

令和6年度の取組状況（案）

1. 国道1号島田金谷バイパス4車線化(旗指IC～大代IC)(実施主体:浜松河川国道事務所)<令和7年3月7日完了>

1-1 国道1号島田金谷バイパス4車線化(旗指IC～大代IC)

- 東西軸の交通需要に対して不足する交通容量を補完し、物流の効率化等を目的として、暫定2車線区間の完成4車線化を整備。令和7年3月7日開通。
- 開通後、島田金谷バイパスの旗指IC～大代IC間の朝夕ピーク時の旅行速度が向上し、所要時間が短縮。
- 引き続き、渋滞状況のモニタリングを行う。

■事業概要



■整備効果

○新大井川橋西側における渋滞発生状況

■4車線化開通前



開通前(平成23年 タピーク時)

■4車線化開通後

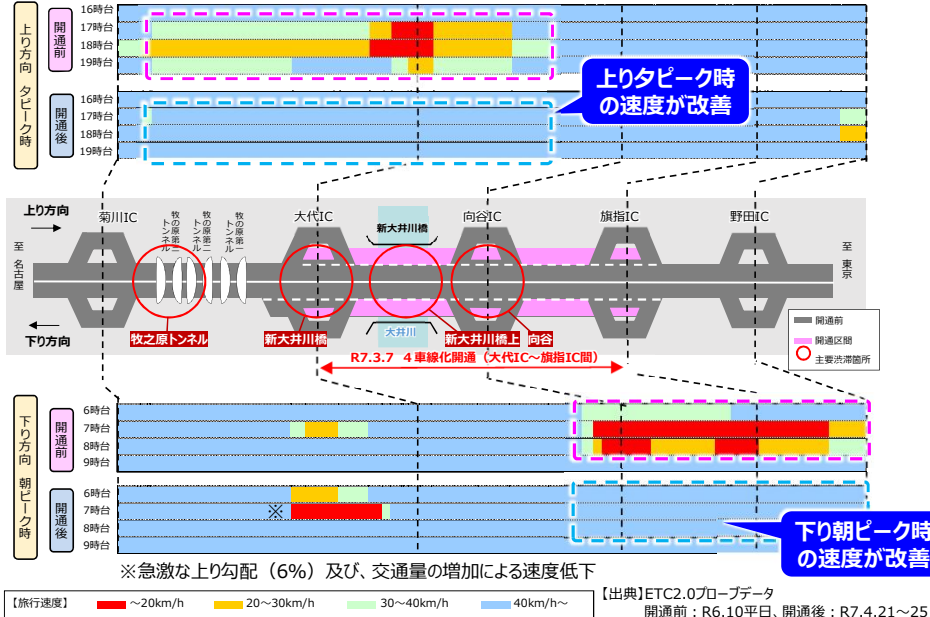


開通後(令和7年4月平日 タピーク時)

4車線化により、朝夕の速度低下が改善

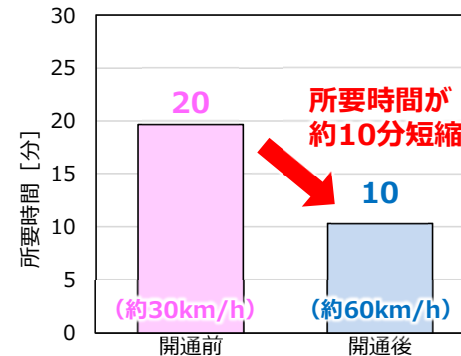
○朝夕の旅行速度(上り方向:タピーク時 下り方向:朝ピーク時)

■島田金谷BP(菊川IC～野田IC)



