

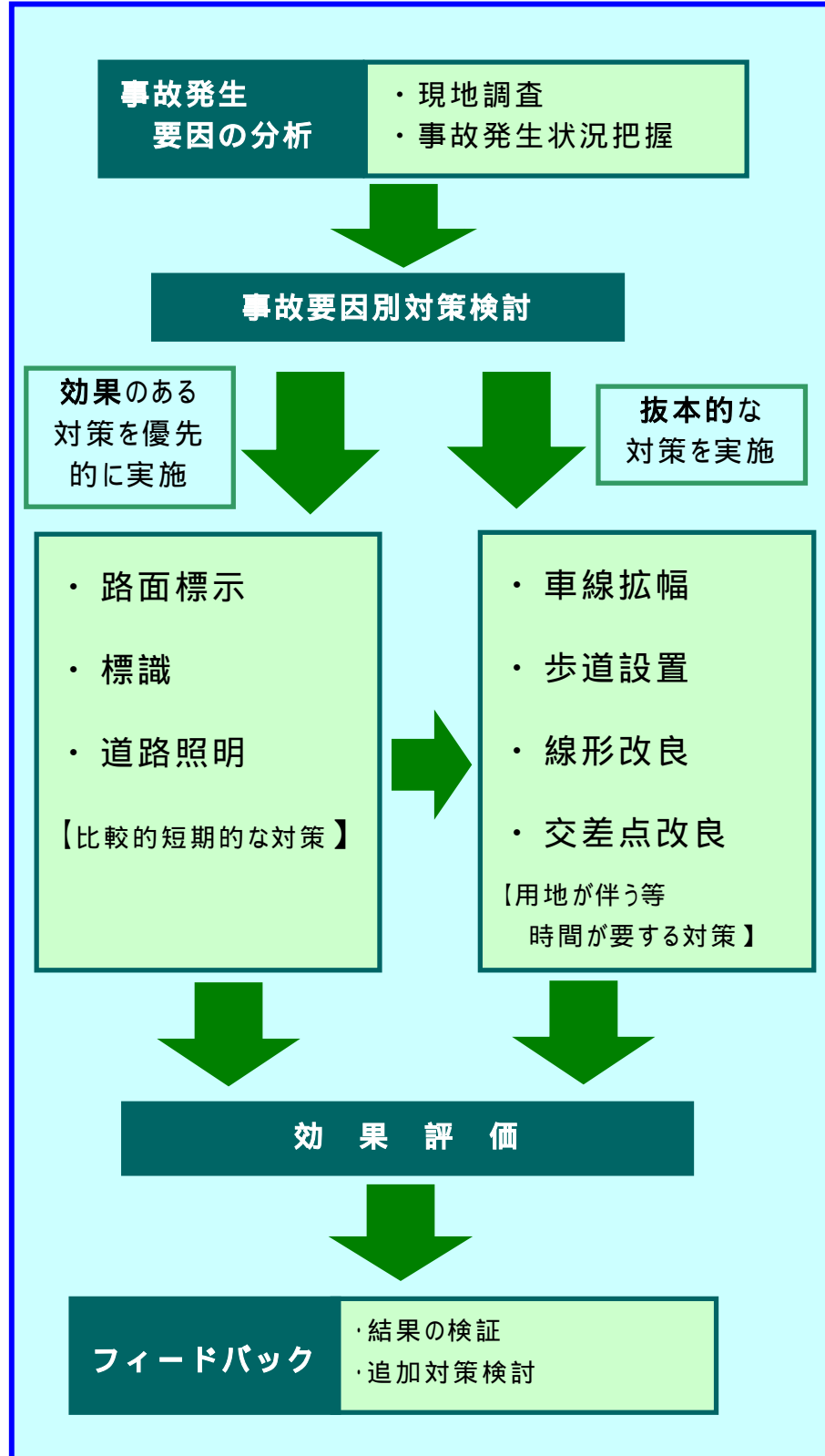
対策優先箇所における対策立案方針及び対策一覧（案） について

平成 18 年 7 月 18 日

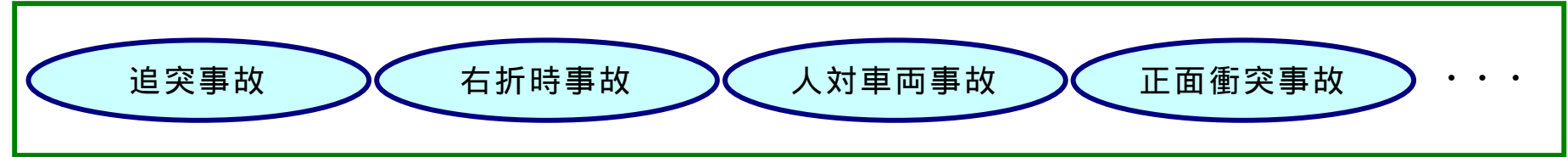
国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所
山梨県 土木部

