

今後の渋滞対策

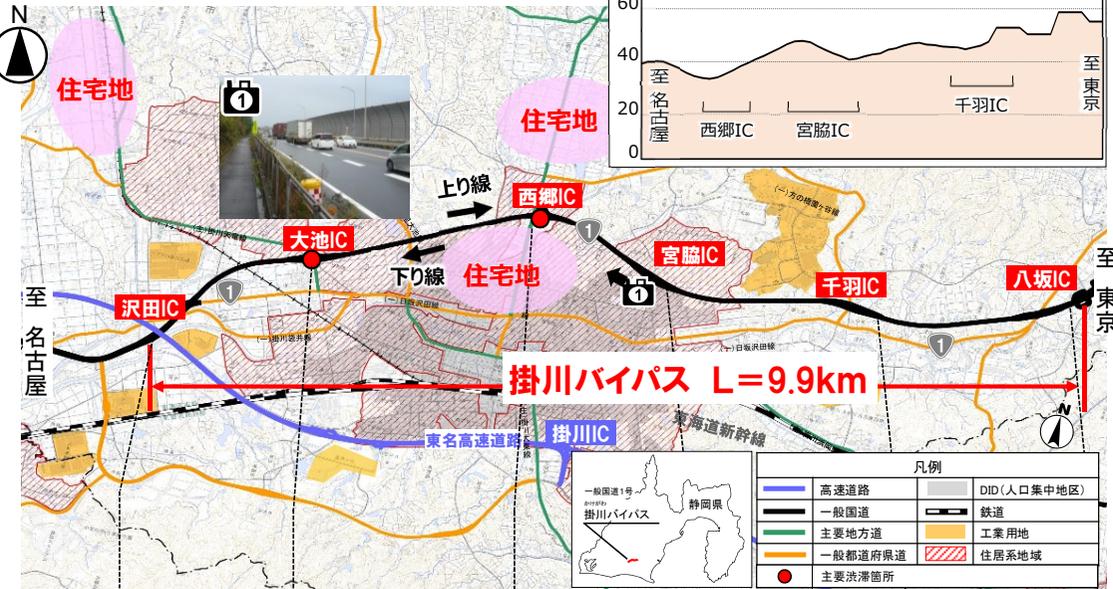
各関係機関よりご報告をお願いします

1. 国道1号掛川バイパス（実施主体:国交省）

1-1 国道1号掛川バイパス 西郷ICランプ改良

- 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2年度より工事着手しており、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。

