資料1

渋　滞　対　策

平成31年3月15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.　委員会の検討経緯と今回の論点 ・・・・・・・・・・・・・ 2

2.　前回委員会意見への対応 ・・・・・・・・・・・・・ 5

3.　当該年度に実施した対策の状況 ・・・・・・・・・・・・・ 8

4.　次年度に実施する渋滞対策の方針 ・・・・・・・・・・・・・ 10

5.　全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の概要 ・・・・・・・・・・・・・ 38

１．委員会の検討経緯と今回の論点

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1－1 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
○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
○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
○上記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た

【渋滞対策検討の経緯】

1．委員会の検討経緯と今回の論点

1－2　今回の論点

○今回の論点は、大きく4つの項目（1年間の取組の総括）

①前回委員会意見への対応

城東（じょうとう）バイパス整備前後の交通状況を確認

②当該年度に実施した対策の状況

当該年度に実施したピンポイント対策の状況を確認

③次年度に実施する渋滞対策の方針

次年度に実施するピンポイント対策の方向性・方針

④道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の概要

全国道路利用者会議（平成30年10月18日）からの渋滞対策要望箇所の概要を確認

２．前回委員会意見への対応

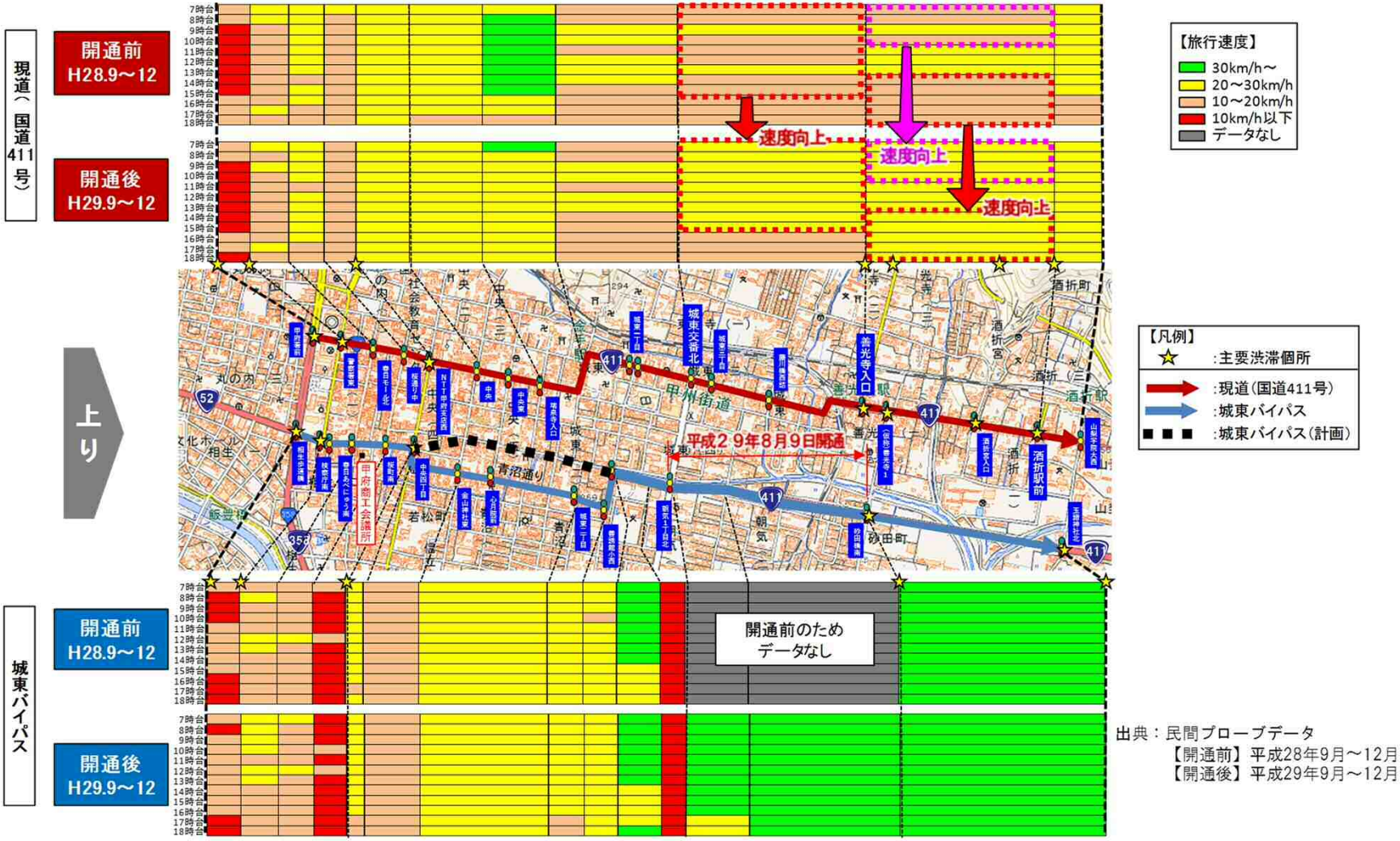
2. 前回委員会意見への対応

【意見】：城東バイパス（国道411号バイパス）の開通により、甲府商工会議所前の通りでは交通量が増加し、新たな渋滞が発生しているのではないか。 ⇒ 民間プローブデータを用いて、開通前後の交通状況の変化を確認

平日（上り方向）

○城東バイパス開通後（H29.8.9）、現道（国道411号）の城東交番北～酒折駅前間では旅行速度が向上。
○甲府商工会議所前では、大きな旅行速度の変化はみられない。ただし、依然として交通混雑が発生。
○引き続き、城東バイパスの事業進捗に合わせ、交通データを収集し、交通状況の変化を確認していく。

■城東バイパス整備前後の交通状況【平日（上り方向）時間帯別旅行速度】



出典：民間プローブデータ
【開通前】平成28年9月～12月
【開通後】平成29年9月～12月

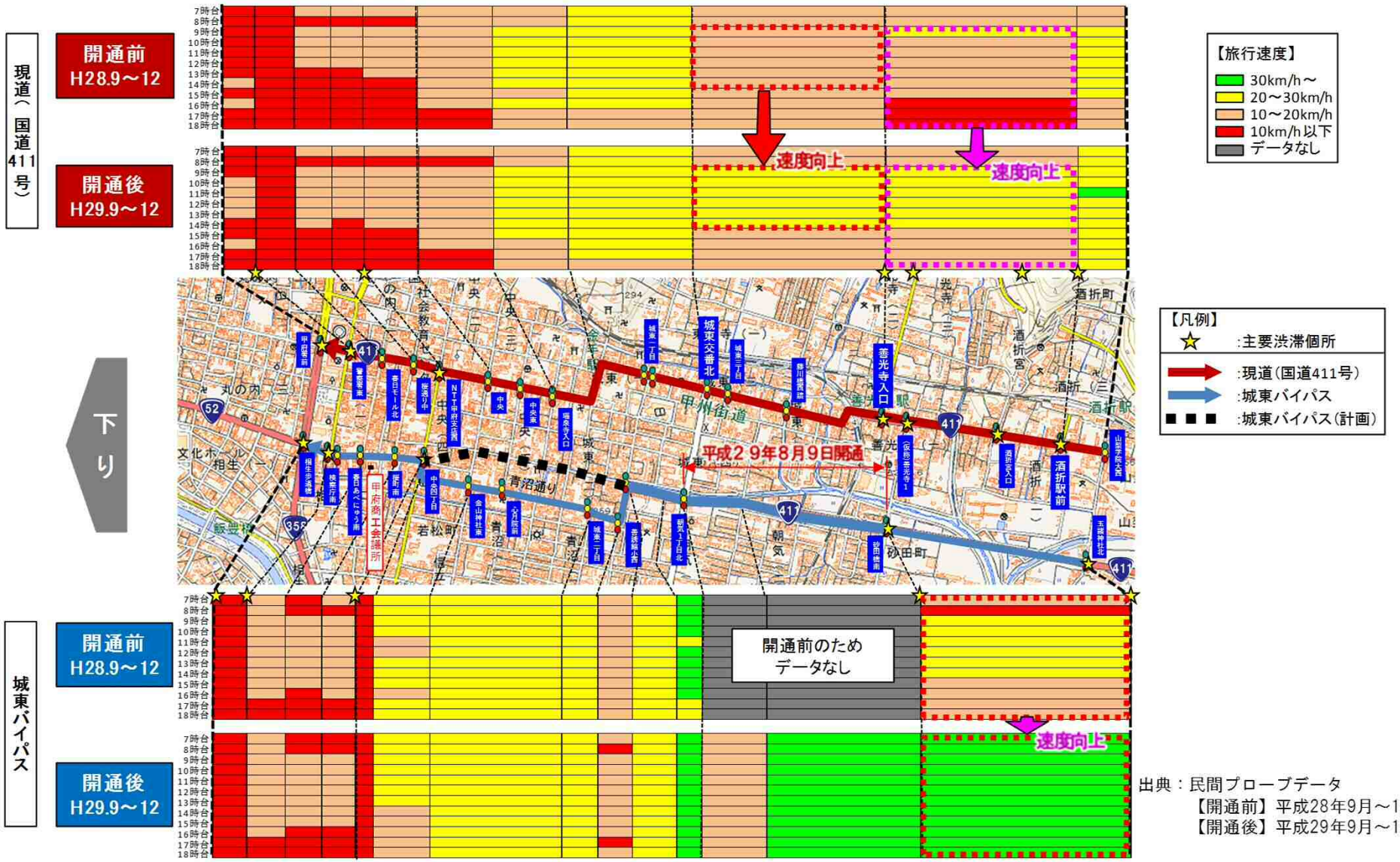
2. 前回委員会意見への対応

平日（下り方向）：上り方向の傾向と同じ

〇城東バイパス開通後（H29.8.9）、現道（国道411号）の酒折駅前～城東交番北間では旅行速度が向上。

〇甲府商工会議所前では、大きな旅行速度の変化はみられない。ただし、依然として交通混雑が発生。

■城東バイパス整備前後の交通状況【平日（下り方向）時間帯別旅行速度】



出典：民間プローブデータ
【開通前】平成28年9月～12月
【開通後】平成29年9月～12月

３．当該年度に実施した対策の状況

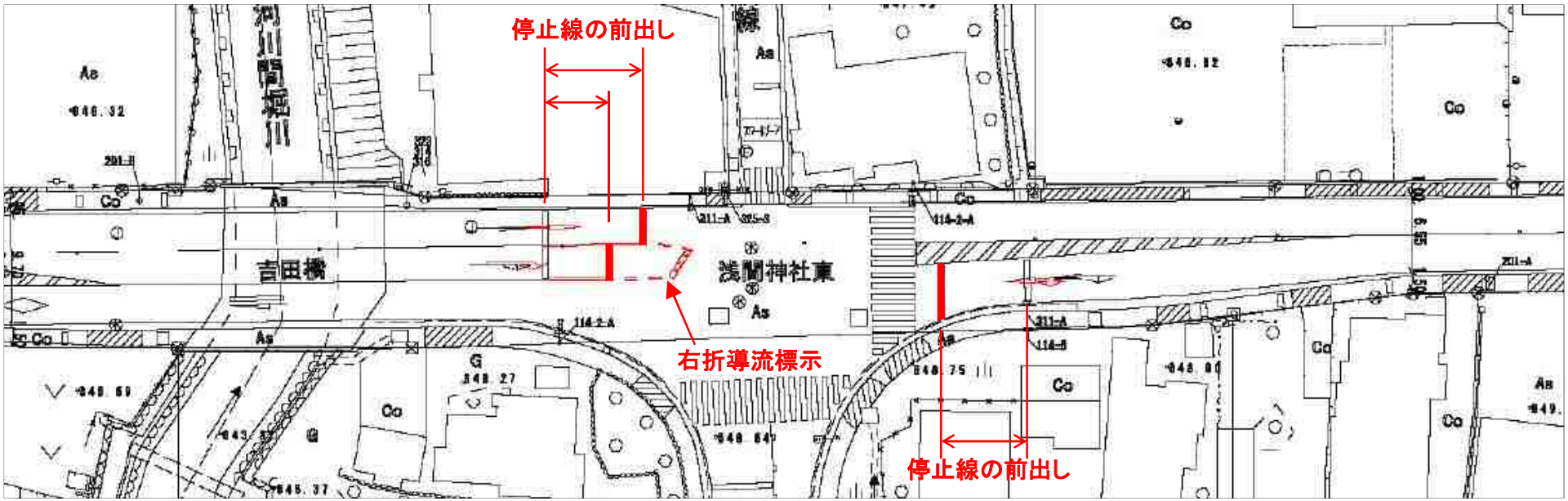
3. 当該年度に実施した対策の状況

3－1　国道１３８号 浅間神社東交差点（富士吉田市上吉田）

○交差点をコンパクトにして交差点の捌け台数を増加させ、速度低下車両の末尾を短くすることにより、発進遅れ車両へ追い付く車両を減少させることで渋滞の緩和を期待。
○この渋滞対策として、停止線の前出し、右折導流標示を設置（平成31年3月15日実施予定）。

■位置図

■平面図

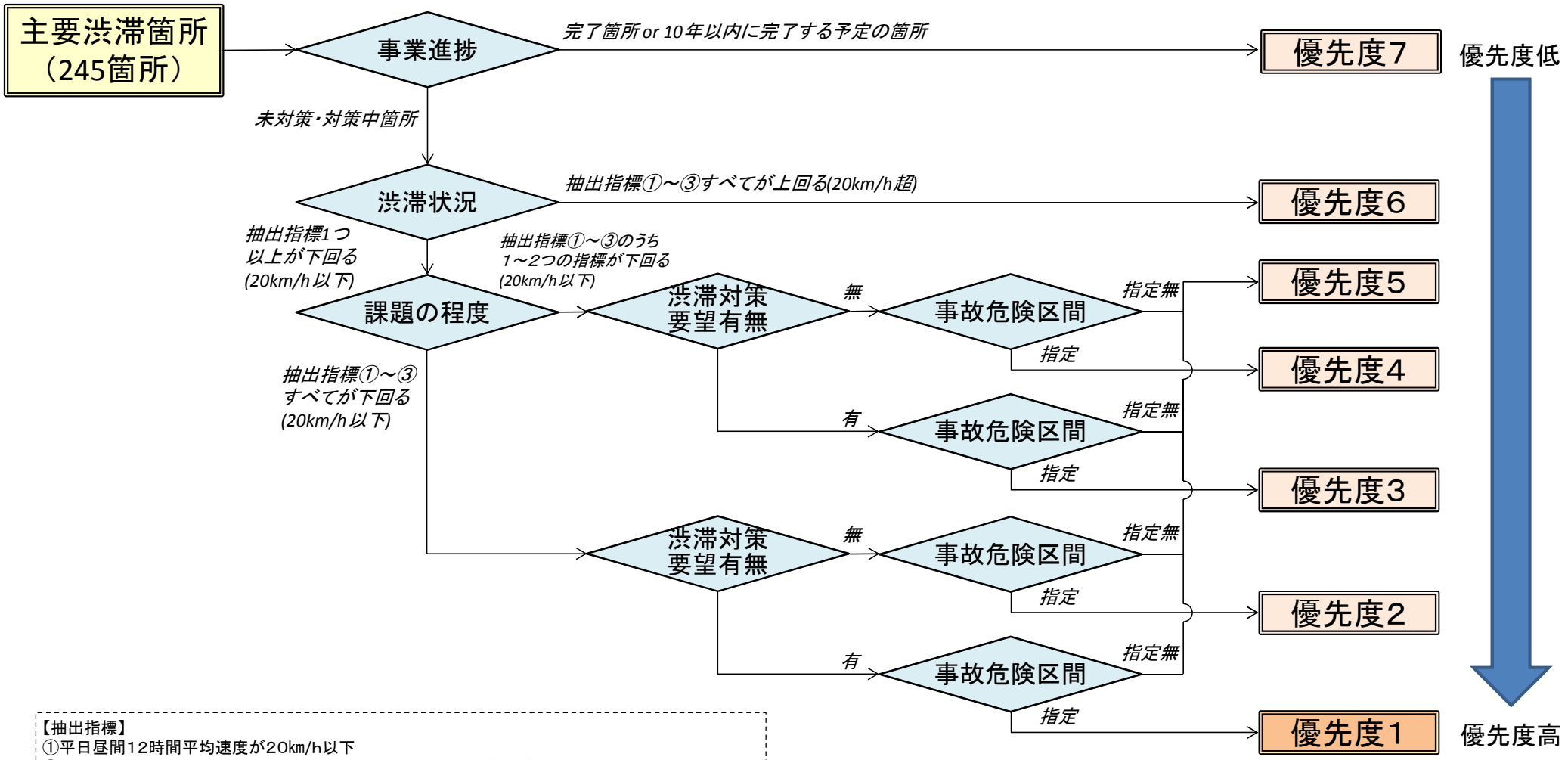


４．次年度に実施する渋滞対策の方針

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

4－1 優先対策箇所の考え方 ※前回委員会資料 再掲

○渋滞ピンポイント対策の優先順位は、主要渋滞箇所245箇所を対象として、10年以内の対策完了の有無、事業の進捗状況、渋滞状況、渋滞対策要望の有無、事故危険区間指定の有無により設定。
○事業完了箇所も3年間フォローアップを行い、抽出指標に該当する渋滞が確認された場合には、10年計画の見直しを実施。



