

1 調査名称：甲府都市圏総合都市交通体系調査業務委託

2 調査主体：山梨県

3 調査圏域：甲府都市圏〔7市3町〕甲府市（旧甲府市、旧中道町）山梨市（旧山梨市）、韮崎市、南アルプス市、甲斐市、笛吹市（旧春日居町、旧石和町、旧御坂町、旧一宮町、旧八代町、旧境川村）、中央市、市川三郷町（旧市川大門町、旧三珠町）、増穂町、昭和町

4 調査期間：平成16年度～平成20年度

5 調査概要：

甲府都市圏は、車社会の進展により自動車依存が高く、道路混雑や環境負荷の増大を引き起こしている。また、大型商業施設の郊外への進出等により中心市街地の空洞化が生じている。さらに、少子高齢社会への対応として公共交通の重要性が高まる中、そのサービス低下に歯止めがかかっていない状況である。

このような背景のもと、効率的かつ効果的に良好な交通環境を整えていくため、集約型都市構造の実現とそれを支える交通施策のあり方を示した総合都市交通計画を策定した。

検討にあたっては、将来フレームの設定に基づく交通施策パッケージシナリオを構築し、交通需要予測・評価による定量的な検証を行い、交通施策の具体的な提案を行った。

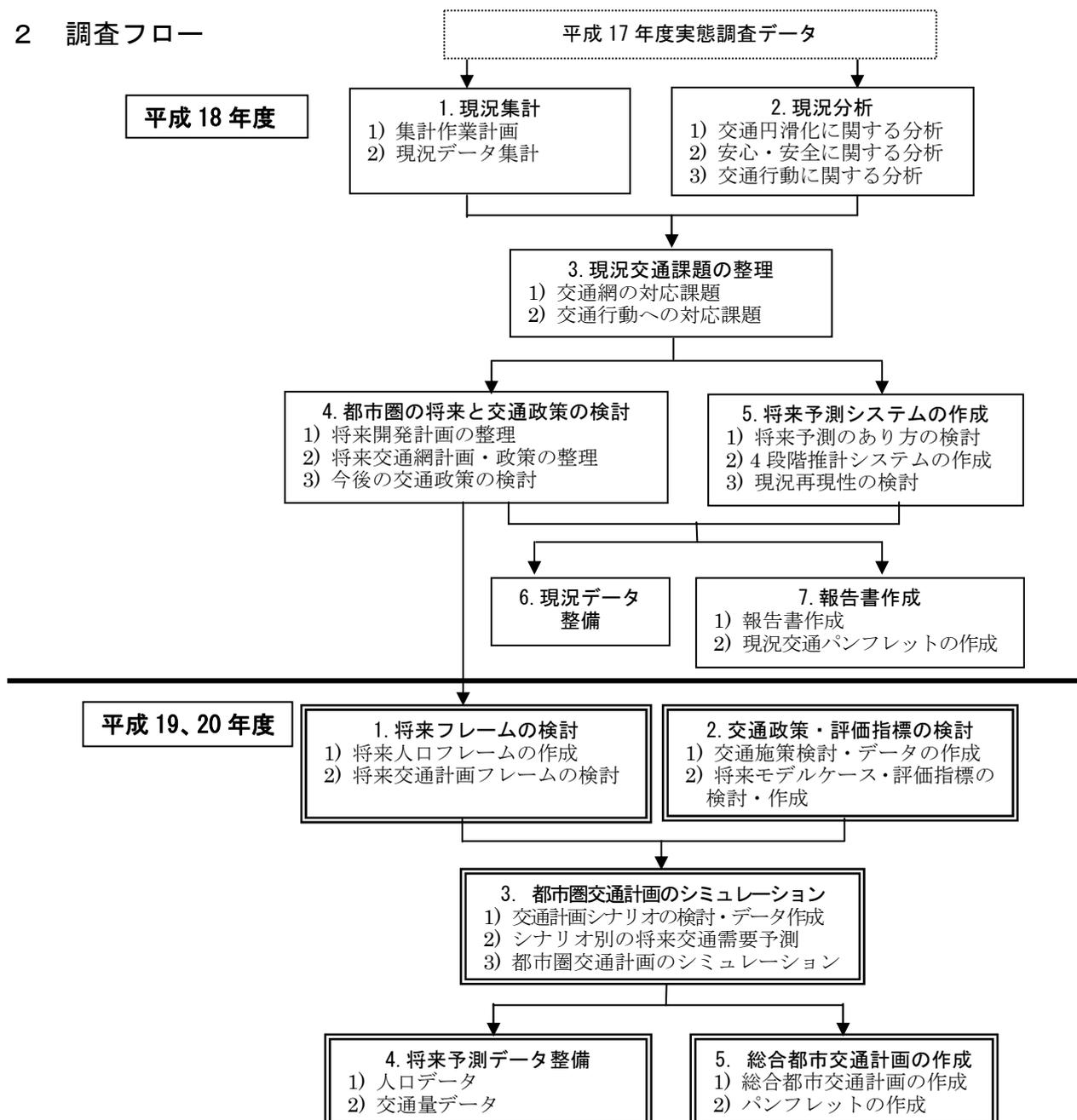
## <調査成果>

- 1 調査目的： 近年のモータリゼーションの進展、大規模店の郊外への進出、消費行動パターンの変化等により中心部での空洞化が進み、人口流出や産業活動の減退が著しく、人口の増加率から見ても、その動きは顕著であるといえる。

