

1 調査名称：（上野原市）都市計画道路見直し調査

2 調査主体：上野原市

3 調査圏域：上野原市都市圏

4 調査期間：令和５年度（令和４年度繰越分含む）

5 調査概要：

上野原市の都市計画道路は、昭和２８年の旧上野原町の時代に計画決定され、平成元年の中央自動車道 IC 開業に合わせ、昭和６１年に都市計画道路の全体見直しを行ったが、実態として整備はなされず、現時点でほとんどが未整備となっている。そのため、市の現状に沿った都市計画道路へ見直し、不要な道路を整理することにより、今後の交通量や都市構造に対応した、効率的・効果的な道路整備を進める必要がある。

そこで、実現可能な都市計画変更に向けた調査検討を行う。

I 調査概要

1 調査名称：（上野原市）都市計画道路見直し調査

2 報告書目次

1. 交通量推計結果報告書

2. 上野原市都市計画道路見直し（案）

3. 都市計画決定（変更）申請図書

（1）山梨県決定

（2）上野原市決定

（3）添付図面

4. 山梨県都市計画課との協議記録

（1）第1回

（2）第2回

（3）第3回

5. 打合せ記録簿

3 調査体制

(上野原市) 都市計画道路見直し調査 事務局 (上野原市建設課都市計画担当)

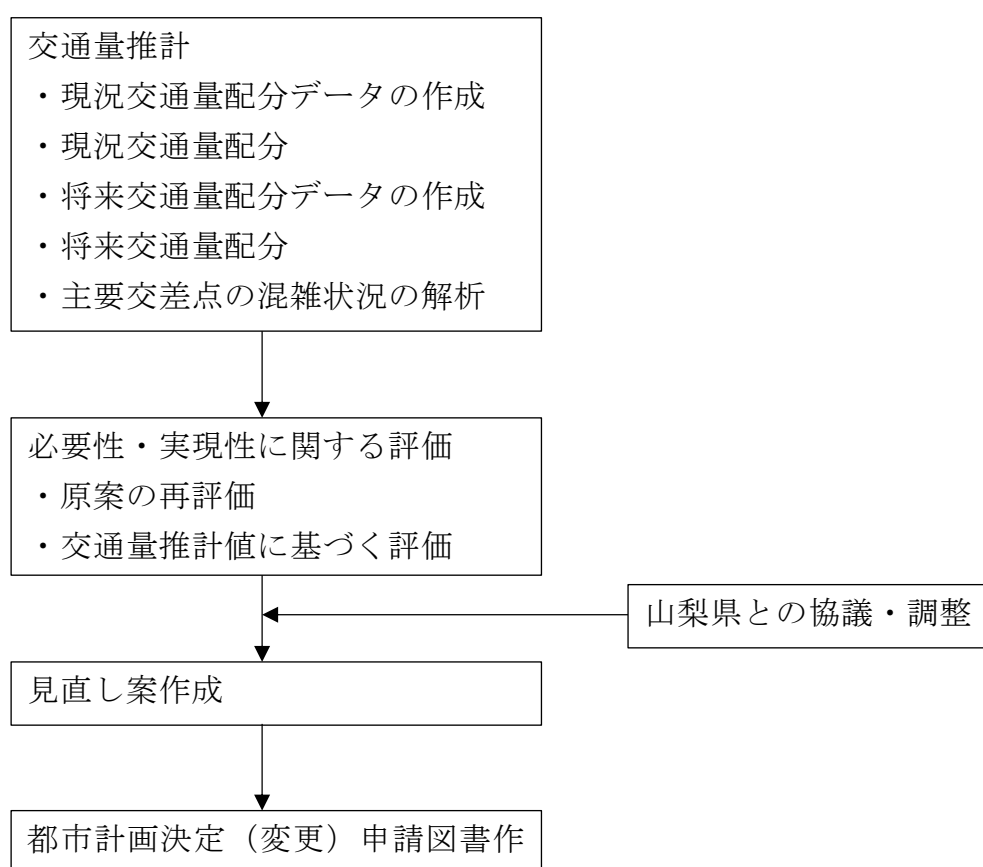
4 委員会名簿等：

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

都市計画決定後、未着手となっている都市計画道路を見直し、不要な道路を整理することにより、都市構造の変化に対応した、効率的・効果的な道路整備を進めることを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

