資料2

# 渋　滞　対　策

令和5年9月1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

# 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】

**H24**

- ○今後の渋滞対策検討の方針
- ○交通基礎データの共有、意見交換　等
  - 第10回会議の開催（H24・6・28）
- パブリックコメントの実施
- ○主要渋滞箇所の候補の選定
  - 第11回会議の開催（H24・8・9）
- ○パブリックコメント等を含めた箇所の特定
  - 第12回会議の開催（H24・12・20）

（H24・11・9～18）

**H25**

- 主要渋滞箇所の公表（246箇所）
- ○渋滞対策の基本方針の検討
  - 第13回会議の開催（H25・6・18）

（H25・1・24）

**H26**

- 渋滞対策の基本方針の公表
- ○「道路を賢く使う」観点での渋滞対策のあり方
- ○優先対策箇所の選定方法・考え方
- ○最新データによるモニタリング結果等の報告
  - 第14回会議の開催（H26・8・25）

（H26・1・24）

…

**H31**

- ○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回会議の開催（R1・8・2）
- ○当該年度に実施した対策の状況
- ○次年度に実施する渋滞対策方針
- ○道路利用者会議からの渋滞対策要望箇所の概要
  - 第19回会議の開催（H31・3・15）

**R2**

- ○当該年度に実施した対策の状況
- ○プローブデータ移行について
- ○渋滞対策の進捗状況確認
- ○主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）
- ○渋滞対策の進捗状況確認
- ○渋滞対策箇所の効果確認
- ○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
- ○コロナ情勢に伴う交通状況分析
  - 第21回会議の開催（R2・8・27）

**R3**

- ○当該年度に実施した対策の効果検証
- ○次年度に実施する対策箇所方針の議論
- ○主要渋滞箇所の見直し
  - 第22回会議の開催（R3・3・24）

**R4**

- ○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（交通需要マネジメント）施策に関する検討
  - 第23回会議の開催（R4・3・24）
- ○第23回委員会意見への対応
- ○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
- ○バスデータの活用方法の検討
- ○TDM（交通需要マネジメント）施策に関する検討
  - 第24回会議の開催（R4・8・24）

**R5**

- ○第24回委員会意見への対応
- ○主要渋滞箇所の見直し（短期対策を当面未実施とする箇所の検討状況）
- ○次年度に実施するピンポイント渋滞対策箇所方針の議論
- ○当該年度に実施したピンポイント渋滞対策の報告
- ○道路利用者会議等からの渋滞箇所対策要望箇所の検討
- ○TDM（交通需要マネジメント）施策に関する検討
  - 第25回会議の開催（R5・3・14）
- ○第25回委員会意見への対応
- ○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
- ○バスデータの活用方法の検討
- ○TDM（交通需要マネジメント）施策に関する検討
  - 第26回会議の開催（R5・9・1）

**R6**

- ○令和5年度のピンポイント対策箇所（山梨県管理9箇所）の対策検討状況　第27回会議の開催（R6・2・●●）
- ○短期対策を当面未対策とする候補箇所の検証結果

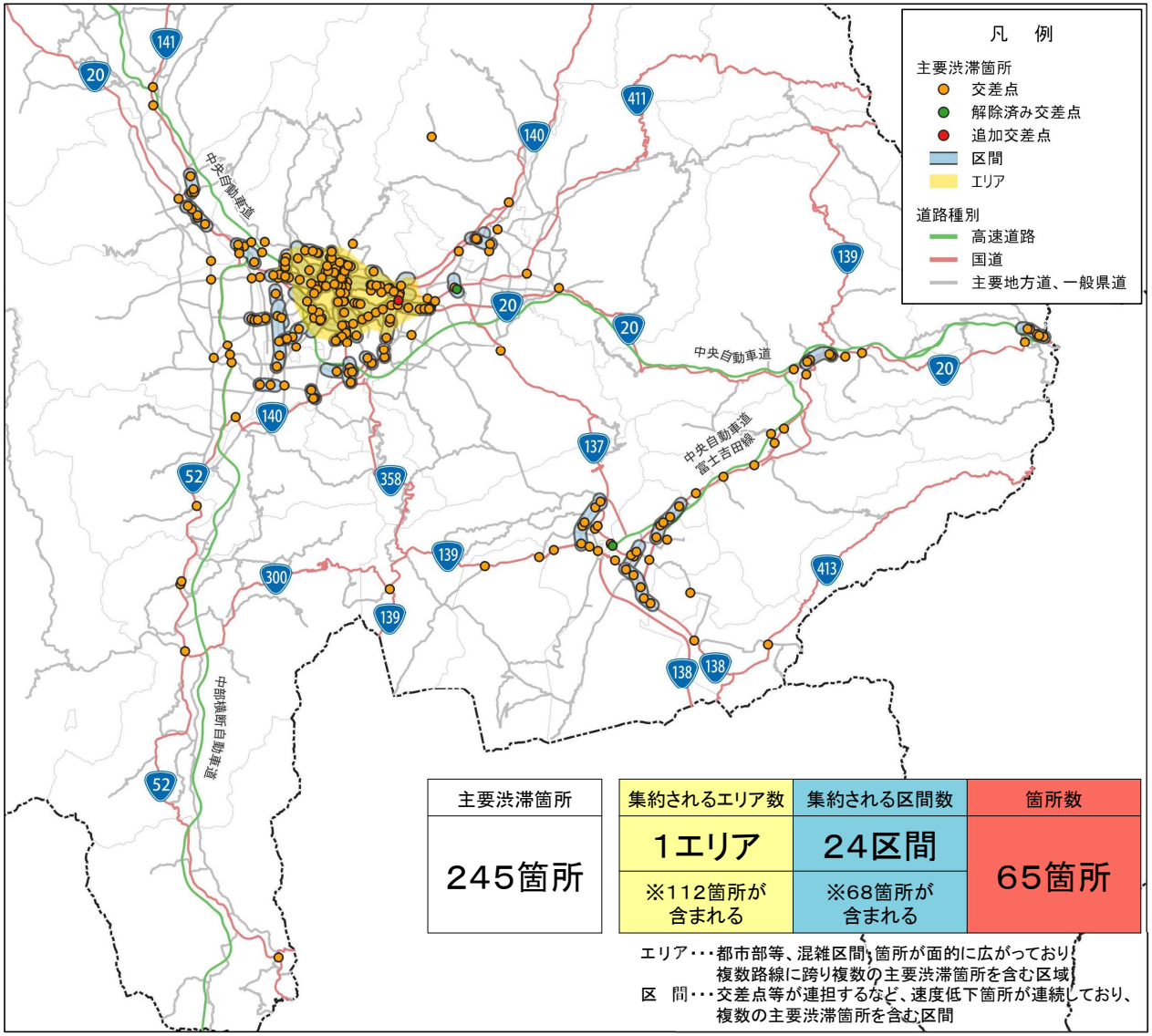
# 1. 委員会の検討経緯と今回の論点

## 1-1 これまでの検討経緯

### 【主要渋滞箇所の選定状況】

○山梨県の主要渋滞箇所は246箇所（一般道路）を選定し、平成28年7月に1箇所（（仮称）川中島交差点）、平成29年7月に1箇所（（仮称）新倉1交差円）を解除。平成30年7月に1箇所（向町中交差点）を追加。現在全245箇所。

### ■主要渋滞箇所




| 主要渋滞箇所 | 集約されるエリア数 | 集約される区間数 | 箇所数 |
|---|---|---|---|
| 245箇所 | 1エリア<br>※112箇所が含まれる | 24区間<br>※68箇所が含まれる | 65箇所 |

エリア・・・都市部等、混雑区間、箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
区　間・・・交差点等が連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

### ■主要渋滞箇所解除一覧

| 交差点名 | 箇所住所 | 対策事業 | 解除年度 |
|---|---|---|---|
| （仮称）川中島 | 笛吹市 | 一宮山梨線バイパス<br>笛吹橋拡幅 | H28 |
| （仮称）新倉1 | 富士吉田市 | 吉田河口湖バイパス | H27 |

### ■主要渋滞箇所追加一覧

| 交差点名 | 箇所住所 | 追加原因 | 追加年度 |
|---|---|---|---|
| 向町中 | 甲府市 | 大規模商業施設立地 | H30 |

## 1-2　今回の論点

○今回の論点は大きく5項目

### 2.第25回委員会意見への対応

・第25回委員会の内容の振り返り　等

### 3.主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

・主要渋滞箇所と令和4年度に完了した各道路管理者の渋滞対策
・コロナ禍における山梨県内の交通状況
・主要渋滞箇所の追加・解除検討及びモニタリングの結果

### 4.ピンポイント渋滞対策の検討状況

・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度設定と実施状況
・本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討

### 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

# 第25回委員会の振り返り

**＜開催日時＞**
令和 5年3月14日（火） 10時00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
- 第24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検討状況
- 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
- TDM施策に関する検討
- 第26回委員会に向けて

第25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箇所の検討状況について＞**

- 短期対策を当面未対策とする2箇所（国道139号サンスポーツランド入口交差点、国道139号勝山交差点（旧：（仮称）鳴沢村交差点）について、経過観察とすることで了承。
- 大月バイパスの開通に伴い、都留高校南交差点で渋滞しているため、対策を検討頂きたい。
- 大月市立病院入口交差点周辺が令和5年度対策実施予定とあるが、バイパス開通により、交通が転換したので、対策する必要は特にないと考えている。

**＜ピンポイント渋滞対策の検討状況について＞**

- 富士山駅前交差点の対策について、時差式信号現示の実施は困難であると考えるため、継続して対策を検討してほしい。
  *⇒引き続き対策内容について検討* ⇒ 4-5にて説明
- ETC2.0データの旅行速度以外の経路情報などを活用して、面的な交通の変化を捉えることで、有効な対策案を検討いただきたい。
  *⇒走行経路分析を実施し、有効性を検討* ⇒ 4-5にて説明

**＜その他＞**

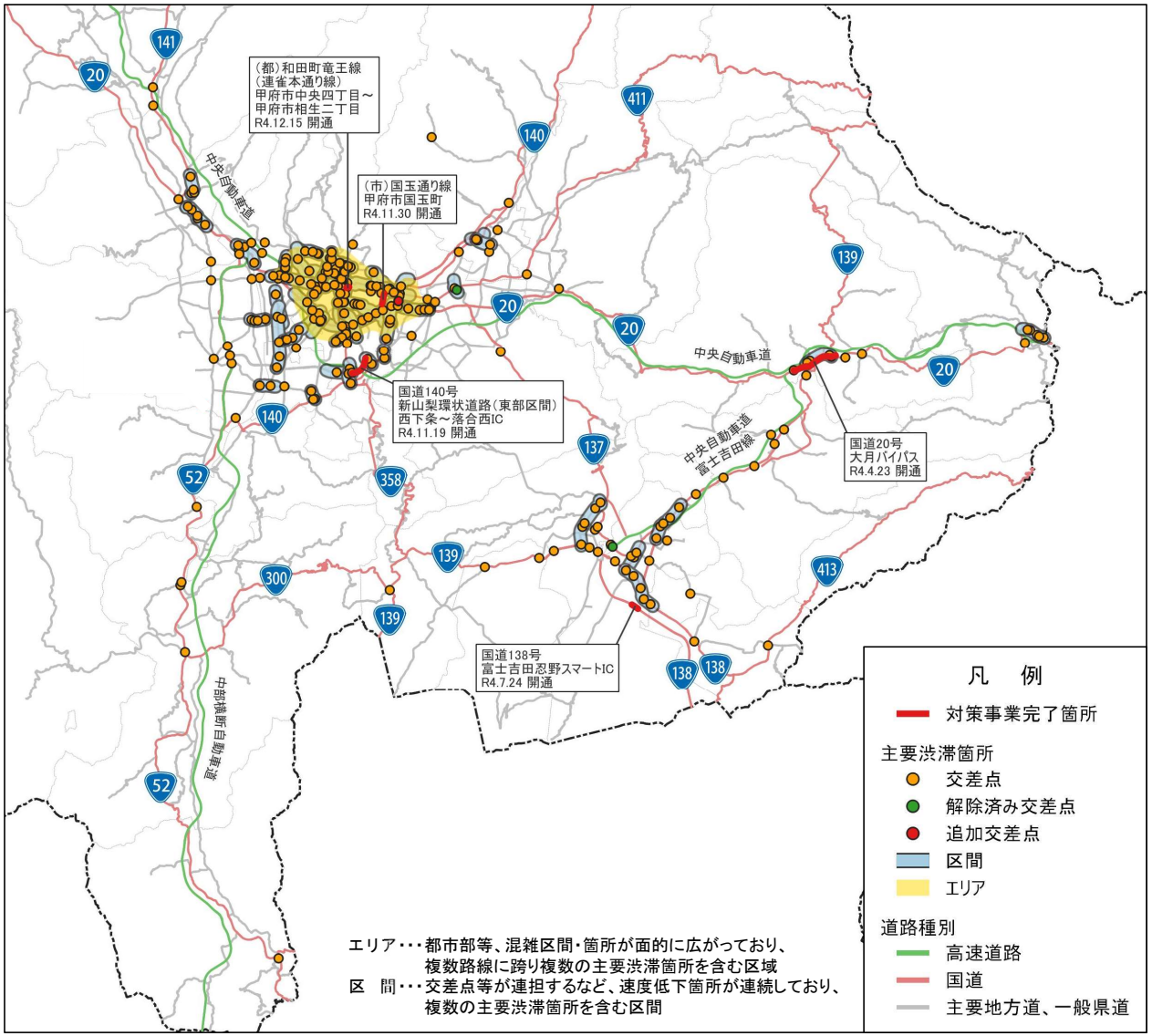
- 山梨県全体の渋滞状況や3指標では捉えきれない急な渋滞発生を把握できる指標を検討してほしい。
  *⇒前回から引き続き、評価指標を検討しているところである。* ⇒ 今後、報告予定
- 道路事業完了に伴う交通流動の変化を広域的に事前に予測して、渋滞発生の可能性がある箇所について前もって対策を検討頂きたい。
  *⇒今後、分析の手法を検討する。* ⇒ 今後、報告予定
- AIを利用した信号機の活用事例について。
  *⇒今後、山梨県警察と調整し、AI信号等のAIを活用した渋滞対策を試験的に導入できる可能性があれば、対策の中で検討する。*

# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-1 主要渋滞箇所と令和4年度に完了した各道路管理者の渋滞対策

○令和4年度に開通・完了した事業は5箇所。

### ■渋滞対策箇所




### ■渋滞対策一覧

| 路線名 | 管理者 | 開通道路・完了事業 | 開通日 |
|---|---|---|---|
| 国道20号 | 国 | 大月バイパス<br>全線開通 | R4.4.23 |
| 国道138号 | NEXCO中日本<br>富士吉田市 | 富士吉田忍野<br>スマートIC開通 | R4.7.24 |
| 国道140号 | 山梨県 | 新山梨環状道路<br>（東部区間）<br>西下条～落合西IC<br>開通 | R4.11.19 |
| （都）和戸町竜王線<br>（連雀本通り線） | 甲府市 | 甲府市中央四丁目<br>～<br>甲府市相生二丁目<br>開通 | R4.12.15 |
| （市）国玉通り線 | 甲府市 | 甲府市国玉町<br>開通 | R4.11.30 |

# 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 コロナ禍における山梨県内の交通状況（H30に対するR2～R4の昼間12時間交通量比較）

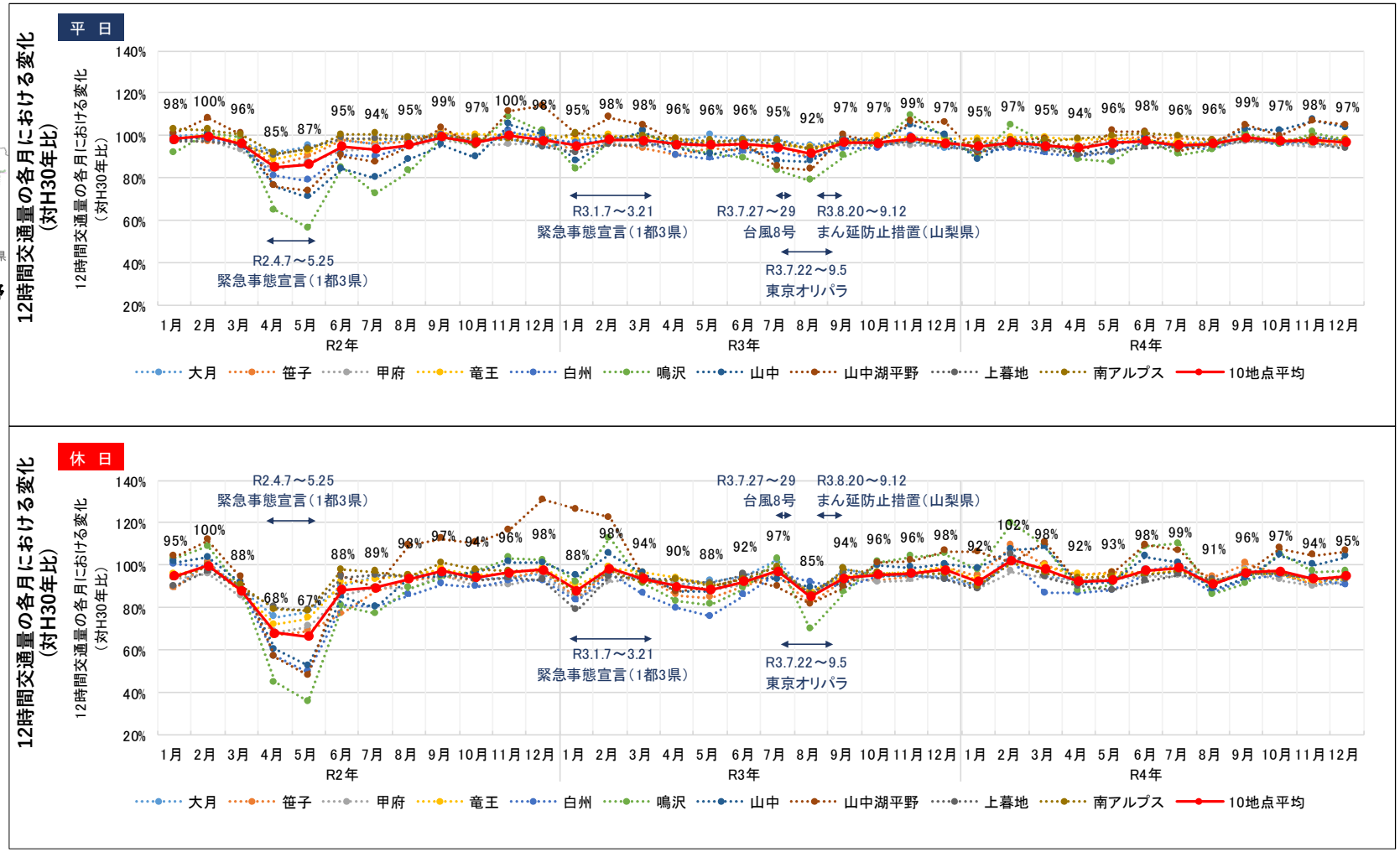
○令和2年は、コロナ流行による緊急事態宣言時に、平日・休日ともに交通量が著しく減少。
○令和3～4年は、R2年と比べ交通量が著しく減少する月はなく、概ね9割程度を推移し、回復傾向にある。
○今回のモニタリングは、第24回と同様に暦年(1～12月)で実施するとして問題ないと判断。

**【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 | |
| ⑥ | 鳴沢 | 国道139号 |
| ⑦ | 山中 | 国道138号 |
| ⑧ | 山中湖平野 | 国道138号 |
| ⑨ | 上暮地 | 国道139号 |
| ⑩ | 南アルプス | 国道52号 |

※山梨県内の直轄トラカン計14箇所のうち、
H30時点で未供用の箇所は除外

**■直轄トラカン10箇所の各月における昼間12時間平均交通量の比較（対H30年比・全車種）**




【出典】H30.1～H30.12、R2.1～R4.12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）

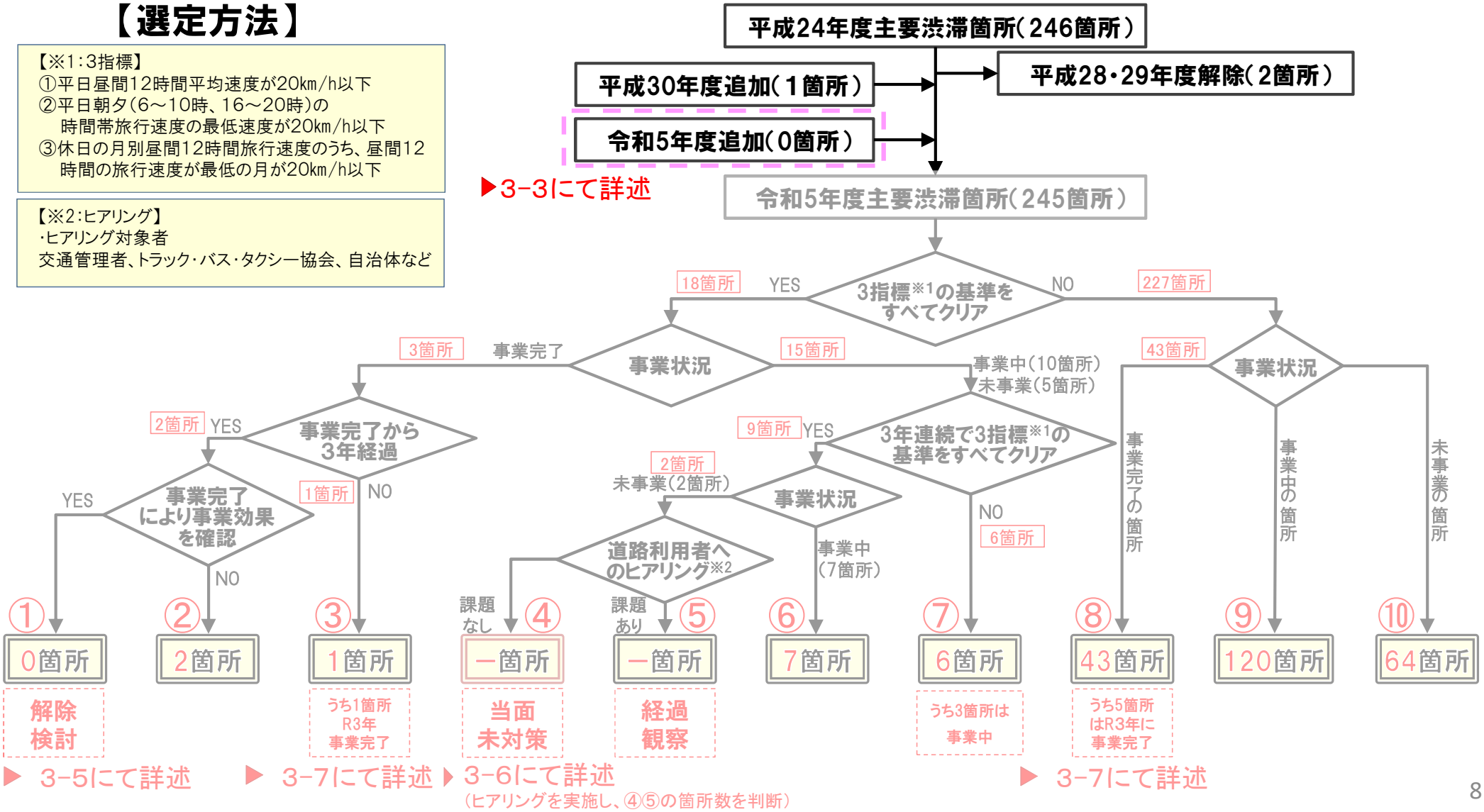
## 3-3 主要渋滞箇所の追加・解除検討およびモニタリングの結果　①追加検討

○平成24年度に主要渋滞箇所246箇所を選定。平成28年度と平成29年度に2箇所を解除し、平成30年度に1箇所追加。平成30年度以降は、追加・解除に該当する箇所はなく、現在主要渋滞箇所は245箇所。
○今年度においても、主要渋滞箇所の追加・解除について検討。

### 【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



## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

○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<br>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<br>周辺状況変化に伴う追加有無 |
|---|---|---|
| 追加検討の条件 | ① 前々年（令和3年）に完了した事業が存在すること<br><br>② 上記①の事業の周辺に信号交差点が存在すること<br><br>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 前々年（令和3年）に開店した大規模商業施設が存在すること<br><br>② 上記①の店舗の周辺に信号交差点が存在すること<br><br>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 |

## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

### （1）事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

○令和3年に完了した事業は2事業。
○対象となる2事業について、データ分析の結果、追加の必要はない。

### ■令和3年に事業完了した路線の位置

### ■令和3年に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 | 山梨県 | （主）富士川身延線（ふじかわみのぶ） | 身延（みのぶ）インターアクセス | 身延町 | R3.8.29 | ○ | ○ | × | 信号交差点で速度低下がなく、追加の必要なし。 |
| 2 | 山梨県 | （一）高瀬福士線（たかせふくし） | 町屋（まちや）バイパス | 南部町 | R3.5.27 | ○ | ○ | × | 信号交差点で速度変化がなく、追加の必要なし。 |

| 追加検討の条件 |
|---|
| ①前々年（令和3年）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 |

# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

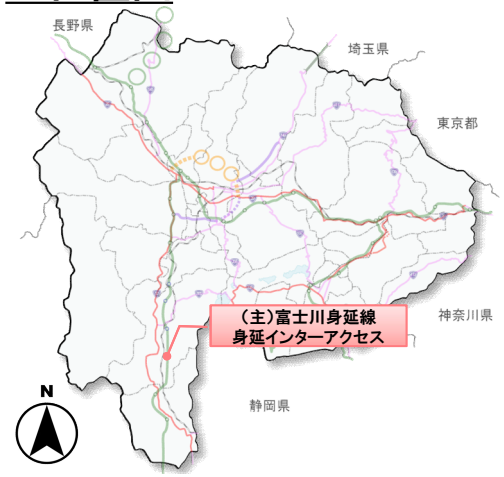
## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

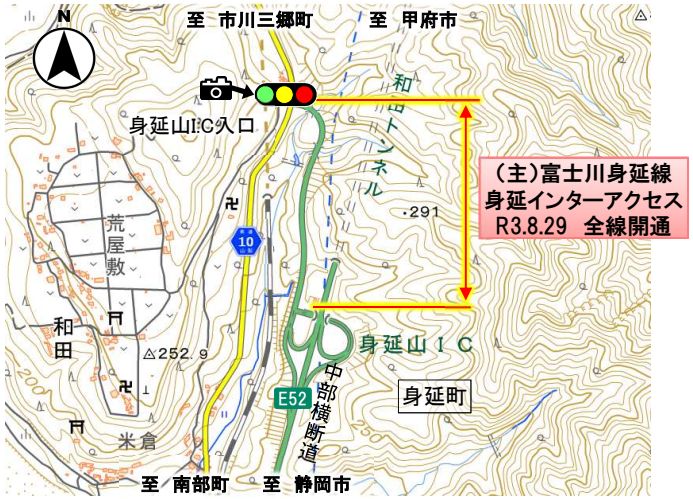
### （1）事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

### ①（主）富士川身延線　身延インターアクセス

○令和3年8月に中部横断自動車道山梨～静岡間全線開通、（主）富士川身延線身延インターアクセスが整備完了。
○データ分析の結果、信号交差点で開通前後で速度変化していない状況のため、追加の必要はない。

**■位置図**

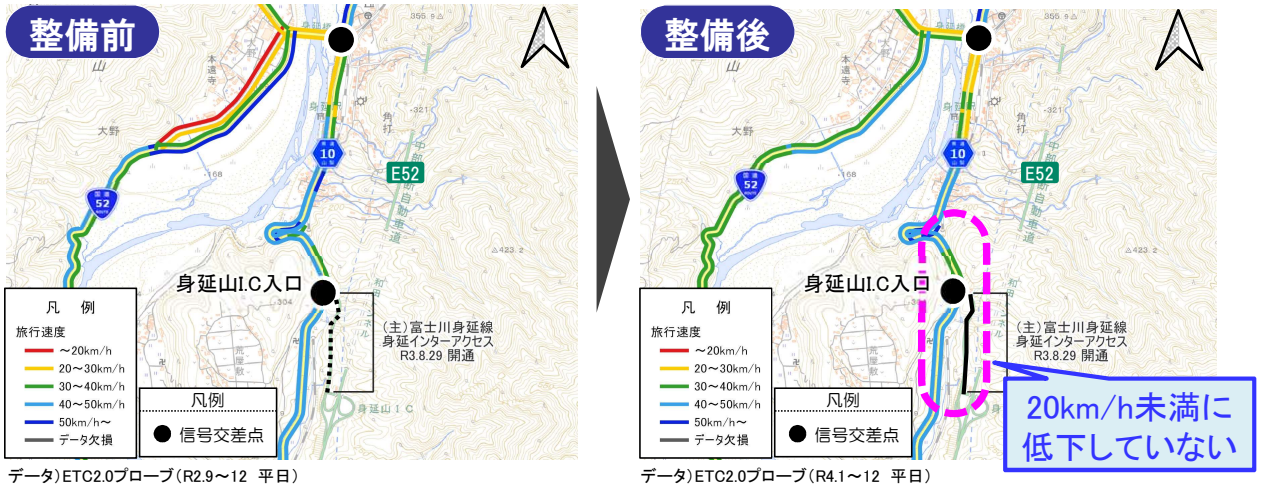



**■写真：身延インターアクセスの整備**

出典）中部横断自動車道2021年8月29日16時全線開通へ：関東地方整備局

**■指標2 平日朝夕ピーク最低速度状況の変化**




データ）ETC2.0プローブ（R2.9～12　平日）　　データ）ETC2.0プローブ（R4.1～12　平日）

**■身延山IC入口交差点**

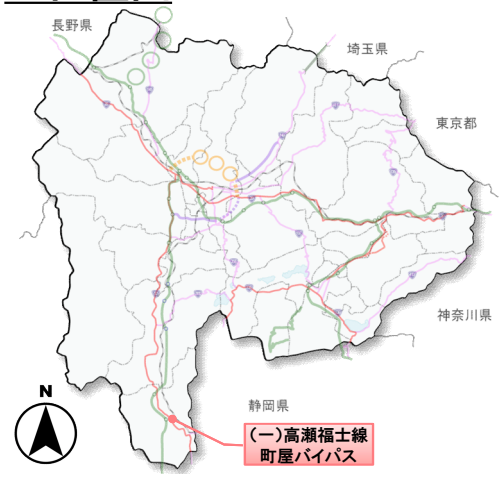
## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

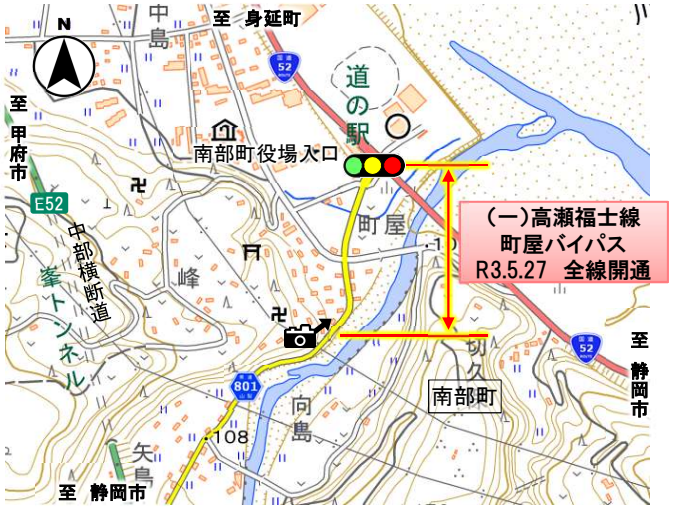
### （1）事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

### ②（一）高瀬福士線 町屋バイパス

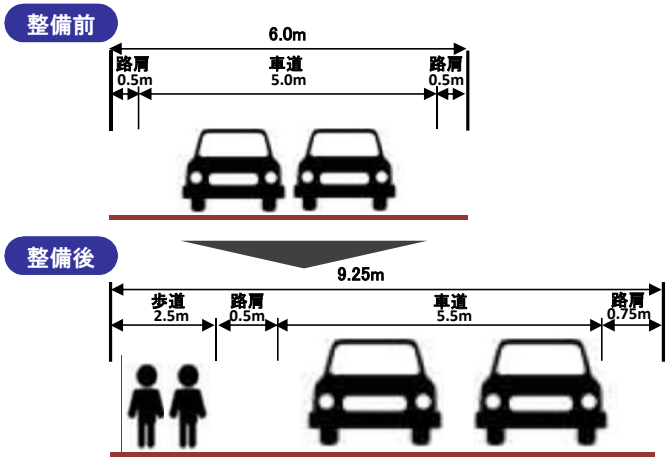
○令和3年5月に（一）高瀬福士線町屋バイパスが整備完了。
○データ分析の結果、信号交差点は開通前後で速度変化していない状況のため、追加の必要はない。

**■位置図**

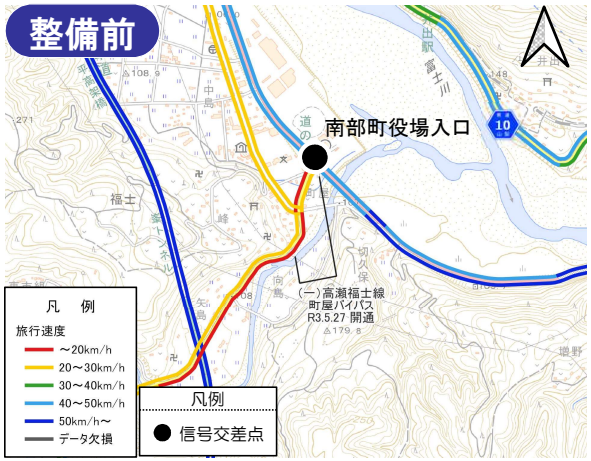


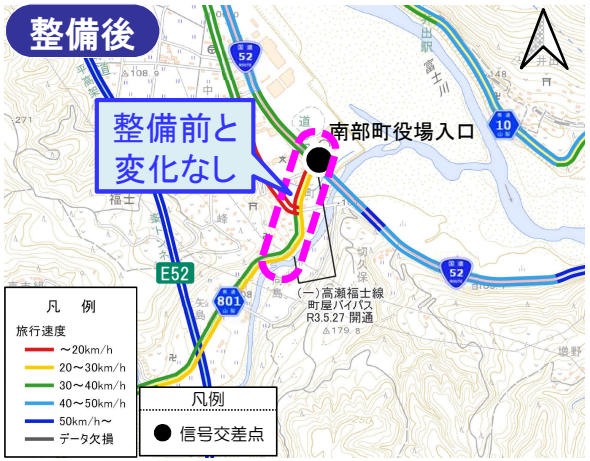

**■標準断面図**




**■指標2 平日朝夕ピーク最低速度状況の変化**




データ）ETC2.0プローブ（R2.9～12 平日）




データ）ETC2.0プローブ（R4.1～12 平日）

**■町屋バイパスの状況**

## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討
### （2）大規模小売店舗開店による周辺状況変化に伴う追加の検討

○令和3年度に開店した大規模小売店舗は4箇所。
○対象となる4箇所周辺について、データ分析の結果、追加の必要はない。

### ■令和3年に開店した大規模小売店舗の位置

### ■令和3年に開店した大規模小売店舗の状況

| | 路線名 | 市町村 | 店舗名 | 店舗面積（m²） | 開店日 | 追加の条件 | | | 結論 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ① | ② | ③ | |
| 1 | 国道20号 | 笛吹市 | クスリのアオキ 石和広瀬店 | 1,383 | R3.3.23 | ○ | ○ | × | 新設前後で速度変化がなく、追加の必要性なし |
| 2 | 国道358号 | 甲府市 | ディスカウントドラッグコスモス 中小河原店 | 1,518 | R3.12.28 | ○ | ○ | × | 新設前後で速度変化がなく、追加の必要性なし |
| 3 | （主）甲府南アルプス線 | 中巨摩郡昭和町 | ディスカウントドラッグコスモス 甲府アルプス通り店 | 1,356 | R3.8.25 | ○ | ○ | × | 新設前後で速度変化がなく、追加の必要性なし |
| 4 | （主）甲府市川三郷線 | 中巨摩郡昭和町 | クスリのアオキ 河東中島店 | 1,303 | R3.12.14 | ○ | ○ | × | 新設前後で速度変化がなく、追加の必要性なし |

資料）山梨県HP「大規模小売店舗立地法の届け出状況　新設届出（法第5条第1項）」より選定

| 追加検討の条件 |
|---|
| ①前々年（令和3年）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）

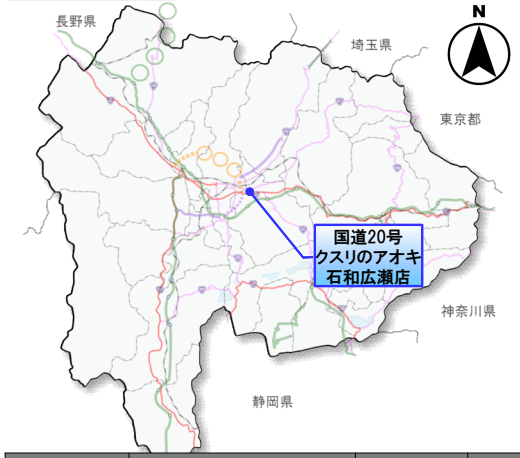
## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

### （2）大規模小売店舗開店による周辺状況変化に伴う追加の検討

### ①国道20号　クスリのアオキ石和広瀬（いさわひろせ）店（笛吹市）

○令和3年3月、国道20号沿線にドラックストア（店舗面積1,383m²）が新規開店。
○データ分析の結果、新設前後で周辺の速度状況に変化がないため、追加の必要はない。

**■位置図**



| 路線名 | 店舗名 | 開店日 | 店舗面積 |
|---|---|---|---|
| 国道20号 | クスリのアオキ<br>石和広瀬店 | R3.3.23 | 1,383m² |

**■新設店舗周辺の交通状況**

**■指標1 平日昼間12時間平均速度状況の変化**

データ）ETC2.0プローブ（R2.9～12　平日）

データ）ETC2.0プローブ（R4.1～12　平日）

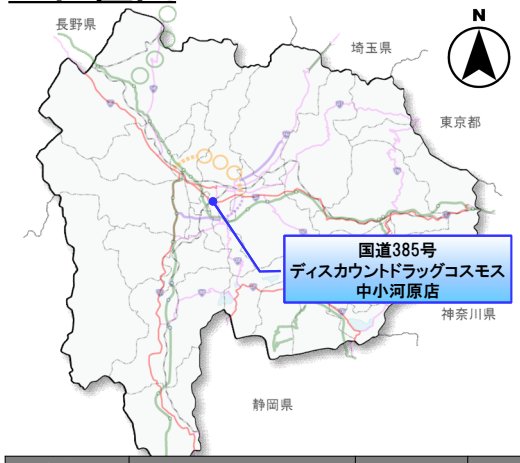
## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

### （2）大規模小売店舗開店による周辺状況変化に伴う追加の検討

### ②国道385号　ディスカウントドラッグコスモス中小河原（なかこがわら）店（甲府市）

○令和3年12月、国道385号沿線にドラックストア（店舗面積1,581m²）が新規開店。
○データ分析の結果、新設前後で周辺の速度状況に変化がないため、追加の必要はない。

**■位置図**



| 路線名 | 店舗名 | 開店日 | 店舗面積 |
|---|---|---|---|
| 国道385号 | ディスカウントドラッグコスモス中小河原店 | R3.12.28 | 1,581m² |

**■新設店舗周辺の交通状況**

**■指標1 平日昼間12時間平均速度状況の変化**

データ）ETC2.0プローブ（R2.9～12　平日）

データ）ETC2.0プローブ（R4.1～12　平日）

# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

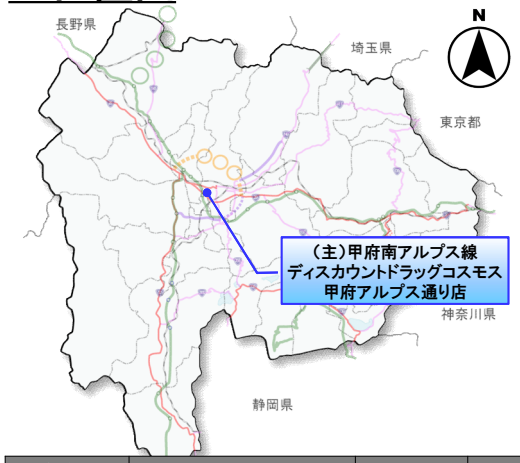
## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

### （2）大規模小売店舗開店による周辺状況変化に伴う追加の検討

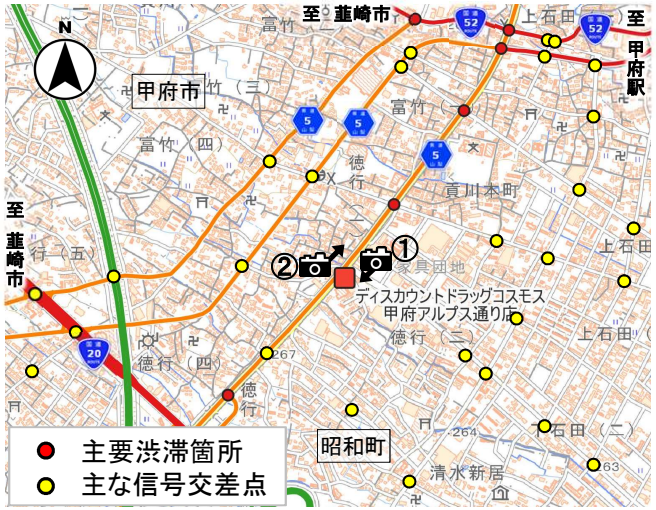
### ③（主）甲府南アルプス線　ディスカウントドラッグコスモス甲府アルプス通り店（昭和町）

○令和3年8月、（主）甲府南アルプス線沿線にドラックストア（店舗面積1,356m²）が新規開店。
○データ分析の結果、新設前後で周辺の速度状況に変化がないため、追加の必要はない。

**■位置図**

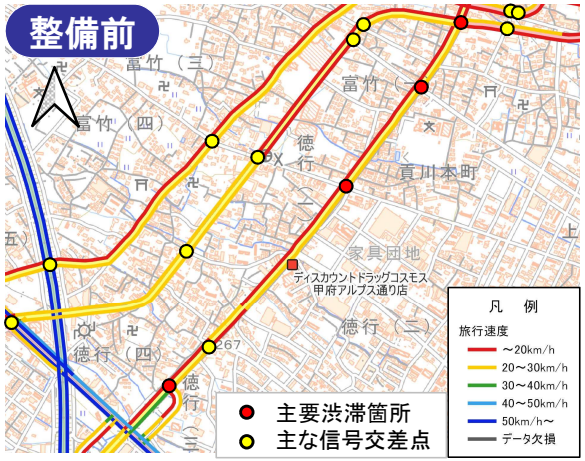



| 路線名 | 店舗名 | 開店日 | 店舗面積 |
|---|---|---|---|
| （主）甲府南アルプス線 | ディスカウントドラッグコスモス甲府アルプス通り店 | R3.8.25 | 1,356m² |




**■新設店舗周辺の交通状況**

**■指標1 平日昼間12時間平均速度状況の変化**




データ）ETC2.0プローブ（R2.9～12　平日）

データ）ETC2.0プローブ（R4.1～12　平日）

# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

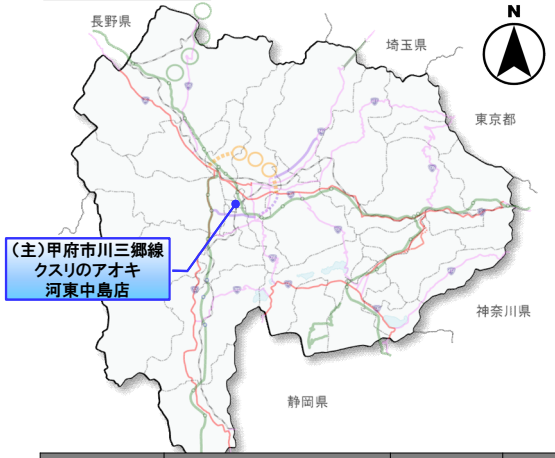
## 3-4 主要渋滞箇所の追加検討

### （2）大規模小売店舗開店による周辺状況変化に伴う追加の検討

### ④（主）甲府市川三郷線　クスリのアオキ河東中島店（昭和町）

○令和3年12月、（主）甲府市川三郷線沿線にドラックストア（店舗面積1,303m²）が新規開店。
○データ分析の結果、新設前後で周辺の速度状況に変化がないため、追加の必要はない。

**■位置図**

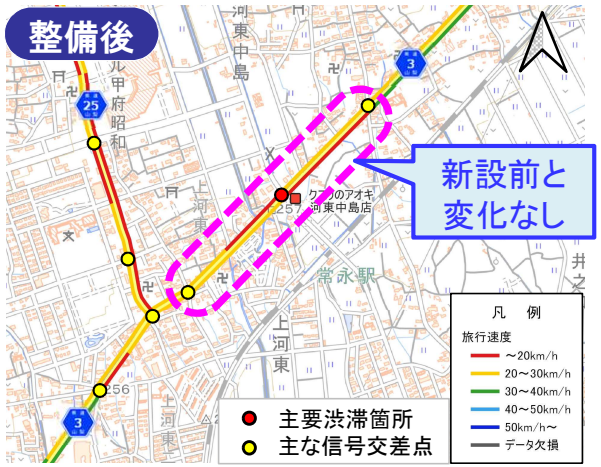


| 路線名 | 店舗名 | 開店日 | 店舗面積 |
|---|---|---|---|
| （主）甲府市川三郷線 | クスリのアオキ河東中島店 | R3.12.14 | 1,303m² |

**■新設店舗周辺の交通状況**

**■指標1 平日昼間12時間平均速度状況の変化**

データ）ETC2.0プローブ（R2.9～12　平日）




データ）ETC2.0プローブ（R4.1～12　平日）

# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

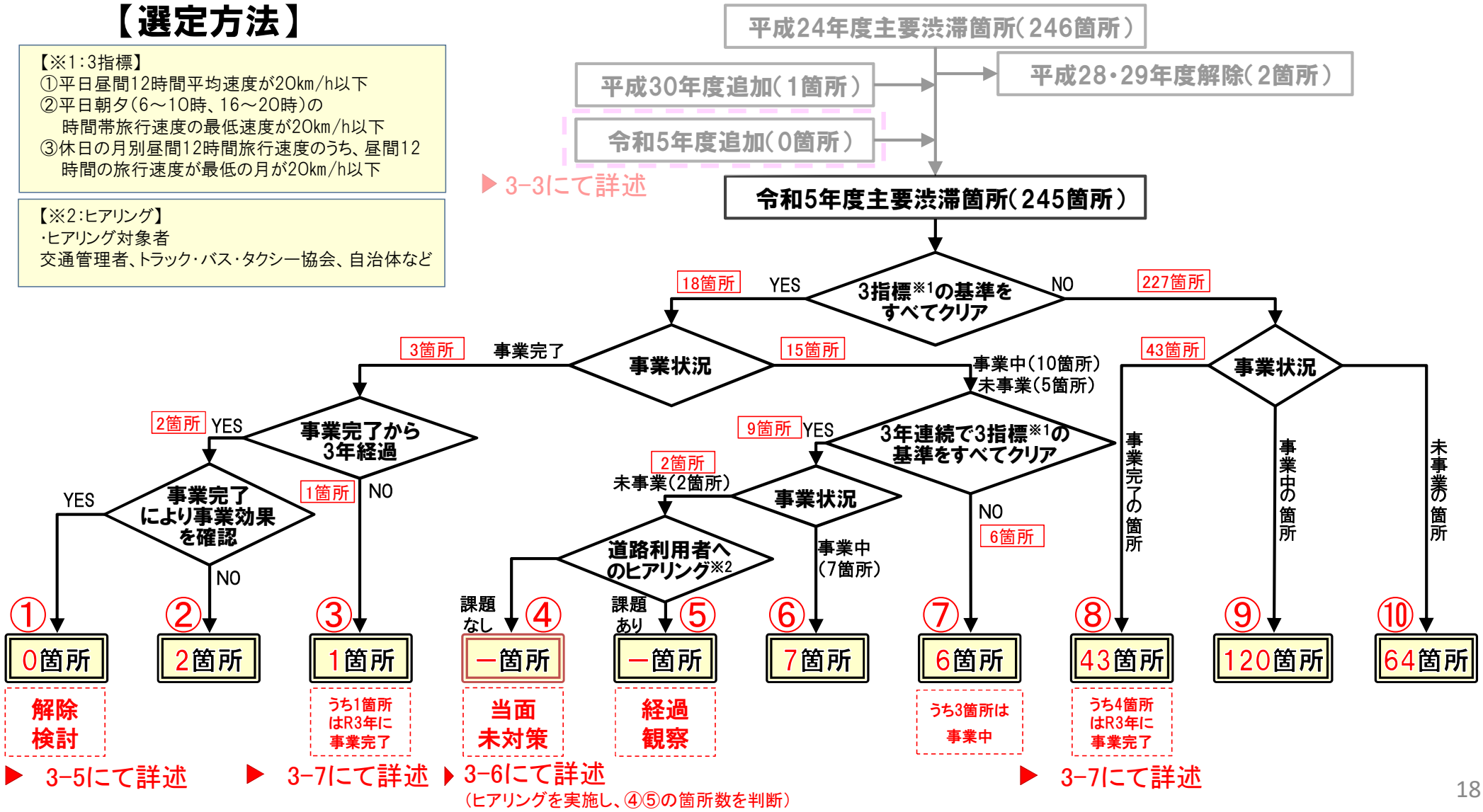
## 3-5 主要渋滞箇所の追加・解除検討およびモニタリングの結果　②主要渋滞箇所の見直し

