

渋滞対策

【本編】

令和4年3月24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. 主要渋滞箇所に関する話題		2
2. その他		34

1. 主要渋滞箇所に関する話題

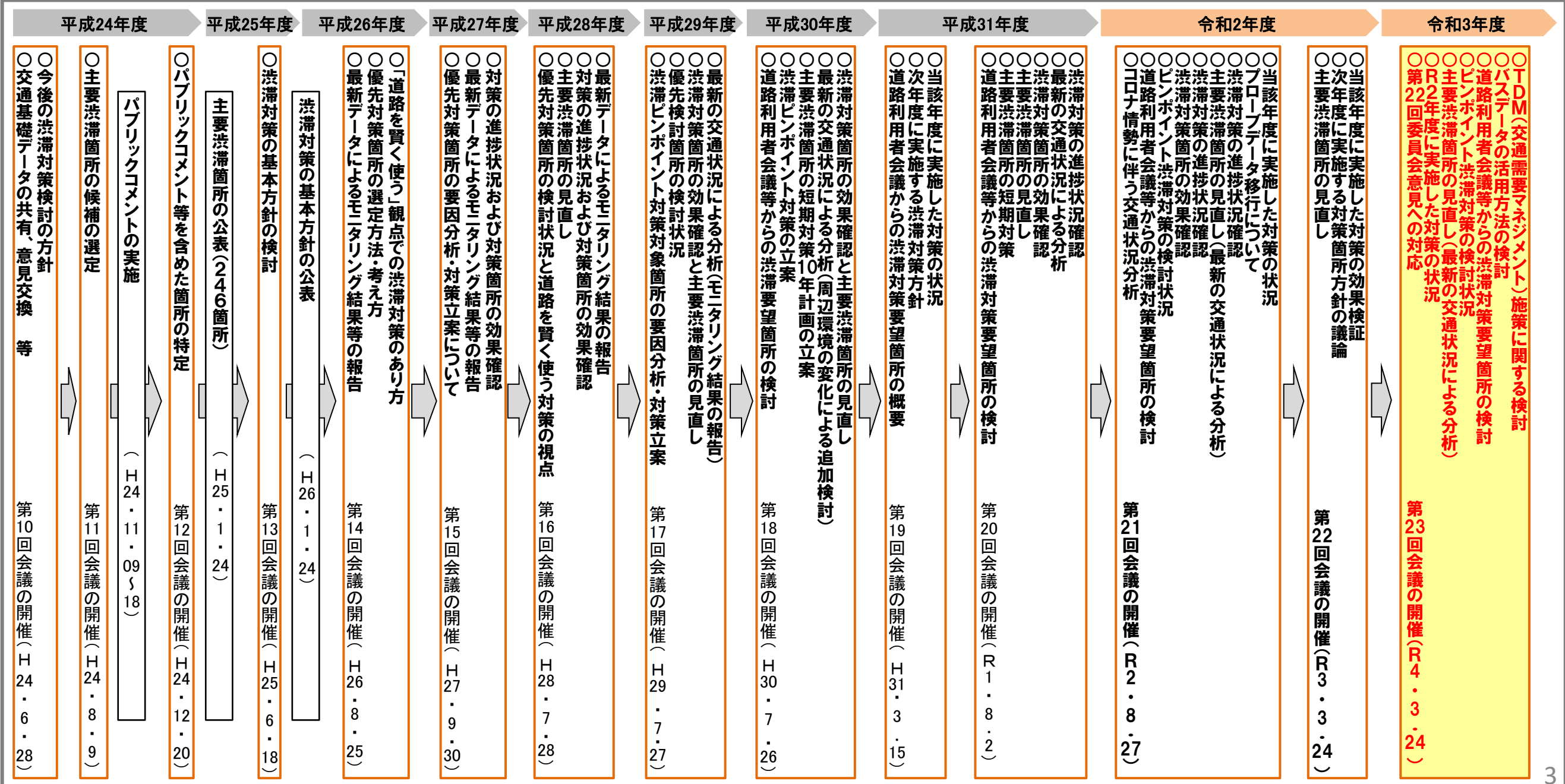
1. 委員会の検討経緯と今回の論点

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7項目

2.第22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 等

3.R2年度に実施した対策の状況

- ・ R2年度に実施した対策の状況を確認

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
- ・ 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

5.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

6.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

7.バスデータの活用方法の検討

- ・ バスデータの活用に関する検討結果を報告

8.TDM施策に関する検討

- ・ コロナ禍における交通状況を踏まえたTDMの検討結果を報告

2. 第22回委員会意見への対応

第22回委員会の振り返り

<開催日時>

令和3年3月24日(金) 9時30分～11時30分

<場所>

山梨県立図書館(多目的ホール)

<主な審議事項(渋滞対策)>

- 委員会の検討経緯と今回の論点
- 短期対策を当面未実施とする箇所の検討状況
- ピンポイント渋滞対策の検討状況
- バスデータの活用方法の検討
- コロナ情勢に伴う交通状況分析



第22回委員会の実施状況

■ 主な意見と対応

<短期対策を当面未実施とする3交差点の検討状況について>

- ・ 短期対策を当面未実施とする3交差点については、経過観察とすること了承。

<ピンポイント渋滞対策の検討状況について>

- ・ 東恋路交差点や(仮称)船津交差点は感応式信号や横断歩道の移設のため実施困難とされているが、可能な範囲で検討をすすめてほしい。(佐々木委員長)

⇒今後のピンポイント対策検討の中で、実施可能性を検討 →5-1

<バス運行状況データを用いた交通状況分析について>

- ・ バスデータは7月にシステム改修により郡内のデータも提供可能となることから、これらの情報等を入手のうえ、次年度以降にその活用方策について検討してほしい。(佐々木委員長)

⇒バスデータ活用に際しての特性分析を実施→7-1

3. R2年度に実施した対策の状況

実施した対策内容

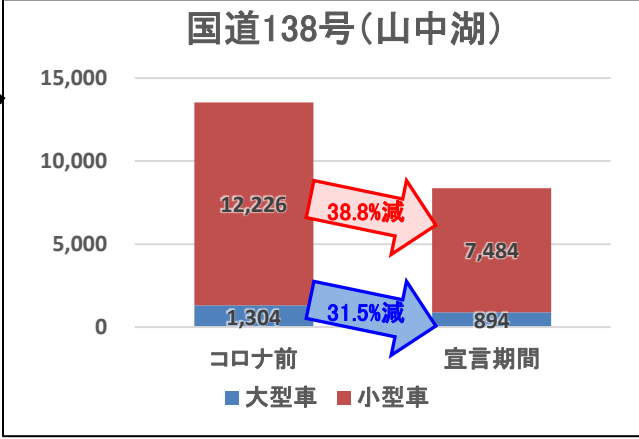
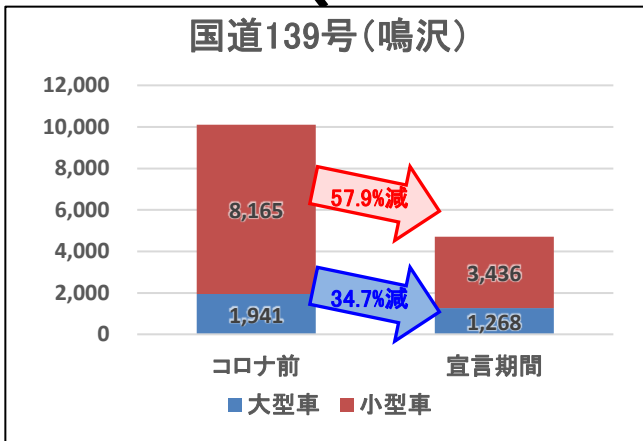
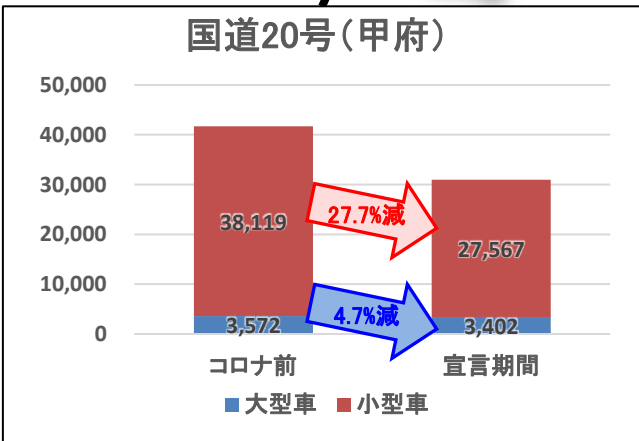
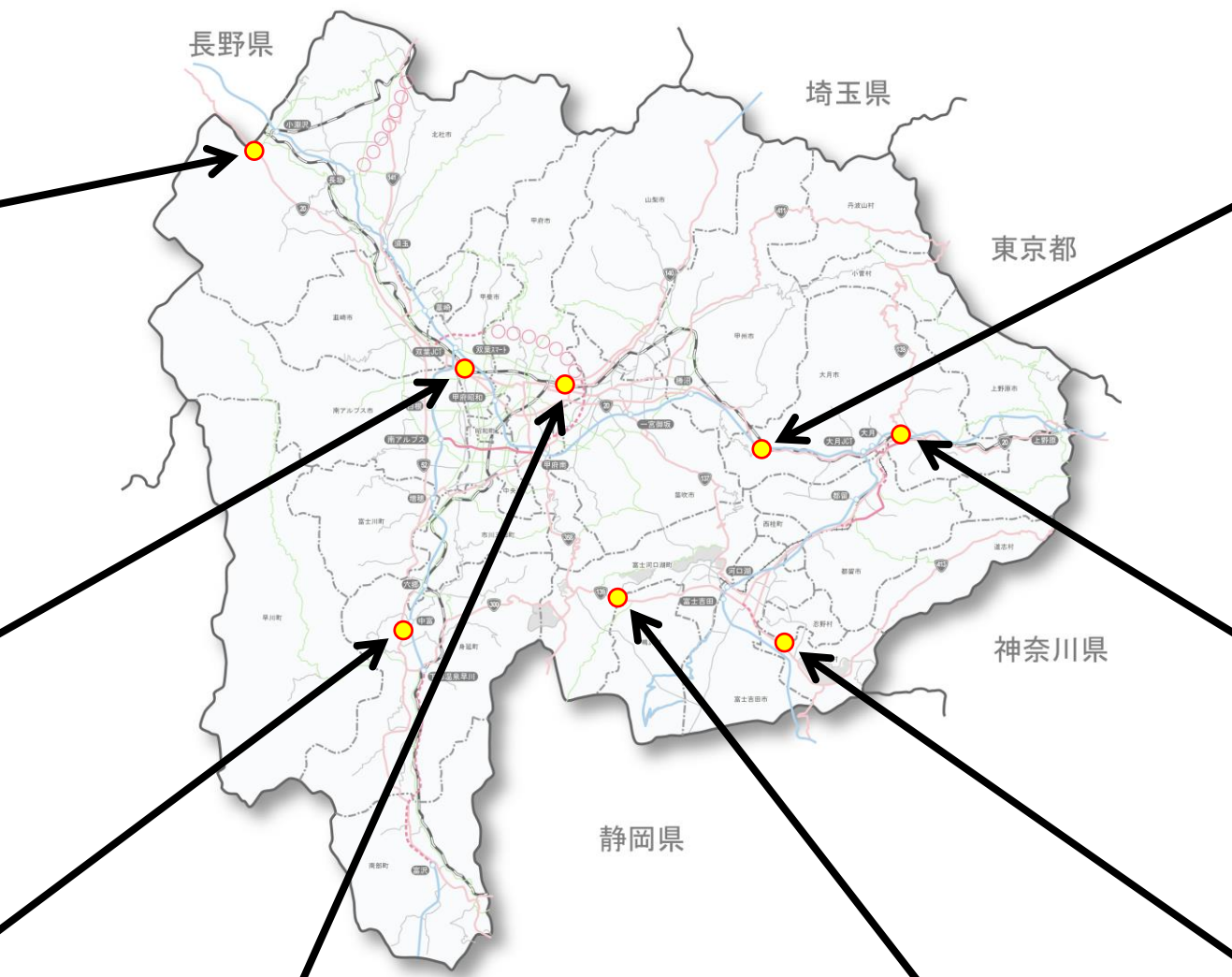
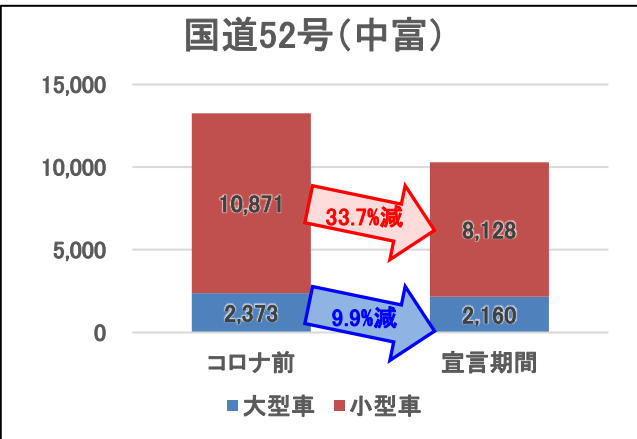
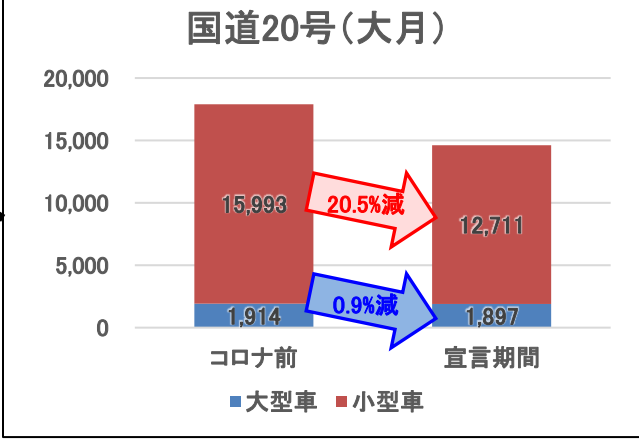
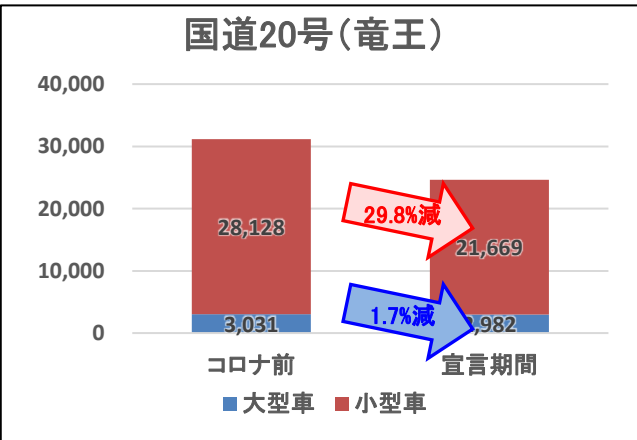
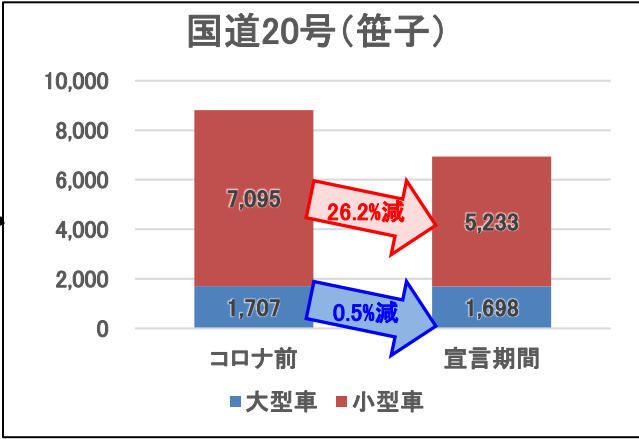
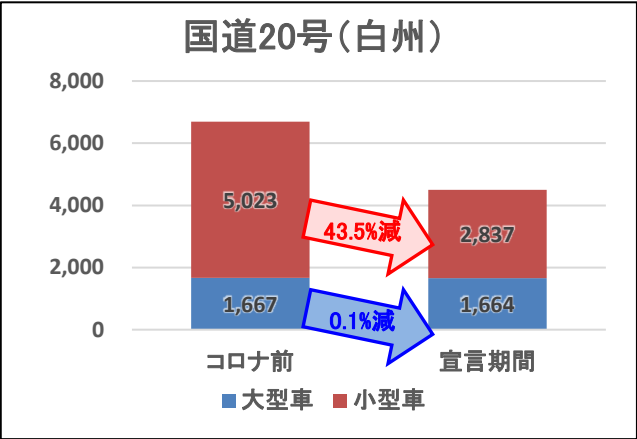
○令和2年度に検討を実施した主要渋滞箇所のうち、4箇所について整備に向けた協議を実施。
○その結果、全箇所に対策実施に向けて進めることとなった。

主要渋滞箇所名	市町村	今年度の実施内容	協議結果
寿団地入口 (富士吉田西桂 スマートIC入口)	富士吉田市	国道139号上り線:停止線の前出し 8.5m	実施で合意
船津登山道入口	富士河口湖町	国道139号上り線:停止線の前出し 3.3m 北側従道路:停止線の前出し4.8m	実施で合意 (富士吉田市 側に薄層舗装 を追加)
十日市場	南アルプス市	国道52号上り線:停止線の前出し3.3m 国道52号下り線:停止線の前出し3.1m	実施で合意
中小河原	甲府市	国道20号下り線:停止線の前出し2.0m	実施で合意

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-1 コロナ禍における山梨県内の交通状況(交通量の状況)

○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%～60%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。
※(コロナ禍前:平成31年4月9日～令和元年5月26日 宣言期間:令和2年4月7日～5月24日)