○交通量推計結果報告書

(1)配分交通量予測結果

令和 22 年度における上野原市内を発着する平日の自動車交通量（発生集中交通量）は、少子高齢化や人口減少によって平成 27 年度に対してその約 3 割が減少し、上野原市を含む山梨県の発生集中交通量は 1 割程度減少するという予測結果である。また、近隣の 8 都県では、減少傾向ではあるものの、おおむね横ばいで推移するという予測結果である。

道路の路線別の交通量の推計結果に着目すると、平成 27 年度（現況）において上野原市内で、混雑度が問題とされる 1 を超過する道路区間は、国道 20 号の主要地方道大月上野原線との交差点から新町交差点までの市中心部区間および県道 35 号四日市上野原線の中央道上野原インター入口付近のみであり、最大混雑度は 1.2（往復）程度の混雑状況である。（図 1）

一方、令和 22 年度（将来）においては、既定の都市計画道路の整備を想定したケース（既定計画ケース）、計画を見直したケース（見直し案ケース）とも、自動車交通の低減、および都市計画道路等の道路整備による道路密度の増加により、市内のすべての区間において混雑度は 1 を下回り、見直し案ケースでも現況の交通混雑を十分に緩和でき、見直し案が妥当な都市計画道路の整備水準であることを示す結果となった。（図 2、図 3）