○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（令和5年度）に解除を検討する箇所は2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 】
○令和3年に事業完了した箇所は5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

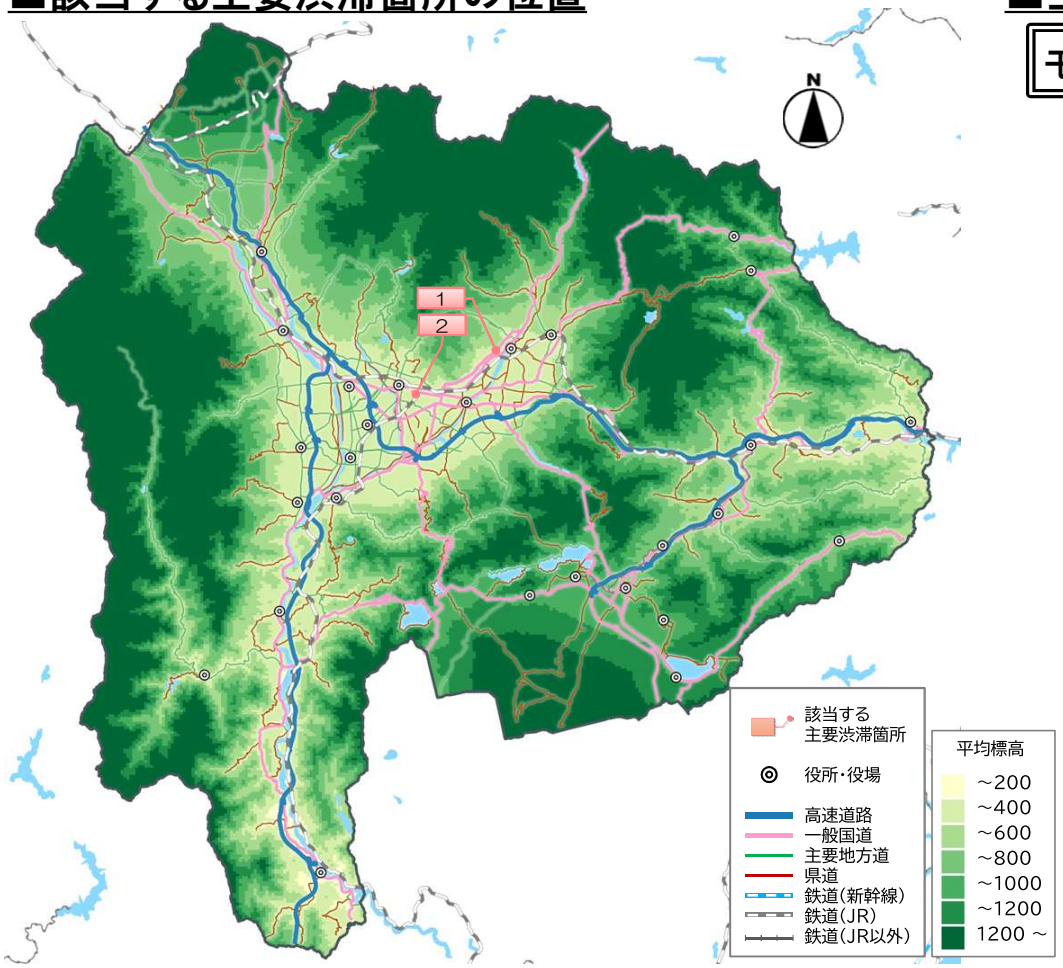


# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-5 主要渋滞箇所の追加・解除検討およびモニタリングの結果　②主要渋滞箇所の見直し

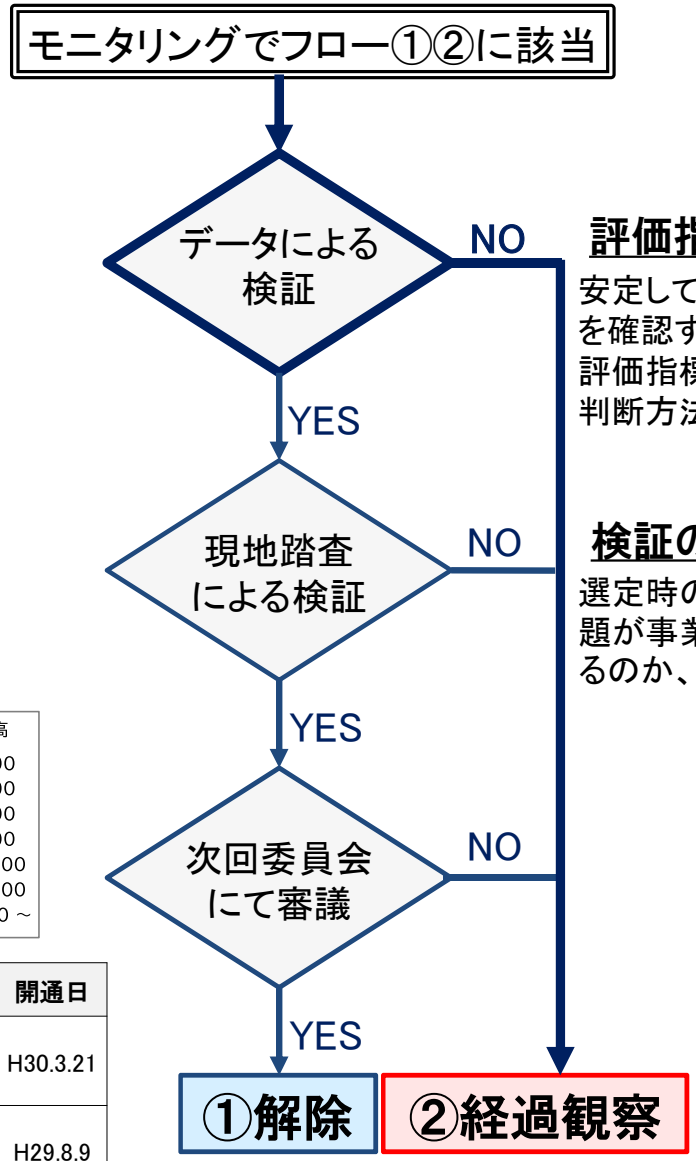
○事業完了から3年経過した主要渋滞箇所は2箇所。
○主要渋滞箇所の解除検討/経過観察は、解除検討フローで分析、検証して判断。

### ■該当する主要渋滞箇所の位置




| | 箇所名 | 市町村 | 路線名 | 道路管理者 | 対策事業 | 開通日 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 西関東道路入口（にしかんとうどうろいりぐち） | 山梨市 | 国道140号 | 山梨県 | 西関東連絡道路（にしかんとうれんらくどうろ）（甲府山梨道路Ⅱ期） | H30.3.21 |
| 2 | 砂田橋南（すなだはしみなみ） | 甲府市 | 国道411号 | 山梨県 | 城東バイパスⅡ期（じょうとう） | H29.8.9 |

### ■主要渋滞箇所の解除検討フロー




**評価指標とその判断方法**

安定して課題解消に至っているかを確認する。
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。

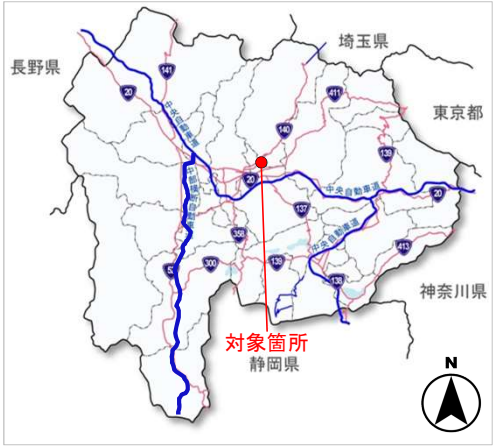
# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-5 事業完了から3年経過した主要渋滞箇所の検証【フロー①②】

### （1）国道140号　西関東道路入口（山梨市）

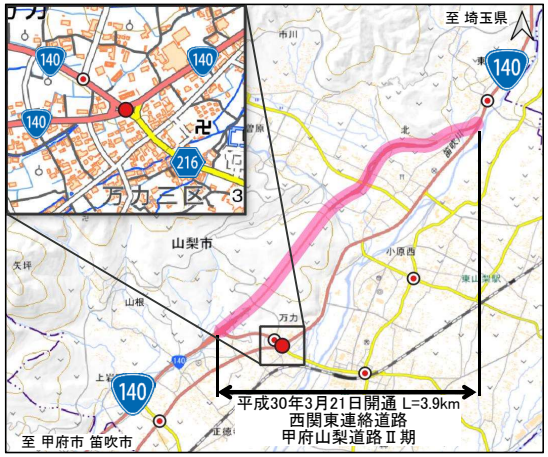
○平成30年3月21日に一般国道140号西関東連絡道路（甲府山梨道路Ⅱ期区間）が開通。
○データによる検証の結果、3か年の方向別の3指標について、指標②③で基準を上回っていない年があり、安定して課題解消に至ったと言えないことから、経過観察とすることを提案。

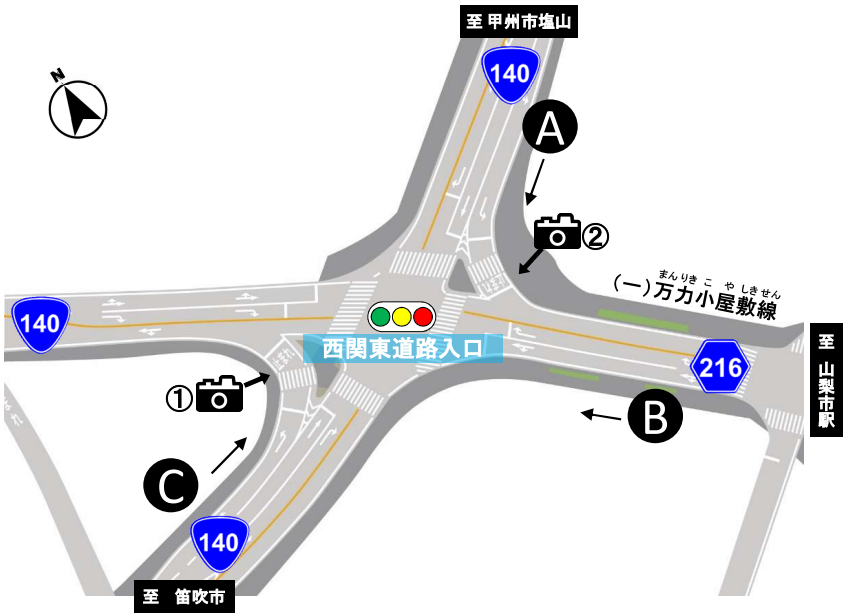
### ■位置図




### ■広域図

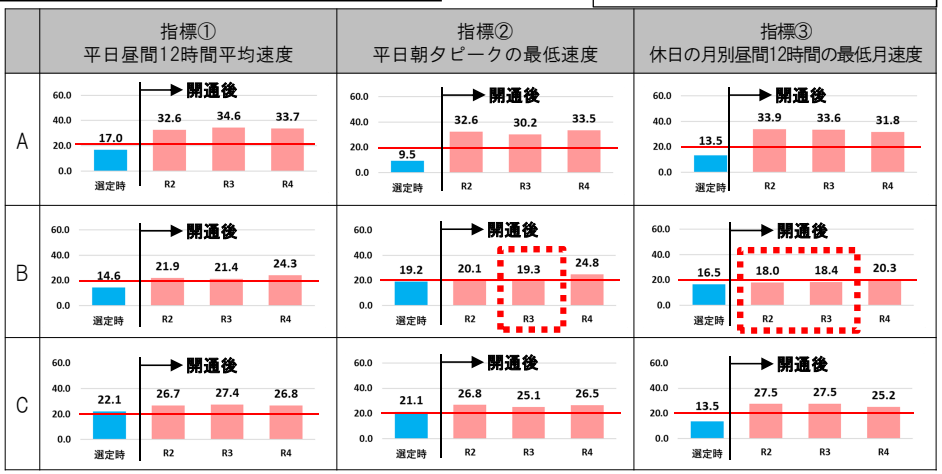
●対象箇所　◉主要渋滞箇所




### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：データ選定




【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）
：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、【R4】令和4年1月～12月

### ■交通状況

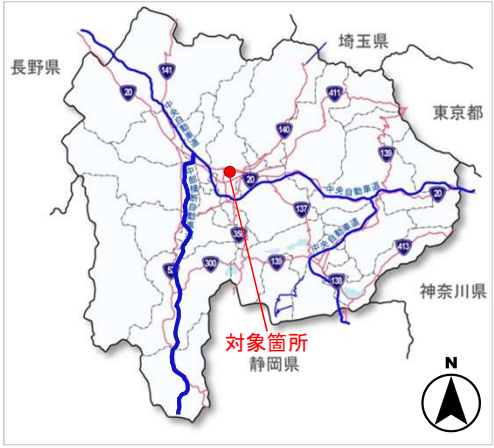
# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-5 事業完了から3年経過した主要渋滞箇所の検証【フロー①②】

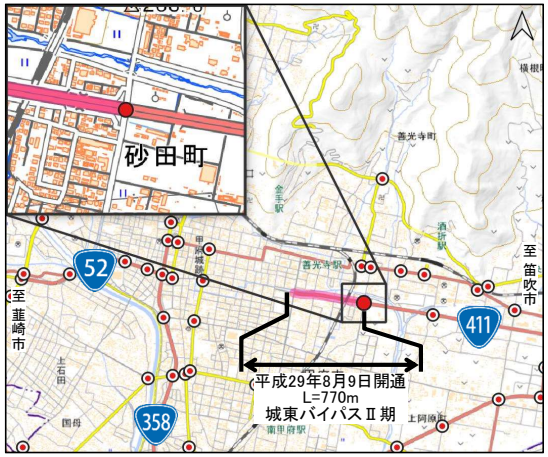
### (2)国道411号　砂田橋南（甲府市）

○平成29年8月9日に国道411号城東バイパス（城東バイパスⅡ期）が開通。
○データによる検証の結果、3か年の方向別の3指標について、全指標で基準を上回っていない年があり、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。

### ■位置図

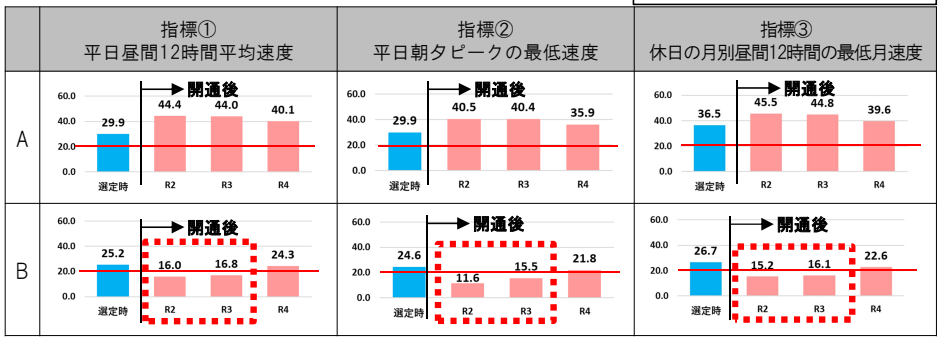



### ■広域図



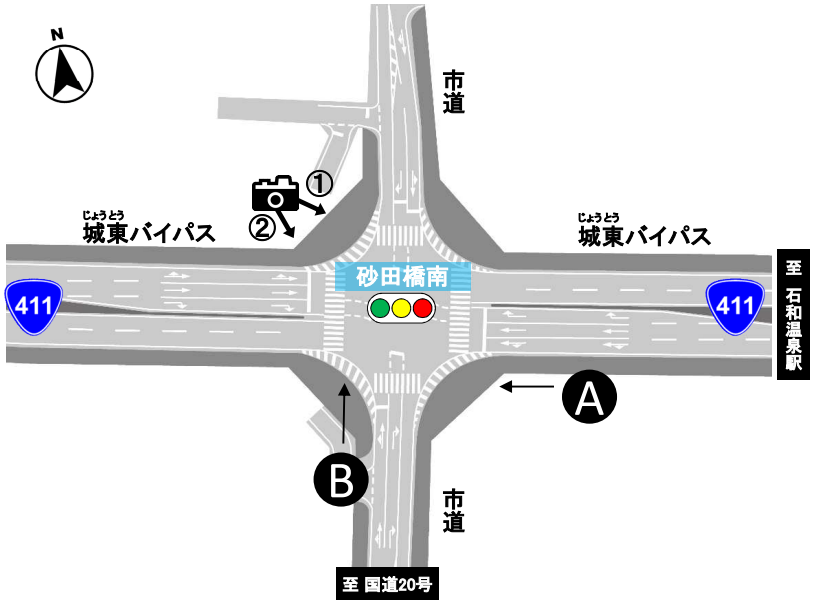

### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：パブコメ




注）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）
：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、【R4】令和4年1月～12月



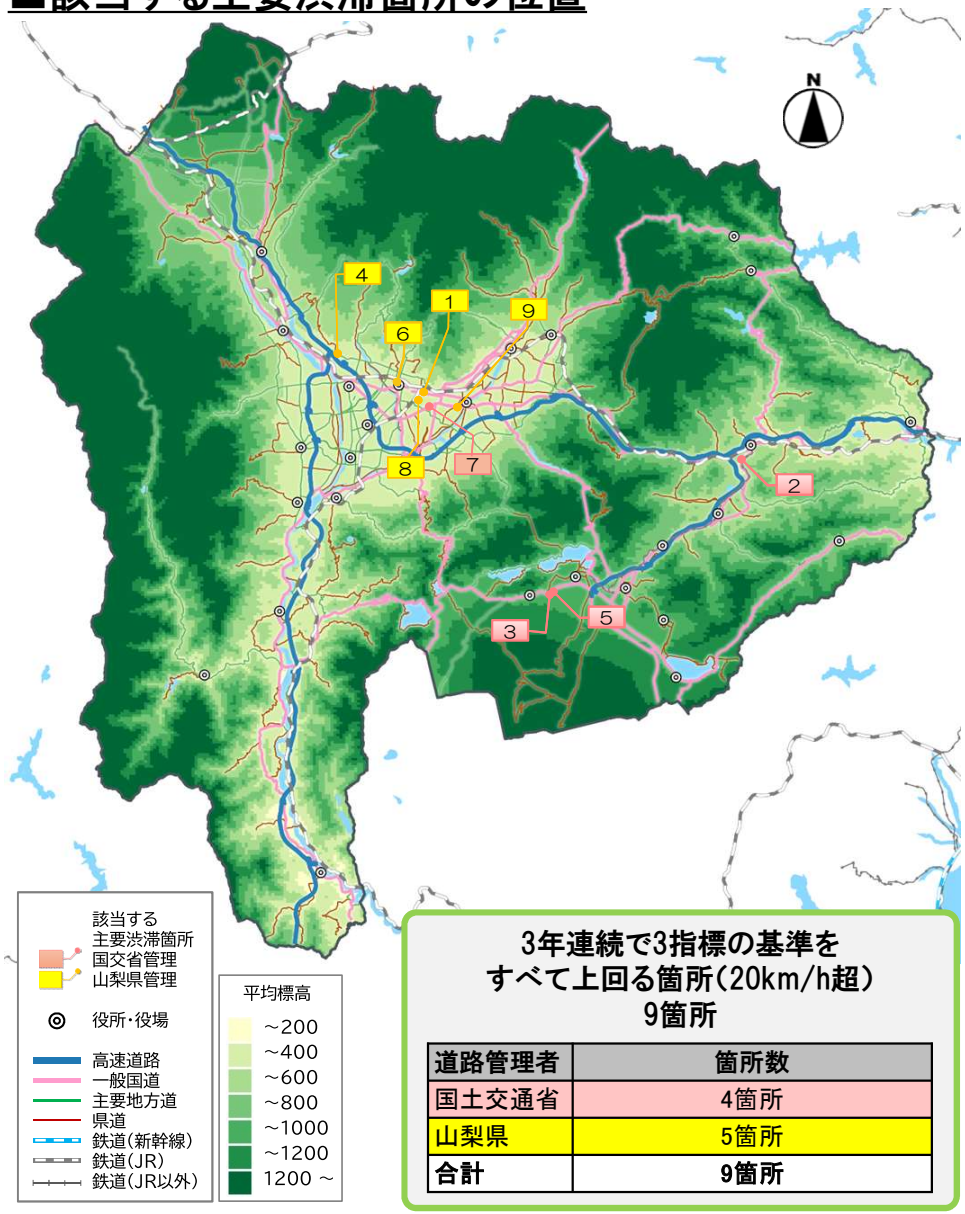

### ■交通状況

# 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】

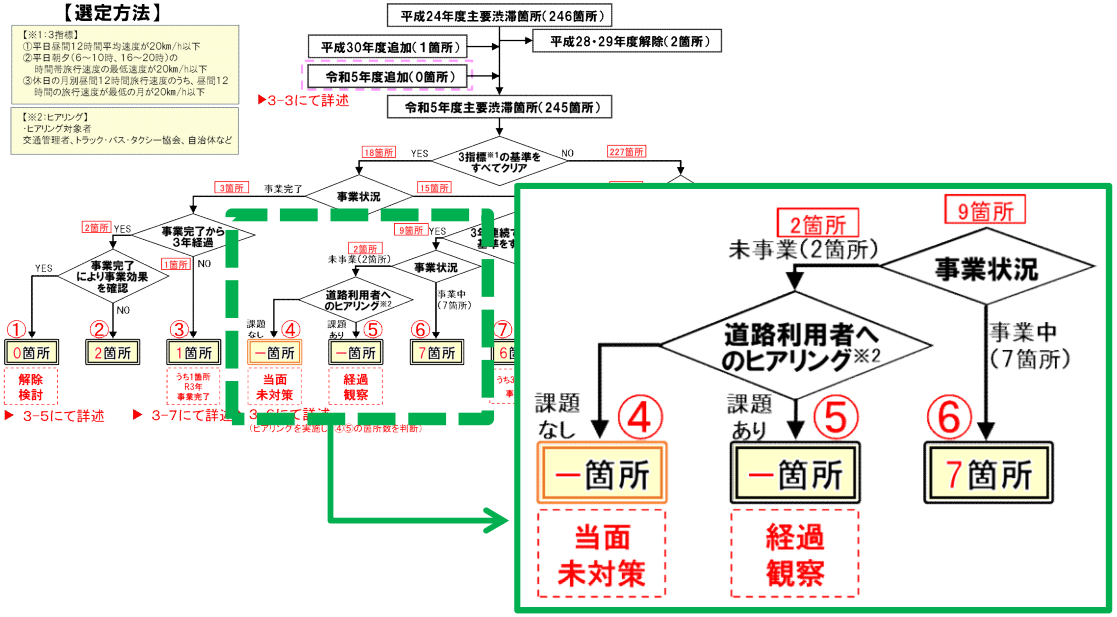
○事業状況が事業中、未事業の箇所のうち、3年連続で3指標の基準をすべてクリアした主要渋滞箇所は9箇所。
○そのうち、未事業である2箇所（選定フローの④⑤に該当）について、短期対策の検討可否を判断。
【候補箇所】サンスポーツランド入口（都留市）、玉諸神社北（甲府市）

### ■該当する主要渋滞箇所の位置




3年連続で3指標の基準をすべて上回る箇所（20km/h超）
9箇所

| 道路管理者 | 箇所数 |
|---|---|
| 国土交通省 | 4箇所 |
| 山梨県 | 5箇所 |
| 合計 | 9箇所 |




### ■該当する主要渋滞箇所の状況

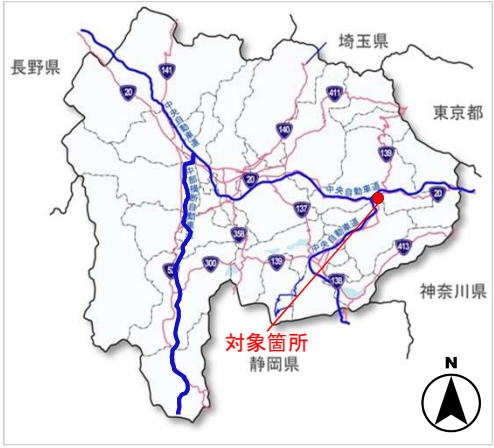
| | 箇所名 | 市町村 | 路線名 | 道路管理者 | 選定フロー | 事業状況 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 横根（よこね） | 甲府市 | （主）甲府韮崎線（こうふにらさきせん） | 山梨県 | ⑥ | 事業中 |
| 2 | サンスポーツランド入口（いりぐち） | 都留市 | 国道139号 | 国交省 | ④⑤ | 未事業 |
| 3 | 大田和（おおだわ） | 鳴沢村 | 国道139号 | 国交省 | ⑥ | 事業中 |
| 4 | 大屋敷（おおやしき） | 甲斐市 | （主）甲府韮崎線（こうふにらさきせん） | 山梨県 | ⑥ | 事業中 |
| 5 | 勝山（かつやま） | 鳴沢村 | 国道139号 | 国交省 | ⑥ | 事業中 |
| 6 | 舞鶴城公園前（まいづるじょうこうえんまえ） | 甲府市 | 国道139号 | 山梨県 | ⑥ | 事業中 |
| 7 | 西高橋（にしたかはし） | 甲府市 | 国道20号 | 国交省 | ⑥ | 事業中 |
| 8 | 玉諸神社北（たまもろじんじゃきた） | 甲府市 | 国道411号 | 山梨県 | ④⑤ | 未事業 |
| 9 | （仮称）市部（いちべ） | 笛吹市 | （一）小石和市部線（こいさわいちべせん） | 山梨県 | ⑥ | 事業中 |

