

山梨県全体における対応の基本方針について

検討経緯

- 山梨県内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくため、「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」※(以下「委員会」)において、道路利用者の皆様が実感している渋滞箇所等を「主要渋滞箇所」として特定しました。
- このたび、「地域の主要渋滞箇所」の対応の基本方針を「委員会」において検討し、決定しました。

※「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」の構成員

- | | | |
|-------------------|------------------|------------------|
| ○学識経験者 | ○山梨県経済同友会 | ○甲府商工会議所卸売商業部会 |
| ○山梨県タクシー協会 | ○(一社)山梨県バス協会 | ○(一社)山梨県トラック協会 |
| ○(一財)山梨県交通安全協会 | ○(一社)日本自動車連盟山梨支部 | ○山梨県交通安全母の会連合会 |
| ○中日本高速道路(株)八王子支社 | ○山梨県 | ○山梨県警察本部 |
| ○国土交通省関東運輸局山梨運輸支局 | ○国土交通省甲府河川国道事務所 | ○国土交通省関東地方整備局道路部 |

H24.6 第10回委員会

H24.8 第11回委員会

H24.12 第12回委員会

H25.1 主要渋滞箇所の特定

H25.6 第13回委員会

対応の基本方針の公表

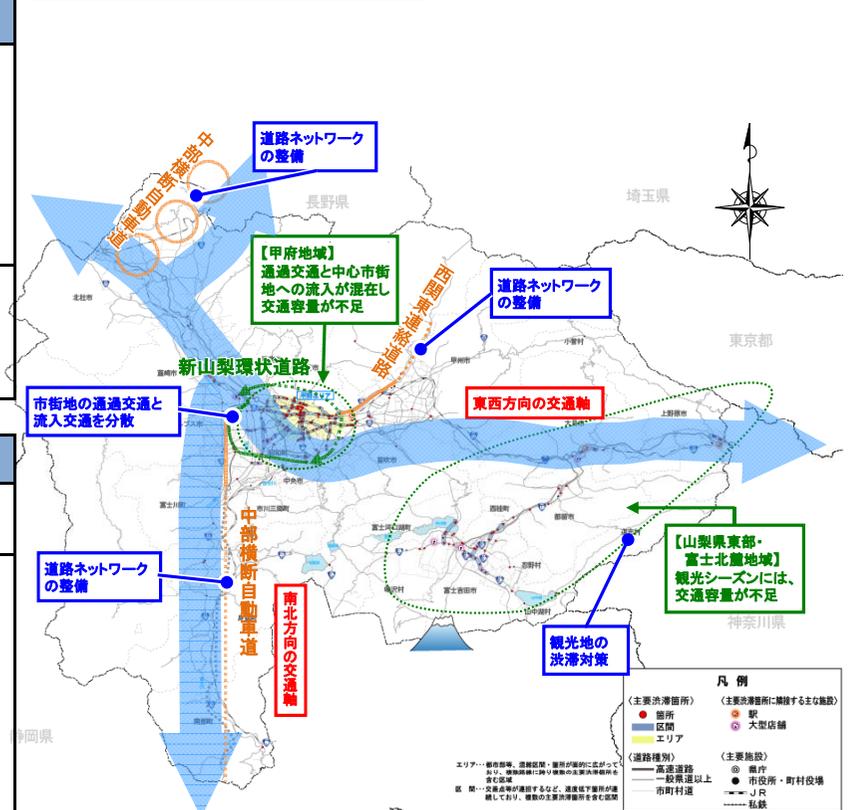
1. 山梨県の概況

	概要
山梨県の状況	<ul style="list-style-type: none"> 可住地面積割合が県土の21%と全国でも4番目に低く、甲府盆地をはじめとした富士川、釜無川、笛吹川の周辺の平地部を中心に人口や道路をはじめとする交通ネットワークが集中しています。 特に県都甲府市を抱える甲府盆地には、県人口の7割が集中しており、産業、教育、文化等の多くの都市機能が甲府盆地に集積するとともに東西方向の交通軸と南北方向の交通軸が交差する交通の要衝となっています。 鉄道やバスなどの公共交通機関があまり発達していないため、通勤・通学や買い物等の日常生活においては道路への依存度が高い状況です。 また、周辺を急峻な山々に囲まれ、富士山をはじめとする自然豊かな観光資源に恵まれており、首都圏から約100km(1時間圏)という地理的条件を活かし、休日や観光シーズンは大勢の観光客が訪れています。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> 限られた平地部に人と道路が集中しているため、主要な幹線道路で渋滞が発生しており、特に東西方向の交通軸である中央自動車道や国道20号と都市機能が集中する甲府盆地では、都市内交通と主要都市間の交通が混在、集中し、特に朝夕の通勤、通学時に激しい渋滞が発生しています。 また、主要な観光地が集中している山梨県東部・富士北麓地域をはじめとする観光地周辺及びアクセス道路においては、休日や観光シーズンに利用者が集中するため渋滞が発生しています。

