

第2期
甲斐市道路整備計画

令和6年3月
甲斐市

目次

第1章 道路整備計画の策定

1-1 道路整備計画の概要.....	1
1-2 道路整備計画の位置づけ.....	2
1-3 道路整備計画の構成.....	3
1-4 道路整備計画の期間.....	4
1-5 現行の道路整備計画の検証.....	5

第2章 道路整備の背景と課題

2-1 本市の計画における課題の整理.....	8
2-2 本市の現況および実態の把握.....	13
2-3 道路を取り巻く環境や社会情勢の変化	18
2-4 市民アンケート結果.....	19

第3章 道路整備計画の方針

3-1 道路整備計画の基本方針.....	22
3-2 道路整備の分野別策定方針.....	24
3-3 持続可能な開発目標との関連性.....	28

第4章 整備優先道路の選定

4-1 整備優先道路の選定手順.....	29
4-2 整備優先道路候補の抽出.....	30
4-3 整備内容の評価について.....	31

第5章 整備優先道路

5-1 整備優先道路の決定.....	34
5-2 整備優先道路の詳細.....	35

第6章 計画の実現化方策

6-1 PDCA サイクルによる進行管理.....	43
6-2 成果目標.....	44
6-3 計画の実現に向けて.....	46

参考資料	47
------------	----

第1章 道路整備計画の策定

1-1 道路整備計画の概要

(1) 道路整備について

道路は、最も身近なインフラとして、人や物の移動を円滑化させ、社会経済の活力を支えると共に、都市の骨格を形成し、ライフラインの収容空間として利用されるなど、その役割は極めて重要です。

甲斐市（以下「本市」という）においても、持続可能な都市の構造を計画的かつ戦略的に構築していく上で、骨組みの一つである道路は、日常生活に欠くことのできないインフラです。そのため道路整備は都市形成の中で重要な役割を担っています。

(2) 第2期甲斐市道路整備計画の目的

第1期となる「甲斐市道路整備計画」（以下、現計画という）は、幹線道路への接続や生活拠点間の連絡利便性の考慮、防災・交通安全面などに配慮した道路整備の将来像を描いたもので、平成25年3月に策定し、計画を令和5年度までの10年間としています。

この間に、少子高齢化の急速な進展を背景として、コンパクト・プラス・ネットワークの形成、安心できる健康で快適な生活環境を実現、道路財源の減少など、道路整備を取り巻く環境が変化しており、時代のニーズに沿った道路整備が求められています。

こうした中、令和3年度に「甲斐市都市計画マスタープラン（令和3年度改定）」令和5年度に「甲斐市立地適正化計画」を策定しました。

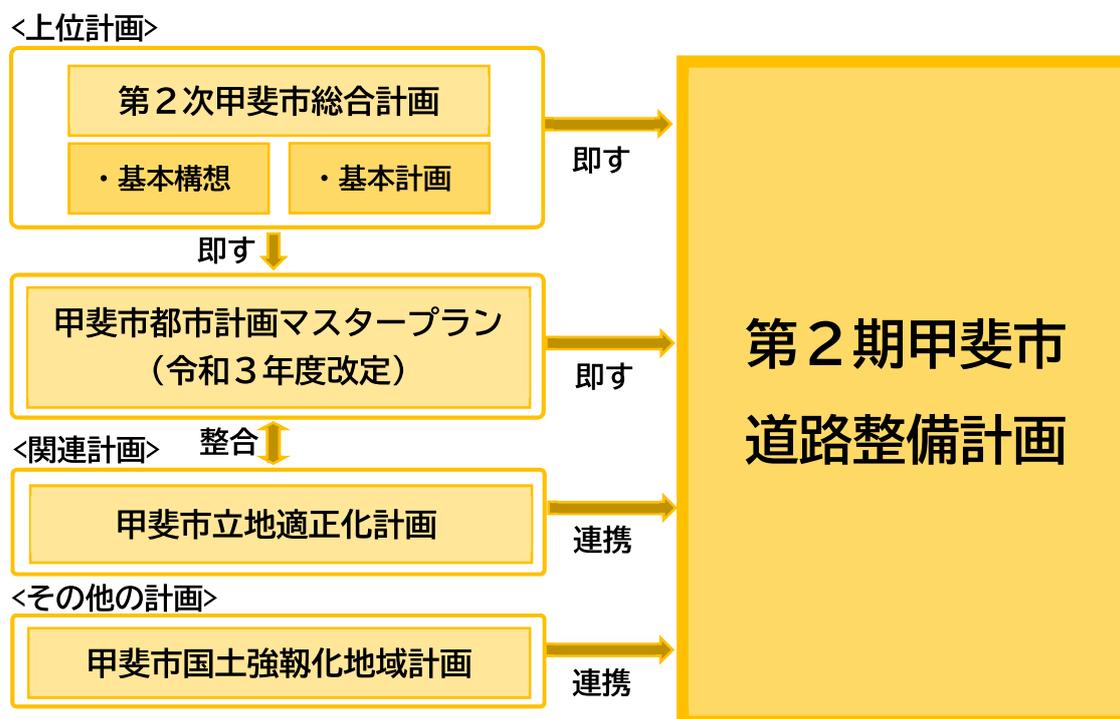
これらの計画との整合・連携と、道路整備の課題を捉え直し、本市の都市づくりの理念である「脱炭素型まちづくり」、「快適な生活空間を次世代へつなぐ持続可能な都市づくり」などを踏まえ、実施指針となる「第2期甲斐市道路整備計画」（以下、本計画という）を策定し、計画期間を令和6年度から令和12年度の7年間とします。

本計画では、基本方針の決定、整備優先道路の選定を行います。基本方針は、道路整備の基本的な考え方を本市の計画を基に作成します。整備優先道路は、本市が実施する構想がある道路整備事業を対象とし、その中で本計画期間である令和12年度までに完了予定の事業から選定します。

また、本計画は全ての事業を網羅しているものではないため、新規事業を立ち上げる必要が生じた場合、状況に応じて進めるものとします。

1-2 道路整備計画の位置づけ

本計画は、市のまちづくりの基本構想となる「第2次甲斐市総合計画」、市のまちづくりの基本方針を示した「甲斐市都市計画マスタープラン（令和3年度改定）」、集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）に基づく持続可能なまちづくりを目指す「甲斐市立地適正化計画」で定める道路整備に基づく「実施計画」として策定します。



1-3 道路整備計画の構成

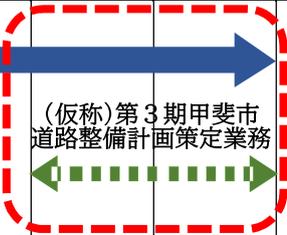
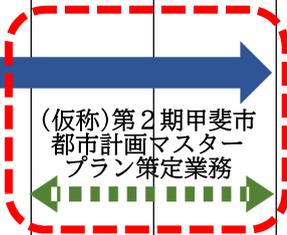
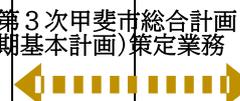
本計画の構成及び主な内容は以下のとおりです。

<計画の構成>	<主な内容>
第1章 道路整備計画の策定	・道路整備計画の概要、位置づけ、計画期間、現計画の検証について
	
第2章 道路整備の背景と課題	・道路整備における課題の整理、本市の現況および実態、社会情勢の変化、市民アンケート結果について
	
第3章 道路整備計画の方針	・基本方針、分野別方針の詳細について
	
第4章 整備優先道路の選定	・整備優先道路の選定手順、候補路線の抽出、選定方法について
	
第5章 整備優先道路	・整備優先道路の詳細について
	
第6章 計画の実現化方策	・計画の進行管理、成果目標、実現に向けてについて

1-4 道路整備計画の期間

現計画の計画期間は令和5年度までとしています。上位計画である「第2次甲斐市総合計画」及び「甲斐市都市計画マスタープラン（令和3年度改定）」との策定周期が異なっています。