このような社会情勢のもと、交通実態調査を実施し、都市圏交通の課題を社会構造・社会構造変化との関係も含めて分析し、将来交通体系を設定し、将来交通需要の予想をもとに都市圏の望ましい都市交通体系のあり方を策定した。

平成19年度では、昨年業務に引き続いて、将来フレームを設定し各種ケース別の予測を行い、将来の交通課題に対応した今後の都市圏の交通体系のマスタープランを作成し、今後の交通政策の具体的な提案を行った。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

以下の7市3町からなる地域を甲府都市圏とし、計画の対象区域とします。



## 4 調査成果

### 1. 甲府都市圏を取り巻く現状と課題

甲府都市圏を取り巻く現状と課題は次のように整理されます。

表 都市交通の現状・課題及び交通施策の方向性

都市交通の現状・課題		交通施策の方向性
社会経済状況 の変化から見た 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口が減少するとともに、高齢者が3人に1人を占める本格的な高齢社会の到来</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者や障害者等の交通弱者に配慮した交通施策の導入</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>甲府中心部の人口減少と甲府市南部、甲斐市や昭和町、中央市などへの市街地の拡大</li> <li>中心市街地の空洞化による都市の中心機能低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の交流・活力を増進する土地利用施策や交通施策の導入</li> <li>都市間・拠点間の交流・連携を高める交通網の整備</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者による交通死亡事故の増大</li> <li>自然災害への不安の増大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故や災害を最小限にするための交通施策の導入</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境意識の高まり</li> <li>地球温暖化防止のための二酸化炭素排出量抑制対策の必要性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境にやさしい都市交通体系の確立</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共投資に係る予算の縮小への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>効率的かつ効果的な公共投資による良好な交通環境の整備</li> </ul>
都市交通の 現状と課題	<b>幹線交通ネットワーク</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通が中心市街地を走行する道路ネットワーク構造</li> <li>都市圏の公共交通としては鉄道だけでは不十分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の通過交通を迂回させる道路ネットワークの形成</li> <li>鉄道とバスの連携による利用しやすい公共交通体系の確立</li> </ul>
	<b>交通需要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>甲府市、特に甲府中心部を軸に地域間の交流が活発</li> <li>自動車利用が約7割を占める高い自動車依存に加え、高い自動車依存は今後も継続することが想定される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市集積力の高い甲府中心部を軸とした望ましい都市構造の形成</li> <li>自動車依存型生活スタイルからの転換に向けた都市交通体系の確立</li> </ul>
	<b>自動車交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道20号などの幹線道路の多くが混雑し、都市の活力が低下</li> <li>甲府中心部や国道20号周辺は混雑・事故対策の両面から重点的な対応が必要</li> <li>自動車から公共交通への転換方策が課題であり、公共交通の利便性強化が求められている</li> <li>自動車利用の約2割は概ね2km以内の短距離移動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路をはじめとする骨格的幹線道路網の整備</li> <li>道路混雑の緩和・交通事故減少を支援するためのハード・ソフト両面からの対応</li> <li>公共交通や自転車・徒歩への転換を促す交通施策の導入</li> </ul>
	<b>公共交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バス利用ともに減少傾向が継続し、今後のサービス維持が懸念</li> <li>鉄道は学生にとって重要な交通手段</li> <li>バスは学生や高齢者、女性にとって重要な交通手段</li> <li>比較的人口密度の高い甲斐市南部・昭和町等でも交通不便地域が存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通への転換を促す交通施策の導入</li> <li>高齢者や自動車利用可能性の低い交通弱者が安心して移動できるための都市交通体系の確立</li> </ul>
	<b>中心市街地交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地（甲府中心部）への移動の主目的は通勤や業務であり、私事利用が少ない</li> <li>中心市街地（甲府中心部）は都市圏全体に比べて自動車利用が低く、多様な交通手段が利用可能</li> <li>朝夕の限られた時間帯に自動車が集中し、道路混雑が発生</li> <li>ピーク時には中心市街地（甲府中心部）へのアクセス道路の走行性が大きく低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の交流・活力を増進する土地利用施策や交通施策の導入</li> <li>比較的公共交通基盤や自転車・歩行環境が整った中心市街地への都市機能の誘導</li> <li>中心市街地の交流・活力を高めるためのハード面、ソフト面両面からの道路混雑対策</li> </ul>

