

# 渋滞対策

平成25年6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 県土整備部

## 目次

1.	これまでの検討経緯	.....	3
2.	対応方針について	.....	5
3.	今後の渋滞対策の検討(案)	.....	12
4.	今後のスケジュールについて	.....	19

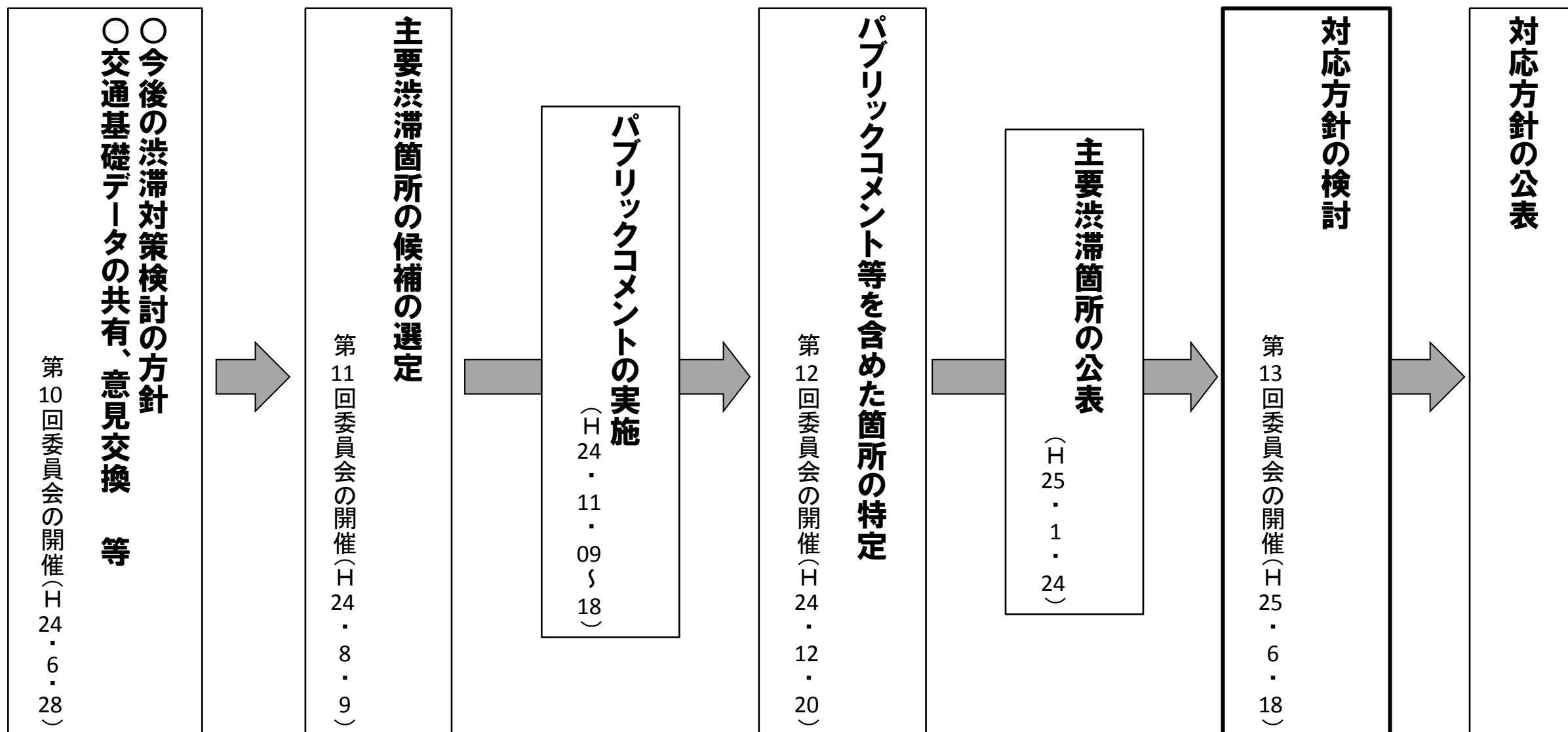
# 1.これまでの検討経緯

# 1. これまでの検討経緯

## 今後の渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと
  - 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること
  - 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること
- 等を踏まえ、課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組むこととしました。

## 今後の渋滞対策検討の経緯



## 2.対応方針について

### ◆対応方針の位置付け及び立案の流れ(案)

- 「対応方針」は、山梨県道路交通円滑化・安全委員会にて各種データやパブコメにより整理し、議論を経て公表した主要渋滞箇所について、渋滞対策の大きな方向性を示すものです。
- 対応方針の立案にあたっては、県全体、県内の地域を階層的に整理する。
- 地域特性、交通特性を整理し、必要な対策の方向性を検討していく。

#### 県全体の対応方針

##### 山梨県全体における対応方針

###### 「1. 山梨県の概況」

地勢、社会経済、道路交通データ等より県全体の概況を把握

###### 「2. 方向性」

県全体の概況より、渋滞への「総合対策」、「道路整備」の方向性を立案

今回委員会での検討部分

#### 地域の対応方針

##### 各地域における対応方針

###### 「1. 各地域の概況」

地勢、社会経済、道路交通データ等より地域の概況を把握

###### 「2. 現在の対策等」

地域の概況より、渋滞への対応方針(道路整備、ソフト対策)を立案

※網羅的ではなく代表地域を選定  
山梨県は甲府地域、東部・富士北麓地域

#### 地域の主要渋滞箇所等の対策の方針

次回委員会で検討



# 2.対応方針について

## ■山梨県全体の対応方針(案)

### ■山梨県全体における対応方針について(案)

#### 検討経緯

- 山梨県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」の構成員

- |                   |                  |                  |
|-------------------|------------------|------------------|
| ○学識経験者            | ○山梨県経済同友会        | ○甲府商工会議所卸売商業部会   |
| ○山梨県タクシー協会        | ○(一社)山梨県バス協会     | ○(一社)山梨県トラック協会   |
| ○(一財)山梨県交通安全協会    | ○(一社)日本自動車連盟山梨支部 | ○山梨県交通安全母の会連合会   |
| ○中日本高速道路(株)八王子支社  | ○山梨県             | ○山梨県警察本部         |
| ○国土交通省関東運輸局山梨運輸支局 | ○国土交通省甲府河川国道事務所  | ○国土交通省関東地方整備局道路部 |

