

渋滞対策

令和6年8月22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		55

1. 主要渋滞箇所に関する話題

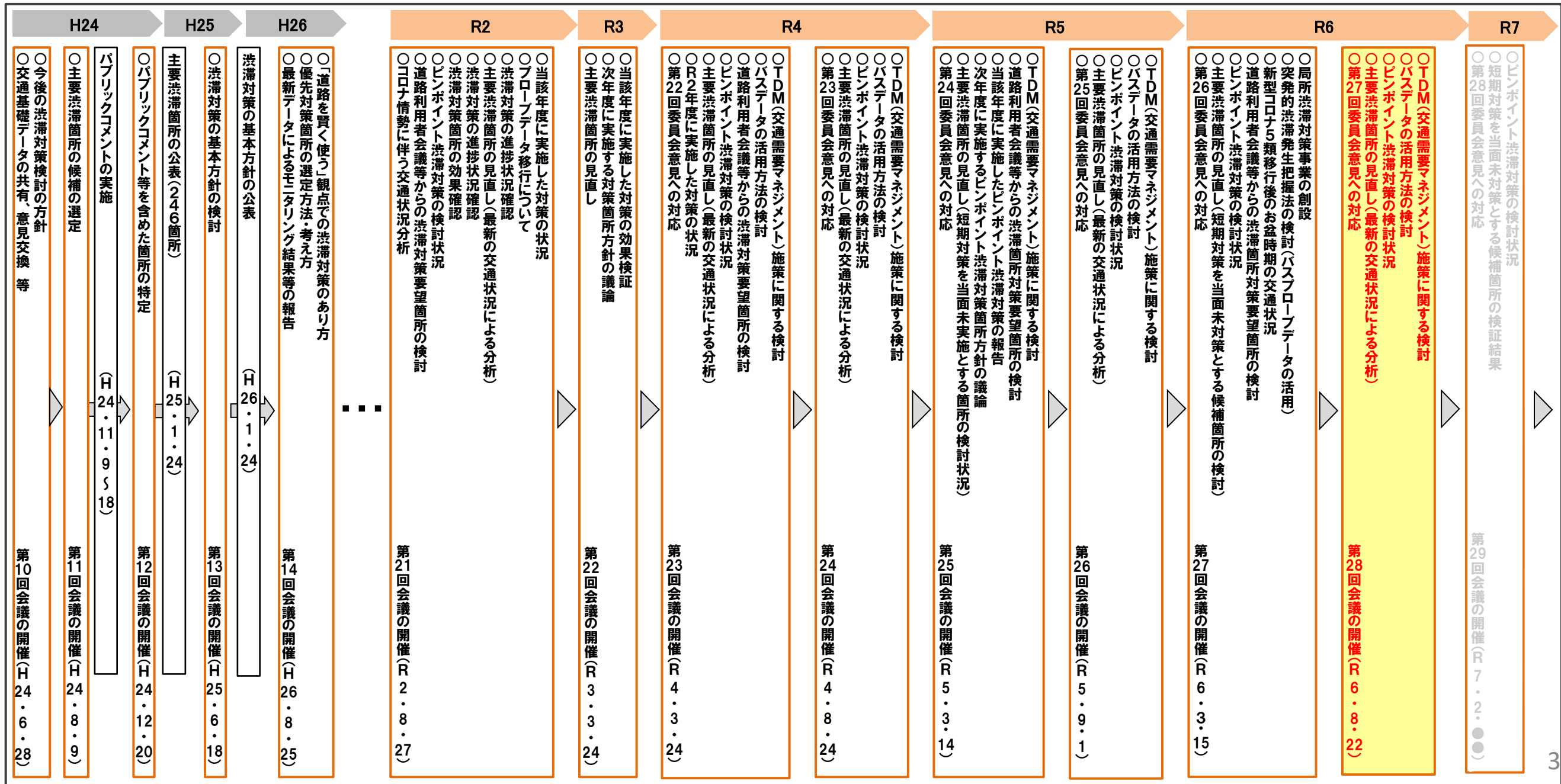
1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-1 これまでの検討経緯

【渋滞対策の方針】

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ（高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月）」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性を指摘。
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論。
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となり、観測環境に大きく改善。（ETC2.0データ活用）
- 上記課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む。

【渋滞対策検討の経緯】



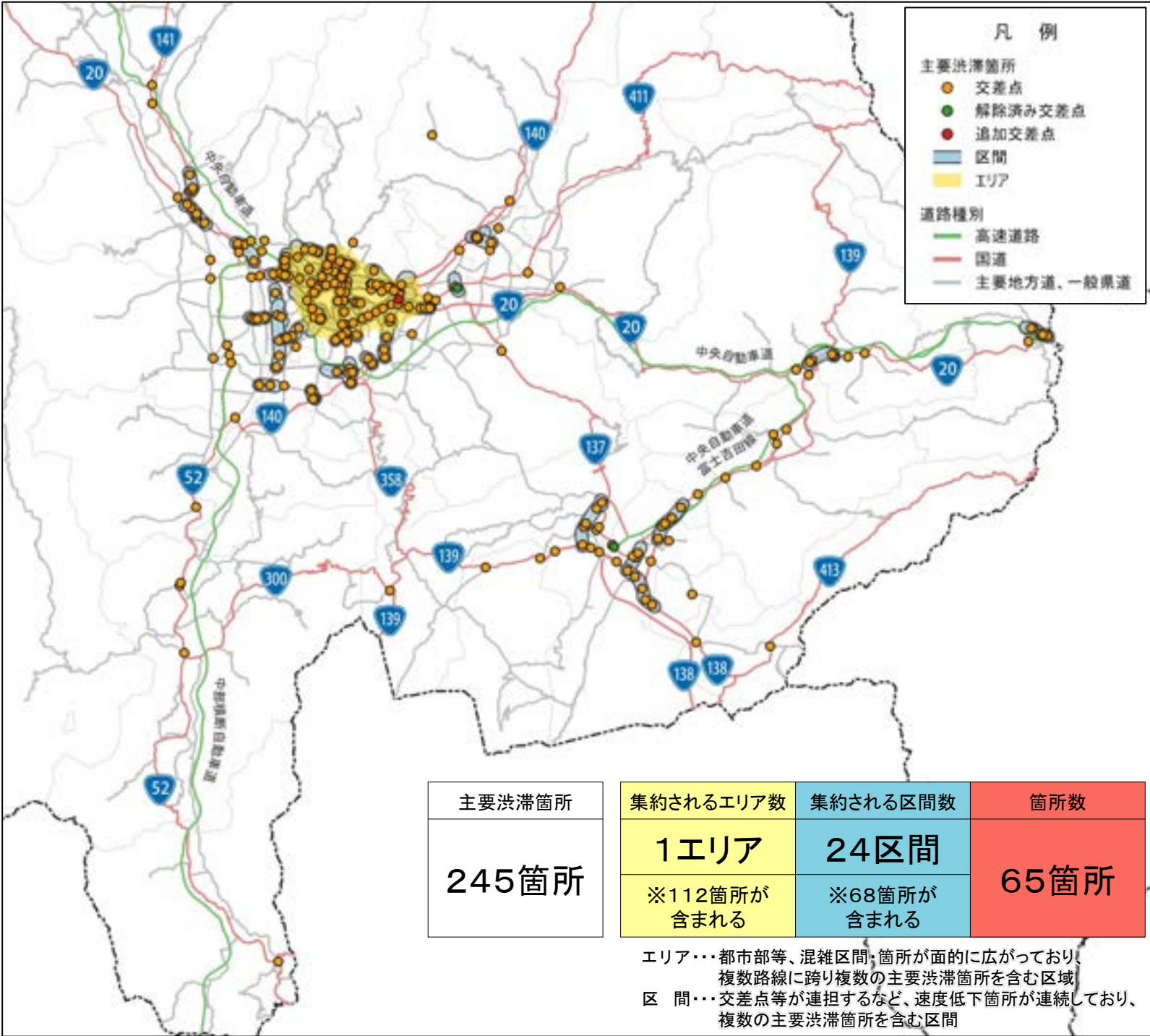
1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-1 これまでの検討経緯

【主要渋滞箇所を選定状況】

○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^{かわ なか じま}交差点）、平成29年7月に1箇所（（仮称）新倉1^{あら くら}交差点）を解除。平成30年7月に1箇所（向町中^{むこうまち なか}交差点）を追加。現在全245箇所。

■主要渋滞箇所



■主要渋滞箇所解除一覧

箇所名	市町村	対策事業	解除年度
（仮称）川中島 ^{かわ なか じま}	笛吹市	一宮山梨線バイパス 笛吹橋拡幅 ^{いちのみや やま なし せん}	H28
（仮称）新倉1 ^{あら くら}	富士吉田市	吉田河口湖バイパス ^{よし だ かわ ぐち こ}	H27

■主要渋滞箇所追加一覧

箇所名	市町村	追加原因	追加年度
向町中 ^{むこうまち なか}	甲府市	大規模商業施設立地	H30

1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-2 今回の論点

○今回の論点は大きく7項目

1.第27回委員会意見への対応

- ・ 第27回委員会の内容の振り返り 等

2.渋滞対策の進捗状況及び最新の交通状況

- ・ 令和5年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

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

- ・ 対策内容を検討する箇所の選定
- ・ 本年度（令和6年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所
- ・ 優先度1の対応状況について

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

6.TDM施策に関する検討

- ・ コロナ禍における主要渋滞箇所の渋滞状況
- ・ 山梨県内におけるTDM施策の取組み

7.第29回委員会に向けて

- ・ 次回委員会での報告事項 等

2. 第27回委員会意見への対応

第27回委員会の振り返り

<開催日時>

令和 6年3月15日(金) 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26回委員会意見への対応
- 主要渋滞箇所の見直し(短期対策を当面未対策とする候補箇所の検討)
- 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
- 突発的渋滞発生把握法の検討(バスプローブデータの活用)
- 局所渋滞対策事業の創設
- 第28回委員会に向けて



第27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箇所について、国道139号サンスポーツランド^{いりぐち}入口交差点は経過観察、国道411号玉諸神^{たまもろじん}社北^{じゃきた}交差点(旧:国玉町北^{くだまちょうきた}交差点)は当面未対策とすることです承。

<ピンポイント渋滞対策の検討状況について>

- 信玄橋西詰^{しんげんばしにしづめ}交差点は主要渋滞箇所が連続しているため単独のピンポイント対策では改善が困難ということで、竜王立体^{りゅうおうりったい}交差点を先頭に渋滞が発生しているのであれば、竜王立体交差点を含めた対策の検討が必要だと考える。

⇒今後、竜王立体交差点を含めた対策を検討する。

<その他>

- 新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後のお盆時期の交通量が1.3倍まで増加している状況について、検討している対策について。

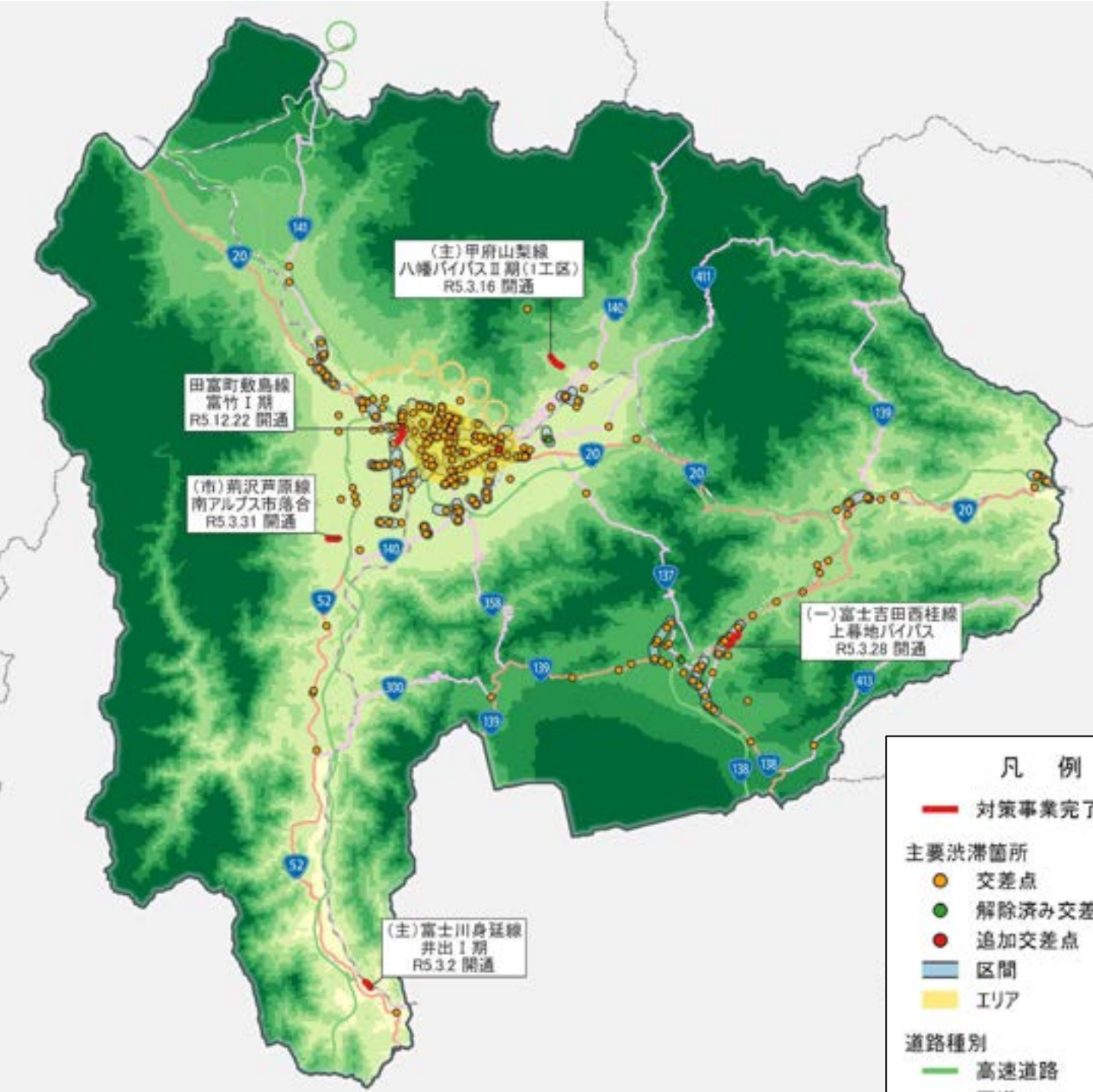
⇒現在、検討している対策はないが、今後、交通状況や交通属性を分析したうえで、対策の方向性を検討する。

3. 渋滞対策の進捗状況及び最新の交通状況

3-1 令和5年に完了した各道路管理者の渋滞対策

○令和5年に開通・完了した事業は5箇所。

■ 渋滞対策箇所



路線名	道路管理者	開通道路・完了事業	開通日
ふじかわみのぶせん (主)富士川身延線	山梨県	いで 井出Ⅰ期	R5.3.2
こうふやまなしせん (主)甲府山梨線	山梨県	やはた 八幡バイパスⅡ期 (Ⅰ工区)	R5.3.16
ふじよしだにしかつらせん (一)富士吉田西桂線	山梨県	かみくれち 上暮地バイパス	R5.3.28
ばらざわあしはらせん (市)荊沢芦原線	南アルプス市	みなみおちあい 南アルプス市落合	R5.3.31
たみちようしきしません 田富町敷島線	山梨県	とみたけ 富竹Ⅰ期	R5.12.22

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

3. 渋滞対策の進捗状況及び最新の交通状況

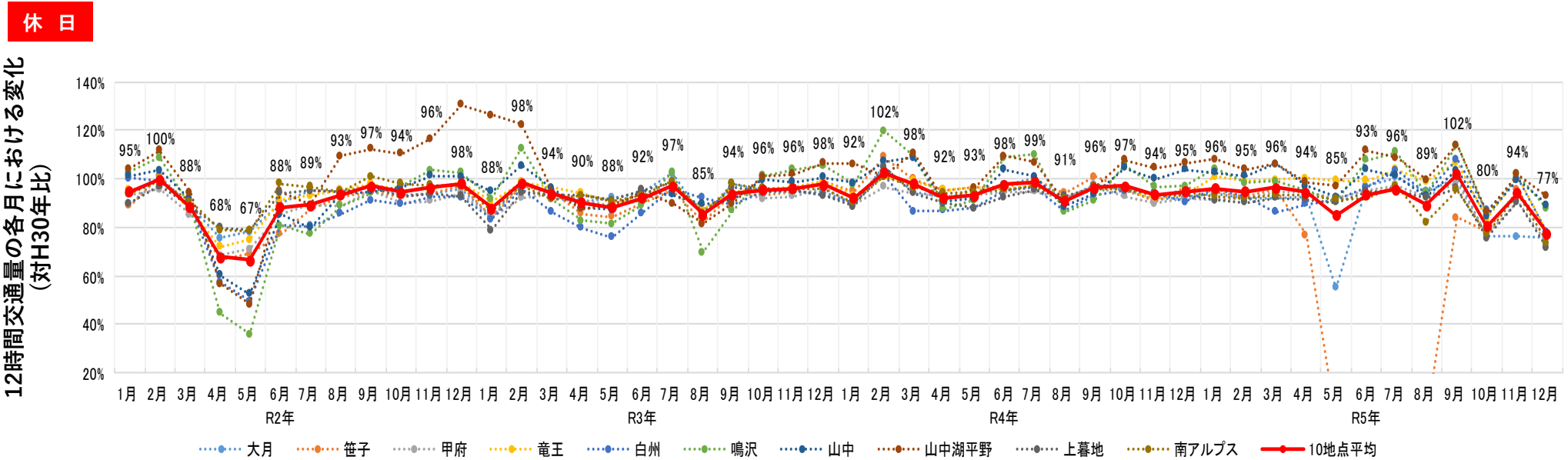
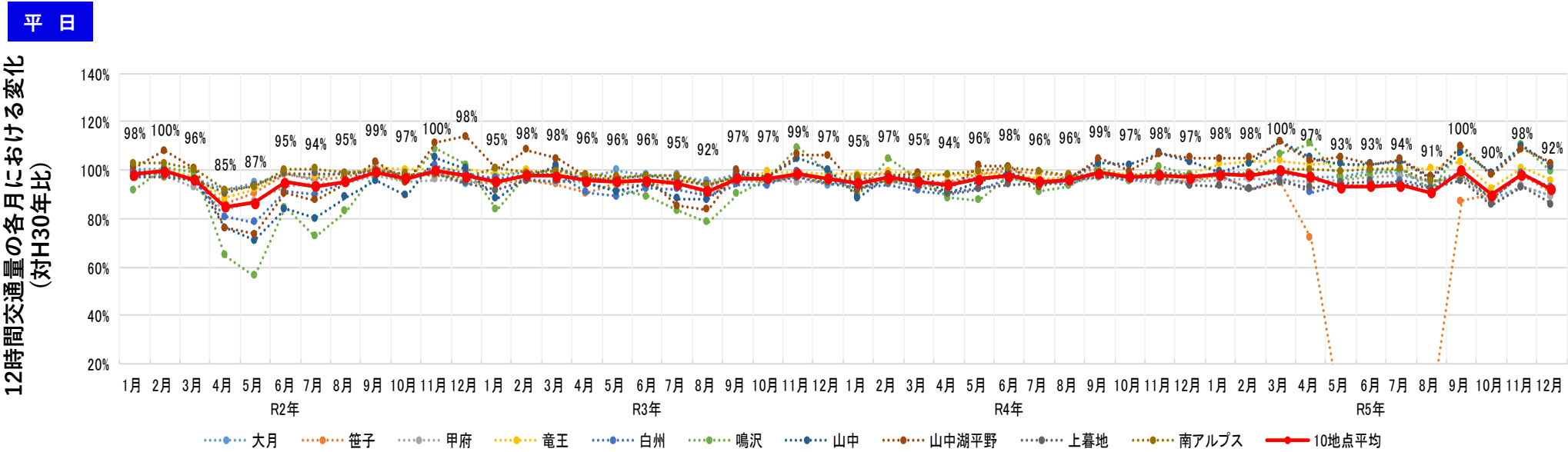
3-2 コロナ禍における山梨県内の交通状況（H30に対するR2～R5の昼間12時間交通量比較）

- 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3～5年は、令和2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】 ■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)



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



【出典】H30.1～H30.12、R2.1～R5.12の直轄トラカンデータより
注) 笹子トラカンについてR5.5～8は工事のためデータ欠損

※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

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

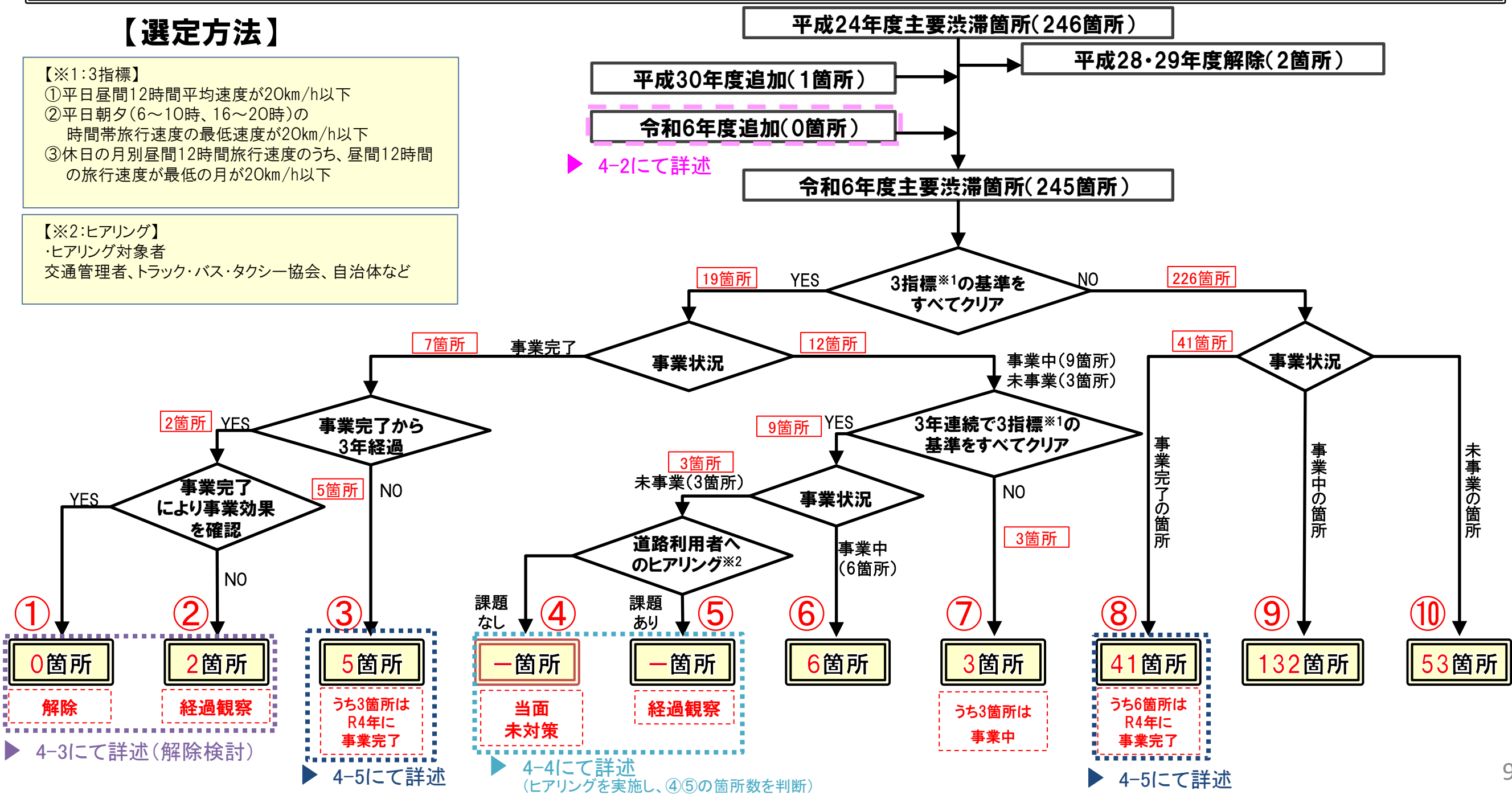
4-1 主要渋滞箇所の追加・解除検討及びモニタリングの結果

- 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。
- 主要渋滞箇所の追加について検討し、追加箇所は0箇所。
- 事業完了から3年経過し、本年度(令和6年度)に解除を検討し、経過観察とした箇所は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3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4年に事業完了した箇所は9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



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所追加の検討

○主要渋滞箇所の追加有無に関しては、第18回委員会(平成30年7月26日)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。

■主要渋滞箇所追加の有無に関する条件

	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 前々年(令和4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	① 前々年(令和4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

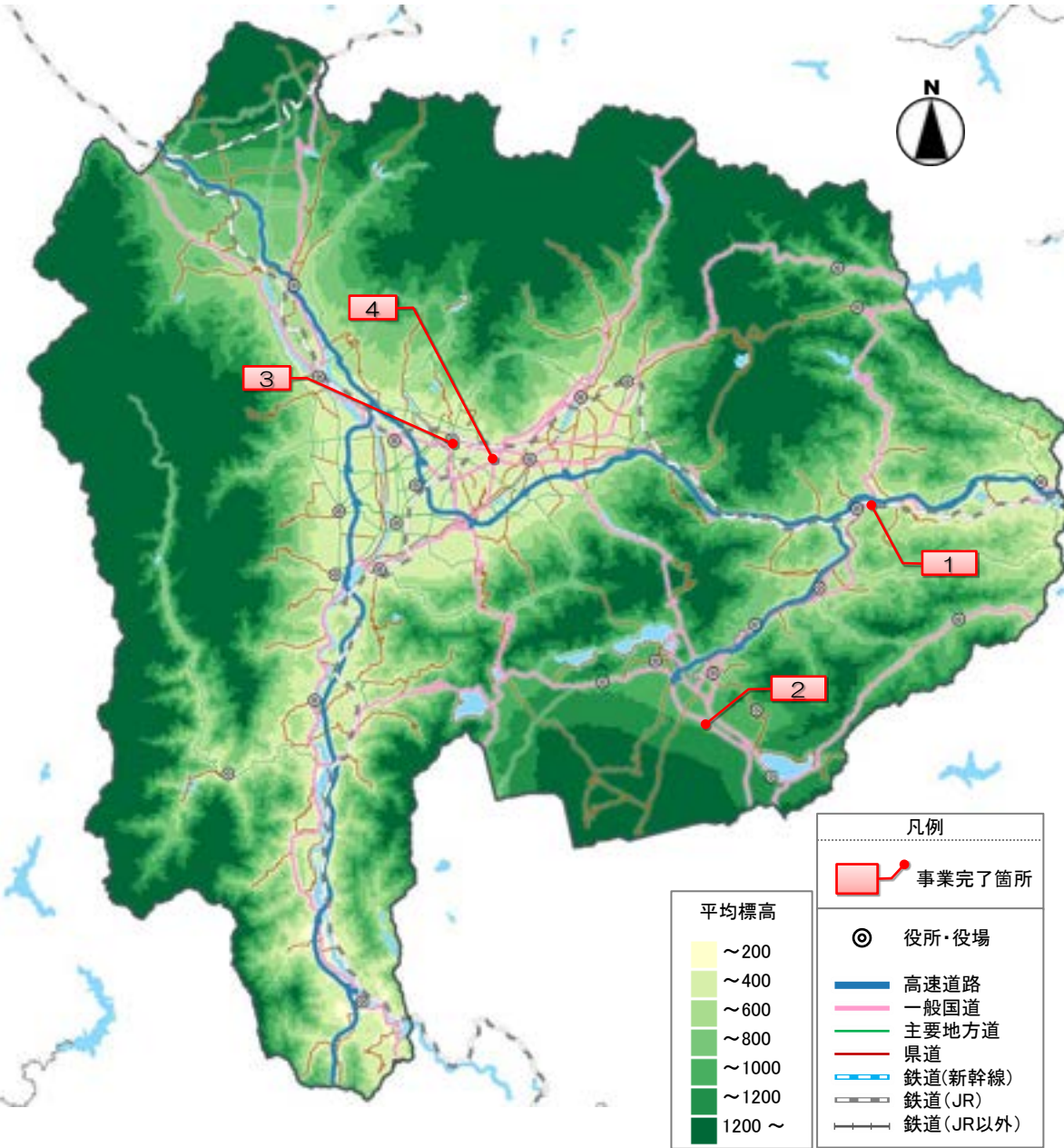
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(1) 事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

- 令和4年に完了した事業は4事業。
- データ分析の結果、大月バイパスについて、全線開通による渋滞発生箇所は渋滞対策を実施したため、追加の必要はないと判断。また、他3事業について、主要渋滞箇所の追加の必要はないと判断。

令和4年に事業完了した路線の位置



令和4年に事業完了した路線の状況

	道路 管理者	路線名	開通道路 ・完了事業	市町村	開通日	追加の条件			結論
						①	②	③	
1	国	国道20号	大月バイパス 全線開通	大月市	令和4年 4月23日	○	○	△	大月バイパスの都留 高校南交差点で新た に渋滞が発生したが、 渋滞対策を実施し、渋 滞長が減少したことを 確認。 引き続き、次回モニタ リングにて追加の必 要を再度検討。
2	NEXCO中日本 富士吉田市	国道138号	富士吉田熱野 スマートIC開通	富士 吉田市	令和4年 7月24日	○	○	×	信号交差点で速度変 化がないため、追加 の必要なし。
3	甲府市	(都)和戸町竜王線	中央四丁目工区 現道拡幅完了	甲府市	令和4年 12月15日	○	○	×	(都)和戸町竜王線は、 中央五丁目工区の現 道拡幅等の整備が進 められているため、道 路ネットワークが概成 した際に再度検討。
4	甲府市	(市)国玉通り線	(市)国玉通り線 全線開通	甲府市	令和4年 11月30日	○	○	×	信号交差点で速度低 下しているものの基準 を満たしているため、 追加の必要なし。

