

# 渋滞対策

令和2年8月27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. 第20回委員会意見への対応	.....	5
3. H31年度に実施した対策の状況	.....	14
4. プローブデータの移行について	.....	18
5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)	.....	25
6. 渋滞対策の進捗状況確認	.....	42
7. 渋滞対策箇所の効果確認	.....	45
8. ピンポイント渋滞対策の検討状況	.....	54
9. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討	.....	96
10. コロナ情勢に伴う交通状況分析	.....	98

# 1. 委員会の検討経緯と今回の論点

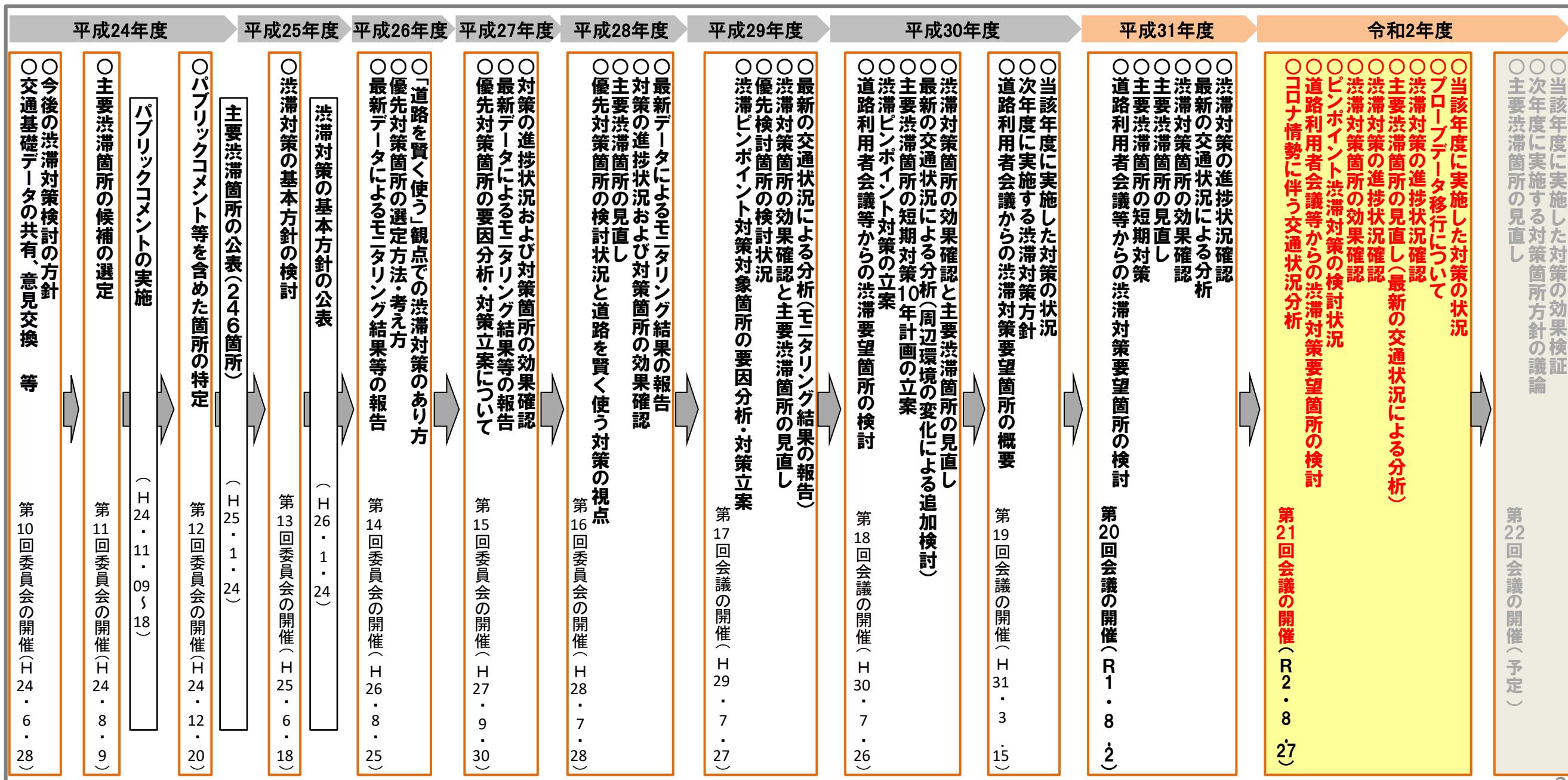
# 1. 委員会の検討経緯と今回の論点

## 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を指摘。
- 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。
- 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り、観測環境に大きく改善。(ETC2.0データ活用)
- 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。

### 【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9項目(赤:H31年度検討事項 青:R2年度検討事項)

### ①第20回委員会意見への対応

- ・ 短期対策を当面未実施とする箇所の確認
- ・ (参考) バスデータ分析報告

### ②H31年度に実施した対策の状況

- ・ H31年度に実施した対策の状況を確認

### ③プローブデータの移行について

- ・ プローブデータ移行方針を確認

### ④主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

- ・ 最新データによる主要渋滞箇所の状況確認

### ⑤渋滞対策の進捗状況確認

### ⑥渋滞対策箇所の効果確認

- ・ 対策実施状況の確認と、主要渋滞箇所における対策効果確認

### ⑦ピンポイント渋滞対策の検討状況

- ・ ピンポイント渋滞対策の優先箇所の検討状況を確認

### ⑧道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

- ・ 渋滞対策要望箇所の状況を確認

### ⑨コロナ情勢に伴う交通状況分析

- ・ コロナ禍における交通状況を報告

## 2. 第20回委員会意見への対応

## 2. 第20回委員会意見への対応

### 第20回委員会の振り返り

#### <開催日時>

令和元年8月2日(金) 15時～17時

#### <場所>

KKR甲府ニュー芙蓉

#### <主な審議事項(交通安全対策)>

- 渋滞対策の進捗状況確認
- 最新の交通状況による分析
- 渋滞対策箇所の効果確認
- 主要渋滞箇所の見直し
- 主要渋滞箇所の短期対策
- 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討



第20回委員会の実施状況

#### ■ 主な意見と対応

##### <主要渋滞箇所 短期対策を当面未実施の候補について>

① 主要渋滞箇所の見直しについて、3年連続で3指標の基準をすべて上回った(20km/h超)主要渋滞箇所のうち、事業が予定されていない箇所は、短期対策を当面実施しない主要渋滞箇所とする方針について、了承を得た。

⇒ 今回委員会にて、交通状況分析、ヒアリング調査を踏まえた検討結果を審議 → 2-1

##### <バス運行状況データを用いた交通状況分析について>

② 近年、バス協会の提供するバスコンシェルジュ・サービスでバス運行状況データが取れている。バスの遅延が発生している状況と渋滞の関連について把握し、公共交通に与える影響を確認できないか、参考に検討をお願いする。(佐々木委員長)

⇒ 今回の委員会にて、国道52号(美術館通り)を例に分析結果を参考報告 → 2-2

## 2. 第20回委員会意見への対応

### 2-1 短期対策を当面未実施とする箇所の方針

- 事業(対策)が完了していない箇所においても、3年連続で3指標の基準をすべてクリアしている場合、主要渋滞箇所ではあるが当面は短期対策を実施しないことを検討。
- 現在の交通状況について道路利用者等へのヒアリングを実施し、「短期対策未実施」や「経過観察」の方針を決定。

#### 【選定方法】

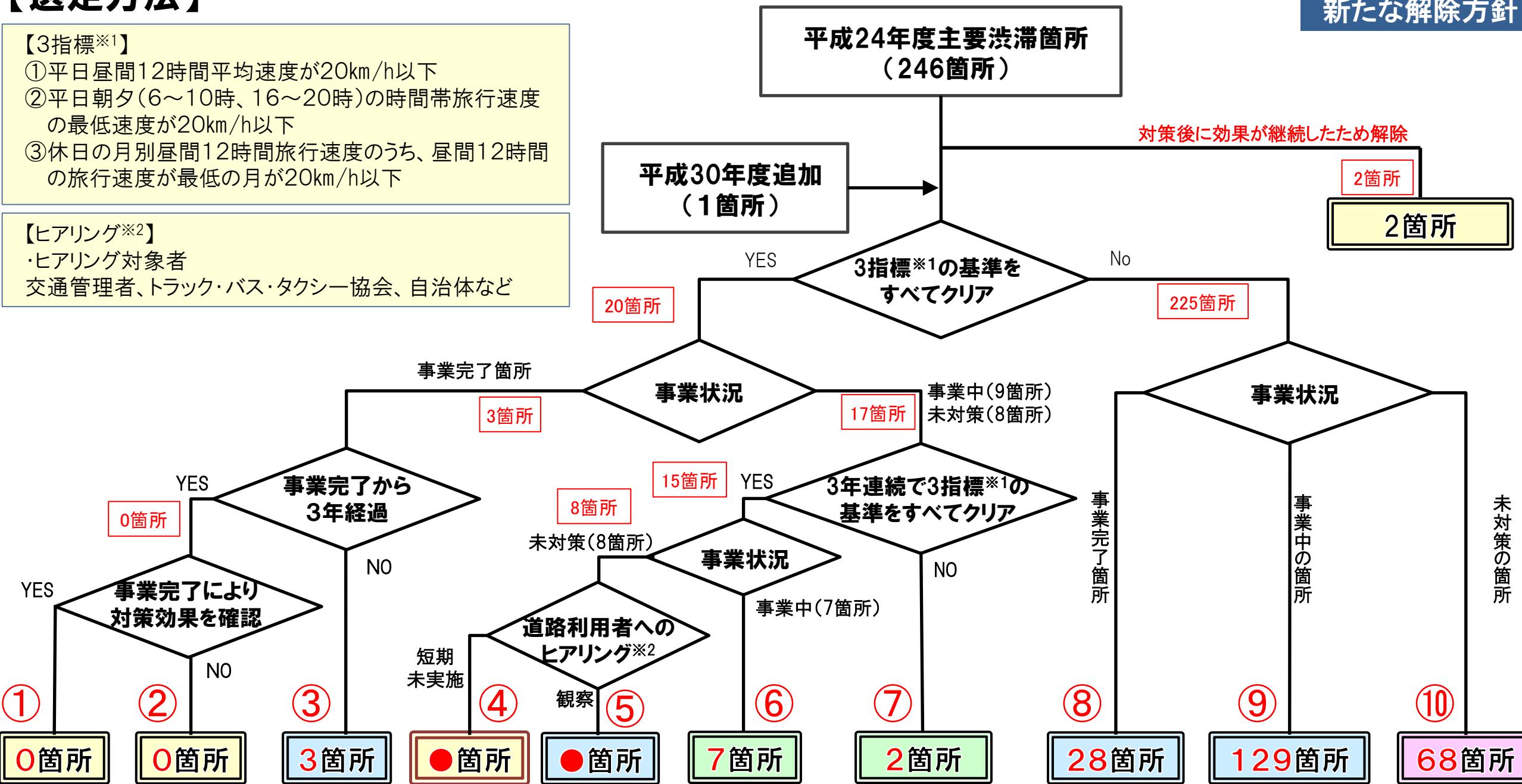
##### 【3指標※1】

- 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

##### 【ヒアリング※2】

- ・ヒアリング対象者  
交通管理者、トラック・バス・タクシー協会、自治体など

#### 新たな解除方針



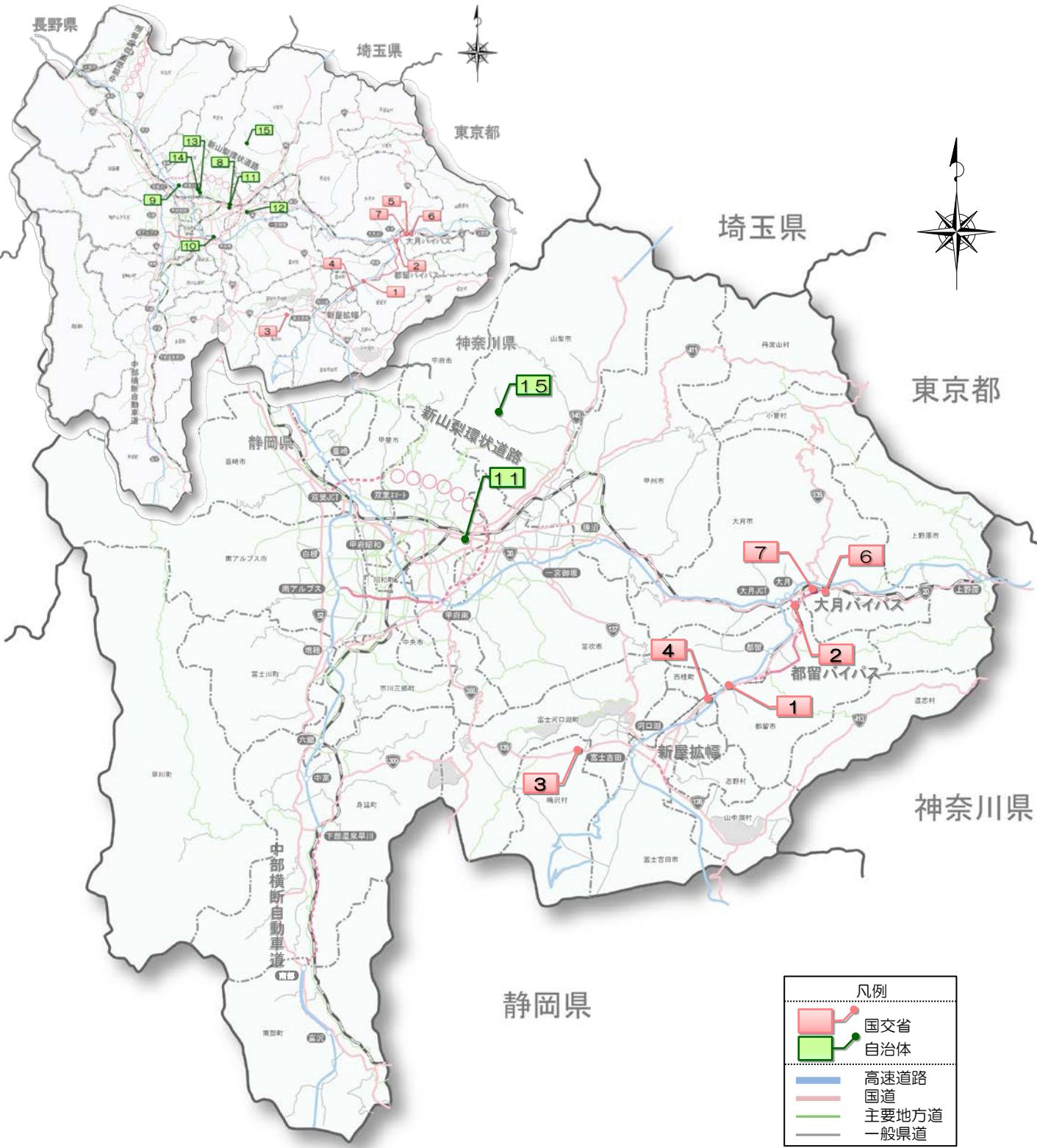
解除を検討

短期対策は当面未実施

# 2. 第20回委員会意見への対応

## 2-1 短期対策を当面未実施とする箇所の方針(事務局案)

○事業中・未対策の箇所のうち、3年連続で3指標の基準をすべて上回った(20km/h超)箇所は、15箇所。  
 ○このうち、事業が行われていない箇所を「短期対策を当面未実施とする箇所」(第20回委員会)→8箇所が該当。



NO	道路管理者	路線名	箇所名	市町村	事業状況	解除候補
1	国交省	一般国道139号	鹿留入口	都留市	未対策	①
2	国交省	一般国道139号	カスポーランド入口	都留市	未対策	②
3	国交省	一般国道139号	(仮称) 鳴沢村	富士河口湖町	未対策	③
4	国交省	一般国道139号	西桂町役場前	西桂町	未対策	④
5	国交省	一般国道20号	駒橋	大月市	事業中①	
6	国交省	一般国道20号	桂台入口	大月市	未対策	⑤
7	国交省	一般国道20号	(仮称) 駒橋1	大月市	未対策	⑥
8	自治体	甲府韮崎線	横根	甲府市	事業中②	
9	自治体	甲府韮崎線	大屋敷	甲斐市	事業中③	
10	自治体	一般国道358号	(仮称) 西下条町	甲府市	事業中④	
11	自治体	一般国道411号	国玉町北	甲府市	未対策	⑦
12	自治体	小石和市部線	(仮称) 市部	笛吹市	事業中②	
13	自治体	甲府韮崎線	湯村	甲府市	事業中②	
14	自治体	緑ヶ丘運動公園線	千塚八幡神社東	甲府市	事業中②	
15	自治体	塩平窪平線	(仮称) 北原	山梨市	未対策	⑧

事業中①：一般国道20号大月バイパス  
 事業中②：一般国道20号新山梨環状道路(北区間)(1工区)  
 事業中③：一般国道20号新山梨環状道路(北区間)(4工区)  
 事業中④：一般国道140号新山梨環状道路(東区間)(第1工区)  
 (西下条ランプ~落合西ランプ)

## 2. 第20回委員会意見への対応

### 2-1 短期対策を当面実施しない箇所の方針(事務局案)

○データ分析:何れの箇所も20km/hより高いが、3箇所で選定時よりも速度が低下し「△」と評価。  
 ○ヒアリング調査:渋滞の印象がある箇所を「×」、地元要望や時間帯により渋滞している箇所を「△」と評価。

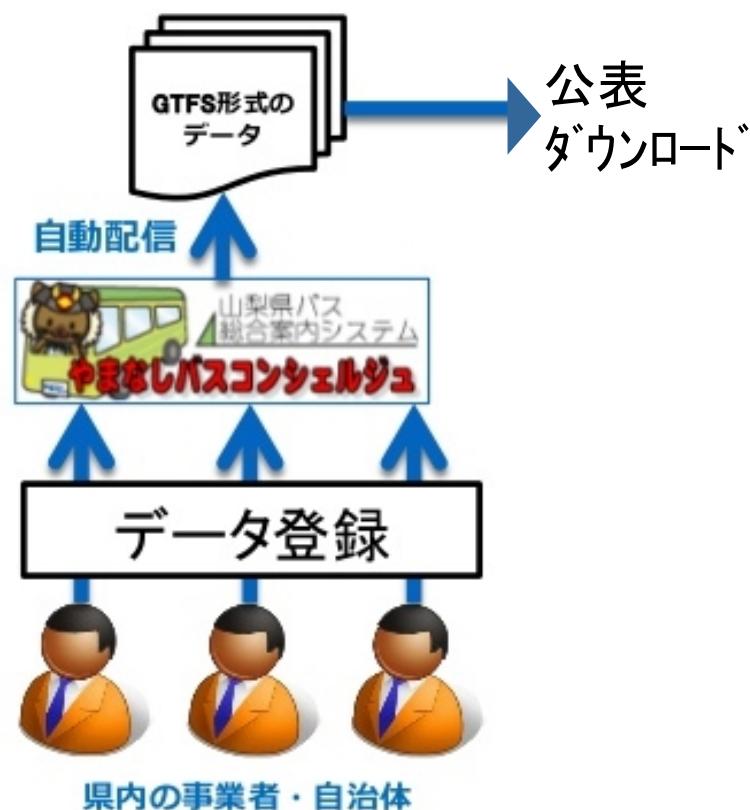
NO	路線・箇所名	データ分析		ヒアリング調査	事務局案
①	一般国道139号 鹿留入口 (都留市)	3つの抽出指標について、全ての方向で基準値20km/hを上回り、殆どの方向で選定時よりも速度が向上	○	(警)特になし。 (協)渋滞が少ない ○ (自)解除してよいと思う ○	当面对策無し
②	一般国道139号 サンスポーツランド入口 (都留市)	3つの抽出指標について、全ての方向で基準値20km/hを上回り、多くで30km/hに向上	○	(警)商業施設営業時間渋滞 △ (協)渋滞が少ない ○ (自)解除してよいと思う ○	当面对策無し
③	一般国道139号 (仮称)鳴沢村 (富士河口湖町)	3つの抽出指標について、全ての方向で基準値20km/hを上回っているが、多くの方向で選定時よりも速度が低下	△	(警)夏季に渋滞激しい △ (協)特になし。 (自)国道139号は渋滞してる印象はない、従道路は夕方に渋滞することがある ○	経過観察
④	一般国道139号 西桂町役場前 (西桂町)	3つの抽出指標について、全ての方向で基準値20km/hを上回り、殆どの方向で選定時よりも速度が向上	○	(警)地元要望 △ (協)渋滞が少ない ○ (自)解除してよいと思う ○	当面对策無し
⑤	一般国道20号 桂台入口 (大月市)	3つの抽出指標について、全ての方向で基準値20km/hを上回っているが、多くの方向で選定時よりも速度が低下または横這い	△	(警)地元要望(現示改良) △ (協)特になし。 (自)渋滞している印象はある ×	経過観察
⑥	一般国道20号 (仮称)駒橋1 (大月市)	3つの抽出指標について、多くの方向で基準値20km/hを上回っているが、選定時よりも速度が低下または横這い	△	(警)特になし。 (協)特になし。 (自)渋滞している印象はある ×	経過観察
⑦	一般国道411号 国玉町北 (甲府市)	3つの抽出指標について、全ての方向で30km/hを上回っているが、殆どの方向で選定時よりも速度が低下	○	(警)特になし。 (協)特になし。 (自)渋滞している印象はない ○	当面对策無し
⑧	塩平窪平線 (仮称)北原 (山梨市)	3つの抽出指標について、全ての方向で30km/hを上回り、多くの方向で選定時よりも速度が向上	○	(警)特になし。 (協)特になし。 (自)渋滞している認識はない ○	当面对策無し

## 2. 第20回委員会意見への対応

### 2-2 (参考)バスデータ分析報告【データ概要】

- バスデータは、「やまなしバスコンシェルジュ(山梨県バス総合案内システム)」に記録されている通行状況から、山梨大学等が作成、公表しているデータを利用。
- このデータからバス停間の距離と所要時間を用いて、バスの実勢速度を運行ごとに集計。

#### 1) オープンデータ化



資料:「オープンデータを出力するための仕組み」山梨県バス協会、山梨大学、山梨交通、YSK e-com資料  
(<https://www.slideshare.net/KenjiMorohoshi/gtfsbms20171209-84520742>)

#### 2) データ内容

国土交通省「バス情報の静的・動的データ利活用検討会」標準フォーマット

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

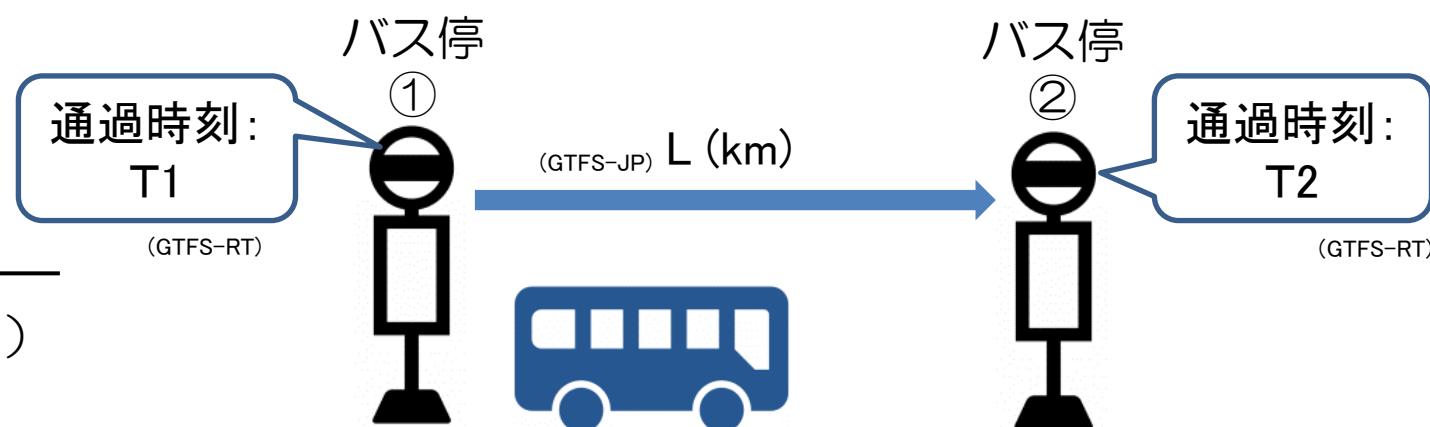
いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

資料:「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト国土交通省総合政策局(2019.3.27)

#### 3) 速度算定方法

バス停①→②の速度

$$= \frac{\text{バス停間距離 (L)}}{\text{バス停間所要時間 (T2-T1)}}$$

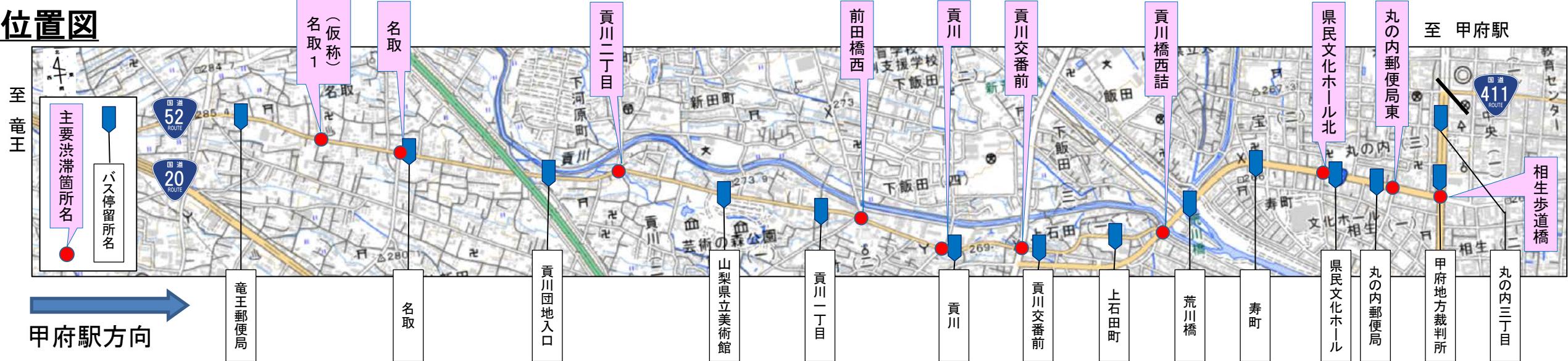


# 2. 第20回委員会意見への対応

## 2-2 (参考)バスデータ分析報告 【区間※:竜王郵便局→丸の内三丁目】

○実勢速度は、貢川～貢川交番前、丸の内郵便局の東側で、朝夕に10km/h以下の時間帯がみられる。  
 ○朝のピーク時間帯では、時刻表時間の2倍程度の所要時間になる傾向がある。

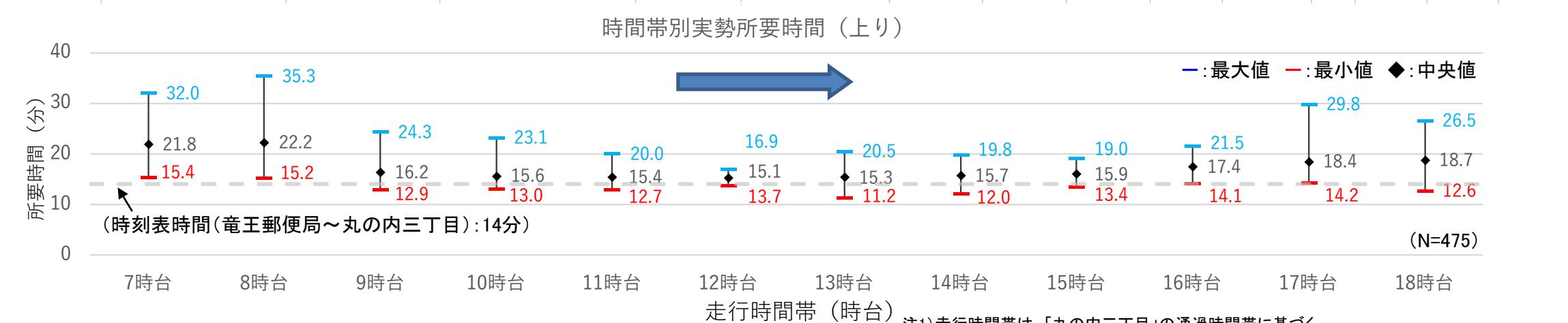
### 位置図



### 実勢速度 (平均)

時間帯	竜王郵便局	名取	貢川団地入口	山梨県立美術館	貢川一丁目	貢川	貢川交番前	上石田町	荒川橋	寿町	県民文化ホール	丸の内郵便局	甲府地方裁判所	丸の内三丁目
7時台	10.5	20.7	19.5	10.9	8.5	9.2	20.1	12.6	14.4	13.4	15.1	8.4	11.1	
8時台	22.7	22.6	17.4	10.2	9.8	10.9	19.2	11.9	15.6	12.8	14.9	8.7	11.5	
9時台	17.9	27.9	22.1	21.4	18.0	10.4	22.2	15.3	13.3	14.7	17.9	8.8	12.9	
10時台	18.5	26.6	23.1	22.2	18.1	12.0	23.4	17.1	14.0	15.0	17.5	10.8	14.0	
11時台	20.3	26.4	19.8	18.3	20.0	11.3	20.7	17.8	15.3	13.8	19.7	12.0	15.6	
12時台	24.0	24.5	22.6	17.9	18.4	13.0	14.1	14.0	17.0	15.4	8.7	10.9	12.7	
13時台	18.3	27.2	23.0	17.7	21.0	12.5	23.3	17.3	14.6	14.8	19.5	11.2	13.6	
14時台	19.3	28.9	22.1	15.9	20.6	11.5	24.4	16.7	15.8	14.1	21.5	11.9	15.7	
15時台	17.8	29.2	21.8	15.7	19.4	11.1	24.6	17.9	15.4	16.8	17.7	11.2	13.4	
16時台	15.2	28.3	21.7	15.2	14.5	8.8	19.8	16.7	15.1	16.9	16.6	10.9	15.4	
17時台	13.9	26.4	18.5	16.0	15.1	9.0	11.2	16.6	15.0	13.1	15.3	8.7	13.6	
18時台	10.3	26.6	24.0	23.5	16.3	7.6	21.3	18.0	16.0	19.0	18.6	10.8	11.2	

### 所要時間



注1) 走行時間帯は、「丸の内三丁目」の通過時間帯に基づく。  
 注2) 対象サンプルは、「竜王郵便局」～「丸の内三丁目」の一気通貫で走行するバス便とした。11



# 2. 第20回委員会意見への対応

## 2-2 (参考)バスデータ分析報告【今後の活用検討】

○主要渋滞箇所のマネジメントに、今後バスデータを活用していく方針。  
 ○例えば、ピンポイント検討箇所の対策優先度や対策実施箇所の効果検証における利用を想定。

### 1) 対策優先度の検討(案)

優先度5は70箇所存在

↓

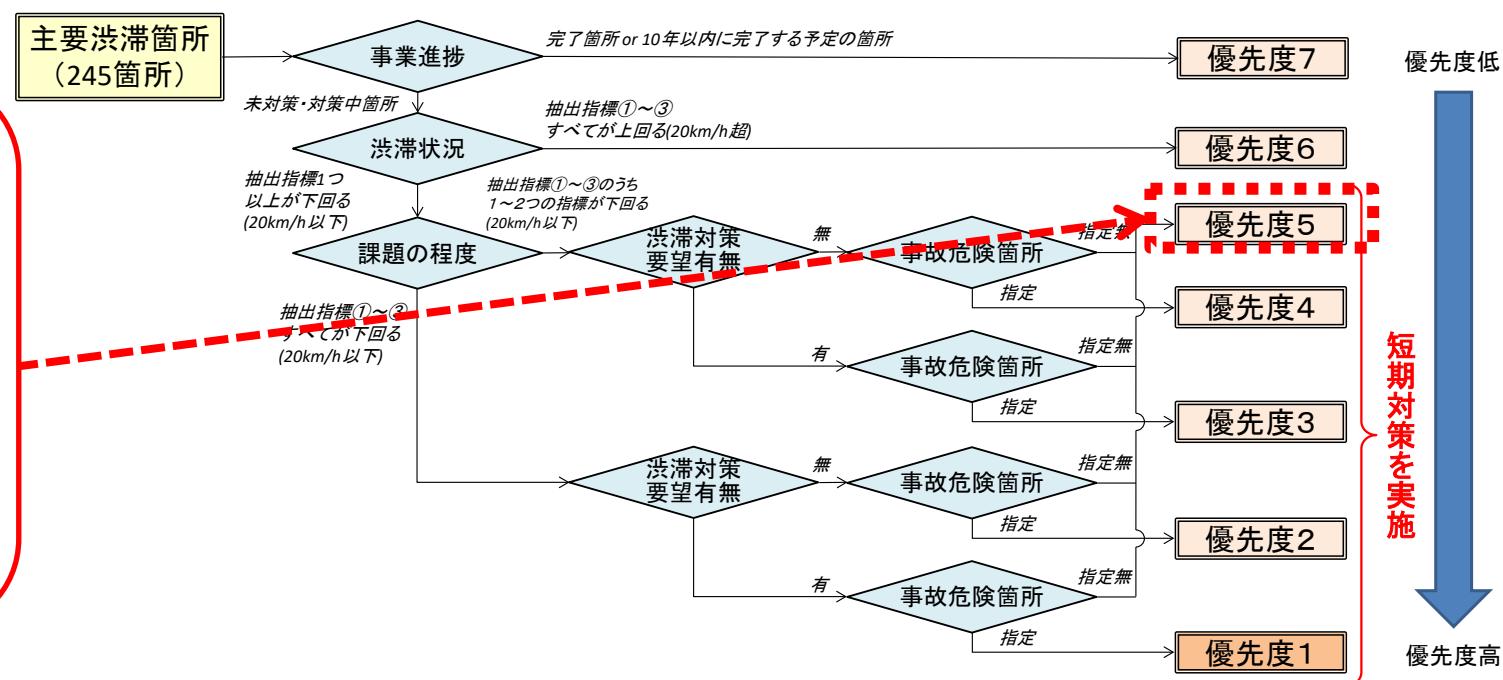
バスデータ活用

バスの所要時間を分析

↓

所要時間変動が大きい箇所：  
優先的に対策検討

■ピンポイント検討の優先箇所の選定フロー



### 2) 対策効果の確認(案)

対策実施箇所の効果確認

↓

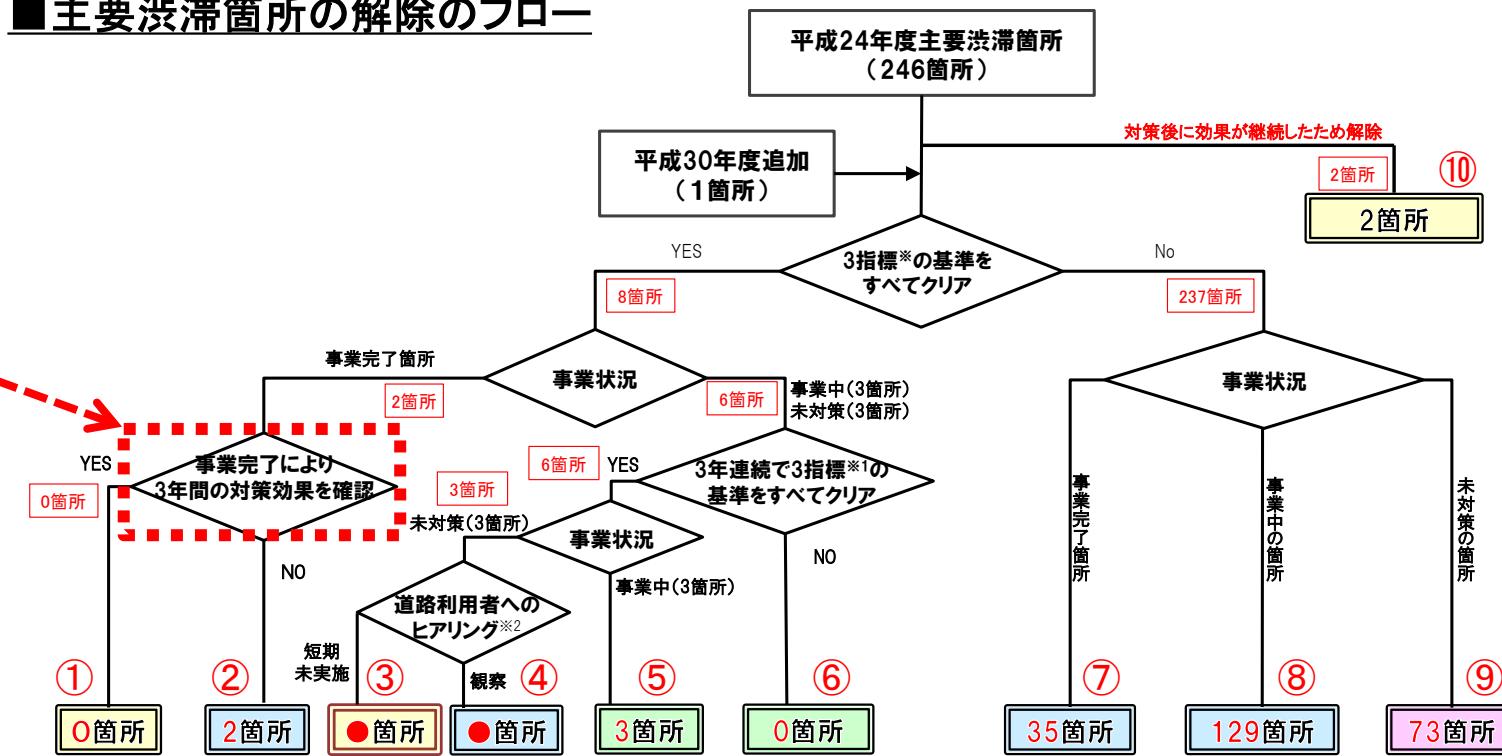
バスデータ活用

バスの所要時間を分析

↓

所要時間の変動が小さくなった箇所：  
対策効果有りとして整理

■主要渋滞箇所の解除のフロー



### 3. H31年度に実施した対策の状況

# 3. H31年度に実施した対策の状況

## 実施した対策箇所【国道20号 桂台入口交差点かつらだいいりぐち（短期対策を当面未実施とする箇所）】

- 国道20号上り線（上野原方面）において右折、対向直進が原因で最大120mの渋滞が発生。（H29.11月渋滞長調査結果）
- H31.3月に右折カラー舗装を、R1.6月、R1.11月に信号青時間を延長。
- 対策前後の旅行速度には大きな変化はみられない。急ブレーキ発生率は増加。「渋滞している印象がある」とのご意見を道路利用者のヒアリング（R2.1月）で確認しているため、今後も観察を継続。

### ■位置図



表 上野原方面 青時間  
(交通管理者)

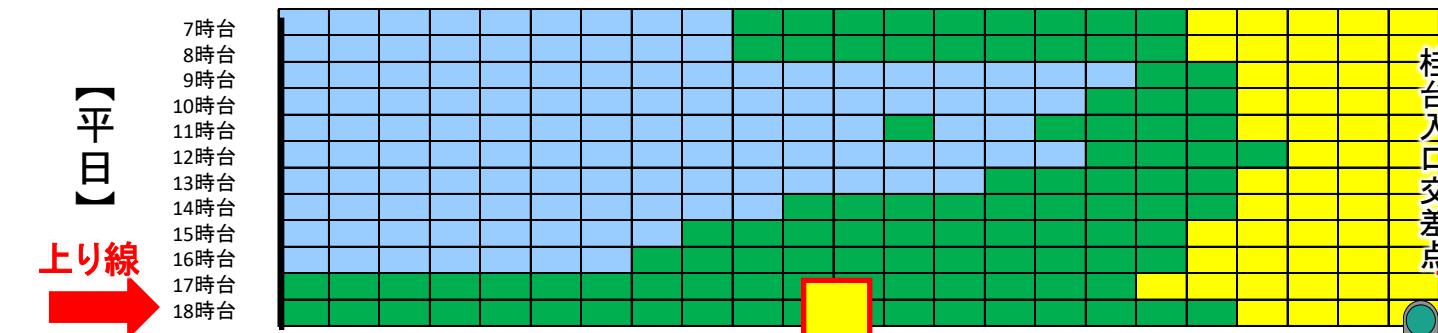
	朝夕 ピーク時	日中
当初 (H 29.11※1)	6秒	5秒
R1.6	6→10秒 (+4秒)	5秒
R1.11下 旬	10秒	5→7秒 (+2秒)

### ■対策後

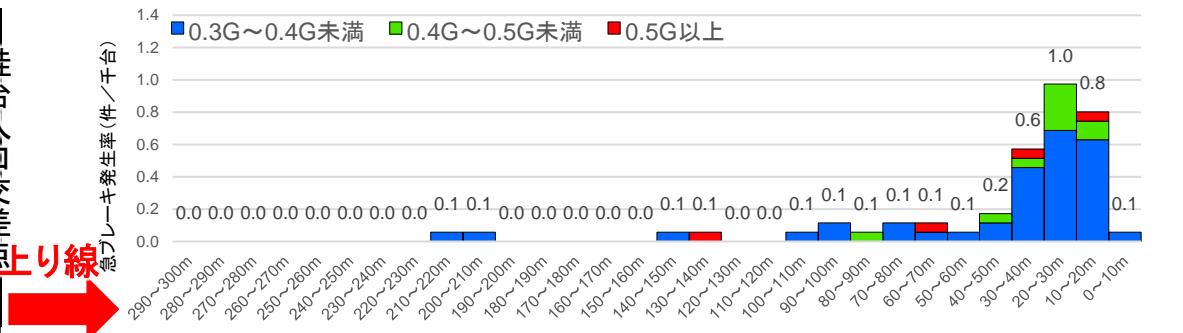


※1 当初: H29.11信号現示調査結果より

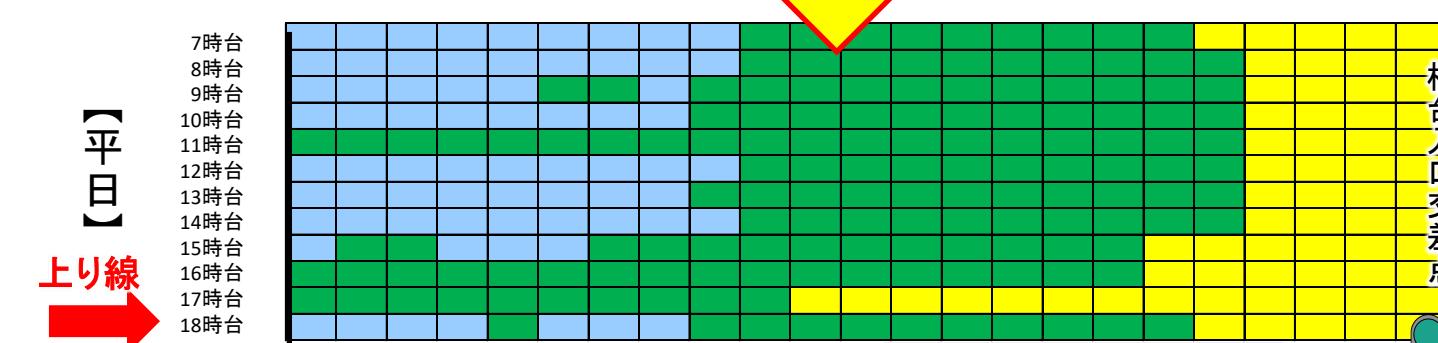
### ■対策前 (H30.12~H31.1)



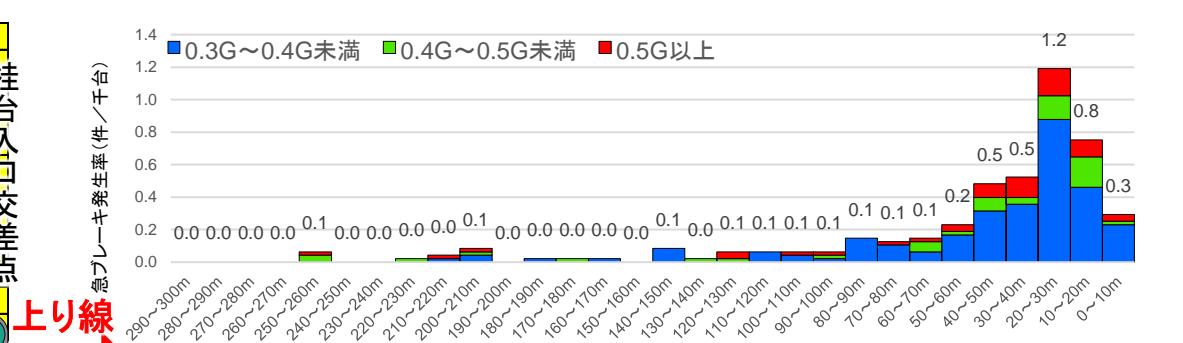
### ■対策前 (H30.12 - H31.2)



### ■対策後 (R1.12~R2.1)



### ■対策後 (R1.12 - R2.2)



出典：ETC2.0プローブデータ 【対策前】平成30年12月～平成31年1月  
【対策後】令和元年12月～令和2年1月



出典：ETC2.0プローブデータ 【対策前】平成30年12月～平成31年2月  
【対策後】令和元年12月～令和2年2月

# 3. H31年度に実施した対策の状況

## 実施した対策箇所【国道20号 <sup>かみあはら</sup>上阿原交差点】

- 国道20号の下り線において、右折、対向直進が原因で最大440mの渋滞が発生。(H25.8月渋滞長調査結果)
- 右折レーンのシフトと延伸をH31.3月に実施。(右折レーン長:111m→130m(19m延伸))
- 対策前後の旅行速度には大きな変化が見られず、急ブレーキ発生率は増加。今後も観察を継続。

### 位置図



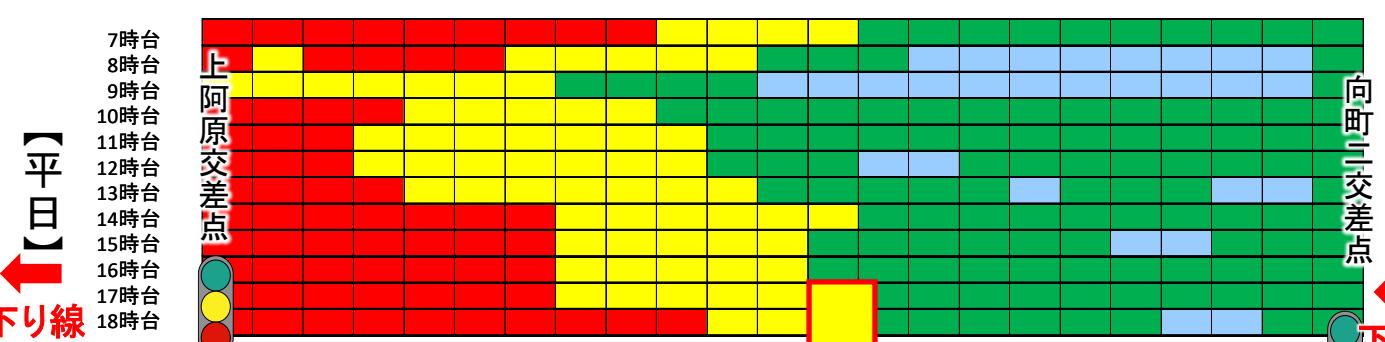
### 対策前



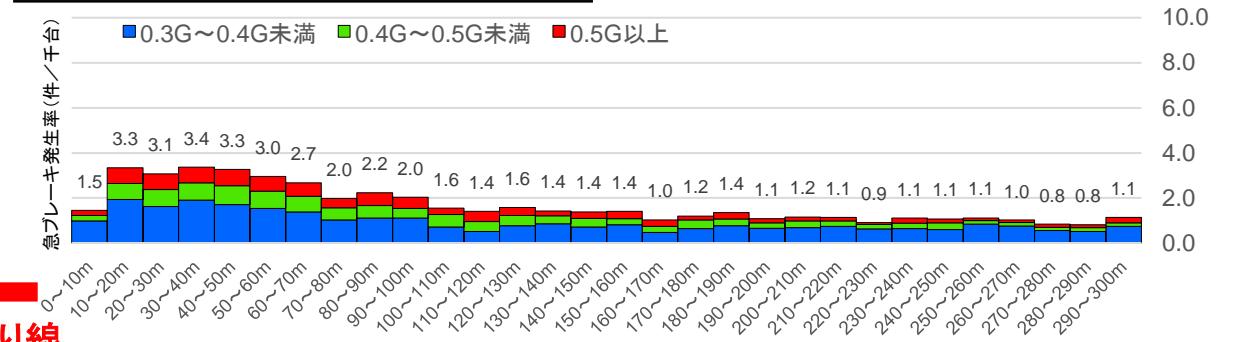
### 対策後



### 対策前 (H30.4)



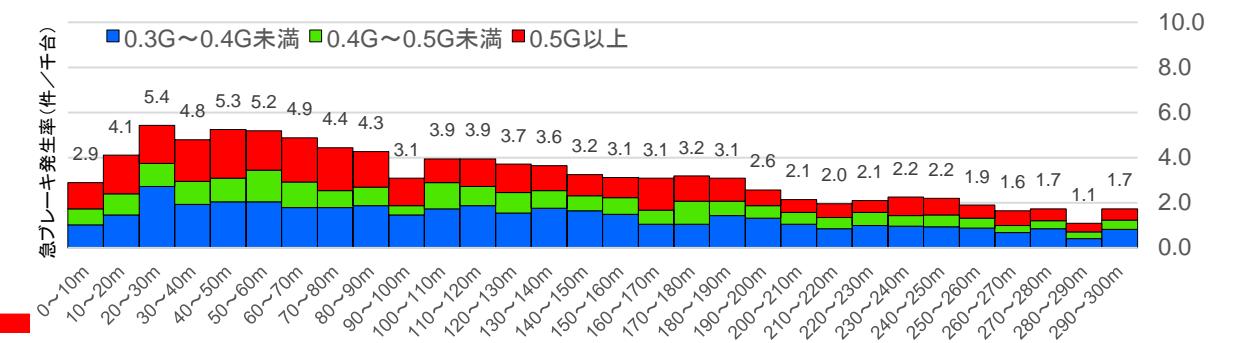
### 対策前 (H29.4 - H29.9)



### 対策後 (H31.4)



### 対策後 (H31.4 - R1.9)



出典：ETC2.0プローブデータ 【対策前】平成30年4月  
【対策後】平成31年4月



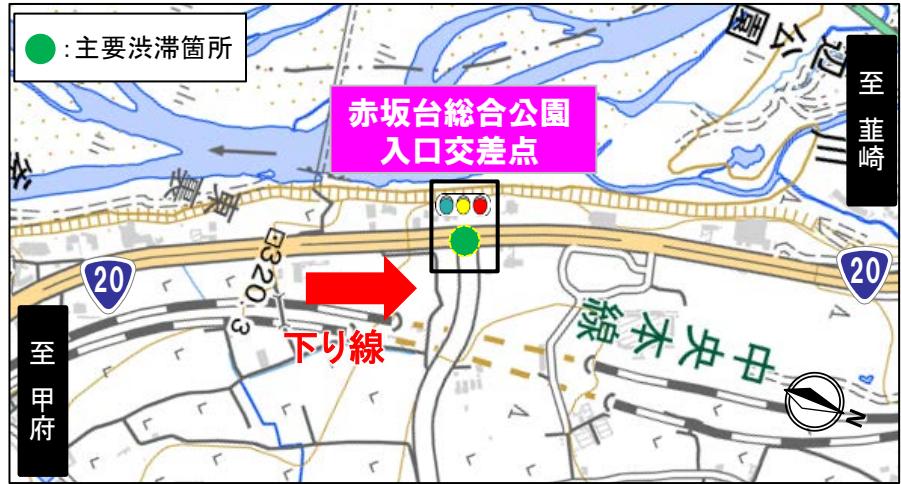
出典：ETC2.0プローブデータ 【対策前】平成29年4月～9月  
【対策後】平成31年4月～9月

# 3. H31年度に実施した対策の状況

## 実施した対策箇所【国道20号 あかさかだい そうごうこうえんいりぐち 赤坂台総合公園入口交差点】

- 国道20号の下り線において、右折車両の捌け残りが原因で最大110mの渋滞が発生。(H25.8月渋滞長調査結果)
- R2.2月に、右折レーン延伸を実施。(右折レーン長:29m→135m(106m延伸))
- 対策前後の旅行速度は向上している。急ブレーキ発生率は減少。今後も観察を継続。

