

1 調査名称：都市計画道路見直し方針検討業務

2 調査主体：山梨県 市川三郷町

3 調査圏域：市川三郷都市計画区域

4 調査期間：令和5年度

5 調査概要：

本町の都市計画の歴史は古く、昭和2年の甲府都市計画区域について、県内2番目の都市計画区域として昭和8年に都市計画区域の指定がされている。都市計画道路についても、現在の11路線のうち9路線が昭和14年に計画決定されている。

しかし、本町の市街地は、古くからの建物が残り密集状態となっているため、整備には多くの建物の移転を伴う都市計画道路も多く、未整備の路線が残っている状況であり、平成22年3月に策定した都市計画マスタープランにおいて「都市計画道路網の見直しと整備促進」を計画に位置付け、現在見直しを進めている計画において、さらに見直し内容の具体化を図っている。

現状のまま推移すると、すべての都市計画道路を整備するためには相当の年数を要するとみこまれることから、都市計画マスタープランにおける今後のまちづくりの方針や長期的な行財政運営の視点に立ち、都市計画道路の位置付けや機能を再確認し、都市計画道路の見直しを検討し、効率的・効果的に都市計画道路を整備していくことを目的とするものである。

I 調査概要

1 調査名称：都市計画道路見直し方針検討業務

2 報告書目次

1章 基本事項の整理

- 1. 1 見直しの背景と目的
- 1. 2 市川三郷町の現況
- 1. 3 市川三郷町の道路
- 1. 4 市川三郷町の都市計画道路
- 1. 5 市川三郷町の都市計画道路の課題

2章 都市計画道路の見直し

- 2. 1 都市計画道路の見直し基本方針
- 2. 2 見直し検討対象路線の抽出
- 2. 3 見直し候補路線の抽出

3章 見直し案

- 3. 1 見直し案

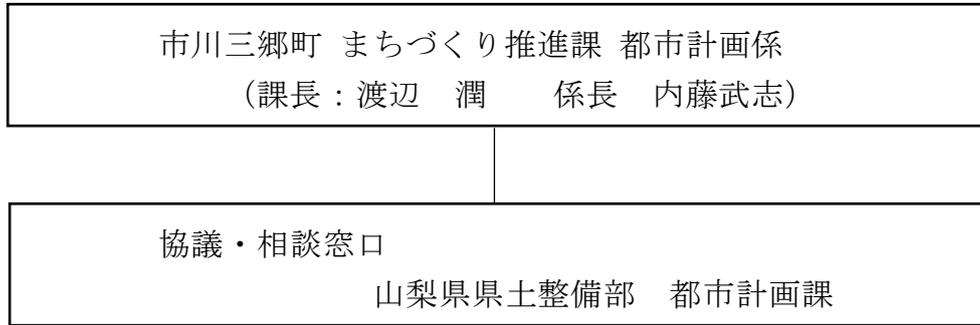
4章 交通需要の検証

- 4. 1 現況交通量の状況
- 4. 2 路線を廃止した場合の交通処理機能の検証

5章 参考資料

- 5. 1 幅員等の検討資料

3 調査体制



II 調査成果

1 調査目的

市川三郷町の歴史は古く、山梨の古代文化発祥の地といわれている。江戸時代には富士川舟運の河岸がおかれ、物流の要衝として活況をみせたほか、市川地区には陣屋がおかれるなど、地域の行政の中心地として発展し、古くから市街地を形成してきた。

都市計画の歴史も古く、昭和2年の甲府都市計画区域について、県内2番目の都市計画区域として昭和8年に都市計画区域の指定がされている。都市計画道路についても、現在の11路線のうち9路線が昭和14年に計画決定されている。

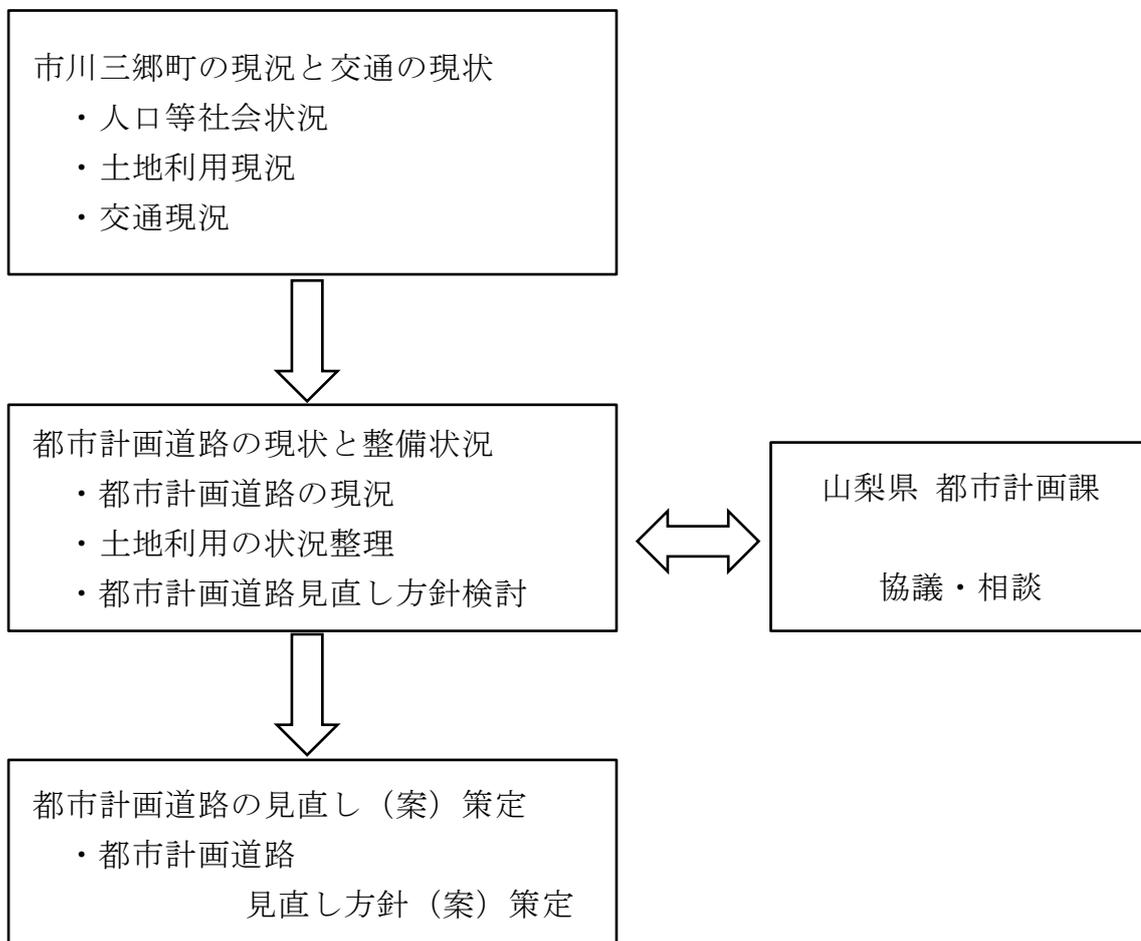
しかし、本町の市街地は、古くからの建物が残り密集状態となっているため、整備には多くの建物の移転を伴う都市計画道路も多く、未整備の路線が残っている状況である。