H24.6 第10回委員会

H24.8 第11回委員会

H24.12 第12回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

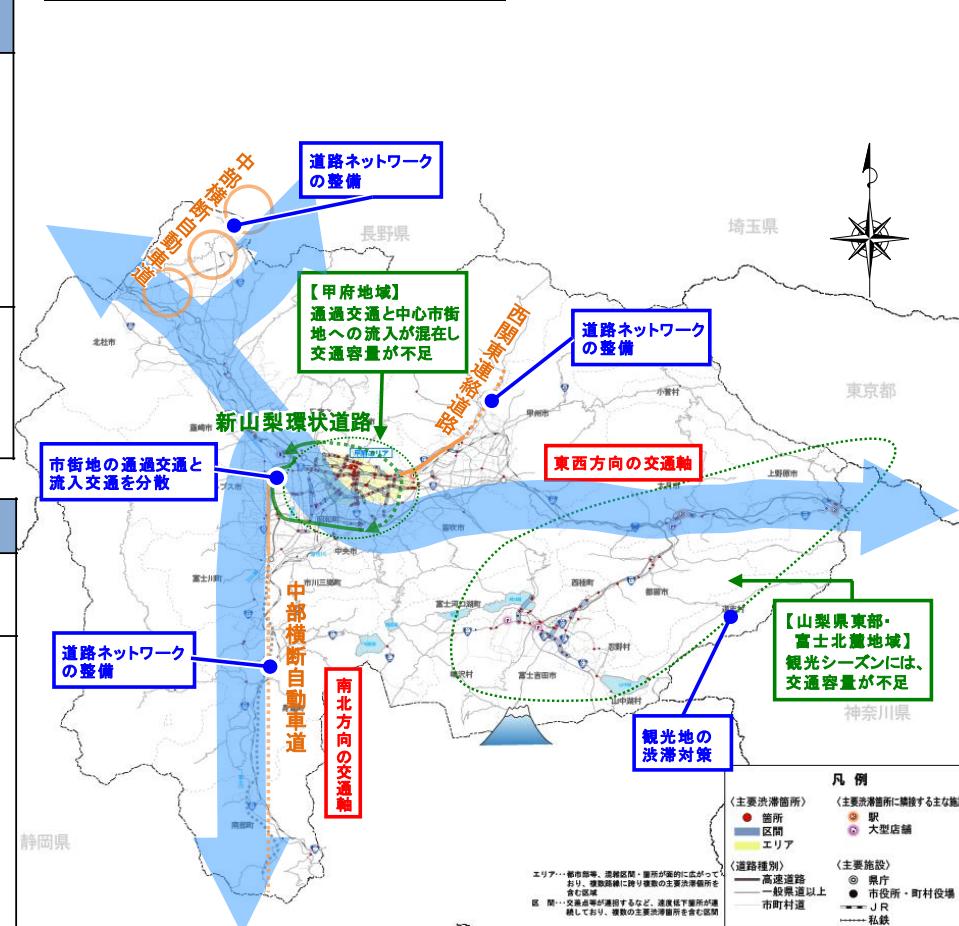
#### 1. 山梨県の概況

	概要
山梨県の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>可住地面積が県土の21%と全国でも4番目に低く、甲府盆地をはじめとした富士川、釜無川、笛吹川の周辺の平地部を中心に人口や道路をはじめとする交通ネットワークが集中しています。</li> <li>特に県都甲府市を抱える甲府盆地には、県人口の7割が集中しており、産業、教育、文化等の多くの都市機能が甲府盆地に集積するとともに東西方向の交通軸と南北方向の交通軸が交差する交通の要衝となっています。</li> <li>鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、通勤・通学や買い物等の日常生活においては道路への依存度が高い状況です。</li> <li>また、周辺を急峻な山々に囲まれ、富士山をはじめとする自然豊かな観光資源に恵まれており、首都圏から約100km(1時間圏)という地理的条件を活かし、休日や観光シーズンは大勢の観光客が訪れています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた平地部に人と道路が集中しているため、主要な幹線道路で渋滞が発生しており、特に東西方向の交通軸である中央自動車道や国道20号と都市機能が集中する甲府盆地では、都市内交通と主要都市間の交通が混在、集中し、特に朝夕の通勤、通学時に激しい渋滞が発生しています。</li> <li>また、主要な観光地が集中している山梨県東部・富士北麓地域をはじめとする観光地周辺及びアクセス道路においては、休日や観光シーズンに利用者が集中するため渋滞が発生しています。</li> </ul>

#### 2. 方向性

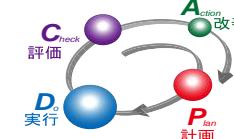
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>山梨県においては、朝夕の通勤、通学時に集中する交通による交通渋滞、休日・観光シーズンの交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。</li> </ul>
道路整備等	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 →環状道路の整備(新山梨環状道路)</li> <li>交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 →円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施致します。</li> </ul> <p>②休日等における観光交通に起因する渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アクセス道路の渋滞対策 首都圏や中京圏からの主要な観光地へのアクセス道路となっている東西方向の交通軸の渋滞について、交通容量の拡大検討やネットワークの整備による広域交通の分散導入を図ります。 →東西交通軸の交通容量の拡大検討(中央自動車道小仏トンネル周辺等の交通容量の拡大) →道路ネットワークの整備(中部横断自動車道、西関東連絡道路 等)</li> <li>観光地周辺における渋滞対策 交通需要に対して交通容量が不足する主要渋滞箇所について、交差点の円滑化や交通容量の拡大を図るとともに観光シーズン時における工事抑制等のソフト対策を実施していきます。 →拡幅による車線増、交差点改良等(新屋拡幅 等)</li> </ul>

#### 3. 山梨県の交通ネットワークイメージ



#### 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行なっていきます。  
→朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、山梨県道路交通円滑化・安全委員会にて主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



# 2.対応方針について

## 山梨県全体の対応方針(案)

### 山梨県全体における対応方針について ~現在の対策等の例~(案)

参考①「山梨のみちづくりビジョン」(H20年度、山梨県県土整備部)

#### 山梨県のみちづくりのテーマと目指す10年後の姿

みちづくりのテーマ	目指す10年後の道路の姿
<b>1. 基幹ネットワークの強化</b> 県外との連携を強化し、山梨県の競争力を一層高めるため、高規格幹線道路や地域高規格道路等について、早期にネットワークとして機能するように道路整備を進める。これにより、甲府都市圏(新山梨環状道路上の地点及び甲府南IC)と県外主要交通拠点を2時間で結ぶネットワークの確立を図る。 ※・2時間交通圏 ⇒ 無理な連続運転できる時間(2時間)での到達範囲 ・主要交通拠点 ⇒ 空港、駅、港湾、高速IC (例えば、2時間交通圏は、ビジネスや物流において現地滞在が、一定時間以上確保される日帰り圏となる。)	県外主要交通拠点を2時間で結ぶネットワークの拡大
<b>2. 地域の例えと活力の強化</b> 高度医療機関の広域的な活用や産業・観光振興等により、安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るため、生活幹線道路ネットワークの形成を図る。 また、慢性的な渋滞の緩和・解消を図るため、環状道路やバイパスの整備等の対策を実施する。 これにより、県内1時間交通圏の確立を図る。	県内1時間交通圏の確立
<b>3. 安全安心の確保</b> 県民の安全で安心な暮らしを守るため、大規模地震や豪雨等の自然災害に対して防災・減災対策を講じるとともに、交通安全の向上、安全・安心で計画的な道路管理を推進する。 そのため、防災・減災対策としては、震災時に落橋の恐れがある橋梁についての耐震補強や山間部の法面対策等を実施することにより、緊急輸送道路としての機能を確保する。	安全で安心な道路空間の拡大 【緊急輸送道路(一次)の防災対策の概成等】
<b>4. 暮らしやすい生活環境の創造</b> 暮らしやすい生活環境を創造するため、環境を保全しつつ豊かな生活環境の創造に資する道路整備を行う。施策として、美しい景観づくりへの取り組み、ユニバーサルデザインの推進、無電柱化の推進、パーク&ライド、低騒音舗装等を進める。	豊かな生活環境と美しい県土の創造

参考② 各事業箇所の概要(国土交通省 パンフレット等)

#### 中部横断自動車道(新清水JCT~増穂)

■中部横断自動車道(新清水JCT~増穂)に期待される効果

■路線図

**1. ミッシングリンクの解消**

■ 狭くしなやかな国際競争力のある国土の形成  
 ・狭くしなやかな国土にするため、中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、新東名高速道路の3本の高規格幹線道路を軸に、ミッシングリンクを解消します。  
 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏からのアクセスを確保し、圏外へのアクセスも確保します。  
 ・中部横断自動車道は、東名高速道路と接続し、既存の東名高速道路利用のルートに環状ネットワーク利用のルートが加わることで、中央圏と首都圏間の災害復旧や観光客の増加が期待されます。

**2. 安全安心の向上**

■ 異常気象時における代替道路の確保  
 ・「東海地域」は、地形や地質等の特性から大雨などの際に通行止めや渋滞が発生する通行規制区間が多岐あり、通行止めの際には孤立する集落が発生することから、代替道路の確保が急務となっています。  
 ・中部横断自動車道が確保されることで、孤立集落の解消が期待されます。

■ 緊急輸送道路(一次)の防災対策の概成等  
 ・緊急輸送道路(一次)の防災対策の概成等  
 ・約14,000人  
 ・約1,000人

※中部横断自動車道パンフレット(甲府河川国道事務所)引用

#### 中部横断自動車道(長坂~八千穂)

■中部横断自動車道(長坂~八千穂)に期待される効果

■路線図

■ 地域の活性化  
 ・高規格幹線道路が整備され、地域の活性化が期待されます。

■ 地域へのアクセス  
 ・高規格幹線道路が整備され、地域の活性化が期待されます。

■ 観光客の増加  
 ・高規格幹線道路が整備され、地域の活性化が期待されます。

※甲府河川国道事務所ホームページ引用

#### 将来道路ネットワークと整備効果

■山梨県広域道路網

■広域道路は、高速道路や地域高規格道路、国道などの幹線道路のうち、県外と連絡する道路や県内1時間交通圏の確立に必要な道路であり、広域的な交通を担います。  
 また、広域道路ネットワークが形成することにより、県内における活発な地域間交流や、都市内交通の強化・観光地へのアクセス向上などが促進され、県土の均衡ある発展に寄与します。

