資料2-2

渋 滞 対 策

【参考資料】

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．主要渋滞箇所の見直し

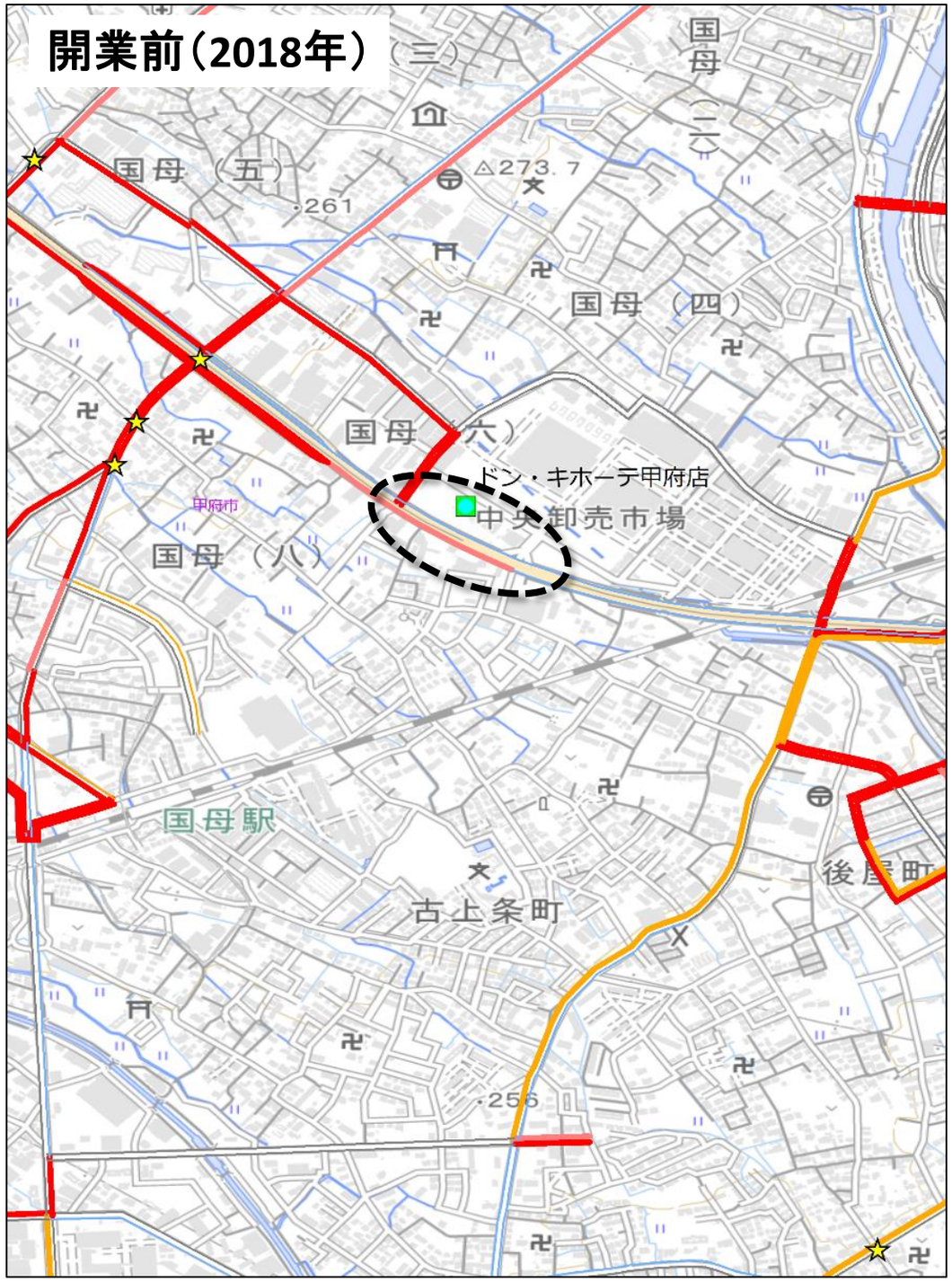
（最新の交通状況による分析）　・・・・・・・・・・・・・・　２

２．ピンポイント渋滞対策の検討状況　・・・・・・・・・・・　１７

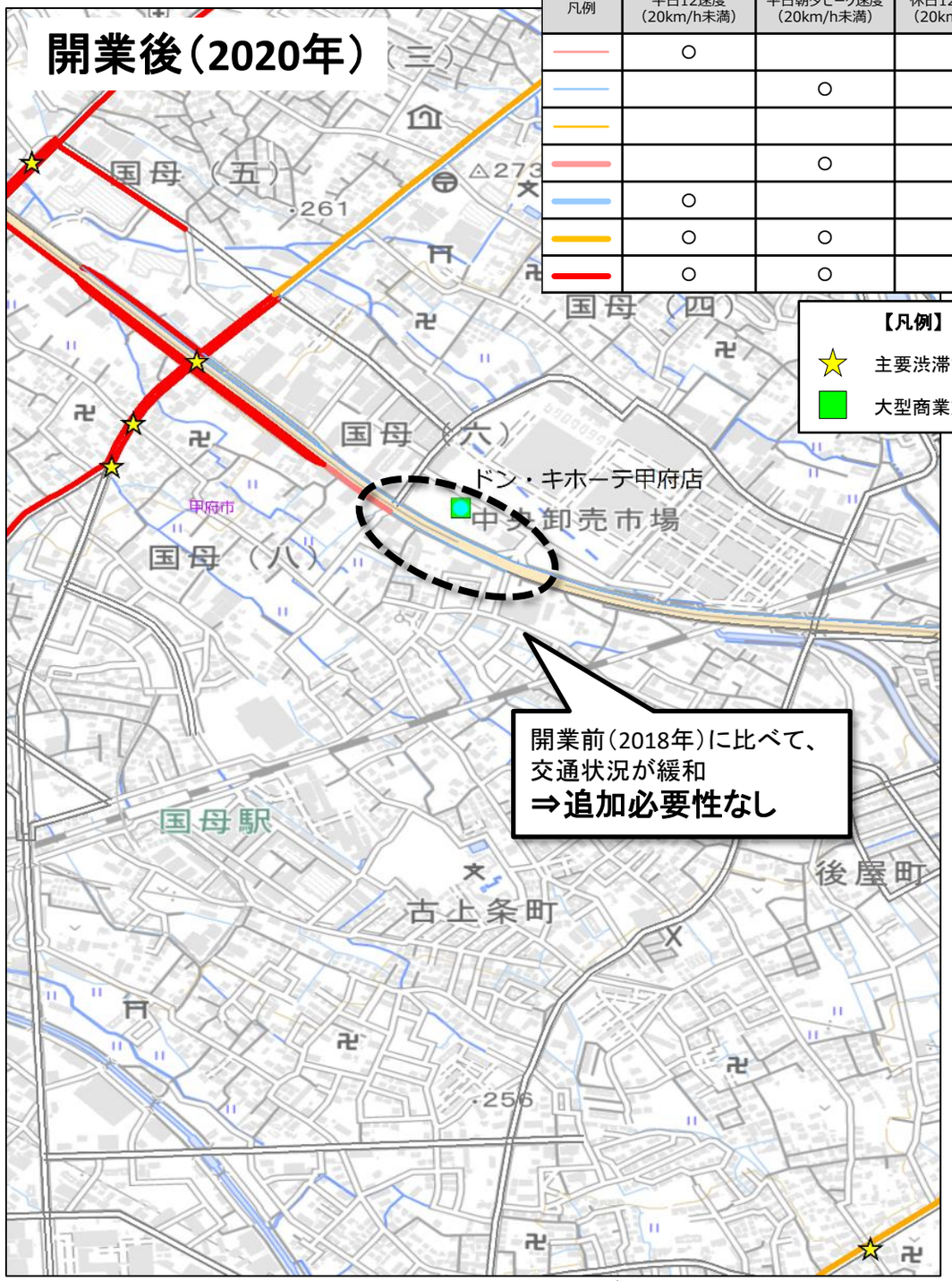
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

1－1　主要渋滞箇所の追加有無に関する検証（ドン・キホーテ甲府店）

〇ドン・キホーテ甲府店周辺の路線における開業前後の3指標の該当状況を確認。
〇その結果、開業前に比べて開業後の交通状況が緩和していることから、追加の必要はない。



民間ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ　20180101～20181231



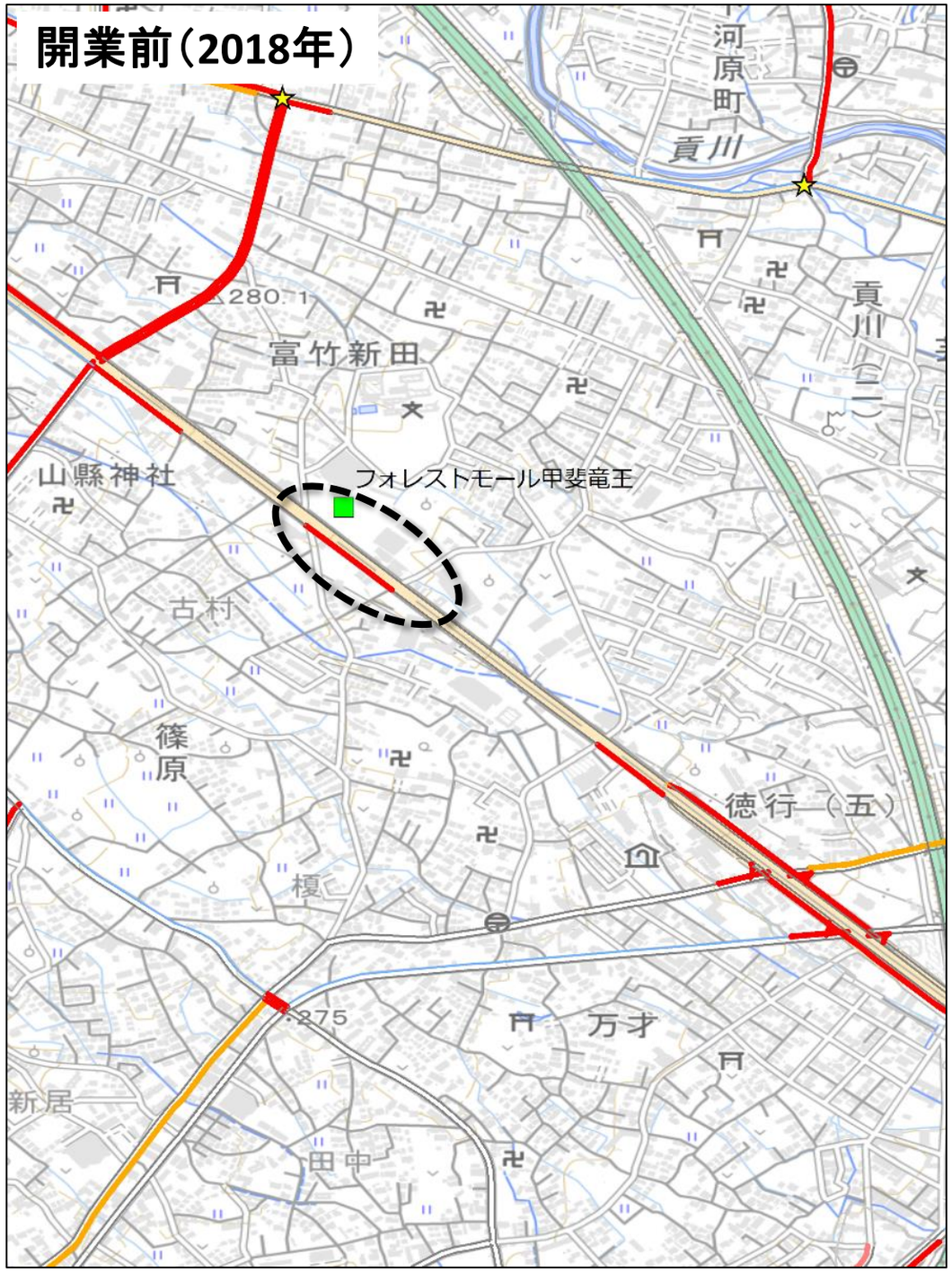
凡例	平日12速度（20km/h未満）	平日朝夕ピーク速度（20km/h未満）	休日12時間速度（20km/h未満）
	○		
		○	
			○
		○	○
	○		○
	○	○	
	○	○	○

ETC2.0ﾃﾞｰﾀ　20200901～20201231

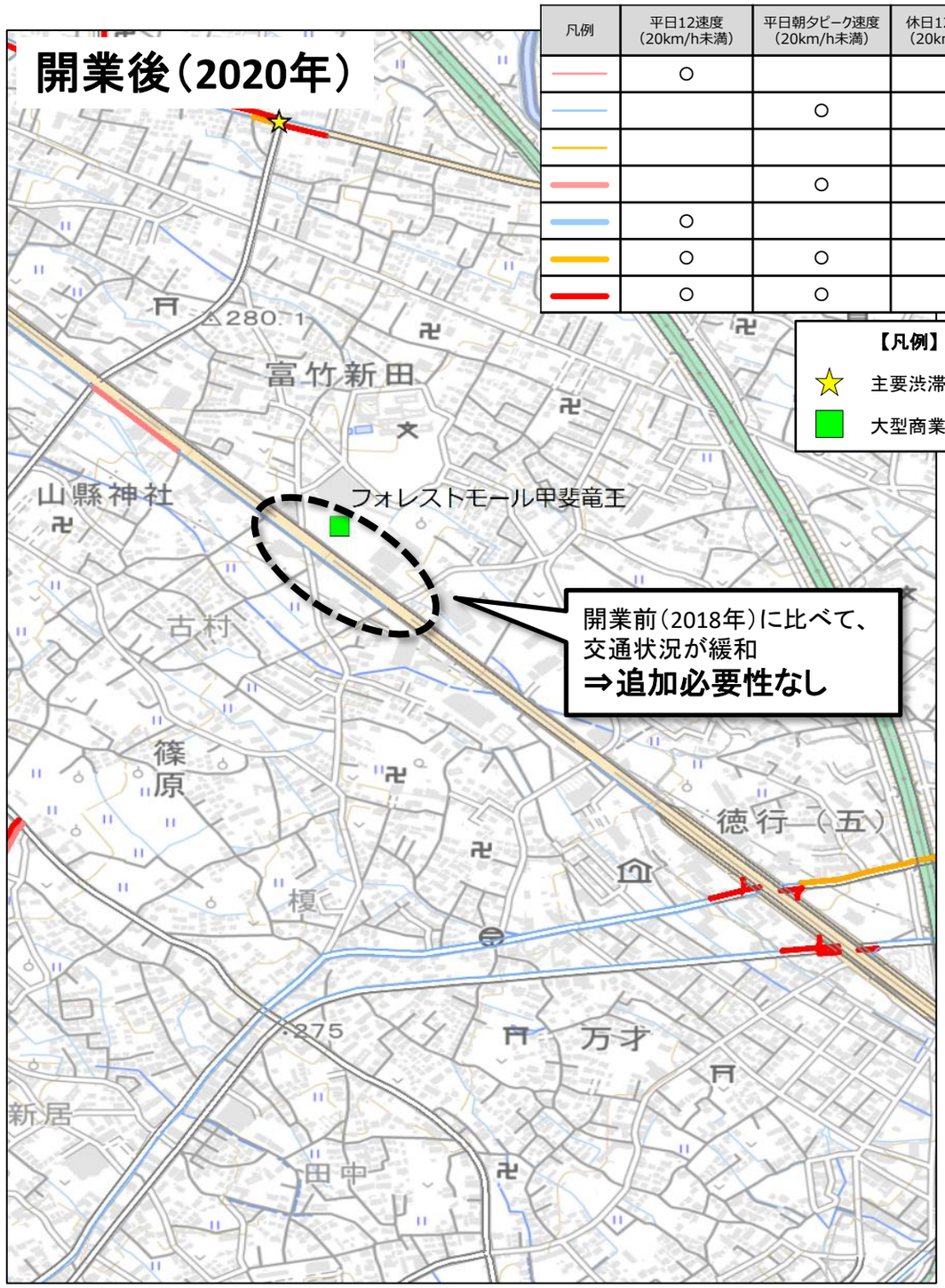
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

1－1　主要渋滞箇所の追加有無に関する検証（フォレストモール甲斐竜王）

〇フォレストモール甲斐竜王店周辺の路線における開業前後の3指標の該当状況を確認。
〇その結果、開業前に比べて開業後の交通状況が緩和していることから、追加の必要はない。



民間ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ　20180101～20181231



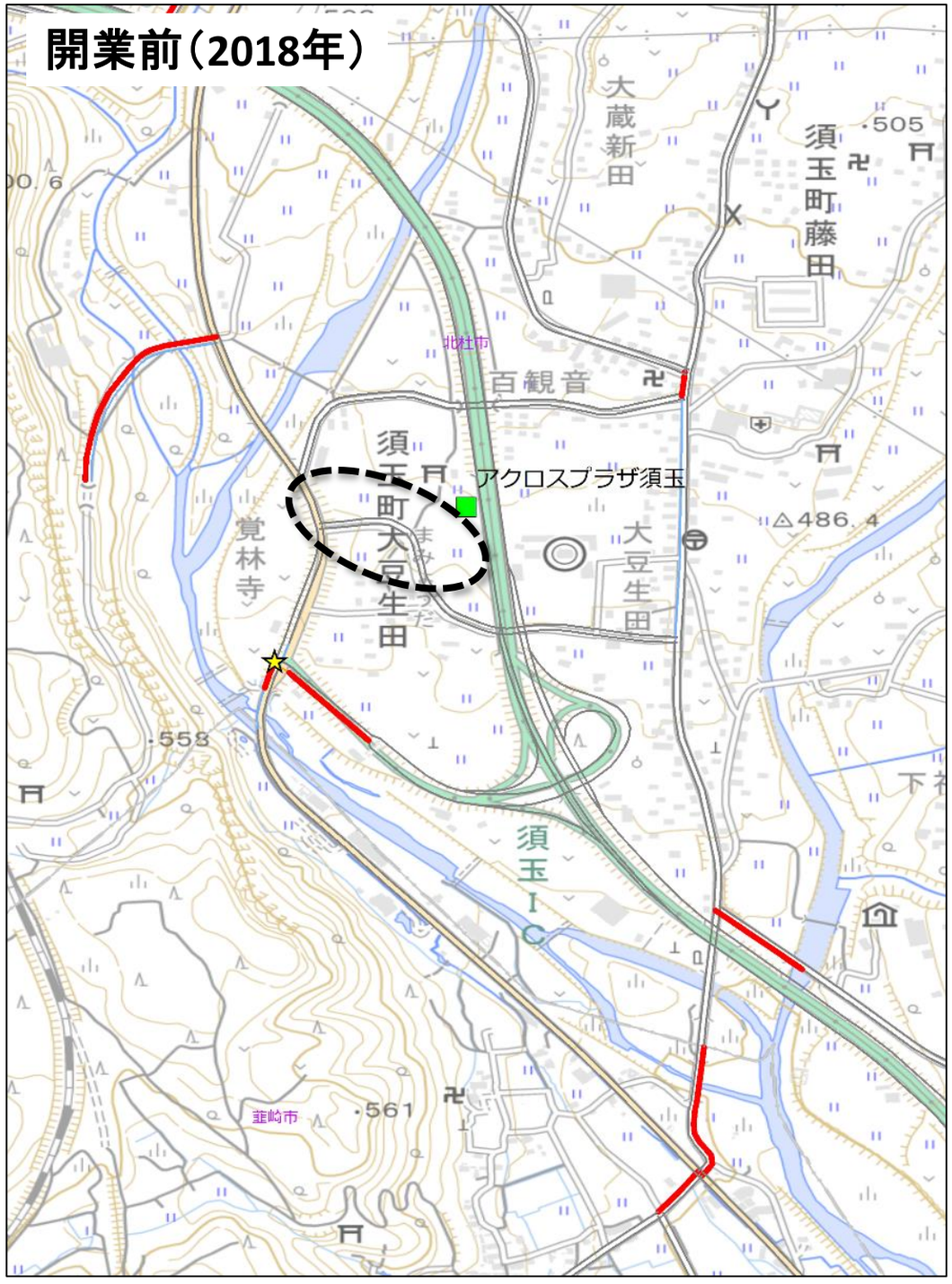
凡例	平日12速度（20km/h未満）	平日朝夕ピーク速度（20km/h未満）	休日12時間速度（20km/h未満）
	○		
		○	
			○
		○	○
	○		○
	○	○	
	○	○	○

ETC2.0ﾃﾞｰﾀ　20200901～20201231

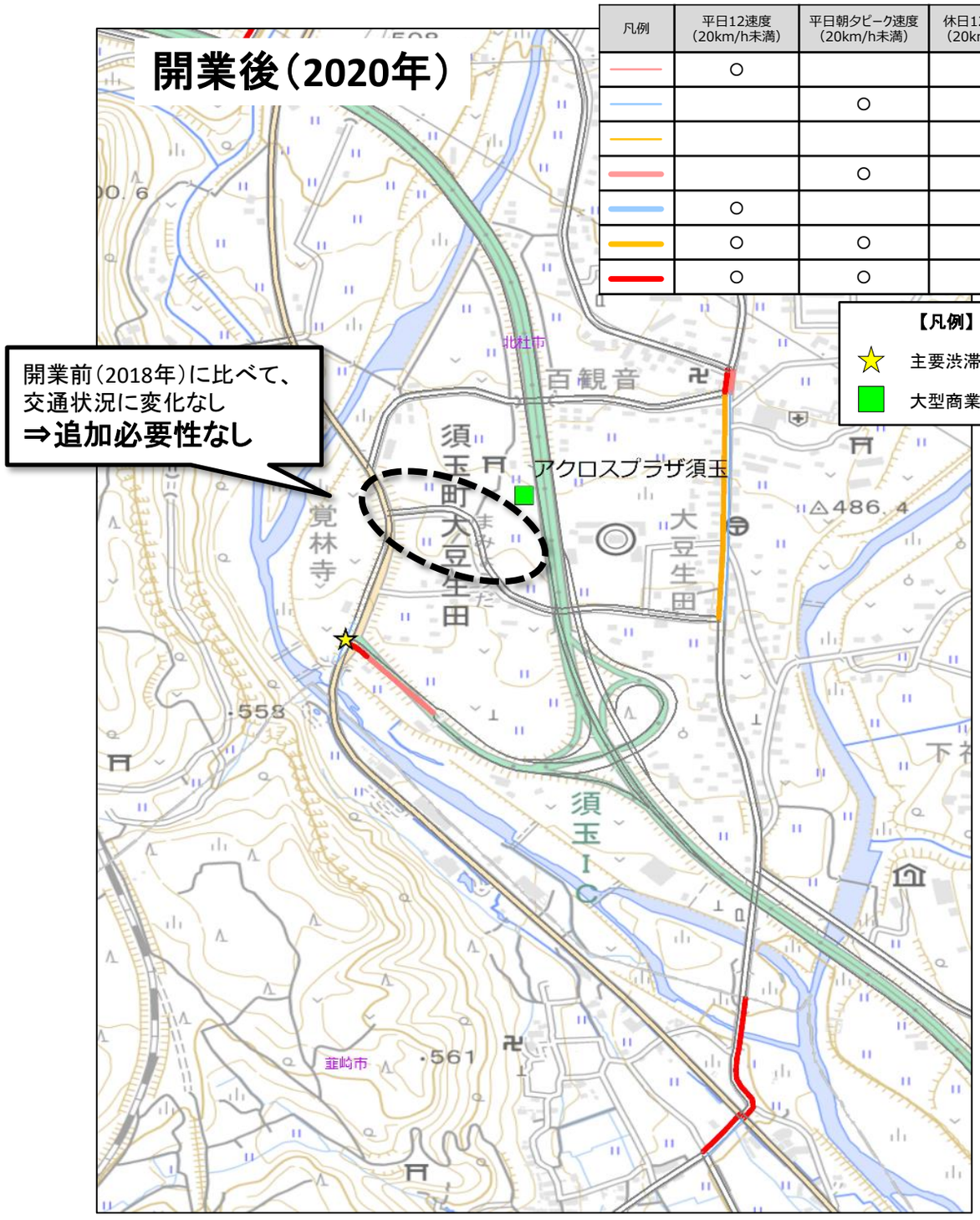
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

