

蕪崎市道路整備計画

概要版

令和6年3月

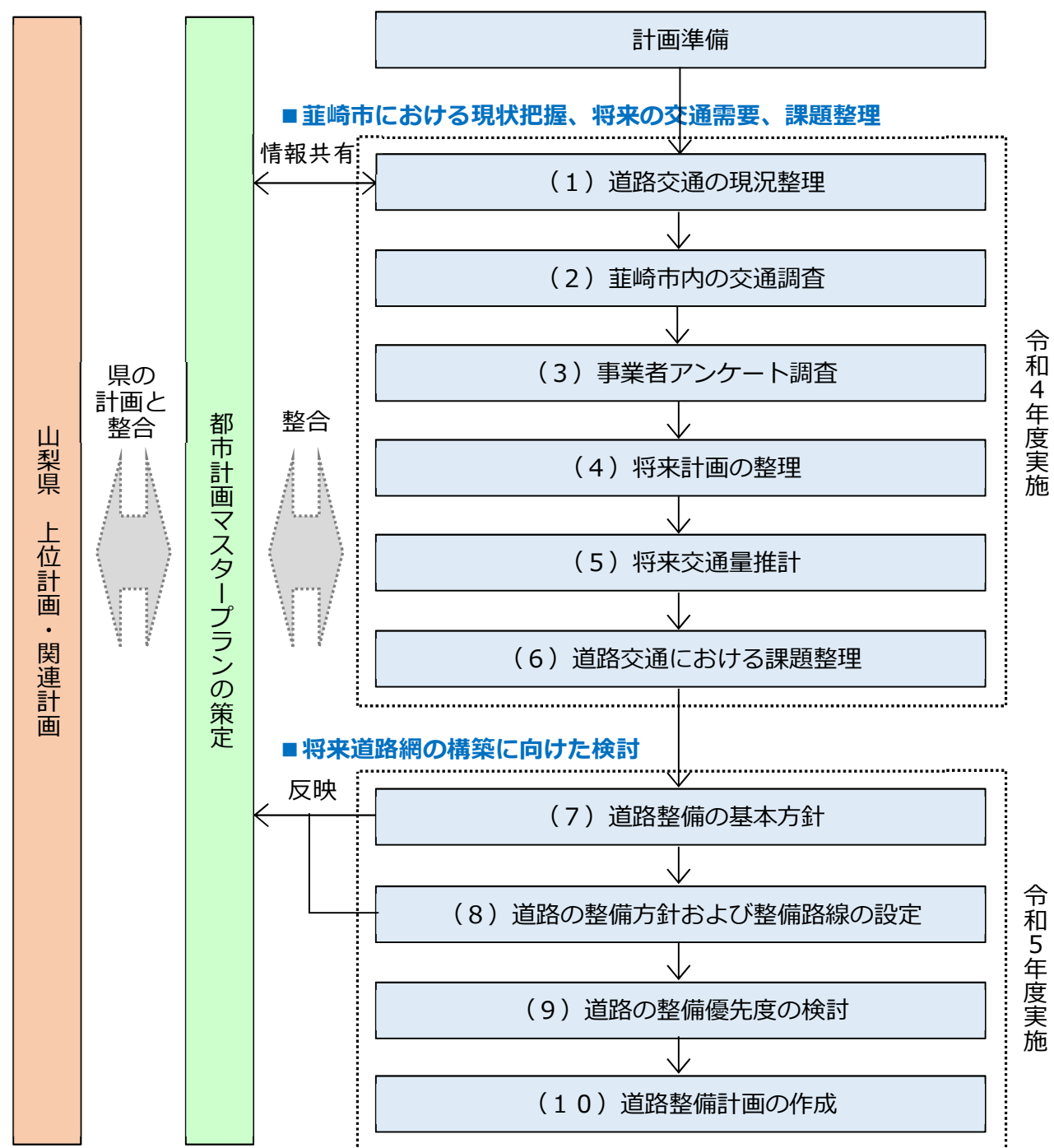
蕪崎市

1. 作成の目的

本計画は、「韮崎市都市計画マスタープラン」の全面改定及び当市の抱える交通事情である、地方都市特有の限られた場所及び時間帯に発生する渋滞をまちづくりの課題と位置づけ、都市マスタープランと関連性をもって解決策を検討し、道路整備計画を作成することを目的とする。

2. 検討フロー

道路整備計画の作成にあたっては、都市計画マスタープランおよび山梨県の計画などと整合を図りながら、以下の流れで進めるものとする。



3. 調査・検討内容

(1) 道路交通の現況整理

道路交通網および道路の関連施設について現在の状況について整理した。

- ・道路の整備状況（歩道の整備状況を含む）
- ・H27道路交通センサスにおける交通状況
- ・交通流動の分析
- ・公共交通網
- ・主要施設 など

(2) 韮崎市内の交通調査

交通調査は、都市構造、道路状況および主要施設などの分布状況を勘案し、以下の交通調査を実施した。

【調査実施内容】

- ・交通量調査（平日12時間） ※17箇所
- ・渋滞長調査（平日朝、夕ピーク3時間） ※4箇所
- ・信号現示調査（3時間帯） ※15箇所

(3) 事業者アンケート調査

事業者アンケートは、韮崎市内の現在の交通状況に影響している可能性が高い企業を対象に、通勤や物流状況等について確認を行った。また、従業員に対してのアンケート調査もあわせて行った。

【対象企業】東京エレクトロン テクノロジーソリューションズ株式会社

(4) 将来計画の整理

韮崎市道路整備計画を進める上で、国や県などの上位計画や関連計画・事業と整合を図った計画とすることがあることから、各種計画について整理を行った。

(5) 将来交通量推計

将来的な道路ネットワークにおける交通需要を予測するために、H27年度道路交通センサスのOD（現況H27、将来R22）をベースに、基本ケースにより将来交通量推計を実施した。

(6) 道路交通における課題整理

韮崎市内の道路状況として、広域的な視点と韮崎市内の視点にわけて道路網の現状および問題点を踏まえ課題を整理した。また、狭小な道路や歩道がない道路が多い状況であり、歩行者や自転車などの視点で現状および問題点を踏まえ課題を整理した。

(7) 道路整備の基本方針

国道20号の渋滞解消に向けた道路整備や将来的な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に向けて、骨格的な道路軸を設定した上で道路整備の基本方針を作成した。また、基本方針に基づき、将来道路ネットワーク図を作成した。

(8) 道路の整備方針および整備路線の設定

各視点における道路の整備方針を作成し、将来の整備路線（検討路線）などについて設定を行った。

(9) 道路の整備優先度の検討

将来の道路整備路線および検討路線を踏まえ、韮崎市における道路整備の重要項目を整理した上で整備の優先度について整理した。

4. 交通調査

(1) 調査概要

本調査は、韮崎市内において交通実態調査を行い、今後の検討のための基礎資料の収集を目的としたものである。調査実施日および調査地点・内容については以下の通りである。

<調査実施日>

調査日：令和4年11月16日（水） 7:00～19:00

表 調査地点一覧

地点 NO	調査地点名	交通量調査	信号現示調査	渋滞長調査	備考
1	神山町交差点	○	○		
2	船山橋北詰交差点	○	○		
3	一ツ谷交差点	○	○		
4	桐沢橋東詰交差点	○	○		
5	本町交差点	○	○		
6	(仮称) 武田橋北詰東交差点	○	○	○	
7	(仮称) 一ツ谷東交差点	○			信号なし
8	(仮称) 富士見二丁目交差点	○	○		
9	藤井バイパス南詰交差点	○	○		
10	韮崎インター西交差点	○	○	○	
11	藤井町坂井交差点	○	○		
12	(仮称) 藤井町交差点	○	○	○	
13	(仮称) 絵見堂西交差点	○	○	○	
14	絵見堂交差点	○	○		
15	(仮称) 穂坂町三之蔵交差点	○			信号なし
16	宮久保交差点	○	○		
17	(仮称) 穂坂町交差点	○	○		

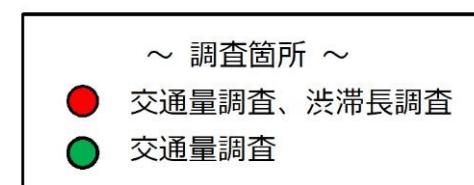
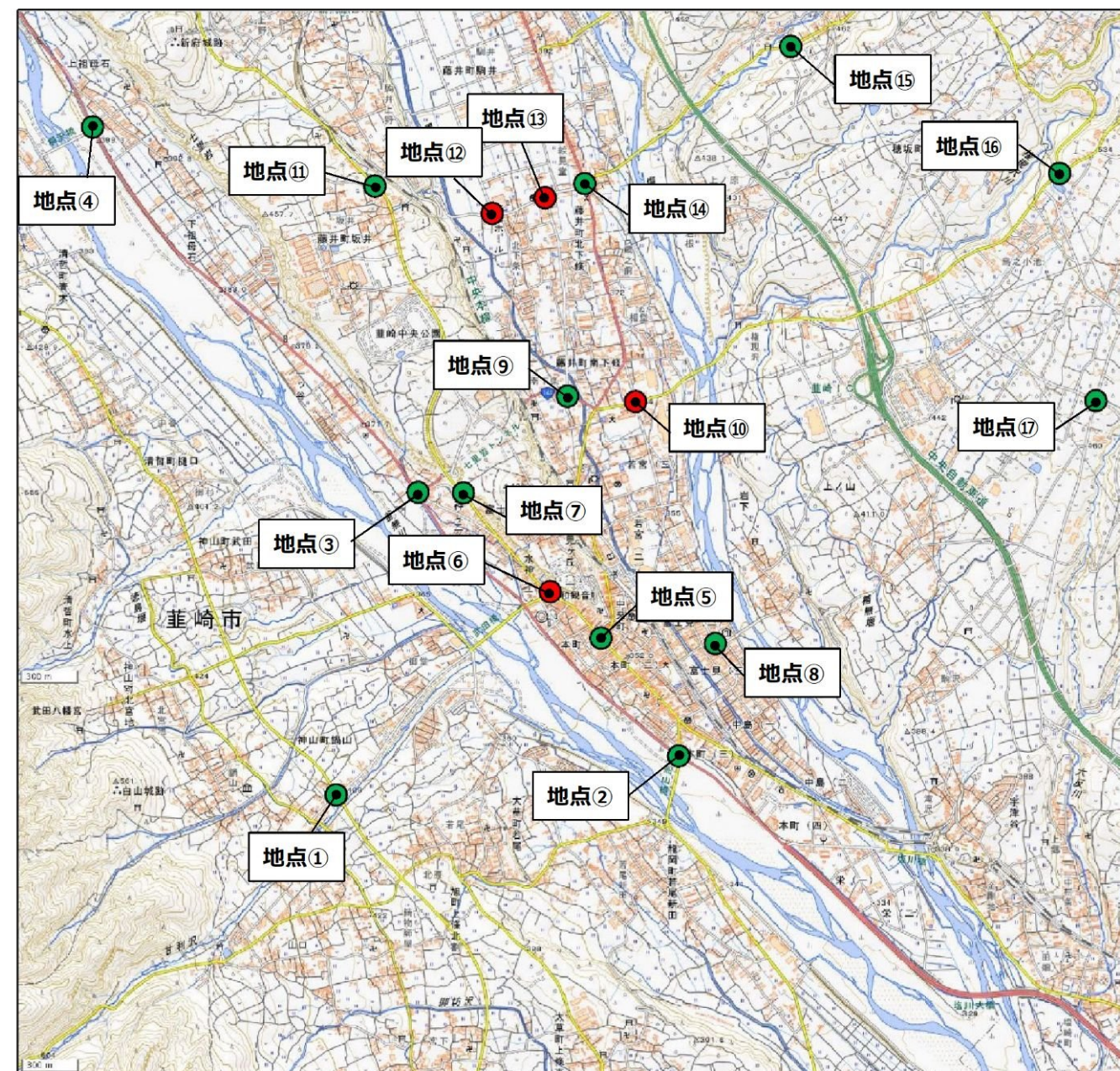