まちづくりに関する方針を速やかに反映させるため、「甲斐市都市計画マスタープラン（令和3年度改定）」の計画目標年次である令和12年度に策定周期を合わせることから、令和6年度から令和12年度までの7年間の「第2期甲斐市道路整備計画」の計画期間とします。

計画名	R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)	R 13 (2031)	R 14 (2032)
甲斐市 道路整備 計画	第2期甲斐市道路整備計画					 (仮称)第3期甲斐市道路整備計画策定業務		(仮称)第3期甲斐市道路整備計画	
甲斐市 都市計画 マスター プラン	甲斐市都市計画マスタープラン（令和3年度改定）					 (仮称)第2期甲斐市都市計画マスタープラン策定業務		(仮称)第2期甲斐市都市計画マスタープラン	
甲斐市 総合計画	第2次後期基本計画	第3次甲斐市総合計画(前期基本計画)			 (仮称)第3次甲斐市総合計画(後期基本計画)策定業務		(仮称)第3次甲斐市総合計画(後期基本計画)		

② 現計画で定めた整備目標路線の検証

No.	地区	路線	延長(m)	整備延長(m)	整備率	整備目標時期	整備内容	整備状況
①	竜王	玉川団地入口線～玉川村中線	960	0	0	中期	現道拡幅	未着手
②	竜王	(仮称)玉川万才昭和町線	1,240	0	0	中期	現道拡幅 線形改良	未着手
③	竜王	玉川中屋線	260	0	0	長期	新設道路	未着手
④	竜王	県道甲斐中央線～廃棄道を結ぶ路線	810	50	6.2%	長期	新設道路	一部済
⑤	竜王	(仮称)万才線	660	0	0	中期	現道拡幅	未着手
⑥	竜王	国道20号～県道甲府南アルプス線	550	0	0	長期	現道拡幅	未着手
⑦	竜王	国道20号～廃棄道を結ぶ路線	390	0	0	中期	現道拡幅	未着手
⑧	竜王	榎新田線	790	0	0	中期	現道拡幅 線形改良	未着手
⑨	竜王	新田本線	1,390	0	0	長期	現道拡幅	未着手
⑩	竜王	県道臼井阿原竜王線～(仮称)赤坂線	590	0	0	長期	新設道路 一部現道	未着手
⑪	竜王	竜王田中線(延伸)	1,290	170	13.2%	短期	現道拡幅 線形改良	一部済
⑫	竜王	(仮称)赤坂線	970	0	0	中期	現道拡幅 新設区間有	未着手
⑬	竜王敷島	名取交差点～丸の内2丁目竜王駅前線	420	0	0	中期	現道拡幅 変形交差点の解消	未着手
⑭	竜王敷島	(都)丸の内2丁目竜王駅前線	880	0	0	長期	新設道路 一部現道	未着手
⑮	竜王	(仮称)赤坂線	1,450	0	0	中期	新設道路 一部現道	未着手
⑯	竜王敷島	(都)竜王駅裏通り線	820	340	41.5%	中期	現道拡幅	一部済
⑰	敷島	境大下条線(延伸)	850	215	25.3%	短期	現道拡幅	一部済
⑱	敷島	大下条交差点～(都)城東三丁目敷島線	1,150	0	0	長期	現道拡幅 幹線道路との 接続区間の新設	未着手
⑲	敷島	(都)城東三丁目敷島線 (旧善光寺町敷島線)	300	0	0	長期	新設道路 一部現道	未着手
⑳	竜王	赤坂台病院前～赤坂ソフトパーク	730	420	57.5%	短期	現道拡幅	一部済
㉑	双葉	中央道跨道橋～双葉スマートIC入口東	300	0	0	長期	現道拡幅	未着手
㉒	双葉	(都)滝坂希望ヶ丘線	570	0	0	中期	現道拡幅	未着手
㉓	敷島	(仮称)敷島中央通り線	530	104	19.6%	長期	現道拡幅 (通学路整備)	一部済
㉔	敷島	境大下条線	220	0	0	短期	歩道整備	未着手
㉕	敷島	境大下条線～県道田富町敷島線	310	0	0	長期	現道拡幅	未着手

No.	地区	路線	延長(m)	整備延長(m)	整備率	整備目標時期	整備内容	整備状況
②⑥	敷島	(都)城東三丁目敷島線 (旧善光寺町敷島線)	660	0	0	長期	現道拡幅	未着手
②⑦	双葉	(仮)大屋敷大久保線	1,420	0	0	長期	新設道路	未着手
②⑧	双葉	希望ヶ丘団地入口交差点～市道大袋大久保線	860	0	0	長期	新設道路	未着手
②⑨	敷島	敷島台団地内市道開発2号線～牛匂大久保線	330	0	0	長期	現道拡幅	未着手
③⑩	敷島	開発2号線～県道島上条山宮線	220	0	0	短期	新設道路	未着手
③⑪	敷島	(都)羽黒町島上条 (旧和戸町山宮島上条線)	510	0	0	長期	新設道路	未着手
③⑫	敷島	矢木羽湖～茅ヶ岳東部広域農道	270	0	0	長期	現道拡幅	未着手
③⑬	双葉	農業大学校(双葉校舎)北～ 下今井交差点(甲府韮崎線)	680	0	0	長期	現道拡幅 線形改良	未着手
③⑭	双葉	下今井上町交差点(甲府韮崎線)～ 赤坂台総合公園西	1,320	0	0	中期	現道拡幅 バイパス (街並み保存)	未着手
③⑮	双葉	新町大袋線	630	0	0	長期	線形改良	未着手
③⑯	双葉	山本中村条線	1,090	0	0	長期	現道拡幅	未着手
③⑰	双葉	塩崎駐在所前交差点(甲府韮崎線)～ JA山梨北西(茅ヶ岳広域農道)	1,060	0	0	長期	現道拡幅 線形改良	未着手
③⑱	双葉	田畑笠石線	1,760	0	0	長期	現道拡幅	未着手
③⑲	双葉	志田笠石線	540	0	0	中期	現道拡幅	未着手
④⑩	双葉	県道島上条宮久保給見堂線～茅ヶ岳東部広域農道	480	480	100%	長期	現道拡幅	済
④⑪	双葉	茅ヶ岳広域農道中央道陸橋～韮崎市上ノ山	670	0	0	長期	現道拡幅	未着手
④⑫	双葉	茅ヶ岳広域農道	2,600	0	0	中期	歩道整備	未着手
合計			34,042	1,779				

整備目標 「短期」：概ね5年以内に整備完了もしくは着手・継続する路線 整備率 24.32%

「中期」：概ね10年以内に着手・継続する路線 整備率 2.67%

「長期」：概ね10年以降に着手・継続する路線 整備率 2.92%

(2) 現計画の評価

現計画の整備目標路線42路線のうち、現在の整備本数は4路線（整備完了を1路線、一部整備を0.5路線で計算）、整備率は9.5%となっています。

要因として、計画していた路線以外に、地元住民から多くの要望があり、全ての道路を計画の優先度どおりに整備できていないこと、また集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）への転換により、都市計画道路などの新設道路の整備が困難な道路が計画に含まれていることが考えられます。

第2章 道路整備の背景と課題

2-1 本市の計画における課題の整理

本市の上位・関連計画における、道路整備の位置づけは次のとおりです。

第2次甲斐市総合計画後期計画

(令和2年3月策定)

