

参考資料

1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

1-1 静岡都市圏の道路ネットワーク

○静岡都市圏においては、近年、国道150号静岡バイパス(平成30年3月24日)、国道1号静岡清バイパス全線4車線化(牧ヶ谷IC～丸子IC4車線化
開通：平成30年12月22日)、日本平久能山スマートIC(令和元年9月14日)が開通

■ 静岡都市圏における近年の道路ネットワーク整備状況



1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

1-2 静岡都市圏の交通概況

○静岡都市圏の東西軸である新東名・国道1号静岡清バイパス・国道1号現道・東名・国道150号の幹線道路を接続する南北軸は（主）山脇大谷線のみであり、交通量は静岡ICから静岡市街地を結ぶ（主）中島南安倍線と同程度

■ 静岡都市圏道路ネットワークの交通量及び車線数



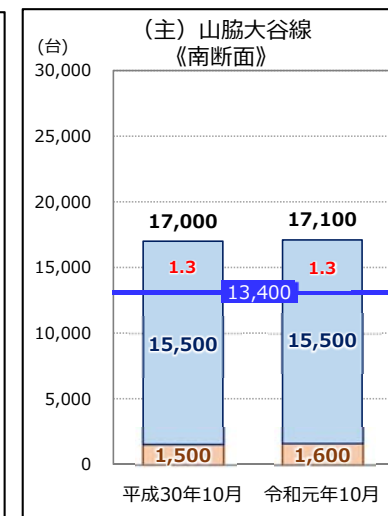
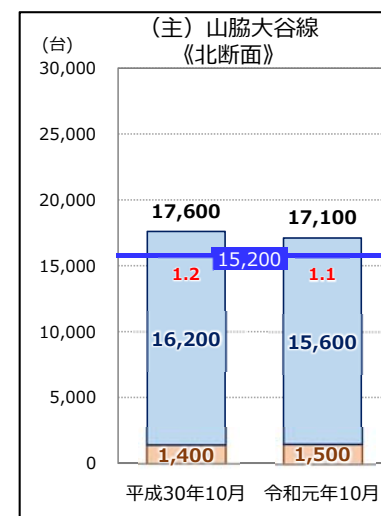
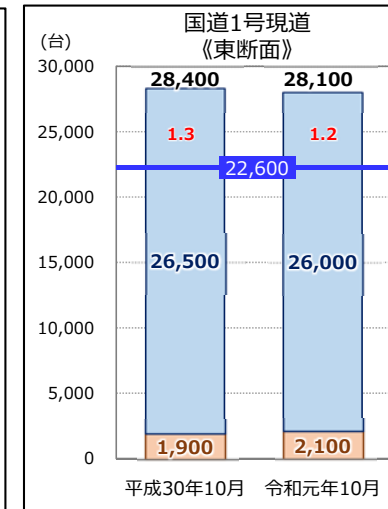
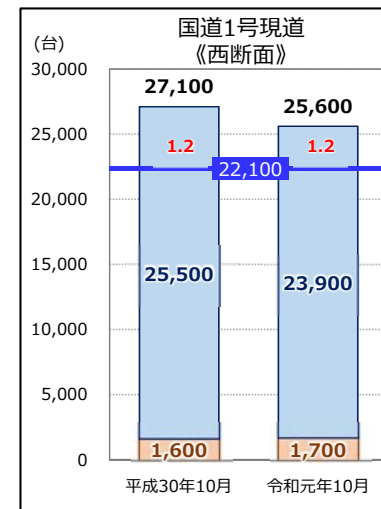
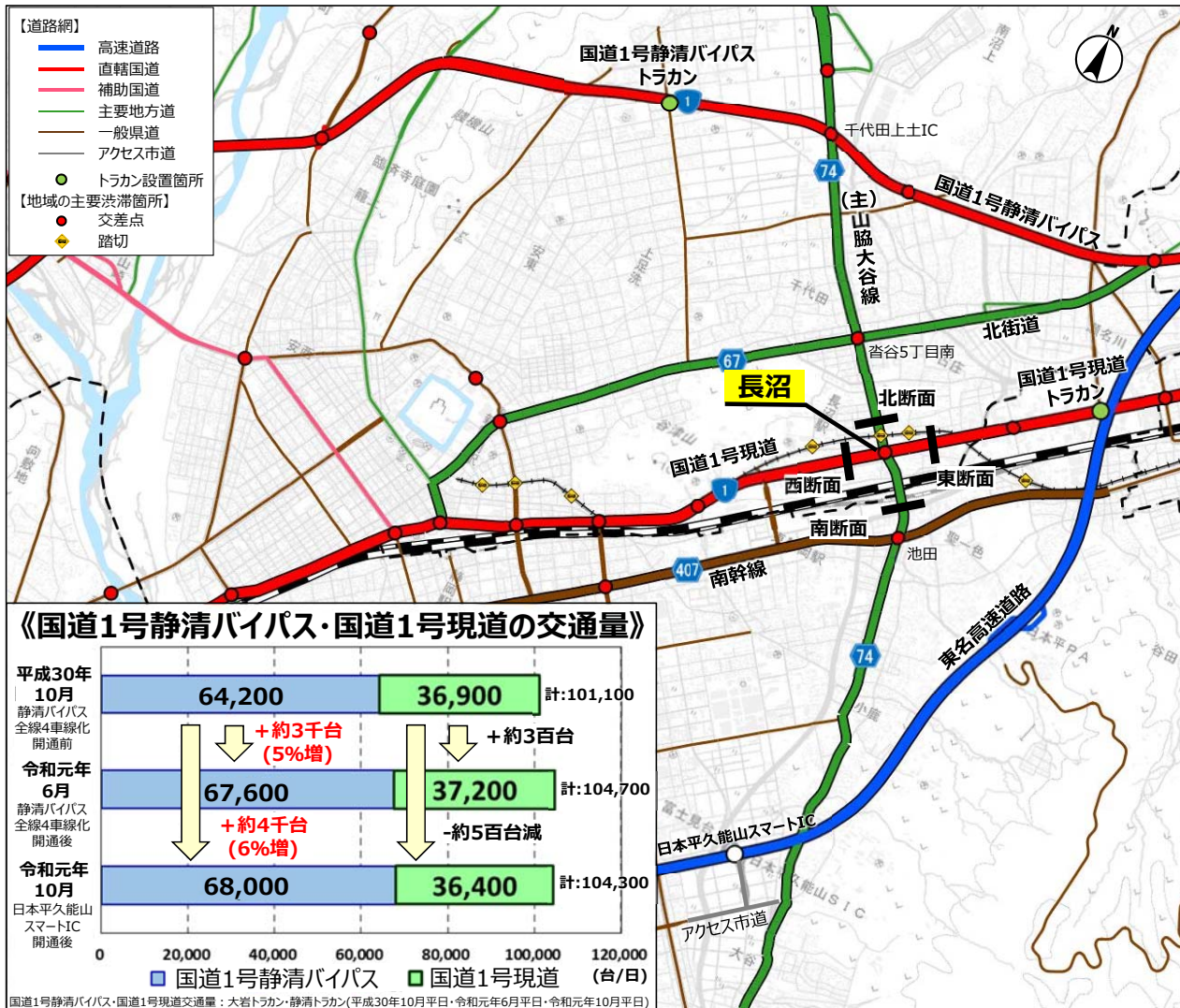
データ出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
 ※ネットワークは平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査時点

1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

1-3 長沼交差点周辺の交通量の変化

○長沼交差点の交通量は、国道1号静岡バイパス全線4車線化、日本平久能山スマートICの開通後も概ね横ばいで、全ての断面において交通容量が不足

■ 長沼交差点の交通量



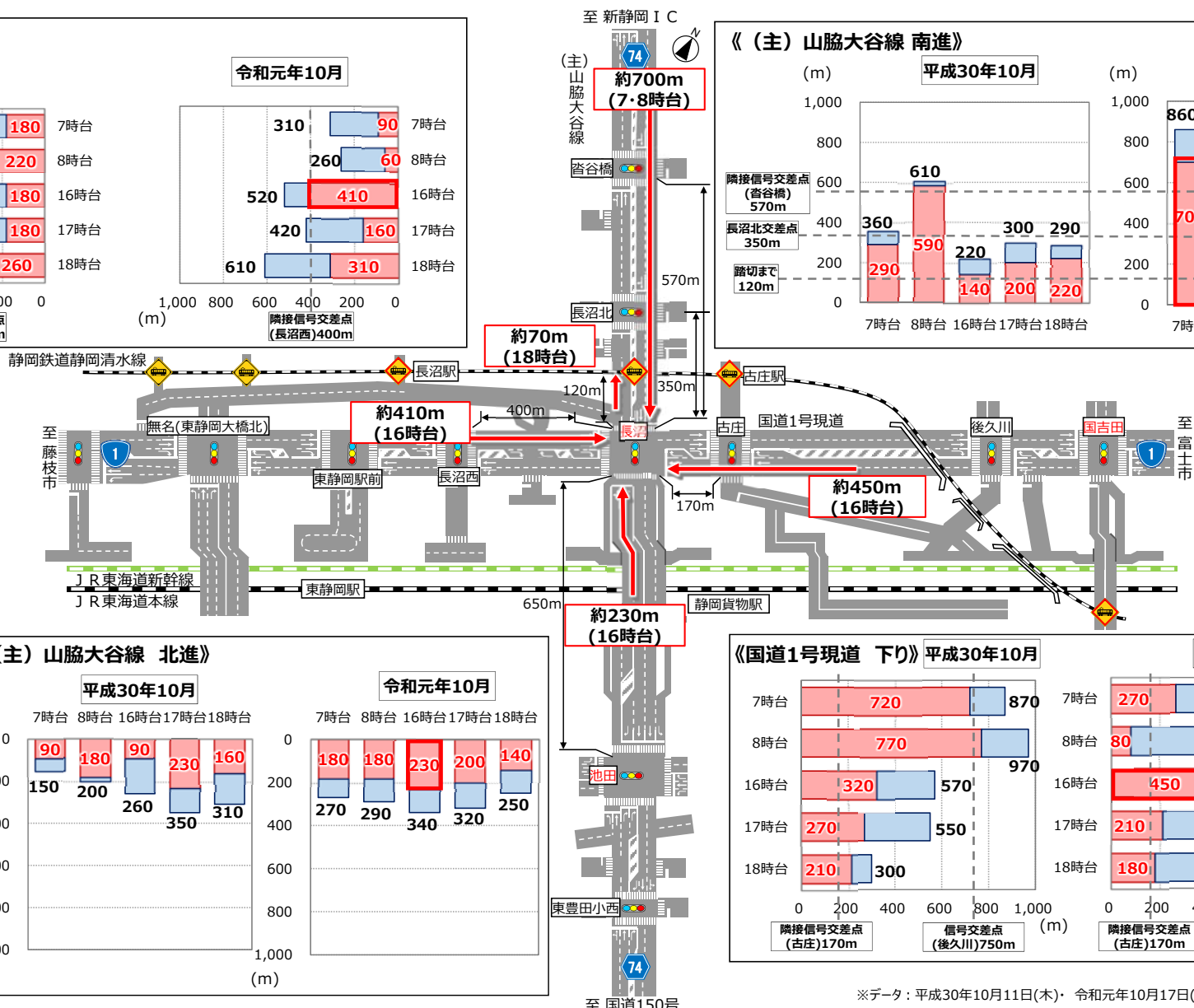
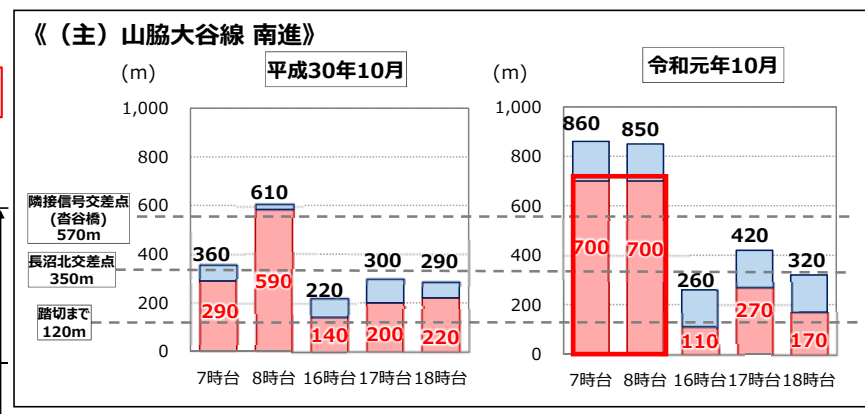
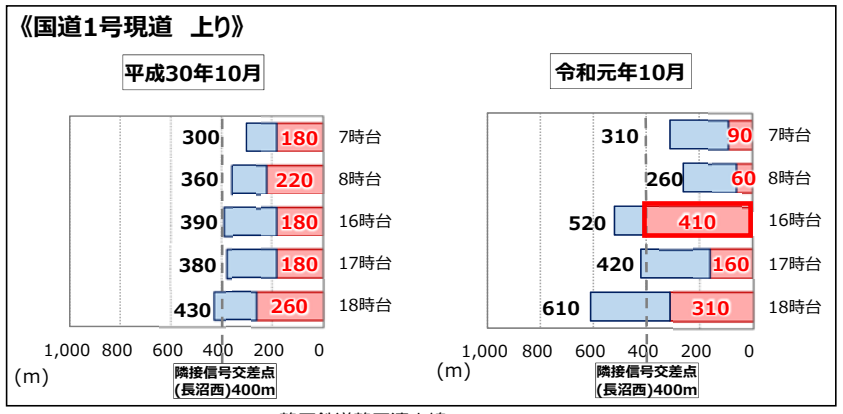
【グラフ凡例】
 ■ 大型 ■ 小型
 — 交通容量 混雑度

