

国道1号藤枝バイパスにおけるソフト施策による渋滞対策

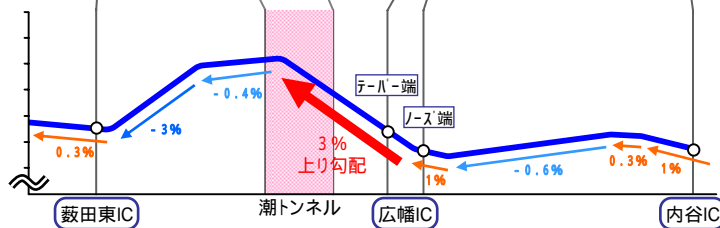
ソフト施策の目的および渋滞の要因

国道1号藤枝バイパス広幅IC付近下り線では、特にタピーク時間帯に交通集中による渋滞が発生しています。また、ピーク時間帯以外でも慢性的な渋滞が生じており、早急な対策が必要です。

位置図



縦断勾配



渋滞要因

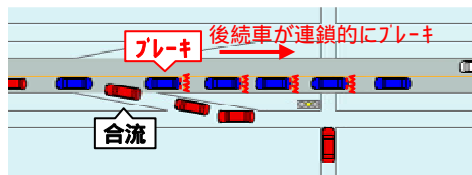
上り坂での速度低下による渋滞

緩やかな上り坂が続く区間では、ドライバーが勾配の変化に気づかず、速度低下を起すことがあります。先頭車両が速度低下を引き起こすと、後続車両は車間を確保するために減速し、渋滞の原因となります。



車間距離が短く、合流がスムーズでない

本線走行車両の車間距離が短いと、インターチェンジの合流部で、合流車両分の車間を確保する為に減速する必要があります。一台が減速すると、後続車へは車間を確保するために減速し、渋滞の原因となります。



渋滞状況



広幅IC～潮トンネル間：
3%の上り坂が続き、渋滞が発生



広幅IC合流部：本線走行車両の
車間が狭くランプ合流部で渋滞

渋滞対策

渋滞原因のソフト対策として、渋滞原因の周知を図るとともに、「**上り坂での速度低下に気をつけよう**」「**車間距離を広く取り、スムーズな合流を**」を呼掛けています。

案内看板の設置

- 広幅IC合流部手前に「車間距離確保」を促す看板設置
- 広幅ICオンランプに「スムーズな合流」を促す看板設置
- 上り坂区間・上り坂直前に「速度低下注意」の看板を設置



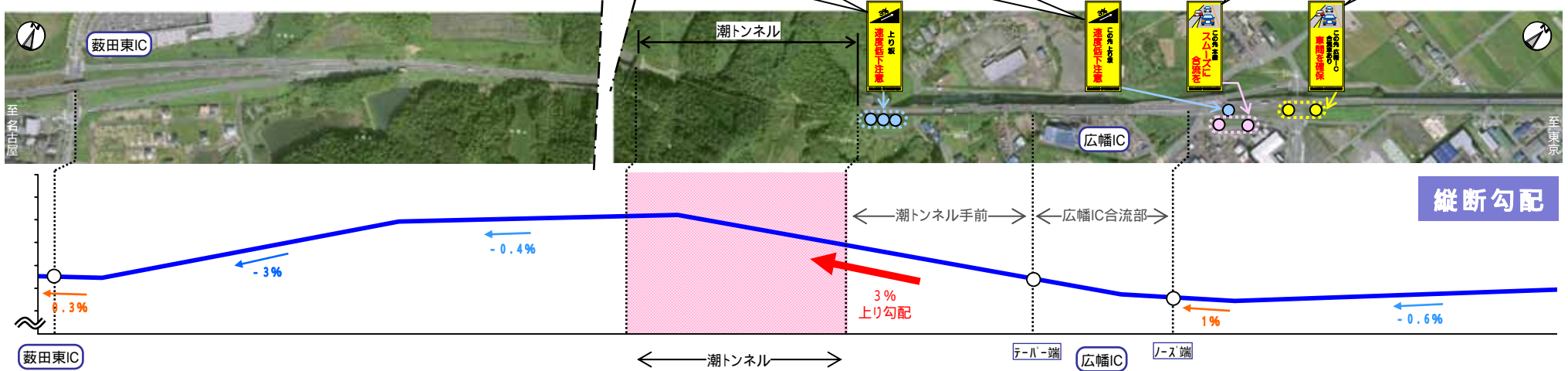
広報

「しずく」ホームページで案内看板の設置対策の紹介を掲載するとともに、渋滞発生メカニズムを解説し、注意喚起を促す



アウトプット

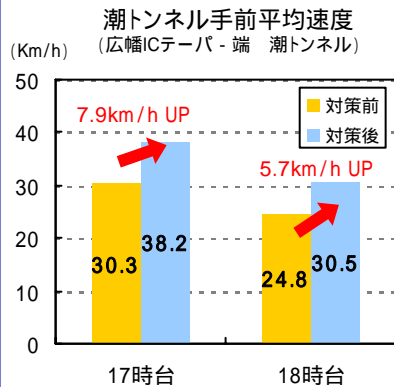
看板設置位置



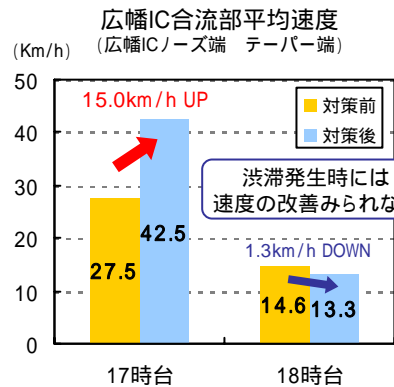
対策効果(速報)

平均速度の変化

プロフ走行調査による速度データより
 対策前: H19年9月・10月 (17時台 4サンプル・18時台 4サンプル)
 対策後: H20年2月 (17時台 7サンプル・18時台 6サンプル)



坂道での速度低下防止に効果あり

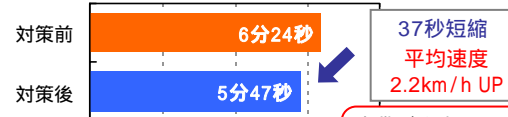


渋滞発生前はランプ合流の速度低下防止に効果あり

渋滞発生時には速度の改善みられない

平均通過時間の変化

内谷IC ~ 潮トンネル出口 18時台平均通過時間



対策前の交通量 約1,560台/時 → 対策後の交通量 約1,520台/時

渋滞が発生している18時台の通過所要時間が短縮

看板設置状況

潮トンネル入口
看板設置状況



今後への課題

看板の配色(黄下地に赤・黒文字)が工事案内看板の配色と同じであり、混同しているドライバーがいる可能性がある

看板の配色を変更する
 看板を自発光とすることで、特に混雑する夕方に視認性・認識性の向上を図る

トンネル内部での速度低下への注意喚起手法を検討する必要がある

一定の効果が見られた

今後、他の類似箇所においても同様に実施