交通安全に対する対策優先箇所における対策立案方針

対策立案に向けたフロー

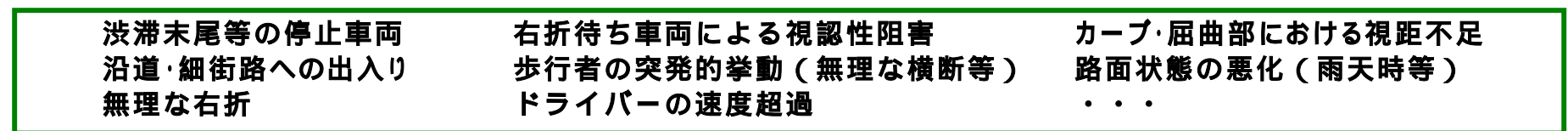


事故発生状況の把握



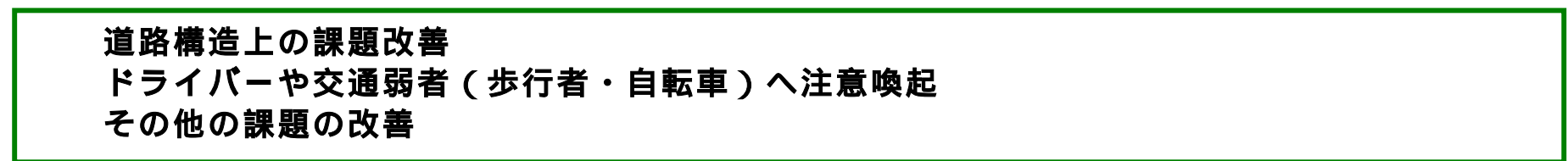
その要因は...

事故発生要因



対策として...

対策立案の考え方



具体例

【追突事故に対する対策例】

区間では**追突事故**が毎年多く発生

要因 渋滞・沿道出入り等による停車車両への追突
対策例 「追突注意」等の「注意喚起標識」や「路面標示」

【交差点事故に対する対策立案方針】

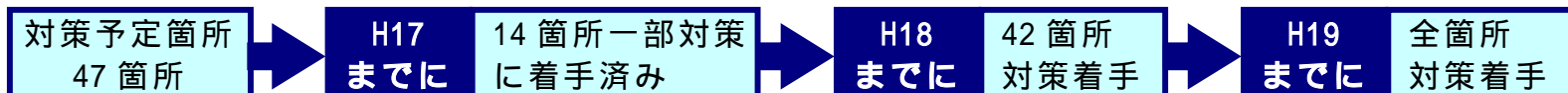
交差点では**右折時事故**が全体の9割

要因 右折レーンが無く(短く)、無理な右折車両と対向直進車両との衝突事故が発生
対策例 「右折レーンの増設(延伸)」、右折導流線の設置

対策方針

対策立案一覧表で全体把握

箇所別カルテで個々の確認



交通安全に対する対策優先箇所における対策立案一覧（１）

候補箇所番号	箇所名	路線名	対策内容	対策時期				備考
				～H17	H18	H19	H20～	
1	笛吹市 石和橋西交差点 (128.615kp)	国道20号	分流部移設 右折導流線 歩道設置					
2	甲府市 向町2交差点 (130.378kp)	国道20号	右折レーン延伸 道路照明(新設)					
3	甲府市中小河原1 (134.159～134.200kp)	国道20号	注意看板設置 路面標示					H18検討
4	甲府市 国母立体交差点 (136.300kp)	国道20号	注意看板設置 路面標示					H18検討
5	甲府市 国母交差点 (136.713kp)	国道20号	注意看板設置 左折レーンの延伸 巻込み改良(導流線設置) 右折導流線の設置 横断歩道照明の設置					交差点改良時
6	甲府市国母5 (136.781～136.853kp)	国道20号	舗装改良(車線のカラー化) 注意看板設置					交差点改良時
7	甲府市 徳行立体交差点 (138.280kp,138.450kp)	国道20号	注意看板設置 路面標示					H18検討
8	甲府市徳行4 (137.926～137.960kp)	国道20号	路面標示(合流注意・速度落とせ) 舗装改良(車線のカラー化)					
9	甲斐市 竜王立体交差点 (140.920kp)	国道20号	注意看板設置 路面標示					H18検討
10	甲府市 甲府署前交差点 (101.175kp)	国道52号	路面標示(追突注意) 注意看板設置 立体横断施設の改良(スロープ設置等) 右折導流標示					
11	甲府市桜井町	国道140号	舗装改良(排水性舗装) 注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置) 西関東連絡道路 バイパスの整備					道路改良済み (雁坂みち)
12	笛吹市石和町河内	国道140号	井戸交差点改良 路面標示(H18検討・設置)					(～H21予定) 路面標示(減速レーン マーク)・舗装改良(車 線のカラー化)済み

候補箇所番号	箇所名	路線名	対策内容	対策時期				備考
				～H17	H18	H19	H20～	
13	甲府市古関町	国道358号	登坂車線の整備 注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					(～H21予定)
14	甲府市相生1・2	国道358号	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (平和通り) 舗装改良(排水性舗 装)・道路照明設置済 み
15	山梨市一町田中	国道411号	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					
16	甲府市酒折1	国道411号	舗装改良(排水性舗装) 路面標示(H18検討・設置) 城東バイパスの整備					
17	甲府市善光寺1	国道411号	舗装改良(排水性舗装) 路面標示(H18検討・設置) 城東バイパスの整備					
18	甲府市伊勢1・8交差点	甲府市川三郷線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (国母通り) 道路照明設置済み
19	昭和町 国母駅入口交差点	甲府市川三郷線	路面標示(H18検討・設置)					道路照明設置済み
20	昭和町西条	甲府市川三郷線	舗装改良(排水性舗装) 注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (昭和通り)
21	昭和町飯喰	甲府市川三郷線	舗装改良(排水性舗装) 注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (昭和通り)
22	中央市 小井川駅入口交差点	甲府市川三郷線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置) バイパス環状道路の整備					
23	甲斐市万才	甲府南アルプス線	路面標示(H18検討・設置) アルプス通り バイパスの整備					
24	南アルプス市 上今諏訪457交差点	甲府南アルプス線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (アルプス通り) 道路照明設置済み