■道路ネットワーク形成後の展望

今後、環状道路などの整備が進み、道路ネットワークが構築されると、市街地の混雑解消が図られ、市街地の道路に歩道や自転車道を整備する道路空間が生まれることにより、人が安全に移動できるようになります。  
 また、バスの定時性が確保されるなど、公共交通機関の利便性も高まることとなります。

#### 新山梨環状道路(北部区間)

■北部区間とは  
 国道20号甲府市向町付近から、甲府市街の北側を經由して甲斐市まで再び国道20号に接続する道路で、4車線の道路として計画されています。西側連絡道路から甲府・甲斐市境までの区間は大半がトンネル構造、その他の区間は基本的に盛土または切土構造で計画されています。

■並行路線の状況

■期待される効果  
 新山梨環状道路が整備されれば、富士川~山梨市の連絡時間が半分に短縮されるなど、東西間の連絡が強化されます。また、通過交通が北部区間に転換することにより、国道20号甲府バイパスや山手通りの混雑緩和が期待できます。

■路線図

■新山梨環状道路(北部区間) 延長約17km

※新山梨環状道路パンフレット(山梨県)引用

#### 新山梨環状道路(東部区間)

■東部区間とは  
 甲府市西下米付近から、国道20号甲府市向町付近までを苗吹川沿いに接続する道路で、4車線の道路として計画されています。高架または盛土構造で計画されています。

■並行路線の状況

■期待される効果  
 新山梨環状道路が整備されれば、東海地域と甲府市南部や中央方面との連絡時間が大幅に短縮されるなど、地域間の連絡が強化されます。また、東部区間の整備により国道140号などの混雑緩和が期待できます。

■路線図

■新山梨環状道路(東部区間) 延長約7km

※新山梨環状道路パンフレット(山梨県)引用

#### 西関東自動車道

■西関東自動車道

・西関東連絡道路は、埼玉県熊谷市を中心とする秩父・児玉・大里地域集積圏と山梨県甲府市を中心とする山梨集積圏とを相互に連結し、北関東と山梨県さらには東海地方の地域集積圏間の交流を図り、県内においては、山梨市、甲州市などの東山梨圏域と甲府圏域の連絡強化を図ることを目的とし、埼玉県熊谷市から山梨県甲府市に至る延長約110kmの地域高規格道路である。

■整備効果

● 地域間広域道路ネットワークの形成  
 ● 広域物流体系の確立  
 ● 新たな周遊観光ルートの形成  
 ● 恒続的な交通路の確保  
 ● 交通状況、交通生活環境の改善

甲府山梨道路1期 L=5.4km(2/4車線) L=3.9km(2/2車線)  
 甲府山梨道路3期 L=11.9km(2/2車線) L=3.9km(2/2車線)

※「山梨のみちづくりビジョン」(H20年度、山梨県県土整備部)

#### 国道138号 新屋拡幅

■国道138号 新屋拡幅

1. 事業概要

■ 3. 整備効果

効果1 交通渋滞の解消  
 ・新屋拡幅の整備により、不足する幹線道路の交通量を確保。(図4-5)  
 【国道138号(当地区間)における混雑度(平日)】  
 富士市上野田 現状 1.71 ⇒ 整備後 0.74  
 富士市市街地 現状 1.83 ⇒ 整備後 0.42

効果2 定時性の向上(所要時間の短縮)  
 ・新屋拡幅の整備により、富士山駅~山中湖間の国道バスの所要時間が短縮。(図6)  
 ・観光客の拠点である富士山駅から山中湖に至る国道沿線観光地までの定時性が向上。  
 【富士山駅~山中湖間国道バスの所要時間短縮】  
 現状 約140分 ⇒ 整備後 約110分

費用対効果の試算

費用 6.8億円(建設費) 2.3億円(基準年)  
 B/C 3.3 投資回収率 1.0倍  
 投資回収年 1.0年  
 投資回収率 1.0倍  
 投資回収年 1.0年  
 平成23年

※新規事業採択時評価資料

# 2.対応方針について

## ■甲府地域の対応方針(案)

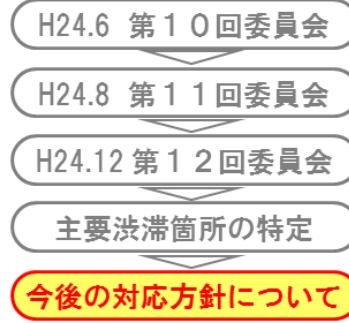
### ■山梨県甲府地域における対応方針について(案)

#### 検討経緯

- 山梨県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」\*(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

#### ※「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」の構成員

- |                   |                  |                  |
|-------------------|------------------|------------------|
| ○学識経験者            | ○山梨県経済同友会        | ○甲府商工会議所卸売商業部会   |
| ○山梨県タクシー協会        | ○(一社)山梨県バス協会     | ○(一社)山梨県トラック協会   |
| ○(一財)山梨県交通安全協会    | ○(一社)日本自動車連盟山梨支部 | ○山梨県交通安全母の会連合会   |
| ○中日本高速道路(株)八王子支社  | ○山梨県             | ○山梨県警察本部         |
| ○国土交通省関東運輸局山梨運輸支局 | ○国土交通省甲府河川国道事務所  | ○国土交通省関東地方整備局道路部 |



