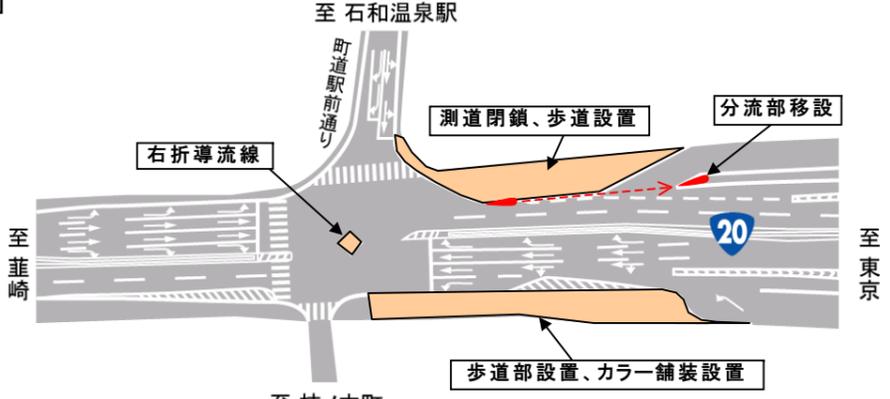


基礎情報	所在地: 笛吹市	道路名: 国道 20 号	主要渋滞ポイント: NO.2 石和橋西交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 5 位)	● (第 1 位)			第 8 位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 立ち寄り型の大型施設が国道 20 号沿いに連続している 通過交通が非常に多い 				
達沢達沢道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1006	54,153	1.13	27.0
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		渋滞判断基準
					<ul style="list-style-type: none"> 30km/h 以下 20km/h 以下
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.13 となっていることから、交通容量を超過している。 渋滞損失時間は、石和橋西交差点を起点に韮崎行きで顕著に発生している。 韮崎行きの旅行速度は、夕方に 20km/h 以下と速度低下が顕著であり、特に 17 時台は隣接する成田交差点まで影響が及んでいる。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 信号の流れを良くすること、また地域の車道を増やすなどにより、渋滞が解消されればと思います。(甲斐市 30 歳代女性) 				

渋滞状況		
	<p>写真①: 東京方面へ向かう車両</p>	<p>写真②: 韮崎方面へ向かう車両</p>
渋滞発生要因	<p>写真③: 韮崎方面へ向かう車両</p>	<p>写真④: 韮崎方面へ向かう車両</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントである石和橋西交差点では、韮崎行き(国道 20 号下り)の交通が、最大渋滞長 1,090m、交差点通過時間 6 分の渋滞状況となっている。 観光時は、東京行き、韮崎行き共に昼から夕方に速度低下が顕著となっている。 	
<ul style="list-style-type: none"> 石和橋西交差点では、県道小石和市部線からの合流交通が多く、容量を超過。 また、交差点形状が大きく、変則四枝であり、右折車線長も不足(東京行き)しており、容量が小さい。 石和町市街地中心部への出入り口であり、交通が集中。 		

	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
対策立案	① 石和橋西交差点改良工事(H18)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	
	【今後の予定】 ① 平成 18 年度：歩道設置、カラー舗装設置 分流部移設 測道閉鎖、歩道設置 右折導流线設置	【今後の予定】 ① 北部区間について 平成 18 年度：環境影響評価手続き中 平成 19 年度：環境影響評価手続き継続中 ② 東側区間について 平成 18 年度：環境影響評価手続き開始 平成 19 年度：環境影響評価手続き継続中	
	対策事業概要図		関連事項
	[局所的対策]  [広域的対策] 		

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 国道 20 号	主要渋滞ポイント: なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 2 位)				第 6 位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 立ち寄り型の大型施設が国道 20 号沿いに連続している 通過交通が非常に多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1006	54,153	1.13	27.0
道路交通状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.13 となっていることから、交通容量を超過している。 渋滞損失時間は、向町 2 丁目交差点前後で顕著に発生している。 旅行速度は、東京行きは日中、蕨崎行きは昼間以降低速状態にある。 速度低下の範囲は、東京行きは西高橋交差点付近まで、蕨崎行きは広瀬交差点まで影響している。 				
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 山梨の場合は朝夕の通勤渋滞が殆どであります。車中心の山梨においては、バイパスなどの新しい道路の確保が渋滞解消の一番の手だてと考えます。(甲州市 40 歳代男性) 				

渋滞状況	向町2丁目交差点	
	<p>写真①: 蕨崎方面へ向かう車両</p> <p>写真②: 十郎橋西方面から交差点に向かう車両</p> <p>写真③: 東京方面へ向かう車両</p> <p>写真④: 蕨崎方面へ向かう車両</p>	
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度は 1.13 と顕著ではないが、上り(東京行き)の速度低下はほぼ日中発生しており、特に夕方ピーク時には両方向ともに 20km/h 以下に低下している。 速度低下区間が長く、上り(東京行き)では、ピーク時には西高橋交差点まで影響を発生 石和町市街地中心部への出入り口であり、交通が集中。 国道 20 号から国道 140 号への右左折交通が直進交通を阻害。 交差点周辺は大規模商業施設(レストランや食堂など)が点在し、出入り交通が速度低下の一因。 	

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証	
	対策事業概要図	<p>①新山梨環状道路【北部区間】</p> <p>②新山梨環状道路【東側区間】</p> <p>【今後の予定】</p> <p>①北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中</p> <p>②東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中</p>		関連事項
	[広域的対策]			

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 国道 20 号	主要渋滞ポイント: NO.3 中小河原交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 1 3 位)				第 3 位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 立ち寄り型の大型施設国道 20 号沿いに連続している 通過交通が非常に多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 2 4 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1007	64,625	1.80	18.9
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.80 であり、大幅に交通容量を超過していることから、慢性的な混雑が発生している。 渋滞損失時間は、中小河原交差点を中心に両方向共に連続的に高くなっている。 葦崎行きの旅行速度は、日中低速状況となっている。特に昼過ぎ～夕方は、隣接する下小川原交差点まで影響している。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 中小河原交差点の立体化を強く希望する。国道 20 号の甲府市南部の渋滞解消を強く望みます(甲府市 65 歳以上男性) 新山梨環状道路の早期供用開始をお願いしたい。(笛吹市 40 歳台男性) 				

中小河原交差点

至 住吉 140m/2分

至 東京 1,465m/8分 (調査日: H18. 7. 19)

至 中央市 180m/5分

至 葦崎 1,190m/5分

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

写真① 写真② 写真③ 写真④

渋滞状況

写真①: 東京方面へ向かう車両

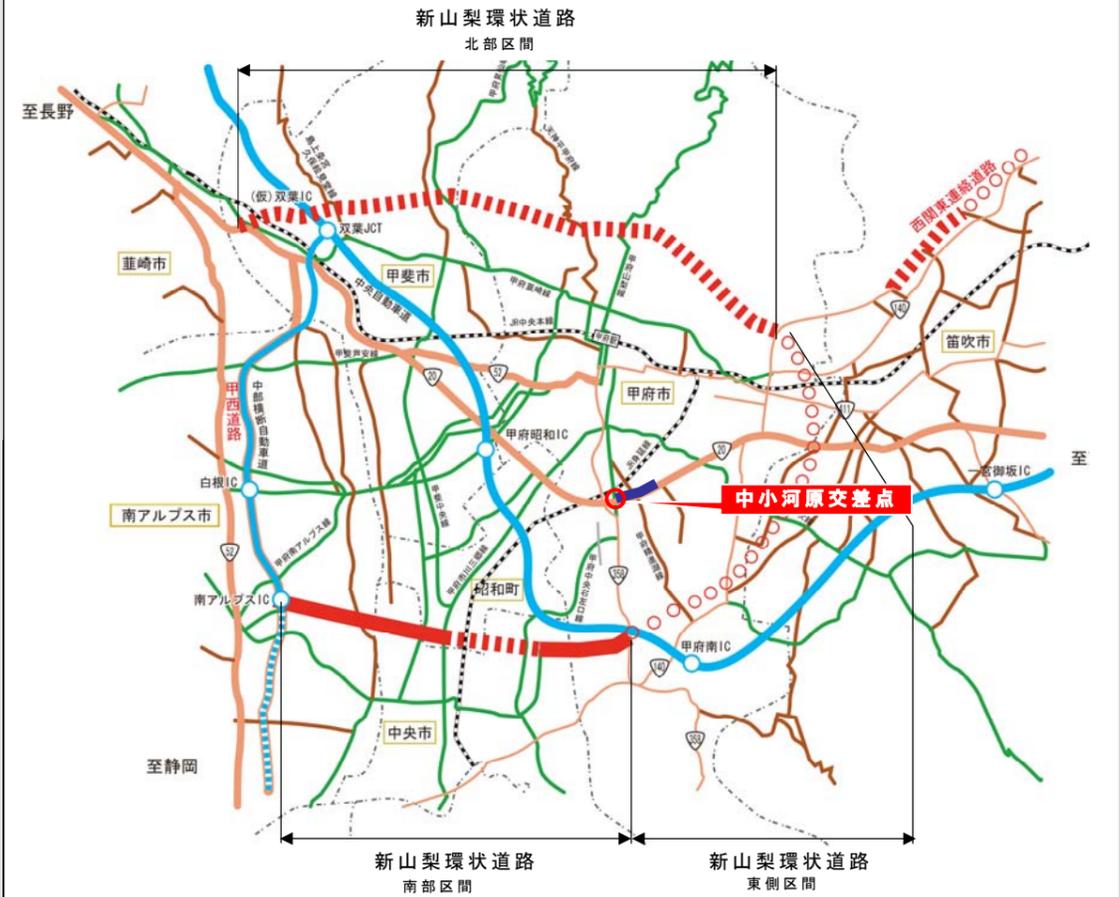
写真②: 葦崎方面へ向かう車両

写真③: 住吉方面へ向かう車両

写真④: 中央方面へ向かう車両

渋滞発生要因

- 交通集中により、交差点容量を超過。
- 前後交差点を立体交差点に挟まれた平面交差点(容量低下によるボトルネック交差点)。
- 葦崎方面の停止線後方に合流車線があり、交通が輻輳(交差点の容量低下の一因)。
- 慢性的な交通の集中による交差点容量の不足(当該交差点前後は立体交差化)。
- 店舗、民家が連担しており、横断歩行者が多いことから、本線からの右左折車両がその影響を受けて容量低下。

局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
<p>① 国道 20 号中小河原交差点改良(調査中)</p>	<p>①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】 ③新山梨環状道路【南部区間】</p> <p>【今後の予定】 ①北部区間について 平成 18 年度:環境影響評価手続き中 平成 19 年度:環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成 18 年度:環境影響評価手続き開始 平成 19 年度:環境影響評価手続き継続中 ③南部区間について 平成 20 年度:全線使用(暫定)</p>	
<p>対策事業概要図</p>		関連事項
<p>[広域的対策]</p> 		
<p>対策立案</p>		

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 国道 20 号 交差道路名: (主) 甲府市川三郷線	主要渋滞ポイント: NO.4 国母交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 3 位)				第 1 位
位置図					
沿道状況・交通特性	> 国道 20 号、(主) 甲府市川三郷線共に沿道立ち寄り型の大型施設が立地している > 通過交通が非常に多い				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1008	44,821	1.38	23.6
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(観光時)		
パブリックコメント結果	> 混雑度が 1.38 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 > 渋滞損失時間は、国母交差点周辺で顕著に発生している。 > 旅行速度は、東京行き、韭崎行き共に日中 20km/h の低速状態となっている。 > 速度低下の範囲は、国母交差点を先頭に、東京行きは昭和 IC まで、韭崎行きは市場南入口交差点付近まで続いている。				
	> 国母交差点の立体化や新山梨環状道路の早期完成または通勤時間帯の渋滞解消等の為に、各工業団地など商業圏付近の道路の整備などが必要では(田富町 30 歳代男性) > 国母交差点は交通量が多く、日常渋滞状態である。立体交差等、改善すべきと思う(北杜市 50 歳代男性)				

渋滞状況

渋滞発生要因

- ・国道 20 号の交通量が極めて多い(約 4.5 万台/日)。昭和通りは 2 車線に対して交通量が約 2 万台/日と多く、右折車両の割合が高い。
- ・各方面とも右折車線が 1 車線となっている。渋滞時は、一回の信号サイクルで捌ききれない。
- ・国道 20 号側は左折車線がなく、直進車が左折車の影響を受ける。
- ・昭和通り北側に隣接する交差点に信号がないため、交通が輻輳している。
- ・休日には商業施設の駐車場が満車となり入庫待ち車列が発生→駐車場出入りは国母交差点、昭和通りを通るルートとなるため、昭和通りの交通が影響を受ける。

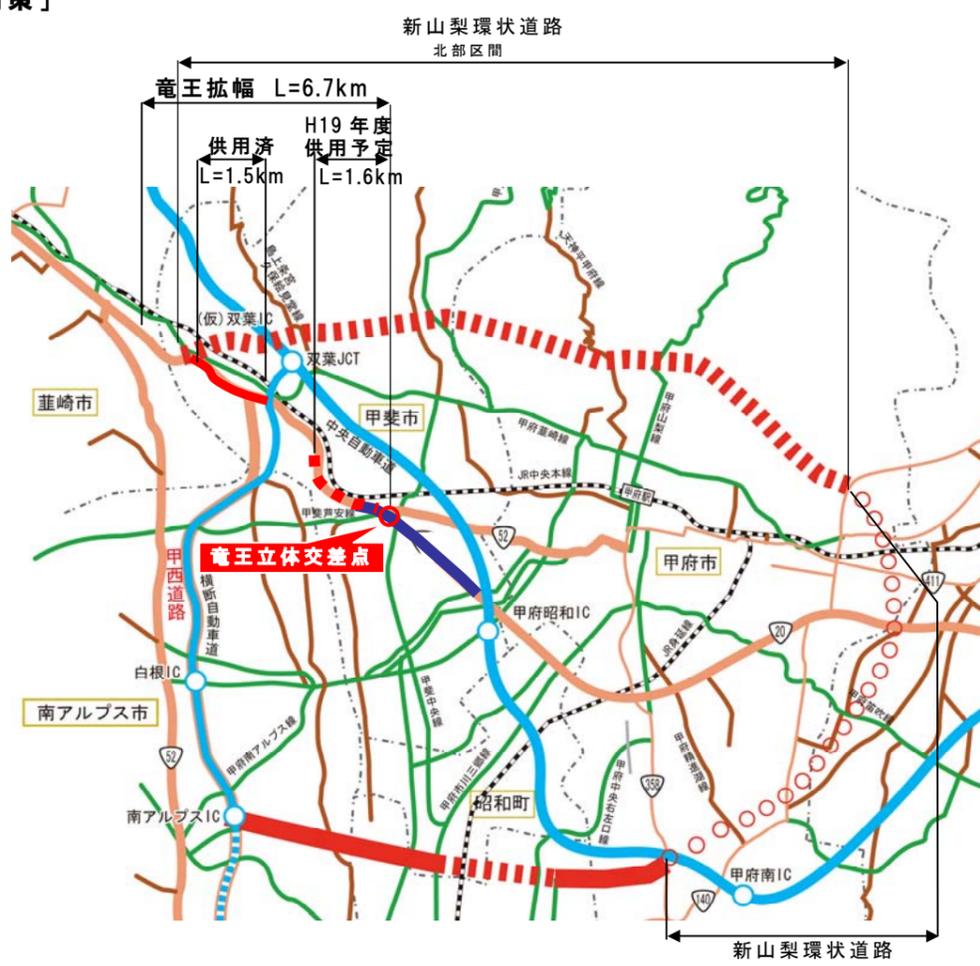
交通量データ (平日 vs 休日)

方向	平日 (台)	平日 (%)	休日 (台)	休日 (%)
至 甲府駅	3,318	47.9%	3,233	47.5%
至 韭崎	1,148	5.9%	1,479	7.3%
至 昭和	3,253	43.3%	3,253	43.3%
至 東京	14,876	79.8%	14,876	79.8%