2. 対策の方向性

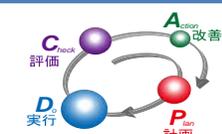
	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> 山梨県においては、朝夕の通勤、通学時に集中する交通による交通渋滞、休日・観光シーズンの交通渋滞について、それぞれの渋滞要因に即した対策を総合的に講じていきます。
道路整備等	<p>①朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市内交通と通過交通の分離 市街地を迂回する道路ネットワークの整備により、市街地を通過する交通の抑制、流入交通の分散を図ります。 →環状道路の整備(新山梨環状道路) 交差点形状や道路構造に起因する速度低下の改良 →円滑な交通となるよう交差点改良や道路改良を実施致します。 <p>②休日等における観光交通に起因する渋滞の対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> アクセス道路の渋滞対策 首都圏や中京圏からの主要な観光地へのアクセス道路となっている東西方向の交通軸の渋滞について、交通容量の拡大検討やネットワークの整備による広域交通の分散導入を図ります。 →東西交通軸の交通容量の拡大検討(中央自動車道小仏トンネル周辺等の交通容量の拡大) →道路ネットワークの整備(中部横断自動車道、西関東連絡道路 等) 観光地周辺における渋滞対策 交通需要に対して交通容量が不足する主要渋滞箇所について、交差点の円滑化や交通容量の拡大を図るとともに観光シーズン時における工事抑制等のソフト対策を実施していきます。 →拡幅による車線増、交差点改良等(新屋拡幅 等)

3. 山梨県の交通ネットワークイメージ



今後の対応方針

- 各主要渋滞箇所の渋滞対策について、既存道路ネットワークの有効利用に取り組みとともに、道路構造上の問題などを抱える渋滞ボトルネック箇所について各道路管理者や警察が連携し、道路利用者等の協力を得つつ検討箇所の抽出、渋滞要因の分析・対策の立案・実施を行なっていきます。
→朝夕の通勤・通学時に集中する交通による渋滞の対策、休日等における観光交通に起因する渋滞の対策を進めて参ります。
- 中央自動車道の高井戸IC～上野原IC間において、WG(ワーキンググループ)を設立し、各道路管理者や警察が連携して対策等の検討を進めます。
- 今後、渋滞箇所や渋滞状況が変わることが想定されることから、山梨県道路交通円滑化・安全委員会でも主要渋滞箇所やその対応方針について見直しを行って参ります。(PDCAサイクル)



山梨県全体における対応の基本方針について ~現在の対策等の例~

参考① 「山梨のみちづくりビジョン」(H20年度、山梨県県土整備部)

山梨県のみちづくりのテーマと目指す10年後の姿

みちづくりのテーマ	目指す10年後の道路の姿
1. 基幹ネットワークの強化 県外との連携を強化し、山梨県の競争力を一層高めるため、高規格幹線道路や地域高規格道路等について、早期にネットワークとして機能するように道路整備を進める。これにより、甲府都市圏(新山梨環状道路上の地点及び甲府南IC)と県外主要交通拠点を2時間で結ぶネットワークの確立を図る。 ※・2時間交通圏 ⇒ 無理なく連続運転できる時間(2時間)での到達範囲 ・主要交通拠点 ⇒ 空港、駅、港湾、高速IC (例えば、2時間交通圏は、ビジネスや物流において現地滞在が、一定時間以上確保される日帰り圏となる。)	県外主要交通拠点を2時間で結ぶネットワークの拡大
2. 地域の自立と活力の強化 高度医療機関の広域的な活用や産業・観光振興等により、安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るため、生活幹線道路ネットワークの形成を図る。 また、慢性的な渋滞の緩和・解消を図るため、環状道路やバイパスの整備等の対策を実施する。 これにより、県内1時間交通圏の確立を図る。	県内1時間交通圏の確立
3. 安全安心の確保 県民の安全で安心して暮らしを守るため、大規模地震や豪雨等の自然災害に対して防災・減災対策を講じるとともに、交通安全の向上、安全・安心して計画的な道路管理を推進する。 そのため、防災・減災対策としては、震災時に落橋の恐れがある橋梁についての耐震補強や山間部の法面対策等を実施することにより、緊急輸送道路としての機能を確保する。	安全で安心な道路空間の拡大 【緊急輸送道路(一次)の防災対策の概成等】
4. 暮らしやすい生活環境の創造 暮らしやすい生活環境を創造するため、環境を保全しつつ豊かな生活環境の創造に資する道路整備を行なう。施策として、美しい県土づくりへの取り組み、ユニバーサルデザインの推進、無電柱化の推進、パーク&ライド、低騒音舗装を進める。	豊かな生活環境と美しい県土の創造