データ：平成30年10月11日(木)12h交通量調査結果
 令和元年10月17日(木)12h交通量調査結果

1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

1-4 長沼交差点の渋滞長及び滞留長

- 渋滞長は、朝ピーク時は（主）山脇大谷線南進において700m、夕ピーク時は国道1号現道上りにおいて410m、下りで450m
- （主）山脇大谷線北進の踏切部において、朝夕ピークともに長沼交差点まで滞留し、交差点南側まで影響
- 朝夕ピーク時ともにすべての流入方向において、隣接交差点まで渋滞または滞留が発生



【交差点名】 赤字：主要渋滞箇所

踏切

踏切(主要渋滞箇所)

鉄道立体交差

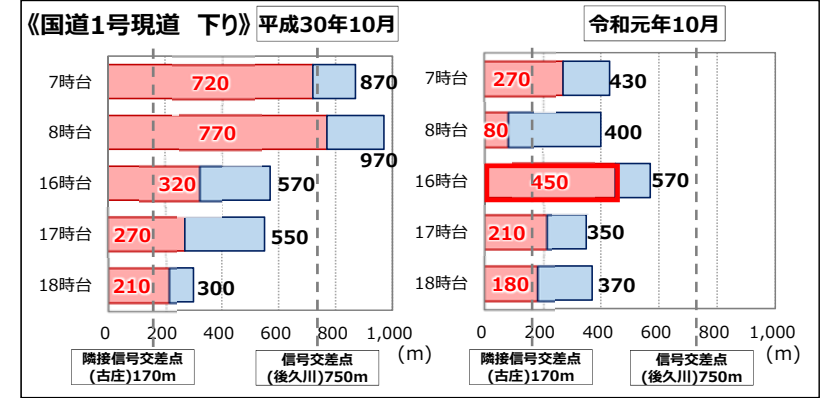
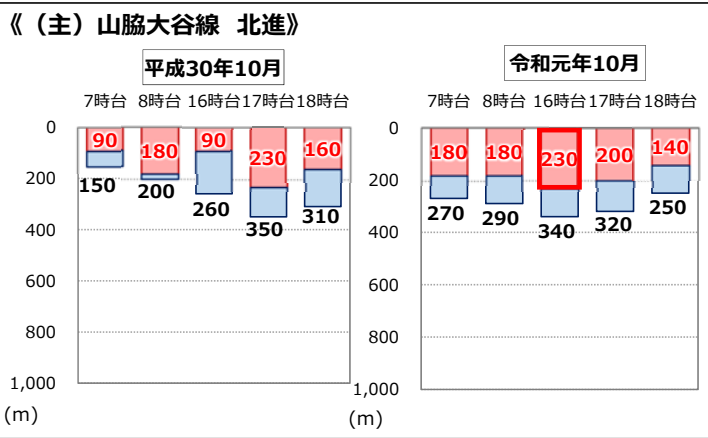
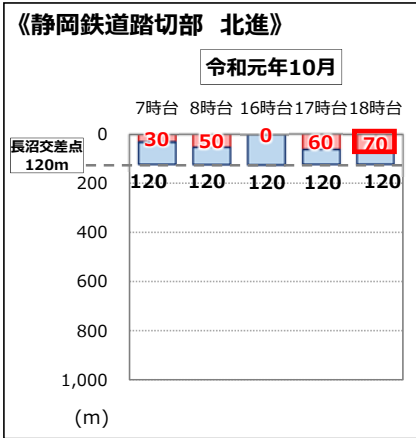
令和元年10月の最大渋滞長

【グラフ凡例】

滞留長

渋滞長

朝・夕ピーク時の各時間最大値



※データ：平成30年10月11日(木)・令和元年10月17日(木)渋滞長・滞留長調査結果

1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

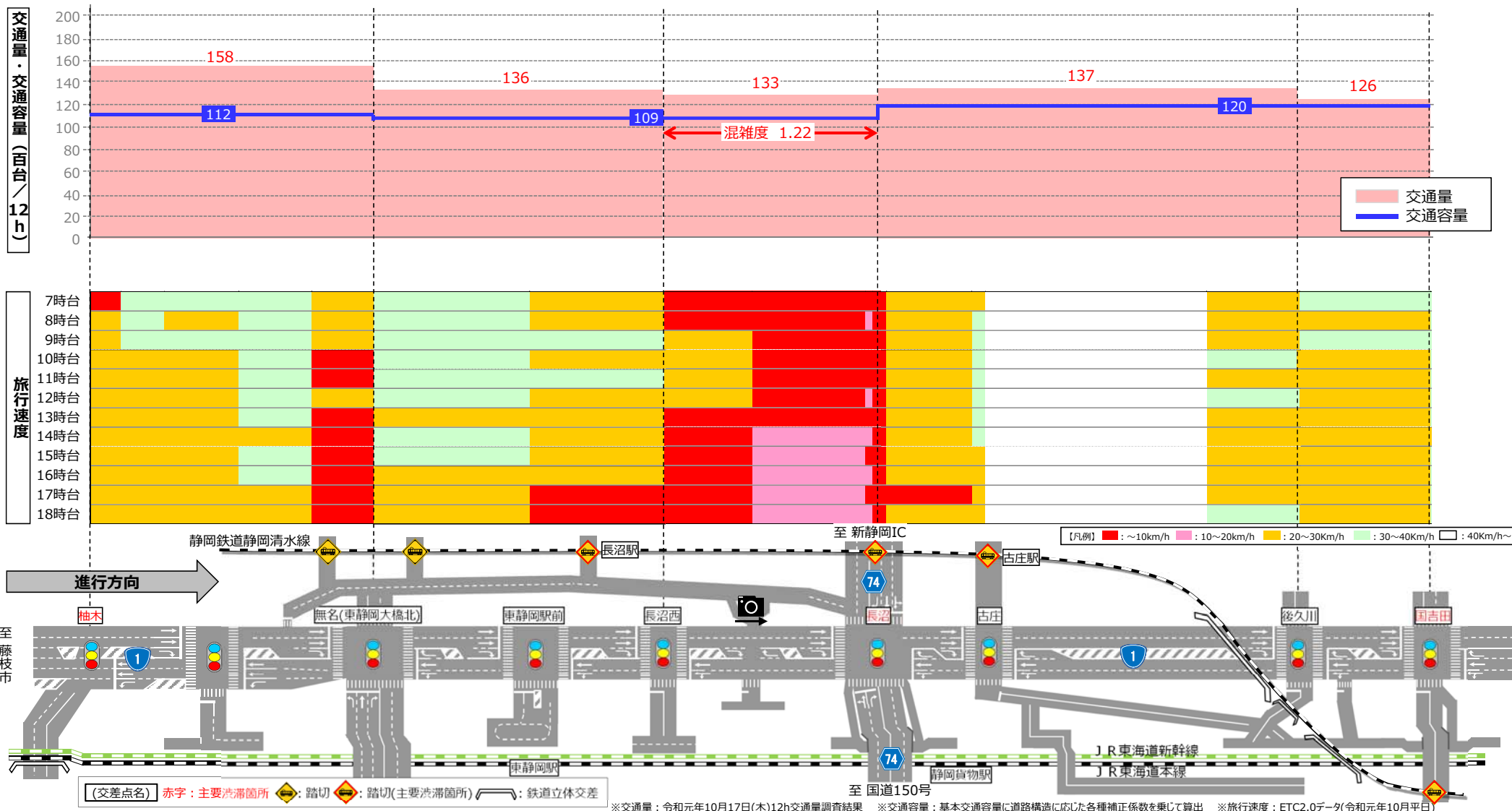
1-5 各流入方向の状況

(1) 国道1号現道上りの交通量・交通容量・旅行速度

- 国道1号現道上りは、国吉田交差点～柚木交差点まで交通容量を超過し、長沼交差点付近は混雑度が1.22と高い
- 長沼交差点を先頭とした速度低下が日中を通して発生