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・ 検証	
	① 国母交差点改良工事(～H21) ② 市道鋳物団地内線改良工事(～H21)	① 新山梨環状道路【北部区間】 ② 新山梨環状道路【東側区間】 ③ 新山梨環状道路【南部区間】		【今後の予定】 ① 平成18年度:用地測量 平成19年度:用地買収、道路改良工事 ② 平成18年度:道路詳細設計 用地測量調査 平成19年度:用地買収
	【今後の予定】 ① 北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ② 東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ③ 南部区間について 平成20年度:全線使用(暫定)	対策事業概要図		関連事項
【局所的対策】				

基礎情報	所在地: 甲斐市	道路名: 国道 20 号	主要渋滞ポイント: NO.5 竜王立体交差点 (国道 20 号)		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 11 位)				第 5 位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 沿道状況は、立ち寄り型の大型施設国道 20 号沿いに連続している 交通特性は、通過交通が非常に多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1009	28,448	1.90	37.8
	プローブ調査結果状況				
		<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.90 であり、大幅に交通容量を超過していることから、慢性的な混雑が発生している。 渋滞損失時間は、駅入口交差点部から山県神社北交差点区間で高くなっている。 旅行速度は、東京行き、蓑崎行き共に駅入口交差点において日中 20km/h 以下の低速状態となっている。 			
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 道路を広くして欲しい(甲斐市、50歳代男性) 立体、バイパスの検討をお願いしたい(北杜市、40歳代男性) 				

渋滞状況	竜王立体交差点 (国道 20 号)	<p>至 荒川橋 52</p> <p>至 南アルプス 20</p> <p>至 蓑崎 (写真①)</p> <p>至 東京 (写真②)</p> <p>1,100m / 5分</p> <p>(調査年: H11 年)</p>
	<p>写真①: 蓑崎方面へ向かう車両</p> <p>写真②: 甲府方面へ向かう車両</p>	
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 2 車線から 1 車線に車線数が減少し、ボトルネック化。 蓑崎、甲府市内の両方向から側道を利用して流入(交通集中)。 前後に平面交差点があり、これらが渋滞することにより側道へ影響を発生(県道側の渋滞の一因)。 県道側では、立体部の渋滞を避けて側道への流出する車両が集中。 	

	局所的対策	広域的対策		
	①竜王拡幅(～H23)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】		
	【今後の予定】 ①平成19年度:部分供用(1-1工区)	【今後の予定】 ①北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中		
	対策事業概要図			
対策立案	<p>[対策]</p> 		対策の効果・検証	
			関連事項	

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 国道 52 号	主要渋滞ポイント: NO.17 竜王立体交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 1 2 位)			第 1 2 位	
位置図					
沿道状況・交通特性	> 住宅が多く、沿線に連続して張り付いている > 地元が発着点を持つ交通が多い				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1029	15,661	1.30	21.1
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間				
	旅行速度分布(年間平均)				
パブリックコメント結果	> 混雑度が 1.30 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 > 渋滞損失時間は駅前交差点～竜王立体まで顕著に発生している > 旅行速度は、東京行き、蕪崎行きともに日中低速状態となっている。 > 速度低下の範囲は、東京行きは近接する新町・駅前両交差点まで、蕪崎行きは名取交差点付近まで続いている。				
	> 幹線国道交差点の立体化やトンネル道の建設、自動車専用道路等の高規格道路の建設、区画整備が無理なところは街路整備するなどのインフラ事業を進めてほしいと思います(甲斐市 40 歳代男性) > 渋滞箇所の車線の増と立体化を望む(南アルプス市 50 歳代男性)				

竜王駅前交差点

この区間最大10台滞留可能。
下り線時差式信号の青時間13秒に捌ける交通は7台程度。

ピーク時歩行者横断により下り線左折、上り線右折交通の阻害となっている。

歩行者類横断交通量 98 (台(人)/6h)
歩行者類断面交通量 138 (台(人)/6h)

1台止まると後続車が通れない。

狭い路側を自転車歩行者が通過し危険。

交差点間隔 約60m

右折レーンがないため自動車が歩道に入り込んでいる

歩行空間は側溝上のみ

渋滞状況

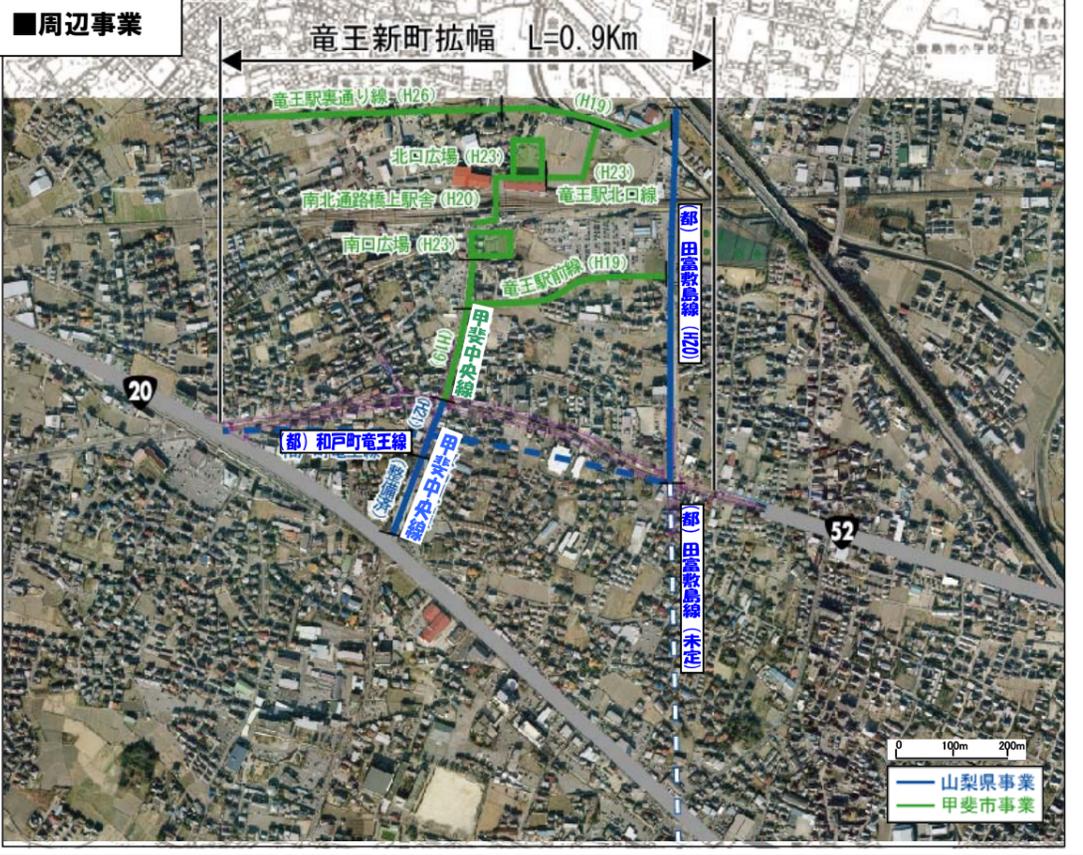
凡例
■ 右折車両
■ 左折車両
■ 直進車両

渋滞発生要因

- > 混雑度が1.30と日中の慢性的な渋滞を示す。
- > 上り(東京行き)、下り(蕪崎行き)ともに日中低速状態となっている。(特に、上りは 20km/h 以下)
- > 交差点部において、右左折、直進車両が同一車線に混在するため、直進交通の阻害要因となり、速度低下が発生。
- > 歩道が狭く、歩行者や自転車が走行の阻害要因となり、速度低下が発生。

局所的対策	広域的対策
①国道 52 号拡幅(調査) ②田富町敷島線立体工区街路工事(～H21)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】
【今後の予定】 ① 平成 18 年度:都計変更 ② 平成 18 年度:道路改良工事 平成 19 年度:道路改良工事	【今後の予定】 ①北部区間について 平成 18 年度:環境影響評価手続き中 平成 19 年度:環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成 18 年度:環境影響評価手続き開始 平成 19 年度:環境影響評価手続き継続中
対策事業概要図	
[局所的対策]	
	
[広域的対策]	
	

対策立案

<p>対策の効果・検証</p>	
<p>関連事項</p>	

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 国道 52 号、甲府昇仙峡線 甲府南アルプス線	主要渋滞ポイント: NO.32 貢川交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 8 位)		● (第 4 位)		第 2 位
位置図	<p>凡例 ● 主要渋滞ポイント ■ 渋滞対策優先箇所</p>				
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅が多く、沿線に連続して張り付いている 周辺地域を発着点とする地域交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1029	15,661	1.30	21.1
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
	<p>【凡例】 ■ 激しい渋滞 ■ 渋滞 ■ 速度低下 ■ 渋滞対策優先箇所</p>		<p>出典: H16 プロブデータ (年度平均)</p>		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.30 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 旅行速度は、甲府行き、韮崎行き共に日中 20km/h の低速状態となっている。 下り(甲府行き)の速度低下は、貢川派出所前交差点を先頭に、貢川 2 交差点付近まで続いている。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学、また、観光等による渋滞箇所の道路整備をお願いしたい。また、右折車両の多い所は右折レーンを長く設ける等。(南アルプス市、20歳代女性) 				

貢川交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

940m / 8分

写真①
写真②

至 韮崎
至 甲府

荒川渡河(中)

(調査年: H9 年)

写真①: 貢川交差点へ向かう車列

写真②: 貢川交差点へ向かう車列

渋滞状況

速度低下状況

- 貢川派出所前交差点では、平面線形(R=110m)となっており、速度低下が激しく、渋滞損失時間は県内 4 位と非常に高い。
- 主要渋滞ポイントである貢川交差点では、甲府行き(国道 52 号上り)の交通が最大渋滞長 940m、通過時間 8 分の渋滞状況となっている。

渋滞発生要因

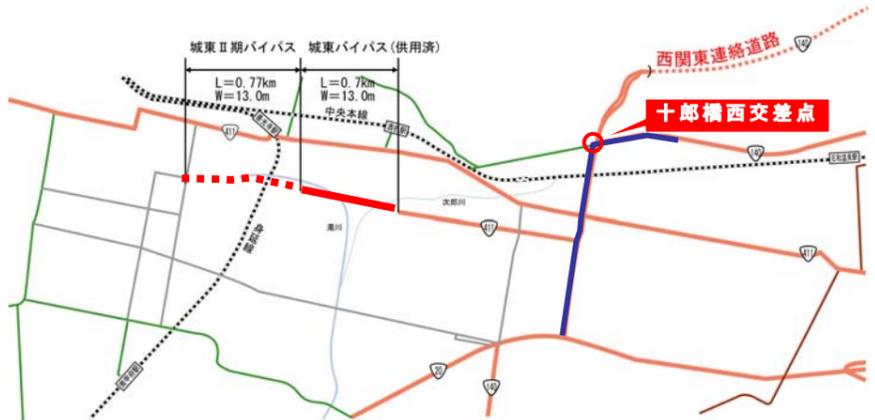
速度低下要因

- 甲府市内へ流入する主要地方道が集中的に接続するため、交通集中が顕著。
- 市内流入のための荒川渡河がボトルネック。
- 道路構造が劣悪で、交通容量が著しく低い(線形が悪く、歩道も未設置区間が長い)。
- 貢川派出所前交差点の形状が変則的であり、容量さらに低下。
- 甲斐市、南アルプス市の住宅から甲府市内方面への交通が朝夕に集中(主として通勤)。
- 貢川派出所前交差点では、右折車により渋滞が発生。

	局所的対策	広域的対策		
	①上石田改良(～H24)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】		
	【今後の予定】 平成19年度:道路改良工事	【今後の予定】 ①北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中	対策の効果・ 検証	
	対策事業概要図			
対策立案	<p>[広域的対策]</p>			
			関連事項	

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 国道 140 号	主要渋滞ポイント: NO.22 十郎橋西交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第4位)	● (第3位)			第18位
位置図	<p>凡例 ● 主要渋滞ポイント ■ 渋滞対策優先箇所</p>				
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅が多く、沿線に連続して張り付いている 周辺地域を発着点とする地域交通が多い。また、石和温泉に近いことから、観光時には観光交通が多い。 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1087	22,463	1.84	27.4
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
	<p>出典: H16 プローブデータ (年度合計)</p>		<p>出典: H16 プローブデータ (年度平均)</p>		
<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.84 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 旅行速度は、雁坂トンネル行きは十郎橋西を先頭に、甲府行きは向町交差点付近を先頭に日中 20km/h の低速状態となっている。 					
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 環状道路の早期整備(笛吹市、40歳代男性) 都市内道路の整備を早急を実施して欲しい(甲府市、50歳代男性) 				

渋滞状況	<p>十郎橋西交差点</p> <p>至 雁坂トンネル</p> <p>至 山梨市</p> <p>至 愛宕トンネル</p> <p>至 甲府</p> <p>【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間</p> <p>写真① 写真② 写真③ 写真④</p> <p>(主) 甲府 斐 崎 線</p> <p>390m / 3 分</p> <p>840m / 5 分</p> <p>(調査年: H9 年)</p>
	<p>写真①: 愛宕トンネル方面を望む</p> <p>写真②: 山梨市方面を望む</p> <p>写真③: 雁坂トンネル方面に向かう車列</p> <p>写真④: 甲府方面へ向かう車列</p>
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントである十郎橋西交差点では、愛宕トンネル行きの交通が、最大渋滞長 840m、通過時間 5 分の渋滞状況となっている。 観光時は、十郎橋西交差点を中心として、両方向共に 9 時から夕方にかけて旅行速度の低下が顕著となっている。
	<ul style="list-style-type: none"> 雁坂トンネル行きの渋滞は、交差点間隔が短いため、速度低下が発生。 また、右左折滞留長が短く、他方向の交通を阻害。 甲府方面では、右折滞留長が短く、右折車両が直進交通を阻害。

	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
対策立案	① 城東Ⅱ期バイパス工事(～H23)	①西関東連絡道路 ②新山梨環状道路【北部区間】 ③新山梨環状道路【東側区間】	
	【今後の予定】 ① 平成18年度:道路詳細設計、用地調査 平成19年度:用地買収	【今後の予定】 ① 平成18年度: 暫定2車線供用(甲府山梨Ⅰ期) ②北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ③東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中	
	対策事業概要図		関連事項
	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div data-bbox="338 863 498 898" style="margin-bottom: 10px;">[局所対策]</div>  <div data-bbox="338 1285 528 1320" style="margin-top: 10px;">[広域的対策]</div>  </div>		

基礎情報	所在地: 南アルプス市	道路名:国道 140 号	主要渋滞ポイント:なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第5位)				
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 主に住宅地となっており、沿線に建物が点在している 周辺地域を発着点とする地域交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		40121	12,889	1.02	27.5
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.02 であり、慢性的な混雑が発生している。 渋滞損失時間は、三郡橋西側で著しく高くなっている。 旅行速度は、三郡橋の西側で著しく速度が低下している。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 中心部への交通集中を緩和するために、現在計画中の環状道路の早期建設供用は、地域生活、経済への波及効果を考えると不可欠である。(市川三郷町、30歳代男性) 				

周辺状況

至 増穂
至 甲府

旅行速度グラフ

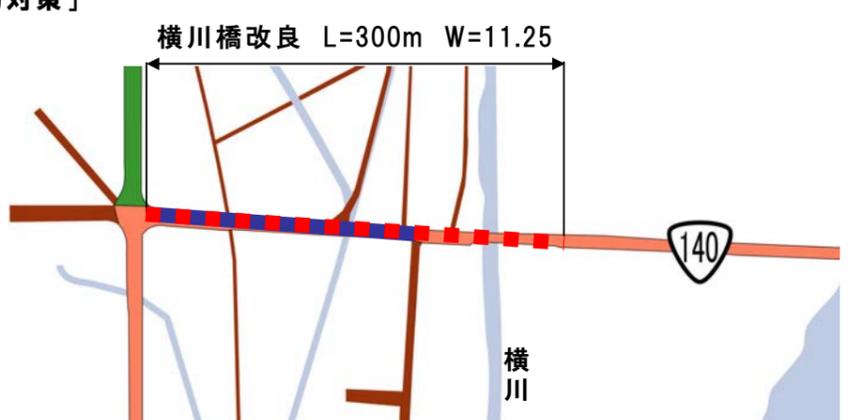
甲府行き
南アルプス行き

幅員狭小区間

写真①: 増穂方面へ向かう車両
写真②: 三郡西橋より増穂方面を望む
写真③: 横川橋より増穂方面を望む

速度低下状況

- 三郡橋北交差点付近での速度低下が見られ、特に南アルプス行き(大正交差点から三郡橋北交差点)の速度低下が顕著である。
- 速度低下損失時間は、県内 5 位と非常に高い。
- 三郡橋の西側が幅員狭小のためボトルネック化。
- 周辺に釜無川、笛吹川等を渡河する橋梁(迂回路)がないため、東西方向の交通が集中。