また、人口は1947年の28,372人をピークに減少を続け、2020年には、約半分の14,700にまで減少している。さらに、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、現状のまま人口減少が推移した場合、2050年には現在の約6割にまで人口が減少すると予測されており、生産年齢人口の減少と急速な高齢化等に伴い、投資余力はますます低下していくものと予測される、

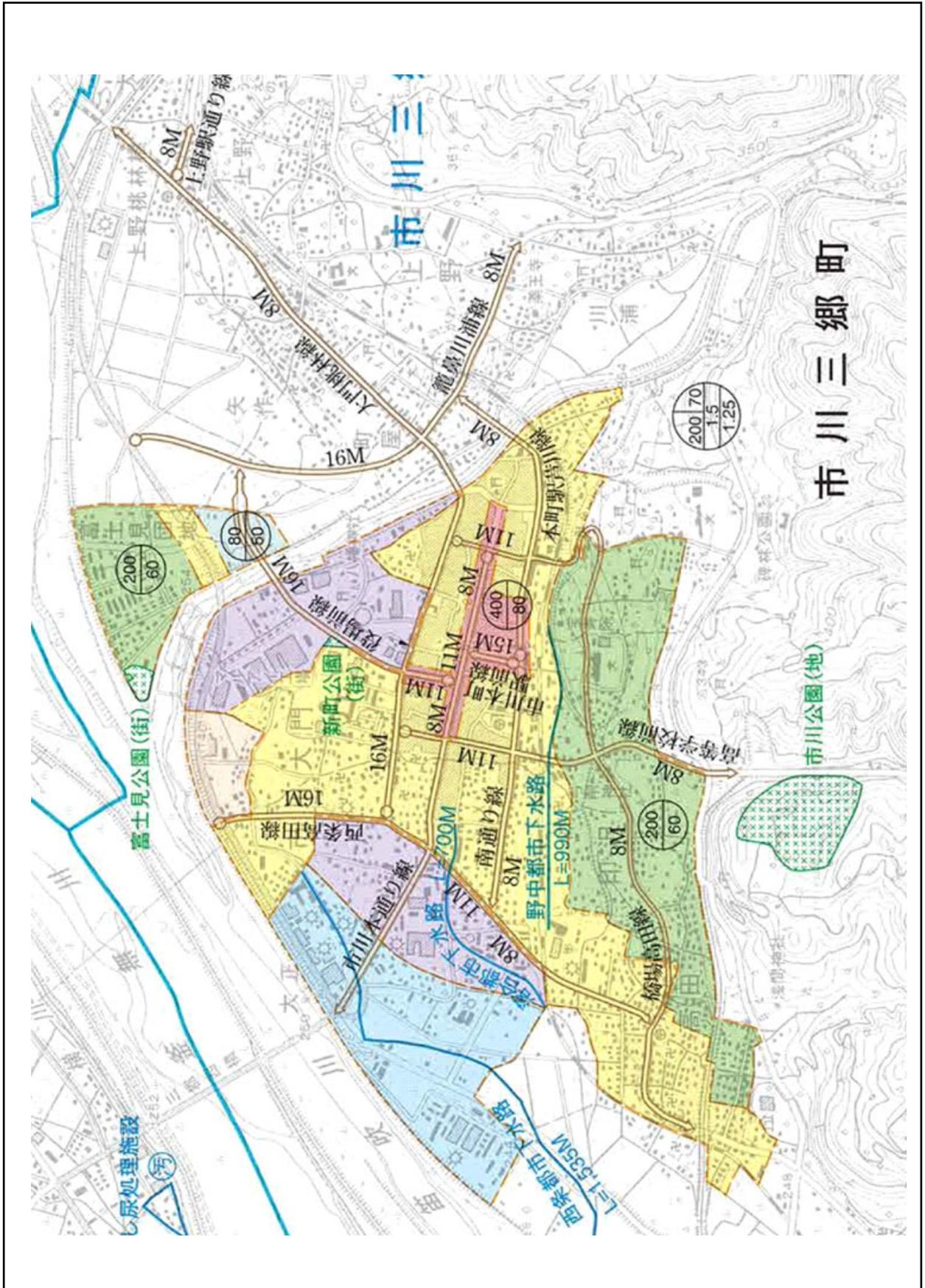
このような状況のもと、平成22年3月に策定した都市計画マスタープランにおいて「都市計画道路網の見直しと整備促進」を計画に位置付け、現在見直しを進めている計画において、さらに見直し内容の具体化を図っている。

