

渋滞対策

平成27年9月30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 | | 2 |
| 2. | 委員会の論点 | | 4 |
| 3. | 渋滞対策の進捗状況確認 | | 6 |
| 4. | 最新の渋滞状況による分析(モニタリング) | | 8 |
| 5. | 渋滞対策箇所の効果確認(フォローアップ) | | 11 |
| 6. | 優先対策箇所の検討状況 | | 17 |
| 7. | 賢く使う対策の実施状況 | | 32 |

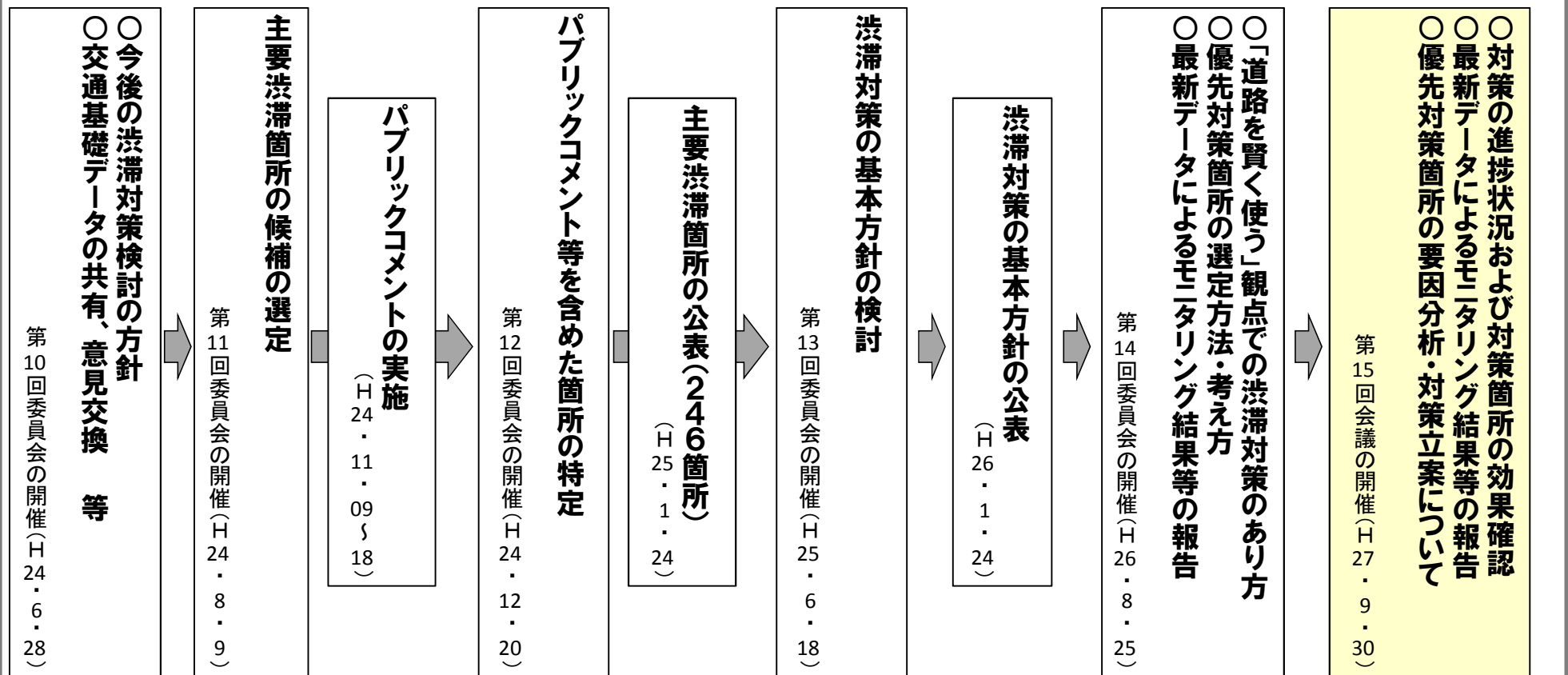
1.これまでの検討経緯

1. これまでの検討経緯

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。

渋滞対策検討の経緯



2.委員会の論点

2.委員会の論点

- 主要渋滞箇所を対象に、渋滞対策の進捗状況と対策による効果を検証
- 主要渋滞箇所について、最新のプローブデータで交通状況のモニタリングを実施
- 優先対策箇所の選定方法、要因分析・対策立案の考え方を確認

◆渋滞対策の進捗状況確認

主要渋滞箇所を対象で実施している**渋滞対策の進捗状況を確認**

◆最新の交通状況による分析

最新のプローブデータにて、主要渋滞箇所の交通状況を**モニタリングした結果に関する報告**

◆渋滞対策箇所の効果確認

主要渋滞箇所の対策済箇所の**対策効果の報告**

◆優先対策箇所の検討状況

主要渋滞箇所の**優先対策箇所の選定方法と選定結果の報告、要因分析および対策立案の考え方の確認**

3.渋滞対策の進捗状況確認

3.渋滞対策の進捗状況確認

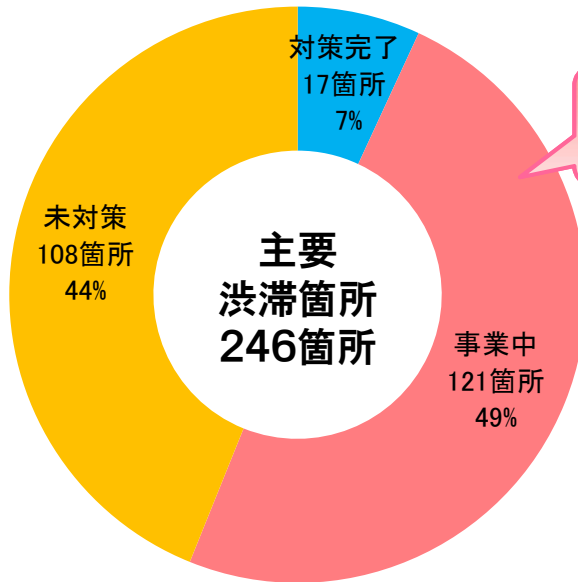
- 主要渋滞箇所を選定された246箇所について、渋滞対策の実施状況を確認
- 主要渋滞箇所のうち、対策完了箇所17箇所、対策中箇所121箇所

■対策完了箇所 ⇒17箇所

| | 事業名 | 対策完了箇所数 | 備考 |
|-------|---------------------|---------|------------|
| 国土交通省 | 国道20号 一ツ谷交差点改良 | 1 | 平成23年11月完了 |
| | 国道20号 国母交差点改良 | 1 | 平成24年12月完了 |
| | 国道139号 船津登山道入口交差点改良 | 1 | 平成26年5月完了 |
| 山梨県 | 韭崎南アルプス中央線 浅原橋架替 | 2 | 平成25年12月完了 |
| | 国道411号 笛吹橋拡幅工事 | 2 | 平成25年12月完了 |
| | 国道137号 吉田河口湖バイパス | 10 | 平成27年3月完了 |

■事業中箇所 ⇒121箇所

| | 事業名 | 事業中箇所数 | 備考 |
|-------|--------------------------|--------|------------------------------|
| 国土交通省 | 国道52号 上石田改良 | 4 | 平成26年4月一部供用 |
| | 国道20号 大月バイパス | 4 | 平成18年7月、平成19年10月、平成23年2月部分供用 |
| | 国道139号 都留バイパス | 3 | 昭和63年3月、平成5年8月、平成23年3月部分供用 |
| | 中部横断自動車道（富沢～六郷） | 5 | 平成29年度供用予定 |
| | 国道20号 新山梨環状道路（北部区間4工区）※ | 61 | 未定 |
| | 国道138号 新屋拡幅 | 4 | 未定 |
| 山梨県 | 甲府南アルプス線 田富町敷島線（富竹Ⅱ 仲新居） | 3 | 平成19年4月一部供用 |
| | 国道140号 西関東連絡道路（甲府山梨道路Ⅱ期） | 6 | 平成26年12月一部供用 |
| | 国道411号 城東バイパスⅡ期※ | 5 | 未定 |
| | 国道140号 新山梨環状道路（東部区間） | 12 | 未定 |
| | その他事業 | 14 | 未定 |

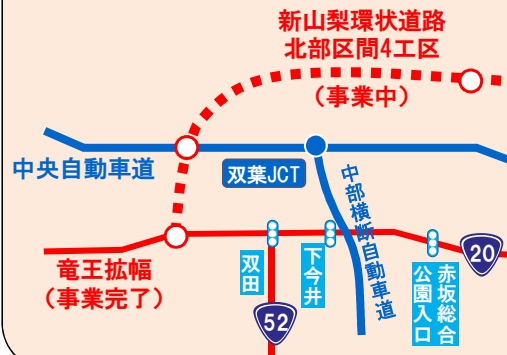


主要渋滞箇所の約6割が対策完了、事業中箇所

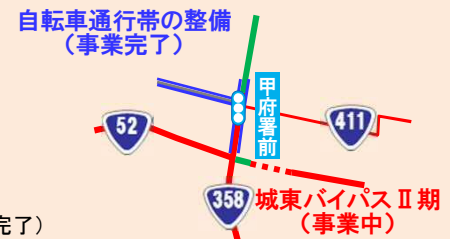
※ 1つの交差点に対し、複数の事業が対策として挙げられている場合は、全ての事業が完了した場合に「対策完了」と判断する。

一般国道20号竜王拡幅(平成26年4月完了)

自転車通行帯の整備(平成22年3月完了)



竜王拡幅は事業完了したが新山梨環状道路が事業中のため主要渋滞箇所3箇所は事業中箇所として計上



【同様の完了事業】

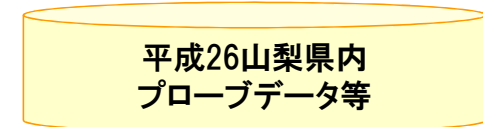
- ・竜王駅前交差点改良(平成23年11月完了)
- ・船山橋北詰交差点改良(平成25年4月完了)
- ・名取交差点改良事業(平成25年4月完了)

4. 最新の交通状況による分析 (モニタリング)

4. 最新の交通状況による分析【一般道】

- プローブデータを最新データに更新(平成22・23年プローブデータ→平成26年プローブデータ)
- 以下の3指標による主要渋滞箇所の渋滞状況をモニタリング
 - ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
 - ②平日朝夕(6~10時、16~20時)の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下
 - ③休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20km/h以下
- その結果を受け、昨年選定された全246箇所のうち、今年度指標を上回る箇所が20箇所
- 来年度以降も引き続き、プローブデータを蓄積し、渋滞状況をモニタリングするとともに、指標を上回る箇所は速度の変動要因の分析を実施

平成24年度 主要渋滞箇所246箇所(国交省:84箇所、自治体:162箇所)を選定



平成27年度 選定した主要渋滞箇所の渋滞状況を最新のプローブデータ(平成26年)で確認



最新データで
3指標を下回る箇所
226箇所

| | 3指標を下回る箇所 |
|-------|-----------|
| 国土交通省 | 76箇所 |
| 自治体 | 150箇所 |
| 合計 | 226箇所 |



最新データで
3指標すべてを上回る箇所
20箇所

| | 3指標を上回る箇所 |
|-------|-----------|
| 国土交通省 | 8箇所 |
| 自治体 | 12箇所 |
| 合計 | 20箇所 |

4. 最新の交通状況による分析【一般道】

〇3指標すべてを上回った20箇所(国交省:8箇所、自治体:12箇所)は以下の通り



| N O | 道路 管理者 | 路線名 | 箇所名 | 市町村 |
|--------|-----------|------------|-------------|-----|
| 1 | 国交省 | 一般国道20号 | 桂台入口 | 大月市 |
| 2 | 国交省 | 一般国道20号 | (仮称) 駒橋1 | 大月市 |
| 3 | 国交省 | 一般国道52号 | 身延町役場入口 | 身延町 |
| 4 | 国交省 | 一般国道139号 | ひばりが丘 | 鳴沢村 |
| 5 | 国交省 | 一般国道139号 | (仮称) 鳴沢村 | 鳴沢村 |
| 6 | 国交省 | 一般国道139号 | 鹿留入口 | 都留市 |
| 7 | 国交省 | 一般国道139号 | 都留文大入口 | 都留市 |
| 8 | 国交省 | 一般国道139号 | サンスポーツランド入口 | 都留市 |
| 9 | 自治体 | 一般国道140号 | 西関東道路入口 | 山梨市 |
| 10 | 自治体 | 一般国道140号 | (仮称) 東高橋1 | 笛吹市 |
| 11 | 自治体 | 一般国道358号 | (仮称) 西下条町 | 甲府市 |
| 12 | 自治体 | 一般国道411号 | (仮称) 川中島 | 笛吹市 |
| 13 | 自治体 | 甲府韮崎線 | 横根 | 甲府市 |
| 14 | 自治体 | 甲府韮崎線 | 大屋敷 | 甲斐市 |
| 15 | 自治体 | 甲府韮崎線 | 善光寺 | 甲府市 |
| 16 | 自治体 | 山中湖忍野富士吉田線 | (仮称) 忍草2 | 忍野村 |
| 17 | 自治体 | 小石和市部線 | (仮称) 四日市場1 | 笛吹市 |
| 18 | 自治体 | 緑ヶ丘運動公園線 | (仮称) 緑が丘 | 甲府市 |
| 19 | 自治体 | 山梨市停車場線 | 加納岩小南 | 山梨市 |
| 20 | 自治体 | 塩平窪平線 | (仮称) 北原 | 山梨市 |

■ : 対策完了箇所

5.渋滞対策箇所の効果確認 (フォローアップ)

5.1 渋滞対策箇所の効果確認～平成25年度供用箇所～

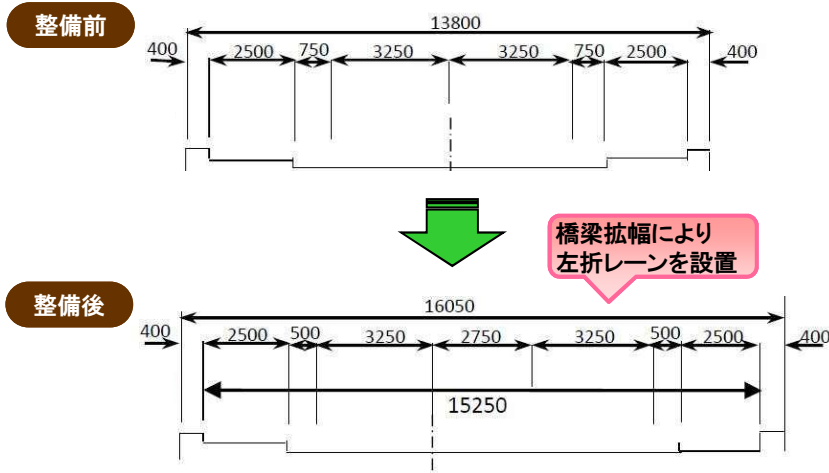
- 平成25年12月に国道411号笛吹橋拡幅が供用
- (仮称)川中島交差点では、旅行速度の向上を確認
- 今後、現地の状況を確認し、主要渋滞箇所の見直しを含め検討予定

国道411号 笛吹橋拡幅工事(笛吹市)

