

第二部 広域道路交通計画

道路交通の基本計画

1. 広域道路交通ネットワーク計画

方針1 活力あるやまなしの創造に向けたみちづくり

- 施策1 広域的な交流・連携を促進する高速交通基盤の構築・強化
- 施策2 拠点間を円滑に連絡し、地域産業の発展を支える道路輸送網の整備・強化
- 施策3 広域観光周遊ルート形成と観光拠点へのアクセス性向上

方針2 県民の安全と安心をまもるみちづくり

- 施策4 災害時においても確実に機能する強靱な広域道路ネットワークの確保

2. 交通・防災拠点計画

方針1 誰もが使いやすい交通拠点

- 施策1 交通結節点の整備・強化

方針2 災害時の避難や救援を支える防災拠点

- 施策2 防災活動拠点の整備・強化

3. ICT交通マネジメント計画

方針1 持続的な暮らしを支える交通マネジメント

- 施策1 交通モード間の情報接続の強化

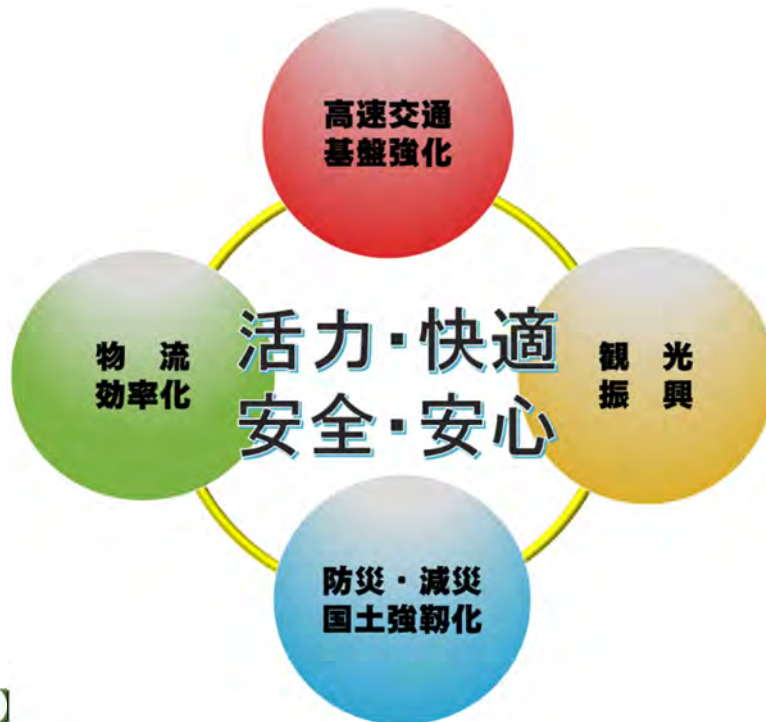
方針2 安全・安心な暮らしを支えるICT技術の活用

- 施策2 円滑なモビリティの確保に向けた、ICTやAIをフル活用した交通マネジメントの強化

1. 広域道路交通ネットワーク計画

【基本方針】

山梨県の広域道路交通ネットワーク計画は、下図に示す4つの視点に基づき検討します。



【路線の定義】

本県の広域道路ネットワークは国の定義する「高規格道路」、「一般広域道路」、「構想路線」に加え、「観光・防災広域道路」、「広域道路を補完する幹線道路」の5つの階層に区分します。

《路線の定義》

○高規格道路：

人流・物流の円滑化や活性化によって本県の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港、港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。また、地域の実情や将来像(概ね20～30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h以上の道路。全線にわたって交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

○一般広域道路：

広域道路うち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね 40km/h以上の道路。現道の特に課題が大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保を図る。

○構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない路線。

○観光・防災広域道路

上記以外で、主に観光周遊や防災上重要な路線

○広域道路を補完する幹線道路

上記以外で、広域道路ネットワークを補完し、一体的に機能する幹線道路。

■広域道路に求められる機能・役割

広域道路については、

- ①平常時・災害時を問わない安定的な輸送
- ②交通事故に対する安全性
- ③自動運転等の将来のモビリティへの備え

が求められ、高規格道路についてはより高い定時性が求められます。

方針1：活力あるやまなしの創造に向けたみちづくり

目的 物流機能の強化や販路拡大、リニア中央新幹線との連携による他圏域との交流を促すため、高速道路網やそれらを補完する幹線道路、ICへのアクセス道路等の整備促進に取り組み、物流の効率化や観光振興、拠点間の交流促進に資する道路ネットワークの機能強化を図ります。

施策1：広域的な交流・連携を促進する高速交通基盤の構築・強化

① 高速交通ネットワークの構築・強化

今後本格的な人口減少時代をむかえる中で、人や地域の交流・連携は、地域活性化にとって更に重要なものとなり、県内外の都市を核としたブロック都市圏同士を道路ネットワークで効率的に連絡することにより、都市圏同士の交流・連携を促進する必要があります。

また、リニア中央新幹線がもたらす大幅な時間距離の短縮効果を県内全域に効果的に波及させ、他圏域とのグローバルな対流を促進するためには、リニア山梨県駅とのアクセス性向上に資する道路整備が必要不可欠です。