現状のまま推移すると、すべての都市計画道路を整備するためには相当の年数を要するとみこまれることから、都市計画マスタープランにおける今後のまちづくりの方針や長期的な行財政運営の視点に立ち、都市計画道路の位置付けや機能を再確認し、都市計画道路の見直しを検討し、効率的・効果的に都市計画道路を整備していくことを目的とするものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

■都市計画道路の必要性の検討		整備効果
区分	評価項目	必要性の評価
将来像や都市構造との整合に関する路線位置付けの検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランにおいて主要幹線道路の位置付け。
	イ. 土地利用等との整合	<ul style="list-style-type: none"> 沿道は、西側の用途地域内においては第一種住居地域及び準工業地域で、店舗や事務所立地がある。 東側の白地地域においては、三珠地域の市街地を通過している。
まちづくりや市街地形成誘導	ウ. 他事業との関連性	<ul style="list-style-type: none"> 西条高田線と役場線前線を結ぶ区間については、整備に着手している。
	ア. 交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> 三珠地域の市街地と市川地域の市街地を結ぶ主要な道路である。
路線機能の評価	イ. まちづくりや市街地形成誘導	<ul style="list-style-type: none"> 町内の主要な公共施設を結ぶ路線となっている。 市街地内において歩道設置を進めることにより、歩行者の交通安全性の向上を図ることができると期待できる。
	ウ. 空間機能	<ul style="list-style-type: none"> 幅員16mの道路整備による延焼防止効果や防災機能の向上が期待できる。
まちづくりや市街地形成誘導	エ. 代替機能となる路線の有無	<ul style="list-style-type: none"> 代替路線は特になし。
	オ. 地形地物の制約	<ul style="list-style-type: none"> 地形地物の制約はない。
将来交通需要への対応など	カ. 道路構造等との整合	<ul style="list-style-type: none"> 幅員8mの区間は、現在の規格を満足しない。
	見直しの必要性の判定	<p>主要な道路で整備効果も高く、未整備区間は整備に着手していることから、指定を継続する。ただし、交差点部等の線形については最新の基準等に合わせ見直しを行う。</p>

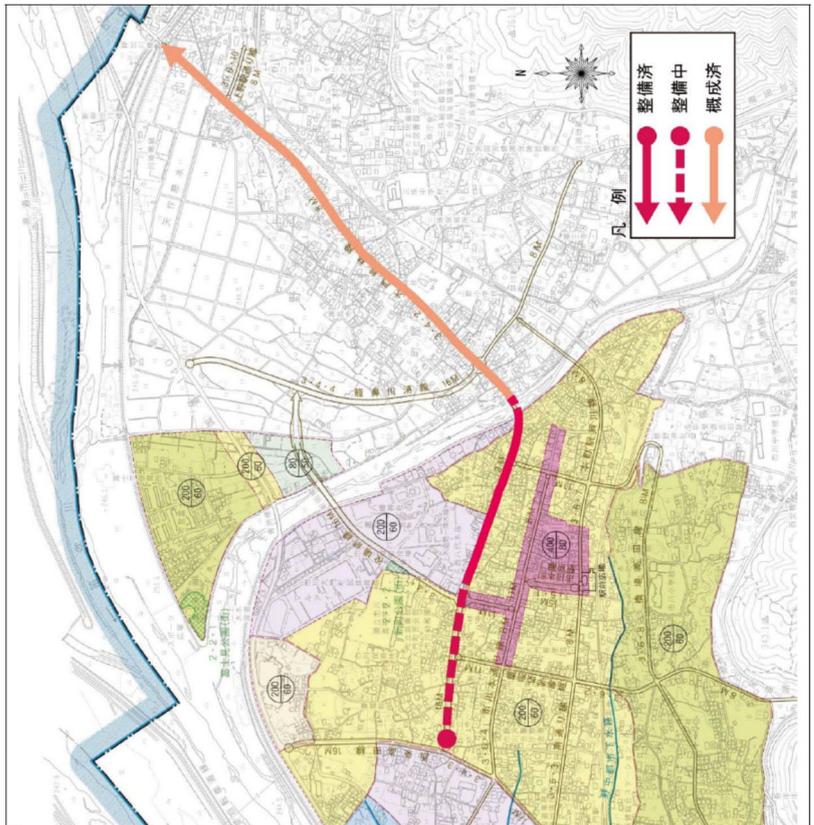
注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

3・4・2 大門桃林線

■路線の概要

路線番号・名称	3・4・2 大門桃林線
告示年月日	(当初) 昭和27年5月27日 (最終) 平成23年3月24日
起点	市川大門字西条
終点	上野字峠沢
計画延長	2,550m
計画幅員	16m、8m
改良済区間延長	520m
概成済区間延長	1,490m
未整備区間延長	540m

