

渋 滞 対 策

【本編】

令和4年8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		29

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

1-2 今回の論点

○今回の論点は、大きく5項目

2.第23回委員会意見への対応

- ・ 短期対策を当面未対策とする箇所の確認 等

3.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
- ・ 主要渋滞箇所の解除検討
- ・ 主要渋滞箇所における事業状況

4.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

5.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

6.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23回委員会意見への対応

第23回委員会の振り返り

<開催日時>

令和4年3月24日(金) 9時30分～11時30分

<場所>

やまなし地域づくり交流センター(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
- 第22回委員会意見への対応
- R2年度に実施した対策の状況
- 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)
- ピンポイント渋滞対策の検討状況
- 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討
- バスデータの活用方法の検討
- TDM施策に関する検討



第23回委員会の実施状況

■ 主な意見と対応

<短期対策を当面未対策とする2交差点の検討状況について>

- ・ 短期対策を当面未対策とする2交差点については、経過観察とすることです承。

<主要渋滞箇所の状況確認(モニタリング)について>

- ・ 山梨県全体の渋滞状況や、3指標では捉えきれない急な渋滞発生を把握できる指標を検討してほしい。

⇒ 今後のモニタリングの中で、評価指標を検討 →3-2

<ピンポイント渋滞対策の検討状況について>

- ・ ハード対策で難しいところは、ドライバーに運転を変えていただくようなソフト対策を実施することも視野に入れ、来年度以降可能であれば検討してほしい。

⇒ 今年度のピンポイント渋滞対策箇所において、ソフト対策の実施可能性や有効性を検討 →4-5

<バス運行状況データを用いた交通状況分析について>

- ・ バスの渋滞は自動車とは異なるという視点を含めてもらえればと思う。バスの分析というより、自動車全体としてバスの渋滞への対応を進めていくことで、道路全体にもメリットがあるとなっていければと思う。

⇒ 事業が完了した路線の並行区間において、バス路線が存在し効果検証が可能な路線を選定し、分析を検討。 →6-1

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-1 コロナ禍における山梨県内の交通状況(交通量の状況)

H30に対するR2～R3の年間各月の交通量比較(昼間12時間、全車種)

- R2年は、コロナ流行による緊急事態宣言時に、平日・休日ともに交通量が著しく減少。
→モニタリング対象月を、交通量がH30年と同程度に回復した9～12月に選定した。
- R3年は、R2年と比べ交通量が著しく減少する月はなく、概ね9割程度を推移し、回復傾向にある。
- 上記より、モニタリング月を暦年(1～12月)として問題ないと判断。

○直轄トラカン設置箇所

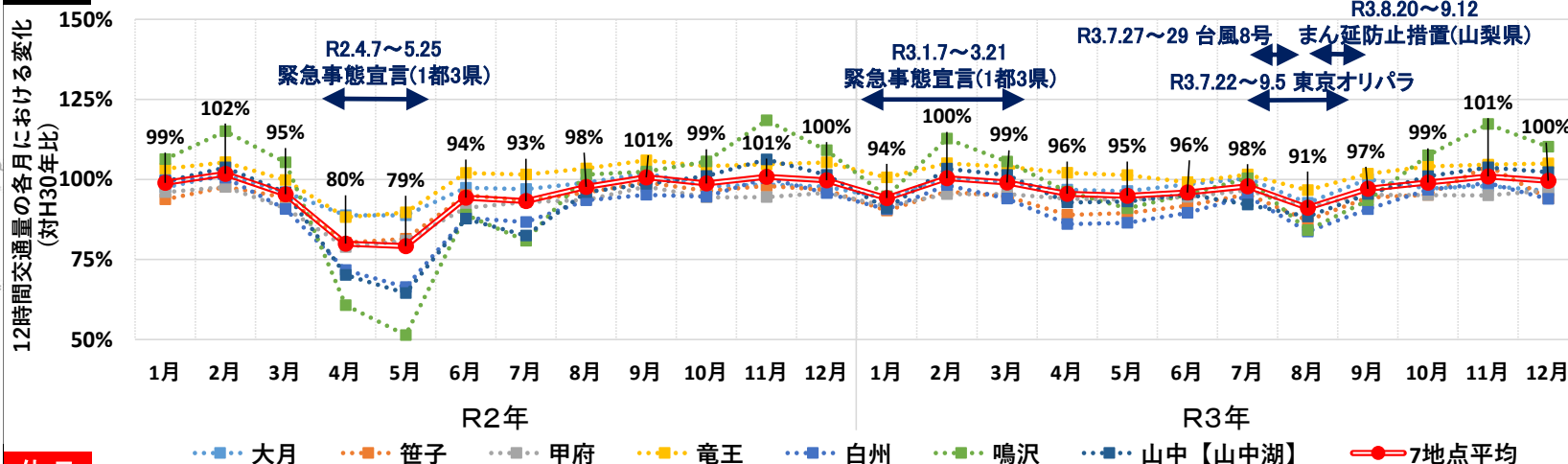


No.	地点名	路線
①	大月	国道20号
②	笹子	
③	甲府	
④	竜王	
⑤	白州	国道139号
⑥	鳴沢	
⑦	山中	

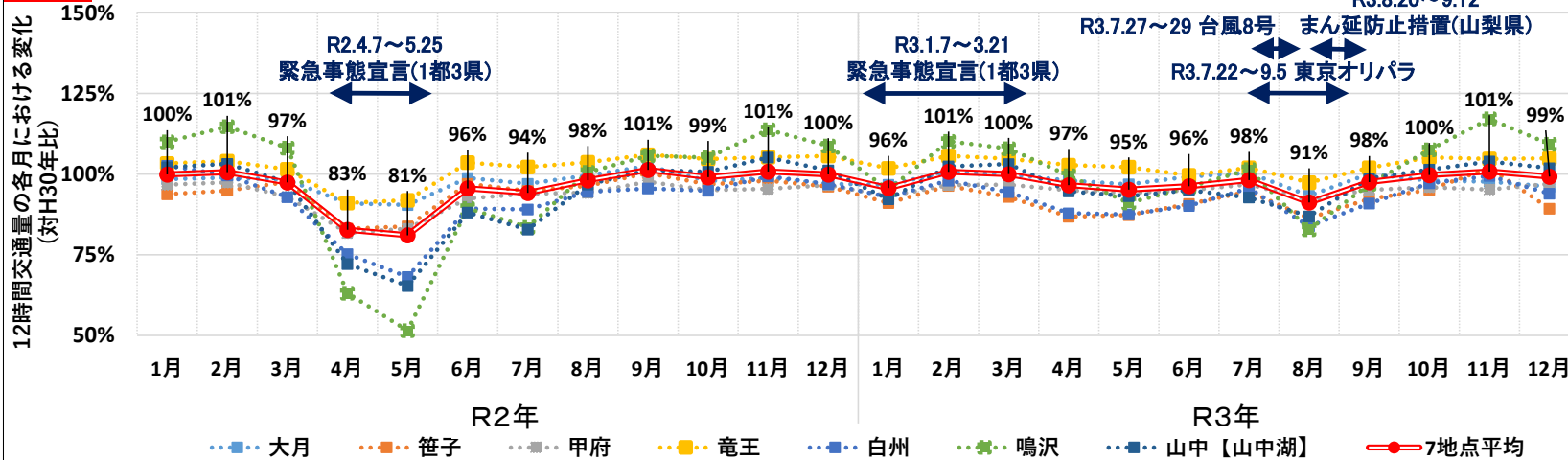
※山梨県内の直轄トラカン計14箇所のうち、データ欠損が著しい箇所や、H30時点で未供用の箇所は除外

■直轄トラカン7箇所の各月における12時間平均交通量の比較(対H30年比)

平日



休日



【出典】H30.1～H30.12、R2.1～R3.12の直轄トラカンデータより

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-2 これまでの主要渋滞箇所の追加・削除の経緯と今年度の検討

○H24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、H28年度に(仮称)川中島^{かわなか}を、H29年度に(仮称)新倉1^{あらくら}の2箇所を解除、H30年度には向町中^{むこうまちなか}を追加の結果、追加・削除に該当するものはなく、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・削除について検討。

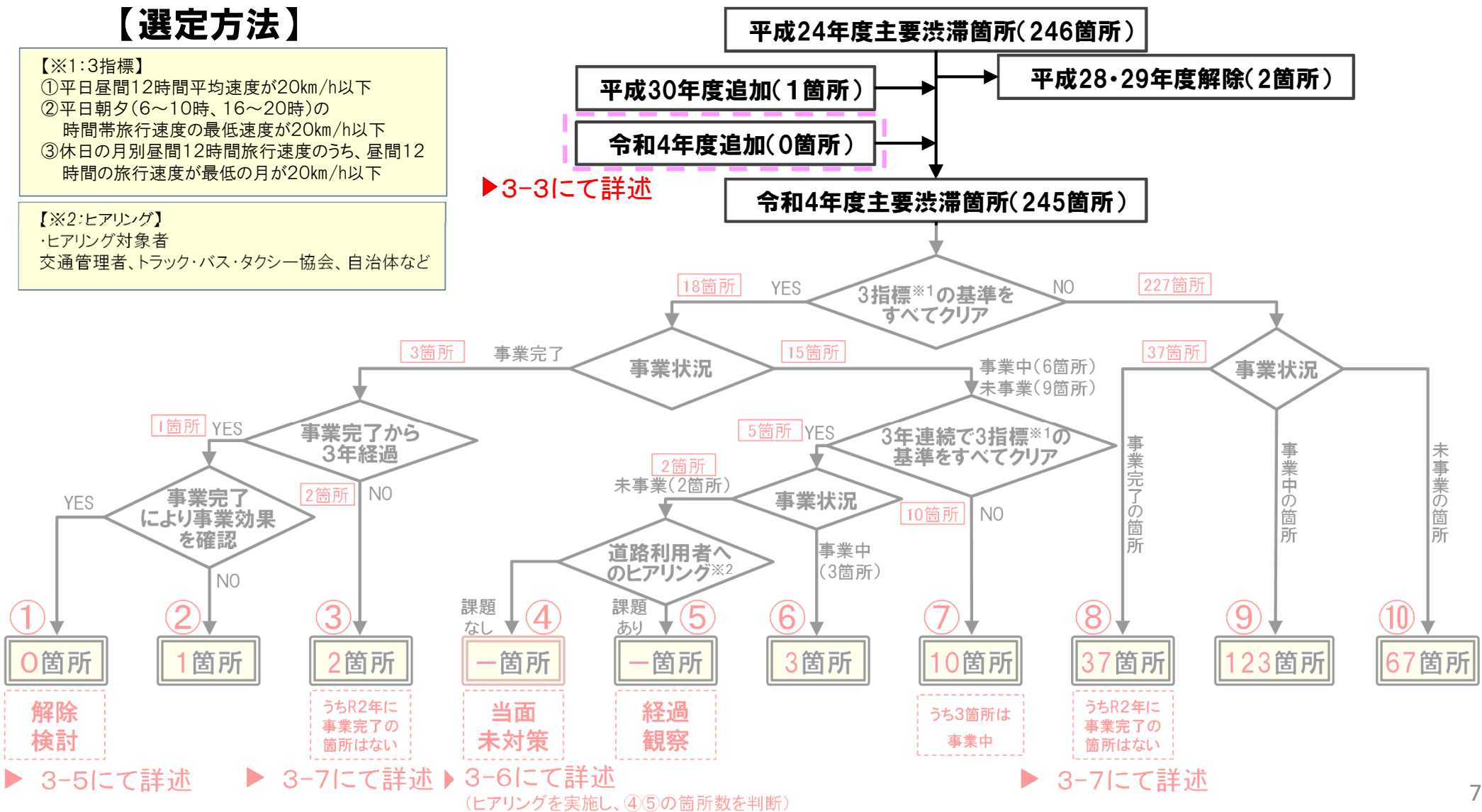
【選定方法】

【※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



3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-3 主要渋滞箇所・区間の追加検討

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

■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
追加検討の 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、店舗開店後に状況が悪化していること