【主な取り組み】

■自動車専用道路ネットワークのミッシングリンクの解消

・中部横断自動車道の(仮称)長坂 JCT—八千穂高原 IC 間、新山梨環状道路の整備推進

■暫定2車線区間における4車線化の促進

・中部横断自動車道、新山梨環状道路、西関東連絡道路、東富士五湖道路の暫定2車線区間の4車線化

■基軸となる道路の脆弱区間・線形不良区間の解消

・高規格道路の山間部等における線形不良区間・脆弱区間の解消

■高速道路の渋滞対策の促進

・中央自動車道小仏トンネル付近や相模湖IC付近などの渋滞対策の促進

■リニア山梨県駅のアクセス強化

・高速道路とリニア中央新幹線を直結するスマートICの整備推進
 ・リニア山梨県駅と県内各地を円滑に結ぶ高規格道路の整備推進



※調査中及び構想路線については、概ねのルートを図示しているものではない

図：山梨県の高規格道路ネットワーク

② 高速道路等の有効活用

高速道路の利便性を向上し、物流の効率化による地域経済の活性化を図るため、高速道路に接続するスマートICの整備や、ICへの円滑なアクセスに資する道路の整備を推進します。

【主な取り組み】

■スマートICの整備促進

・事業中のスマートICの整備促進
 ・新たなスマートICの整備・検討(関係市町村と連携し、検討)

■ICへのアクセス道路の整備推進

・県内の拠点と高速道路ICを結ぶアクセス道路の整備推進

方針1：活力あるやまなしの創造に向けたみちづくり

目的

地域経済の発展や県民生活を支える安定的な物流を確保するため、本県と他圏域を結ぶ道路輸送網の機能強化に取り組めます。

施策2：拠点間を円滑に連絡し、地域産業の発展を支える道路輸送網の整備・強化

① 県民の生活や産業経済活動を支える道路輸送網の機能強化

本県は内陸県であり、貨物輸送のほぼ全てがトラック輸送に依存していることから、港湾や空港、他圏域の拠点を結ぶ物流には、定時性、速達性、品質確保、輸送コストなどの観点から、高いサービス速度が確保できる安定した道路輸送網の整備が必要不可欠です。

このため、他圏域の拠点と本県の拠点を結ぶ物流上重要な道路の整備促進や機能強化に取り組めます。

【主な取り組み】

■ 県内の物流に資する道路の機能強化

- ・ 甲府都市圏の環状道路の整備推進
- ・ 甲府都市圏と富士北麓都市圏を結ぶ高規格道路の整備推進
- ・ スマートIC、ICアクセス道路の整備推進

■ 他都県を結ぶ道路輸送網の整備促進・強化

《東京・神奈川方面》

- ・ 大都市圏への安定的な物流を確保するための道路輸送網の強靱化

《静岡方面》

- ・ 貨物流動の多い静岡県中部・東部地域と、円滑で安定的な物流を確保するための道路の整備・検討

《長野方面》

- ・ 佐久・上田地域や日本海側地域、北関東方面への販路拡大に資する中部横断自動車道の整備促進やICアクセス道路の整備・検討

《埼玉方面》

- ・ 北関東方面への販路拡大に資する西関東連絡道路の整備推進



国際海上コンテナ車(40ft 背高)
写真：国土交通省 道路局
「重要物流道路制度における国際海上コンテナ車の運用について」



清水港 新興津コンテナターミナル
写真：国土交通省中部地方整備局
清水港湾事務所

http://www.pa.cbr.mlit.go.jp/file/200611_P-shimizu-port-container-the-time-needed-nvestigation.pdf



図 山梨県の物流強化路線

※拠点は、山梨県都市計画マスタープランの位置づけによる

調査中及び構想路線については、概ねのルートを図示しているものではない

方針1：活力あるやまなしの創造に向けたみちづくり

目的 県内各地に点在する観光地への誘客を図り、観光産業を活性化するため、県内外の主要観光地をつなぎ、周遊観光に資する道路の整備を推進します。

施策3：広域観光周遊ルート形成と観光拠点へのアクセス性向上

① 観光地へのアクセス路線の整備

観光地の魅力向上によるインバウンド観光の増加などの実現により、本県の社会経済活動がより活発化することが期待されます。本来の魅力ある観光地への誘客に向けて、高速道路ICや鉄道駅等から観光地へのアクセスや、県内外の主要な観光地間を快適に周遊する道路ネットワークの整備・強化に取り組みます。



図 観光ルートの改良イメージ



図 周遊観光に資するルートのイメージ

※調査・計画中路線については、概ねのルートを図示しているものではない

方針2：県民の安全と安心をまもるみちづくり

目的

災害時における迅速な避難救助や救援物資の輸送、拠点施設への確実なアクセスを可能とする道路ネットワークの整備を推進します。

施策4：災害時においても確実に機能する強靱な広域道路ネットワークの確保

① 災害時の避難や救援活動を支える道路整備

本県は厳しい自然条件や地理的条件下に置かれており、富士山噴火や南海トラフ地震、首都直下地震などの近い将来に起こり得る大規模災害のみならず、頻発する集中豪雨やローカルな災害の発生時にも安定的に人やモノの輸送を確保する必要があります。このため、広域避難や救援、迅速な復旧・復興を支える道路として、多重性・代替性(リダンダンシー)を備えた災害に強い道路ネットワークを構築する必要があります。また、社会経済活動が活発な拠点間の道路ネットワークについては、災害時においても連絡時間が遅れることによる社会的影響が大きいため、4車線化やダブルネットワークを構築するなど、より信頼性の高い道路ネットワークを構築する必要があります。

【主な取り組み】

■ 災害時にも確実に機能する広域的な道路ネットワークの構築・強化

- ・ 高規格道路のミッシングリンク解消
- ・ 安定した物流確保のための暫定2車線区間の4車線化
- ・ 多重性、代替性を備えた広域的な道路ネットワークの整備・機能強化

■ 緊急輸送道路ネットワークの機能強化

- ・ 脆弱区間の改築・バイパス整備
- ・ 法面防災対策
- ・ 道路施設の長寿命化、耐震化

写真 バイパス整備



写真 法面对策(落石)