	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
対策立案	①国道 140 号横川橋改良工事(～H19)	①新山梨環状道路【南部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	
	【今後の予定】 ① 平成 18 年度：橋梁工事 平成 19 年度：橋梁工事、道路改良工事	【今後の予定】 ①南部区間について 平成 20 年度：全線使用(暫定) ②東側区間について 平成 18 年度：環境影響評価手続き開始 平成 19 年度：環境影響評価手続き継続中	
	対策事業概要図		関連事項
	[局所的対策]  [広域的対策] 		

基礎情報	所在地: 笛吹市	道路名: 国道 411 号 石和温泉停車場線	主要渋滞ポイント: なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 16 位)	● (第 6 位)			第 21 位
位置図					
沿道状況・交通特性	> 住宅や商業施設が沿線に連続している > 観光時は、石和温泉に向かう観光交通が多い				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1137	16,118	1.20	17.3
プローブ調査結果状況	P 渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
パブリックコメント結果	> 観光や市民生活に重きを置いた道路整備を考えて下さい。中央道の混雑が原因となって、その周りの地元の道路も混雑するのだと思います。(甲州市、40歳代女性)				

渋滞状況 (観光時)	周辺状況(石和温泉駅入口交差点)
	<p>写真①: 勝沼方面へ向かう車両 写真②: 国道 20 号方面へ向かう車両 写真③: 国道 20 号方面へ向かう車両 写真④: 石和温泉駅方面へ向かう車両</p>
渋滞発生要因	> 観光時は、勝沼行きが速度低下状態となっている。 > さらに、勝沼行きは昼間～夕方にかけて、甲府行きは夕方に速度低下が顕著となっている。
	> 石和温泉駅入口交差点付近は、交差点間隔が狭く、前後交差点からの渋滞影響を受ける。 > 石和町市街地中心部への出入口であり、特に観光時は交通が集中。

	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
対策立案	① 石和市部通り線(～H18) ② 鶺鴒橋松本線(～H18)	① 新山梨環状道路【北部区間】 ② 新山梨環状道路【東側区間】	
	【今後の予定】 ① 平成18年度:道路改良工事、完成 ② 平成18年度:道路改良工事、完成	【今後の予定】 ① 北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ② 東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中	
	対策事業概要図		関連事項
	<div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div data-bbox="329 850 1454 1239"> <p>[局所的対策]</p> </div> <div data-bbox="329 1239 1454 1879"> <p>[広域的対策]</p> </div> </div>		

基礎情報	所在地: 甲府市 道路名: 国道 411 号 甲府南アルプス線 甲府山梨線	主要渋滞ポイント: NO.10 甲府警察署東交差点 NO.35 NTT 甲府支店西交差点								
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞 ● (第7位)	観光時における渋滞 幅員狭小、線形不良による速度低下 通行規制 アンケート 第14位								
位置図										
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 市街地であり、商業施設および業務施設が集積している 市内中心部へ向かう通勤、業務および生活交通が多い 									
道路交通状況	H17 センサス	<table border="1"> <tr> <th>センサス NO</th> <th>平日 24 時間交通量 (台/日)</th> <th>混雑度</th> <th>混雑時旅行速度 (km/h)</th> </tr> <tr> <td>1139</td> <td>15,805</td> <td>1.42</td> <td>15.3</td> </tr> </table>	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)	1139	15,805	1.42	15.3
	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)						
1139	15,805	1.42	15.3							
プローブ調査結果状況	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div> <p>渋滞損失時間</p> </div> <div> <p>旅行速度分布(年間平均)</p> </div> </div> <p>出典: H16 プローブデータ (年度合計)</p>									
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.42 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 旅行速度は、甲斐行きでは、日中 20km/h の低速状態となっている。 甲斐行きは、甲府警察署東を先頭に、善光寺入り口交差点付近まで続いている。 今後の渋滞を緩和して行くには立体交差の道路を進めるべきだ(南アルプス市、50歳代女性) 									

渋滞状況

甲府警察署東交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

(調査年: H9 年)

NTT甲府支店西交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

(調査年: H9 年)

写真①: 甲府警察署東交差点より
笛吹方面を望む

写真②: 甲斐方面に向かう車両

写真③: 甲斐方面に向かう車両

至 甲斐

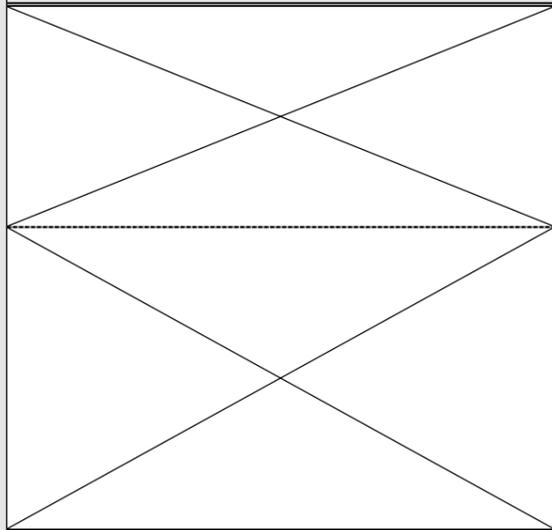
至 甲斐

至 甲斐

至 甲斐

渋滞発生要因

- 主要渋滞ポイントである甲府警察署東交差点では、甲斐行きの交通が、最大渋滞長 1,720m、通過時間 11 分の渋滞状況となっている。
- NTT 甲府支店西も同様に、甲斐行きの交通が、最大渋滞長 760m、通過時間 9 分の渋滞状況となっている。
- 市街地内にあり、国道 411 号がクランク状の線形を呈しており、各幅員も狭いため、交通容量が小さい。
- 一方で、商業施設等が集積し、交通集中が顕著。
- 沿線施設への出入り、駐車車両等によって容量は一層低下。
- 交差点間隔が短く、付加車線長が十分でないため、交差点の容量が小さい。

	局所的対策	広域的対策	
対策立案		<p>①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】</p> <p>【今後の予定】</p> <p>①北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中</p> <p>②東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中</p>	対策の効果・検証
		<p>対策事業概要図</p>	関連事項
<p>[広域的対策]</p> 			

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 甲府市川三郷線	主要渋滞ポイント: NO.35 NTT 甲府支店西交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第19位)				第23位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 市街地であり、商業施設および業務施設が集積している 市内中心部へ向かう通勤、業務および生活交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		4001	13,684	1.36	15.6
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間				
	旅行速度分布(年間平均)				
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.36 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 旅行速度は、両方向共にほぼ当該全区間において日中 20km/h の低速状態となっている。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 交通量が多くても右折レーンがなく、渋滞することがあるので、右折レーンを作ってほしい。(中央市、40歳代男性) 				

渋滞状況	<p>NTT甲府支店西交差点</p> <p>【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間</p> <p>写真①: 甲斐方面に向かう車両</p> <p>(調査年: H9 年)</p>
	<p>周辺状況(遠光寺北交差点)</p> <p>写真②: 市川三郷方面に向かう車両</p> <p>写真③: 甲府方面に向かう車両</p>
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 甲府市中心部に流入する幹線道路であることから、交通集中が顕著。 NTT 甲府支店西交差点付近では商業施設が集積し、駐停車も多く、速度低下の一因。 また、交差点では、付加車線がないため、右折滞留車両の影響を受けるため、渋滞が発生。 歩行者、自転車も多く、右左折交通の阻害要因。

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・ 検証	
	①遠光寺交差点(調査中)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】		
	【今後の予定】 ①平成18年度:交通解析、道路予備設計 平成19年度:交通解析、道路予備設計	【今後の予定】 ①北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中		
対策事業概要図				
<p>[広域的対策]</p>				
関連事項				

基礎情報	所在地: 甲斐市	道路名: 甲府南アルプス線	主要渋滞ポイント: NO.19 開国橋東詰交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第26位)				第9位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 沿道の建物密集度が低く、立ち寄り型の商業施設もほとんどない。 南アルプス方向から甲府都市圏への交通が多い。 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		4013	44,649	1.28	8.4
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.28 であり、交通容量を超過しており、ピーク時に混雑が発生している。 旅行速度は、甲府行き、南アルプス行き共に日中低速状態となっている。 センサス調査におけるピーク時旅行速度は 8.4km/h と顕著に低い。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞や交通事故が多発するところのバイパス整備をお願いしたい(甲斐市、40歳代男性) 				

開国橋東詰交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

(調査日: H15.9.3)

渋滞状況

写真①: 開国橋東詰交差点から流通団地方面を望む

写真②: 開国橋東詰交差点方面へ向かう車列

渋滞発生要因

- 主要渋滞ポイントである開国橋東詰交差点では、甲府行きの交通が、最大渋滞長 1,150m、通過時間 8 分の渋滞状況となっている。
- また、南アルプス行きの交通は、最大渋滞長 280m、通過時間 8 分の渋滞状況となっている。
- 南アルプス方面から甲府都市圏へ流入する交通の集中(釜無川渡河の開国橋がボトルネック)。
- 甲府南アルプス線の流通団地方向への交通集中が顕著であるとともに、右折率が高く、右折車両が直進交通を阻害。
- 交差点形状が変則的であり、各方向に青時間サイクルが不足。
- 交差点が大きく、発進遅れ等も渋滞の一因。

	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
対策立案	① 田富町敷島線釜無工区街路工事 (～H19)	①新山梨環状道路【南部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	
	【今後の予定】 ① 平成 18 年度:道路改良工事 平成 19 年度:道路改良工事	【今後の予定】 ①南部区間について 平成 20 年度:全線使用(暫定) ②東側区間について 平成 18 年度:環境影響評価手続き開始 平成 19 年度:環境影響評価手続き継続中	
	対策事業概要図		関連事項
	<div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div data-bbox="332 865 516 898">[局所的対策]</div>  <div data-bbox="332 1285 516 1318">[広域的対策]</div>  </div>		

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 甲府韮崎線 中下条甲府線	主要渋滞ポイント: NO.34 県庁前交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第1位)				第10位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設および業務施設が集積している 市内中心部へ向かう通勤、業務および生活交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		14019	15,864	0.80	14.3
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が0.80と低いものの、両方向とも日中顕著な速度低下状態である。 県庁前を挟み、両方向とも複数の交差点にわたって速度低下となっている。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 甲府盆地一周計画である環状道路(北部ルート・桜井～岩森間)の速やかな整備着工が急務だと思う。(甲斐市、65歳以上男性) 県庁前の路上駐車を何とかして欲しい(甲府市、50歳代男性) 				

渋滞状況

県庁前交差点

至 甲斐市
中下条甲府線
510m/7分
至 甲府市役所
至 甲府駅

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

(主)甲府韮崎線
写真②
写真①
写真③

(調査年: H9年)

写真②: 県庁前交差点より甲斐市方面を望む

写真①: 県庁前交差点に流入する車両

写真③: 甲府警察署東交差点より笛吹方面を望む

➢ 主要渋滞ポイントである県庁前交差点では、最大渋滞長 510m、通過時間 7 分の渋滞状況となっている。

➢ 甲府市中心街へ流入する交通が集中。

➢ 甲府駅近傍の中心街であるため、歩行者・自転車が多く、交通容量低下の要因。

➢ 交差点間隔が狭く、前後交差点からの渋滞の影響を受ける。

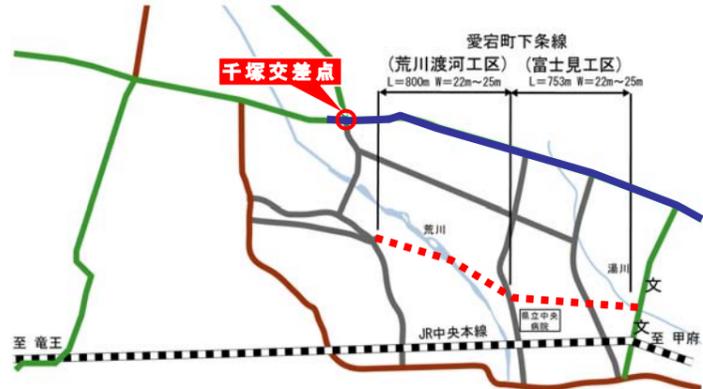
➢ 中下条甲府線には 1 車線で付加車線がなく、滞留の影響を受けやすい。

渋滞発生要因

局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
①路上駐車対策(H18～)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	
	【今後の予定】 ①北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中	
対策事業概要図		
<p>[局所的対策]</p> <p>「ラッシュ軽減」効果</p> <p>甲府市中心部</p> <p>3初日 運送業者は悲鳴</p> <p>平成18年6月2日 山梨日日新聞 朝刊より</p>	<p>[広域的対策]</p>	関連事項

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 甲府韮崎線 天神平甲府線 緑ヶ丘運動公園線	主要渋滞ポイント: NO.12 千塚交差点 NO.23 武田交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞 ● (第9位)	観光時における渋滞 幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制 アンケート 第4位		
位置図	<p>凡例 ● 主要渋滞ポイント ■ 渋滞対策優先箇所</p>				
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 沿線には、住宅や総合公園・大学などの公共施設が連続している 峡北地域、甲府北部方面から甲府中心へ向かう業務交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		4020	21,182	1.02	19.9
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間	<p>【凡例】 ■ 激しい渋滞 ■ 渋滞 ■ 速度低下 ■ 渋滞対策優先箇所</p>			
	旅行速度分布(年間平均)	<p>渋滞判断基準 ■ 30km/h 以下 ■ 20km/h 以下</p>			
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 2.04 と慢性的に交通容量を超過していることから、日中混雑が発生している。 渋滞損失時間は、武田交差点前後で顕著に発生している。 旅行速度は、笛吹行き、甲斐行き共に日中 20km/h の低速状態となっている。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞をなくすため、バイパス整備などの早急な対策を望む。(甲府市、40歳代男性) バスを含めた公共交通機関の充実を図って欲しい。(甲府市、40歳代男性) 				

渋滞状況	千塚交差点	<p>【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間</p> <p>至 山宮町 (主) 甲府韮崎線 至 笛吹 至 音羽橋</p> <p>(調査日: H18. 7. 19)</p>	<p>写真①: 笛吹方面へ向かう車両</p>
	武田交差点	<p>【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間</p> <p>至 山梨 (主) 甲府山梨線 至 甲斐 至 笛吹</p> <p>(調査日: H16. 11. 9)</p>	<p>写真②: 音羽橋方面へ向かう車両</p>
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントである千塚交差点では、笛吹行きの交通が、最大渋滞長 1,140m、通過時間 9 分の渋滞状況となっている。 同様に武田交差点では、甲斐行きの交通が、最大渋滞長 740m、通過時間 16 分、笛吹行きの交通が、最大渋滞長 620m、通過時間 10 分の渋滞状況となっている。 		
	<ul style="list-style-type: none"> 峡北地域、甲府北部方面から甲府中心に流入する幹線道路。 千塚交差点から甲府市中心部へ流入する交通が多い(通勤等)。 人家、商店が連担しており、出入り交通が直進交通の速度低下の一因。 また、交差点における歩行者・自転車も多く、右左折車両の滞留が容量低下の一因。 甲府駅付近のみなし車線(右折・直進左折は矢印のみで境界線は無い)のため、容量は低い。 信号交差点が連続しており、容量低下の一因。 1 車線がバス専用レーンとして通行規制され、一般車両の容量低下の一因。 		

	局所的対策	広域的対策	
対策立案	① 愛宕町下条線荒川渡河工区街路工事 (～H22) ② 愛宕町下条線富士見工区街路工事 (～H19)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	対策の効果・ 検証
	【今後の予定】 ① 平成 18 年度: 橋梁工事 平成 19 年度: 橋梁工事 ② 平成 18 年度: 道路改良工事 平成 19 年度: 道路改良工事	【今後の予定】 ① 北部区間について 平成 18 年度: 環境影響評価手続き中 平成 19 年度: 環境影響評価手続き継続中 ② 東側区間について 平成 18 年度: 環境影響評価手続き開始 平成 19 年度: 環境影響評価手続き継続中	
	対策事業概要図		関連事項
	[局所的対策]  [広域的対策] 		