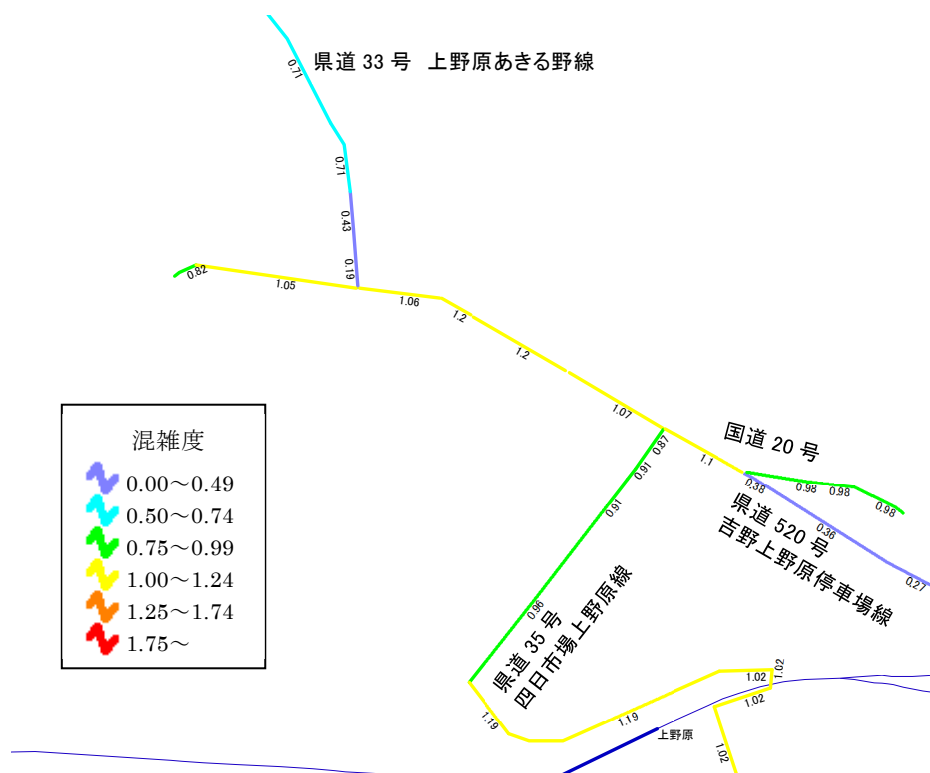


図 1 現況都市計画道路混雑度（往復・平日）

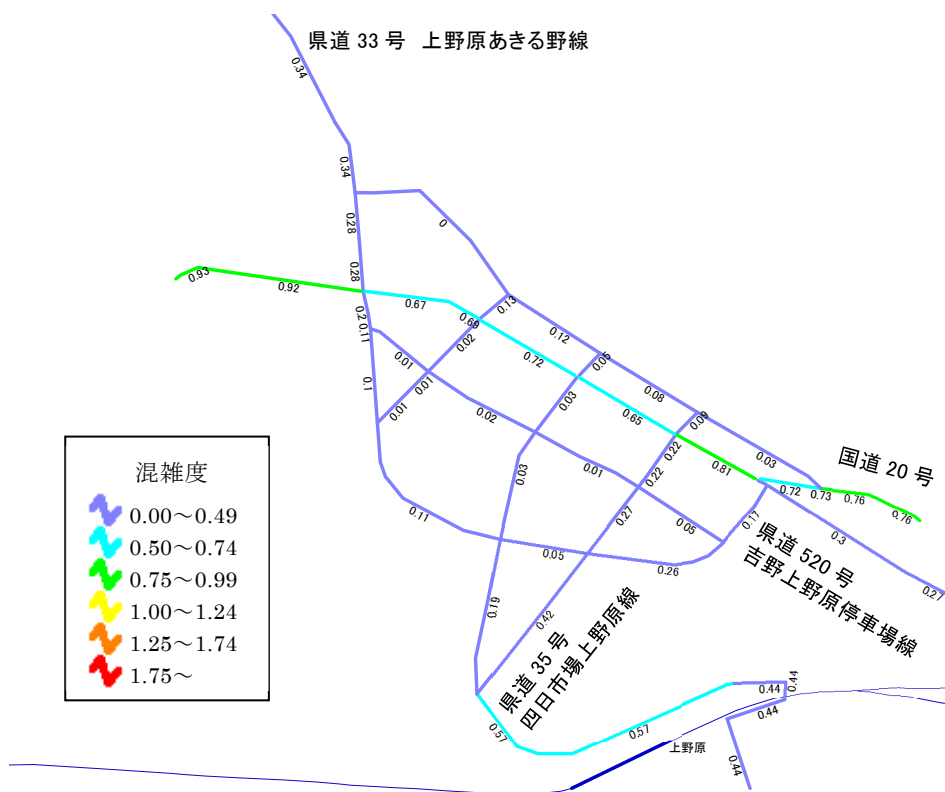


図 2 既定計画ケース将来都市計画道路混雑度（往復・平日）

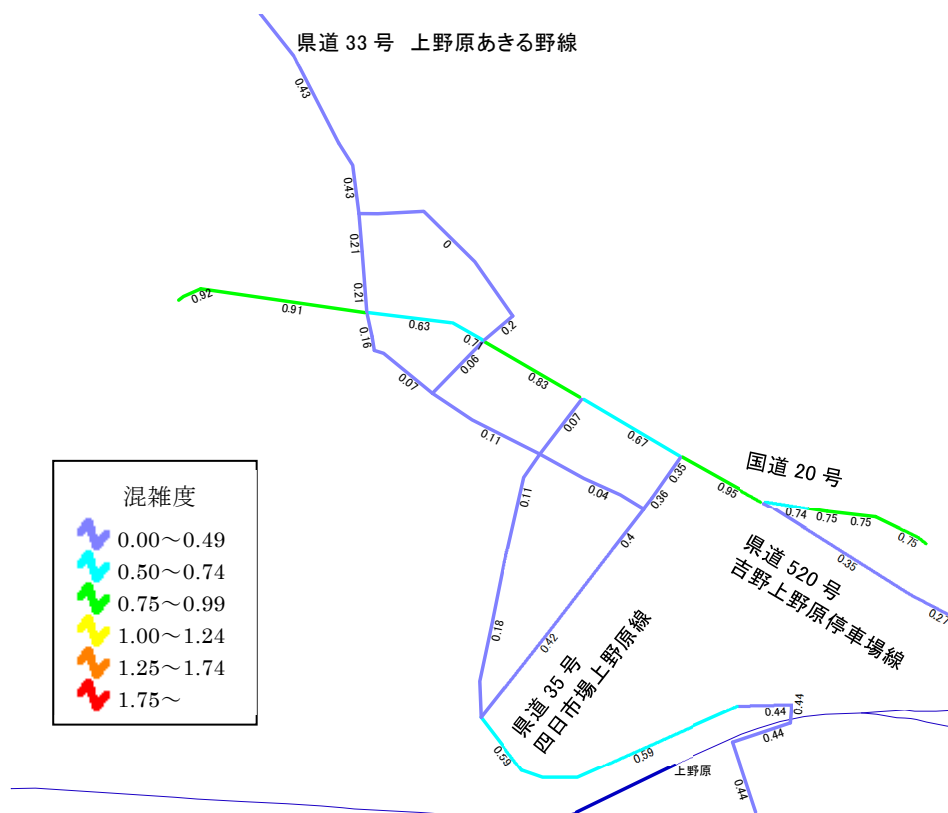


図 3 見直し案ケース将来都市計画道路混雑度（往復・平日）

(2) 主要交差点の需要解析結果

国道 20 号の市内主要交差点である新町交差点、新町二丁目交差点の混雑状況に着目すると、両交差点とも平日における需要率（交差点交通量の混雑度）は 0.3 未満であり、解析結果からはいずれのケースとも問題となるような交差点混雑は発生しないという解析結果となった。（表 1）

見直し案ケースにおける新町交差点の混雑状況は、交通需要が分散される既定計画ケースに比べて進入交通量はピーク 1 時間当たり数台程度増加するものの、平均遅れ時間は逆にわずかに改善される。これは、見直し案ケースは 4 差路化する既定計画ケースに対して 3 差路に留まるため、方向別の青現示を多く確保できるためである。（表 1）

同様の傾向は新町二丁目交差点にも生じており、見直し案ケースでは、既定計画に比べて進入交通量がピーク 1 時間当たり 50 台弱程度増加するものの、3 差路に留まる効果もあり、平均遅れ時間は 2 秒程度の増加に留まる結果である。（表 1）

見直し案ケースにおける上り方向の右折（直進）車線設置の効果については、新町交差点では現状でも右折（直進：旧甲州街道方面）待ち車両が滞留しない信号現示が行われており、将来の同じ信号現示を想定すると、新たに右折（直進）車線を設置するメリットは大きくなく、わずかに 1 秒程度平均遅れ時間の短縮に留まるという解析結果となった。

