

渋滞対策

令和7年9月8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		51

1. 主要渋滞箇所に関する話題

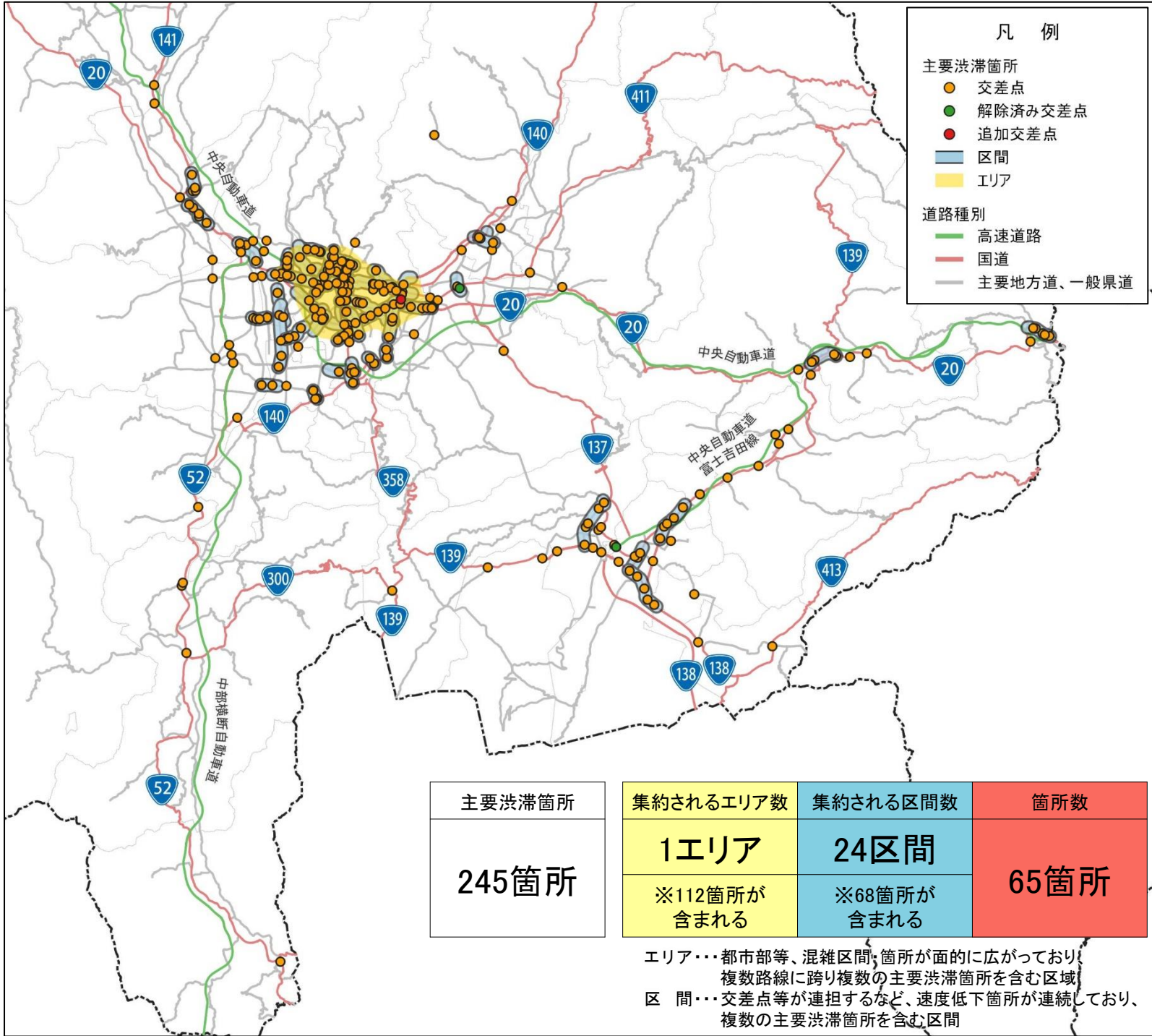
1. 委員会の検討経緯と今回の論点

1-1 これまでの検討経緯

【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^{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}	H29

■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	大規模小売店舗開店	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29回委員会意見への対応

- ・ 第29回委員会の内容の振り返り

2. 最新の交通状況

- ・ 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7年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

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
- ・ 観光地における渋滞状況

7.第31回委員会に向けて

- ・ 次回委員会での報告事項 等

2. 第29回委員会意見への対応

第29回委員会の振り返り

<開催日時>

令和 7年3月

<場所>

書面開催

<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28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
- TDM施策(交通需要マネジメント)に関する検討

■主な意見と対応

○雪による交通機関の乱れが予想されたことから、第29回委員会は書面開催に変更した。

○各委員からは意見はなく、全ての議事が了承された。

3. 最新の交通状況

3-1 山梨県内の交通状況（H30に対するR2～R6の昼間12時間交通量比較）

- 令和6年の交通量は、平成30年と比較すると、交通量が著しく減少する月はなく同水準にある。
- したがって、今回のモニタリングは、第24回と同様に暦年(1～12月)で実施した。

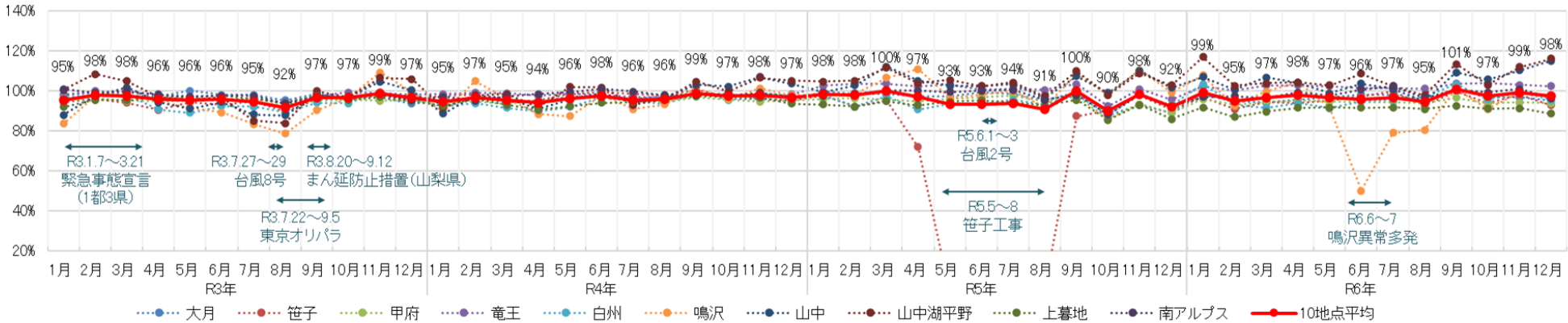
【直轄トラカン設置箇所】 ■直轄トラカン10箇所平均の各年における昼間12時間平均交通量の比較
（対H30年比・全車種）



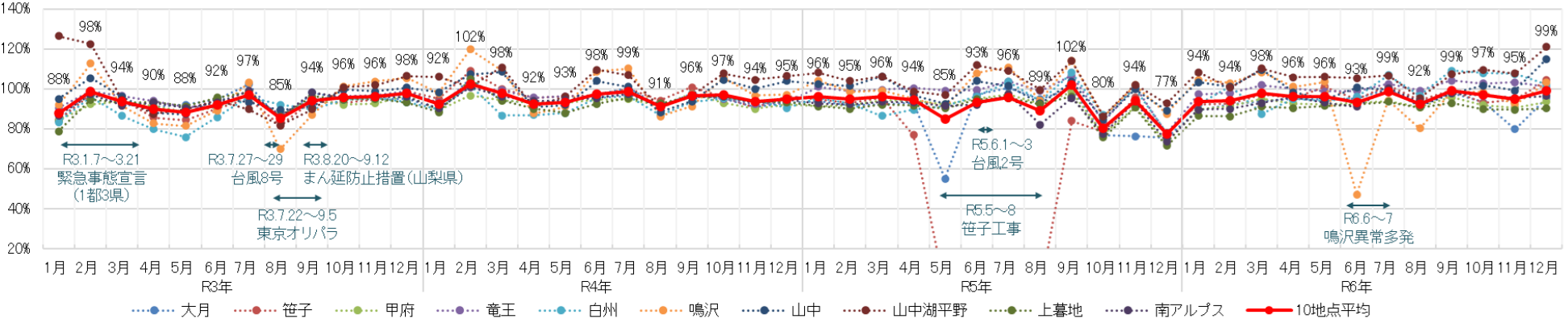
No.	地点名	路線
①	大月	国道20号
②	笹子	
③	甲府	
④	竜王	
⑤	白州	
⑥	鳴沢	国道139号
⑦	山中	国道138号
⑧	山中湖平野	国道138号
⑨	上暮地	国道139号
⑩	南アルプス	国道52号

※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

平日
12時間交通量の各月における変化
(対H30年比)



休日
12時間交通量の各月における変化
(対H30年比)



【出典】 H30.1～H30.12、R2.1～R6.12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

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年以上経過し、本年度(令和7年度)に解除を検討する箇所は6箇所。【フロー①②】

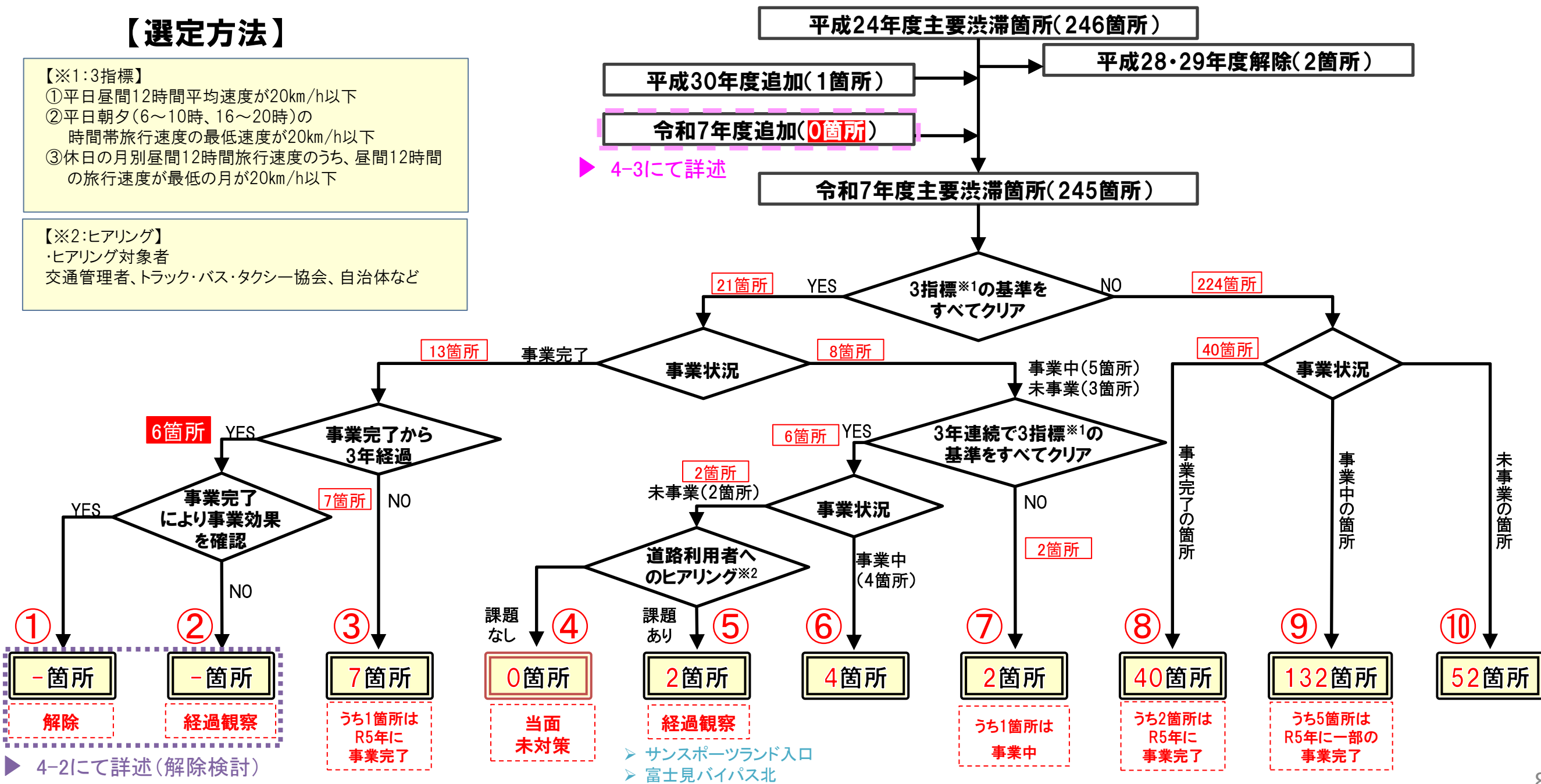
【選定方法】

【※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)

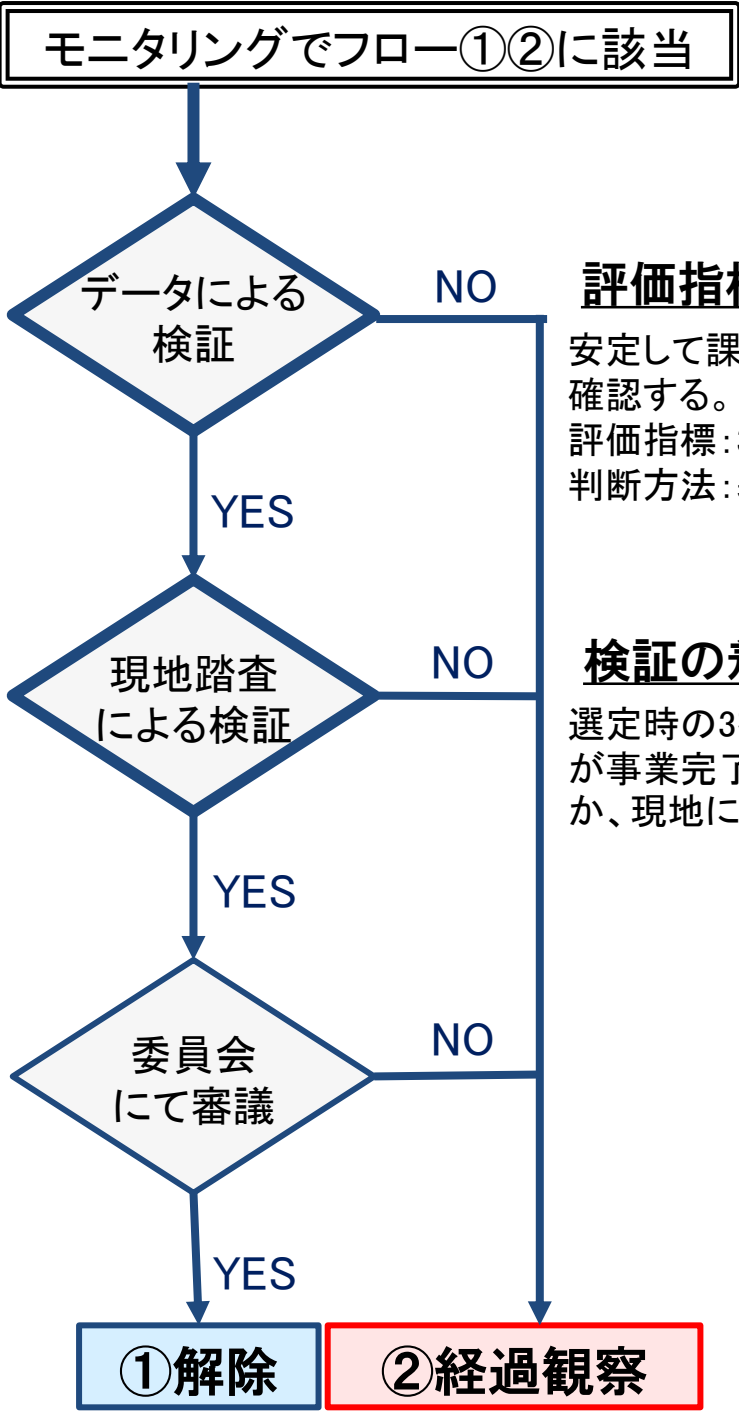
4-2 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

- 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。
- データによる検証の結果、事業完了から3年以上が経過した6箇所において全ての評価指標をクリア。現地踏査による検証の結果、顕著な渋滞の発生は確認されなかったため、本委員会で解除を提案。

■該当する主要渋滞箇所の位置



■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。

	箇所名	市町村	路線名	道路管理者	対策事業	開通日	結論
1	よこね 横根	甲府市	(主)甲府 韮崎線	山梨県	国道411号 城東バイパスⅡ期	H29.8.9	データによる検証では3年連続で全ての指標をクリア
2	つるぶんだい いりぐち 都留文大入口	都留市	国道139号	国交省	交差点改良	R2.3	
3	にしかんとう どうろ いりぐち 西関東道路入口	山梨市	国道140号	山梨県	西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期)	H30.3.21	
4	おおやしき 大屋敷	甲斐市	(主)甲府 韮崎線	山梨県	(都)滝坂下今井線Ⅰ期	H29.7.1	現地踏査による検証の結果、渋滞の発生は確認されなかったため本委員会にて解除を審議
5	すなだばしみなみ 砂田橋南	甲府市	国道411号	山梨県	国道411号 城東バイパスⅡ期	H29.8.9	
6	みのぶちようやくば いりぐち 身延町役場入口	身延町	国道52号	国交省	中部横断自動車道 (富沢～六郷)	R3.8.29 (全線)	

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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

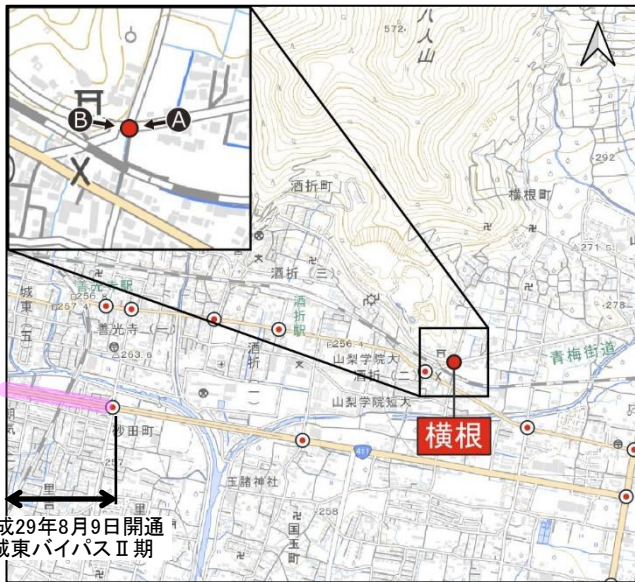
(1)(主)甲府韮崎線 横根(甲府市)

- 横根交差点の周辺では、平成29年8月9日に一般国道411号城東バイパスⅡ期が開通。
- データによる検証の結果、方向別の3指標について、3年連続で基準を満たしていることから、主要渋滞箇所からの解除に向けた検討を提案。

位置図



広域図



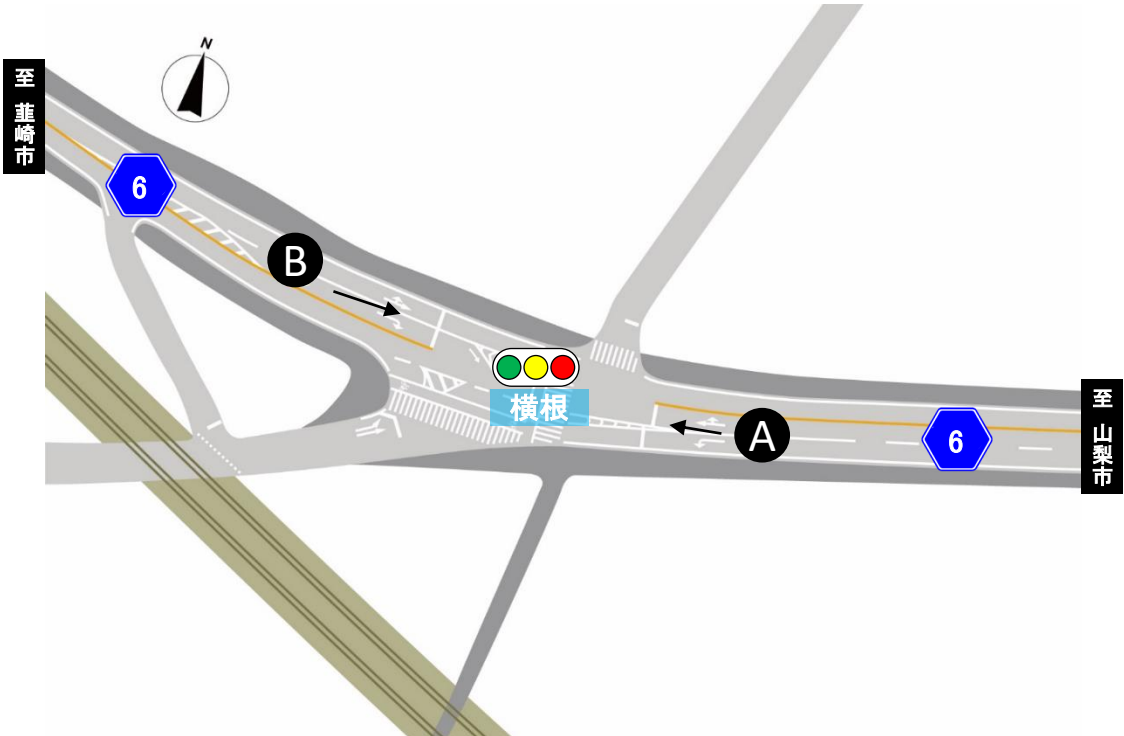
【出典】: 国土地理院地図

旅行速度(3指標)の推移

選定理由: データ選定

選定理由: データ	指標① 平日昼間12時間の 平均旅行速度	指標② 平日朝タピーク時の 最低旅行速度	指標③ 休日月別昼間12時間の 最低月旅行速度
A方向 接続路線① 甲府韮崎線			
B方向 接続路線② 甲府韮崎線			

【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 【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月、【R6】令和6年1月～12月



国道411号城東バイパスⅡ期 開通状況



【出典】: 令和4年度 公共事業事後評価調査に加筆

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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

(1)(主)甲府韮崎線 横根(甲府市)

- 横根交差点では、交通量が城東バイパスに転換し、20km/h以下の速度低下は発生していない状況。
- 現地踏査による検証の結果、渋滞が発生していないことを確認したことから主要渋滞箇所からの解除を提案。

■現地確認結果

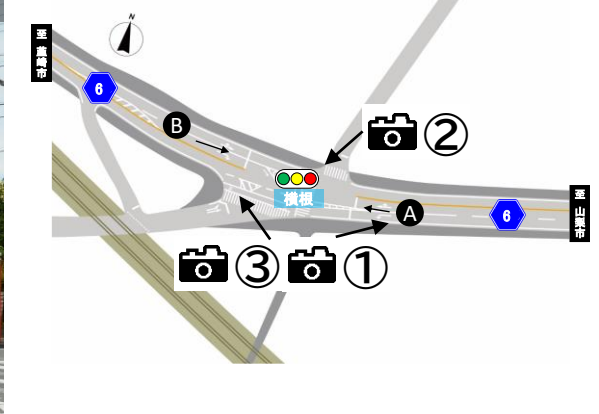
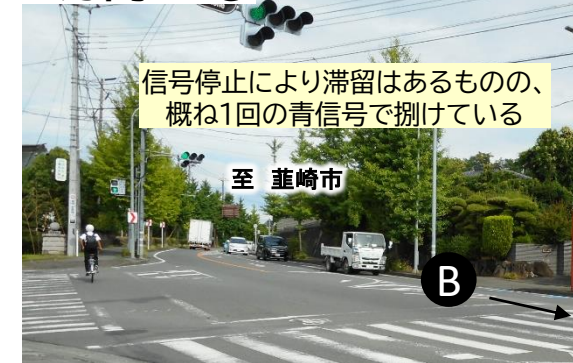
A方向 ①



A方向 ②

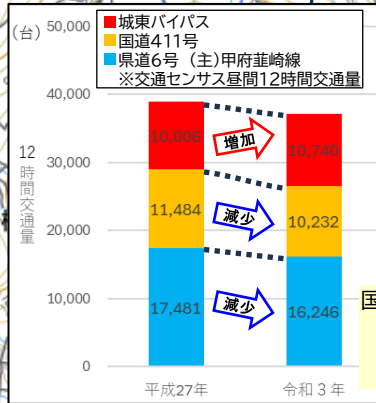
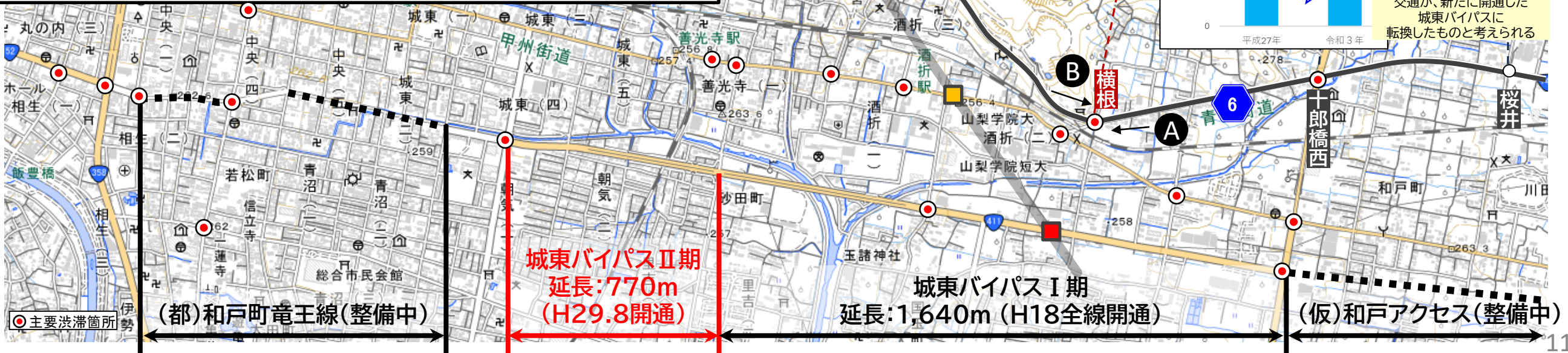
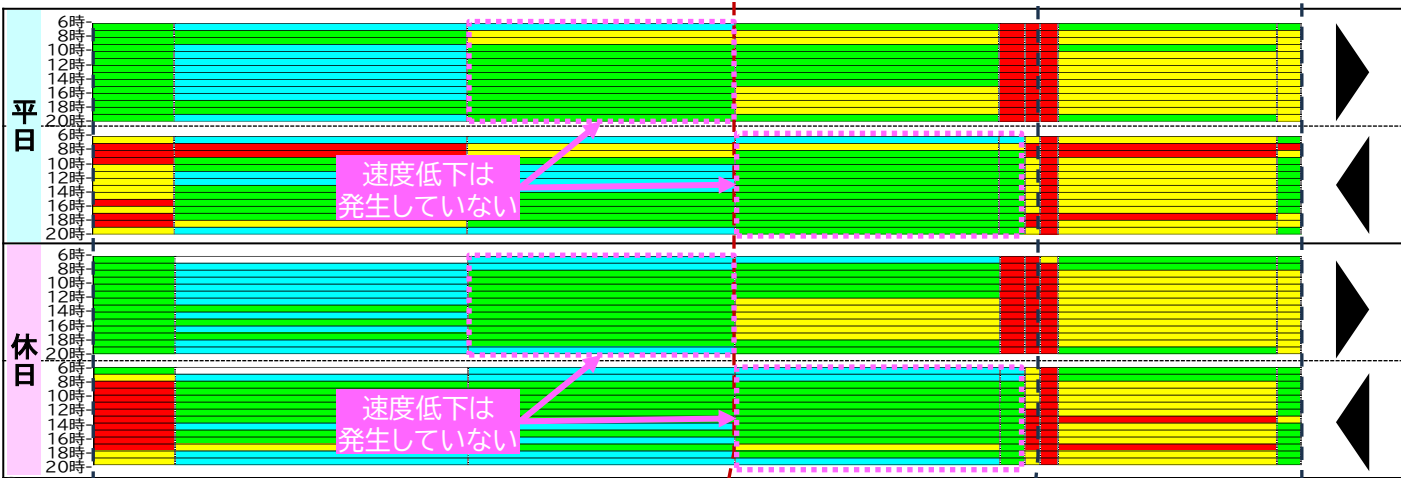


