資料６

参考資料

1. 静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-1 静岡県全体における渋滞対策の基本方針について（平成25年6月28日協議会資料）

検討経緯

・静岡県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「静岡県道路交通渋滞対策推進協議会」※（以下「協議会」）において、道路利用者のみなさまが実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として選定しました。
・この度、「地域の主要渋滞箇所」に対する渋滞対策の基本方針を「協議会」にて検討し、決定しました。

※「静岡県道路交通渋滞対策推進協議会」の構成員
国土交通省中部地方整備局、中部運輸局、静岡県警本部、静岡県、静岡市、浜松市、静岡県道路公社、中日本高速道路株式会社、静岡県トラック協会、静岡県バス協会、静岡県タクシー協会

H24.6 第１回協議会
↓
H24.7 第２回協議会
↓
H24.12 第３回協議会
↓
地域の主要渋滞箇所 選定
↓
主要渋滞箇所 渋滞対策の基本方針

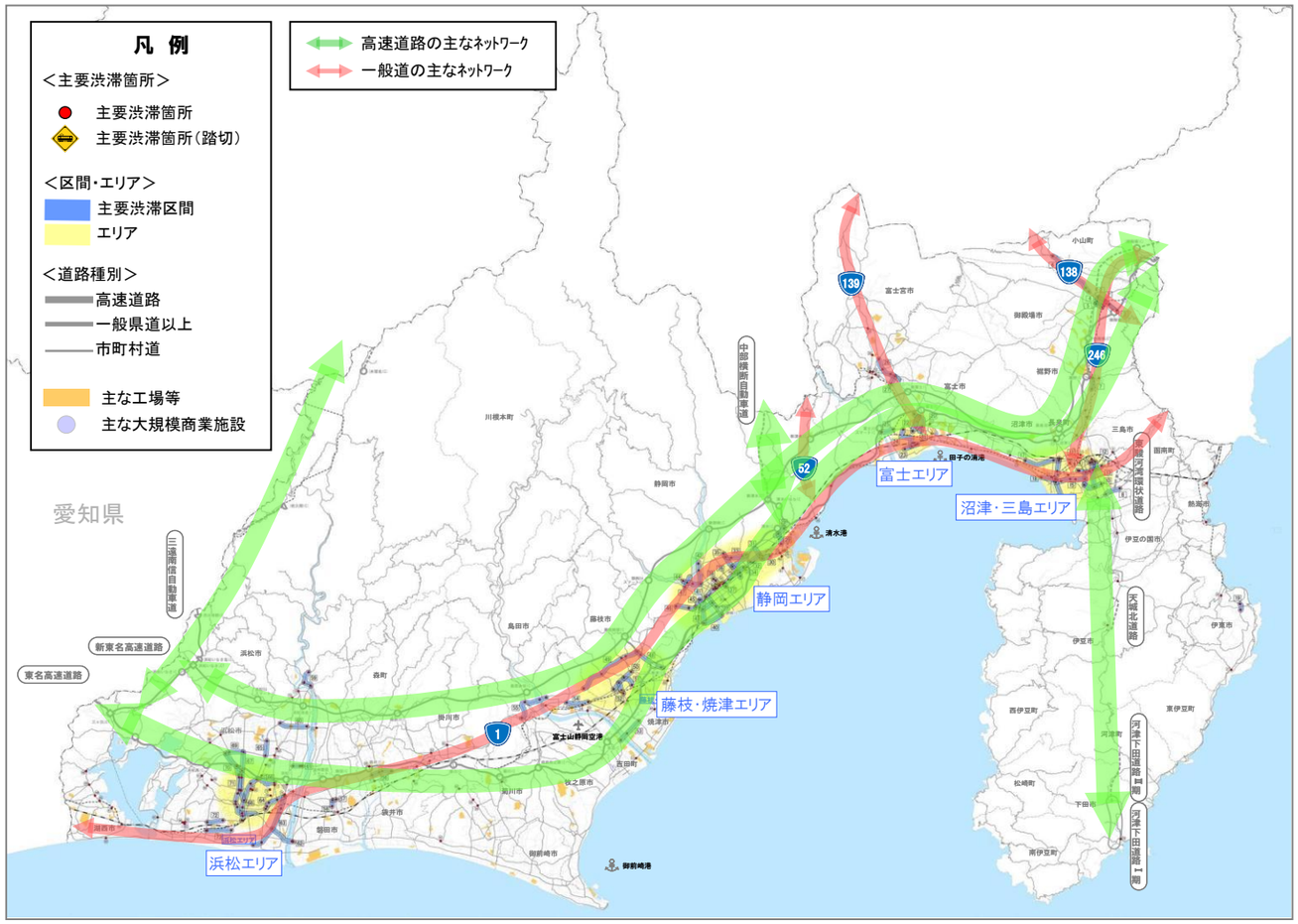
1. 静岡県の概況

	概要
静岡県市街地の状況	・東西155km と東西に長い県土を有し、可住地面積は35%であり、主として海岸沿いの東海道沿線など平地に中規模都市が連なる構造。 また、政令指定都市が2市存在するなど、他県と比べて多極化した地域構造。 ・流動方向は、国道1 号や東海道本線などの幹線交通基盤が整備されている東西方向への流動が顕著。 ・東西交通の要衝として交通環境の優位性が確保されてきたが、全国的に新幹線や高速道路等が整備され、その優位性が低下。 ・富士山静岡空港の開港や新東名高速道路の供用を契機に、新たな対応が必要。
道路交通状況	・県民活動に著しい影響を与えている道路交通渋滞は、朝夕のピーク時や観光シーズンの交通集中により、県内各所で発生。 ・主要渋滞箇所は、県東部の沼津市、県中部の静岡市、県西部の浜松市などに集中しており、この3都市に全体の約50%の箇所が集中。

2. 方向性

	概要
総合対策等	・マイカーによる通勤、通学の公共交通へのシフト促進策は、地球温暖化対策としての自動車からの二酸化炭素排出抑制とも合致しており、こうした取組により、ソフト対策としての交通渋滞軽減を進める。
道路整備	・道路交通の円滑化を図るため、バイパスや環状道路の整備によるネットワークの充実や現道拡幅、交差点改良などのボトルネック（円滑な流動を妨げる隘路となる部分）対策を計画的に進める。

3. 静岡県全体の交通ネットワークイメージ



渋滞対策の基本方針

■バイパスや環状道路の整備による交通容量の拡大を図るとともに、ソフト対策による渋滞軽減への取り組みを図り検討部会において、地域のエリア毎に、更なる対策検討及び対策効果を検証してまいります。

【検討部会メンバー】

道路管理者	運輸局	都道府県警察	基礎自治体	交通事業者	その他
国、静岡県、静岡市 浜松市、NEXCO	中部運輸局 （静岡運輸支局）	静岡県警 （警察署）	市、町	鉄道事業者 バス事業者 ﾀｸｼｰ事業者など	学識経験者 市民団体など

1．静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-2　浜松エリアの渋滞対策の基本方針

H27.3に公表済　※対策実施済・削除等は時点更新

基本方針

◇浜松エリアに関しては、集中する通勤交通等に対して分散や適切な自動車交通と公共交通の分担を図るため、局所的な渋滞箇所の容量拡大を進めるとともに、公共交通への転換を促すための公共交通利便性向上の取り組みを進めるなど、ハード・ソフトの両面から対策を検討・実施します。また、隣接する都市間を結ぶ東西軸に関しては国道1号浜松バイパスなどで速達性・信頼性を確保するために交通容量拡大に資する施策について、長鶴～中田島間で実施しています。

（1）エリアの概況

地域特性

・浜松エリアは政令指定都市の浜松市と周辺の磐田市・湖西市等を含め、約100万人の都市圏。
・浜松エリアは製造業が活発な地域で、浜松市街地周辺、湖西市、磐田市等を中心に製造業等が多く点在し、ものづくりの盛んな静岡県においても重要な都市圏。

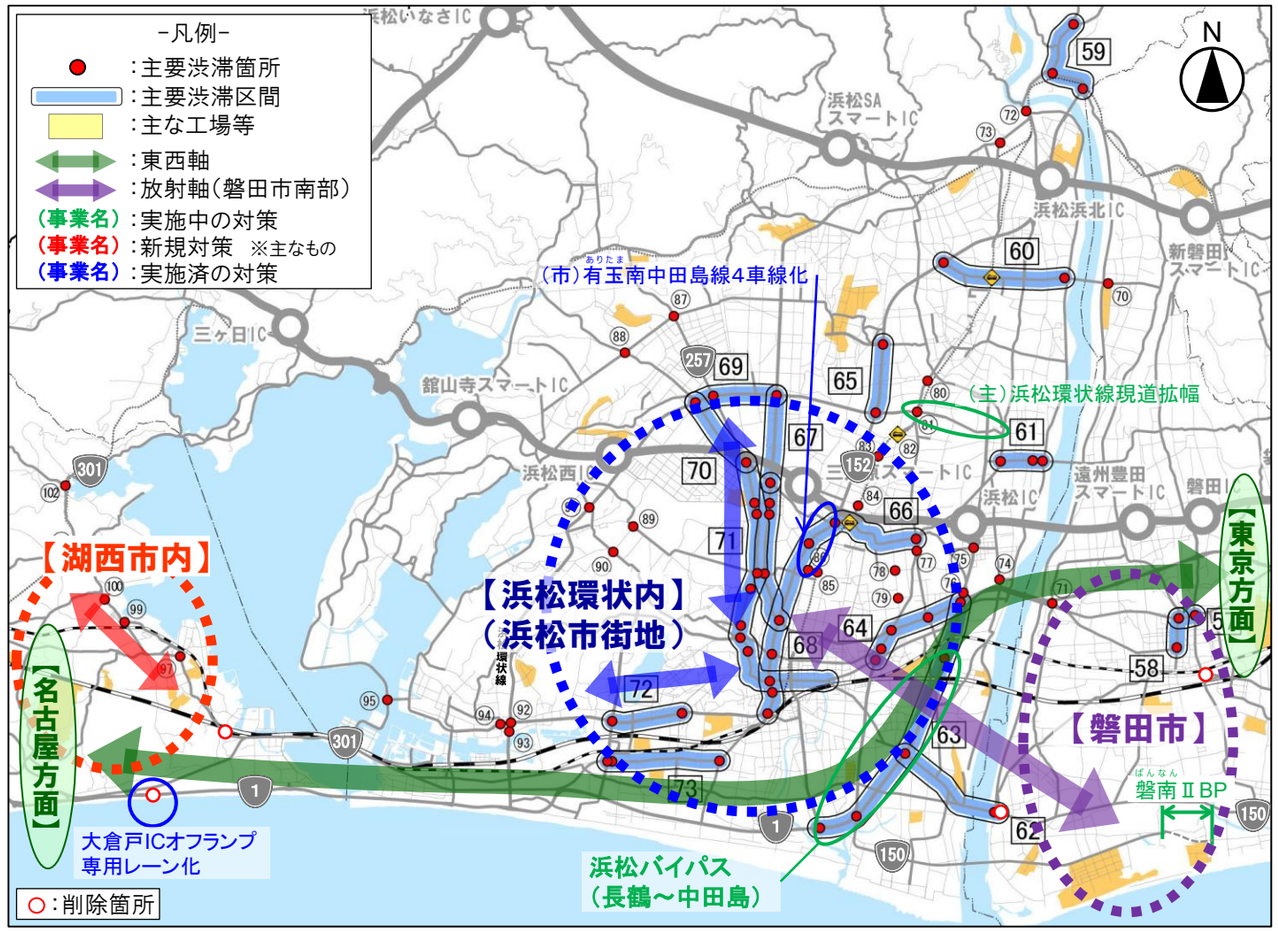
交通特性

・東名高速道路、新東名高速道路が広域交通を担い、国道1号を含めて骨格となる東西軸を形成。浜松市中心部から広がる国道150号、152号、257号が放射軸を形成し、浜松環状線等が環状軸を形成。
・西遠都市圏の代表交通手段分担率については、自動車等が約7割と、依存度が高い。
・浜松市中心部への通勤交通が多く、磐田市～浜松市～湖西市間の隣接都市間相互の通勤交通・産業交通も多い。

【現状の課題】

・東西軸　・国道1号では、朝夕に集中する通勤交通等による渋滞が発生。沿線に立地する製造業等の産業交通が多く、信号交差点が連担する浜松バイパス平面区間において速達性・信頼性が低下。
・浜松環状内　・朝夕ピーク時に浜松市街地に集中する通勤交通により、「浜松環状線」内側の放射軸で速度低下が発生し、運行するバス交通の円滑な交通を阻害。
・磐田放射軸　・拠点都市間を結ぶ「磐田市～浜松市街地（国道150号等）」では、朝夕ピーク時の通勤交通により、天竜川渡河部を中心に速度低下が発生。
・湖西市内　・朝・夕ピーク時に通勤交通により、国道301号を中心として速度低下が発生。

（3）対策を検討する軸・拠点と対策



（2）検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	検討すべき対策	取組み ※赤字:新規　青字:実施済み　緑字:事業中　黒字:未事業化
東西軸	・国道1号では、朝夕に集中する通勤交通等による渋滞が発生 ・信号交差点が連担する浜松BP平面区間において速達性・信頼性が低下 ・浜名BP：大倉戸IC（下り）において、朝ピーク時に渋滞発生	・東西軸の交通容量拡大に資する施策	・国道1号浜名バイパス大倉戸ICオフランプ専用レーン化 ・浜松バイパス：長鶴～中田島
浜松環状内	・「浜松環状線」内側の放射軸で速度低下が発生 ・朝夕ピーク時に放射軸を運行するバス交通の円滑性を阻害	・局所的な渋滞箇所の容量拡大に資する施策 ・公共交通の利便性向上に伴い公共交通への転換が促される施策	・（市）有玉南中田島線4車線化 ・（主）浜松環状線現道拡幅
磐田市への放射軸	・朝夕ピーク時を中心に、天竜川渡河部において速度低下 ・放射軸を運行するバス交通の円滑性を阻害	・通勤交通の分散（機関・経路）を図る施策	・遠州大橋無料化 ・磐南ⅡBP整備
湖西市内	・朝夕ピーク時に通勤交通が集中し、国道301号を中心として速度低下が発生	・通勤交通の分散（機関・経路）を図る施策	・各種拡幅・交差点改良事業

1. 静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-3 中東遠地区の渋滞対策の基本方針

H28.7の協議会において策定・公表　※対策実施済・削除等は時点更新

基本方針

◇中東遠地区に関しては、地域内発着の通勤交通及び通過する物流交通の錯綜等に対して分散や適切な自動車交通と公共交通の分担を図るため、公共交通への転換を促すための公共交通利便性向上の取り組みを進めるとともに、局所的な渋滞箇所の容量拡大も合わせて推進する等、ハード・ソフトの両面から対策を検討・実施します。また、隣接する都市間を結ぶ東西軸に関しては国道1号バイパスなどで速達性・信頼性を確保するために交通容量拡大に資する施策について検討を進めます。

（1）エリアの概況

地域特性

・中東遠地区は西側に浜松市を中心とした都市圏、東側に静岡市を中心とした都市圏に挟まれている地域。
・中東遠地区は浜松都市圏とのつながりが強く、輸送用機械などを中心に製造業が盛んな地域であると共に、メロンやお茶などの農産物が盛んであり、静岡県のものづくり産業において重要な都市圏。

交通特性

・東名高速道路、新東名高速道路が広域交通を担い、骨格となる東西軸を形成。国道1号、国道150号が中東遠地区間を結び、ICアクセス交通を担う(主)掛川天竜線と(主)掛川大東線、(主)掛川浜岡線が地域の南北軸を形成。
・代表交通手段分担率については、自動車等が約7割と、依存度が高い。
・浜松市・磐田市への通勤交通が多く、浜松市～磐田市～袋井市～掛川市～菊川市間の隣接都市間相互の通勤交通・産業交通も多い。

【現状の課題】

・東西軸	・国道1号では、朝夕に集中する通勤交通等による渋滞が発生。袋井バイパスの4車線化に伴い、袋井バイパスの渋滞は解消したが、一方で、掛川バイパスにおいて朝・夕の通勤時間帯において各IC部を中心に速達性・信頼性が低下。
・南北軸	・袋井・掛川市街地内の南北軸では、沿岸部及び新東名付近等北部から市街地へのアクセス道路において、ピーク時に20km/hを下回る速度低下が見受けられ、局所的に渋滞が発生しており、市街地へのアクセス性に課題。
・掛川市街地	・掛川バイパスへの南北のアクセス路線については、エコポリス工業団地など企業の集積地への通勤・物流交通が集中し、朝・夕ピーク時間帯を中心に速度低下が発生。

（3）対策を検討する軸・拠点と対策



（2）検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	検討すべき対策	取組み　※赤字:新規　青字:実施済み　緑字:事業中　黒字:未事業化
東西軸	・国道1号(掛川ﾊﾞｲﾊﾟｽ)では、朝夕に集中する通勤交通等による渋滞が発生において速達性・信頼性が低下	・東西軸の交通容量拡大施策	・国道1号BPの交通容量拡大の検討
南北軸	・沿岸部及び新東名付近等北部から市街地へのアクセス道路において、ピーク時に20km/hを下回る速度低下が発生し、市街地へのアクセス性に課題	・交通容量拡大施策 ・交差点改良等による交通の整流化	・(主)掛川浜岡線BP整備 ・(市)掛川高瀬線整備
掛川市街地	・掛川バイパスへの南北のアクセス路線については、エコポリス工業団地など企業の集積地への通勤・物流交通が集中し、朝・夕ピーク時間帯を中心に速度低下が発生。	・交通容量拡大施策 ・交差点改良等による交通の整流化	・(都)掛川駅梅橋線新設 ・(市)桜木中横断線道路改良

1. 静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-4 沼津・三島エリアの渋滞対策の基本方針

H27.3に公表済、対策・検討の進捗を踏まえ一部更新

基本方針

◇ 沼津・三島エリアの東西軸や沼津三島都市圏においては、平成26年2月に開通 した「東駿河湾環状道路」の環状効果の更なる機能発現に向けた検討を推進するともに、沼津・三島市街地及び近接市街地間のアクセス性を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の速達性向上を図ります。また、高速ICから観光地（伊豆方面）においては、地域と連携・連動した交通状況等の情報提供を強化し、観光交通のルートや時間の分散を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討します。

（１） エリアの概況

地域特性

・静岡県東部に位置し、沼津市や三島市を中心に3市3町で人口約50万人の都市圏を形成。
・国道1号沿線を中心に、広いエリアに人口が集積し、沼津・三島市街地に多くの事業所が集積。
・伊豆方面を含めて、静岡県東部地区には多くの観光地が立地している。

交通特性

・東名、新東名、国道1号等が広域交通を担い、骨格となる東西軸を形成。東駿河湾環状道路が環状軸を形成すると共に、東駿河湾環状道路、国道136号（伊豆中央道など国道136号バイパス含む）、414号等が南北軸を形成。
・東駿河湾都市圏の代表交通手段は自動車で約7割、自動車依存度が高い。
・沼津・三島市街地及び近隣市町（清水町・長泉町・函南町）から沼津市・三島市への流動が活発であり、また、近隣拠点間（富士市・裾野市等）からの通勤交通・産業交通も多くなっている。
・伊豆方面への観光交通のうち、関東方面からの観光客が約7割であり、自家用車の利用が約8割を占めている。
・東駿河湾環状道路（函南塚本IC～三島塚原IC間）が開通したことにより、当該地域の交通状況に改善傾向が見られる。

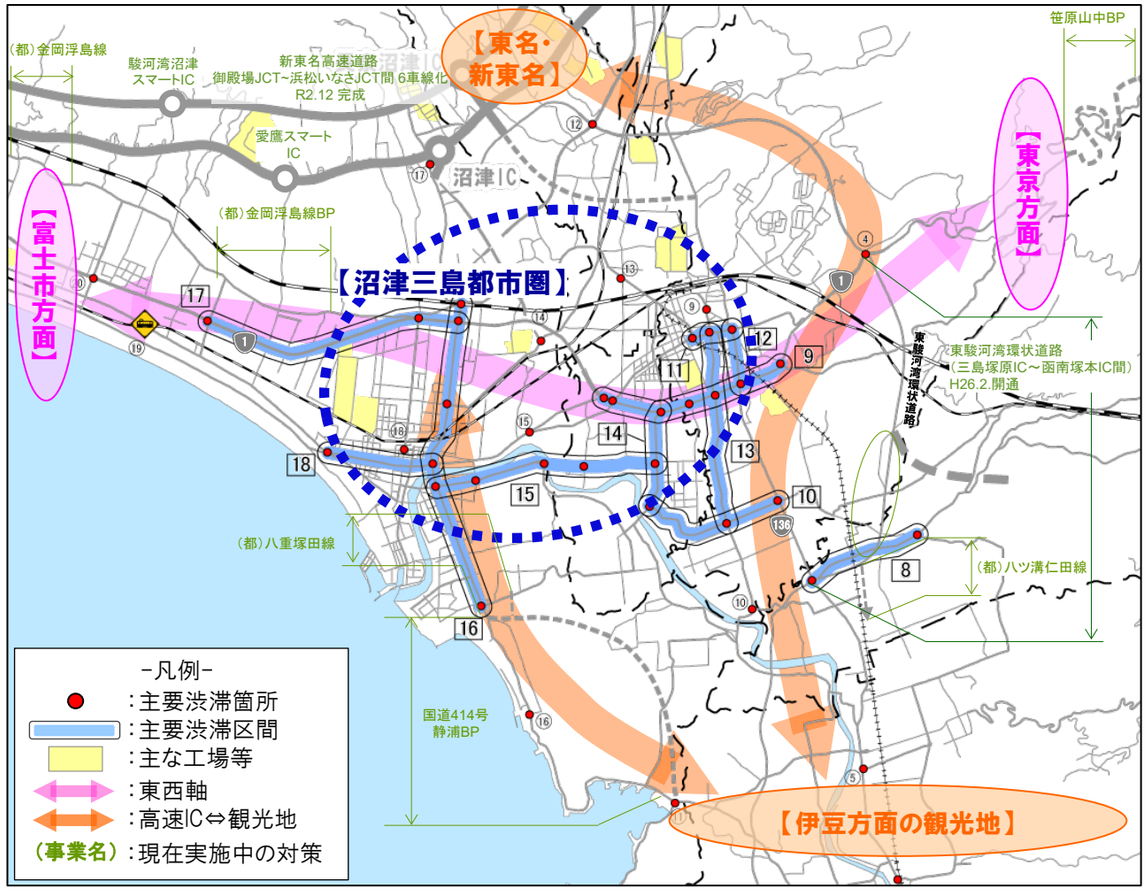
【現状の課題】

・東西軸　：国道1号（沼津市西部）では、通勤交通と産業交通（富士市以西・裾野市等）が集中しているため、朝ピーク時間帯の速度低下が顕著、並行する県道等と同等の速度ｻｰﾋﾞｽしか担保されず、速達性・定時性が低い。
・沼津三島都市圏　：沼津・三島市街地に点在する事業所への通勤交通が集中し、朝の通勤時間帯を中心に速度低下が発生し、沼津・三島市街地及び隣接市町から沼津・三島市街地のアクセス性が低い。
・高速IC⇔観光地　：休日等観光期を中心に観光地（伊豆方面）に交通が集中し、旅行速度が低下する等、高速ICアクセス性が低い。

地域の将来像

・沼津市及び三島市の都市拠点を中心に、豊かで活力ある持続可能な都市の形成を総合的・戦略的に図る。（東駿河湾広域都市計画区域マスタープラン）
・市街地部では利便性の高い公共交通サービスの確立を目指し、自動車交通からの転換や効率的な自動車利用を促す施策の展開を図ると共に、モビリティ・マネジメントによる利用者の意識改革を目指す。（東駿河湾都市圏における交通計画）
・交通円滑化、産業の活力向上、中心市街地の活性化支援に向け、土地利用施策に合わせた道路整備と公共交通施策の展開により、総合的な交通ネットワークの構築を目指す。（東駿河湾都市圏における交通計画）
・地域活力の向上及び産業経済の活性化を目指した人と物の交流が広がる社会の実現に向け、県内外や地域間など広域的な連携強化を図ると共に、スムーズな移動が可能な交通ネットワークの構築。（東駿河湾都市圏における交通計画）
・広域的な観光ネットワークの構築を図り、観光交通が地域の人々に受け入れられるような交通システムの確立。（東駿河湾都市圏における交通計画）

（３） 今後対策を検討する軸・拠点と対策



（２） 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組み
東西軸	・国道1号（沼津市西部）では、朝ピーク時間帯の速度低下が顕著。 ・並行する県道との速度ｻｰﾋﾞｽに差がなく、定時性が低い。	・国道1号に集中する交通のルート分散・時間分散に寄与する施策	・東名高速愛鷹スマートIC（2016年3月完成） ・新東名高速道路 6車線化（2020年12月完成） ・新東名高速駿河湾沼津スマートIC（2017年3月完成） ・(都)金岡浮島線等新規路線の整備
沼津三島都市圏	・沼津・三島市街地の朝の通勤時間帯を中心に速度が低下 ・沼津・三島市街地及び隣接市町から沼津・三島市街地のアクセス性が低い。	・沼津三島都市圏における公共交通利用促進を促す施策	・各市町のｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽの運行
高速ICから伊豆等の観光地	・休日等観光期に旅行速度が低下する等、高速ICアクセス性が低い。	・東駿河湾環状道路や伊豆中央道等に集中する観光交通の交通ルート・時間の分散などを図るハード・ソフト施策	・国道414号静浦BP整備 ・東駿河湾環状道路大場・函南IC付近の渋滞対策

（エリアWG体制）※

- 道路管理者：国、静岡県、三島市、沼津市、伊豆の国市、長泉町、清水町、函南町、NEXCO
- 運輸局：中部運輸局（静岡運輸支局）
- 警察：静岡県警察本部、三島警察署、沼津警察署、裾野警察署、大仁警察署
- 基礎自治体：三島市、沼津市、伊豆の国市、長泉町、清水町、函南町
- 交通事業者：鉄道事業者・バス事業者・トラック事業者など

1. 静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-5 御殿場地区の渋滞対策の基本方針

H28.7の協議会において策定・公表、対策・検討の進捗を踏まえ一部更新

基本方針

◇ 御殿場地区の南北軸（国道246号）においては、小山方面と御殿場地区、裾野方面の隣接市町の連携を強化することで、御殿場市街地からのアクセス性を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の円滑化を図ります。また、東西軸（国道138号）では、当該地域における広域交通の玄関口である御殿場ICと、多数の観光地を抱える富士山方面へのアクセス性を強化し、地域と連携・連動した交通状況等の情報提供を強化し、観光交通のルートや時間の分散を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討します。

（１） エリアの概況

地域特性

・御殿場地区は静岡県東部に位置し、御殿場市と小山町で構成。
・国道246号や国道138号沿線地域に人口が集積し、主要な商業・観光施設も多く抱える地域である。
・“観光ハブ都市づくり”や“ふじのくに戦略物流ビジョン”において、さらなる発展を目指していく地域として位置づけられている

交通特性

・国道246号や国道138号及びこれらを連絡する路線や御殿場市中心市街地（御殿場駅周辺）等において、特に朝・夕通勤時間帯を中心に渋滞が発生している。
・休日（夏季観光期）については、御殿場地区全体として速度低下が顕著であり、特に国道138号では著しい渋滞が発生している。
・新東名高速道路（御殿場以東）、関連する須走道路・御殿場バイパス（西区間）の開通を予定し、さらには足柄SA・駒門PAのスマートIC（2016.5新規事業化）の開通も予定され、現在、御殿場ICに集中する交通の経路分散がなされる等、交通流動に大きな変化がみられることが想定されている。

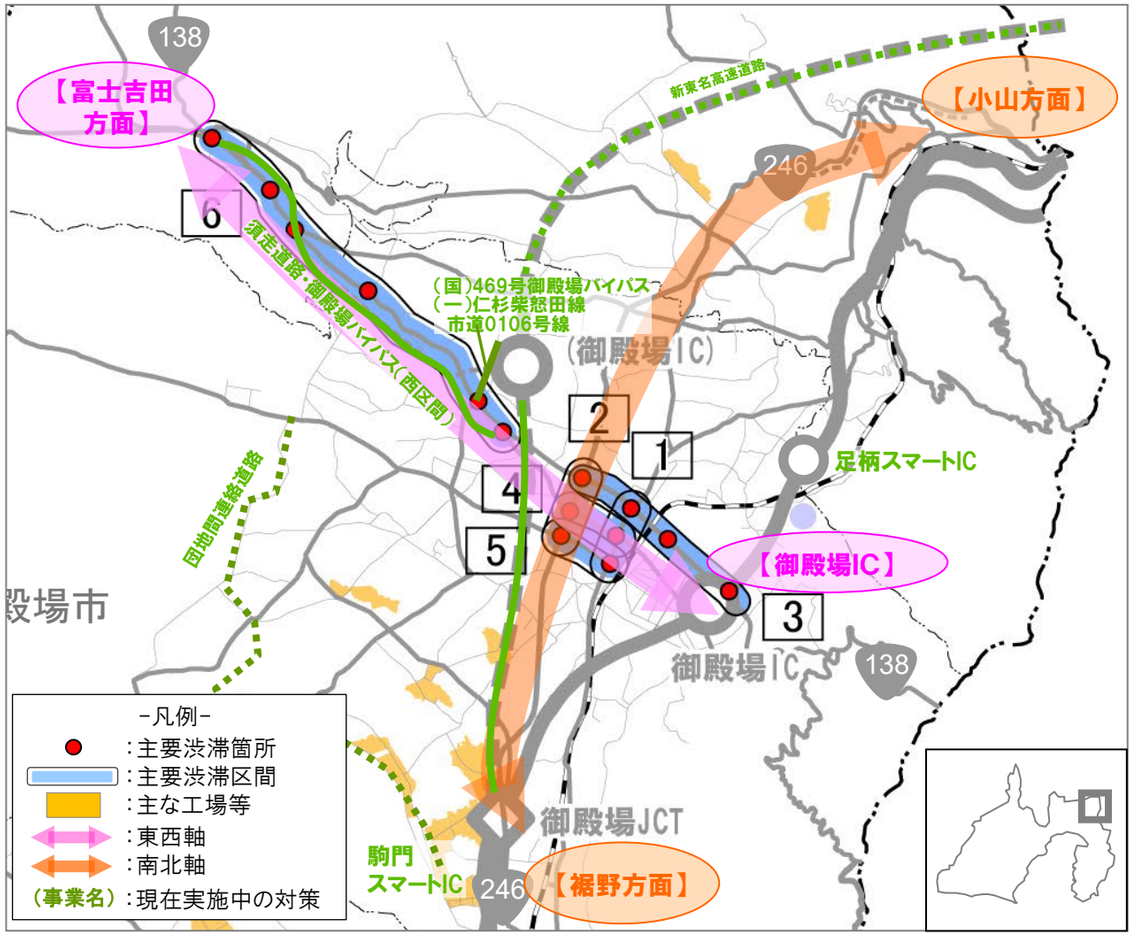
【現状の課題】

・東西軸　：観光期等の交通集中期において著しい速度低下が発生しており、御殿場ICから富士山方面の主要観光地へのアクセス性が低い。
・南北軸　：国道246号の沿線地域の企業（駒門工業団地など）への通勤車両による交通集中に伴い、朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。

地域の将来像

・健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活力を確保し、将来に向かって飛躍するための都市づくりを図る。
（御殿場小山広域都市計画区域マスタープラン）
・新東名高速道路が整備されることにより、広域交通増加が予想され、円滑に処理するための交通体系の整備。
（御殿場小山広域都市計画区域マスタープラン）
・将来都市像の実現を図るため、域内交通と域外交通の分離等、役割分担を明確にした道路網整備により、本区域と周辺地区との連絡性の向上を目指す。
（御殿場小山広域都市計画区域マスタープラン）
・交通円滑化、産業の活力向上、中心市街地の活性化支援に向け、土地利用施策に合わせた道路整備と公共交通施策の展開により、総合的な交通ネットワークの構築を目指す。
（東駿河湾都市圏における交通計画）
・広域的な観光ネットワークの構築を図り、観光交通が地域の人々に受け入れられるような交通システムの確立。
（東駿河湾都市圏における交通計画）

（３） 今後対策を検討する軸・拠点と対策



（２） 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組み
東西軸	・観光期等交通集中期において著しい速度低下が発生 ・御殿場ICから富士山方面の主要観光地へのアクセス性が低い。	・国道138号に集中する観光交通の交通ルート・時間の分散などを図るハード・ソフト施策	・足柄スマートIC（2019年3月完成） ・須走道路・御殿場バイパス（西区間）※ ・新東名アクセス（国）469号御殿場バイパス※ ・新東名アクセス（一）仁杉柴怒田線※ ・新東名アクセス（市）0106号線※ ※新東名高速道路（新御殿場IC～御殿場JCT）の開通に合わせて2021年4月に完成
南北軸	・国道246号の沿線地域の企業（駒門工業団地など）への通勤車両による交通集中が発生。 ・朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。	・国道246号に集中する交通のルート分散・時間分散に寄与する施策	・新東名高速道路（新御殿場IC～御殿場JCT）（2021年4月完成） ・新東名高速道路延伸（新御殿場IC以東） ・駒門スマートIC（2020年3月完成） ・団地間連絡道路の整備

（エリアWG体制）※

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

- 道路管理者：国、静岡県、御殿場市、小山町、NEXCO
- 運輸局：中部運輸局（静岡運輸支局）
- 警察：静岡県警（御殿場警察署）
- 基礎自治体：御殿場市、小山町
- 交通事業者：鉄道事業者・バス事業者・トラック事業者など

1. 静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-6 裾野地区の渋滞対策の基本方針

H28.7の協議会において策定・公表、対策・検討の進捗を踏まえ一部更新

基本方針

◇ 裾野地区の南北軸においては、沼津方面と裾野地区、御殿場方面の隣接市町の連携を強化することで、裾野市内や裾野IC周辺の事業所へのアクセス性を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の円滑化を図ります。また、地域と連携・連動した交通状況等の情報提供を強化し、通勤手段の変更や通勤交通のルートや時間の分散を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討します。

（1） エリアの概況

地域特性

・裾野地区は静岡県東部に位置し、国道246号沿線地域に人口が集積。
・裾野IC周辺に大規模な事業所が多く立地しており、主要な観光施設も多く抱える地域である。
・“観光ハブ都市づくり”や“ふじのくに戦略物流ビジョン”において、さらなる発展を目指していく地域として位置づけられている。

交通特性

・裾野地区は南北の国道246号に沿って人口や事業所が集積しており、唯一の4車区間である国道246号に産業交通や生活交通等が集中している。
・沼津・三島方面や御殿場市方面から裾野市に立地する大規模事業所への通勤交通が集中することにより、裾野地区の南北幹線軸である国道246号及び(県)沼津小山線では、平日朝・夕通勤時間帯において旅行速度の低下が顕著。
・休日では、国道246号を含め地区内道路網の速度ｻｰﾋﾞｽの顕著な速度低下は発生していない。

【現状の課題】
・南北軸　：国道246号の沿線地域の企業(裾野IC周辺の大規模事業所や御殿場市の駒門工業団地など)への通勤・業務車両による交通集中に伴い、朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。

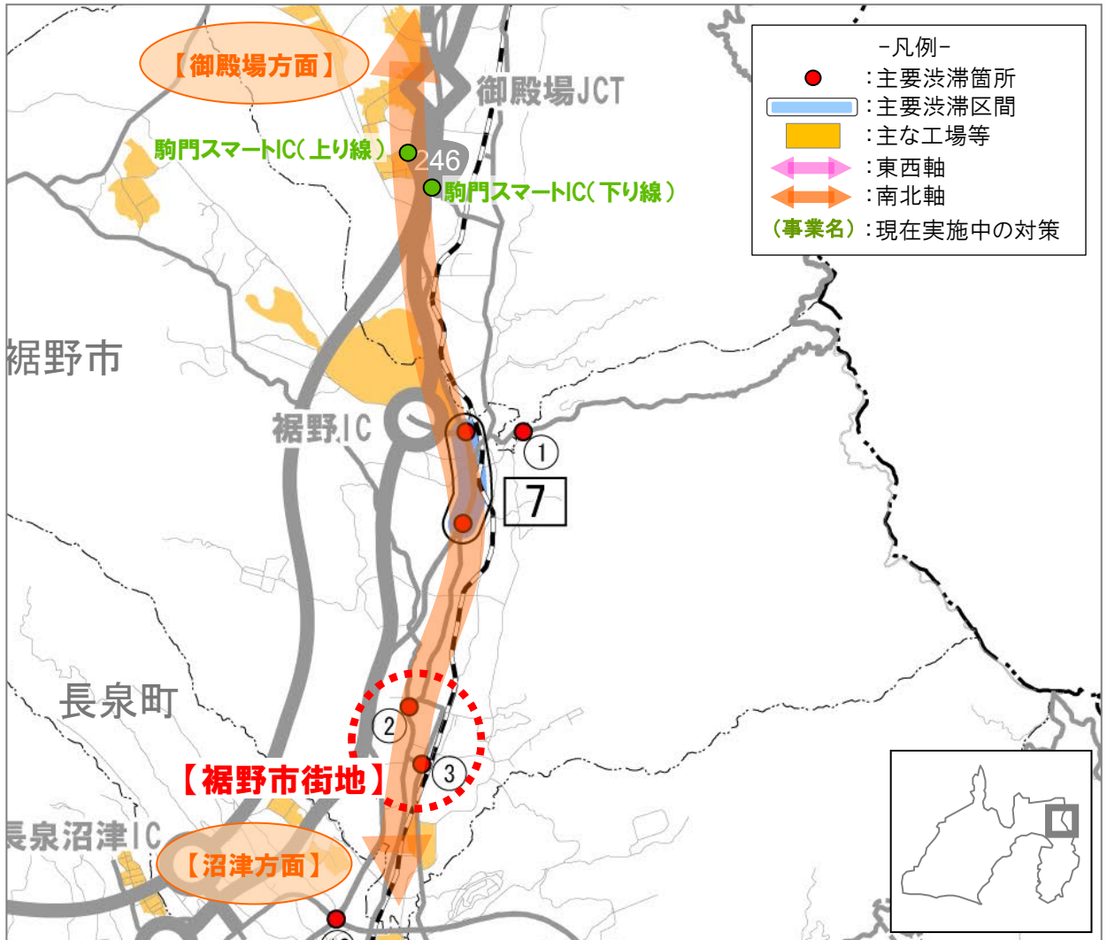
地域の将来像

・豊かで住みよい生活環境の確保と均衡のとれた発展を図るため、将来都市像を、「市民が健康で、福祉の充実した都市」、「自然を大切にし、快適で美しい都市」、「産業が振興し、活力ある都市」と設定　（裾野都市計画区域マスタープラン）
・今後、新東名高速道路及び東駿河湾環状線等の整備と連携した交通体系の形成が必要　（裾野都市計画区域マスタープラン）
・交通円滑化、産業の活力向上、中心市街地の活性化支援に向け、土地利用施策に合わせた道路整備と公共交通施策の展開により、総合的な交通ネットワークの構築を目指す。　（東駿河湾都市圏における交通計画）
・地域活力の向上及び産業経済の活性化を目指した人と物の交流が広がる社会の実現に向け、県内外や地域間など広域的な連携強化を図ると共に、スムーズな移動が可能な交通ネットワークの構築。　（東駿河湾都市圏における交通計画）
・都市圏北部に関連した産業交通の円滑な移動を実現するための取り組みを進める必要がある。　（東駿河湾都市圏における交通計画）

（2） 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組み
南北軸	・国道246号の沿線地域の企業(裾野IC周辺の大規模事業所や駒門工業団地など)への通勤車両による交通集中が発生。 ・朝夕のピーク時を中心に渋滞が発生しており、速達性が低い。	・国道246号に集中する交通のルート分散・時間分散・交通手段の変更に寄与する施策	・新東名高速道路 6車線化(2020年12月完成) ・駒門スマートIC(2020年3月完成)

（3） 今後対策を検討する軸・拠点と対策



(エリアWG体制)※　※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

- 道路管理者：国、静岡県、裾野市、御殿場市
- 運輸局：中部運輸局（静岡運輸支局）
- 警察：静岡県警（裾野・御殿場警察署）
- 基礎自治体：裾野市、御殿場市
- 交通事業者：鉄道事業者・バス事業者・トラック事業者など

1．静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-7　伊豆地区の渋滞対策の基本方針

H28.7の協議会において策定・公表、対策・検討の進捗を踏まえ一部更新

基本方針

◇ 伊豆地区の南北軸においては、下田地域と沼津・関東方面の連携を強化することで、伊豆地域の観光地へのアクセス性を強化し、観光交通の円滑化を図ります。東西軸及び東部沿岸部の南北軸においては、特に流動が活発な伊豆市・熱海市～伊東市～東伊豆町～河津町～下田市の隣接市町間の連携を強化することで、生活及び観光交通の円滑化を図ります。また、地域と連携・連動した交通状況等の情報提供を強化し、観光交通のルートや時間の分散を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討します。

（１） エリアの概況

地域特性

・静岡県の伊豆半島に位置し、熱海市、伊東市、下田市を中心に5市5町で人口約27万人を抱える地域。
・観光を主産業としている市町が多く、特に夏季の観光期や河津桜の時期などでは日本全国から多くの観光客が来訪。
・2020年の東京五輪の自転車競技の会場が伊豆ベロドロームに決定し、今後交通需要の増加が見込まれる。

