

山梨県甲府地域における計画段階評価

1. 甲府地域の課題

①国道20号の交通渋滞

- 当該地域の中心である甲府市街地周辺には、山梨県の主要渋滞箇所約8割(184/246箇所)が集中(図1)
- 特に、東西方向の主要幹線である国道20号において主要渋滞箇所が多数存在しており、東西方向の移動性が阻害(図1)
- H39年にリニア中央新幹線の開業が予定される中、リニア活用基本構想に位置づけられている東京圏から1時間圏の拡大を阻害し、県内有数の観光地である峡東地域との繋がりなどのリニア開業後の地域観光に影響(図1)

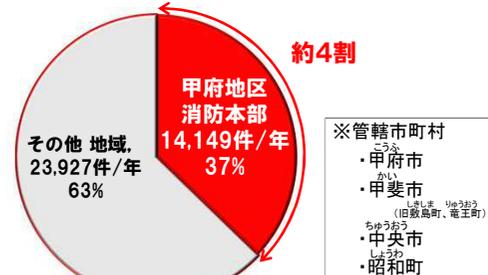
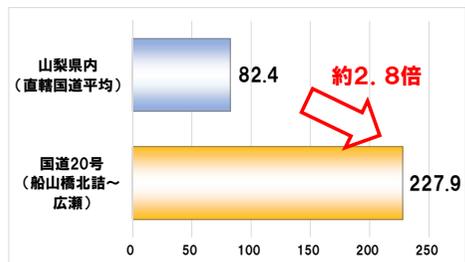


②国道20号の交通事故

- 国道20号(船山橋北詰交差点～広瀬交差点)の死傷事故率は、山梨県内の約2.8倍と高い(図2)

③救急医療施設への緊急搬送に課題

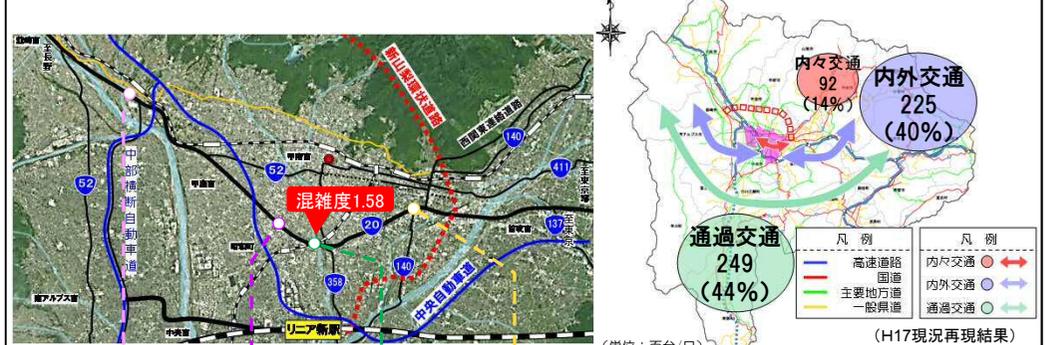
- 甲府地域の中心部である甲府市・甲斐市などを管轄する消防本部の救急出件件数は県内の約4割を占めており、渋滞による遅延は、医療活動に支障をきたす恐れがある(図3)



2. 原因分析

①交通容量不足による渋滞や事故が発生

- 甲府地域の中心部である甲府市・甲斐市に用の無い通過交通や地域内を行き来する交通が中心部に集中して交通容量が不足(図4、5)
- リニア新駅の予定地である甲府中心地付近の国道20号では、交通が集中し、混雑度1.58と交通容量が不足(図5)
- 交通事故の内訳は追突が約7割を占め、渋滞による速度低下が一因(図6)
- 国道20号は、主要渋滞箇所に対する死傷事故率が高い(図7)



