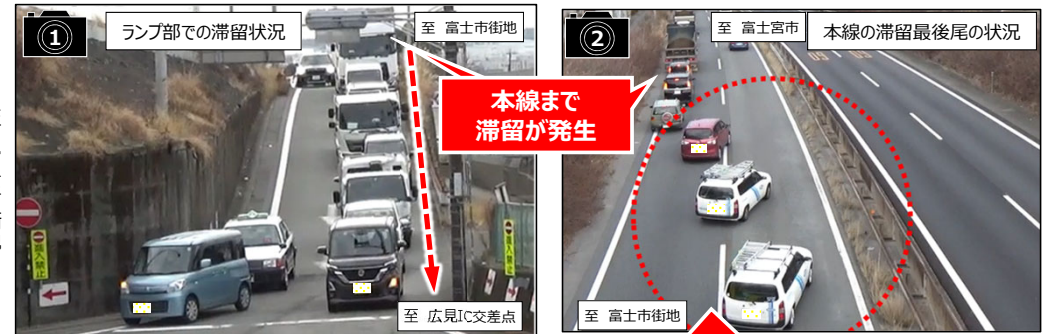
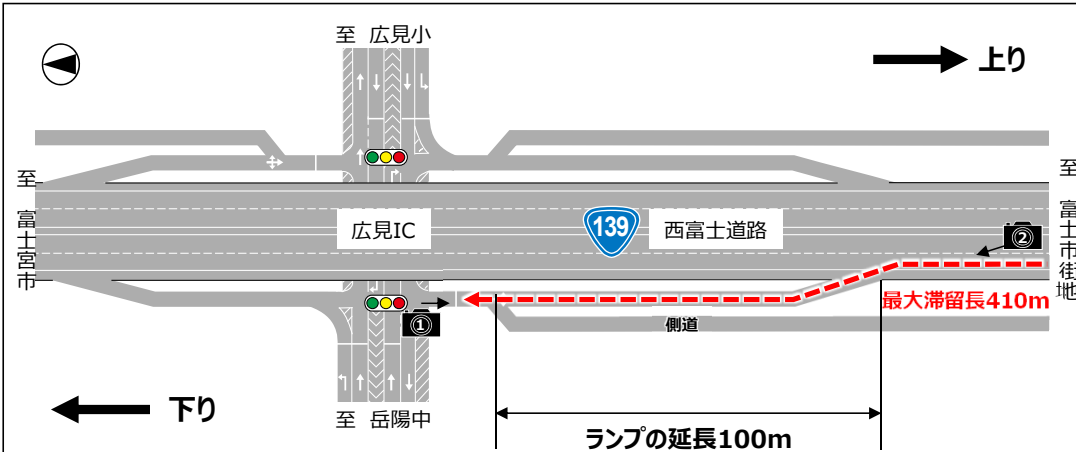


今後の渋滞対策（案）

1-1 西富士道路 広見IC北進オフランプ改良による車線拡幅

- 広見IC下りオフランプは、容量の不足による交通渋滞が発生し、渋滞末尾が本線交通を阻害。
- 広見IC下りオフランプの容量を拡大し、本線への影響を低減させるため、左折レーンの追加、およびオフランプの延伸対策に着手。

■ 現況の交通状況・渋滞要因

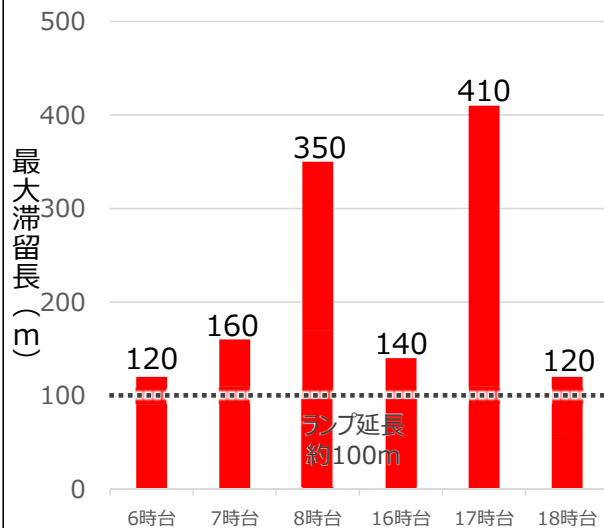


■ 対策イメージ

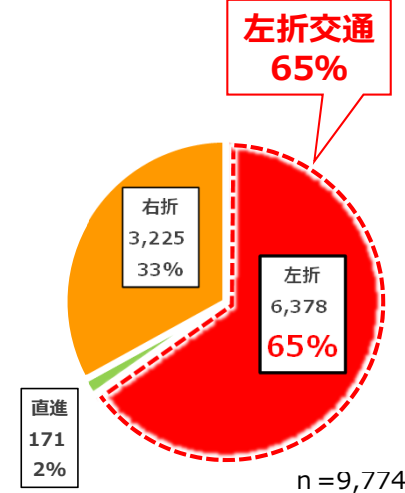
滞留により本線交通の流れを阻害

■ 広見IC下りオフランプの交通実態

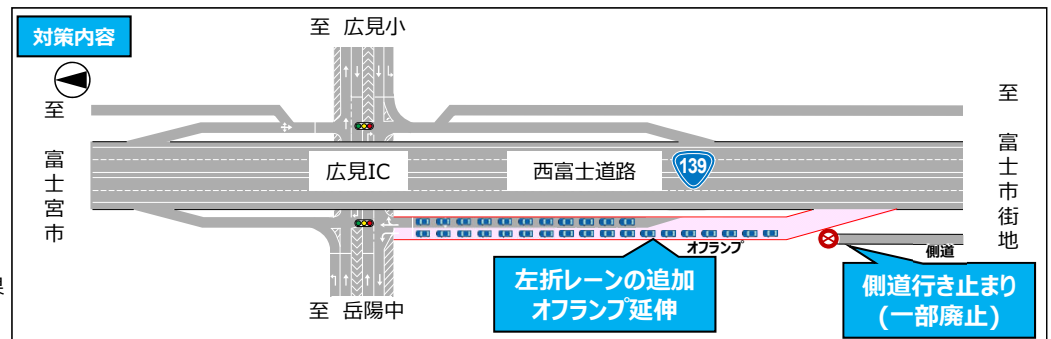
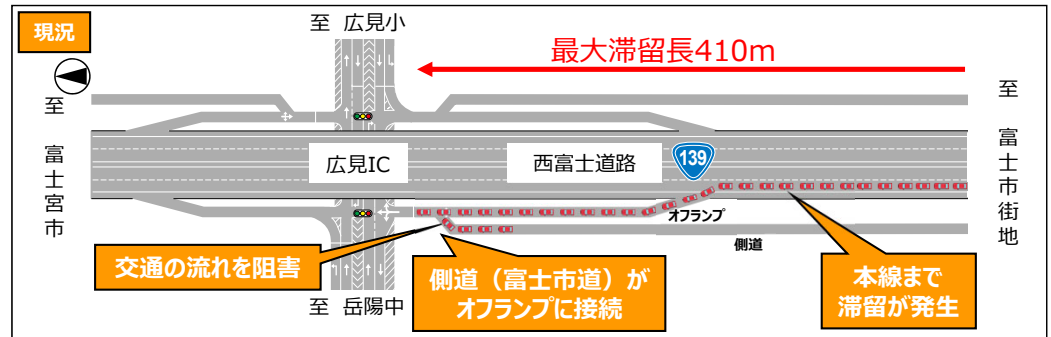
《滞留長》