○幹線道路の整備促進

まちづくりの骨格となる幹線道路の整備については、広域的な高速交通網や物流拠点の開発、災害時の緊急輸送道路の確保、拠点間、地域間の連携に配慮等、都市全体の構造を見直し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを推進する。
国道・県道の整備促進を図るため、引き続き関係機関への要望・調整を推進する。

○生活道路の整備

市民の生活環境の向上や本市の均衡ある発展と一体感のあるまちづくりを目指し、地元自治会の要望などをもとに、幹線道路との接続路線の整備、生活拠点間の利便性、災害時の安全確保等の住環境の向上、そして道路施設の老朽化に伴うインフラ整備などを考慮して、だれもが安心して利用できる道路環境の整備を促進する。
今後の橋梁の老朽化に対応するために、「甲斐市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、アセットマネジメント手法を導入し、対症療法型（事後保全型）管理から予防保全型（長寿命化型）管理へと転換することにより、効率的な管理を推進する。

○歩行環境の整備

通学児童やお年寄りなど、交通弱者が安心して歩ける道づくりを目的に、学校周辺の通学路・横断待ちの滞留箇所・歩道のバリアフリー化など交通環境の改善を図り、だれもが利用しやすい安全安心な歩行環境の整備を推進する。

- 都市の骨格となる広域ネットワーク軸、広域連携軸を形成する幹線道路は、広域的な高速交通網や物流・産業の振興、災害時の緊急輸送道路の確保、拠点間・地域間の連携に配慮しつつ、計画的に整備を進める。
- 都市計画道路の持続的な整備を進めていく一方で、長期にわたり未整備となっている都市計画道路については、各地域における状況の変化や将来交通需要への適切な対応、より効果的・効率的な整備を行うことを目的に、国の方針において令和5年度までに現計画の見直しを行うこととしているため、近隣市町と広域的な連携を図りながら、必要に応じて計画の見直しを行う。
- 「新山梨環状道路（北部区間）」の整備に伴い、「（仮称）甲斐インターチェンジ」、「（仮称）牛句インターチェンジ」への市内道路網の整備と、リニア中央新幹線山梨県駅の開業に伴い、本市からのアクセス道路の強化を進める。
- 道路等の維持管理については、予防保全型の維持管理への転換などにより長寿命化を進める。橋梁の維持管理については、「甲斐市橋梁長寿命化修繕計画」に基づいた適正な維持管理及び計画的な架け替え等の整備・更新を実施する。

甲斐市立地適正化計画

(令和6年3月策定)

- 生活改善に資する生活道路の整備・改善、効率的かつ適正な維持管理と更新・再編を行う。
- 快適に暮らせる環境形成のため、誘導区域内における道路や交通結節機能等の基盤施設の整備・充実を図る。
- 車に依存し過ぎない拠点間の公共交通網の維持のため都市内交通の円滑化や市街地の形成等を図る街路等の整備を行う。

甲斐市国土強靱化地域計画

(令和4年3月策定)

- 「山梨県地域防災計画」において、緊急輸送道路に指定されている市道路線について、県や東京電力など関係機関と連携しながら、無電柱化を検討する。
- 緊急輸送道路に位置づける路線については、災害発生時に、他都市からの円滑な救援物資の搬入等の役割を担うことから、国・県道の道路整備等について、引き続き関係機関と調整を進める。また、各避難所へのアクセス道路や災害時における市内道路ネットワークを考慮した道路整備を行うため、関係部署との調整により、次期道路整備計画を策定する。
- AIなどの新技術を活用した道路診断による効率的な維持管理手法について検討する。



(1) 道路の現況

本市には、高速自動車国道が2路線（中央自動車道・中部横断自動車道）あり、双葉サービスエリアに設置された「双葉スマートインターチェンジ」により全国へとつながり、平成27年度にはフルインターチェンジ化の整備が完了し、通勤や観光目的による利用者が増加するなど、整備効果がみられます。

都市計画区域の北部には、地域高規格道路である「新山梨環状道路（北部区間）」の整備が位置づけられ、令和3年8月に全線開通した中部横断自動車道（山梨～静岡）とともに、甲府都市圏内及び周辺広域圏における都市間連携の強化が進められています。

市内の道路網は主要地方道、一般県道、市道により形成されています。近隣の自治体や市内各地を連絡する道路は、甲府市や韮崎市と連絡する東西方向に集中しており、南北方向に市域を貫く幹線道路は、（主）甲斐中央線の1路線のみとなっており、慢性的な渋滞を解消するため、（都）田富町敷島線の整備が進められています。

市道をはじめ多くの道路及び附帯施設は老朽化が懸念され、施設の維持管理や更新・改修にかかる費用負担の増加が見込まれており、維持管理等にかかる費用の抑制、平準化を図る必要があります。

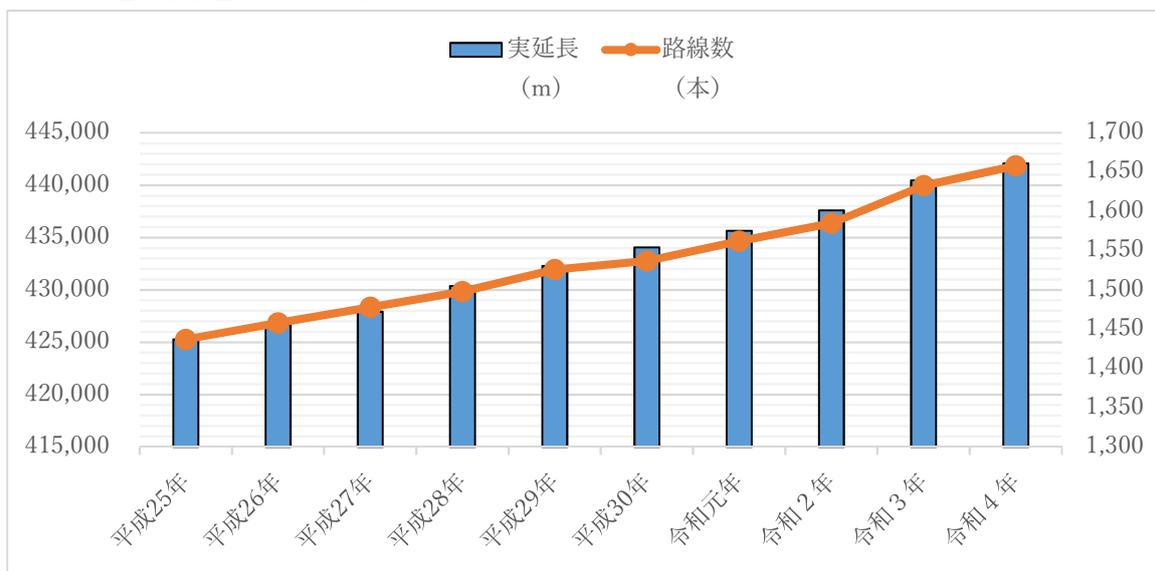
都市計画道路については、長期にわたり事業に着手していない路線があることから、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性、配置、構造等を十分に鑑み、見直しの必要がある路線については、計画の見直しを行います。道路全体の配置等を検証する中で見直し、都市計画道路が整備されないことで生活道路が混雑する場合は、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画することも検討していく必要があります。