追加検討の条件

- ① 前々年(令和4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

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

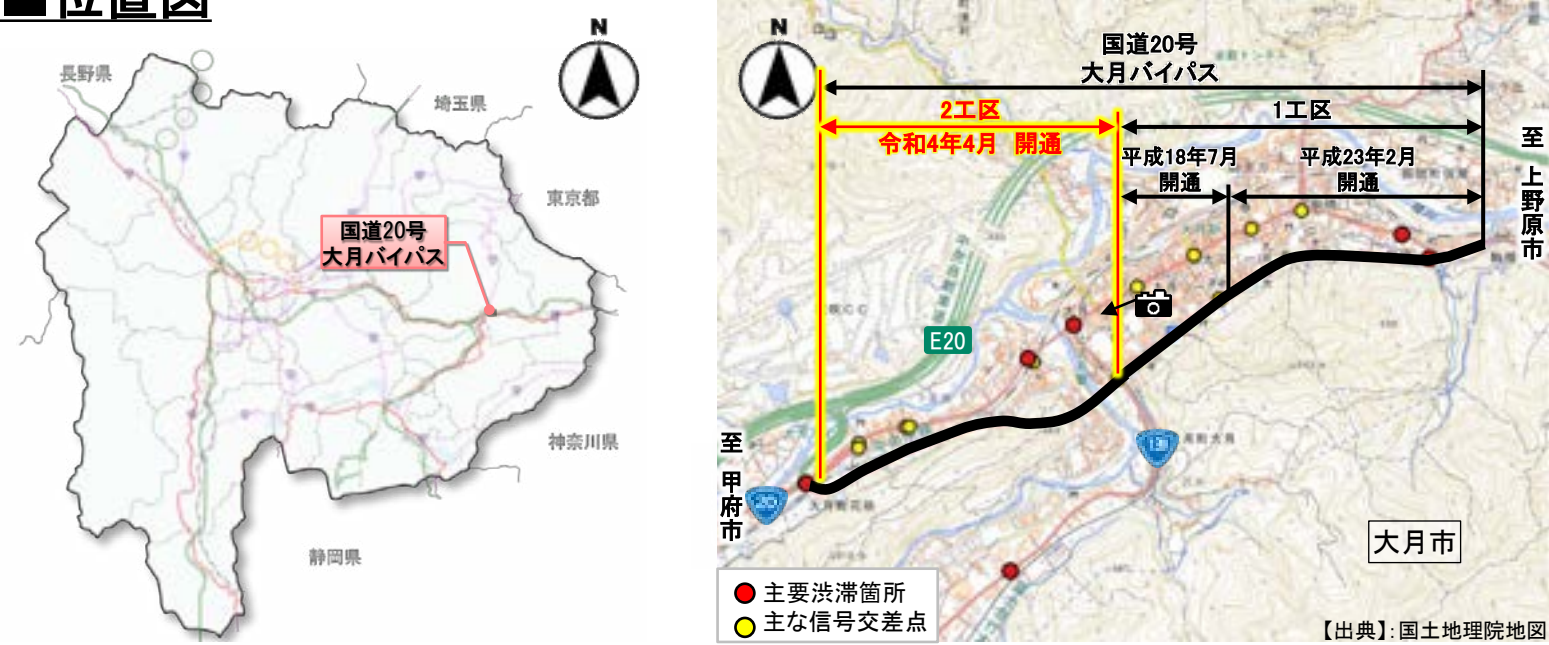
4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(1) 事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

① 国道20号 ^{おおつき} 大月バイパス

- 令和4年4月23日に国道20号 ^{おおつき} 大月バイパスが開通。
- データ分析の結果、主要渋滞箇所で速度向上と低下が確認されるが、他信号交差点では速度変化していない。
- 一方、大月バイパスの都留高校南交差点にて新たな渋滞が発生したため渋滞対策を追加で実施。

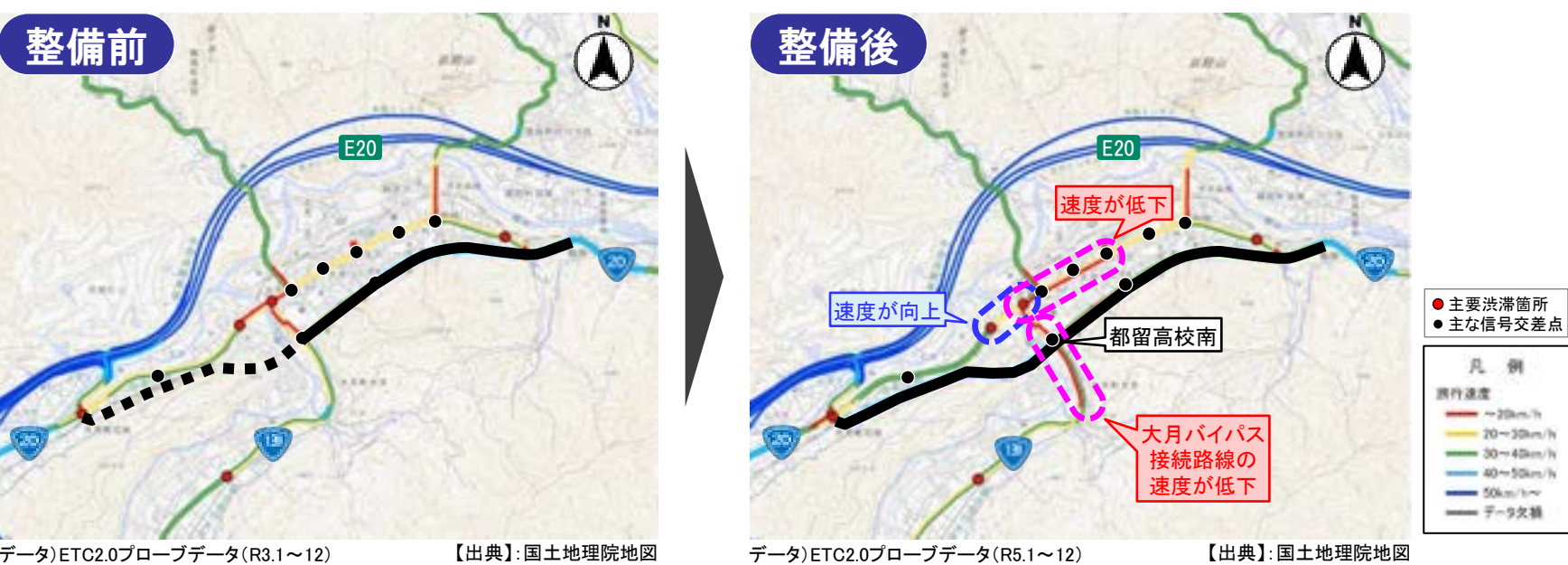
■ 位置図



■ 写真: 2工区開通前の現道の状況



■ 指標2 平日朝タピーク最低速度状況の変化



■ 写真: 全線開通後の現道の状況



出典) 国土交通省「国道20号大月バイパス全線開通後の整備効果～交通状況と発現した整備効果をお知らせします～」(令和6年4月26日)

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

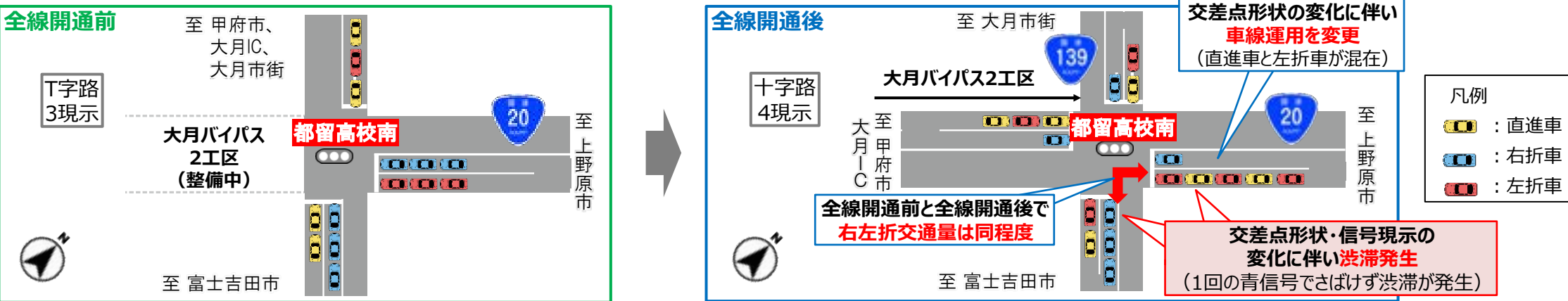
4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(1) 事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

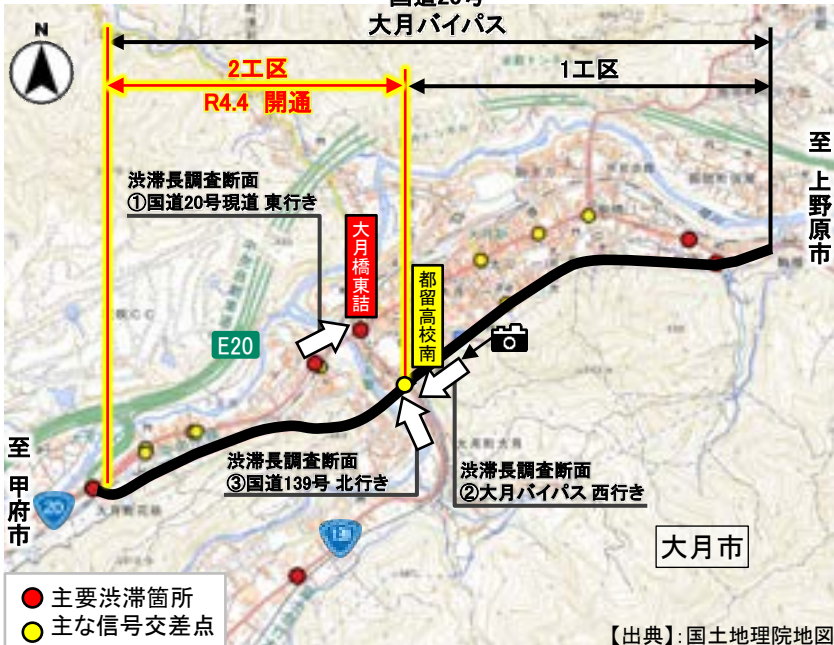
① 国道20号 大月バイパス(新たな渋滞対策: 都留高校南交差点改良)

- 大月バイパスの全線開通後、国道20号現道大月橋東詰交差点の渋滞が解消したが、大月バイパス都留高校南交差点にて新たに渋滞が発生。
- 右折レーン延伸や信号現示の見直し等により、都留高校南交差点を起点に発生していた朝・夕の渋滞長が減少。
(大月バイパス 西行き: 朝500m→100m、国道139号 北行き: 朝860m→100m)
- 新たな渋滞発生箇所に対して渋滞対策を実施し、整備効果が確認されたものの、依然として渋滞が確認されているため、今後も注視して旅行速度状況をモニタリングし、追加の判断を検討。

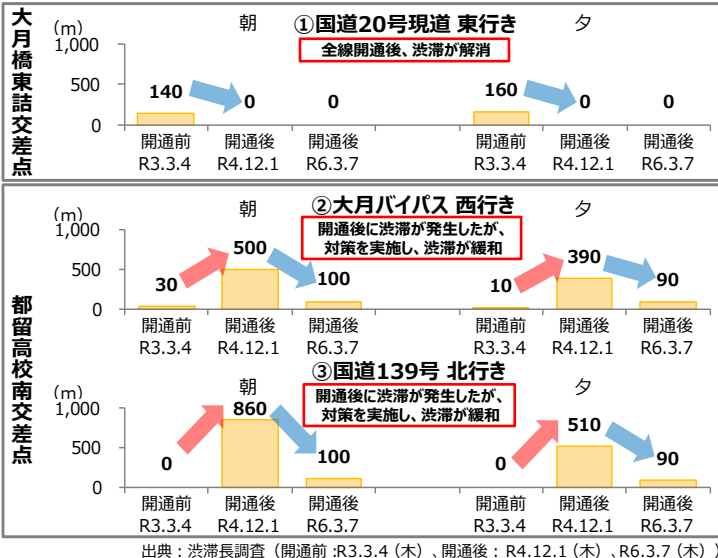
■ 都留高校南交差点における渋滞発生状況と渋滞対策



国道139号(下り) 右折レーンの延伸や交差点内の信号現示の見直し等の対策を実施



■ 最大渋滞長の変化



信号現示見直し前 (R4.5)



信号現示見直し後 (R6.3)



出典) 国土交通省「国道20号大月バイパス全線開通後の整備効果
～交通状況と発現した整備効果をお知らせします～」(令和6年4月26日)

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

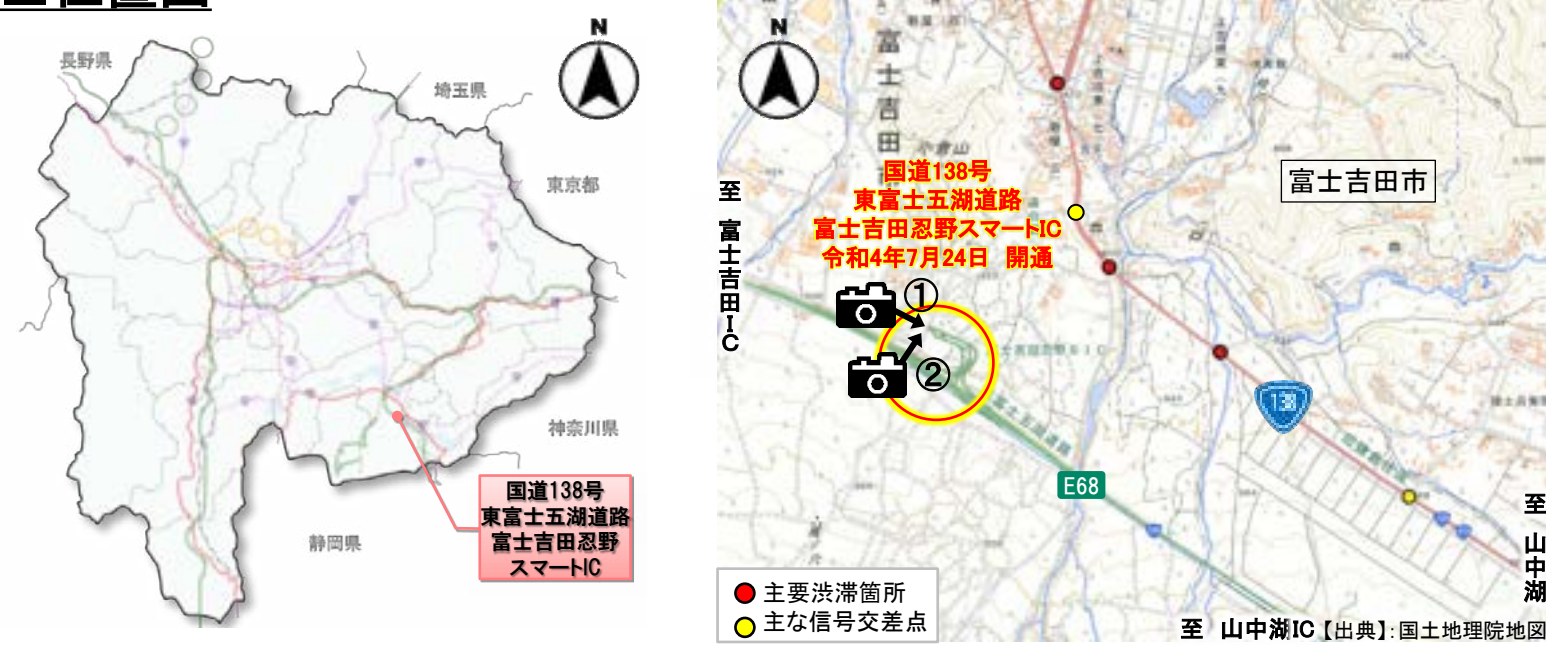
4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(1) 事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

② 国道138号 東富士五湖道路 富士吉田忍野スマートIC

- 令和4年7月24日に国道138号 東富士五湖道路 富士吉田忍野スマートICが開通。
- データ分析の結果、信号交差点では開通前後で速度変化していない状況のため、追加の必要はないと判断。

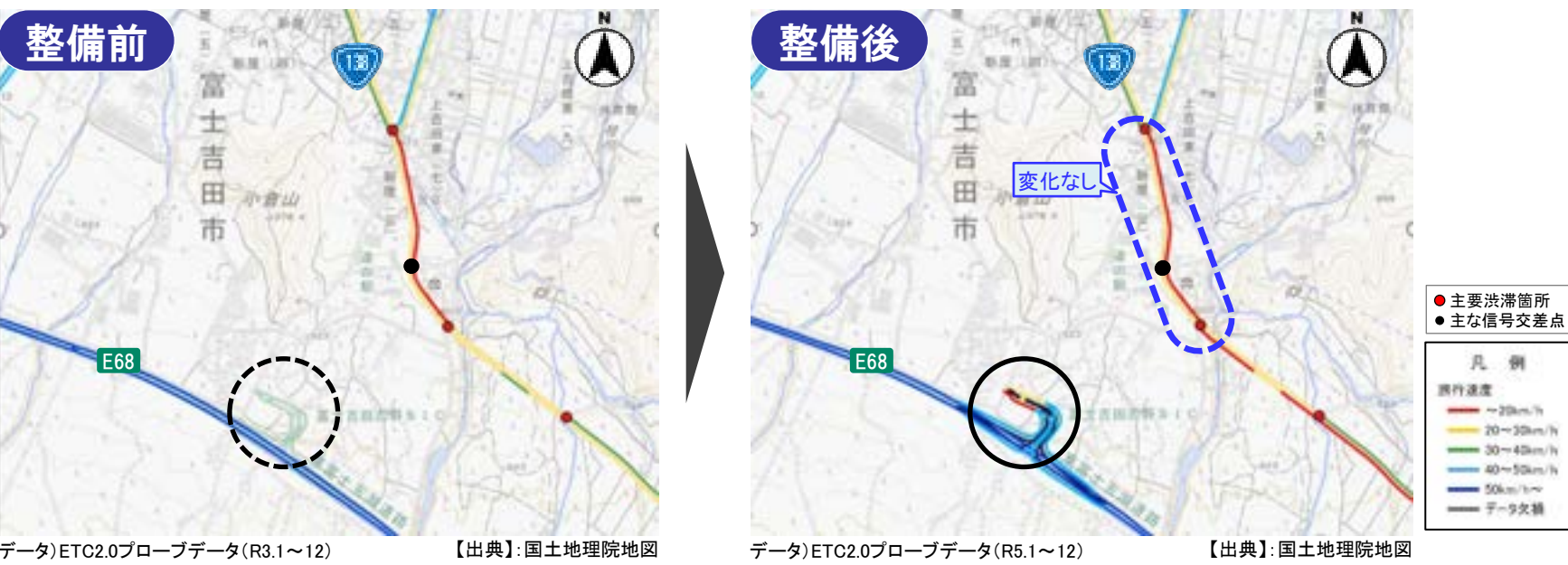
■位置図



■写真:スマートICランプ全景



■指標2 平日朝タピーク最低速度状況の変化



■写真:スマートIC



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(1) 事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

③(都)和戸町竜王線(中央四丁目工区)

○令和4年12月15日に(都)和戸町竜王線(中央四丁目工区)が開通。
○(都)和戸町竜王線は、中央五丁目工区の現道拡幅等の整備が進められているため、主要渋滞箇所の追加検討は道路ネットワークとして概成した際に再度検討。現時点では追加の必要はないと判断。

位置図



写真: 中央四丁目交差点の状況



出典) 甲府市「都市計画道路和戸町竜王線(中央四丁目工区)が開通しました」

指標1 平日昼間12時間平均速度の変化



データ)ETG2.0プローブデータ(R3.1~12) 【出典】:国土地理院地図



データ)ETG2.0プローブデータ(R5.1~12) 【出典】:国土地理院地図

写真: 開通直後の交通状況



出典) 甲府市「都市計画道路和戸町竜王線(中央四丁目工区)が開通しました」

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(1) 事業完了による周辺状況変化に伴う追加の検討

④(市)国玉通り線

- 令和4年11月30日に(市)国玉通り線が開通。
- データ分析の結果、信号交差点で速度低下が若干発生しているが、主要渋滞箇所の基準を満たしているため、追加の必要はないと判断。

■位置図



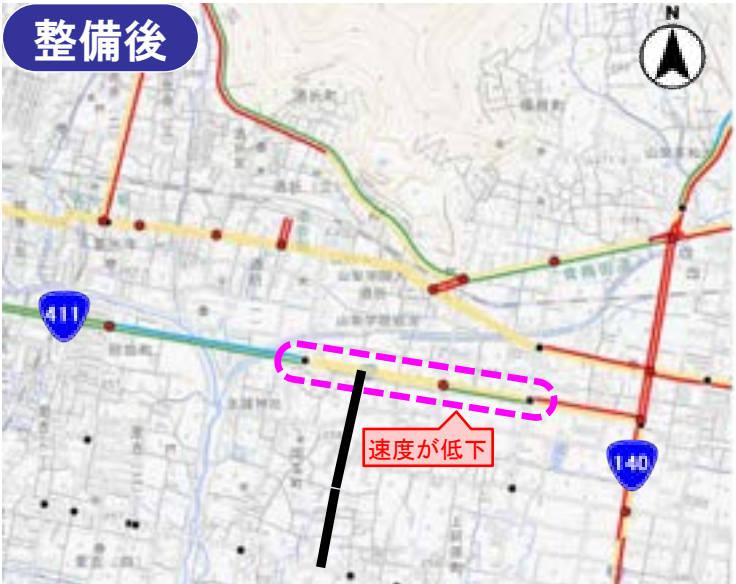
■写真:(市)国玉通り線の交通状況



■指標2 平日朝タピーク最低速度状況の変化



データ)ETC2.0プローブデータ(R3.1~12) 【出典】:国土地理院地図



データ)ETC2.0プローブデータ(R5.1~12) 【出典】:国土地理院地図



撮影:令和6年7月

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(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4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、追加の必要はないと判断。

令和4年に開店した大規模小売店舗の位置



令和4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(m ²)	開店日	追加の条件			結論
						①	②	③	
1	国道20号	甲斐市	ラザウオーク甲斐双葉(別棟) かいふたば	6,028	令和4年1月28日	○	○	×	新設後で速度低下が発生しているが、20km/h以上のため、追加の必要性なし
2	国道139号	都留市	オオツルショッピングモール	4,035	令和4年1月22日	○	○	×	新設後で速度低下が発生しているが、20km/h以上のため、追加の必要性なし
3	国道140号	山梨市	ツルハドラッグ山梨正徳寺店 やまなししょうとくじ	1,190	令和4年2月17日	○	○	×	新設前後で速度変化がないため、追加の必要性なし
4	国道140号	甲府市	ディスカウントドラッグコスモス 甲府向町店 こうふこうまち	1,293	令和4年3月28日	○	○	×	新設前後で速度変化がないため、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4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

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

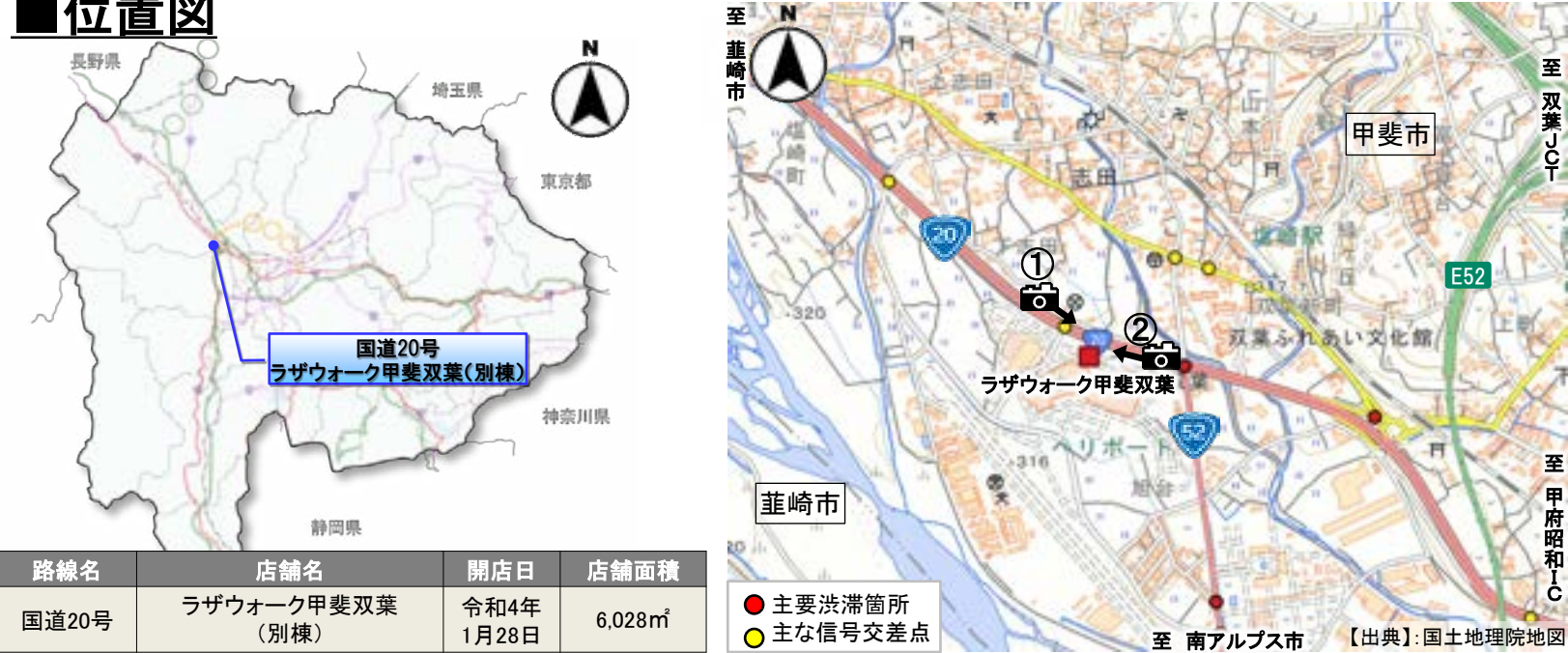
4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(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 ラザウォーク甲斐双葉(別棟)(甲斐市)

- 令和4年1月に国道20号沿線にショッピングモール(店舗面積6,028m²)が新規開店。
- データ分析の結果、新設店舗前の信号交差点で速度低下が若干発生しているが、主要渋滞箇所の基準を満たしているため、追加の必要はないと判断。

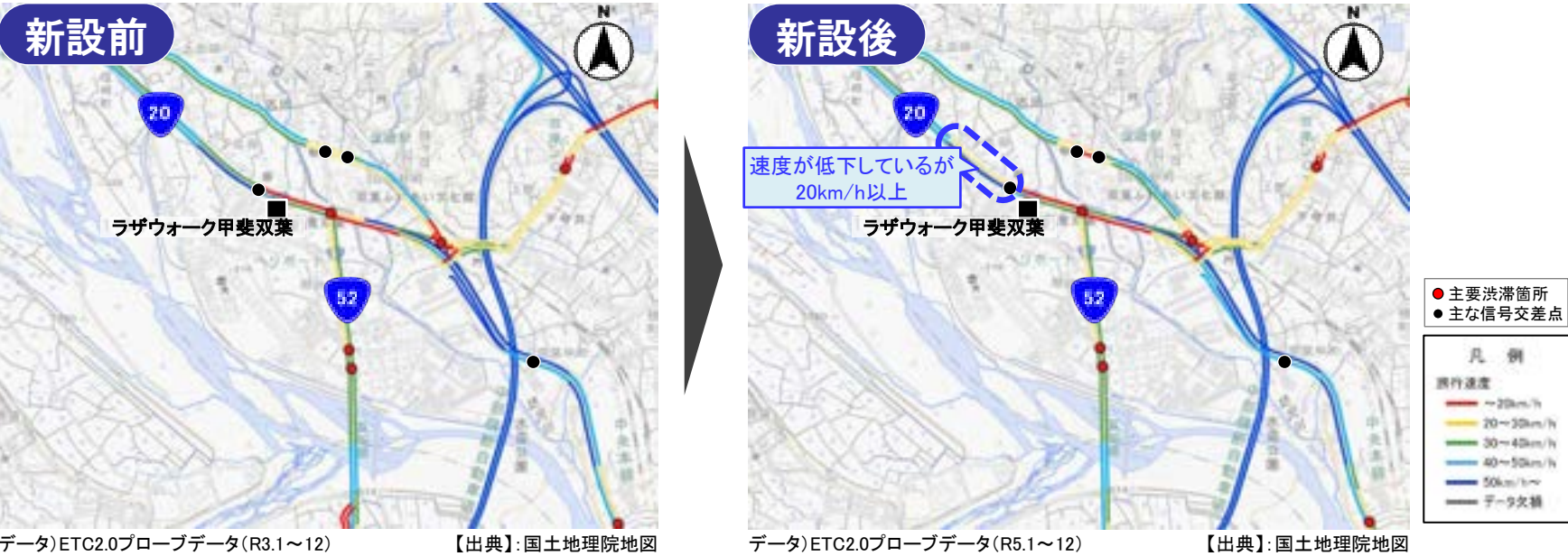
■ 位置図



■ 新設店舗周辺の交通状況



■ 指標3 休日月別昼間12時間最低月速度



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(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139号 オオツルショッピングモール(都留市)