図 調査地点図

(2) 調査結果

1) 国道20号周辺の交通調査結果の概要

■国道20号について

- ・国道20号の交通量は、「一ツ谷交差点～武田橋北詰交差点」の区間において12,364台/12h、「武田橋北詰交差点～船山橋北詰交差点」の区間において13,974台/12h、「船山橋北詰交差点～甲斐市方面」の区間において18,745台/12hであり、甲斐市方面に向かって交通量が増加している。また、大型車混入率は全体的に10%を超えている。
- ・交通の流れは、12時間交通量において、甲斐市方向より北杜市方向のほうが交通量が多い。
- ・時間帯別の交通量は、特に船山橋北詰交差点の北杜市方向が多く（838台/h）、渋滞も大きく発生している。
- ・また、国道20号交差点に接続する道路も交通量が多く、一ツ谷交差点（国道141号方面）は9,013台/12h、船山橋北詰交差点は、下宿交差点方面において11,708台/12h、釜無川方面では10,851台/12hである。

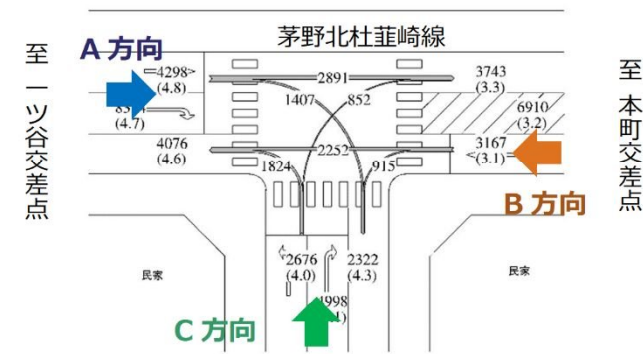
■茅野北杜葎崎線等について

- ・交通量においては、(仮称)武田橋北詰東交差点より一ツ谷交差点方面と、本町交差点より下宿交差点方面において8千台/12hを超えており、国道20号及び葎崎市街地方面からの流入が考えられる。
- ・時間帯別においては、国道20号より朝夕の交通量の増加率が高く、(仮称)武田橋北詰東交差点においては、朝方はB方向（一ツ谷交差点方向）、夕方はA方向（本町交差点方向及び武田橋北詰交差点方向）の交通量が500台/hを超えている。また、A方向の交通量は、直進と右折の交通量が概ね同じである。
- ・渋滞長調査を実施した(仮称)武田橋北詰東交差点の結果は、朝方はC方向で最大50m（7時台）、夕方はA方向で最大160m（18時台）である。

■その他の道路について

- ・葎崎市街地内においては、(仮称)富士見二丁目交差点で交通量を観測しており、葎崎インター西交差点方面（国道141号方面）と国道20号方面をつなぐ市道において、1万台/12hを超えている。

(仮称) 武田橋北詰東交差点 12時間交通量

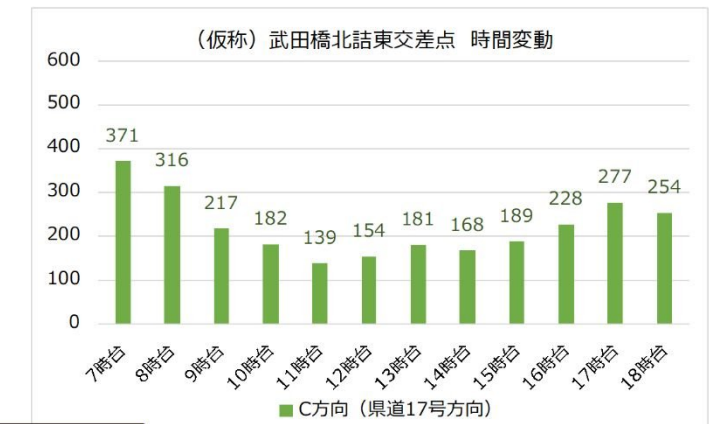
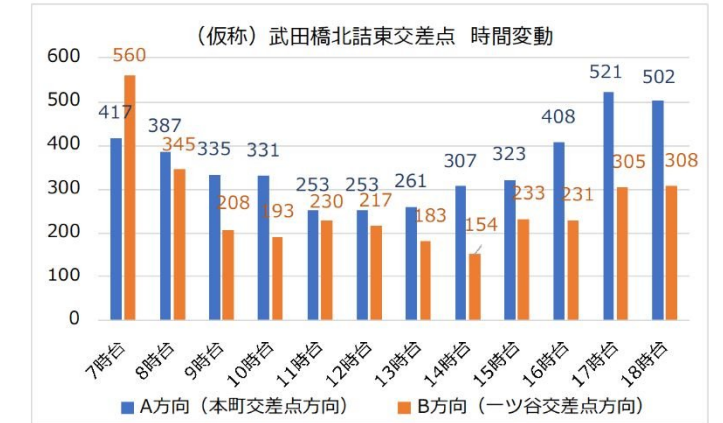


至 武田神社北詰交差点

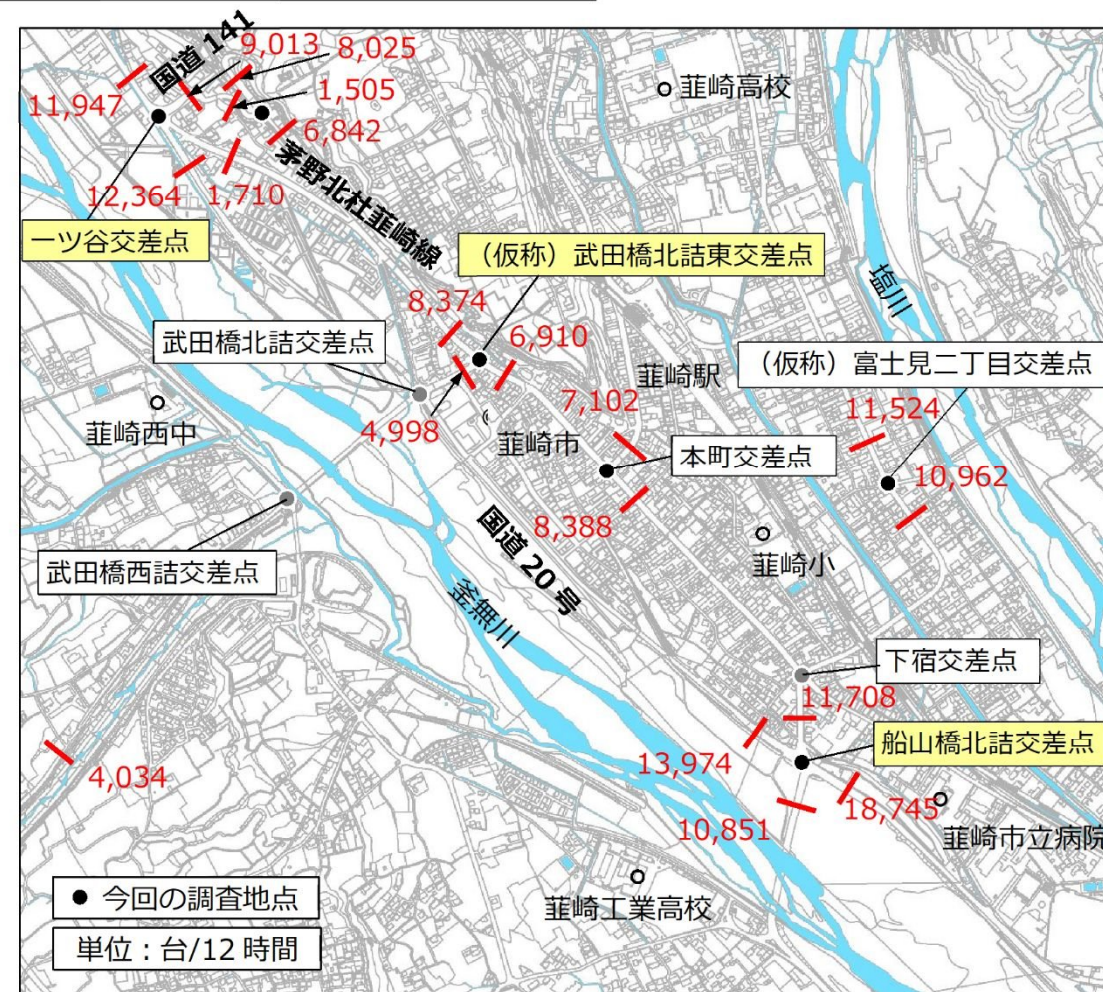
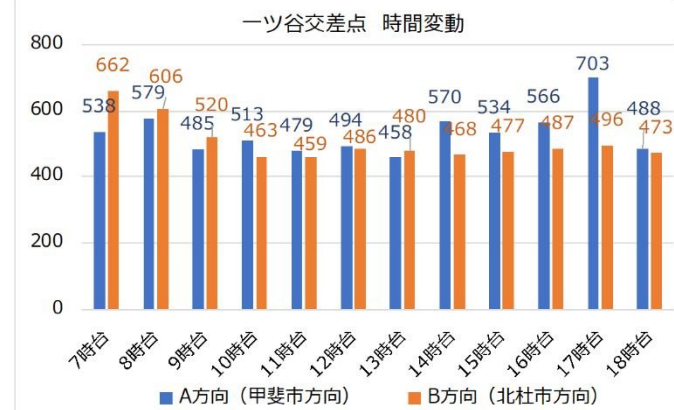
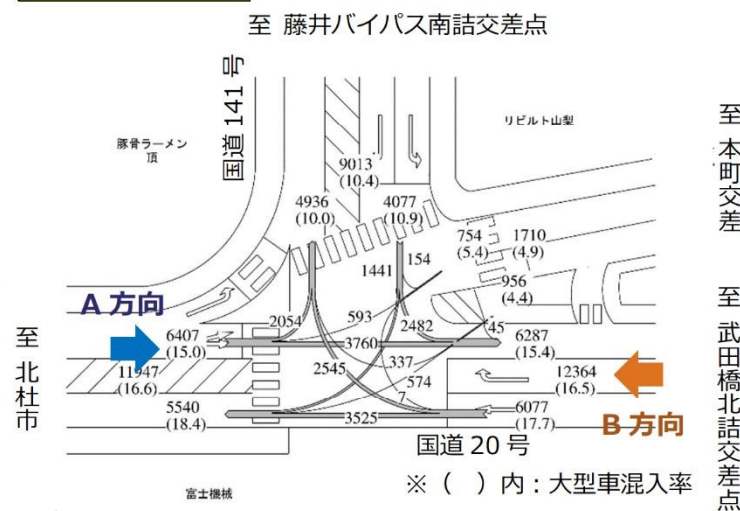
※ () 内：大型車混入率