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-3 主要渋滞箇所の追加有無に関する検討 事業完了による周辺状況変化に伴う追加有無の検討

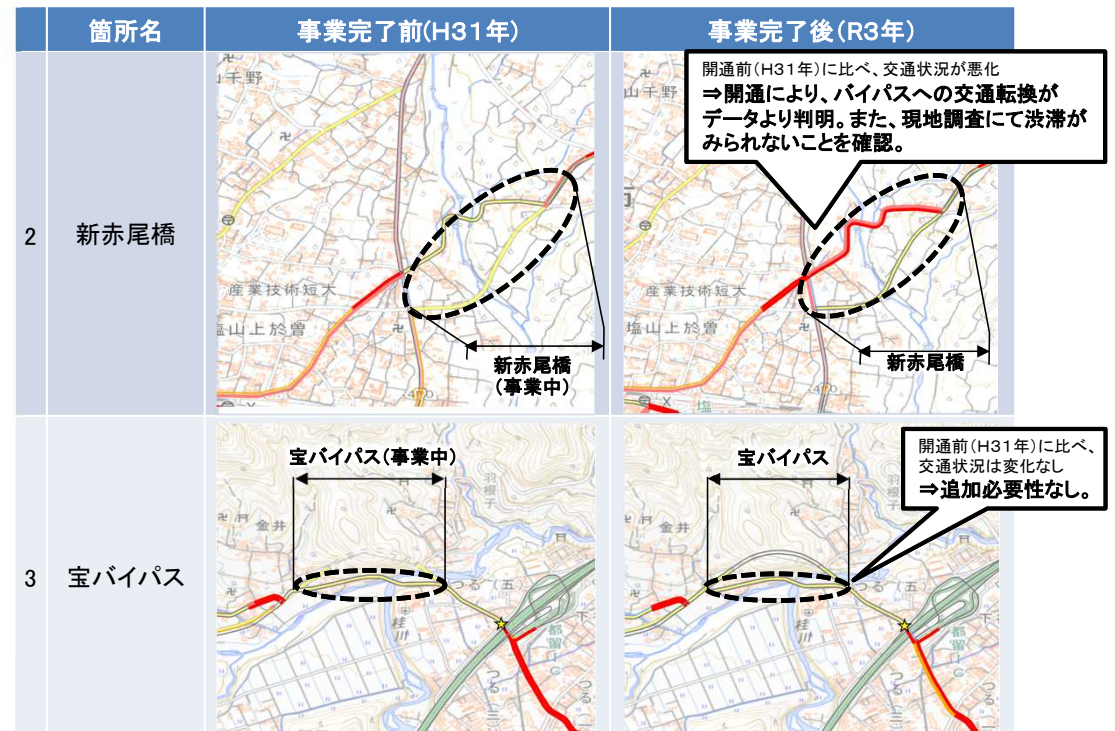
○R2年に完了した事業は4事業。そのうち2事業は、周辺に該当する信号交差点がないため対象外。
○対象となる2事業について、データ及び現地確認による分析をした結果。追加の必要はない。

■R2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			結論
						①	②	③	
1	県	国道411号	上萩原Ⅲ期バイパス	甲州市	R2.5.7	○	×	-	周辺に信号交差点がないため追加の必要はなし。
2	県	(一)塩山(停)大菩薩嶺線	新赤尾橋	甲州市	R2.3.30	○	○	×	データと現地踏査から、問題がないことを確認。追加の必要はない。
3	県	(一)高畑谷村(停)線	宝バイパス	都留市	R2.3.22	○	○	×	周辺状況に変化がなく、追加の必要はなし。
4	県	(都)田富町敷島線	大下条Ⅱ期	甲斐市	R2.1.27	○	×	-	周辺信号交差点が主要渋滞箇所のため追加の必要はなし。



【出典】ETC2.0データ H31.1.1～R1.12.31

【出典】ETC2.0データ R3.1.1～R3.12.31

【凡例】
★ 主要渋滞箇所

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)
○	○	○	○
○	○	○	○
○	○	○	○

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-3 主要渋滞箇所の追加有無に関する検討
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討

○R2年に開店した大規模小売店舗は3箇所。
○各店舗が接道する路線における開業前後の3指標の状況を分析した結果、追加の必要はない。

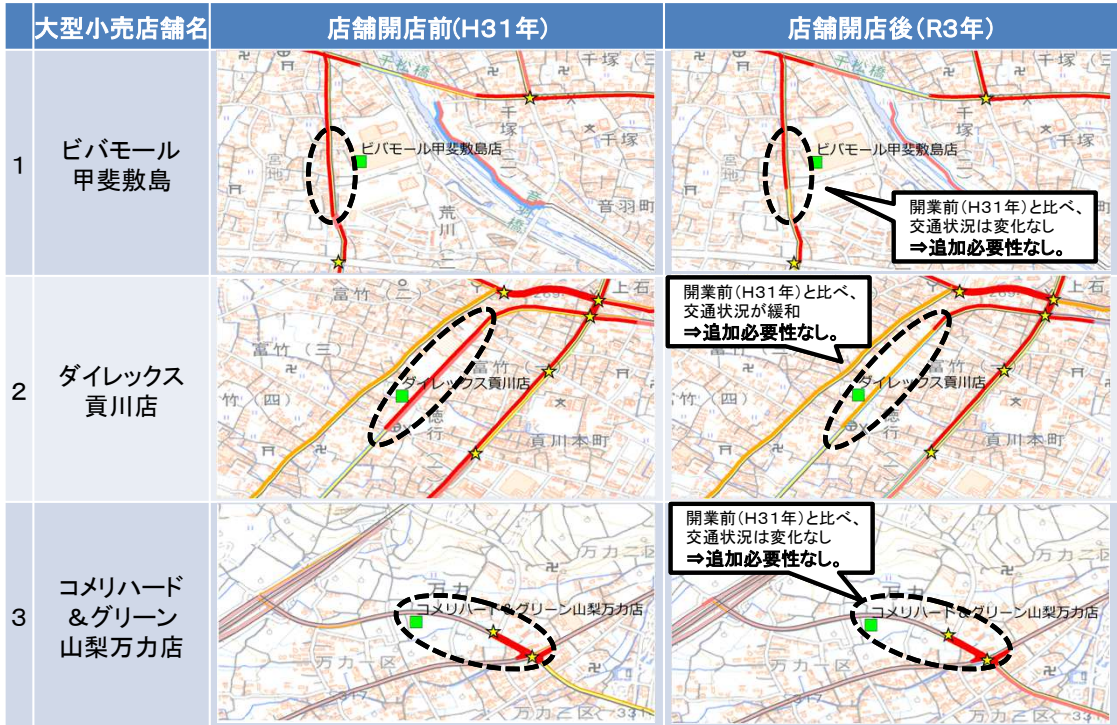
■R2年に開店した大規模小売店舗の位置



■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			結論
					①	②	③	
1 県道 106号	甲斐市	ビバモール甲斐敷島	12,938	R2.2.26	○	○	×	周辺状況に変化がなく、追加の必要はなし。
2 県道 5号	甲府市	ダイレックス貢川店	1,425	R2.3.25	○	○	×	周辺状況に変化がなく、追加の必要はなし。
3 国道 140号	山梨市	コメリハード&グリーン 山梨万力店	4,264	R2.9.4	○	○	×	周辺状況に変化がなく、追加の必要はなし。

【出典】山梨県 大規模小売店舗立地法に基づく新設届出より



【出典】ETC2.0データ H31.1.1～R1.12.31

【出典】ETC2.0データ R3.1.1～R3.12.31

【凡例】		凡例					
★ 主要渋滞箇所	■ 大型商業施設	① 平日12時間速度(20km/h未満)	○				○
		② 平日朝夕ピーク速度(20km/h未満)		○			○
		③ 休日12時間速度(20km/h未満)			○	○	○

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-4 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、各箇所にてモニタリングを実施。
- 事業完了から3年経過し、本年度に解除を検討する箇所は1箇所。(フロー①②)
- 3年連続基準を上回り、事業状況が未事業の箇所の2箇所について、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予定。(フロー④⑤)
- R2年に事業完了した箇所は0箇所。(フロー③⑧)

