

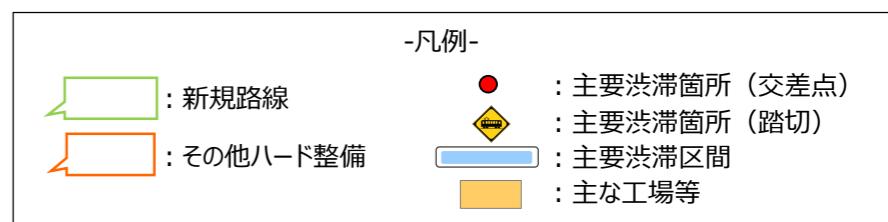
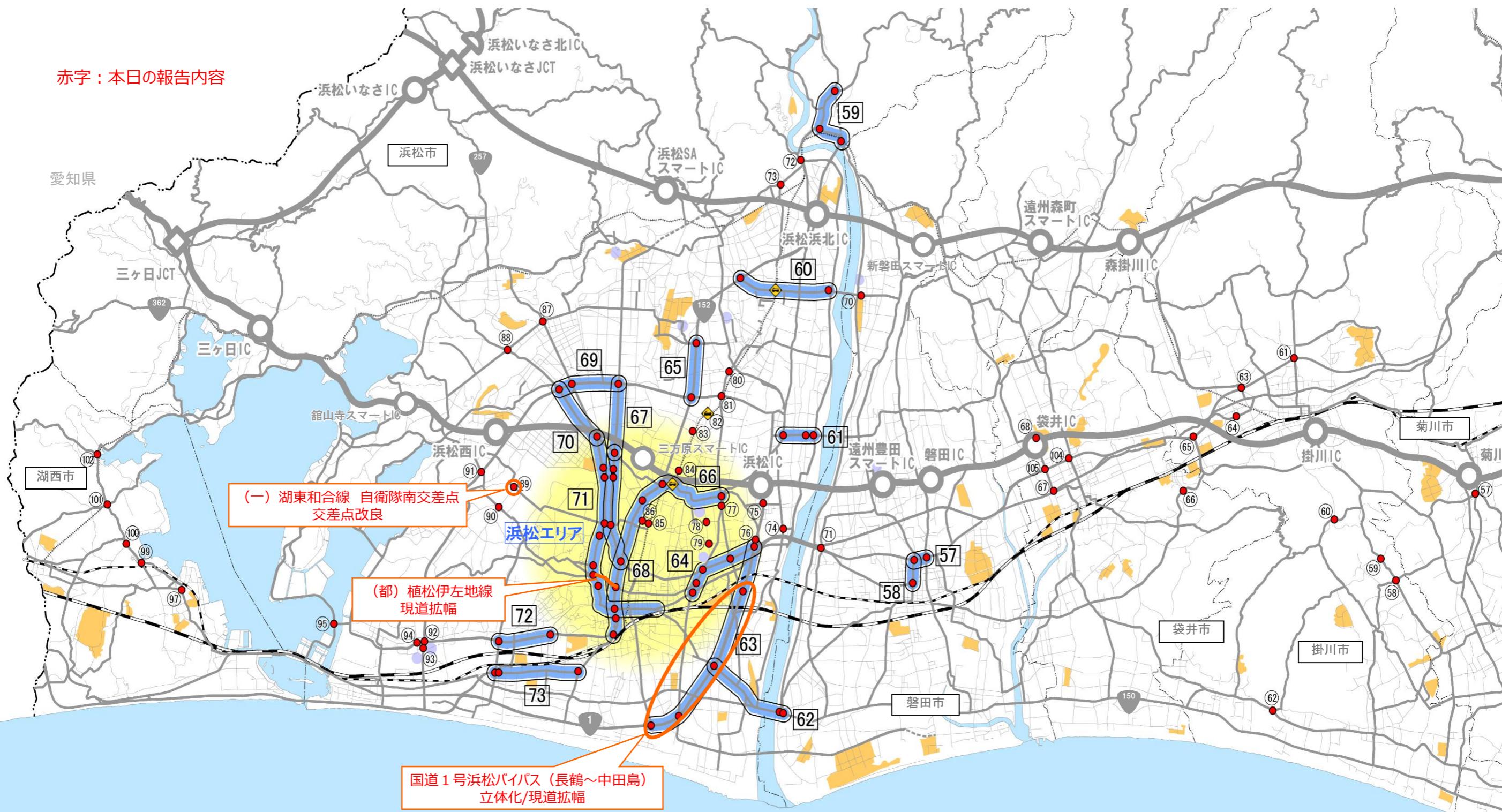
# 今後の渋滞対策（案）