【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

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

4－2 優先対策箇所の選定

○10年間で245箇所、1年間で25箇所程度を実施。

■優先度選定結果

			優先度1	優先度2	優先度3	優先度4	優先度5	優先度6	優先度7
選定条件	事業進捗	10年以内に対策事業が完了しない箇所（対策中箇所、未対策箇所）	●	●	●	●	●	●	－
		事業完了箇所、または10年以内に対策事業が完了する予定の箇所	－	－	－	－	－	－	●
	渋滞	3指標全てが下回る箇所	●	●	－	－	●	－	－
		3指標のうち1～2指標が下回る箇所	－	－	●	●	●	－	－
		3指標全てが上回る箇所	－	－	－	－	－	●	－
	要望	バス協・トラ協要望箇所	●	－	●	－	－	－	－
		バス協・トラ協の要望がない箇所	－	●	－	●	－	－	－
	事故	事故危険区間に指定されている箇所	●	●	●	●	－	－	－
		事故危険区間に指定されていない箇所	－	－	－	－	●	－	－
【第18回委員会】対象箇所数			8	19	3	11	129	16	59
【第19回委員会】対象箇所数※			3	8	2	6	70	8	148

10年間で245箇所、1年間で25箇所程度実施

※ 最新の渋滞対策要望箇所（H30年10月）を踏まえた修正、及び今後10年以内の事業進捗（関連計画含む）の見直しにより対象箇所数を変更

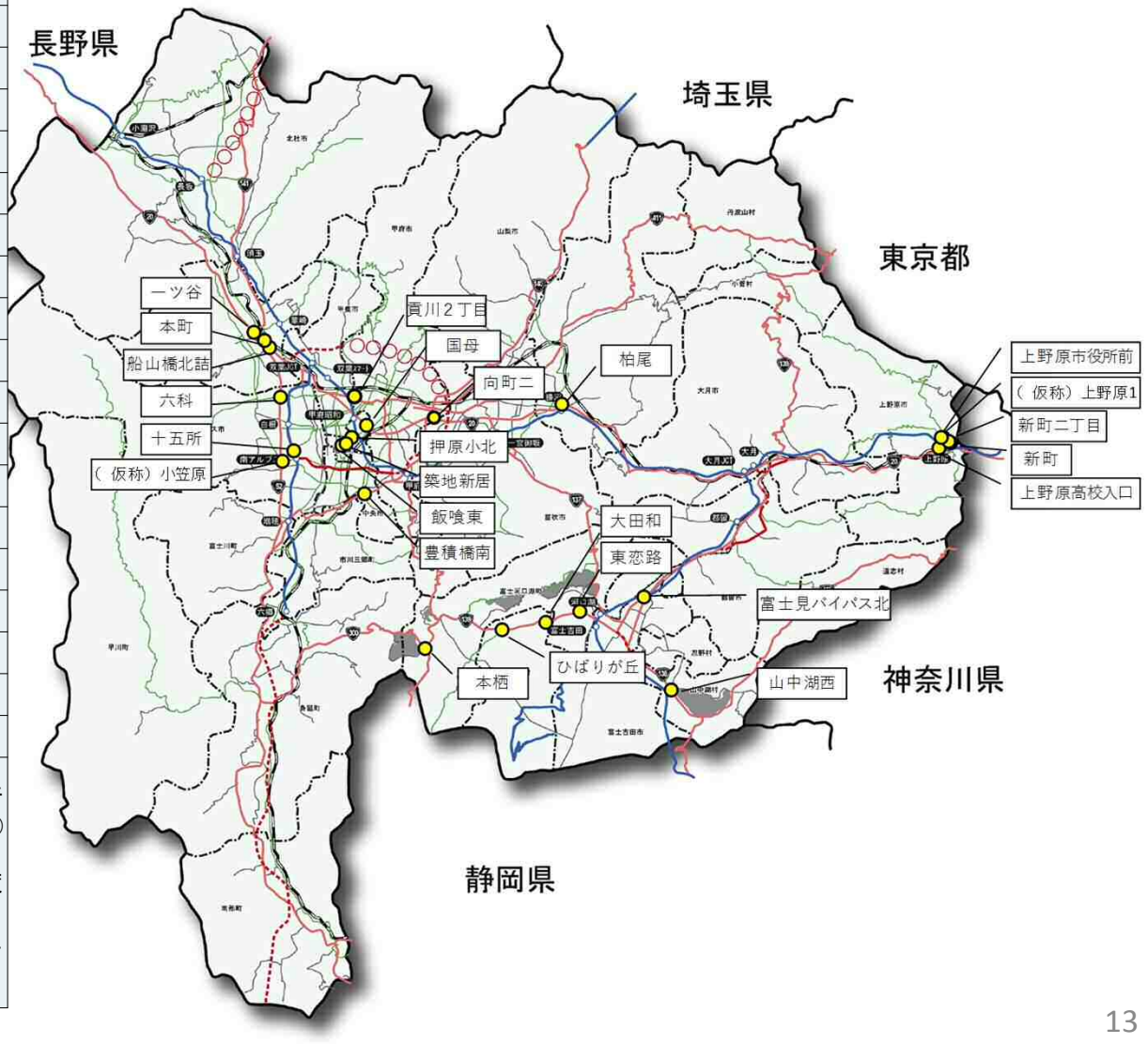
4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

4－3 次年度に実施する渋滞対策箇所（予定）

○次年度に実施する渋滞対策箇所として、対策優先度の高い上位25箇所を選定。

■次年度実施（予定）の渋滞対策箇所（25箇所）

NO	優先度	管理者	主要渋滞箇所名	所在市区町村	備　考
1	1	国交省	一ツ谷	韮崎市	
2		国交省	国母	甲府市	【例示：1】
3		国交省	船山橋北詰	韮崎市	
4	2	県	（仮称）小笠原	南アルプス市	
5		国交省	十五所	南アルプス市	【例示：2】
6		県	本町	韮崎市	【例示：3】
7		国交省	新町	上野原市	【例示：4】
8		国交省	上野原高校入口	上野原市	
9		国交省	（仮称）上野原1	上野原市	
10		国交省	新町二丁目	上野原市	【例示：4】
11		国交省	柏尾	甲州市	
12	3	国交省	向町二	甲府市	
13		国交省	貢川2丁目	甲府市	
14	4	国交省	本栖	富士河口湖町	
15		国交省	六科	南アルプス市	
16		国交省	富士見バイパス北	富士吉田市	
17		国交省	山中湖西	山中湖村	
18		国交省	大田和	鳴沢村	
19		国交省	ひばりが丘	鳴沢村	
20	5	国交省	上野原市役所前	上野原市	主要渋滞箇所の抽出指標①（平日昼間12時間平均速度）において、速度の低い上位6箇所を選定
21		県	押原小北	昭和町	
22		国交省	東恋路	富士河口湖町	
23		県	豊積橋南	中央市	
24		県	飯喰東	昭和町	
25		県	築地新居	昭和町	



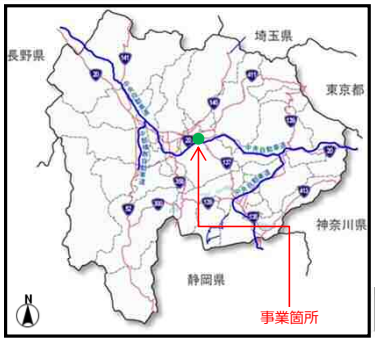
4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

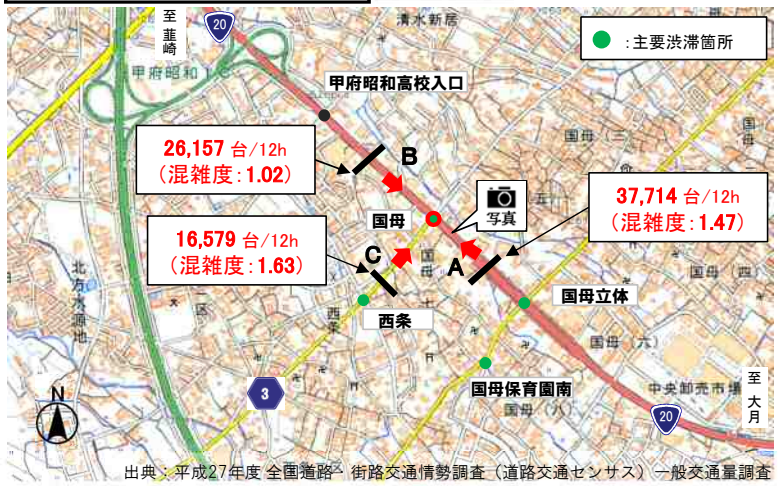
4－4 渋滞対策箇所のデータ分析

【例示：1】国道20号 国母（こくぼ）交差点（甲府市）

○H27年のA・B・C断面は、交通量が交通容量を超え混雑度が1．0超。
○H29も、A・B・C方向で、主要渋滞箇所の抽出指標①②③全てが20km/h以下。
○A・B・C方向を対象に速度低下の要因分析、渋滞対策の方針を検討。

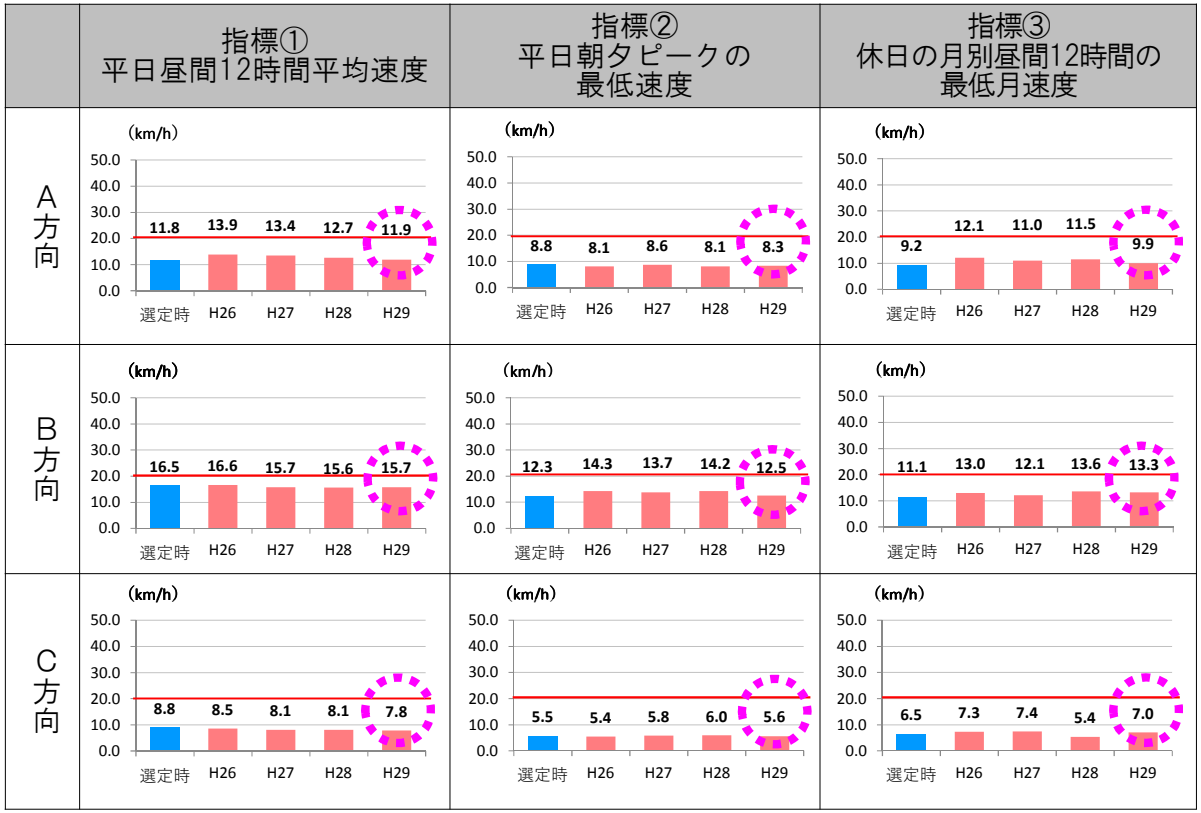
①位置図





出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

②旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



③抽出指標の判定

指標該当状況： ●：該当、－：非該当

道路管理者	箇所名	市町村	パブコメ	年度	指標①	指標②	指標③
国交省	国母	甲府市	-	選定時	－	●	●
				28	●	●	●
				29	●	●	●

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：平日朝夕ピーク（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

出典：民間プローブデータ
【選定時】平成22年、平成23年※
【H26】 平成26年1月～平成26年12月、【H27】 平成27年1月～平成27年12月
【H28】 平成28年1月～平成28年12月、【H29】 平成29年1月～平成29年12月
※指標①は平成22年9月～11月の平均（民プロが取得できない場合は、1日の調査プローブ結果）、
指標②は平成22年9月～11月の平均、指標③は平成22年3月～平成23年2月