将来道路ネットワークと整備効果

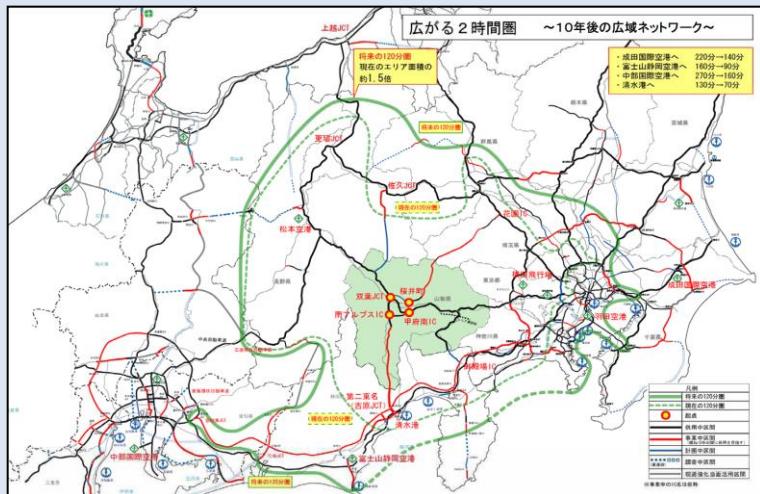
■山梨県広域道路網図

■甲府都市圏拡大図

広域道路は、高速道路や地域高規格道路、国道などの幹線道路のうち、県外と連絡する道路や県内1時間交通圏の確立に必要な道路であり、広域的な交通を担います。
また、広域道路はネットワークを形成することにより、県内外における活発な地域間交流や、都市間交通の活性化・観光地へのアクセス向上などが促進され、県土の均衡ある発展に寄与します。

■道路ネットワーク形成後の展望

今後、環状道路などの整備が進み、道路ネットワークが構築されると、市街地の混雑解消が図られ、市街地の道路に歩道や自転車道を整備する道路空間が生まれることにより、人が安全に移動できるようになります。
また、バスの定時性が確保されるなど、公共交通機関の利便性も高まることとなります。



参考② 各事業箇所の概要(国土交通省 パンフレット等)

中部横断自動車道(新清水JCT~増穂、長坂~八千穂)

中部横断自動車道に期待される効果

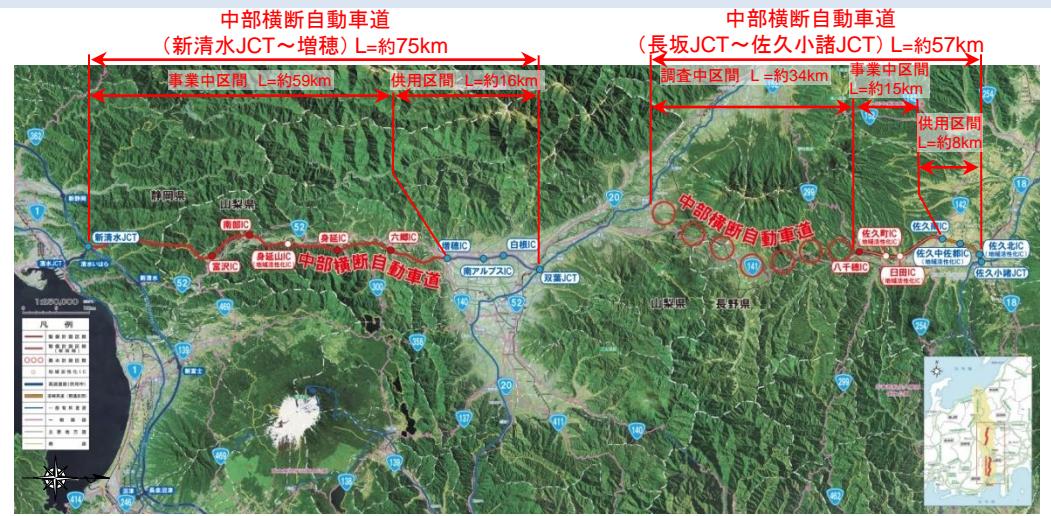
1 代替路の確保

■強くしなやかな国際競争力のある国土の形成
 ・強くしなやかな日本にするため、中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、新東名高速道路の3本の高規格道路を結び、代替路を確保します。
 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏防災時の代替路としても機能します。
 ・首都圏直下型地震や東海地震等の発生時は、既存の東名高速道路利用のルートに環状ネットワーク利用のルートが加わることで、中京圏と首都圏間の災害復旧や被災支援が強化されます。

