

【別冊 1】  
リニア駅前エリア等の  
まちづくり

2025年度末時点の検討状況

2026.3  
甲府市

# 1章 はじめに

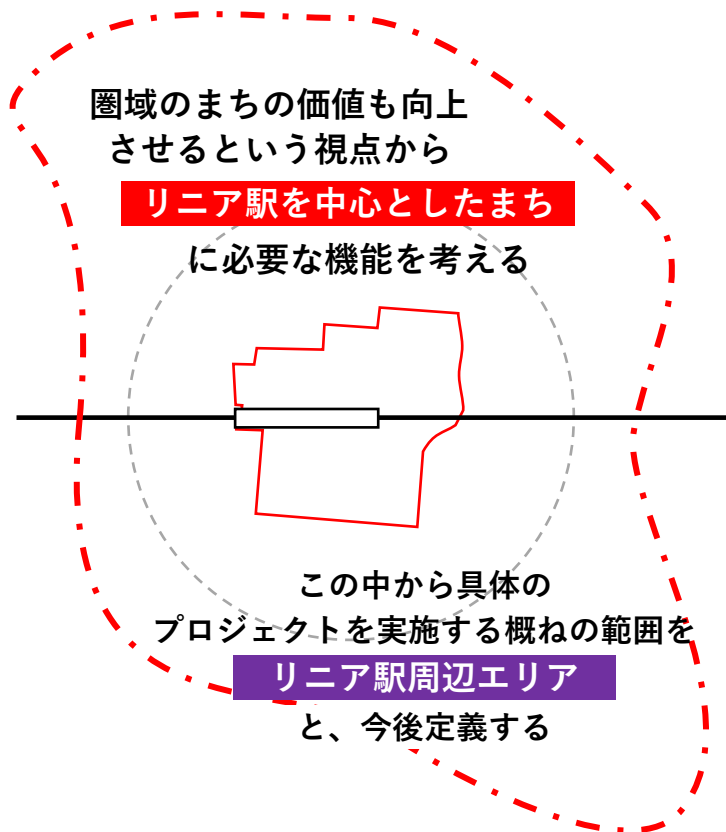
---

まちに求められる基本性能

## (1) 本資料の対象範囲

- この別冊は、「二つの拠点の活かしたリニア新時代の甲府まちづくり戦略（以降、本戦略と称する）」において、“こうふく”を基軸としたまちづくりを進めることや、二つの拠点を“こうふく”創造の拠点とするを受け、リニア駅前エリアやその周辺でのそれを実現するための具体的なまちづくりのや方針及びその検討状況を整理するものである。
- 本資料では、「リニア駅前エリア」「リニア駅を中心としたまち」「リニア駅周辺エリア」という範囲が登場するが、その定義は以下のとおりである。