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

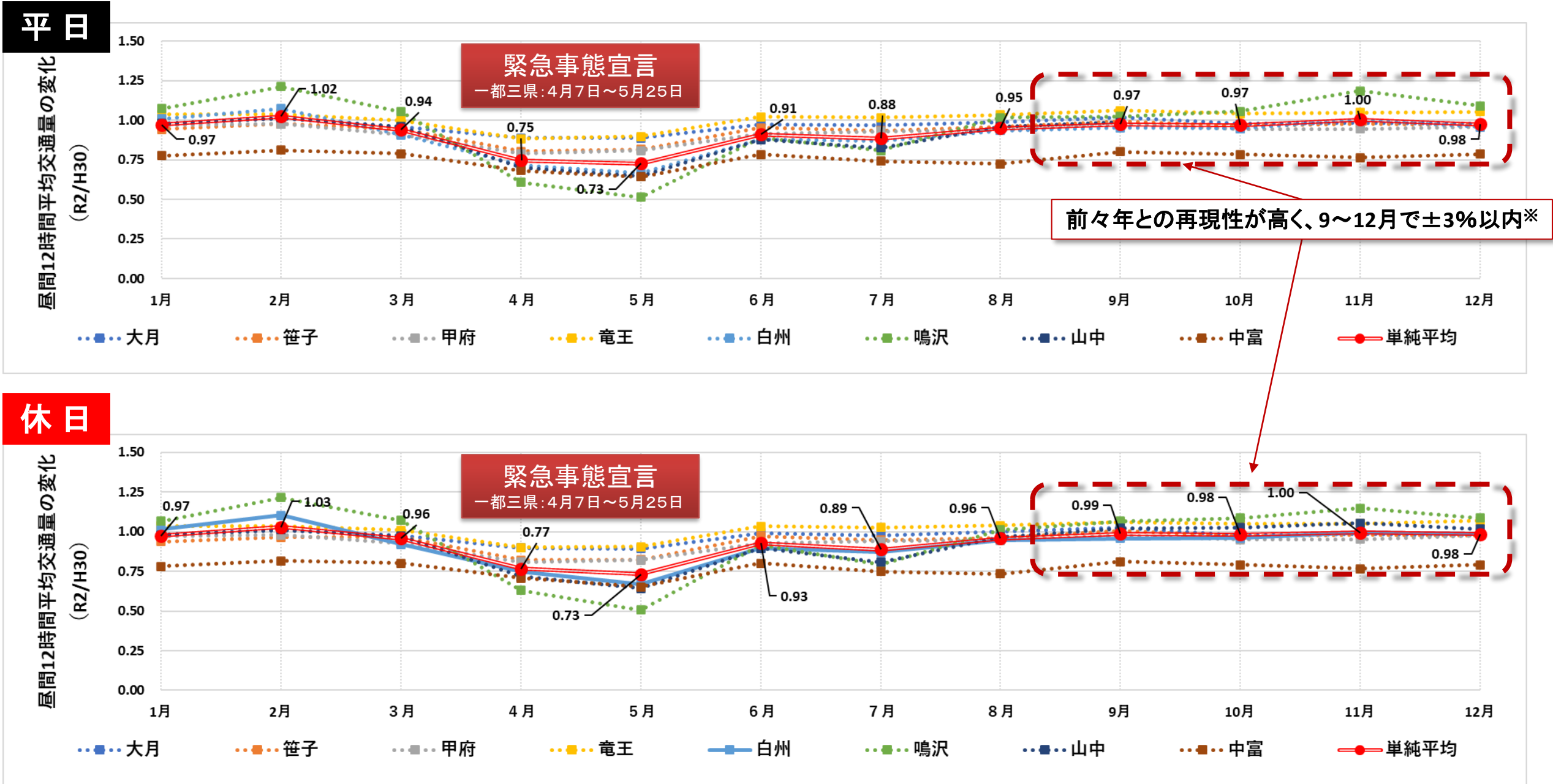
4-2 モニタリングの対象月の選定

R2とH30の年間各月の交通量比較(昼間12時間、全車種)

○R2.9~12月の平均交通量は、平日・休日ともに、直轄トラカン8箇所において、前々年度(H30)の±3%未満※。

⇒ 平日および休日の渋滞のモニタリング対象月は、R2.9~12月データが望ましいと考える。

■直轄トラカン8箇所の各月における12時間平均交通量の対前々年比(R2/H30)



出典) H30.1~12、R2.1~R2.12の直轄トラカンデータより

※令和2年と平成30年の1月のデータより、通常時(コロナ禍発生前)の年間の乖離は3%程度と判断
中富(国道52号)は中部横断自動車道 下部温泉早川IC~六郷ICの開通(H31.3.10)の影響により対前々年比が小さくなっている。

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

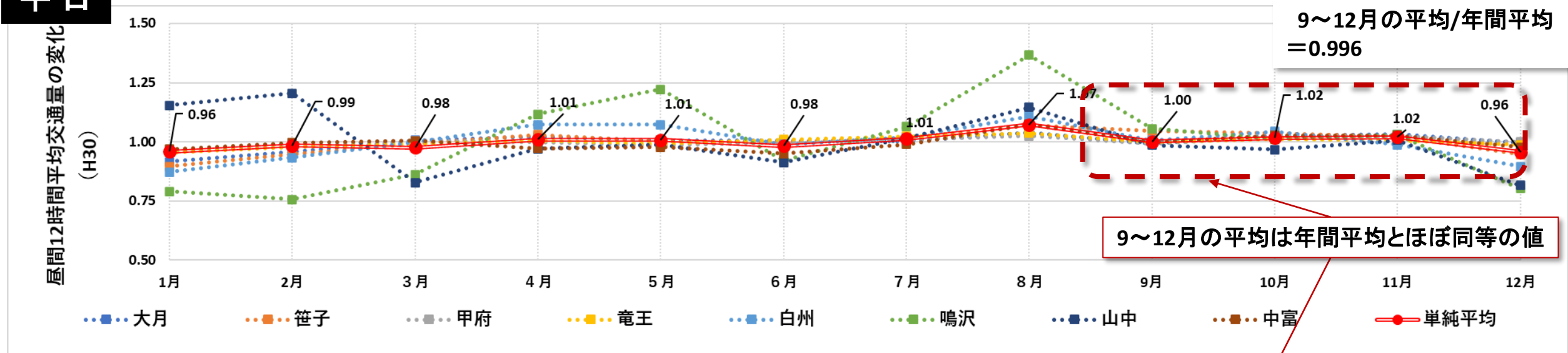
4-2 モニタリングの対象月の選定

H30の各月交通量と年間平均との比較（昼間12時間、全車種）

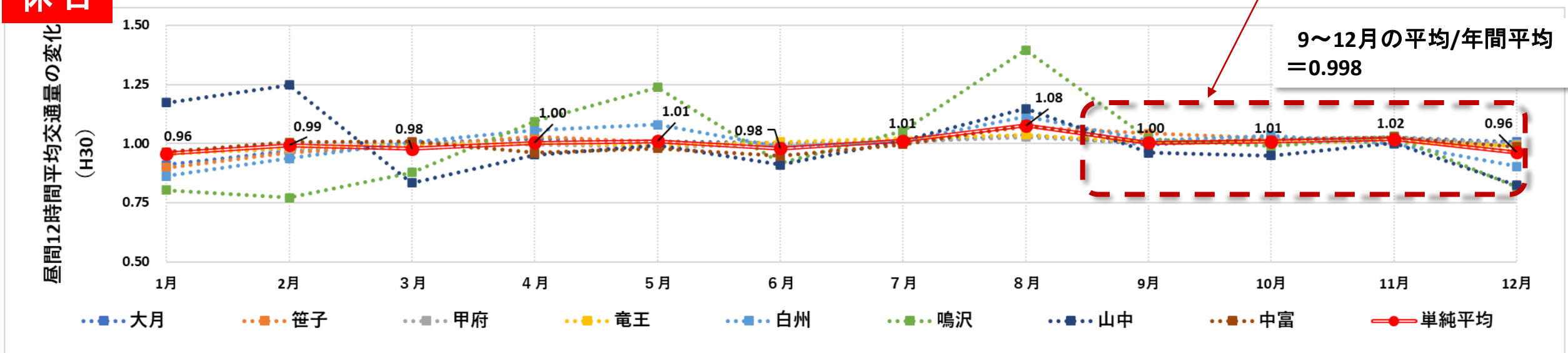
- H30(通常時)における各月と年間平均の交通量を比較すると、9～12月の交通量は平日・休日ともほぼ同じ。
- 上記より、モニタリング対象月を9～12月として問題ないと判断。

■直轄トラカン8箇所の各月の交通量の対年間平均交通量との比(H30)

平日



休日



出典) H30.1～H30.12の直轄トラカンデータより

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-3 これまでの主要渋滞箇所の追加・削除の経緯

○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、平成28年に(仮称)川中島を、平成29年に(仮称)新倉1の2箇所を解除、平成30年には向町中を追加し、現在の主要渋滞箇所は245箇所。

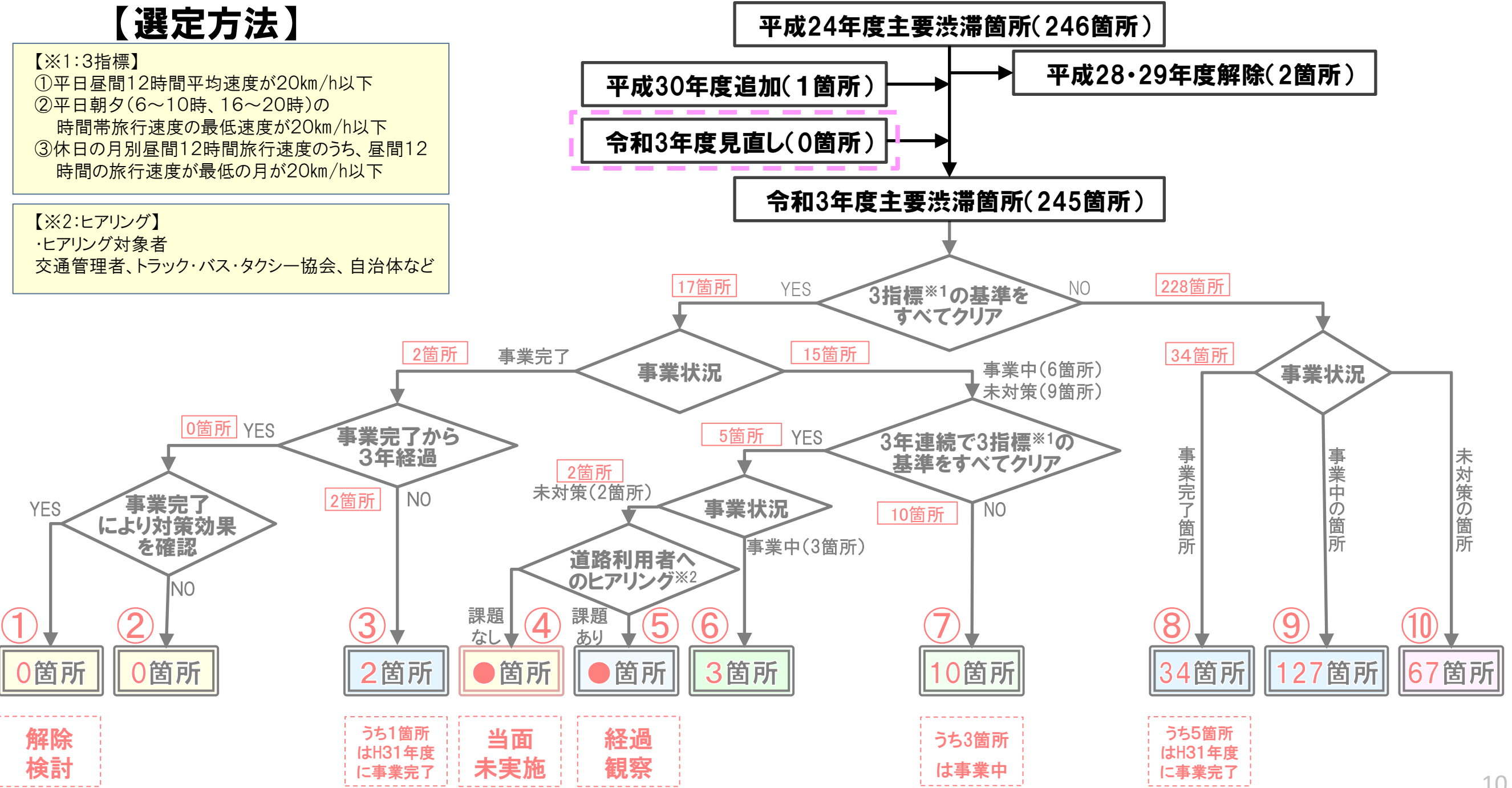
○今年度においても、主要渋滞箇所の追加・削除の必要性について検討を実施。

【選定方法】

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

【※2:ヒアリング】

・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



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 主要渋滞箇所・区間の追加検討

○第18回委員会(H30.7. 26)より導入された主要渋滞箇所の追加有無に関しては、下記の条件に該当する場合において追加を考慮する。

■主要渋滞箇所の追加有無に関する条件

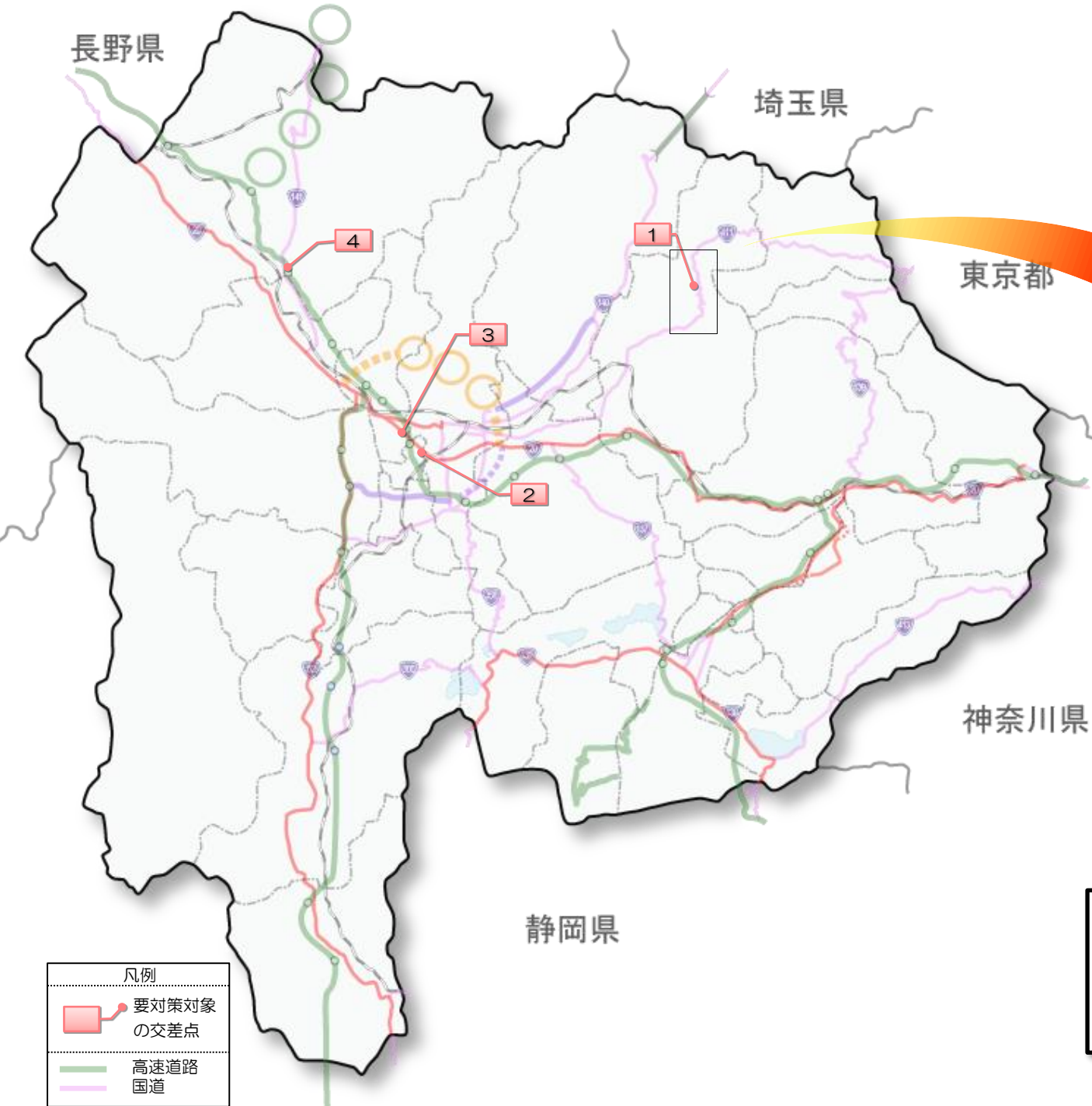
	事業完了による 周辺状況変化に伴う追加有無	大規模小売店舗開店による 周辺状況変化に伴う追加有無
追加を考慮 するための 条件	①前年度に完了した事業が存在すること ②上記①の事業の周辺に信号交差点が存在すること ③上記②の信号交差点周辺において、事業完了後に状況が悪化していること	①前年度に開店した大規模商業施設が存在すること ②上記①の店舗の周辺に信号交差点が存在すること ③上記②の信号交差点周辺において、事業完了後に状況が悪化していること

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 主要渋滞箇所の追加有無に関する検証
事業完了による周辺状況変化に伴う追加有無の検証

○平成31年に対策が完了した事業に関する主要渋滞箇所は存在しない。

■平成31年に事業完了した路線



■事業完了した路線の状況

	道路 管理者	路線名	箇所名	市町村	開通日	追加の条件		
						①	②	③
1	県	国道 411号	上萩原Ⅲ期 バイパス	甲州市	R1.11.11	○	×	—



