

## 昭和町回答の評価概要

- ・ 調査結果 P 1 ~ 4
- ・ 評価 P 5 ~ 6

山梨県土木部

調査結果》

昭和町 SC開業後の交通への影響評価

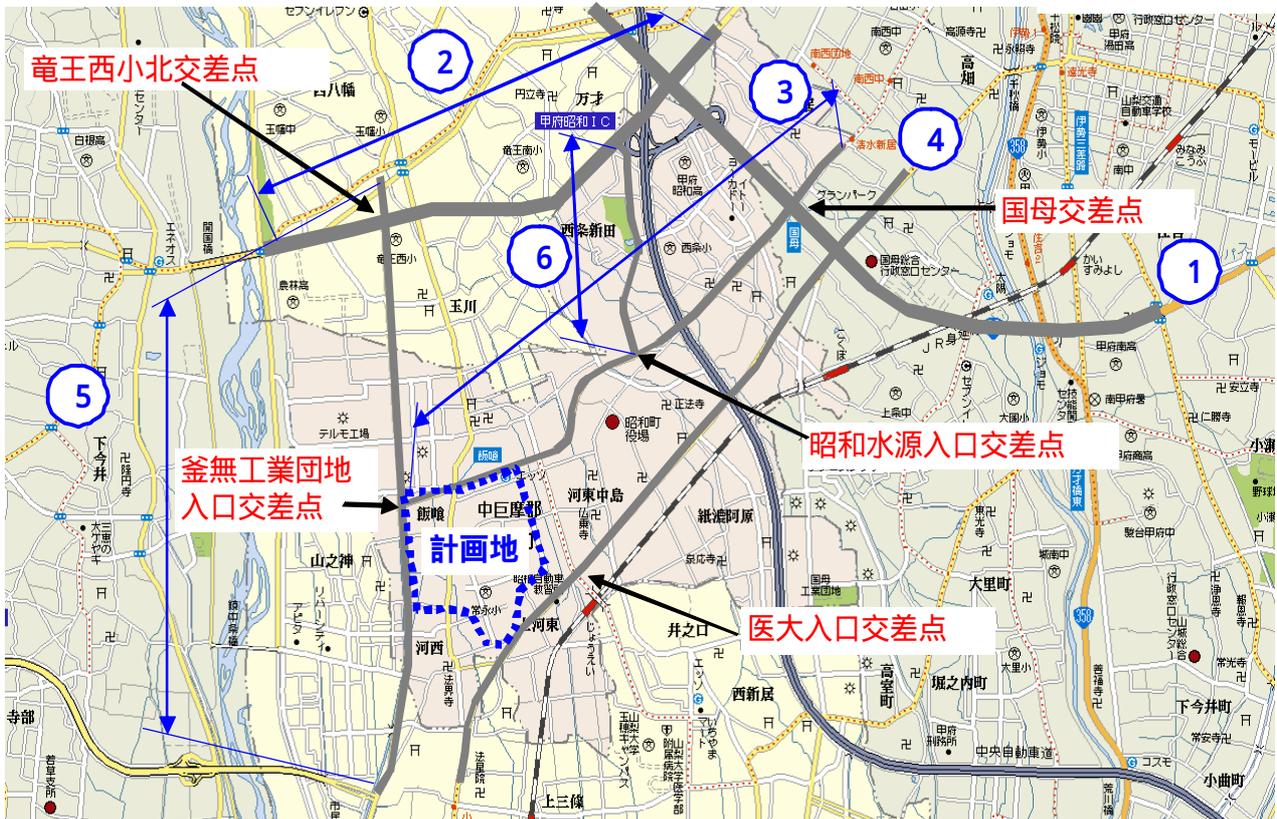
昭和町から提出された交通影響評価を検証するため、次の解析条件・解析対象範囲により 調査を実施した。