【混雑度の解釈】（資料：道路の交通容量；（社）日本道路協会から作成）

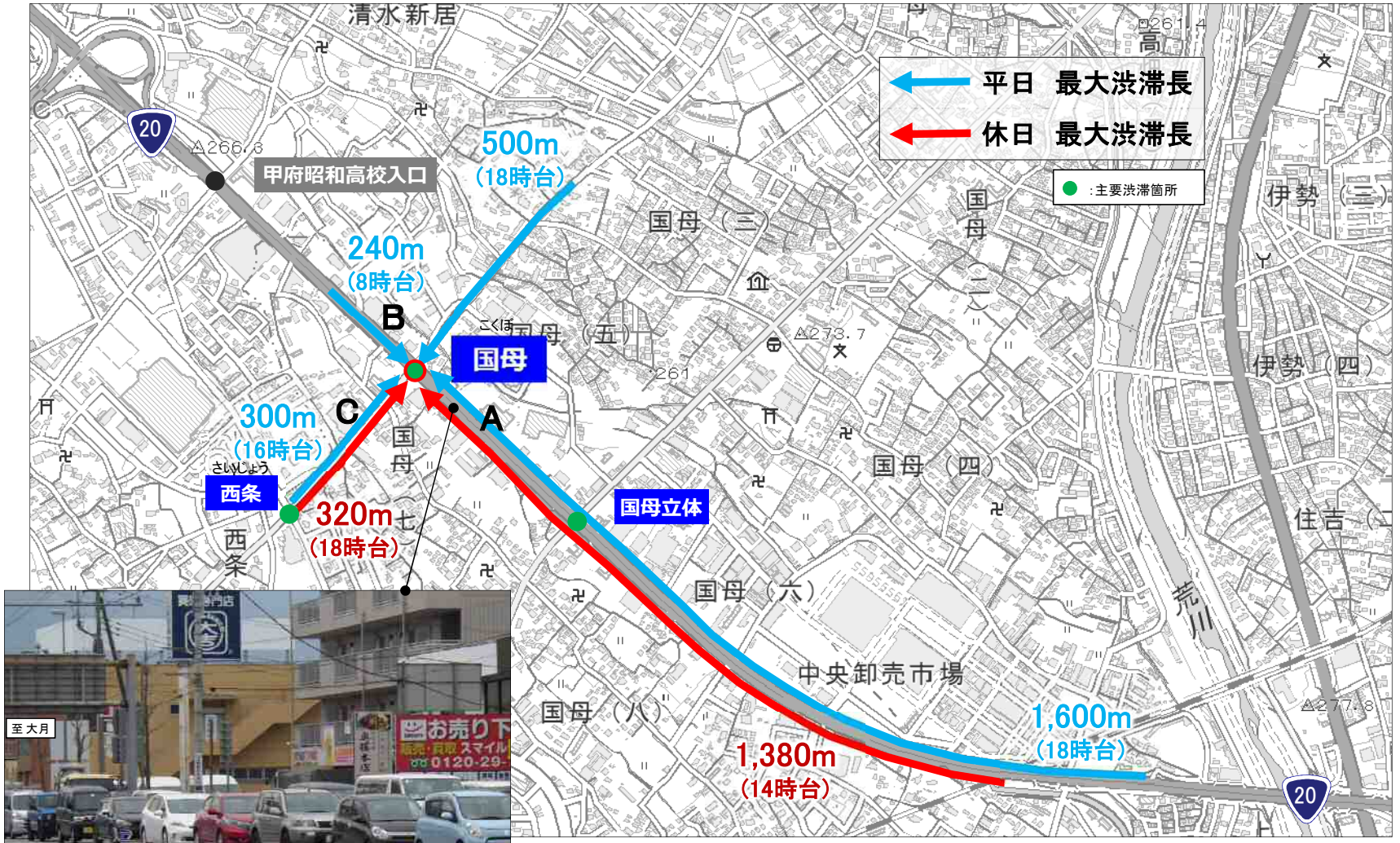
混雑度1.0未満	道路が混雑することなく円滑に通行できる
混雑度1.0～1.25	道路が混雑する可能性がある時間帯は１～２時間（ピーク時間）
混雑度1.25～1.75	ピーク時間を中心として日中も混雑する時間帯が発生する
混雑度1.75以上	慢性的な混雑状態

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

④ 渋滞の状況（H25）

○【平日】各流入部で交通集中が原因で渋滞が発生。A方向の最大渋滞長は1，600m。
○【休日】A・C方向で、交通集中が原因で渋滞が発生。A方向の最大渋滞長は1，380m。

■最大渋滞長（H25）

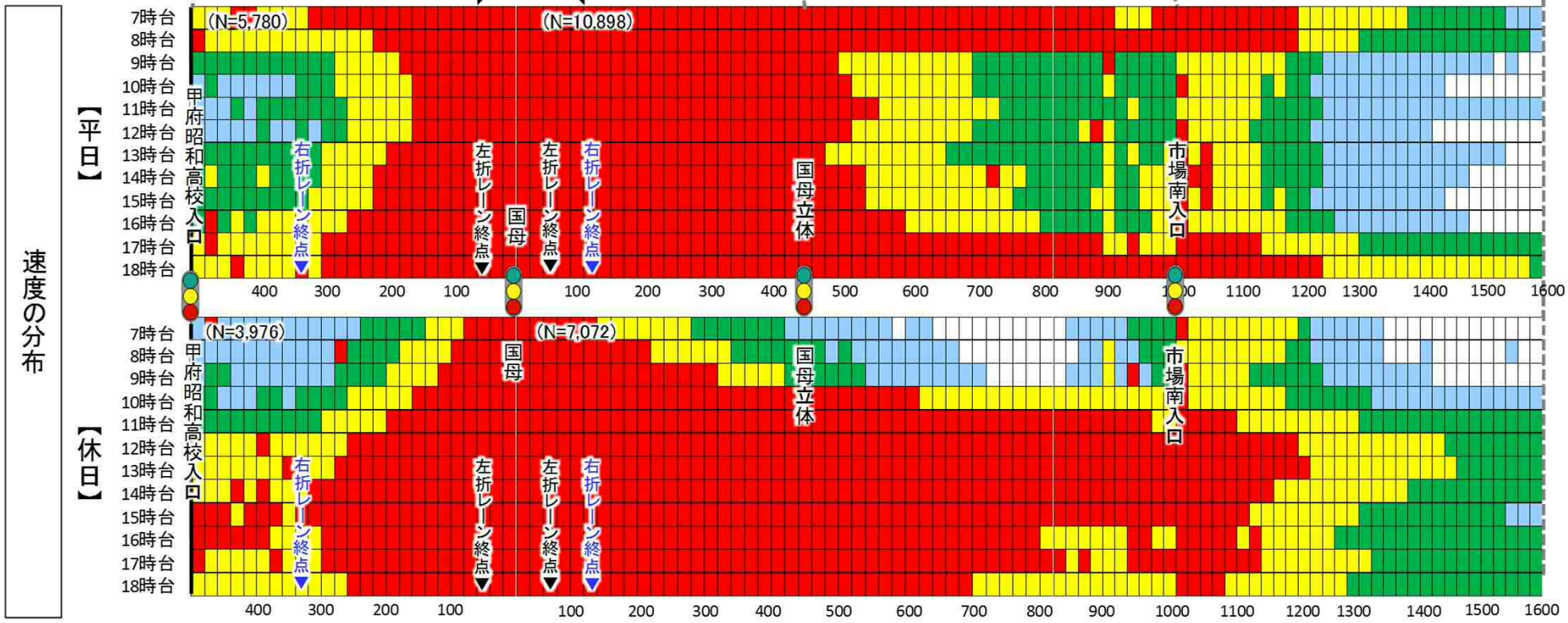


注）平日：平成25年8月8日（木）7:00～10:00、16:00～19:00調査
休日：平成25年8月10日（土）13：00～19：00調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

⑤ 旅行速度

〇A・B方向(国道20号)は、日中(平・休)を通して低速走行(20km/h)が連続して発生(渋滞発生)。
〇特に、A方向は、隣接交差点を超えて低速走行が連続して発生。

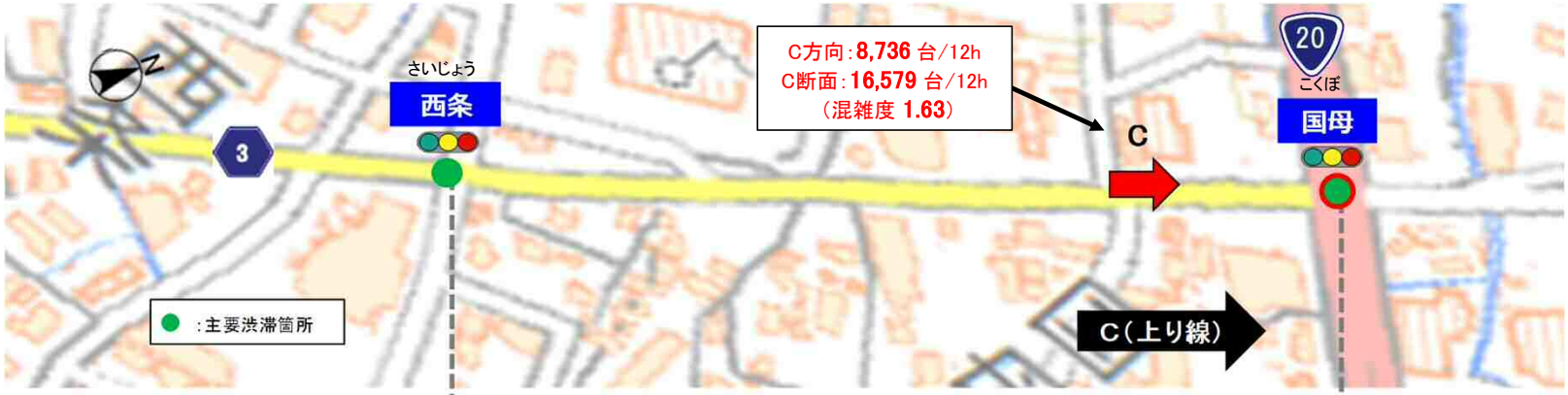


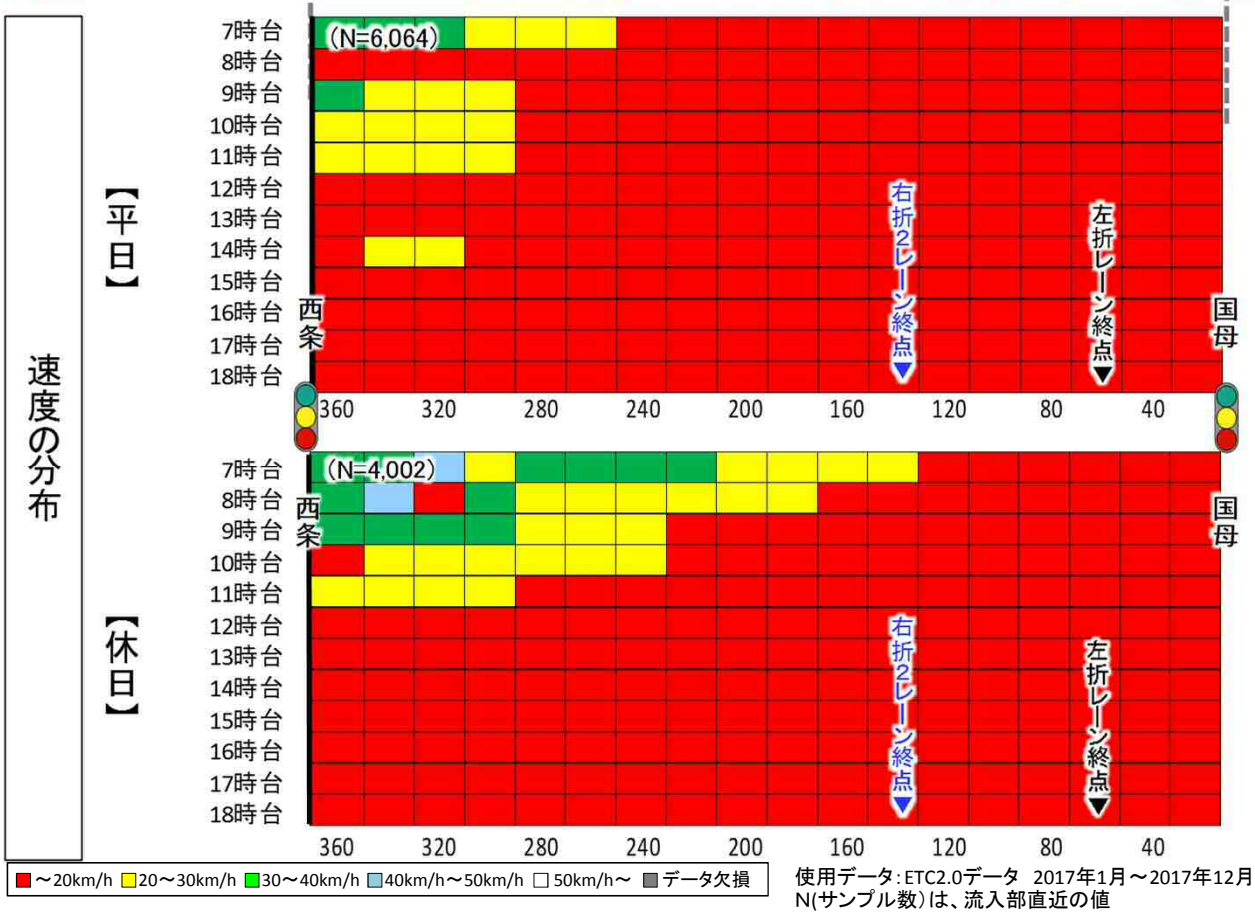
使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

○C方向（県道3号甲府市川三郷線）も、日中（平・休日）を通して、低速走行が連続して発生（渋滞発生）。





使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

⑥ 渋滞対策の方針（案）

次年度、詳細な調査検討を行い、関係機関との協議を踏まえ、実施を検討。

〇速度低下の要因

✓ 国道20号（下り）では国母立体交差点を超えて連続する渋滞、県道3号甲府市川三郷線でも渋滞が発生。

✓ 交差点への大量の交通が集中することが速度低下、渋滞の原因。

〇渋滞対策の方針

大量に集中する交通を効率的に処理することが必要。

【検討対策メニュー】

・ 交差点をコンパクト化し、交差点滞留車両の捌け台数を増加させる対策

・適切に右折車両を誘導し、右折滞留車両の捌け台数を増加させる対策

・信号待ち車両の末尾を短くし、発進の遅れ車両へ追いつく車両を減少させる対策

【渋滞対策案のイメージ】

・停止線の前出し

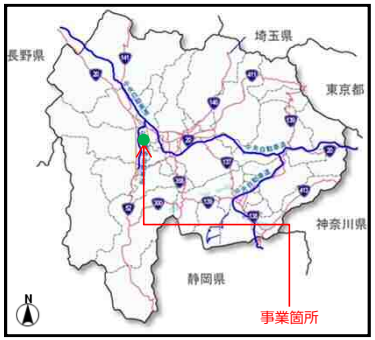
・右折導流標示の設置

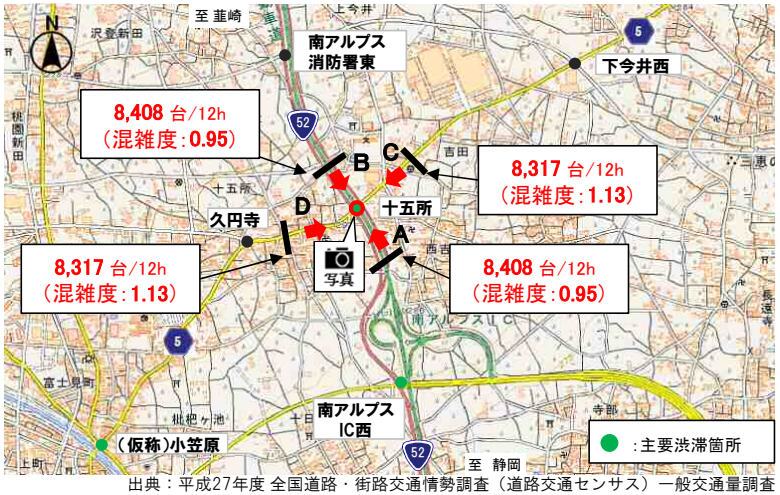
4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

【例示：2】国道20号 十五所（じゅうごしょ）交差点（南アルプス市）

○H27年のC・D断面（県道）は、交通量が交通容量を超え混雑度が1．0超。
　A・B断面(国道52号)も、雑度が0．95と交通容量に余裕がない状況。
○H29も、A・B・C・D全方向で、主要渋滞箇所の抽出指標①②③全てが20km/h以下。
○A・B・C・D方向を対象に速度低下の要因分析、渋滞対策の方針を検討。