(2) 市道の現況

本市の市道路線数は令和4年度末時点で、約1,650路線、実延長は約442kmであり、舗装済延長は全体の約95%、歩道付設延長は全体の11%という状況です。

平成25年から令和4年にかけて路線数、延長共に増加しており、今後も財政状況、社会情勢の動向、地域住民からの要望等を踏まえ、道路整備を行っていきます。

図 市道の実延長と路線数の推移



出典：行政資料集（建設課）

図 市道の実延長と路線数等の詳細

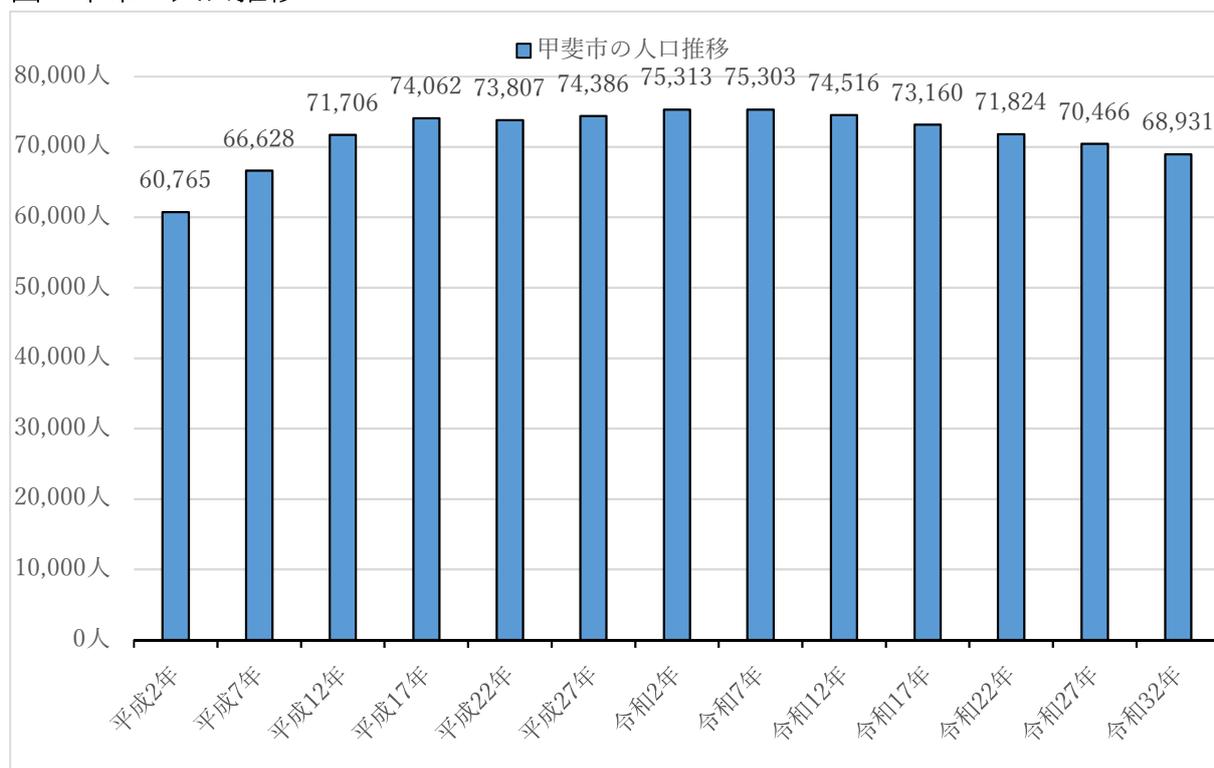
年	路線数 (本)	実延長 (m)	改良済延長 (m)	舗装済延長 (m)	歩道付延長 (m)
平成25年	1,437	425,288	340,897	403,866	48,330
平成26年	1,458	426,702	342,876	405,469	48,416
平成27年	1,478	427,915	344,864	408,830	48,416
平成28年	1,498	430,370	347,987	409,604	49,002
平成29年	1,526	432,288	350,142	411,523	49,052
平成30年	1,537	434,063	352,145	412,532	49,395
令和元年	1,562	435,649	353,901	414,118	49,584
令和2年	1,585	437,597	355,908	416,103	49,520
令和3年	1,633	440,468	359,154	419,157	49,800
令和4年	1,658	442,070	361,480	420,782	49,800

出典：行政資料集（建設課）

(3) 人口の推移

令和2年の国勢調査による本市の人口は、75,313人となっています。これは、山梨県人口総数約80万人に対し、およそ9%に相当します。国勢調査において、近年は微増傾向となっていますが、将来推計では令和7年以降は減少傾向に転じ、令和32年には68,931人と7万人を下回る予測がされています。

図 本市の人口推移



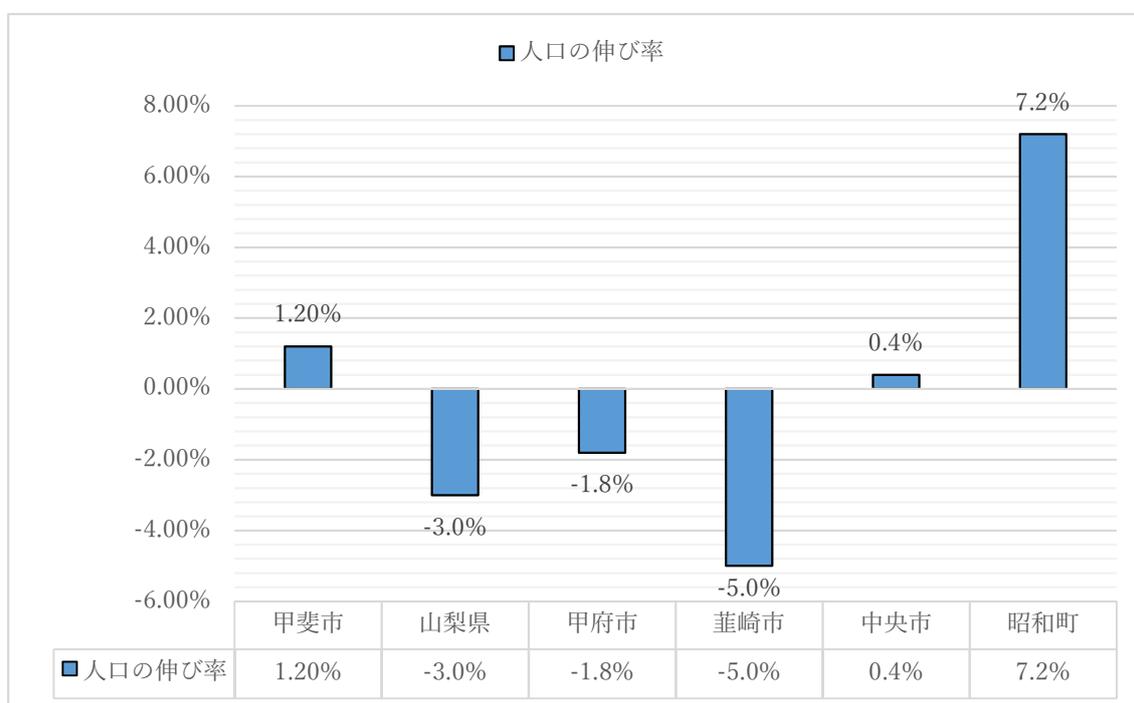
出典：甲斐市まち・ひと・ごと創生人口ビジョン（令和元年度改定）
令和2年までは実測値、令和7年以降は将来推計

(4) 近隣市町の人口伸び率

令和2年の国勢調査によると、本市の人口伸び率（平成27年から令和2年の伸び率）は約1.2%となりました。県内27市町村のうち、6市町村で人口増加、21市町村で人口減少となっています。人口が増加した6市町村のうち近隣市町は中央市と昭和町であり、人口伸び率は中央市が約0.4%、昭和町が7.2%という結果となりました。

