



(都) 沼津南一色線の推計交通量について

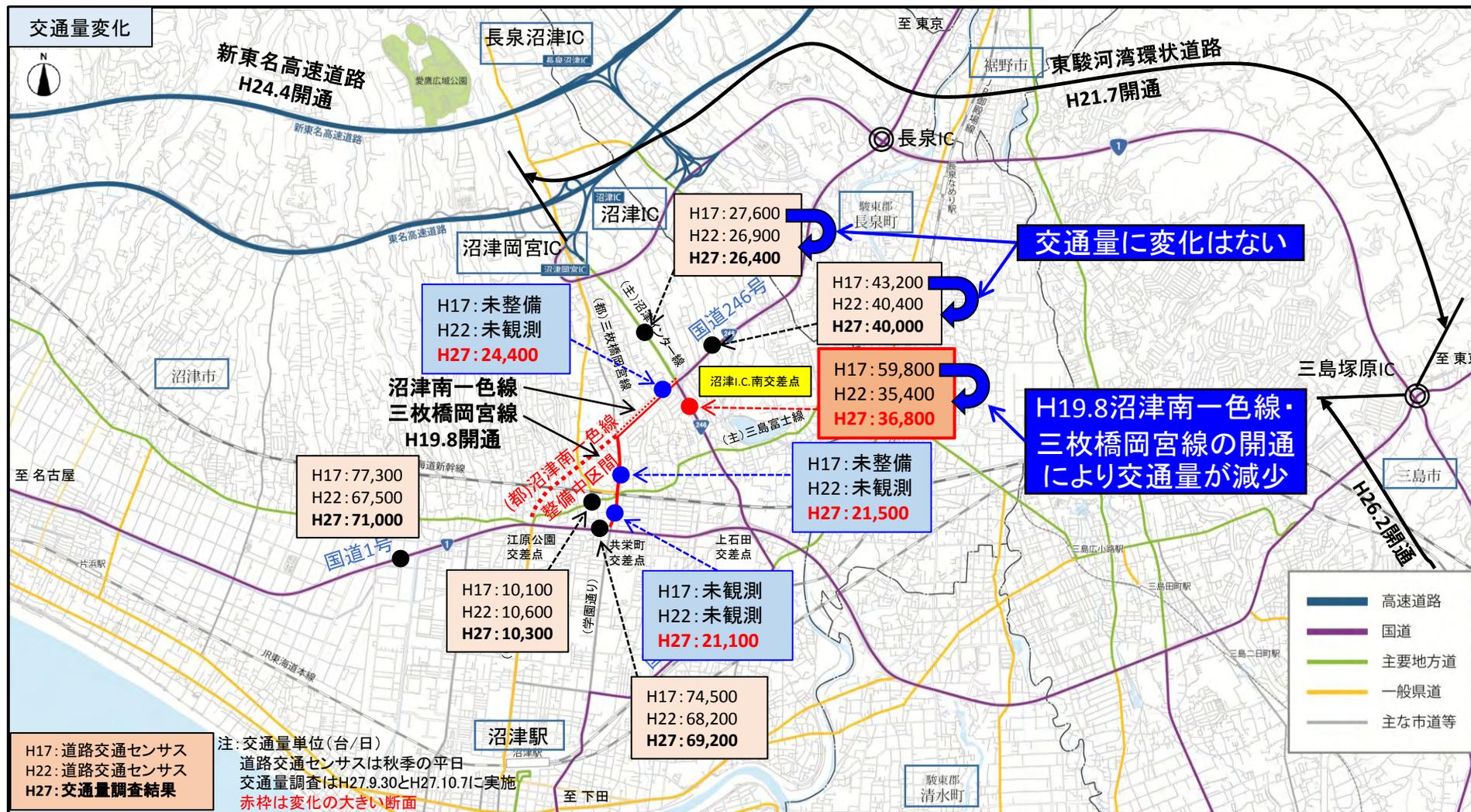
<資料目次>

1. 最新の交通状況の把握	1
2. これまでに公表されている (都) 沼津南一色線の推計交通量	3
3. 今回の交通量推計の進め方	4
4. 現況モデルの構築	5
5. 現況の交通量推計と再現性の検証	6
6. 交通量推計の実施	7
7. (都) 沼津南一色線の今後の交通動向	8
【参考資料】交通量推計とは？	