## 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】

### （1）国道139号 サンスポーツランド入口（都留市）

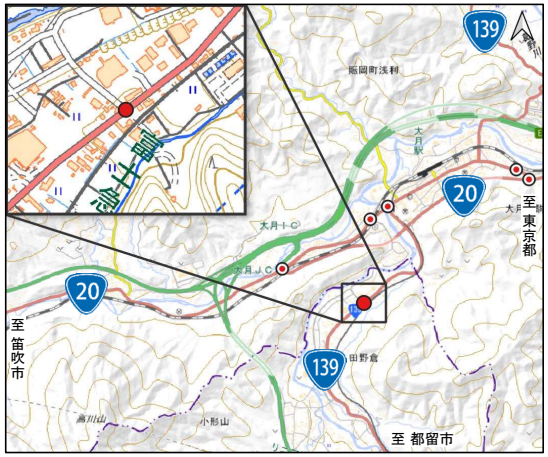
○直近3年間（R2～R4）のモニタリングによると、各方向で基準を上回っている。
○令和4年度第25回検討会では、時期や時間帯により渋滞しているというヒアリング結果を受け、観光交通回復による交通混雑激化の可能性より、令和4年度では課題ありと判断し、経過観察とした。
○今年度も同様に、現在の交通状況について関係機関にヒアリングを実施予定。次回委員会にて結果を報告。

### ■位置図



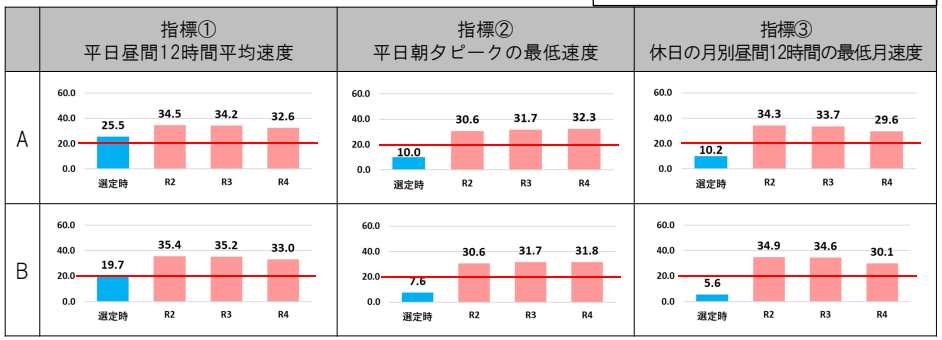

### ■広域図

●対象箇所 ⦿主要渋滞箇所

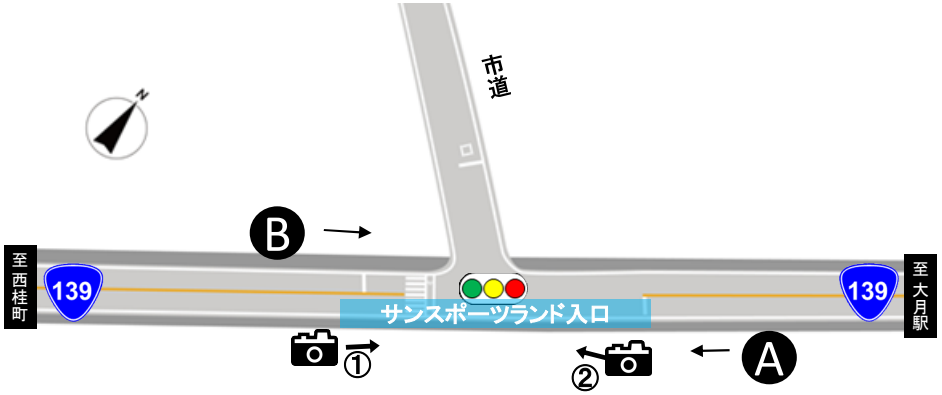



### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：データ選定




【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）
：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、【R4】令和4年1月～12月

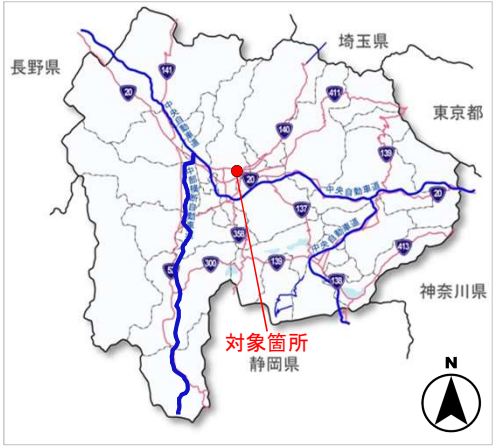



### ■交通状況

## 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】
## （2）国道411号 玉諸神社北【旧：国玉町北】（甲府市）

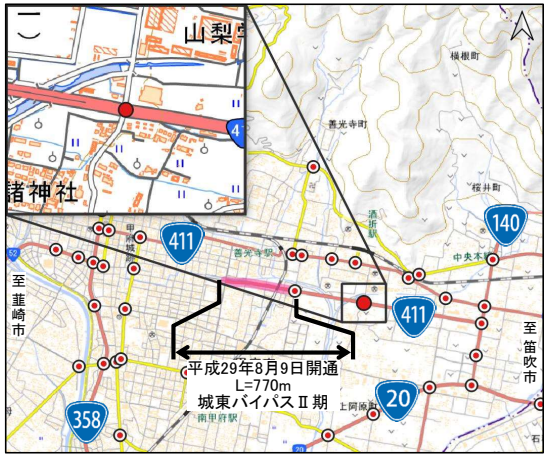
○直近3年間（R2～R4）のモニタリングによると、各方向で基準を上回っている。
○今後、交通状況について関係機関にヒアリングを実施予定。次回委員会にて結果を報告。

### ■位置図



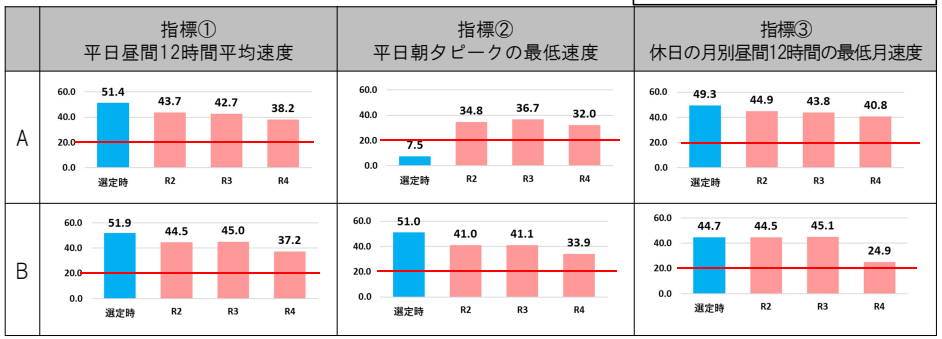

### ■広域図

● 対象箇所　◉ 主要渋滞箇所

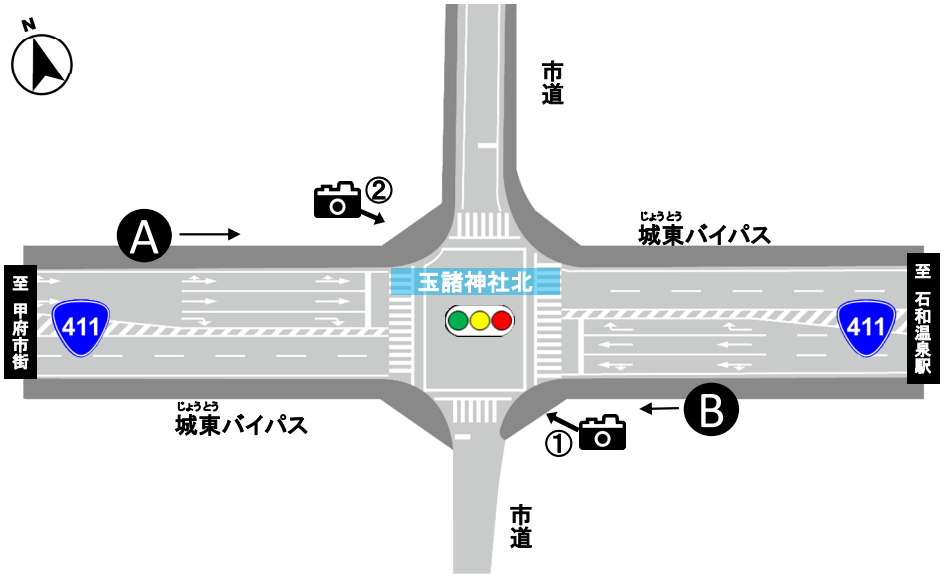



### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：パブコメ




【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）
：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、【R4】令和4年1月～12月




### ■交通状況

# 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 事業完了（令和3年）した主要渋滞箇所の検証【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46箇所＋事業中箇所130箇所）。
○事業完了箇所46箇所のうち、令和3年に事業完了した箇所は5箇所。
○そこで、事業完了による効果検証は5箇所で実施。

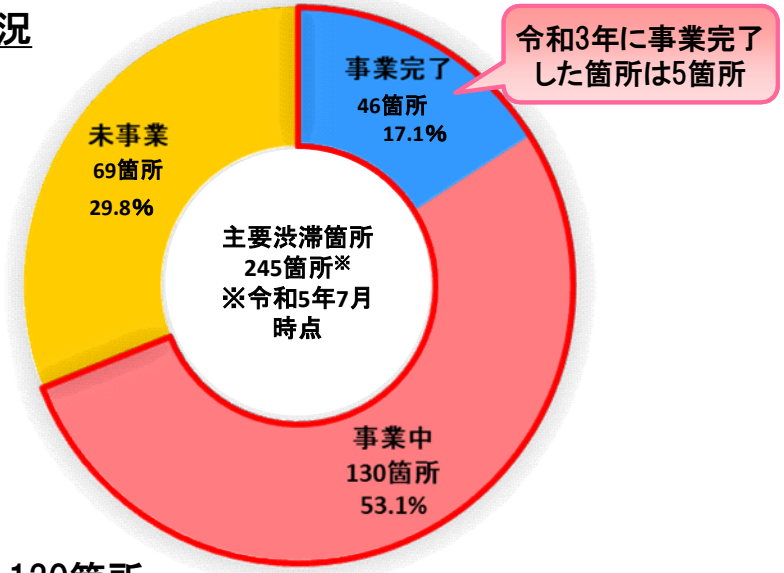
### ■事業完了の考え方

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**

都留文大入口交差点に対して、【事業①】右折レーン延伸は事業完了したが、【事業②】都留バイパスは事業中のため、事業中箇所として計上。

### ■事業進捗状況




### ■事業完了の主要渋滞箇所 46箇所

| 事業主体 | 事業名 | 主要箇所数 | 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) | 1 | 平成23年9月完了 |
| | 国道20号 国母交差点改良 左折レーン設置(上) | 1 | 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 |
| | 貢川地区歩道整備(歩道整備及びバスベイ設置) | 1 | 令和2年度完了 |
| | 中部横断自動車道 | 5 | 令和3年8月完了 |
| | 国道20号 大月バイパス | 4 | 令和4年4月完了 |
| | 国道20号(上野原市)交通安全対策事業 | 2 | 令和5年3月完了 |
| | 国道20号(大月市)交通安全対策事業 | 1 | 令和5年3月完了 |
| | 国道138号(山中湖村)交通安全対策事業 | 1 | 令和5年3月完了 |
| 山梨県 | 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 |
| | 韮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 | 13 | 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 開国橋東詰交差点改良(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 |
| | 甲府韮崎線 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 相俎交差点改良(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 |
| | 甲府韮崎線 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 |
| | 一般国道140号新山梨環状道路(東部区間)(1期区間) | 4 | 令和4年11月完了 |
| 合計 | | 75 | 29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 |
| | 国道20号甲府住吉電線共同溝 | 3 | |
| | 国道20号甲府電線共同溝 | 1 | |
| | 国道139号鳴沢電線共同溝 | 2 | |
| | 国道139号本栖精進電線共同溝 | 1 | |
| | 国道139号富士北麓(2)電線共同溝 | 2 | |
| | (一)富士吉田西桂線 | 3 | |
| 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仲新居) | 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) | 7 | |
| | 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 | | 156 | 26箇所重複 |

### ■未事業箇所 ⇒69箇所

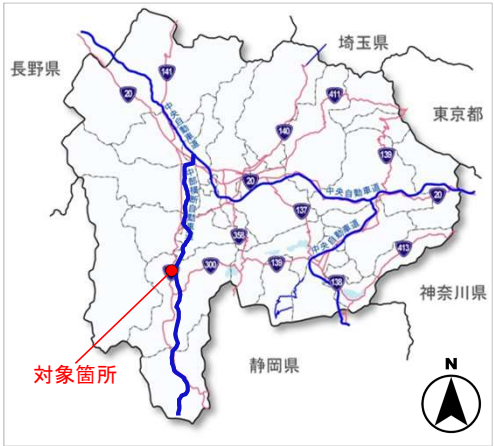
# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-7 事業完了（令和3年）した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

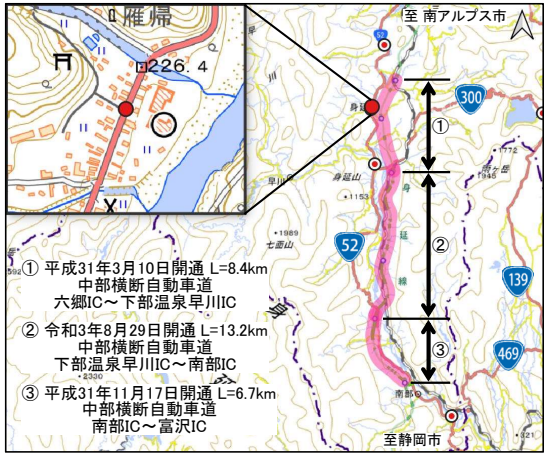
### （1）国道52号　身延町役場入口（身延町）

○国道52号に並行する中部横断自動車道は、平成31年3月10日に下部温泉早川IC～中富ICが部分開通し、令和3年8月29日の南部IC～下部温泉早川IC開通により全線開通している。
○3か年（R2～R4）の方向別の3指標について、全指標で基準を上回っている。

### ■位置図

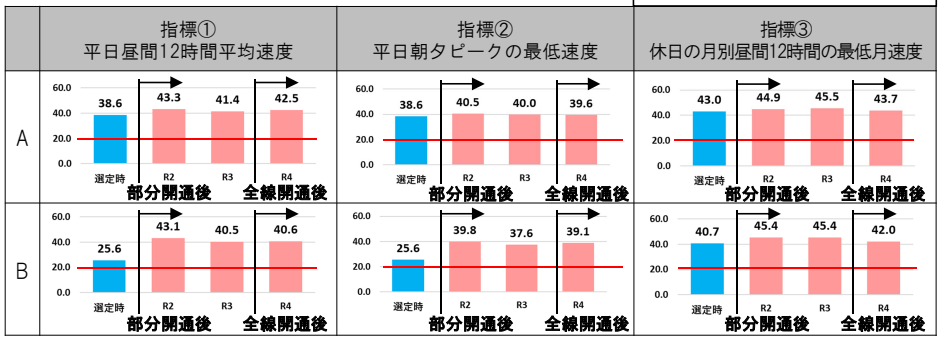



### ■広域図



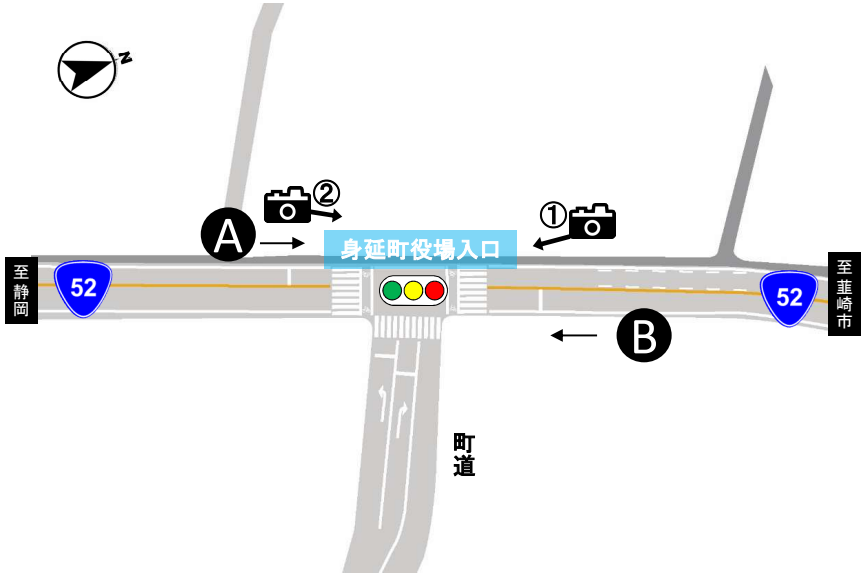

### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：パブコメ




注）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）
：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、【R4】令和4年1月～12月




### ■交通状況

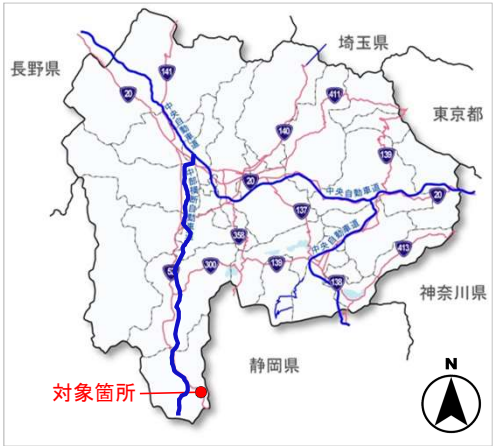
# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-7 事業完了（令和3年）した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

### （2）国道52号　新万沢橋北詰（南部町）

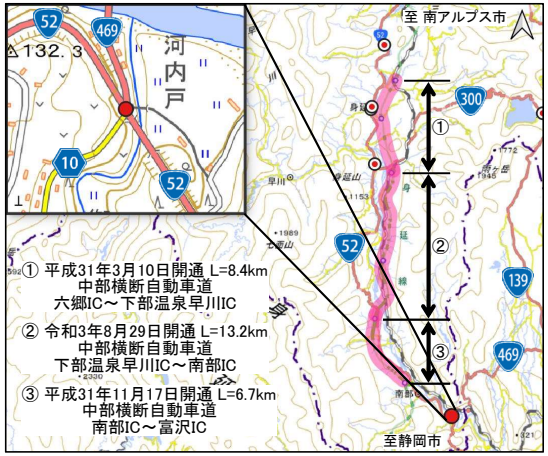
○国道52号に並行する中部横断自動車道は、平成31年11月17日に富沢IC～南部ICが部分開通し、令和3年8月29日の南部IC～下部温泉早川IC開通により全線開通している。
○3か年（R2～R4）の方向別の3指標について、D方向で基準を上回っていない年がある。

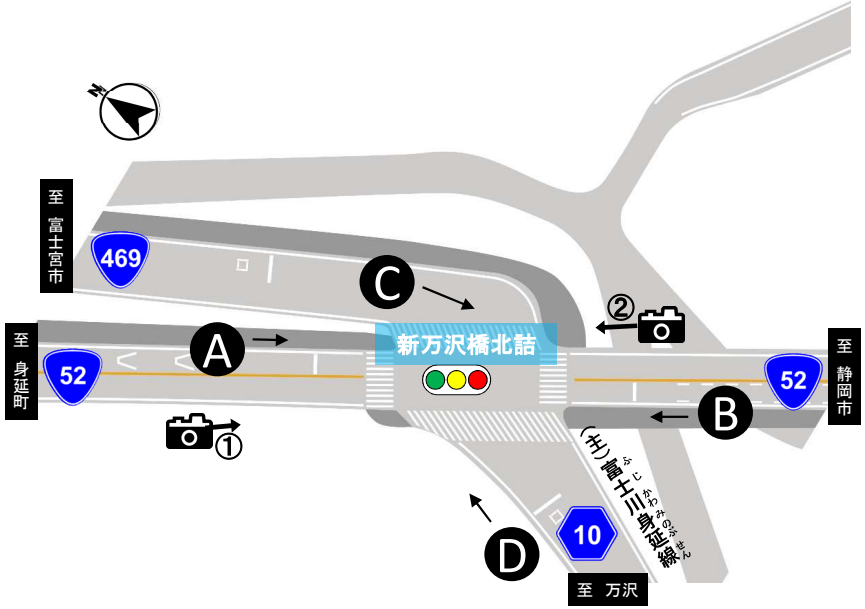
### ■位置図




### ■広域図

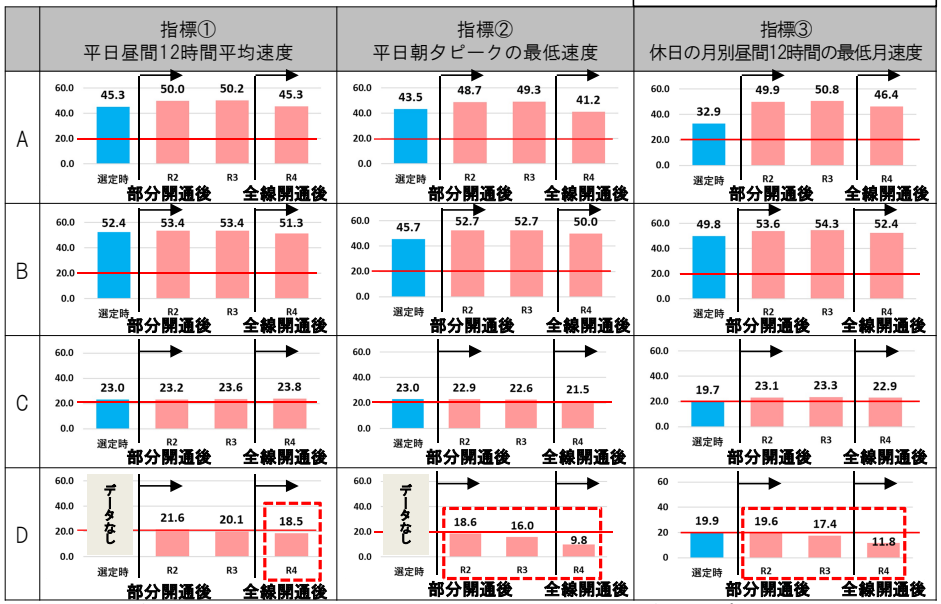
●対象箇所　◉主要渋滞箇所




### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：パブコメ




注）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）
：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、【R4】令和4年1月～12月

### ■交通状況

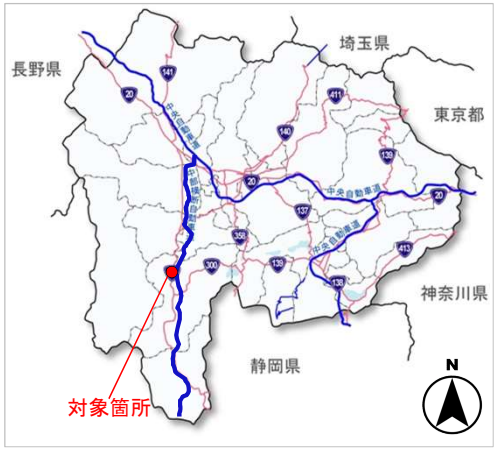
# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-7 事業完了（令和3年）した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