1－1　主要渋滞箇所の追加有無に関する検証（アクロスプラザ須玉）

〇アクロスプラザ須玉店周辺の路線における開業前後の3指標の該当状況を確認。
〇その結果、開業前に比べて開業後の交通状況に変化がないことから、追加の必要はない。



民間ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ　20180101～20181231



凡例	平日12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）
	○		
		○	
			○
		○	○
	○		○
	○	○	
	○	○	○

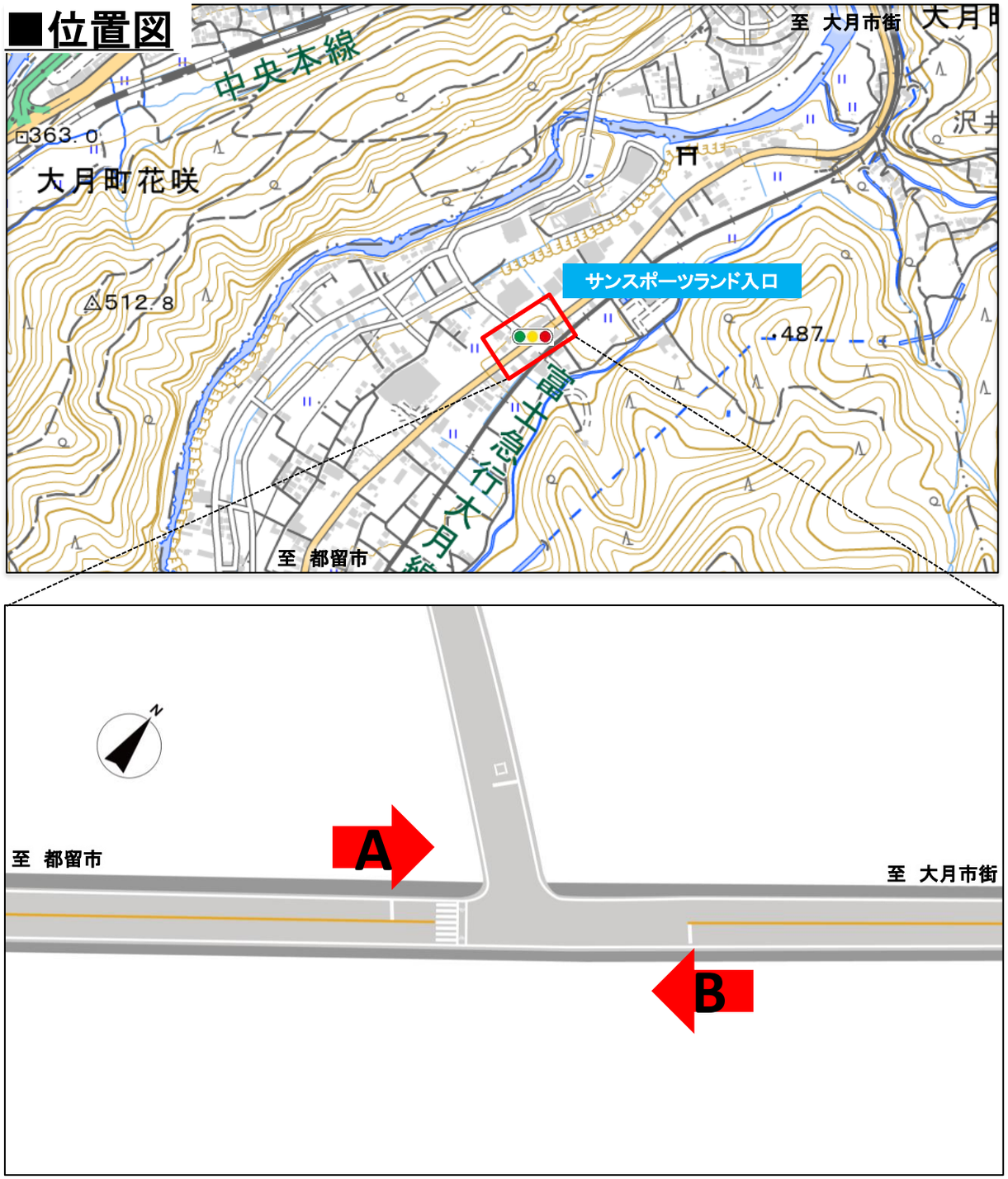
ETC2.0ﾃﾞｰﾀ　20200901～20201231

1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

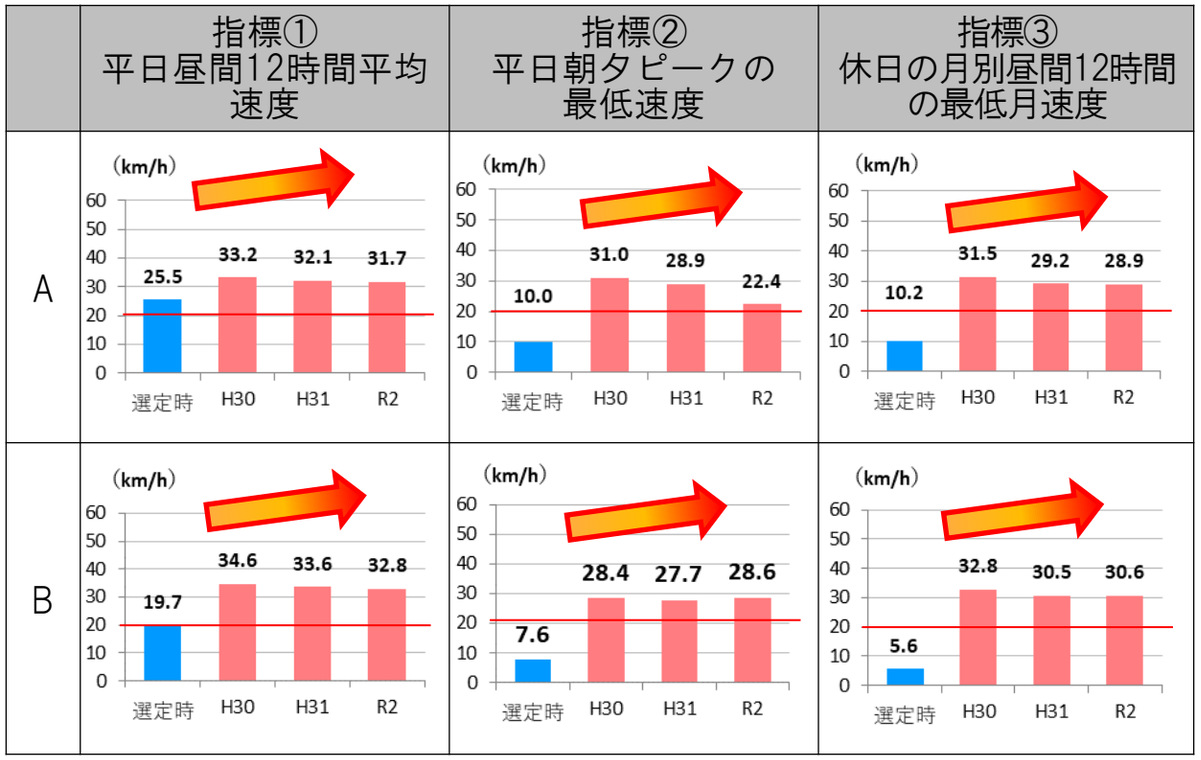
1－2　要対策対象となる主要渋滞箇所に関する検証
①　一般国道139号　サンスポーツランド入口（都留市）

〇選定時においては、Aで指標②③が、Bで指標①②③が基準値（20km/h）以下。
〇直近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。

■位置図



■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



出典：民間プローブデータ　【選定時】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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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		●	●
				H30	－	－	－
				H31	－	－	－
				R2	－	－	－

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

1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

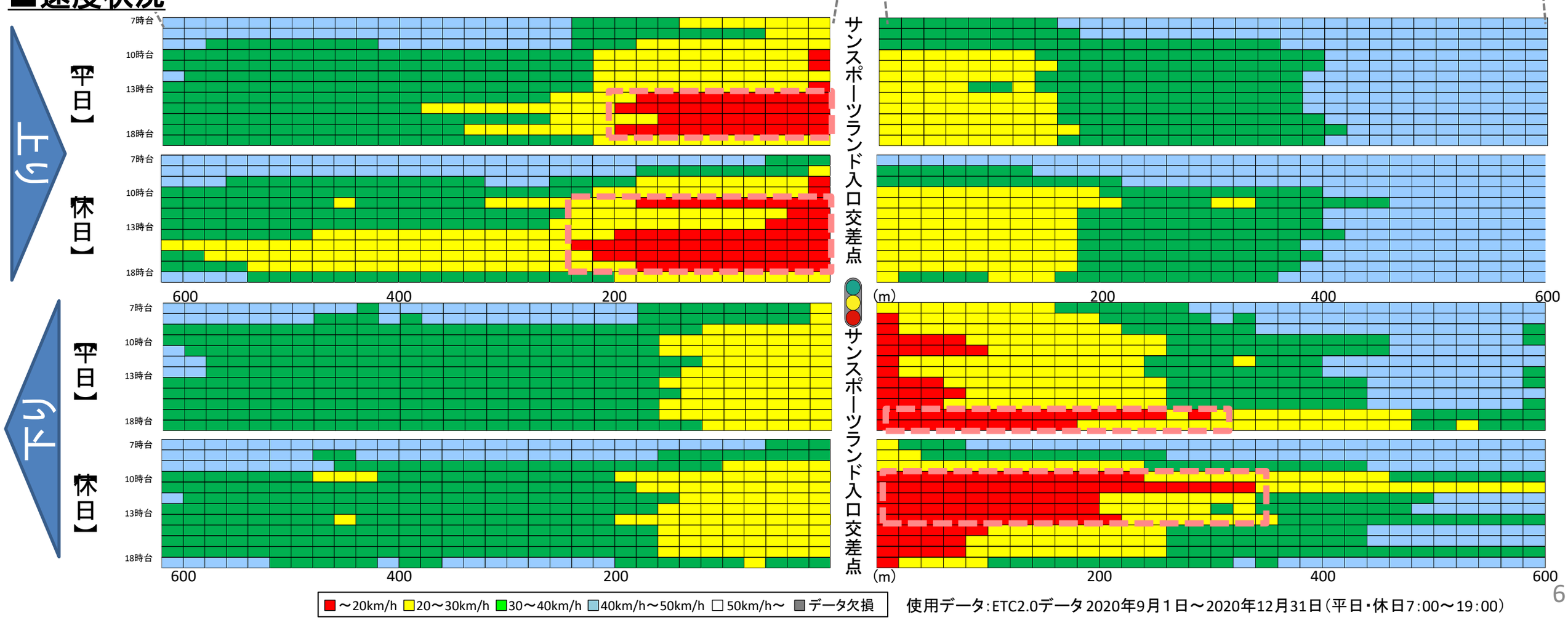
１－２　要対策対象となる主要渋滞箇所に関する検証

①　一般国道139号　サンスポーツランド入口（都留市）

○上りは平日は14時～17時台、休日は10時～17時台に交差点を先頭に約200mの低速状態が発生。
○下りは平日は17時～18時台、休日は10時～14時台に交差点を先頭に約300mの低速状態が発生。

■位置図

■速度状況



使用データ：ETC2.0データ 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

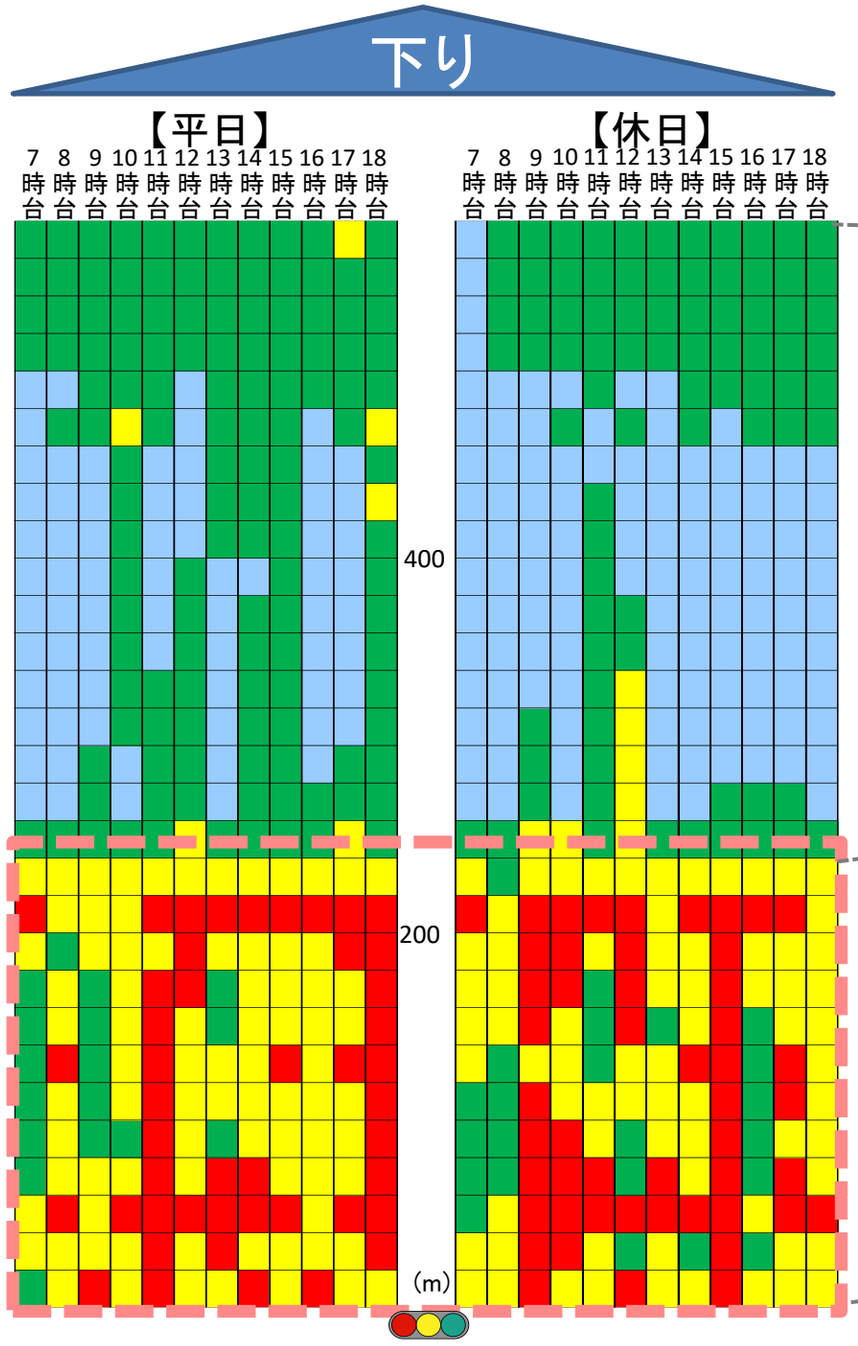
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

１－２　要対策対象となる主要渋滞箇所に関する検証

①　一般国道139号　サンスポーツランド入口（都留市）

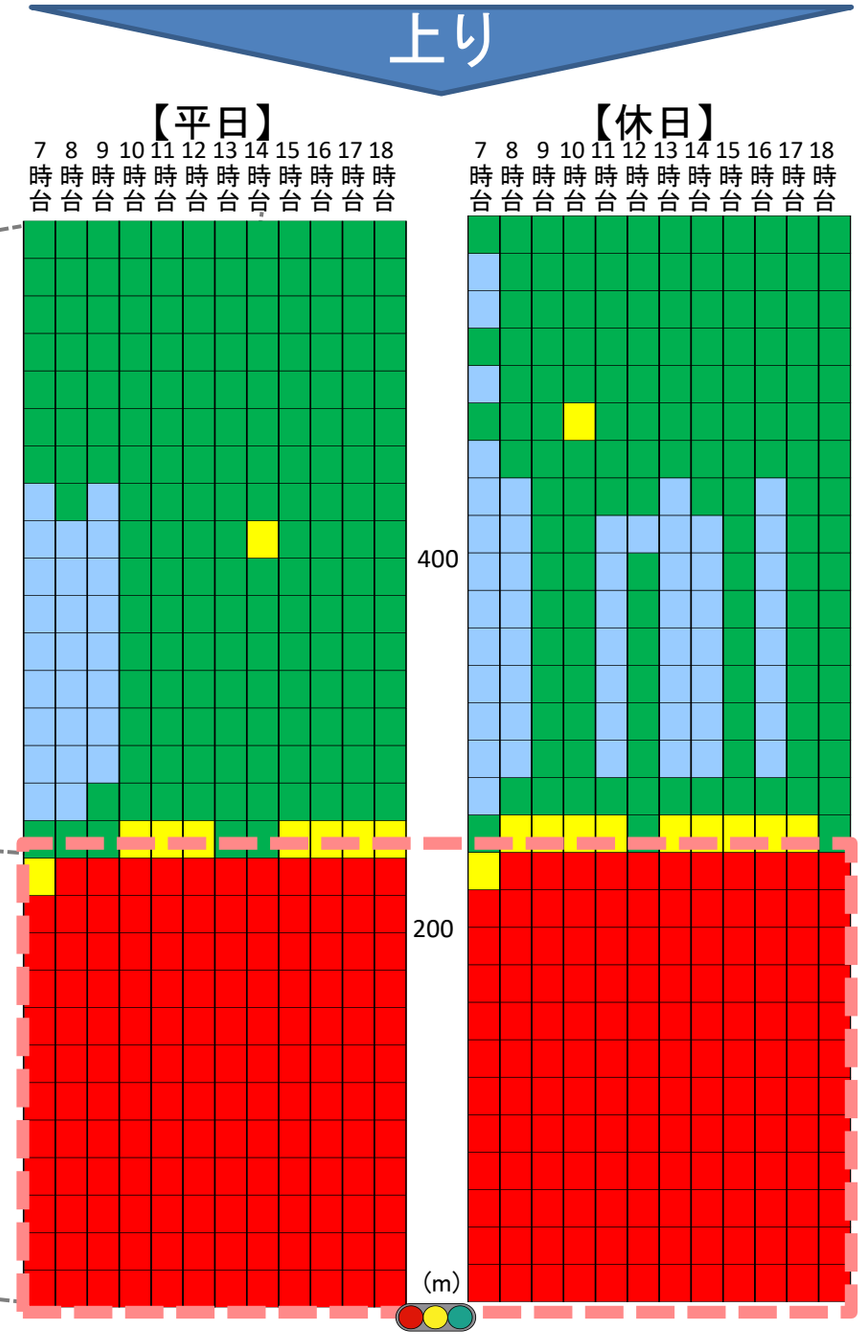
○上りは、サンスポーツランド入口交差点での滞留により、平日、休日ともに終日約200mの低速状態。
○下りは平日、休日ともにA地点まで低速状態。

■速度状況（下り）



■位置図

■速度状況（上り）



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

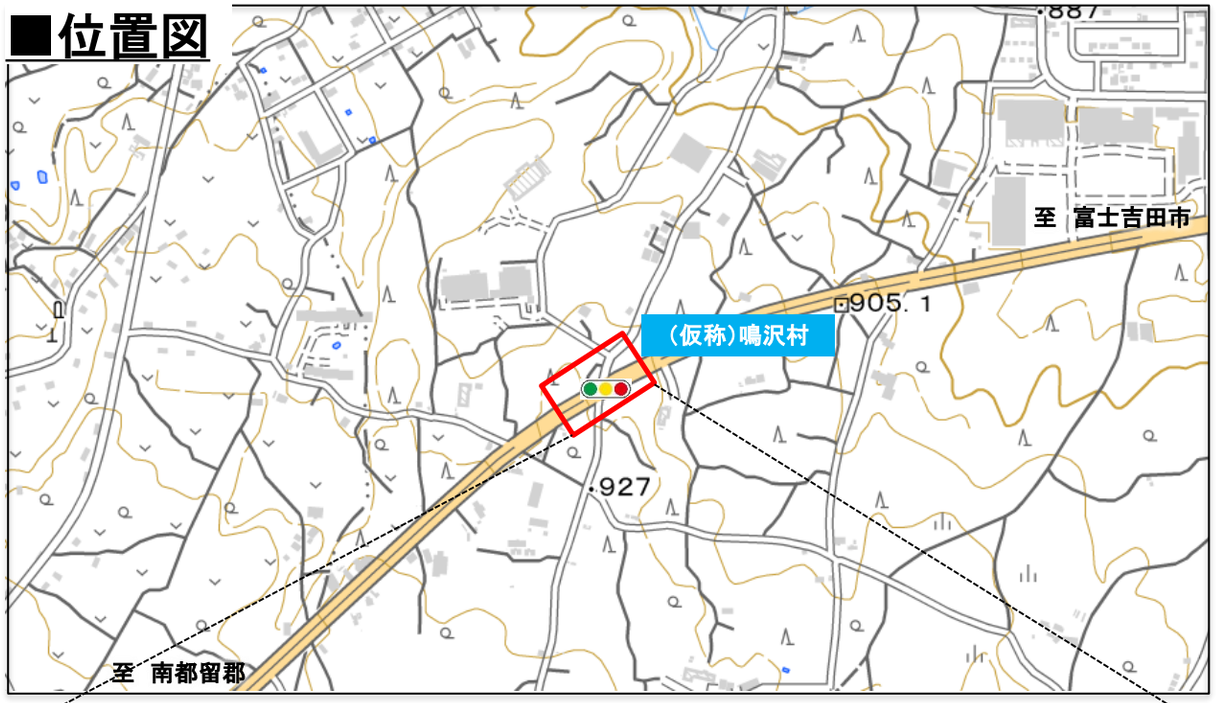
使用データ：ETC2.0データ 2020年9月１日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

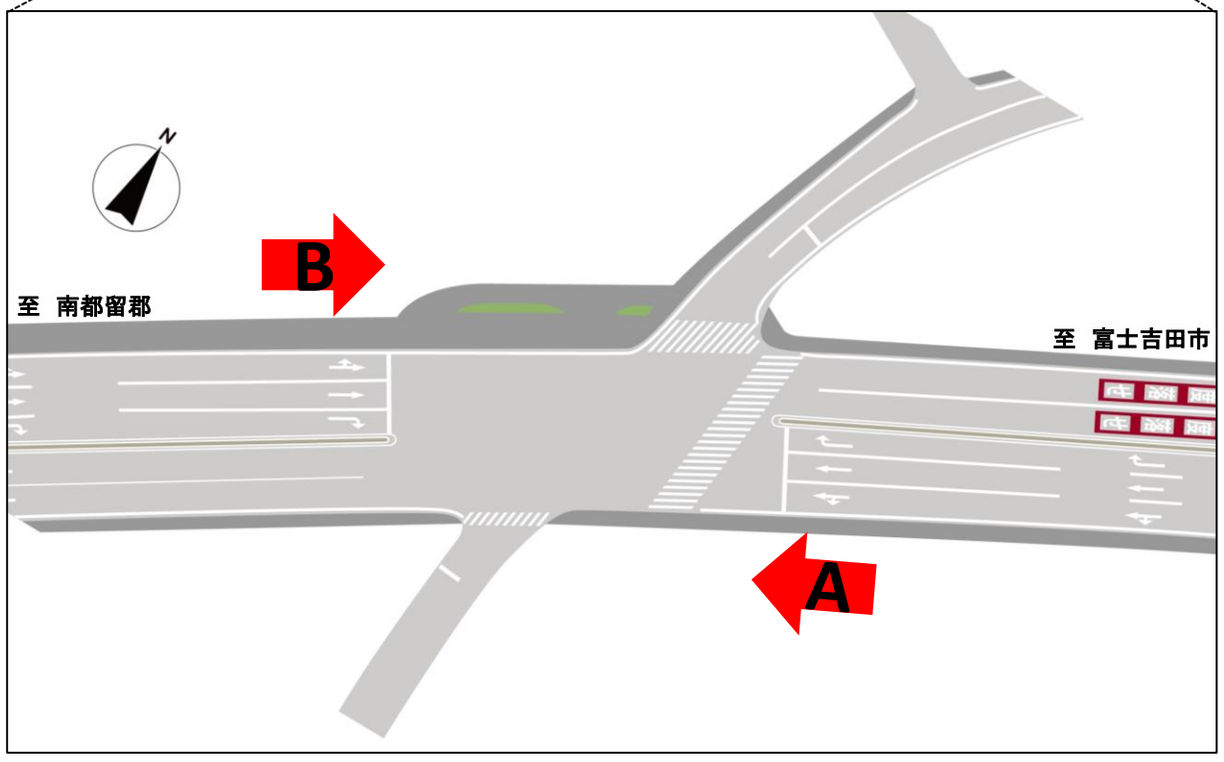
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