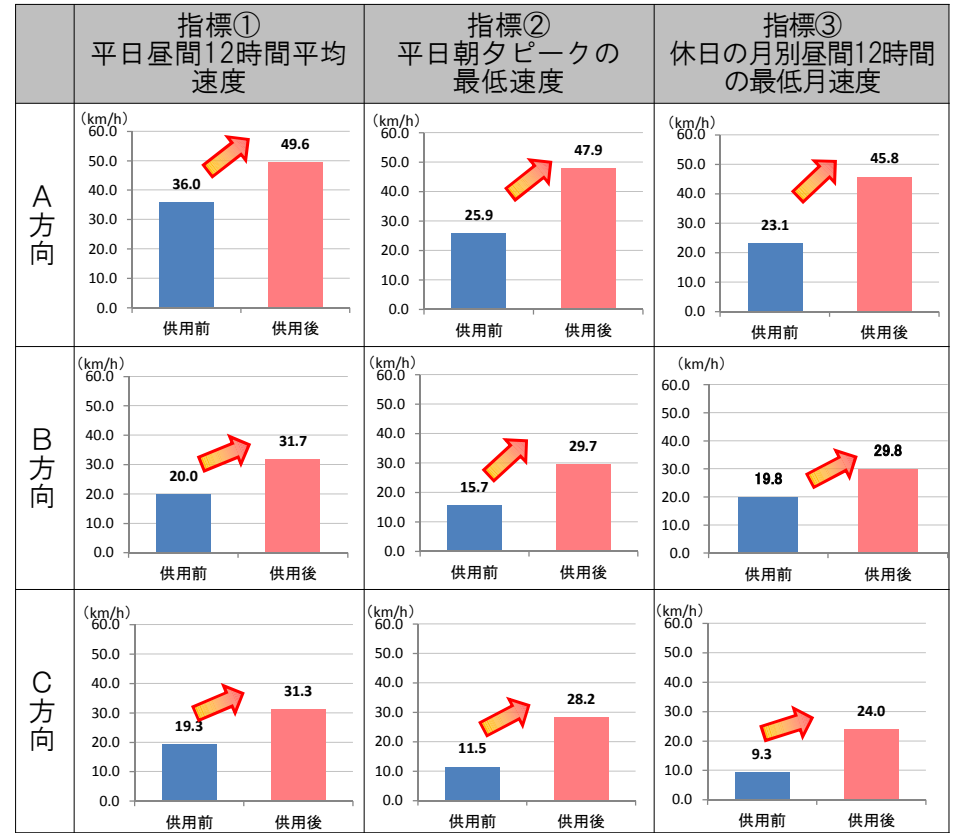
位置図



整備内容 (左岸側)



旅行速度の変化 ((仮称)川中島交差点)



出典：プローブデータ【供用前】指標①～③：平成25年1月～平成25年12月
 【供用後】指標①～③：平成26年1月～平成26年12月
 ※H26データの指標③は降雪の影響を受けていることが確認されたため、1・2月分を除外した最低月で比較

抽出指標に対する判定

| 道路管理者 | 箇所名 | 市町村 | 指標① | 指標② | 指標③ |
|-------|---------|-----|-----|-----|-----|
| 県 | (仮称)川中島 | 笛吹市 | — | — | — |

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
 抽出指標②：平日朝夕(6～10時、16～20時)の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下
 抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20km/h以下

5.1 渋滞対策箇所の効果確認 ～第14回委員会での効果確認箇所～

○平成23年11月に国道52号竜王駅南交差点改良が整備完了
 ○概ねの方向で対策による旅行速度の改善が継続的に確認できたものの、抽出指標を下回る部分が残るため、今後、周辺の(都)田富町敷島線の事業進捗を見ながら、速度低下の要因分析を実施

国道52号 竜王駅南交差点改良(甲斐市)

■位置図

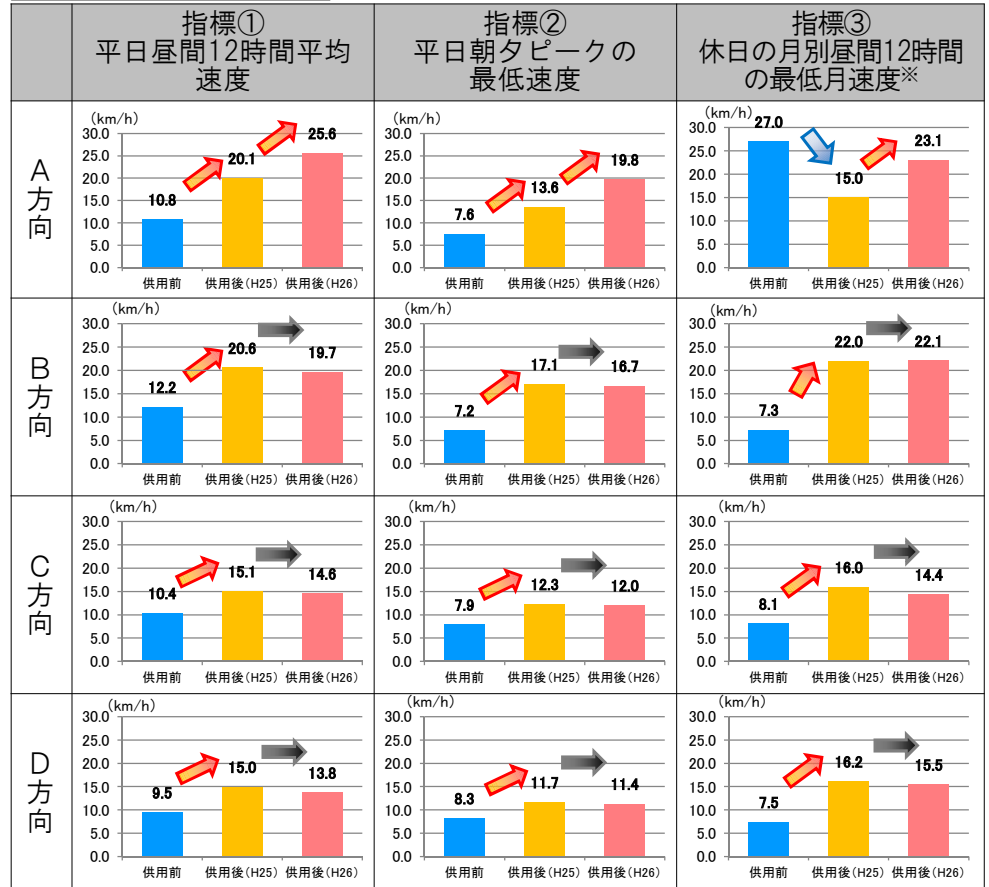


■整備内容

渋滞緩和および事故削減のため行った、右折レーン設置を含む交差点改良を実施し、平成23年11月に供用。



■旅行速度の変化



出典：プローブデータ【供用前】指標①：平成22年9月～11月、指標②③：平成22年3月～平成23年2月
 【供用後（H25）】指標①～③：平成25年1月～平成25年12月
 【供用後（H26）】指標①～③：平成26年1月～平成26年12月
 ※H26データの指標③は降雪の影響を受けていることが確認されたため、1・2月分を除外した最低月で比較

■抽出指標に対する判定

| 道路管理者 | 箇所名 | 市町村 | 指標① | 指標② | 指標③ |
|-------|------|-----|-----|-----|-----|
| 国 | 竜王駅南 | 甲斐市 | ● | ● | ● |

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
 抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下
 抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20km/h以下

5.1 渋滞対策箇所の効果確認 ～平成26年度供用箇所～

- 平成26年4月に竜王拡幅が全線4車線供用
- 赤坂公園入口交差点では、車線減少による速度低下が改善したことで渋滞が解消
- 当該区間の主要渋滞箇所(3箇所)は抽出指標を下回る箇所が残っているため、速度低下の要因分析実施
- 今後は、事業中の新山梨環状道路(北部区間)の進捗を見ながら、継続的にモニタリングを実施

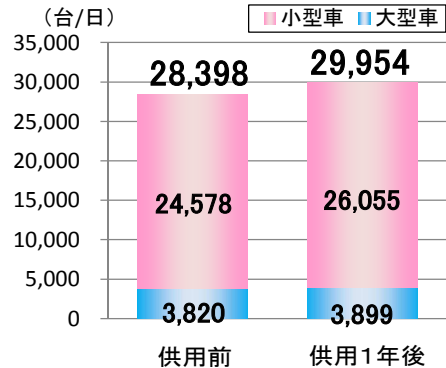
国道20号 竜王拡幅(甲斐市)

■位置図



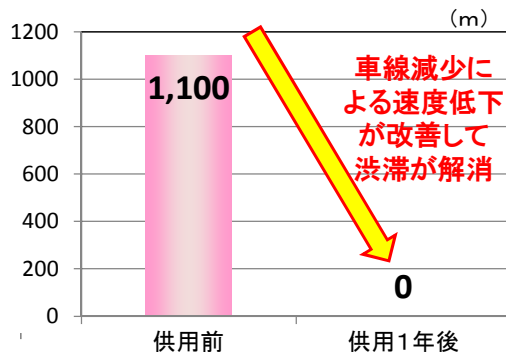
■断面交通量の変化

(赤坂総合公園入口交差点A断面)

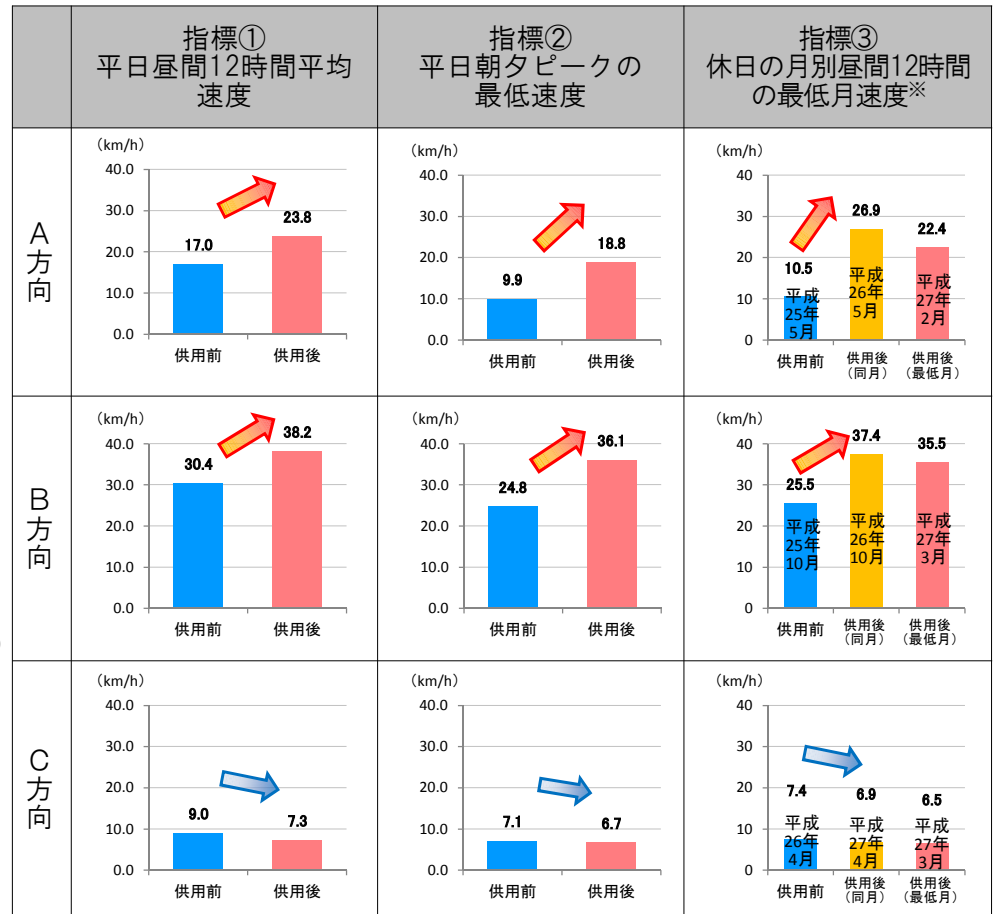


■渋滞長の変化

(赤坂総合公園入口交差点の西行き方向)



■旅行速度の変化 (赤坂総合公園入口交差点)



出典：プローブデータ【供用前】平成25年5月～平成26年4月【供用後】平成26年5月～平成27年4月
 ※H26データの指標③は降雪の影響を受けていることが確認されたため、1・2月分を除外した最低月で比較

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度
 抽出指標②：平日朝夕(6～10時、16～20時)の時間帯旅行速度の最低速度
 抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月

出典：調査結果【供用前：平成25年11月26日(火)、供用1年後：平成27年3月10日(火)】

5.1 渋滞対策箇所の効果確認 ～平成26年度供用箇所～

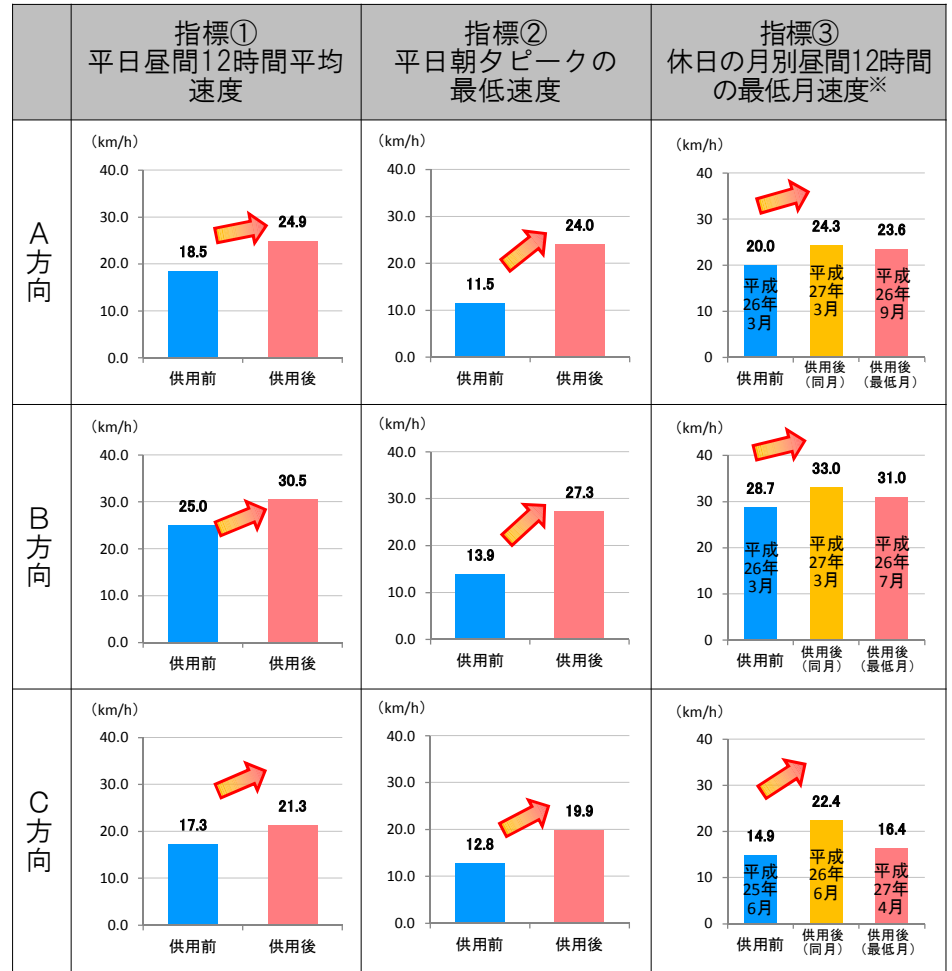
- 平成26年4月に国道52号上石田改良が一部供用
- 貢川橋西詰交差点では渋滞が緩和
- 当該区間に含まれる主要渋滞箇所(4箇所)の更なる渋滞緩和に向け、未供用区間の整備を推進

国道52号 上石田改良(甲府市)

