

オーバーツーリズム渋滞に対する 社会実験の試行及び対策工の効果

中沢 翔太

山梨県 県土整備部 峡東建設事務所 (〒404-8601 山梨県甲州市塩山上塩後1239-1)

山梨県甲州市勝沼町には、観光農園やワイナリーが数多く点在しており、ぶどうの収穫期を迎える観光シーズンには、県外からの観光客が多く訪れ、一部の道路では大規模渋滞が発生している。

このような、『オーバーツーリズム』に伴った期間限定の特異な大規模渋滞に対し、発生源である交差点ではなく、渋滞から離れた箇所にて簡易的な改善を図ることにより渋滞解消に繋がるか、社会実験を交えて検討・検証した。

キーワード 世界農業遺産、オーバーツーリズム、大規模渋滞、社会実験

1. はじめに

山梨県峡東地域に位置する甲州市勝沼町は、果樹農業が盛んであり、観光農園及びワイナリーにより、例年多くの観光客が来訪する地域となっている。

2022 年 7 月には甲州市勝沼町を含む峡東地域の果樹農業が『世界農業遺産』に認定されたこともあり、特にぶどうの収穫期を迎える 9 月から 10 月にかけての観光シーズンには観光客が集中し、大きな賑わいを見せている。

一方、観光客の出入りによる盛り上がりの裏側では、観光農園の沿線道路において、渋滞が頻繁に発生し、周辺に住む住民や道路利用者が快適に通行できる状況とはほど遠い現状となっており、所謂『オーバーツーリズム』の様相を呈している。

特に、国道 20 号と県道塩山勝沼線の合流点である「かしお柏尾交差点」は、平時では全く渋滞しないものの、所謂シルバーウィークと言われる 9 月の連休時においては、『観光農園エリア』から勝沼 IC へ向う車両が集中し、例年大規模な渋滞に見舞われている。(図-1 参照)

前述の大渋滞においては、周辺住民の生活に支障が生じる規模となっているため、地元から強い改善要望を受けており、本稿では、その「柏尾交差点」渋滞解消に向けて、対策案を検討した。



図-1 渋滞発生概要

2. 対策案の選定

2021 年 9 月のシルバーウィークに交通量調査を実施した結果、「柏尾交差点」から県道塩山勝沼線の最大渋滞長は $L=1,315\text{m}$ に達し、その原因は県道塩山勝沼線から勝沼 IC へ向かう右折車両の増加による右折車線の交通容量不足であることが判明した。このことを踏まえ、対策案の検討を行う。

本来、渋滞対策としては表-2 の通り交差点拡幅等のハード対策が一般的だが、「柏尾交差点」の場合、表-2 課題欄のとおり長大法面や橋梁が近接しており、拡幅をする際には、大規模な事業費・事業期間を要する。

また、特筆すべき点として、観光シーズンのみ渋滞する特異な交差点であるということであり、従前の対策では費用対効果が見合わない可能性がある。

そこで、新たな視点として、“渋滞へ流入する車両を事前に迂回させる”ソフト対策を立案した。

具体的には、図-2 のとおり図上誘導地点（上町北交差点）から本来「上行寺交差点」へ向う車両を「上町交差点」へ誘導し、その後「上町交差点」を直進させ、国道 20 号を經由して勝沼 IC へ向かう迂回案（赤線ルート→オレンジ線ルート）である。なお、この迂回案でも、アクセス距離は柏尾交差点ルートとほぼ変わらない。

※なお、県道塩山勝沼線の東側から「上町交差点」を直進し、「柏尾交差点」へ向かう車両を、「上町交差点」で右折誘導する案も検討したが、「上町交差点」に右折レーンがないことから、右折車両の増加に伴う交通流悪化による新たな渋滞を生む可能性があるため、誘導案としては棄却した。（図-2 黄線ルート）

表-2 ハード対策案と課題

ハード対策	課題
右折レーン延長	
	(google ストリートビューより)