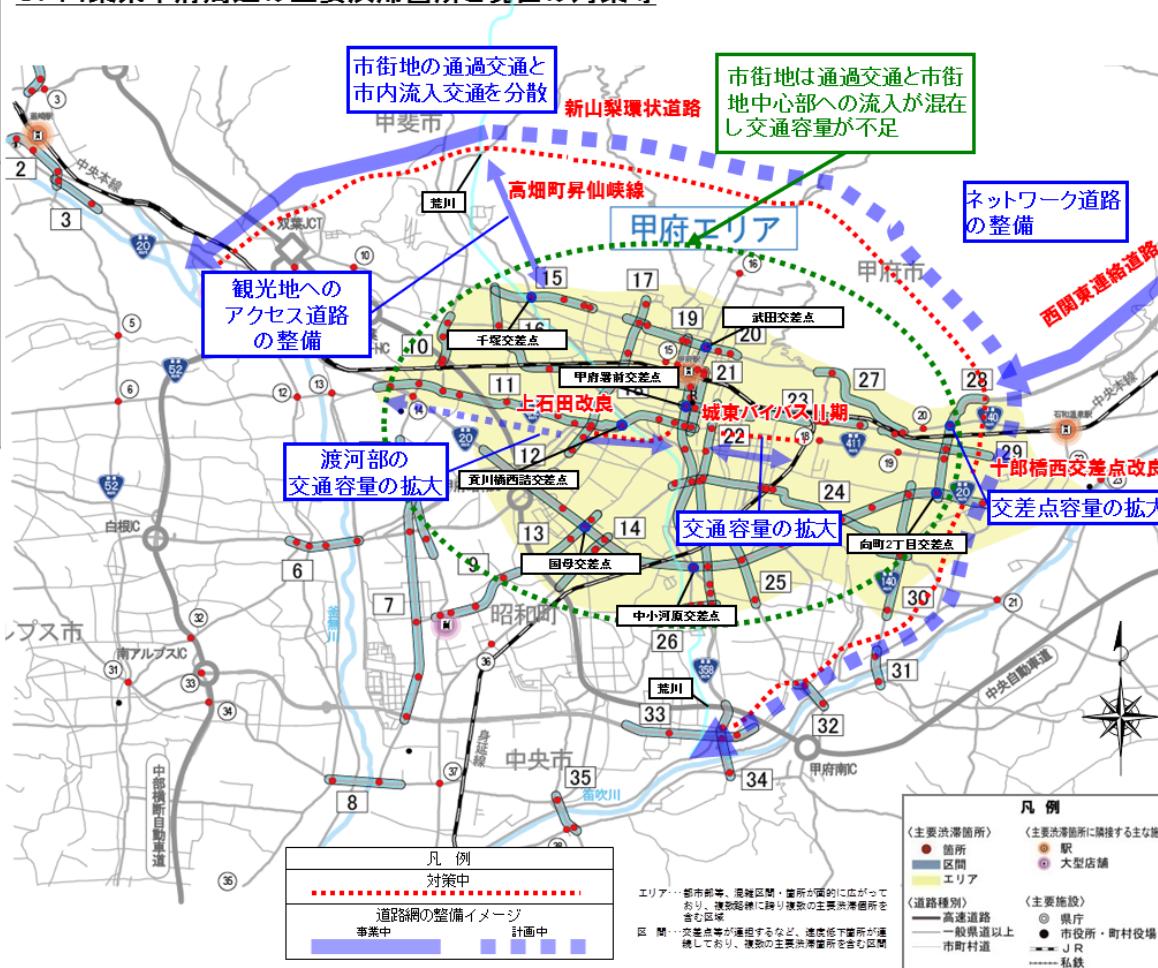
#### 1. 山梨県甲府地域の概況

	概要
山梨県甲府地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>山梨県甲府地域は、国道20号、国道52号、国道140号、国道411号等、主要な幹線道路が地域内を通過しており、都市内交通と通過交通が混在している状況となっています。</li> <li>甲府地域の中央を南北に流れる荒川を挟んで旧市街地と新市街地が発展しており、旧市街地と新市街地を結ぶ橋梁が少ない状況です。</li> <li>鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、郊外の住宅地から市内への通勤、通学時に自動車を利用する割合が約6割と高くなっています。</li> <li>甲府地域には、昇仙峡や武田神社といった観光施設があり、年間約1,300万人の観光客が訪れています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市間交通を担う主要な幹線道路が甲府地域の市街地を通過しているため、甲府地域に用事のない通過交通が流入し、都市内交通と通過交通が混在、集中して、甲府署前交差点などに渋滞が発生しています。</li> <li>甲府地域周辺に広がる住宅地域から、通勤・通学のために甲府地域に入ってくる主要な道路としては、東西軸としての国道20号、国道52号、国道411号及び甲府韮崎線などがあり、南北軸としては、国道358号、国道140号、甲府昇仙峡線などがありますが、甲府地域への流入部が限られていることから、西側からの交通は竜王駅入口交差点に集中し、南側からの交通は、国母交差点や中小河原交差点に集中、東側からの交通は、向町2丁目交差点や十郎橋西交差点に集中し、交通集中による渋滞が発生しています。</li> <li>旧市街と新市街を結ぶ限られた橋梁に交通が集中しており、荒川橋(貫川橋西詰交差点)などに渋滞が発生しています。</li> <li>甲府地域には、主要な観光施設として昇仙峡や武田神社があり、中央自動車道甲府昭和ICからのアクセス道路となっている甲府昇仙峡線や甲府山梨線の、千塚交差点や武田交差点においては、休日や観光シーズンにおいて交通の集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

#### 2. 現在の対策等

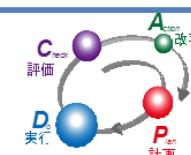
	概要
道路整備等	<ol style="list-style-type: none"> <li>都市間交通と通過交通の分離 市内を通過する交通を抑制し、適切に甲府地域に導入するため、環状道路や環状道路から市街地へ連絡する道路の整備を図ります。さらに、広域的な道路ネットワークの整備により多方面からの甲府地域へのアクセスを可能とします。 →環状道路の整備(新山梨環状道路) →ネットワーク道路の整備(中部横断自動車道、西関東連絡道路)</li> <li>甲府地域への流入部における渋滞対策 甲府地域へ流入する交通が集中するために渋滞している交差点については、環状道路の整備による交通の分散を図るとともに、拡幅による車線の増加や交差点改良等のハード施策や信号現示の見直し等のソフト施策を実施してまいります。 →拡幅による車線増、交差点改良等(十郎橋西交差点改良等) →環状道路の整備(新山梨環状道路)</li> <li>旧市街地と新市街地の渡河部における渋滞対策 渡河部の橋梁に交通が集中するために生じている渋滞については、橋梁の架替えや線形改良により交通容量の拡大を図ります。 →交通容量の拡大(上石田改良等)</li> <li>観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策 主要な観光地へのアクセス道路の主要渋滞箇所においては、交通容量の拡大やアクセス道路の整備などのハード施策と適切な交通誘導などのソフト施策を併せて実施してまいります。 →交通容量の拡大(城東バイパスII期等) →アクセス道路の整備(高畑町昇仙峡線等)</li> </ol>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備にあわせて信号現示の調整などを実施して、交通の円滑化を図ります。</li> </ul>

#### 3. 山梨県甲府周辺の主要渋滞箇所と現在の対策等



#### 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行なっていきます。  
→都市間交通と都市内交通の輻輳に対する渋滞対策、甲府地域への流入部における渋滞対策、旧市街地と新市街地の渡河部における渋滞対策、観光交通の集中による主要観光地へのアクセス道路の渋滞対策を進めて参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、山梨県道路交通円滑化・安全委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



# 2.対応方針について

## ■ 東部・富士北麓の対応方針(案)

### ■ 山梨県東部・富士北麓地域における対応方針について(案)

#### 検討経緯

- 山梨県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」の構成員

- |                   |                  |                  |
|-------------------|------------------|------------------|
| ○学識経験者            | ○山梨県経済同友会        | ○甲府商工会議所卸売商業部会   |
| ○山梨県タクシー協会        | ○(一社)山梨県バス協会     | ○(一社)山梨県トラック協会   |
| ○(一財)山梨県交通安全協会    | ○(一社)日本自動車連盟山梨支部 | ○山梨県交通安全母の会連合会   |
| ○中日本高速道路(株)八王子支社  | ○山梨県             | ○山梨県警察本部         |
| ○国土交通省関東運輸局山梨運輸支局 | ○国土交通省甲府河川国道事務所  | ○国土交通省関東地方整備局道路部 |