《方向別交通量内訳》



出典：R2.10.6（火）交通量・渋滞長調査結果



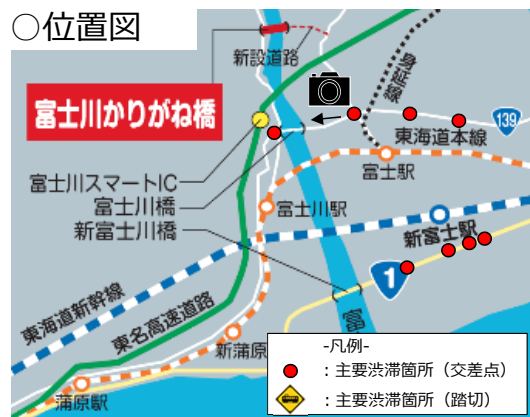
2. 富士川かりがね橋（実施主体：静岡県・富士市）

2-1 富士川かりがね橋

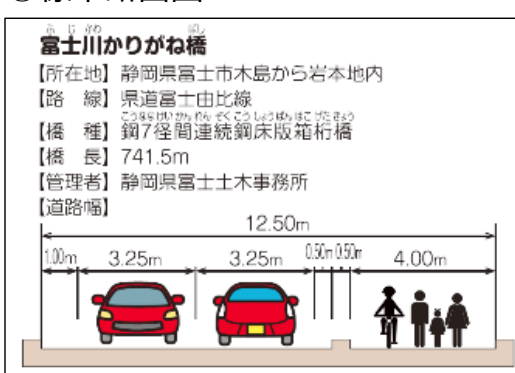
- 富士市の平野部において、一級河川富士川にかかる一般道路の橋梁は「富士川橋」と「新富士川橋」の2橋しかなく、交通容量が不足。
- 富士川橋の渋滞緩和、緊急輸送路の補完、富士川東西の交流促進などを目的として、富士川かりがね橋及び周辺道路の整備を推進中。
- 令和5年度の開通を予定。

