資料　1

渋　滞　対　策

平成28年7月28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.　最新の交通状況による分析（モニタリング） ・・・・・・・・・・・・・・ 7
4.　渋滞対策の進捗状況確認 ・・・・・・・・・・・・・・ 11
5.　渋滞対策箇所の効果確認（フォローアップ） ・・・・・・・・・・・・・・ 14
6.　主要渋滞箇所の見直し ・・・・・・・・・・・・・・ 18
7.　優先対策箇所の検討状況と道路を賢く使う対策の視点 ・・・・・・・・・・・・・・ 21

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

○今後の渋滞対策検討の方針
○交通基礎データの共有、意見交換　等
第10回委員会の開催(H24・6・28)

→

主要渋滞箇所の候補の選定
第11回委員会の開催(H24・8・9)

→

パブリックコメントの実施
(H24・11・09～18)

→

パブリックコメント等を含めた箇所の特定
第12回委員会の開催(H24・12・20)

→

主要渋滞箇所の公表(246箇所)
(H25・1・24)

→

渋滞対策の基本方針の検討
第13回委員会の開催(H25・6・18)

→

渋滞対策の基本方針の公表
(H26・1・24)

→

○「道路を賢く使う」観点での渋滞対策のあり方
○優先対策箇所の選定方法・考え方
○最新データによるモニタリング結果等の報告
第14回委員会の開催(H26・8・25)

→

○対策の進捗状況および対策箇所の効果確認
○最新データによるモニタリング結果等の報告
○優先対策箇所の要因分析・対策立案について
第15回会議の開催(H27・9・30)

→

○最新データによるモニタリング結果の報告
○対策の進捗状況および対策箇所の効果確認
○主要渋滞箇所の見直し
○優先対策箇所の検討状況と道路を賢く使う対策の視点
第16回会議の開催(H28・7・28)

2.委員会の論点

2.委員会の論点

○最新のプローブデータによる主要渋滞箇所のモニタリングを実施
○主要渋滞箇所における渋滞対策の進捗状況を確認
○渋滞対策箇所の対策効果の確認
○改善が見られた主要渋滞箇所の見直し方法の確認
○優先対策箇所の検証結果や山梨県における道路を賢く使う対策の視点を確認

◆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**

◆渋滞対策の進捗状況

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**

◆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**

◆渋滞対策箇所の見直し

主要渋滞箇所の改善が見られた箇所の**見直しの報告**

◆優先対策箇所の検討状況

優先対策箇所の検証結果の報告や**道路を賢く使う対策の視点の確認**

●第15回委員会（交通円滑化関係）のご指摘事項とその対応

第15回委員会でのご意見	回答
【委員】 ・甲府昭和ICの出入りの際に本線に短い区間だけ合流する必要はあるのか？交通渋滞や事故の原因になるのではないかと懸念している。 【委員長】 ・路上駐車を排除するための対策だと思う。事務局側はデータ等の確認を行い、問題等があれば検討していただきたい。	・交通安全対策資料で詳述
【委員長】 ・現状では自転車ネットワークはバラバラなので、ネットワークとして構築していただきたい。	・交通安全対策資料で詳述
【委員長】 ・山梨県では車線の運用がうまくいっていない部分があると思うので、車線の有効活用を検討していただきたい。	・甲府エリア内で車線の有効活用策（案）を検討した。道路空間の再配分（2案）と右折レーンのシフト・延伸【P41～43参照】

３．最新の交通状況による分析
（モニタリング）

3. 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（平成27年プローブデータ）に更新
○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、今年度指標を全て上回る箇所が23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

データ更新

平成27年山梨県内
プローブデータ等

平成２８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２７年）で確認

最新データで
3指標を下回る箇所
223箇所

	3指標を下回る箇所
国土交通省	74箇所
自治体	149箇所
合計	223箇所

最新データで
3指標すべてを上回る箇所
23箇所

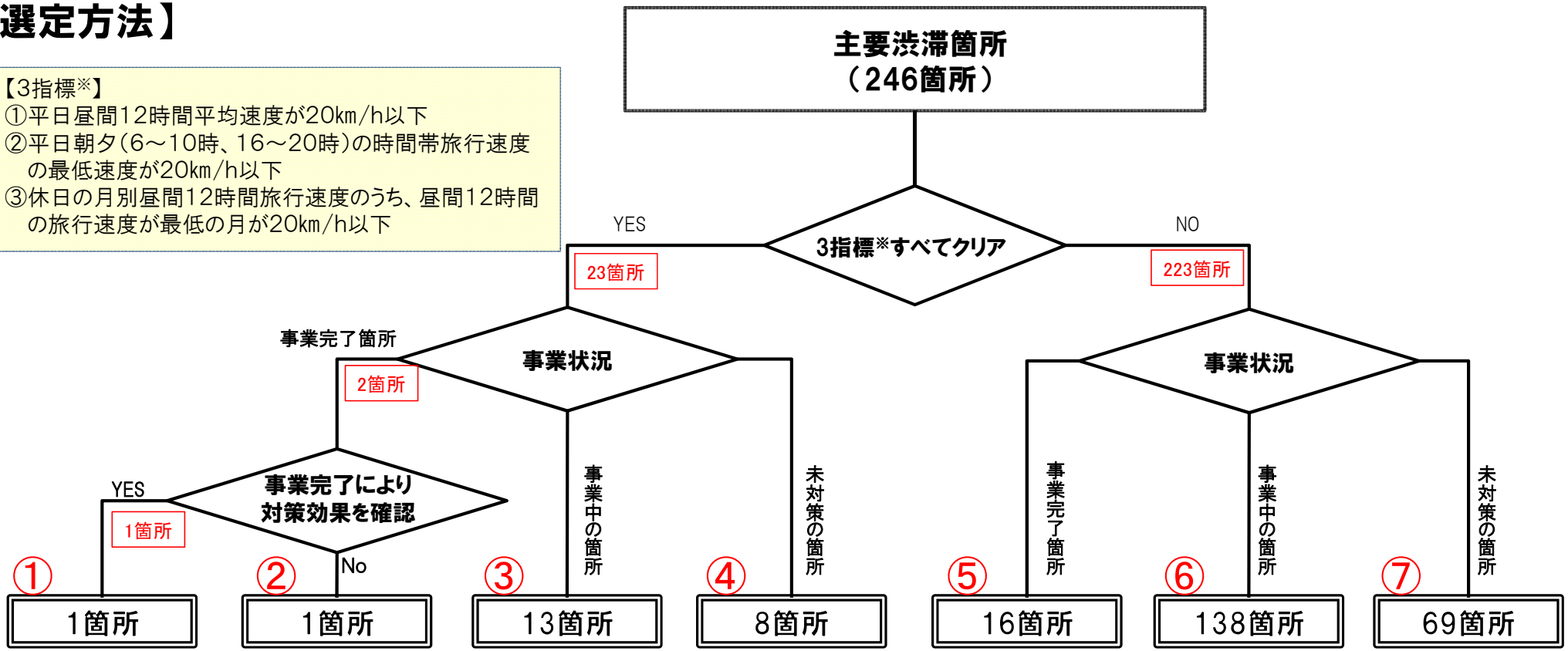
	3指標を上回る箇所
国土交通省	10箇所
自治体	13箇所
合計	23箇所

3. 最新の交通状況による分析【一般道】

○今年度、3指標をすべてクリアした箇所のうち、事業完了箇所は2箇所。
　そのうち、継続的に効果を確認した箇所は1箇所
○また、3指標をすべてクリアし、事業中の箇所は13箇所、未対策の箇所は8箇所

【選定方法】

【3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



3. 最新の交通状況による分析【一般道】

○3指標すべてを上回った23箇所（国交省：10箇所、自治体：13箇所）は以下のとおり

凡例
- 国交省
- 自治体
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道

凡例
- 未事業化区間
- 事業中区間
- 供用済区間

：対策完了箇所

NO	道路管理者	路線名	箇所名	市町村
1	国交省	一般国道５２号	貢川橋西詰	甲府市
2	国交省	一般国道２０号	駒橋	大月市
3	国交省	一般国道２０号	桂台入口	大月市
4	国交省	一般国道２０号	（仮称）駒橋1	大月市
5	国交省	一般国道１３９号	都留文大入口	都留市
6	国交省	一般国道１３９号	サンスポーツランド入口	都留市
7	国交省	一般国道１３９号	富士見バイパス北	富士吉田市
8	国交省	一般国道１３９号	（仮称）鳴沢村	鳴沢村
9	国交省	一般国道１３９号	西桂町役場前	西桂町
10	国交省	一般国道５２号	身延町役場入口	身延町
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	国玉町北	甲府市
13	自治体	甲府韮崎線	横根	甲府市
14	自治体	甲府韮崎線	湯村	甲府市
15	自治体	甲府韮崎線	千塚八幡神社東	甲府市
16	自治体	緑ケ丘運動公園線	（仮称）緑が丘	甲府市
17	自治体	甲府韮崎線	大屋敷	甲斐市
18	自治体	一般国道１４０号	西関東道路入口	山梨市
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
21	自治体	小石和市部線	（仮称）市部	笛吹市
22	自治体	一般国道４１１号	（仮称）川中島	笛吹市
23	自治体	一般国道１３７号	（仮称）新倉1	富士吉田市

4.渋滞対策の進捗状況確認

4.1　渋滞対策の進捗状況確認

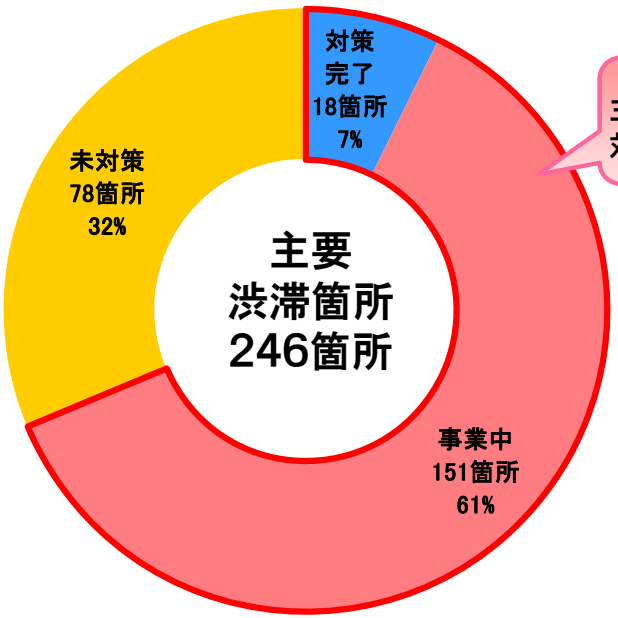
○主要渋滞箇所に選定された246箇所について、渋滞対策の実施状況を確認
○主要渋滞箇所のうち、対策完了箇所18箇所、対策中箇所151箇所

■対策完了箇所　⇒18箇所(①＋②＋⑤)

	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	国道20号 船山橋北詰交差点改良	1	平成28年3月完了
	韮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　⇒151箇所(③＋⑥)

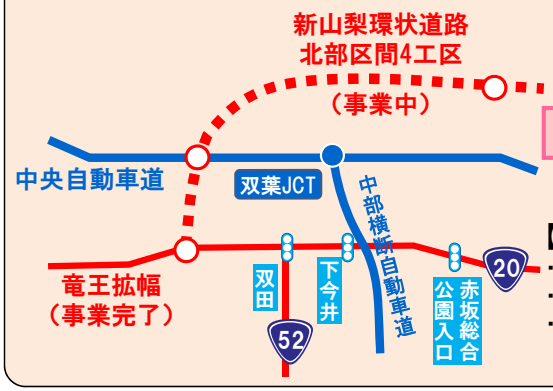
	事業名	事業中箇所数	備考
国土交通省	国道52号 上石田改良	4	平成26年4月一部供用
	国道20号 大月バイパス	4	平成18年7月、平成19年10月、平成23年2月部分供用
	国道139号 都留バイパス	3	昭和63年3月、平成5年8月、平成23年3月部分供用
	中部横断自動車道（富沢～六郷）	5	
	国道20号 新山梨環状道路（北部区間1工区）	29	
	国道20号 新山梨環状道路（北部区間4工区）※	60	
	国道138号 新屋拡幅	5	
山梨県	甲府南アルプス線 田富町敷島線（富竹Ⅱ仲新居）	3	平成19年4月一部供用
	国道140号 西関東連絡道路（甲府山梨道路Ⅱ期）	6	平成26年12月一部供用
	国道411号 城東バイパスⅡ期※	5	
	国道140号 新山梨環状道路（東部区間）	12	
	その他事業	15	



主要渋滞箇所の**約7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。

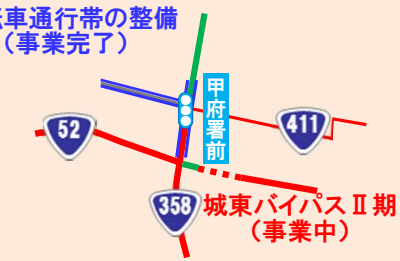
一般国道20号竜王拡幅(平成26年4月完了)



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)

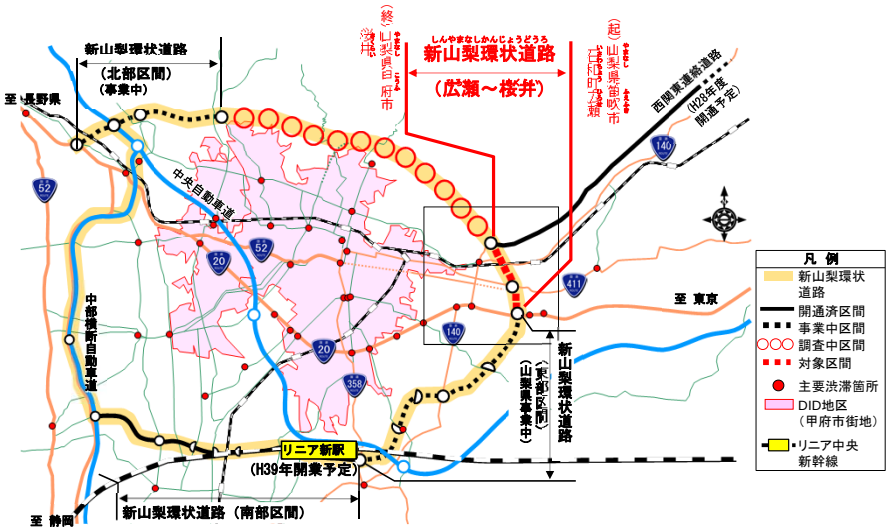
自転車通行帯の整備(平成22年3月完了)