---

# 1. 今年度の主な取り組み

## □ 各関係機関で進める取組み一覧：①西部地域

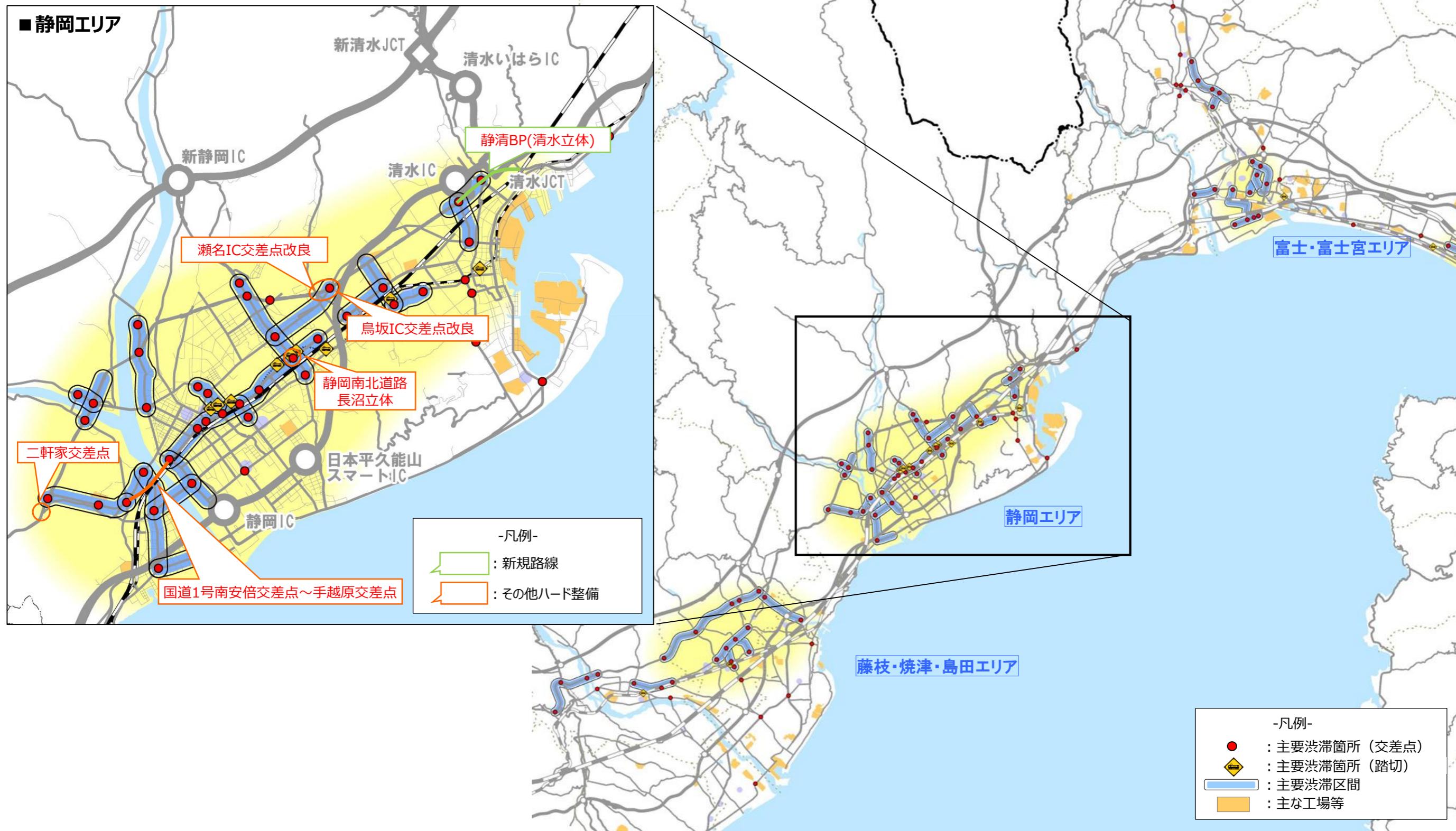
赤字：本日の報告内容



# 1. 今年度の主な取り組み

## □ 各関係機関で進める取組み一覧：②中部地域

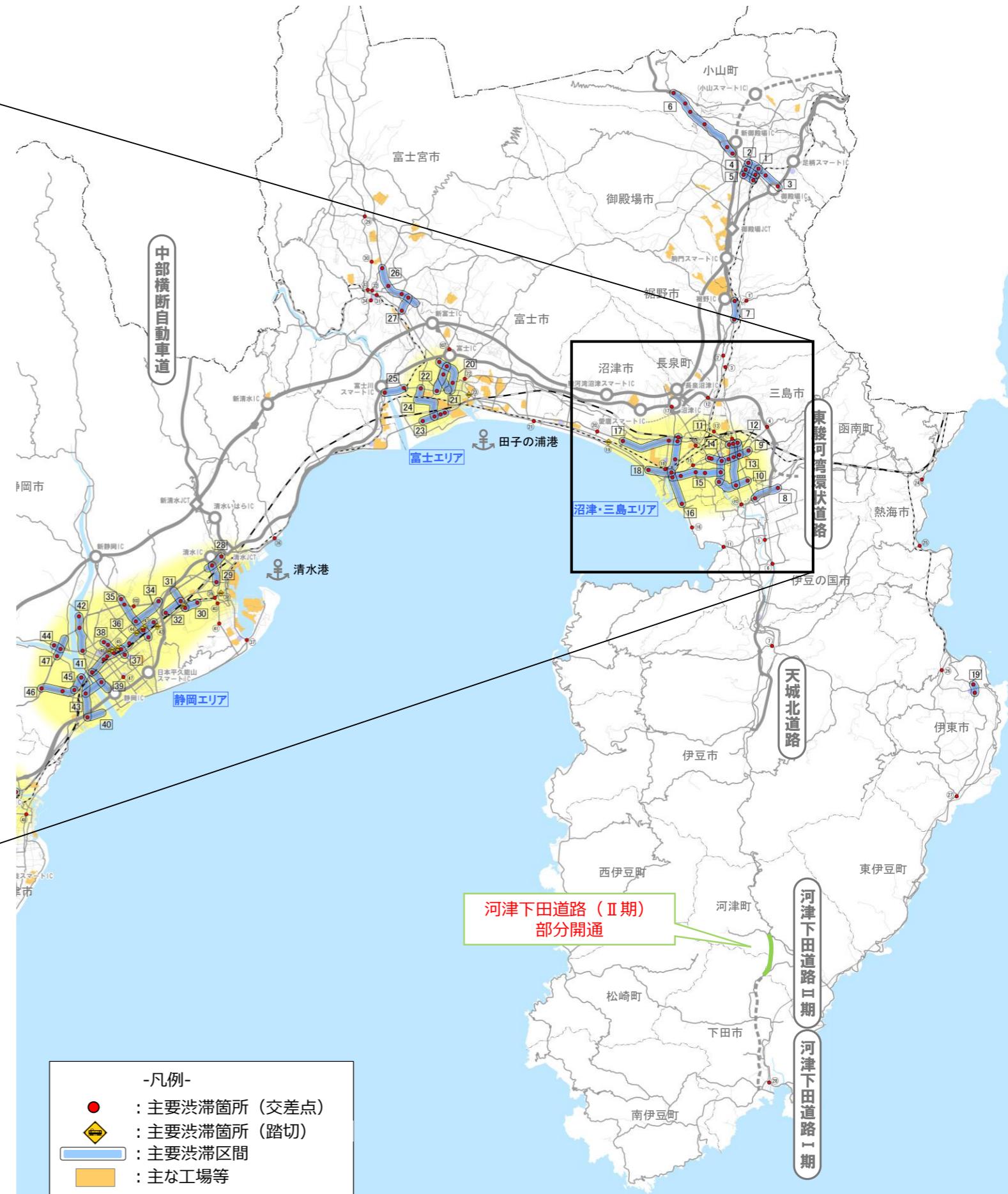
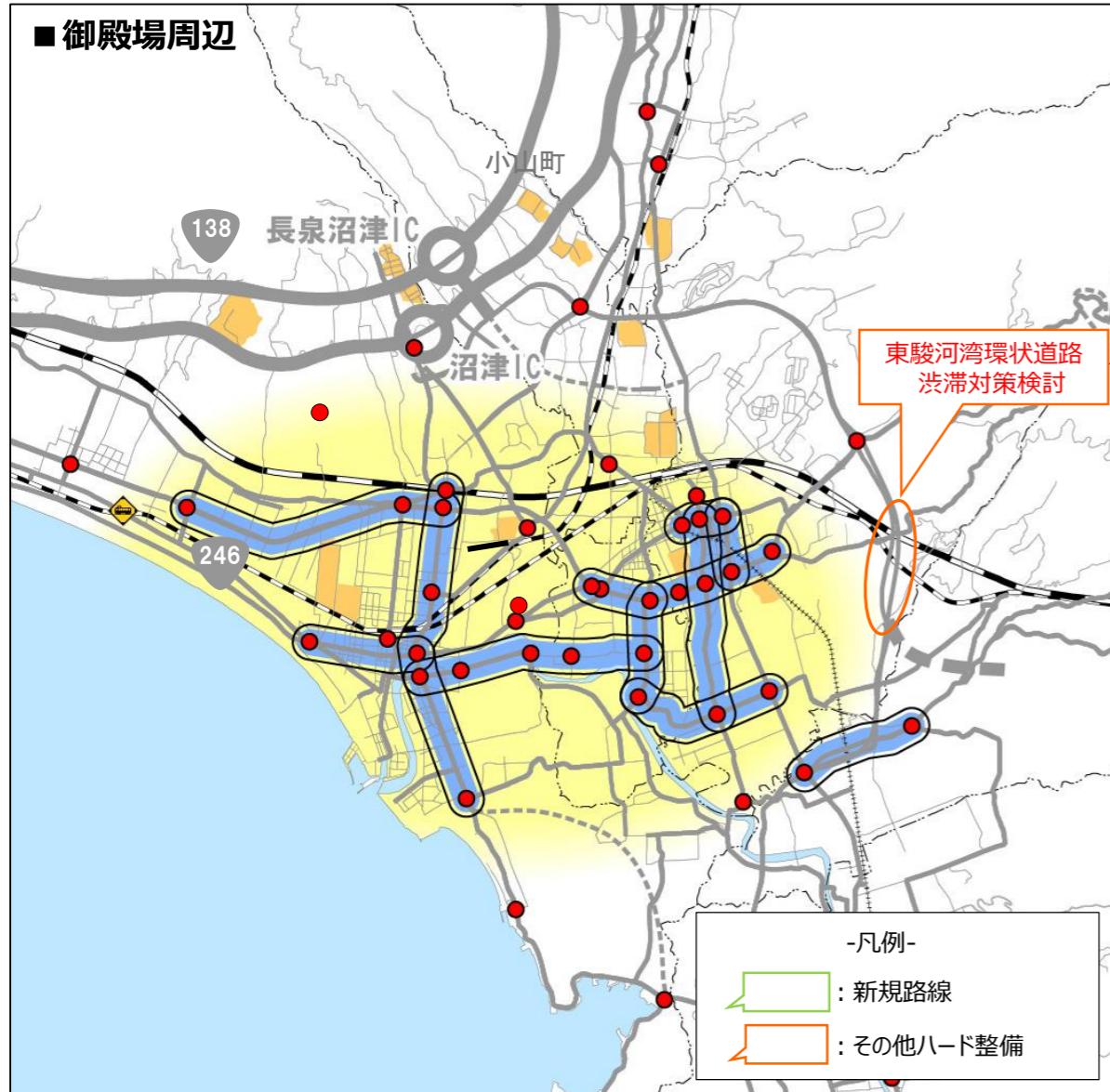
赤字：本日の報告内容



# 1. 今年度の主な取り組み

## □ 各関係機関で進める取組み一覧：③東部伊豆地域

赤字：本日の報告内容



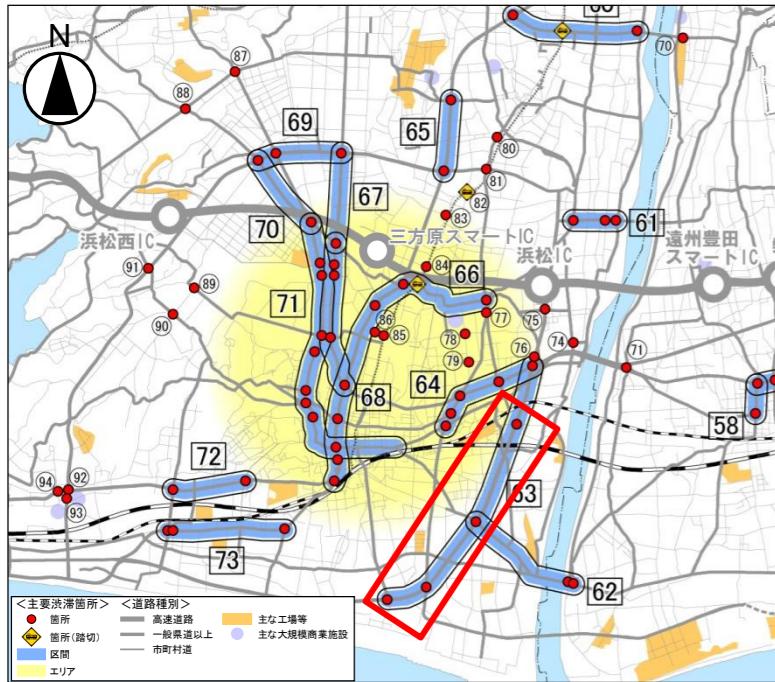
# 2. 国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島) (実施主体:国土交通省)

## 2-1 国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)

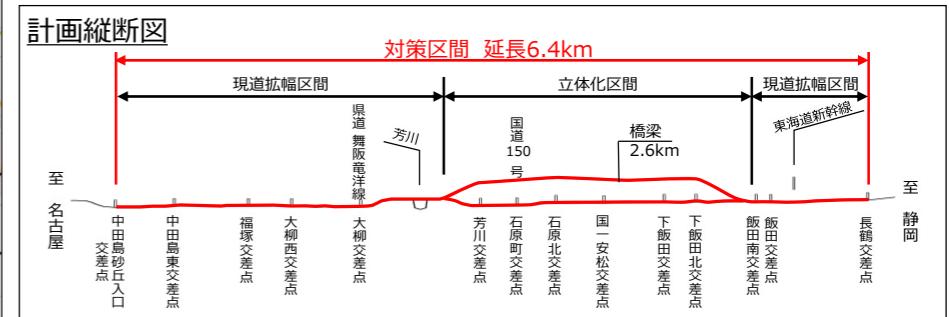
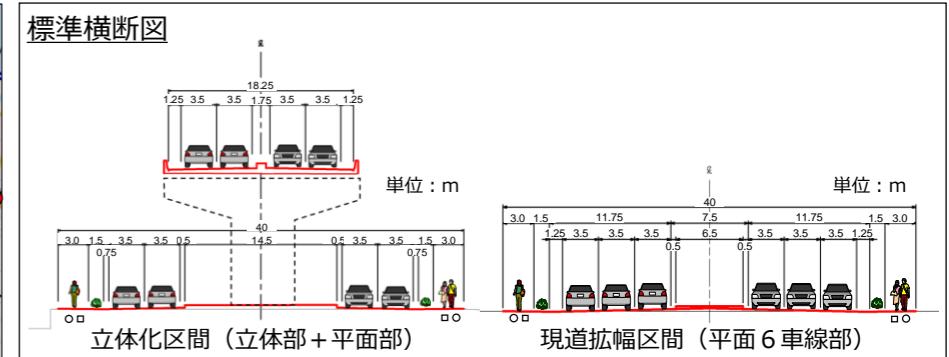
関連する主要渋滞箇所番号：**63**

- 浜松バイパス（長鶴～中田島砂丘入口）はピーク時間帯において交通容量を超過しており、多くの信号交差点が連続しているため旅行速度が低下している。
- 令和4年度に新規事業化が決定した。
- 立体化区間の立体部では、信号交差点による減速が解消されることにより旅行速度向上が期待され、立体化区間の平面部では、交通量の減少による渋滞緩和が期待される。また、現道拡幅区間では、交通容量の拡大による所要時間の減少が期待される。

### ■位置図



### ■対策概要

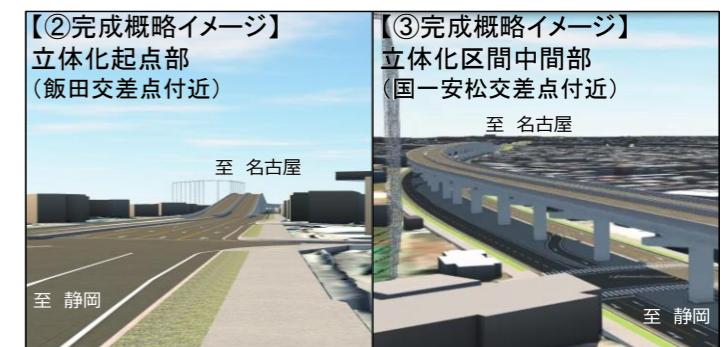
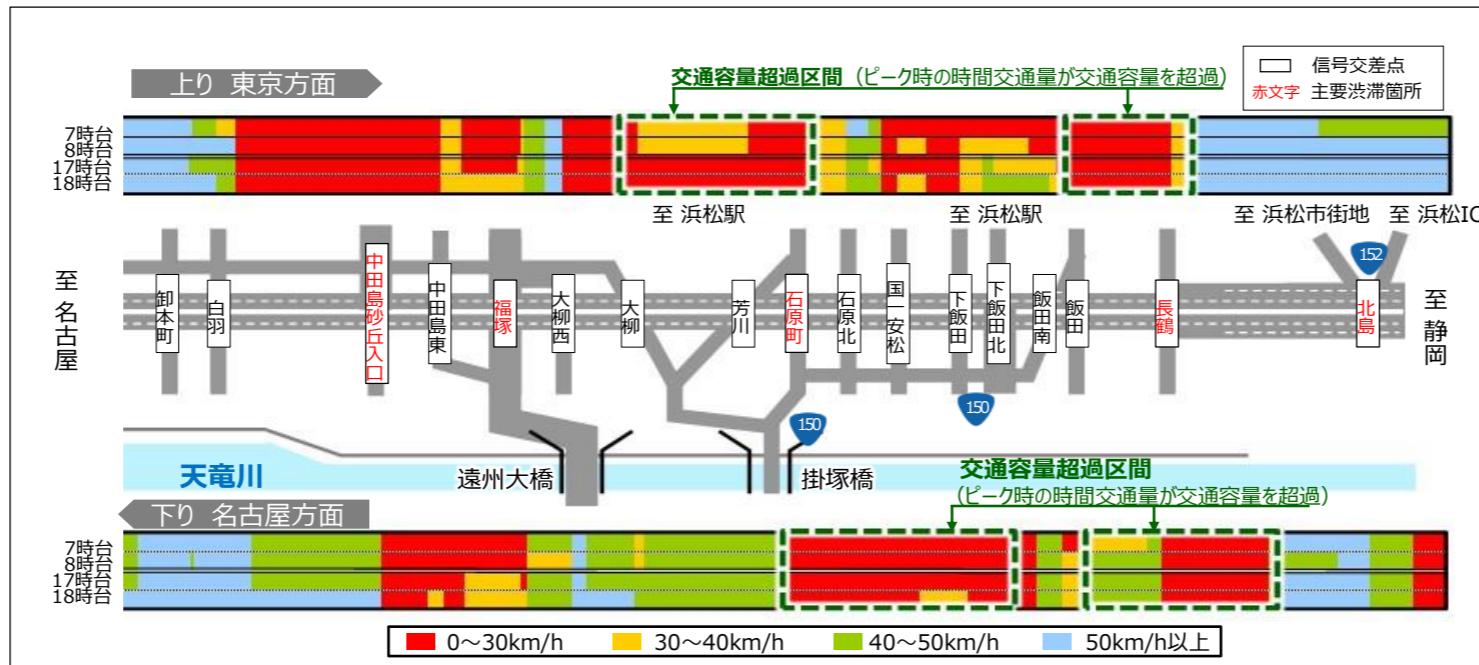