交通特性

・国道135号が伊豆半島の東側、国道136号、国道414号が伊豆半島の中央及び西側の広域交通を担い、骨格となる南北軸を形成。
・平日では、隣接する沼津・三島エリアとの流動が最も多い。
・休日については観光交通が中心であり、特に夏季観光期や河津桜時期には関東方面からの交通が多い。
・伊豆地区内では、伊豆市または熱海市～伊東市～東伊豆町～河津町～下田市の隣接市町間の流動が活発である。

（観光以外の交通特性、隣接市町の流動）

【現状の課題】

・南北軸：観光期を中心に、国道135号、国道136号、国道414号への交通集中により旅行速度が著しく低下しており、伊豆方面と関東方面（沼津方面）へのアクセス性が低く、日本有数の観光地を抱える当該地域の観光産業のさらなる活性化を阻害している。
・東西軸：伊豆地域を南北に貫く道路網の整備が進む一方で、南北軸と東西軸との交通結節点において渋滞が発生しており、東西軸と南北軸とのスムーズな流動が困難となっている。

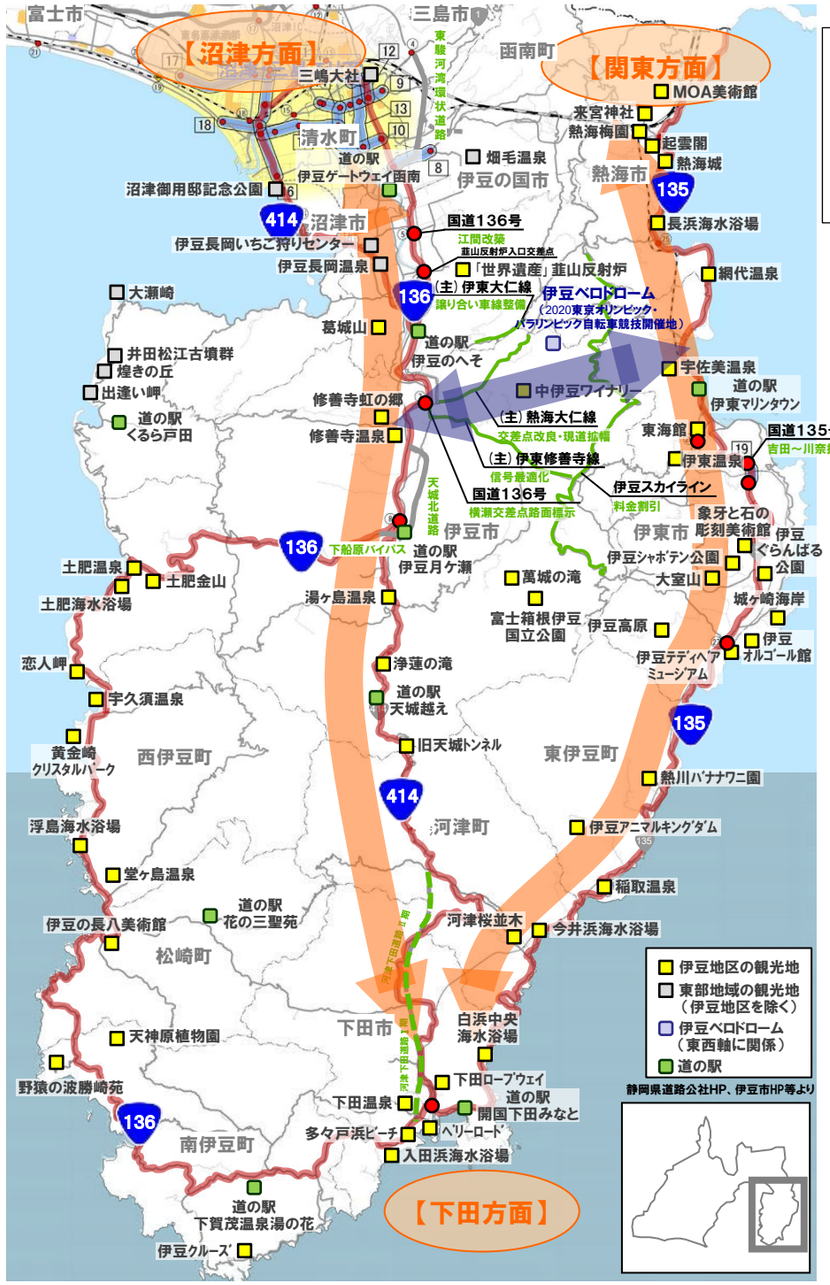
地域の将来像

・域内交通と域外交通の分離、拠点間の連携強化に資する道路網の整備を進め、都市拠点周辺の混雑緩和、本区域と周辺市町との連絡性の向上、区域内の各都市拠点の発展を図る。（田方広域都市計画区域マスタープラン）
・伊豆縦貫自動車道及び主要幹線道路を軸とした体系的な道路網を構築し、生活や観光等の自動車交通の円滑な処理を図る。（下田都市計画区域マスタープラン）
・幹線道路の段階構成を明確にするとともに、それぞれの幹線道路の役割や機能に応じた適切な整備と維持・管理を推進する。（伊豆市都市計画マスタープラン）
・国道135号の川奈以南の区間では、夏期等に発生する渋滞の解消が必要。伊豆半島の道路網の骨格となる伊豆縦貫自動車道へのアクセス道路を強化し、広域ネットワークに着実に組み込まれるようにする必要がある。（伊東国際観光温泉文化都市建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）

（２） 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組み
南北軸	・観光期を中心に、国道135号、国道136号、国道414号への交通集中により旅行速度が著しく低下。	・ルート分散・時間分散に寄与する施策（国道135号、国道136号、国道414号）	・東駿河湾環状道路（2014年2月完成） ・天城北道路（2019年1月完成） ・河津下田道路 ・国道136号江間改築（2020年7月完成） ・国道136号下船原バイパス（2019年1月完成） ・国道136号横瀬交差点路面標示 ・国道135号吉田～川奈拡幅 ・伊豆スカイライン料金割引
東西軸	・伊豆・伊東・熱海市街地などで、2020年東京五輪自転車競技の会場に決定した伊豆ベロドロームへのアクセスによる交通負担が懸念。	・2020年東京五輪時に増大が見込まれるアクセス交通による交通環境悪化の軽減に資する対策（熱海大仁線、伊東大仁線、伊東修善寺線）	・熱海大仁線交差点改良・現道拡幅 ・伊東大仁線譲り合い車線整備 ・伊東修善寺線（横瀬交差点周辺）信号最適化

（３） 今後対策を検討する軸・拠点と対策



（エリアWG体制）※

道路管理者
国、静岡県、熱海市、伊東市、下田市、伊豆市

運輸局
中部運輸局（静岡運輸支局）

警察
静岡県警（熱海・伊東・下田・大仁警察署）

基礎自治体
熱海市、伊東市、下田市、伊豆市

交通事業者
鉄道事業者・バス事業者・トラック事業者など

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

1．静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1－8　静岡エリアの渋滞対策の基本方針

H27.3に公表済、対策・検討の進捗を踏まえ一部を更新

基本方針

◇ 静岡エリアの東西軸において、静清バイパス等の整備を進めることで清水港や清水都心と静岡都心間の連携を強化し、通勤交通の円滑化や清水港湾物流交通の円滑化を図ります。また、南北軸において東名・新東名間の市街地や各拠点間の速達性を確保し、東西軸との連絡機能強化の施策を進めます。さらに、静岡都心部では静岡市バス交通計画と連携し、バス等の公共交通の利便性向上施策を推進するなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

（1）エリアの概況

地域特性

・静岡市は、人口約70万人の県庁所在地であり、静岡県さらには静岡中部都市圏の中心拠点を形成している。
・電気機械機具を中心とした製造業が集積する静岡都心と、国際拠点港湾である清水港周辺地域に港湾関連企業が集積する清水都心が東西に連担し、静岡県の産業活動を支えている。

交通特性

・静岡市では、東名・新東名の高速道路が南北に配置され、静清バイパス、国道1号、国道150号、国道362号をはじめとする東西軸と、(主)山脇大谷線や(主)井川湖御幸線などの南北軸が、ラダー状に道路網(骨格軸)を形成しているが充分ではない。
・静岡都心～清水都心間の東西軸では都市間を連絡する通勤交通、産業交通等が多く、市北部～南部間を往来する南北軸では、高速ICアクセス交通と沿線地域アクセス交通と混在。
・清水港の港湾物流の約8割は、浜松市など県内西側の地域に輸送されており、このうち約6割は国道1号や国道150号の一般道路を利用。

【現状の課題】

・東西軸　：朝夕ピーク時の通勤交通や清水港を発着する物流交通により、国道1号、北街道((主)静岡清水線)、南幹線((一)静岡草薙清水線)の東西路線や安倍川渡河部の交通容量超過に伴い、軒並み速度が低下。
・南北軸　：新静岡ICや沿線地域へのアクセス交通(通勤交通・産業交通)が(主)山脇大谷線に集中し、一日を通して速度低下が発生し、通勤交通の円滑化・産業交通の速達性が低下。
・静岡都心部：都心部へ流出入する車両により慢性的な速度低下が発生し、公共交通(バス路線)では所要時間のばらつきが大きい。

地域の将来像

・都心の軸となる道路について、各拠点を連絡するよう整備を推進することにより、多様な機能を担う拠点が有機的に連携した多機能連携型の都市構造を形成。（静岡市都市計画マスタープラン）
・高速交通体系を活かし、広域都市間や各拠点間の連絡強化を図る。（静岡市都市計画マスタープラン）
・各拠点間の連絡を確保するため東西幹線道路や核とを結ぶ南北幹線道路を形成。（静岡市総合交通計画）
・集約連携型都市構造の実現に向け、交通システムの構築や利用促進、利便性向上に向けて取組む（静岡市都心地区まちづくり戦略）

（3）今後対策を検討する軸・拠点と対策



（2）今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組
東西軸	・朝夕ピークを中心に複数の交差点を跨ぐ連続的な速度低下が発生し、中心部へ向かう通勤車両のアクセス性が低下。 ・多大な東西交通需要により、国道1号現道のみでなく、並行路線においても速度低下が発生し、断面の交通容量を超過。	・静岡～清水都心間において、東西軸の交通容量確保と国道1号現道のボトルネック箇所の解消を図り、拠点間の連携強化に資する施策	・静清バイパス4車線化(H30.12.22完成)・清水地区立体化(上り線) ・国道362号羽鳥・安西拡幅 ・国道150号整備
南北軸	・静清バイパスや国道1号等の東西軸と交差し、市内交通の要所となる交差点において速度低下が発生し、通勤時含め一日を通して速達性が低下。 ・都心部から東名静岡ICまでのアクセス性が低い。	・市北部～南部間の交通結節点での東西軸との連絡機能強化に資する施策 ・南北軸の環状機能強化 ・南北軸の速達性向上に資する施策の検討	・東名静岡東スマートIC整備(R1.9.14開通、IC名：日本平久能山スマートIC) ・千代田上土交差点短期対策(左折レーン付加)(H27年度完成)
静岡都心部	・都心部へ流入・流出する車両により、平日ピーク時を中心に慢性的な速度低下が発生し、アクセス性が低下。 ・都心部を通過するバス路線では定時性が確保されていない。	・まちづくり施策と連携し、公共交通の利便性向上施策(バスレーンの設置等)を推進	・郊外部バスターミナル整備事業 ・ﾊﾟｰｸ＆ﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ・サイクル＆ﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ駐車場の整備

※赤字：策定時からの変更箇所

（エリアWG体制）※

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

道路管理者	運輸局	警察
国、（静岡県）静岡市、NEXCO	中部運輸局（静岡運輸支局）	静岡県警察本部 静岡中央警察署、静岡南警察署、清水警察署

基礎自治体	交通事業者
静岡市	鉄道事業者 バス事業者 ﾀｸｼｰ事業者など

1. 静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-9 藤枝・焼津・島田エリアの渋滞対策の基本方針

H28.7の協議会において策定・公表

基本方針

◇ 藤枝・焼津・島田エリアの東西軸において、静岡方面と藤枝市・島田市方面の隣接する都市間の連携を強化し、通勤交通の円滑化や産業交通の速達性向上を図るため、東西軸の交通容量確保に向けた対策の検討を進めます。また、藤枝市街地において、東西軸と市街地間のアクセス性の確保に向けた施策の実施を進めるとともに、公共交通機関の利用促進を図り、各交通手段の適正な機能分担の実現を目指すなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

（1）概況

地域特性

・藤枝市・焼津市・島田市は、静岡県中部地域に位置しており、3市で人口約38万人の都市圏を形成。
・当該地域を東西に貫く国道1号や国道150号の沿線地域に人口や事業所の集積が見られる。
・当該地域の西側では、大井川が南北に流下しており、市街地を東西に分断している。

交通特性

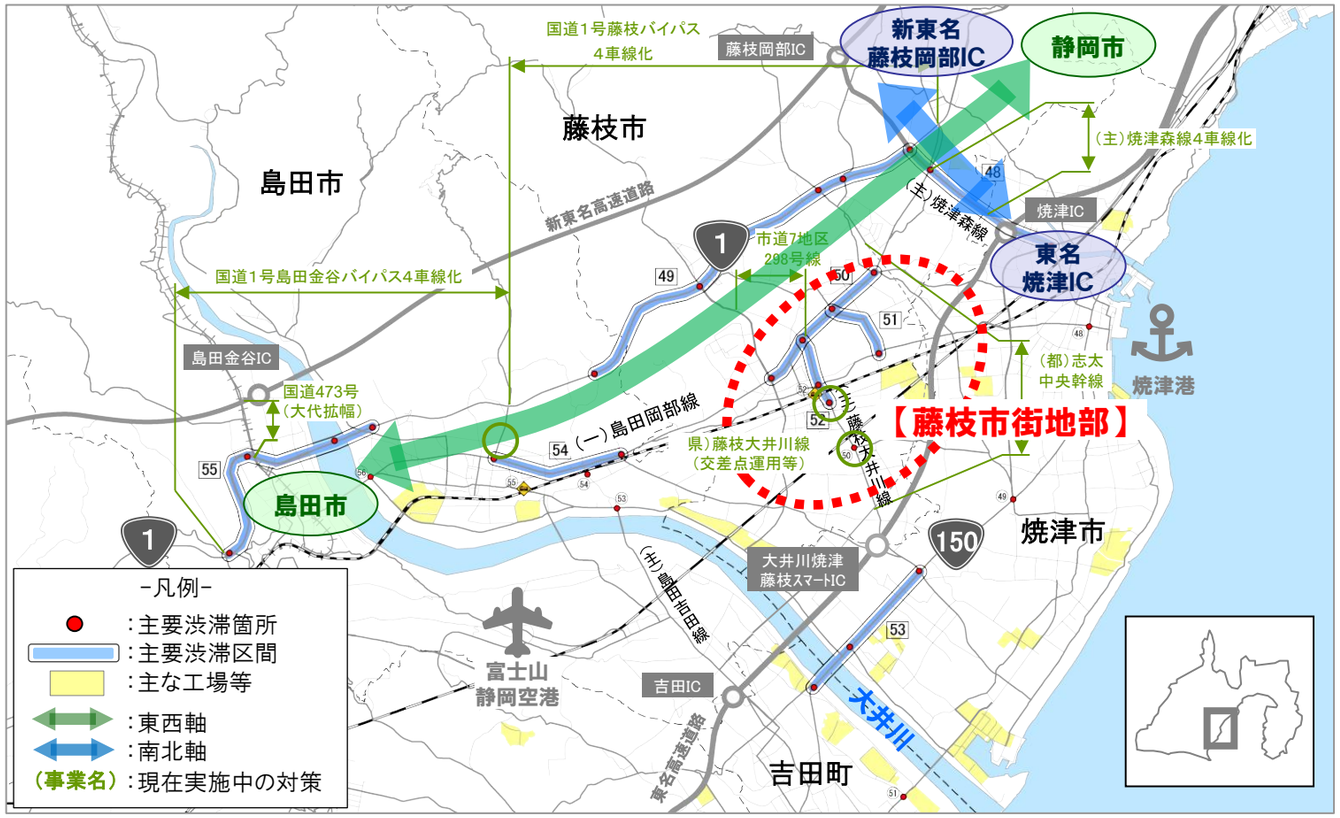
・東名・新東名、国道1号、国道150号をはじめとする東西軸と東西軸を連絡する(主)焼津森線や(主)藤枝大井川線、(主)島田吉田線等の路線が骨格道路網を形成している。
・静岡方面～藤枝市街地～島田市街地間の東西を往来し都市間を連絡する通勤交通・産業交通等が多い。
・JR東海道本線の横断部や大井川の渡河部の路線に交通が集中し、市街地間の円滑な連携強化を阻害する要因となっている。

【現状の課題】
・東西軸　：国道1号藤枝バイパス・島田金谷バイパスや(一)島田岡部線において朝ピーク時を中心に渋滞が発生し、通勤時の速達性が低下。藤枝バイパスでは交通容量を大きく超過、上り勾配やIC付近合流等に起因した渋滞が発生、特に藪田東IC付近(上り)朝ピーク、広幡IC付近(下り)夕ピーク時において所要時間のばらつきが大きい。
・南北軸　：藤枝岡部ICや焼津ICへの通勤交通が朝夕ピーク時を中心に集中し、高速ICアクセス性が低下。
・藤枝市街地：中心部やJR東海道本線を横断する道路に交通が集中し、通勤時間帯を含め1日を通して慢性的な交通渋滞が発生し、隣接交差点まで渋滞が延伸している。

地域の将来像

・市街地を結ぶ交通網の整備により、周辺都市との連携の強化や交流機能の向上を目指す。
（志太広域都市計画区域マスタープラン）
・『拠点集約型都市構造』の構築を推進し、都市機能やサービス機能の充実を図るため、拠点間を道路網、公共交通などで結び、連携強化を図る。（藤枝市都市計画マスタープラン）
・国道150号BP、東名高速道路、新東名高速道路を中心とした広域交通への対応や近隣都市との連携を強化し、ラダーパターンの幹線道路の整備を進める。（焼津市都市区域マスタープラン）
・島田金谷IC等の交通施設と東西方向の主要都市軸を結ぶ都市軸を強化。（島田市都市計画区域マスタープラン）

（3）今後対策を検討する軸・拠点と対策



（2）今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組
東西軸	・朝ピークを中心に、国道1号藤枝バイパス・島田金谷バイパス・(一)島田岡部線ともに速度ｻｰﾋﾞｽが低下し、速達性を阻害。 ・藤枝ﾊﾞｲﾊﾟｽでは交通容量を大きく超過、上り勾配やIC付近合流等に起因した渋滞が発生、特に藪田東IC付近(上り)朝ピーク、広幡IC付近(下り)夕ピーク時において所要時間のばらつきが大きく、定時性が低い要因となっている。	・藤枝バイパス利用ICの分散により、渋滞区間の交通負荷軽減に資する施策 ・静岡方面と藤枝市・島田市を結ぶ広域道路における課題未解消区間の交通容量拡大に資する施策	・国道1号島田金谷バイパス4車線化 ・藤枝バイパス利用ICの分散を促進する案内看板設置 ・国道1号藤枝バイパス4車線化（H28年度事業化）
南北軸	・高速ICへの通勤交通の集中により、朝・夕ピーク時を中心に速度サービスが低下し、高速ICアクセス性を阻害	・国道1号と焼津ICを結ぶ道路の交通容量拡大に資する施策 ・焼津IC周辺に集中する高速アクセス交通の分散に資する施策	・(主)焼津森線4車線化 ・東名高速道路の利用IC分散を促進する案内看板設置
藤枝市街地部	・朝ピークを中心に速度低下が発生し、隣接交差点まで渋滞が延伸し、市街地部へのアクセス性が低下。	・(一)島田岡部線及び交差路線のボトルネック箇所の解消、藤枝市街地における、広域道路と地域拠点を連絡する道路の交通容量拡大に資する施策 ・市街地部の渋滞区間の交通負荷軽減に資する施策	・東名高速道路の利用IC分散を促進する案内看板設置

（エリアWG体制）※

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

- 道路管理者：国、静岡県
- 運輸局：中部運輸局（静岡運輸支局）
- 警察：静岡県警察本部、藤枝警察署、焼津警察署、島田警察署
- 基礎自治体：藤枝市、焼津市、島田市
- 交通事業者：鉄道事業者、バス事業者、ﾀｸｼｰ事業者など

1. 静岡県内各エリアの渋滞対策の基本方針

1-10 富士エリアの渋滞対策の基本方針

H28.7の協議会において策定・公表

基本方針

◇ 富士エリアの東西軸において、隣接する都市間の連携を強化し、東西軸の交通容量拡大に向けた整備を進めます。また、南北軸において、富士宮市との連携や東西軸との相互連携を強化し、生活交通や田子の浦港周辺の産業交通の円滑化を図る整備を進めます。さらに、富士市地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通の利用促進等を図るなど、ソフト・ハードの両面から対策を検討・実施します。

（1）概況

地域特性

・富士市は人口25万人の都市であり、北西部に富士宮市、東部に沼津市、西部に静岡市が隣接し、特に富士宮市とは生活圏（就業・通学・経済活動等）としてのつながりが強い。
・富士市は市街地部及び国道139号沿線に大規模事業所が立地し、富士宮市も含めた岳南都市圏において県内トップクラスのものづくり地区を形成。富士市は昔から「製紙・パルプ」産業が盛んで出荷額は全国第2位。
・富士山の世界遺産登録を機に観光入込客数が回復傾向にあり、休日の円滑な交通環境が求められている。

交通特性

・富士市では、東西軸として東名・新東名の高速道路のほか、国道1号が配置され、これに南北軸の国道139号・富士見大通り（(都)田子浦伝法線）が交差し、道路網の骨格を形成している。

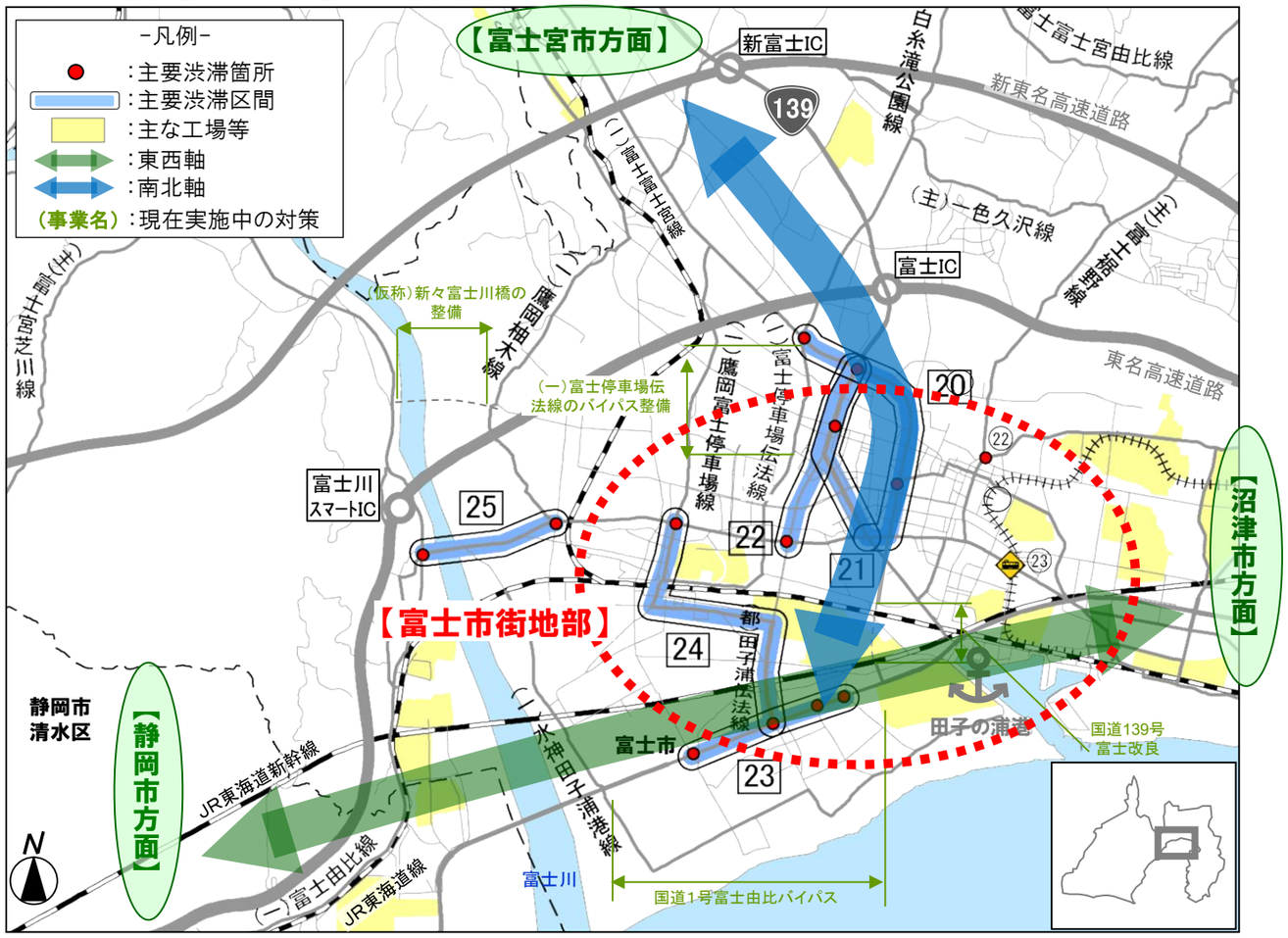
【現状の課題】

・東西方向　：隣接都市間の交通が集中し、国道1号市街地区間、富士川橋（(一)富士由比線）等において、朝夕ピーク時に渋滞が発生し、通勤・産業交通等の到着時間にばらつきや遅れが発生。
・南北方向　：国道139号、富士見大通り（(都)田子浦伝法線）に交通が集中し慢性的な渋滞が発生。
・富士市街地部　：朝夕ピーク時の通勤交通の集中による渋滞が発生しバス交通に遅延が発生。

地域の将来像

・都市活動や都市生活に必要な機能を集約した複数の拠点を形成して、拠点と拠点の連携を確保する「コンパクトなまち」を目指す。（富士市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ）
・「公共交通を軸とした『コンパクトで活力ある』まちづくり」を目標（方向性）に設定。（富士市総合都市交通戦略）
・新東名高速道路・新富士ICの供用開始に伴う開発交通量を受け止められる骨格道路網の整備や中心市街地を取り囲む環状道路を設置し、通過交通の排除とともに市街地内の交通の整流化などを推進する。（富士市の都市内幹線道路整備に関するプログラム）
・複数の交通手段を状況に応じて選択できる、バランスのとれた都市交通体系を実現するため、公共交通の充実を図る。（富士市地域公共交通総合連携計画）

（3） 今後対策を検討する軸・拠点と対策



（2） 今後検討すべき対策

地域の重要な軸・拠点	課題	今後検討すべき対策	現在の実施中の取組
東西軸	・国道1号平面区間等において、朝夕ピーク時に渋滞が発生し、通勤・産業交通等の到着時間にばらつきや遅れが発生 ・富士川渡河部がボトルネックになり渋滞が発生	・富士市と静岡市、沼津市を結ぶ広域道路、富士川渡河部等の交通容量拡大に資する施策	・国道1号富士由比バイパス ・（仮称）新々富士川橋の整備（R6.3.9開通、名称：富士川かりがね橋）
南北軸	・国道139号、富士見大通り（(都)田子浦伝法線）に交通が集中し慢性的な渋滞が発生 ・朝夕ピーク時に富士市内に交通が集中し渋滞が発生	・富士市街と田子の浦港、富士宮市を結ぶ広域道路、地域拠点間を連絡する道路等の交通容量拡大に資する施策	・国道139号富士改良 ・（一）富士停車場伝法線のバイパス整備
富士市街地部	・富士市内の生活交通と業務等の通過交通が混在し、路線の機能分担が未確保 ・朝夕ピーク時の通勤交通の集中による渋滞が発生しバス交通に遅延が発生	・まちづくり施策と連携し、生活交通と通過交通、通勤交通の分散や、公共交通サービスの向上に資する施策	・公共交通走行空間の整備（信号現示の見直し、調整、交差点での優先通行など） ・公共交通に関するイベント（バスの日・鉄道の日）などのPI・PR活動の実施

（エリアWG体制）※

※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める

- 道路管理者：国、静岡県
- 運輸局：中部運輸局（静岡運輸支局）
- 警察：静岡県警察本部、富士警察署、富士宮警察署
- 基礎自治体：富士市、富士宮市
- 交通事業者：鉄道事業者、バス事業者、ﾀｸｼｰ事業者など

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

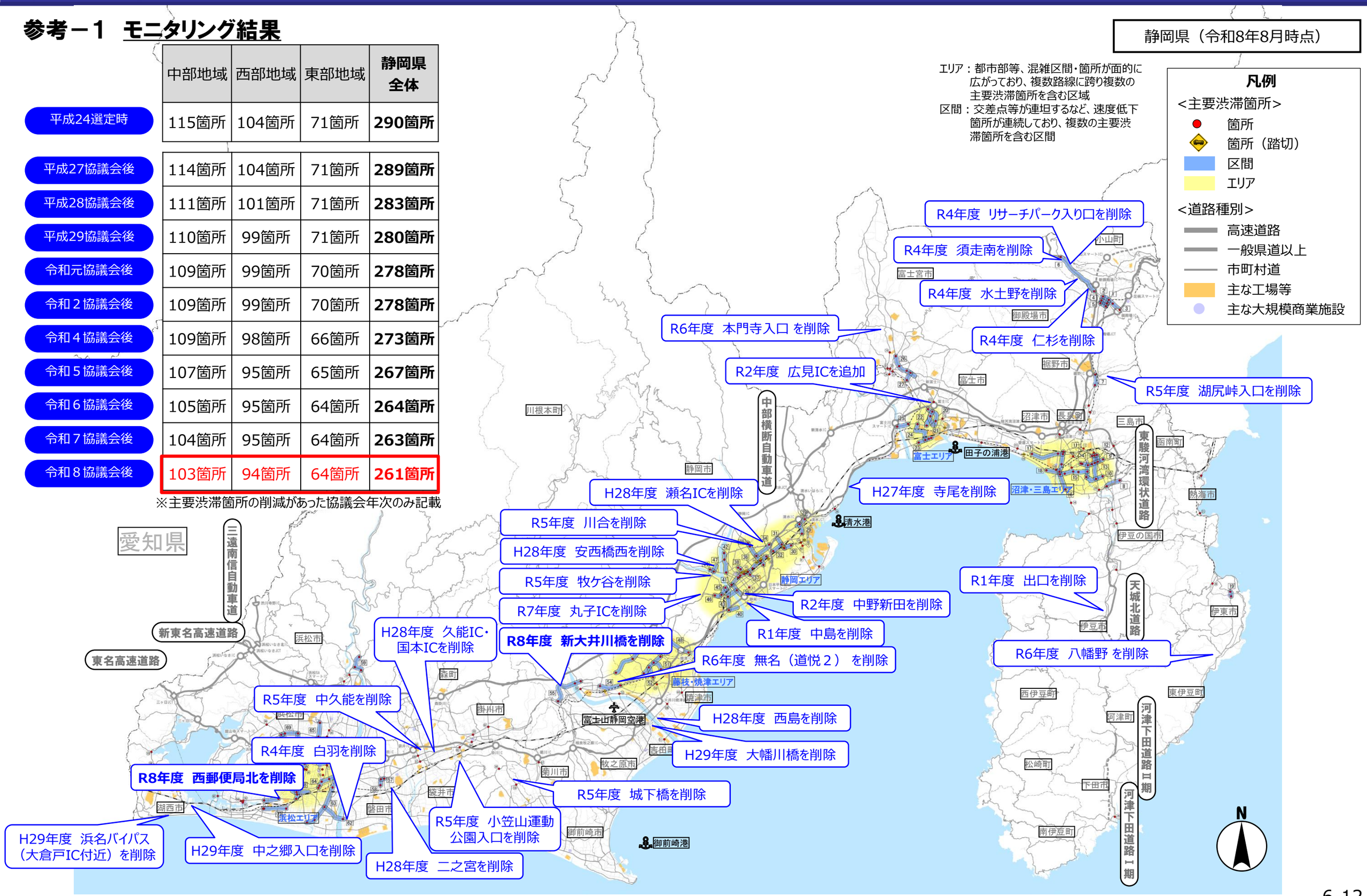
参考－１　モニタリング結果

	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協議会後	114箇所	104箇所	71箇所	**289箇所**
平成28協議会後	111箇所	101箇所	71箇所	**283箇所**
平成29協議会後	110箇所	99箇所	71箇所	**280箇所**
令和元協議会後	109箇所	99箇所	70箇所	**278箇所**
令和２協議会後	109箇所	99箇所	70箇所	**278箇所**
令和４協議会後	109箇所	98箇所	66箇所	**273箇所**
令和５協議会後	107箇所	95箇所	65箇所	**267箇所**
令和６協議会後	105箇所	95箇所	64箇所	**264箇所**
令和７協議会後	104箇所	95箇所	64箇所	**263箇所**
令和８協議会後	103箇所	94箇所	64箇所	**261箇所**

※主要渋滞箇所の削減があった協議会年次のみ記載

静岡県（令和8年8月時点）

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：交差点等が連坦するなど、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

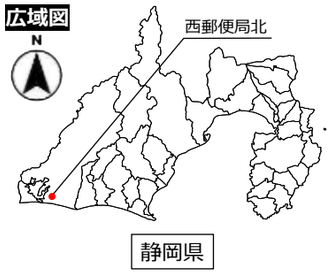


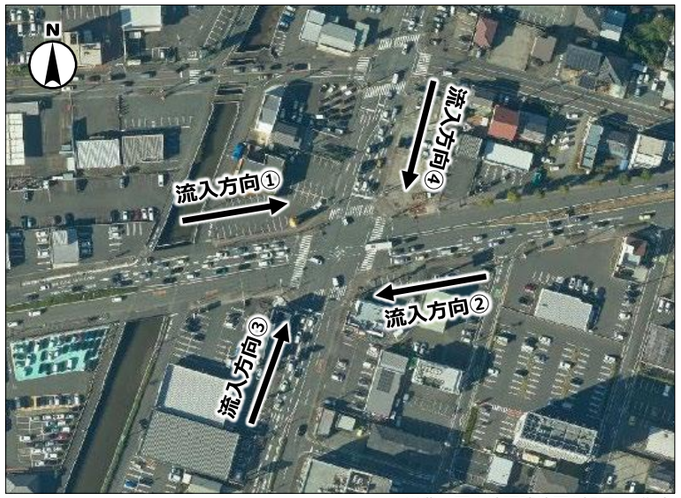
参考－2　令和7年度現地確認結果：経過観察箇所（平日朝方：西郵便局北交差点）

○ 現地確認の結果、全ての流入方向において朝ピーク時、夕ピーク時ともに信号待ち回数が１回であり、渋滞の発生はなかった。
○ 令和6年度に続いて令和7年度においても渋滞緩和が観測され、**2年連続渋滞緩和が確認**されたため、**削除候補箇所**とする。

・交差点概要

【エリア】　浜松市中区
【主路線名】　（主）浜松雄踏線
【従路線名】　（市）鴨江倉松線





出典：国土地理院地図を加工して作成

	路線名	方向	第1車線	第2車線	第3車線	第4車線
流入方向①	（主）浜松雄踏線	下り	直・左	直進	右折	－
流入方向②	（主）浜松雄踏線	上り	直・左	直進	右折	－
流入方向③	（市）鴨江倉松線	－	直・左	直進	右折	－
流入方向④	（市）鴨江倉松線	－	直・左	直進	右折	－

・交差点周辺：道路ネットワーク



出典：国土地理院地図を加工して作成

・現地確認結果【令和8年2月19日[木] 7時台】

（主）浜松雄踏線		（市）鴨江倉松線	
流入方向①	流入方向②	流入方向③	流入方向④
			
【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし	【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし	【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし	【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし

・現地確認結果【令和8年2月19日[木] 17時台】

（主）浜松雄踏線		（市）鴨江倉松線	
流入方向①	流入方向②	流入方向③	流入方向④
			
【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし	【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし	【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし	【信号待ち回数：1回】 ・渋滞なし

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

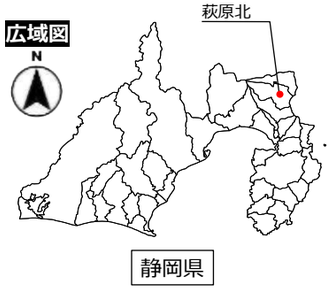
現地確認：沼津河川国道事務所

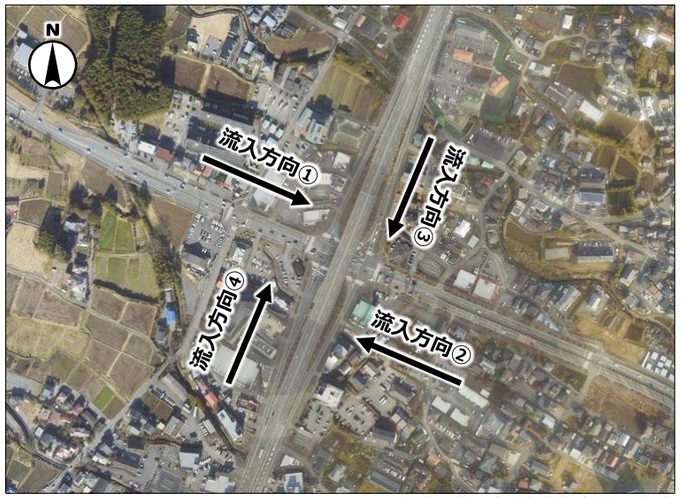
参考－2　令和7年度現地確認結果：経過観察箇所（休日：萩原北交差点）

○最新データによるモニタリングでは、センサス対象路線の時間帯別速度が全流入方向で20km/h以上。
○道路管理者による交通状況の現地確認を実施し、信号待ち回数が2回以上であるため、**翌年度以降も交通状況をモニタリングする経過観察箇所**とする。

・交差点概要

【エリア】　御殿場市
【主路線名】　国道138号
【従路線名】　国道246号





出典：国土地理院地図を加工して作成

	路線名	方向	第1車線	第2車線	第3車線	第4車線
流入方向①	国道138号	下り	左・直	直進	右折	–
流入方向②	国道138号	上り	左・直	直進	右折	–
流入方向③	国道246号	下り	左・直	右折	–	–
流入方向④	国号246号	上り	左・直	右折	右折	–

・交差点周辺：道路ネットワーク



出典：国土地理院地図を加工して作成

・現地確認結果【令和7年8月16日[土] 11:30~14:00】

流入方向①：国道138号



【信号待ち回数：2回】
・信号待ちの最後尾の自動車が青信号時間内に通過できなかった　（11:30～12:00）

流入方向②：国道138号



【信号待ち回数：2回】
・青信号時間内に右折できずに信号待ちが見られた　（12:00～12:30）

流入方向③：国道246号



【信号待ち回数：1回】
・複数回信号待ちをするような渋滞は見られない（12:30～13:00）

流入方向④：国道246号



【信号待ち回数：1回】
・複数回信号待ちをするような渋滞は見られない（13:00～14:00）

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

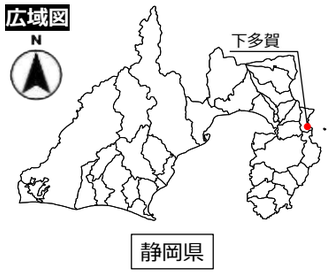
現地確認：静熱海土木事務所

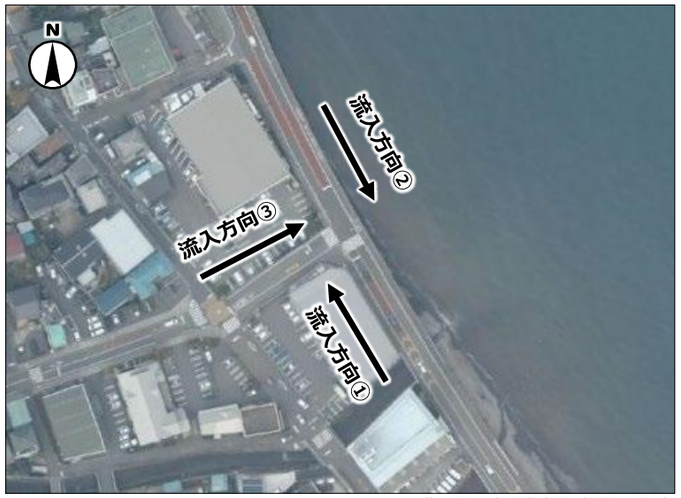
参考－2　令和7年度現地確認結果：経過観察箇所（休日：下多賀交差点）

○最新データによるモニタリングでは、センサス対象路線の時間帯別速度が全流入方向で20km/h以上。
○道路管理者による交通状況の現地確認を実施し、信号待ち回数が2回以上であるため、**翌年度以降も交通状況をモニタリングする経過観察箇所**とする。

・交差点概要

【エリア】　熱海市
【主路線名】　国道135号
【従路線名】　（主）熱海大仁線





出典：国土地理院地図を加工して作成

	路線名	方向	第1車線	第2車線	第3車線	第4車線
流入方向①	国道135号	下り	左・直	–	–	–
流入方向②	国道135号	上り	直・右	–	–	–
流入方向③	（主）熱海大仁線	上り	左・右	–	–	–

・交差点周辺：道路ネットワーク



出典：国土地理院地図を加工して作成

・現地確認結果【令和7年8月10日[日] 10時台】

流入方向①：国道135号（バイパス）	流入方向②：国道135号
	
【信号待ち回数：1回】 ・交通量は多いが、複数回信号待ちは見られない	**【信号待ち回数：2回】** ・交通量が多く、③方向への右折車両の停滞により複数回信号待ちが見られた
流入方向③（主）熱海大仁線	
	