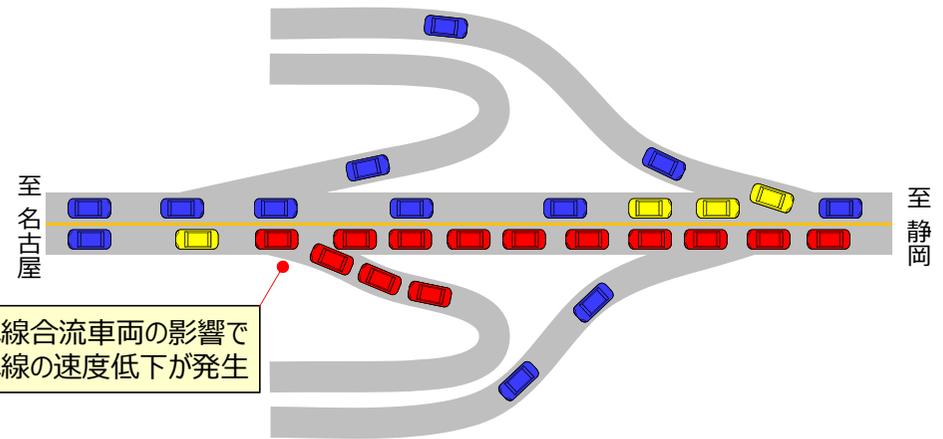
【位置図】



【対策】 西郷IC: 下りオンランプ改良

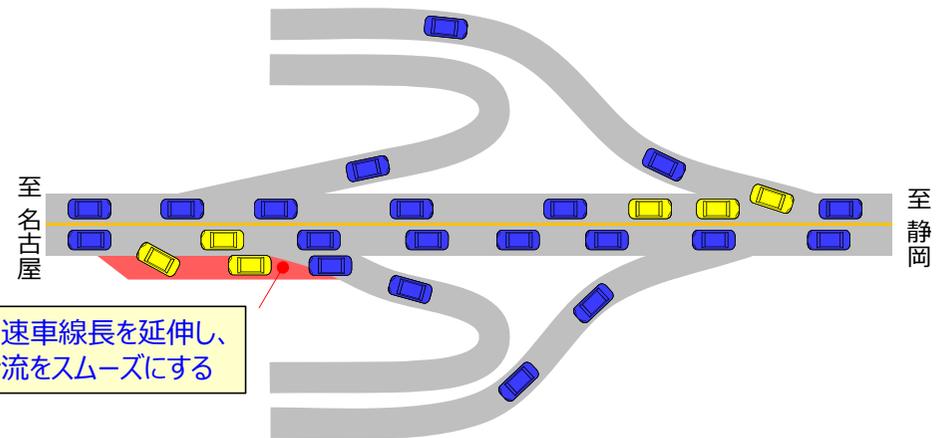
対策前

直進車両を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



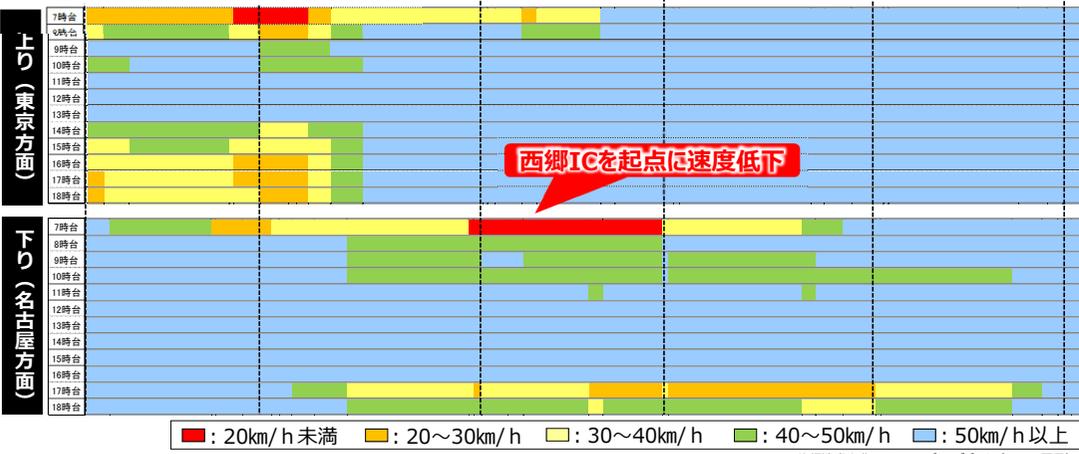
対策後

合流をスムーズに行えるよう、加速車線を延伸



【分析結果】

■ 旅行速度状況（平日）



2. 国道1号安新歩道橋交差点（実施主体：国交省）

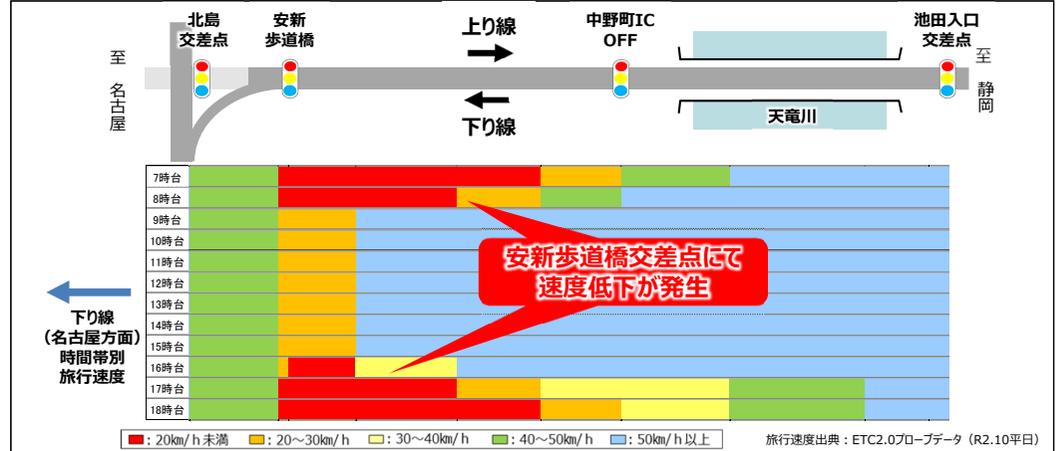
2-1 国道1号安新歩道橋交差点 国道1号方面レーン2車線化

- 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）による渋滞及び追突事故が発生。
- 令和2年度より、国道1号方面レーンの2車線化工事に着手。
- 国道1号方面レーンの拡幅により、渋滞緩和及び事故の削減が期待。