H24.6 第10回委員会

H24.8 第11回委員会

H24.12 第12回委員会

主要渋滞箇所の特定

今後の対応方針について

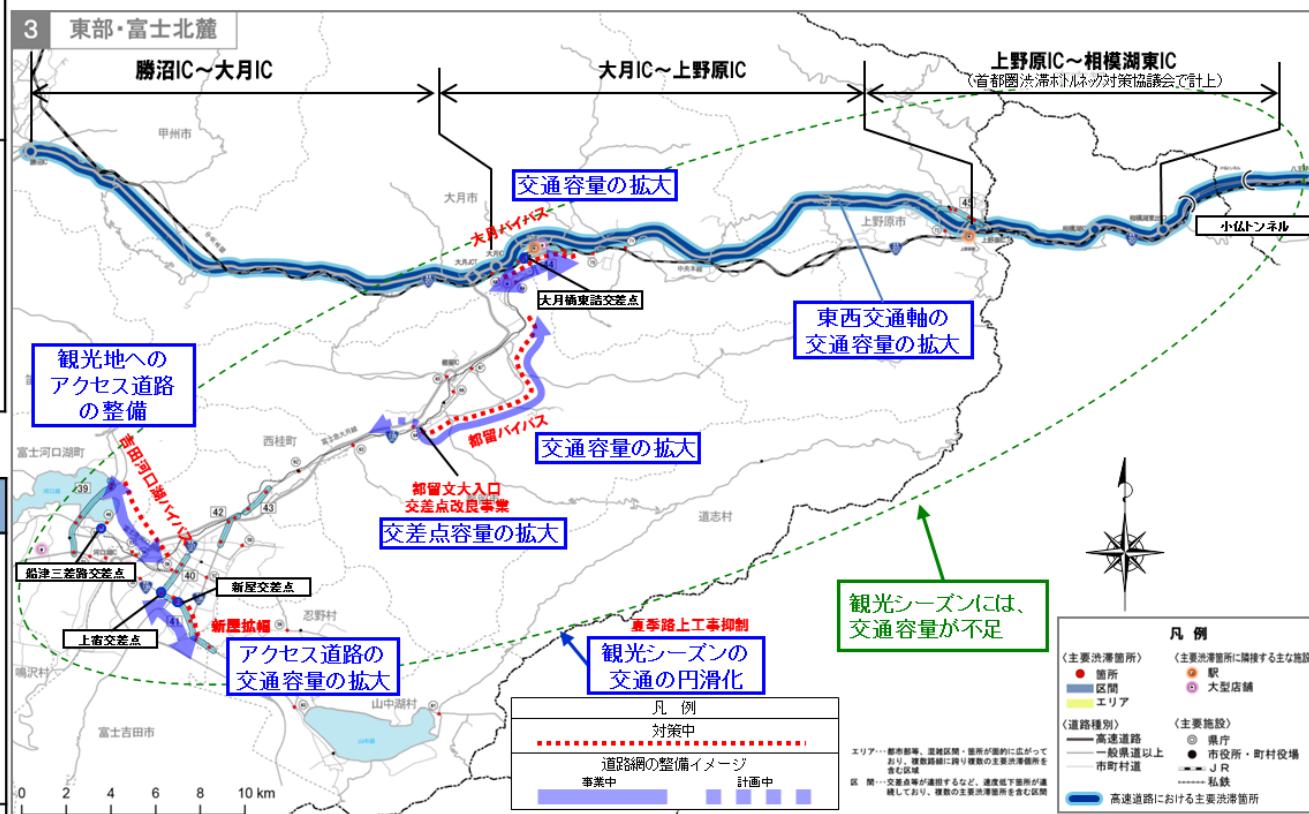
#### 1. 山梨県東部・富士北麓の概況

	概要
山梨県東部・富士北麓地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>山梨県東部は首都圏からの入口にあたり、急峻な山地部であるため、小仏・大垂水峠といった峠やトンネルを介してJR中央本線や中央自動車道、国道20号で首都圏とつながっています。</li> <li>山梨県富士北麓地域は、世界文化遺産登録を目指している富士山をはじめ、河口湖や山中湖、忍野八海、富士浅間神社などの自然、文化、観光レクリエーション施設が集積しており、年間約1,800万人の観光客が訪れる県内でも有数の観光エリアとなっています。</li> <li>山梨県東部の主要都市である大月市は、東西方向のJR中央本線と中央自動車道、国道20号と都留市・富士河口湖町へつながる富士急行線や国道139号の分岐点に位置し、交通の要衝となっています。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏と山梨県の観光施設を結ぶ主要な幹線道路である中央自動車道では、休日や観光シーズンにおいて、観光交通により小仏トンネル～勝沼間で慢性的な交通渋滞が発生しています。</li> <li>主要な観光施設が集中する富士北麓地域では、中央自動車道と東富士五湖道路の接続点である河口湖ICから国道139号や国道138号を経て富士浅間神社や忍野八海、山中湖方向にアクセスすることとなるため、上宿交差点や新屋交差点を中心に休日や観光シーズンに交通集中による激しい渋滞が発生しています。</li> <li>また、河口湖周辺には宿泊施設や飲食店が集中しており、沿道施設への出入り交通による直進車両の速度低下や船津三差路交差点などで交通集中による渋滞が発生しています。</li> <li>山梨県東部における主要都市である大月市や都留市の市街地においては、国道20号や国道139号の道路幅員が狭隘な区間や国道20号大月橋東詰交差点や国道139号都留文大入口交差点などで朝夕の通勤・通学時間帯に交通集中による渋滞が発生しています。</li> </ul>

#### 2. 現在の対策等

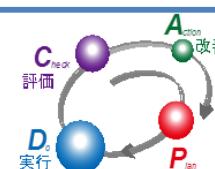
	概要
道路整備等	<p>①休日や観光シーズンにおける観光交通に起因する渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アクセス道路の渋滞対策 都市間の交通円滑化、主要な観光地である富士北麓地域へ首都圏からのアクセス道路の交通の円滑化のため、交通容量の拡大検討や道路ネットワーク整備を図ります。 →東西交通軸の交通容量の拡大検討(中央自動車道小仏トンネル周辺等の交通容量の拡大)</li> <li>観光地周辺における渋滞対策 観光交通による混雑を緩和するため、交通容量の拡大やアクセス道路の整備により混雑緩和を図ります。 →拡幅による車線増、交差点改良等(新屋拡幅、吉田河口湖バイパス等)</li> </ul> <p>②市街地の朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通容量の拡大や交差点の改良等のハード施策と交通誘導の見直し等のソフト施策を合わせて実施し、交通の円滑化を図ります。(大月バイパス、都留バイパス、都留文大入口交差点改良事業等)</li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備にあわせて、夏季の路上工事の抑制や適切な交通誘導などを実施して、交通の円滑化を図ります。</li> </ul>

#### 3. 山梨県東部・富士北麓の主要渋滞箇所と現在の対策等



#### 今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ詳細な検討を進め、検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行なっていきます。  
→休日や観光シーズンにおける観光交通に起因する渋滞対策や市街地の朝夕の通勤・通学時間帯に集中する交通による渋滞対策を実施し、対策効果を検証して参ります。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、山梨県道路交通円滑化・安全委員会が主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



### 3. 今後の渋滞対策の検討(案)

# 3. 今後の渋滞対策の検討(案)

## ■ 今後の山梨県における渋滞対策検討マネジメントサイクル

- 今後の対応方針
  - 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析、対策の立案・実施を行っていきます。
  - 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、山梨県道路交通円滑化・安全委員会で主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。

現在

対応方針の策定

今後

P・D・C・Aサイクルの実現による確実な渋滞対策の実施

Plan (計画)

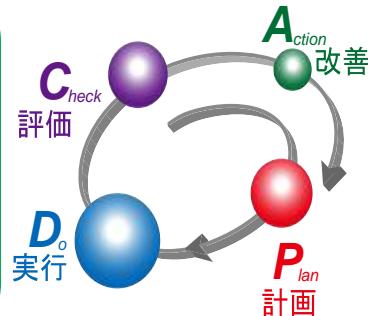
### 主要渋滞箇所の対策の立案

- 各主要渋滞箇所について、各道路管理者や警察が道路利用者の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策を立案
- 各主要渋滞箇所の対策の検討にあたっては、各道路管理者が渋滞状況、対策の方針、今後の対策案、対策案の概要を整理

Action (改善)

### 主要渋滞箇所の見直し

- 道路管理者が、モニタリング等による検証・評価を踏まえ、主要渋滞箇所の見直し案を作成
- 山梨県道路交通円滑化・安全委員会において、主要渋滞箇所の見直しを議論



Do (実行)