■位置図

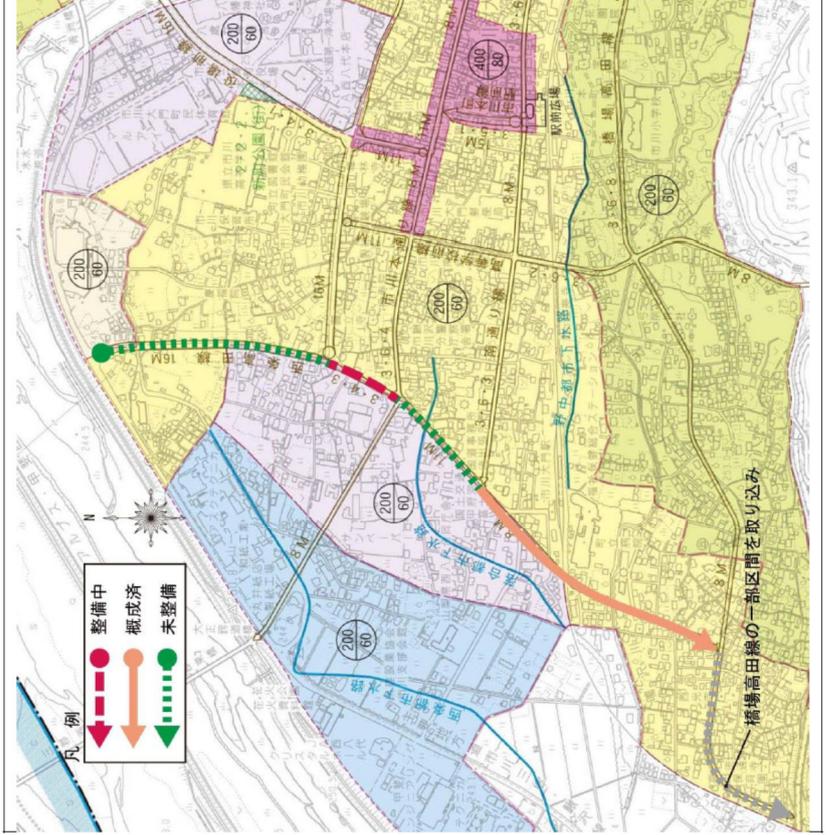


3・4・4 西条高田線

■路線の概要

路線番号・名称	3・4・4 西条高田線
告示年月日	(当初) 昭和14年6月15日 (最終) 平成23年3月24日
起点	市川大門字貝子沢
終点	高田字棚田
計画延長	1,510 (橋場高田線の取り込み区間 400mは含まない)
計画幅員	16m、11m、8m
改良済区間延長	0m
概成済区間延長	620m (橋場高田線の取り込み区間 400mは含まない)
未整備区間延長	890m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合における路線の位置付けに関する検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	・都市計画マスタープランにおいて主要幹線道路の位置付け。	◎
	イ. 土地利用等との整合	・沿道は第一種住居地域及び準工業地域で、店舗や事務所なども立地している。 ・未整備区間は、特に街路整備の必要性が高い。	◎
	ウ. 他事業との関連性	・大門桃林線と市川本通り線を結ぶ区間については、整備に着手している。	◎
	ア. 交通処理機能	・市街地内の交通ネットワークを形成するうえで重要な路線である。	◎
	イ. まちづくりや市街地形成誘導	・町内の主要な公共施設を結ぶ路線となっている。 ・市街地内において歩道設置を進めることにより、歩行者の交通安全性の向上を図ることができ。	◎
	ウ. 空間機能	・広幅員の道路整備による延焼防止効果や防災機能の向上が期待できる。	
	エ. 代替機能となる路線の有無	・代替路線は特にならない。	
	オ. 地形地物の制約	・地形地物の制約はない。	
	カ. 道路構造令との整合	・幅員 8mの区間は、現在の規格を満足しない。 ・将来交通量推計を勘案した、幅員の見直しが必要である。	
	見直しの必要性の判定	<p>主要な道路で整備効果も高く、未整備区間の一部は整備に着手していることから、指定を継続する。ただし、整備予定区間（大門桃林線交差点～市川本通り線交差点）及び、未整備区間の県道部分（市川本通り線交差点～県道市川大門停車場線交差点）については、令和22年度の将来交通量推計を勘案し、幅員を11mからそれぞれ16m及び14m*に変更する。</p> <p>さらに、橋場高田線の廃止に伴い、橋場高田線の終点側の概成済区間を本路線に取り込むものとし、終点を変更する。</p>	