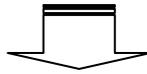
## 2. 総合都市交通計画の基本的考え方

### 1. 都市の将来像

都市構造の現状と課題を踏まえ、以下のように都市の将来像を設定します。

#### 都市構造の現状と課題

- 無秩序な宅地化の拡散による都市サービス・コミュニティ機能の低下
- 公共公益施設、大規模集客施設の郊外立地等による都市の中心機能の低下
- 公共基盤の更新維持投資の増大による厳しい財政のさらなる圧迫
- 広域化した生活圏を前提とした都市機能の配置・連携による地域における都市サービスの確保



#### 都市の将来像

都市の拡大から都市機能の集約化（都市機能集約型都市構造の実現）

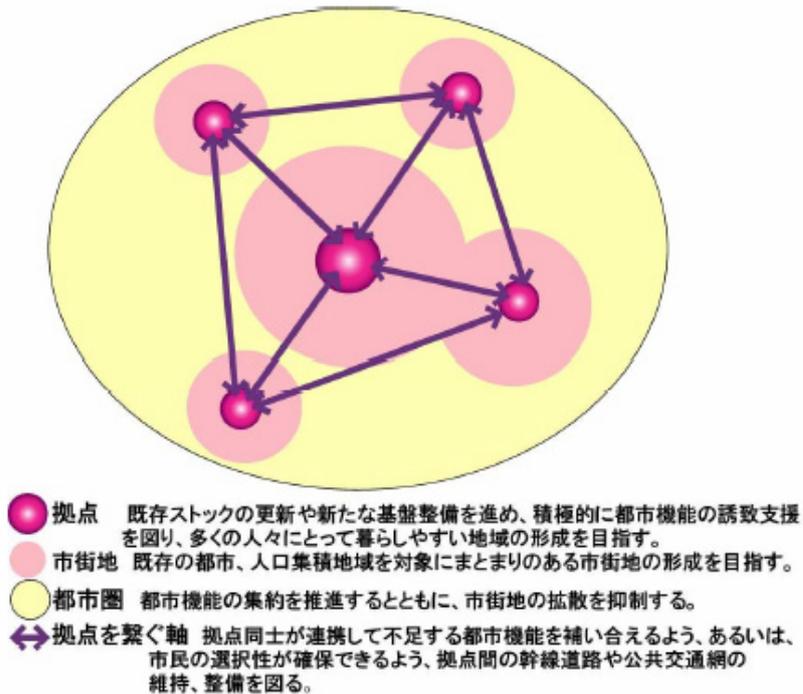


図 都市機能集約型都市構造のイメージ

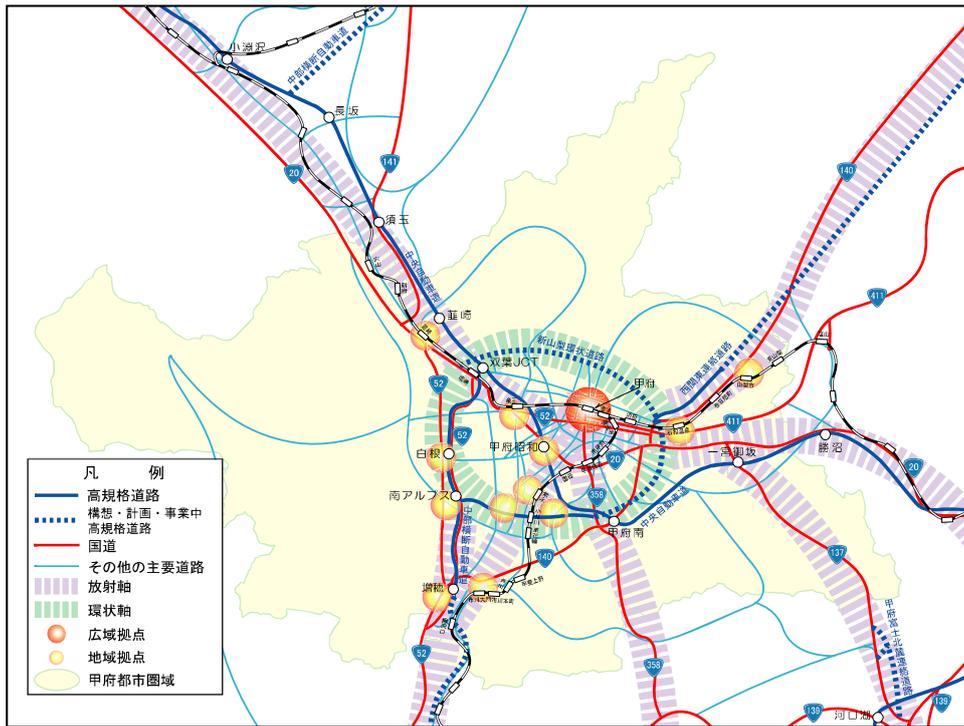


図 甲府都市圏総合都市交通計画の目指すべき将来都市構造

## 2. 都市交通の将来像

### (1) 都市交通の将来像

都市の将来像である「都市の拡大から都市機能の集約化（都市機能集約型都市構造）の実現」のため、上位計画である「チャレンジ山梨行動計画」（現総合計画）で定められた基本目標、「やまなし都市づくりの基本方針」で示された基本方針、都市交通を取り巻く社会的要請を踏まえ、甲府都市圏が目指す都市交通の姿として、「安全・安心」の確保、「環境」の保全、「交流・活力」の増進の3つを都市交通の将来像として位置付けます。