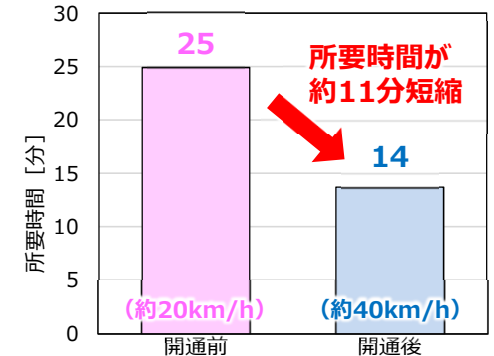
○開通前後の所要時間変化

■島田金谷BP(菊川IC～野田IC) 【上り タピーク時】



【出典】ETC2.0プローブデータ
開通前: R6.10平日 18時台
開通後: R7.4.21~25 18時台

【下り 朝ピーク時】



【出典】ETC2.0プローブデータ
開通前: R6.10平日 7時台
開通後: R7.4.21~25 7時台

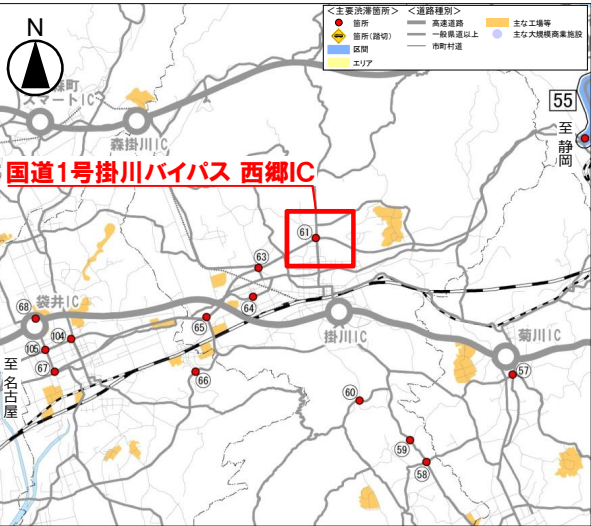
4車線化により、朝夕ピーク時の所要時間が10分以上短縮

2. 国道1号 掛川バイパス 西郷IC 加速車線延伸（実施主体：浜松河川国道事務所）＜令和6年8月30日完了＞

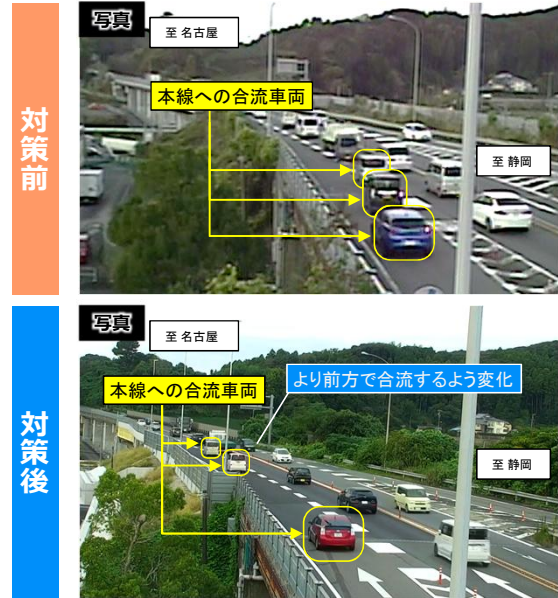
2-1 国道1号 掛川バイパス 西郷IC 加速車線延伸

- 国道1号掛川バイパスの西郷IC下り線オンランプの合流部における速度低下に対し、加速車線延伸事業が完了。（R6.8.30）
- 対策後の平均旅行速度に大きな変化はないが、本線走行軸の急減速の発生は減少がみられ、合流時の安全性と円滑性が向上。
- 引き続き合流部における車両の挙動調査等を踏まえ分析を継続。