【信号待ち回数：1回】 ・交通量は少なく、複数回信号待ちは見られない	

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

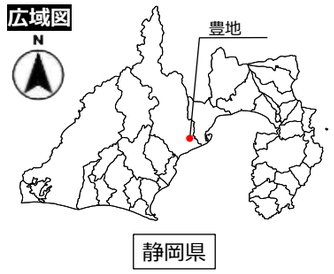
現地確認：静岡県 静岡市

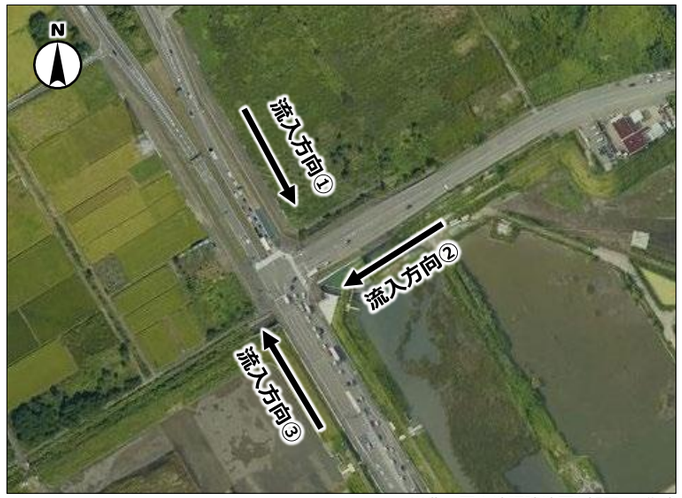
参考－2　令和7年度現地確認結果：経過観察箇所（平日：豊地交差点）

○最新データによるモニタリングでは、センサス対象路線の時間帯別速度が全流入方向で20km/h以上。
○道路管理者による交通状況の現地確認を実施し、信号待ち回数が2回以上であるため、**翌年度以降も交通状況をモニタリングする経過観察箇所**とする。

・交差点概要

【エリア】　静岡市葵区
【主路線名】　（主）山脇大谷線
【従路線名】　（主）山脇大谷線





出典：国土地理院地図を加工して作成

	路線名	方向	第1車線	第2車線	第3車線	第4車線
流入方向①	（主）山脇大谷線	下り	直・左	直進	－	－
流入方向②	（主）山脇大谷線	－	左折	左折	右折	－
流入方向③	（主）山脇大谷線	上り	直進	直進	右折	－

・交差点周辺：道路ネットワーク



出典：国土地理院地図を加工して作成

・現地確認結果【令和7年11月13日[木] 8時台】

流入方向①：（主）山脇大谷線



【信号待ち回数：2回】
・千代田上土IC交差点における渋滞の先詰まりによる信号待ち２回が発生

流入方向②：（主）山脇大谷線



【信号待ち回数：2回】
・交通量が多く右折レーンにおいて信号先詰まりによる信号待ち２回が発生

流入方向③：（主）山脇大谷線



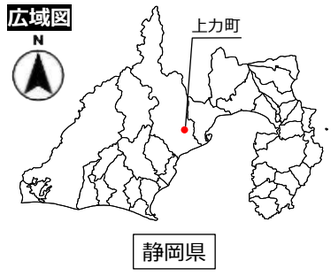
【信号待ち回数：2回】
・交通量が多く右折レーンにおいて信号先詰まりによる信号待ち２回が発生

参考－2　令和7年度現地確認結果：経過観察箇所（平日：上力町交差点）

○最新データによるモニタリングでは、センサス対象路線の時間帯別速度が全流入方向で20km/h以上。
○道路管理者による交通状況の現地確認を実施し、信号待ち回数が2回以上であるため、**翌年度も交通状況をモニタリングする経過観察箇所**とする。

・交差点概要

【エリア】　静岡市清水区
【主路線名】　（県）駒越富士見線
【従路線名】　市道





出典：国土地理院地図を加工して作成

	路線名	方向	第1車線	第2車線	第3車線	第4車線
流入方向①	（県）駒越富士見線	下り	直進	直・右	－	－
流入方向②	市道	－	左・直	直進	－	－
流入方向③	（県）駒越富士見線	上り	左・直	直進	－	－
流入方向④	市道	－	左・右	－	－	－

・交差点周辺：道路ネットワーク



出典：国土地理院地図を加工して作成

・現地確認結果【令和7年11月12日[水] 18時台】

流入方向①：（県）駒越富士見線



【信号待ち回数：2回】
・交通量が多く右折レーンにおいて信号先詰まりによる信号待ち２回が発生

流入方向②：市道



【信号待ち回数：1回】
・交通量が少なく複数回信号待ちするような渋滞はみられない

流入方向③：（県）駒越富士見線



【信号待ち回数：1回】
・交通量は多いが複数回信号待ちするような渋滞はみられない

流入方向④：市道



【信号待ち回数：1回】
・交通量は少なく複数回信号待ちするような渋滞はみられない

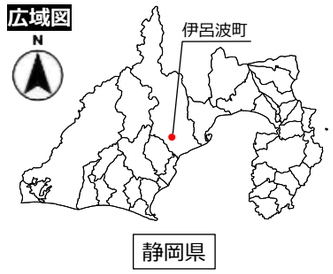
参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

参考－2　令和7年度現地確認結果：経過観察箇所（平日：伊呂波町交差点）

○最新データによるモニタリングでは、センサス対象路線の時間帯別速度が全流入方向で20km/h以上。
○道路管理者による交通状況の現地確認を実施し、信号待ち回数が2回以上であるため、**翌年度も交通状況をモニタリングする経過観察箇所**とする。

・交差点概要

【エリア】　静岡市葵区
【主路線名】　（県）大川静岡線
【従路線名】　市道





出典：国土地理院地図を加工して作成

	路線名	方向	第1車線	第2車線	第3車線	第4車線
流入方向①	（県）大川静岡線	下り	左・直・右	－	－	－
流入方向②	市道	－	左・直・右	－	－	－
流入方向③	（県）大川静岡線	上り	左・直	右折	－	－
流入方向④	市道	－	左・直・右	－	－	－
流入方向⑤	市道	－	左・直・右	－	－	－

・交差点周辺：道路ネットワーク



出典：国土地理院地図を加工して作成

・現地確認結果【令和7年11月12日[水] 18時台】

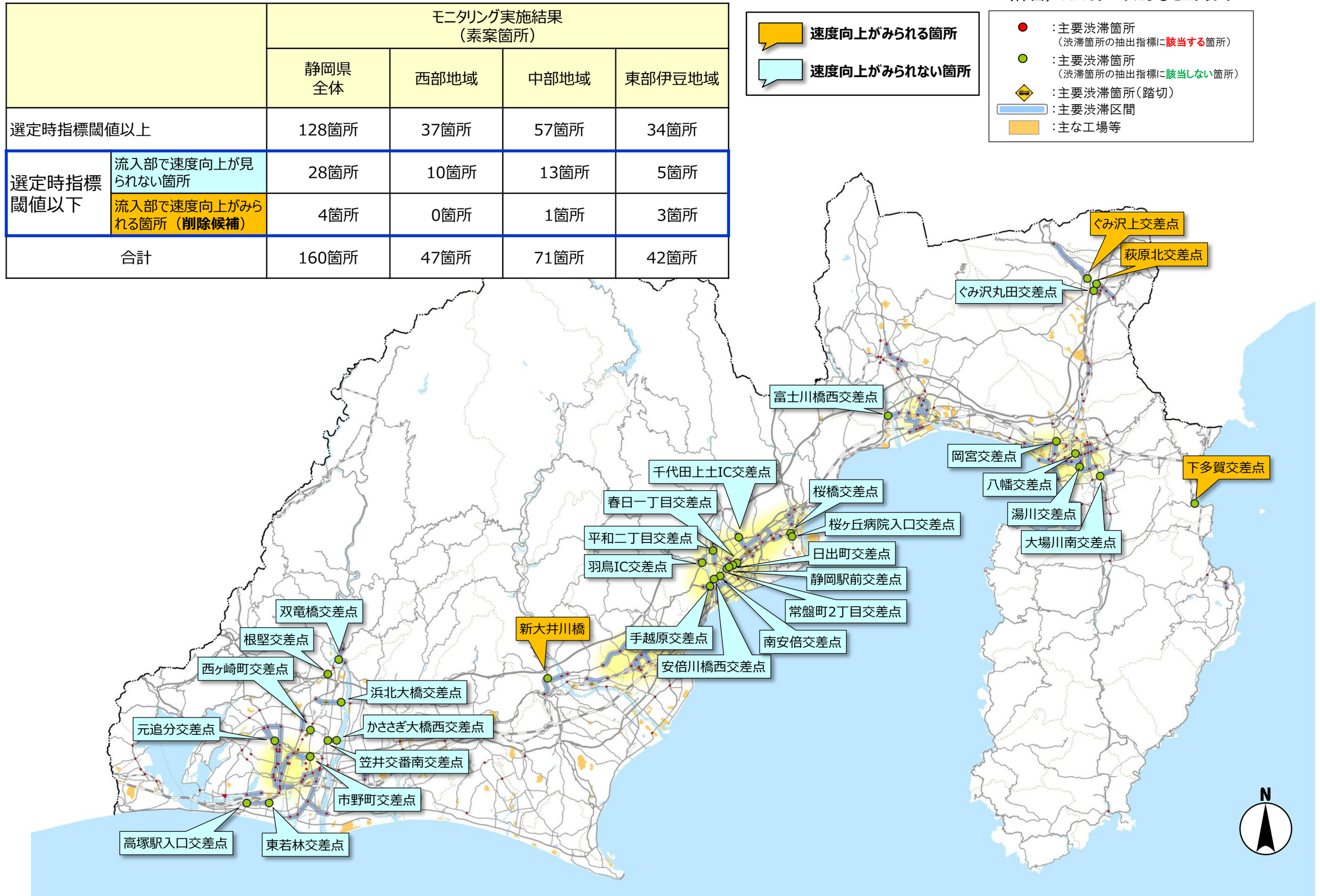
流入方向①：（県）大川静岡線	流入方向②：市道	流入方向③：（県）大川静岡線
		
【信号待ち回数：2回】 ・交通量が多く信号先詰まりによる信号待ち２回が発生	**【信号待ち回数：2回】** ・交通量が多く信号先詰まりによる信号待ち２回が発生	**【信号待ち回数：1回】** ・交通量は多いが、複数回信号待ちするような渋滞はみられない
流入方向④：市道	**流入方向⑤：市道**	
		
【信号待ち回数：1回】 ・複数回信号待ちするような渋滞はみられない	**【信号待ち回数：1回】** ・複数回信号待ちするような渋滞はみられない	

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

参考－３　流入部速度によるチェック（素案箇所）

※（平日）R7.9-11データによるモニタリング
（休日）R7.8データによるモニタリング

		モニタリング実施結果（素案箇所）			
		静岡県全体	西部地域	中部地域	東部伊豆地域
選定時指標閾値以上		128箇所	37箇所	57箇所	34箇所
選定時指標閾値以下	流入部で速度向上が見られない箇所	28箇所	10箇所	13箇所	5箇所
	流入部で速度向上がみられる箇所（**削除候補**）	4箇所	0箇所	1箇所	3箇所
合計		160箇所	47箇所	71箇所	42箇所



参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

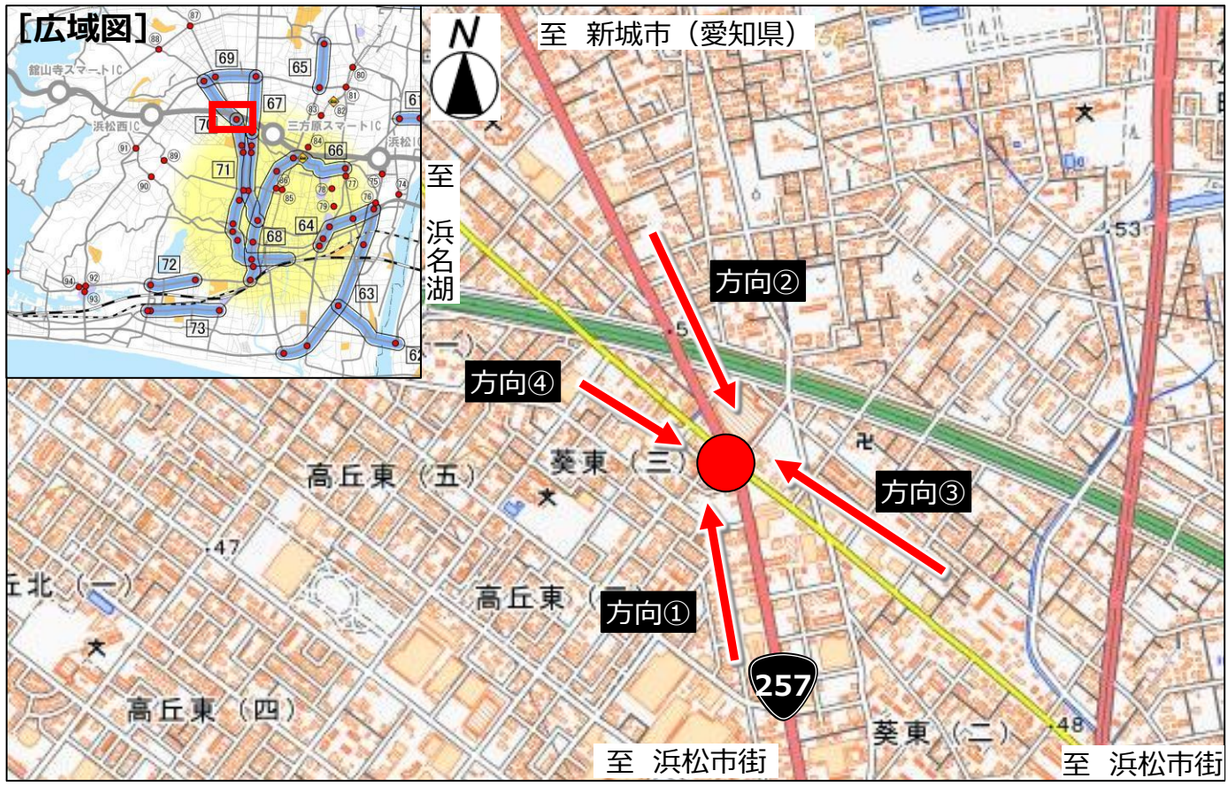
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

①　元追分

○方向②、③、④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

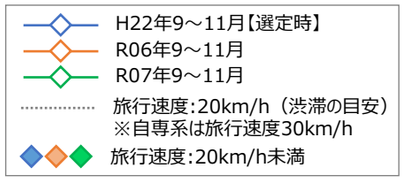
▼元追分交差点



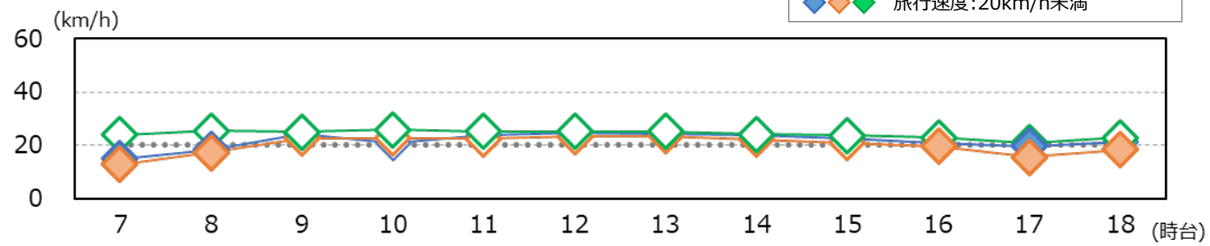
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

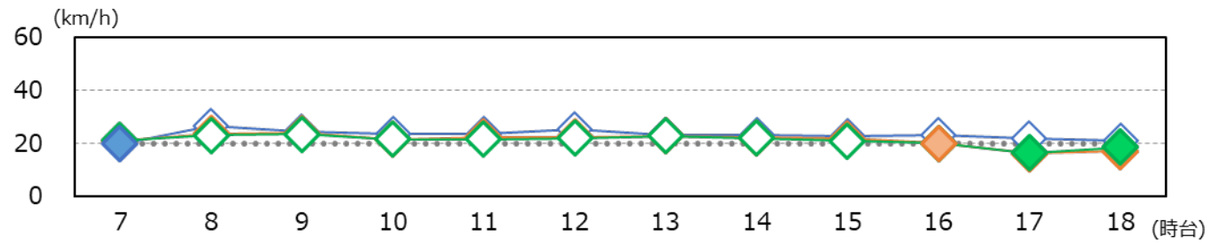
【平日】



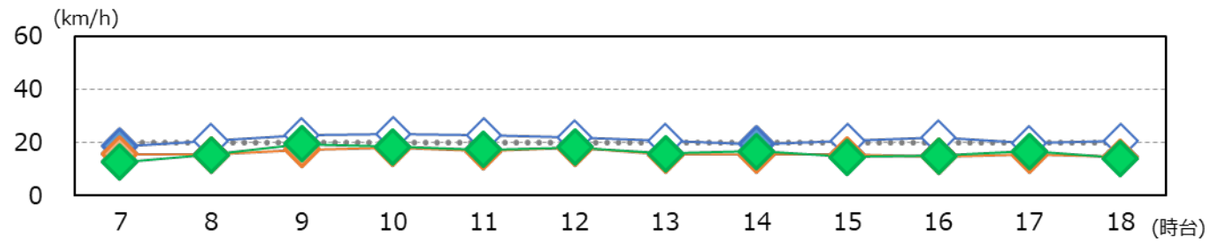
【流入方向①】



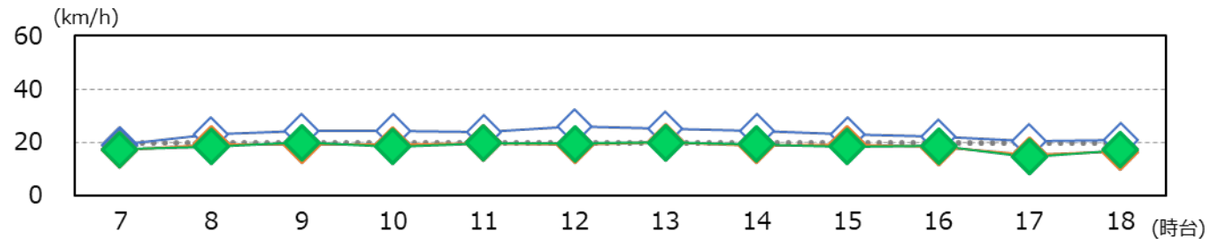
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

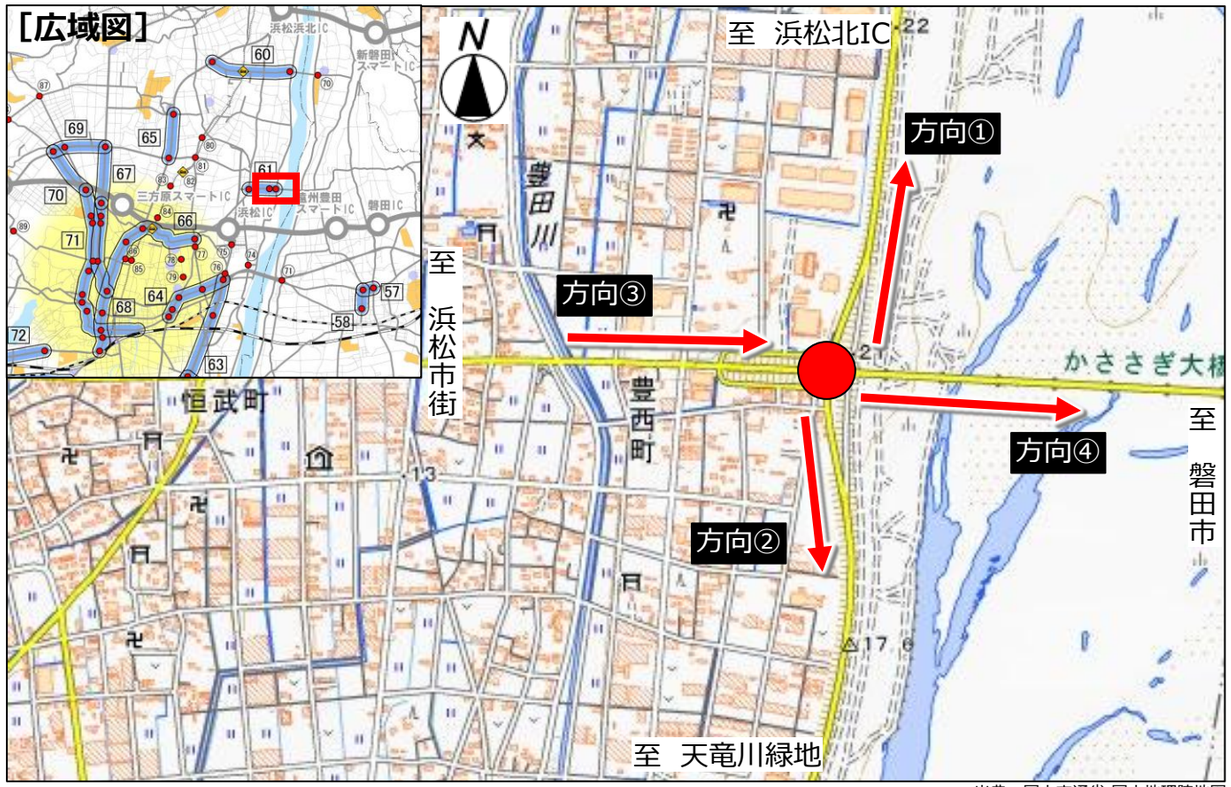
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	１‘軸（朝、昼、夕の損失時間）

②　かささぎ大橋西

○方向③について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

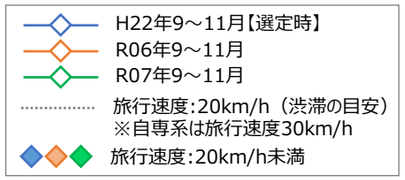
▼かささぎ大橋西交差点



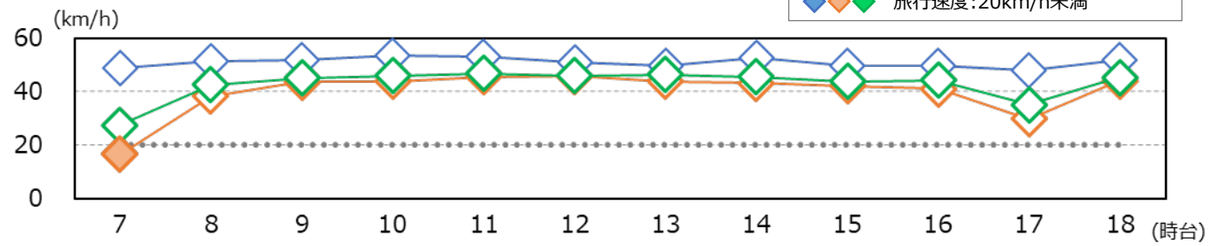
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

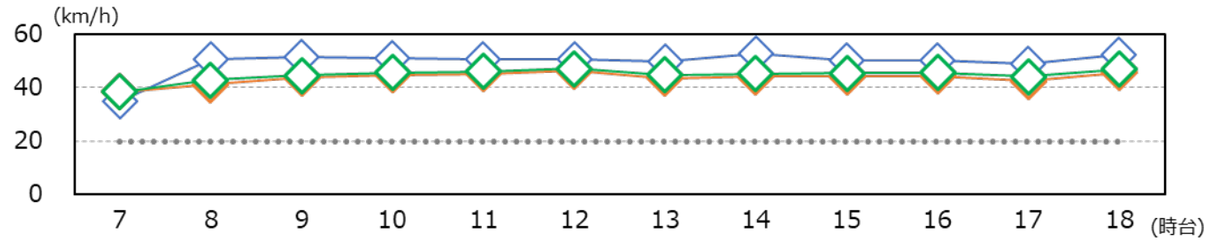
【平日】



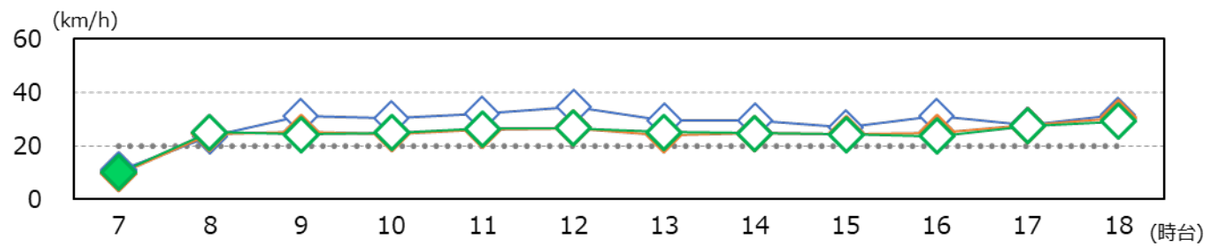
【流入方向①】



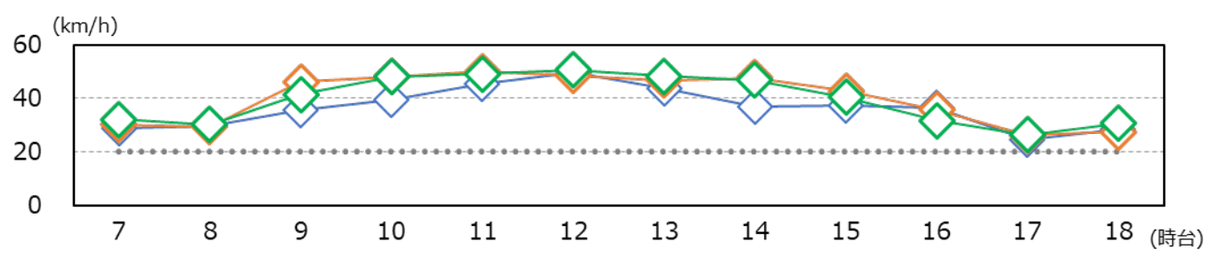
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

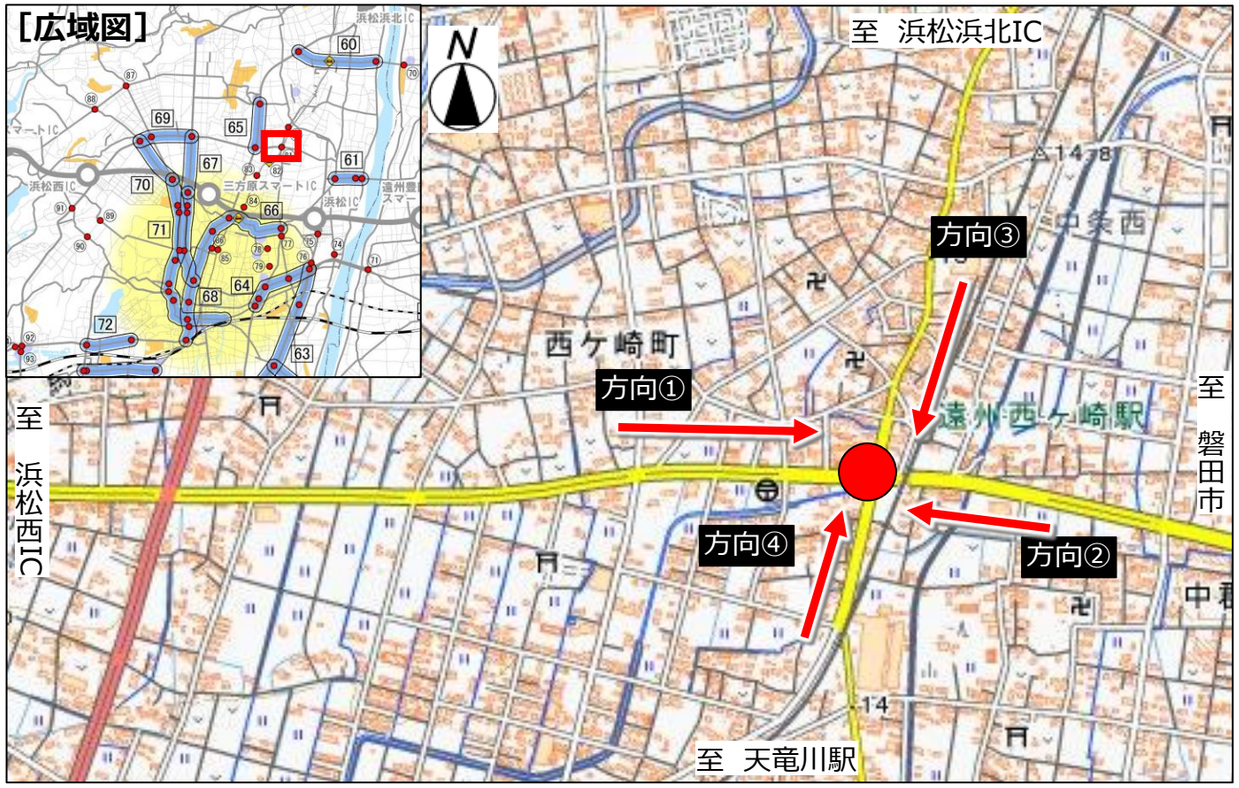
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

③　西ヶ崎町

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

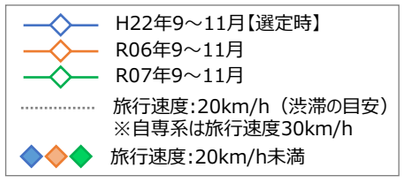
▼西ヶ崎町交差点



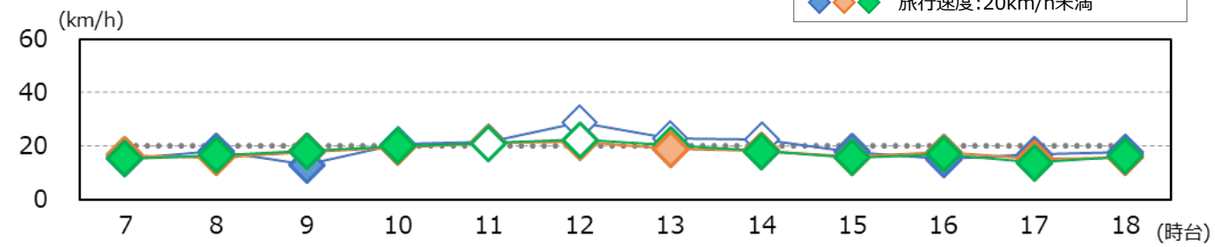
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

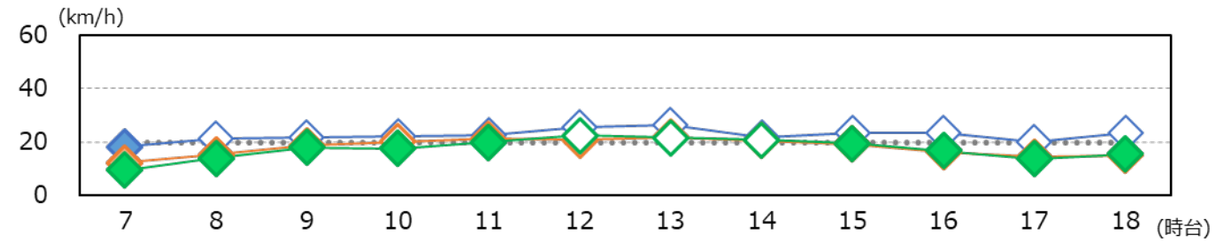
【平日】



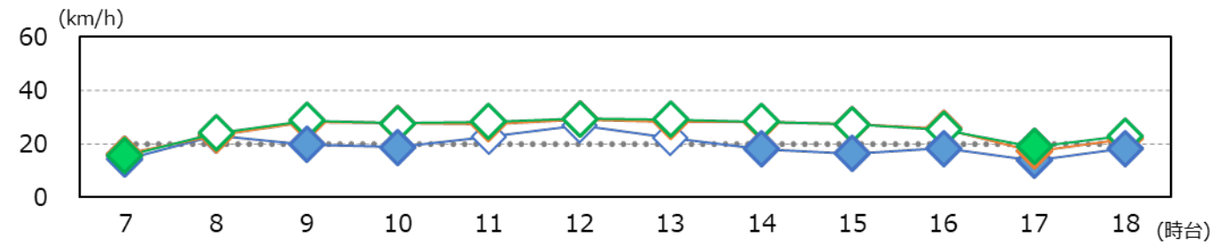
【流入方向①】



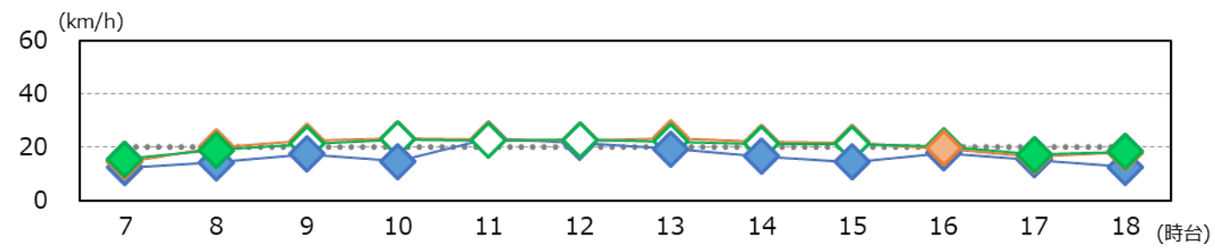
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

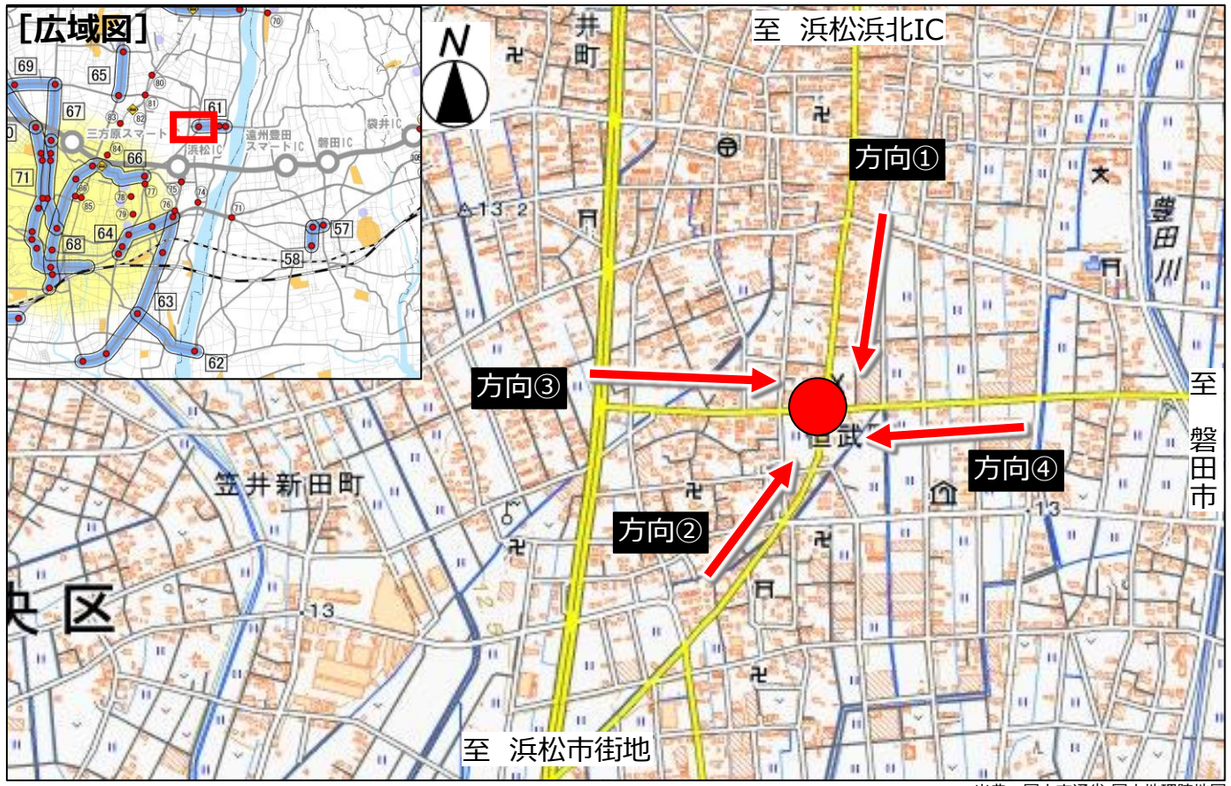
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

④　笠井交番南

○方向③、④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

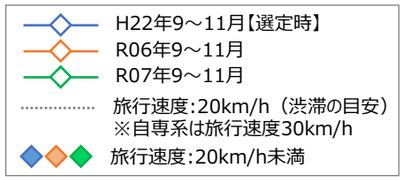
▼笠井交番南交差点



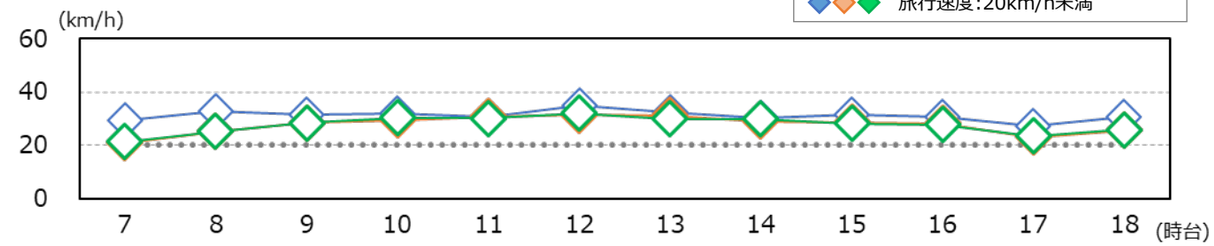
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

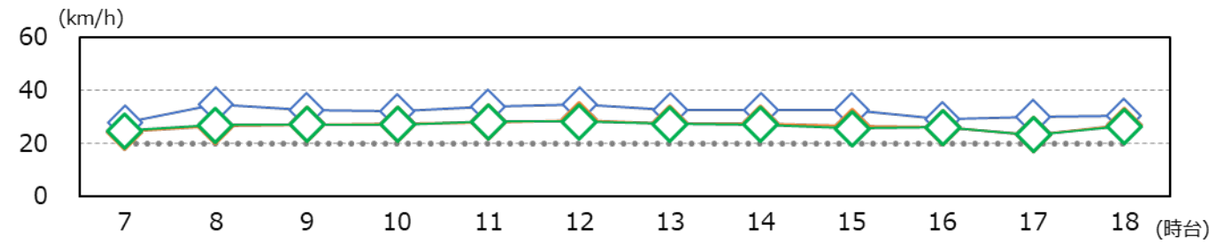
【平日】



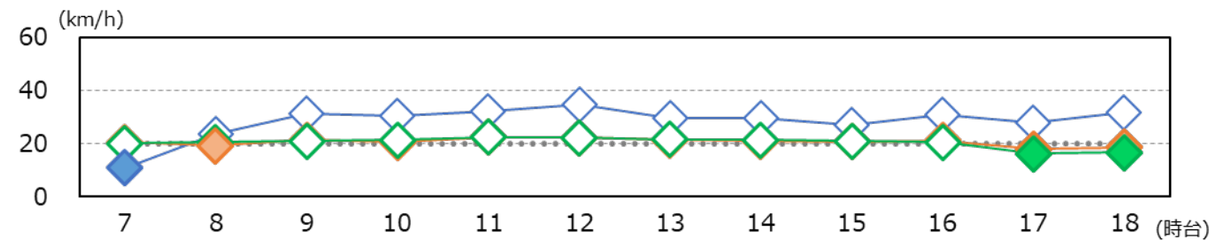
【流入方向①】



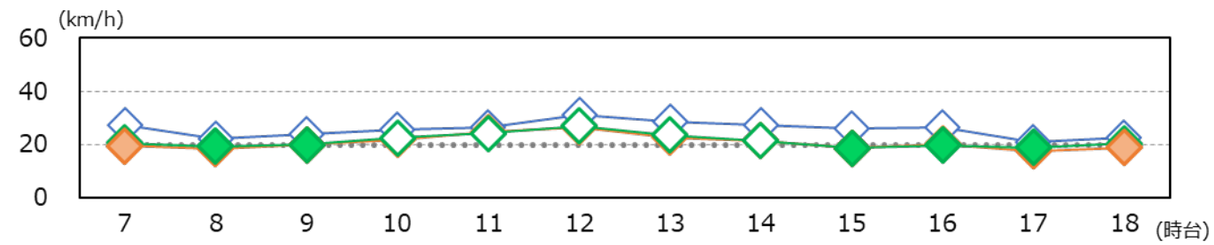
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