### ■事業概要

- 路線名称：一般国道1号 浜松バイパス
- 事業延長：6.4km
- 着手年度：令和4年度
- 事業内容：立体化・現道拡幅
- 進捗状況：令和4年度は設計及び地質調査を実施

全体延長：6.4km  
 土工延長：3.8km (59%)  
 橋梁延長：2.6km (41%)

### ■旅行速度状況



旅行速度出典：ETC2.0プローブデータ (R2.10 平日)

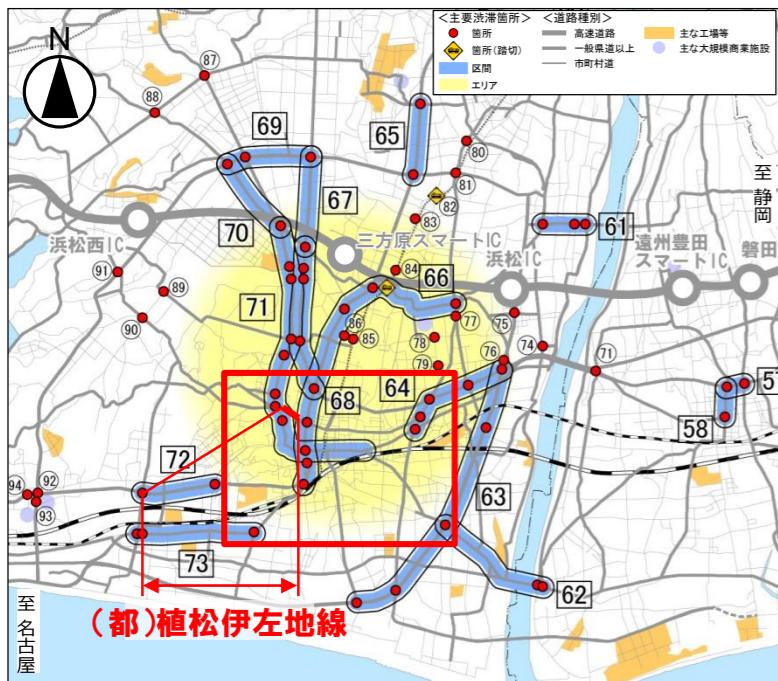
# 3. (都)植松伊左地線(追分工区) (実施主体:浜松市)

## 3-1 (都)植松伊左地線(追分工区) 現道拡幅

関連する主要渋滞箇所番号 : **66** **71**

- (都) 植松伊左地線では、浜松市の主要幹線道路である (国) 152号及び (国) 257号との交差点において、交通渋滞が発生。
- (都) 植松伊左地線 (追分工区) は、現在現道拡幅工事を実施中。
- (都) 植松伊左地線の下池川交差点から浜松北高東交差点間の車線数増 (2車線→4車線) により、渋滞緩和が期待。

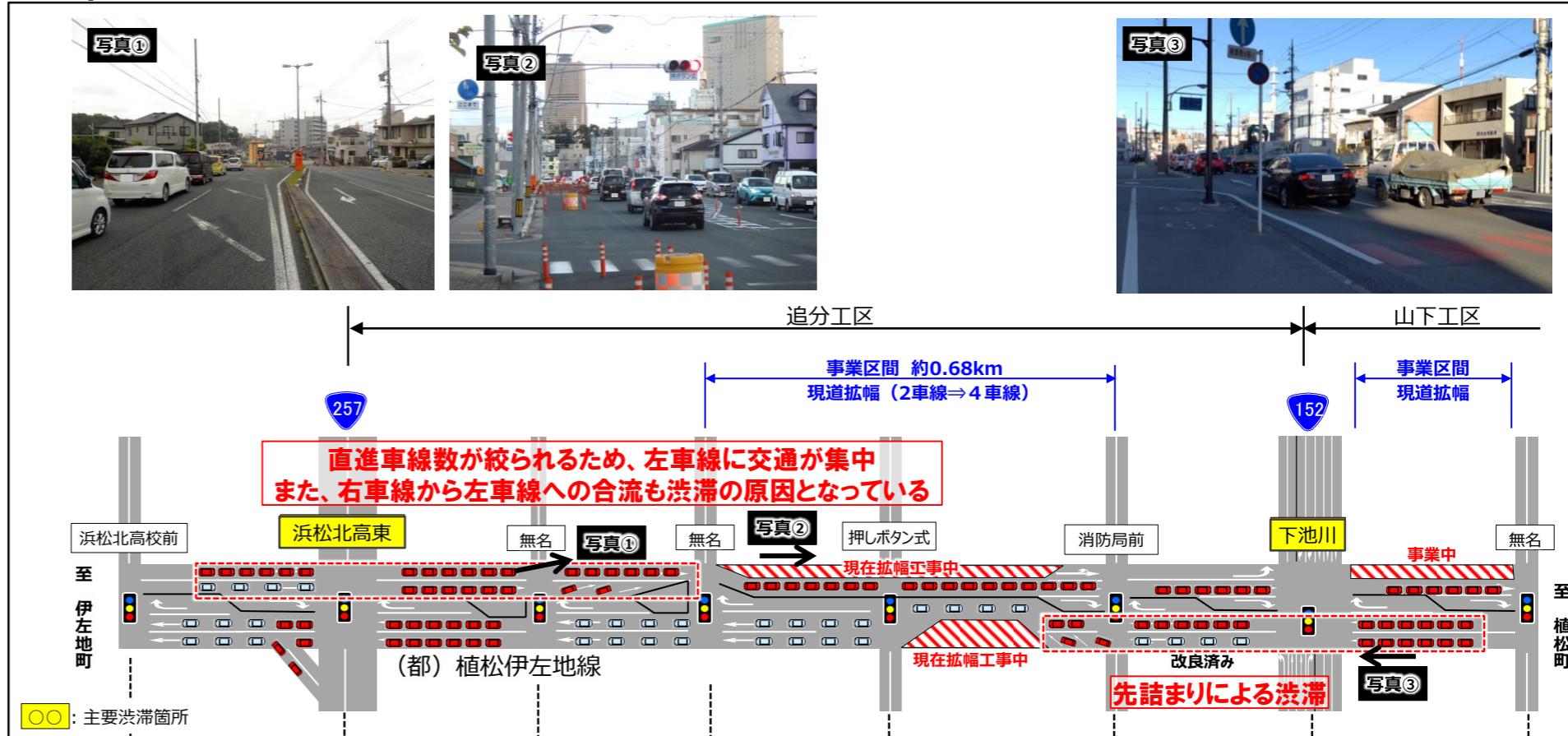
### ■位置図



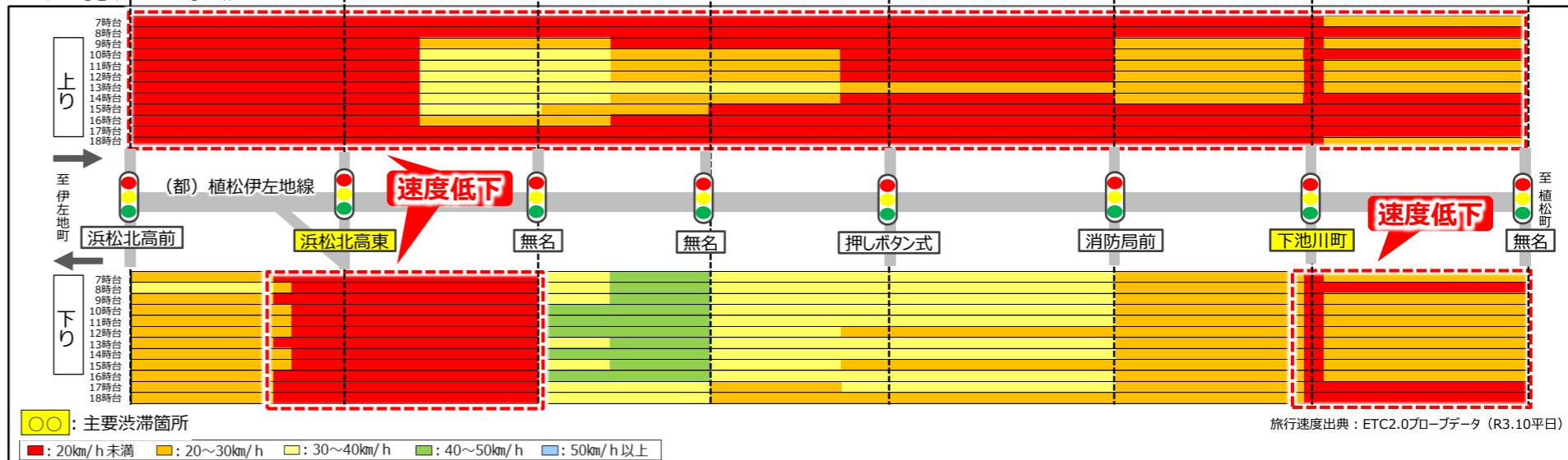
### ■事業概要

- 路線名称 : (都) 植松伊左地線
- 事業延長 : 約0.68km
- 着手年度 : 平成7年度
- 事業内容 : 道路改良 (拡幅)
- 進捗状況 : 拡幅工事実施中

### ■対策概要



### ■旅行速度状況



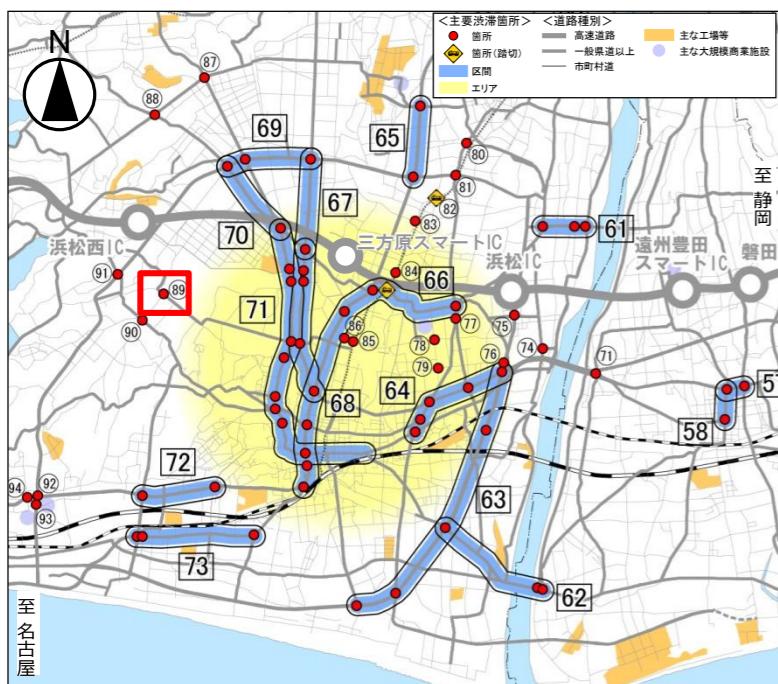
# 4. (一)湖東和合線(自衛隊南)交差点 (実施主体:浜松市)

## 4-1 (一)湖東和合線(自衛隊南) 交差点付加車線設置

関連する主要渋滞箇所番号：(89)

- (一) 湖東和合線の自衛隊南交差点では、朝・夕ピーク時の交通集中により、渋滞が発生。
- 自衛隊南交差点は、平成31年度に交差点改良事業に着手し、今年度工事を発注予定。
- 交差点南側の右折車線及び東側の左折車線の 신설による滞留車両の減少で、渋滞緩和が期待。