また、県全体は-3.0%、甲府市は-1.8%、韮崎市は-5.0%と県全体や他市では人口が減少しています。

図 近隣市町の人口伸び率（平成27年から令和2年の伸び率）

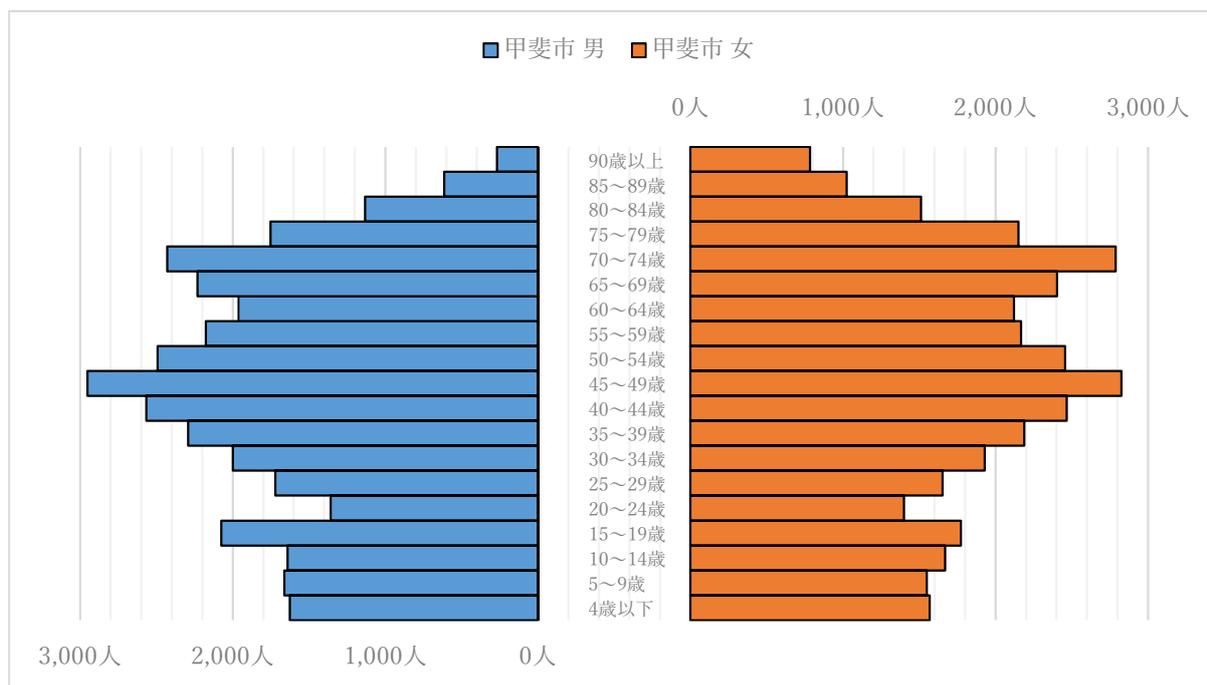


出典：国勢調査

(5) 人口の構成（年齢階級別人口）

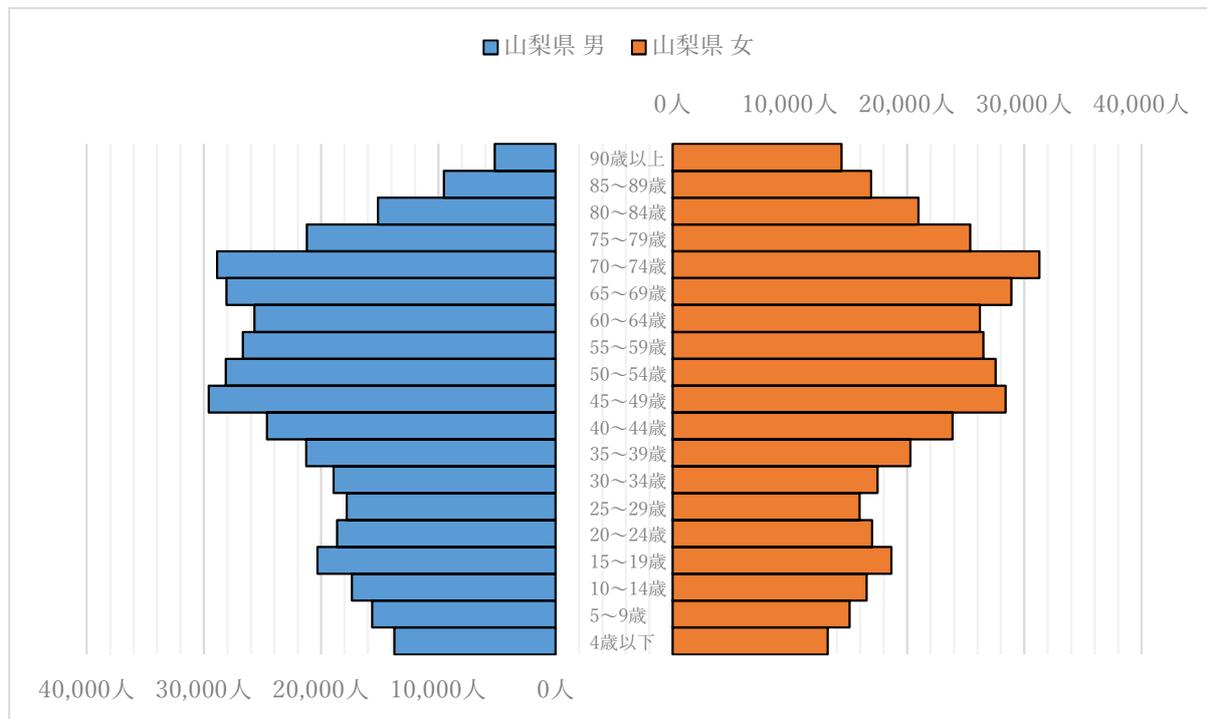
本市の人口ピラミッドは、高齢者人口（65歳以上）、生産年齢人口（15歳以上65歳未満）、年少人口（15歳未満）で比較すると生産年齢人口の比率がもっとも高いですが、少子高齢化を表す形状の「つぼ型」にあてはまります。また、生産年齢人口の中でも団塊ジュニアと言われている50歳前後（昭和46年～49年生）の世代において特に高い比率となっていることや、20歳代の人口が少ないという特徴もあることから、本市においても少子高齢化が徐々に進行していくことが考えられます。

図 令和2年度人口ピラミッド（甲斐市）



出典：国勢調査

図 令和2年度人口ピラミッド（山梨県）



出典：国勢調査



(1) 人口・都市構造の変化

現在、人口の減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心・安全で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を行うことが求められています。こうした中で、医療、福祉、商業の都市機能誘導施設と居住がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民がこれらの施設に徒歩や公共交通機関でアクセスできるようにするなど、都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要とされています。

本市においては、令和6年3月に「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するための計画である「立地適正化計画」を策定しました。今後、この計画を基に持続可能なまちづくりを行うことが必要となっています。

(2) 安心・安全で快適な道路への整備

近年は、他の自治体において通学児童や園外保育中の未就学児等を巻き込む痛ましい死傷事故が発生し、交通安全に対する社会の意識が以前よりも高まっています。山梨県では警察、道路管理者などの関係機関、地域住民と協力して、交通事故多発地点（区間）調査を行っており、その結果に本市内で事故多発地点（区間）が確認されている状況です。

本市においても、「甲斐市通学路交通安全プログラム」にて、合同点検を実施し通学路の安全確保に取り組んでいます。

また、生活道路では自治会からの要望を受け、安心・安全な道路整備を行っていますが、継続して快適な道路構築へ向けた取組が必要となっています。

(3) 防災・減災及び道路ネットワークの強靱化

近年は、気候変動等の影響により自然災害が激甚化・頻発化し、加えて首都直下地震等の大規模な地震の発生も切迫していることから、インフラの要となる道路に対しては、未曾有の災害下であってもネットワーク機能を維持するため、強靱化に向けた対策が求められています。国では、2014年（平成26年）6月に「国土強靱化本計画」を策定、2018年（平成30年）12月に改訂し、大規模災害時の救急救命活動や復旧活動を支える緊急輸送道路等の整備、高規格幹線道路へのアクセス性の向上等による避難路や代替輸送路を確保するための取組、物流上重要な道路輸送網における安定的な輸送の確保等が位置づけられました。