写真 耐震補強工事(橋脚巻立て)



■ 広域道路ネットワーク計画図

	高規格道路	一般広域道路	観光・防災 広域道路	広域道路を補完する 幹線道路	構想路線
供用中					
事業中					
調査中					



※調査中及び構想路線については、概ねのルートを図示しているものではない

■ 広域道路ネットワークの構成路線と基本施策

No.	路線名	位置づけ	広域道路ネットワーク区間	基本施策			
				①	②	③	④
1	中央自動車道	高規格道路	全区間	●	●	●	●
2	中部横断自動車道		全区間	●	●	●	●
3	東富士五湖道路		全区間	●	●	●	●
4	西関東連絡道路		全区間	●	●	●	●
5	新山梨環状道路		全区間	●	●	●	●
6	甲府富士北麓連絡道路 (国道137号ほか)		全区間	●	●	●	●
7	国道20号	一般広域道路	全区間		●	●	●
8	国道52号		全区間		●	●	●
9	国道138号		静岡県境～上宿交差点		●	●	●
10	国道139号		静岡県境～大月橋東詰交差点		●	●	●
11	国道300号		国道52号分岐～国道139号分岐		●	●	●
12	国道411号ほか※ (都)和戸町竜王線		国道52号分岐～新山梨環状道路(仮称)和戸IC		●	●	●
13	国道358号		全区間		●	●	●
14	国道139号	観光・防災広域道路	国道20号分岐～東京都境			●	●
15	国道141号		国道20号分岐～長野県境			●	●
16	国道411号		国道140号分岐～東京都境			●	●
17	国道413号		国道138号分岐～神奈川県境			●	●
18	富士宮富沢連絡道路 (国道469号)	構想路線	県境～南部町(南部IC)		●	●	●
19	国道140号	広域道路を補完する 幹線道路	—			●	●
20	県道市川三郷富士川線		—			●	●
21	農道富士川大橋線		—			●	●
22	県道南アルプス公園線		—			●	●
23	県道甲斐早川線		—			●	●
24	県道甲府南アルプス線		—			●	●
25	県道今諏訪北村線		—			●	●
26	県道北杜富士見線		—			●	●
27	県道甲府笛吹線		—			●	●
28	県道白井甲州線		—			●	●
29	県道笛吹市川三郷線		—			●	●
30	県道塩山勝沼線		—			●	●
31	県道都留道志線		—			●	●
32	県道富士河口湖芦川線		—			●	●
33	県道河口湖精進線		—			●	●
34	県道上野原丹波山線		—			●	●
35	県道上野原あきる野線		—			●	●
36	県道山中湖忍野富士吉田線		—			●	●

※県道甲府山梨線、甲府市道相生本通り線、連雀本通り線、深町住宅北線等を含む。

■ 広域道路ネットワークの基本施策

次の施策に沿って、広域道路ネットワークの効率的な強化を行います。

①	広域的な交流・連携を促進する高速交通基盤の構築・強化： 県内外の拠点、都市を高速で結び、交流・連携を促進する。
②	拠点間を円滑に連絡し、地域産業の発展を支える道路輸送網の整備・強化： 効率的で安定的な物流を確保するための道路輸送網の機能強化を図る。
③	県内外の観光拠点を結び、円滑な周遊観光を実現するネットワークの整備・強化： 県内全域の主要観光地をつなぐ観光周遊ルートとなる道路の整備を推進する。
④	災害に強い安全・安心な道路ネットワークの確保： 激甚化する大規模自然災害に備え、救援活動や物資輸送を円滑かつ確実にを行うための多重性・代替性を備えた道路ネットワークの整備・強化に取り組む。

2. 交通・防災拠点計画

方針1：誰もが使いやすい交通拠点

目的 円滑な人の移動を確保するため、鉄道駅やバスターミナルにおいて、交通結節機能の強化を図ります。

施策1：交通結節点の整備・強化

① 公共交通の乗り換え機能の強化

市町村や交通事業者と連携し、公共交通の乗り換え機能の向上を図る取組として、駅前広場やパーク&ライド用駐車場を整備し、利用しやすい環境を整備します。

《パーク&ライド用駐車場の整備事例：小井川駅》



新山梨環状道路の桁下空間を利用したP&R駐車場

《駅前広場の整備事例：甲府駅南口駅前広場》



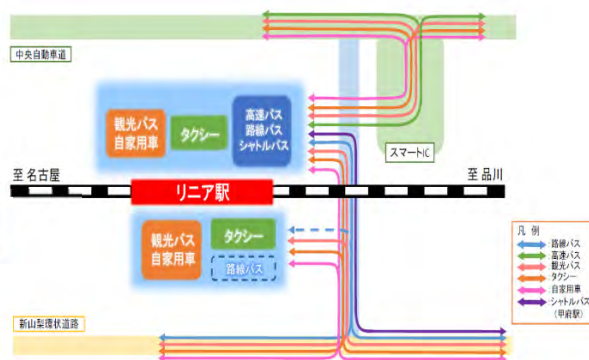
県外からの玄関口となる利便性の高い総合交通ターミナル

■リニア山梨県駅前エリアの交通結節機能の強化

本県の新たなゲートウェイとなるリニア山梨県駅へのアクセス性向上を図り、リニア中央新幹線の開業効果を県内各地に波及させるため、リニア山梨県駅に直結する(仮称)甲府中央スマートICや、パーク&ライド用駐車場の整備、リニア中央新幹線とその他交通モード間のスムーズな乗り継ぎを可能とする交通結節機能を整備します。



図 リニア山梨県駅周辺整備の概要(イメージ)