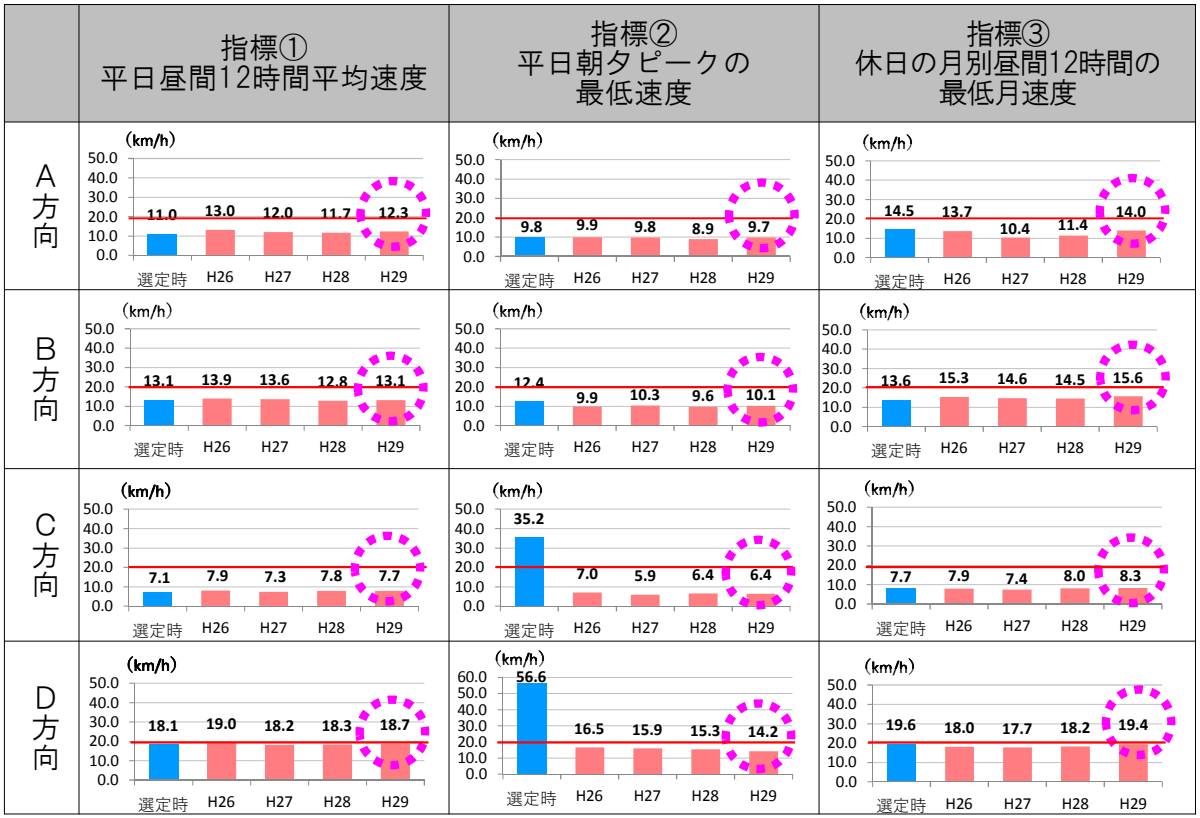
①位置図





出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

②旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



出典：民間プローブデータ
【選定時】平成22年、平成23年※
【H26】　平成26年1月～平成26年12月、【H27】　平成27年1月～平成27年12月
【H28】　平成28年1月～平成28年12月、【H29】　平成29年1月～平成29年12月
※指標①は平成22年9月～11月の平均（民プロが取得できない場合は、1日の調査プローブ結果）、
　指標②は平成22年9月～11月の平均、指標③は平成22年3月～平成23年2月

③抽出指標の判定

指標該当状況：　●：該当、－：非該当

道路管理者	箇所名	市町村	パブコメ	年度	指標①	指標②	指標③
国交省	十五所	南ｱﾙﾌﾟｽ市	●	選定時	●	●	●
				28	●	●	●
				29	●	●	●

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：平日朝夕ピーク（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

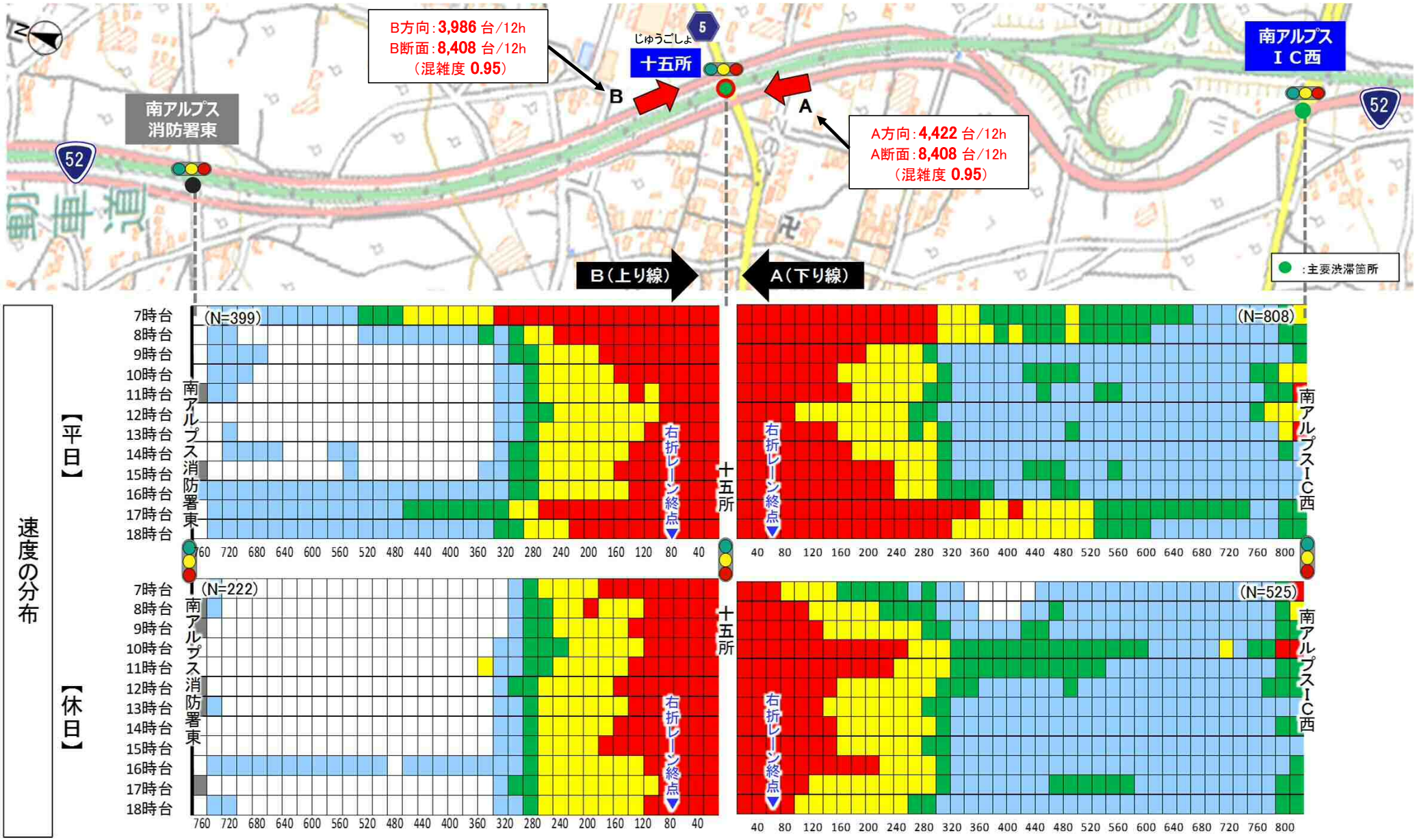
【混雑度の解釈】（資料：道路の交通容量；（社）日本道路協会から作成）

混雑度1.0未満	道路が混雑することなく円滑に通行できる
混雑度1.0～1.25	道路が混雑する可能性がある時間帯は１～２時間（ピーク時間）
混雑度1.25～1.75	ピーク時間を中心として日中も混雑する時間帯が発生する
混雑度1.75以上	慢性的な混雑状態

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

④ データ分析

○A・B方向(国道52号)は、朝又は夕に、低速走行が連続して発生(平日)。

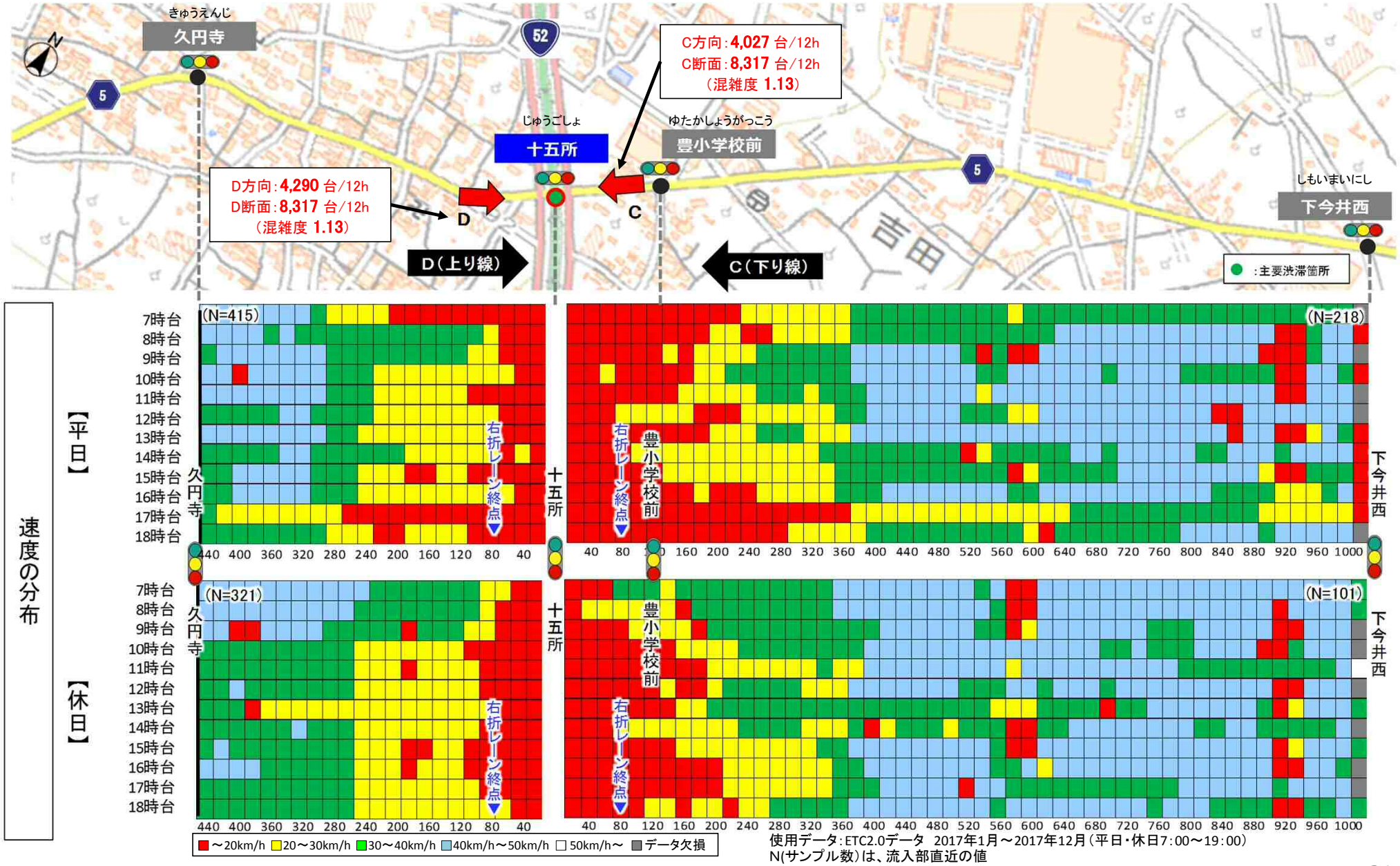


使用データ:ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月(平日・休日7:00～19:00)
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

○C・D方向（県道5号甲府南アルプス線）も、朝又は夕に、連続して低速走行が発生（平日）。



使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

⑤渋滞対策の方針（案）

次年度、詳細な調査検討を行い、関係機関との協議を踏まえ、実施を検討。

〇速度低下の要因
- ✓ 国道52号では、朝・夕に連続して低速走行が発生。
- ✓ 県道5号甲府南アルプス線（下り）も、朝・夕に連続して低速走行が発生。
- ✓ 直進、右折交通の集中が速度低下の原因。

〇渋滞対策の方針

大量に集中する交通を効率的に処理することが必要。

【検討対策メニュー】
- ・ 交差点をコンパクト化し、交差点滞留車両の捌け台数を増加させる対策
- ・信号待ち車両の末尾を短くし、発進の遅れ車両へ追いつく車両を減少させる対策
- ・国道52号における右折車対策

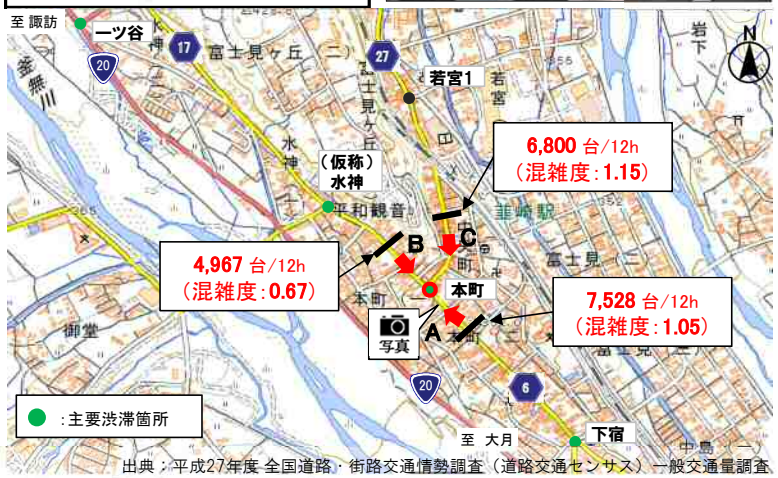
【渋滞対策案のイメージ】
- ・停止線の前出し
- ・右折レーンの延伸（国道52号）