本市においても、令和4年3月に策定した「甲斐市国土強靱化地域計画」の考え方や取組の方向性に基づき、災害に強い道路ネットワークの構築に向けた取組が必要となっています。

2-4 市民アンケート結果

(1) 実施概要

■対象者

- ①令和4年9月時点で18歳以上の市民2,000人を無作為抽出し、調査票を郵送
- ②市公式LINE登録者（登録者数：14,165人（R4.9.26時点））にweb回答を依頼

■回答方法

- ①無作為抽出者：紙面での郵送配布・回収
※webフォーム回答も選択可
- ②市公式LINE登録者：webフォーム回答

■実施期間

令和4年9月26日（月）～令和4年10月10日（月）

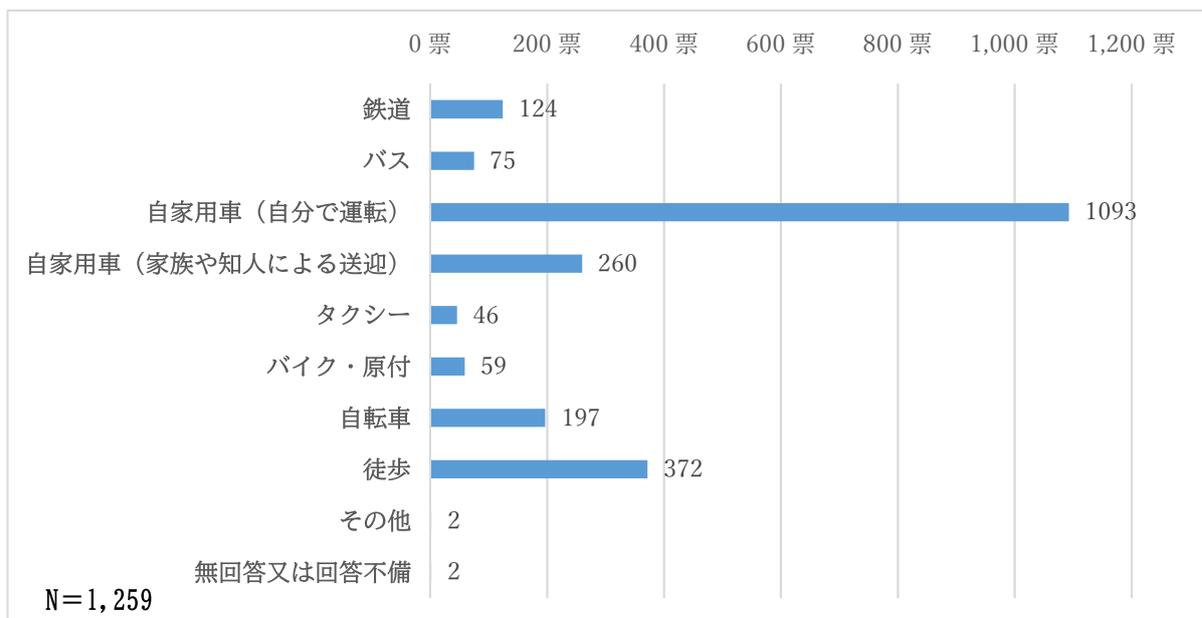
■回答状況

- ①無作為抽出者：紙面回答 590票、web回答 185票 計775票 ※回答率39%
- ②市公式LINE登録者：web回答 484票

計1,259票

(2) 回答結果

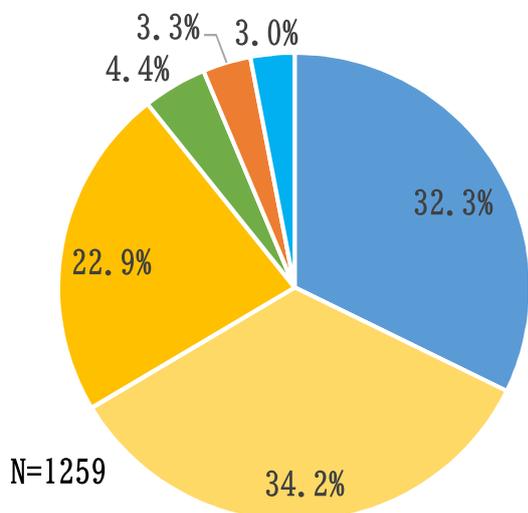
日常生活における移動で頻繁に利用する交通手段を3つまで選択



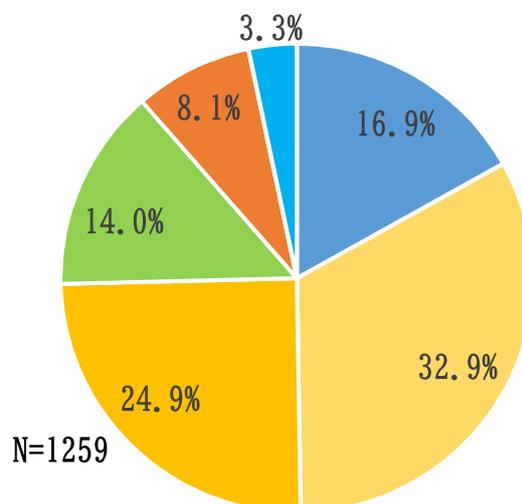
日常生活における移動手段は、自ら自家用車を運転（1,093票）が最も多く、次いで徒歩（372票）、家族や知人による送迎（260票）となっています。

