

韮崎市域交通対策検討会議 (第2回)

令和7年10月 3日

関東地方整備局甲府河川国道事務所
山梨県
韮崎市

第1回韮崎市域交通対策検討会議

■開催日

令和7年1月31日(金)

■出席者

・関東地方整備局 甲府河川国道事務所 副所長(道路)

・山梨県 県土整備部 道路整備課長

・韮崎市 建設課長

(オブザーバー)

・関東地方整備局 甲府河川国道事務所 副所長(河川)

・山梨県 県土整備部 治水課長



【第1回韮崎市域交通対策検討会議 議事概要】

○ 韮崎市域の国道20号については、国や県による交差点改良などの局所対策、韮崎市による時差出勤などのソフト対策をすでに実施しているが、2車線のため、船山橋北詰交差点や一ツ谷交差点などを中心に慢性的な交通渋滞が著しく、交通事故も多発しており、県内において渋滞対策の優先順位が高い。

○ 韮崎市内の一部企業では、現在、事業の拡大を進めていると聞いており、今後も従業員の増加など市内の交通需要の増加が見込まれる。

○ 避難所にもなる新体育館を水害も考慮し七里岩の高台に建設をしており、今後、国道20号の重要性がより高まる。

○ 現在の交通量や将来の需要を踏まえると、国道20号の峡北消防本部西交差点～一ツ谷交差点間の延長約2.6kmは、一部区間は歩道も未整備かつ、交通容量も不足しており、早期の抜本的な対策が必要なことから、防災・減災、地域活性化・まちづくりなど様々な視点から具体的に検討を進める。

凡例

● 役所の駅

● 消防本部

● 二次医療病院

▲ 防災拠点

◆ 自然災害伝承碑

◇ 文化財・観光

◆ 大規模小売店舗

高速道路

直轄国道

補助国道

主要地方道

一般県道

その他道路

鉄道

● 主要渋滞箇所

● 交差点改良等対策実施箇所

■ 工業団地

■避難所となる新体育館の整備

にらさき しえい しん たいいくかん にらさき ちゅうおうこうえん

韮崎市営新体育館(韮崎中央公園)

資料: 韮崎市HP



激甚化・頻発化する水害に対する備えとして避難所機能を強化するため市営体育館を移転

■企業の事業拡大(一例)

うえのやま ほさか ちく こうぎょうだんち

上ノ山・穂坂地区工業団地

事業所数: 7社(他2社立地予定)

拡張予定: 合計12.8ha

東京エレクトロン 穂坂事業所

第1工区: 3.5ha 令和4年9月工事着工(令和6年2月末工事完成)

第2工区: 9.3ha 令和6年度工事着工予定(令和7年6月完成予定)

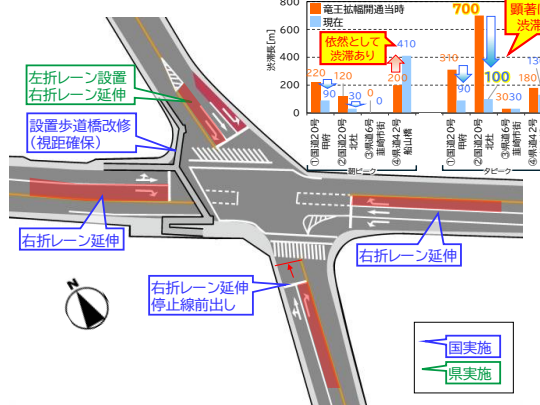
救心製薬 山梨工場 山梨日日新聞印刷センター 他

資料: 韮崎市「穂坂地区工業用地造成事業拡張予定区域」※事業所数(国土交通省調べ) 地図: NTTインフラネット

■韮崎市域での渋滞対策(一例)

【船山橋北詰交差点改良(国・県)】

■渋滞長の変化(竜王拡幅開通当時→現在)