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

【例示：3】県道6号甲府韮崎線 本町交差点（韮崎市）

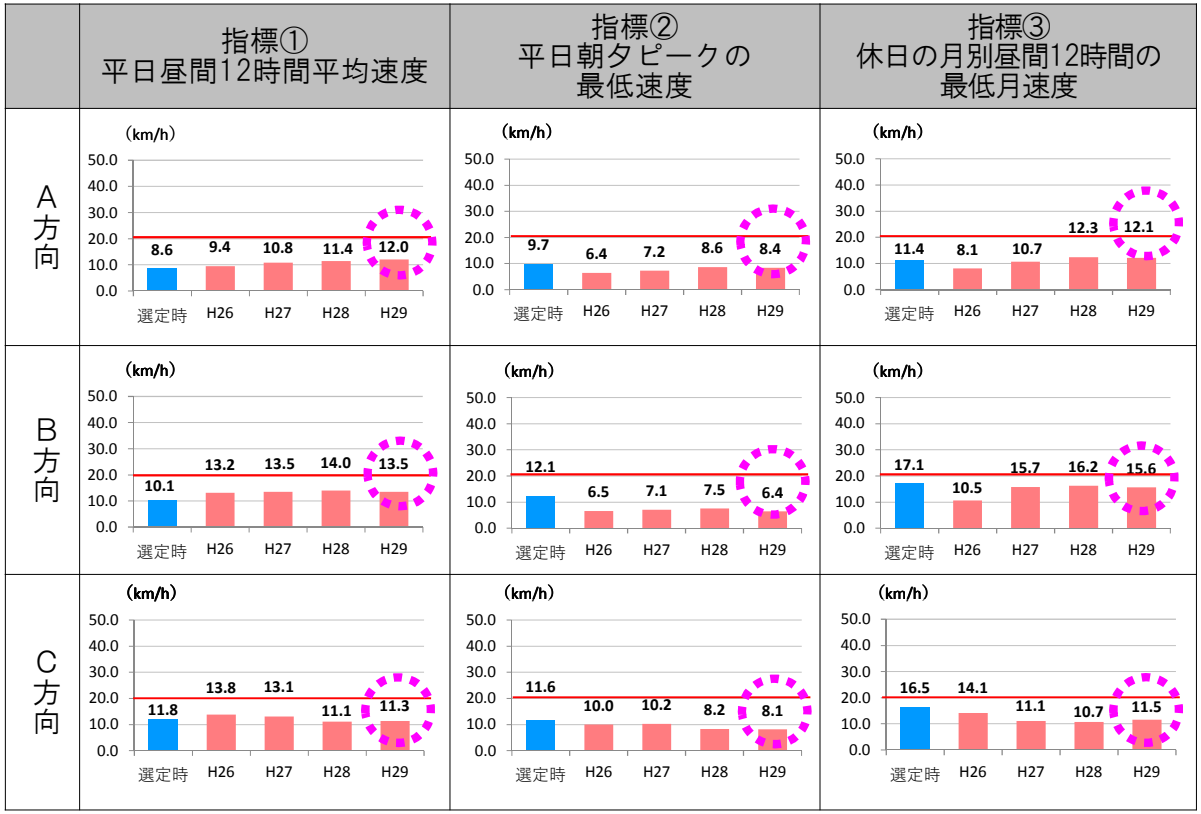
○H27年のA・C断面は、交通量が交通容量を超え混雑度が1．0超。
○H29も、A・B・C各方向で、主要渋滞箇所の抽出指標①②③全てが20km/h以下。
○A・B・C方向を対象に速度低下の要因分析、渋滞対策の方針を検討。

①位置図



出典：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

②旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



③抽出指標の判定

指標該当状況：　●：該当、ー：非該当

道路管理者	箇所名	市町村	パブコメ	年度	指標①	指標②	指標③
県	本町	韮崎市	●	選定時	●	●	●
				28	●	●	●
				29	●	●	●

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：平日朝夕ピーク（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

出典：民間プローブデータ
【選定時】平成22年、平成23年※
【H26】　平成26年1月～平成26年12月、【H27】　平成27年1月～平成27年12月
【H28】　平成28年1月～平成28年12月、【H29】　平成29年1月～平成29年12月
※指標①は平成22年9月～11月の平均（民プロが取得できない場合は、1日の調査プローブ結果）、
指標②は平成22年9月～11月の平均、指標③は平成22年3月～平成23年2月

【混雑度の解釈】（資料：道路の交通容量；（社）日本道路協会から作成）

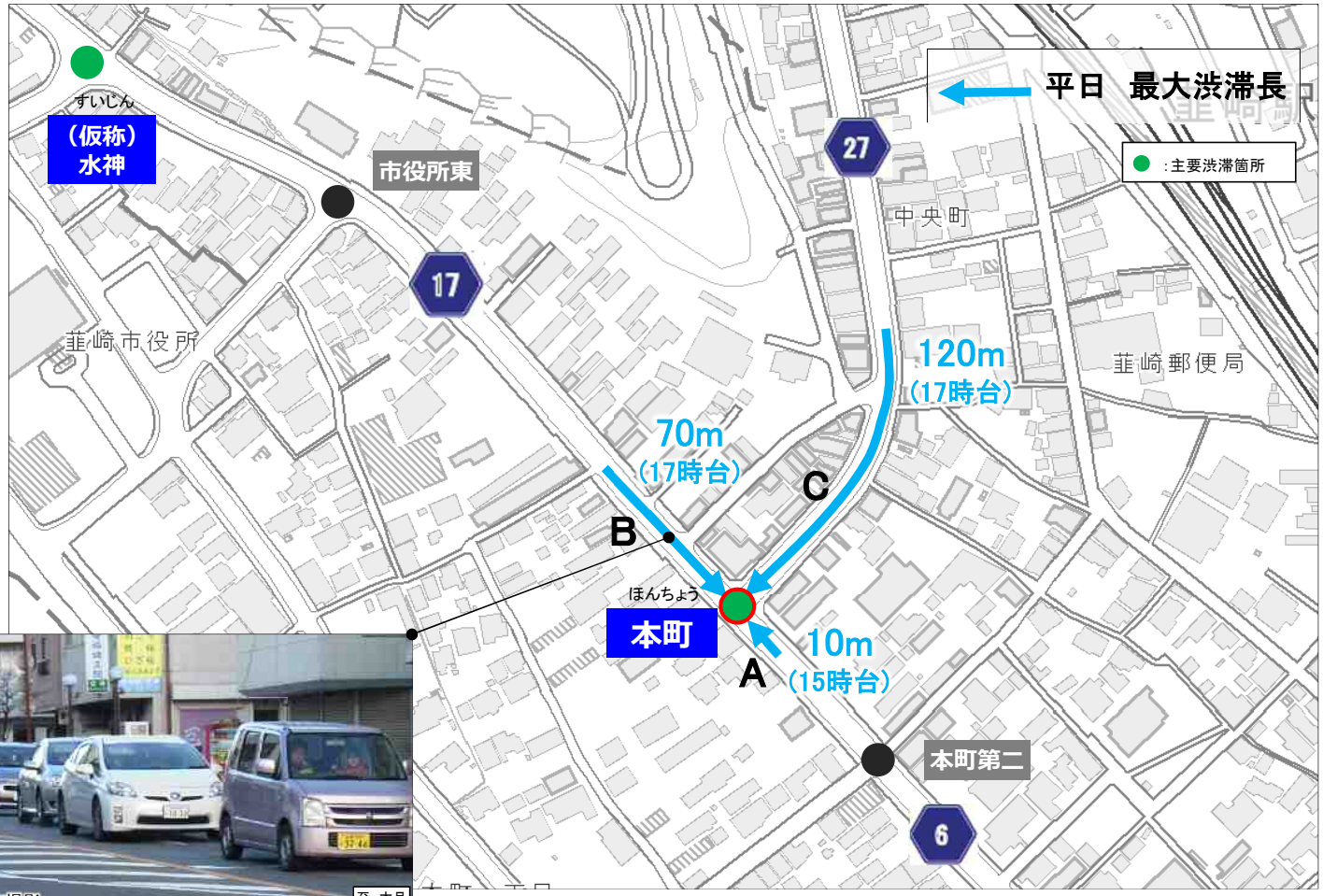
混雑度1.0未満	道路が混雑することなく円滑に通行できる
混雑度1.0～1.25	道路が混雑する可能性がある時間帯は１～２時間（ピーク時間）
混雑度1.25～1.75	ピーク時間を中心として日中も混雑する時間帯が発生する
混雑度1.75以上	慢性的な混雑状態

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

④ 渋滞の状況（H28）

○【平日】各流入部で交通集中等が原因で渋滞が発生。C方向では最大渋滞長が120m。

■最大渋滞長（H28）

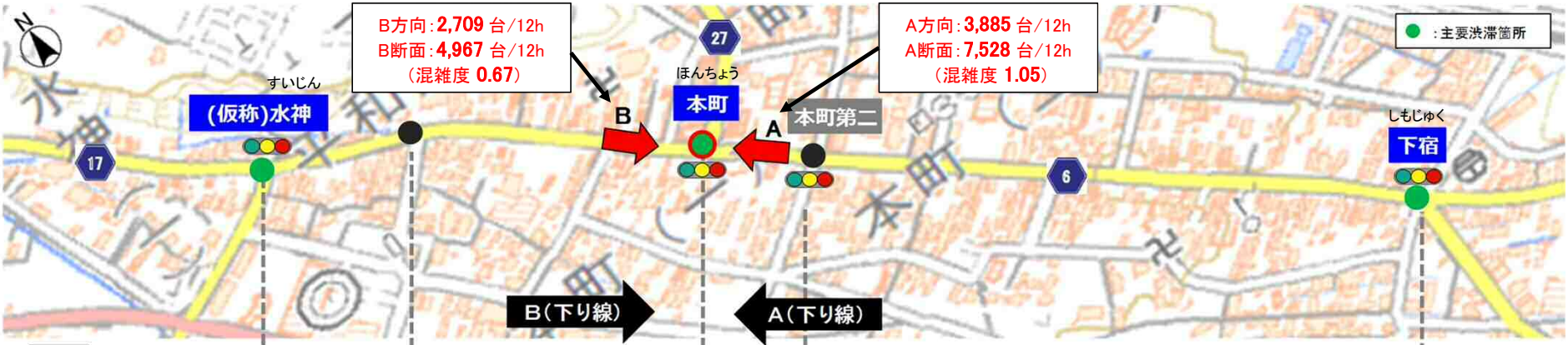


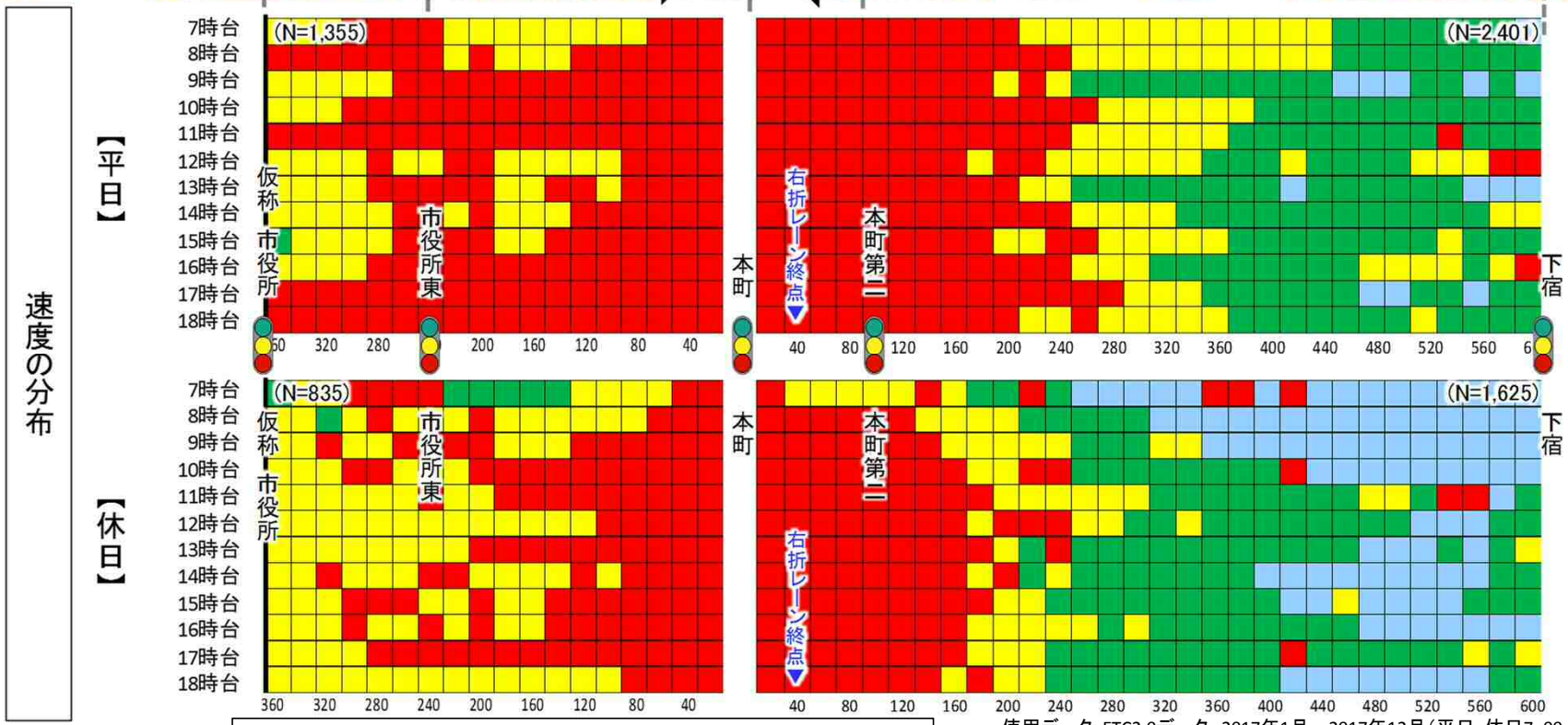
注）平成28年3月15日（火）6:00～20:00調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

⑤ 旅行速度

○A方向(県道6号甲府韮崎線)･B方向(県道17号茅野北杜韮崎線)とも、日中を通して低速走行が発生（渋滞発生）。
A方向は、右折レーンを大きく超えて低速走行が連続。



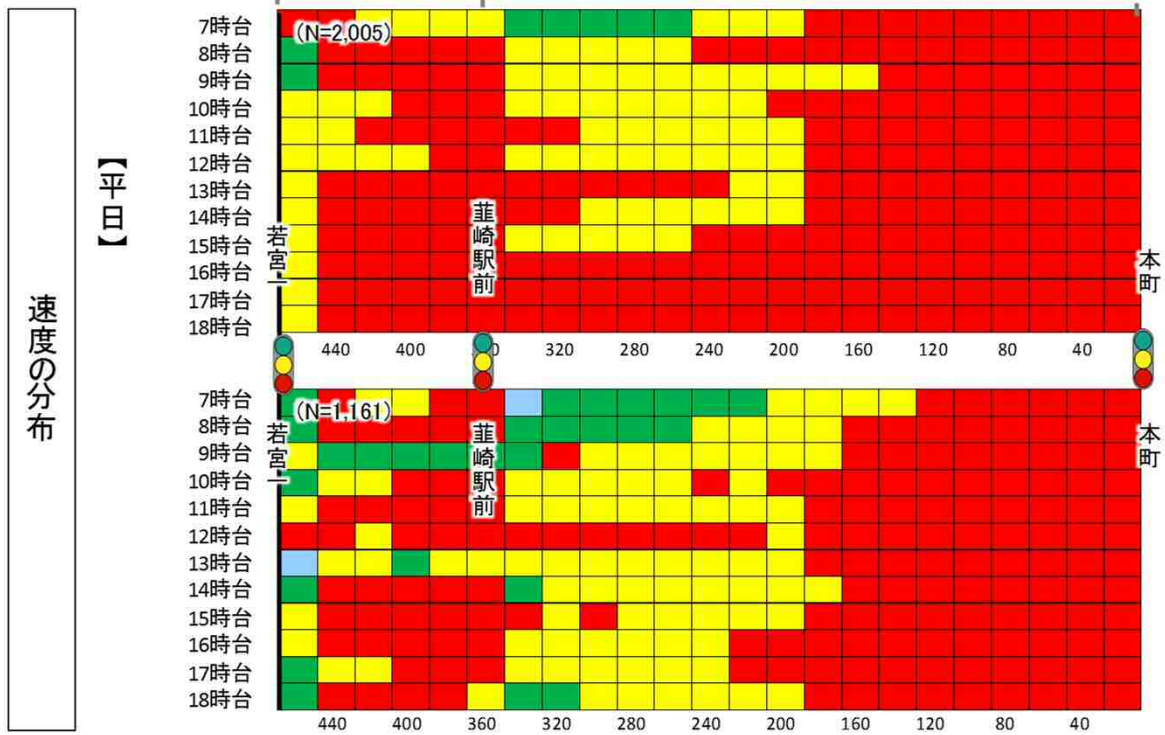


使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

○C方向（県道27号韮崎昇仙峡線）、道路線形がカーブでかつ右左折となるため、
元々速度は遅くなる区間。平日・休日とも、低速走行が連続して発生（渋滞発生）。



使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

⑥ 渋滞対策の方針（案）

次年度、詳細な調査検討を行い、関係機関との協議を踏まえ、実施を検討。

○速度低下の要因
- ✓ 県道6号甲府韮崎線（下り）は、右折レーンを超えて低速走行が連続。
- ✓ 県道27号韮崎昇仙峡線は、連続して低速走行が発生（渋滞発生）。
- ✓ 直進、右折交通の集中が速度低下、渋滞の原因。