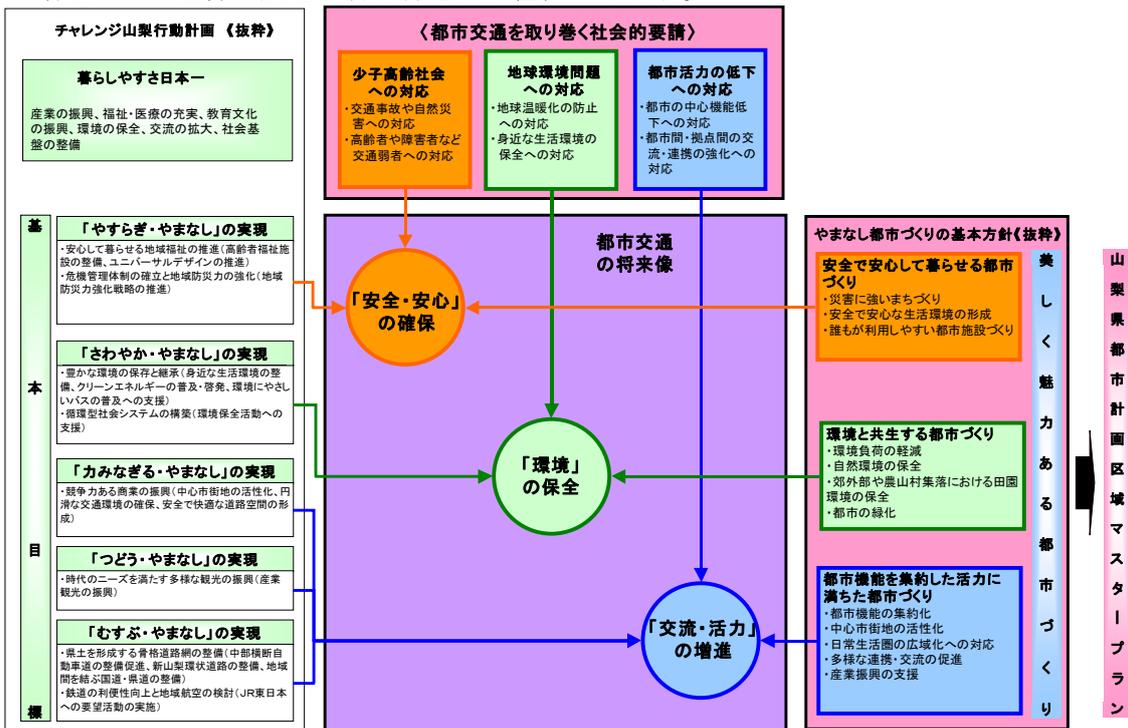


図 都市交通の将来像の設定

## (2) 都市交通施策体系

都市の将来像実現を先導・支援する都市交通計画の目標を達成するため、以下の4つの都市交通施策（土地利用施策（都市機能集約型都市構造）、道路ネットワーク施策、公共交通施策、環境TDM施策等）を必要不可欠な施策と位置付けます。