注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

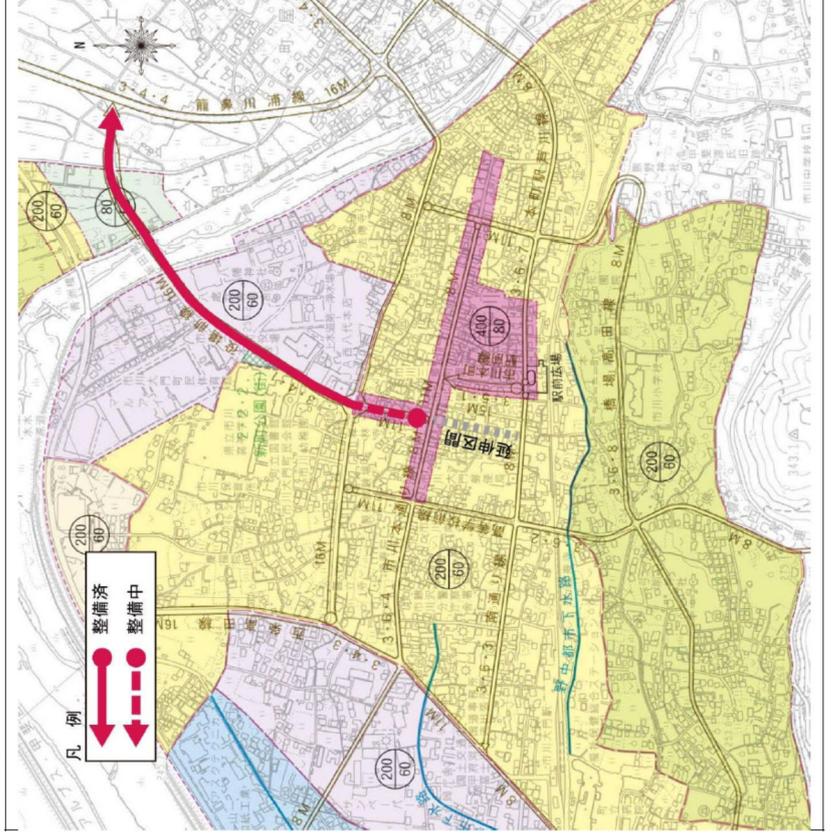
*：未整備区間の県道部分の幅員設定に関する検討資料を参考資料に添付

3・4・8 役場前線

■路線の概要

路線番号・名称	3・4・8 役場前線
告示年月日	(当初) 昭和 14 年 6 月 15 日 (最終) 平成 23 年 3 月 24 日
起点	市川大門 934
終点	上野字龍鼻
計画延長	1,020m
計画幅員	16m、11m
改良済区間延長	850m
概成済区間延長	0m
未整備区間延長	170m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合における路線の位置付けに関する検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	・都市計画マスタープランにおいて市街地幹線道路の位置付け。	◎
	イ. 土地利用等との整合	・沿道は商業地域及び準工業地域である。 ・未整備区間は、本町の中心的な市街地であり、道路の拡幅整備の必要性が高い。	
	ウ. 他事業との関連性	・交差する大門桃林線の整備にあわせ、本路線の未整備区間について整備に着手している。	
	ア. 交通処理機能	・市街地内を東西に走る3本の都市計画道路(大門桃林線、市川本通り線)の間をつなぐ道路が脆弱であり、必要性が高い。 ・さらに南通り線まで延伸することにより、道路ネットワークとして一層の機能強化を図ることができる。 ・市街地内において歩道設置を進めることにより、歩行者の交通安全性の向上を図ることができる。	
まちづくりとの整合性や将来交通需要への対応など路線機能の評価	イ. まちづくりや市街地形成誘導	・まちづくりの面から本町の主要な都市軸となる路線である。	◎
	ウ. 空間機能	・広幅員の道路整備による延焼防止効果や防災機能の向上が期待できる。	◎
	エ. 代替機能となる路線の有無	・代替路線は特にない。	
	オ. 地形地物の制約	・地形地物の制約はない。	
見直しの必要性の判定	カ. 道路構造令との整合	・将来交通量を勘案した、幅員の見直しが必要である。	
	本町の主要な都市軸となる路線であり、まちづくりの面からも整備の必要性が高く、市街地内の道路ネットワークの面からも整備効果が高い。また、未整備区間は整備に着手していることから、指定を継続する。 ただし、幅員については、令和 22 年度の将来交通量推計を勘案し、11mを 16mに変更する。さらに、市川本通り線と南通り線を結ぶ区間について、区間を延伸し、市街地内道路ネットワークのさらなる機能強化を図る。延伸区間の幅員については、今後概略設計の中で、将来交通量推計を勘案し決定する。		

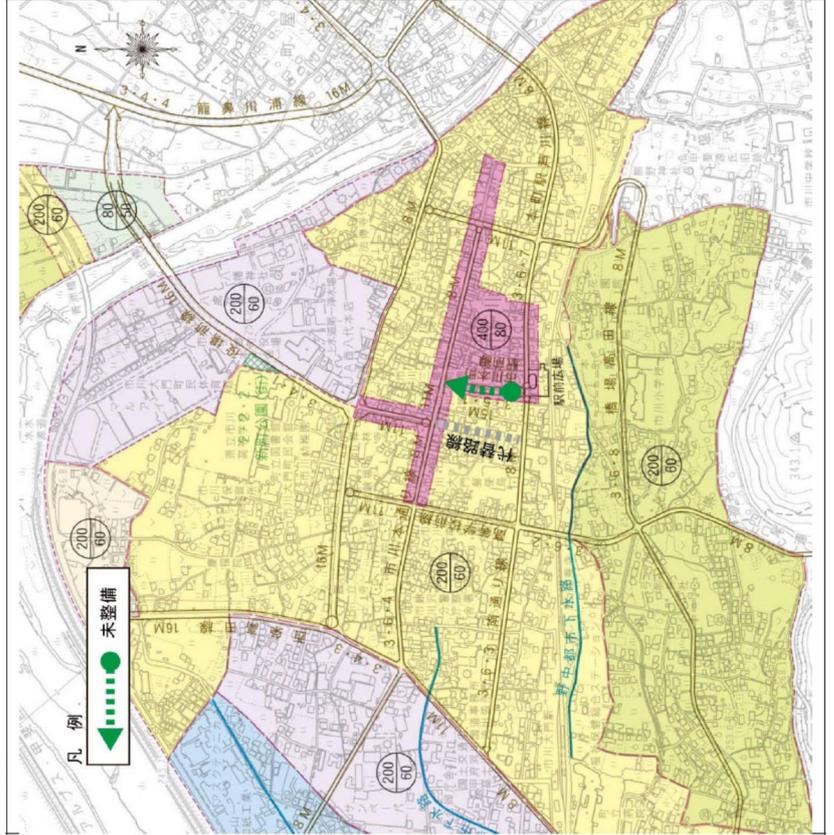
(注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

3・5・1 市川本町駅前線

■路線の概要

路線番号・名称	3・5・1 市川本町駅前線
告示年月日	(当初) 昭和 14 年 6 月 15 日 (最終) 平成 23 年 3 月 24 日
起点	市川本町駅前
終点	市川大門 1256-3
計画延長	170m
計画幅員	15m
改良済区間延長	0m
概成済区間延長	0m
未整備区間延長	170m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合性における路線の位置付けに関する検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	・都市計画マスタープランにおいてその他要道路の位置付け。 ・沿道は商業地域で商業施設等が立地している。	
	イ. 土地利用等との整合性	・関連する事業の計画はない。	
	ウ. 他事業との関連性	・広域的なネットワークを形成する路線ではなく、交通量はあまり多くないと想定される。 ・まちづくりの面から都市軸となる路線ではない。	
	ア. 交通処理機能	・整備による渋滞緩和効果は小さい。	×
	イ. まちづくりや市街地形成誘導	・役場前線を延伸し、市川本通り線と南通り線をつなぐことにより、本路線の機能は代替できる。	×
	ウ. 空間機能	・地形地物の制約はない。	
	エ. 代替機能となる路線の有無	・計画幅員は道路構造令を満足している。	
	オ. 地形地物の制約		
	カ. 道路構造令との整合性		
	見直しの必要性の判定		