○渋滞対策の方針

交差点に集中する直進、右折交通を効率的に処理することが必要。

【検討対策メニュー】
- ・交差点をコンパクト化し、交差点滞留車両の捌け台数を増加させる対策
- ・信号待ち車両の末尾を短くし、発進の遅れ車両へ追いつく車両を減少させる対策
- ・甲府韮崎線（下り）における右折車対策

【渋滞対策案のイメージ】
- ・停止線の前出し
- ・甲府韮崎線（下り）の右折車削減や交差点改良等の対策に取り組む検討が必要

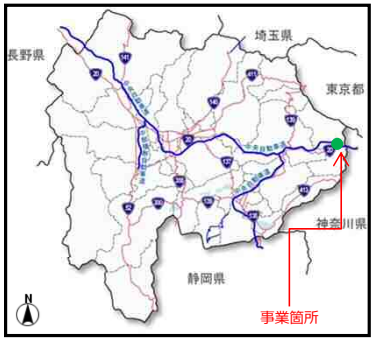
※ 右折レーン延伸は、２車線道路で、近くに隣接交差点もあり困難

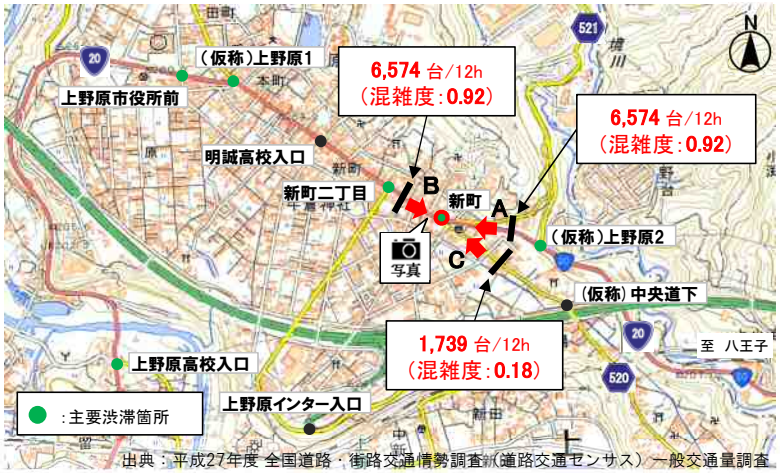
4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

【例示：4】国道20号 新町交差点及び新町二丁目交差点（上野原市）

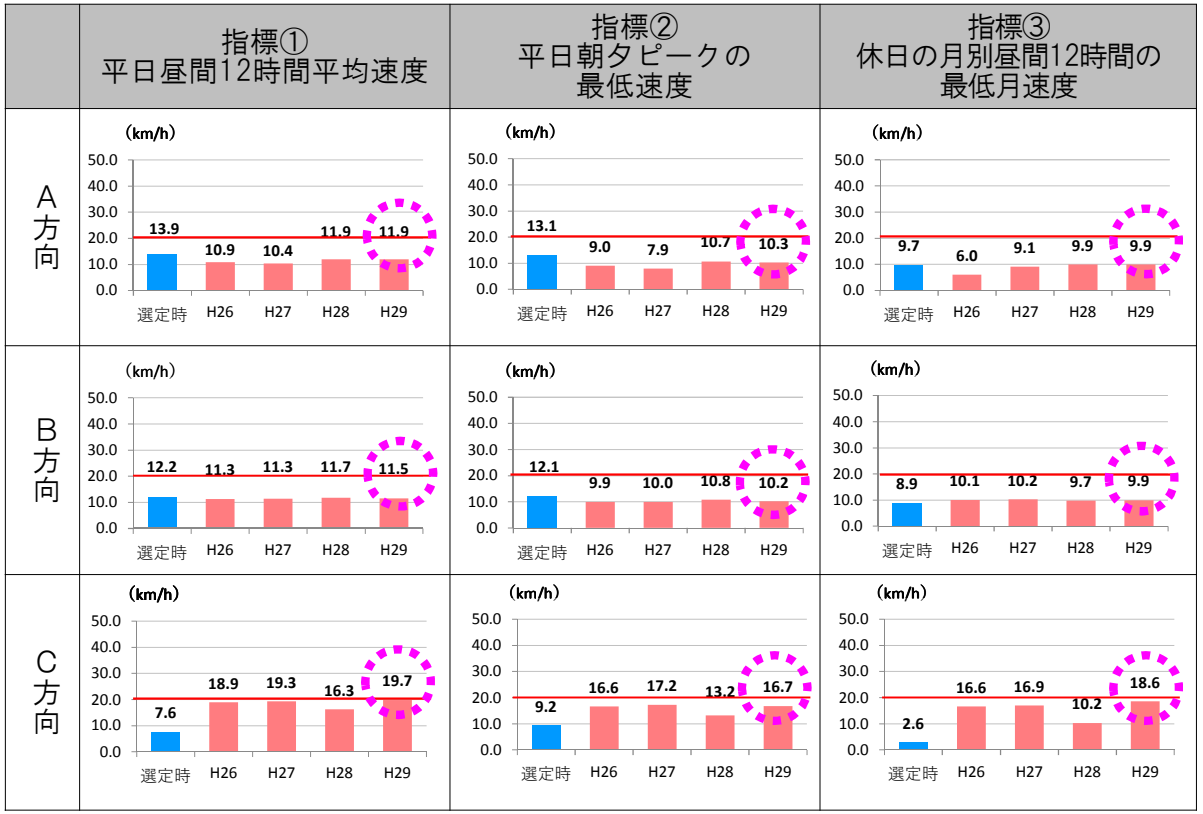
■新町交差点
○H27年のA・B断面（国道20号）は、混雑度が0．92。交通容量にはあまり余裕がない状況。
○H29も、A・B・C各方向で、主要渋滞箇所の抽出指標①②③全てが20km/h以下。
○A・B・C方向を対象に速度低下の要因分析、渋滞対策の方針を検討。

①位置図





②旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



③抽出指標の判定

指標該当状況：　●：該当、－：非該当

道路管理者	箇所名	市町村	パブコメ	年度	指標①	指標②	指標③
国交省	新町	上野原市	●	選定時	●	●	●
				28	●	●	●
				29	●	●	●

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：平日朝夕ピーク（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

出典：民間プローブデータ
【選定時】平成22年、平成23年※
【H26】　平成26年1月～平成26年12月、【H27】　平成27年1月～平成27年12月
【H28】　平成28年1月～平成28年12月、【H29】　平成29年1月～平成29年12月
※指標①は平成22年9月～11月の平均（民プロが取得できない場合は、1日の調査プローブ結果）、
指標②は平成22年9月～11月の平均、指標③は平成22年3月～平成23年2月

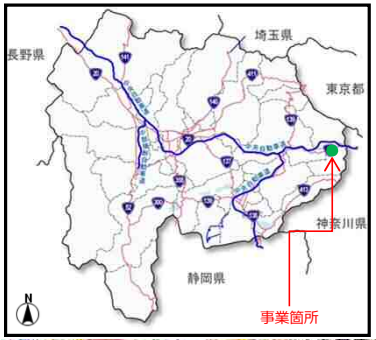
【混雑度の解釈】（資料：道路の交通容量；（社）日本道路協会から作成）

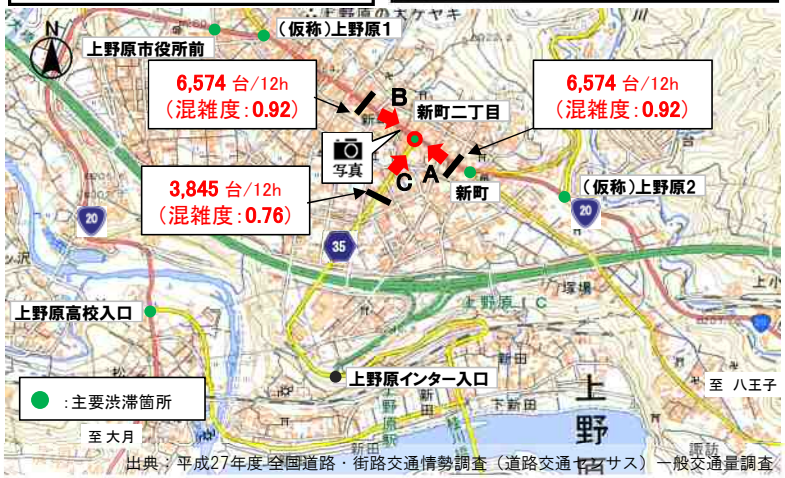
混雑度1.0未満	道路が混雑することなく円滑に通行できる
混雑度1.0～1.25	道路が混雑する可能性がある時間帯は１～２時間（ピーク時間）
混雑度1.25～1.75	ピーク時間を中心として日中も混雑する時間帯が発生する
混雑度1.75以上	慢性的な混雑状態

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

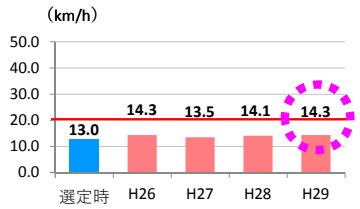
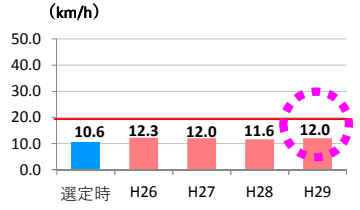
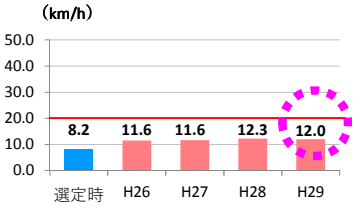
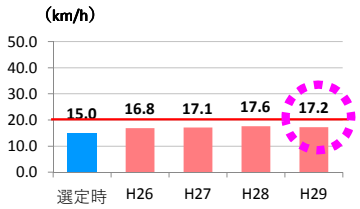
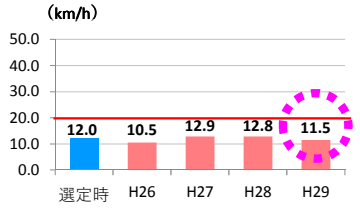
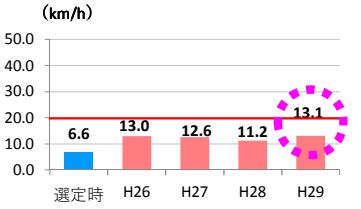
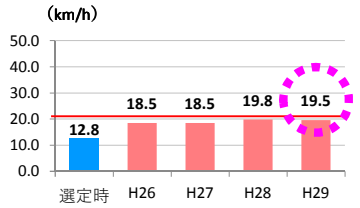
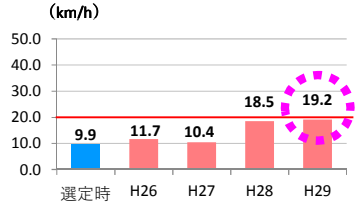
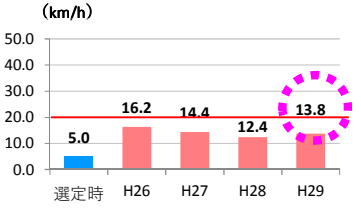
■新町二丁目交差点　：新町交差点と同じ傾向。
○H27年のA・B断面（国道20号）は、混雑度が0．92。交通容量にあまり余裕がない状況。
○H29も、A・B・C各方向で、主要渋滞箇所の抽出指標①②③全てが20km/h以下。
○A・B・C方向を対象に速度低下の要因分析、渋滞対策の方針を検討。

①位置図





②旅行速度の変化と抽出指標に対する判定

	指標① 平日昼間12時間平均速度	指標② 平日朝夕ピークの 最低速度	指標③ 休日の月別昼間12時間の 最低月速度
A方向			
B方向			
C方向			

③抽出指標の判定

指標該当状況：　●：該当、－：非該当

道路管理者	箇所名	市町村	パブコメ	年度	指標①	指標②	指標③
国交省	新町二丁目	上野原市	－	選定時	－	●	●
				28	●	●	●
				29	●	●	●

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：平日朝夕ピーク（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

出典：民間プローブデータ
【選定時】平成22年、平成23年※
【H26】　平成26年1月～平成26年12月、【H27】　平成27年1月～平成27年12月
【H28】　平成28年1月～平成28年12月、【H29】　平成29年1月～平成29年12月
※指標①は平成22年9月～11月の平均（民プロが取得できない場合は、1日の調査プローブ結果）、
指標②は平成22年9月～11月の平均、指標③は平成22年3月～平成23年2月

【混雑度の解釈】（資料：道路の交通容量；（社）日本道路協会から作成）

混雑度1.0未満	道路が混雑することなく円滑に通行できる
混雑度1.0～1.25	道路が混雑する可能性がある時間帯は１～２時間（ピーク時間）
混雑度1.25～1.75	ピーク時間を中心として日中も混雑する時間帯が発生する
混雑度1.75以上	慢性的な混雑状態

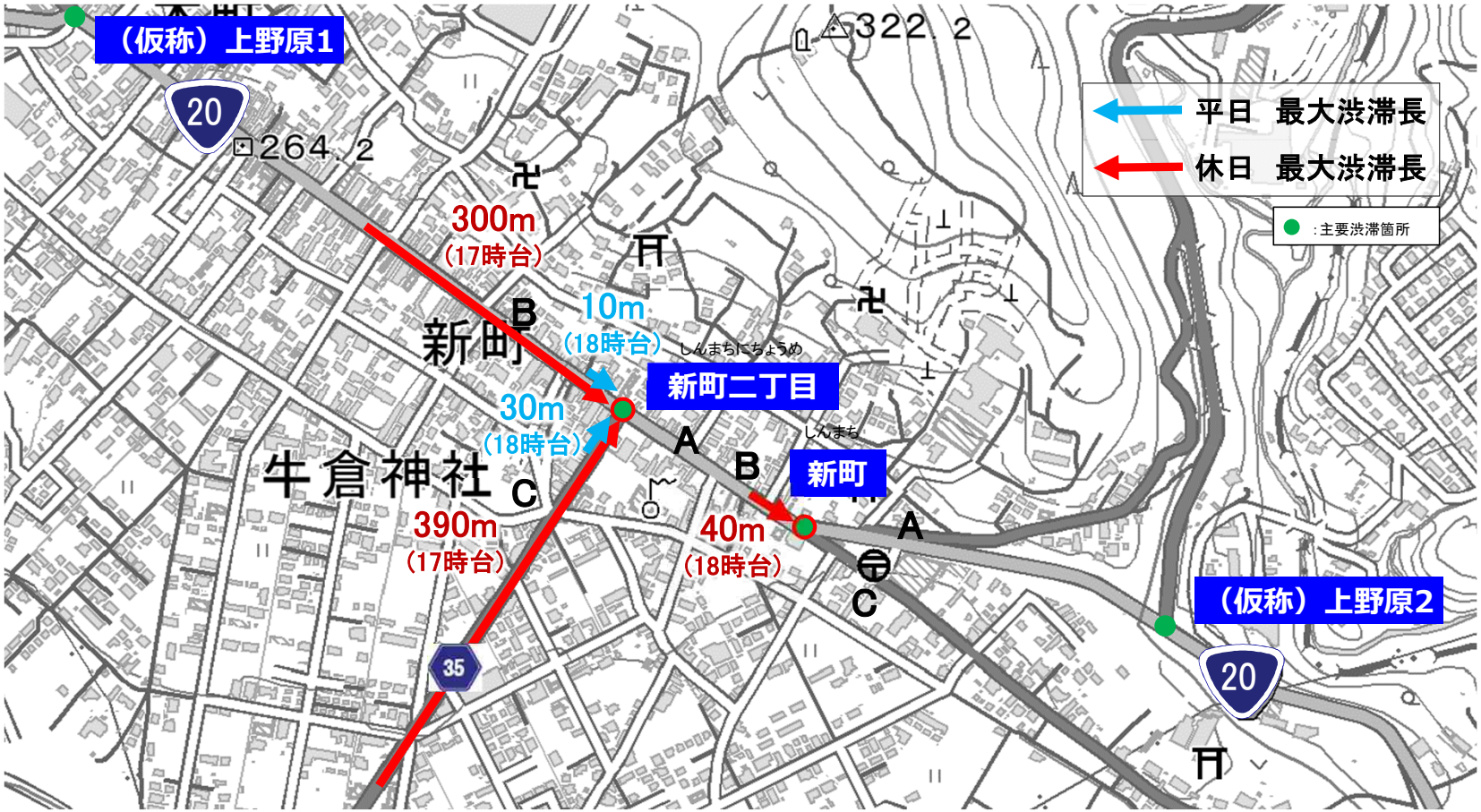
4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

