

## 峡東都市計画道路の変更(甲州市決定)

様式 10

峡東都市計画道路中、3・4・1号塩山駅下於曾線外3路線を、次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地		延長	構造形式	車線の数	幅員	
幹線 街路	3・4・1	塩山駅下於曾線	甲州市 塩山上於曾字旗板	甲州市 塩山下於曾字旗板	甲州市 塩山下於曾字元旗板	約 530m	地表式	2車線	16m	幹線街路との平面交差2箇所	終点変更・隅切りの追加
	車線の内訳										
	構造形式の内訳										
	その他										
	3・4・3	上於曾本町菅田線	甲州市 塩山上於曾字宮村	甲州市 塩山上於曾字町屋		約 490m	地表式	2車線	16m	幹線街路との平面交差2箇所、 JR中央本線との立体交差1箇所	全線廃止
	車線の内訳										
	構造形式の内訳										
	その他										
	3・5・2	上於曾向岳寺線	甲州市 塩山上於曾字梅ノ木	甲州市 塩山上於曾字山腰	甲州市 塩山上於曾字町屋	約 910m	地表式	2車線	11~12m	幹線街路との平面交差2箇所	3・5・3塩山駅上於曾線との交差部 北部隅切りの変更(廃止)
	車線の内訳										起点の変更・延長の変更
	構造形式の内訳										幅員11mの区間約320m、幅員12mの区間約590m
	その他										
3・5・6	上塩後下赤尾線	甲州市 塩山上塩後字知光田	甲州市 塩山赤尾字下西畑	甲州市 塩山下於曾字旗板	約 1,400m	地表式	2車線	12~16m	幹線街路との平面交差3箇所	起終点変更、延長変更、幅員変更、線形変更、名称変更	
車線の内訳										幅員12mの区間約820m、幅員16mの区間約580m	
構造形式の内訳											
その他		廃止区間は、終点側の未整備区間である約440m									

「区域及び構造は、計画図表示のとおり」

## 理由

(都) 塩山駅下於曾線は、昭和 43 年 12 月に JR 塩山駅から (都) 下塩後牛奥線 (上塩後下赤尾線、未整備) を南北に結ぶ幹線道路として都市計画決定されたが、整備済の延長 27m の区間を除いて現在まで未整備である。

当該路線と交差する形で計画されている (都) 下塩後牛奥線は、未整備区間において (都) 千野西広門田線との交差点部における安全性を確保するために幅員及び線形の見直しを行っており、当該路線との交差部分の位置の変更に伴い、当該路線の終点を変更する。

(都) 上於曾本町菅田線は、昭和 57 年に県道から国道 411 号に昇格し、国道として南北の通過交通の円滑化を担うため、昭和 60 年 2 月に都市計画決定された。しかし、平成 20 年に (都) 千野西広門田線が供用開始に伴い国道に昇格したため、現在は市道となっている。当該路線は、国道として南北軸の交通の円滑化を担う必要がなくなったこと、既に歩道付き道路として整備済であることから、都市計画道路として整備の必要性は大きく低下した。

また、沿線周辺地域の人口は著しく減少しており、都市計画決定された道路幅員で整備した際の地域コミュニティの分断、店舗等の移転に伴う商業機能の衰退や住民の流出が大いに懸念される。

沿道には古くからある建造物や文化財が多く存在し本市歴史的風致維持向上計画における重点区域「塩山・松里地区」にも含まれていることから、歴史的な建造物や文化財を活かした歩いて回ることでできるまちづくりに資するコミュニティ道路としての整備を進めるため、当該路線 (約 490m) を廃止する。

(都) 上於曾向岳寺線は市街地北部を横断する幹線道路の一部で、終点区間に一部未整備区間があるが約 8 割が整備済みである。当該路線と交差する (都) 塩山駅千野線の変更 (北側区間の廃止) に伴い、当該路線の起点を変更する。また、交差点北側の隅切りが不要となったため、当該路線の北部隅切りを廃止とする。

(都) 上塩後下赤尾線 (現 (都) 下塩後牛奥線) は、昭和 43 年 12 月に都市計画決定され、市街地の南側を東西に横断する幹線道路であり、県道 34 号 (白井甲州線) から終点までが未整備である。

未整備区間のうち、県道 34 号 (白井甲州線) から国道 411 号までの区間周辺は、甲府盆地 7 都市計画区域マスタープランにおける地域拠点や本市都市マスタープランにおける都市拠点となっており、まちづくりを推進するための重要な道路ネットワークの一部となっている。国道 411 号及び (都) 塩の山西広門田線 (塩山バイパス) の供用開始により南北軸の利便性は向上したが、それらをつなぐ東西軸となる幹線道路が脆弱で、また災害ハザードエリアに指定されている奥野田地区において水害発生時の避難経路としても重要な路線である。また、当該区間は本市歴史的風致維持向上計画における重点区域「塩山・松里地区」と近接しており、歴史資源を活かしたウォークアブルなまちづくりを推進するためにも道路の機能強化が必要とされている。そのため、幅員を当初計画の 12m から 16m へと変更する。

(都) 下塩後牛奥線と(都) 千野西広門田線は、当初の都市計画決定では直角に近い交差角で計画されていた。昭和 62 年 11 月に(都) 千野西広門田線が計画見直しの上で整備された際に道路線形が変更となったことから交差角は 67° となったが、(都) 下塩後牛奥線の道路線形は見直されないままであった。交差角について、現行の道路構造令の規定では特にやむを得ない場合は 60° 以上とされているが、本市において重要な道路ネットワークの一部を形成する本路線においては、甲州市都市計画マスタープランにおける道路・交通体系の基本的な考え方「いつでも安全に安心して移動できるまち」の実現を目指すため、道路構造令で推奨されている 75° 以上を確保し、それに伴う線形の調整も含め、より高い安全性を確保する必要がある。以上のことから、存続区間の幅員及び線形を変更する。

未整備区間の一部である国道 411 号から東側周辺は農地が多く、新たな都市的土地利用があまり進んでいない状況や本市の将来推計人口の減少に伴い、計画当初に予定していた交通需要は大きく減少していると推測される。一方で、重川の西側を(都) 千野西広門田線(国道 411 号)が、東側を県道 38 号(塩山勝沼線)が既に整備されており、既存市街地の回遊性や円滑な通行は十分確保されている。

また、この 2 路線を東西に繋ぐ重川を渡河する橋梁は、約 500m 間隔で既に 3 橋架かっており、特に近傍の雨敬橋(県道 38 号塩山勝沼線)は、県道 38 号の拡幅改良に伴い改良整備済みであることから、新たな渡河橋梁を含む整備の必要性は大きく低下している。そのため、国道 411 号から終点までの未整備区間(約 440m)を廃止とする。

併せて、起点から(都) 塩の山西広門田線までの区間(約 120m)については、近傍地に道路構造や幅員等の道路規格が都市計画道路規格と整合する市道上塩後 22 号線(添付資料に位置を表示)が整備されたことを受け、道路機能を置き換えることとする。このことにより、起点及び終点が変更となることから、併せて名称を変更する。