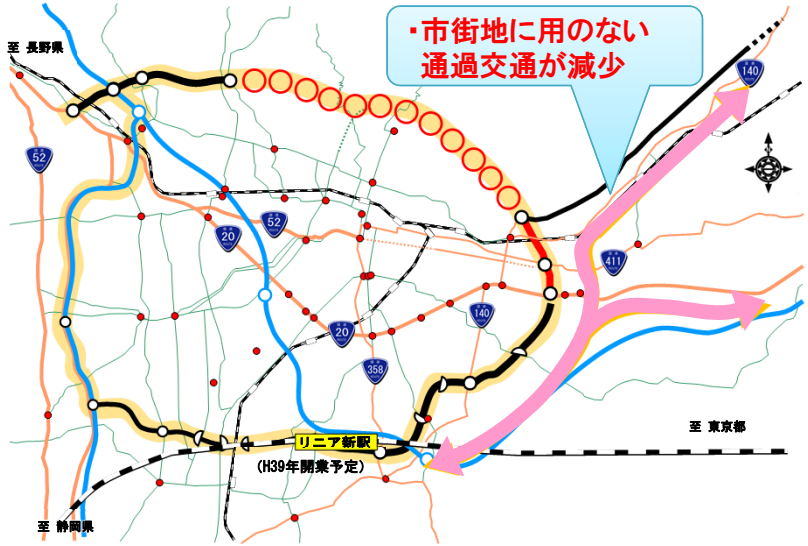


4.2 新規事業化箇所

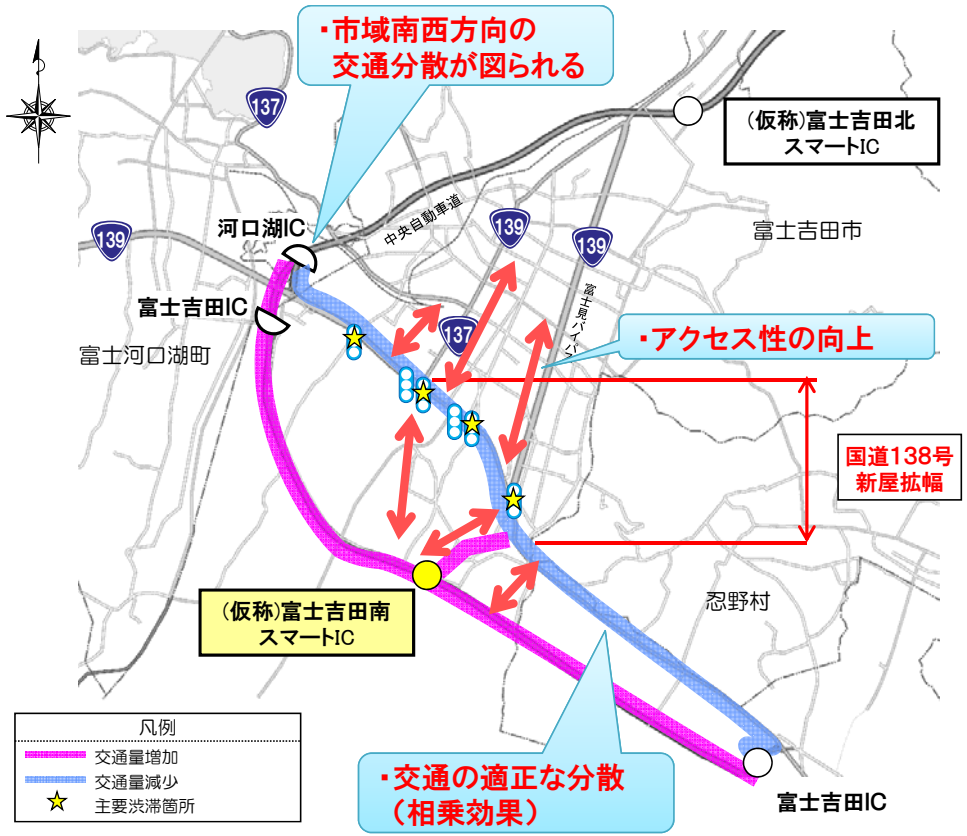
○国道20号新山梨環状道路（北部区間）（1工区）が平成28年度新規事業化
○国土交通省では、既存の高速道路ネットワークの有効活用と地域活性化を図るため、スマートインターチェンジの整備を推進
○（仮称）富士吉田南スマートICと新屋拡幅事業との複合的な事業により、交通の適正な分散に寄与

■国道20号新山梨環状道路（北部区間）（1工区）





■（仮称）富士吉田南スマートIC



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～

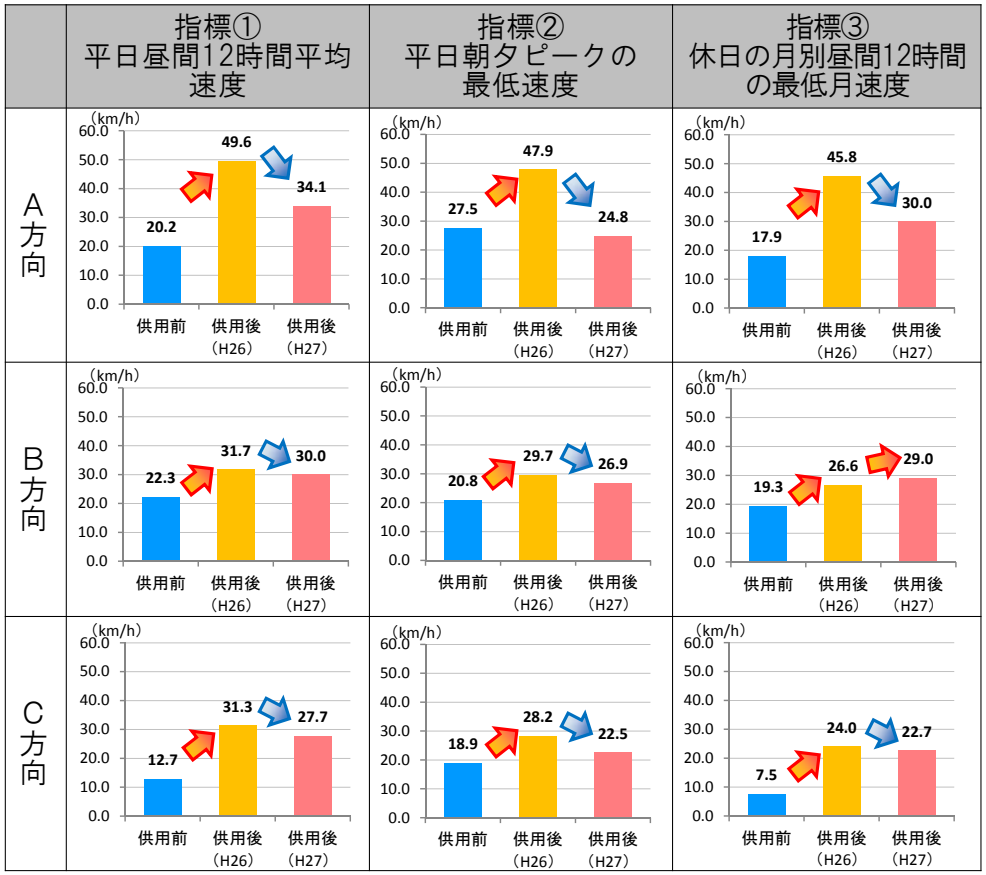
○平成25年12月に一宮山梨線バイパスと国道411号笛吹橋拡幅が供用
○(仮称)川中島交差点では、交通分散と笛吹橋の整流化に伴い、旅行速度の向上を確認
○今回、主要渋滞箇所の解除を含め検討

国道411号 笛吹橋拡幅、一宮山梨線バイパス

■位置図

■整備内容

■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定((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23年4月～平成24年3月
【供用後(H26)】指標①～③：平成26年1月～平成26年12月
【供用後(H27)】指標①～③：平成27年1月～平成27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

■箇所概要　(仮称)川中島

指標該当状況：　●：該当、－：非該当

市町村	笛吹市	接続路線	国道411号、一宮山梨線	
選定時の指標該当状況	指標①	指標②	指標③	パブコメ
	●	●	●	●

■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	－	－	－

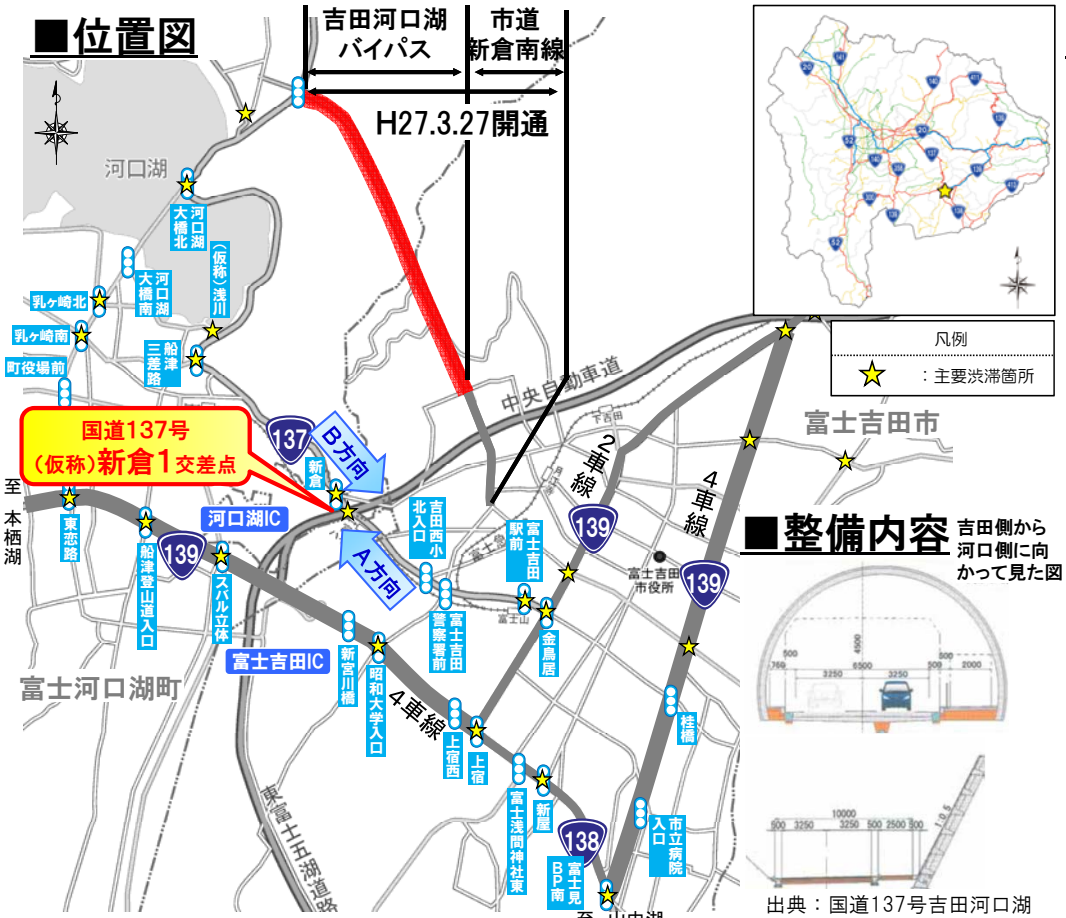
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20km/h以下

5.1 渋滞対策箇所の効果確認 ～平成26年度供用箇所～

○平成27年3月に国道137号吉田河口湖バイパスが供用
○（仮称）新倉（あらくら）1では、旅行速度の向上を確認
○今後、継続してモニタリングを実施し、主要渋滞箇所の見直しを含め、検討予定

国道137号　吉田河口湖バイパス（富士吉田市）

■位置図

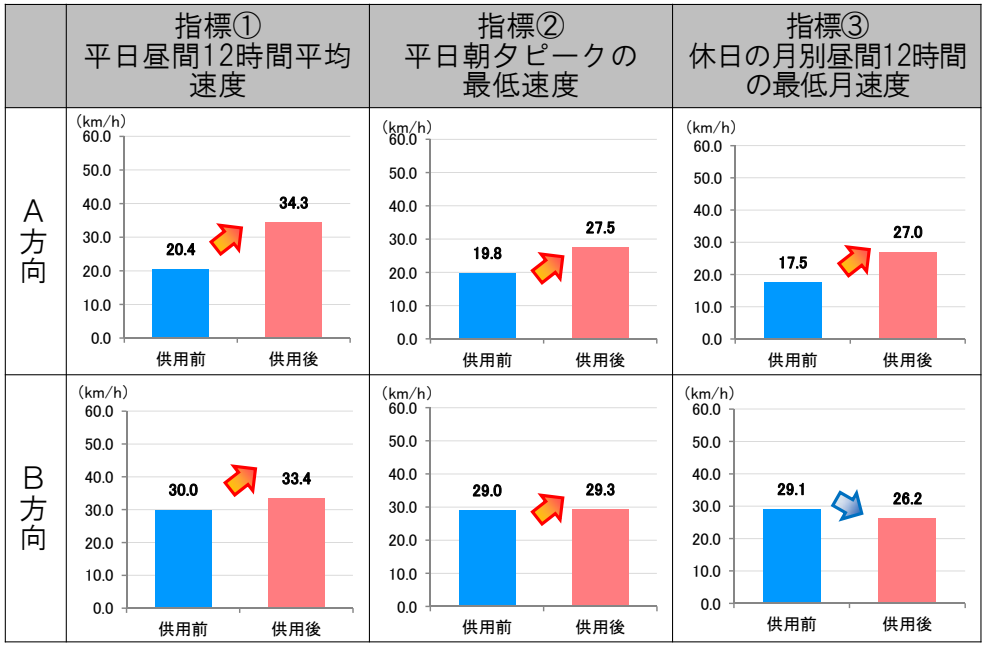


■整備内容

吉田側から河口側に向かって見た図

出典：国道137号吉田河口湖バイパス開通パンフレット

■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定 （仮称）新倉1



出典：プローブデータ【供用前】平成23年4月～平成24年3月
【供用後】平成27年4月～平成28年3月

■箇所概要 （仮称）新倉（あらくら）1

指標該当状況：　●：該当、－：非該当

市町村	富士吉田市	接続路線	国道137号	
選定時の指標	指標①	指標②	指標③	パブコメ
該当状況	－	●	●	●

■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）新倉１	富士吉田市	－	－	－

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

5.1 渋滞対策箇所の効果確認 ～平成24年度供用箇所～

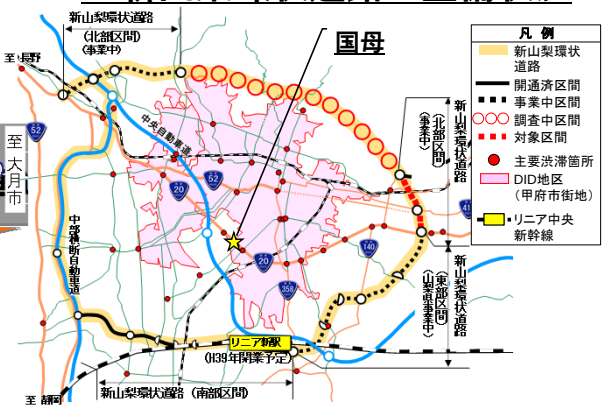
○平成24年12月に国道20号の交差点改良（左折レーン）が整備完了
○国道20号で対策による旅行速度の改善が確認できたものの、抽出指標を下回る部分が残るため、新山梨環状道路（北部区間）の事業進捗を見ながら、抜本的な対策も検討が必要