### （3）国道52号　切石駐在所入口（身延町）

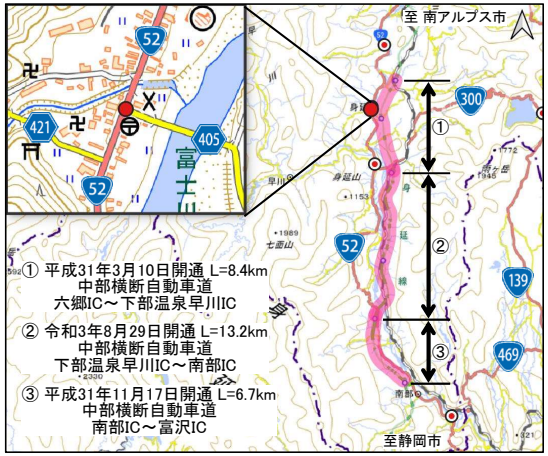
○国道52号に並行する中部横断自動車道は、平成31年3月10日に中富IC～六郷ICが部分開通し、令和3年8月29日の南部IC～下部温泉早川IC開通により全線開通している。
○3か年（R2～R4）の方向別の3指標について、C方向で基準を上回っていない年がある。

### ■位置図



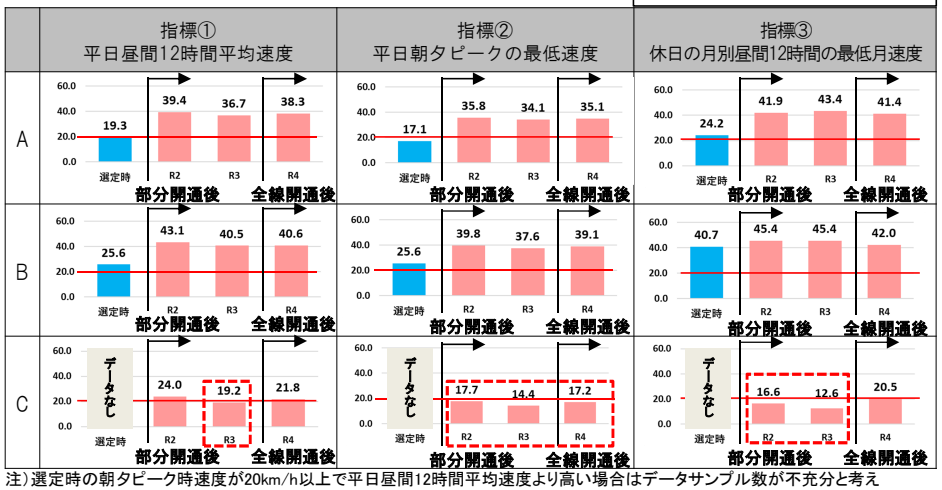

### ■広域図

●対象箇所　◉主要渋滞箇所

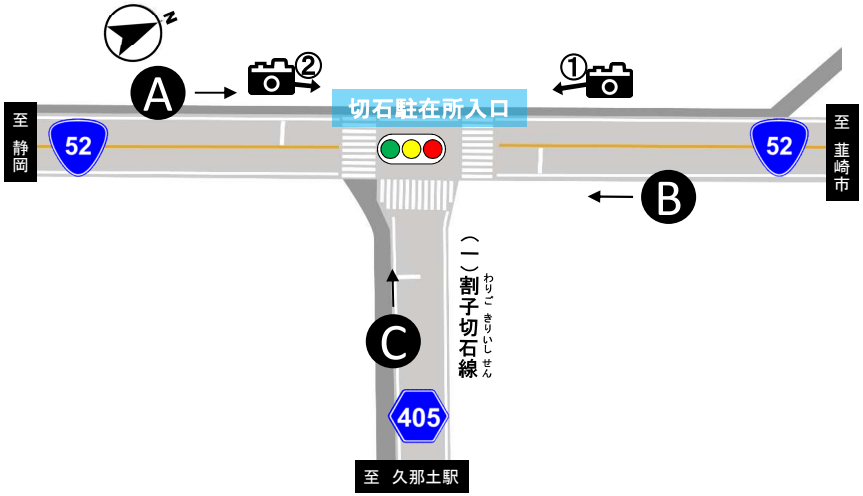



### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：パブコメ




注）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）
：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、【R4】令和4年1月～12月




### ■交通状況

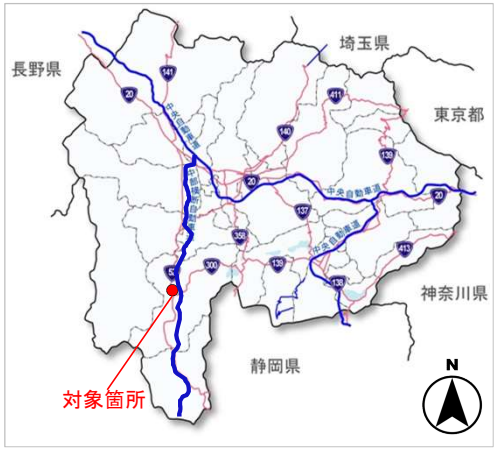
# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-7 事業完了（令和3年）した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

### （4）国道52号 （仮称）下山（身延町）

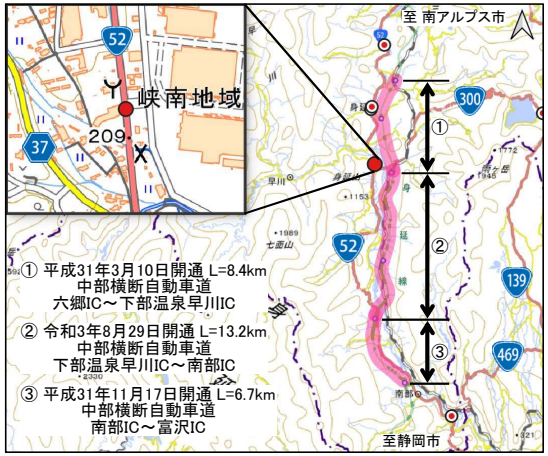
○国道52号に並行する中部横断自動車道は、平成31年3月10日に下部温泉早川IC～中富ICが部分開通し、令和3年8月29日の南部IC～下部温泉早川IC開通により全線開通している。
○3か年（R2～R4）の方向別の3指標について、C方向で基準を上回っていない年がある。

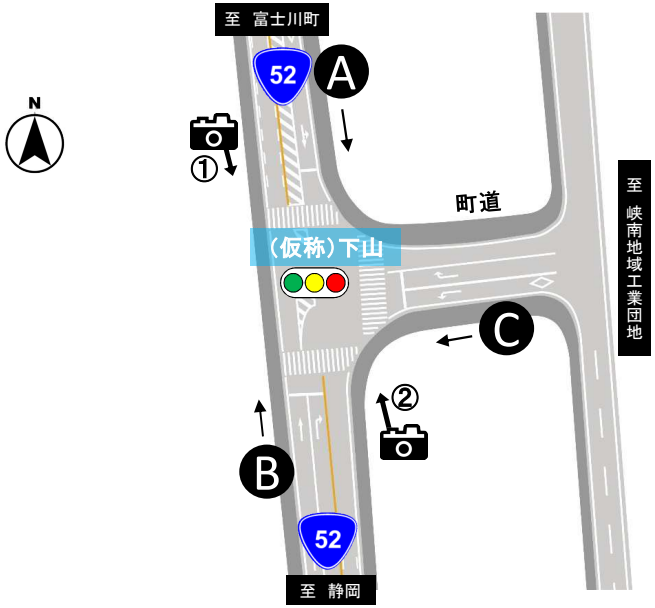
### ■位置図




### ■広域図

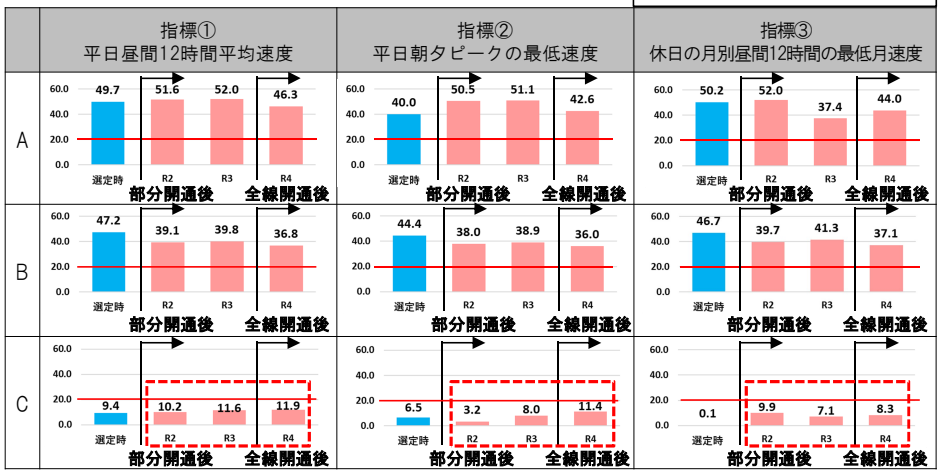
●対象箇所 ⦿主要渋滞箇所




### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：パブコメ




【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）
：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、【R4】令和4年1月～12月

### ■交通状況

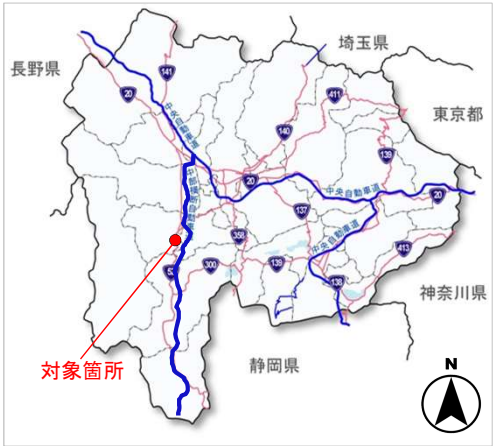
# 3. 主要渋滞箇所の見直し（最新の交通状況による分析）

## 3-7 事業完了（令和3年）した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

### （5）国道52号　十谷入口（富士川町）

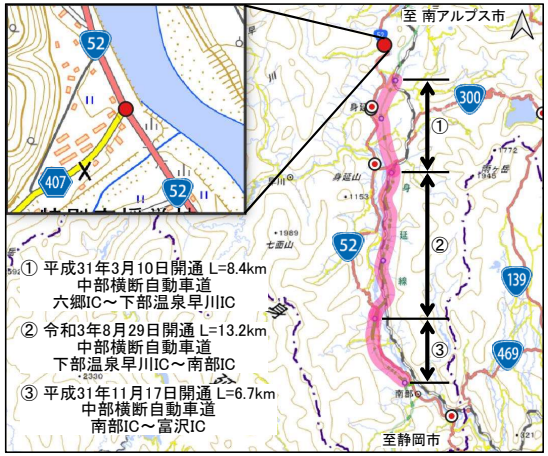
○国道52号に並行する中部横断自動車道は、平成31年3月10日に中富IC～六郷ICが部分開通し、令和3年8月29日の南部IC～下部温泉早川IC開通により全線開通している。
○3か年（R2～R4）の方向別の3指標について、C方向で基準を上回っていない年がある。

### ■位置図



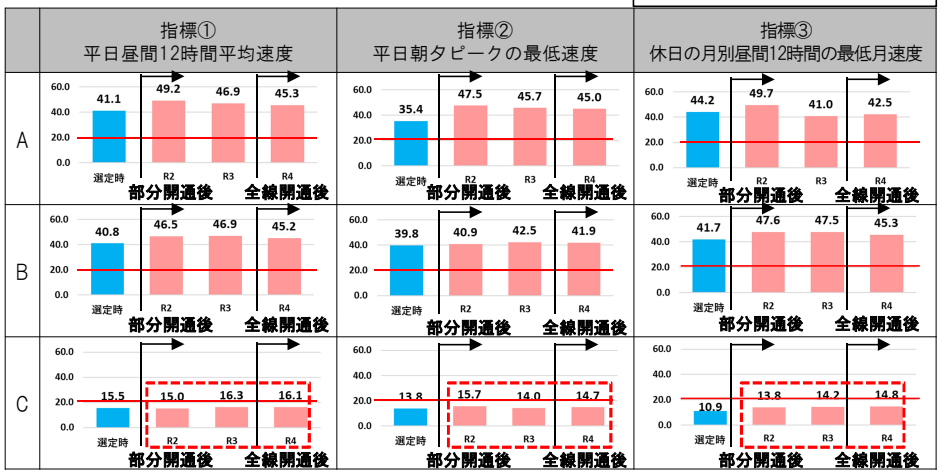

### ■広域図

● 対象箇所　◉ 主要渋滞箇所

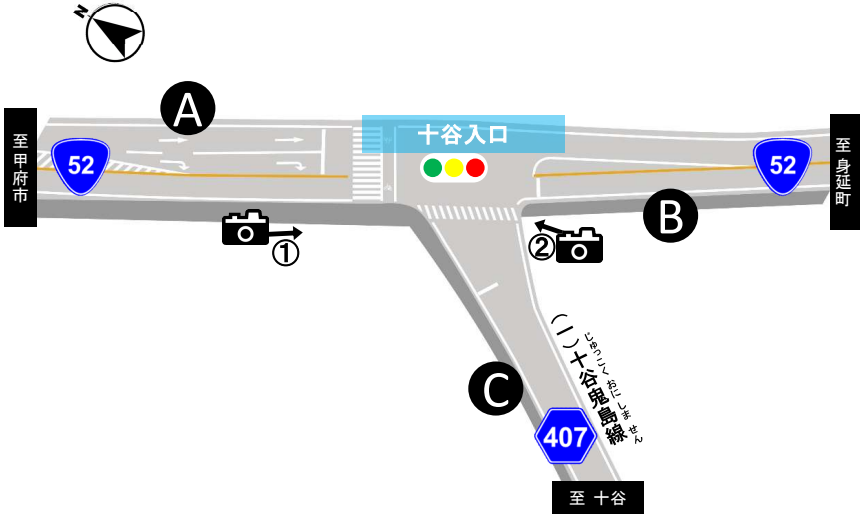



### ■旅行速度(3指標)の推移

選定理由：パブコメ




【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）
：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、【R4】令和4年1月～12月

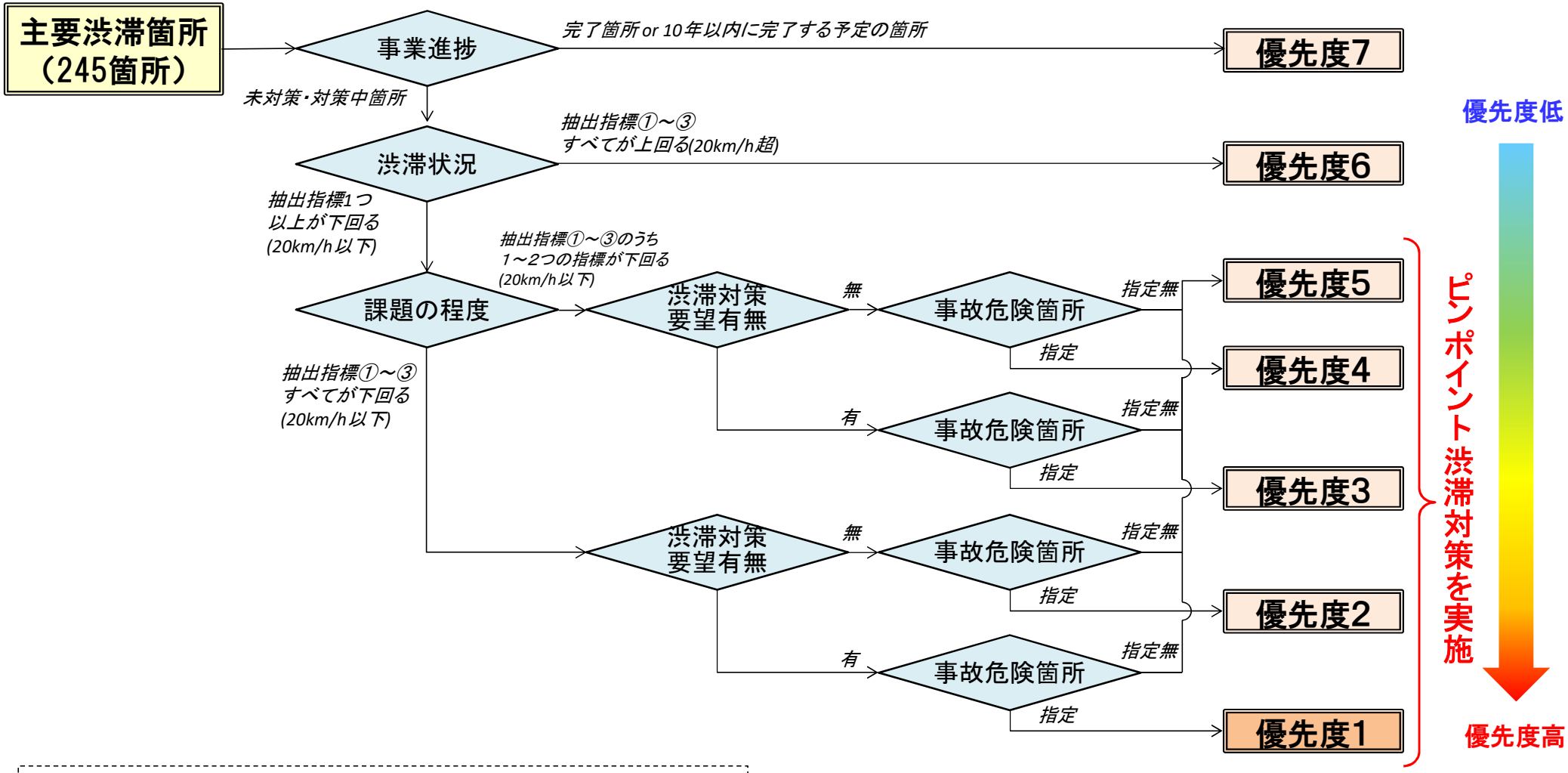



### ■交通状況

# 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指標の基準をすべて下回り、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

## 4-2 ピンポイント渋滞対策の優先度設定と実施状況

○第20回委員会を踏まえ、10年間で90箇所を対策するため、1年間で約9箇所程度実施を決定。
○事業実施状況、渋滞状況、対策要望、事故危険区間により、優先度を設定。
○優先度の高い箇所から順に対策を検討・実施。

### ■優先度設定結果と実施状況

高 ←→ 低

| | | | 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 | バス協会・トラック協会・タクシー協会要望箇所 | ● | – | ● | – | ● | – | – |
| | | バス協会・トラック協会・タクシー協会の要望がない箇所 | – | ● | – | ● | ● | – | – |
| | 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) | 2 | 6(1) | 71(56) | 8 | 147 |

| 優先度1～4 | 優先度5 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19(3) | 1(0) | 10(0) | 9(5) | 9(9) | 9(9) | 33(33) |
| H31年度検討 | | R2年度検討 | R3年度検討 | R4年度検討 | 本年度検討 | 次年度以降検討 |

※括弧内の数字は対象箇所数のうち山梨県管理の箇所数

# 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の選定

○平成31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。
○令和2年度以降は、優先度5の平日昼間12時間速度の低い順に各年9～10箇所を検討。
○本年度は、優先度5の9箇所（山梨県管理道路）を選定。

### ■優先度1～4

| 優先度 | No | 主要渋滞箇所 | 道路管理者 |
|---|---|---|---|
| 1 | 208 | 一ツ谷 | 国交省 |
| | 4 | 国母 | 国交省 |
| | 12 | 船山橋北詰 | 国交省 |
| 2 | 100 | （仮称）小笠原 | 山梨県 |
| | 102 | 十五所 | 国交省 |
| | 206 | 本町 | 山梨県 |
| | 246 | 新町 | 国交省 |
| | 242 | 上野原高校入口 | 国交省 |
| | 241 | (仮称)上野原1 | 国交省 |
| | 34 | 新町二丁目 | 国交省 |
| | 190 | 柏尾 | 国交省 |
| 3 | 8 | 向町2 | 国交省 |
| | 40 | 貢川2丁目 | 国交省 |
| 4 | 67 | 本栖 | 国交省 |
| | 101 | 六科 | 山梨県 |
| | 53 | 富士見バイパス北 | 国交省 |
| | 57 | 山中湖西 | 国交省 |
| | 56 | 大田和 | 国交省 |
| | 55 | ひばりが丘 | 国交省 |

### ■優先度5

#### 国土交通省管理

| No | 主要渋滞箇所 | 道路管理者 | 平日昼間12時間平均速度（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時間平均速度（km/h） |
|---|---|---|---|
| 146 | 押原小北 | 山梨県 | 5.0 |
| 88 | 豊積橋南 | 山梨県 | 5.4 |
| 181 | 飯喰東 | 山梨県 | 5.9 |
| 131 | 築地新居 | 山梨県 | 5.9 |
| 191 | 等々力 | 山梨県 | 6.8 |
| 95 | 河口湖美術館前 | 移管※ | 7.1 |
| 126 | 朝日町ガード南 | 山梨県 | 7.3 |
| 151 | 徳行立体北 | 山梨県 | 7.7 |
| 142 | 信玄橋東詰 | 山梨県 | 7.9 |
| 74 | 中曽根 | 山梨県 | 8.0 |
| 221 | 中下条 | 山梨県 | 8.0 |
| 73 | 富士山駅前 | 山梨県 | 8.3 |
| 109 | 山梨大学病院入口 | 山梨県 | 8.4 |
| 145 | 浅原橋西 | 山梨県 | 8.5 |
| 207 | （仮称）水神 | 山梨県 | 8.5 |
| 194 | 若宮 | 山梨県 | 8.6 |
| 148 | 信玄橋西詰 | 山梨県 | 9.3 |
| 202 | 御勅使工業団地入口 | 山梨県 | 9.5 |
| 108 | 流通センター北 | 山梨県 | 9.8 |
| 173 | 中央協撰所 | 山梨県 | 9.9 |
| 210 | 韮崎インター西 | 山梨県 | 10.0 |
| 119 | 検察庁南 | 山梨県 | 10.3 |
| 225 | 長塚中 | 山梨県 | 10.7 |
| 168 | 乙黒 | 山梨県 | 10.7 |
| 166 | 朝日三丁目 | 山梨県 | 10.8 |
| 94 | （仮称）河口 | 山梨県 | 11.2 |
| 77 | 船津三叉路 | 山梨県 | 11.3 |
| 247 | 向町中 | 山梨県 | 11.3 |
| 91 | 乳ヶ崎北 | 山梨県 | 11.5 |
| 111 | 万才橋西 | 山梨県 | 12.1 |
| 238 | 薬師堂橋東詰 | 山梨県 | 12.3 |
| 99 | （仮称）都留 | 山梨県 | 13.1 |
| 180 | （仮称）大里町1 | 山梨県 | 14.2 |
| 89 | （仮称）浅利 | 山梨県 | 14.2 |
| 87 | 三郡橋北 | 山梨県 | 14.7 |
| 6 | 武田 | 山梨県 | 14.9 |
| 72 | お茶屋町東 | 山梨県 | 15.4 |
| 75 | 新倉 | 山梨県 | 15.6 |
| 28 | 石和温泉郷東入口 | 山梨県 | 15.7 |
| 169 | 浅原橋東詰 | 山梨県 | 16.2 |
| 132 | （仮称）大里町2 | 山梨県 | 16.5 |
| 171 | （仮称）大里町3 | 山梨県 | 16.9 |
| 239 | 須玉インター入口 | 山梨県 | 17.4 |
| 209 | 東中学校前 | 山梨県 | 17.4 |
| 82 | 愛染通り | 山梨県 | 17.5 |
| 25 | 金鳥居 | 山梨県 | 18.2 |
| 35 | 上今諏訪 | 山梨県 | 18.3 |
| 228 | 大下条 | 山梨県 | 18.6 |
| 76 | 小明見 | 山梨県 | 18.6 |
| 18 | 乳ヶ崎南 | 山梨県 | 21.5 |
| 46 | 飯喰 | 山梨県 | 22.9 |
| 134 | （仮称）今諏訪 | 山梨県 | 24.1 |
| 61 | 開国橋西 | 山梨県 | 25.7 |
| 93 | （仮称）浅川 | 山梨県 | 27.0 |
| 81 | （仮称）忍草2 | 山梨県 | 28.8 |
| 85 | 平野 | 山梨県 | 33.8 |

:H31年度に検討済み　:R2年度に検討済み　:R3年度に検討済み　:R4年度に検討済み　:本年度検討

【出典】平日昼間12時間平均速度：平成29年1～12月の民間プローブデータ
※河口湖美術館前交差点については、地元自治体へ移管。

## 4-4 令和4年度に検討したピンポイント渋滞対策の検討状況

○令和4年度に対策検討した主要渋滞箇所7箇所の状況は以下の通り。うち4箇所について対策実施を協議検討中。
○富士山駅前と浅原橋西について、令和5年度も継続して渋滞対策を検討。
○浅原橋西について、令和5年度は交通流動分析を行い、効果的な対策を検討。
○富士山駅前について、用地買収を伴う整備が必要であり渋滞対策が困難であるため、令和5年度は対策を見送り。

