

昭和町常永地区の都市計画変更に関する対応について

平成19年5月22日  
記者発表資料

○ これまで進めてきた調査の結果、昭和町から申し出のあった昭和町常永地区の都市計画変更案については、協議の過程で明らかになった同地区への大規模商業施設が、計画案のとおり立地すると都市計画に広域的な影響を及ぼすことが予測されたことから、大規模商業施設については再度検討すべきと判断し、本日、昭和町長に通知しました。

○調査結果の概要（別紙資料参照）

1. 調査方法

- ①交通実態調査・シミュレーションモデルの作成
- ②大規模商業施設立地による交通の変化予測
- ③都市構造に及ぼす影響を評価
  - a.都市機能の適正配置
  - b.都市基盤施設のストックの観点で評価

2. 評価の概要

- ・計画区域内への県内最大規模の大型商業施設の立地は、甲府都市計画区域マスタープランなど県の都市づくりの方針と相反する。
- ・調査範囲全域の幹線道路において、交通量の大幅な増加が発生し著しい旅行速度の低下を生じるなど都市基盤の根幹である道路の機能低下が発生する。機能確保を図るために整備済みの道路への再投資が必要となり、都市圏の計画的な基盤整備に影響がある。
- ・減少傾向が続いている県都甲府市の中心市街地を訪れる人がさらに減少し、目指している都市構造の実現に支障があるとともに、今後展開していく予定の中心市街地再生の施策の効果を損なうことが懸念される。

○評価結果に基づく県の判断

- ・上記の結果から、昭和町常永地区への大規模商業施設の立地は、都市計画上大きな影響があることから、評価に示した問題点に留意して再度検討するよう昭和町に要請する。
- ・これまで進めてきた都市計画決定事項に関する協議結果については、尊重する。
- ・昭和町の再検討に係る協議については、迅速に対応する。

