

●Plan：課題抽出・対策立案

山梨県の交通円滑化に対する三つの課題に対し、対策優先箇所の抽出条件を以下のように設定し、またパブリックコメントにて寄せられた県民の意見を集約・反映して、39箇所の渋滞対策優先箇所を選定。

【課題1：渋滞】

| STEP①          | STEP②              |
|----------------|--------------------|
| 旅行速度20km/h以下区間 | 渋滞損失時間<br>県内上位1割区間 |

【課題2：速度低下】

| STEP①                                      | STEP②                     |
|--|---------------------------|
| 車道幅員5.5m未満区間<br>曲線半径150m以下区間<br>縦断勾配5%以上区間 | 速度低下による渋滞損失時間<br>県内上位1割区間 |

【課題3：規制】

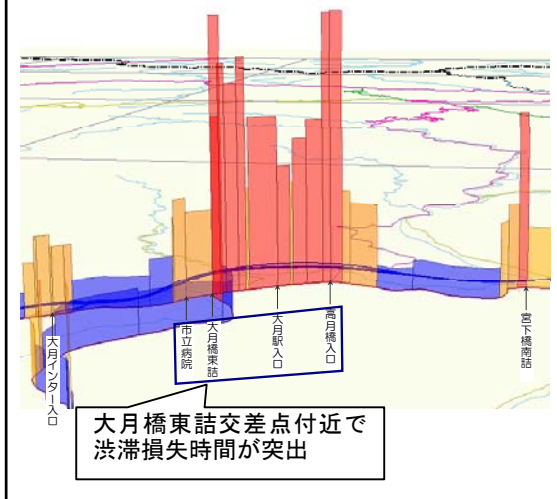
| STEP①    | STEP②                |
|----------|----------------------|
| 通行規制指定箇所 | 規制による影響交通量<br>県内上位2割 |



●Do；対策・取り組みの実施

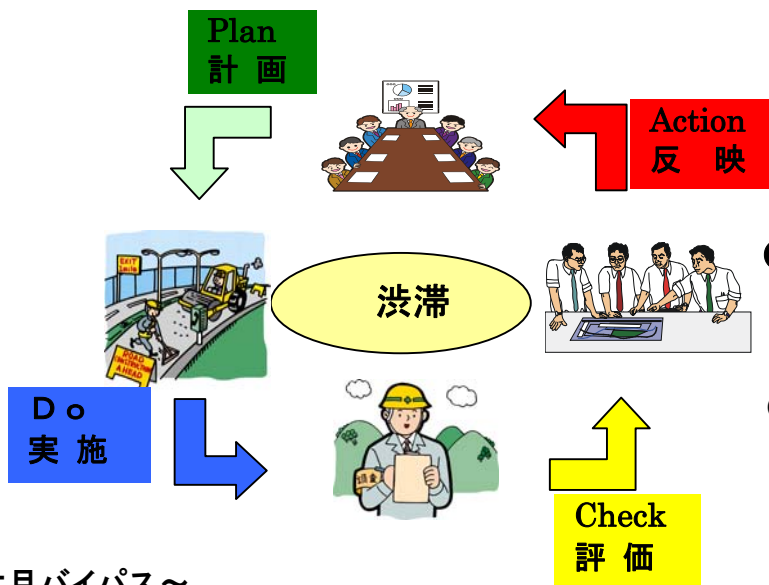
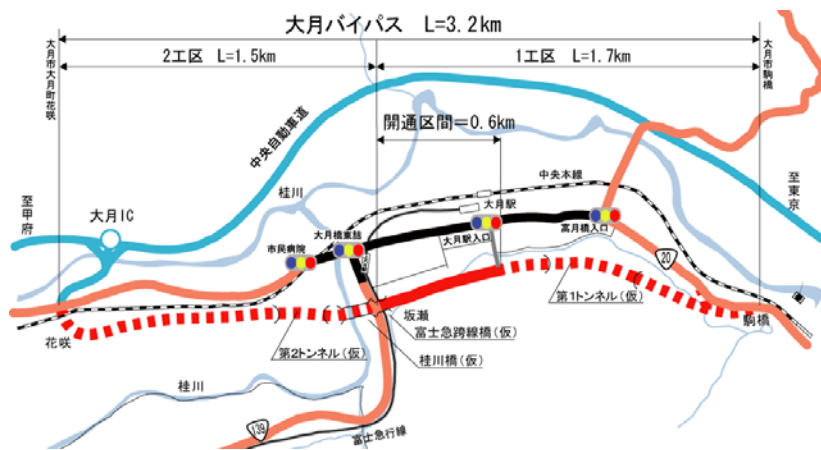
○状況と要因

- 大月橋東詰交差点付近における速度低下が激しい。  
→(要因)曲線半径が小さい(R=100m)など、道路の線形が悪い
- 大月橋東詰交差点では、渋滞長が最大1km程度となり、交差点を通過するのに最大16分かかる。  
→(要因)交差点に交通が集中し、交通容量を超過しているため



○局所対策 ～大月バイパス～

大月バイパスは大月市駒橋～大月町花咲までの全長 3.2kmのバイパスで、平成 18 年 7 月 29 日には、市道大月駅通り線～国道 139 号接続部までの 0.6km の区間が部分開通。

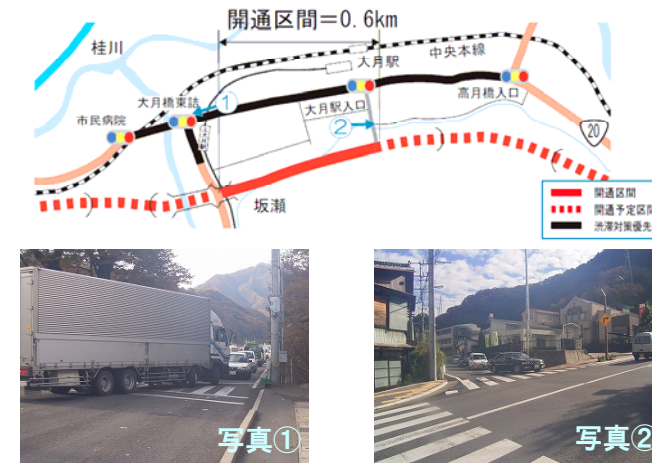


●Action;評価結果の反映

- 対策・取り組み評価による今後の取り組みの再整理、新たに発生した課題への対策立案等
- 評価結果や今後の取組み等について公表

○評価結果の反映 ～大月バイパス～

大月バイパスの部分開通により、一定の効果は得られたものの、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必要。



今後の取組み  
→大月バイパス延伸による、さらなる交通円滑化の実現

●Check;対策・取り組みの評価

交通実態調査やプローブカーを用いた調査等により、きめ細やかなデータを収集・整理し、対策の効果評価を実施。

○効果評価 ～大月バイパス～

- 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、下記の効果が発現。
- 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※

※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



○地域の声

- 昨年までは、片側通行止めのため車が通行していて危険であったが、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入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)