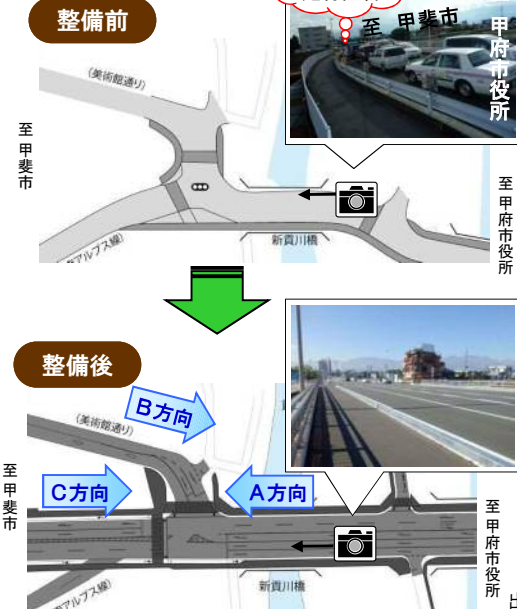
位置図



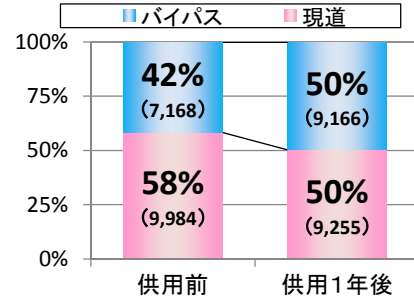
旅行速度の変化 (貢川橋西詰交差点)



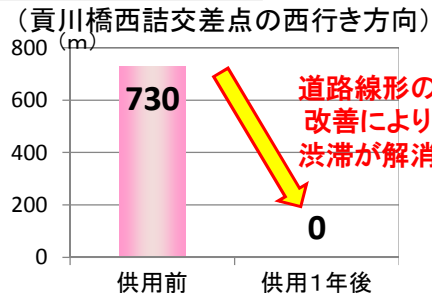
貢川橋西詰交差点の 線形改良



分担率の変化 (A-A断面)



渋滞長の変化



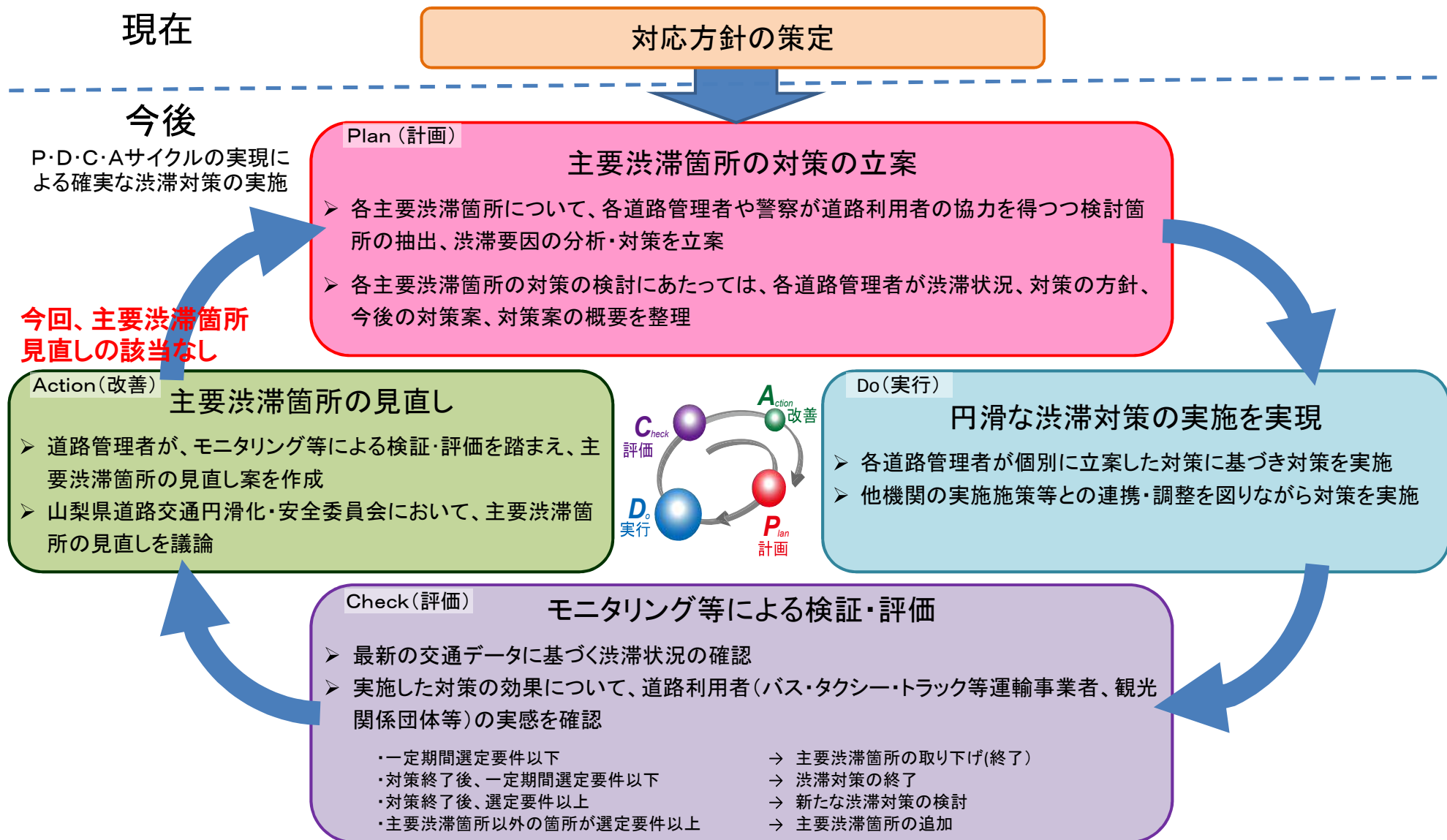
出典：調査結果【供用前：平成25年11月26日(火)、供用1年後：平成27年3月10日(火)】

出典：プローブデータ【供用前】平成25年5月～平成26年4月【供用後】平成26年5月～平成27年4月
 ※H26データの指標③は降雪の影響を受けていることが確認されたため、1・2月分を除外した最低月と比較

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度
 抽出指標②：平日朝夕(6～10時、16～20時)の時間帯旅行速度の最低速度
 抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月

5.2 主要渋滞箇所の見直し

○効果確認結果より、PDCAサイクルに則り、見直し箇所について検証した結果、今回は主要渋滞箇所の見直しの該当はなし

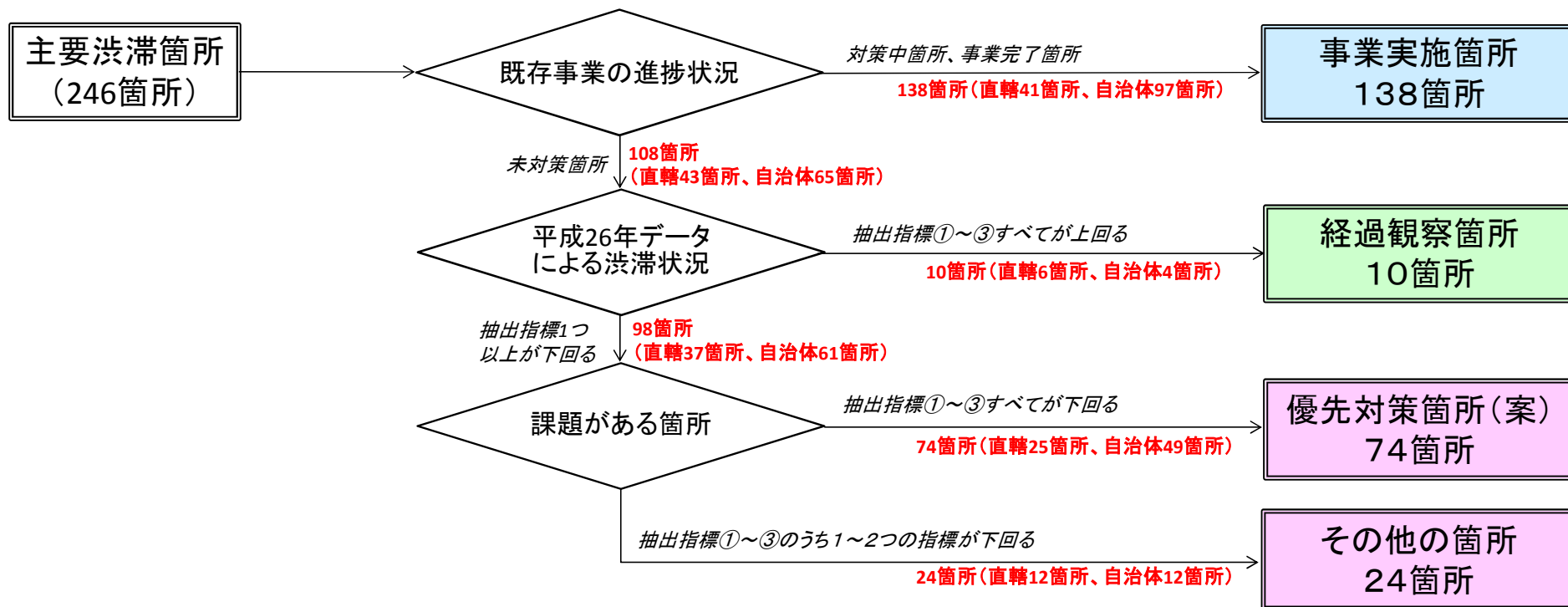


6. 優先対策箇所の検討状況

6.1 優先対策箇所の選定方法・考え方

○既存事業の有無と最新データによる状況を踏まえ、優先対策箇所(案)の選定を検討

【選定方法】



※優先対策箇所(案)は今後詳細な分析を行った上で、変更となる可能性あり

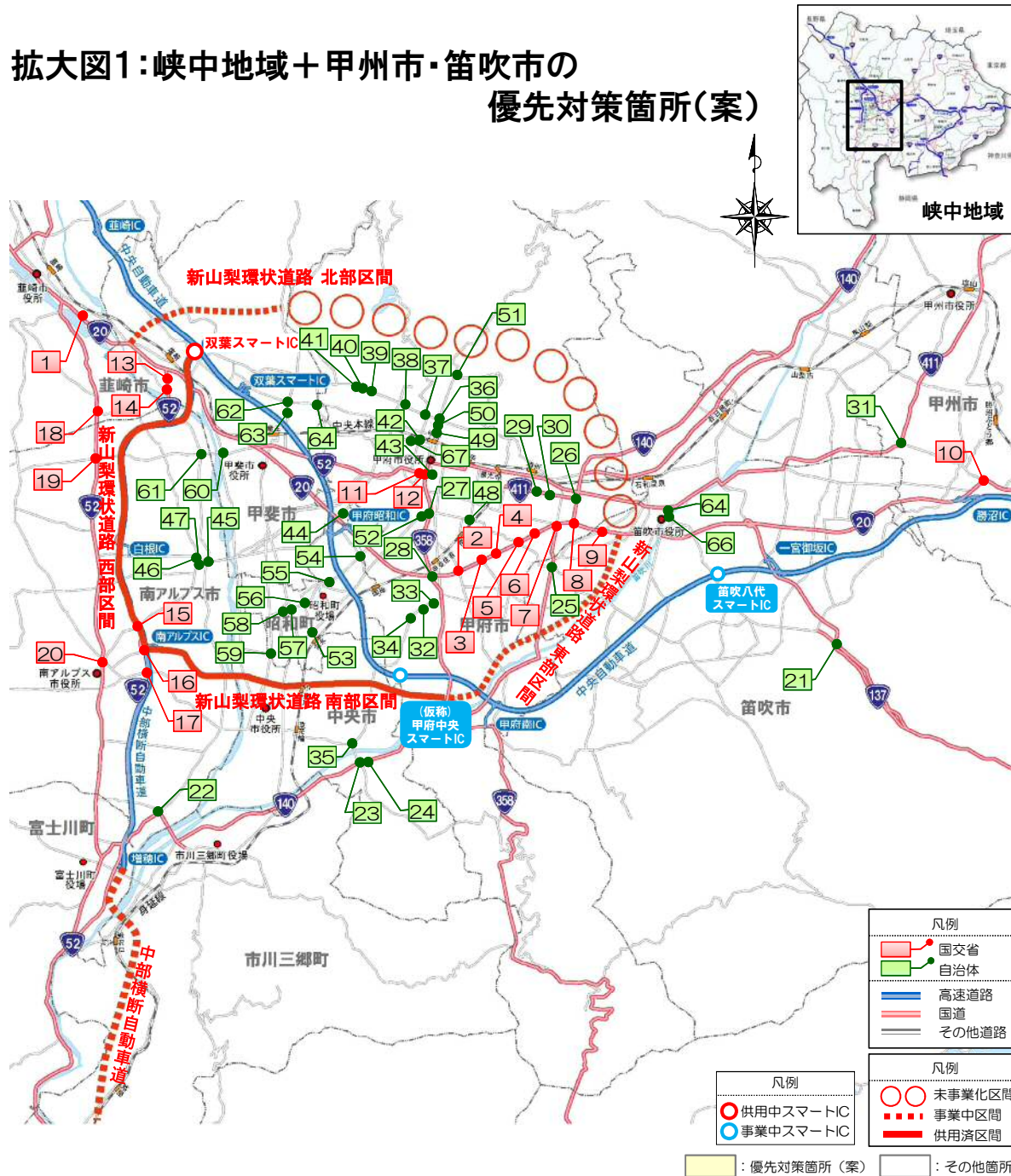
【抽出指標※】

- ①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
- ②平日朝夕(6～10時、16～20時)の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下
- ③休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20km/h以下

今後、詳細な要因分析を行った上で、渋滞状況や課題の大きさ(速度や交通量等)、現地の状況、地元意見等を勘案して総合的に判断し、順次対策を実施する。

6.2 優先対策箇所を選定

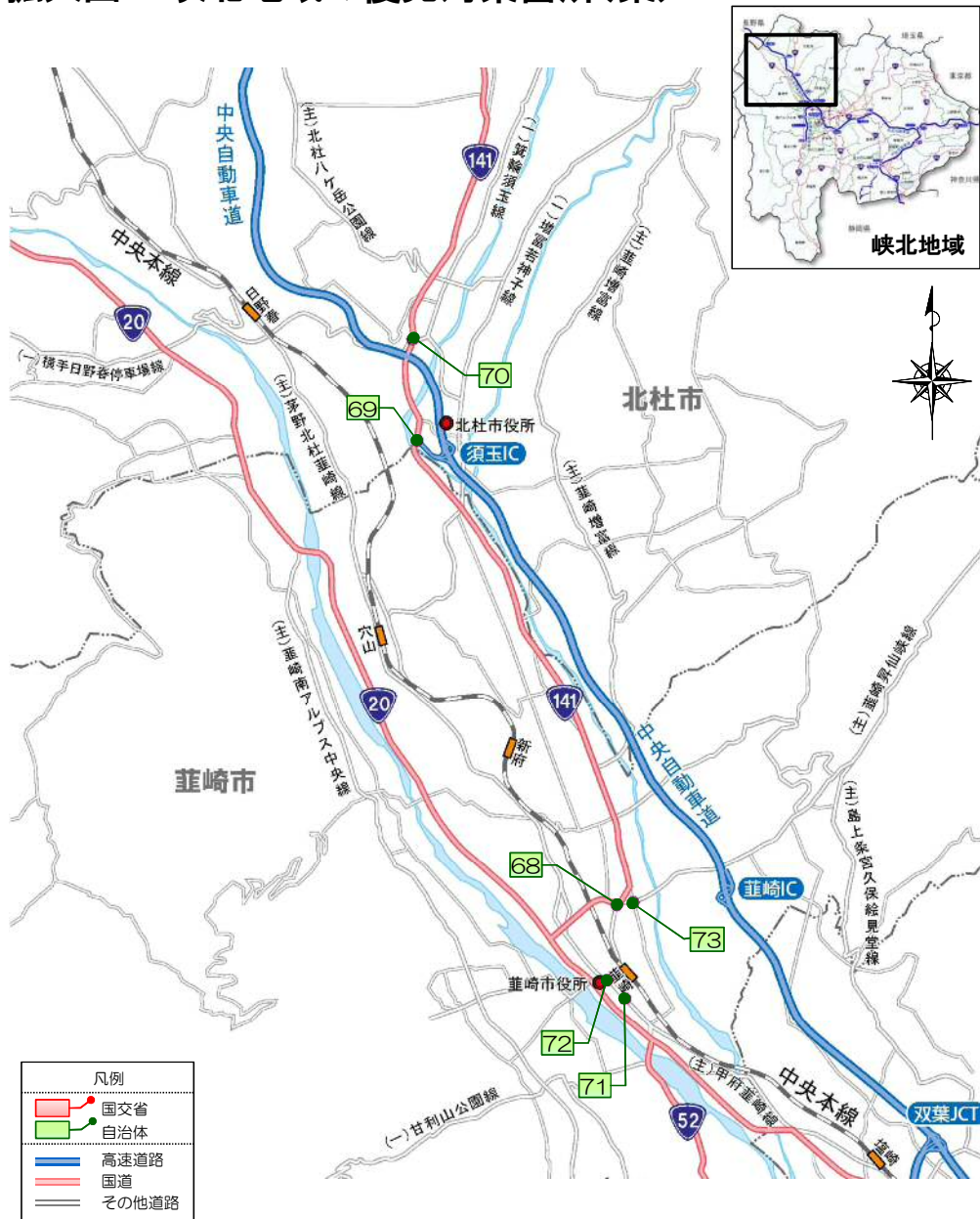
拡大図1: 峡中地域+甲州市・笛吹市の
優先対策箇所(案)