3. 政策目標

- ①交通容量を確保し、交通渋滞を緩和
- ②交通渋滞に起因する交通事故の減少

山梨県甲府地域における計画段階評価

4. 対策案の検討

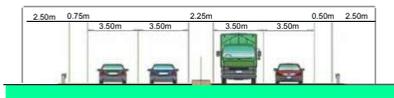
評価軸	【案①】バイパス整備	【案②】現道拡幅
交通渋滞の緩和 (評価指標:混雑度)	○ 交通容量を確保でき、現道の混雑は解消 ・国道20号 甲斐市富竹新田(4車線) 【現況】1.32→【整備後】0.81 ・(主)甲府韮崎線 甲府市東光寺(2車線)【現況】1.98→【整備後】1.42	△ 交通容量を確保できず、現道の混雑は未解消 ・国道20号 甲斐市富竹新田(6車線) 【現況】1.32→【整備後】1.21 ・(主)甲府韮崎線 甲府市東光寺(2車線)【現況】1.98→【整備後】1.69
東西方向への移動性 (評価指標:速度向上※)	○ 東西方向としての速度が向上し、移動性が向上 【東西方向道路の速度向上率:17%】 ・国道20号 甲斐市富竹新田(4車線) 【現況】23.3km/h→【整備後】26.6km/h ・(主)甲府韮崎線 甲府市東光寺(2車線) 【現況】16.9km/h→【整備後】33.1km/h	△ 東西方向としての速度が向上し、移動性が向上 【東西方向道路の速度向上率:15%】 ・国道20号 甲斐市富竹新田(4車線) 【現況】23.3km/h→【整備後】25.9km/h ・(主)甲府韮崎線 甲府市東光寺(2車線) 【現況】16.9km/h→【整備後】27.4km/h
走行安全性の向上 (評価指標:交通量の減少)	○ 国道20号の通過交通がBPIに転換し、現道とBPの機能分担が図られ、交通量が減少 交通安全上の課題が減少 ・国道20号 甲府市中小河原 443(百台/日) 約23%減少	× 国道20号の現道拡幅のため、機能分担はなく、交通量が増加 交通安全上の課題が残る ・国道20号 甲府市中小河原 670(百台/日) 約17%増加
周辺環境への影響	○ 別線整備のため既成市街地の改変が比較的少ない ・整備に伴い支障する家屋数 168棟 (うち、マンションや商業施設などの大規模支障物件:9軒)	× 現道を拡幅するため既成市街地の家屋に対し支障移転が発生し、市街地改変が伴う ・整備に伴い支障する家屋数 187棟 (うち、事業者やホテル、ガソリンスタンド、商業施設などの大規模支障物件:116軒)
自然の改変	△ 山側へ新たな道路を整備するため、自然の改変が多い	○ 国道20号を拡幅するため、自然の改変が少ない
コスト	約1,300億円	約1,350億円
総合評価	○	△

※交通量推計時の速度向上率を反映

標準断面図

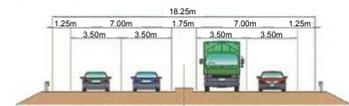
【単位:m】

現況



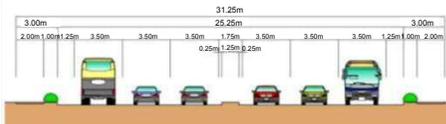
案① バイパス部(4車)

地表部(一般部)



※橋梁部の幅員は一般部と同様。

案② 現道拡幅(4車→6車)



●●●●●● 案①(バイパス整備)
●●●●●● 案②(現道拡幅)

対応方針(案):案①による対策が妥当

【計画概要】

- ・一般国道路線名:一般国道20号
- ・区間:山梨県笛吹市石和町～山梨県甲斐市牛匂
- ・概略延長:12.0km
- ・標準車線数:4車線
- ・設計速度:80km/h
- ・概ねのルート:図8案①の通り

(参考)当該事業の経緯等

都市計画決定等の状況

○H25年3月7日:案①により都市計画決定及び環境影響評価書公告縦覧

都市計画決定後の状況

- H25年度
～現在 環境影響評価書に基づく、猛禽類・動植物等の事後調査及び保全対策の検討のため補足調査を実施
- H26年度 北部区間全線の事業計画検討
- H27年度 優先整備区間等の整備効果検討

地域の要望等

- H27年6月、H27年12月:山梨県知事から事務次官、技監、道路局長、水管理・国土保全局長宛新山梨環状道路の要望書を提出
- H27年8月:山梨県知事および甲府市長から大臣、事務次官、道路局長宛新山梨環状道路の要望書を提出
- H27年12月:新山梨環状道路および西関東連絡道路整備促進期成同盟会から財務大臣、事務次官、道路局長宛新山梨環状道路の要望書を提出
- H28年2月:山梨県知事から大臣、事務次官、道路局長宛新山梨環状道路の要望書を提出

図8 甲府地域における対策案検討