④ 渋滞の状況（H26）

■新町（しんまち）
○【平日】渋滞の発生はみられない。
○【休日】B方向で、先詰まり（相模湖方面）や沿道出入車両の影響が原因で渋滞が発生。

■新町二丁目（しんまちにちょうめ）
○【平日】B・C方向で渋滞発生。B方向は右折車、C方向は大型車の影響で渋滞発生。
○【休日】B・C方向で、共に先詰まり（相模湖方面）が原因で渋滞が発生。最大渋滞長は、
それぞれ300m、390m。

■最大渋滞長（H26）



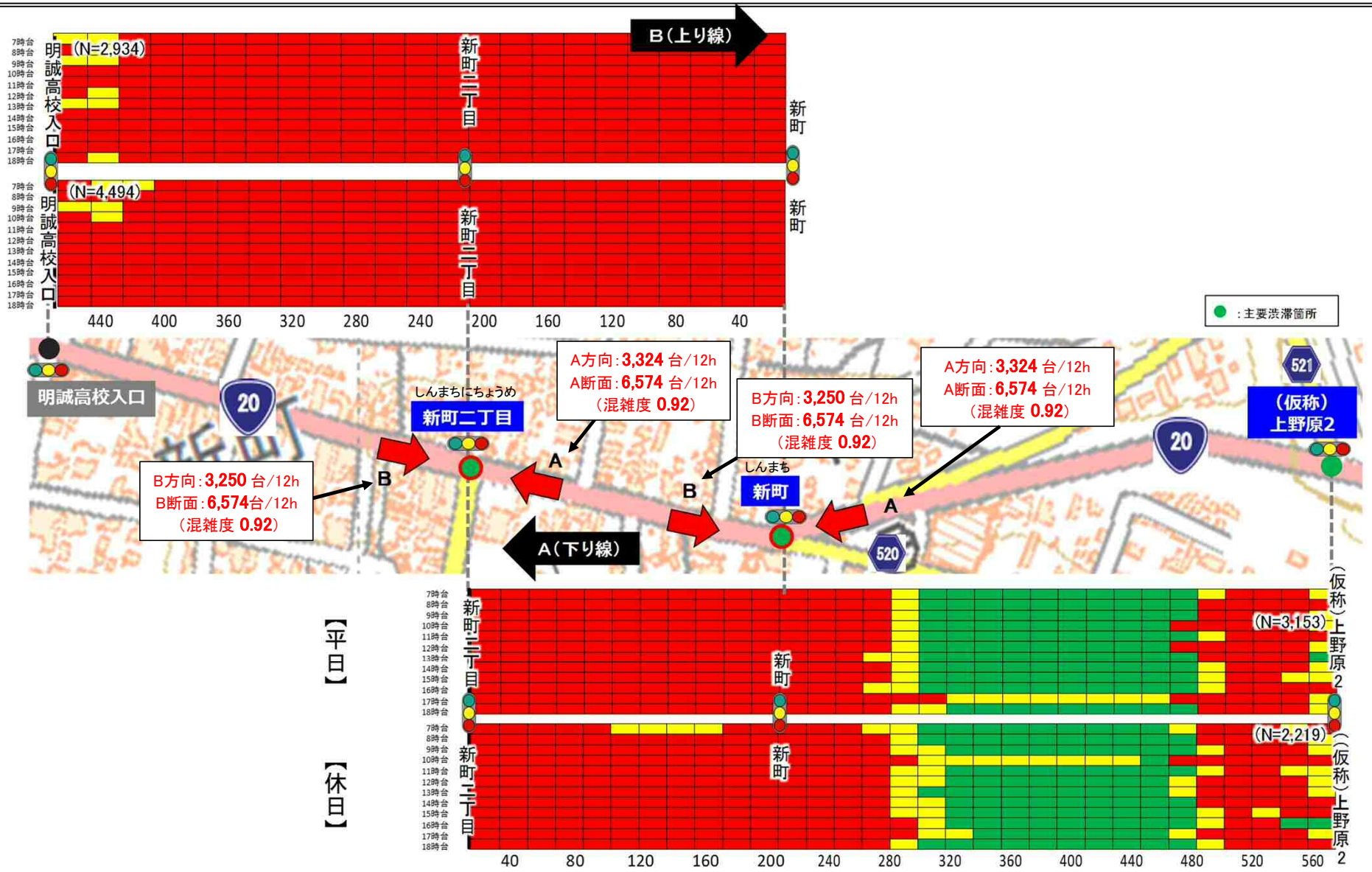
平日：平成26年10月02日（木）～平成26年10月03日（金）
休日：平成26年09月21日（日）～平成26年09月22日（月）

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

⑤ 旅行速度

○B方向（国道20号）は、日中を通して、新町から新町二丁目を超える低速走行が連続発生（渋滞発生）。
○A方向も、日中を通して、低速走行が連続して発生。

速度の分布



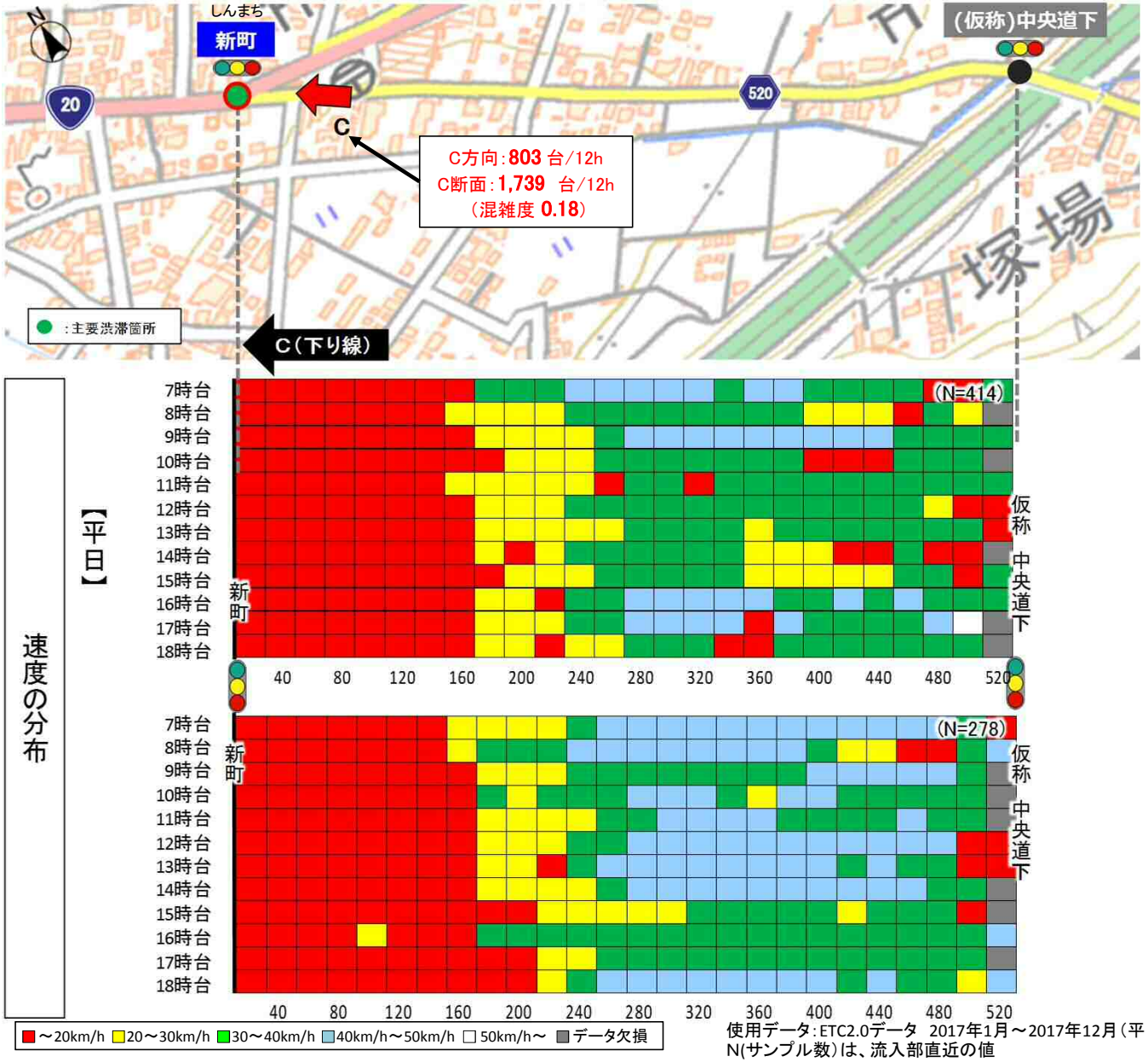
■～20km/h ■20～30km/h ■30～40km/h ■40km/h～50km/h □50km/h～ ■データ欠損

使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数）は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

○新町交差点のC方向（県道吉野上野原停車場線）は、右折車は速度が遅くなる区間。
　連続して低速走行が発生。

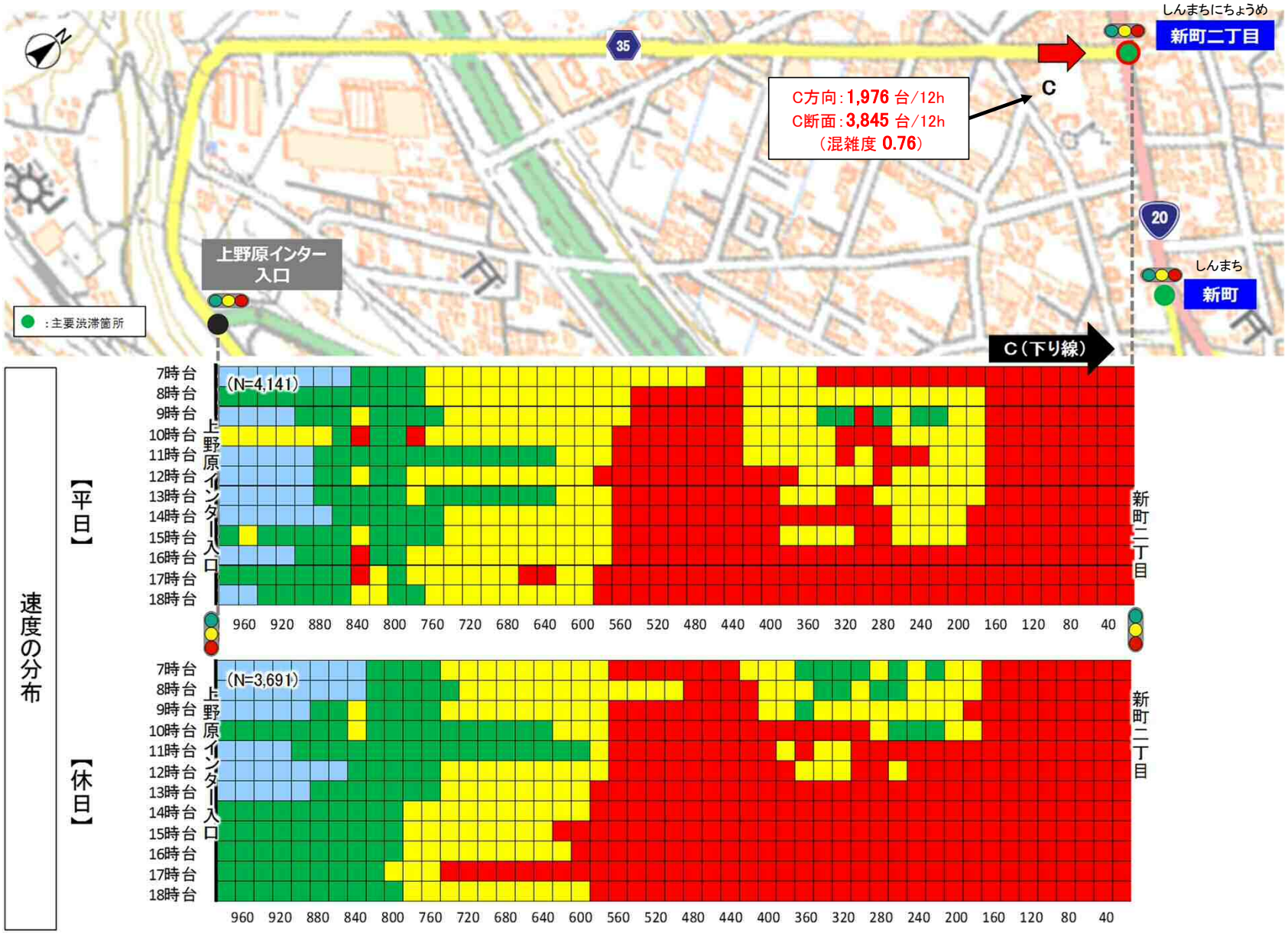


使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

○新町二丁目交差点のC方向（県道四日市場上野原線）は、右左折となるため、
元々速度が遅くなる区間であるが、日中を通して、低速走行が連続して発生（渋滞発生）。



使用データ：ETC2.0データ　2017年1月～2017年12月（平日・休日7：00～19：00）
N(サンプル数)は、流入部直近の値

交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）一般交通量調査

■．主要渋滞箇所の要因分析及びピンポイント対策の立案

■ 渋滞対策の方針

次年度、詳細な調査検討を行い、関係機関との協議を踏まえ、実施を検討。

〇速度低下の要因

✓ 国道20号（上り）では新町（しんまち）～新町二丁目（しんまちにちょうめ）交差点を超えて低速走行が連続し、渋滞が発生。
また、県道四日市場上野原線（上り）も、低速走行が連続し、渋滞が発生。