### 位置図



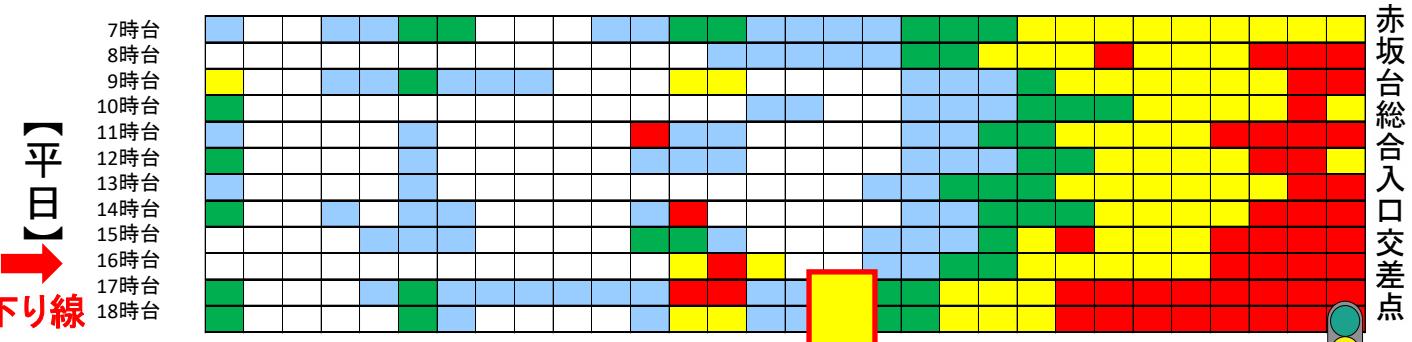
### 対策前



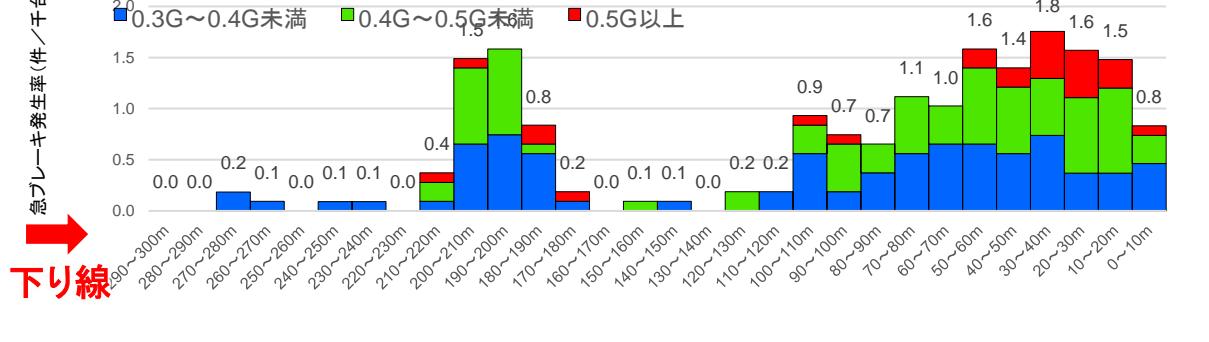
### 対策後



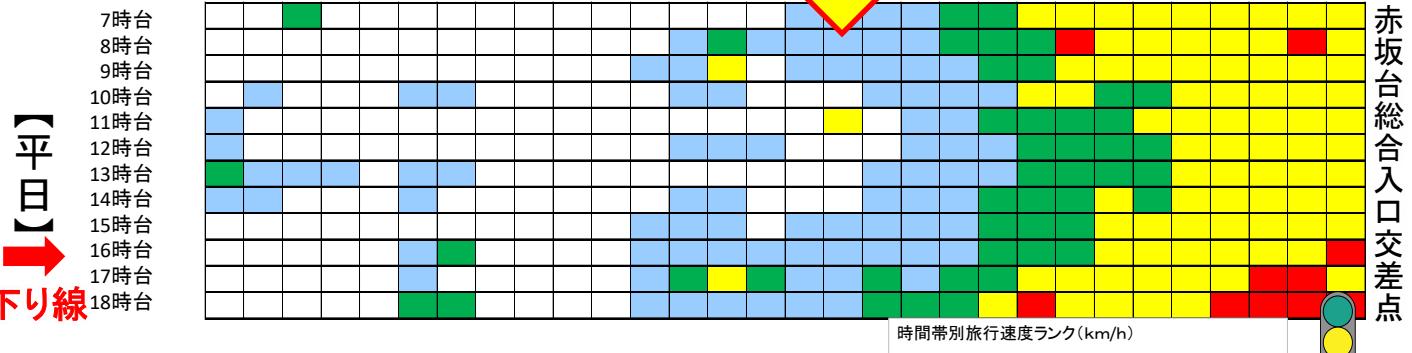
### 対策前 (H31. 3)



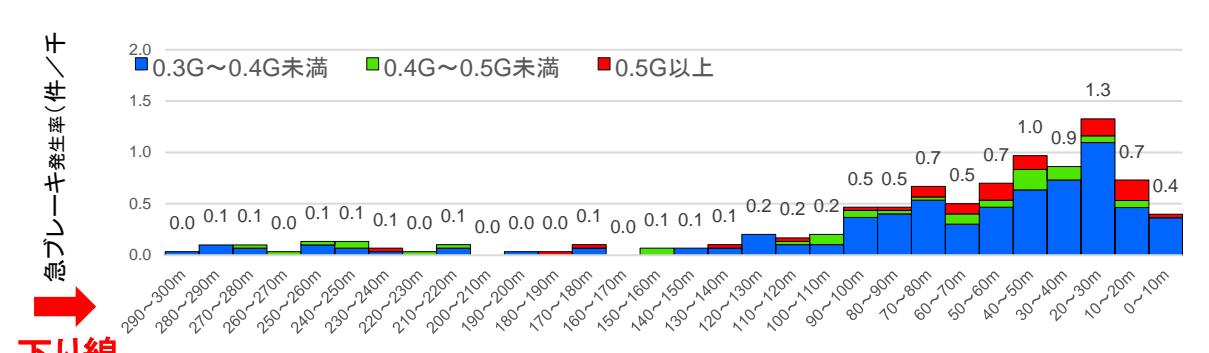
### 対策前 (R1.3)



### 対策後 (R2.3)



### 対策後 (R2.3)



出典: ETC2.0プローブデータ 【対策前】平成31年3月 【対策後】令和2年3月



## 4. プローブデータの移行について

# 4. プローブデータの移行について

## 4-1 ETC2.0の普及状況

- 渋滞対策へのETC2.0の活用が明記。(社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申)
- ETC2.0のセットアップ件数は急速に増加、**山梨県は全国平均程度の普及率(4.6%(2020年7月時点))**。

■H27.7 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会(抜粋)

### 1) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

高速道路を中心とした今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる

- ・高速道路の分担率を適切に引き上げるにより、道路ネットワーク全体を最適利用(現状16%→目標30%)
- ・目標を掲げ、我が国が世界のトップランナーとなる意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦

### 2) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

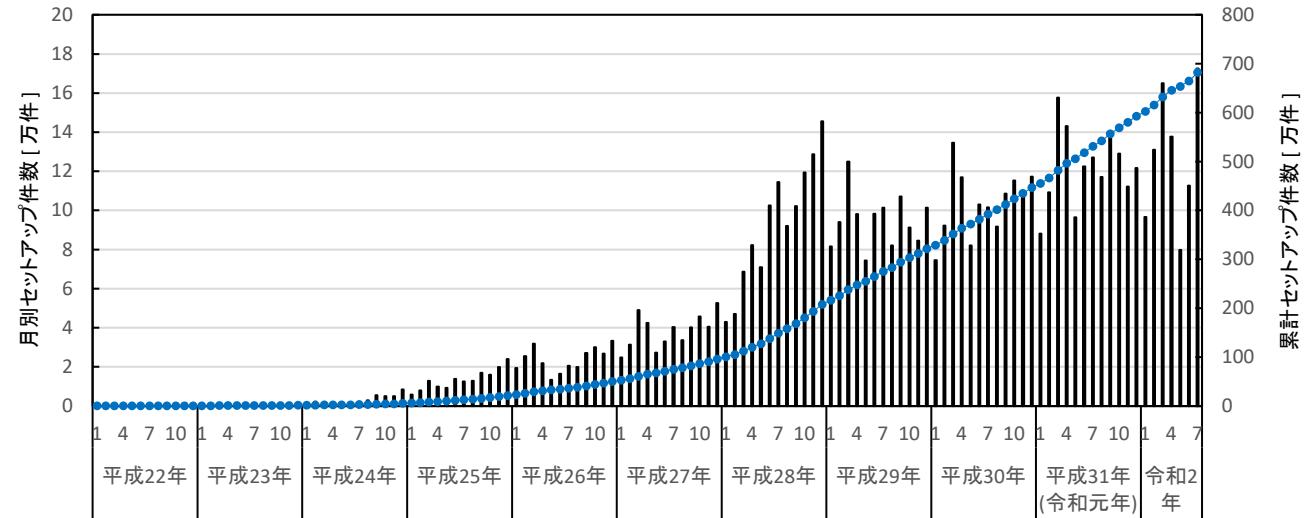
- 円滑**
- ①科学的な分析に基づく集中的な対策による**ボトルネックの解消**
  - ②ETC2.0を活用した**本格的な交通需要マネジメントへの移行**

- 安全**
- ③高速道路の更なる活用促進による**生活道路との機能分化**
  - ④備えの重点化と連携の強化による**通行規制時間の最短化**

- 使いやすさ**
- ⑤最新の社会ニーズに対応した**案内、休憩等のサービスの向上**
  - ⑥**交通機関相互のシームレス化**による人流・物流の活性化

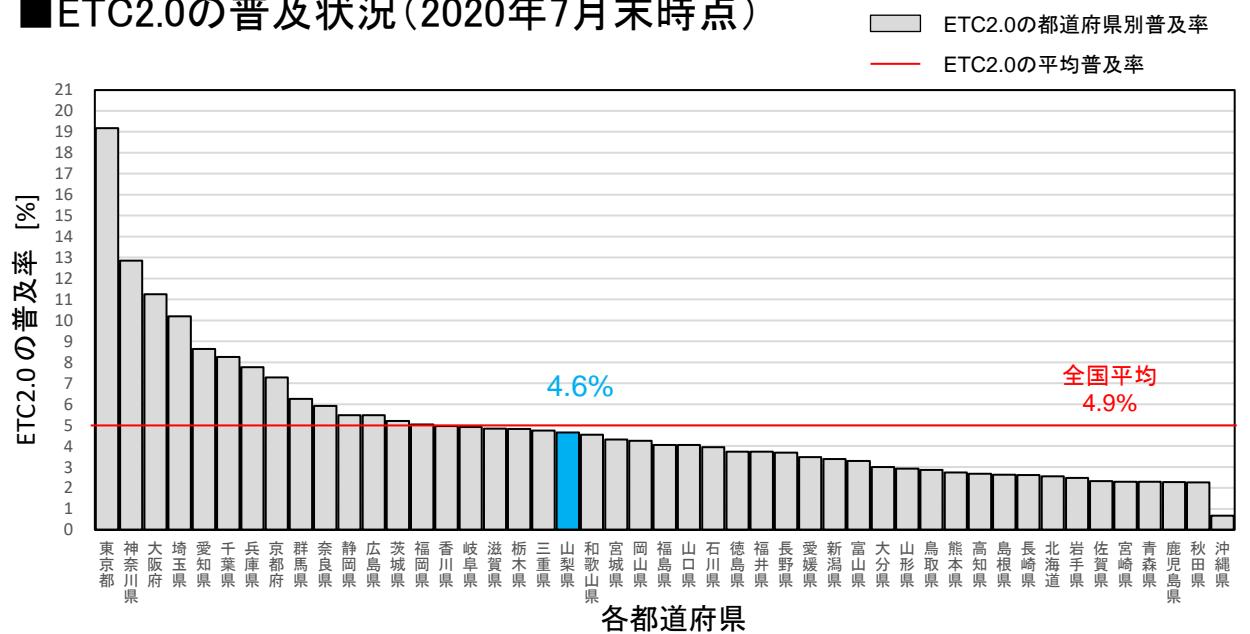
- 地域連携**
- ⑦高速道路と施設との直結等による**地域とのアクセス機能の強化**

■ETC2.0のセットアップ件数(2020年7月末時点)



出典:一般財団法人ITSサービス高度化機構ITS-TEA: ETC総合情報ポータルサイトGO! ETC「再セットアップ含む全件件数の推移(2009年度~2018年度)」(2020年7月現在)

■ETC2.0の普及状況(2020年7月末時点)



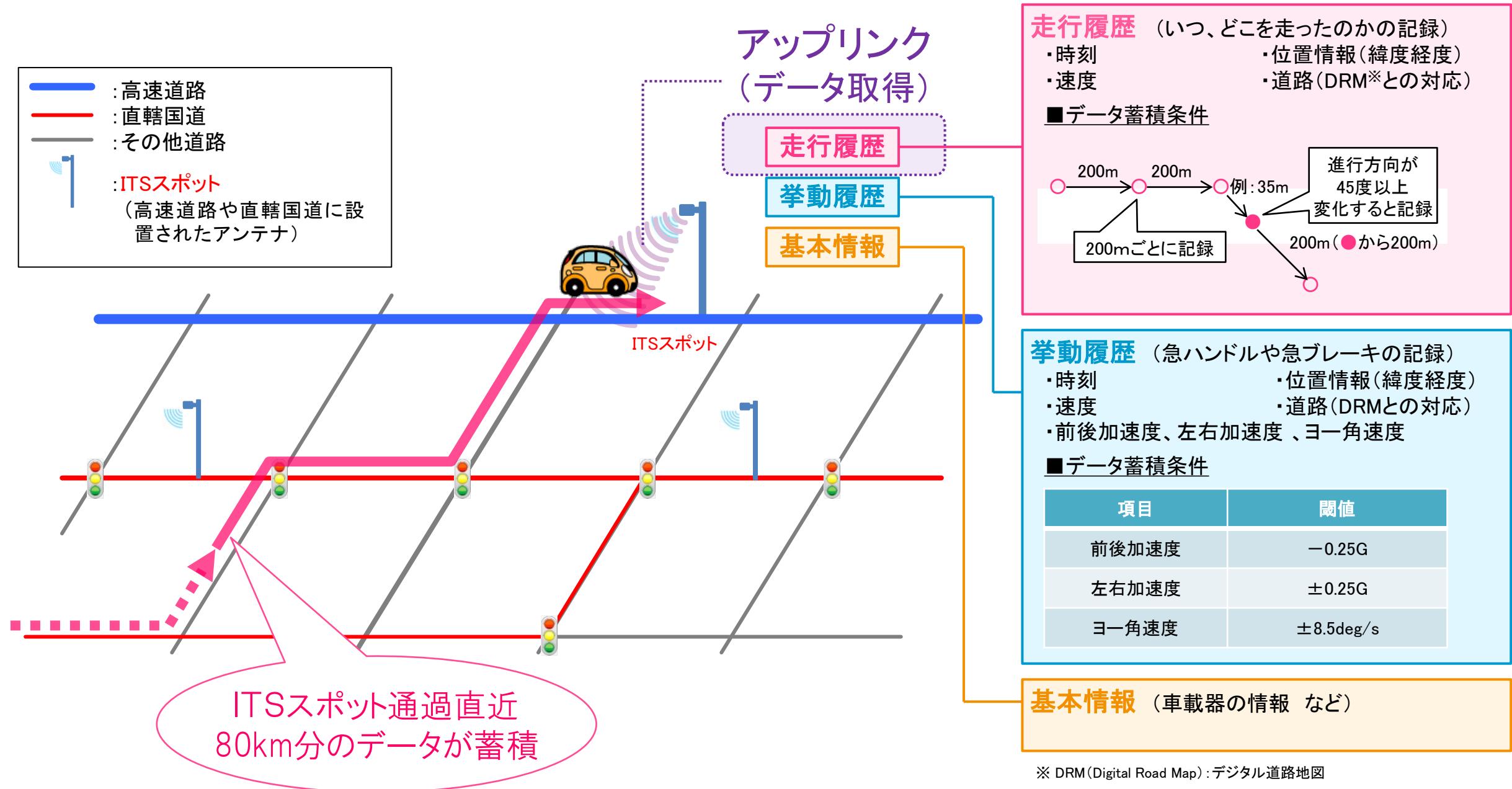
出典:(1) 一般財団法人ITSサービス高度化機構ITS-TEA: ETC総合情報ポータルサイトGO! ETC「セットアップ件数の推移-ETC2.0(DSRC)」(2020年3月現在)  
 (2) 一般財団法人自動車検査登録情報協会: HP「都道府県別・車種別保有台数表」(2020年3月現在)

※ ETC2.0の普及率=都道府県別累計ETC2.0セットアップ件数(2020年1月末)÷都道府県別自動車保有台数(2019年4月末) 19  
 ※ 都道府県別累計セットアップ件数=累計全セットアップ件数-累計再セットアップ件数

# 4. プローブデータの移行について

## 4-2 ETC2.0の仕組み

- 車載器に蓄積したETC2.0データを、ITSスポットを通過した際にアップリンク(データ取得)。
- ETC2.0データ=「基本情報」+「走行履歴」+「挙動履歴」
- ITSスポット通過までの走行履歴情報(最大80km程度)等を収集。



# 4. プローブデータの移行について

## 4-3 サンプル数

○サンプル数は、H29年からH30年にかけて、ETC2.0は2倍以上に増加(民プロは約1.3倍)。  
○主要渋滞箇所(245箇所)におけるETC2.0のサンプル数は、民プロに比べ、平日が約1/5、休日が約1/4。

### ■主要渋滞箇所(245箇所)の交差点流入方向のサンプル数(1箇所あたり)

#### 【平日:昼間12時間】

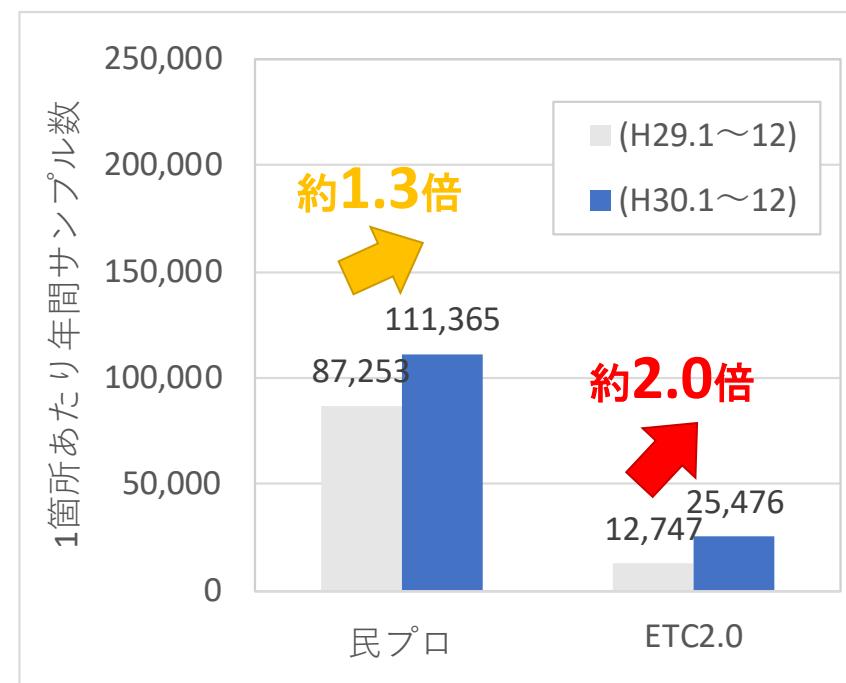
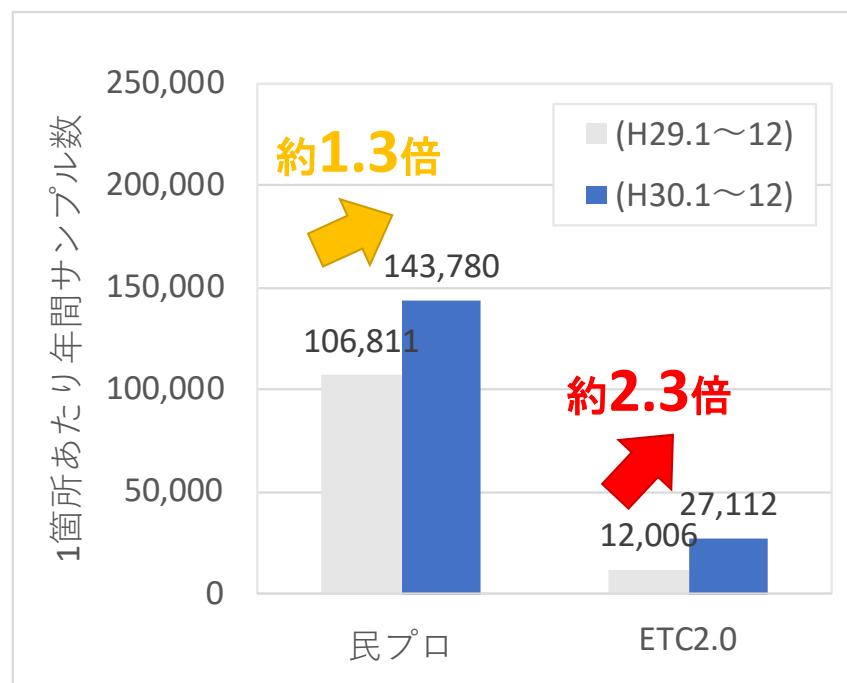
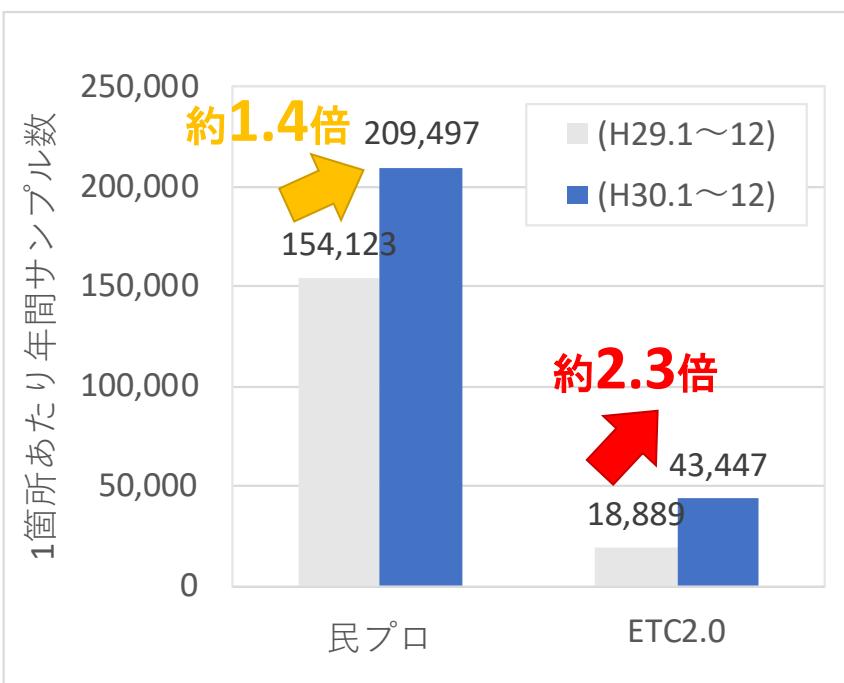
7時台~18時台 (12h)

#### 【平日:ピーク時】

6時台~9時台  
+16時台~19時台 (8h)

#### 【休日:昼間12時間】

7時台~18時台 (12h)



出典：民間プローブデータ 【H29】平成29年1月~平成29年12月  
【H30】平成30年1月~平成30年12月  
ETC2.0プローブデータ 【H29】平成29年1月~平成29年12月  
【H30】平成30年1月~平成30年12月

# 4. プローブデータの移行について

## 4-4 主要渋滞箇所における旅行速度の比較(ETC2.0/民間プローブ)

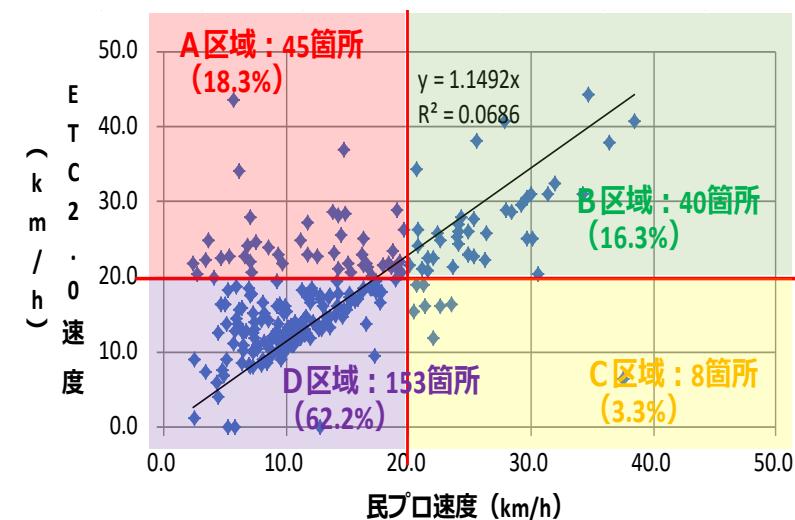
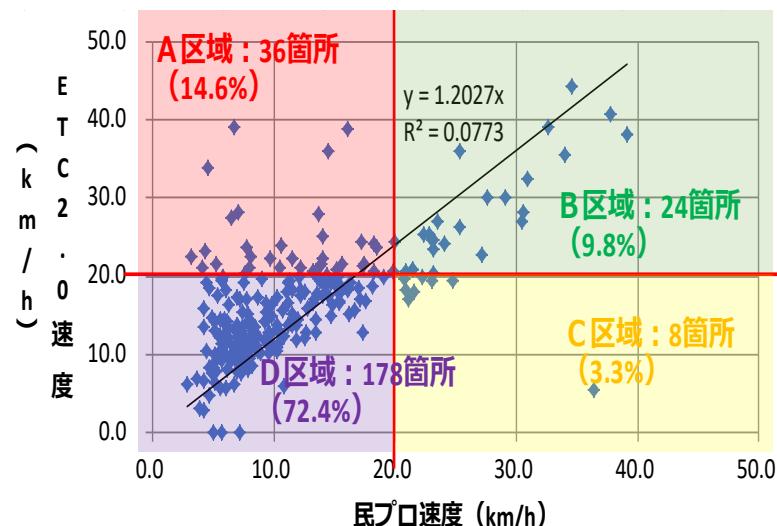
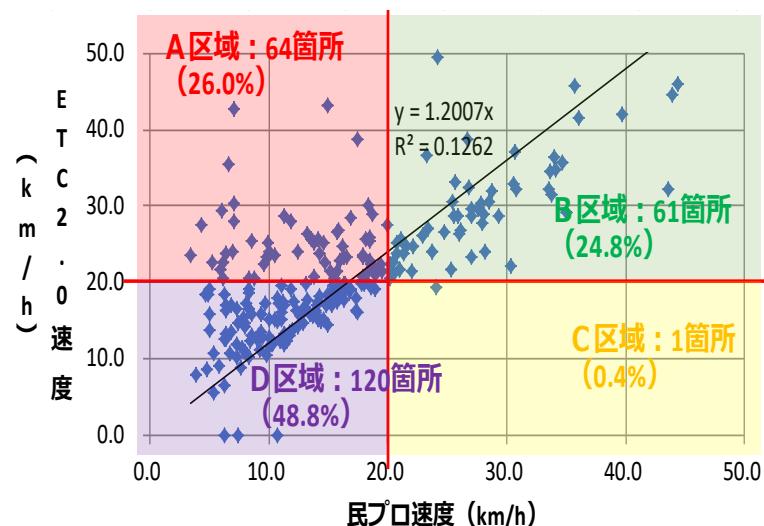
- H29年データでは、民プロに比べてETC2.0の速度が高くなる傾向(A区域が多い)。
- H30年データでは、両者の速度の相関係数は向上、乖離は小さくなってきている。

① 平日昼間12時間平均速度

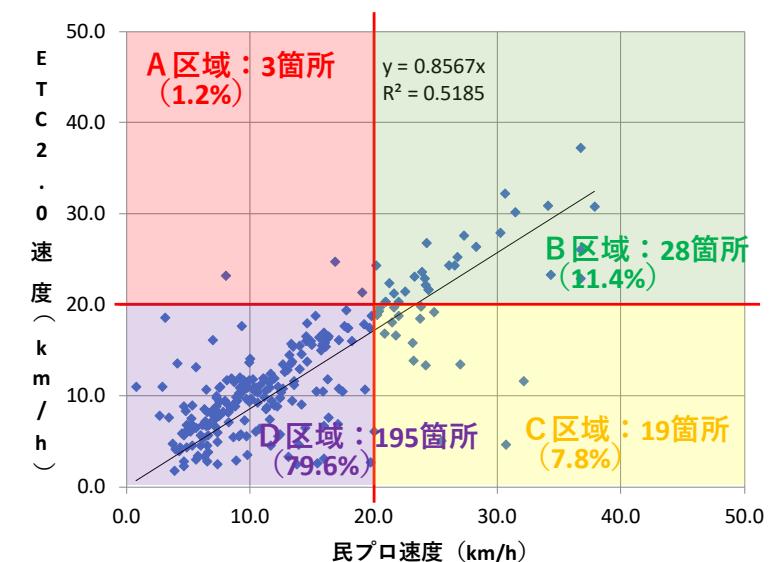
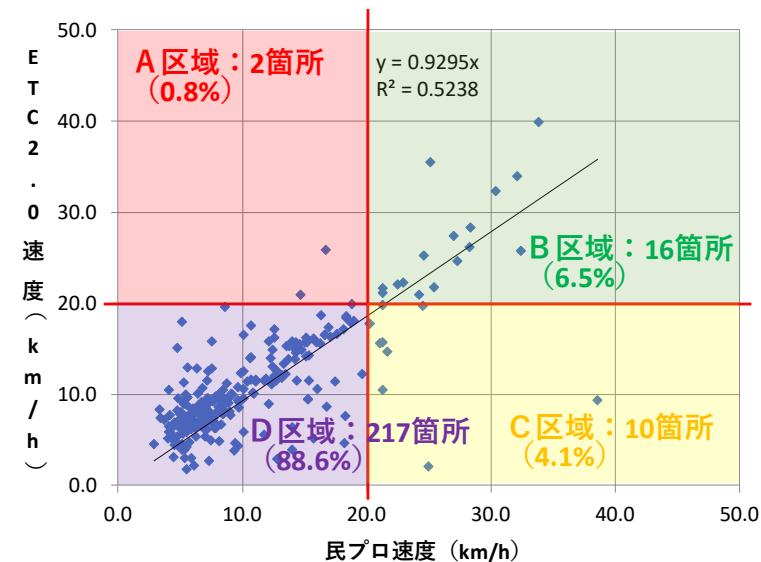
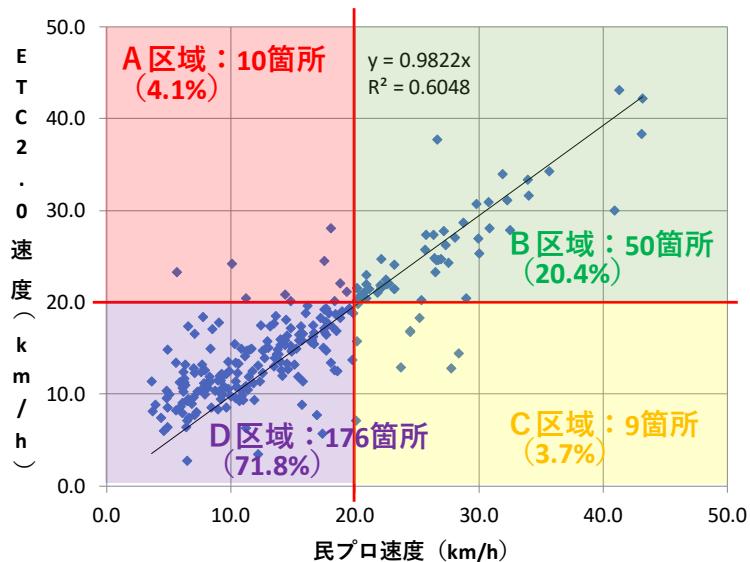
② 平日ピーク時平均速度

③ 休日ピーク時平均速度

H  
29  
年



H  
30  
年



出典：民間プローブデータ 【H29】 平成29年1月～平成29年12月  
【H30】 平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ 【H29】 平成29年1月～平成29年12月  
【H30】 平成30年1月～平成30年12月

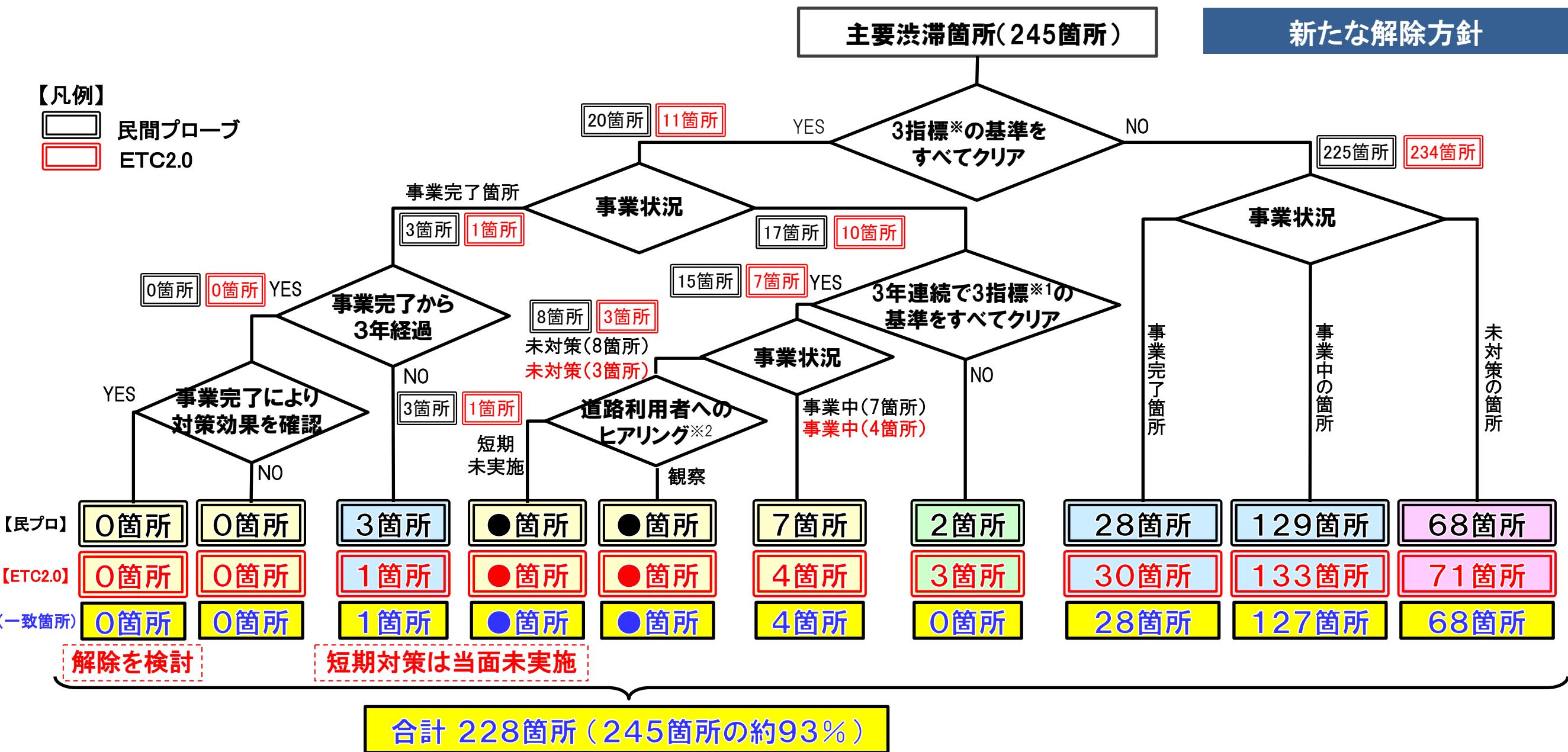
# 4. プローブデータの移行について

## 4-5 主要渋滞箇所の取り組みへの影響

- これまで民間プローブで行っている主要渋滞箇所の評価に対して、ETC2.0データを使用した場合の結果の違いを確認。
- 全245箇所のうち228箇所(約93%)で双方の判定結果が一致。

### 【主要渋滞箇所の評価フローから見た乖離状況】

新たな解除方針



【3指標\*1】 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

【ヒアリング\*2】  
 ・ヒアリング対象者: 交通管理者、トラック・バス・タクシー協会、自治体など

出典: 民間プローブデータ 【H29】平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】平成30年1月~平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H29】平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】平成30年1月~平成30年12月

## 4. プローブデータの移行について

### 4-6 今後の方針

- 令和2年度よりETC2.0データに移行する方針。
- データ移行後も、データ数が少ないことを踏まえ、主要渋滞箇所の解除または経過観察(当面は対策をしない)を検討する際は慎重に判断。
- ETC2.0データでは、特定の車両について発地から着地までの経路と地点速度が把握できるため、地域全体における交通流動の傾向や信号交差点における直進・右折・左折別の速度分析などが可能。主要渋滞箇所の現状把握や対策効果分析等で、今後活用していく予定。

#### ■ 民間プローブとETC2.0の現状

##### ETC2.0の普及状況

- ・セットアップ件数は年々増加しており、**全国で500万台**を突破
- ・**山梨県でも全国平均程度の普及率**(4.6%)

##### ETC2.0のサンプル数

- ・主要渋滞箇所のサンプル数は、H29年からH30年にかけて**2倍以上に増加**

##### 主要渋滞箇所の取り組みへの影響

- ・渋滞指標を算出するための**旅行速度は**、昨年度に比べて**民プロとETC2.0の相関が大幅に向上**
- ・**主要渋滞箇所の評価結果は、約93%**(全245箇所のうち228箇所)**で一致。**

#### ■ ETC2.0のメリット

- ・国土交通省で整備したシステムにより収集しているデータであるため、**データ購入費が不要**(民間プローブデータを購入する場合は国道事務所が費用を負担)
- ・リンク単位で集約されたデータだけでなく、同一車両の走行経路や急挙動発生位置等が把握できる<sup>※)</sup>ため、渋滞要因や対策効果検討においては、**より詳細な分析が可能**  
※)個人を特定できる情報は削除されている

## 5. 主要渋滞箇所の見直し (最新の交通状況による分析)

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-1 最新の交通状況による選定箇所(一般道)

- 平成24年度に主要渋滞箇所246箇所を選定。その後、モニタリング結果より、2箇所((仮称)川中島と(仮称)新倉1)を解除、1箇所(向町中)を追加し、現在の主要渋滞箇所は245箇所。
- 最新のプローブデータ(平成31年)による分析の結果、3指標の基準を全て上回る(20km/h超)箇所は8箇所。
- 指標を上回る(20km/h超)8箇所について、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

1箇所  
(平成30年度)

245箇所

データ更新

平成30年山梨県内  
プローブデータ等

2箇所

対策完了後  
継続的に3指標の基準を  
上回った箇所

令和2年度 主要渋滞箇所の渋滞状況を最新のプローブデータ(平成31年)で確認

最新データで  
3指標の基準をいずれか下回る箇所  
237箇所(20km/h以下)

	3指標の基準を下回る箇所
国土交通省	77箇所
自治体	160箇所
合計	237箇所

最新データで  
3指標の基準をすべて上回る箇所  
8箇所(20km/h超)

	3指標の基準を全てを上回る箇所
国土交通省	4箇所
自治体	4箇所
合計	8箇所

主要渋滞箇所から解除された箇所  
(仮称)川中島:平成28年モニタリングで解除  
(仮称)新倉1:平成29年モニタリングで解除

	主要渋滞箇所解除
国土交通省	0箇所
自治体	2箇所
合計	2箇所

\*平成28年4月1日に国道52号甲西バイパスに並行する旧道区間(韮崎市本町【船山橋北詰交差点】~南巨摩郡富士川町織沢【甲西バイパス合流点】延長約19km)が国土交通省から山梨県へ移管したため、当該区間で選定されていた主要渋滞箇所3箇所(御勅使工業団地入口、六科、(仮称)小笠原)の移管により、主要渋滞箇所246箇所(国交省81箇所、自治体165箇所)となっている

### ■モニタリング指標

指標①	平日昼間12時間平均速度が20km/h以下
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
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. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

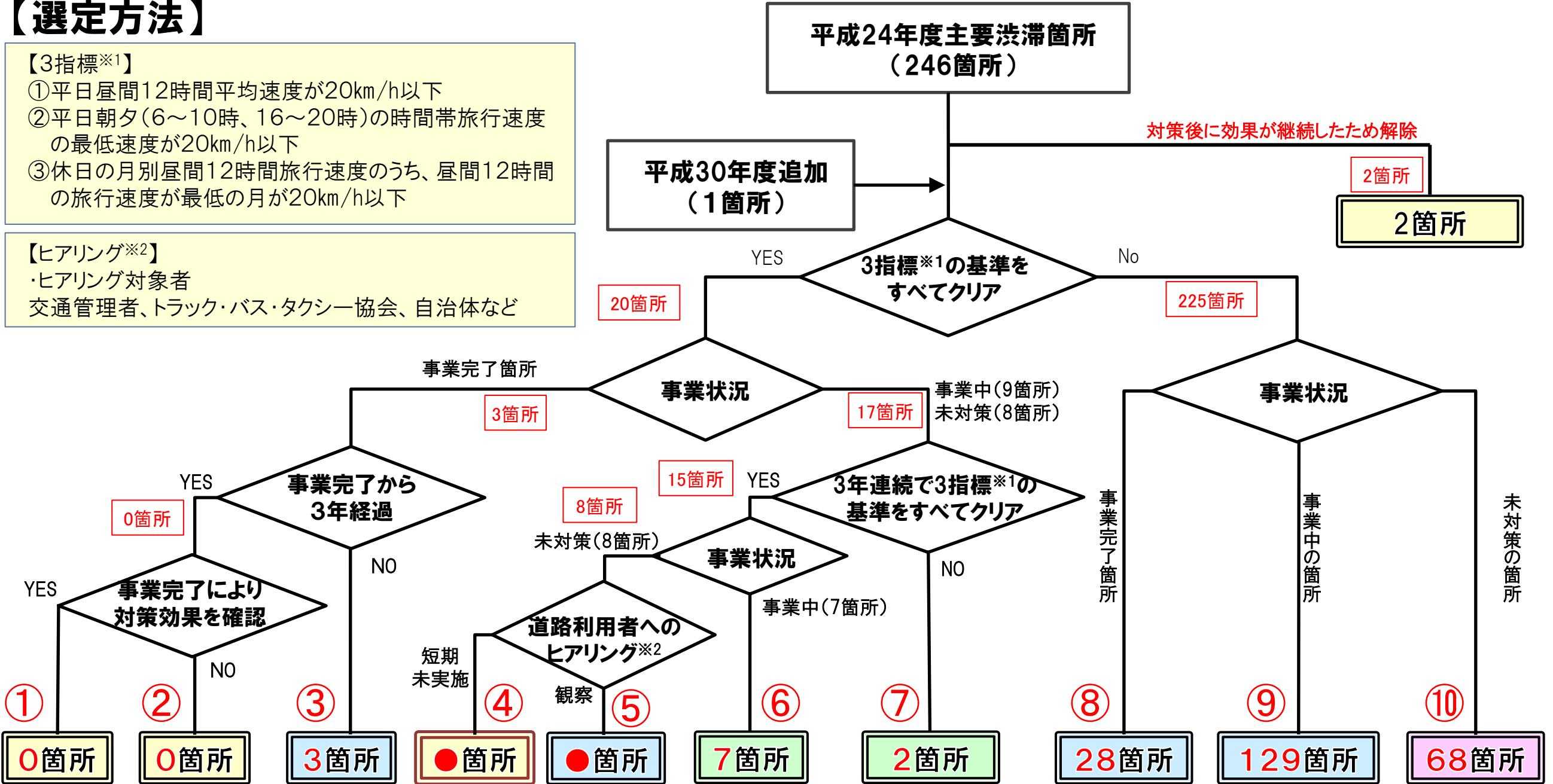
## 5-2 短期対策を当面未実施とする候補箇所

○8箇所について、下図フローに従い今後の取り扱いを判定。  
 ○対策完了箇所は、対策から3年経過していないため、本年度は解除を検討する箇所は0箇所。  
 ○対策が未実施で3年連続基準を上回る箇所が3箇所、当面は短期対策を実施しない箇所に該当。  
 ○当面は短期対策を実施しない箇所について、今後交通管理者やトラック・バス・タクシー協会、自治体などにヒアリングを実施。

### 【選定方法】

- 【3指標※1】
- 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

- 【ヒアリング※2】
- ・ヒアリング対象者  
交通管理者、トラック・バス・タクシー協会、自治体など



解除を検討

短期対策は当面未実施

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-3 最新の交通状況による分析により3指標の基準を全て上回った箇所

○3指標の基準をすべて上回った(20km/h超) 8箇所は以下のとおり。  
 ○選定フローの③④(短期対策を当面未実施とする候補箇所)に該当する鹿留入口交差点など3箇所について、交通状況を整理した。



	選定フロー	道路管理者	路線名	箇所名	市町村	事業状況	当面未実施候補
1	③	国交省	国道52号	身延町役場入口	身延町	対策完了	
2	③	自治体	国道140号	西関東道路入口	山梨市	対策完了	
3	④⑤	国交省	国道139号	鹿留入口	都留市	未対策	①
4	④⑤	国交省	国道139号	サンスポーツランド入口	都留市	未対策	②
5	④⑤	国交省	国道139号	(仮称) 鳴沢村	鳴沢村	未対策	③
6	⑥	自治体	甲府韮崎線	横根	甲府市	事業中①	
7	⑥	自治体	甲府韮崎線	大屋敷	甲斐市	事業中②	
8	⑥	自治体	小石和市部線	(仮称) 市部	笛吹市	事業中①	

事業①: 一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)(1工区)  
 事業②: 一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)(4工区)

**最新データで  
3指標の基準をすべて上回る箇所  
8箇所(20km/h超)**

	3指標の基準を全てを上回る箇所
国土交通省	4箇所
自治体	4箇所
<b>合計</b>	<b>8箇所</b>

凡例  

 国交省 (Red box)  
 自治体 (Green box)  
 高速道路 (Blue line)  
 国道 (Red line)  
 主要地方道 (Green line)  
 一般県道 (Grey line)

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

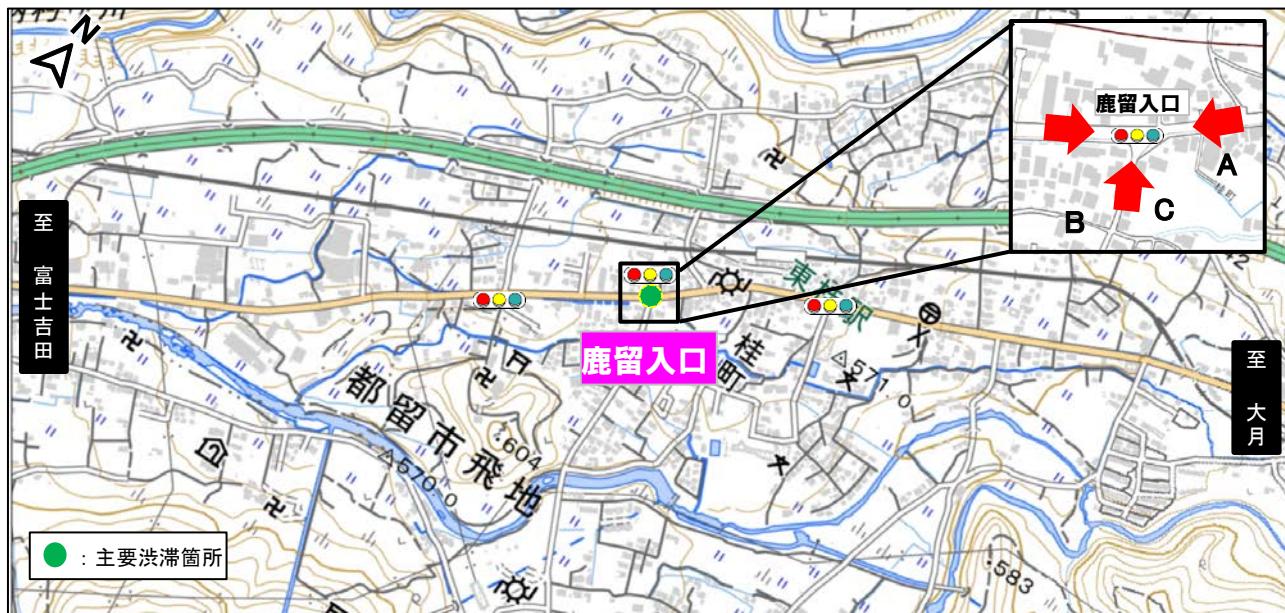
## 5-4 短期対策を当面未実施とする候補箇所の交通状況

ししどめいりぐち

### ①一般国道139号 鹿留入口交差点(都留市)

○選定時においては、A方向で指標②、B方向で指標②③、C方向で指標①③が基準(20km/h)以下。  
 ○直近3年間(H29~31年)のモニタリングによると、各方向で基準を上回っている。

#### 位置図



#### 抽出指標の判定

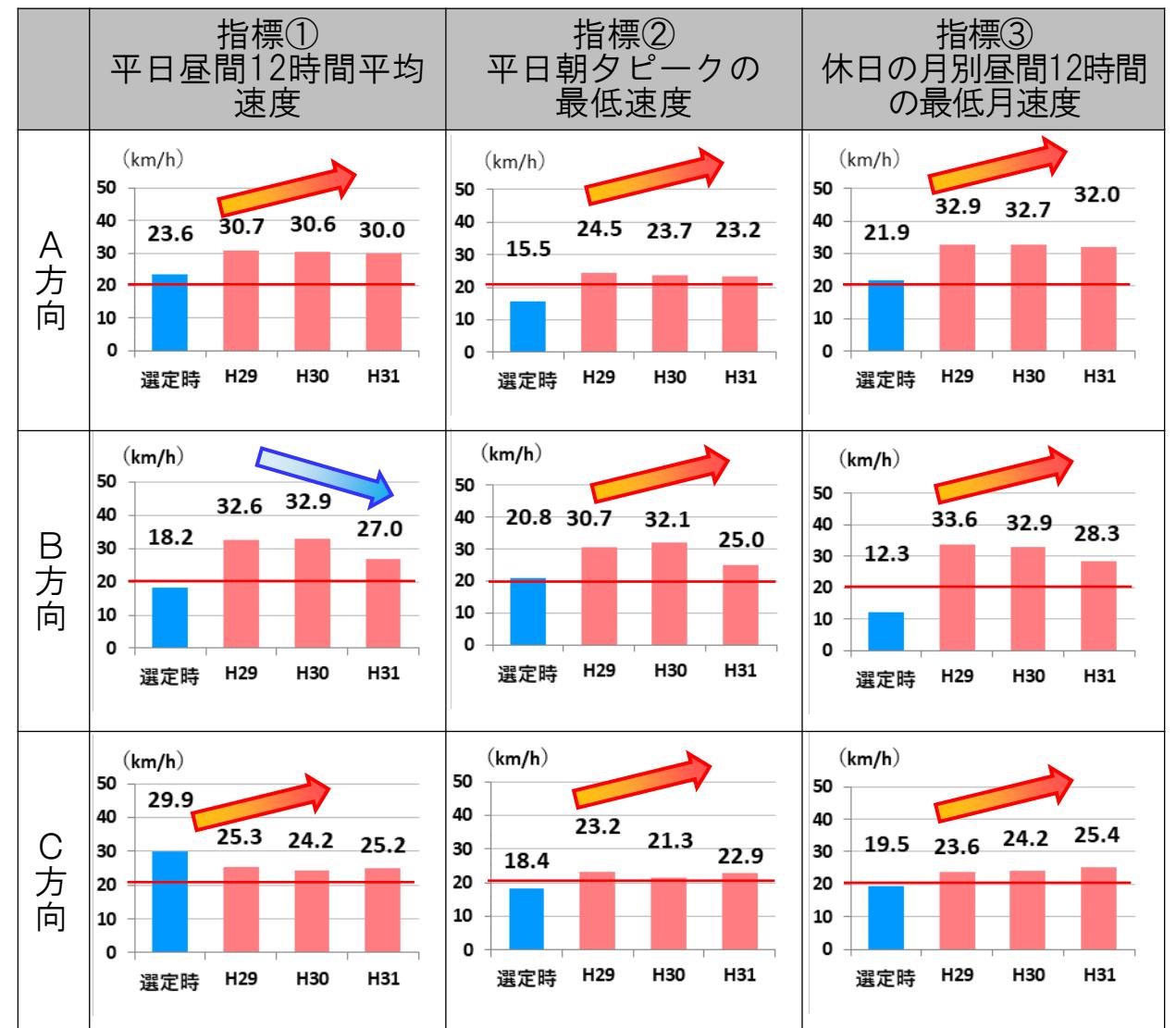
指標該当状況： ●：該当、－：非該当

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	鹿留入口	都留市	-	選定時		●	●
				29	-	-	-
				30	-	-	-
				31	-	-	-