写真撮影日：令和元年10月17日(木)16時台



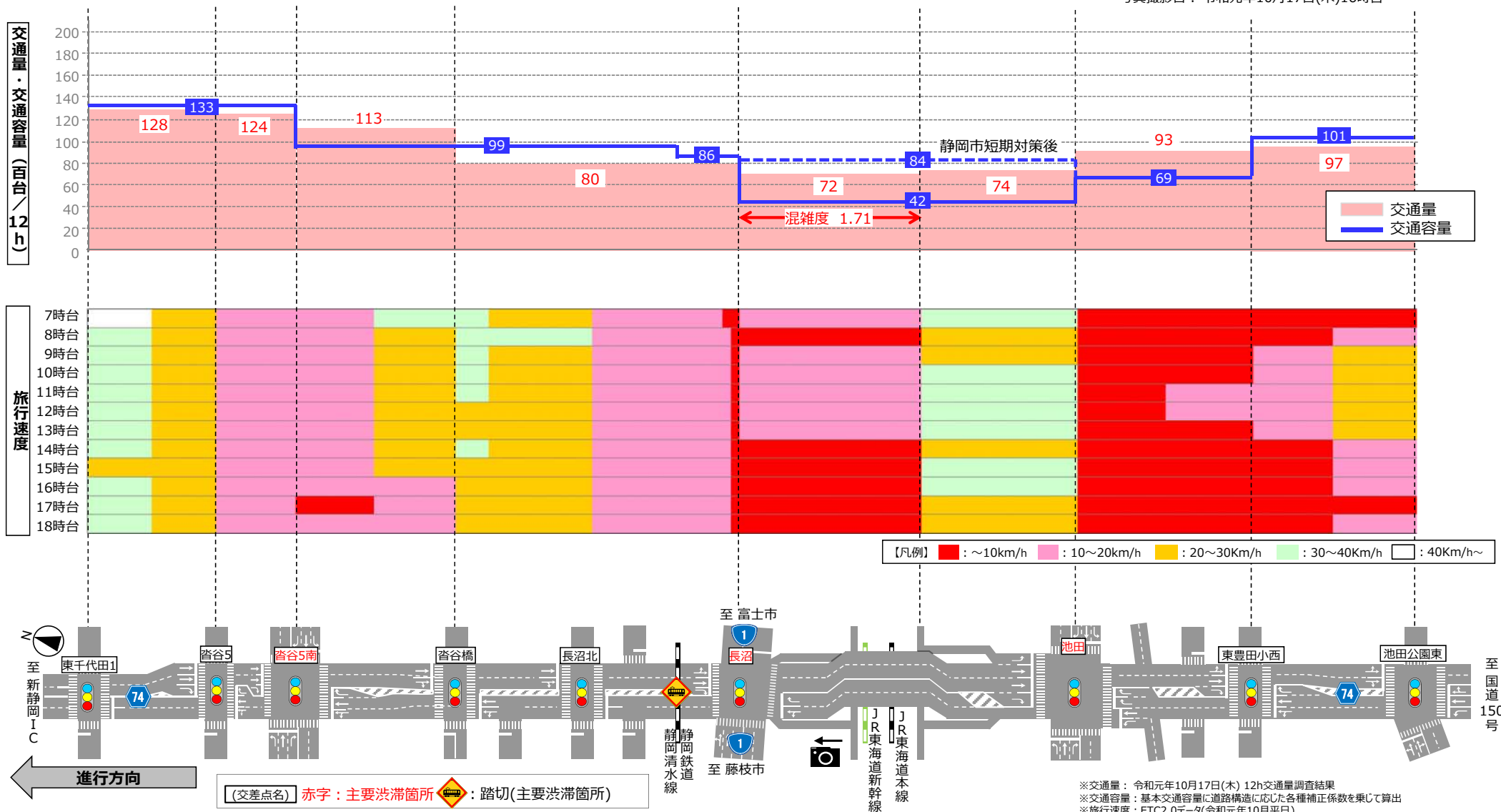
1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

(3) (主) 山脇大谷線北進の交通量・交通容量・旅行速度

- (主) 山脇大谷線北進は、長沼交差点～東豊田小西交差点まで交通容量を超過し、長沼交差点付近は混雑度が1.71と高い
- 長沼交差点の速度低下は、長沼北交差点を先頭に日中を通して発生。また、沓谷5交差点、池田交差点においても速度低下が日中を通して発生



写真撮影日：令和元年10月17日(木)16時台

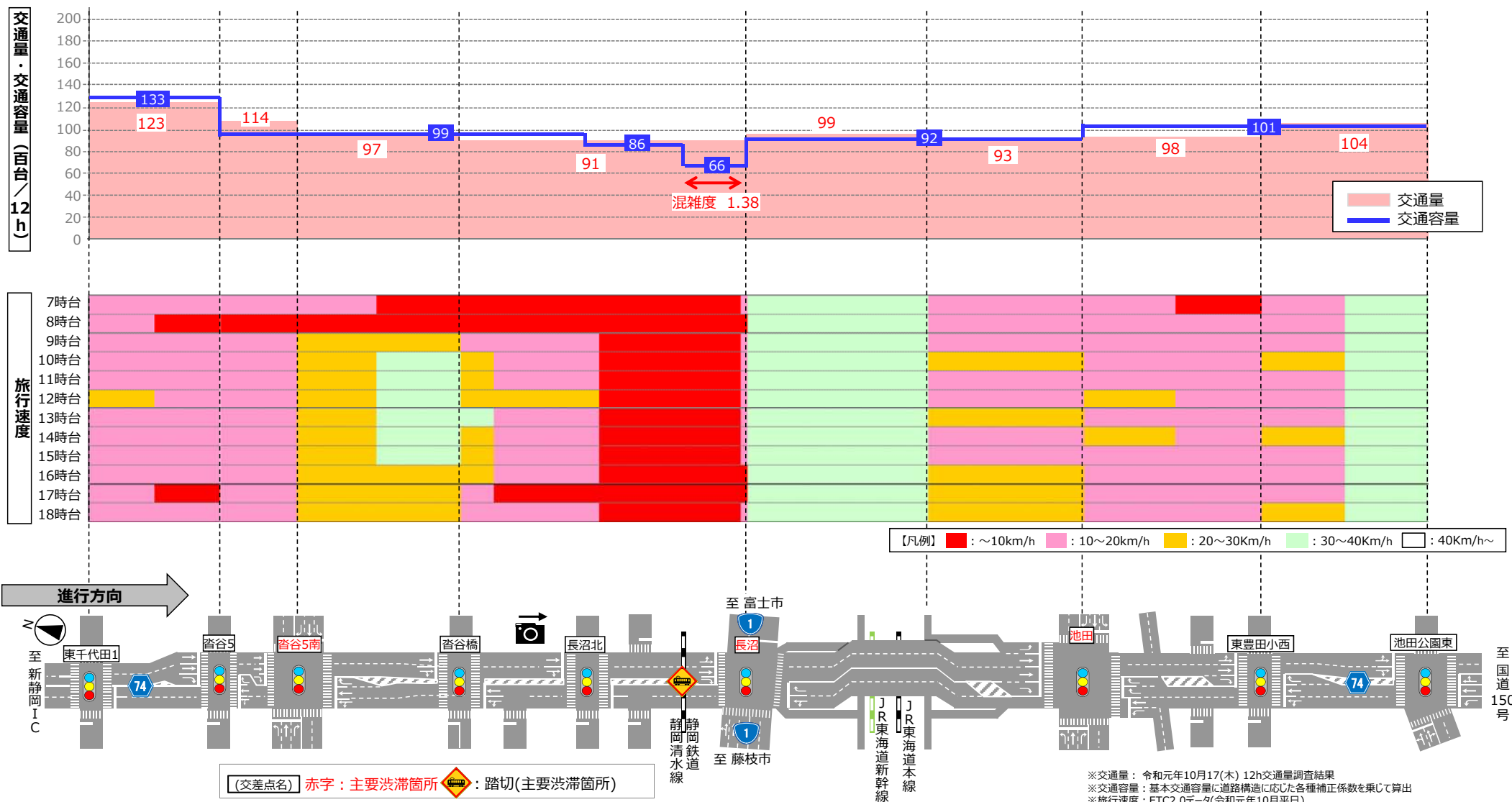


(4) (主) 山脇大谷線南進の交通量・交通容量・旅行速度

- (主) 山脇大谷線南進は、池田交差点～長沼北交差点まで交通容量を超過し、長沼交差点付近は混雑度が1.38と高い
- 長沼交差点を先頭とした速度低下は、日中を通して発生しており、朝ピークにおいて東千代田1交差点まで延伸。また、東豊田小西交差点、沓谷5南交差点においても速度低下が日中を通して発生



写真撮影日：令和元年10月17日(木)8時台



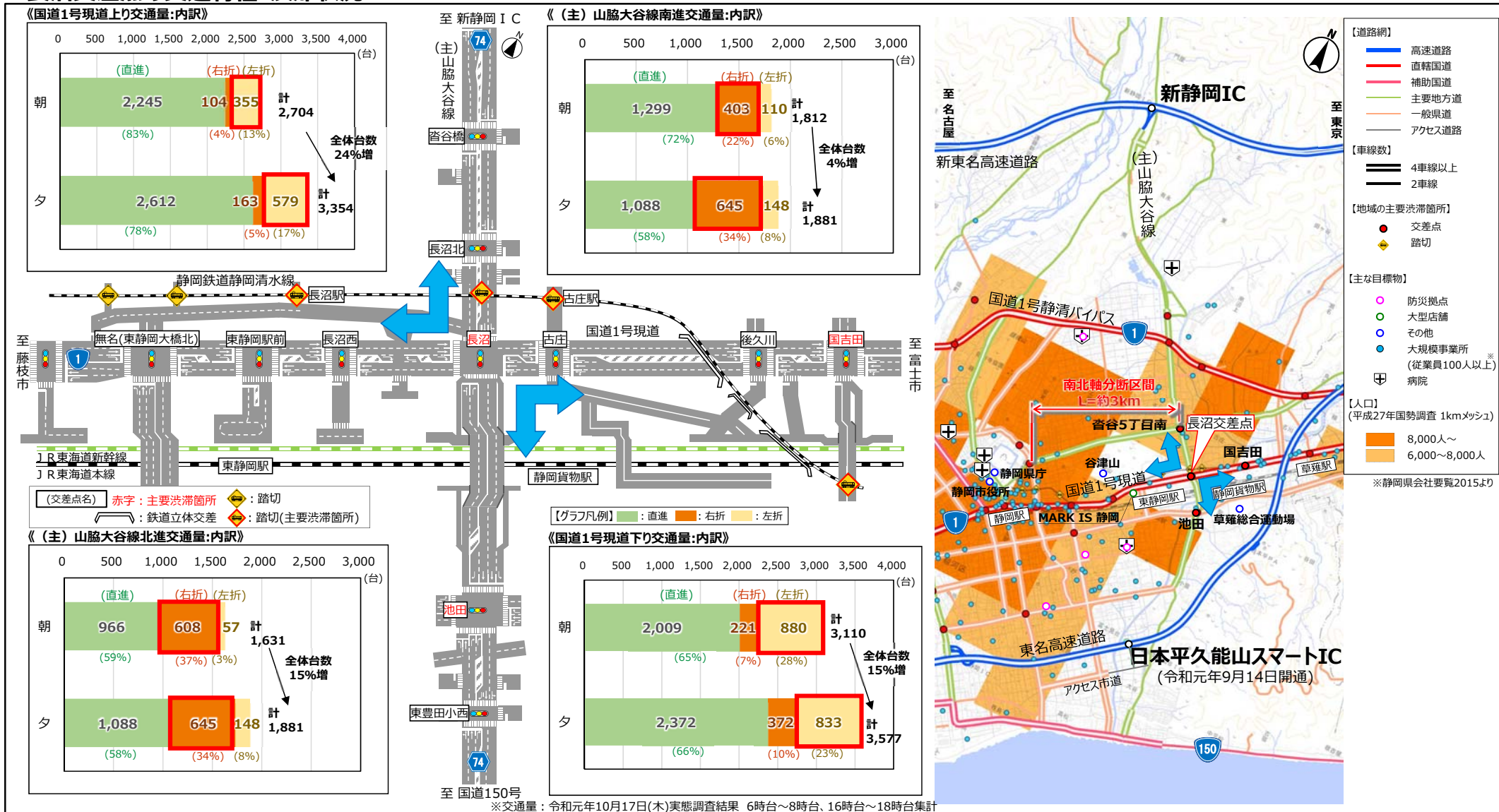
1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

1-6 長沼交差点周辺の交通特性：①方向別交通量

○長沼交差点は、交差点西側の南北軸が約3kmに渡って分断されているため、国道1号現道西側と（主）山脇大谷線北側の結びつきが強い。また、（主）山脇大谷線は、静岡市街地南側にアクセスする東西軸と接続しているため、国道1号現道東側と（主）山脇大谷線南側の結びつきが強い