- 令和4年1月に国道139号沿線にショッピングモール(店舗面積4,035m²)が新規開店。

○データ分析の結果、新設店舗周辺の信号交差点で速度低下が若干発生しているが、主要渋滞箇所の基準を満たしているため、追加の必要はないと判断。

■位置図



路線名	店舗名	開店日	店舗面積
国道139号	オオツルショッピングモール	令和4年1月22日	4,035m ²



■新設店舗周辺の交通状況



■指標3 休日月別昼間12時間最低月速度



データ)ETC2.0プローブデータ(R3.1~12) 【出典】:国土地理院地図



データ)ETC2.0プローブデータ(R5.1~12) 【出典】:国土地理院地図



撮影:令和6年7月

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

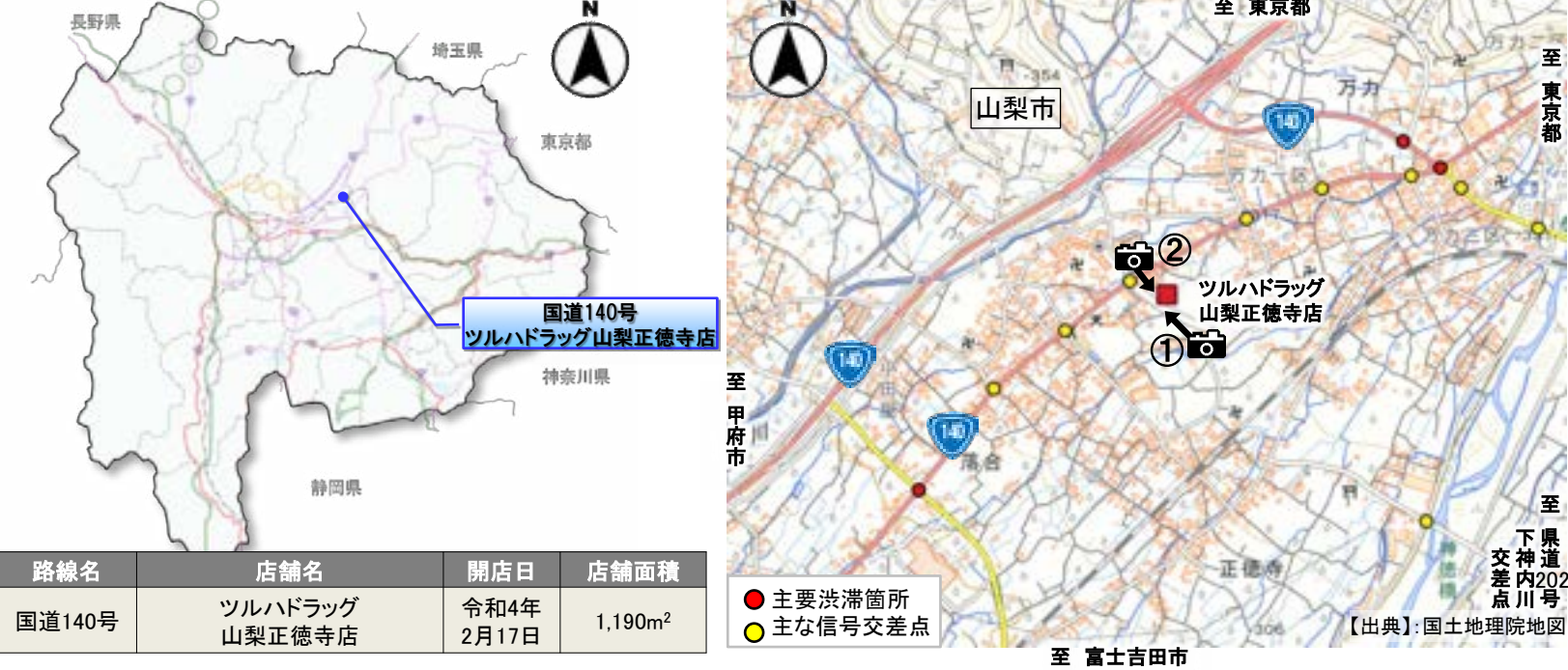
4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(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 国道140号 ツルハドラッグ^{やまなししょうとくじ}山梨正徳寺店(山梨市)

- 令和4年2月に国道140号沿線にドラッグストア(店舗面積1,190m²)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、追加の必要はないと判断。

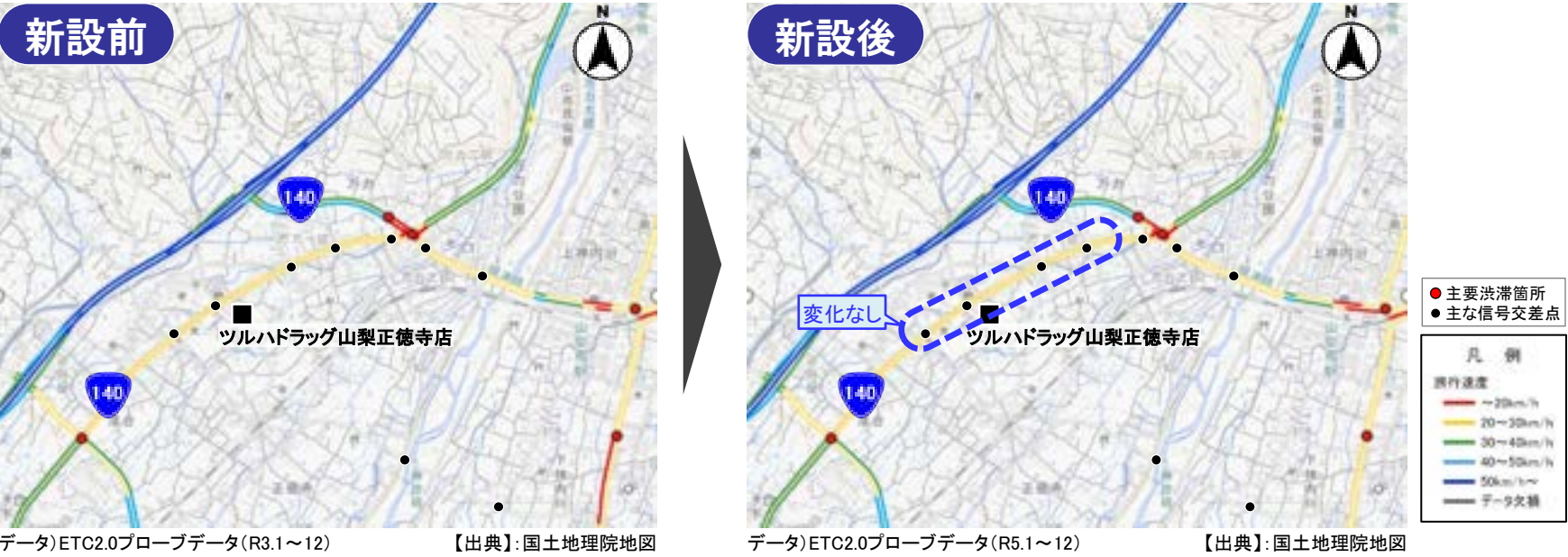
■位置図



■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



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所追加の検討

(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 国道140号 ディスカウントドラッグコスモス^{こう ふ むこうまち}甲府向町店(甲府市)

- 令和4年3月に国道140号沿線にドラッグストア(店舗面積1,293m²)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、追加の必要はないと判断。

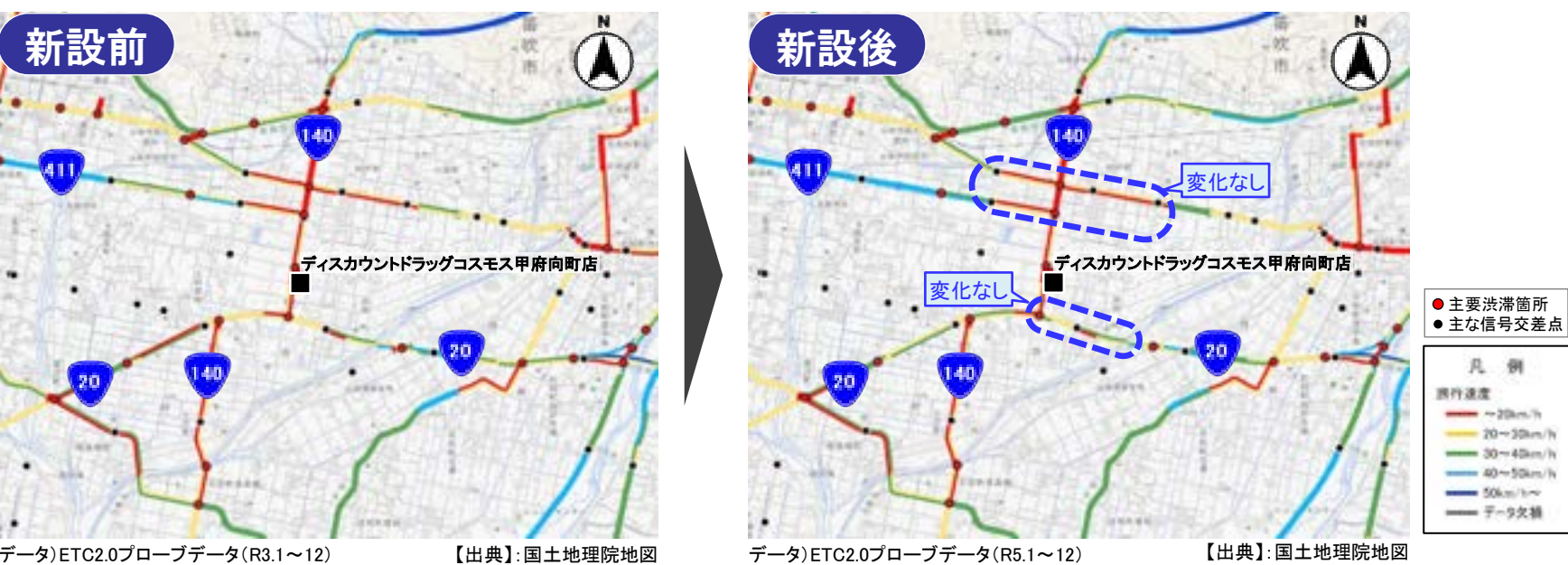
■ 位置図



■ 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

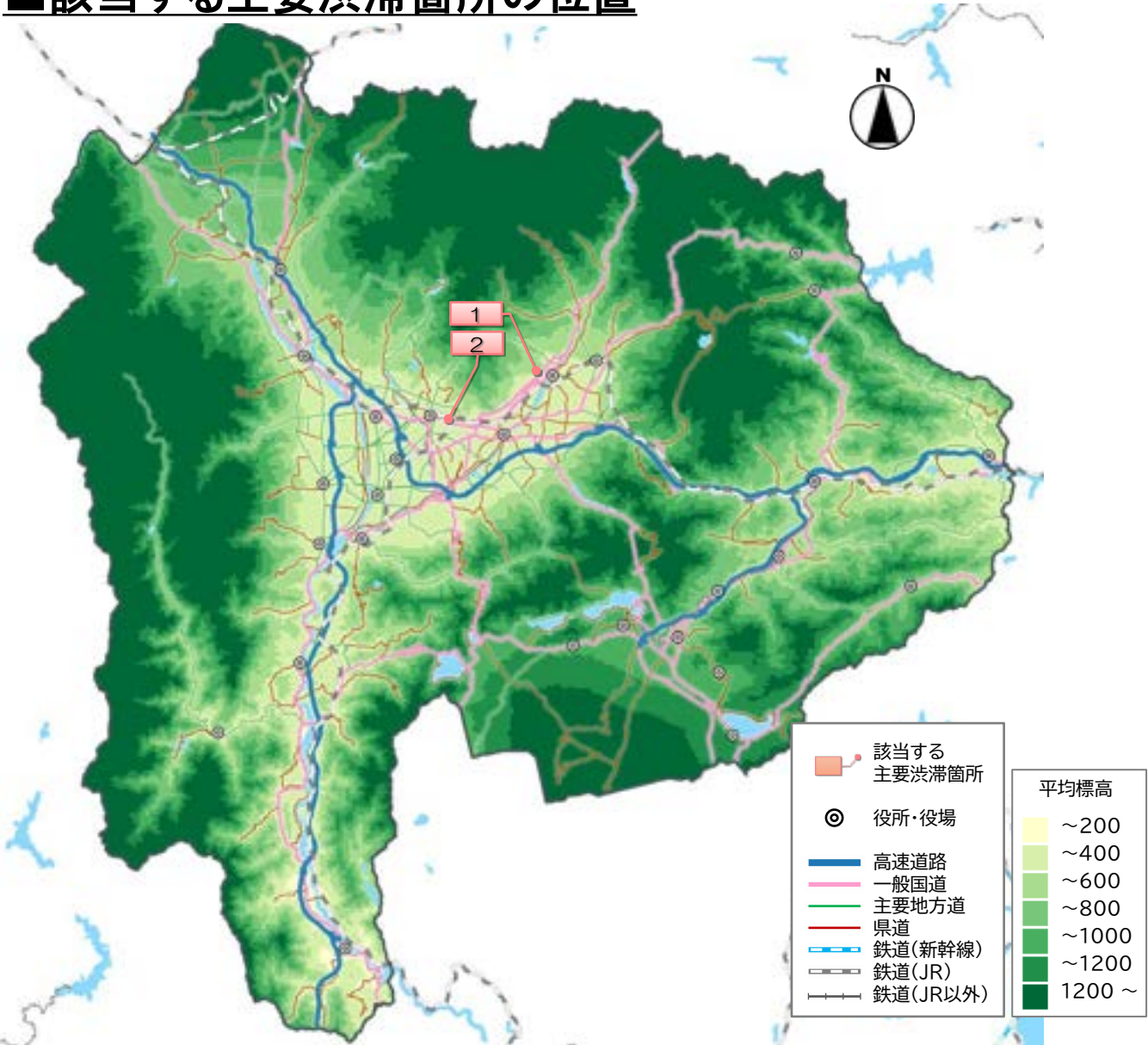


4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-3 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

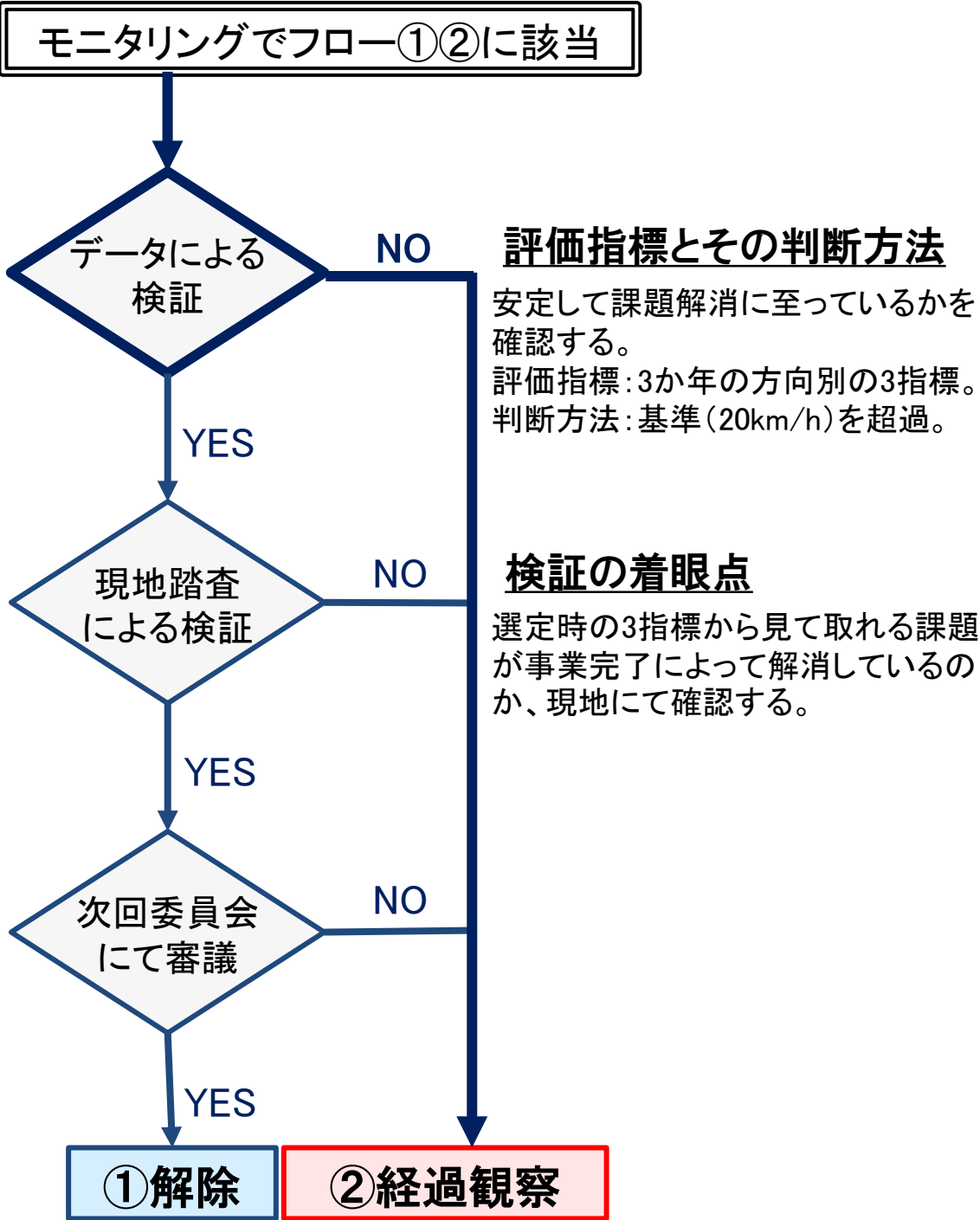
- 事業完了から3年経過した主要渋滞箇所は2箇所。
- 主要渋滞箇所の解除検討/経過観察は、解除検討フローで分析、検証して判断。
- 対象となる2箇所周辺について、データ分析の結果、経過観察と判断。

■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	結論
1	にしかんどう どうろ いりぐち 西関東道路入口	山梨市	国道140号	山梨県	にしかんどう れんらく どうろ 西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)	H30.3.21	基準を満たしていない 年があるため経過観察
2	すなだ はしみなみ 砂田橋南	甲府市	国道411号	山梨県	じょうとう 城東バイパスⅡ期	H29.8.9	基準を満たしていない 年があるため経過観察

■主要渋滞箇所の解除検討フロー



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-3 主要渋滞箇所解除の検討【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で令和3年に基準を満たしておらず、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。

位置図

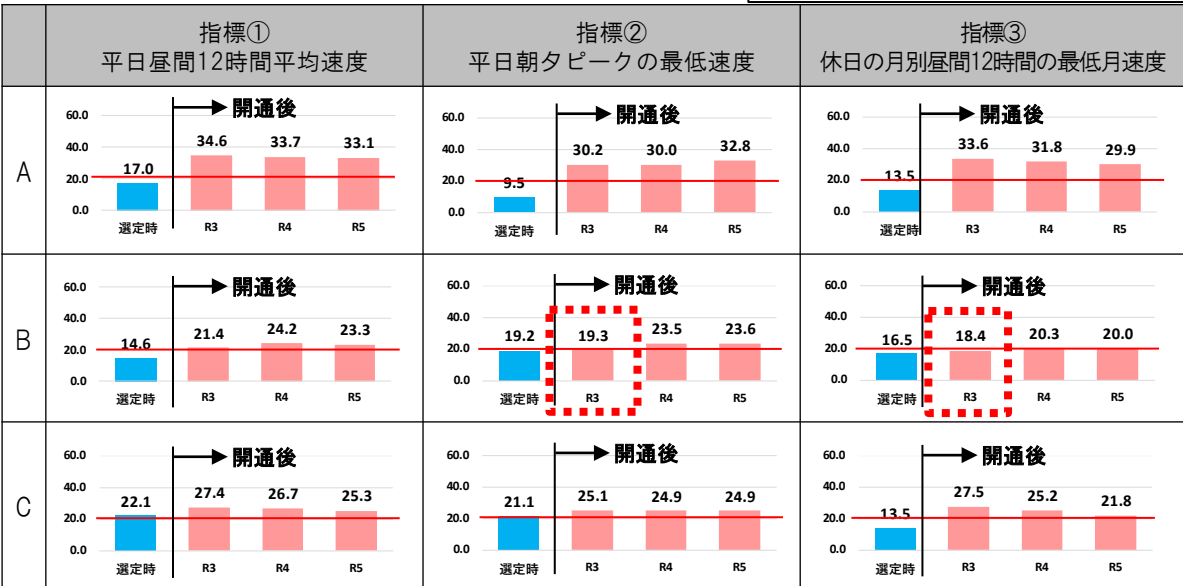


広域図



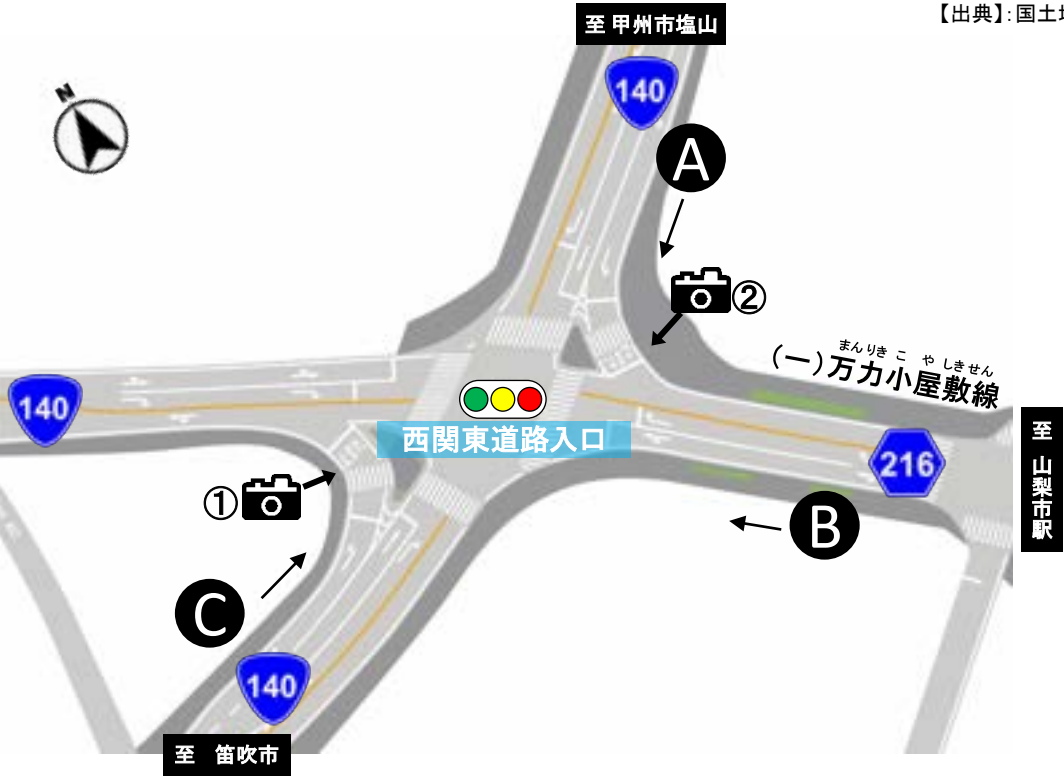
旅行速度(3指標)の推移

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①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、
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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-3 主要渋滞箇所解除の検討【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、全指標で令和3年に基準を満たしておらず、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。

位置図



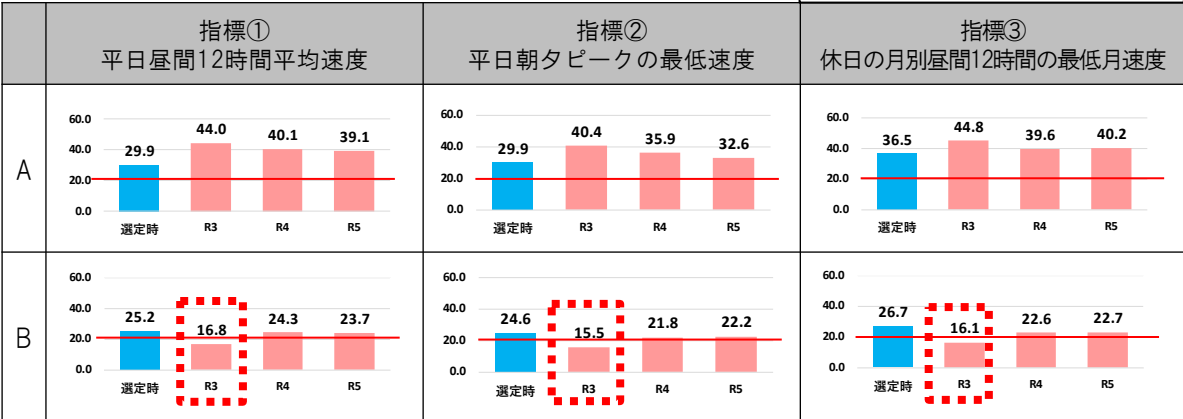
広域図



【出典】: 国土地理院地図

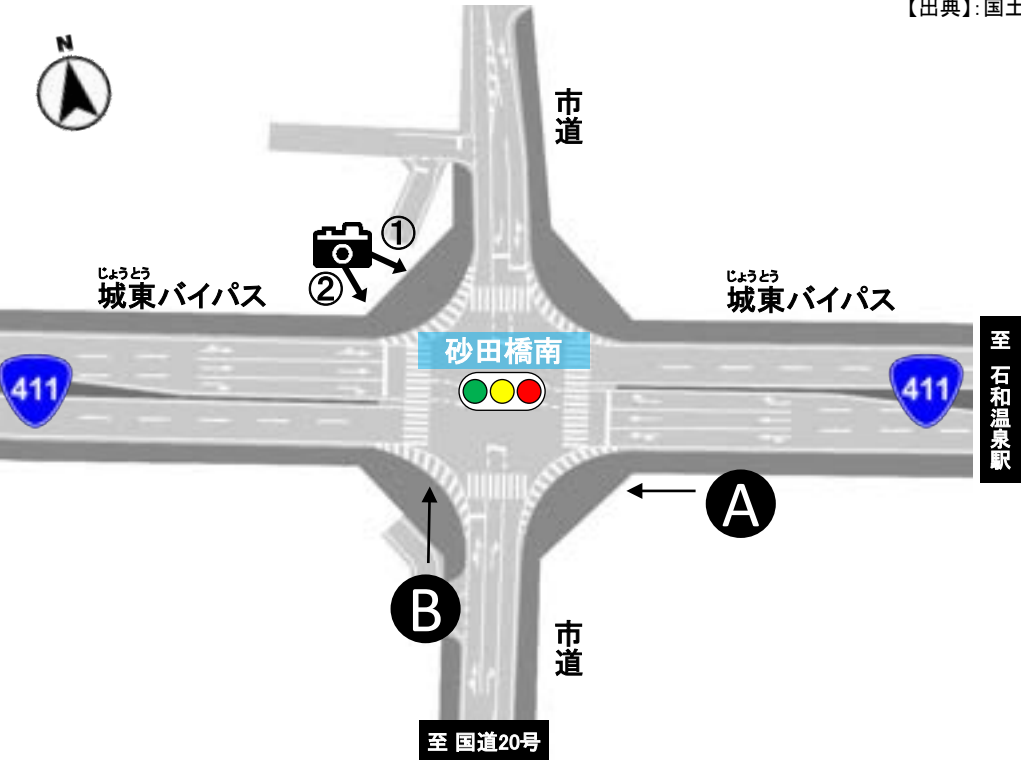
旅行速度(3指標)の推移

選定理由: パブコメ



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

【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月



交通状況

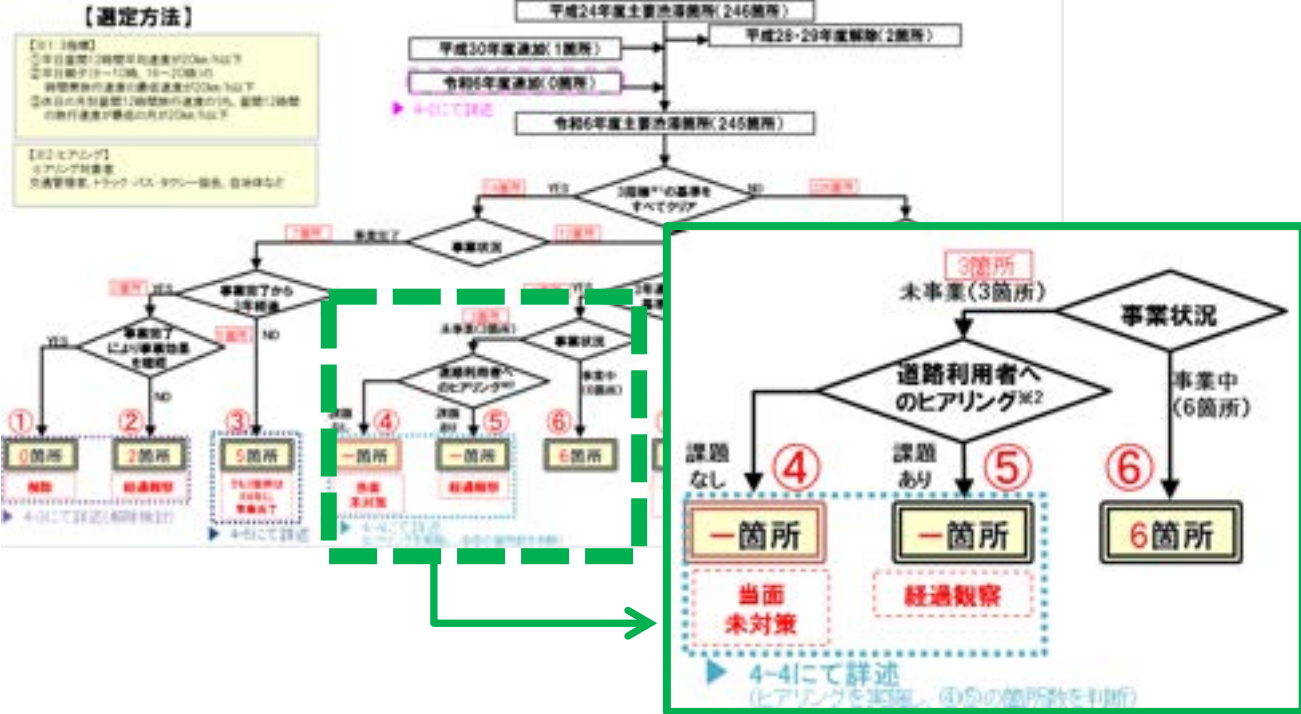


4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 短期対策を当面未対策とする候補箇所の検討【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満たした主要渋滞箇所は9箇所。
- そのうち、未事業である3箇所(選定フローの④⑤に該当)のうち1箇所について、短期対策の検討可否を判断。
- 【候補箇所】富士見バイパス北(富士吉田市) ※サンスポーツランド入口:経過観察、玉諸神社北:当面未対策