B方向 ③



■現況の速度状況

平日 | R6.1~12平均
休日 | R6.10平均(最も速度が低下している月) 【出典】:ETC2.0プローブデータ



国道411号、(主)甲府韮崎線の交通が、新たに開通した城東バイパスに転換したものと考えられる

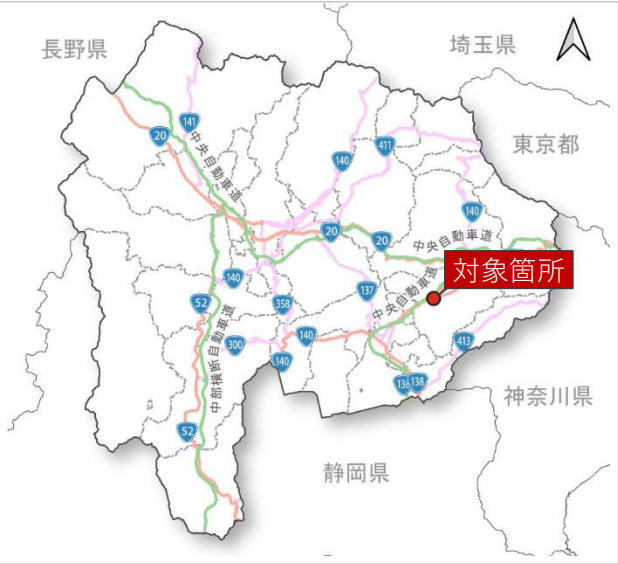
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

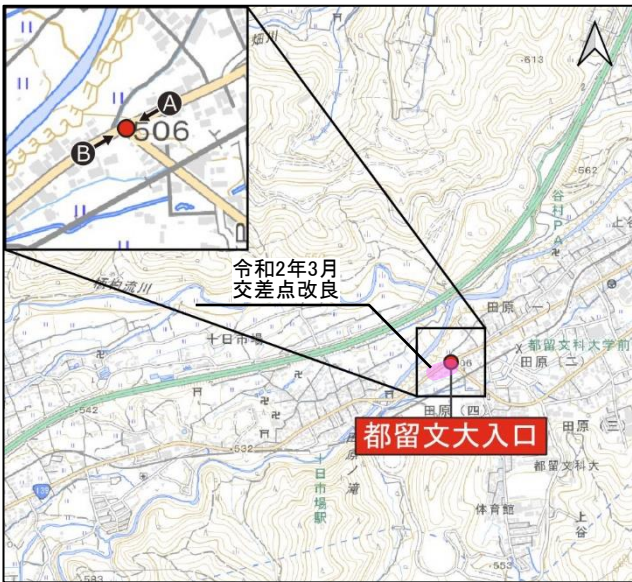
(2) 国道139号 都留文大入口(都留市)

- 令和2年3月に都留文大入口交差点において交差点改良を実施。
- 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、3年連続で基準を満たしていることから、主要渋滞箇所からの解除に向けた検討を提案。

位置図



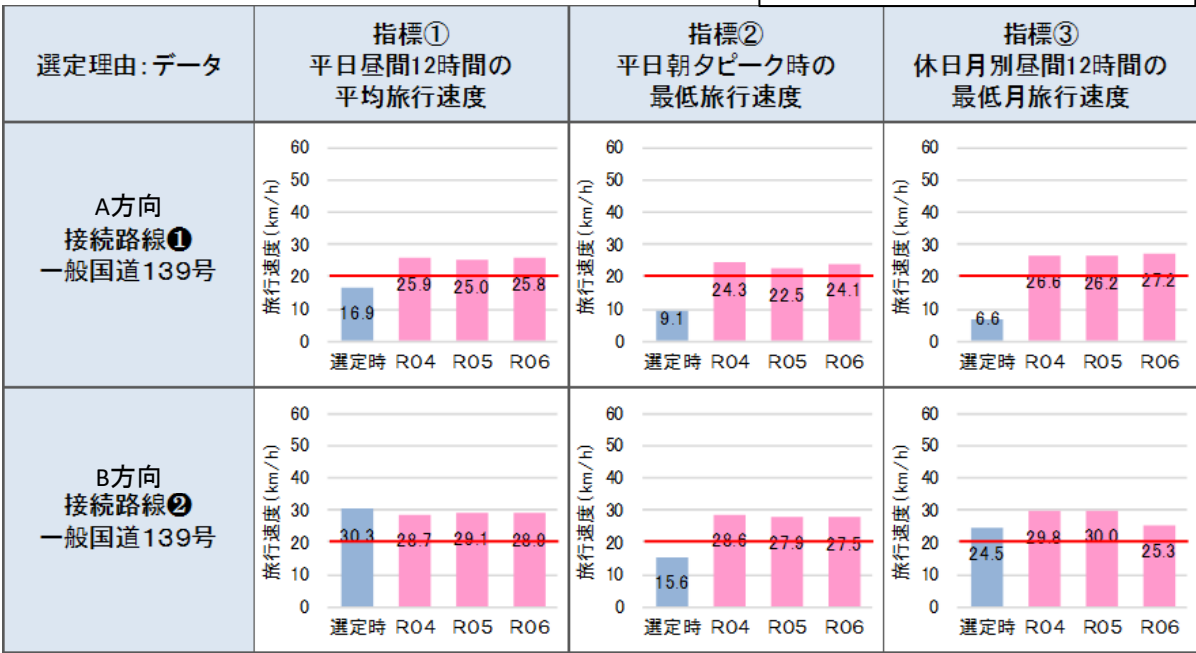
広域図



【出典】: 国土地理院地図

旅行速度(3指標)の推移

選定理由: 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 【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月、【R6】令和6年1月～12月

国道139号都留文大入口交差点改良



B方向(大月市方面)において、
カラー舗装と併せて区画線の引き直し

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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

(2) 国道139号 都留文大入口(都留市)

- 都留文大入口交差点では、平日のタピーク時に一時的に20km/h以下の速度低下が発生。
- 現地踏査による検証の結果、速度低下は一時的な滞留であり、渋滞は発生していないことを確認したため主要渋滞箇所からの解除を提案。

■現地確認結果

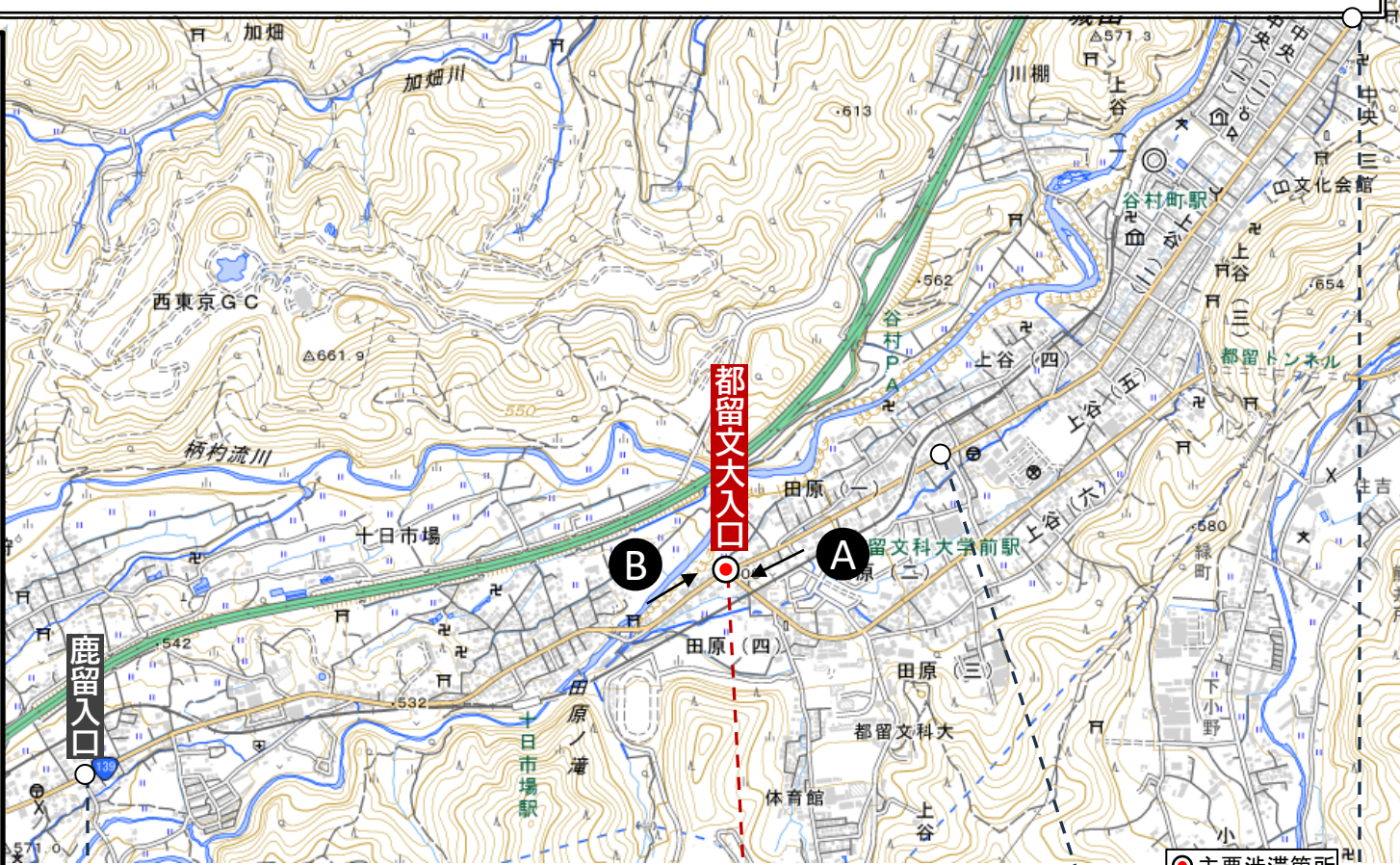
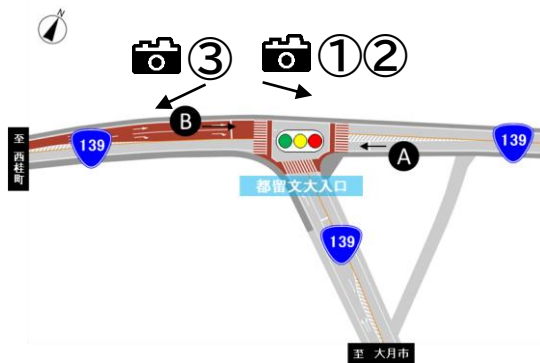
A方向 ①



A方向 ②



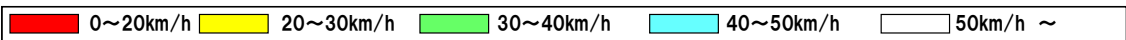
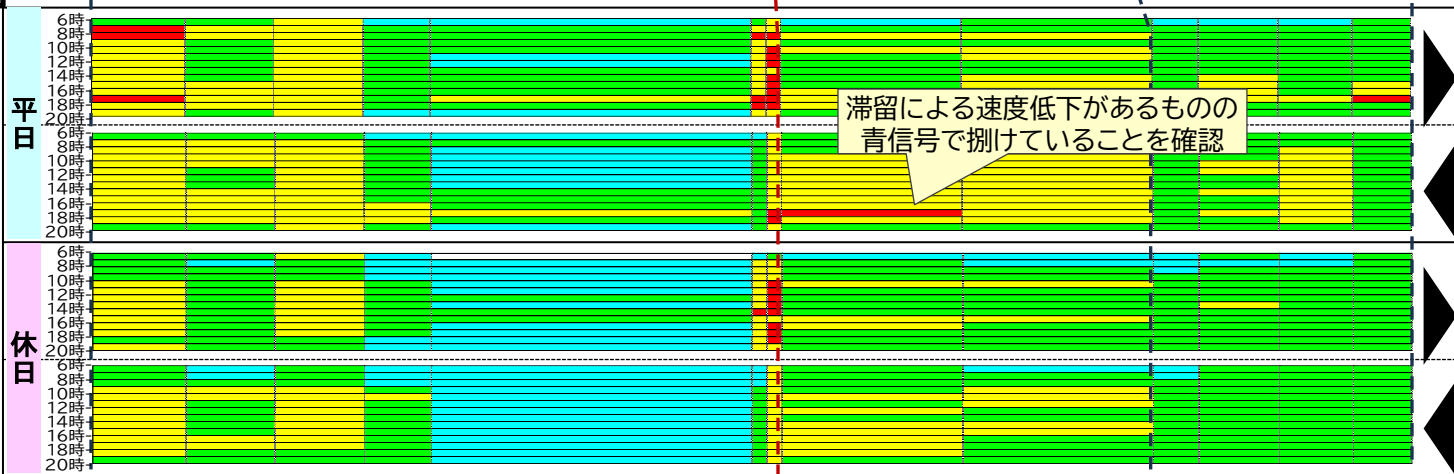
B方向 ③



■現況の速度状況

平日 | R6.1~12平均
休日 | R6.7平均(最も速度が低下している月)

【出典】:ETC2.0プローブデータ



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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

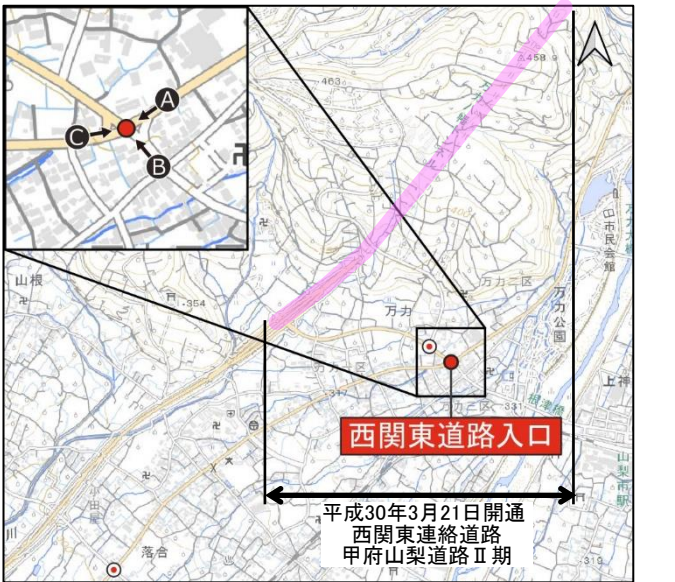
(3) 国道140号 西関東道路入口(山梨市)

- 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、3年連続で基準を満たしていることから、主要渋滞箇所からの解除に向けた検討を提案。

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

選定理由: データ	指標① 平日昼間12時間の 平均旅行速度	指標② 平日朝タピーク時の 最低旅行速度	指標③ 休日月別昼間12時間の 最低月旅行速度
A方向 接続路線① 一般国道140号			
B方向 接続路線② 万力小屋敷線			
C方向 接続路線③ 一般国道140号			

【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 【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月、【R6】令和6年1月～12月

国道140号西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅱ期区間) 開通状況



【出典】: 令和4年度 公共事業事後評価調査に加筆

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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

(3) 国道140号 西関東道路入口(山梨市)

- 西関東道路入口交差点では、交通量が西関東連絡道路に転換し、交差点直近区間以外では20km/h以下の速度低下は発生していない状況。
- 現地踏査による検証の結果、渋滞が発生していないことを確認したことから主要渋滞箇所からの解除を提案。

■現地確認結果

A方向 ①

撮影: 令和7年6月

渋滞は確認されず

至 甲州市塩山

B方向 ②

撮影: 令和7年6月

渋滞は確認されず

至 山梨市駅

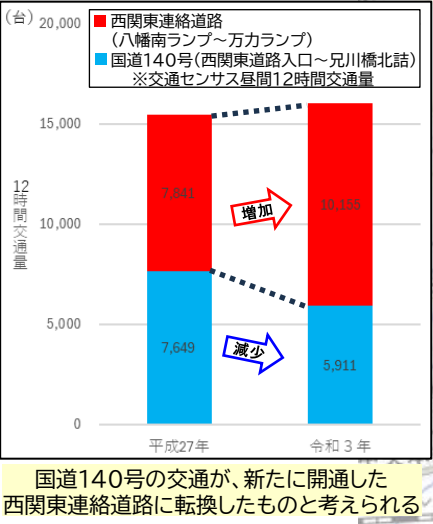
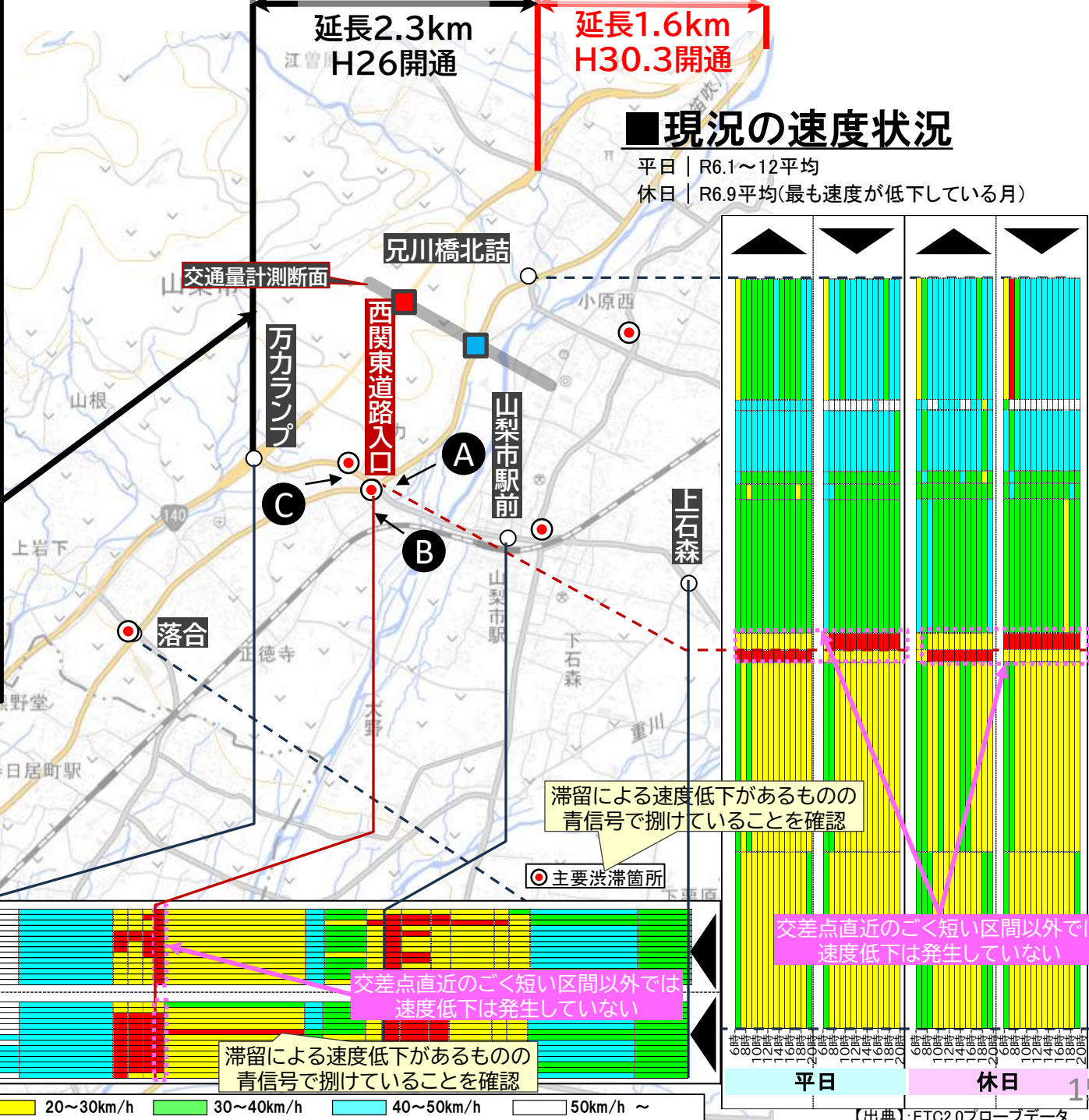
C方向 ③

撮影: 令和7年6月

渋滞は確認されず

至 笛吹市

一般国道140号西関東連絡道路(甲府山梨道路Ⅱ期区間)



一般国道140号西関東連絡道路 (甲府山梨道路Ⅰ期区間) 延長: 5.4km (H18開通全線開通)

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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

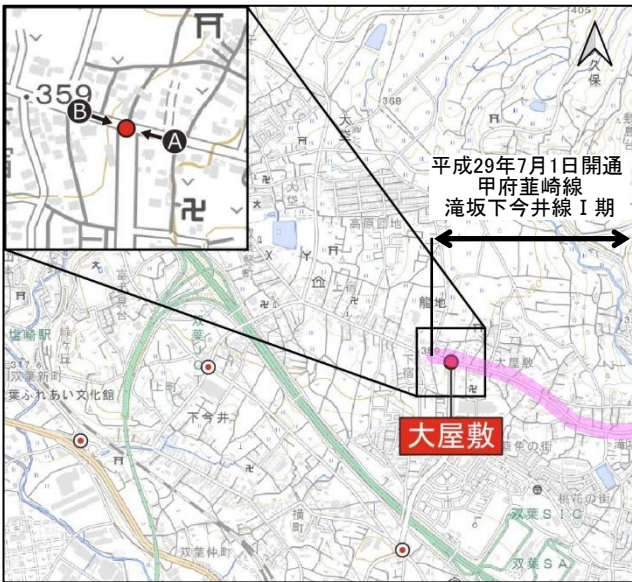
(4)(主)甲府韮崎線 大屋敷(甲斐市)

- 平成29年7月1日に(都)滝坂下今井線 I 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、3年連続で基準を満たしていることから、主要渋滞箇所からの解除に向けた検討を提案。

位置図



広域図



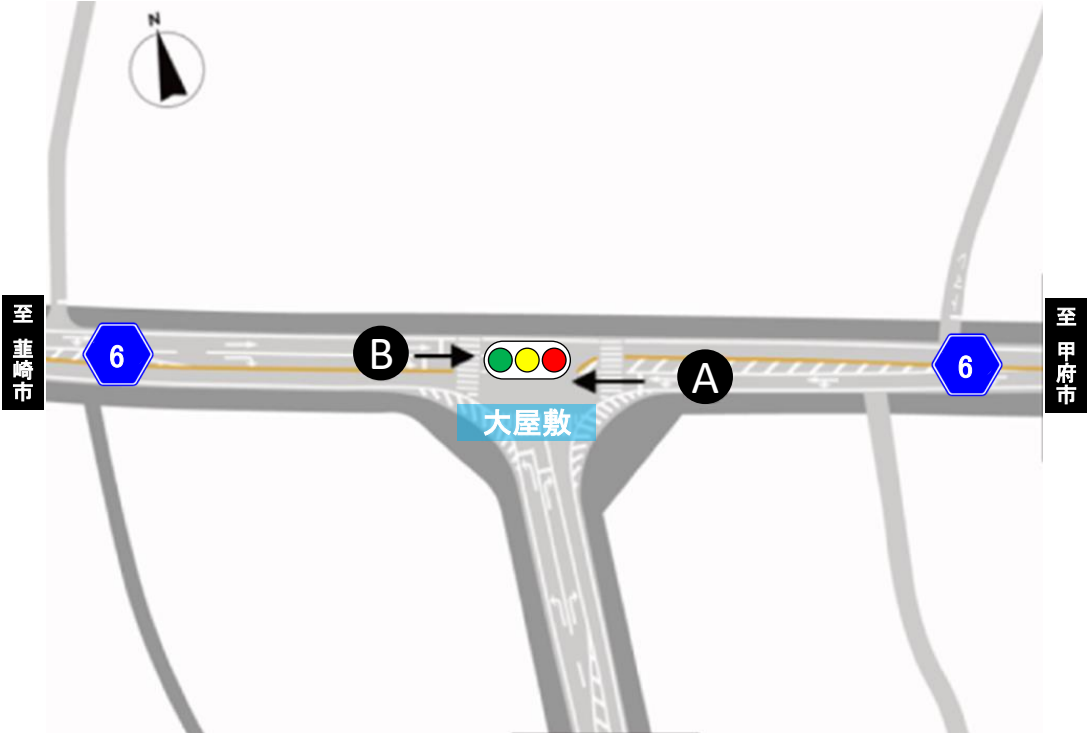
【出典】: 国土地理院地図

旅行速度(3指標)の推移

選定理由: データ選定

選定理由: データ	指標① 平日昼間12時間の 平均旅行速度	指標② 平日朝タピーク時の 最低旅行速度	指標③ 休日月別昼間12時間の 最低月旅行速度
A方向 接続路線① 甲府韮崎線			
B方向 接続路線② 甲府韮崎線			

【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 【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月、【R6】令和6年1月～12月