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 甲府中央左右線	主要渋滞ポイント: NO.3 中小河原交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第17位)				20
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅が多く、沿線に連続して張り付いている 地元が発着点を持つ交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		4102	10,363	1.58	13.3
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間				
	旅行速度分布(年間平均)				
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.58 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 渋滞損失時間は、南甲府北署で顕著となっている。 旅行速度は、両方向共にほぼ当該全区間において日中 20km/h の低速状態となっている。 山梨環状線の早期建設。右折車線、車道、歩道の確保。(市川三郷町、40歳代男性) 				

渋滞状況

中小河原交差点

【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間

(調査日: H18.7.19)

写真①: 東京方面へ向かう車両

写真②: 斐崎方面へ向かう車両

写真③: 住吉方面へ向かう車両

写真④: 中央方面へ向かう車両

渋滞発生要因

- 甲府市中心部に流入する幹線道路であることから、交通集中が顕著。

	局所的対策	広域的対策		
	① 国道 20 号 中小河原交差点改良 (調査中)	① 新山梨環状道路【北部区間】 ② 新山梨環状道路【東側区間】 ③ 新山梨環状道路【南部区間】	対策の効果・ 検証	
	X	<p>【今後の予定】</p> <p>① 北部区間について 平成 18 年度: 環境影響評価手続き中 平成 19 年度: 環境影響評価手続き継続中</p> <p>② 東側区間について 平成 18 年度: 環境影響評価手続き開始 平成 19 年度: 環境影響評価手続き継続中</p> <p>③ 南部区間について 平成 20 年度: 全線使用(暫定)</p>		
	対策事業概要図		関連事項	
対策立案	<p>[広域的対策]</p> 			

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 中下条甲府線	主要渋滞ポイント: NO.11 富士見通り南交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第6位)				17
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅や学校が多く、沿線に連続している 市中心部への通勤交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日24時間交通量(台/日)	混雑度	混雑時旅行速度(km/h)
		6007	15,210	1.79	17.4
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が1.79であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 渋滞損失時間は、富士見通南交差点から甲府方面において顕著となっている。 旅行速度は、両方向共に日中20km/hの低速状態となっている。 				
	<ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞はエネルギーや時間の無駄遣いになるので、バイパス機能の整備を図り、CO2の削減を図っていただきたい。(北杜市 50歳代男性) 山梨県内の幹線道路は全体的に道路幅員が狭いので、その拡幅工事等を進めて欲しい。(北杜市 30歳代男性) 				

渋滞状況	<p>富士見通り南交差点</p> <p>【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間</p> <p>(調査年: H9年)</p>
	<p>写真①: 長松寺橋方面を望む</p> <p>写真②: 平和通方面を望む</p> <p>写真③: 緑ヶ丘方面を望む</p> <p>写真④: 徳行方面を望む</p>
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントである甲府警察署東交差点では、平和通り行き交通が、最大渋滞長420m、通過時間10分の渋滞状況となっている。 峡北地域から甲府市中心部(南側)への主要幹線であり、通勤等の交通が集中。 また、長松寺橋釜無川渡河のために交通集中に拍車。 富士見通り南交差点は変則形状で、右折等はみなし車線運用のため容量が低い。

局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
① 愛宕町下条線荒川渡河工区街路工事 (~H22) ② 愛宕町下条線富士見工区街路工事 (~H19)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	
【今後の予定】 ① 平成 18 年度: 橋梁工事 平成 19 年度: 橋梁工事 ② 平成 18 年度: 道路改良工事 平成 19 年度: 道路改良工事	【今後の予定】 ①北部区間について 平成 18 年度: 環境影響評価手続き中 平成 19 年度: 環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成 18 年度: 環境影響評価手続き開始 平成 19 年度: 環境影響評価手続き継続中	
対策事業概要図		関連事項
<div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div data-bbox="332 856 528 898">[局所的対策]</div> <div data-bbox="528 898 1448 1281"> </div> <div data-bbox="332 1281 528 1323">[広域的対策]</div> <div data-bbox="528 1323 1448 1881"> </div> </div>		

対策立案

基礎情報	所在地: 南アルプス市	道路名: 県民の森公園線	主要渋滞ポイント: なし		
対策優先箇所 抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における 渋滞	幅員狭小、線形不良 による速度低下		
			● (第7位)		
位置図					
沿道状況・ 交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 山間部にある施設に連絡する道路であり、沿道施設はほとんどない 施設利用を目的とした交通のみが利用している 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス N0	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		6008	3,772	0.54	31.1
パブリック コメント結果					

影響交通量

(台/年)

上位2割区間(基準値: 7,000台/年)

出典: 規制回数と交通量より算出
→ 交通量: H17 センサス
→ 規制区間及び規制回数: 甲府河川国道事務所および山梨県提供資料 (H13~16)

【対策優先候補箇所: 通行規制による影響交通量の上位2割区間】

第7位
上市之瀬

通行規制回数

年度別規制回数

平成13年度 平成14年度 平成15年度 平成16年度

内容別規制回数

雨量規制 積雪 冬期閉鎖 倒木 土砂・落石 道路・路肩決壊 事故

出典: 甲府河川国道事務所および山梨県提供資料 (H13~16)

周辺状況

写真①: 上市之瀬方面を望む

写真②: 上市之瀬方面へ向かう車両

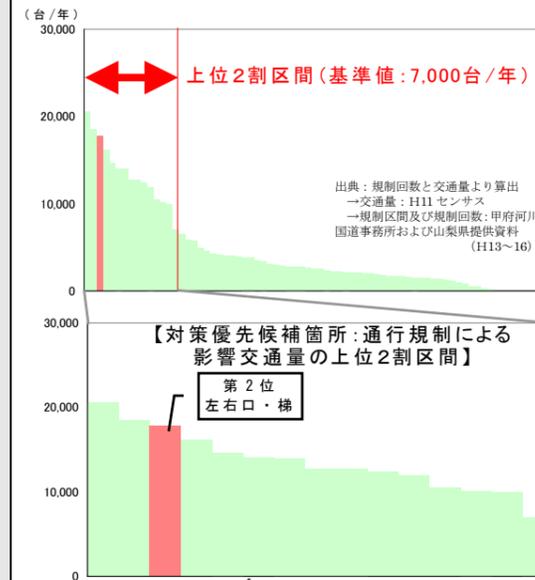
➤ 平成 13~16 年の 4 年間に、通行規制が 11 回発生、うち雨量規制による通行規制が 7 回/4 年発生しており、降雨による影響がきわめて大きい。

通行規制発生要因

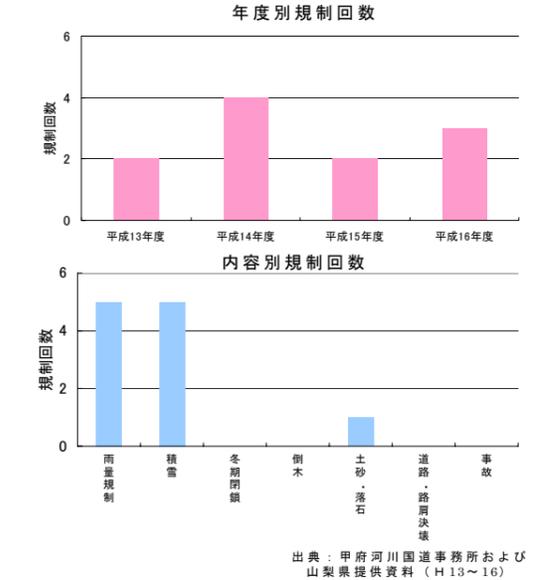
対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・ 検証
	対策事業概要図		
			関連事項

基礎情報	所在地: 甲府市 富士河口湖町 市川三郷町	道路名: 国道 358 号	主要渋滞ポイント: なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
					● (第2位)
位置図	<p>凡例 ● 対象区間</p>				
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> トネルを含む山間部の道路であり、一部集落をのぞいて沿道施設はほとんどない。 甲府都市圏と富士北麓地域間を利用する交通が多い 				
H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)	
	1122	8,506	0.86	33.5	
道路交通状況	X				
パブリックコメント結果	X				

影響交通量



通行規制回数



通行規制状況



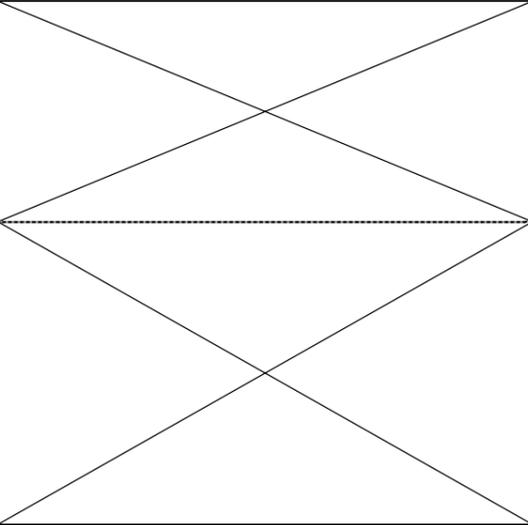
写真①: 右左口より甲府方面を望む



写真②: 梯側から右左口トンネルを望む

- 平成 13~16 年の 4 年間に、通行規制が 11 回発生。平均的に通行規制が発生している。
- 雨量規制と積雪による通行規制がそれぞれ 5 回/4 年発生しており影響が大きい。

通行規制発生要因

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証	
	①甲府市梯町災害防除工事(～H19) ②甲府市古関町～右左口付加車線工事(～H21)			対策事業概要図
	【今後の予定】 ① 平成18年度:アンカー工事 平成19年度:アンカー工事 ② 平成18年度:道路改良工事 平成19年度:道路改良工事			
【局所的対策】				
対策立案				関連事項

基礎情報	所在地: 甲斐市	道路名: 国道 20 号	主要渋滞ポイント: なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
					●
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 立ち寄り型の大型施設が国道 20 号沿いに連続している 通過交通が非常に多い 				
H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)	
	1009	28,448	1.90	37.8	
道路交通状況	渋滞損失時間				
	プローブ調査結果状況				
	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.9 と交通容量を大幅に超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 渋滞損失時間は、駅入口交差点の東京方面で顕著となっている。 旅行速度は、東京行きでは、日中低速状態となっている。 				
パブリックコメント結果	特になし				

渋滞状況	周辺状況	
	<ul style="list-style-type: none"> 直近には主要渋滞ポイントである竜王立体が存在している 	
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 甲府市のベッドタウン化による通勤車両や周辺工業団地からの大型車両が幹線道路に流入し交通渋滞が発生。 また、主要幹線道路として通過交通も多く利用しており、渋滞に拍車。 	

	局所的対策	広域的対策	
	①竜王拡幅(～H23)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	対策の効果・ 検証
対策立案	【今後の予定】 ①平成19年度:部分供用(1-1工区)	【今後の予定】 ①北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ②東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中	
	対策事業概要図 【広域的対策】 		関連事項

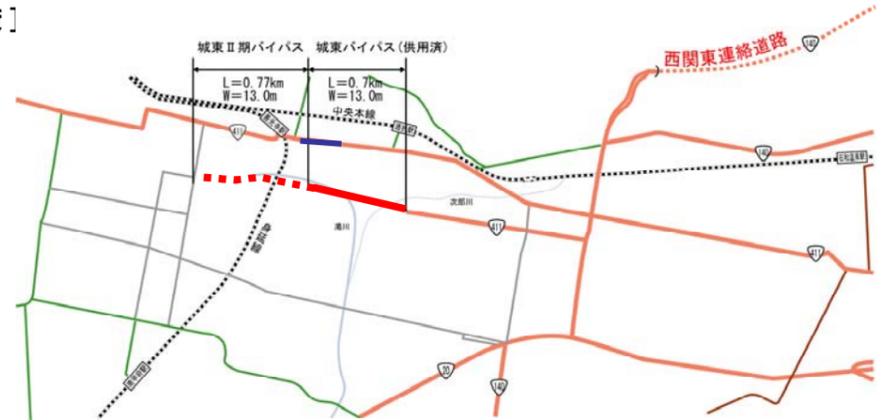
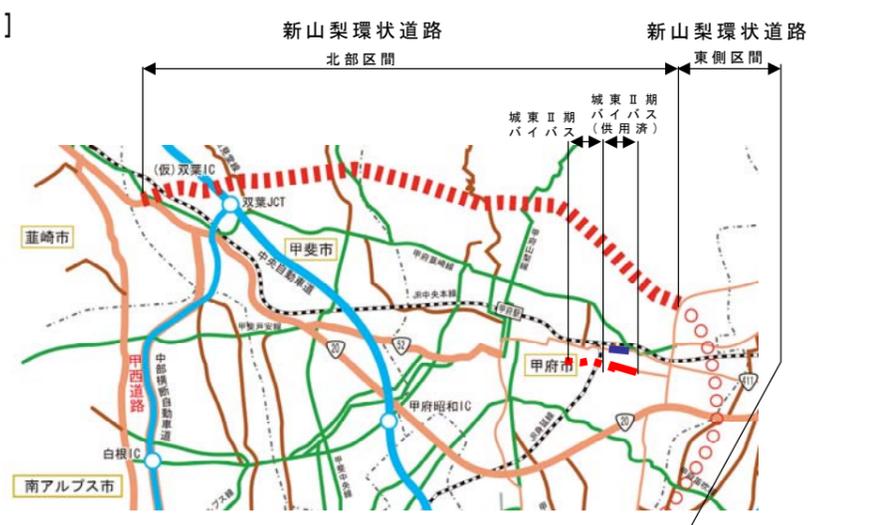
基礎情報	所在地:山梨市	道路名:国道140号	主要渋滞ポイント:なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅が多く、沿線に連続して張り付いている 山梨市と甲府市間を利用する交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日24時間交通量(台/日)	混雑度	混雑時旅行速度(km/h)
		1084	18,992	1.58	34.7
道路交通状況	渋滞損失時間				
	プローブ調査結果状況				
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が1.58であり、大幅に交通容量を超過していることから、慢性的な混雑が発生している。 旅行速度は、雁坂トンネル行きにおいて、フルーツ公園入口周辺で日中速度低下が見られる。 国道140号線に二輪車の道路及び歩道がほしい。笛吹川サイクリング道路がほしい。(河川公園など)。(中央市、50歳代男性) 				

渋滞状況	周辺状況	
	<p>写真①:雁坂トンネル方面を望む</p> <p>写真②:甲府方面へ向かう車両</p>	
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の通勤時間帯に激しく渋滞している。 交差する市道沿いの病院に右折する交通量が多く、主道路の直進車両を阻害。 	

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証	
	① 病院入口交差点改良工事 (～H19)	① 西関東連絡道路		
	【今後の予定】 ① 平成 18 年度：用地買収 平成 19 年度：道路改良工事	【今後の予定】 ① 平成 18 年度：暫定 2 車線供用(甲府山梨 I 期)		
対策事業概要図			関連事項	
<p>[局所的対策]</p>  <p>[広域的対策]</p> 				

基礎情報	所在地: 甲府市	道路名: 国道 411 号	主要渋滞ポイント: なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
					●
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設および業務施設が集積している 市内中心部へ向かう通勤、業務および生活交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1138	22,008	1.48	12.6
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間				
	旅行速度分布(年間平均)				
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.48 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 旅行速度は、両方向共に終日 20km/h の低速状態となっている。 上り(東京行き)の速度低下は、甲府警察署東から善光寺入り口交差点付近まで続いている。 				
	<ul style="list-style-type: none"> バイパス化、時間規制による片側通行制。(甲斐市、30歳代男性) 				

渋滞状況	周辺状況	
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 東京方向の交通、Niigata方向の交通共に速度低下が見られる。 	
	<ul style="list-style-type: none"> クランク部において速度低下が発生し、渋滞が発生。 甲府市中心市街地に近く、通過交通や生活交通などの様々な交通が錯綜。 歩道が設置されていない区間があるため、走行速度の低下が発生(写真②)。 	

局所的対策	広域的対策
① 城東Ⅱ期バイパス工事(～H23)	①新山梨環状道路【北部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】
【今後の予定】 ① 平成18年度:道路詳細設計、用地調査 ② 平成19年度:用地買収	【今後の予定】 ① 北部区間について 平成18年度:環境影響評価手続き中 平成19年度:環境影響評価手続き継続中 ② 東側区間について 平成18年度:環境影響評価手続き開始 平成19年度:環境影響評価手続き継続中
対策事業概要図	
<p>【局所的対策】</p> 	
<p>【広域的対策】</p> 	

対策立案

国道411号 城東バイパス

【凡例】
— 渋滞対策優先箇所
★ 事故対策優先箇所



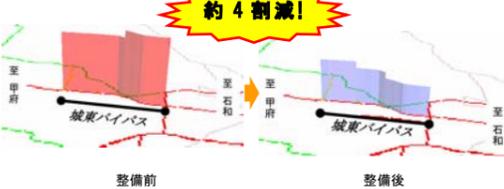
○城東バイパスの供用により、現道の交通量が約2割減少し、渋滞損失時間が13万人時間/年削減されました。

整備前後の現道とバイパスの整備量

整備前	整備後
15,838 (現道)	12,595 (現道)
15,838 (バイパス)	19,730 (バイパス)

約2割減!