対策実施状況

- 工事着手や事業実施など、目に見える対策を行っている箇所  
…29箇所 (74%)
- 対策の実施に向けた手続きが進行中である箇所  
…7箇所 (18%)
- 対策立案に向けて、調査等をすすめている箇所  
…3箇所 (8%)

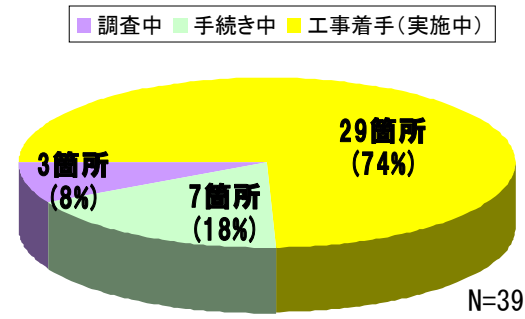


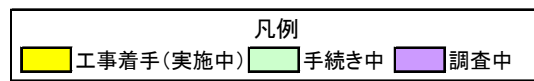
図 対策実施状況 (平成18年度)

対策一覧表

■対策(広域対策、局所対策)の考え方

**局所対策**…対策優先箇所に応じて局所的に実施する対策であり、少しでも早い段階で課題を小さくする又は解消するための対策。短期間で実施可能(交差点改良、現道拡幅、法面对策など)。

**広域対策**…幾つかの対策優先箇所の課題を一度に解消、または局所対策では完全に解消できてない課題を解消するための広域的な対策。長期間の時間が必要(高速道路や環状道路の整備など)。



| 箇所番号 | 箇所名      | 路線名                         | 局所対策                                  | 広域対策                     |
|------|----------|-----------------------------|---------------------------------------|--------------------------|
| 1    | 石和橋西詰    | 国道20号                       | 石和橋西交差点改良(H18)                        | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 2    | 向町2丁目    | 国道20号                       |                                       | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 3    | 中小河原     | 国道20号                       | 国道20号中小河原交差点改良                        | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 4    | 国母       | 国道20号<br>甲府市川三郷線            | 国母交差点改良工事(~H21)<br>市道鑄物団地内線改良工事(~H21) | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 5    | 竜王立体     | 国道20号                       | 竜王拡幅(~H23)                            | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 6    | 竜王新町     | 国道52号                       | 国道52号拡幅<br>田富町敷島線立体工区街路工事(~H21)       | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 7    | 貢川派出所前   | 国道52号<br>甲府昇仙峡線             | 上石田改良(~H24)                           |                          |
| 8    | 十郎橋西(向町) | 国道140号                      | 城東Ⅱ期バイパス工事(~H23)                      | 西関東連絡道路<br>新山梨環状道路【北部区間】 |
| 9    | 三郡橋北     | 国道140号                      | 国道140号横川橋改良工事(~H19)                   | 新山梨環状道路【南部区間】            |
| 10   | 笛吹市役所前   | 国道411号<br>石和温泉停車場線          | 石和市部通り線(~H18)<br>鶴飼橋松本線(~H18)         | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 11   | 甲府警察署東   | 国道411号<br>甲府南アルプス線<br>甲府山梨線 |                                       | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 12   | 甲府中央局    | 甲府市川三郷線                     | 遠光寺交差点調査検討                            | 新山梨環状道路【北部区間】            |
| 13   | 開国橋東詰    | 甲府南アルプス線                    | 田富町敷島線釜無工区街路工事(~H19)                  | 新山梨環状道路【南部区間】            |

| 箇所番号 | 箇所名            | 路線名                         | 局所対策   | 広域対策          |
|------|----------------|-----------------------------|--|---------------|
| 14   | 県庁前            | 甲府韮崎線<br>中下条甲府線             | 路上駐車対策(H18~)   | 新山梨環状道路【北部区間】 |
| 15   | 武田             | 甲府韮崎線<br>天神平甲府線<br>緑ヶ丘運動公園線 | 愛宕町下条線荒川渡河工区街路工事(~H22)<br>愛宕町下条線富士見工区街路工事(~H19)                                      | 新山梨環状道路【北部区間】 |
| 16   | 南甲府所前          | 甲府中央右左口線                    | 国道20号中小河原交差点改良(調査中)  | 新山梨環状道路【北部区間】 |
| 17   | NHK入口          | 中下条甲府線                      | 愛宕町下条線荒川渡河工区街路工事(~H22)<br>愛宕町下条線富士見工区街路工事(~H19)                                      | 新山梨環状道路【北部区間】 |
| 18   | 上市之瀬           | 県民の森公園線                     |  |               |
| 19   | 右左口・梯          | 国道358号                      | 甲府市梯町災害防除工事(~H19)<br>甲府市古閑町~右左口付加車線工事(~H21)  |               |
| 20   | 旧双葉町~<br>旧竜王町  | 国道20号                       | 竜王拡幅(~H23)   | 新山梨環状道路【北部区間】 |
| 21   | 山梨厚生病院付近       | 国道140号                      | 病院入口交差点改良工事(~H19)  | 西関東連絡道路       |
| 22   | 善光寺前のクランク      | 国道411号                      | 城東Ⅱ期バイパス工事(~H23)   |               |
| 23   | 小井川駅~<br>浅原橋東詰 | 甲府市川三郷線                     | 浅原橋架替、道路改良工事(~H29)<br>中央市東花輪道路改良工事(~H21)   |               |
| 24   | 国道52号峡南        | 国道52号                       | 国道52号防災(~H19)  | 中部横断自動車道(南部)  |
| 25   | 下八木沢           | 市川三郷身延線                     |  | 中部横断自動車道(南部)  |
| 26   | 内船             | 富士川身延線                      | 国道52号防災(~H19)  | 中部横断自動車道(南部)  |
| 27   | 船山橋北詰          | 国道20号<br>国道52号              | 韮崎道路網<br>国道20号一ツ谷交差点改良(~H22)<br>甲西道路(~H18)<br>武田橋改良工事(~H21)                          |               |
| 28   | 長沢             | 国道141号                      | 北杜市高根町念場原外登坂車線工事(~H22)   | 中部横断自動車道(北部)  |
| 29   | 新屋             | 国道137号<br>国道138号            | 国道138号拡幅<br>夏期路上工事抑制   |               |
| 30   | 富士吉田市金鳥居       | 国道137号<br>国道138号            | 吉田河口湖バイパス工事(~H24)<br>富士河口湖町船津交差点改良工事(~H19)<br>富士吉田市松山道路改良工事(~H20)<br>中央通り線街路工事(~H20) |               |
| 31   | 藤野木・河口         | 国道137号                      | 河口Ⅱ期バイパス工事(~H21)<br>吉田河口湖バイパス工事(~H24)  |               |
| 32   | 山中湖西           | 国道138号                      | 山中湖西交差点改良  |               |
| 33   | 登山道入口          | 国道139号                      | 国道138号拡幅<br>夏期路上工事抑制   |               |
| 34   | 内宮大神社前         | 国道139号                      | 国道139号寿団地交差点左折車線設置<br>バイパス(調査中)<br>富士吉田西桂線道路改良工事(~H26)                               |               |
| 35   | 国道20号東部        | 国道20号                       | 国道20号防災(~H19)<br>大月バイパス(~H23)  |               |
| 36   | 大月橋東詰          | 国道20号<br>国道139号             | 国道20号防災(~H19)<br>大月バイパス(~H23)  |               |
| 37   | 都留             | 国道139号<br>都留インター線           | 都留インター線道路改良工事(~H20)<br>都留バイパス  |               |
| 38   | 神地             | 都留道志線                       | 都留市大野地内災害防除工事(~H18)  |               |
| 39   | 柵原             | 上野原あきる野線                    | 上野原市尾続道路改良工事(~H18)   |               |