(都)滝坂下今井線 I 期 開通状況



【出典】: 令和3年度 公共事業事後評価調査に加筆

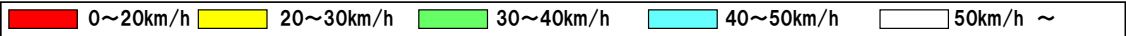
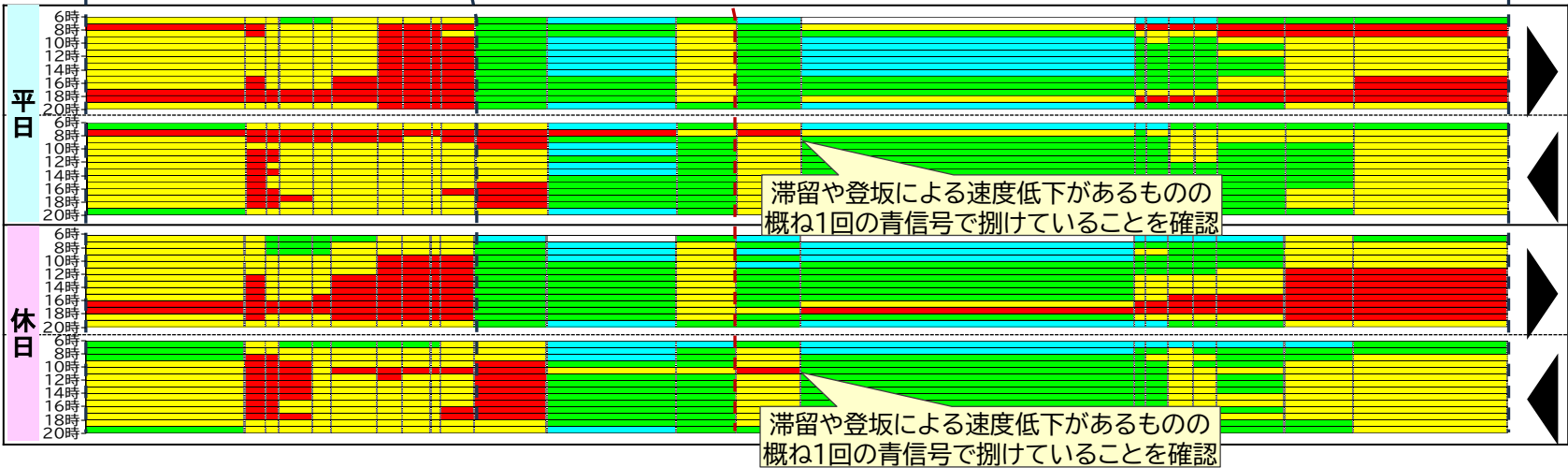
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

(4)(主) 甲府韮崎線 大屋敷(甲斐市)

- 大屋敷交差点では、交差点直近区間以外では20km/h以下の速度低下は発生していない状況。
- 現地踏査による検証の結果、渋滞が発生していないことを確認したことから主要渋滞箇所からの解除を提案。

■ 現地確認結果



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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

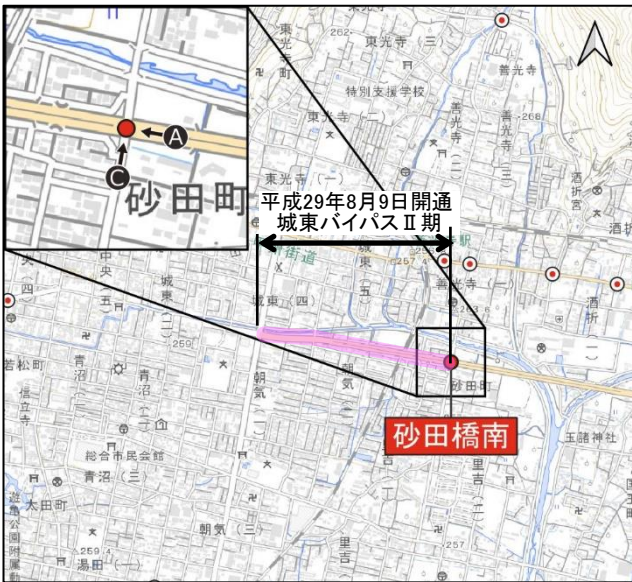
(5) 国道411号 砂田橋南(甲府市)

- 平成29年8月9日に一般国道411号城東バイパス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、3年連続で基準を満たしていることから、主要渋滞箇所からの解除に向けた検討を提案。

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: パブコメ選定

選定理由: パブコメ	指標① 平日昼間12時間の 平均旅行速度	指標② 平日朝タピーク時の 最低旅行速度	指標③ 休日月別昼間12時間の 最低月旅行速度																								
A方向 接続路線① 一般国道411号	<table><tr><th>選定時</th><th>R04</th><th>R05</th><th>R06</th></tr><tr><td>29.9</td><td>40.1</td><td>39.1</td><td>38.2</td></tr></table>	選定時	R04	R05	R06	29.9	40.1	39.1	38.2	<table><tr><th>選定時</th><th>R04</th><th>R05</th><th>R06</th></tr><tr><td>29.9</td><td>35.9</td><td>32.6</td><td>30.5</td></tr></table>	選定時	R04	R05	R06	29.9	35.9	32.6	30.5	<table><tr><th>選定時</th><th>R04</th><th>R05</th><th>R06</th></tr><tr><td>36.5</td><td>39.6</td><td>40.2</td><td>38.1</td></tr></table>	選定時	R04	R05	R06	36.5	39.6	40.2	38.1
選定時	R04	R05	R06																								
29.9	40.1	39.1	38.2																								
選定時	R04	R05	R06																								
29.9	35.9	32.6	30.5																								
選定時	R04	R05	R06																								
36.5	39.6	40.2	38.1																								
C方向 接続路線③	<table><tr><th>選定時</th><th>R04</th><th>R05</th><th>R06</th></tr><tr><td>25.2</td><td>24.3</td><td>23.7</td><td>23.3</td></tr></table>	選定時	R04	R05	R06	25.2	24.3	23.7	23.3	<table><tr><th>選定時</th><th>R04</th><th>R05</th><th>R06</th></tr><tr><td>24.6</td><td>21.8</td><td>22.2</td><td>21.8</td></tr></table>	選定時	R04	R05	R06	24.6	21.8	22.2	21.8	<table><tr><th>選定時</th><th>R04</th><th>R05</th><th>R06</th></tr><tr><td>26.7</td><td>22.6</td><td>22.7</td><td>21.9</td></tr></table>	選定時	R04	R05	R06	26.7	22.6	22.7	21.9
選定時	R04	R05	R06																								
25.2	24.3	23.7	23.3																								
選定時	R04	R05	R06																								
24.6	21.8	22.2	21.8																								
選定時	R04	R05	R06																								
26.7	22.6	22.7	21.9																								

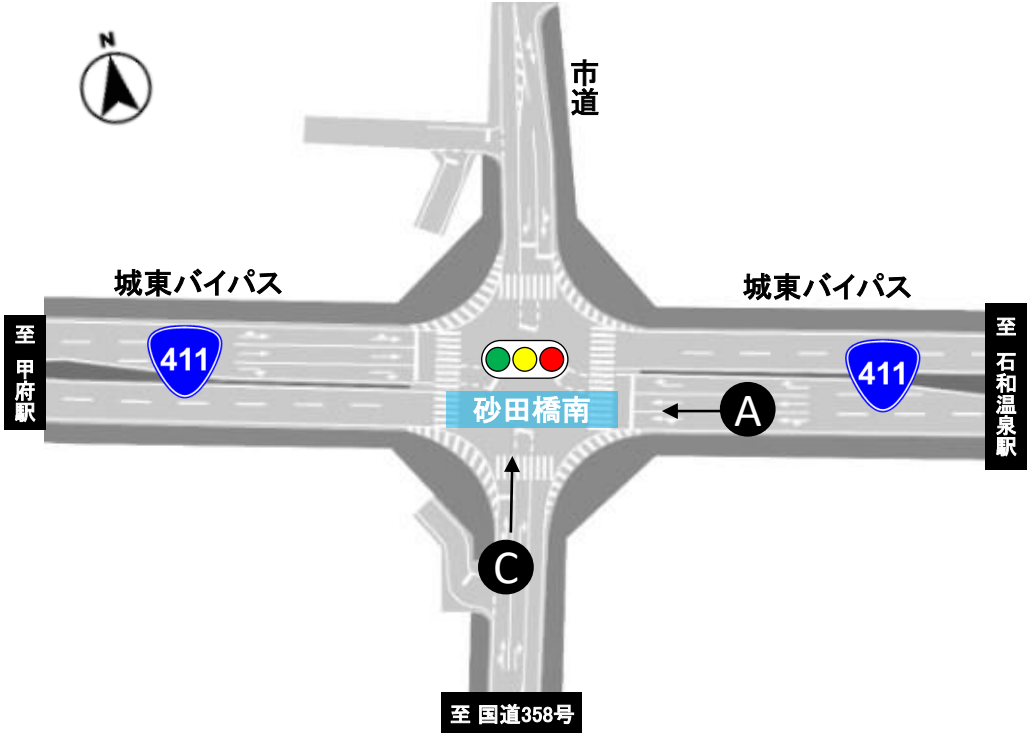
注) 選定時の朝タピーク時速度が20km/h以上で平日昼間12時間平均速度より高い場合はデータサンプル数が増加し、平日12時間平均速度で代替。

【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 【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月、【R6】令和6年1月～12月

国道411号城東バイパスⅡ期 開通状況



【出典】: 令和4年度 公共事業事後評価調査に加筆

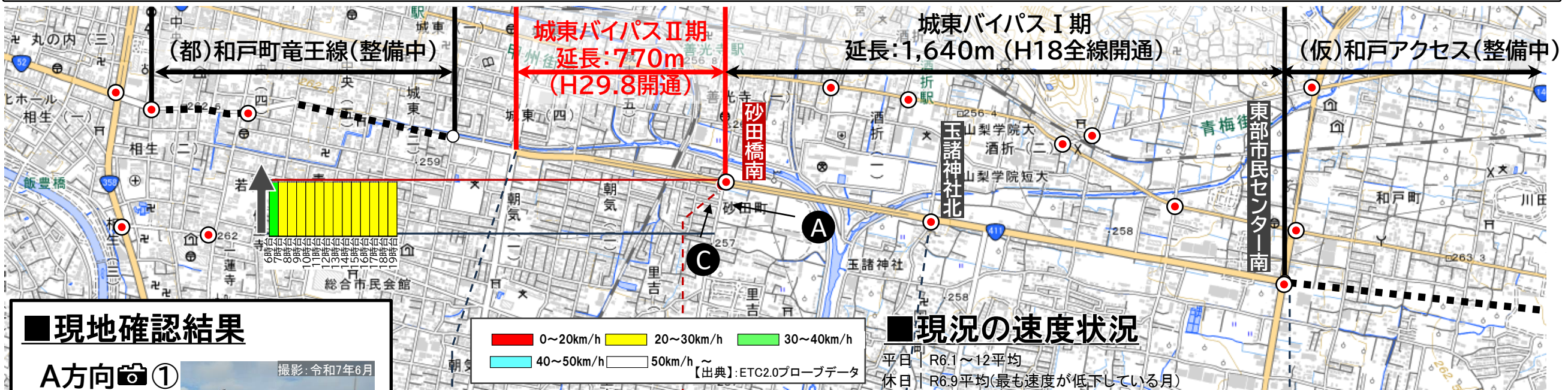


4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

(5) 国道411号 ^{すな}砂田^た^{はし}橋南^{みなみ}(甲府市)

○砂田橋南交差点では、20km/h以下の速度低下は発生しておらず、選定時のパブリックコメントでの課題も解消。
○現地踏査による検証の結果、渋滞が発生していないことを確認したことから主要渋滞箇所からの解除を提案。



■現地確認結果

A方向  ①

撮影：令和7年6月

至 石和温泉駅



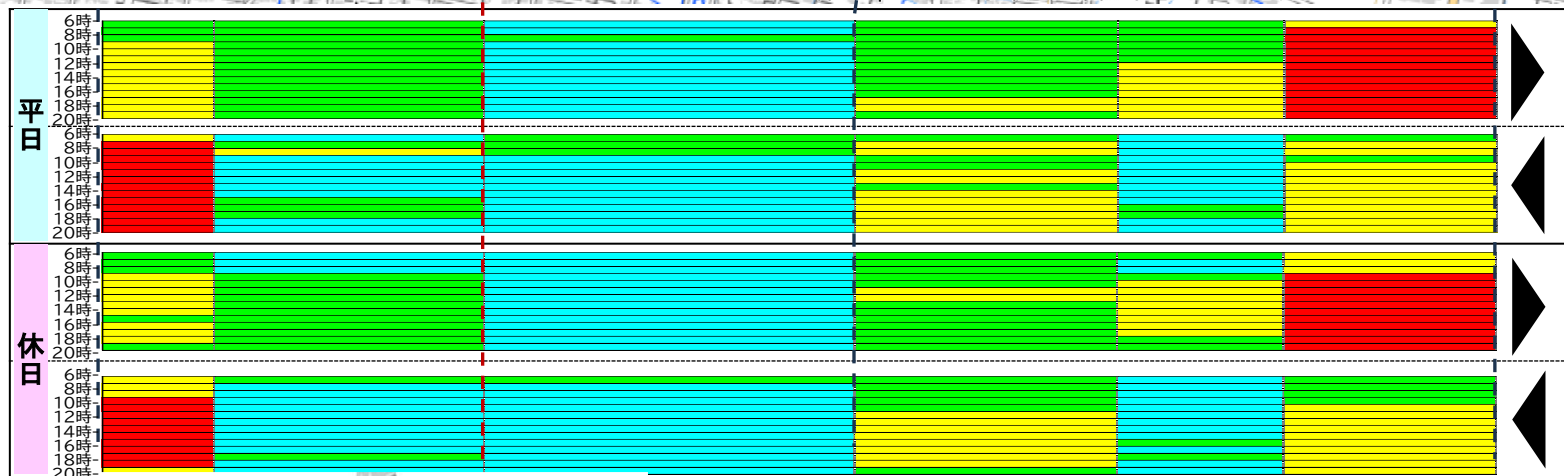
渋滞は確認されず

C方向 **②**

撮影：令和7年6月

渋滞は確認されず

至 国道358号



◎ 主要洪滞箇所

■選定時のパブリックコメント(H24実施)【全2件】

【一般】片側2車線道路から終点で1車線になるため
【自治体】交差点容量が小さい

Ⅱ 期区間の整備に伴い、
課題は解消

<城東バイパスⅡ期開通前>

＜城東バイパスⅡ期開通後＞

▶ 従道路側の多車線化

車線の絞り込み 解消

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 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

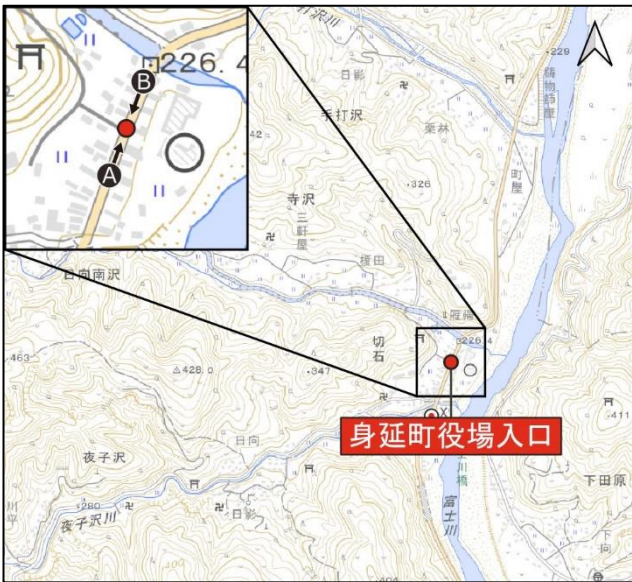
(6) 国道52号 身延町役場入口(身延町)

- 平成31年3月10日に中部横断自動車道(下部温泉早川IC～中富IC)が開通。
- 令和3年8月29日に同(南部IC～下部温泉早川IC)が開通したことにより、富沢～六郷間が全線開通。
- 事業完了から3年経過し、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、3年連続で基準を満たしていることから、主要渋滞箇所からの解除に向けた検討を提案。

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: パブコメ選定

選定理由: パブコメ	指標① 平日昼間12時間の 平均旅行速度	指標② 平日朝タピーク時の 最低旅行速度	指標③ 休日月別昼間12時間の 最低月旅行速度
A方向 接続路線① 一般国道52号			
B方向 接続路線② 一般国道52号			

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】: 民間ブローブデータ 【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日の調査ブローブ結果)、
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ブローブデータ 【R4】令和4年1月～12月、【R5】令和5年1月～12月、【R6】令和6年1月～12月

中部横断自動車道 開通状況



【出典】: 中部横断道特設サイト(甲府河川国道事務所)に加筆

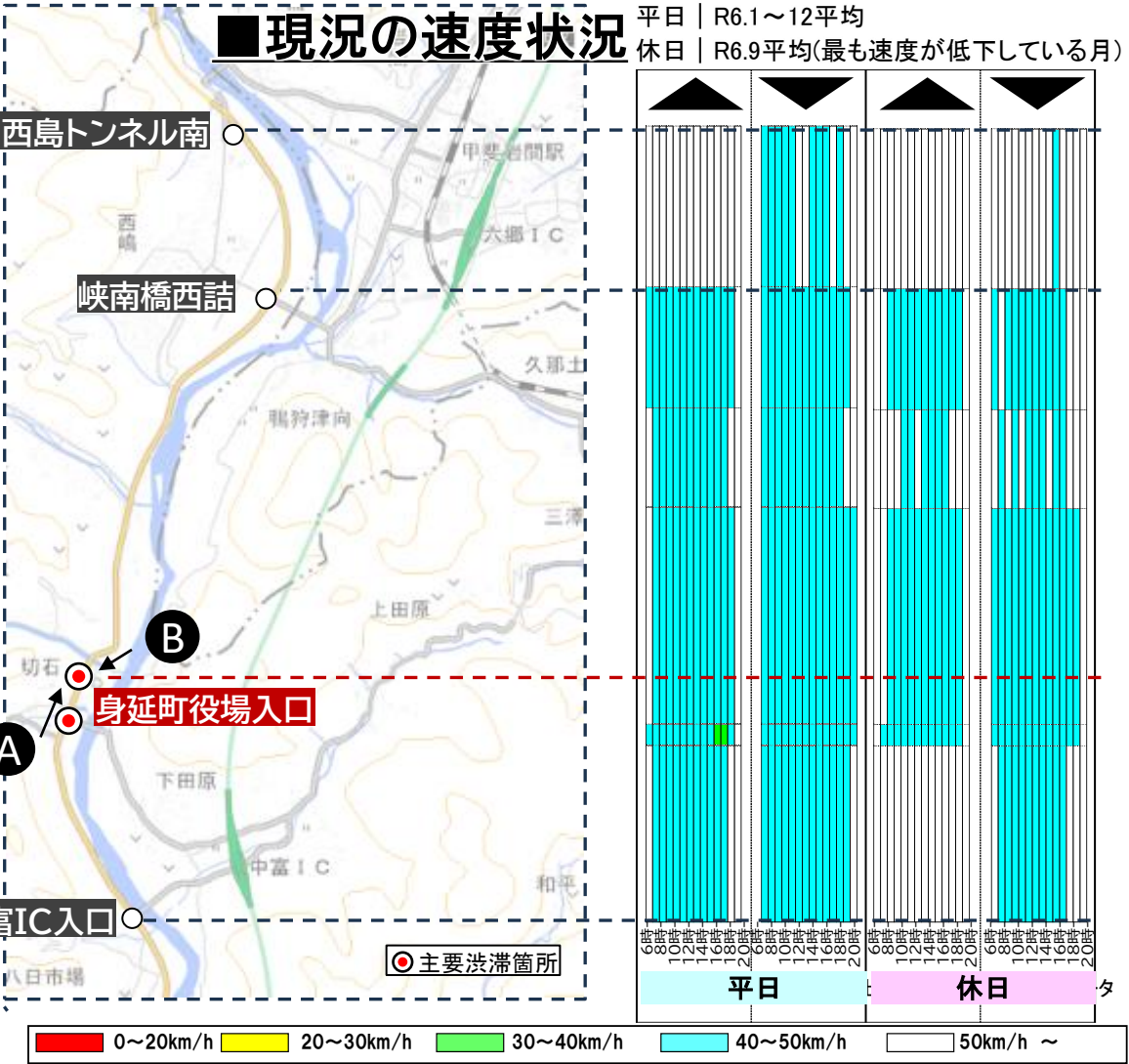
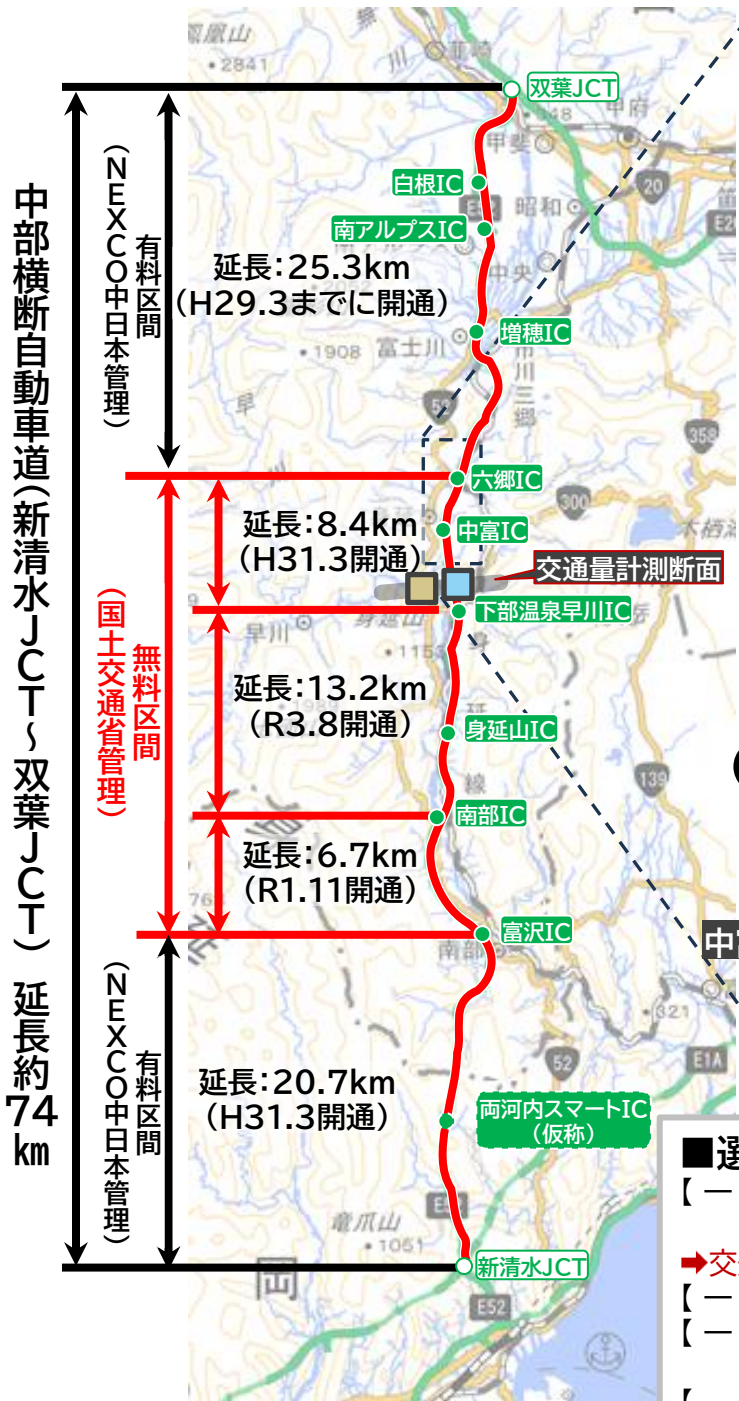
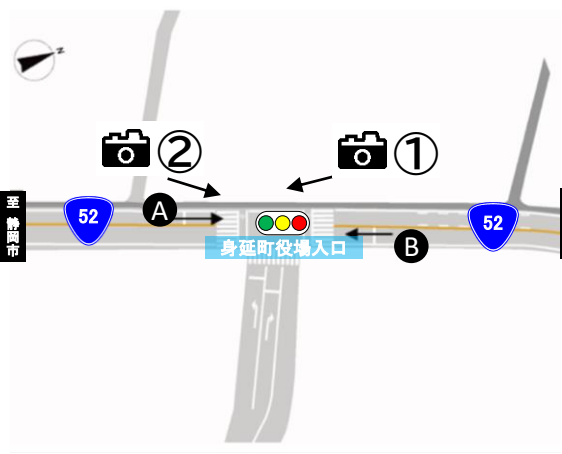
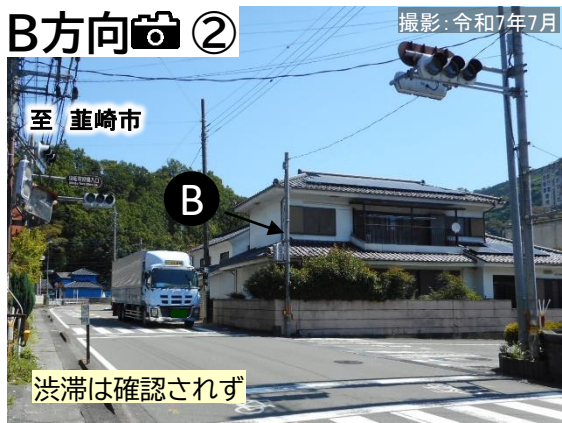
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-2 主要渋滞箇所解除の検討【フロー①②】

(6) 国道52号 身延町役場入口(身延町)

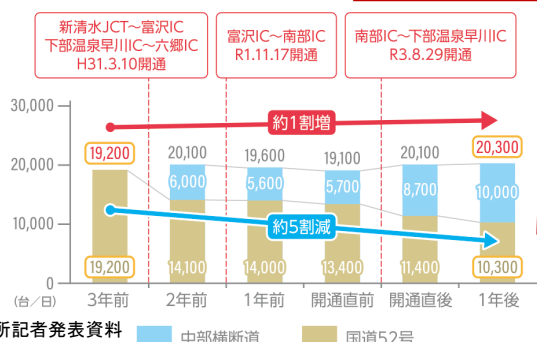
- 身延町役場入口交差点では、速度低下は発生しておらず、選定時のパブリックコメントでの課題も解消。
- 現地踏査による検証の結果、渋滞が発生していないことを確認したことから主要渋滞箇所からの解除を提案。

■現地確認結果



■選定時のパブリックコメント(H24実施)【全12件】

- 【一般】交通量・交通集中に起因する課題・意見(7件)
→交通量の半減により、解消と判断
- 【一般】信号に関する課題・意見(2件)
- 【一般】時間帯(通勤時間帯)に関する課題・意見(1件)
- 【一般】渋滞方向(国道52号)に関する課題・意見(1件)
→速度が低下していないため、解消と判断
- 【一般】その他(1件)



