

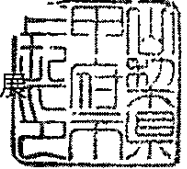


都 発 第 1 0 1 0 3 号

平成20年10月24日

国土交通省道路局長 様

甲府市長 宮島雅康



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありましたこのことについては、別紙のとおりです。

以 上

都市建設部都市計画課扱い

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

山梨県甲府市

○改善すべき点

1. 地方の道路整備は、1つの路線について何十年経過しても完成とならないため、必要とされる道路のネットワークが十分に形成できなかったり、事業用地について法制限が長期にわたり継続され、権利者の不利益となるケースが発生することがある。よって、整備すべき道路の優先順位、供用時期等を明確にし、事業のスピードアップを図ることが必要である。
2. 無駄な支出の根絶を図り、地方の道路財源として手厚い支援が必要である。

○要望

1. 地方が真に必要とする道路整備（暮らしに直結する市道等の整備及び維持管理も含む）が計画的に実施できるよう、地方の実情を踏まえ、道路構造令等の規格にとらわれない形で補助採択基準を設定していただくと共に、道路整備に必要な予算を確保すると同時に、補助率のアップをお願いする。
2. 現在、国直轄で計画が進められている新山梨環状道路（北部区間）について、事業時期を明確に示していただきたい（早期事業化）。

○現状

現在、本市に係る広域的な幹線道路は、中央自動車道（整備済）、中部横断自動車道（整備中）、西関東連絡道路（整備中）、及びこれらを連結する新山梨環状道路（整備中）の4路線が位置付けられている。

一方、地域間を結ぶ幹線道路として重要な役割を果たしている国道として、甲府駅前線（国道358号）、甲府バイパス（国道20号）、桜井町向町線（国道140号）等が整備されている。

これらの交通網の整備状況を踏まえ現状の交通流動を見ると以下のとおりである。

1. 広域交通流動

- ・盆地の狭隘な平地を通過し県間を結ぶ幹線道路が甲府圏域に集中している。
- ・自動車（全車）の県間移動は、静岡県、東京都が多い。
- ・貨物車の県間移動は、長野・中部方面、関東・北陸方面が多い。

2. 甲府都市圏の交通流動

- ・甲府都市圏を通過する交通は、東西方向の交通が多い。
- ・甲府都市圏を発着する交通は、長野・韭崎方面、静岡・峡南方面の交通が多い。
- ・甲府都市圏を移動する交通は、甲府中心部、北部沿線、南部沿線地区と行き来する交通が多い。

3. 路線別の交通流動

- ・国道20号を利用する交通のうち約3～4割が通過交通。
- ・国道140号を利用する交通のうち約3割が通過交通。

○課題

左記のような交通流動の中で、次のような課題が上げられる。

1. 渋滞

- ・人口1人あたりの渋滞損失時間は全国ワースト3位。
- ・山梨県内では、甲府都市圏の渋滞損失が大きく、特に国道20号が激しい。
- ・朝、夕の時間帯別、休日で見ても甲府都市圏の渋滞は激しい。
- ・山梨県の渋滞対策優先箇所39箇所のうち甲府都市圏に23箇所が集中。

2. 事故

- ・交通事故死者数は東京都の3倍。
- ・交通事故の発生はワースト9位と高い。
- ・地域別では、甲府・甲斐地域が大きく、次に都留、富士吉田地域で交通事故が多い。
- ・山梨県の事故対策優先箇所47箇所のうち甲府都市圏に36箇所集中。

3. 国道20号の渋滞損失時間

- ・交通渋滞が著しい国道20号では、年間約90億円の損失。

4. 環境：騒音

- ・国道20号、国道52号沿道の騒音は、ほとんどの区間で環境基準値（65dB）を上回っており、依然として厳しい状況。

5. 環境：CO2

- ・自動車のCO2排出率は、県全体の約54%（全国比3.4倍）

以上のような状況の中で、都市の骨格となり、円滑な交通流を確保する都市計画道路は、現在39路線が計画決定され、計画延長は116,240mとなっており、整備済み延長は65,091mで、約56%（H20.3.31現在）の整備率である。

－ 4つの環状道路の現状－

広域的な幹線道路や地域間を結ぶ幹線道路を有機的に繋ぐ都市計画道路は、甲府の中心市街地を核とした4つの環状道路で構成されており、「流入抑制」「交通分散」「周辺地域間移動」「迂回路」など多様な機能を担い、都心部及びそれに近い区域を通る環状道路は交通管理や交通抑制を主な目的とし、また、郊外部の環状道路は交通管理に加え都市機能を分散させ、都市をバランスのとれた構造へ誘導する機能を有している。

①こうふ都心環状線

本環状線については、放射方向から来た車両が甲府の中心市街地内へ流入した際、目的地に円滑に誘導する機能を有しており、最優先に整備を図る必要がある。

整備状況については、約36%が整備済みとなっており、今後は、駅周辺土地地区画整理事業や道路整備プログラムの優先整備路線の位置づけ等により、整備が見込まれており、中心市街地活性化を勘案した総合的な見地に立って、整備体系の構築を図ることが必要である。

