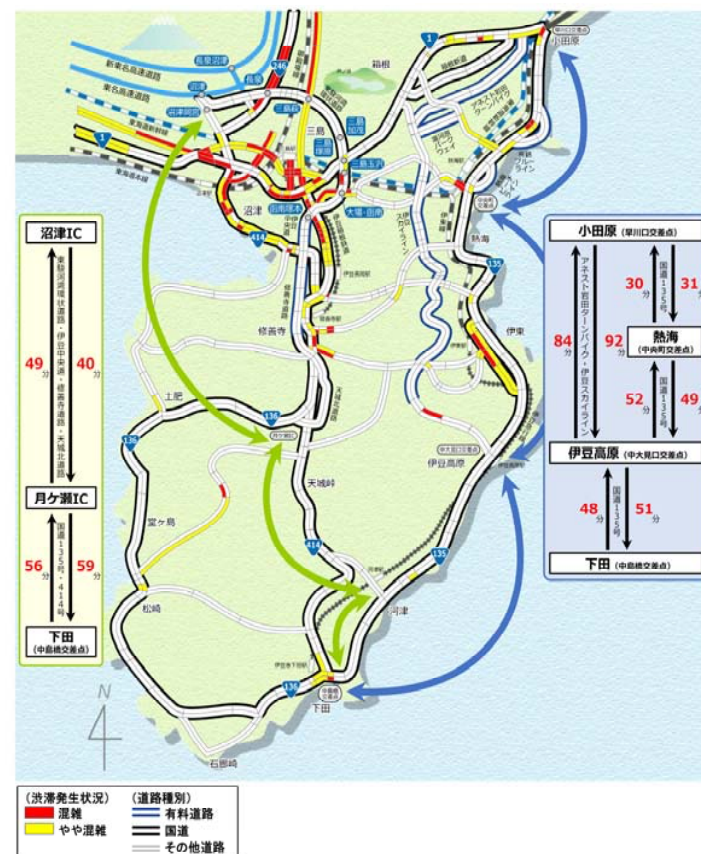
名称	期間
通常期（平日）	2019.10.1（火）～ 2019.10.31（木）の平日
通常期（休日）	2019.10.1（火）～ 2019.10.31（木）の土日祝日 ※台風19号上陸日の10.12（土）は除く。
ゴールデンウィーク	2019.4.27（土）～ 2019.5.6（月）
お盆	2019.8.11（日）,12（月祝）
年末年始	2019.12.29（日）～ 2020.1.3（金）
河津桜期（平日）	2019.2.10（日）～ 2019.3.10（日）の平日
河津桜期（休日）	2019.2.10（日）～ 2019.3.10（日）の土日祝日

■ 所要時間算定ルート

ルート名	中継点	目的
国道135ルート 小田原(早川口)～ 下田(中島橋)	熱海(中央町) 伊豆高原(中大見口)	一般道で東京方面から伊豆 地域へアクセスする主要ルート であるため
伊豆スカイライン・ ターンバイクルート 小田原(早川口)～ 下田(中島橋)	伊豆高原(中大見口)	国道135号ルートの迂回路と して利用を促進するため
国道136号・国道414号 天城北道路ルート 沼津IC～下田(中島橋)	月ヶ瀬IC	高速道路で伊豆地域へアクセ スする主要ルートであるため