1－2　要対策対象となる主要渋滞箇所に関する検証
②　一般国道139号　（仮称）鳴沢村（富士河口湖町）

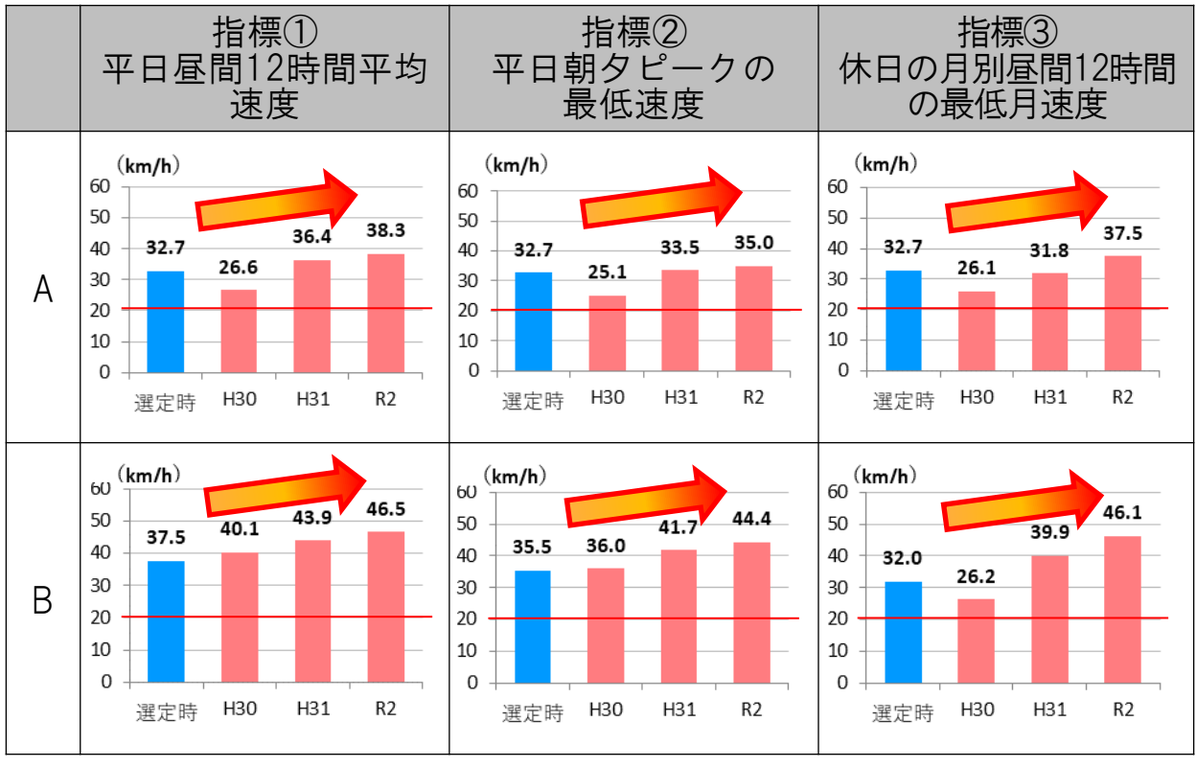
〇選定時においては、全方向で基準（20km/h）を上回っていたが、パブリックコメントで選定。
〇直近3年間（H30～R2）のモニタリングによると、各方向で基準を上回っている。

■位置図





■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



出典：民間プローブデータ　【選定時】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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	〇	選定時	－	－	－
				H30	－	－	－
				H31	－	－	－
				R2	－	－	－

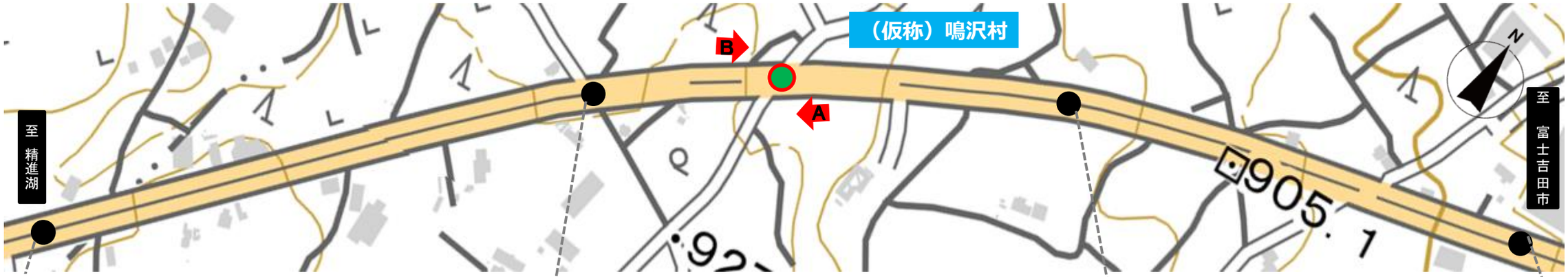
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/h以下
抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20 km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20 km/h以下

1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

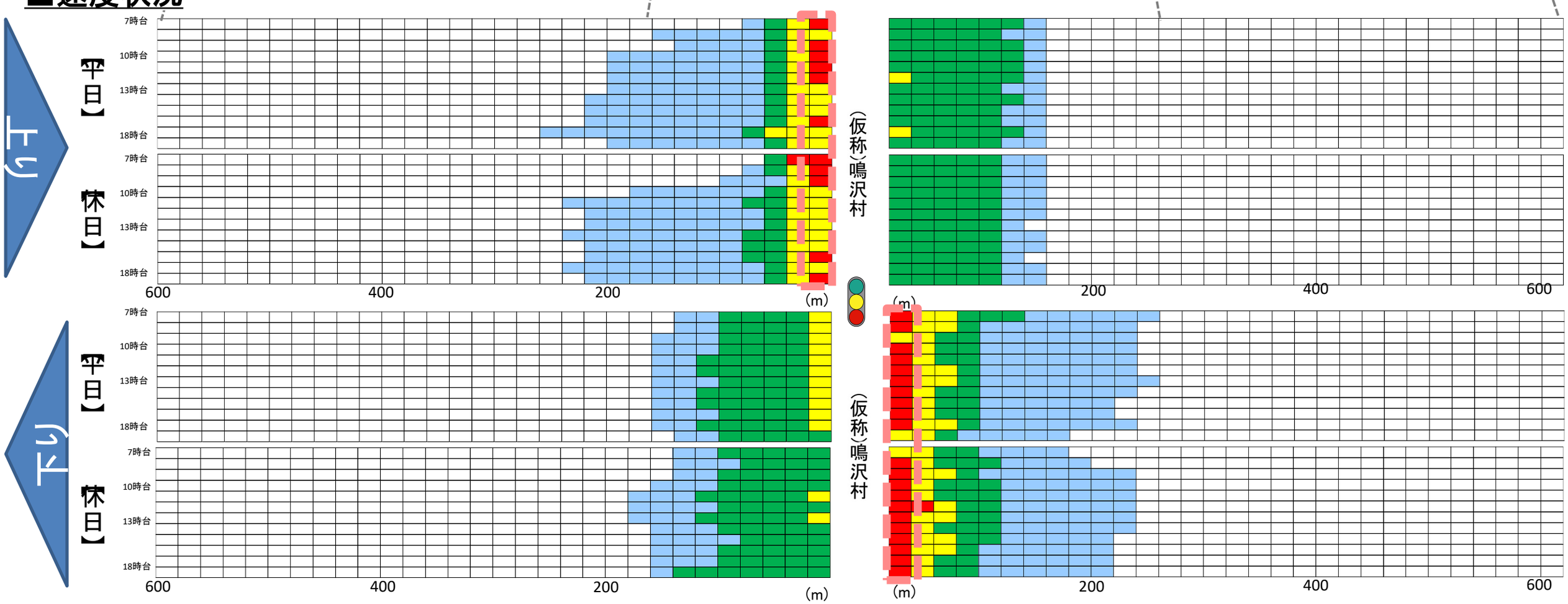
１－２　要対策対象となる主要渋滞箇所に関する検証
②　一般国道139号　（仮称）鳴沢村（富士河口湖町）

○上り、下りともに平日、休日ともほとんど低速状況は発生していない

■位置図



■速度状況



使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

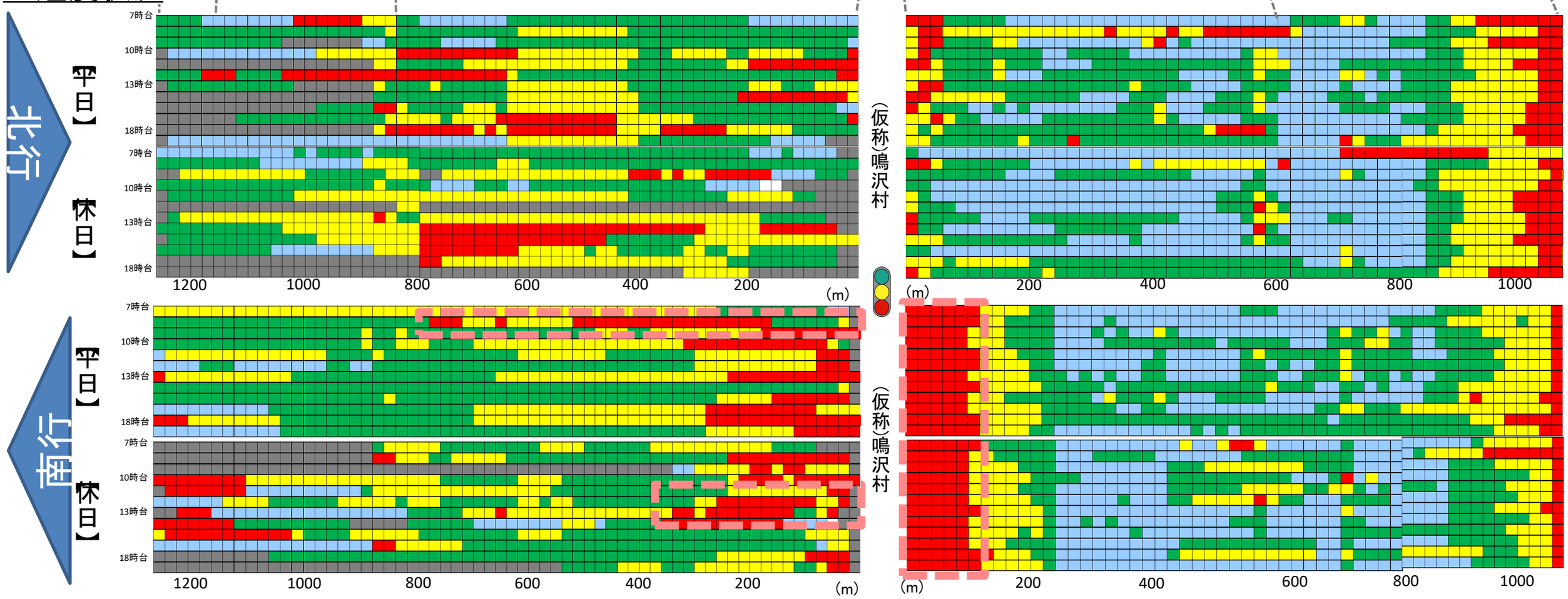
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

1－2　要対策対象となる主要渋滞箇所に関する検証
②　一般国道139号　（仮称）鳴沢村（富士河口湖町）

〇北行は平日・休日ともに目立った混雑は発生していない。
〇南行は平日・休日ともに終日約100mの低速状態が発生。

■位置図

■速度状況



使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

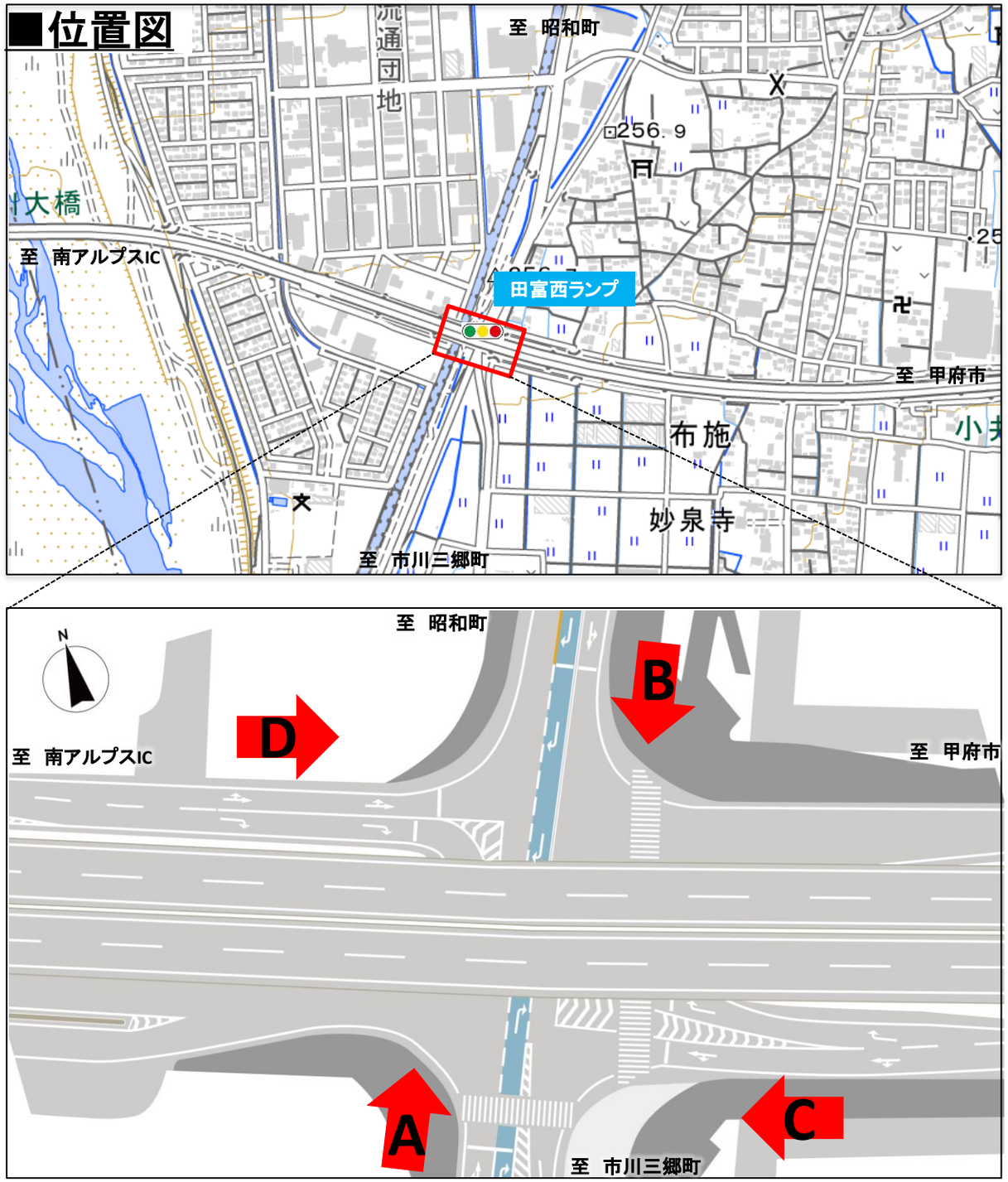
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

1－3　昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証

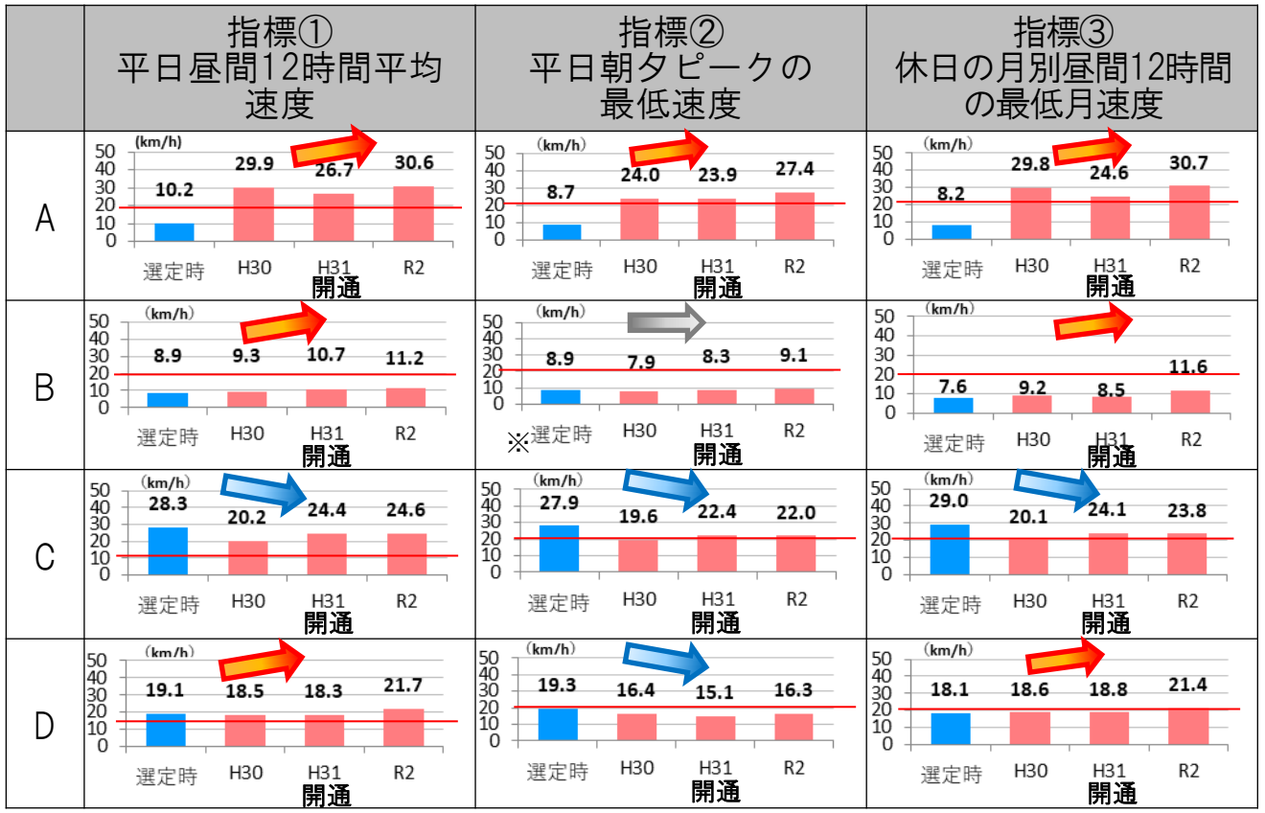
①　甲府市三郷線　田富西ランプ（中央市）

○田富西ランプ交差点では、交差点右折レーンが平成31年2月28日に開通。
○モニタリング結果によると、指標①、③は一部方向で速度が向上し、指標②は低下傾向。

■位置図



■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



※選定時の朝タピーク時速度が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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	田富西ランプ	中央市	○	選定時	●	●	●
				H30	●	●	●
				H31	●	●	●
				R2	●	●	●

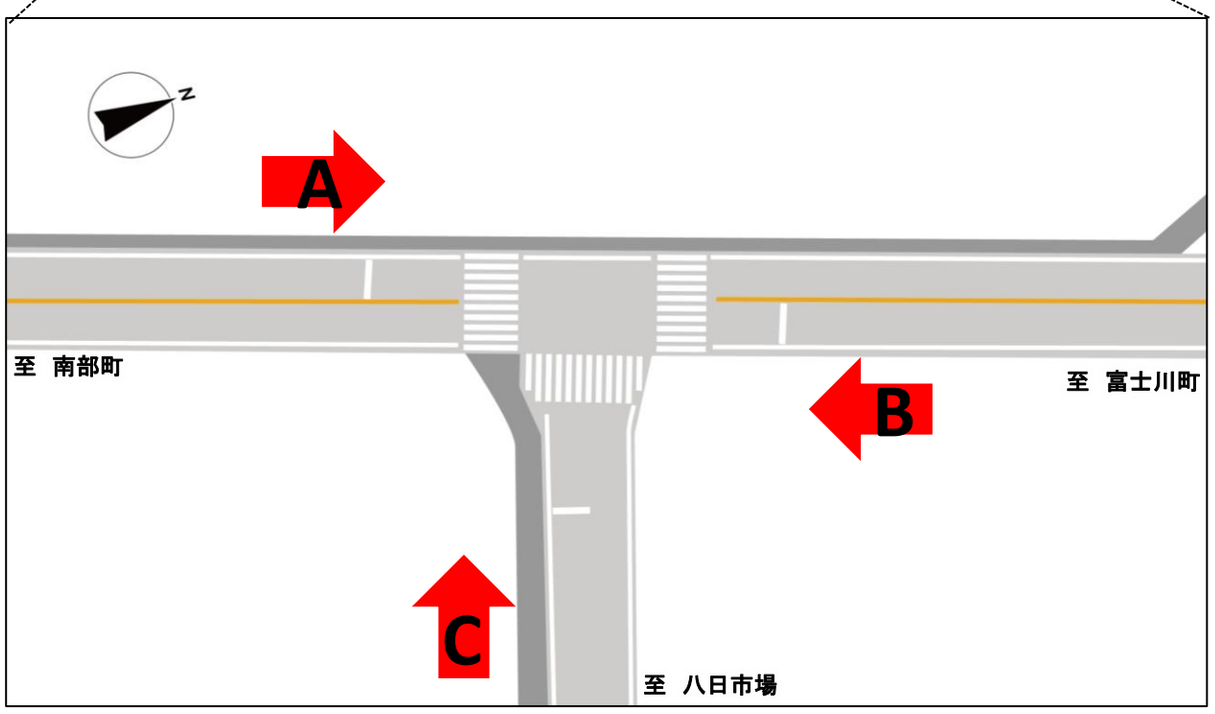
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/h以下
抽出指標②：平日朝タ（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20 km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20 km/h以下

1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

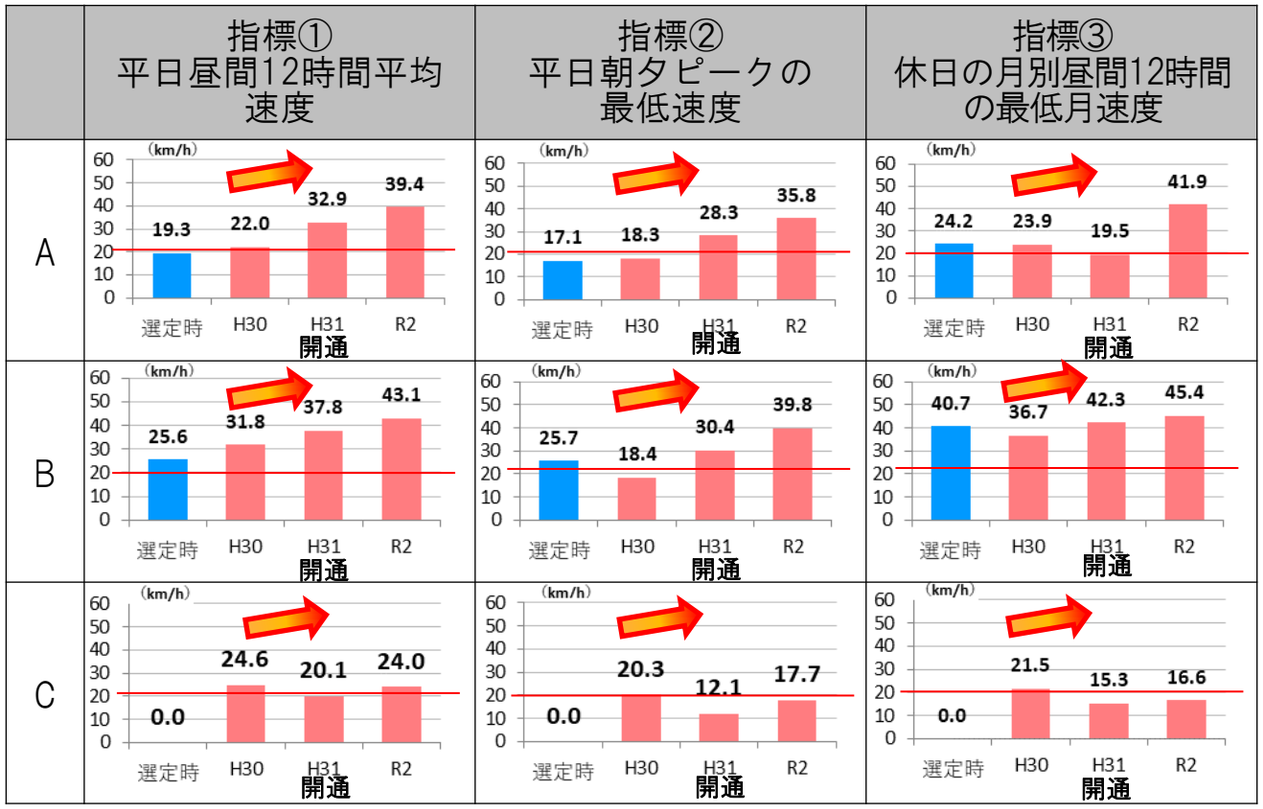
1－3　昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証
②　一般国道52号　切石駐在所入口（身延町）