延長あたりの渋滞損失時間の変化



約4割減!

○現道の交通量が減少したことにより、安全性の向上が期待されます。



交通事故件数

年度	件数
H11	63
H12	88
H13	64
H14	74
H15	72
整備後	58

平均:72.2件/年 (H11～15実績)

城東バイパス整備により現道の交通量が2割減→事故件数の削減が期待(14件/年の削減と仮定)

(車道も歩道も狭い現道)

基礎情報	所在地: 中央市	道路名: 甲府市川三郷線 韮崎南アルプス中央線	主要渋滞ポイント: NO.20 浅原橋東詰交差点 NO.33 西花輪交差点	
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制
				アンケート
位置図	<p>凡例 ● 主要渋滞ポイント ■ 渋滞対策優先箇所</p>			
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅が多いものの、立ち寄り型の商業施設が沿線に散見される 周辺地域を発着点とする地域交通が多い 			
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度
		4054	19,653	2.31
			混雑時旅行速度 (km/h)	24.5
	渋滞損失時間	<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 激しい渋滞 渋滞 速度低下 渋滞対策優先箇所 <p>出典: H16 プロープデータ (年度合計)</p>		
	旅行速度分布(年間平均)	<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 30km/h 以下 20km/h 以下 <p>出典: H16 プロープデータ (年度平均)</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 2.31 であり、交通容量を著しく超過していることから、甲府行きでは日中の連続的な混雑が発生している。 特に、西花輪交差点での渋滞損失時間が著しい。 旅行速度は、両方向で午前中および夕方にかけて低速状態となっている。 		
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 継続的かつ連帯感のある整備を。現場(現地の住民に意見、実態を調査し)優先であるべき。(北杜市、40歳代男性) 			

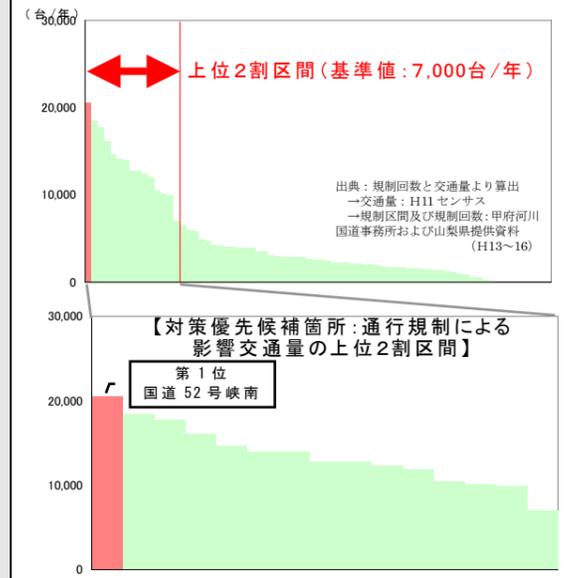
渋滞状況	<p>浅原橋東詰交差点</p> <p>【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間</p> <p>(調査年: H5 年)</p>	<p>写真①: 浅原橋東詰交差点より南アルプス方面を望む</p> <p>写真②: 浅原橋東詰交差点より甲府方面を望む</p>
	<p>西花輪交差点</p> <p>【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間</p> <p>(調査年: H9 年)</p>	<p>写真③: 西花輪交差点より南アルプス方面を望む</p> <p>写真④: 西花輪交差点より市川大門方面を望む</p>
渋滞発生要因	<ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントである浅原橋東詰交差点では、甲府行きの交通が、最大渋滞長 1,260m、通過時間 21 分、南アルプス行きの交通が、最大渋滞長 570m、通過時間 14 分の渋滞状況となっている。 同様に西花輪交差点では、甲府行きの交通が最大渋滞長 670m、通過時間 9 分の渋滞状況となっている。 浅原橋東詰交差点の甲府行きの交通は、坂路での発進遅れと前方渋滞より渋滞が発生。 また、南アルプス行きの交通は、左折レーンが長いことから、円滑な通行を阻害。 西花輪交差点の甲府行きの交通は、側方余裕不足により歩行者・自転車の通行時に速度低下が発生。また、大型車相互のすれ違いが困難なため、交差点流出入時に混雑が発生。 	

局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
① 浅原橋架替、道路改良工事(～H29) ② 中央市東花輪道路改良工事(～H21)	①新山梨環状道路【南部区間】 ②新山梨環状道路【東側区間】	
【今後の予定】 ① 平成 18 年度：道路詳細設計 平成 19 年度：用地調査、用地買収 ② 平成 18 年度：用地買収 平成 19 年度：用地買収	【今後の予定】 ①南部区間について 平成 20 年度：全線使用(暫定) ②東側区間について 平成 18 年度：環境影響評価手続き開始 平成 19 年度：環境影響評価手続き継続中	
対策事業概要図		
[局所的対策]  <p>浅原橋架替道路改良工事 L=1.1km W=10.5m</p> <p>中央市東花輪道路改良工事 L=0.3km</p>		
[広域的対策]  <p>浅原橋架替道路改良工事</p> <p>中央市東花輪道路改良工事</p> <p>新山梨環状道路 南部区間</p> <p>新山梨環状道路 東側区間</p>		関連事項

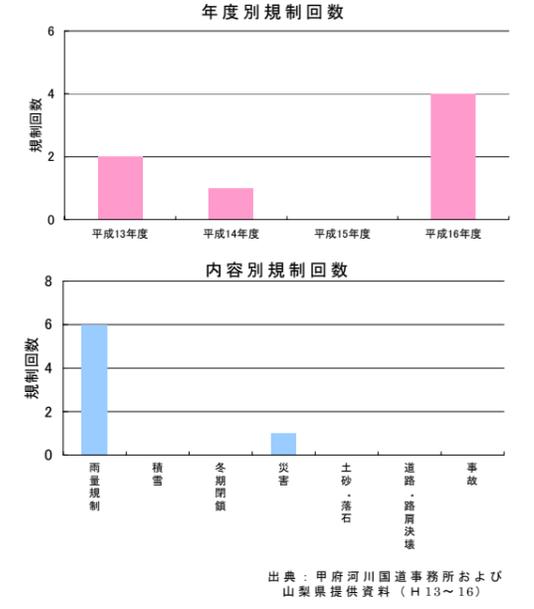
対策立案

基礎情報	所在地: 躰沢町 身延町、南部町	道路名: 国道 52 号 峡南	主要渋滞ポイント: なし		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	
				アンケート	
位置図					
沿道状況・交通特性	> 急峻な溪谷部を富士川に沿ったかたちであることから、集落を除けば隣接施設はほとんどない。 > 山梨県と静岡県を結ぶ主要幹線道路であり、通過交通が多い				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1024	16,751	1.25	49.3
		1023	12,685	1.13	49.6
		1022	6,338	1.01	50.8
		1021	9,034	0.97	45.7
パブリックコメント結果	> 道路工事においては、反対車線側を拡巾するなどして一時的に渋滞の解消に努めて欲しい。(南アルプス市、60~64歳男性)				

影響交通量



通行規制回数



通行規制状況



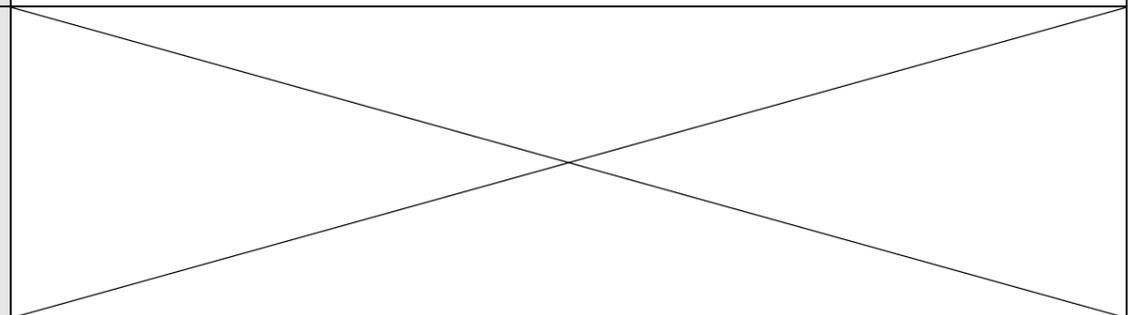
写真①: 雨量規制区間開始位置 (身延町下山地区)



写真②: 平成 16 年 台風 22 号による被害 (身延町西嶋地区)

- > 平成 13~16 年の 4 年間に、通行規制が 7 回発生している。中でも平成 16 年には、4 回発生している。
- > 雨量規制による通行規制が 6 回/4 年発生しており、降雨による影響が大きい路線である。

通行規制発生要因



対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
	①国道 52 号防災(～H19)	①中部横断自動車道	
	【今後の予定】 平成 19 年度:完了予定	【今後の予定】 平成 18 年度:道路予備設計 用地買収 平成 19 年度:道路詳細設計 用地買収	
対策事業概要図			関連事項
<p>[対策]</p>			

基礎情報	所在地:身延町	道路名:市川三郷身延線	主要渋滞ポイント:なし	
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制
				アンケート
位置図				
沿道状況・交通特性	> 急峻な溪谷部を富士川に沿ったかたちであることから、集落を除けば隣接施設はほとんどない。 > 周辺地域を発着点とする地域交通が多い			
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日24時間交通量(台/日)	混雑度
		4034	4,850	0.55
混雑時旅行速度(km/h)	31.6			
パブリックコメント結果				

影響交通量

出典: 規制回数と交通量より算出
 →交通量: H17 センサス
 →規制区間及び規制回数: 甲府河川国道事務所および山梨県提供資料 (H13~16)

【対策優先候補箇所: 通行規制による影響交通量の上位2割区間】

第5位 下八木沢

通行規制回数

出典: 甲府河川国道事務所および山梨県提供資料 (H13~16)

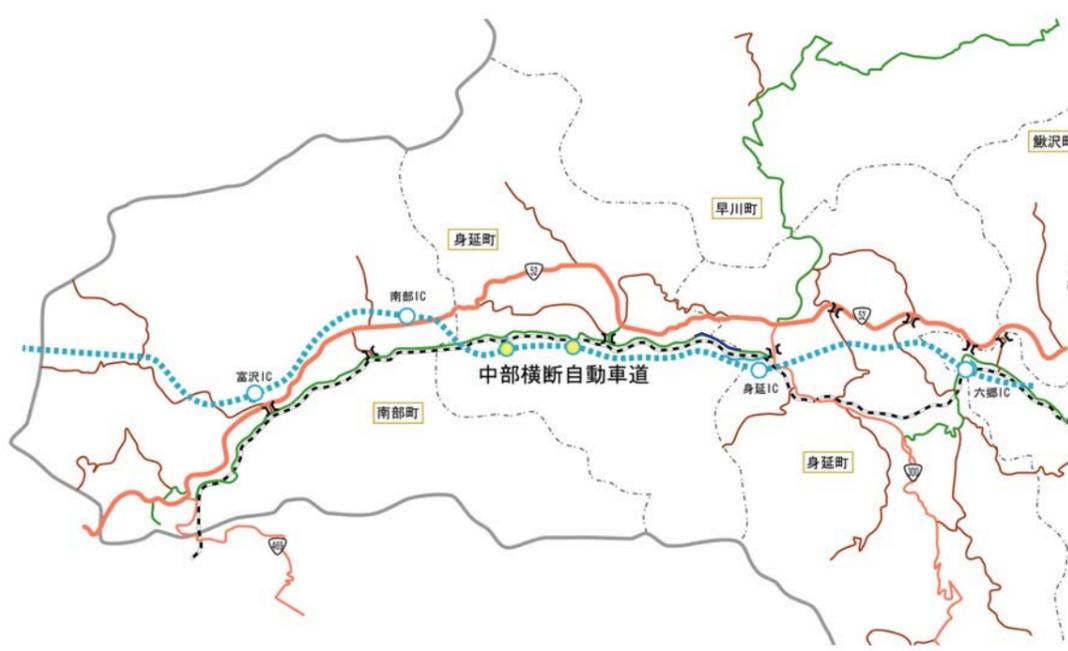
周辺状況

写真①: 甲府方面を望む

通行規制発生状況

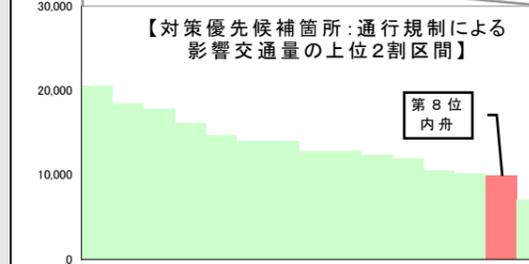
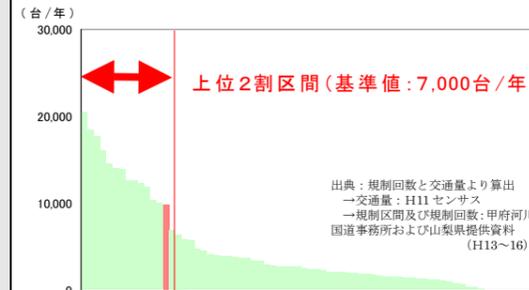
- > 平成13~16年の4年間に、通行規制が13回発生。そのうち平成16年の規制回数が半分以上を占めている。
- > また、雨量規制による通行規制が12回/4年発生しており、降雨による影響がきわめて大きい路線である。

通行規制発生要因

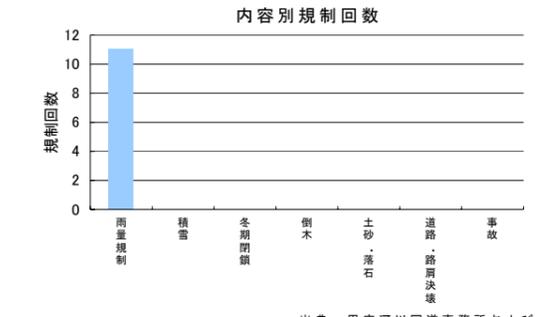
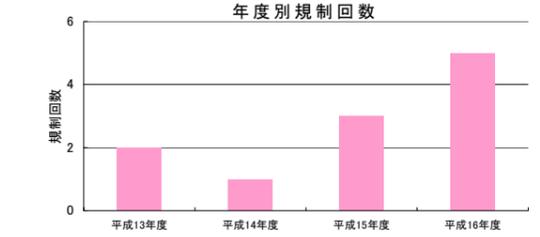
対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証	
	[局所的対策]	①中部横断自動車道 【今後の予定】 平成18年度：道路予備設計 用地買収 平成19年度：道路詳細設計 用地買収		関連事項
	[広域的対策]	対策事業概要図 		

基礎情報	所在地: 南部町	道路名: 富士川身延線	主要渋滞ポイント: なし	
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制
				● (第8位)
位置図				
沿道状況・交通特性	> 急峻な溪谷部を富士川に沿ったかたちであることから、集落を除けば隣接施設はほとんどない。 > 周辺地域を発着点とする地域交通が多い			
H17 センサス	センサス NO	平日24時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
	4039	6,689	0.79	32.5
4040	4,531	0.64	53.3	
道路交通状況				
パブリックコメント結果				