### ■位置図

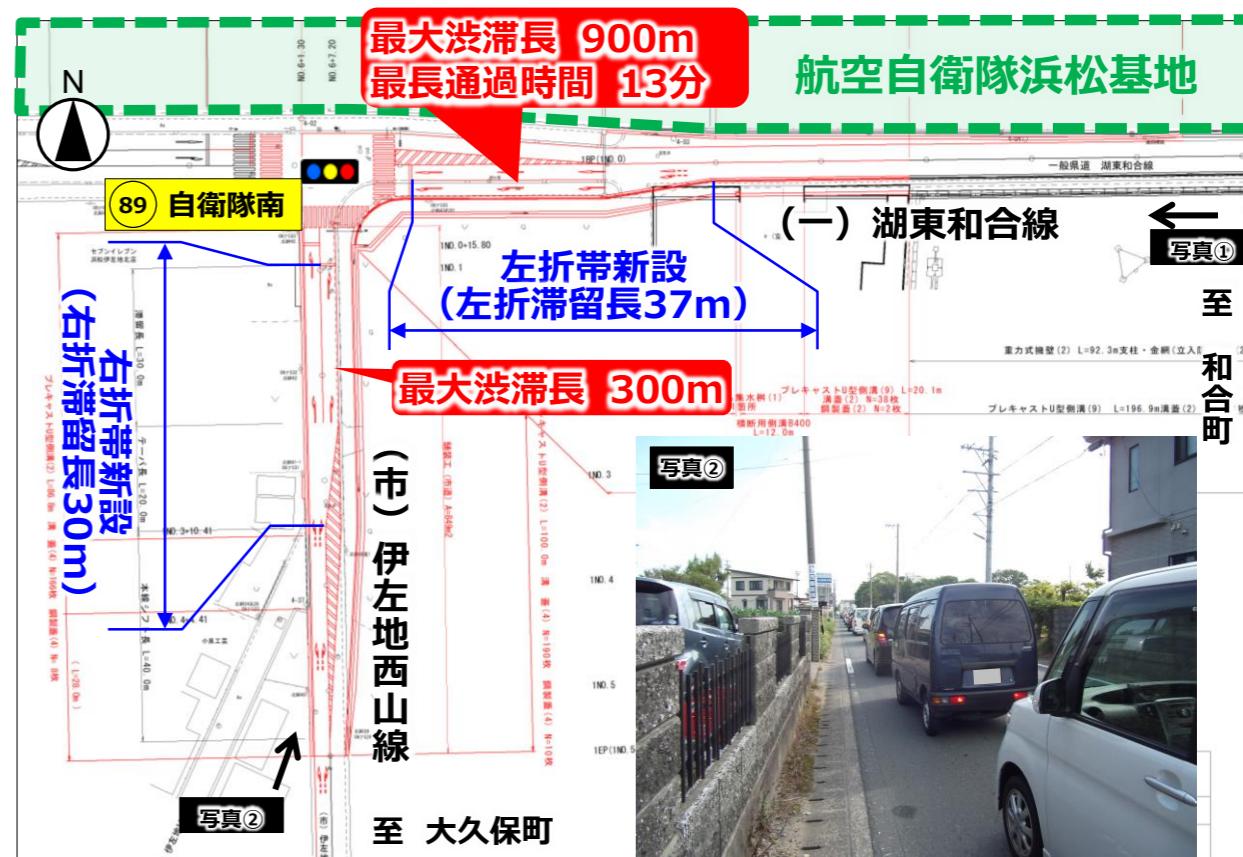
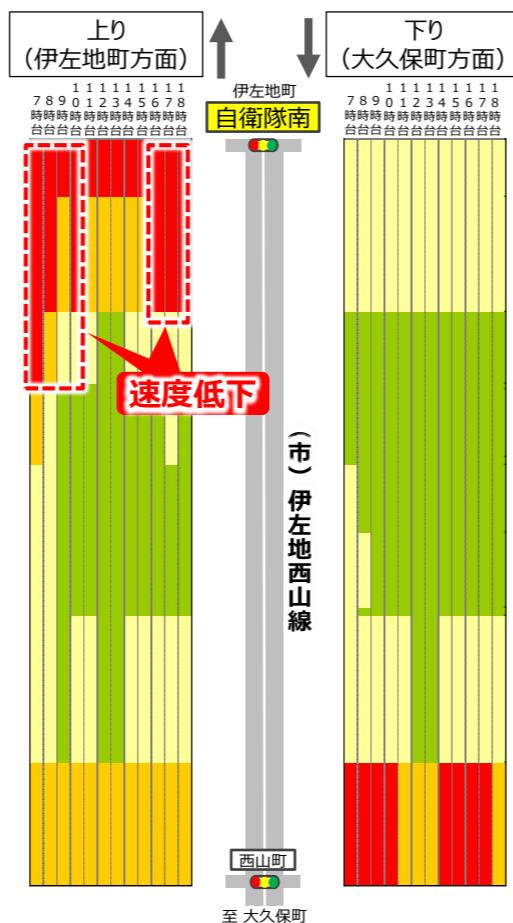


### ■対策概要・旅行速度状況



### ■事業概要

- 路線名称：一般県道湖東和合線
- 事業延長：約0.2km
- 着手年度：平成31年度
- 事業内容：付加車線設置
- 進捗状況：今年度工事発注予定



○：主要渋滞箇所  
 ■：20km/h未満 ■：20~30km/h ■：30~40km/h ■：40~50km/h ■：50km/h以上

【出典】交通実態調査 H25.5.23 (木) ETC2.0プローブデータ (R3.10平日)

## 5-1 静岡南北道路長沼立体

- 令和3年7月16日に開催した第3回長沼WGにおいて、静岡鉄道踏切と長沼交差点を跨ぐ（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。
- 令和4年度から静岡南北道路長沼立体として概略ルート・構造の検討（計画段階評価）に着手。



### <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た整備手法や役割分担の検討が必要。

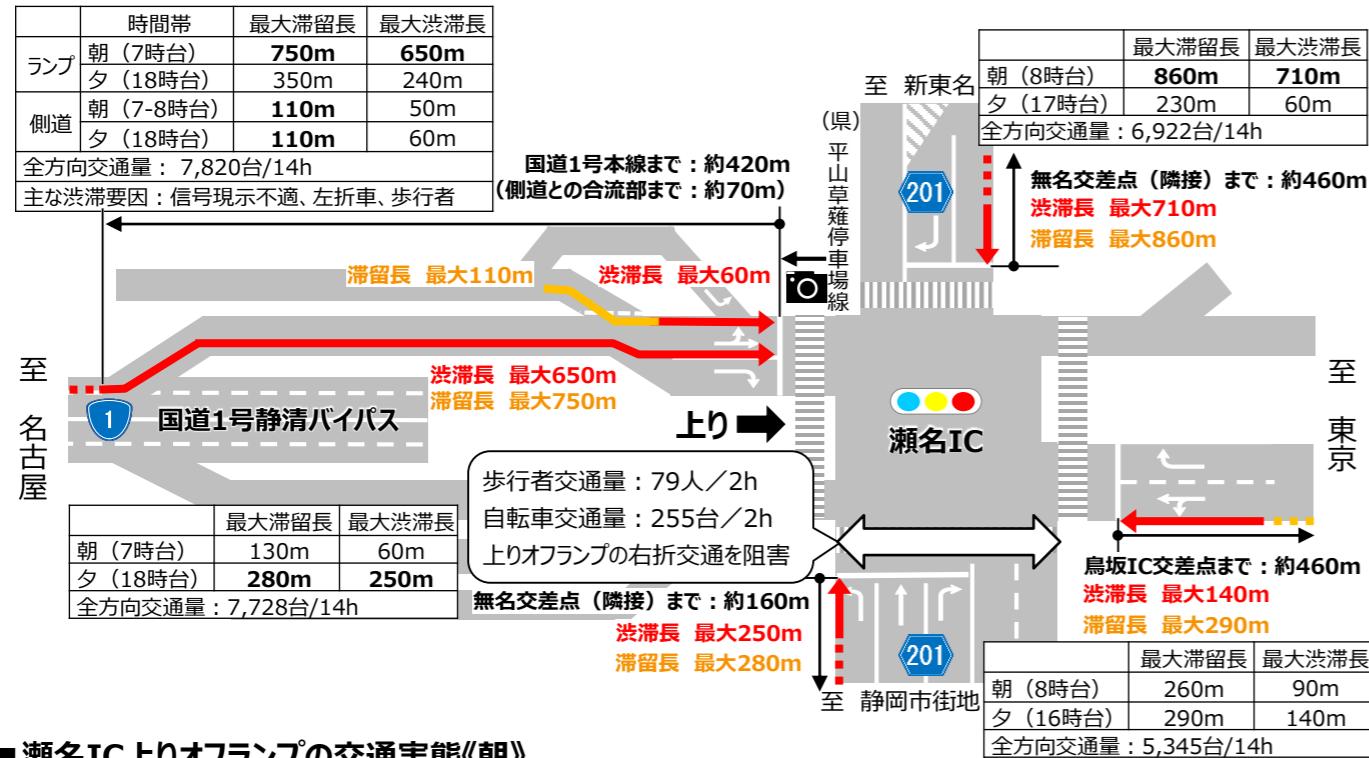


# 6. 国道1号静岡バイパス瀬名IC交差点（実施主体：国土交通省）

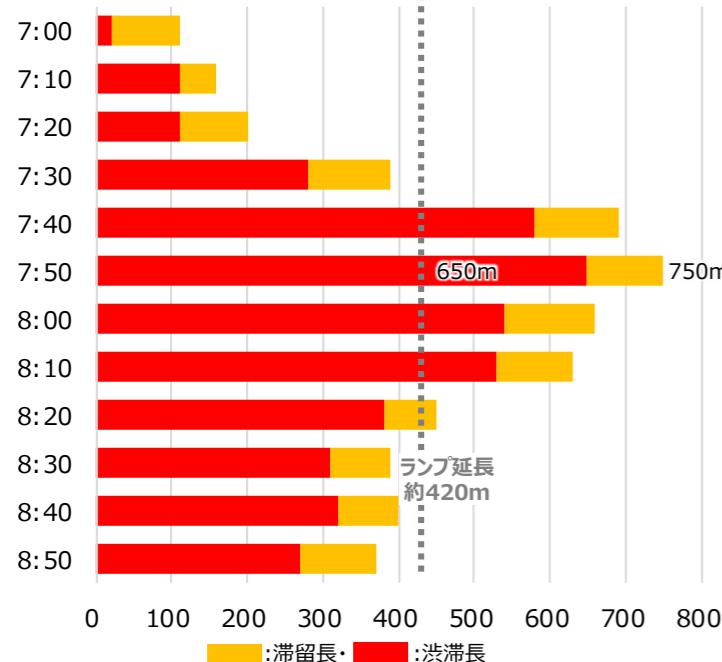
## 6-1 瀬名IC交差点 交差点改良による車線拡幅

- 瀬名IC上りオフランプは、朝ピーク時における右折車及び右折方向の横断歩行者が多いため、本線まで滞留が発生。
- 交通渋滞の緩和のため、瀬名IC交差点の交差点改良による車線拡幅を決定。

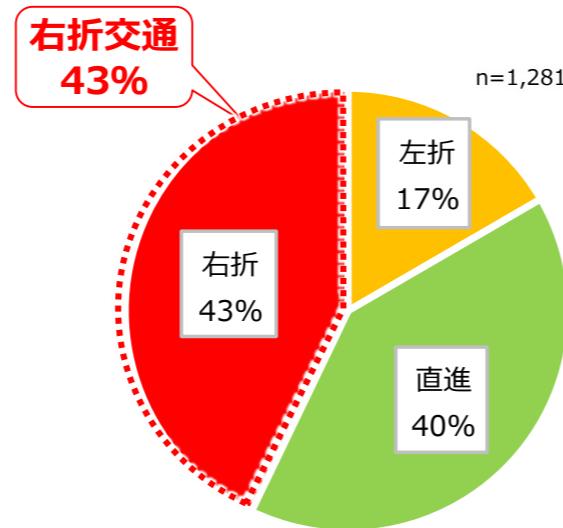
### ■ 現況の交通状況・渋滞要因



### ■ 瀬名IC上りオフランプの交通実態《朝》 《滞留長・渋滞長》

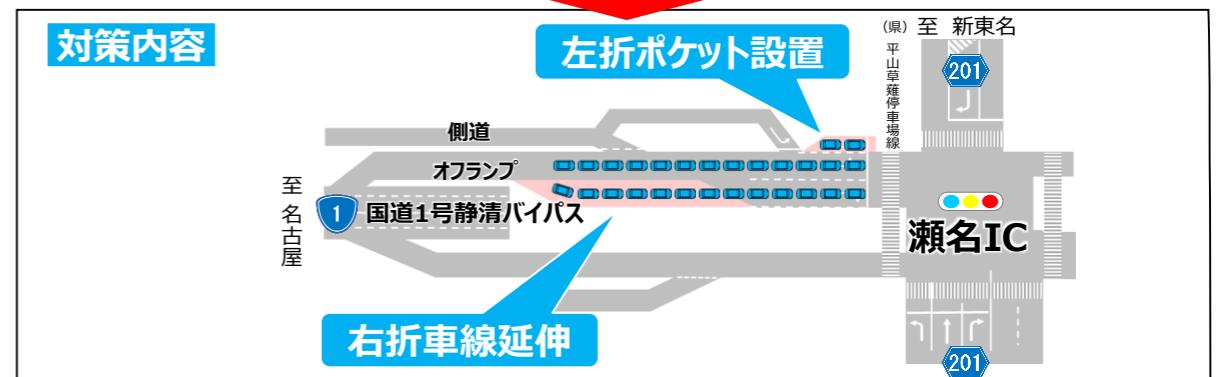


### 《方向別交通量内訳》



※交通量/滞留長・渋滞長データ：R2.11.5 (木) 交通量調査結果  
 ※方向別交通量：朝ピーク時 (7時台~8時台) (単位：台/2h)  
 ※滞留長・渋滞長：朝ピーク時 (7時台~8時台)  
 ※歩行者・自転車交通量：朝ピーク時 (7時台~8時台)