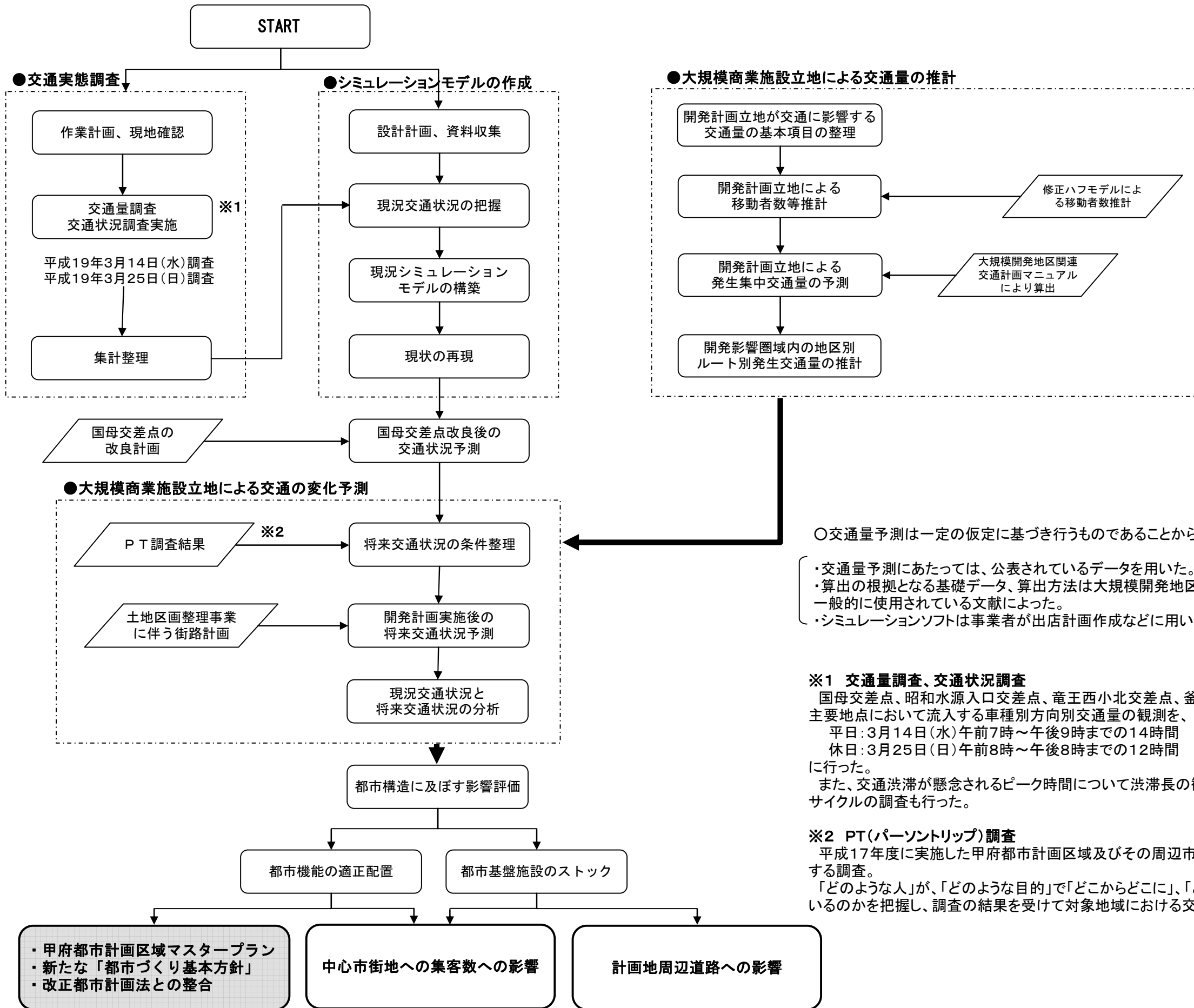
問い合わせ先

山梨県土木部 都市計画課長  
TEL 055(223)1715（直通） FAX 055(223)1724 県庁内線 7450

# 大規模商業施設影響調査概要

- ・ 調査方法 P 1
- ・ 調査結果 P 2 ~ P 6
- ・ 評価 P 7

山梨県土木部



○交通量予測は一定の仮定に基づき行うものであることから、客観性を確保するため、下記の点に留意した

- ・交通量予測にあたっては、公表されているデータを用いた。
- ・算出の根拠となる基礎データ、算出方法は大規模開発地区関連交通計画マニュアル(国土交通省)など一般的に使用されている文献によった。
- ・シミュレーションソフトは事業者が出店計画作成などに用いている一般的なソフトを使用した。

**※1 交通量調査、交通状況調査**  
 国母交差点、昭和光源入口交差点、竜王西小北交差点、釜無川工業団地交差点、医大入口交差点等の主要地点において流入する車種別方向別交通量の観測を、  
 平日：3月14日(水)午前7時～午後9時までの14時間  
 休日：3月25日(日)午前8時～午後8時までの12時間  
 に行った。  
 また、交通渋滞が懸念されるピーク時間について渋滞長の観測も合わせて実施し、各交差点における信号サイクルの調査も行った。

**※2 PT(パーソントリップ)調査**  
 平成17年度に実施した甲府都市計画区域及びその周辺市町を対象とした、『人』の1日の全ての移動を把握する調査。  
 「どのような人」が、「どのような目的」で「どこからどこに」、「どの時間帯に」、「どのような交通手段」を利用して  
 いるのかを把握し、調査の結果を受けて対象地域における交通問題の分析を行う。

※交通解析とは別の観点からの評価

《調査結果》

昭和町 S C 開業後の交通への影響評価

今回交通への影響を評価した範囲は概ね下図の範囲であり、評価に係る幹線道路の名称は以下のとおりである。

国道 20 号	-----	①	4 車線
アルプス通り	-----	②	4 車線
昭和通り	-----	③	2 車線
甲府市川三郷線	-----	④	2 車線
甲斐中央線 (一部昭和通り含む)	-----	⑤	2 車線
町道 378 号線	-----	⑥	2 車線



○計画地へのアクセスとなる①～⑥及び混雑交差点の交通量予測結果は以下のとおりである。

《昭和街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

①国道２０号 4車線

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

②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
交通量 (台/12h)	27,300	33,500	23,500	32,400
混雑度	0.76	0.94	0.66	0.91
交通容量 (台/12h)	35,800			