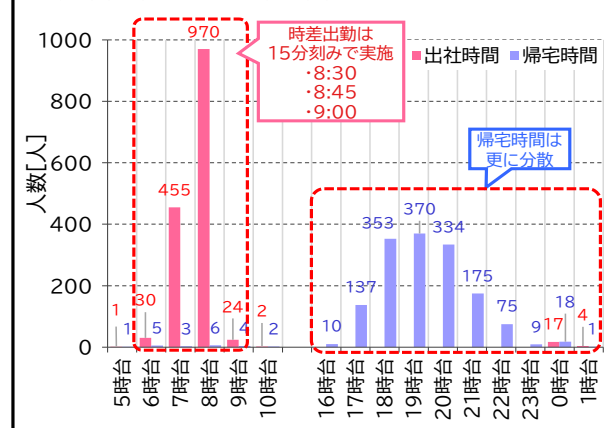


左折レーン設置 右折レーン延伸 設置歩道橋改修(視距確保) 右折レーン延伸 停止線前出し

国実施 県実施

【TDM施策(東京エレクトロン)】

■時差出勤(ピークシフト)の取組み



時差出勤は15分刻みで実施 8:30 8:45 9:00 出社時間 帰宅時間 帰宅時間は更に分散

■その他、韮崎市内の渋滞に対する取組み

フレックス、在宅ワーク、送迎バス

資料) 韮崎市提供

【写真②】船山橋北詰交差点の渋滞状況



至 甲府 至 北杜

R5.4撮影

【写真①】歩道設置状況

至 北杜

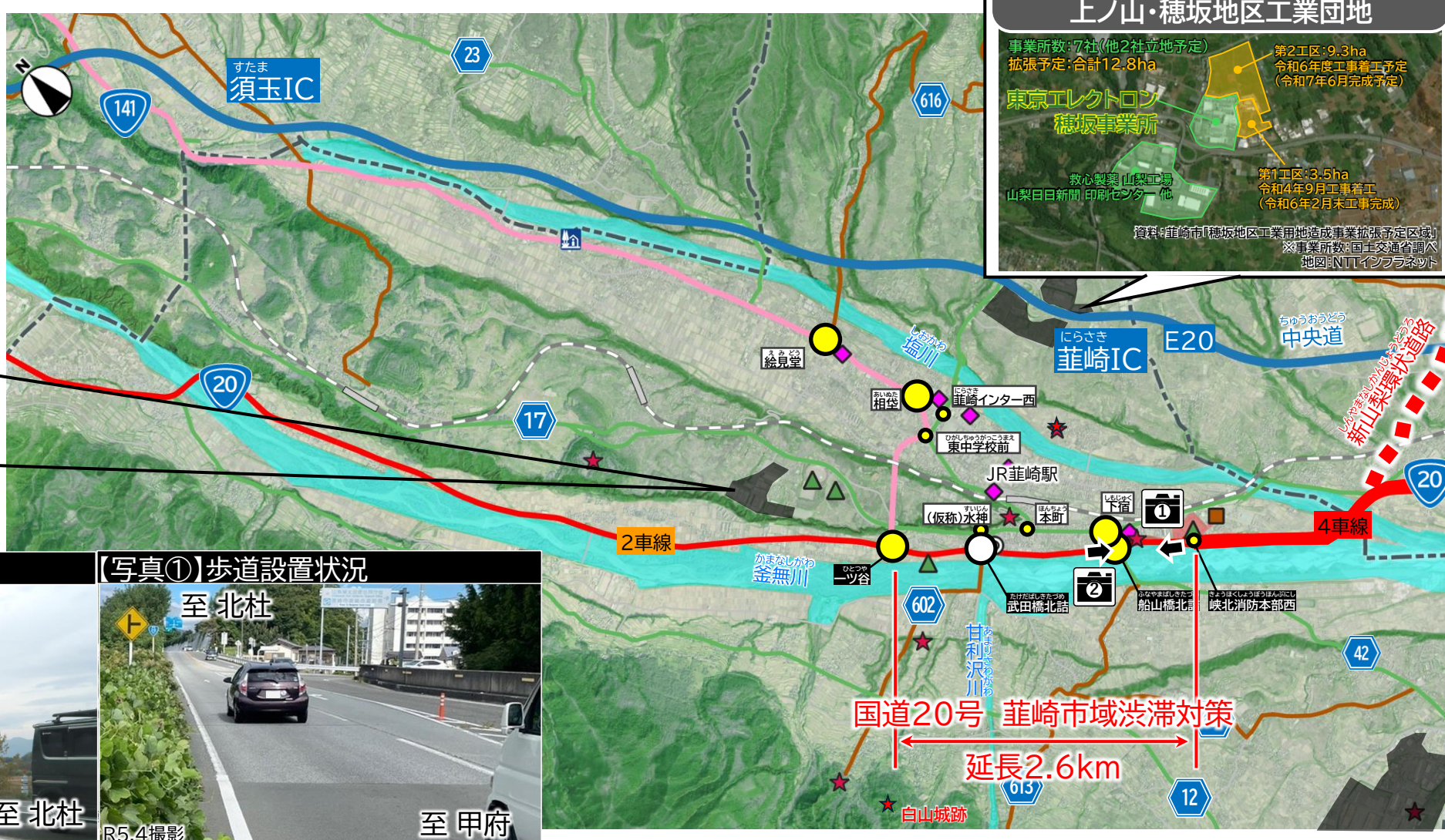


至 甲府

R5.4撮影

国道20号 韮崎市域渋滞対策

延長2.6km

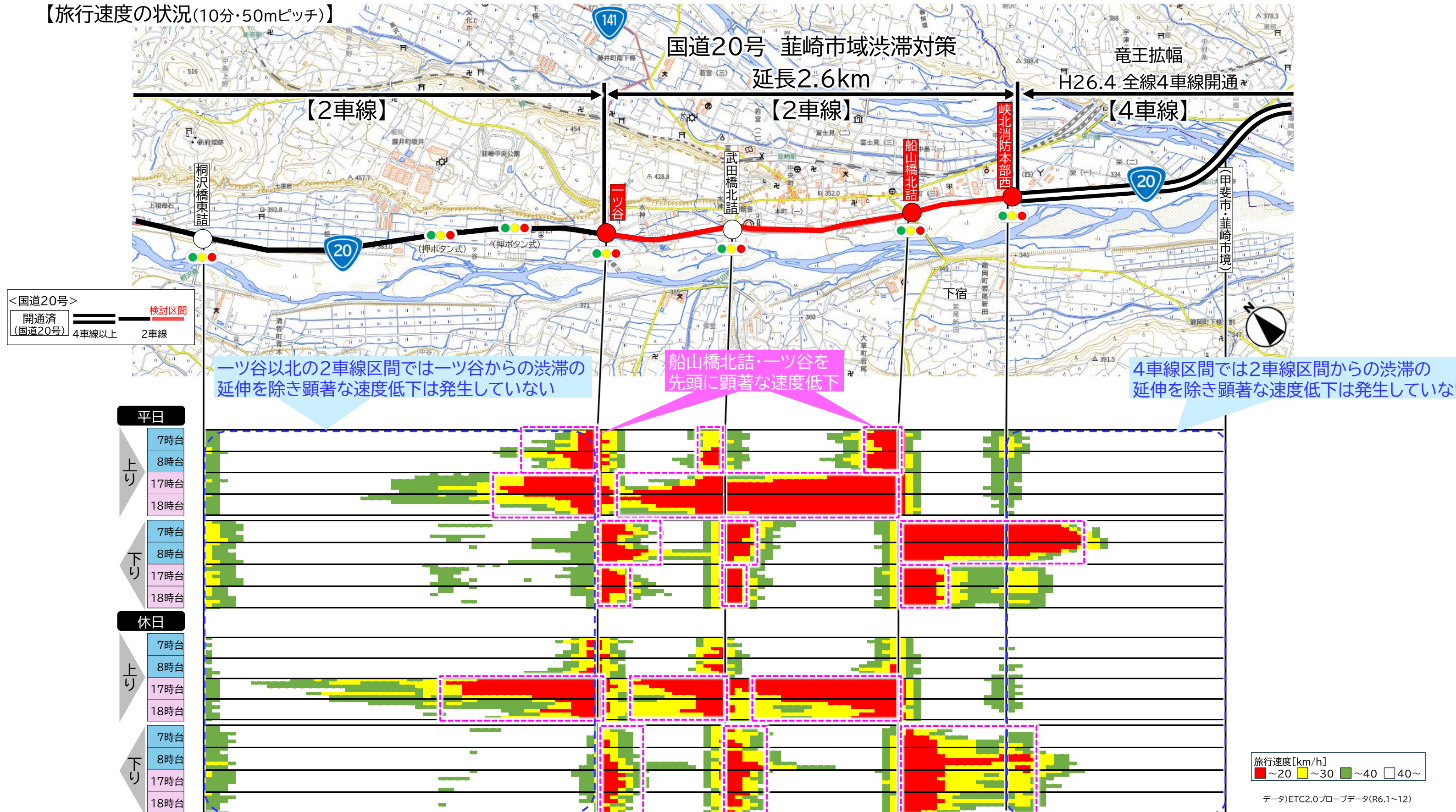


白山城跡

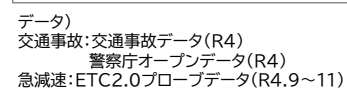
2.地域の課題(①円滑な交通の阻害【速度低下発生状況】)

- 船山橋北詰交差点や一ツ谷交差点を先頭とした顕著な速度低下が朝夕ピーク時を中心に発生。
- 一方、竜王拡幅区間(4車線区間)や一ツ谷交差点以北の2車線区間では、峡北消防本部西～一ツ谷から延伸する渋滞を除いて顕著な速度低下はみられない。