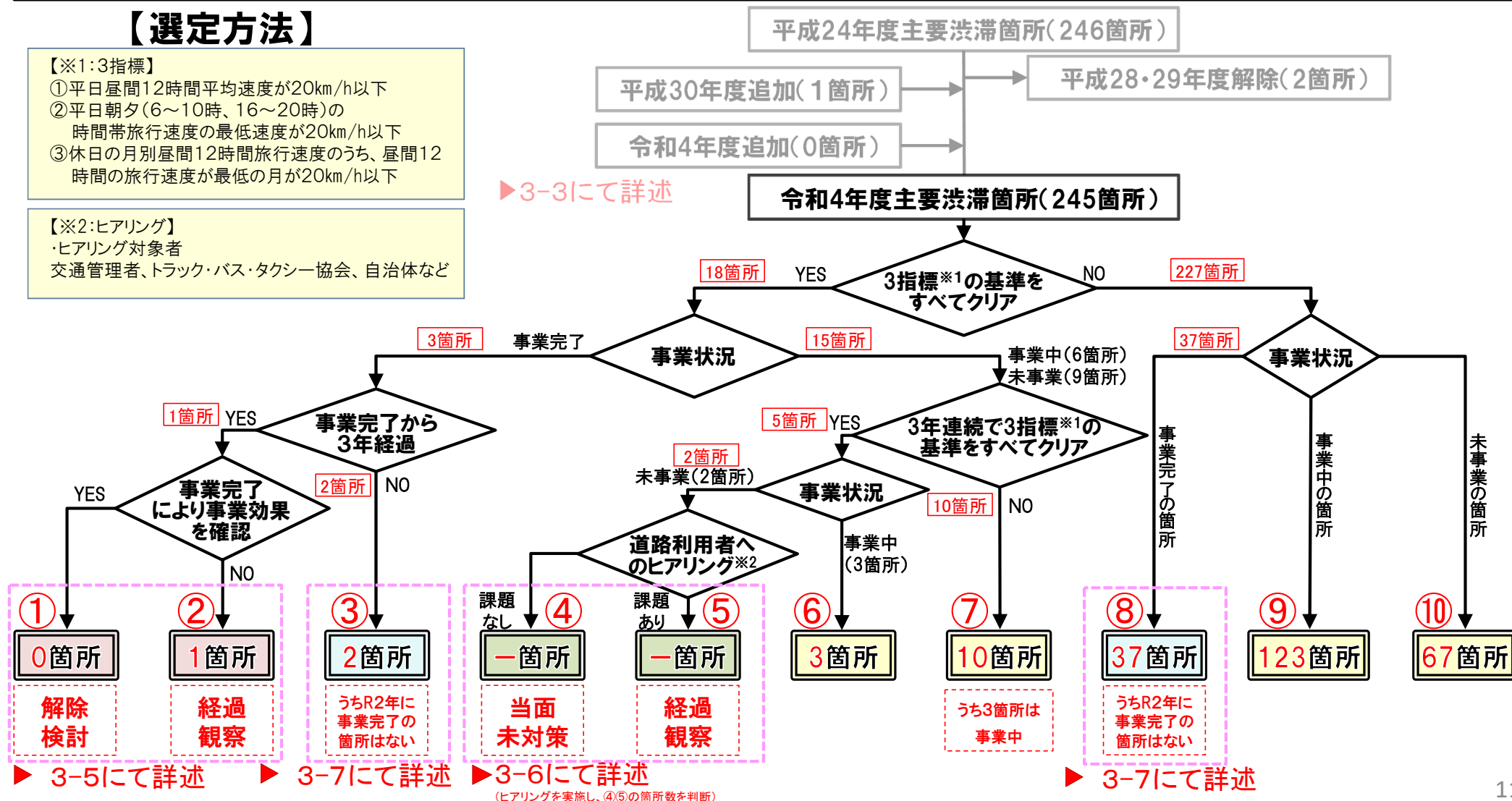
【選定方法】

【※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



3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

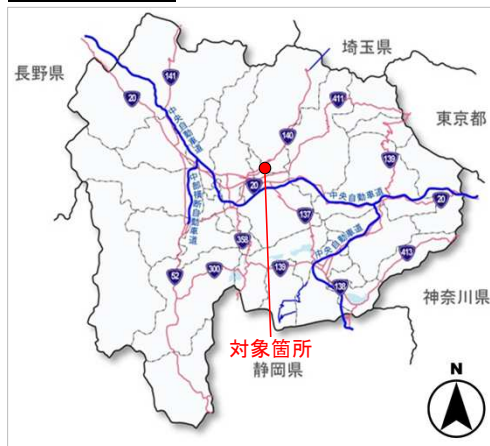
3-5 対策完了から3年経過した主要渋滞箇所に関する検証【フロー①②】

① 国道140号 落合^{おちあい} (山梨市)

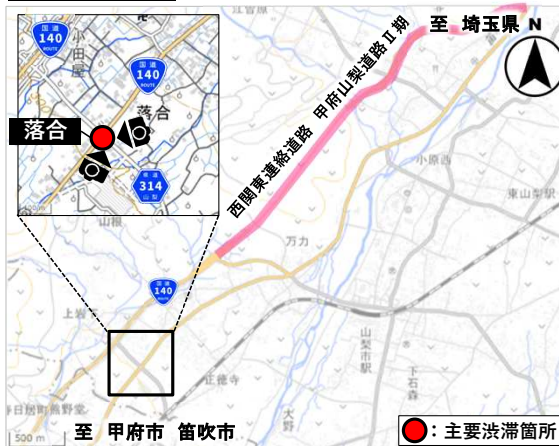
○H30年3月21日に西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期)が供用。

○直近2年間(R2~R3)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



■広域図



■写真



■旅行速度(3指標)の推移

	指標① 平日昼間12時間平均速度	指標② 平日朝タピークの最低速度	指標③ 休日の月別昼間12時間の最低月速度																								
A	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>31.6</td><td>27.5</td><td>27.4</td><td>27.4</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	31.6	27.5	27.4	27.4	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>125.8</td><td>26.0</td><td>25.3</td><td>26.1</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	125.8	26.0	25.3	26.1	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>32.0</td><td>26.4</td><td>26.4</td><td>26.6</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	32.0	26.4	26.4	26.6
選定時	H31	R2	R3																								
31.6	27.5	27.4	27.4																								
選定時	H31	R2	R3																								
125.8	26.0	25.3	26.1																								
選定時	H31	R2	R3																								
32.0	26.4	26.4	26.6																								
B	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>30.5</td><td>29.1</td><td>32.3</td><td>33.9</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	30.5	29.1	32.3	33.9	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>34.0</td><td>9.2</td><td>25.0</td><td>25.0</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	34.0	9.2	25.0	25.0	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>31.2</td><td>31.3</td><td>32.6</td><td>33.6</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	31.2	31.3	32.6	33.6
選定時	H31	R2	R3																								
30.5	29.1	32.3	33.9																								
選定時	H31	R2	R3																								
34.0	9.2	25.0	25.0																								
選定時	H31	R2	R3																								
31.2	31.3	32.6	33.6																								
C	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>10.6</td><td>23.4</td><td>26.2</td><td>25.4</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	10.6	23.4	26.2	25.4	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>22.4</td><td>20.9</td><td>24.7</td><td>22.8</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	22.4	20.9	24.7	22.8	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>13.2</td><td>20.8</td><td>25.7</td><td>25.7</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	13.2	20.8	25.7	25.7
選定時	H31	R2	R3																								
10.6	23.4	26.2	25.4																								
選定時	H31	R2	R3																								
22.4	20.9	24.7	22.8																								
選定時	H31	R2	R3																								
13.2	20.8	25.7	25.7																								
D	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>17.9</td><td>19.7</td><td>23.7</td><td>23.1</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	17.9	19.7	23.7	23.1	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>23.0</td><td>16.5</td><td>21.5</td><td>21.7</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	23.0	16.5	21.5	21.7	開通後 <table border="1"> <tr><th>選定時</th><th>H31</th><th>R2</th><th>R3</th></tr> <tr><td>14.6</td><td>16.2</td><td>21.8</td><td>20.0</td></tr> </table>	選定時	H31	R2	R3	14.6	16.2	21.8	20.0
選定時	H31	R2	R3																								
17.9	19.7	23.7	23.1																								
選定時	H31	R2	R3																								
23.0	16.5	21.5	21.7																								
選定時	H31	R2	R3																								
14.6	16.2	21.8	20.0																								

【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)

【H31】平成31年1月～令和元年12月

ETC2.0プローブデータ【R2】令和2年9月～12月、【R3】令和3年1月～12月

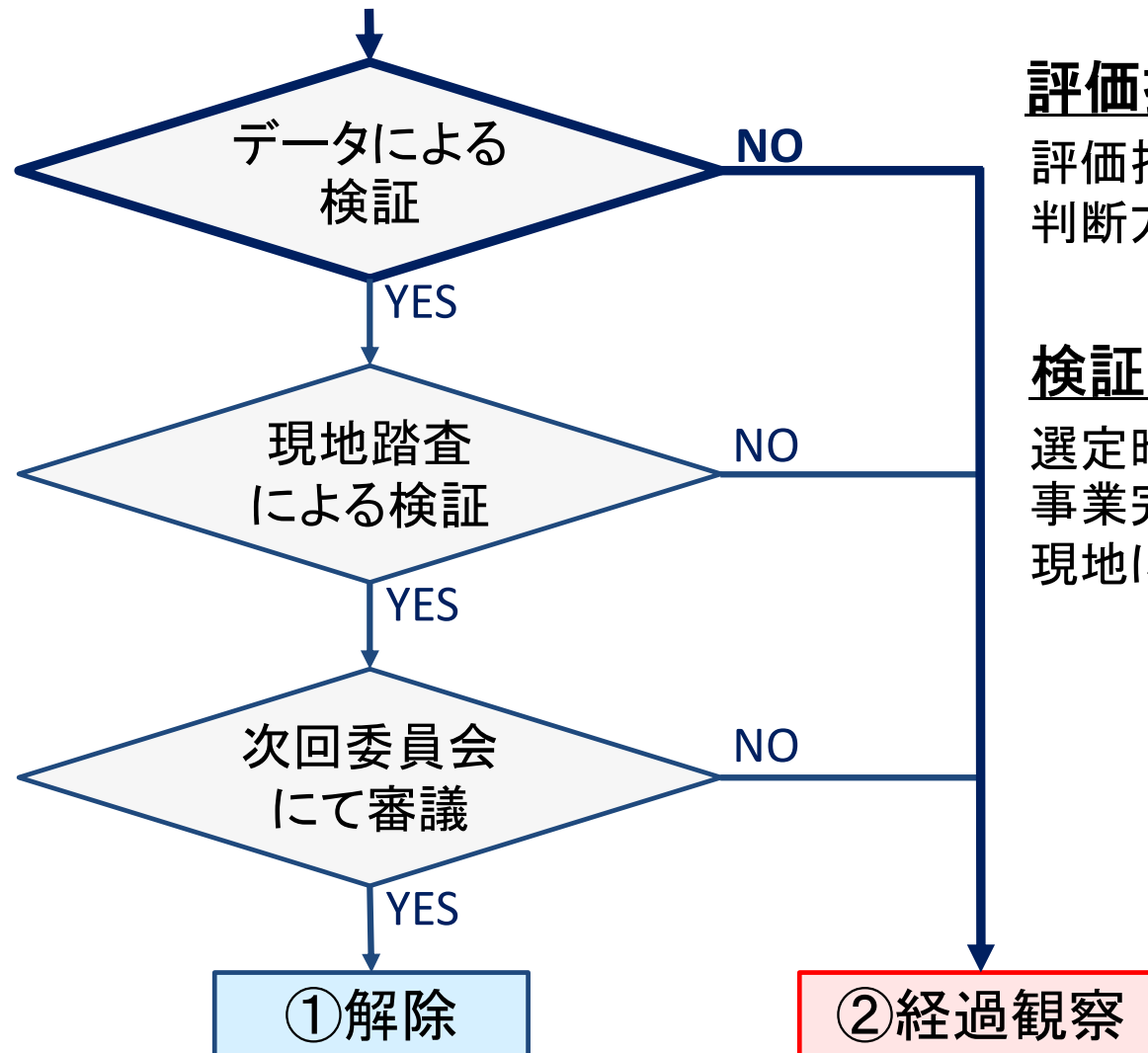
3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-5 対策完了から3年経過した主要渋滞箇所に関する検証【フロー①②】

- 主要渋滞箇所の解除検討として、以下のフローで分析し、検証する。
- 3か年の方向別の3指標を確認したところ、H31年が基準を上回っておらず、安定して課題解消に至ったと言えないことから、経過観察とすることを提案する。