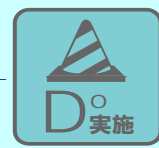


効果評価手法



課題抽出・対策立案

対策優先箇所を選定。課題の状況・要因を分析



対策・取組みの実施

課題解決に向けた局所対策および広域対策の実施



対策・取組みの評価

**対策優先箇所抽出条件による評価**  
⇒箇所抽出条件（データ）をクリアしたか？

- ・旅行速度が20km/hをクリアしたか？
- ・渋滞損失が上位1割からはずれたか？

NG

OK

**新たな課題の発生**  
⇒新たな課題の発生をチェック

- ・周辺道路の新たな渋滞発生がないか？

NG

OK

※全体を通じて、利用者の実感とズレがないかチェックを実施



評価結果の反映

優先対象から除外  
(課題解消)

新たな対策の立案  
(既存対策との調整)

優先箇所として  
取り組み見直し

効果評価(大月橋東詰の例)

渋滞見える化プラン 36 大月橋東詰

| 局所的対策   | 広域的対策 |
|---|-------|
| ① 国道20号渋滞(～H10)<br>② 大月バイパス(～H20)                                     |       |
| 【今後の予定】<br>① 平成10年度(完工予定)<br>② 平成18年度(供用予定(1工区))<br>平成22年度(供用予定(2工区)) |       |

対策事業概要図

対策立案

【局所的対策】  
新道(1)の渋滞

【広域的対策】  
大月バイパス L=3.2km  
国道141号 L=1.7km  
国道141号 L=0.6km

国道20号 大月バイパス

○平成10年7月20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、下記の効果が見られました。

- ・走行速度が最大約10km/h向上(約20km/h→約33km/h)
- ・渋滞損失時間が34%削減

※開通前：2000年11月20日～2000年11月20日  
開通後：2000年11月20日～2000年11月20日

開通前

開通後

対策の効果・検証

○一帯区間により、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的とした取組みが求められています。

写真①

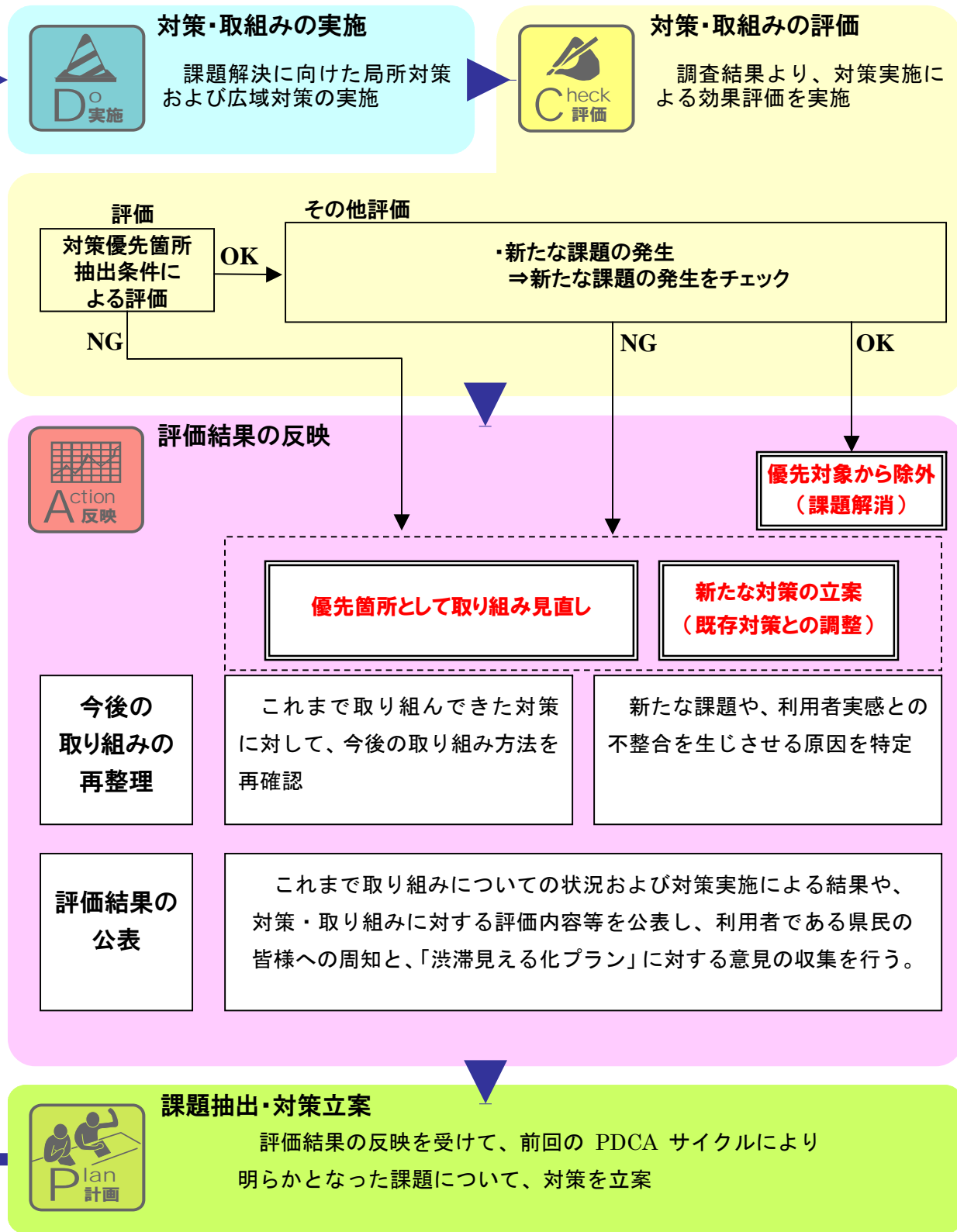
写真②

○地域の声

- ・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、裏道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帯も早く全面開通することを望んでいる。(幼稚園関係者)