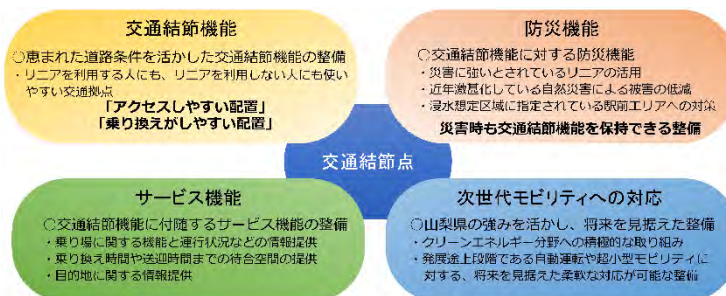
※小井川駅とのシヤトルバスのアクセスルート及び新山梨環状道路から南側駅前エリアへのアクセスルートは未定

図 リニア山梨県駅前エリア整備のイメージ

出典：リニア駅前エリア整備の在り方検討会議(2020年12月)

■リニア山梨県駅前エリアの整備の方向性

リニア山梨県駅前エリアは、恵まれた道路条件を活かした交通結節機能のほか、災害時にも交通結節機能を保持できる防災機能の強化、交通結節機能に付随する情報提供などのサービス機能、将来を見据えた次世代モビリティにも対応可能な整備を目指します。



② 高速道路や道の駅を活用した交通拠点の整備

高速道路のバスストップや SA、PA と連携したパーク＆ライド(P&R)用駐車場の整備、路線バスの接続や、カーシェアリングの活用など、地域の利便性を踏まえた高速バスの有効活用について検討します。

また、道の駅に路線バスやデマンドバスといった公共交通への乗り継ぎ機能を追加するなど、新たな交通拠点の形成を図り、地域バス停のリノベーションの推進を検討します。

■高速バスとの乗り継ぎのイメージ



○高速バスとの乗り継ぎ機能を強化し、通勤・通学や観光振興に有効活用

■道の駅の乗り継ぎ機能追加や自転車活用の推進



- バスロケーションシステムや乗り継ぎ等の情報提供
- デマンドタクシー等の予約システムの設置
- 待合スペースの確保などにより、持続可能な地域交通を確保

〈事例〉

自転車活用の推進への取組として、道の駅を利用したレンタサイクルやメンテナンスキットの貸し出しなど、サイクリストへの支援を実施



出典：国土交通省モーダルコネク特検討会 2017 年 3 月モーダルコネクの強化 バスを中心とした道路施策

道の駅 富士川

■道の駅を活用した賑わいの創出や地域活性化

地元食材の加工品開発による 6 次産業化
地元生産者らによる農産物直売所



賑わいの創出
地域の活性化

- ・道の駅のレストランで、地元伝統野菜でのメニュー開発や試食を通して地産地消を推進
- ・生産者自らが地元野菜や加工品などの商品を直売所の店頭で並べて販売



水掛菜の地産地消を目的としたメニュー開発



地元生産者らの商品があふれる農産物直売所
(いずれも道の駅つる)

方針2: 災害時の避難や支援を支える防災拠点

目的 大規模自然災害発生時の避難救援活動に対応するため、道の駅などの交通拠点のソフト・ハード両面からの防災機能強化を図ります。

施策2: 防災活動拠点の整備・強化

① 道の駅等の防災活動拠点機能の強化

南海トラフ巨大地震や富士山噴火などの大規模災害、頻発する風水害、雪害への備えとして、県内の道の駅などにおいて、ソフト・ハード両面の更なる防災機能の強化を行います。

■ 防災機能拡充事例：道の駅しらね

● 無料公衆無線 LAN(Wi-Fi)



非常時の通信環境を確保

● 防災備蓄倉庫



非常時に使用する資材等を保管

● 非常用水源



非常時の水源を確保

■ 防災拠点の機能強化

「山梨県大規模災害時における応援受入計画」では、南海トラフ地震や風水害等の災害発生時の活動拠点として、国道や高速道路沿いの公園の10箇所を防災活動拠点に指定しており、今後更なる防災機能強化を図ります。また、新たな防災活動拠点として、道の駅富士川の指定を目指します。