【旅行速度の状況(10分・50mピッチ)】



【交通事故・急減速の発生状況】



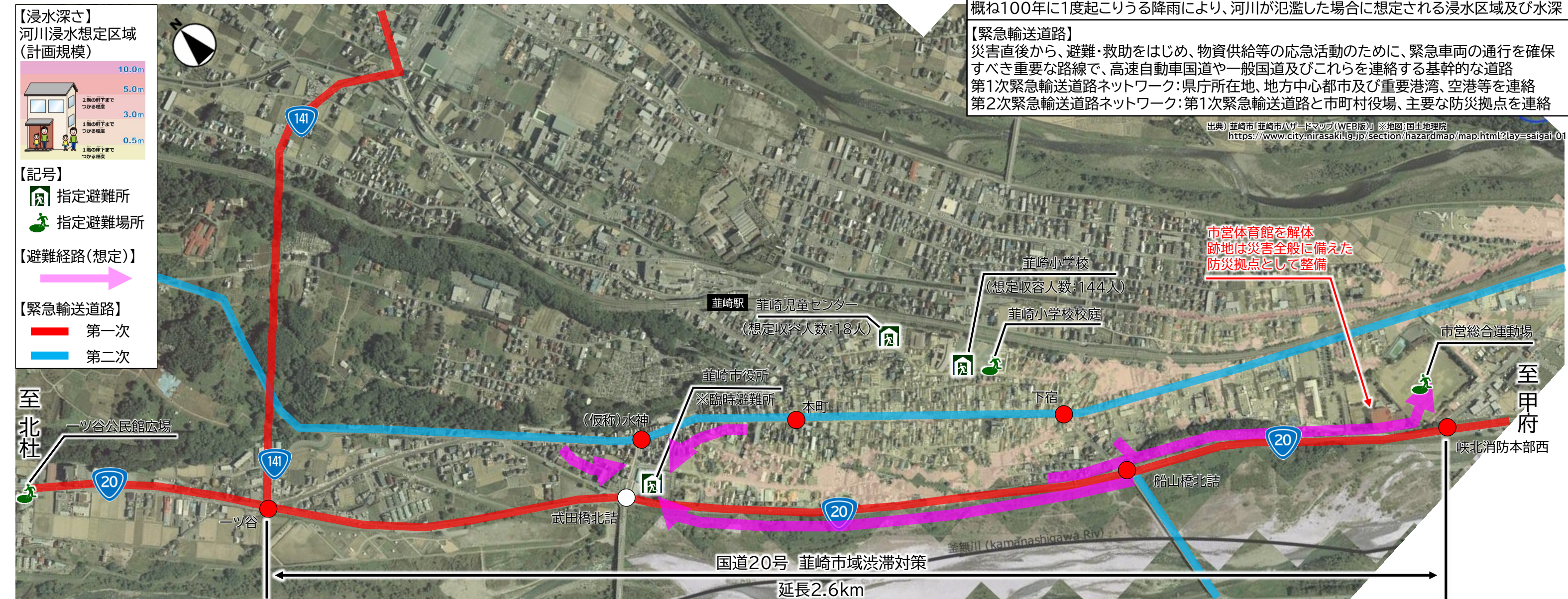
- [illegible]



2.地域の課題(②防災・減災【釜無川氾濫時の避難経路】)

- 釜無川が氾濫し市街地が浸水した場合、避難施設への経路として緊急輸送道路である国道20号の利用が想定。
- 2車線では、避難車両駐車や渋滞発生により水防活動、物資輸送等の復旧活動や住民生活への支障が懸念。

【河川浸水想定区域(計画規模)と避難経路および緊急輸送道路】



【水防活動時等での支障について(東海豪雨時の堤防状況)】

東海豪雨時の水防活動状況



堤防天端に
避難車両が駐車
水防活動等に支障

人や車両が多く活動する
ため道路幅員確保が
必要



堤防道路での
避難車両の駐車状況



堤防道路での渋滞発生状況

渋滞発生により
水防活動や物資輸送等
の復旧活動や
住民の生活活動に支障

2.地域の課題(②防災・減災【釜無川の治水対策】)

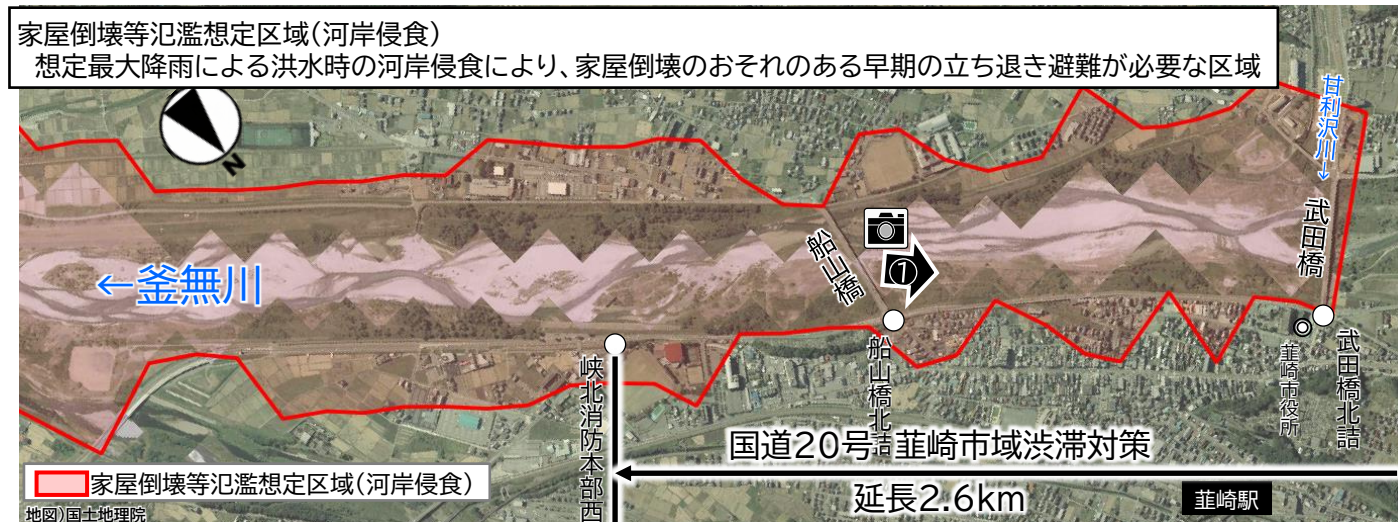
7

- 樹木の繁茂や土砂堆積もあり、流下能力を確保するための対策が必要である。
- 釜無川は、洪水の影響による滞筋の変化が大きく、河岸の侵食を受けやすい。昭和34年の洪水では堤防が決壊し甚大な被害が発生、昭和57年の洪水時にも侵食対策として根固めブロックの投入を実施した。
- また、想定最大規模の洪水時における、家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)となっている。