関連事項

評価結果の反映手法



評価結果・取り組み等の公表手法

○インターネットやメディアを活用した公表

**開通600mでも効果大**  
国道20号大月バイパス  
渋滞損失2億7000万減  
走行速度10%アップ

記者発表による公表 (読売新聞 朝 地方平成 18年 10月 6日)

○広報物配布による公表

チラシやパンフレット、自治体広報物等の配布など紙面による広報

渋滞見える化プラン  
大月橋東詰

○啓発活動(モビリティマネジメント)

学校教育やイベント等における取り組みによる広報

評価結果等に関する公表(大月橋東詰の例)

**渋滞見える化プラン 36 大月橋東詰**

**開通20号 大月バイパス**  
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、平日の渋滞が抑えられました。  
・走行速度が最大約10km/h向上(約20km/h→約30km/h)  
・渋滞損失時間が34%削減

**開通前** vs **開通後** (比較グラフ)

**地域の声**  
昨年までは、片側通行止めのため車が通行していた箇所であったが、今年は全面通行止めとしたことで渋滞が抑えられ安心してお乗りいただけるようになりました。(商店街)  
開通した部分の渋滞は減少したと思う。しかし、バイパスから大月駅前に出るのに空室高が渋滞する。本当に県民が利用する車が少なくない。平日常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)





大月バイパス部分開通三ヶ月  
開通した前後の区間の渋滞対策を進めます

記者発表資料

平成18年7月29日に国道20号大月バイパスが部分開通してから3ヶ月。交通は安定し、新たな課題の解決へ取り組んでいきます。

- 大月バイパス部分開通前の国道20号
  - ・大月橋東詰交差点周辺の渋滞損失額は年間約9億円
  - ・「渋滞見える化プラン」の対策優先箇所に選定

- 大月バイパス部分開通による効果（開通三ヶ月後調査より）
  - ・バイパスへ交通が転換したことにより、周辺の交通環境が改善
  - ・大月橋東詰交差点周辺の渋滞損失額が年間約3億円減少
  - ・平行する現道（国道20号）の走行速度最大約10km/h向上
  - ・小学校の通学路などの裏道交通量が激減し安全性が向上

- 新たな課題
  - ・バイパスが開通した前後の区間では、課題が残っています。
  - ・国道20号・139号で依然として激しい渋滞
  - ・バイパス開通部と現道をつなぐアクセス道路の混雑
  - ・未開通区間の裏道交通量が多い

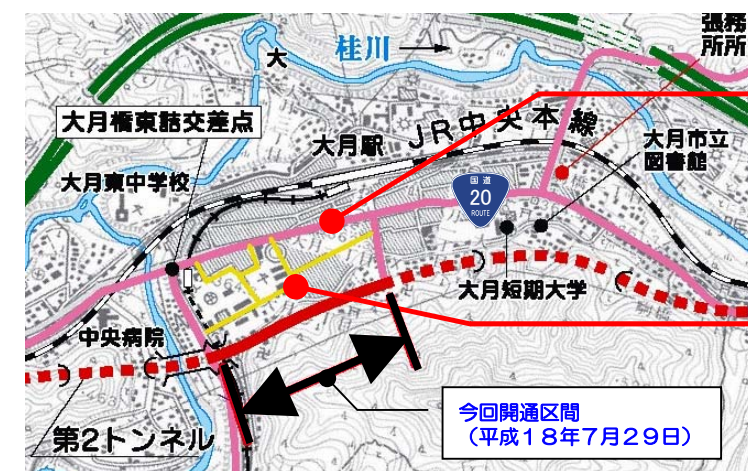
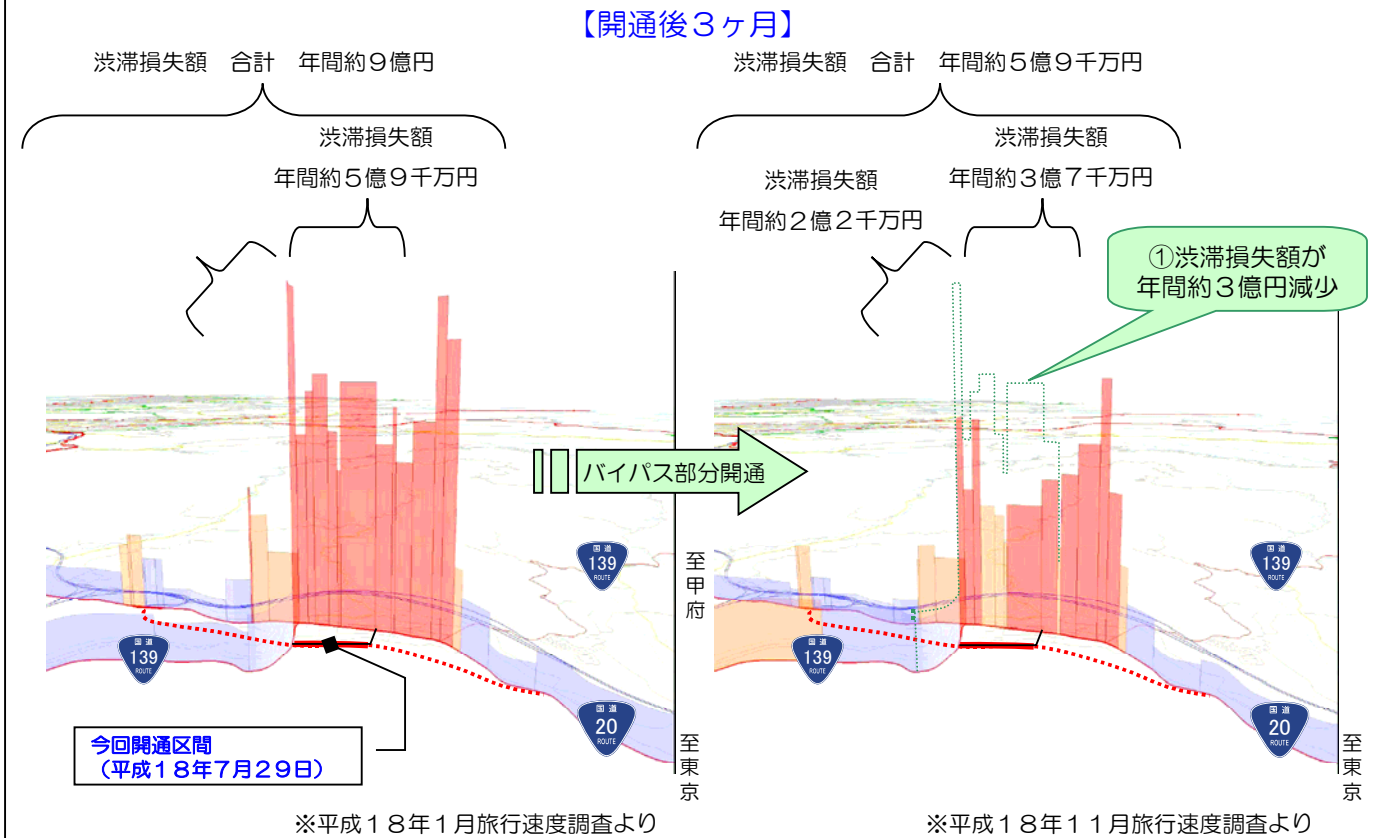
- 今後の取組
  - ・大月バイパス未開通区間の整備により、バイパスとしての機能を発揮します。
  - ・そのうち大月市駒橋から大月市大月の区間については、平成19年春の開通を予定しています。