周辺に交差する道路が存在しないことから、追加対象とな
りえる交差点が存在しない

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 主要渋滞箇所の追加有無に関する検証
大規模小売店舗開店による周辺状況変化に伴う追加有無の検証

○平成31年に開店した大規模小売店舗は以下の3箇所。
○各店舗が接道する路線における開業前後の3指標の状況进行分析した結果、追加の必要はない。

■新たに開店した大規模小売店舗の位置



以上より、見直しによる追加はない

■新たに開店した大規模小売店舗の状況

路線名	市町村	大型小売店舗名	店舗面積 (㎡)	開店日	追加の条件		
					①	②	③
1 国道20号	甲府市	MEGAドン・キホーテ 甲府店	3,453	H31.1.23	○	○	×
2 国道20号	甲斐市	フォレストモール 甲斐竜王	5,024	R1.5.24	○	○	×
3 国道141号	北杜市	アクロスプラザ須玉	3,190	R1.11.2	○	○	×

大型小売店舗名	開業前 (2018年) 【出典】 民間フローデータ 20180101～20181231	開業後 (2020年) 【出典】 ETC2.0データ 20200901～20201231	結論
1 MEGAドン・キホーテ 甲府店			追加の必要なし
2 フォレストモール 甲斐竜王			追加の必要なし
3 アクロスプラザ 須玉			追加の必要なし

【凡例】
★ 主要渋滞箇所 ■ 大型商業施設

凡例	平日12時間速度(20km/h未満)	平日朝夕ピーク速度(20km/h未満)	休日12時間速度(20km/h未満)
○	○	○	○
○	○	○	○
○	○	○	○

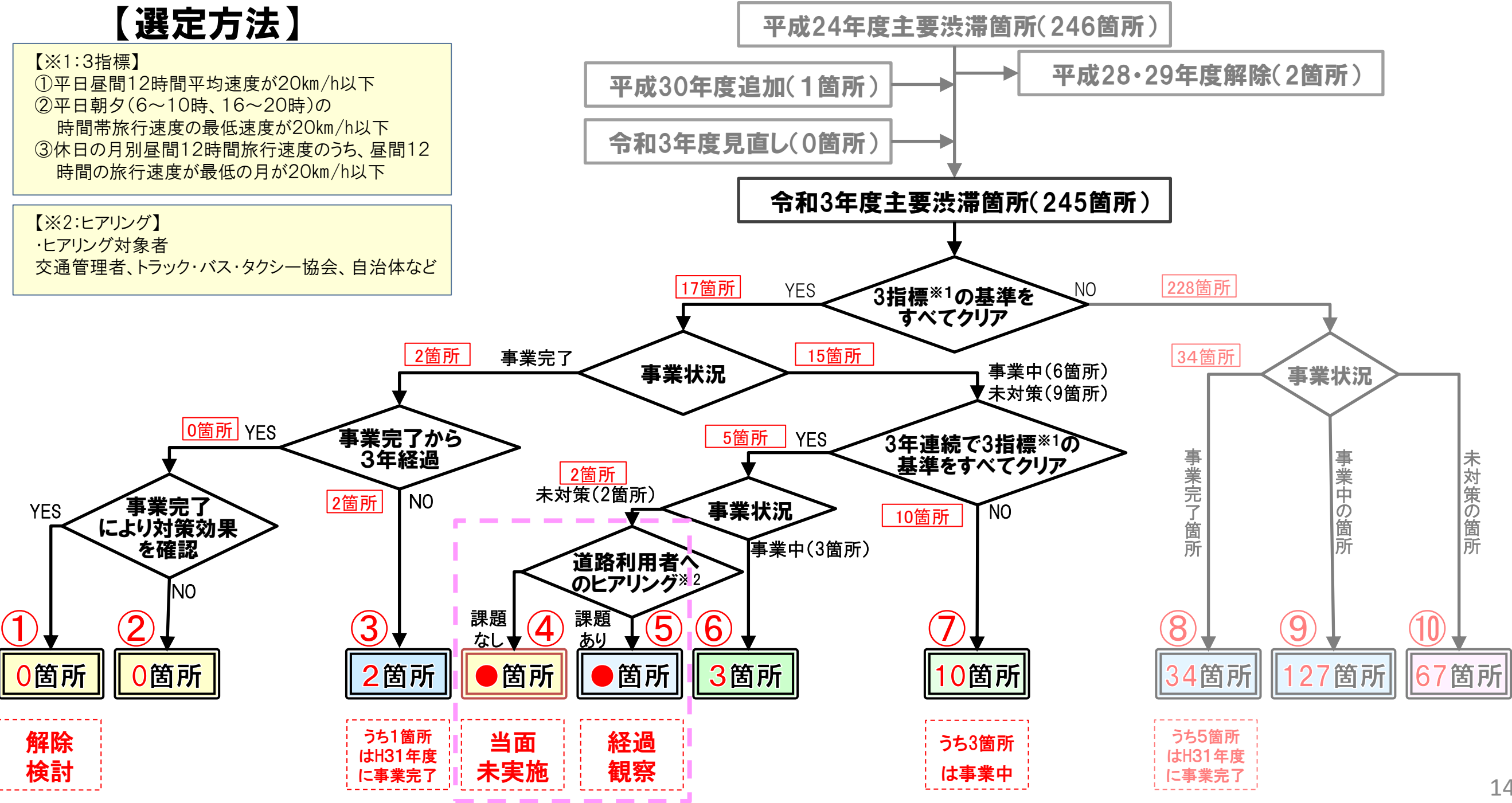
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 モニタリングによる各主要渋滞箇所の見直し状況

- ETC2.0プローブデータによる速度算出と事業完了状況より、各箇所においてモニタリングを実施。
- 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2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】

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

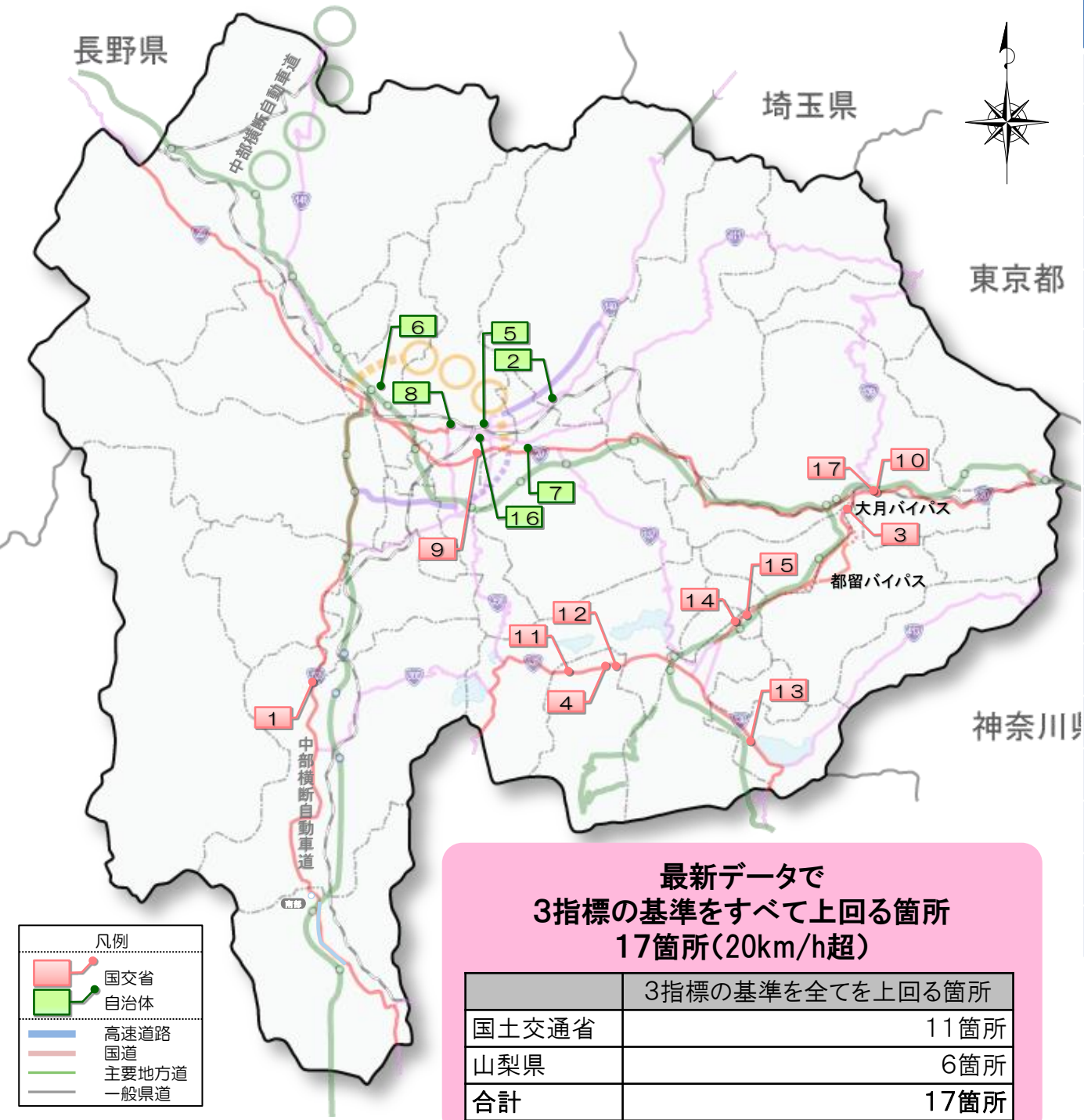


4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-6 短期対策を当面未実施とする候補箇所の検証【フロー④⑤】

○3年連続で3指標の基準(20km/h超)を全て上回ったのは全部で17箇所。
○そのうち、対策が未対策(選定フローの④⑤に該当)である2箇所について、短期対策の可否を判断。

■要対策の対象となる主要渋滞箇所の位置



■要対策の対象となる主要渋滞箇所の状況

	選定 フロー	道路 管理者	路線名	箇所名	市町村	事業状況
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	山梨県	国道140号	落合	山梨市	対策完了
3	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
4	④⑤	国交省	国道139号	(仮称)鳴沢村	鳴沢村	未対策
5	⑥	山梨県	(主)甲府荏苒線	横根	甲府市	事業中
6	⑥	山梨県	(主)甲府荏苒線	大屋敷	甲斐市	対策完了
7	⑥	山梨県	(一)小石和市辺線	(仮称)市部	笛吹市	事業中
8	⑦	山梨県	(主)甲府山梨線	(仮称)丸の内2	甲府市	事業中
9	⑦	国交省	国道20号	西高橋	甲府市	事業中
10	⑦	国交省	国道20号	駒橋	大月市	事業中
11	⑦	国交省	国道139号	ひばりが丘	鳴沢村	未対策
12	⑦	国交省	国道139号	大田和	鳴沢村	未対策
13	⑦	国交省	国道139号	山中湖西	山中湖村	未対策
14	⑦	国交省	国道139号	上暮地白糸	富士吉田市	未対策
15	⑦	国交省	国道139号	西桂町役場前	西桂町	未対策
16	⑦	山梨県	国道411号	国玉町北	甲府市	未対策
17	⑦	国交省	国道20号	(仮称)駒橋1	大月市	未対策

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-6 短期対策を当面未実施とする候補箇所の検証【フロー④⑤】

○対象となる交差点は、サンスポーツランド入口交差点(都留市)と(仮称)鳴沢村交差点(鳴沢村)。
○上記2箇所の交差点について、データおよび現地踏査の両面から現状を把握。さらに両交差点の交通状況について関係機関にヒアリングを実施。

	箇所名 (路線名・市町村)	交差点図・現地写真	指標 (R2)				分析結果
				①	②	③	
1	サンスポーツ ランド入口 (国道139号 ・都留市)		A	31.7	22.4	28.9	○選定時においては、Aで指標②③が、Bで指標①②③が基準値(20km/h)以下。 ○直近3年間(H30~R2)のモニタリングによると、各方向で基準を上回っている。 ○上り・下りともに昼~夕方にかけて交差点を先頭に低速状態が発生。
			B	32.8	28.6	30.6	
			-	-	-	-	
			-	-	-	-	
			-	-	-	-	
2	(仮称) 鳴沢村 (国道139号 ・富士河口湖町)		A	38.3	35.0	37.5	○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(H30~R2)のモニタリングによると、各方向で基準を上回っている。 ○上り、下りともに平日、休日ともほとんど低速状況は見られない。
			B	46.5	44.4	46.1	
			-	-	-	-	
			-	-	-	-	
			-	-	-	-	

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-6 短期対策を当面未実施とする候補箇所の検証【フロー④⑤】

① 検証内容とヒアリング対象者

○要対策箇所に対する対応を判断するため、以下に示すトラック・バス・タクシー協会、交通管理者や自治体に対して、当該箇所の状況および対策必要性の可否を確認するためのヒアリングを実施。

ヒアリング対象					ヒアリング質問内容
所属	国道139号 サンスポーツランド 入口交差点	国道139号 (仮称) 鳴沢村交差点			
一般社団法人 山梨県タクシー協会	○	○	サンスポーツランド入口交差点 国道139号	問1	サンスポーツランド入口交差点の渋滞実感について
				問2	問1で「1. 渋滞している」と回答された理由について、具体的な方向や時間帯、時期、原因など
一般社団法人 山梨県バス協会	○	○		問3	交差点の周辺の交通状況について
一般社団法人 山梨県トラック協会	○	○		問4	昨年の中部横断自動車道や御殿場バイパス・須走道路の開通しまによる道路交通の変化の有無について
山梨県警察本部 交通部交通規制課	○	○	(仮称)鳴沢村交差点 国道139号	問5	(仮称)鳴沢村交差点(勝山交差点)の渋滞実感について
				問6	問1で「1. 渋滞している」と回答された理由について、具体的な方向や時間帯、時期、原因など
都留市役所 建設課	○			問7	交差点の周辺の交通状況について
富士河口湖町役場 都市整備課		○		問8	昨年の中部横断自動車道や御殿場バイパス・須走道路の開通しまによる道路交通の変化の有無について

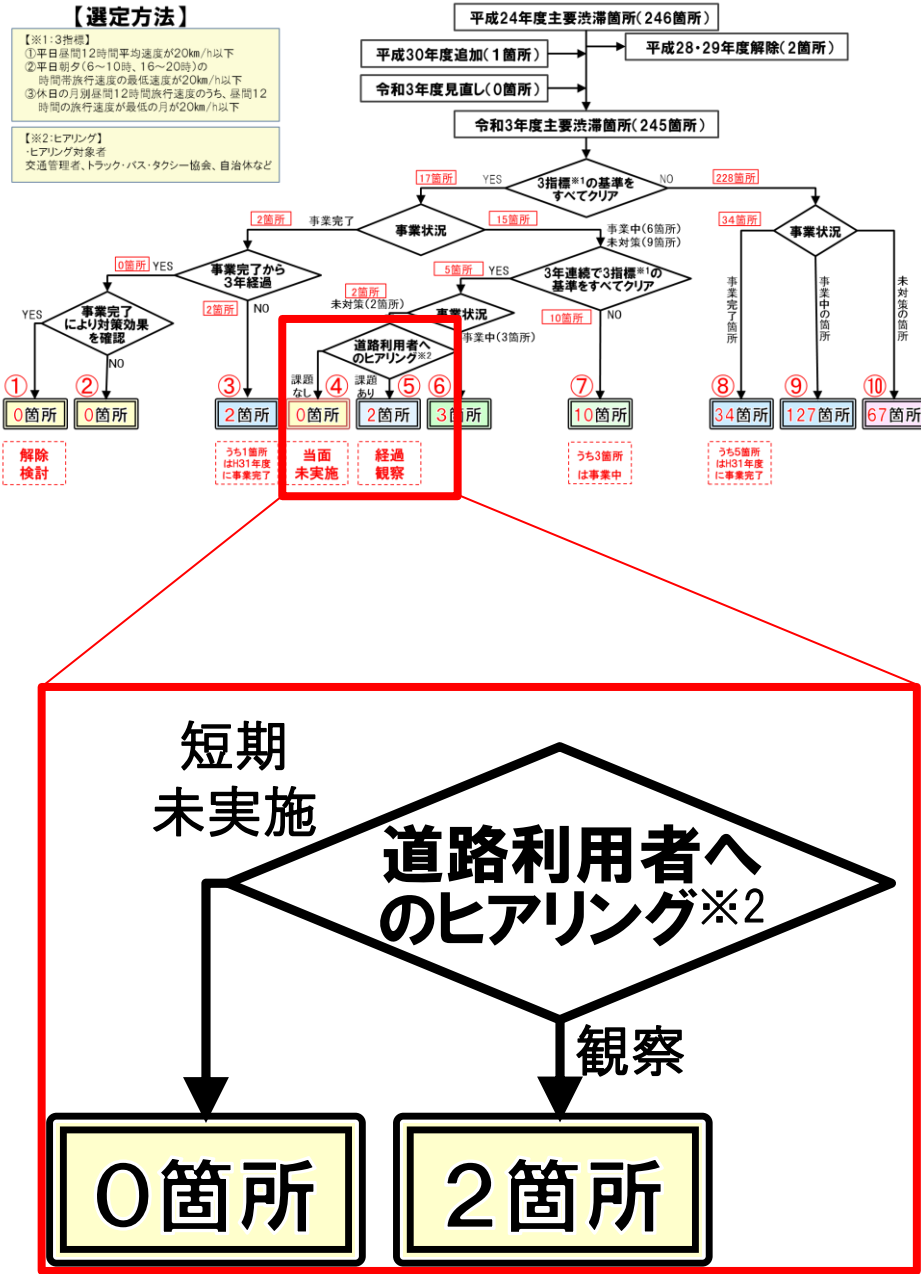
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-6 短期対策を当面未実施とする候補箇所の検証【フロー④⑤】