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下



出典：民間プローブデータ 【選定時】指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月  
 (指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月~平成29年12月

【H30】平成30年1月~平成30年12月

ETC2.0プローブデータ 【H31】平成31年1月~令和元年12月

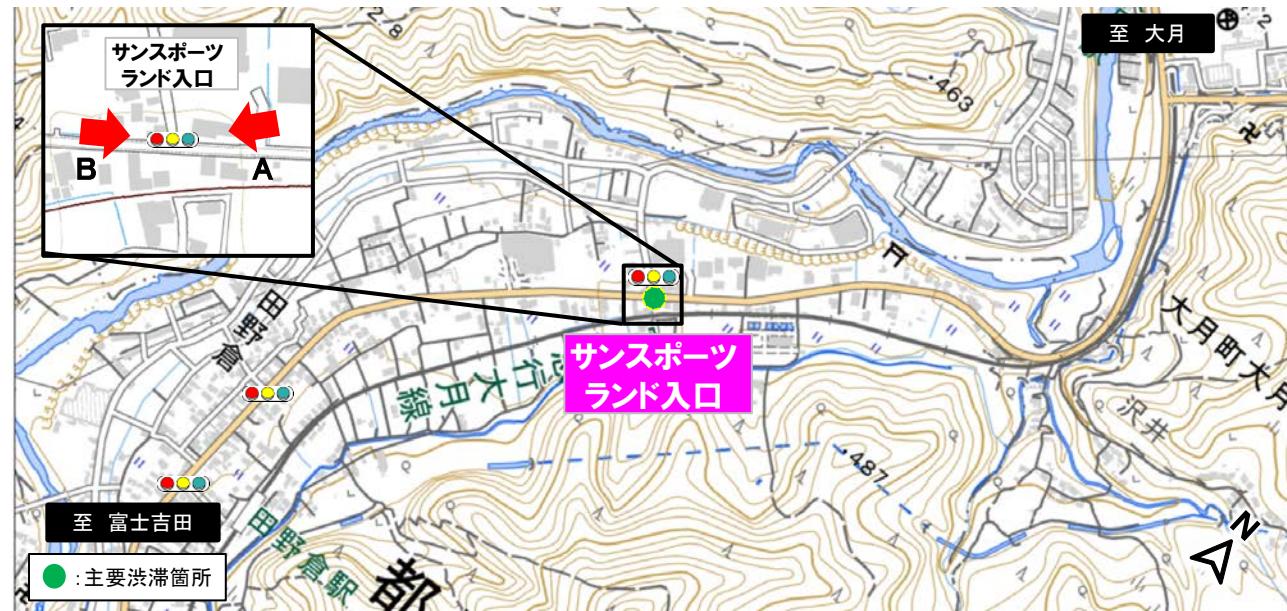
# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-4 短期対策を当面未実施とする候補箇所の交通状況

### ②一般国道139号 サンスポーツランド入口(都留市)

○選定時においては、A方向で指標②③、B方向で指標①②③が基準(20km/h)以下。  
 ○直近3年間(H29~31年)のモニタリングによると、各方向で基準を上回っている。

#### 位置図



#### 抽出指標の判定

指標該当状況： ●：該当、－：非該当

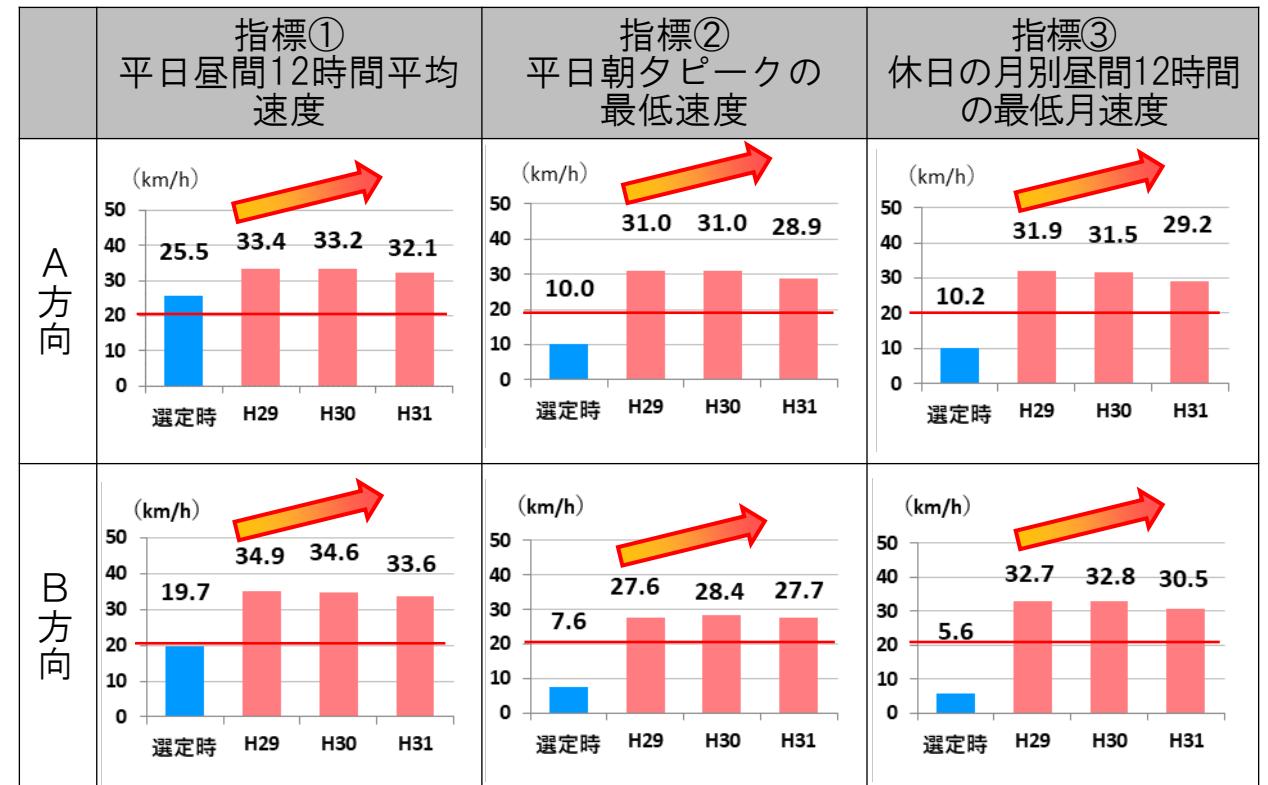
道路管理者	箇所名	市町村	パブコメ	年度	指標①	指標②	指標③
国交省	サンスポーツランド入口	都留市	-	選定時		●	●
				29	-	-	-
				30	-	-	-
				31	-	-	-

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

#### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定(民プロ)



出典：民間プローブデータ 【選定時】指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月  
 (指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)  
 【H29】平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】平成30年1月~平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】平成31年1月~令和元年12月

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-4 短期対策を当面未実施とする候補箇所の交通状況

### ③(仮称)鳴沢村交差点(富士河口湖町)

○選定時においては、全方向で基準(20km/h)を上回っていたが、パブリックコメントで選定。  
 ○直近3年間(H29~31年)のモニタリングによると各方向で基準を上回っている。  
 ○H31のモニタリング結果では、指標①等で選定時より速度が向上している。

#### 位置図



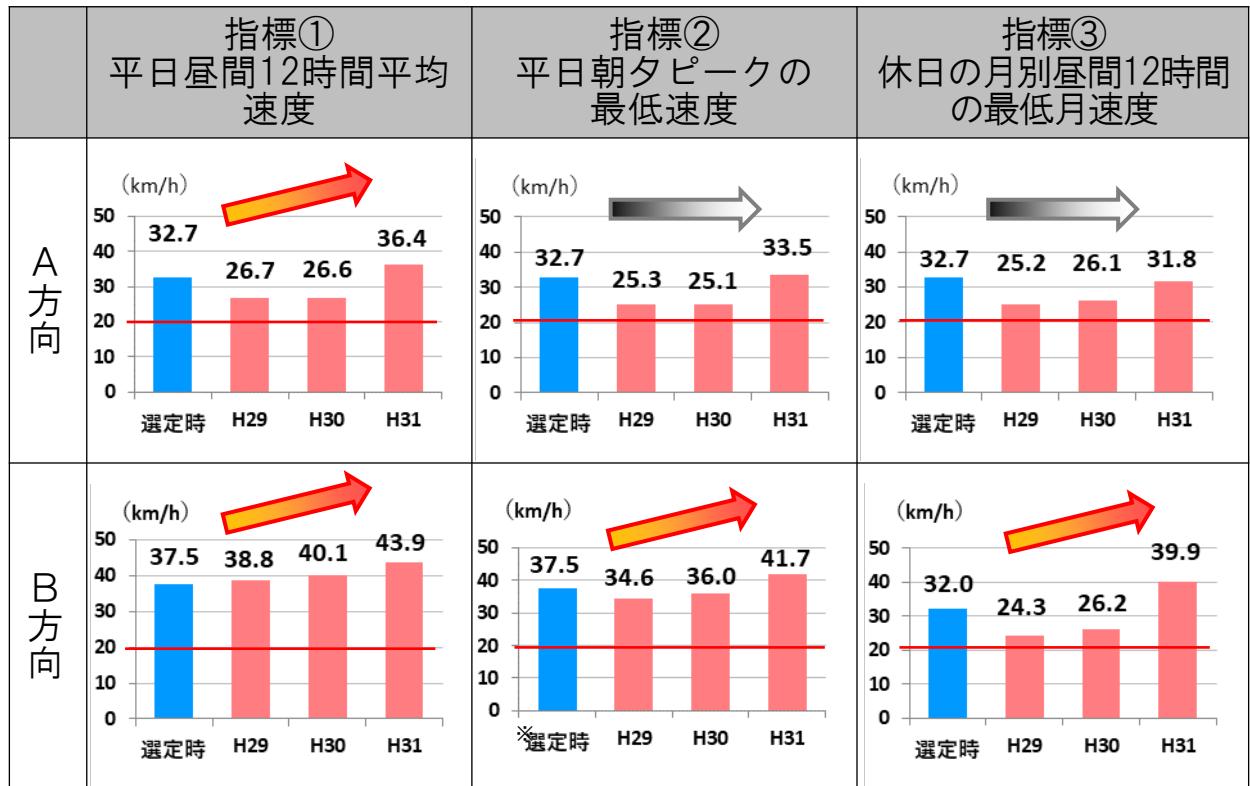
#### 抽出指標の判定

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	(仮称)鳴沢村	富士河口湖町	●	選定時	—	—	—
				29	—	—	—
				30	—	—	—
				31	—	—	—

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

#### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定(民プロ)



※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ 【選定時】指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】平成30年1月~平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】平成31年1月~令和元年12月

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-5 主要渋滞箇所・区間の追加検討

○主要渋滞箇所の特定(H25.1)から8年経過、圏央道や中部横断道等のネットワーク整備や、大規模商業施設の新規立地が進んでおり、交通状況も大きく変化しているため追加箇所を検討。

○今年度は、主要渋滞箇所の特定指標に該当する追加検討候補箇所として、県道6号 双葉保健福祉センター南交差点(甲斐市)など計3箇所を抽出。

### ■道路ネットワーク整備(22区間)の影響

路線・区間	供用年月	延長	事業起終点部の交差点			主要渋滞箇所	追加検討候補箇所	
			指標①	指標②	指標③			
西関東連絡道路(国道140号)	山梨市万力～北	H26.12.22	2,300m	—	—	—	—	×
国道137号	吉田河口湖バイパス	H27.3.27	3,000m	—	—	—	—	×
国道139号	松姫バイパス	H26.11.17	3,800m	—	—	—	—	×
国道411号	大萩谷橋	H25.6.27	155m	—	—	—	—	×
国道411号	上萩原Ⅲ期バイパス	H26.12.25	350m	—	—	—	—	×
(主)市川三郷身延線	黒沢バイパス	H27.1.22	1,950m	—	—	—	—	×
(主)韮崎南アルプス中央線	浅原橋	H25.12.3	1,100m	—	—	—	—	×
(主)北杜ハケ岳公園線	乙坂バイパス	H28.10.21	865m	—	—	—	—	×
(一)山梨市停車場線	重川橋	H25.6.18	520m	—	—	—	—	×
(一)粟倉飯富線	新早川橋	H27.1.27	300m	—	—	—	—	×
(一)台ヶ原長坂線	花水橋	H26.12.11	367m	—	—	—	—	×
(一)富士吉田西桂線	小沼バイパス	H27.3.2	970m	—	—	—	—	×
(都)船津小海線	Ⅱ期工区	H28.3.9	1,052m	—	—	—	—	×
国道411号	城東バイパス(Ⅱ期)	H29.8.9	752m	●	●	●	—	朝気一丁目北
甲府韮崎線	滝坂下今井線(Ⅰ期)	H29.7.1	1,220m	—	—	—	砂田橋南	—
中部横断自動車道	中部横断自動車道六郷インターアクセス	H29.3.19	1,500m	●	●	●	—	六郷IC入口
(主)甲府笛吹線	中央自動車道	H29.3.26	207.9m 230m	●	●	●	—	南区中央
((一)藤壘石和線)	笛吹八代SICアクセス			●	●	—	—	八代中央道下
(一)光子沢大野線	大野バイパス	H29.3.16	1,091m	—	—	—	—	—
滝坂下今井線Ⅱ期	甲斐市竜地	H30.11.15	355m	●	●	●	—	双葉保健福祉センター南
西関東連絡道路	山梨市北～山梨市東	H30.3.21	1580.2m	—	—	—	—	—
大常木バイパスⅡ期	丹波山村大常木地内	H30.11.27	715m	—	—	—	—	—

指標該当状況： ●：該当、—：非該当 赤字：今年度確認対象

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

出典：ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)より

### ■大規模施設立地(34施設)による影響※

開設年	市町村	店舗	店舗面積(m <sup>2</sup> )	隣接する交差点			主要渋滞箇所	追加検討候補箇所
				指標①	指標②	指標③		
H27.2.	山梨市	〃	2,983	—	—	—	—	×
H27.4	甲府市	〃	2,146	—	—	—	—	×
H27.6.1	甲府市	〃	2,644	—	—	—	—	×
H27.9.	甲府市	〃	5,953	—	—	—	—	×
H27.9	甲斐市	〃	6,452	—	—	—	—	×
H27.11	昭和町	〃	3,323	—	—	—	—	×
H27.7	甲府市	〃	1,787	—	—	—	—	×
H28.11	都留市	〃	7,220	—	—	—	—	×
H28.10	笛吹市	〃	1,198	—	—	—	—	×
H28.6	甲州市	〃	2,816	●	●	●	—	青橋
H28.8	甲府市	〃	3,910	—	●	●	向町二	×
				●	●	●	向町中	×
H29.6	甲府市	〃	2,997	—	—	—	—	×
H29.9	南アルプス市	〃	1,914	—	—	—	—	×
H30.2	甲斐市	〃	2,052	—	—	—	—	—
H30.3	甲斐市	〃	1,500	—	—	—	—	—
H30.3	韮崎市	〃	1,121	●	●	●	—	塩川橋西詰
				●	●	●	下宿	—
H30.3	上野原市	〃	3,404	●	●	●	—	島田駐在所前
H30.5	山梨市	〃	1,192	—	—	—	—	—
H30.6	上野原市	〃	1,924	●	●	●	—	島田駐在所前
H30.8	甲府市	〃	4,088	—	—	—	—	—
H30.12	甲府市	〃	3,453	—	—	—	—	—

※H27年以降に開設された大規模施設立地のみ表示  
 注)大規模小売店舗立地法に基づく届出状況(山梨県HP)より

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

ふたばほけんふくし みなみ

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(①県道6号 双葉保険福祉センター南(甲斐市))

○双葉福祉センター南交差点は、滝坂下今井線Ⅱ期(H30.11)の開通区間の端部に相当。  
 ○笛吹市方向で、主要渋滞箇所である竜地交差点にわたって速度低下が発生。  
 ○今後、一般国道20号新山梨環状道路(北部区間)が事業中であるため、引き続き動向を確認する予定。



### ■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定

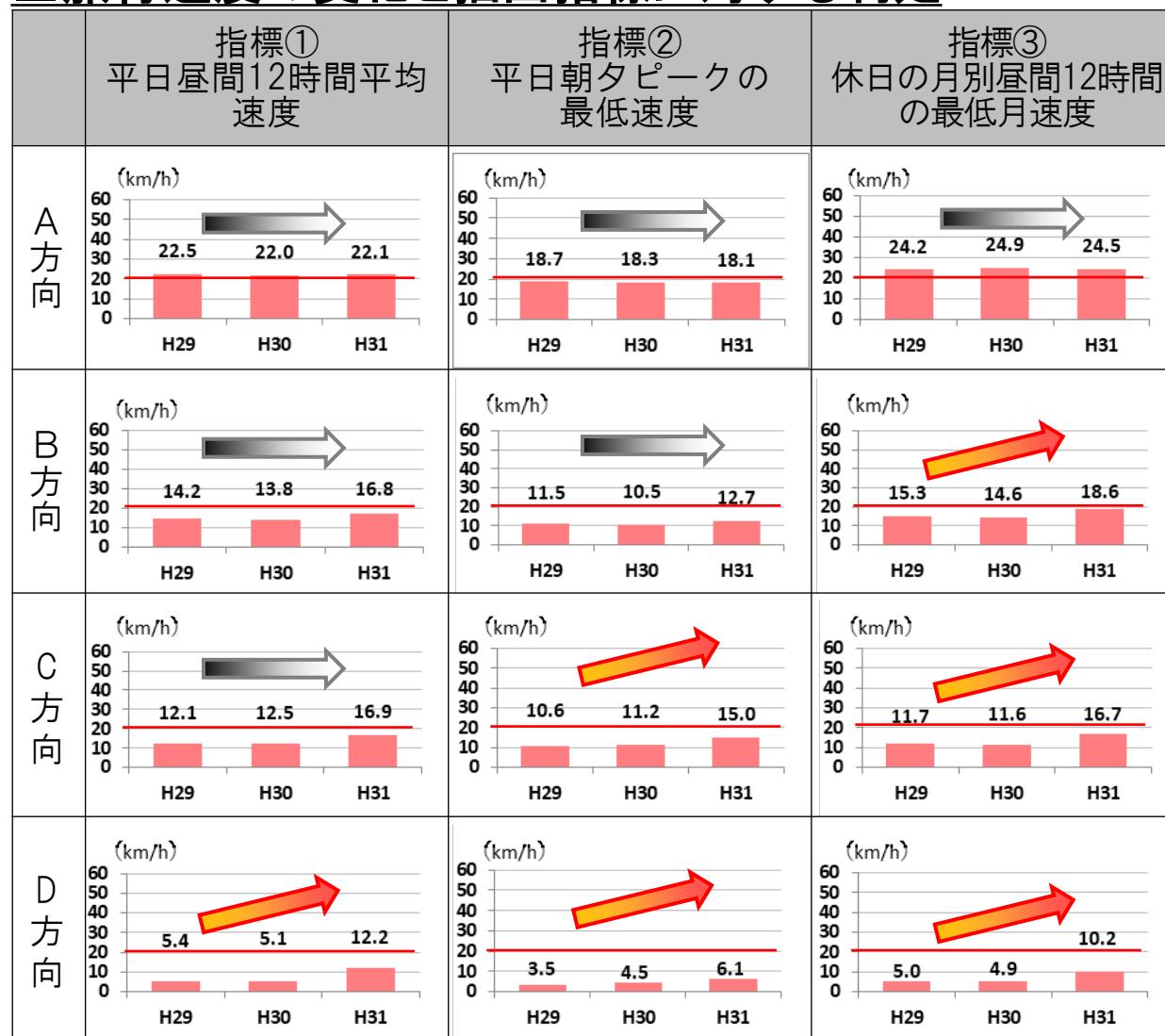


写真:沿道の状況(c方向撮影)

令和2年8月21日撮影



### ■抽出指標の判定

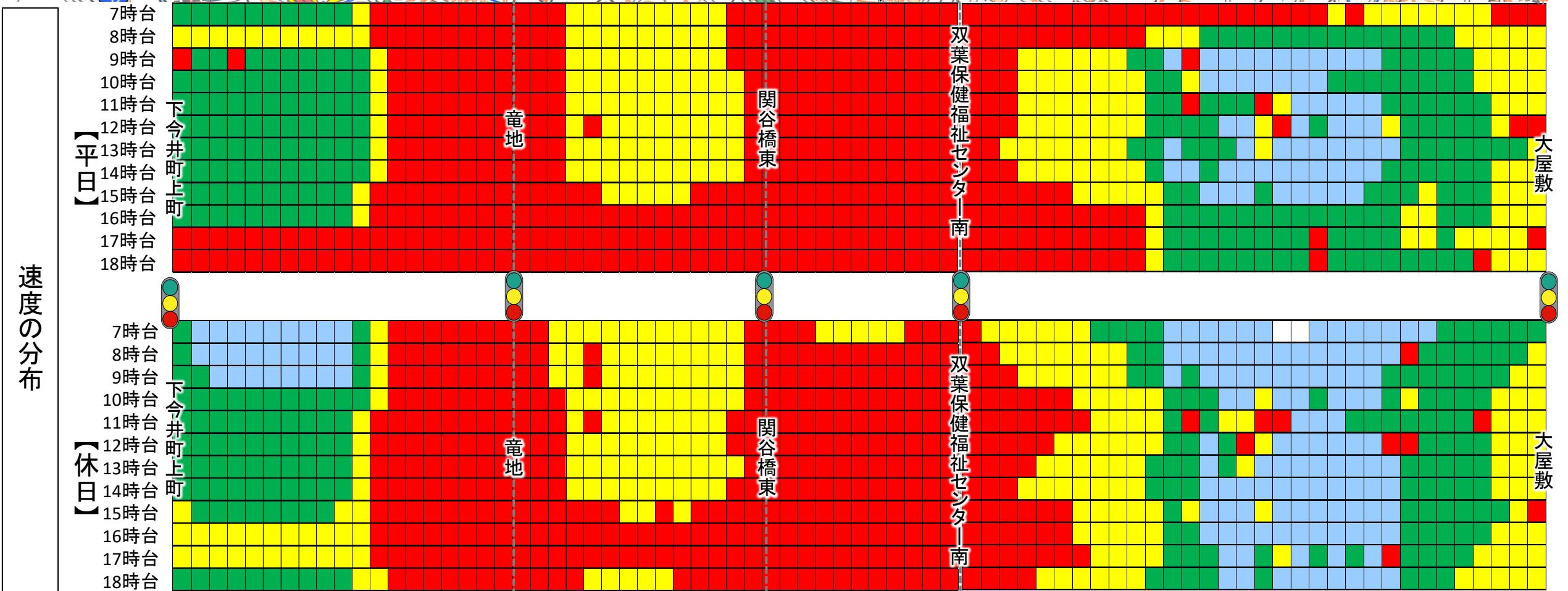
指標該当状況: ●: 該当、-: 非該当

	指標①	指標②	指標③
双葉福祉センター南 交差点	●	●	●

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  
 出典: ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)より

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(① 国道6号 双葉保健福祉センター南(甲斐市))

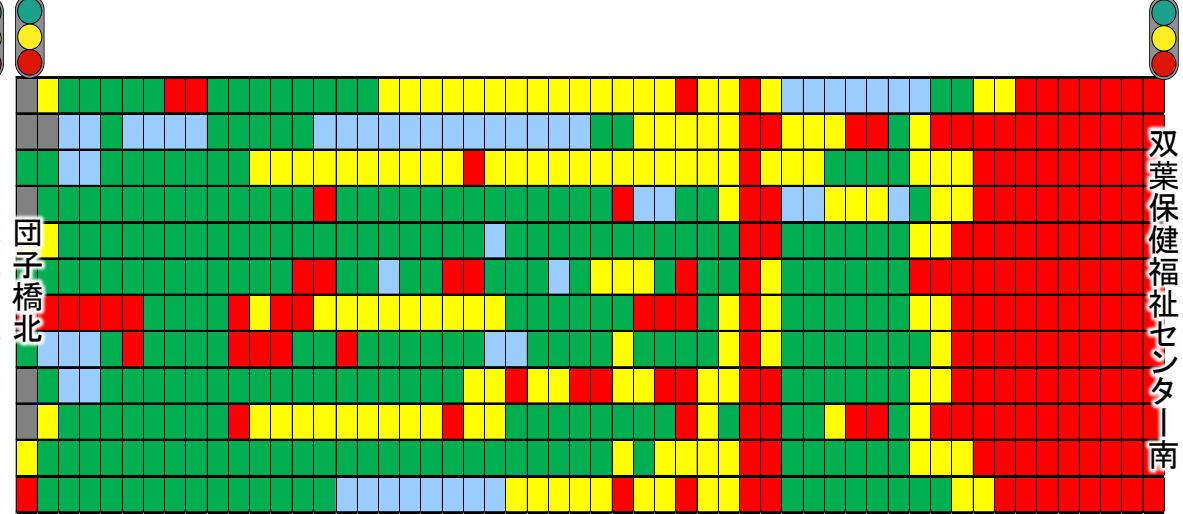
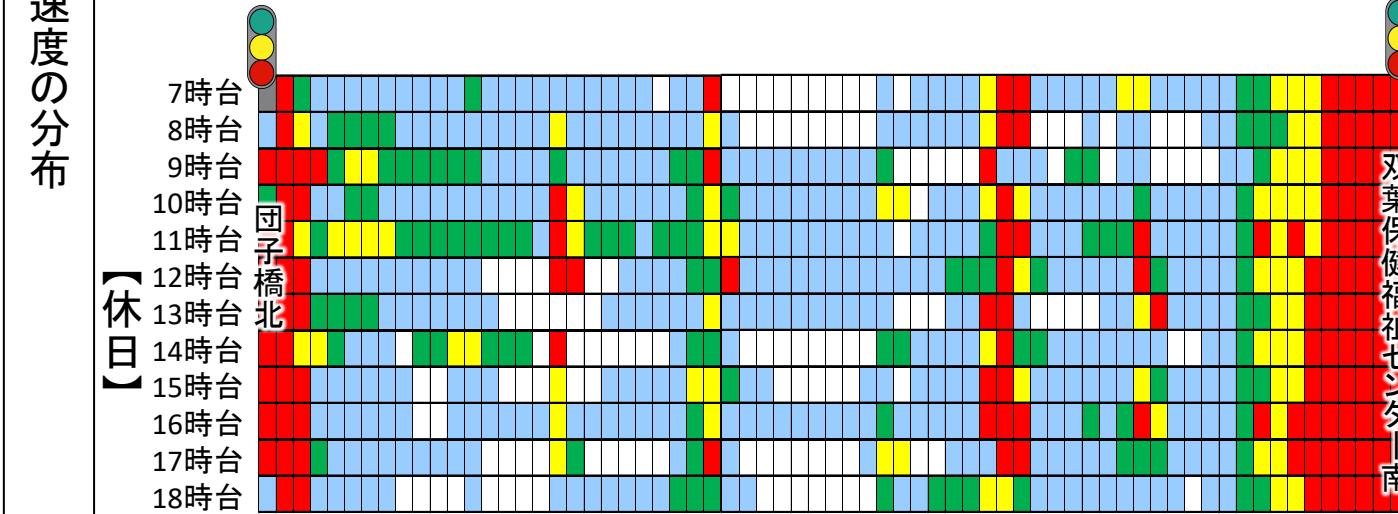
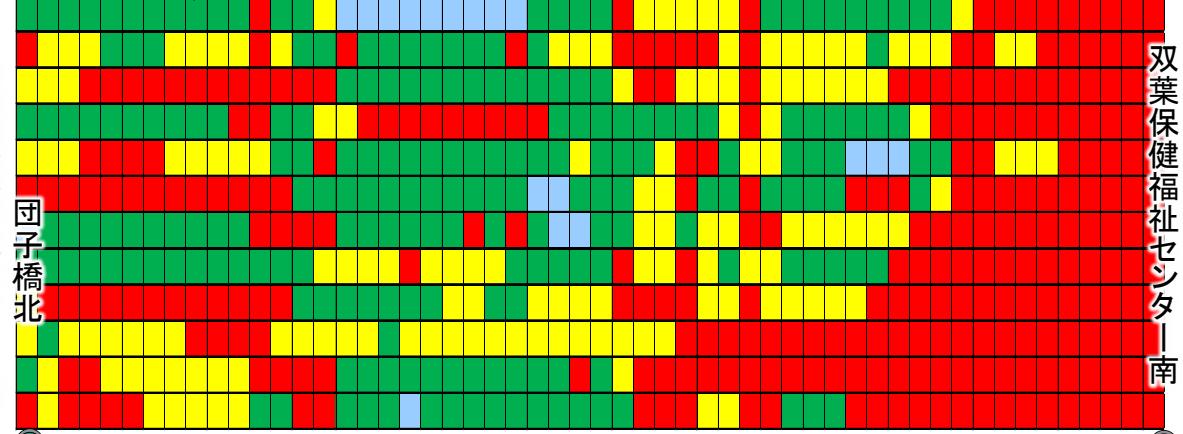
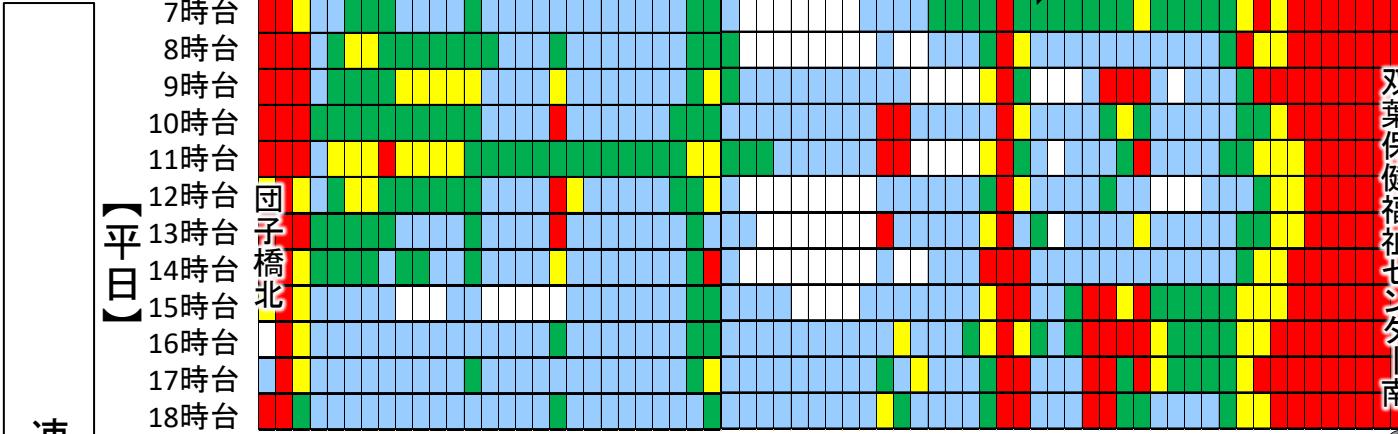
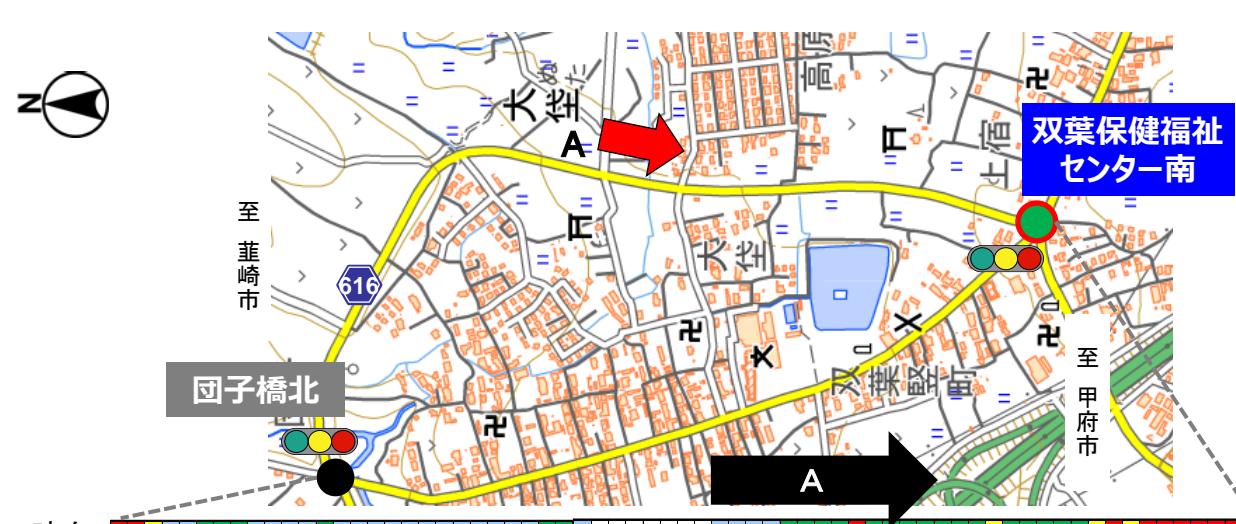


■ ~20km/h ■ 20~30km/h ■ 30~40km/h ■ 40km/h~50km/h □ 50km/h~ ■ データ欠損

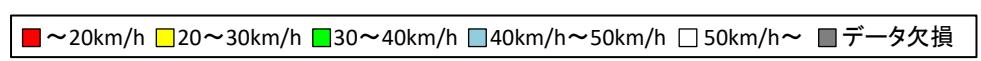
# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(① 国道6号 双葉保健福祉センター南(甲斐市))

ふたばほけんふくし みなみ



速度の分布

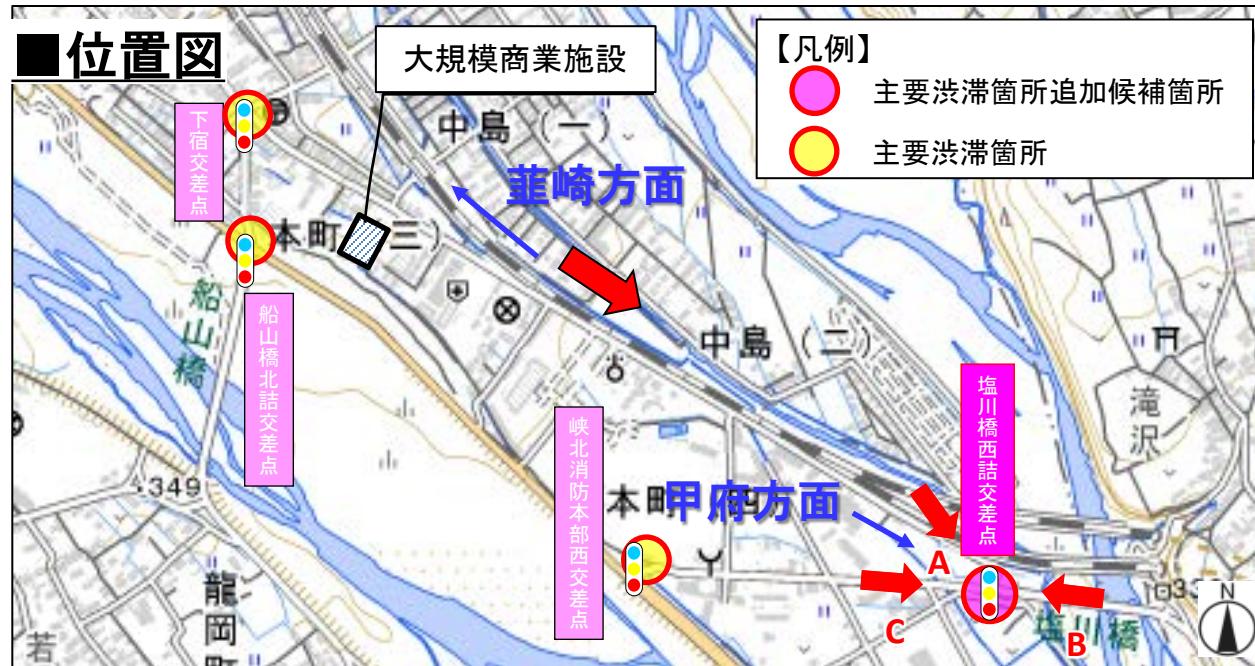


使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(②しおかわぼしにしづめ県道6号 塩川橋西詰(韮崎市))

○塩川橋西詰交差点のある県道6号沿いに大規模施設がオープン(H30.3)。  
 ○甲府方向では、平日は交差点の直近、休日は朝ピーク時間帯に400m程度の低速度区間が発生。  
 ○今後、渋滞要因を検討し、引き続き動向を確認する予定。



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定

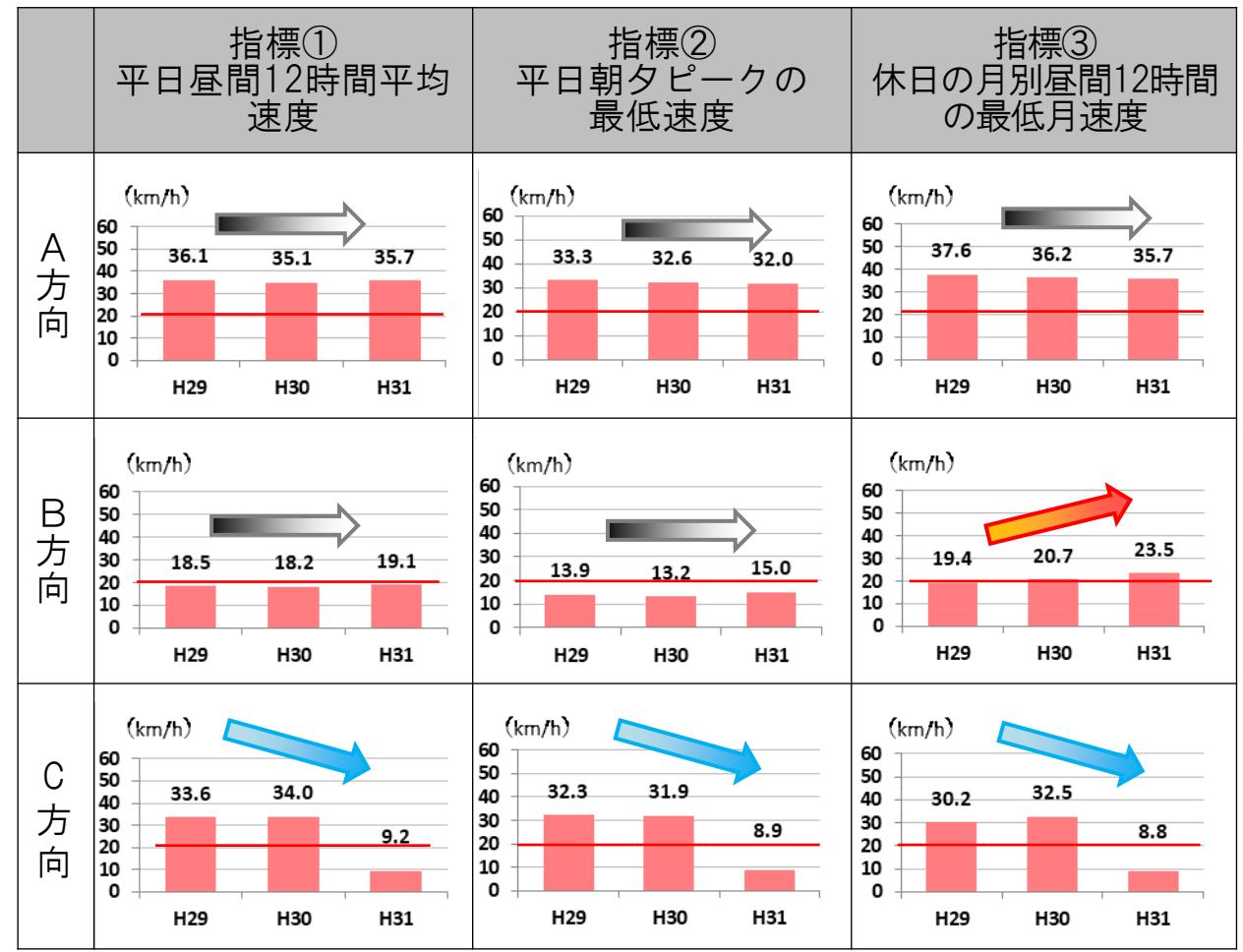


写真:沿道の状況(A方向撮影) 令和2年8月21日撮影



### 抽出指標の判定

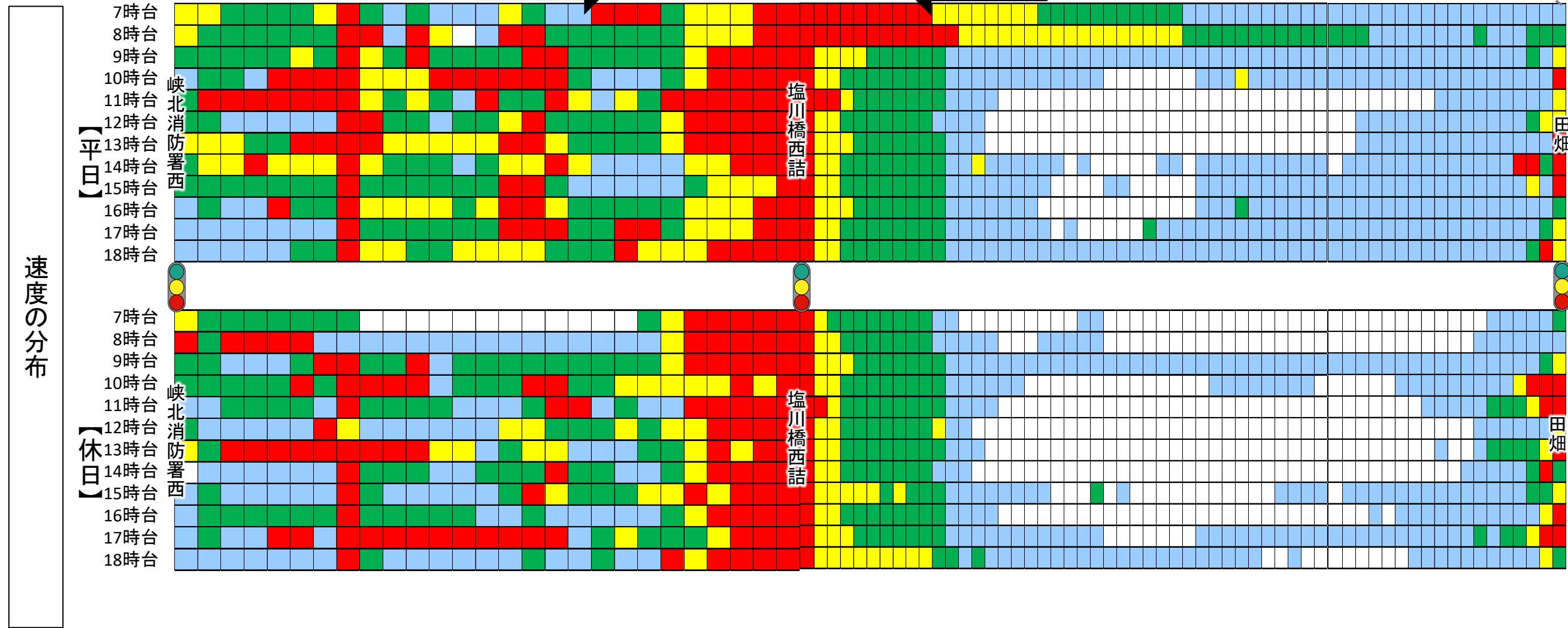
指標該当状況: ●: 該当、-: 非該当

	指標①	指標②	指標③
塩川橋西詰交差点	●	●	●

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  
 出典: ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)より

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

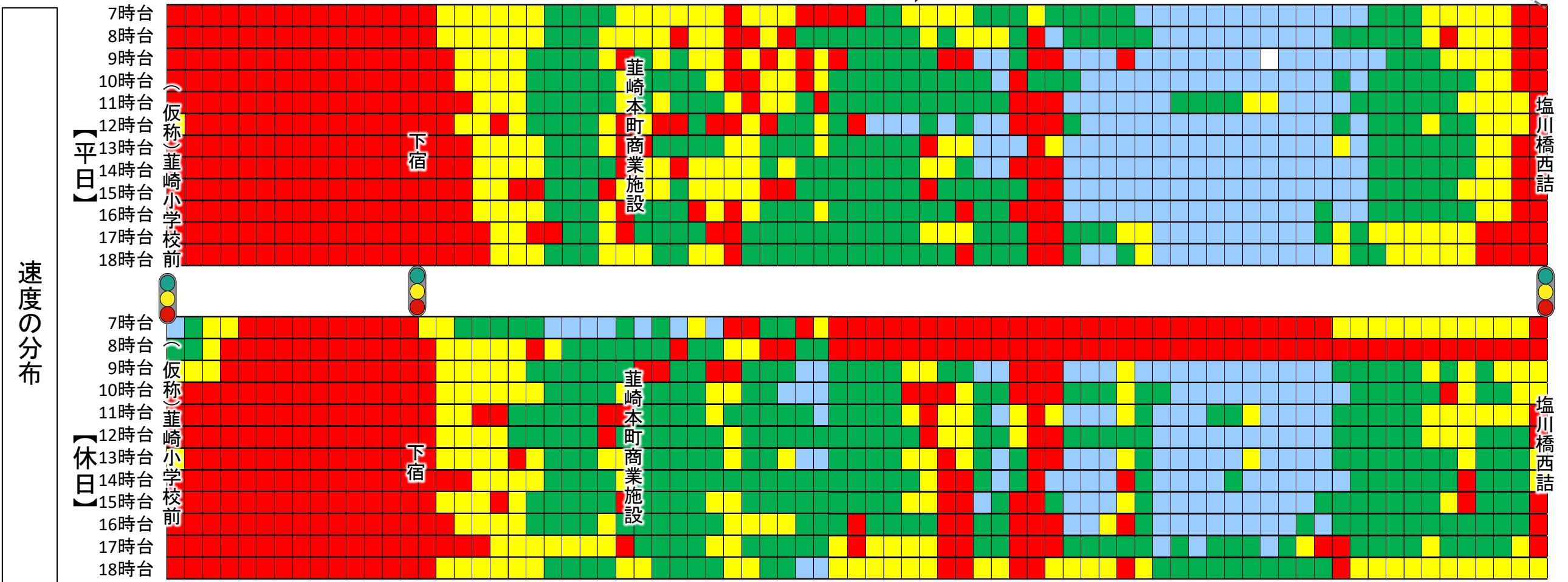
## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(②しおかわぼしにしづめ 県道6号 塩川橋西詰(韮崎市))



使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(②しおかわぼしにしづめ 県道6号 塩川橋西詰(韮崎市))



■  $\sim 20\text{km/h}$  ■  $20\sim 30\text{km/h}$  ■  $30\sim 40\text{km/h}$  ■  $40\text{km/h}\sim 50\text{km/h}$  □  $50\text{km/h}\sim$  ■ データ欠損

使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

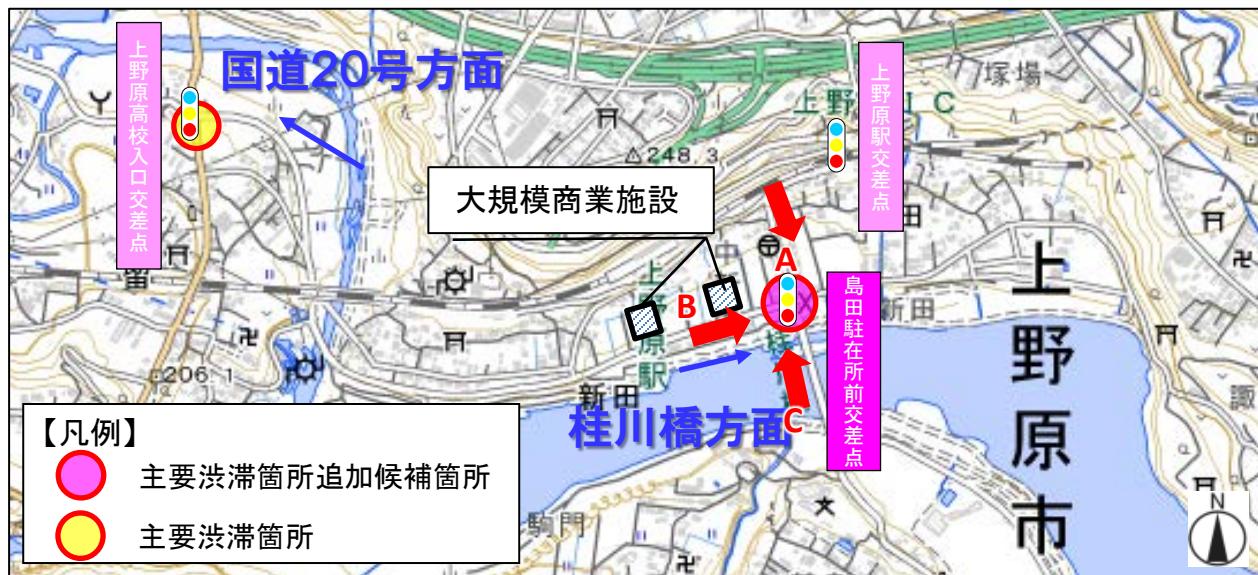
# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

しまだちゅうざいしょまえ

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(③県道506号 島田駐在所前(上野原市))

○島田駐在所前交差点がある県道503号沿いに2つの大規模施設がオープン(H30.3、H30.6)。  
 ○国道20号方向で、昼間12時間ずっと、200m程度の速度低下が発生。  
 ○今後、渋滞要因を検討し、引き続き動向を確認する予定。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定

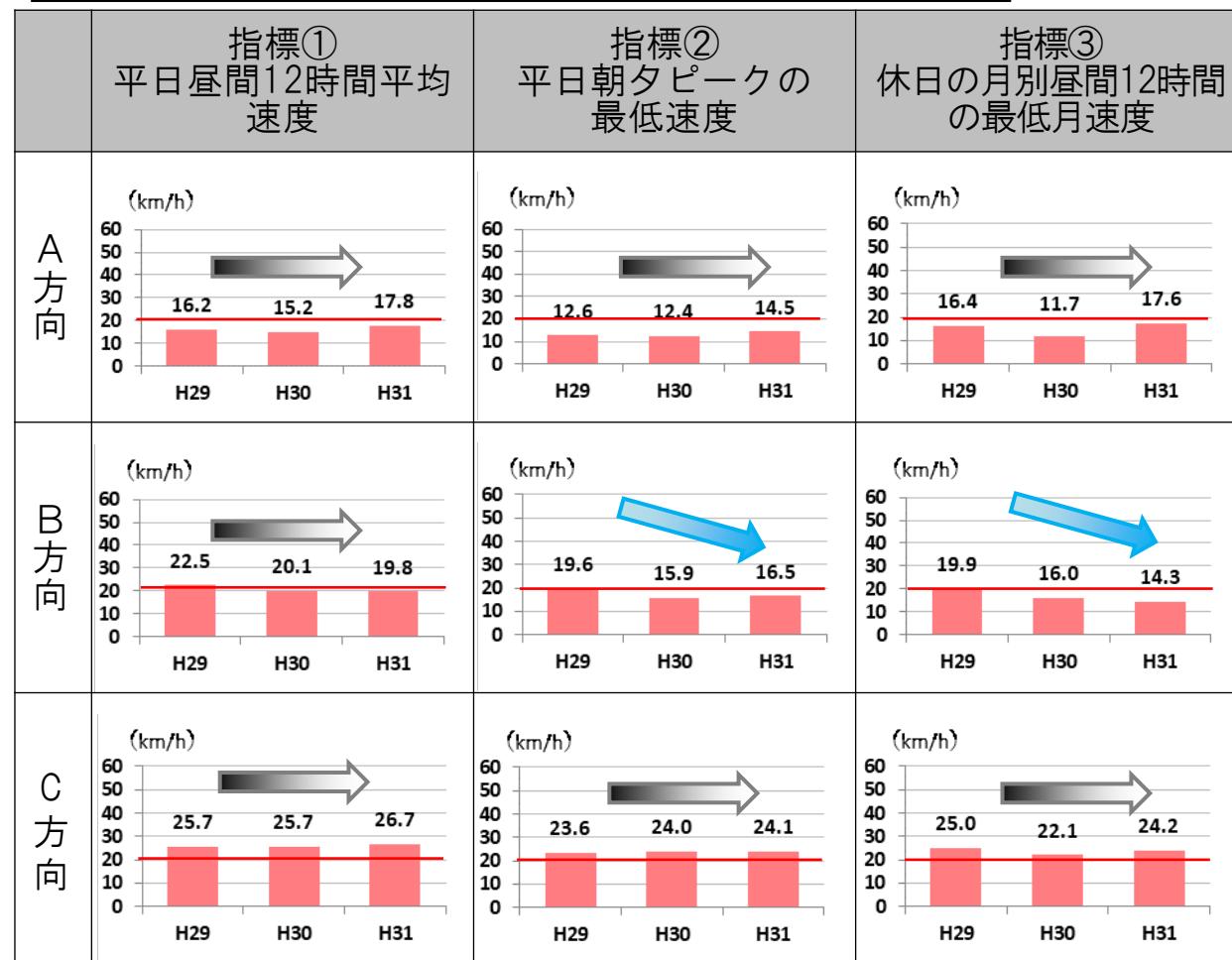


写真:沿道の状況(B方向撮影)