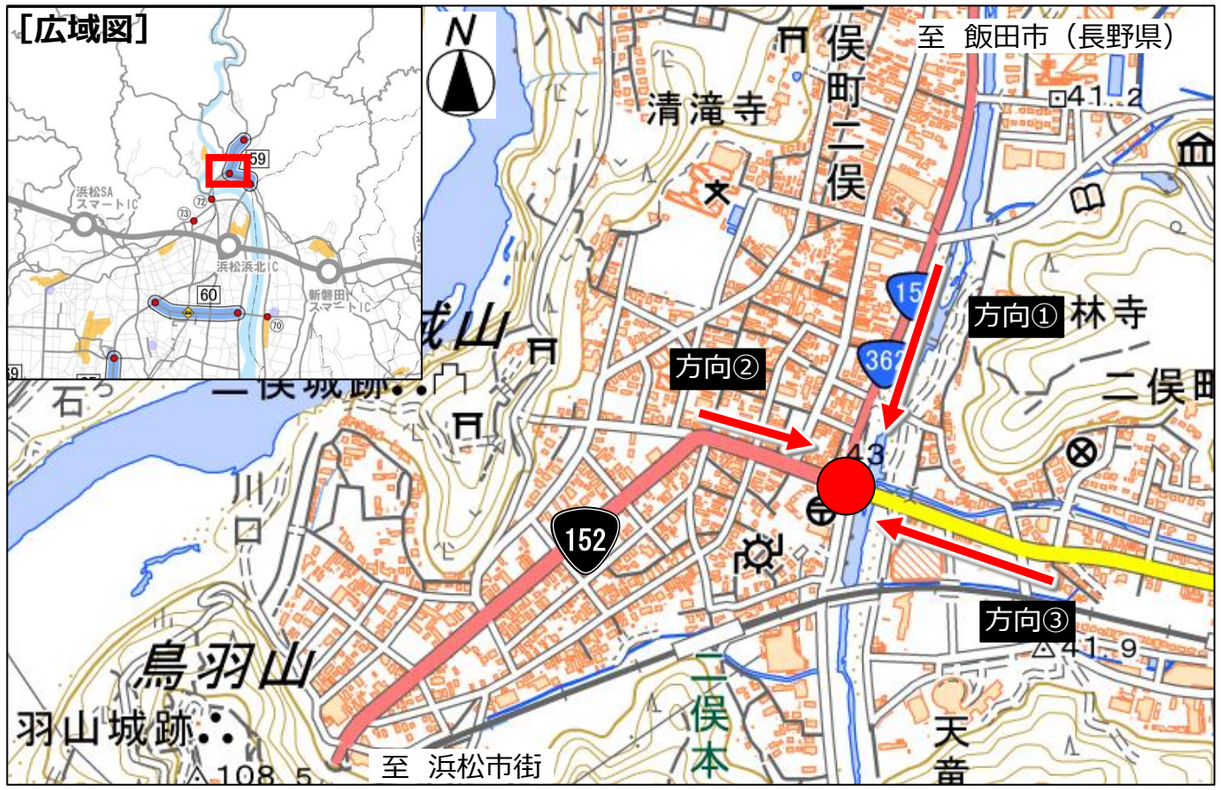
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

⑤　双竜橋

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

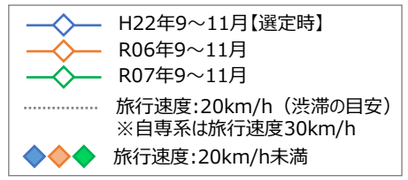
▼双竜橋交差点



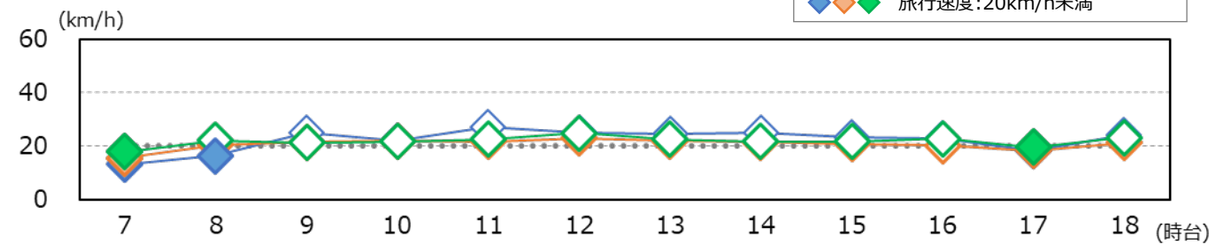
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

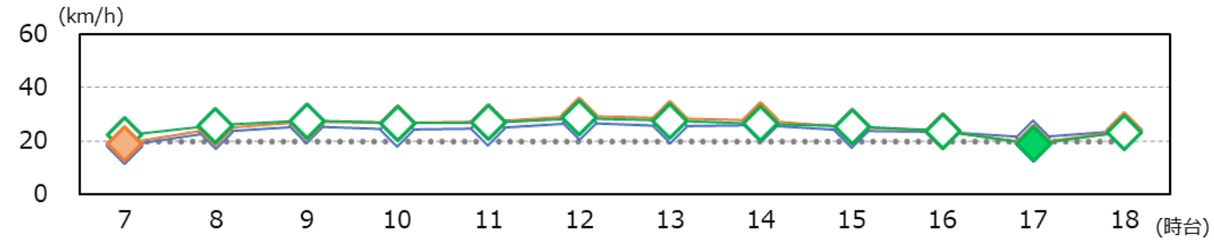
【平日】



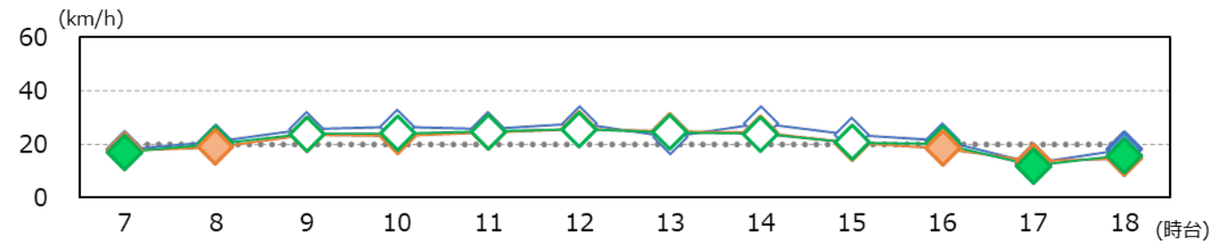
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

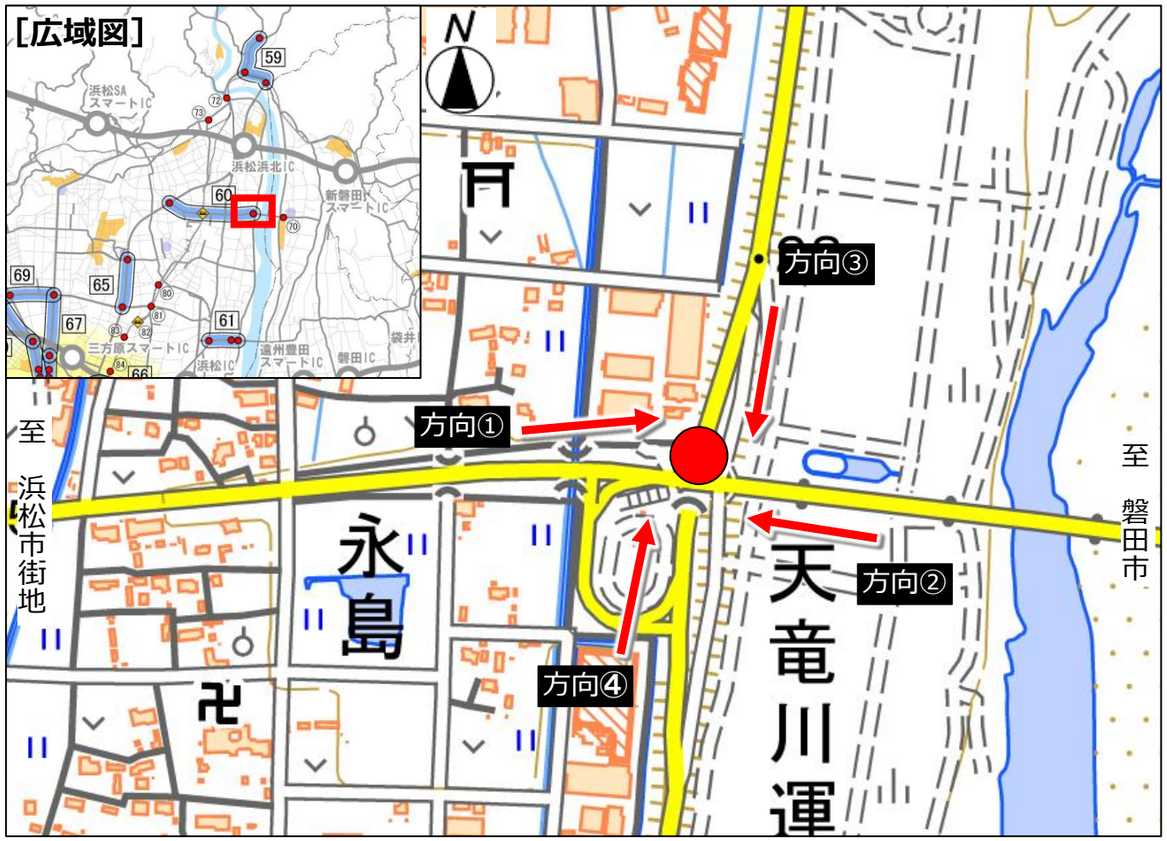
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	１‘軸（朝、昼、夕の損失時間）

⑥　浜北大橋

○方向①、②について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

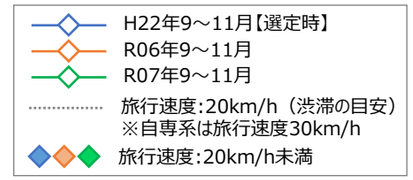
▼浜北大橋交差点



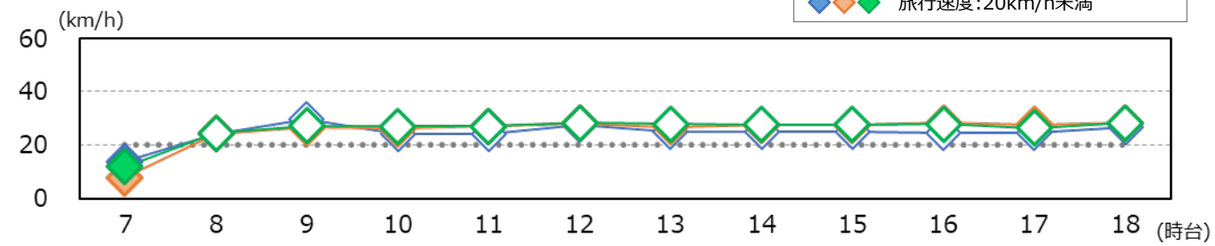
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

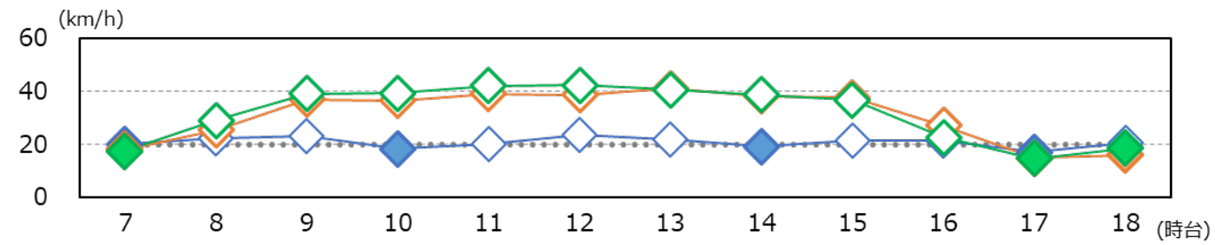
【平日】



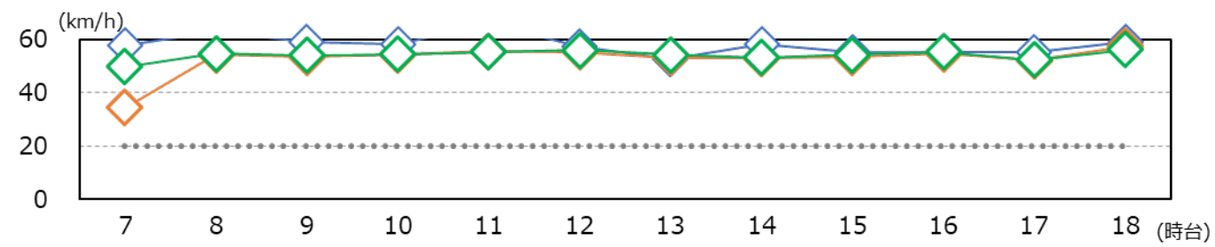
【流入方向①】



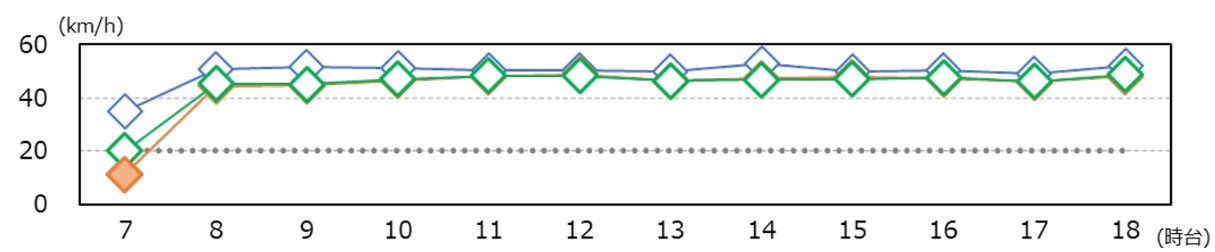
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

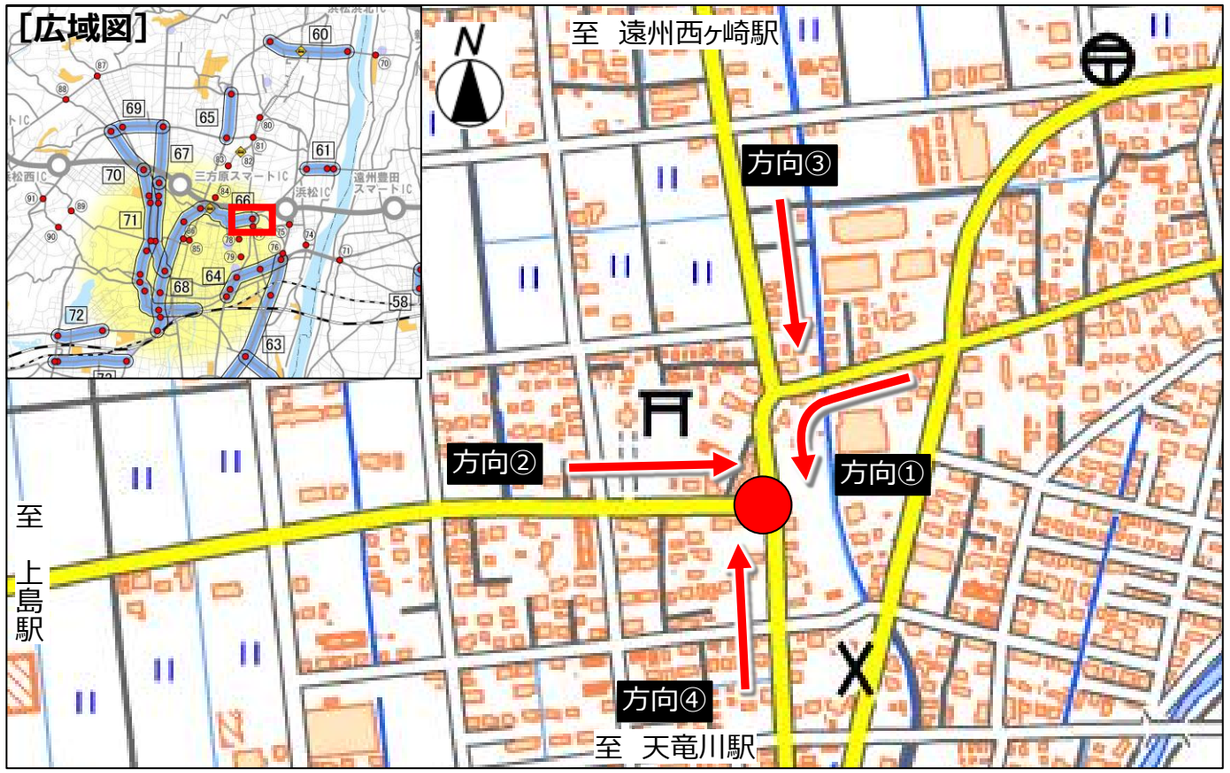
参考－3　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

⑦　市野町

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向④において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○方向①、②について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

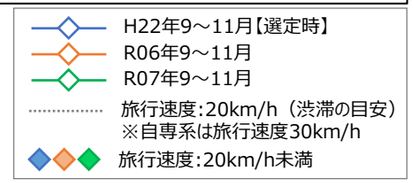
▼市野町交差点



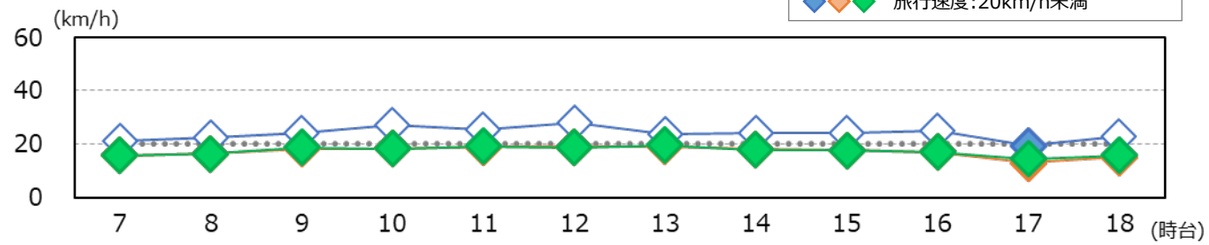
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

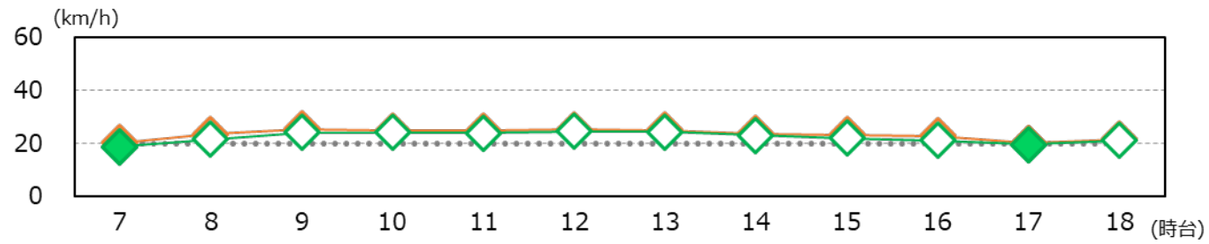
【平日】



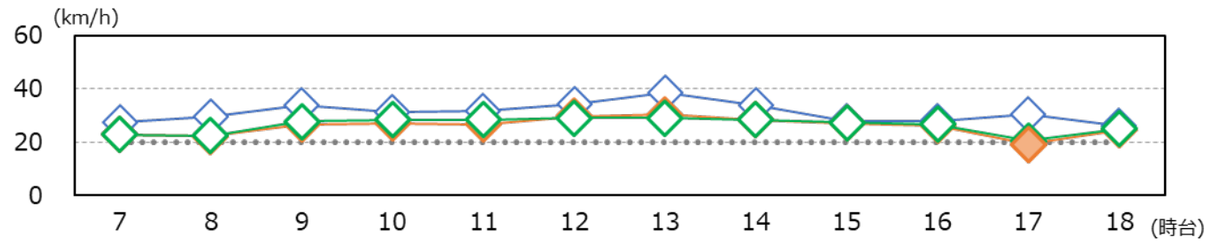
【流入方向①】



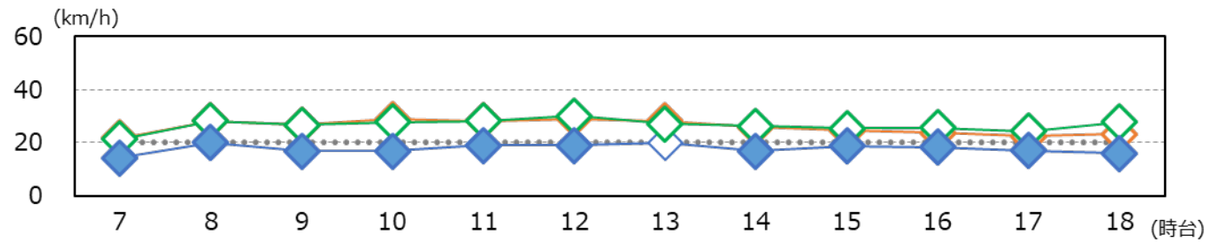
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

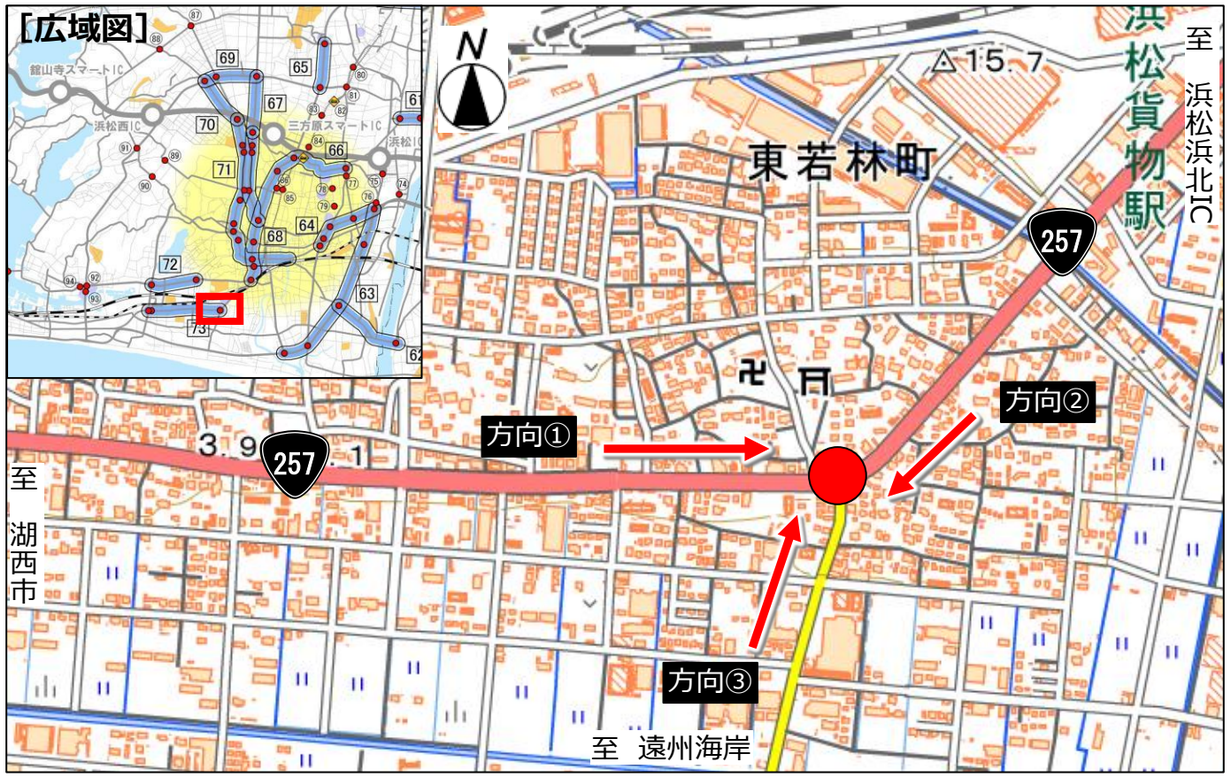
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

⑧　東若林

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向②において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○方向③について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

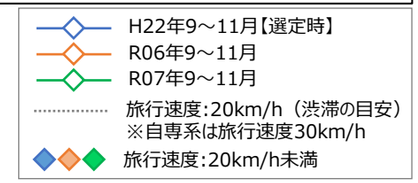
▼東若林交差点



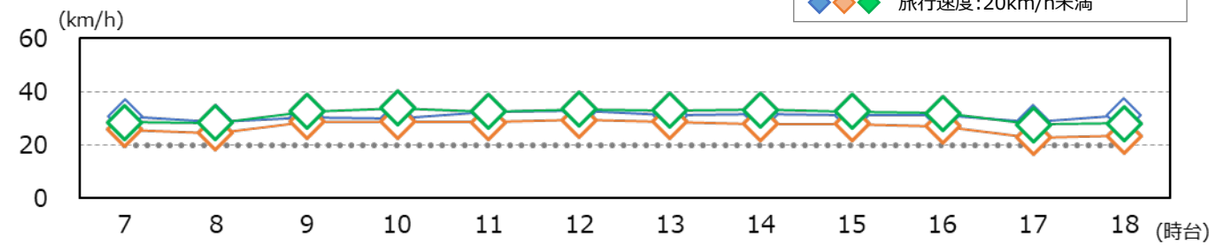
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

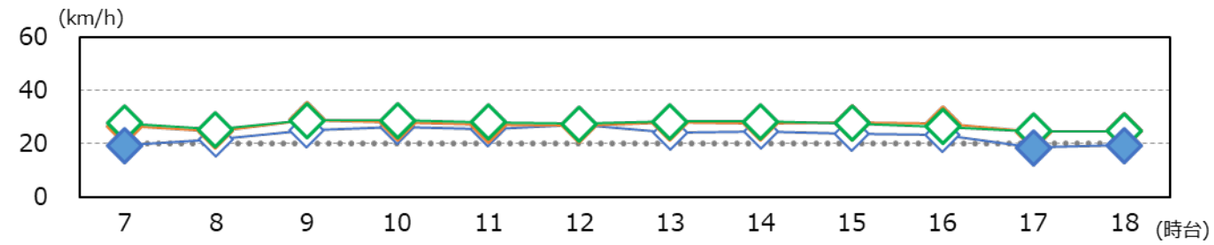
【平日】



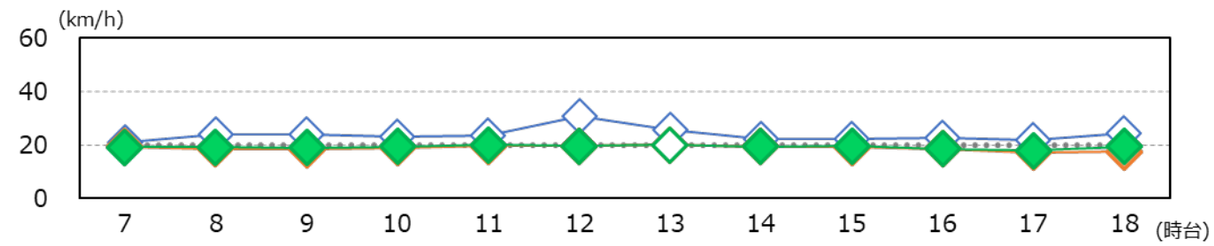
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

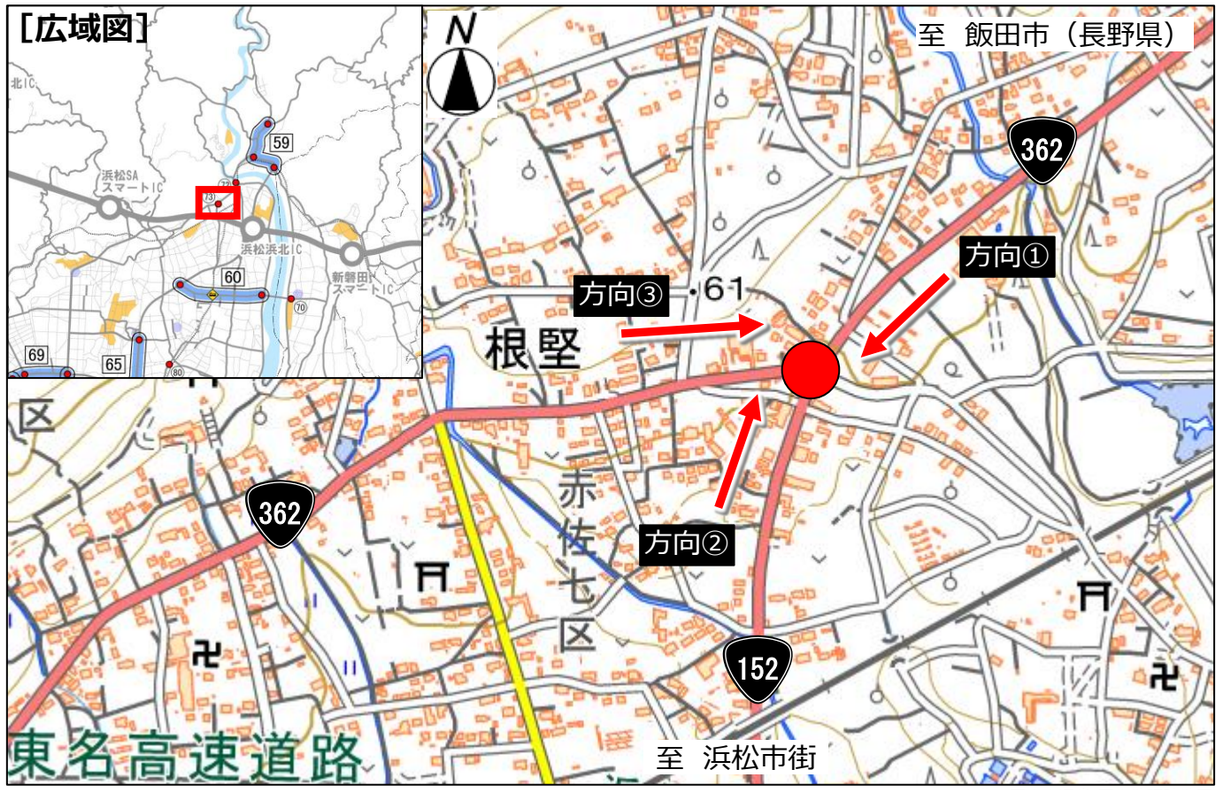
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

⑨　根堅

○方向①、③について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

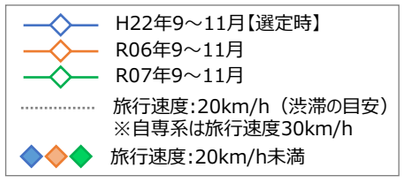
▼根堅交差点



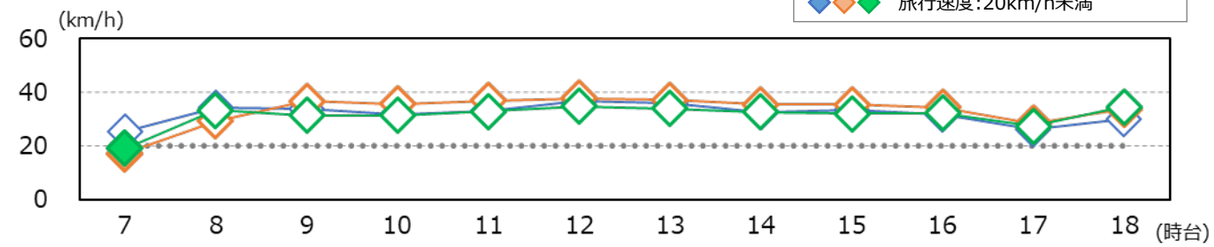
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

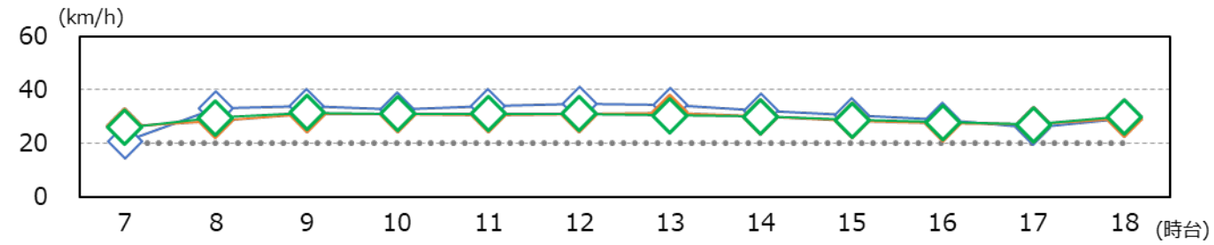
【平日】



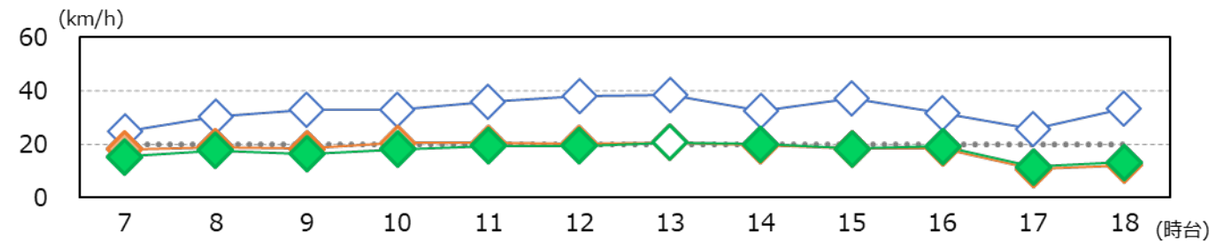
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

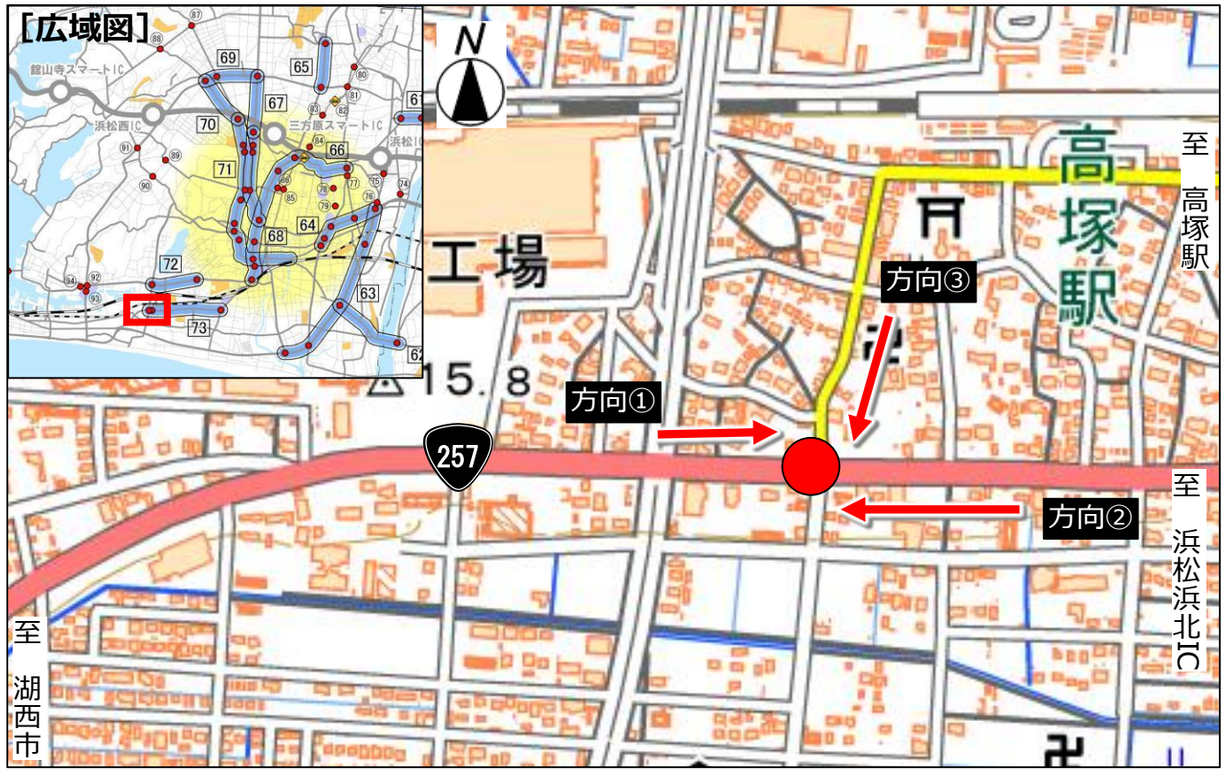
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

⑩　高塚駅入口

○方向③について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

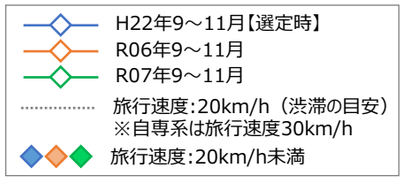
▼高塚駅入口交差点



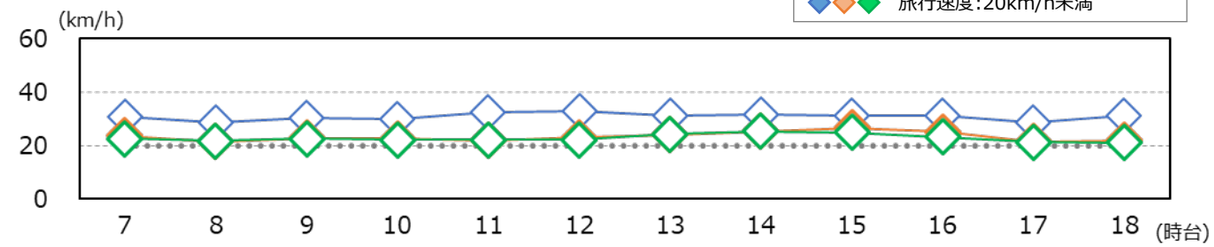
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

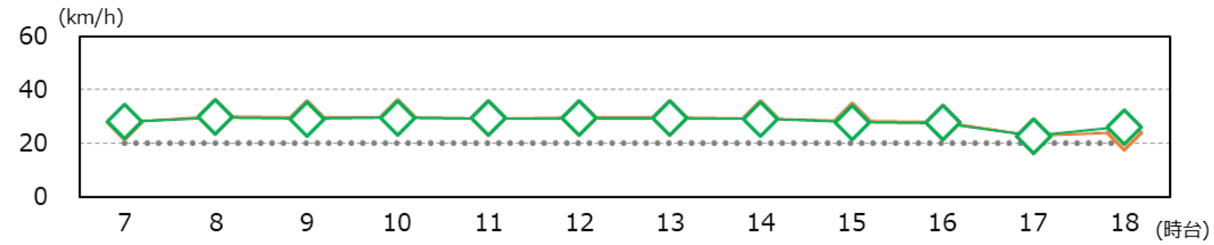
【平日】



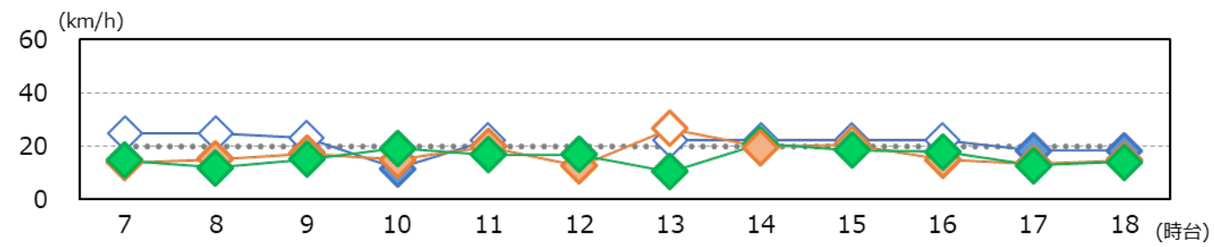
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

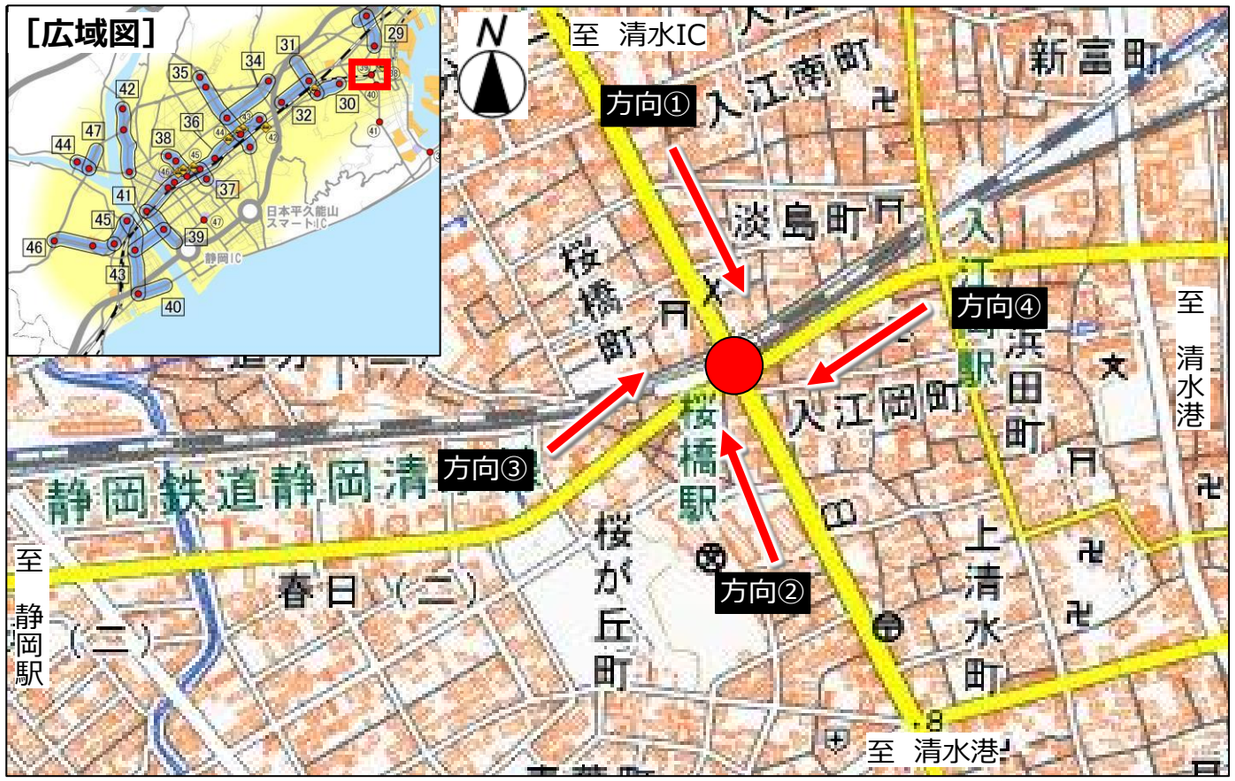
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	１‘軸（朝、昼、夕の損失時間）