国道20号　国母交差点（甲府市）

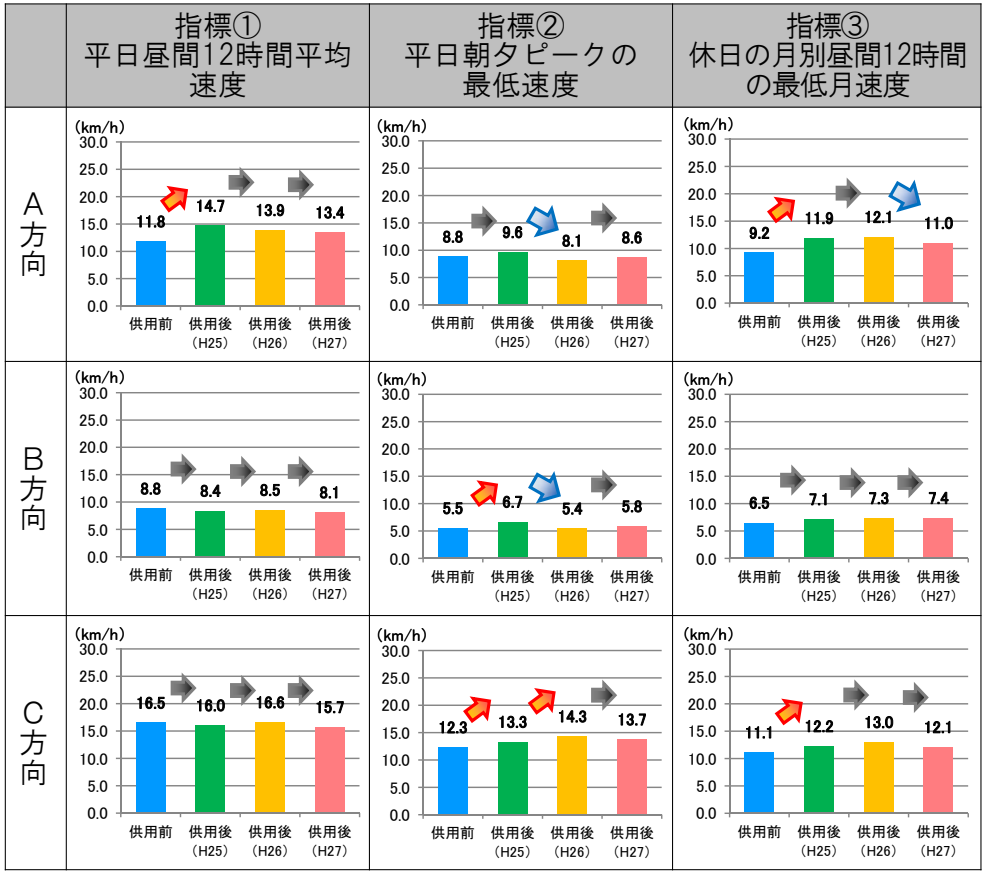
■位置図

■整備内容

■新山梨環状道路の整備状況



■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定（国母）



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
【供用後（H27）】指標①～③：平成27年1月～平成27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	国母	甲府市	●	●	●

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

■箇所概要　国母

指標該当状況：　●：該当、－：非該当

市町村	甲府市	接続路線	国道20号、甲府市川三郷線	
選定時の指標	指標①	指標②	指標③	パブコメ
該当状況	●	●	●	－

６．主要渋滞箇所の見直し

６．１　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あり

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

Do（実行）

円滑な渋滞対策の実施を実現

- 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

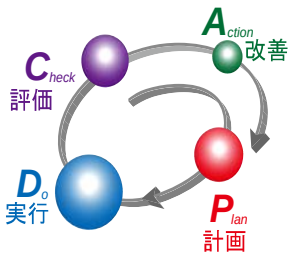
- 最新の交通データに基づく渋滞状況の確認
- 実施した対策の効果について、道路利用者（バス・タクシー・トラック等運輸事業者、観光関係団体等）の実感を確認

・一定期間選定要件以下	→ 主要渋滞箇所の取り下げ(終了)
・対策終了後、一定期間選定要件以下	→ 渋滞対策の終了
・対策終了後、選定要件以上	→ 新たな渋滞対策の検討
・主要渋滞箇所以外の箇所が選定要件以上	→ 主要渋滞箇所の追加

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



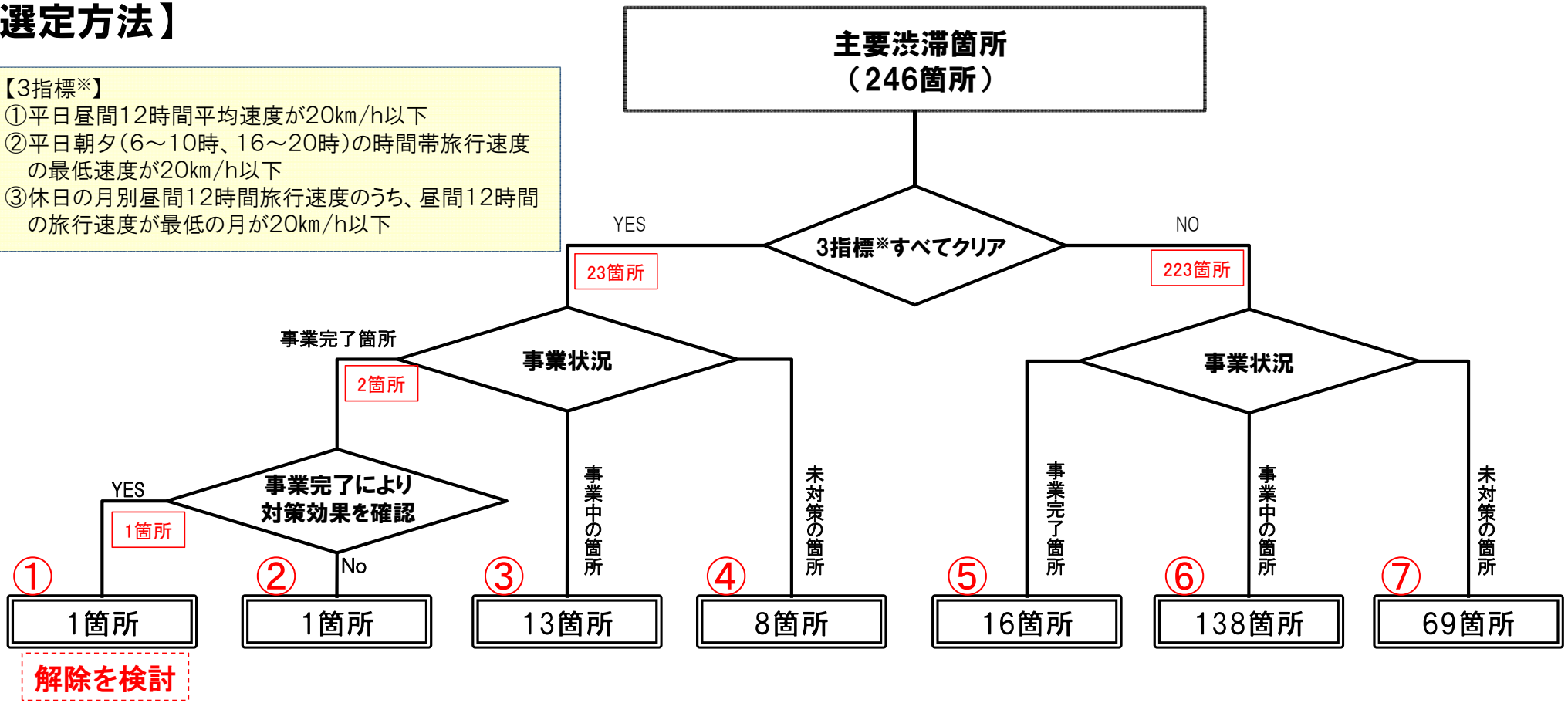
※第13回　山梨県道路交通円滑化・安全委員会資料をもとに作成

６．２　主要渋滞箇所の見直し

○既存事業の完了状況や最新データによる3指標の該当状況、現地状況等を踏まえて主要渋滞箇所からの解除を検討
○今年度、3指標をすべてクリアし、対策完了により継続的に効果を確認した箇所は1箇所

【選定方法】

【3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



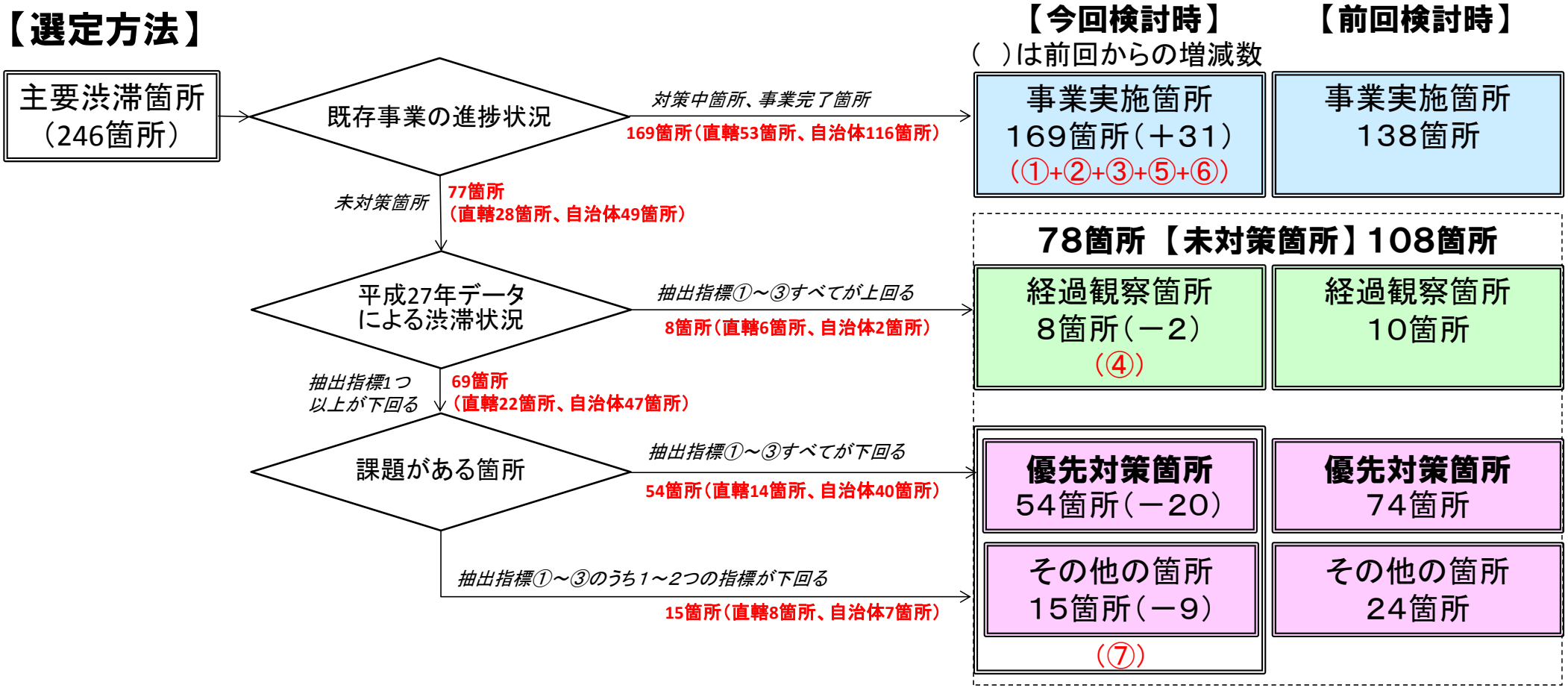
No	交差点名	所在地	管理者	路線名	事業実施状況	事業主	対応する事業	完了年度	解除を検討	モニタリングの継続	備考
1	（仮称）川中島（かわなかじま）	笛吹市	自治体	国道411号	対策完了	県	笛吹橋拡幅工事	H25	○		継続的に3指標をクリア（p15参照）
2	（仮称）新倉1（あらくら）	富士吉田市	自治体	国道137号	対策完了	県	一般国道137号吉田河口湖バイパス	H26		○	現地の状況を確認しながら、継続的にモニタリングを実施（p16参照）

７．優先対策箇所の検討状況と道路を賢く使う対策の視点

7.1　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
○新規事業化された新山梨環状道路（北部区間）（1工区）の影響等で事業実施箇所が31箇所増加
○この結果、優先対策箇所に該当する箇所も20箇所減少

【選定方法】



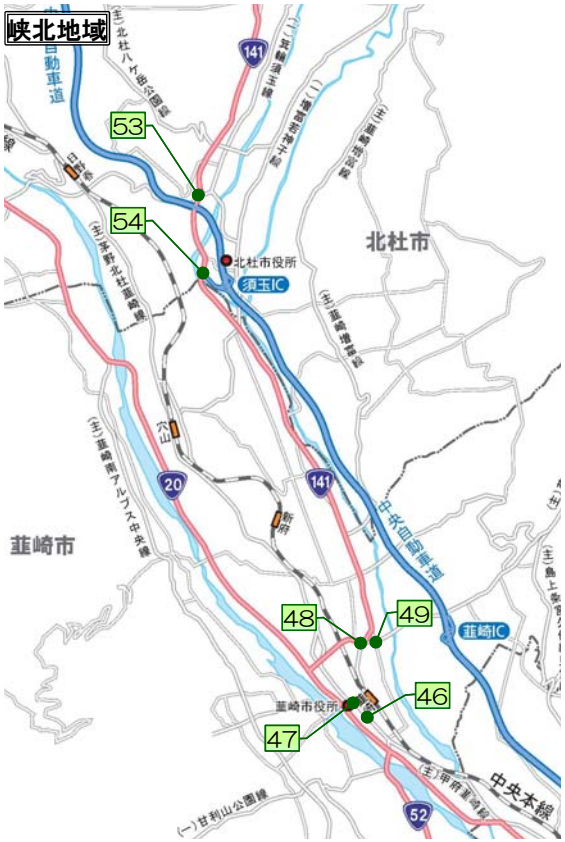
※優先対策箇所（案）は今後詳細な分析を行った上で、変更となる可能性あり

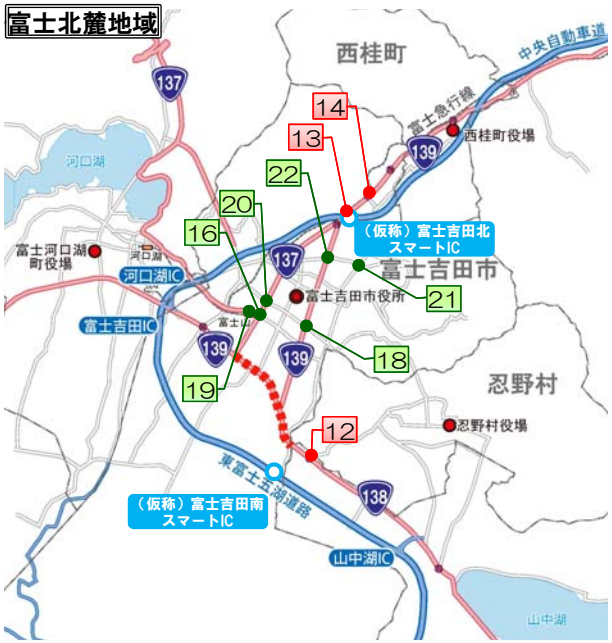
【抽出指標※】
①平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
②平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下
③休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20km/h以下