| NO | 道路管理者 | 路線名 | 箇所名 | 市区町村 |
|----|-------|----------|------------|--------|
| 1 | 国交省 | 一般国道20号 | 峡北消防本部西 | 韮崎市 |
| 2 | 国交省 | 一般国道20号 | 下小河原 | 甲府市 |
| 3 | 国交省 | 一般国道20号 | 小瀬スポーツ公園入口 | 甲府市 |
| 4 | 国交省 | 一般国道20号 | 増坪 | 甲府市 |
| 5 | 国交省 | 一般国道20号 | 蓬沢 | 甲府市 |
| 6 | 国交省 | 一般国道20号 | 西高橋 | 甲府市 |
| 7 | 国交省 | 一般国道20号 | 上阿原 | 甲府市 |
| 8 | 国交省 | 一般国道20号 | 向町二 | 甲府市 |
| 9 | 国交省 | 一般国道20号 | 広瀬 | 笛吹市 |
| 10 | 国交省 | 一般国道20号 | 柏尾 | 笛吹市 |
| 11 | 国交省 | 一般国道52号 | 丸の内郵便局東 | 甲府市 |
| 12 | 国交省 | 一般国道52号 | 相生歩道橋 | 甲府市 |
| 13 | 国交省 | 一般国道52号 | (仮称) 下今井1 | 甲斐市 |
| 14 | 国交省 | 一般国道52号 | (仮称) 下今井2 | 甲斐市 |
| 15 | 国交省 | 一般国道52号 | 十五所 | 南アルプス市 |
| 16 | 国交省 | 一般国道52号 | 十日市場 | 南アルプス市 |
| 17 | 国交省 | 一般国道52号 | 南アルプスIC西 | 南アルプス市 |
| 18 | 国交省 | 一般国道52号 | 御勅使工業団地入口 | 韮崎市 |
| 19 | 国交省 | 一般国道52号 | 六科 | 南アルプス市 |
| 20 | 国交省 | 一般国道52号 | (仮称) 小笠原 | 南アルプス市 |
| 21 | 自治体 | 一般国道137号 | 若宮 | 甲府市 |
| 22 | 自治体 | 一般国道140号 | 三郡橋北 | 南アルプス市 |
| 23 | 自治体 | 一般国道140号 | 豊積橋南 | 中央市 |
| 24 | 自治体 | 一般国道140号 | (仮称) 浅利 | 中央市 |
| 25 | 自治体 | 一般国道140号 | 東高橋 | 笛吹市 |
| 26 | 自治体 | 一般国道140号 | 東部市民センター南 | 甲府市 |
| 27 | 自治体 | 一般国道358号 | 遠光寺北 | 甲府市 |
| 28 | 自治体 | 一般国道358号 | 中小河原立体 | 甲府市 |
| 29 | 自治体 | 一般国道411号 | 国玉町北 | 甲府市 |
| 30 | 自治体 | 一般国道411号 | 中央協撰所 | 甲府市 |
| 31 | 自治体 | 一般国道411号 | 等々力 | 甲府市 |
| 32 | 自治体 | 甲府中央右左口線 | 万才橋西 | 甲府市 |
| 33 | 自治体 | 甲府中央右左口線 | (仮称) 大里町2 | 甲府市 |
| 34 | 自治体 | 甲府中央右左口線 | (仮称) 大里町1 | 甲府市 |
| 35 | 自治体 | 甲府中央右左口線 | 乙黒 | 中央市 |
| 36 | 自治体 | 甲府市道 | 武田 | 甲府市 |
| 37 | 自治体 | 甲府市道 | 朝日五丁目 | 甲府市 |
| 38 | 自治体 | 甲府市道 | 社会保険事務所入口 | 甲府市 |
| 39 | 自治体 | 甲府市道 | 北部市民センター前 | 甲府市 |
| 40 | 自治体 | 甲府市道 | 湯村 | 甲府市 |
| 41 | 自治体 | 甲府市道 | 千塚八幡神社東 | 甲府市 |
| 42 | 自治体 | 甲府市道 | 朝日町ガード南 | 甲府市 |
| 43 | 自治体 | 甲府南アルプス線 | 検察庁南 | 甲府市 |
| 44 | 自治体 | 甲府南アルプス線 | 徳行立体北 | 甲府市 |
| 45 | 自治体 | 甲府南アルプス線 | 関国橋西 | 南アルプス市 |
| 46 | 自治体 | 甲府南アルプス線 | 上今諏訪 | 南アルプス市 |
| 47 | 自治体 | 甲府南アルプス線 | (仮称) 今諏訪 | 南アルプス市 |
| 48 | 自治体 | 甲府市道 | (仮称) 朝氣1 | 甲府市 |
| 49 | 自治体 | 甲府市道 | (仮称) 丸の内2 | 甲府市 |
| 50 | 自治体 | 甲府市道 | 文化会館前 | 甲府市 |
| 51 | 自治体 | 甲府市道 | (仮称) 古府中町4 | 甲府市 |
| 52 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 千秋橋西詰 | 甲府市 |
| 53 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 山梨大学病院入口 | 昭和町 |
| 54 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 西条 | 昭和町 |
| 55 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 押原小北 | 昭和町 |
| 56 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 築地新居 | 昭和町 |
| 57 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 飯喰東 | 昭和町 |
| 58 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 飯喰 | 昭和町 |
| 59 | 自治体 | 甲府市川三郷線 | 流通センター北 | 中央市 |
| 60 | 自治体 | 甲斐芦安線 | 信玄橋東詰 | 甲斐市 |
| 61 | 自治体 | 甲斐芦安線 | 信玄橋西詰 | 南アルプス市 |
| 62 | 自治体 | 甲斐中央線 | 中下条 | 甲斐市 |
| 63 | 自治体 | 甲斐中央線 | 大下条 | 甲斐市 |
| 64 | 自治体 | 中下条甲府線 | 長塚中 | 甲斐市 |
| 65 | 自治体 | 小石和市区線 | (仮称) 市部 | 笛吹市 |
| 66 | 自治体 | 白井河原八田線 | 鶴飼橋北詰 | 笛吹市 |
| 67 | 自治体 | 市道 | 朝日三丁目 | 甲府市 |

6.2 優先対策箇所を選定

拡大図2: 峡北地域の優先対策箇所(案)



| NO | 道路管理者 | 路線名 | 箇所名 | 市町村 |
|----|-------|----------|----------|-----|
| 68 | 自治体 | 一般国道141号 | 東中学校前 | 葦崎市 |
| 69 | 自治体 | 一般国道141号 | 薬師堂橋東詰 | 北杜市 |
| 70 | 自治体 | 一般国道141号 | 須玉インター入口 | 北杜市 |
| 71 | 自治体 | 甲府葦崎線 | 本町 | 葦崎市 |
| 72 | 自治体 | 茅野北杜葦崎線 | (仮称)水神 | 葦崎市 |
| 73 | 自治体 | 葦崎昇仙峡線 | 葦崎インター西 | 葦崎市 |

□ : 優先対策箇所(案) □ : その他箇所

6.2 優先対策箇所を選定

拡大図3: 東部・富士北麓地域の優先対策箇所(案)(1/2)



| NO | 道路管理者 | 路線名 | 箇所名 | 市町村 |
|----|-------|----------|----------|--------|
| 74 | 国交省 | 一般国道138号 | 山中湖西 | 山中湖村 |
| 75 | 国交省 | 一般国道138号 | 忍野入口 | 山中湖村 |
| 76 | 国交省 | 一般国道139号 | 西桂町役場前 | 西桂町 |
| 77 | 国交省 | 一般国道139号 | 上暮地白糸 | 富士吉田市 |
| 78 | 国交省 | 一般国道139号 | 寿団地入口 | 富士吉田市 |
| 79 | 国交省 | 一般国道139号 | 下の水 | 富士吉田市 |
| 80 | 国交省 | 一般国道139号 | 富士見バイパス北 | 富士吉田市 |
| 81 | 国交省 | 一般国道139号 | 昭和大学入口 | 富士吉田市 |
| 82 | 国交省 | 一般国道139号 | 大田和 | 鳴沢村 |
| 83 | 国交省 | 一般国道139号 | 本栖 | 富士河口湖町 |
| 84 | 自治体 | 一般国道137号 | 中曽根 | 富士吉田市 |
| 85 | 自治体 | 一般国道137号 | 金鳥居 | 富士吉田市 |
| 86 | 自治体 | 一般国道137号 | 富士吉田駅前 | 富士吉田市 |
| 87 | 自治体 | 一般国道139号 | お茶屋町東 | 富士吉田市 |
| 88 | 自治体 | 一般国道139号 | 愛染通り | 富士吉田市 |
| 89 | 自治体 | 一般国道413号 | 平野 | 山中湖村 |
| 90 | 自治体 | 新田下吉田線 | 小明見 | 富士吉田市 |



□ : 優先対策箇所(案) □ : その他箇所



凡例

- 国交省 (Red line)
- 自治体 (Green line)
- 高速道路 (Blue line)
- 国道 (Red line)
- その他道路 (Grey line)

凡例

- 供用中スマートIC (Red circle)
- 事業中スマートIC (Blue circle)

凡例

- 未事業化区間 (Red circle)
- 事業中区間 (Red dashed circle)
- 供用済区間 (Red solid circle)

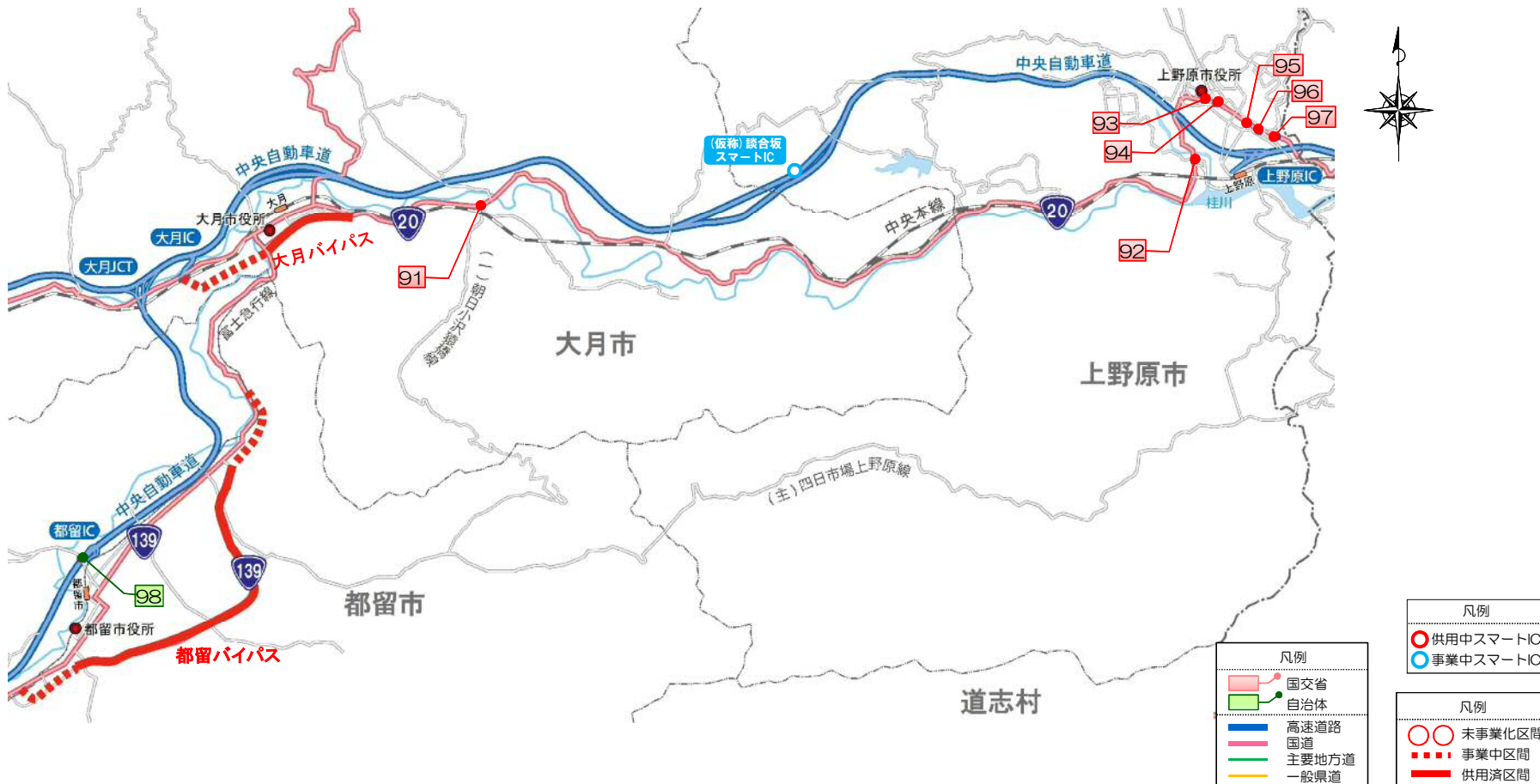
6.2 優先対策箇所を選定

拡大図4: 東部・富士北麓地域の優先対策箇所(案)(2/2)