⑪　桜橋

○方向④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

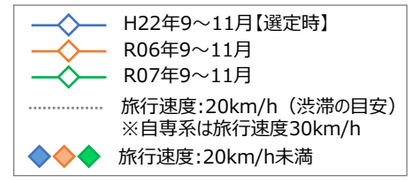
▼桜橋交差点



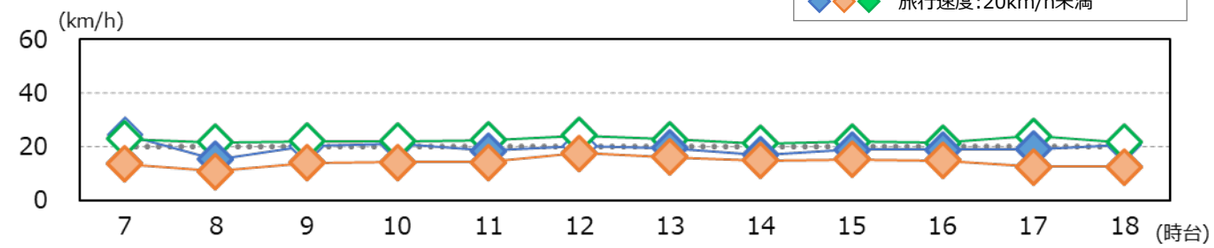
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

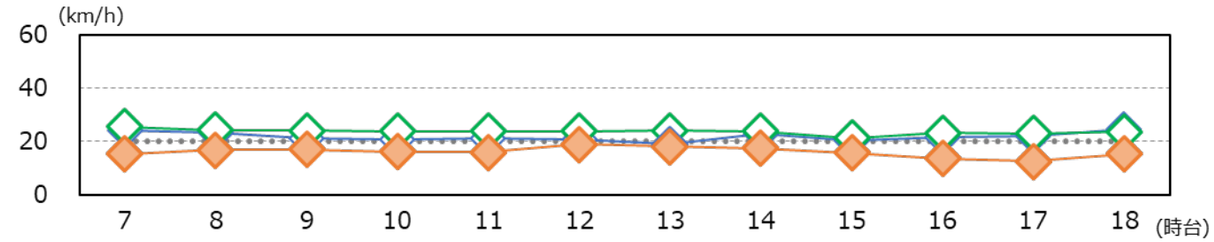
【平日】



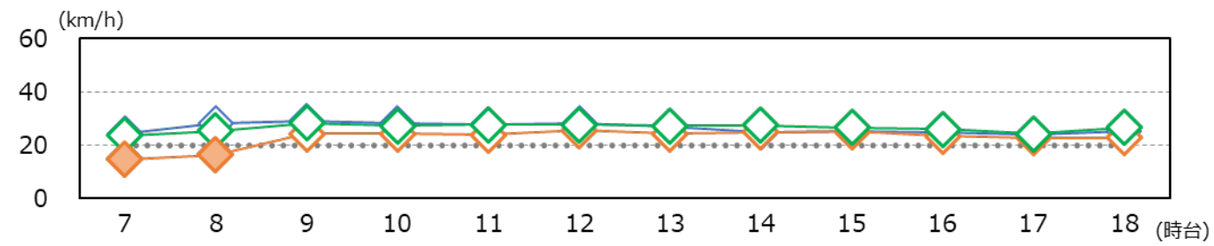
【流入方向①】



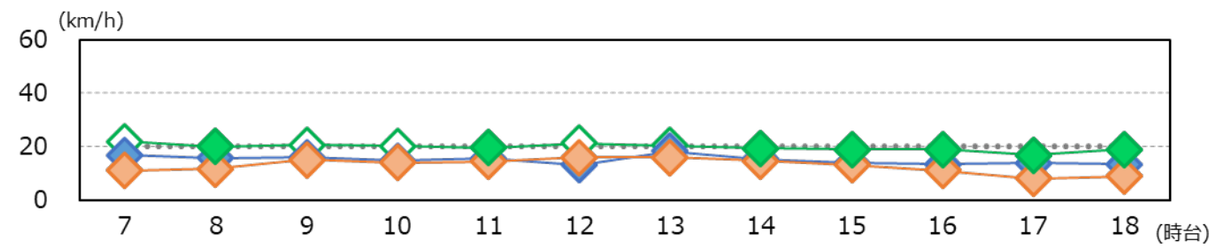
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

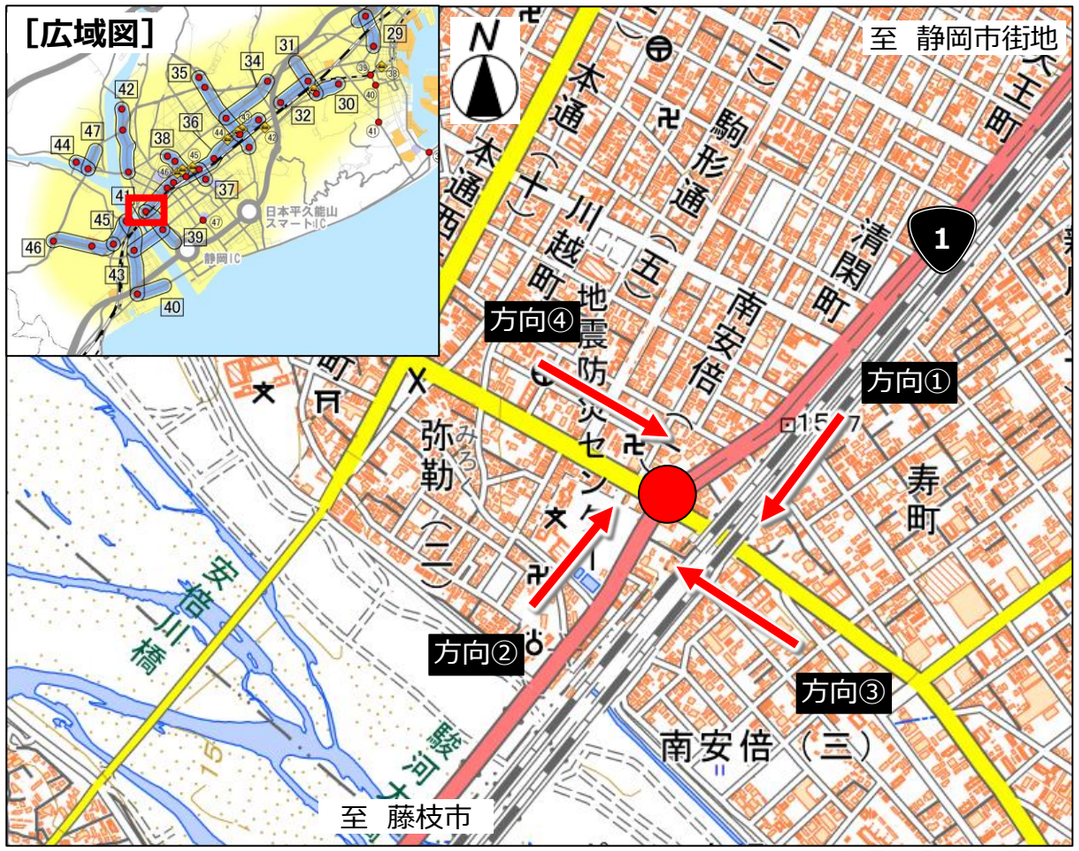
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	１‘軸（朝、昼、夕の損失時間）

⑫　南安倍

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向①、②において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○方向③、④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

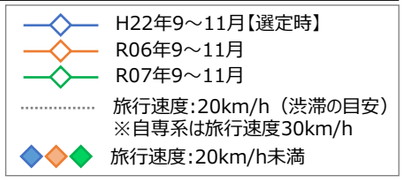
▼南安倍交差点



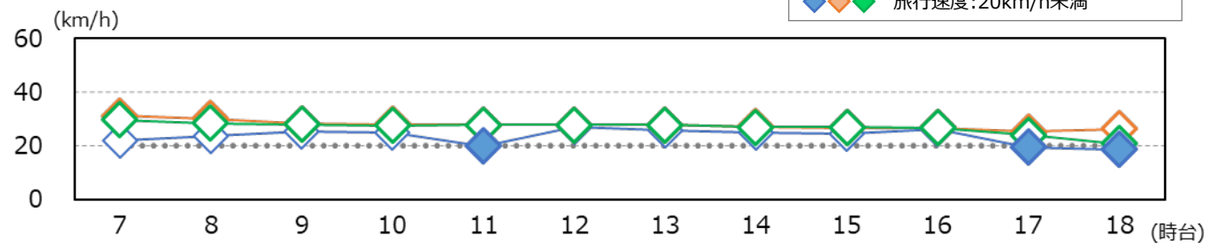
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

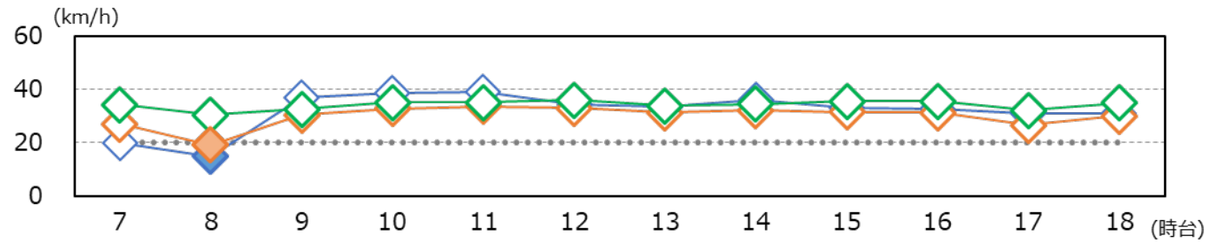
【平日】



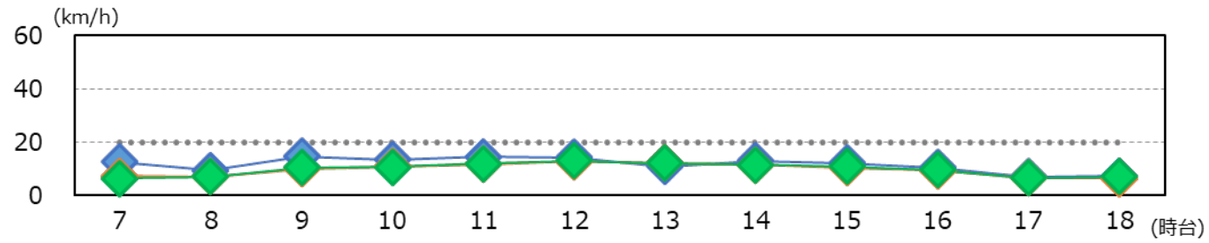
【流入方向①】



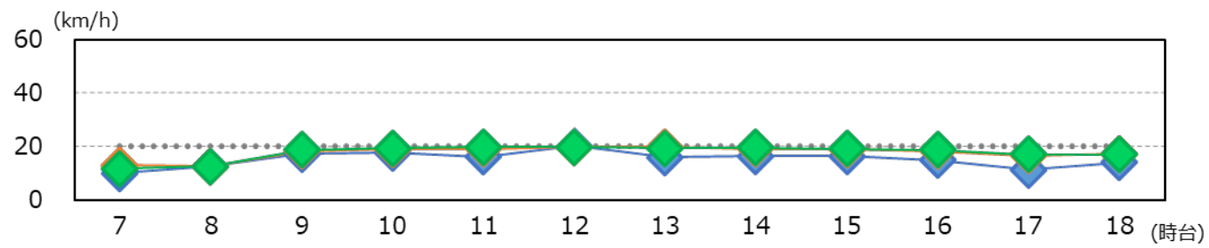
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

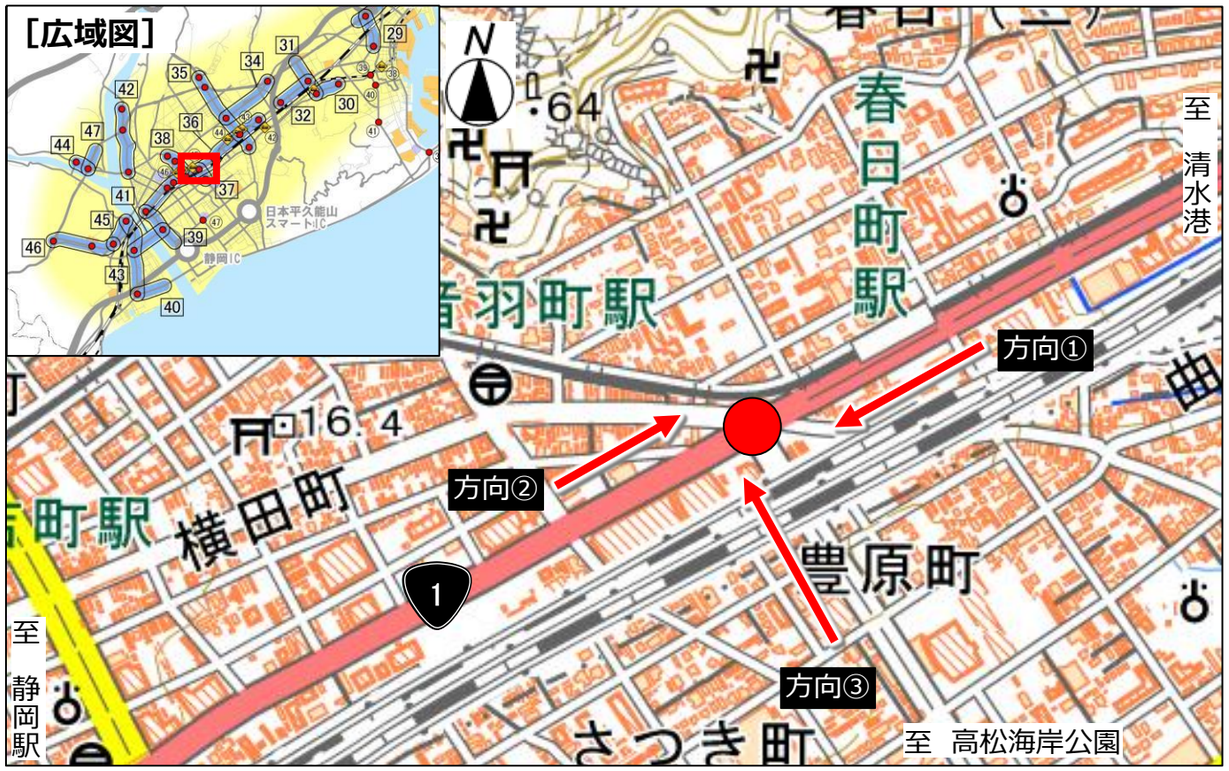
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

⑬　春日一丁目

○方向③について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

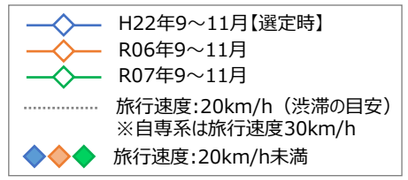
▼春日一丁目交差点



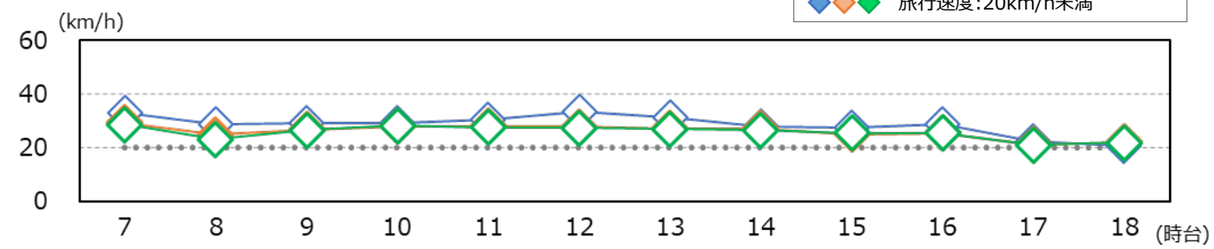
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

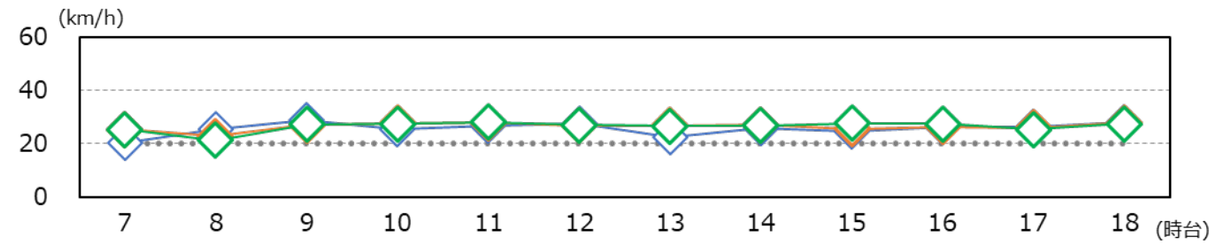
【平日】



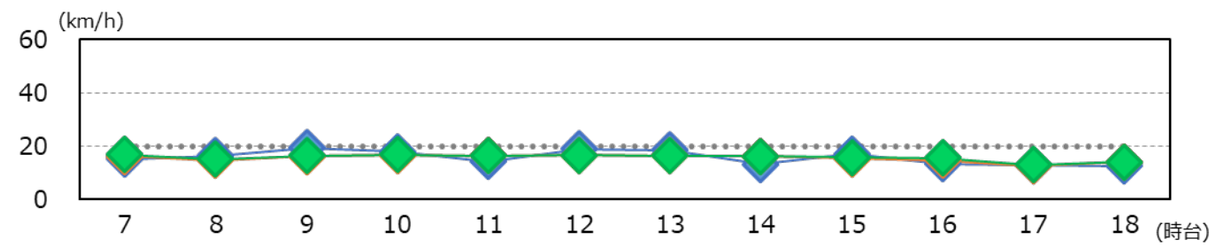
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

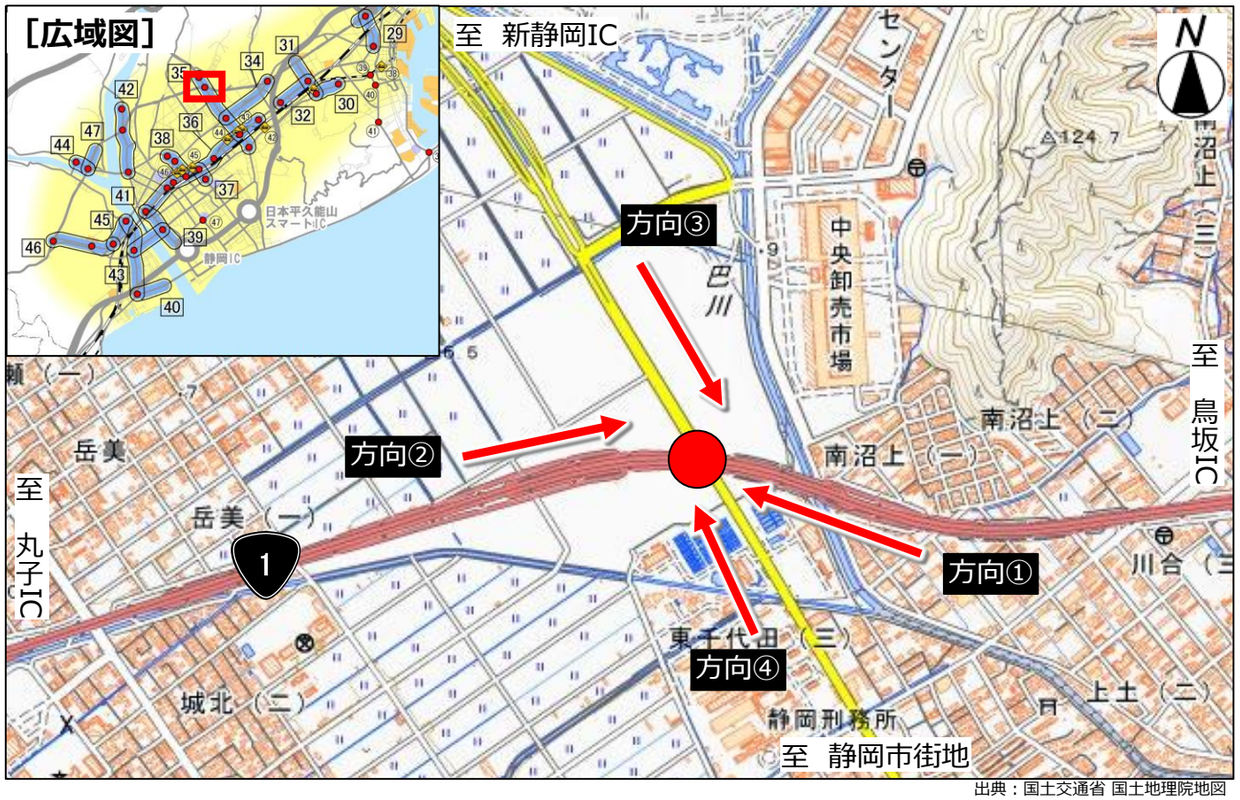
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	２’軸（自専道系の速度）

⑭　千代田上土I.C

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向①、②において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○方向③、④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

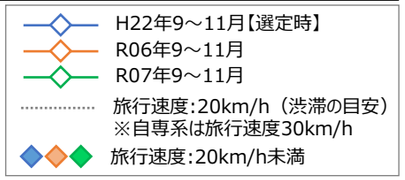
▼千代田上土I.C交差点



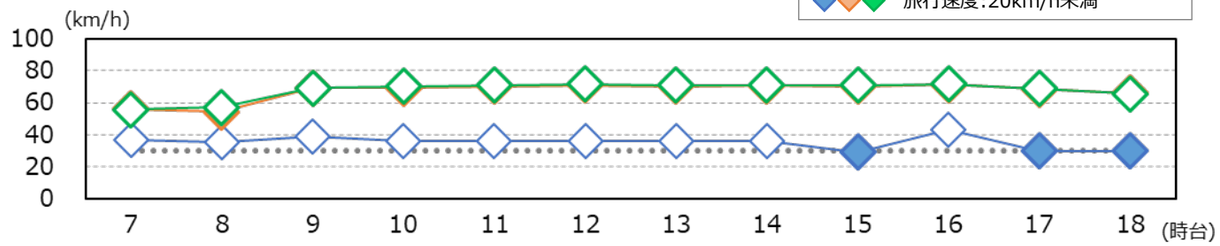
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

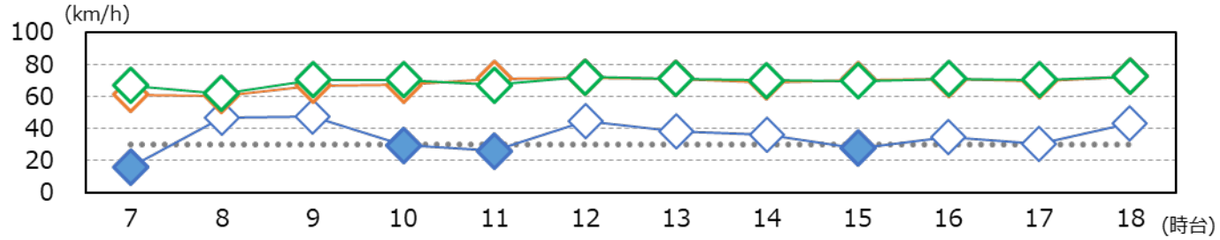
【平日】



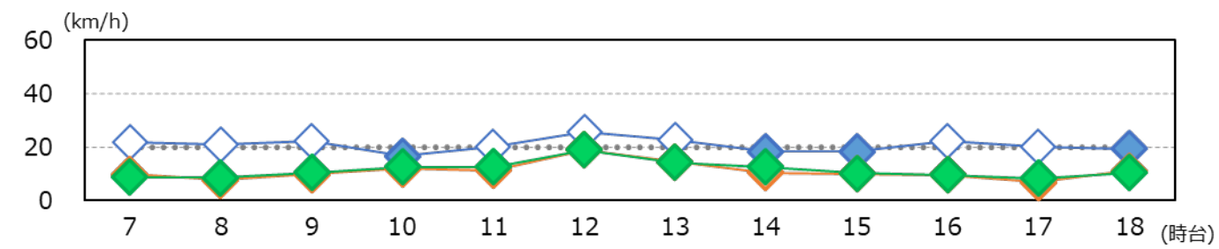
【流入方向①】



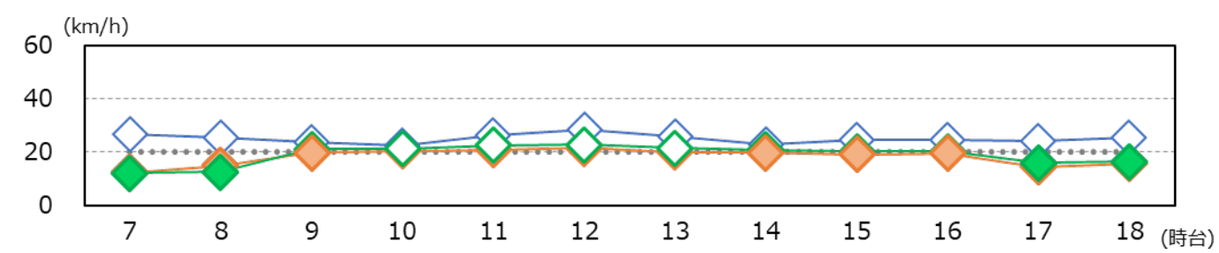
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

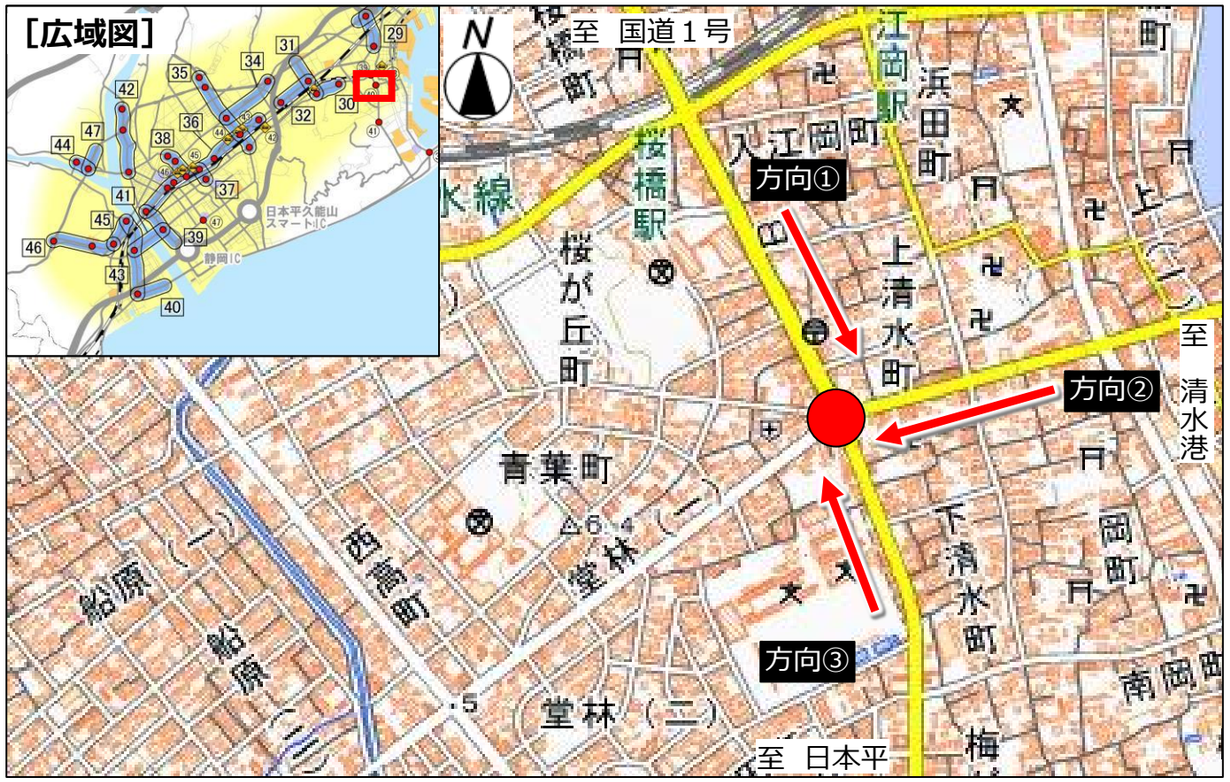
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

⑮　桜ヶ丘病院入口

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向①において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○方向②、③について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

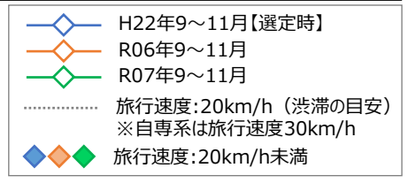
▼桜ヶ丘病院入口交差点



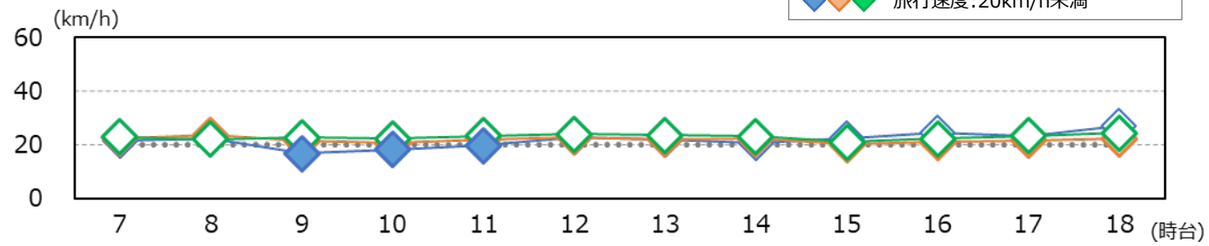
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

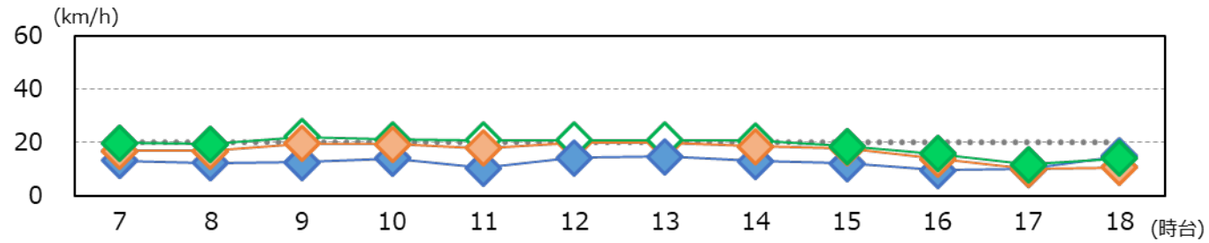
【平日】



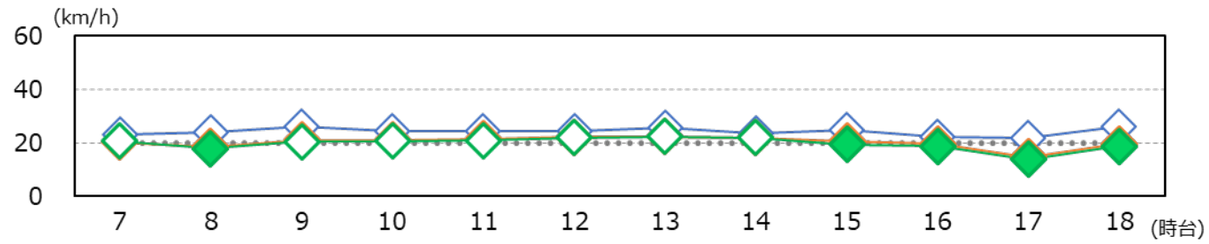
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

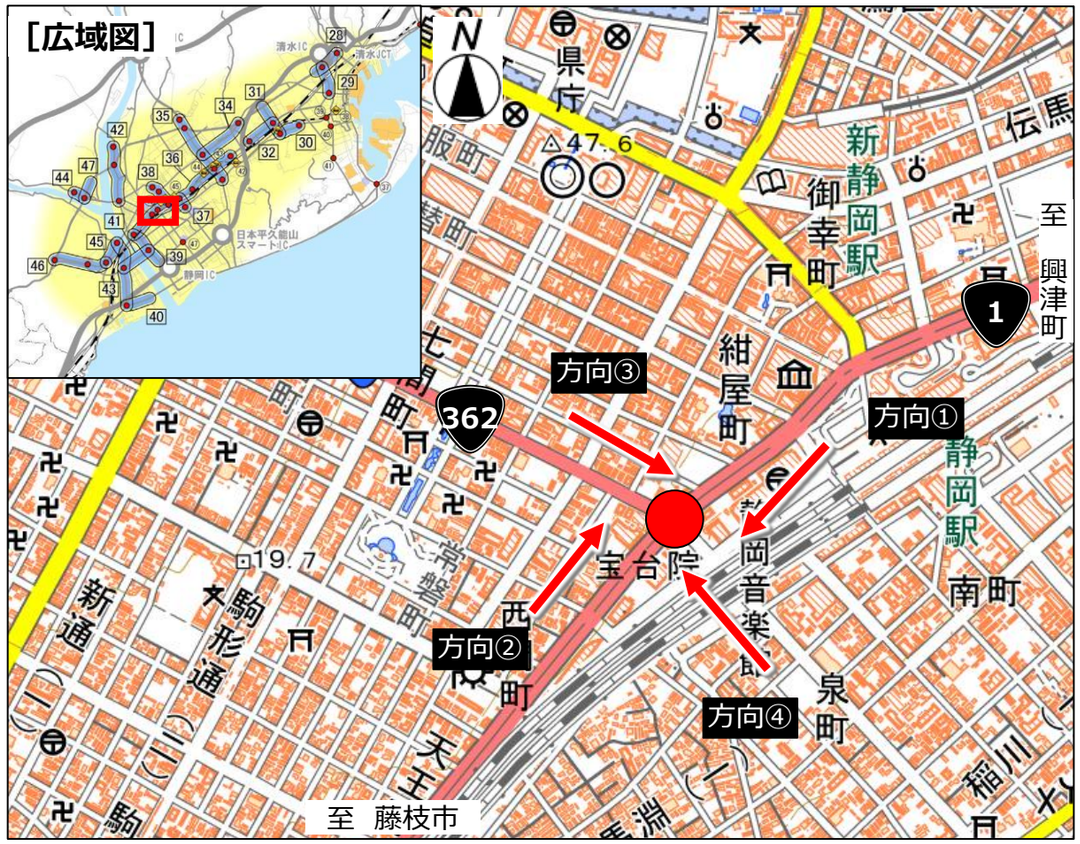
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

⑯　常盤町2丁目

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

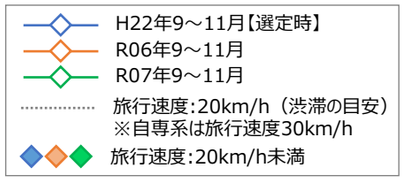
▼常盤町2丁目交差点



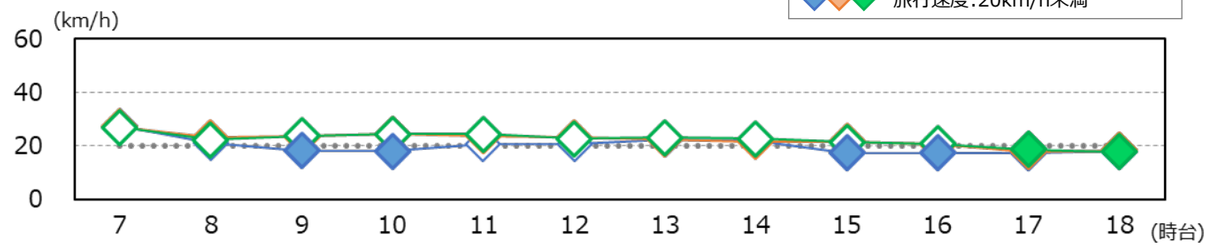
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

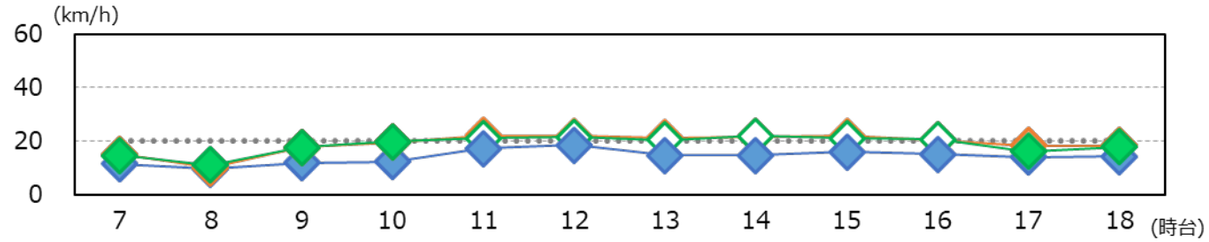
【平日】



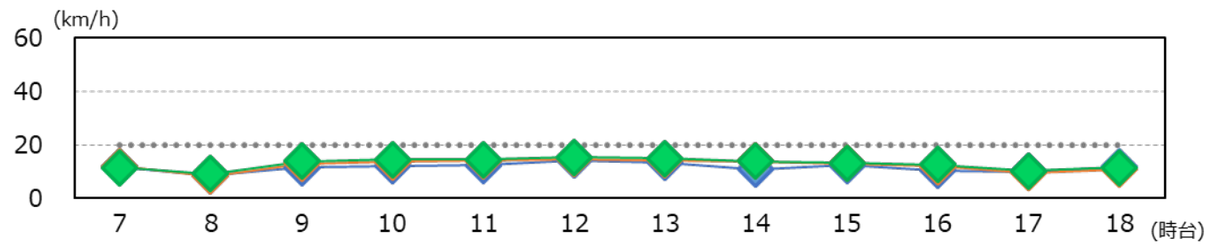
【流入方向①】



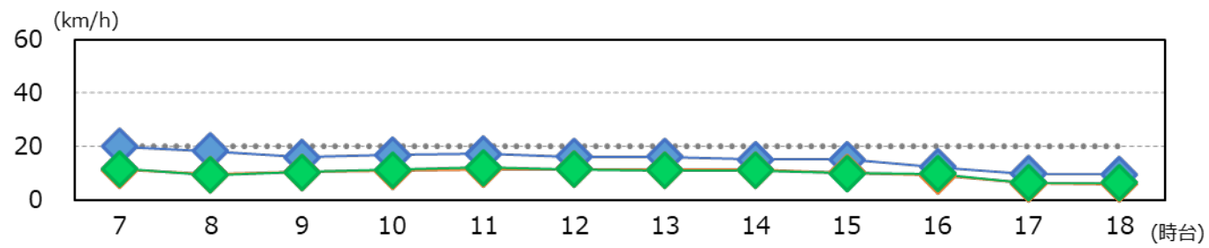
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

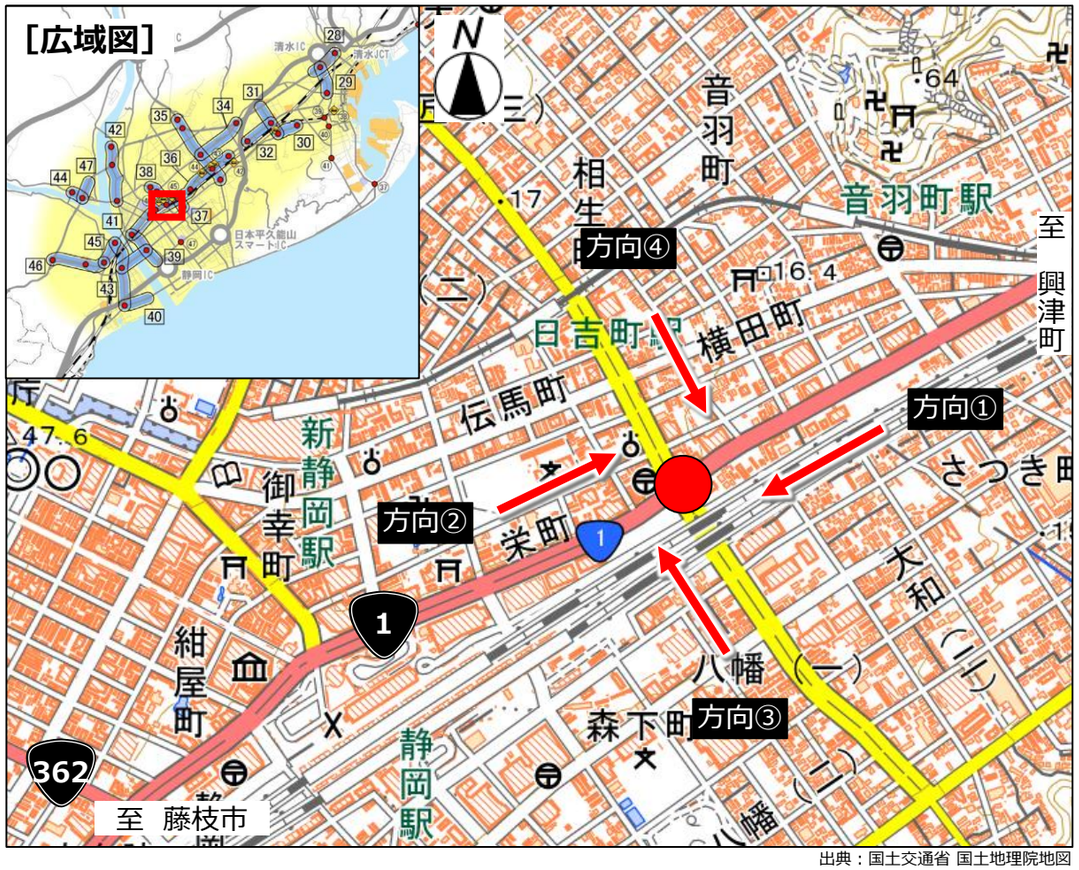
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