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。

7.2 優先対策箇所の選定

拡大図1：峡北地域、東部地域、富士北麓地域の優先対策箇所（案）





凡例
- 国交省
- 自治体
- 高速道路
- 国道
- その他道路

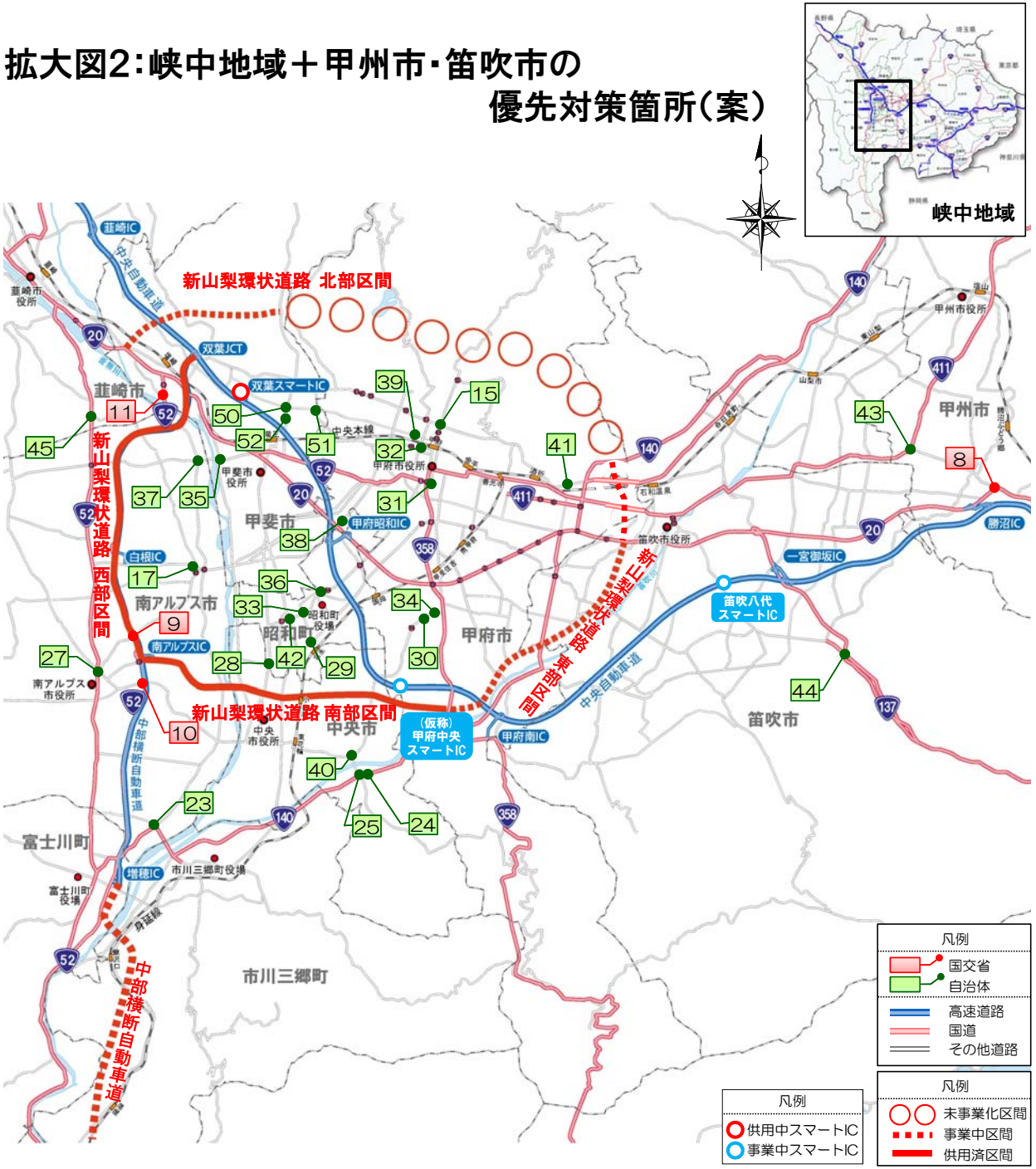
凡例
- 未事業化区間
- 事業中区間
- 供用済区間

凡例
- 供用中スマートIC
- 事業中スマートIC

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	新町二丁目	上野原市
2	国交省	一般国道２０号	（仮称）上野原1	上野原市
3	国交省	一般国道２０号	上野原高校入口	上野原市
4	国交省	一般国道２０号	（仮称）上野原2	上野原市
5	国交省	一般国道２０号	上野原市役所前	上野原市
6	国交省	一般国道２０号	新町	上野原市
7	国交省	一般国道２０号	猿橋小入口	大月市
8	国交省	一般国道２０号	柏尾	甲州市
9	国交省	一般国道５２号	十五所	南アルプス市
10	国交省	一般国道５２号	十日市場	南アルプス市
11	国交省	一般国道５２号	（仮称）下今井2	甲斐市
12	国交省	一般国道１３８号	忍野入口	山中湖村
13	国交省	一般国道１３９号	下の水	富士吉田市
14	国交省	一般国道１３９号	寿団地入口	富士吉田市
15	自治体	甲府韮崎線	武田	甲府市
16	自治体	一般国道１３７号	金鳥居	富士吉田市
17	自治体	甲府南アルプス線	上今諏訪	南アルプス市
18	自治体	一般国道１３９号	お茶屋町東	富士吉田市
19	自治体	一般国道１３７号	富士吉田駅前	富士吉田市
20	自治体	一般国道１３９号	中曽根	富士吉田市
21	自治体	新田下吉田線	小明見	富士吉田市
22	自治体	一般国道１３９号	愛染通り	富士吉田市
23	自治体	一般国道１４０号	三郡橋北	南アルプス市
24	自治体	一般国道１４０号	豊積橋南	中央市
25	自治体	一般国道１４０号	（仮称）浅利	中央市
26	自治体	高畑谷村停車場線	（仮称）都留	都留市
27	自治体	韮崎南アルプス富士川線	（仮称）小笠原	南アルプス市
28	自治体	甲府市川三郷線	流通センター北	中央市
29	自治体	甲府市川三郷線	山梨大学病院入口	昭和町
30	自治体	甲府中央右左口線	万才橋西	甲府市
31	自治体	甲府南アルプス線	検察庁南	甲府市
32	自治体	甲府韮崎線	朝日町ガード南	甲府市
33	自治体	甲府市川三郷線	築地新居	昭和町
34	自治体	甲府中央右左口線	（仮称）大里町2	甲府市
35	自治体	甲斐芦安線	信玄橋東詰	甲斐市
36	自治体	甲府市川三郷線	押原小北	昭和町
37	自治体	甲斐芦安線	信玄橋西詰	南アルプス市
38	自治体	甲府南アルプス線	徳行立体北	甲府市
39	自治体	―	朝日三丁目	甲府市
40	自治体	甲府中央右左口線	乙黒	中央市
41	自治体	甲府韮崎線	中央協撰所	甲府市
42	自治体	甲府市川三郷線	飯喰東	昭和町
43	自治体	一般国道４１１号	等々力	甲州市
44	自治体	一般国道１３７号	若宮	笛吹市
45	自治体	韮崎南アルプス富士川線	御勅使工業団地入口	韮崎市
46	自治体	甲府韮崎線	本町	韮崎市
47	自治体	茅野北杜韮崎線	（仮称）水神	韮崎市
48	自治体	一般国道１４１号	東中学校前	韮崎市
49	自治体	韮崎昇仙峡線	韮崎インター西	韮崎市
50	自治体	甲斐中央線	中下条	甲斐市
51	自治体	中下条甲府線	長塚中	甲斐市
52	自治体	甲斐中央線	大下条	甲斐市
53	自治体	一般国道１４１号	薬師堂橋東詰	北杜市
54	自治体	一般国道１４１号	須玉インター入口	北杜市

7.2 優先対策箇所の選定

拡大図2：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	新町二丁目	上野原市
2	国交省	一般国道２０号	（仮称）上野原1	上野原市
3	国交省	一般国道２０号	上野原高校入口	上野原市
4	国交省	一般国道２０号	（仮称）上野原2	上野原市
5	国交省	一般国道２０号	上野原市役所前	上野原市
6	国交省	一般国道２０号	新町	上野原市
7	国交省	一般国道２０号	猿橋小入口	大月市
8	国交省	一般国道２０号	柏尾	甲州市
9	国交省	一般国道５２号	十五所	南アルプス市
10	国交省	一般国道５２号	十日市場	南アルプス市
11	国交省	一般国道５２号	（仮称）下今井2	甲斐市
12	国交省	一般国道１３８号	忍野入口	山中湖村
13	国交省	一般国道１３９号	下の水	富士吉田市
14	国交省	一般国道１３９号	寿団地入口	富士吉田市
15	自治体	甲府韮崎線	武田	甲府市
16	自治体	一般国道１３７号	金鳥居	富士吉田市
17	自治体	甲府南アルプス線	上今諏訪	南アルプス市
18	自治体	一般国道１３９号	お茶屋町東	富士吉田市
19	自治体	一般国道１３７号	富士吉田駅前	富士吉田市
20	自治体	一般国道１３９号	中曽根	富士吉田市
21	自治体	新田下吉田線	小明見	富士吉田市
22	自治体	一般国道１３９号	愛染通り	富士吉田市
23	自治体	一般国道１４０号	三郡橋北	南アルプス市
24	自治体	一般国道１４０号	豊積橋南	中央市
25	自治体	一般国道１４０号	（仮称）浅利	中央市
26	自治体	高畑谷村停車場線	（仮称）都留	都留市
27	自治体	韮崎南アルプス富士川線	（仮称）小笠原	南アルプス市
28	自治体	甲府市川三郷線	流通センター北	中央市
29	自治体	甲府市川三郷線	山梨大学病院入口	昭和町
30	自治体	甲府中央右左口線	万才橋西	甲府市
31	自治体	甲府南アルプス線	検察庁南	甲府市
32	自治体	甲府韮崎線	朝日町ガード南	甲府市
33	自治体	甲府市川三郷線	築地新居	昭和町
34	自治体	甲府中央右左口線	（仮称）大里町2	甲府市
35	自治体	甲斐芦安線	信玄橋東詰	甲斐市
36	自治体	甲府市川三郷線	押原小北	昭和町
37	自治体	甲斐芦安線	信玄橋西詰	南アルプス市
38	自治体	甲府南アルプス線	徳行立体北	甲府市
39	自治体	—	朝日三丁目	甲府市
40	自治体	甲府中央右左口線	乙黒	中央市
41	自治体	甲府韮崎線	中央協撰所	甲府市
42	自治体	甲府市川三郷線	飯喰東	昭和町
43	自治体	一般国道４１１号	等々力	甲州市
44	自治体	一般国道１３７号	若宮	笛吹市
45	自治体	韮崎南アルプス富士川線	御勅使工業団地入口	韮崎市
46	自治体	甲府韮崎線	本町	韮崎市
47	自治体	茅野北杜韮崎線	（仮称）水神	韮崎市
48	自治体	一般国道１４１号	東中学校前	韮崎市
49	自治体	韮崎昇仙峡線	韮崎インター西	韮崎市
50	自治体	甲斐中央線	中下条	甲斐市
51	自治体	中下条甲府線	長塚中	甲斐市
52	自治体	甲斐中央線	大下条	甲斐市
53	自治体	一般国道１４１号	薬師堂橋東詰	北杜市
54	自治体	一般国道１４１号	須玉インター入口	北杜市

◆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

優先対策箇所の選定

優先対策箇所の要因分析・対策立案

1）渋滞要因の分析

① エリアの渋滞要因分析
・エリア内の交通流動特性を把握し、渋滞要因を把握

② 区間の渋滞要因分析
・速度低下が連続する区間内の渋滞ボトルネック交差点の特定

③ 箇所の渋滞要因分析
・交差点の周辺状況、道路構造などに着目し、机上確認を行ったうえで、現地調査を実施し、渋滞要因を把握

2）対策案の立案
・要因分析結果を踏まえ、ハード、ソフトの両面から対策案を検討

主要渋滞箇所カルテの作成

具体的な対策を決定し、対策実施環境が整った箇所から対策を実施

◆要因分析と対策立案の事例

○国道52号十五所交差点について、具体の要因分析と対策立案を実施

国道52号 十五所交差点（南アルプス市）

■位置図（広域）

■主要渋滞箇所の選定理由

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	H27	選定時	H27	選定時	H27
国	十五所	南アルプス市	○	●	●	●	●	●	●

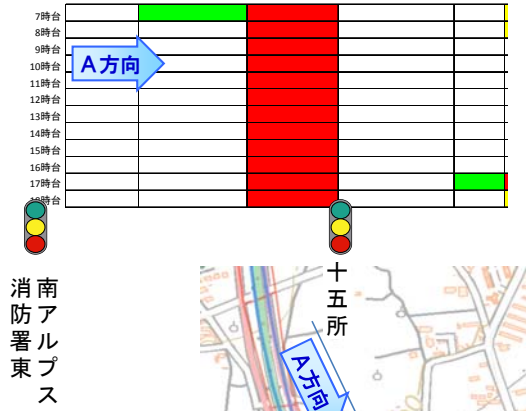
■位置図

■交差点平面図

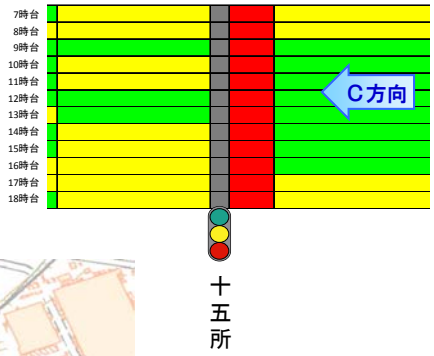
1）渋滞要因の分析
①区間の渋滞要因分析

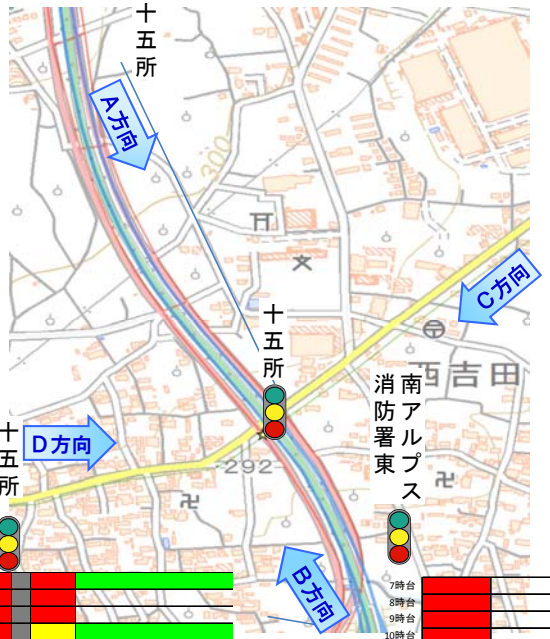
○近接する交差点へ影響を及ぼし、渋滞発生の原因となるボトルネック箇所を特定
○十五所交差点は、当該交差点を先頭としたボトルネック箇所であることから、対策の実施が必要