市内の道路整備の状況に対する満足度

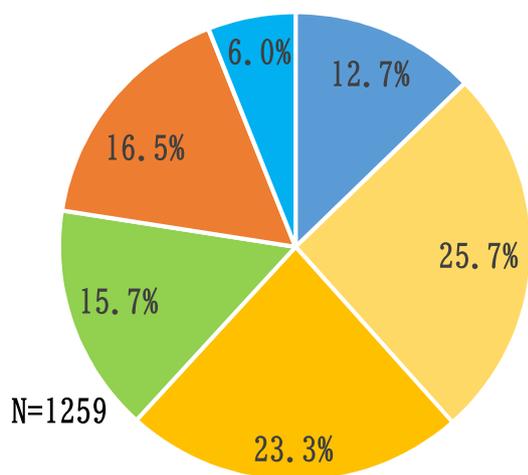
(1) 高速道路



(2) 国道や県道等の幹線道路



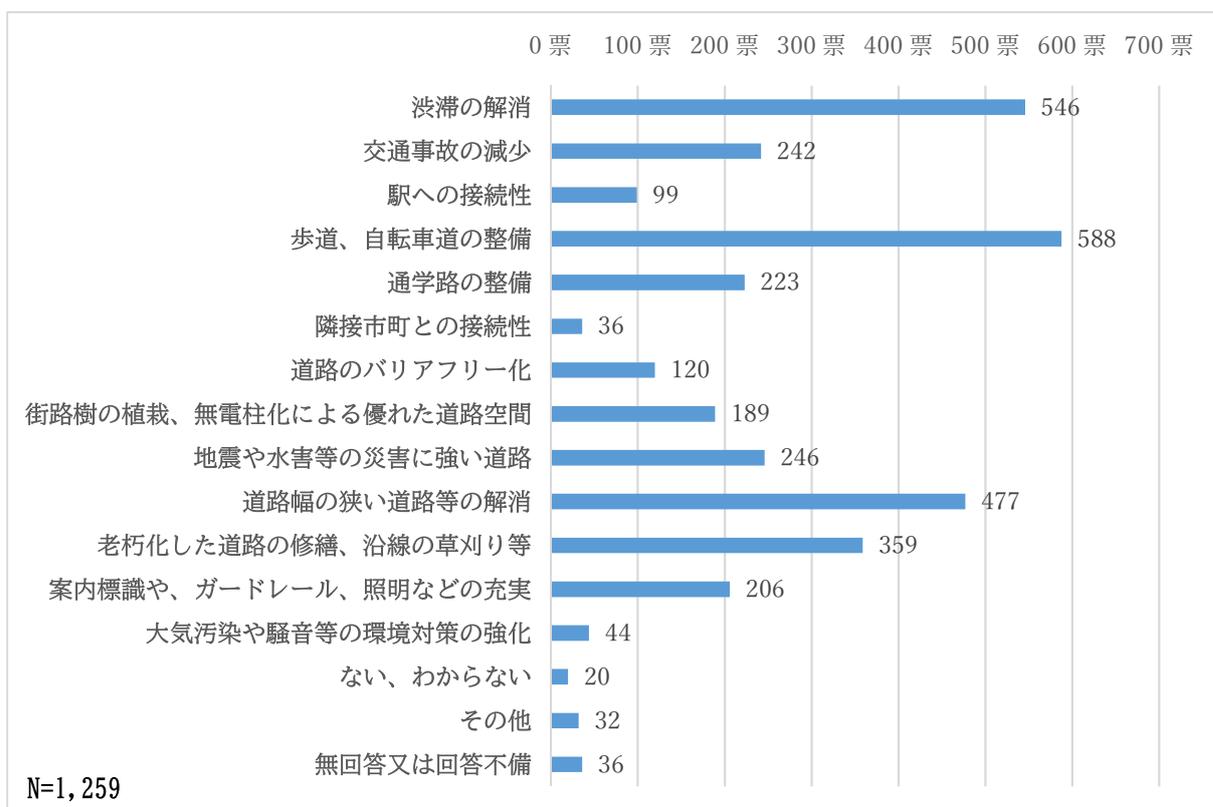
(3) 身近な生活道路



- 満足している
- やや満足している
- どちらとも言えない
- やや不満である
- 不満である
- 無回答又は回答不備

(1) 高速道路の不満足度（やや不満である+不満である）7.7%、(2) 国道や県道等の幹線道路の不満足度 22.1%、(3) 身近な生活道路への不満足度が 32.2%となっており、生活道路への満足度が最も低くなっています。

今後の道路整備において重要だと思う項目を3つまで選択



歩道、自転車道の整備（588票）が最も重要視され、次いで、渋滞の解消（546票）、道路幅の狭い道路等の解消（477票）が求められています。

第3章 道路整備計画の方針

3-1 道路整備計画の基本方針

(1) 道路整備計画の基本方針の決定

第2章で整理された本市の関連計画による道路整備の課題や社会情勢等の課題を基に、次の4つを第2期甲斐市道路整備計画の基本方針と設定しました。

コンパクト・プラス・ネットワーク形成による脱炭素型まちづくりの促進につながる道路整備

人口減少、少子高齢化を見据えた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向け、立地適正化計画における「都市機能誘導区域」（都市拠点、地域拠点等）と「居住誘導区域」内の生活道路を中心に整備し、生活の効率化による脱炭素型まちづくりの実現が求められています。

基本方針では、将来にわたって持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」に基づくまちづくりを行い、市民の暮らしの効率性を高める道路整備を目指すこととします。

安心・安全で快適な居住環境を創出できる道路整備

日常生活に直結する居住エリアにおいて、未就学児、児童、生徒、高齢者や障がい者をはじめ、だれもが安心・安全に道路上を移動できるような空間整備の実現が求められています。

基本方針では、交通安全に対する社会的な意識の高まりや高齢化の進行を踏まえ、だれもが安心して移動できるまちづくりを目指すこととします。

地域産業の活性化、まちに賑わい、活力、利便性の向上を生む道路整備

甲斐市都市計画マスタープランにて定められている産業拠点周辺地域の路線整備や、都市拠点・地域拠点・準地域拠点内の賑わいに寄与する整備、また近隣市町との広域交通網の拡充整備、未整備となっている都市計画道路の検討が求められています。

基本方針では、市の賑わいを向上させるとともに、広域交通網の関連路線の検討、市民の暮らしの利便性を高めるための道路整備を目指すこととします。

災害時に対応できるよう緊急輸送を考慮した道路ネットワークを構築する道路整備

東日本大震災をはじめとする震災被害や、近年、激甚化・頻発化する大規模な災害などの経験を踏まえ、新たな都市づくりを行うとともに、緊急輸送道路をはじめとした道路ネットワークの強靱化、減災対策としての無電柱化の検討が求められています。

本基本方針では、大規模自然災害等の発生後も継続して行政・社会経済システムを維持し、市民の暮らしの安全性を高めるための道路整備を目指すこととします。

3-2 道路整備の分野別策定方針

分野別策定方針とは、本市の将来像やまちづくりの目標を実現するために、道路整備事業を構成する主な分野を次の7つに分け、体系的に道路整備の方向性を示したものです。

なお、ここで示す整備期間は、短期が概ね5年以内、中期が概ね10年以内、長期が概ね10年以降であり、期間内の整備着工を目標とします。

立地適正化計画に寄与する整備	整備期間：中期 目 標：市内の都市機能誘導区域内や周辺の道路整備
【内容】 甲斐市都市計画マスタープランの高度化版として策定した「甲斐市立地適正化計画」にて定めた都市機能誘導区域内や周辺の道路整備を行う等、「コンパクト・プラス・ネットワーク」につながる整備を行います。	

脱炭素の推進	整備期間：中期 目 標：脱炭素推進先行地域に指定されたことに伴う道路整備
【内容】 脱炭素先行地域の選定を受け、再生可能エネルギーによるスマート街路灯の導入等、「ゼロカーボンロード」の推進を行います。 【対象路線】 竜王庁舎周辺～敷島醸造～甲斐双葉発電所～シャトレーゼベルフォーレワイナリー～双葉スマートIC～竜王庁舎周辺間の市道および農道	

安心・安全な道路環境の確保	整備期間：短期 目 標：通学路等の生活空間における安心・安全な道路環境の確保
<p>【内容】 通学路等の道路整備を行う際に安心・安全な道路環境を確保するため、物理的デバイスの設置・警察機関との連携等を行い、歩行空間の改善に資する整備を行うことで、歩行者・自転車走行者の安心・安全を考慮した整備を行います。</p>	

企業誘致に伴う整備	整備期間：中期 目 標：地域産業イノベーションに伴う道路整備
<p>【内容】 企業誘致の候補地に近接する道路において、民間企業の立地支援として、必要に応じ、輸送ルートや周辺市街の安全を確保するための道路新設や改良等の調査・検討を行います。</p>	

広域交通網の拡充	整備期間：長期 目 標：広域交通網への機能的なアクセス道路の整備
<p>【内容】 「新山梨環状道路（北部区間）」の整備に伴い、「（仮称）甲斐インターチェンジ」、「（仮称）牛久保インターチェンジ」への市内道路網の整備、リニア中央新幹線山梨県駅の開業に伴い、本市からの機能的な交通アクセスを確立するための道路整備を推進します。</p>	

緊急輸送道路	整備期間：中期 目 標：災害対策を含めた複眼的視点での道路整備
<p>【内容】 災害発生時に他都市からの円滑な救援物資の搬入用の役割を担う緊急輸送道路に位置づける道路を中心に道路ネットワークを考慮した道路整備を行う。また、各避難所等へのアクセス道路の整備を行うと同時に、道路の安全性と防災機能を確保する無電柱化の検討を行います。</p>	