実施済み
実施中
未実施

交通安全に対する対策優先箇所における対策立案一覧（ 2 ）

候補箇所番号	箇所名	路線名	対策内容	対策時期				備考
				～H17	H18	H19	H20～	
25	南アルプス市 開国橋西交差点	甲府南アルプス線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (アルプス通り) 道路照明設置済み
26	甲府市丸の内1・2	甲府韮崎線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (平和通り) 舗装改良(排水性舗装) 道路照明設置済み
27	甲府市丸の内1・2	甲府韮崎線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み 道路照明設置済み
28	甲府市 武田交差点	甲府韮崎線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (山の手通り) 舗装改良(排水性舗装) 道路照明設置済み
29	甲府市 富士見通り北交差点	甲府韮崎線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (山の手通り) 舗装改良(排水性舗装) 道路照明設置済み
30	甲府市 北部市民センター前交差点	甲府韮崎線	注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					道路改良済み (山の手通り) 舗装改良(排水性舗装) 道路照明設置済み
31	甲府市北口2	甲府山梨線	甲府市土地区画整理事業 注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					
32	南アルプス市 飯野一区交差点	飯野新田白根線	路面標示(H18検討・設置)					
33	山梨市 中牧神社北交差点	杣口塩山線	道路改良・歩道設置 路面標示(H18検討・設置)					
34	笛吹市石和町小石和	白井河原八田線	河内交差点改良 路面標示(H18検討・設置)					
35	増穂町青柳町	平林青柳線	歩道フラット化 注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					
36	甲斐市竜地	島上条宮久保絵見堂線	路面標示(H18検討・設置) 大袋バイパスの整備					

候補箇所番号	箇所名	路線名	対策内容	対策時期				備考
				～H17	H18	H19	H20～	
37	韮崎市 船山橋北詰交差点 (148.191kp)	国道20号	減速路面標示(追突注意) 高視認性区画線 排水性舗装 右折導流線 横断歩道橋の縦断方向設置 交差点コンバクト化					
38	北杜市 牧原交差点 (159.970kp)	国道20号	注意看板設置 右折レーン(新設) 路面標示(追突注意)					(～H21予)
39	富士河口湖町河口	国道137号	交差点改良 視距改良 路面標示(H18検討・設置) 河口 期バイパスの整備					(～H21予定)
40	山中湖村山中 (3.626～4.144kp)	国道138号	注意看板設置 路面標示(追突注意) 路面標示(減速レーンマーク) 右折レーン設置 歩道設置 新屋拡幅区間					
41	山中湖村山中 (7.550～7.844kp)	国道138号	注意看板設置 路面標示(追突注意) 樹木の伐採 歩道設置					
42	鳴沢村7619 南都留郡鳴沢村鳴沢 (天神山入口交差点) (52.369～52.475kp)	国道139号	注意看板設置 路面標示(追突注意) 歩道設置 交差点改良					
43	富士河口湖町 船津登山道入口交差点 (59.210kp)	国道139号	右折レーン(延長・増設) 雨水を貯留・浸透させる施設の設置 舗装改良(排水性舗装) 道路照明(増設・移設) 線形改良(隅切り半径の縮小)					
44	山中湖村平野506	国道413号	歩道フラット化 注意看板設置(H18検討・設置) 路面標示(H18検討・設置)					
45	富士河口湖町船津	富士河口湖富士線	歩道設置 路面標示(H18検討・設置)					
46	大月市 大月市立病院交差点 (95.164kp)	国道20号	注意看板設置 路面標示(追突注意) 大月バイパスの整備					H23
47	大月市 大月インター入口交差点 (96.320～96.450kp)	国道20号	注意看板設置 路面標示(中央部ゼブラの拡幅) 大月バイパスの整備					H23