【渋滞発生状況】

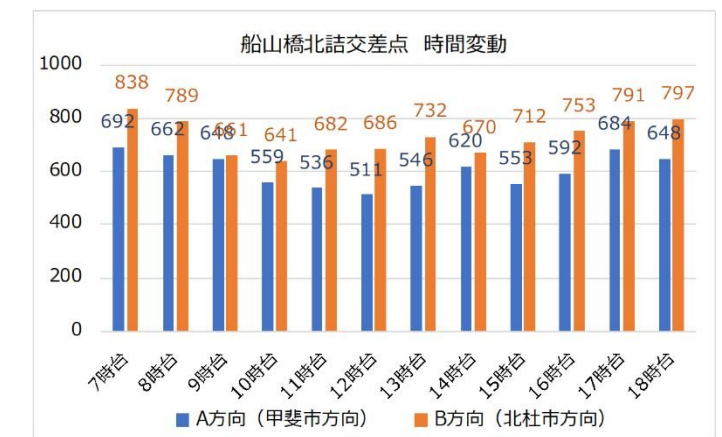
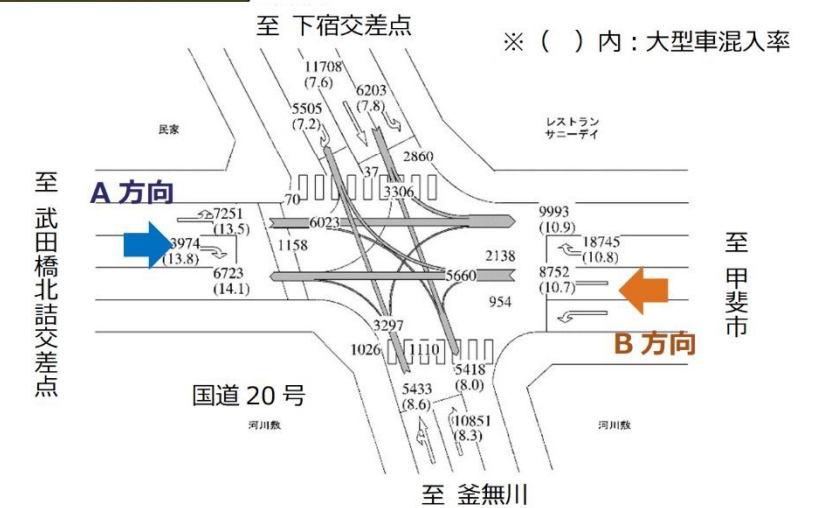
- A方向**：渋滞発生時間 17:50～18:30
(最大滞留長 160m、最大渋滞長 50m)
- B方向**：渋滞発生時間 なし
(最大滞留長 90m、最大渋滞長 0m)
- C方向**：渋滞発生時間 7:40
(最大滞留長 120m、最大渋滞長 50m)



一ツ谷交差点 12時間交通量



船山橋北詰交差点 12時間交通量



2) 南北方向の交通量の分担割合

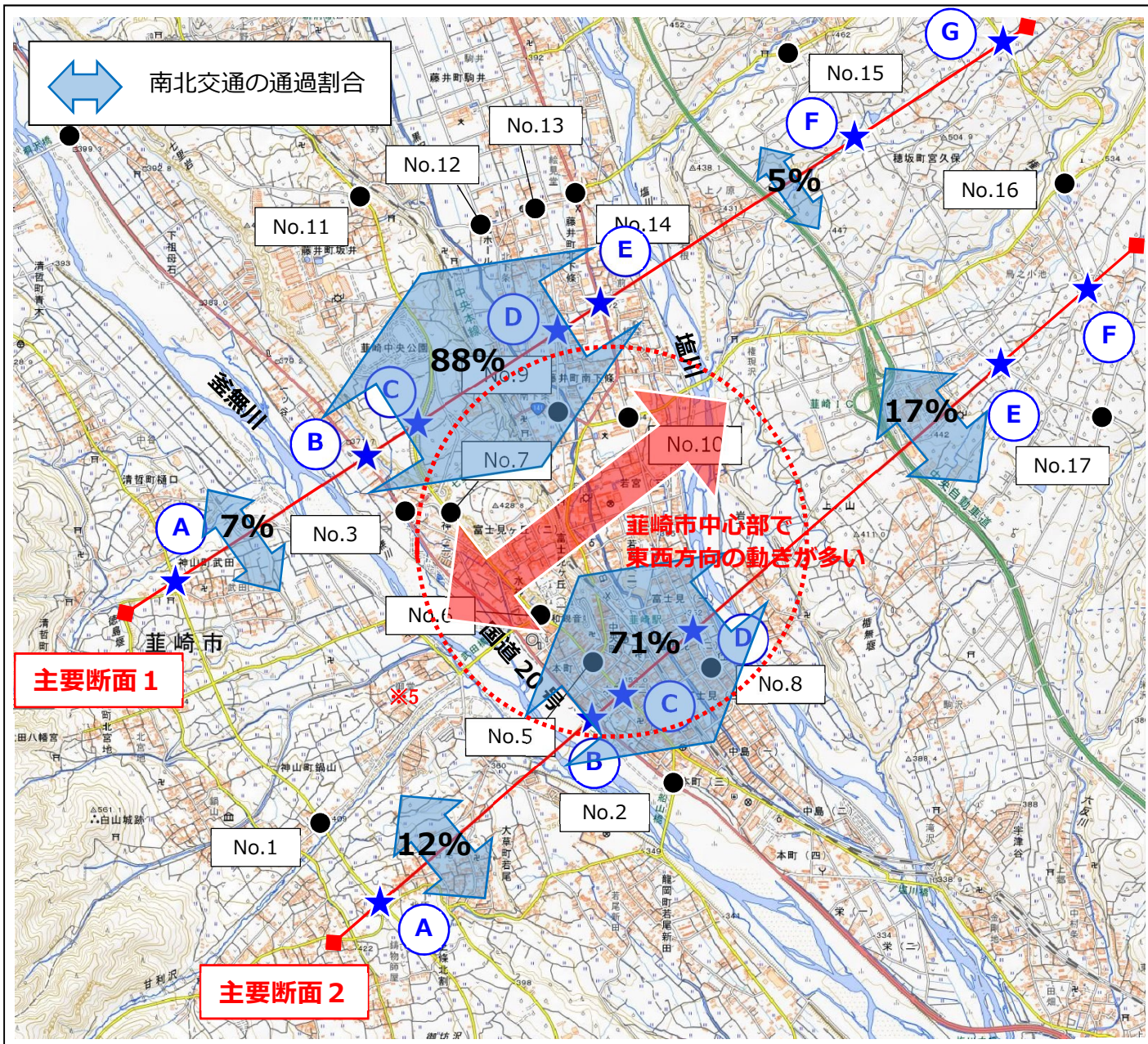
韮崎市における主要道路の断面交通量より、南北軸の道路交通の分担割合について整理した。

■全体の交通量について

- ・ 韮崎市における南北方向の交通量は 5 万台/12h 弱であり（中央自動車道を除く）、主要断面 1 及び 2 で概ね同じ台数である（※1）
- ・ 交通量は釜無川と塩川の間で集中し、主要断面 1 では 39,207 台/12h あり、88.1%が通過している（※2）
- ・ また、主要断面 2 においては 33,886 台/12h であり、分担割合は 71.0%となり、主要断面 1 に比べて多少分散している（※3）
- ・ ピーク時間においては、朝ピーク 7 時台の釜無川より西側の交通量の割合が高く、主要断面 1 では 12.7%であり、主要断面 2 では、18.8%である（※4）
- ・ また、主要断面 2 においては、塩川より東側の分担割合が主要断面 1 より高く、分担割合が 20%前後となっている（※5）

■国道 20 号について

- ・ 国道 20 号においては、主要断面 1 より主要断面 2 の分担割合のほうが高く、12 時間で 41.2%である（※6）。また、ピーク時間においては、朝ピーク 7 時台が最も高く、44.0%となっている（※7）



主要断面 1 の交通量

	釜無川より西側		釜無川～塩川					塩川より東側			合計
	A	小計	B	C	D	E	小計※2	F	G	小計	
昼間12時間	3,315	3,315	11,947	8,025	6,287	12,948	39,207	1,990	2,345	4,335	46,857
朝ピーク7時台	658	658	1,274	1,253	559	1,153	4,239	302	343	645	5,542
朝ピーク8時台	375	375	1,173	1,033	583	1,023	3,812	318	302	620	4,807
夕ピーク17時台	393	393	1,007	896	642	1,173	3,718	232	224	456	4,567
夕ピーク18時台	308	308	784	780	638	1,084	3,286	235	113	348	3,942

主要断面 2 の交通量

	釜無川より西側		釜無川～塩川					塩川より東側			合計
	A	小計	B	C	D	-	小計※3	E	F	小計	
昼間12時間	5,576	5,576	13,974	8,388	11,524	-	33,886	5,994	2,287	8,281	47,743
朝ピーク7時台	1,063	1,063	1,429	853	967	-	3,249	981	354	1,335	5,647
朝ピーク8時台	648	648	1,324	909	976	-	3,209	984	281	1,265	5,122
夕ピーク17時台	701	701	1,250	819	1,119	-	3,188	706	233	939	4,828
夕ピーク18時台	510	510	1,247	717	920	-	2,884	686	127	813	4,207

主要断面 1 の分担割合

	釜無川より西側		釜無川～塩川		塩川より東側		合計
	交通量	割合	交通量	割合※2	交通量	割合	
昼間12時間	3,315	7.4%※4	39,207	88.1%	1,990	4.5%	44,512
朝ピーク7時台	658	12.7%	4,239	81.5%	302	5.8%	5,199
朝ピーク8時台	375	8.3%	3,812	84.6%	318	7.1%	4,505
夕ピーク17時台	393	9.0%	3,718	85.6%	232	5.3%	4,343
夕ピーク18時台	308	8.0%	3,286	85.8%	235	6.1%	3,829

主要断面 1 における国道 20 号の分担割合

※釜無川～塩川の交通量に対する割合

	国道20号	
	交通量	割合
昼間12時間	11,947	30.5%
朝ピーク7時台	1,274	30.1%
朝ピーク8時台	1,173	30.8%
夕ピーク17時台	1,007	27.1%
夕ピーク18時台	784	23.9%

主要断面 2 の分担割合

	釜無川より西側		釜無川～塩川		塩川より東側		合計
	交通量	割合	交通量	割合※3	交通量	割合※5	
昼間12時間	5,576	11.7%※4	33,886	71.0%	8,281	17.3%※5	47,743
朝ピーク7時台	1,063	18.8%	3,249	57.5%	1,335	23.6%	5,647
朝ピーク8時台	648	12.7%	3,209	62.7%	1,265	24.7%	5,122
夕ピーク17時台	701	14.5%	3,188	66.0%	939	19.4%	4,828
夕ピーク18時台	510	12.1%	2,884	68.6%	813	19.3%	4,207

主要断面 2 における国道 20 号の分担割合

※釜無川～塩川の交通量に対する割合

	国道20号	
	交通量	割合
昼間12時間	13,974	41.2%※6
朝ピーク7時台	1,429	44.0%※7
朝ピーク8時台	1,324	41.3%
夕ピーク17時台	1,250	39.2%
夕ピーク18時台	1,247	43.2%

5. 事業者アンケート調査

(1) 調査概要

本業務における事業者アンケートは、韮崎市内の現在の交通状況に影響している可能性が高い企業を対象に、通勤や物流状況等について確認を行った。

また、朝夕の通勤時間帯において渋滞が発生していることから、従業員に対してのアンケート調査もあわせて行った。上記を踏まえた調査概要は以下のとおりである。

1) 事業者に対するヒアリング調査概要

- アンケート対象者：東京エレクトロン テクノロジーソリューションズ株式会社
総務担当
- アンケート調査方法：web 会議システムによる聞き取り
- アンケート調査日：2022年10月21日（金）
- 質問内容：以下のとおり
 - ・ 企業の情報等について
 - ・ 道路交通における現状等について
 - ・ 今後について
 - ・ その他
- 集計方法：以下のとおり
 - ・ Q & Aより整理

2) 従業員に対するアンケート調査概要

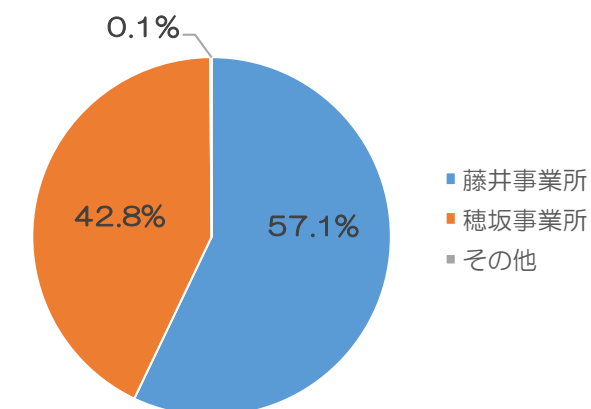
- アンケート対象者：東京エレクトロン テクノロジーソリューションズ株式会社
従業員
- アンケート調査方法：web による回答
- アンケート調査期間：2022年12月5日（月）～2022年12月16日（金）
- 質問内容：以下のとおり
 - ・ 現在の居住地
 - ・ 勤務場所（藤井事業所、穂坂事業所、その他）
 - ・ 通勤手段（鉄道、バス、自家用車、自転車、徒歩、その他）
 - ・ 平均出勤時間、平均帰宅時間
 - ・ 通勤ルート（方面、通過地点）
- 集計方法：以下のとおり
 - ・ 全回答者の集計