■主要渋滞箇所の解除検討フロー

モニタリングでフロー①②に該当



評価指標とその判断方法

評価指標: 3か年の方向別の3指標。
判断方法: 基準(20km/h)を超過。

検証の着眼点

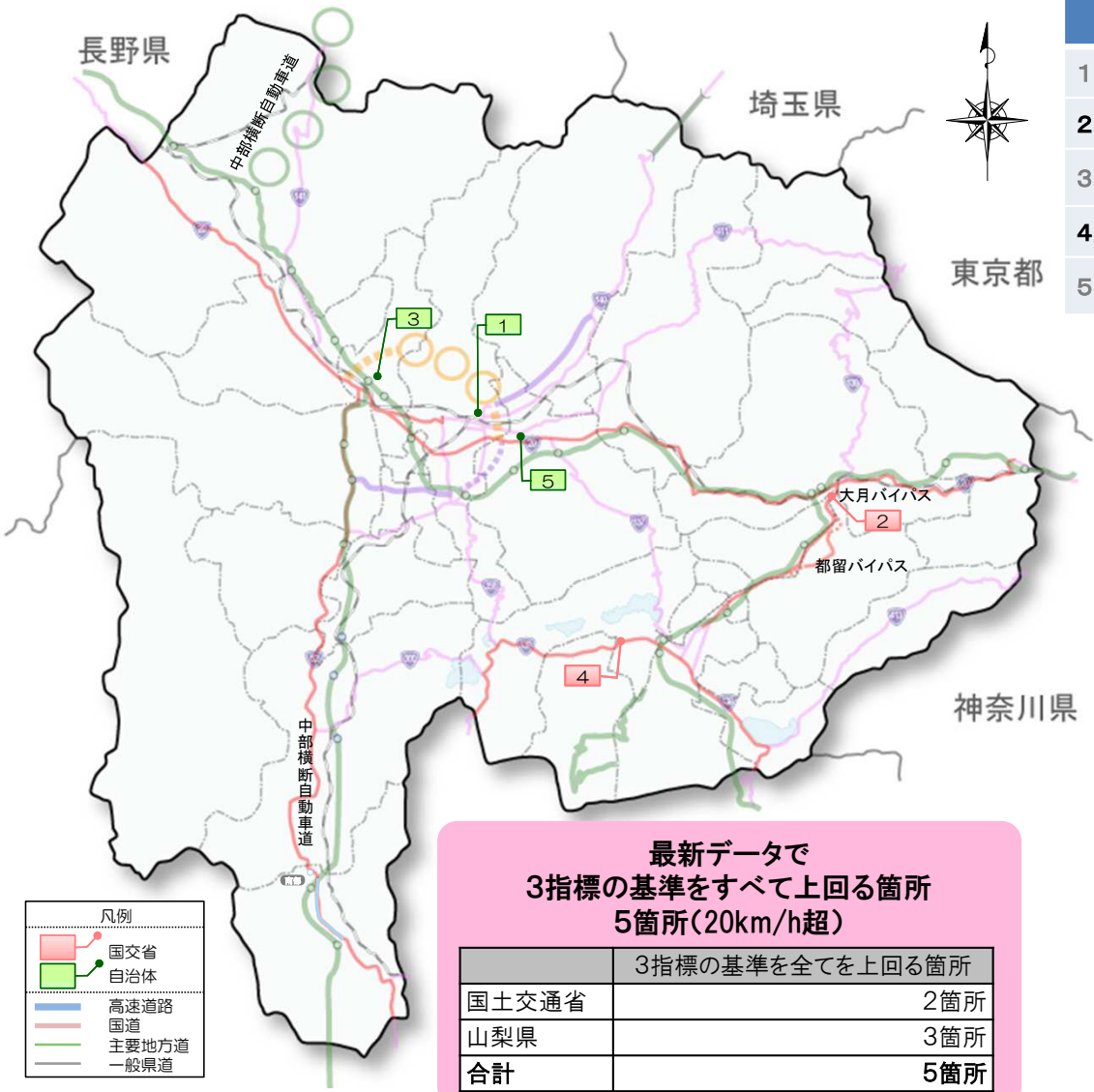
選定時の3指標から見て取れる課題が、事業完了によって解消しているのか、現地にて確認する。

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-6 短期対策を当面未対策とする候補箇所の検証【フロー④⑤】

○事業中、未事業の箇所のうち、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5箇所。
○そのうち、事業状況が未事業(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。

■該当する主要渋滞箇所の位置



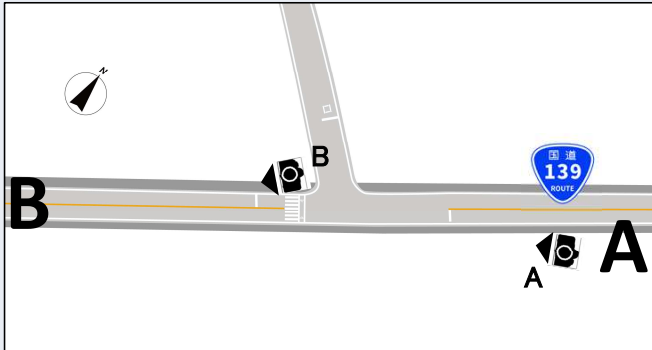
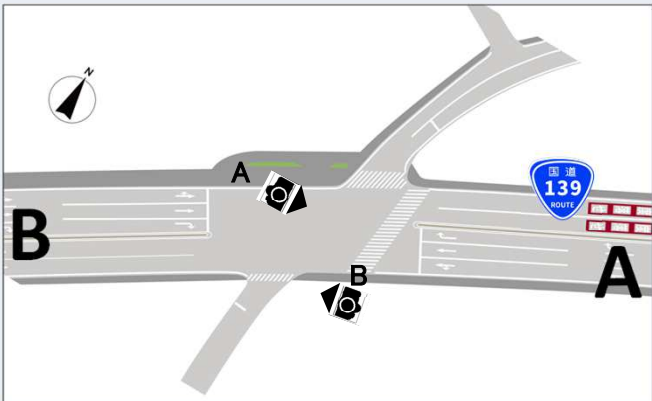
■該当する主要渋滞箇所の状況

	選定フロー	道路管理者	路線名	箇所名	市町村	事業状況
1	⑥	県	(主)甲府韮崎線	横根	甲府市	事業中
2	④⑤	国交省	国道139号	サンスポーツランド入口	都留市	未事業
3	⑥	県	(主)甲府韮崎線	大屋敷	甲斐市	事業中
4	④⑤	国交省	国道139号	(仮称)鳴沢村	富士河口湖町	未事業
5	⑥	県	(一)小石和市部線	(仮称)市部	笛吹市	事業中

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

3-6 短期対策を当面未対策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(富士河口湖町)。
 ○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予定。次回委員会にて結果を報告。

	箇所名 (路線名・市町村)	交差点図	現地写真	指標(R3)			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 34.2 B 35.2	31.7 31.7	33.7 34.6	○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(H31～R3)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。
2	(仮称)鳴沢村 (国道139号 ・富士河口湖町)		 	A 39.0 B 46.4	36.0 43.0	37.2 46.2	○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(H31～R3)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。

3. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

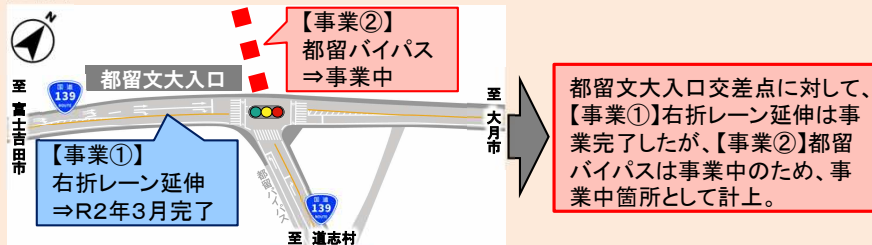
3-7 昨年度事業完了した主要渋滞箇所に関する検証【フロー③⑧】

○主要渋滞箇所のうち、事業完了・事業中箇所が約7割(事業完了箇所39箇所+事業中箇所130箇所)である一方、約3割が未事業。事業完了箇所39箇所のうち、令和2年に事業完了した箇所はなかった。
○そのため、事業完了による効果検証を行う箇所はない。

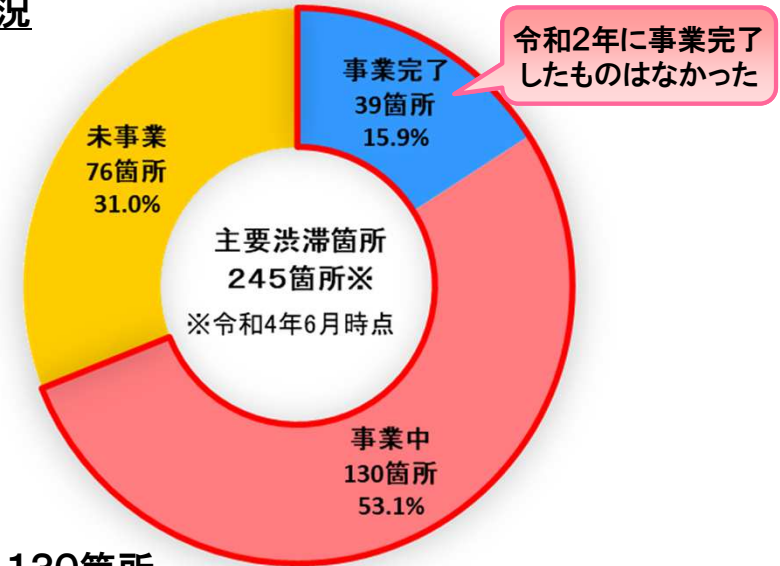
■事業完了の考え方

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「事業完了」と判断する。

○都留文大入口交差点の例



■事業進捗状況



■事業完了箇所 39箇所

事業主体	事業名	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20号 国母交差点改良 左折レーン設置(下)	2	平成24年12月完了
	国道52号 竜王駅前交差点改良 右折レーンの設置(上下)	1	平成23年11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
	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(右折レーン延伸)※1	1	令和2年3月完了
	中部横断自動車道	5	令和3年8月完了
山梨県	国道20号 大月バイパス	4	令和4年4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140号 井戸交差点改良事業(防災安全交付金)	1	平成25年3月完了
	斐崎南アルプス中央線 甲府市川三郷線 浅原橋架替	2	平成25年12月完了
	国道411号 笛吹橋拡幅工事 左折レーン設置	1	平成25年12月完了
	国道137号 吉田河口湖バイパス	12	平成27年3月完了
	国道20号 船山橋北詰交差点改良 左折レーン設置	1	平成28年3月完了
	甲府南アルプス線 関岡橋東詰交差点改良(左折レーンの設置)	1	平成28年6月完了
	国道141号 絵見堂交差点改良(左折レーンの設置)	1	平成28年7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
	甲府市川三郷線 西花輪交差点改良	1	平成28年11月完了
	甲府斐崎線 滝坂下今井線(I期)	1	平成29年7月完了
	国道411号 城東バイパスII期	10	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
	国道140号 西関東連絡道路(甲府山梨道路II期)	7	平成30年3月完了
	国道141号 相俣交差点改良(右折レーン設置)	1	平成30年6月完了
	甲府市川三郷線 田富西ランプ交差点改良(右折レーン設置)	1	平成31年2月完了
	甲府斐崎線 下宿交差点改良事業(左折レーン設置)	1	令和1年10月完了
	古府中環状浅原橋線(NTT西)	1	令和3年11月完了
	合計	66	27箇所重複

■事業中箇所 130箇所

事業主体	事業名	箇所数	備考
国土交通省	国道52号 貢川地区歩道整備	1	
	国道138号 新屋拡幅	5	
	国道52号 上石田改良	5	平成26年4月一部供用
	国道20号 一ツ谷交差点改良	1	
	国道20号 新山梨環状道路(北部区間1工区)	36	
	国道20号 新山梨環状道路(北部区間4工区)	64	
	国道139号 都留バイパス	3	昭和63年3月、平成5年8月、平成23年3月部分供用
山梨県	田富町敷島線(富竹I期)	1	
	山梨市駅南線(道路改良等)	1	
	古府中環状浅原橋線(柳町)	2	
	太田町蓬沢線他(遠光寺東)	2	
	新環状線が丘アクセス線	3	
	甲府南アルプス線 田富町敷島線(富竹II期新居)	3	平成19年4月一部供用
	和戸町竜王線(城東2丁目・中央5丁目)	7	
	国道140号 新山梨環状道路(東部区間)	12	
	甲斐中央線 竜王中学校南交差点改良事業	1	
	国道358号 上今井〜伊勢2丁目交差点改良	2	
	合計	149	19箇所重複