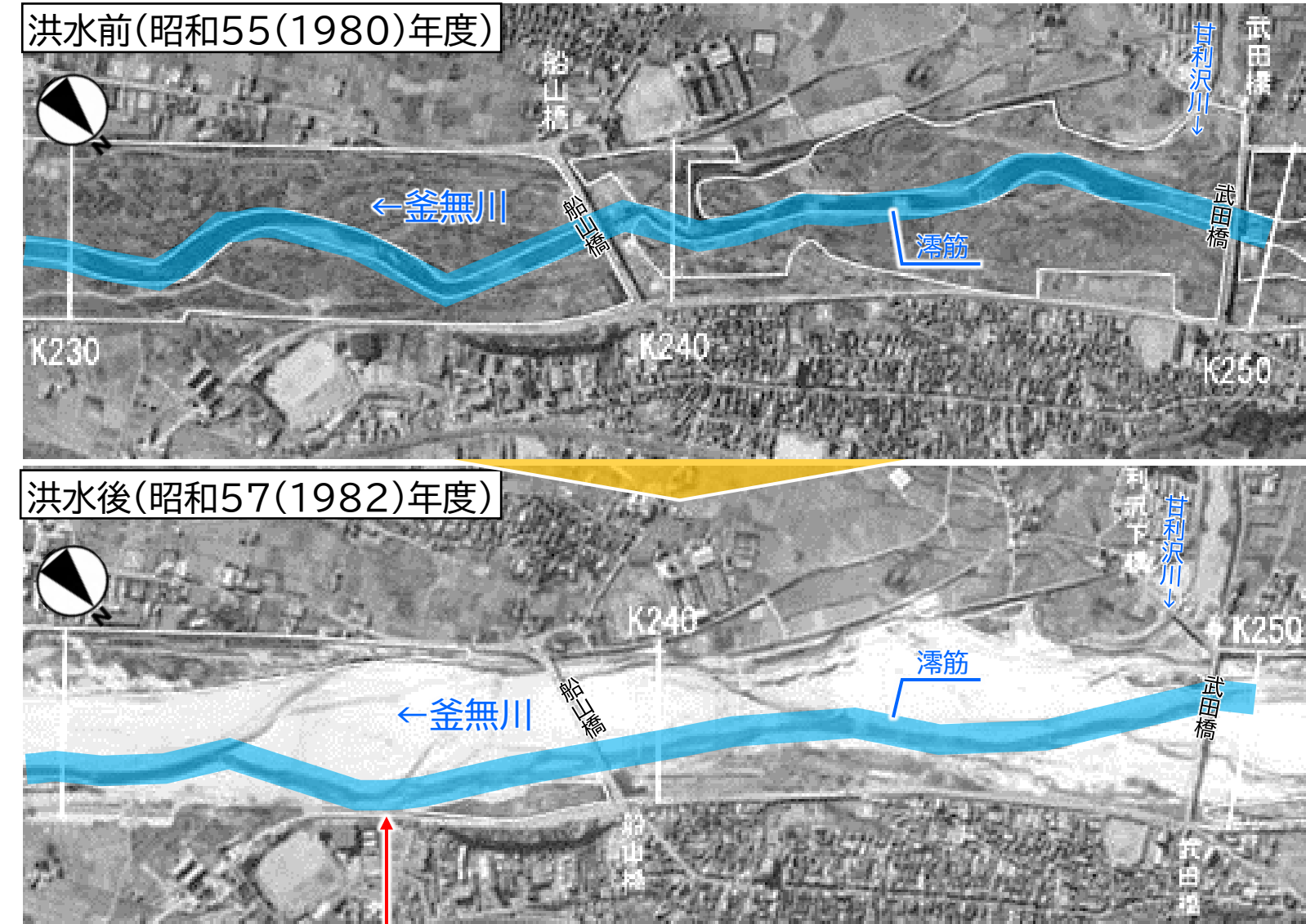
【写真①】樹木の繁茂や土砂堆積



【家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸侵食)】



【洪水による釜無川の滞筋の変化】



昭和57年の洪水時には、侵食対策として、根固めブロックを投入



昭和34年の洪水時には、堤防が決壊

- 韮崎市のまちづくりに関するアンケート(R6年7月～8月)では、48項目の中で「道路」は重要度が13位、満足度が40位となっている。
- 重要度が高く満足度が低い項目として「道路」が位置づけられている。