○切石駐在所入口交差点では、中部横断自動車道が平成31年3月10日に部分開通。
○モニタリング結果によると、全指標で速度が向上。

■位置図



■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



※データサンプル数の不足により、Cの選定時は0.0km/hとなっている。

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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	切石駐在所入口	身延町	○	選定時	●	●	－
				H30	－	●	－
				H31	－	●	●
				R2	－	●	●

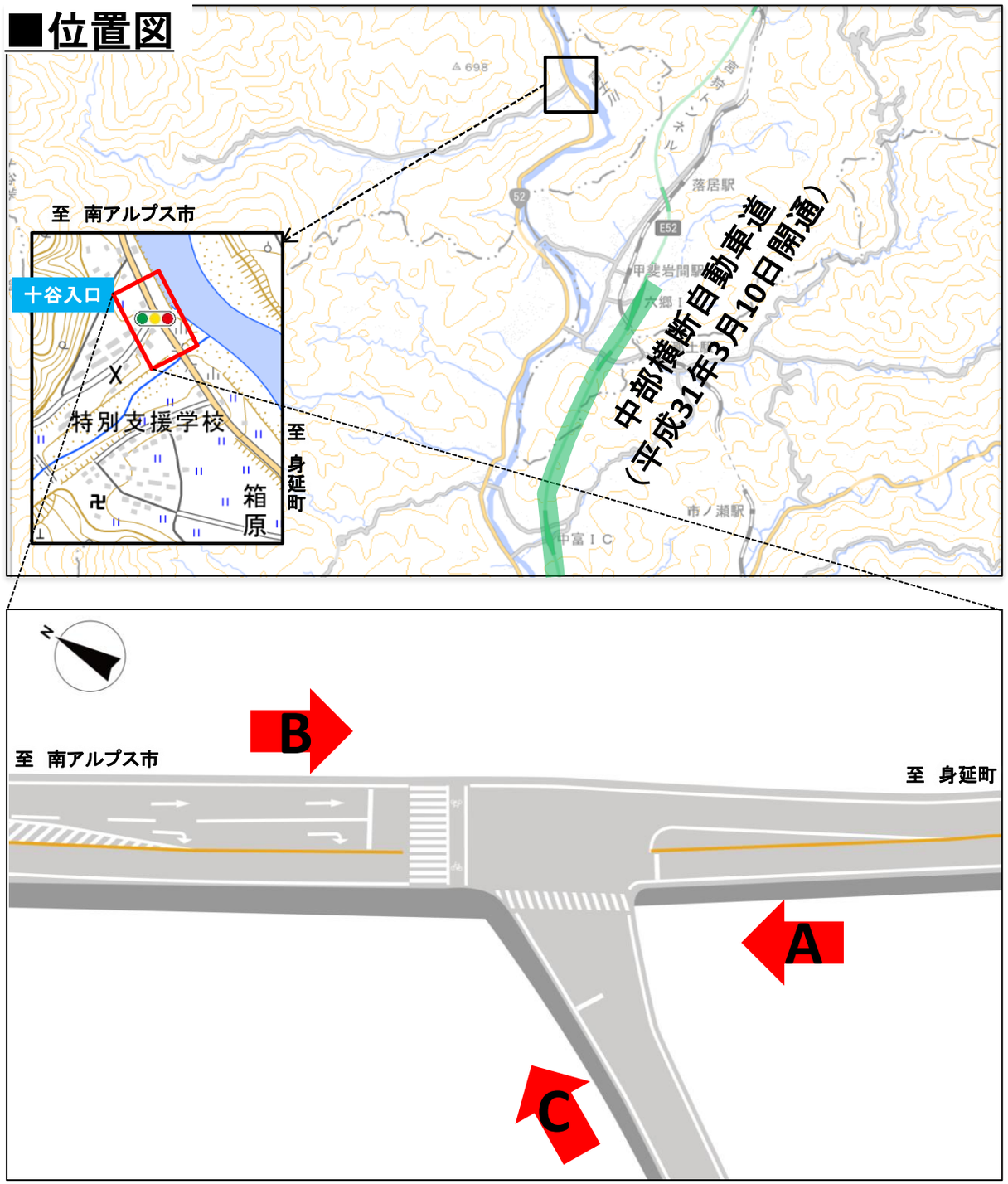
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/h以下
抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20 km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20 km/h以下

1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

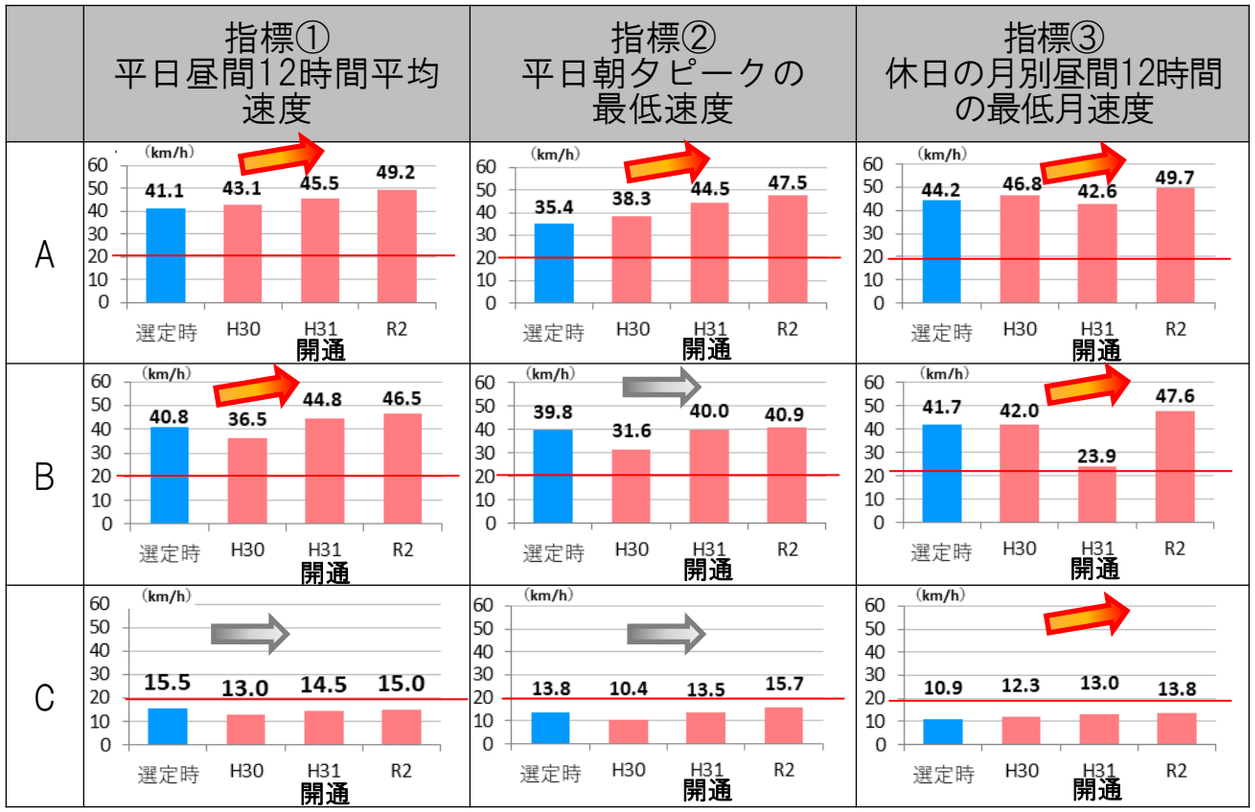
1－3　昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証
③　一般国道52号　十谷入口（富士川町）

〇十谷入口交差点では、中部横断自動車道が平成31年3月10日に部分開通。
〇モニタリング結果によると、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。

■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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	十谷入口	富士川町	〇	選定時	●	●	●
				H30	●	●	●
				H31	●	●	●
				R2	●	●	●

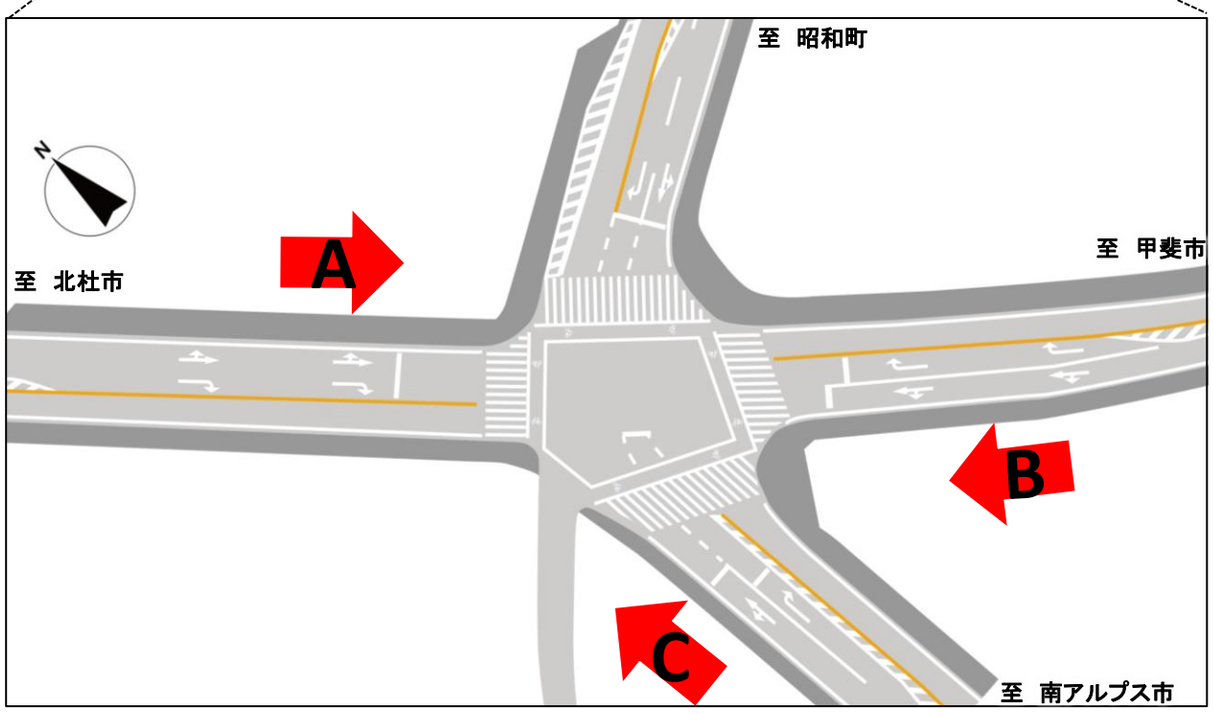
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/h以下
抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20 km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20 km/h以下

1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

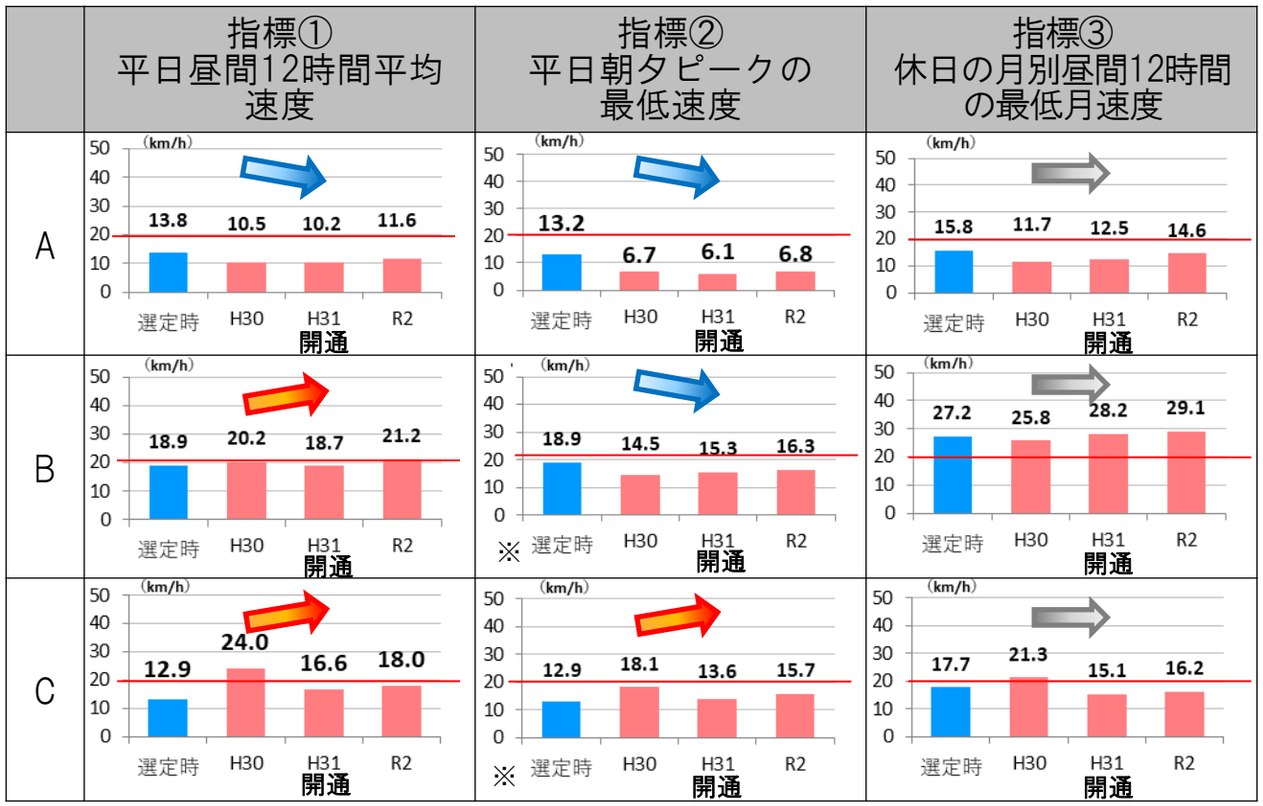
1－3　昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証
④　甲府韮崎線　下宿（韮崎市）

○下宿交差点では、左折レーンが令和1年10月31日に開通。
○モニタリング結果によると、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。

■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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	下宿	韮崎市	○	選定時	●	●	●
				H30	●	●	●
				H31	●	●	●
				R2	●	●	●

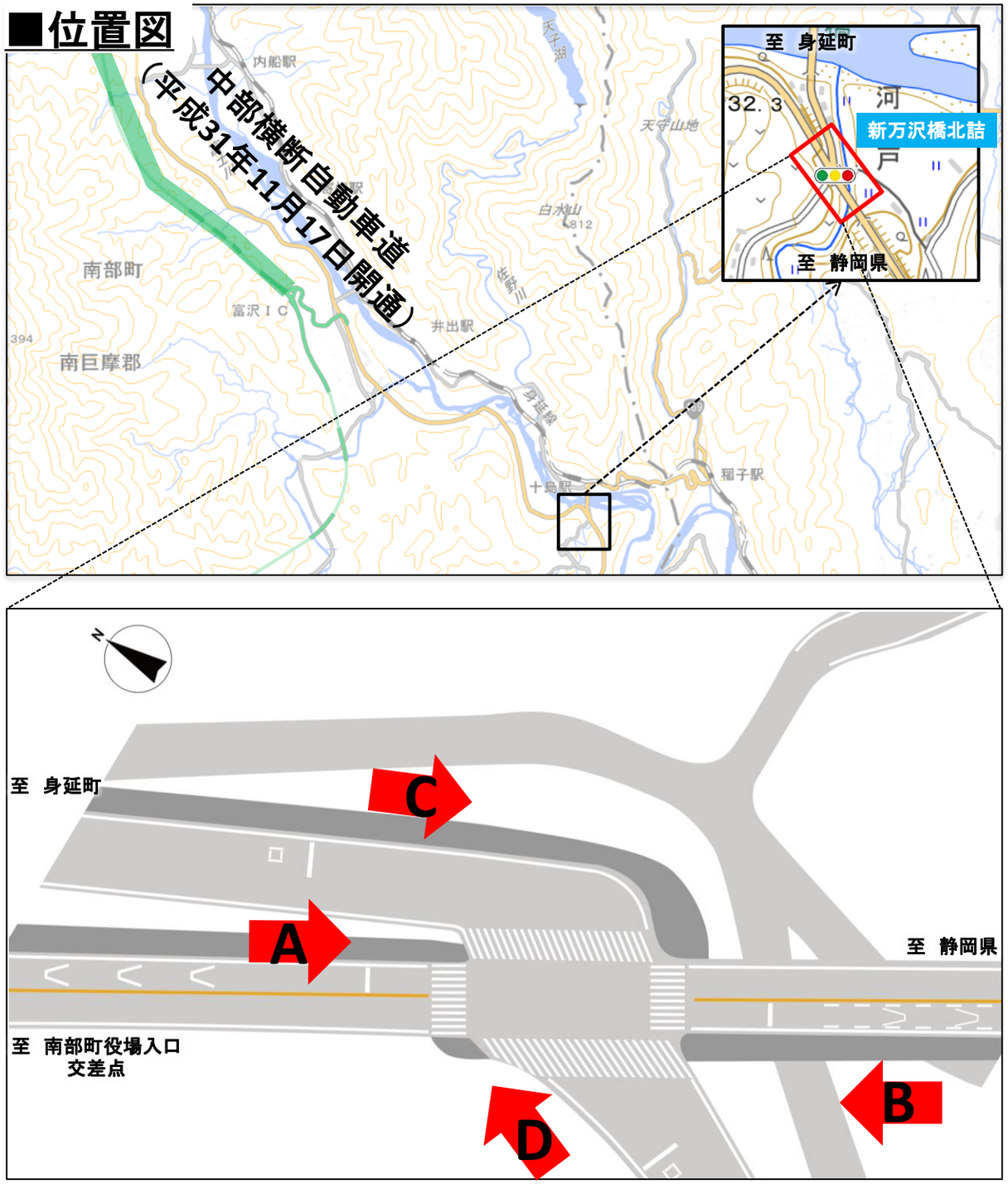
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/h以下
抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20 km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20 km/h以下

1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

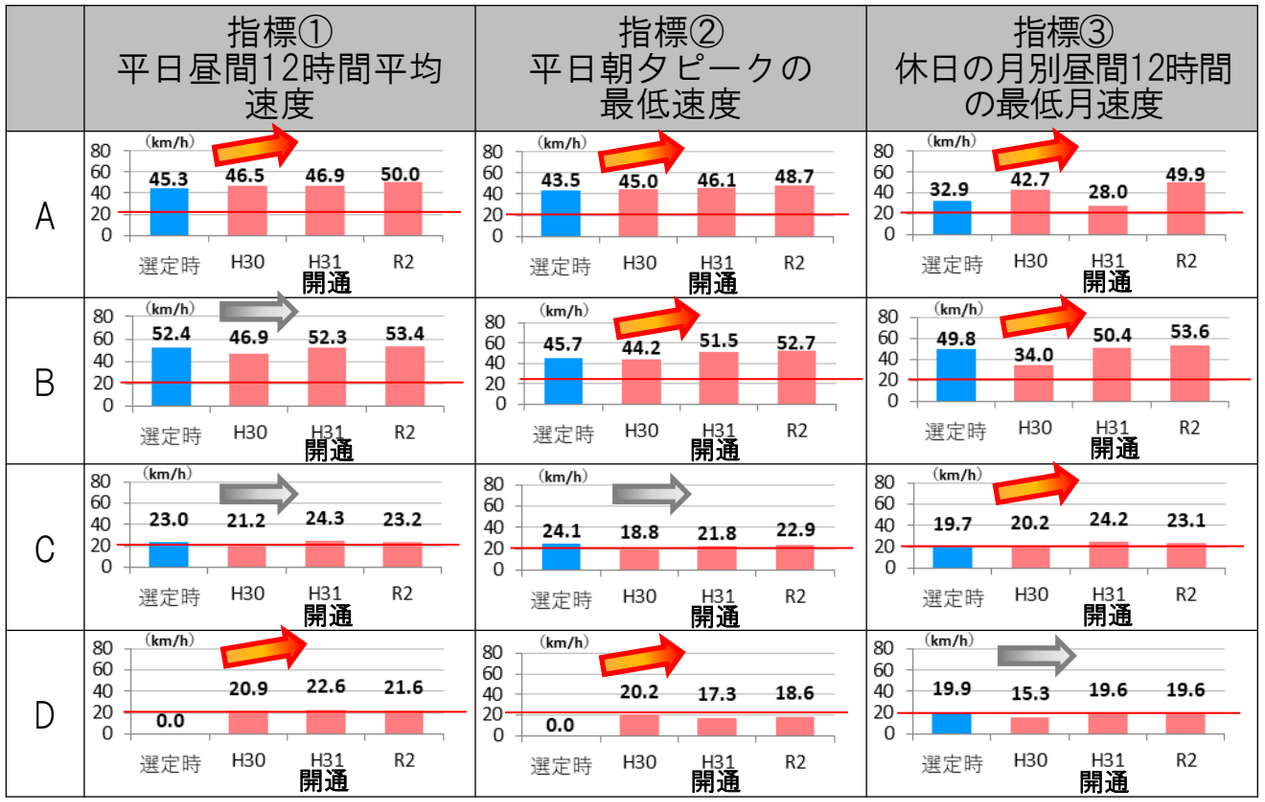
1－3　昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証
⑤　一般国道52号　新万沢橋北詰（南部町）

〇新万沢橋北詰交差点では、中部横断自動車道が令和1年11月17日に部分開通。
〇モニタリング結果によると、指標①は横ばい傾向、指標②、③は一部方向で速度が向上。

■位置図



■旅行速度の変化と抽出指標に対する判定



※データサンプル数の不足により、Cの平日12時間、及び朝夕ピークの選定時は0.0km/hとなっている。

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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■抽出指標の判定

指標該当状況：　●：該当、－：非該当

道路管理者	箇所名	市町村	パブコメ	年度	指標①	指標②	指標③
国交省	新万沢橋北詰	南部町	〇	選定時	－	－	●
				H30	－	●	●
				H31	－	●	●
				R2	－	●	●

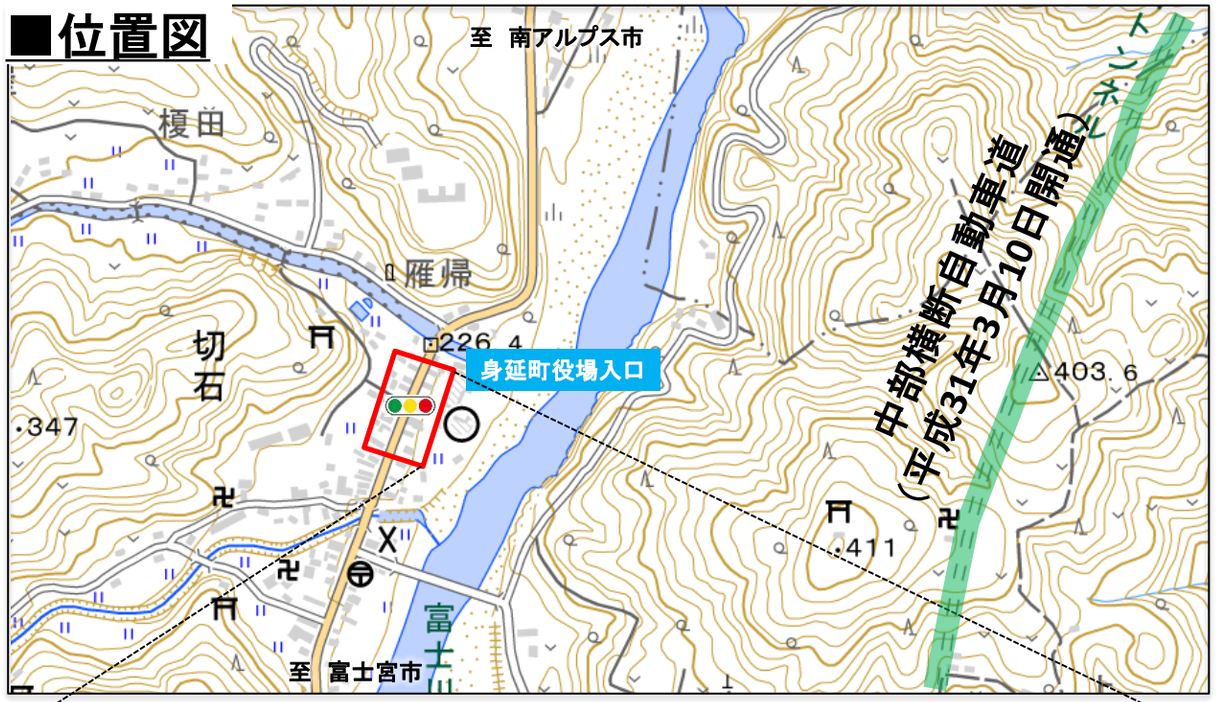
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/h以下
抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20 km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20 km/h以下