○長沼交差点は、静岡市街地～JR東静岡駅周辺～清水市街地の中心に位置しているため、朝ピークに比べ、商用交通が残る夕ピークの交通量が多い

■ 長沼交差点の交通特性・渋滞状況



1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

1-7 長沼交差点周辺の交通特性：②朝ピーク時（（主）山脇大谷線の渋滞）

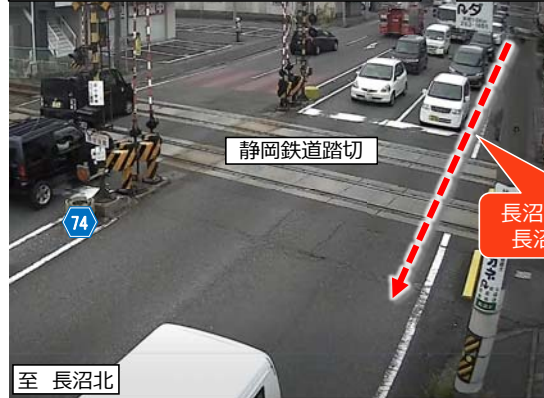
- （主）山脇大谷線南進において、長沼交差点を先頭に渋滞が発生しており、踏切の遮断回数が25回、遮断時間が1時間あたり26分あることから、渋滞に拍車をかけており、踏切内で立ち往生が発生する危険性がある
- また、（主）山脇大谷線北進においても、長沼北交差点を先頭に渋滞が発生しており、踏切の遮断が拍車をかけ、長沼交差点南側まで渋滞が延伸

■ 長沼交差点の渋滞状況及び特性

〈（主）山脇大谷線北進の渋滞：写真①〉



〈（主）山脇大谷線北進の渋滞：写真②〉



《静岡鉄道踏切の遮断時間》

時刻	遮断回数 (回)	平均踏切遮断時間 (分:秒)
6時台	12	01:01
7時台	26	01:03
8時台	26	01:02

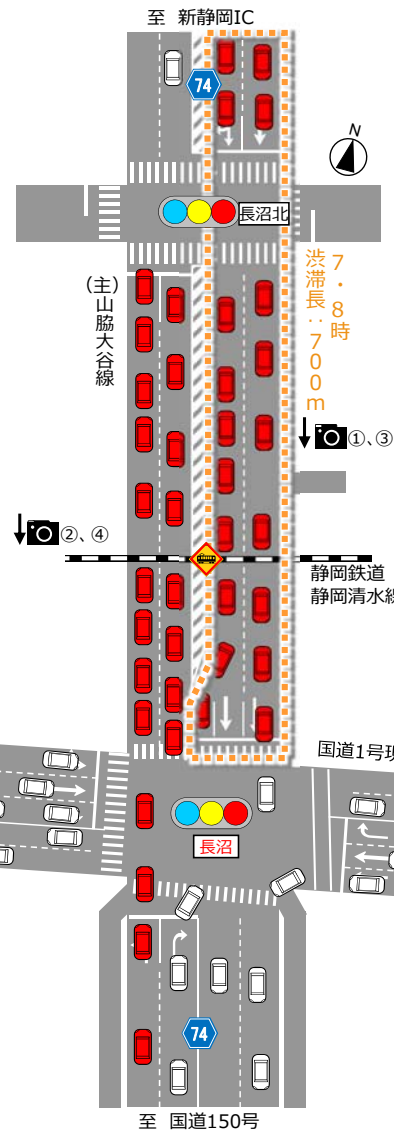
0 20 40 60 (分)

遮断回数 (回)

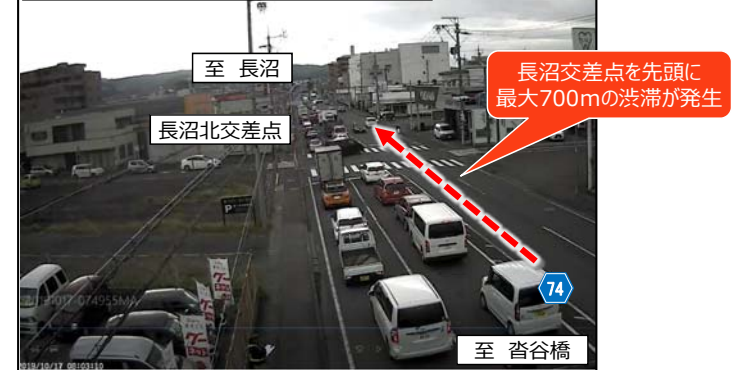
1回あたり平均踏切遮断時間 (分:秒)

■ 遮断時間 ■ 通過可能時間

※データ：令和元年10月17日(木)踏切遮断時間集計調査より



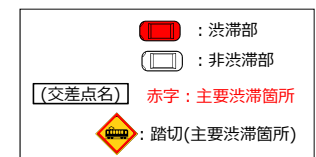
〈（主）山脇大谷線南進の渋滞：写真③〉



〈（主）山脇大谷線南進の渋滞：写真④〉



写真撮影日：令和元年10月17日(木)8時台



1. 長沼交差点（実施主体：静岡市・国）＜検討中＞

1-8 長沼交差点周辺の交通特性：③夕ピーク時（国道1号現道・（主）山脇大谷線北進の渋滞）

- 国道1号現道上りは、左折車の増加により、踏切、及び歩行者による先詰まりが発生し、後続の直進車の進行が阻害され、渋滞が延伸
- 国道1号現道下りは、交通量の増加、及び左折車による直進阻害により、渋滞が延伸
- （主）山脇大谷線北進は、交通量の増加、直進の車線数不足により、渋滞が延伸

■ 長沼交差点の渋滞状況及び特性

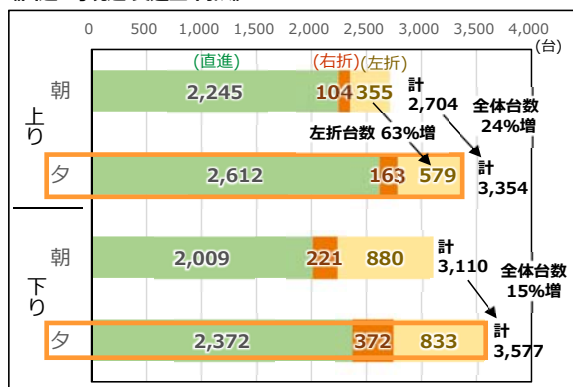
〈国道1号現道上りの渋滞：写真①〉



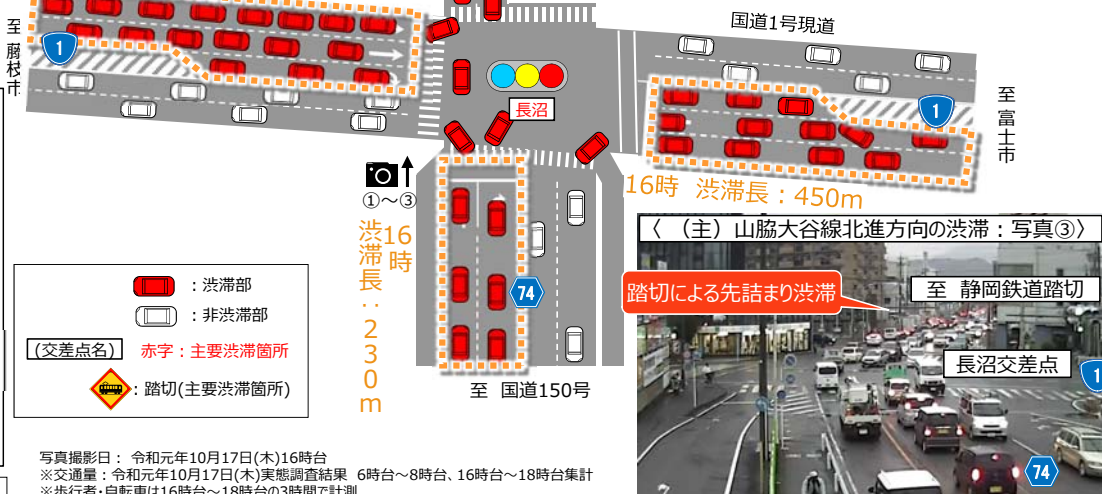
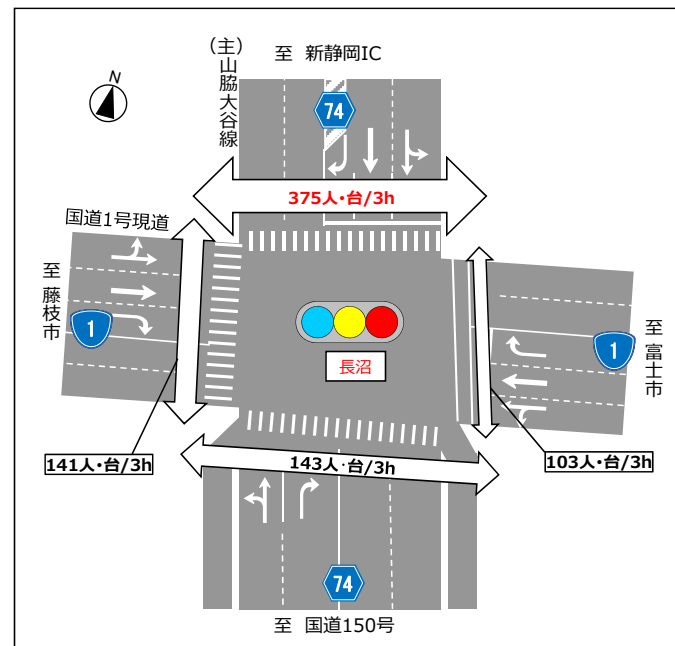
〈国道1号現道上りの渋滞：写真②〉



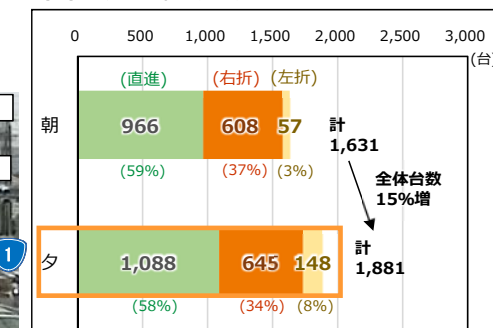
〈国道1号現道 交通量：内訳〉



■ 長沼交差点の歩行者・自転車交通量



〈（主）山脇大谷線北進交通量：内訳〉



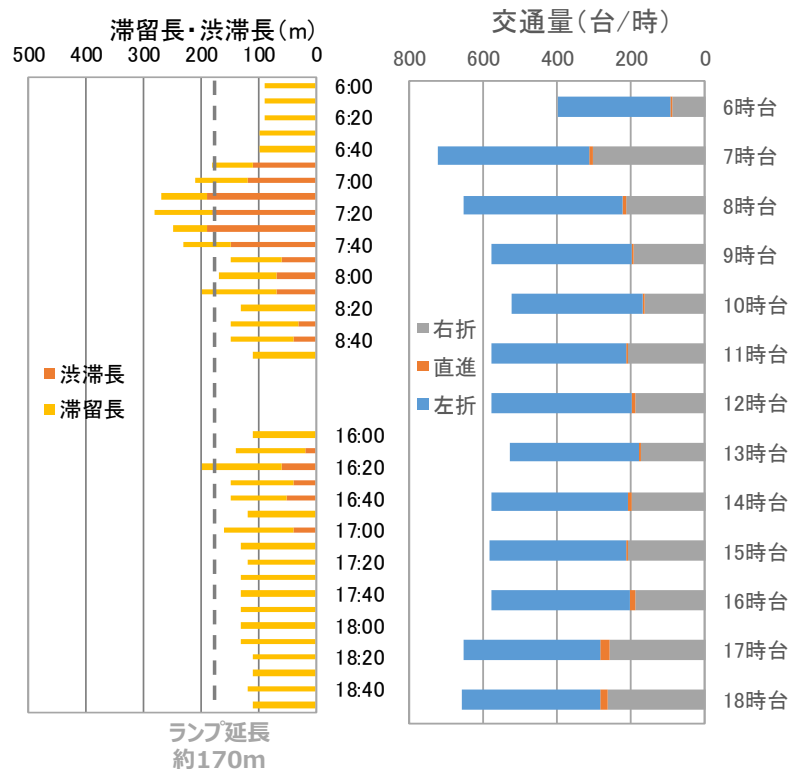
写真撮影日：令和元年10月17日(木)16時台
 ※交通量：令和元年10月17日(木)実態調査結果 6時台～8時台、16時台～18時台集計
 ※歩行者・自転車は16時台～18時台の3時間で計測