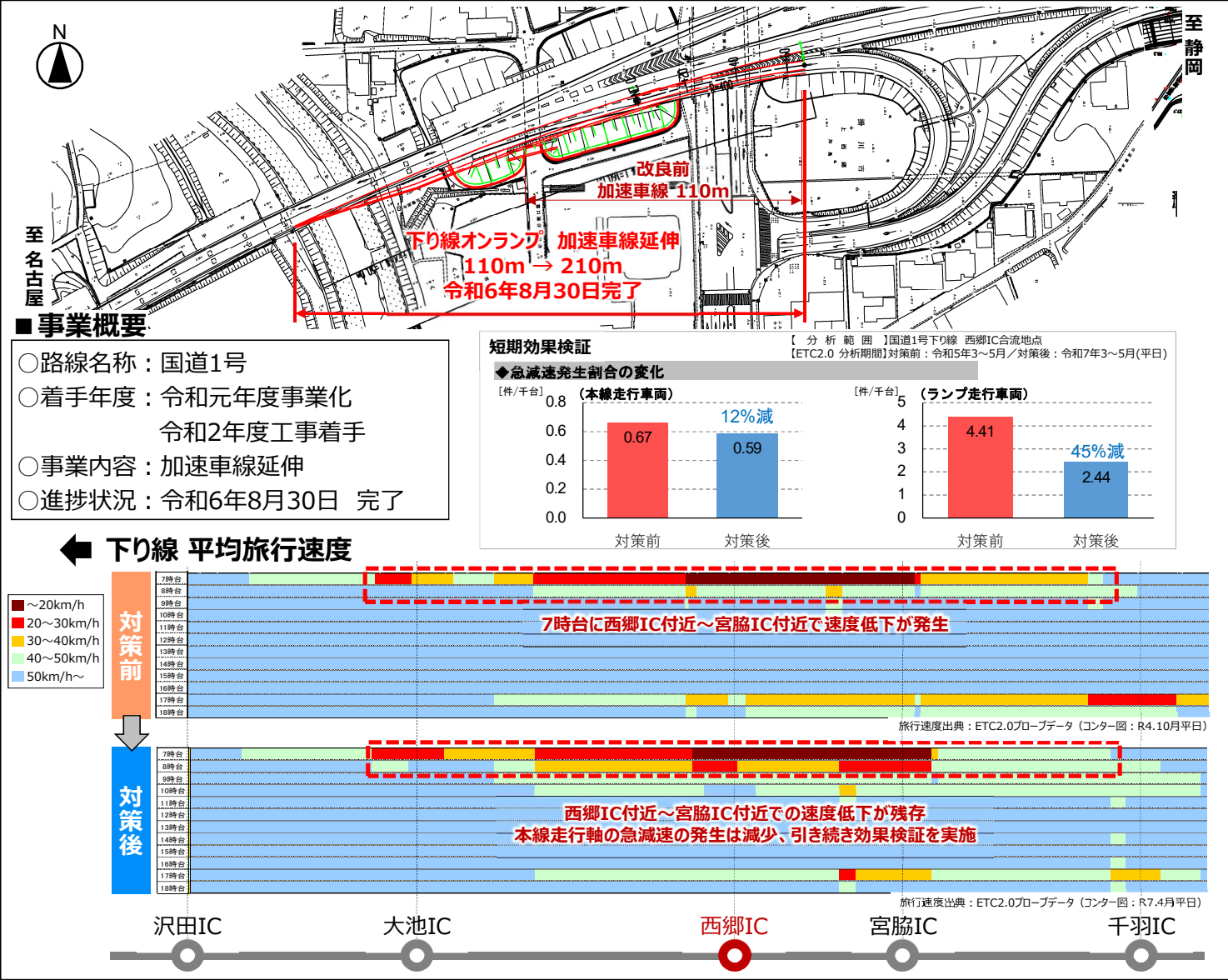
■ 位置図



■ 対策前後の状況



■ 対策概要・旅行速度状況

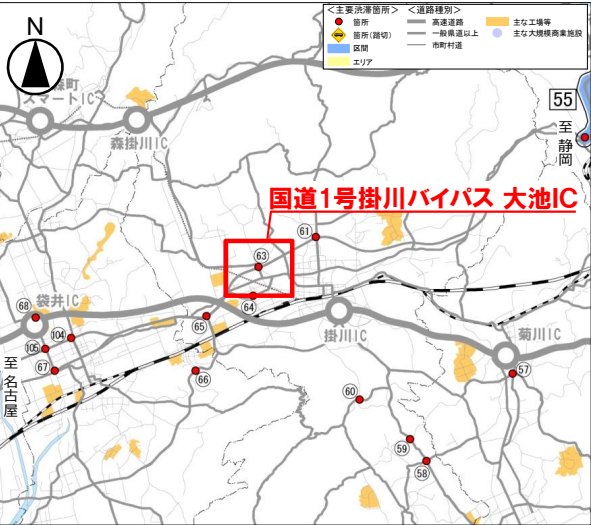


3. 国道1号 掛川バイパス 大池IC 加速車線延伸（実施主体：浜松河川国道事務所）＜令和7年2月28日完了＞

3-1 国道1号 掛川バイパス 大池IC 加速車線延伸

- 国道1号掛川バイパスの大池IC上り線オンランプの合流部における速度低下に対し、加速車線延伸事業が完了。（R7.2.28）
- 対策後の平均旅行速度は朝夕ピーク時に一部改善、また急減速の発生も減少がみられ、合流時の安全性と円滑性が向上。
- 引き続き合流部における車両の挙動調査等を踏まえ分析を実施。