1.最新の交通状況の把握 (1)既存データ・交通量調査による平成17年以降の交通状況

■平成17年以降の周辺道路の交通状況

- ・平成19年8月 沼津南一色線・三枚橋岡宮線、平成21年7月 東駿河湾環状道路沼津岡宮IC～三島塚原IC、平成24年4月 新東名、平成26年2月 東駿河湾環状道路三島塚原IC～函南塚本ICがそれぞれ開通。
- ・国道246号と沼津インター線の交通量は大きく変わっていないが、沼津インター線南側は平成19年8月開通後に減少していることから、沼津南一色線と三枚橋岡宮線に交通量が流入していると考えられる。



(2) 周辺道路の渋滞状況

■ 周辺道路の渋滞状況 (※最新の交通状況を把握するため周辺道路の交通量調査を実施)

・(都)三枚橋岡宮線の南進方向の渋滞が著しく、渋滞は国道1号の共栄町交差点を先頭に沼津南一色線との交差点まで延びています。

写真①江原公園交差点の交通状況



写真②江原公園交差点の交通状況



写真⑤共栄町交差点の交通状況



写真⑥沼津IC南交差点の交通状況



写真③共栄町北交差点の交通状況



写真④共栄町北交差点の交通状況



← 最大渋滞長(m)
 調査日: H27.9.30(水)・H27.10.7(水)
 7:00~10:00、16:00~19:00に観測

3. 今回の交通量推計の進め方

今回の交通量推計は、(都)沼津南一色線の車線数を決定するためのもので、2車線と4車線の境界線である12,000台/日を超えるか超えないかを判断するためのもので、従来よりも簡易的に実施した。

1. 現況モデルの構築

- ・ODデータ※の作成 ⇒ H17道路センサスの現況ODデータをH26データに補正
- ・道路ネットワークの設定 ⇒ 平成27年時点の道路ネットワークを設定

※ODデータ: 出発地(O)から到着地(D)へ移動した自動車台数

2. 現況の交通量推計と再現性の検証

- ・現況の交通量推計 ⇒ 標準的な方法(分割配分法)で推計を実施
- ・再現性の検証 ⇒ 最新の交通量調査結果等と照合してモデルの修正

3. 交通量推計の実施と必要車線数の算定

【一般的な推計手順】

将来OD(H42)

将来ネットワーク(H42)

将来交通量推計(H42)

【今回採用した推計手順(簡易的な方法)】

現況OD(H26)

再現性を確保した現況ネットワーク

+

沼津南一色線・東駿河湾環状道路等を追加

交通量推計(現況)