平成18年12月26日  
国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所

発表記者クラブ  
山梨県政記者クラブ、大月市政記者クラブ、神奈川建設記者会  
竹芝記者クラブ、横浜海事記者クラブ

問合せ先  
国土交通省関東地方整備局 甲府河川国道事務所  
調査第二課長 増 竜郎 (ます たつろう)  
(Tel.055-252-8887,090-2658-5395 Fax055-251-2594 masu-t8310@ktr.mlit.go.jp)  
建設専門官 瀧浪 慎一 (たきなみ しんいち)  
(Tel.055-254-9232 Fax055-254-9235)

- 大月バイパス部分開通による効果（開通3ヶ月後調査より）
  - ・バイパスへの交通が転換したことにより、周辺の交通環境が改善
  - ・バイパス部分開通により渋滞損失額が年間約3億円減少 ①
  - ・バイパス平行区間の昼間平均走行速度が最大約10km/h向上 ②
  - ・裏道交通量が激減し、周辺の安全性が向上 ③



※交通量調査日時 開通前：平成17年7月6日 開通三ヶ月後：平成18年10月31日

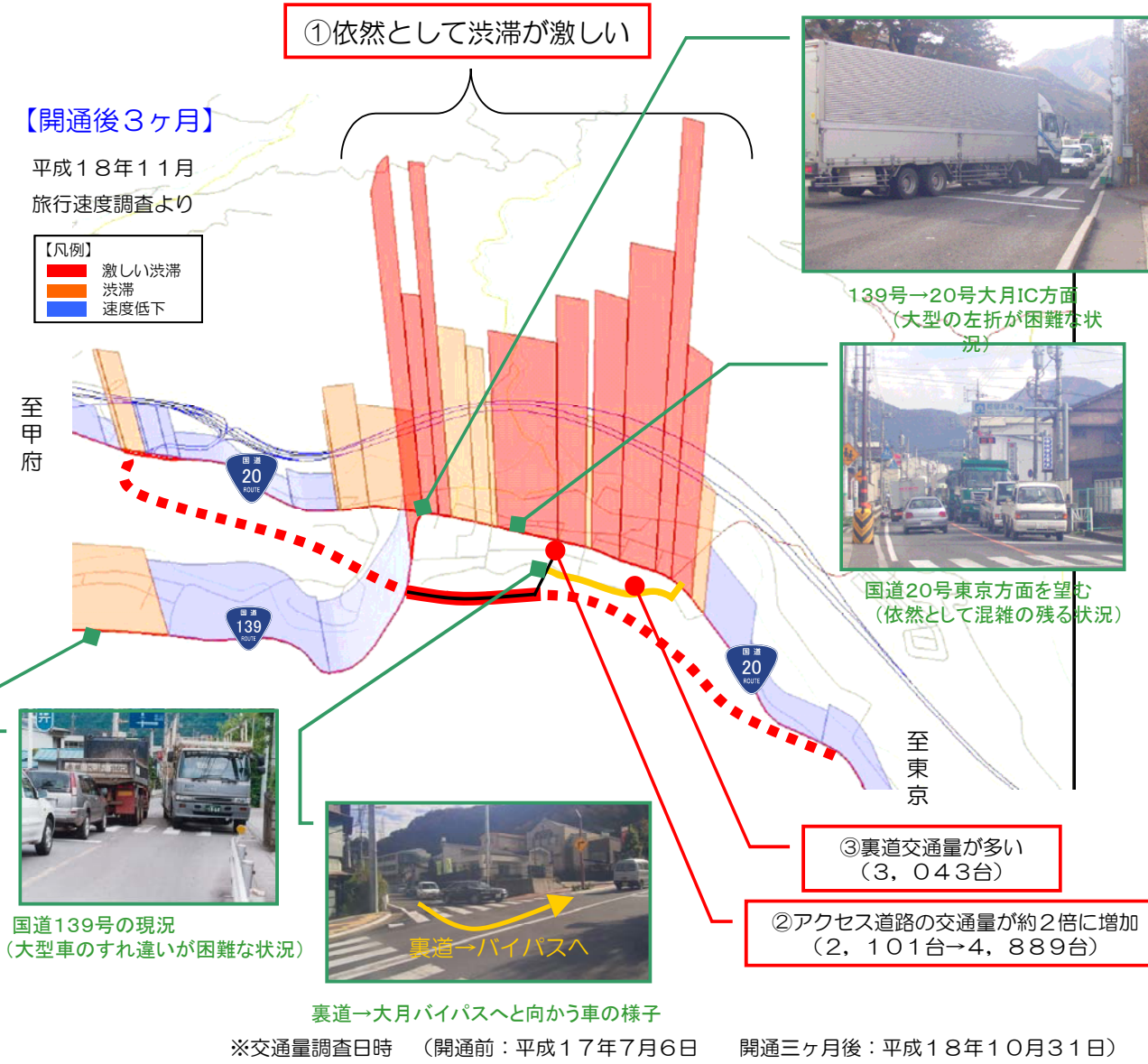
## 今後の課題

道路見える化計画  
課題が見える・やり方が変わる

### ○新たな課題

バイパスが開通した前後の区間に残る課題

- ・国道20号・139号で依然として渋滞が激しい . . . . . ①
- ・バイパス開通区間と現道を結ぶアクセス道路の混雑 . . . . . ②
- ・未開通区間の裏道交通量が多い . . . . . ③



沿道住民の声  
生活道路である裏道を、先を急いでスピードを出して通過する車が多く、裏道がとても危険な道となっている。夕方頃は、子どもだけでは歩かせられない程危険である。(小学生保護者)  
駅前交差点の渋滞を避けるため、駅前派出所前で生活道路である裏道に右折して、東京側へ抜ける車が多く、出口の市立図書館前で渋滞を引き起こしている。(幼稚園関係者)