2 安全安心の向上

■異常気象時における代替道路の確保
 ・狭谷地域は、地形や地質等の特性から大雨の際に通行止めを実施する事前通行規制区間が多数あり、通行止めの際は孤立する集落が発生することから、代替道路の確保が急務となっています。
 ・中部横断自動車道が整備されることで、孤立集落の解消が期待されます。

■「全道」が「地方」が通行可能な状態に
 約14,000人
 約4.8km



※中部横断自動車道パンフレット(甲府河川国道事務所)引用

新山梨環状道路(北部区間)

■北部区間とは

国道20号甲府市向町付近から、甲府市街の北側を經由して甲斐市まで再び国道20号に接続する道路で、4車線の道路として計画されています。西関東連絡道路から甲府・甲斐市境までの区間は大半がトンネル構造、その他の区間は基本的に盛土または切土構造で計画されています。

■並行路線の状況

北部区間に並行する甲府道南線山手通りや国道411号、また東西方向を接続する国道20号甲府バイパスでは、交通が集中し混雑が著しくなっています。

■期待される効果

新山梨環状道路が整備されれば、重荷車~山梨市の連絡時間が半分に短縮されるなど、東西間の連携が強化されます。また、通過交通が北部区間に転換することにより、国道20号甲府バイパスや山手通りの混雑緩和が期待できます。

■路線図

新山梨環状道路(北部区間) 延長約17km
 整備区間 約L=5.0km H16~

※新山梨環状道路パンフレット(山梨県)引用

新山梨環状道路(東部区間)

■東部区間とは

甲府市西下条付近から、国道20号甲府市向町付近までを笛吹川沿いに接続する道路で、4車線の道路として計画されています。高架または盛土構造で計画されています。

■並行路線の状況

国道140号・馬場道白井河原八田線など、並行する幹線道路は幅員が狭く、一部で混雑もみられます。

■期待される効果

新山梨環状道路が整備されれば、峡東地域と甲府市南部や中央市方面との連絡時間が大幅に短縮されるなど、地域間の連携が強化されます。また、東部区間の整備により国道140号などの混雑緩和が期待できます。

■路線図

新山梨環状道路(東部区間) 延長約7km
 整備区間 約L=1.6km H2~

※新山梨環状道路パンフレット(山梨県)引用

西関東連絡道路

■西関東連絡道路とは

西関東連絡道路は、埼玉県深谷市から山梨県甲府市に至る延長約110km(山梨県側約34km)の「地域高規格道路」で、そのうち甲府市桜井~山梨市東までの間が「甲府山梨道路」として整備を進めています。
この道路の整備により、一般国道140号の渋滞が緩和されるとともに、甲府都市圏と峡東地域・秩父方面との連携がさらに強まります。

■渋滞緩和・所要時間短縮

甲府山梨道路Ⅱ期区間と並行して走る国道140号では、西関東入口交差点周辺の渋滞などのため、山梨市方力~岩手橋間で約7分かかっており、年間46.6万人時間の損失が発生しています。
この区間の整備により、所要時間は約3分短縮され、渋滞損失時間は30万人時間削減される見込みです。

■国道140号の渋滞の状況

※西関東連絡道路パンフレット(山梨県)引用

国道138号 新屋拡幅

■新宿拡幅の概要

新屋拡幅は、国道138号の2車線区間における慢性的な渋滞を解消することによって、観光産業等の地域経済への貢献や、地域生活の快適性・安全性の向上に寄与することを目的とした延長2.6kmの拡幅事業です。

■新宿拡幅の整備効果

渋滞が緩和されます。

■渋滞度の改善

新宿拡幅の整備により、国道138号新宿区間の渋滞が解消され、通勤や業務といった日常の行動の妨げが、観光もスムーズに行えるようになります。

項目	現在	整備後
平均渋滞率	1.71	0.42
平均通過時間	17.7分	6.4分

■計画平面図

国道138号 新屋拡幅 延長2.6km
 都市計画変更 H22.3.1

※新屋拡幅パンフレット(甲府河川国道事務所)引用