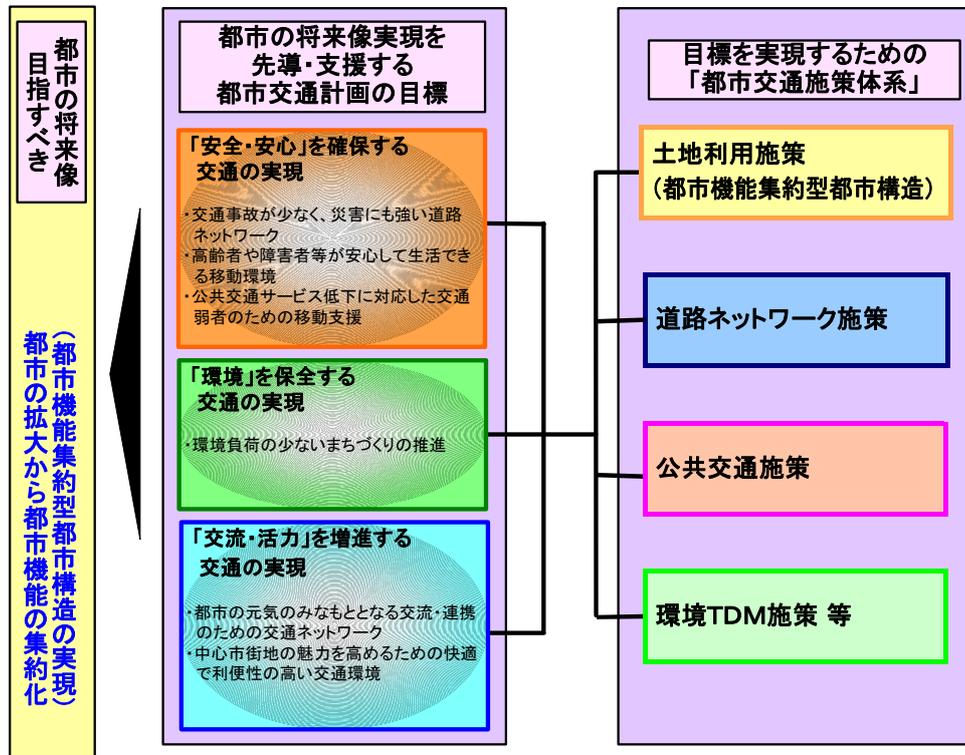


図 目指すべき都市交通施策体系

## (3) 将来交通需要の見通し

都市機能の集約化（都市機能集約型都市構造）とそれを支える交通施策の実施により、現況よりも自動車利用率は減少し、公共交通利用者は現況に比べて増加することが期待されます。

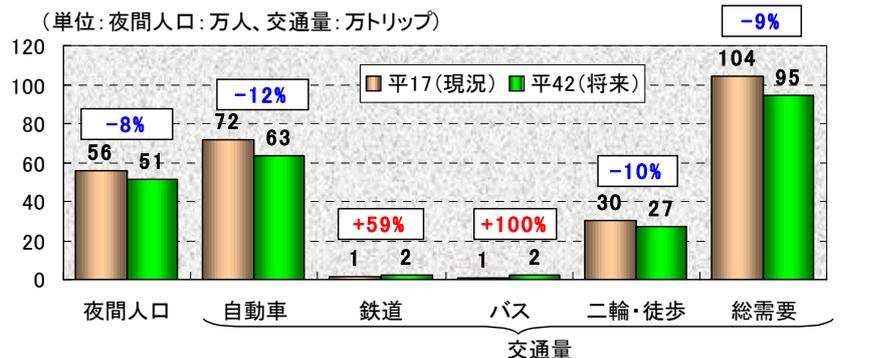


図 手段別交通量の将来見通し

注) 以上、甲府都市圏総合都市交通計画協議会による推計値。

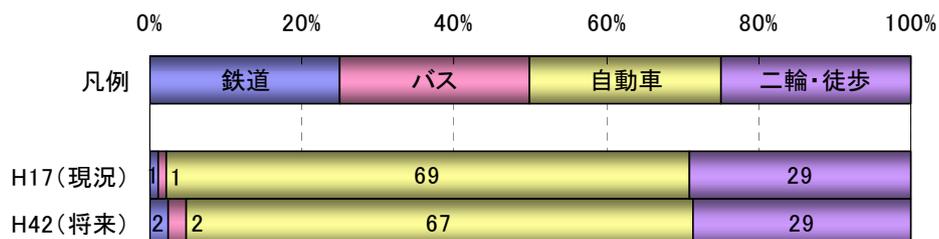


図 交通手段分担率の将来見通し

注) 甲府都市圏総合都市交通計画協議会による推計値。

### 3. 総合都市交通計画

#### 1. 総合都市交通計画の体系

土地利用施策は「道路ネットワーク施策」「公共交通施策」「環境TDM施策等」の各施策の前提条件となることから、土地利用施策以外の3施策を都市交通施策として、総合都市交通計画の体系とします。また、下表に示すように総合都市交通計画の施策体系を位置付けます。