## 今後の課題への対応

道路見える化計画  
課題が見える・やり方が変わる

### ○今後の取組

大月バイパス未開通区間の整備により、バイパスとしての機能を発揮します。

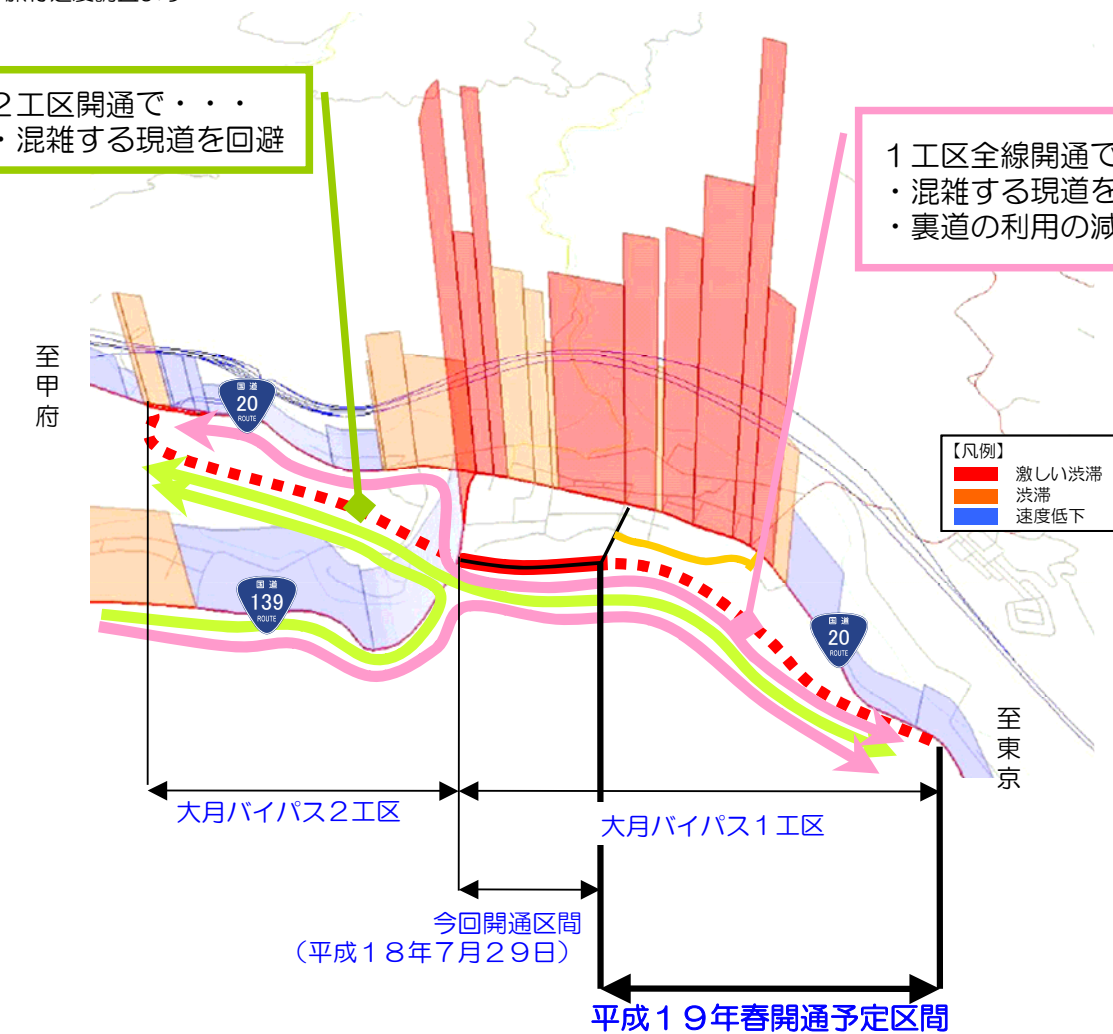
そのうち大月市駒橋から大月市大月の区間については、平成19年春の開通を予定しています。

### 【開通後3ヶ月】

平成18年11月  
旅行速度調査より

2工区開通で . . .  
・混雑する現道を回避

1工区全線開通で . . .  
・混雑する現道を回避  
・裏道の利用の減少



大月バイパス1工区全線  
平成19年春開通予定





関東地方整備局事業評価監視委員会（平成18年度第3回）の開催結果について

記者発表資料

関東地方整備局では、平成18年12月7日に、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業評価監視委員会を開催しましたので、審議結果をお知らせします。

道路事業 再評価-----3件の継続を承認  
事後評価---2件を承認

なお、議事概要は、別紙のとおりです。

※配付資料については、関東地方整備局ホームページでご覧下さい。

関東地方整備局ホームページ(<http://www.ktr.mlit.go.jp/>)→情報公開→事業評価よりお入り下さい

直接お入りの方は <http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/office2/jigyohyoka/index.htm>

平成18年12月8日

国土交通省関東地方整備局

企画部

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ 埼玉県政記者クラブ 横浜海事記者クラブ  
神奈川建設記者会 東京都庁記者クラブ 神奈川県政記者クラブ  
栃木県政記者クラブ 山梨県政記者クラブ

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 TEL.048-601-3151 (代表)  
048-600-1329 (夜間直通)

地方事業評価管理官 福吉 孝雄 (内線2118)

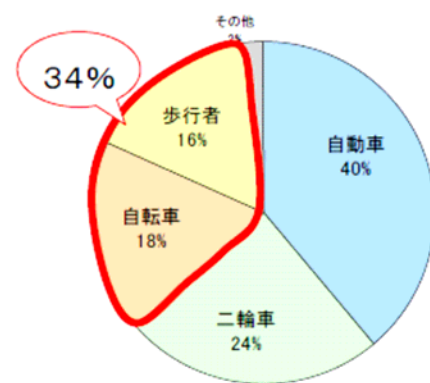
企画課 建設専門官 竹内 実 (内線3153)

安全な交通環境の創造

安全な交通環境の創造

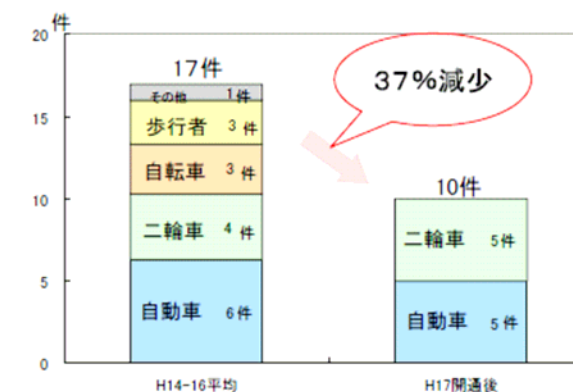
これまで、寿町拡幅区間(500m)で3年間に49件の死傷事故が発生し、その約3割以上に歩行者・自転車が関与していました。

寿町拡幅により、歩道が整備され安全な通行空間を確保され、歩行者・自転車が関与する事故が発生しませんでした。



寿町拡幅区間の事故(第2当事者)

H14-16死傷事故



寿町拡幅区間の事故(第2当事者)