■国道52号

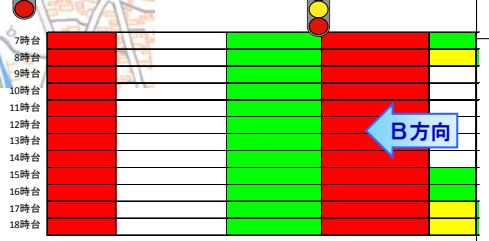


■甲府南アルプス線





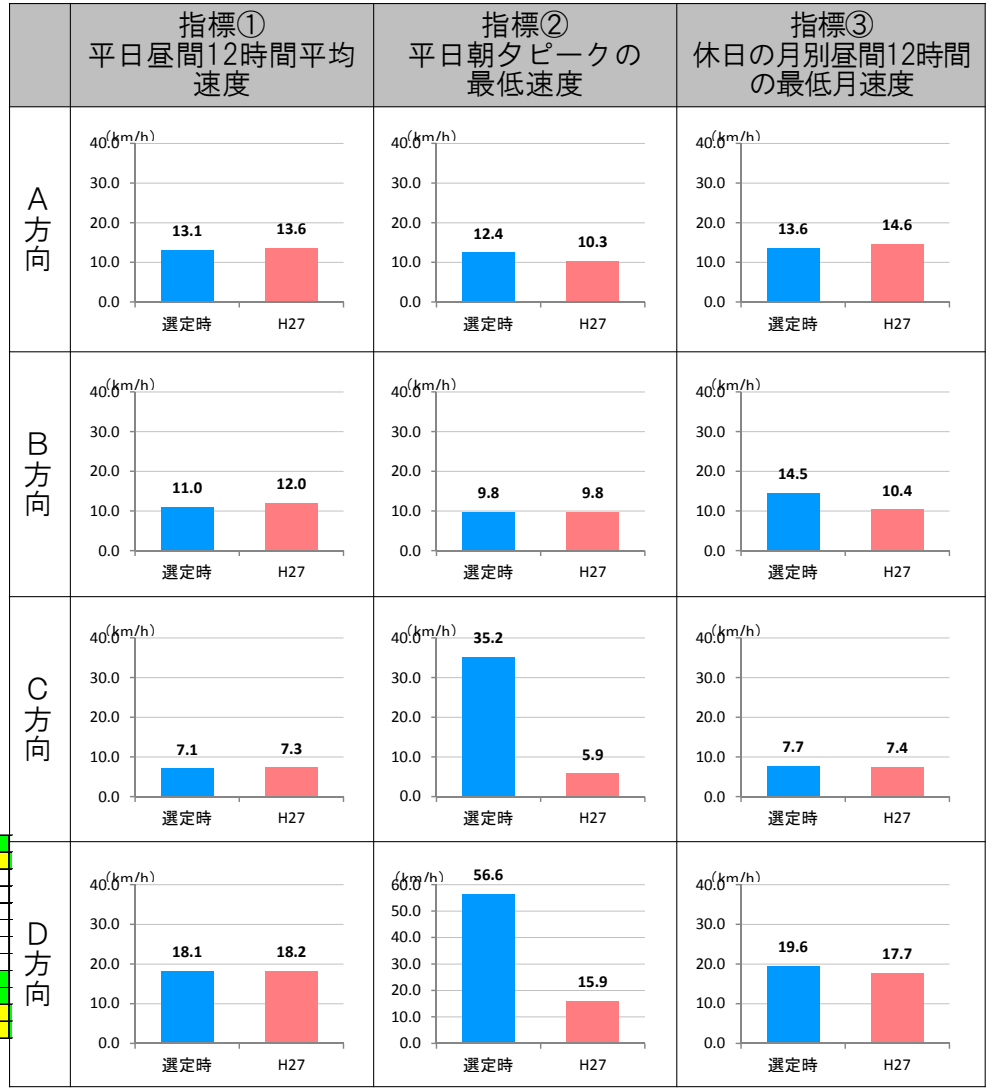
■甲府南アルプス線



■国道52号

■～20km/h □20～30km/h ■30～40km/h □40km/h～ □データ欠損

■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定（十五所交差点）



出典：プローブデータ【選定時】指標①～③：平成23年4月～平成24年3月
【H27】指標①～③：平成27年1月～平成27年12月

③箇所の渋滞要因分析

a)机上分析

○主要渋滞箇所で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
○十五所交差点周辺には、工場やJA、商業施設等が存在

＜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	○	春仙美術館、 櫛形総合公園、 櫛形総合体育館、
	工業団地・住宅団地があるか	○	JAこま野豊共選所
	集客施（大規模商業施設・店舗・公共施設等）があるか	○	コンビニ（ローソン）、豊小学校
	イベント会場があるか	×	なし
	主要駅があるかどうか	○	中部横断自動車道　南アルプスIC

要因区分	チェックポイント		A方向	B方向	C方向	D方向
道路構造	橋梁		なし	なし	なし	なし
	踏切		なし	なし	なし	なし
	車線構成	車線減少	1	1	1	1
		幅員減少	なし	なし	なし	なし
		右折専用車線	あり	あり	あり	あり
	交差点形状	多枝交差点	4枝交差点			
		クランク形状	なし	なし	なし	なし
	道路線形	クランク・急カーブ	なし	なし	なし	カーブ
	信号		あり	あり	あり	あり
道路交通状況	バス停		なし	なし	山梨交通［JAこま野豊支所］	山梨交通［十五所］
	バス専用・優先レーン		なし	なし	なし	なし
	交通量（H22センサス）		5,481台/日	5,481台/日	11,554台/日	11,554台/日

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
交通規制・運用	信号現示	1.信号現示が不適切		
		2.信号機の不連動		
		3.信号機の視認性		
	右折車または対向直進車	4.右折専用車線の未整備		
		5.右折専用車線長の不足	○	右折車線長を超過した滞留が発生
		6.右折車と対向直進車		
	左折車	7.左折車による直進車の阻害		
	導流	8.不適切な停止線位置		
		9.導流標示の不適		
道路構造	車線	10.車線数の変化		
		11.車線の幅員の変化		
	交差点形状	12.変形交差点		
		13.主道路が直角曲がりの交差点		
		14.隅切り不足		
		15.道路施設の位置不適		
	道路線形	16.急カーブ	―	
		17.勾配の変化点		
		18.急勾配		
	トンネル	19.トンネル坑口	―	
交通の種類	大型車	20.大型車による速度の低下	○	大型車による速度低下が発生。
	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		

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
沿道・交差点の環境	踏切	24.踏切による交通の停留	―	
		25.踏切と近接交差点の信号の不連動	―	
	橋梁	26.橋梁部と一般部の断面構成の相違	―	
		27.橋梁への交通の集中	―	
	沿道からの出入り	28.沿道施設への出入り		
		29.交差点及び直近の細街路の出入り		
		30.駅前広場への出入り		
		31.高速道路等のICオフランプからの出入り	―	
	バス、路面電車	32.バスによる速度の低下		
		33.バス専用・優先レーンによる車線減少	―	
		34.路面電車による道路空間の占有	―	
	路上駐車	35.路上駐車による車両走行の阻害		
その他	工事	36.工事による車線閉鎖	―	
	先詰まり	37.先詰まり		
交通需要	交通容量超過	38.交差点における交通容量超過		
		39.単路部における交通容量超過		
	交通の集中	40.時間帯による交通の集中	○	朝夕のピーク時に交通が集中する。
		41.沿道施設への特定時間・期間の交通の集中		
		42.行楽地における特定期間の交通の集中		

2)対策案の立案

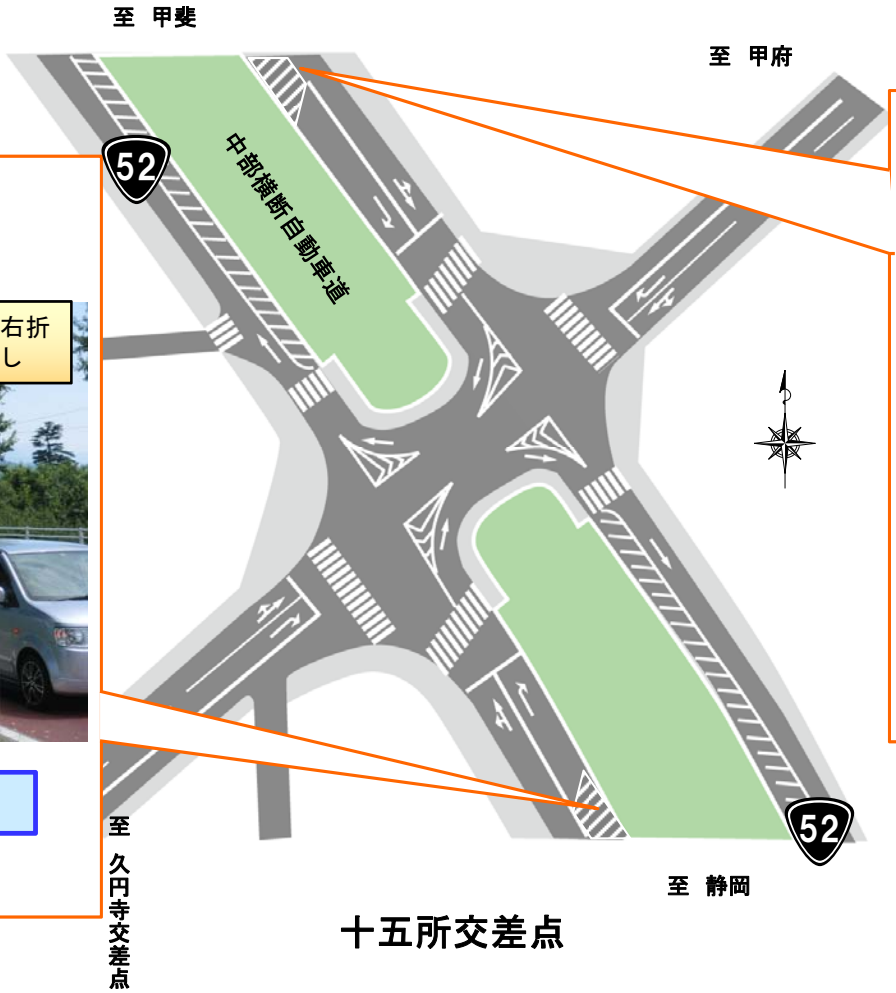
○机上分析や現地調査等により把握した渋滞要因をもとに、ハード・ソフトの両面から渋滞解消に向けた効果的な対策を立案

箇所の課題

【交通の集中】

・右折レーンのはみ出し

⇒ 右折レーンの延伸



【交通の集中】

・交通の集中

⇒ 右折レーンの延伸

◆主要渋滞箇所カルテの作成例

国道52号 十五所交差点

所在地：	南アルプス市	基本交差点番号：	19300520470
エリア：		区間：	
接続路線：	一般国道52号 ／ 甲府南アルプス線		

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
	－	○	○	○	○

位置図

広域

交差点

航空写真

道路状況

H22センサス

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)
①	19300520480	一般国道52号	34.7	33.2
②	19300520470	一般国道52号	29.3	26.9
③	19400050210	甲府南アルプス線	31.4	29.3
④	19400050220	甲府南アルプス線	27.8	26.9

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	車道幅員 (m)	歩道設置率 (%)	歩道幅員 (m)
①	19300520480	5,481	0.67	9.0	1.29	11.5	2	7.00	100.0	4.50
②	19300520470	5,481	0.67	9.0	1.29	11.5	2	7.00	100.0	4.50
③	19400050210	11,554	1.18	3.1	1.30	10.4	2	5.60	42.9	2.20
④	19400050220	11,554	1.18	3.1	1.30	10.4	2	5.60	42.9	2.20

選定時

No	DRM2203	指標①昼間12時間	指標②朝夕ピーク時	指標③休日観光
①	53383303000298	13.1	12.4	13.6
②	53383303420174	11.0	9.8	14.5
③	53383300740298	7.1	35.2	7.7
④	53383300700174	18.1	56.6	19.6
使用した速度		7.1	9.8	7.7

H27年

No	DRM2603	指標①昼間12時間	指標②朝夕ピーク時	指標③休日観光
①	53383303000298	13.6	10.3	14.6
②	53383303420174	12.0	9.8	10.4
③	53383300740298	7.3	5.9	7.4
④	53383300700174	18.2	15.9	17.7
使用した速度		7.3	5.9	7.4

現場状況写真

①

②

③

④

※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、局より対象箇所のフラグのみを貸与されたため、数値は不明

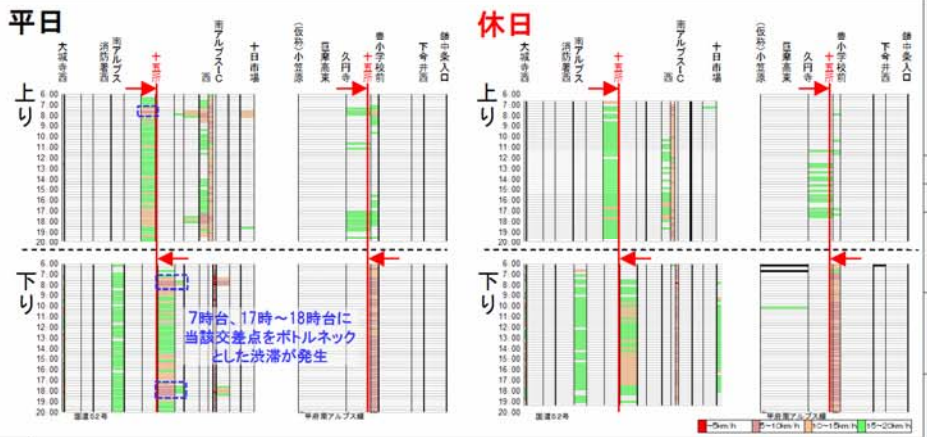
◆主要渋滞箇所カルテの作成例

国道52号 十五所交差点

渋滞要因

渋滞状況

渋滞区間の連続性（ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ箇所の特定）



平日	○上りは、当該交差点をボトルネックとする渋滞が、特に7時台に発生。 ○下りは、当該交差点をボトルネックとする渋滞が、特に7時台、17時～18時台に発生。 ○従道路は、下りで当該交差点をボトルネックとする渋滞が、終日発生。
休日	○上りは、当該交差点をボトルネックとする渋滞が発生。 ○下りは、当該交差点をボトルネックとする渋滞が発生。 ○従道路は、下りで当該交差点をボトルネックとする渋滞が終日発生。

チェックポイント

沿道状況	○主道路の沿道には発集する施設等はなし。 ○従道路の下り線流入部側（十五所～豊小学校前）にJA共選所と、コンビニ（ローソン）あり。 ○従道路の上り線流入部側（久円寺～十五所）は、住宅地。
道路構造	○主道路は、中部横断自動車道の橋脚を挟んで上下分離。交差点付近に細街路（取り付け道路）あり。上り線200m程度手前に横断歩道橋あり。 ○従道路の上り線流入部側（久円寺～十五所）は、交差点手前でカーブ。 ○従道路の下り線流入部側（十五所～豊小学校前）は、信号交差点が近接。
道路交通状況	○主道路・従道路とも、朝夕で交通量が増加。

渋滞要因

【道路構造】
○右折車線長を超過した滞留が発生

今後の対策案

対策方針

○道路構造の改善

今後の対策実施案

	事業名	実施主体	事業進捗
短期	国道52号右折レーンの延伸	国	未実施
中期			
長期			

【短期対策】右折レーン延伸

◆道路を賢く使う対策の考え方について

○主要渋滞箇所の事業中箇所は、着実に事業を実施し、地域の道路交通環境を改善させることが重要。一方、事業中以外の箇所で、3つの抽出指標に該当する「優先対策箇所」は対策を講じることが必要

○また、事業実施中の箇所においても、対策完了に長期の期間を有する箇所が存在し、対策が完了するまで、渋滞対策を講じないことは、地域にとって不利益である

○道路用地内の工夫や多様な主体との連携、ビッグデータの活用など、今ある「道路を賢く使う」という視点で短期対策を講じることにより、時間損失や低い時間信頼度、地域の活力低下の克服に貢献

○優先対策箇所や事業実施中で対策完了に長期の期間を有する箇所において、「道路を賢く使う」という視点で短期対策を講じることが必要

◆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

地域分類	道路交通課題	道路を賢く使う観点での渋滞対策の方針		渋滞対策の具体的メニュー例	
甲府地域	①都市内交通と通過交通が混在・集中 ②甲府地域への流入部が限定的 ③旧市街と新市街を結ぶ限られた橋梁に交通が集中 ④休日や観光シーズンにおける交通の集中	ソフト	時間的分離 ⇒ピーク時間を分散	渋滞情報の提供による時間分散(Twitter、SNS等)	→P35
				混雑時間における路上工事の削減	
		ソフト	空間的分離 ⇒地域内交通と通過交通と分離	高速道路の利用促進(スマートIC利用の情報提供)	
				渋滞情報の提供による経路分散(Twitter、SNS等)	
				大型車の適正な経路誘導	
東部・富士北麓地域	①観光シーズンにおける観光交通の集中 ②宿泊施設や飲食店等の沿道施設への出入り交通 ③狭隘な道路幅員 ④朝夕の通勤・通学時間帯における交通集中	ソフト	交通モードの転換 ⇒自家用車を減少	パーク＆ライド、バスライドの実施	
				公共交通、自転車の利用促進	→P39
		ハード	部分改良 ⇒小規模な改良で課題を軽減	路肩等の有効活用(空間再配分)	→P41 P42
				料金所の改善(ETCレーンと現金レーン)	
				交差点改良等の小規模改良	→P43

