

第一部 広域道路交通ビジョン

1. 地域の特徴と将来像

(1) 地域の現状

① 地勢

本県は、日本列島のほぼ中心に位置し、富士山をはじめ南アルプス、ハケ岳連峰、秩父山系など 2,000m～3,000m 級の山々に囲まれた内陸県です。

本県は、県土面積 4,465km² のうち、森林が約8割、自然公園面積が県土の約3割を占める自然豊かな県です。反面、可住地面積は県土の約2割で、都道府県別可住地面積比率は4番目に低くなっており、急峻な地形に加え、脆弱な地質が広く分布していることから土砂災害などが起きやすい状況です。

交通網の歴史の古くは、江戸時代の五街道の一つである甲州街道や富士川舟運を中心とし、物資の流通や文化の流入を支えてきました。明治期に入りJR中央本線が開通すると、当時育成されつつあった製糸業やぶどう酒製造業といった産業や文化がより進展し、さらに、1982年の中央自動車道の全線開通後には物流の増加に拍車がかかり、ますます工業化が進んで今日に至っています。また、東京圏との距離は約130km～150kmであり、地理的に近接している優位性を有しています。

本県は、高速道路や鉄道の整備とともに、自然豊かな観光資源や地域の特色を活かした産業や文化、経済の発展を続けています。



図 山梨県の地形と主要な接続路線

② 地域区分

本県は、地理的な条件や地域の特徴を勘案し、大別すると甲府盆地を中心とする国中「くになか」地方、富士北麓地域を含む県東部の郡内「ぐんない」地方に区分されます。また、以下の特色ある6つの地域区分に分けられます。

峡北地域: ハケ岳連峰、南アルプスなどの日本を代表する美しい山岳景観に囲まれ、豊富な水資源や高原リゾート地など豊かな観光資源に恵まれた地域。

峡東地域: 県内一の農業地帯。交通の利便性に優れ、多くの観光資源を有しており、ワイナリー等の地場産業や観光に特色のある地域。

峡中地域: 中核市である甲府市を含み、中央自動車道と中部横断自動車道の両方の高速道路へのアクセス性に優れているほか、将来的には、リニア山梨駅が設置されることから、県内外への移動の拠点となる地域。

東部地域: 山々に囲まれ、可住地面積は小さく、市街地が河岸段丘上に東西に細長く形成されている。東京圏に近接することから、工業団地や東京方面への人口の受け皿として住宅団地の建設が進められてきた地域。

峡南地域: 地域の大部分を急峻な山岳地帯が占め、南北に流れる富士川を挟んで両側に市街地を形成。観光資源や伝統工芸が盛んな地域であり、静岡県など太平洋側の地域との繋がりが強い地域。

富士北麓地域: 世界遺産富士山や、富士五湖を有する水と緑の豊かな地域であり、我が国を代表する観光・リゾート地域。

※調査中及び構想路線については、概ねのルートを図示しているものではない

図 本県における6つの地域区分

③ 経済の状況

■ 製造品出荷状況

製造品出荷額は、「生産用機械器具」・「電気機械器具」・「電子部品・デバイス・電子回路製造業」が平成 29 年現在、全体の3割程度を占めています。

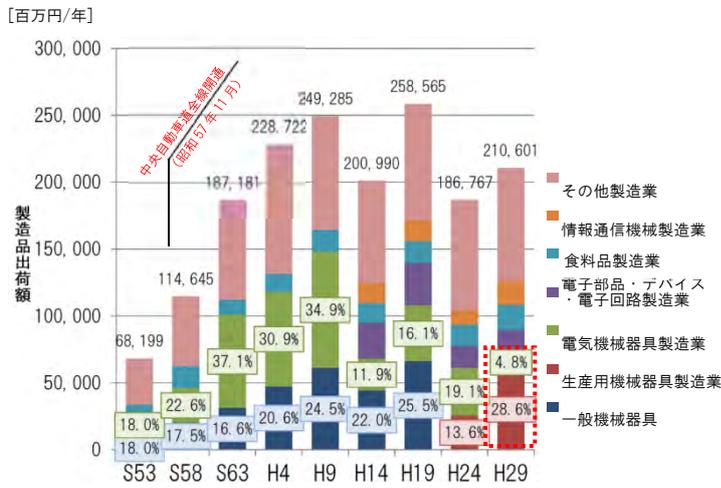
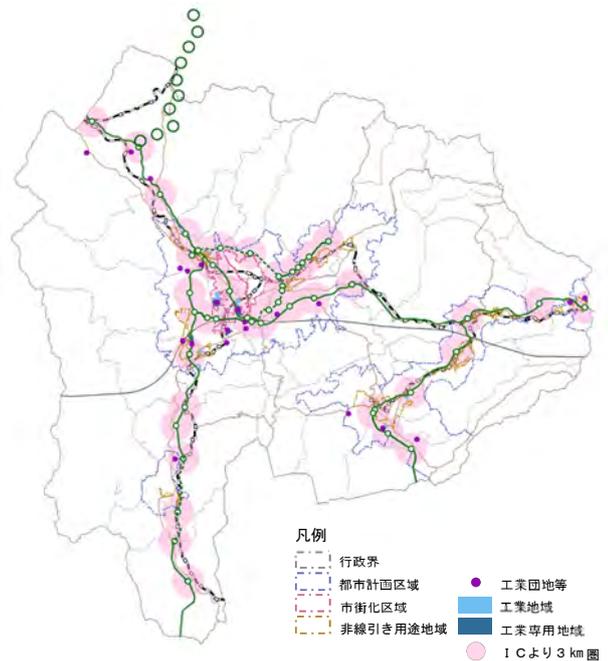


図 工業製品出荷額の推移

出典: 工業統計調査

※H14 年から電気機械器具製造業から情報通信器具製造業とその他産業に新たに分割
H20 年から一般機械器具製造業の分類を廃止し、生産用機械製造業に細分化



※調査中路線については、概ねのルートを図示しているものではない
図 山梨県の主な工業団地と工業地域の状況

■ 主な工業団地等の立地状況

高規格幹線道路 IC 近傍や主要な幹線道路沿線に主な工業団地等が集積しています。

■ 農産物出荷状況

内陸性の気候と豊かな水資源を背景に、ぶどう、もも(収穫量全国1位)などの果樹栽培が盛んとなっています。ぶどう・ももは主に峡東地域で生産されており、本地域は「盆地に適応した山梨の複合的果樹システム」として、日本農業遺産に認定されています。また、峡北地域や富士北麓地域では、キャベツ、レタスなどの高原野菜や、酪農・畜産が盛んです。甲府盆地西部では、すももやサクランボなどの果物の栽培が盛んです。

表 主要果物収穫量の全国順位と全国シェア

	ぶどう	もも	すもも
1位	山梨 (24%)	山梨 (35%)	山梨 (34%)
2位	長野 (18%)	福島 (21%)	和歌山 (14%)
3位	山形 (9%)	長野 (12%)	長野 (13%)

出典: 作物統計調査(作況調査「果樹」)・平成 30 年度果樹生産出荷統計(農林水産省)



図 農業出荷額の推移

出典: 山梨県農業及び水産業生産額実績

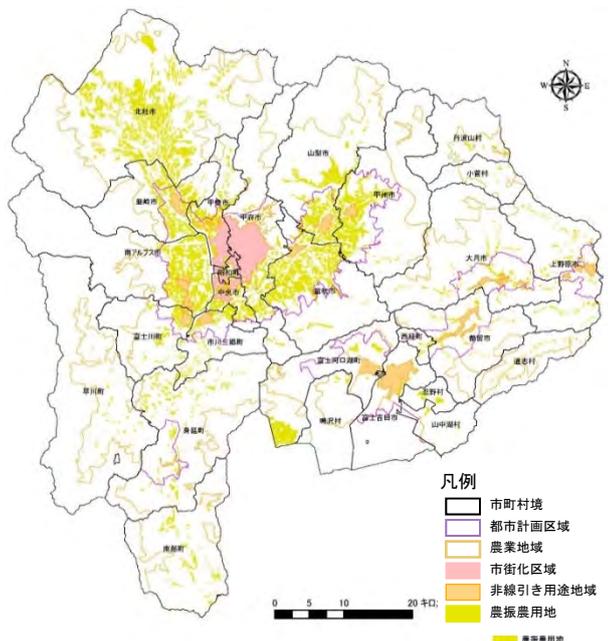


図 市街地と農用地区域の状況

資料: 国土数値情報

④ 人口

■人口の推移と見通し

本県の人口は、2000 年ごろまでは増加が続いていましたが、現在は自然減及び社会減に転じ、人口減少局面を迎えています。

出生率の低下により 20 代以下の若年層の減少が著しい中で、高齢者(65 歳以上)は増加が続き、2030 年には 3 人に 1 人が高齢者になると推計されています。

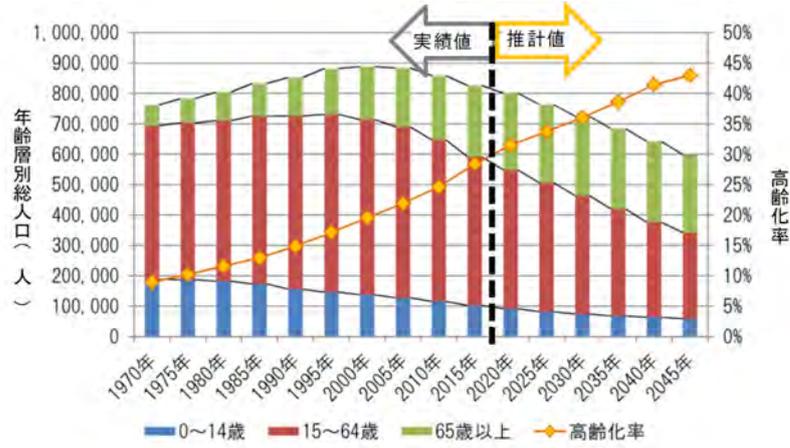


図 人口構成の推移

出典:実績値(～2015年)国勢調査
推計値(2020年～)国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別推計人口(平成30年(2018年)推計)」