■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

	箇所名	市町村	路線名	道路管理者	選定フロー	事業状況	結論
1	よこね 横根	甲府市	(主) 甲府韮崎線	山梨県	⑥	事業中	—
2	サンスポーツランド入口	都留市	国道139号	国交省	④⑤	未事業	時間帯別速度分析より経過観察
3	富士見バイパス北	富士吉田市	国道139号	国交省	④⑤	未事業	ヒアリング実施
4	おおだわ 大田和	鳴沢村	国道139号	国交省	⑥	事業中	—
5	おおやしき 大屋敷	甲斐市	(主) 甲府韮崎線	山梨県	⑥	事業中	—
6	かつやま 勝山	鳴沢村	国道139号	国交省	⑥	事業中	—
7	にしたかはし 西高橋	甲府市	国道20号	国交省	⑥	事業中	—
8	たまもろじんじやきた 玉諸神社北	甲府市	国道411号	山梨県	④⑤	未事業	第27回を受け当面未対策
9	(仮称)市部	笛吹市	(一) 小石和市部線	山梨県	⑥	事業中	—

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 短期対策を当面未対策とする候補箇所の検討【フロー④⑤】

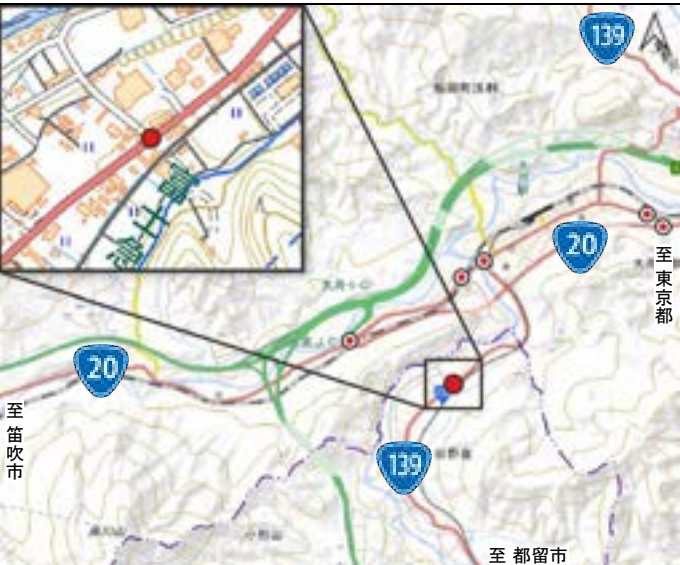
(1) 国道139号 サンスポーツランド^{いりぐち}入口(都留市)

- 直近3年間(R3～R5)のモニタリングによると、各方向で基準を満たしている。
- 第27回委員会等において、道路利用者や交通管理者等へのヒアリング調査では時間帯により渋滞していると意見があり、課題あり(経過観察)とした。
- そこで、令和4年と令和5年で旅行速度に変化があるかを確認したうえで、今年度も同様に関係機関へヒアリングを実施するか検討。

■位置図



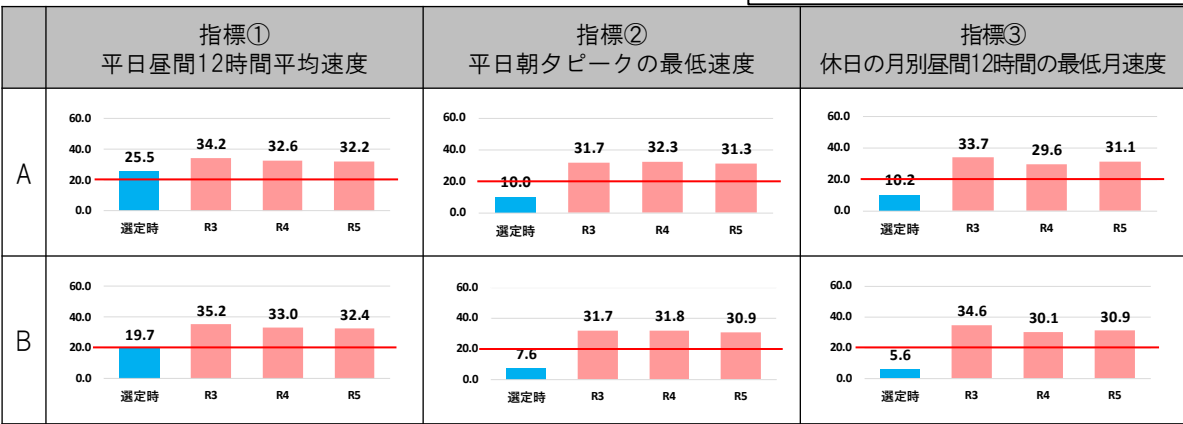
■広域図



【出典】: 国土地理院地図

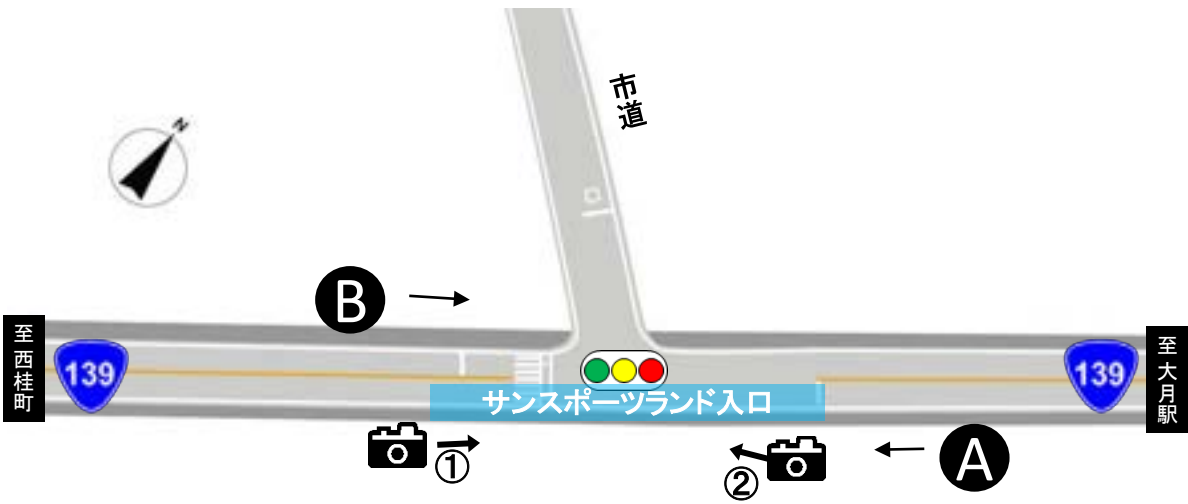
■旅行速度(3指標)の推移

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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

■交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 短期対策を当面未対策とする候補箇所の検討【フロー④⑤】

(1) 国道139号 サンスポーツランド入口(都留市)

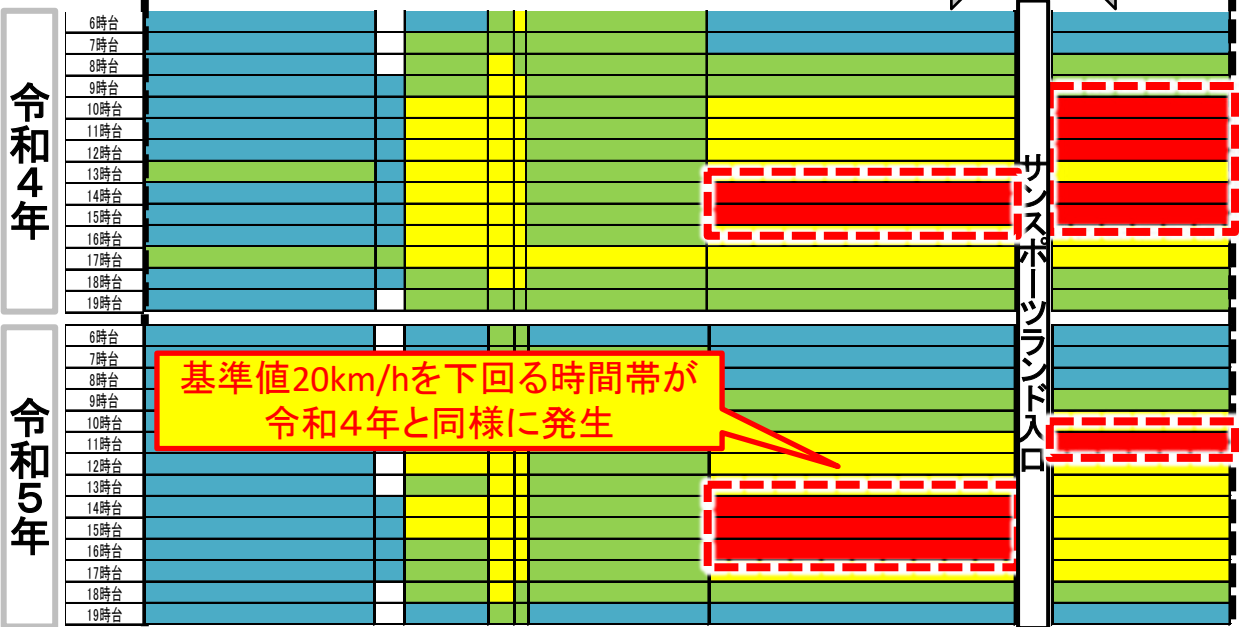
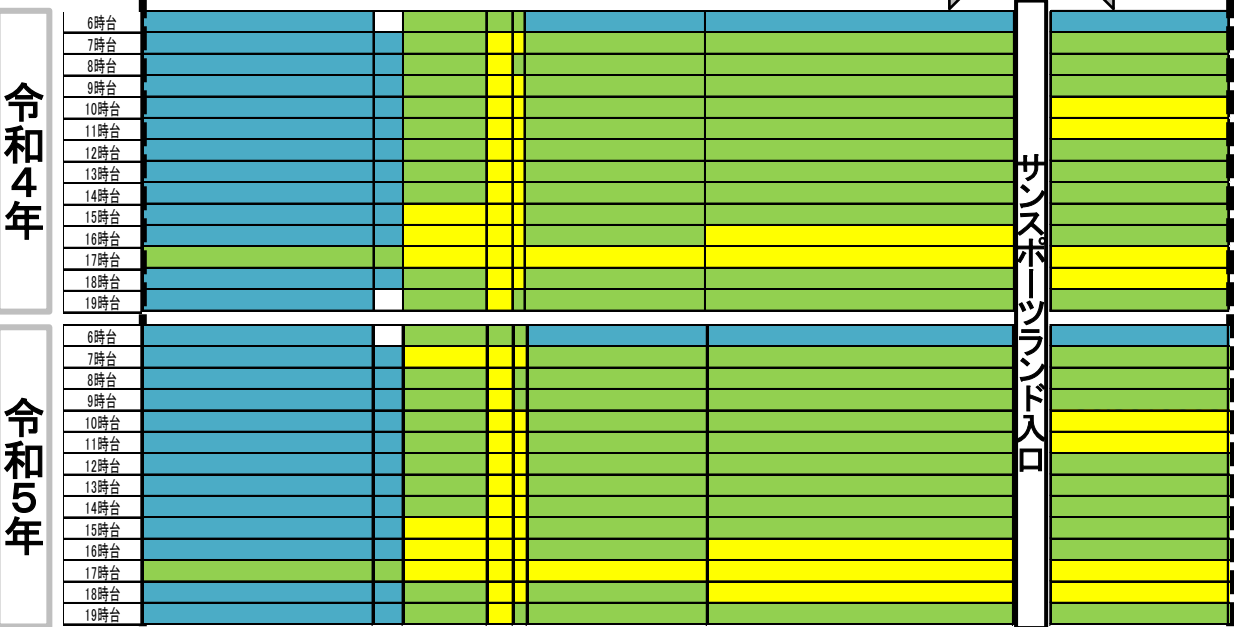
- 時間帯別で旅行速度を分析した結果、令和5年は令和4年と同様に旅行速度が20km/h以下となる時間帯を確認。
- 関係機関ヒアリング調査では、昨年度と同様に「課題あり」と回答いただくことが考えられるため、経過観察を提案。

■サンスポーツランド入口の時間帯別速度状況

■平日



■休日



基準値20km/hを下回る時間帯が令和4年と同様に発生

【データ】ETC2.0プローブデータ(R4.1~12 平日、R5.1~12 平日)

【データ】ETC2.0プローブデータ(R4.12 休日、R5.12 休日) ※サンスポーツランド入口交差点流入旅行速度が最低となる月

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 短期対策を当面未対策とする候補箇所の検討【フロー④⑤】

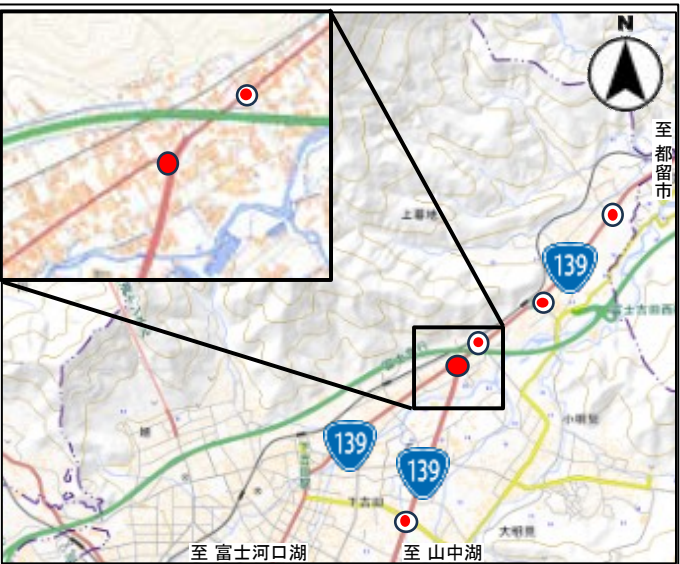
(2) 国道139号 富士見バイパス北(富士吉田市)

- 直近3年間(R3～R5)のモニタリングによると、各方向で基準を満たしている。
- 現在の交通状況について関係機関にヒアリングを実施し、次回委員会にて結果を報告。

位置図



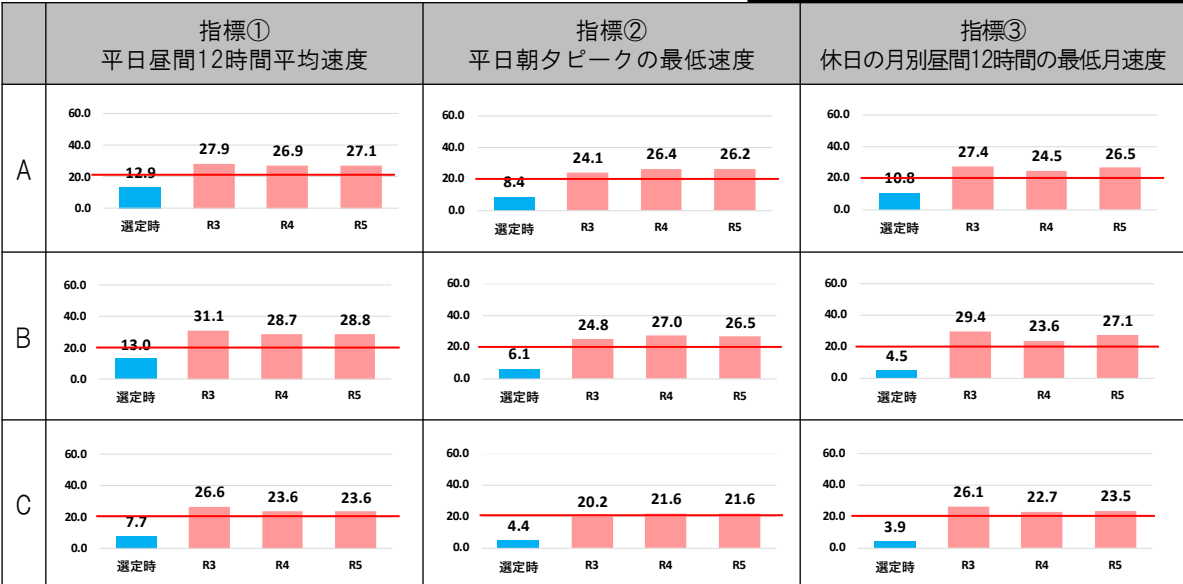
広域図



【出典】: 国土地理院地図

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①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-4 短期対策を当面未対策とする候補箇所の検討【フロー④⑤】

(3) 国道411号 玉諸神社北(旧:国玉町北)(甲府市)

- 直近3年間(R3～R5)のモニタリングによると、各方向で基準を満たしている。
- 第27回委員会では、渋滞は発生していないというヒアリング結果を受け、課題なしと判断し、当面未対策とした。
- 第27回の結果を受け、当面未対策とすることを提案。

位置図

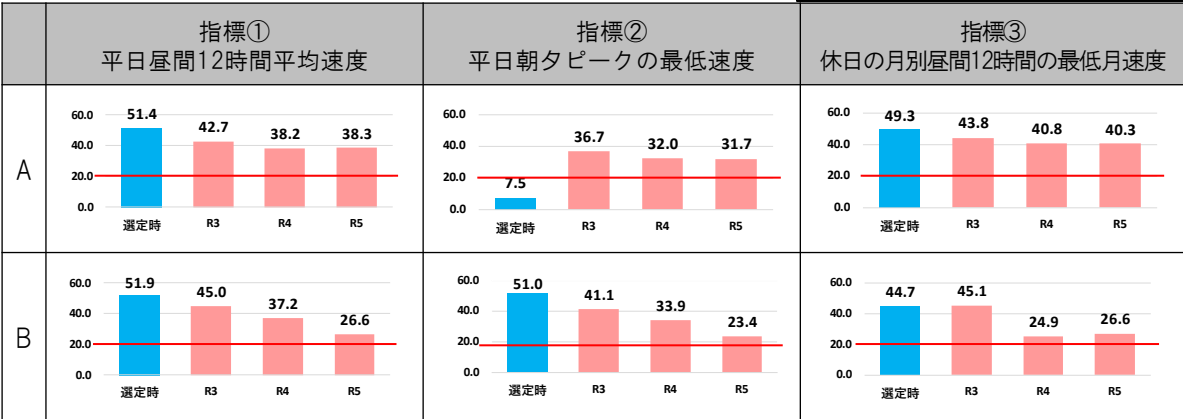


広域図



旅行速度(3指標)の推移

選定理由:パブコメ



【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

【出典】: 国土地理院地図



交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

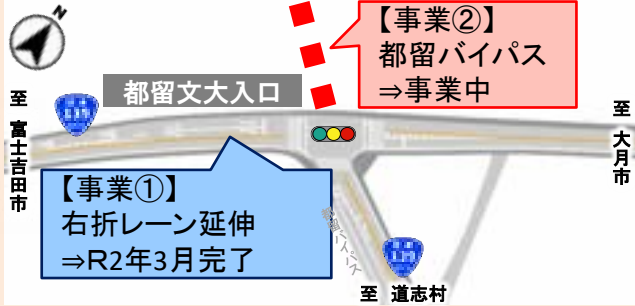
4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

- 主要渋滞箇所のうち、事業完了・事業中箇所が約8割(事業完了箇所48箇所＋事業中箇所141箇所)。
- 令和4年に完了した事業は国道140号新山梨環状道路(東部区間)(西下条～落合西IC)と国道20号大月バイパスであり、それに伴って検証する箇所は9箇所。

■事業完了の考え方

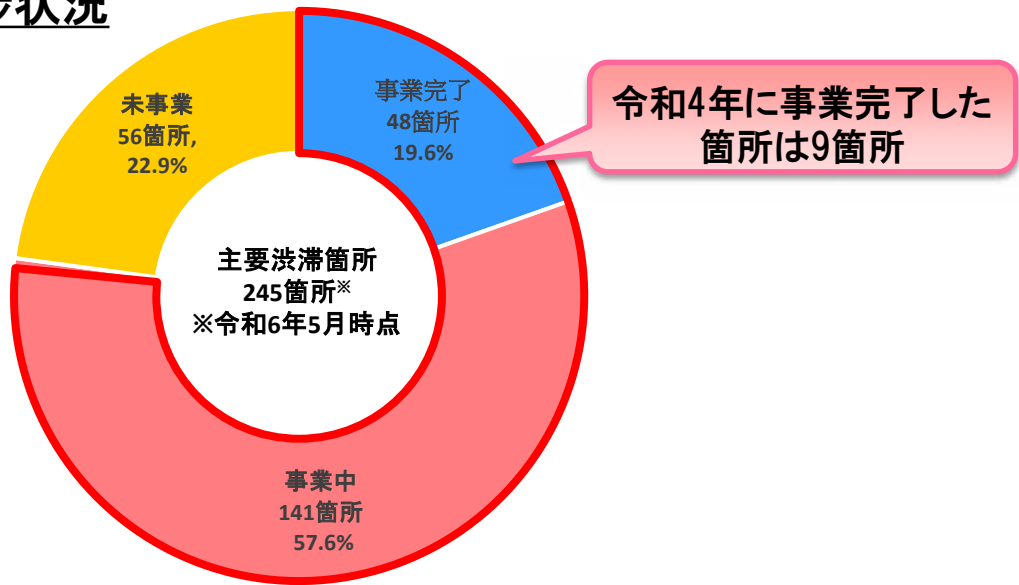
1つの交差点に対し、複数の事業が対策として挙げられている場合は、全ての事業が完了した場合に「事業完了」と判断する。

○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 48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)	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	5	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

■未事業箇所 ⇒56箇所

事業主体	事業名	箇所数	備考
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
	韭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 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
	甲府韭崎線 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 相埜交差点改良(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
	甲府韭崎線 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
	国道140号新山梨環状道路(東部区間)(西下条～落合西IC)	4	令和4年11月完了
	田富町敷島線	1	令和5年12月完了
	合計	77	29箇所重複

■事業中箇所 141箇所

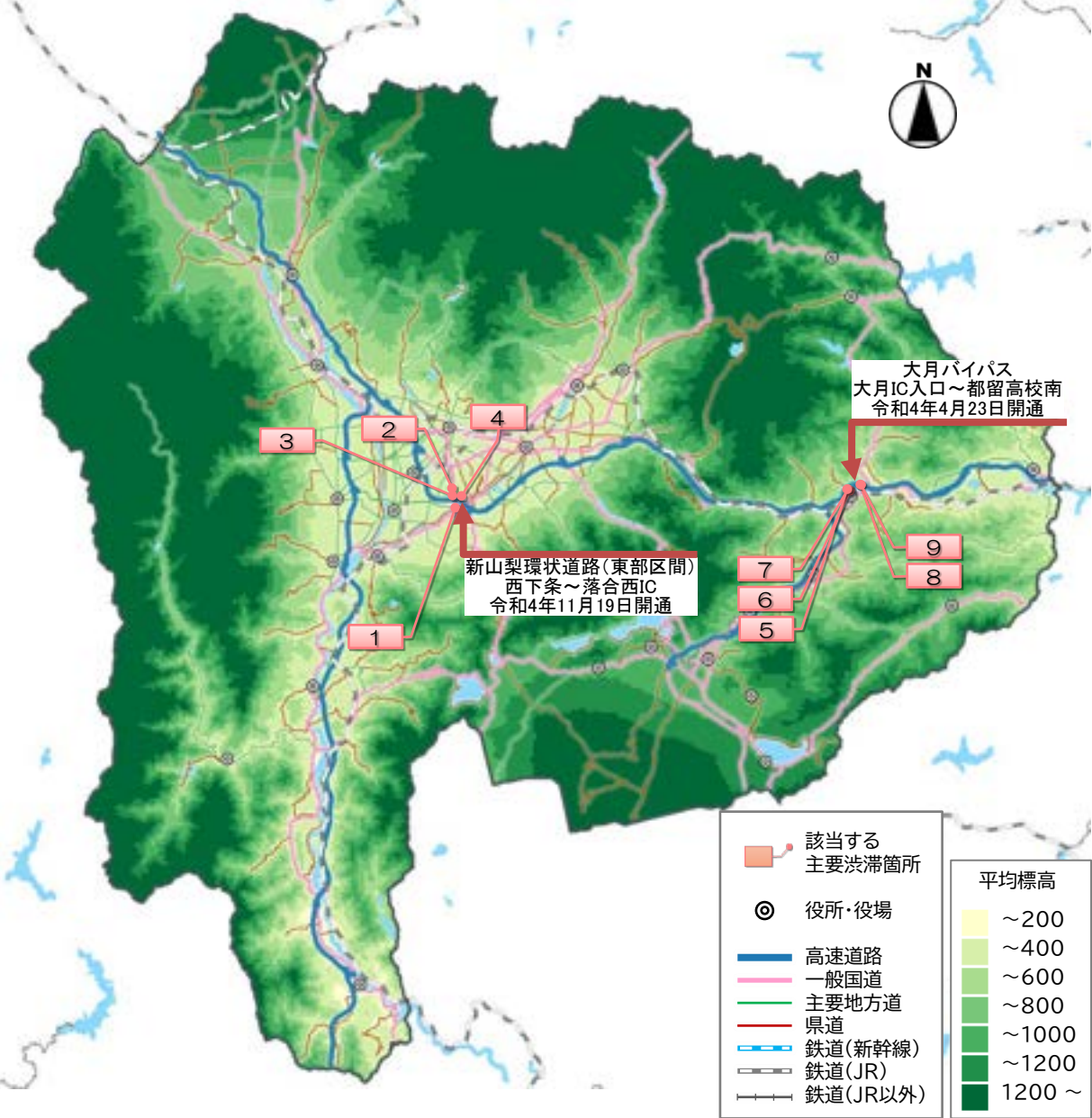
事業主体	事業名	箇所数	備考
国土交通省	国道138号 新屋拡幅	5	
	国道52号 上石田改良	5	平成26年4月一部供用
	国道20号 一ツ谷交差点改良	1	
	国道20号 新山梨環状道路(広瀬～桜井)	36	
	国道20号 新山梨環状道路(桜井～塚原)	6	
	国道20号 新山梨環状道路(北部区間)	70	
	国道139号 都留バイパス	3	昭和63年3月、平成5年8月、平成23年3月部分供用
	国道20号 甲府住吉電線共同溝	3	
	国道20号 甲府電線共同溝	1	
	国道139号 鳴沢電線共同溝	2	
	国道139号 本栖精進電線共同溝	1	
	国道139号 富士北麓(2)電線共同溝	2	
	国道20号 環状道路の整備	1	
山梨県	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)(2期区間)	7	令和4年11月1期区間開通
	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	
	甲府中央右左口線 交差点改良	1	
	合計	163	22箇所重複

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

- 国道140号新山梨環状道路(東部区間)(西下条～落合西IC)開通に伴って検証する箇所は4箇所。西下条と西下条ランプ入口(旧:南部工業団地入口)、(仮称)小曲町では全方向で基準を満たす。笛南中北1では1方向で基準を満たしていない。
- 国道20号大月バイパスの開通に伴って検証する箇所は5箇所。大月インター入口では全方向で基準を満たしている。大月市立病院入口、駒橋および(仮称)駒橋1では1方向で基準を満たしておらず、大月橋東詰では2方向で基準を満たしていない。

■該当する主要渋滞箇所の位置



■令和4年に事業完了した路線及び該当する主要渋滞箇所

	箇所名	市町村	道路 管理者	選定 フロー	結論
国道140号新山梨環状道路(東部区間)(西下条～落合西IC)					
1	笛南中北1	甲府市	山梨県	⑧	4つの流入方向のうち、 1方向で基準を満たしていない
2	西下条	甲府市	山梨県	③	全方向で基準を満たしている
3	西下条ランプ入口 (旧:南部工業団地入口)	甲府市	山梨県	③	全方向で基準を満たしている
4	(仮称)小曲町	甲府市	山梨県	⑧	全方向で基準を満たしている
国道20号大月バイパス					
5	大月橋東詰	大月市	国交省	⑧	3つの流入方向のうち、 2方向で基準を満たしていない
6	大月市立病院入口	大月市	国交省	⑧	3つの流入方向のうち、 1方向で基準を満たしていない
7	大月インター入口	大月市	国交省	③	全方向で基準を満たしている
8	駒橋	大月市	国交省	⑧	3つの流入方向のうち、 1方向で基準を満たしていない
9	(仮称)駒橋1	大月市	国交省	⑧	2つの流入方向のうち、 1方向で基準を満たしていない