解析条件

項目	数量	備考
延床面積	63,000m <sup>2</sup>	町提示規模
現況交通量	県調査結果による	
発生集中原単位	平日 7,400人TE / ha・日	大規模開発地区関連交通計画マニュアル (以下「交通計画マニュアル」)
	休日 13,600人TE / ha・日	
自動車分担率	平日 80%	交通計画マニュアル、パーソントリップ調査
	休日 90%	
平均乗車人数	平日 1.5人 / 台	交通計画マニュアル、交通計画マニュアルの解説
	休日 2.3人 / 台	
ピーク時自動車交通量比率	平日 10%	交通計画マニュアル
	休日 12%	

解析対象範囲

国道 20号	-----	4車線
アルプス通り	-----	4車線
昭和通り	-----	2車線
甲府市川三郷線	-----	2車線
甲斐中央線 (一部昭和通り含む)	-----	2車線
町道 378号線	-----	2車線



昭和町 SC開業による交通量予測結果

1)主要道路の交通量及び混雑度

国道 20号

4車線

区分	平日			休日		
	現況	開業後		現況	開業後	
		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡
交通量 (台 / 12h)	42,000	43,600	42,000	37,200	39,400	37,200
混雑度 (12h換算)	1.18	1.22	1.18	1.04	1.10	1.04
交通容量 (台 / 12h)	35,800					

アルプス通り

4車線

区分	平日			休日		
	現況	開業後		現況	開業後	
		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡
交通量 (台 / 12h)	27,300	33,500	31,900	23,500	32,400	29,800
混雑度 (12h換算)	0.76	0.94	0.89	0.66	0.91	0.83
交通容量 (台 / 12h)	35,800					

昭和通り

2車線

区分	平日			休日		
	現況	開業後		現況	開業後	
		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡
交通量 (台 / 12h)	19,000	28,200	20,500	15,100	28,200	17,200
混雑度 (12h換算)	1.35	2.00	1.46	1.07	2.00	1.22
交通容量 (台 / 12h)	14,100					

甲府市川三郷線

2車線

区分	平日			休日		
	現況	開業後		現況	開業後	
		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡
交通量 (台 / 12h)	11,900	16,500	13,700	10,600	17,200	13,000
混雑度 (12h換算)	0.97	1.35	1.12	0.86	1.40	1.06
交通容量 (台 / 12h)	12,300					

甲斐中央線

2車線

区分	平日			休日		
	現況	開業後		現況	開業後	
		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡
交通量 (台 / 12h)	9,300	17,100	14,700	7,200	18,500	14,600
混雑度 (12h換算)	0.66	1.22	1.05	0.52	1.31	1.04
交通容量 (台 / 12h)	14,100					

町道378号

2車線

区分	平日			休日		
	現況	開業後		現況	開業後	
		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡
交通量 (台 / 12h)	12,700	19,000	14,300	10,800	19,700	12,900
混雑度 (12h換算)	0.91	1.35	1.02	0.77	1.40	0.92
交通容量 (台 / 12h)	14,100					

## 2)交差点飽和度 (ピーク時)

区分	平日			休日		
	現況	開業後		現況	開業後	
		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡		延床面積97,000㎡	延床面積63,000㎡
国母交差点	0.79	0.85	0.79	0.72	0.81	0.72
竜王西小北交差点	0.63	0.88	0.76	0.57	1.00	0.79
医大入口交差点	0.67	0.98	0.83	0.45	0.88	0.70
釜無工業団地入口交差点	0.51	0.71	0.65	0.53	0.86	0.75
昭和水源入口交差点	0.68	1.10	0.76	0.58	1.30	0.72

国母交差点は改良工事施工後の状態としている

## 3)中心市街地の来街者数への影響予測

区分	店舗面積48,000㎡	店舗面積28,000㎡
来街者減少数	約160万人 (6.6%)	約95万人 (3.8%)
		約67万人 (2.7%) (町調査)