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

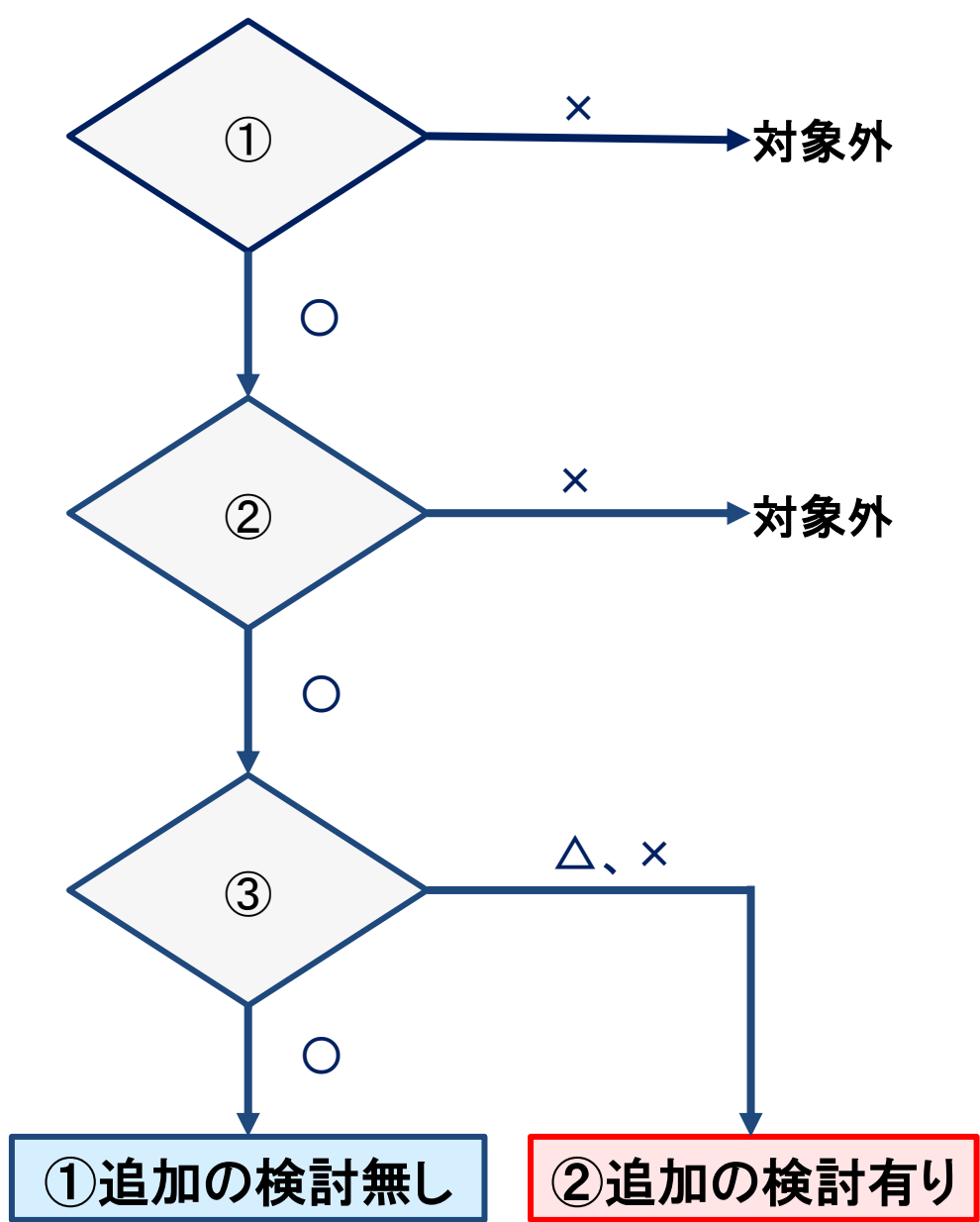
4-3 主要渋滞箇所追加の検討

○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5年)に完了した事業が存在するか	① 前々年(令和5年)に開店した大規模小売店舗が存在するか
	② 上記①の事業の周辺に信号交差点が存在するか	② 上記①の店舗の周辺に信号交差点が存在するか
	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ないか	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ないか

■主要渋滞箇所の追加の有無に関するフロー



※ ③が△の場合、次回モニタリングにて追加の必要を再度検討

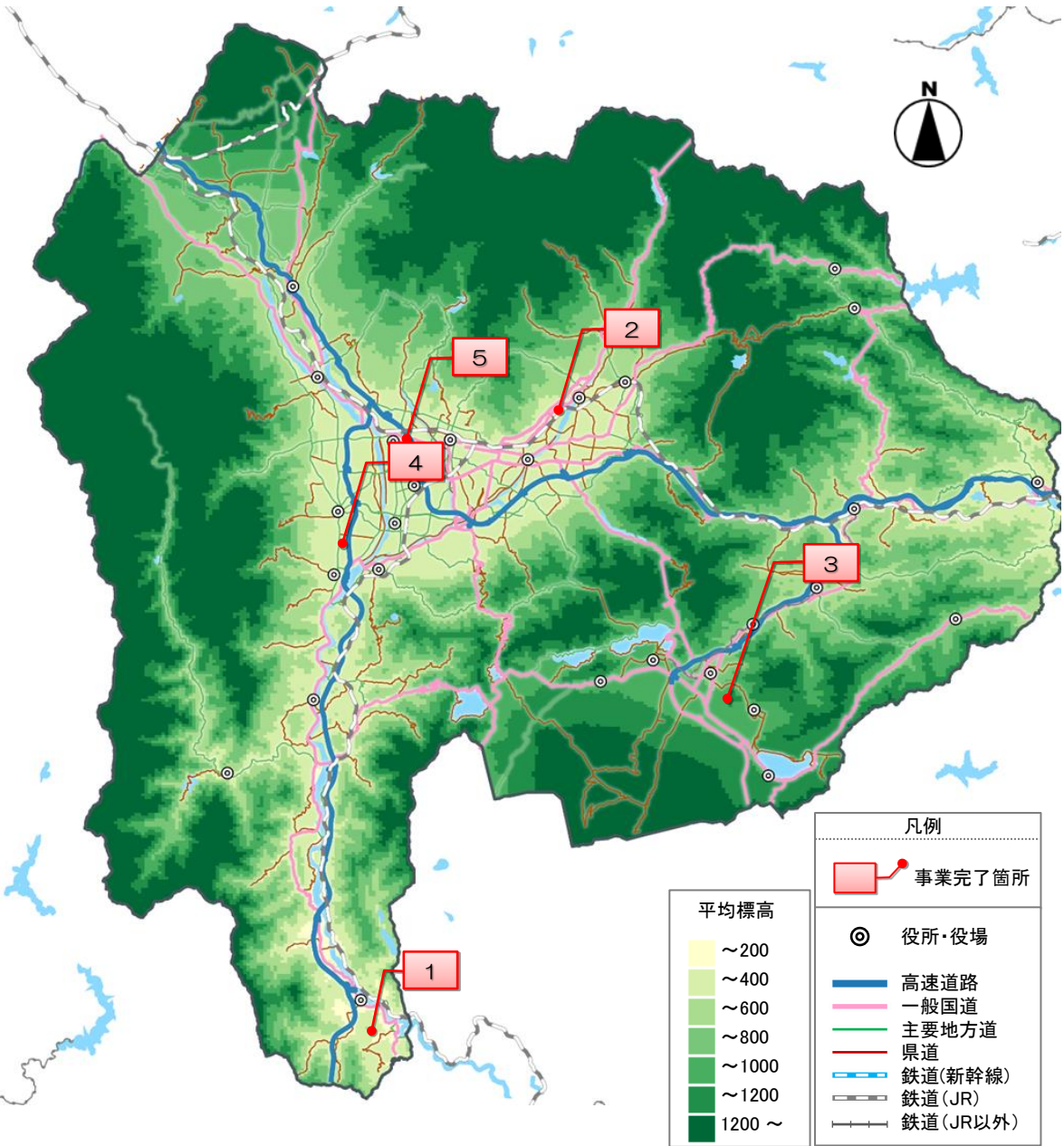
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

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5年に完了した事業は5事業。
- データ分析の結果、追加の必要性はないと判断。

令和5年に事業完了した路線の位置



令和5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	山梨県	(主)富士川身延線	井出Ⅰ期	南部町	令和5年 3月2日	○	○	○	周辺の信号交差点では開通前後で速度変化がないため、追加の必要性なし。
2	山梨県	(主)甲府山梨線	八幡バイパスⅡ期 (1工区)	山梨市	令和5年 3月16日	○	○	○	周辺の信号交差点では開通前後で速度変化がないため、追加の必要性なし。
3	山梨県	(一)富士吉田西桂線	上暮地バイパス	富士 吉田市	令和5年 3月28日	○	○	○	上暮地バイパスは、小沼バイパスを含む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。
4	南アルプス市	(市)荻沢芦原線	南アルプス市 落合	南アル プス市	令和5年 3月31日	○	○	○	周辺の信号交差点では開通前後で速度変化がないため、追加の必要性なし。
5	山梨県	田富町敷島線	富竹Ⅰ期	甲斐市	令和5年 12月22日	○	○	○	田富町敷島線は、富竹Ⅱ期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。

追加検討の条件

- ① 前々年(令和5年)に完了した事業が存在するか
- ② 上記①の事業の周辺に信号交差点が存在するか
- 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ないか

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(主)富士川身延線(井出Ⅰ期)

- 令和5年3月2日に(主)富士川身延線(井出Ⅰ期)が開通。

○データ分析の結果、周辺の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

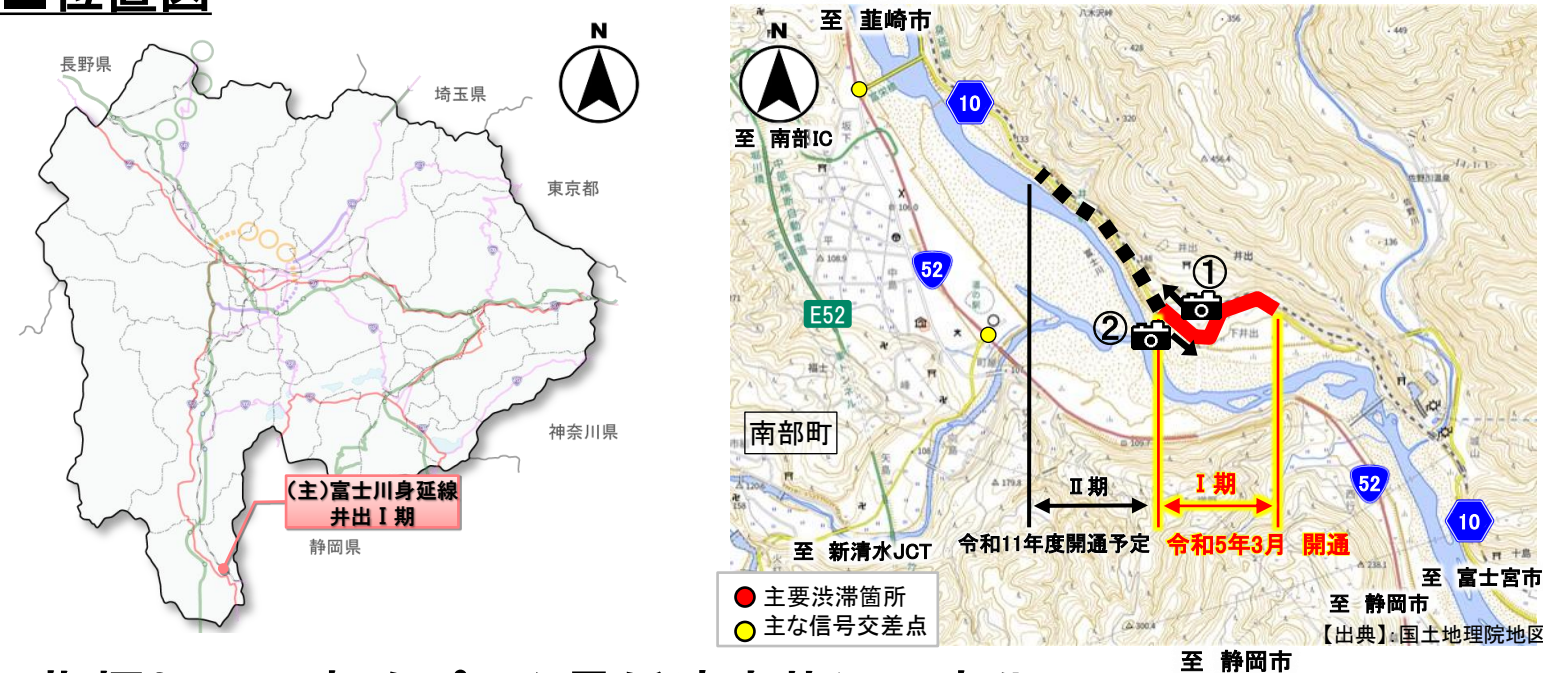
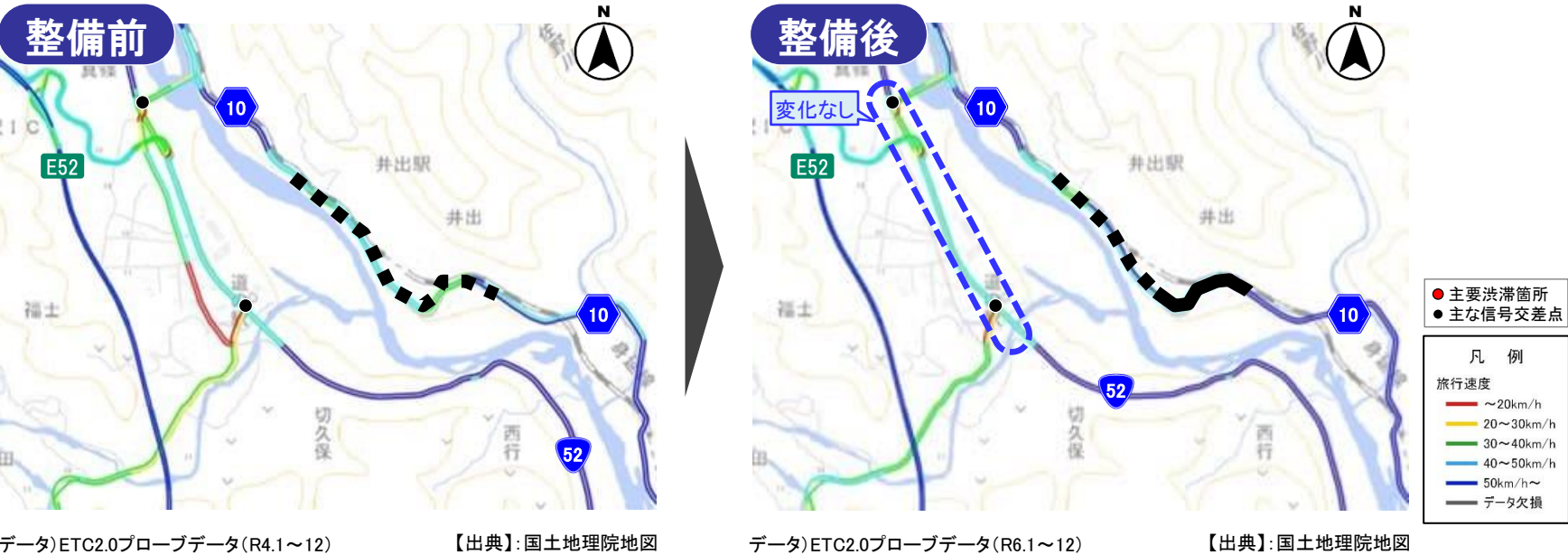


写真:富士川身延線の交通状況



指標2 平日朝夕ピーク最低速度状況の変化



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(主)甲府山梨線(八幡バイパスⅡ期(1工区))

- 令和5年3月16日に(主)甲府山梨線(八幡バイパスⅡ期(1工区))が開通。
- データ分析の結果、周辺の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

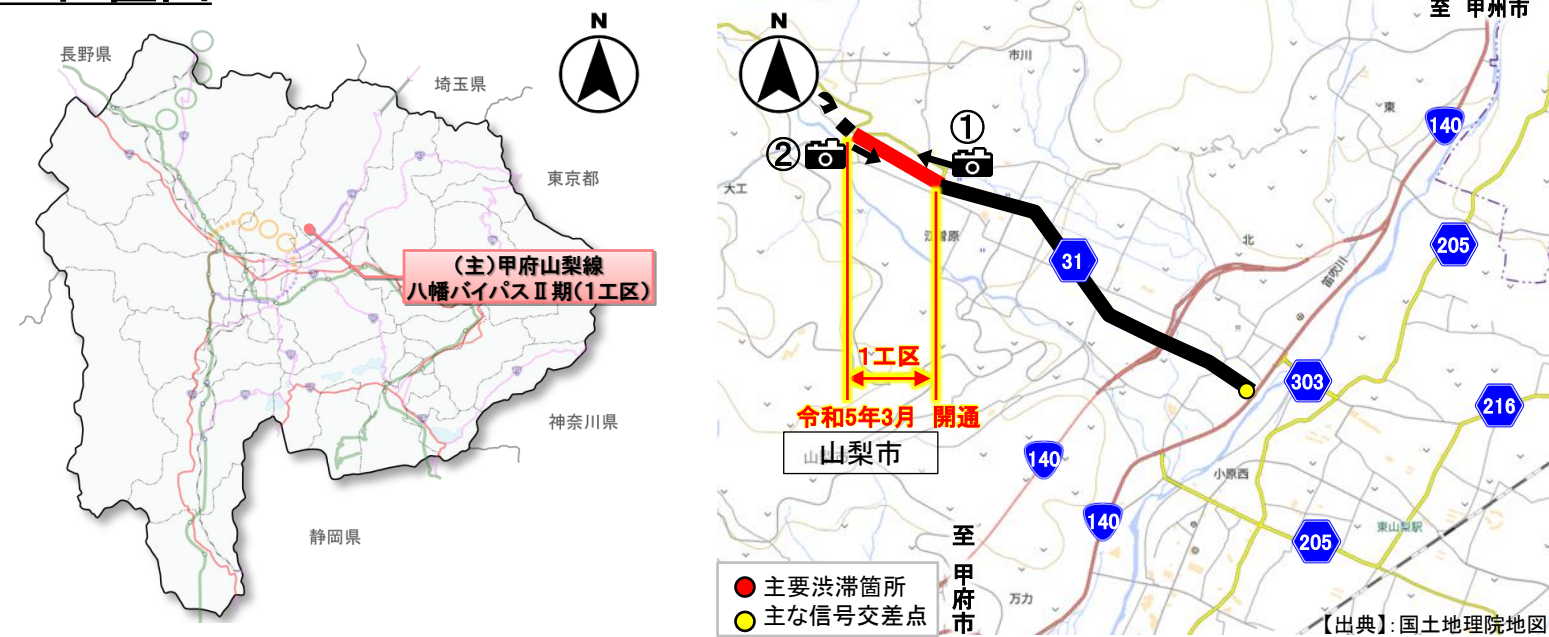
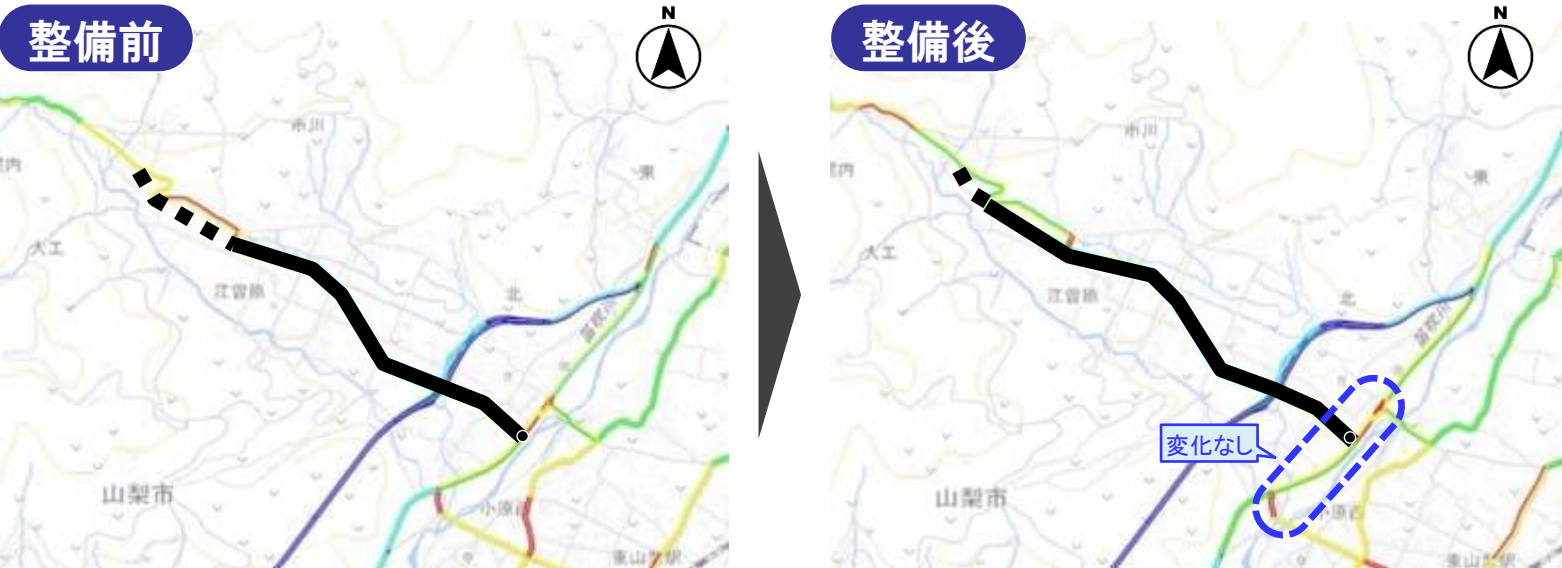


写真: 甲府山梨線の交通状況



指標2 平日朝タピーク最低速度状況の変化



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(一)富士吉田西桂線(上暮地バイパス)

○令和5年3月28日に(一)富士吉田西桂線(上暮地バイパス)が開通。
○上暮地バイパスは、小沼バイパスを含む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

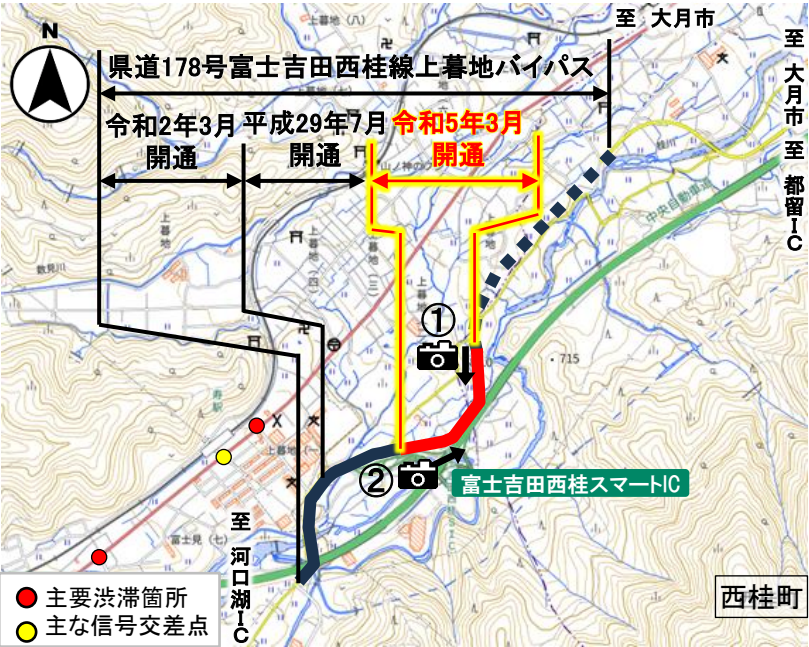


写真: 上暮地バイパスの交通状況



指標2 平日朝夕ピーク最低速度状況の変化

整備前



データ)ETC2.0プローブデータ(R4.1~12) 【出典】: 国土地理院地図

整備後



データ)ETC2.0プローブデータ(R6.1~12) 【出典】: 国土地理院地図

②



撮影: 令和7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)

4-3 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)荊沢芦原線(南アルプス市落合)

○令和5年3月31日に(市)荊沢芦原線(南アルプス市落合)が開通。
○データ分析の結果、周辺の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