### ■ 対策イメージ

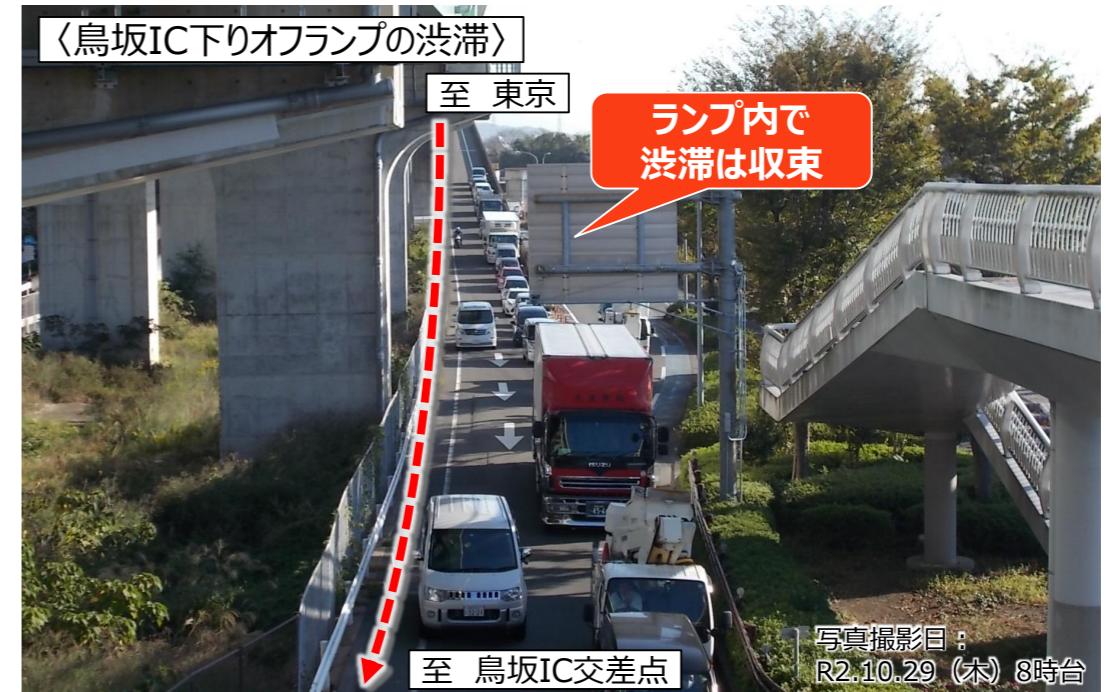
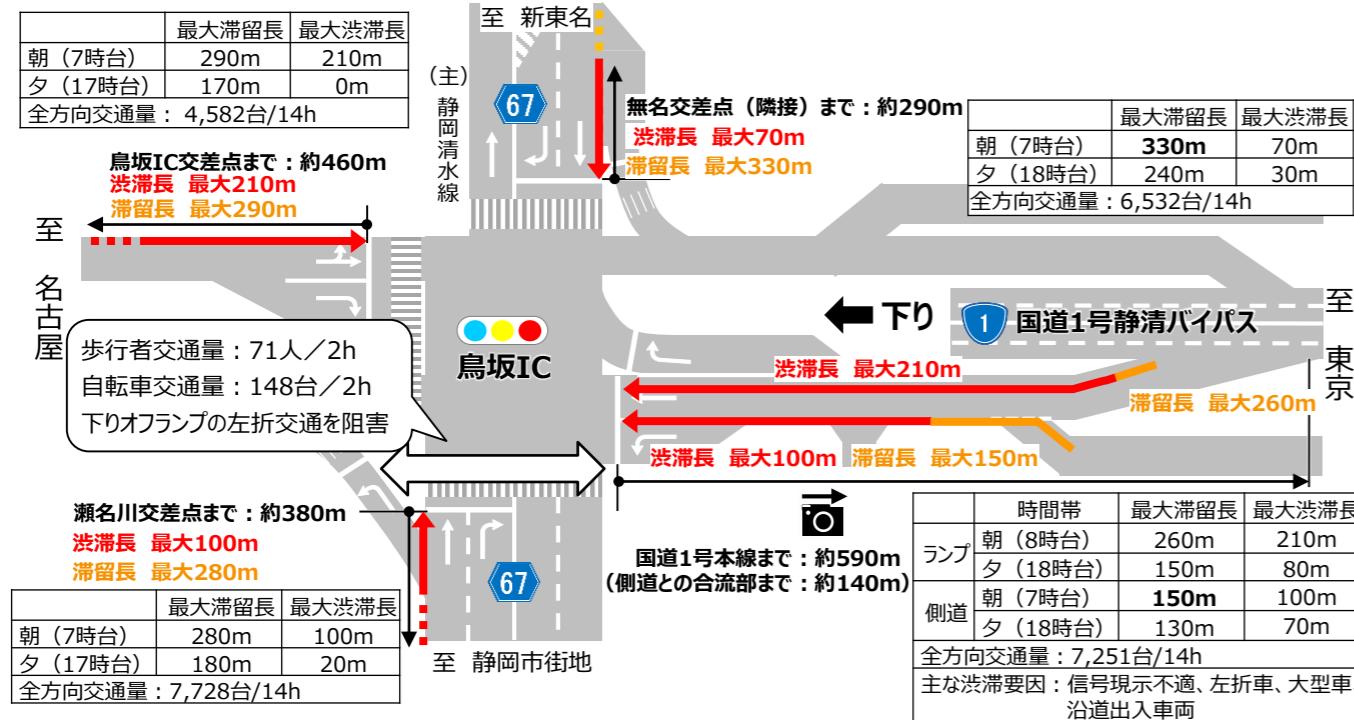


# 7. 国道1号静岡バイパス鳥坂IC交差点（実施主体：国土交通省）

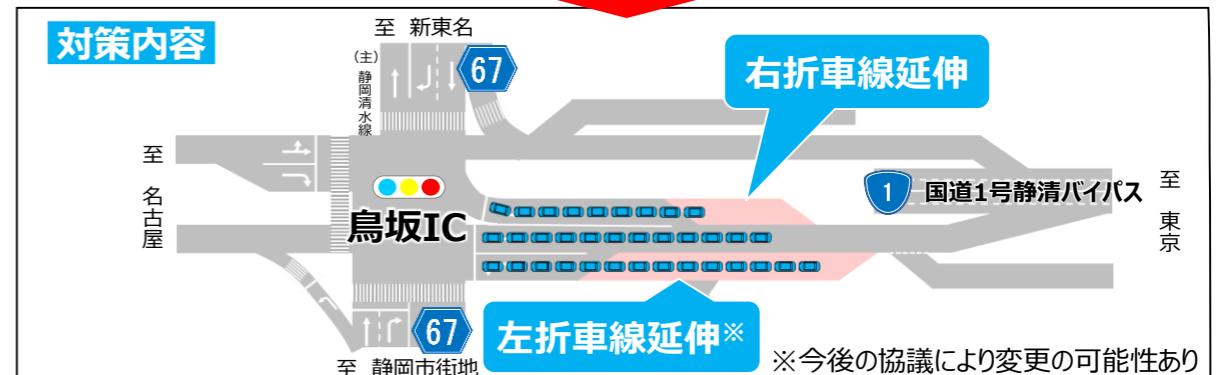
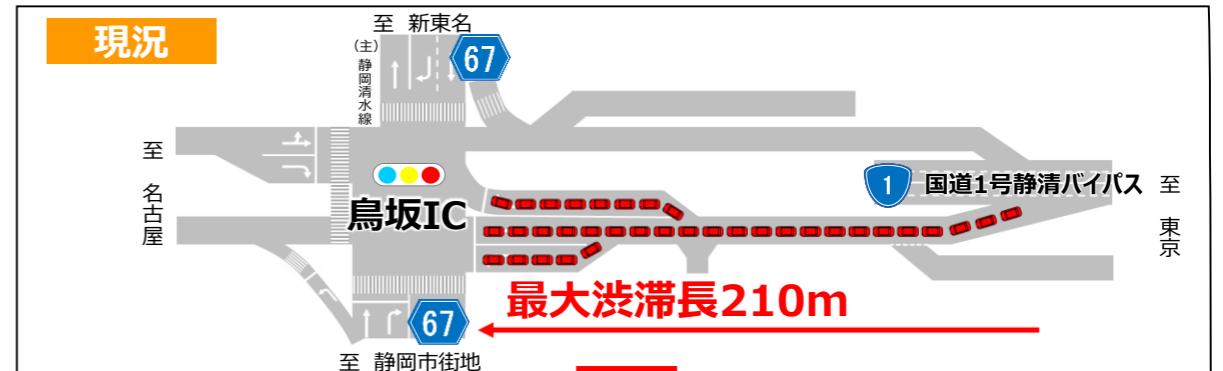
## 7-1 鳥坂IC交差点 交差点改良による車線拡幅

- 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横断歩行者が多いため、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決定。

### ■ 現況の交通状況・渋滞要因

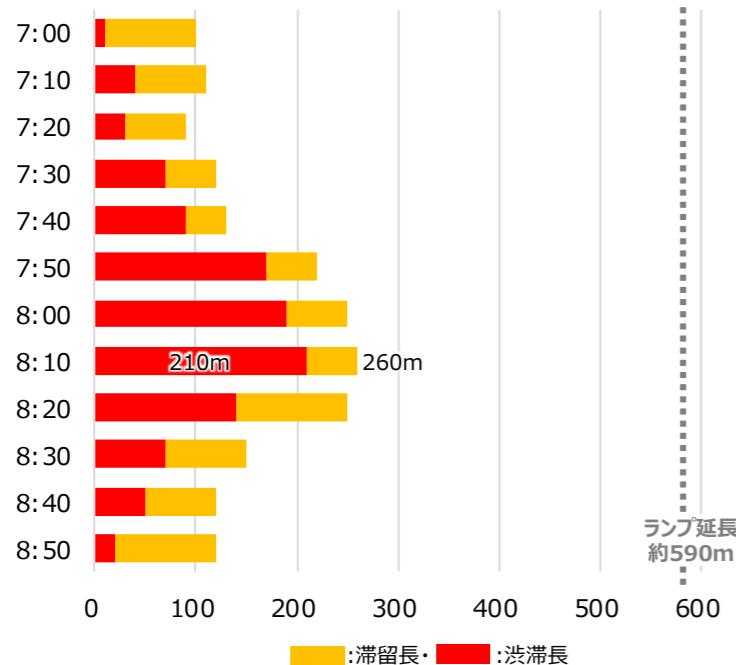


### ■ 対策イメージ

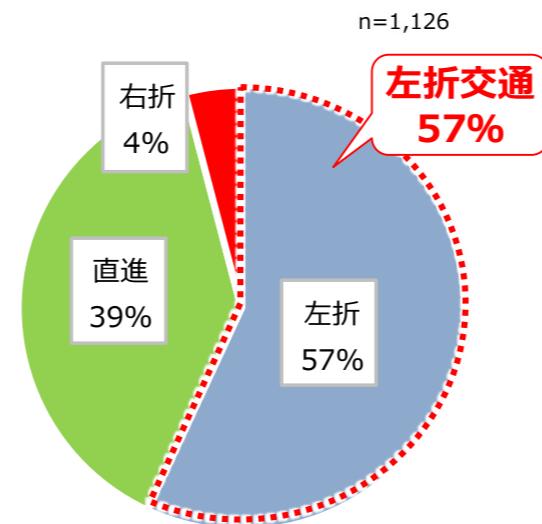


### ■ 鳥坂IC下りオフランプの交通実態《朝》

《滞留長・渋滞長》



### 《方向別交通量内訳》



※交通量/滞留長・渋滞長データ: R2.10.2 (木) 交通量調査結果  
 ※方向別交通量: 朝ピーク時 (7時台~8時台) (単位: 台/2h)  
 ※滞留長・渋滞長: 朝ピーク時 (7時台~8時台)  
 ※歩行者・自転車交通量: 朝ピーク時 (7時台~8時台)