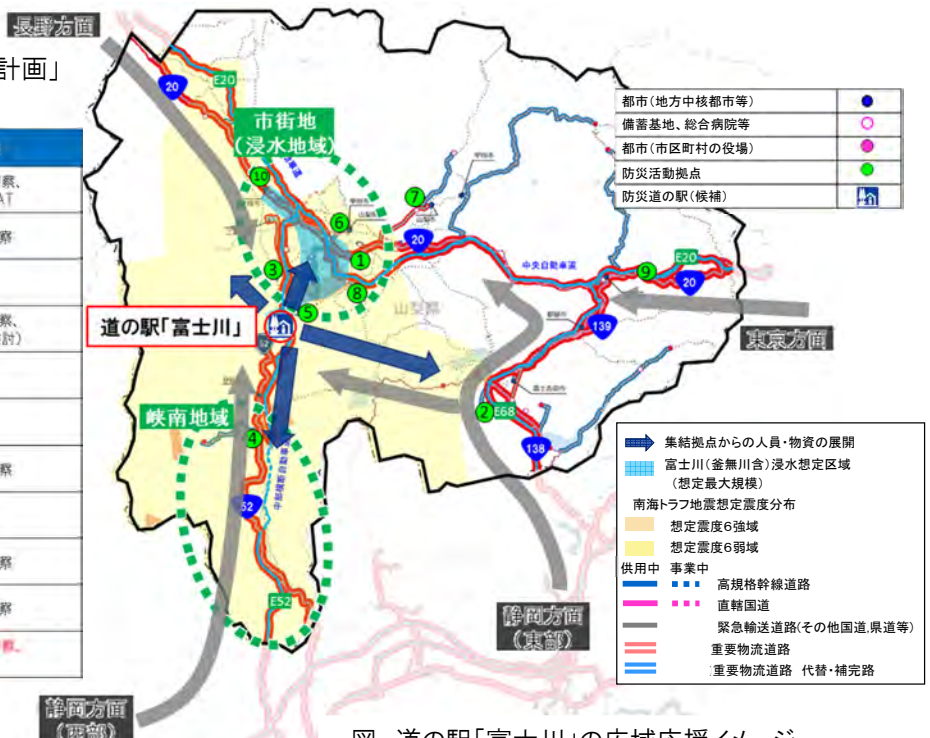
■ 道の駅 富士川

道の駅「富士川」は、静岡、長野、東京方面からの自衛隊や消防等の広域支援部隊の集結拠点であり、峡南地域への進出拠点や各防災活動拠点の指令拠点、また、被害状況に応じて各防災活動拠点と連携し、物資などの支援拠点でもあります。さらに、大規模水害時には、道の駅「富士川」と隣接する河川防災ステーションと一体とした水防・復旧活動拠点となります。

また、重要物流道路や代替・補完路との関係では、中部横断自動車道や国道52号などに接続しており、1方面のみのアクセスだけでなく、多くの方向からのアクセスが可能となっております。