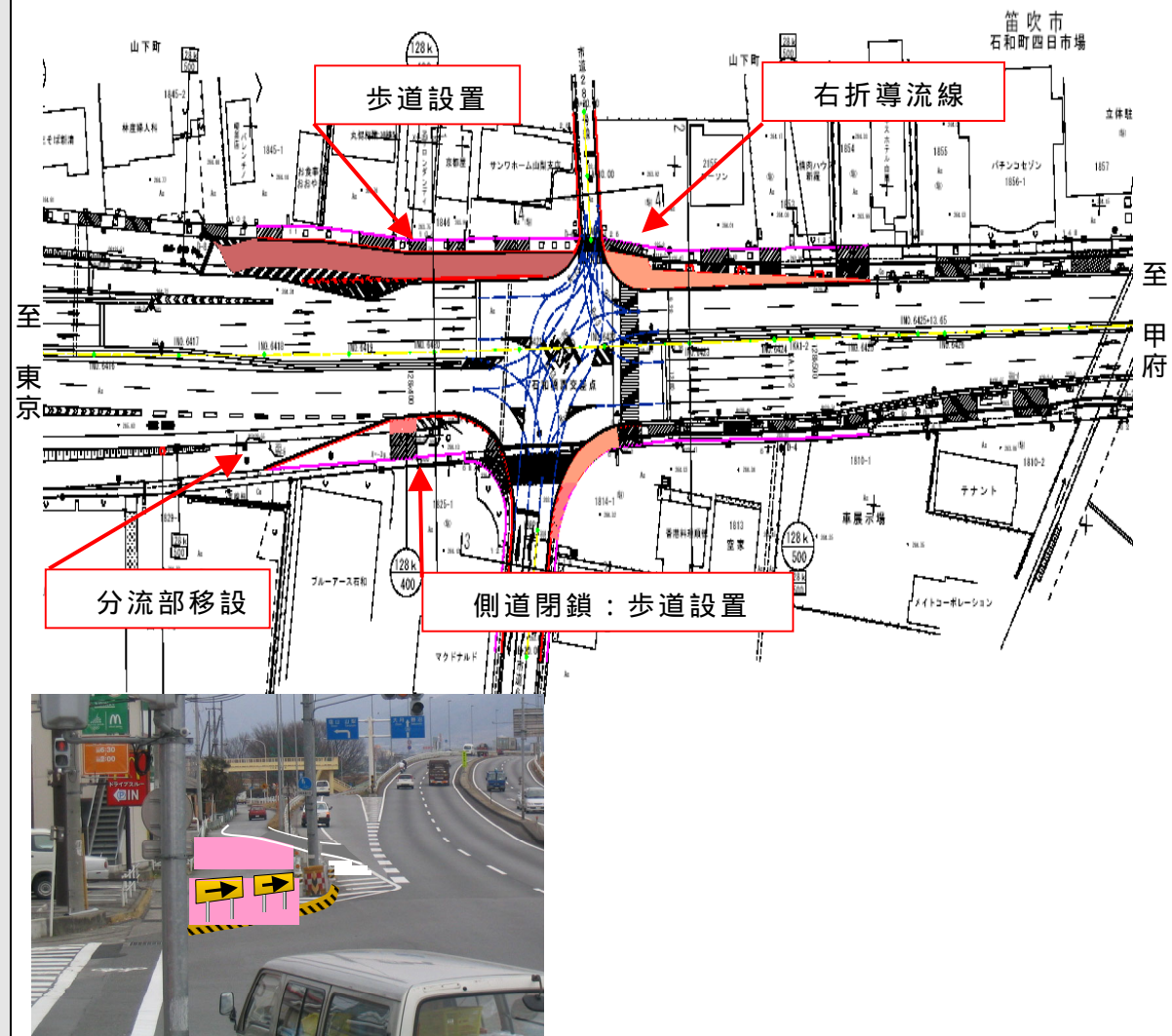
実施済み
実施中
未実施

基礎情報		所在地: 笛吹市		道路名: 一般国道 20 号 交差道路名: 笛吹市道		あんしん歩行エリア(石和)		
対策優先箇所 抽出項目	事故発生 件数 (件/km/年)	事故率比	高齢者ト ライバ-事 故率比	高齢者弱 者事故率 比	歩行者事 故率比	死亡換算 件数 (件/年)	大型車混 入率 (%)	アンケート (人)
	57.5 (第16位)							13 (第12位)
位置図								
道路・沿道 状況		<ul style="list-style-type: none"> 交差点状況は、信号あり・変則4差路(十字型)・4車線(20号)×2車線以下(従道路) 20号上下線とも、本線に平行した側道が、石和橋西交差点に接続しており、変則6差路ともいえる交差点構造となっている。 						
道路 交通 状況	H17 センサス	センサスNo.	交通量(台/日)	混雑度	大型車混入率(%)	混雑時旅行速度(km/h)		
	交通規 制状況	規制速度		進行方向規制		バスレーン		
		50km/h		Uターン禁止		無し		
事故状況								
パブリック コメント結果		<ul style="list-style-type: none"> 20号では、国母・向町2交差点等について5番目に事故発生件数が多い。 県内でも、上位(16位)に位置している。 笛吹市石和橋西交差点を、国道20号から石和温泉駅方面へ向かう時、マクドナルドへ入ろうとした車がいたため、ブレーキをかけた後ろから追突された。(40代男性) 						

事故発生状況の整理																																																	
()内は夜間		H8-11	H12	H13	H14	H15	H16	合計																																									
死傷事故件数		19(10)	9(5)	2(2)	5(3)	7(2)	3(1)	48(23)																																									
うち自転車関与		0(0)	3(3)	0(0)	1(1)	0(0)	0(0)	4(4)																																									
うち歩行者関与		0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)																																									
主な 事故類型	追突	9(6)	5(2)	1(1)	3(2)	5(1)	2(1)	25(13)																																									
	右折時	6(2)	3(3)	0(0)	2(1)	1(1)	1(0)	13(7)																																									
	左折時	0(0)	1(0)	1(1)	0(0)	0(0)	0(0)	2(1)																																									
事故発生状況																																																	
		<table border="1"> <tr><th>当事者</th><th></th></tr> <tr><td>自動車</td><td>→</td></tr> <tr><td>二輪車</td><td>→</td></tr> <tr><td>自転車</td><td>→</td></tr> <tr><td>歩行者</td><td>→</td></tr> </table>		当事者		自動車	→	二輪車	→	自転車	→	歩行者	→	<table border="1"> <tr><th>追突</th><th></th></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> </table>		追突		→	→	→	→	→	→	→	→	<table border="1"> <tr><th>右折時</th><th></th></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> </table>		右折時		→	→	→	→	→	→	→	→	<table border="1"> <tr><th>左折時</th><th></th></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> <tr><td>→</td><td>→</td></tr> </table>		左折時		→	→	→	→	→	→	→	→
当事者																																																	
自動車	→																																																
二輪車	→																																																
自転車	→																																																
歩行者	→																																																
追突																																																	
→	→																																																
→	→																																																
→	→																																																
→	→																																																
右折時																																																	
→	→																																																
→	→																																																
→	→																																																
→	→																																																
左折時																																																	
→	→																																																
→	→																																																
→	→																																																
→	→																																																
		<p>凡例 凡例</p> <p>緑(昼間事故) 赤(夜間事故)</p>																																															
		<ul style="list-style-type: none"> 上下線とも追突・右折時事故が多発している。 横断中自転車と右折車両との衝突事故も発生している。 																																															
事故発生要因		<p>本交差点では、本線に平行する側道が接続しているため、直進車両、側道への分流車両及び左折車両と対向右折車両との錯綜が発生している。</p> <p>面積の大きな交差点(片側2車線+右折レーン+側道)のため、歩行者・自転車の横断に時間がかかる。</p>																																															