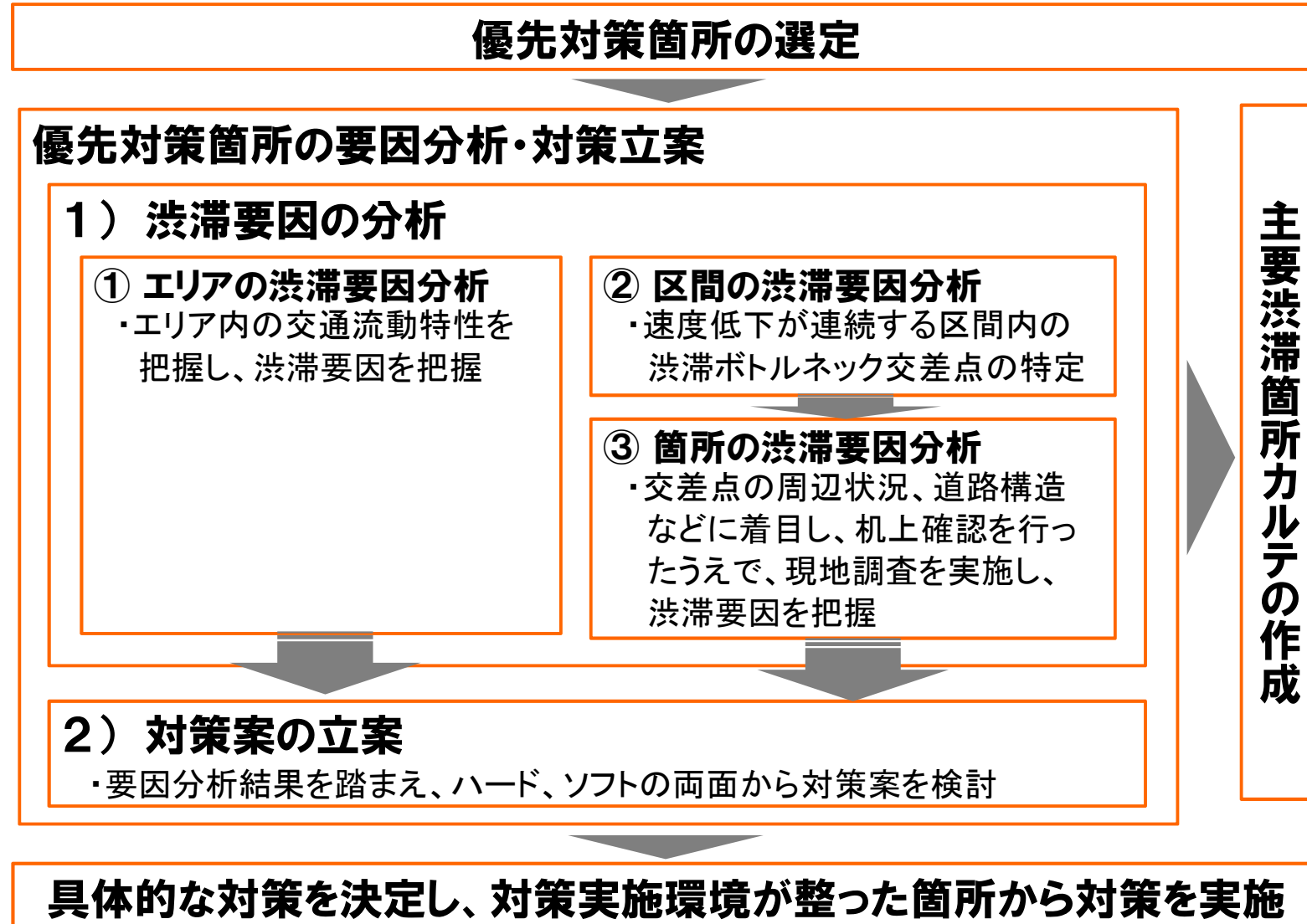
| NO | 道路管理者 | 路線名 | 箇所名 | 市町村 |
|----|-------|----------|----------|------|
| 91 | 国交省 | 一般国道20号 | 猿橋小入口 | 大月市 |
| 92 | 国交省 | 一般国道20号 | 上野原高校入口 | 上野原市 |
| 93 | 国交省 | 一般国道20号 | 上野原市役所前 | 上野原市 |
| 94 | 国交省 | 一般国道20号 | (仮称)上野原1 | 上野原市 |
| 95 | 国交省 | 一般国道20号 | 新町二丁目 | 上野原市 |
| 96 | 国交省 | 一般国道20号 | 新町 | 上野原市 |
| 97 | 国交省 | 一般国道20号 | (仮称)上野原2 | 上野原市 |
| 98 | 自治体 | 高畑谷村停車場線 | (仮称)都留 | 都留市 |

□ : 優先対策箇所(案) □ : その他箇所



◆ 要因分析・対策立案の進め方

○ 主要渋滞箇所の渋滞対策の進め方は、県全体の対応方針、地域の対応方針を踏まえ、エリア、区間、箇所と広域的な視点から局所的な視点へと段階的に渋滞要因を把握し、広域的、局所的な対策案を立案



◆要因分析と対策立案の事例

○小瀬スポーツ公園入口交差点について、具体の要因分析と対策立案を実施

国道20号 小瀬スポーツ公園入口交差点(甲府市)

■位置図(広域)



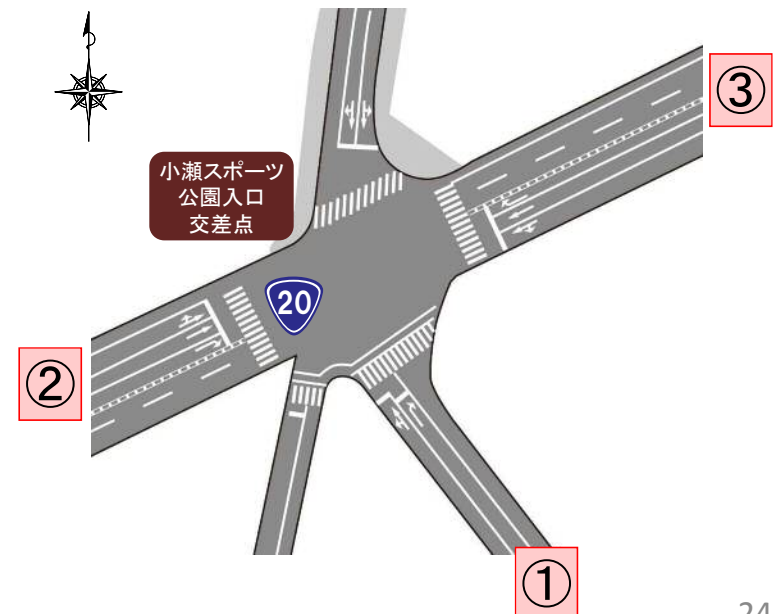
■主要渋滞箇所を選定理由

| 道路管理者 | 箇所名 | 市町村 | パブコメ | 指標① | | 指標② | | 指標③ | |
|-------|------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | | | 選定時 | H26 | 選定時 | H26 | 選定時 | H26 |
| 国 | 小瀬スポーツ公園入口 | 甲府市 | — | ● | ● | ● | ● | ● | ● |

■位置図



■交差点平面図

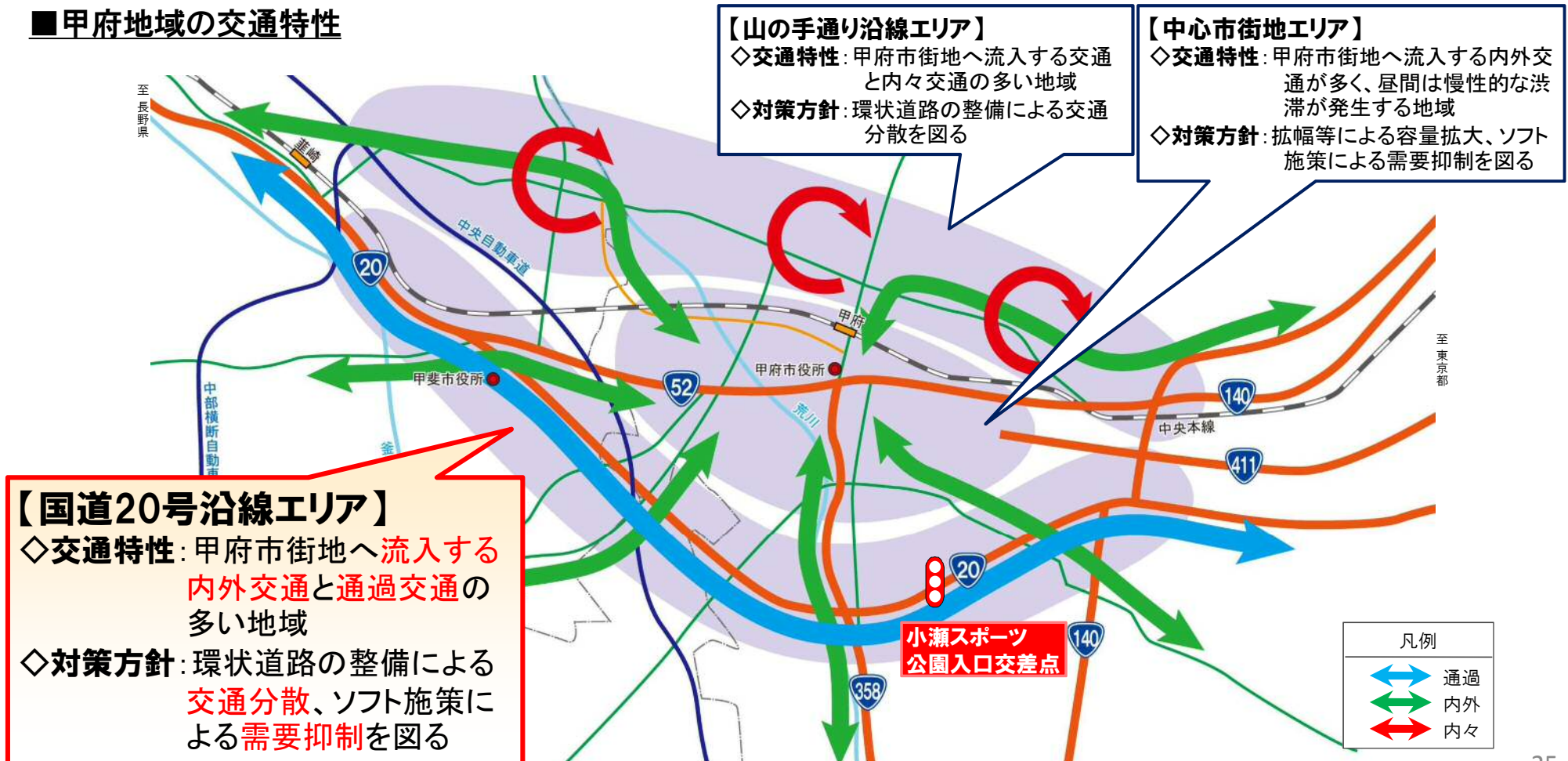


1) 渋滞要因の分析

① エリアの渋滞要因分析

- 同地域内でも交通特性(道路交通需要)や土地利用等に応じて交通流動特性が異なる
- 地域を細分化してエリアごとの交通流動特性を把握することで、エリアの対策方針を立案
- 小瀬スポーツ公園入口交差点は国道20号沿線エリアで甲府市街地へ流入する交通と通過交通の多い地域

■ 甲府地域の交通特性

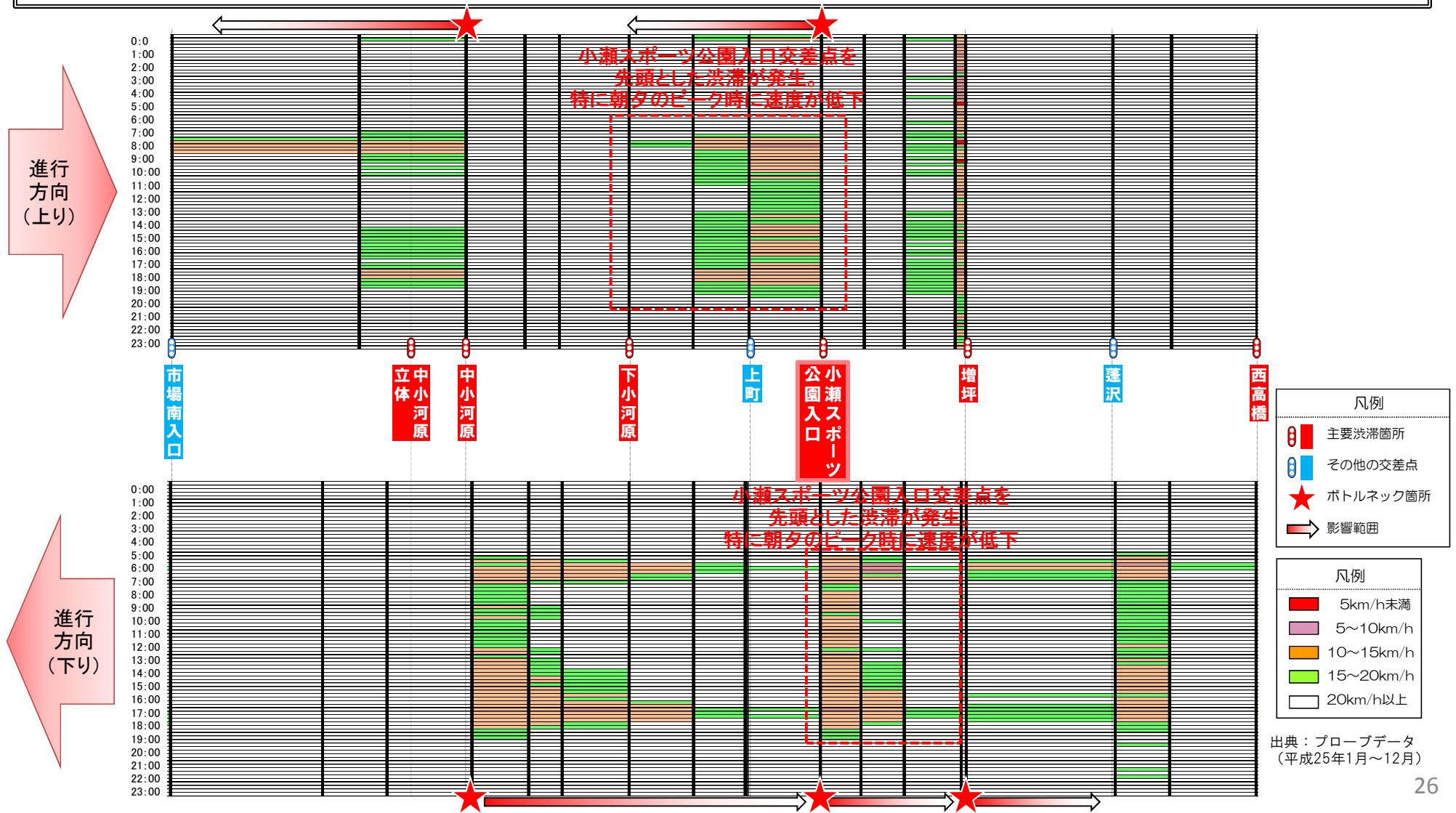


※甲府市中心部を地域内とし、起終点が共に地域内の交通を内々交通、起終点のいずれかが地域内の交通を内外交通、地域内を通過する交通を通過交通とする。

6.4 要因分析・対策立案 ～事例～

②区間の渋滞要因分析

- 適切な箇所への対策を行うため、プローブデータより区間内の速度低下の連担に着目
- 近接する交差点へ影響を及ぼし、渋滞発生の原因となるボトルネック箇所を特定
- 小瀬スポーツ公園入口交差点は当該交差点を先頭としたボトルネック箇所であることから、対策の実施が必要



③箇所の渋滞要因分析

a)机上分析

- 主要渋滞箇所では渋滞への影響が想定される項目(チェックポイント)に対し、既存の交通データ・地図等を用いて把握可能な範囲で整理
- 小瀬スポーツ公園入口交差点周辺には集客施設が多数存在し、交差点は5枝交差点

<整理項目>

○混雑状況

- …速度低下状況や混雑度の確認

○沿道状況

- …交通需要に影響する施設の有無

○道路構造

- …交通上の制約となる道路構造の有無

○道路交通状況

- …交通上の制約となる運用条件の有無

<確認手段>

- ・地図、航空写真、道路交通センサス、民間プローブ 等

■交差点平面図



■航空写真



| 要因区分 | チェックポイント | 有無 | 具体的な施設名 | |
|------|---------------|-------------|---------------------|---|
| 沿道状況 | 観光資源があるか | ○ | 小瀬スポーツ公園 | |
| | 工業団地・住宅団地があるか | × | なし | |
| | 集客施設があるか | 大規模商業施設・店舗等 | ○ | 薬局(カワチ薬品)、レストラン(ガスト、バーミヤン、吉野家)、コンビニ(ファミリーマート) |
| | | 公共施設等 | × | なし |
| | イベント会場があるか | ○ | 小瀬スポーツ公園(山梨中銀スタジアム) | |
| | 主要駅があるかどうか | ○ | 身延線 南甲府駅 | |

| 要因区分 | チェックポイント | ①方向 | ②方向 | ③方向 | |
|--------|--------------|----------|-----------|-----------|----|
| 道路構造 | 橋梁 | なし | なし | なし | |
| | 踏切 | なし | なし | なし | |
| | 車線構成 | 車線減少 | なし | なし | なし |
| | | 幅員減少 | なし | なし | なし |
| | | 右折専用車線 | あり | あり | あり |
| | 交差点形状 | 多枝交差点 | 5枝交差点 | | |
| | | クランク形状 | あり | なし | なし |
| 道路線形 | クランク・急カーブ | なし | なし | なし | |
| 道路交通状況 | 信号 | あり | あり | あり | |
| | バス停 | なし | なし | なし | |
| | バス専用・優先レーン | なし | なし | なし | |
| | 交通量(H22センサス) | 7,926台/日 | 47,861台/日 | 47,861台/日 | |