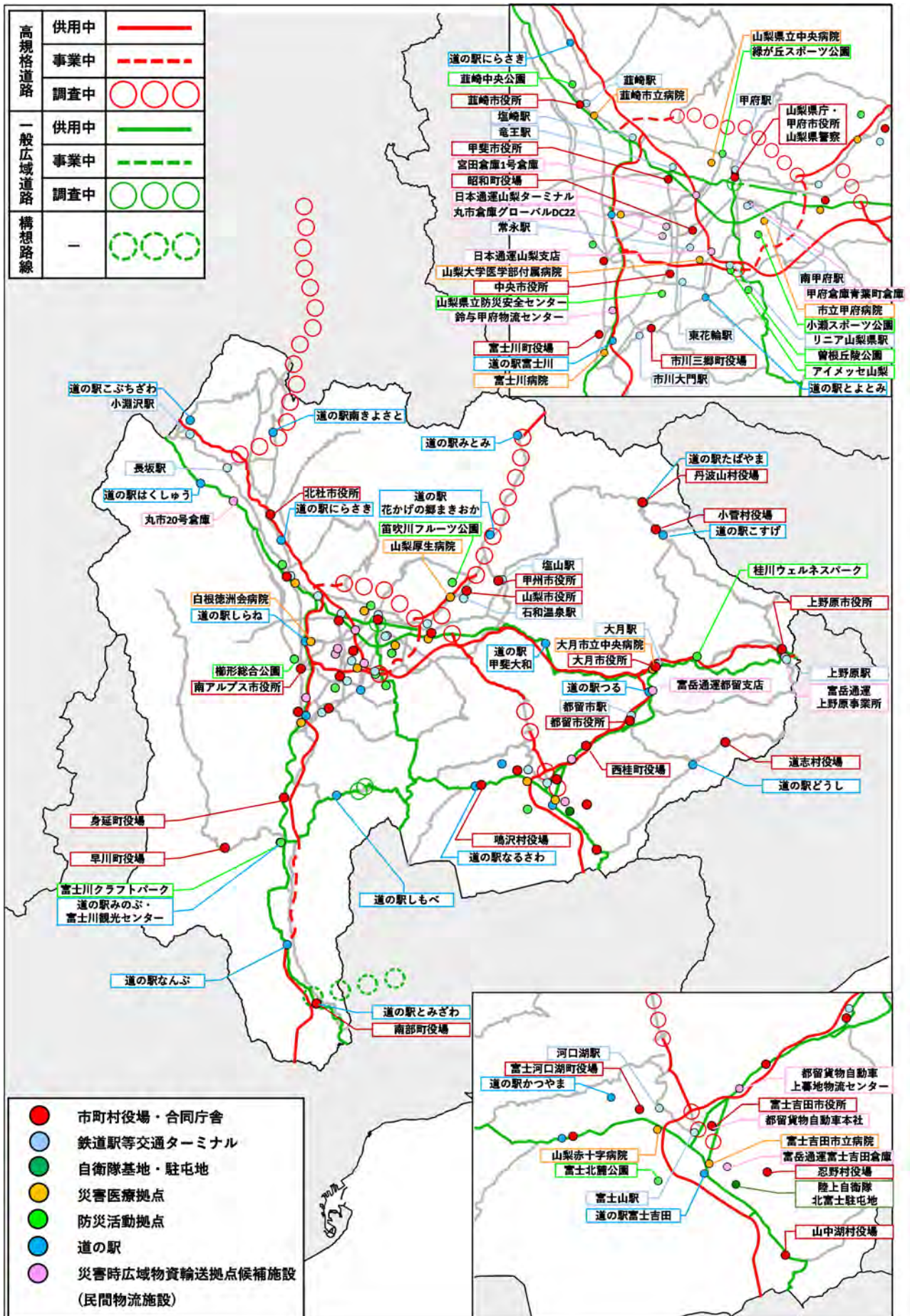
「山梨県大規模災害時における応援受入計画」における防災活動拠点

No.	拠点施設名	アクセス路	所在地	使途
①	小瀬スポーツ公園	国道20号	甲府市	自衛隊、消防、警察、TEC-FORCE、DMAT
②	富士北麓公園	東富士五湖道路 国道138号	富士吉田市	自衛隊、消防、警察
③	櫛形総合公園	中部横断道	南アルプス市	自衛隊、消防
④	富士川クラフトパーク	中部横断道 国道52号	身延町	自衛隊、消防、警察、 (TEC-FORCEを検討)
⑤	山梨県立防災安全センター	中部横断道	中央市	自衛隊、消防
⑥	緑が丘スポーツ公園	中央道	甲府市	自衛隊、消防
⑦	笛吹川フルーツ公園	国道140号	山梨市	自衛隊、消防、警察
⑧	曾根丘陵公園	中央道	甲府市	自衛隊、消防
⑨	桂川ウェルネスパーク	中央道 国道20号	大月市	自衛隊、消防、警察
⑩	葦崎中央公園	中央道 国道20号	葦崎市	自衛隊、消防、警察
	道の駅「富士川」 (今後追加予定)	中部横断道 国道52号	富士川町	自衛隊、消防、警察、 TEC-FORCE



交通・防災拠点の拠点位置図

■広域道路ネットワーク計画図(山梨県)



※調査中及び構想路線については、概ねのルートを図示しているものではない

交通・防災拠点の計画

施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点	施設種別	拠点名称	交通拠点	防災拠点
市町村役場・合同庁舎	山梨県庁		○	基幹災害支援病院・ 災害医療拠点	山梨県立中央病院		○
	山梨県警察本部		○		山梨大学付属病院		○
	甲府市役所		○		山梨赤十字病院		○
	富士吉田市役所		○		市立甲府病院		○
	都留市役所		○		富士吉田市立病院		○
	山梨市役所		○		山梨厚生病院		○
	大月市役所		○		大月市立中央病院		○
	韮崎市役所		○		韮崎市立病院		○
	南アルプス市役所		○		富士川病院		○
	北杜市役所		○		白根徳州会病院		○
	甲斐市役所		○	笛吹中央病院		○	
	笛吹市役所		○	防災活動拠点	小瀬スポーツ公園		○
	上野原市役所		○		富士北麓公園		○
	甲州市役所		○		櫛形総合公園		○
	中央市役所		○		富士川クラフトパーク		○
	市川三郷町役場		○		山梨県立防災安全センター		○
	富士川町役場		○		緑が丘スポーツ公園		○
	早川町役場		○		笛吹川フルーツ公園		○
	身延町役場		○		菅根丘陵公園		○
	南部町役場		○		桂川ウェルネスパーク		○
	昭和町役場		○		韮崎中央公園		○
	道志村役場		○	アイメッセ山梨		○	
	西桂町役場		○	道の駅	とみざわ		○
	忍野村役場		○		甲斐大和		○
山中湖村役場		○	なるさわ			○	
鳴沢村役場		○	みとみ			○	
富士河口湖町役場		○	しもべ			○	
小菅村役場		○	とよとみ			○	
丹波山村役場		○	にらさき			○	
(仮称)リニア山梨県駅	○		どうし			○	
甲府駅	○		かつやま			○	
山梨市駅	○		花かげの郷まきおか			○	
大月駅	○		はくしゅう			○	
韮崎駅	○		富士吉田			○	
長坂駅	○		南きよさと			○	
小淵沢駅	○		しらね			○	
竜王駅	○		こぶちさわ			○	
塩崎駅	○		みのぶ・富士川観光センター		○		
上野原駅	○		たばやま		○		
塩山駅	○		富士川		○		
石和温泉駅	○		こすげ		○		
都留市駅	○		つる		○		
南甲府駅	○		なんぶ		○		
市川大門駅	○		災害時広域物資輸送拠点候補施設 (民間物流施設)	丸市倉庫(株)グローバル DC22		○	
東花輪駅	○			丸市倉庫(株)丸市20号倉庫		○	
常永駅	○			日本通運(株)山梨ターミナル		○	
河口湖駅	○			(有)宮田倉庫1号倉庫		○	
富士山駅	○			鈴与(株)甲府物流センター		○	
				甲府倉庫(株)青葉町倉庫		○	
				富岳通運(株)上野原営業所		○	
				富岳通運(株)都留支店		○	
				富岳通運(株)富士吉田倉庫		○	
				都留貨物自動車(株)本社		○	
			都留貨物自動車(株)		○		
			上暮地物流センター		○		
自衛隊基地・駐屯地	陸上自衛隊北富士駐屯地		○				

3. ICT交通マネジメント計画

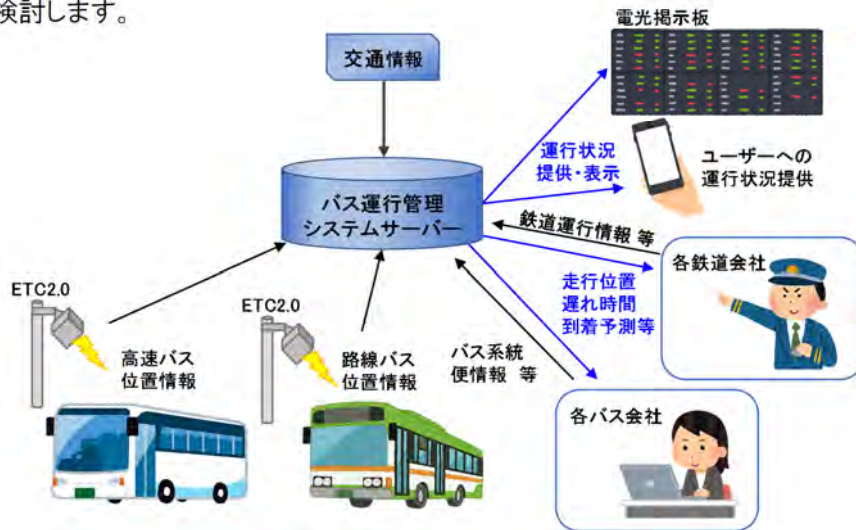
方針1: 持続的なくらしを支える交通マネジメント

目的 ICT 技術を最大限に活用しながら、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化等をより一層促進します。