令和2年8月21日撮影



### 抽出指標の判定

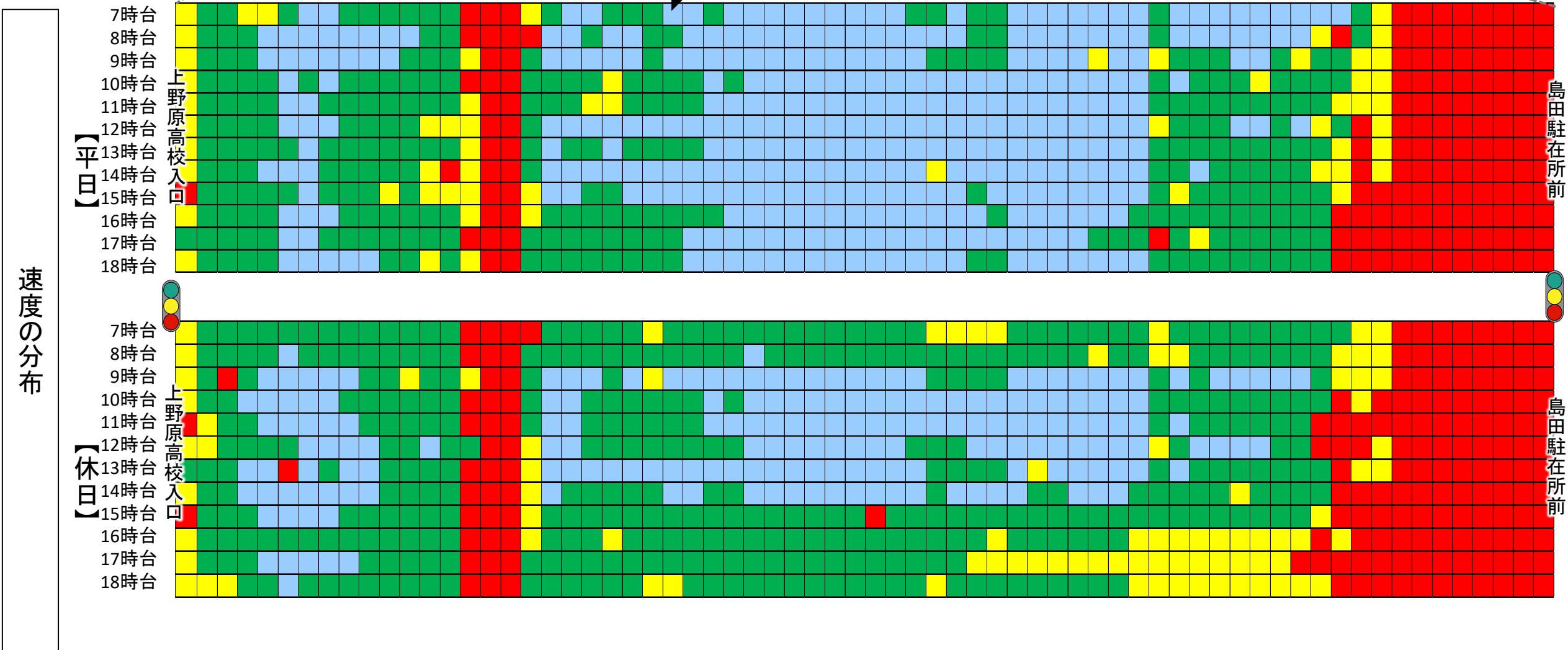
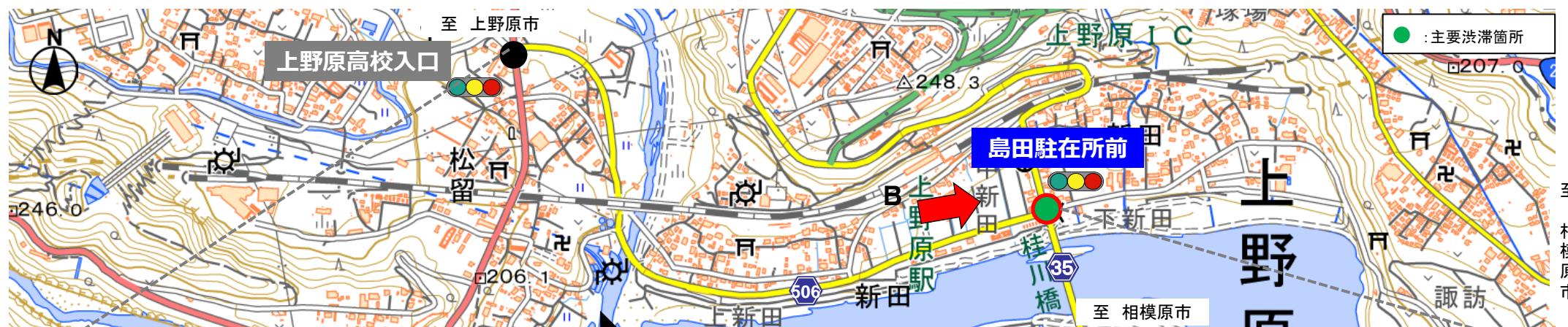
指標該当状況: ●: 該当、-: 非該当

	指標①	指標②	指標③
島田駐在所交差点	●	●	●

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  
 出典: ETC2.0プローブデータ(H31.1~R1.12)より

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(③) しまだちゅうざいしょまえ 国道506号 島田駐在所前(上野原市)



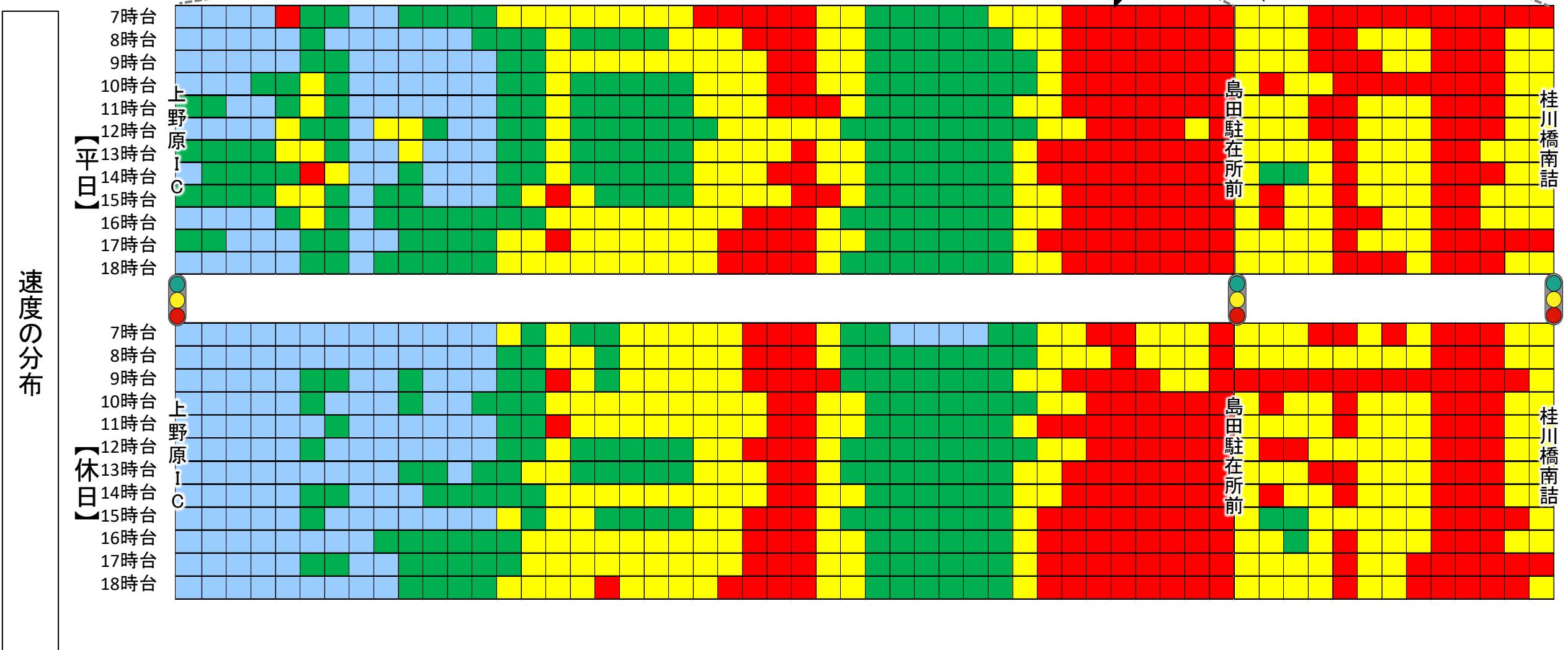
■  $\sim 20\text{km/h}$  ■  $20\sim 30\text{km/h}$  ■  $30\sim 40\text{km/h}$  ■  $40\text{km/h}\sim 50\text{km/h}$  □  $50\text{km/h}\sim$  ■ データ欠損

使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 5. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

## 5-6 主要渋滞箇所・区間の追加検討箇所(③ 県道506号 島田駐在所前(上野原市))

しまだちゅうざいしょまえ



■  $\sim 20\text{km/h}$  ■  $20\sim 30\text{km/h}$  ■  $30\sim 40\text{km/h}$  ■  $40\text{km/h}\sim 50\text{km/h}$  □  $50\text{km/h}\sim$  ■ データ欠損

使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

## 6. 渋滞対策の進捗状況確認

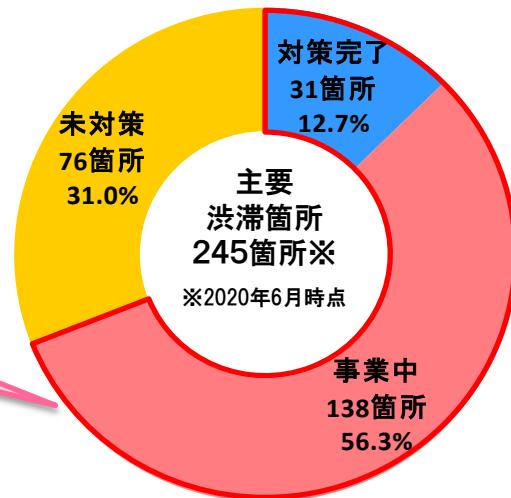
# 6. 渋滞対策の進捗状況確認

## 6-1 既存対策事業の進捗状況

- 主要渋滞箇所のうち、対策完了・事業中箇所が約7割(対策完了箇所31箇所+事業中箇所138箇所)である一方で、約3割が未対策(76箇所)。
- 平成30年3~6月に3事業が完了。対策事業として該当する8箇所について、対策効果を確認。

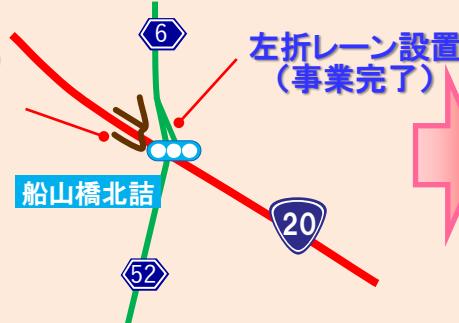
### ■対策進捗状況

主要渋滞箇所の約7割が対策完了、事業中箇所



- 対策完了の判断方法: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。
- 左折レーンの設置(平成28年3月完了)

歩道橋の階段部改良 (平成25年4月事業完了)



船山橋北詰交差点に対して、左折レーン設置対策と歩道橋の階段部改良が全て完了したため、事業完了箇所として計上

### ■対策完了箇所 ⇒31箇所

事業主体	事業名	対策完了箇所数※	備考
国土交通省	国道52号 自転車専用通行帯の整備	1	平成22年3月完了
	国道52号 竜王駅前交差点改良	1	平成23年11月完了
	国道20号 一ツ谷交差点改良	1	平成23年12月完了
	国道20号 国母交差点改良	2	平成24年12月完了
	国道52号 名取交差点改良事業(右折相当車線整備)	1	平成25年4月完了
	船山橋北詰交差点改良(歩道橋改修)	1	平成25年4月完了
	国道20号 竜王拡幅	3	平成26年4月完了
	国道139号 船津登山道入口交差点改良(歩道橋設置)	1	平成26年5月完了
	国道137号 吉田河口湖バイパス	3	平成27年3月完了
	国道20号 船山橋北詰交差点改良	1	平成28年3月完了
	国道52号 南アルプスIC西交差点改良	1	平成28年7月完了
	国道52号 城東バイパスII期	1	平成29年8月完了
	国道20号 上阿原交差点改良	1	平成31年3月完了
	国道139号 都留文大入口交差点改良事業	1	令和2年3月完了
	国道52号 中部横断自動車道	5	令和元年11月完了
	(主) 甲府韮崎線 下宿交差点改良事業(防災安全交付金)	1	令和元年10月完了
	山梨県	国道140号 井戸交差点改良事業(防災安全交付金)	1
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140号 白井河原橋南詰左折レーン設置		1	平成25年3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
甲府市川三郷線 西花輪交差点改良		1	平成28年11月完了
国道141号 絵見堂交差点改良		1	平成28年7月完了
甲府南アルプス線 開国橋東詰左折レーン設置		1	平成28年6月完了
滝坂下今井線(1期)		1	平成29年7月完了
城東バイパスII期		9	平成29年8月完了
国道140号 十郎橋西左折レーン設置	1	平成30年3月完了	
西関東連絡道路(甲府山梨道路II期)	6	平成30年3月完了	
国道140号 相袋交差点改良	1	平成30年6月完了	
田富ランプ交差点改良(右折レーン設置)	1	平成31年2月完了	
古府中環状浅原橋線(西花輪)未公表	1		
合計		64※	※33箇所重複

対策効果を確認

### ■事業中箇所 ⇒138箇所

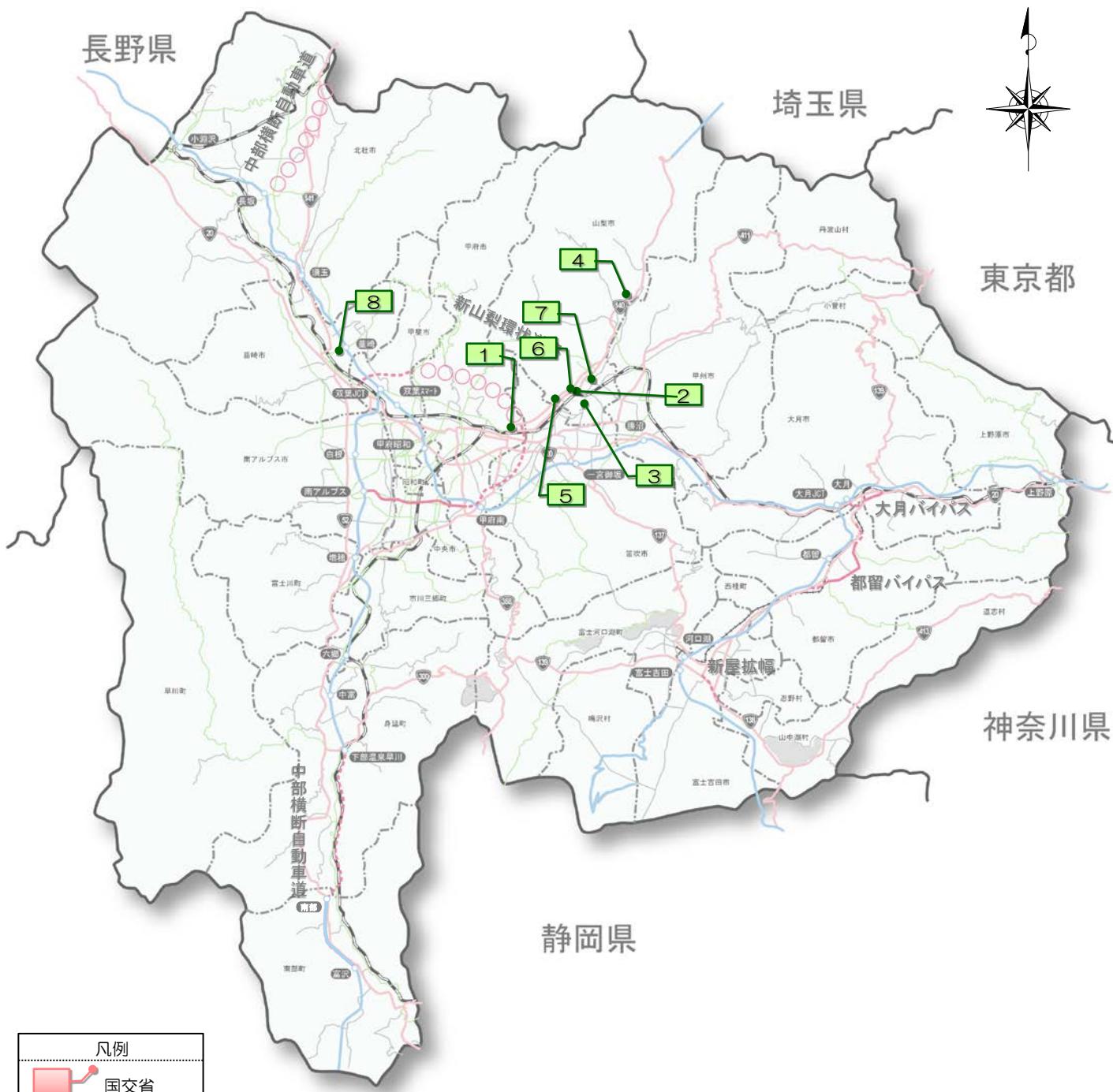
事業主体	事業名	事業中箇所数※	備考
国土交通省	貢川地区歩道整備(歩道整備及びバスベイ設置(交差点から0.3km離れたところ))	1	
	国道138号 新屋拡幅	5	
	国道139号 都留バイパス	3	
	国道20号 大月バイパス	4	
	国道20号 新山梨環状道路(北部区間)(1工区)	10	
	国道20号 新山梨環状道路(北部区間)(4工区)	18	
	国道52号 上石田改良	4	
	国道20号 田富町敷島線(富竹I期)	1	
	国道52号 和戸町竜王線(城東2丁目・中央5丁目)	1	
	山梨県	竜王中学校南交差点改良事業(防災安全交付金)	1
(都)山梨市駅南線		1	
国道140号 新山梨環状道路(東部区間)(1期区間)		5	
国道140号 新山梨環状道路(東部区間)(2期区間)		7	
国道20号 新山梨環状道路(北部区間)(1工区)		26	
国道20号 新山梨環状道路(北部区間)(4工区)		46	
国道52号 上石田改良		1	
古府中環状浅原橋線(NTT西)		1	
古府中環状浅原橋線(柳町)		2	
新環状緑が丘アクセス線		3	
太田町蓬沢線他(遠光寺東)		2	
田富町敷島線(富竹II仲新居)	3		
和戸町竜王線(城東2丁目・中央5丁目)	6		
合計		151※	※19箇所重複

### ■未対策箇所 ⇒76箇所

# 6. 渋滞対策の進捗状況確認

## 6-2 H30年に対策が完了した箇所

○H30年に対策が完了した3つの事業に関する主要渋滞箇所は以下の8箇所。



NO	道路 管理者	路線名	箇所名	市町村	H30年に 完了した対策
1	県	国道140号	十郎橋西	甲府市	国道140号 十郎橋西 左折レーン設置
2	県	国道140号	西関東道路入口	山梨市	西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)
3	県	山梨市停車場線	加納岩小南	山梨市	西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)
4	県	国道140号	岩手橋西詰	山梨市	西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)
5	県	国道140号	落合	山梨市	西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)
6	県	国道140号	フルーツ公園入口	山梨市	西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)
7	県	三日市場南線	(仮称) 小原西	山梨市	西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)
8	県	一般国道141号	相袋	韮崎市	国道141号 相袋交差点改良

凡例

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

## 7. 渋滞対策箇所の効果確認

# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-1 渋滞対策箇所の効果確認

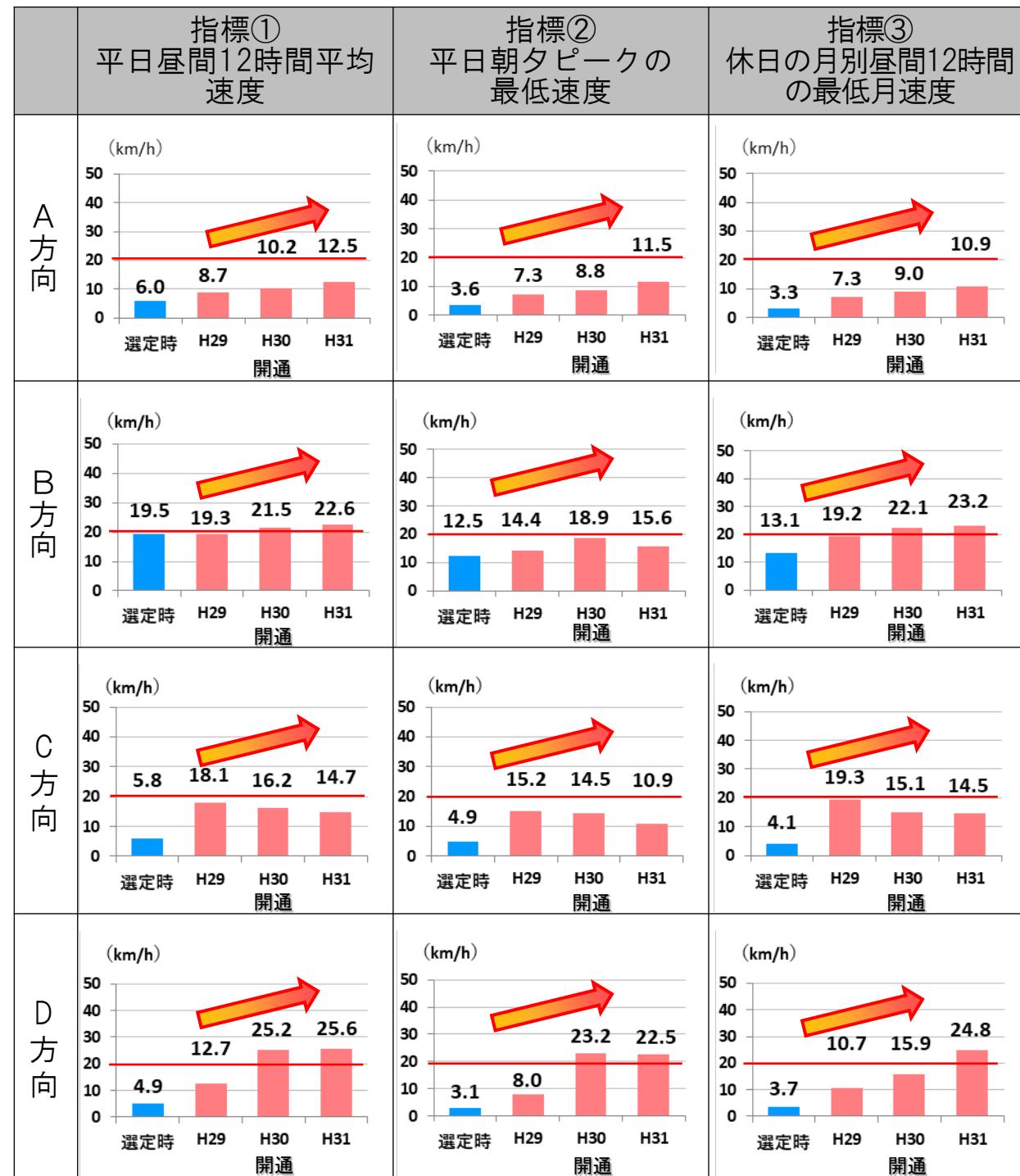
## 一般国道140号十郎橋西(甲府市)

○十郎橋西交差点では、左折レーン設置がH30年3月に完了。  
 ○モニタリング結果によると、H30年以降、特にD方向の速度が向上。指標①②で基準を上回る。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	指標①	指標②	指標③
県	十郎橋西	甲府市	-	選定時		●	●
				29	●	●	●
				30	-	●	●
				31	●	●	●

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

### 事業状況：事業中

該当事業	事業状況
左折レーン設置	対策完了（H30.3.2）
一般国道20号新山梨環状道路（北部区間）（4工区）	事業中（R7年度）

出典：民間プローブデータ 【選定時】 指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月（指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く）  
 【H29】 平成29年1月～平成29年12月  
 【H30】 平成30年1月～平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】 平成31年1月～令和元年12月

# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-2 渋滞対策箇所の効果確認

## 一般国道140号西関東道路入口(山梨市)

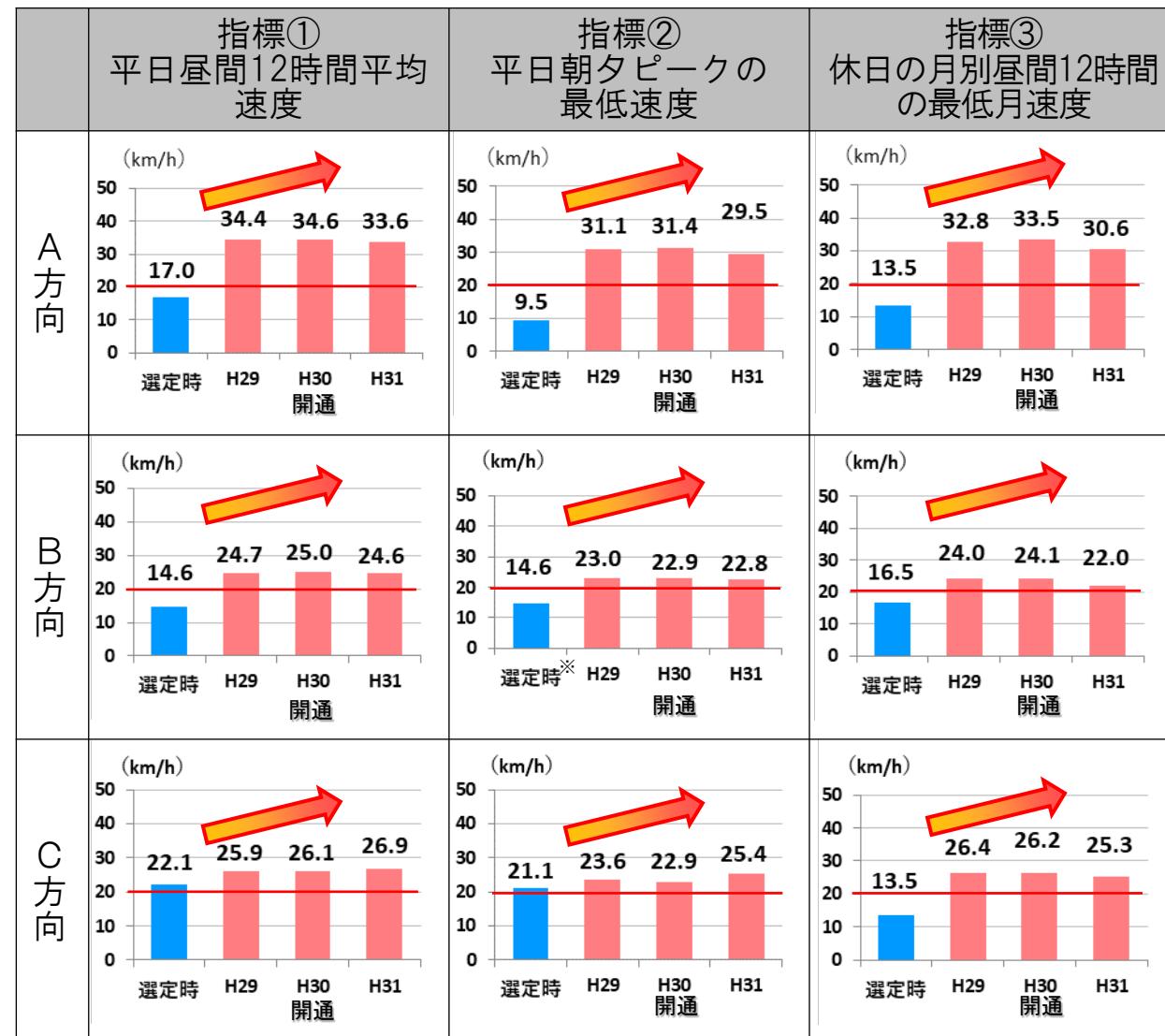
にしかんとどうろいりぐち

- 西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)がH30年3月に開通。
- 並行する国道140号の西関東道路入口交差点では、選定時に各方向で指標を下回っていた。
- モニタリング結果によると、H29年以降は全ての方向で3指標の基準を上回っている。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	指標①	指標②	指標③
県	西関東道路入口	山梨市	-	選定時	-	●	●
				29	-	-	-
				30	-	-	-
				31	-	-	-

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

### 事業状況: 対策完了

該当事業	事業状況
西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)	対策完了 (H30.3.21)

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ 【選定時】 指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)  
 【H29】 平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】 平成30年1月~平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】 平成31年1月~令和元年12月

# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-3 渋滞対策箇所の効果確認

### 山梨市停車場線 加納岩小南(山梨市)

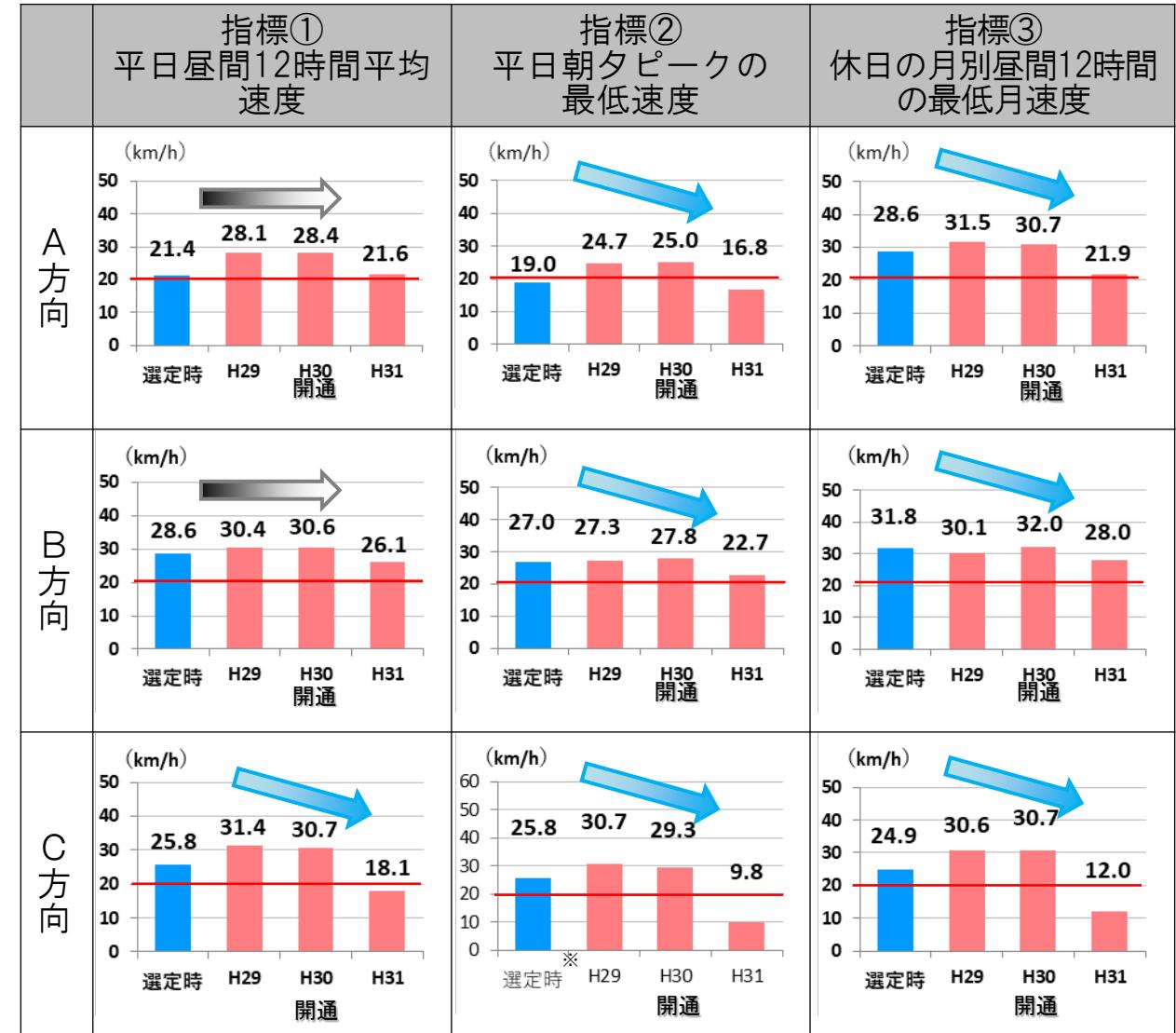
かのいわしょうみなみ

- 西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)がH30年3月に開通。
- 選定時は、A方向で指標②が基準を下回っていたが、H29、H30は全方向で3指標の基準を上回る
- 開通後のH31ではC方向で速度が低下。今後、原因について要因分析を実施予定。

#### 位置図



#### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



#### 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	指標①	指標②	指標③
県	加納岩小南	山梨市	●	選定時	-	●	-
				29	-	-	-
				30	-	-	-
				31	●	●	●

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

#### 事業状況: 対策完了

該当事業	事業状況
西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)	対策完了 (H30.3.21)

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ 【選定時】指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)  
 【H29】平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】平成30年1月~平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】平成31年1月~令和元年12月

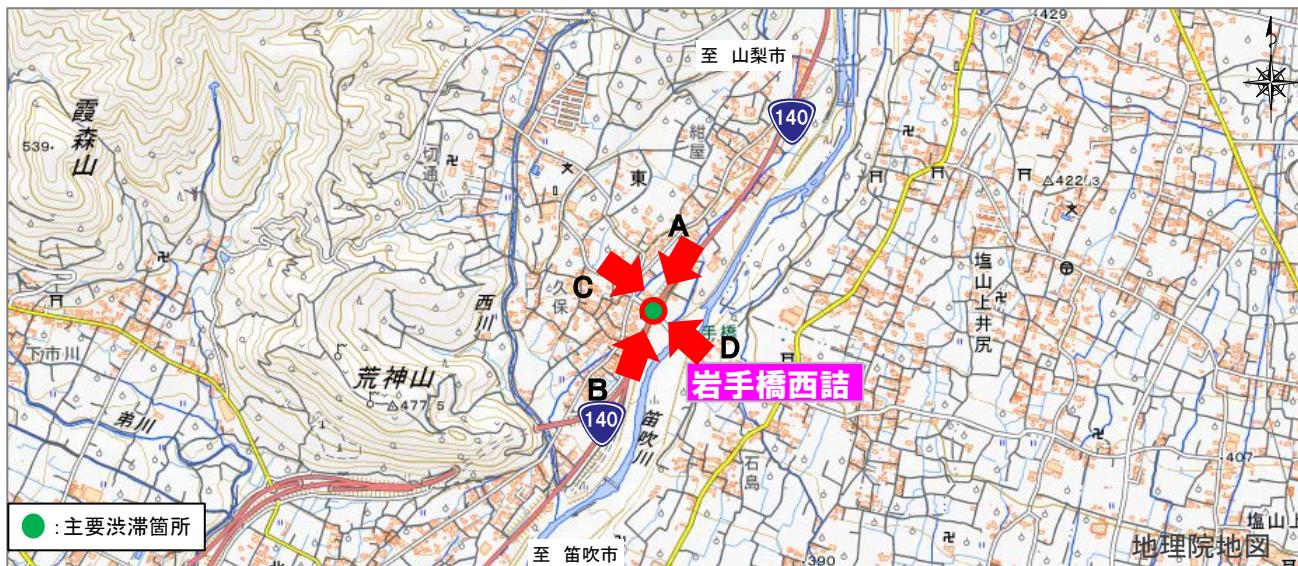
# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-4 渋滞対策箇所の効果確認

## 一般国道140号岩手橋西詰(山梨市)

- 西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)がH30年3月に開通。
- 並行する国道140号の岩手橋西詰交差点は、パブリックコメントによる選定。
- 開通後のH31年では、H30年に比べてB方向とC方向で速度の向上が見られる。

### 位置図



### 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	指標①	指標②	指標③
県	岩手橋西詰	山梨市	●	選定時	-	-	-
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

### 事業状況: 対策完了

該当事業	事業状況
西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)	対策完了 (H30.3.21)

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

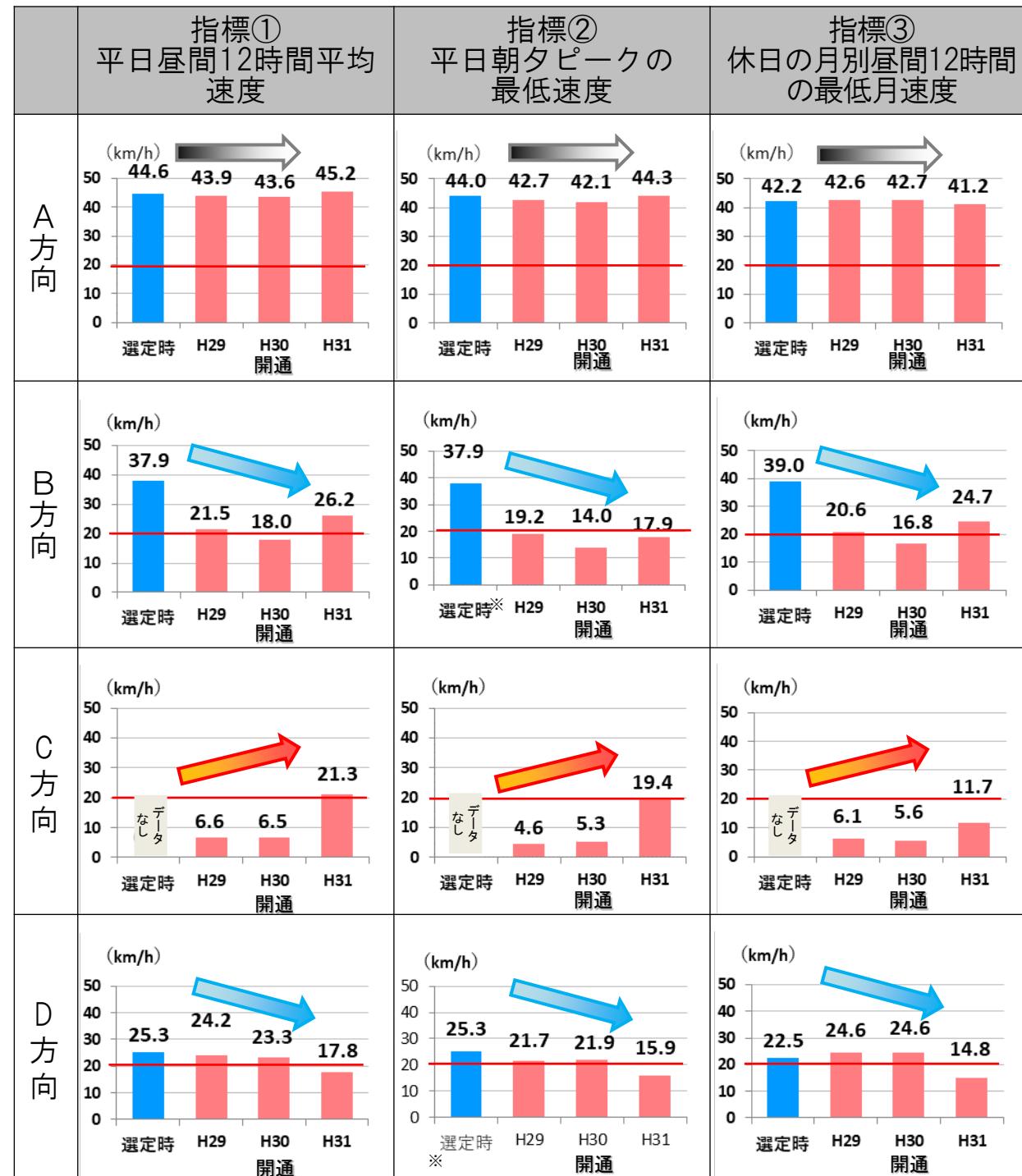
出典：民間プローブデータ 【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ 【H31】平成31年1月～令和元年12月

### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



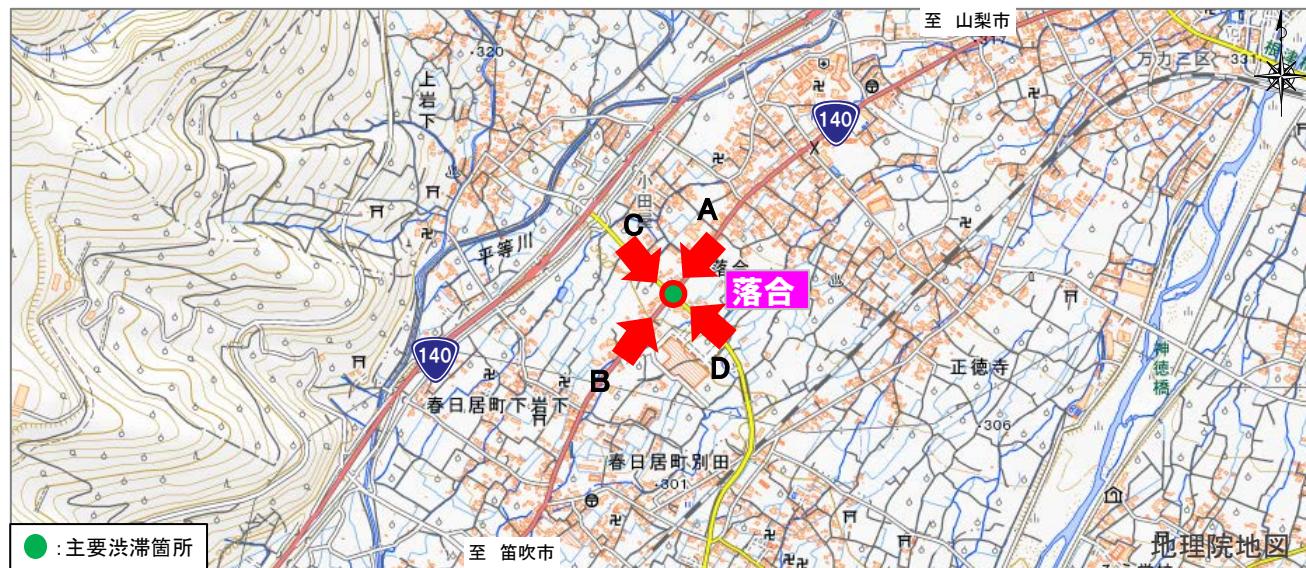
# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-5 渋滞対策箇所の効果確認

## 一般国道140号 落合(山梨市) おちあい

- 西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)がH30年3月に開通。
- 並行する国道140号の落合交差点では、選定時にC方向、D方向で基準を下回っていた。
- 開通後のH31では、C方向やD方向で指標①③で速度の向上が見られる。

### 位置図



### 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	指標①	指標②	指標③
県	落合	山梨市	●	選定時	●	－	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

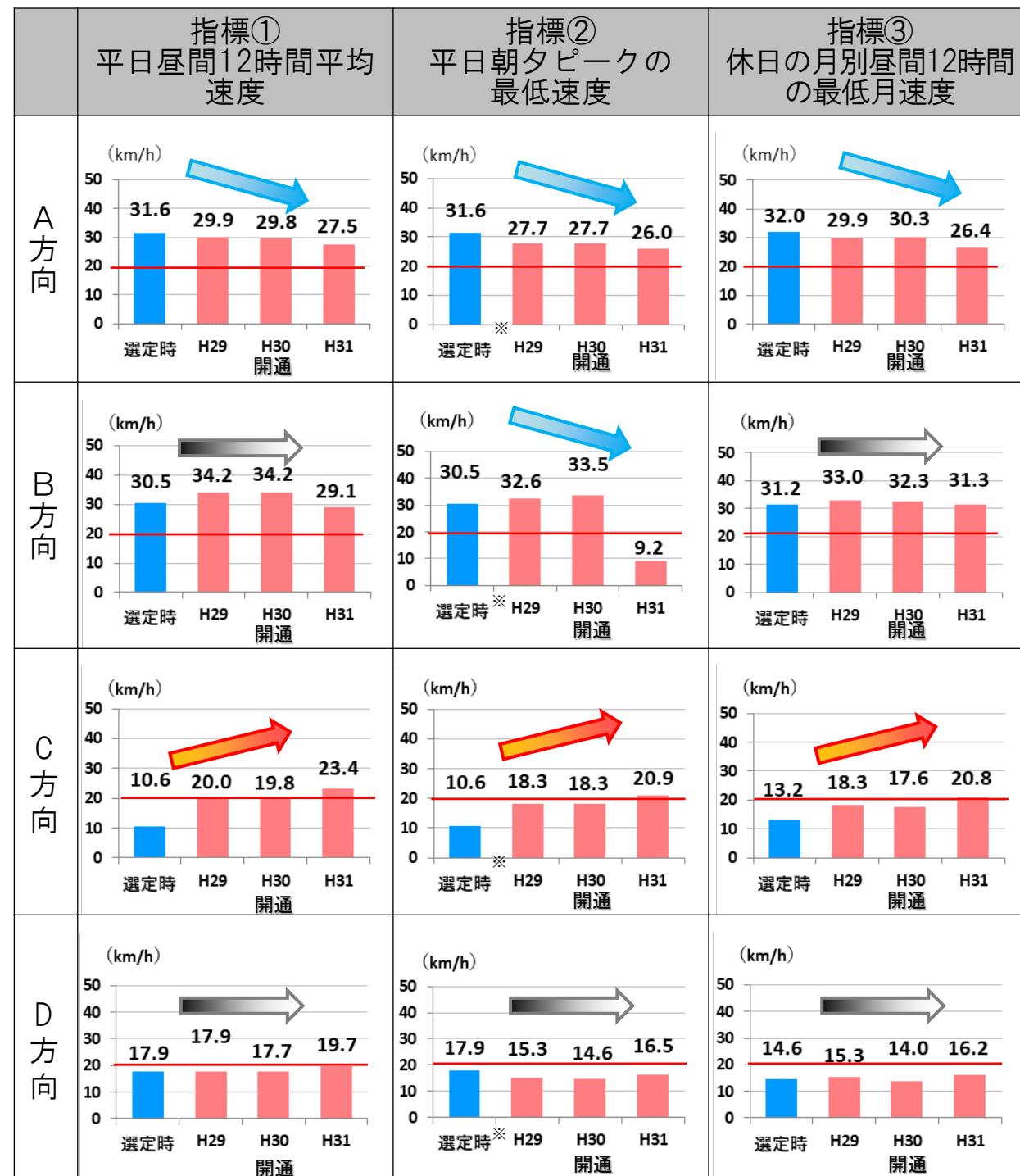
### 事業状況: 対策完了

該当事業	事業状況
西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)	対策完了 (H30.3.21)

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ 【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)  
 【H29】平成29年1月～平成29年12月  
 【H30】平成30年1月～平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】平成31年1月～令和元年12月

### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



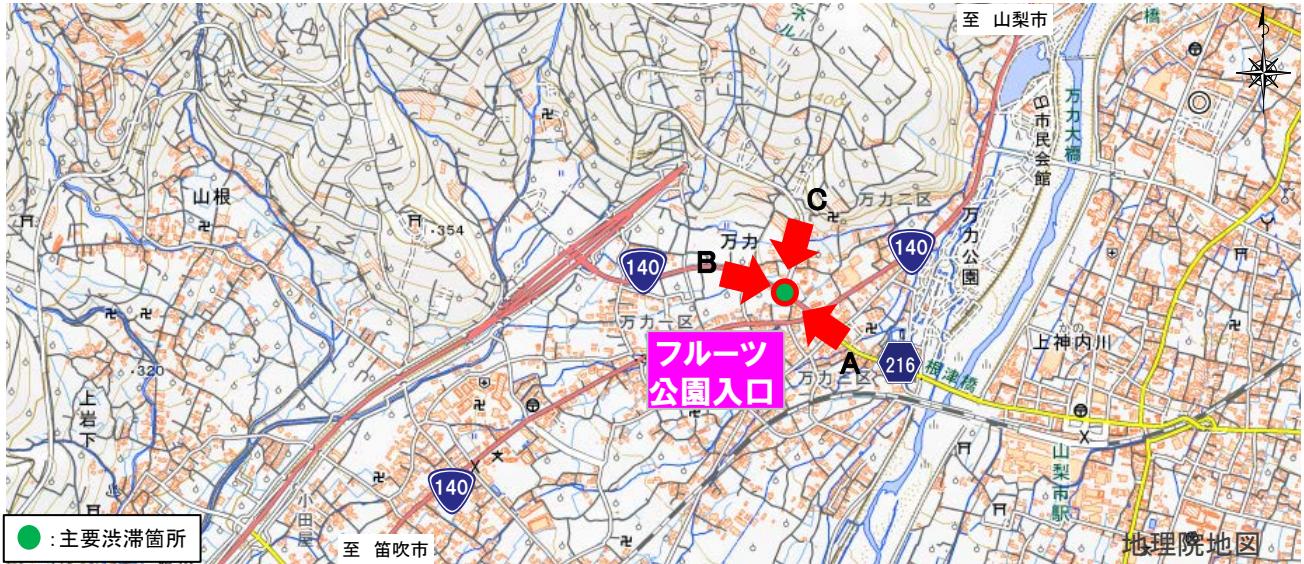
# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-6 渋滞対策箇所の効果確認

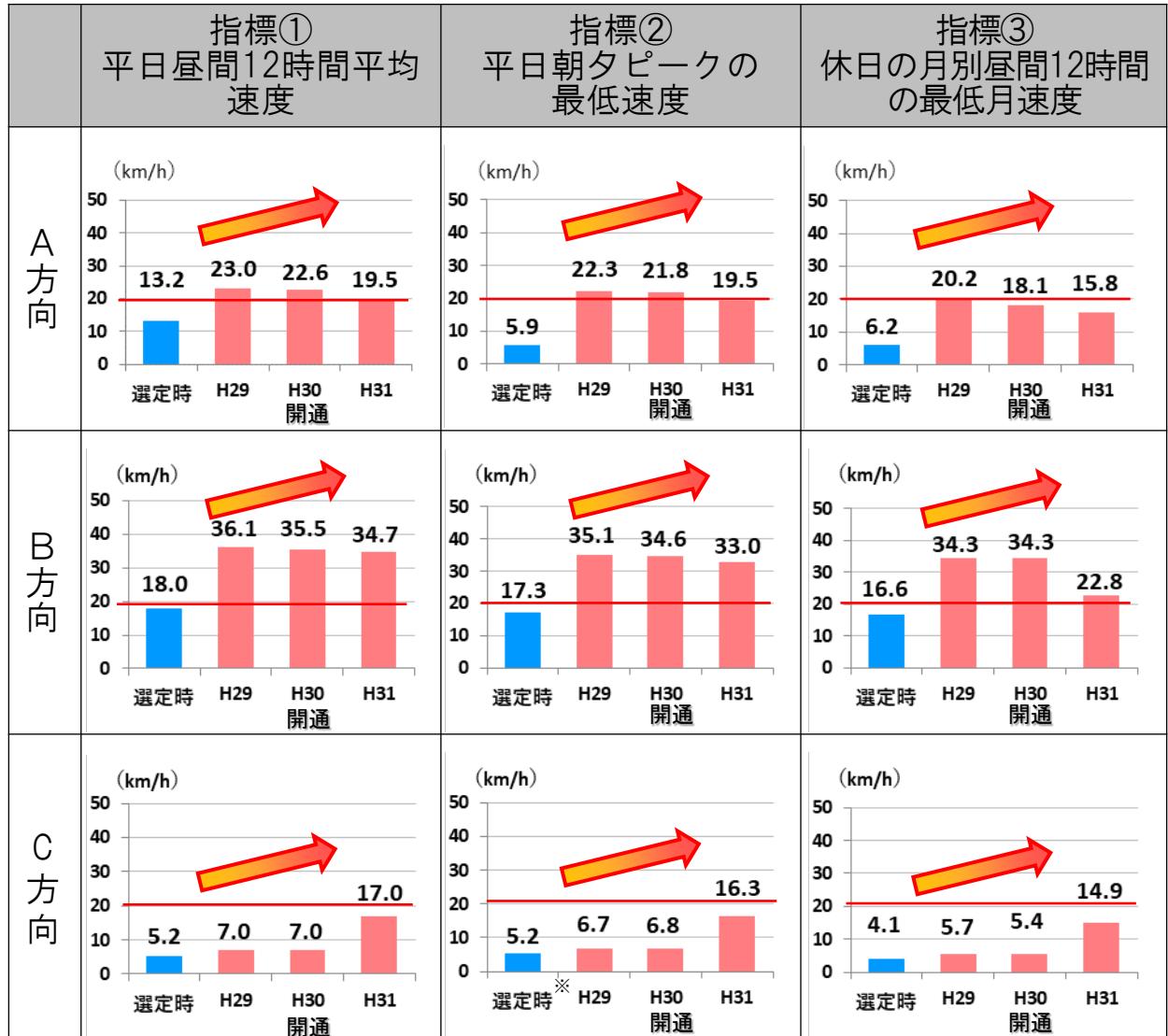
## 一般国道140号フルーツ公園入口(山梨市) こうえんいりぐち

○西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)がH30年3月に開通。  
 ○並行する国道140号のフルーツ公園入口交差点では、選定時に全ての方向で基準を下回っていた。  
 ○開通後のH31では、特にC方向で速度の向上が見られる。