②こうふ内環状線

本環状線については、郊外から甲府の市街地に流入してきた交通を分散させる機能を有している路線である。

整備状況については、約58%が整備済みとなっており、未整備箇所は、主に都市計画道路・高畑町昇仙峡線と古府中環状浅原橋線である。

今後は、整備優先路線に位置づけられている高畑町昇仙峡線の富竹西工区の整備を推進することが必要である。

〔個別の課題〕

人口減少、高齢化社会を迎え、持続可能なまちづくりに向けて、新たなまちづくり方針が求められている。

都市計画道路の整備に当たっても、経済成長期の延長で従来の施策を継続するのではなく、各路線の必要性を検証し、評価結果を踏まえて、「選択と集中」の視点から実施計画を立てる必要がある。

中でも、市街地の外縁部に整備される環状道路は、市街地内の放射状道路の相当部分の自動車交通の抑制に大きな影響を及ぼすものであり、現在、国・県で計画している新山梨環状道路の早期整備が待たれるところである。そのような中、国では新山梨環状道路北部区間について、平成8年度に調査等に取り掛かって以来、12年経った現在でも事業化の目途が立っておらず、計画ルート（概略計画幅員200m）上の土地利用状況に不利益が生じているところである。

一方、既成市街地における整備については、都市内の交通環境の形成に効果のある路線を整備・改善していくことが重要であると考えている。その中で、市内を東西に計画されている都市計画道路・和戸町竜王線については、現在、国において上石田改良事業として整備を進めているところであるが、本市で計画している都市計画道路・高畑町昇仙峡線（富竹西工区）との交差部において、事業化の目途が立っていないことから、本市の富竹西工区が整備優先路線に位置付けられているにもかかわらず、進捗が図れない状況にある。

③こうふ中環状線

本環状線については、郊外から甲府の市街地に流入してきた通過交通を分散させる機能を有している。整備状況としては、都市計画道路・桜井町敷島線と県道善光寺線は整備済みとなっているが、本環状の大半を占める善光寺町敷島線は約22%しか整備されておらず、未整備区間（約8,050m）の内7,090mが市施行の区間であるため、今後は、道路整備プログラムに位置づけられた工区を優先的に整備する必要がある。

④こうふ外環状線

本環状線については、甲府都市圏の通過交通を排除する機能を有しており、広域的な幹線道路である。整備状況としては、主たる新山梨環状道路（北部区間）が未整備となっていることから、特に、北部区間の整備に対し、国に早期着手するよう強く要望していく必要がある。

県都甲府市は、多くの人・もの・文化が集い交わる都市として栄え、地域の中核都市としての役割を担っている。このかけがえのないふるさとを次世代に受け継いでいくために創意工夫を凝らし、人の温もりや心の交流を大切にしながら様々な課題に前向きに取り組んでいくことにより、優しさが実感できるまちづくりを実現していく。そして、自然と人の営みが調和し、まちに集うすべての人々が「住んでよかった」「来てよかった」と思えるまち、笑顔があふれる活力あるまちをつくっていききたい。そんな思いをこめて、「人がつどい 心がかよう 笑顔あふれるまち・甲府」と将来像を定めている。

都市像を実現するため、5つの「基本目標」を定めている。その中の1つである「魅力と活気のあるだれもが住みたい楽しいまち」を目標とし、地方中核都市にふさわしい都市拠点の形成により、住みたくなるまちづくりを推進するとともに、都市間の交流・連携、都市交通の円滑化、地域情報化を推進し、魅力と活気のある楽しいまちをつくることとしている。

【主な施策の内容】

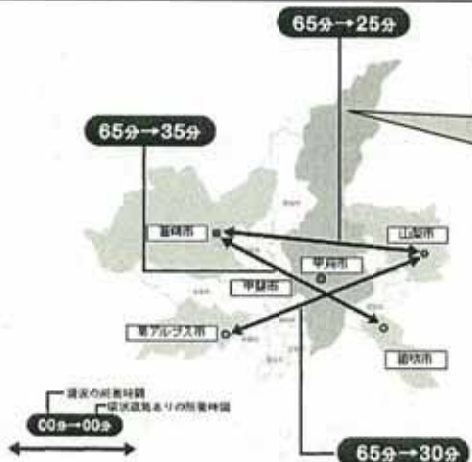
- 甲府市は、これまで政治、経済、文化、教育、各種行政サービスなど、様々な分野において、山梨県の中核であるとともに本県の重要な交通結節点である甲府駅を中心として、人や物、情報などが交流する主導的な機能・役割を担ってきた。
- 今後においても、様々な分野における交流や地域連携の主導的役割を担う拠点であり続けることを踏まえた都市拠点としての整備や再開発の推進、また、快適な市民生活に向けた市街地の整備を推進するとともに、郊外においては地区計画や開発制度などによって秩序ある開発を促進し、活気ある都心と良好な郊外を基調とした、だれもが住みたくなるまちづくりに努めていく。
- 整備にあたっては、ゆとりとうるおいに満ちた都市環境の整備・改善を基本に、文化・情報などの都市機能や歴史や自然などを活かしながら、魅力と活気のある楽しいまちの形成を図っていく。
- また、都市間の移動短縮と地域の活性化を図ることなどを目的とした「新山梨環状道路」「西関東連絡道路」など広域的な高速交通網の整備に向けた促進活動を推進するとともに、市内における交通の円滑化や交通渋滞を緩和するための幹線道路の計画的な整備を推進していく。
- 生活道路については、日常生活における安全性の向上やバリアフリー化など、人にやさしい道づくりを推進するなかで、適切な道路の整備・管理に努めていく。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価）