### 円滑な渋滞対策の実現

- 各道路管理者が個別に立案した対策に基づき対策を実施
- 他機関の実施策等との連携・調整を図りながら対策を実施

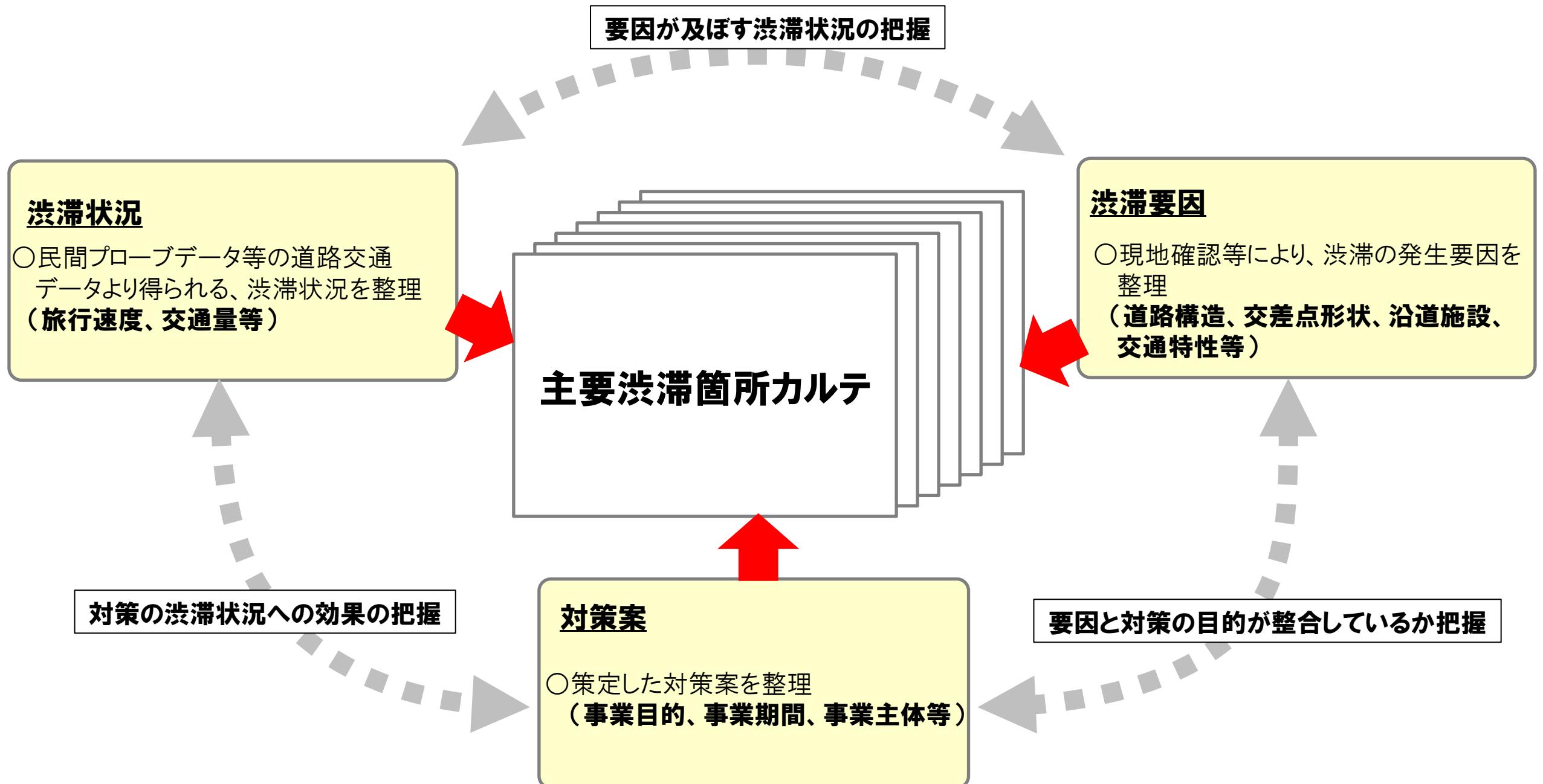
Check (評価)

### モニタリング等による検証・評価

- 最新の交通データに基づく渋滞状況の確認
  - 実施した対策の効果について、道路利用者(バス・タクシー・トラック等運輸事業者、観光関係団体等)の実感を確認
- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・一定期間選定要件以下</li> <li>・対策終了後、一定期間選定要件以下</li> <li>・対策終了後、選定要件以上</li> <li>・主要渋滞箇所以外の箇所が選定要件以上</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 主要渋滞箇所の取り下げ(終了)</li> <li>→ 渋滞対策の終了</li> <li>→ 新たな渋滞対策の検討</li> <li>→ 主要渋滞箇所の追加</li> </ul> |
|--|---|

#### ◆ 主要渋滞箇所の渋滞対策の整理(案)

○ 主要渋滞箇所の渋滞状況、渋滞要因、対策案を1枚のカルテ形式で取りまとめ、それぞれの関係が一覧できるように整理する。  
※ 各道路管理者が適切な方法により整理する



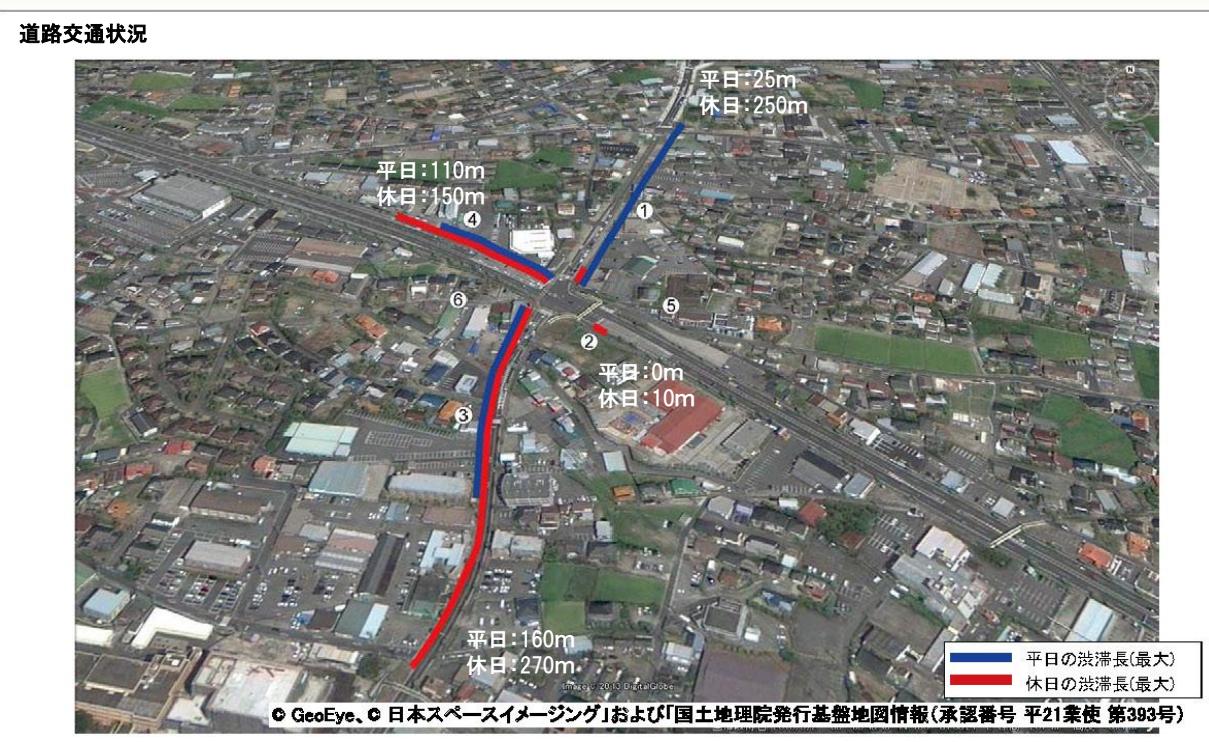
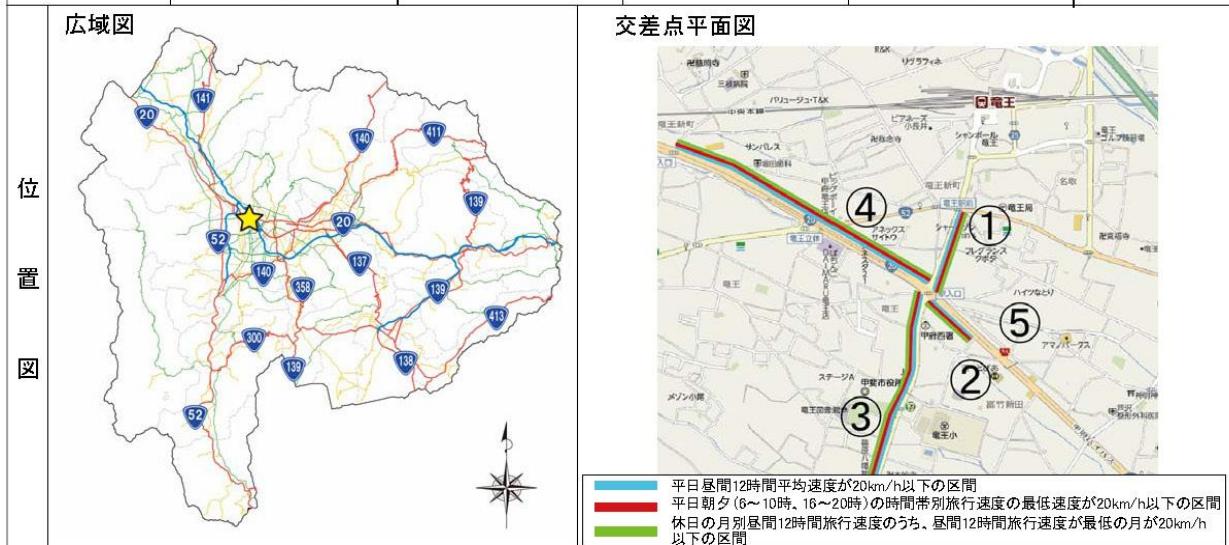
# 3. 今後の渋滞対策の検討(案)