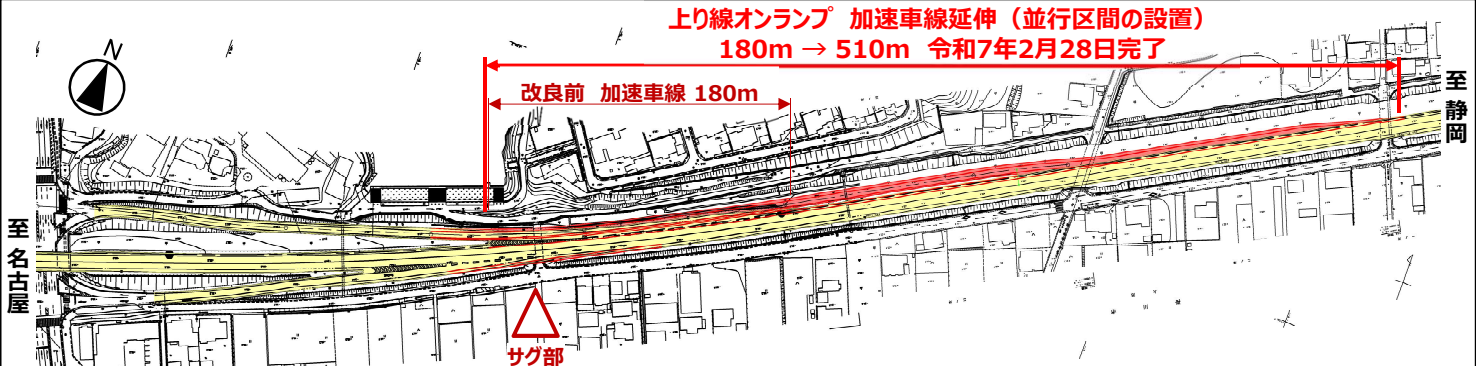
■ 位置図



■ 対策前後の状況



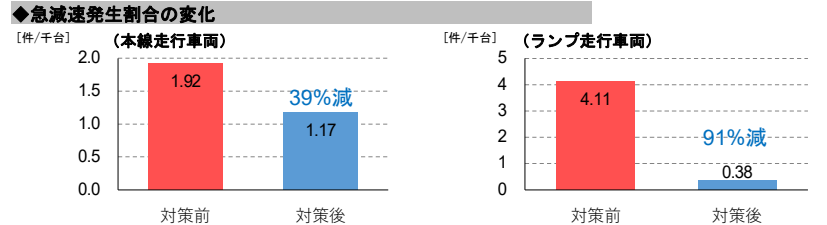
■ 対策概要・旅行速度状況



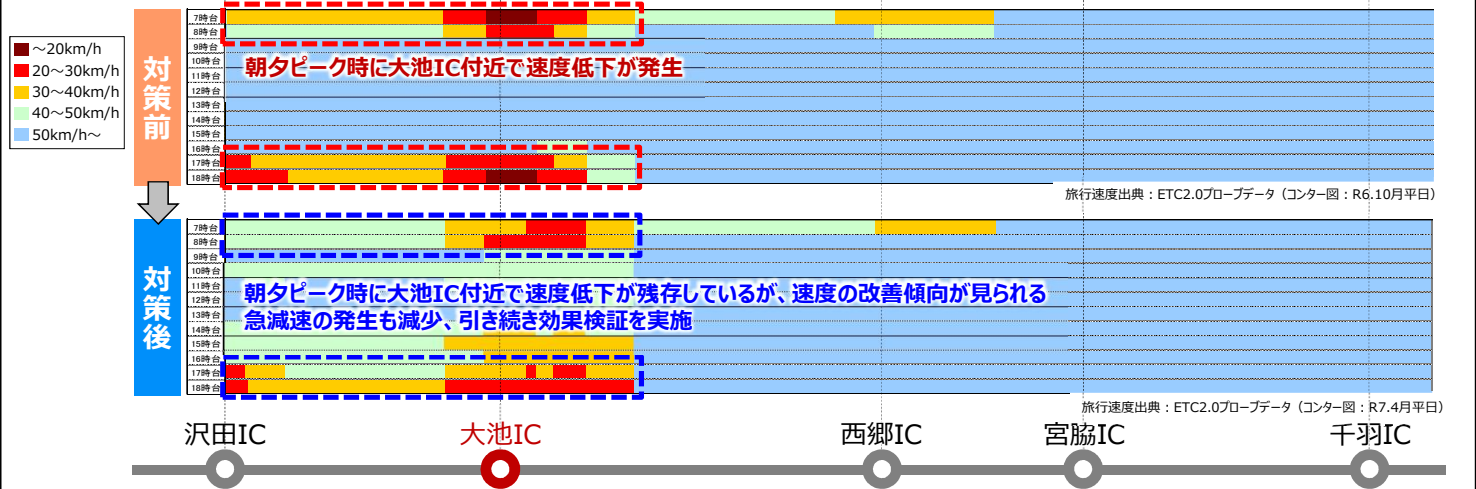
■ 事業概要

- 路線名称：国道1号
- 着手年度：令和3年度事業化
令和6年度工事着手
- 事業内容：加速車線延伸
- 進捗状況：令和7年2月28日 完了

短期効果検証



上り線 平均旅行速度



※過去、三井不動産商業マネジメント株式会社が対策されてきたため実施主体として併記

- 開業時に東椎路東交差点等の右折車線延伸や案内看板設置、公共交通の利用促進等、ハード・ソフト両面での渋滞対策を実施したが、年末年始やセール開催時には、国道1号を含む周辺道路にて交通渋滞が発生。
- 現在の交通状況を踏まえ、国・静岡県・沼津市・沼津警察署・三井不動産商業マネジメント(株)で議論し、国道1号の右折車による渋滞に対し、令和6年11月より、施設入庫車両の多い土日祝において、東椎路東交差点の国道1号右折の青時間を3秒増やす信号現示調整を実施。
- その結果、右折車両の捌け台数が増加し、右折レーンの滞留長が減少。引き続き、交通状況変化のモニタリングを行う。