【調査の概要】

調査区域： 韮崎市全域

調査対象： 18歳以上の市民

抽出方法： 令和6年7月16日現在の住民基本台帳より性別、年齢、居住地区を考慮し、無作為に抽出

調査方法： WEB回答、郵送による配布及び回収

調査時期： 令和6年7月～8月

配付数： 1,000人

【回収結果】

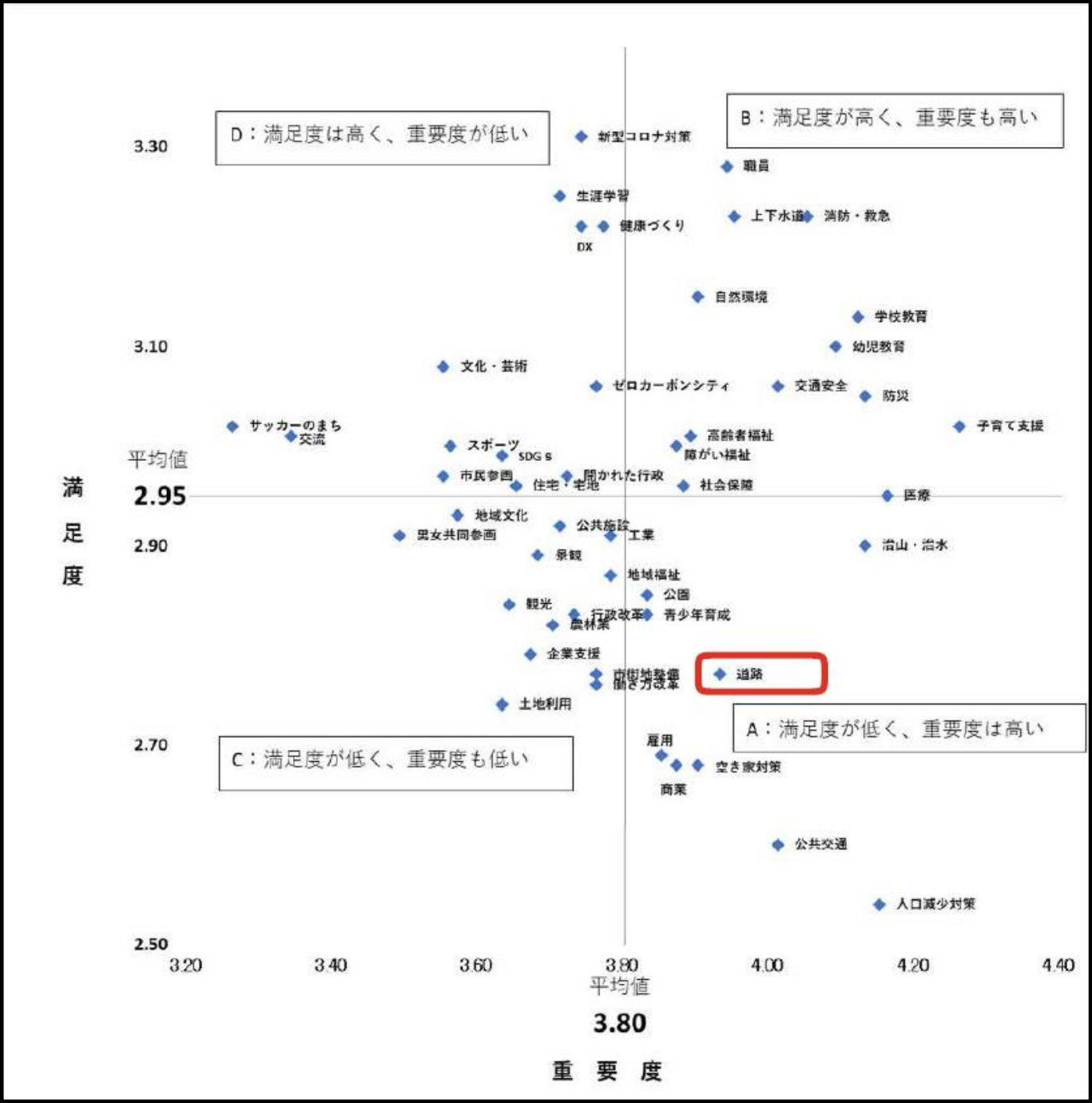
配付： 1,000人

回収： 499人

回収率： 49.9%

○満足度、重要度の相対比較

48項目の満足度と韮崎市にとっての重要度について、下図の4つの領域に分類し、散布図を作成。



○満足度

順位	全体		男性		女性	
	指標名	平均点	指標名	平均点	指標名	平均点
39	企業支援	2.79	農林業	2.74	道路	2.85
40	道路	2.77	企業支援	2.72	市街地整備	2.84
41	市街地整備	2.77	市街地整備	2.70	行政改革	2.84
42	働き方改革	2.76	道路	2.69	土地利用	2.82
43	土地利用	2.74	雇用	2.68	働き方改革	2.78
44	雇用	2.69	土地利用	2.67	空き家対策	2.75
45	商業	2.68	商業	2.67	商業	2.68
46	空き家対策	2.68	空き家対策	2.62	雇用	2.68
47	公共交通	2.60	公共交通	2.59	人口減少対策	2.68
48	人口減少対策	2.54	人口減少対策	2.41	公共交通	2.61

- 自由記述意見として、
- ・ 国道20号の歩道を広げて欲しい。

・ 国道20号を4車線化してほしい。

など

2. 地域の課題 (③まちづくり・地域活性化【韮崎市の道づくりの方針】)

○ 韮崎市都市計画マスタープランでは、道づくりの基本方針として「国道20号の渋滞解消に向けた道路整備を図り、地域を支える道路ネットワークの形成を目指す」として示されている。