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

(1) 国道140号 笛南中北1(甲府市)

- 令和4年11月19日に国道140号新山梨環状道路(東部区間)の西下条～落合西ICが部分開通。
- 部分開通後もA方向で基準を満たしていない。

位置図

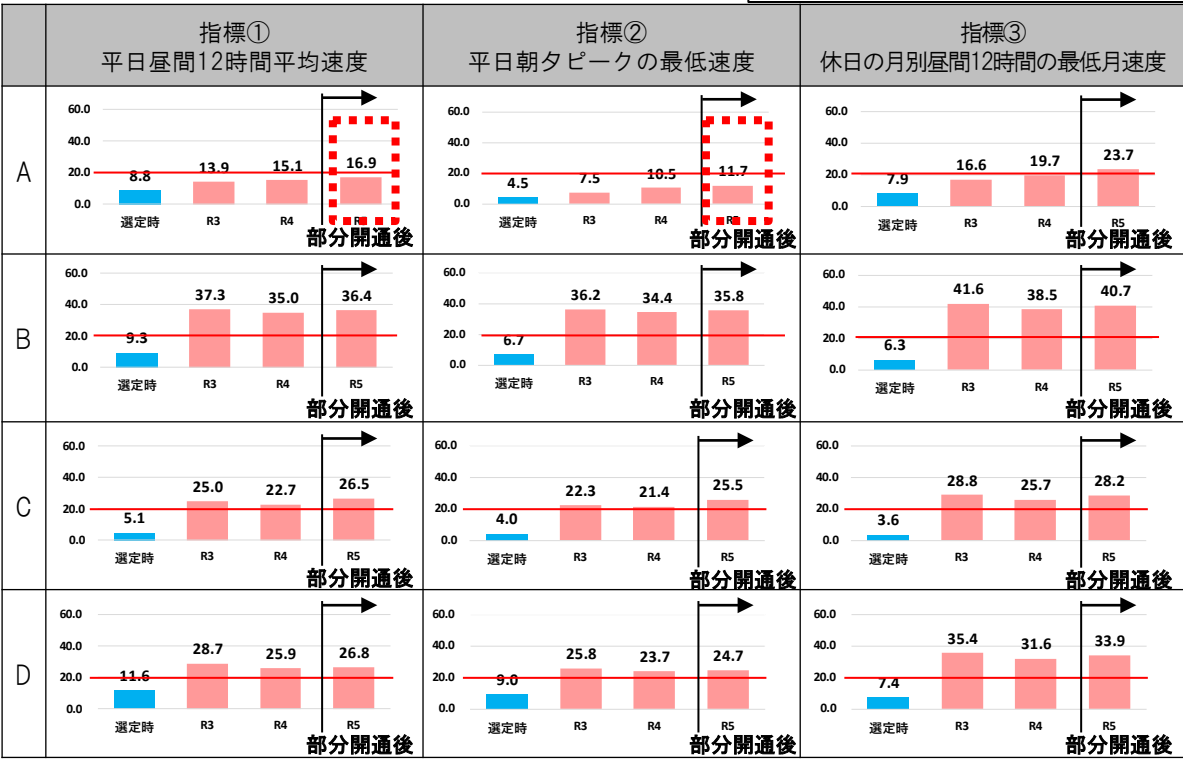


広域図



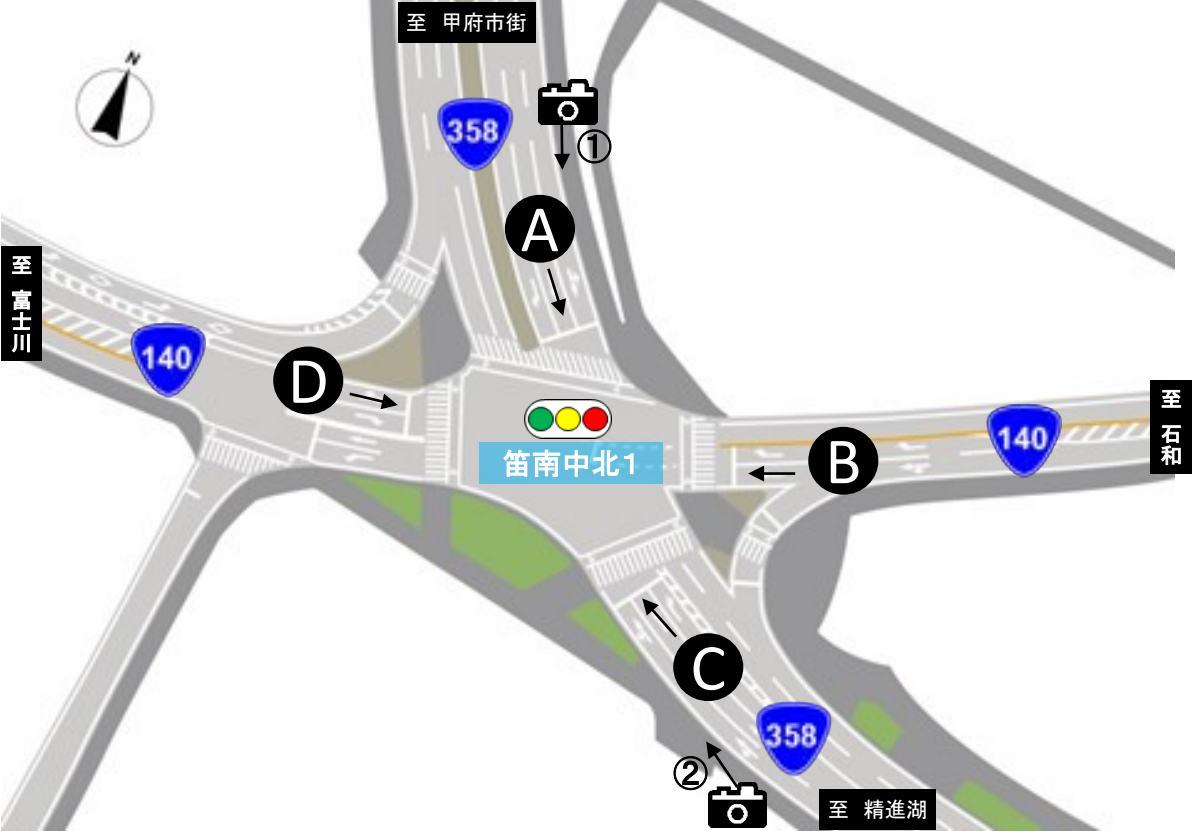
旅行速度(3指標)の推移

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①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

(2) 国道140号 西下条(甲府市)

- 令和4年11月19日に国道140号新山梨環状道路(東部区間)の西下条～落合西ICが部分開通。
- 部分開通後は、全方向で基準を満たしている。

■位置図

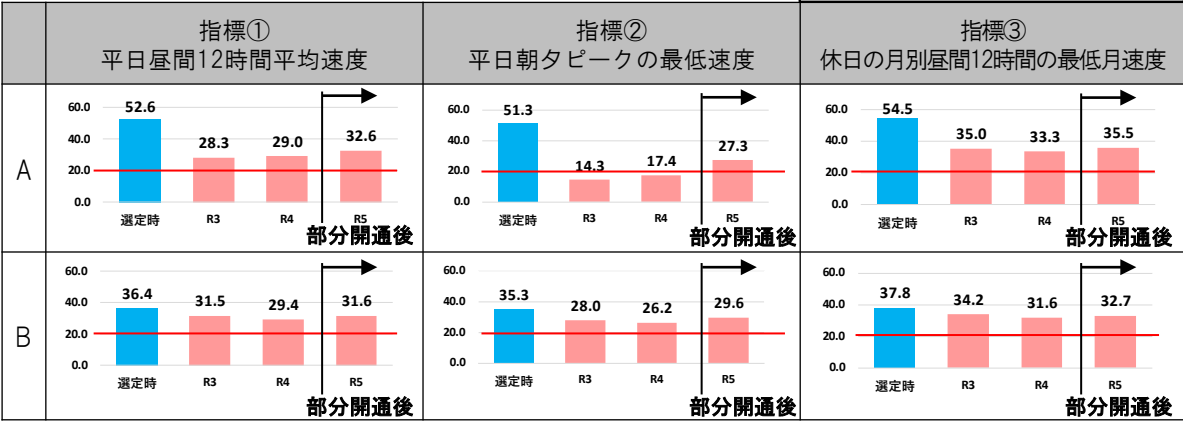


■広域図



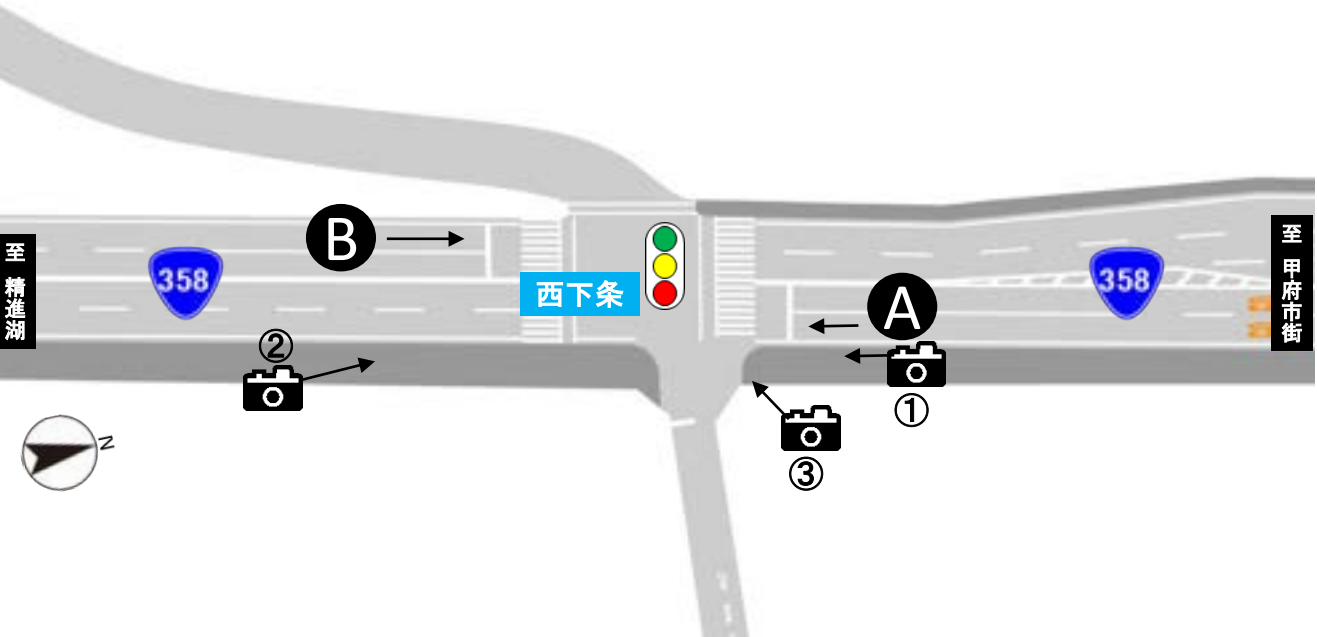
■旅行速度(3指標)の推移

選定理由:パブコメ



【出典】:民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

■交通状況



パブコメで意見のあった従道路側の渋滞は、解消されている状況

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

(3) 国道140号 西下条ランプ入口(旧:南部工業団地入口)(甲府市)

○令和4年11月19日に国道140号新山梨環状道路(東部区間)の西下条～落合西ICが部分開通。
○部分開通後は、全方向で基準を満たしている。

位置図

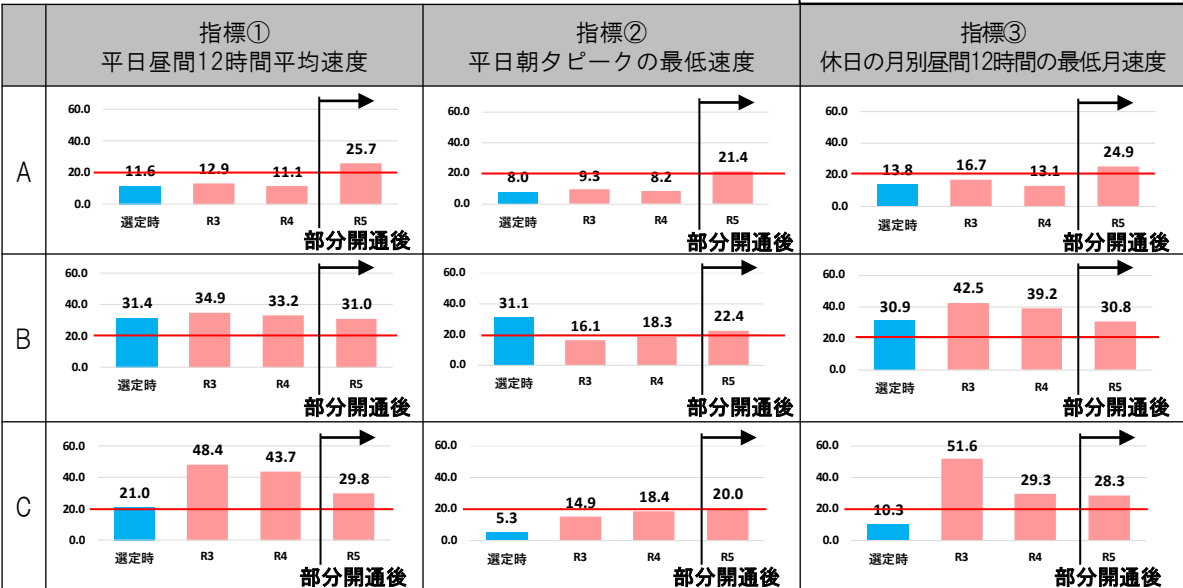


広域図

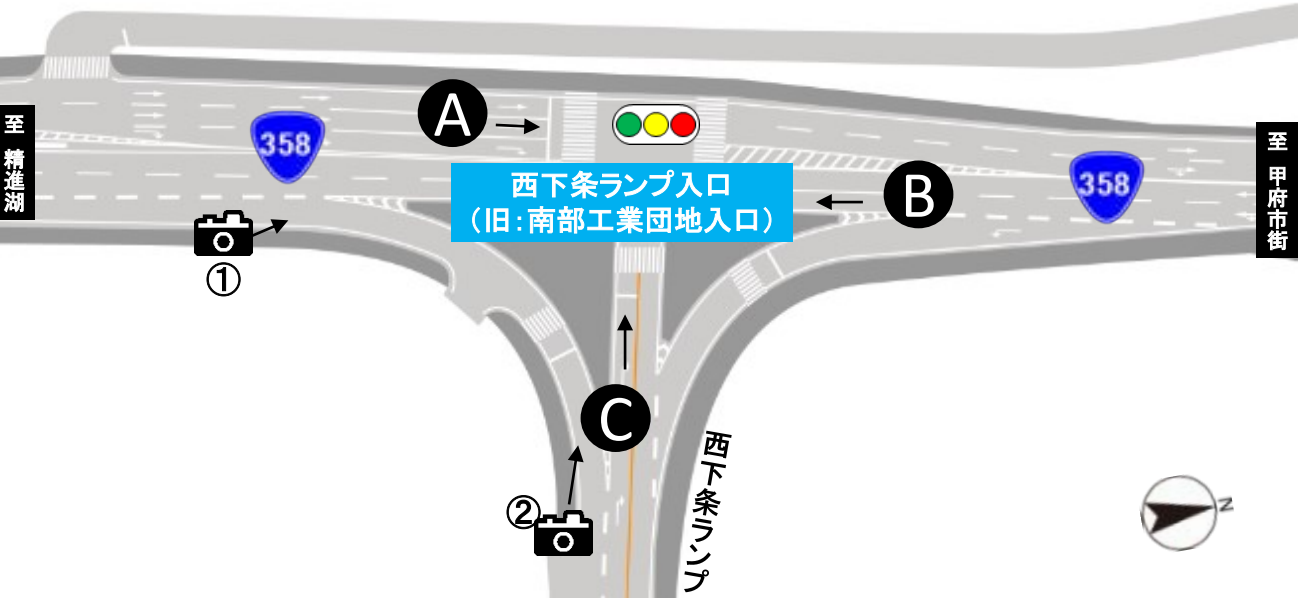


旅行速度(3指標)の推移

選定理由:パブコメ



【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、
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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月



交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

(4) 国道140号 (仮称)小曲町(甲府市)

○令和4年11月19日に国道140号新山梨環状道路(東部区間)の西下条～落合西ICが部分開通。
○部分開通後は、全方向で基準を満たしている。

■位置図

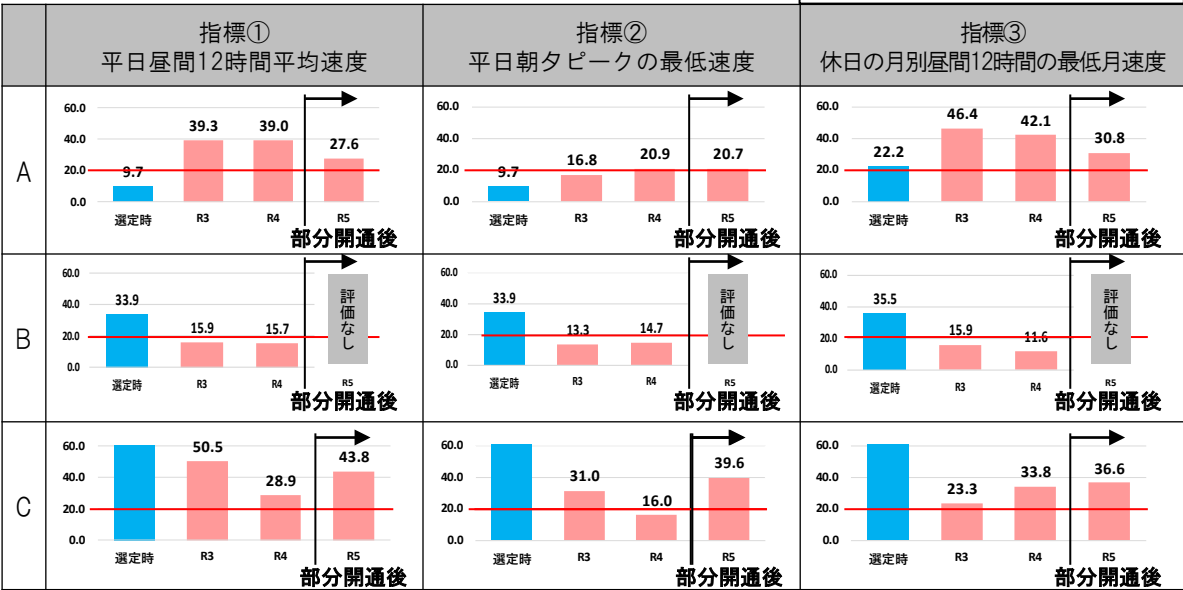


■広域図



■旅行速度(3指標)の推移

選定理由:パブコメ



注1) 選定時の朝夕ピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が不十分と考え
平日12時間平均速度で代替。
注2) B方向は部分開通後、通行不可となったため、評価なし
【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、
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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

■交通状況



A方向は一時停止の標識があるため、速度低下

B方向は部分開通後、通行不可

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

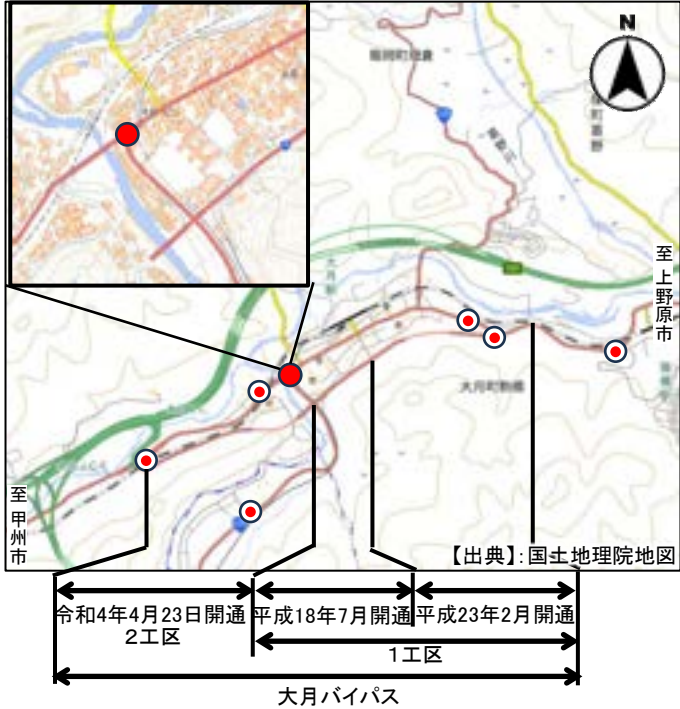
(5) 国道20号 大月橋東詰(大月市)

- 令和4年4月23日に国道20号大月バイパスの大月IC入口～都留高校南が開通したことにより、全線開通。
- 全線開通後もA、B方向では全ての指標で基準を満たしていない。

■位置図

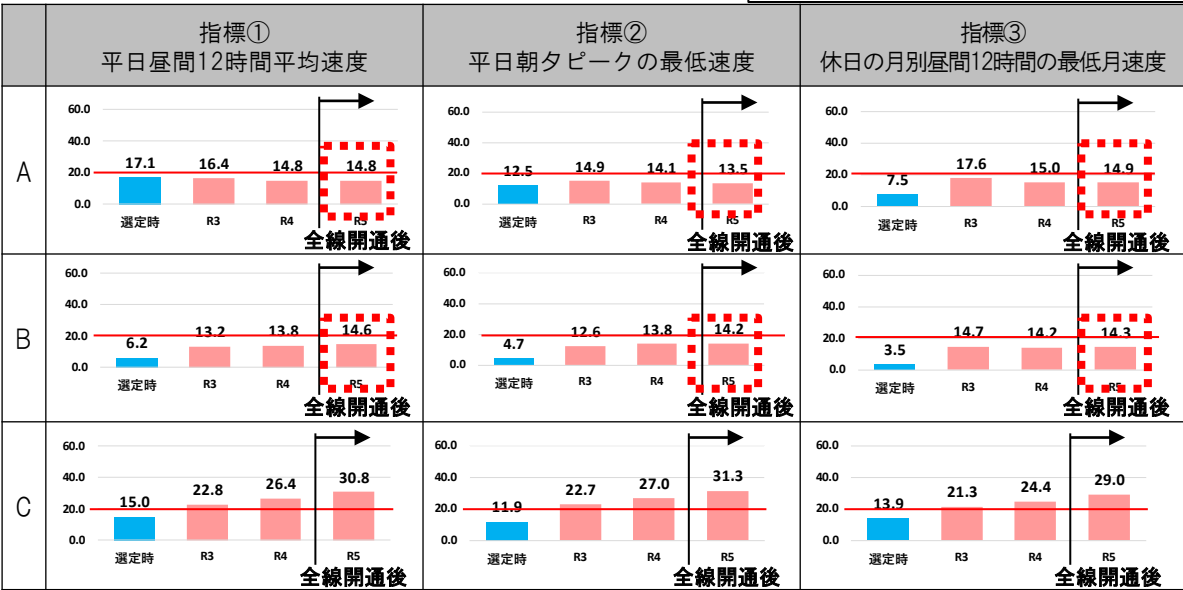


■広域図



■旅行速度(3指標)の推移

選定理由: データ選定



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十分と考え
平日12時間平均速度で代替。

【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、
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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

■交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

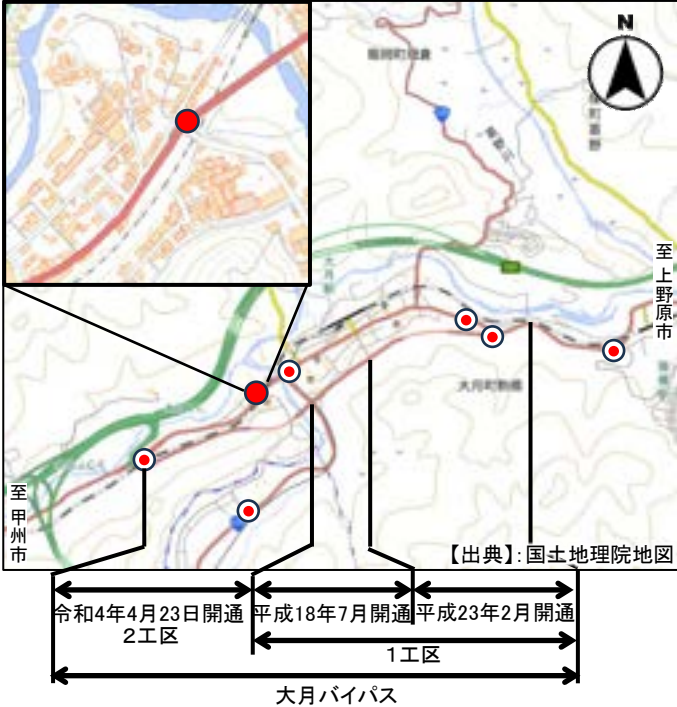
(6) 国道20号 大月市立病院入口(大月市)

- 令和4年4月23日に国道20号大月バイパスの大月IC入口～都留高校南が開通したことにより、全線開通。
- 全線開通後もC方向では基準を満たしていない。

位置図

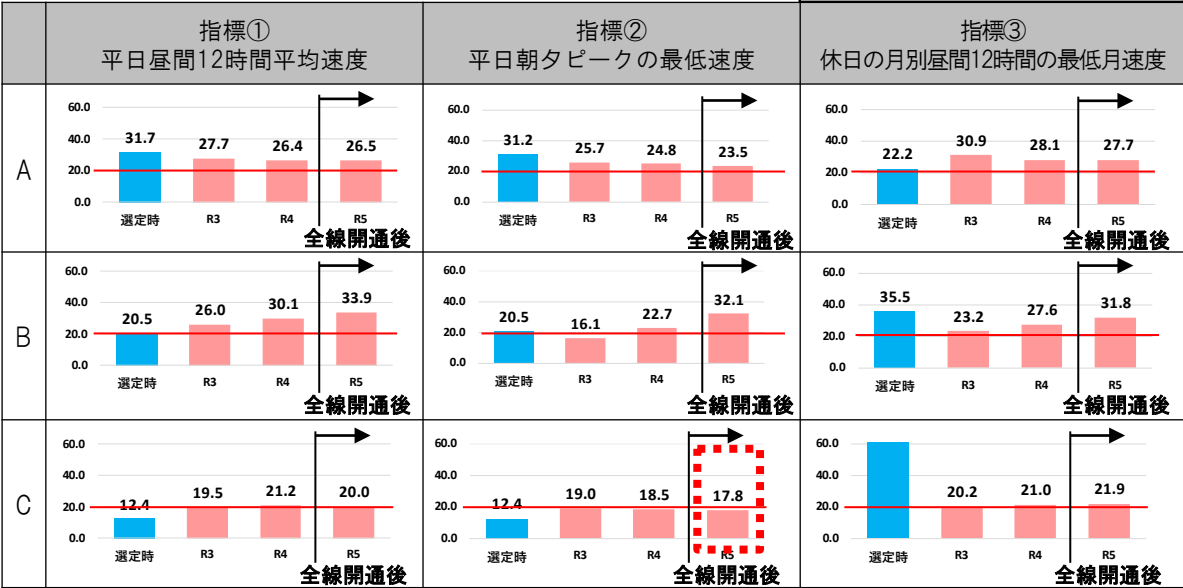


広域図



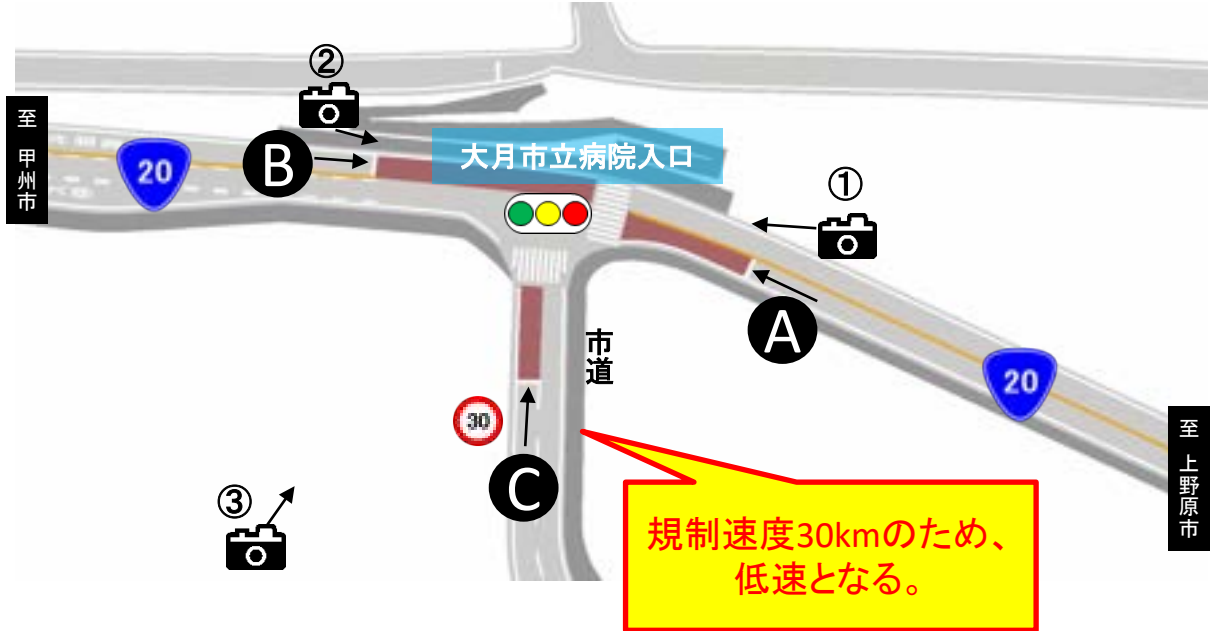
旅行速度(3指標)の推移

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十分と考え
平日12時間平均速度で代替。

【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、
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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月