### リニア駅を中心としたまち／リニア駅周辺エリア

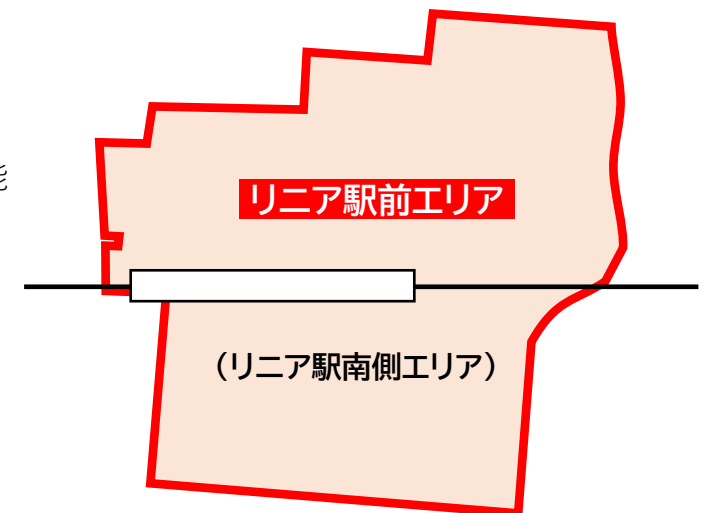


<導入機能の検討にあたって>  
リニア駅を中心としたまちに必要な機能のうち、

- ・優先的に配置すべきもの
- ・物理的に配置可能なもの

などの視点から駅前エリア（特に駅南側）に導入する機能を検討する。

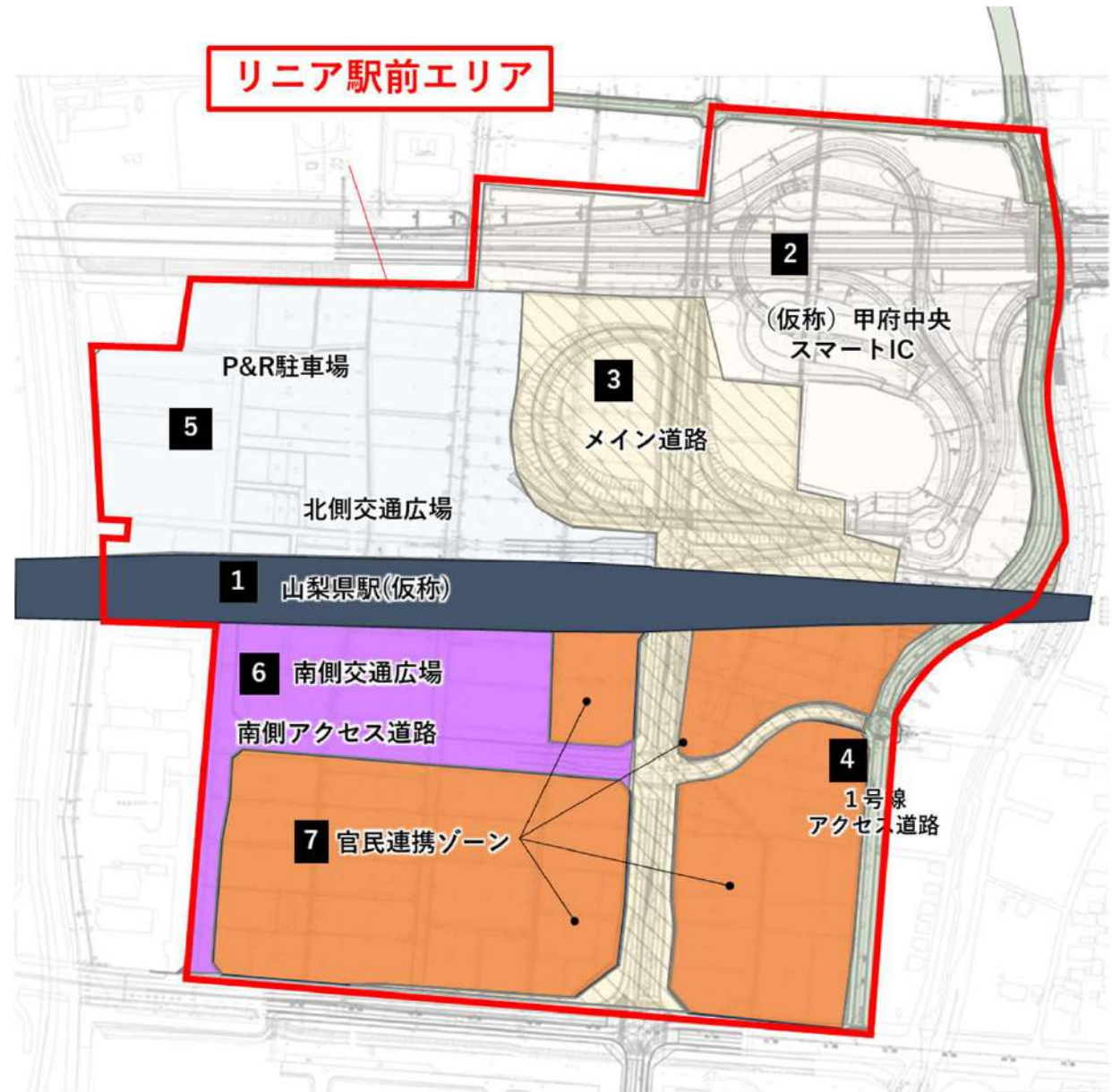
### リニア駅前エリア



# 1 (1) リニア駅前エリアの対象範囲

- ・ 駅前エリアは、中央自動車道と新山梨環状道路にて挟まれた図の範囲であり、7つの事業に区分される。
- ・ しかし、まちづくりは駅前エリア一体で考えるべく、本市はまちづくりの方針を示し、各事業者がその方針に従って実現が図られるよう調整を図る役割を担っている。

NO	事業名	事業主体
1	山梨県駅(仮称)	J R東海
2	(仮称)甲府中央スマートIC	山梨県／NEXCO中日本
3	メイン道路	山梨県
4	1号線アクセス道路	山梨県
5	北側交通広場及びP&R駐車場	山梨県
6	南側交通広場及び南側アクセス道路	甲府市 ※民間活力導入検討
7	官民連携ゾーン	山梨県・甲府市・民間事業者等で検討



- リニア新時代の社会変容を踏まえ、交通、観光、ライフスタイルの3点から現時点で予測しうる未来社会を整理した。

## 交通



### <リニア利用者について>

- ビジネスと鉄道との親和性から**リニア利用者の中心はビジネス利用**と想定されるが、特に名古屋・大阪方面からの新たな観光需要も期待される。また、今後増加すると考えられる**外国人観光客もリニアを利用する可能性が高い**と考えられる。
- 東京方面は**、既に甲府への利便性の高い多様な交通手段が構築されているため、今後も甲府への交通手段が維持された場合、**リニアへの利用転換はビジネス利用を中心に進む**と想定される。
- 名古屋・大阪方面は**大幅な時間短縮が見込めるため、**観光、ビジネス双方で交通手段のリニアへの移行及び来県者の増加が特に期待**される。