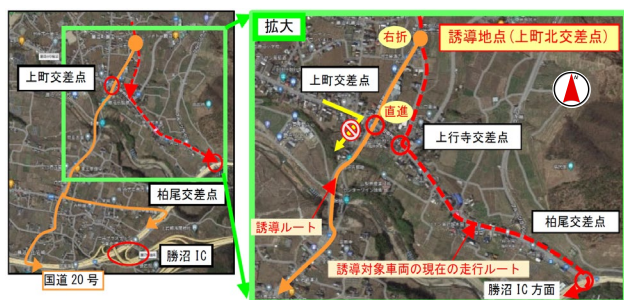


図-2 立案した誘導案

3. 社会実験の実施

前項の誘導案の効果検証を目的に、交通誘導による社会実験を実施した。

実施日は 2023 年のシルバーウィークである 9 月 17 日（日）とし、交通誘導員及び誘導看板の設置により行った。（図-3 参照）

なお、社会実験に併せて実施した交通量調査により得られた検証結果を次項より示す。



図-3 仮設案内看板による誘導計画

4. 社会実験の解析（交通状況の評価）

実施した社会実験の結果を踏まえ、過年度の交通状況調査との比較を行った。

「柏尾交差点」からの渋滞長は、2021 年の調査最大時 $1,315\text{m}$ に対し、最大 660m となり半減する結果となった。（図-4-1 参照）

また、「上町北交差点」の右折比率は増加し、過年度調査時に対し右折率が直進率を逆転する結果となった。

これらの結果から、社会実験は成功したものと解釈できる。



図-4-1 柏尾交差点渋滞長比較

一方、「柏尾交差点（県道→国道）」に着目すると右左折率は 2021 年と比較し、右折率の減少が確認できた。（図-4-2 参照）

また、流入交通量は 2021 年と比較し、ピーク時間前後のいずれの時間においても上回る結果となった。（図-4-3 参照）

これらの結果から、社会実験が無対策の「柏尾交差点」の処理能力改善にも寄与したことがいえ、迂回案の有効性を立証できたものといえる。

ここまで解析結果を整理してわかったことは、社会実験にて行った誘導案は渋滞解消に対し有効であり、毎年同時期に同様の対策を行うことにより、オーバーツーリズムによる渋滞は緩和されるということである。

ただし、誘導員や看板配置作業の手配を毎年継続的に行っていくのは困難であるため、次項では、それらの手配が不要かつ社会実験と同等の成果を得ることのできる対策案を検討する。

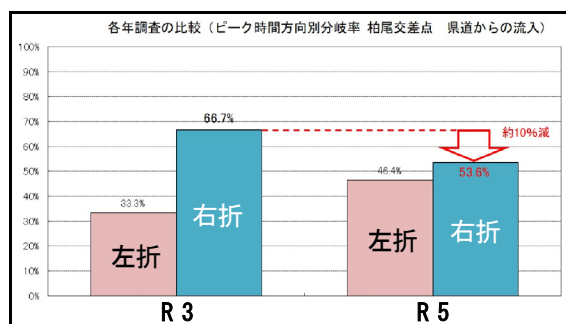


図-4-2 柏尾交差点の右左折率

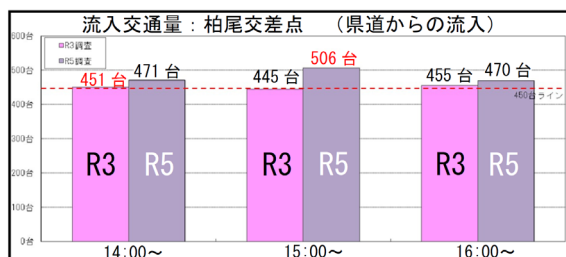


図-4-3 柏尾交差点への流入交通量

5. 社会実験の再現を目的とした対策案

ここでは、社会実験の再現を行うための対策工を検討した。

また、対策工としては、用地買収が不要で簡易的なものであることを条件とし、下記のとおりとした。（図-5 参照）

(1) 主従の入れ替え

「上町北交差点」にて簡易的な交差点改良（舗装打換え、マーキング修正）を実施することにより、直線（主）+右折（従）を、左折（従）+直線（主）にし、主交通を「上町交差点」方面に切り替える。