## 交通影響調査における県と町との解析条件比較

項目	県	町	備考	
交通量予測				
予測手法	交通計画マニュアル	交通計画マニュアル	県町同一	
現況交通量	県調査結果に基づく	県調査結果に基づく	〃	
発生集中原単位 (人TE/ha・日)	平日	7,400	7,400	〃
	休日	13,600	13,600	〃
自動車分担率 (%)	平日	80	80	〃
	休日	90	90	〃
平均乗車人数 (人/台)	平日	1.5	1.5	〃
	休日	2.3	2.3	〃
ピーク時自動車 交通量比率	平日	10	10	〃
	休日	12	12	〃
交通誘導				
交通誘導策	考慮せず	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内看板の設置</li> <li>・警備員、誘導員の配置</li> <li>・広告等による来店経路の周知</li> <li>・臨時駐車場の確保</li> <li>・公共交通等の利用促進 (シャトルバスの運行、鉄道の利用促進の告知)</li> </ul>	他県事例により効果を確認	
交通量の配分	想定される集客エリアからの代表的な道路に配分	上記誘導策に基づき実施	配分先の路線の交通容量に余裕があることを確認	
評価指標				
混雑度	1.5以下	1.5以下	県町同一	
交差点飽和度	0.9以下	0.9以下	〃	
平均旅行速度 (km/h)	20km/h以下	-	混雑度、交差点飽和度が基準値内であることから実施せず	

## 《評 価》

### 1．甲府都市計画区域マスタープランとの整合

大規模商業施設の立地により広範囲にわたる交通渋滞の発生が懸念されることに対しては、

- ・集客性の高い店舗面積が約40%縮小されたことや店舗面積以外の集客性のある施設を含めた床面積が示されたことによる発生交通量の減少
- ・適切な交通誘導などのソフト施策の導入、駐車場対策

等が明記されていることから、都市構造の基幹をなす昭和通りなどの幹線道路への再投資も回避できると考えられ、甲府都市圏の計画的な基盤整備を阻害する懸念が解消された。

さらに、当該地区は土地区画整理事業という計画的な市街地整備事業を実施することとしているため、市街地の無秩序な拡散による後追いのインフラ整備の要請等の問題も発生しない。

したがって、見直しされた商業施設の立地を認めたとしても、現在の甲府都市計画区域マスタープランで定めている都市構造の変更を必要とするほどの大きな影響を及ぼすことはないものと判断できる。

以上から、現在の甲府都市計画区域マスタープランのもとにおいても、関係する都市計画の手続きを進めるに足る妥当な見直しが行われたと評価する。

### 2．計画地周辺道路への影響

#### (1) 交通解析の内容

- ・現況交通量は、県が調査した交通量を使用している。
- ・解析には、『交通計画マニュアル』を使用している。
- ・平日及び休日の自動車分担率については、県と同じ係数を使用している。
- ・平日及び休日の平均乗車人数については、県と同じ係数を使用している。
- ・集客の利用経路については、一部に変更がある。

#### (2) 交通解析結果

- ・混雑度及び交差点飽和度については、P1～P3のとおりである。
- ・平均旅行速度については、算出していない。

### (3) 交通解析の評価

- ・交通解析結果により、主要な区間及び主要交差点において、県が求めている条件を満たしている。
- ・集客の利用経路の一部変更については、事業予定者の過去の実績から適切な交通誘導策により実現可能であると判断した。
- ・旅行速度については、混雑度及び交差点飽和度の条件を満たしていることから、著しい渋滞が発生する可能性が少ないため、改めて算出する必要がないことと了承する。
- ・以上により、総合的に検証した結果、町から提出された交通解析を妥当と判断する。

### 3. 中心市街地への集客数の影響

今回の規模による商業施設が甲府都市計画区域マスタープランにおいて中核地区として位置付けられている甲府駅を中心とする商業・業務集積地域への影響は来訪者数で約95万人の減少となることが推計された。

また、町の推計では約67万人の減少となっていたが、この差は条件設定の相違により生じているものであり、推計方法が誤っていないことは確認した。

県の推計結果においても約42%の改善が確認されていることから、今後展開していく甲府市の中心市街地再生策による拠点機能の強化、魅力の向上等を考慮すると中核地区に深刻な影響を与えることはないと判断する。

### 《結 論》

町から回答のあった商業施設の規模縮小等の見直しにより、県が示していた都市計画上の問題について概ね解決可能と判断できることから、現在保留している都市計画法等の手続を再開する。