### ■位置図



### ■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### ■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	指標①	指標②	指標③
県	フルーツ 公園入口	山梨市	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

### ■事業状況:対策完了

該当事業	事業状況
西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)	対策完了 (H30.3.21)

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ 【選定時】指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)  
 【H29】平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】平成30年1月~平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】平成31年1月~令和元年12月

# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-7 渋滞対策箇所の効果確認

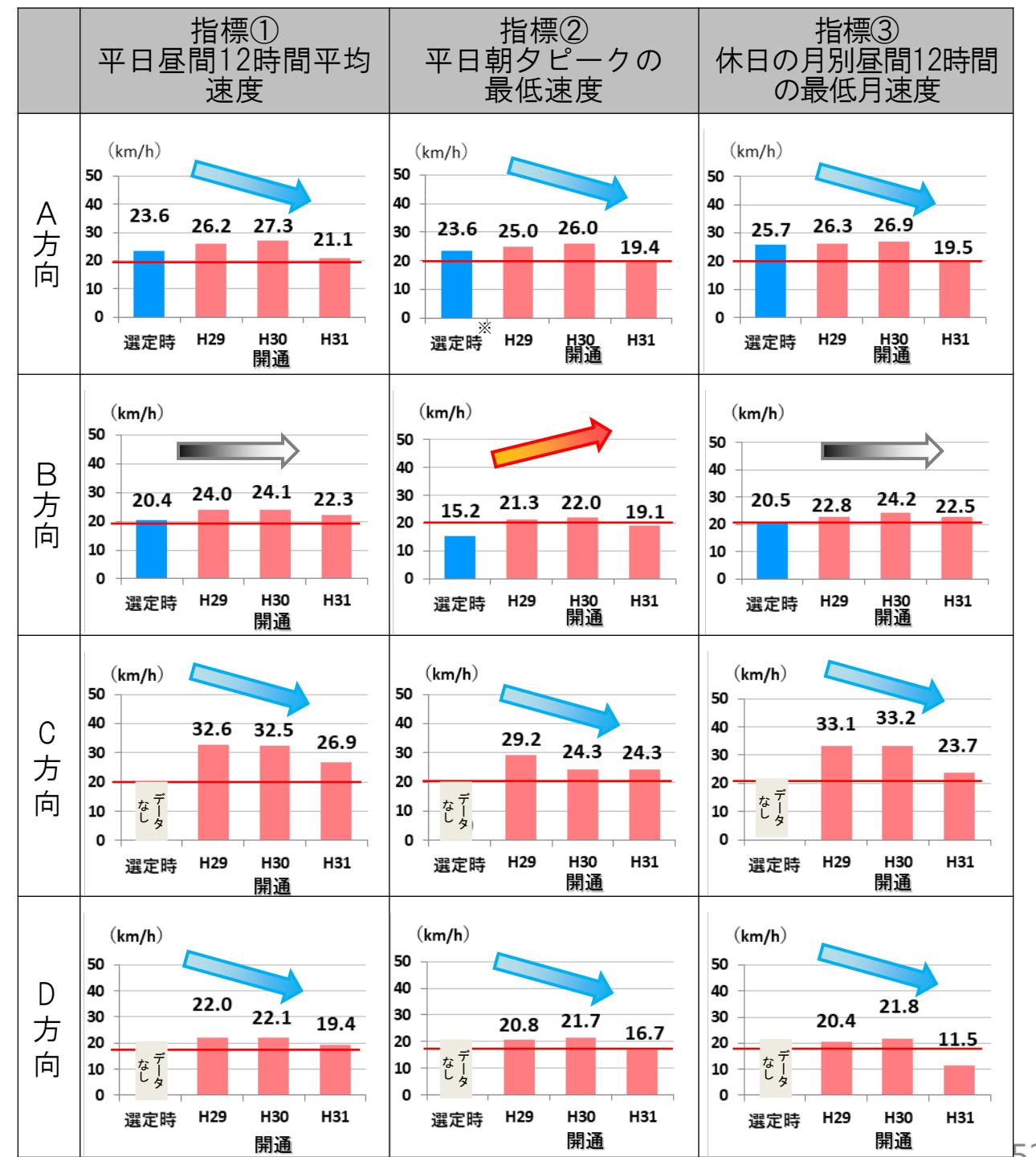
### 三日市場南線 (仮称)小原西(山梨市)

○西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)がH30年3月に開通。  
 ○選定時では、B方向の指標②で基準を下回っていたが、H29、H30は全方向で3指標を上回る  
 ○H31はD方向で基準を下回った。今後、原因について要因分析を実施予定。

#### ■位置図



#### ■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



#### ■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	指標①	指標②	指標③
県	(仮称)小原西	山梨市	●	選定時	-	●	-
				29	-	-	-
				30	-	-	-
				31	●	●	●

抽出指標①: 平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

#### ■事業状況: 対策完了

該当事業	事業状況
西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)	対策完了 (H30.3.21)

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典: 民間プローブデータ 【選定時】 指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月(指標③: 高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)  
 【H29】 平成29年1月~平成29年12月  
 【H30】 平成30年1月~平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】 平成31年1月~令和元年12月

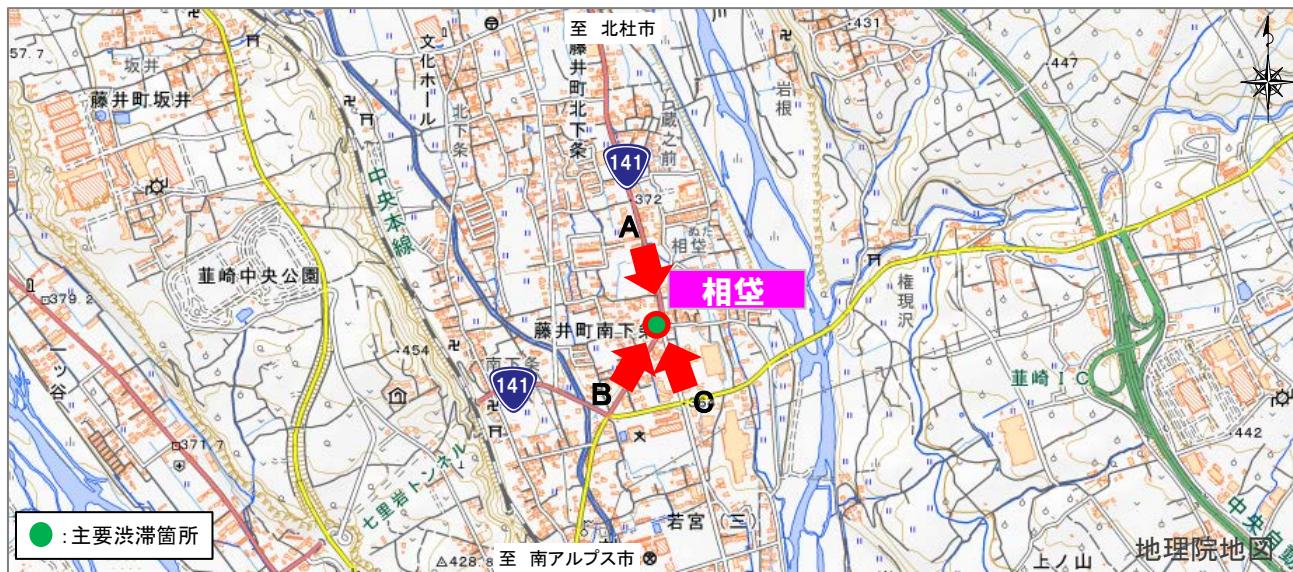
# 7. 渋滞対策箇所の効果確認

## 7-8 渋滞対策箇所の効果確認

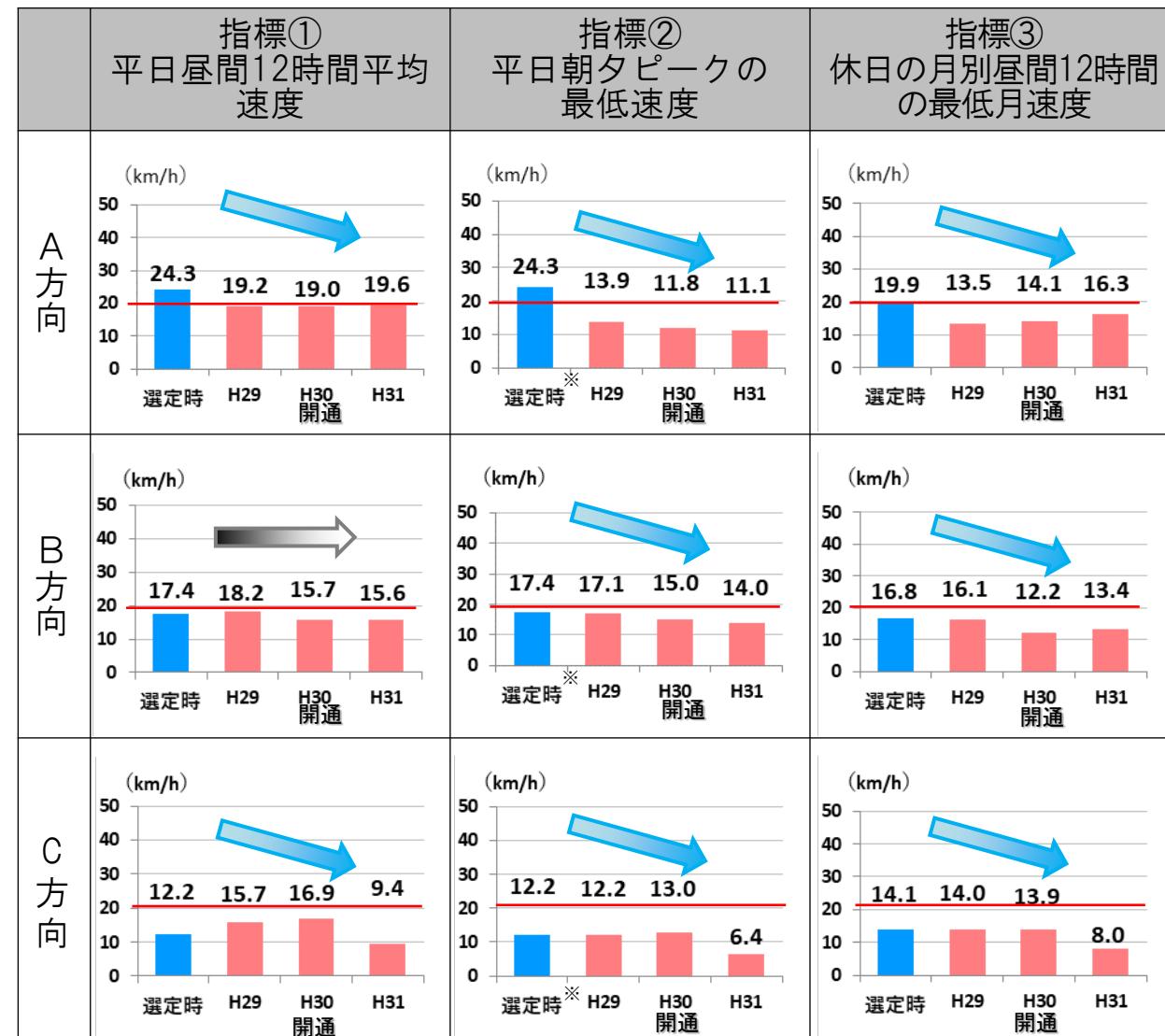
## 一般国道141号 相埜(韮崎市) あいぬた

○国道141号相埜交差点では、H30年6月に交差点改良が完了。  
 ○モニタリング結果によると、対策完了後のH31は、C方向で速度の向上が見られる。  
 ○一方で、A方向では速度が低下。今後、原因について要因分析を実施予定。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	指標①	指標②	指標③
県	相埜	韮崎市	●	選定時	●	－	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/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20 km/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20 km/h以下

### 事業状況: 対策完了

該当事業	事業状況
交差点改良	対策完了 (H30.6.7)

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

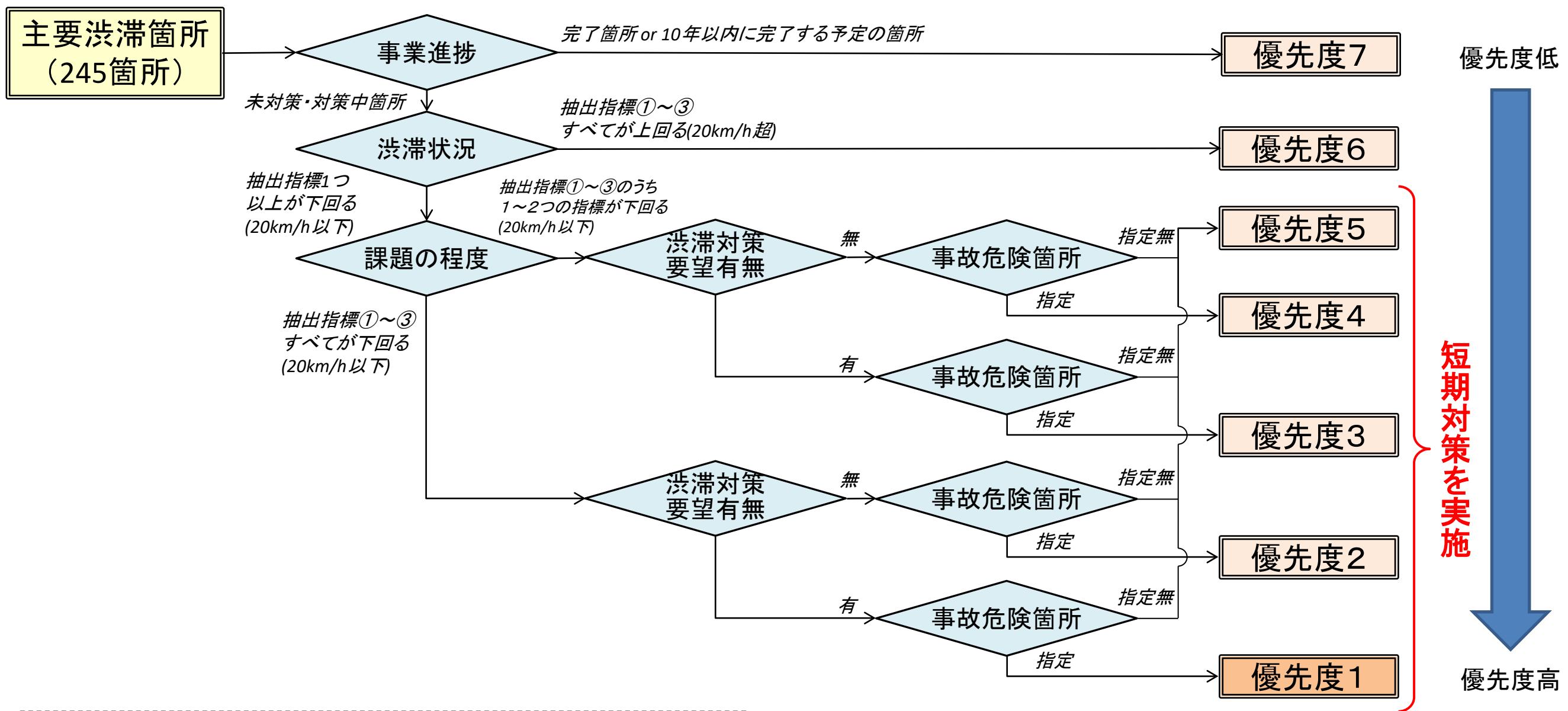
出典：民間プローブデータ 【選定時】 指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月（指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く）  
 【H29】 平成29年1月～平成29年12月  
 【H30】 平成30年1月～平成30年12月  
 ETC2.0プローブデータ 【H31】 平成31年1月～令和元年12月

## 8 . ピンポイント渋滞対策の検討状況

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-1 優先対策箇所の選定フロー

○ピンポイント渋滞対策の優先順位は、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、事故危険箇所指定の有無により設定。  
 ○3指標全ての基準を下回り、要望があり、事故危険箇所に該当する箇所を優先度高いものと判定。



- 【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

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-2 優先箇所

○第20回委員会において、10年間で89箇所を対策するため、1年間で約9箇所程度実施することとした。  
 ○H31年度は、対策優先度が高い20箇所を検討した。

### ■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19回委員会】対象箇所数			3	8	2	6	70	8

  
 10年間で89箇所、1年間で9箇所程度実施

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-3 R2年度に対策を実施予定箇所

○H31年度に検討した20箇所のうち、10箇所を対策が実施可能と判断。対策をR2年度に実施予定。

### ■H31年度検討箇所(20)とR2年度対策実施予定箇所(10)

NO	優先度	管理者	主要渋滞箇所名	所在市区町村	対策箇所	
1	1	国交省	一ツ谷	韮崎市		
2		国交省	国母	甲府市	①	
3		国交省	船山橋北詰	韮崎市	②	
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	③	
6		県	本町	韮崎市		
7		国交省	新町	上野原市		
8		国交省	上野原高校入口	上野原市	④	
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		
11		国交省	柏尾	甲州市		
12		3	国交省	向町2	甲府市	
13			国交省	貢川2丁目	甲府市	⑤
14	4	国交省	本栖	富士河口湖町	⑥	
15		県	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	⑦	
17		国交省	山中湖西	山中湖村	⑧	
18		国交省	大田和	鳴沢村		
19		国交省	ひばりが丘	鳴沢村	⑨	
20	5	国交省	上野原市役所前	上野原市	⑩	

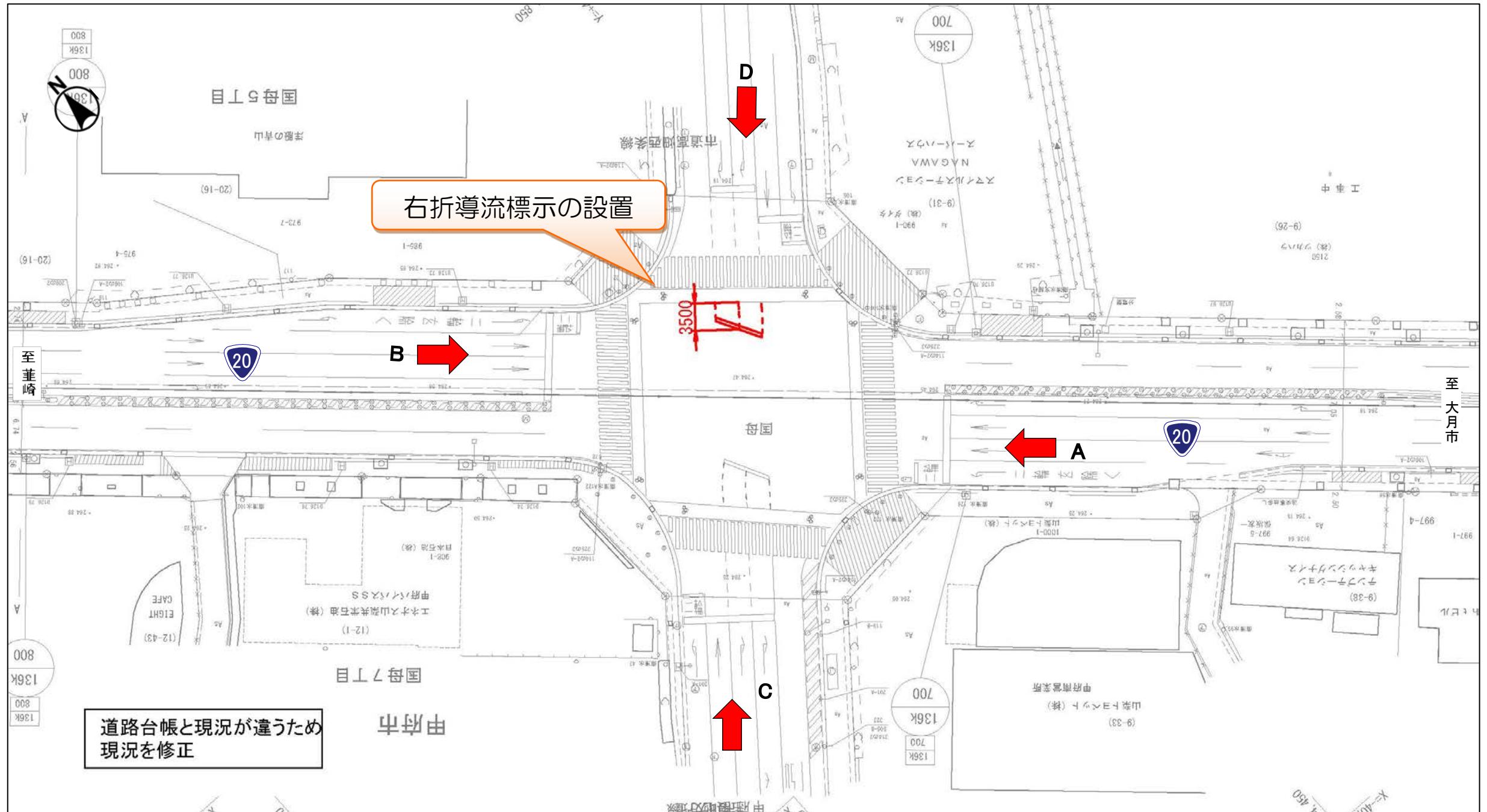


□ : 今年度対策実施予定箇所

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(① 国母交差点)

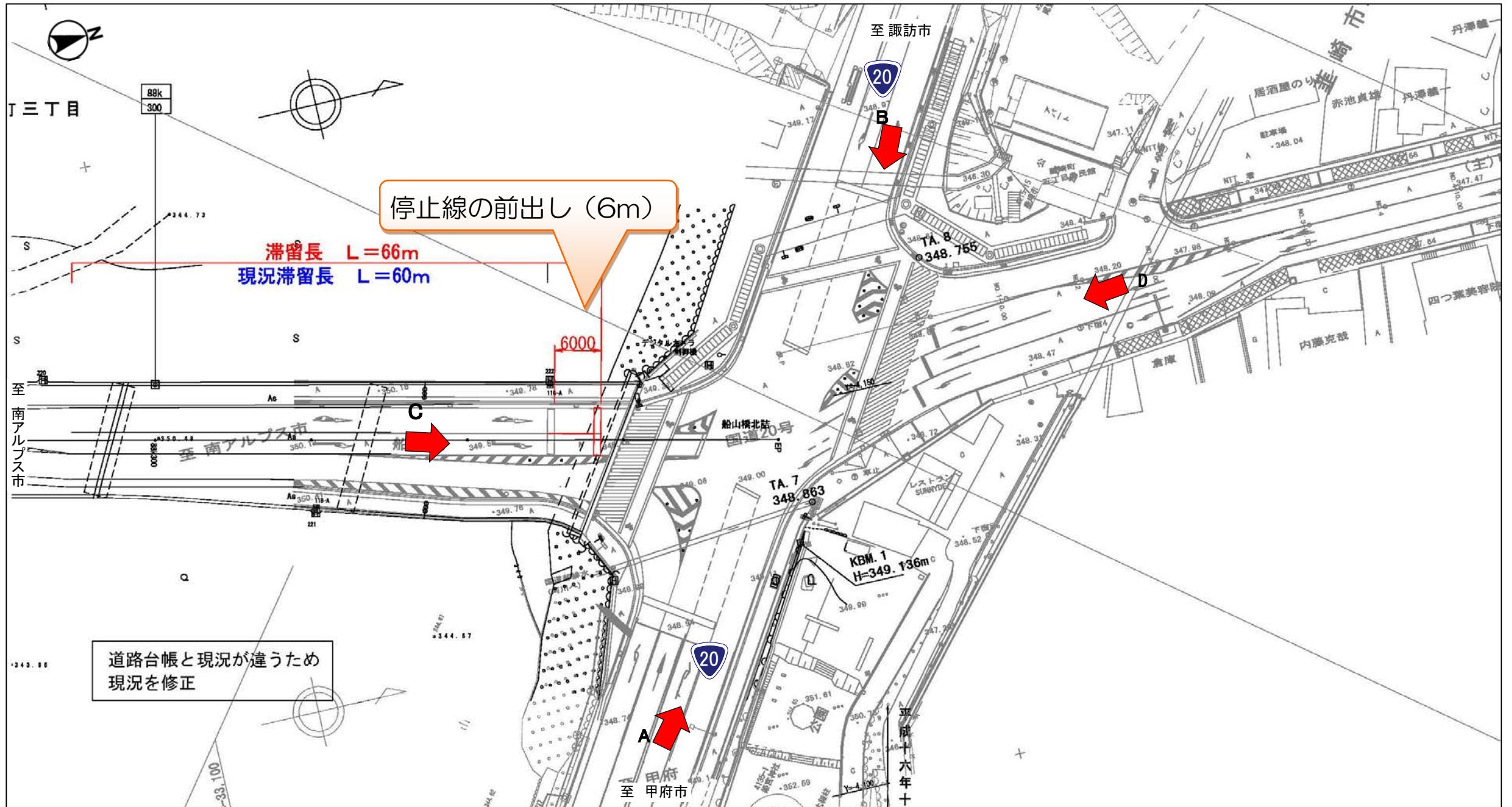
- 交通量調査結果により、D方向で渋滞していることを確認(参照:資料2-3P.4)。
- D方向の右折導流標示を設置する。
- 右折車を適切に誘導することで、右折滞留車両の捌け台数の増加が見込める。



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(②) ふなやまばしきたづめ 船山橋北詰交差点

- C方向(県道42号韮崎南アルプス富士川線・下り)では、平日では朝夕ピークに、休日は10時台に渋滞が発生(参照:資料2-3P.14)。
- C方向(県道42号韮崎南アルプス富士川線・下り)の停止線を6m前出しする。
- 交差点のコンパクト化と交通容量の拡大により、交差点滞留車両の捌け台数の増加が見込める。

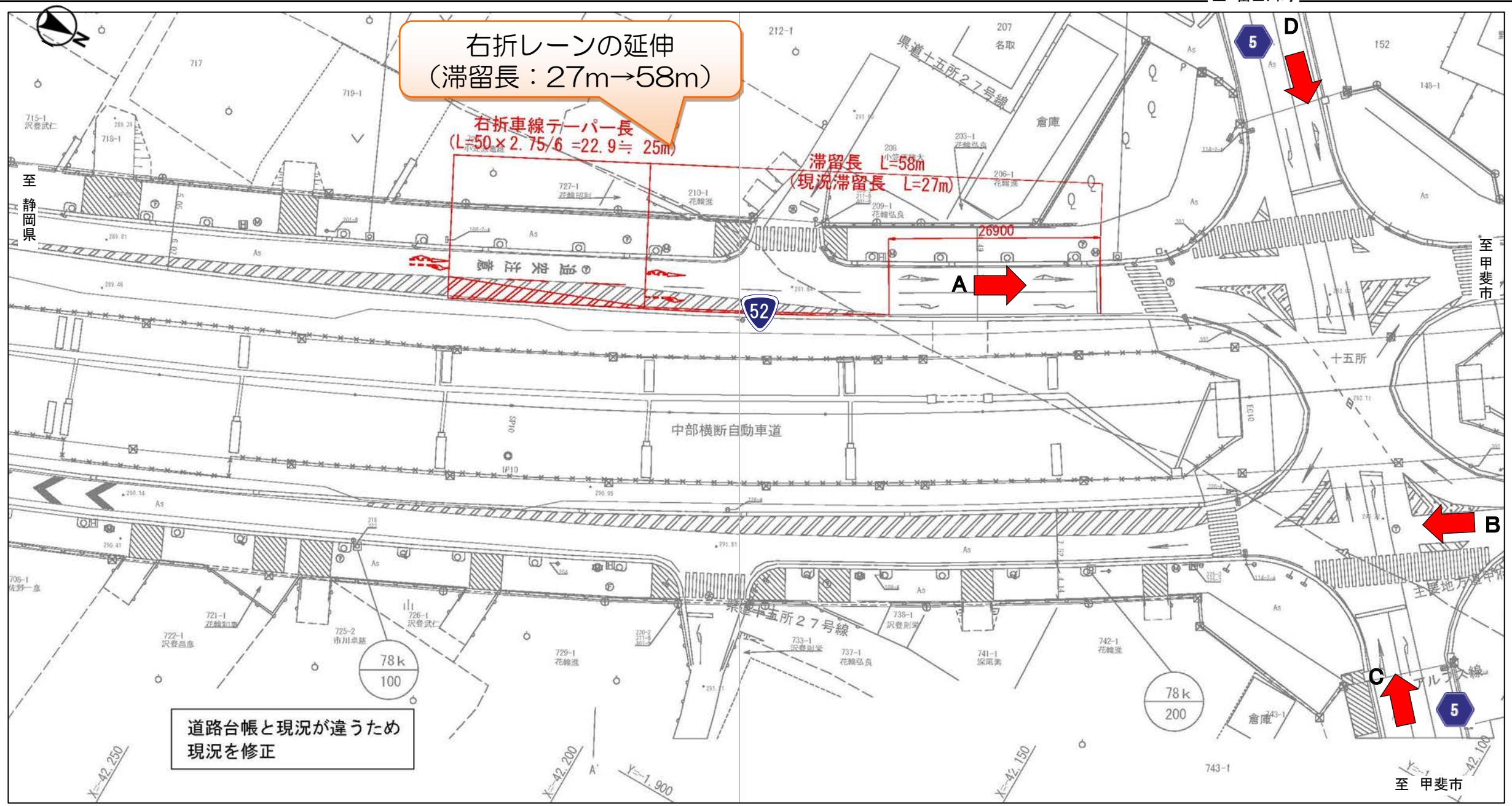


# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(③ 十五所交差点)

- A方向(国道52号・下り)において、右折車両が右折レーン分岐手前の導流帯(ゼブラゾーン)に滞留(参照:資料2-3P.24)。
- A方向(国道52号・下り)の右折レーンを31m延伸する。
- 右折車を適切に誘導することで、右折滞留車両の捌け台数の増加が見込める。また、右折レーンの交通容量が拡大されるため、右折滞留車両による直進阻害の防止も見込める。

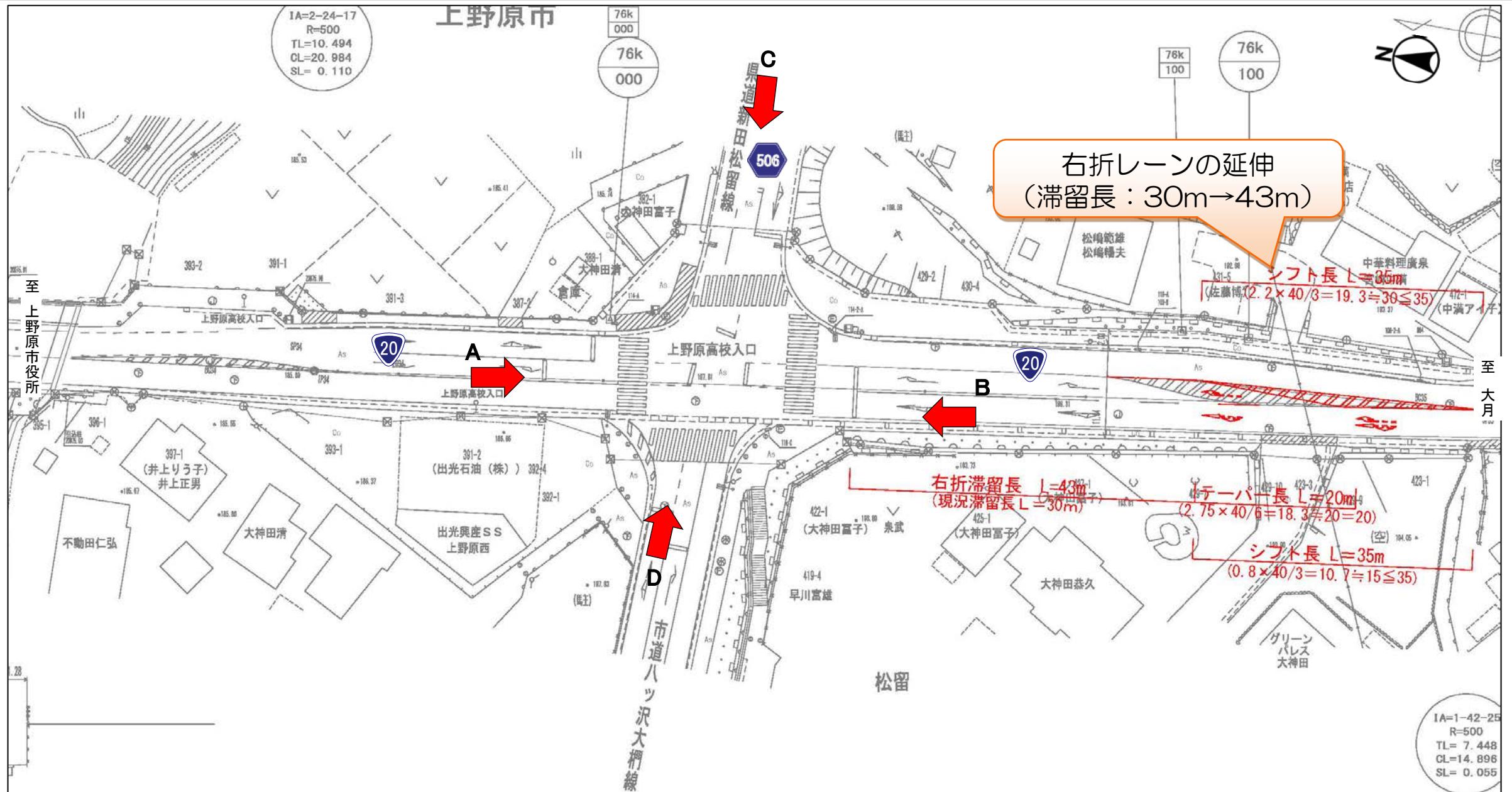
至 富士川町



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(④) うえのはらこうこういりぐち 上野原高校入口交差点)

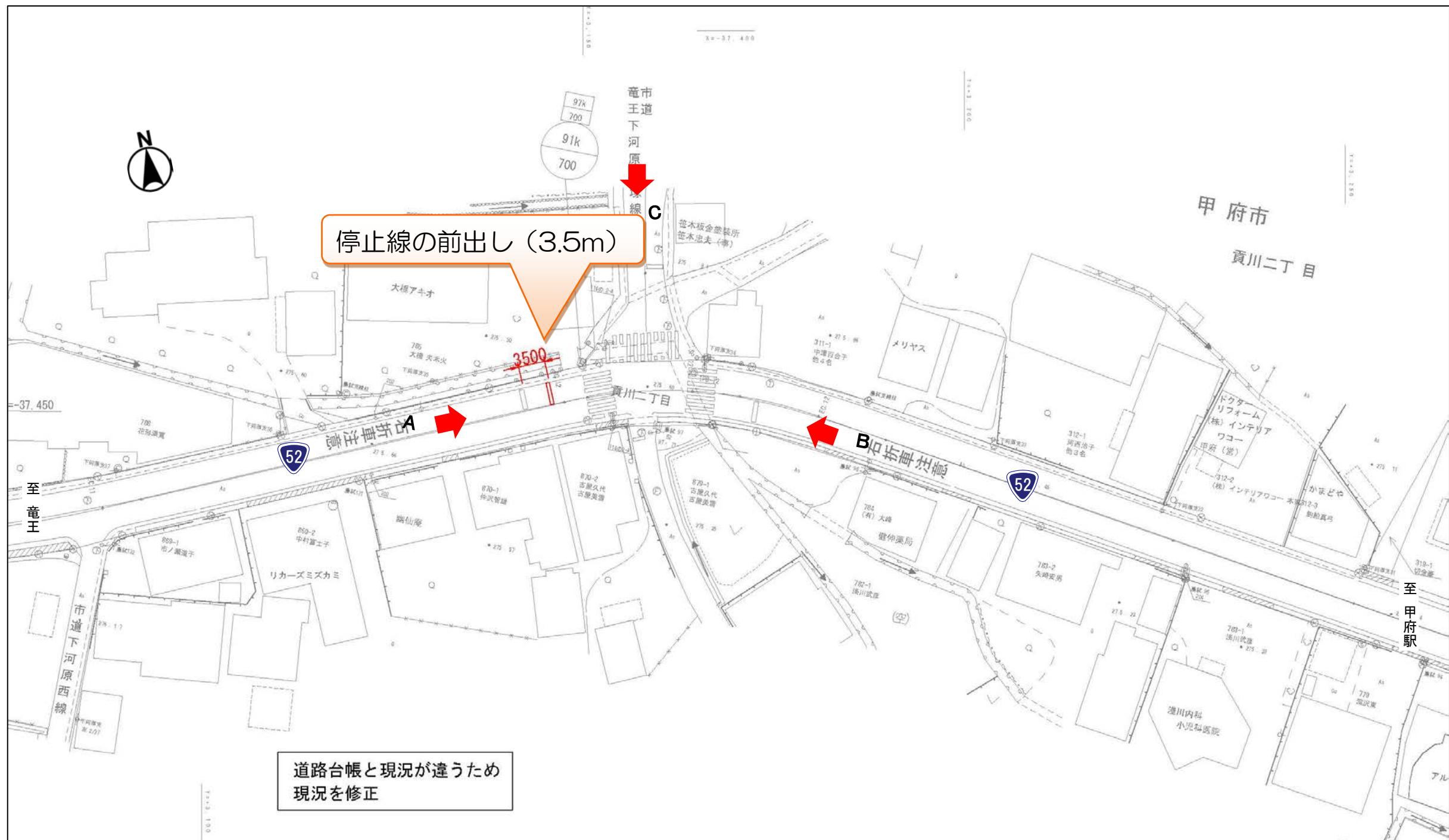
- B方向(国道20号・上り)において、右折車両が右折レーン分岐手前の導流帯(ゼブラゾーン)に滞留(参照:資料2-3P.33)。
- B方向(国道20号・上り)の右折レーンを13m延伸する。
- 右折車を適切に誘導することで、右折滞留車両の捌け台数の増加が見込める。また、右折レーンの交通容量が拡大されるため、右折滞留車両による直進阻害の防止も見込める。



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(⑤) 貢川<sup>くがわ</sup>2丁目交差点

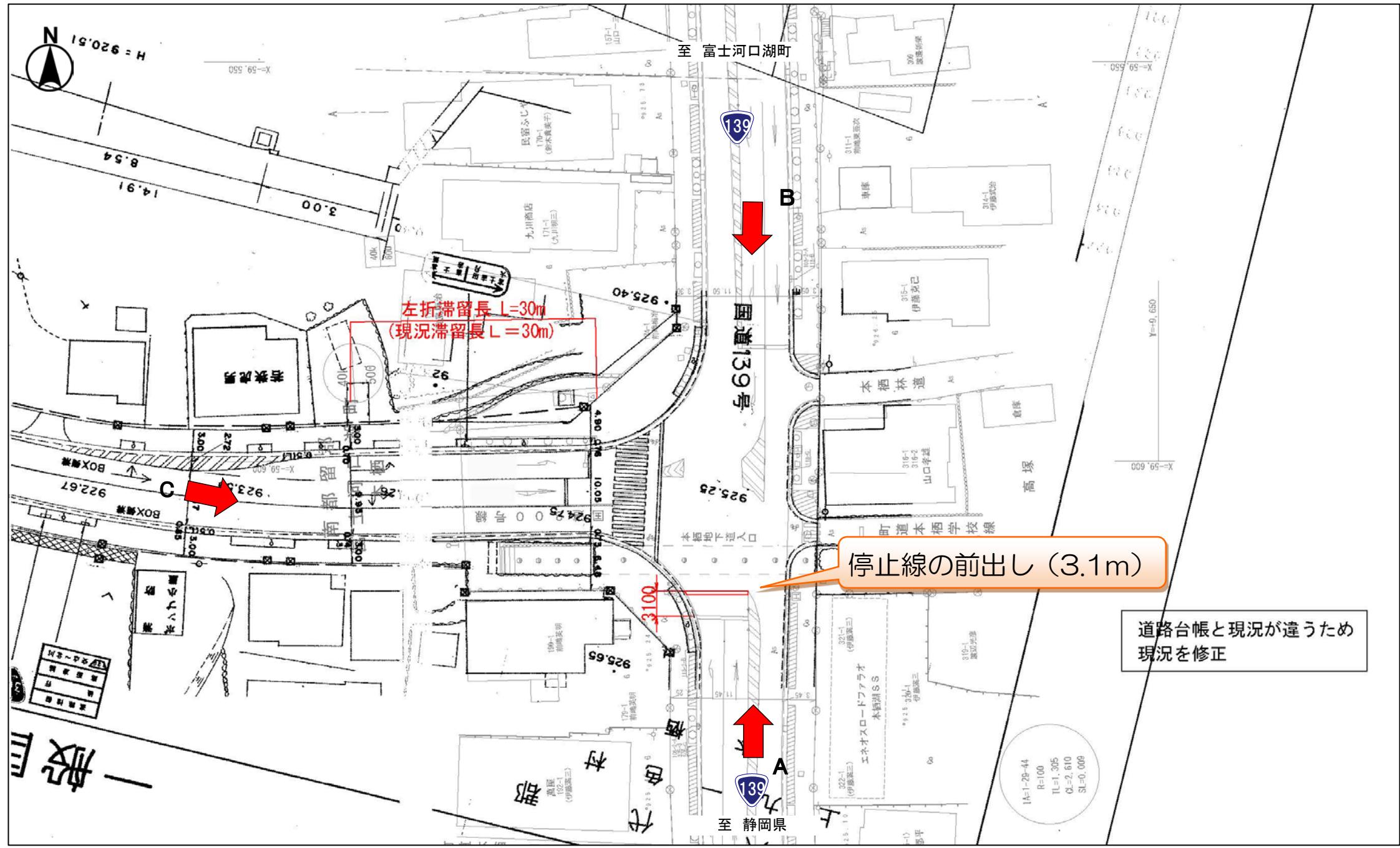
- A方向(国道20号・下り)では、平日の朝と休日の夕方に渋滞が発生(参照:資料2-3P.39)。
- A方向(国道52号・下り)の停止線を3.5m前出しする。
- 交差点のコンパクト化と交通容量の拡大により、交差点滞留車両の捌け台数の増加が見込める。



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(⑥ <sup>もとす</sup>本栖交差点)

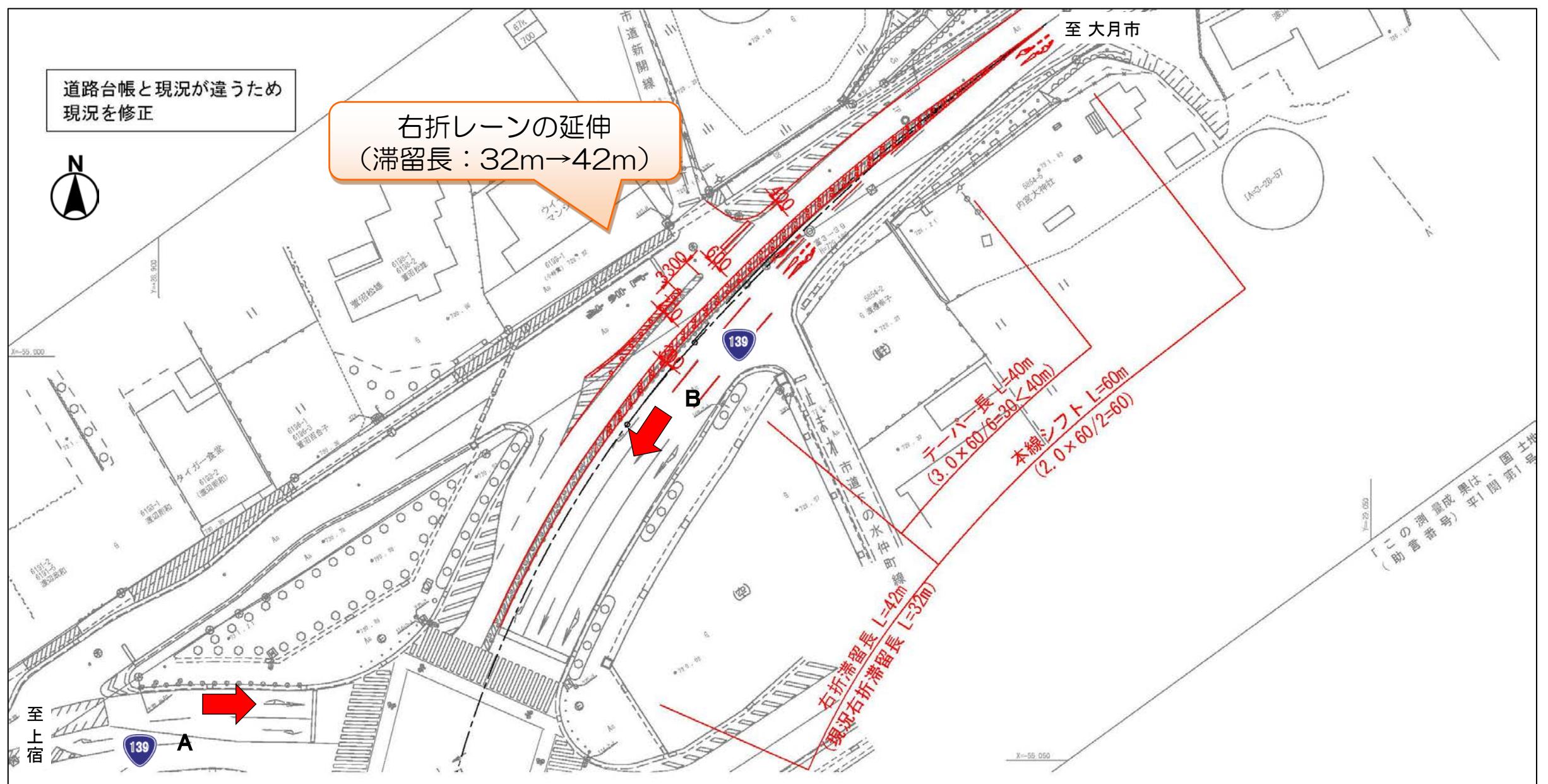
- A方向で、休日に交通集中が原因で最大渋滞長は2,000mの渋滞が発生(参照:資料2-3P.45)。
- A方向(国道139号・下り)の停止線を3.1m前出しする。
- 交差点のコンパクト化と交通容量の拡大により、交差点滞留車両の捌け台数の増加が見込める。



## 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

### 8-4 R2年度対策実施予定箇所(⑦ 富士見バイパス北交差点)

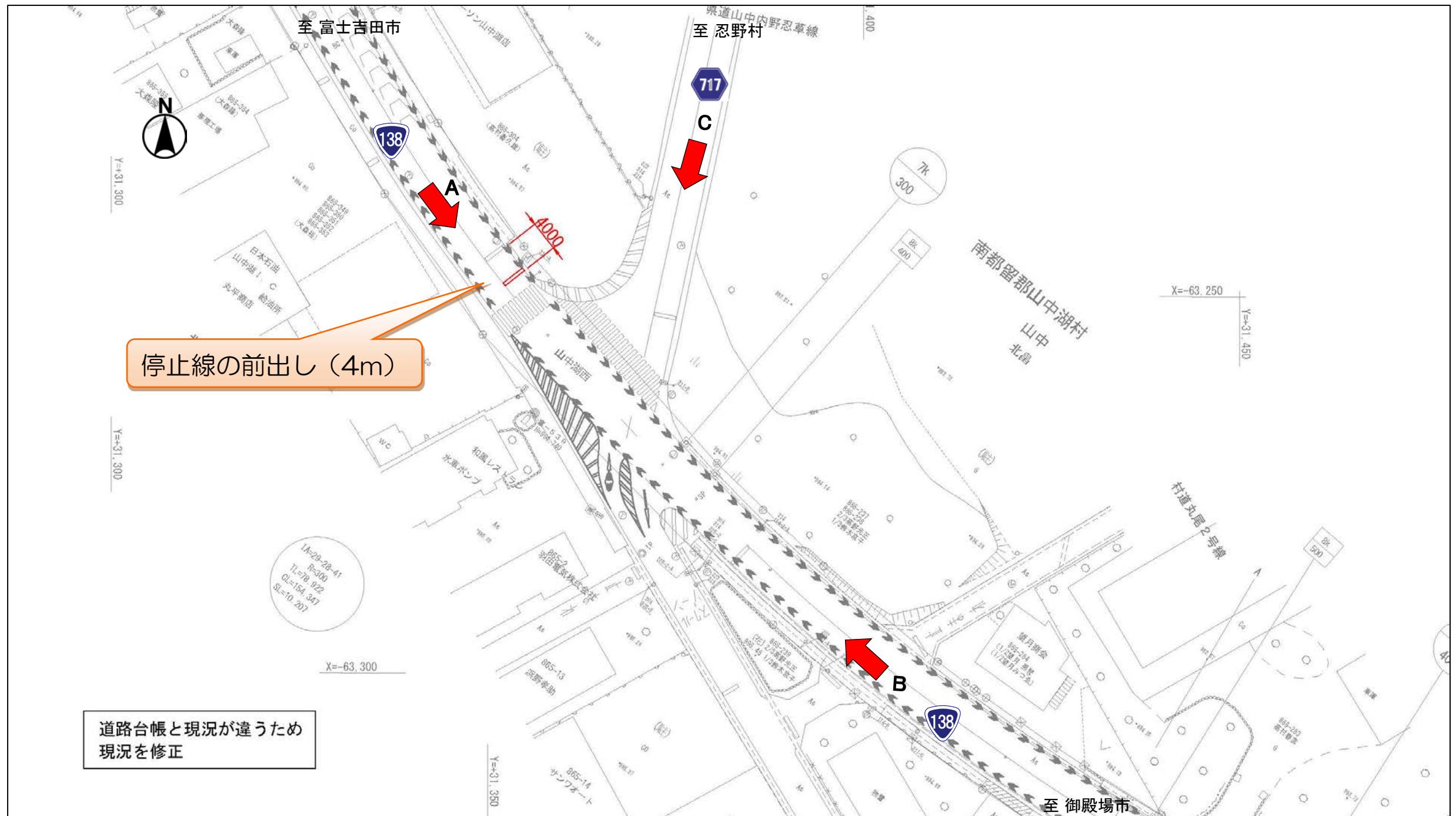
- B方向(国道139号現道・上り)において、右折車両が右折レーンをはみ出して滞留し、直進車両を阻害(参照:資料2-3P.53)。
- B方向(国道139号現道・下り)の右折レーンを10m延伸する。
- 右折車を適切に誘導することで、右折滞留車両の捌け台数の増加が見込める。また、右折レーンの交通容量が拡大されるため、右折滞留車両による直進阻害の防止も見込める。