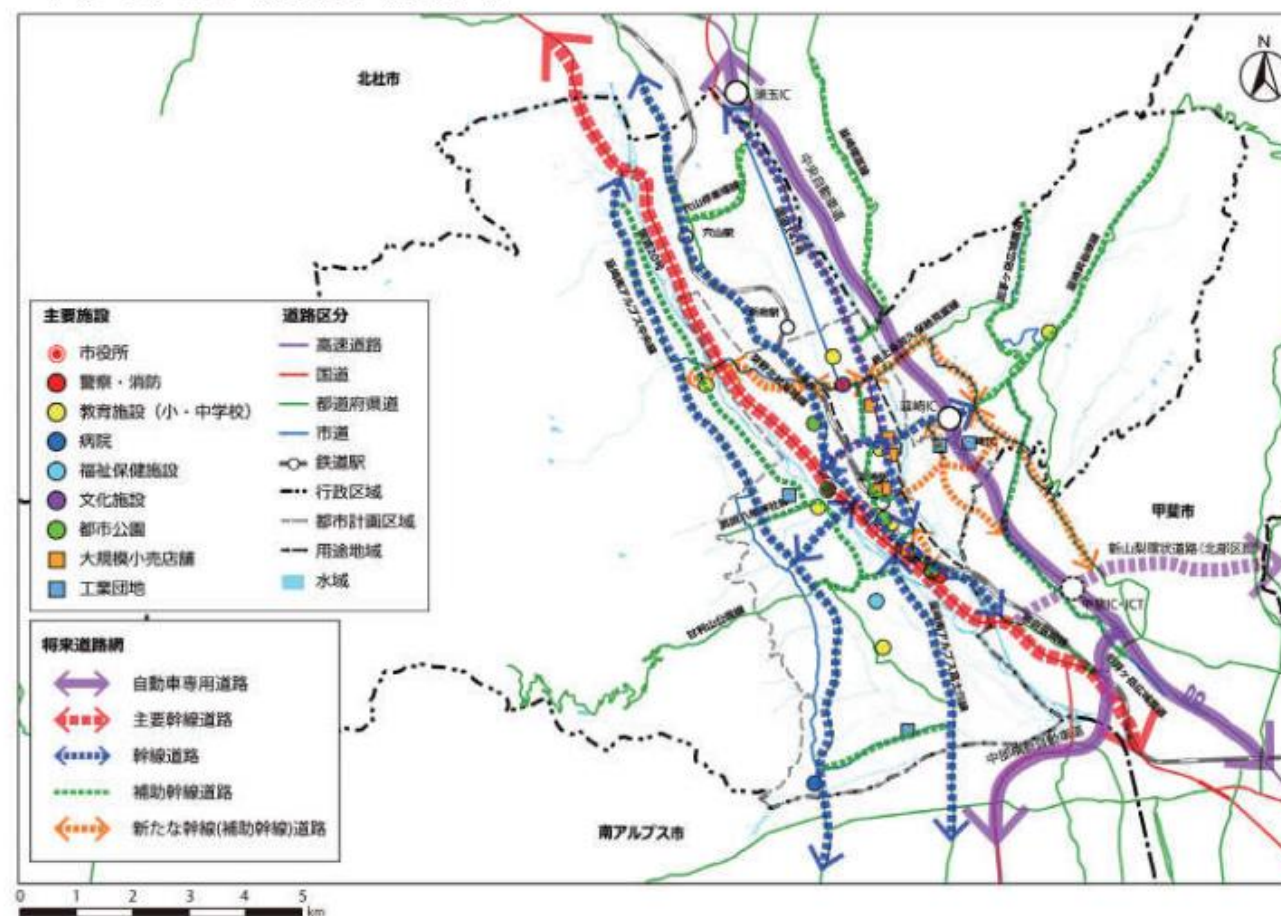
【韮崎市の道づくりの基本方針(抜粋)】

2 道づくりの基本方針

国道20号の渋滞解消に向けた道路整備や、将来の土地利用および各拠点などと連携を図り、地域を支える道路ネットワークの形成を目指します。

- 広域連携により産業の発展に向けた広域的なネットワークの強化
- 国道20号の4車線化による渋滞解消
- 市内外のアクセス性向上に向けた東西軸および放射軸の強化
- 都市拠点を中心に拠点間を円滑に連絡する道路ネットワークの強化
- 市民の身近な生活を支える安心かつ安全な道路網および道路空間の確保
- 観光連携における道路ネットワークおよび機能の強化

<道づくりの基本方針図(広域図)>



【韮崎市の現況と課題(抜粋)】

- ・ 市外から通勤する就業者数は、平成27年(2015年)に流入超過に転じています。通勤・通学者は、北杜市と甲府市へ2,000人以上が流出している一方で、甲斐市と南アルプス市から2,000人以上、北杜市や甲府市からも2,000人程度が流入し、本市への流入が多い傾向です。(図1-2)

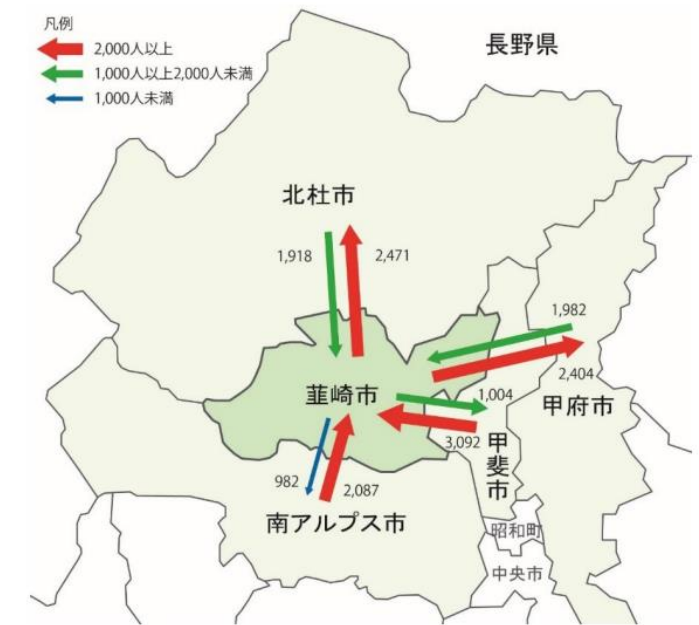


図1-2 通勤・通学動態 出典：国勢調査(令和2年)

- ・ 七里岩や釜無川、塩川などの地形的な制約から、東西方向のアクセス性が脆弱です。(図1-19)
- ・ 国道20号・141号・県道などの広域的な幹線道路では、市街地※を中心として朝夕の時間帯に慢性的な渋滞が発生している箇所があります。さらに、狭い生活道路を通る車両による一時的な渋滞も発生しており、地域の暮らしに影響を与えています。(図1-20)
- ・ 通学路等として利用される生活道路では、一部で歩道の未整備区間が見られます。

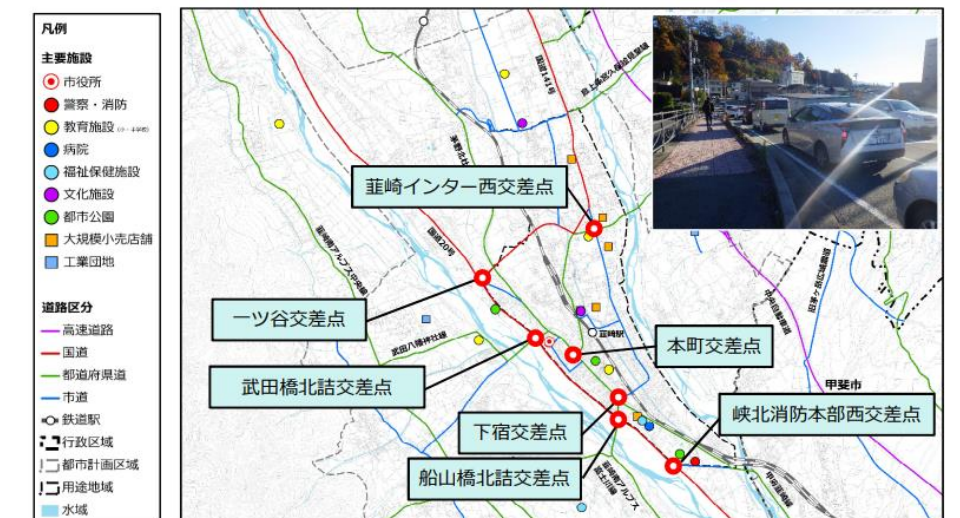


図1-20 主な渋滞発生箇所

- ・ 道路整備については、「渋滞の緩和や生活道路内への通過交通の抑制など、安全で快適な道路」「学校・公園などに安全に行くことができる、歩行者にやさしい道路徒歩での移動が快適にできる道路の整備」への要望が上位を占めています。(市民アンケートより)

方針② 国道20号の4車線化による渋滞解消

- ・ ボトルネックとなっている国道20号の当該区間および主要交差点(船山橋北詰交差点、武田橋北詰交差点など)の渋滞解消に向け、沿道の土地利用との調整などにより、国道20号の4車線化を促進します。
- ・ 国道20号へ接続する道路との交差点では、将来的な交通需要に応じ交差点改良を促進します。

<対象路線> 主要幹線道路(国道20号)とその交差点部



▲国道20号の渋滞(船山橋～武田橋)