6.4 要因分析・対策立案 ～事例～

b) 現地調査

○現地調査にて、a)の机上分析結果の検証を行うとともに、データでは把握できない渋滞要因を把握

<確認項目>

- 「a)机上分析」での該当項目に関する渋滞への影響
- 机上では把握できないその他の要因
(例:右左折交通量、信号のつながり 等)

<確認手段>

- ・目視確認



■現地確認結果

※状況 ○:問題無し、×:問題あり

| 原因区分 | 道路・交通状況を見るポイント | 渋滞要因の種類 | 状況 | 詳細状況 | 原因区分 | 道路・交通状況を見るポイント | 渋滞要因の種類 | 状況 | 詳細状況 | |
|-----------|---------------------|--------------------|--------------|--|------------------------|--|---------------------------------|-------------------------------------|------|--|
| 交通規制・運用 | 信号現示 | 1.信号現示が不適切 | ○ | - | 沿道・交差点の環境 | 踏切 | 24.踏切による交通の停留 | ○ | - | |
| | | 2.信号機の不連動 | ○ | | | | 25.踏切と近接交差点の信号の不連動 | ○ | | |
| | | 3.信号機の視認性 | ○ | | | 橋梁 | 26.橋梁部と一般部の断面構成の相違 | ○ | | |
| | 右折車 または 対向直進車 | 4.右折専用車線の未整備 | ○ | | | | 27.橋梁への交通の集中 | ○ | | |
| | | 5.右折専用車線長の不足 | ○ | | | 沿道からの 出入り | 28.沿道施設への出入り | × | | ・国道20号上り方向でパーミヤンやガストの出入り車両が交通を阻害 ・細街路が接続した5枝交差点のため、主方向で信号の青時間が十分にさせていない |
| | | 6.右折車と対向直進車 | ○ | | | | 29.交差点及び直近の細街路の出入り | × | | |
| | 7.左折車による直進車の阻害 | ○ | 30.駅前広場への出入り | | ○ | | | | | |
| | 導流 | 8.不適切な停止線位置 | ○ | | - | バス、 路面電車 | 31.高速道路等のICオランプからの出入り | ○ | - | |
| | | 9.導流標示の不適 | ○ | | | | 32.バスによる速度の低下 | ○ | | |
| 道路構造 | 車線 | 10.車線数の変化 | ○ | - | 路上駐車 | 33.バス専用・優先レーンによる車線減少 | ○ | - | | |
| | | 11.車線の幅員の変化 | ○ | | | 34.路面電車による道路空間の占有 | ○ | | | |
| | 交差点形状 | 12.変形交差点 | × | ・5枝交差点のため交差点が大きく、①方向でわずかにクランク形状となっていることが従道路側の発進遅れにつながる | その他 | 工事 | 35.路上駐車による車両走行の阻害 | ○ | - | |
| | | 13.主道路が直角曲がりの交差点 | ○ | | | | 先詰まり | 36.工事による車線閉鎖 | | ○ |
| | | 14.隅切り不足 | ○ | | 交通需要 | 交通容量 超過 | | 37.先詰まり | × | ・国道20号下り方向で朝ピーク時に中小河原交差点からの先詰まりが発生 |
| | 15.道路施設の位置不適 | ○ | 交通の集中 | 38.交差点における交通容量超過 | | | ○ | ・国道20号は交通量が多く、特に朝夕のピーク時に交通は集中し速度が低下 | | |
| | 道路線形 | 16.急カーブ | | ○ | 39.単路部における交通容量超過 | × | | | | |
| 17.勾配の変化点 | | ○ | | 40.時間帯による交通の集中 | × | | | | | |
| トンネル | 18.急勾配 | ○ | - | - | 41.沿道施設への特定時間・期間の交通の集中 | × | ・山梨中銀スタジアムでサッカーの試合が開催される際は交通が集中 | | | |
| | 19.トンネル坑口 | ○ | | | 42.行楽地における特定期間の交通の集中 | ○ | | | | |
| 交通の種類 | 大型車 | 20.大型車による速度の低下 | ○ | - | - | 交通容量を超過する交通需要 ・朝夕ピーク時の交通集中 ・サッカーのホームゲーム時に交通が集中 ・沿道に商業施設が多数立地しており、出入車両が交通を阻害 ・5枝交差点のため、交差点が大きく、細街路の接続により主方向の青時間が不十分 | | | | |
| | 二輪車 | 21.二輪車による自動車の走行の阻害 | ○ | | | | | | | |
| | | 22.自転車による自動車の走行の阻害 | ○ | | | | | | | |
| 歩行者 | 23.歩行者による自動車の走行の阻害 | ○ | | | | | | | | |

2) 対策案の立案

○机上分析や現地調査等により把握した渋滞要因をもとに、ハード・ソフトの両面から渋滞解消に向けた効果的な対策を立案

エリアの課題

【交通容量不足】

・通過交通と内外交通の混在

⇒ **バイパス整備**

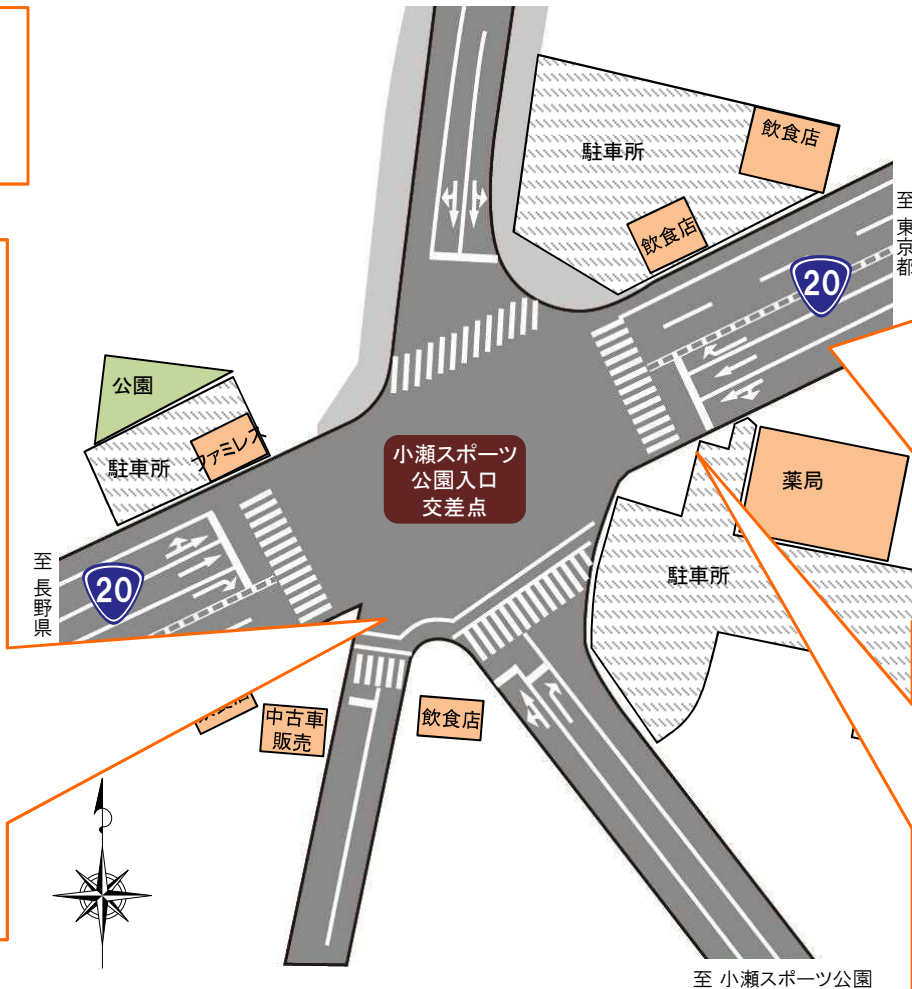
箇所の課題

【交差点形状による影響】

・多枝交差点で交差点が大きい
・細街路の出入りによる影響



⇒ **交差点の改良**



区間の課題

【交通の集中】

・交通の集中



⇒ **道路情報提供による経路分散**
公共交通への転換

箇所の課題

【沿道環境による影響】

・沿道施設への出入りによる障害



⇒ **施設出入車両の交通誘導**

凡例

□ :ハード対策 □ :ソフト対策

◆主要渋滞箇所カルテの作成例

国道20号 小瀬スポーツ公園入口交差点

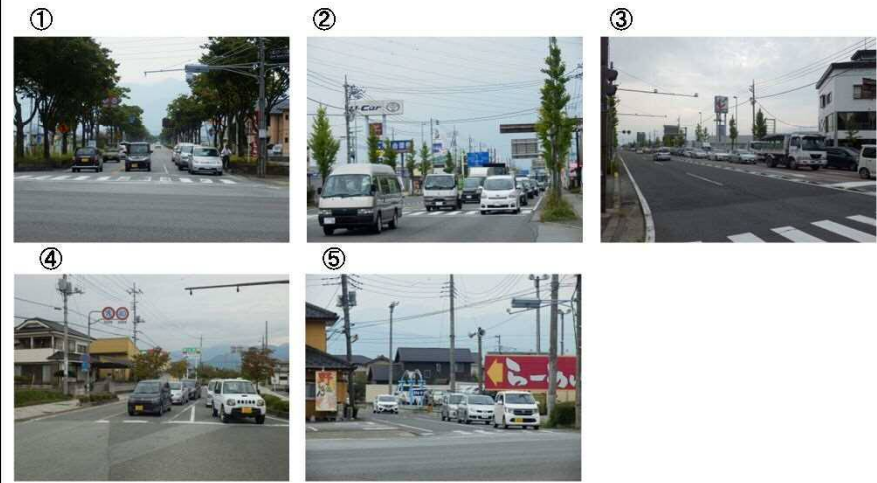
| | | | | | |
|------------------|---|-----------------|--|-----------------|------|
| 所在地: | 甲府市 | | 基本交差点番号: | 19300200460 | |
| エリア: | ○ | 区間: | 12 | | |
| 接続路線: | 一般国道20号 | | 小瀬スポーツ公園線 | | |
| 主要渋滞箇所の選定理由【選定時】 | 年間の損失時間 | 平日昼間12時間の平均旅行速度 | 平日朝タピーク時の平均旅行速度 | 休日観光ピーク時の平均旅行速度 | パブコメ |
| | ○ | ○ | ○ | ○ | - |
| 位置図 | 広域図 | | 交差点平面図 | | |
| |  | |  | | |

航空写真



| No | センサス番号 | 路線名 | | 昼間12時間旅行速度 (km/h) | | | 混雑時旅行速度 (km/h) | | | |
|--------|-------------|-----------|-----------|-------------------|---------|----------|----------------|--------|---------|--------|
| | | 一般国道20号 | 小瀬スポーツ公園線 | 22.0 | 20.0 | 18.0 | 16.2 | | | |
| ① | 19601170010 | 小瀬スポーツ公園線 | | 22.0 | 20.0 | | | | | |
| ② | 19300200470 | 一般国道20号 | | 18.0 | 16.2 | | | | | |
| ③ | 19300200460 | 一般国道20号 | | 20.2 | 16.2 | | | | | |
| ④ | | | | | | | | | | |
| No | センサス番号 | 交通量 (台/日) | 混雑度 | 大型車混入率 (%) | 昼夜率 (%) | ピーク率 (%) | 車線数 | 歩道 | | |
| | | | | | | | | 幅員 (m) | 設置率 (%) | 幅員 (m) |
| ① | 19601170010 | 7,926 | 0.72 | 13.0 | 1.29 | 9.8 | 2 | 8.50 | 100.0 | 5.00 |
| ② | 19300200470 | 47,861 | 0.88 | 7.9 | 1.42 | 9.0 | 4 | 13.50 | 100.0 | 2.50 |
| ③ | 19300200460 | 47,861 | 0.88 | 7.9 | 1.42 | 9.0 | 4 | 13.50 | 100.0 | 2.50 |
| ④ | | | | | | | | | | |
| No | センサス番号 | 指標①昼間12時間 | | 指標②朝タピーク時 | | 指標③休日観光 | | | | |
| | | 速度 | 不明 | 9.2 | 3.0 | 13.2 | 15.5 | 9.8 | | |
| ① | 19601170010 | | | 9.2 | 3.0 | | | | | |
| ② | 19300200470 | | | 13.2 | 15.5 | | | | | |
| ③ | 19300200460 | | | 10.2 | 9.8 | | | | | |
| ④ | | | | | | | | | | |
| 使用した速度 | | 不明 | | 9.2 | 3.0 | | | | | |
| No | センサス番号 | 指標①昼間12時間 | | 指標②朝タピーク時 | | 指標③休日観光 | | | | |
| | | 速度 | 20.3 | 15.6 | 14.7 | 17.4 | | | | |
| ① | 19601170010 | | 20.8 | 21.4 | | | | | | |
| ② | 19300200470 | | 15.6 | 14.7 | | | | | | |
| ③ | 19300200460 | | 16.4 | 17.4 | | | | | | |
| ④ | | | | | | | | | | |
| 使用した速度 | | 20.3 | | 15.6 | 16.3 | | | | | |

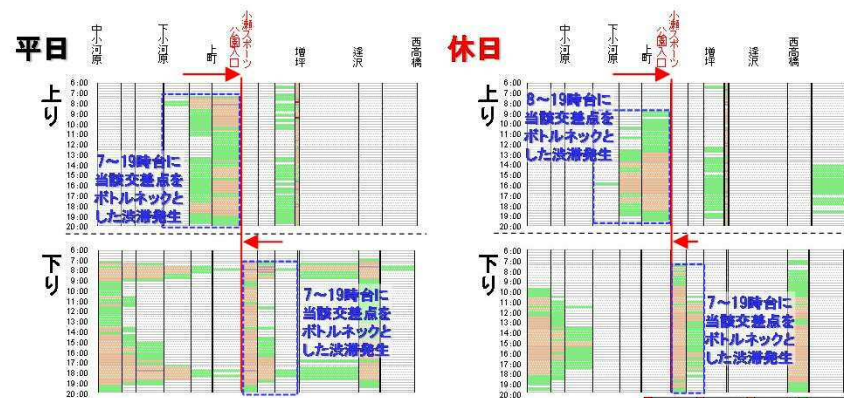
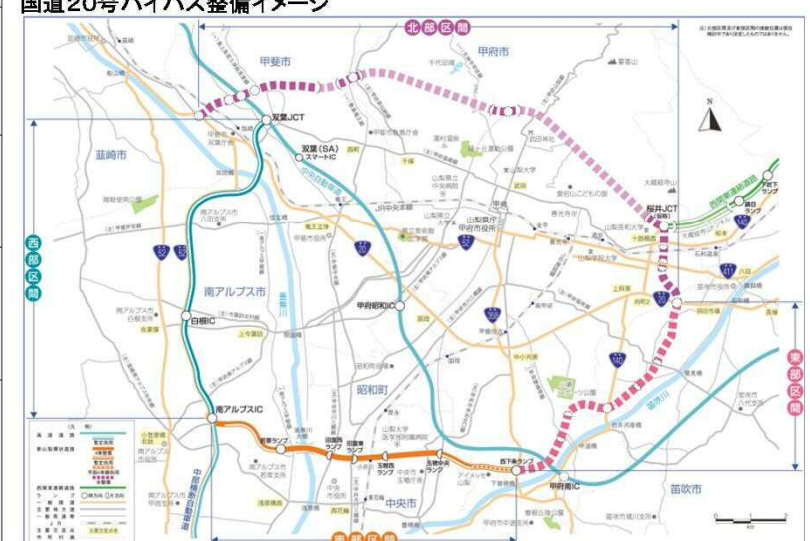
現場状況写真