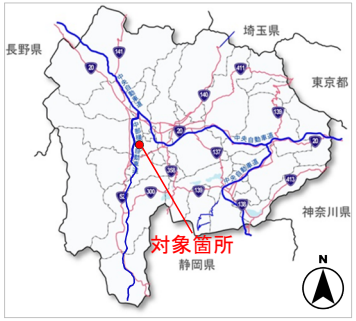
| 検討年度 | No. | 主要渋滞箇所名 | 管理者 | 市町村 | 検討状況 | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| R4 | 151 | 徳行立体北 | 山梨県 | 甲府市 | 対策を見送り | ボトルネック交差点でない。当該交差点で対策を実施しても、渋滞が解消しないと推察されるため |
| | 142 | 信玄橋東詰 | | 甲斐市 | 対策を見送り | 従道路側の線形改良が必要であり渋滞対策が困難。 |
| | 74 | 中曽根 | | 富士吉田市 | 対策を見送り | ピンポイント渋滞対策の優先対策箇所を選定したH29年より速度向上がみられるため<br>（H29年：8.0km/h⇒R3年：12.2km/h） |
| | 221 | 中下条 | | 甲斐市 | 柳田交差点との信号の系統制御。 | |
| | 73 | 富士山駅前 | | 富士吉田市 | 時差式信号現示を検討<br>⇒対策を見送り | 【R4】富士山駅前ロータリーへの右折を禁止<br>【R5】利用者から反対があると指摘いただき、再検討した結果、用地買収を伴う整備が必要であり渋滞対策が困難 |
| | 109 | 山梨大学病院入口 | | 昭和町 | 停止線の前出し。 | |
| | 145 | 浅原橋西 | | 南アルプス市 | 案内看板の視認性の向上<br>⇒交通流動分析を行い、効果的な対策を地域企業や警察と協力して検討 | 【R4】案内看板の視認を向上し右折車両を削減<br>【R5】交通流動分析を行い、効果的な対策を検討 |

## 4-5 令和4年度のピンポイント渋滞対策の検討

### （1）（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、青時間を多く配分。
○B方向は甲府方面への車両に直進を案内する看板を設置しているが、視認性が悪く右折車が直進車を阻害。
○甲府方面への車両に直進方向に経路変更を促進させるよう、案内看板の視認性を向上。

**■位置図**




**■広域図**

**■写真**

**対策前**　B方向からの右折交通が卓越し、直進車の阻害が発生。

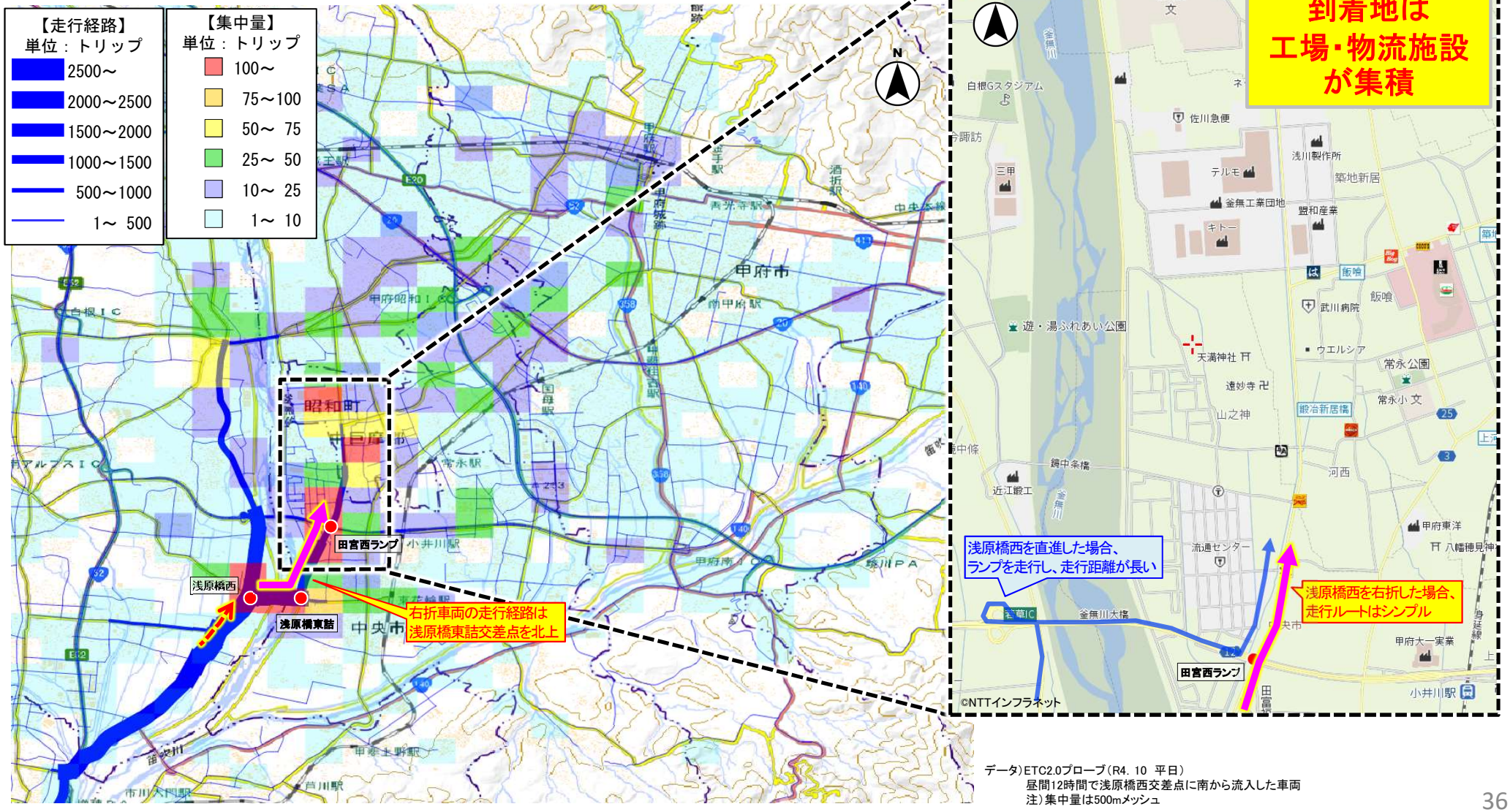
**対策後**　案内看板の視認性向上により、右折車を直進方向へ誘導。

## 4-5 令和4年度のピンポイント渋滞対策の検討

### （1）（主）韮崎南アルプス中央線　浅原橋西　（交通流動分析結果）

○浅原橋西を南側から流入した車両の走行経路を分析した結果、釜無川沿いの工場・物流集積地域に発着しており、直進した場合のルートは若草ICを経由するため、右折ルートより走行距離が長い。

**■浅原橋西に南側から流入した車両の交通流動（平日 昼間12時間）**




データ）ETC2.0プローブ（R4. 10 平日）
昼間12時間で浅原橋西交差点に南から流入した車両
注）集中量は500mメッシュ

## 4-5 令和4年度のピンポイント渋滞対策の検討

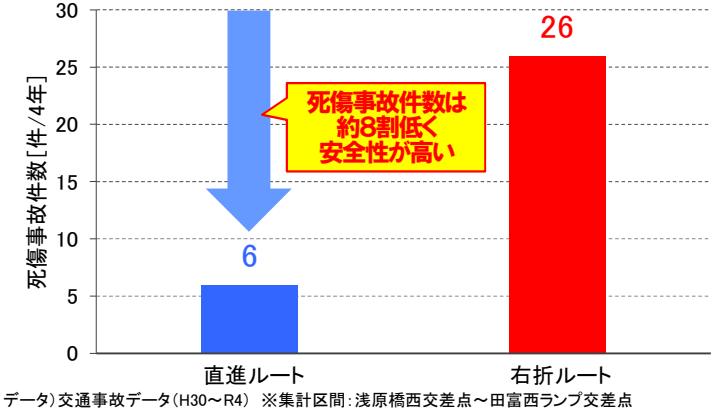
### （1）（主）韮崎南アルプス中央線　浅原橋西　（ルート比較）

○浅原橋西の直進ルートは、右折ルートと比較して、死傷事故件数が約8割低く、安全性が高い。
○右折交通が直進交通に転換することで、右折車両滞留が減少し、直進車両がスムーズに通行。
○交通流動分析より把握した発着量の多い流通センターや工業地域の共同組合に対し、直進ルート利用のご協力依頼を実施検討。

**■直進ルートと右折ルートの比較（東南湖⇒流通センター前）**

**■直進交通への転換による渋滞解消**

**■死傷事故件数の比較**



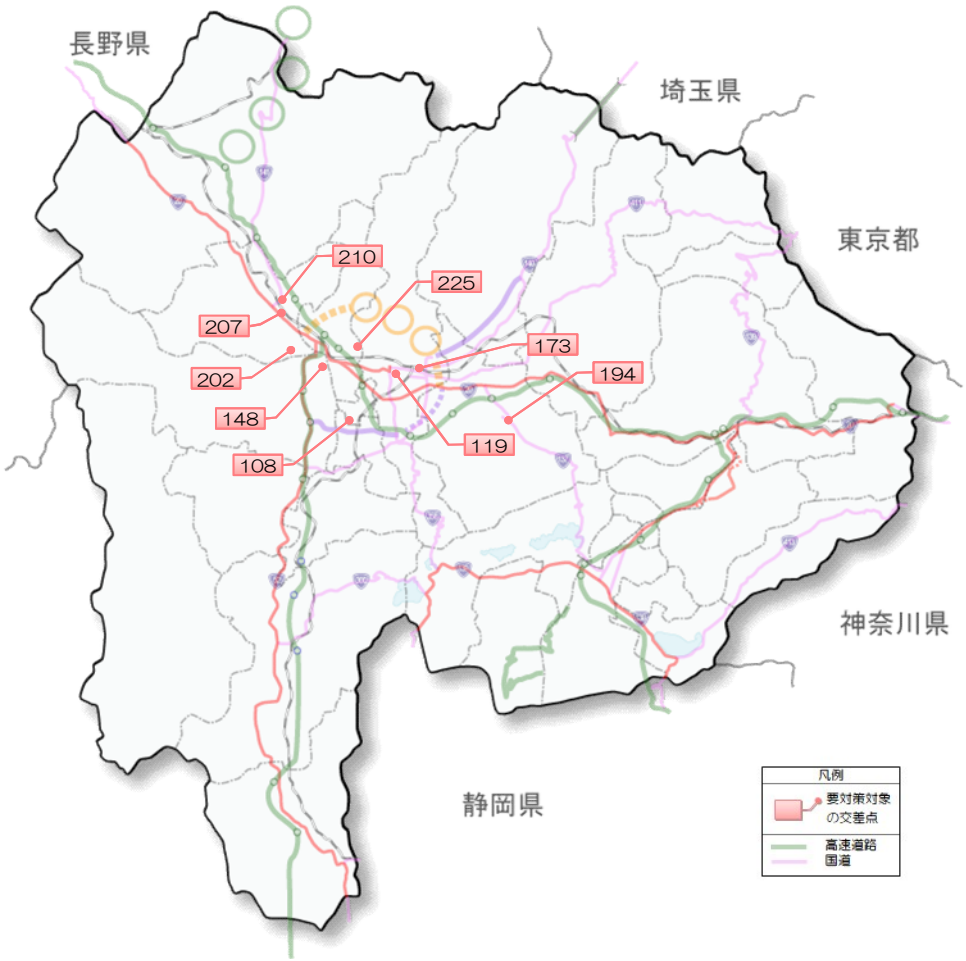

データ）交通事故データ（H30～R4）　※集計区間：浅原橋西交差点～田富西ランプ交差点
※上下線区分が不明なため、上下線合計値

## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

○本年度（令和5年度）にピンポイント渋滞対策（短期対策）の検討を実施する箇所は、山梨県管理道路の9箇所。

### ■ピンポイント対策（短期対策）の検討を実施する主要渋滞箇所

| No. | 主要渋滞箇所 | 道路管理者 | 所在市区町村 |
|---|---|---|---|
| 207 | （仮称）水神（すいじん） | 山梨県 | 韮崎市 |
| 194 | 若宮（わかみや） | | 笛吹市 |
| 148 | 信玄橋西詰（しんげんばしにしづめ） | | 南アルプス市 |
| 202 | 御勅使工業団地入口（みだいこうぎょうだんちいりぐち） | | 韮崎市 |
| 108 | 流通センター北（りゅうつうきた） | | 中央市 |
| 173 | 中央協撰所（ちゅうおうきょうせんじょ） | | 甲府市 |
| 210 | 韮崎インター西（にらさきにし） | | 韮崎市 |
| 119 | 検察庁南（けんさつちょうみなみ） | | 甲府市 |
| 225 | 長塚中（ながつかなか） | | 甲斐市 |



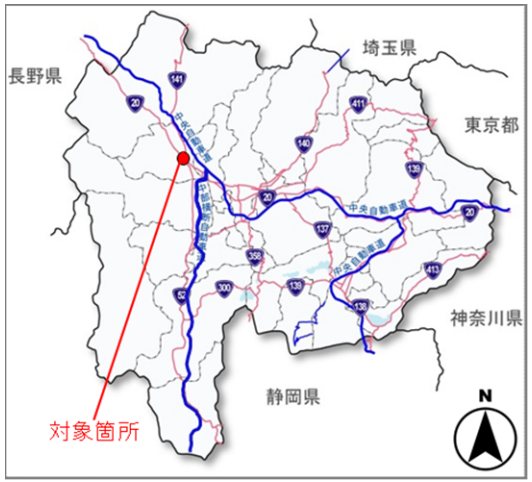
## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

### （1）（主）茅野北杜韮崎線 （仮称）水神 （韮崎市）

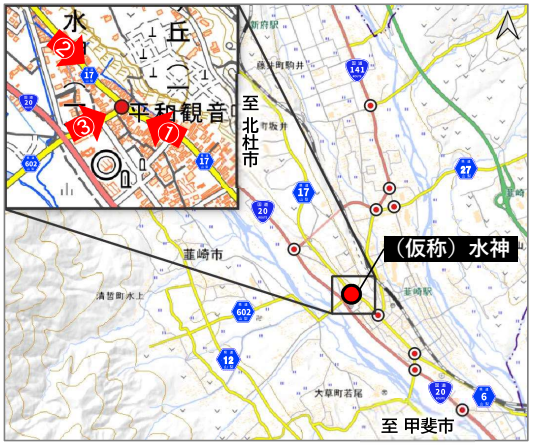
○（仮称）水神交差点は、県道17号茅野北杜韮崎線と釜無川を渡河する県道602号武田八幡神社線に位置し、交通が集中。

○県道17号茅野北杜韮崎線は、タピーク時で方向②右折車両滞留によって、後続車両への走行阻害による捌け残り、渋滞が発生。武田橋北詰～（仮称）水神間は、武田橋北詰交差点の赤信号のタイミングによって、車両が滞留し、先詰まりとなる場面が発生。

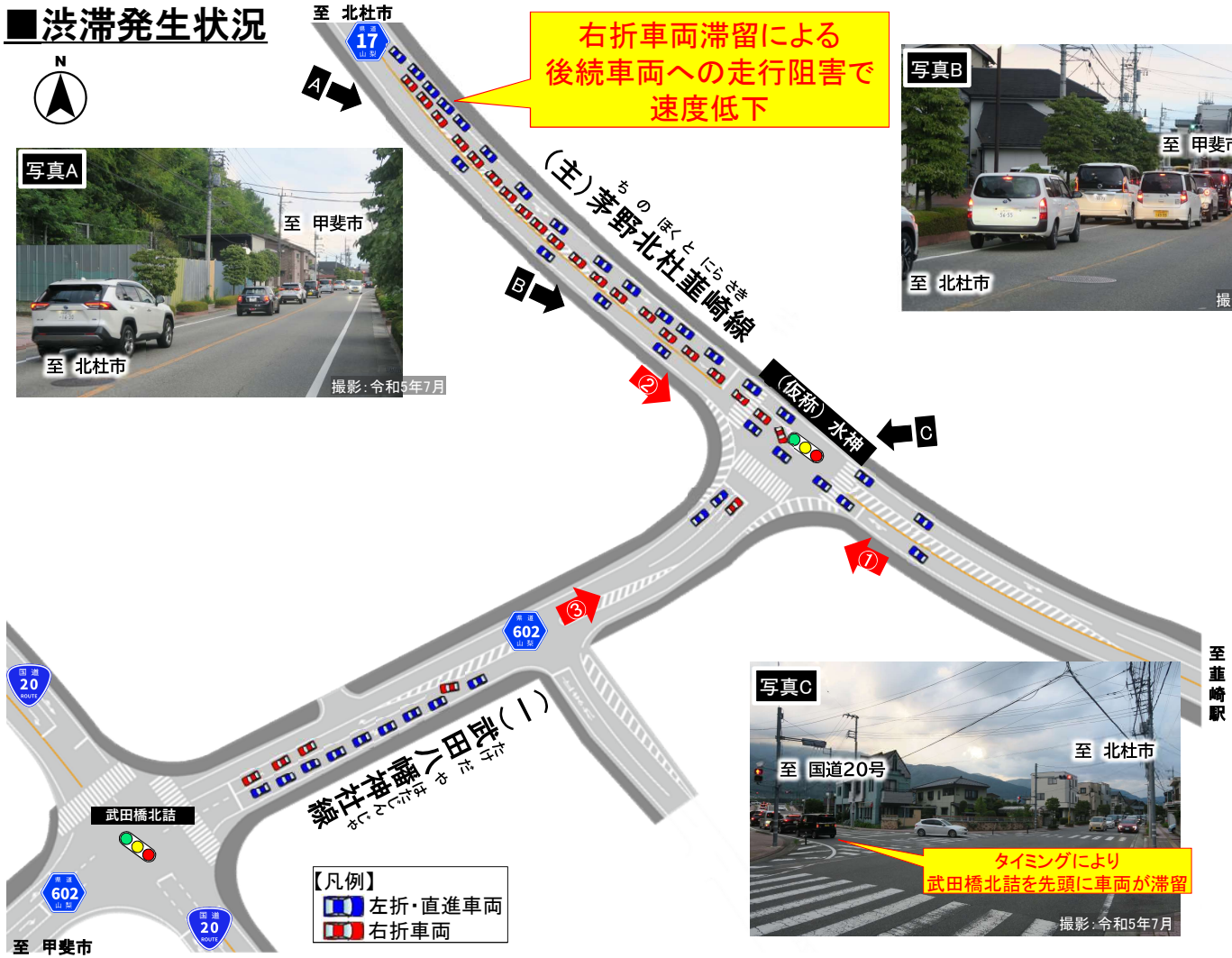
**■位置図**




**■広域図** ●対象箇所 ◎その他の主要渋滞箇所




**■渋滞発生状況**



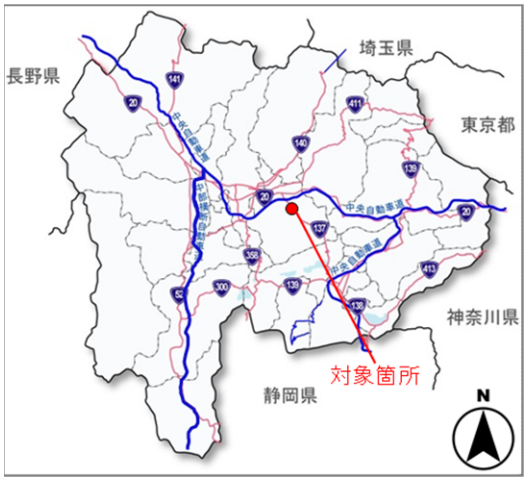
# 4. ピンポイント渋滞対策の検討状況

## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

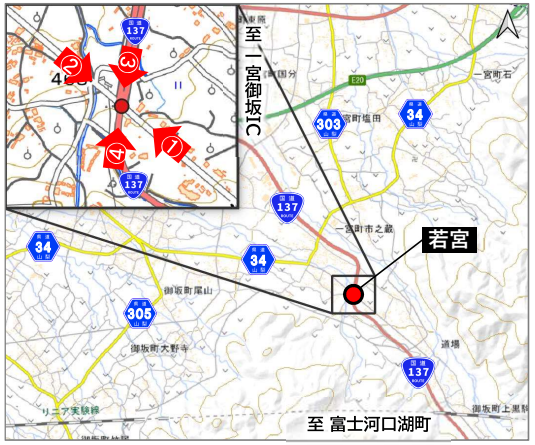
### （2） 国道137号 若宮（笛吹市）

○若宮交差点は、国道137号に位置している。
○市道（御坂みち）の方向②は、登り勾配であるとともに、右折車両滞留によって後続車両への走行阻害による速度低下が発生しているものの、一回の信号青時間で交通は捌けており、渋滞は発生していない状況。

**■位置図**




**■広域図** ●対象箇所 ◉その他の主要渋滞箇所



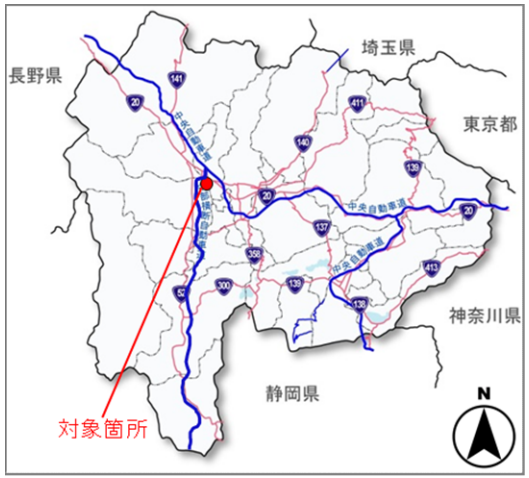

**■渋滞発生状況**

## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

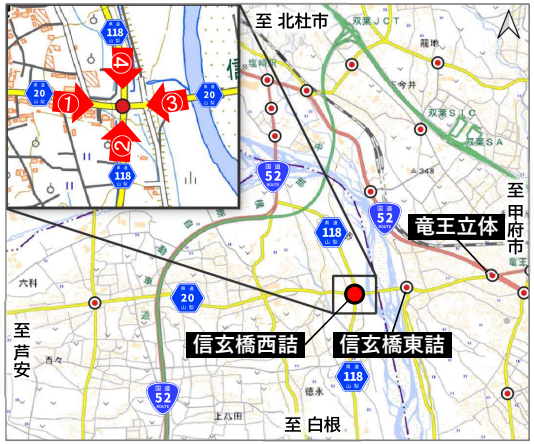
### （3）（主）甲斐早川線　信玄橋西詰　（南アルプス市）

○信玄橋西詰交差点は、釜無川を渡河し南アルプス市～国道20号を結ぶ県道20号甲斐早川線と川沿いの県道118号南アルプス甲斐線に位置し、交通が集中。
○県道20号甲斐早川線は、朝ピーク時に竜王立体交差点を先頭に渋滞し、夕ピーク時に信玄橋東詰交差点を先頭に渋滞しており、朝夕ピーク時の信玄橋西詰交差点 方向①②④では、信玄橋への進入時に先詰まりが発生。
○信玄橋西詰交差点 方向③では、青時間不足により渋滞が発生し、信玄橋東詰交差点を超える渋滞が発生。