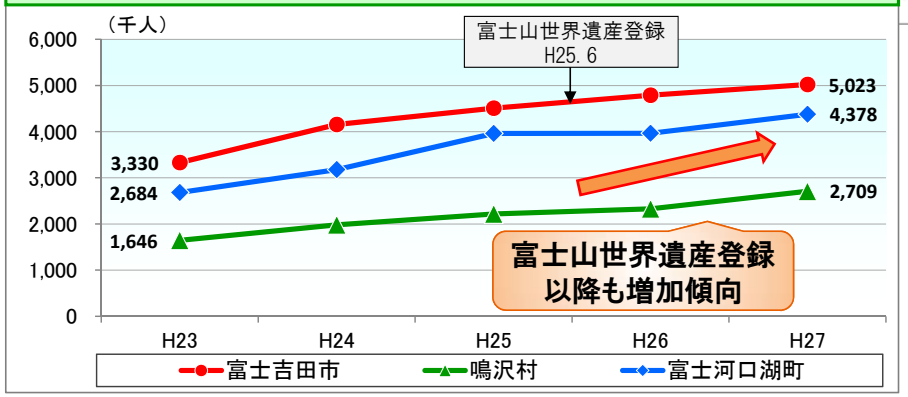
【トピック】ビッグデータを活用した富士吉田周辺の混雑状況の情報提供（仮称）

○富士吉田周辺では、多くの観光施設が立地。富士山の世界遺産登録以降、観光客が増加
○一方、時間帯による交通の偏在やそれに伴う速度低下が発生
○ビッグデータを活用し、道の駅などの施設で道路状況を情報提供することにより、道路利用者の移動を支援するとともに、地域の観光産業や地域振興に貢献

富士吉田周辺の観光施設と休日旅行速度の状況（H27.1～H27.12）

道の駅等における情報提供

富士吉田周辺の観光入込客数の伸び率の推移

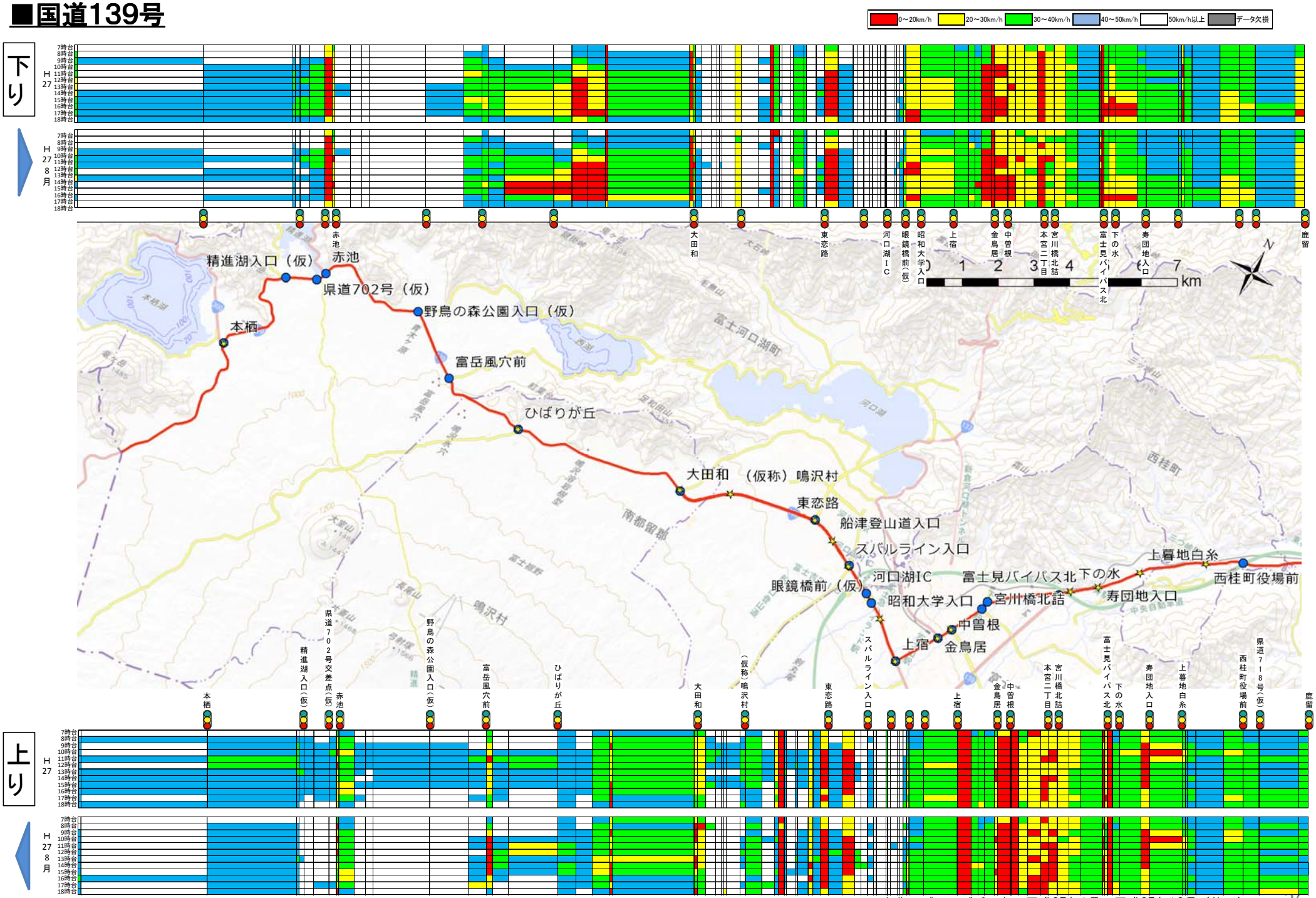


出典：平成27年山梨県観光入込客統計調査報告書

⇒道路利用者の移動を支援
地域の観光産業や地域振興に貢献

【トピック】富士吉田周辺の主要路線の休日の時間帯別旅行速度

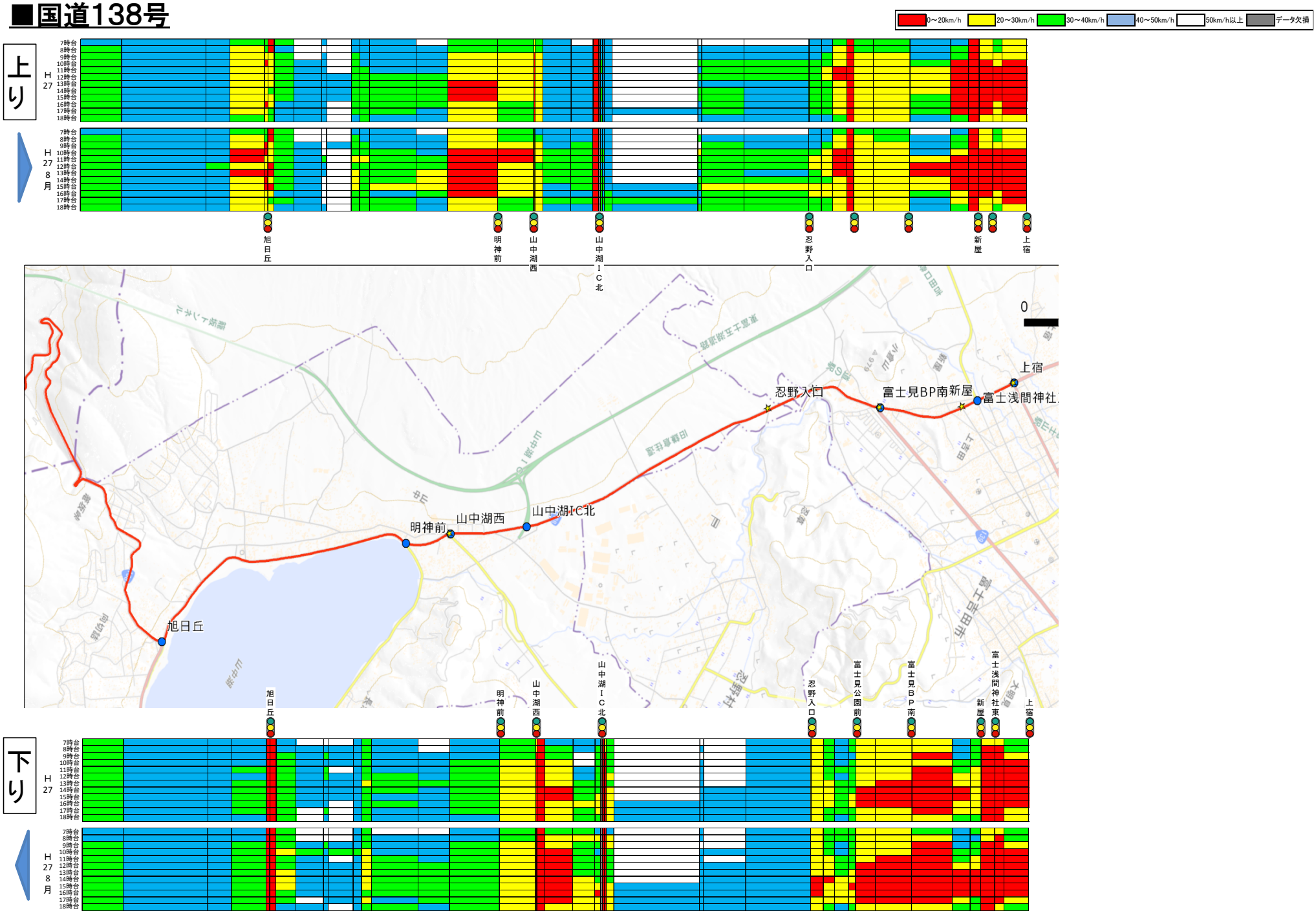
■国道139号



出典：プローブデータ　平成27年1月～平成27年12月（休日）
平成27年8月（休日）

【トピック】富士吉田周辺の主要路線の休日の時間帯別旅行速度

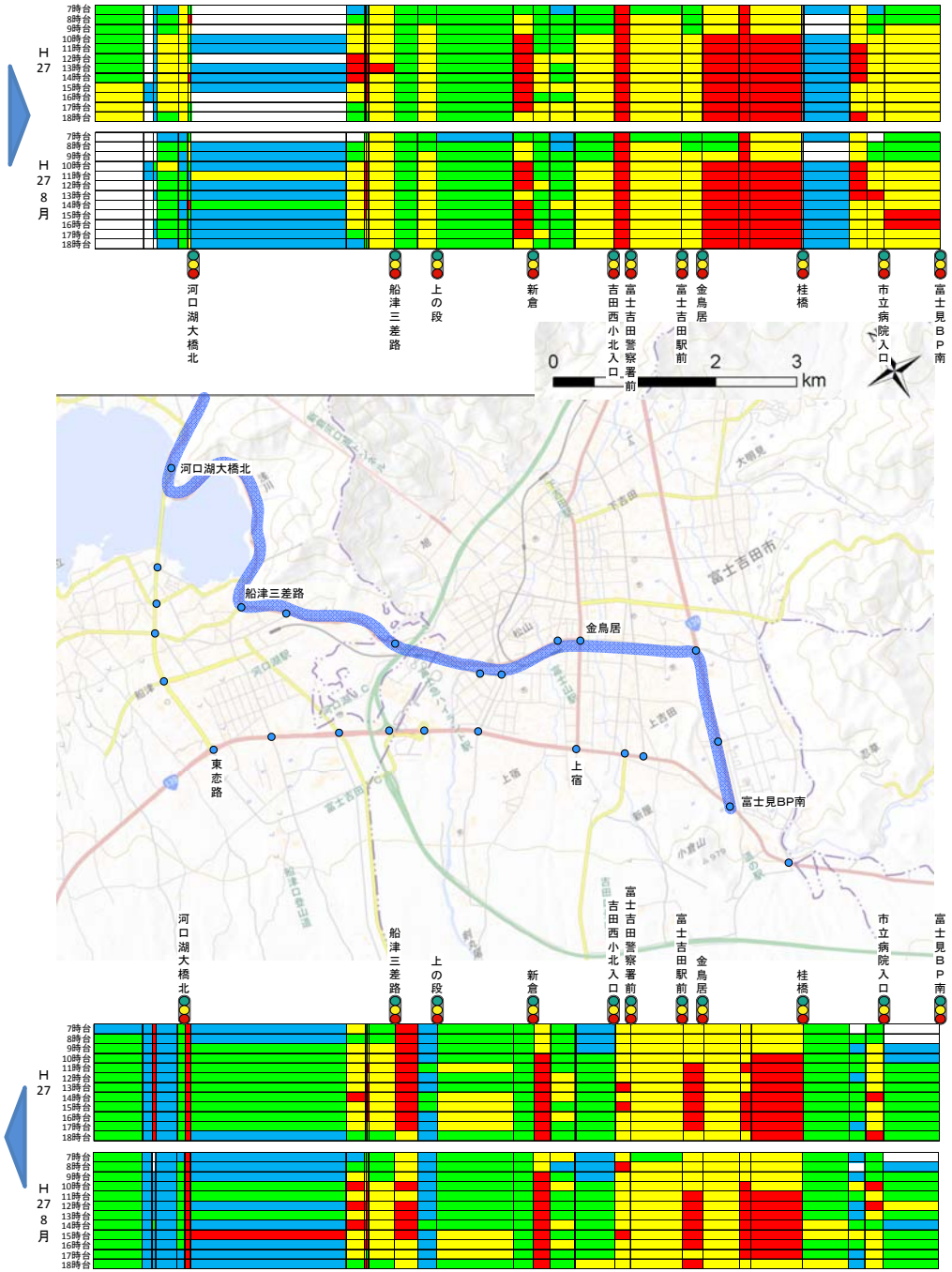
■国道138号



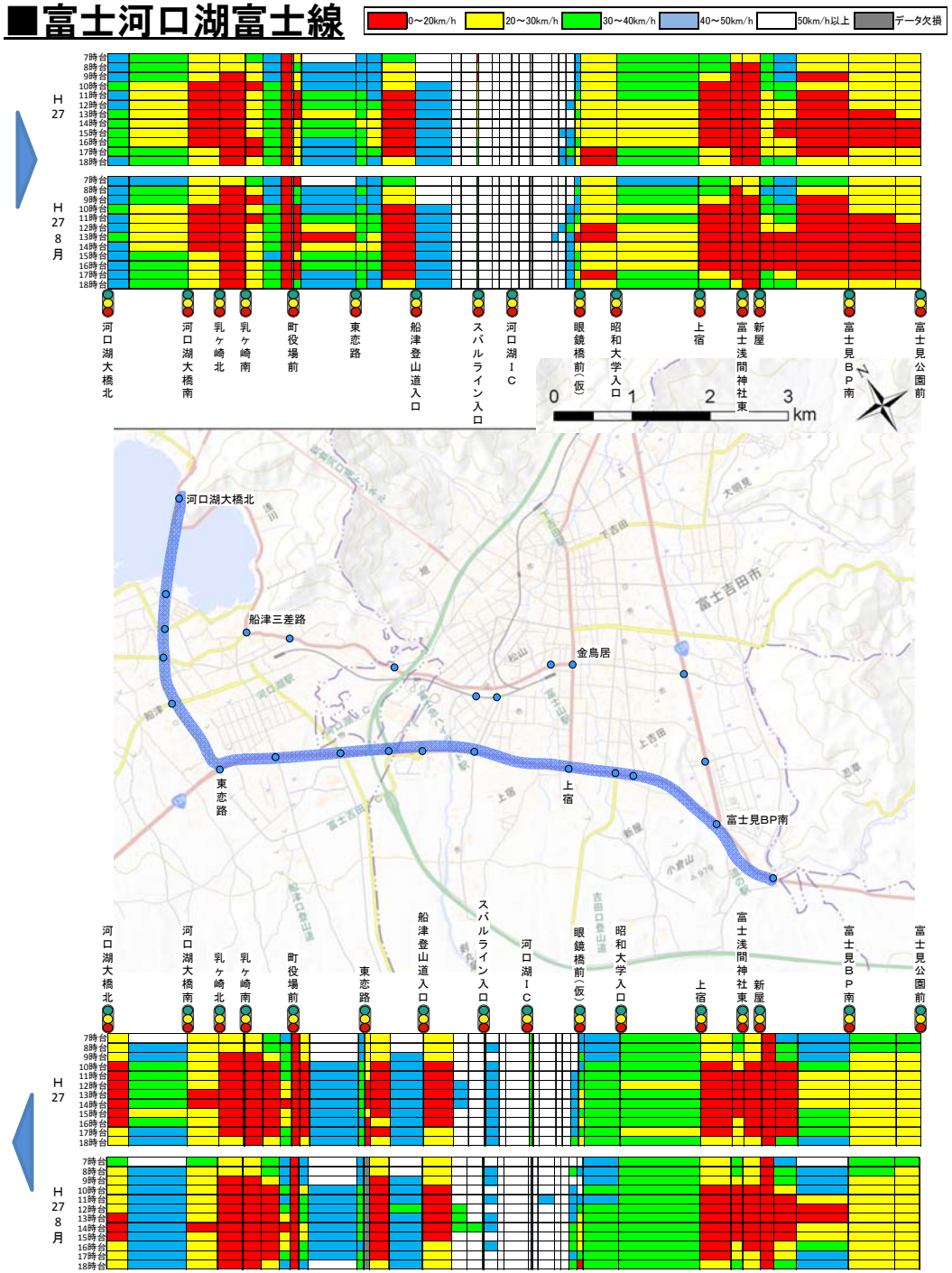
出典：プローブデータ　平成27年1月～平成27年12月（休日）
平成27年8月（休日）