■ 事業概要

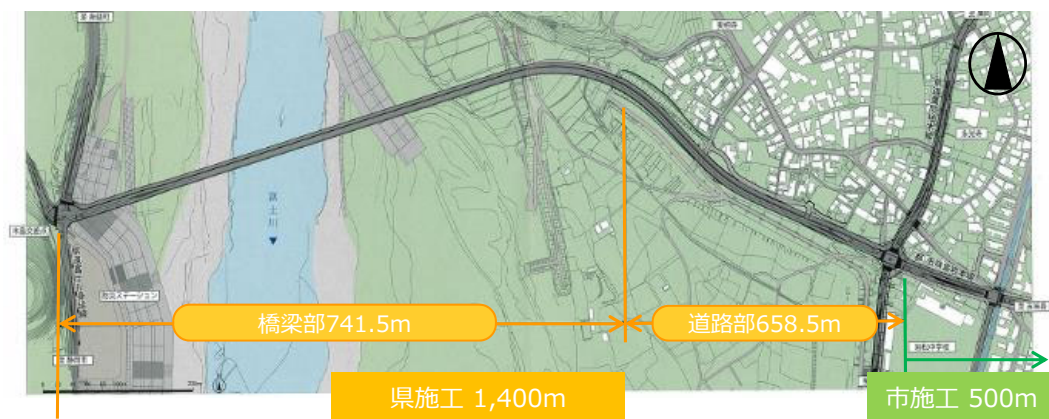
○ 位置図



○ 標準断面図

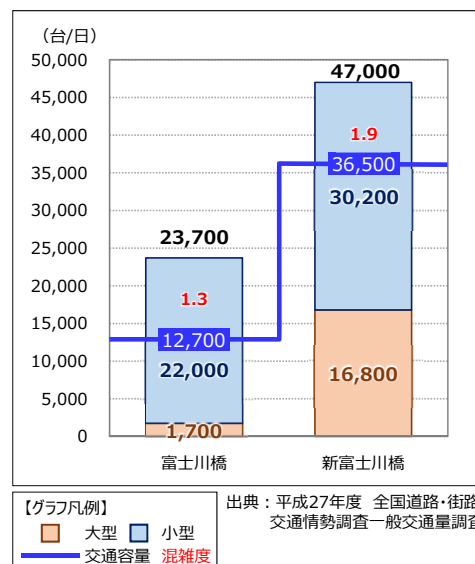


○ 事業計画



■ 渋滞発生状況

○ 富士川橋・新富士川橋における交通量・交通容量



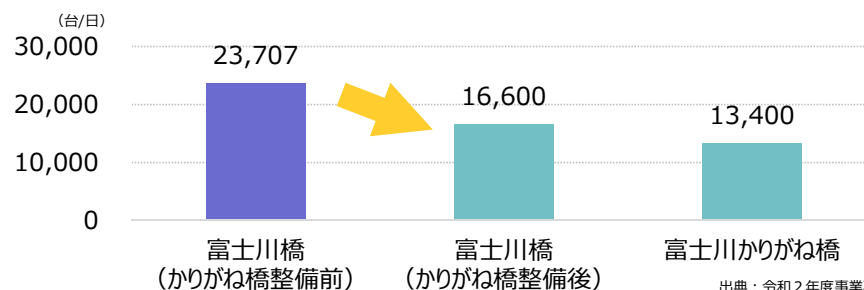
○ 富士川橋東岸における渋滞発生状況



朝夕を中心に、慢性的な渋滞が発生。

■ 期待される整備効果

○ 富士川かりがね橋の整備により、現道（富士川橋）の交通量が減少。
 → 渋滞の緩和や東西交流の促進が見込まれる。



3. 静岡南北道路長沼立体（実施主体：静岡市・国土交通省）

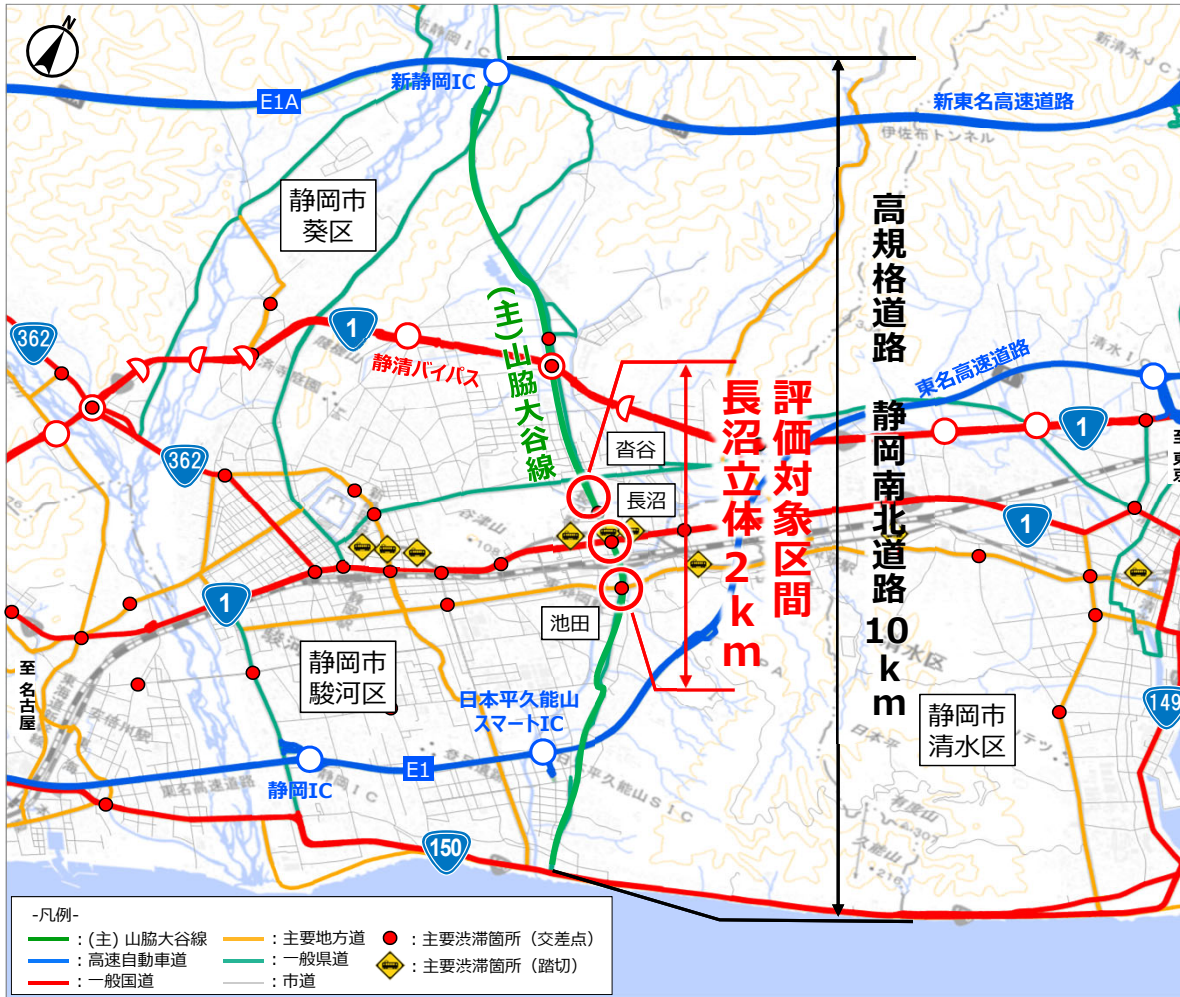
利用者団体連携

令和4年度 第1回中部地方小委員会
静岡南北道路長沼立体 第1回計画段階評価を加工

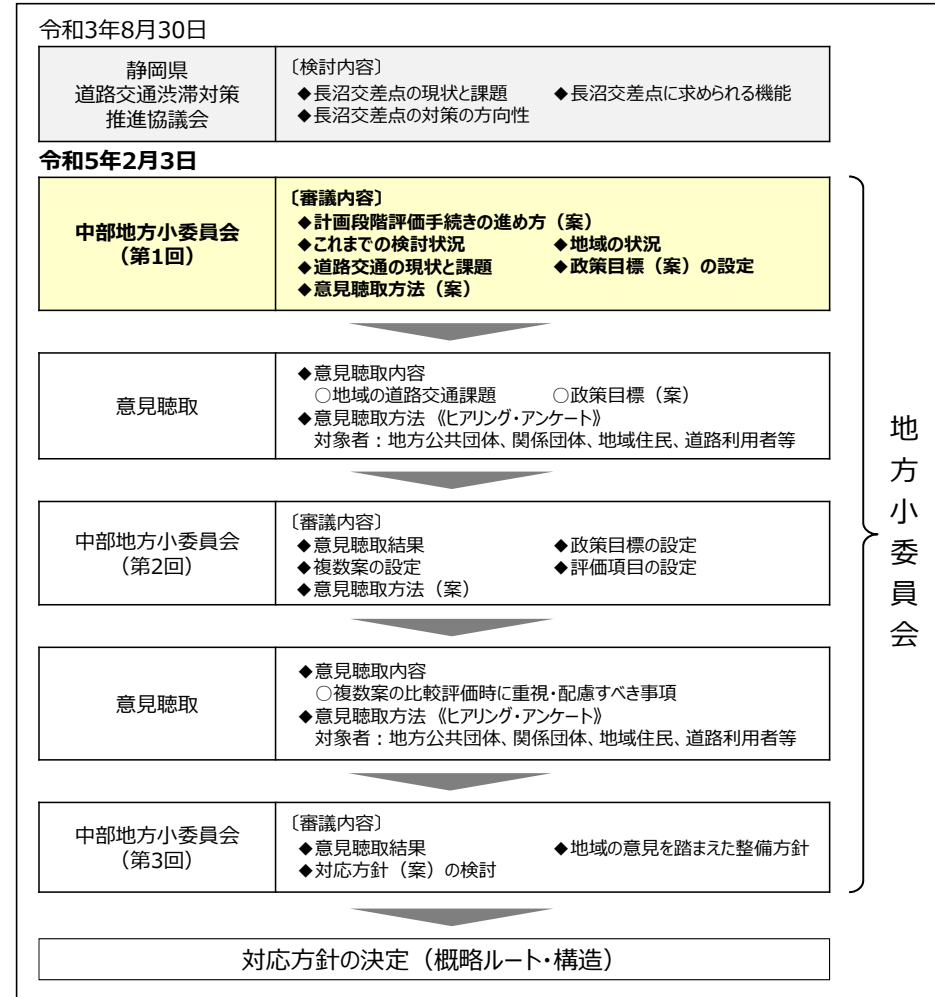
3-1 静岡南北道路長沼立体

- 計画段階評価区間は、静岡市葵区沓谷～同市駿河区池田を結ぶ延長約2kmの区間。
- 令和5年2月3日に開催した中部地方小委員会 第1回計画段階評価において、政策目標（案）の設定と計画段階評価手続きの進め方（案）を決定。

■ 詳細図



■ スケジュール



3. 静岡南北道路長沼立体（実施主体：静岡市・国土交通省）

利用者団体連携

令和4年度 第1回中部地方小委員会
静岡南北道路長沼立体 第1回計画段階評価を加工

3-2 政策目標と課題

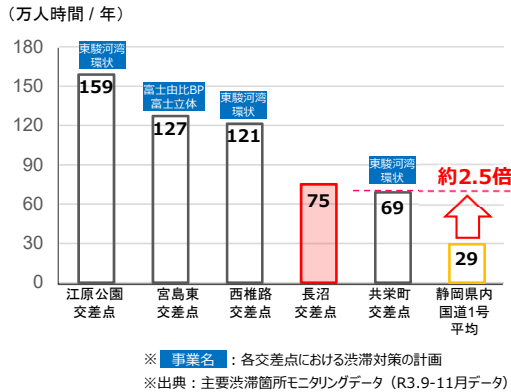
渋滞（都市圏）

渋滞緩和による地域交通の活性化

【課題：静岡県内ワースト上位の渋滞】

- ・長沼交差点は、静岡県内の国道1号の渋滞損失時間において、ワースト4位。
- ・（主）山脇大谷線では、鉄道、地域幹線道路との交差により交通が滞留していることから、曲がり切れない国道1号の右左折交通が直進交通の渋滞を悪化。

■静岡県内国道1号における渋滞損失時間と静岡県内国道1号平均比較



長沼交差点の渋滞



※写真撮影日：R4.8.26(金)18時台

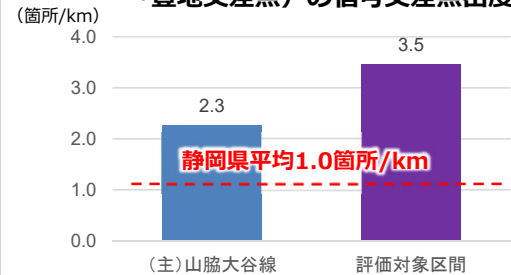
物流・企業

速達性向上による産業活性化支援

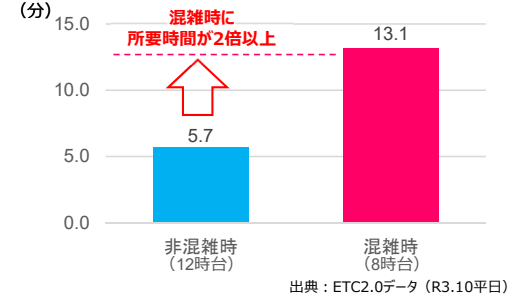
【課題：物流ネットワークの速達性が低い】

- ・（主）山脇大谷線の大型車は内外・通過交通が多い。
- ・（主）山脇大谷線沿線に企業が集積しているが、沓谷5丁目南交差点→池田交差点の所要時間は混雑時に2倍以上に増加。
- ・（主）山脇大谷線は信号密度が高く、旅行速度が低下。