(2) 調査結果（従業員アンケート）

1) 自家用車利用者の回答者数

自家用車利用者の回答数は1,503人で、内訳として、藤井事業所が858人（57.1%）、穂坂事業所が643人（42.8%）という結果であった。

項目名	集計値	構成比 (%)
全体	1,503	100.0
藤井事業所	858	57.1
穂坂事業所	643	42.8
その他	2	0.1



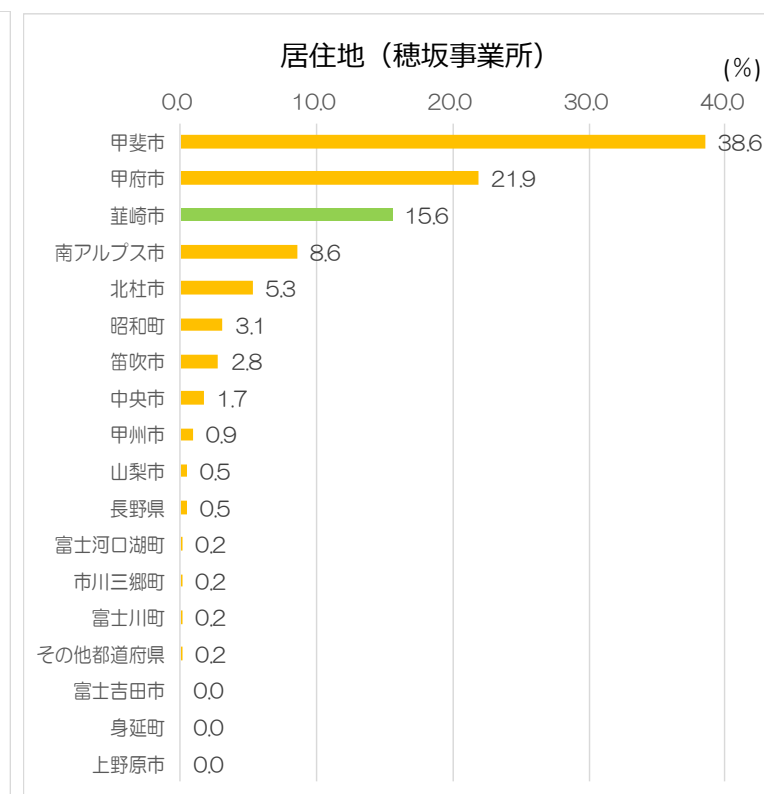
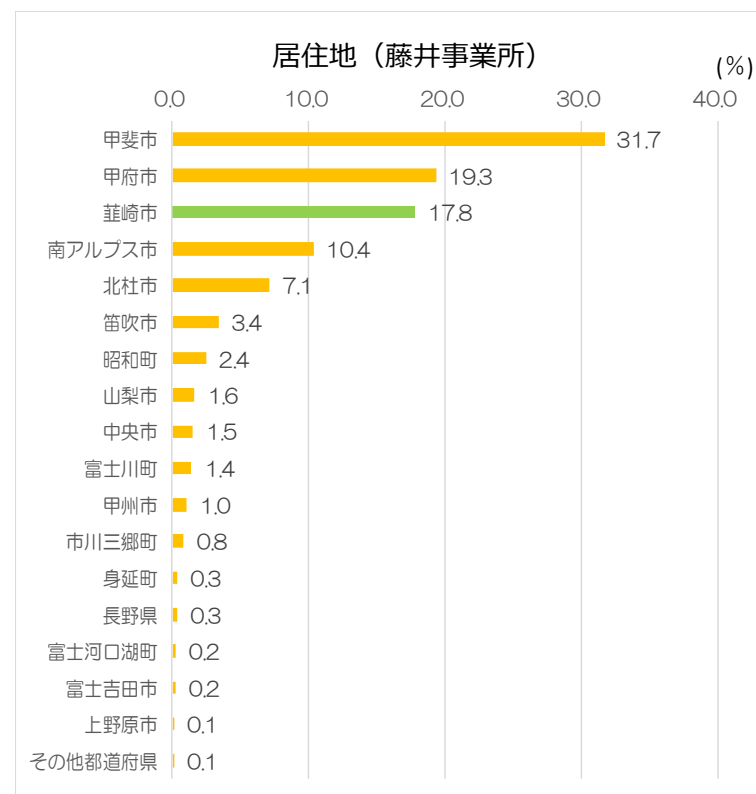
2) 自家用車利用者の居住地

■ 藤井事業所の居住地

藤井事業所（自家用車利用者のみ）の居住地は、甲斐市が最も多く272人（31.7%）で、次いで、甲府市が166人（19.3%）、韮崎市が153人（17.8%）、南アルプス市が89人（10.4%）という結果であった。

■ 穂坂事業所の居住地

穂坂事業所（自家用車利用者のみ）の居住地は、甲斐市が最も多く248人（38.6%）で、次いで、甲府市が141人（21.9%）、韮崎市が100人（15.6%）、南アルプス市が55人（8.6%）という結果であった。



3) 自家用車利用者の通過地点

■ 藤井事業所の通過地点

藤井事業所は茅野北杜葦崎線からの出入りとなり、北側と南側の両方からのアクセスとなる。割合としては、直近の北側交差点が 264 台、南側の直近の交差点が 543 台であり、南側からのアクセスは北側からのアクセスの約 2 倍ある。

また、南側からのアクセスは、国道 20 号と茅野北杜葦崎線からのアクセスが最も多いが、釜無川の西側エリアから橋梁を渡りアクセスする車も多くみられる。

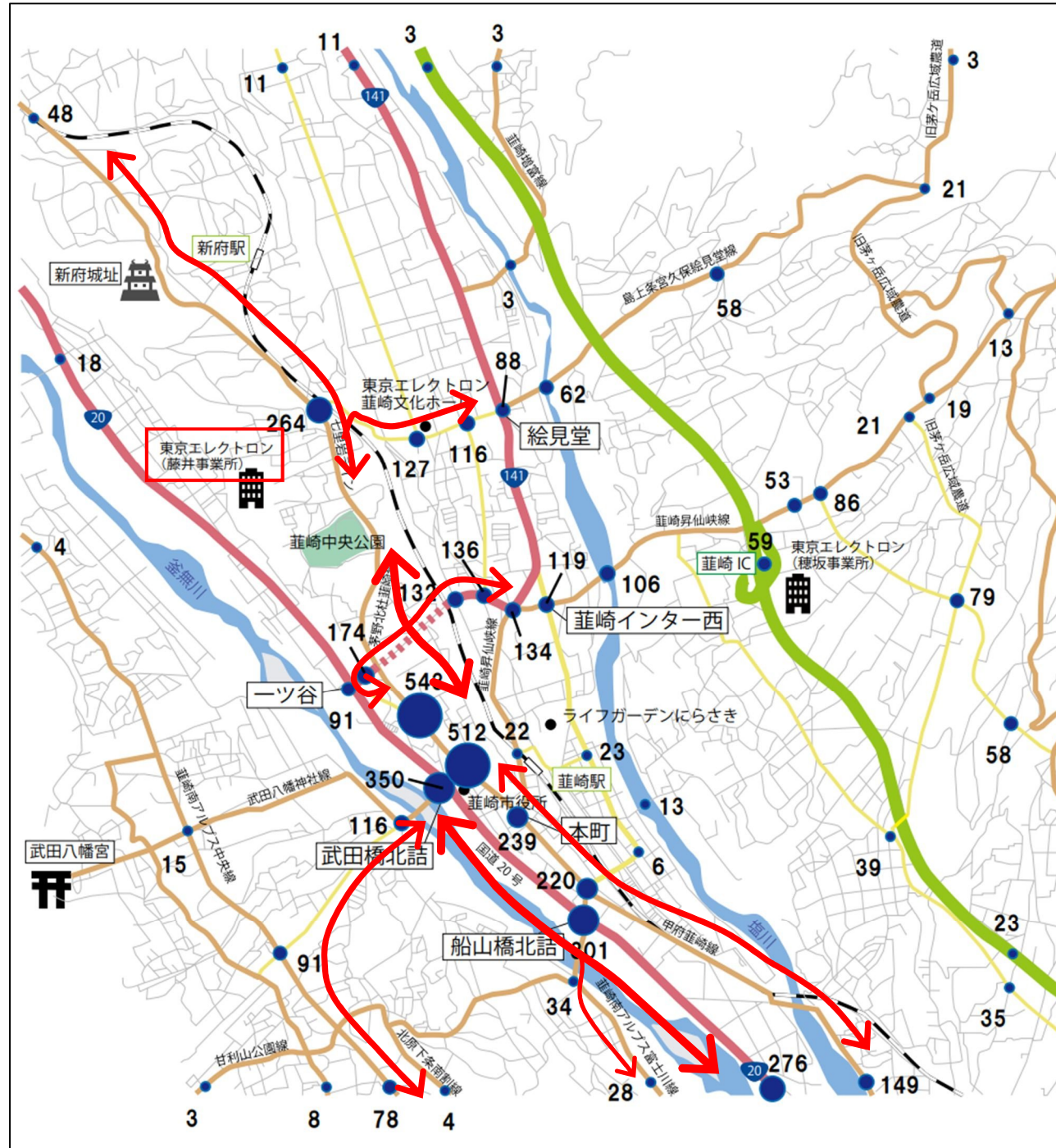


図 藤井事業所の従業員による通過地点

■ 穂坂事業所の通過地点

穂坂事業所は葦崎昇仙峡線からの出入りとなり、この交差点に 537 台が集中しているが、葦崎 IC 西側方面と東側方面からのアクセスに分かれている。

また、東側方面からのアクセスは、葦崎昇仙峡線から旧茅ヶ岳広域農道の交差点までの間に集中し、旧茅ヶ岳広域農道の交差点で 2 ルートに分かれ、概ね同じ割合でアクセスしている。