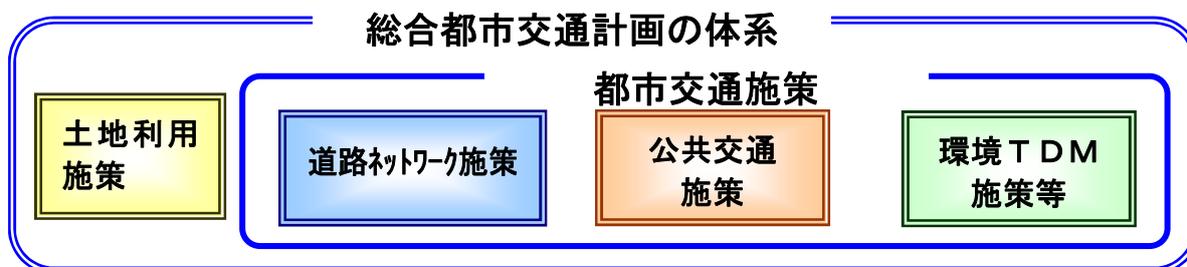


表 総合都市交通計画の施策体系

施策体系	施策の方向	主な施策
土地利用 施策	中心市街地活性化・既存市街地再整備	■中心市街地や拠点への都市機能の集約
	都市機能誘導 (市街地拡大抑制)	■無秩序な市街地の拡大や郊外部への都市機能分散の抑制 ■まちなか居住の推進
道路ネット ワーク施策	都市機能集約型都市構造を支える道路網の整備	■環状軸と放射軸を組み合わせた骨格的な幹線道路ネットワークの形成
	交通ボトルネックの解消	■渋滞箇所・事故多発箇所等の道路拡幅・改良
	効率的な道路ネットワークの形成	■都市計画道路等の既定道路計画の見直し
公共交通 施策	鉄道・バス利便性の向上	■現況公共交通サービスの維持確保 ■地域モビリティサービスの導入支援 ■利用しやすい公共交通環境の整備
	乗り継ぎ利便性の向上	■駅前広場の整備 ■パーク＆ライドの推進
	自動車依存型生活スタイルの転換	■モビリティマネジメントの検討
	地域公共交通活性化	■地域公共交通総合連携計画の策定に向けた検討支援
環境TDM 施策等	自動車環境対策	■運輸事業者自動車環境計画制度の実施 ■低排出ガス車両の普及促進 ■単体対策の促進 ■エコドライブの推進
	自動車利用の適正化・効率化	■短距離移動における二輪・自転車・徒歩利用の推進 ■パーク＆ライド（自転車）の推進 ■高速道路の有効活用の促進 ■朝夕の混雑時における時差通勤の促進 ■パーク＆ライドの推進 ※公共交通施策の再掲 ■モビリティマネジメントの検討

(1) 土地利用施策

**【土地利用施策の基本方針】**  
 ● 市街地の「拡大・郊外化」から「都市機能集約型のまちづくり」への転換  
 ● 都市機能集約型都市構造は交通施策展開の前提条件

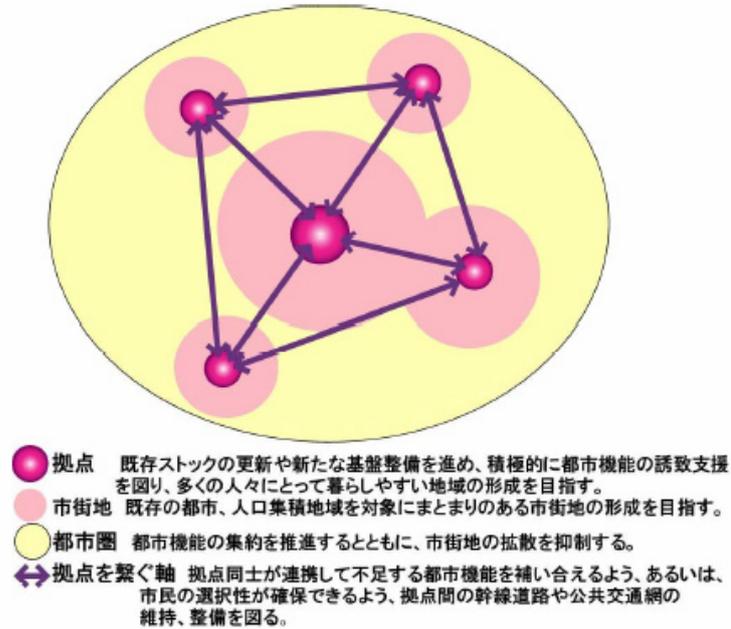


図 都市機能集約型都市構造のイメージ (再掲)