【トピック】富士吉田周辺の主要路線の休日の時間帯別旅行速度

■国道137号



■富士河口湖富士線



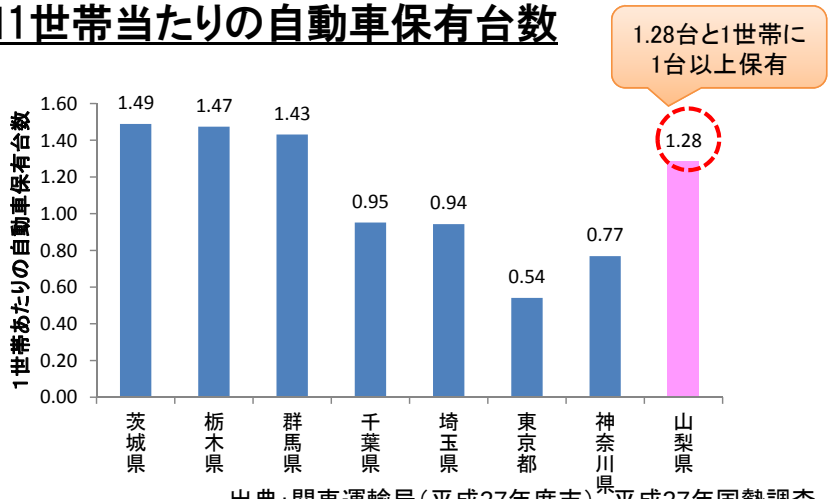
出典：プローブデータ　平成27年1月～平成27年12月（休日）
平成27年8月（休日）

【トピック】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19．1%と関東管内ではさいたま市に次いで高い

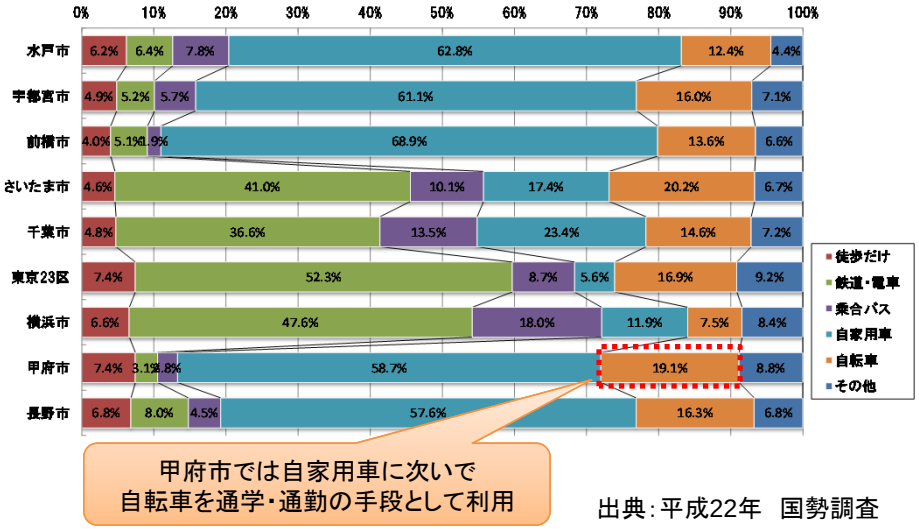
○今後、山梨県内でも自転車道や自転車レーン等の自転車走行環境の整備を推進し、自動車から自転車への交通モードの転換に期待

■1世帯当たりの自動車保有台数



出典：関東運輸局（平成27年度末）、平成27年国勢調査

■通学・通勤時における利用交通手段割合



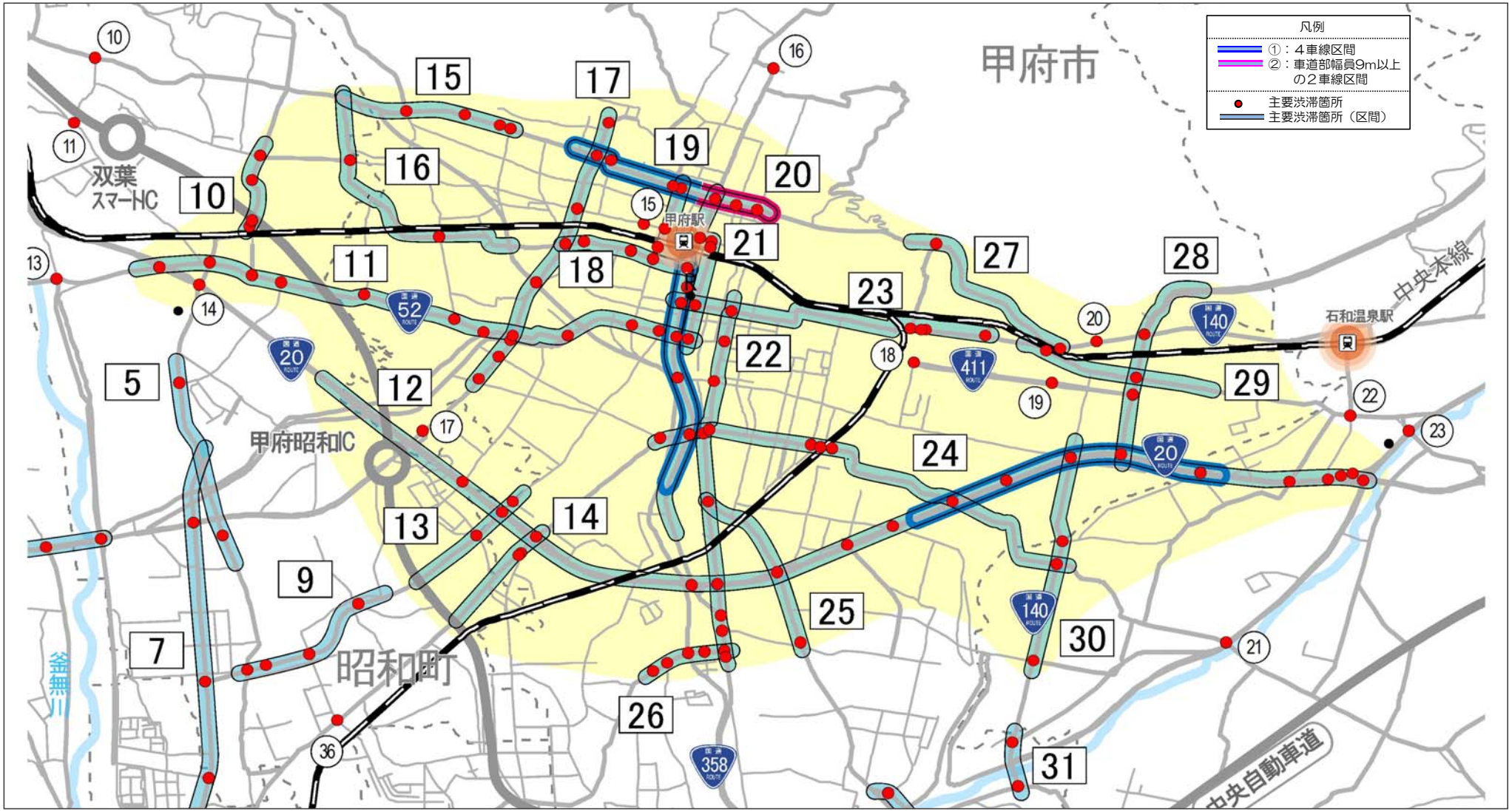
出典：平成22年　国勢調査

■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

【トピック】甲府エリア内の短期対策による「道路を賢く使う」対象路線の考え方（案）

○甲府エリア内の複数の主要渋滞箇所や主要渋滞区間に該当する路線のうち、車道部内に工夫の余地のある区間を有する路線を対象（下記①または②）とする
①：4車線以上の車線数が1km以上連続する路線
②：車道部幅員9．0m※以上の2車線区間が1km以上連続する路線



※4種道路の平面交差点付近の車線幅員　9.0m＝幅員2.75m×2＋路肩0.5m×2＋右折車線2.5m（都市部の縮小値）
幅員や車線数はH22道路交通センサスより

【トピック】自転車走行環境整備による渋滞緩和（道路空間の再配分）

○山の手通りでは、ピーク時の交通量の逆転や第1車線側への交通集中により、朝夕の速度低下が発生。道路空間の再配分により、交通モードの転換など交通の円滑化が期待される