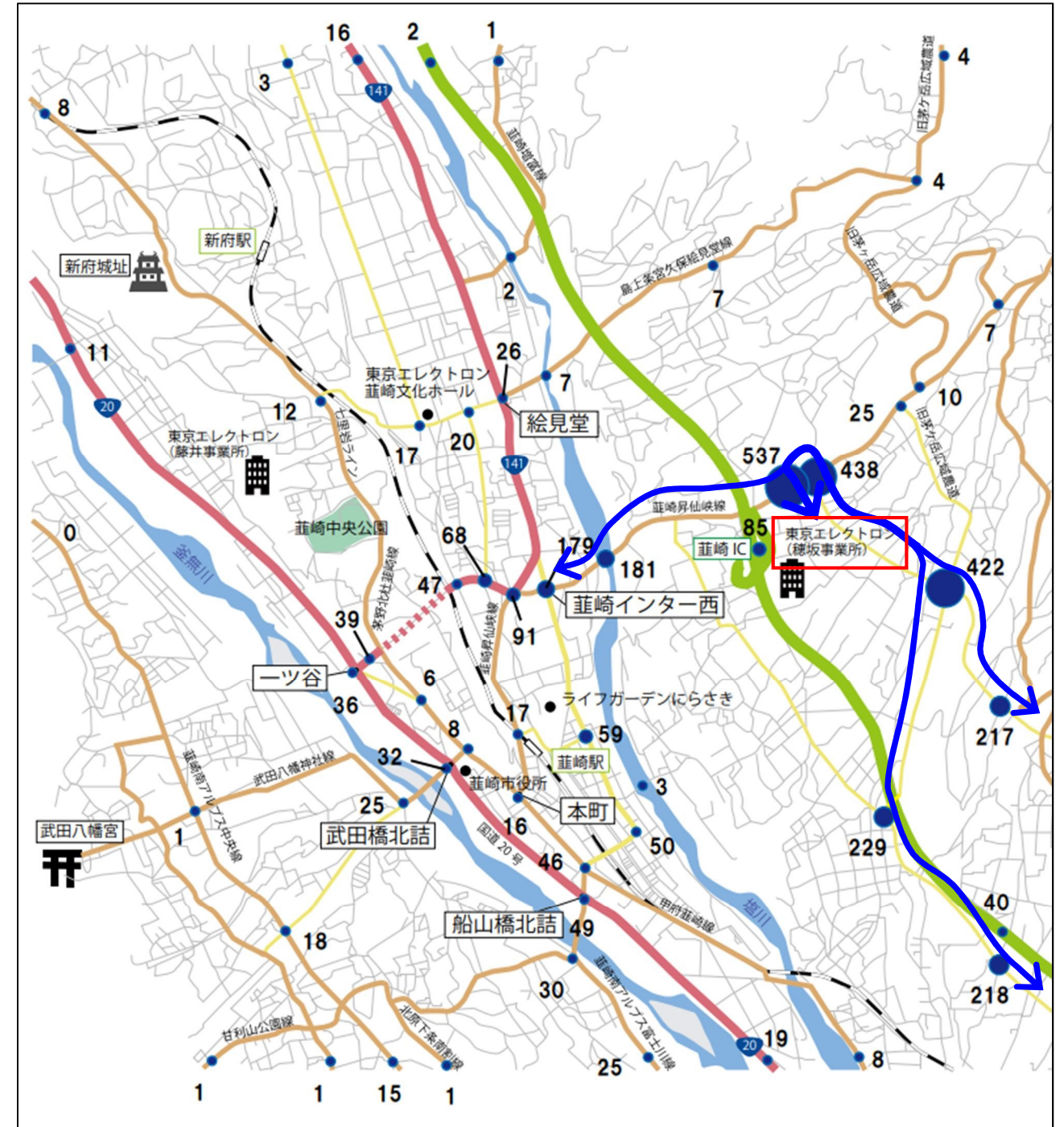


図 穂坂事業所の従業員による通過地点

6. 韮崎市内の道路交通状況

【韮崎市内の道路交通状況】

韮崎市内は、国道20号をはじめとして朝夕などの時間帯に慢性的な渋滞が発生しており、その影響で市街地中心部においても通過交通などの影響により、渋滞が発生している箇所がある。

また、生活道路などの狭小な道路を通過する車両が発生している箇所や、通勤などにおいて一時的に渋滞が発生する箇所などもあり、地域の日常生活にも影響を及ぼしている。

一方で、歩道幅員が狭い箇所もあり、歩行者の通行にとっても安全性が十分でない箇所などもある。



- 凡例**
- 主要施設**
- 市役所
 - 警察・消防
 - 教育施設 (小・中学校)
 - 病院
 - 福祉保健施設
 - 文化施設
 - 都市公園
 - 大規模小売店舗
 - 工業団地
- 道路区分**
- 高速自動車道
 - 国道
 - 都道府県道
 - 市道
 - 鉄道駅
 - 行政区
 - 都市計画区域
 - 用途地域
 - 水域

7. 道路交通における課題整理

(1) 自動車の視点における課題

1) 現状および問題点

斐崎市は、地形的な要因により道路配置の制約が厳しいことなどから、ここでは広域的な視点と斐崎市内の視点にわけて道路網の現状および問題点について整理を行った。

【広域的な視点による主な現状および問題点】

- ・斐崎市は東西の山に挟まれ、その内側には七里岩、釜無川と塩川、鉄道がある中で、斐崎市内外をつなぐ道路として中央より北側付近では約4kmの幅の中に、高速道路（中央自動車道）、国道2本（国道20号、国道141号）、県道2本（斐崎南アルプス中央線、茅野北杜斐崎線）が通っている。
- ・国道20号は通過交通が多く、かつ2車線道路であることから、交通容量を超えており慢性的な渋滞が発生している。また、主要交差点においてボトルネックとなっており、国道20号を避ける交通があり、市街地内の県道や市道の交通量が増加している。
- ・斐崎市における道路を南北方向に移動する交通の内、釜無川沿いの国道20号から塩川沿いの国道141号や県道甲府斐崎線などの市街地を通過する道路を担う交通量の負担割合は、市街地北側の断面において約9割、市街地南側の断面でも約7割となっており、交通の流れが中央部に集中している。
- ・狭いエリアにおいて通過交通が多いことから、本来通過する道路を利用せず、市街地内などを利用している車両も多く見られ、地域生活に影響を及ぼしている。

【斐崎市内の視点による主な現状および問題点】

- ・市内には東西の軸となる道路が少ないため、市街地付近でボトルネックが発生しやすい。
- ・斐崎市には工場が多く、特に大規模な事業所への通勤ルートは、朝夕の通勤時間帯において、慢性的に渋滞が発生している。
- ・商業地の中心である斐崎インター西交差点付近は、買い物利用の集中も多い中で、通過する交通と混在していることから、渋滞が発生し、日常生活に影響を及ぼしている。
- ・市街地中心付近や生活道路に通過車両があり、地域の日常生活に影響を及ぼしている。
- ・市内から市外へ向かう際、通過する交差点に交通が集中しやすく、市内外の拠点へアクセスしにくい。
- ・斐崎市には、全体的に道幅が狭い道路が多い。

2) 自動車の視点における課題

上記の現状および問題点より、主な課題について以下に整理した。

【自動車の視点における課題】

- ・通過交通の分散化が必要であり、広域ネットワークの構築が必要。
- ・国道20号の交通量に応じた車線数の見直しを行い、適正な道路構造の確保が必要。
- ・脆弱な東西道路の解消に向けて、市内全体のあらたな骨格軸の形成が必要。
- ・ボトルネック箇所における交差点改良や道路線形の見直しなど、道路改良が必要。
- ・買い物と物流や通勤など、自動車を利用する側での時間的な調整も必要。
- ・生活道路内における交通抑制や誘導により、地域生活の安心安全の確保が必要。

(2) 自動車以外の視点における課題

1) 現状および問題点

斐崎市は、狭小な道路や歩道がない道路が多い状況であり、ここでは歩行者や自転車などの視点で現状および問題点について整理を行った。

【歩行者や自転車などの視点による主な現状および問題点】

- ・斐崎市は、狭小なエリアでの道路配置箇所が多く、道幅が狭い道路が多い。
- ・歩道がない道路、歩道が連続していない道路、歩道が狭い道路などがある。
- ・学校施設や公共施設の周辺においても歩行空間が確保されていない箇所がある。
- ・自転車の通行空間整備や自転車ネットワーク化が図られていない。

※住民アンケートにおける望まれる主な道路整備（歩行者・自転車の視点）

- ・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（回答：31.3%）
- ・道幅が広く、緑豊かな美しい景観や風景を楽しめる道路（回答：25.0%）
- ・地震や火災などの災害時に避難や救援活動をしやすい道路（回答：24.1%）
- ・まちづくりや経済活動と一体となり、地域を活性化させる道路（回答：23.3%）

2) 自動車以外の視点における課題

上記の現状および問題点より、主な課題について以下に整理した。

【歩行者・自転車の視点における課題】

- ・交通拠点施設や公共施設などの周辺においては、歩行者通行空間の確保により安全性の向上が必要。
- ・幹線道路においては、自動車の交通量を踏まえ、新たな歩道整備や歩道の連続性の確保などにより安全性の確保が必要。
- ・自転車の通行空間について、幹線道路などにおいては幅員構成の再配置などにより安全性の向上が必要。

【その他の視点における課題】

- ・地域住民や観光客などの安心かつ安全な歩行者ネットワークの構築が必要。
- ・防災の視点において、救急活動・救援活動や避難路の確保などと整合を図った道路整備が必要。
- ・まちづくりの視点において、土地利用との整合を図り、地域の活性化に向けた道路網配置や道路空間の活用などが必要。
- ・救急車両なども対応した狭小な道路の整備も必要。
- ・地域公共交通と整合を図り、新技術なども見据えた道路空間の再編も今後検討が必要。

8. 道路整備の基本方針

(1) 道路の基本方針

韮崎市は地形的な制約がある中での道路網となっており、国道 20 号をはじめとして市街地部周辺において渋滞が発生していることから、日常的に移動しやすいネットワークの強化、物流のネットワークの強化、来訪者が移動しやすいネットワークの強化など、地域の活力強化につながる道路整備が必要である。

そのため、国道 20 号の渋滞解消に向けた道路整備や、将来的な土地利用および各拠点などと連携を図った地域を支える道路ネットワークの形成が必要である。

以上を踏まえ、道路整備の基本方針を以下に整理した。

韮崎市における道路整備の基本方針

【整備目標】

地域の活力向上となる基盤として、道路交通における機能の向上や産業の発展など、地域を支える道路ネットワークの強化を図る

方針① 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

新山梨環状道路（北部区間）や中部横断自動車道（長坂 JCT～長野県境）などの整備やリニアの開通に向けた広域的な連携を見据え、韮崎市へのアクセスおよび通過交通などを踏まえた広域的なネットワークの強化を図る。

方針② 国道 20 号の渋滞解消に向けた骨格道路網の形成

国道 20 号の渋滞解消として 4 車線化を促進し、市街地を通過する通過交通の抑制を図り、あわせて国道 20 号と接続する道路の交差点改良を促進する。

方針③ 市内へのアクセス性向上に向けた東西軸および放射軸の強化

日常的な移動や物流など、市内へのアクセス強化に向けて、東西軸の強化とあわせ、市街地部から放射軸の強化によりアクセス性の向上を図る。

方針④ 都市拠点を中心に拠点間を円滑に連結する道路ネットワークの強化

都市拠点をはじめとして、各拠点などのネットワークを形成し、地域の活力向上に向けて走行性および安全性の向上を図った道路ネットワークを強化する。

方針⑤ 市民の身近な生活を支える安全かつ安心な道路網および道路空間の確保

市内の危険箇所の解消や災害時の対応など、移動における通学路、自転車走行空間、バリアフリー化の整備や防災道路などの強化により、安全かつ安心な道路空間を確保する。

方針⑥ 観光連携における道路ネットワークおよび機能の強化

観光資源を最大限活かし、観光客が市内を円滑に移動できる道路ネットワークの強化を図り、かつ、交通結節点の機能強化、道路景観などの形成を図る。

(2) 将来道路ネットワーク図

基本方針に掲げる道路ネットワークの構築に向けて、道路の役割（道路種別）を踏まえた上で、将来道路ネットワーク図を作成した。（骨格的な道路軸の考え方については次頁参照）

表 道路種別の意味づけ（機能）

道路種別	道路の意味づけ（機能）
主要幹線道路	都市間をつなぐ広域的な道路。かつ、市内の骨格的な軸となる道路。
幹線道路	主要幹線道路を補完し、市内外へのアクセスを担う道路。かつ、IC や拠点などをつなぐ主となる道路。
補助幹線道路	幹線道路を補完し、市内の移動を円滑にするための道路。かつ、市街地を形成するための軸となる道路。