(2) 道路ネットワーク施策

**【道路ネットワーク施策の基本方針】**  
 ● 都市機能集約型都市構造を支える道路ネットワークの形成

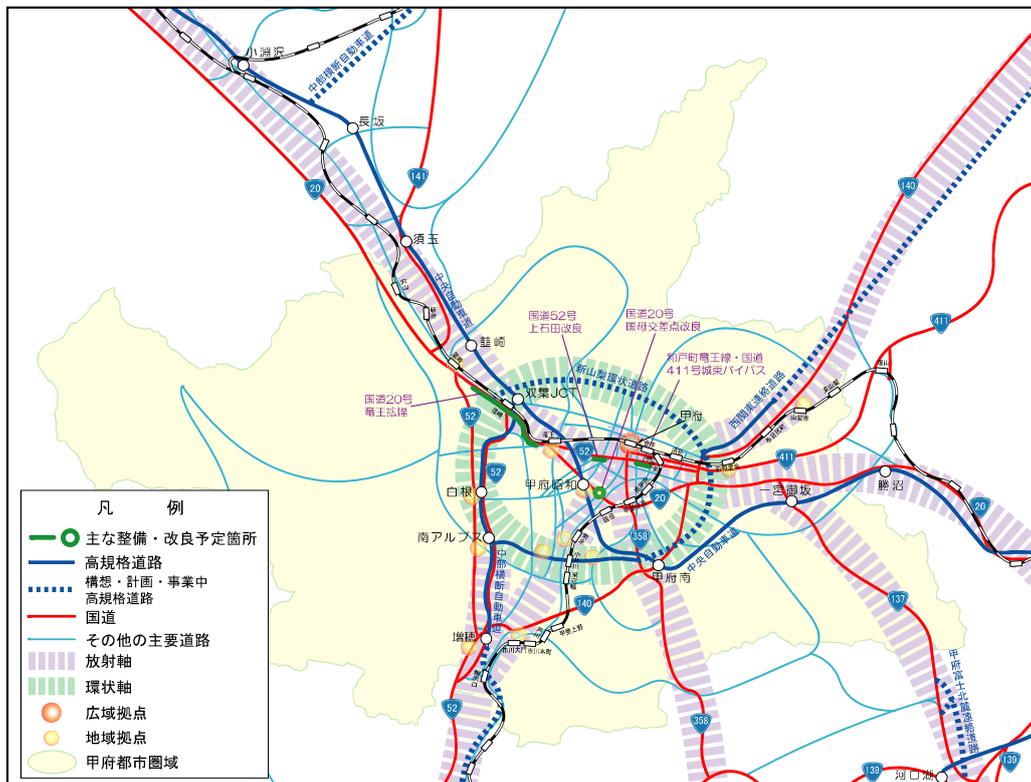


図 甲府都市圏の幹線道路ネットワークイメージ

### (3) 公共交通施策

**【公共交通施策の基本方針】**

- 社会活動を支えるモビリティの確保
- 公共交通機関の充実や利用促進（自動車依存型の生活スタイルからの転換）

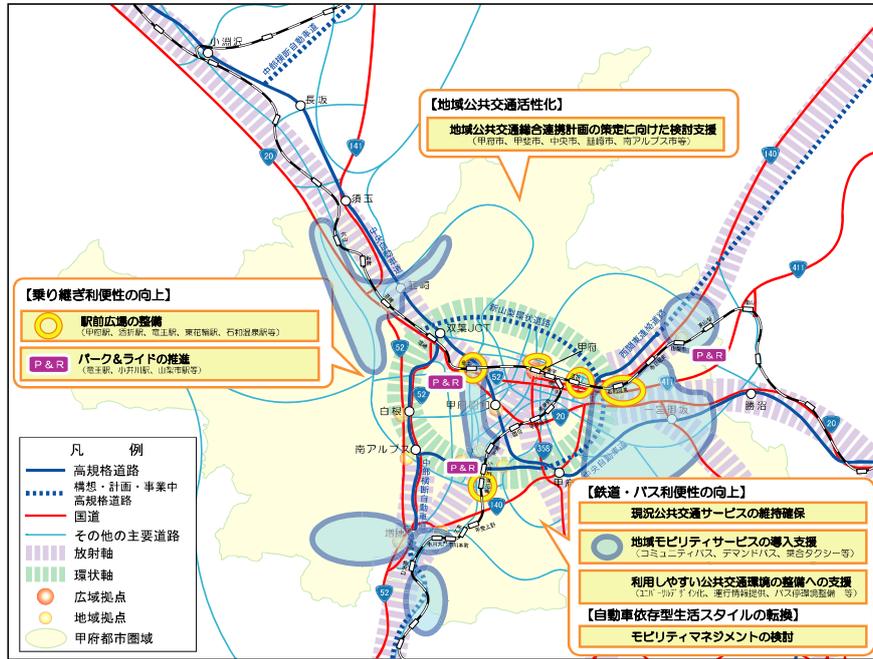


図 公共交通施策の展開イメージ

### (4) 環境 TDM 施策等

**【環境 TDM 施策等の基本方針】**

- 限りある資源・エネルギーを有効に活用した総合的な環境対策

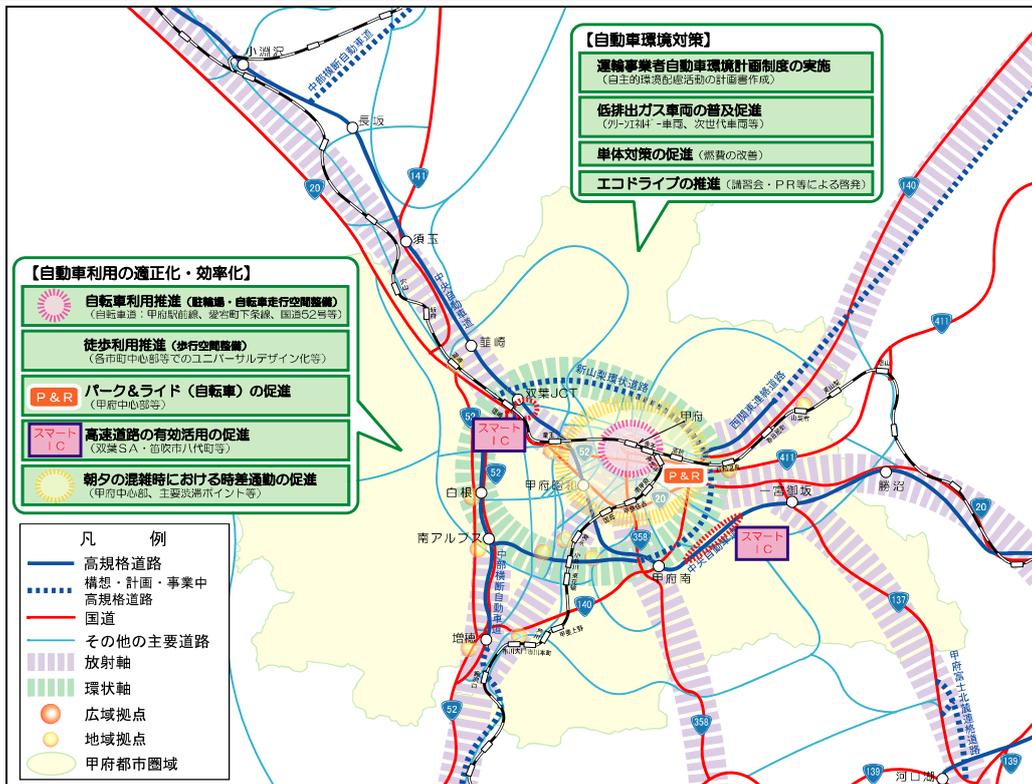


図 環境 TDM 施策等の展開イメージ

## 2. 期待される効果

「安全・安心」の確保、「環境」の保全、「交流・活力」の増進の観点からの今後重視すべき都市交通計画の視点を踏まえ、以下のように評価指標及び目標を設定します。

総合都市交通計画の取り組みの実現による目標年次（平成42年）時点での達成目標（期待される効果）は、以下の通りです。

表 期待される効果

都市交通計画の目標	今後重視すべき都市交通計画の視点	評価指標	現況値	目標（平成42年）
「安全・安心」を確保する交通の実現	○交通事故が少なく、災害にも強い道路ネットワーク	社会資本整備重点計画等により実現（指標設定は行わない）		