交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

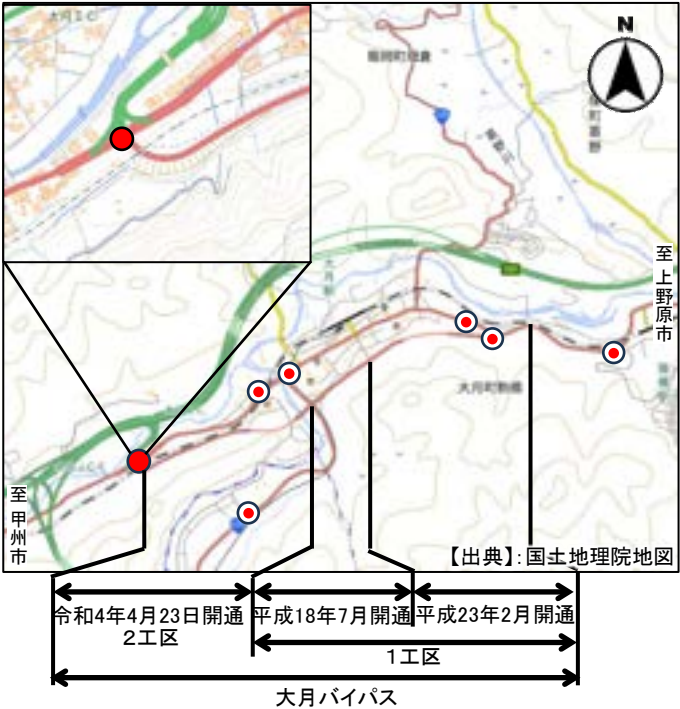
(7)国道20号 大月インター入口(大月市)

- 令和4年4月23日に国道20号大月バイパスの大月IC入口～都留高校南が開通したことにより、全線開通。
- 全線開通後は、全方向で基準を満たしている。

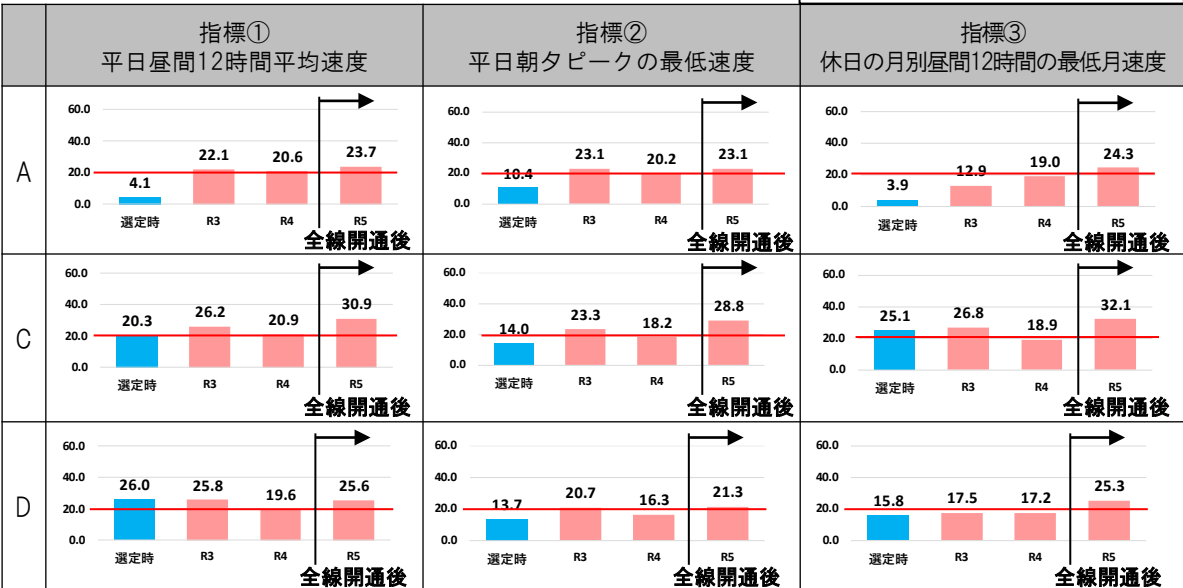
■位置図



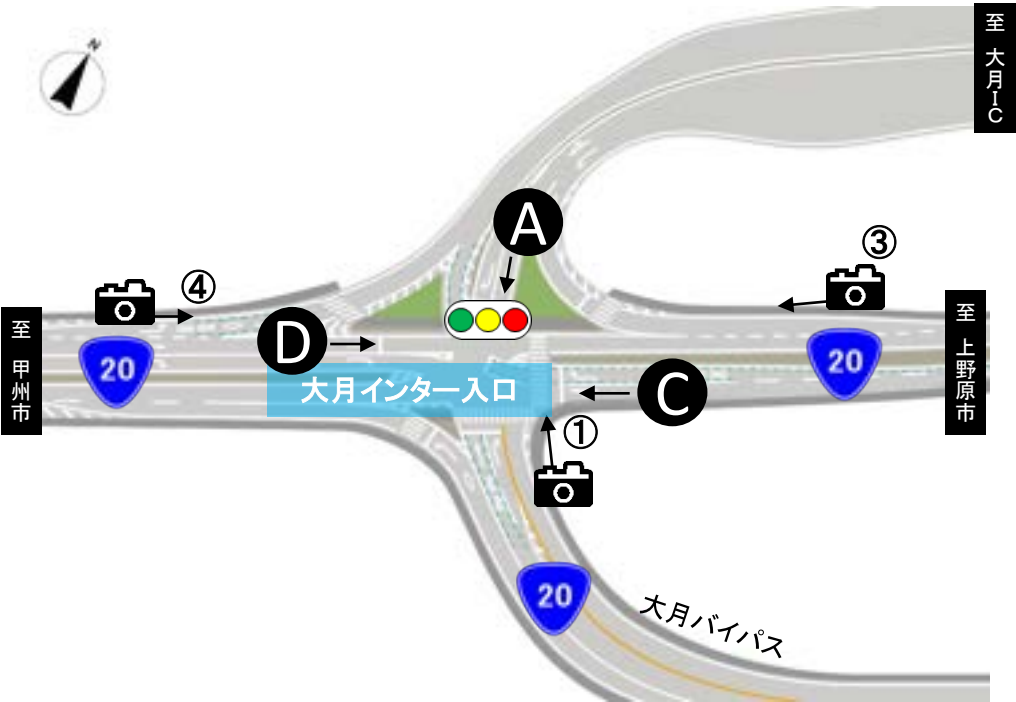
■広域図



■旅行速度(3指標)の推移



【出典】：民間プローブデータ【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均、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【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月



■交通状況



右折車両が滞留するものの、1サイクルで捌けている状況

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

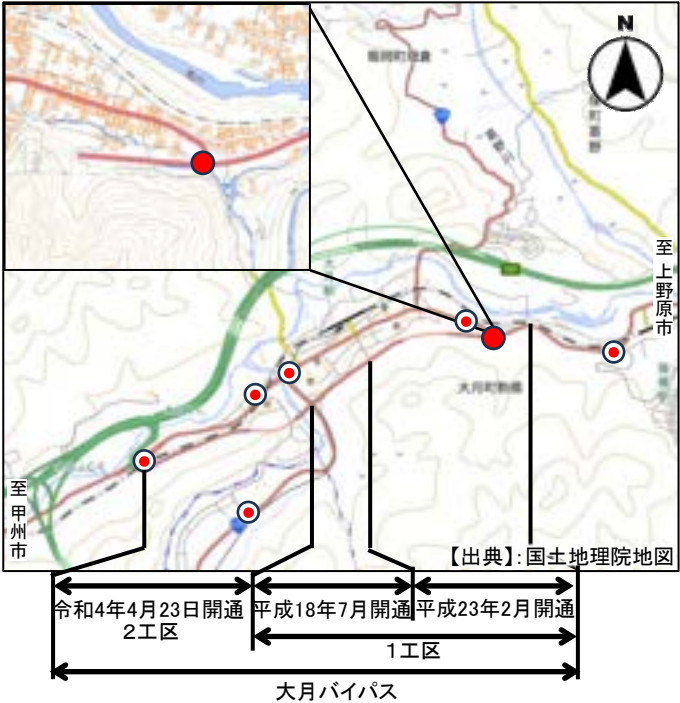
(8) 国道20号 駒橋(大月市)

- 令和4年4月23日に国道20号大月バイパスの大月IC入口～都留高校南が開通したことにより、全線開通。
- 全線開通後もC方向では基準を満たしていない。

■位置図

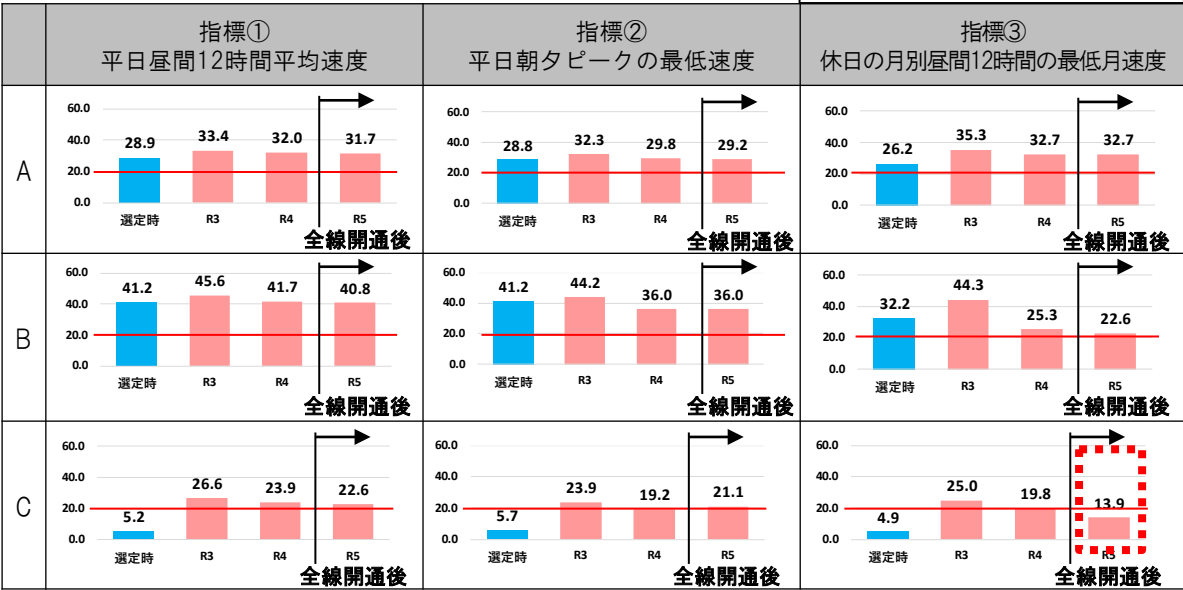


■広域図



■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十分と考え
平日12時間平均速度で代替。

【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、
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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

■交通状況



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-5 事業完了(令和4年)した主要渋滞箇所の検証【フロー③⑧】

(9) 国道20号 (仮称)駒橋1(大月市)

- 令和4年4月23日に国道20号大月バイパスの大月IC入口～都留高校南が開通したことにより、全線開通。
- 全線開通後は、A方向で基準を満たしていない。

位置図

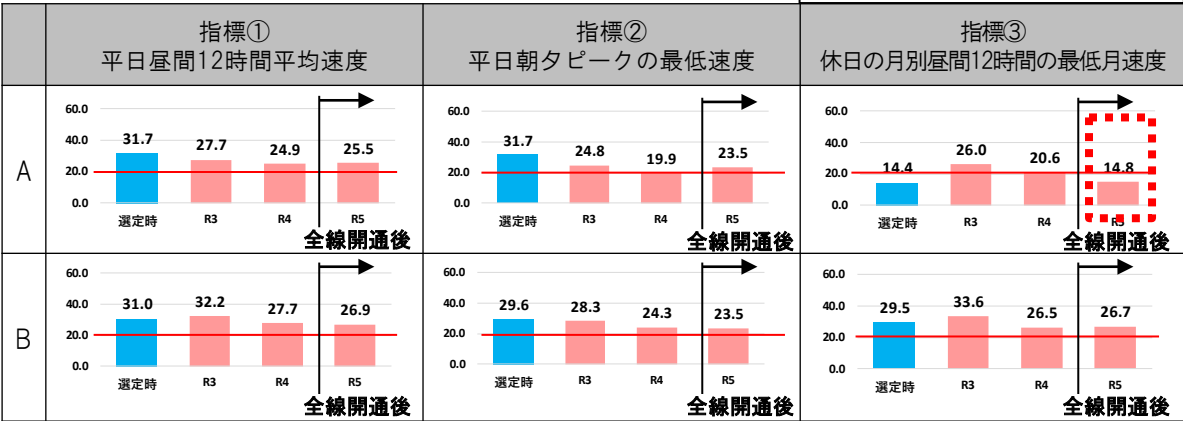


広域図



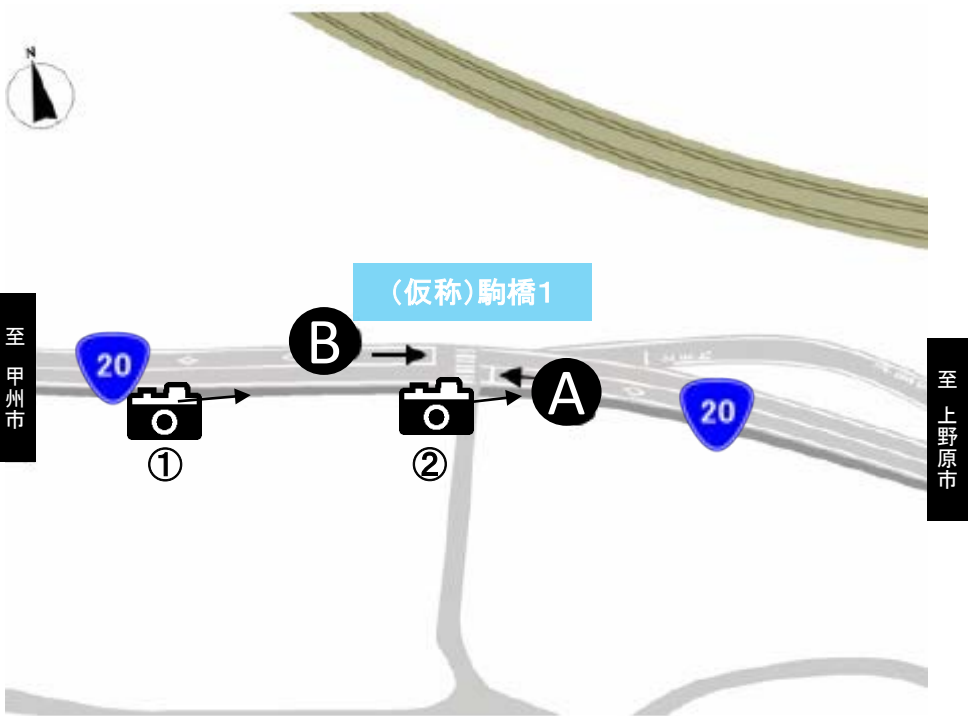
旅行速度(3指標)の推移

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十分と考え
平日12時間平均速度で代替。
【出典】: 民間プローブデータ 【選定時】指標①は平成22年9月～11月の平均(民プロが所得できない場合は、1日の調査プローブ結果)、
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 【R3】令和3年1月～12月、【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月

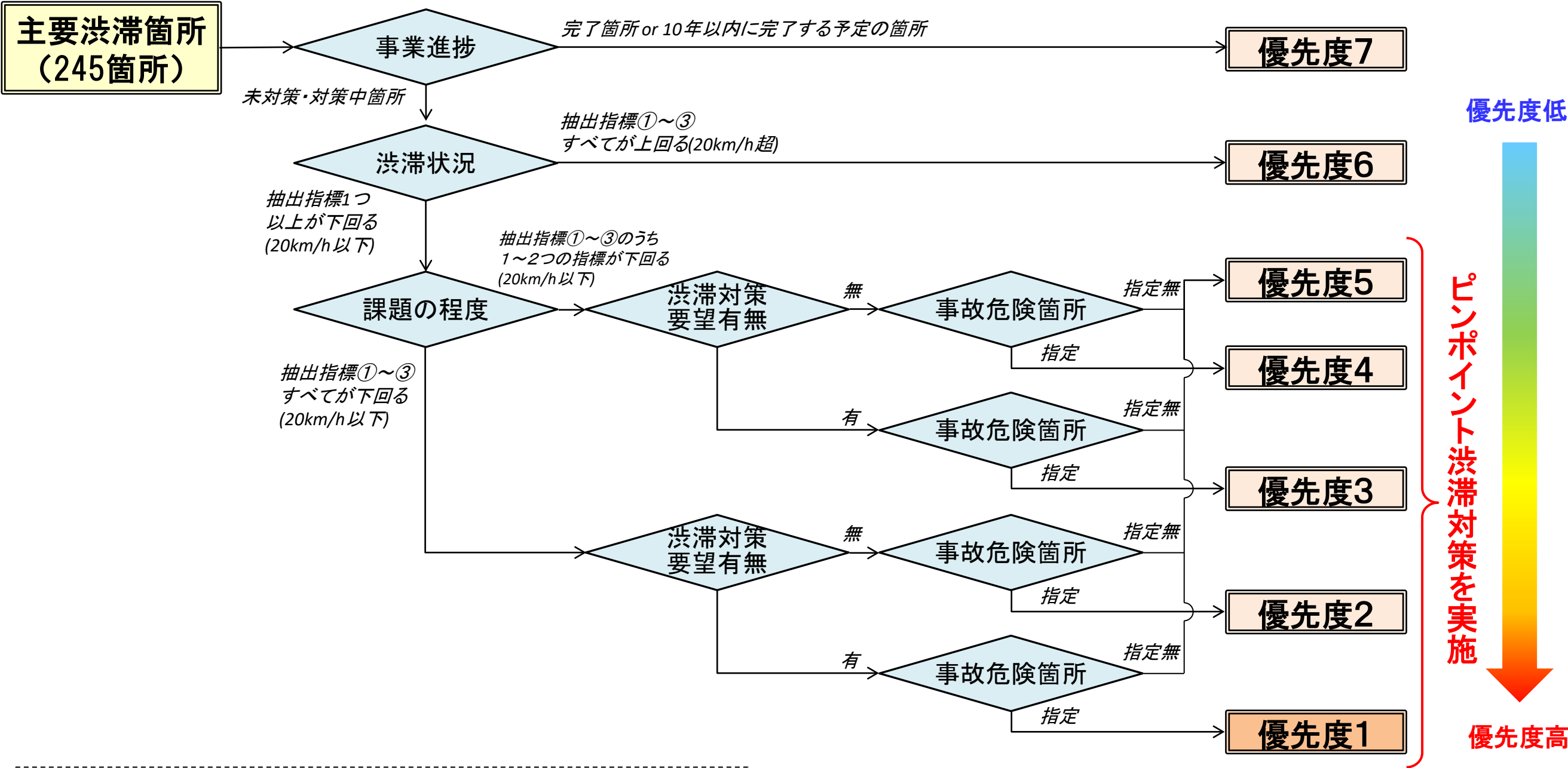
交通状況



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-1 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

5-2 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

優先度1～4	優先度5						
19(3)	1(0)	10(0)	9(5)	9(9)	9(9)	9(9)	24(24)
H31年度 検討	R2年度 検討	R3年度 検討	R4年度 検討	R5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

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-3 対策内容を検討する箇所を選定

- 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

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)
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	河口湖大橋北	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

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)
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

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度（令和6年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

○本年度（令和6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	市町村	結論
168	おと ぐろ 乙黒	山梨県	中央市	3つの流入方向のうち、1方向で渋滞 が発生している状況
166	あさ ひ さん ちよう め 朝日三丁目	甲府市	甲府市	4つの流入方向のうち、1方向で渋滞 長を確認できる状況
94	かわ ぐち こ おお はし きた 河口湖大橋北	山梨県	富士河口湖町	平日は目立った渋滞は発生していな いものの、休日は3つの流入方向のう ち、1方向で渋滞が発生している状況
77	ふなつ きん きろ 船津三叉路		富士河口湖町	平日は目立った渋滞は発生していな いものの、休日は3つの流入方向のう ち、1方向で渋滞が発生している状況
247	むこう まち なか 向町中		甲府市	3つの流入方向のうち、2方向で渋滞 は発生している状況
91	ち が さき きた 乳ヶ崎北		富士河口湖町	平日は目立った渋滞は発生していな いものの、休日は4つの流入方向のう ち、1方向で渋滞が発生している状況
111	まん ざい ばし にし 万才橋西		甲府市	3つの流入方向のうち、1方向で渋滞 は発生している状況
238	やく し どう ばし ひがし づめ 薬師堂橋東詰		北杜市	幅員が狭小で橋梁付近の道路線形が 悪く、大型車同士のすれ違いも困難な 状況
99	つる (仮称)都留		都留市	交差点内に渋滞が発生している状況



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度(令和6年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所

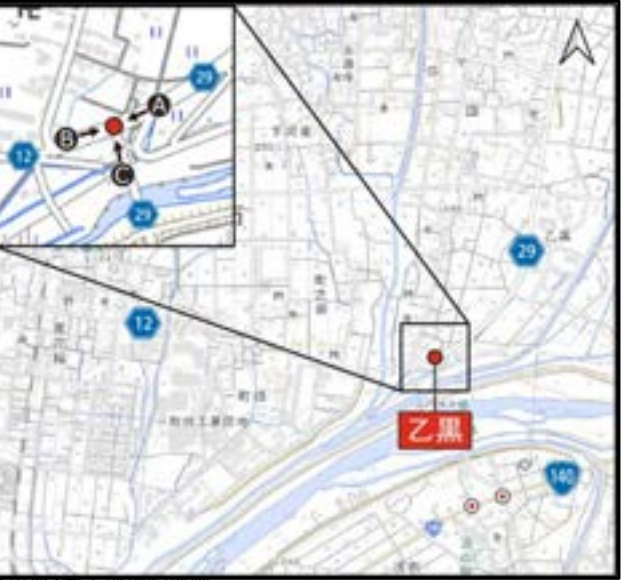
(1) (主)甲府中央右左口線 乙黒 (中央市)

- 乙黒交差点は、(主)韮崎南アルプス中央線と(主)甲府中央右左口線に位置している。
- A、B方向について、基本的には1サイクルで捌けており、渋滞は発生していない状況。
- C方向について、滞留長が豊積橋まで及んでいる状況。

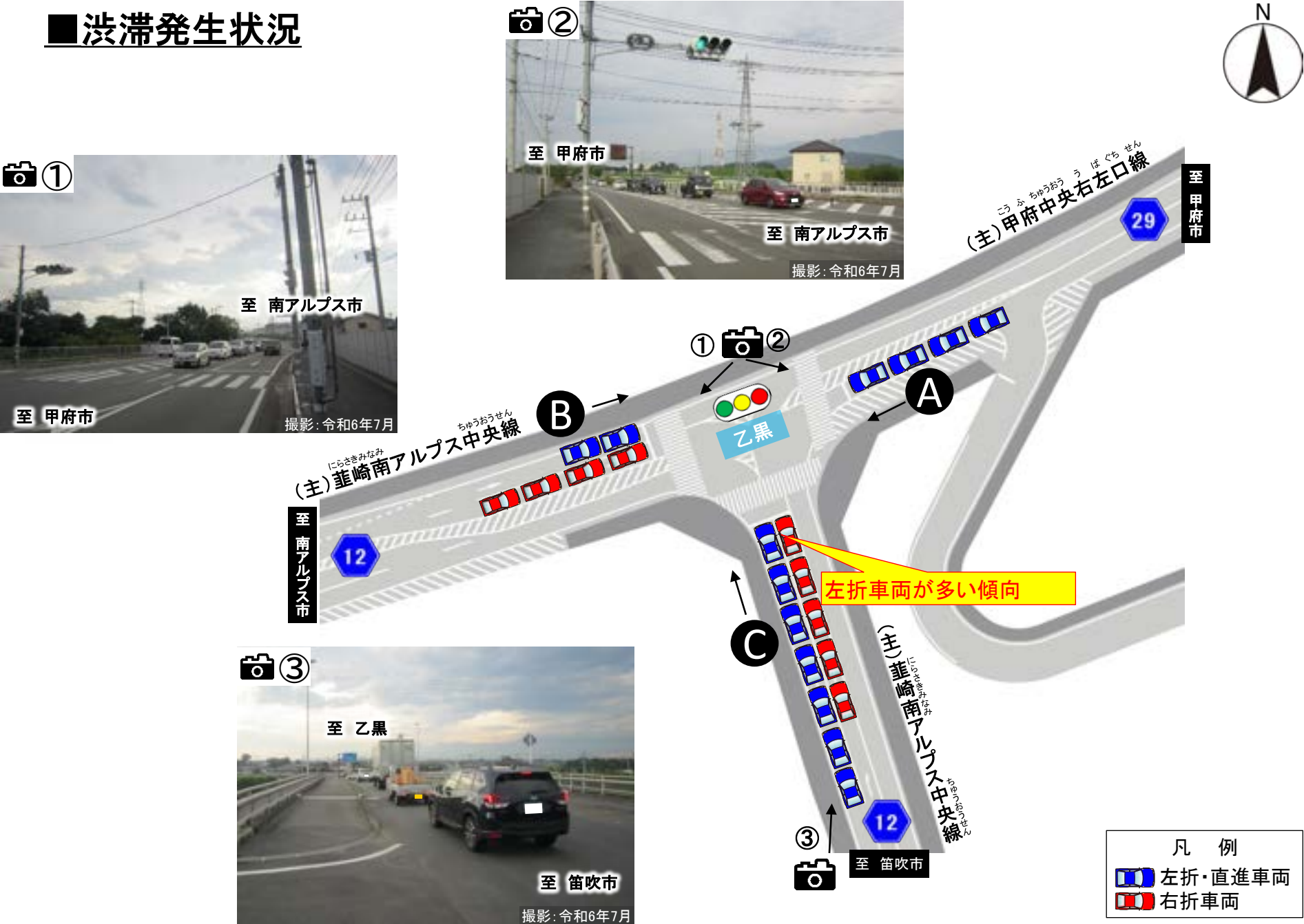
位置図



広域図



渋滞発生状況



○河口湖大橋北交差点は、国道137号と(一)富士河口湖富士線に位置している。
○平日は各方向とも目立った渋滞は発生していない状況。
○休日はA方向について、河口湖大橋まで渋滞が発生している状況。

至 県道136号

至 笛吹市

撮影: 令和6年7月

47

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度(令和6年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所

(4) 国道137号 船津三差路 (富士河口湖町)

- 船津三差路交差点は、国道137号と(一)鳴沢富士河口湖線に位置している。
- 平日は各方向とも目立った渋滞は発生していない状況。
- 休日はB方向について、河口湖・富士山パノラマロープウェイ(河口湖畔駅)付近を先頭に速度低下が発生し、当該交差点に速度低下が影響。

位置図



渋滞発生状況

③



撮影: 令和6年7月

至 本栖湖

①



撮影: 令和6年7月

至 笛吹市

至 富士吉田市

広域図



河口湖・富士山パノラマロープウェイ
(河口湖畔駅)

船津三差路

【出典】国土地理院地図

②



撮影: 令和6年7月

至 富士吉田市

至 笛吹市

河口湖・富士山パノラマロープウェイ
(河口湖畔駅) 付近を先頭に渋滞が
発生

凡 例	
	左折・直進車両
	右折車両

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度(令和6年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所

(5) 国道140号 向町中 (甲府市)

- 向町中交差点は、国道140号と市道に位置している。
- B方向について、向町二交差点からの先詰りにより渋滞が発生している状況。
- C方向について、十郎橋西交差点を先頭とした先詰まり、国道411号や沿道施設の出入り交通による渋滞が発生している状況。