⑰　日出町

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

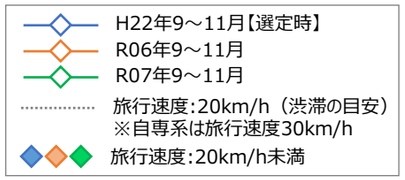
▼日出町交差点



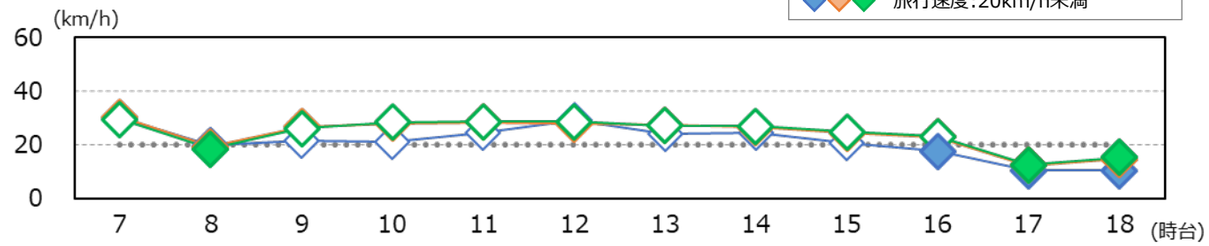
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

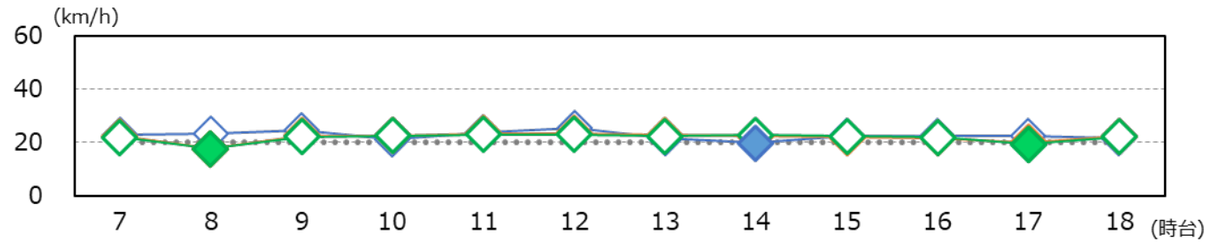
【平日】



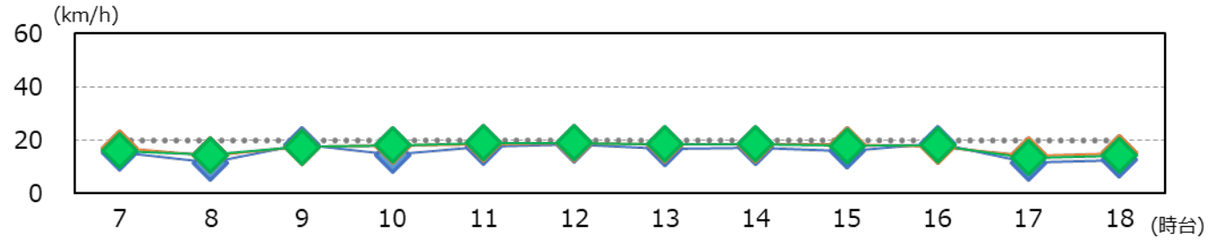
【流入方向①】



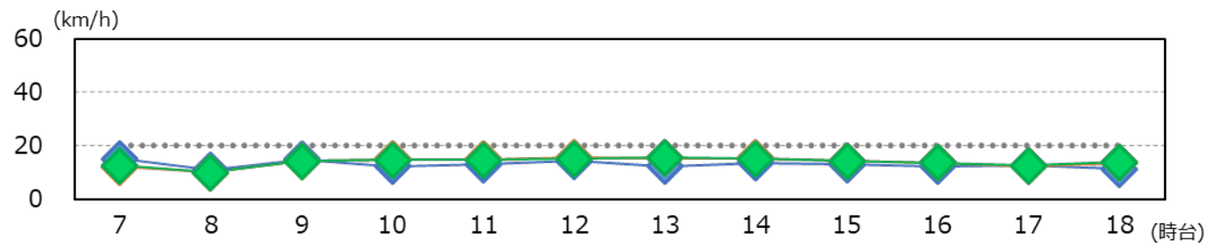
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

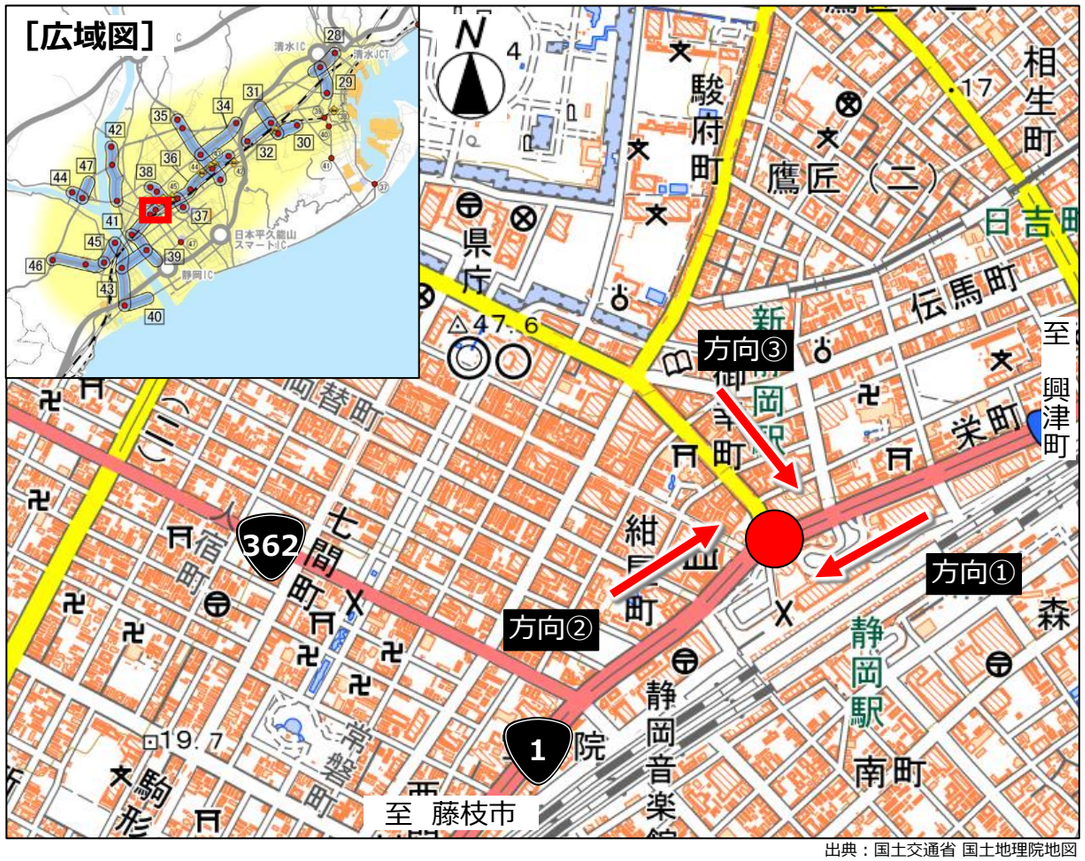
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

⑱　静岡駅前

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

▼静岡駅前交差点

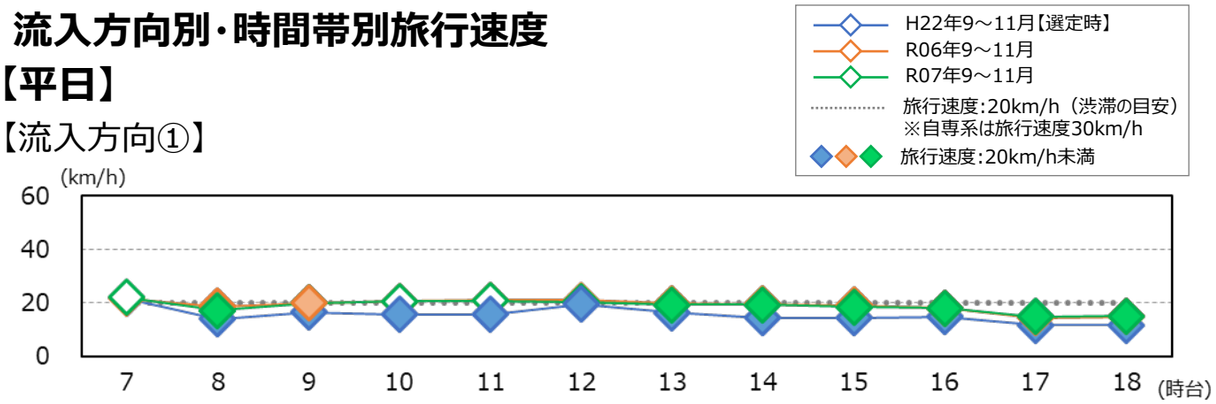


出典：国土交通省 国土地理院地図

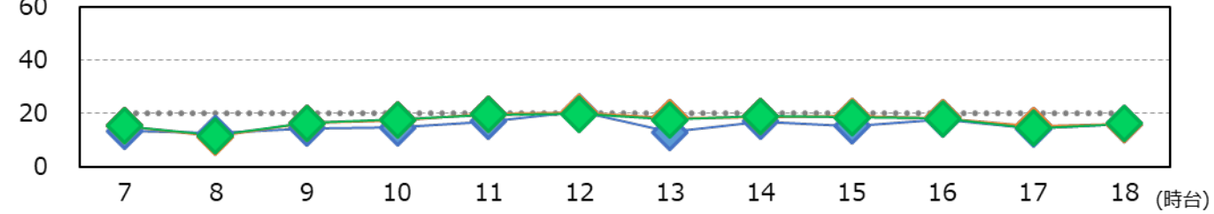
・流入方向別・時間帯別旅行速度

【平日】

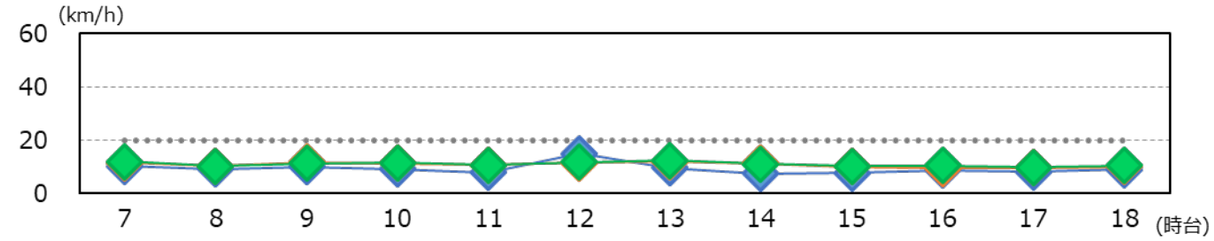
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

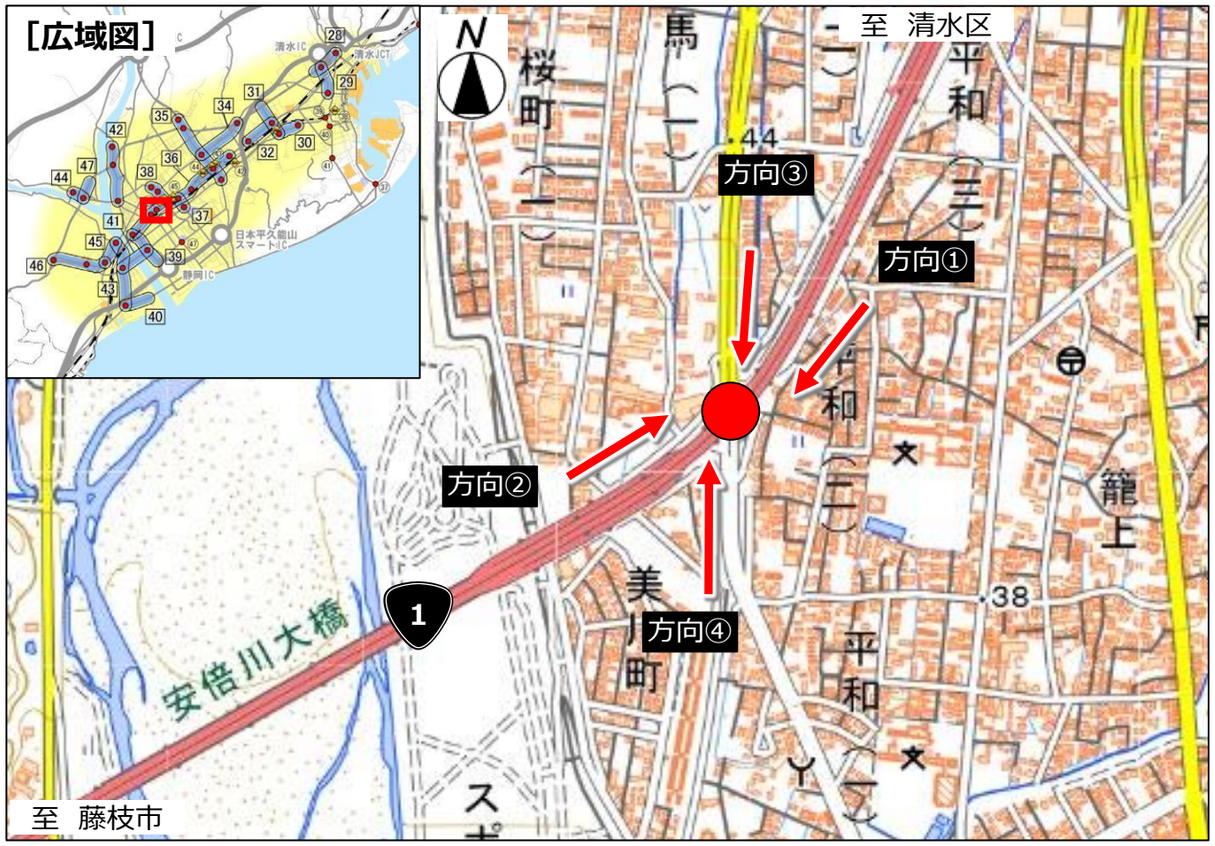
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	１‘軸（朝、昼、夕の損失時間）

⑲　平和二丁目

○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。
○方向④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

▼平和二丁目交差点

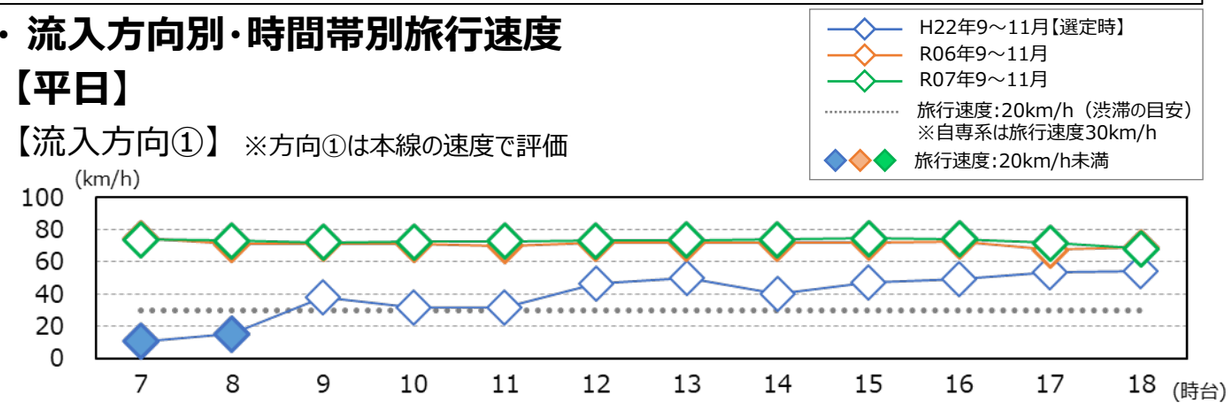


出典：国土交通省 国土地理院地図

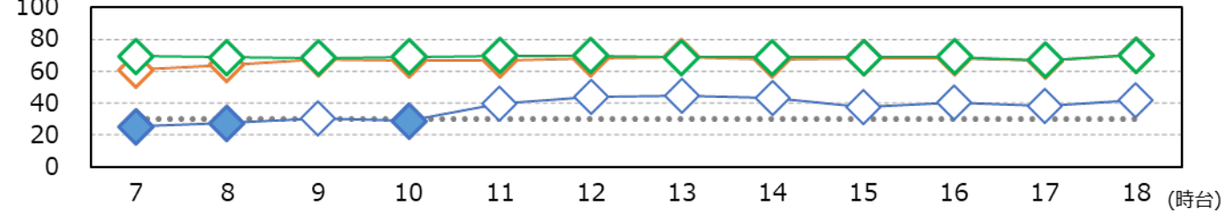
・流入方向別・時間帯別旅行速度

【平日】

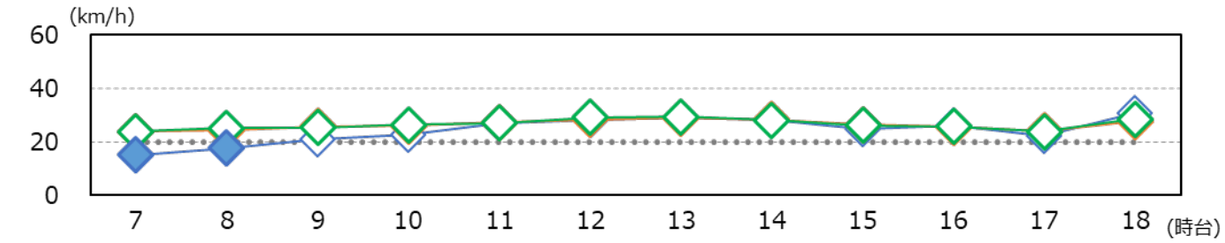
【流入方向①】　※方向①は本線の速度で評価



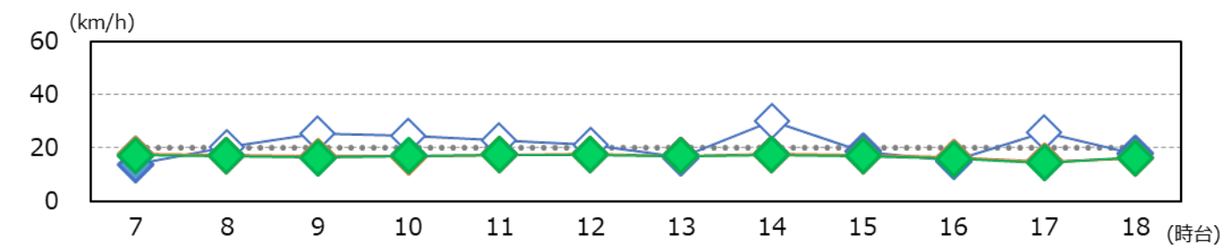
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

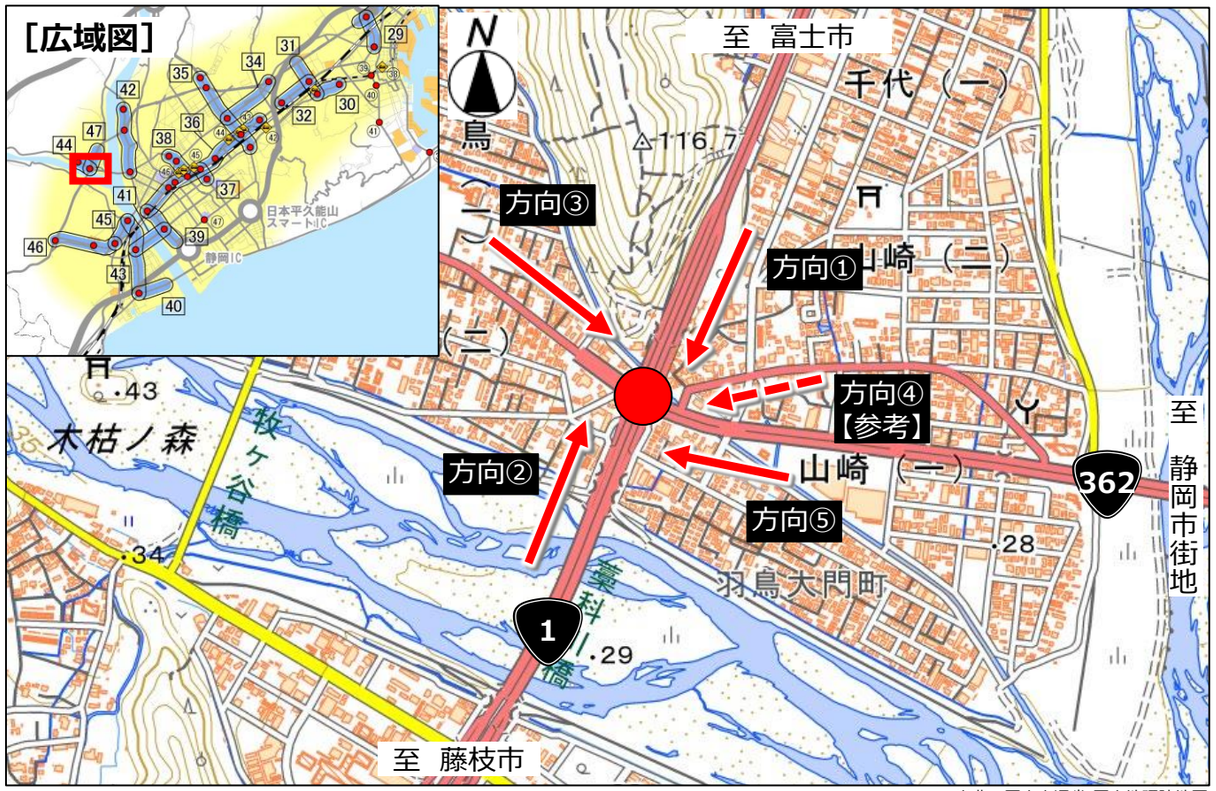
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

⑳　羽鳥IC

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向②において旅行速度が上昇し30km/hを上回る。
○方向③、⑤について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

▼羽鳥IC交差点



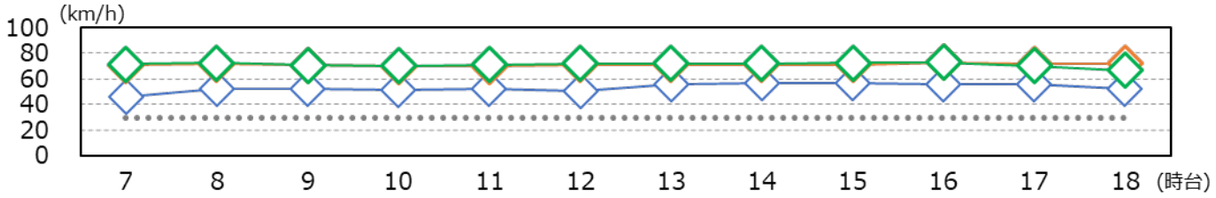
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度　※方向①、②は本線の速度で評価

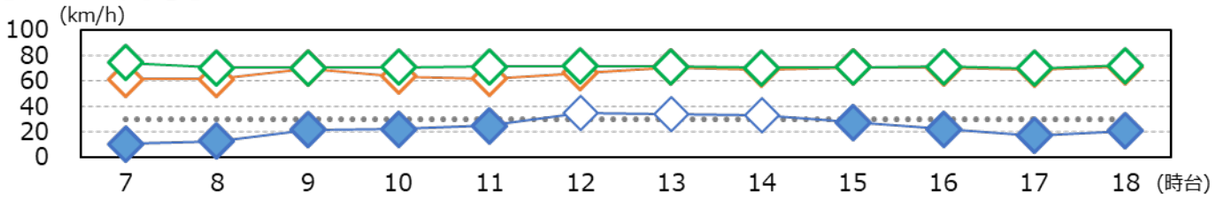
【平日】



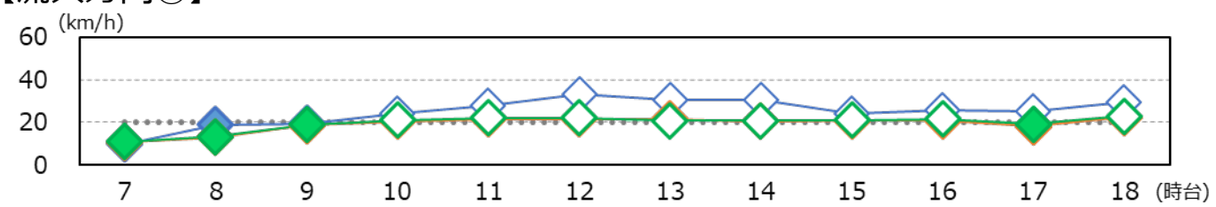
【流入方向①】



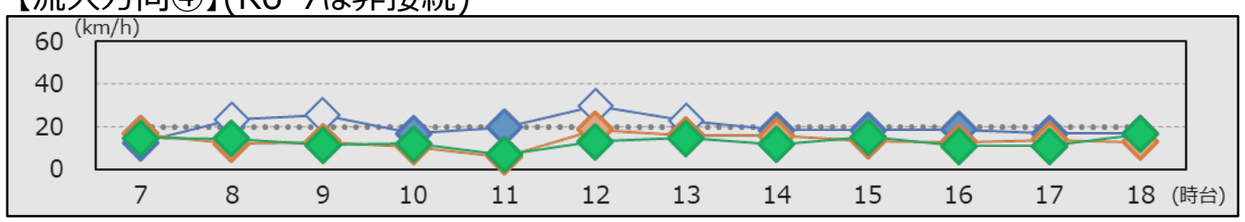
【流入方向②】



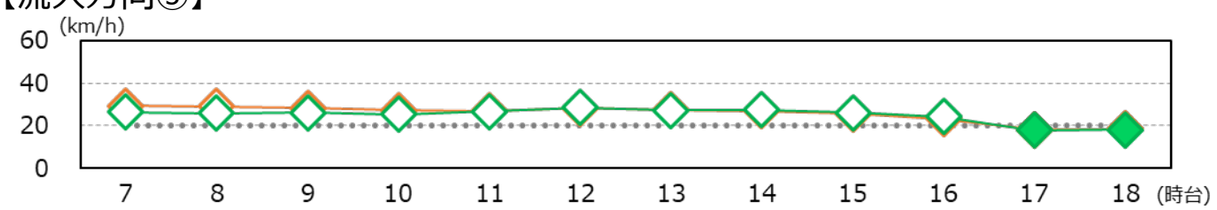
【流入方向③】



【流入方向④】(R6・7は非接続)



【流入方向⑤】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6・7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

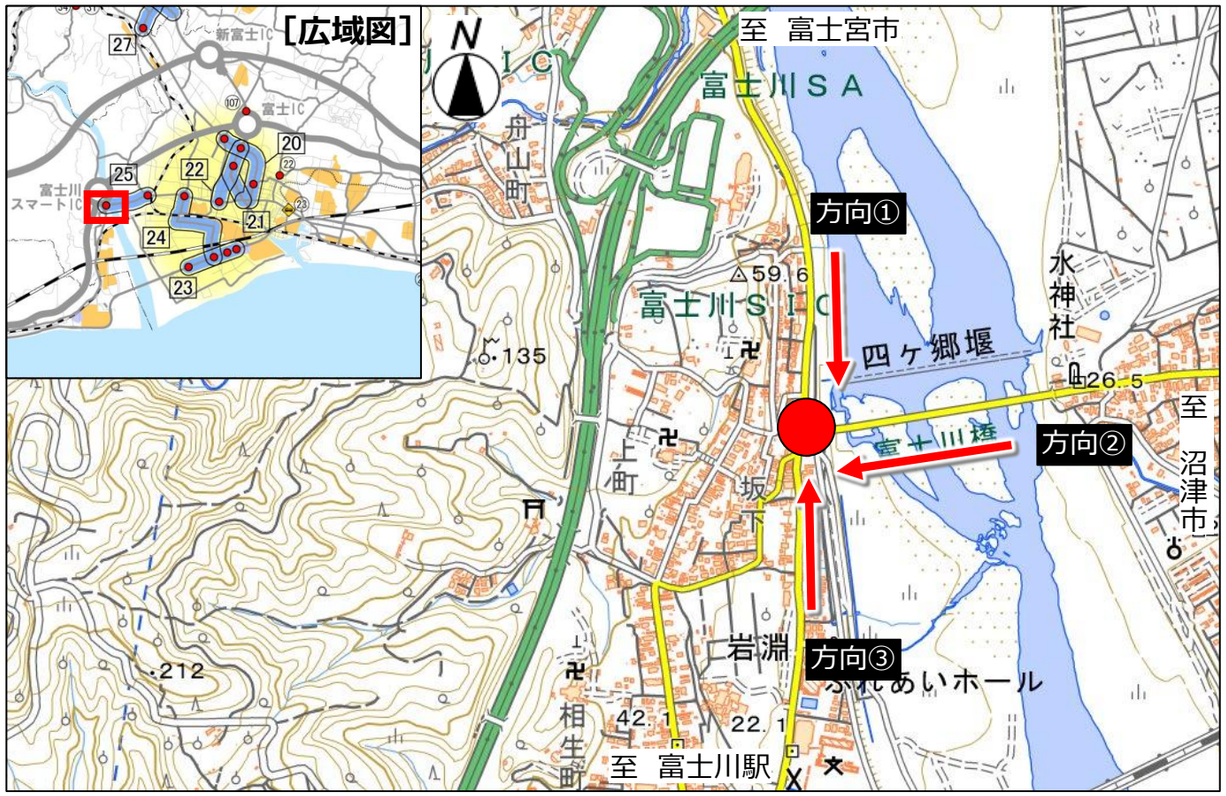
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

㉑　富士川橋西

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向①、②において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○方向③について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

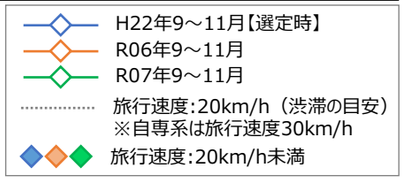
▼富士川橋西交差点



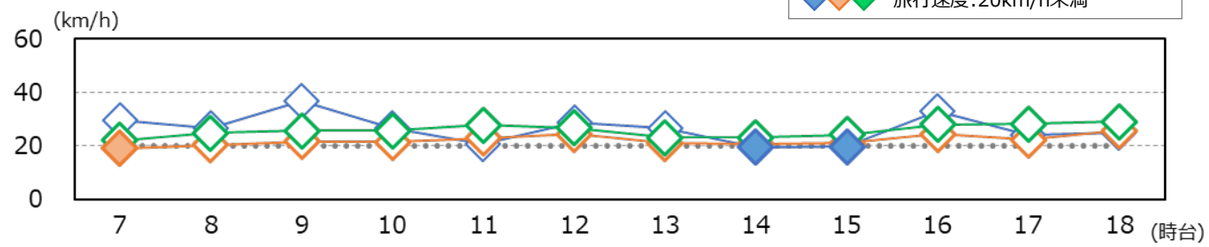
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

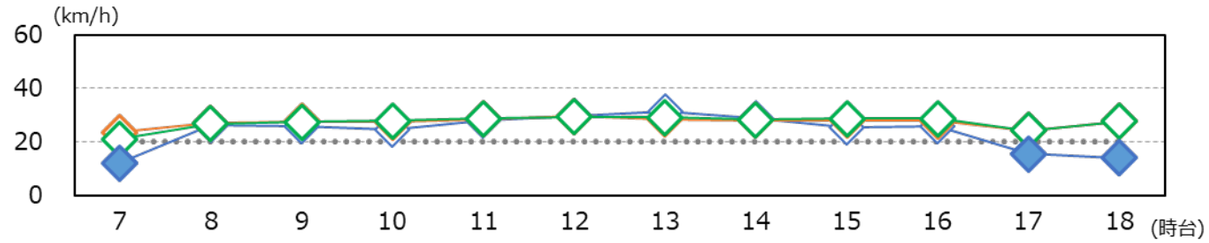
【平日】



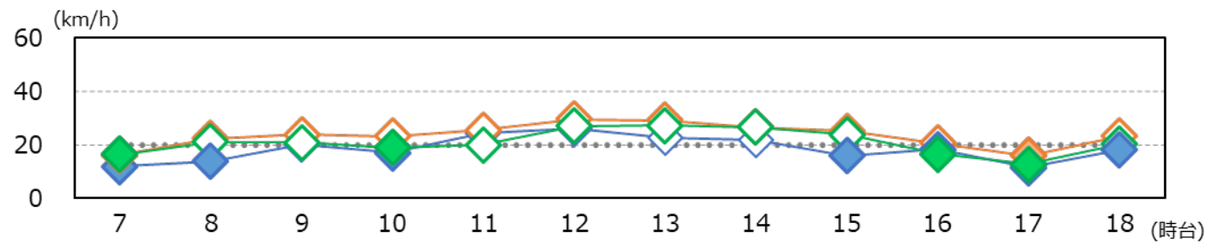
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

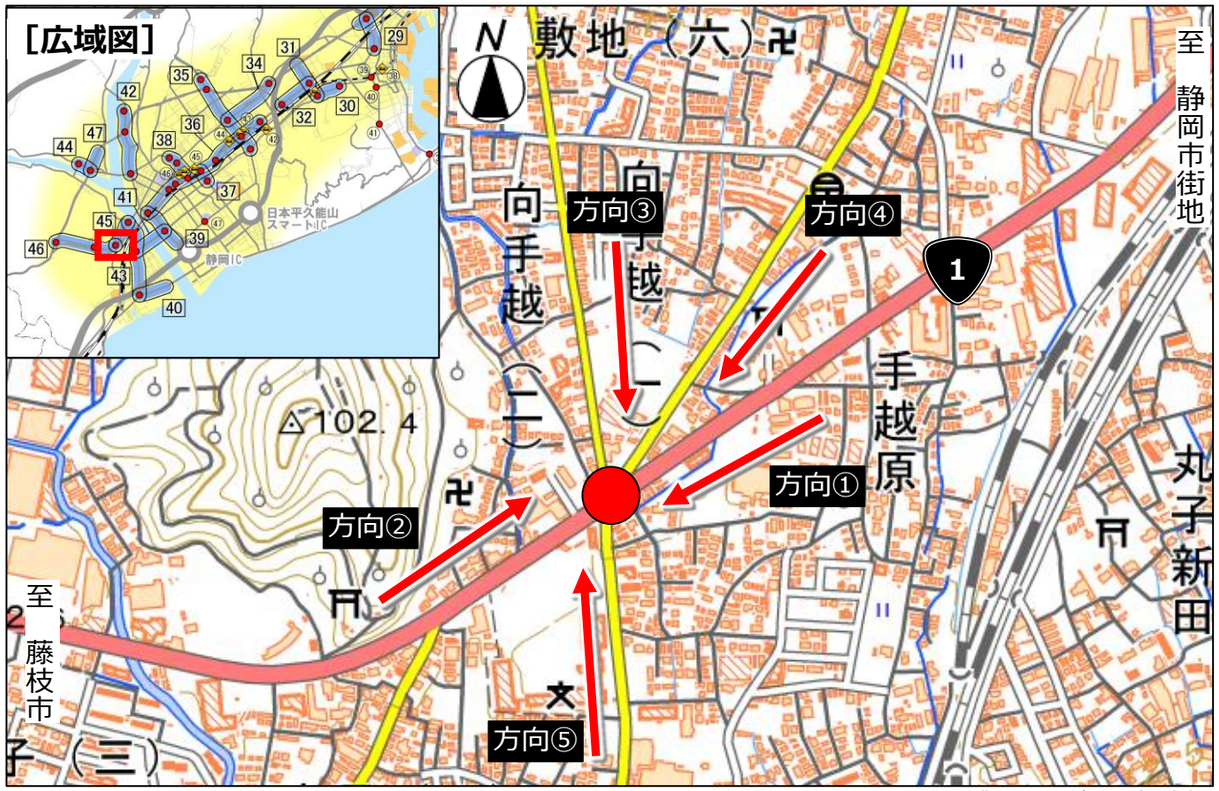
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

㉒　手越原

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

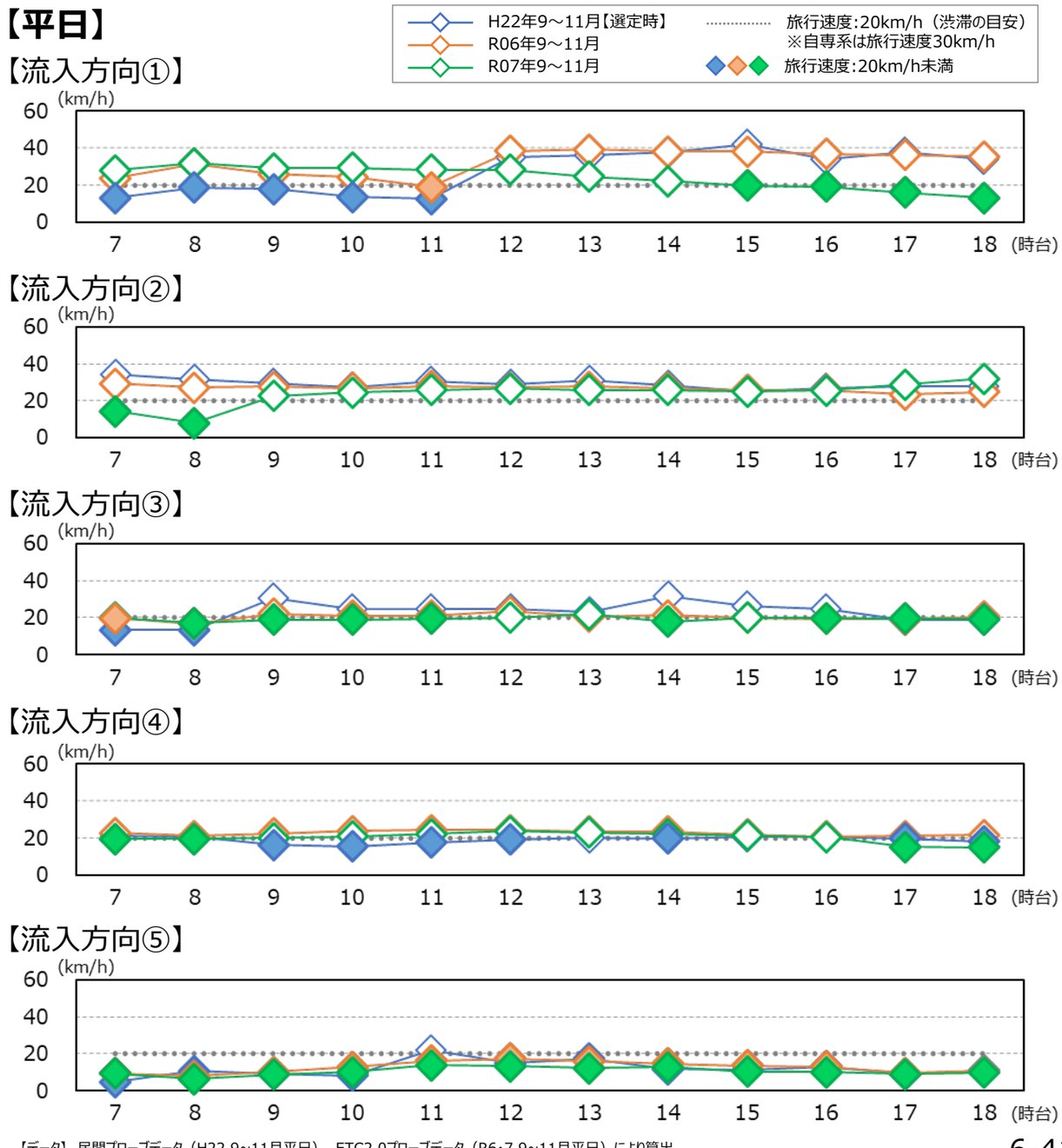
▼手越原交差点



出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

【平日】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	２‘軸（自専道系の速度）

㉓　新大井川橋

○旅行速度の傾向は、平成22年・令和6年と比較して、方向①、②において旅行速度が上昇し30km/hを上回る。
○全ての流入方向・時間帯で旅行速度が20km/h以上（自専道区間は30km/h以上）かつ、渋滞緩和要因が明確のため、削除候補箇所とする。

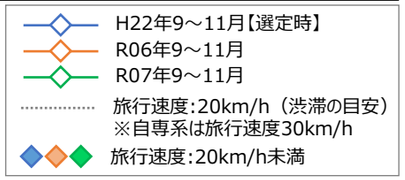
▼新大井川橋



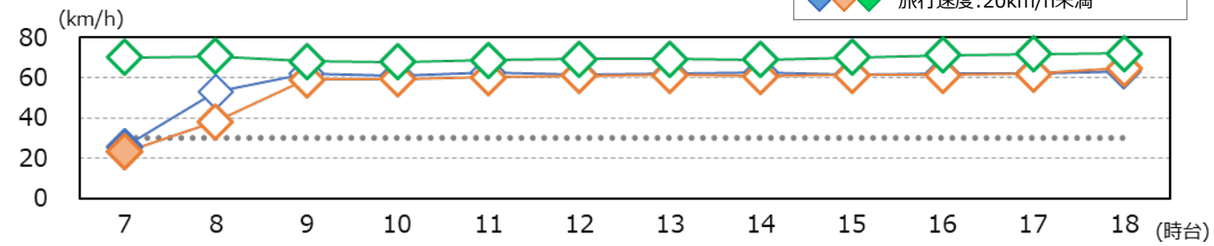
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