2-1 西富士道路広見ICの交通量調査結果

- 広見IC北進オフランプにおいて、朝7時台に渋滞がバイパス本線に達し、100m以上の本線滞留も発生
- 南進オフランプは、ランプ延長内で収束

■ 広見IC北進オフランプ

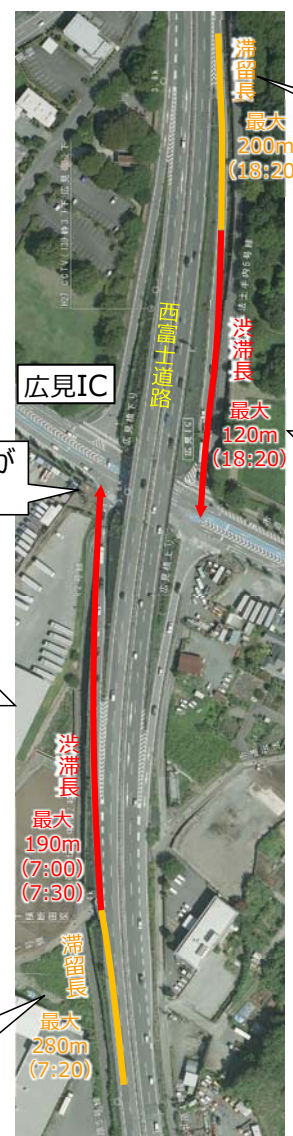
- ・左折が多く(約6割)、右折が増加する7時台に交通量がピーク
- ・7時台は渋滞および滞留が伸び、末尾がランプを超えバイパス本線へ影響



左折交通が約6割

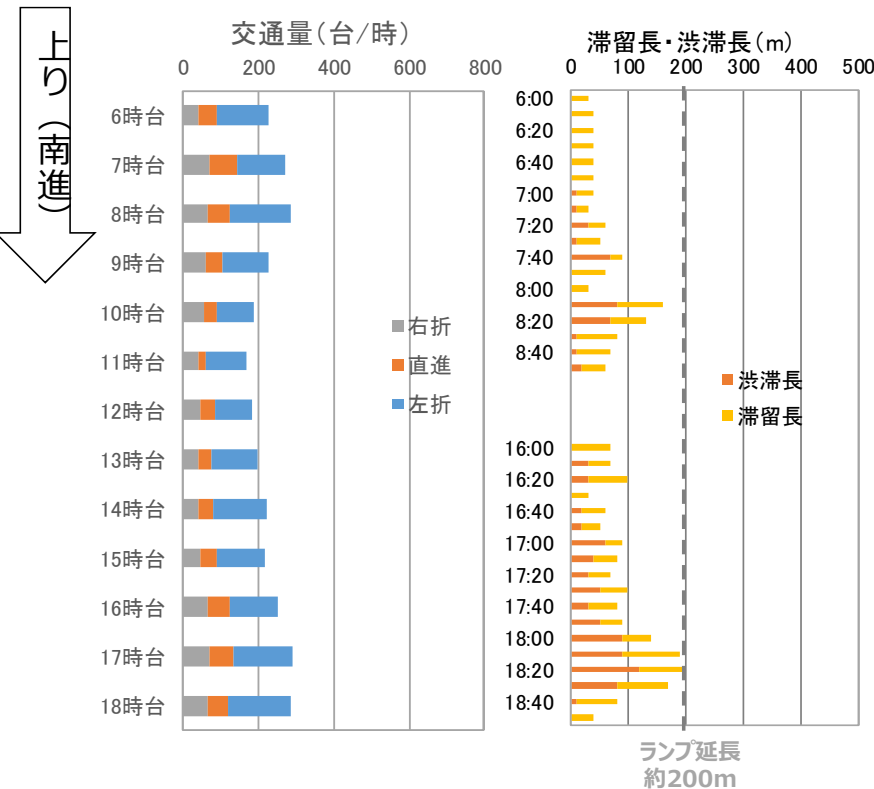
オフ (北進)

広見ICは7時台において、渋滞および滞留の末尾がバイパス本線まで影響



■ 広見IC南進オフランプ

- ・18時台に滞留が伸びるがランプ内で収束



ランプ内で収束

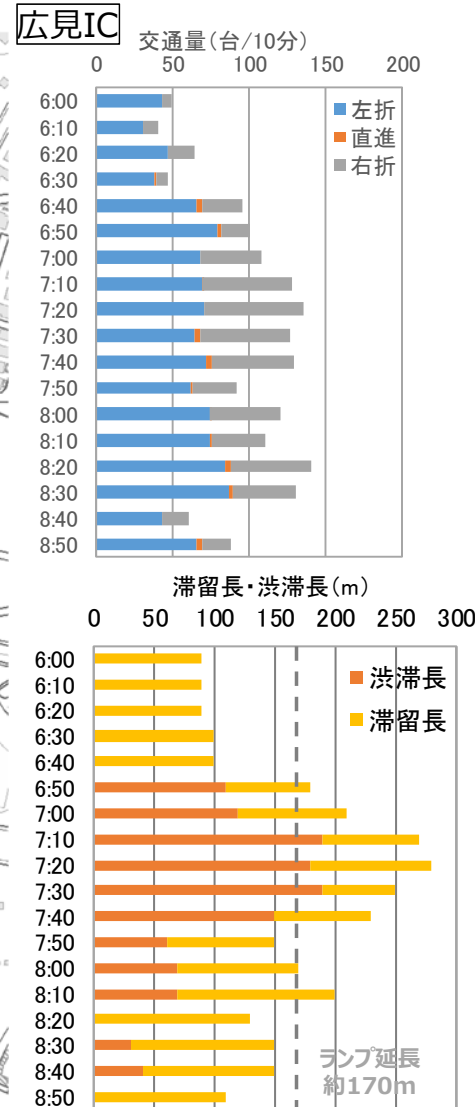
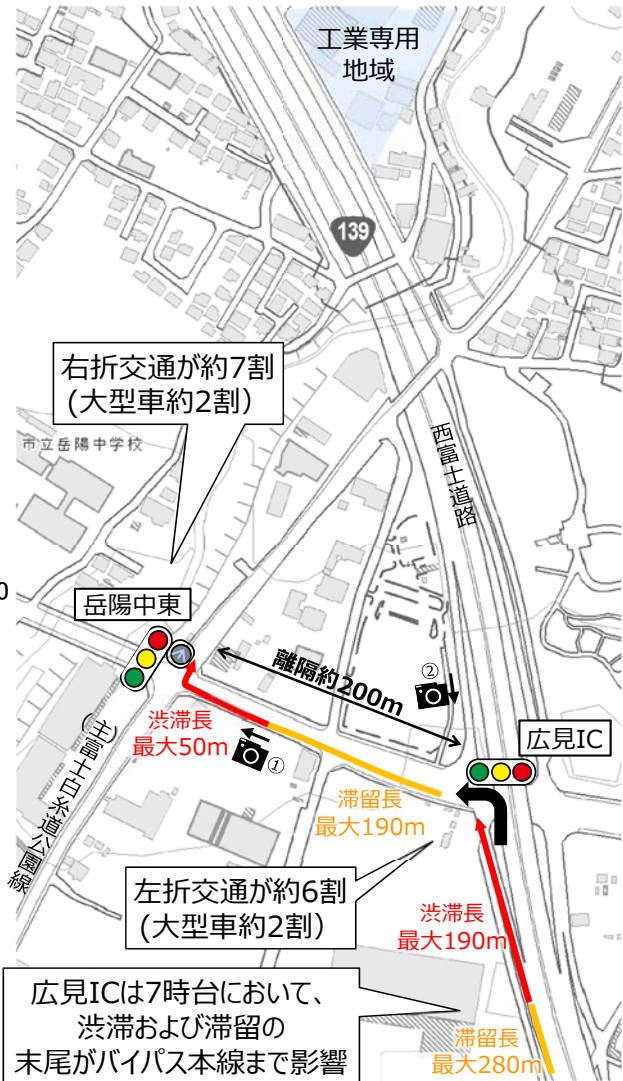
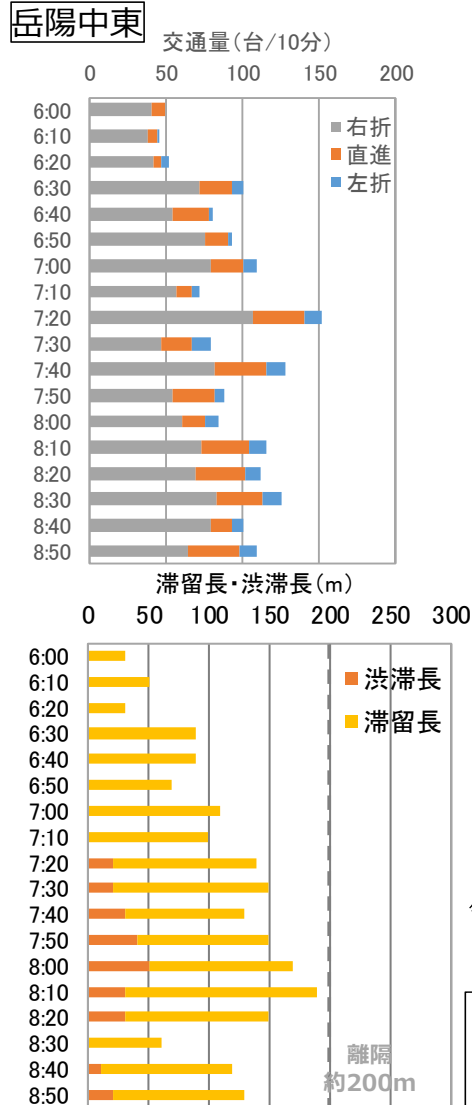
オフ (南進)

※出典：令和元年10月24日(木) 交通量調査結果

2-2 西富士道路広見IC、岳陽中東交差点の交通量調査結果

- 広見IC北進オフランプは、利用交通の約6割が左折する先の岳陽中東交差点から西富士道路本線まで渋滞が連続し、100m以上の本線滞留が発生していることから、今後、岳陽中東交差点も含めた渋滞の要因分析、対策の検討を進める
- 検討にあたり、岳陽中東交差点において、工業専用地域に向かう交通等により、その約7割が右折していることを踏まえる必要がある