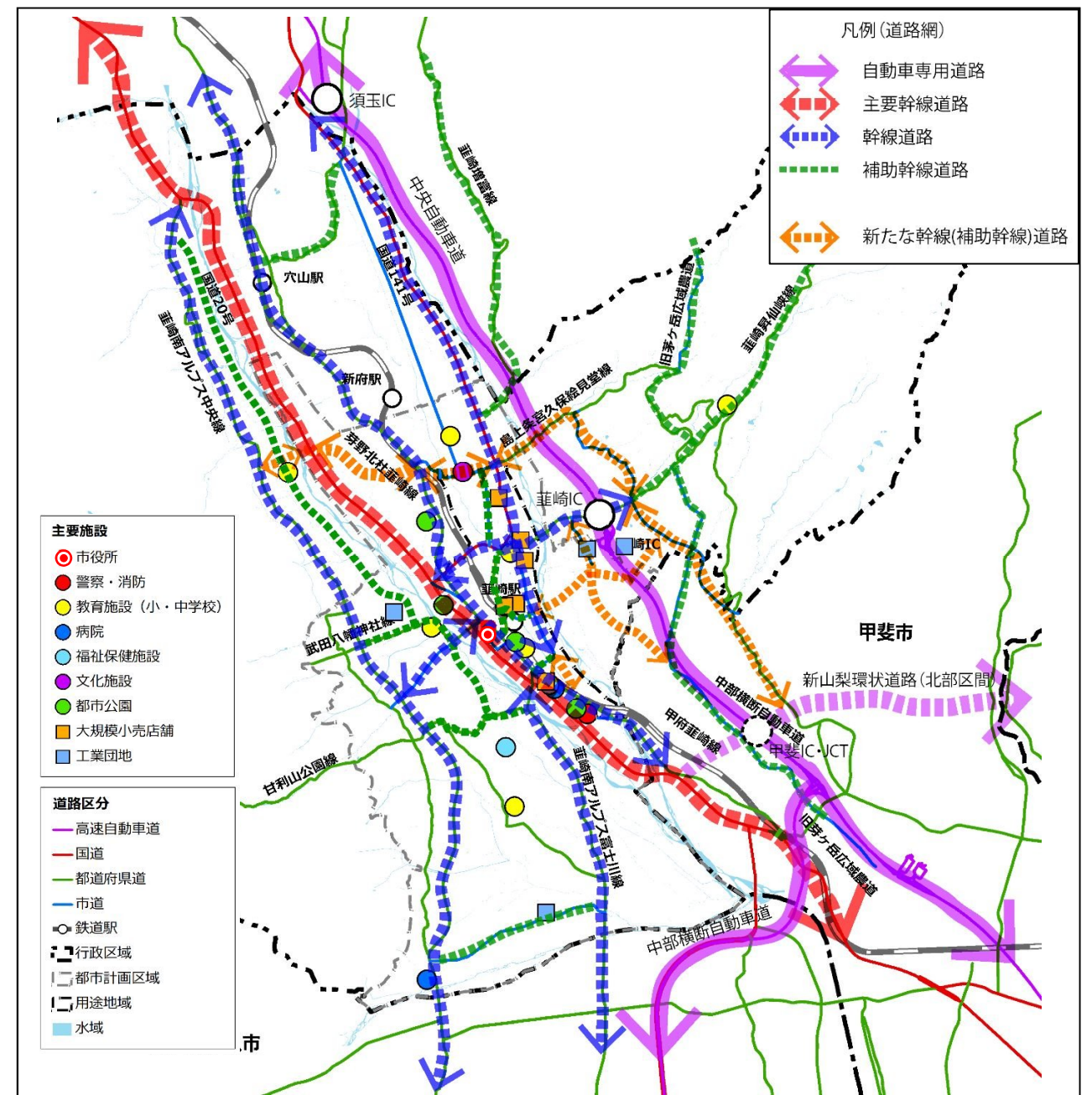


図 将来道路ネットワーク図

【骨格的な主な道路軸について】

■ 骨格的な南北軸の視点による道路整備の方向性

【国道 20 号の 4 車線化】

韮崎市内の国道 20 号でボトルネックとなっている「峡北消防本部西交差点」から「一ツ谷交差点」における交通量が許容値を超えている。また、将来交通需要（推計）においても許容値を超えることから、適正な車線数の確保として 4 車線化を促進するものとする。

【南北軸の強化】

市街地内を通過する交通の抑制を図り、かつ、新山梨環状道路（北部区間）の供用を見据え、あらたな南北軸として、甲斐市方面から中央自動車道の東側においてネットワークの強化を促進するものとする。

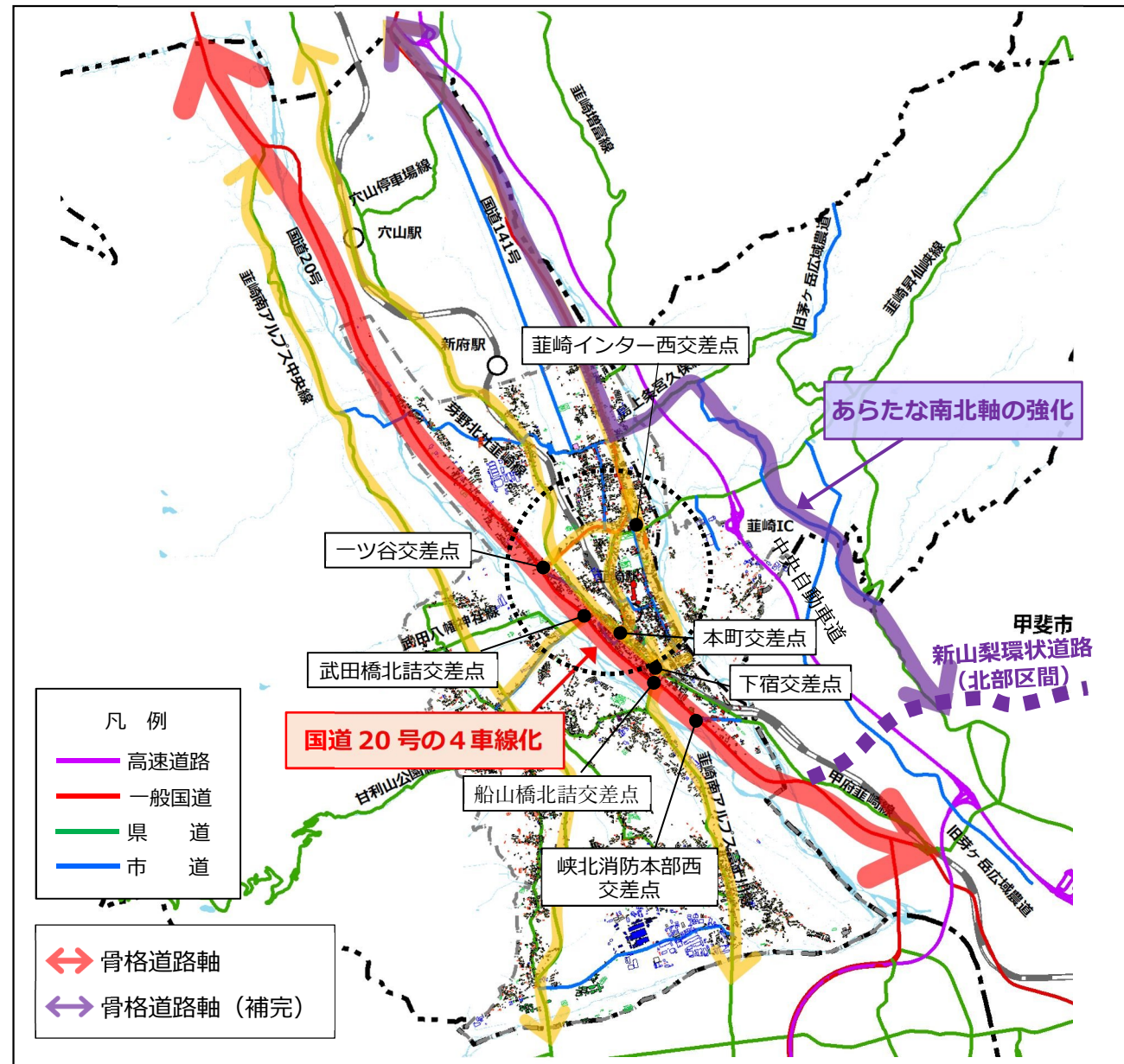


図 広域的な視点による道路整備の方向性

■ 計画的な土地利用の誘導を図るエリアへの道路整備の方向性

【韮崎中央公園周辺】

韮崎中央公園周辺は、工業地として企業誘致環境の整備等により、活力ある工業地の維持を図ることとしている。また、災害時の安全な場所、被害を拡大させないための拠点、市民が元気に暮らし、より安心安全で豊かな暮らしとなるよう、市民の憩い、交流、自然との触れ合い、レクリエーション、スポーツなどの健康に前向きな機能強化、魅力ある住宅地の形成など、様々な拠点としての機能強化を図るエリアである。そのため、アクセス道路の強化を図り、地域の発展に寄与する道路網の構築が必要である。

【韮崎 IC 周辺】

韮崎 IC 周辺は、工業・業務・都市型農業など、新たな産業用地、新たな魅力を発信する場として計画的な土地利用の誘導を図り、かつ新たな産業機能強化とあわせて住宅地の形成も図ることとしており、韮崎 IC を拠点とした周辺整備という特徴から、広域的な視点によりアクセス道路の強化を図り、地域の発展に寄与する道路網の構築が必要である。