※開通後はH17.3~H18.2

拡幅前

自転車が路側を走行して危険な状態。



拡幅後

広い歩道が整備され、安全な自転車歩行者の空間確保されました。





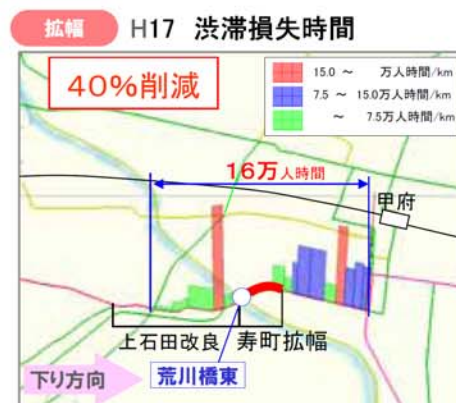
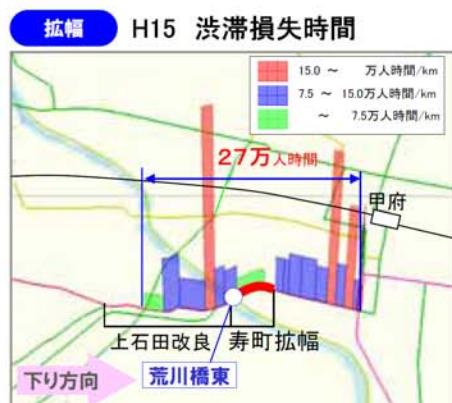
## 交通混雑の緩和

### 交通混雑の緩和

寿町拡幅により、国道52号の平日の渋滞が緩和しました。

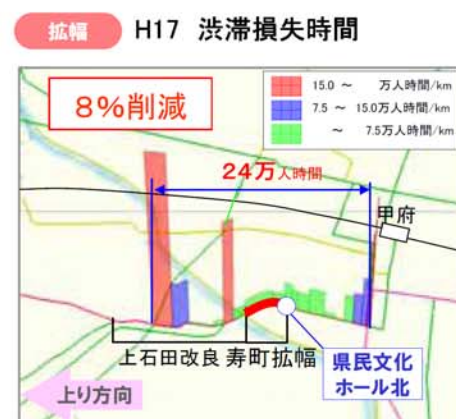
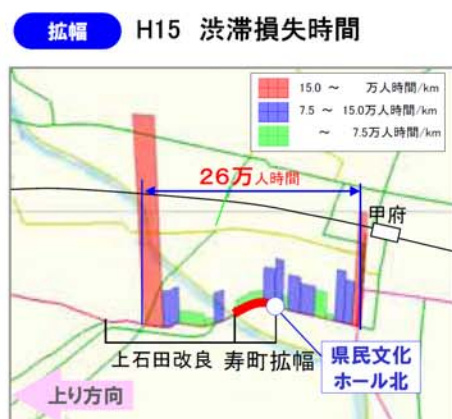
#### 下り方向 渋滞損失時間

荒川橋東詰交差点を先頭にして発生していた渋滞が緩和



#### 上り方向 渋滞損失時間

県民文化ホール北交差点を先頭にして発生していた渋滞が緩和



※拡幅前：H15平日プローブデータ、拡幅後：H17平日プローブデータ



## 沿道環境の改善

### 沿道環境の改善

寿町拡幅により、速度向上がはかられCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM排出量が削減されました。

○ CO<sub>2</sub> 削減率：11.8%



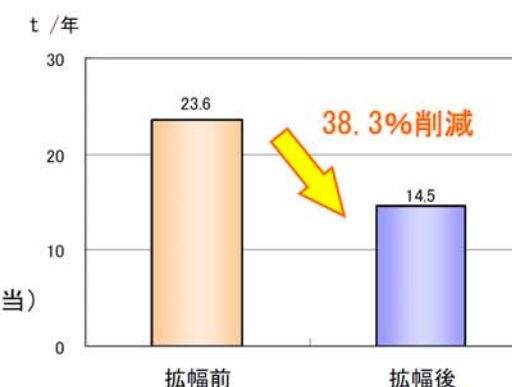
(森林約1746haの二酸化炭素吸収量に相当)  
(日比谷公園(約16ha)の面積の約7倍に相当)



○ NO<sub>x</sub> 削減率：38.3%



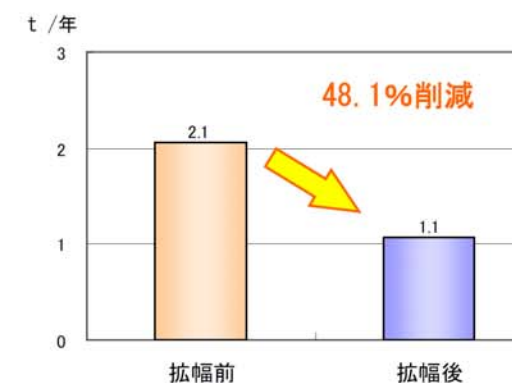
(大型観光バスの体積に換算すると約43台に相当)  
※NO<sub>x</sub> 1tを523 m<sup>3</sup>排出量として換算  
※大型観光バスの体積を110 m<sup>3</sup>として換算



○ SPM 削減率：48.1%



(500ml ペットボトル約9,900本分に相当)  
※ペットボトル1本(500ml)に入るSPMを約100gとして計算

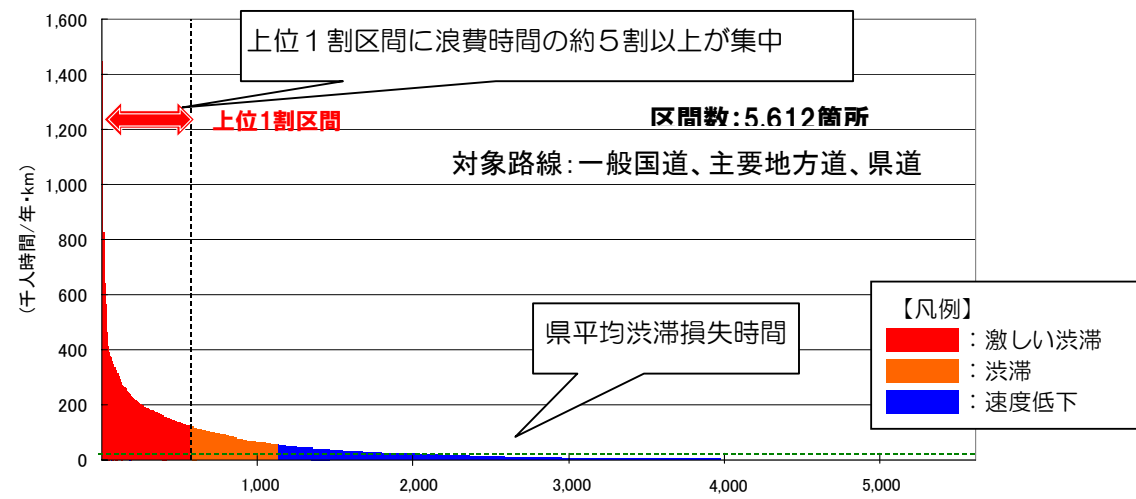


対象：寿町拡幅区間周辺半径2km

排出原単位：国総研資料141号「自動車排出係数の算定根拠」(平成15年12月)