影響交通量



通行規制回数



通行規制状況

周辺状況



写真①: 甲府方面に向かう車両

- > 平成13~16年の4年間に、通行規制が11回発生。そのうち平成16年の規制回数が約半分を占めている。
- > また、すべての通行規制が雨量規制によるものであり、降雨による影響がきわめて大きい路線である。

通行規制発生要因

局所的対策	広域的対策
①国道 52 号防災(～H19)	①中部横断自動車道
【今後の予定】 平成 19 年度:完了予定	【今後の予定】 平成 18 年度:道路予備設計 用地買収 平成 19 年度:道路詳細設計 用地買収
対策事業概要図	
<p>[対策]</p>	

対策の効果・検証	
関連事項	<p>南部内船駅前道路改良工事 【今後の予定】平成 18 年度:用地買収、道路改良工事</p>

対策立案

基礎情報	所在地: 甲斐市	道路名: 国道 20 号、国道 52 号	主要渋滞ポイント: NO.6 七里岩トンネル西交差点 NO.7 船山橋北詰交差点 NO.18 武田橋北詰交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 25 位)				第 7 位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 釜無川が近接していることから施設は少ない。 通過交通が多いため 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1011	20,233	1.22	33.8
プローブ調査結果状況					
	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度は 1.22 であり、交通容量を超過しており、朝夕のピーク時に交通渋滞が発生している。 旅行速度は、東京行きの朝夕武田橋を先頭にピーク時 20km/h 以下の低速状態となっている。 				
パブリックコメント結果	北杜市方面から韮崎市へ向かう際に、武田橋方面の右折車が多く、渋滞となっている(南アルプス市、60~64歳男性)				

渋滞状況

七里岩トンネル西交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

写真①: 七里岩トンネル西交差点より長野方面を望む

武田橋北詰交差点

写真②: 武田橋より流入する車列

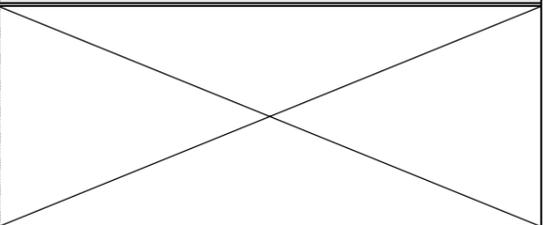
船山橋北詰交差点

写真③: 東京方面へ向かう車列

- ▶ 韮崎市市街地中心部を通過しており、釜無川渡河や峡北地域への国道 141 号との交差する各交差点が主要渋滞ポイントとなっている。
- ▶ 主要渋滞ポイントである七里岩トンネル西交差点、武田橋北詰交差点では、東京行きの交通がそれぞれ最大渋滞長 880m、350m、通過時間 3 分、3 分の渋滞状況となっている。
- ▶ また、長野行きの交通は、七里岩トンネル西交差点、船山橋北詰交差点でそれぞれ、最大渋滞長 220m、2、160m、通過時間 2 分、7 分の渋滞状況となっている。

渋滞発生要因

- ▶ 釜無川右岸の住宅地から左岸の東京エレクトロン、みだい工業団地や中心市街地への通勤交通と、地域を通過する交通や、国道 20 号、国道 141 号利用し清里方面への交通が集中することによって、国道 20 号の交通容量を超過。
- ▶ 釜無川渡河箇所が限定的であり、国道 20 号に直接接続するため、一層の交通集中が発生。
- ▶ また、いずれの交差点も変則的な交差点形状を呈しており、容量低下の一因。
- ▶ 特に、各交差点ともに大型車両の流入率(特に、右左折が多い)高く、直進交通の阻害要因。
- ▶ 市街地中心部を通過していることから、市道や沿線施設への出入り交通も速度低下の一因。

	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
対策立案	① 国道 20 号一ツ谷交差点改良(～H22) ② 武田橋改良工事(～H21) ③ 韮崎道路網(調査中) ④ 甲西道路(～H18)		
	【今後の予定】 ② 平成 18 年度: 橋梁工事 平成 19 年度: 橋梁工事 ③ 平成 18 年度: ルート検討 ④ 平成 18 年度: 全線供用予定		
	対策事業概要図		関連事項
	【局所的対策】  【広域的対策】 		

基礎情報	所在地:北杜市	道路名:国道 141 号	主要渋滞ポイント: NO.36 長沢交差点 NO.37 清里交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
		● (第9位)			
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 山地部となっており、沿線は立ち寄り型の観光施設が点在している 観光時は、観光交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1103	11,401	0.76	32.3
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間				
	旅行速度分布(年間平均)	<p>佐久行き: 平時なし (30km/h以下なし)</p> <p>北杜行き: 平時なし (30km/h以下なし)</p>			
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 年平均旅行速度が 30km/h 以上となっており、年平均渋滞損失時間は低い。 国道 141 長沢地内にバイパスが出来れば交通渋滞がなくなると思います(高根町65歳以上男性) 				

長沢交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

690m / 2分

至北杜 ← 141 → 至佐久

(調査日: H15.8.23)

清里交差点

(主)須玉八ヶ岳公園道路改良(H10.6)
清里交差点改良(H15.6)
により交通混雑解消

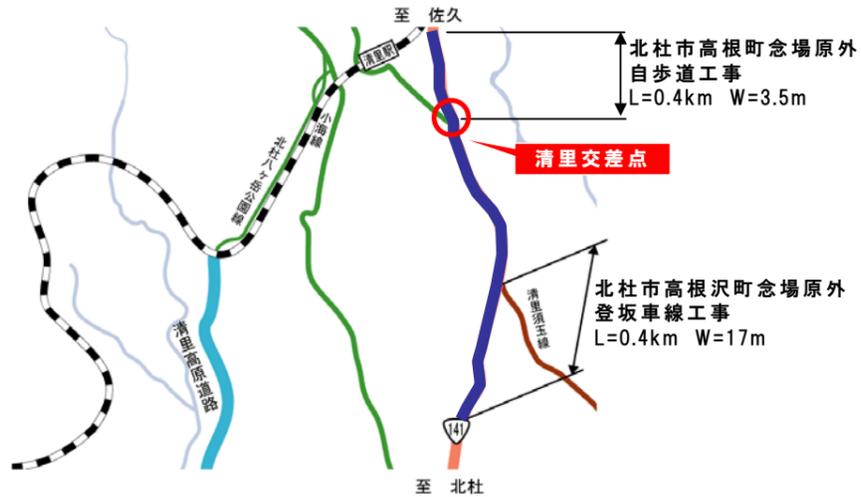
渋滞状況

写真①: 清里交差点より北杜方面を望む

写真②: 長沢交差点より佐久方面を望む

渋滞発生要因

- 主要渋滞ポイントである長沢交差点では、北杜行きの交通が、最大渋滞長 690m、通過時間 2 分の渋滞状況となっている。
- 観光時には、上り坂となる清里行きは終日 20km/h 以下の低速状態となっている
- 下り坂の長沢行きについても、昼過ぎから速度低下となり、夕方には 20km/h の低速状態となる
- 観光を主とした交通量が極めて多く、集中的な交通量に応じた容量不足。
- 人家連担地区にあり側方余裕も少なく、縦断勾配が急でかつ平面線形も厳しい曲線区間に位置しており、速度低下が発生。

	局所的対策	広域的対策		
対策立案	① 北杜市高根町念場原外登坂車線工事 (~H22)	① 中部横断自動車道(北部区間)	対策の効果・ 検証	
	【今後の予定】 ① 平成 18 年度:用地買収、道路改良工事 平成 19 年度:用地買収、道路改良工事	【今後の予定】 ① 平成 18 年度:ルート検討		
	対策事業概要図		関連事項	
	<p data-bbox="329 863 522 894">【局所的対策】</p>  <p data-bbox="329 1371 522 1402">【広域的対策】</p>			

基礎情報	所在地: 富士吉田市	道路名:国道138号、国道139号	主要渋滞ポイント: NO.24 上宿交差点 NO.25 富士見バイパス NO.26 富士見公園前		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第14位)	● (第8位)			第11位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅が多く、沿線に連続して張り付いている 通常時は、生活交通、観光時には、観光交通が集中する 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日24時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1053	15,794	1.13	15.1
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
		<ul style="list-style-type: none"> 混雑度は1.13であり、両方向とも新屋交差点を中心に日中速度低下の状態にある。 特に上宿～新屋間は渋滞損失時間が著しく高い。 			
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズン中は、国道138号、国道139号線の渋滞はひどすぎる。休日には車に乗る気がうせる。生活道路にまで県外車が入ってくる様な状況である。(富士吉田市、30歳代男性) 				

渋滞状況	上宿交差点	
	【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間	
渋滞発生要因	<p>写真①:河口湖方面を望む</p>	<p>写真②:富士見バイパス前交差点</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントである上宿交差点、富士見バイパス交差点、富士見公園前交差点では、河口湖行きの交通がそれぞれ、最大渋滞長 1,690m、500m、1,210m、通過時間 14 分、3 分、5 分の渋滞状況となっている。 また、山中湖方向の交通は、上宿交差点、富士見バイパス交差点、富士見公園前交差点でそれぞれ、最大渋滞長 590m、1,690m、820m、通過時間 8 分、18 分、6 分の渋滞状況となっている。 観光時は、30km/h 以下の低速状況が続いている。 	
<ul style="list-style-type: none"> 観光を主とした交通量が極めて多く、集中的な交通量に応じた容量不足。 主要渋滞ポイントの渋滞が隣接する交差点まで影響。 上宿交差点は、富士吉田市街地への右折交通が直進車両を阻害。 		

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・ 検証
	① 国道138号拡幅(調査) ② 夏期路上工事抑制	X	
	対策事業概要図	X	
	X		関連事項

基礎情報	所在地: 富士吉田市 富士河口湖町	道路名:国道 137 号	主要渋滞ポイント: NO.38 船津三差路		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 21 位)	● (第 4 位)			第 13 位
位置図	<p>凡例 ● 主要渋滞ポイント ■ 渋滞対策優先箇所</p>				
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅や観光施設が沿線に連続している 観光時には、観光交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1042	12,399	0.93	33.2
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間	<p>【凡例】 ■ 激しい渋滞 ■ 渋滞 ■ 速度低下 ■ 渋滞対策優先箇所</p>			
	旅行速度分布(年間平均)	<p>渋滞判断基準 ■ 30km/h 以下 ■ 20km/h 以下</p>			
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度は 0.93 と低いものの、船津三差路～富士吉田金鳥居間において日中速度低下の状態にある。 右折車があると全く進まない等の箇所が多いと思う。(富士吉田市、20歳代女性) 				

船津三差路交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

至 富士吉田
(調査年: H17 年)

周辺状況

写真①: 河口湖方面を望む
写真②: 富士吉田方面を望む

渋滞発生要因

- 主要渋滞ポイントである船津三差路交差点では、富士吉田行きの交通が、最大渋滞長 270m、通過時間 6 分の渋滞状況となっている。
- 観光時は、日中旅行速度が 30km/h となっている。
- 船津三差路交差点では、各方向とも道路幅員が狭く、右折車線が無いため、容量低下。
- 観光ピーク時には交通が集中し、容量を大幅に超過。
- 各方向とも人家や商業施設が連担しており、出入り交通、駐停車車両が交通の障害になっている。

局所的対策	広域的対策
① 吉田河口湖バイパス工事(～H24) ② 富士河口湖町船津交差点改良工事(～H19) ③ 富士吉田市松山道路改良工事(～H20) ④ 中央通り線街路工事(～H20)	
【今後の予定】 ① 平成18年度:路線測量、道路詳細設計 平成19年度:用地買収 ② 平成18年度:用地買収 平成19年度:用地買収 ③ 平成18年度:橋梁工事 平成19年度:橋梁工事 ④ 平成18年度:道路改良工事 平成19年度:道路改良工事	
対策事業概要図	
<p>[局所的対策]</p>	

対策の効果・検証

関連事項

対策立案

基礎情報	所在地:御坂町 富士河口湖町	道路名:国道 137 号	主要渋滞ポイント:なし	
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制
				アンケート
位置図				
沿道状況・交通特性	山間部の道路であり、一部集落をのぞいて沿道施設はほとんどない 甲府都市圏と富士北麓地域間を利用する交通が多い			
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度
		1044	14,266	1.31
通行規制調査結果状況	X			
パブリックコメント結果	X			

影響交通量

【対策優先候補箇所: 通行規制による影響交通量の上位 2 割区間】

第 9 位
藤野木・河口

通行規制状況

年度別規制状況

内容別規制状況

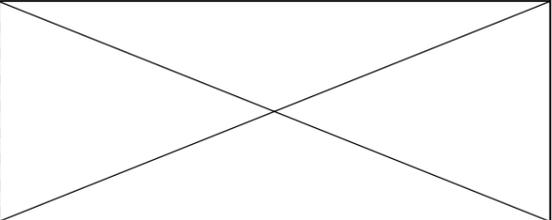
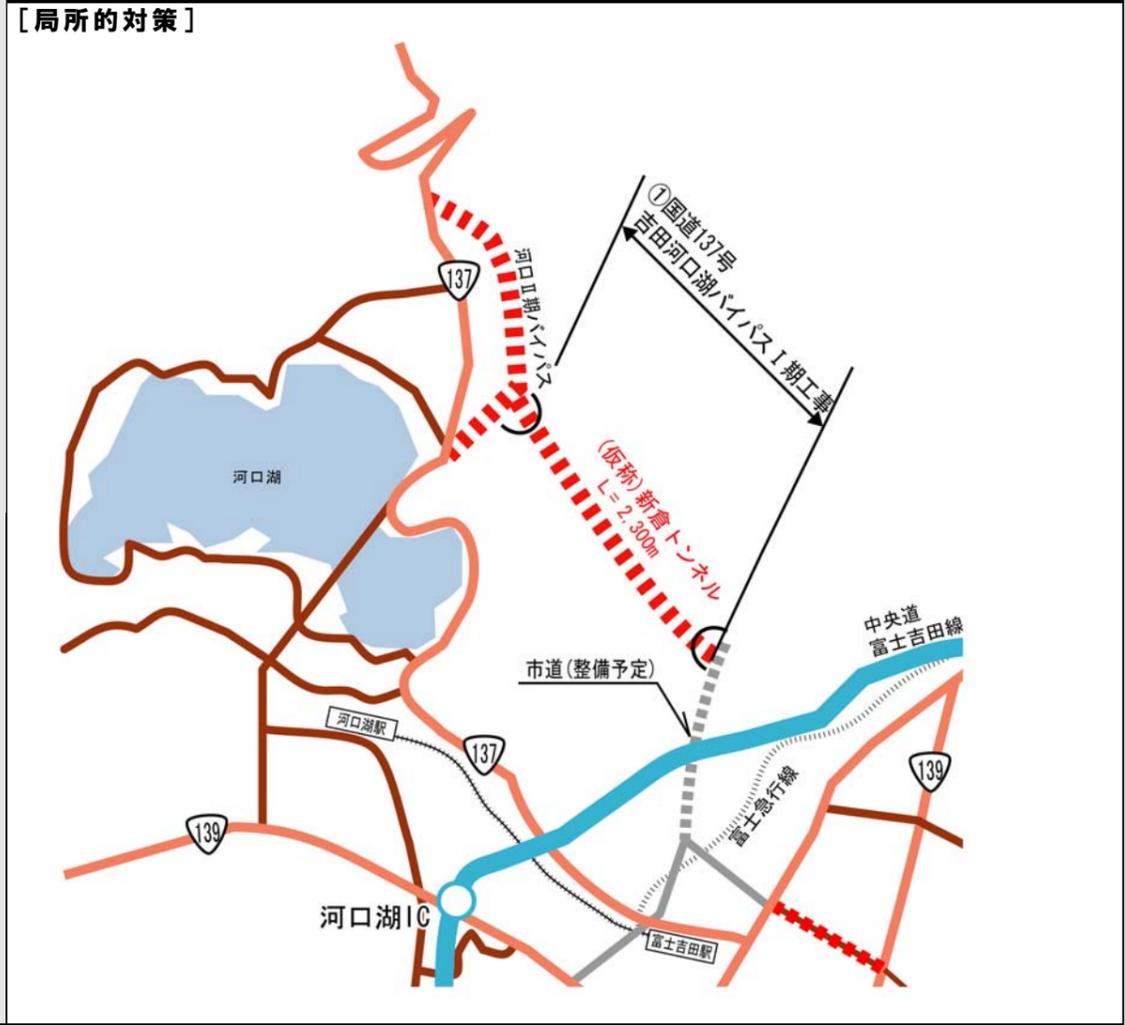
出典: 甲府河川国道事務所および山梨県提供資料 (H13~16)