H42交通量推計

長期的なトレンドを考慮

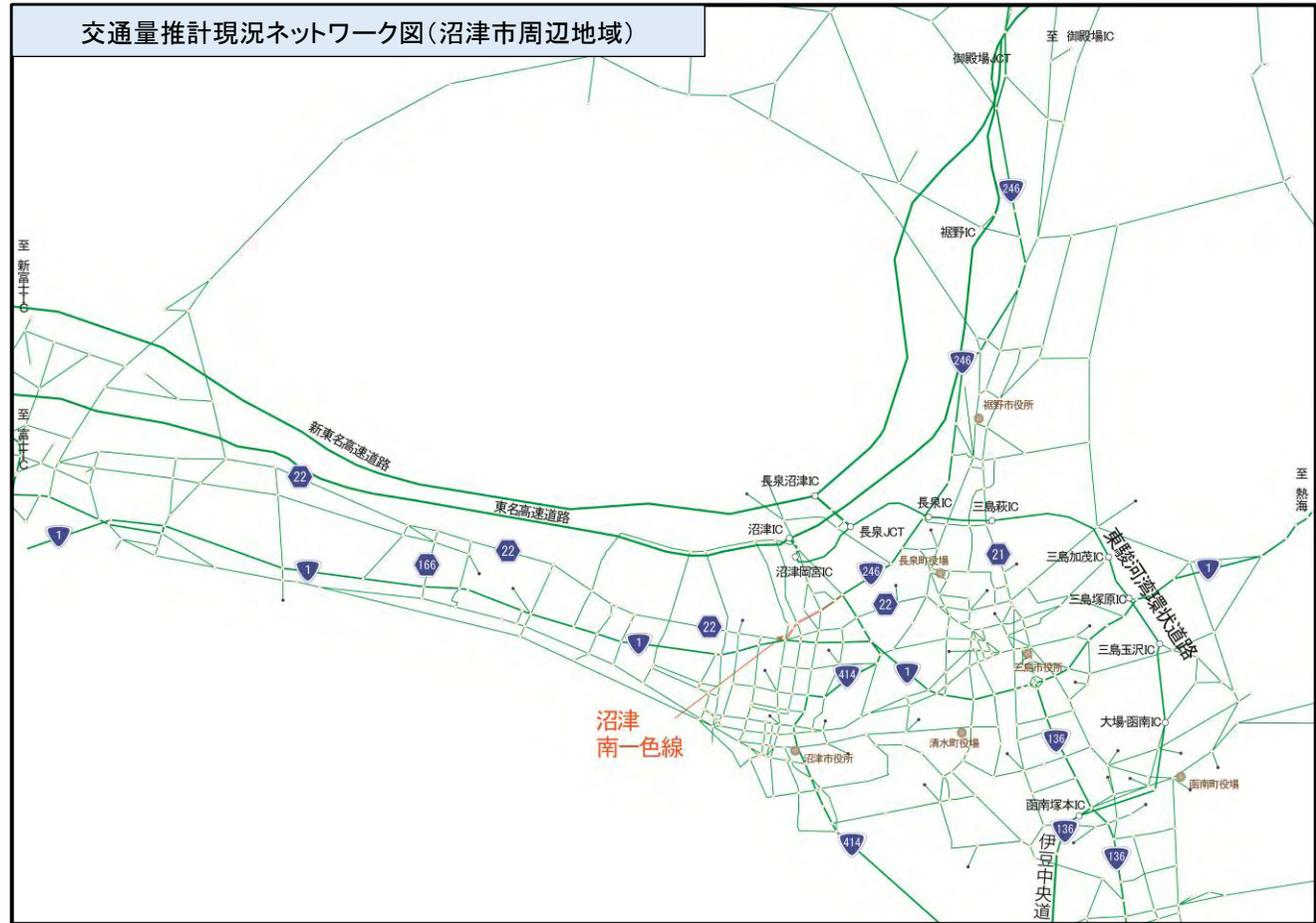
4.現況モデルの構築 (1)ODデータの作成と道路ネットワークの設定

■ ODデータの作成

- ・現況ODデータは、H17年値をH26年値に補正。
- ・乗用車類はH17からH26の人口増減率で、貨物車類はH17からH25の自動車輸送トン数の増減率で補正。
- ・ODゾーン設定では、道路交通センサスで設定されているBゾーンに対し、周辺市町のゾーンを細分化し、現実の交通の流れをリアルに再現。

■ 今回使用するネットワークの設定

- ・現況ネットワークは、高速道路・一般国道・県道等の全国的な広域ネットワークに平成27年現在の沼津市周辺地域における主要な市道等を加えた。



6.交通量推計の実施

■ (都) 沼津南一色線を整備した場合の交通量を推計

- ・(都) 沼津南一色線の推計交通量は **約26,300台/日**
- ・並行する(都)三枚橋岡宮線では約45%、(主)三島富士線では約81%の交通量の減少が見込まれます。



7. (都) 沼津南一色線の今後の交通動向

■ 全国的な交通動向 (※右図参照)

- ・全国交通量は昭和55年以降増加傾向
- ・平成12年頃から減少傾向に転じている。
- ・ただし、将来的な減少は微減と予測されており、
平成42年の自動車走行台キロは平成17年に対し約97%

■ 東海ブロックの交通動向

- ・東海ブロックにおける傾向も全国と同様
- ・平成42年の自動車走行台キロは平成26年に対し約98%

(出典:ブロック別・車種別走行台キロの伸び率 国土交通省資料)