対策立案	実施年次	短期的対策	中、長期的対策
	H17 まで		
	H18 実施		歩道設置 側道分流部の移設 右折導流線
	H19 以降		

対策事業概要図



効果評価						
事故類型別効果評価						
着目事故類型	対策方針	具体的対策	実施年度	対策前事故件数(件/年)	対策後事故件数(件/年)	削減効果
追突	側道への分合流車両の排除により、交差点での錯綜の軽減	側道閉鎖・歩道設置 側道分流移設	H18	(H14-H17) 3.3+ (注)	H19事故にて評価予定	
右左折時	側道への分合流車両の排除により、交差点での錯綜の軽減 右折車両の停止位置の明確化	側道閉鎖・歩道設置 側道分流移設 右折導流線	H18	(H14-H17) 1.3+ (注)	"	
横断中	右折車両の停止位置の明確化・整流化	右折導流線	H18	(H14-H17) 0.3+ (注)	"	

(注) 対策前事故件数は H17 事故件数が未集計のため + と表記

対策の効果・検証

関連事項

基礎情報	所在地：富士河口湖町		道路名：一般国道 139 号 交差道路名：町道旧富士登山線			事故危険箇所 (19533033k)		
対策優先箇所 抽出項目	事故発生 件数 (件/km/年)	事故率比	高齢者ドライバー- 事故率比	高齢者弱者 事故率比	歩行者事 故率比	死亡換算 件数 (件/年)	大型車混 入率 (%)	アンケート (人)
						0.1 (第 5 位)		6 (第 25 位)
位置図								
道路・沿道 状況	交差点状況は、信号あり・4車線(139号)×2車線(町道) 139号・町道とも緩やかな坂道							
道路 交通 状況	H17 センサス	センサス No.	交通量(台/日)	混雑度	大型車混入率 (%)	混雑時旅行速度 (km/h)		
	交通規 制状況	規制速度		進行方向規制		バスレーン		
		1037	28,394	0.68	11.7	29.3		
		50km/h		無し		無し		
事故状況								
	139号 死亡換算件数(H8-H15) 山梨県幹線道路 死亡換算件数 ITARDA区間(H8-H15)(足り8件・事故率比2倍以上)							
	139号において、死亡換算件数が、第1位。 県内でも、138号の山中湖山中等について、第5位。							
パブリック コメント結果	➤							

事故発生状況	事故発生状況の整理 ()内は夜間							
		H8~H11	H12	H13	H14	H15	H16	合計
	死傷事故件数計	18 (9)	6 (2)	3 (1)	3 (1)	7 (4)	6 (1)	43 (18)
	うち自転車関与	2 (1)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (2)
	うち歩行者関与	0 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (0)	1 (1)	0 (0)	4 (1)
主な 事故類型	追突	8 (4)	1 (1)	2 (1)	0 (0)	3 (2)	5 (1)	19 (9)
	右折時	3 (2)	3 (1)	0 (0)	2 (1)	3 (1)	0 (0)	11 (5)
事故発生要因								
	➤ 139号上り車線での追突が、多発している。 ➤ 139号から交差道路への、右折時事故也多発している。							
	➤ 139号上り車線は、緩やかな下り坂のため、速度超過となりやすく、追突事故が発生している。 ➤ 139号・従道路ともに右折車両が多く、右折待ち時間が長くなり、無理な右折車と直進車の衝突が発生。							

実施年次	短期的対策	中、長期的対策
H17 まで	右折導流線(H15) 道路照明設置(H15) 隅切り半径の縮小(H15)	右折レーン延伸(139号)(H15) 右折レーン新設(町道)(H15)
H18 実施		
H19 以降		

対策事業概要図

着目 事故類型	対策方針	具体的対策	効果評価			
			実施 年度	対策前 事故件数 (件/年)	対策後 事故件数 (件/年)	削減 効果
追突	・直進車両と右折車両の分離により、交差点での錯綜軽減	右折レーンの延伸 右折レーン新設	H15	(H12-H15) 1.5	(H16) 5	
右折時	・右折車両の停止位置の明確化 ・直進車両と右折車両の分離による、交差点での錯綜軽減	右折導流線 右折レーンの延伸 右折レーン新設	H15	(H12-H15) 2.0	(H16) 0	100%
横断中	・右折車両の停止位置の明確化 ・右左折時速度の抑止 ・歩行者自転車の横断距離の短縮	右折導流線 隅切り半径の縮小	H15	(H12-H15) 1.3	(H16) 0	100%