なお、実施にあたり、事前に交通管理者や地元甲州市とも協議を行い承諾を得た。

(2) 道路標識の見直し

上記「上町北交差点」の交差点改良に伴い、直進側を勝沼ICへ案内する案内看板を設置する。併せて、直進先の「上町交差点」でカーナビゲーションにより左折しないよう案内標識の表記変更や設置を行う。



図-5 上町交差点 対策案

6. 対策工の実施

前項で挙げた対策工については、2024年のシルバーウィークまでに施工を実施した。

図-6-1は、主従入れ替え後の「上町北交差点」、図-6-2は、「上町交差点」までの標識表記修正と新設標識の設置状況となる。

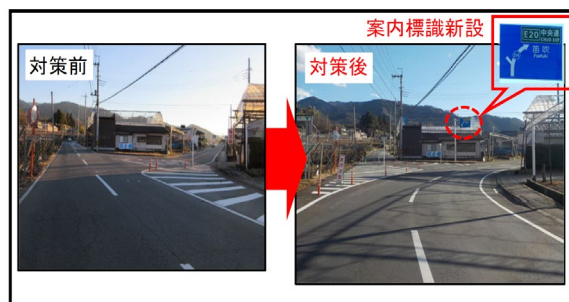


図-6-1 上町交差点 主従入れ替え状況

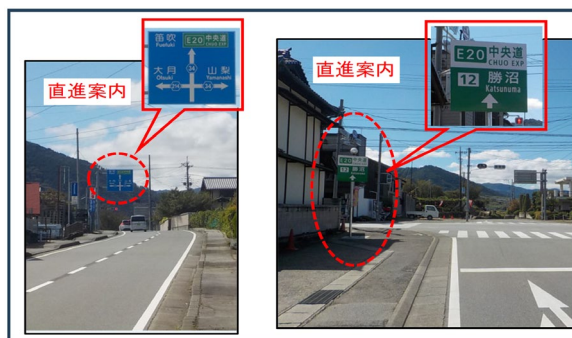


図-6-2 標識表記修正 標識新設

7. 検証

ここからは、対策工の効果を検証する。2024 年 9 月 15 日（シルバーウィーク）に、対策後の交通状況調査を実施したため、結果を次に示す。

(1) 柏尾交差点からの渋滞長について

図-7-1 は、2021 年（対策前）、2022 年（社会実験）及び 2023 年（対策工）の各渋滞長を比較したグラフとなる。

2023 年の対策工は、対策前と比較し渋滞が半減し、社会実験時と同等の効果が得られた。

また、図-7-2 は、「柏尾交差点」の県道塩山勝沼線からの分岐率を示したものである。

右折率においても渋滞長と同様に、対策前より減少し、社会実験時と同等の結果となった。

(2) 上町北交差点の分岐率について

図-7-3 は、「上町北交差点」の北からの分岐率を前述した(1)と同様に比較したグラフとなる。

社会実験時から比較しても誘導比率は大きく上昇し、90%を超える結果となった。

(1) (2)の結果により、実施した対策工においては、社会実験の再現またはそれ以上の成果が得られたのではないかと考える。

ただし、「上町北交差点」の誘導率が上昇したにも関わらず、社会実験時と渋滞長が変わらなかった要因としては、「柏尾交差点」を通過する大型車（特に観光バス）が例年と比較し多かったことにより、右左折に時間を要し、通過台数が減少したことが考えられる。（図-7-4 参照）