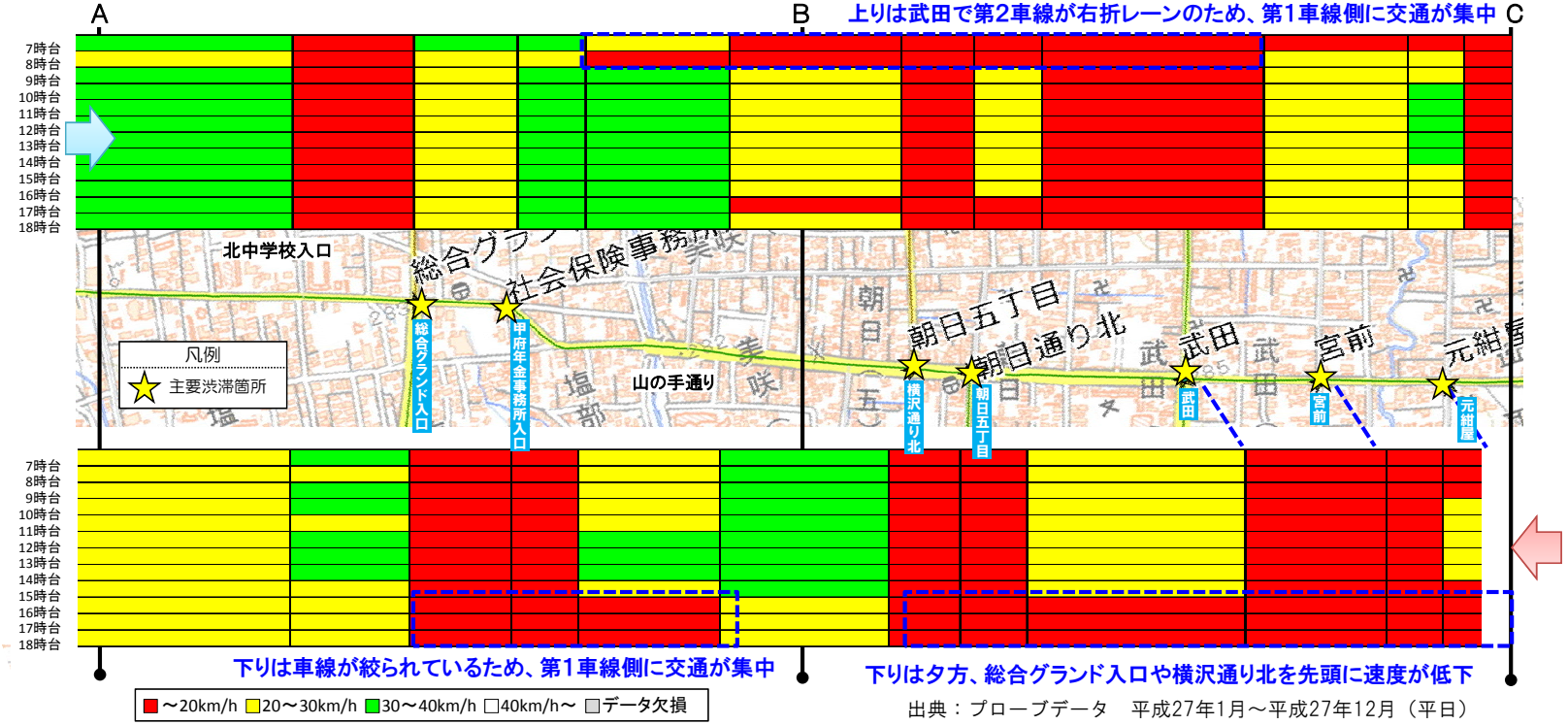
■位置図

■現地状況

■時間帯別の旅行速度と方向別交通量の状況

上りは朝方、武田交差点を先頭に速度が低下

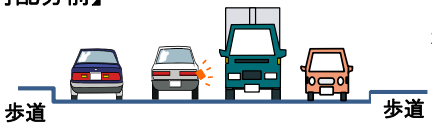
上りは武田で第2車線が右折レーンのため、第1車線側に交通が集中



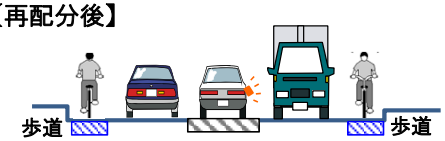
出典：プローブデータ　平成27年1月～平成27年12月（平日）

■道路空間の再配分

【再配分前】

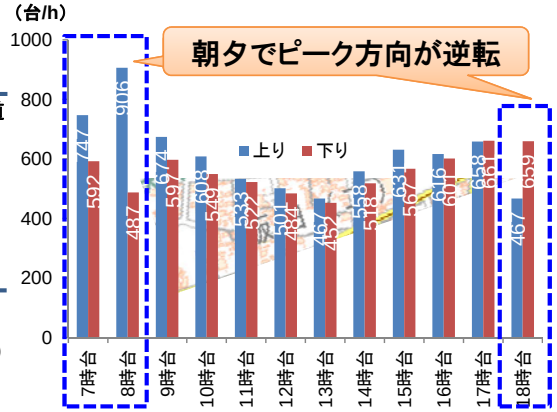


【再配分後】

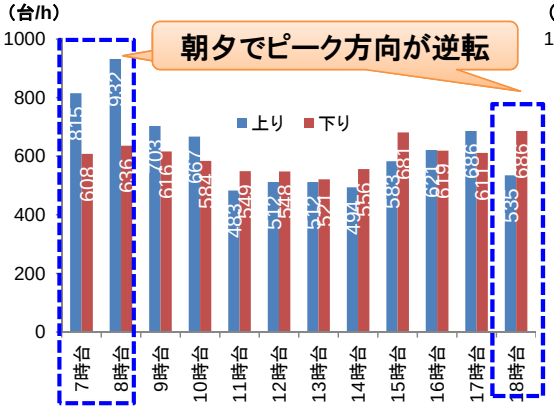


右折待ちレーン（交差点は右折レーン）
自転車専用通行帯

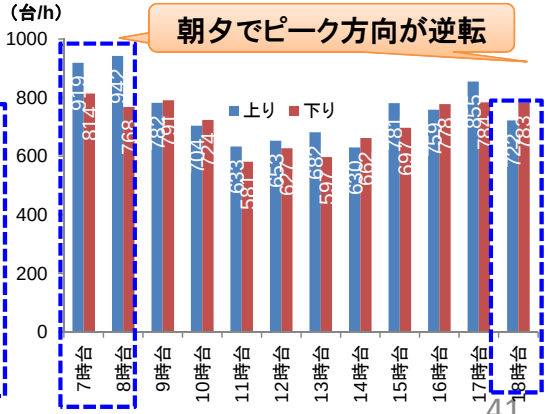
■時間帯別方向別交通量（A）
山の手通り　甲府市千塚三丁目4－21



■時間帯別方向別交通量（B）
山の手通り　甲府市美咲一丁目12－16



■時間帯別方向別交通量（C）
山の手通り　甲府市東光寺町1955－1



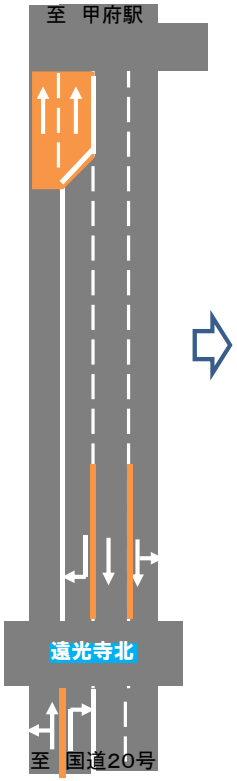
出典：平成22年道路交通センサス

【トピック】道路空間を有効活用した道路を賢く使う取り組み内容

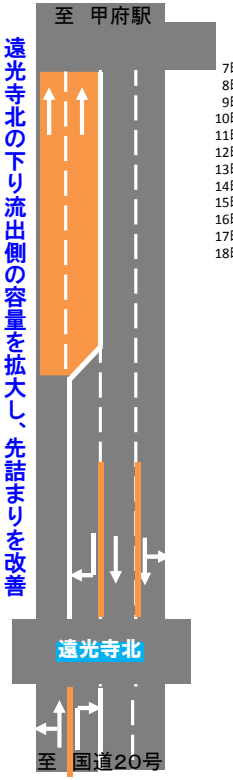
○平和通りの遠光寺北交差点下りでは、国道20号からの片側2車線から当該交差点で車線が減少するため速度低下が発生し、渋滞ボトルネックとなっている
○流出側の道路空間内の車線構成を見直すことにより、当該交差点流入部の渋滞緩和が期待される

■位置図

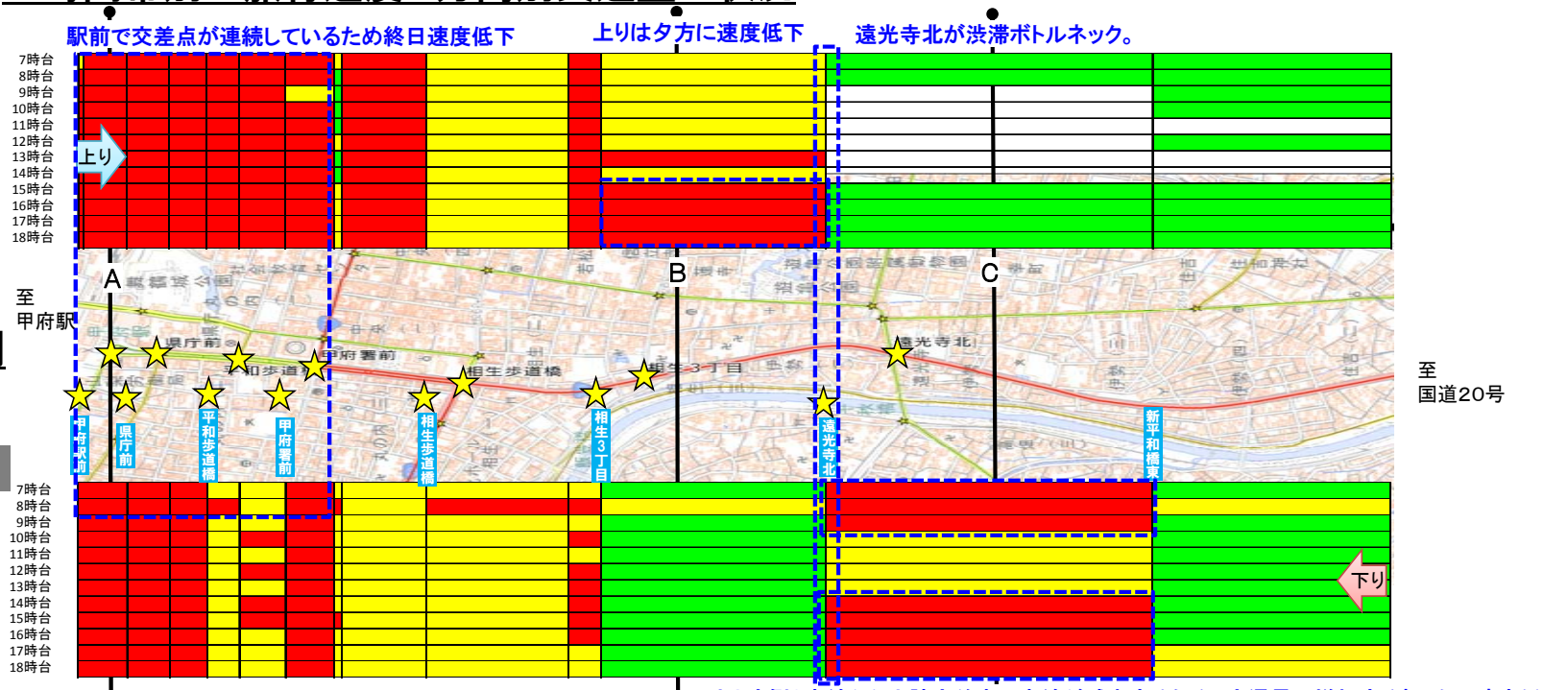
■現地状況



■道路空間の再配分

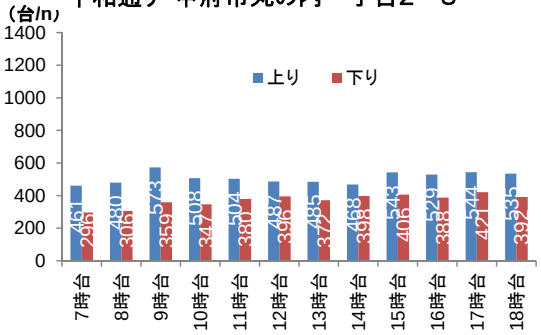


■時間帯別の旅行速度と方向別交通量の状況

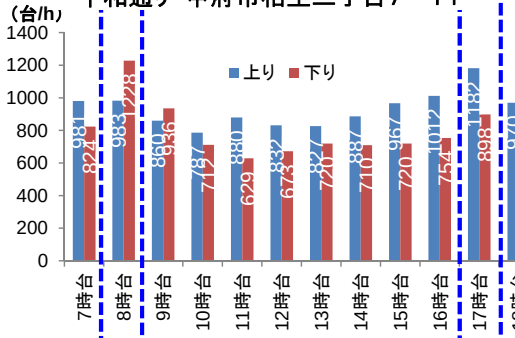


出典：プローブデータ
平成27年1月～平成27年12月（平日）

■時間帯別方向別交通量(A)
平和通り　甲府市丸の内一丁目2－8

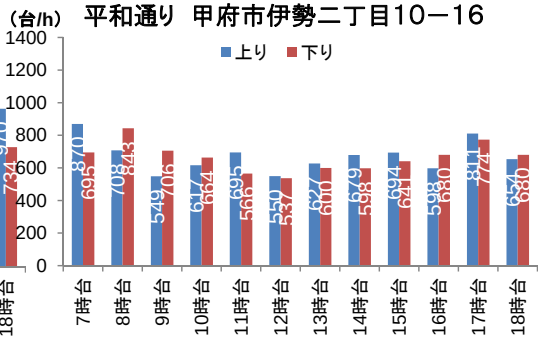


■時間帯別方向別交通量(B)
平和通り　甲府市相生三丁目7－11



朝夕でピーク方向が逆転

■時間帯別方向別交通量(C)
平和通り　甲府市伊勢二丁目10－16



出典：平成22年道路交通センサス

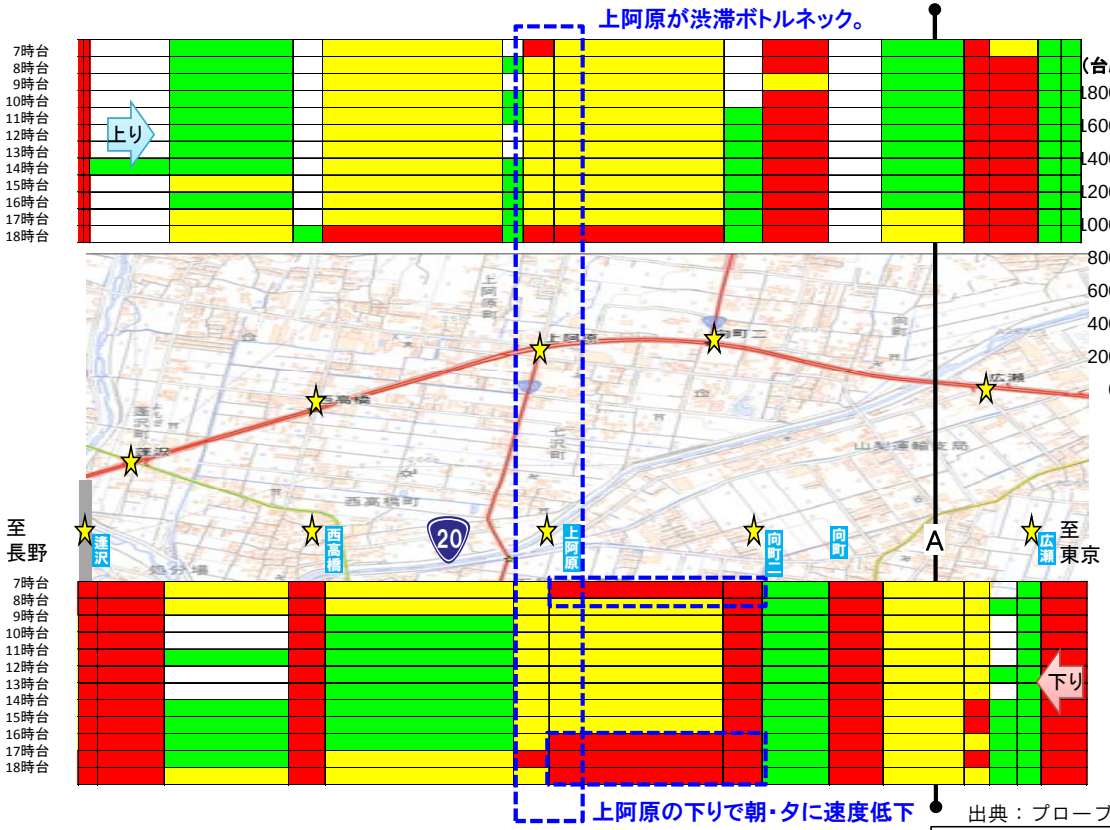
【トピック】道路空間を有効活用した道路を賢く使う取り組み内容

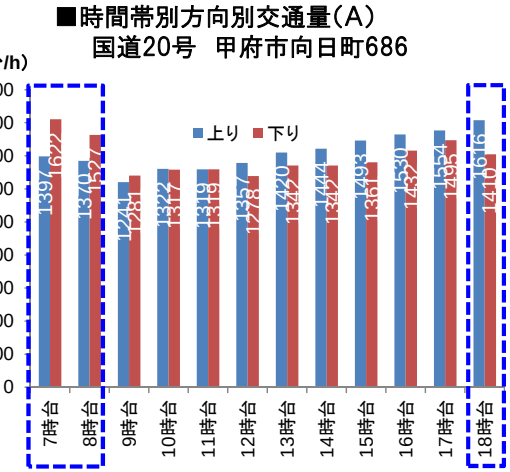
○国道20号の上阿原交差点では、変則五差路のため右折時の対向直進車の視認不足等により、朝夕の速度低下が発生。右折レーンのシフトや延伸により、渋滞緩和に寄与

■位置図

■現地状況

■時間帯別の旅行速度と方向別交通量の状況



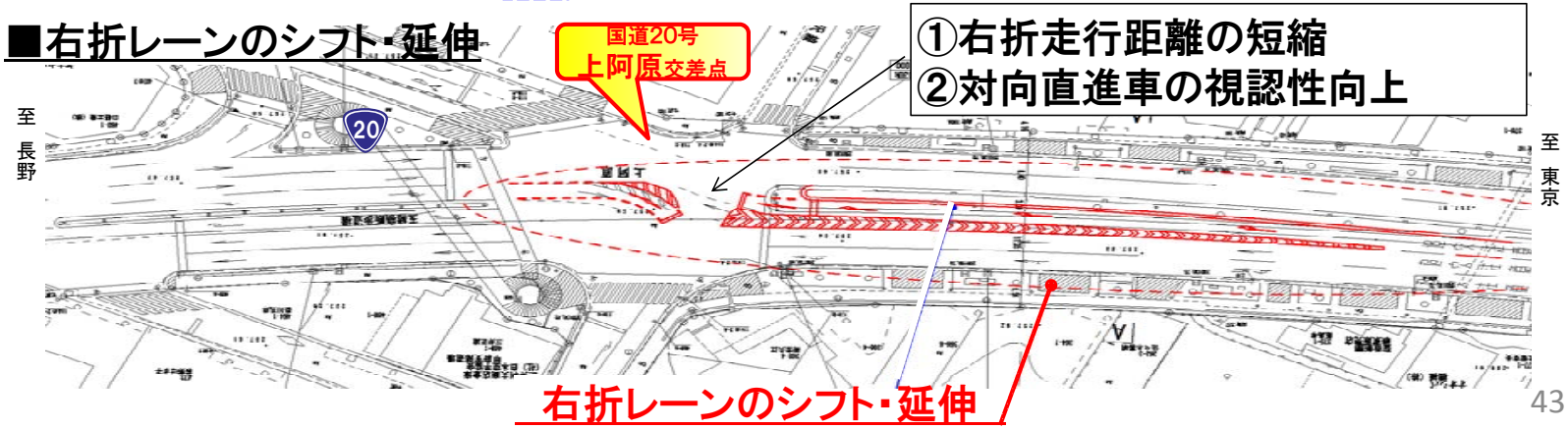


朝夕でピーク方向が逆転

出典：平成22年道路交通センサス

出典：プローブデータ　平成27年1月～平成27年12月（平日）

■右折レーンのシフト・延伸



①右折走行距離の短縮
②対向直進車の視認性向上