位置図



広域図



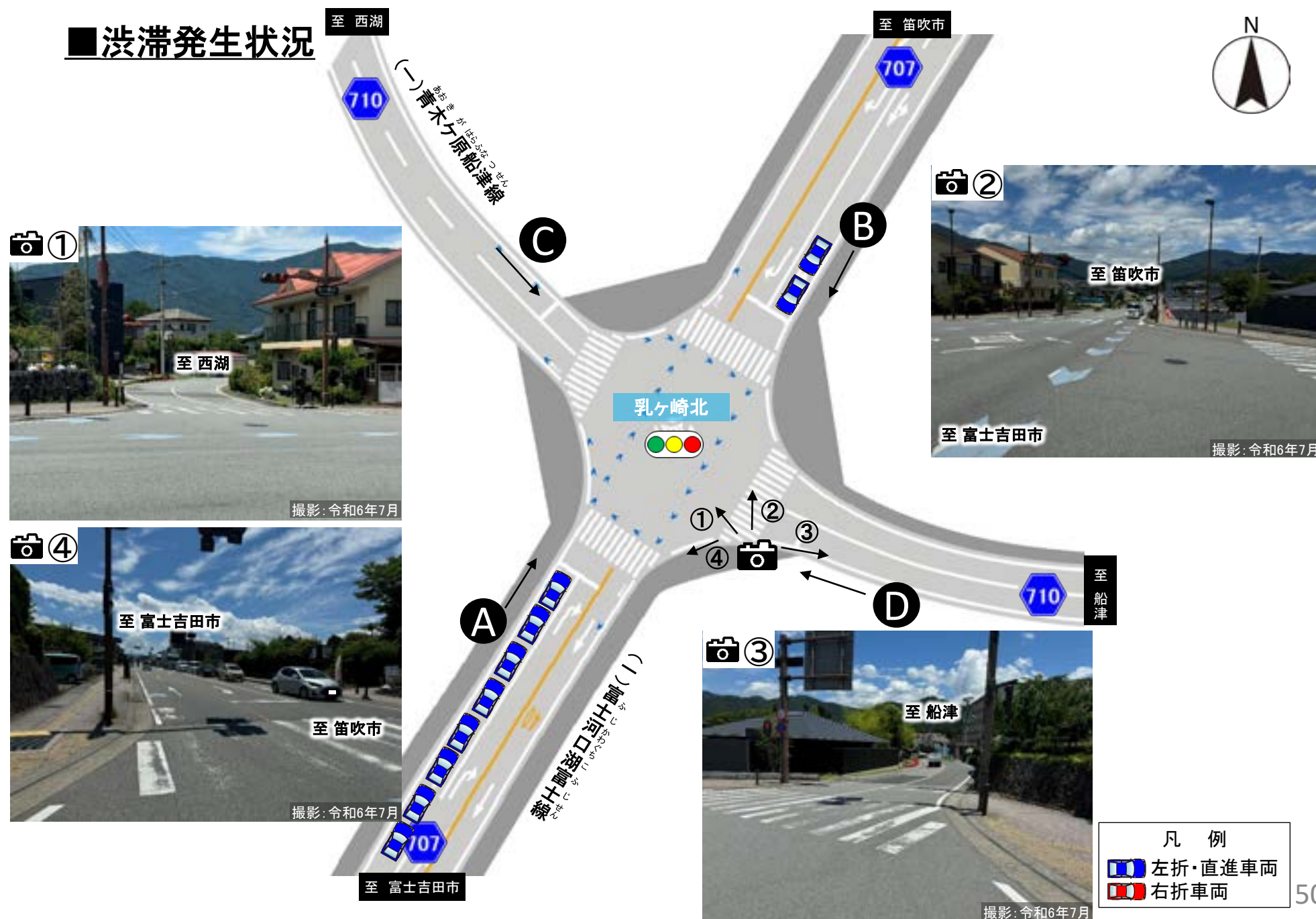
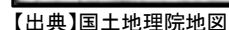
【出典】国土地理院地図

渋滞発生状況



凡 例	
	左折・直進車両
	右折車両

○乳ヶ崎北交差点は、(一)青木ヶ原船津線と(一)富士河口湖富士線に位置している。
○平日は各方向とも目立った渋滞は発生していない状況。
○休日はA方向について、河口湖大橋に向かう方向で渋滞が発生している状況。



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度(令和6年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所

(7) (主)甲府中央右左口線 万才橋西 (甲府市)

- 万才橋西交差点は、(主)甲府中央右左口線と市道に位置している。
- A、B方向について、基本的には1サイクルで捌けている状況。
- C方向について、交通量が多く、渋滞が発生している状況。

位置図



広域図



【出典】国土地理院地図

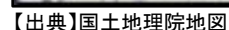
渋滞発生状況



○薬師堂橋東詰交差点は、国道141号と(一)日野春停車場線に位置している。
○D方向について、幅員が狭小で薬師堂橋付近の道路線形が悪く、大型車同士のすれ違いも困難な状況。
○岩根橋東交差点に接続するバイパス事業を実施中。

52

- (仮称)都留交差点は、(一)高畑谷村停車場線と市道に位置している。
- 交差点の県道南側に富士急行の踏切があり、交差点内に渋滞が発生している状況。
- C、D方向についても、交差点混雑の影響により、渋滞が発生している状況。



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

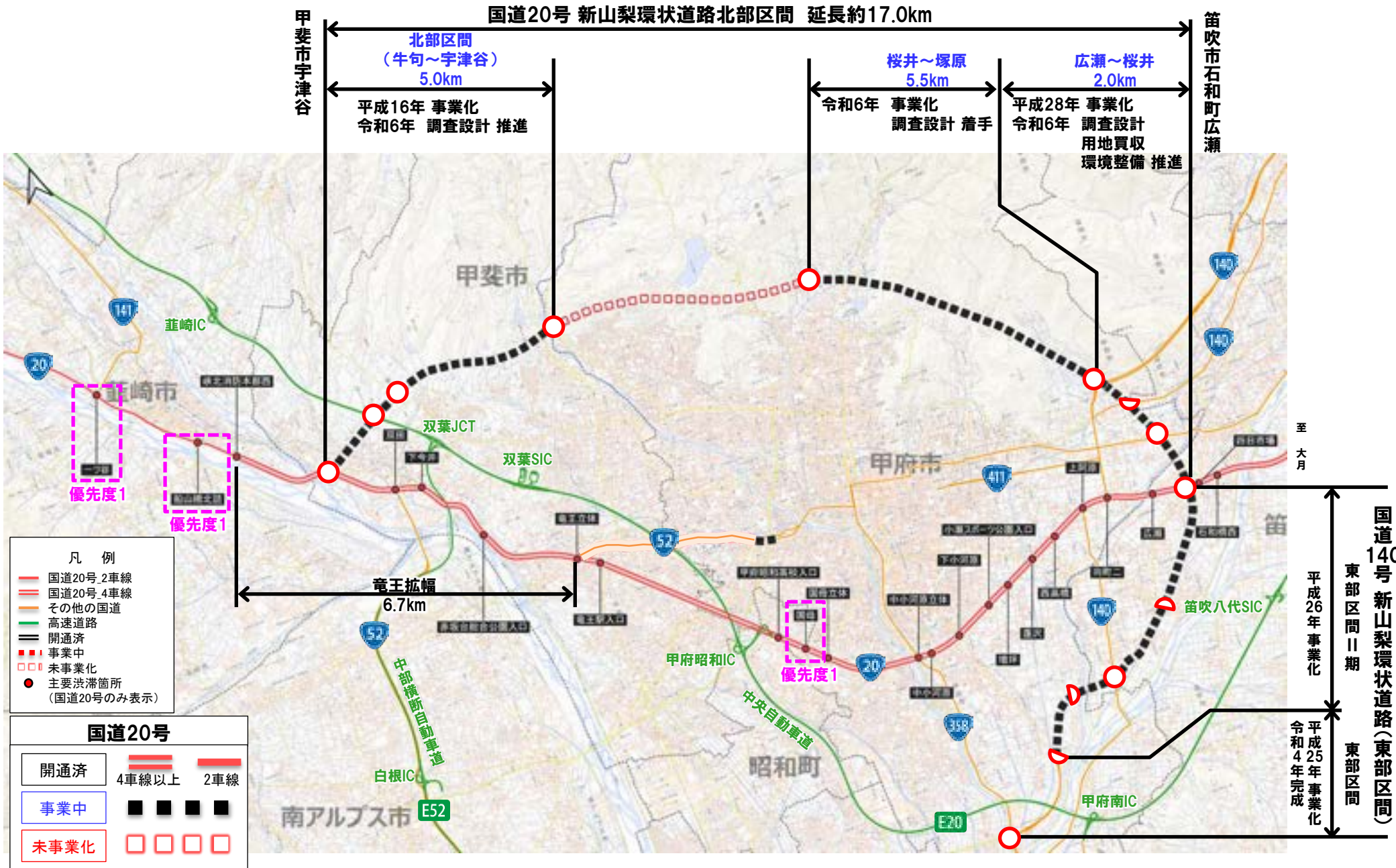
5-5 優先度1の対応状況について

- 優先度1は、平成31年度にピンポイント対策を検討しているものの依然として渋滞が発生。
- そのうち、国道20号国母交差点については、国道20号新山梨環状道路北部区間で事業を推進中。

優先度1～4

【国道20号の整備状況】

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
3	190	柏尾	国交省
	8	向町2	国交省
4	40	貢川2丁目	国交省
	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



:H31年度に検討済み

2. その他

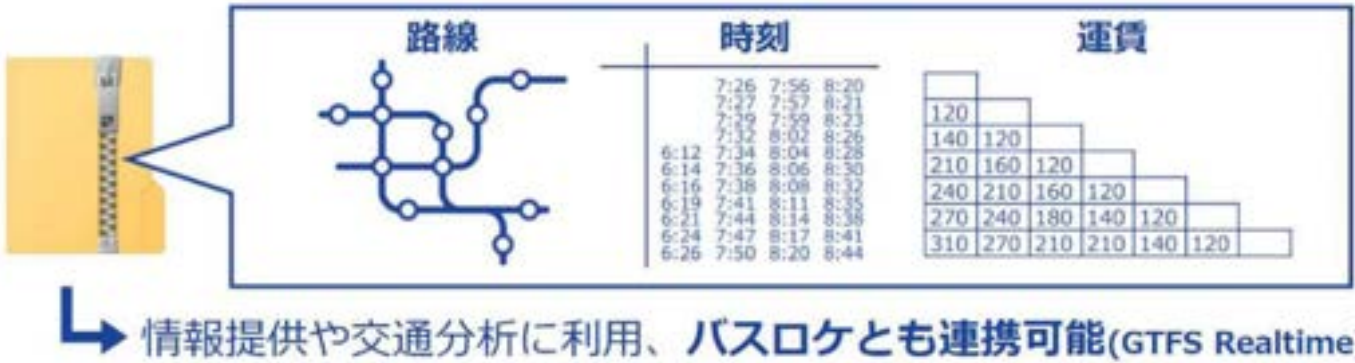
6. バスデータの活用方法の検討

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



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)

▼やまなしバスコンシェルジュ



【動的データ】
遅延・到着予測

【静的データ】
停留所・路線

【動的データ】
車両位置

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

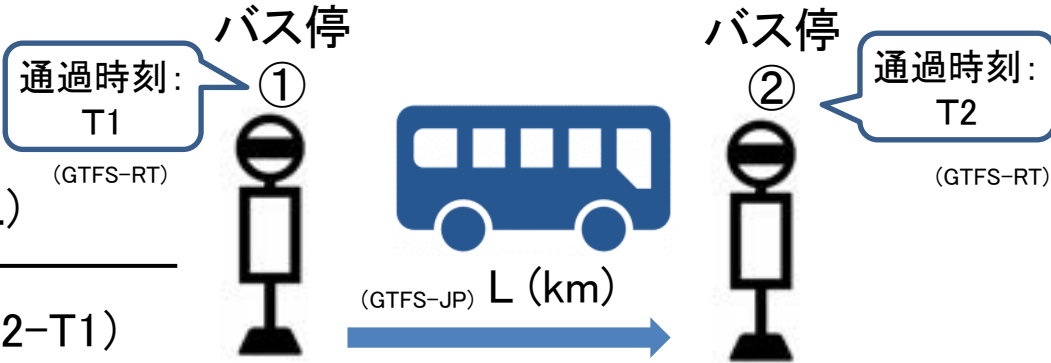
2. データの活用方法

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



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。

6. バスデータの活用方法の検討

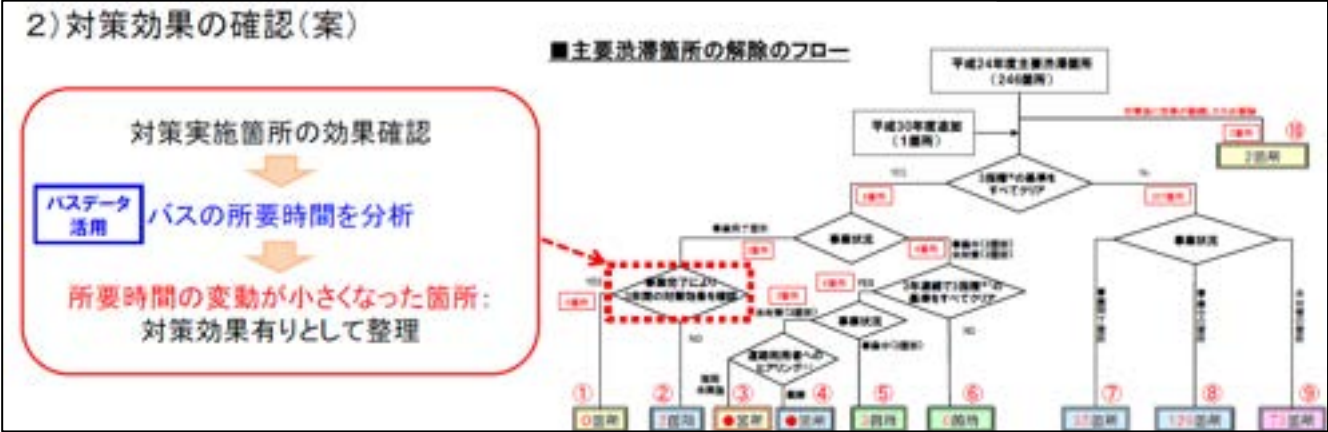
6-2 バスデータの有する特性

- 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。
- 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。
- 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。
- また、路線バスは毎日同じ便で運行するため、突発的な渋滞発生への把握にバスデータの活用可能性。

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

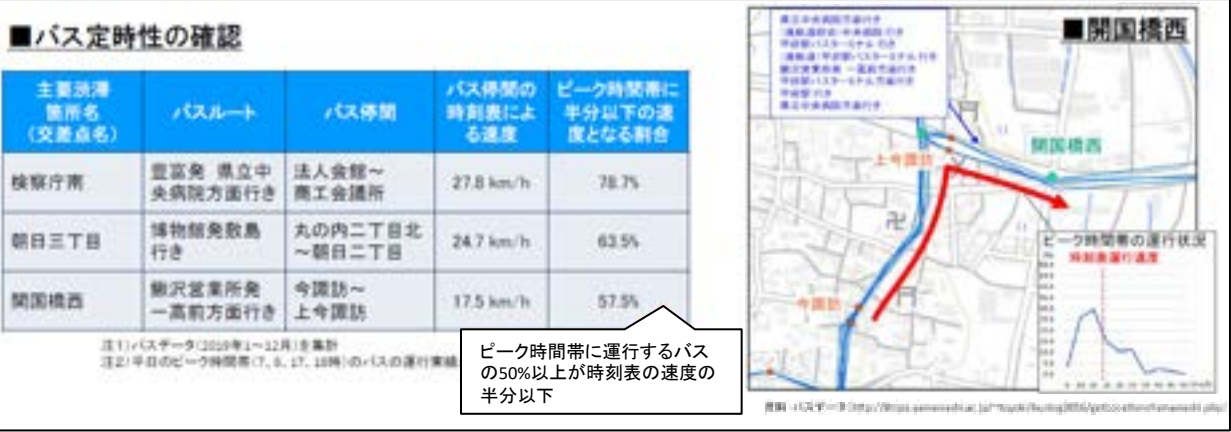
第21回委員会資料 掲載



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



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)

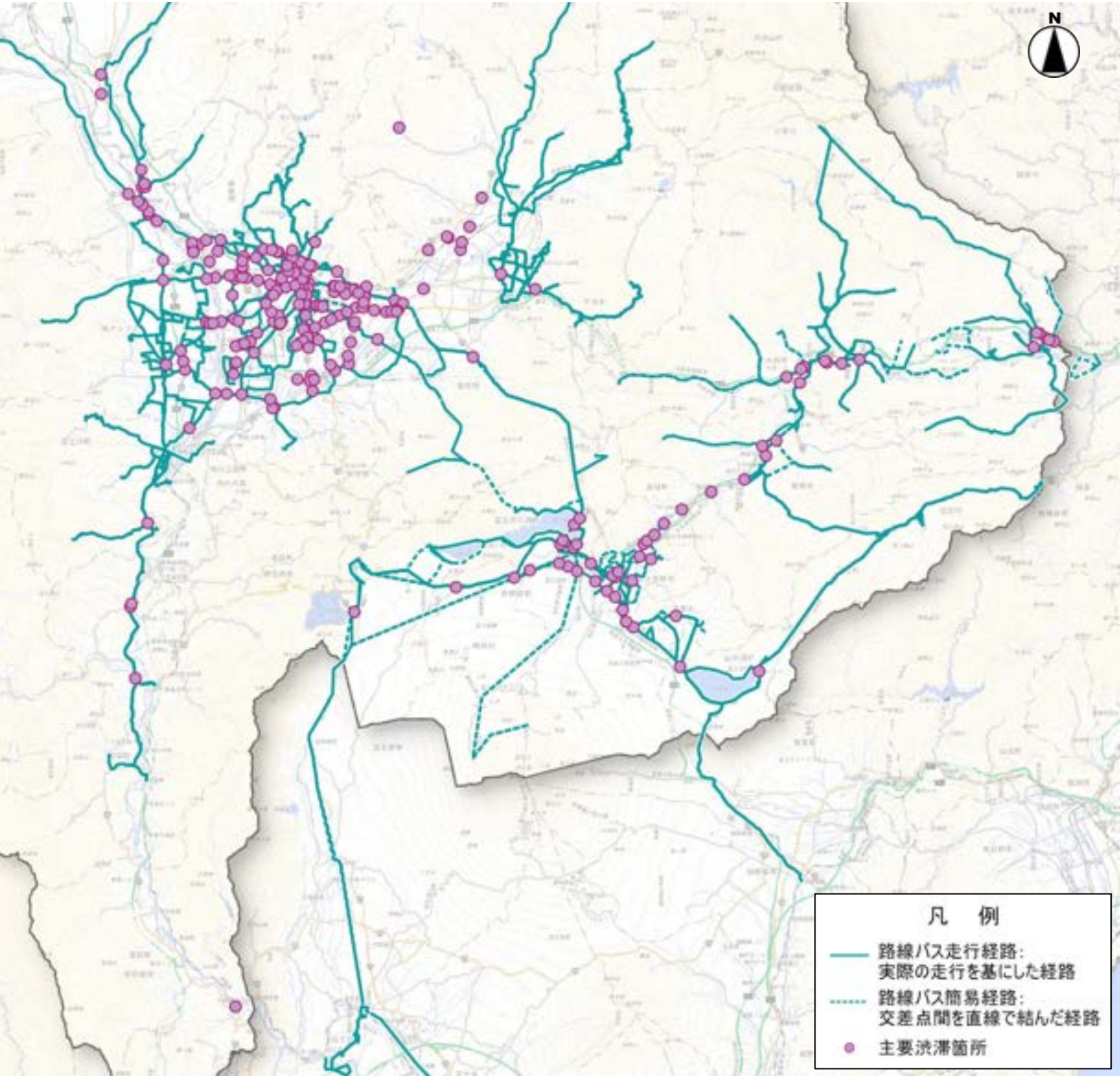
バスに関する課題や効果を分析する際に、バスデータを活用し、バスの視点で効果的に説明することが可能。

6. バスデータの活用方法の検討

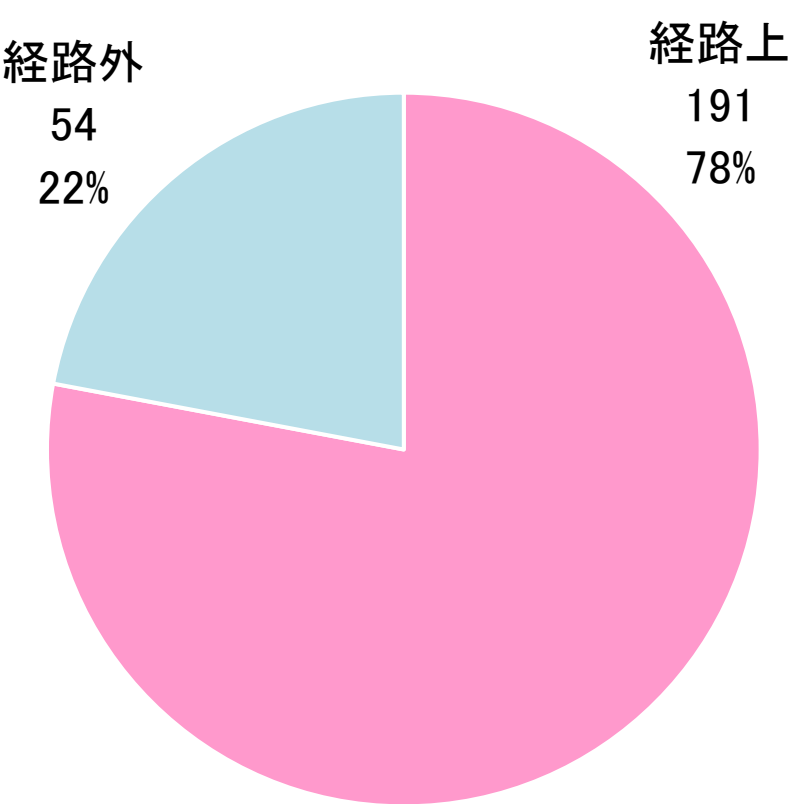
6-3 バスデータの取得状況

○バスに関する課題や効果を分析できる主要渋滞箇所はバスデータが取得できるバス経路上の191箇所(78%)。

■路線バス走行経路(バスデータ)と主要渋滞箇所



■バスデータ経路上の主要渋滞箇所数



6. バスデータの活用方法の検討

6-4 バスデータの活用(バス運行の定時性の活用)

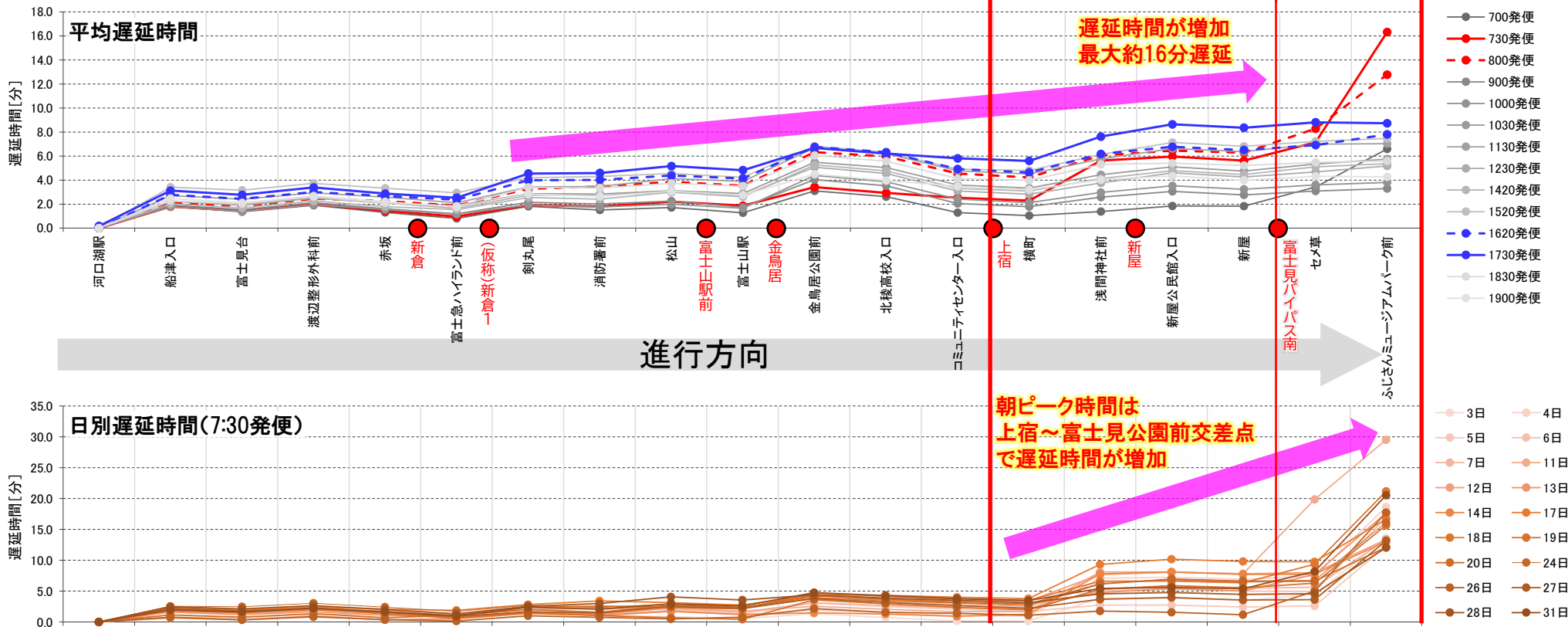
- 富士急行バスの路線バス(河口湖駅⇒忍野)について、バス運行の遅延状況を分析し、定時性を確認。
- バスデータは365日定時運行しているため、突発的な渋滞発生を捉えることが可能。
- TDM施策の交通手段選択としてバスへの転換可能性検討の基礎資料となる。

■分析対象バスルート



【出典】: 国土地理院地図

■路線バスの遅延状況

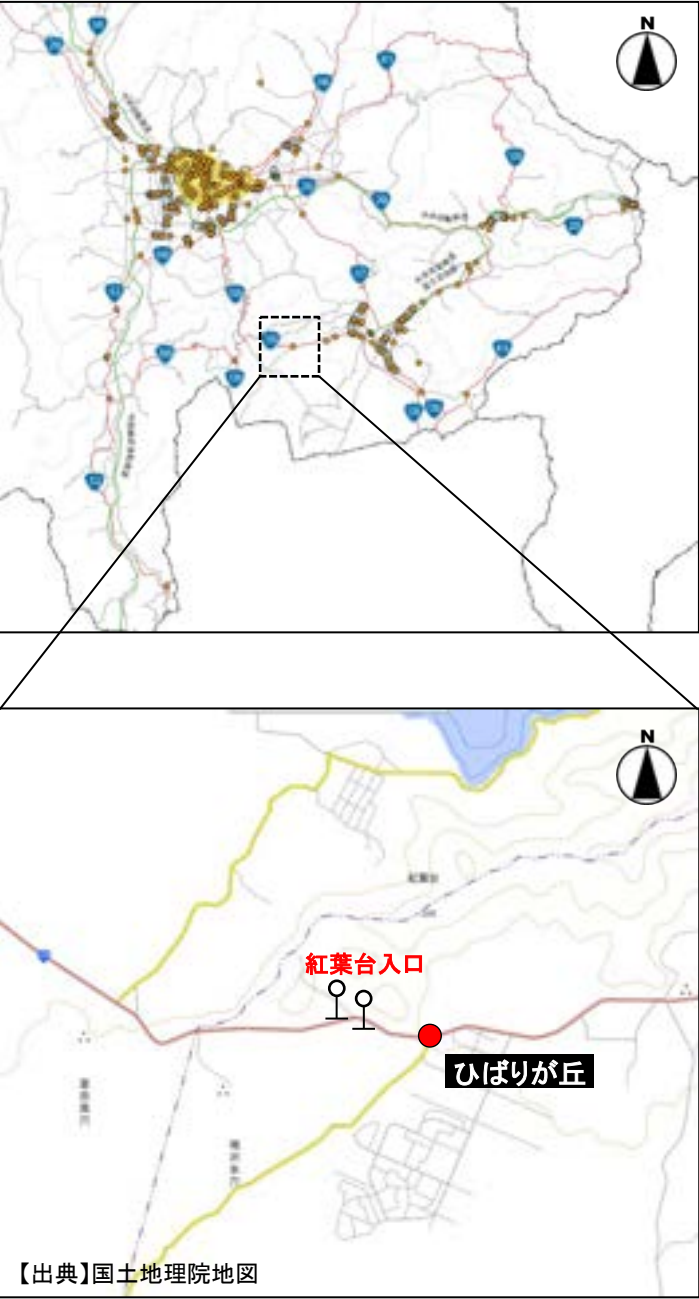


6. バスデータの活用方法の検討

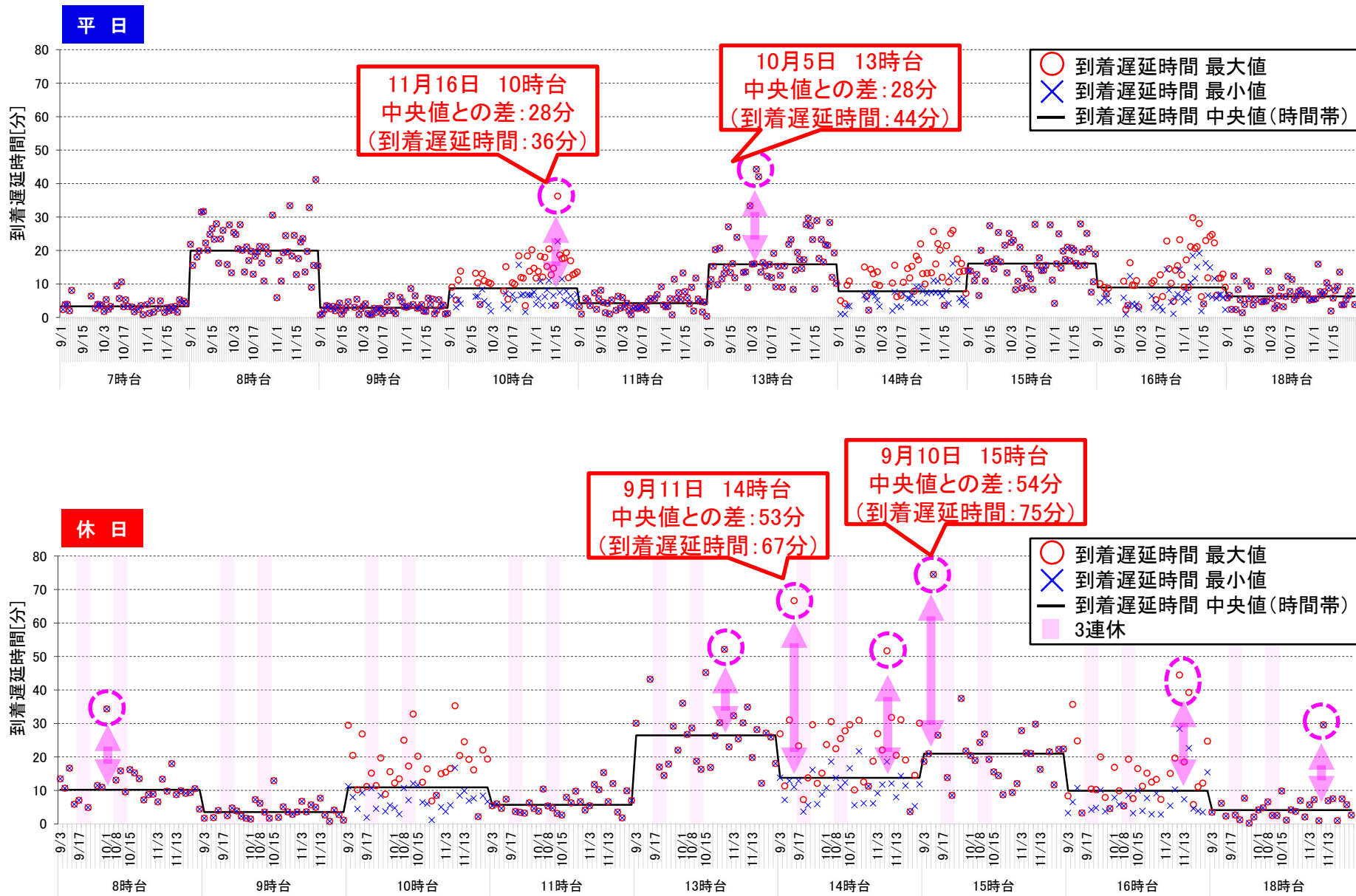
6-4 バスデータの活用(突発的な渋滞発生 の把握①)