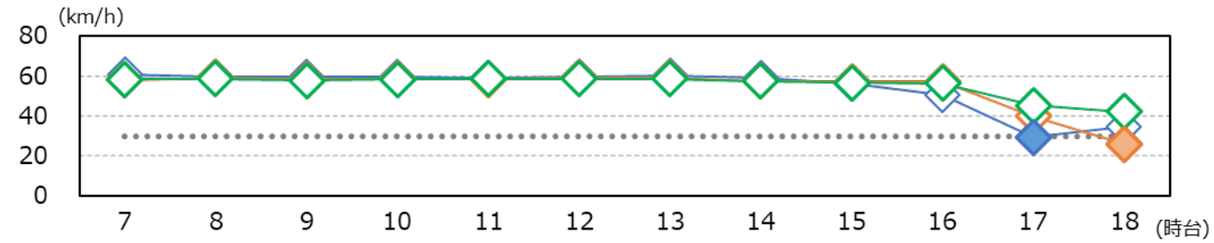
【平日】



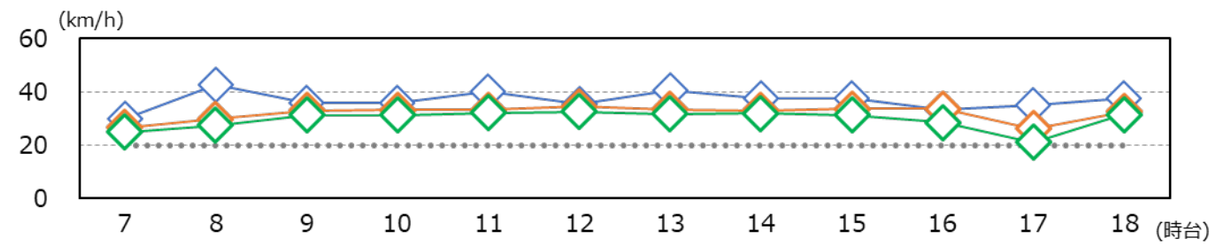
【流入方向①】



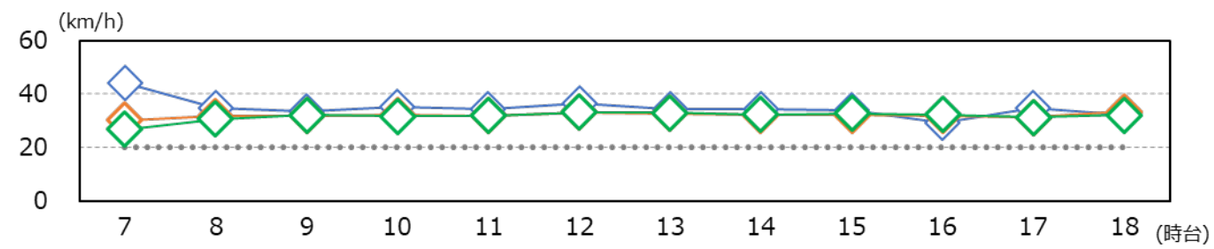
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

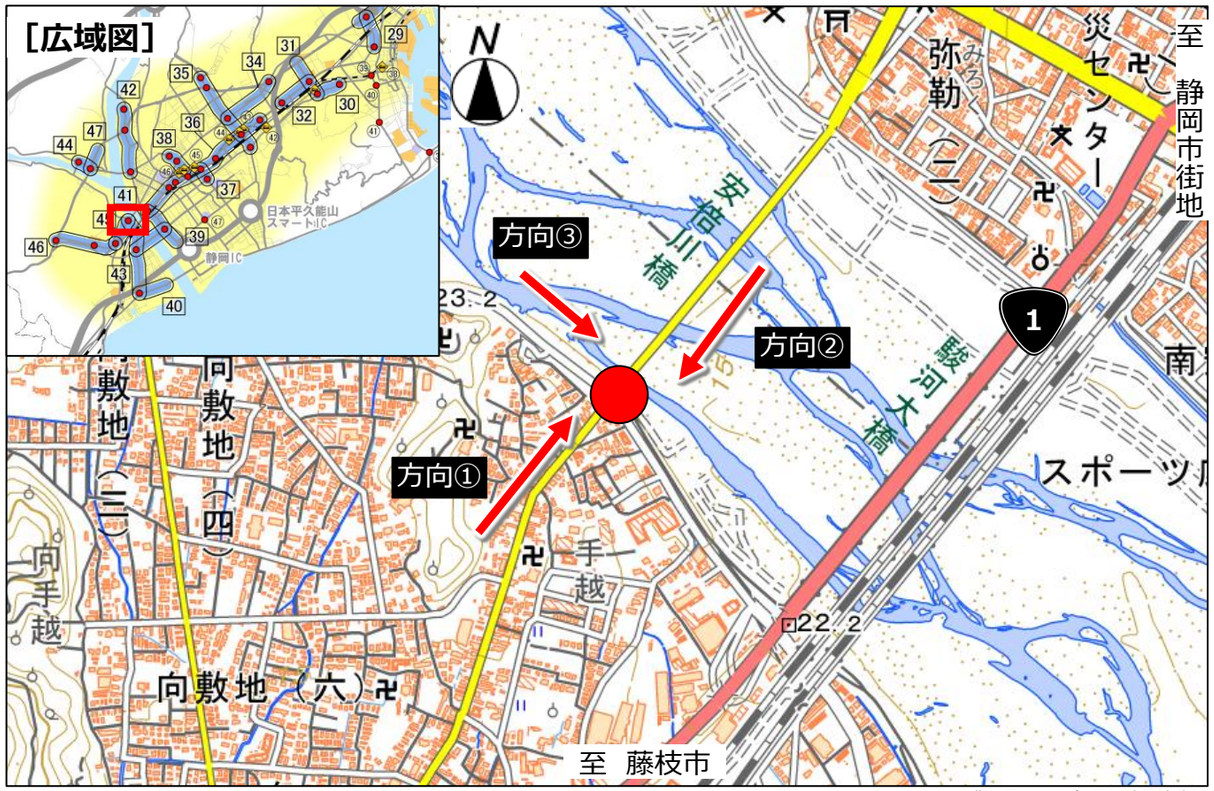
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

㉔　安倍川橋西

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

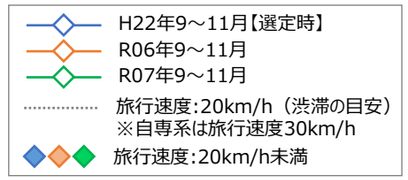
▼安倍川橋西交差点



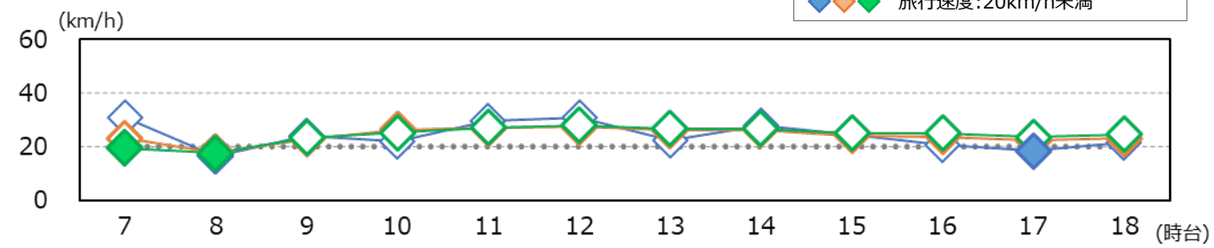
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

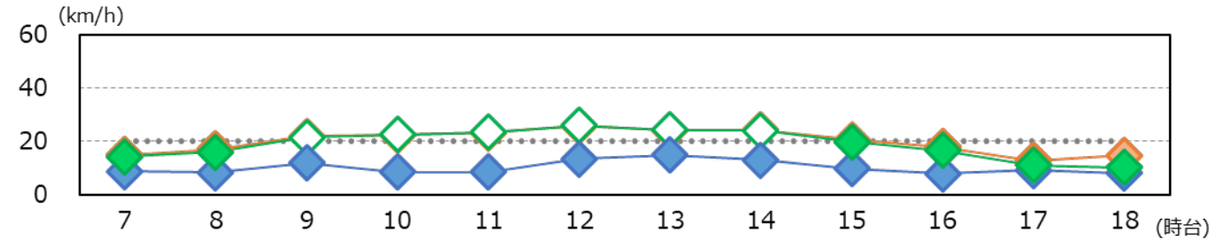
【平日】



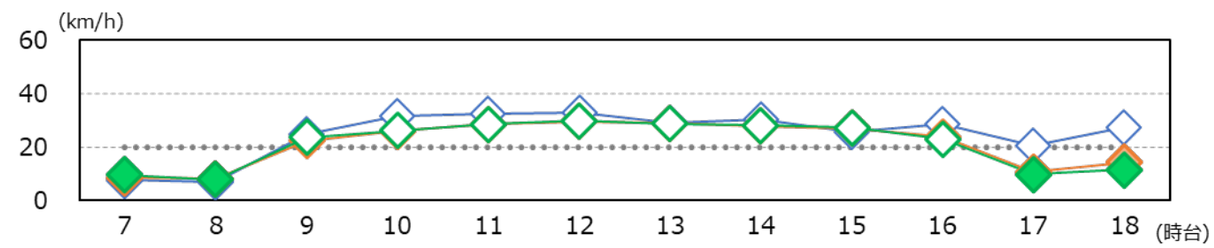
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

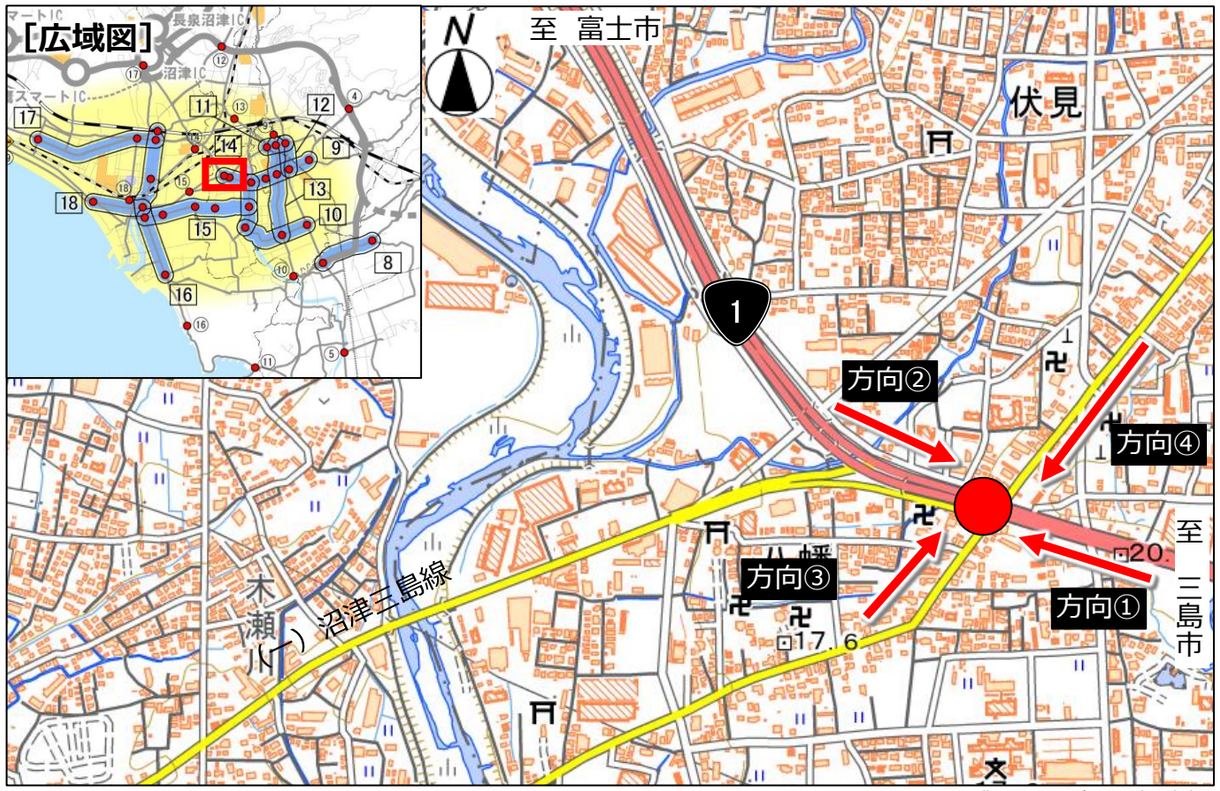
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

㉕　八幡

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

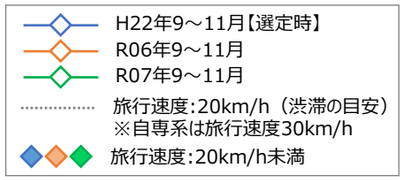
▼八幡交差点



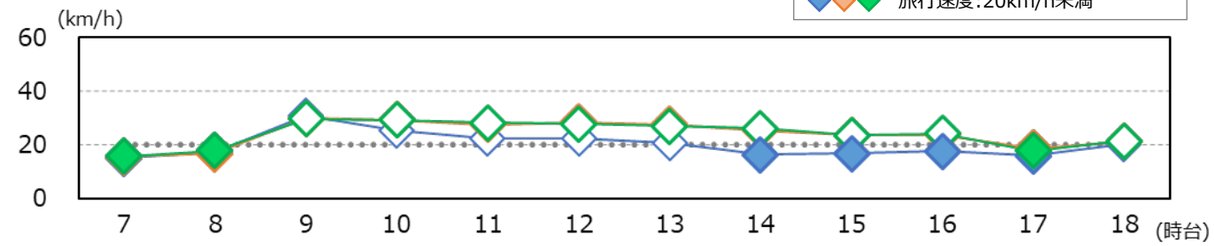
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

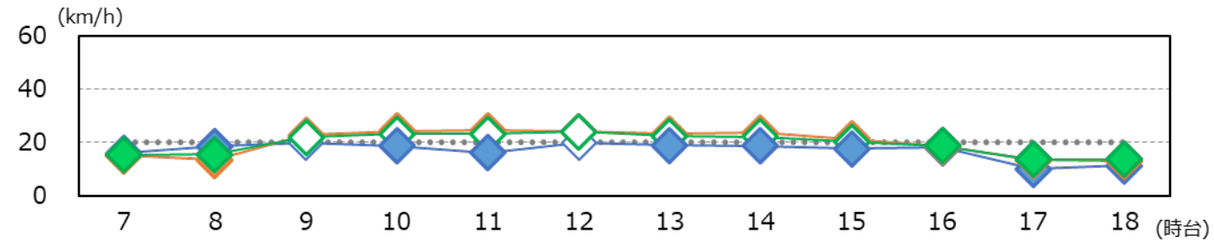
【平日】



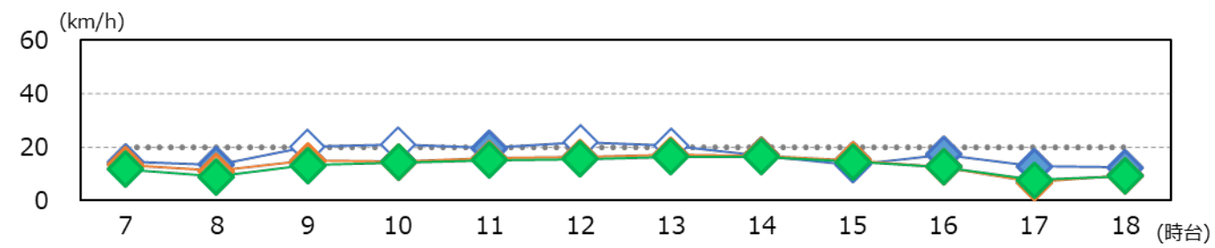
【流入方向①】



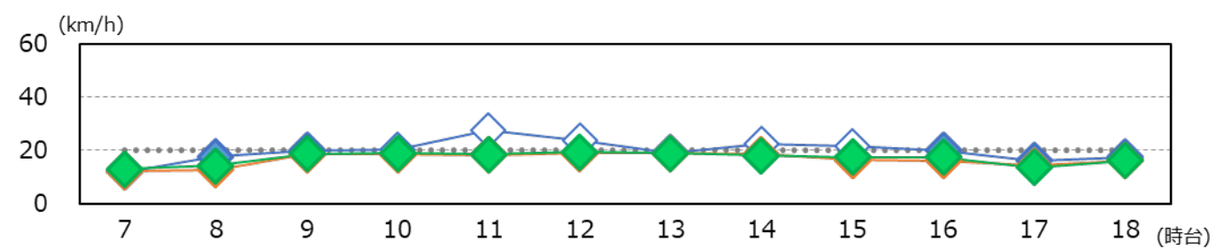
【流入方向②】



【流入方向③】



【流入方向④】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

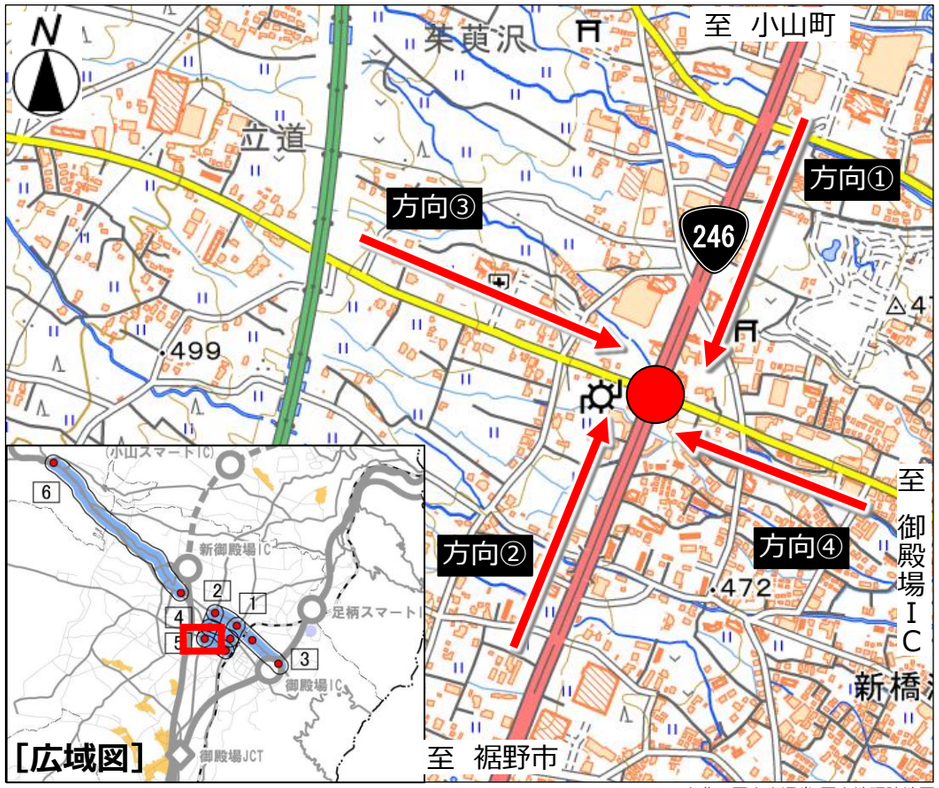
参考－３　流入部速度によるチェック

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）

㉖　ぐみ沢丸田

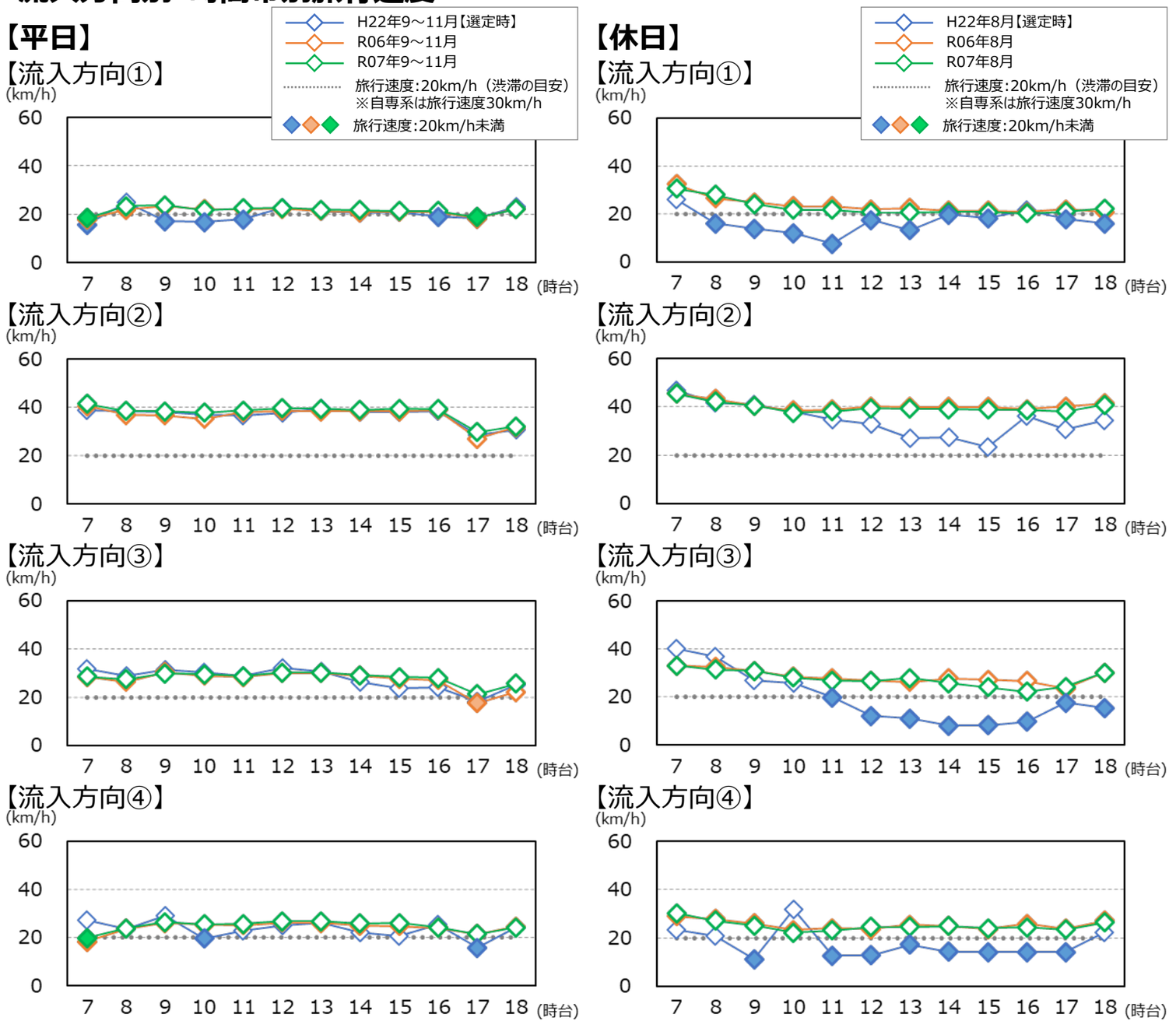
○方向①、④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

▼ぐみ沢丸田交差点



出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日/H22.8月休日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日/R6･7.8月休日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

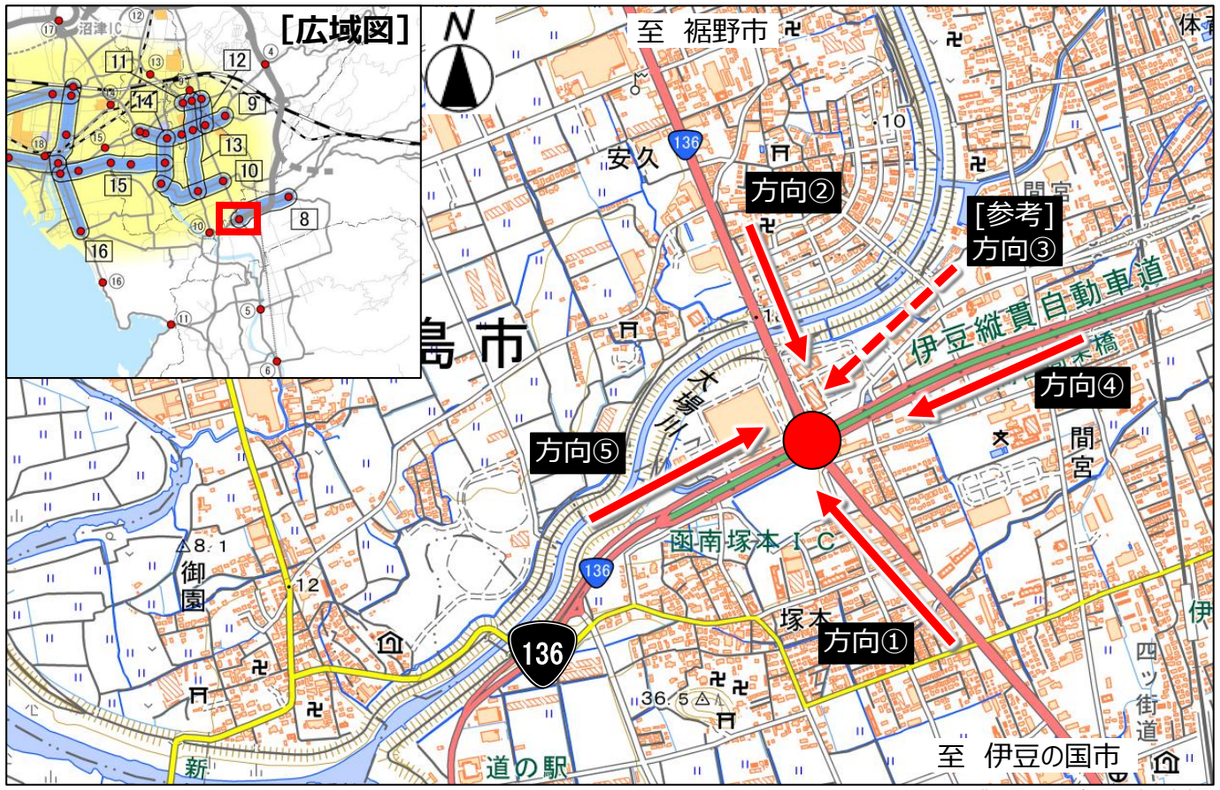
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

㉗　大場川南

○方向①、②、④について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

▼大場川南交差点



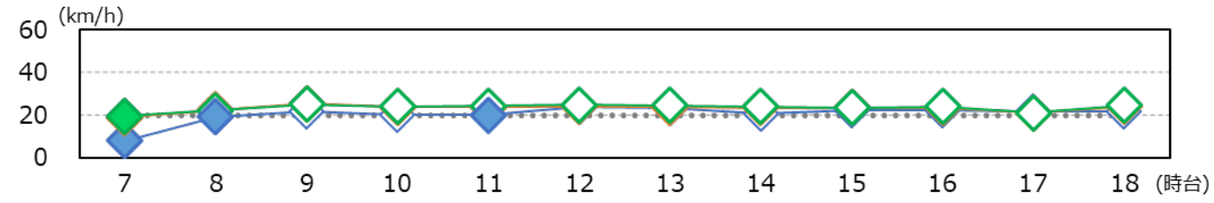
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

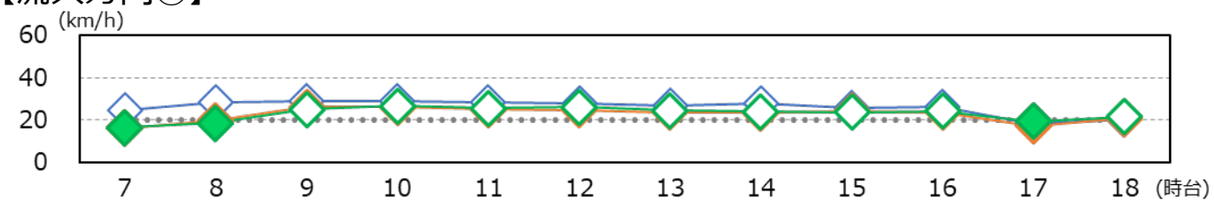
【平日】



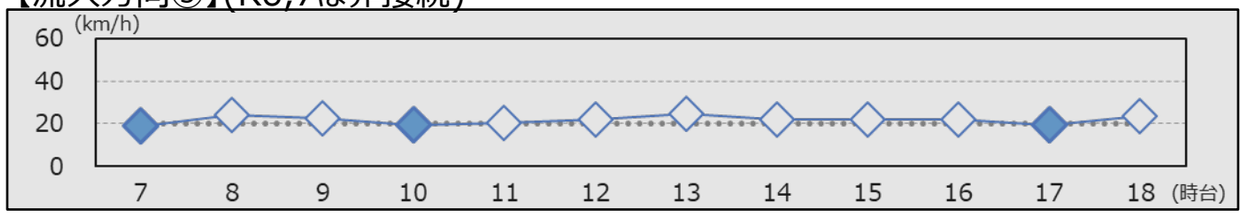
【流入方向①】



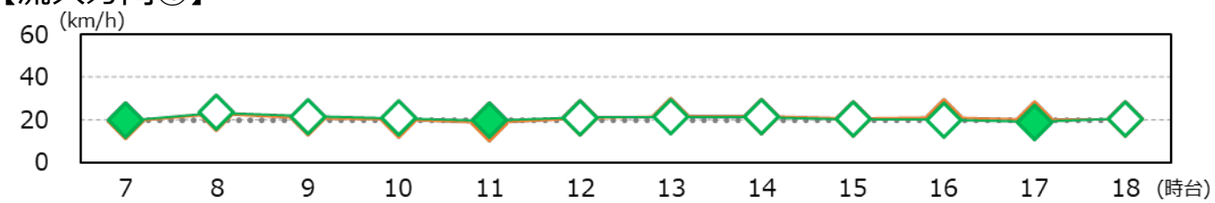
【流入方向②】



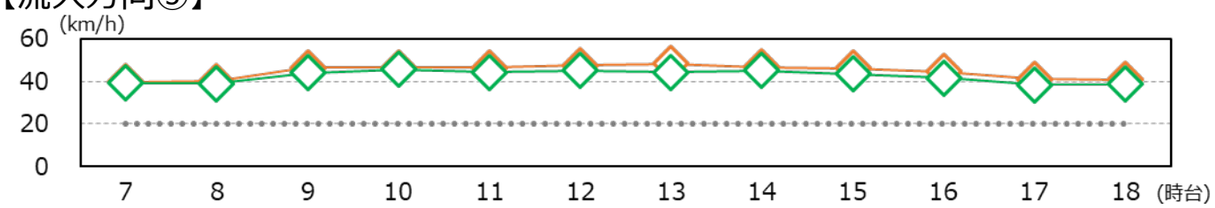
【流入方向③】(R6,7は非接続)



【流入方向④】



【流入方向⑤】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

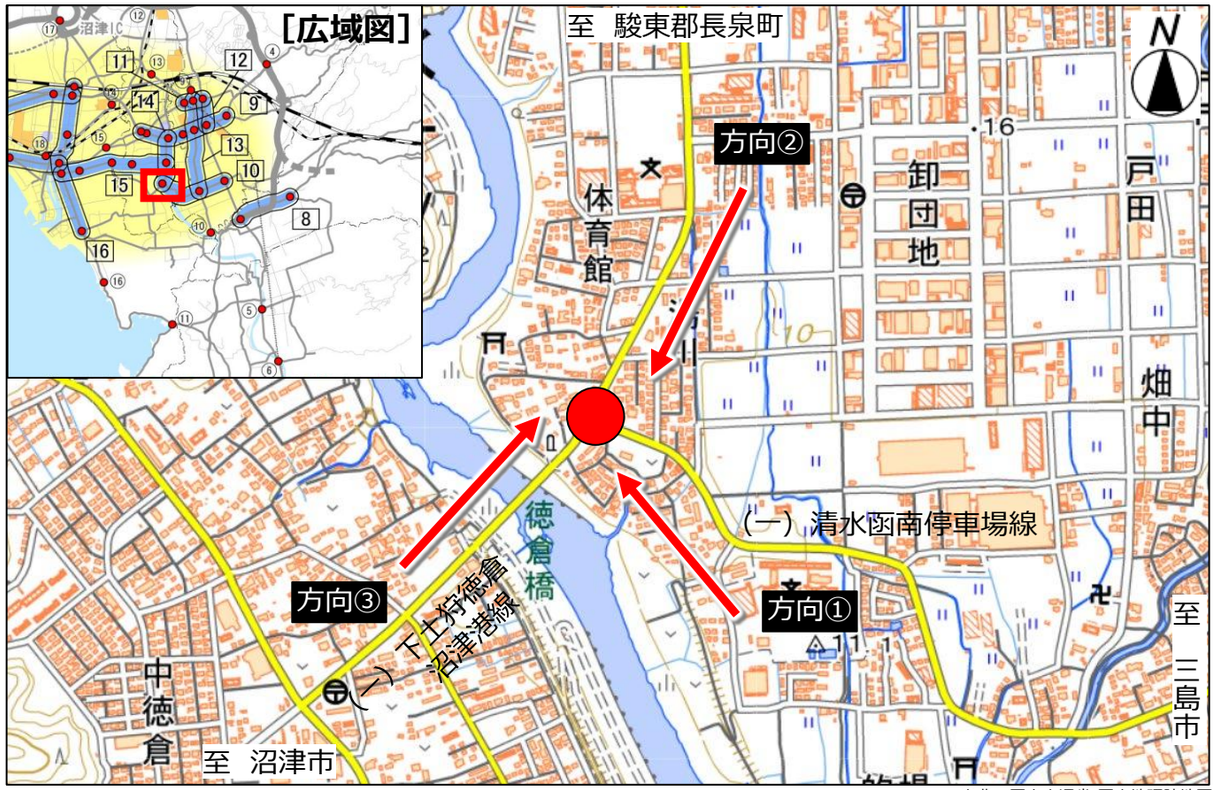
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

㉘　湯川

○各方向について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

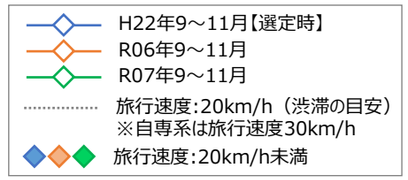
▼湯川交差点



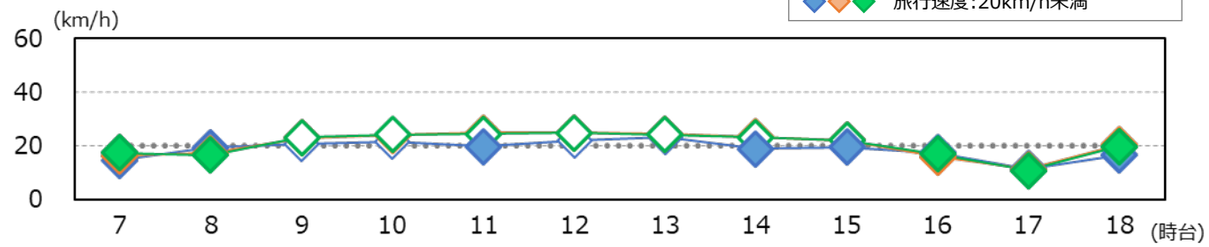
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

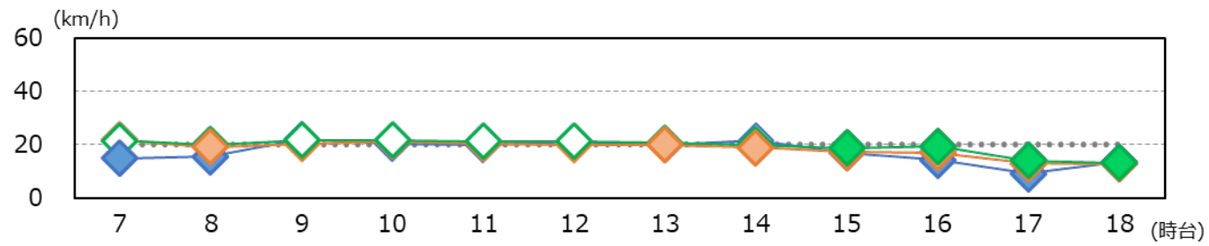
【平日】



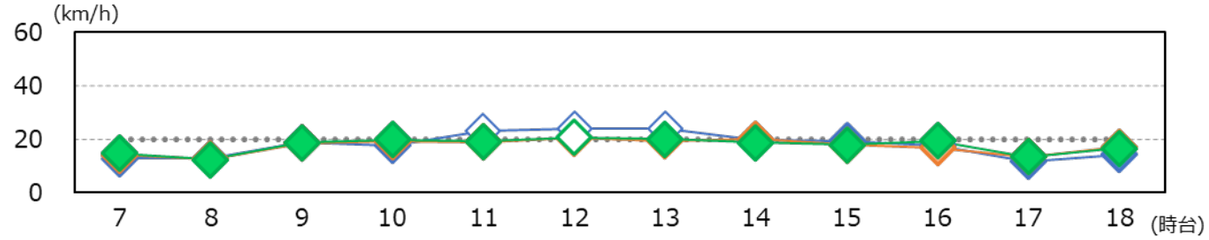
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

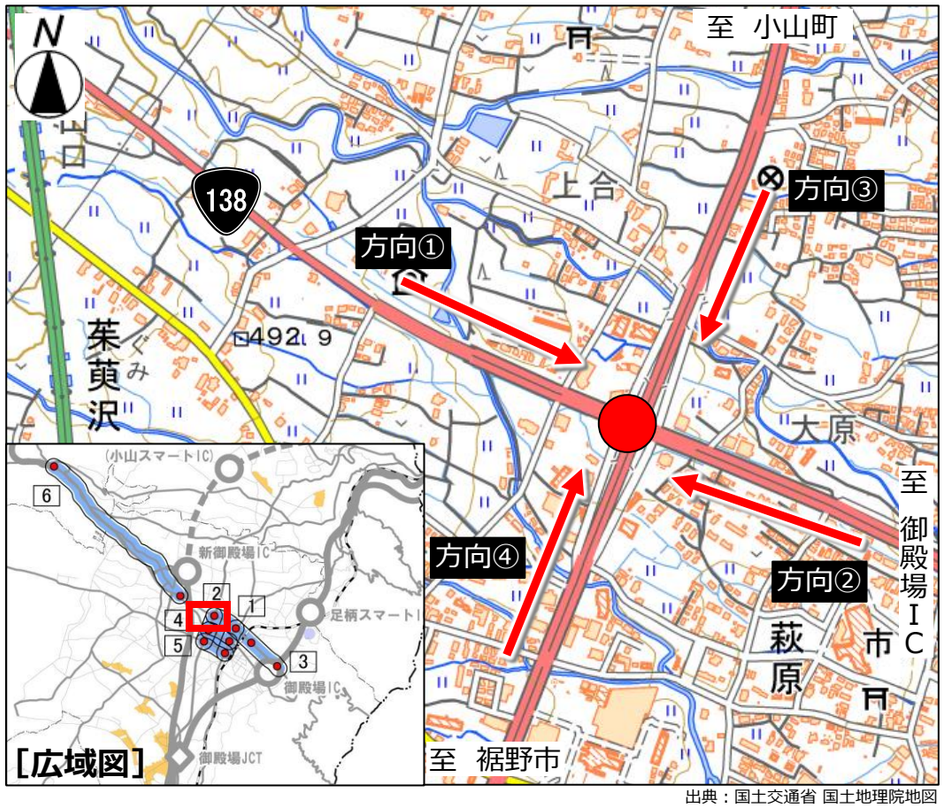
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（観光エリアの繁忙期の速度）