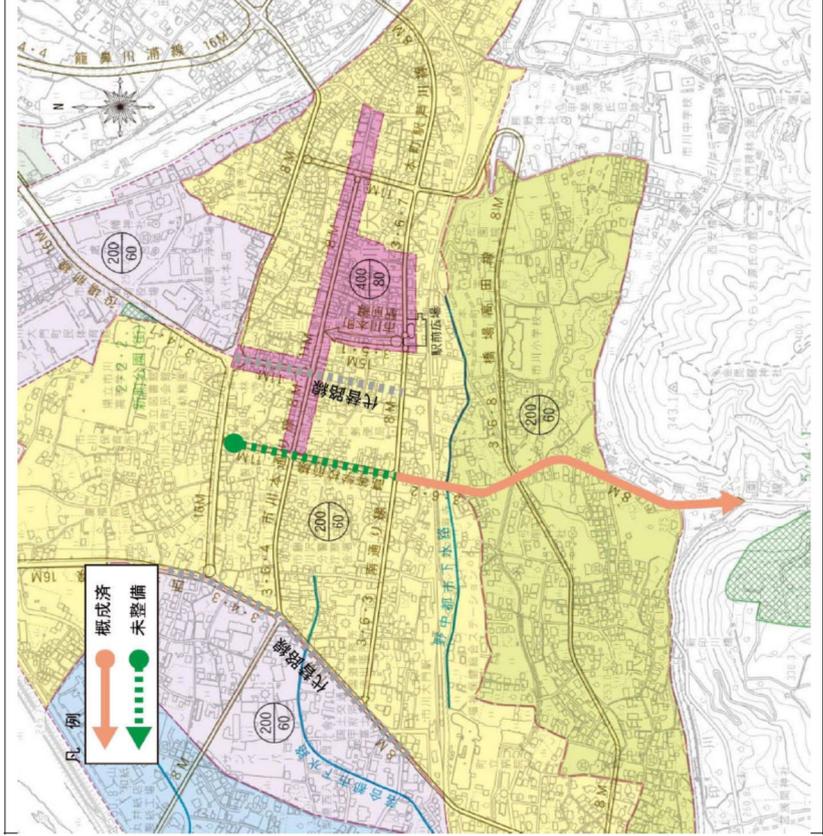
注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

3・6・6 高等学校前線

■路線の概要

路線番号・名称	3・6・6 高等学校前線
告示年月日	(当初) 昭和14年6月15日 (最終) 平成23年3月24日
起点	市川大門字八乙女
終点	高田字三島
計画延長	1,080m
計画幅員	11m、8m
改良済区間延長	0m
概成済区間延長	720m
未整備区間延長	360m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合における路線の位置付けに関する検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランにおいて地域幹線道路の位置付け。 	
	イ. 土地利用等との整合	<ul style="list-style-type: none"> 大門桃林線と南通り線の未整備区間の現道は狭隘道路で、住宅が密集している。土地利用上、街路の必要性は低い。 南通り線より南側の区間は市街地化の見込みは少なく、用途地域外へアセスする道路である。 	×
	ウ. 他事業との関連性	<ul style="list-style-type: none"> 関連する事業の計画はない。 	
	ア. 交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> 大門桃林線と南通り線の未整備区間は、西条高田線の整備や、役場前線の延伸により、必要な機能は代替できる。 南通り線より南側の区間は、用途地域外へアセスする道路で交通は少ない。 	×
	イ. まちづくりや市街地形成誘導	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりや市街地形成の面での必要性は低い。 	
	ウ. 空間機能	<ul style="list-style-type: none"> 幅員11mの道路整備による延焼防止効果や防災機能の向上が期待できる。 一方で、住宅地内に通過交通が流入してくる可能性がある。 	
	エ. 代替機能となる路線の有無	<ul style="list-style-type: none"> 並行する西条高田線や役場前線の延伸により代替機能を確認できる。 	×
	オ. 地形地物の制約	<ul style="list-style-type: none"> 地形地物の制約はない。 	
	カ. 道路構造令との整合	<ul style="list-style-type: none"> 幅員8mの区間は、現在の規格を満足しない。 	
	見直しの必要性の判定		<p>大門桃林線と南通り線の未整備区間は並行する西条高田線や役場前線の延伸により必要な機能を代替できるため、指定を廃止する。</p> <p>南通り線より南側の区間についても、沿道の市街地化の見込みは少なく、交通量も少ないことから、指定を廃止する。</p>

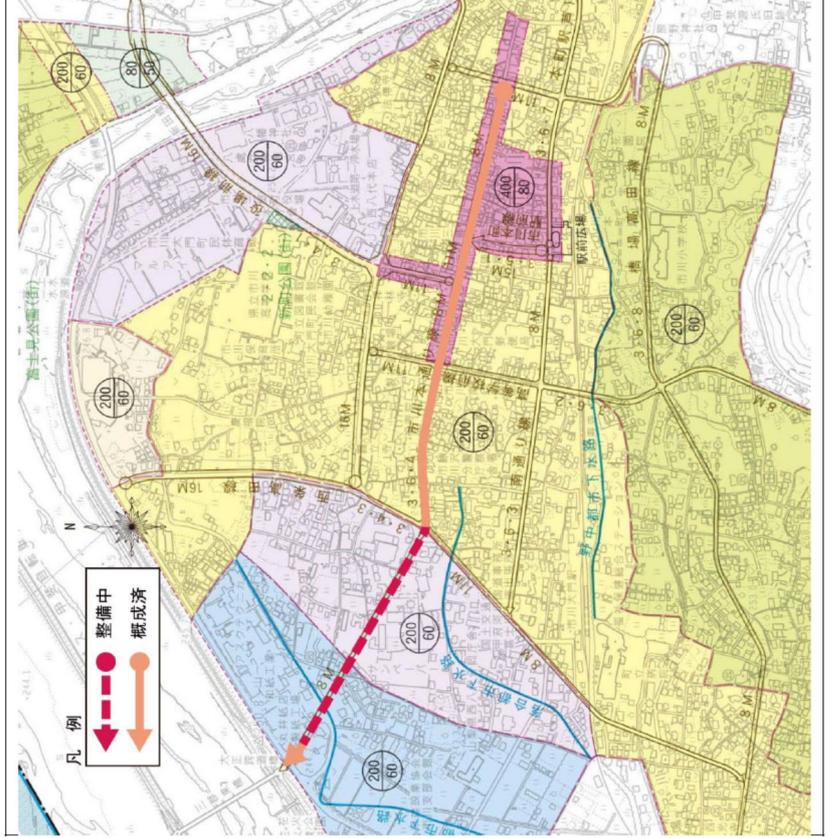
注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