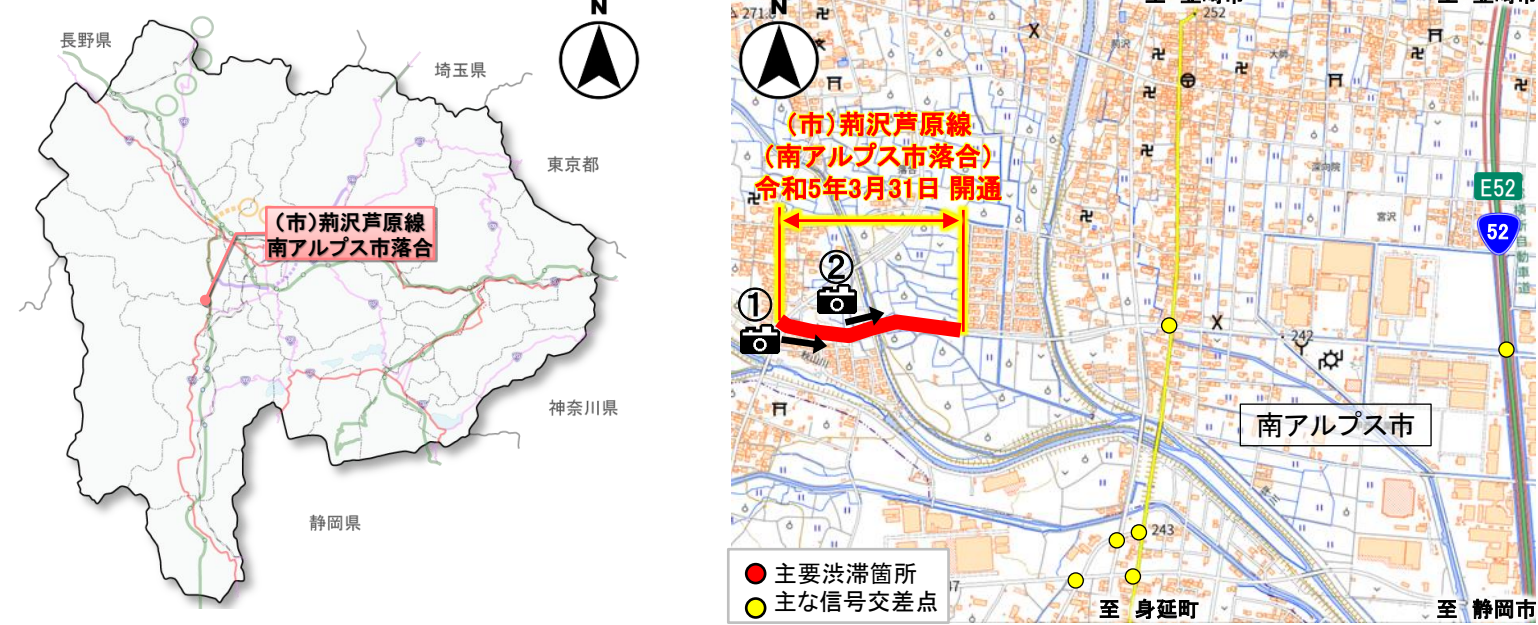
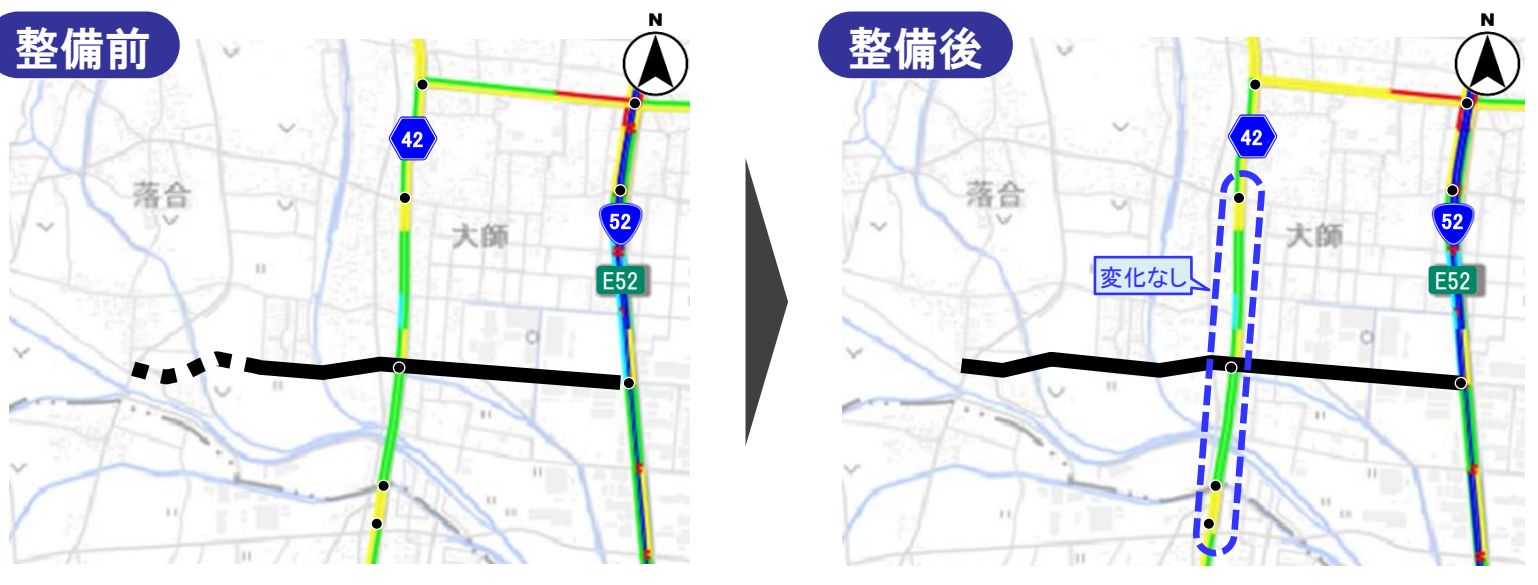


写真:荊沢芦原線の交通状況



指標2 平日朝夕ピーク最低速度状況の変化



データ)ETC2.0プローブデータ(R4.1~12) 【出典】:国土地理院地図 データ)ETC2.0プローブデータ(R6.1~12) 【出典】:国土地理院地図

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

⑤ 田富町敷島線(富竹Ⅰ期)

- 令和5年12月22日に田富町敷島線(富竹Ⅰ期)が開通。
- 田富町敷島線は、富竹Ⅱ期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

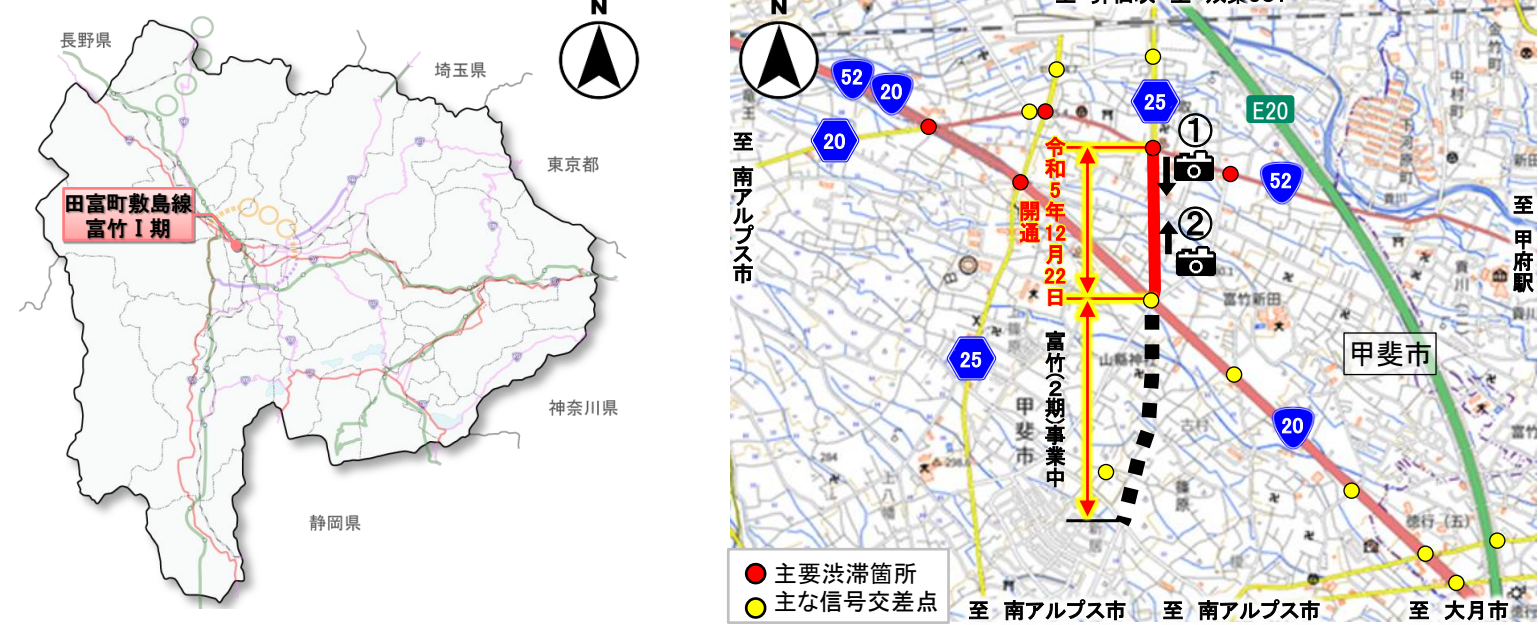
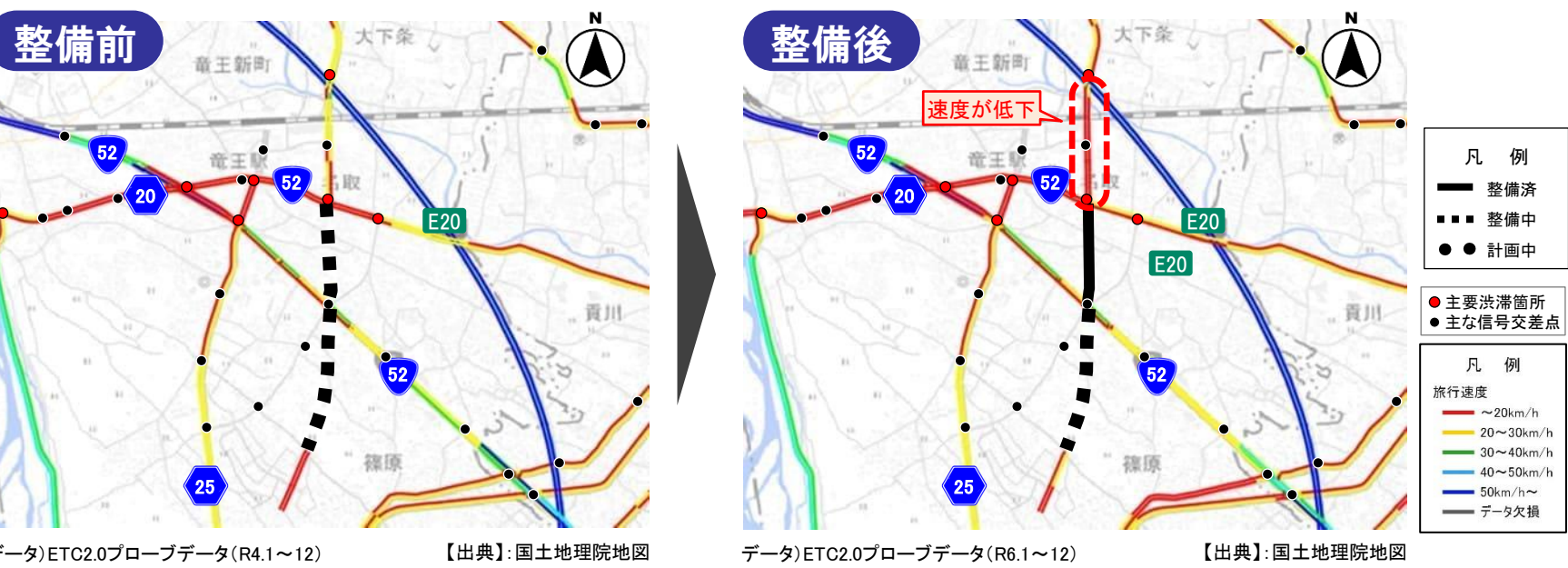


写真: 田富町敷島線の交通状況



指標2 平日朝夕ピーク最低速度状況の変化



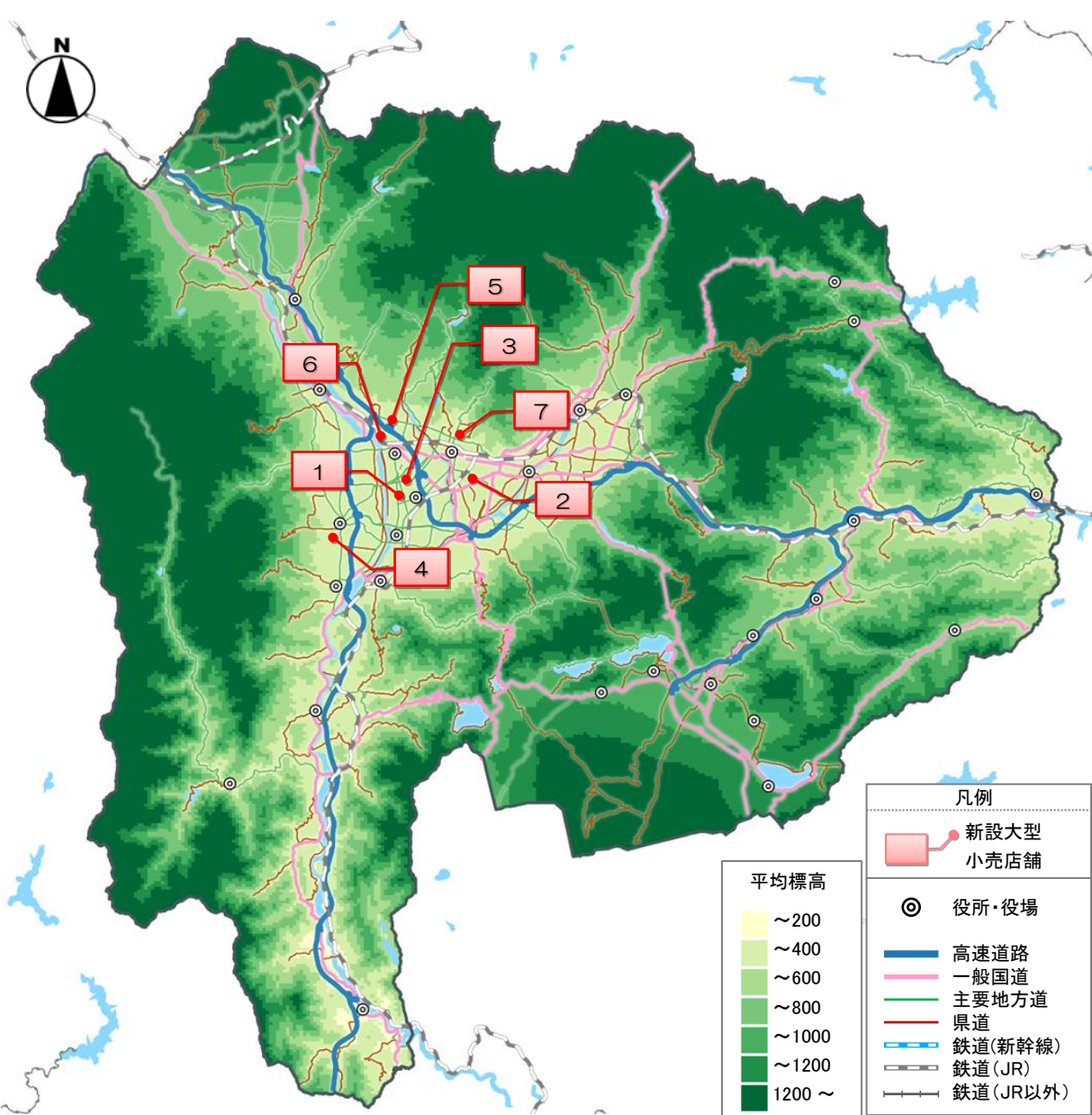
4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

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5年度に開店した大規模小売店舗は7箇所。
- 対象となる7箇所周辺について、データ分析の結果、追加の必要性はないと判断。

令和5年に開店した大規模小売店舗の位置



令和5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	(主) 甲府 みなみ南アルプス線	昭和町	クスリのアオキ西条新田店	1,327	令和5年 3月8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	(主) 甲府 ふえふき線	甲府市	ダイレックス逢沢店	1,215	令和5年 3月23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	(主) 甲府 みなみ南アルプス線	甲斐市	ディスカウントドラッグコスモス しのはら篠原店	1,209	令和5年 4月29日	○	○	○	新設前後で速度低下がないため、追加の必要性なし。
4	(主) 韮崎 みなみ南アルプス ふじかわ富士川線	南アルプス市	クスリのアオキ山寺店	1,329	令和5年 8年30日	○	○	○	新設前後で速度低下がないため、追加の必要性なし。
5	(主) 甲府 みなみ南アルプス線	甲斐市	ディスカウントドラッグコスモス りゅうち龍地店	1,382	令和5年 9月2日	○	○	○	新設前後で速度低下がないため、追加の必要性なし。
6	かいしどう 甲斐市道 こうしゅうかいどう (旧甲州街道)	甲斐市	クスリのアオキ竜王新町店	1,232	令和5年 10月25日	○	○	○	新設前後で速度低下がないため、追加の必要性なし。
7	(主) 甲府 みなみ南アルプス線	甲府市	ダイレックス湯村店	1,277	令和5年 12月27日	○	○	○	新設前後で速度低下がないため、追加の必要性なし。
参考	(主) 韮崎 みなみ南アルプス 中央線	南アルプス市	コストコホールセール 南アルプス倉庫店	10,494	令和7年 4月11日	-	-	-	-

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5年)に開店した大規模小売店舗が存在するか
- ② 上記①の店舗の周辺に信号交差点が存在するか
- 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ないか

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(主)甲府南アルプス線 クスリのアオキ西条新田店(昭和町)

- 令和5年3月に(主)甲府南アルプス線沿線にドラッグストア(店舗面積1,327m²)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
(主)甲府南アルプス線	クスリのアオキ西条新田店	令和5年3月8日	1,327m ²



■新設店舗周辺の交通状況



■指標1 平日昼間12時間平均速度の変化



データ)ETC2.0プローブデータ(R4.1~12) 【出典】:国土地理院地図



データ)ETC2.0プローブデータ(R6.1~12) 【出典】:国土地理院地図



撮影:令和7年6月

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

4-3 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(主)甲府笛吹線 ^{こう ふ ふえ ふき}ダイレックス^{あい さわ}逢沢店(甲府市)

- 令和5年3月に(主)甲府^{こう ふ ふえ ふき}笛吹線沿線にディスカウントストア(店舗面積1,215m²)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
(主) 甲府笛吹線	ダイレックス逢沢店	令和5年3月23日	1,215m ²



■新設店舗周辺の交通状況



■指標1 平日昼間12時間平均速度の変化



データ)ETC2.0プローブデータ(R4.1~12) 【出典】:国土地理院地図



データ)ETC2.0プローブデータ(R6.1~12) 【出典】:国土地理院地図



撮影:令和7年6月

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

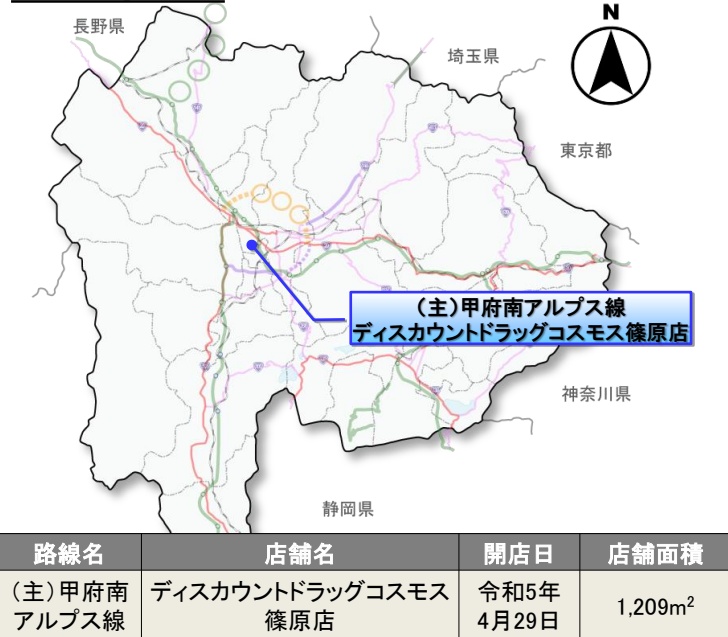
4-3 主要渋滞箇所追加の検討

(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(主)甲府南アルプス線 ディスカウントドラッグコスモス篠原店(甲斐市)

- 令和5年4月に(主)甲府南アルプス線沿線にドラックストア(店舗面積1,209m²)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



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



データ)ETG2.0プローブデータ(R4.1~12) 【出典】: 国土地理院地図



データ)ETG2.0プローブデータ(R6.1~12) 【出典】: 国土地理院地図



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(主) 韮崎南アルプス富士川線 クスリのアオキ山寺店(南アルプス市)

- 令和5年8月に(主) 韮崎南アルプス富士川線沿線にドラッグストア(店舗面積1,329m²)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



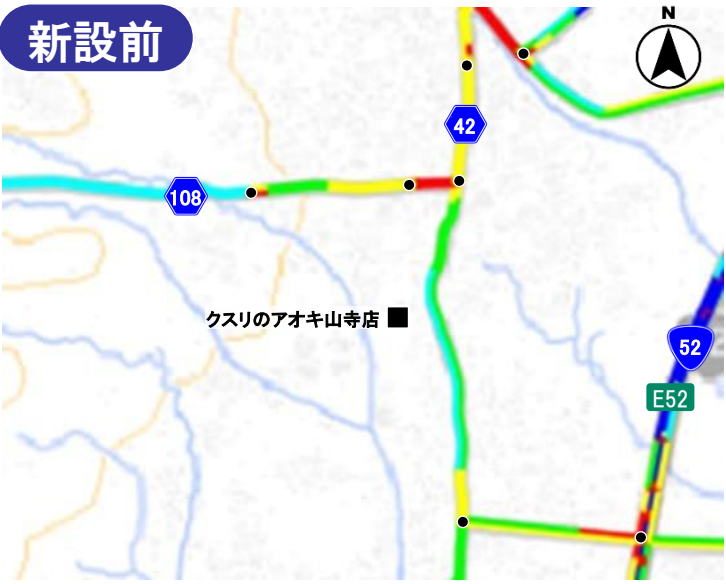
路線名	店舗名	開店日	店舗面積
(主) 韮崎南アルプス富士川線	クスリのアオキ山寺店	令和5年8月30日	1,329m ²



■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



データ)ETG2.0プローブデータ(R4.1~12) 【出典】:国土地理院地図



データ)ETG2.0プローブデータ(R6.1~12) 【出典】:国土地理院地図



撮影:令和7年6月

4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

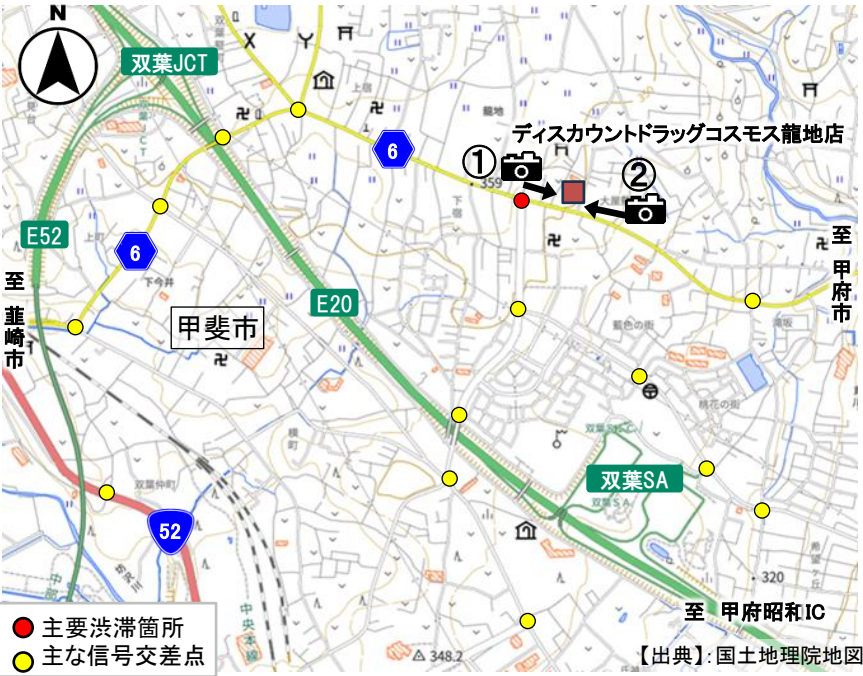
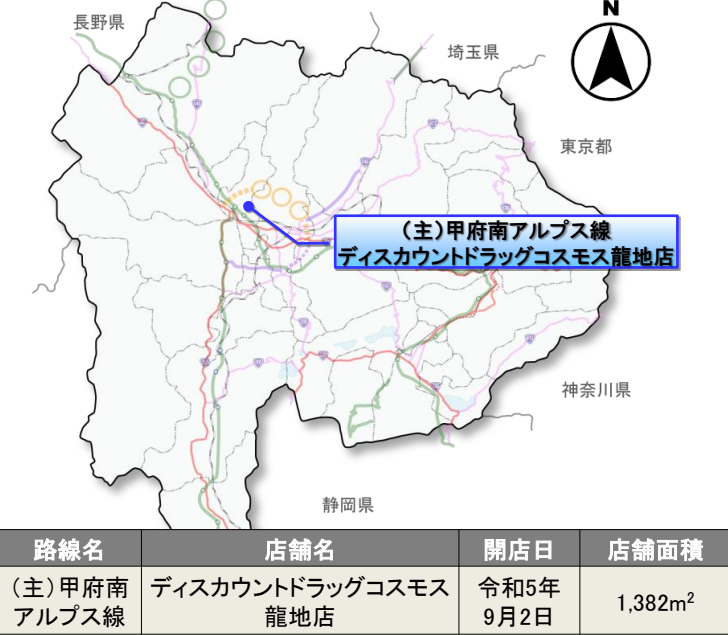
4-3 主要渋滞箇所追加の検討

(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

⑤(主)甲府南アルプス線 ディスカウントドラッグコスモス龍地店(甲斐市)

- 令和5年9月に(主)甲府南アルプス線沿線にドラックストア(店舗面積1,382m²)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



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



データ)ETG2.0プローブデータ(R4.1~12) 【出典】: 国土地理院地図



データ)ETG2.0プローブデータ(R6.1~12) 【出典】: 国土地理院地図



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

⑥ 甲斐市道(旧甲州街道) クスリのアオキ竜王新町店(甲斐市)

- 令和5年10月に甲斐市道(旧甲州街道)沿線にドラッグストア(店舗面積1,232m²)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



路線名	店舗名	開店日	店舗面積
甲斐市道(旧甲州街道)	クスリのアオキ竜王新町店	令和5年10月25日	1,232m ²



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)

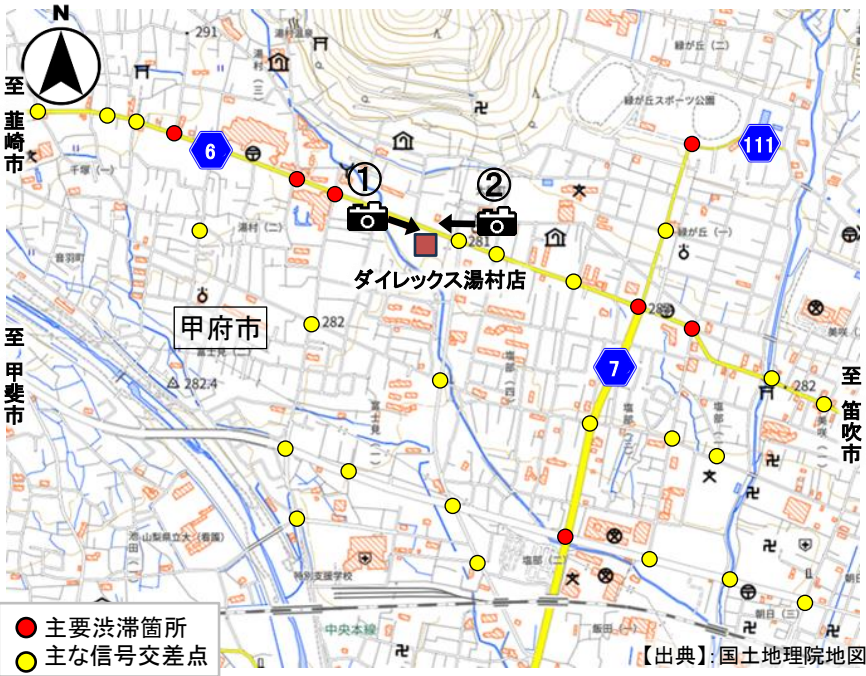
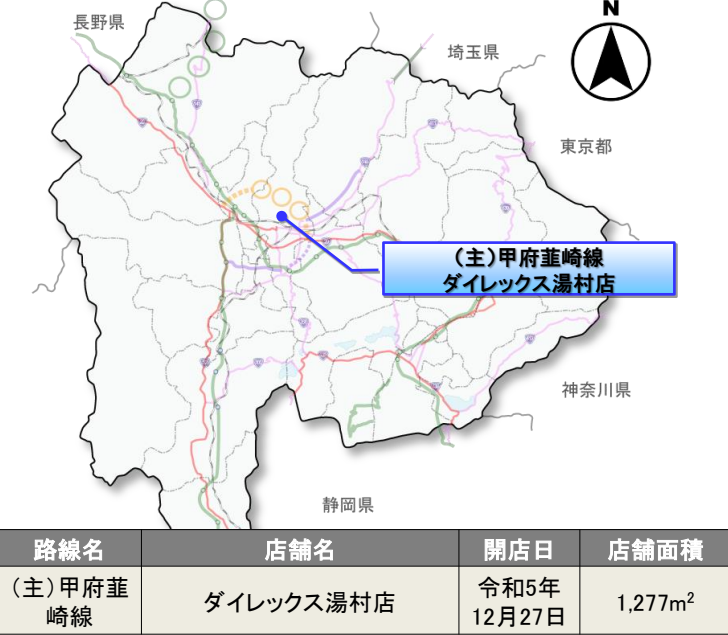
4-3 主要渋滞箇所追加の検討