■人口分布

甲府市中心部周辺や富士北麓地域において、一部人口が増加する地域がみられますが、山間部を中心に人口が著しく減少しています。また、甲府市では、中心部のドーナツ化現象が顕著になっており、甲府市街地周辺においてショッピングセンター等の郊外立地が進んでいます。

甲府市中心部の人口減少は、都市圏のみならず県全域の地域経済および活力の低下を招くことが懸念されることから、コンパクトなまちづくりを目指し、都市機能が集約した持続的で効率的なまちづくりを支える道路ネットワークや移動手段の提供が必要となります。

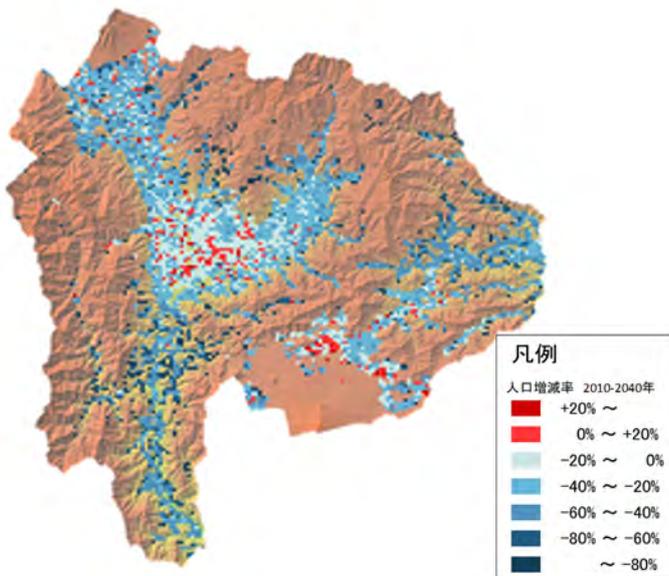


図 県内における人口分布状況

出典:将来推計人口(2017年国政局推計)より作成

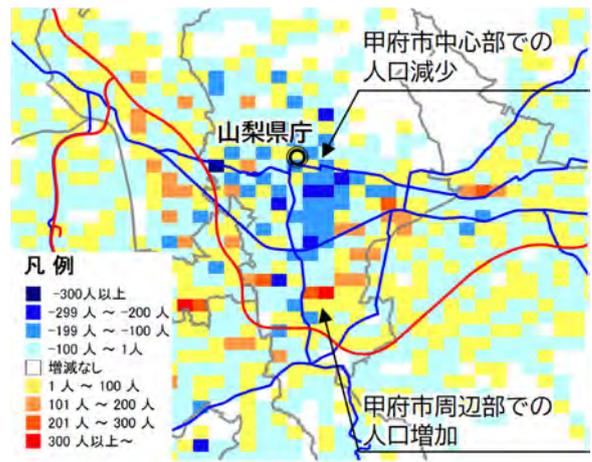


図 甲府市及びその周辺の人口増減 (2010年～2015年)

出典:総務省「国勢調査」(2010年, 2015年)

■自動車保有台数

本県における2017年時点の1世帯あたりの乗用車保有台数は、1.90台と全国第6位の高い水準にあり、自動車を利用した生活が根付いていることがうかがえます。また、人口当たりの乗用車台数と運転免許保有者は増加から横ばいの傾向にあることから、当面は、自動車を利用した生活スタイルが続く可能性が高いといえます。

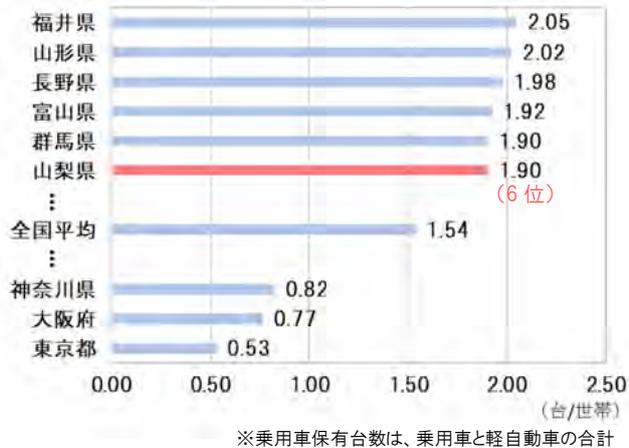


図 乗用車保有台数の全国順位(2017年度)

図 山梨県の自動車保有台数の推移

出典:国土交通省 2017年度交通関連統計資料集、住民基本台帳

出典:国土交通省「自動車保有台数調査」、住民基本台帳人口

高齢者の免許保有率については、年々増加傾向にあり、高齢ドライバーや車の運転ができない高齢者の増加が懸念されています。高齢者における移動手段の多様化を図るためには、公共交通機関の利便性向上やICTを活用した新技術の導入による新たな移動手段の提供が必要となります。

■運転免許証保有者数の推移と交通機関分担率

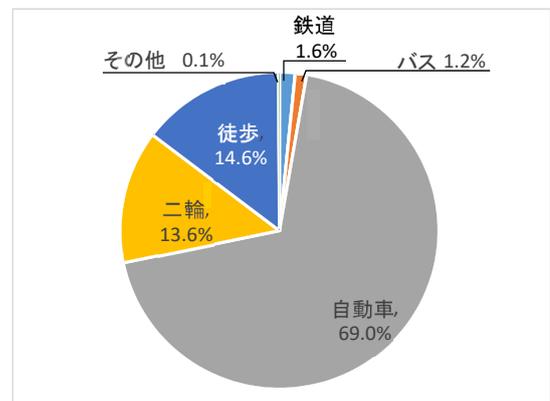
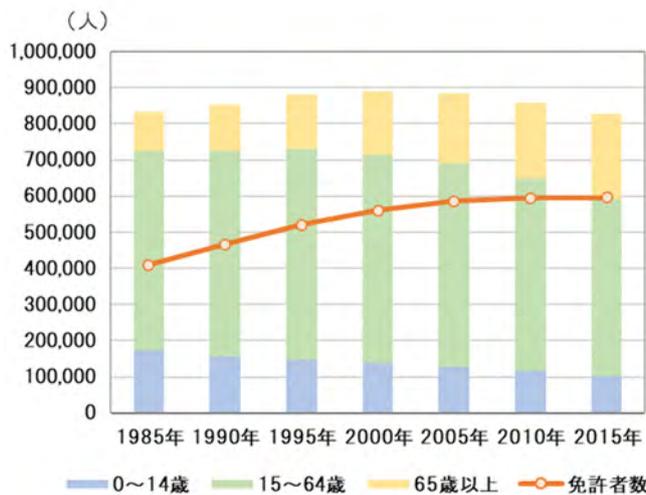


図 交通機関分担率(代表交通手段)

出典:平成17年度甲府都市圏総合都市交通体系調査

※代表交通手段

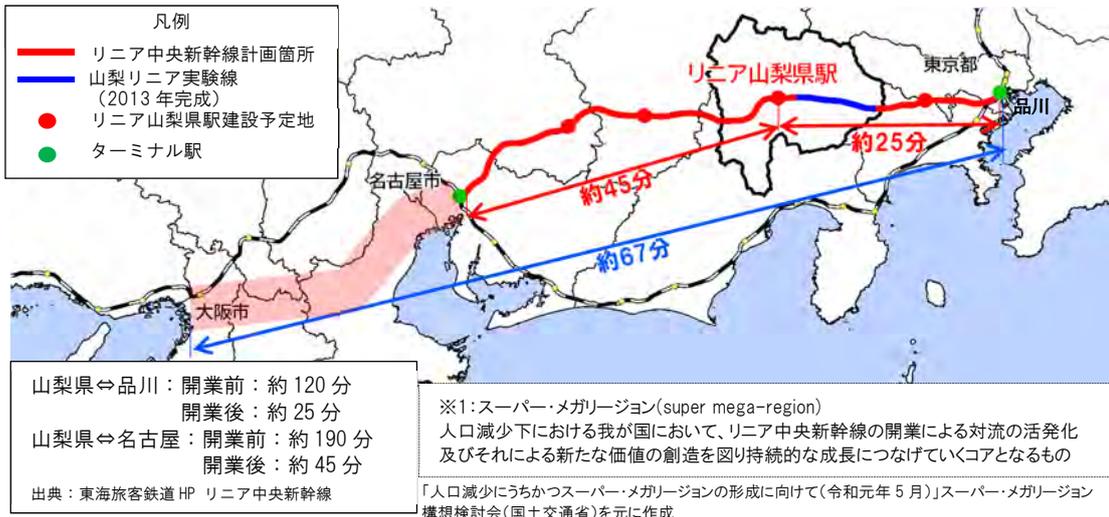
1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。

⑤ 高速交通

■新たな高速交通ネットワークの形成

リニア中央新幹線は、三大都市圏を結ぶ我が国の新しい国土軸(交通の大動脈)となるものであり、東京都・名古屋市間を最速で約40分、東京都・大阪市間を約67分で結ぶとされ、三大都市圏が約1時間で結ばれます。本県においては、品川・名古屋間の開業により、東京都心から約25分、名古屋から約45分で結ばれることとなり、国際空港からのアクセスも格段に向上します。

また、大都市圏が約1時間で結ばれることにより、世界から人、モノ、情報を引きつけ、世界を先導するスーパー・メガリージョン※1が形成され、中間駅周辺地域は新たな拠点に発展していくことが期待されています。