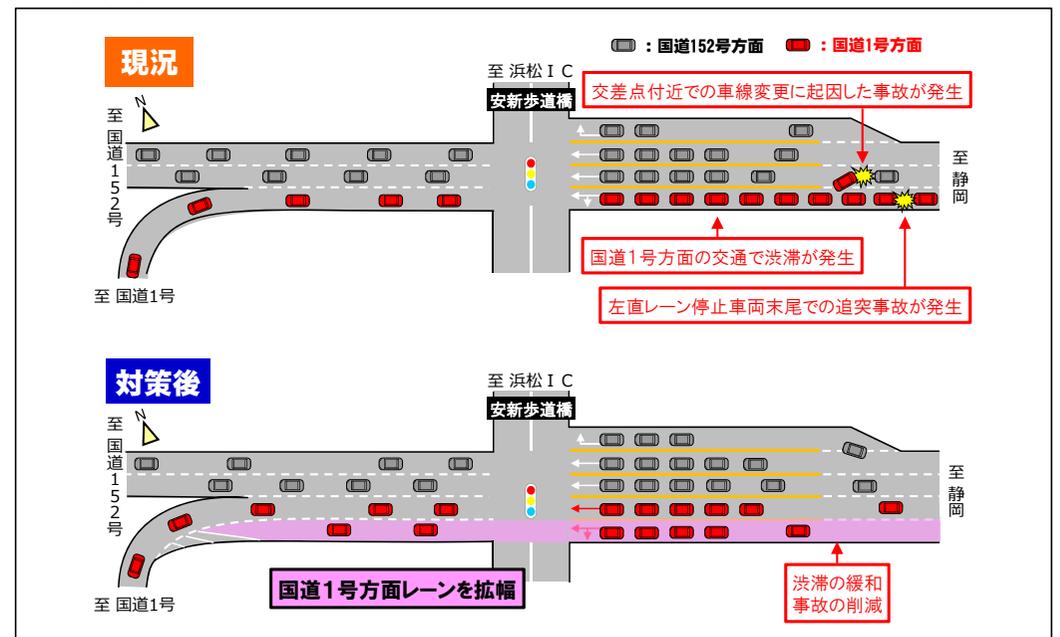
■ 対策位置



■ 旅行速度状況（平日）



■ 対策イメージ

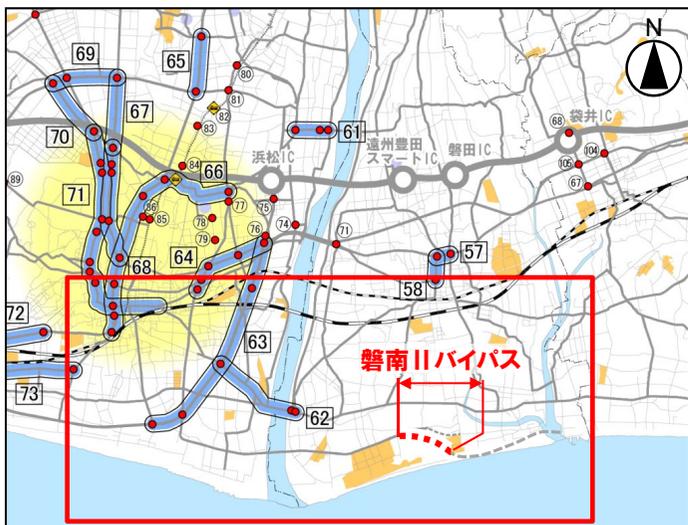


3. 国道150号磐南IIバイパス（実施主体：静岡県）

3-1 国道150号磐南IIバイパス バイパス整備

- 令和元年9月の有料道路遠州大橋の無料化に併せて、国道150号掛塚橋周辺の渋滞を緩和するためのソフト施策（SL看板やパンフレットによる誘導）を実施したものの、一部区間では速度低下が残存。
- 磐南IIバイパスは平成26年に事業着手し、優先整備区間（1.3km）は令和7年度に完了予定。
- 磐南IIバイパスの整備により、現道国道150号の交通量が転換し、掛塚橋の主要渋滞箇所周辺の速度向上が期待。

■位置図



■旅行速度状況



出典：ETC2.0プローブデータ（R2.10平日 17時台）

■事業概要

- 路線名称：国道150号 磐南IIバイパス
- 事業延長：約2.0km
- 着手年度：平成26年度
- 事業内容：バイパス整備
- 進捗状況
優先整備（西側）1.3km区間は令和7年度完了予定。東側0.7km区間は完了年度未定。

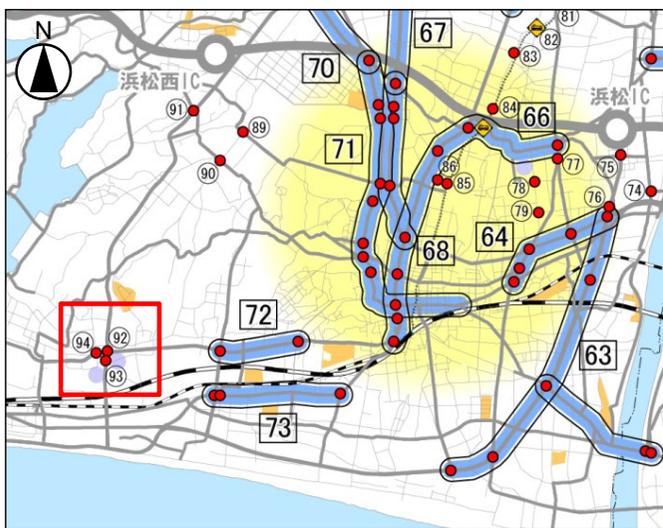
■磐南IIバイパス整備後の期待される効果について



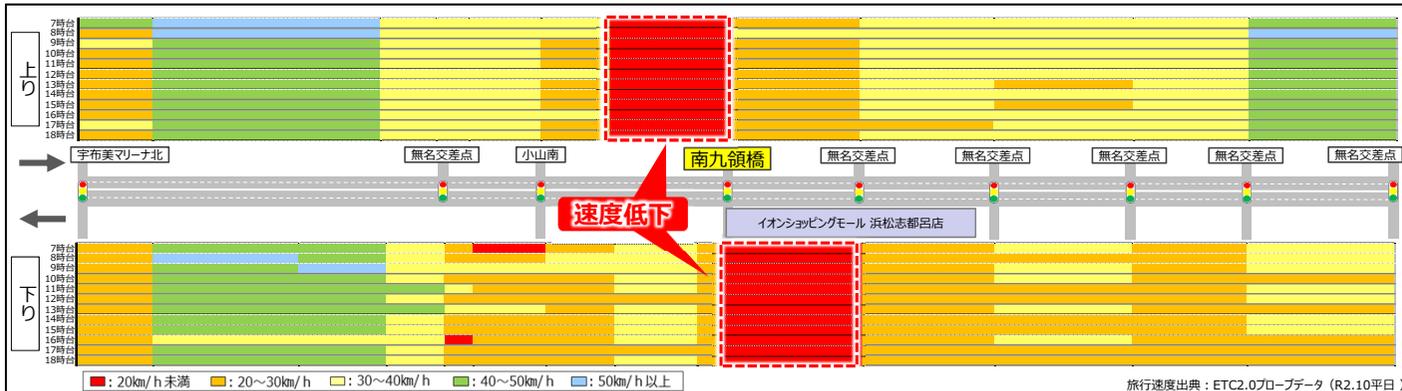
4. 主要地方道浜松雄踏線(南九領橋) (実施主体:浜松市)