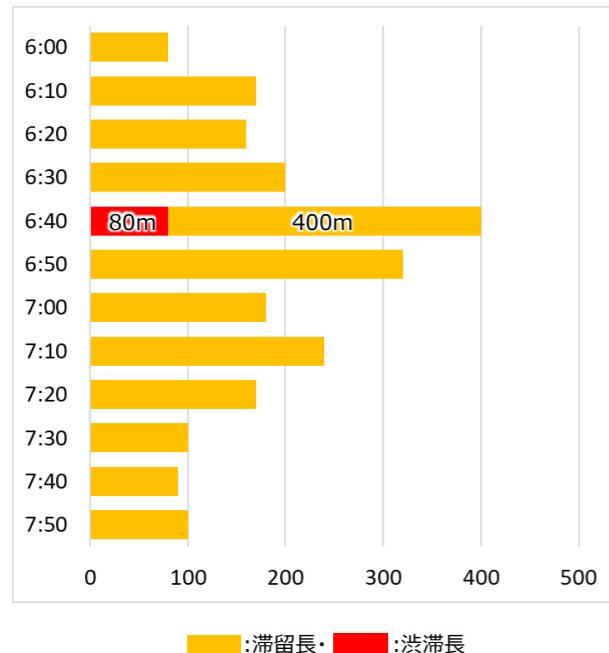
## 8-1 二軒家交差点 交差点改良による車線拡幅

- 二軒家交差点は、車線数の減少により朝ピーク時には合流車両による直進阻害が生じ、滞留が発生。
- 交通渋滞の緩和のため、二軒家交差点の交差点改良による車線拡幅を決定。

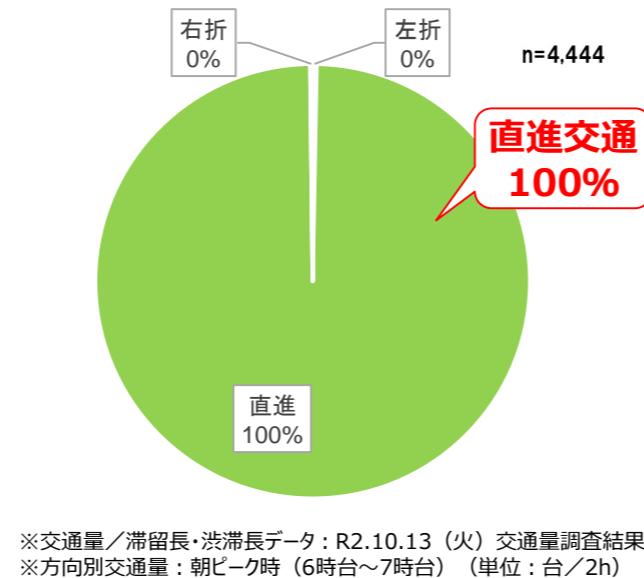
### ■ 現況の交通状況・渋滞要因



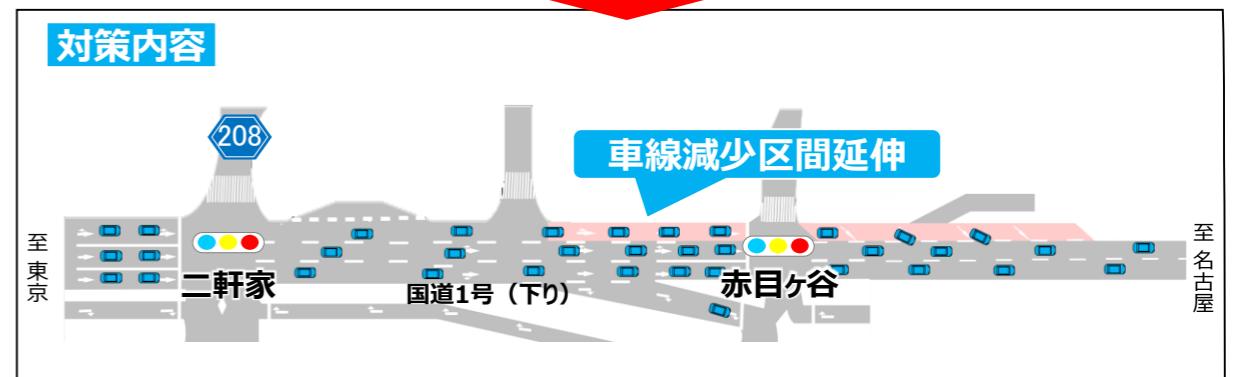
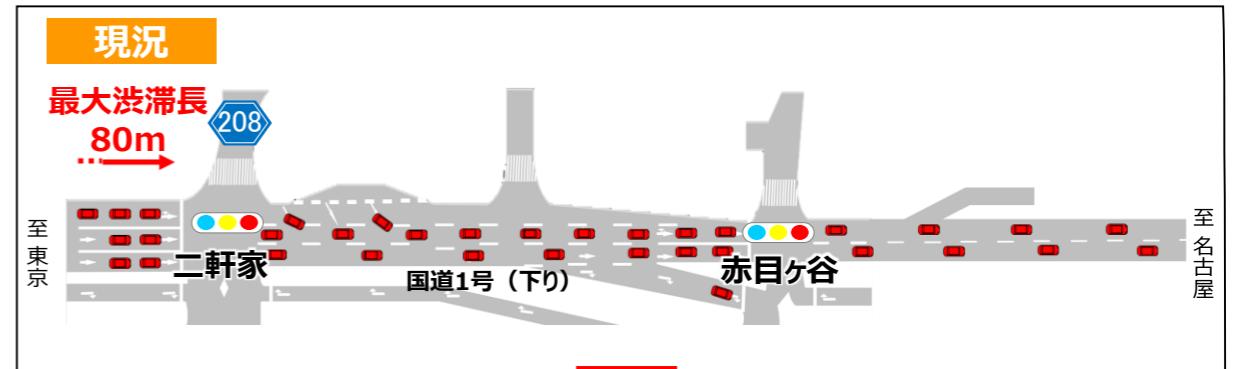
### ■ 二軒家交差点下りの交通実態《朝》 《滞留長・渋滞長》



### 《方向別交通量内訳》



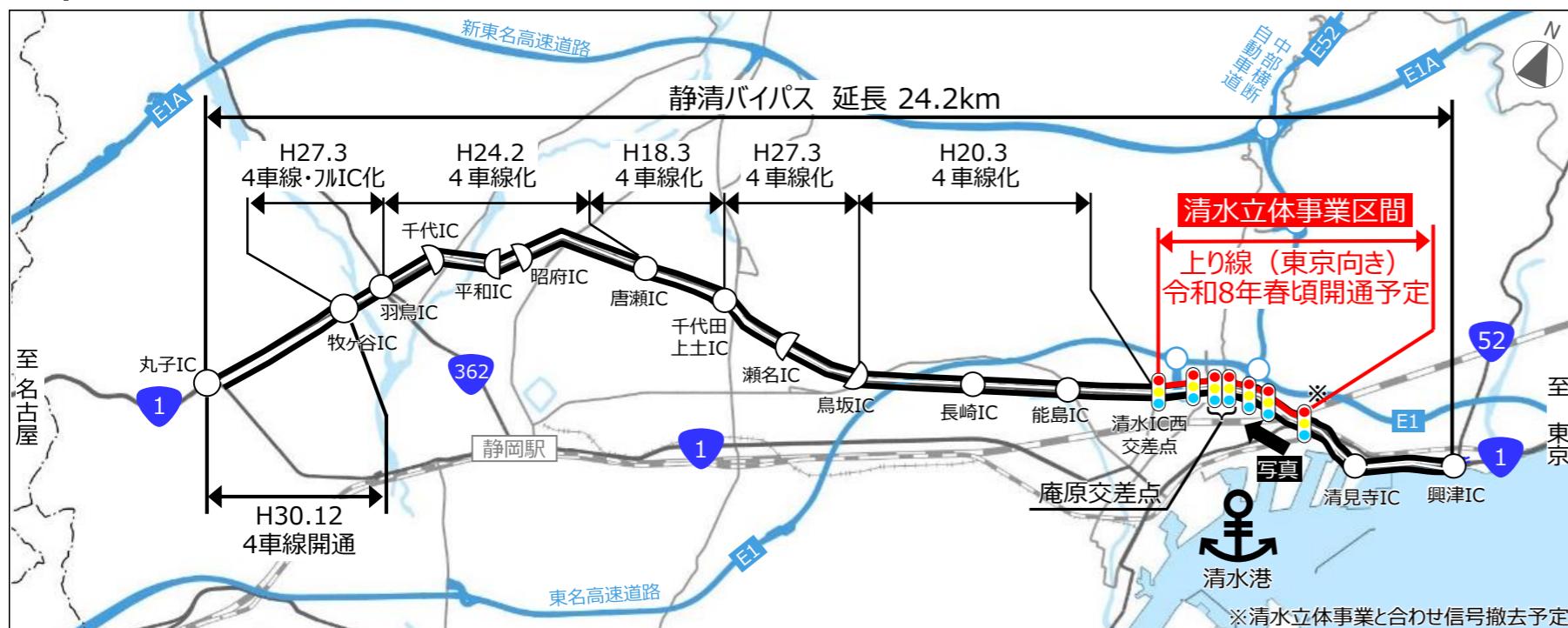
### ■ 対策イメージ



## 9-1 静岡バイパス清水立体 事業概要

- 国道1号静岡バイパスは、平成30年に全線4車線化が完了し、現在は、唯一平面で残る東名清水IC周辺を高架化する清水立体事業を実施。
- 清水立体事業は、早期に整備効果を発現させるため、まずはその高速道路ネットワークと清水港を直結させる機能を踏まえ、上り線（東京向き）の工事を優先的に実施。（上り線（東京向き）令和8年春頃開通予定）

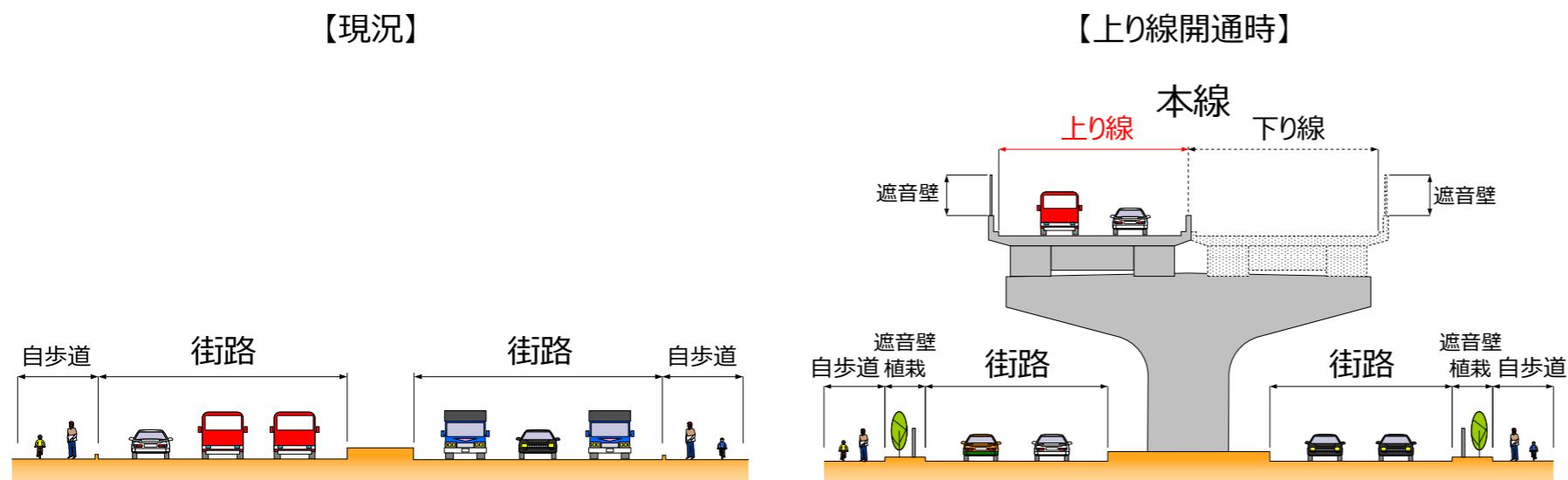
### ■位置図



### ■計画の諸元と事業経緯

事業名	一般国道1号 静岡バイパス
区間	起) 静岡県静岡市清水区興津東町 終) 静岡県静岡市駿河区丸子二軒家
延長	24.2km
道路規格	第1種第3級 (一部第3種第1級)
車線数	4車線
清水立体事業経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成19年度：都市計画決定</li> <li>・平成21年度：用地着手</li> <li>・平成28年度：工事着手</li> </ul>