図：リニア中央新幹線の所要時間

■高速道路ネットワーク等の整備状況

本県は、東西軸である中央自動車道及び、これに接続する名神高速道路によって、東京・名古屋・大阪の三大都市圏にアクセスが可能です。現在整備が進められているリニア中央新幹線の開業後には、更に東西軸の連携強化が図られることになります。

南北方面については、中部横断自動車道の整備が進められており、東名高速道路や新東名高速道路、上信越自動車道に連結されることで、新潟県、長野県、山梨県、静岡県を結ぶ南北軸が形成されます。

高速道路の整備により、本県は東京圏と中京圏を結ぶ東西軸と日本海と太平洋を結ぶ南北軸のクロスポイントに位置することから、人の交流やモノの輸送における拠点となり得る高いポテンシャルを有しています。

また、国道138号須走道路・御殿場バイパス(西区間)の整備により、本県と静岡県の連携が強化されるだけでなく、東名・新東名高速道路とのアクセス性向上により、東京ー名古屋ー大阪の三大都市圏との連携も強化されます。特に、静岡県東部地域は、医療機器産業が集積するファルマバレー※が形成されており、本県の医療産業との連携による経済活性化への寄与が期待されています。

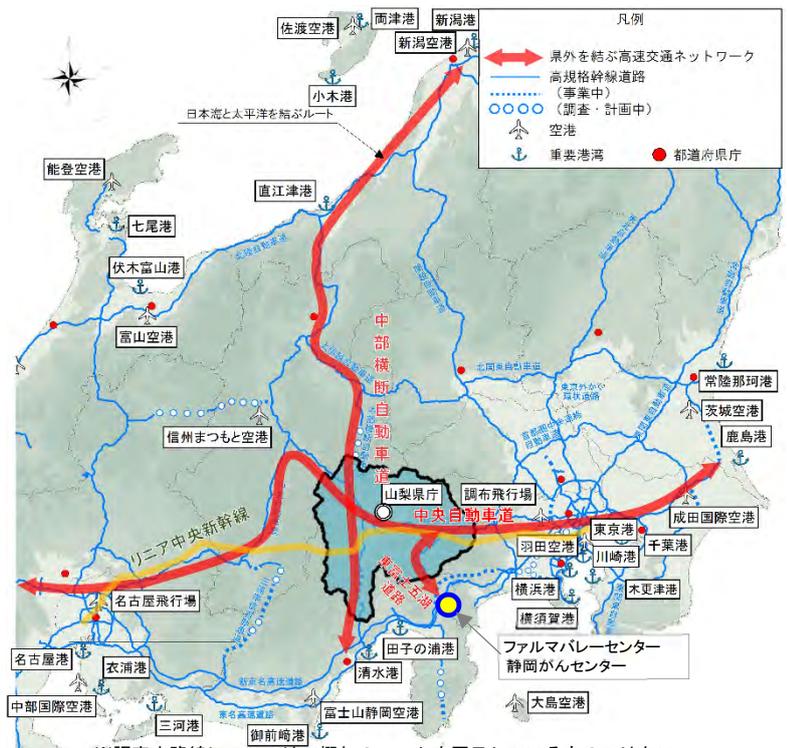


図 山梨県と県外を結ぶ広域社会基盤の形成イメージ

※ファルマバレー：静岡県が推進する「ファルマバレープロジェクト(富士山麓先端健康産業集積プロジェクト)」によって、形成される富士山麓地域を中心に産官学が連携した医療健康産業クラスター

⑥ 災害

■地震災害

2021年から30年以内にマグニチュード7.0以上の地震が発生する確率は、南海トラフ巨大地震・首都直下地震ともに70%程度であり、県全域で大規模な地震の発生に備える必要があります。このため、大規模地震発生時において、迅速な避難や救援物資の輸送を担う路線については、道路法面等の防災対策や橋梁の耐震化などを計画的に進める必要があります。

（マグニチュード7.0以上の地震発生確率(30年以内)※

・南海トラフ…70%～80%程度 ・首都直下型…70%程度 ・糸魚川ー静岡構造線断層帯…ほぼ0%～30% ・富士川河口断層帯…10～18%

※2021年1月から30年を基準、県外震源含む

出典：文部科学省地震調査研究本部 HP「山梨県の地震活動の特徴」 https://www.jishin.go.jp/regional_seismicity/rs_chubu/p19_yamanashi/

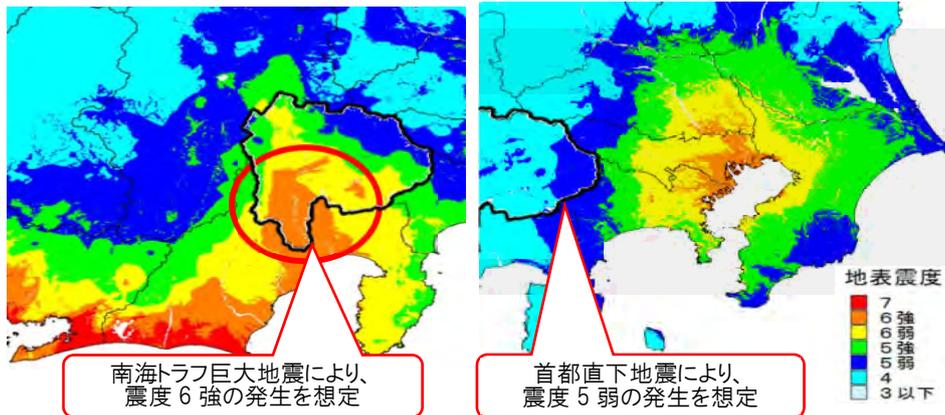


図 南海トラフ巨大地震・首都直下地震の想定震度

出典：内閣府 南海トラフの巨大地震モデル検討会 第二次報告 地表震度分布図(東側ケース) (2013年3月18日)

内閣府 首都直下地震モデル検討会「首都のM7クラスの地震及び相模トラフ沿いのM8クラスの地震等の

震源断層モデルと震度分布・津波高等に関する報告書」(2013年12月19日)

■火山防災の状況

本県は、富士山噴火により2～50cmの降灰が想定されているなど、火山災害へのリスクを有しています。特に富士北麓地域は、大規模な被害が想定されていることから迅速な避難が必要となる地域となっています。

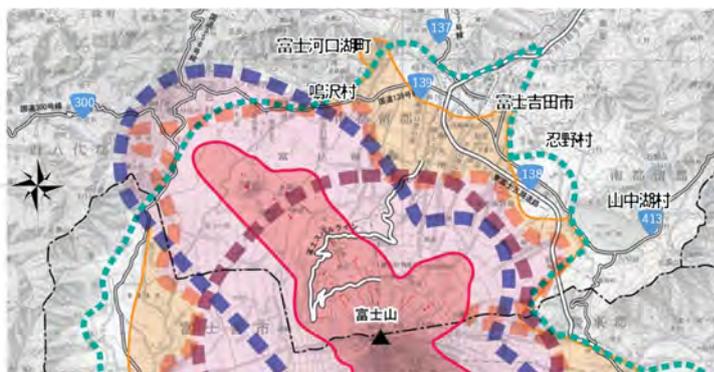
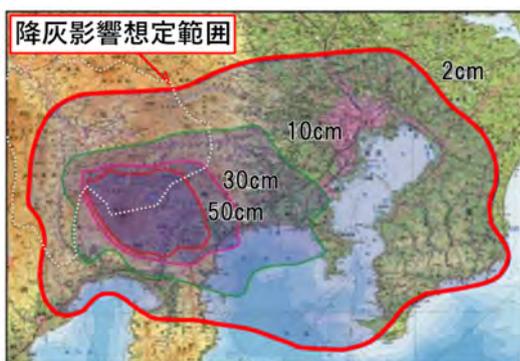


図 富士山噴火時の想定影響範囲

- 火口ができる可能性の高い範囲 (この範囲のすべてでなくどこかに火口ができます。)
- 過去に火口が出来た箇所 (平成14年9月末日時点の調査による)
- 噴火しそうなお時、噴火が始まった時すぐに避難が必要な範囲 (噴火した場合に下3つのどれかに当てはまり、すぐに危険になる範囲です。)
- 火砕流が発生したときに、高熱のガスが高速で届く範囲
- 火口から噴出した石がたくさん落ちてくる範囲(この範囲以外にも、まれに、10cm未満の小石などが飛ばされることもあります)
- 溶岩が流れ始めた場合に、すぐに到達するかもしれない範囲 (3時間程度を想定)
- すぐ危険にはなりませんが、火口位置によっては避難が必要な範囲です。公的機関から出される避難情報に注意してください。また、避難に時間のかかる人(お年寄りや入院患者等)は早めに避難してください。(溶岩が流れ続け、1日くらいで流れ下る範囲を示しています。)
- 雪が積もっているときに噴火しそうになった場合に、沢や川に近寄らないようにする必要がある範囲です。(積もった雪が火砕流により溶かされ、沢や川沿いで泥流があふれるおそれのある範囲を示しています。)

出典：富士山火山広域防災検討会報告



出典：大規模噴火時の広域降灰対策検討WG (2018年9月)

「降灰が与える影響の被害想定項目について」

図 降灰影響想定範囲

(2) 山梨県の将来像

- 中部横断自動車道が開通し、日本海から太平洋までつながるとともに、新山梨環状道路など県内各地域間を結ぶ広域道路ネットワークが整備され、急速に普及した自動運転車により、県内のどこにも容易にアクセスできるようになっています。
- リニア中央新幹線により、東京・名古屋・大阪の三大都市圏と結ばれ、世界最大の大都市圏「スーパー・メガリージョン」の一部となるとともに、広域道路ネットワークや日常生活に密着した幹線道路などにより、県内各地がリニア山梨県駅に短時間でアクセスできるようになっています。
- 手軽に利用できる自動運転による公共交通が普及し、自分で運転せずに日常生活を送ることが可能となり、高齢になっても安全に移動できるようになっています。
- 地震や風水害、火山噴火などの自然災害が発生した場合に、被害を最小限にとどめるための情報提供や、避難・物資輸送のための強靱な道路ネットワークが構築されています。