4-1 主要地方道浜松雄踏線(南九領橋)交差点改良について

- (主) 浜松雄踏線では、浜松市の幹線環状軸である(主) 浜松環状線との交差点において、交通渋滞が発生。
- 右折車線に滞留する車が直進車線の通行を妨げている状況。
- 交差点東側の右折帯の延伸(50m⇒85m)を行い、渋滞緩和を図る。(西側では交通安全対策(路面注意喚起)のみを実施。)
- 令和3年7月28日に工事完了。



写真①：右折車線 直進車線阻害状況

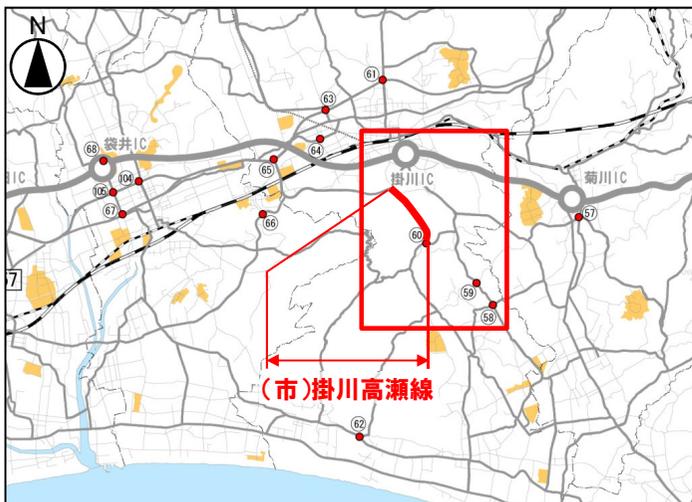


5. 市道掛川高瀬線（実施主体：掛川市）

5-1 市道掛川高瀬線道路改良について

- （市）掛川高瀬線は、慢性的に混雑している（主）掛川大東線のバイパスとしての利用が期待されるものの、農道規格故に道路構造上の走行性、安全性能が不足。
- （主）掛川大東線では、朝夕ピーク時を中心に、主要渋滞箇所周辺で速度低下が発生。
- （市）掛川高瀬線の道路改良により、（主）掛川大東線のさらなる交通の転換が促され、速度改善が期待。