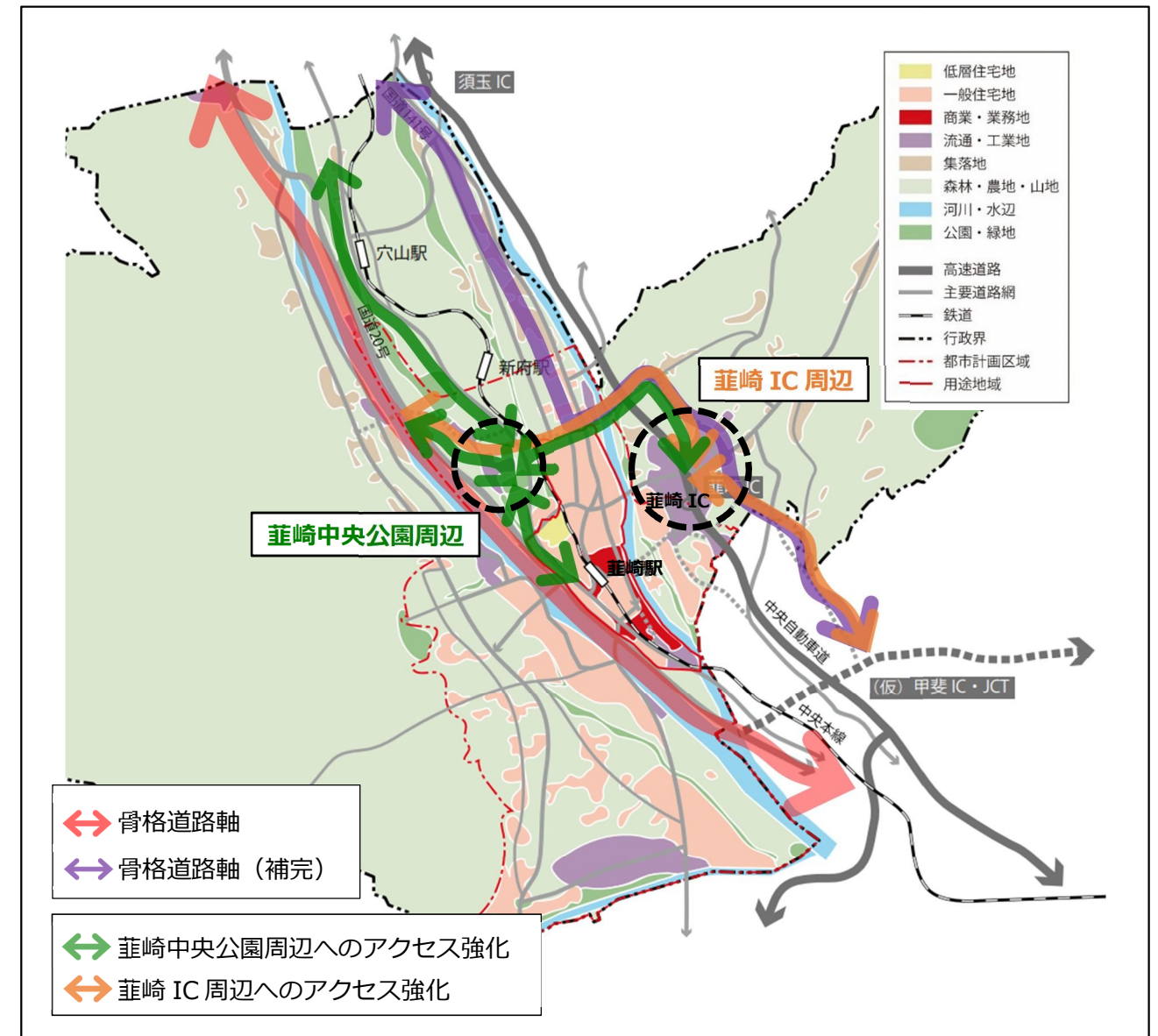


図 計画的な土地利用の誘導を図る拠点への道路整備の方向性

9. 道路の整備方針および整備路線の設定

(1) 道路の整備方針

道路整備の基本方針に基づき、各視点における整備方針を以下に整理した。

方針① 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

- ・新山梨環状道路（北部区間）の整備促進や中部横断自動車道（長坂JCT～長野県境）の早期整備を目指すとともに、リニア中央新幹線の開通による東京・名古屋からの来訪者の拡大を見据えながら、山梨県の将来道路ネットワークの形成を踏まえる中で、韮崎市としての広域道路ネットワークが、産業連携や交流機能の強化に資するよう道路整備を促進する。
- ・国道20号を軸に新山梨環状道路（北部区間）が接続されることによる将来の交通需要を見据える中で、韮崎市の道路ネットワークの強化を図る。市街地部より東側においては、中央自動車道の東側に沿って南北方向に新たな骨格道路軸を位置付け、既存道路を活かした道路整備を促進する。

方針② 国道20号の渋滞解消に向けた骨格道路網の形成

- ・ボトルネックとなっている国道20号および主要交差点（船山橋北詰交差点、武田橋北詰交差点など）の渋滞解消に向けて、釜無川の堤防改修や沿道との調整などにより、国道20号の4車線化を促進する。
- ・国道20号へ接続する道路との交差点においては、将来的な交通需要に応じた交差点改良を促進する。

方針③ 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

- 東西軸の強化
 - ・国道20号（一ツ谷交差点）から韮崎ICを通り旧茅ヶ岳広域農道に至る東西を連絡する骨格道路である国道141号、主要地方道韮崎昇仙峡線や現在事業中の穂坂97号線など、道路線形の改良や拡幅などを促進し、市街地付近における渋滞緩和を図る。
 - ・国道20号から七里岩の主要地方道茅野北杜韮崎線への接続、あわせて国道141号および県道島上条宮久保絵見堂線から七里岩の主要地方道茅野北杜韮崎線へ接続を強化し、中央公園及び新市営体育館へのアクセス性の強化を促進する。
- 放射軸の強化
 - ・市街地や工業集積地などから市内外へアクセスしやすい放射方向の道路として、市の西側の釜無川右岸に位置する主要地方道韮崎南アルプス中央線および主要地方道韮崎南アルプス富士川線では、道路線形の改良や拡幅、歩道設置などにより、アクセス性の強化を促進する。
 - ・市の北側方面では、国道141号や主要地方道茅野北杜韮崎線などにおいて、必要に応じて道路改良などにより、北杜市方向へのアクセス性の強化を促進する。
 - ・韮崎市中心部から東方向への幹線道路を補完する新たな道路を位置付ける。韮崎駅付近から東側方面に向かって塩川を渡河し、新たな骨格道路（中央自動車道東側の南北道路）に接続する東西方向の路線の整備を推進することで、甲斐市、甲府方面のアクセス性の強化を促進する。

方針④ 都市拠点を中心に拠点間を円滑に連結する道路ネットワークの強化

- 計画的な土地利用の誘導を図るエリアへのネットワーク強化
 - ・韮崎中央公園周辺においては、活力ある工業地の維持、災害時の安全な場所、被害を拡大させないための拠点、市民の憩い、交流、自然との触れ合い、レクリエーション、スポーツなどの健康に前向きな機能強化、魅力ある住宅地の形成など、様々な拠点としての機能強化を図るエリアであり、国道20号をはじめとして東西方向からのアクセス強化を図るための道路整備を推進する。

- ・韮崎IC周辺は、工業・業務・都市型農業など、新たな産業用地、新たな魅力を発信する場として計画的な土地利用の誘導を図り、かつ新たな産業機能強化とあわせて住宅地の形成も図ることから、甲斐市・甲府市方面や国道20号からの道路整備を推進し、ネットワークの強化を図る。

■拠点間をつなぐネットワーク強化

- ・都市拠点を中心に、地域生活拠点・武田の里交流拠点（新府城）・工業拠点・緑の防災拠点へのアクセスとして「主要地方道茅野北杜韮崎線」、行政サービス複合拠点へのアクセスとして「主要地方道甲府韮崎線」、広域福祉拠点・工業拠点へのアクセスとして「主要地方道韮崎南アルプス中央線、主要地方道韮崎南アルプス富士川線」、武田の里（武田八幡宮）へのアクセスとして「県道武田八幡神社線」、韮崎IC付近の工業拠点、自然交流拠点（穂坂自然公園、茅ヶ岳）へのアクセスとして「主要地方道韮崎昇仙峡線など」を、拠点間を結ぶ路線に位置付け、走行性と安全性の向上に向けて必要な整備・改良を促進する。
- ・韮崎IC付近に集積する工業拠点などの更なる発展に向けて、中央自動車道の西側に位置し、新たな土地利用を誘導する上での骨格軸かつ甲斐市方向への連絡道路でもある南北道路を形成するために、市道（穂坂）97号線の整備を推進する。
- ・市街地中心部から甲斐市や甲府市方面へのアクセス性の向上を図るために、国道20号へ接続するあらたな道路整備を推進し、鉄道横断部においては、東日本旅客鉄道株式会社との調整を図り、その実現性を検討する。

方針⑤ 市民の身近な生活を支える安全かつ安心な道路網および道路空間の確保

- 安全・安心な道路空間の確保
 - ・道路ネットワークを形成する上で交差点は重要な構成要素である。一方で交通のボトルネックになる場合もあることから、既存交差点について、交差点の改良による整備効果が見込める個所では交差点の改良を促進する。
 - ・市街地内の主要道路や公共施設が立地する道路、通学路などについては、自転車・歩行空間の確保や無電柱化、バリアフリー化などにより、誰もが安全・安心して利用できる道路空間の整備を推進する。
 - ・生活道路について、道路幅員や接道に課題のある区間については、地域からの要望に応じて道路環境の改善を推進する。
- 市街地における歩行者ネットワークの形成
 - ・市街地では、歩きながら買い物や街並みを楽しむことができるような回遊性の向上を目指し、鉄道駅やバスの停留所、商業空間、観光資源等を連携するネットワーク形成を図る。あわせて沿道景観の形成や休息空間の整備等について検討する。
- 自転車利用環境の向上
 - ・近年高まりを見せるサイクリング需要に対応し、市街地内や拠点までの主要なアクセス道路や観光施設周辺を中心として、河川沿岸や道路を活用した自転車ネットワークの形成や駐輪空間などの整備を検討する。
 - ・県道甘利山公園線においては通学路にも指定されており、安全・安心に通行できるように歩道も含め整備を推進する。

方針⑥ 観光連携における道路ネットワークおよび機能の強化

- ・主要地方道韮崎南アルプス中央線、主要地方道茅野北杜韮崎線、旧茅ヶ岳広域農道は、広域的な観光資源との連携強化のもと、道路環境の向上として必要に応じて観光者のための駐車場など、整備を促進する。
- ・武田八幡宮や新府城などの観光資源につながる県道武田八幡神社線・主要地方道茅野北杜韮崎線などでは、魅力的な道路景観の形成などにより必要に応じて交流機能の強化を図る。

(2) 整備路線の設定

1) 骨格的な機能をもつ整備路線（幹線道路）

将来道路ネットワークをもとに、韮崎市の軸となる骨格道路の整備路線（区間）について設定を行った。整備路線の位置および目的などについては以下のとおりである。

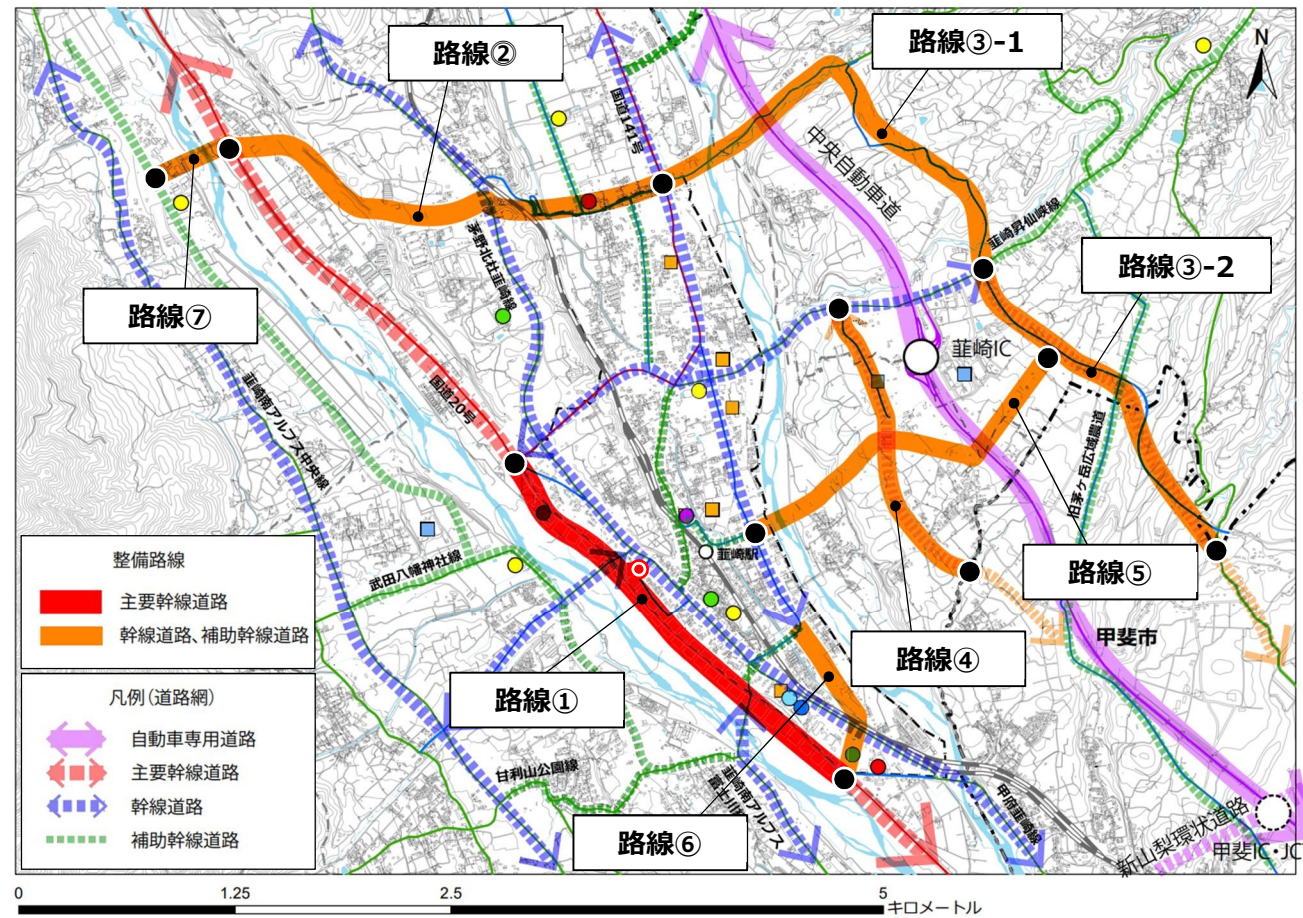


図 骨格的な機能をもつ整備路線（幹線道路）

【整備路線の概要】

■ 路線① 主要幹線道路

国道 20 号の将来交通需要に対応し、かつ渋滞解消を目的に 4 車線化を促進する。

■ 路線② 幹線道路

国道 20 号から七里岩を經由し、国道 141 号および県道島上条宮久保絵見堂線までの東西軸の強化と、韮崎中央公園周辺の新たな土地利用を踏まえた拠点へのアクセス道路としての強化を目的とする。