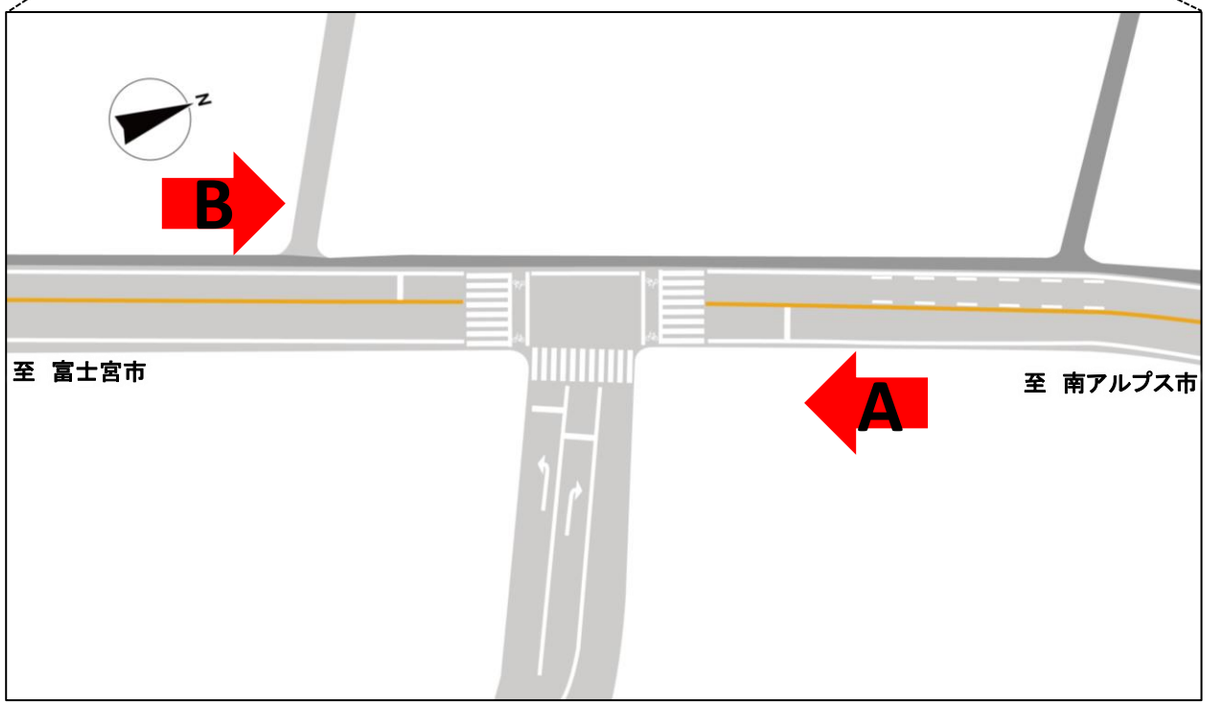
1．主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

1－3　昨年度対策完了した主要渋滞箇所に関する検証
⑥　一般国道52号　身延町役場入口（身延町）

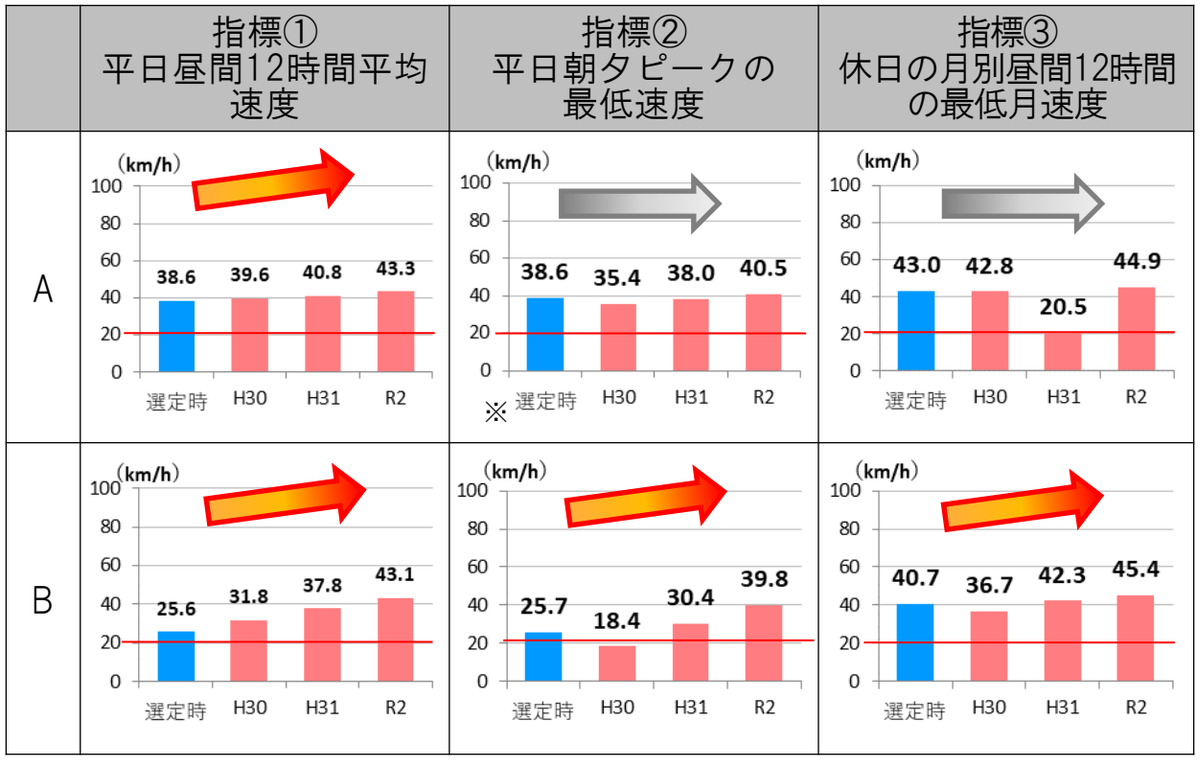
○身延町役場入口交差点では、中部横断自動車道が平成31年3月10日に部分開通。
○モニタリング結果によると、指標①は全方向で速度が向上し、指標②、③はBで速度が向上。

■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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	身延町役場入口	身延町	○	選定時	-	-	-
				H30	-	●	-
				H31	-	-	-
				R2	-	-	-

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

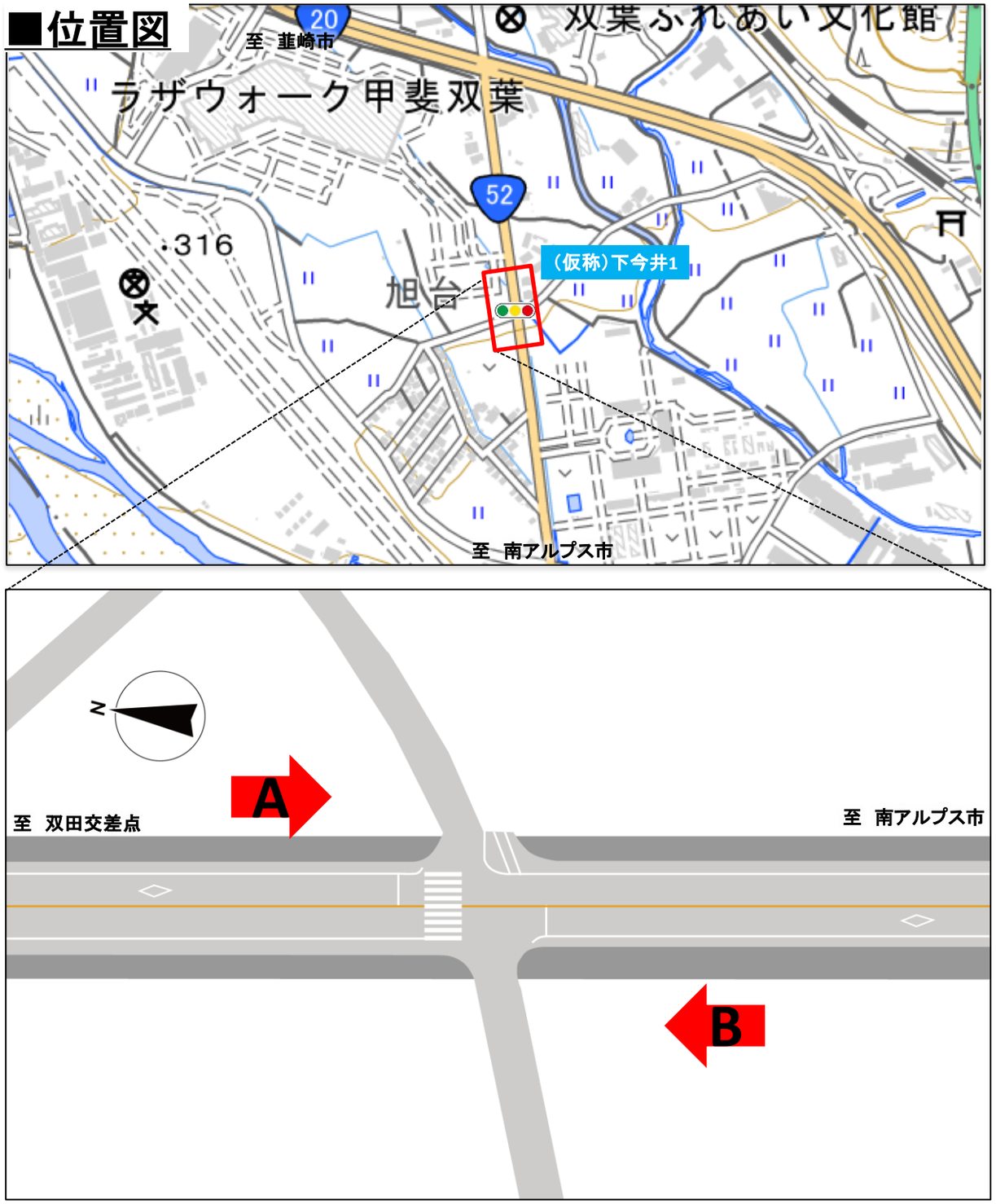
2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討

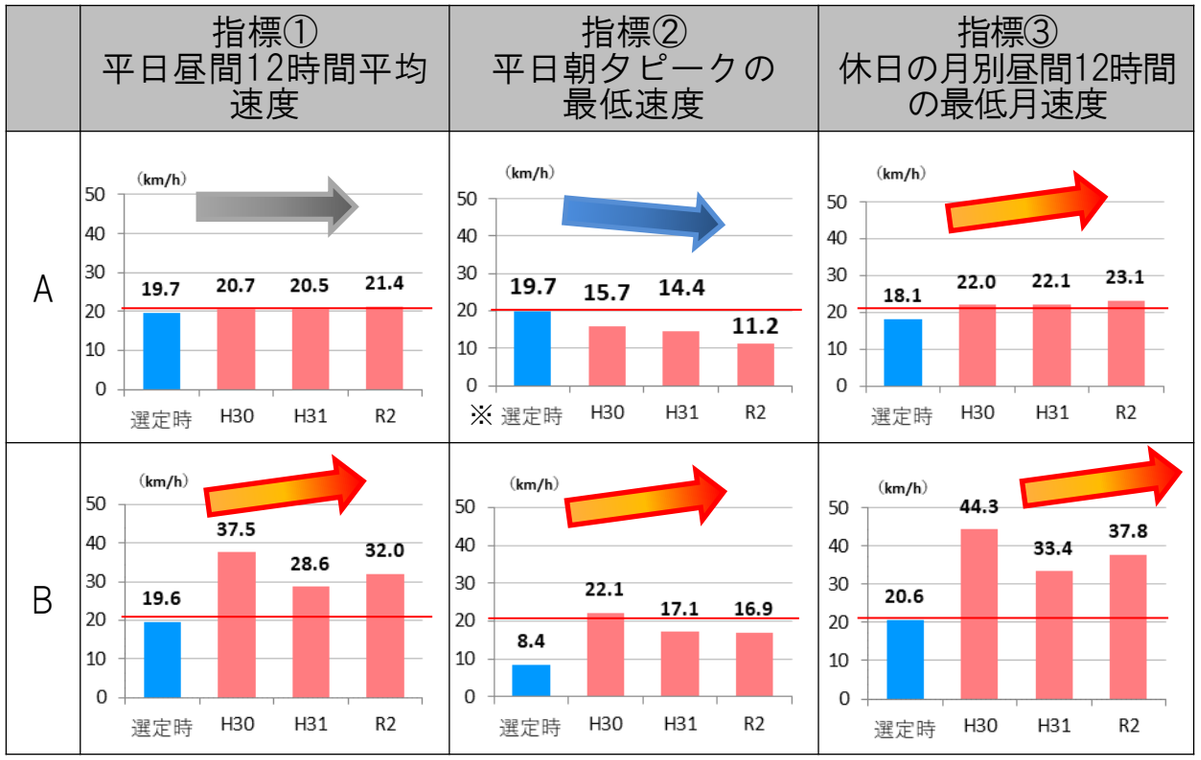
①　一般国道52号線　（仮称）下今井1（甲斐市）

〇選定時においては、Aで指標①②③が、Bで指標①②が基準値（20km/h）以下。
〇モニタリングによると、R2において各方向で速度が上昇。

■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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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）下今井1	甲斐市	〇	選定時	●	●	●
				H30	－	●	－
				H31	－	●	－
				R2	－	●	－

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

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

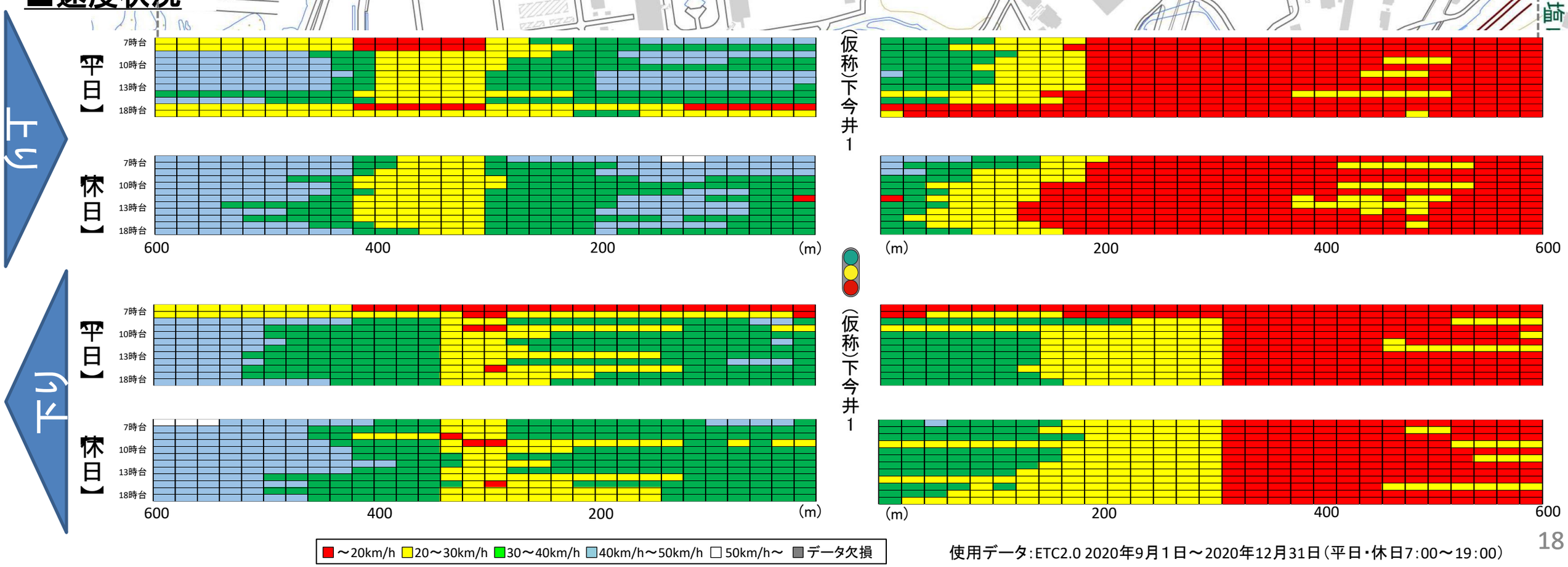
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討

①　一般国道52号線　(仮称)下今井1(甲斐市)

○上りは平日17時台に先詰まりの影響を受けて交差点を先頭に約100mの低速状態が発生。
○下りは平日7時台に先詰まりの影響を受けて交差点を先頭に約600mの低速状態が発生。

■位置図

■速度状況



使用データ:ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日(平日・休日7:00～19:00)

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

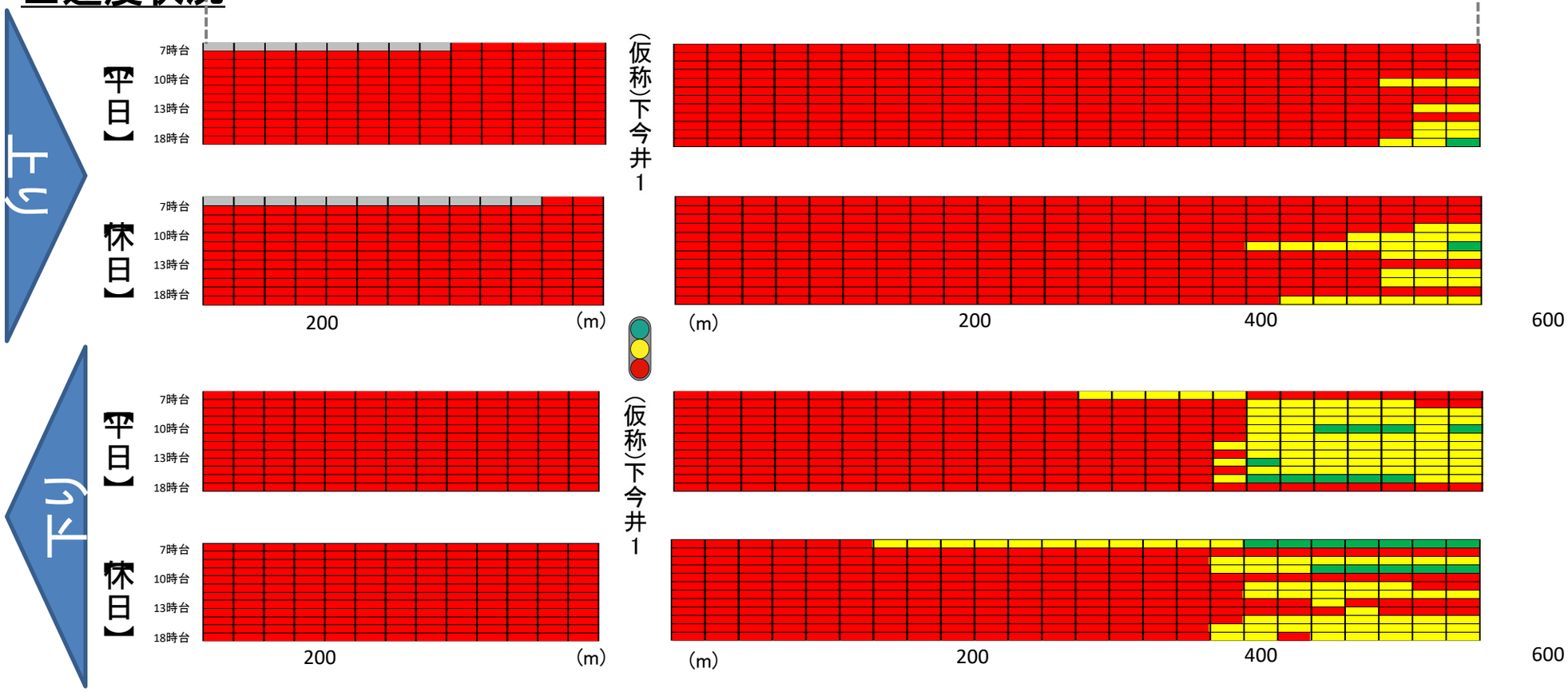
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討

①　一般国道52号線　（仮称）下今井1（甲斐市）

○上り、下りともに平日、休日とも低速状況が発生している。

■位置図

■速度状況



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

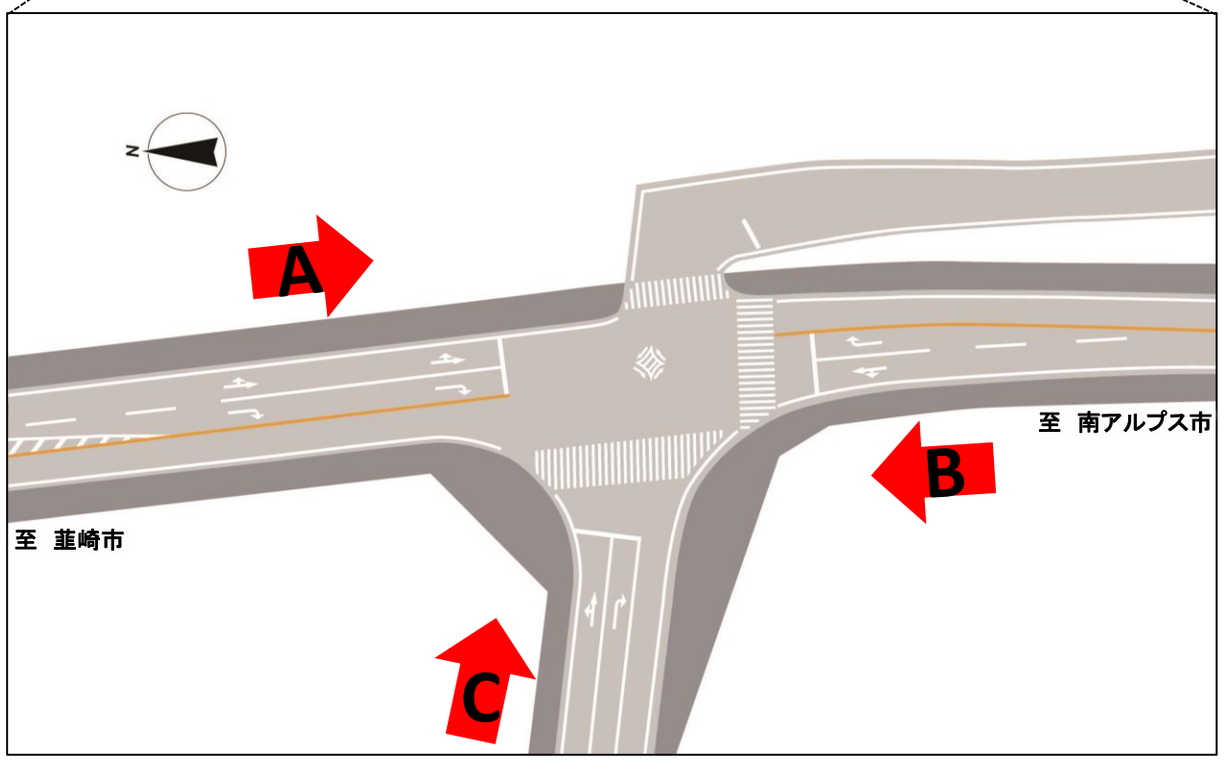
使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