様式④

山梨県甲府市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
甲府都市圏における交通の円滑化と、甲府市と周辺市町村間の連絡強化	新山梨環状道路（北部区間、東部区間） 市街地の外縁部に整備される環状道路は、市街地内の放射状道路の相当部分の自動車交通の抑制に大きな影響を及ぼすものであり、現在、国・県で計画している新山梨環状道路の早期整備が待たれるところである。そのような中、国では新山梨環状道路北部区間について、平成8年度に調査等に取り掛かって以来、12年経った現在でも事業化の目途が立っておらず、計画ルート（概略計画幅員200m）上の土地利用状況に不利益が生じているところである。 西関東連絡道路（山梨市万力以东） 西関東連絡道路は、山梨・埼玉両県の広域的な交流促進や沿線地域の経済発展や観光振興などを図るため、国道140号の甲府市から埼玉県深谷市間（約110km）が地域高規格道路として指定されている。 このうち、甲府市桜井町から山梨市万力までの約7km（甲府山梨道路Ⅰ期）については、平成9年度より事業に着手し平成18年12月までに暫定2車線にて全線供用しており、現道の交通量が半減するなど、渋滞緩和や交通事故の減少など大きな効果が得られている。しかし、調査区間である山梨市万力以东	通過交通を排除し交通渋滞の緩和を行うことにより、甲府バイパス、国道140号等の渋滞損失時間を減らし、さらに環境（騒音、CO₂排出など）の改善を図ることができる。 高速・高規格道路ネットワークの構築は、広域消防医療体制の整備に繋がり、消火・救助・救急・医療活動時間の短縮を図ることができる。さらに非常時の緊急輸送代替路としても期待でき、また、今まで交流の少なかった圏域間の連携が強化され、観光の発展に寄与できる。 ・移動・輸送時間の短縮により圏域間の連携が強化されます。 	（課題） 道路財源問題により事業展開が不明瞭である。

	の約4kmは、依然として市街地の交差点を中心に、渋滞や交通事故が多発していることから、整備区間への早期格上げと平成20年度新規事業化を要望している。		
中部圏との連絡強化	中部日本横断自動車道 この高速道路の完成は静岡、山梨、長野、新潟4県の交流ネットワークを構築し、広域的な生活圏を形成するとともに、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献するものと大きな期待を寄せている。また、地震や台風など災害時における医療・救護活動や緊急物資の輸送ルートの確保、被災地への緊急輸送路や不通となつた他の自動車道路の代替路線として重要な役割を果たす道路である。	新潟県、長野県、山梨県、静岡県を結ぶことにより、新山梨環状道路を介して各地域の産業経済の発展と地域振興を図ることができる。	(課題) 北杜市長坂JCTから八千穂ICまでの事業化の目途がたっていない。
魅力と活気のあ るだれもが住み たい楽しいまち の創造	山梨県人口一人あたりの渋滞損失時間はワースト3位であり、特に東西方向を結ぶ唯一の甲府バイパス(国道20号)は年間約90億円の損失となっている上、騒音については、ほとんどの区間で環境基準値(65dB)を上回っている。 また利用目的としては、移動・輸送・商業・生活といった、多くの役割を担う道路として使用されている。 このように多様化している甲府バイパスの機能を早期に分散させる役割を担う路線とし	「流入抑制」「交通分散」「周辺地域間移動」「迂回路」など多様な機能を担っており、郊外や市外からの来街を促し、中心市街地活性化に寄与する。 また、さまざまな生活物資を輸送する交通施設としての役割をもつとともに、上下水道、ガス、電気、電話などの收容空間や、災害時の避難路や延焼防止といった防災空間としての役割、通風や採光、緑化などの空間としての役割などを持った市民生活を支える重要な基盤施設	(課題) 厳しい財政状況から事業が長期化している。

	て以下に示す。 (都) 愛宕町下条線 (都) 和戸町竜王線 (都) 古府中環状浅原橋線 (都) 善光寺町敷島線	であると共に、バリアフリー化された道路を整備し、高齢化社会に対応するなど、円滑な交通流を確保することにより、交通事故の減少等が図られる。	
安全安心なまちづくり	既存市道等の維持管理事業	市道の適切な維持補修を行うことにより、市民の安全で安心な暮らしを確保する。	(課題) 市の単独費のみで対応しなければならないので、思うような維持管理ができない。

甲府市都市計画道路網図