「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」の実現に向けて、ソフト・ハード両面にわたる産業や暮らしの基盤づくりを推進し、

『活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ』

を基本理念として取り組みを進めます。



2. 広域的な交通の課題と取り組み

(1) 広域的な交通の現状と課題

① 高速交通の現状と課題

■ リニア中央新幹線開業効果の県内全域への波及

リニア中央新幹線の開業により、大都市圏へのアクセス時間が大幅に短縮される一方で、リニア山梨県駅から県内各地への移動に時間を要することは、大都市圏との時間距離の短縮効果を十分に活かさないこととなります。

リニア山梨県駅建設予定地は、中央自動車道や新山梨環状道路が近接する地理的な優位性を有していることから、高速鉄道と高速道路との交通結節機能の強化や、リニア山梨県駅と県内各地を円滑に結ぶ道路ネットワークの構築、県内の幹線道路で発生している慢性的な渋滞の解消などの取組が必要です。

また、リニア山梨県駅とJR中央本線甲府駅、JR身延線小井川駅などの既存駅を結ぶ道路の交通機能の強化や利便性向上のための取組が必要です。

■ 中部横断自動車道の整備

中部横断自動車道は、日本海と太平洋を結ぶ南北軸であり、静岡県静岡市を起点に山梨県を經由して長野県小諸市に至る延長約132kmの高速道路です。

長野県側(佐久小諸 JCT-(仮称)長坂 JCT)においては、八千穂高原 IC-(仮称)長坂 JCT 間がミッシングリンク※となっており、静岡県側(双葉 JCT-新清水 JCT 間)においては、未供用区間となる下部温泉早川 IC-南部 IC 間の整備が進められています。また、開通している区間は暫定2車線で供用されています。

中部横断自動車道の整備により円滑で安定的な人流・物流が確保され、産業経済活動の活性化や新たな企業の進出、円滑な周遊観光の実現による観光振興など、多くのストック効果の発現が期待されるとともに、災害時の多重性、代替性を備えた道路ネットワークの確保の観点からも、現在事業中区間の早期開通、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化が必要です。

※ミッシングリンク:未整備により、分断されている鉄道や(高速)道路のこと。

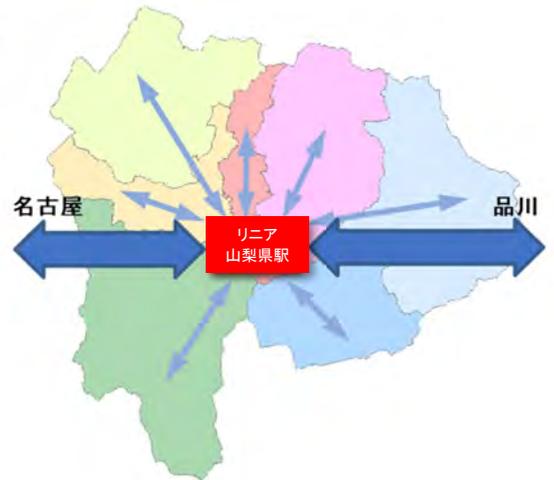
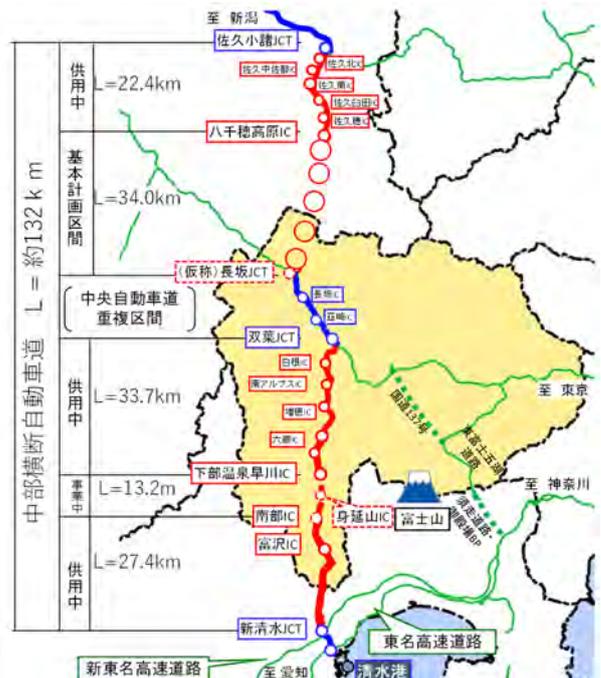


図 リニア中央新幹線開業効果の波及イメージ



図 リニア山梨県駅周辺図



※調査中及び構想路線については、概ねのルートを図示しているものではない

図 中部横断自動車道の概要

② 交通混雑の現状と課題

■ 自動車の混雑状況

甲府中心市街地や大月市～富士吉田市間で混雑時平均速度が低くなっており、主要渋滞ポイントも集中しています。また、渋滞による人口一人あたりの損失時間は、全国ワースト5位と全国平均を上回っています。

主要渋滞箇所は甲府都市圏や富士吉田市街地に集中しており、本県の産業経済活動を支える物流の円滑化や観光振興などの観点から、環状道路やバイパスの整備、交差点改良などの渋滞対策は急務です。

また、公共交通の利便性を向上し、県民の日常生活や観光客の来訪などにおいて自家用車から公共交通への転換を促すことも必要です。

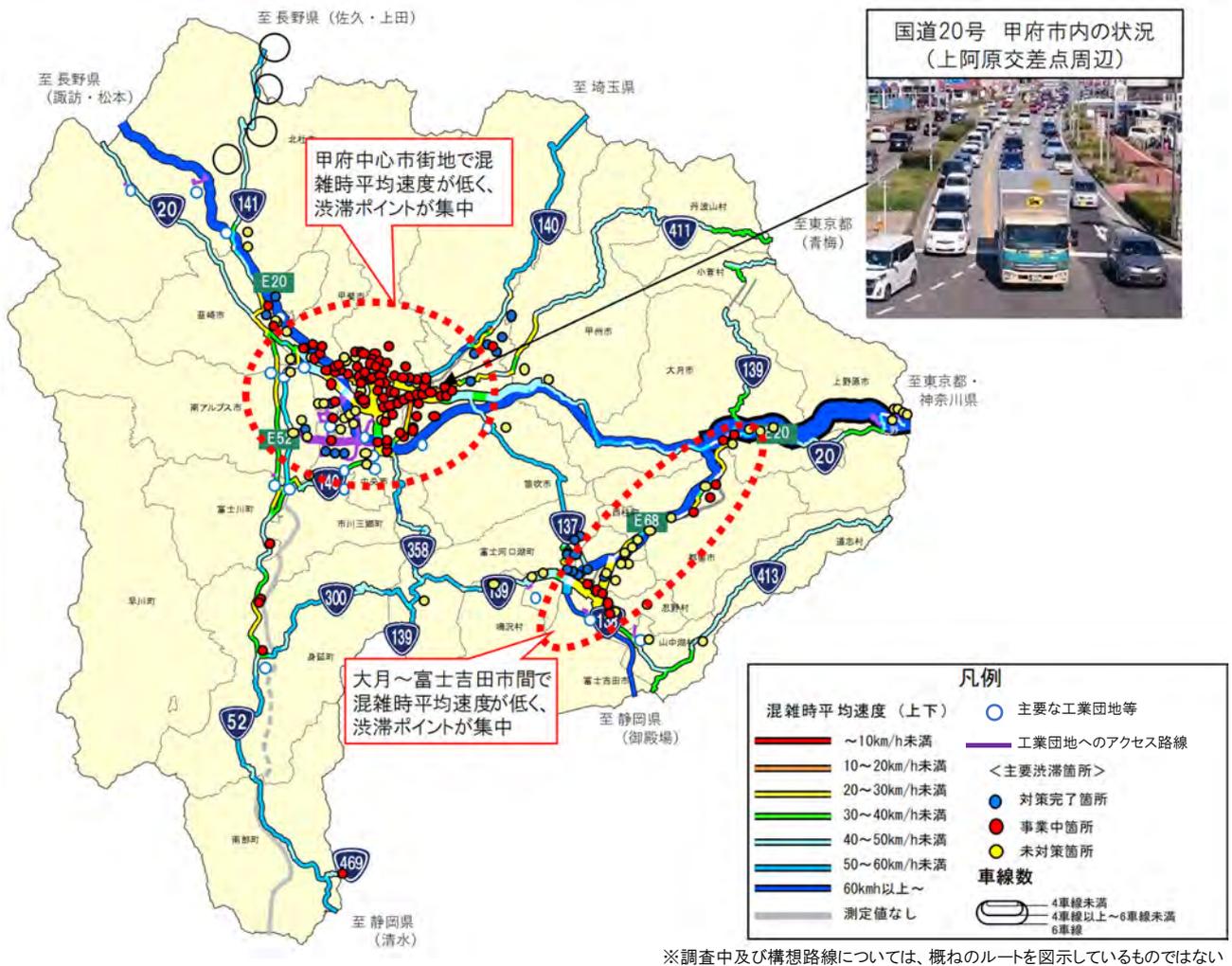


図 山梨県内の交通混雑状況

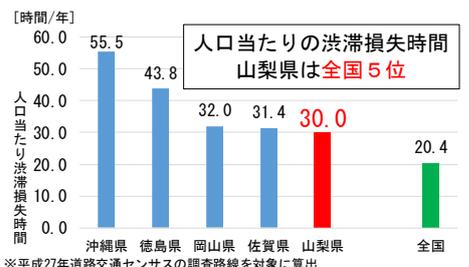


図 甲府都市圏・富士吉田市付近の交通混雑

図 都道府県別人口一人当たりの渋滞損失時間

出典: 国勢調査、平成27年道路交通センサス

③ 物流の現状と課題

■ 貨物輸送の利用状況

本県発着の貨物輸送量は、約 1,674 万トン(2016 年)であり、そのうち神奈川県と静岡県との取引が約 660 万トンと全体の約 40%を占めています。また、品目別貨物発着輸送量は軽工業品、金属・工業品が約 40%を占めております。港湾を利用する貨物輸送量は、東京港・横浜港が全体の約 80%を占めており、次いで清水港が約 15%、日本海沿岸の直江津港、新潟港を利用する貨物輸送量はほとんど無い状況です。グローバル化の進展に伴い大型化する国際物流への対応や、日本海・太平洋2面活用型国土の形成という観点から、南北軸となる中部横断自動車道の整備を促進し、太平洋、日本海両面への道路ネットワーク強化を図る必要があります。