3・6・7 市川本通り線

■路線の概要

路線番号・名称	3・6・7 市川本通り線
告示年月日	(当初) 昭和14年6月15日 (最終) 平成23年3月24日
起点	市川大門1047
終点	高田字大正
計画延長	1,520
計画幅員	11m、8m
改良済区間延長	0m
概成済区間延長	1,020m
未整備区間延長	500m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

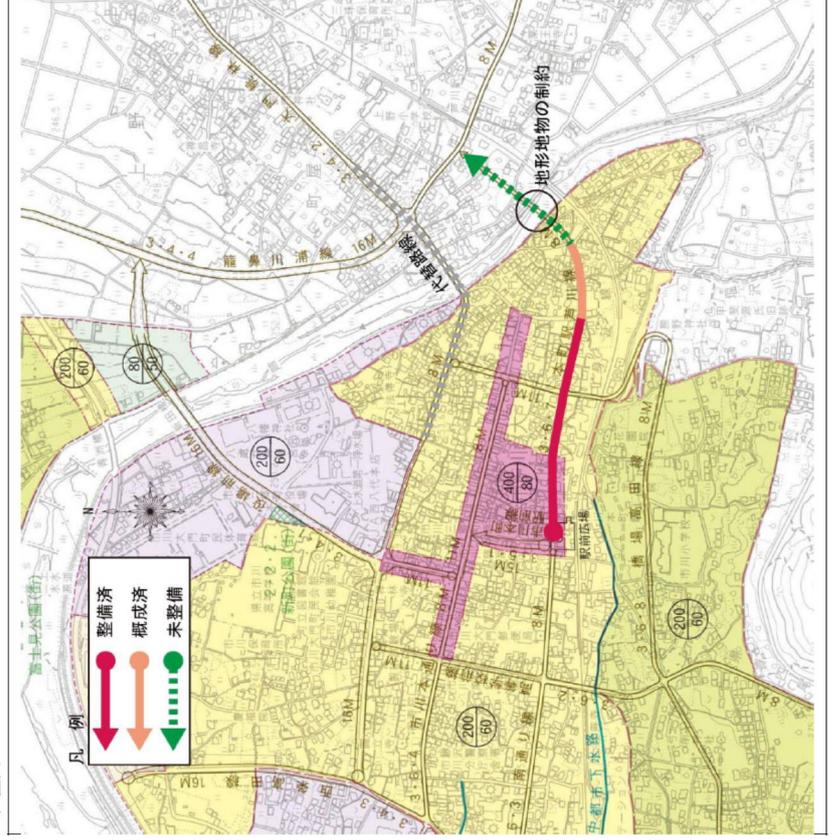
区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合における路線の位置付けに関する検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	・都市計画マスタープランにおいて市街地幹線道路の位置付け。	
	イ. 土地利用等との整合	・未整備区間沿道には、生涯学習センターが整備されるなど、本町の行政文化拠点を形成している。 ・概成済区間は、本町の中心商店街を形成している。	◎
	ウ. 他事業との関連性	・現在整備中の区間がある。	◎
	ア. 交通処理機能	・整備中の区間は、中心市街地と国道140号をむすぶ路線となっている。 ・行政文化拠点として歩行者空間の機能向上を図る必要がある。	◎
	イ. まちづくりや市街地形成誘導	・沿道は、本町の中心商店街でまちづくりの面から重要な道路である。 ・整備中の区間も、本町の新たな行政文化拠点となっている。	◎
	ウ. 空間機能	・特になし。	
	エ. 代替機能となる路線の有無	・代替路線は特にない。	
	オ. 地形地物の制約	・地形地物の制約はない。	
	カ. 道路構造令との整合	・幅員8mの区間は、現在の規格を満足しない。	
	見直しの必要性の判定		現在整備中の区間があり、まちづくりの面からも必要性が高い路線であるため、指定を継続する

3・6・9 本町駅芦川線

■路線の概要

路線番号・名称	3・6・9 本町駅芦川線
告示年月日	(当初) 昭和14年6月15日 (最終) 平成23年3月24日
起点	市川大門字坂本
終点	上野字川浦
計画延長	900m
計画幅員	8m
改良済区間延長	480m
概成済区間延長	160m
未整備区間延長	260m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合における路線の位置づけに関する検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープランにおいて市街地幹線道路の位置付け。 	
	イ. 土地利用等との整合	<ul style="list-style-type: none"> 橋場高田線以東の区間は戸建て住宅が中心の土地利用、未整備部分は大半が白地地域となっている。 	×
	ウ. 他事業との関連性	<ul style="list-style-type: none"> 関連する事業の計画はない。 	
	ア. 交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> 広域ネットワークを形成する路線ではない。 	×
	イ. まちづくりや市街地形成誘導	<ul style="list-style-type: none"> 橋場高田線以東は戸建て住宅が中心で、未整備区間は白地地域で市街地からは外れている。 	×
	ウ. 空間機能	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。 	
	エ. 代替機能となる路線の有無	<ul style="list-style-type: none"> 並行する大門桃林線において芦川を渡る橋梁の整備が進んでおり、代替路線の機能を十分に果たすことができる。 	×
	オ. 地形地物の制約	<ul style="list-style-type: none"> 芦川を渡る橋梁を新たに整備する必要がある。 	×
	カ. 道路構造令との整合	<ul style="list-style-type: none"> 幅員 8mの区間は、現在の規格を満足しない。 	
	見直しの必要性の判定		