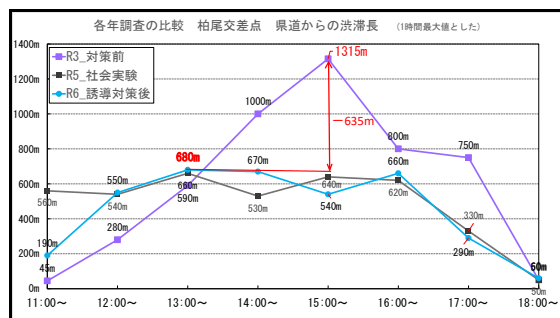


図-7-1 柏尾交差点からの渋滞長比較

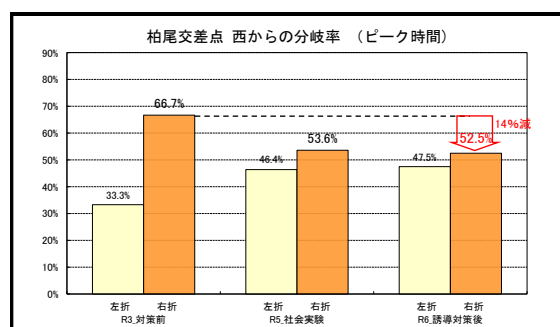


図-7-2 柏尾交差点 分岐率比較

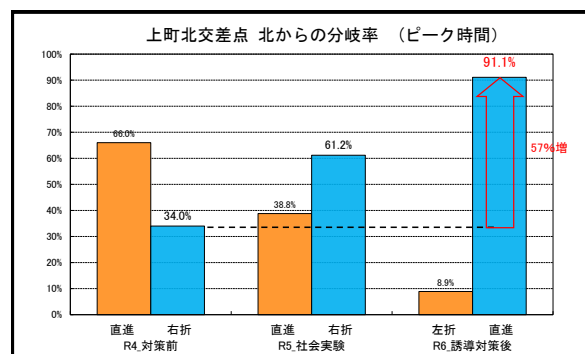


図-7-3 上町交差点 分岐率比較

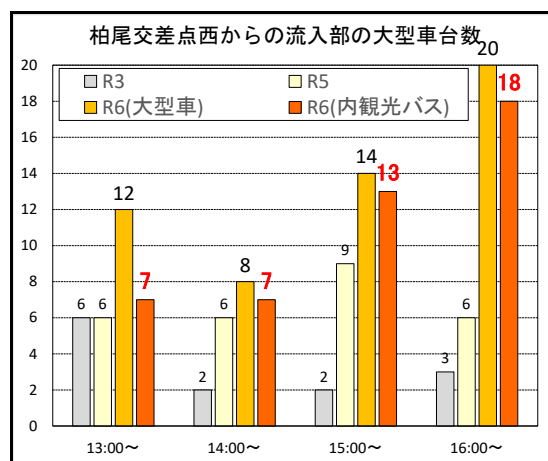


図-7-4 柏尾交差点 大型車台数

7. まとめ・課題

前項までの対策工により、『社会実験の再現』『渋滞緩和』という観点で成功を収めた。その一方で『渋滞解消』には至っていない。残存する課題として下記のようなものがある。

- ・渋滞の緩和はされたが対策後も 600m 以上の渋滞長が残っている
- ・「柏尾交差点」右折レーンの大型車許容が不十分 等

今後は、上記課題に対する対策を立案・検証し、渋滞解消を目指していく必要がある。

8. おわりに

今回の渋滞対策は、渋滞が発生している「柏尾交差点」自体での対策ではなく、渋滞発生箇所から離れた交差点である「上町北交差点」での対策により渋滞を大幅に削減できる成果が得られたという特徴がある。

このことから、広域的な視野での対策は、必ずしも大規模な用地買収や工事をせずとも渋滞解消を見出すことができる有効な手段であると考えられる。

終わりに、今回の検証を参考に、渋滞を課題とした道路において課題解決の一助となれば幸いである。