② ヒアリング結果

○ヒアリング調査では、2交差点とも、時間帯により渋滞している箇所ありという意見あり。
○3指標では渋滞実態を捉えきれていない可能性があるため、2交差点とも課題あり(経過観察)と判断。
(いただいた意見を「渋滞なし:○」「時間帯により渋滞:△」「慢性的に渋滞:×」に分類)

路線・箇所名	ヒアリング調査結果		事務局案
国道139号 サンスポーツランド 入口交差点	(一社)山梨県 タクシー協会	朝夕の通勤時間帯に 渋滞発生	課題あり (経過観察)
	(一社)山梨県 トラック協会	通勤の時間帯に 渋滞発生	
	(一社)山梨県 バス協会	下り方面夕方 の時間帯に渋滞発生	
	山梨県 警察本部	朝夕の時間帯に 渋滞発生	
	都留市役所	17時～18時に かけて渋滞発生	
国道139号 (仮称) 鳴沢村交差点	(一社)山梨県 タクシー協会	朝夕の通勤時間帯に 渋滞発生	課題あり (経過観察)
	(一社)山梨県 トラック協会	渋滞しているとは 思わない	
	(一社)山梨県 バス協会	渋滞しているとは 思わない	
	山梨県 警察本部	渋滞しているとは 思わない	
	富士河口湖町	渋滞しているとは 思わない	



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-7 昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証【フロー③⑧】

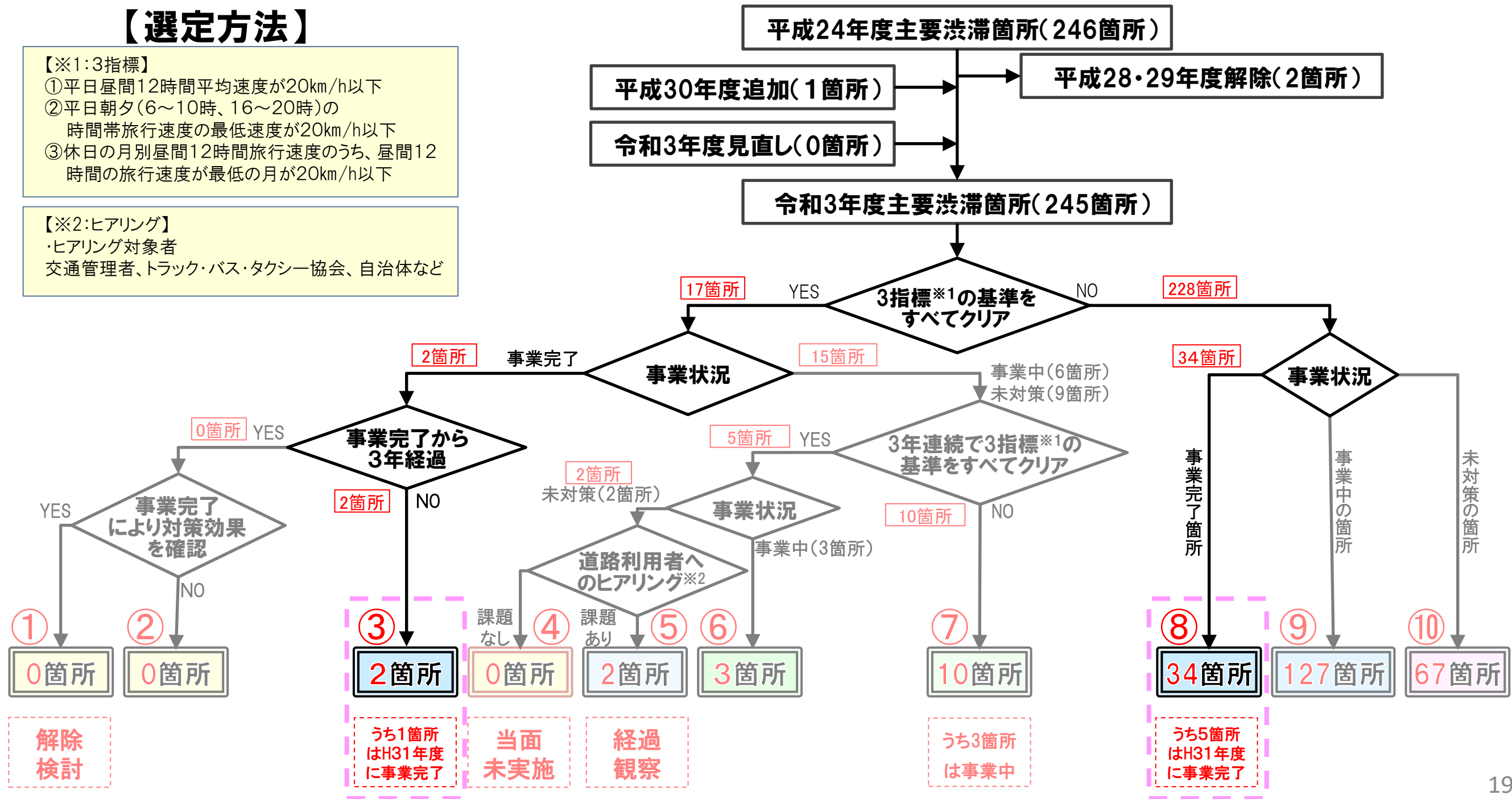
○事業完了した主要渋滞箇所は全部で36箇所。
○そのうち、平成31年に事業完了した箇所(選定フローの③⑧に相当)は6箇所。

【選定方法】

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

【※2:ヒアリング】

・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



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

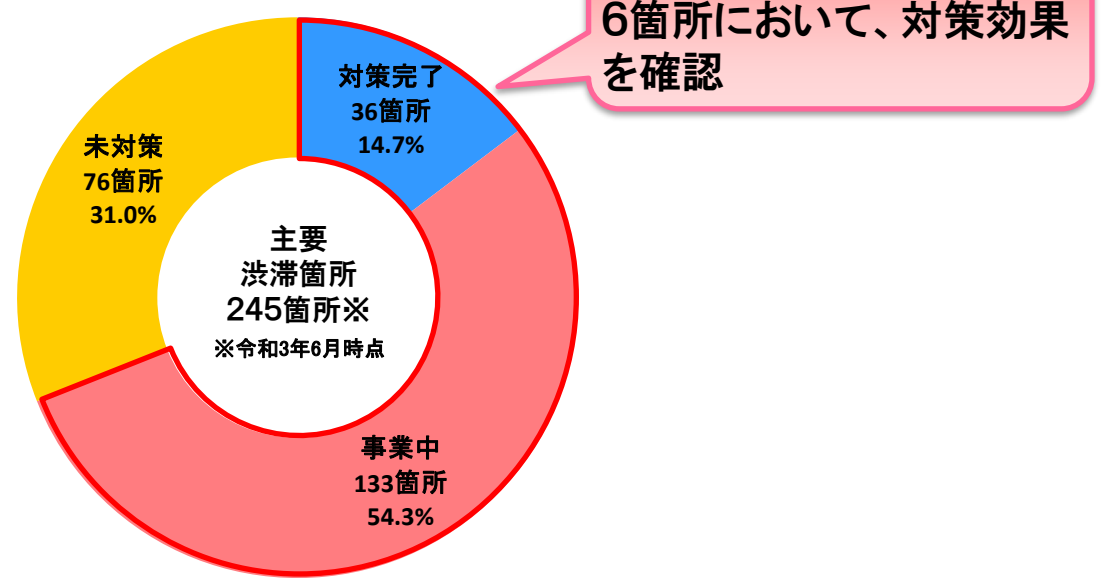
4-7 昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証【フロー③⑧】

○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36箇所＋事業中箇所133箇所)である一方、約3割が未対策。
○平成31年に完了した6箇所において、対策効果を確認。

■平成31年対策完了した主要渋滞箇所の位置



■対策進捗状況



■平成31年度対策完了した主要渋滞箇所の状況

	選定 フロー	道路 管理者	路線名	箇所名	市町村	対象事業
1	⑧	山梨県	(主) 甲府市川三郷線	田富西 ランプ	中央市	田富西ランプ交差点改良 (右折レーン設置)
2	⑧	国交省	国道52号	切石駐在所 入口	身延町	中部横断自動車道 部分開通 (下部温泉早川IC～六郷IC間)
3	⑧	国交省	国道52号	十谷入口	富士川町	中部横断自動車道 部分開通 (下部温泉早川IC～六郷IC間)
4	⑧	山梨県	(主) 甲府韮崎線	下宿	韮崎市	(主)甲府韮崎線 下宿交差点改良事業 (防災安全交付金)
5	⑧	国交省	国道52号	新万沢橋 北詰	南部町	中部横断自動車道 部分開通 (新清水IC～富沢IC間)
6	③	国交省	国道52号	身延町役場 入口	身延町	中部横断自動車道 部分開通 (下部温泉早川IC～六郷IC間)

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-7 昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証【フロー③⑧】

○平成31年に事業完了した6箇所について、データおよび現地踏査の両面から現状を把握。
○その結果、全箇所において事業完了による効果を確認。

	箇所名 (路線名・市町村)	交差点図	現地写真		開通状況	指標				コメント	結論
							①	②	③		
1	田富西ランプ ((主) 甲府市川三郷線・中央市)				田富西ランプ 交差点改良 (右折レーン 設置) (H31.2.28)	A	30.6	27.4	30.7	指標①、③は一部方 向で速度が向上し、 指標②は低下傾向。	事業完了に よる効果を 確認
						B	11.2	9.1	11.6		
						C	24.6	22.0	23.8		
						D	21.7	16.3	21.4		
2	切石駐在所入口 (国道52号・身延 町)				中部横断自動 車道部分開通 (下部温泉早川 IC～六郷IC間) (H31.3.10)	A	39.4	35.8	41.9	全指標で速度が向 上。	事業完了に よる効果を 確認
						B	43.1	39.8	45.4		
						C	24.0	17.7	16.6		
						-	-	-	-		
3	十谷入口 (国道52号・富士 川町)				中部横断自動 車道部分開通 (下部温泉早川 IC～六郷IC間) (H31.3.10)	A	49.2	47.5	49.7	指標①、②は一部 方向で速度が向上 し、指標③は全方 向で速度が向上。	事業完了に よる効果を 確認
						B	46.5	40.9	47.6		
						C	15.0	15.7	13.8		
						-	-	-	-		
4	下宿 ((主) 甲府韮崎 線・韮崎市)				(主) 甲府韮崎 線下宿交差点改 良事業 (防災安 全交付金) (R1.10.31)	A	11.6	6.8	14.6	指標①は一部方向 で速度が向上し、 指標②は低下傾向、 指標③は横ばい。	事業完了に よる効果を 確認
						B	21.2	16.3	29.1		
						C	18.0	15.7	16.2		
						-	-	-	-		
5	新万沢橋北詰 (国道52号・南部 町)				中部横断自動 車道部分開通 (下部温泉早川 IC～六郷IC間) (H31.3.10)	A	50.0	48.7	49.9	指標①は横ばい傾 向、指標②、③は 一部方向で速度が 向上。	事業完了に よる効果を 確認
						B	53.4	52.7	53.6		
						C	23.2	22.9	23.1		
						D	21.6	18.6	19.6		
6	身延町役場入口 (国道52号・身延 町)				中部横断自動 車道部分開通 (下部温泉早川 IC～六郷IC間) (H31.3.10)	A	43.3	40.5	44.9	指標①は全方向で 速度が向上し、指 標②、③はBで速 度が向上。	事業完了に よる効果を 確認
						B	43.1	39.8	45.4		
						-	-	-	-		
						-	-	-	-		

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5－2 対策内容を検討する箇所を選定

○優先度5の順位は、平日昼間12時間平均速度が低い箇所を優先する。
○R3年度は、国土交通省管理道路と山梨県管理道路を対象に、平日昼間12時間平均速度の低い9箇所を選定。

■国土交通省管理

No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)
244	上野原市役所前	国交省	4.4
79	東恋路	国交省	5.1
69	忍野入口	国交省	6.0
84	(仮称) 船津	国交省	7.8
92	寿団地入口	国交省	8.3
78	船津登山道入口	国交省	11.8
103	十日市場	国交省	14.2
90	下の水	国交省	14.6
3	中小河原	国交省	14.9
243	(仮称) 上野原2	国交省	17.9
52	猿橋小入口	国交省	18.4
224	(仮称) 下今井2	国交省	18.8
213	(仮称) 下今井1	国交省	21.0
204	峡北消防本部西	国交省	23.2
96	上暮地白糸	国交省	27.1

■山梨県管理

No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)
146	押原小北	県	5.0
88	豊積橋南	県	5.4
181	飯喰東	県	5.9
131	築地新居	県	5.9
191	等々力	県	6.8
95	美術館前	県	7.1
126	朝日町ガード南	県	7.3
151	徳行立体北	県	7.7
142	信玄橋東詰	県	7.9
74	中曽根	県	8.0
221	中下条	県	8.0
73	富士吉田駅前	県	8.3
109	山梨大学病院入口	県	8.4
145	浅原橋西	県	8.5
207	(仮称) 水神	県	8.5
194	若宮	県	8.6
148	信玄橋西詰	県	9.3
202	御勅使工業団地入口	県	9.5
108	流通センター北	県	9.8

No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)
173	中央協撰所	県	9.9
210	韮崎インター西	県	10.0
119	検察庁南	県	10.3
225	長塚中	県	10.7
168	乙黒	県	10.7
166	朝日三丁目	県	10.8
94	(仮称) 河口	県	11.2
77	船津三叉路	県	11.3
247	向町中	県	11.3
91	乳ヶ崎北	県	11.5
111	万才橋西	県	12.1
238	薬師堂橋東詰	県	12.3
99	(仮称) 都留	県	13.1
180	(仮称) 大里町1	県	14.2
89	(仮称) 浅利	県	14.2
87	三郡橋北	県	14.7
6	武田	県	14.9
72	お茶屋町東	県	15.4
75	新倉	県	15.6

No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)
28	石和温泉郷東入口	県	15.7
169	浅原橋東詰	県	16.2
132	(仮称) 大里町2	県	16.5
171	(仮称) 大里町3	県	16.9
239	須玉インター入口	県	17.4
209	東中学校前	県	17.4
82	愛染通り	県	17.5
25	金鳥居	県	18.2
35	上今諏訪	県	18.3
228	大下条	県	18.6
76	小明見	県	18.6
18	乳ヶ崎南	県	21.5
46	飯喰	県	22.9
134	(仮称) 今諏訪	県	24.1
61	開国橋西	県	25.7
93	(仮称) 浅川	県	27.0
81	(仮称) 忍草2	県	28.8
85	平野	県	33.8

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討

○次回委員会までに短期対策の検討を実施する箇所として、以下の9箇所から5箇所を選定。

■短期対策の検討を実施する渋滞対策箇所

管理者	No.	主要渋滞箇所	所在市区町村	対策内容
国交省	213	(仮称)下今井1	甲斐市	(信号なし交差点のため、隣接交差点の対策が必要であり、対策困難)
	224	(仮称)下今井2	甲斐市	(隣接する双田橋南交差点の対策が必要であり、対策困難)
	204	峡北消防本部西	韮崎市	(隣接する船山橋交差点の対策が必要であり、当該交差点では対策困難)
	96	上暮地白糸	富士吉田市	(隣接する富士吉田西桂SIC入口交差点の対策が必要であり、当該交差点では対策困難)
山梨県	146	押原小北	昭和町	次回委員会までに対策を検討
	88	豊積橋南	中央市	次回委員会までに対策を検討
	181	飯喰東	昭和町	次回委員会までに対策を検討
	131	築地新居	昭和町	次回委員会までに対策を検討
	191	等々力	甲州市	次回委員会までに対策を検討



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

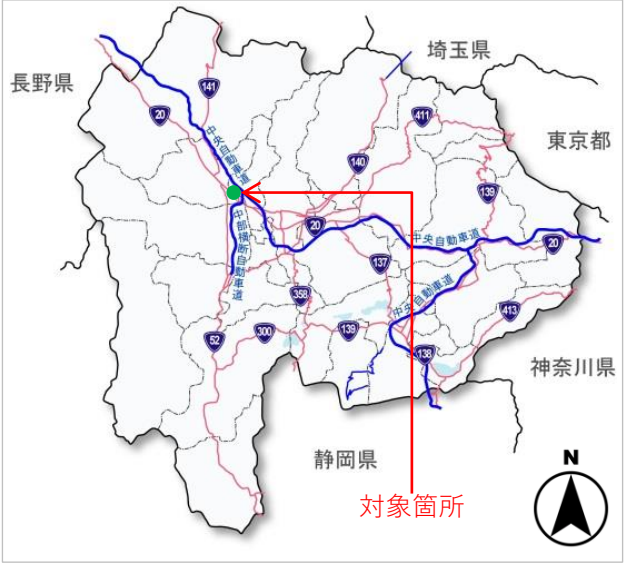
① 一般国道52号線 (仮称)下今井1(甲斐市)

- 隣接する双田交差点と(仮称)下今井2交差点のボトルネックによる先詰まりが速度低下の発生要因。
- 信号なし交差点のため、隣接交差点の対策が必要であり、対策困難。