③昭和通り 2車線

区分	平日		休日	
	現況	開業後	現況	開業後
交通量 (台/12h)	19,000	28,200	15,100	28,200
混雑度	1.35	2.00	1.07	2.00
交通容量 (台/12h)	14,100			

④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
交通量 (台/12h)	11,900	16,500	10,600	17,200
混雑度	0.97	1.35	0.86	1.40
交通容量 (台/12h)	12,300			

⑤甲斐中央線 2車線

区分	平日		休日	
	現況	開業後	現況	開業後
交通量 (台/12h)	9,300	17,100	7,200	18,500
混雑度	0.66	1.22	0.52	1.31
交通容量 (台/12h)	14,100			

## ⑥町道 378 号

## 2 車線

区分	平日		休日	
	現況	開業後	現況	開業後
交通量 (台/12h)	12,700	19,000	10,800	19,700
混雑度	0.91	1.35	0.77	1.40
交通容量 (台/12h)	14,100			

## ○混雑度

道路の混雑程度を示す値の一つである。交通量と道路の許容量に対する比で示される。

一般に12時間あたりの交通容量に対する実交通量で示す。一般的に1.75を超えるとこの区間において恒常的な渋滞が懸念される。

## 2) 平均旅行速度 (全体)

区分	平日		休日	
	現況	開業後	現況	開業後
平均旅行速度(km/h)	24.7	15.5	26.9	14.9
	▲9.2		▲12.0	

## ○旅行速度

道路利用者にとっては、出発地から目的地までの所要時間が最も重要な要素である。

また、ある道路区間においては、走行可能速度が道路状況を示す最も適切な指標であり、これを旅行速度といい、この調査では交通シミュレータにより予測した。

## 3) 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
国母交差点	0.79	0.85	0.72	0.81
竜王西小北交差点	0.63	0.88	0.57	1.00
医大入口交差点	0.67	0.98	0.45	0.88
釜無工業団地入口交差点	0.51	0.71	0.53	0.86
昭和水源入口交差点	0.68	1.10	0.58	1.30

※国母交差点は改良工事施工後の状態としている

## ○飽和度

交差点の交通容量に対して実際の交通量の割合を示すもの。概ね0.9を超えると、一般的に現状の交差点では処理できないとされている。

## 4) 中心市街地の来街者数への影響予測

大規模商業施設の立地により年間約160万人(6.6%)減少

主要道路における渋滞状況

平日17時台

凡例

渋滞範囲

〔現況〕

※国母交差点改良工事後を想定



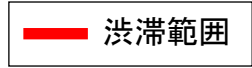
〔開業後〕



主要道路における渋滞状況

休日14時台

凡例



〔現況〕

※国母交差点改良工事後を想定



〔開業後〕





## 《 評 価 》

調査結果に基づき都市構造の観点から以下のような問題点があると評価した。

### 甲府都市計画区域マスタープラン等との整合

現行の甲府都市計画区域マスタープランにおいては、当該地区は拠点としての位置づけがなく、そこに都市機能の一つである県内最大規模の商業施設を配置することは都市機能の拡散を助長し、目指している都市構造に反する。

また、人口減少・超高齢社会の到来などの社会情勢の変化やまちづくり三法改正の背景などを考慮して先に策定・発表した「やまなし都市づくりの基本方針」における都市機能の配置方針とも適合せず、目指している都市づくりに支障がある。

### 計画地周辺道路への影響

交通に関する調査の結果を見ると、大規模商業施設の立地により調査範囲全域の幹線道路で交通量が増加し、広い範囲にわたり旅行速度が著しく低下し、都市基盤の根幹である道路の機能低下が明らかになった。

機能回復を図るためには、昭和通りなど整備済み道路への巨額の再投資が必要となり、甲府都市圏の計画的な基盤整備を阻害する要因となる。

### 中心市街地への集客数への影響

減少傾向が続いている県都甲府市の中心市街地を訪れる人がさらに減少することにより、甲府都市計画区域マスタープランで中核地区として位置づけている甲府駅を中心とする商業・業務集積地区の拠点機能の低下が予想され、目指している都市構造実現に支障がある。

また、今後展開していくこととしている甲府市の中心市街地再生施策の効果を損なうことが懸念される。