	○高齢者や障害者等が安心して生活できる移動環境	公共交通利用量	2.6 万トリップ／日	現況より 5割増
	○公共交通サービス低下に対応した交通弱者のための移動支援			
「環境」を保全する交通の実現	○環境負荷の少ないまちづくりの推進	自動車による二酸化炭素排出量	14 万t-c／年	現況より 4割減
		環境負荷の少ない交通手段（公共交通、二輪、徒歩）の割合	31%	現況より 増加
「交流・活力」を増進する交通の実現	○都市の元気のみならずとなる交流・連携のための交通ネットワーク	混雑・渋滞する道路（時速20km/h未満）の延長割合	6%	概ね解消
	○中心市街地の魅力を高めるための快適で利便性の高い交通環境	甲府中心部における都市活動量（私事、業務）	6.3 万トリップ・人ト／日	現況より 増加

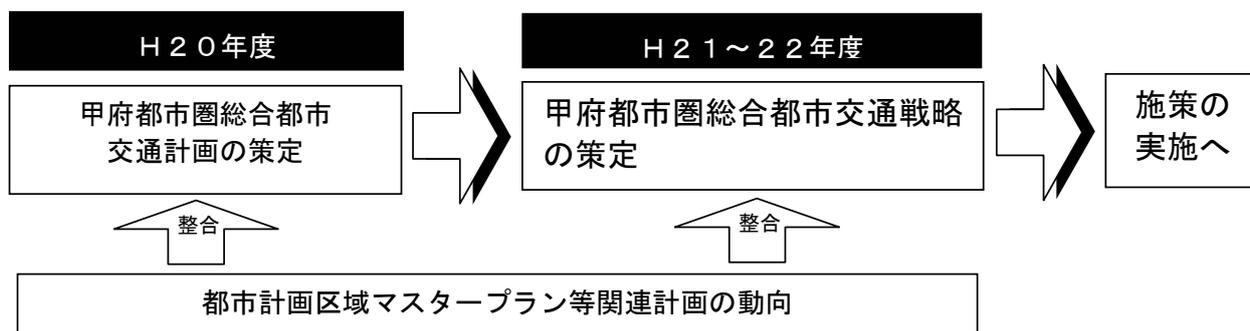
## 4. 総合都市交通計画の推進に向けた今後の課題等

### 1. 計画推進のための体制の確立と、社会経済動向等を踏まえた適切な計画の見直し

施策を着実に実行していくための計画推進母体を設置するとともに、最新の社会経済動向等を踏まえ、必要に応じた見直しを行い、常に時代にマッチした計画としていきます。

### 2. 総合都市交通戦略の策定

総合都市交通計画を踏まえ、各施策の具体化・実現化に向けて、短・中期的に必要な交通施策の検討を行います。



### 3. 計画の進捗管理・評価、情報提供

地域、交通事業者などの関係者と適切な連携のもと、PDCAサイクルに基づく進行管理・評価を行い、施策の取り組み状況などを広く公表していきます。