(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

⑦(主)甲府^{こう}市^ふ 韮崎^{にら}線^{さき} ダイレックス湯村店(甲府市)

- 令和5年12月に(主)甲府^{こう}市^ふ 韮崎^{にら}線^{さき}沿線にディスカウントストア(店舗面積1,277m²)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。

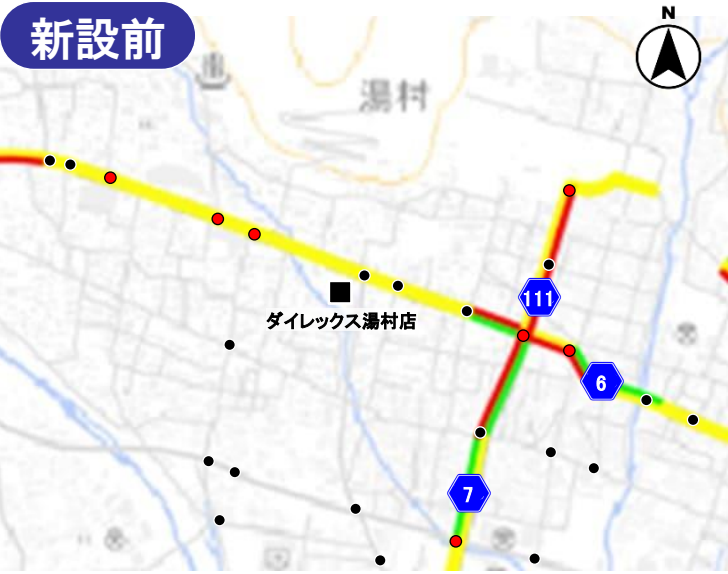
位置図



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



データ)ETC2.0プローブデータ(R4.1～12) 【出典】: 国土地理院地図



データ)ETC2.0プローブデータ(R6.1～12) 【出典】: 国土地理院地図



4. 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)

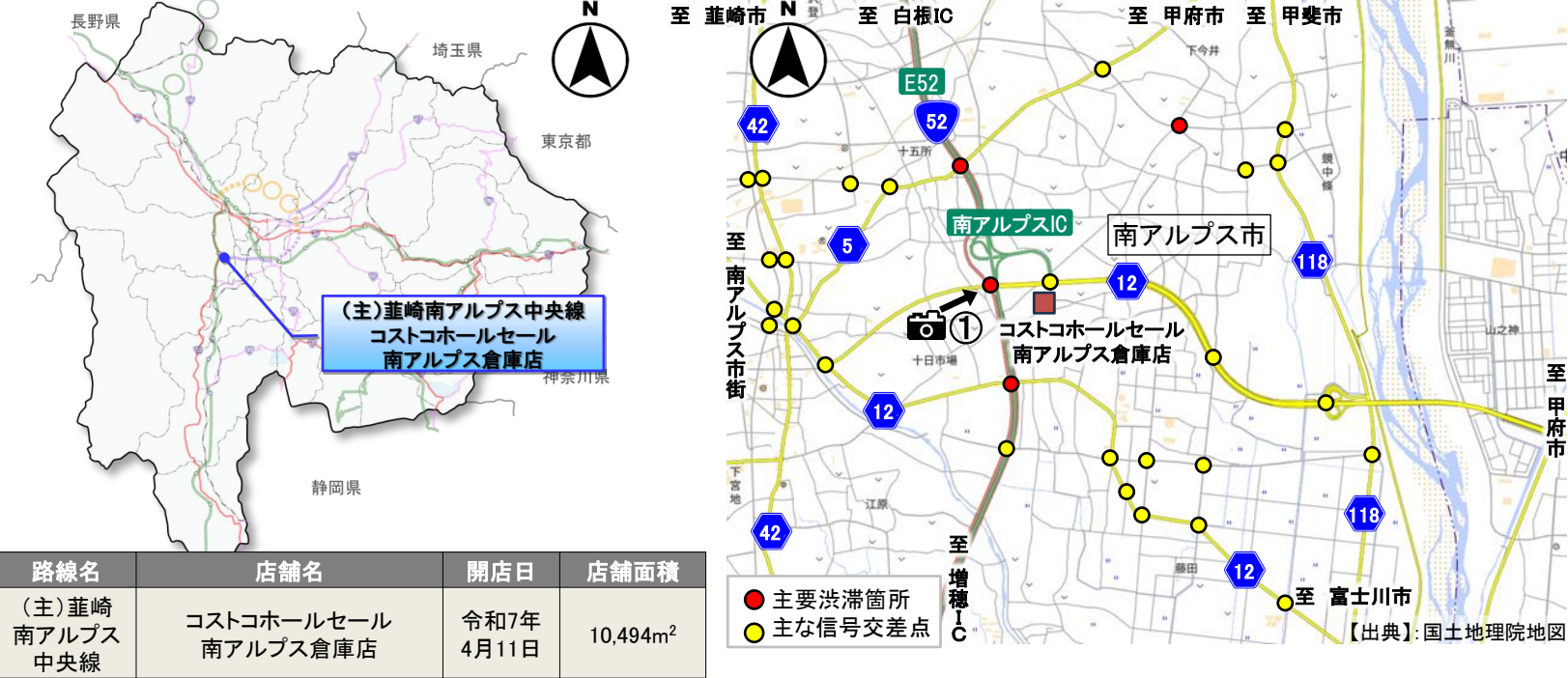
4-3 主要渋滞箇所追加の検討

(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

【参考】(主) ^{にら さき みなみ} 韮崎南アルプス中央線 コストコホールセール南アルプス倉庫店(南アルプス市)

- 令和7年4月に(主) ^{にら さき みなみ} 韮崎南アルプス中央線沿線に大規模小売店舗(店舗面積10,494m²)が新規開店。
- 今回、開業直後のデータ分析(速報)を実施。周辺に速度低下がみられることから、交通状況を引き続き注視する。

■位置図



■新設店舗周辺の交通状況



【出典】: 南アルプスIC西交差点ライブカメラ

■指標3 休日昼間12時間平均速度



データETG2.0プローブデータ(R6.4)

【出典】: 国土地理院地図

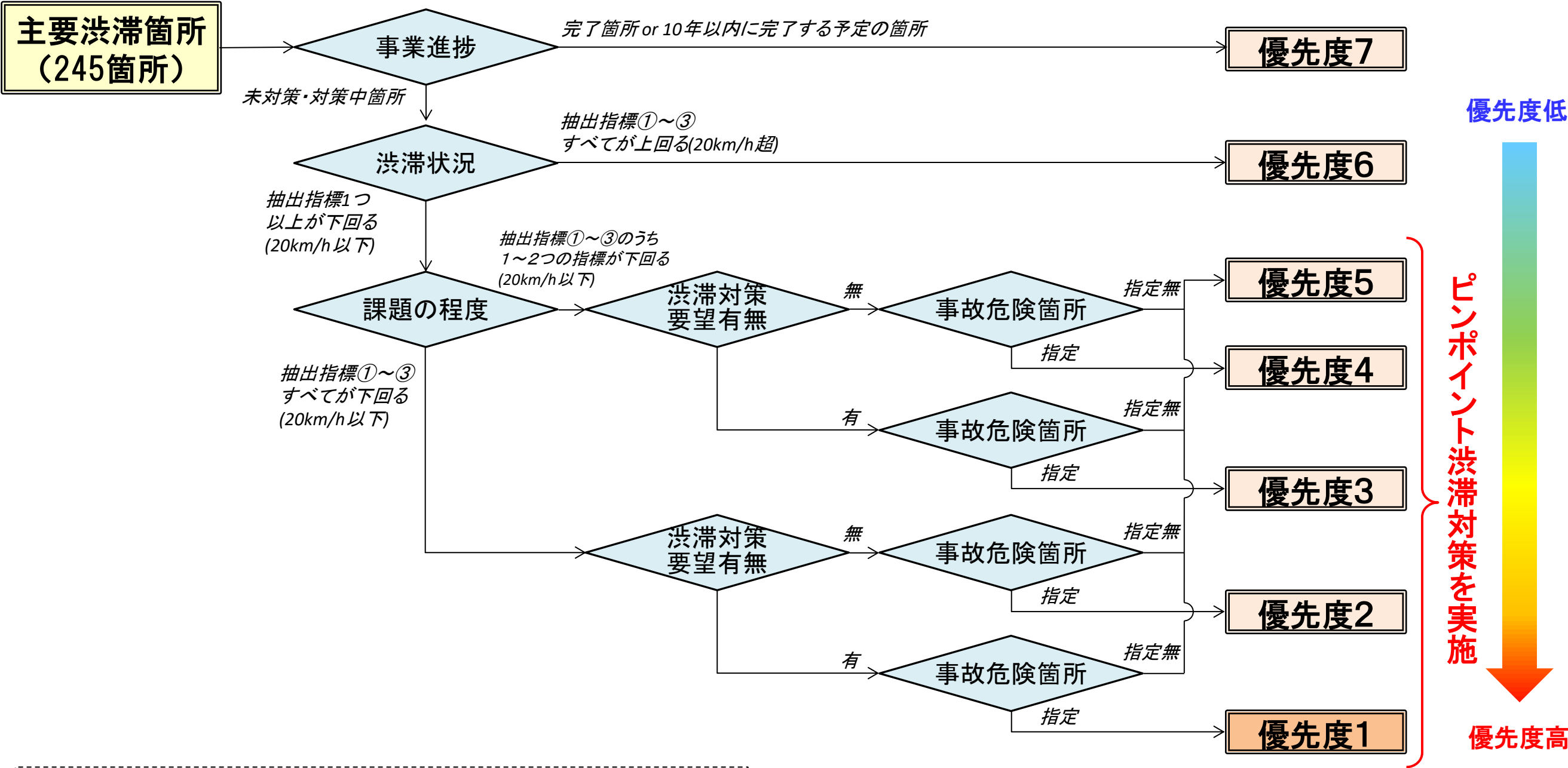


データETG2.0プローブデータ(R7.4.11~4.30)(速報値) 【出典】: 国土地理院地図

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)	9(9)	15(15)
R1年度 検討	R2年度 検討	R3年度 検討	R4年度 検討	R5年度 検討	R6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

- 令和元年度より、優先度1～4の19箇所、優先度5の1箇所の計20箇所を先行して検討開始。
- 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毎年9～10箇所を検討中。
- 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

【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。

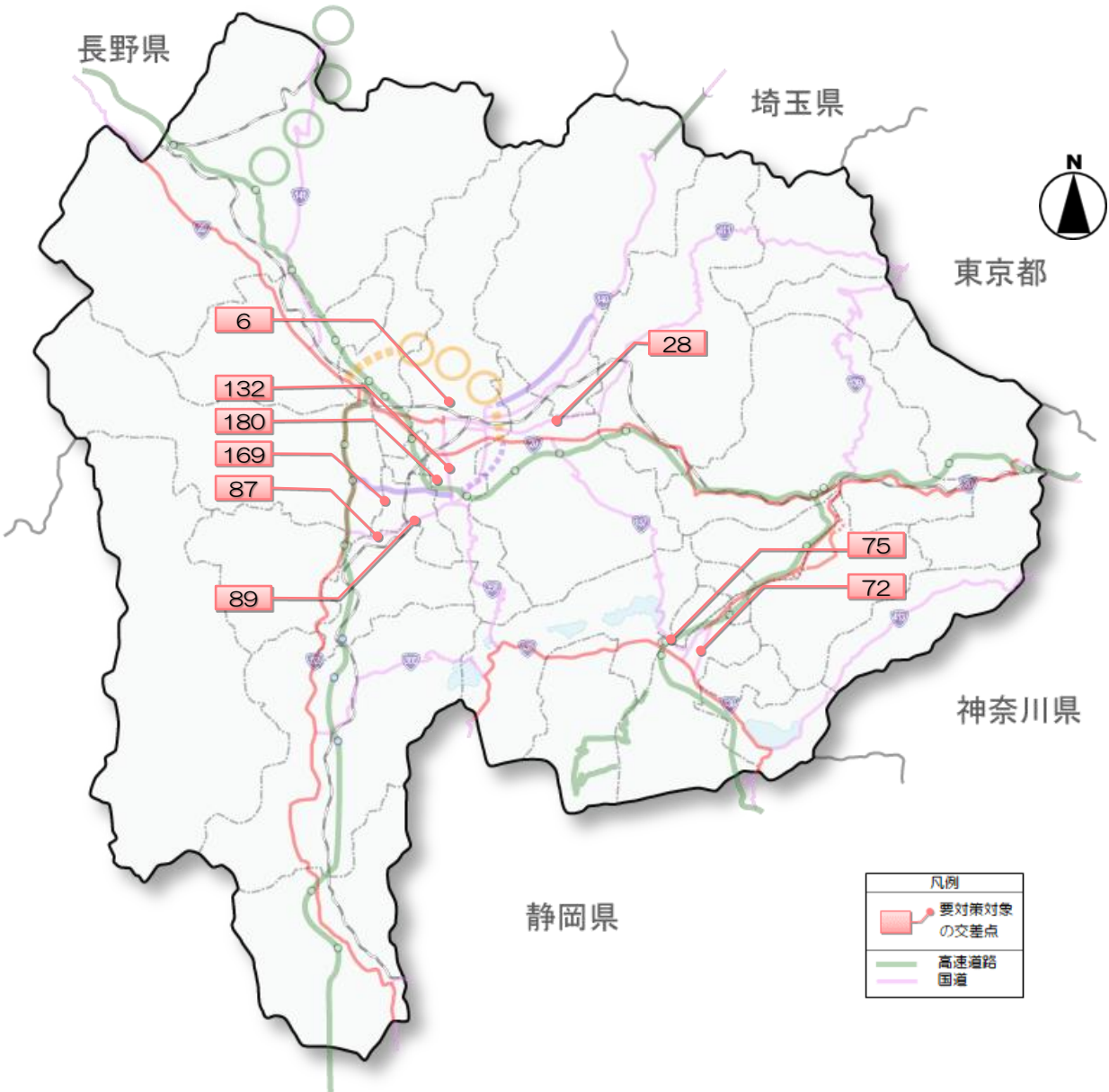
5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度（令和7年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所

○本年度（令和7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
180	おおさとまち （仮称）大里町1 [大里保育園入口]	山梨県	甲府市	2つの流入方向のうち1方向で先詰まり による渋滞が発生している状況
89	あさり （仮称）浅利		中央市	3つの流入方向のうち1方向で先詰まり による渋滞が発生している状況
87	さんぐんばしきた 三郡橋北		南アルプス市	全3方向で渋滞が発生している状況
6	たけだ 武田		甲府市	全4方向で渋滞が発生している状況
72	ちややまち ひがし お茶屋町東		富士吉田市	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
75	あらくら 新倉		富士吉田市	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
28	いさわおんせんきょうひがしいりぐち 石和温泉郷東入口		笛吹市	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
169	あさはらばしひがしづめ 浅原橋東詰		中央市	全3方向で渋滞が発生している状況
132	おおさとまち （仮称）大里町2		甲府市	3つの流入方向のうち2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7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 (仮称) 大里町1 (大里保育園入口) (甲府市)

- (仮称) 大里町1交差点は、(主) 甲府中央右左口線と市道に位置している。
- 主にA方向に渋滞が発生している。
- 万才橋西交差点を起点とする先詰まりにより、渋滞が発生していると考えられる。

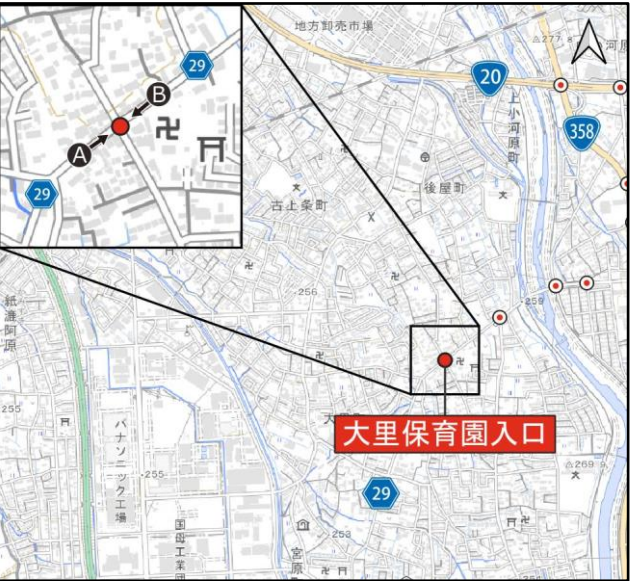
位置図



渋滞発生状況

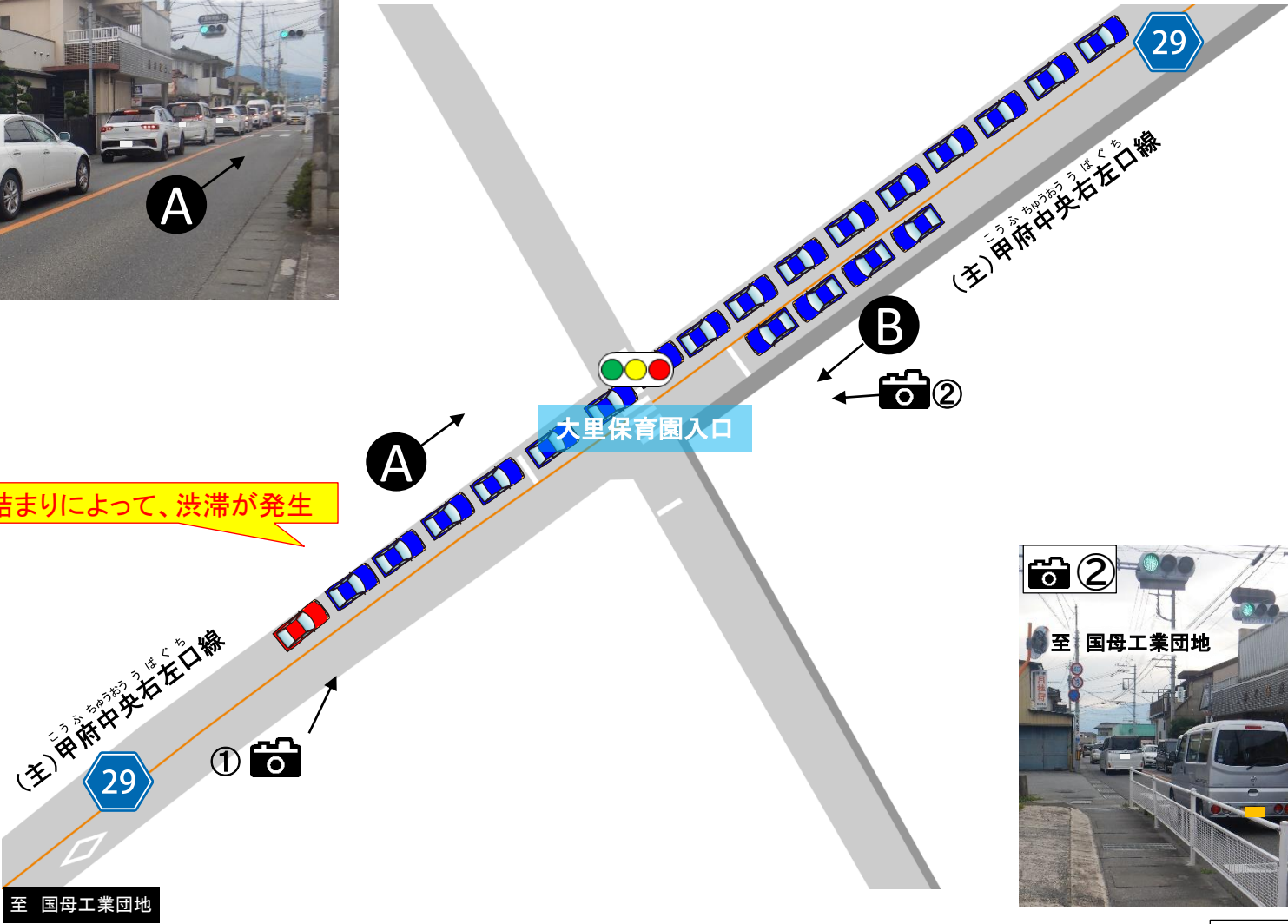


広域図



【出典】国土地理院地図

先詰まりによって、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7年度）のピンポイント渋滞対策の検討箇所 (2) 国道140号（仮称）浅利（中央市）

- 浅利交差点は、国道140号と市道に位置している。
- 主にA方向に渋滞が発生している。
- 豊積橋南交差点を起点とする先詰まりにより、渋滞が発生していると考えられる。

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

46

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

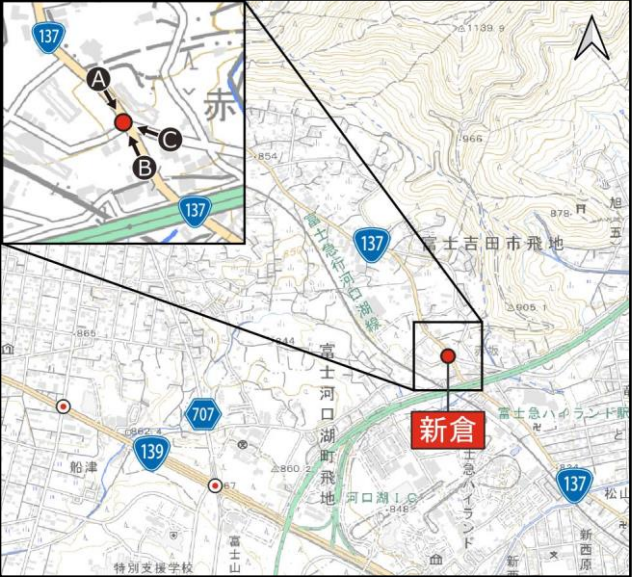
5-4 本年度(令和7年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所 (6) 国道139号 新倉(富士吉田市)

- 新倉交差点は、国道137号と市道に位置している。
- 主にB方向に渋滞が発生している。
- 右折車による後続直進車の進行阻害や、上り坂に起因する発進遅れによって渋滞が発生していると考えられる。

位置図

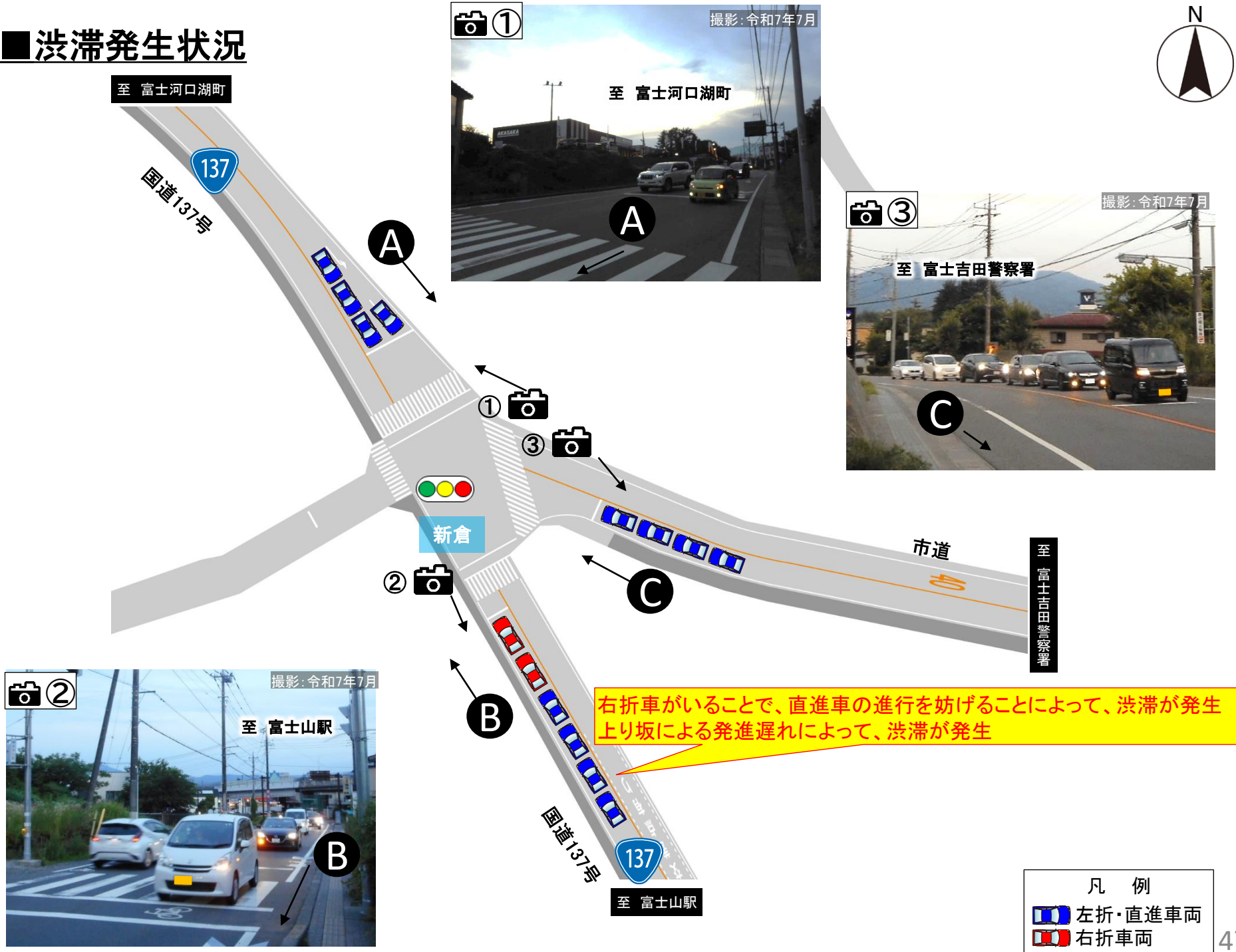


広域図



【出典】国土地理院地図

渋滞発生状況



5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度(令和7年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所 (7) 国道411号 石和温泉郷東入口(笛吹市)