施策1: 交通モード間の情報接続の強化

① ICT技術を活用した交通モード間の連携強化の検討

ETC2.0 や多様なセンサー等の情報を活用し、交通状況に応じたモード間の効率的な乗りつぎなど、モード間の情報接続の強化を検討します。また、モード間の接続強化に向けた情報提供を含め、交通拠点の利便性向上を検討します。



② 先進バス交通技術の検討

ICT や AI をフル活用し、リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア山梨県駅周辺やリニア山梨県駅と甲府駅・県内各地を結ぶ本県にふさわしいバス交通システム(自動運転、公共車両優先システムなど)を検討します。

また、観光地における二次交通や、中山間地域における自宅から駅・バス停などへの短距離移動の交通手段を、交通事業者や市町村などの関係機関とともに検討します。

《導入事例》

○福井県永平寺町における実証実験の例



※実証実験の仕様

- ・使用車種 スマートEカート
- ・電磁誘導線上を走行
- ・一人の遠隔ドライバーが2台の自動運転車を遠隔監視

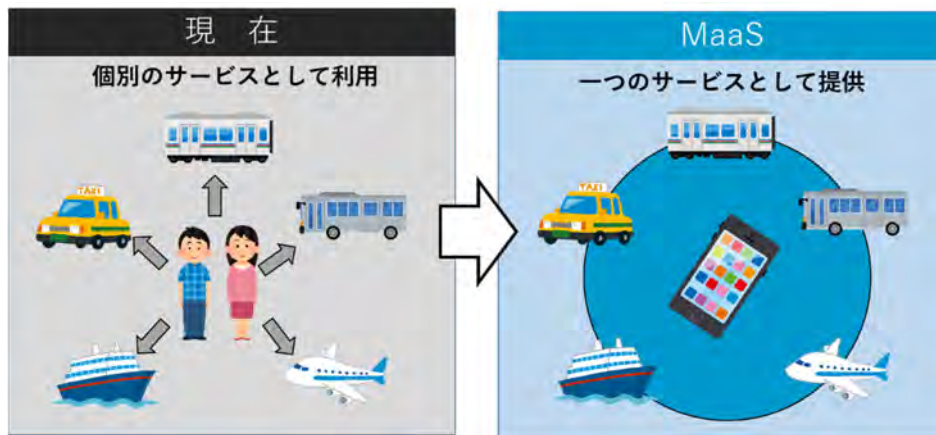
○AI 運行バス (横浜「AI 運行バス」実証実験の例)

※AI がニーズに合わせて膨大なルート候補の中から瞬時にルートや乗降場所を計算



③ MaaSによる公共交通の利用促進

MaaSによる交通体系を構築することで、人々の移動の利便性の向上や公共交通の利用促進に資することが期待されています。本県においても、リニア中央新幹線の開業を契機としたリニア山梨県駅へのアクセス性向上や、県内の観光地での移動の利便性や多様性の向上、過度な自動車依存の抑制を目指して、全国で行われている実証実験の状況等の最新動向を踏まえながら、自動運転や人工知能等を活用した新技術に対応可能な交通体系を支える道路整備を、関係機関とともに検討していきます。



■ やまなし観光MaaSの実現

観光客の移動の利便性向上に向け、本県ではワイナリー巡りや酒造見学、果物狩などを促進するMaaSの整備を計画しており、2021年秋には実証実験をスタートし、2022年の本格運用を目指しております。

MaaSの整備により、外国人を含めた県内外の観光客らの誘客と県内周遊を促進し、新たな観光資源の発掘につながることや、新型コロナウイルスに対応した「非接触型の観光」にも対応できることとなります。



方針2:安全・安心な暮らしを支えるICT技術の活用

目的 ICT技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高密度で安定的な道路交通を実現するために、交通容量の最適化等を行うとともに、交通量をきめこまかくコントロールすることによって、渋滞の発生を抑制するなど、既存のネットワークの最適利用を図るための対策を検討します。

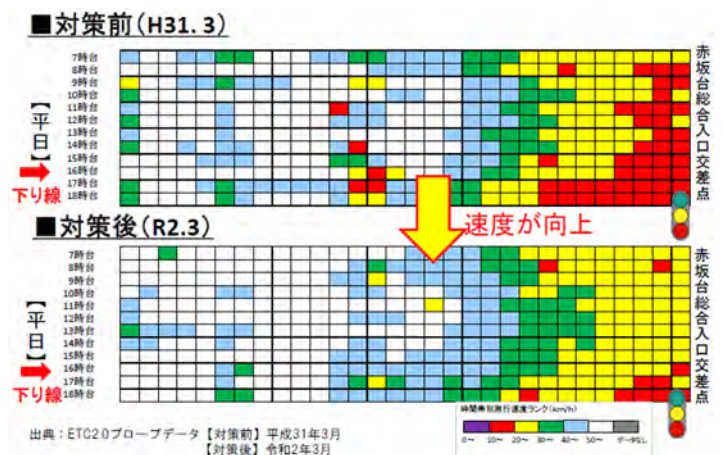
施策2:円滑なモビリティの確保に向けた、ICTやAIをフル活用した交通マネジメントの強化

① ビッグデータを活用した渋滞原因の分析

今ある道路の運用改善や小規模な道路改築等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮させるため、ETC2.0プローブデータ等のビッグデータや多様なセンサーからの情報の活用により、効率的・効果的な渋滞対策を検討します。