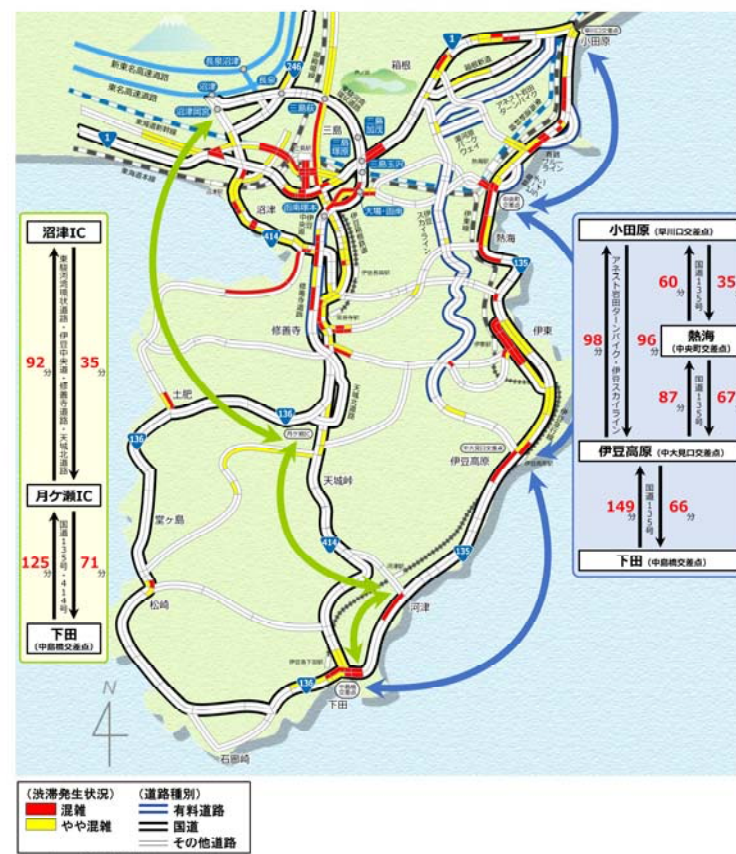
■ 作成速度図例

【2019年10月平日平均 7時台】



ETC2.0プローブデータが欠損となっている場合は、前後の時間帯の旅行速度のうち、旅行速度が低い時間帯の旅行速度を採用した。

【2019年8月お盆 16時台】



ETC2.0プローブデータが欠損となっている場合は、前後の時間帯の旅行速度のうち、旅行速度が低い時間帯の旅行速度を採用した。

9. 結論(案)

9-1 結論(案)

- 国道1号安新歩道橋においては、国道1号浜松バイパス方面への交通渋滞・交差点部における追突事故が発生しているため、調査設計を実施し国道1号方面レーンの2車線化に向け協議・工事を進めていく
- 国道1号掛川バイパスにおいては、下り線の西郷IC付近で交通集中・道路構造による速度低下が発生しているため、下りオフランプ部の改良を行い、渋滞緩和及び交通事故の防止を図る
- 国道1号浜松バイパスの長鶴交差点では、下り線において交通事故が多発及び渋滞が発生しているため、今年度より調査設計を実施する
- 国道1号長沼交差点は、国道1号現道が静岡市中央部の主要東西軸として交通が集中することで交通容量を超過しており、交差する(主)山脇大谷線においても、交通容量の超過に加え、鉄道や地域幹線との交差により滞留し、これにより曲がりきれない国道1号の左折交通が直進交通の渋滞を悪化させ、渋滞損失時間が静岡県内ワースト1であることを踏まえ、対策を検討する

9. 結論(案)

- 国道139号西富士道路広見IC北進オフランプは、利用交通の主方向にある岳陽中東交差点と渋滞が一体化していることを踏まえ、(都)本市場大淵線と一体となった対策・効果を検討する。また、短期的なソフト対策として、時間分散の呼びかけを実施する
- 国道1号南安倍交差点～手越原交差点は、国道1号静岡バイパス全線4車線化、国道150号静岡バイパス開通後においても速度低下が残存していることを踏まえ、従道路を含め、渋滞、事故、ヒヤリハットの発生状況の分析を進める
- 須走道路・御殿場バイパスの開通により、現道国道138号の速度向上が期待
- 沼津河川国道事務所のHPにて情報提供を行う伊豆半島の道路混雑情報について、年次更新に加えて、データソースを民間プローブデータからETC2.0プローブ情報に更新