周辺状況

写真①: 甲府方面を望む

通行規制発生要因

平成 13~16 年の 4 年間に、通行規制が 2 回発生している。
 倒木、事故による通行規制がそれぞれ一回ずつ発生している。

	局所的対策	広域的対策	
対策立案	① 河口Ⅱ期バイパス工事(～H21) ② 吉田河口湖バイパス工事(～H24)		対策の効果・検証
	【今後の予定】 ① 平成18年度:道路改良工事 平成19年度:道路改良工事 ② 平成18年度:路線測量、道路詳細設計 平成19年度:用地買収		
対策事業概要図			
【局所的対策】 			

基礎情報	所在地: 山中湖村	道路名:国道 138 号	主要渋滞ポイント: NO.27 山中湖西交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 2 3 位)	● (第 7 位)			第 2 4 位
位置図					
沿道状況・交通特性	富士箱根伊豆国立公園に指定されている 観光時は、観光交通が集中する				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1053	15,794	1.13	15.1
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		渋滞判断基準
					30km/h 以下 20km/h 以下
出典: H16 プローブデータ (年度合計)					
混雑度は 1.13 となっていることから、交通容量を超過している。 渋滞損失時間は、山中湖 IC で顕著に発生している。 旅行速度は、山中湖 IC 部で両方向共に速度低下している。また、富士吉田行きでは、山中湖西で 30km/h 以下の低速状況となっている。					
パブリックコメント結果	右折レーンの拡張・充実を望みます(富士吉田市、50歳代男性)				

山中湖西交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

至 忍野村 至 山中湖 至 役場

至 富士吉田

1,120m / 8分

写真① 写真② 写真③ 写真④

(調査日: H17. 8. 20)

渋滞状況

写真①: 富士吉田方面から山中湖西交差点を望む

写真②: 山中湖西交差点から富士吉田方面を望む

写真③: 忍野村方面から山中湖西交差点を望む

写真④: 山中湖西交差点から山中湖方面を望む

渋滞発生要因

- 観光を主とした交通量が極めて多く、集中的な交通量に応じた容量不足。
- 特に、国道 138 号と山中湖 IC との交差部では交通集中。
- 山中湖方面から忍野村方面への右折車両が直進車両の進行を阻害。同様に富士吉田方面から役場へ向かう右折車両が後続の直進車両の進行を阻害。

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・ 検証
	①山中湖西交差点改良(調査中)		
	対策事業概要図		
			関連事項

基礎情報	所在地: 富士吉田市 富士河口湖町	道路名:国道 139 号	主要渋滞ポイント: NO.24 上宿交差点 NO.29 船津登山道入口交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞 ● (第 18 位)	観光時における渋滞 ● (第 5 位)	幅員狭小、線形不良による速度低下 通行規制 アンケート 第 25 位		
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 立ち寄り型の大型施設が国道 139 号沿いに連続している 観光時には、観光交通が非常に多い。 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO 1064	平日 24 時間交通量 (台/日) 29,074	混雑度 0.63	混雑時旅行速度 (km/h) 42.0
	プローブ調査結果状況	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>渋滞損失時間</p> <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 激しい渋滞 渋滞 速度低下 渋滞対策優先箇所 <p>出典: H16 プロブデータ (年度合計)</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>旅行速度分布(年間平均)</p> <p>渋滞判断基準 30km/h 以下 20km/h 以下</p> <p>山中湖行き</p> <p>精進湖行き</p> <p>出典: H16 プロブデータ (年度平均)</p> </div> </div>			
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度は 0.63 となっており、平日では大きな混雑はみられない。 渋滞損失時間は、上宿交差点の精進湖方面で顕著である。 山中湖行きの旅行速度は、登山道入口交差点、上宿交差点で速度低下が激しく、特に昼から夕方にかけては 20km/h 以下となっている。 工事はできるだけ短く、冬場は避けるべきである。(鳴沢村、30歳代男性) 				

船津登山道入口交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

(調査日: H16. 8. 14)

上宿交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

(調査年: H17 年)

渋滞状況

写真①: 船津登山道入口交差点より精進湖方面を望む

写真②: 船津登山道入口交差点付近にある店舗の車両出入り状況

写真③: 船津登山道入口交差点より富士山方面を望む

写真④: 精進湖方面より上宿交差点を望む

渋滞発生要因

- 主要渋滞ポイントである上宿交差点では、山中湖行きの交通が、最大渋滞長 1,690m、通過時間 14 分の渋滞状況となっている。
- また、観光ピーク時に交通集中が顕著であり、河口湖 IC を先頭とする渋滞が発生している。
- 船津登山道入口交差点東詰の大型店舗からの出入り交通が交差点の容量低下の一因。
- また、観光ピーク時に交通集中が顕著であり、河口湖 IC をボトルネックとする渋滞が発生。

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・ 検証
	① 国道138号拡幅(調査中) ② 夏期路上工事抑制		
	対策事業概要図		
対策立案		関連事項	

基礎情報	所在地: 富士吉田市	道路名:国道 139 号	主要渋滞ポイント: NO.9 寿団地入口交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 24 位)				第 22 位
位置図					
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 住宅や商業施設が沿線に連続している 大月や富士吉田に向かう通過交通が多い 				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1065	19,887	1.51	22.8
プローブ調査結果状況					
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 混雑度が 1.51 であり、交通容量を超過していることから、日中の連続的な混雑が発生している。 旅行速度は、大月行きはほぼ日中、富士吉田行きはピーク時に低速状態となっている。 西桂町中心部区間と富士吉田市内中心部付近が速度低下区間となっている。 				

寿団地入口交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

至 富士吉田 (620m/2分)
至 大月 (1,410m/17分)
至 寿団地 (220m/5分)

(市) 小見見上暮地線
(調査日: H18. 7. 19)

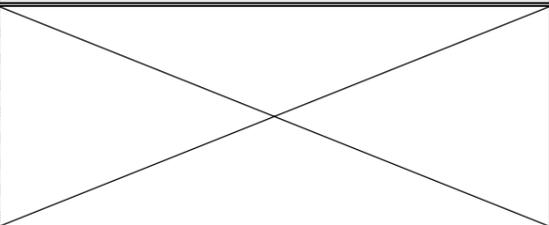
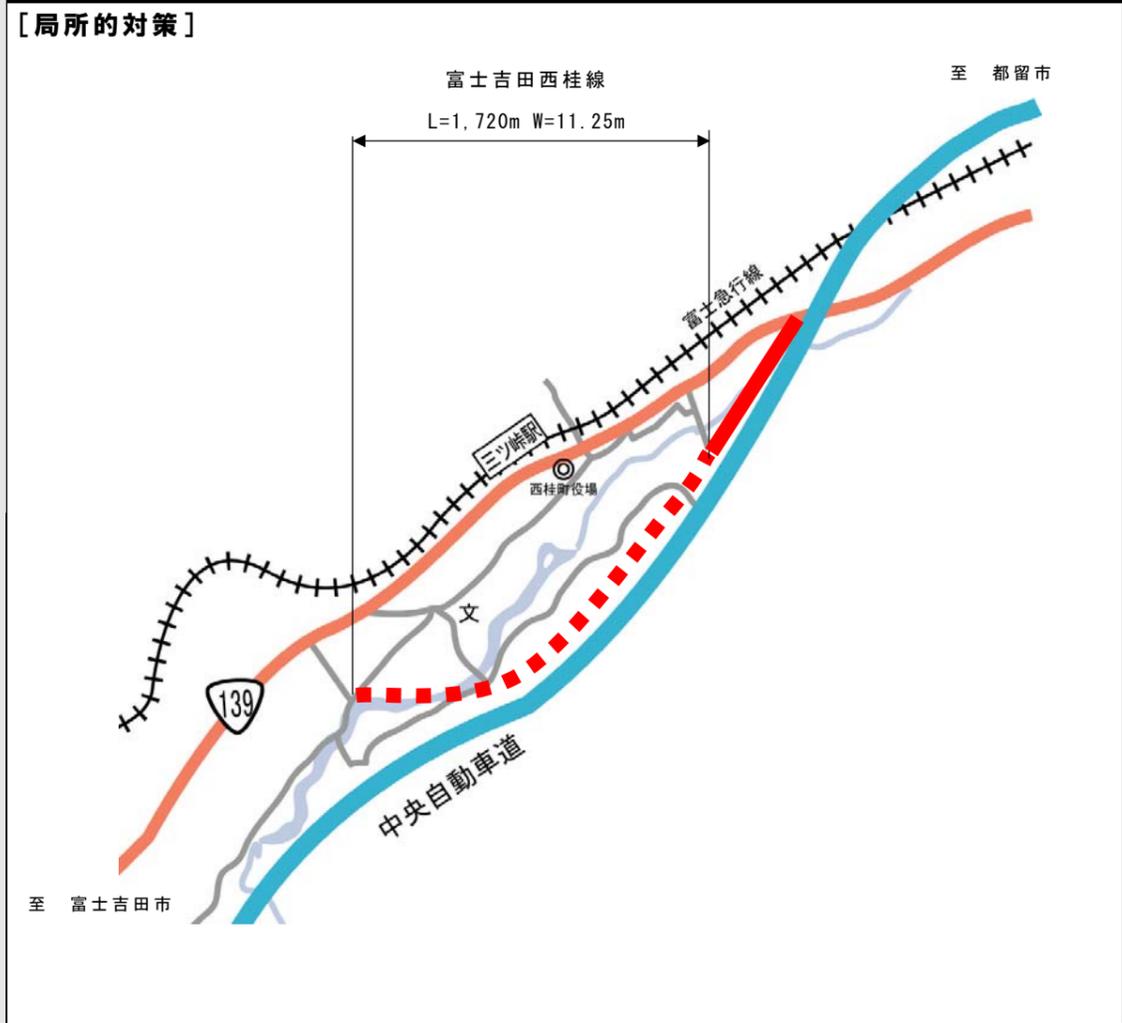
写真①: 寿団地入口交差点より富士吉田方面を望む

写真②: 寿団地入口交差点より寿団地方面を望む

写真③: 寿団地入口交差点より都留方面を望む

渋滞発生要因

- 西桂町市街地、富士吉田市市街地を通過しているため、沿道利用、歩道の未設置区間等による速度低下。
- 寿団地入口～上暮地白糸交差点間の厳しい縦断勾配や、寿団地入口交差点付近のクレスト状態(ボトルネック化)も、速度低下の一因。
- 寿団地入口交差点脇にあるシチズン等の工業団地への通勤交通と小学校へ通学する歩行者の錯綜による容量低下。
- 右折車線はみなし運用であり、右折車両滞留が直進の阻害要因。

	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
対策立案	① 国道 139 号寿団地交差点 左折車線設置(調査中) ② バイパス(調査中) ③ 富士吉田西桂線道路改良工事(~H26)		
	【今後の予定】 ① 調査中 ② 調査中 ③ 平成 18 年度:道路詳細設計、用地測量 平成 19 年度:用地買収		
	対策事業概要図		関連事項
	【局所的対策】 		

基礎情報	所在地: 上野原町	道路名:国道 20 号	主要渋滞ポイント: NO.31 新町 2 丁目交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 20 位)		● (第 3 位)	● (第 3 位)	第 19 位
位置図					
沿道状況・交通特性	> 商店街が国道 20 号沿線に張り付いている > 通過交通と周辺地域を発着点とする地域交通が混在している				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO 1001	平日 24 時間交通量 (台/日) 9,856	混雑度 0.92	混雑時旅行速度 (km/h) 37.5
	プローブ調査結果状況	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>渋滞損失時間</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>旅行速度分布図(年間平均)</p> </div> </div> <p>出典: H16 プローブデータ (年度合計)</p> <p>出典: H16 プローブデータ (年度平均)</p>			
パブリックコメント結果	特になし				

新町 2 丁目交差点

【凡例】
最大渋滞長/最大通過時間

至 1,190m / 8 分

至 60m / 3 分

写真①

(主) 四日市場上野原線

至 東京

(調査年: H9 年)

影響交通量

出典: 規制回数と交通量より算出
→ 交通量: H11 センサス
→ 規制区間及び規制回数: 甲府河川国道事務所および山梨県提供資料 (H13~16)

通行規制状況

年度別規制状況

内容別規制状況

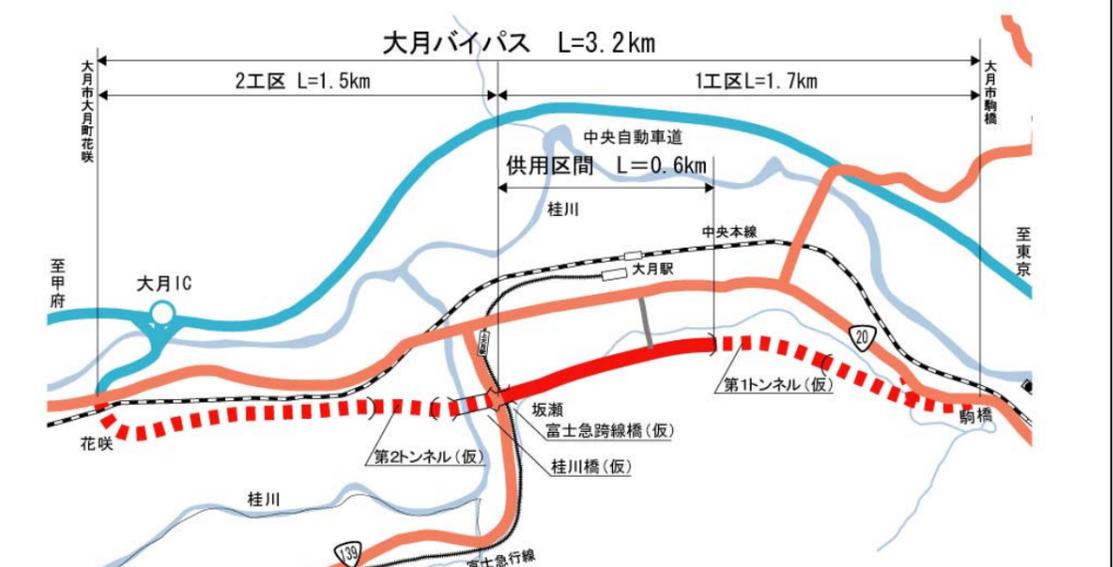
出典: 甲府河川国道事務所および山梨県提供資料 (H13~16)

【対策優先候補箇所: 通行規制による影響交通量の上位 2 割区間】

第 3 位
国道 20 号東部

渋滞発生要因

- > 主要渋滞ポイントである新町 2 丁目交差点では、東京行きの交通が、最大渋滞長 1,190m、通過時間 8 分の渋滞状況となっている。
- > 縦断勾配が (i=9.6%) となっており、速度低下が激しい区間となっている。
- > 平成 13~16 年の 4 年間に、通行規制が 3 回発生している。しかし、平成 15 年、平成 16 年には通行規制が発生していない。
- > すべてが雨量規制による通行規制であり、降雨による影響が大きい路線である。
- > 休日の夕方は、中央自動車道のの上り線が渋滞しており、国道への迂回した車両が上野原市街地に流入。
- > 信号交差点が短区間に連続していることから、捌け残り滞留や路上駐停車により渋滞が発生

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証	
	① 国道 20 号防災(～H19) ② 大月バイパス(～H23)	X		X
	【今後の予定】 ① 平成 19 年度:完了予定 ② 平成 19 年度:供用予定(1 工区) 平成 23 年度:供用予定(2 工区)	X		
対策事業概要図			関連事項	
【局所的対策】  【広域的対策】 				