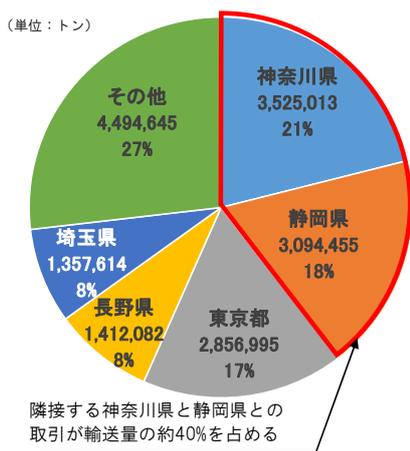


図 県別貨物発着輸送量

出典:国土交通省 貨物・旅客地域流動調査(2016年)

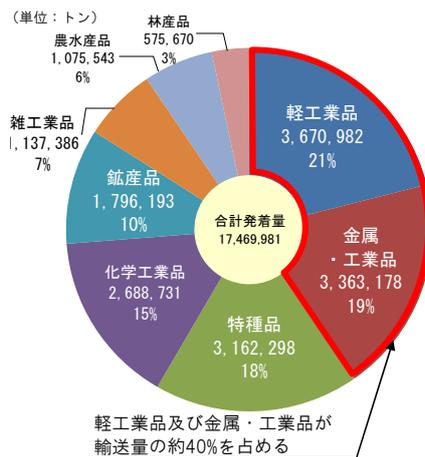


図 品目別貨物発着輸送量

出典:2015年全国純貨物流動調査

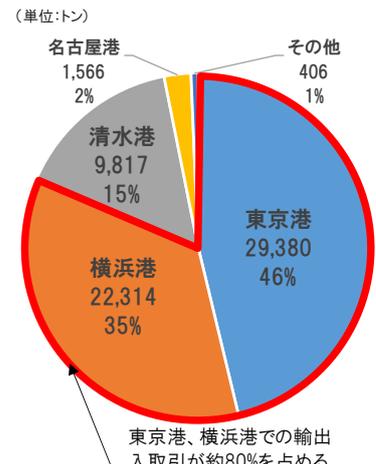


図 船積港別貨物量(輸出入合計)

出典:2013年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

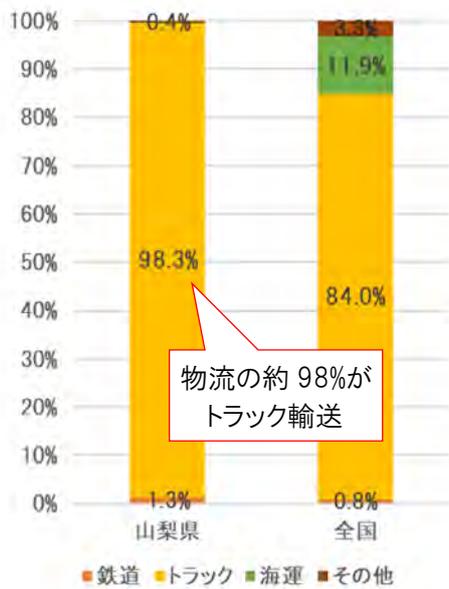


図 輸送機関分担率

出典:2015年全国貨物純流動調査



図 県内の大型車交通量

出典:平成27年度道路交通センサス

本県の輸送機関分担率は、全体の約 98%がトラック輸送に依存しており、大型車交通量から他都県や港湾を利用する物流トラックは主に中央自動車道を利用している状況です。

中央自動車道の渋滞対策等を進め物流の円滑化を図るとともに、平常時・災害時を問わない安定した物流確保のため、基軸となる幹線道路ネットワークを強化し、多方面からアクセスしやすい道路網を構築する必要があります。

■国際海上コンテナの利用拡大

本県の国際海上コンテナ(40ft背高)の特車通行許可申請状況は、中央自動車道や国道 20 号、国道 52 号などの幹線道路が中心であり、コンテナの取り扱いが多い京浜港へは中央自動車道の利用が主となっています。また、鉄道コンテナ輸送に対応した貨物駅として竜王駅がありますが、JR 中央本線のトンネルは取扱貨物の規格制限があることや、主要な取引がある東京圏と地理的に近接していることから、鉄道輸送の需要が伸びていない状況です。

世界的にみると国際海上コンテナ車(40ft 背高車)の保有台数は 5 年間で約 1.5 倍に増加しており、社会的に課題となっているトラックドライバーの不足や物流拠点の集約化、CO2 排出量の削減による地球環境負荷の低減意識の高まり等の影響を受けて、貨物の大型化が進んでいます。

本県は中部横断自動車道の整備により、東京圏、中京圏及び環太平洋(太平洋ベルト)、環日本海を見据えることができる立地条件の強みを活かし、日本の国際物流ネットワーク網の中継基地となることが期待されます。



図 2017 年度に特車通行許可申請された車両台数

出典: 国土交通省「2017 年度の国際海上コンテナ車(40ft 背高)の許可申請データ」



図 世界の海上コンテナ保有台数の推移



【国際海上コンテナ車(40ft 背高)の車両諸元例】

出典: 国土交通省 重要物流道路の概要

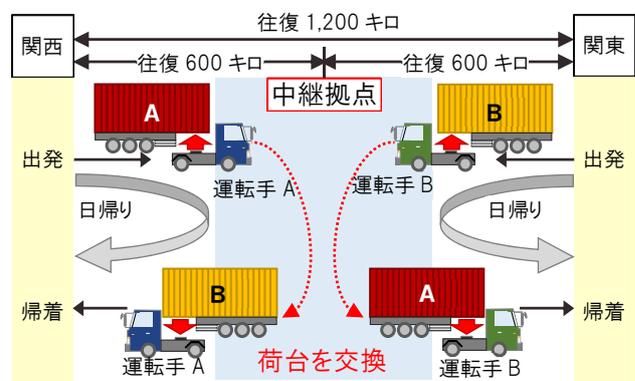


図 中継輸送のイメージ

■他圏域との結びつき

本県と周辺都県を結ぶ貨物車の発着台数の割合は、静岡県が 28%と最も割合が高く、次いで長野県が 18%、東京都が 18%と高くなっています。

本県から埼玉県と北関東三県(群馬県、栃木県、茨城県)を結ぶ貨物車の発着台数を合わせると全体の 17%を占めています。これらの地域への主なルートは、中央自動車道と首都圏中央連絡自動車道(圏央道)、国道 140 号西関東連絡道路があります。西関東連絡道路は、山梨、埼玉両県の山間部等において未改良区間があり、円滑な物流を阻害していることから、本路線の整備を進め、埼玉県をはじめとした北関東地域への販路拡大を目指す必要があります。

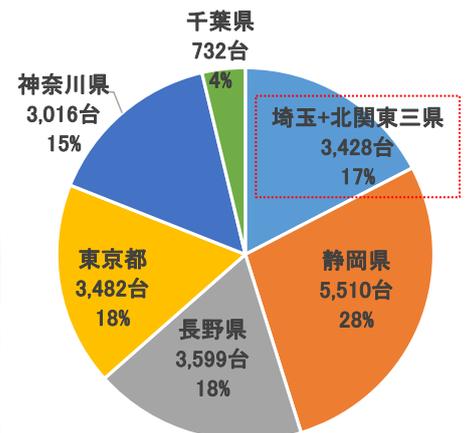


図 山梨県一周辺都県との発着貨物車数の割合(台/日)

図 本県一関東及び周辺都県との発着貨物車数の割合(台/日)

出典:国土交通省関東地方整備局 平成 22 年度道路交通センサス OD 調査、経済産業省 平成 28 年度工業適地総覧より作成

【長野県との結びつき】

本県と長野県内各地域との貨物発着台数の内訳をみると、中央自動車道沿線の諏訪・伊那、松本地域との流動が約 73%を占め、上信越自動車道沿線の長野地域が約 9%、国道 141 号沿線の上田・佐久地域が約 16%を占めています。

既に開通した中部横断自動車道の佐久地域では、新たな企業進出や工業団地の整備が進んでいることや、沿線には全国有数の高原野菜の産地があることから、中部横断自動車道においてミッシングリンクとなっている(仮称)長坂 JCT~八千穂 IC 間の早期整備により、日本海側の地域への更なる販路拡大を目指す必要があります。