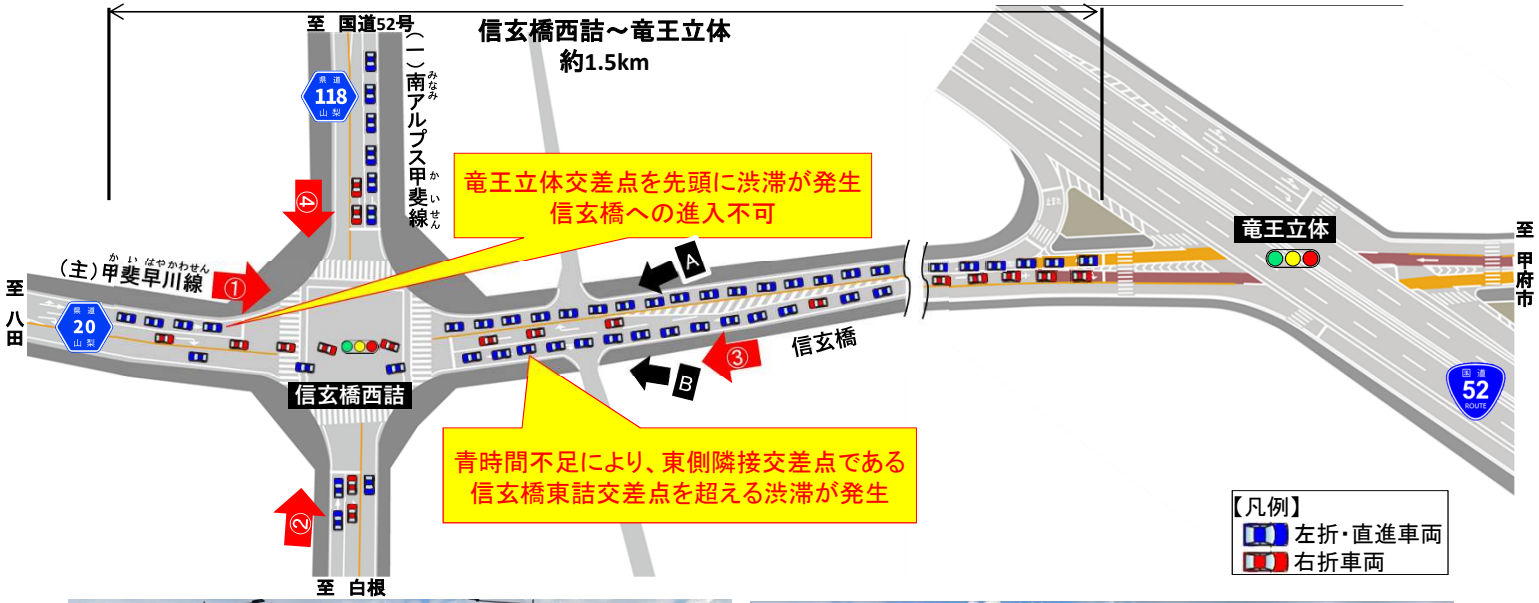
**■位置図**




**■広域図**　●対象箇所　◉その他の主要渋滞箇所




**■渋滞発生状況**

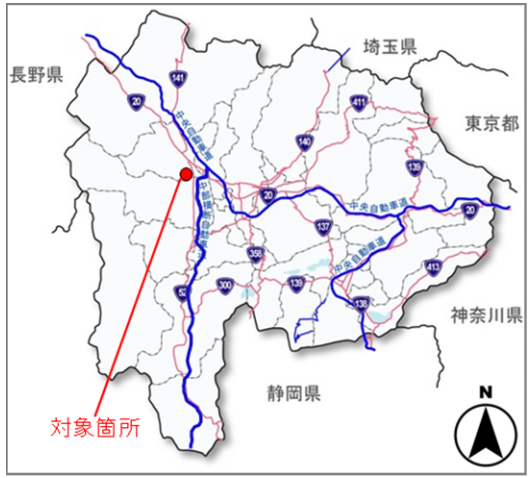


## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

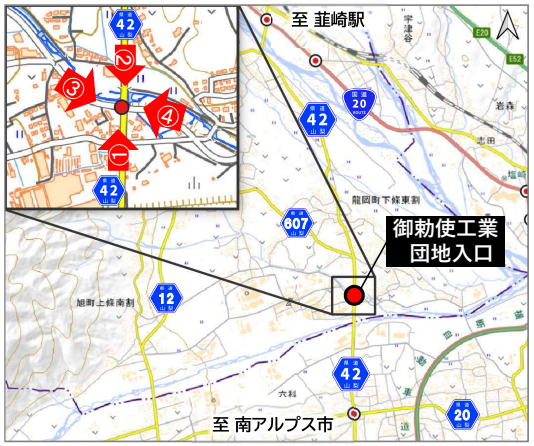
### （4）（主）韮崎南アルプス富士川線　御勅使工業団地入口　（韮崎市）

○御勅使工業団地入口交差点は、韮崎市～南巨摩郡富士川町を結ぶ県道42号韮崎南アルプス富士川線に位置し、交通が集中。
○方向③④（市道側）の信号は感応式であるため、車両は必ず停止。
○方向③の交通量に対して信号の青時間が短く車両が捌け残り、渋滞が発生。

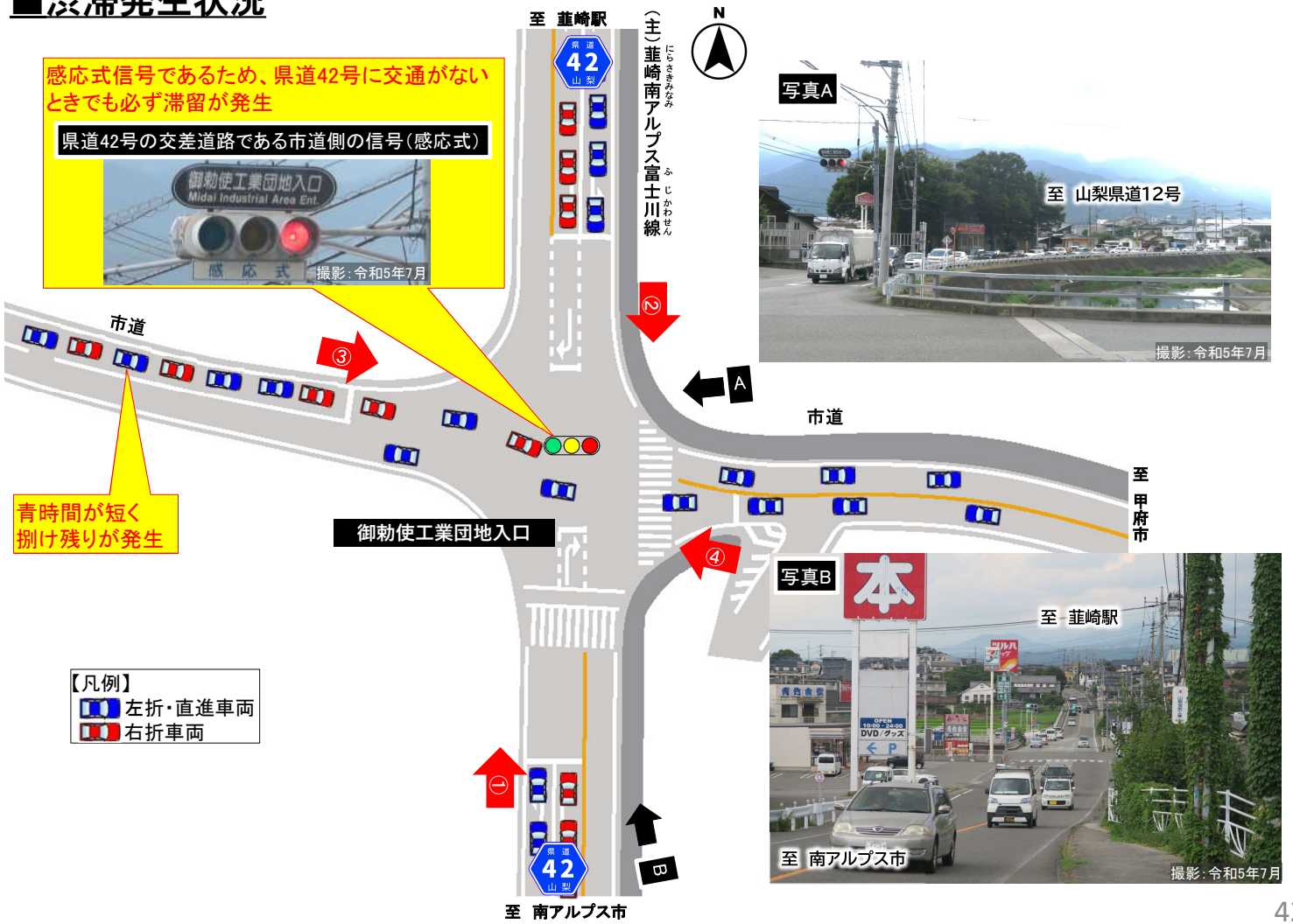
**■位置図**




**■広域図** ●対象箇所 ⊙その他の主要渋滞箇所




**■渋滞発生状況**

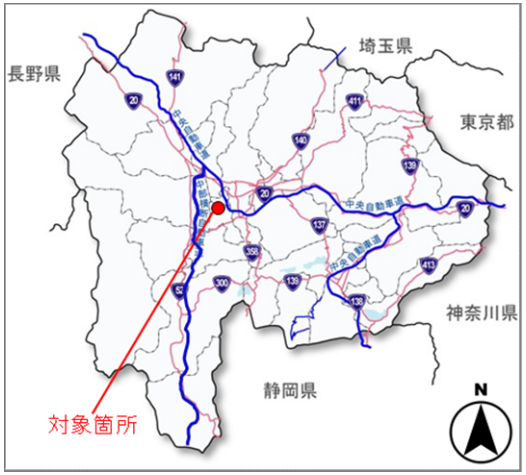


## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

### （5）（主）甲府市川三郷線　流通センター北　（中央市）

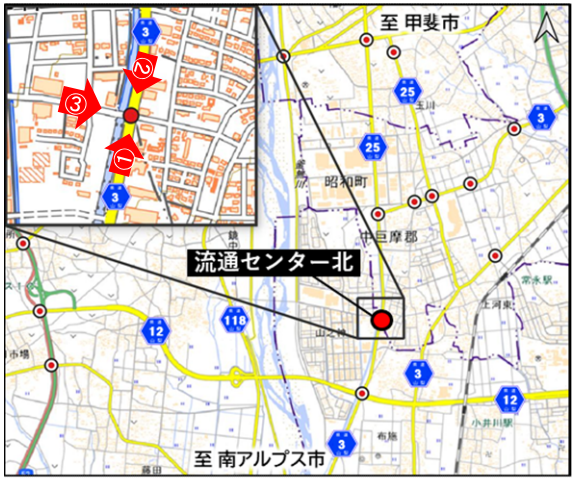
○流通センター北交差点は、周辺の物流倉庫へのアクセス道路となる市道に位置し、交通が集中。
○県道3号甲府市川三郷線は、一回の信号青時間で交通は概ね捌けている状況。
○方向③交差点流入部1車線のため、右折車両滞留によって後続車両への走行阻害による捌け残り、渋滞が発生。

**■位置図**




**■広域図**

● 対象箇所　◉ その他の主要渋滞箇所



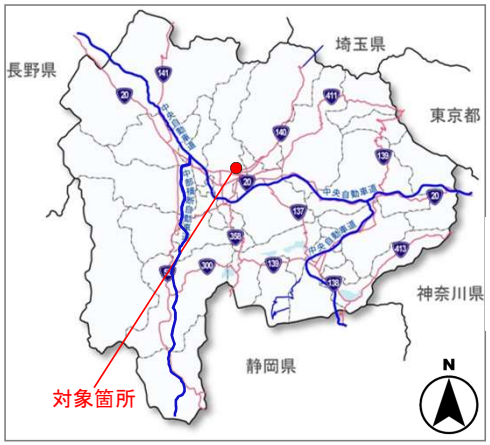
**■渋滞発生状況**

## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

### （6） 国道411号 中央協撰所 （甲府市） ※現：松原

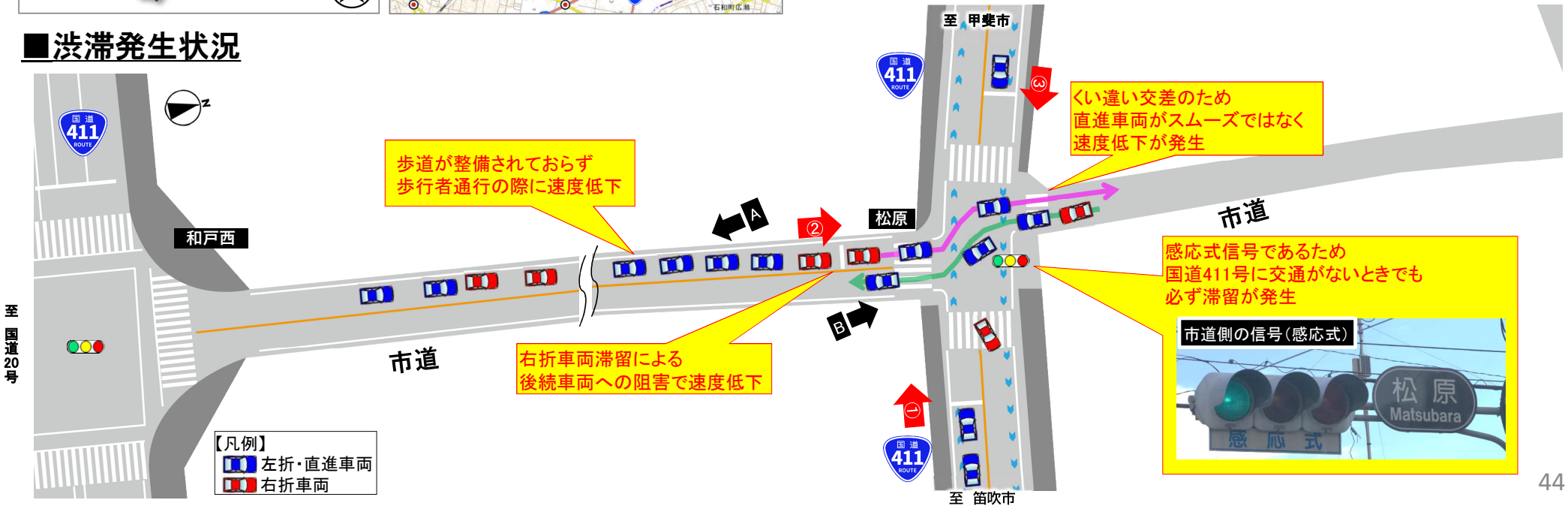
○中央協撰所交差点（現：松原交差点）は、甲府市街～笛吹市を結ぶ国道411号に位置し、交通が集中。
○顕著な渋滞は発生していないが、方向②の市道は歩道が未整備であること、くい違い交差により直進車両がスムーズでないこと、右折車両滞留によって後続車両への走行阻害などによる速度低下が発生している状況。

**■位置図**




**■広域図** ●対象箇所 ◉その他の主要渋滞箇所

**■渋滞発生状況**

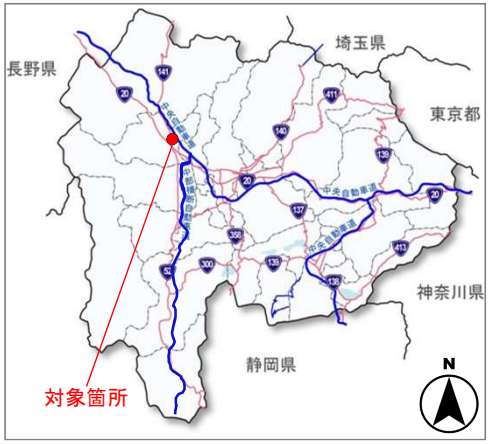


## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

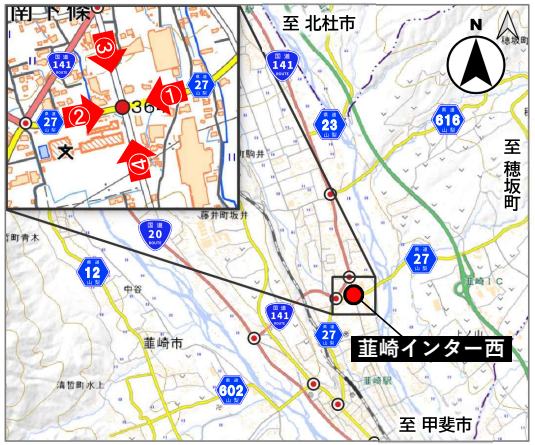
### （7）（主）韮崎昇仙峡線　韮崎インター西　（韮崎市）

○韮崎インター西交差点は、韮崎市街～韮崎ICを結ぶ県道27号韮崎昇仙峡線に位置し、交通が集中。
○方向①・②ともに、直進交通が多く、青時間が短いため捌け残り、渋滞が発生。
○更に、方向①右折車両滞留による後続車両への走行阻害により、渋滞延伸を助長。

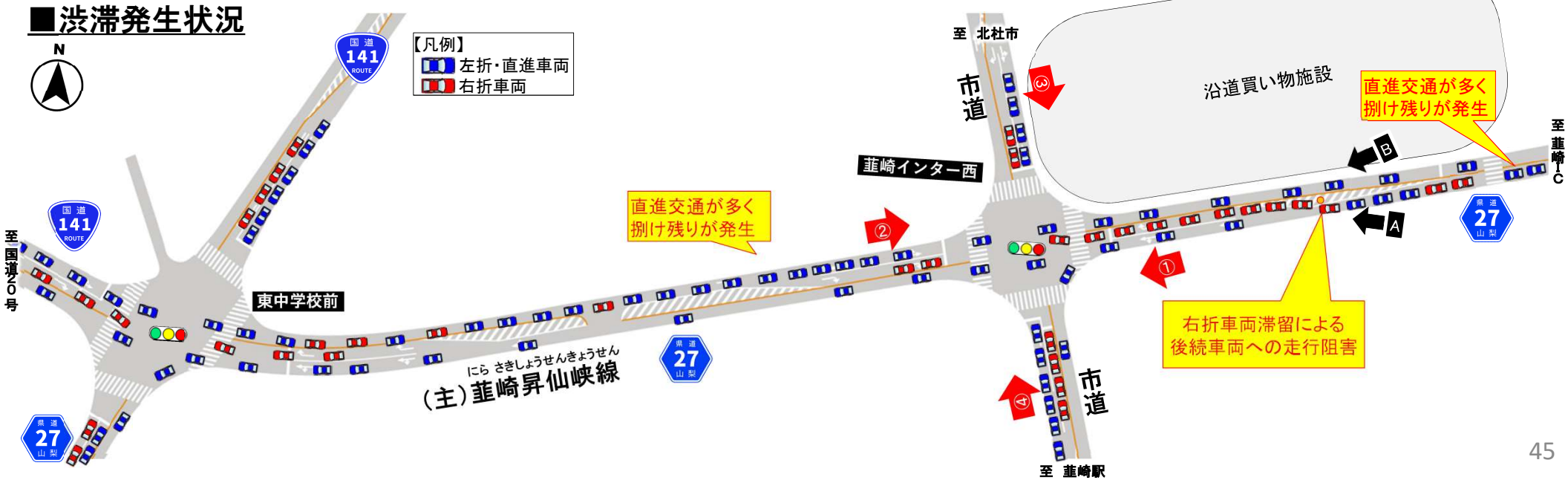
**■位置図**




**■広域図** ●対象箇所 ◉その他の主要渋滞箇所



**■渋滞発生状況**

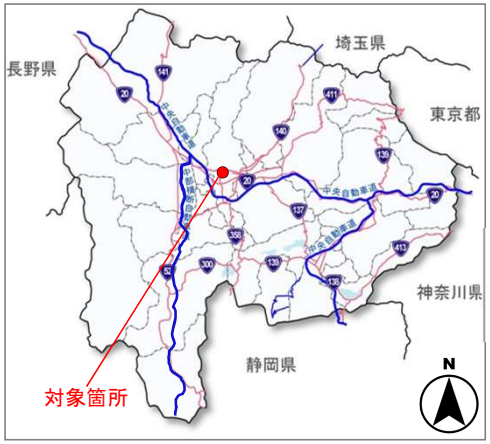


## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

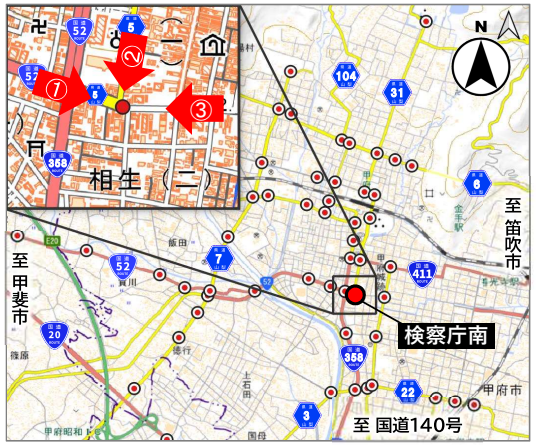
### （8）（主）甲府南アルプス線　検察庁南　（甲府市）

○検察庁南交差点は、甲府市街の県道5号甲府南アルプス線に位置し、交通が集中。
○相生歩道橋交差点からの先詰まりにより、方向③直進車両が捌け残り、渋滞が発生。また、検察庁南交差点内に方向③直進車両が残存することで、方向②右折車両が進行できず、捌け残りで渋滞が発生。

**■位置図**




**■広域図** ●対象箇所　◎その他の主要渋滞箇所



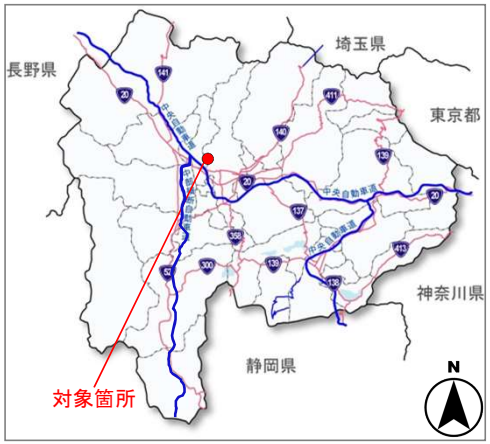
**■渋滞発生状況**

## 4-6 本年度（令和5年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

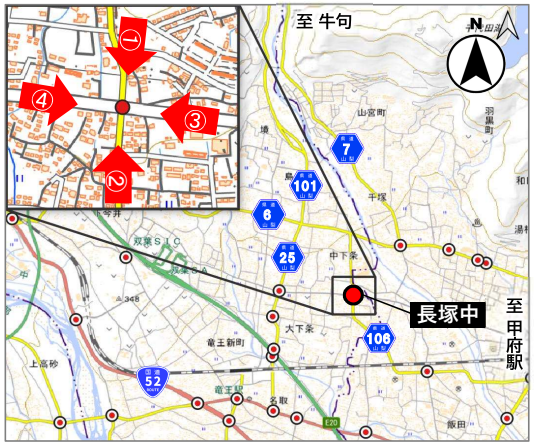
### （9）（一）中下条甲府線　長塚中　（甲斐市）

○長塚中交差点は、県道106号中下条甲府線と甲府市街～双葉スマートICを結ぶ市道に位置し、交通が集中。
○市道は、車線が十分確保されており、一回の信号青時間で交通は概ね捌けている状況。
○県道106号中下条甲府線は、方向②右折車両滞留によって後続車両への走行阻害による捌け残り、渋滞が発生。

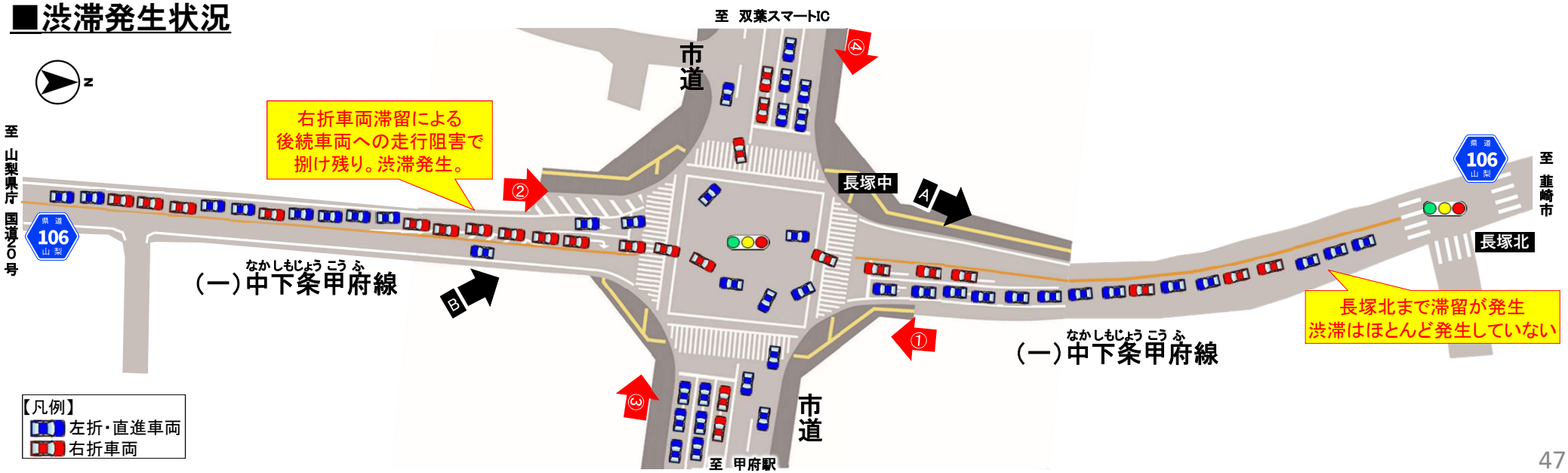
**■位置図**




**■広域図** ●対象箇所 ◉その他の主要渋滞箇所



**■渋滞発生状況**



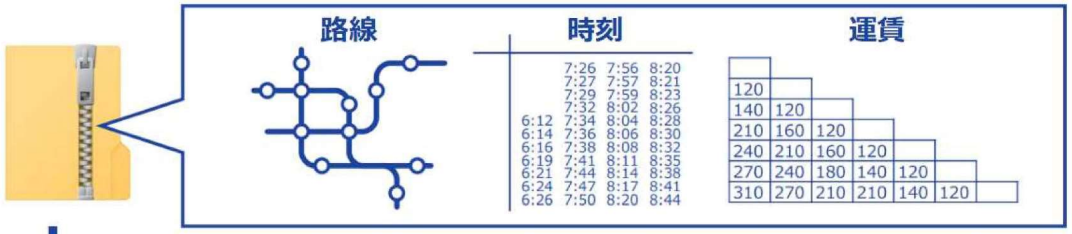
# 5. バスデータの活用方法の検討

## 5-1 バスデータの概要

○バスデータを活用して「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）」が運用されており、リアルタイムなバス運行状況が確認可能。
○このデータを活用し、バスの遅延時間やバスの実勢速度の分析が可能。