㉙　萩原北

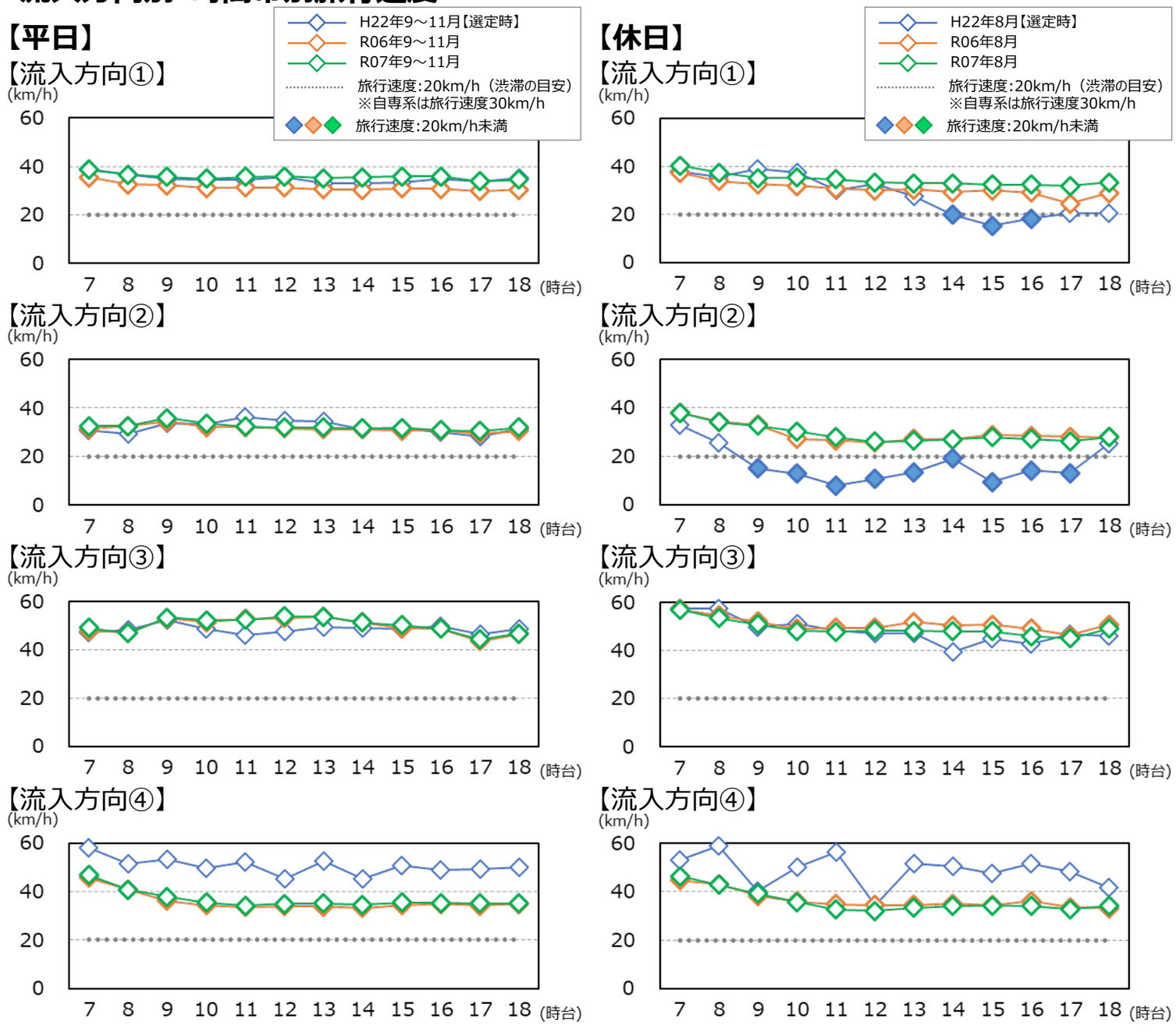
○平成22年と比較して、休日の方向①、②において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○渋滞緩和が2年間継続していることから、 現地確認箇所とする。

▼萩原北交差点



出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日/H22.8月休日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日/R6･7.8月休日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

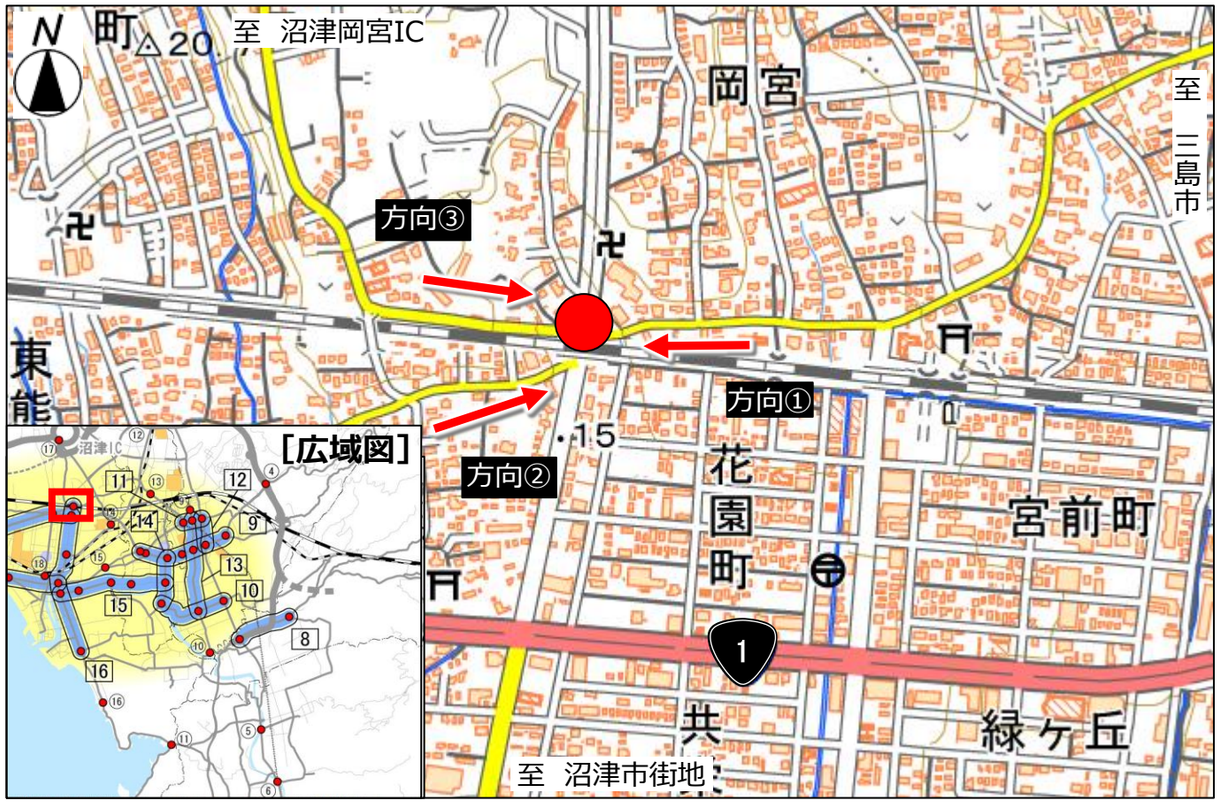
参考－3　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（車線当り損失時間かつ最低速度）

㉚　岡宮

○旅行速度の傾向は、平成22年と比較して、方向③において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○方向①、②について、旅行速度が20km/hを下回っており、当該箇所については経過観察とする。

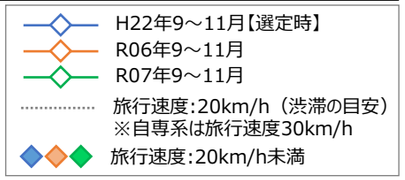
▼岡宮交差点



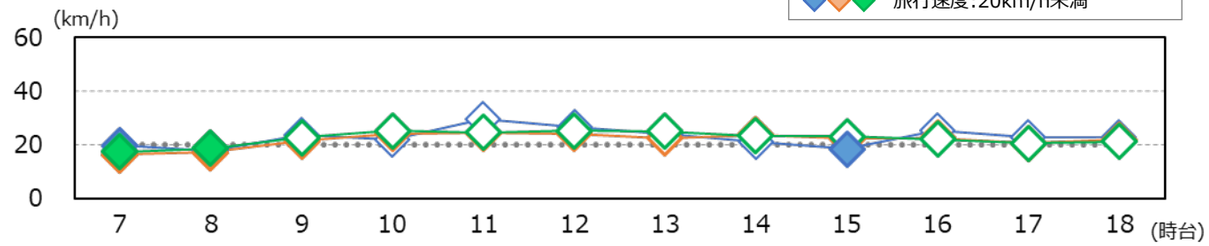
出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度

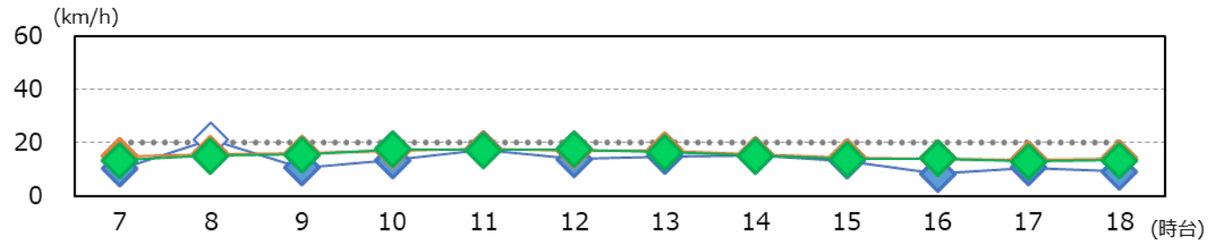
【平日】



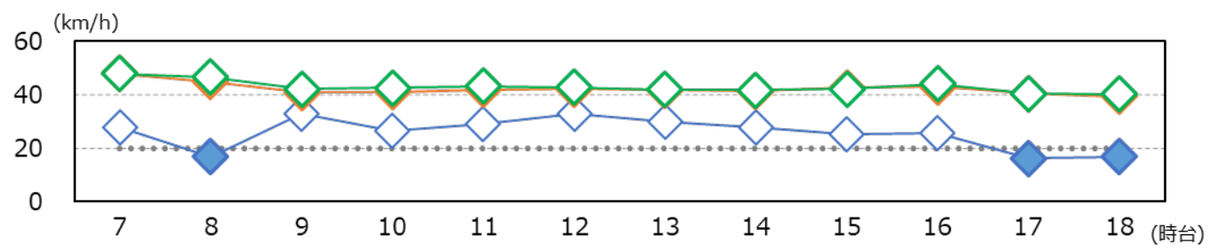
【流入方向①】



【流入方向②】



【流入方向③】



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

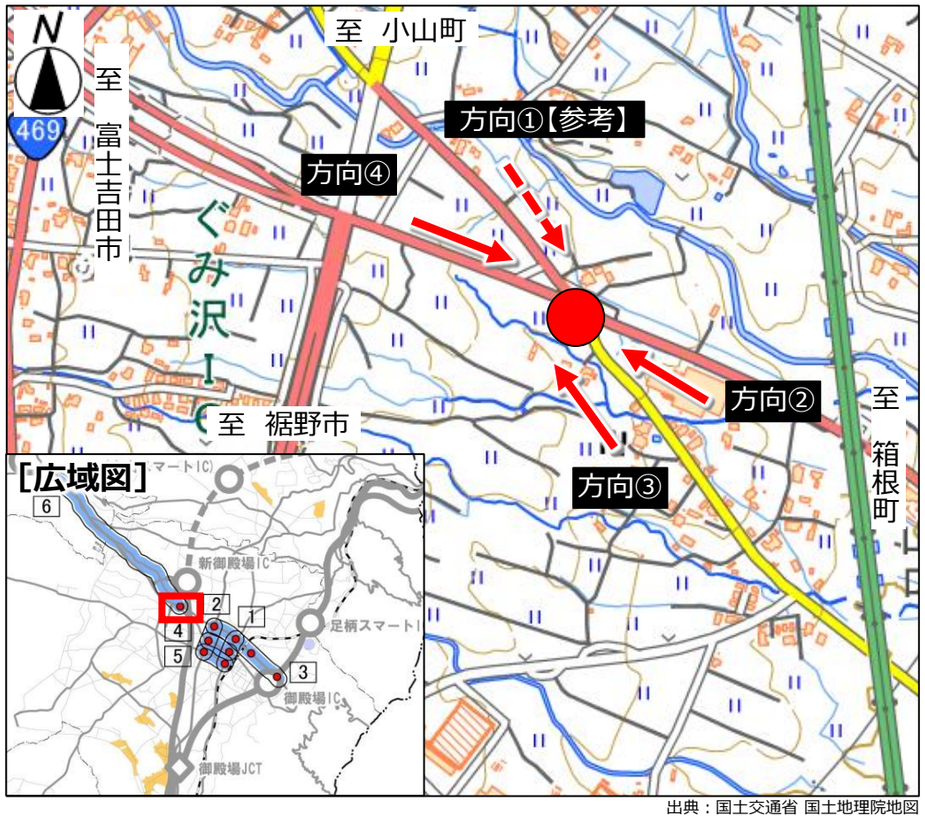
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（観光エリアの繁忙期の速度）

㉛　ぐみ沢上

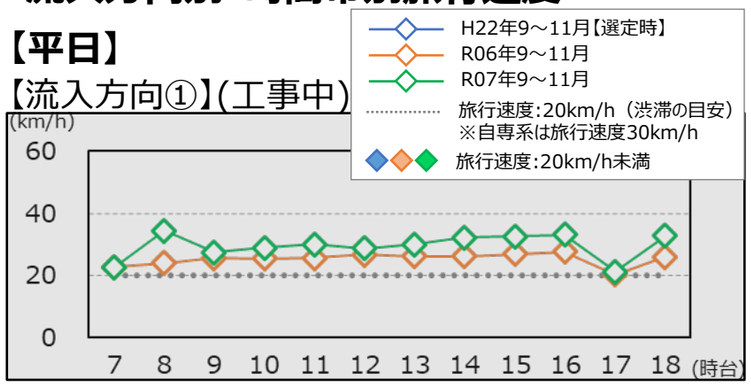
○平成22年と比較して、休日の方向②、③において旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○国道138号須走道路・御殿場バイパス（西区間）開通　（令和3年4月10日）により旅行速度が改善。
○方向①は現在工事中で一時的に通行止めとなっており、事業完了後に交通状況を確認する必要がある。

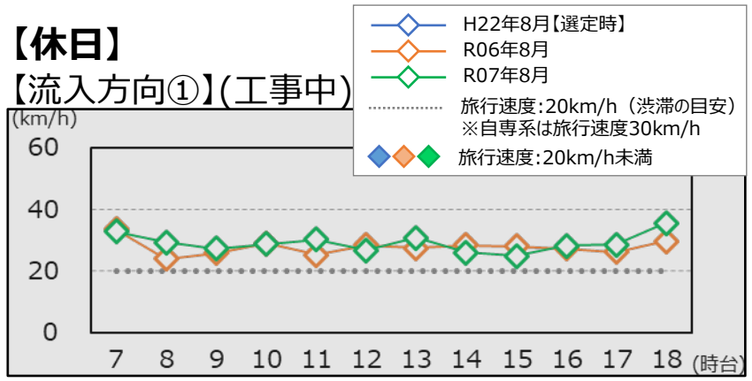
▼ぐみ沢上交差点

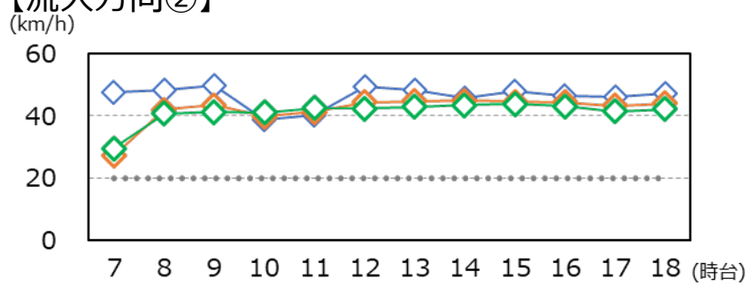


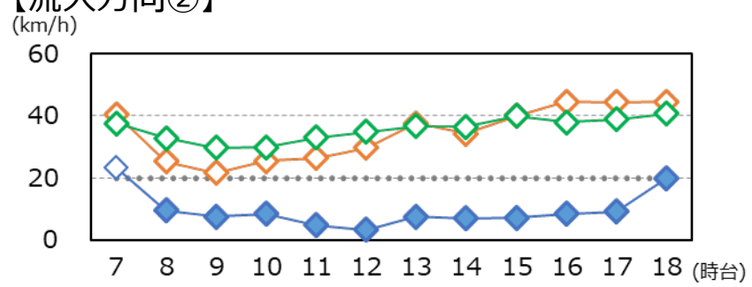
出典：国土交通省 国土地理院地図

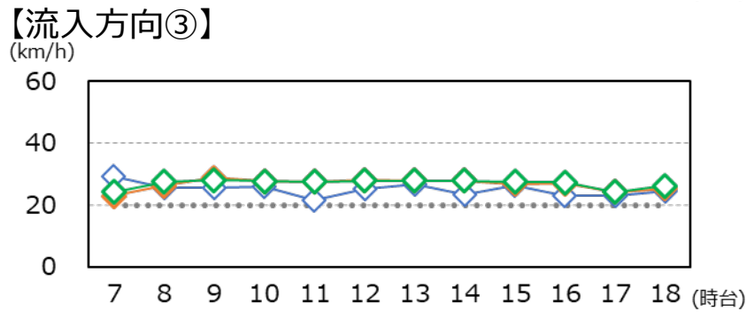
・流入方向別・時間帯別旅行速度

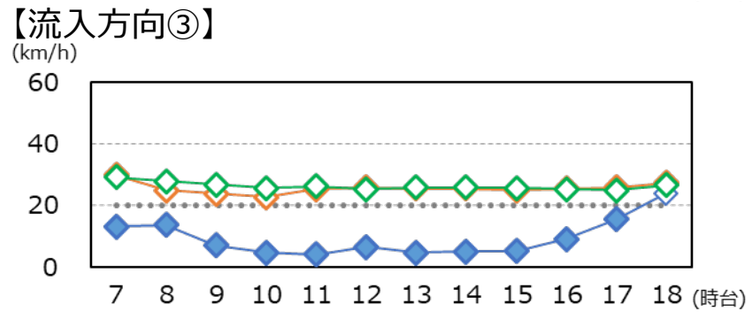


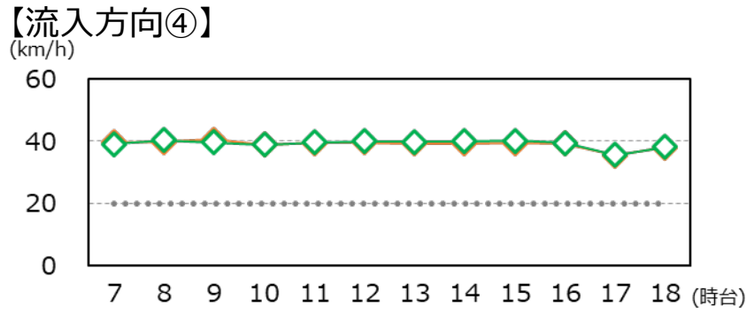


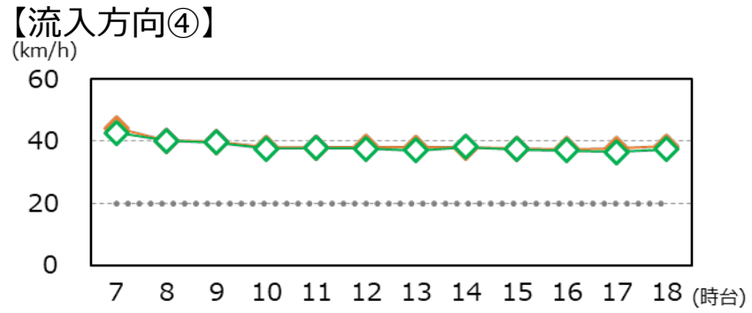












【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日/H22.8月休日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日/R6･7.8月休日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

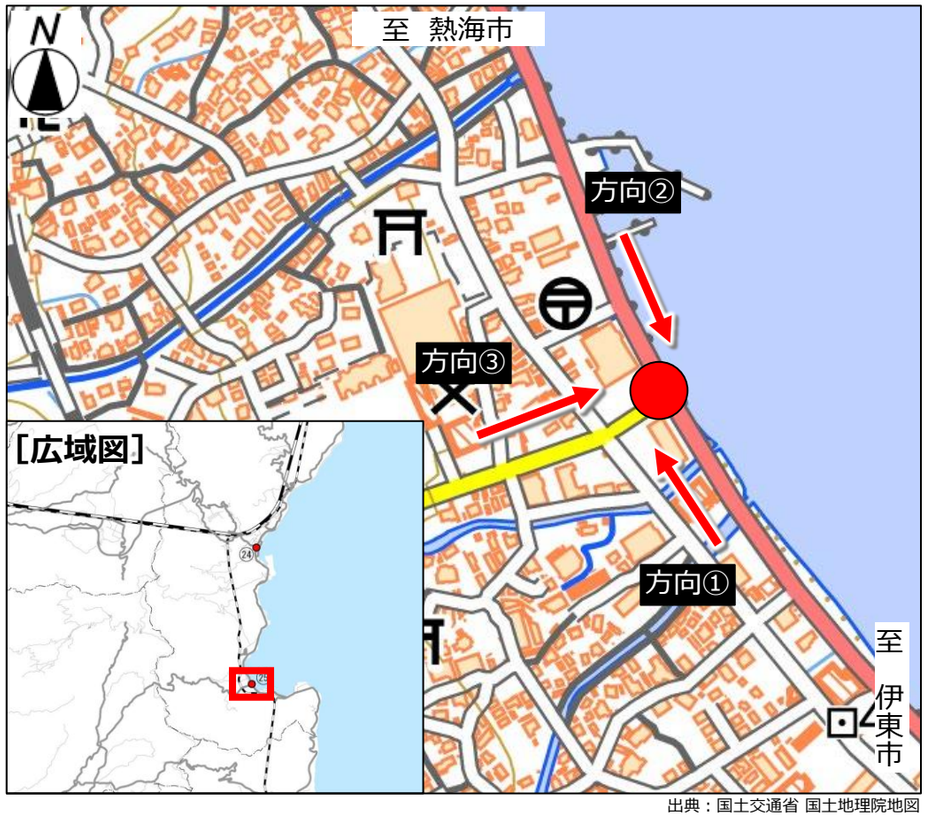
参考－３　流入部速度によるチェック

選定時の抽出指標	３軸（観光エリアの繁忙期の速度）

㉜　下多賀

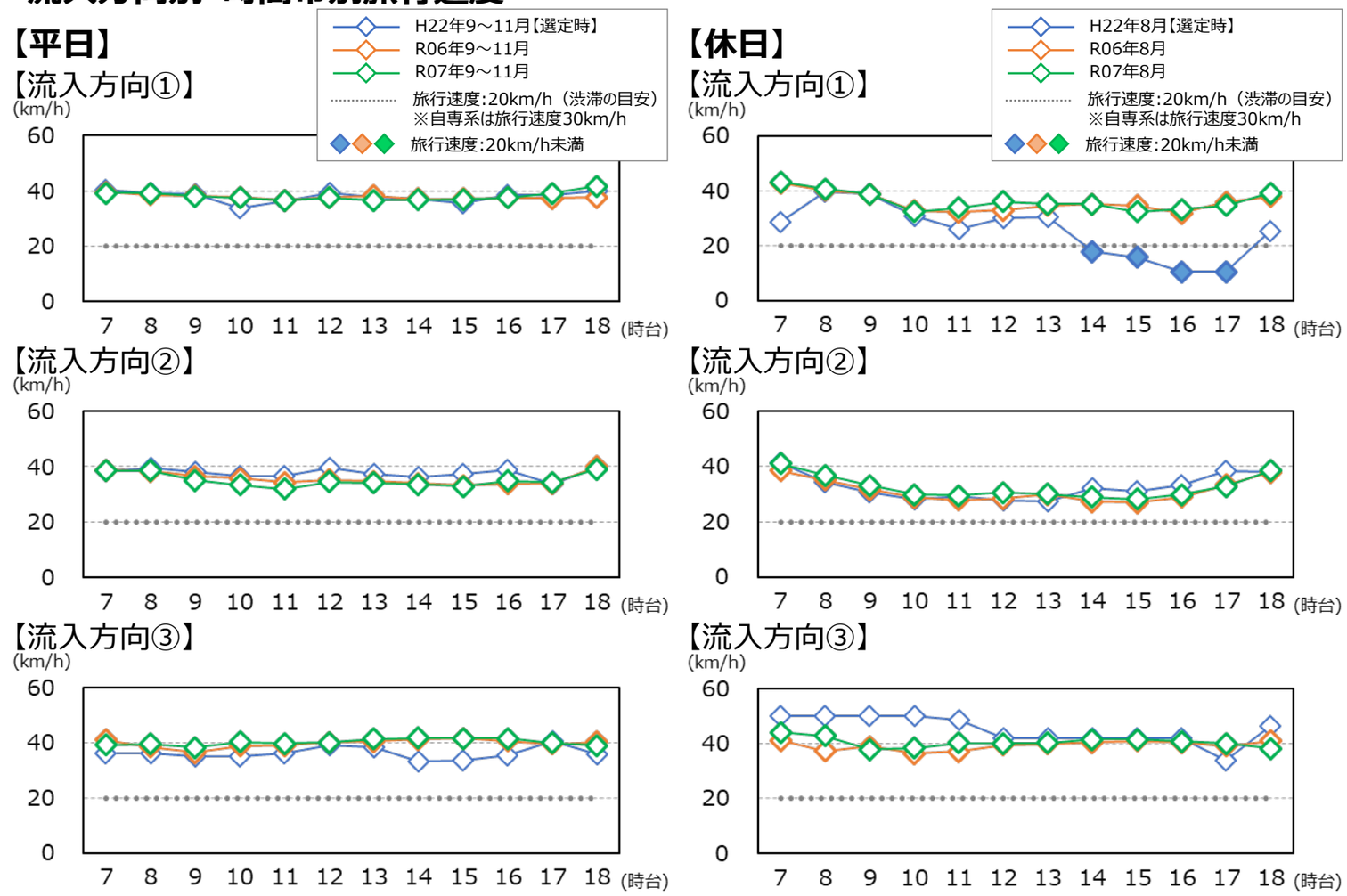
○平成22年と比較して、休日の方向①について旅行速度が上昇し20km/hを上回る。
○渋滞緩和が2年間継続していることから、 現地確認箇所とする。

▼下多賀交差点



出典：国土交通省 国土地理院地図

・流入方向別・時間帯別旅行速度



【データ】 民間プローブデータ（H22.9~11月平日/H22.8月休日）、ETC2.0プローブデータ（R6･7.9~11月平日/R6･7.8月休日）により算出

参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

参考－４　フォローアップ評価結果（素案箇所）

選定時の指標	閾値以下　32		閾値以上　128
流入部速度	閾値以下　4	閾値以上　28	－
計	4	**156**	

対策の有無	○ なし 78	あり 78（50%）		
フォローアップ評価（渋滞発生時間帯数の前後比較）	－	● 5 交差点全体で緩和	○ 22 一部方向のみ改善	◎ 51 変化なし

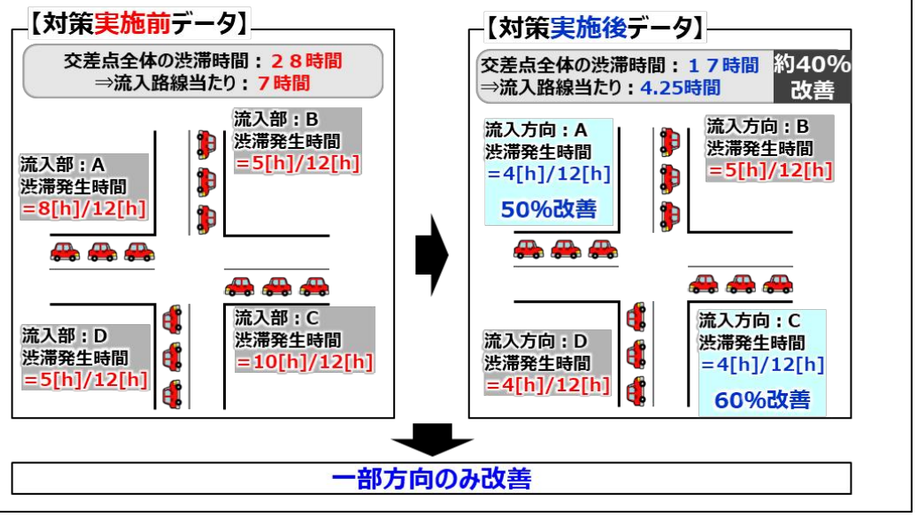
※主要渋滞箇所選定時～R7年度までに完了した対策事業ありの箇所について、民間プローブデータ・ETC2.0プローブデータに基づく流入区間別旅行速度より、下記期間を対象として比較
（平日）令和22年9-11月～令和7年9-11月
（休日）平成22年8月～令和7年8月
※休日（観光）エリア内の箇所については、平日及び休日の旅行速度により評価
※自動車専用道路等の区間については、閾値を概ね30km/hで評価
※流入方向別の渋滞発生時間については、±1時間の変化は除外

［フォローアップ評価の考え方］

<Step.1>
・交差点全体における流入路線単位の渋滞発生時間を算出。
・対策実施前データと対策実施後データを比較（前年モニタリングデータとの比較）し、**交差点全体における渋滞発生時間の改善度**を評価⇒50%以上改善した場合、「**交差点全体で緩和**」と評価

<Step.2>
・**流入方向別の渋滞発生時間の改善度**を評価⇒50%以上改善した場合、「**一部方向のみ改善**」と評価

<分析イメージ>



参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

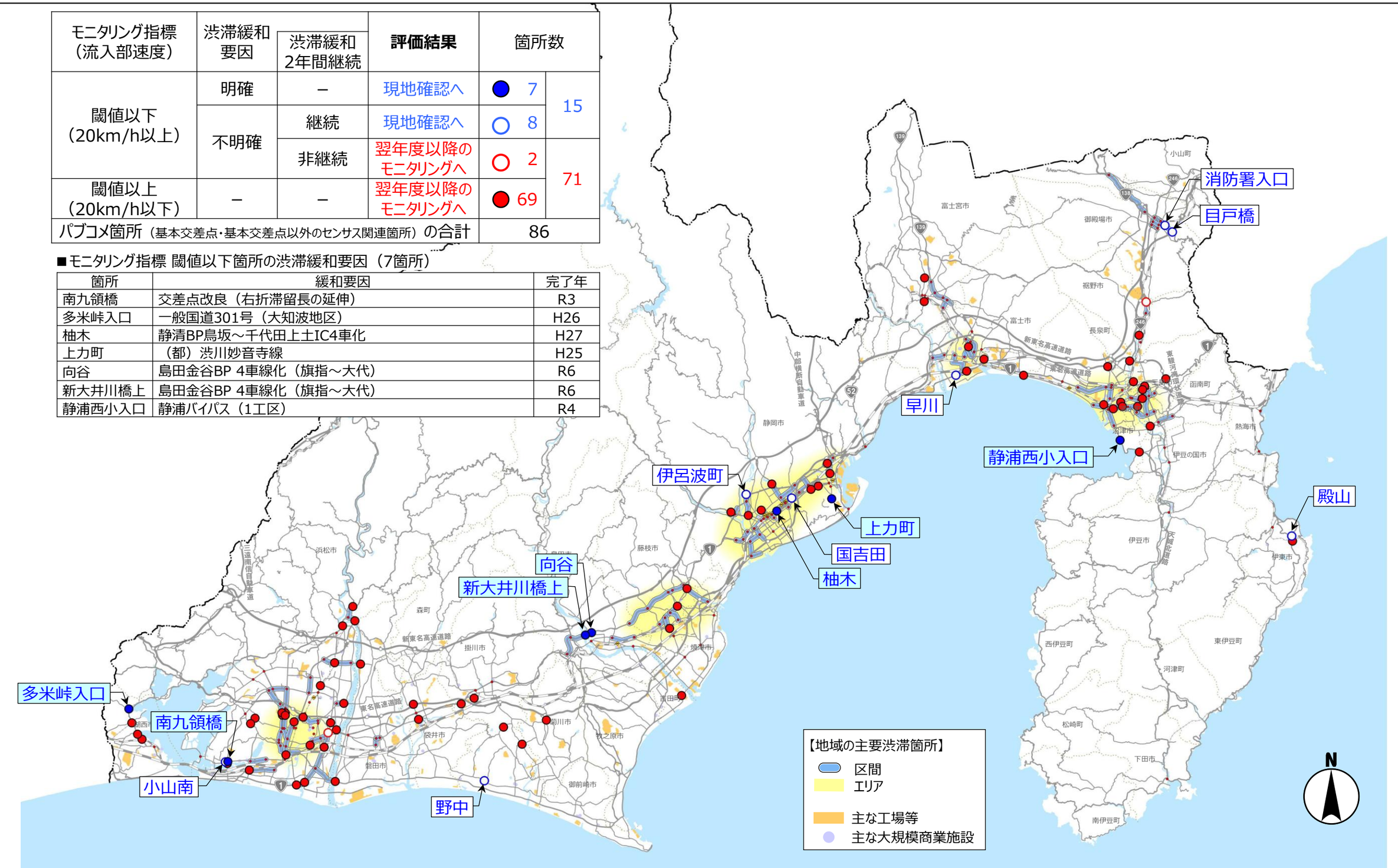
参考－５　流入部速度によるチェック（基本交差点及び基本交差点以外のセンサス関連箇所）

○パブコメ箇所（基本交差点及び基本交差点以外のセンサス関連箇所）：86箇所のうち、モニタリングの結果、閾値以下となった15箇所について、今年度中に各道路管理者による現地確認を計画的に実施。

モニタリング指標（流入部速度）	渋滞緩和要因	渋滞緩和2年間継続	評価結果	箇所数	
閾値以下（20km/h以上）	明確	－	現地確認へ	● 7	15
	不明確	継続	現地確認へ	○ 8	
		非継続	翌年度以降のモニタリングへ	○ 2	71
閾値以上（20km/h以下）	－	－	翌年度以降のモニタリングへ	● 69	
パブコメ箇所（基本交差点・基本交差点以外のセンサス関連箇所）の合計				86	

■モニタリング指標 閾値以下箇所の渋滞緩和要因（7箇所）

箇所	緩和要因	完了年
南九領橋	交差点改良（右折滞留長の延伸）	R3
多米峠入口	一般国道301号（大知波地区）	H26
柚木	静清BP鳥坂～千代田上土IC4車化	H27
上力町	（都）渋川妙音寺線	H25
向谷	島田金谷BP 4車線化（旗指～大代）	R6
新大井川橋上	島田金谷BP 4車線化（旗指～大代）	R6
静浦西小入口	静浦バイパス（1工区）	R4



参考．主要渋滞箇所のモニタリング結果

参考－６　パブコメ箇所（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）

○パブコメ箇所（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）：16箇所のうち、交差点7箇所は過去現地確認結果・現在の現地状況などを踏まえて道路管理者の判断により現地確認を実施。踏切9箇所については、現地確認方法を別途検討。

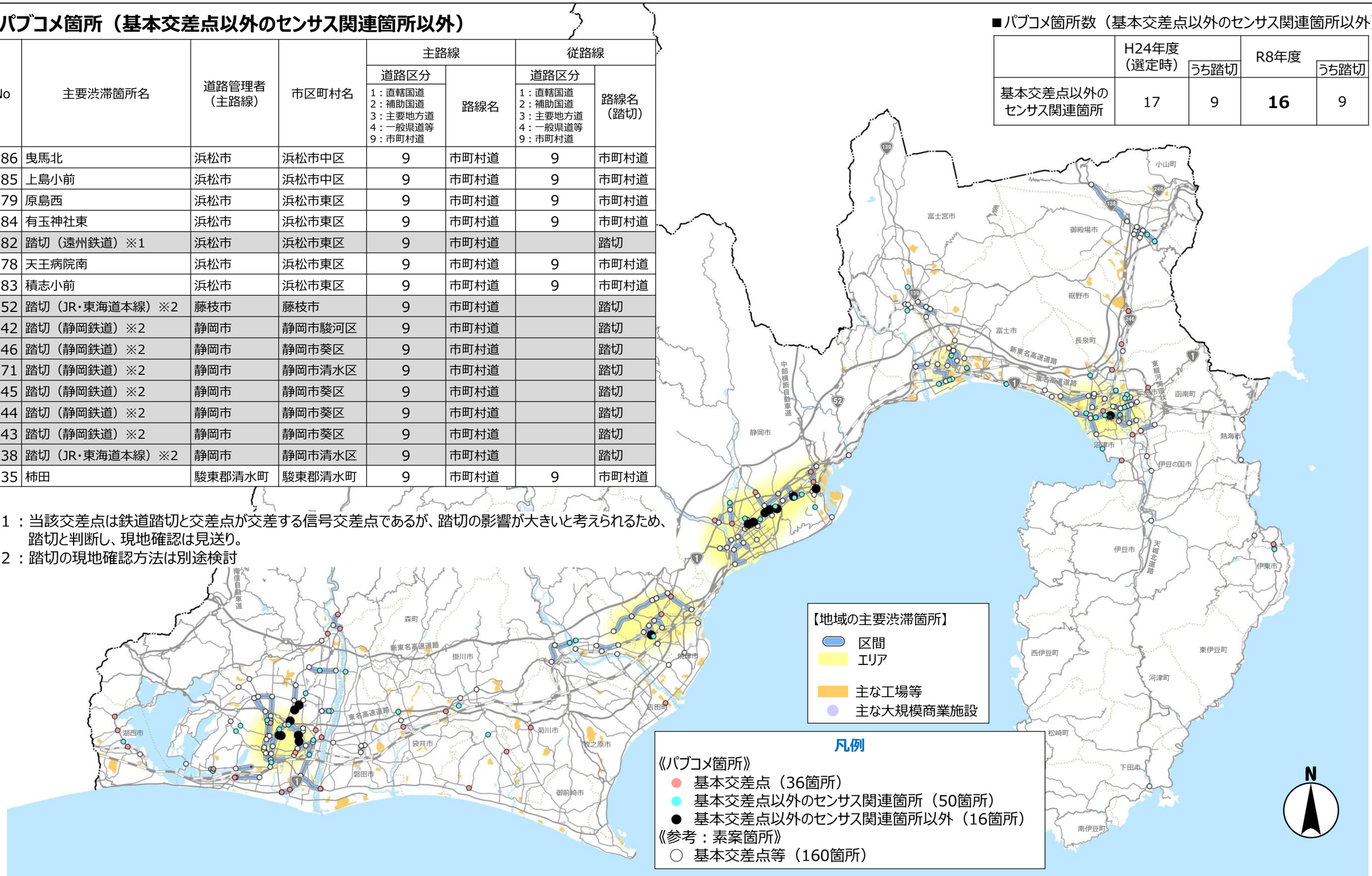
■パブコメ箇所（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）

No	主要渋滞箇所名	道路管理者（主路線）	市区町村名	主路線		従路線	
				道路区分 1：直轄国道 2：補助国道 3：主要地方道 4：一般県道等 9：市町村道	路線名	道路区分 1：直轄国道 2：補助国道 3：主要地方道 4：一般県道等 9：市町村道	路線名（踏切）
86	曳馬北	浜松市	浜松市中区	9	市町村道	9	市町村道
85	上島小前	浜松市	浜松市中区	9	市町村道	9	市町村道
79	原島西	浜松市	浜松市東区	9	市町村道	9	市町村道
84	有玉神社東	浜松市	浜松市東区	9	市町村道	9	市町村道
82	踏切（遠州鉄道）※1	浜松市	浜松市東区	9	市町村道		踏切
78	天王病院南	浜松市	浜松市東区	9	市町村道	9	市町村道
83	積志小前	浜松市	浜松市東区	9	市町村道	9	市町村道
52	踏切（JR・東海道本線）※2	藤枝市	藤枝市	9	市町村道		踏切
42	踏切（静岡鉄道）※2	静岡市	静岡市駿河区	9	市町村道		踏切
46	踏切（静岡鉄道）※2	静岡市	静岡市葵区	9	市町村道		踏切
171	踏切（静岡鉄道）※2	静岡市	静岡市清水区	9	市町村道		踏切
45	踏切（静岡鉄道）※2	静岡市	静岡市葵区	9	市町村道		踏切
44	踏切（静岡鉄道）※2	静岡市	静岡市葵区	9	市町村道		踏切
43	踏切（静岡鉄道）※2	静岡市	静岡市葵区	9	市町村道		踏切
38	踏切（JR・東海道本線）※2	静岡市	静岡市清水区	9	市町村道		踏切
135	柿田	駿東郡清水町	駿東郡清水町	9	市町村道	9	市町村道

※１：当該交差点は鉄道踏切と交差点が交差する信号交差点であるが、踏切の影響が大きいと考えられるため、踏切と判断し、現地確認は見送り。
※２：踏切の現地確認方法は別途検討

■パブコメ箇所数（基本交差点以外のセンサス関連箇所以外）

	H24年度（選定時）	うち踏切	R8年度	うち踏切
基本交差点以外のセンサス関連箇所	17	9	**16**	9



参考．主要渋滞箇所選定時の選定手法

交差点損失時間の交通データ

交差点損失時間データ

各種交通データ

1軸

80万人時間/年以上

昼間12時間
の損失時間

1’軸

朝、昼、夕の
損失時間

朝、昼、夕の
いずれかが
182.6人
時間/時以上

2軸

平日ピーク時の
最低旅行速度

ピーク時の最低旅行速度20km/h以下かつ昼間12時間の損失時間が35万人時間/年（県内上位１割）以上

高速道路
（別途）

※静岡県における２軸の上位１割交差点損失時間：35万人時間/年

※流入部の車線当り損失時間　１軸相当：10.2万人時間/年･車線

地域特性に基づく渋滞箇所

2’軸

自専道系の
速度

自専道系箇所のピーク時の最低旅行速度が概ね30km/h以下

3軸

観光エリアの
繁忙期の
速度

観光エリア内のピーク時の最低旅行速度のワースト１割以内

3軸

車線当り損失
時間、及び
最低速度

ピーク時の最低旅行速度20km/h以下かつ損失時間が10.2万人時間/年･車線以上

3軸

踏切遮断時間
、交通遮断量

ピーク時の遮断時間40分以上または一日の踏切自動車交通遮断量5万以上

基本指標

昼間12時間の
総損失時間が
多い交差点

一部の時間に
おいて損失時間
が多い交差点

中部地域指標

一方向だけでも
旅行速度が低い
交差点

速度サービスが確保
されていない箇所

静岡地域指標

観光繁忙期の速
度が低い箇所

一方向だけでも
車線当りの損失
時間が１軸相当
に該当する箇所

踏切による
損失が多い箇所

必要に応じて指標抽出箇所の現地状況を確認（渋滞状況の確認）
「パブリックコメント」を経て、「地域の渋滞箇所」を選定・公表

■2軸の各圏域毎内の上位1割交差点損失時間

圏域		上位1割（10%タイル）交差点損失時間（万人時間/年）
名二環内側		70万人時間/年以上
東海環状内側（名二環外側）		30万人時間/年以上
東海環状外側	愛知県	30万人時間/年以上
	岐阜県	10万人時間/年以上
	三重県	20万人時間/年以上
	静岡県	35万人時間/年以上