基礎情報	所在地:大月市	道路名:国道20号、国道139号	主要渋滞ポイント: NO.1 大月橋東詰交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第15位)		● (第1位)		第15位
位置図					
沿道状況・交通特性	商店街が国道20号沿線に張り付いている 国道20号と国道139号が交差する交通の要所であるため、通過交通、地域内交通が混在				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日24時間交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1002	19,345	1.40	33.0
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間		旅行速度分布(年間平均)		
		混雑度は1.40であり、大幅に交通容量を超過しており、日中交通渋滞が発生している。 旅行速度は東京行き、甲府行き共にほぼ日中速度20km/h以下の低速状態となっている。			
パブリックコメント結果	大月バイパスの早期完成をお願いしたい。(大月市、30歳代男性) 大月市大月町真木から初狩町へ向かうのに国道20号しか安全な道路がなく、いつも交通渋滞しています。安全な側道を整備して欲しい。(大月市、60~64歳代女性)				

大月橋東詰交差点

【凡例】 最大渋滞長/最大通過時間

至東京: 950m/4分 (写真③)

至甲府: 570m/6分 (写真②)

至都留: 230m/3分 (写真①)

(調査日: H17.7.6)

旅行速度グラフ

東京行き

甲府行き

線形不良区間

写真① 都留方面から交差点へ向かう車列

写真② 交差点から大月橋を望む

写真③ 甲府方面へ向かう車列

渋滞状況 速度低下状況

出典: H16 プローブデータ (年度平均)

大月橋東詰交差点では、平面線形(R=100m)となっており、速度低下が激しく、速度低下損失時間は、県内で最も高い。

主要渋滞ポイントである大月橋東詰交差点では、東京行きの交通が、最大渋滞長 950m、通過時間 4分、甲府行きの交通が、最大渋滞長は、570m、通過時間 16分の渋滞状況となっている。

渋滞発生要因

富士北麓と東部を結ぶ国道139号と国道20号の交通結節点であり、交差点に集中する交通が容量を超過。

国道20号には両方向とも右折車線が未設置(交差点の直近の国道20号甲府側には大月橋があり、交差点東側は大月市市街地中心部商店街)。

交差点東側の国道20号(至東京)部の両側には駅前まで店舗、事務所等が集積し、出入り交通が多く、速度低下の一因。

交差点形状が大きく、容量が小さい(国道139号の1サイクルあたりの捌け台数は10台程度)。

局所的対策	広域的対策
① 国道 20 号防災(～H19) ② 大月バイパス(～H23)	
【今後の予定】 ① 平成 19 年度:完了予定 ② 平成 19 年度:供用予定(1 工区) 平成 23 年度:供用予定(2 工区)	
対策事業概要図	
<div data-bbox="332 856 1442 1239"> <p>【局所的対策】 初鹿野(Ⅱ)防災</p> </div> <div data-bbox="332 1239 1442 1877"> <p>【広域的対策】</p> </div>	

対策立案

<p>対策の効果・検証</p>	<div data-bbox="1685 216 2831 567"> <p>国道 20 号 大月バイパス</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成 18 年 7 月 29 日に開通した国道 20 号大月バイパスの部分開通 (600m) により、下記の効果が現れました。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 走行速度が最大約 10km/h 向上 (約 23km/h→約 33km/h) ※ ・ 渋滞損失時間が 34% 削減※ <p style="text-align: right;">※開通前…2006 年 1 月プローブデータ 開通後…2006 年 11 月プローブデータ</p> </div> <div data-bbox="1685 567 2831 924"> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ 一部区間により、一定の効果は得られましたが、すれ違い困難な箇所 (写真①) や、裏道への通過交通の流入 (写真②) が依然存在するため、さらなる交通円滑化を目指した取組みが求められています。 <div data-bbox="1685 924 2831 1491"> </div> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の声 <ul style="list-style-type: none"> ・ 昨年までは、片側通行止めのため車が通行して危険であったが、今年は全面通行止めとしたことで危険が無く安心してお祭りの雰囲気を楽しむことが出来ました。(商店街) ・ 開通した部分の裏道は交通量が減少したと思う。しかし、バイパスから大月駅前に出るのに交差点が渋滞するため、未だに裏道を利用する車が多く見られる。子ども達が安心して通行するために一刻も早く全線開通することを望んでいる。(幼稚園関係者)
	<p>関連事項</p>

基礎情報	所在地: 都留市	道路名: 国道 139 号、都留インター線	主要渋滞ポイント: NO.30 古川渡交差点		
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制	アンケート
	● (第 22 位)	● (第 2 位)	● (第 2 位)		第 16 位
位置図					
沿道状況・交通特性	> 住宅地と商店街が国道 139 号線沿いに張り付いている > 大月や富士吉田に向かう通過交通が多い				
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	交通量 (台/日)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)
		1066	15,422	1.10	26.9
プローブ調査結果状況	渋滞損失時間				
	旅行速度分布(年間平均)				
パブリックコメント結果	> 混雑度は 1.10 であり、交通容量を超過。容量に対する超過は低いが、日中中央 1 交差点を前後に 20km/h 以下に速度低下が発生 > 渋滞損失時間は、富士吉田方面で高くなっている。 > 郡内のバイパス道路整備を願います。(西桂町、30歳代、男性)				

古川渡交差点

(調査日: H15.8.21)

旅行速度グラフ

出典: H16 プローブデータ (年度平均)

渋滞状況 (観光時) 速度低下状況

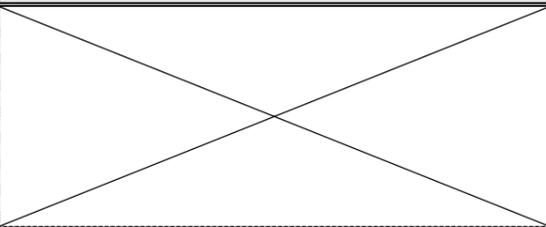
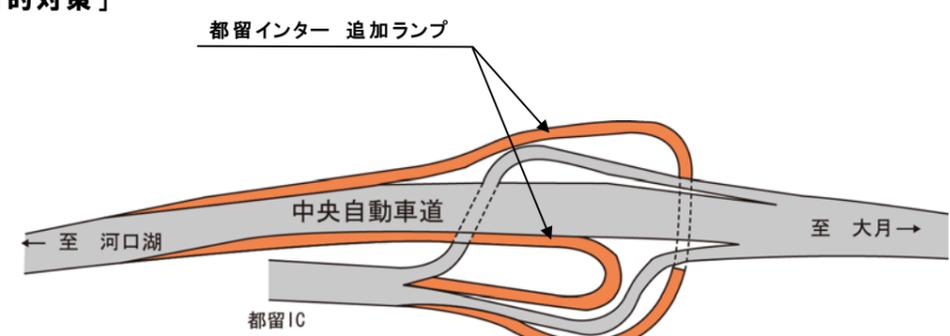
写真①: 古川渡交差点に流入する車列

写真②: 大型車のすれ違いが困難

写真③: 古川渡交差点から大月方面を望む

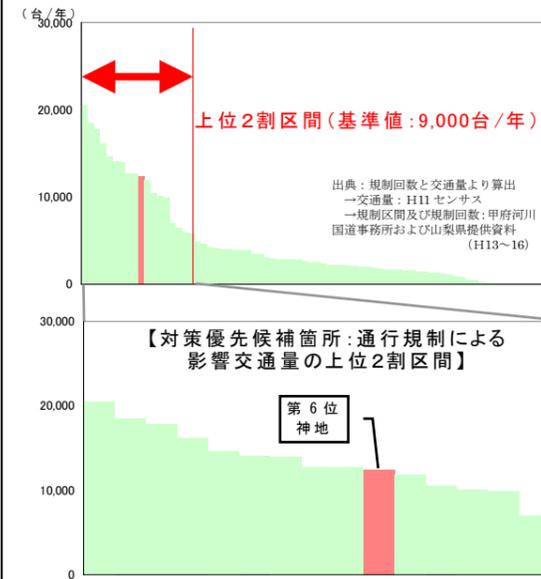
渋滞発生要因

- > 中央 1 交差点では、平面線形 (R=60m) となっており、速度低下が激しく、速度低下損失時間は、県内 2 位と非常に高い。
- > 主要渋滞ポイントである古川渡交差点では、大月行きの交通が、最大渋滞長 540m、通過時間 3 分の渋滞状況となっている。
- > 観光時は、夕方に 30km/h 程度に速度低下が発生
- > 国道 139 号が変則的に交差点を形成しており、直進交通の容量を大幅に低下させている。
- > また、都留市内中心市街地であることから、店舗、事務所、家屋が連担し、交通の輻輳が速度低下の一因。
- > 都留市駅への出入り交差点であり、駅への交通が集中。
- > 主要渋滞ポイントでは、右折車線がなく、直進交通を阻害し、渋滞発生。
- > また、縦断勾配がきついため、発進遅れが発生、幅員も狭く、大型車両のすれ違いのための速度低下発生。

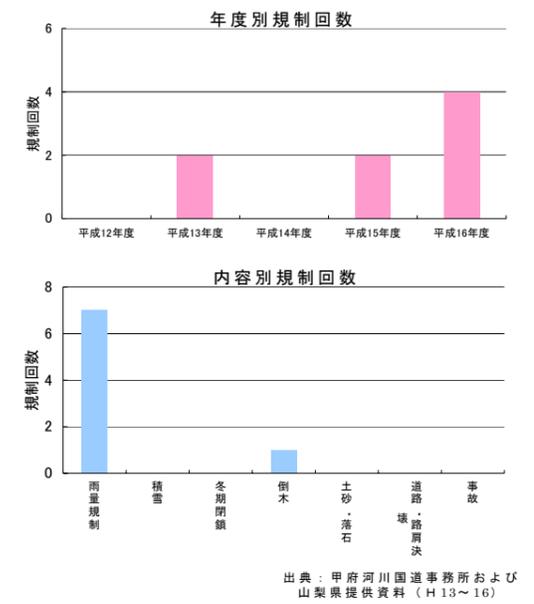
	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
	① 都留インター線道路改良工事(～H20) ② 都留バイパス		
	【今後の予定】 ① 平成18年度:用地買収、道路改良工事 平成19年度:用地買収、道路改良工事 ② 平成21年度:部分供用予定		
	対策事業概要図		関連事項
対策立案	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 20px;"> <p>[局所的対策]</p>  </div> <div> <p>[広域的対策]</p>  </div> </div>		

基礎情報	所在地: 都留市、道志村	道路名:都留道志線	主要渋滞ポイント:なし	
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制
				● (第6位)
位置図				
沿道状況・交通特性	> 山間部の道路であり、一部集落をのぞいて沿道施設はほとんどない > 周辺地域を発着点とする地域交通が多い			
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日 24 時間交通量 (台/日)	混雑度
		4083	6,083	0.66
混雑時旅行速度 (km/h)	39.8			
パブリックコメント結果				

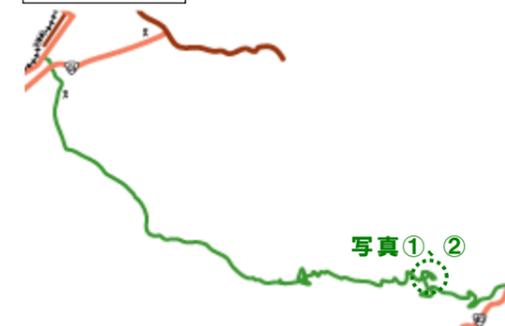
影響交通量



通行規制回数



周辺状況



写真①: 道志方面を望む



写真②: 道志方面を望む

通行規制状況

- > 平成 13~16 年の 4 年間に、通行規制が 8 回発生している。中でも平成 16 年には、4 回発生している。
- > 雨量規制による通行規制が 7 回 / 4 年発生しており、降雨による影響が大きい路線である。

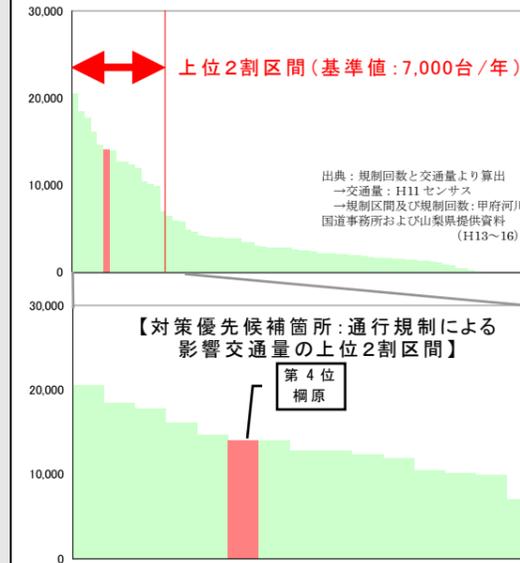
通行規制発生要因

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・検証
	①都留市大野地内災害防除工事(～H18)	X	
	【今後の予定】 ①平成18年度:道路改良工事	X	
対策事業概要図			関連事項
<p>[局所的対策]</p> 			

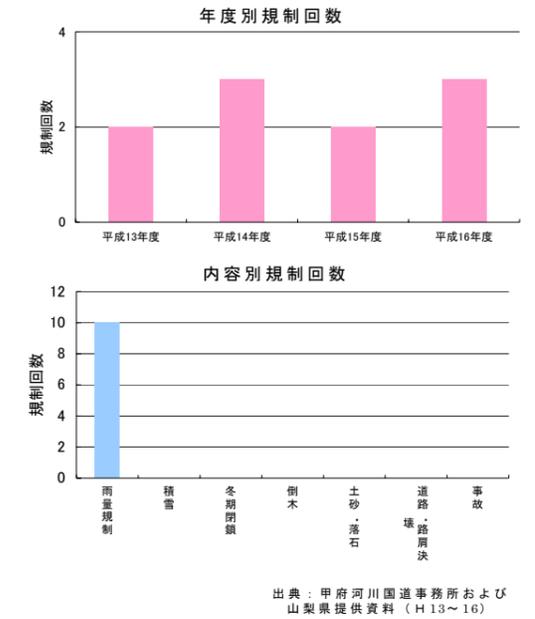
基礎情報	所在地: 上野原町	道路名:上野原あきる野線	主要渋滞ポイント:なし	
対策優先箇所抽出項目	年間通じた渋滞	観光時における渋滞	幅員狭小、線形不良による速度低下	通行規制
				● (第4位)
位置図				
沿道状況・交通特性	<ul style="list-style-type: none"> 山間部の道路であり、一部集落をのぞいて沿道施設はほとんどない 周辺地域を発着点とする地域交通が多い 			
道路交通状況	H17 センサス	センサス NO	平日24時間交通量(台/日)	混雑度
		44036	3,153	0.41
混雑時旅行速度(km/h)	35.7			
パブリックコメント結果				

通行規制状況

影響交通量



通行規制回数



周辺状況



- 平成 13~16 年の 4 年間に、通行規制が 10 回発生している。平成 13 年~平成 16 年は、毎年 2.3 回発生している。
- すべてが雨量規制による通行規制となっており、降雨による影響が大きい路線である。

通行規制発生要因

	局所的対策	広域的対策
対策立案	①上野原市尾続道路改良工事(～H18)	X
	【今後の予定】 ①平成18年度:改良区間全線供用	
対策事業概要図		
	<p>【局所的対策】</p> <p style="text-align: center;">上野原市尾続道路改良工事</p> <p style="text-align: center;">上野原市尾続道路改良工事</p>	

主要地方道 上野原あきる野線 道路改良工事

【主な目的】

- 現道の幅員が狭く通行に支障を来している為、利便性の向上（特に走行時間の短縮）と大型車や緊急車両の通行が可能な道路に整備しました。

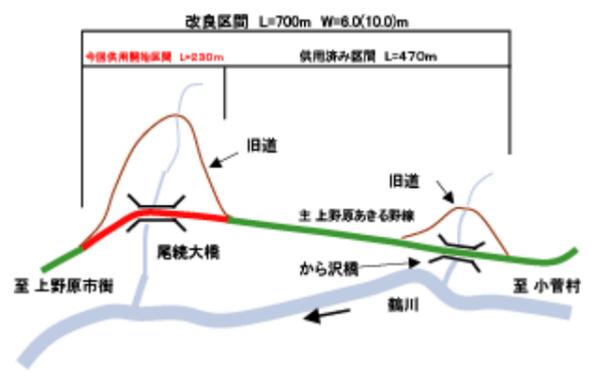


【その他の事業目的】

- 主要な生活道路の整備：上野原市中心部と長寿で有名な桐原、西原地区及び東京都あきる野市を結ぶルートを整備し地域住民の利便性の向上、産業と観光などの側面支援。



対策の効果・検証



関連事項