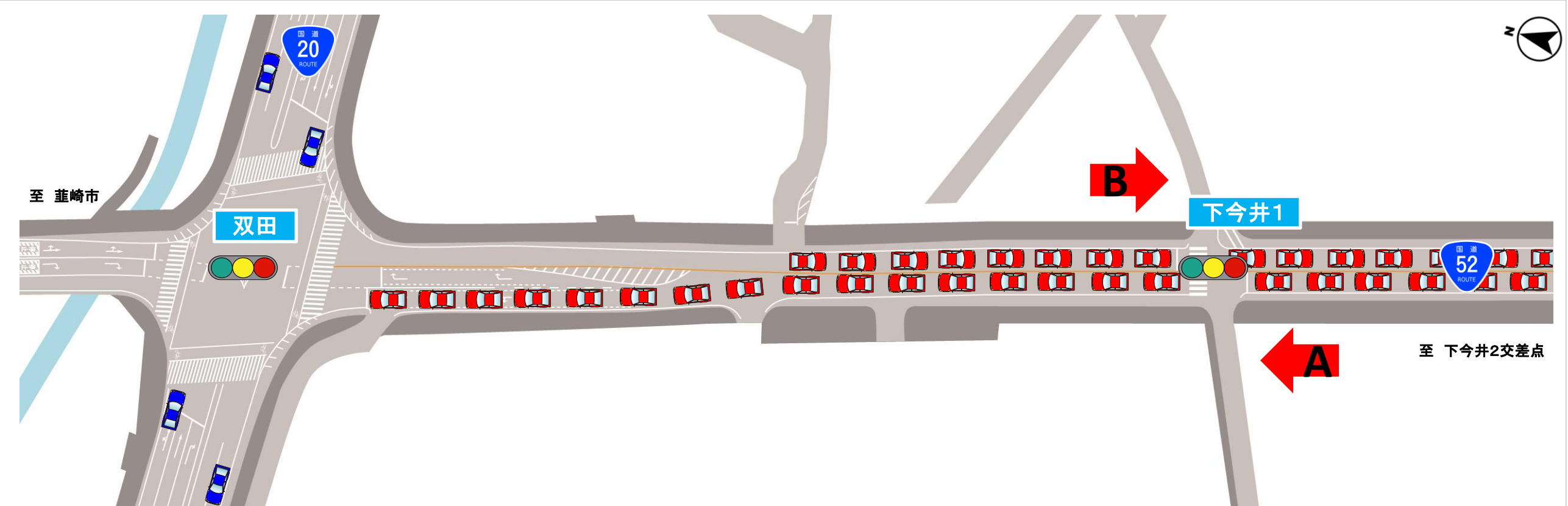
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



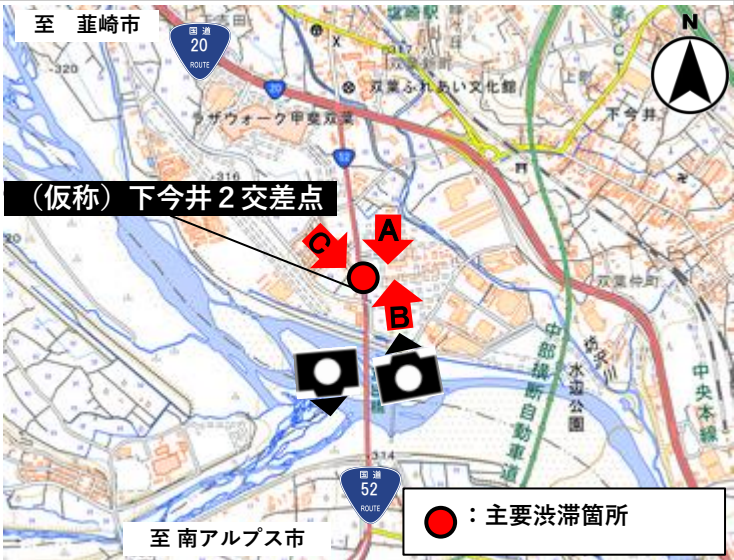
5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

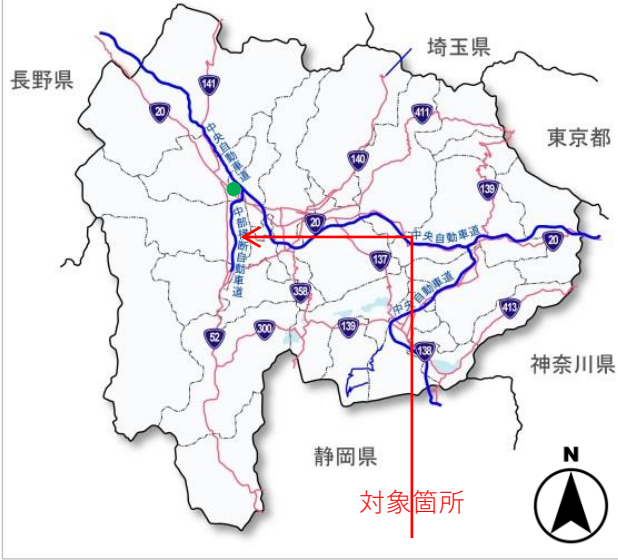
② 一般国道52号線 (仮称)下今井2(甲斐市)

- 双田橋南交差点のボトルネックによる先詰まりと、双田橋付近が登り坂のため速度低下の可能性あり。
- 隣接する双田橋南交差点の対策が必要であり、対策困難。

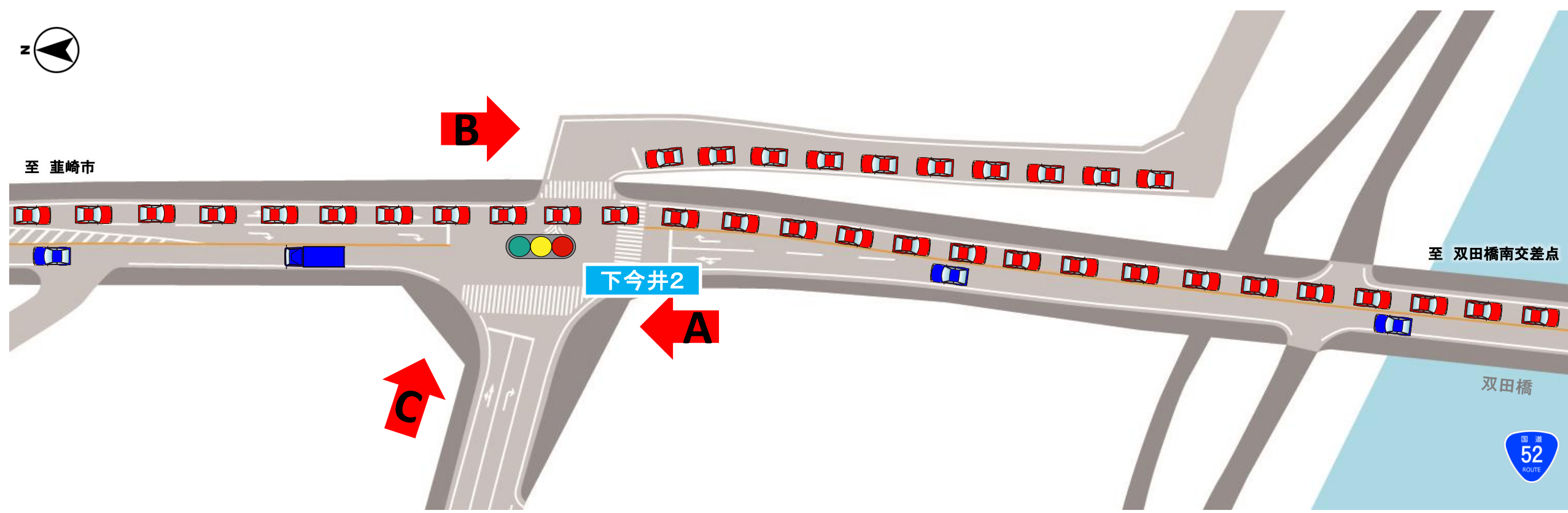
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



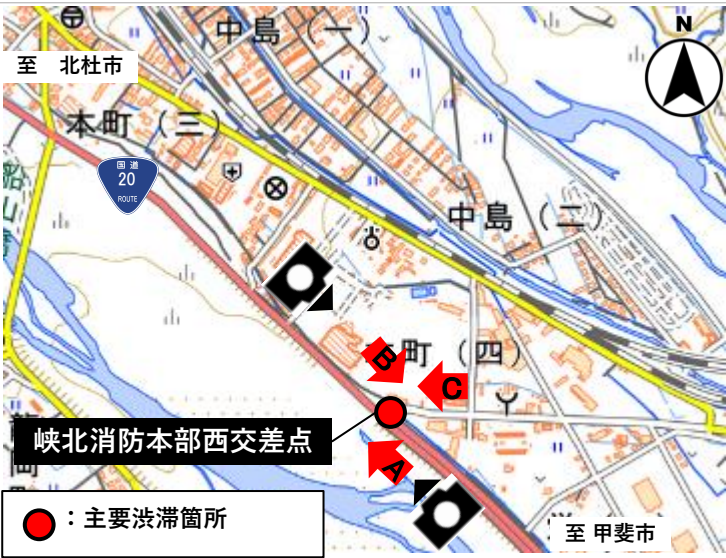
5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

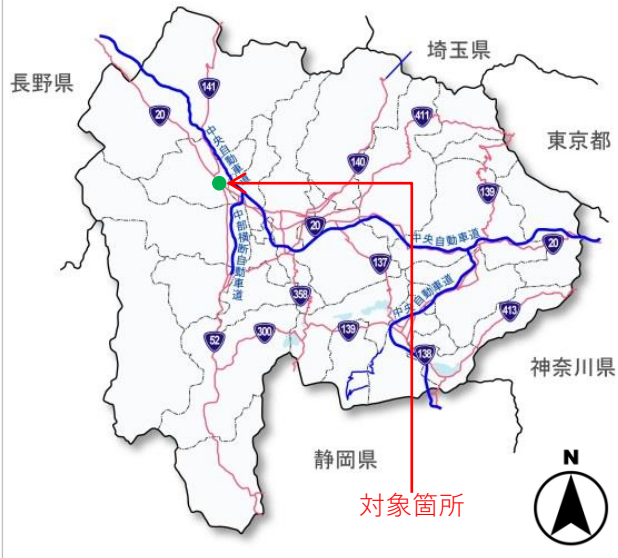
③ 一般国道20号 峡北消防本部西(韮崎市)

- 国道20号下り線側にある船山橋北詰交差点がボトルネックとなっていることにより、渋滞が発生。
- 隣接する船山橋北詰交差点の対策が必要であり、当該交差点では対策困難。

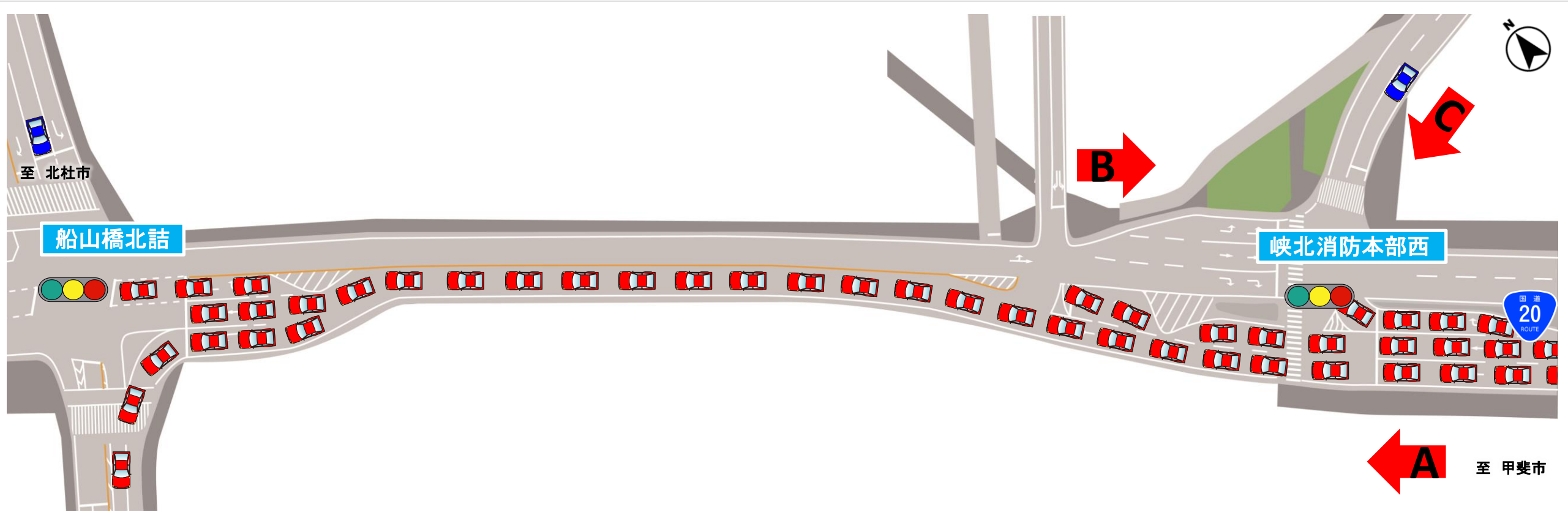
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

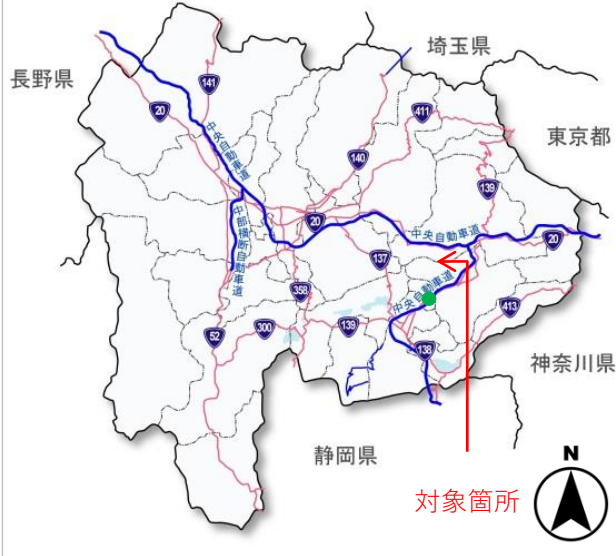
④ 一般国道139号 上暮地^{かみくれち}白糸^{しらいと}（富士吉田市）

- 富士吉田西桂^{ふじよしだにしかつら}SIC入口交差点の先詰まりや、上り坂による発進遅れ等により、渋滞が発生。
- 隣接する富士吉田西桂^{ふじよしだにしかつら}SIC入口交差点の対策が必要であり、当該交差点では対策困難。

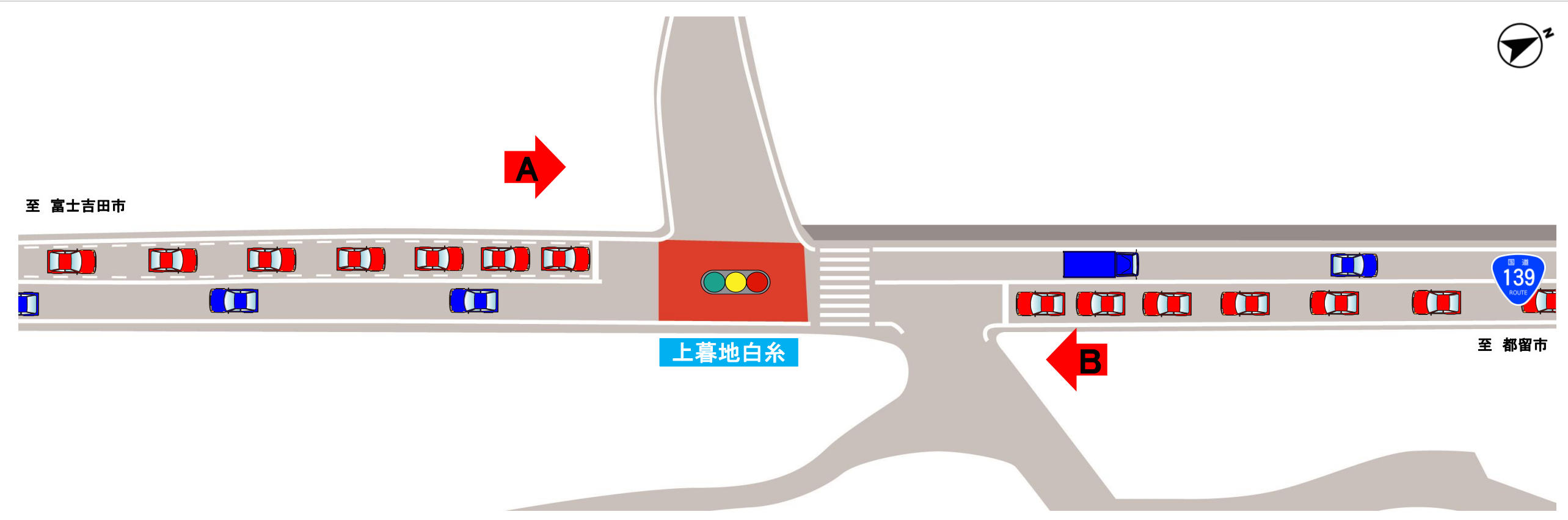
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

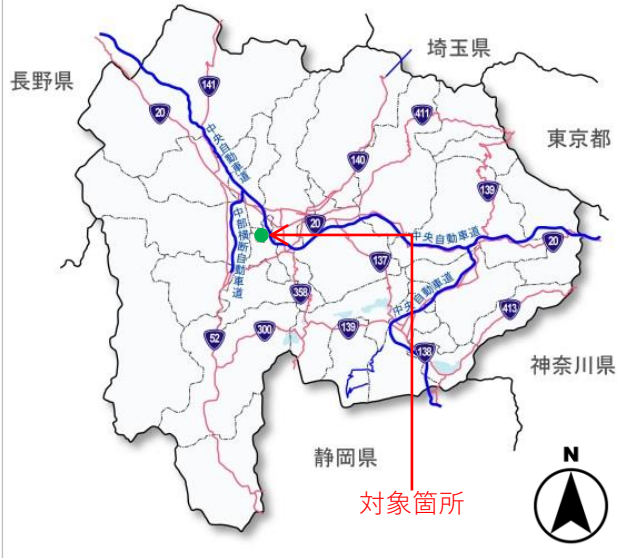
⑤ 甲府市川三郷線 押原小北(昭和町)