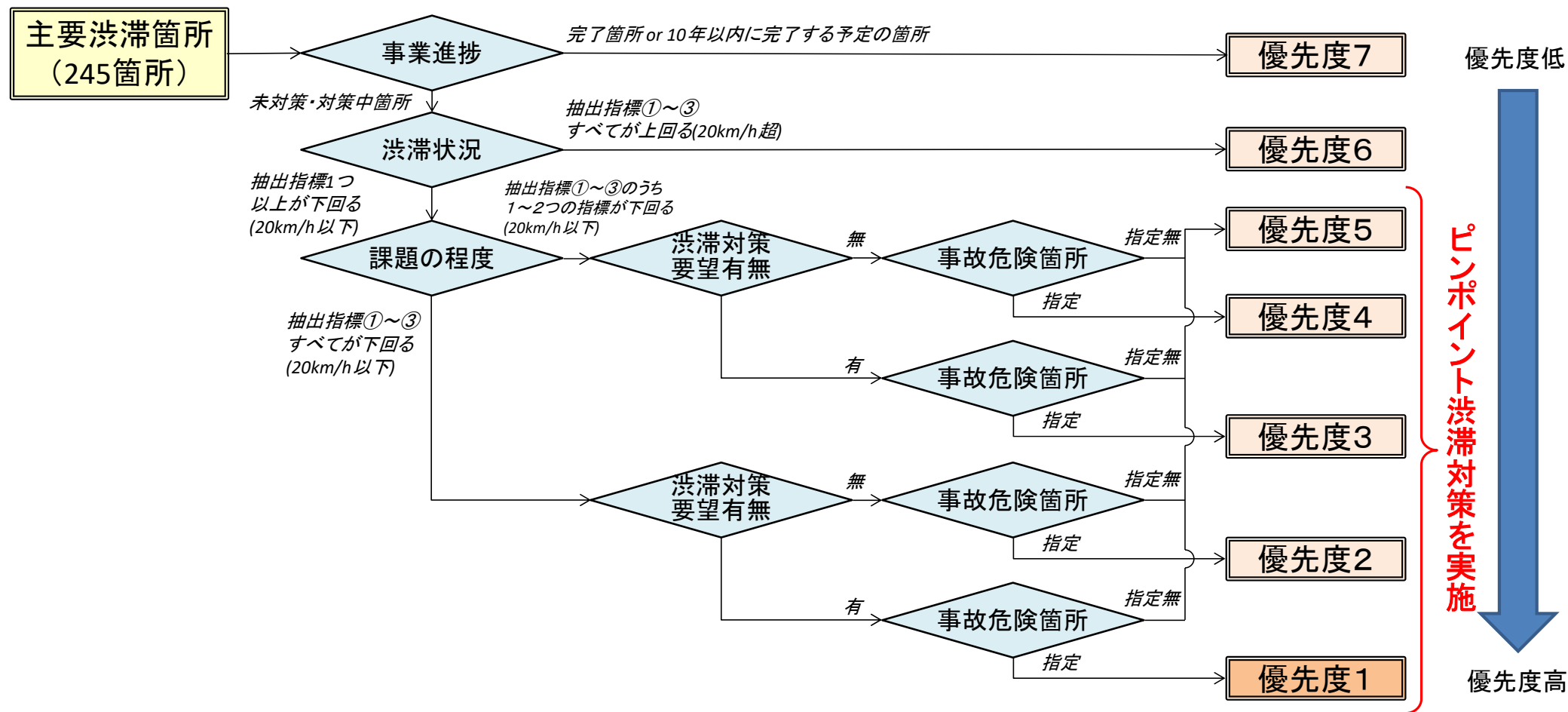
■未事業箇所 ⇒76箇所

※1: 事業完了による効果を本年度に検証する箇所。ただし都留文大入口交差点は都留バイパスが事業中のため検証しない。

4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-1 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が高いものと判定。



【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

4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-3 対策内容を検討する箇所を選定

○H31年度は、優先度1～4の19箇所、優先度5の1箇所の計20箇所を検討。
 ○R2年度以降は、優先度5の平日昼間12時間速度の低い順に9～10箇所を検討。
 ○本年度は、優先度5の山梨県管理道路を対象に、9箇所を選定。

■優先度1～4

■優先度5

国土交通省管理

山梨県管理

優先度	No	主要渋滞箇所	道路 管理者	No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)	No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)	No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)	No	主要渋滞箇所	道路 管理者	平日 昼間 12時間 速度 (km/h)
1	208	一ツ谷	国交省	244	上野原市役所前	国交省	4.4	146	押原小北	山梨県	5.0	173	中央協撰所	山梨県	9.9	28	石和温泉郷東入口	山梨県	15.7
	4	国母	国交省	79	東恋路	国交省	5.1	88	豊積橋南	山梨県	5.4	210	韭崎インター西	山梨県	10.0	169	浅原橋東詰	山梨県	16.2
	12	船山橋北詰	国交省	69	忍野入口	国交省	6.0	181	飯喰東	山梨県	5.9	119	検察庁南	山梨県	10.3	132	(仮称)大里町2	山梨県	16.5
2	100	(仮称)小笠原	山梨県	84	(仮称)船津	国交省	7.8	131	築地新居	山梨県	5.9	225	長塚中	山梨県	10.7	171	(仮称)大里町3	山梨県	16.9
	102	十五所	国交省	92	寿団地入口	国交省	8.3	191	等々力	山梨県	6.8	168	乙黒	山梨県	10.7	239	須玉インター入口	山梨県	17.4
	206	本町	山梨県	78	船津登山道入口	国交省	11.8	95	河口湖美術館前	山梨県	7.1	166	朝日三丁目	山梨県	10.8	209	東中学校前	山梨県	17.4
	246	新町	国交省	103	十日市場	国交省	14.2	126	朝日町ガード南	山梨県	7.3	94	(仮称)河口	山梨県	11.2	82	愛染通り	山梨県	17.5
	242	上野原高校入口	国交省	90	下の水	国交省	14.6	151	徳行立体北	山梨県	7.7	77	船津三叉路	山梨県	11.3	25	金鳥居	山梨県	18.2
	241	(仮称)上野原1	国交省	3	中小河原※	国交省	14.9	142	信玄橋東詰	山梨県	7.9	247	向町中	山梨県	11.3	35	上今諏訪	山梨県	18.3
	34	新町二丁目	国交省	243	(仮称)上野原2	国交省	17.9	74	中曽根	山梨県	8.0	91	乳ヶ崎北	山梨県	11.5	228	大下条	山梨県	18.6
	190	柏尾	国交省	52	猿橋小入口	国交省	18.4	221	中下条	山梨県	8.0	111	万才橋西	山梨県	12.1	76	小明見	山梨県	18.6
3	8	向町2	国交省	224	(仮称)下今井2	国交省	18.8	73	富士山駅前	山梨県	8.3	238	薬師堂橋東詰	山梨県	12.3	18	乳ヶ崎南	山梨県	21.5
	40	貢川2丁目	国交省	213	(仮称)下今井1	国交省	21.0	109	山梨大学病院入口	山梨県	8.4	99	(仮称)都留	山梨県	13.1	46	飯喰	山梨県	22.9
4	67	本栖	国交省	204	峡北消防本部西	国交省	23.2	145	浅原橋西	山梨県	8.5	180	(仮称)大里町1	山梨県	14.2	134	(仮称)今諏訪	山梨県	24.1
	101	六科	山梨県	96	上暮地白糸	国交省	27.1	207	(仮称)水神	山梨県	8.5	89	(仮称)浅利	山梨県	14.2	61	開国橋西	山梨県	25.7
	53	富士見バイパス北	国交省					194	若宮	山梨県	8.6	87	三郡橋北	山梨県	14.7	93	(仮称)浅川	山梨県	27.0
	57	山中湖西	国交省					148	信玄橋西詰	山梨県	9.3	6	武田	山梨県	14.9	81	(仮称)忍草2	山梨県	28.8
	56	大田和	国交省					202	御勅使工業団地入口	山梨県	9.5	72	お茶屋町東	山梨県	15.4	85	平野	山梨県	33.8
	55	ひばりが丘	国交省					108	流通センター北	山梨県	9.8	75	新倉	山梨県	15.6				

 : H31年度に検討済み
 : R2年度に検討済み
 : R3年度に検討済み
 : 本年度検討
 【出典】平日昼間12時間速度：平成29年1～12月の民間プローブデータ

4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-4 R3年度に検討したピンポイント渋滞対策箇所の状況

- R3年度に対策検討した主要渋滞箇所9箇所の状況は以下の通り。
- 隣接交差点に課題がある国交省管理4箇所は、隣接交差点において課題抽出と対策検討を実施。
- 次回委員会にて進捗状況を報告する。

主要渋滞箇所名	管理者	市町村	検討状況
(仮称)下今井2	国交省	甲斐市	【R3】 隣接交差点に課題があるため、 検討しない  【R4】 隣接交差点について検討
(仮称)下今井1		甲斐市	
峡北消防本部西		韮崎市	
上暮地白糸		富士吉田市	
押原小北	山梨県	昭和町	協議中
飯喰東		昭和町	協議中
築地新居		昭和町	協議中
豊積橋南		中央市	交差点改良事業中
等々力		甲州市	周辺のネットワーク整備により 渋滞がみられないため検討しない

4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討

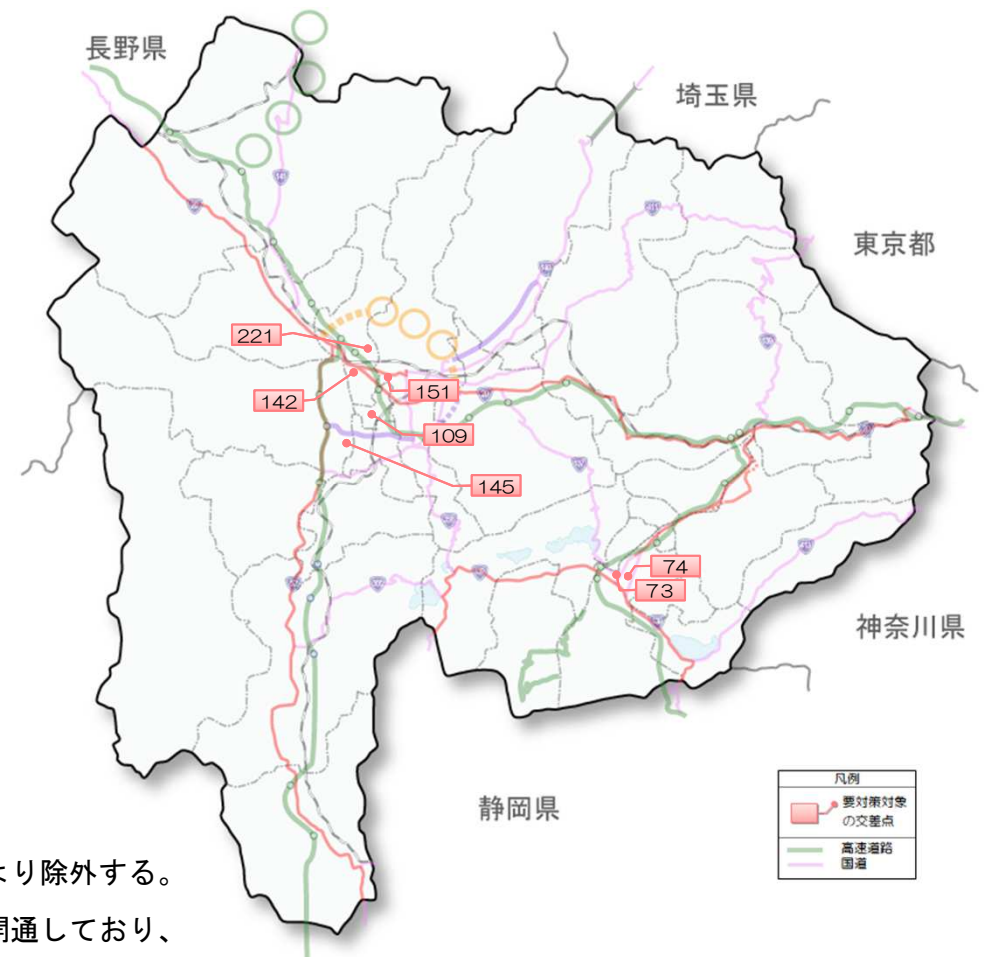
OR4年度に短期対策の検討を実施する箇所は、以下の7箇所。

■短期対策の検討を実施する渋滞対策箇所

No.	主要渋滞箇所	管理者	所在市区町村
151	徳行立体北	山梨県	甲府市
142	信玄橋東詰		甲斐市
74	中曽根		富士吉田市
221	中下条		甲斐市
73	富士山駅前		富士吉田市
109	山梨大学病院入口		昭和町
145	浅原橋西		南アルプス市