■ 広見IC北進オフランプおよび岳陽中東の交通状況



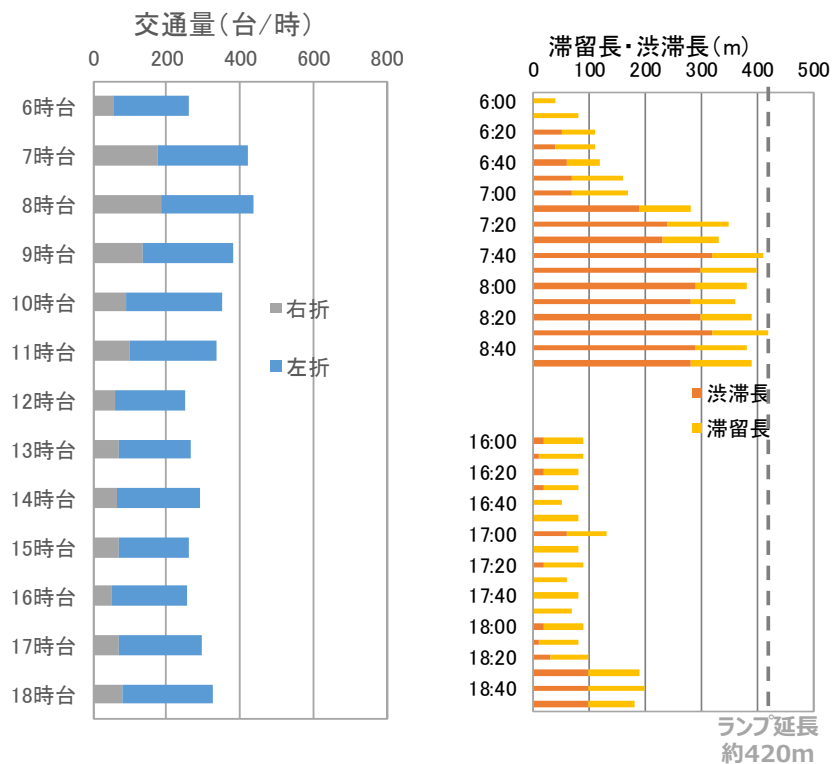
出典：交通量調査結果 (広見IC 令和元年10月24日(木)・岳陽中東 令和元年11月26日(火))

2-3 西富士道路富士ICの交通量調査結果

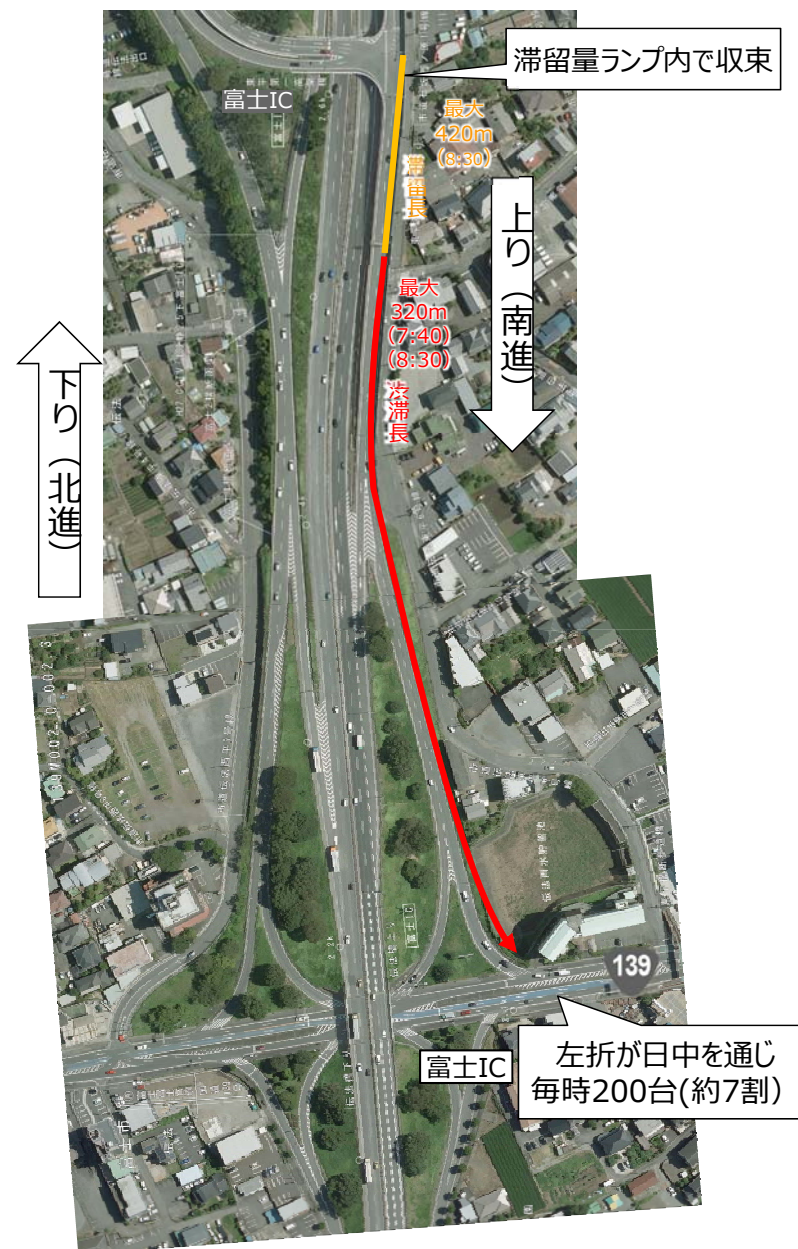
○富士IC南進オフランプにおいて、朝7~8時台に渋滞が発生するもランプ延長内で収束

■富士IC上り(南進)

- ・左折が毎時200台と日中を通じて多い(約7割)
- ・左折の先詰まりから渋滞、滞留するもランプ内で収束



※出典：令和元年10月24日(木) 交通量調査結果



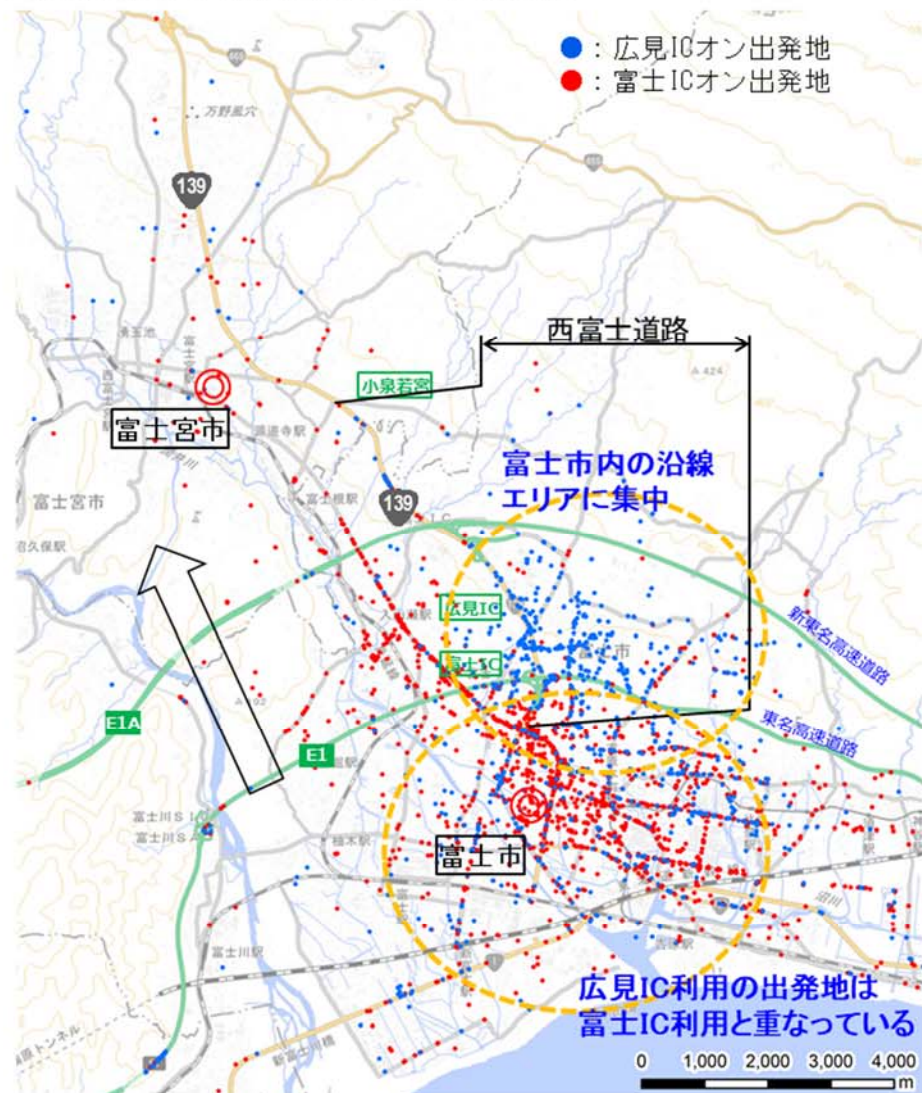
2. 国道139号西富士道路 広見IC・富士IC(実施主体:国) <検討中>

2-4 (参考) 西富士道路の利用 (ICの勢力圏: 下り(北進))

○広見ICオン利用の出発地は、沿線エリアと富士ICと重複 (富士市の産業集積エリア)

○広見ICオフ利用の目的地は、富士市内の沿線エリアに集中

■IC勢力圏: 下り(北進) オンランプ出発地



■IC勢力圏: 下り(北進) オフランプ目的地



出典: ETC2.0プローブ情報 (2018年10月平日の全車)

2. 国道139号西富士道路 広見IC・富士IC(実施主体:国) <検討中>

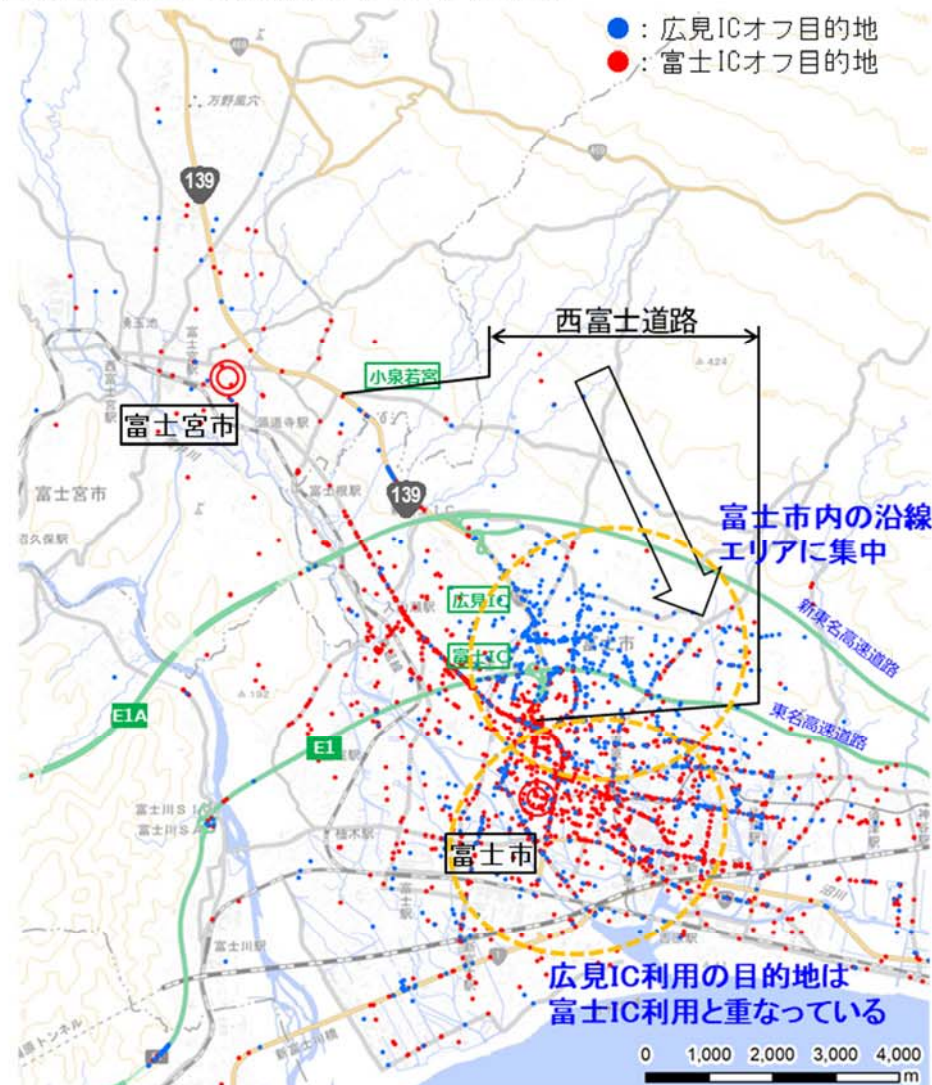
2-5 (参考) 西富士道路の利用 (ICの勢力圏: 上り(南進))