同様に、新町二丁目交差点においては、国道 20 号と並行する水路通り線の整備により需要が分散されて右折交通量が激減するため、平日における将来ピーク時においては右折車線の設置による効果はほとんどみられない。一方、現状の時差式信号における右折優先を廃止あるいは縮小することで、大きな交差点の円滑化効果が得られることが分かった。具体的に時差式交差点の廃止の効果としては、既定計画ケースの平均遅れ時間を 10 秒程度削減させる可能性があることが分かった。

表 1 ケース別交差点解析結果

ケース	交差点名		① 新町交差点	② 新町二丁目交差点
	構 造		丁字路 (既定計画：十字路)	丁字路 (既定計画：十字路)
	信号サイクル長 (秒)		110	145
既定計画	交差点流入交通量 (台/時)		435	392
	交差点需要率		0.232	0.219
	交差点平均遅れ時間 (秒)		18	23
見直し案	交差点流入交通量 (台/時)		441	440
	交差点需要率		0.269	0.261
	交差点平均遅れ時間 (秒)		17	25
	追加対策 ケース	追加対策内容	右折車線の設置	時差式信号の廃止
		交差点流入交通量 (台/時)	441	440
		交差点需要率	0.241	0.293
		交差点平均遅れ時間 (秒)	16	14

(3) 自動車交通量の予測方法

現況年を平成 27 年度、予測対象将来年次を令和 22 年度とし、将来における上野原都市計画区域内の都市計画道路、国道、および主要地方道、一般県道の将来自動車交通量の予測を標準的な交通需要予測手法を用いて実施した。

1) 自動車交通量配分モデル

現況 OD 表、将来 OD 表と、それぞれの道路ネットワークデータを与件とし、適用事例の多い道路区間別交通量の推計モデルである分割配分モデルを用いて道路区間別交通量を推計した。