【14時台の差分図】

至静岡市

県道 三島富士線

江原公園

市民病院南

西椎路

55号と沼津

西沢田榎田

西沢田

東椎路東

右折車による渋滞発生

162

共栄町

沼津市

至三島市

【旅行速度変化】

- 15km/h以上上昇
- 5~15km/h上昇
- ±5km/h以内
- 5~15km/h低下
- 15km/h以上低下
- データなし

至静岡

市民病院南

県道入口

東椎路東

西沢田榎田

西沢田西

西沢田

中沢田

中沢田東

東沢田

西郷堂

江原公園

進行方向

7時台

8時台

9時台

10時台

11時台

12時台

13時台

14時台

15時台

16時台

17時台

18時台

15km/h以上低下

5~15km/h低下

±5km/h以内

5~15km/h上昇

15km/h以上

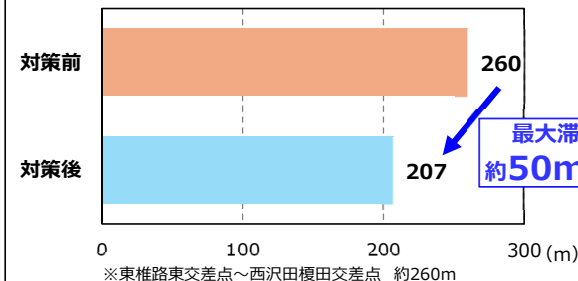


The diagram shows an intersection of National Route 1 (国道1号) and a local road (市道). The intersection is labeled 'らばーと沼津' (Rabbit and Numazu). The intersection is divided into four quadrants: ①市道 (City Road), ②国道1号 (National Route 1), ③市道 (City Road), and ④国道1号 (National Route 1). The intersection is labeled '東椎路東' (Higashi Shirauchi). The intersection is labeled '至富士' (To Fuji) and '至三島' (To Shimizu). The intersection is labeled '右折車による渋滞発生' (Traffic congestion caused by right-turning vehicles). The intersection is labeled '右折青時間 19秒→22秒' (Right-turn green time 19 seconds → 22 seconds).

	1Φ	2Φ	3Φ	
現示				サイクル長
対策前	G:32 Y:3 AR:3	G:95 Y:3 AR:0	G:19 Y:2 AR:3	160
対策後	G:32 Y:3 AR:3	G:92 (-3) Y:3 AR:0	G:22 (+3) Y:2 AR:3	160

国道1号右折の青時間を3秒増加

【東椎路東交差点】
右折専用レーンにおける最大滞留長の変化



最大滞留長・右折車両台数 【対策前】2024.4.28(日) 【対策後】2025.1.4(土) (10時台)
沼津市調査結果 (2024.4.28)、らぽーと沼津資料 (2025.1.4)