■(主)山脇大谷線（大谷放水路東交差点～豊地交差点）の信号交差点密度



■沓谷5丁目南(交)→池田(交)（約1.7km）の所要時間



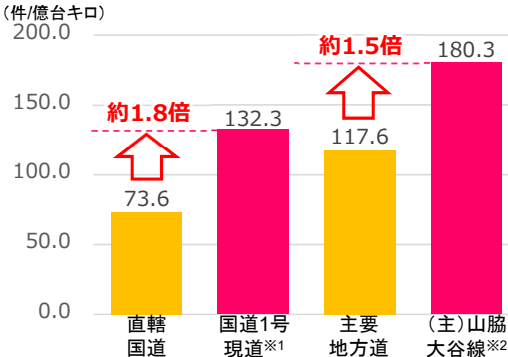
安全

交通安全の確保

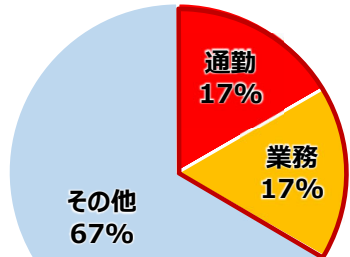
【課題：幹線道路・生活道路で多発する交通事故】

- ・国道1号現道や（主）山脇大谷線は、市内平均と比べ死傷事故率が高い。
- ・長沼交差点の渋滞を避けるため、生活道路に通勤交通等が流入し、人対車両事故が発生。

■静岡市内の道路種別死傷事故率（路線別）



■生活道路での事故発生状況 <通行目的（人対車両事故）>



防災

信頼性の高いネットワークの確保

【課題：災害時におけるネットワークの信頼性が低い】

- ・（主）山脇大谷線の長沼大橋は、架設後50年以上が経過し老朽化が進行。また、熊本地震で落橋したロッキング橋脚となっており、大地震時に落橋に至る可能性がある構造。
- ・平成29年台風21号により東名および国道1号が通行止めが発生。新東名への迂回路が清水連絡路のみのため交通が集中し渋滞が発生。

■平成29年台風21号と平常時の速度差



■長沼大橋のロッキング橋脚構造

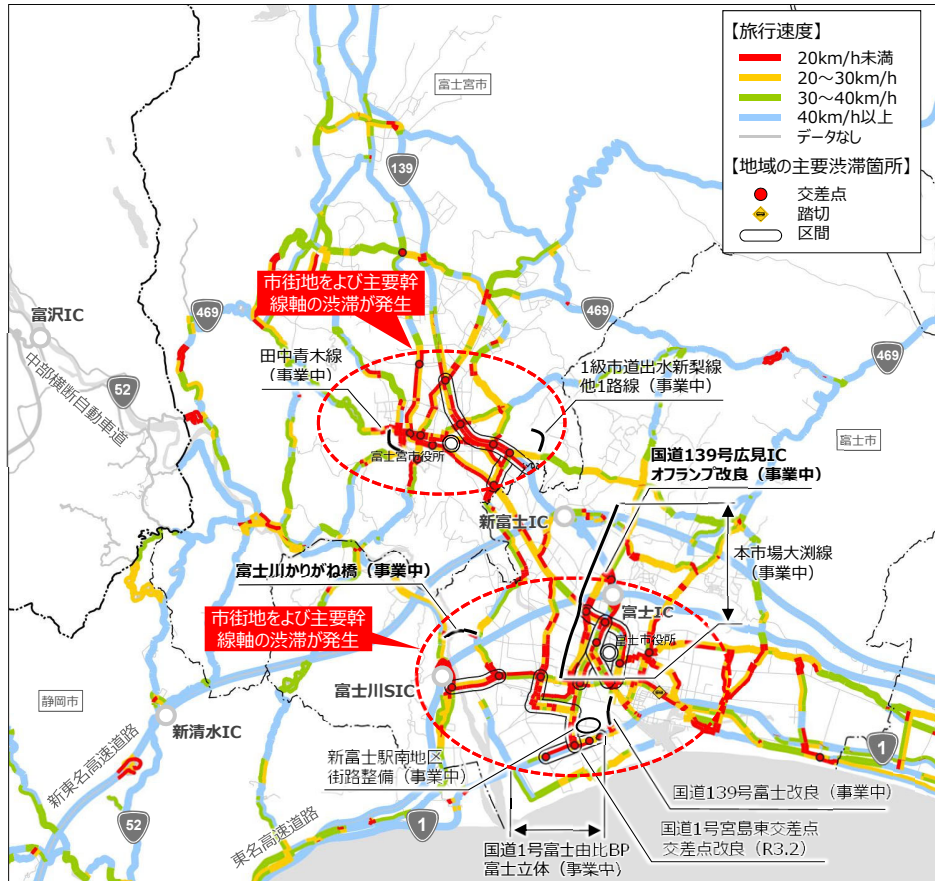


4. 岳南都市圏における渋滞対策（実施主体：国土交通省）

4-1 岳南地域における対応方針

- 富士市・富士宮市においては、各市街地を中心とした渋滞や主要幹線軸である国道1号バイパス、国道139号で渋滞が発生。
- 富士市・富士宮市の主要な渋滞箇所では、渋滞緩和に寄与する渋滞対策の実施・検討が進められてきたものの、渋滞が残る状況。
- 一方、中部横断道や新東名、国道138号バイパス等の道路整備が進められ、基本策定時と比べて道路ネットワーク・交通状況ともに大きく変化。
- 上記を踏まえ、富士市・富士宮市を一体的に岳南地域として交通課題を共有し、対策の検討、分析・効果検証を行うため、『岳南エリアWG』を立ち上げるものである。