対策の効果・
検証

「右折時事故」の効果評価結果
 右折時事故対策として実施（H15）した、
 右折レーンの延伸（139号）
 右折レーンの新設（町道）
 右折導流線
 の効果評価を対策実施前後の事故件数(件/年)で行った。
 上記表に示すように、対策前(H12-H15)が、2件/年に対し、対策後(H16)
 は、0件/年と、100%の削減効果が得られた。

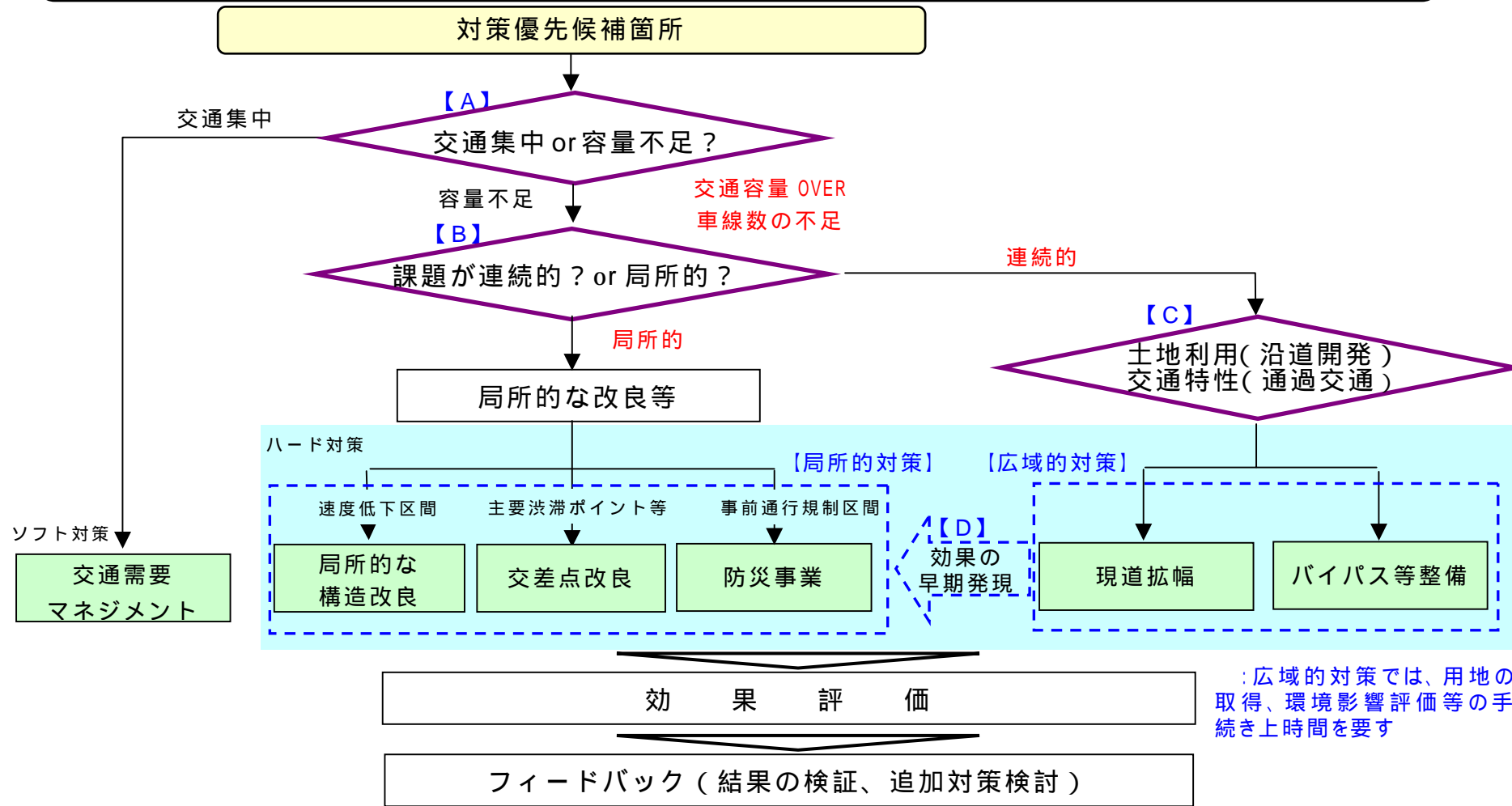
（注）右折時事故は減少しているが、追突事故は増加している。
 しかし、対策後の評価期間が、1年間（H16）と短期間のため、今後も経過観
 察による、対策効果の検証を行い、適宜追加対策検討を行う。

関連事項

道路交通円滑化に対する対策優先箇所における対策立案方針

対策立案に向けたフロー

【対策立案に向けた基本的な考え方】
 ・ 抜本的な対策、効果の早期発現（効果の見える化）可能な対策の峻別
 抜本対策、効果の早期発現可能な対策等いくつかの対策の組み合わせが発生



対策立案に向けた考え方

対策検討【A】; 交通集中、容量不足
 ・ 課題となるのは交通集中か？容量不足か？
 ・ 交通集中に対するアプローチ可能か？
 （需要調整、ピーク抑制、経路等に対するアプローチ）

対策検討【B】; 連続的、局所的

連続的	課題の規模、連続性を分析	・ 課題が連続しているかどうか ・ 課題、影響が大きい（規模）
局所的	課題の発生具合を分析	・ 課題が局部で発生しているか ・ 異なる課題が同一箇所が発生しているか（事故対策箇所との重複等）