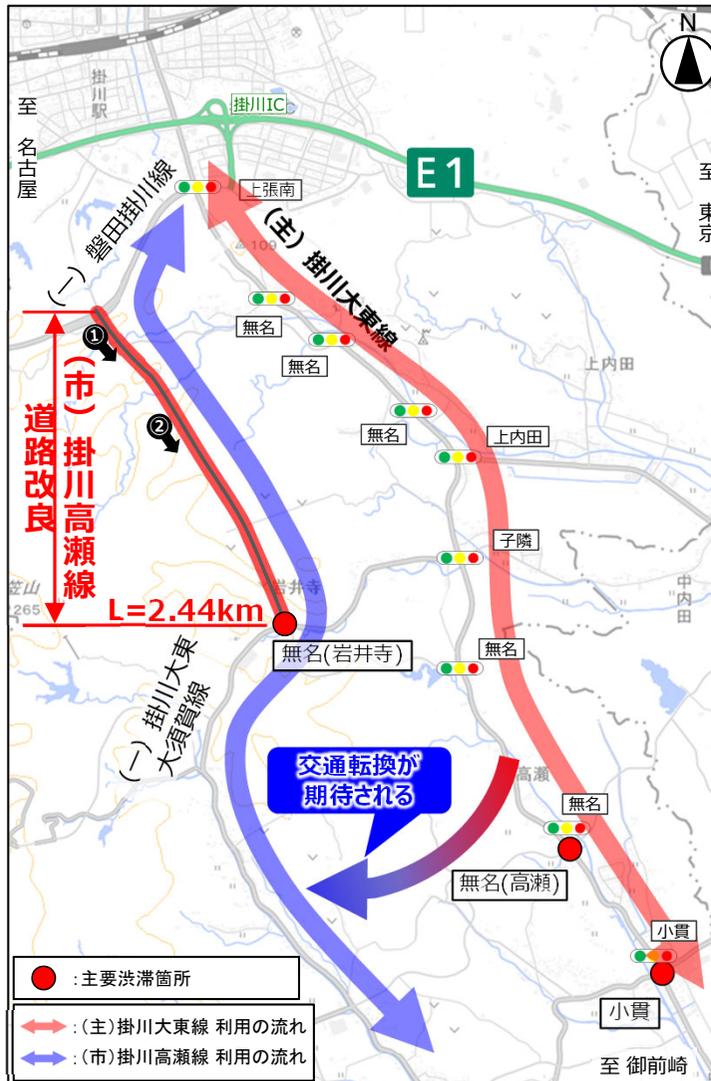
■位置図



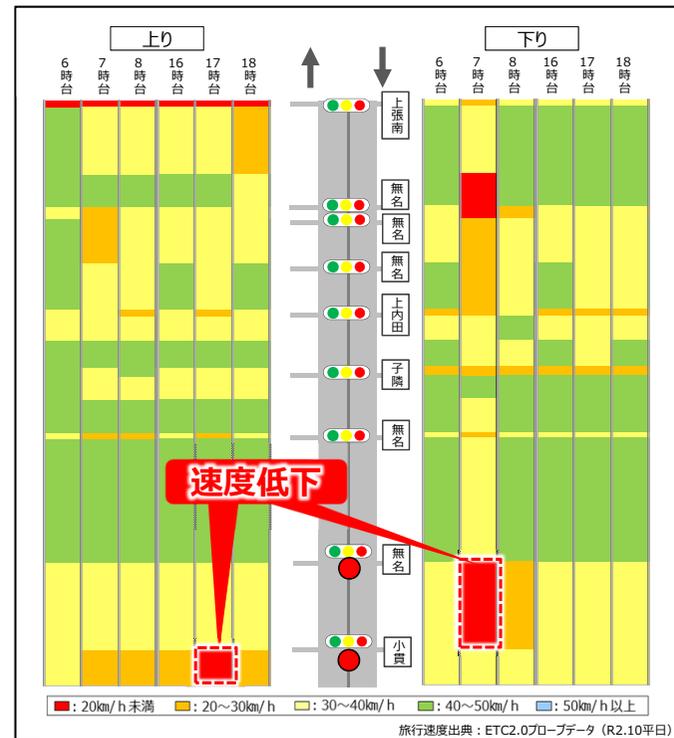
■事業概要

- 路線名称：市道掛川高瀬線
- 事業延長：約2.44km
- 着手年度：平成27年度
- 事業内容：道路改良（拡幅）
- 進捗状況：令和3年度は道路改良工を推進。
令和4年度事業完了予定

■対策概要



■旅行速度状況（（主）掛川大東線）



■道路状況

◀写真①：未整備区間▶



◀写真②：整備済区間▶



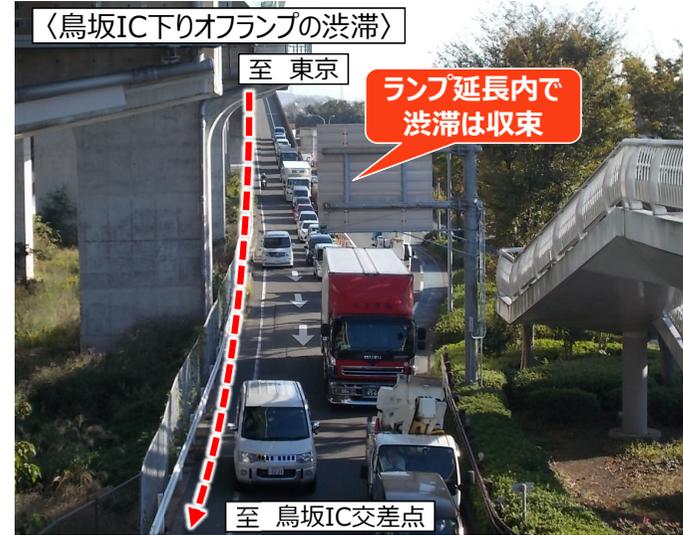
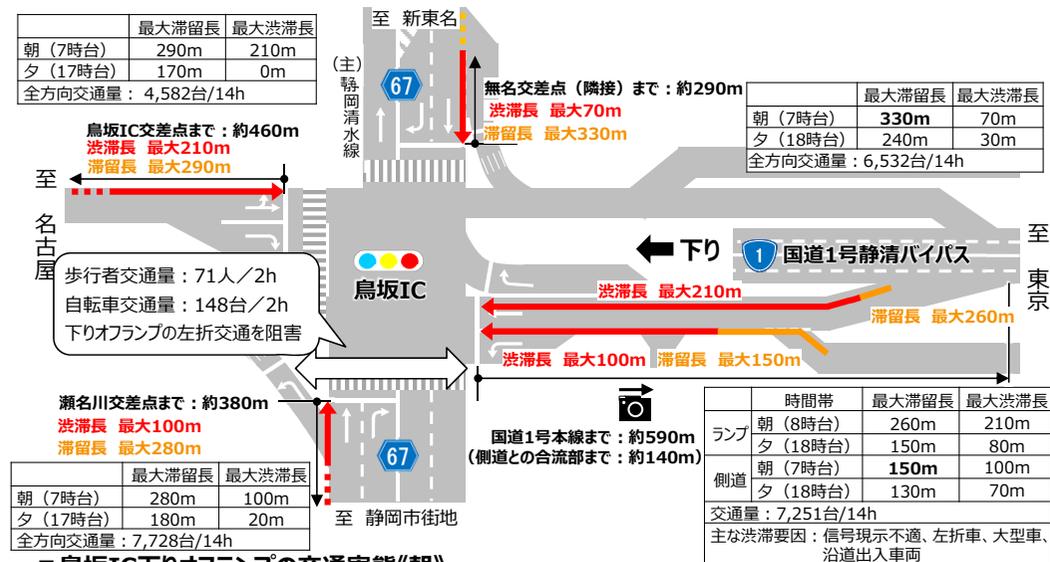
走行性・安全性が向上