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(⑧) やまなかこにし 山中湖西交差点

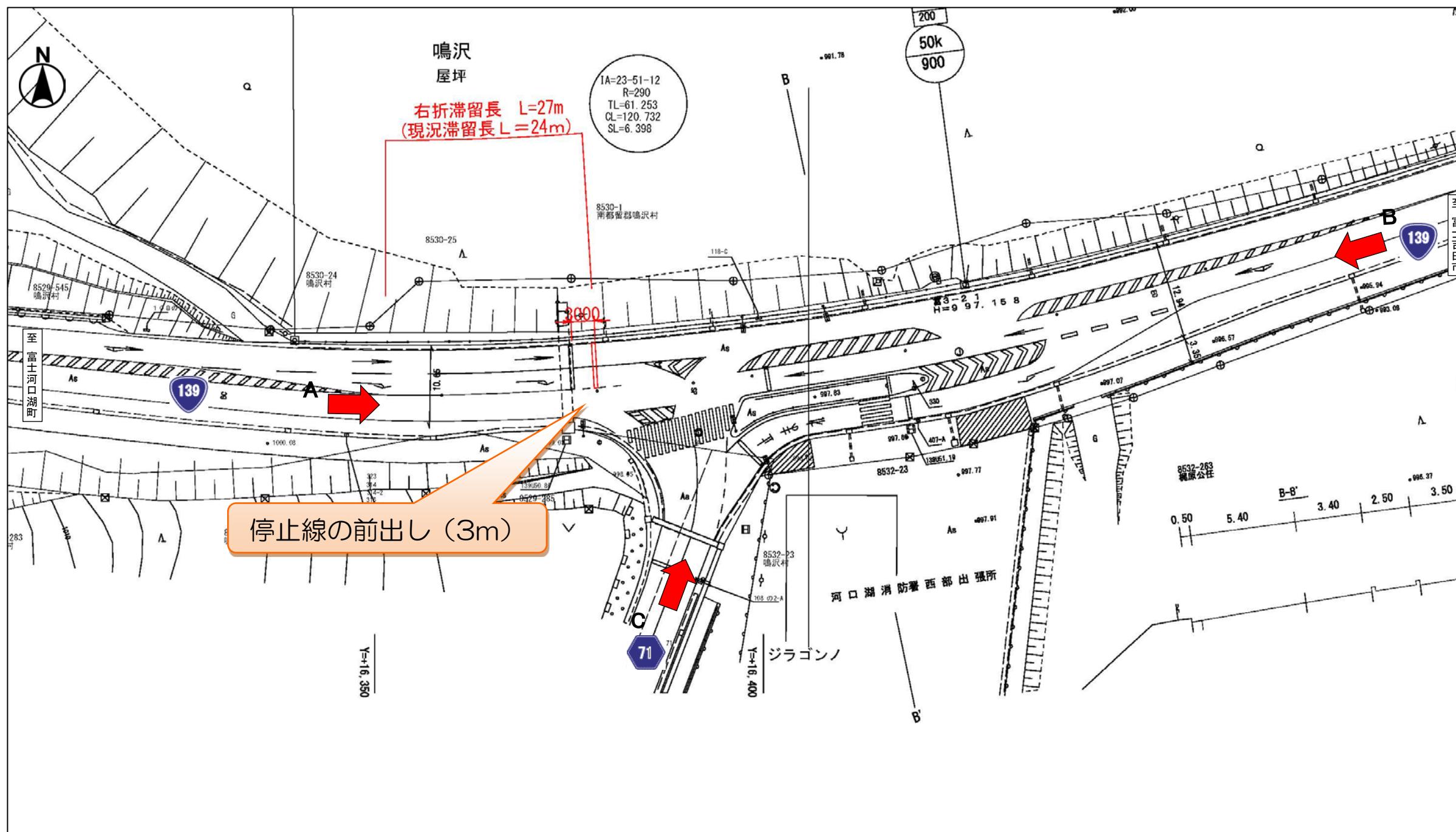
- A方向(国道138号・下り)では、休日の昼間から夕方に渋滞が発生(参照:資料2-3P.62)。
- A方向(国道138号・下り)の停止線を4m前出りする。
- 交差点のコンパクト化と交通容量の拡大により、交差点滞留車両の捌け台数の増加が見込める。



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(⑨) ひばりが丘交差点

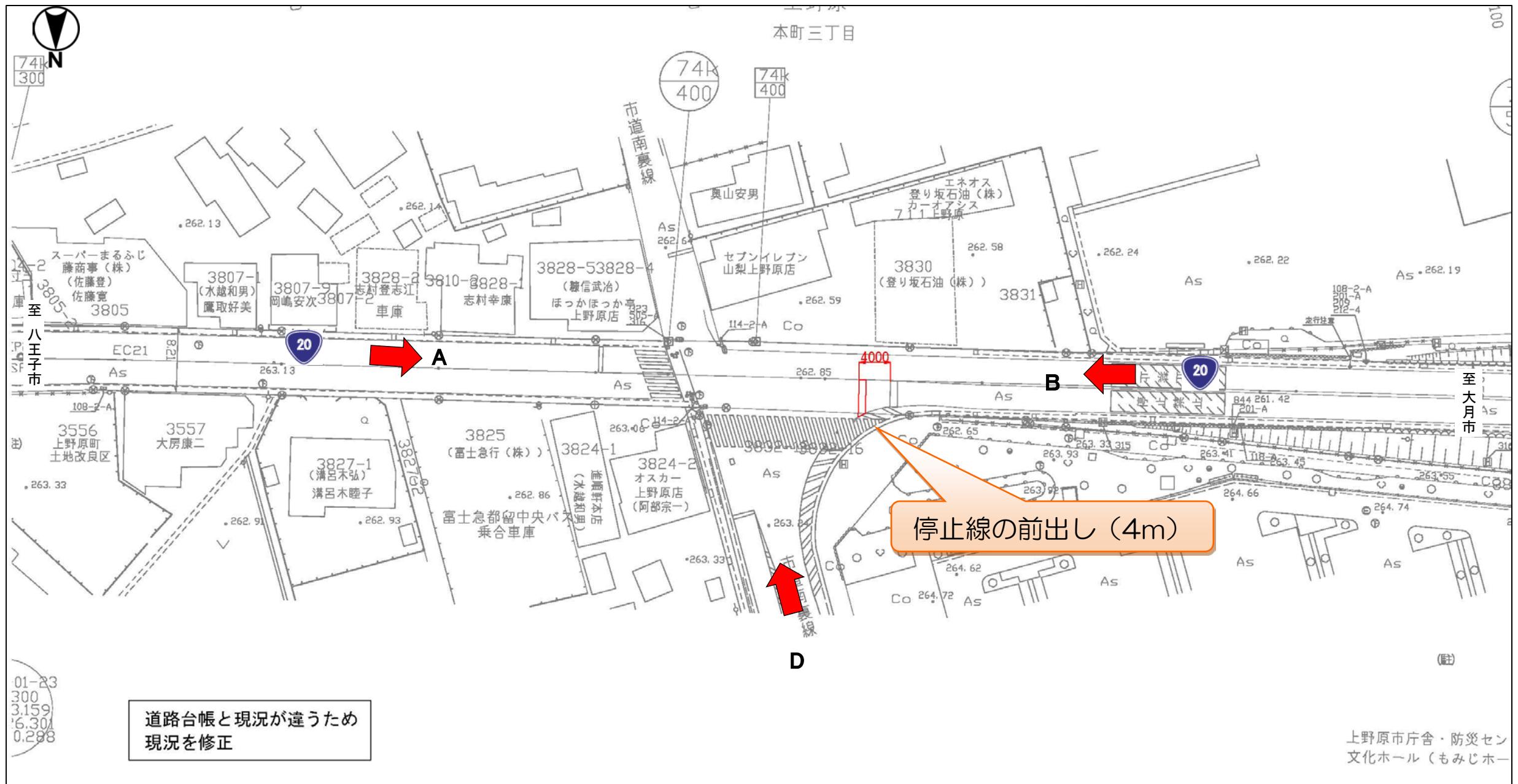
- A方向(国道139号・下り)は、休日の15時台~16時台に渋滞が発生(参照:資料2-3P.70)。
- A方向(国道139号・下り)の停止線を3m前出しする。
- 交差点のコンパクト化と交通容量の拡大により、交差点滞留車両の捌け台数の増加が見込める。



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-4 R2年度対策実施予定箇所(⑩ 上野原市役所前交差点)

- B方向(国道20号・上り)は平日・休日の夕方に、(仮称)上野原1交差点から上野原市役所前交差点を超えて、渋滞が発生(参照:資料2-3P.77)。
- B方向(国道20号・上り)の停止線を4m前出しする。
- 交差点のコンパクト化と交通容量の拡大により、交差点滞留車両の捌け台数の増加が見込める。



# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-5 R2年度のピンポイント渋滞対策の検討

OR2年度に短期対策検討を実施する渋滞対策箇所として、以下の9箇所を選定。

### ■R2年度に検討を実施する渋滞対策箇所(9箇所)

NO	優先度	管理者	主要渋滞箇所名	所在市区町村	備考
22	5	国交省	東恋路	富士河口湖町	
26		国交省	忍野入口	山中湖村	
31		国交省	(仮称)船津	富士河口湖町	
36		国交省	寿団地入口	富士吉田市	
54		国交省	船津登山道入口	富士河口湖町	
60		国交省	十日市場	南アルプス市	
61		国交省	下の水	富士吉田市	
73		国交省	(仮称)上野原2	上野原市	
76		国交省	猿橋小入口	大月市	

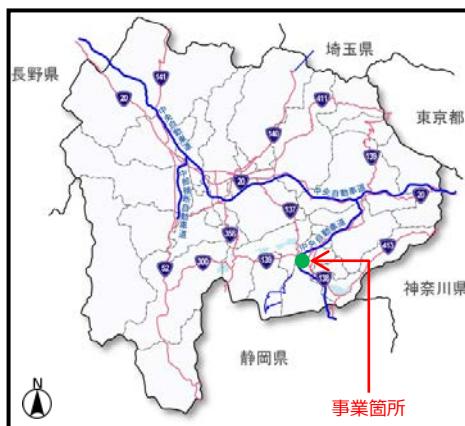


# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

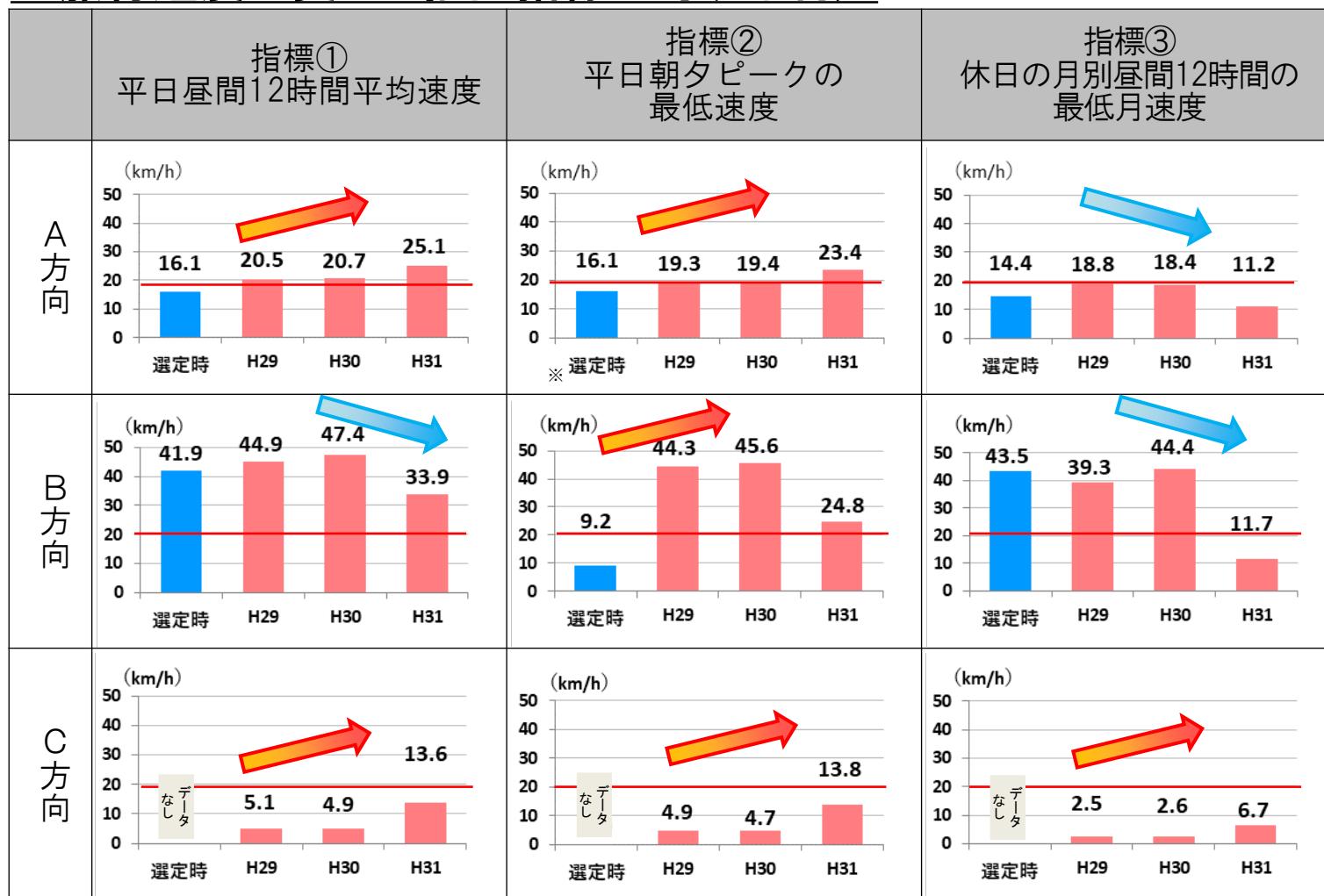
## 8-6 R2年度検討箇所 (①国道139号 東恋路交差点(富士河口湖町))

- 選定時にはA方向で3指標すべてで基準を下回っていた。最新のデータによると指標③休日の速度で基準を下回っている。
- B方向の休日に、20km/hを下回る速度低下区間が100m程度発生。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 抽出指標の判定

指標該当状況： ●：該当、－：非該当

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月  
(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

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	東恋路	富士河口湖町	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

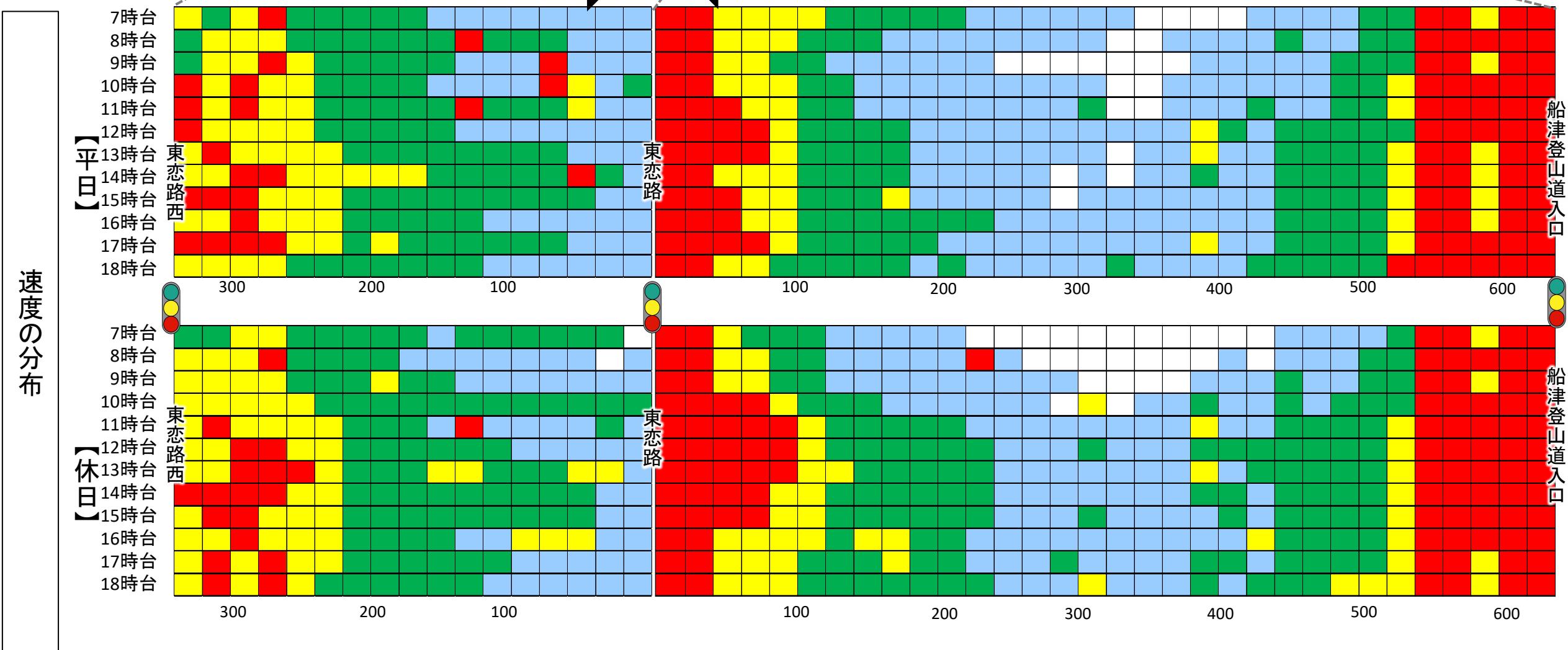
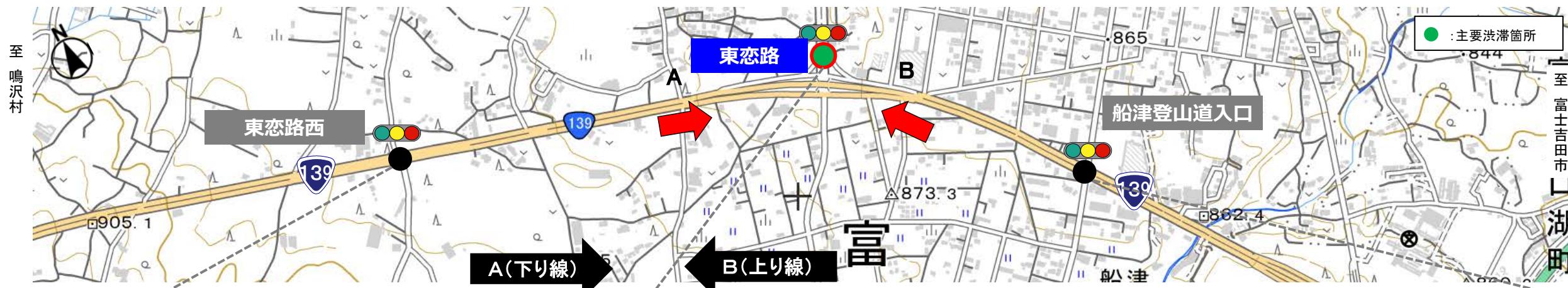
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下

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

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (①国道139号 東恋路交差点(富士河口湖町))

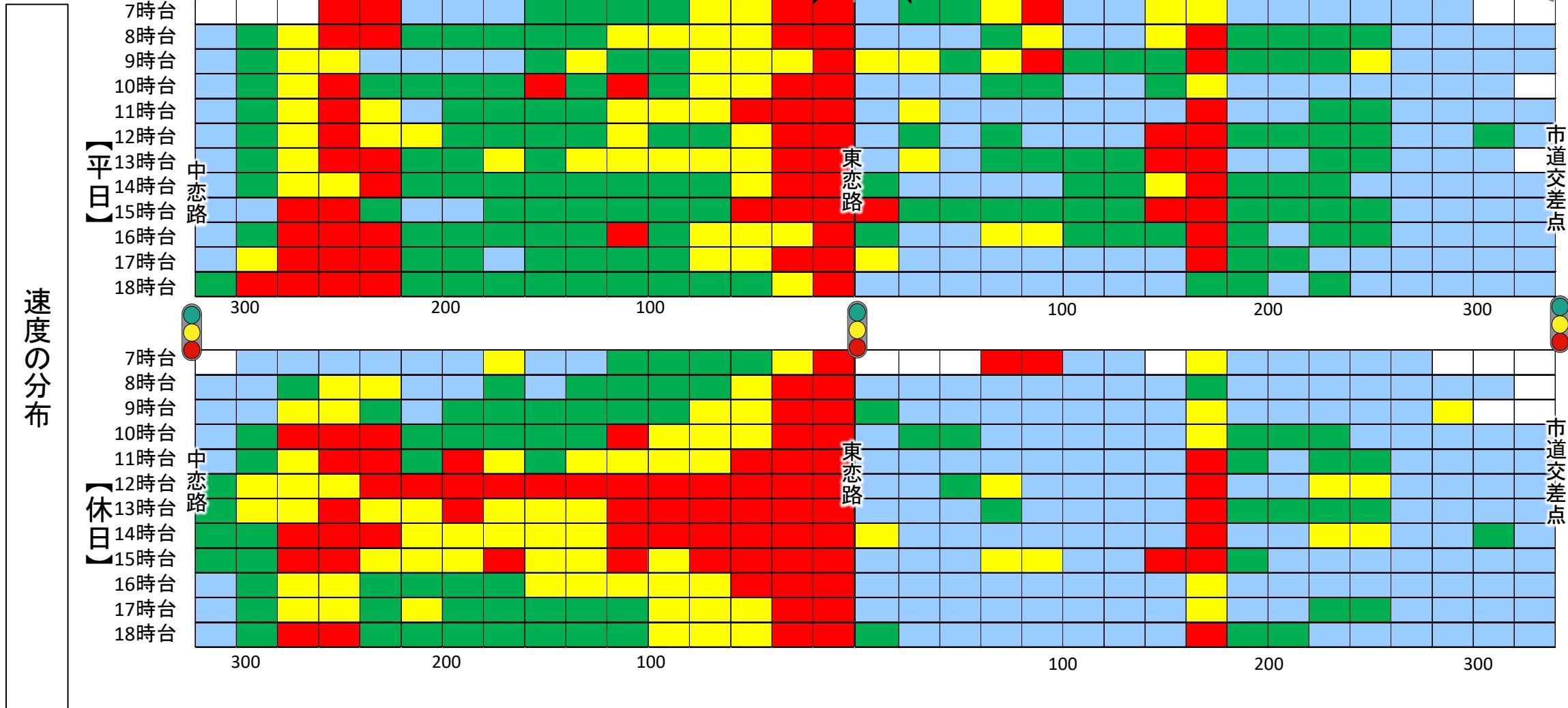
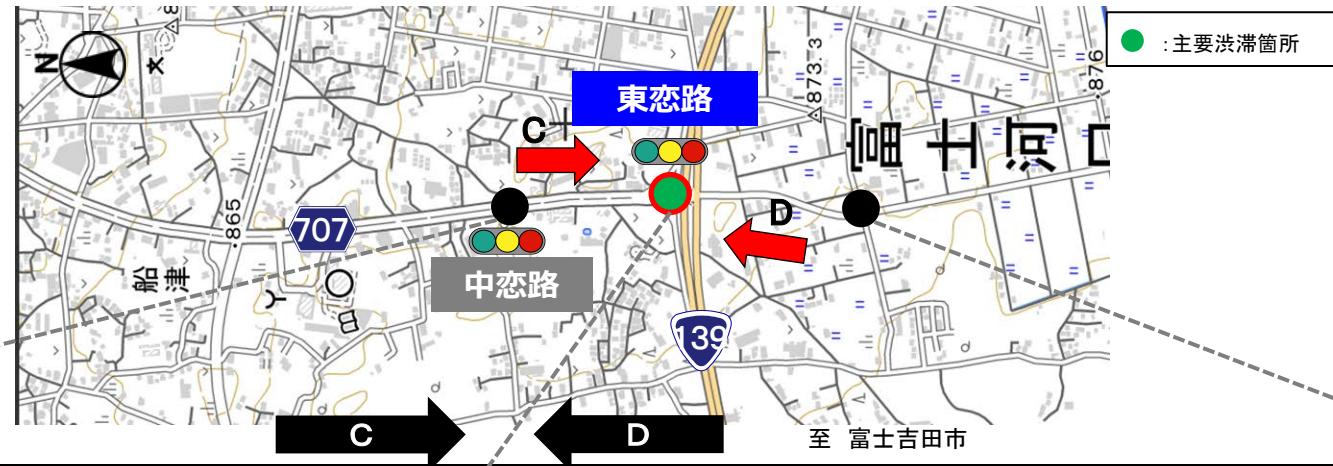


■ ~20km/h ■ 20~30km/h ■ 30~40km/h ■ 40km/h~50km/h □ 50km/h~ ■ データ欠損

使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (①国道139号 東恋路交差点(富士河口湖町))

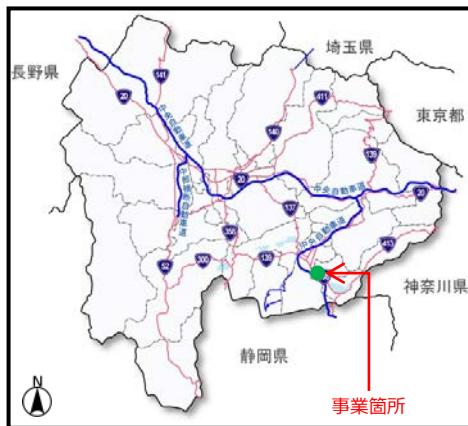


# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

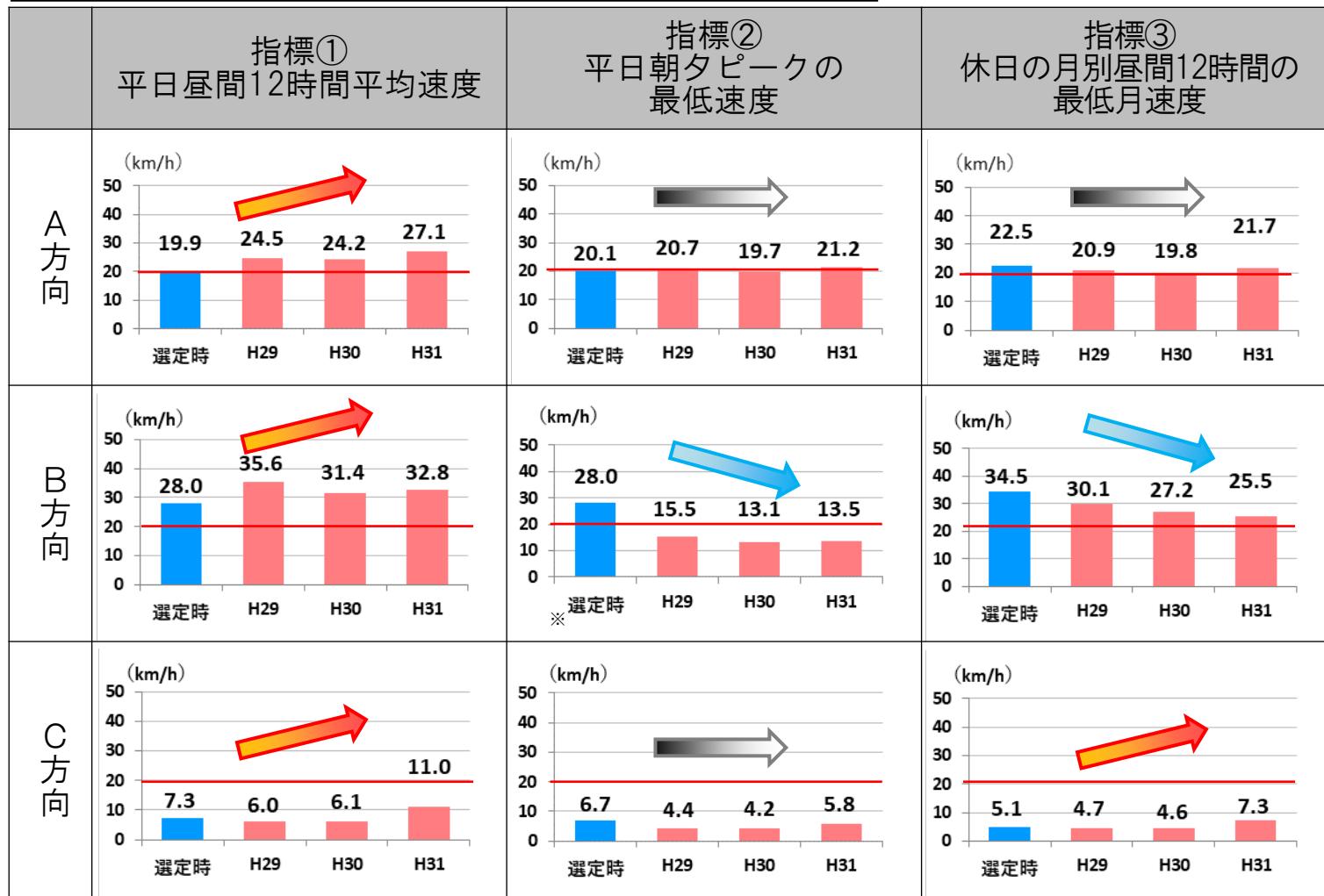
## 8-6 R2年度検討箇所 (②国道138号 忍野入口交差点(山中湖村))

- 選定時からC方向で3指標の基準を下回る。
- 平日の夕方にB方向で長距離の20km/hを下回る速度低下区間が発生。
- C方向では、平日、休日ともに200m程度の速度低下が発生。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 抽出指標の判定

指標該当状況： ●：該当、－：非該当

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月  
(指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

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	忍野入口	山中湖村	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

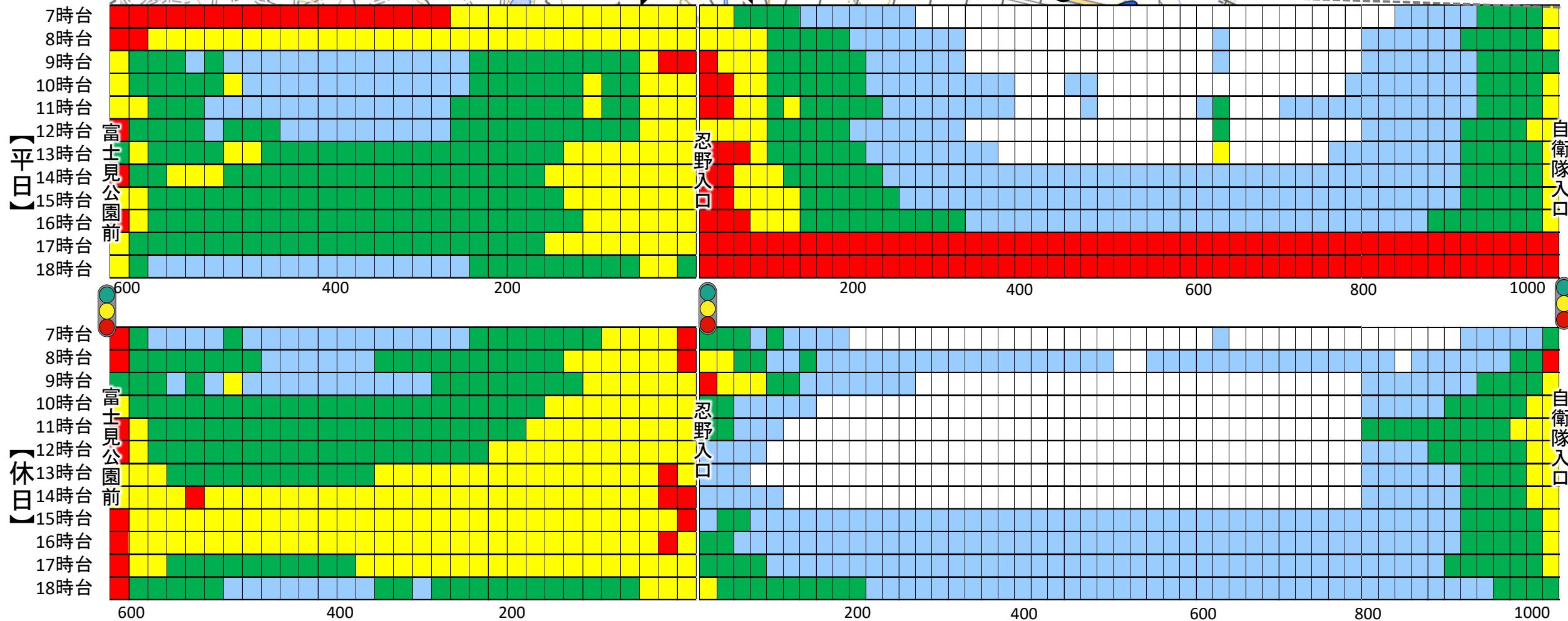
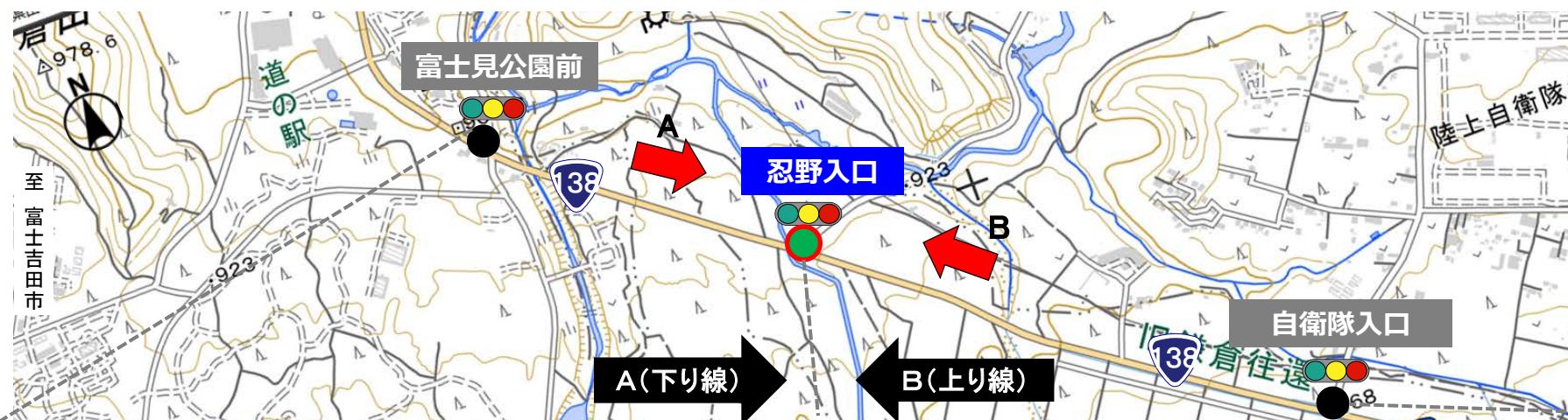
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下

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

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

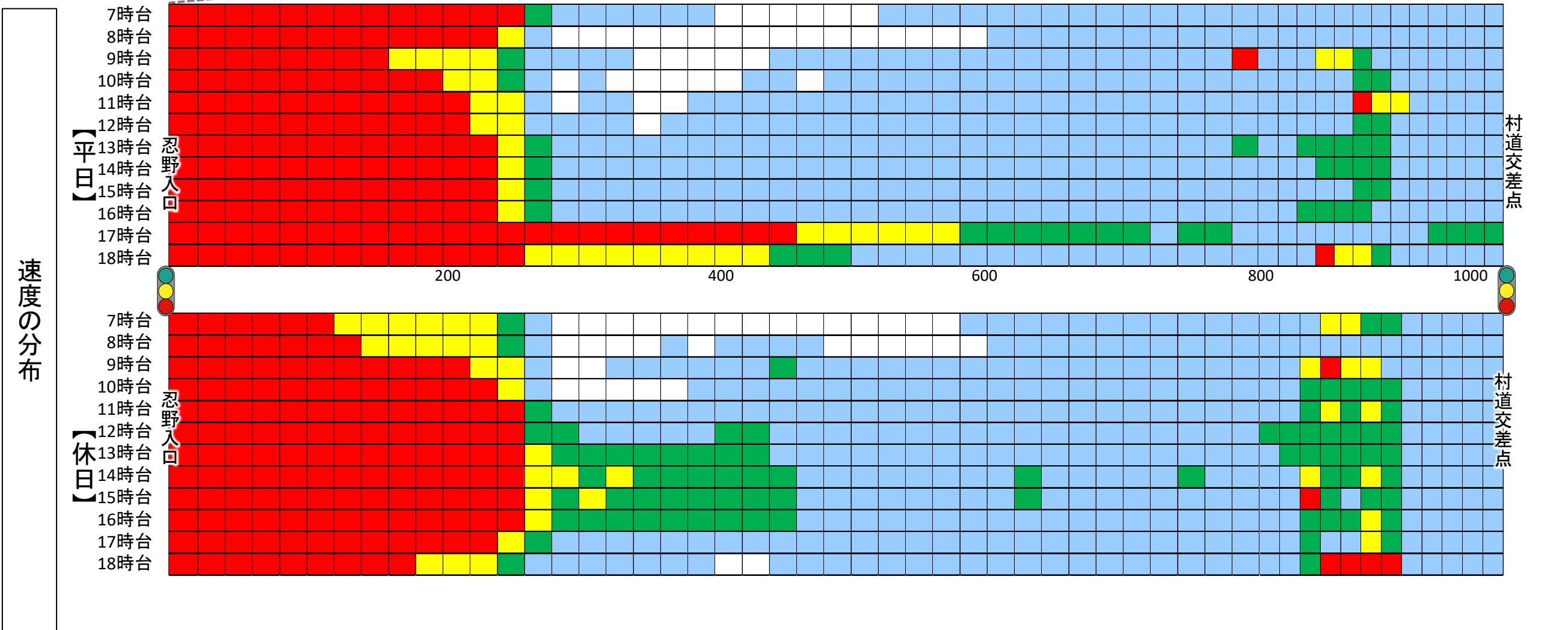
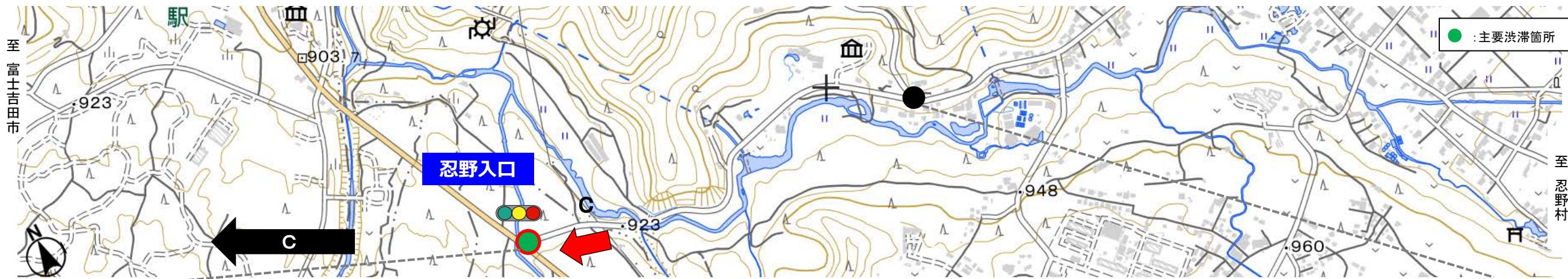
## 8-6 R2年度検討箇所 (②国道138号 忍野入口交差点(山中湖村))



使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (②国道138号 忍野入口交差点(山中湖村))



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

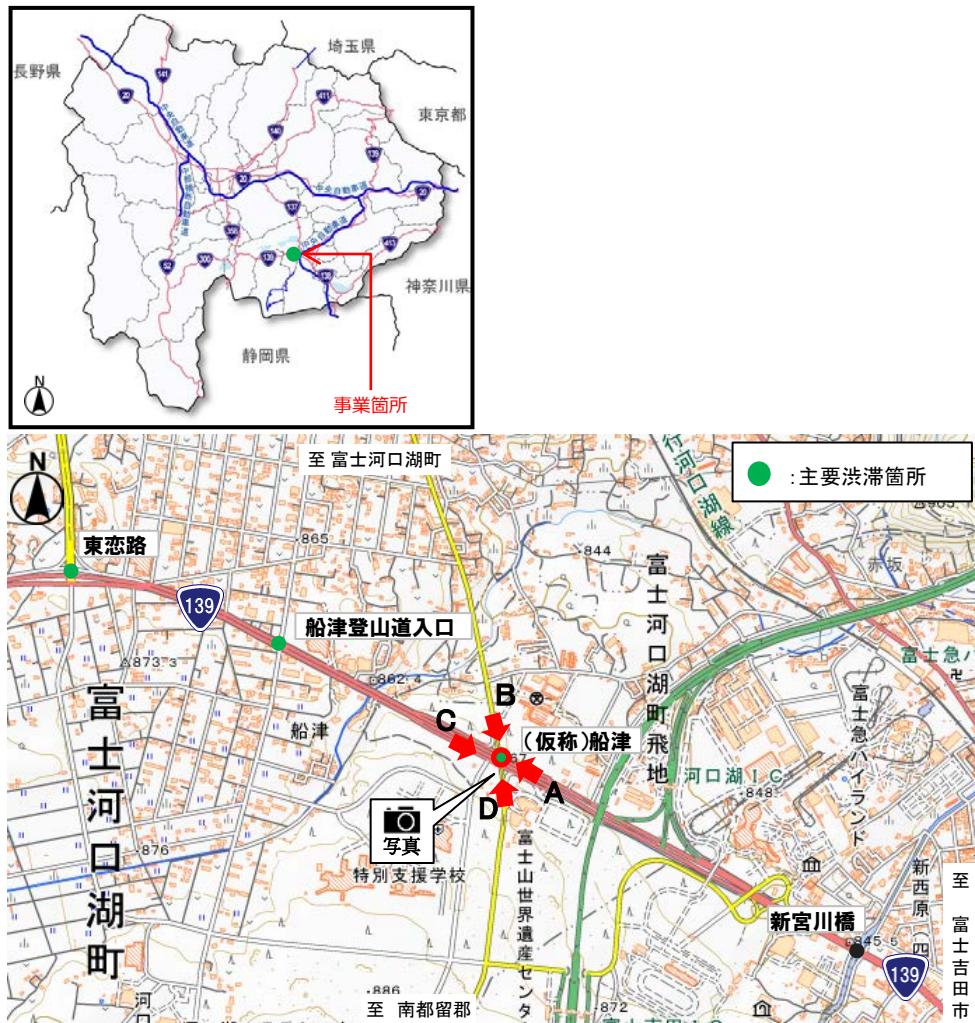
使用データ: ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

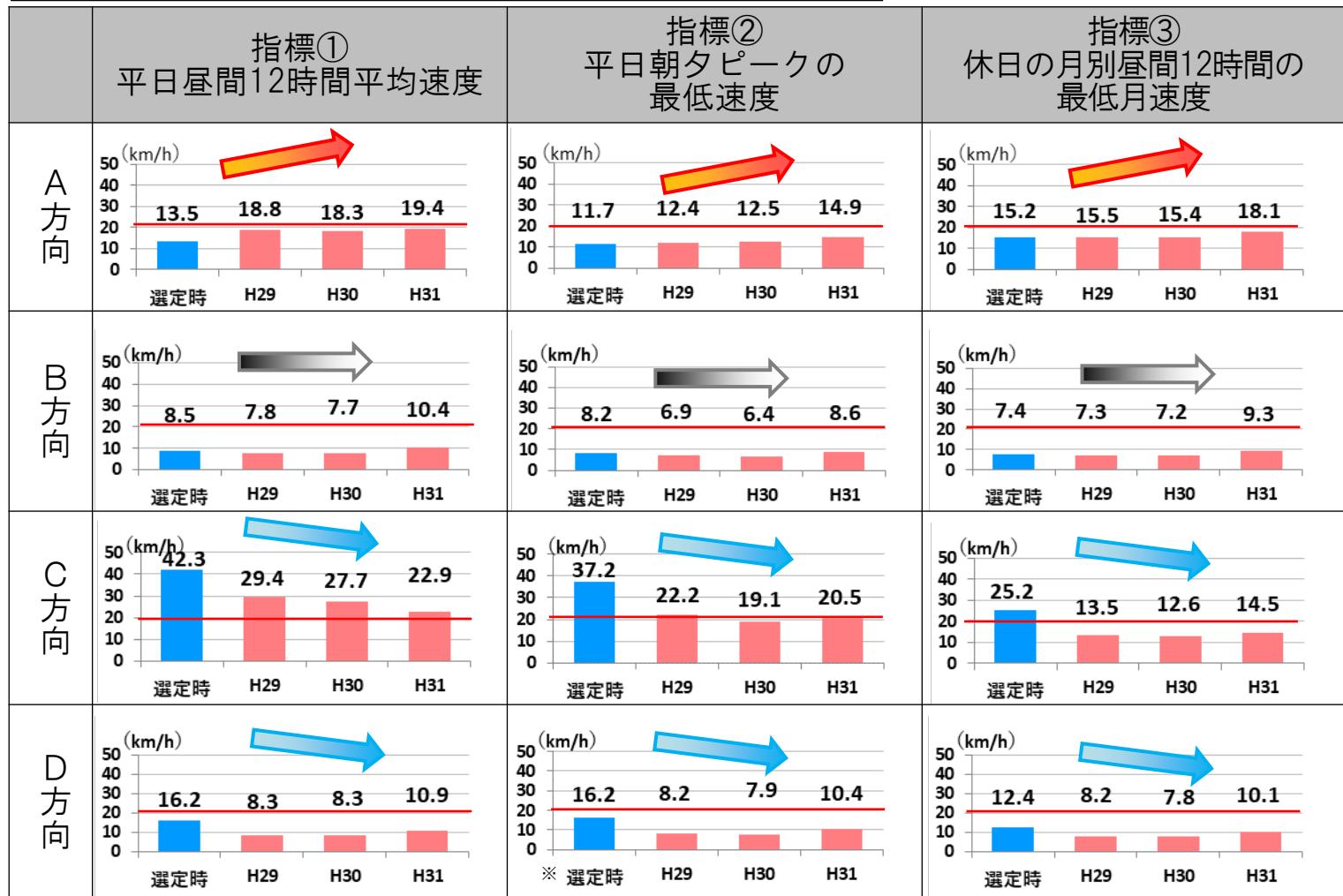
## 8-6 R2年度検討箇所 (③国道139号 (仮称)船津交差点(富士河口湖町))

○選定時はA、B、D方向で速度が低かったが、A方向で改善が見られるものの、各方向で基準を下回る。  
 ○BD方向では、平日、休日ともに、20km/hを下回る速度低下区間が100m程度発生。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 抽出指標の判定

指標該当状況： ●：該当、－：非該当

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月  
 (指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

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	(仮称)船津	富士河口湖町	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

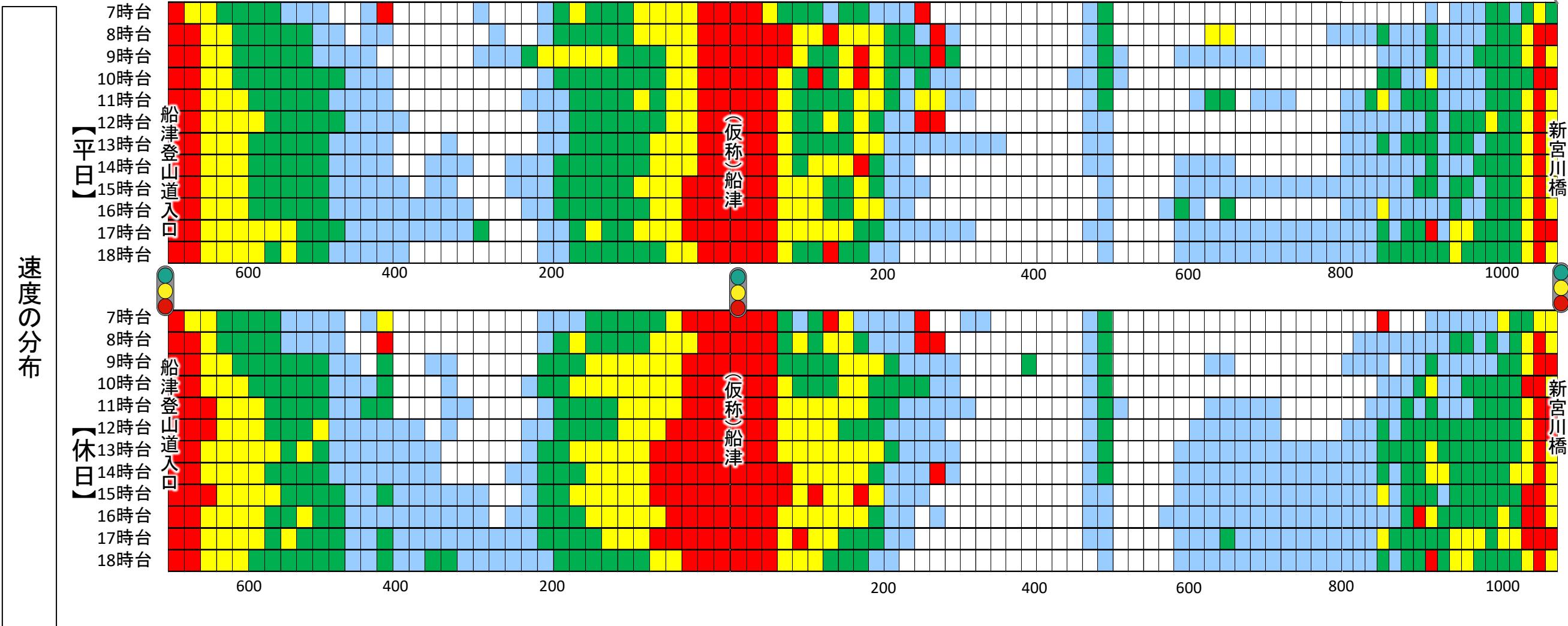
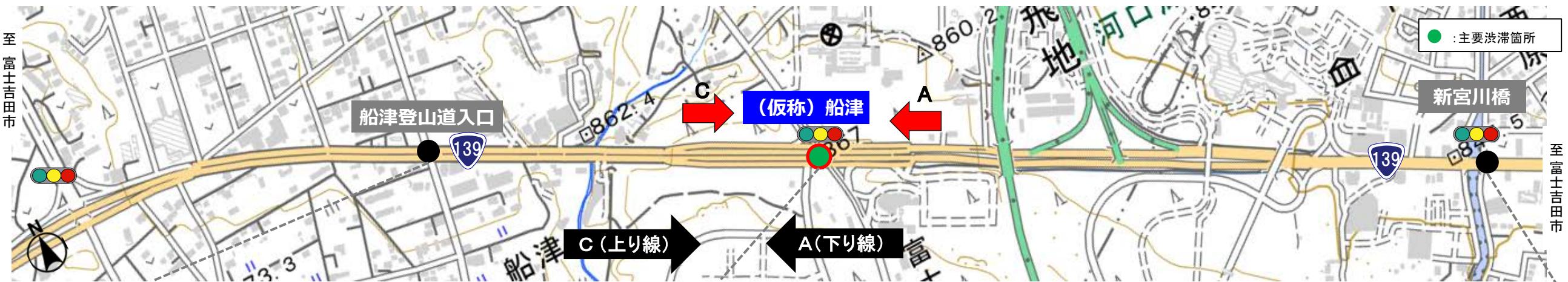
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下

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

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (③国道139号 (仮称)船津交差点(富士河口湖町))