対策検討【C】; 土地利用、交通特性
 ・ 課題発生箇所の沿道状況は？（市街地？、住居連担？など）
 ・ 交通特性は？（通過交通が多い？、通勤・通学交通？）

対策検討【D】; 効果の早期発現
 ・ 広域的な対策に加え、効果の早期発現可能な対策はあるか？

対策方針

対策立案一覧表で全体把握
箇所別カルテで個々の確認

主な対策メニュー

対策	対策の内容	具体のメニュー例
交通需要調整	交通需要マネジメント 特定箇所や時間帯などに、特定の交通が集中することによって問題が発生している場合において、利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通渋滞を緩和する方法	・ 時差出勤 ・ パークアンドライド
部分的な容量拡大	局所的な構造改良 部分的な急カーブや急な坂道、車道幅員が狭く大型車のすれ違えない区間など、安全性・円滑性の面で問題が生じている箇所について実施	・ 線形改良 ・ 車線拡幅
	交差点改良 問題の連続性が低い、または土地利用等による交通転換が困難なケースにおいて実施 右折車線の未設置や右折車線長が短いなどを原因として渋滞が発生している交差点の問題箇所の改良	・ 右折車線設置
	防災事業 異常気象時において通行規制となり確実な交通及び安全性の面で問題が生じている箇所において実施	・ 法面補強
抜本的な容量拡大	現道拡幅 単路区間における交通容量不足や主要渋滞ポイントの連続する区間において、現道拡幅することにより混雑が生じないように交通容量を確保	・ 2車線から4車線への拡幅
	バイパス整備 単路区間における交通容量不足や主要渋滞ポイントの連続する区間において、地域に用事のない交通が多い、沿道に建物が連担しているなど、円滑に事業を進めていくことが困難な場合はバイパス整備により交通容量を確保	・ BP、新ルート of 整備

道路交通円滑化に対する対策優先箇所における対策立案一覧

候補箇所番号	箇所名	路線名	ソフト対策	ハード対策		対策内容・時期(年度)
				局所対策	広域対策	
1	石和橋西詰	国道 20 号				・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
2	向町 2 丁目	国道 20 号				・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
3	中小河原	国道 20 号				・国道 20 号中小河原交差点改良検討(H18～H22) ・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
4	国母	国道 20 号 甲府市川三郷線				・交差点・道路改良【国道 20 号】(H18～H22) ・交差点・道路改良【甲府市川三郷線】(H18～H21) ・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
5	竜王立体	国道 20 号				・竜王拡幅(～H22) ・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
6	竜王新町	国道 52 号				・竜王新町拡幅(H17～都計変更手続き着手) ・田富町敷島線立体工区(H5～H21) ・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
7	貢川派出所前	国道 52 号 甲府昇仙峡線				・上石田改良(～H23)
8	十郎橋西(向町)	国道 140 号				・西関東道路(H17～) ・城東バイパス(H17～) ・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
9	三郡橋北	国道 140 号				・国道 140 号横川橋改良(H15～H19)
10	笛吹市役所前	国道 411 号 石和温泉停車場線				・石和市部通り線(H7～H18) ・鶴飼橋松本線(H13～H18) ・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
11	甲府警察署東	国道 411 号 甲府南アルプス線 甲府山梨線				・甲府市丸の内跨線橋歩道拡幅(H18～H22)
12	甲府中央局	甲府市川三郷線				
13	開国橋東詰	甲府南アルプス線				・田富町敷島線釜無 3 工区(H11～H19) ・新山梨環状道路【南部区間】(～H20)
14	県庁前	甲府韮崎線 中下条甲府線				・路上駐車取り締まり【最重点路線】(H18～)
15	武田	甲府韮崎線 天神平甲府線 緑ヶ丘運動公園線				・公共車両優先システム【PTPS】(H18～) ・愛宕町下条線街路荒川渡河工区(～H22) ・愛宕町下条線街路富士見工区(～H19) ・新山梨環状道路【北部区間】(H16～都計手続き着手)
16	南甲府署前	甲府中央右左口線				
17	NHK 入口	中下条甲府線				
18	上市之瀬	県民の森公園線				
19	右左口・梯	国道 358 号				・梯地内【防災工事】(H18～H19) ・付加車線整備(H16～H21)
20	旧双葉町～ 旧竜王町	国道 20 号				・竜王拡幅(～H22)
21	山梨県厚生病院 付近	国道 140 号				・病院入口交差点改良(H16～H19)
22	善光寺前の クランク	国道 411 号				・城東 期 B P (H17～H23)
23	小井川駅～ 浅原橋東詰	甲府市川三郷線 韮崎南アルプス中央線				・浅原橋架替、道路改良(H18～H29) ・新山梨環状道路【南部区間】(～H20) ・中央市東花輪道路改良(H18～H21)
24	国道 52 号峡南	国道 52 号				・中部横断自動車道(H18～新直轄方式による整備) ・52 号防災(～H19)