- 石和温泉郷東入口交差点は、国道411号と(一)一宮山梨線に位置している。
- 主にC方向に渋滞が発生している。
- 右折車がいることで直進車の進行を妨げる事象によるものと考えられる。

位置図



渋滞発生状況



広域図



右折車がいることで、直進車の進行を妨げることによって、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7年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所

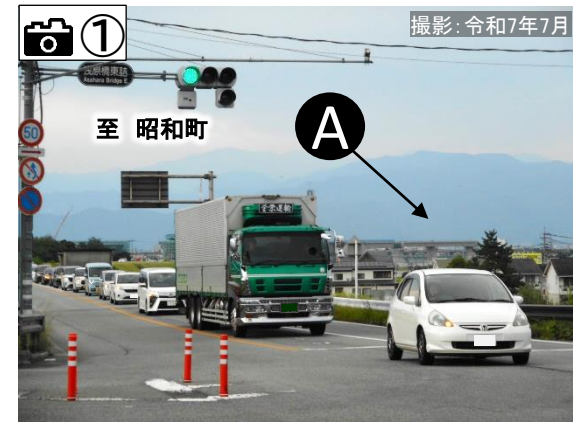
(8)(主)甲府市川三郷線 浅原橋東詰(中央市)

- 浅原橋東詰交差点は、(主)甲府市川三郷線と(主)韮崎南アルプス中央線に位置している。
- 通勤時間帯は、渋滞が発生することがある。
- 交通量が多いことにより、渋滞が発生していると考えられる。また、A方向では、右折車両の溢流により、後続直進車両の進行阻害も発生している。

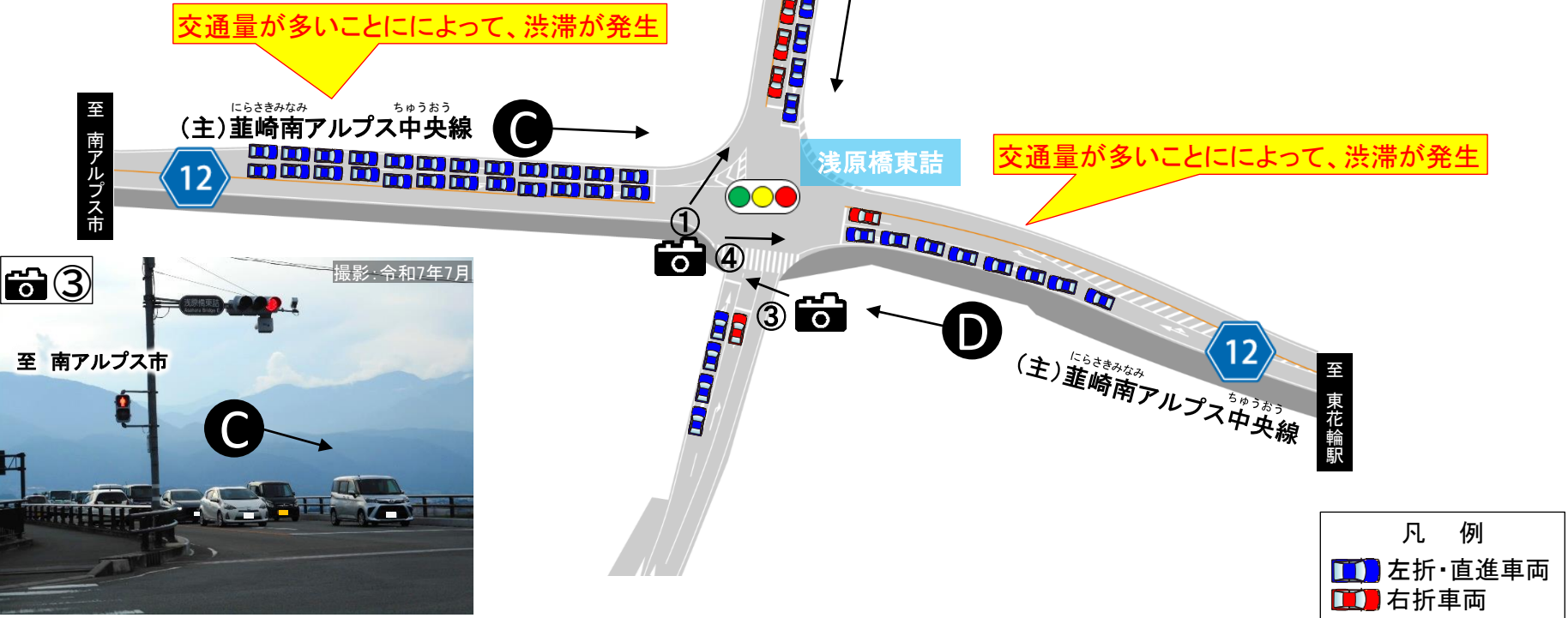
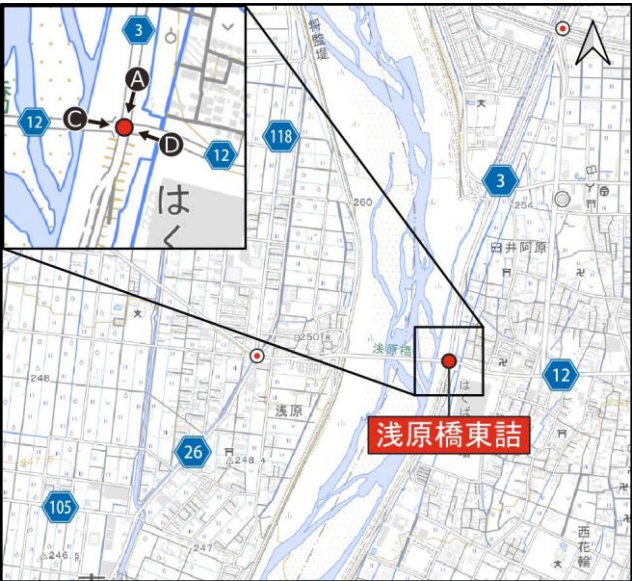
位置図



渋滞発生状況



広域図



【出典】国土地理院地図

5. ピンポイント渋滞対策の検討状況

5-4 本年度(令和7年度)のピンポイント渋滞対策の検討箇所 (9) (主) 甲府中央右左口線 (仮称) 大里町2 (甲府市)

- (仮称) 大里町2交差点は、(主) 甲府中央右左口線と市道に位置している。
- 主にA・B方向に渋滞が発生している。
- 隣接交差点を起点とする先詰まりにより、渋滞が発生していると考えられる。

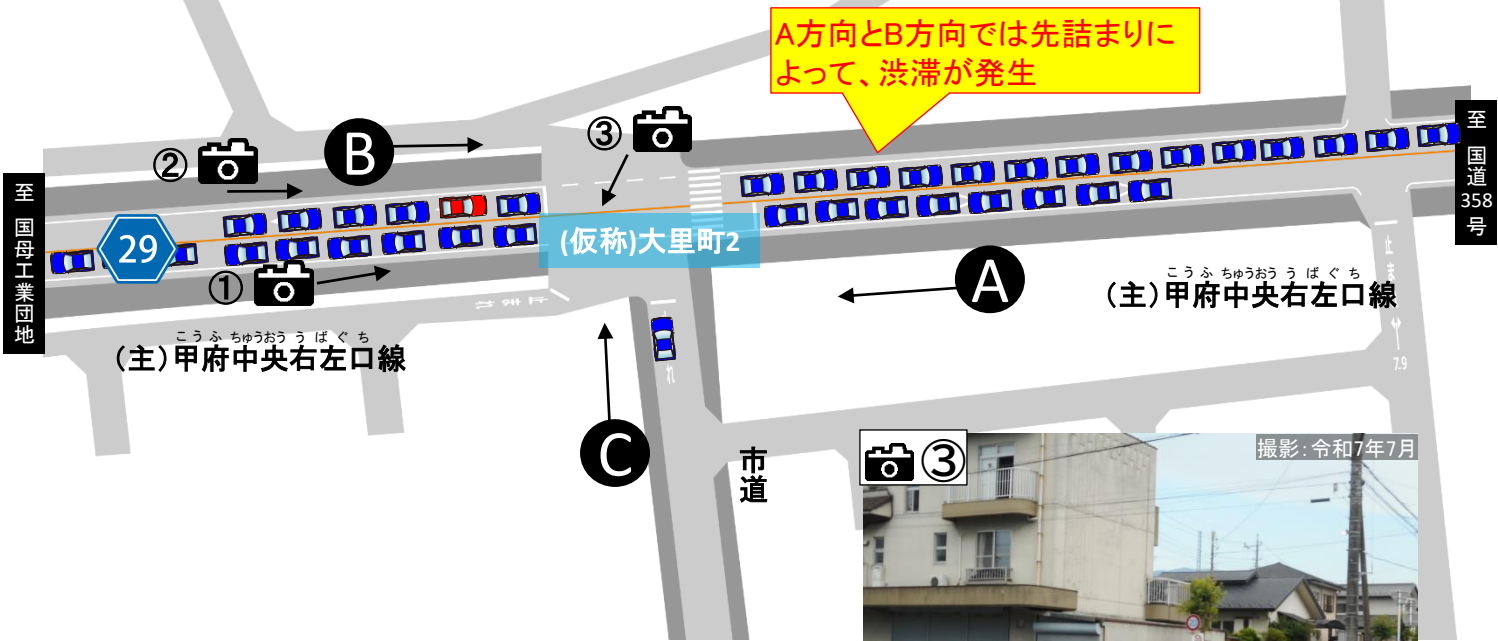
位置図



広域図



渋滞発生状況



- 凡 例
- 左折・直進車両
 - 右折車両

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

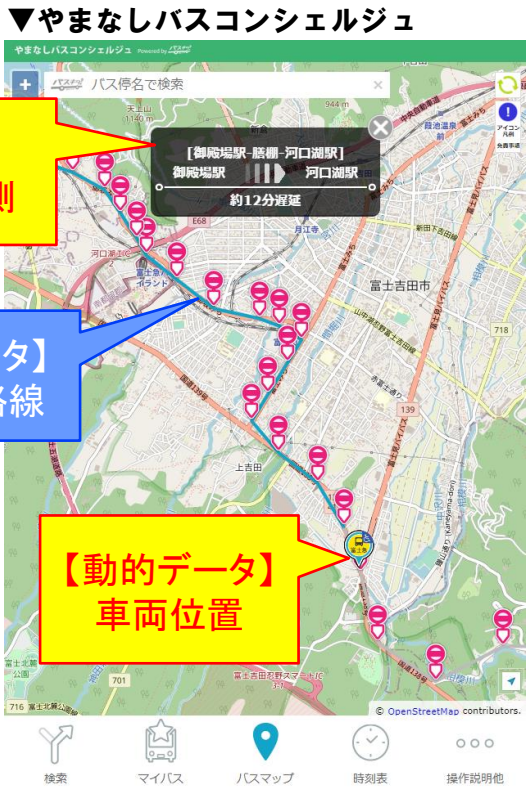
国土交通省「バス情報の静的・動的データ利活用検討会」標準フォーマット



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)

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



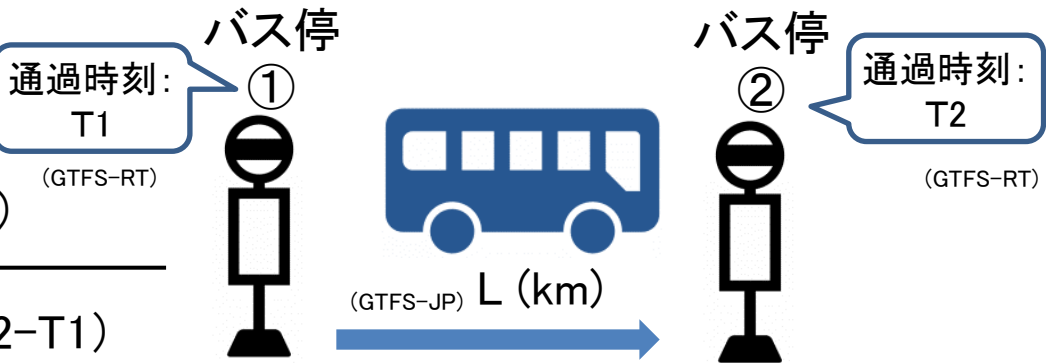
2. データの活用方法

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



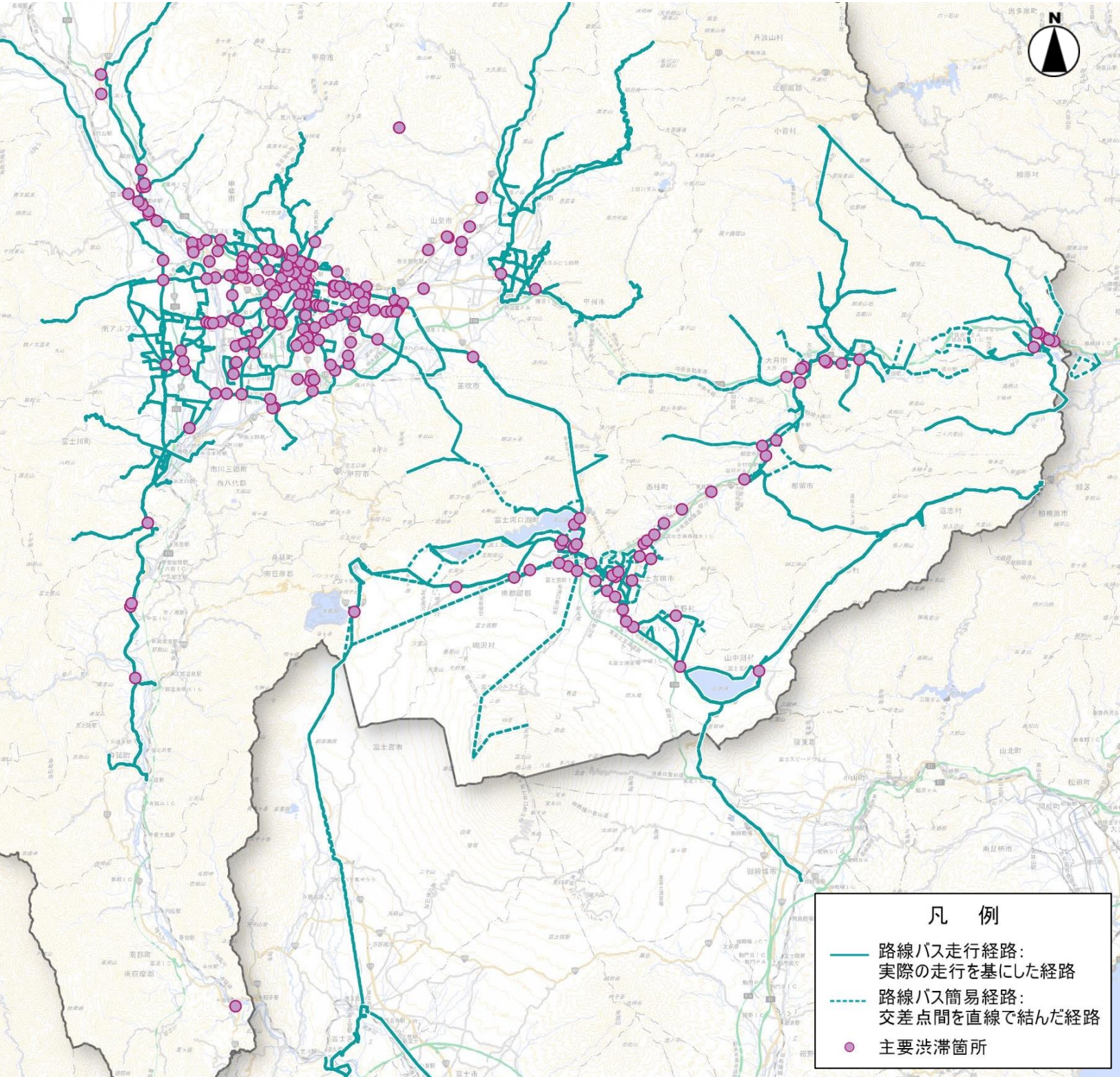
事業完了路線の並行区間で、バス路線が存在、効果検証が可能な路線を選定して、分析を検討。

6. バスデータの活用方法の検討

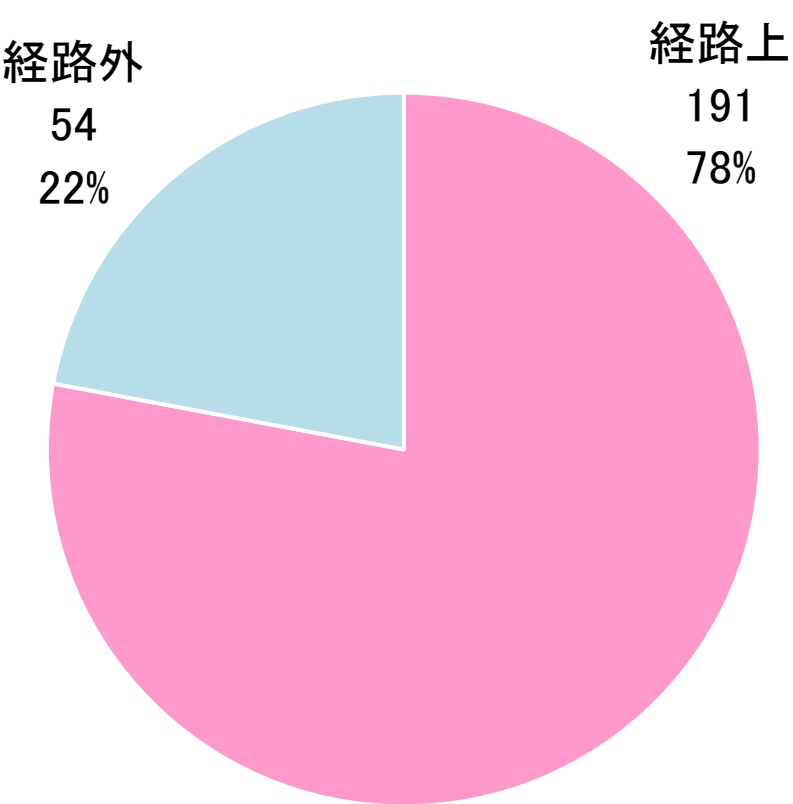
6-3 バスデータの取得状況

○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

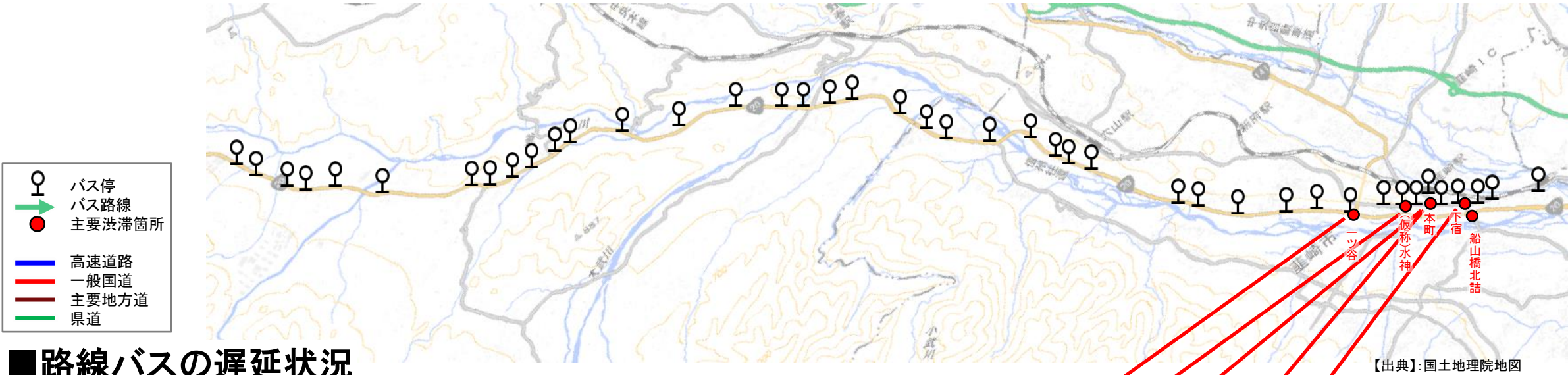


6. バスデータの活用方法の検討

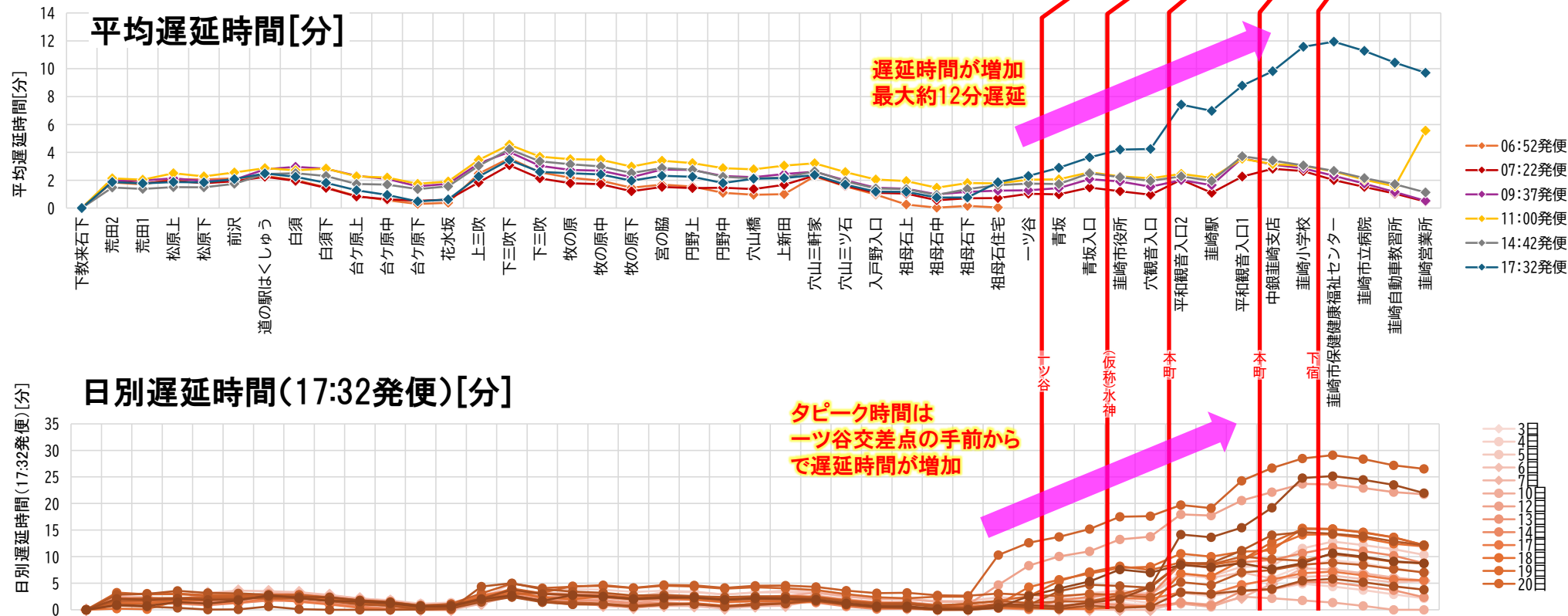
6-4 バスデータの活用(バス運行の定時性の活用)

- 山梨交通の路線バス(下教来石下⇒^{しも きょうらいしも} 韮崎営業所)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