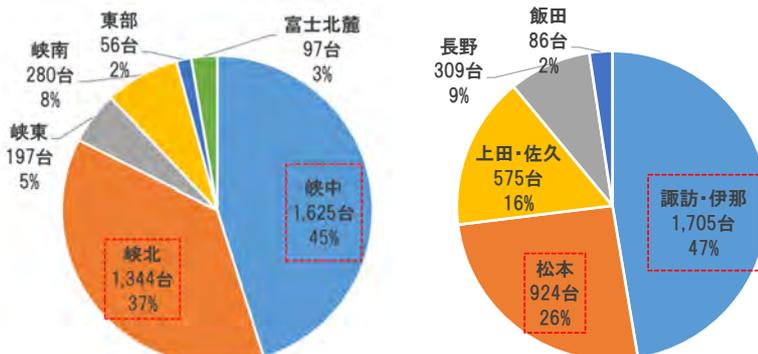


図 山梨県一長野県間の発着貨物車数の割合(台/日)(長野県地域別)
出典:国土交通省関東地方整備局 平成 22 年度道路交通センサス OD 調査※1
※1 OD:市町村や地域・地区間の移動量を起点・終点で表現したものと

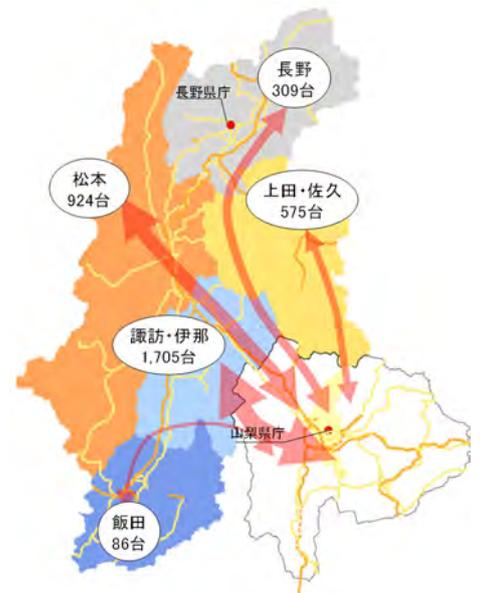


図 山梨県一長野県間の発着貨物車数(台/日)
出典:国土交通省関東地方整備局 平成 22 年度道路交通センサス OD 調査

【静岡県との結びつき】

本県と静岡県の貨物車の発着台数の割合は、峡中地域が約 37%と最も高く、次いで県南部に位置する富士北麓地域(約 23%)や峡南地域(約 19%)が高くなっています。

本県と静岡県内都市圏との貨物発着輸送量の内訳をみると、静岡県東部地域との流動が約 70%を占め、その内、国道 139 号・国道 358 号などを經由する富士市・富士宮市地域との流動が約 66%を占めています。

また、本県と静岡県東部地域が連携し、医療機器産業拠点の集積により形成される※メディカル・デバイス・コリドーにより、医療機器産業による県内経済の発展が構想されています。静岡県東部地域は本県との貨物流動が多く、両地域間の連携強化に資する道路整備が必要です。

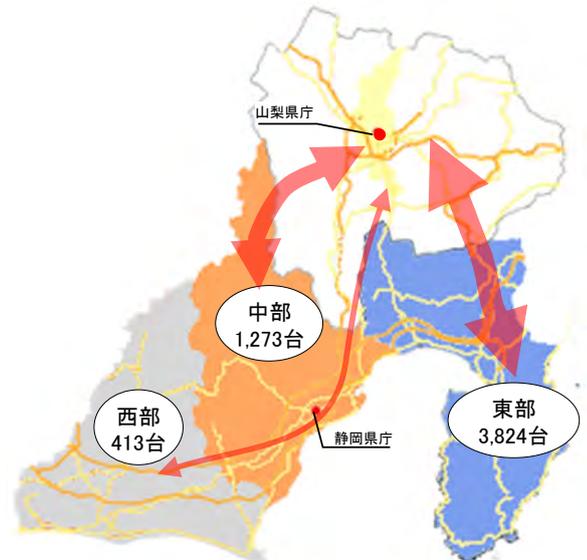


図 山梨県一静岡県の発着貨物車数(台/日)

出典：国土交通省関東地方整備局
平成 22 年度道路交通センサス OD 調査

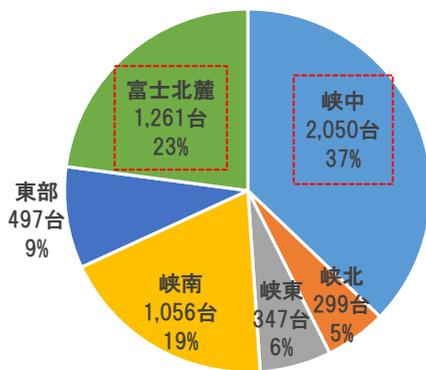


図 山梨県一静岡県の発着貨物車数の割合(台/日)(山梨県地域別)

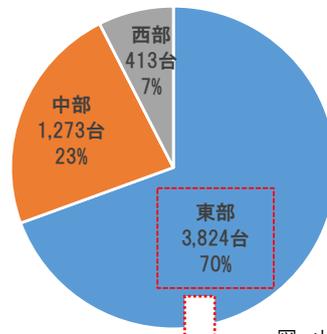


図 山梨県一静岡県の発着貨物車数の割合(台/日)(静岡県地域別)

長泉町 113台 3%
その他 250台 7%



富士市・富士宮市(国道 139 号、358 号、52 号、469 号沿線地域)との貨物流動が約 7 割を占める

※メディカル・デバイス・コリドー

本県の機械電子産業における優れた技術を医療機器関連分野に活用し、医療機器関連産業を甲府盆地から静岡県東部の医療産業集積地「ファルマバレーセンター」を結ぶ一帯に集積する構想。

その実現に向け、2020 年 3 月「メディカル・デバイス・コリドー推進計画」を策定しました。



図 メディカル・デバイス・コリドー計画の概要

④ 観光の現状と課題

■ 観光需要の状況

観光需要は近年増加する傾向にあり、特に富士・東部圏域に多くの観光客が訪れています。甲府都市圏と富士北麓地域間の移動に1時間以上の時間を要するなど、2地域間の連携が弱いことから、観光による経済効果を県内全域に波及させるために、両地域を結ぶ道路の機能強化や交通施策が必要です。

また、本県を訪れる観光客の移動手段は、自家用車が7割を占めており、観光地での渋滞の原因にもなっていることから、公共交通の利便性向上による利用促進が課題です。

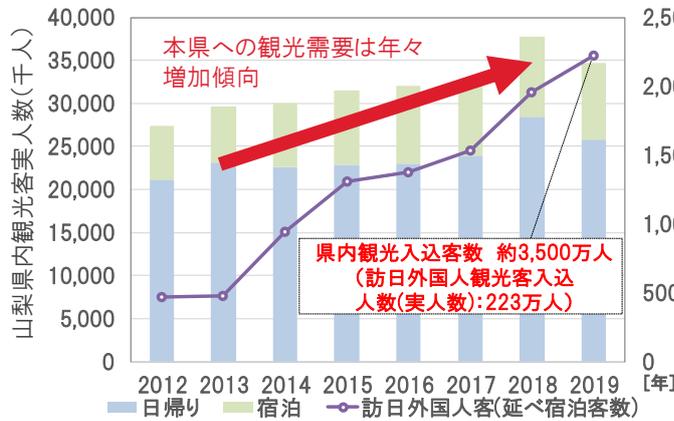


図 山梨県内観光入込客数の推移

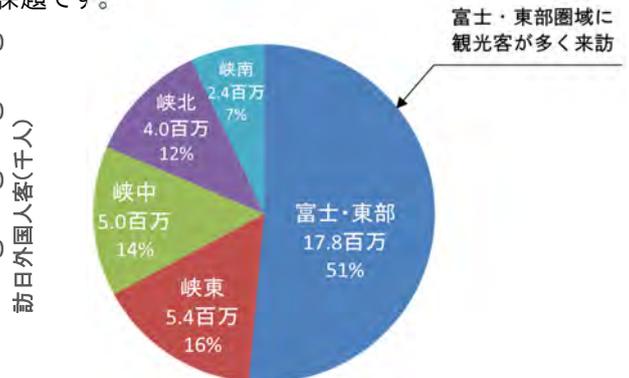


図 圏域別観光入込客数

出典: 2019年山梨県観光入込客統計調査

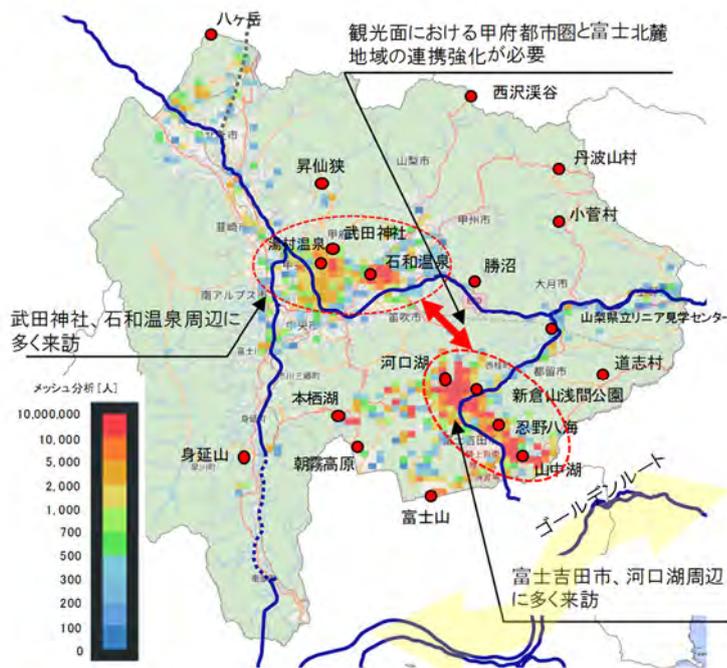


図 訪日外国人観光客の来訪状況

出典: 経済産業省 地域経済分析システム(RESAS)、モバイル空間統計(2017年8月~2018年7月)
 (株式会社NTTドコモ、株式会社ドコモ・インサイトマーケティング) ※1kmメッシュ内に1時間以上滞在した人数
 ※調査中及び構想路線については、概ねのルートを図示しているものではない