【東椎路東交差点】 右折車両台数の変化

	右折車両 (台/h)
対策前	196
対策後	226

右折車両の捌け台数が増加

5. 長泉IC交差点の右折レーン延伸（実施主体：沼津河川国道事務所）＜令和7年2月13日完了＞

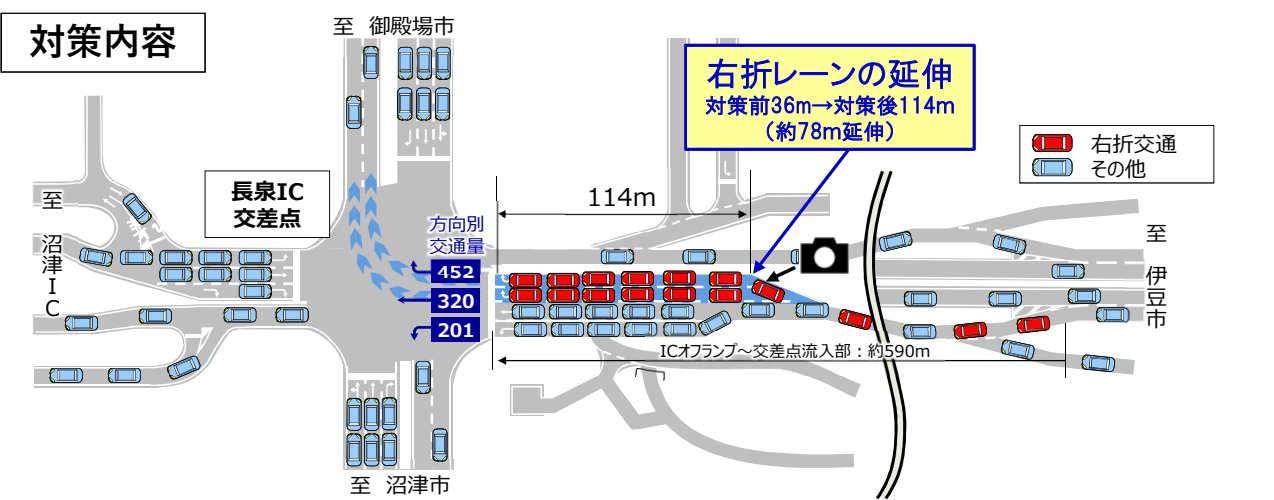
5-1 長泉IC交差点の右折レーン延伸

- 長泉IC交差点の西進流入部（東駿河湾下り（東名沼津IC方面）オフランプ）では、平日朝ピーク時間帯において、最大600mの渋滞が発生しており、右折車両が本線交通の進行を阻害していたため、右折レーン長（2車線のうち中央よりの1車線）を36mから114mに延伸（令和7年2月13日完了）。
- 交差点直近に右折車両が溜まるようになったことで捌け交通量が増加し、右折車両の交通量が2割増加するとともに、平均通過時間も短縮。また、滞留長の短縮により直進・左折車両の阻害も緩和され、最大渋滞長は約550mとなり50m短縮。（【参考】ICオフランプ～交差点流入部：約590m）
- 引き続き、長泉IC交差点全体のさらなる円滑化を目指し、対策検討を進める。

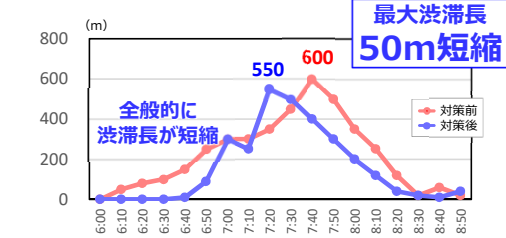
■長泉IC交差点西進流入部の状況



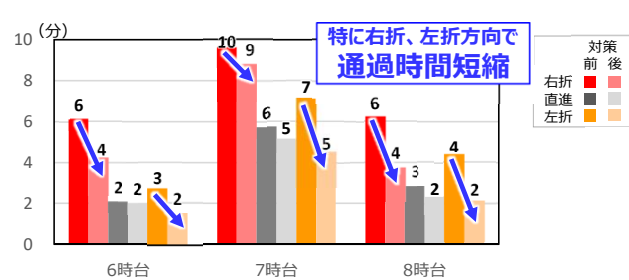
■対策概要・対策の効果



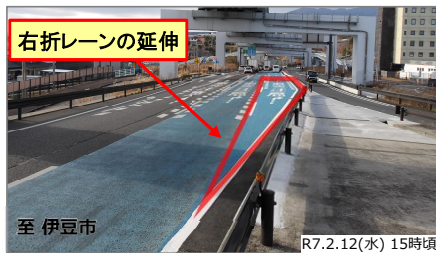
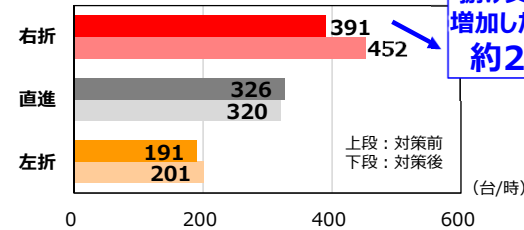
■渋滞長の変化



■方向別通過時間の変化



■方向別交通量の変化（7時台）



6. 県道富士由比線 富士川かりがね橋（実施主体：静岡県・富士市）＜令和6年3月9日完了＞

6-1 県道富士由比線 富士川かりがね橋

- 富士川橋の渋滞緩和、緊急輸送路の補完、富士川東西の交流促進などを目的として、富士川かりがね橋及び周辺道路を整備。令和6年3月9日開通。
- 開通後、富士川橋を通過する交通量が減少、所要時間が短縮し、富士川橋周辺（特に富士川東側）の渋滞が緩和。
- 富士本町から富士川橋西の区間において所要時間が最大で24分から約7分に短縮するなど交通状況が改善。引き続き、交通状況の確認を実施。