候補箇所番号	箇所名	路線名	ソフト対策	ハード対策		対策内容・時期(年度)
				局所対策	広域対策	
25	下八木沢	市川三郷身延線				・中部横断自動車道(H18～新直轄方式による整備)
26	内舟	富士川身延線				・南部町十島地内【防災工事】(H18～H19) ・南部町内船駅前道路改良(H17～H20) ・中部横断自動車道(H18～新直轄方式による整備)
27	船山橋北詰	国道 20 号 国道 52 号				・国道 20 号一ツ谷交差点改良(検討中) ・甲西道路(～H18) ・武田橋改築(～H21)
28	長沢	国道 141 号				・北杜市高根町念場原外登坂車線整備(H15～H22) ・中部横断自動車道(基本計画区間)
29	新屋	国道 137 号 国道 138 号				・夏期路上工事抑制
30	富士吉田市金鳥居	国道 137 号 国道 138 号				・R137 吉田河口湖 BP(H18～H24) ・富士河口湖町船津交差点改良(H16～H20) ・富士吉田市西原道路改良(H17～H20) ・中央通り線(H10～H20)
31	藤野木・河口	国道 137 号				・河口 期 B P (H3～H20) ・吉田河口湖 BP(H18～H24)
32	山中湖西	国道 138 号				・夏期路上工事抑制
33	登山道入口	国道 139 号				・夏期路上工事抑制
34	内宮大神社前	国道 139 号				・国道 139 号寿団地交差点改良(検討中)
35	国道 20 号東部	国道 20 号				・20 号防災(～H20)
36	大月橋東詰	国道 20 号 国道 139 号				・大月 BP1 工区供用予定(～H18) ・大月 BP2 工区供用予定(～H23)
37	都留	国道 139 号 都留インター線				・都留バイパス(～H23) ・都留インター線(H17～H20)
38	神地	都留道志線				・都留市大野地内【防災工事】(～H18)
39	柵原	上野原あきる野線				・上野原市尾続道路改良(H11～H17)

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					
道路・沿道状況	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 国道 20 号は、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)
		1008	44,821	1.38	23.6
プローブ調査結果状況					
	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、東京方向、葦崎方向共に終日 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、東京方向は昭和 IC まで、葦崎方向は市場南入口交差点付近まで続いている。				
パブリックコメント結果	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(北中市 50 歳代男性)				

渋滞状況

渋滞発生要因

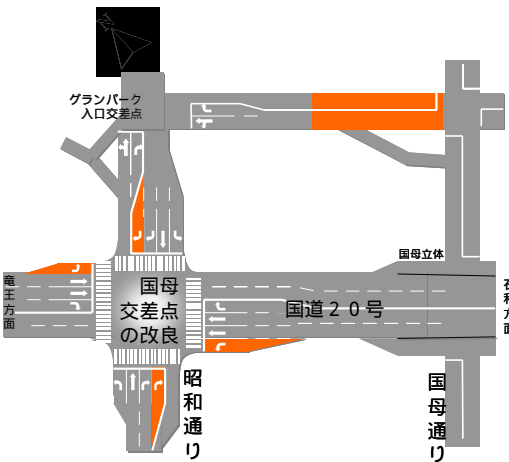

- ・国道 20 号の交通量が極めて多い(約 4.5 万台 / 日)。昭和通りは 2 車線に対して交通量が約 2 万台 / 日と多く、右折車両の割合が高い。
- ・各方面とも右折車線が 1 車線となっている。渋滞時は、一回の信号サイクルで捌ききれない。
- ・国道 20 号側は左折車線がなく、直進車が左折車の影響を受ける。
- ・昭和通り北側に隣接する交差点に信号がないため、交通が輻輳している。
- ・休日には商業施設の駐車場が満車となり入庫待ち車列が発生。駐車場出入りは国母交差点、昭和通りを通るルートとなるため、昭和通りの交通が影響を受ける。

平日 [平日]

休日 [休日]

市道及び(主) 甲府市川三郷線から国道 20 号へ右折する交通がそれぞれ、約 30%、50% となっており、右折交通が非常に多い交差点である。

周辺に大規模商業施設があり、休日になると歩行者自転車交通量が非常に多い交差点である。そのため、国道 20 号から交差道路へ向かう左折車両が円滑に交差点を通過することができないことから、第 1 車線に左折車両が滞留し、直進車両を阻害している。

対策立案	局所的対策	広域的対策	対策の効果・ 検証		
	国道 20 号 ・交差点・道路改良 (H18～H22) 甲府市川三郷線 ・交差点・道路改良 (H18～H21)	・新山梨環状道路(北部区間) H16～都計手続き着手		【今後の予定】 ・平成 18 年度:用地着手予定	【今後の予定】 ・平成 18 年度:環境影響調査
	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 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12位)				第12位
位置図					
道路・沿道状況	<ul style="list-style-type: none"> 沿道状況は住宅が多く、立ち寄り型の商業施設等はほとんどない。 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					
	<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。 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、甲府方向、荻崎方向ともに終日低速状態となっている。 速度低下の範囲は、甲府方向は近接する新町・駅前両交差点まで荻崎方向は名取交差点付近まで続いている。 				
パブリックコメント結果	<ul style="list-style-type: none"> 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

渋滞状況

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

- 右折滞留車両や歩行者横断による左折車両が後続車両の走行を阻害している。
- 狭い歩道や路側を通過する歩行者や自転車を避けて走行している。

渋滞発生要因

- 交通容量不足に加え、右折、左折、直進車両が同一車線に混在するため、後続車両に影響を与え、速度低下が発生している。
- 歩道が狭く、通行する歩行者や自転車を避けるために、速度低下が発生している。

局所的対策	広域的対策
・竜王新町拡幅 (H17～都計変更手続き着手) ・田富町敷島線立体化工区(H5～H21)	・竜王新町拡幅 (H17～都計変更手続き着手) ・新山梨環状道路[北部区間] H16～都計手続き着手
【今後の予定】 ・平成18年度:都計変更	【今後の予定】 ・平成18年度:環境影響調査(新山梨環状)
対策事業概要図	
[局所的対策]  [広域的対策] 	

対策立案

対策の効果・検証	
関連事項	周辺事業 