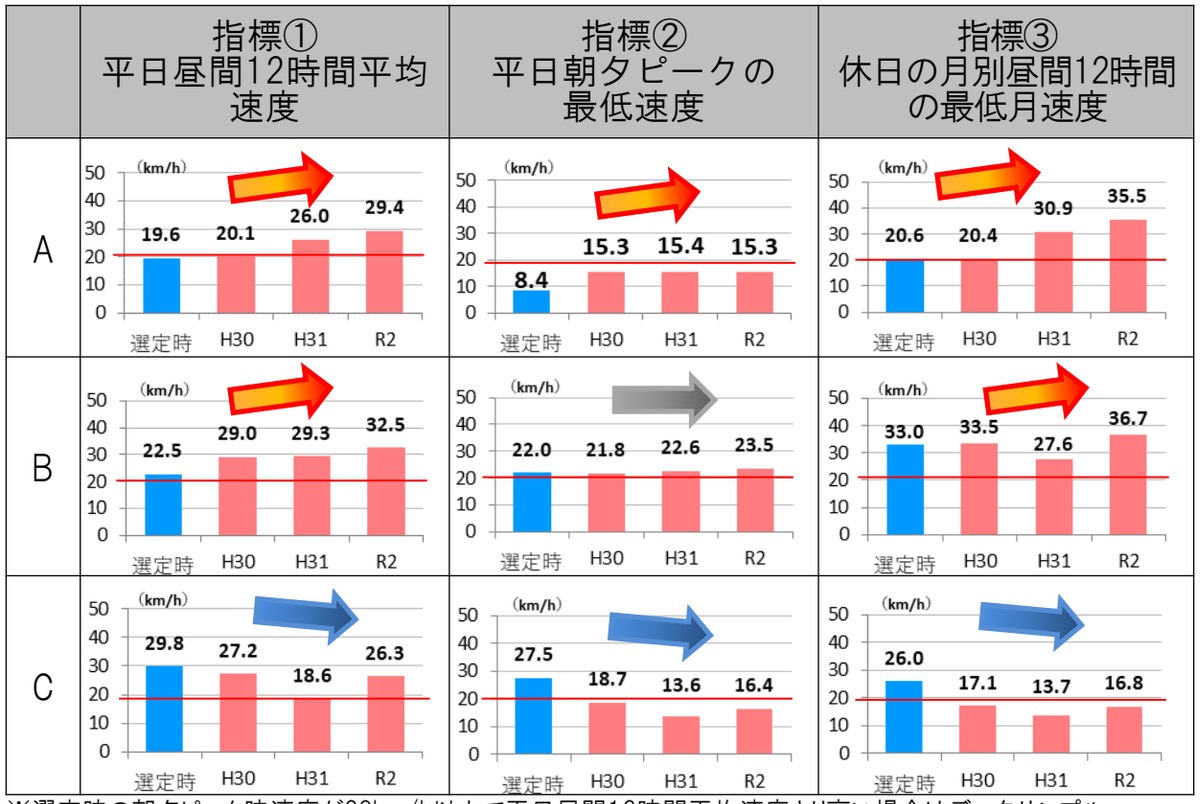
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
②　一般国道52号線　（仮称）下今井2（甲斐市）

〇選定時においては、Aで指標②が基準値（20km/h）以下。
〇モニタリングによると、R2においてA・Bで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



※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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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）下今井2	甲斐市	〇	選定時	●	●	－
				H30	－	●	●
				H31	●	●	●
				R2	●	●	●

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

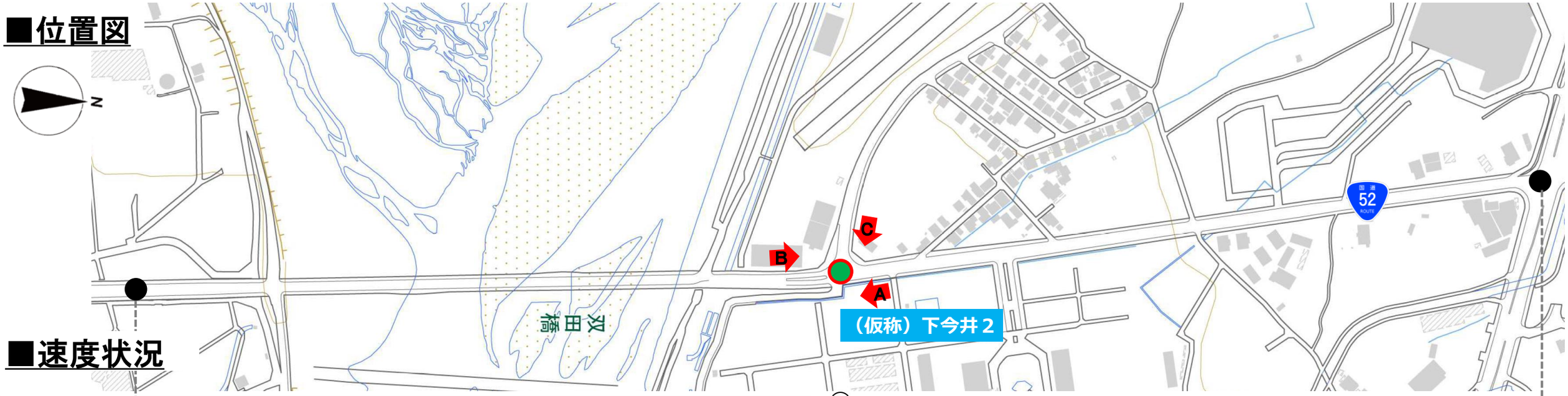
2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討

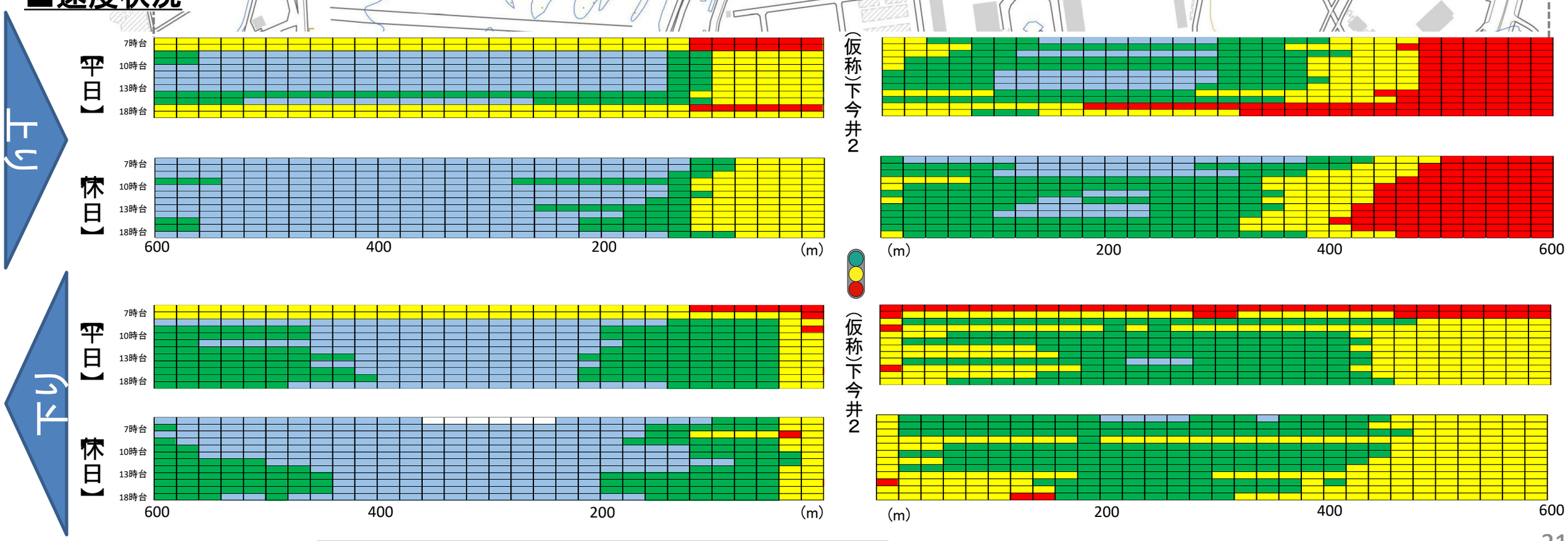
②　一般国道52号線　（仮称）下今井2（甲斐市）

○上りは平日7時～8時台、17時台に交差点を先頭に約100mの低速状態が発生。
○下りは平日7時台に先詰まりの影響を受けて交差点を先頭に約600mの低速状態が発生。

■位置図



■速度状況



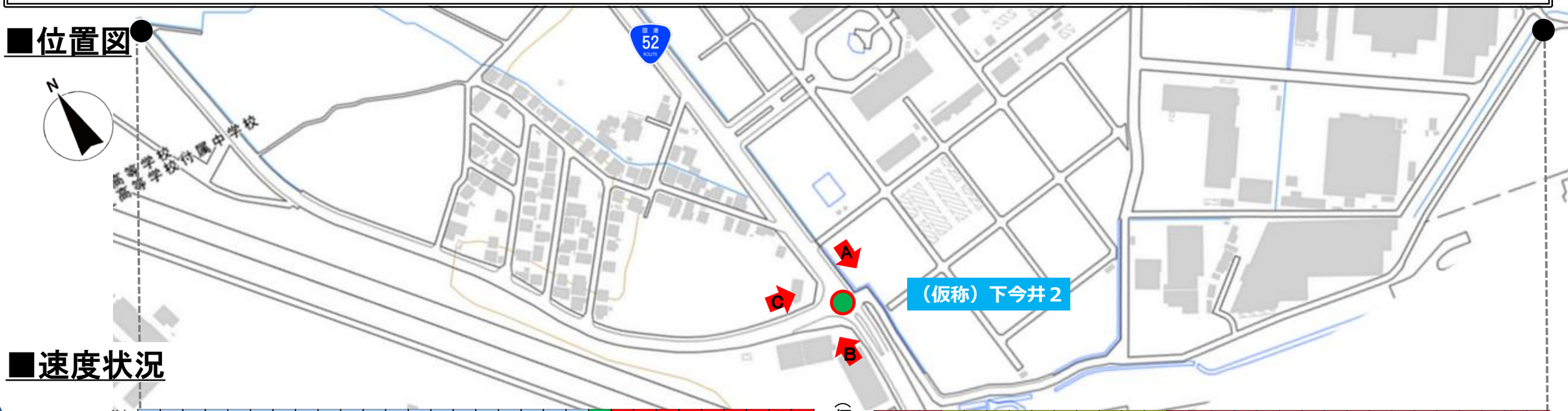
使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

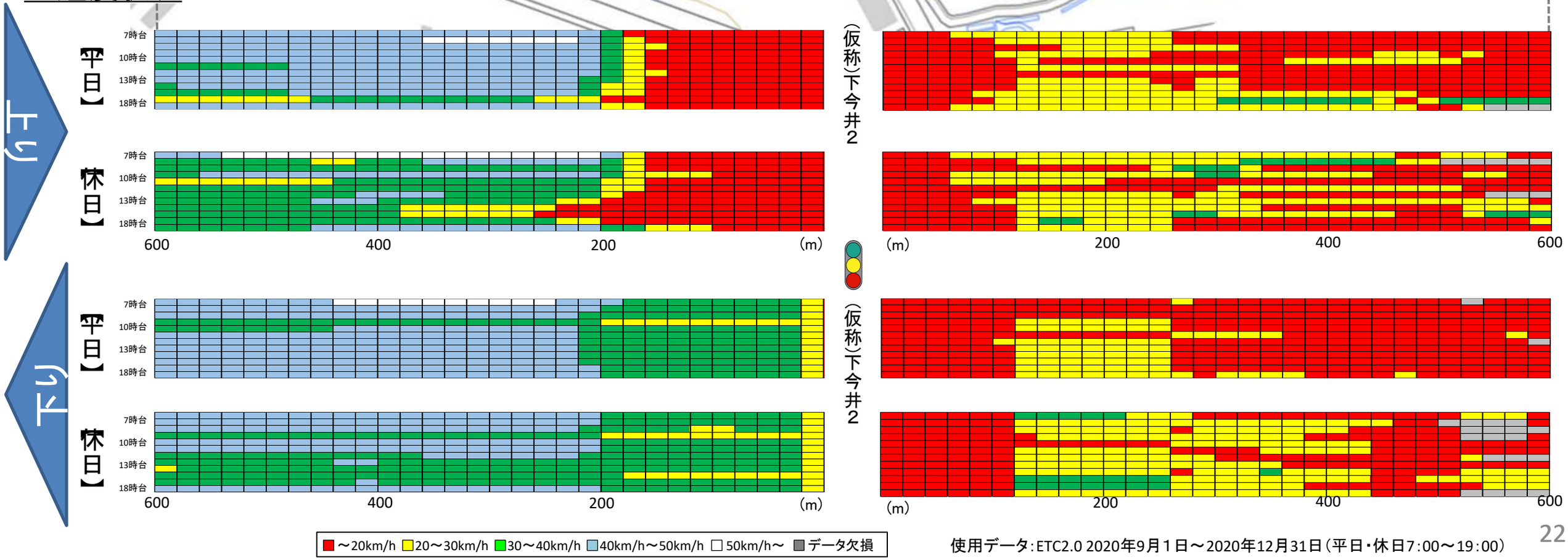
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
②　一般国道52号線　(仮称)下今井2(甲斐市)

○上り、下りともに平日、休日とも交差点付近で低速状態が発生。

■位置図



■速度状況



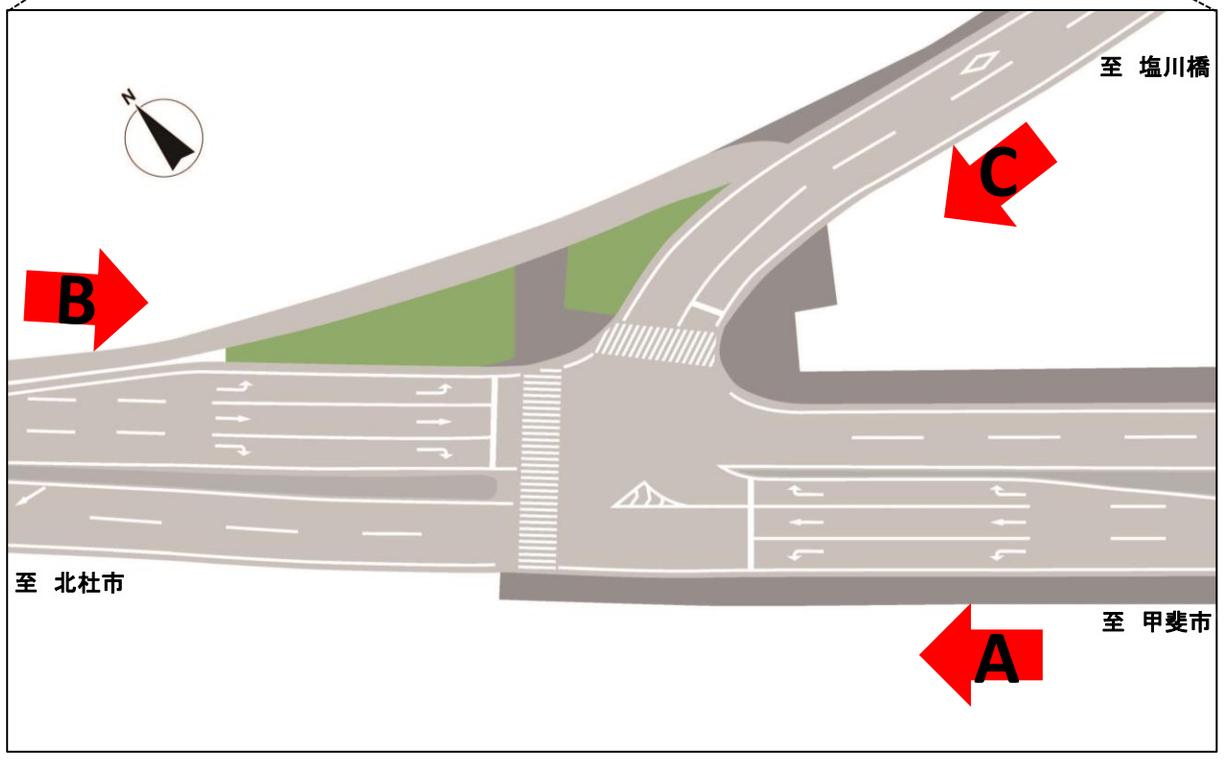
使用データ:ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日(平日・休日7:00～19:00)

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

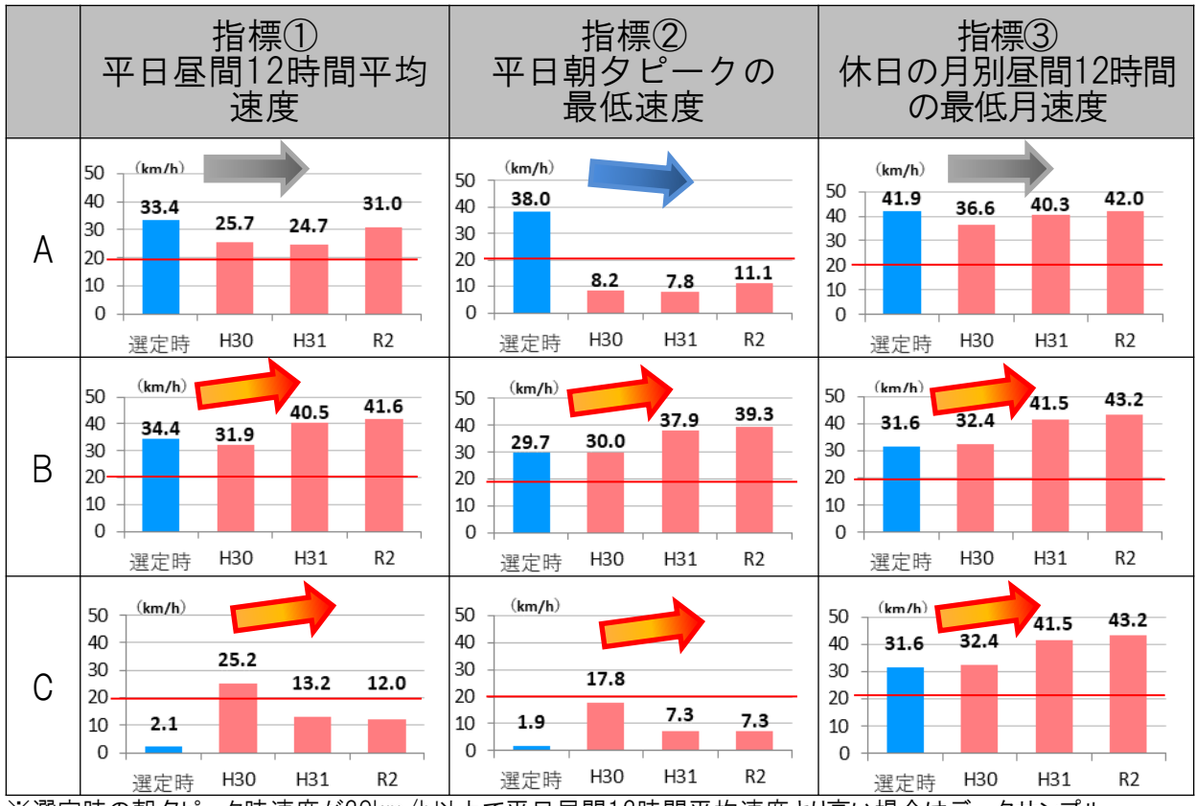
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
③　一般国道20号線　峡北消防本部西（韮崎市）

〇選定時においては、Cで指標①②が基準値（20km/h）以下。
〇モニタリングによると、R2においてA・Bで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



※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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	峡北消防本部西	韮崎市	〇	選定時	●	●	●
				H30	-	●	●
				H31	●	●	●
				R2	●	●	●

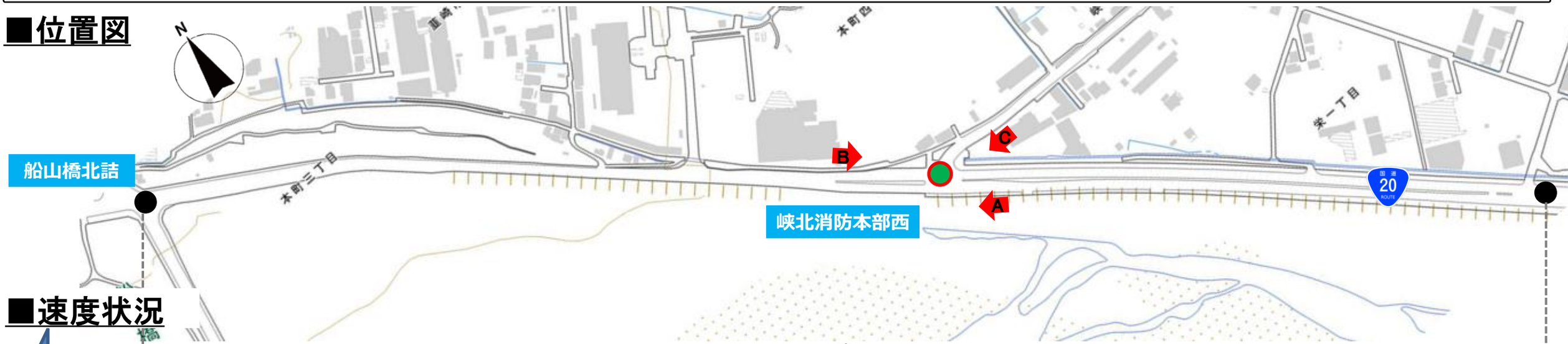
抽出指標①：平日昼間12時間平均速度が20 km/h以下
抽出指標②：平日朝夕（6～10時、16～20時）の時間帯旅行速度の最低速度が20 km/h以下
抽出指標③：休日の月別昼間12時間旅行速度のうち、昼間12時間の旅行速度が最低の月が20 km/h以下

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

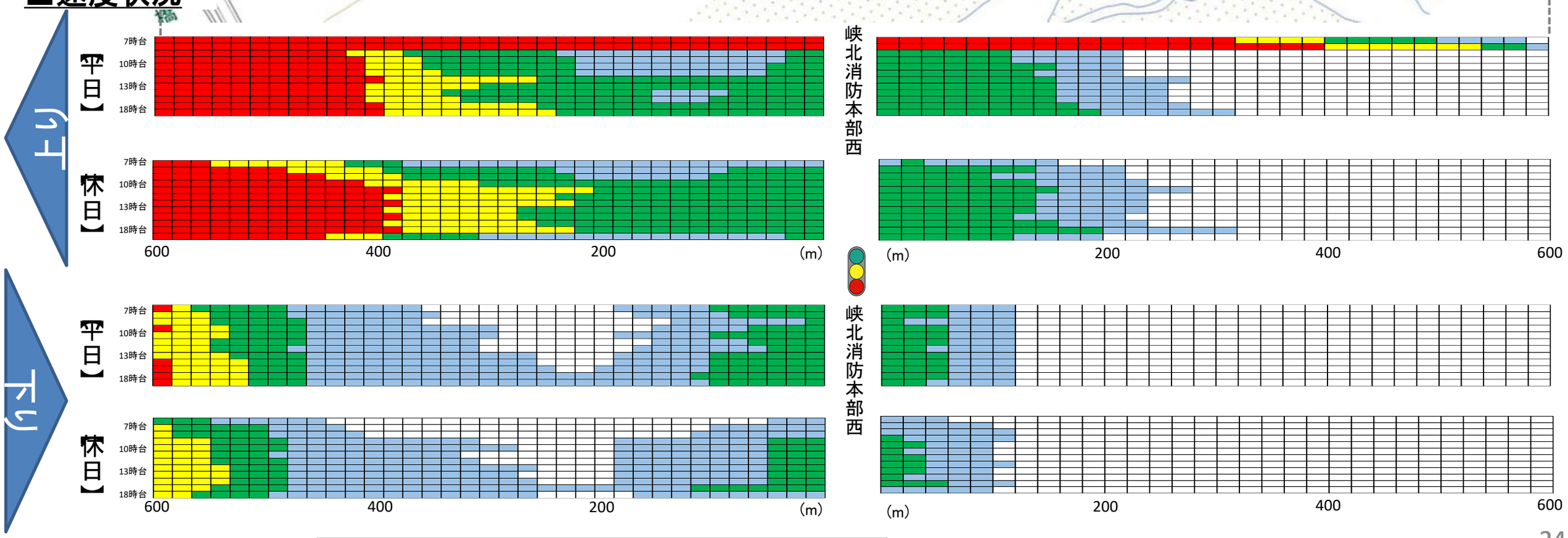
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
③　一般国道20号線　峡北消防本部西（韮崎市）