■ 岳南地域における交通課題及び取組中の主な事業

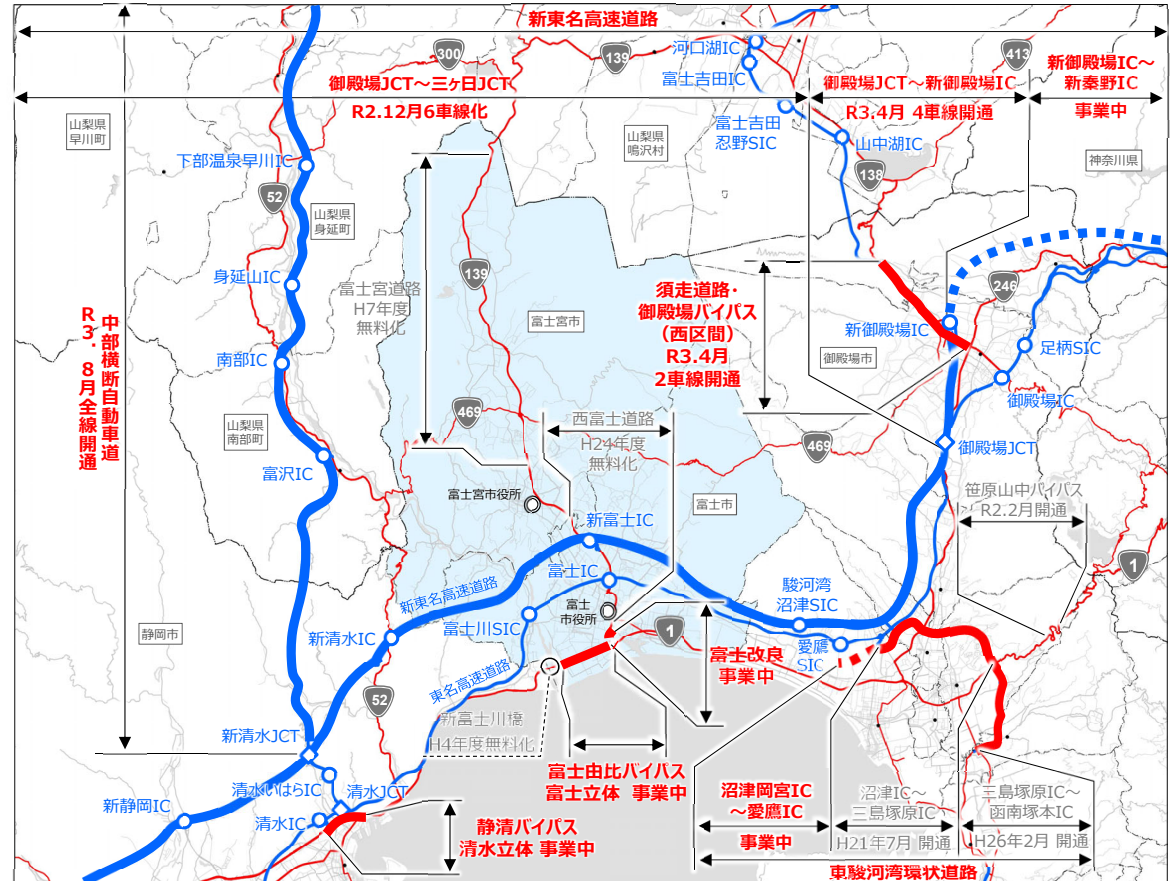


■ 岳南エリアWGの内容

速度データ：ETC2.0プローブ情報（R4.10月平日）
 朝ピーク時（7・8時台）平均旅行速度

- ・岳南エリアにおける道路の使われ方
- ・岳南エリアにおける現状の交通課題の把握、渋滞要因分析
- ・道路整備状況及び既存計画（未整備都計道の状況）
- ・短期・中期・長期対策の検討（対策のメニュー出し）
- ・各種対策実施後の交通状況の把握・効果検証

■ 岳南地域を取り巻く道路交通環境



■ 岳南エリアWG体制 ※

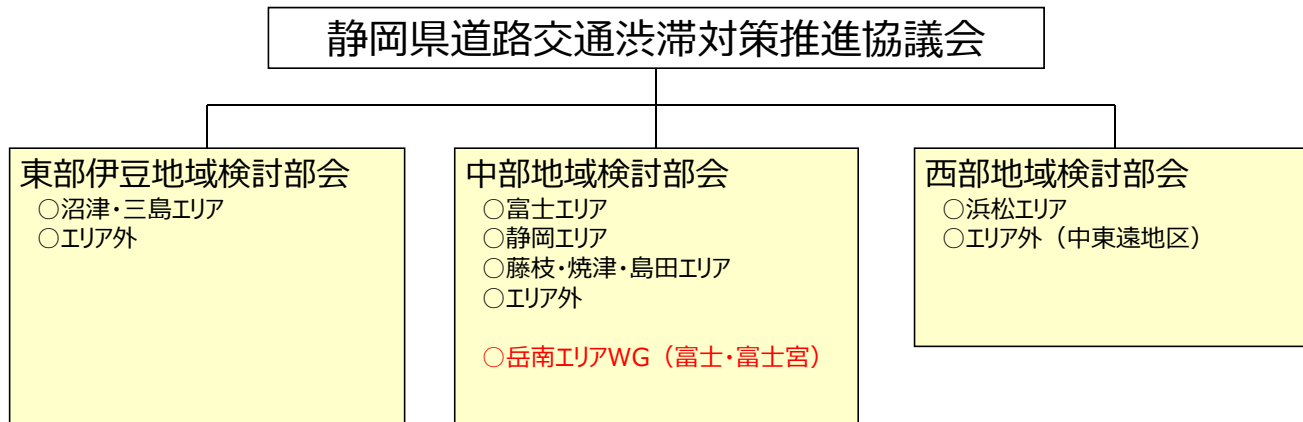
※「協議会」構成組織を中心とし、必要に応じ関係者の出席を求める



4. 岳南都市圏における渋滞対策（実施主体：国土交通省）

4-2 岳南エリアWGの位置づけ（検討体制等）

- 地域ごとの検討部会を中心に個々のエリアで検討を進め、渋滞対策推進協議会において、各検討部会の検討状況及び結果を報告
- 新たに「岳南エリアWG」を設置することで、関係機関と渋滞対策を検討する



■ 岳南エリアWGの概況

地域 (検討部会)	中部地域
エリア等	岳南エリアWG
主な市町 ・地区等	富士市・富士宮市
主要渋滞 箇所数	8区間（17箇所） 単独箇所：10箇所 ※富士市・富士宮市内の箇所数
事務局	静岡国道事務所

※令和5年度追加

■ 岳南エリアWGの体制メンバー（案）

組織（所属）	役職
中部地方整備局 静岡国道事務所	副所長
中部運輸局 静岡運輸支局（企画調整担当）	首席運輸企画専門官
静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課	課長代理
静岡県 富士土木事務所 企画検査課	主任
富士市 建設部 道路整備課	課長
富士宮市 都市整備部 道路課	課長
静岡県警本部 交通部 交通規制課	課長補佐
静岡県警察 富士警察署 交通課	交通課長
静岡県警察 富士宮警察署 交通課	交通課長
NEXCO中日本 東京支社 富士保全・サービスセンター工務担当課	課長
静岡県トラック協会 富士支部	支部長
静岡県タクシー協会 富士・富士宮支部	支部長
富士急静岡バス（株） 業務部	業務部長
岳南電車（株） 鉄道部	鉄道部長代理
【事務局】 中部地方整備局 静岡国道事務所 計画課	

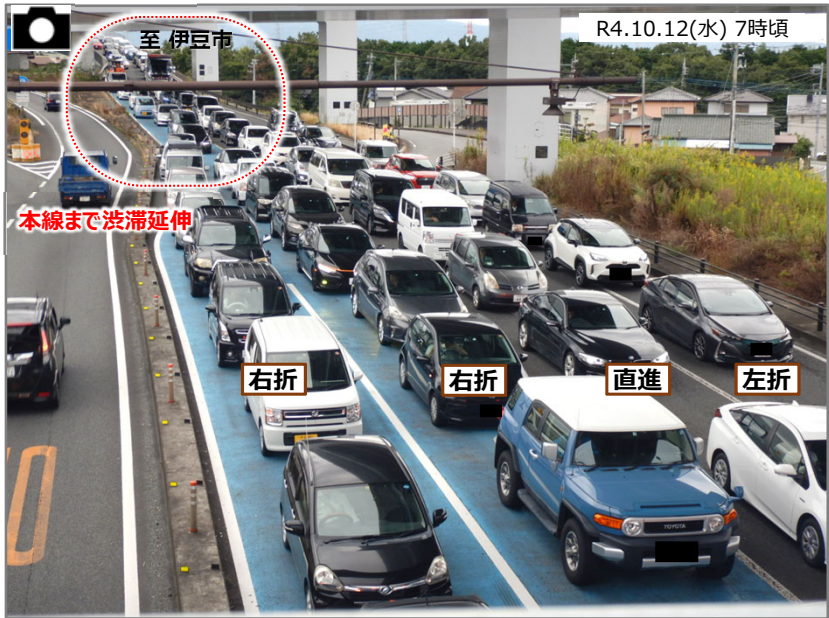
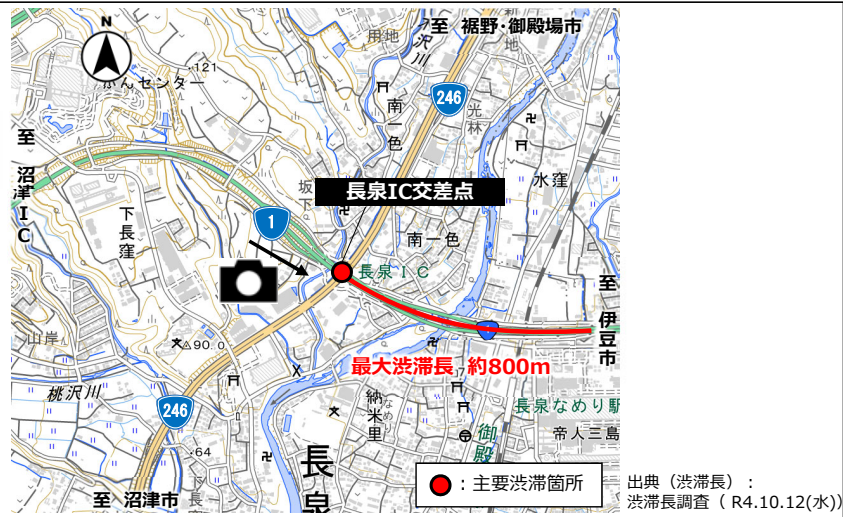
5. 長泉IC交差点（実施主体：国土交通省）