- 広見ICオン利用の出発地は、富士市内の沿線エリアに集中
- 広見ICオフ利用の目的地は、沿線エリアと富士ICと重複 (富士市の産業集積エリア)

■IC勢力圏: 上り(南進) オンランプ出発地



■IC勢力圏: 上り(南進) オフランプ目的地



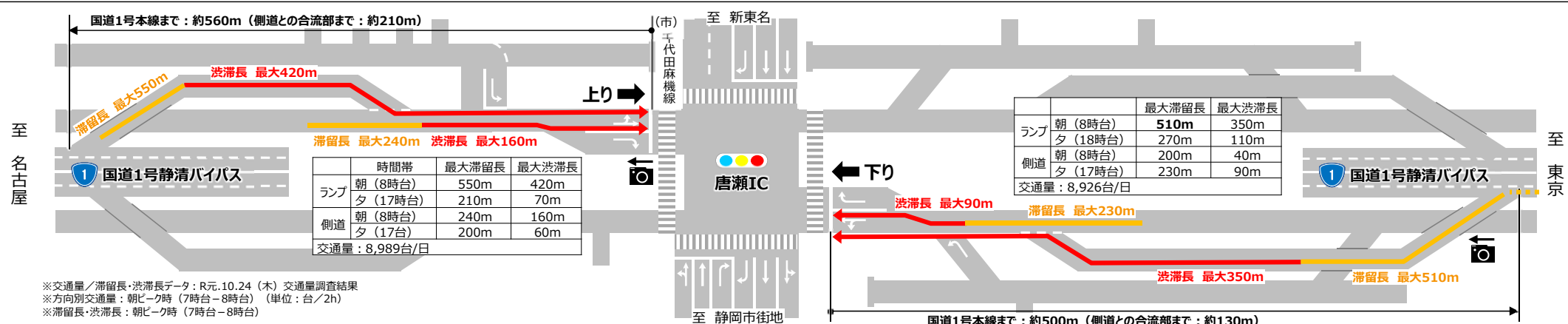
出典: ETC2.0プローブ情報 (2018年10月平日の全車)

3. 国道1号静岡バイパス（実施主体：国）＜平成30年12月22日全線4車線化＞

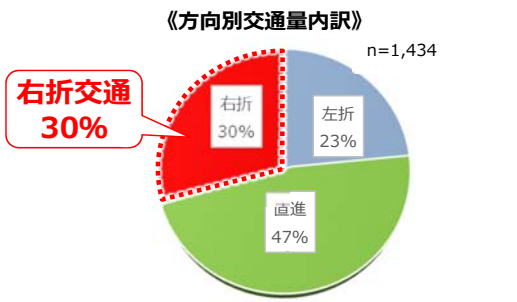
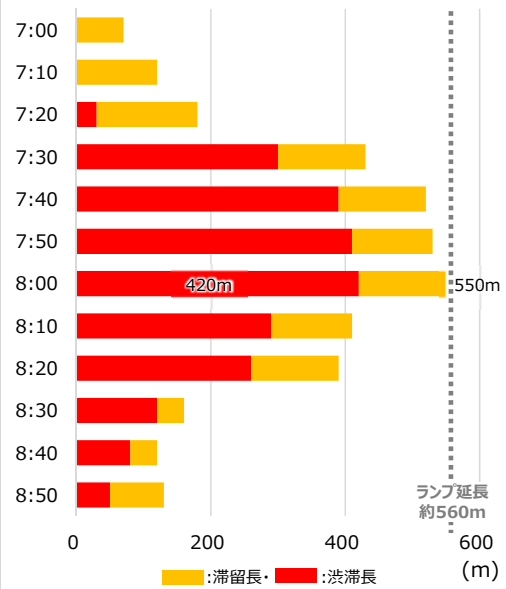
3-1 静岡バイパス唐瀬IC交差点（実施主体：国）＜検討中＞

- 上り・下りオフランプともに、朝ピーク時に大きな渋滞・滞留が発生し、下りは本線滞留が発生
- 上りオフランプは右折車両による直左の阻害、下りオフランプは直左の容量不足により渋滞・滞留が発生

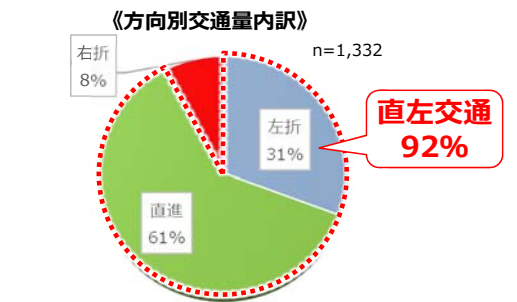
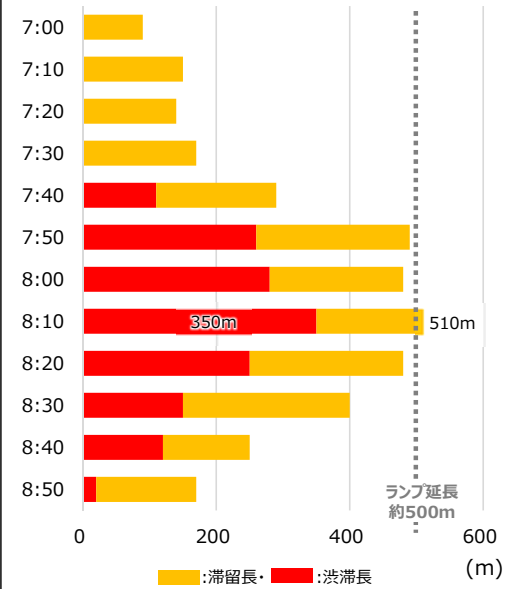
■唐瀬IC交差点



■唐瀬IC上りオフランプの交通実態《朝》 《滞留長・渋滞長》



■唐瀬IC下りオフランプの交通実態《朝》 《滞留長・渋滞長》



3. 国道1号静岡バイパス（実施主体：国） <平成30年12月22日全線4車線化>

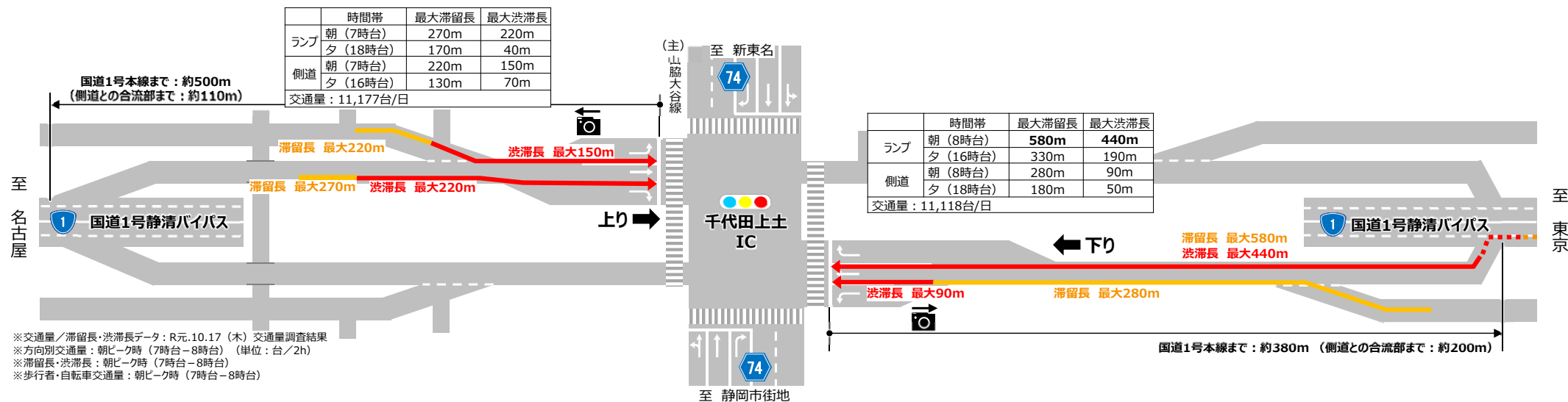
利用者団体連携

3-2 静岡バイパス千代田上土IC交差点（実施主体：国） <検討中>

渋滞協資料と共通

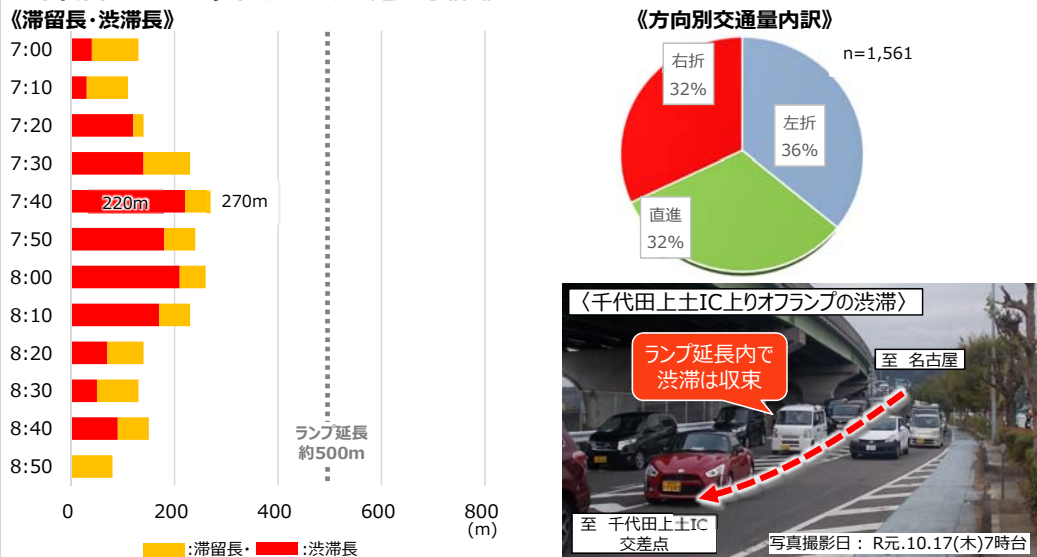
- 下りオフランプにおいて、朝ピーク時に右折車両の渋滞・滞留が発生し、バイパス本線まで影響
- 上りオフランプは、渋滞が発生しているものの、ランプ延長内で収束しているが、1車線のランプを2車線利用を確認