■ 路線③-1、③-2 幹線道路

将来的な交通需要および新山梨環状道路（北部区間）の整備に伴い、韮崎市の南北軸の強化、および韮崎 IC 周辺の工業拠点へのアクセス道路としての強化を目的とする。

■ 路線④ 補助幹線道路

韮崎 IC 周辺付近における新たな土地利用を誘導する上での骨格軸かつ甲斐市方面への連絡道路でもある南北道路の形成を目的とする。

■ 路線⑤ 補助幹線道路

韮崎駅と韮崎 IC 付近をつなぎ、路線②への接続として東西軸を強化する。また、甲斐市方面へのアクセス強化と、韮崎 IC 周辺付近の土地利用の形成を目的とする。

■ 路線⑥ 補助幹線道路

市街地中心部から甲斐市や甲府市方面へのアクセス化を図ることを目的とする。

なお、鉄道横断部においては、JR 東日本鉄道との調整を図り、その実現性を検討する。

■ 路線⑦ 補助幹線道路

路線②を国道 20 号から西側の補助幹線道路まで延伸し、地域内利用の強化を目的とする。

2) 地域を支える機能をもつ整備路線（主要生活道路など）

骨格的な位置づけである将来道路ネットワークを踏まえ、都市計画マスタープランなどで位置づけている各拠点へのアクセスや土地利用などにおける将来計画を見据え、かつ、人口対策として定住環境の向上に向けて土地利用の有効化などを目的に、幹線道路および補助幹線道路を補完する主要生活道路などについて設定を行った。

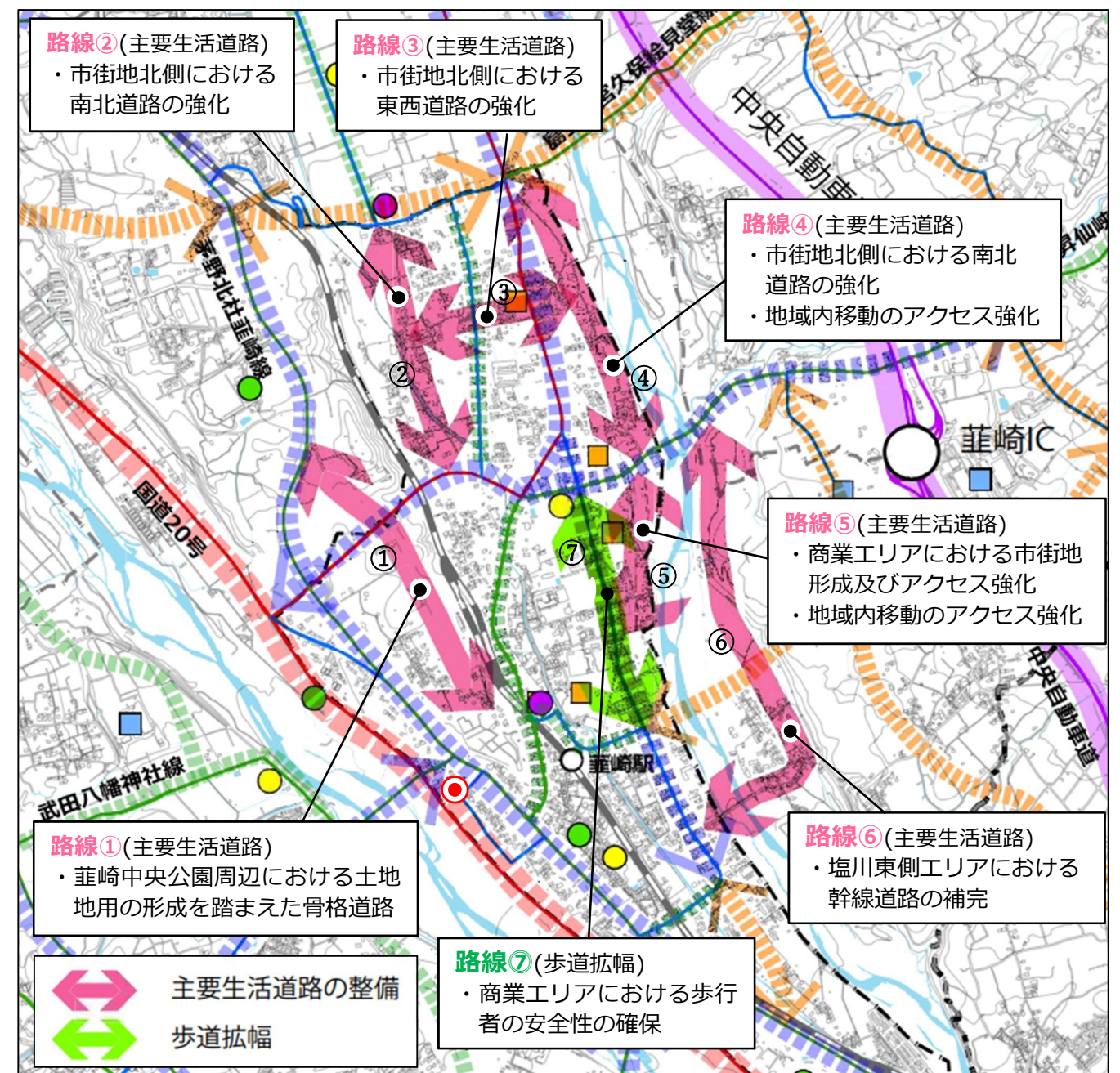


図 地域を支える機能をもつ整備路線（主要生活道路など）

10. 道路の整備優先度の検討

(1) 整備優先度の考え方

将来道路ネットワークを踏まえた整備優先度は、道路交通における韮崎市の課題解決や将来のまちづくりの実現に向けて、効率的かつ効果的な整備とするための優先度として整理を行った。

道路整備の優先度の考え方として、韮崎市の重要課題を踏まえ、以下のとおり整理を行った。

道路整備の重要課題および整備優先度が高い道路

《 韮崎市の道路整備に向けた重要課題 》

■ 広域的なネットワーク強化に向けた道路整備

広域的な視点において、リニア中央新幹線の開通、新山梨環状道路（北部区間）、中部横断道路（長坂JCT～長野県境）などの供用により、人やモノの移動の拡大および変化に伴い、韮崎市として広域的なネットワーク強化に向けた道路整備が重要である。

■ 渋滞解消に向けた道路整備

韮崎市内の渋滞箇所の解消に向け、日常的な移動や物流などの交通を確保し、地域の発展につながる骨格的な道路整備が重要である。

■ 将来のまちづくりと整合を図った道路整備

将来のまちづくりの実現に向けて、新たな拠点整備に合わせ、市街地形成機能やアクセス機能向上におけるネットワークの強化により地域の発展に寄与する道路整備が重要である。

■ 防災上の安全安心の確保に向けた道路整備

防災の観点より、安全かつ安心のまちづくりに向けて、災害時の救援活動、物資の輸送、避難などの防災道路としてのネットワーク強化に向けた道路整備が重要である。

《 韮崎市の整備優先度が高い道路 》

① 国道 20 号の 4 車線化

② 東西道路の整備
(韮崎中央公園付近)

③ 南北道路の整備
(市街地東側)

④ 市街地形成、アクセス道路
の整備 (韮崎 IC 付近)

(2) 整備優先度が高い道路

整備優先度が高い道路について以下に整理した。

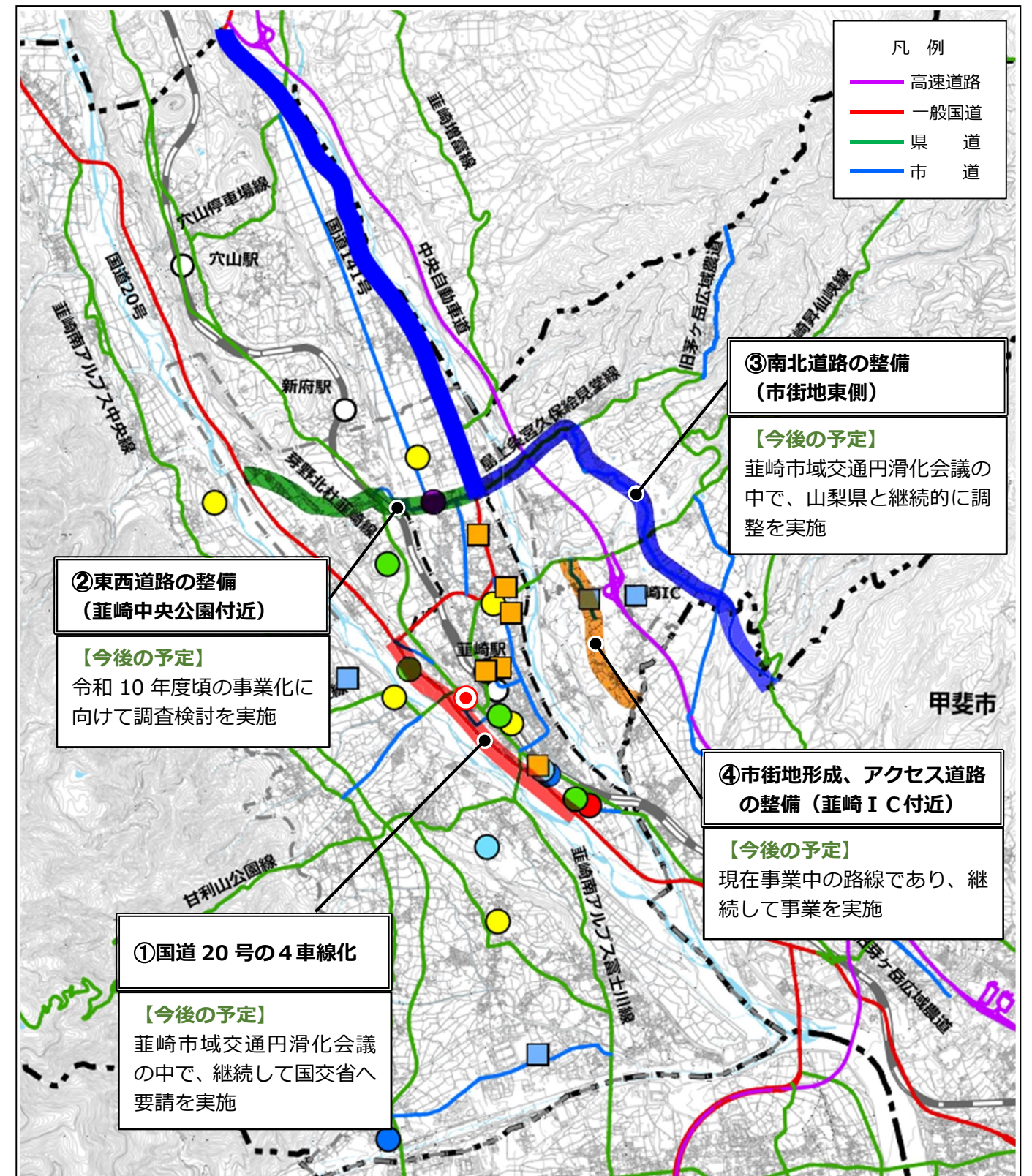


図 整備優先度が高い道路