○上りは平日7時～8時台に船山橋北詰交差点の先詰まりの影響を受け、交差点を先頭に約300mの低速状態が発生。
○下りは平日、休日ともほとんど低速状況は発生していない

■位置図



■速度状況

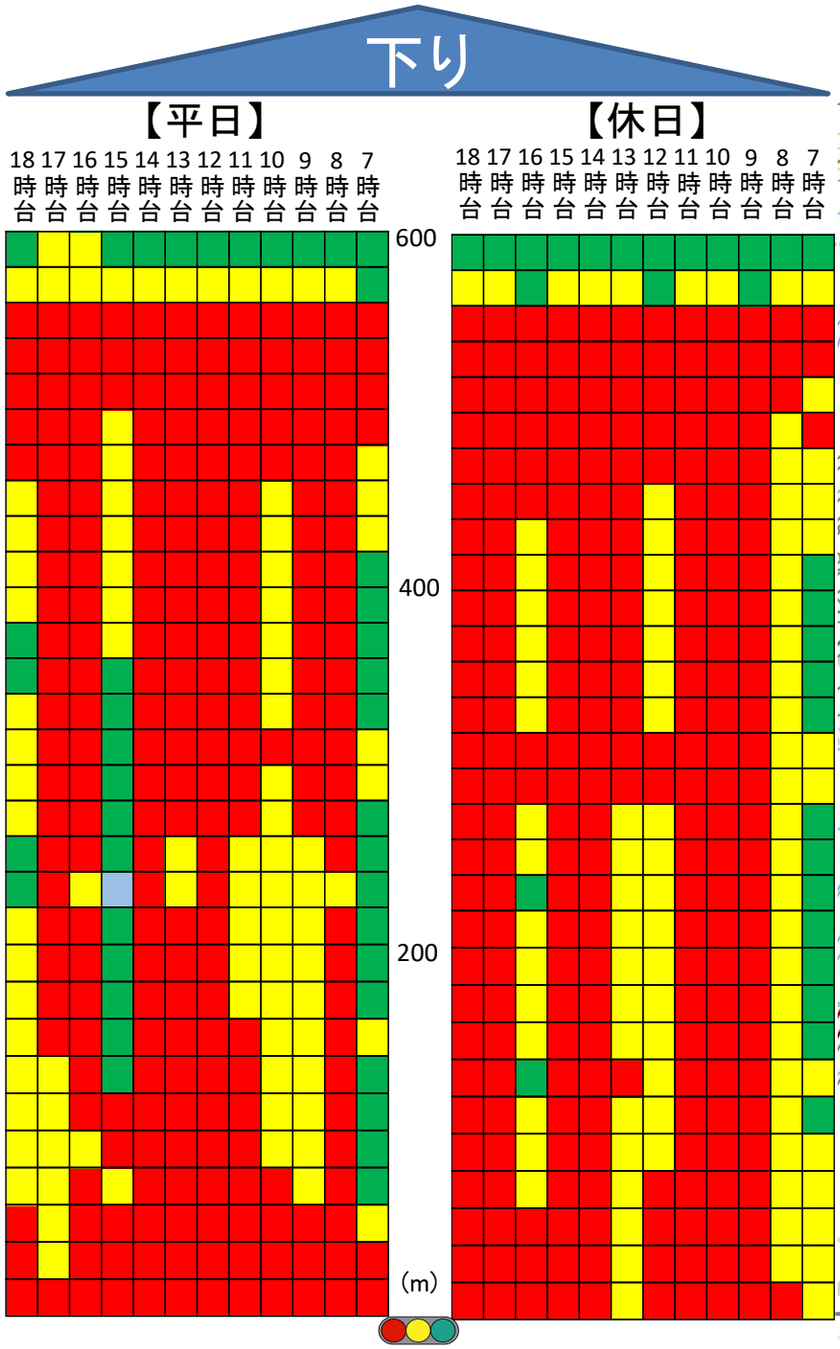


使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
③　一般国道20号線　峡北消防本部西（韮崎市）

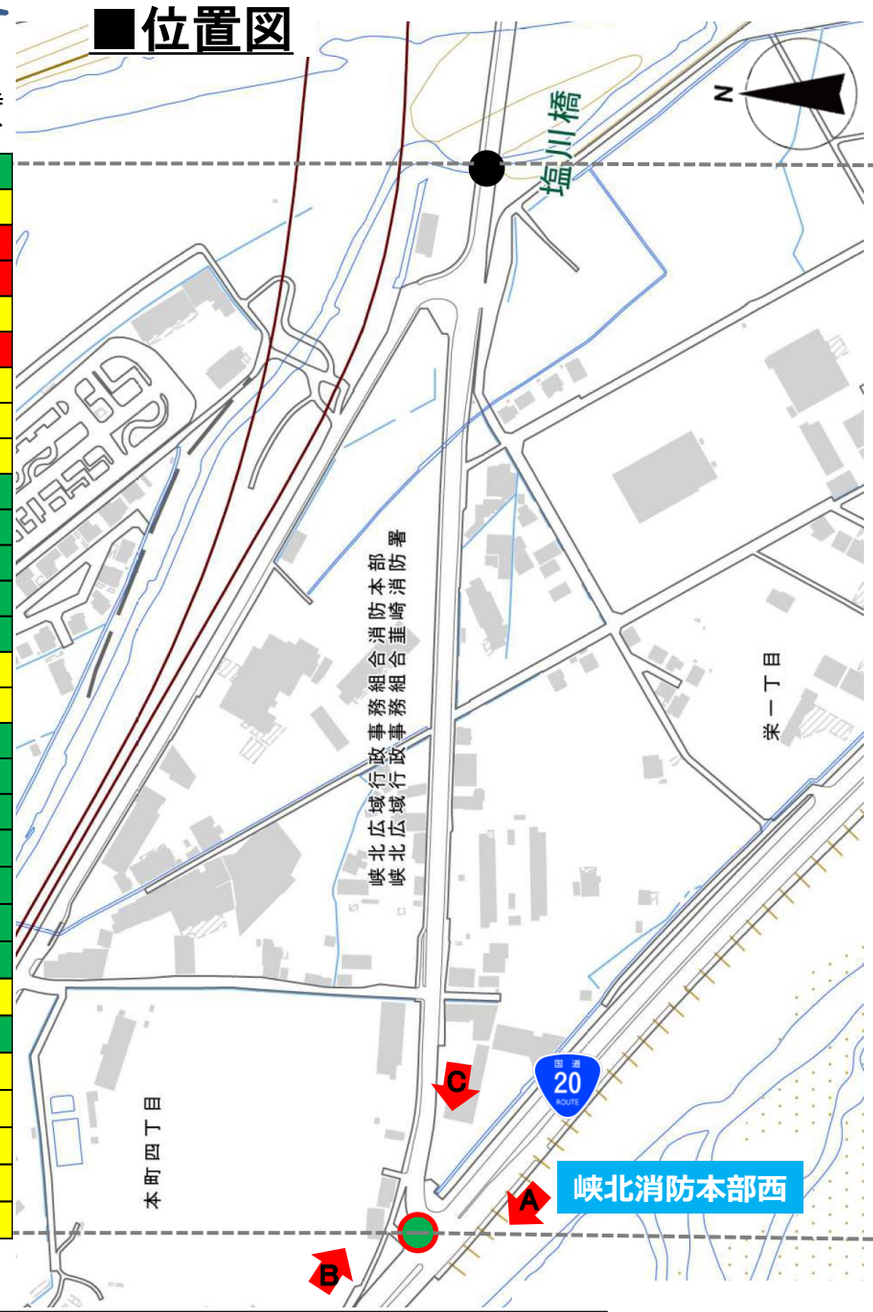
○上り、下りともに平日、休日とも交差点付近で低速状態が発生。

■速度状況（下り）

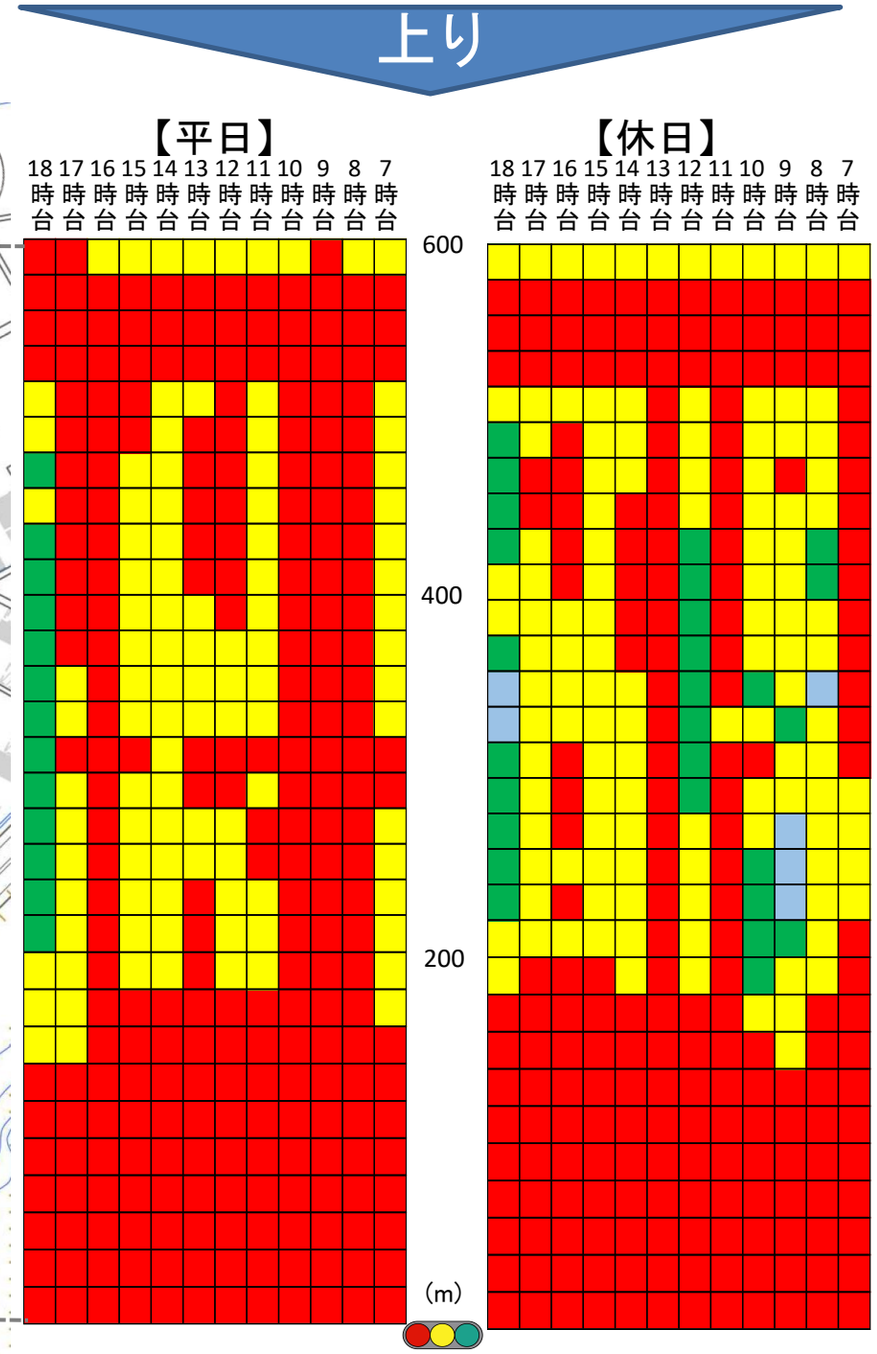


峡北消防本部西交差点

■位置図



■速度状況（上り）



峡北消防本部西交差点

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

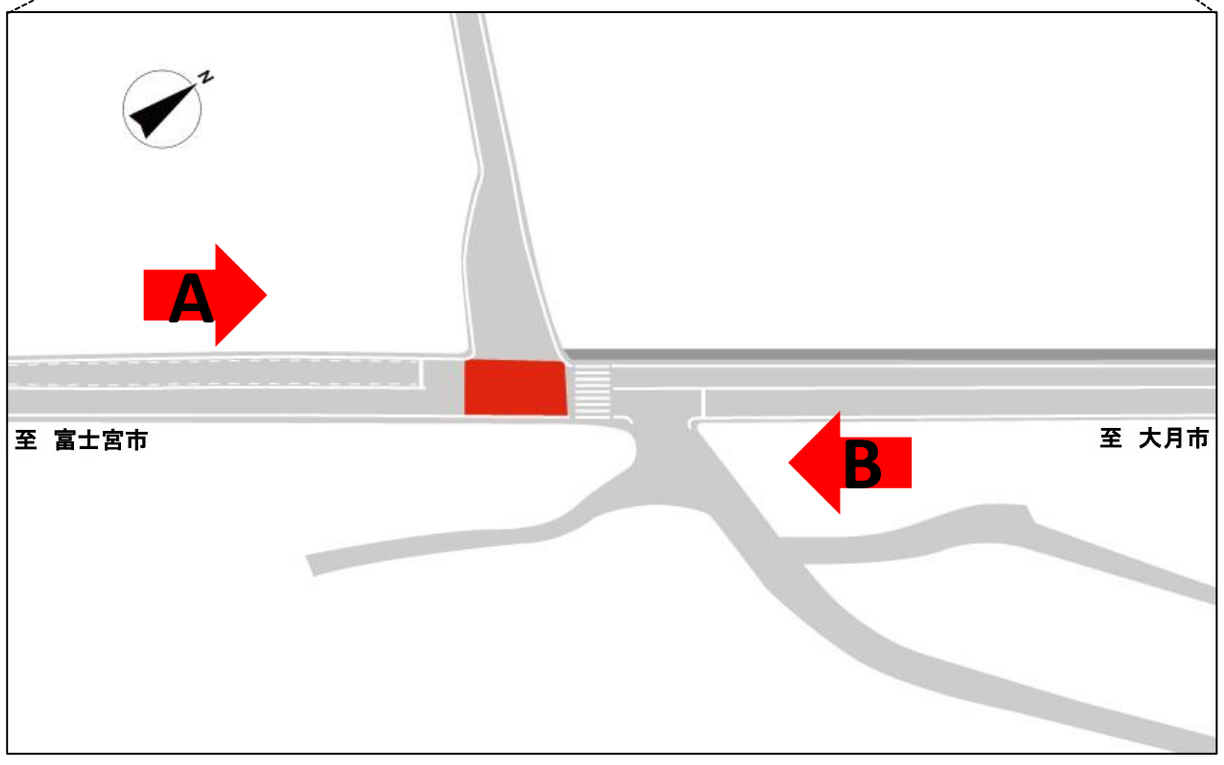
使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

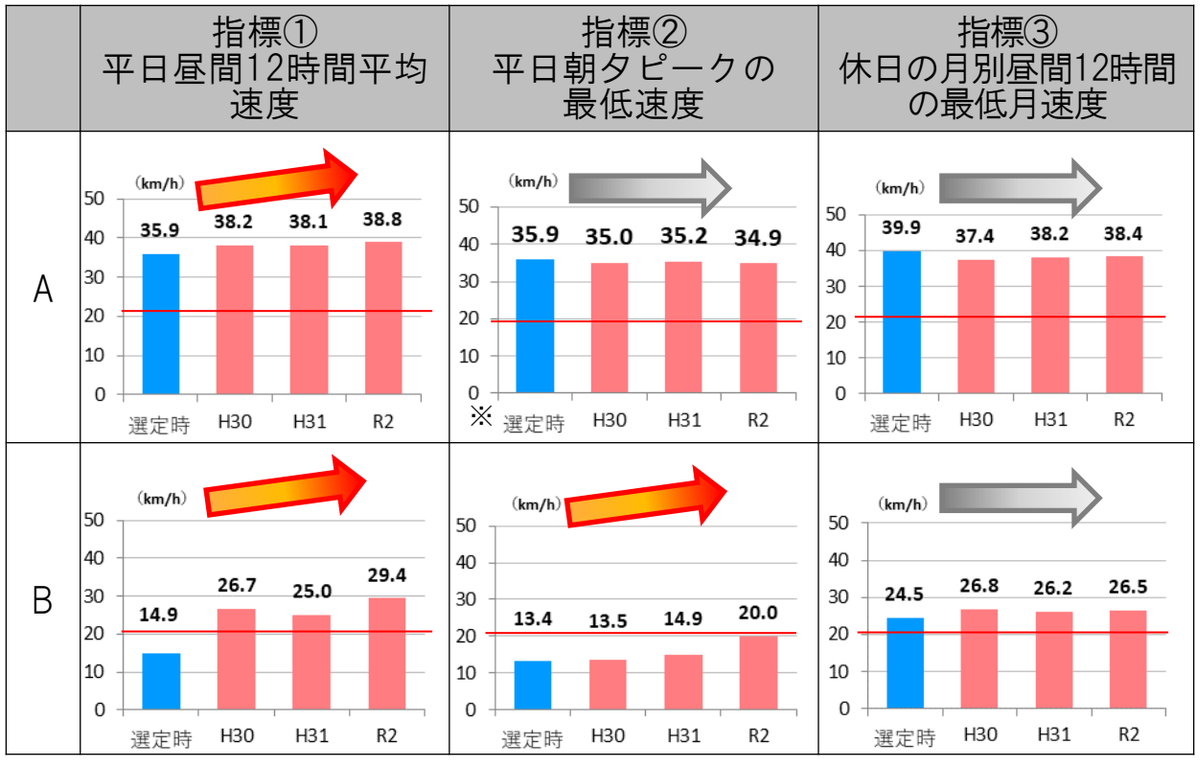
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
④　一般国道139号　上暮地白糸（富士吉田市）

〇選定時においてはBで指標①②が基準値（20km/h）以下。
〇モニタリングによると、R2においてA･Bで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



※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充分と考え、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）
【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、【R2】令和2年9月～12月

■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	上暮地白糸	富士吉田市	〇	選定時	●	●	－
				H30	－	●	－
				H31	－	●	－
				R2	－	－	－

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

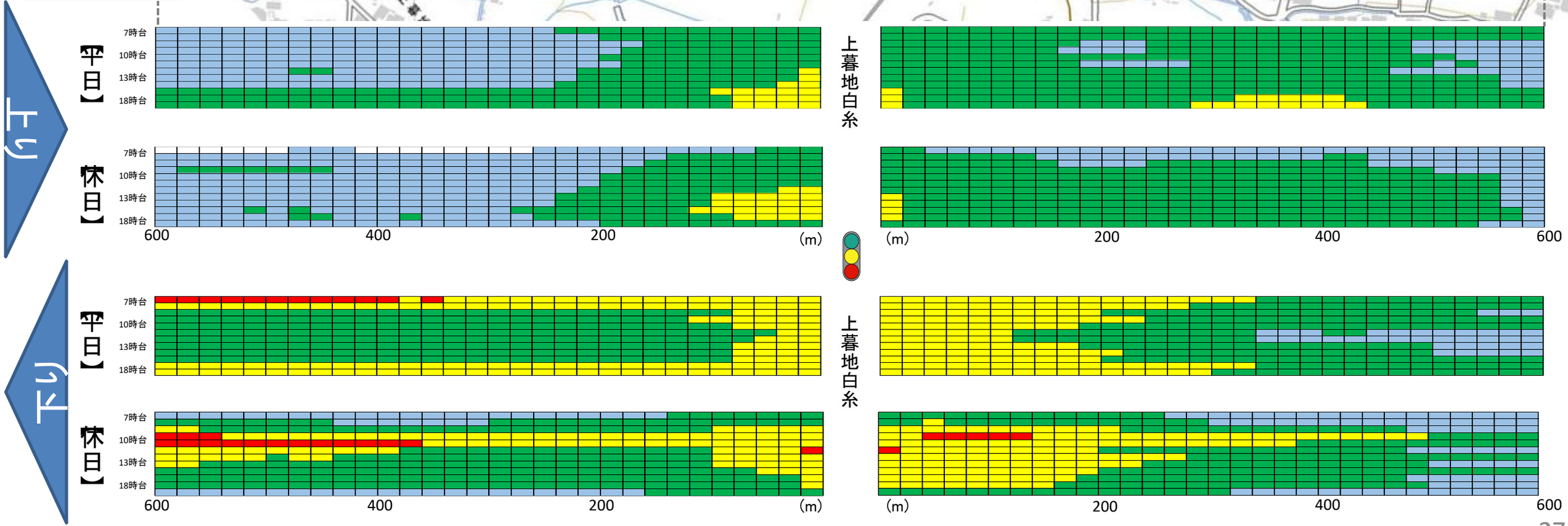
2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
④　一般国道139号　上暮地白糸（富士吉田市）

○上りは平日、休日ともほとんど低速状況は発生していない。
○下りは平日、休日ともに隣接交差点（富士吉田西桂SIC入口交差点）からの先詰まりの影響が発生。

■位置図

■速度状況



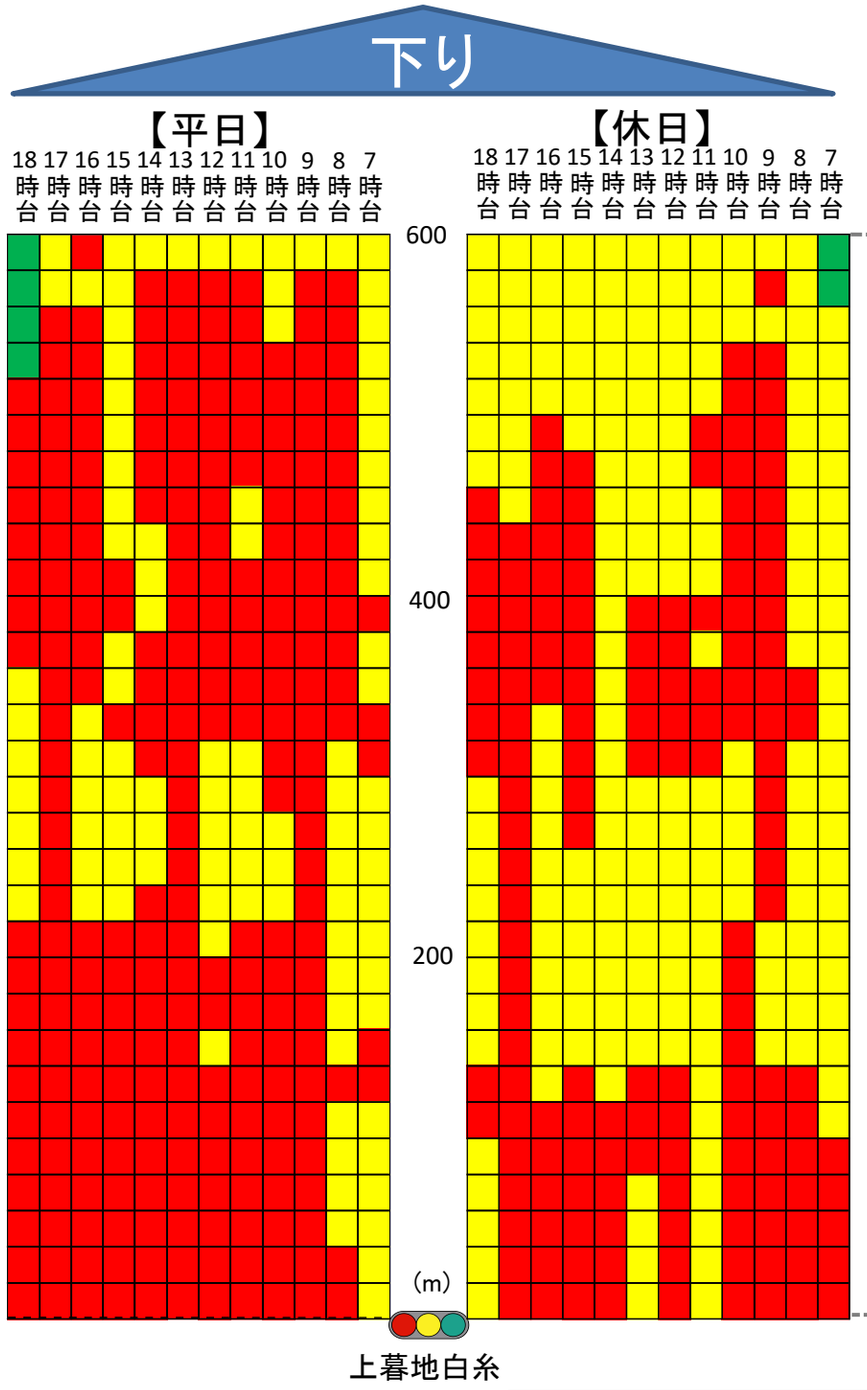
使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