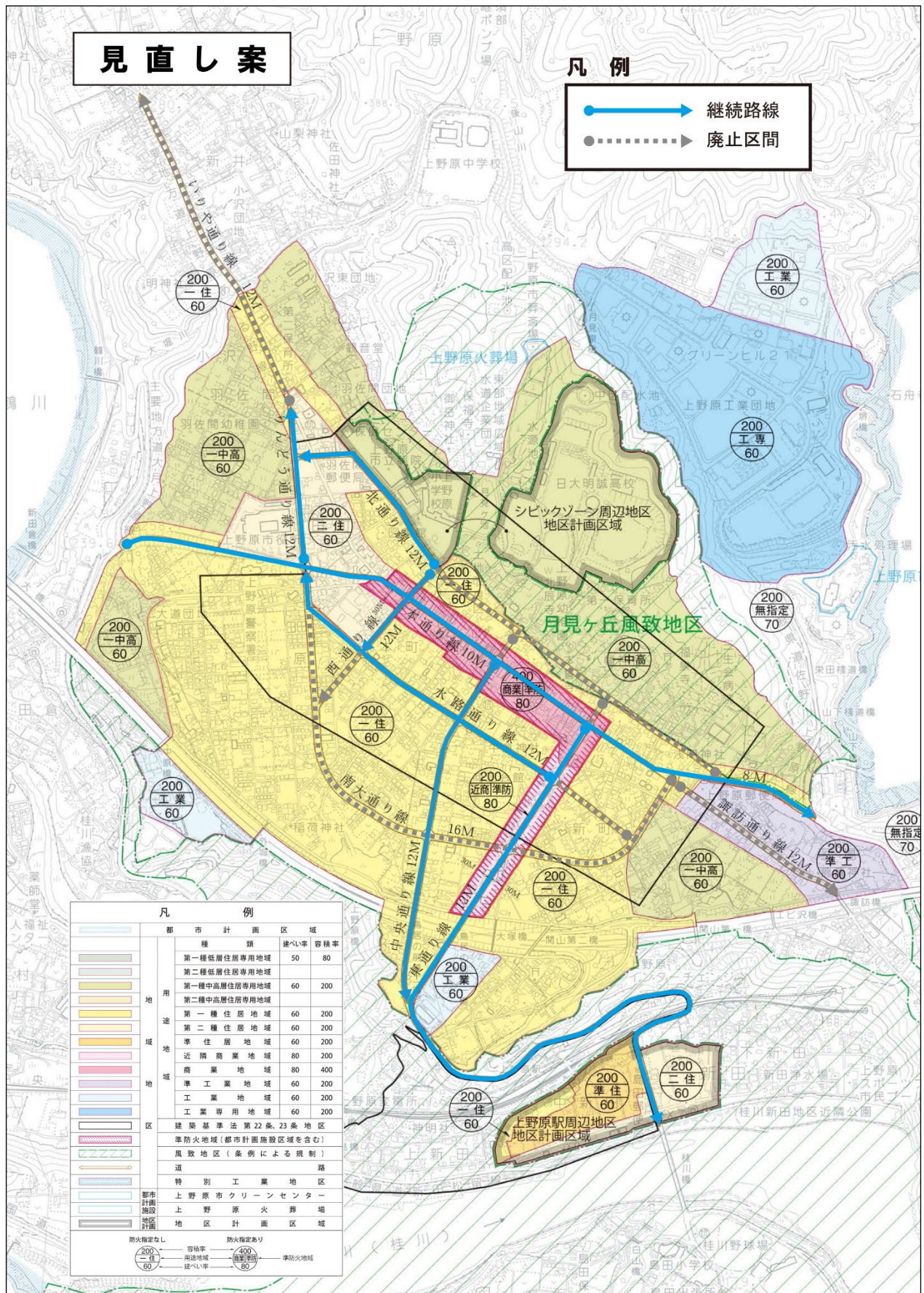
2) 交通量基礎データおよび道路ネットワークデータ

国土交通省関東地方整備局から提供を受けた平成 27 年度道路交通センサスデータベースの平成 27 年度現況自動車配分用 OD 表および令和 22 年度将来自動車配分用 OD 表、ならびに提供された道路ネットワークデータを活用した。

ただし、提供 OD 表を基礎データとしつつ、本業務の目的に合わせて上野原市内を 29 の詳細ゾーンに細分化し、また提供道路ネットワークデータに対して主要な上野原市道を追加する等のカスタマイズを実施し、本業務に適用した。

○上野原市都市計画道路見直し(案)