### 1. バスデータ内容

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




↳ 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 |

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)

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」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探索サービスに反映

▼やまなしバスコンシェルジュ

### 2. データの活用方法

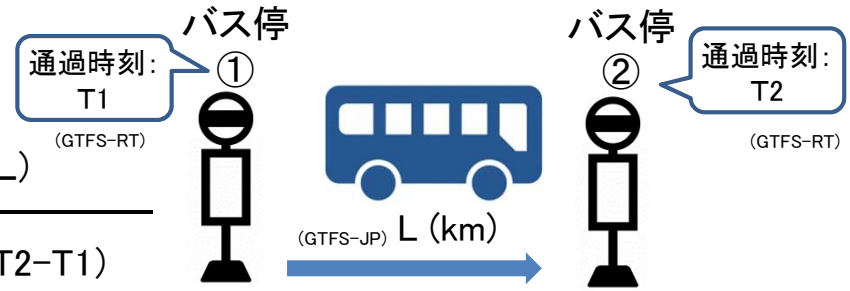
【方法①　バスの遅延時間】

バス停の通過時刻と定刻[時刻表]の差
＝バス停通過時刻－バス停定刻
(GTFS-RT)　(GTFS-JP)

【方法②　バスの実勢速度】

バス停①→②の速度

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




**事業完了路線の並行区間で、バス路線が存在、効果検証が可能な路線を選定して、分析を検討。**

# 5. バスデータの活用方法の検討

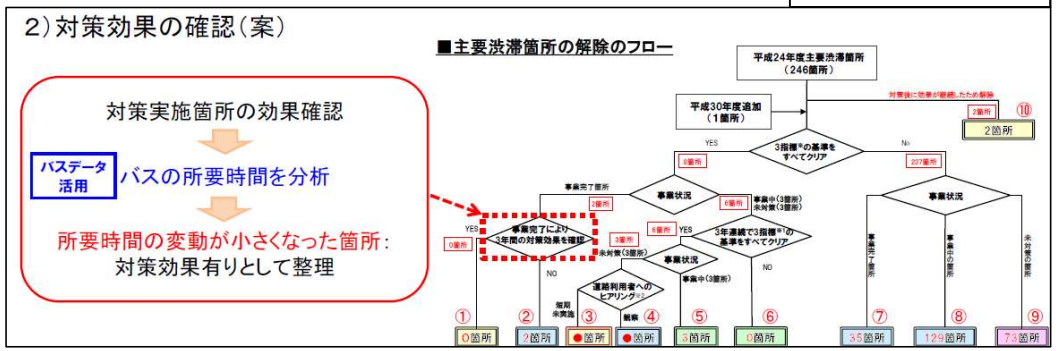
## 5-2 バスデータの有する特性

〇第21・22回委員会検討内容を踏まえ、第23回委員会でバスデータの有する特性を整理。
〇バスデータは全箇所でのモニタリングには不向きだが、バスに限定して実態を把握するには有利。
〇バスに関する課題や効果を分析する際に、バスデータを活用し、バスの視点で効果的に説明することが可能。

### ■第21回委員会検討内容

・バス実勢速度の運行ごとの集計
・主要渋滞箇所のマネジメントへの活用方法を検討

第21回委員会資料 掲載




### ■第22回委員会検討内容

・バスデータによる旅行速度向上効果の検証
・バスの定時性の分析

第22回委員会資料 掲載

■バス定時性の確認

| 主要渋滞箇所名（交差点名） | バスルート | バス停間 | バス停間の時刻表による速度 | ピーク時間帯に半分以下の速度となる割合 |
|---|---|---|---|---|
| 検察庁南 | 豊富発 県立中央病院方面行き | 法人会館～商工会議所 | 27.8 km/h | 78.7% |
| 朝日三丁目 | 博物館発敷島行き | 丸の内二丁目北～朝日二丁目 | 24.7 km/h | 63.5% |
| 開国橋西 | 鰍沢営業所発一高前方面行き | 今諏訪～上今諏訪 | 17.5 km/h | 57.5% |

注1）バスデータ（2019年1～12月）を集計
注2）平日のピーク時間帯（7、8、17、18時）のバスの運行実績

ピーク時間帯に運行するバスの50%以上が時刻表の速度の半分以下

資料：バスデータ（http://8tops.yamanashi.ac.jp/~toyoki/buslog2016/getLocationsYamanashi.php）

## ■ 第23回委員会検討内容

【デメリット】
バスデータが使用可能な路線は限定的
⇒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
⇒バスに限定して実態を把握するには有利

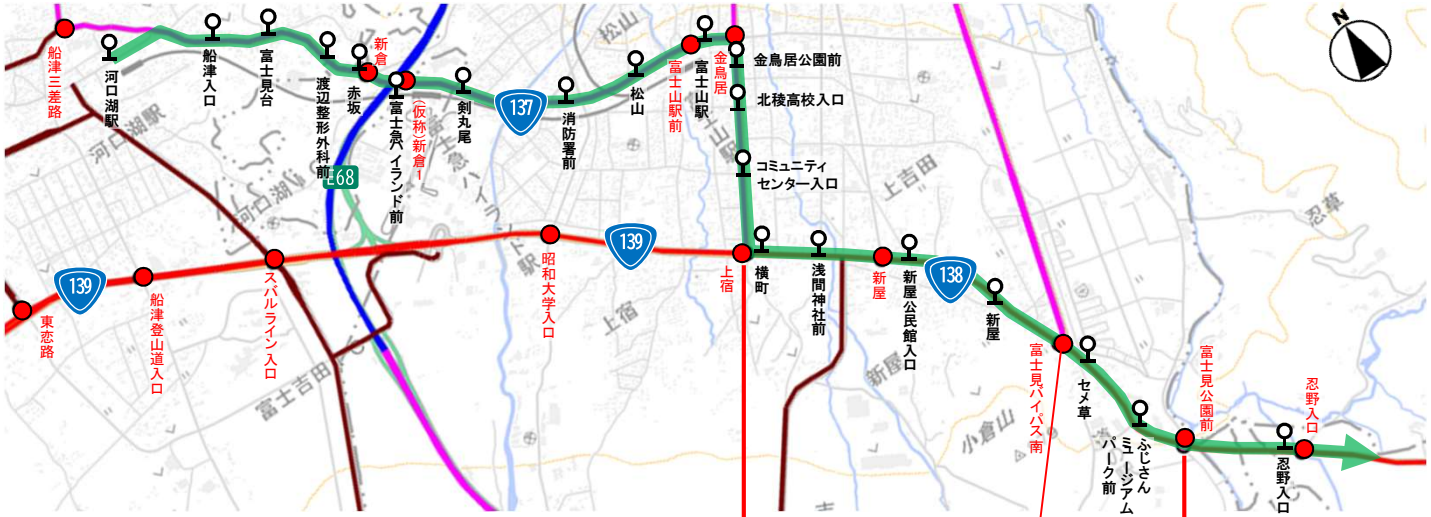
バスに限定して実態を把握する必要性
・バスは乗車人数が多く、渋滞による社会損失が大きい。
（乗用車は、人数が少ないため1台当たりの社会損失は小さい）
・バスは路線やダイヤが固定されており、渋滞回避が困難。
（乗用車は、状況によって路線や走行時間の調整が可能）

**バスに関する課題や効果を分析する際に、バスデータを活用し、バスの視点で効果的に説明することが可能。**

## 5-3 バスデータの活用（バス運行の定時性の活用）

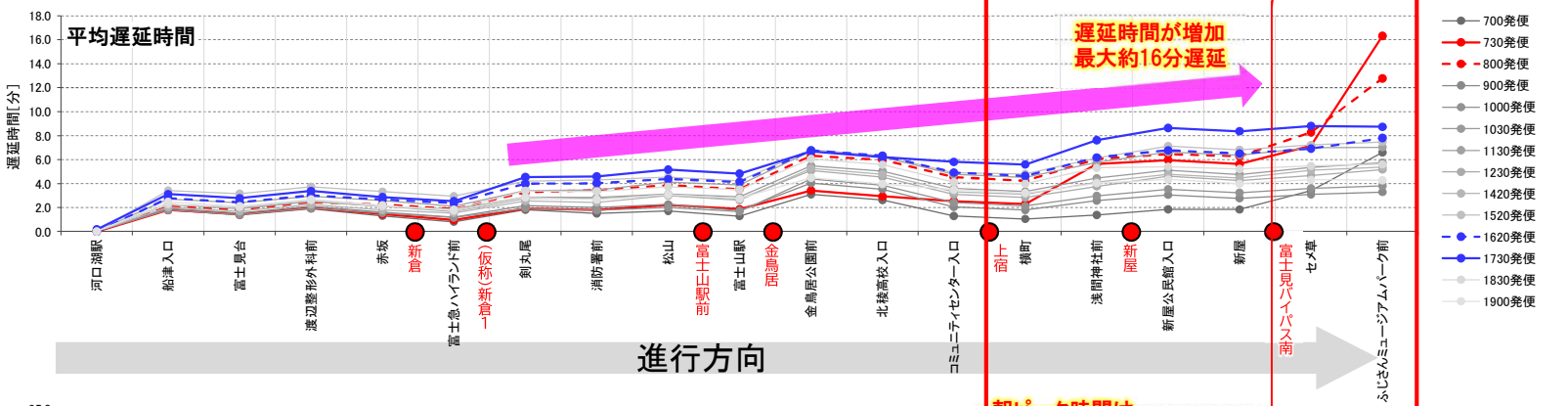
○富士急行バスの路線バス（河口湖駅⇒忍野）について、バス運行の遅延状況を分析し、定時性を確認。
○バスデータは365日定時運行しているため、突発的な渋滞発生を捉えることが可能。
○TDM施策の交通手段選択としてバスへの転換可能性検討の基礎資料となる。

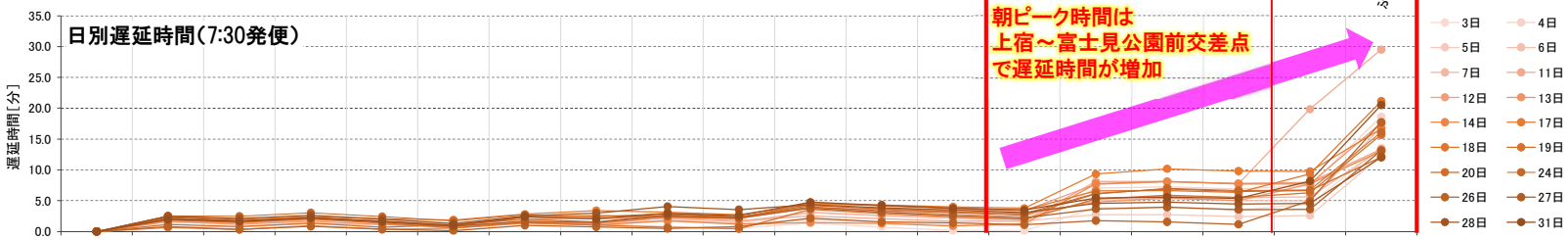
### ■分析対象バスルート




バス停
バス路線
主要渋滞箇所
高速道路
一般国道
主要地方道
県道

### ■路線バスの遅延状況




データ）やまなしコンシェルジュ　路線バス運行データ（R4.10 平日）

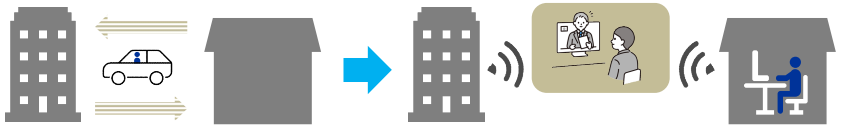
# 6. TDM施策に関する検討

## 6-1 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。

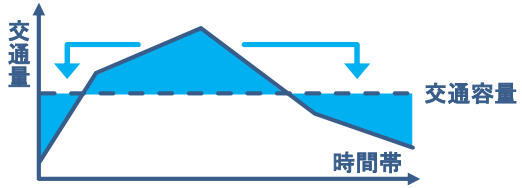
### 移動発生源の調整

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。



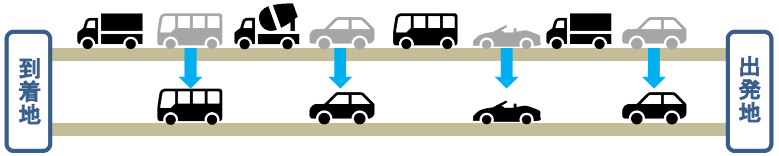
### 移動時間の分散化

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。



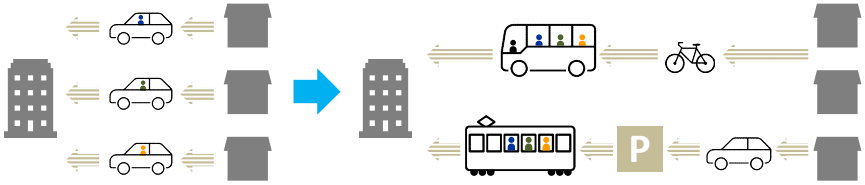

### 移動経路の変更

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。



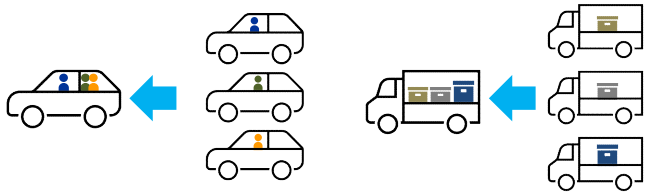

### 交通手段の変更

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することで、交通手段の変更を促すこと。




### 自動車の効率的利用

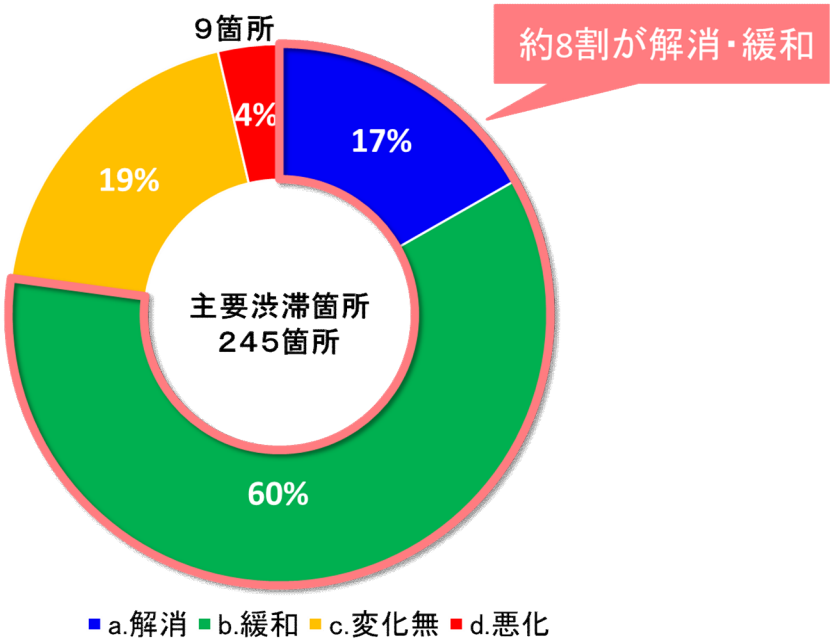
単体の自動車利用を**カーシェアリング**や**共同輸配送**の導入により、自動車の効率的利用（乗用車の乗車率や貨物の積載率向上など）を促すこと。



## 6-2 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。

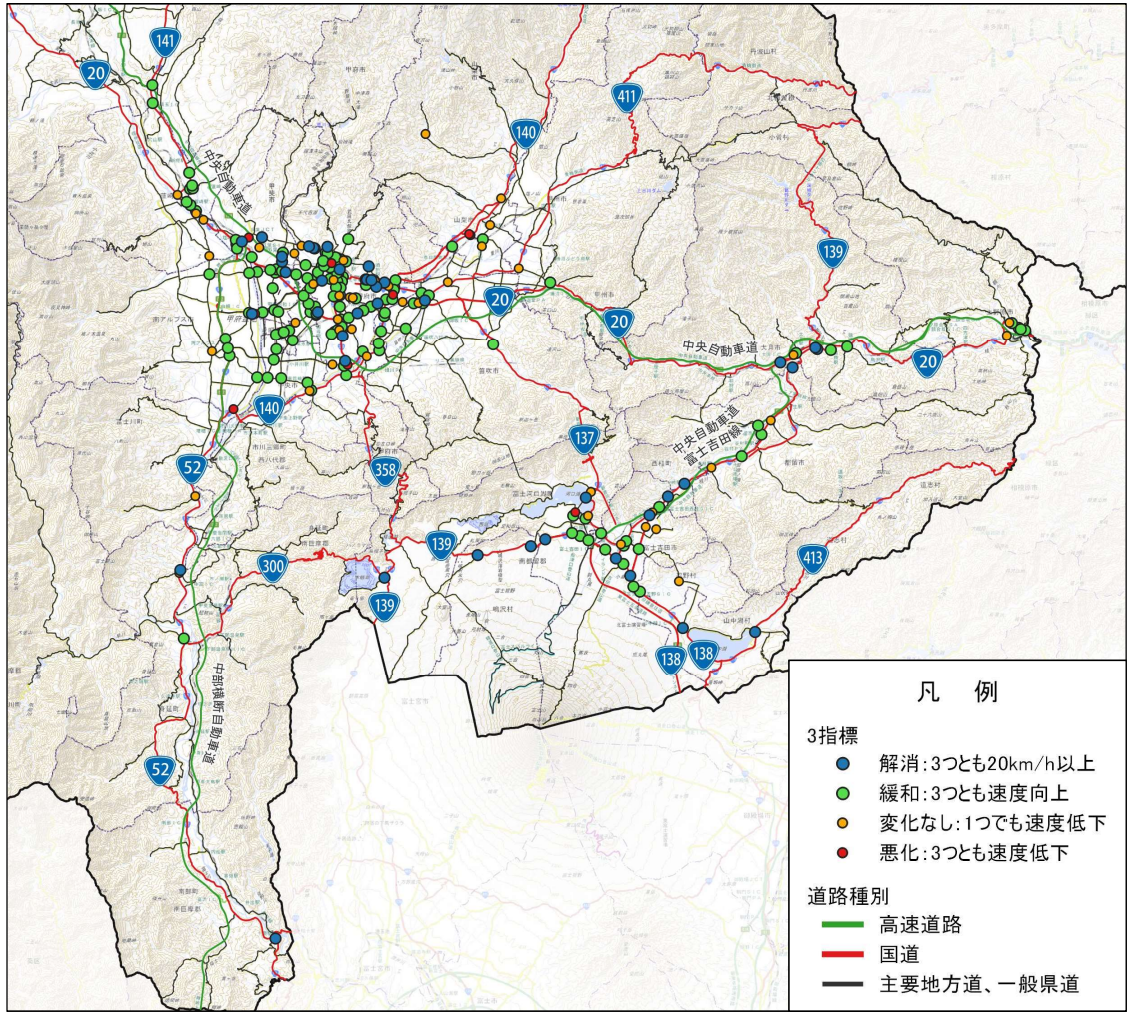
### ■主要渋滞箇所の渋滞状況




| | |
|---|---|
| a. 解消 | 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



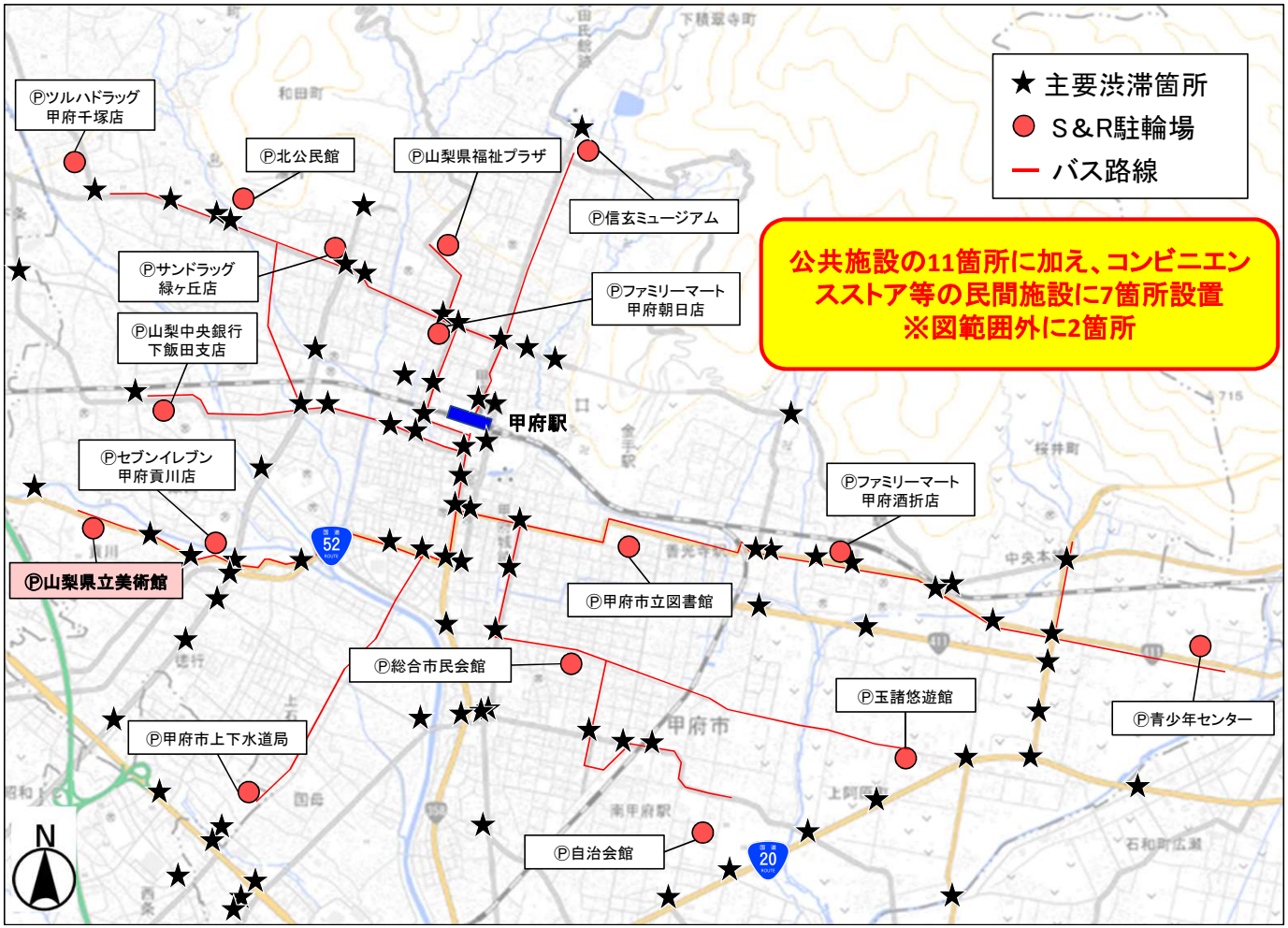

使用データ:ETC2.0データ 令和2年4月1日～5月31日(平日・休日)

## 6-3 山梨県内におけるTDM施策の取組み

○山梨県内では、甲府市でサイクル・アンド・ライドの取組みを実施。
○甲府市のサイクル・アンド・ライドは、朝タピーク時の渋滞緩和を図ることを目的に、路線バスの利用促進のため、「サイクル・アンド・ライド」駐輪場を設置しており、設置箇所は年々増加。

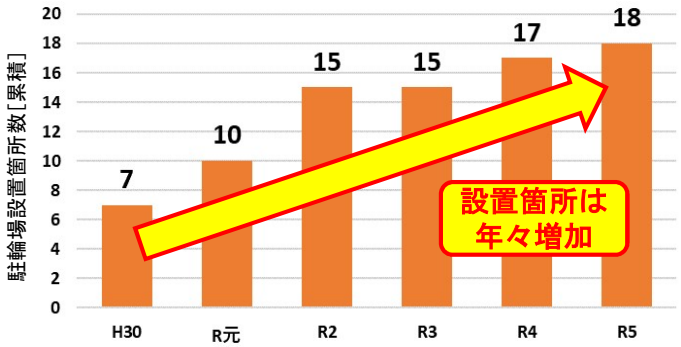
### ■甲府市のサイクル・アンド・ライドの取組み

#### ○実施箇所




※令和5年5月時点

#### ○駐輪場設置箇所数の推移




国道52号にある山梨県立美術館の駐輪場

# 7. 第27回委員会にむけて

## 7-1 次回委員会での報告事項

〇次回委員会では、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検証結果**
- **令和5年度のピンポイント対策渋滞対策箇所（山梨県管理9箇所）の対策検討状況**