✓ 相模湖方面での先詰まりが速度低下、渋滞の主な原因であるが、
沿道出入車両や大型車の影響も原因の一つ。

〇渋滞対策の方針

✓ 相模湖方面での先詰まりを解消することが必要であるが、
大型車等に対応した交差点処理能力の向上も必要。

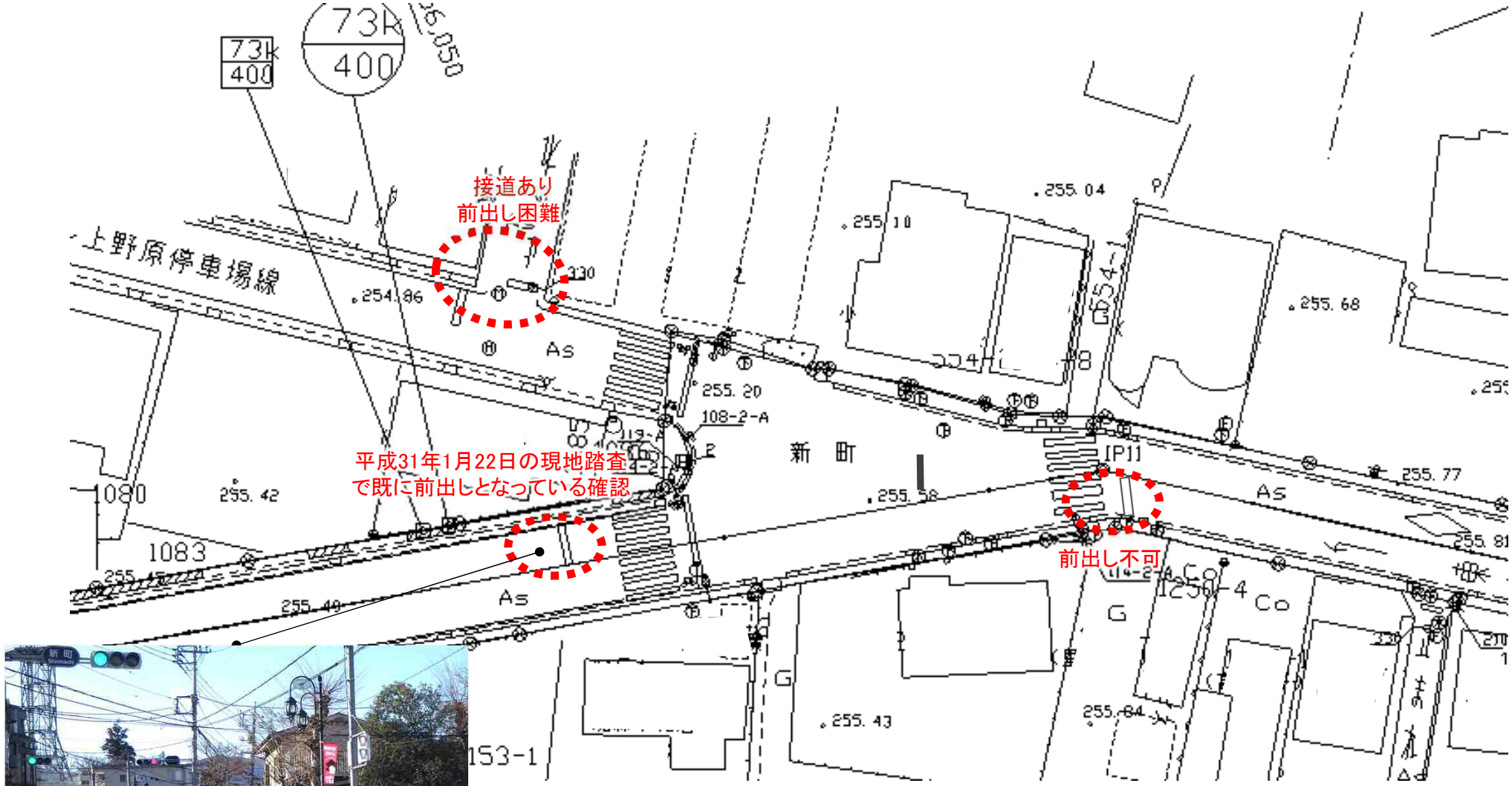
✓ しかし、2交差点とも2車線道路同士の交差であり、現道では右折レーンの設置が不可能。
また、交差点処理能力の向上を図るため、停止線の前出しの可能性を検討したが、
既に限界まで出ている。そのため、ピンポイント対策の実施は困難。
また、現状（H26）の交差点需要率は0.9以下であり、信号現示に問題はないと判断される。

【検討対策メニュー】

・相模湖方面での先詰まり箇所を特定し、先詰まりの解消に取り組む検討が必要。
・用地買収により、交差点改良等の対策に取り組む検討が必要。

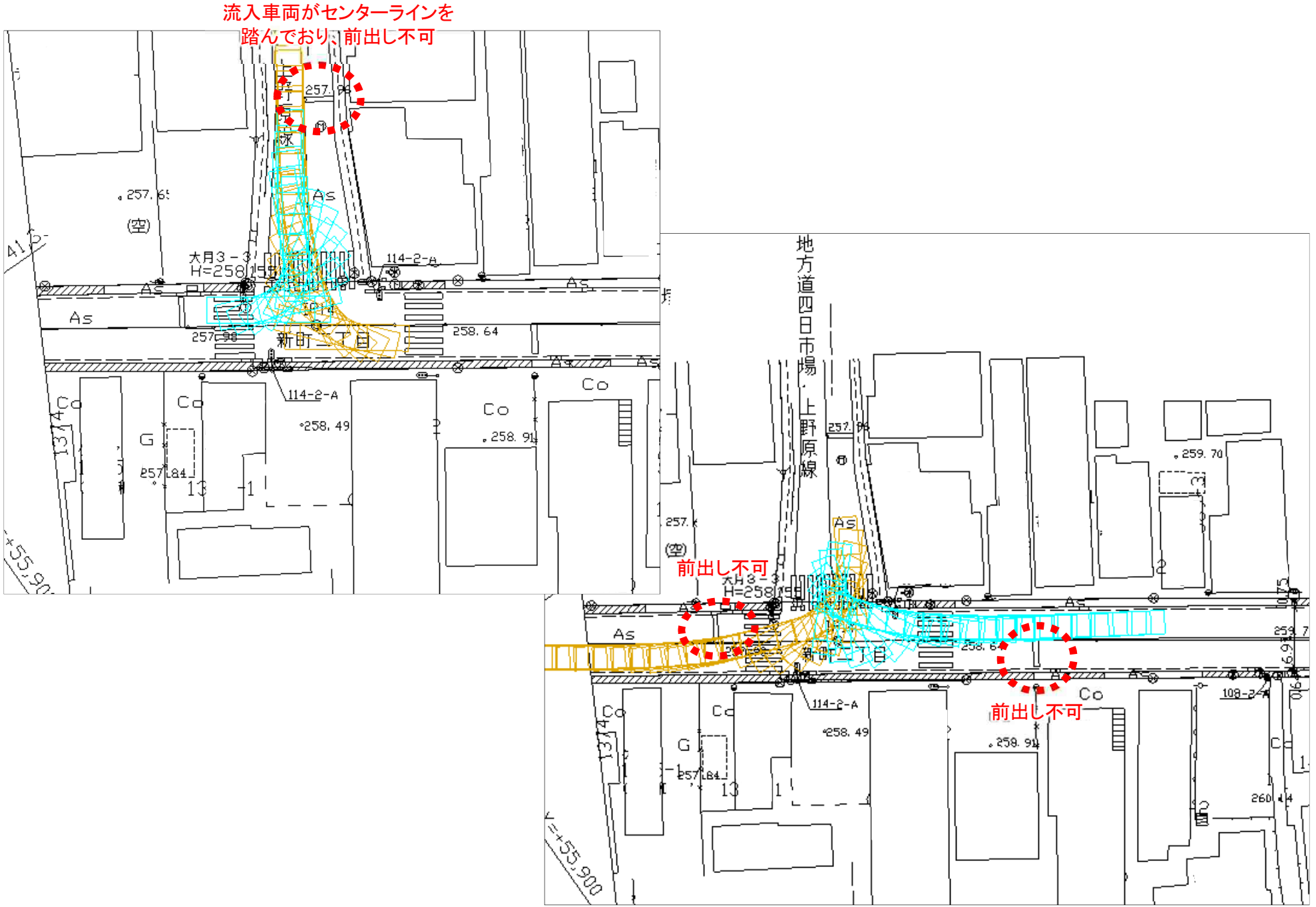
■. 主要渋滞箇所の要因分析及びピンポイント対策の立案

■ 参考：新町（しんまち）交差点



■. 主要渋滞箇所の要因分析及びピンポイント対策の立案

■ 参考:新町二丁目交差点　軌跡図



4. 次年度に実施する渋滞対策の方針

6－5 主要箇所における渋滞対策の方向性、方針（案）

○対策優先度1・2（11箇所）について、用地買収を伴わない軽微な対策の方向性、方針を検討。
○今後、その他の14箇所についても対策の方向性、方針を検討。
○次年度、合計25箇所の詳細な調査等を行い、関係機関との協議を踏まえ、対策実施を検討。

■次年度実施（予定）の主要箇所（優先度1・2）における渋滞対策の方向性、方針

NO	優先度	管理者	主要渋滞箇所名	所在市区町村	渋滞対策の方向性、方針（案）				備　考
					停止線の前出し	右折導流標示	右折レーン延伸	信号現示変更	
1	1	国交省	一ツ谷（ひとつや）	韮崎市	○				
2		国交省	国母	甲府市　【例示：1】	○	○			
3		国交省	船山橋北詰	韮崎市	○		○	○	
4	2	県	（仮称）小笠原	南アルプス市	○				
5		国交省	十五所（じゅうごしょ）	南アルプス市　【例示：2】	○		○		
6		県	本町（ほんちょう）	韮崎市　【例示：3】	○				
7		国交省	新町（しんまち）	上野原市　【例示：4】					※1
8		国交省	上野原高校入口	上野原市			○		
9		国交省	（仮称）上野原1	上野原市					※2
10		国交省	新町二丁目（しんまちにちょうめ）	上野原市　【例示：4】					※1
11		国交省	柏尾（かしお）	甲州市					※3

※1：ピンポイント対策は実施困難と想定。渋滞原因である先詰りの箇所特定・解消、用地買収を伴う交差点改良等の対策に取り組む検討が必要
※2：ピンポイント対策は実施困難と想定。信号機のない交差点であり、信号機設置により従道路車両の待ち時間削減等の対策に取り組む検討が必要
※3：ピンポイント対策は実施困難と想定。用地買収を伴う道路拡幅による右折レーンの延伸等の対策に取り組む検討が必要

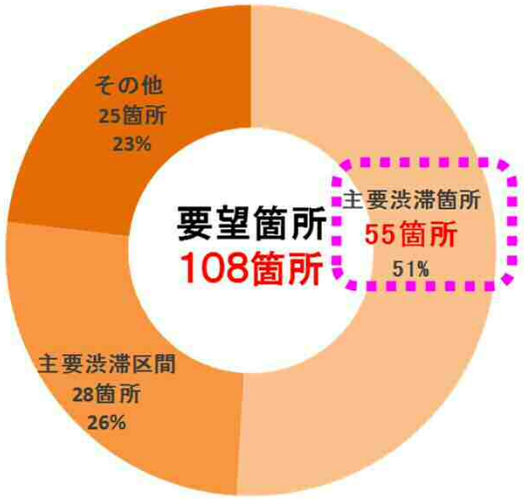
５．全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の概要

5. 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の概要

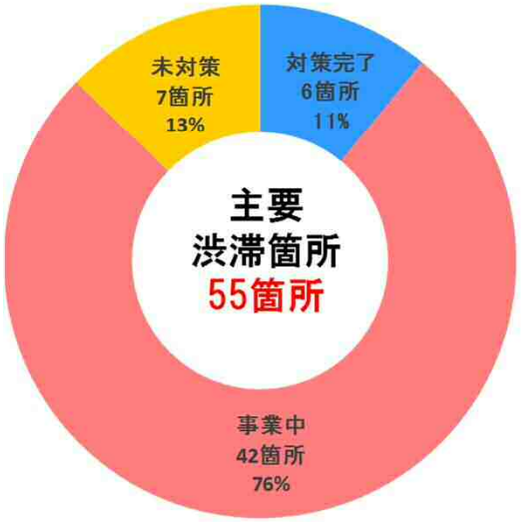
５－１　全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所（平成30年10月18日会議より）

〇平成30年10月、全国道路利用者会議から、山梨県内の108箇所について渋滞対策の要望あり。
〇108箇所のうち、55箇所（約半数）は主要渋滞箇所。10年計画で今後渋滞対策を実施。
〇残りの53箇所については、今後交通状況を確認し、主要渋滞箇所追加の可能性等について検討。

■渋滞箇所区分



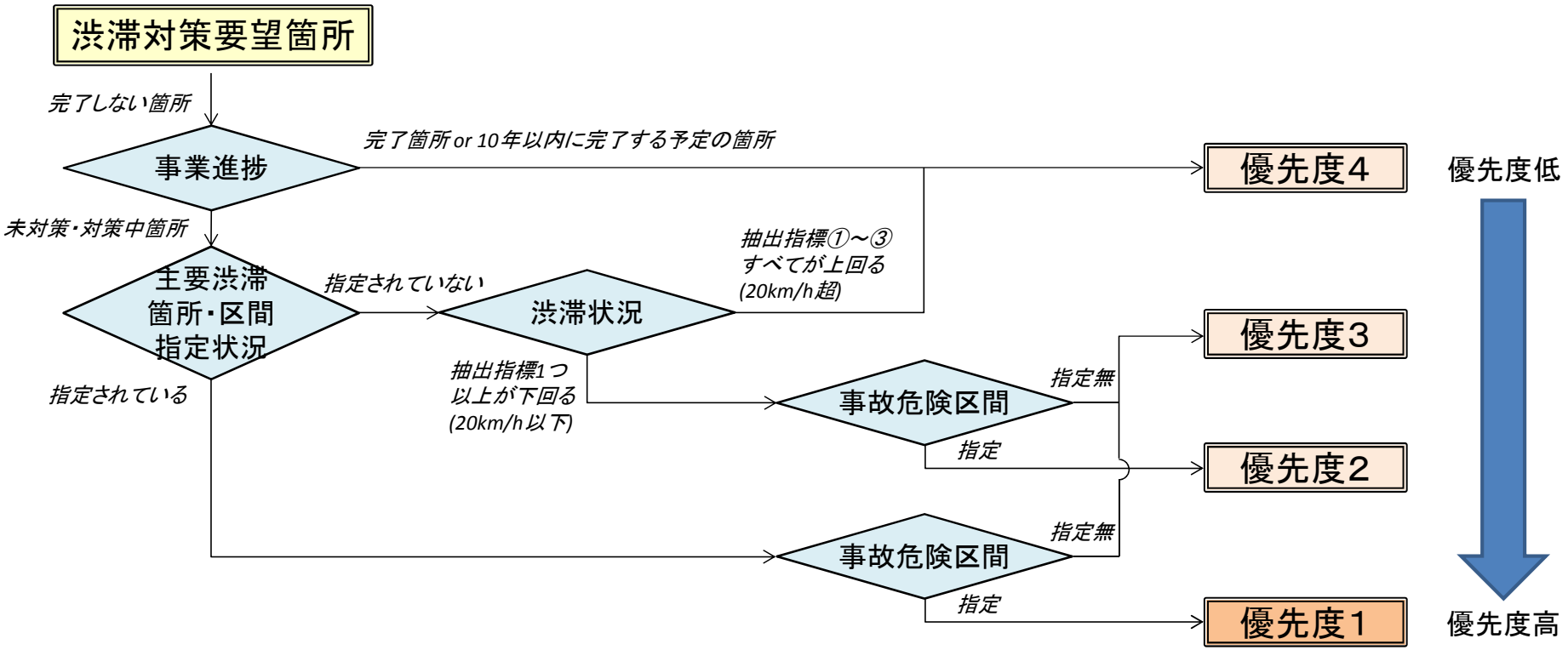
■対策進捗状況



■位置図

5. 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の概要

５－２　優先対策箇所の選定フロー

○渋滞要望箇所の優先順位を、10年以内の対策完了の有無、事業の進捗状況、主要渋滞区間の指定状況、事故危険箇所指定の有無により設定し、今後対策を検討していく予定。

※ 前回委員会資料　再掲