利用者団体連携

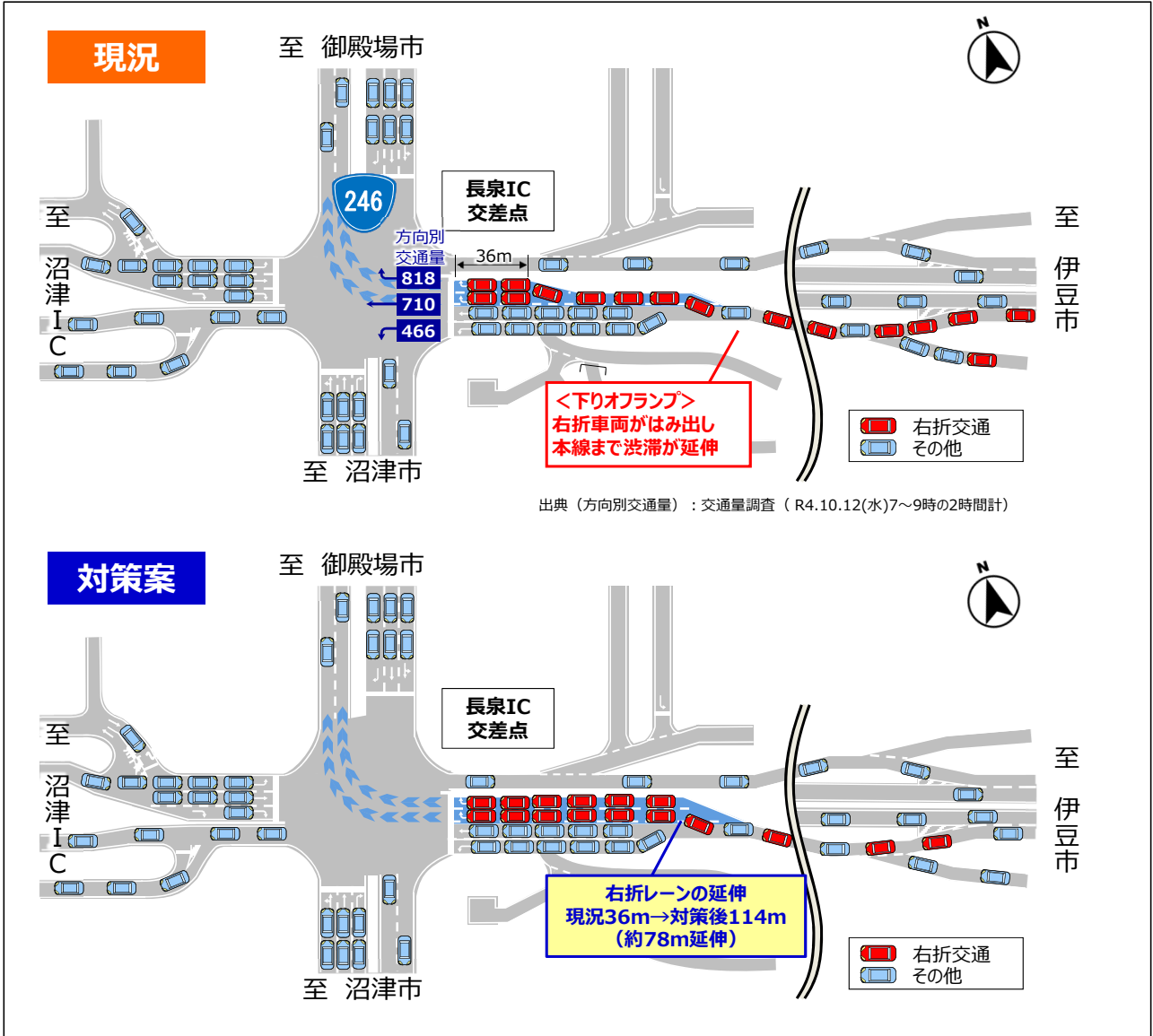
5-1 長泉IC交差点 右折レーン延伸

- 長泉IC交差点の西進流入部（東駿河湾環状道路下り（東名沼津IC方面）オフランプ）では、平日朝ピーク時間帯において、最大800mの渋滞が発生しており、右折車両が本線交通の進行を阻害。
- 右折レーンの滞留長を現況36mから114mに延伸することで滞留スペースを確保し、ランプ部の渋滞緩和、本線交通の阻害減少が期待。

■長泉IC交差点西進流入部の状況



■対策案



6. SNSを用いた東駿河湾環状道路の混雑緩和に向けた情報発信（実施主体：国土交通省）

6-1 東駿河湾環状道路 SNSを用いた情報発信

- 速度低下が顕著な大場・函南IC～三島塚原IC区間下り（東名沼津IC方面）の渋滞緩和に向け、令和4年10月にTwitterを活用した情報発信を実施。
- 「時差出勤」、「上り勾配でのアクセル」、「車間距離の確保」を推進する内容を動画を交えて投稿。
- キャンペーン当日のエンゲージメント率は前月平均の倍以上と、高いエンゲージメント率を記録しており、情報発信は一定周知されたと想定。

■キャンペーン投稿

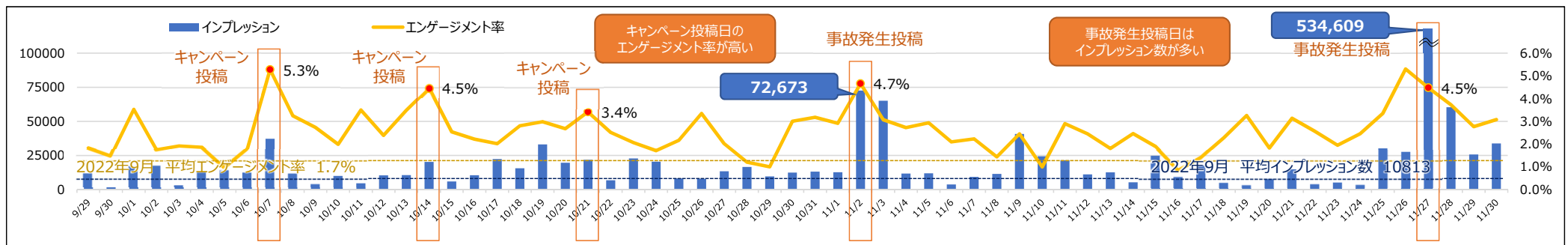
※9月の1投稿当たりの平均エンゲージメント率 1.7%

<p>10月7日12時投稿</p>	<p>インプレッション</p> <p>エンゲージメント総数</p> <p>エンゲージメント率</p> <p>いいね</p> <p>リツイート</p> <p>返信</p>	<p>27,232</p> <p>1,778</p> <p>6.5%</p> <p>143</p> <p>90</p> <p>9</p>
<p>10月7日12時投稿</p>	<p>インプレッション</p> <p>エンゲージメント総数</p> <p>エンゲージメント率</p> <p>いいね</p> <p>リツイート</p> <p>返信</p>	<p>21,577</p> <p>1,683</p> <p>7.8%</p> <p>134</p> <p>58</p> <p>3</p>