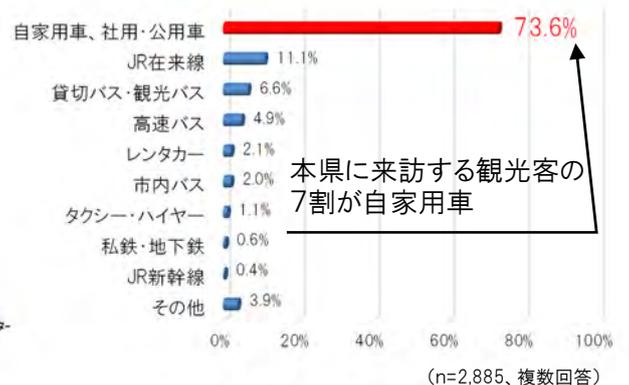


図 観光客の交通手段の割合

出典: 2019年山梨県観光入込客統計調査

小仏トンネル付近渋滞状況



写真提供: 中日本高速道路株式会社

【広域観光を支えるアクセス路線】

本県や周辺地域には数多くの観光地があり、主要観光地を結ぶ全国的な周遊観光ルートとして、東京・富士山・名古屋・大阪を結ぶゴールデンルートなどが形成されています。また、県内の観光地を結ぶアクセス路線として、高速道路や国道、主要な県道が利用されています。

観光シーズンには、富士北麓地域をはじめとした観光地周辺で、深刻な渋滞が発生しており、観光地へのアクセス路線では、線形が悪く見通しが悪い箇所や、幅員が狭く大型バスのすれ違いが困難な区間が存在しています。また、主に休日には中央自動車道上野原IC以東において慢性的に激しい渋滞が発生しています。

⑤ 公共交通の現状と課題

本県における鉄道は、甲府駅を中心に、東西方向に東京方面・長野方面へ延びるJR中央本線、静岡方面に延びる JR 身延線が運行されています。また、大月駅と河口湖駅の間を富士急行線が運行されています。

路線バスは、甲府盆地では甲府駅を中心に、富士北麓地域では富士山駅及び河口湖駅、東部地域では都留市駅、大月駅、上野原駅などを中心に運行されています。

また、山間地域を中心に、市町村によりコミュニティバスやデマンド交通等が運行されています。更に、高速バスが、甲府駅や河口湖駅・富士山駅を中心に、東京都、神奈川県、千葉県、愛知県、京都府、大阪府などの地域との間で運行されており、県外との交通に重要な役割を果たしています。

県内のバス路線は利用者の減少により路線バスの採算が悪化し赤字が拡大し、それに伴う不採算路線の廃止や減便が行われ、そのことが更なる利用者の減少を招く負のスパイラルに陥っていることから、2017年に「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」を策定し、課題解決に向けた取り組みが進められています。

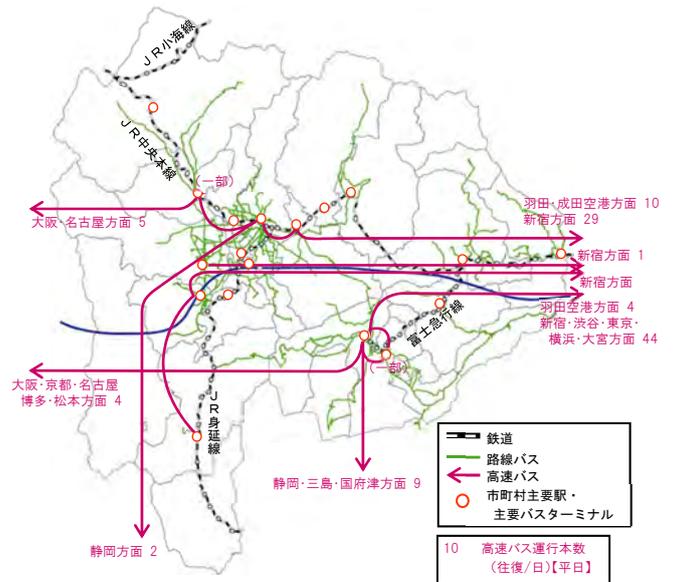


図 本県の公共交通(鉄道・バス)

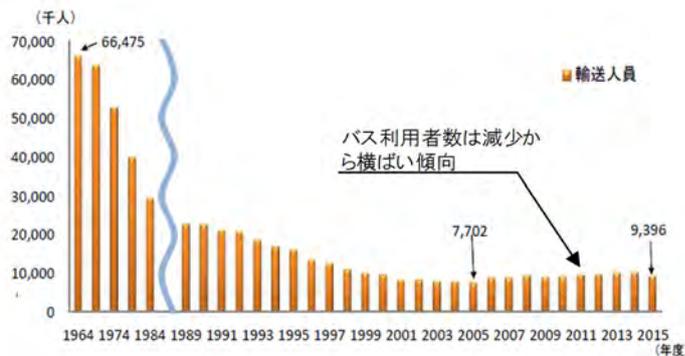


図 路線バス利用者数推移

出典：山梨県バス交通ネットワーク再生計画(2017年3月)

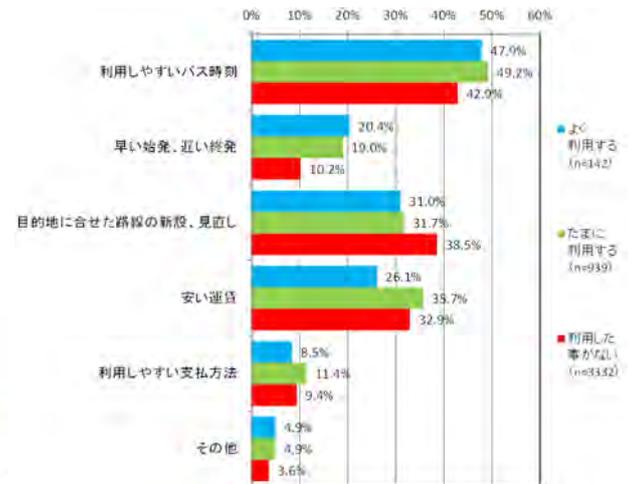
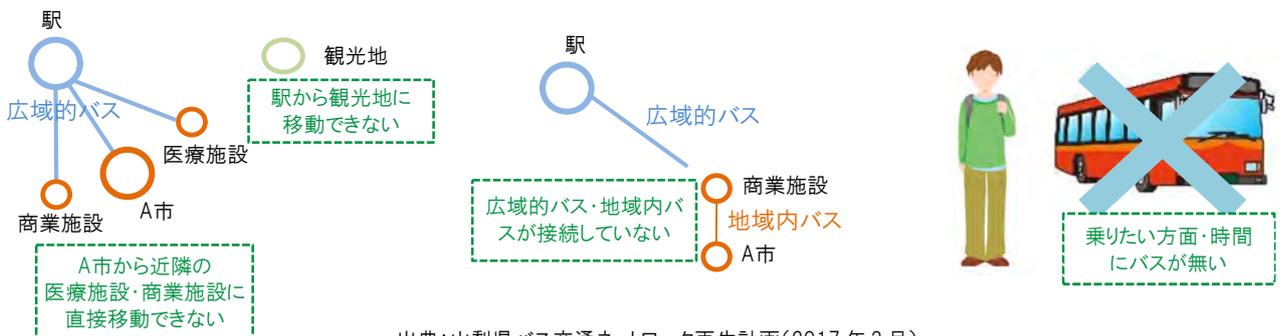


図 路線バスに望むこと(アンケート結果)

出典：山梨県バス交通ネットワーク再生計画(2017年3月)

公共交通の主な課題

- 鉄道駅・大型商業施設・医療施設・観光施設等の移動の目的地とバスとの接続が不十分
- 鉄道・高速バス・広域的バス路線・地域内バス路線の乗り継ぎが非効率
- 移動需要に対応したバスの運行が不十分 など



出典：山梨県バス交通ネットワーク再生計画(2017年3月)

⑥ 激甚化する災害に対する課題

■ 道路災害の発生状況

本県は、急峻な地形、脆弱な地質のため、台風や地震、激甚化する豪雨によって土砂災害や河川の氾濫による道路への被害が発生しやすい状況にあります。長期間通行止めになることで集落の孤立を招く恐れがあるため、道路防災対策を計画的に実施する必要があります。

表 山梨県の年度別自然災害による道路被害発生状況 (単位：件)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	計
道路被害発生件数	3	14	4	13	19	52	105



大雨による被害(落石)
(主要地方道 甲府昇仙峡線)



台風による被害(道路崩壊)
(主要地方道 南アルプス公園線)

写真 豪雨・台風による道路被害発生事例

■ 事前雨量規制区間の状況等

県内の国道及び県道では、大雨や台風などにより発生した土砂崩れや落石等の記録を基に、事前雨量規制区間が指定されています。県管理道路の異常気象による通行止めは毎年発生しており、年間の通行止めの時間は県管理国道分のみでも平均して 290 時間にのびます。そのうち、国道 413 号、国道 411 号は 2012 年～2019 年の 7 年間において他の路線と比較して通行止め回数が多くなっています。当該路線は沿線住民にとって唯一の生活幹線道路であるとともに、隣接する東京都や神奈川県へ接続する路線として、災害時の代替機能も期待される路線ですが、山間部の脆弱区間の解消が課題です。