※1 美術館前交差点については、地元自治体へ移管したことより、検討箇所より除外する。

※2 朝日町ガード南交差点については、朝日町ガードの並行路線がR3年3月に開通しており、短期対策を検討する必要がないことから、検討箇所から除外する。



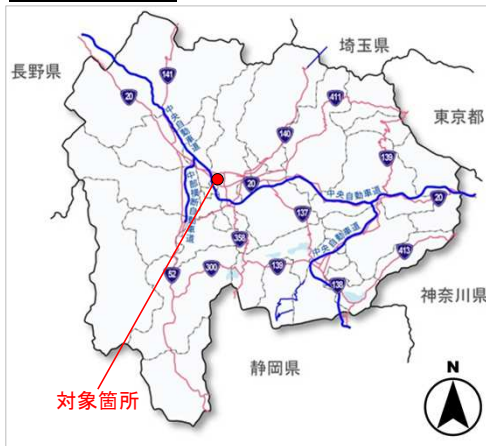
4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

① (主) 甲府南アルプス線 徳行立体北

- 徳行立体北交差点は、(主) 甲府南アルプス線に位置し、平日朝夕に北行きの交通が集中。
- 国道52号の交差部から連続する交差点がボトルネックとなり、その結果、先詰まりで速度が低下。

■位置図



■広域図



■写真



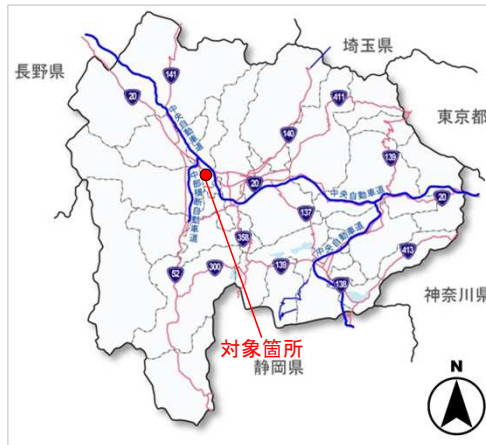
4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

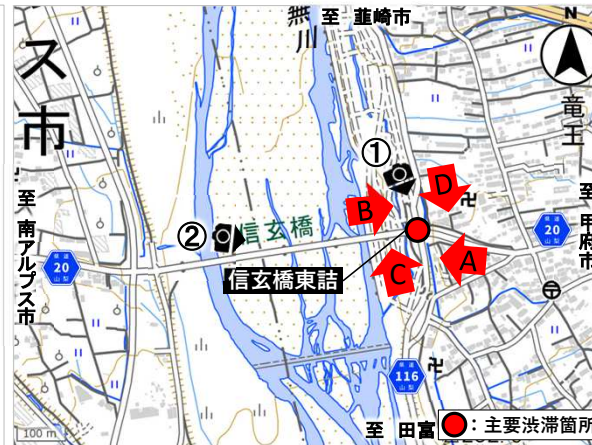
② (主)甲斐早川線 信玄橋東詰

- 信玄橋東詰交差点は、釜無川を渡河する(主)甲斐早川線と、川沿いの(一)臼井阿原竜王線の交差点。
- 平日朝夕に渡河部へ交通が集中し、とくにB方向では信玄橋東詰交差点を先頭に渋滞が発生。
- C・D方向は上り勾配かつ線形の悪い道路が信玄橋東詰交差点に接続し、速度が低下。

■位置図



■広域図



■写真



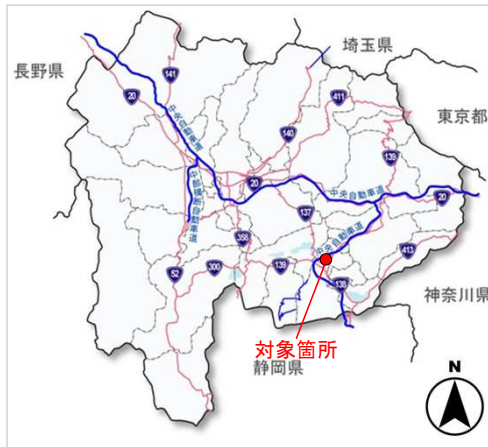
4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

③ 国道139号 中曽根

○中曽根交差点は、国道139号と(一)山中湖忍野富士吉田線の交差点。
○特に渋滞は発生していなかった。

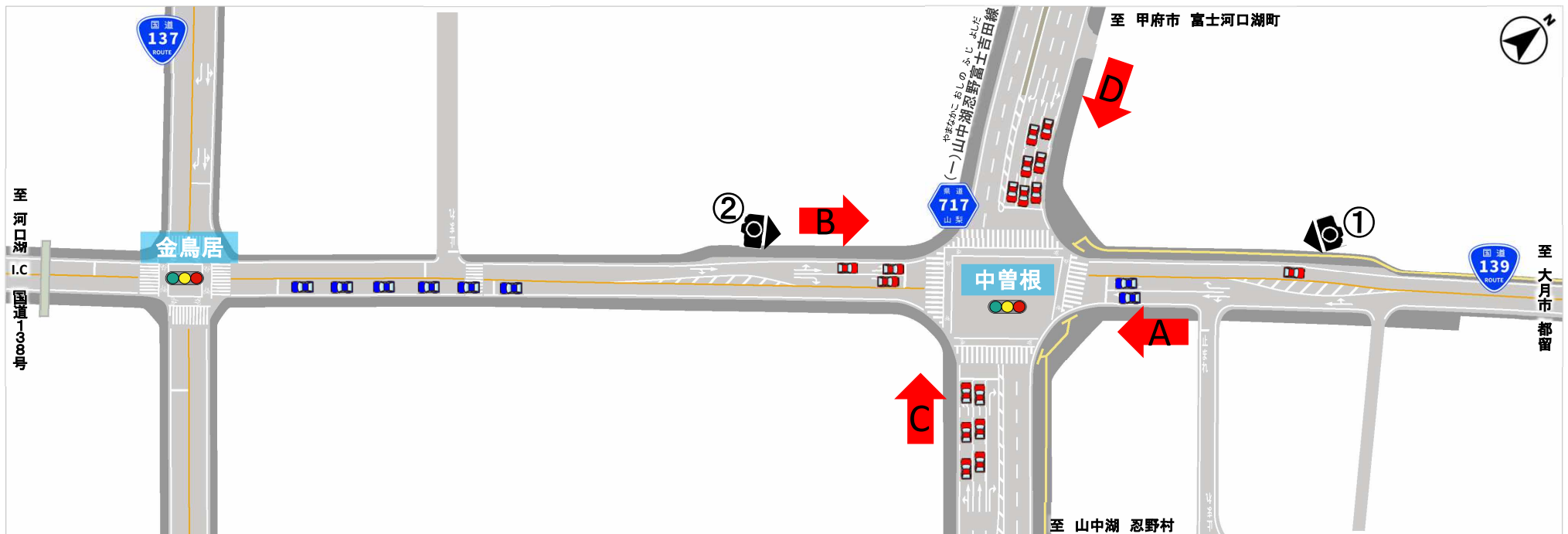
■位置図



■広域図



■写真



4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

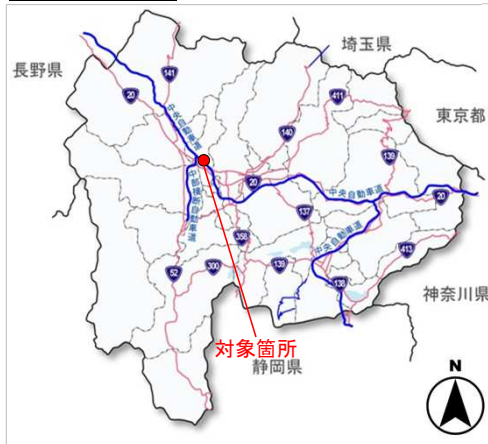
④ (主)甲斐中央線 中下条

○中下条交差点は、(主)甲斐中央線と市道の交差点。市道の車線数が増減する箇所に位置。

○C方向は車線数減少により、交差点を先頭に滞留が発生。

○OD方向は信号交差点近接により、先詰まりが発生。

■位置図



■広域図



■写真



4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

○富士山駅前交差点は、国道139号にある富士山駅を出入りする交差点。
○道路幅員が狭小なため、隣接交差点まで低速状態が発生。
○右折して富士山駅に流入する車両により、直進阻害が発生。

■写真



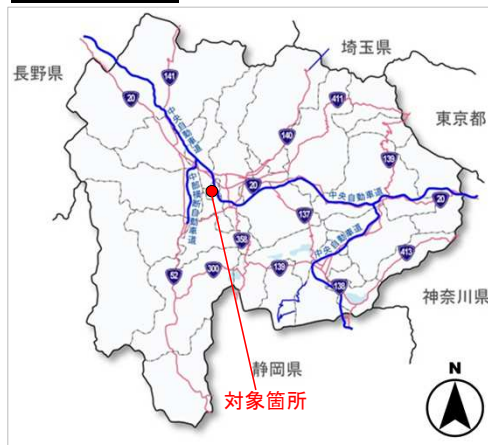
4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

⑥ (主) 甲府市川三郷線 山梨大学病院入口

- 山梨大学病院入口交差点は、(主)甲府市川三郷線と複合商業施設と大学病院を結ぶ市道に位置。
- 平日休日ともに朝夕において全方向で渋滞が発生。
- 特に市道は、JR身延線を横断する交通集中による渋滞や、複合商業施設からの交通による渋滞が発生。

■位置図



■広域図



■写真



4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

4-5 R4年度のピンポイント渋滞対策の検討箇所

⑦ (主) 韮崎南アルプス中央線 浅原橋西

- 浅原橋西交差点は、橋詰部に位置する交差点でA⇔B方向が主方向で、青時間を多く分配。
- B方向は右折車列が滞留し直進車を阻害。ソフト対策として、案内看板で甲府方面の車両に対して、直進し新山梨環状道路の利用・誘導を実施中。