■千代田上土IC交差点

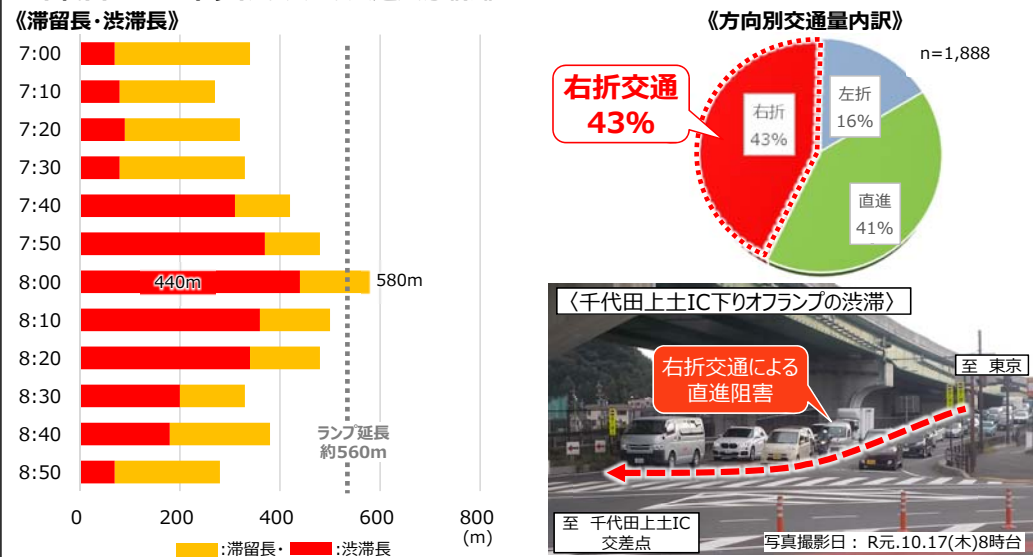


※交通量/滞留長・渋滞長データ：R元.10.17（木）交通量調査結果
 ※方向別交通量：朝ピーク時（7時台-8時台）（単位：台/2h）
 ※滞留長・渋滞長：朝ピーク時（7時台-8時台）
 ※歩行者・自転車交通量：朝ピーク時（7時台-8時台）

■千代田上土IC上りオフランプの交通実態《朝》



■千代田上土IC下りオフランプの交通実態《朝》



3. 国道1号静清バイパス（実施主体：国） <平成30年12月22日全線4車線化>

利用者団体連携

3-3 静清バイパス瀬名IC・鳥坂IC交差点（実施主体：国） <検討中>

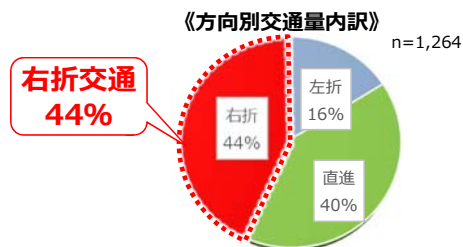
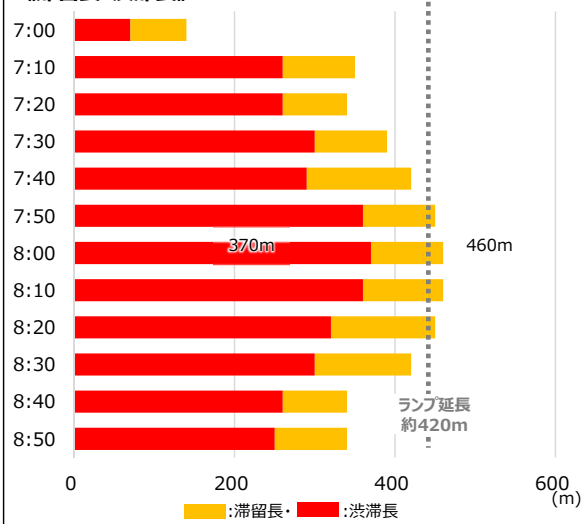
渋滞協資料と共通

- 瀬名IC上りオフランプにおいて、朝ピーク時に右折車両の渋滞・滞留が発生し、バイパス本線まで影響。また、1車線のランプを2車線利用を確認
- 鳥坂IC下りオフランプでは、左折車両により直進阻害が発生しているものの、ランプ延長内で収束

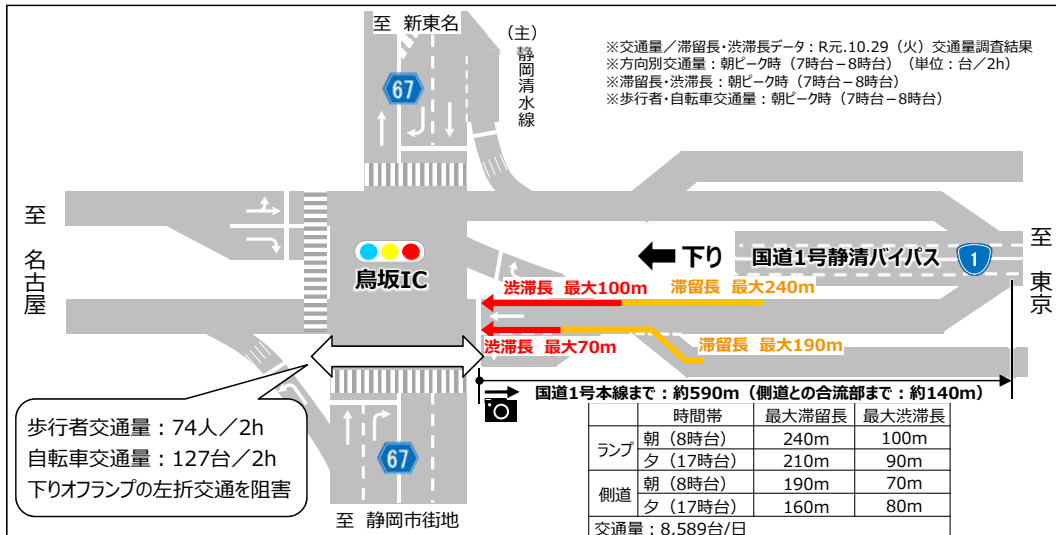
■ 瀬名IC交差点



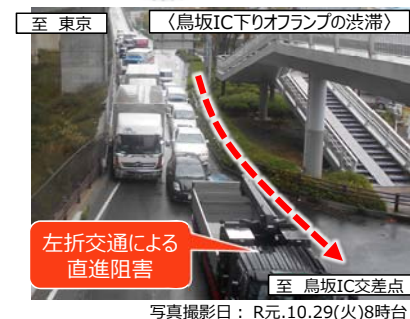
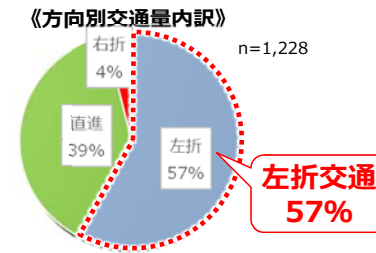
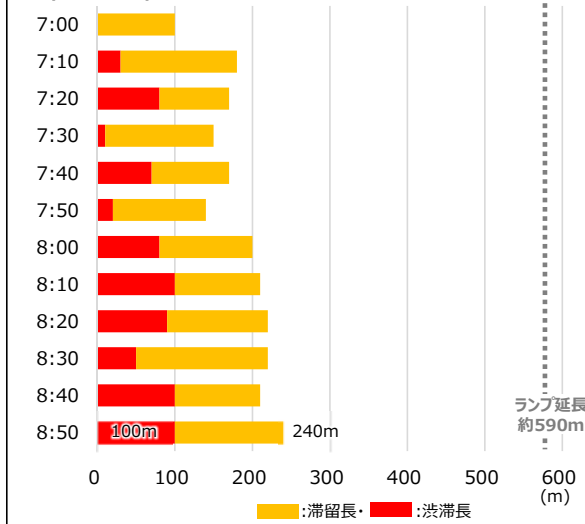
■ 瀬名IC上りオフランプの交通実態《朝》 《滞留長・渋滞長》



■ 鳥坂IC交差点



■ 鳥坂IC下りオフランプの交通実態《朝》 《滞留長・渋滞長》



3. 国道1号静岡バイパス（実施主体：国）＜平成30年12月22日全線4車線化＞

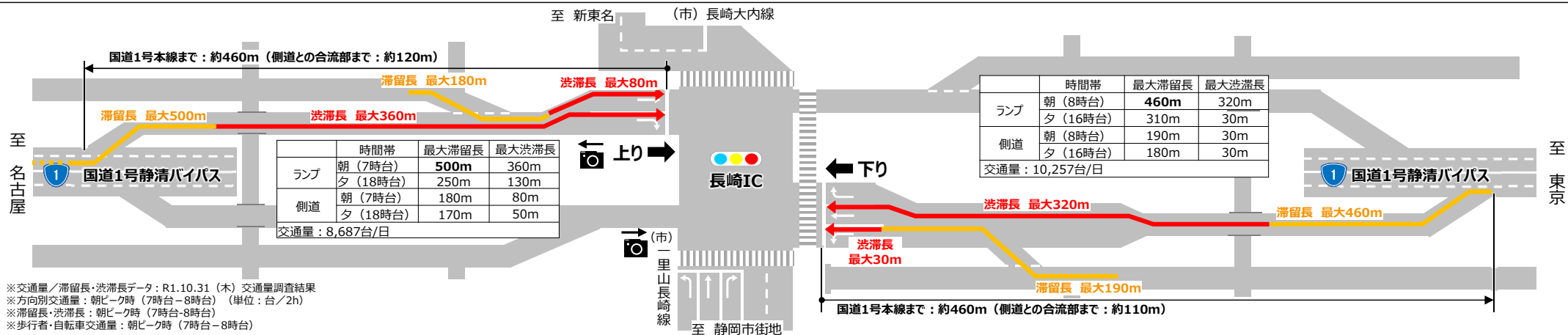
利用者団体連携

渋滞協資料と共通

3-4 静岡バイパス長崎IC交差点（実施主体：国）＜検討中＞

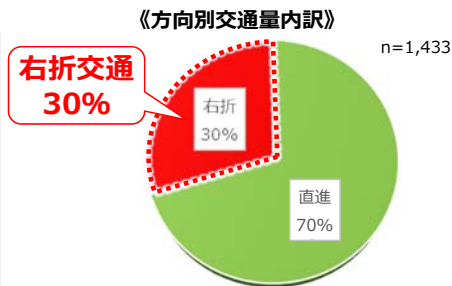
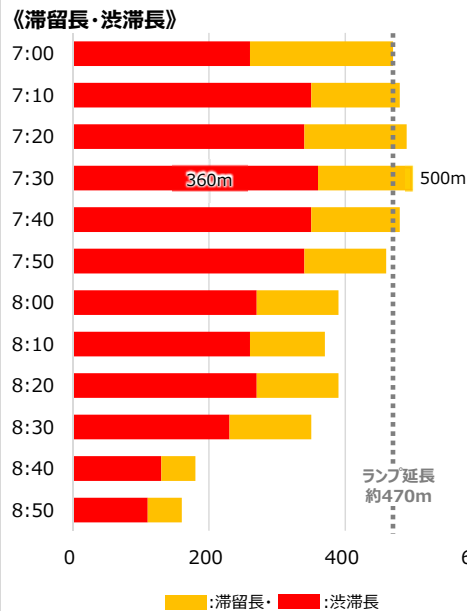
- 上り・下りオフランプともに、朝ピーク時に大きな渋滞・滞留が発生し、上りはバイパス本線まで影響
- 上りオフランプは右折の容量不足で、1車線のランプを2車線利用を確認
- 下りオフランプは直左の容量不足により渋滞・滞留が発生

■長崎IC交差点



※交通量/滞り長・渋滞長データ：R1.10.31 (木) 交通量調査結果
 ※方向別交通量：朝ピーク時 (7時台-8時台) (単位：台/2h)
 ※滞り長・渋滞長：朝ピーク時 (7時台-8時台)
 ※歩行者・自転車交通量：朝ピーク時 (7時台-8時台)

■長崎IC上りオフランプの交通実態《朝》



■長崎IC下りオフランプの交通実態《朝》