※国道及び主要地方道における事前雨量規制区間を图示

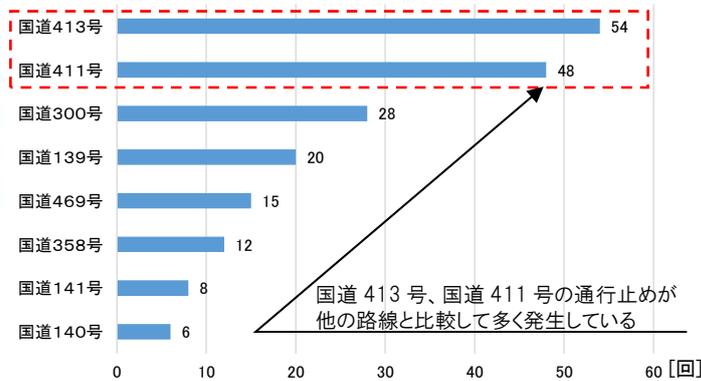


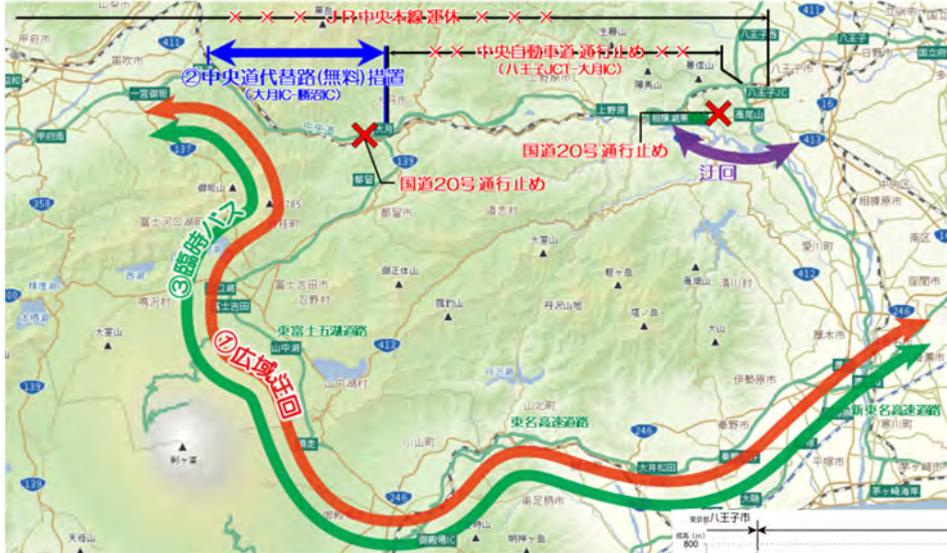
図 国道(県管理道路)の通行止め回数
(2012年～2019年)

図 山梨県道路の事前雨量規制基準区間

■交通網の寸断状況（令和元年台風19号）

令和元年10月、台風19号の豪雨により、中央自動車道、国道20号及びJR中央本線の3路線が同時に被災し、約1週間にわたり本県と首都圏を繋ぐ大動脈が寸断されました。この寸断により、本県をはじめ近隣都県市は、経済活動や生活、観光に多大な影響を受けました。

3路線が近接並走し脆弱箇所も集中する県東部地域について、本県と東京圏とを結ぶ交通の強靱化が課題となっています。

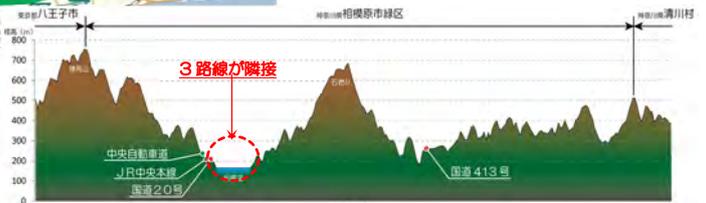


中央自動車道43. 8kp(土砂崩落)被災状況



国道20号 法雲寺橋被災状況

図 台風19号による道路の寸断状況



■災害に備えた道路ネットワークの強靱化

大規模災害発生時の迅速な救援活動や物資輸送、速やかな復旧、復興活動を行うため、緊急輸送道路における脆弱区間の解消や道路施設の耐震化、長寿命化を推進する必要があります。また、広域的な幹線道路の寸断に備え、多重性・代替性を備えた道路ネットワークの構築、強化が必要です。

■防災拠点の整備状況

災害発生時において応援部隊の受入、物資の集積、振分、運搬の拠点となる防災活動拠点は、県内で11箇所が指定されています。また、災害時における防災機能強化のため、これまでに道の駅の防災機能拡充を進めてきました。

災害時にも確実に機能し、迅速な復旧や復興を支える防災拠点機能の更なる強化を図るとともに、各防災拠点に迅速かつ確実にアクセスする強靱な道路網の構築が必要です。



※調査中路線については、概ねのルートを図示しているものではない

図 山梨県 緊急輸送道路網と防災拠点配置状況

■救命救急の状況

本県では重篤な救急患者を収容できる高次医療機関は甲府市と中央市の2病院のみであり、迅速かつ安全に搬送するための道路整備が求められています。

(2) 課題解決に向けた方向性

広域的な道路交通の課題	課題解決に向けた方向性
<p>【高速交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① リニア中央新幹線の開業効果を県内全域に波及させるための、道路ネットワークの構築とアクセス道路の渋滞解消 ② 日本海・太平洋方面との連携強化による地域経済の活性化と災害に備えた強靱な道路網の構築 <p>【交通混雑】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 都市部で発生する慢性的な交通渋滞の解消 ② 過度な自家用車依存から公共交通への転換 <p>【物流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 大型化する物流車両への対応と、日本海・太平洋両面の港湾へのアクセス強化 ② 貨物流動が多い静岡県東部・中部地域をつなぐ路線の強化 ③ 長野県や北関東方面への販路拡大に資する道路ネットワークの強化 <p>【観光】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 県内各地に点在する観光地を円滑に結び、快適な周遊観光を実現するための、主要渋滞箇所や線形不良区間の解消 ② 来訪者が利用しやすい公共交通ネットワークの構築 <p>【公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通の利便性向上 ② 災害時における公共交通の寸断解消 <p>【災害】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 山間部における幹線道路の脆弱性解消 ② 多重性・代替性を備えた道路ネットワークの構築・強化 ③ 災害時にも確実に機能する防災拠点機能の強化 ④ 迅速で安全な救急搬送を可能とする道路ネットワークの構築 	<p>広域道路ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) 県外の都市・拠点と円滑に連絡し、人・モノの交流を支える高速交通ネットワークの構築・機能強化 2) 地域の自立と活力の強化を支える道路ネットワークの構築・強化 3) 円滑な周遊観光を実現する道路ネットワークの整備・強化 4) 災害時における地域の孤立を防止し、迅速な避難・救援活動や復旧・復興を支える道路ネットワークの構築・強化 <p>交通・防災拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) 多様な移動手段が円滑につながる、誰もが使いやすい交通拠点の整備 2) 迅速な災害救援活動や復旧復興を支える、防災拠点の整備 <p>ICT 交通マネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) 中山間地域の暮らしを支える交通手段の確保 2) ICTを活用した公共交通の利便性向上 3) ビッグデータを活用した事故・渋滞対策

(3) 広域的な道路交通の基本方針

広域的な道路交通の課題解決に向けた方向性を踏まえ、「広域道路ネットワーク計画」、「交通・防災拠点計画」、「ICT交通マネジメント計画」の各分野における基本方針を次のとおり設定します。

基 本 方 針	
1： 広域道路ネットワーク計画	
方針1 活力あるやまなしの創造に向けたみちづくり	
<ul style="list-style-type: none"> ●物流機能の強化や販路拡大、リニア中央新幹線との連携による他圏域との交流を促すため、高速道路網やそれらを補完する幹線道路、ICへのアクセス道路等の整備促進に取り組み、物流の効率化や観光振興、都市間の交流促進に資する道路ネットワークの構築・機能強化を図る。 ●地域経済の発展や県民生活を支える安定的な物流を確保するため、県内拠点間や本県と他圏域を結ぶ道路輸送網の機能強化に取り組む。 ●県内各地に点在する観光地への誘客を図り、観光産業を活性化するため、県内外の主要観光地をつなぎ、周遊観光に資する道路の整備を推進する。 	
方針2 県民の安全と安心をまもるみちづくり	
<ul style="list-style-type: none"> ●災害時における迅速な避難救助や救援物資の輸送、拠点施設への確実なアクセスを可能とする道路ネットワークの整備を推進する。 	
2： 交通・防災拠点計画	
方針1 誰もが使いやすい交通拠点	
<ul style="list-style-type: none"> ●円滑な人の移動を確保するため、鉄道駅やバスターミナルにおいて、交通結節機能の強化を図る。 	
方針2 災害時の避難や救援を支える防災拠点	
<ul style="list-style-type: none"> ●大規模自然災害発生時の避難救援活動に対応するため、道の駅等において交通拠点のソフト・ハード両面からの防災機能強化を図る。 	
3： ICT交通マネジメント計画	
方針1 持続的な暮らしを支える交通マネジメント	
<ul style="list-style-type: none"> ●ICT技術を最大限に活用しながら、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化等をより一層促進する。 	
方針2 安全・安心な暮らしを支えるICT技術の活用	
<ul style="list-style-type: none"> ●ICT技術を用いて収集したビッグデータを活用し、高密度で安定的な道路交通を実現するために、交通容量の最適化等を行うとともに、交通量をきめこまかくコントロールすることによって、渋滞の発生を抑制するなど、既存のネットワークの最適利用を図るための対策を検討する。 	