■位置図



■広域図



■写真



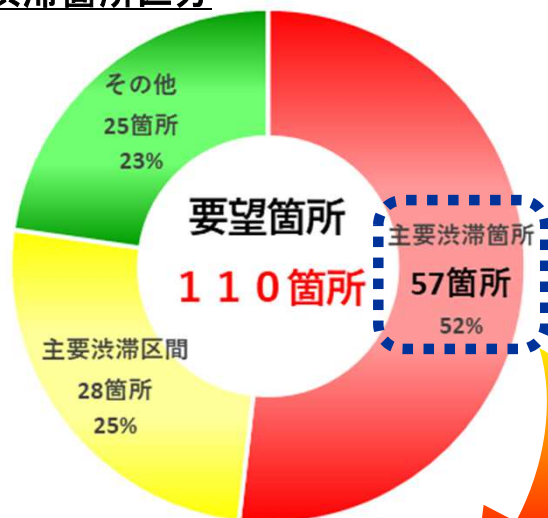
2. その他

5. 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

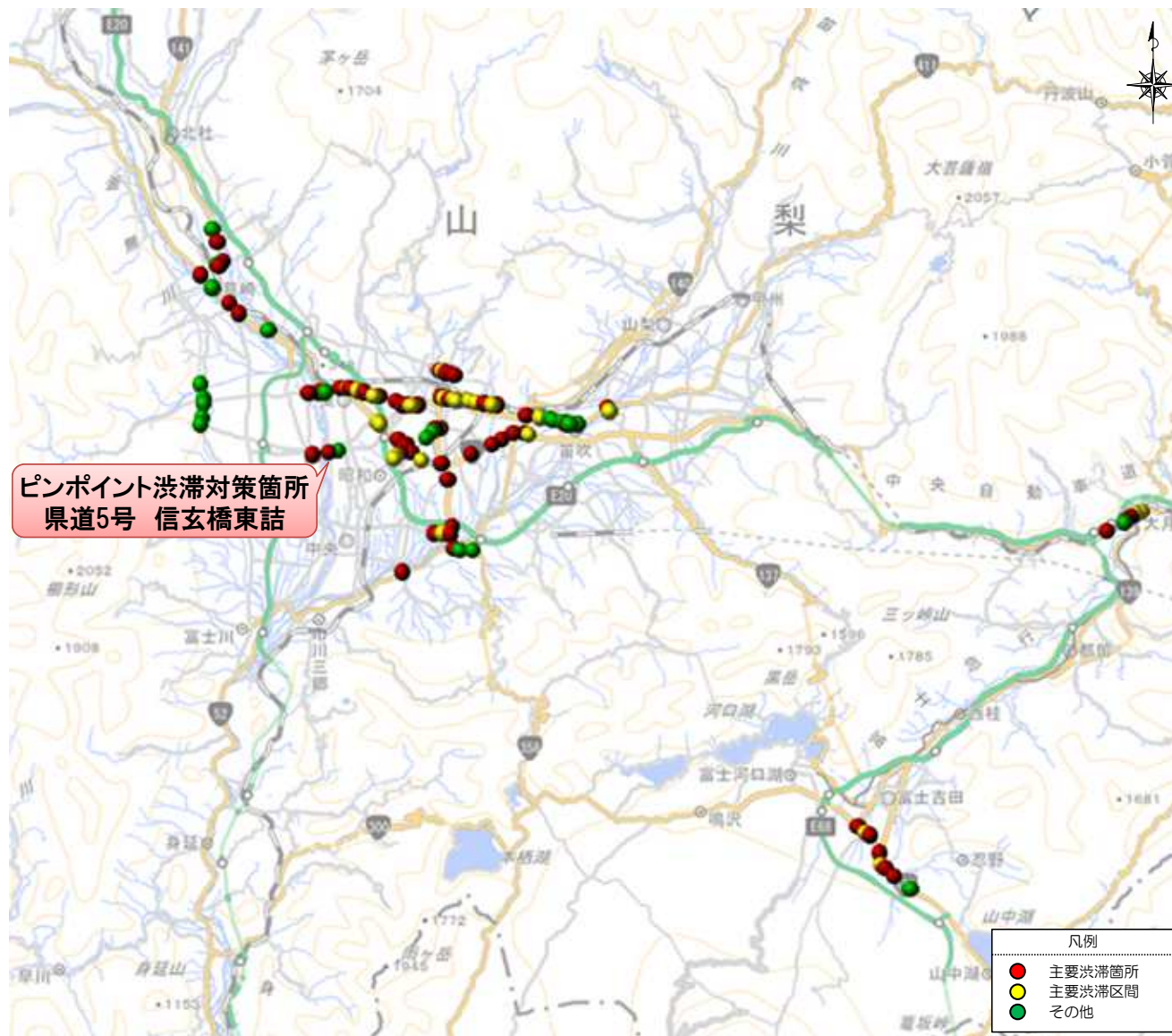
5-1 全国道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所

○R3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。

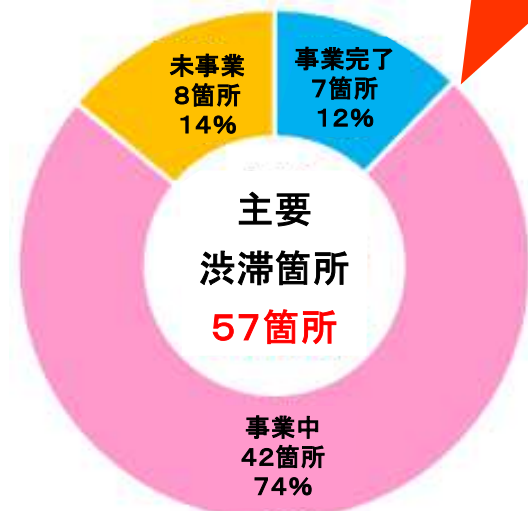
■渋滞箇所区分



■位置図



■事業進捗状況



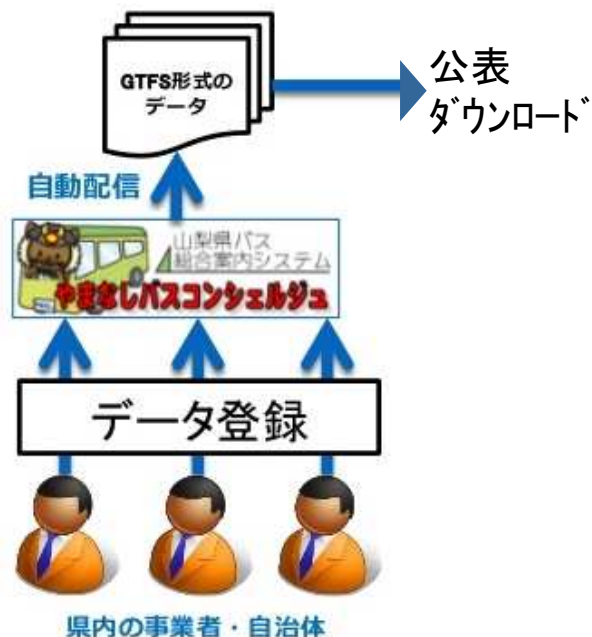
※令和3年6月時点

6. バスデータの活用方法の検討

6-1 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

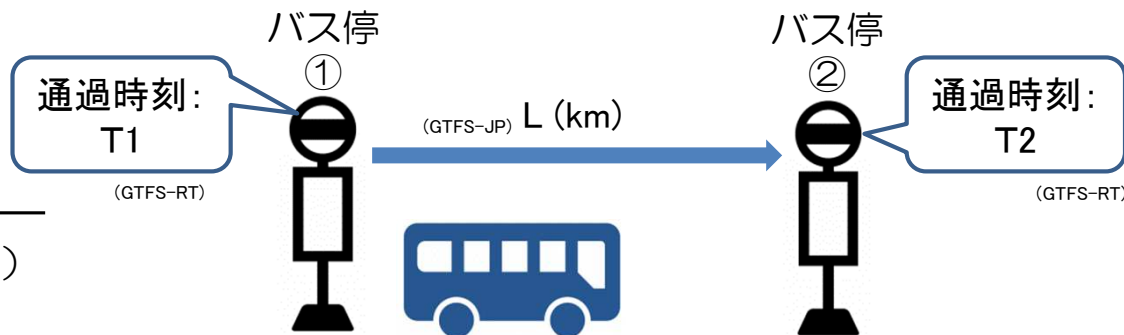
いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