<p>10月14日12時投稿</p>	<p>インプレッション</p> <p>エンゲージメント総数</p> <p>エンゲージメント率</p> <p>いいね</p> <p>リツイート</p> <p>返信</p>	<p>18,883</p> <p>1,181</p> <p>6.2%</p> <p>90</p> <p>65</p> <p>6</p>
<p>10月21日14時投稿</p>	<p>インプレッション</p> <p>エンゲージメント総数</p> <p>エンゲージメント率</p> <p>いいね</p> <p>リツイート</p> <p>返信</p>	<p>12,244</p> <p>425</p> <p>3.5%</p> <p>46</p> <p>30</p> <p>4</p>

- ・インプレッション：ツイートが表示された回数
- ・エンゲージメント総数：ツイートに対して行われたすべてのアクション数（いいねやリツイート等）
- ・エンゲージメント率：ツイートに対するフォロワーの反応割合（エンゲージメント率が高いほどフォロワーの反応が良い投稿）

■インプレッション・エンゲージメント率の推移

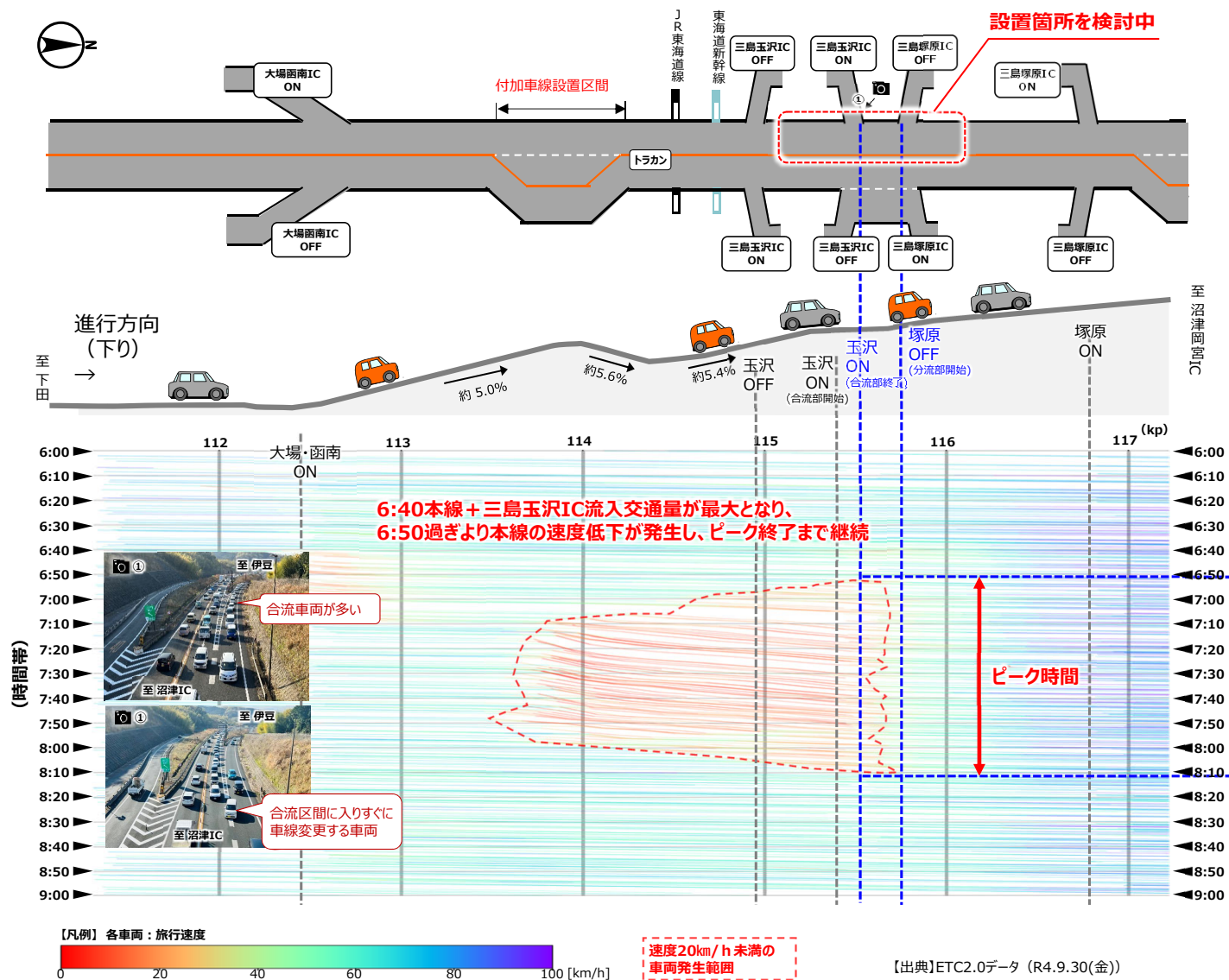


7. 東駿河湾環状道路 4 工区における走行型視線誘導システム（エスコートライト）の設置（実施主体：国土交通省）

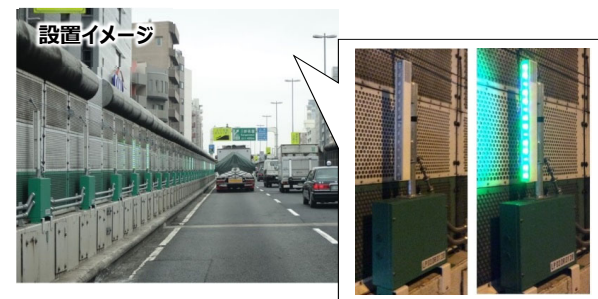
7-1 東駿河湾環状道路 走行型視線誘導システムの設置

- 下り（東名沼津IC方面）は、三島玉沢ICオンランプ付近を先頭に速度低下が発生するとともに、三島玉沢ICオンランプからの合流車両によりさらに渋滞が悪化。
- 三島玉沢ICオンランプ合流部付近の車両距離を広げ、スムーズな合流を促進するため、エスコートライトの設置を検討。