### ■標準断面図（庵原交差点～清水IC西交差点）



### ■工事進捗写真



【尾羽第3高架橋付近】

## 9-2 静岡バイパス清水立体 上り線開通により期待される効果

- 東名清水IC周辺においては、広域交通と地域交通に加え、清水ICから清水港に向かう交通等が輻輳し、激しい渋滞が発生。上り線の開通により、これら交通を高架部と街路部に適正に分担させることで、渋滞の緩和、交通安全の確保を図る。
- 国道1号沿線には新たな物流拠点の立地が顕著であり、これまでの静岡バイパスの整備と合わせて大型車交通量・コンテナ取扱量も増加傾向。上り線の開通により、更なる港湾物流の活性化が期待。

### 交通渋滞の緩和

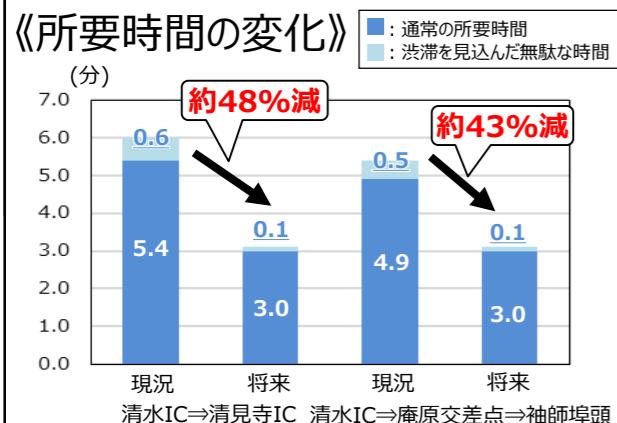
#### ○庵原交差点付近の渋滞状況



【庵原交差点付近の速度低下】

【渋滞状況】

#### ○静岡バイパス整備による交通流動の変化イメージ



【出典】  
 ・地図：国土交通省 国土地理院  
 ・整備による転換交通割合：交通量推計結果より  
 ・現況(通常の所要時間)：ETC2.0データ (R2.4~R3.4 平日 朝ピーク時(7~12時台)旅行速度より算出した所要時間の最頻値)  
 ・現況(渋滞を見込んだ無駄な時間)：ETC2.0データ (R2.4~R3.4 平日 朝ピーク時(7~12時台)旅行速度より算出した所要時間の90%タイル値)  
 ・将来：清水立体区間の旅行速度を60km/hで設定

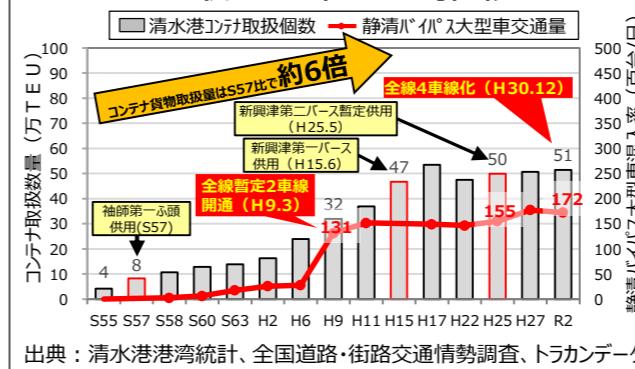
### 物流効率化の支援

#### ○静岡バイパス沿線の物流拠点及び清水港への利用経路



※商用車プローブデータ (H27.5)  
 ※清水港地図出典：©NTT空間情報

#### ○静岡バイパス大型車交通量と清水港取扱貨物量の推移



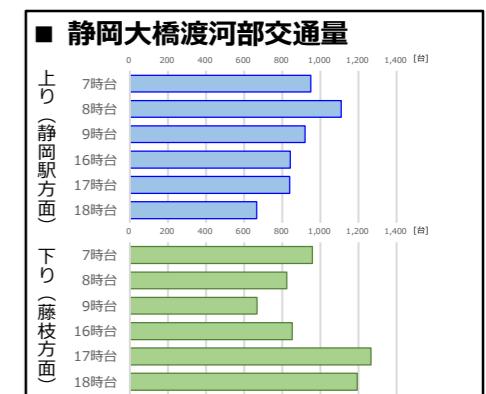
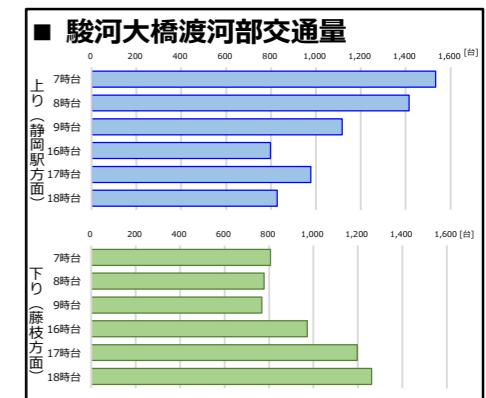
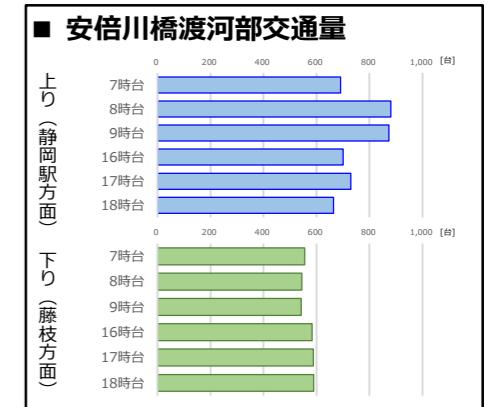
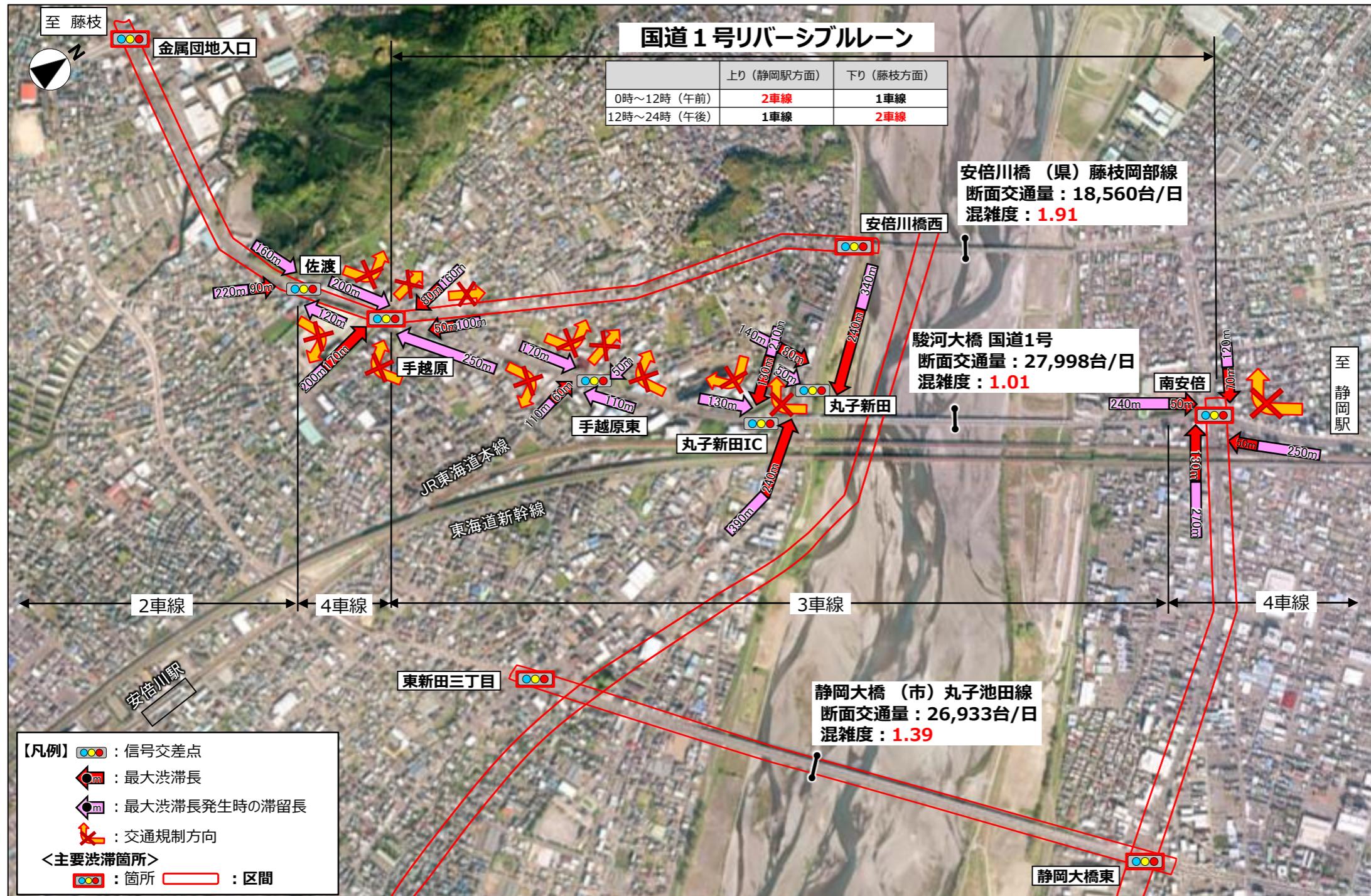
#### ○物流企業の声

・清水立体区間の渋滞が運転時間を増加させています。  
 ・輸送時には国道1号バイパスを利用していますが、輸送時間が短縮することでコストが抑えられるため、企業にとって大きなメリットになります。

【出典】  
 清水港地図：©NTT空間情報  
 清水港利用交通利用経路：商用車プローブデータ (H27.5)  
 コンテナ取扱数量：清水港湾統計  
 静岡バイパス大型車交通量：全国道路・街路交通情勢調査、トラカンデータ

## 10-1 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）の断面交通量としては約280百台/日程度で、混雑度は1.01。
- 国道1号は南安倍交差点で渋滞が発生している他、その他の交差点では従道路側の渋滞が顕著。
- 駿河大橋（国道1号）に並行する安倍川橋や静岡大橋では混雑度が国道1号よりも高い。





# 11. 河津下田道路(Ⅱ期)の部分開通 (実施主体:国土交通省)

## 11-1 河津下田道路(Ⅱ期) 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とともに、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ため、下田市街への観光客は県道へ迂回し、河津町の海水浴客と混在していることで、国道135号において速度低下が発生。
- 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。

### ■位置図



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

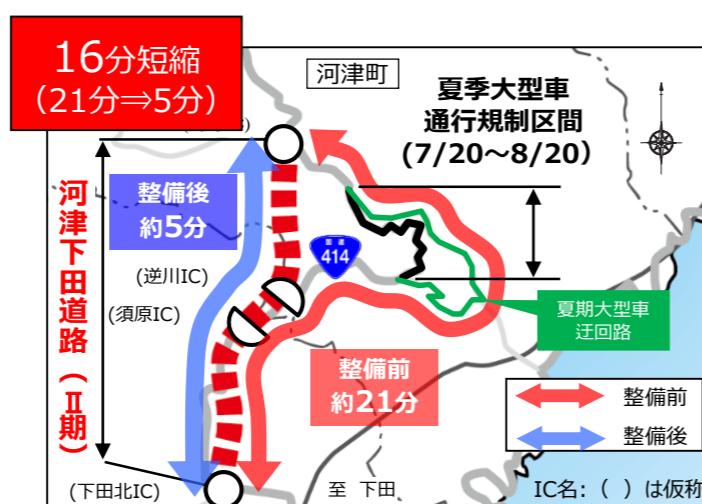
事業延長:L=6.8km  
※開通区間:(仮称)河津IC～(仮称)逆川IC L=3.0km)