- 押原小北交差点は、(主)甲府市川三郷線と市道の交差点。
- 近傍に昭和町立押原小学校が立地しており、近傍に昭和水源入口交差点が存在している。

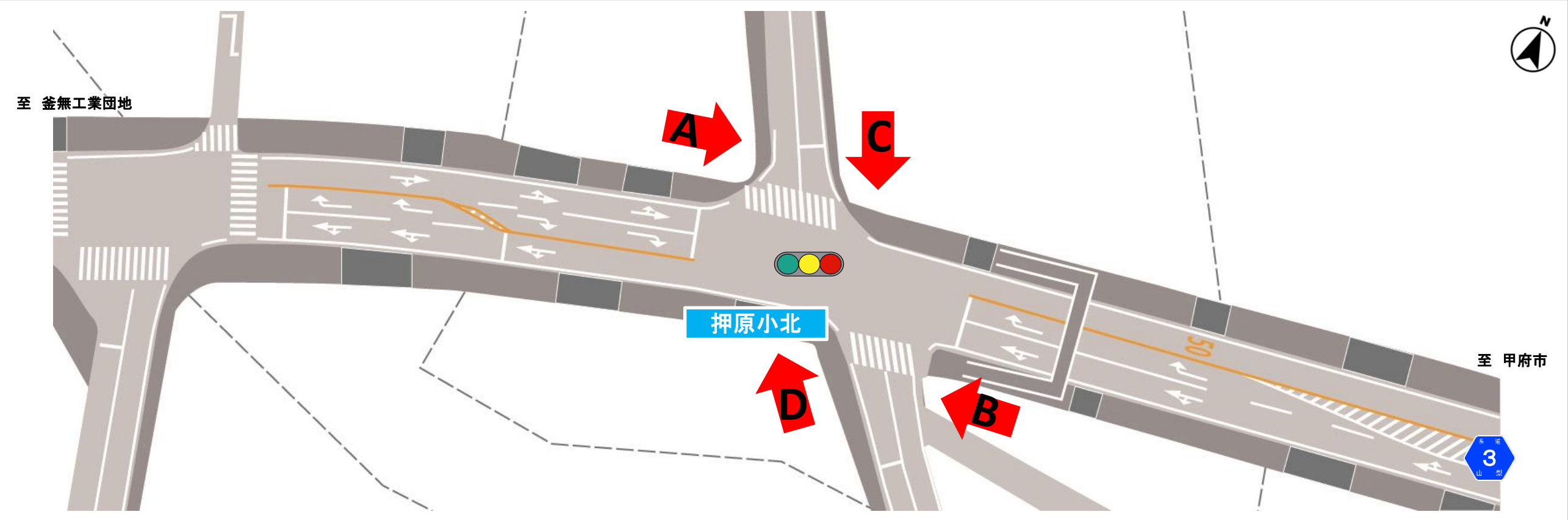
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

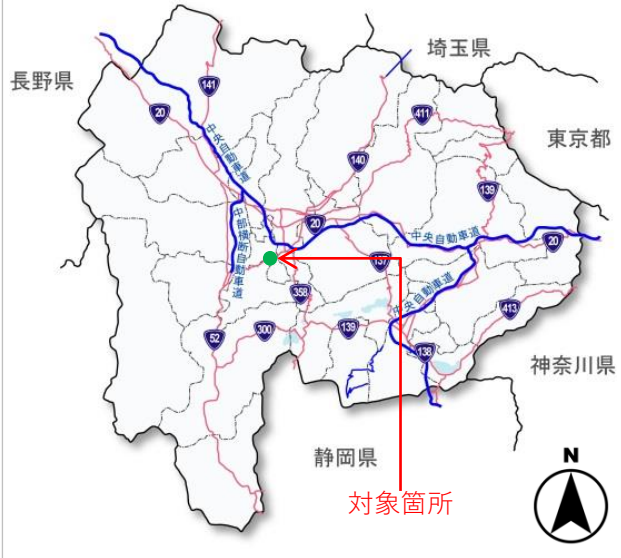
⑥ 一般国道140号 豊積橋南(中央市)

- 豊積橋南交差点は、国道140号と(主)甲府中央右左口線の交差点
- 笛吹川に沿って東西に整備されており、交差点近傍に「道の駅 とよとみ」が立地。

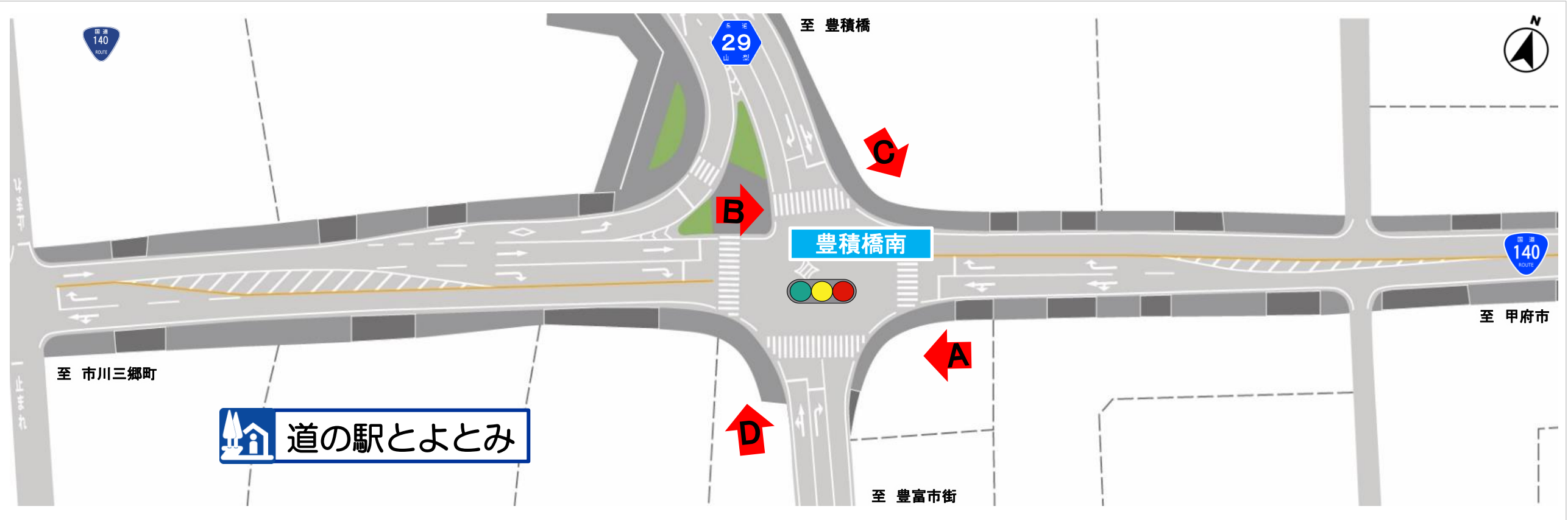
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



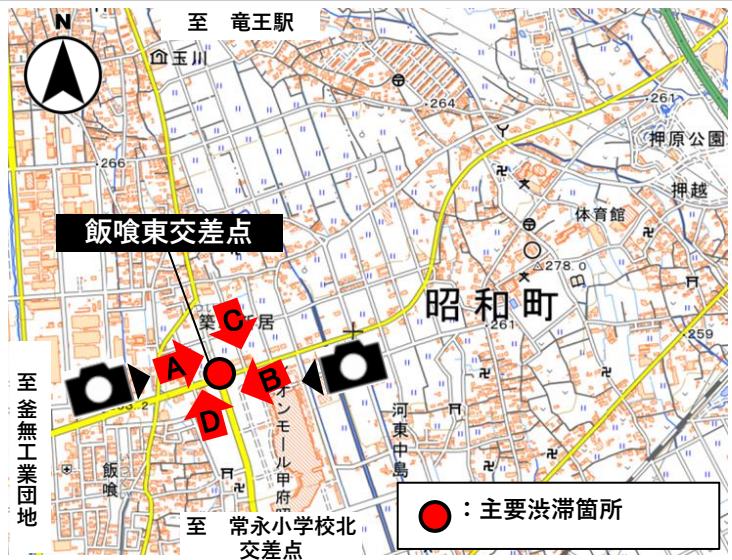
5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

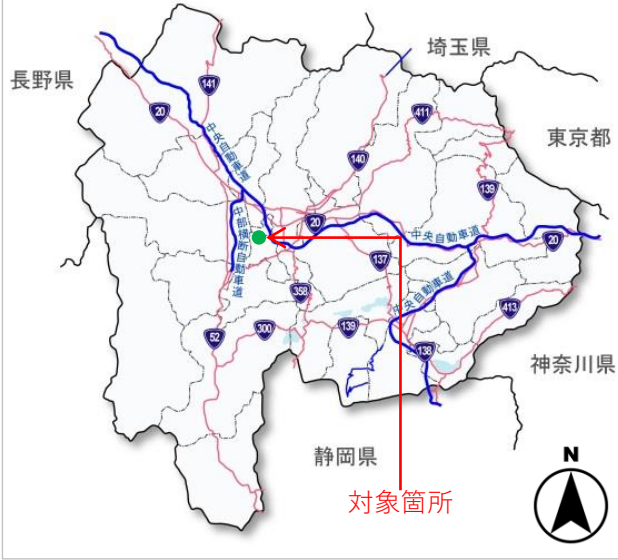
⑦ 甲府市川三郷線 飯喰東(昭和町)

- 飯喰東交差点は、(主)甲府市川三郷線と(主)甲斐中央線の交差点。
- 沿道に大規模商業施設や釜無工業団地があり、近傍に築地新居交差点が存在している。

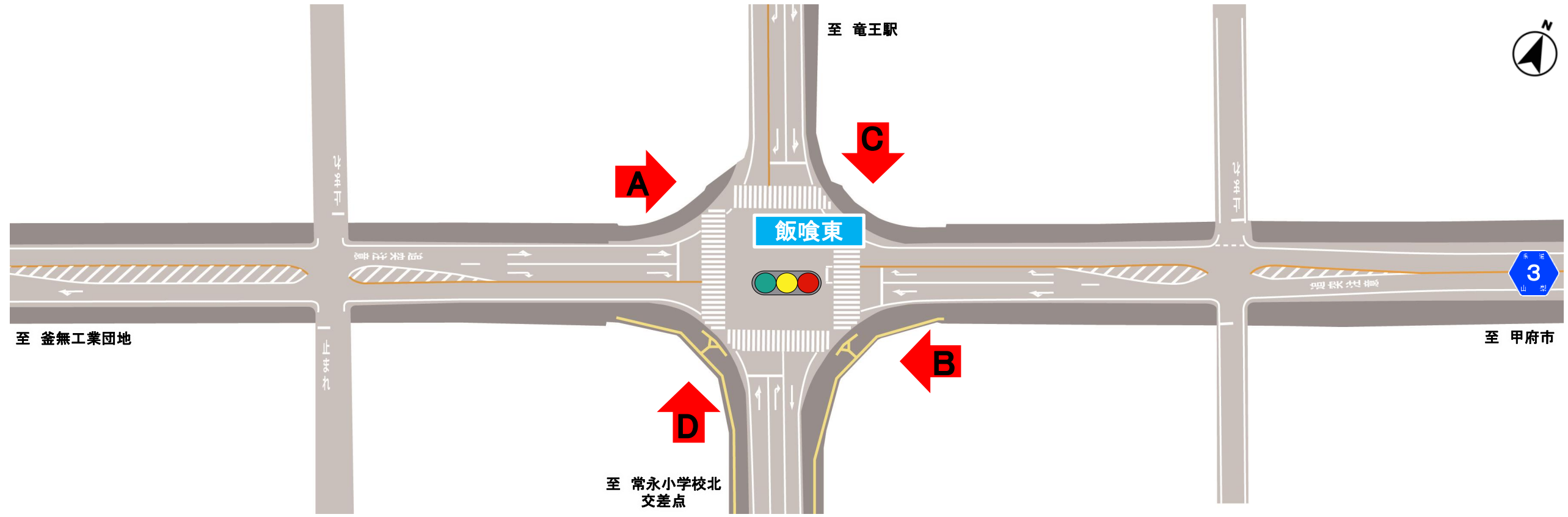
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



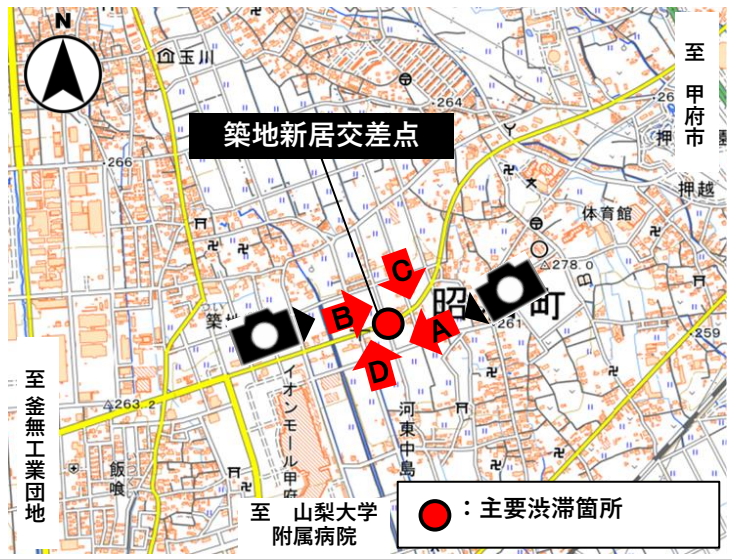
5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

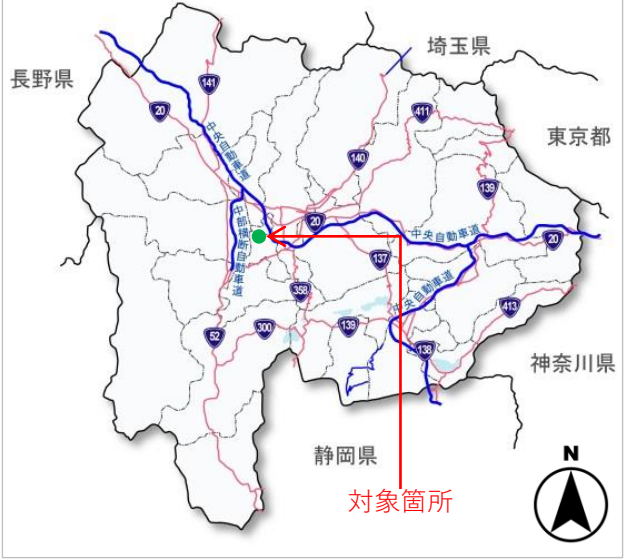
⑧ 甲府市川三郷線 築地新居(昭和町)

- 築地新居交差点は、(主)甲府市川三郷線と市道の交差点。
- 沿道に商業施設が連坦し、近傍に飯喰東交差点が存在している。

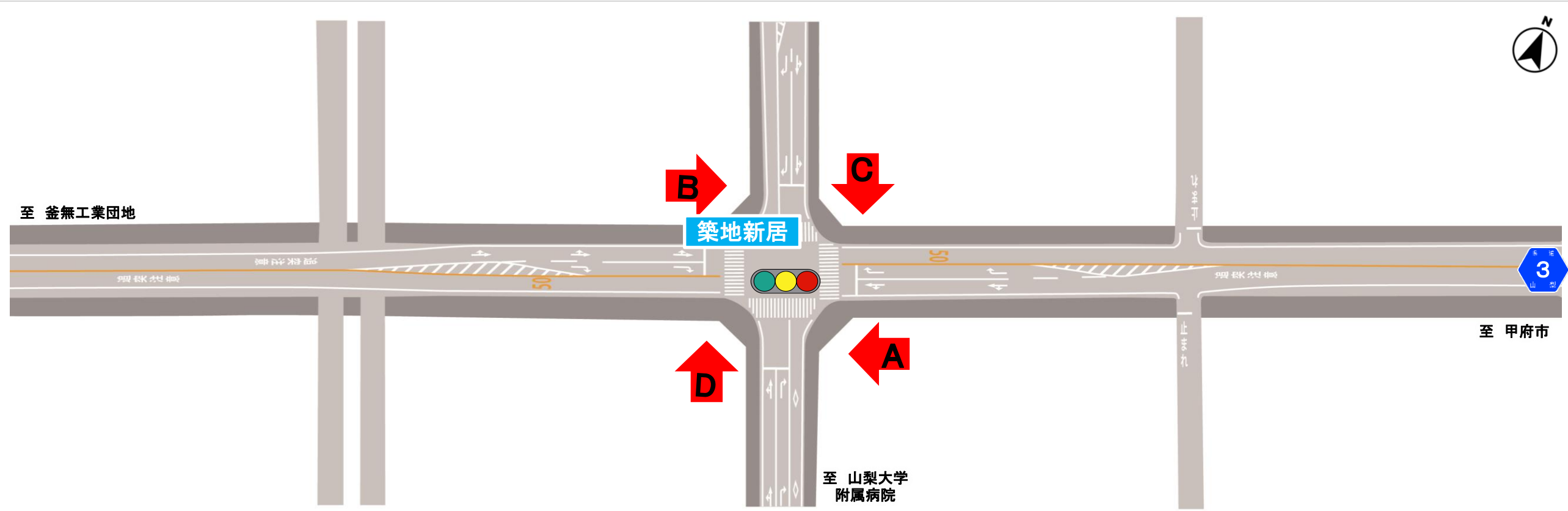
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 R3年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