- 観光シーズンに混雑が発生する河口湖周辺のひばりが丘交差点をターゲットに直近の「紅葉台入口バス停」におけるバス到着の遅れ時間(到着遅延時間)の変化を分析。
- 平日と比較し、休日で顕著な到着遅延時間が確認される。到着遅延時間の中央値との乖離を分析することで、突発的な渋滞発生状況が把握可能。

■位置図



■日別・時間帯別の「紅葉台入口バス停」におけるバス到着遅延時間の変化



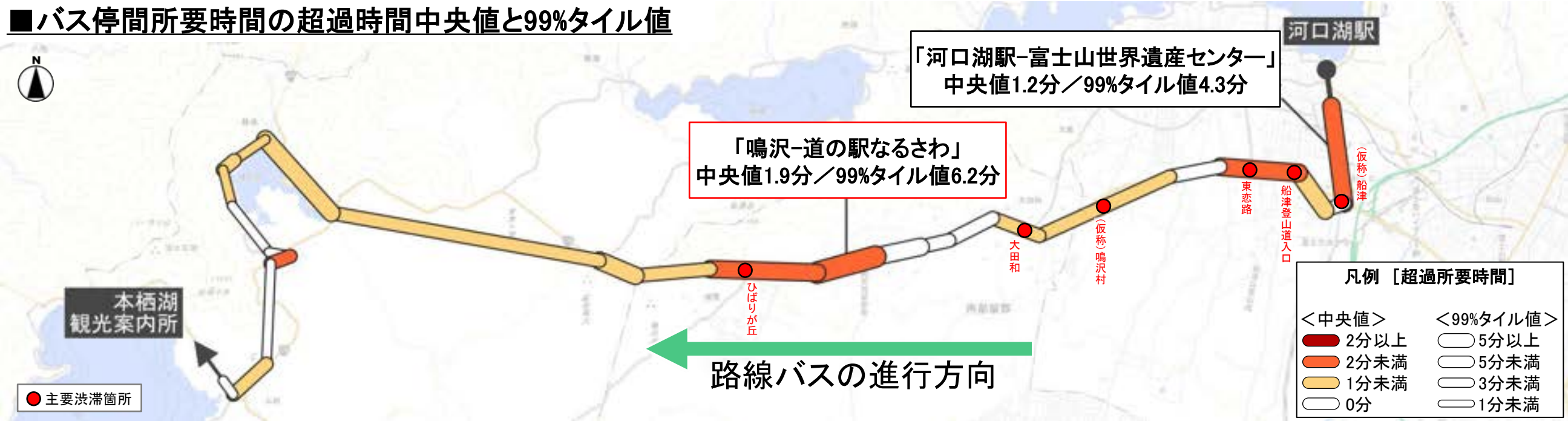
データ) やまなしコンシェルジュ 路線バス運行データ(R4.9~11)
注) 進行方向は区別せず、合算で評価
注) 同一時間に1便のみの場合は、遅延時間の最大値と最小値は一致

6. バスデータの活用方法の検討

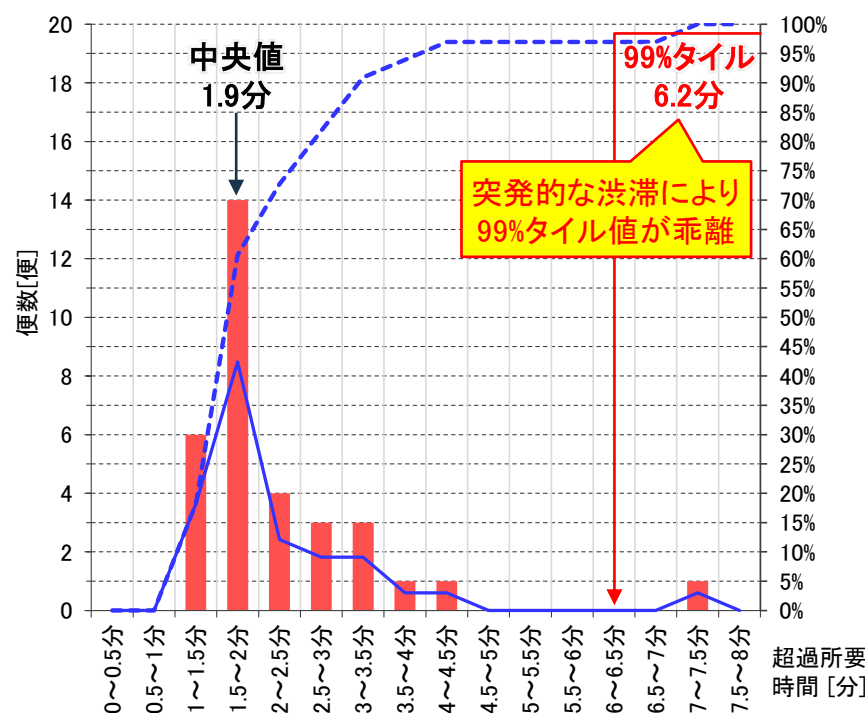
6-4 バスデータの活用(突発的な渋滞発生の把握②)

- 路線バス(本栖湖観光案内所行き)について、バス停間の所要時間を用いて、突発的な渋滞発生箇所を把握するための評価方法を検討。
- バス停間の時刻表所要時間に対して、実勢所要時間での超過時間の中央値と99%タイル値を比較。鳴沢→道の駅なるさわ間で突発的に渋滞が発生(超過時間の中央値1.9分、99%タイル値6.2分)していることが把握可能。

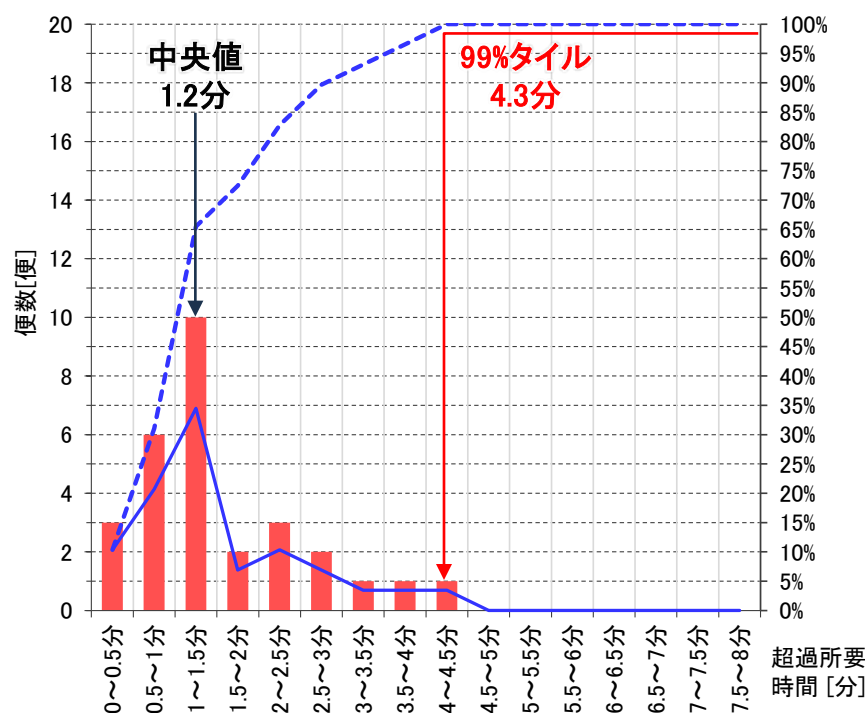
■バス停間所要時間の超過時間中央値と99%タイル値



■「鳴沢-道の駅なるさわ」の超過所要時間分布



■「河口湖駅-富士山世界遺産センター」の超過所要時間分布



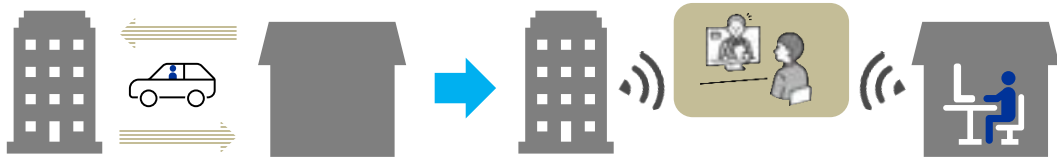
7. TDM施策に関する検討

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。

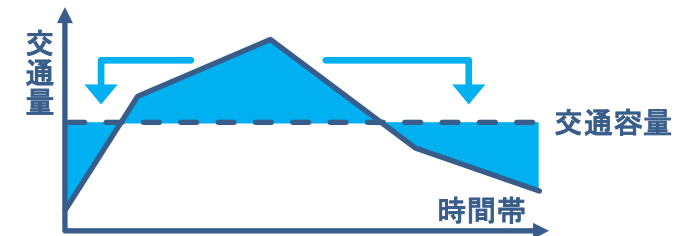
移動発生源の調整

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。



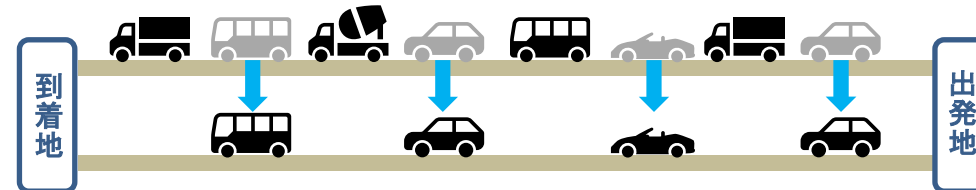
移動時間の分散化

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。



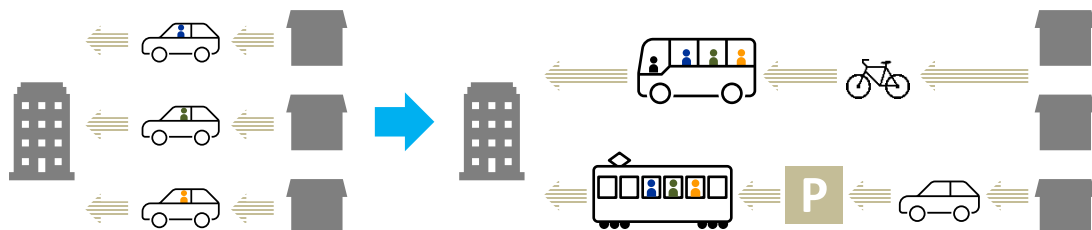
移動経路の変更

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。



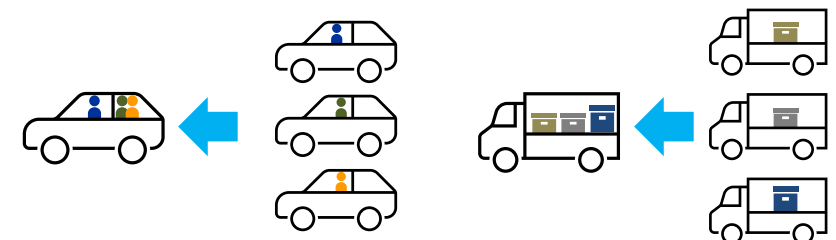
交通手段の変更

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。

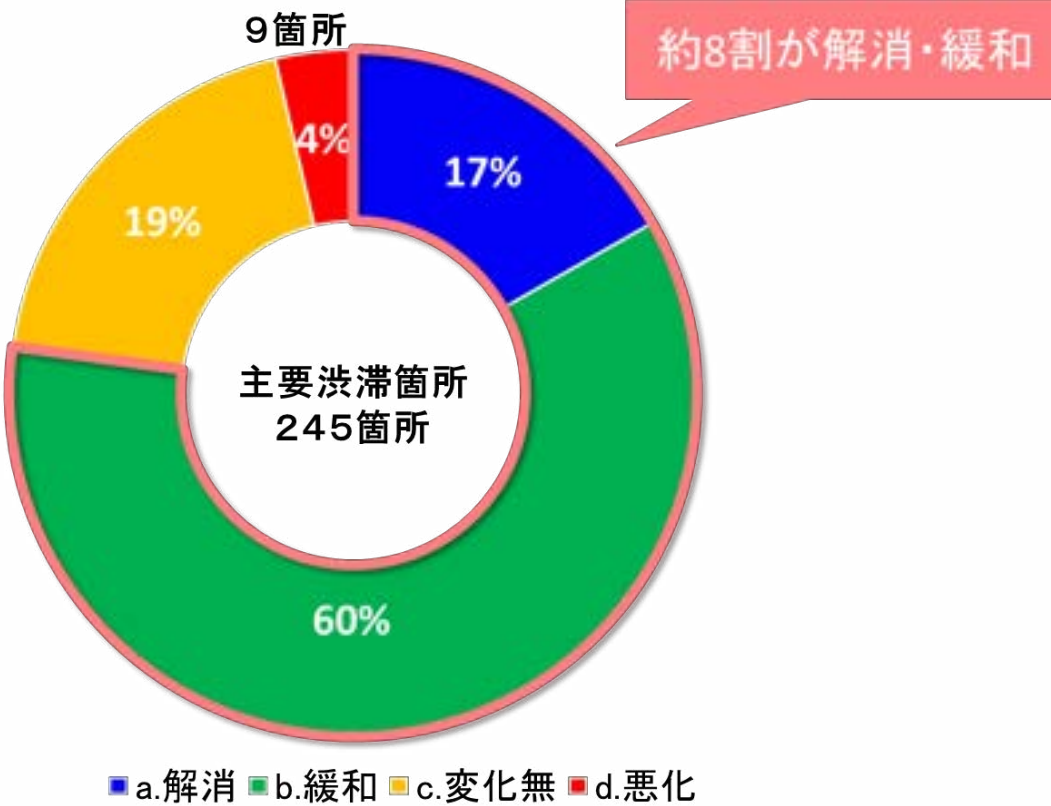


7. TDM施策に関する検討

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。

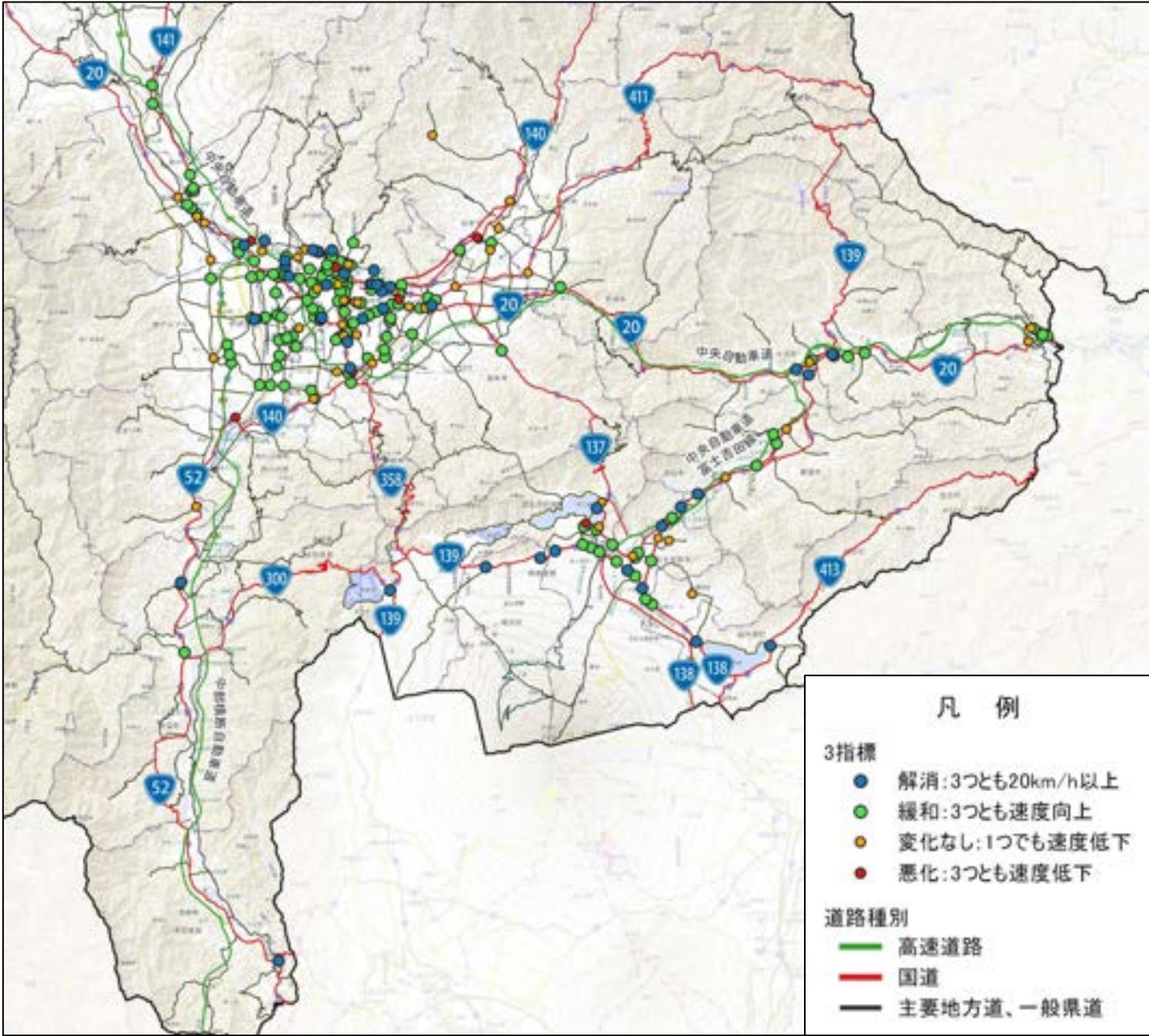
■主要渋滞箇所の渋滞状況



- | | |
|--------|--------------------------|
| a. 解消 | 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)

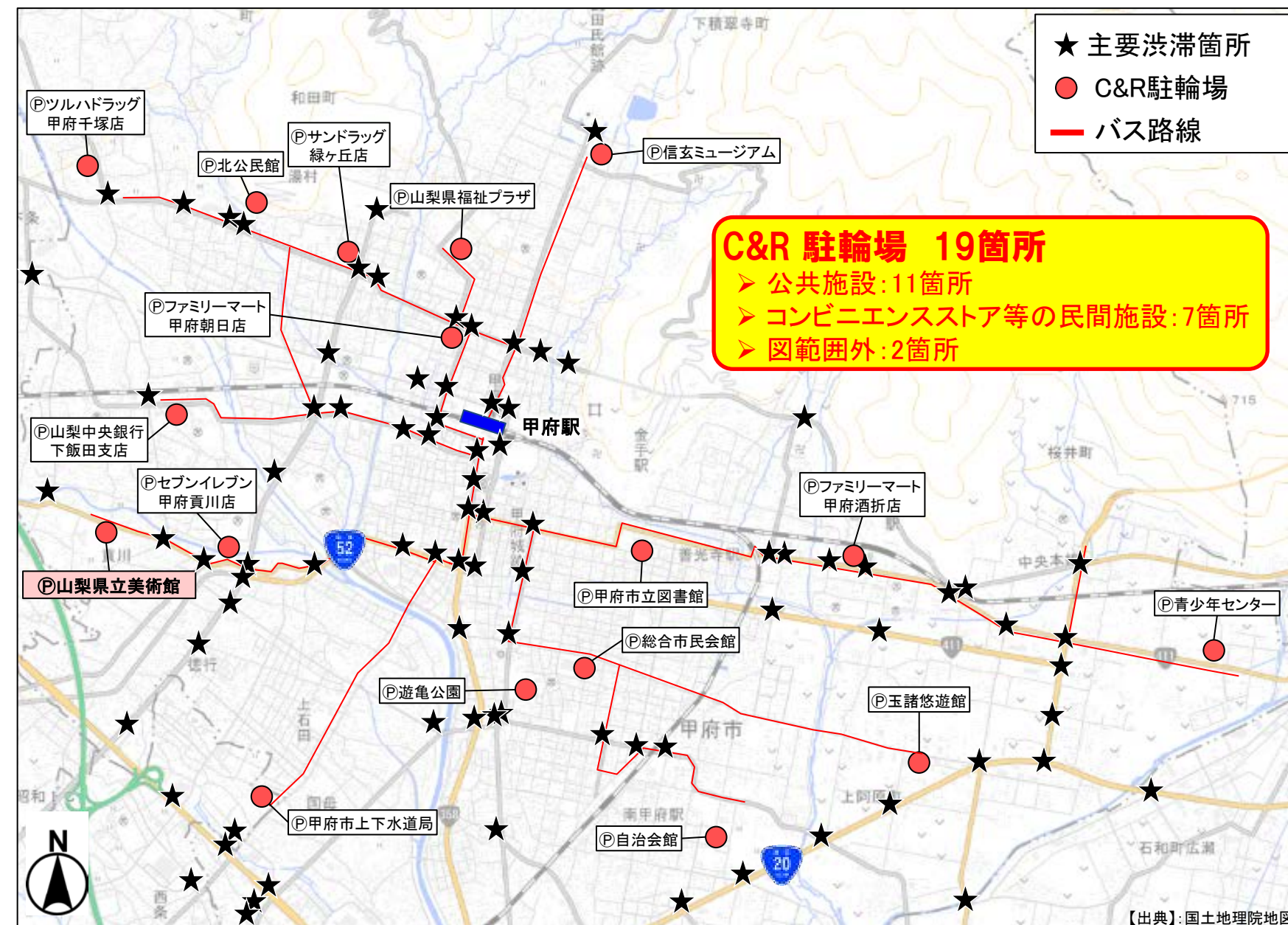
7. TDM施策に関する検討

7-3 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、朝夕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。設置箇所は年々増加しており、平成30年度から約2.7倍。

■甲府市のサイクル・アンド・ライドの取組み

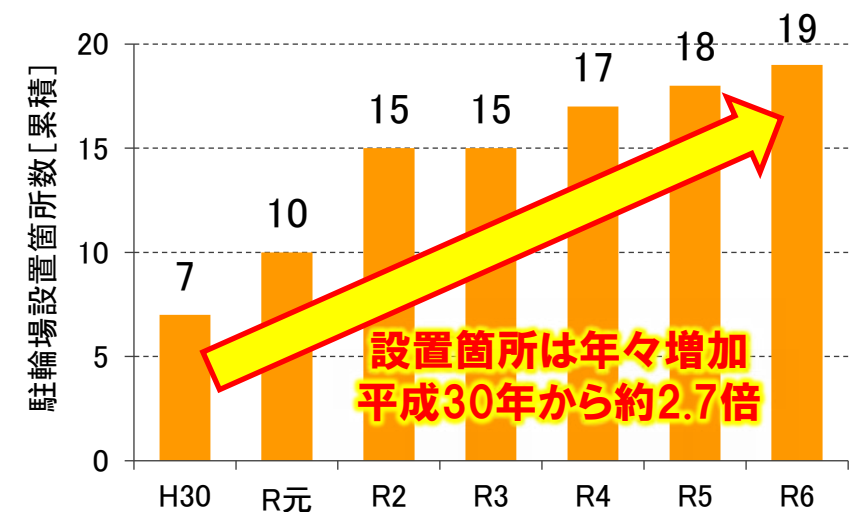
○実施箇所



【出典】:国土地理院地図

※令和6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



<参考> 令和6年度ゴールデンウィークの交通状況

○令和6年ゴールデンウィークの交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析した結果を本省にて公表(7/10)。山梨県内の状況は以下のとおり。
※混雑地域(3割増加地域)、混雑区間(GW 3日以上混雑)、特に混雑が見られたエリアを抜粋して掲載

県道17号茅野北杜葦崎線(北杜市)

混雑区間(GW 3日以上混雑)

県道42号葦崎南アルプス富士川線(葦崎市)

混雑区間(GW 3日以上混雑)

奈良田温泉付近(早川町)

混雑地域(GW 3割増加地域)

県道25号甲斐中央線(甲斐市)

混雑区間(GW 3日以上混雑)

県道5号甲府南アルプス線(甲府市)

混雑区間(GW 3日以上混雑)

国道140号(山梨市)

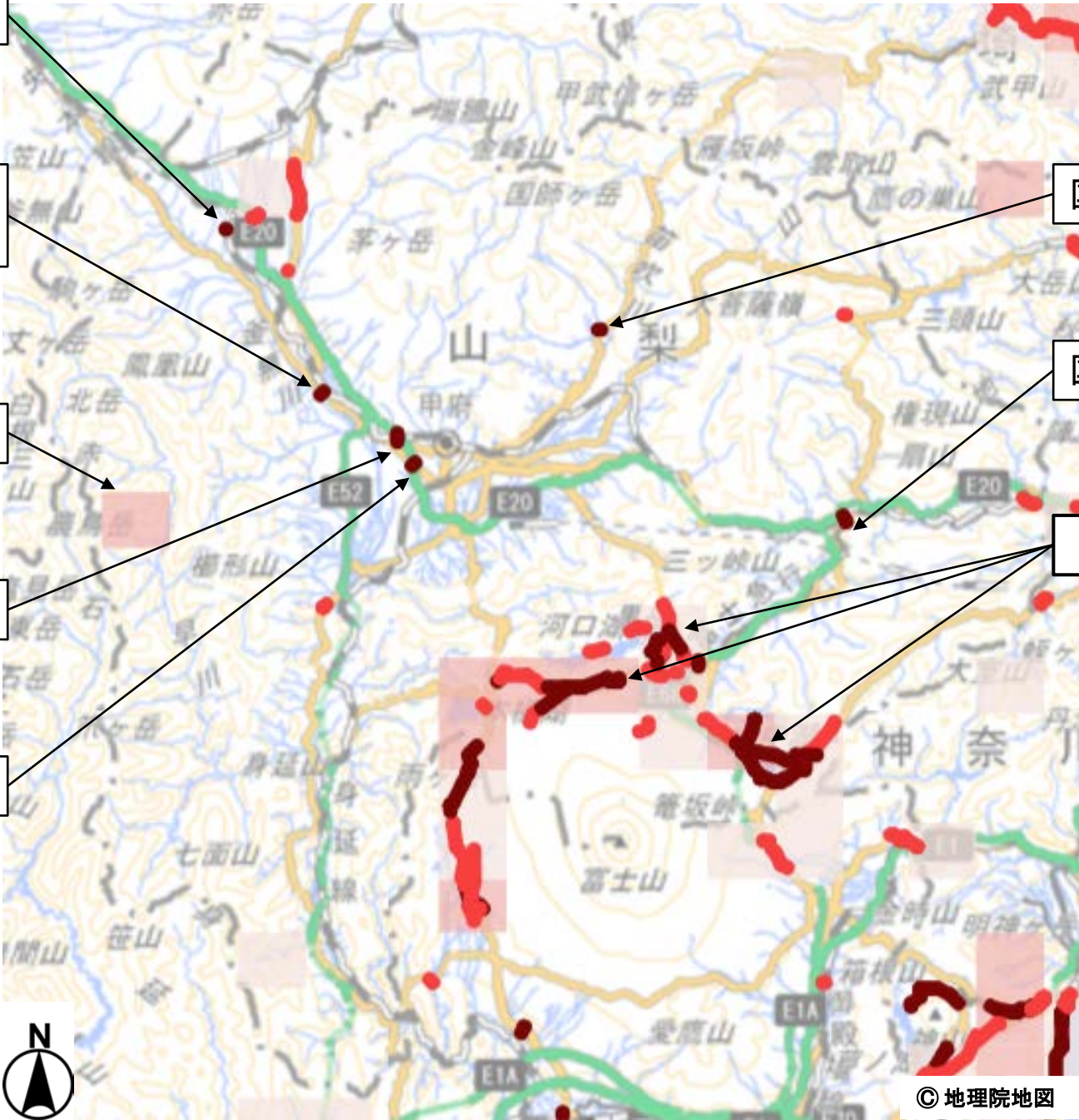
混雑区間(GW 3日以上混雑)

国道139号(大月市)

混雑区間(GW 3日以上混雑)

富士五湖周辺(富士河口湖町等)

特に混雑が見られたエリア
(混雑地域と混雑区間が重複するエリア)



混雑地域		1割増加地域
		3割増加地域
混雑区間		平日より1.5倍以上時間がかかる混雑区間
		うちGW期間で3日以上混雑

※メッシュ平均速度データから、所要時間が平常時より1割以上増加した地域を混雑地域とする。
※区間平均速度データから、平均所要時間が平日の1.5倍以上の区間を混雑区間とする。

8. 第29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を検証結果
- 令和6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