○ 韮崎市第7次総合計画後期基本計画では、企業誘致や都市機能整備、観光客誘客等を掲げており、国道20号はこれらを支援する骨格道路として機能。

【韮崎市域における開発や整備事業】



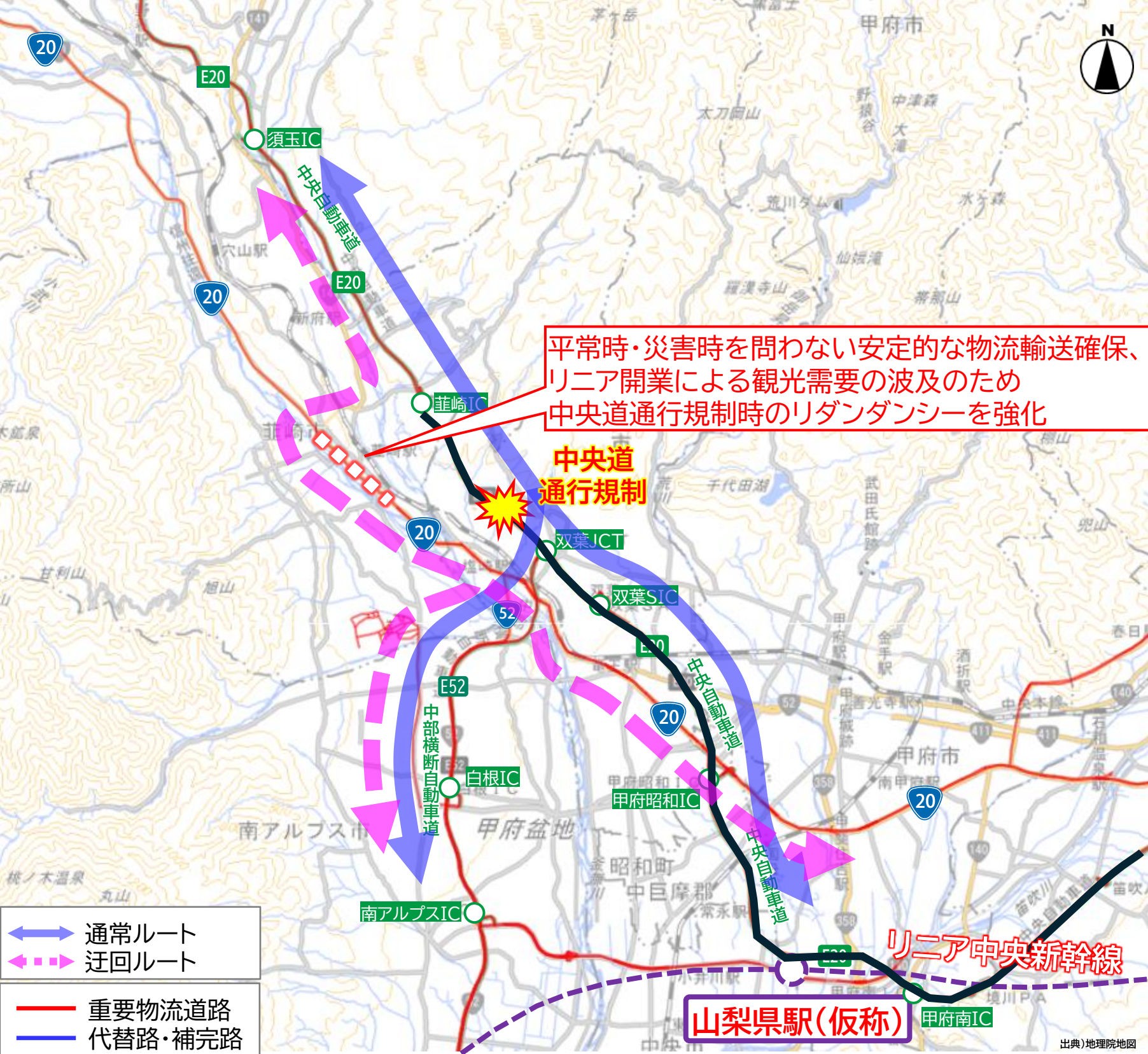
【韮崎市第7次総合計画後期基本計画での施策】 ※抜粋

- ① 防災体制の強化
 - 災害発生時の新しい防災拠点として、**韮崎中央公園**を**防災拠点**として整備します。
- ② 計画的な土地利用
 - 地域未来投資促進基本計画に基づき、**上ノ山・穂坂地区工業団地等への成長産業の企業誘致を促進**します。
 - 穂坂地区工業団地の区域を拡張し、**新たな工業用地を約12ha造成**します。
- ③ 地域性を重視した市街地の整備
 - 都市計画区域の整備:市街地の居住促進や、魅力的な市街地開発などの導入を検討します。
 - 都市機能の整備:道路整備計画を作成し、**渋滞解消等課題解決となるような整備を検討**します。**市内の主要幹線道路の整備推進を国、県と連携**して進めます。
- ④ 公園整備の充実
 - 利用者が満足できる公園整備:**韮崎中央公園**を総合公園から**防災機能の充実した機能的な防災公園**に整備します。
- ⑤ 商業の振興
 - まちなかの活性化:**県内における消費者の外出需要(マイクロツーリズム)を取り込む**ため、まちなかエリアを中心とした着地型のツーリズムを実施します。
- ⑥ 工業の振興
 - 企業誘致の促進:山梨県や県地域経済牽引事業促進協議会と連携を図りながら、各種支援制度の積極的なPRを行うなど、**企業誘致の促進に努めます**。
- ⑦ 魅力ある観光施策の充実
 - 新たな観光資源の発掘と観光モデル事業の創出:**ユネスコパークに登録された南アルプスとその周辺の観光面での利活用を推進**します。
- ⑧ 雇用の推進・安定
 - 働く場の確保:**新規企業の立地を推進**するため、**新たな工業団地造成**に取り組みます。

資料) 韮崎市「韮崎市第7次総合計画後期基本計画(2023年度～2026年度)」

- 山梨県と他都県との物流は主に中央道を利用されるが、事故等による通行止めや渋滞が発生している。特に韮崎は中央道と国道20号の2路線のみであり、リダンダンシーの強化が必要。
- リニア中央新幹線開業により、リニア山梨県駅(仮称)60分圏域人口は20倍の約3.3千万人となる。峡北地域へのインバウンド観光進展等、リニア開業効果の波及のため、峡北地域とのアクセス性向上が必要。