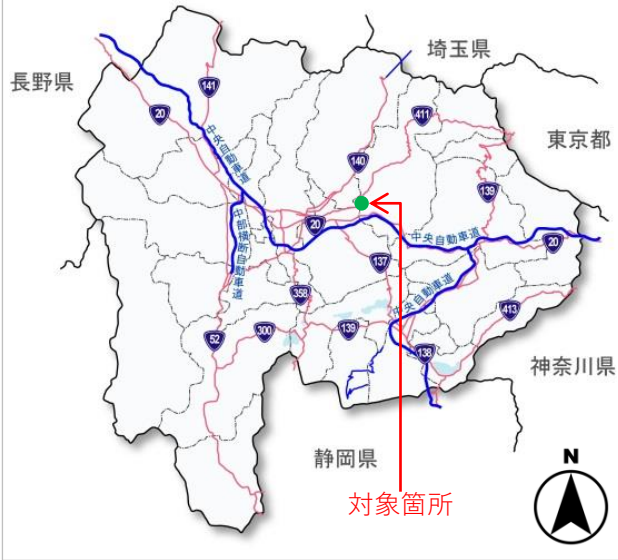
⑨ 一般国道411号線 等々力(甲州市)

- 等々力交差点は国道411号と(主)白井甲州線との交差点。
- 沿線にはブドウ園が多数点在している。

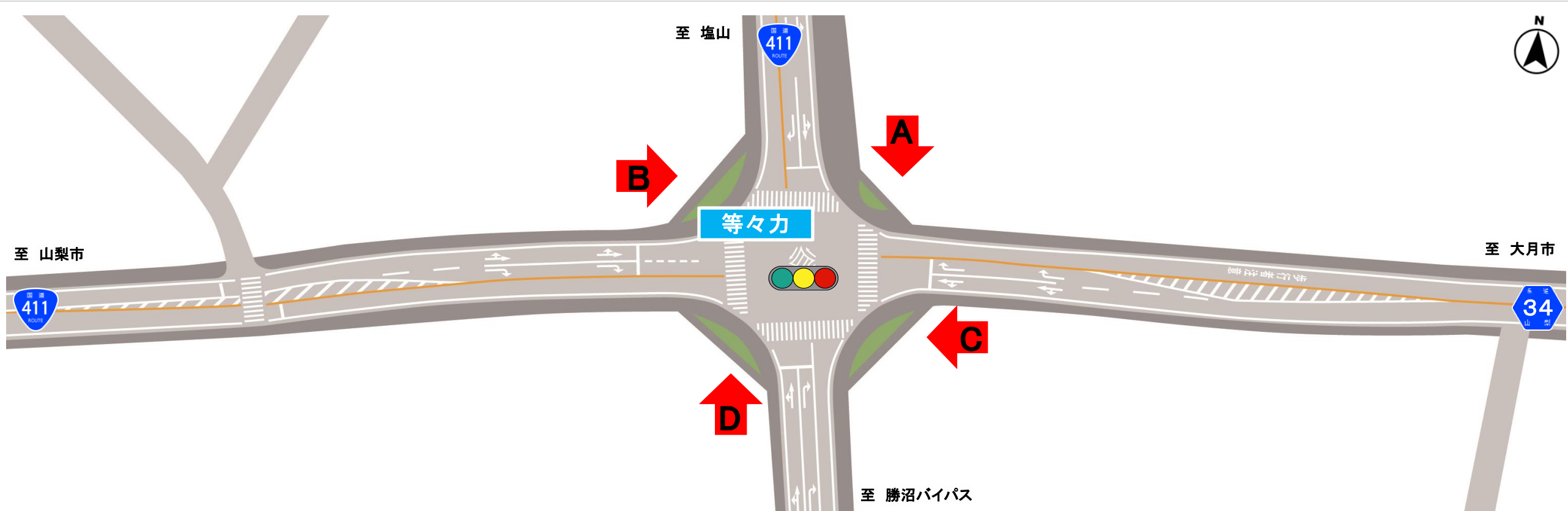
■ 広域図



■ 位置図



■ 写真



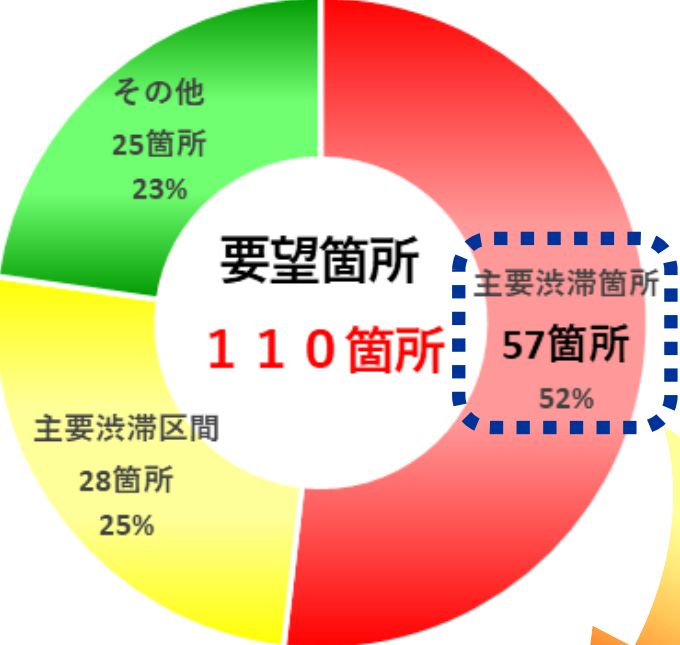
2. その他

6. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

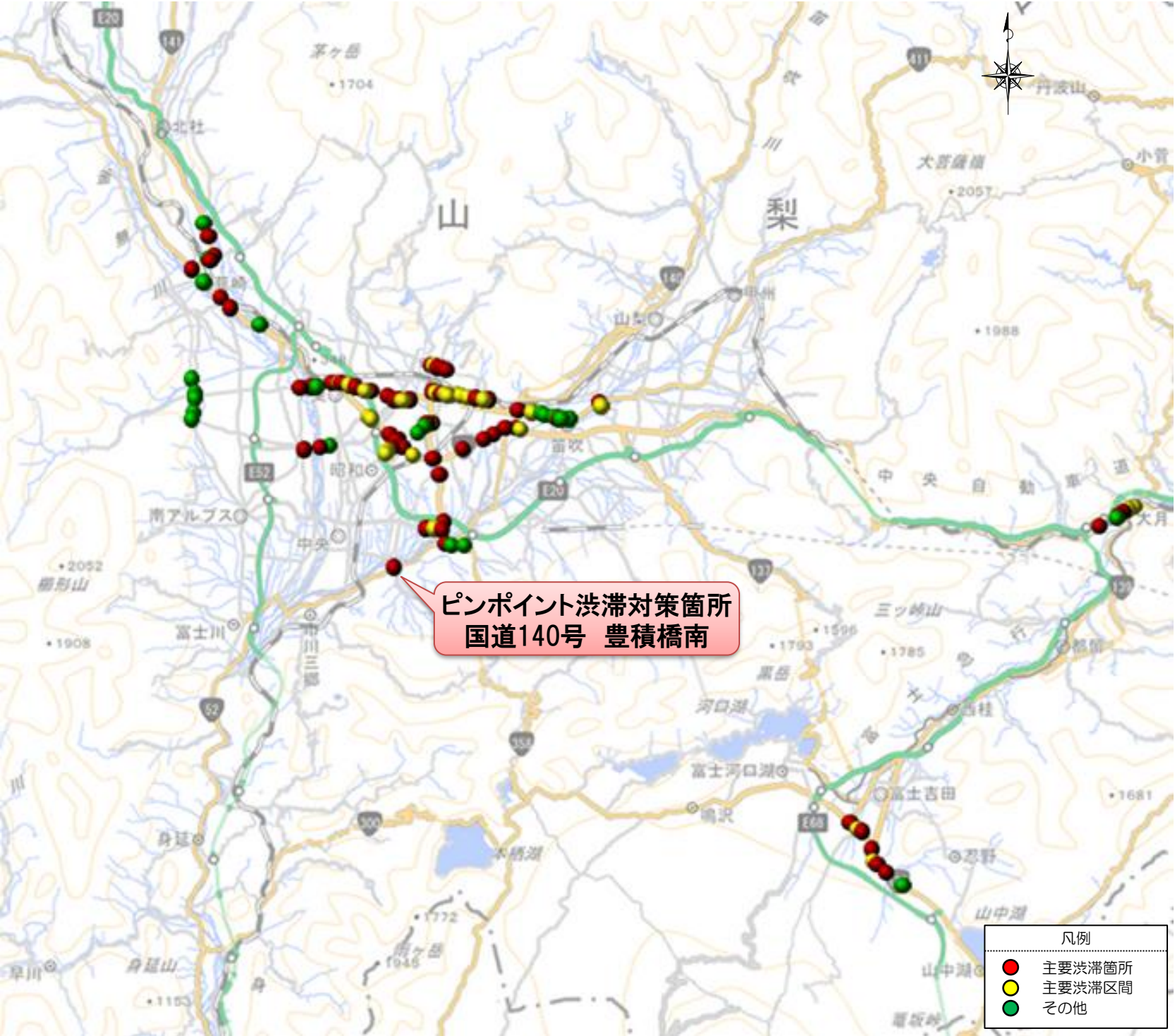
6－1 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所

- 令和3年10月、全国道路利用者会議から、山梨県内の110箇所について渋滞対策の要望あり。
- 110箇所のうち、57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。

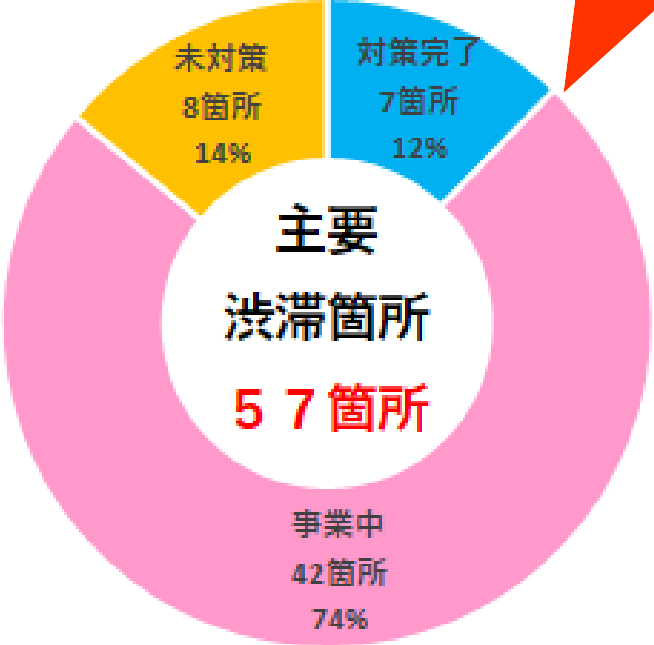
■渋滞箇所区分



■位置図



■対策進捗状況

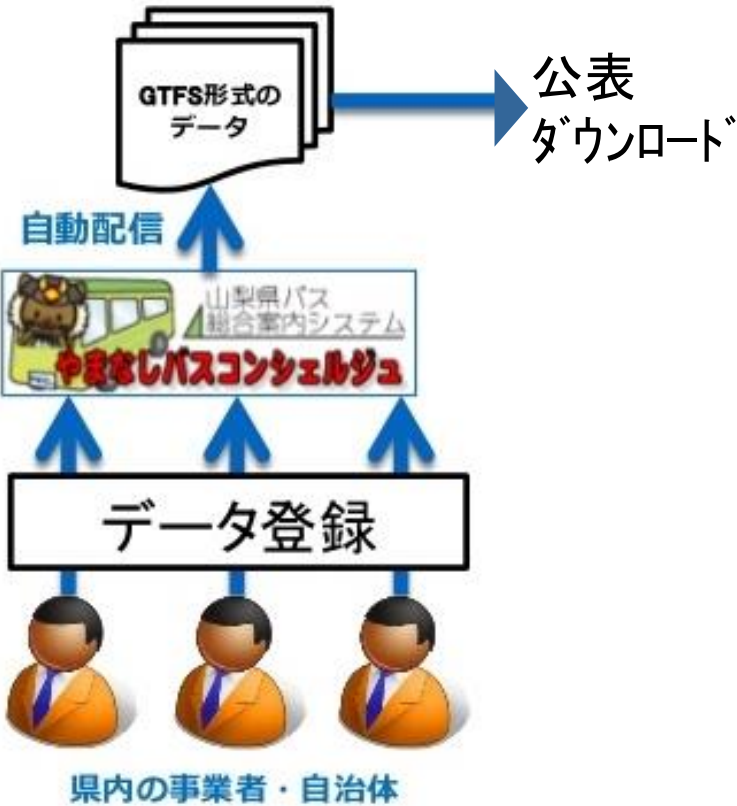


7. バスデータの活用方法の検討

7-1 バスデータの概要

- 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/gtfpbms20171209-84520742>)

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

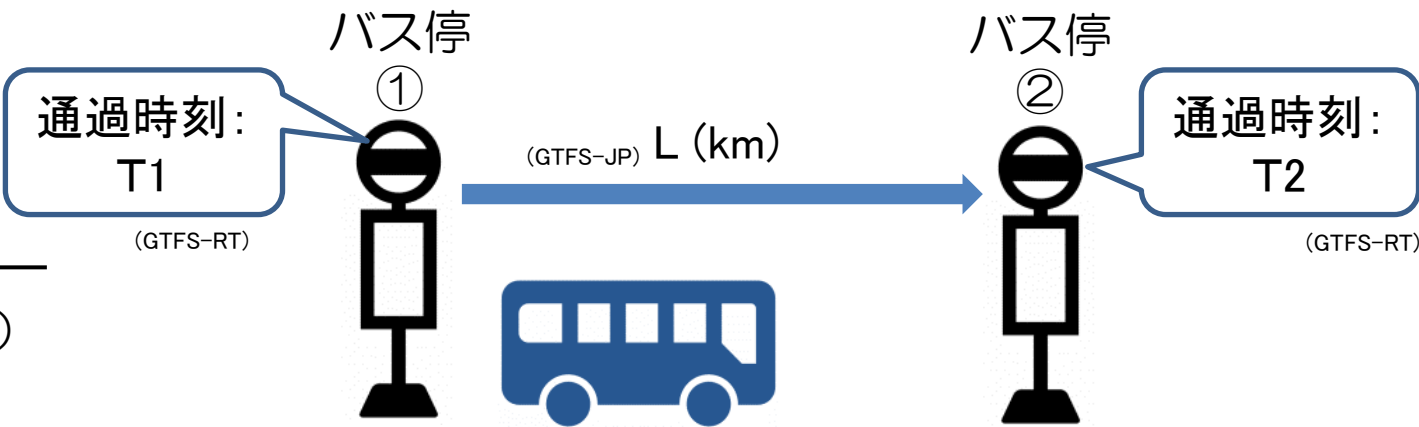
いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

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(H31.3.27)

3) 速度算定方法

バス停①→②の速度

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



7. バスデータの活用方法の検討

7-2 バスデータの有する特性

- バスデータは使用可能な路線が限定的であるものの、バスの実態把握には有利。
- バス固有の課題や効果を分析する際に、バスデータを活用すれば効果的に説明することが可能。

【デメリット】バスデータは使用可能な路線が限定的なので、
全箇所でのモニタリングには不向き。

【メリット】渋滞により受ける影響は乗用車とバスで異なるため、
バスに限定して実態を把握するには有利。

- ・バスは乗車人数が多く、渋滞による社会損失が大きい。
（乗用車は、乗車人数が少ないため1台当たりの社会損失は小さい）
- ・バスは路線やダイヤが固定しており、渋滞回避がしにくい。
（乗用車は、状況によって路線や走行時間の調整が可能）



バス固有の課題や効果を分析する際に、バスデータは効果的
例：道路利用者やバス事業者からのバスに対する指摘が発生
⇒バスデータを用いて実態（データ）と実感（指摘内容）を重ね合わせ

⇒バスに関する課題や効果を分析する際には、データの入手が
可能な路線に限り、バスの視点で効果的に説明することが可能。

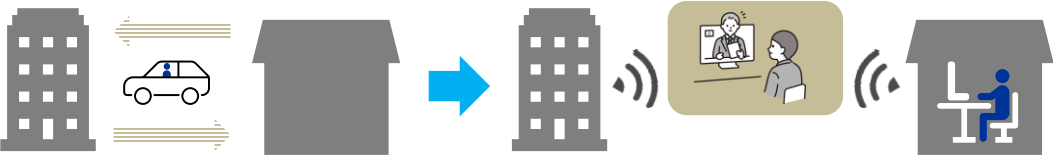
8. TDM施策に関する検討

8－1 TDM (Transportation Demand Management: 交通需要マネジメント) とは

○交通需要の時間的・空間的な集中を緩和するため、「移動発生源の調整」、「移動時間の分散化」、「移動経路の変更」、「交通手段の変更」、「自動車の効率的利用」の5つの施策を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取り組み。