6. 国道1号静岡バイパス瀬名IC・鳥坂IC交差点（調査主体:国）

6-2 鳥坂IC交差点 交差点改良による車線拡幅

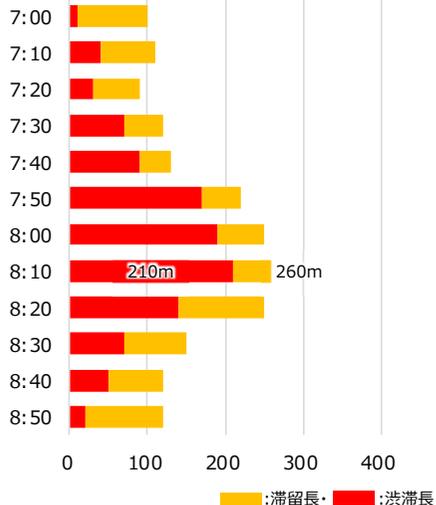
- 鳥坂IC下りオフランプは、朝ピーク時における左折車及び左折方向の歩行者が多いため直進阻害が発生し、滞留が発生。
- 交通渋滞の緩和のため、鳥坂IC交差点の交差点改良による車線拡幅を検討中。

■ 現況の交通状況・渋滞要因

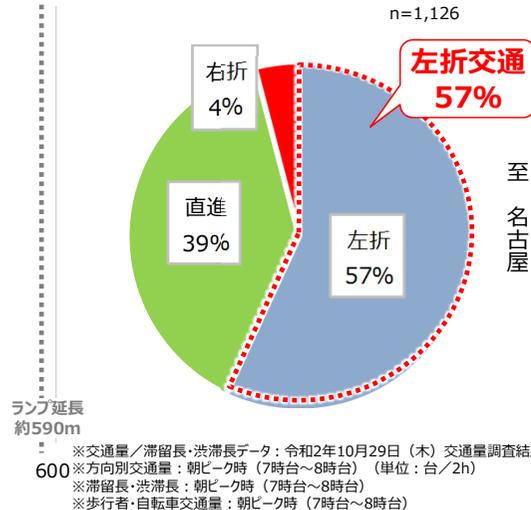


写真撮影日：令和2年10月29日(木)8時台

■ 鳥坂IC下りオフランプの交通実態《朝》 《滞留長・渋滞長》



《方向別交通量内訳》



■ 整備概要 検討中の対策方針



滞留長・渋滞長調査日：令和2年10月29日(木) 交通量調査

- 令和3年7月16日に第3回長沼WGを開催し、長沼交差点の現状・課題、求められる機能、対策の方向性について議論。
- （主）山脇大谷線の立体化事業と長沼大橋架替事業の一体的な実施を対策案とすることを決定。
- 今後、国・静岡県・静岡市が引き続き連携し、地域の合意形成を図りながら対策案の詳細検討を進める。



<対策の方向性>

- 南北軸である（主）山脇大谷線について、静岡鉄道踏切と長沼交差点を跨ぐ立体化事業と長沼大橋の橋梁架替事業の一体的な実施を対策（案）とする。
 - ・ 信号待ちによる渋滞が激しく、市街化が進む長沼交差点は、渋滞対策として立体化が有効。
 - ・ 東西軸の国道1号の立体化では、静岡鉄道の踏切待ちによる南北軸の渋滞が解消されないため、南北軸の（主）山脇大谷線の立体化が有効。（これにより、東西軸の国道1号の渋滞も解消）
 - ・ 老朽化が進む長沼大橋については、鉄道軌道が近接し、補強工事が困難なため、架替が必要。
 - ・ 立体化事業と橋梁架替事業の一体的な実施により、全体として効率的に両事業を実施。
- 国・静岡県・静岡市が引き続き連携し、地域の合意形成を図りながら、対策（案）の詳細な検討を進める。
 - ・ 沿道物件や現道交通への影響も想定されるため、地域の合意形成を図ることが必要。
 - ・ 事業中に現道交通にできるだけ影響を与えないよう、詳細ルートや施工方法の検討が必要。
 - ・ 立体化と橋梁架替事業を組み合わせ合わせた整備手法や役割分担の検討が必要。



8. 国道139号西富士道路 広見IC(実施主体:国)

8-1 西富士道路 広見IC北進オフランプにおける渋滞対策のあり方

○昨年、時間分散を促すソフト施策を実施したが効果は限定的。引き続きソフト施策を継続するとともにハード対策の追加を検討。
 ○広見IC北進オフランプは、利用交通の約6割が左折する先の岳陽中東交差点から西富士道路本線まで渋滞が連続し、本線滞留が発生していることから、(都)本市場大淵線の整備とランプの容量拡大が一体となった対策により、渋滞解消が期待される。

現況		対策(案)					
課題		対策案①:ランプ容量拡大		対策案②:(都)本市場大淵線整備		対策案③:ランプ容量拡大 (都)本市場大淵線整備	
広見IC	<ul style="list-style-type: none"> ランプ滞留が本線まで影響 岳陽中東から西富士道路本線まで渋滞が連続 	広見IC	ランプ容量の拡大	広見IC	信号現示の変更	広見IC	ランプ容量の拡大
岳陽中東	<ul style="list-style-type: none"> 右折滞留長が最大190m 	岳陽中東	信号現示の変更	岳陽中東	都市計画道へ分散	岳陽中東	都市計画道へ分散
効果		効果		効果		効果	
		<ul style="list-style-type: none"> ランプ容量拡大による交通を岳陽中東で処理できず、ランプ滞留の本線影響が解消しない。 		<ul style="list-style-type: none"> 岳陽中東の右折交通の分散が図られるが、ランプ滞留の本線影響が解消しない。 		<ul style="list-style-type: none"> ランプ滞留の本線影響が解消されるとともに、岳陽中東の右折交通の分散。 	

8-2 西富士道路 広見IC北進オフランプにおける渋滞対策(案)