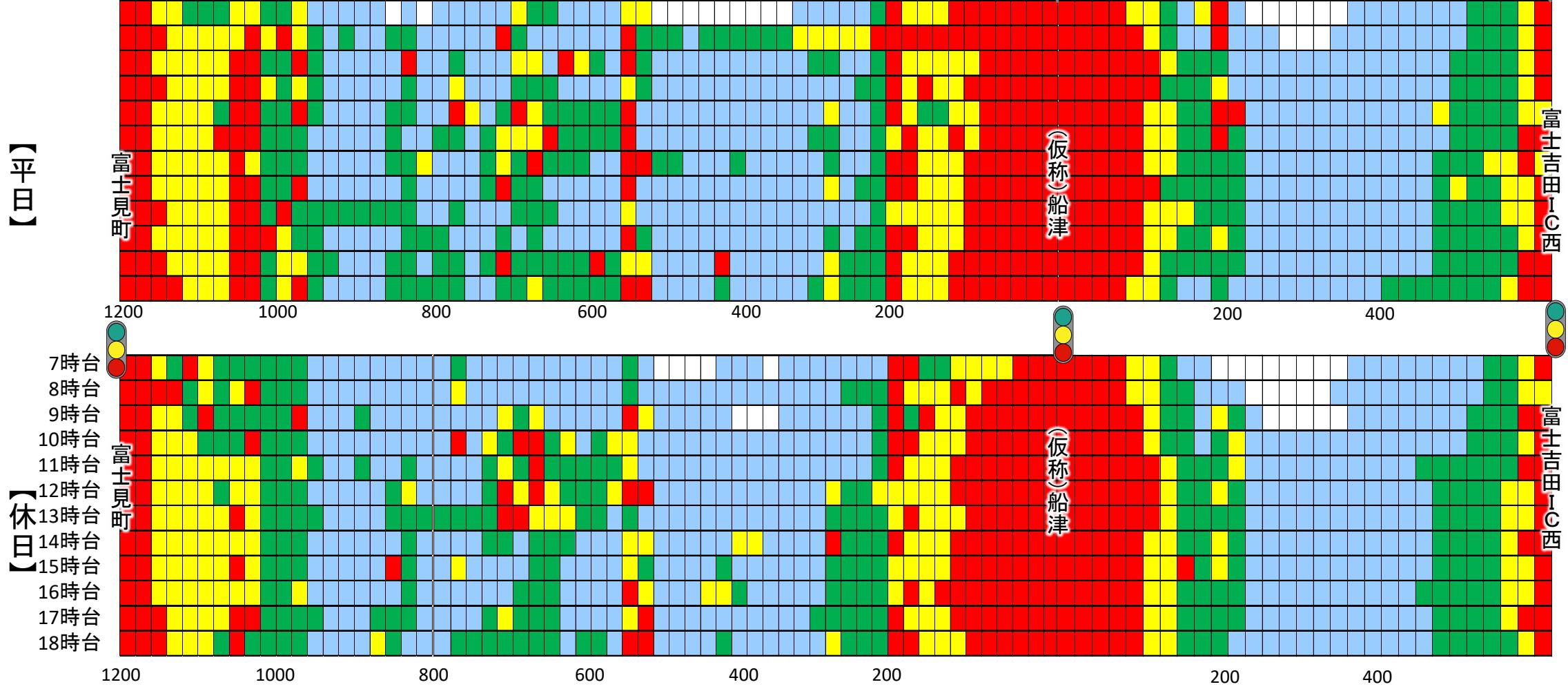


■ ~20km/h ■ 20~30km/h ■ 30~40km/h ■ 40km/h~50km/h □ 50km/h~ ■ データ欠損

使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (③国道139号 (仮称)船津交差点(富士河口湖町))



■  $\sim 20\text{km/h}$ 
■  $20\sim 30\text{km/h}$ 
■  $30\sim 40\text{km/h}$ 
■  $40\text{km/h}\sim 50\text{km/h}$ 
■  $50\text{km/h}\sim$ 
■ データ欠損

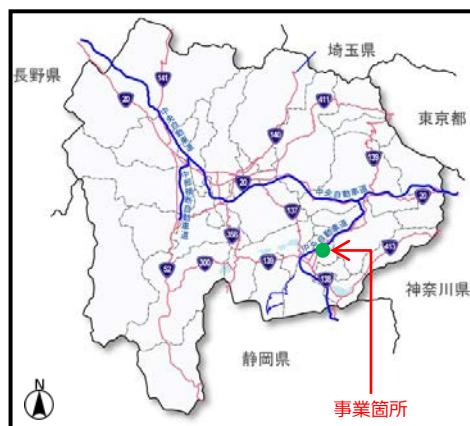
使用データ: ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

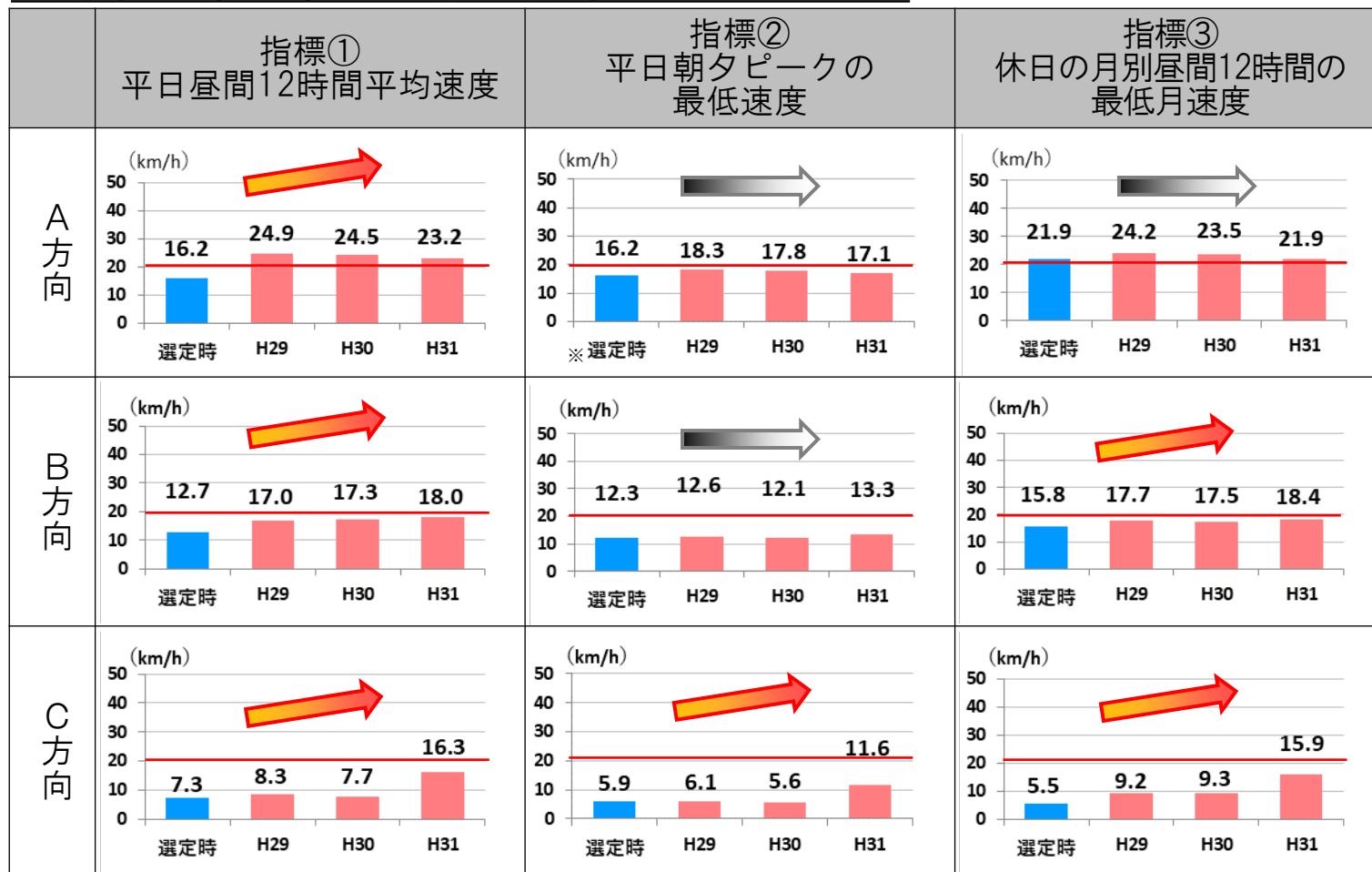
## 8-6 R2年度検討箇所 (④国道139号 寿団地入口交差点(富士吉田市))

○選定時は各方向で各指標を下回り、改善傾向にあるものの、現在も下回っている。  
 ○A、B方向では、朝夕ピーク時間を中心に、20km/hを下回る速度低下区間が長距離にわたって発生。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

### 抽出指標の判定

指標該当状況： ●：該当、一：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	寿団地入口	韮崎市	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

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】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月（指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く）

【H29】平成29年1月～平成29年12月

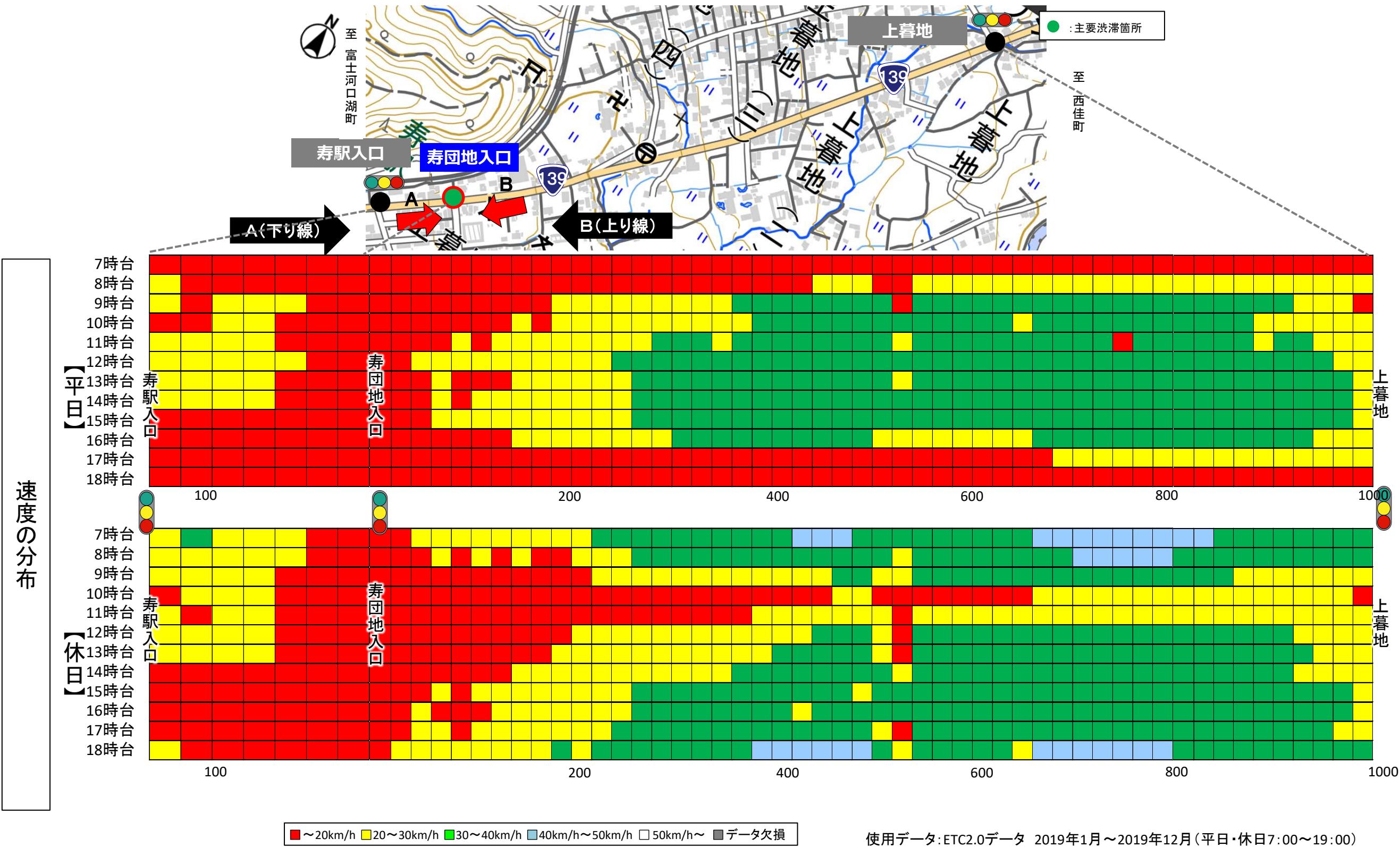
【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (④国道139号 寿団地入口交差点(富士吉田市))



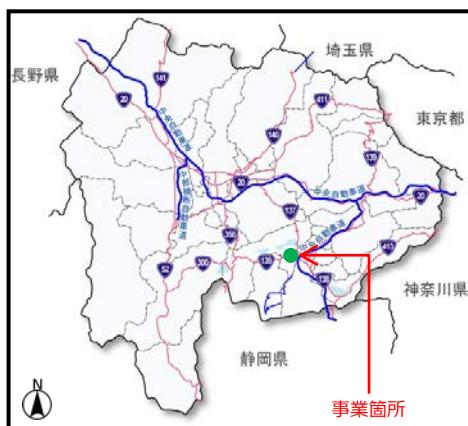


# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

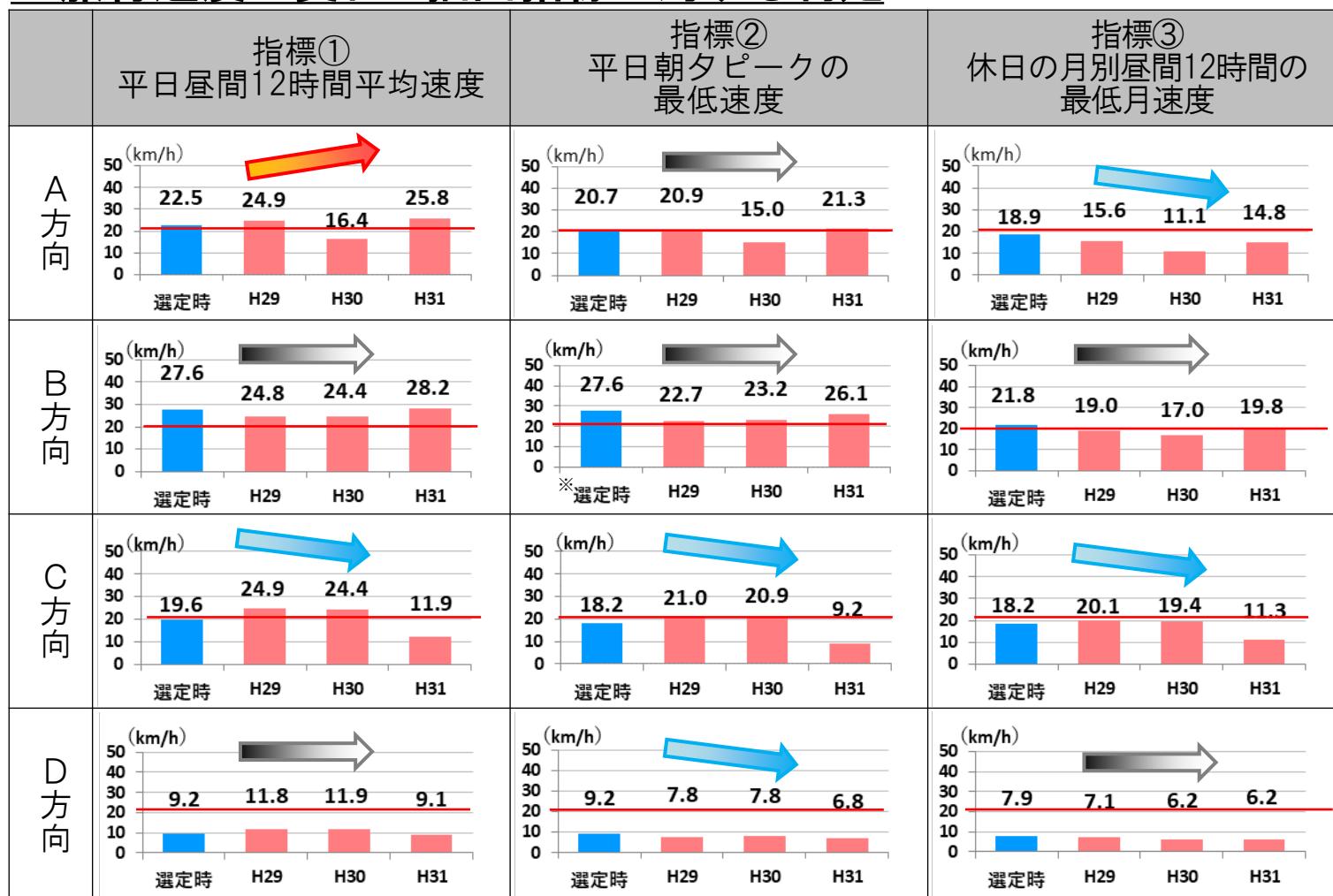
## 8-6 R2年度検討箇所 (⑤)国道139号 船津登山道入口交差点(富士河口湖町)

- 選定時からD方向の速度が低く、現在も横ばい傾向。
- A方向では、休日の午後に250m程度の20km/hを下回る速度低下区間が発生。
- D方向は、平日、休日ともに、隣接する(仮称)山梨赤十字病院まで速度低下区間が続く。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	船津登山道入口	富士河口湖町	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典: 民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月~11月、指標③は平成22年3月~平成23年2月  
(指標③: 高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月~平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月~平成29年12月

【H30】平成30年1月~平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月~令和元年12月

抽出指標①: 平日昼間12時間平均速度が20km/h以下

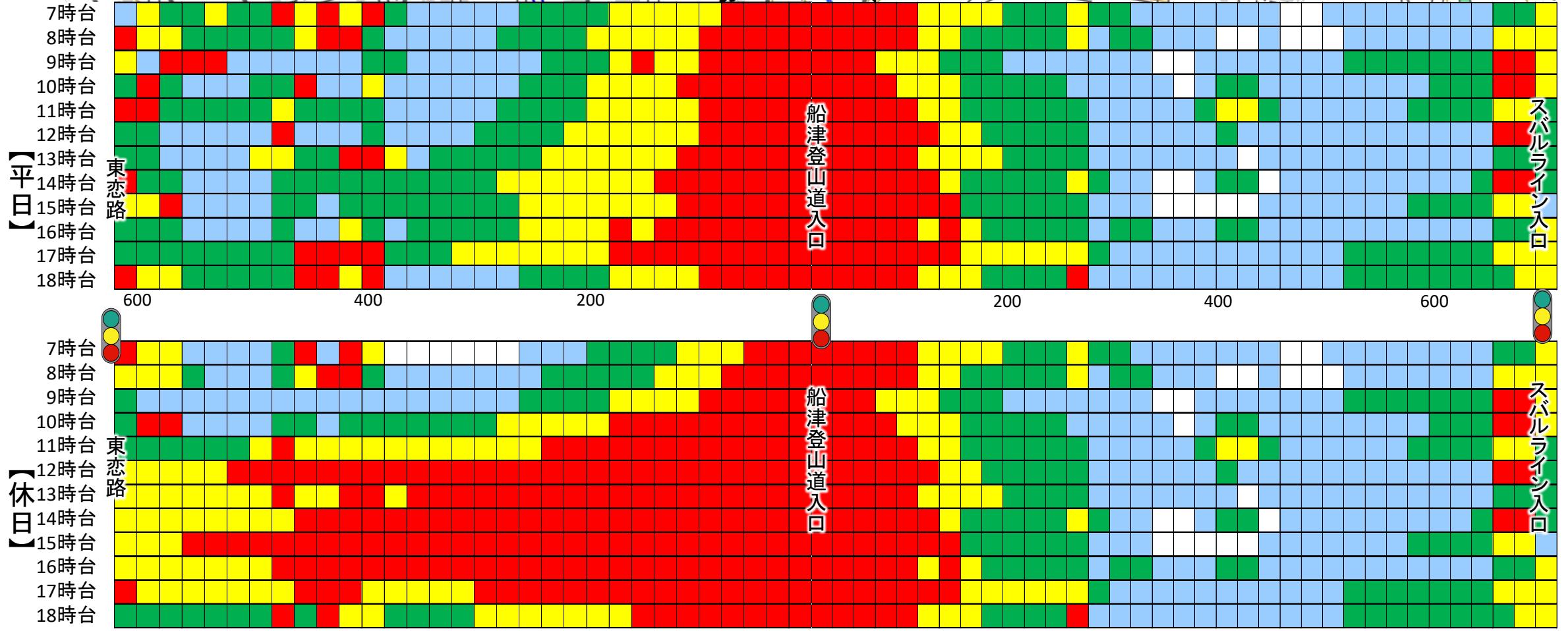
抽出指標②: 平日朝夕ピーク(6~10時、16~20時)の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下

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

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑤国道139号 船津登山道入口交差点(富士河口湖町))

ふなつとざんどういりぐち

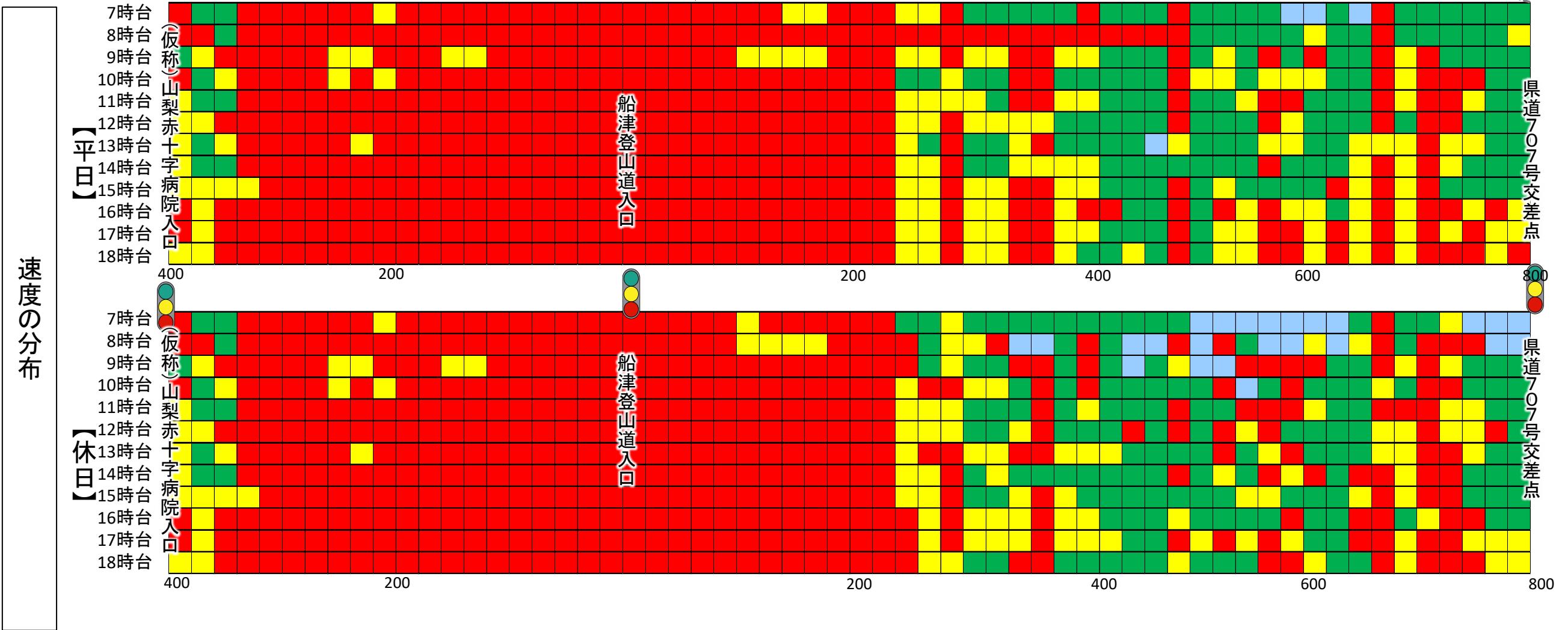
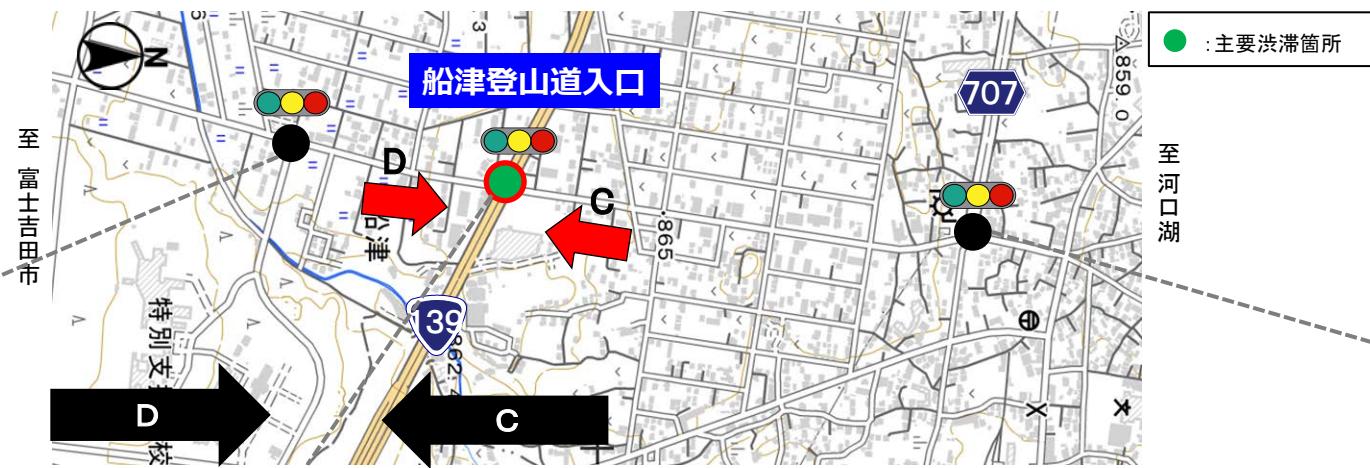


■  $\sim 20\text{km/h}$  ■ 20~30km/h ■ 30~40km/h ■ 40km/h~50km/h □ 50km/h~ ■ データ欠損

使用データ: ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑤国道139号 船津登山道入口交差点(富士河口湖町))



■  $\sim 20\text{km/h}$ 
■  $20\sim 30\text{km/h}$ 
■  $30\sim 40\text{km/h}$ 
■  $40\text{km/h}\sim 50\text{km/h}$ 
  $50\text{km/h}\sim$ 
 データ欠損

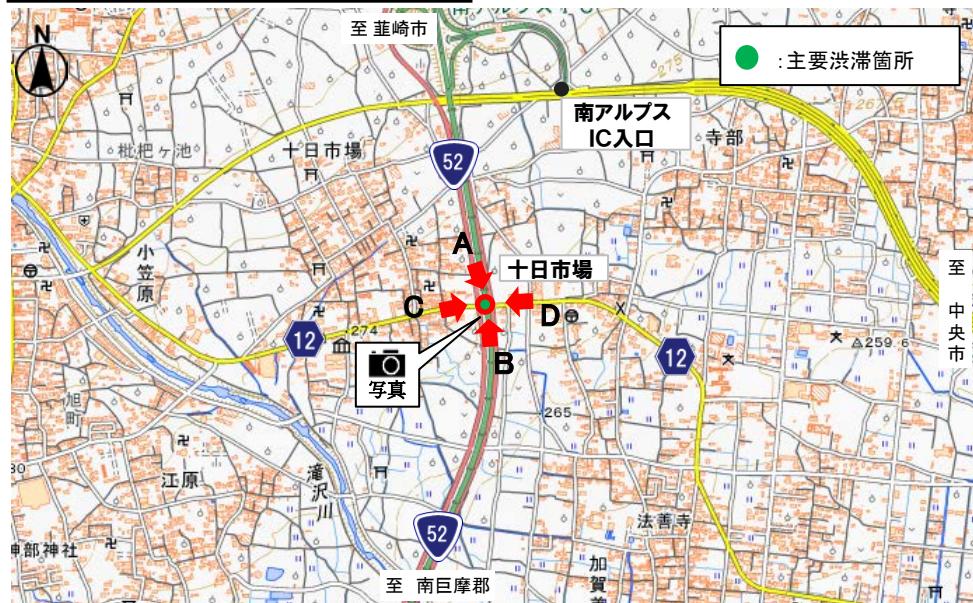
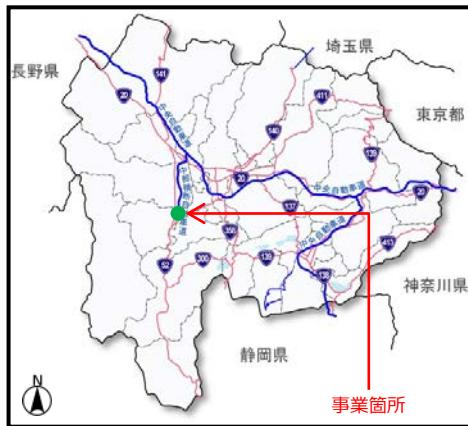
使用データ: ETC2.0データ 2019年1月～2019年12月(平日・休日7:00～19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

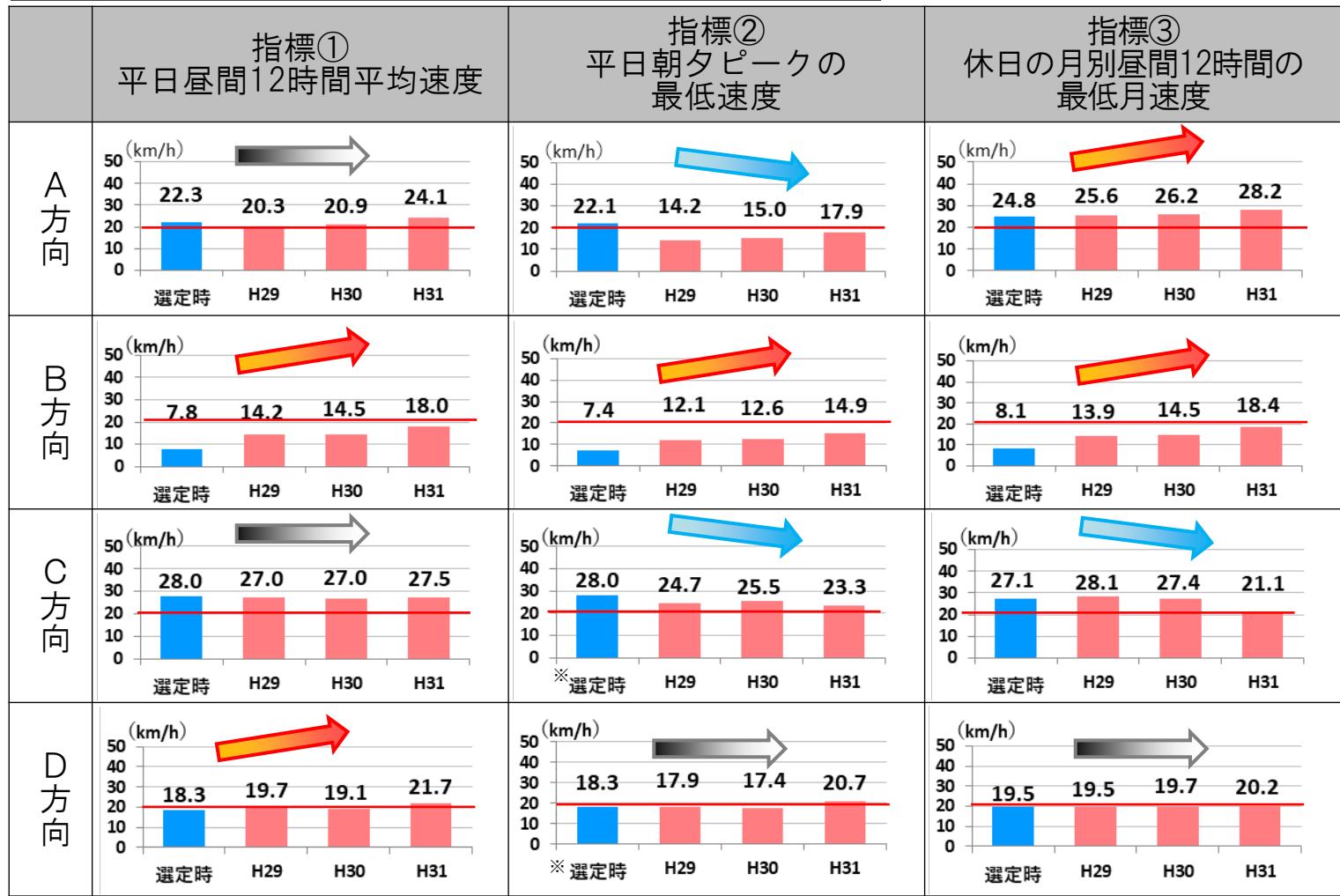
## 8-6 R2年度検討箇所 (⑥国道52号 十日市場交差点(南アルプス市))

- 選定時はB方向の速度が低かったが、改善傾向にある。
- B方向では、平日、休日ともに20km/hを下回る速度低下区間が100m程度発生。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	十日市場	南アルプス市	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

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

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月  
 (指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

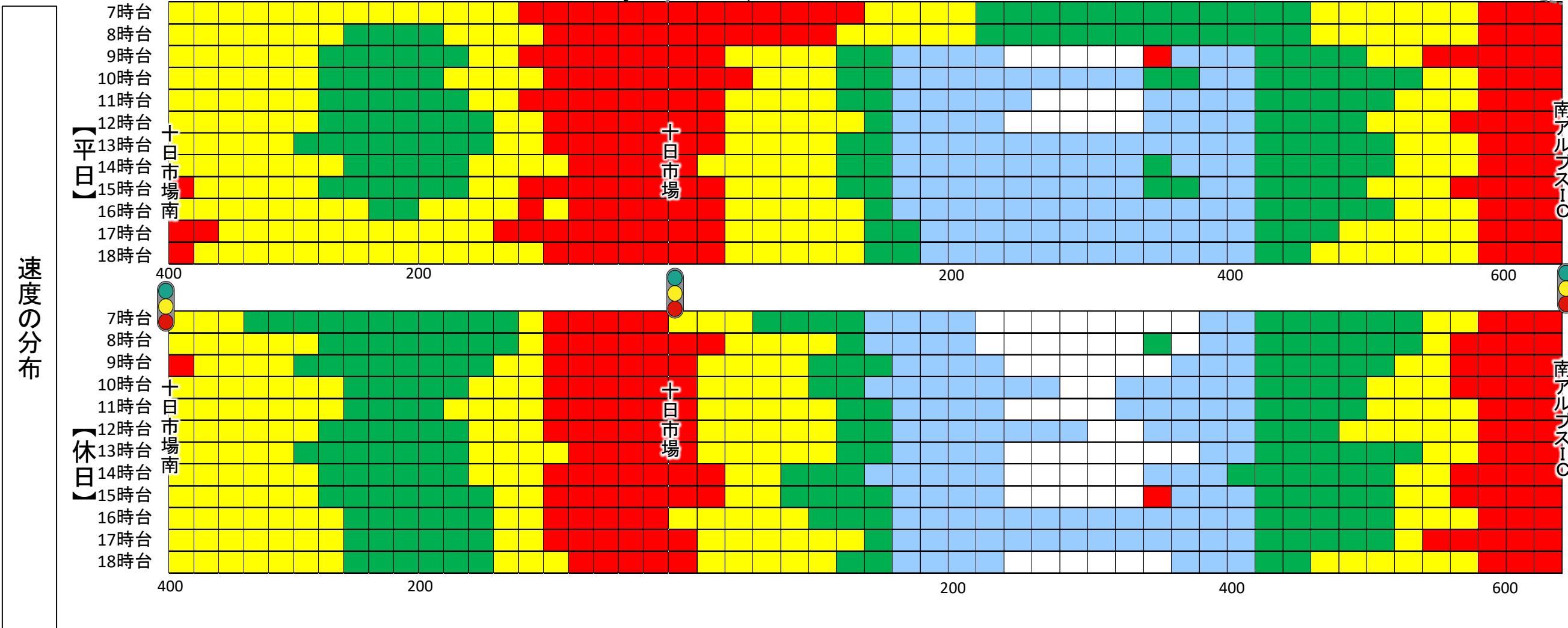
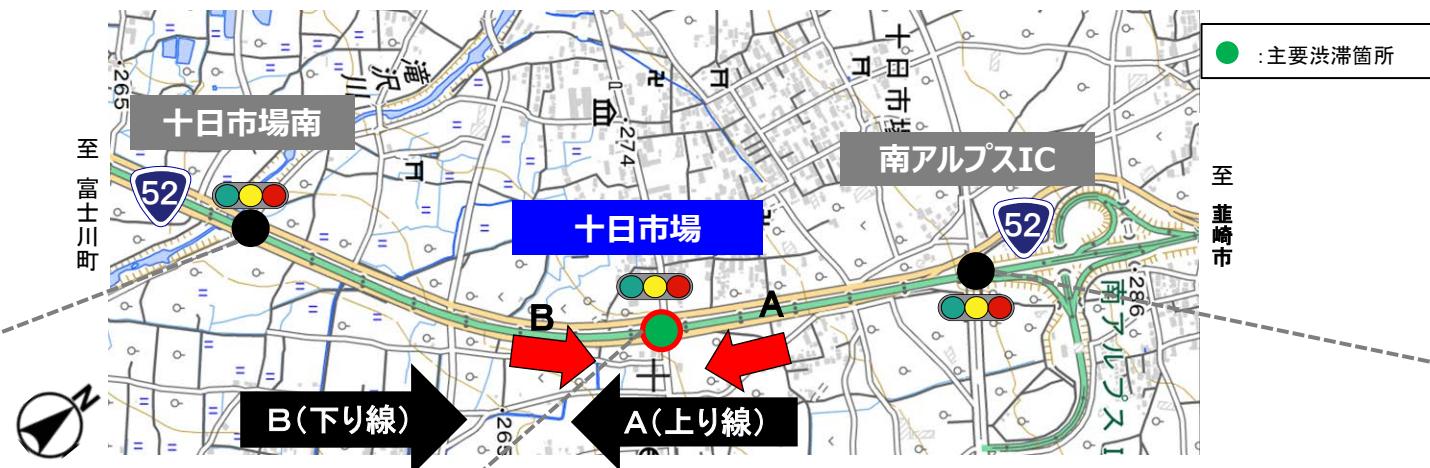
【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑥国道52号 十日市場交差点(南アルプス市))



■  $\sim 20\text{km/h}$  ■ 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 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑥国道52号 十日市場交差点(南アルプス市))



■  $\sim 20\text{km/h}$  ■ 20~30km/h ■ 30~40km/h ■ 40km/h~50km/h □ 50km/h~ ■ データ欠損

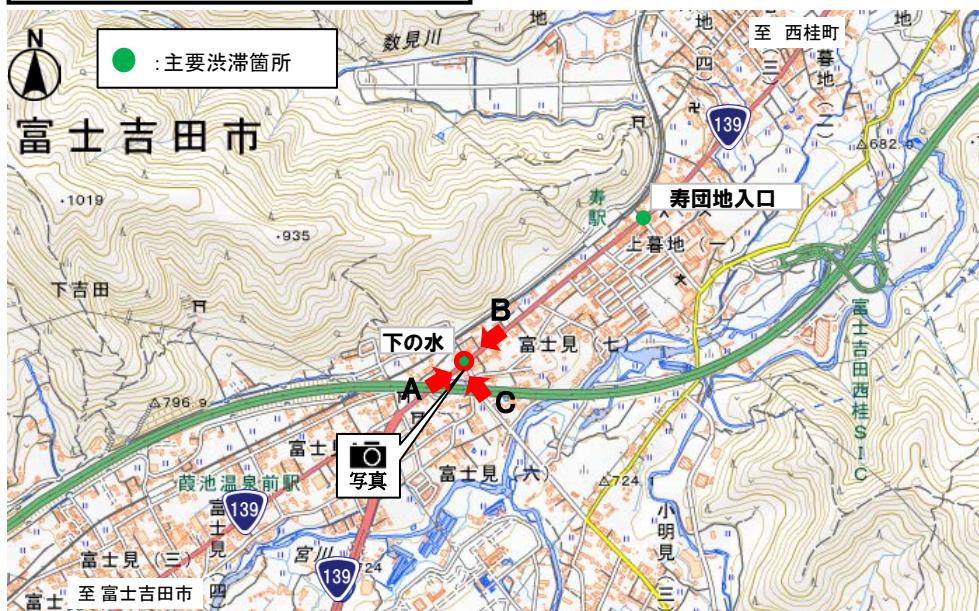
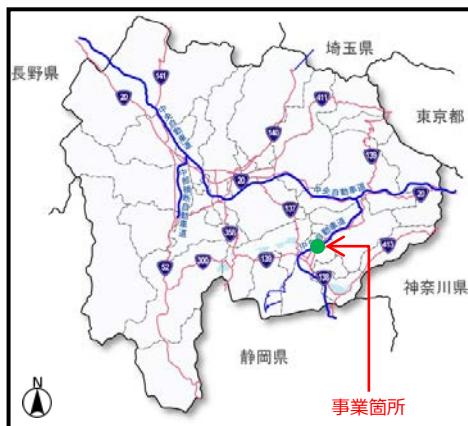
使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

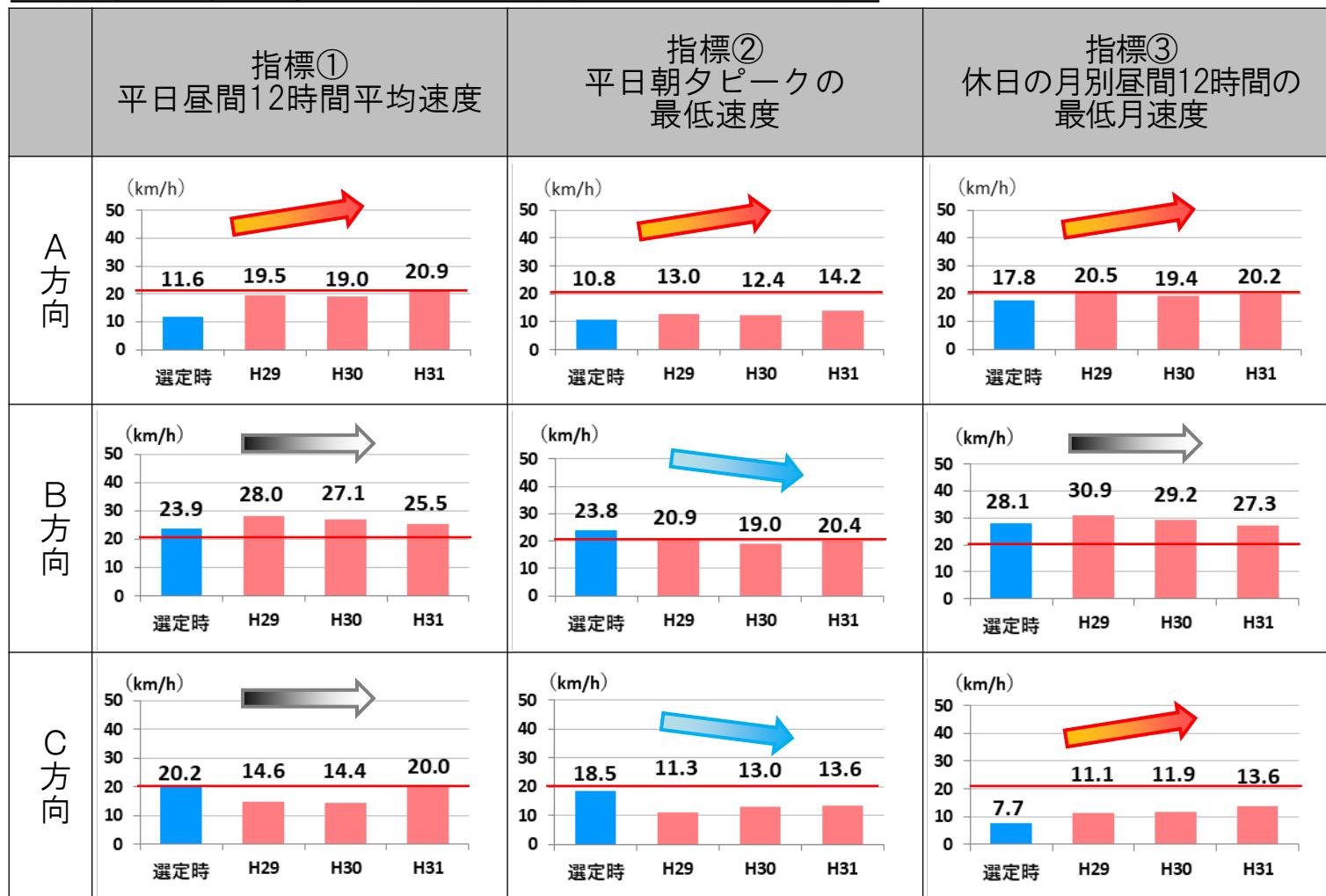
## 8-6 今年度検討箇所 (⑦国道139号 下の水交差点(富士吉田市))

○選定時は、A方向で速度が低い傾向にあったが、現在は指標②ピーク時の基準を下回る。  
 ○A方向では、隣接する富士見バイパス北交差点まで20km/hを下回る速度低下区間が続いている。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	下の水	富士吉田市	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

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

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月  
 (指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

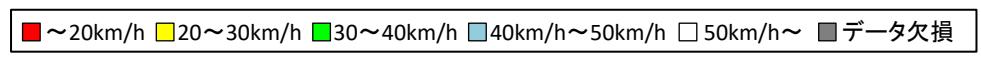
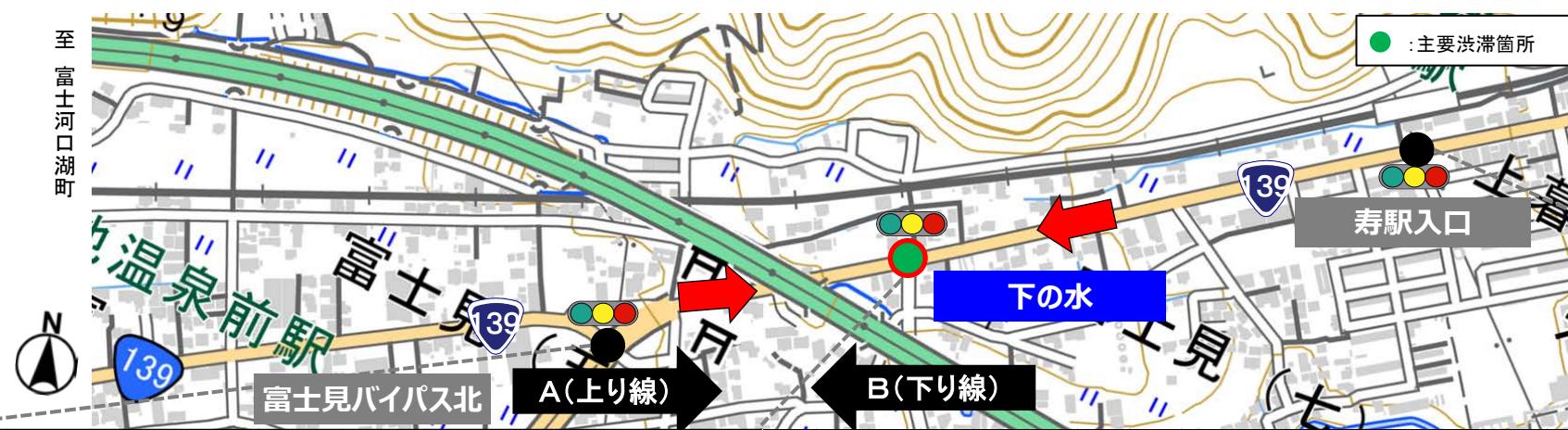
【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

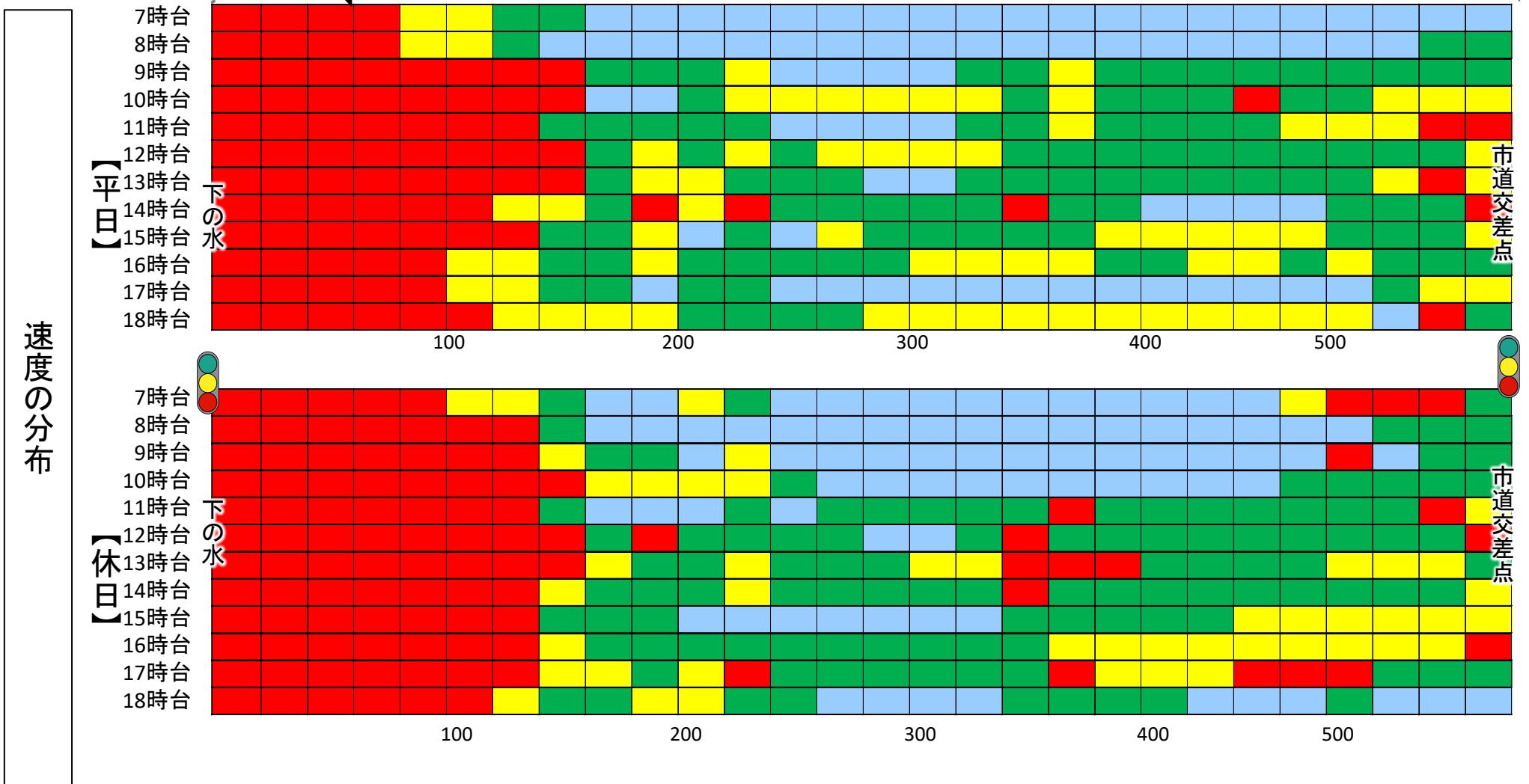
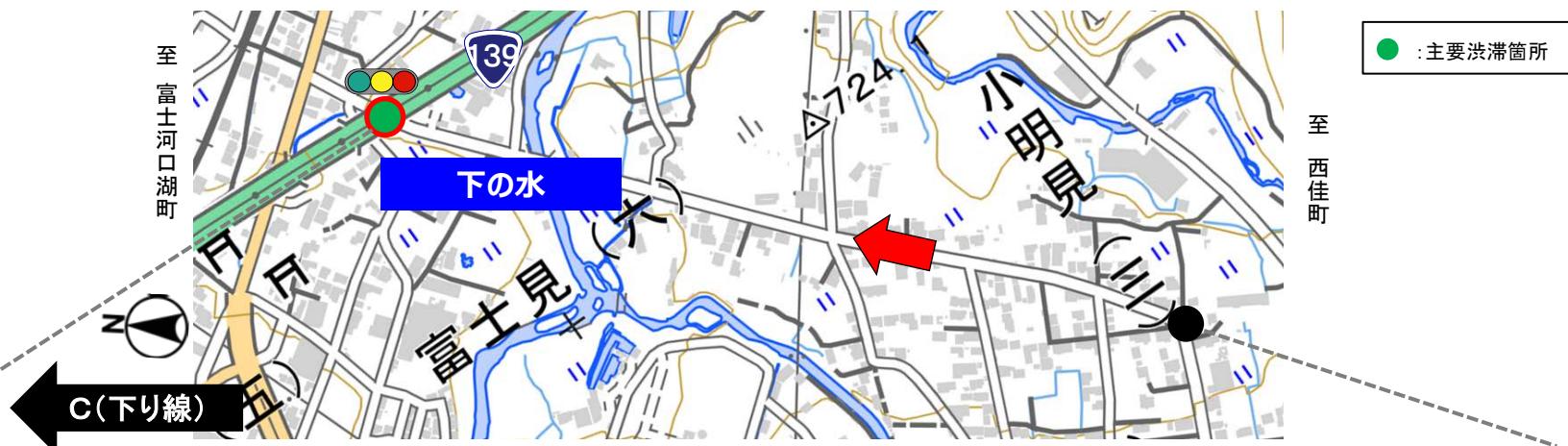
## 8-6 R2年度検討箇所 (⑦国道139号 下の水交差点(富士吉田市))



使用データ: ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑦国道139号 下の水交差点(富士吉田市))