■路線バスの遅延状況



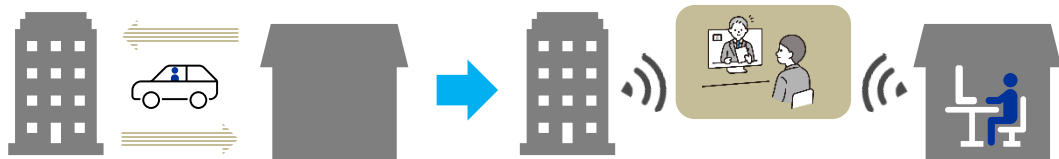
7. TDM施策に関する検討

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。

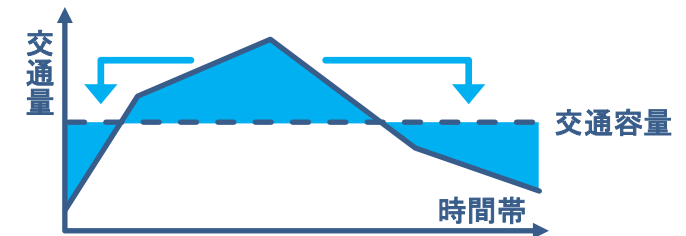
移動発生源の調整

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。



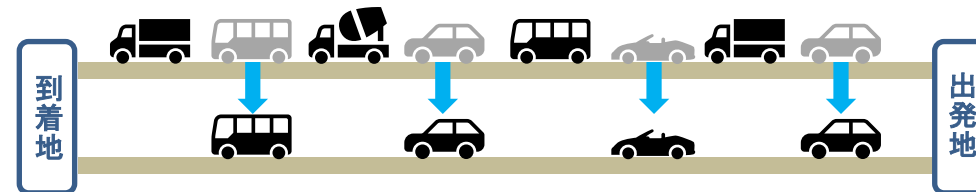
移動時間の分散化

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。



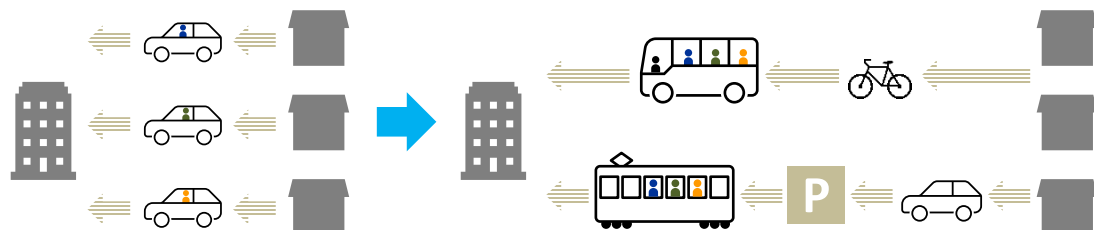
移動経路の変更

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。



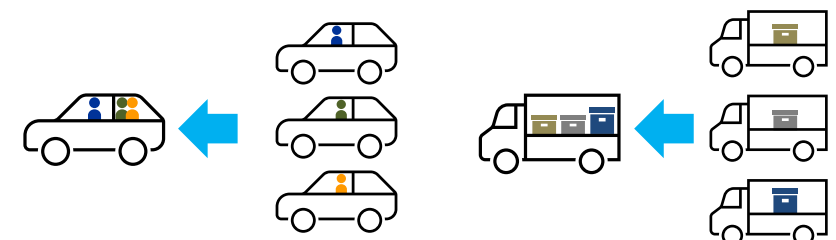
交通手段の変更

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。

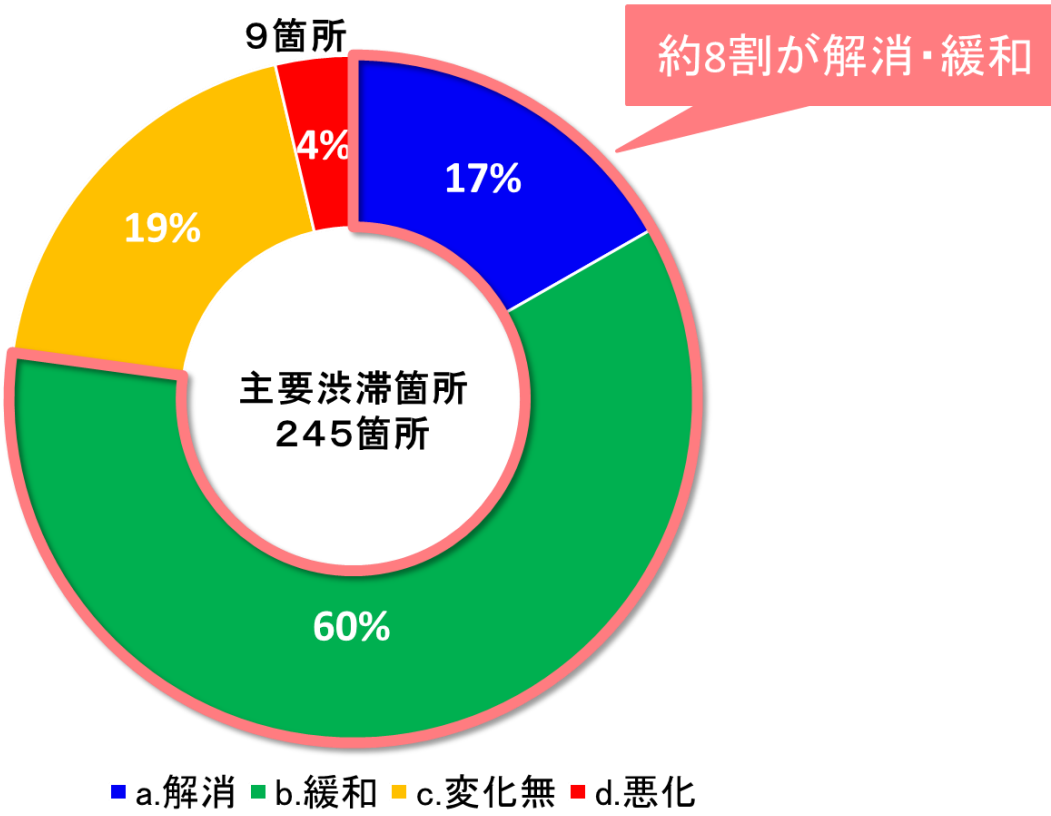


7. TDM施策に関する検討

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

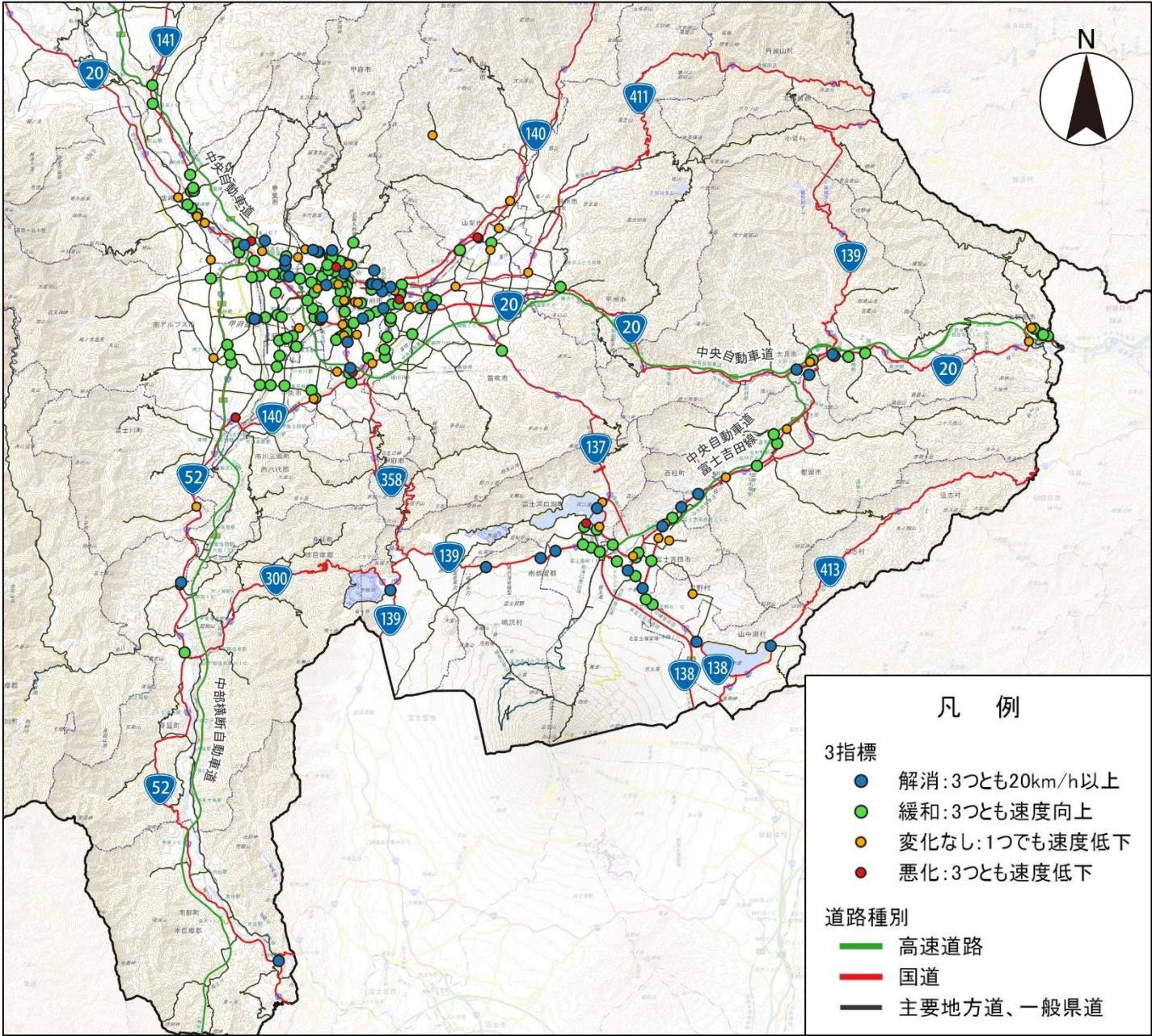


a. 解消	3指標※1全てで速度が20km/hを上回った箇所
b. 緩和	解消を除き、3指標全てで速度向上した箇所
c. 変化無	悪化を除き、1指標でも速度低下した箇所
d. 悪化	3指標全てで速度低下した箇所

【※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

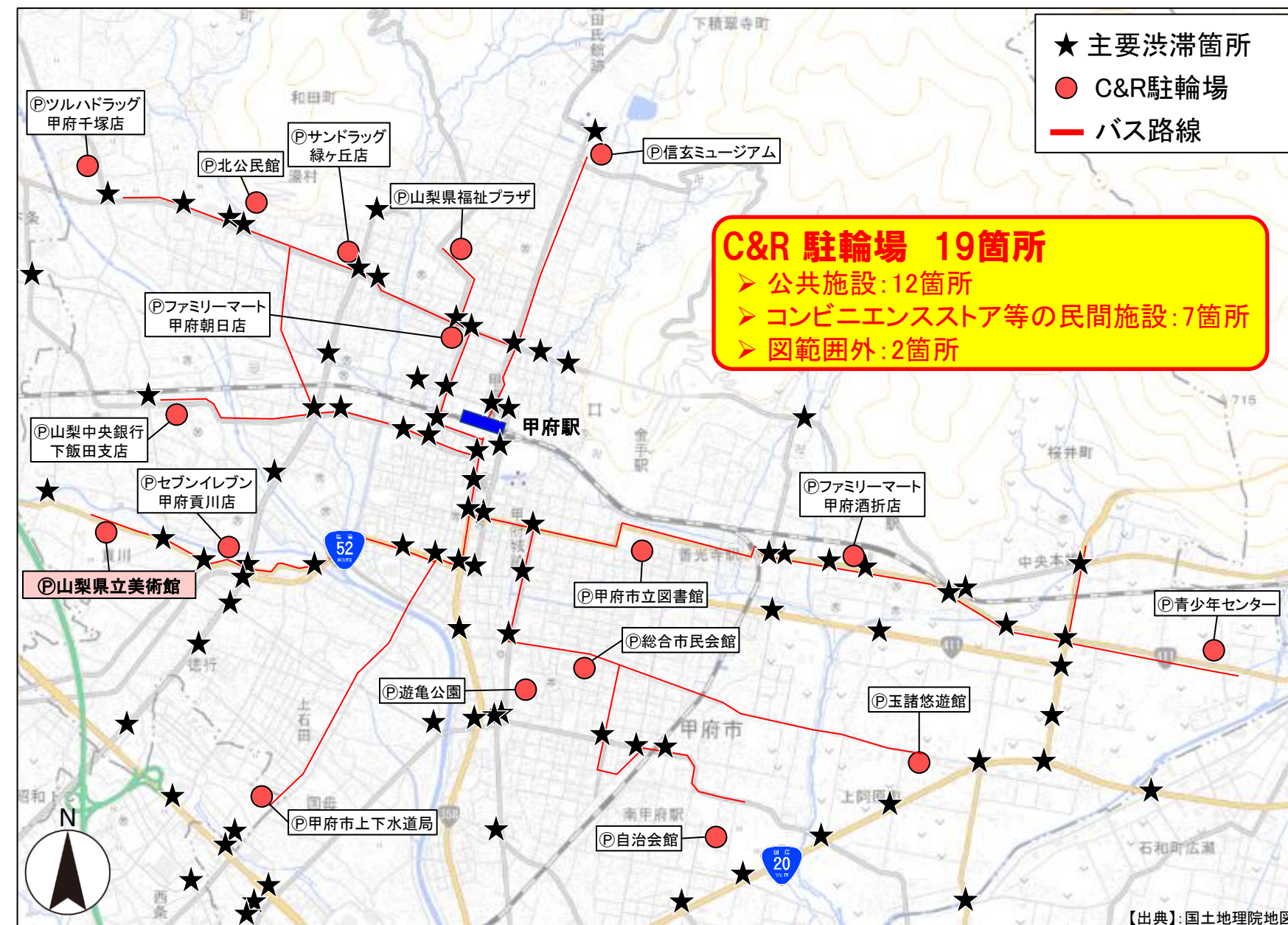
7-3 山梨県内におけるTDM施策の取組み

- 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。

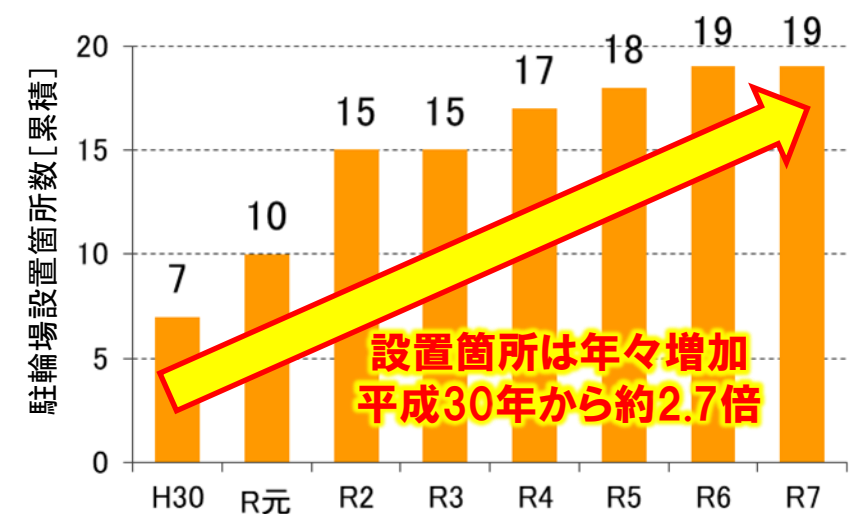
■甲府市のサイクル・アンド・ライドの取組み

甲府市交通政策課に確認済み

○実施箇所



○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



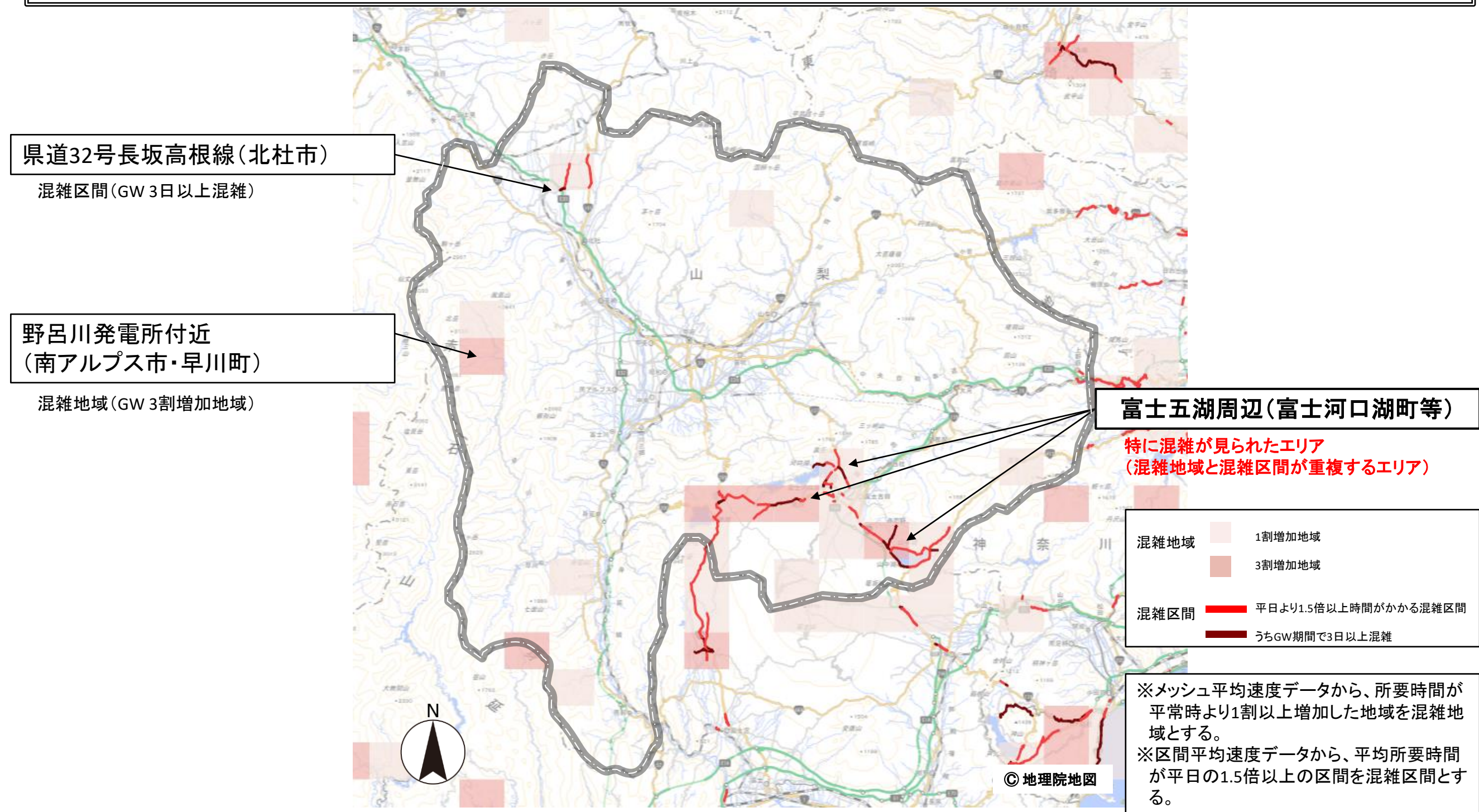
※令和7年8月時点

7. TDM施策に関する検討

7-4 観光地における渋滞状況(令和7年度ゴールデンウィークの交通状況)

○令和7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(5/16)。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



7. TDM施策に関する検討

7-4 観光地における渋滞状況(富士五湖エリアにおける取組み・課題)

- 富士五湖周辺の観光地渋滞に関して、地域の実情把握に資するアンケート調査を実施。
- 観光地渋滞対策として駐車場の確保や交通誘導員の配置を実施。更なる対策実施にあたっては、予算や人手の不足や、団体旅行から個人旅行に変容したことによる車両削減の困難さが課題。
- 引き続き、観光地の渋滞対策に関する情報収集を進め、対応を検討する。

アンケートの概要

- 【実施時期】令和7年3月
- 【対象】富士吉田市・富士河口湖町の担当部局、富士河口湖町観光連盟
- 【設問】観光地渋滞の課題エリアや渋滞状況、観光地渋滞に対して取組まれている対策、観光地渋滞に対する住民や道路利用者からの意見・要望等、観光地の渋滞対策の実現可能性

	富士河口湖町	富士吉田市	富士河口湖町観光連盟
課題箇所・渋滞状況	・ 河口湖駅前通りは慢性的に混雑 ・ 自転車や電動キックボードが混雑に拍車 ・ 大石公園へのアクセス道路(県道21号)は観光期に渋滞	・ 駐車場の不足による渋滞 ・ 駐車場周辺の道路が狭く、アクセスに支障	・ レンタカーが増え、渋滞や事故が増加
地域での取組み	・ イベント期間中の臨時駐車場確保と交通誘導員配備 ・ 多言語による注意喚起看板	・ 駐車場の整備、駐車場有料化 ・ 交通誘導員の配置 ・ オーバーツーリズム部会として横断的な対策を検討	・ 特になし
住民や道路利用者からの要望	・ 乱横断や危険運転、平日の渋滞悪化に対する声	・ 警備員の増員 ・ 一方通行の設定や車両進入禁止区間の設定 ・ 渡河部の道路拡幅	・ 「観光地」のため、渋滞発生が当たり前になっているが、渋滞緩和の要望も多い
観光地渋滞対策の課題	・ 予算や人手の不足 ・ 個人旅行化による車両削減の困難さが課題。抜本的なハード整備が求められる	・ 警備員の増員は予算や人員不足により限りがある ・ 一方通行や進入禁止は地域との合意形成に時間を要する	・ 分からない

7. TDM施策に関する検討

＜参考＞オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光地域づくり 先駆事例

- 観光庁では、オーバーツーリズムの未然防止・抑止による持続可能な観光地域づくりに資する取組みを支援。
- 公共交通等の混雑対策や需要の分散に係る取組みも実施。
- 出典：観光庁 オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光地域づくり
先駆モデル地域型26地域 事例集 https://www.mlit.go.jp/kankochojirei_shien/overtourism.html

【道路交通渋滞対策】案内員の配置・情報看板の更新（神奈川県箱根町）

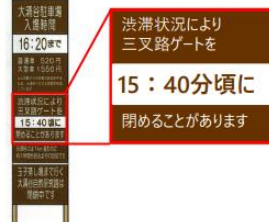
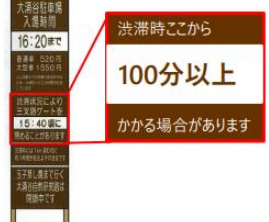
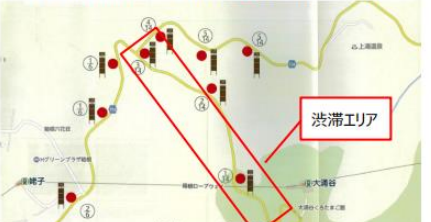
課題
大涌谷周辺の道路渋滞

取組み
大涌谷三叉路案内員配置/大涌谷渋滞情報看板の更新
・ 実施期間：令和6年11月16日（土）、17日（日）、23日（土）、24日（日）
・ 実施主体：箱根DMO

事業内容

大涌谷三叉路案内員配置
・ 11月の繁忙期（16日（土）、17日（日）、23日（土）、24日（日））をターゲットに、大涌谷三叉路周辺に案内員を配置。案内員は、車両のナンバー等を把握しつつ周辺駐車場のスタッフと連携し、どれだけ行動変容が起こったかの検証ができるよう情報収集も行う
・ 大涌谷三叉路案内スタッフ：
✓ 大涌谷園地までの所要時間案内（渋滞情報案内）
✓ 周辺駐車場（ロープウェイアクセス含む）案内
✓ 案内車両のナンバー（どこから来たか）チェック
・ 各駅駐車場案内スタッフ：
✓ 大涌谷三叉路案内時に配布したリーフレットの回収

実績：大涌谷三叉路誘導員配置


大涌谷渋滞情報看板の更新
・ 下記のとおり、渋滞情報の看板を更新
Before：ゲートの閉鎖時間を周知

After（実績）：駐車場への所要時間を注意喚起

看板設置位置図（全体図） ●設置場所：9ヶ所


【公共交通の混雑対策】路線バスのラゲージスペースの整備（神奈川県箱根町）

課題
・ 通路をキャリーケースがふさいでしまい乗降に時間を要する
・ 座席に荷物が置かれ、着座できない
・ キャリーケースが動いてしまい車内事故につながる

取組み
路線バスのラゲージスペースの整備
・ 実施期間：令和6年8月～令和7年2月
・ 実施主体：箱根登山バス株式会社

事業内容

■ 路線バスのラゲージスペースの整備
・ ラゲージスペースをバスに整備
【目的】
・ ①運転士がキャリーケースに対応する時間の削減による定時運行率の向上②乗車率の向上③車内事故の未然防止を図る

整備前


ラゲージスペース整備後


【観光客来訪時間の分散】まちなか夜間イベントの実施（埼玉県秩父市）

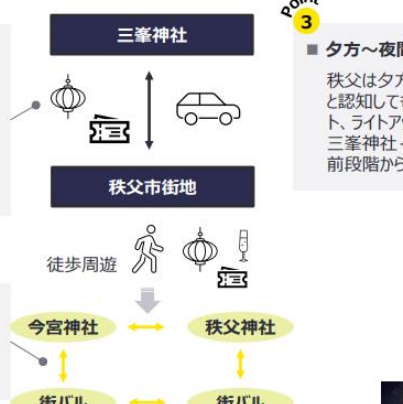
課題
市営三峰駐車場の長時間渋滞・時間帯の集中

取組み
まちなか夜間イベントの実施と観光行動のデータ分析
・ 実施期間：令和6年12月～令和7年2月
・ 実施主体：（一社）秩父地域おもてなし観光公社

事業内容

■ まちなか夜間イベントの実施
・ 秩父駅周辺にてライトアップイベントを実施。混雑する三峰神社からイベントの誘導の仕掛け、旅行前段階からの周知も併せて実施する

Point 1
■ 昼以外の時間帯への誘導／秩父市街地エリアとの連携の仕掛けを追加
・ 夕方移動へのインセンティブ
14時以降に駐車場に入った方は夜バチケットがもらえる
➢ 令和6年度、夜間のライトアップイベントとの導線を確立できるが検証

Point 2
■ マイカー抑制・分散化に資する「徒歩周遊」を促す仕掛けを追加
提灯持ちながらの夜の街歩き、街バルではしご酒の開催

スポット間もライトアップすることで、車ではなく徒歩での周遊を促すとともに、街歩きによる分散を図ることで、特定スポットの混雑を緩和

Point 3
■ 夕方～夜間観光へ誘導するための周知
秩父は夕方～夜が面白い、夕方以降が空いていると認知してもらえるよう、駐車場HP、混雑情報サイト、ライトアップイベントHPなど、多様なチャネルにて三峰神社+ライトアップイベントをセットにして旅行前段階からの周知を実施


【需要の抑制】マイカー規制・予約制シャトルバスの導入（山形県尾花沢市）

課題
・ 受入許容量を超える日帰り観光客の来訪⇒景観、環境美化の阻害
・ 観光客がマイカーで温泉街に侵入⇒交通支障

取組み
「パークアンドライド方式」と「来訪者の総量調整」の実証
・ 実施期間：令和6年12月23日～令和7年1月6日
・ 実施主体：尾花沢市

事業内容

①：「パークアンドライド方式」
・ マイカー規制：日帰り、かつマイカー等での来訪者は大正ろまん館に駐車し、シャトルバスに乗り換える（パークアンドライド）（午前9時～午後9時まで）

②：「来訪者の総量調整」の実証
・ 来訪者の総量調整：シャトルバスに乗り換える上限を設定し、時刻以降は予約制とする。（予約制シャトルバスは午後4時～午後8時まで）

■ 同時実施の取組
・ 高齢者等への配慮のため、シャトルタクシーも運行（予約制シャトルバスを運行する午後4時～午後8時までの時間帯に限り）
・ シャトルバス（タクシー）車内での観光案内を実施（市内の周遊観光につながる仕掛け。銀山温泉目当ての観光客の滞在時間延長と市街地への経済波及効果をねらう。）


【地点間距離】
旧上柳小学校
〒 約0.9km（平坦）
大正ろまん館
〒 約1.3km（平坦）
銀山荘
〒 約0.3km（急勾配）
観光案内所～しろがね橋
シャトルバス・タクシー乗降場
（駐車場、バス・タクシー乗降場）
大正ろまん館
（駐車場、バス・タクシー乗降場）
シャトルバス・タクシー乗降場
（車内で観光案内）
観光案内所（タクシー乗降場）
しろがね橋
銀山温泉

【背景・目的】
・ 銀山温泉について、特に冬季期間、受入許容量を超える日帰り観光客の来訪や、観光客のマイカー侵入による交通支障が問題となっている
・ 「P&R方式の実証」を実施し、マイカー規制の効果を検証する。併せて、「シャトルバス内で観光案内」、駐車場またはシャトルバスの利用上限を設けることによる「流入客数調整の実証」を実施する

8. 第31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。

- 令和7年度のピンポイント渋滞対策箇所(山梨県管理9箇所)の検討状況
- 主要渋滞箇所の追加・解除検討及びモニタリング結果による分析
- 令和8年度のピンポイント渋滞対策箇所(山梨県管理)の選定