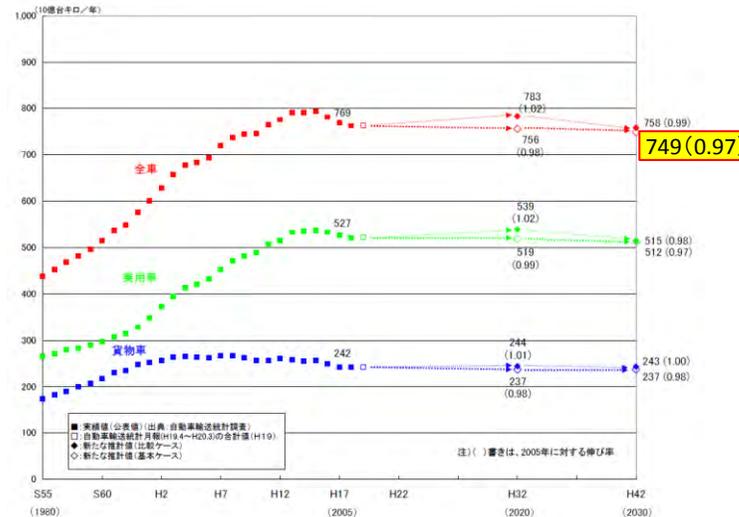
■ (都) 沼津南一色線の平成42年の推定交通量 (※右図参照)

- ・東海ブロックの走行台キロの伸び率をもとに、平成42年時点の将来交通量を推定すると・・・

$$\text{約}26,300\text{台/日} \times 0.98 = \text{約}25,800\text{台/日}$$

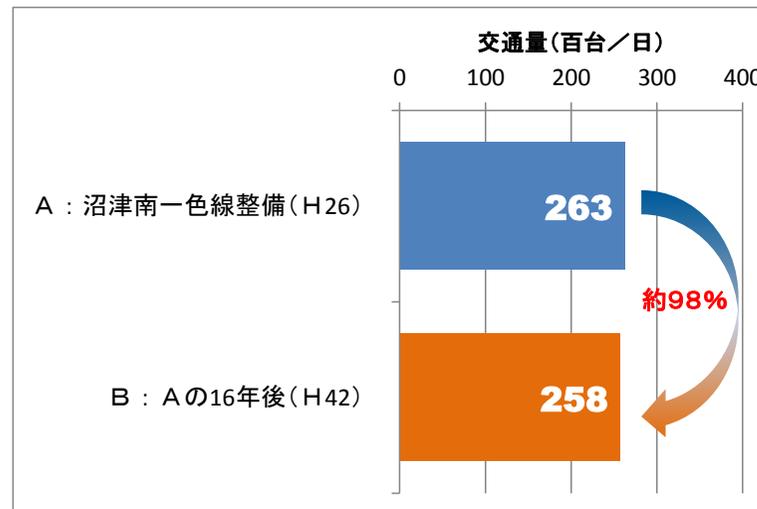
⇒4車線が必要

【全国交通量(走行台キロ)の実績値と推計値】



資料: 社会資本整備審議会道路分科会 第26回基本政策部会資料より

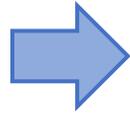
【(都) 沼津南一色線の16年後(平成42年時点)の交通量(推定)】



【参考資料】交通量推計とは？

■ 交通量推計の目的は？

- ・新しくできる道路にはどのくらいの自動車が通るんだろう？
- ・何車線が必要なんだろう？



それを予測するのが**交通量推計**



■ 交通量推計はどのように行うの？

【ステップⅠ】：交通量推計モデルを作ります

・交通量推計を行うために、次の①・②・③の情報を整理して交通量推計モデルを作成します。

①：現在の道路ネットワーク情報を整理します。

②：出発地と到着地のエリアを設定し、エリア間の往来交通量【②OD交通量】を整理します。

※ ①は高速道路や一般国道・県道・主要な市道等により作成します。

※ ②は全国一斉に実施される道路交通センサス調査結果より設定されたOD交通量を適用します。

・さらに、上記①に将来新たに開通すると思われる道路を追加し、【③将来道路ネットワーク】を作成します。



【ステップⅡ】：交通量を予測します

・交通量推計は、作成した【③将来道路ネットワーク】に、【②OD交通量】を流します。

・出発地から到着地に行くためのルートは複数ありますが、【②OD交通量】を一度に流してしまうと、全ての車両が一番早いルートを利用してしまいます。このため、【②OD交通量】は5回に分けて流します。

・右下図の通り、各回で一番早く行けるルートに交通が流れ、5回に分けて流れた各ルートの合計交通量が推計交通量です。