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

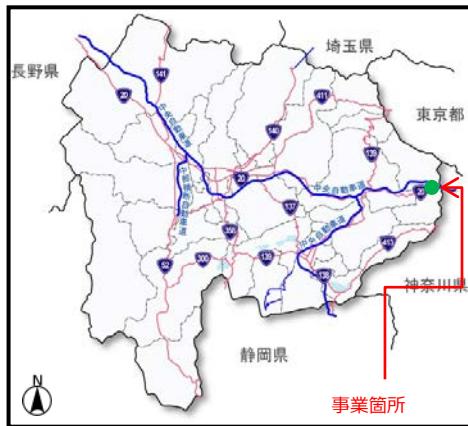
使用データ: ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

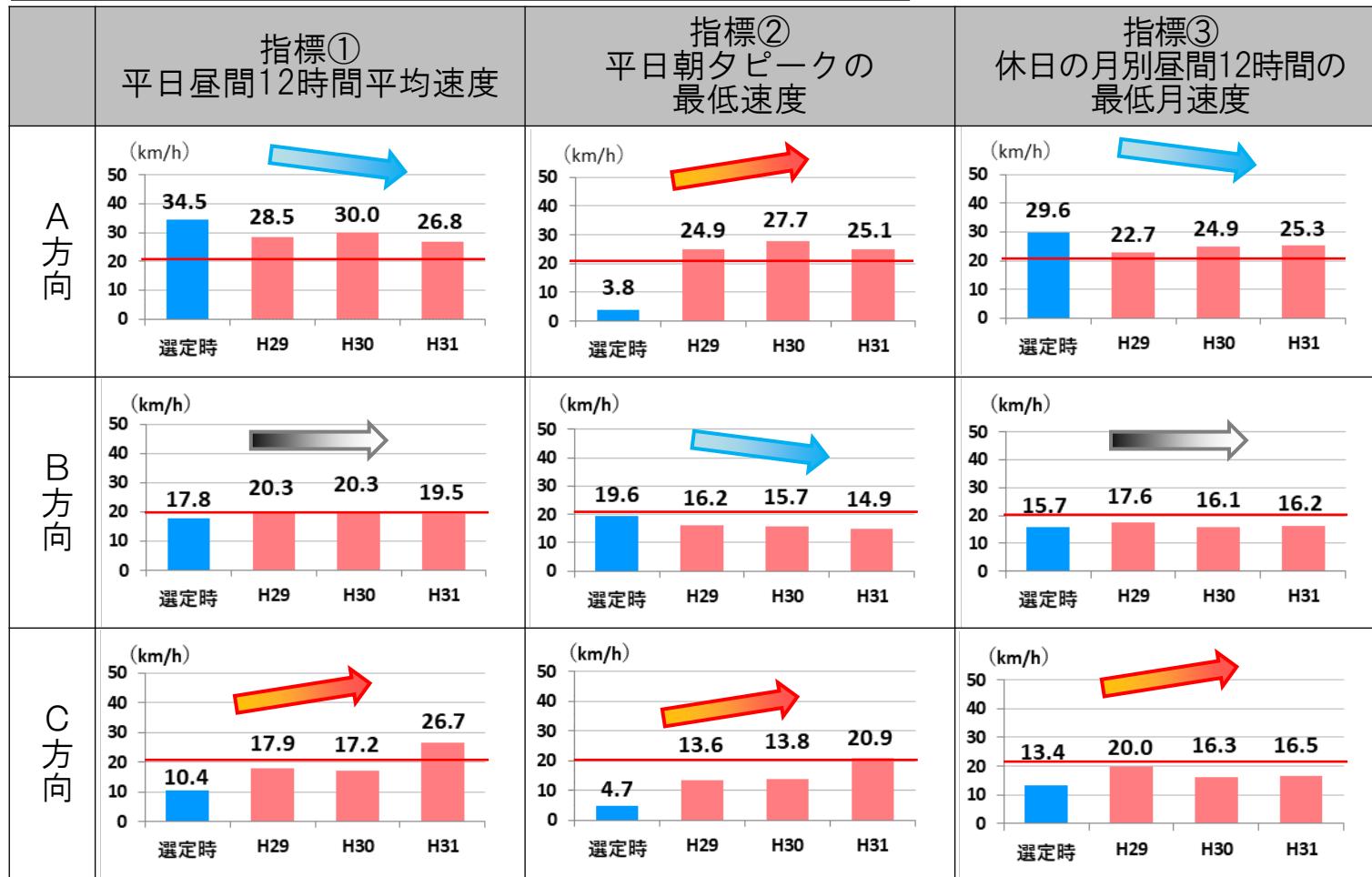
## 8-6 R2年度検討箇所 (⑧国道20号 (仮称)上野原2交差点(上野原市))

- 選定時はB方向やC方向で速度が低かったが、速度は改善傾向にある。
- B方向で20km/hを下回る速度低下区間が100m程度発生。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	(仮称)上野原2	上野原市	●	選定時	●	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	●	●	●

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月  
 (指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

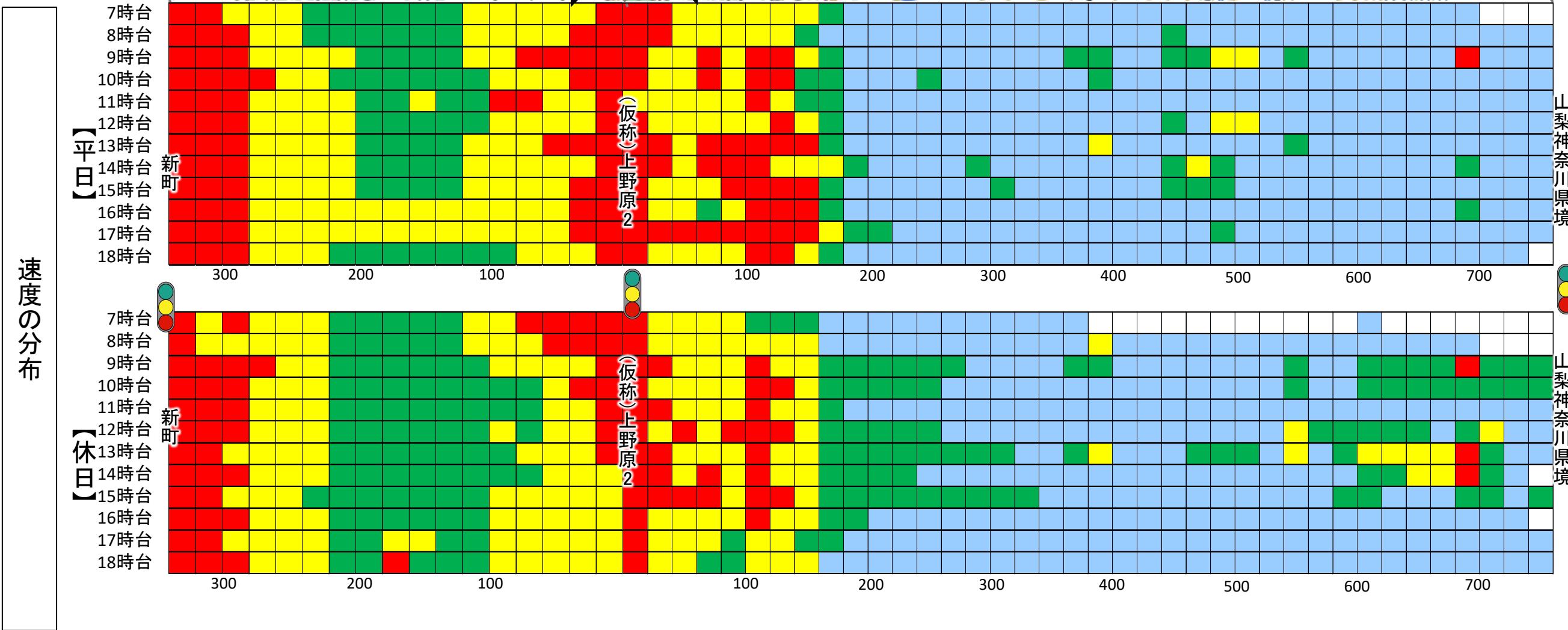
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下

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

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑧国道20号 (仮称)上野原2交差点(上野原市))



■ ~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 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

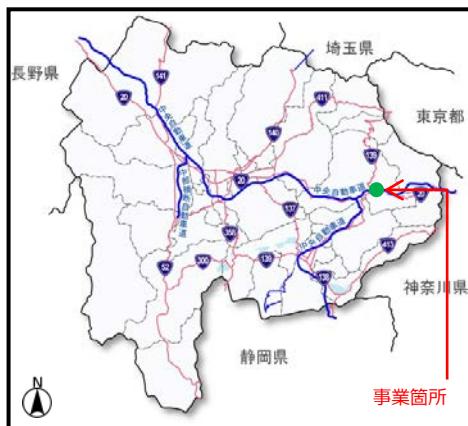


# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

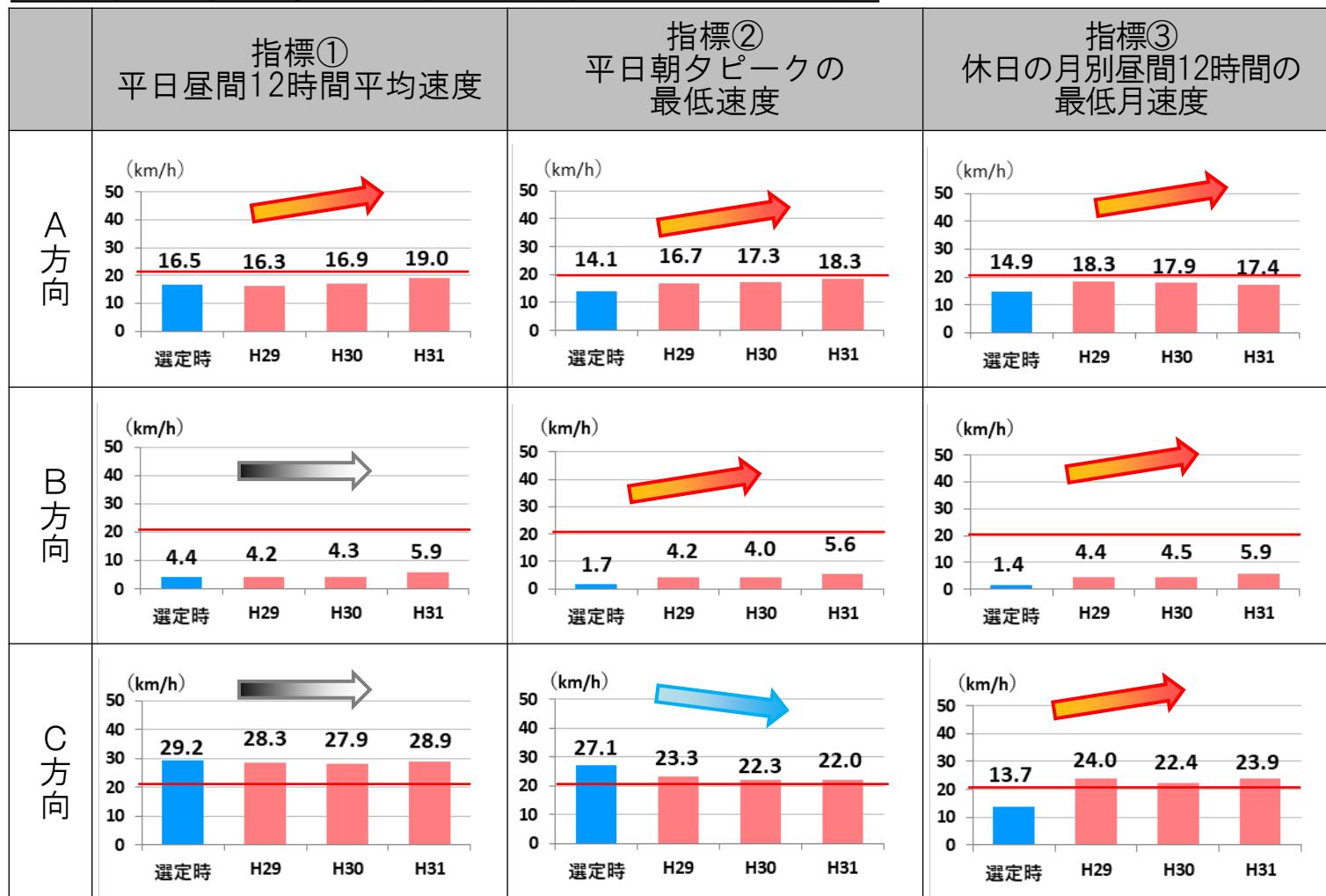
## 8-6 R2年度検討箇所 (⑨国道20号 猿橋小入口交差点(大月市))

- A方向とB方向で指標の基準を下回っていて、特にB方向の速度が、平日、休日ともに低い。
- A方向は隣接する新猿橋西交差点から継続して速度低下が発生。
- B方向の20km/hを下回る速度低下区間は、100m程度となっている。

### 位置図



### 旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



### 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	猿橋小入口	大月市	-	選定時	-	●	●
				29	●	●	●
				30	●	●	●
				31	-	●	●

※選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え、平日12時間平均速度で代替。

出典：民間プローブデータ

【選定時】指標②は平成22年9月～11月、指標③は平成22年3月～平成23年2月  
 (指標③：高速道路無料化実験区間との並走区間は平成22年7月～平成23年3月を除く)

【H29】平成29年1月～平成29年12月

【H30】平成30年1月～平成30年12月

ETC2.0プローブデータ

【H31】平成31年1月～令和元年12月

抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20km/h以下

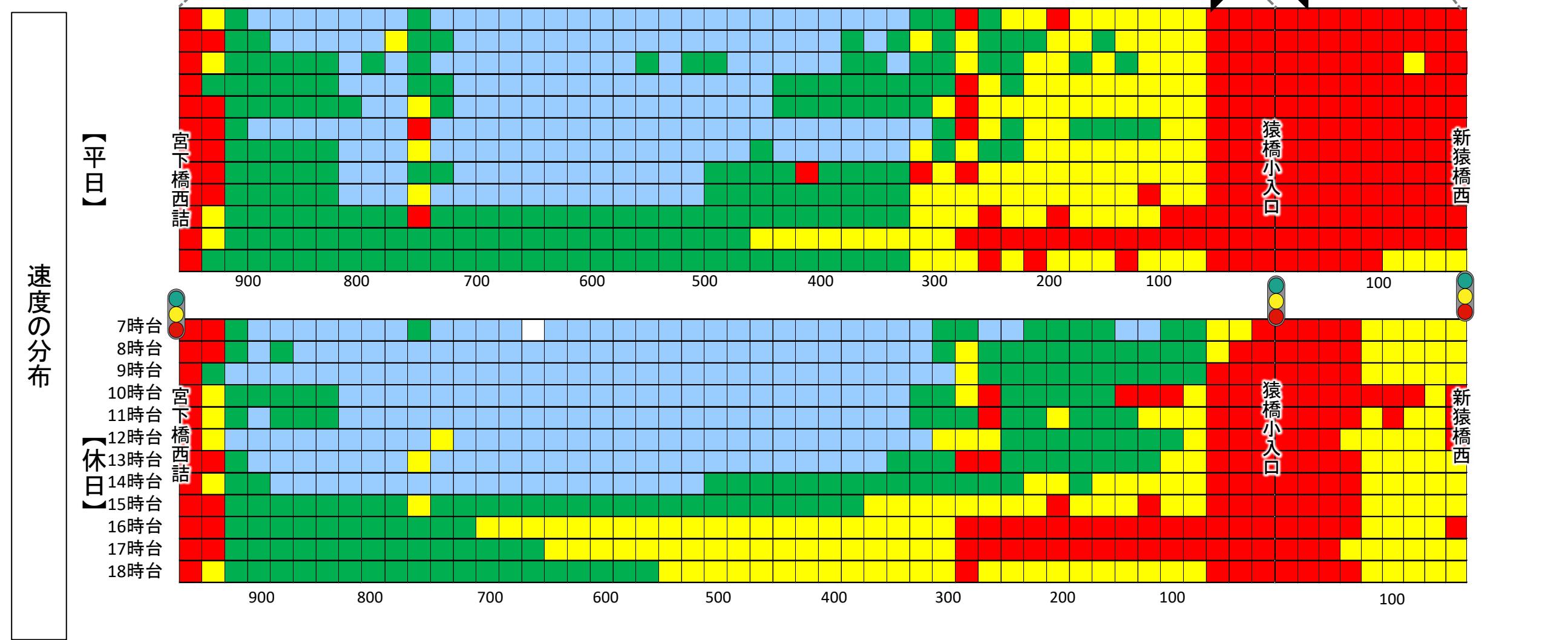
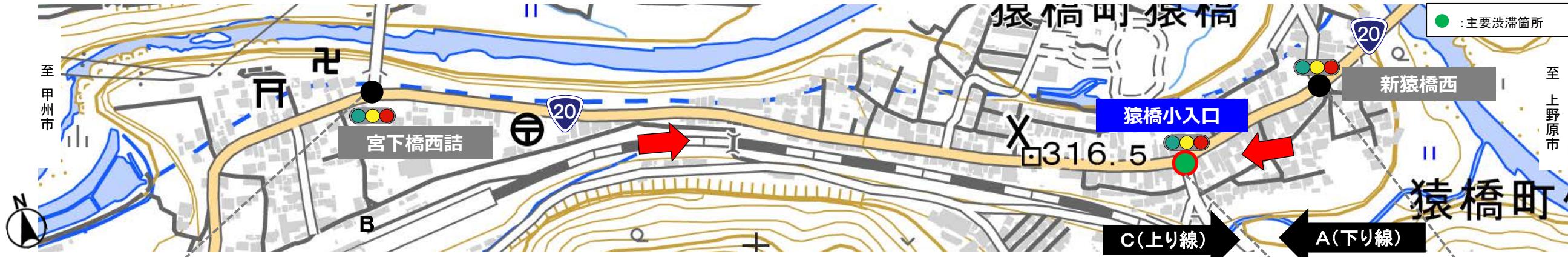
抽出指標②：平日朝夕ピーク(6～10時、16～20時)の時間帯旅行速度の最低速度が20km/h以下

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

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑨国道20号 猿橋小入口交差点(大月市))

さるはししょういりぐち

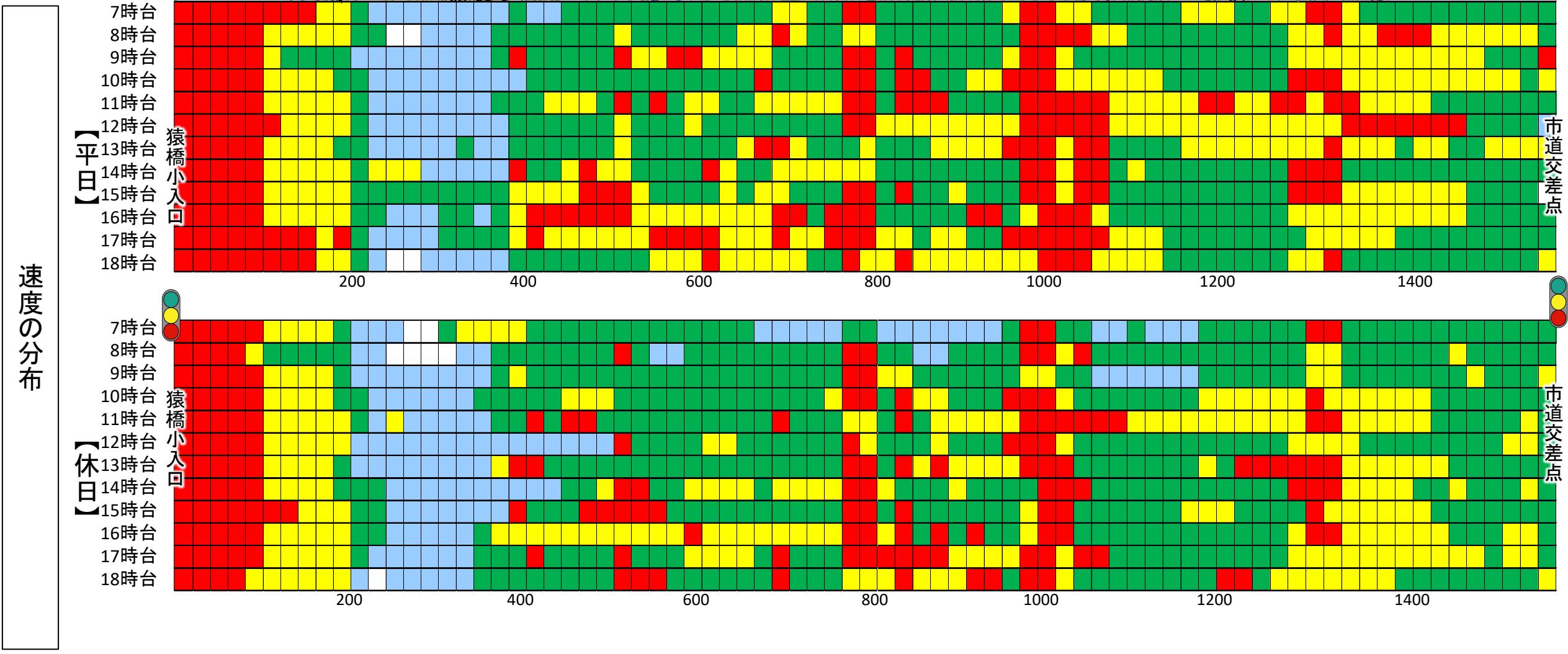


■ ~20km/h ■ 20~30km/h ■ 30~40km/h ■ 40km/h~50km/h □ 50km/h~ ■ データ欠損

使用データ:ETC2.0データ 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

# 8. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 8-6 R2年度検討箇所 (⑨国道20号 猿橋小入口交差点(大月市))



■ ~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 2019年1月~2019年12月(平日・休日7:00~19:00)

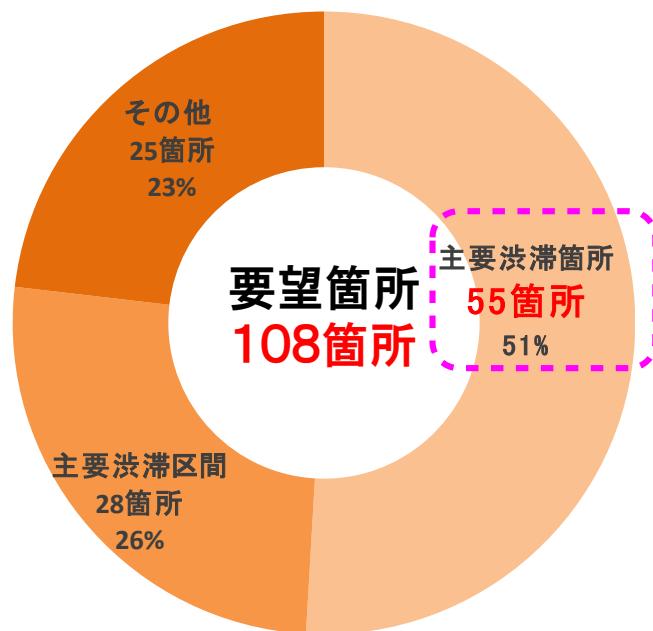
## 9. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

# 9. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

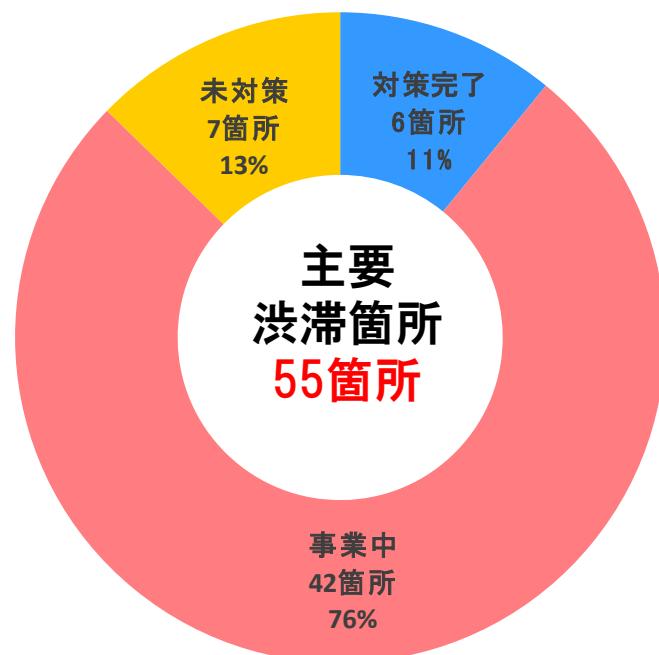
## 9-1 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所

- 令和元年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。
- 108箇所のうち、**55箇所**(約半数)は**主要渋滞箇所**。
- 残りの53箇所については、引続き状況を確認し、取扱いを検討。

### ■渋滞箇所区分



### ■対策進捗状況



### ■位置図

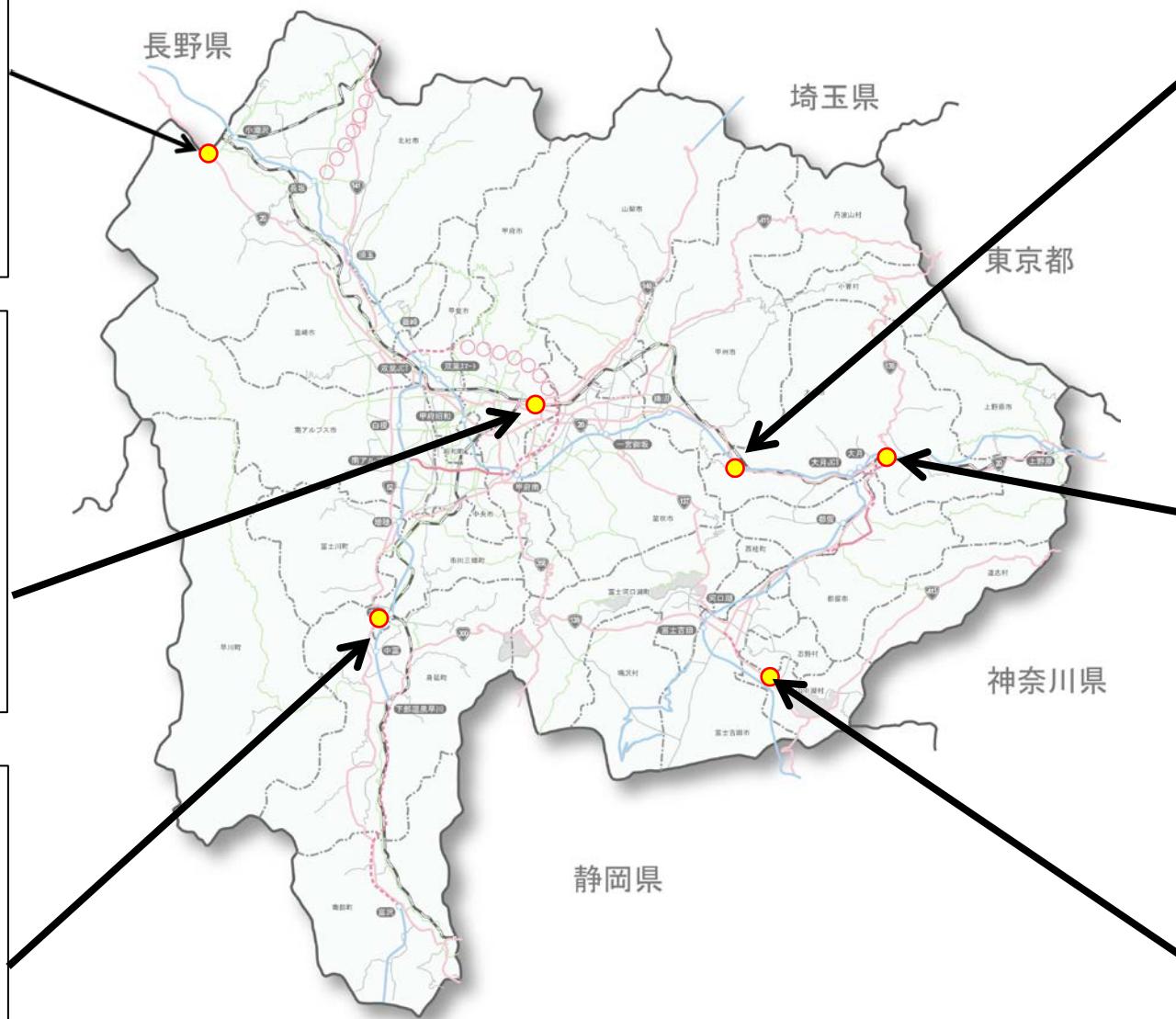
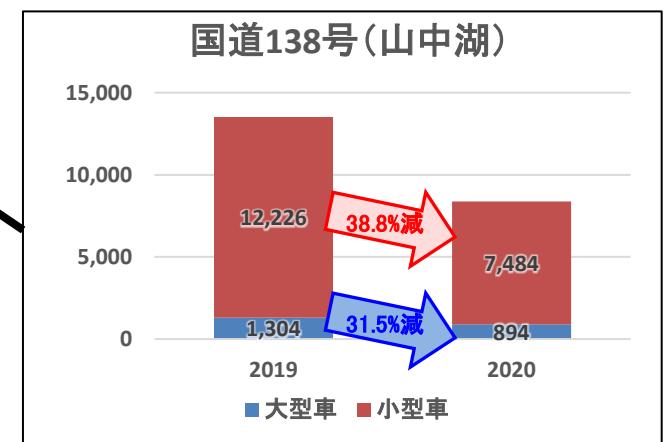
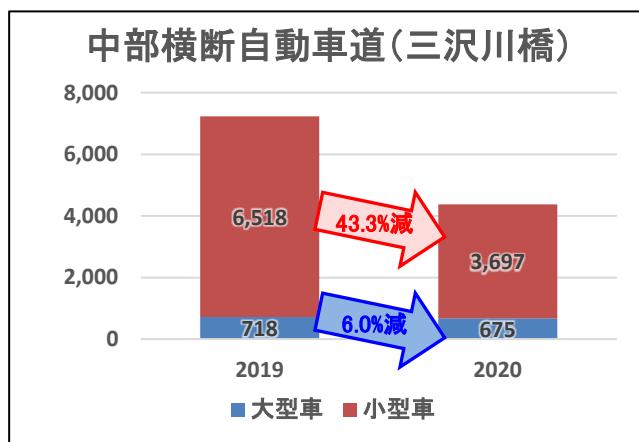
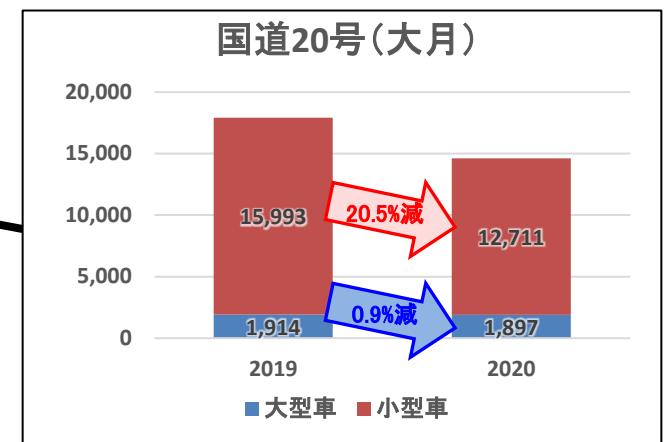
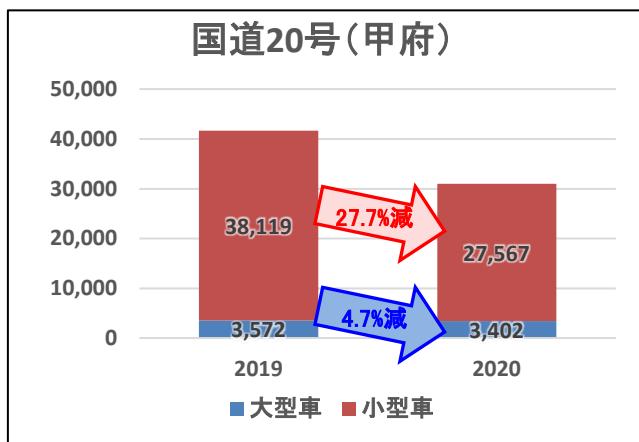
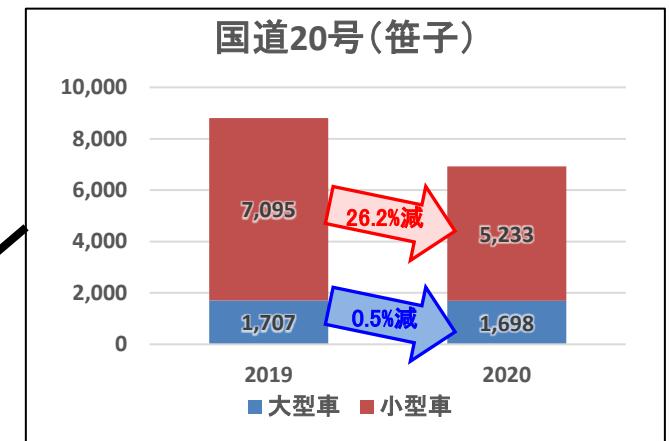
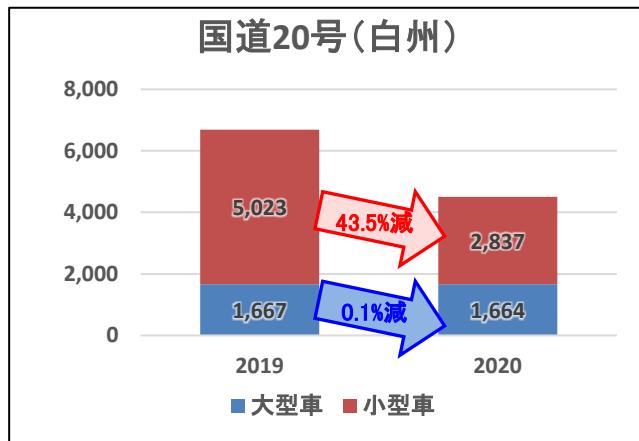


## 10. コロナ情勢に伴う交通状況分析

# 10. コロナ情勢に伴う交通状況分析

## 10-1 交通量の変動状況

○コロナ感染症の緊急事態宣言期間中の交通量は、小型車が20%～45%程度的大幅減少。  
 ○一方で、大型車は小幅減少。特に、国道20号の県境に近い箇所では昨年と同程度。  
 ※(2019年:2019年4月9日～5月26日 2020年:2020年4月7日～5月24日)



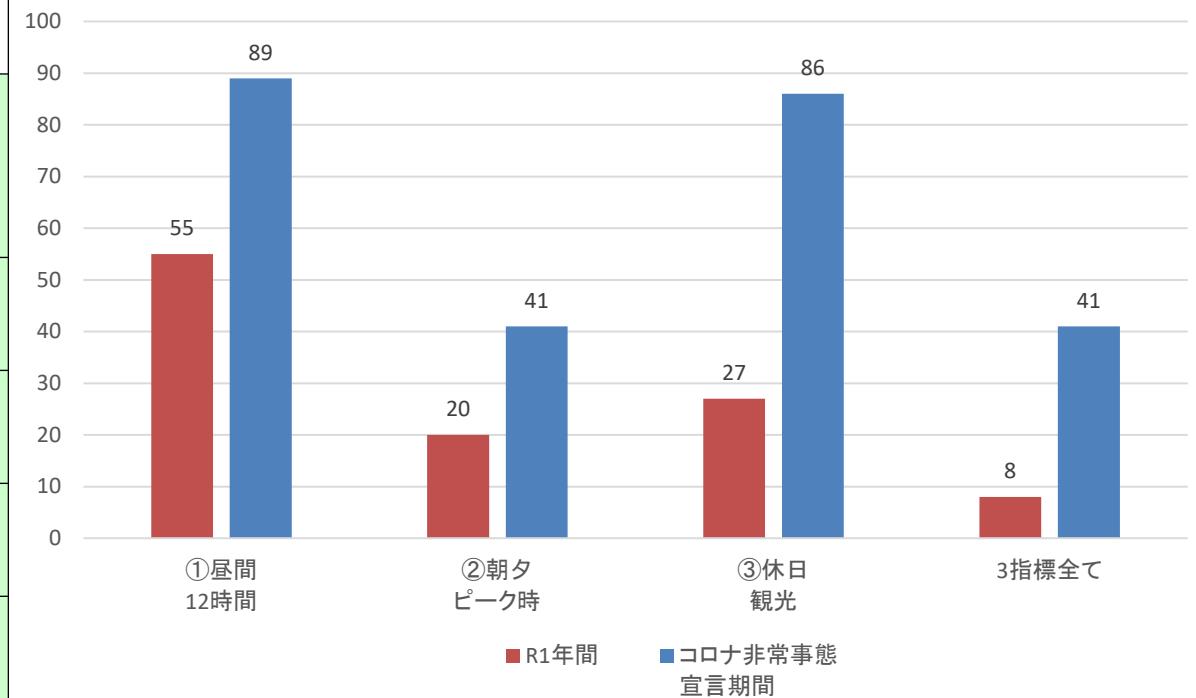
# 10. コロナ情勢に伴う交通状況分析

## 10-2 主要渋滞箇所の旅行速度(3指標)の状況

- 主要渋滞箇所245箇所の非常事態宣言前後の3指標のクリア状況を確認。
- 非常事態宣言中に、3指標すべてをクリアした箇所は41箇所(R1年間では8箇所)。
- 指標をクリアしていなくとも、9割程度が速度が向上。

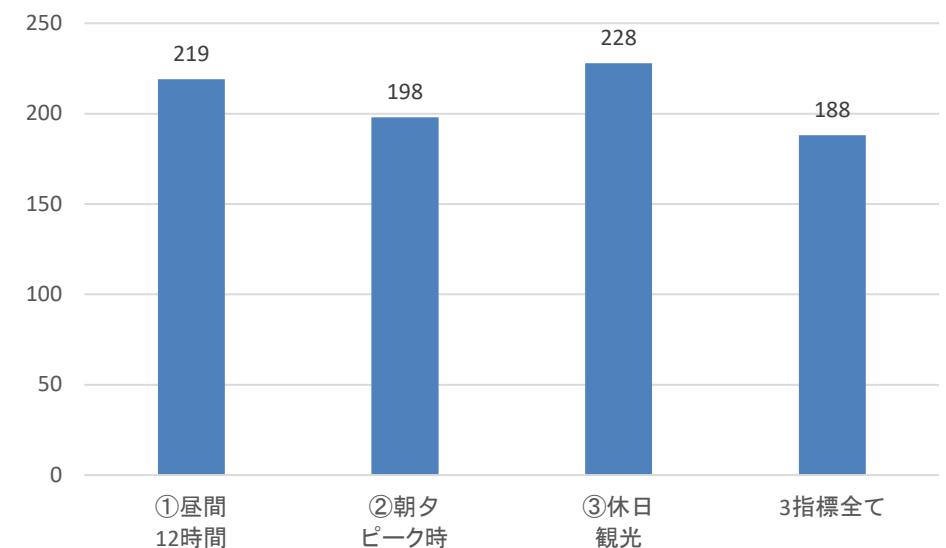
■緊急事態宣言中の指標クリア状況(全245箇所)

	箇所数		割合(%)	
	コロナ非常事態宣言期間	R1年間	コロナ非常事態宣言期間	R1年間
①昼間12時間	89	55	36%	22%
②朝夕ピーク時	41	20	17%	8%
③休日観光	86	27	35%	11%
3指標全て	41	8	17%	3%



■緊急事態宣言中に平均旅行速度が上がった主要渋滞箇所数

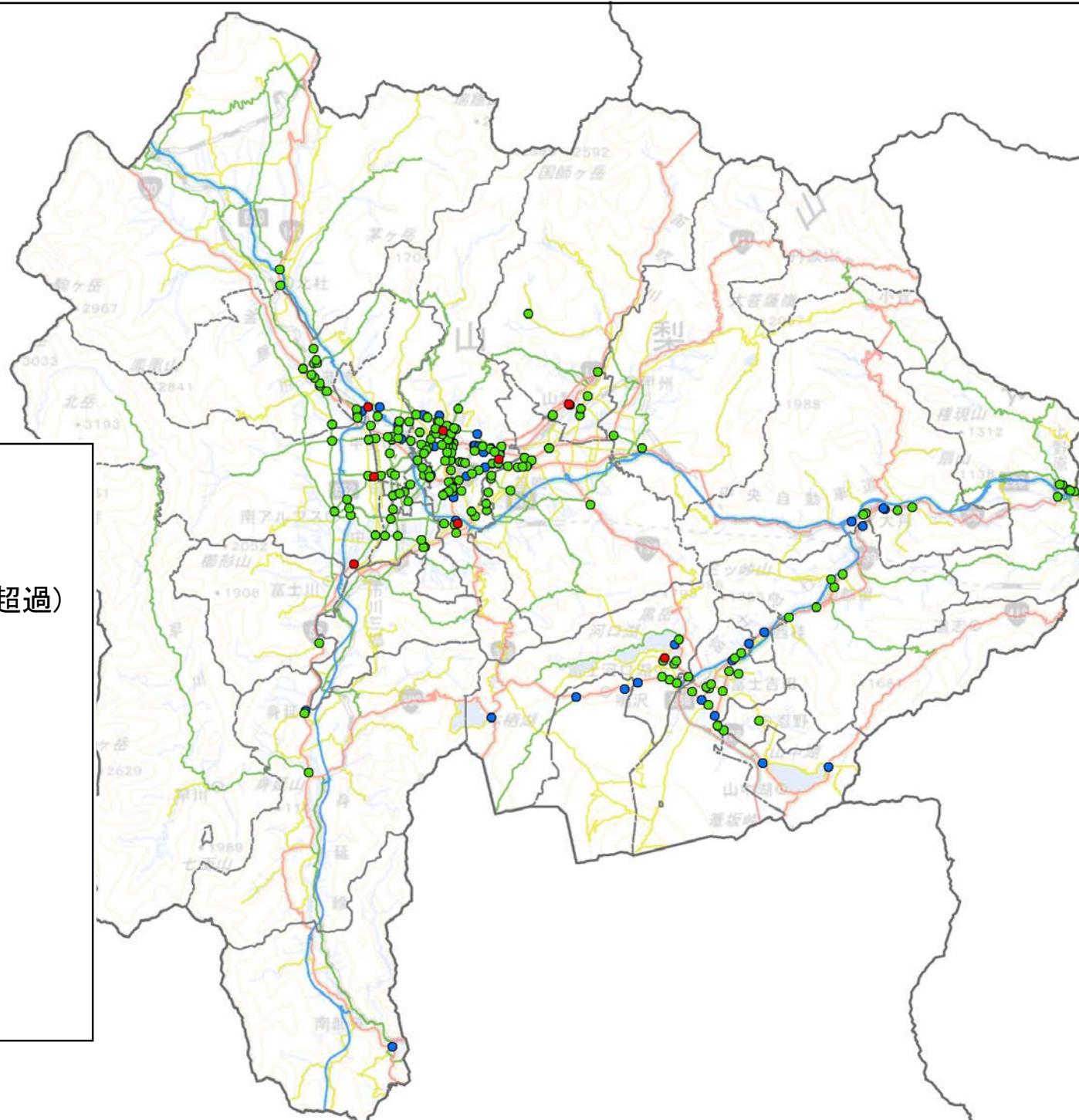
	箇所数	割合(%)
①昼間12時間	219	89%
②朝夕ピーク時	198	81%
③休日観光	228	93%
3指標全て	188	77%



# 10. コロナ情勢に伴う交通状況分析

## 10-2 主要渋滞箇所の旅行速度(3指標)の状況

- 緊急事態宣言中はほとんどの箇所が速度が向上したが、甲府市を中心に低下した箇所が存在。
- 速度が低下した9箇所は、低速度の要因が交通集中では無い可能性有り。
- 今後、速度が低下しなかった箇所を含め改善しなかった箇所について、位置や交差点などの特性によって分類し、代表的な箇所について速度低下の要因や対応策を検討していく予定。



緊急事態宣言中に速度が低下した箇所

名称	市区町村
西関東道路入口	山梨市
三郡橋北	南アルプス市
乳ヶ崎北	富士河口湖町
(仮称)今諏訪	南アルプス市
(仮称)小曲町	甲府市
朝日三丁目	甲府市
竜地	甲斐市
フルーツ公園入口	山梨市
向町中	甲府市

### 凡例

#### 3指標

- 全てクリア(20km/h超過)
- 一部改善
- 低下

#### 道路種別

- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 県道

# 10. コロナ情勢に伴う交通状況分析

## 10-3 県内交通の発着地の変化状況

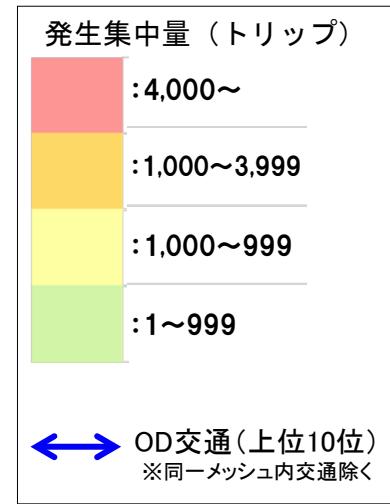
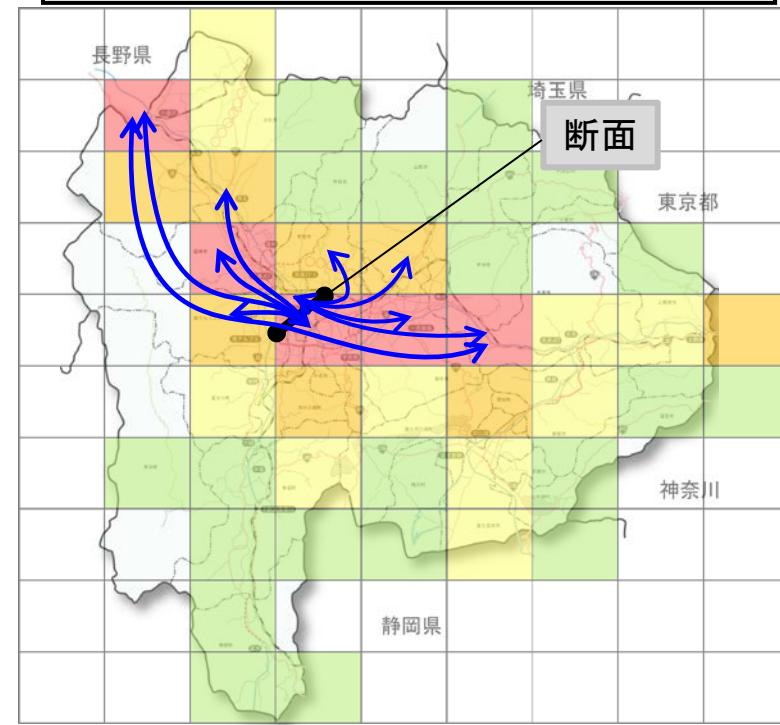
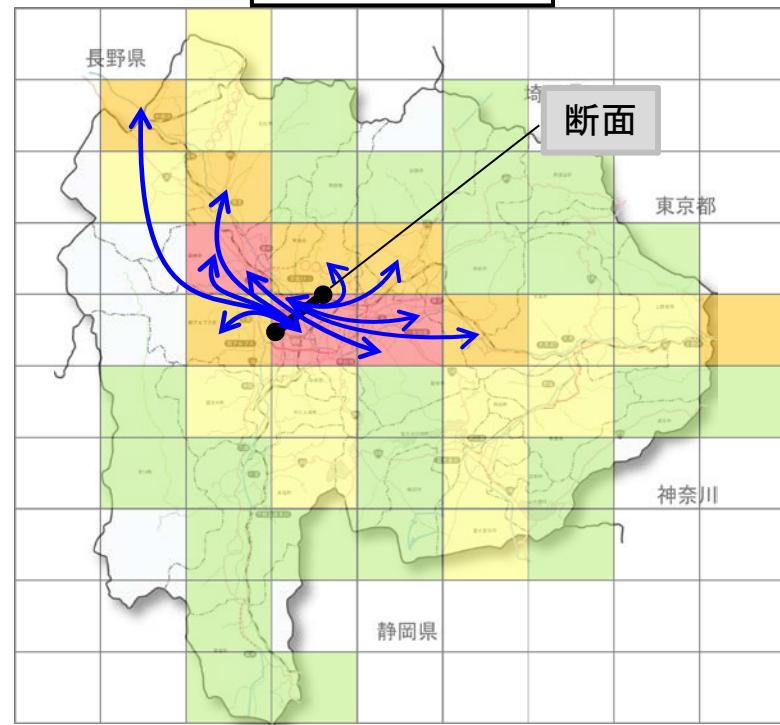
○中央道を利用した交通の広がりが、昨年と比較して縮小。特に富士山周辺で減少。  
 ○また、高速道路利用率が14%減少。観光客の移動が減少したことの影響が現れている。  
 ○一方で、国道20号、中央道周辺の交通は変わらず存在。新たな生活様式でも幹線ネットワークが重要。

小型車

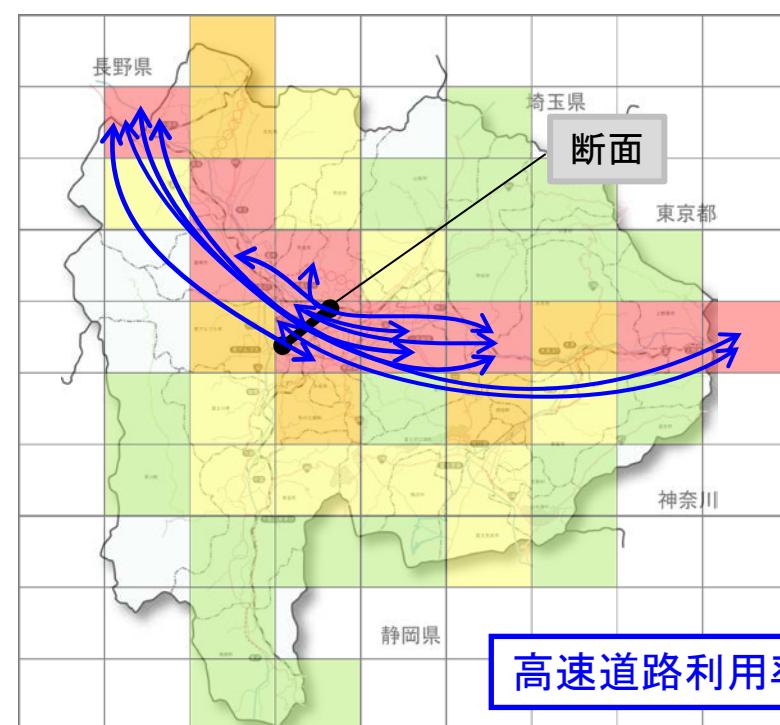
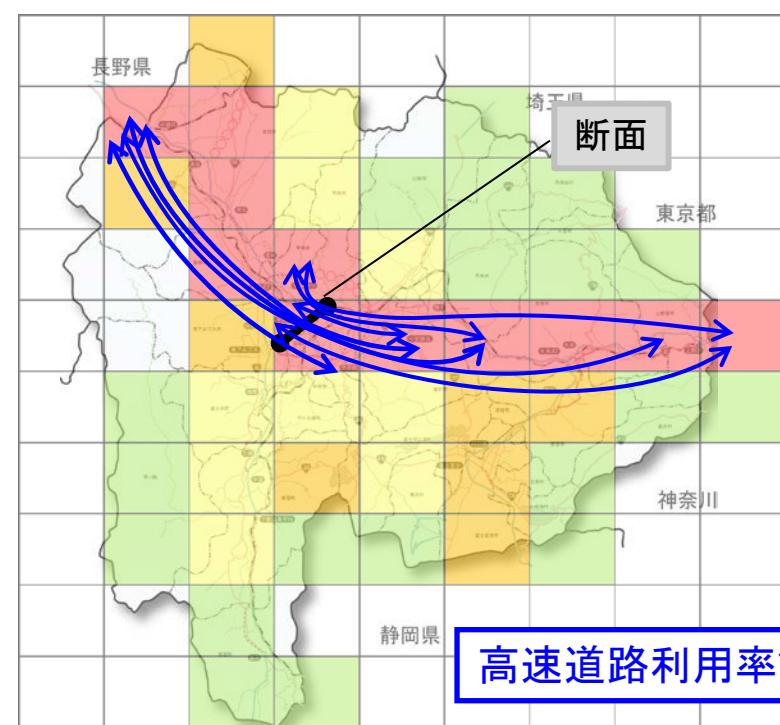
R1.4.9~5.26

R2.4.7~5.24(緊急事態宣言期間中)

国道20号  
を通過



中央道  
を通過



注1)発生集中量は、色が塗られた地域を発生し断面を通過した台数  
 注2)矢印は、OD交通量の上位10位に表示  
 注3)R1とR2でETC2.0の普及率やデータ取得率が異なる  
 出典)ETC2.0データを集計