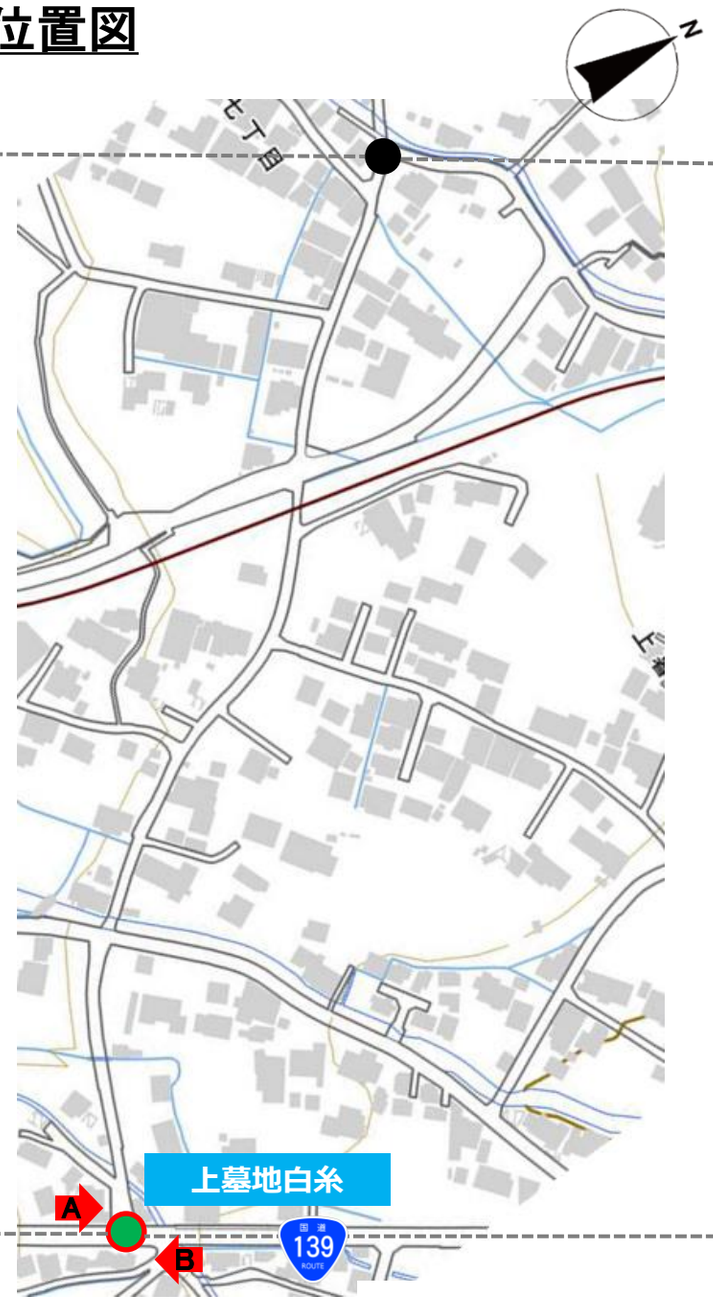
2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
④　一般国道139号　上暮地白糸（富士吉田市）

○上り、下りともに平日、休日とも交差点付近で低速状態が発生。

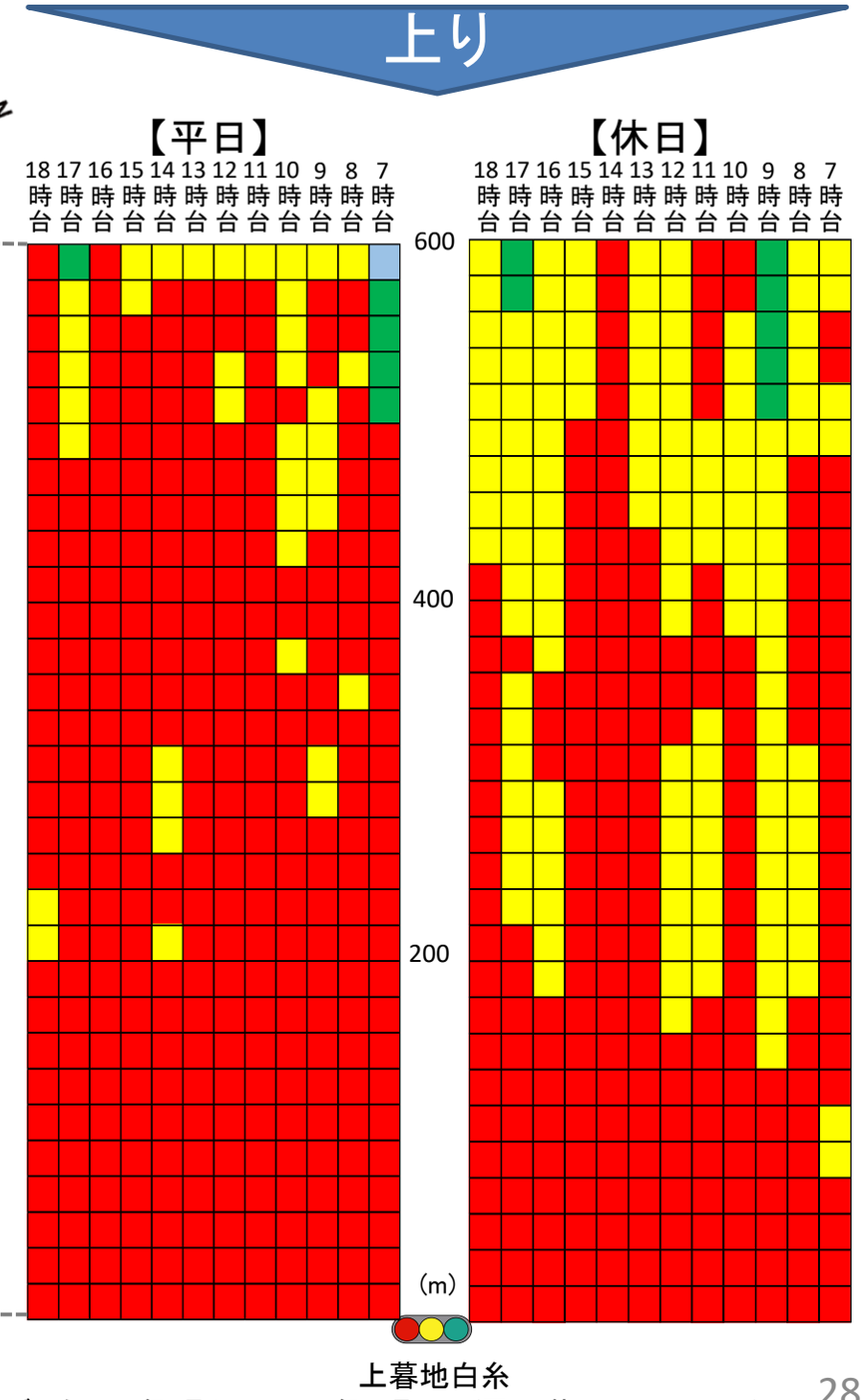
■速度状況（下り）



■位置図



■速度状況（上り）



■～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 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

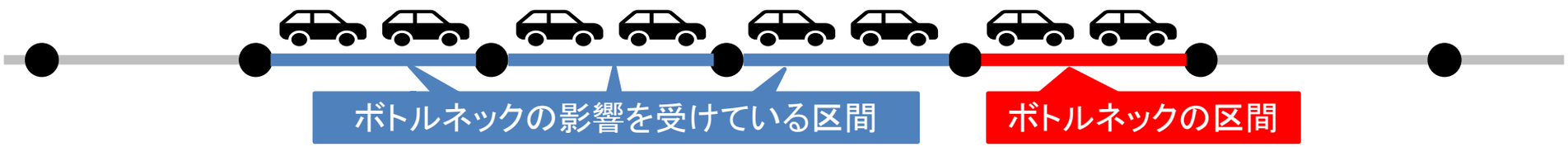
2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討

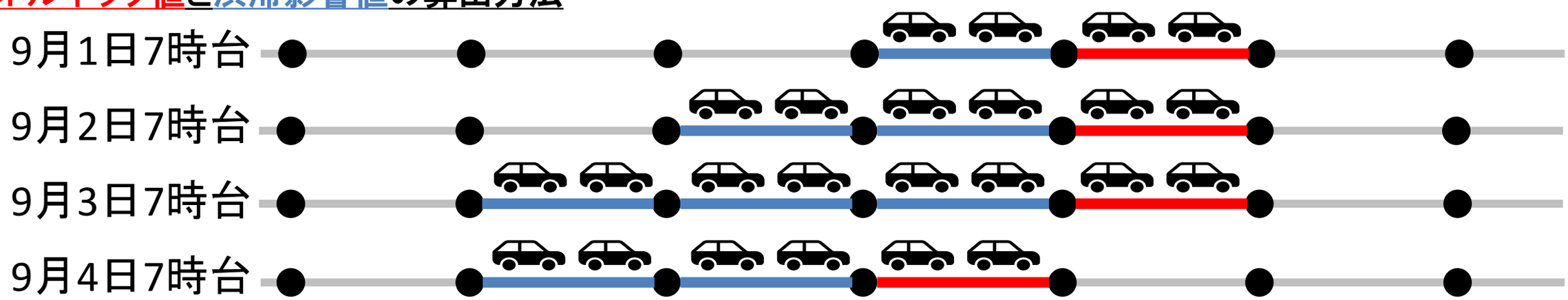
1. ボトルネック指数について

○ボトルネックとは「渋滞（20km/h未満）の先頭になっている区間」のことを指す。
○ある期間の中で、ボトルネックになった回数の割合を示したものを「ボトルネック値（BN値）」という。
○また、前方のボトルネックの影響を受けて渋滞している箇所について、ある期間の中で影響を受けた回数の割合を示したものを「渋滞影響値（AN値）」という。

■ボトルネックとその影響を受けている車両との関係



■ボトルネック値と渋滞影響値の算出方法



	区間1	区間2	区間3	区間4	区間5
ボトルネックになった回数	0	0	1	3	0
影響を受けた回数	2	3	3	0	0
ボトルネック値 （ボトルネックになった回数÷全期間）	0 (0÷4)	0 (0÷4)	0.25 (1÷4)	0.75 (3÷4)	0 (0÷4)
渋滞影響値 （影響を受けた回数÷全期間）	0.5 (2÷4)	0.75 (3÷4)	0.75 (3÷4)	0 (0÷4)	0 (0÷4)

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

2－1　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
2. ボトルネック指数による検証対象路線

○下記の5路線について、ボトルネック指数による渋滞検証を実施。

■位置図

路線・区間	主要渋滞箇所	ボトルネックの状況
国道52号 双田橋南⇔双田	（仮称）下今井1 （仮称）下今井2	両交差点とも上りの平日朝に隣接の双田橋南交差点の影響を受けている、下りは（仮称）下今井2がボトルネックになっている
国道20号 船山橋北詰付近 ⇔新田畑付近	峡北消防本部西	上りは影響ないものの、下りは朝の通勤時に船山橋北詰交差点の影響を受けている
国道139号 富士吉田西桂SIC入口付近 ⇔桂高架橋下付近	上暮地白糸	ボトルネックではない。限定的ではあるが、隣接する富士吉田西桂SIC入口交差点の影響を受けている。

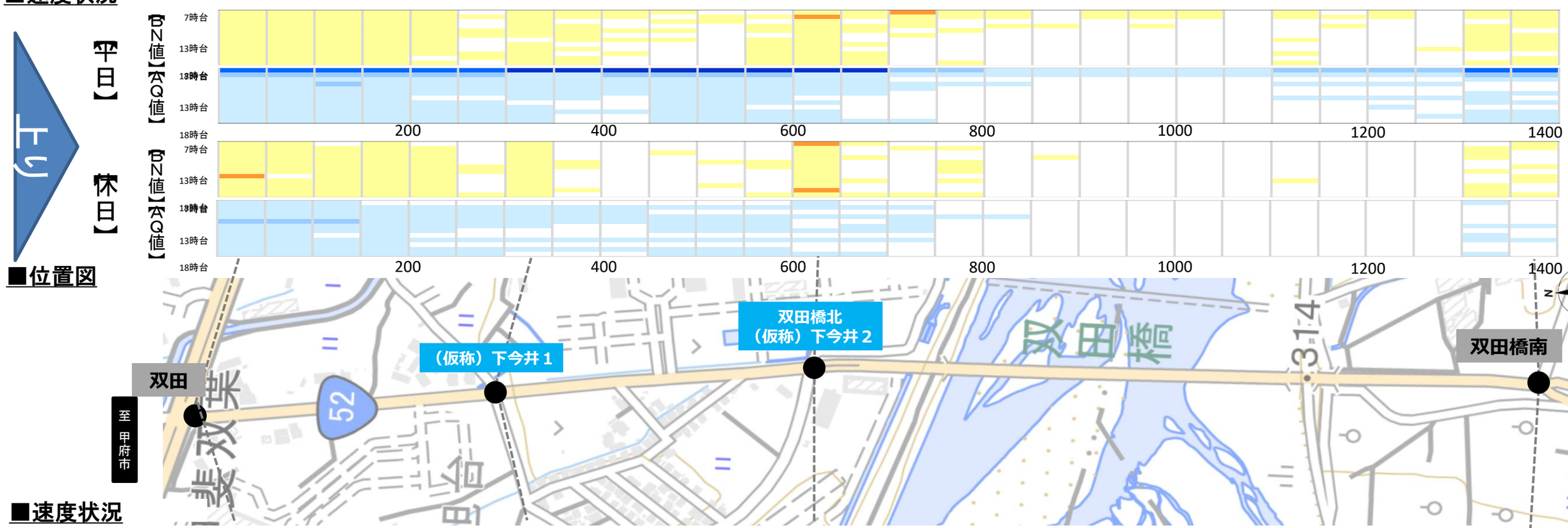
※等々力交差点は渋滞が発生していないため、対象外とした

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

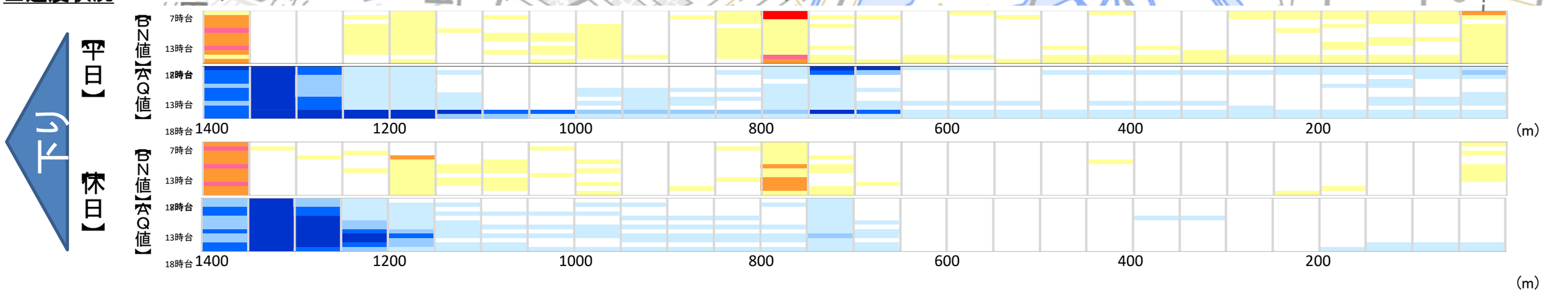
2－2　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
3. ボトルネック指数による検証（①（仮称）下今井1および2）　双田橋南付近⇔双田付近）

○【上り】両交差点ともボトルネックになっていない。平日朝に双田橋南より先のボトルネックの影響を受けている。
○【下り】（仮称）下今井1交差点は、双田交差点のボトルネックの影響を受けている。（仮称）下今井2交差点は、平日の朝夕にボトルネックになっている。

■速度状況



■速度状況



0.75～1.0　0.5～0.75　0.25～0.5　0～0.25　0

0.75～1.0　0.5～0.75　0.25～0.5　0～0.25　0

使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

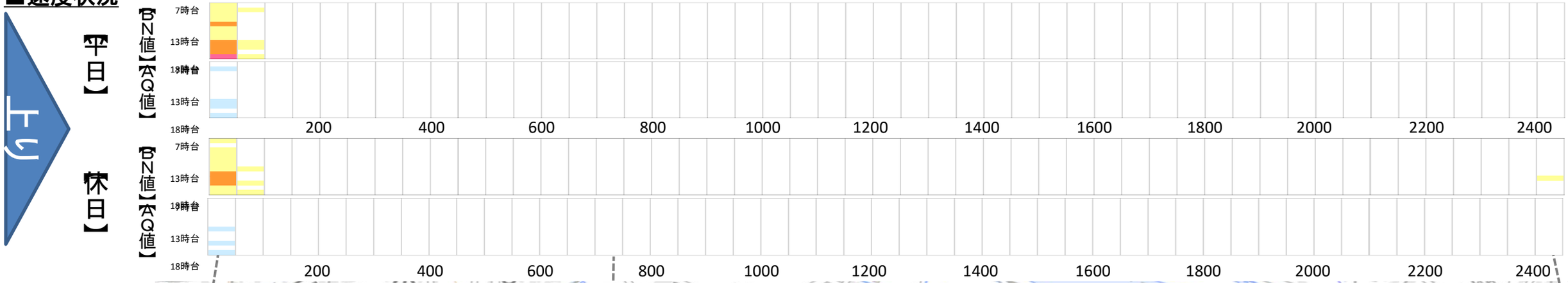
2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

2－2　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討

3. ボトルネック指数による検証（②峡北消防本部西：新田畑付近⇔船山橋北詰付近）

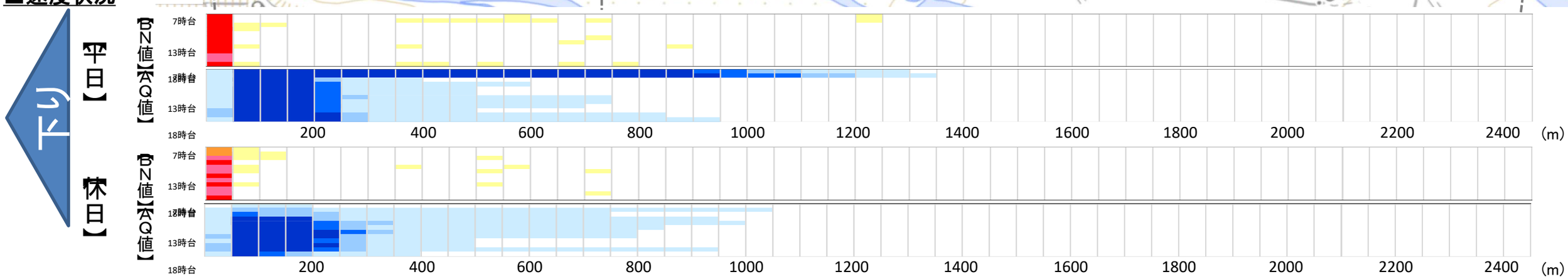
○【上り】峡北消防本部西交差点は、ボトルネックになっておらず、影響も受けていない。
○【下り】船山橋交差点は、平日休日ともにボトルネックになっている。峡北消防本部西交差点は、平日の夕方と休日の朝夕に影響を多少受けている。平日の朝は特に影響を受けており、交差点から約1km先まで影響を受けている。

■速度状況



■位置図

■速度状況



0.75～1.0　0.5～0.75　0.25～0.5　0～0.25　0

0.75～1.0　0.5～0.75　0.25～0.5　0～0.25　0

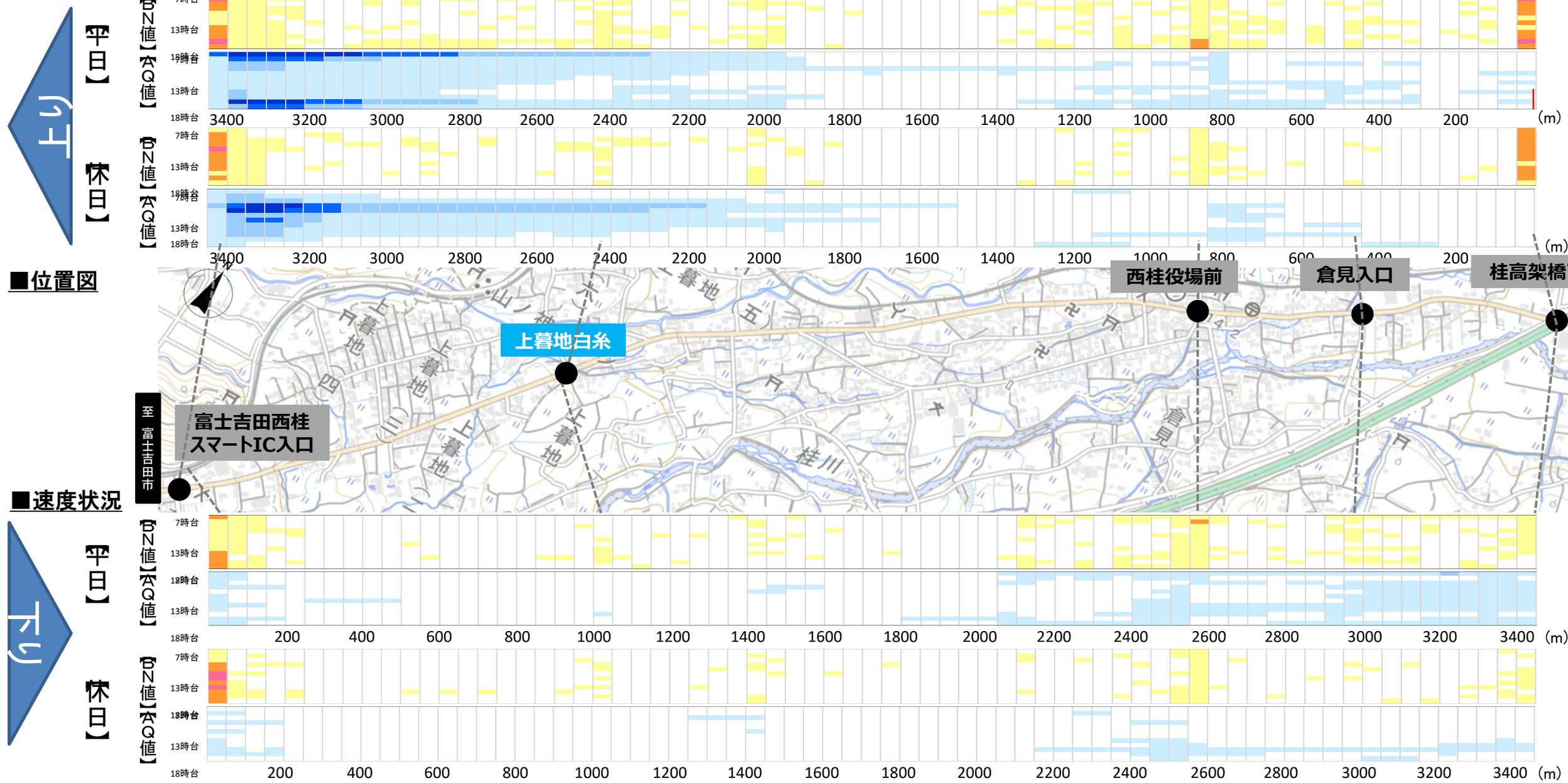
使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）

2. ピンポイント渋滞対策の検討状況

2－2　R3年度のピンポイント渋滞対策の検討
3. ボトルネック指数による検証（③上暮地白糸：富士吉田西桂SIC入口付近⇔桂高架橋下付近）

○【上り】上暮地白糸交差点はボトルネックになっていない。富士吉田西桂SIC入口交差点がボトルネックになっていることで多少影響を受けている。
○【下り】上暮地白糸交差点はボトルネックになっておらず、影響も限定的。

■速度状況



0.75～1.0　0.5～0.75　0.25～0.5　0～0.25　□ 0

0.75～1.0　0.5～0.75　0.25～0.5　0～0.25　□ 0

使用データ：ETC2.0 2020年9月1日～2020年12月31日（平日・休日7:00～19:00）