未整備区間について各路線の必要性、見直し方針を踏まえ見直し案を以下の通りとする。



■未整備区間の見直し案

番号	路線名	見直し素案
3・4・1	南大通り線	・大半が都市機能誘導区域から外れていること、また水路通り線の整備により機能を代替できることから、廃止する。 ・ただし、終点部の水路通り線から本通り線の区間については、道路ネットワークの観点から必要性が高いことから、幅員を12mに変更した上で水路通り線の一部として、指定を継続する。
3・5・1	水路通り線	・東通り線以西の区間については、本通り線と並行し、南大通り線及び北通り線の代替機能を担う路線であること、また市役所、市立病院へのアクセス路であることから、指定を継続する。 ・南大通り線の廃止に伴い、南大通り線の水路通り線と本通り線の区間を本路線に組み込み、道路ネットワークを確保するものとし、終点を変更する。 ・東通り線以东の区間については、沿道の土地利用から街路整備の必要性が低く、交通機能上も他路線の整備や交差点改良で対応可能であることから廃止し、東通り線の交差点に始点を変更する。
3・5・2	北通り線	・西通り線より西側の区間については、市立病院等のアクセス路となっており、一部区間は整備済みであることから、指定を継続する。 ・西通り線より東側の区間については、風致地区に接していることから現状の環境を保全するため廃止し、西通り線との交差点に起点を変更する。
3・5・3	中央通り線	・本通り線より南側の区間については、上野原駅や中央自動車道上野原 IC と市街地を結ぶ路線であり、整備効果が高いことから、指定を継続する。 ・本通り線より北側の区間は、北通り線を廃止する方向であることから、道路ネットワーク上必要性が低く、まちづくりの面からも整備効果が低いいため廃止し、本通り線の交差点に始点を変更する。
3・5・4	東通り線	・本通り線より南側の区間については、広域ネットワークを形成する主要な幹線道路で、上野原駅や中央自動車道上野原 IC と市街地を結ぶ路線であり、整備効果が高いことから、指定を継続する。 ・本通り線より北側の区間は、北通り線を廃止する方向であることから、道路ネットワーク上必要性が低く、まちづくりの面からも整備効果が低いいため廃止し、本通り線の交差点に始点を変更する。
3・5・5	りんどう通り線	・市役所東側の区間は整備済となっており、国道20号と主要地方道上野原あきる野線を結ぶ交通機能を担っており、市の主要な都市軸として重要性が高いことから、指定を継続する。
3・5・6	いりや通り線	・用途地域外が大半を占める路線であり街路整備の必要性が低いことから、廃止する。

■未整備区間の見直し案

番号	路線名	見直し素案
3・5・7	諏訪通り線	沿道は都市機能誘導区域から外れており、また神奈川県方面との交通量は多くなく、現道でも渋滞は発生していない。整備効果が小さく、県が行った検討でも廃止の判定が出ていることから、廃止する。
3・5・8	西通り線	- 水路通り線より北側の区間については、通学路になっており、道路整備により歩行者空間の確保などの効果が期待できることから、指定を継続する。 - 水路通り線より南側の区間については、南通り線を廃止する方向であることから、交通ネットワーク上の必要性が低く、まちづくりの面からも整備効果が低いため、廃止する。
3・5・9	本通り線	主要な幹線道路で交通量も多く、まちづくりや市街地形成上も整備効果が高いが、沿道の状況や住民合意形成の必要性から早期の整備は困難な状況である。まずは交差点改良から進めていくものとし、指定を継続する。

凡例

都市計画区域	種別	幅員	道路幅員
第一種低層住居専用地域	第一種低層住居専用地域	30	80
第二種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	60	200
第一種中高層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	60	200
第二種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	60	200
第一種住居地域	第一種住居地域	60	200
第二種住居地域	第二種住居地域	60	200
準住居地域	準住居地域	60	200
近隣商業地域	近隣商業地域	80	200
商業地域	商業地域	80	400
準工業地域	準工業地域	80	200
工業地域	工業地域	60	200
工業専用地域	工業専用地域	60	200
建設基準法第22条、23条地区	建設基準法第22条、23条地区		
準防火地域(都市計画施設区域を含む)	準防火地域(都市計画施設区域を含む)		
風致地区(条例による規制)	風致地区(条例による規制)		
特別工業地区	特別工業地区		
都市計画区域外	都市計画区域外		
上野原市クリーンセンター	上野原市クリーンセンター		
上野原火葬場	上野原火葬場		
地区計画区域	地区計画区域		

道路幅員なし 道路幅員あり
 200m幅主要道路 60m幅道路 80m幅道路 100m幅道路 120m幅道路 160m幅道路 200m幅主要道路