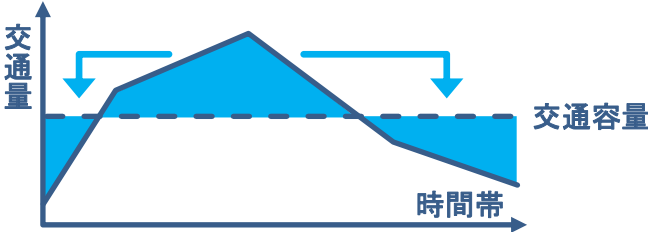
移動発生源の調整

自動車交通の発生を**テレワーク**や**web会議**等の導入により調整・抑制すること



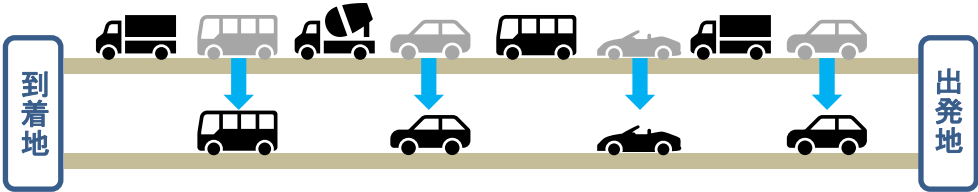
移動時間の分散化

ピーク時間帯の交通を**時差出勤**や**フレックスタイム**、**時間割引**等の導入により分散化すること



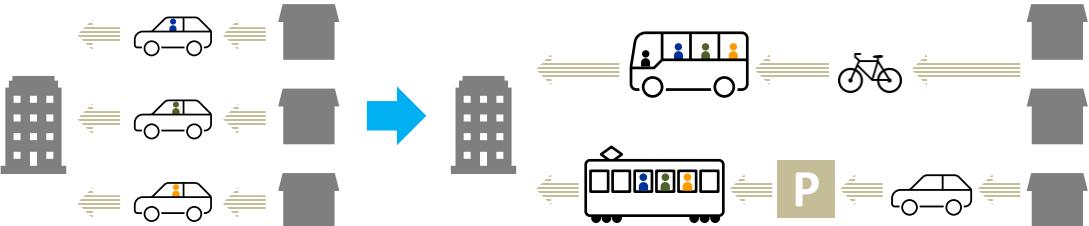
移動経路の変更

混雑する道路の交通を**交通情報提供**や**交通管制高度化**等により交通需要の空間的な平準化を図るもの



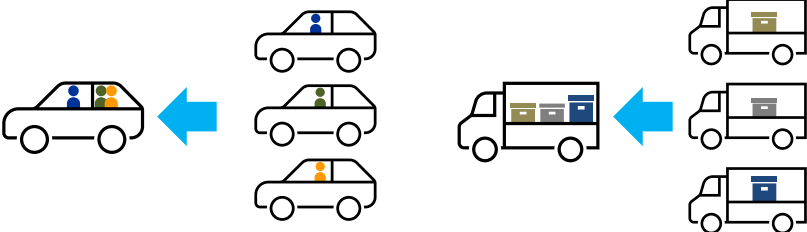
交通手段の変更

自動車利用を**P&R駐車場**や**バスレーン**の整備、**乗車割引券**等の導入により公共交通機関が利用しやすくなることで、交通手段の変更を促すこと



自動車の効率的利用

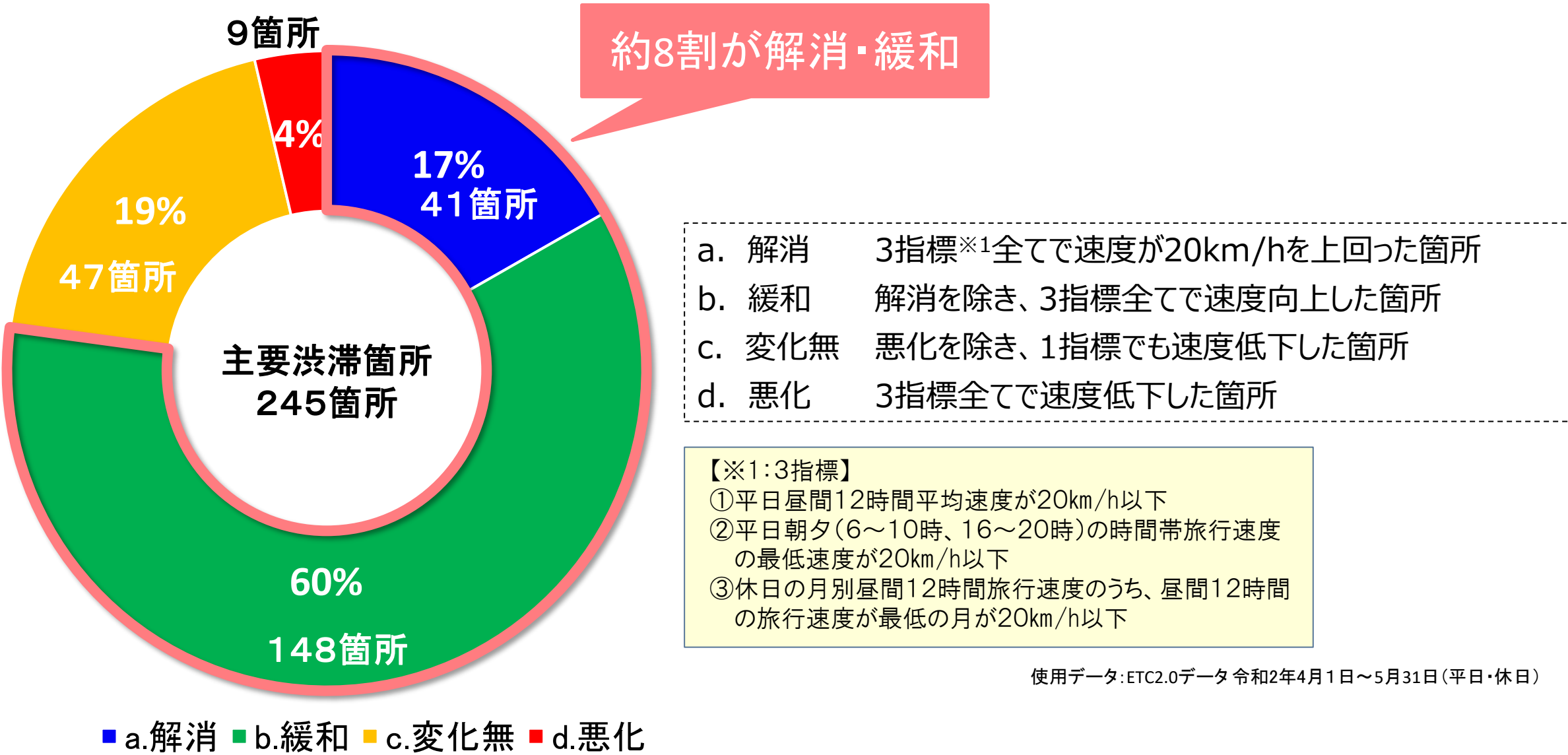
単体の自動車利用を**カーシェアリング**や**共同輸配送**の導入により、自動車の効率的利用(乗用車の乗車率や貨物の積載率向上など)を促すこと



8. TDM施策に関する検討

8-2 緊急事態宣言下における主要渋滞箇所の渋滞状況

- 緊急事態宣言における外出自粛要請(交通需要の減少等)により、約8割の主要渋滞箇所で渋滞が「解消」または「緩和」。
- 残りの2割の主要渋滞箇所では、緊急事態宣言期間においても渋滞状況は改善しなかった。
- 2割のうち9箇所については、緊急事態宣言期間において渋滞が「悪化」した。

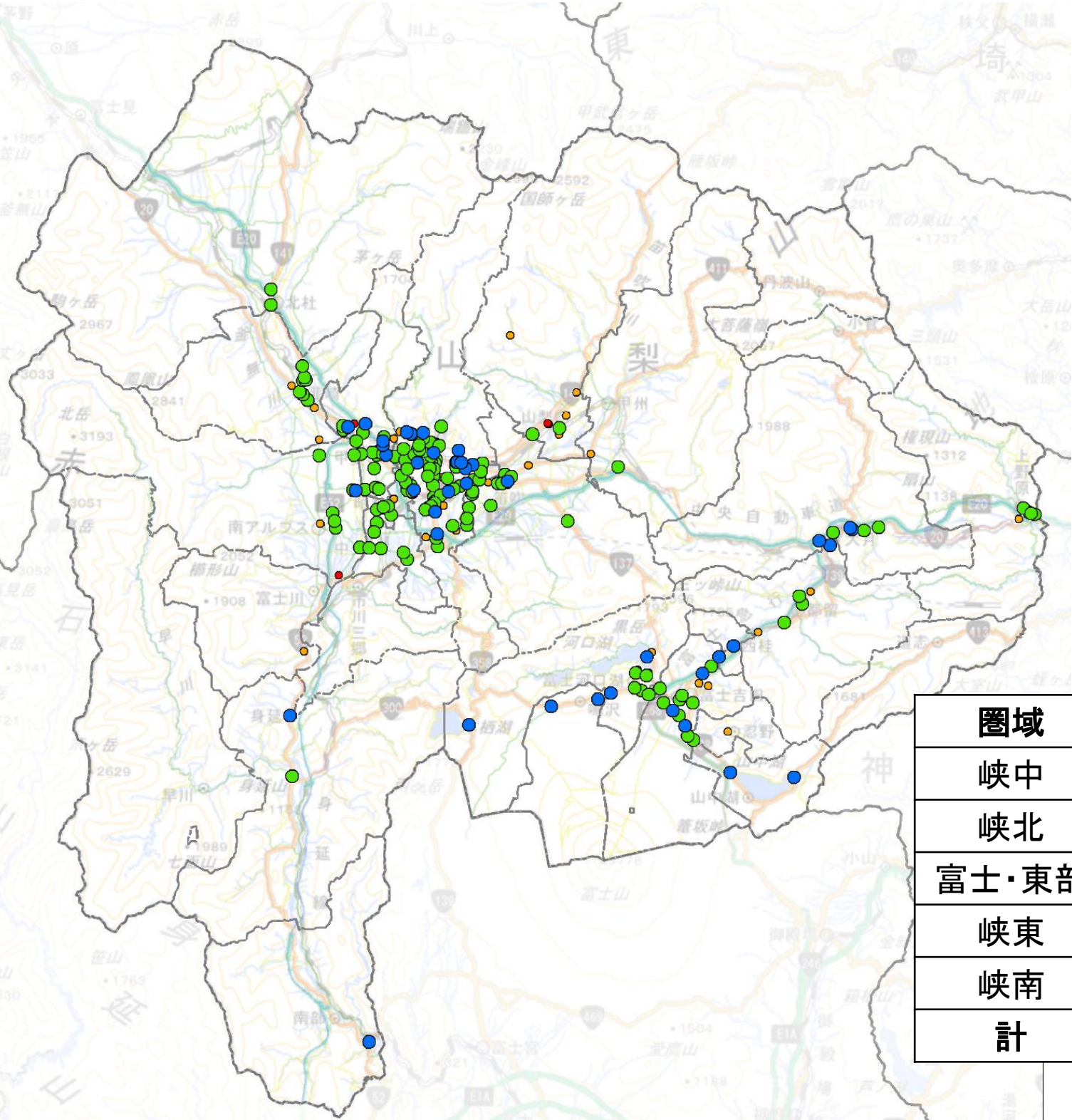


使用データ:ETC2.0データ 令和2年4月1日～5月31日(平日・休日)

8. TDM施策に関する検討

8－3 緊急事態宣言期間中において緩和・解消した主要渋滞箇所

○緊急事態宣言中はほとんどの箇所で速度が向上、ほぼ山梨県全域に分布。



凡例

3指標

- 解消：3つとも20km/h以上
- 緩和：3つとも速度向上
- 変化なし：1つでも速度低下
- 悪化：3つとも速度低下

圏域	解消	緩和	変化なし	悪化	計
峡中	14.7%	67.3%	14.0%	4.0%	100.0%
峡北	0.0%	69.2%	30.8%	0.0%	100.0%
富士・東部	30.2%	45.3%	22.6%	1.9%	100.0%
峡東	4.2%	54.2%	33.3%	8.3%	100.0%
峡南	40.0%	20.0%	40.0%	0.0%	100.0%
計	16.7%	60.4%	19.2%	3.7%	100.0%

使用データ:ETC2.0データ 令和2年4月1日～5月31日(平日・休日)

8. TDM施策に関する検討

8－4 箇所特性と対応方針

- 緊急事態宣言中の交通量と渋滞状況の関係より、それぞれの発生要因に合わせた対応を実施することで、コロナ禍において得られた知見を活用することが可能。
- 山梨県では8割の主要渋滞箇所が渋滞が緩和・解消したことから、ハード面の対策だけでなく、ポストコロナの新しい生活様式(ニューノーマル)を踏まえた交通需要マネジメント(TDM)により渋滞を解消できる可能性がある。

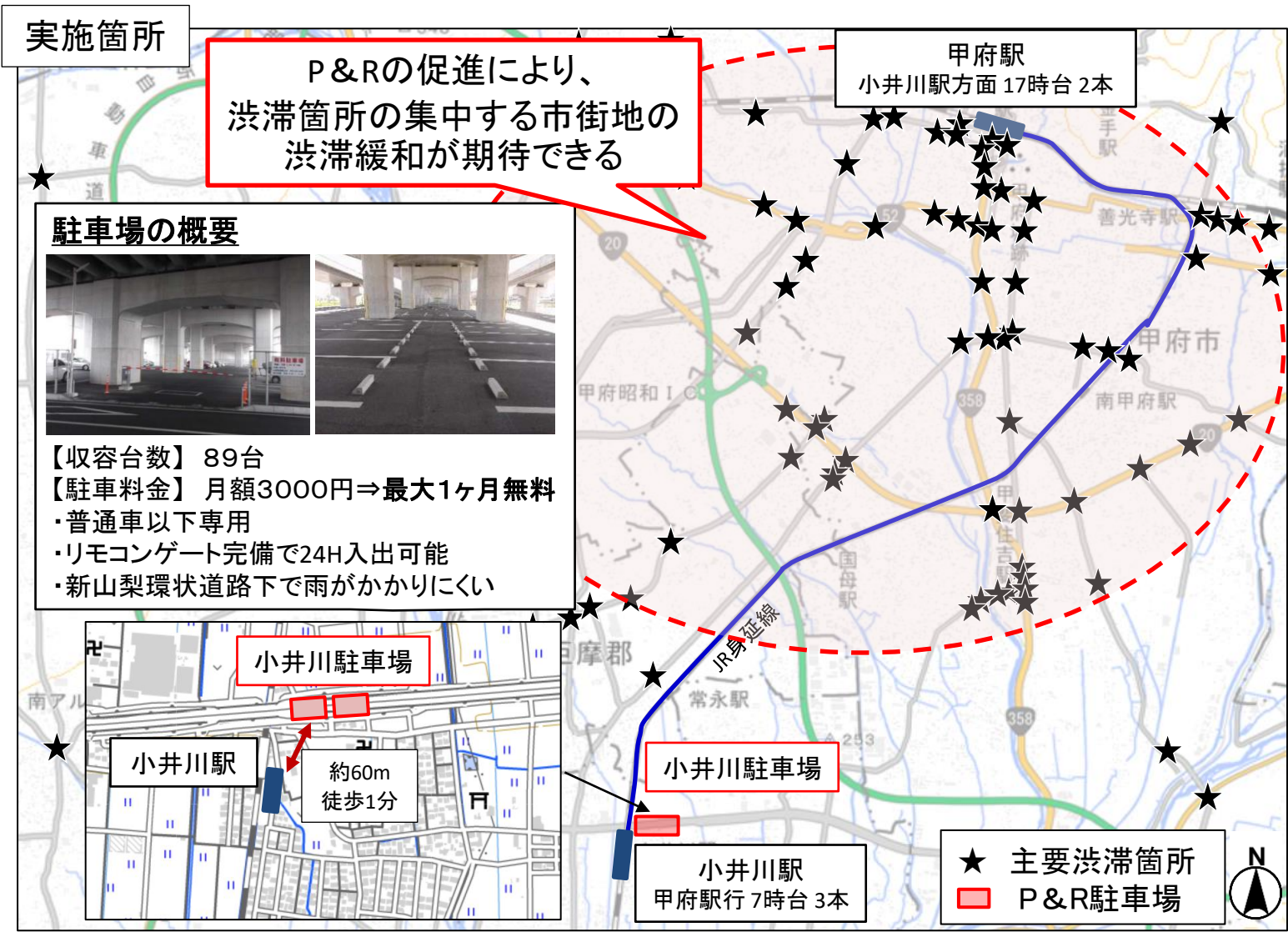
緊急事態宣言中の交通状況		想定される要因		今後の対応方針
渋滞状況	交通量			
解消・緩和	減少	交通量が減少して交通集中が軽減し渋滞が解消・緩和		・TDMの実施
変化無・悪化		交通量減少も道路構造が悪く速度が低下(右左折レーン長不足等) 交通量は減少も大型車や右折車両の増加等、交通の質が変化		・施設のアクセスを改善させるピンポイント対策の実施・交差点改良等ハード面での対策を実施
	増加	生活必需品販売施設や物流施設など、緊急事態宣言中に需要拡大した施設に隣接し交通量が増加		・道路事業の推進 ・施設のアクセスを改善させるピンポイント対策の実施

8. TDM施策に関する検討

8-5 緊急事態宣言中の交通状況を鑑みたTDM施策の可能性

- 山梨県内において、今回の緊急事態宣言下における交通状況を考慮すると、TDMによる公共交通への転換を促すことにより、渋滞の緩和・解消の効果を引き出すことが期待できる。
- 山梨県内のTDM事例をみると、中央市では、P&R駐車場の整備に加えて駐車料金の割引により、中央市、南アルプス市方面から甲府市に向かうマイカーの利用をパークアンドレールライドに転換する取り組みを実施中。

■山梨県の事例



期間限定先着順
小井川駐車場限定キャンペーン
令和3年3月～5月の新規契約で
最大1ヶ月無料!!

・期 間 令和3年3月1日(月)から5月31日(月)
ただし、先着順とし、駐車区画が満車となった場合は、
その時点でキャンペーンは終了となります。

・内 容 期間中に新規契約した月の駐車料金が無料♪
(敷金・礼金が無く、契約手数料も無料。)

・適用回数 1回/一人(新規利用者のみ)

・小井川駐車場HPアドレス
<http://tollgate.on.arena.ne.jp/koikawa/koikawatyuushajou2.htm>

パークアンドレールライドで、快適通勤!

甲府方面へ通勤の方、新山梨環状道路を利用して、小井川駐車場で身延線に乗りかえて、快適通勤しませんか？市内の渋滞を回避するため環境に優しく時間も有効に使えます。しかも、**当駐車場は月額3,000円(税込)**でとても経済的です。

<参考> 中部横断道開通による交通状況

○令和3年8月29日に中部横断自動車道が全線開通。
○来年度の検討では開通の影響を踏まえた主要渋滞箇所のモニタリングを実施する予定。

交通量の状況