## ■ 竜王駅入口交差点のカルテ(仮称)の作成イメージ(交通状況)

### 主要渋滞箇所

### 竜王駅入口

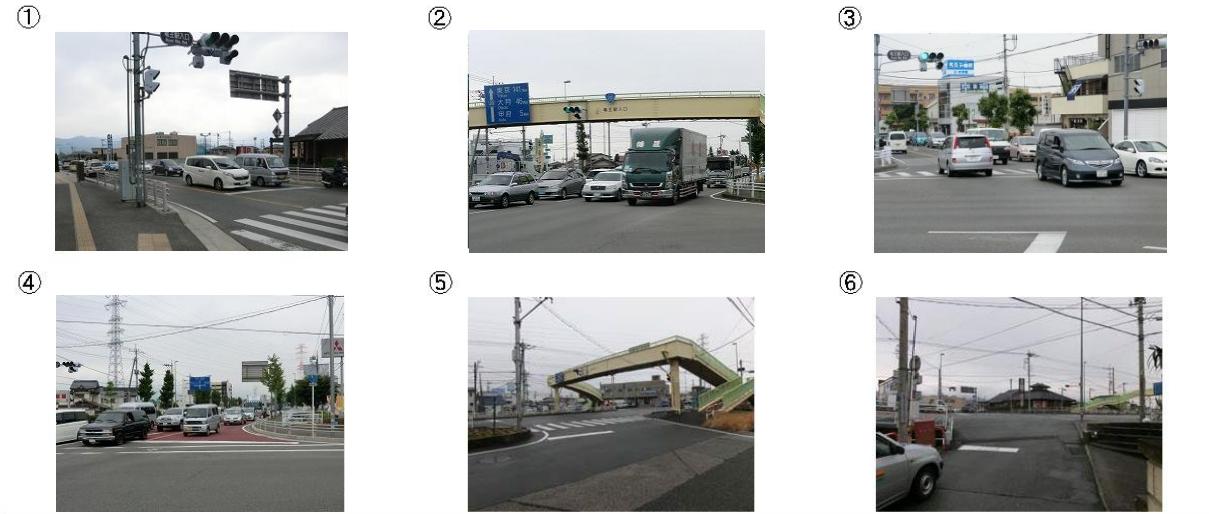
所在地:	甲斐市	エリア:	○	区間:	—	—	単独箇所番号:	14
接続路線:	一般国道20号		甲斐中央線			—		
主要渋滞箇所の選定理由	年間の損失時間	平日昼間12時間の平均旅行速度	平日朝タピーク時の平均旅行速度	休日観光ピーク時の平均旅行速度	パブコメ			
	○	—	○	○	—			



道	No	センサス番号	路線名	日交通量(台/日)	混雑時旅行速度(km/h)	混雑度	損失時間(千人時間/年)	損失時間計(千人時間/年)
②	19300200590	一般国道20号	46,565	23.3	1.32	439.23		
③	19400250040	甲斐中央線	13,482	17.5	1.21	253.88		
④	19300200600	一般国道20号	46,565	18.2	1.32	340.80		
⑤		市道						
⑥		市道						

路	No	DRM2203	12h平均(km/h)	朝夕の旅行速度(km/h)											
				6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台		
平日の旅行速度	①	53383403960983	7.6	15.6	5.4	5.9	8.2	8.3	8.6	7.4	7.7	11.2	13.9		
	②	53383413010982	9.0	10.2	8.6	9.9	9.5	9.2	8.8	7.8	7.9	9.3	10.3		
	③	53383410970982	14.8	28.1	17.2	21.4	18.7	15.4	12.6	12.0	10.7	16.1	25.4		
	④	53383409870983	8.3	9.3	9.4	8.3	7.0	7.5	9.2	7.9	8.4	9.4	10.0		
⑤															
⑥															

況	No	DRM2203	休日昼間12h平均旅行速度(km/h)											
			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
休日の旅行速度	①	53383403960983	10.0	12.1	10.4	12.0	13.3	11.5	10.4	8.9	10.4	10.8	10.2	9.5
	②	53383413010982	8.4	10.0	9.1	9.8	9.4	9.0	9.7	8.5	8.1	8.7	10.6	8.4
	③	53383410970982	18.6	20.6	17.3	19.8	17.7	19.5	17.3	18.9	18.6	20.6	19.1	18.7
	④	53383409870983	9.5	9.9	9.3	8.4	9.4	8.6	7.8	8.8	8.2	9.1	8.2	8.5
⑤														
⑥														



パブコメの結果  
パブコメ対象外

2013年6月6日 ※ 赤は最も旅行速度の遅い時間帯もしくは月、黄は次いで旅行速度の遅い時間帯もしくは月

# 3. 今後の渋滞対策の検討(案)

## ■ 竜王駅入口交差点のカルテ(仮称)の作成イメージ(交通状況)

### 主要渋滞箇所 竜王駅入口

対策の方針	
渋滞状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道20号とJR竜王駅や甲斐市役所など甲斐市の中心部を結ぶ甲斐中央線が交差するため、国道20号の通過交通と、地域内の交通、甲斐市南部から甲府市街地への流入する交通が輻輳している。</li> <li>○道路の混雑度は、国道20号が1.31、甲斐中央線が1.53と交通容量を超過している[H22道路交通センサス]。</li> <li>○渋滞の状況は、平日は最大の渋滞長は、国道20号の韮崎市方面から110m、甲斐中央線の竜王駅方面から250m、中央市方面から160mである[H22.12.09調査]。休日は、国道20号の甲府市方面から10m、韮崎市方面から110m、甲斐中央線の竜王駅方面から270m、中央市方面から25mである[H22.12.12調査]</li> </ul>
渋滞要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通量集中による、交通容量の超過が発生している。</li> <li>○当該交差点は、国道20号、甲斐中央線と市道が接続する6叉交差点となっているため、円滑な交通処理がなされていない。</li> </ul>
対策方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道20号の通過交通の減少及び、甲斐中央線の甲府市街地への流入交通の分散を図るため、新山梨環状道路を整備。</li> <li>○甲斐中央線への交通集中を緩和するため、(都)田富町敷島線(バイパス事業)を整備。</li> </ul>

#### 対策案の概要

- 新山梨環状道路北部区間**
  - ・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした全長約43kmの環状道路です。北部区間は、国道20号甲府市向町付近から、甲府市街の北側を經由し再び国道20号に接続する道路で、4車線の道路として計画されています。
  - ・整備により、国道20号、甲府韮崎線等の交通が転換され混雑の緩和が期待できます。
- (都)田富町敷島線**
  - ・(都)田富町敷島線は、甲斐市を南北に縦貫する延長約8.9kmの道路で、甲府都市圏域を中心とした幹線道路ネットワークの一部を構成するとともに、地域住民の生活道路として重要な役割を担っている。
  - ・当該路線は慢性化している竜王駅周辺の渋滞の解消、緩和および交通結節点の利便性向上の効果が期待される路線として随時整備が進められている。

●主要渋滞箇所周辺の事業

今後の対策案			
	事業名	実施主体	事業進捗
短期	(都)田富町敷島線 (バイパス事業)	山梨県	・国道20号～国道52号間(L=550m)について用地交渉に着手
中期			
長期	新山梨環状道路(北部区間) (バイパス事業)	国土交通省	・甲斐市牛匂～同市宇津谷間(L=5.0km)で調査・設計中