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

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



事業が完了した路線の並行区間において、バス路線が存在し、効果検証が可能な路線を選定し、分析を検討。 31

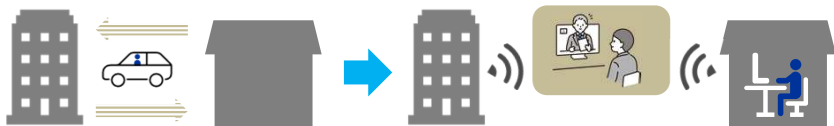
7. TDM施策に関する検討

7-1 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。

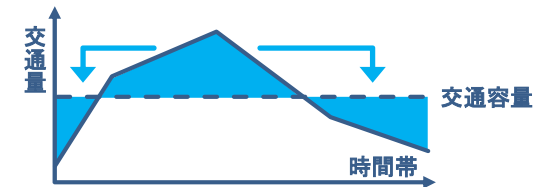
移動発生源の調整

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。



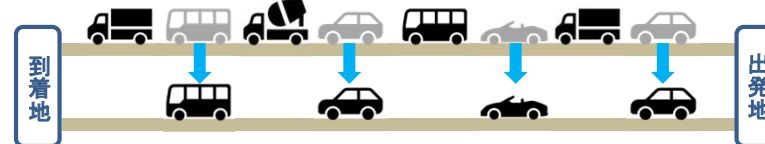
移動時間の分散化

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。



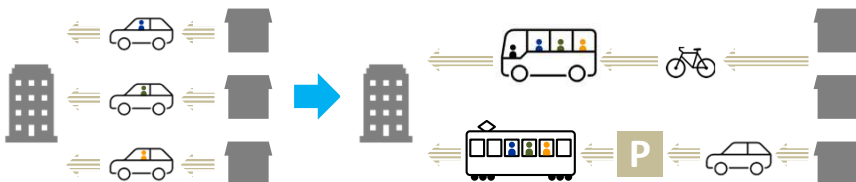
移動経路の変更

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。



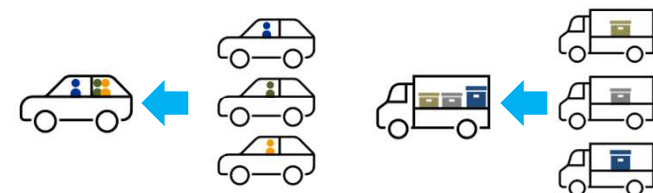
交通手段の変更

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。

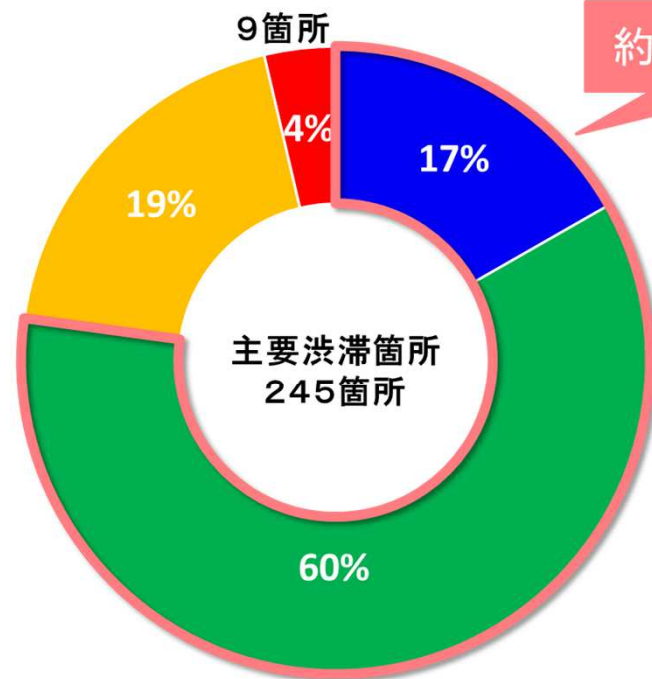


7. TDM施策に関する検討

7-2 コロナ禍における主要渋滞箇所の渋滞状況

- コロナ禍において、感染防止のための交通行動の変化が発生し、渋滞が緩和・解消。
- 上記の実績から、TDM施策の実施により、渋滞の緩和・解消の効果が期待。

■主要渋滞箇所の渋滞状況



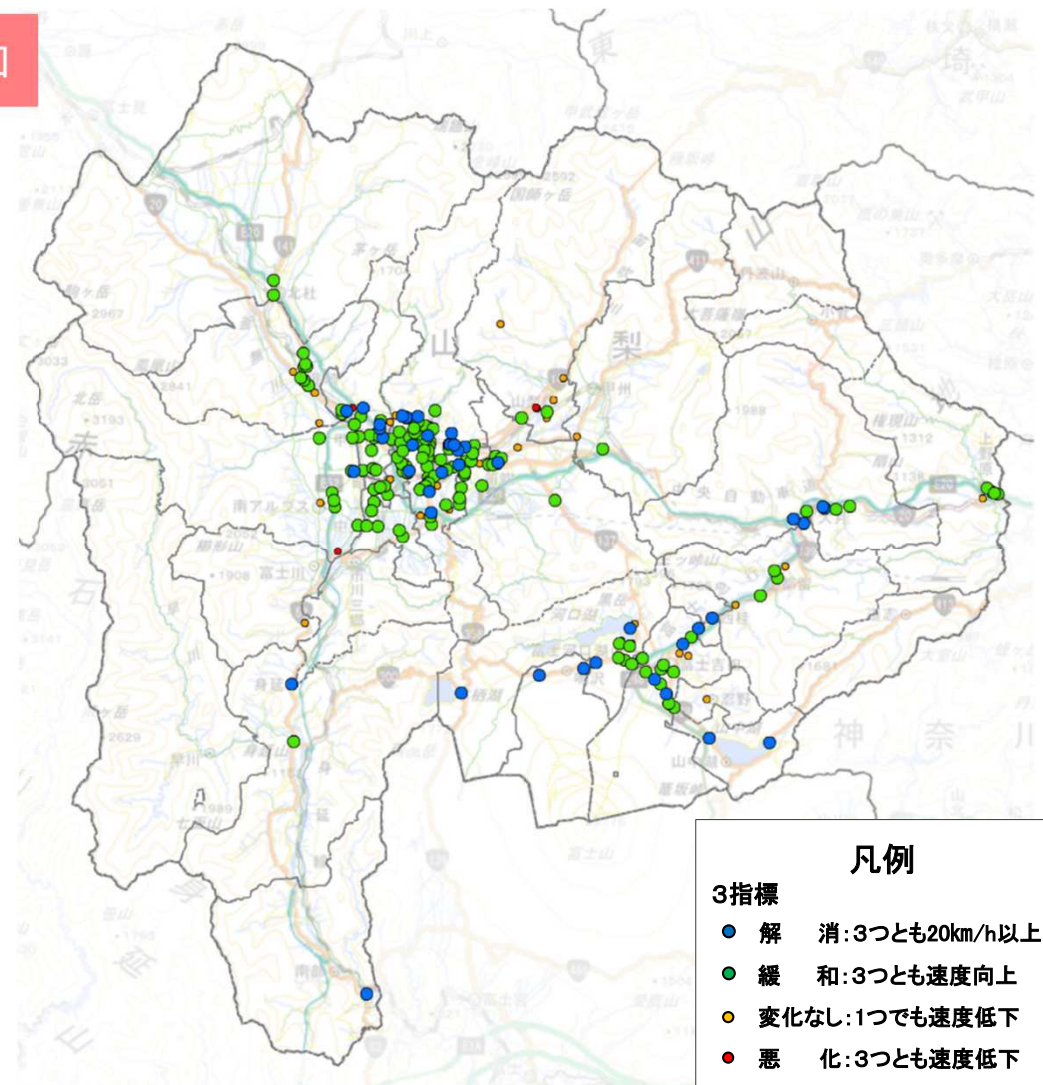
■ a. 解消 ■ b. 緩和 ■ c. 変化無 ■ d. 悪化

- | | |
|--------|--------------------------|
| a. 解消 | 3指標※1全てで速度が20km/hを上回った箇所 |
| b. 緩和 | 解消を除き、3指標全てで速度向上した箇所 |
| c. 変化無 | 悪化を除き、1指標でも速度低下した箇所 |
| d. 悪化 | 3指標全てで速度低下した箇所 |

【※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

■緩和・解消した主要渋滞箇所



7. TDM施策に関する検討

7-3 山梨県におけるTDM施策の取組み

○現在、甲府市内では、朝タピーク時の渋滞緩和を図るため、サイクル・アンド・ライド駐輪場を設置。

■サイクル・アンド・ライドの取組み

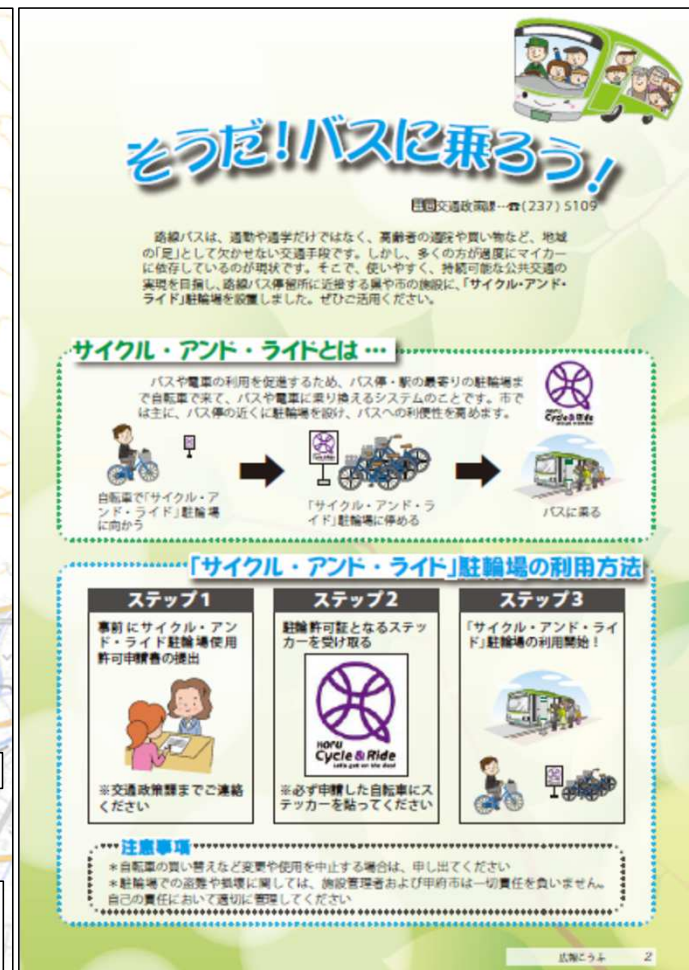
○実施箇所



国道52号にある山梨県立美術館の駐輪場



○広報誌



【出典】甲府市HP <https://www.city.kofu.yamanashi.jp/kotsusesaku/saikuruandoraido.html>

8. 第25回委員会にむけて

8-1 次回委員会での報告事項

○次回委員会では、下記について報告を行う。

- ・短期対策を当面未対策とする候補箇所のヒアリングによる検証結果
- ・R4年度のピンポイント渋滞対策箇所(山梨県管理7箇所)の対策検討状況
- ・R3年度のピンポイント渋滞対策箇所について報告
 - 【国交省管理の4箇所】 隣接交差点における、対策の検討状況を報告
 - 【山梨県管理の4箇所】 ピンポイント渋滞対策の検討状況を報告

<参考> 法雲寺橋復旧・大月バイパス開通による交通状況

OR4年4月3日に令和元年東日本台風(台風19号)により被災した国道20号法雲寺橋が復旧。
OR4年4月23日に国道20号 大月バイパスの都留高校南から大月インター入口間が開通し、全線開通。

■開通の概要

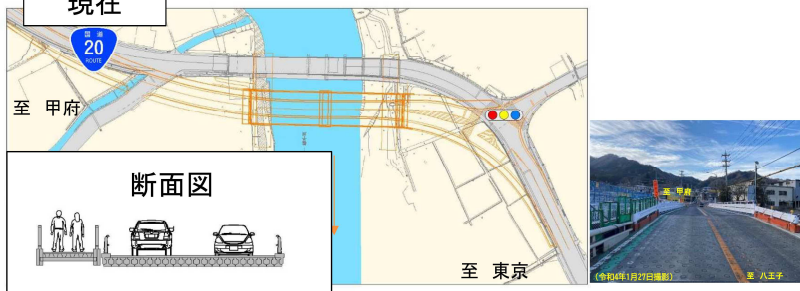
国道20号「法雲寺橋」の復旧経緯

《これまでの経緯》

- 令和1年10月12日 異常出水により橋脚が沈下、路面段差が発生したため通行止め
- 令和1年10月17日 応急復旧工事に着手
- 令和1年11月29日 応急仮設橋を活用し、応急復旧が完了。
- 令和3年 2月26日 仮設歩道橋が完成
- 令和4年 4月 3日 復旧完了新橋への切り替え予定

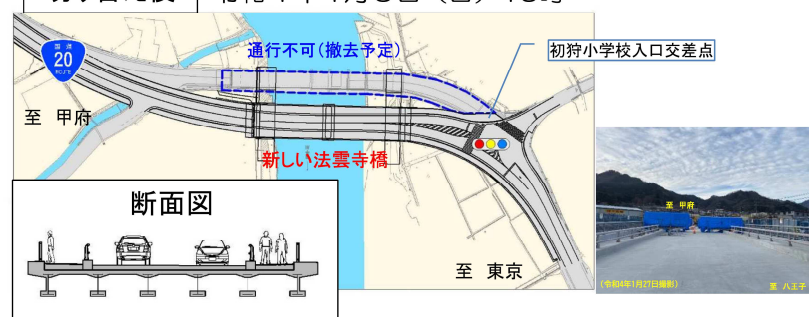
国道20号「法雲寺橋」の新橋への切り替え内容

現在



切り替え後

令和4年4月3日(日) 15時～



※交通切り替え後は、引き続き旧橋の撤去工事を進めて参ります。

国道20号 大月バイパスの概要

■計画概要

- 路線名 国道20号 大月バイパス
- 区間 自) 山梨県大月市駒橋 至) 山梨県大月市大月町花咲
- 延長 3.2km
- 車線名 2車線
- 道路規格 第3種第2級
- 設計速度 60km/h
- 幅員 10.0～16.0m

■位置図



■平面図



■横断面図 (単位:m)