■ 4工区・連絡路下り方向のタイムスペース図

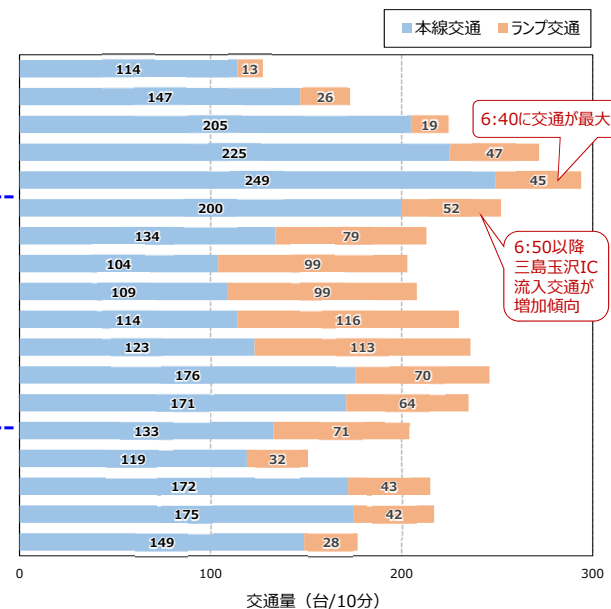


■ エスコートライト設置イメージ



【出典】首都高速道路株式会社HP 首都高の技術

■ 三島玉沢ICオンランプ部・本線交通量

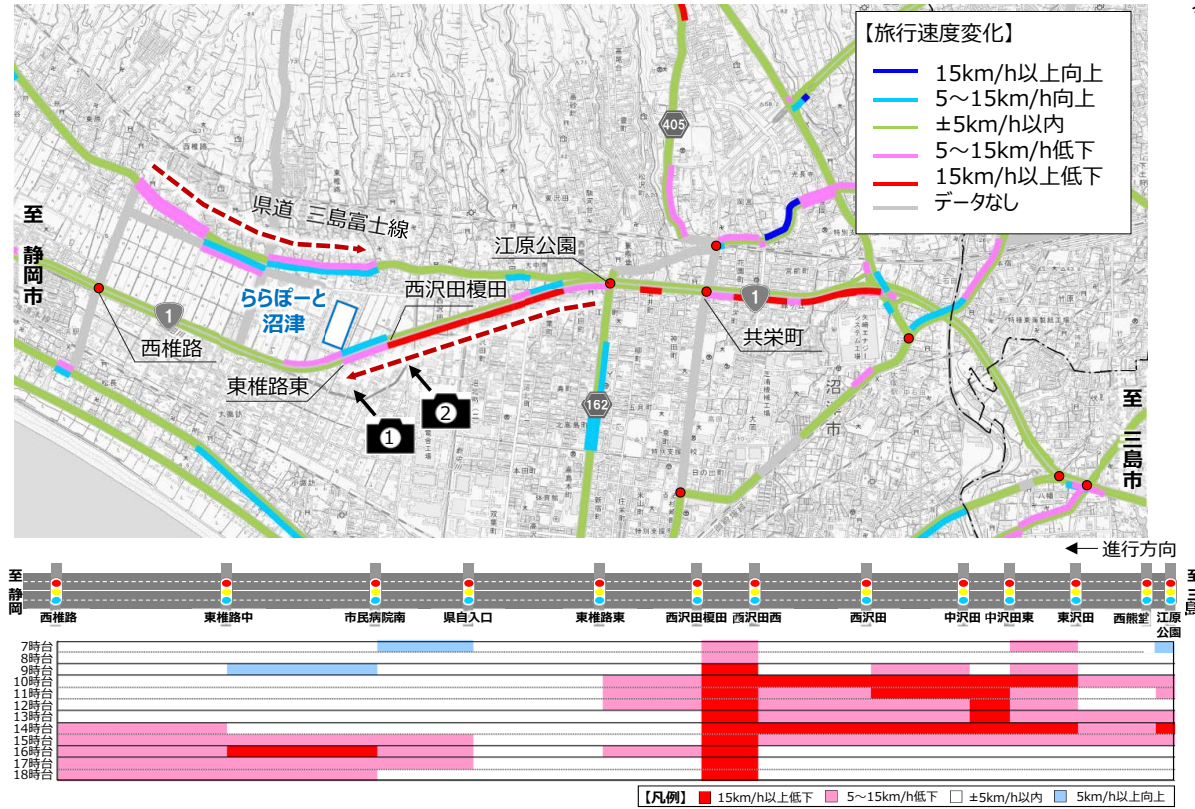


8. ららぽーと沼津周辺の誘導経路検討（実施主体：事業者）

8-1 ららぽーと沼津 誘導経路検討

- 開業時にハード・ソフト両面での渋滞対策を実施し、一定の効果があつたものの、年末年始やセール開催時には、国道1号を含む周辺道路にて交通渋滞が発生。
- 現在の交通状況を踏まえ、いまいちど交通渋滞の緩和を目指す交通対策の検討を実施。
- 開業後に開通した道路や、これから開通する道路を含め、適切な経路案内を検討。

■ 令和4年7月セール時とオープン時の速度状況の差分図



① ららぽーと全景



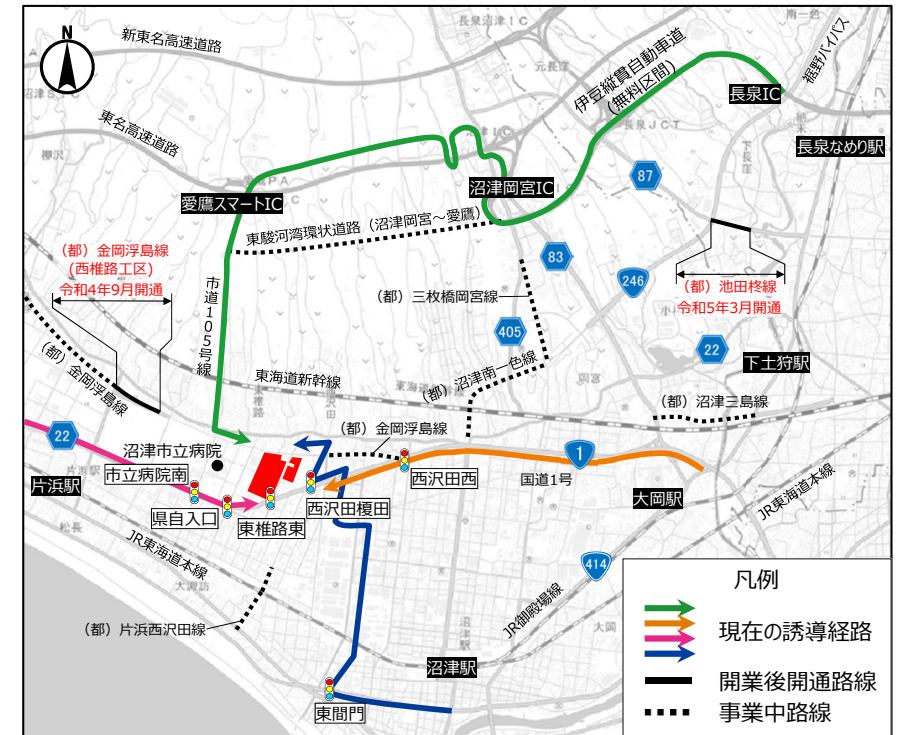
② 西沢田榎田交差点



令和4年11月10日（木）

■ メンバー

- ・沼津河川国道事務所
- ・沼津土木事務所
- ・沼津市
- ・沼津警察署
- ・三井不動産マネジメント(株)



地図出典：国土交通省 国土地理院 地理院地図（電子国土Web）を加工して作成

9. 結論(案)

9-1 結論(案)

- 広見IC下りオフランプは、オフランプの容量を拡大し、本線への影響を低減させるため、左折レーンの追加、およびオフランプの延伸対策に着手。
- 富士川かりがね橋は、富士川橋の渋滞緩和、緊急輸送路の補完、富士川東西の交流促進などを目的として、周辺道路の整備と併せて新設橋梁工事を推進中。令和5年度の開通を予定。
- 静岡南北道路長沼立体は、令和5年2月3日中部地方小委員会第1回計画段階評価において、「渋滞緩和による地域交通の活性化」を政策目標（案）として設定。
- 富士市・富士宮市を一体的に岳南地域として交通課題を共有し、対策の検討、分析・効果検証を行うため、『岳南エリアWG』を立ち上げる。

9. 結論(案)

9-2 結論(案)

- 長泉IC交差点は、西進流入部（東駿河湾環状道路下り（東名沼津IC方面）オフランプ）で平日朝ピーク時間帯において、最大800mの渋滞が発生しており、右折車両が本線交通の進行を阻害。右折レーンの滞留長延伸により滞留スペースを確保し、ランプ部の渋滞緩和、本線交通の阻害減少が期待。
- 速度低下が顕著な、東駿河湾環状道路 大場・函南IC～三島塚原IC区間下り（東名沼津IC方面）の渋滞緩和に向け、令和4年10月にTwitterを活用した情報発信を実施。
- 東駿河湾環状道路下り（東名沼津IC方面）は、三島玉沢ICオンランプ付近を先頭に速度低下が発生するとともに、三島玉沢ICオンランプからの合流車両によりさらに渋滞が悪化。三島玉沢ICオンランプ合流部付近の車両距離を広げ、スムーズな合流を促進するため、エスコートライトの設置を検討。
- ららぽーと沼津開業時にハード・ソフト両面での渋滞対策を実施し、一定の効果があったものの、年末年始やセール開催時には、国道1号を含む周辺道路にて交通渋滞が発生。現在の交通状況を踏まえ、いまいちど交通渋滞の緩和を目指し、適切な経路案内を検討。