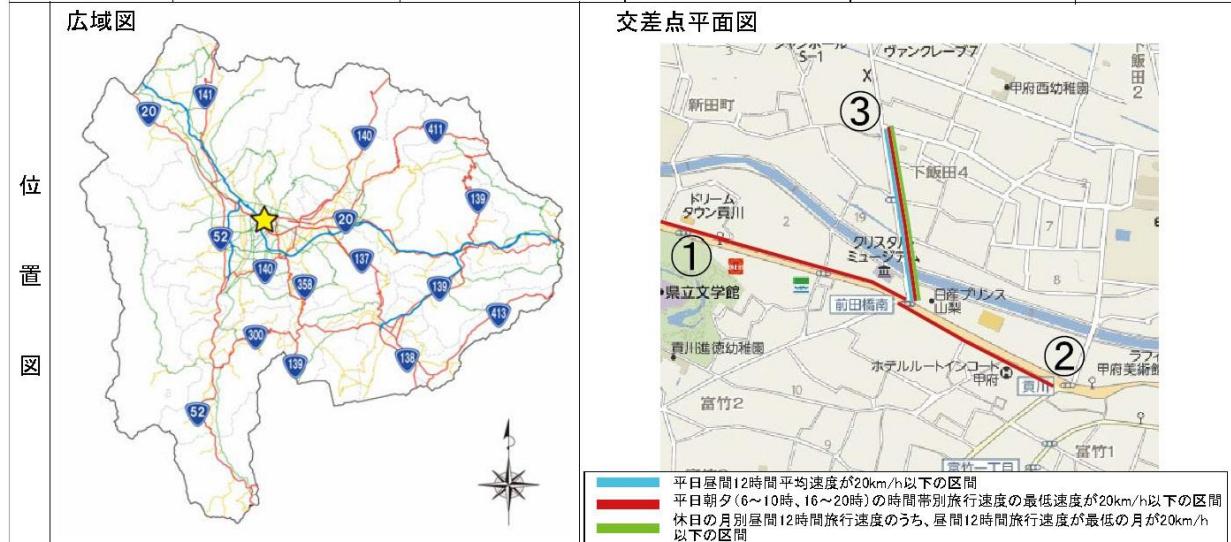
# 3. 今後の渋滞対策の検討(案)

## 前田橋南交差点のカルテ(仮称)の作成イメージ(交通状況)

### 主要渋滞箇所

### 前田橋南

所在地:	甲府市	エリア:	○	区間:	11	—	単独箇所番号:	—
接続路線:	一般国道52号		—		—		—	
主要渋滞箇所の選定理由	年間の損失時間	平日昼間12時間の平均旅行速度	平日朝夕ピーク時の平均旅行速度	休日観光ピーク時の平均旅行速度	パブコメ			
	—	—	—	—	○			

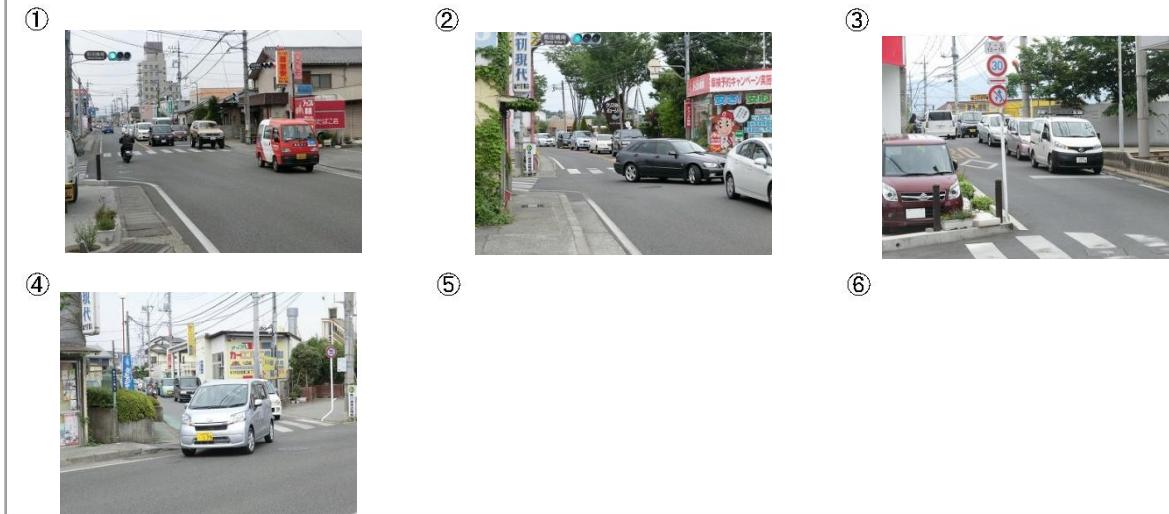


#### 道路交通状況



© GeoEye、© 日本スペースイメージングおよび「国土地理院発行基盤地図情報(承認番号 平21業使 第393号)」

道	H22	No	センサス番号	路線名	日交通量(台/日)	混雑時旅行速度(km/h)	混雑度	損失時間(千人時間/年)	損失時間計(千人時間/年)											
路	平日の旅行速度	H23	No	DRM2203	朝夕の旅行速度(km/h)															
					①	53383411010373	25.9	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台			
								36.8	20.6	19.5	26.9	27.3	25.2	27.5	29.8	32.1	35.6			
								②	53383403650373	23.4	30.3	28.2	24.1	25.2	22.8	21.9	19.0	21.3	26.6	30.3
								③	53383413660373	11.5	19.4	13.5	7.8	11.3	9.1	8.5	8.8	10.4	12.8	14.4
								④												
⑥																				
況	H23	No	DRM2203	休日昼間12h平均旅行速度(km/h)																
				4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月					
路	平日の旅行速度	H23	No	DRM2203	①	53383411010373	29.4	29.1	29.8	28.4	27.8	29.3	26.7	27.5	30.0	30.3	28.8	28.5		
					②	53383403650373	27.1	24.5	25.6	24.4	25.2	27.4	24.8	22.6	24.2	26.4	23.1	23.5		
					③	53383413660373	13.8	12.1	12.4	10.9	10.3	11.9	11.7	12.8	11.9	10.4	10.8	14.9		
況	休日の旅行速度	H23	No	DRM2203	④															
					⑤															
					⑥															



#### パブコメの結果

自由意見なし

# 3. 今後の渋滞対策の検討(案)

## ■ 前田橋南交差点のカルテ(仮称)の作成イメージ(対策方針)

### 主要渋滞箇所

対策の方針			
渋滞状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道 52 号は、甲府市街地と甲斐市を結ぶ主要な幹線道路であり、朝夕のピーク時には交通集中による速度低下が発生。</li> <li>○道路の混雑度は、国道 20 号が 1.50 と交通容量を超過している[H22 道路交通センサス]。</li> </ul>		
渋滞要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>○朝夕ピーク時の交通集中による、交通容量の超過が発生している。</li> <li>○複雑な交差点の形状であり、円滑な交通処理がなされていない。</li> <li>○当該区間はバス路線が運行しているが、2 車線道路でありバスベイも設置されていない。</li> </ul>		
対策方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道 52 号から甲府市街地への流入交通の分散を図るため、新山梨環状道路を整備。</li> <li>○国道 52 号の歩道整備及び、バスベイを整備</li> </ul>		
今後の対策案			
	事業名	実施主体	事業進捗
短期	交差点の円滑化 (具体的な対策案を検討中)	国土交通省	
中期			
長期	新山梨環状道路(北部区間) (バイパス事業)	国土交通省	・甲斐市牛匂～同市宇津谷間(L=5.0km)で調査・設計中

### 前田橋南

#### 対策案の概要

#### ■ 新山梨環状道路北部区間

- ・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした全長約 43km の環状道路です。北部区間は、国道 20 号甲府市向町付近から、甲府市街の北側を経由し再び国道 20 号に接続する道路で、4 車線の道路として計画されています。
- ・整備により、国道 20 号、甲府市街線等の交通が転換され混雑の緩和が期待できます。

#### ● 主要渋滞箇所周辺の事業



## 4. 今後のスケジュールについて

# 4. 今後のスケジュールについて

	H24年度						H25年度			
	6月	...	8月	...	11月	12月	1月	6月	秋頃	
山梨県道路交通円滑化・安全委員会	<p>第10回山梨県道路交通円滑化・安全委員会 (6月28日開催)</p> <p>○今後の渋滞対策検討の方針について</p>		<p>第11回山梨県道路交通円滑化・安全委員会 (8月9日開催)</p> <p>○主要渋滞箇所候補の選定の考え方 ○主要渋滞箇所候補 ○パブリックコメントの実施(案)</p>		<p>パブリックコメント実施 11月9日～11月18日実施</p>		<p>パブリックコメント等の結果を踏まえ箇所の提示 (12月20日開催)</p> <p>第12回山梨県道路交通円滑化・安全委員会</p>		<p>主要渋滞箇所の公表</p>	
	<p>第13回山梨県道路交通円滑化・安全委員会</p> <p>○対応方針の検討</p>		<p>対応方針の公表</p> <p>○各主要渋滞箇所の対策案 ○最新データによるモニタリング結果等の報告</p>		<p>モニタリング結果 に対する意見 最新データによる</p>		<p>第14回山梨県道路交通円滑化・安全委員会</p>			