都市計画道路の整備方針

【内容】

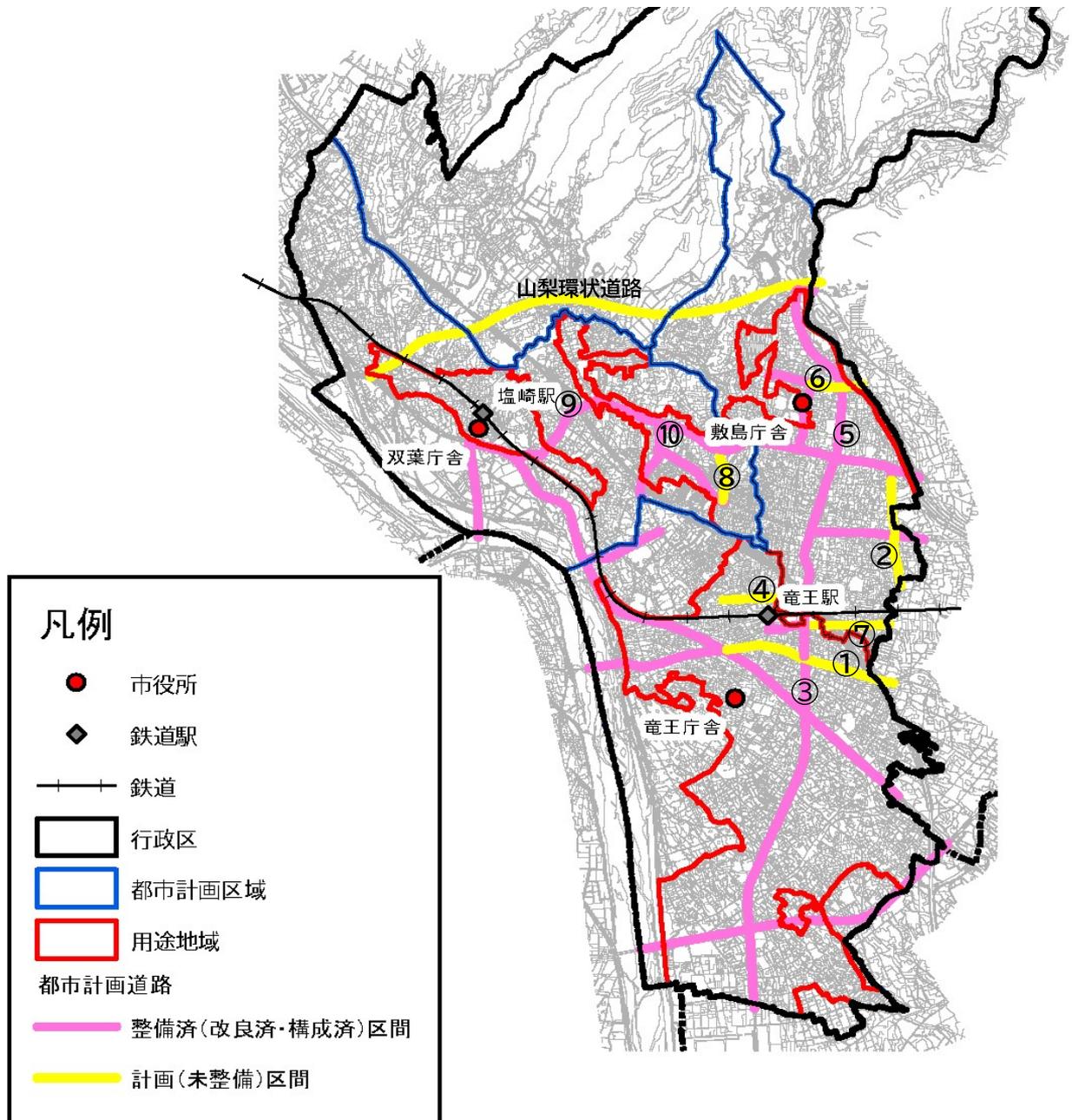
全国的に都市計画決定から長期間経過しているにもかかわらず、未だに整備されていない都市計画道路（区間）が存在していることから、その整備の方針について見直しを行うよう国から示されています。

本市においても、社会情勢や土地利用状況の変化により、当初の決定どおりの整備が困難となっている路線も多く、都市計画決定の廃止を含め計画の見直しが必要とされています。現状としては、都市計画道路、計 25 路線のうち 14 路線が整備完了済であり、残りの 11 路線が未整備となっています。そのため未整備となっている都市計画道路のうち、新山梨環状道路（北部区間）を除く 10 路線について近隣市と協議を行い方向性を示しました。

道路名 (事業主体)	整備 方針	検討内容
①和戸町竜王線(国)	現状維持	路線箇所：美術館通り 内 容：事業主が国のため定期的に国へ進捗確認をする。
②城東三丁目 敷島線(県、市)	現状維持 (県、市)	路線箇所：長塚中の交差点から甲府市貢川団地北側に抜ける南北に延びる路線 内 容：県道部分は現状維持。市道部分は⑦を整備するのであれば、②も一緒に整備することで、南北の通りとなり利便性が上がるが、⑦は廃止予定のため②についても廃止とする方向性としつつ、継続して甲府市と協議する。
③田富町敷島線(県)	現状維持	路線箇所：甲斐市を南北に延びる路線 内 容：令和 8 年度全線開通予定。
④竜王駅裏通り線(市)	現状維持	路線箇所：竜王駅北側を東西に延びる路線のうち新町本線までの路線 内 容：周辺自治会と協議を行い地元の意向を確認することを検討する。
⑤島上条山宮線(市)	現状維持	路線箇所：敷島中学校東側を南北に延びる路線だが、対象は金石橋のみ 内 容：現在計画中の(仮)牛匂 I C の形状等が確定してから対応する。
⑥羽黒町島上条線(市)	現状維持	路線箇所：敷島保健福祉センターの北側を東西に延びる路線 内 容：甲府市側の整備が見込めないこともあり廃止予定としつつ、継続して甲府市と協議する。
⑦丸の内二丁目 竜王駅前線(市)	現状維持	路線箇所：竜王駅南側を東西に延び、甲府市の貢川団地北側までつながる路線 内 容：工事費が莫大なため廃止予定としつつ、継続して甲府市と協議する。
⑧境大下条線(市)	現状維持	路線箇所：敷島庁舎の東側を南北に延びる路線 内 容：周辺自治会と協議を行い地元の意向を確認することを検討する。
⑨滝坂下今井線(県)	現状維持	路線箇所：松島団地入口の交差点から下今井へ続く路線 内 容：事業主が県のため定期的に県へ進捗確認をする。
⑩滝坂希望ヶ丘線(市)	現状維持	路線箇所：登美団地の交差点から希望ヶ丘団地入口の交差点まで伸びる路線 内 容：周辺自治会と協議を行い地元の意向を確認することを検討する。

○都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備方針にて整理した道路の位置は次のとおりです。



出典：令和4年度都市計画基礎調査

3-3 持続可能な開発目標との関連性

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）は、2015年（平成27年）9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されている2030年（令和12年）までの国際目標であり、気候変動、経済的不平等、イノベーション、持続可能な消費、平和と正義等を優先課題として盛り込み、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、17の目標から構成されるものです。

基本方針	関連の深いSDGsの目標
コンパクト・プラス・ネットワーク形成による脱炭素型まちづくりの促進につながる道路整備	    
安心・安全で快適な居住環境を創出できる道路整備	  
地域産業の活性化、まちに賑わい、活力、利便性の向上を生む道路整備	   
災害時に対応できるよう緊急輸送を考慮した道路ネットワークを構築する道路整備	  