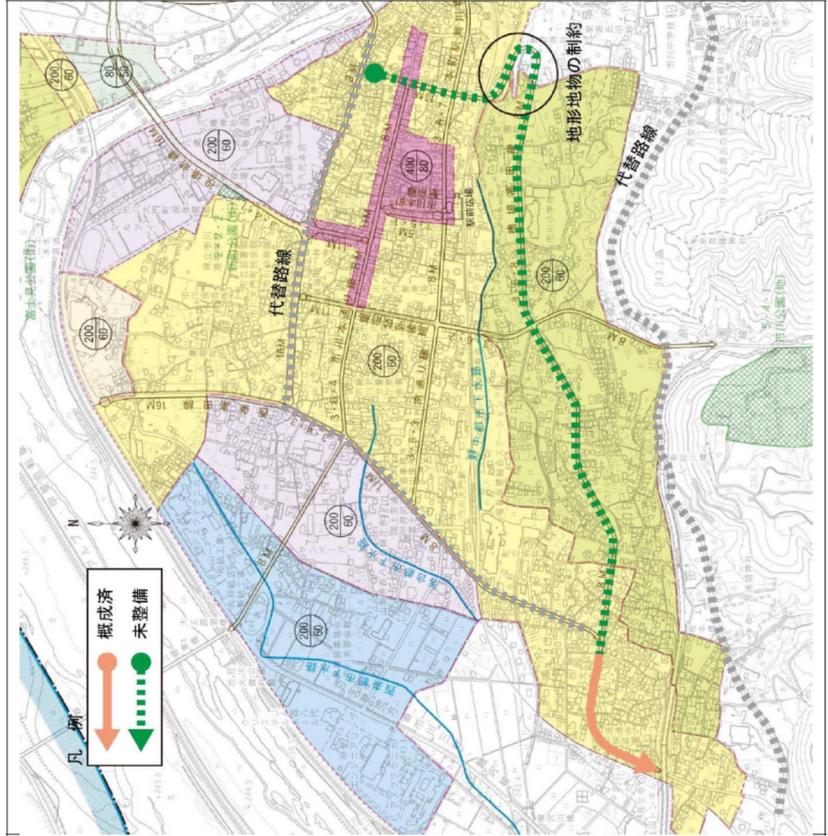
(注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

3・6・10 榑場高田線

■路線の概要

路線番号・名称	3・6・10 榑場高田線
告示年月日	(当初) 昭和14年6月15日 (最終) 平成23年3月24日
起点	市川大門字北河原
終点	高田字榑田
計画延長	2,480m
計画幅員	11m、8m
改良済区間延長	0m
概成済区間延長	400m
未整備区間延長	2,080m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合性における検討内容	ア. 上位計画等における位置づけ	・都市計画マスタープランにおいて一部が市街地幹線道路の位置付け。	
	イ. 土地利用等との整合	・第二種低層住居専用地域及び第一種住居地域で、主に住宅が立地している。 ・町として沿道の開発を促進していく方針はない。	×
	ウ. 他事業との関連性	・関連する事業の計画はない。	
	ア. 交通処理機能	・市街地の東西を結ぶ路線であるが、大門桃林線や広城農道で、通過交通は十分に処理できる。	×
	イ. まちづくりや市街地形成誘導	・沿道の大半が市街地から外れており、まちづくりや市街地形成の面での必要性は低い。	×
	ウ. 空間機能	・沿道は住宅地であり、通過交通の流入により住環境の悪化が懸念される。	×
	エ. 代替機能となる路線の有無	・大門桃林線や広城農道が代替路線と機能する。	×
将来交通需要への対応など路線機能の評価	オ. 地形地物の制約	・本町駅芦川線との交差点南側は高低差が非常に大きく、また、ヘアピンカーブとなる。 ・幅員8mの区間は、現在の規格を満足しない。	×
	カ. 道路構造令との整合		
	見直しの必要性の判定	沿道は大半が閑静な住宅地であり、開発圧も高くなく街路整備の必要性は低い。また、大門桃林線や広城農道の整備により、代替機能が確保されていることから、未整備区間は、基本的に指定を廃止する。 ただし、始点部の大門桃林線と本町芦川線との区間については、道路ネットワークを形成する上で必要となるため、指定を継続する。 また、終点部の西条高田線との交点より先の部分については、西条高田線との連続性が高いので、西条高田線に取り込み、指定を継続する。	

注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

3・6・11 上野駅通り線

■路線の概要

路線番号・名称	3・6・11 上野駅通り線
告示年月日	(当初) 昭和31年5月4日 (最終) 平成23年3月24日
起点	上野字峠沢
終点	上野字峠沢
計画延長	200m
計画幅員	8m
改良済区間延長	0m
概成済区間延長	200m
未整備区間延長	0m

■位置図



■都市計画道路の必要性の検討

区分	評価項目	必要性の評価	整備効果
将来像や都市構造との整合性における路線の位置に関する検討 まちづくりとの整合性や将来交通需要への対応など路線機能の評価	ア. 上位計画等における位置づけ	・都市計画マスタープランにおいて、その他主要幹線道路の位置づけ。 ・沿道は白地地域で、市街化の見込みはない。	×
	イ. 土地利用等との整合性	・関連する事業の計画はない。	
	ウ. 他事業との関連性		
	ア. 交通処理機能	・甲斐上野駅へアクセスする道路であるが、交通量は少ない。	×
	イ. まちづくりや市街地形成誘導	・沿道の白地地域で、まちづくりや市街地形成の面での必要性は低い。	×
	ウ. 空間機能	・整備による効果は特に想定されない。	×
	エ. 代替機能となる路線の有無	・交通量が少なく、現道で十分に機能を果たすことができる。	×
	オ. 地形地物の制約	・地形地物の制約はない。	
	カ. 道路構造等との整合性	・幅員8mの区間は、現在の規格を満足しない。	
	見直しの必要性の判定		沿道は白地地域で街路整備の必要性は低く、交通量も少ないことから、指定を廃止する。

注) ◎：整備効果が特に期待できる ×：整備の必要性が低い

市川三郷町 都市計画道路見直し(案)