※パブコメ箇所以外はセンサス区間単位の旅行速度、パブコメ箇所はDRM単位の旅行速度
 ※選定時の指標①「昼間12時間平均」は、局より対象箇所のラグのみを算与されたため、数値は不明

◆主要渋滞箇所カルテの作成例

国道20号 小瀬スポーツ公園入口交差点

| 渋滞要因 | | 今後の対策案 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|------|------|--|-----|------|------|----|---------------------------|---|-----|----|-------|---|-----|----|-------------|---|-----|
| 渋滞状況 | <p>渋滞区間の連続性(ボトルネック箇所の特定)</p>  | <p>今後の対策案</p> <ul style="list-style-type: none"> ○通過交通の転換 ○集中する交通の分散 ○交差点構造の改善 ○沿道施設による影響の低減 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>平日</p> <ul style="list-style-type: none"> ○上りは、7～19時台に当該交差点をボトルネックとする渋滞発生。特に朝夕ピーク時に速度低下が大きい。 ○下りは、7～19時台に当該交差点をボトルネックとする渋滞発生。 | <p>今後の対策実施案</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>事業名</th> <th>実施主体</th> <th>事業進捗</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期</td> <td>施設出入りの交通誘導 道路情報提供による誘導</td> <td>国</td> <td>未実施</td> </tr> <tr> <td>中期</td> <td>交差点改良</td> <td>国</td> <td>未実施</td> </tr> <tr> <td>長期</td> <td>国道20号バイパス整備</td> <td>国</td> <td>未実施</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 事業名 | 実施主体 | 事業進捗 | 短期 | 施設出入りの交通誘導 道路情報提供による誘導 | 国 | 未実施 | 中期 | 交差点改良 | 国 | 未実施 | 長期 | 国道20号バイパス整備 | 国 | 未実施 |
| | | 事業名 | 実施主体 | 事業進捗 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 短期 | 施設出入りの交通誘導 道路情報提供による誘導 | 国 | 未実施 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 中期 | 交差点改良 | 国 | 未実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 長期 | 国道20号バイパス整備 | 国 | 未実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>休日</p> <ul style="list-style-type: none"> ○上りは、8～19時台に当該交差点をボトルネックとする渋滞発生。 ○下りは、7～19時台に当該交差点をボトルネックとする渋滞発生。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>沿道状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿線地域には、薬局(カワチ薬品)、飲食店(ガスト、パーミヤン、吉野家、夢庵、くるまやラーメン)、あり ○周辺には、小瀬スポーツ公園(山梨中銀スタジアム)あり | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>テックポイント</p> <p>道路構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国道20号の上り線は、片側3車線で右折車線あり ○下り線では、片側3車線で右折車線あり ○小瀬スポーツ公園線は、片側2車線で右折車線あり ○5枝交差点で、交差点が大きい <p>道路交通状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国道20号では、通過交通と域内交通が混在しており、交通量が多い。 (H22センサス:【平日】約47,900台/日、【休日】約48,100台/日) ○5枝交差点のため交差点が大きく、細街路の出入りが交通を阻害 ○国道20号では、飲食店等への出入り車両が交通を阻害 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>渋滞要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 【交通需要】 ○交通容量不足、交通の集中 【道路構造】 ○交差点形状による影響 【沿道環境】 ○沿道施設への出入りによる阻害 | <p>【短期対策】</p> <p>【中期対策】</p> <p>【長期対策】</p> <p>国道20号バイパス整備イメージ</p>  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

7. 賢く使う対策の実施状況

9.1 道路を賢く使う対策の進捗状況

◆スマートIC整備による利便性向上及び周辺道路の渋滞解消

- 国土交通省では、高速道路の利便増進を図るため、スマートICの整備を推進
- 山梨県でも既に供用中の双葉スマートICをはじめ、事業中の4つのスマートICを積極的に事業推進
- 平成26年7月に新たに事業化された(仮称)甲府中央スマートICの整備により、主要施設から最寄ICまでの所要時間が短縮。さらに交通が転換することで、主要渋滞箇所での混雑緩和に期待

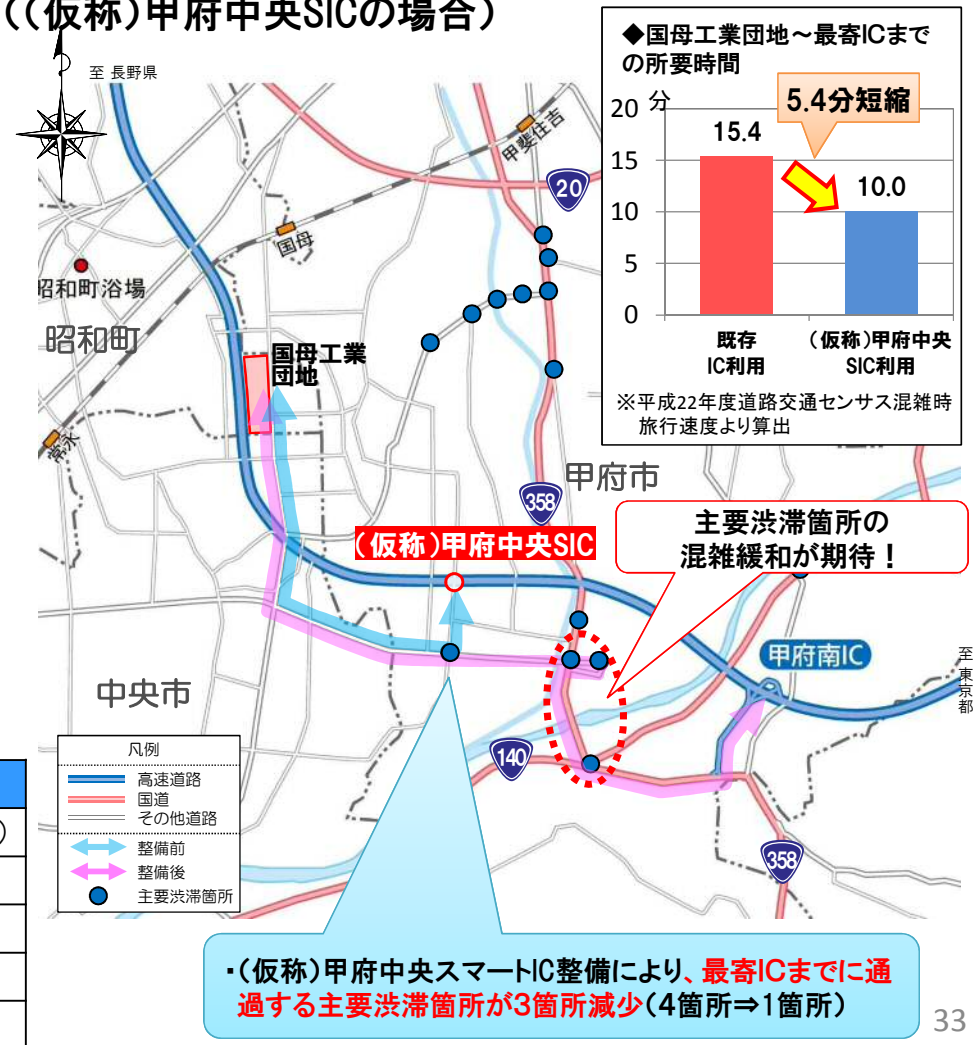
■山梨県内のスマートIC整備状況



表 山梨県内におけるスマートIC

| No | 名称 | 住所 | 備考 |
|----|-----------------|-------|-------------|
| 1 | 双葉スマートIC | 甲斐市 | 供用中(平成17年~) |
| 2 | (仮称)富士吉田北スマートIC | 富士吉田市 | 事業中 |
| 3 | 笛吹八代スマートIC | 笛吹市 | 事業中 |
| 4 | (仮称)談合坂スマートIC | 上野原市 | 事業中 |
| 5 | (仮称)甲府中央スマートIC | 甲府市 | 事業中 |

■スマートIC整備により期待される効果 ((仮称)甲府中央SICの場合)

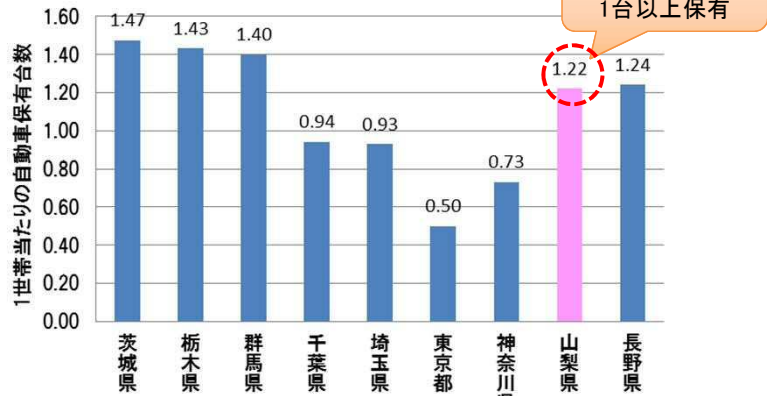


9.1 道路を賢く使う対策の進捗状況

◆自転車走行環境整備による渋滞緩和(交通モードの転換)

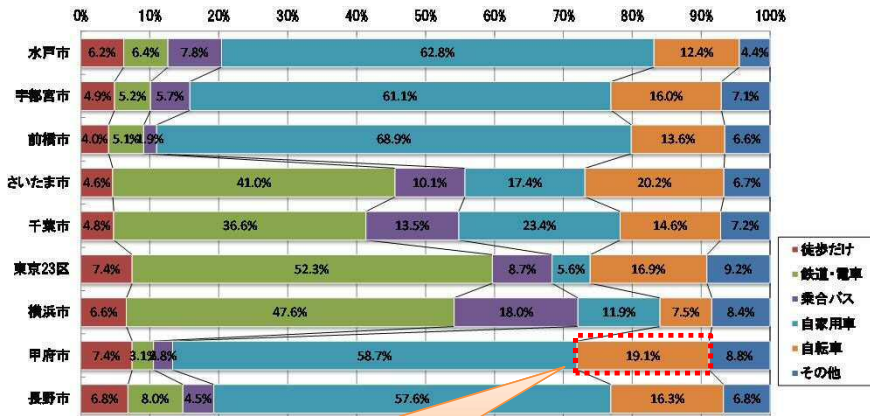
- 山梨県は、1世帯当たりの自動車保有率が高い一方で、通勤・通学時の自転車利用率が19.4%と関東管内ではさいたま市に次いで高い
- 今後、山梨県内でも自転車道や自転車レーン等の自転車走行環境の整備を推進し、自動車から自転車への交通モードの転換に期待

■1世帯当たりの自動車保有台数



出典: 関東運輸局、平成22年国勢調査

■通学・通勤時における利用交通手段割合



甲府市では自家用車に次いで通学・通勤の手段として利用

出典: 平成22年 国勢調査

■甲府エリアの自転車走行環境整備箇所

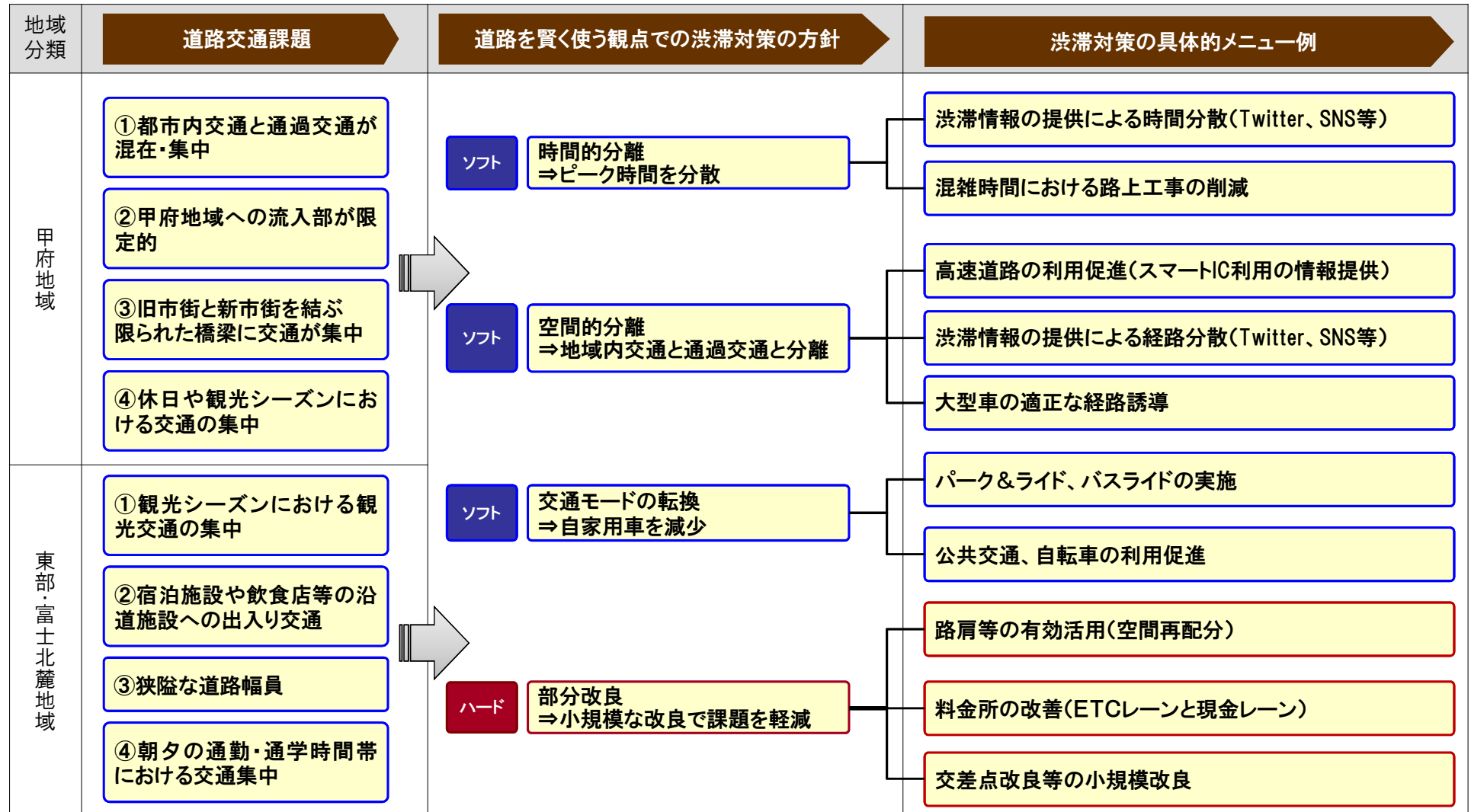


| No | 箇所名 | 住所 | 整備内容 | 供用時期 |
|----|-----------------------|------------|--------|----------|
| 1 | ボランティア通り | 甲府市丸の内 | 自転車レーン | 平成24年11月 |
| 2 | けやき通り | 甲府市上町 | 自転車レーン | 平成24年11月 |
| 3 | 国母通り | 甲府市国母 | 自転車レーン | 平成24年11月 |
| 4 | 甲府合同庁舎北～朝日3丁目 | 甲府市朝日町 | 自転車レーン | 平成22年4月 |
| 5 | 国道52号 | 甲府市上石田 | 自転車レーン | 平成26年4月 |
| 6 | 国道52号(丸の内周辺地区・朝日周辺地区) | 甲府市丸の内・朝日町 | 自転車道 | 平成22年3月 |