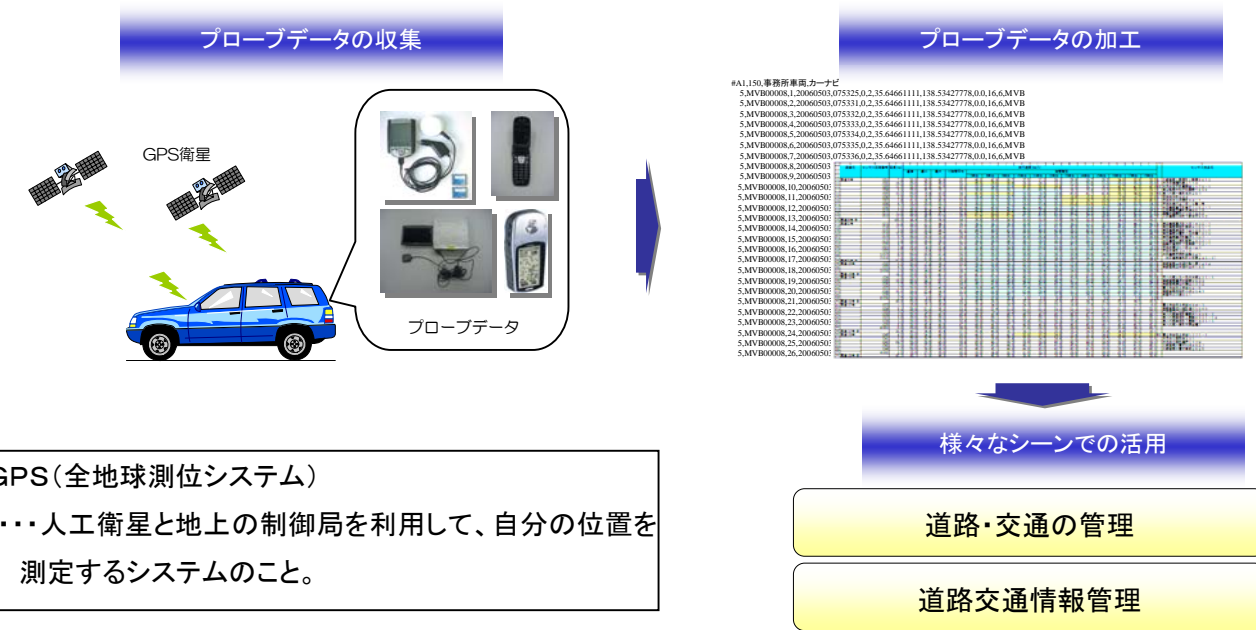
■対策優先箇所の選定



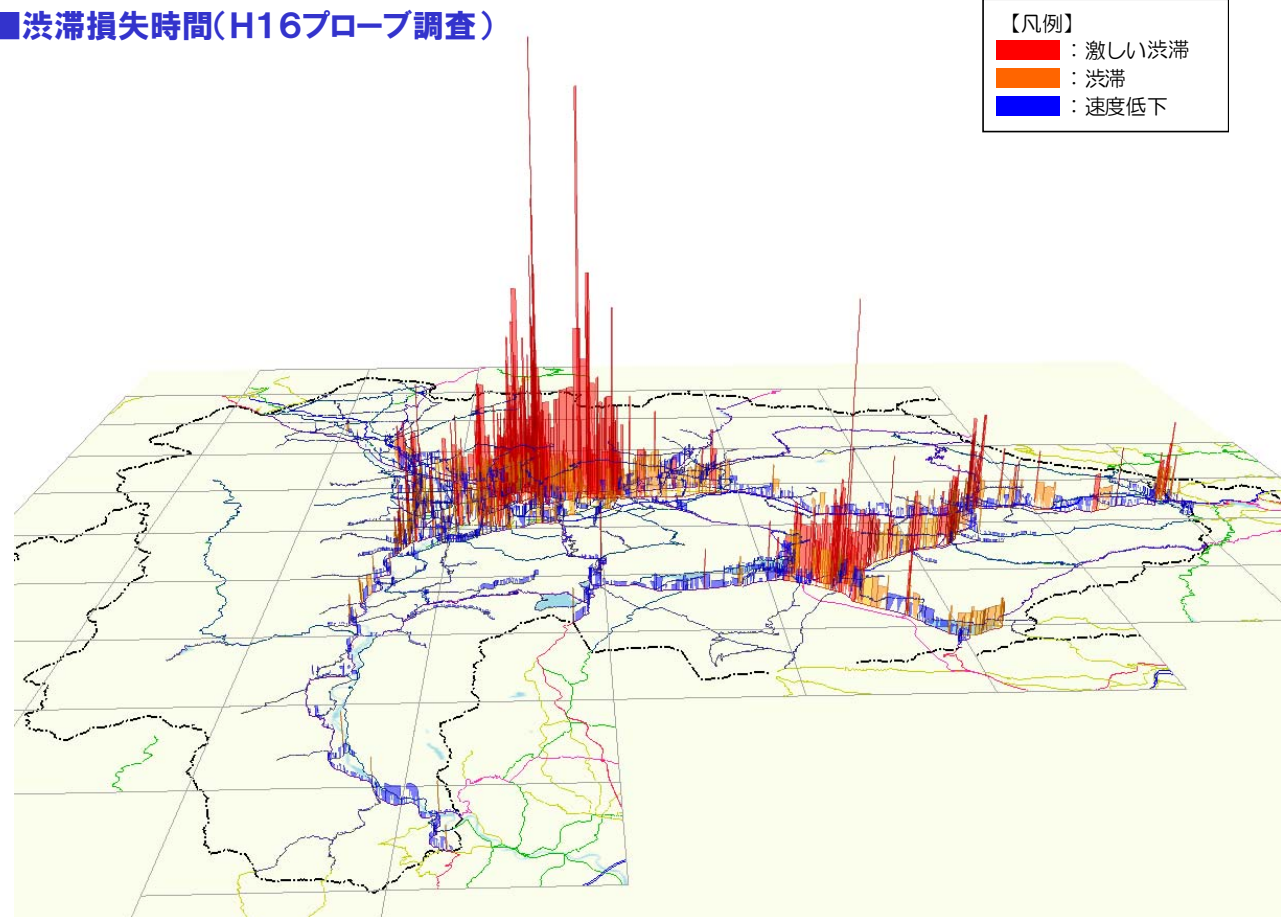
- ▶山梨県の交通課題(渋滞、幅員狭小等による速度低下、異常気象時の通行規制)に対し対策優先箇所を選定
- ▶抽出箇所についてアンケート調査を実施し、対策優先箇所として39箇所(5%)を選定

■プローブ調査とは？

→プローブデータ収集機器(GPS※と連動した車両位置取得装置)を搭載したプローブカー(車両)を運行し、一定の時間ごとに車両の現在位置を記録して、移動距離や移動時間のデータを蓄積する調査のこと。



■渋滞損失時間(H16プローブ調査)



■渋滞損失時間の上位1割が解消されると...