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)

### ■対策区間

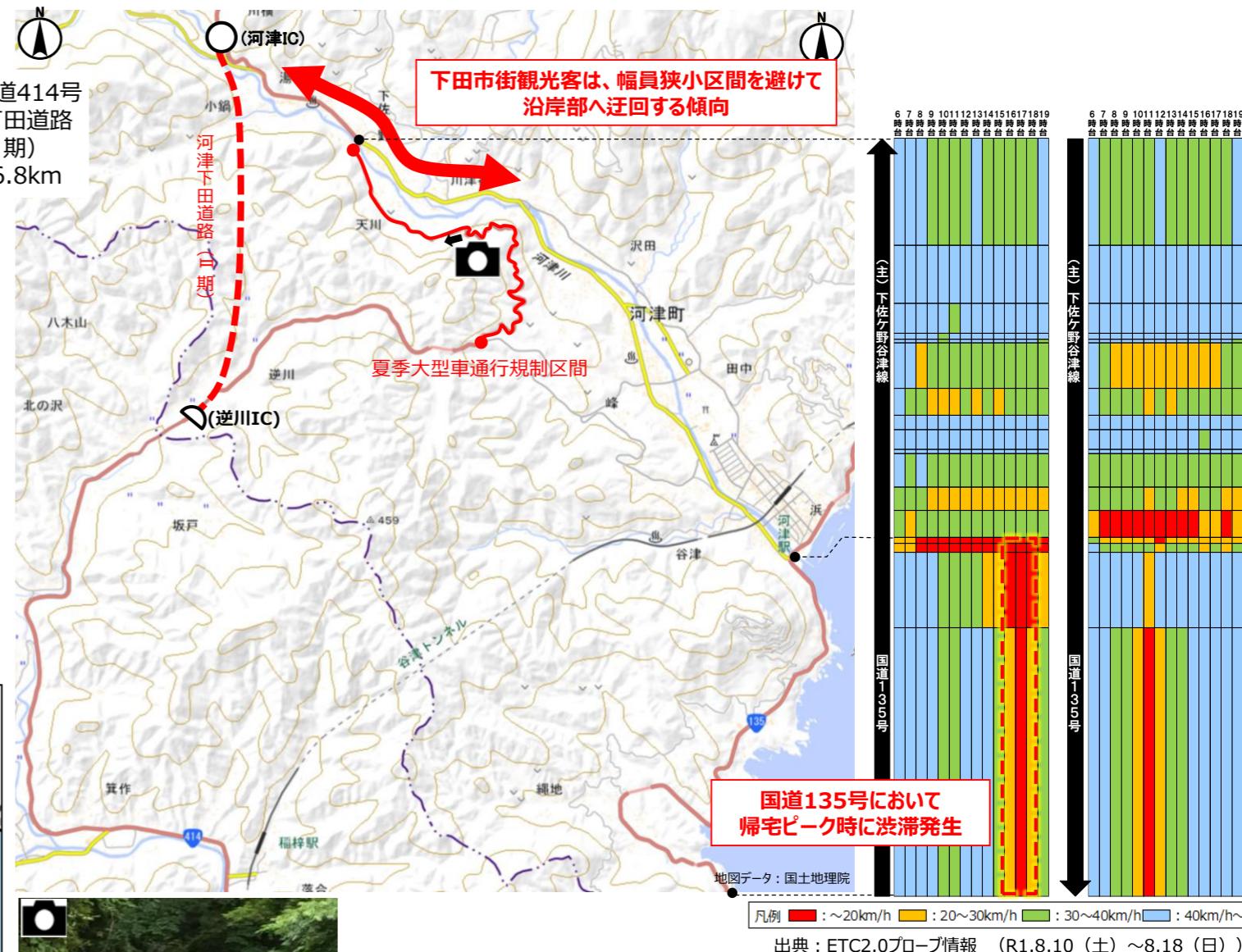


### ■対策効果



整備前: H27年全国道路街路交通情勢調査より算出  
整備後: 河津下田道路(Ⅱ期)を設計速度80km/hとして算出

### ■夏季観光期における大型車通行規制区間の迂回路の速度状況



# 12. 東駿河湾環状道路における渋滞対策検討（実施主体:国土交通省）

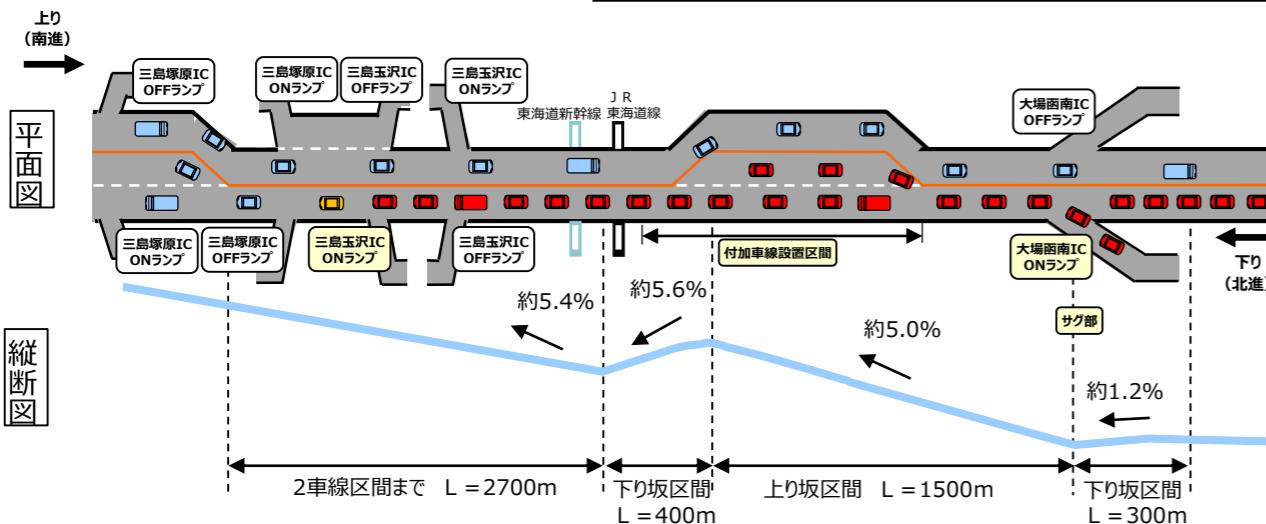
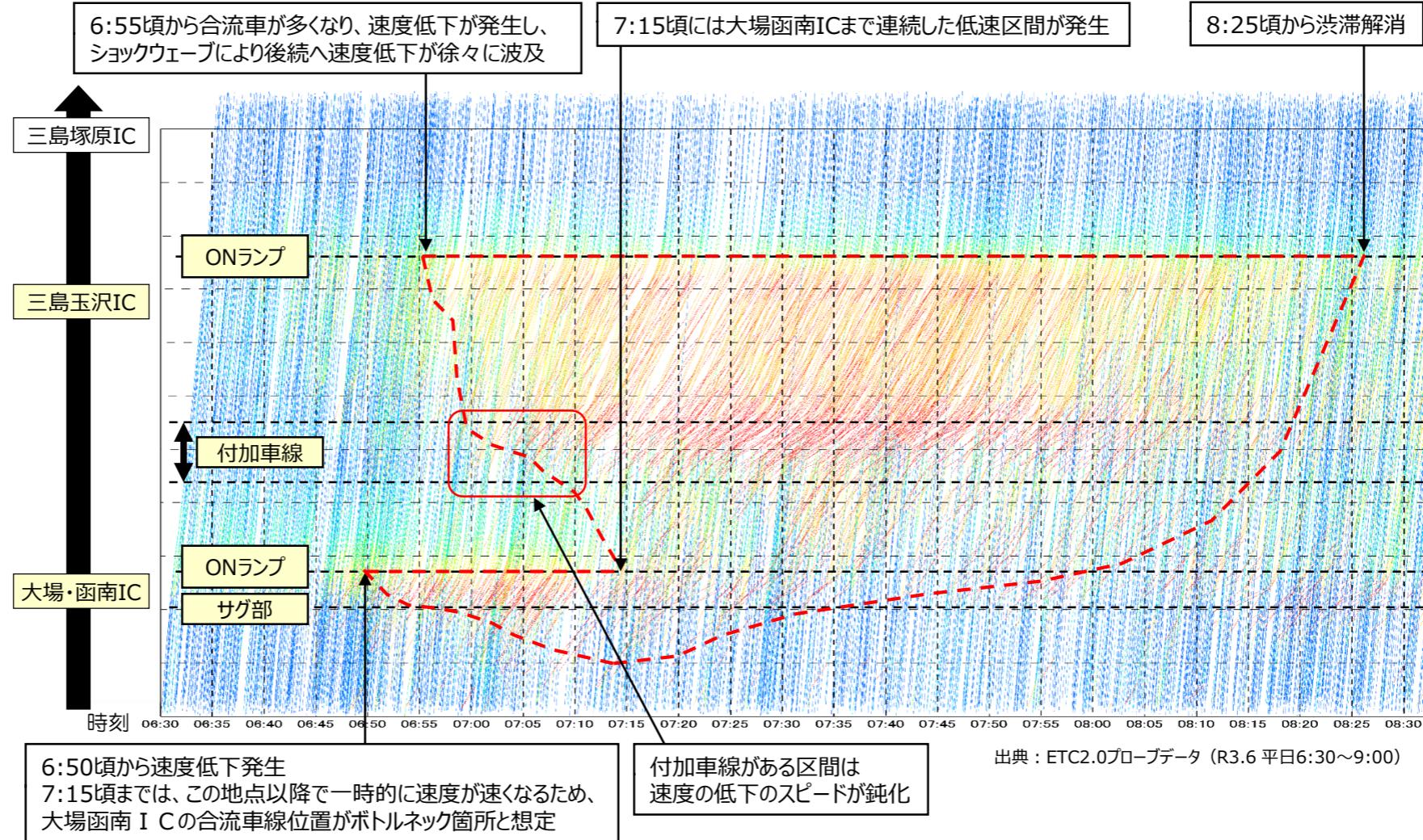
## 12-1 東駿河湾環状道路 渋滞対策検討

- 三島玉沢IC～大場・函南IC間下り線 サグ部において、平日は朝、休日は夕方において速度低下が発生。
- 速度低下を防ぐために走行型視線誘導システム（エスコートライト）の設置を検討。

### ■ 検討箇所



### ■ タイムスペース図（令和3年6月 平日6:30～8:30 下り線）



### ■ 走光型視線誘導システムの事例



出典：首都高速道路株式会社HP

## 13. 結論(案)

### 13-1 結論(案)

- 浜松バイパス（長鶴～中田島）は、令和4年度に新規事業化が決定。今年度は、設計及び地質調査を実施。整備により、立体化区間での旅行速度向上、渋滞緩和が期待。また、現道拡幅区間では、所要時間減少が期待。
- （都）植松伊左地線（追分工区）は、現在現道拡幅工事を実施中。整備により、下池川交差点～浜松北高東交差点が全線4車線となり渋滞緩和が期待。
- （一）湖東和合線（自衛隊南）交差点は、平成31年度に交差点改良事業に着手し、今年度工事を発注予定。交差点南側の右折車線及び東側の左折車線の新設により、滞留車両が減少し、渋滞緩和が期待。
- 令和4年度より「静岡南北道路長沼立体」として概略ルート・構造の検討（計画段階評価）へ着手。
- 国道1号静岡バイパス瀬名IC・鳥坂IC交差点及び国道1号二軒家交差点においては車線拡幅による渋滞対策を決定。

## 13. 結論(案)

### 13-2 結論(案)

- 国道1号静岡バイパス清水立体は、開通により渋滞緩和が期待。
- 国道1号南安倍～手越原交差点（リバーシブルレーン区間）については、今後、AIカメラによる画像分析により交通課題を把握。
- 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年度開通予定。開通により、時間短縮や観光バスの迂回解消が期待。
- 東駿河湾環状道路三島玉沢IC～大場・函南IC間下り線 サグ部において、速度低下を防ぐために走行型視線誘導システム（エスコートライト）の設置を検討。