○広見IC北進オフランプの対策は、利用交通の約6割が左折していること、100m以上の本線滞留が発生していることを踏まえ、ランプ容量拡大の複数案を検討中。

対策案	A案:滞留ポケット整備	B案:2車線化	C案:2車線化+左折フリー
概要	・左折専用の滞留ポケットを確保し、左折車と右折車が並列でき処理能力が拡大する	・左折レーンと右直レーンの2車線ランプとし、ランプ容量を拡大する	・ランプ容量向上に加え、左折をフリー化し、さらに交通円滑性を向上させる
計画図			
交通処理	<ul style="list-style-type: none"> ・滞留ポケットで左折と右折が分離し処理能力は向上するが、左折車両が連続した場合は容量が確保できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ランプの2車線化により、ランプ容量が拡大し、左折車両の滞留に対応できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ランプ容量は拡大するが、左折フリー化は、ピーク時は市道が混雑し、先詰まりにより効果が発揮できない ・市道を通学生が利用しており左折フリー化には歩道橋の設置が必須
用地	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収の範囲は他案より小さい ・建物への影響はない 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収の範囲は側道脇の空き地に限定 ・大型看板の撤去が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・他案より大きく市道側にも影響 ・大型看板の撤去が必要
施工性	<ul style="list-style-type: none"> ・既設ランプ擁壁の改築が必要なく、交通規制も他案に比べ小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ・既設ランプ擁壁の改築が発生 ・擁壁改築時に路肩規制のみで施工可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・既設ランプ擁壁の改築が発生 ・改築時に通行止めが必要 ・歩道橋設置は大規模(西富士本線上越し)となり西富士本線の規制も必要となる

9. 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（実施主体：国）

9-1 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期） 河津IC（仮称）～逆川IC（仮称）間の部分開通

- 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）のうち、河津IC（仮称）～逆川IC（仮称）間が令和4年度に開通予定。
- 現道の国道414号は、夏季大型車通行規制区間であり、観光バスを含む大型車は迂回を強いられている。
- また、現道部は急カーブや幅員狭小区間が連続しており、すれ違いが困難な状況にある。そのため、下田市街観光客は県道へ迂回する車両が多く、河津町の海水浴客と混在して国道135号では帰宅ピーク時に混雑が発生。
- 河津下田道路（Ⅱ期）の部分開通により、時間短縮や観光バスの迂回解消が期待される。