■事業概要

○位置図



開通後（令和6年3月）

○朝夕の旅行速度（西向き）



【凡例】



[富士本町⇒富士川橋西]
ピーク時所要時間
約24分（7時台）

約17分減

[富士本町⇒富士川橋西]
ピーク時所要時間
約7分（17時台）

※ETC2.0プローブ情報（[開通前] R5.4.11 [開通後] R6.9.10）

■整備効果

○富士川橋周辺（富士川橋東側）における渋滞発生状況



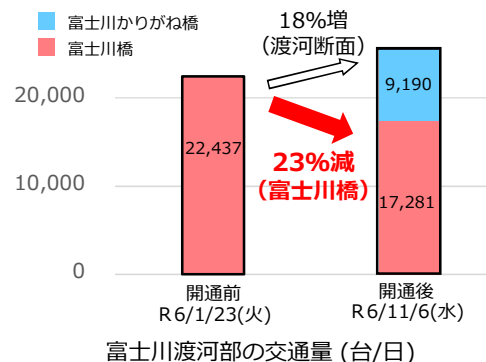
開通前（令和2年6月平日 午前7時）



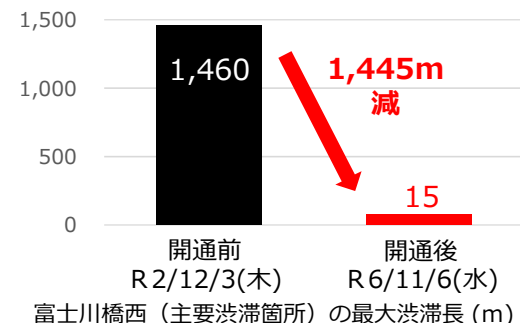
開通後（令和7年5月平日 午前7時）

富士川かりがね橋の開通により、朝夕の慢性的な渋滞が緩和

○開通後の交通状況（富士川橋）



出典：静岡県交通量等調査結果



富士川橋の交通量は23%減少、富士川橋東側から富士川橋方面への西進車両の渋滞長は最大で1,445m減少

7. 令和6年度の取組状況のまとめ(案)

7-1 令和6年度の取組状況のまとめ(案)

- 国道1号島田金谷バイパスは、東西軸の交通需要に対して不足する交通容量を補完し、物流の効率化等を目的として、暫定2車線区間である旗指IC～大代ICの4車線化を整備。令和7年3月7日開通後、朝夕ピーク時の旅行速度が向上し、所要時間が短縮。引き続き、渋滞状況のモニタリングを行う。
- 国道1号掛川バイパスの西郷IC下り線オンランプ及び大池IC上り線オンランプの合流部における速度低下に対し、加速車線延伸事業が完了。急減速の発生は減少がみられ、合流時の安全性と円滑性が向上。引き続き合流部における車両の挙動調査等を踏まえ分析を実施する。
- ららぽーと沼津周辺では、開業時にハード・ソフト両面での渋滞対策を実施したが、年末年始やセール開催時には、国道1号を含む周辺道路にて交通渋滞が発生。現在の交通状況を踏まえ、関係機関で議論し、令和6年11月より、土日祝について東椎路東交差点の国道1号右折の青時間を3秒増やす信号現示調整を実施。その結果、右折車両の捌け台数が増加し、右折レーンの滞留長が減少。引き続き、交通状況変化のモニタリングを行う。
- 長泉IC交差点の西進流入部（東駿河湾下り（東名沼津IC方面）オフランプ）では、平日朝ピーク時間帯において、最大600mの渋滞が発生しており、右折車両が本線交通の進行を阻害していたため、右折レーン長を36mから114mに延伸。右折レーン長延伸により、捌け交通量が増加し、右折車両の交通量が2割増加するとともに、平均通過時間も短縮。また、最大渋滞長は約550mとなり50m短縮。引き続き、長泉IC交差点全体のさらなる円滑化を目指し、対策検討を進める。
- 富士川かりがね橋は、富士川橋の渋滞緩和等を目的に整備し、令和6年3月9日開通。開通後、富士川橋を通過する交通量が減少、所要時間が短縮し、富士川橋周辺の渋滞が緩和。富士本町から富士川橋西の区間において所要時間が最大で24分から約7分に短縮するなど交通状況が改善。引き続き、交通状況の確認を実施していく。