【山梨県広域道路ネットワーク】



【中央道の通行止め・渋滞発生回数】

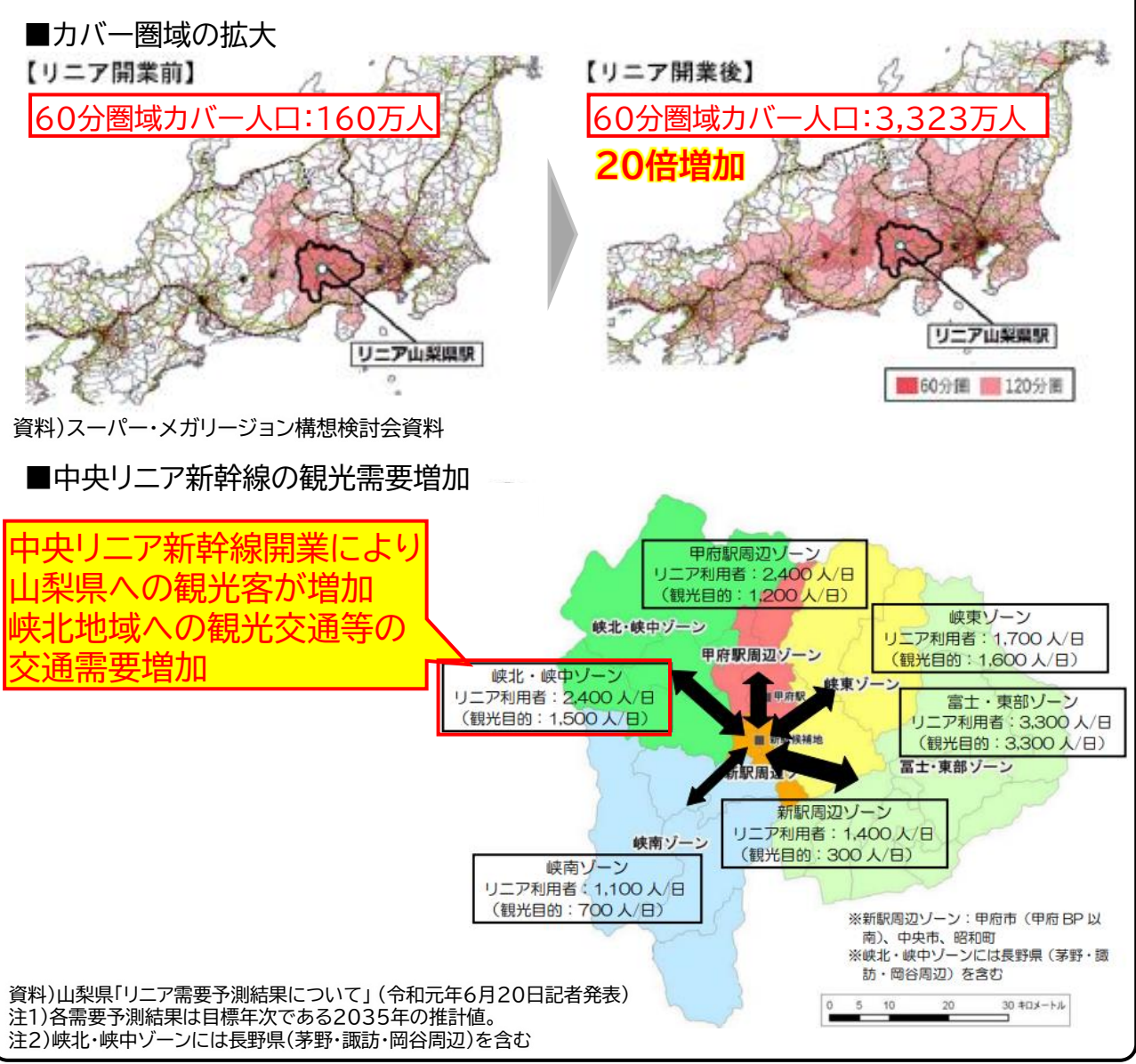
※一宮御坂IC～韮崎IC

発生事象	発生状況
通行止め (事故・火災・雪)	2回/年 (R2.1.1～R5.12.24)
渋滞 (1時間以上)	31回/年 (R1～R5(暦年))

資料)NEXCO中日本提供資料

- 通行止めや渋滞発生により
国道20号が代替路・迂回路
として機能
- リダンダンシーの強化が必要

【リニア中央新幹線開業による効果】



	課 題	原 因	政策目標（案）
交 通	船山橋北詰交差点や一ツ谷交差点などを中心に慢性的な交通渋滞が発生し、顕著な速度低下が朝夕ピーク時を中心に発生。	○交通容量不足	主要幹線道路としての円滑性確保 安全な交通環境の確保 円滑な道路ネットワークの形成 リダンダシーの強化
事 故	国道20号、国道141号に加え、国道20号に並行する県道やアクセス道路となる県道・市道において死傷事故が多発。 国道20号の事故は車両相互の追突事故が5割。	○交通集中や渋滞による自動車の急減速	
防災・減災	周辺は釜無川の浸水想定区域となっており、浸水の際には国道20号を利用した避難が想定されるが、ほとんどの区間で片側歩道であり、一部区間では未設置。	○歩道の未設置	
まちづくり	韮崎市都市計画マスタープランでは、国道20号の渋滞解消に向けた4車線化や広域連携により産業の発展に向けた広域的な道路ネットワークの強化が盛り込まれている。 韮崎地域の主な交通手段は、中央道と国道20号の2路線のみであり、中央道の通行止めや渋滞発生により国道20号が代替路・迂回路として機能	○交通容量不足 ○道路ネットワーク不足	

平面図		国道20号 韮崎市域渋滞対策 延長2.6km 【案①】現道拡幅 【案②】バイパス整備 竜王拡幅整備済 凡例 公共施設 社寺・墓地 工場 家屋・集合住宅 主要渋滞箇所 その他交差点 【出典】国土地理院	
比較案		案① 現道拡幅	案② バイパス整備
概要		- 現道の容量拡大のため、現道拡幅を行う - 武田橋交差点、船山橋北詰交差点は平面交差点 - 現道の容量拡大のため、バイパス整備を行う	
概略図 (イメージ)		※具体的な車線数や車線運用については、交通状況や沿道地域への影響等を踏まえて検討 (イメージ図) 現況 現況10.5m 0.75 0.75 2.5 3.25 3.25 ※具体的な車線数や車線運用については、交通状況や沿道地域への影響等を踏まえて検討 (イメージ図)	
評価項目	交通	- 交通容量の増加に伴い渋滞が緩和 - 渋滞緩和により追突事故等の交通事故が減少	
	防災・減災	- 断面の拡幅により堤防決壊リスクが減少するが、河川側に拡幅する場合は治水機能に影響 - 歩道整備による避難経路が確保されるとともに、車道拡幅により水防活動機能を確保	
	まちづくり・地域活性化	- 韮崎市内の工業・観光施設へのアクセス向上により、企業誘致や都市機能整備、観光客誘客等への支援 - 山梨県全域としてリニア中央新幹線開業後も見据えた甲府市域と峡北地域の連携強化・都市発展を支援	
	事業費・事業期間	民地側に拡幅する場合は、用地買収が必要のため、事業期間が長期化するが、整備延長が案②よりも短いことなどから、事業費は案②よりも小さい。	
対策検討の方向性		- 交通、防災・減災、まちづくり・地域活性化、事業費・事業期間の観点で、案①現道拡幅案と案②バイパス整備案を比較。 - 現道拡幅の詳細な検討にあたっては、沿道地域及び治水機能へ与える影響等を分析。 - 今後、より詳細な検討を行ったうえで有識者や地域住民等の関係者にも意見を伺い、対策案を最終決定する。	