9.2 山梨県における道路を賢く使う対策のあり方

◆山梨県内における渋滞対策のあり方

- 国土交通省では、道路交通課題を踏まえ、新たに道路をつくらず、既存ストックを有効活用し、渋滞を緩和する「道路を賢く使う」取り組みを積極的に推進
- 山梨県でも、多様化する道路利用者のニーズに合った対策について今後検討予定



【トピック】ETC2.0の活用

- 「ETC2.0」では、道路側のアンテナであるITSスポットとの高速・大容量、双方向通信で、世界初の路車協調システムによる運転支援サービスを受けることが可能
- ITSスポットは全国約1,600箇所に設置
- 渋滞回避支援や安全運転支援、自動料金收受などのサービスが可能であり、今後、道路交通情報や走行履歴・経路情報などのビッグデータを活用して、さまざまな新しいサービスが導入予定

■ETC2.0の活用により広がる運転支援サービス

- ・交通が特定の時間や場所に集中するのを減らしたり、事故を未然に防いだり、道路の劣化を緩和することが可能
- ・その結果、限られた道路ネットワークでも、より効率的に、長期的に使える「賢い使い方」が実現



情報提供サービス ※1 これまでITSスポットサービスと称されていたサービス

渋滞回避支援
広域な道路交通情報をリアルタイムに配信
前方の渋滞状況も静止画でお知らせ

簡易図形 **静止画**

安全運転支援
落下物や渋滞末端情報、前方の静止画など
危険事象に関する情報を提供

簡易図形 **静止画**

**料金收受システムから
運転支援システムへ**

ETC

経路情報を活用したサービス ※2 (導入予定)

- 渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置
- 商用車の運行管理支援などのサービスを今後展開する予定

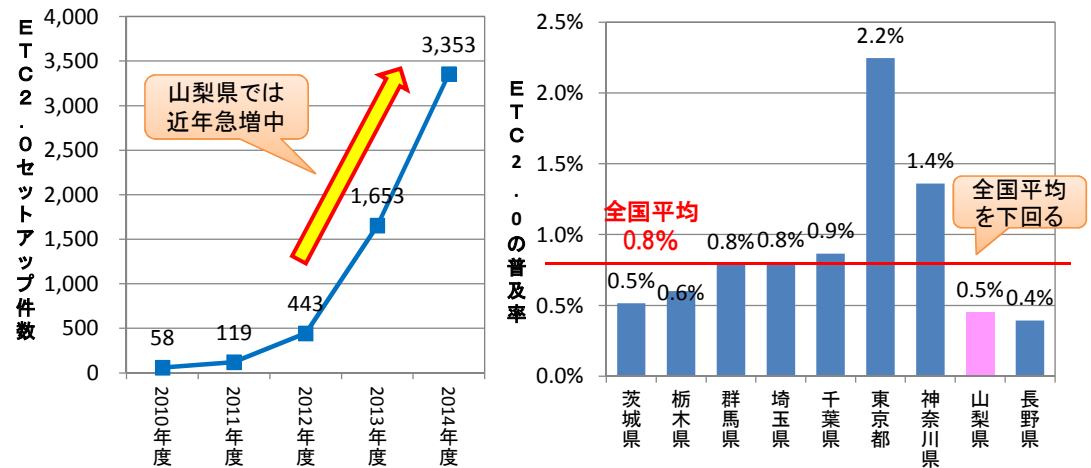
※2 このサービスをご利用いただくためには、ETC2.0対応車載器への白マツアップが必要です。
従来型のETC車載器では同サービスは受けられません。

広がる民間サービス

- 今後も順次新たなサービス追加を検討
- 民間駐車場決済※3
- ドライブスルー決済など

※3 サービス実装中

■山梨県における普及状況



山梨県内におけるETC2.0のセットアップ件数の推移

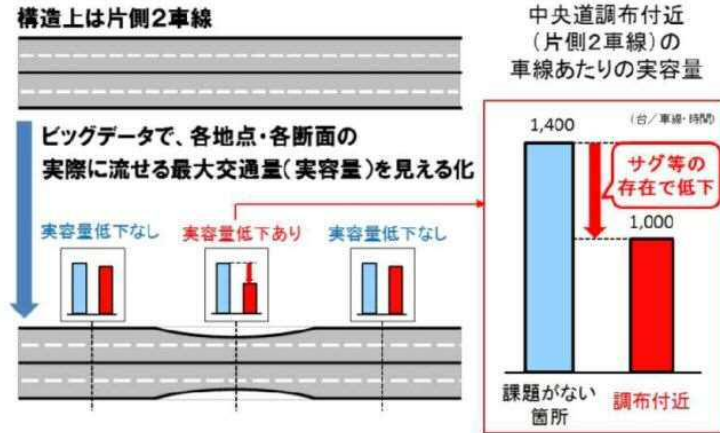
平成24年度における自動車保有台数に対するETC2.0の普及率

【トピック】ETC2.0を活用した道路を賢く使う取り組み内容

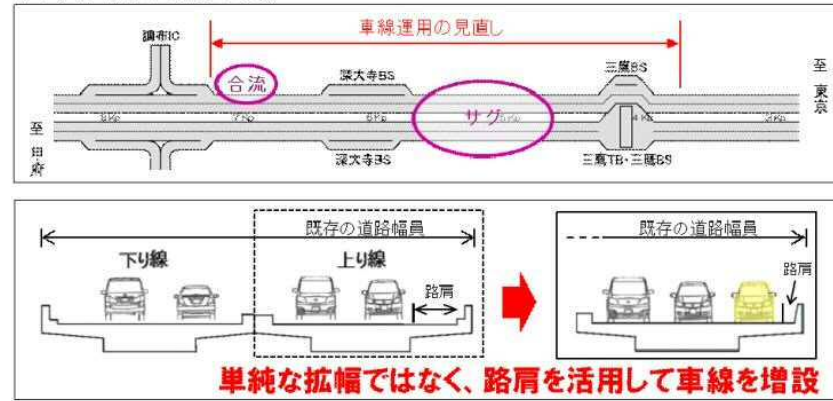
○今後、ETC2.0を活用し、今ある道路をもっと賢く使うことで、道路ネットワーク全体としてその機能を最大限に発揮

■ビッグデータに基づく「賢い投資」

- ・ビッグデータで、各地点・各断面の実際に流せる最大交通量(実容量)を見える化
- ・実容量の低下箇所をピンポイントで是正

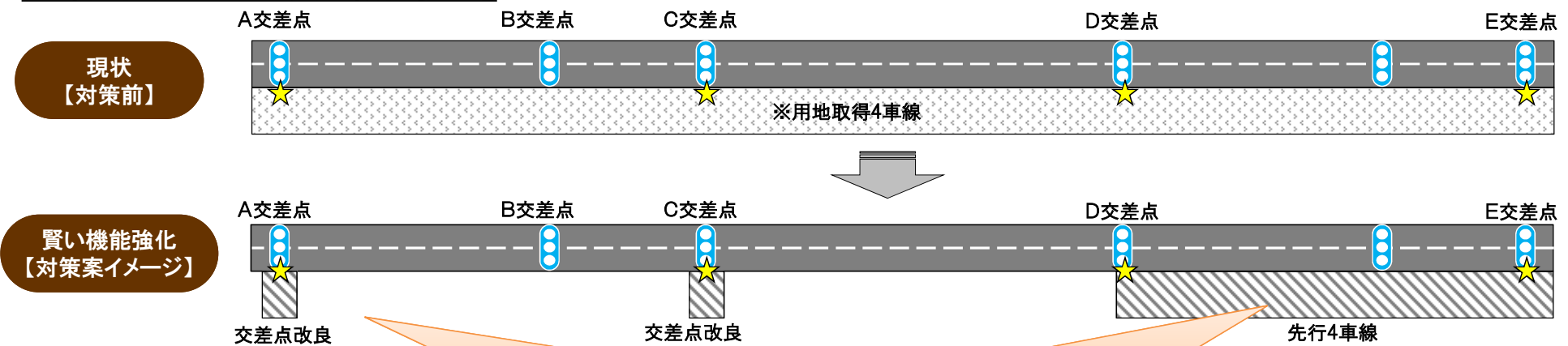


【中央道調布付近の例】



※平成28年度 道路関係予算概算要求概要をもとに作成

■部分供用による「賢い機能強化」

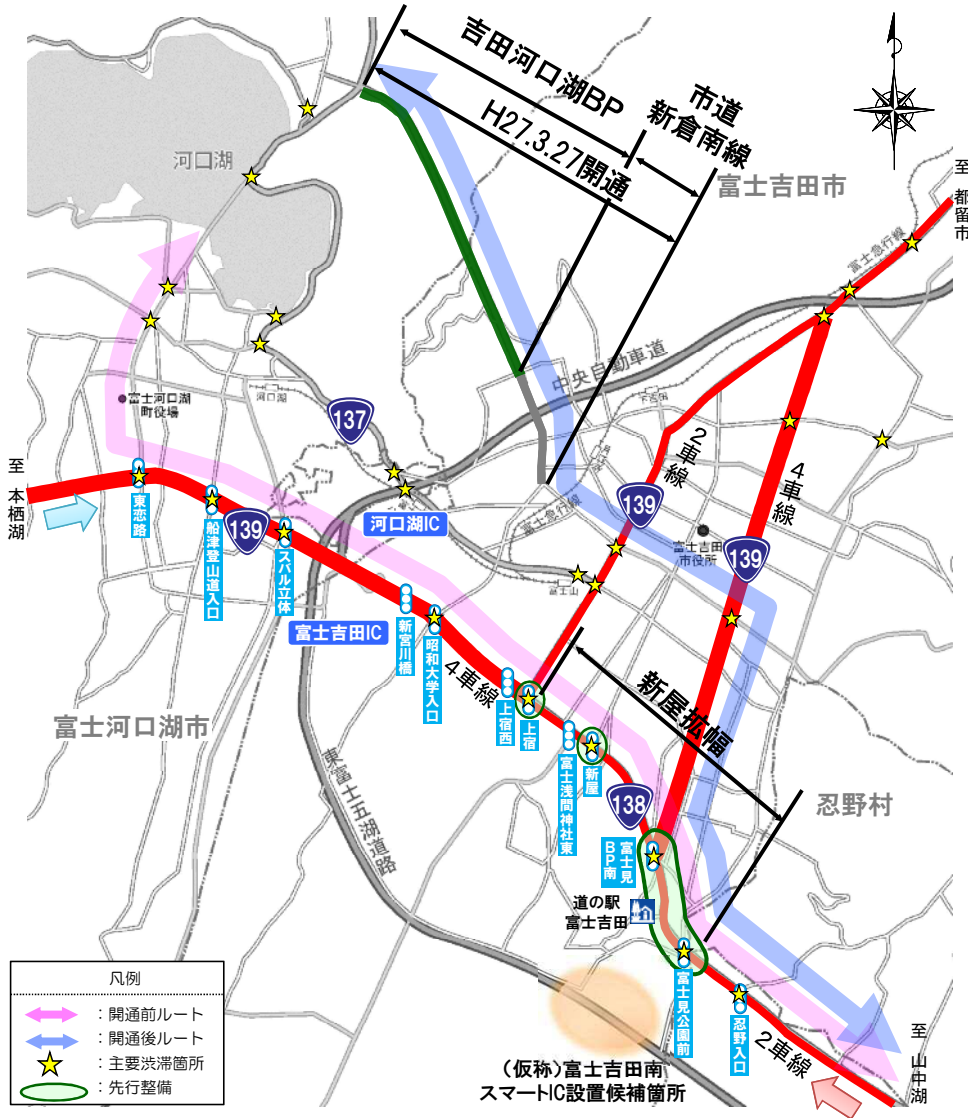


より低コストでより早期に機能を強化するため、交通状況や事業の進捗を考慮した上で、部分的な早期4車線化や交差点改良等、機動的に対応

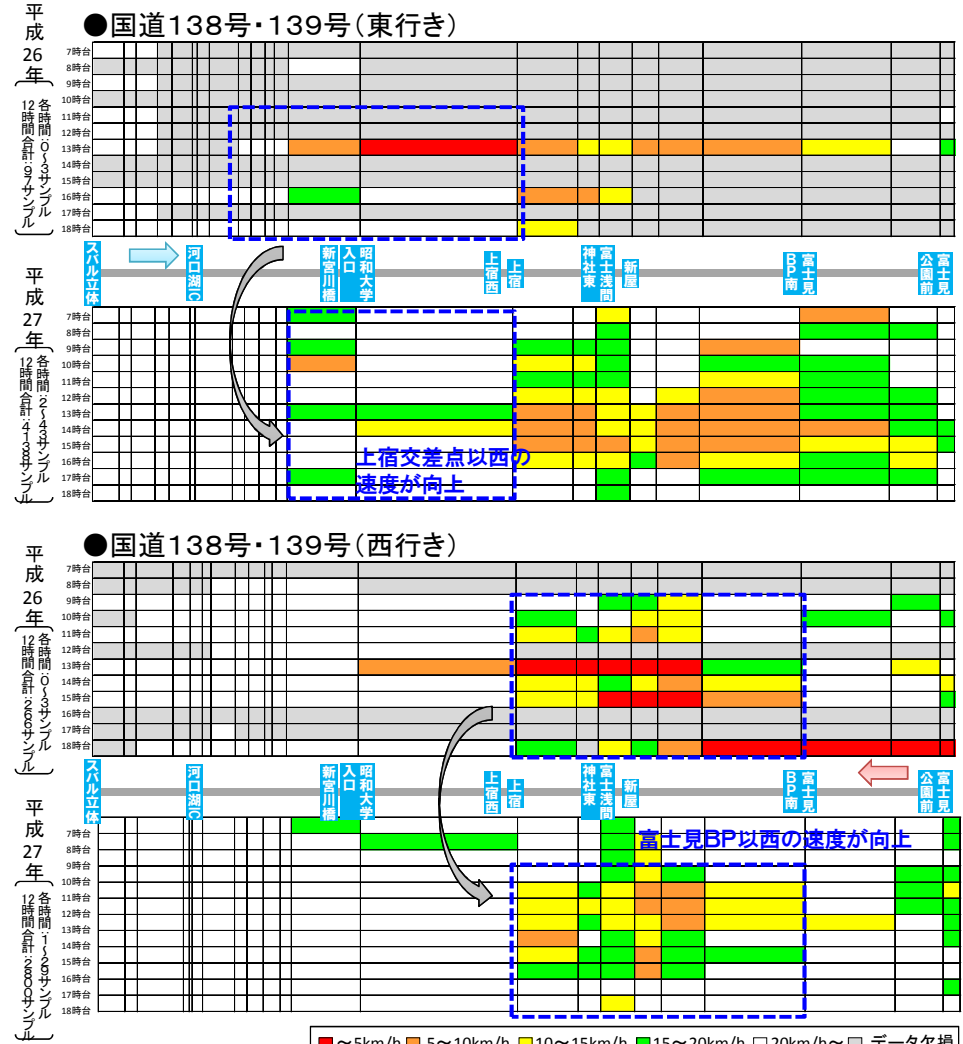
凡例
★ 主要渋滞箇所

【トピック】ETC2.0を活用した事業実施箇所における状況確認

- 平成27年3月に吉田河口湖バイパスが開通し、河口湖方面と山中湖方面を連絡する新たな観光ルートが創出
- 渋滞が著しい国道138号新屋拡幅では、この新ルートや(仮称)富士吉田南SIC計画を活かした先行整備を行うことで着実な効果発現を目指す(山中湖方面～富士見BP間の4車線化と主要渋滞箇所の新屋、上宿の交差点改良を先行)



■吉田河口湖バイパス開通による速度変化(お盆)



出典：ETC2.0データ 平成26年：平成26年8月13日(水)～平成26年8月17日(日)
平成27年：平成27年8月13日(木)～平成27年8月16日(日)