《ビッグデータによる主要渋滞箇所の特定事例》

- ・ETC2.0プローブデータにより旅行速度を解析し、主要渋滞箇所を特定。
- ・右折車両の滞留が渋滞の原因であることを特定し、右折レーンの延伸を実施。(右折レーン29m→135m(106m延伸))
- ・対策後の旅行速度は向上しており、急ブレーキ発生率は減少。



出典:国土交通省「山梨県交通円滑化・安全委員会」

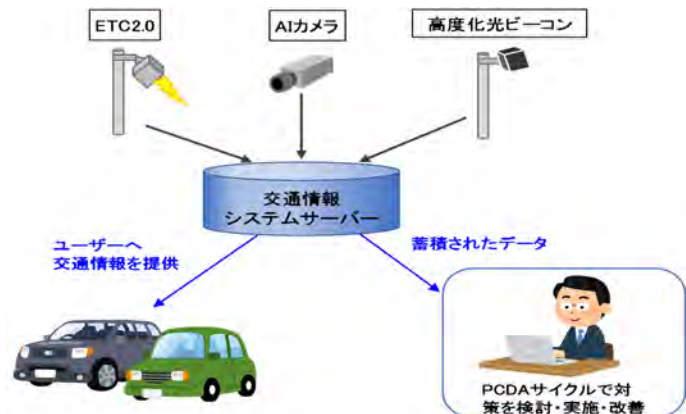
② ICT技術を活用した抜本的な渋滞対策の検討

ETC2.0、AIカメラ、高度化光ビーコンなど最新のICT技術の活用し、渋滞情報、旅行時間情報、その他の交通情報を収集、提供するためのシステム、ネットワーク等の整備を推進し、適正な交通流、交通量の誘導及び分散を行うことを検討します。

《最新のICT技術》



《ICT技術を活用した渋滞情報の収集・提供イメージ》



■ICT 活用事例：身延山門内地区

山梨県南巨摩郡身延町の身延山門内地区は、日蓮宗総本山である身延山久遠寺の門前町であり、久遠寺や周辺寺院への参拝やしだれ桜・紅葉など四季折々の自然を目的に全国各地から年間約 100 万人が訪れる県内有数の観光地です。しかし、来訪者に対し地域の魅力を伝える情報発信・提供がされていない、駐車場へのアクセスのため狭隘な県道身延線に交通が集中している、県道身延線は狭隘で歩行者が安心して散策できる空間ではないなどの問題を抱えていることから、これら課題解決に向け、ICT を活用した現地実証実験を行っています。

【ICT の活用事例】

・画像解析調査

駐車場の利用状況、町道・県道の車両相互のすれ違い状況などの交通状況、横断歩道付近での歩行者横断状況等をビデオカメラで検証。

■AI カメラによる画像解析により車両・人の流れを解析



狭隘道路での歩行者優先の安全で快適な道路空間

■ 県道身延線の交通量低減

- 駐車場満空情報提供 (駐車場予約)
- 交通誘導看板

■ 歩行者優先空間の意識付け

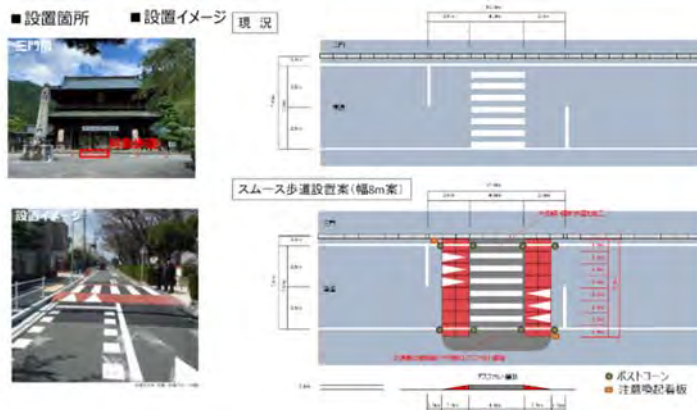
- 歩車一体舗装
- スムーズ横断歩道

■ 限られた道路空間でのたまり空間の確保

- 狭さくによる休憩スペースの確保

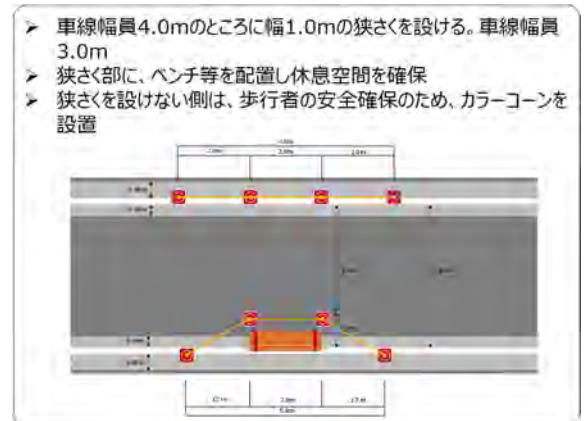
《スムーズ横断歩道》

目的：横断者の多い三門前の横断歩道部を車道方向にハンプ構造とすることで車両からの歩行者の視認性を向上させ、歩行者を優先する区間であることの意識付けを行う。併せて、横断者の多く急減速が多発する区間での自動車の走行速度の低減を図る。



《狭さくによる休憩スペースの確保》

目的：自動車交通の速度抑制を促し、ベンチ等を配置し歩行者の休憩スペースを確保する。





山梨県広域道路交通計画

山梨県県土整備部 道路整備課

〒400-8501 甲府市丸の内一丁目6-1

TEL 055-223-1691