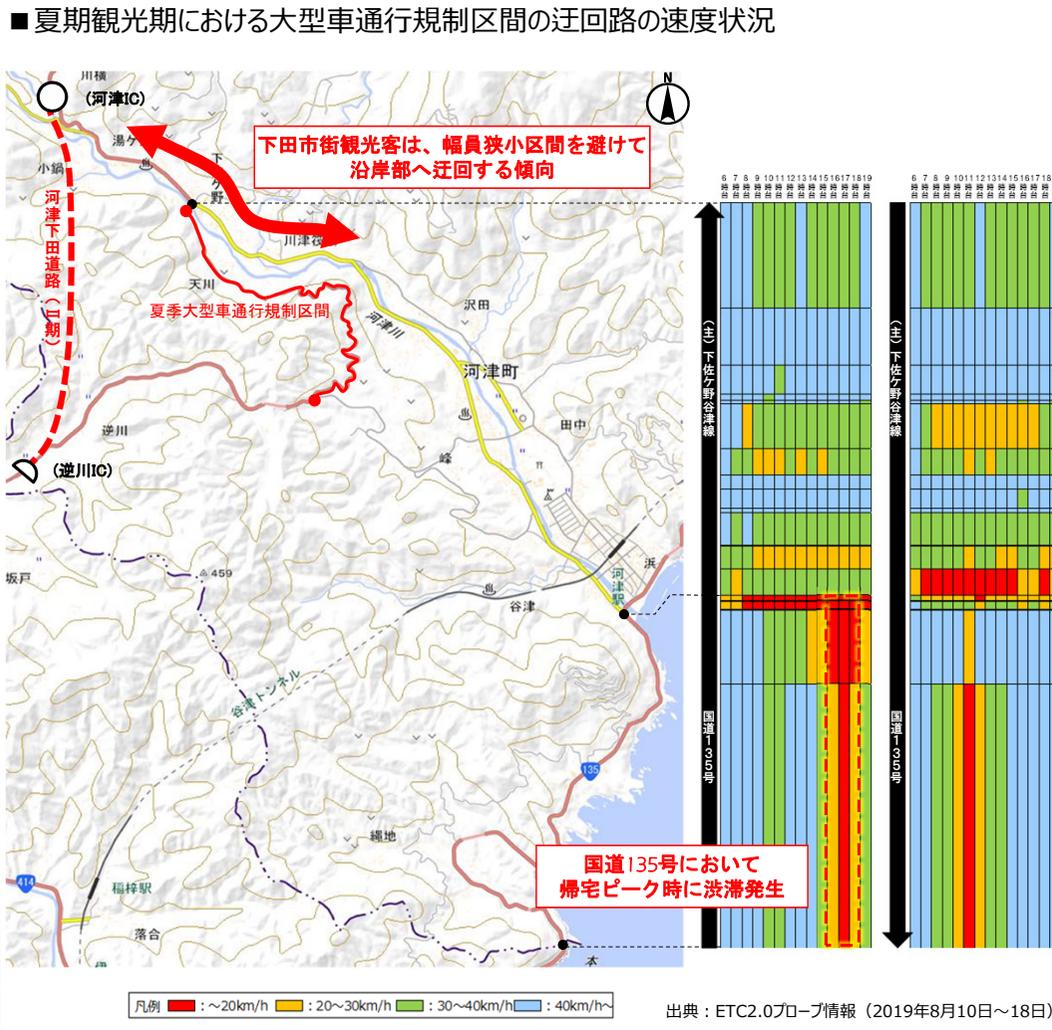


事業名：伊豆縦貫自動車道
河津下田道路（Ⅱ期）

施行者：国土交通省
沼津河川国道事務所

事業延長：L=6.8km
※開通区間：（仮称）河津IC～（仮称）逆川IC L=3.0km

事業期間：平成24年度～
※開通区間の開通時期：
令和4年度（予定）



出典：記者発表資料（伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅱ期）開通予定）

10. (主)大岡元長窪線・(都)谷田幸原線の整備 (実施主体:静岡県、三島市)

10-1 (主)大岡元長窪線の整備 [(都)池田柵線]、(都)谷田幸原線(幸原町工区、徳倉工区)の整備

- 令和3年度に(都)池田柵線が全線開通予定。令和3年度に(都)谷田幸原線(幸原町工区)、令和6年度に(都)谷田幸原線(徳倉工区)が開通予定。
- 国道1号、国道246号、新東名・東名高速道路を接続し、東駿河湾広域都市圏の市街地環状道路の一部を形成する重要な路線であり、JR三島駅から高速道路や県立がんセンターへのアクセス向上や周辺道路の渋滞解消が期待される。

■位置図



■事業概要

事業名: (主)大岡元長窪線	事業名: (都)谷田幸原線 (幸原町工区)	事業名: (都)谷田幸原線 (徳倉工区)
施行者: 静岡県	施行者: 静岡県	施行者: 三島市
事業延長: L=360m	事業延長: L=312m	事業延長: L=402m
計画幅員: 25.0m	計画幅員: 27.0m	計画幅員: 25.0m
事業期間: 平成24年度 ～令和3年度(予定)	事業期間: 平成23年度 ～令和3年度(予定)	事業期間: 平成22年度 ～令和6年度(予定)

◆周辺の道路状況

- 南北道路は整備が進んでいるものの、東西方向の道路について整備が遅れているため、既存の東西道路に向かう交通が南北軸の(都)三島裾野線に集中し、渋滞が発生している。
- 本路線に並行する市道などの生活道路に通過交通が入り込み、自転車や歩行者が関係する交通事故が発生するなど、歩行者等の安全が確保されていない。



出典: 令和2年度公共事業再評価資料(静岡県)

11. 結論(案)

11-1 結論(案)

- 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、道路構造による顕著な速度低下が発生。IC合流部の円滑化による渋滞緩和・交通事故防止のため、令和2年度より西郷ICオフランプの改良工事に着手。
- 国道1号安新歩道橋交差点においては、西進交通による渋滞及び追突事故が発生。渋滞緩和・交通事故削減を目的として令和2年度より国道1号方面レーンの2車線化工事に着手。
- 平成26年より国道150号磐南Ⅱバイパスの整備に事業着手し、優先整備区間（L=1.3km）は令和7年度に完了予定。磐南Ⅱバイパスの整備により、現道国道150号の交通量が転換し、掛塚橋の主要渋滞箇所周辺の色度向上が期待。
- （主）浜松雄踏線においては、浜松市の幹線環状軸である（主）浜松環状線との交差部において、交通渋滞が発生。交差点東側の右折帯の延伸（50m⇒85m）により、渋滞緩和を図る。令和3年7月に完了。今後交通状況のモニタリングを実施する予定。
- （市）掛川高瀬線は、慢性的に混雑している（主）掛川大東線のバイパスとしての利用が期待されるものの、現状では道路構造上の走行性、安全性能が不足。（市）掛川高瀬線の道路改良により、（主）掛川大東線からの交通転換が促され、速度改善が期待。

11. 結論(案)

- 国道1号静岡バイパス瀬名IC交差点は、朝ピーク時における右折車及び右折方向の歩行者が多いため、本線まで滞留が発生。交通混雑の緩和のため、交差点改良による車線拡幅を検討。
- 国道1号静岡バイパス鳥坂IC交差点は、朝ピーク時における左折車及び左折方向の歩行者が多いため直進阻害が発生し、滞留が発生。交通混雑の緩和のため、交差点改良による車線拡幅を検討。
- 令和3年7月16日に第3回長沼WGを開催し、国道1号長沼交差点渋滞対策として（主）山脇大谷線の立体化事業と、長沼大橋架替事業の一体的な実施を対策案とすることで合意した。今後、国・静岡県・静岡市が引き続き連携し、地域の合意形成を図りながら対策案の詳細検討を進める。
- 国道139号西富士道路広見IC北進オフランプは、ソフト施策を継続するとともに、ハード施策として、ランプ容量拡大対策および（都）本市場大淵線の活用を検討中。
- 伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅱ期）の河津IC～逆川IC間が令和4年度に開通予定。当該道路の開通により、国道414号現道の旅行時間短縮や観光バスの迂回解消が期待。
- 令和3年度に（都）池田柵線が全線開通予定。令和3年度に（都）谷田幸原線（幸原町工区）、令和6年度に（都）谷田幸原線（徳倉工区）が開通予定。開通により、J R 三島駅から高速道路や県立がんセンターへのアクセス向上や周辺道路の渋滞解消が期待。