### <二次交通について>

- 自動運転の普及とともに、**相乗りや予約を前提とした交通サービスが増加**し、またMaaSの実装により、乗換はよりシームレスになる。
- 既存の手段としてタクシーやレンタカー需要に加え、新たなシェア交通の導入により、**双方に対応したり、柔軟に移行できる交通空間の在り方が重要**と考えられる。
- リニア駅から本市内や圏域各地へ移動するための公共交通の在り方について調査研究が必要**となるが、県内のビジネス先や観光地が点在しており、今後は観光行動もさらに多様化することにより、**個々のニーズにきめ細やかに対応できる交通サービスの重要性が高まる**と想定される。
- 近隣移動に利用する超小型のモビリティが普及**し、その走行空間の在り方（一般車両とのすみ分け等）について調査研究が必要である。

### <スマートICについて>

- 現在社会実験が進む「高速道路の一時退出」の規制緩和が進めば、**当地区はスマートIC直結という強みをさらに活かしたサービス提供の可能性が高まる**。  
(例：中央道利用者向けの一時休憩場所、県内観光ビジネスの拠点など)

## (2) リニア新時代の未来社会予測を受けたまちづくりの可能性

- リニア新時代の社会変容を踏まえ、交通、観光、ライフスタイルの3点から現時点で予測しうる未来社会を整理した。

### 〔非日常〕 観光



- 全国トレンドとして、**日本人観光客は減少、外国人観光客は増加**する。特にインバウンド需要の取り込みに向け、**各コンテンツの高付加価値化が必要**と考えられる。その中で**リニア駅前エリアとして貢献できることの検討が必要**となる。
- リニア経由で増加すると思われる外国人観光客や、旅行の多様化に対応するサービス提供が必要と考えられる。
- 移動手段が高速化することで、日帰り観光や別場所での宿泊など、宿泊面では競争が激化すると想定される。**宿泊は経済効果が高いため、来街者に対して宿泊したいと思わせる動機づけが重要**となる。
- 日本人観光客自体は人口減少により減少するため、観光という「交流人口」ではなく「関係人口」を増やして年に何度も訪問してもらう取り組みが必要と考えられる。

### 〔日常〕 ライフスタイル



#### <暮らし方について>

- 時間や場所に縛られない暮らし**の実現性が高まり、自分や家族のライフスタイル・ライフステージに合わせて居住地を選択（1箇所or複数）する人たちが増える。
- 本市や圏域として「**居住地としての総合力（都市のアメニティ）**」を高めるための**リニア駅前の在り方**の検討が必要となる。
- リアルとバーチャル（オンライン）が共存する社会において、バーチャルが生活の基本となるも、「**リアルで会いたい時に会いに行ける**」**交通インフラ（リニア）を有していることは、全国（世界）の都市間競争に打ち勝つための大きな強み**である。

#### <働き方について>

- いつでもどこでも働けるという社会であっても、技術の「研究開発」や「実証実験」などの分野は、実際に集まってリアルで対処することが求められると考えられる。
- 交通結節点ならではの「人がリアルに会える場所」としての価値をさらに高めるためのリニア駅前の在り方**を考える必要がある。

## (3) リニア駅の乗降客数（R1年、R4年に山梨県が算出）

- 現在、予測されている駅の乗降客数を国内空港の年間利用者と単純比較すると、国内10位以内に入る規模となる。

### < 設定条件 >

- 山梨県駅に上り・下りそれぞれ1時間に1本が停車
- 1本16両編成で定員約1,000人

※乗降客数を想定する上で県が想定したものであり、決定ではない



属性	通勤・通学（生活）	ビジネス（産業）	観光	その他
<b>現在の利用形態を 基にしたリニアへの 転換需要等</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>主に甲府駅等を拠点とした、首都圏方面への移動</li> </ul>	<b>四段階推計法（統合モデル）に基づく需要推計</b> （＝ベースは現在の需要） <small>※山梨県駅に上り・下りそれぞれ1時間に1本が停車 1本16両編成で定員約1000人と想定</small> <ul style="list-style-type: none"> <li>在来線からリニアへの転換需要</li> <li>リニア開業による新規需要（県在住者を対象）※</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都内出張のリニアへの転換需要等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に1都3県からの観光客の転換需要</li> </ul>	周辺の高速バスからの転換需要、路線バス利用予測など

※H27国勢調査を基に、リニアで90分以内で行けることになる就業地への通勤・通学者数

### ※MEMO

7時～22時まで  
1時間に1本上下停車  
→1本あたり420人乗降  
(1本約210人乗車)

乗降客数 約13,500人/日  
➡ 約492万人/年

空港との  
比較

鹿児島空港 554万人/年（第9位）

神戸空港 361万人/年（第10位）

（令和6年度実績）

その他交通からの転換需要含めて 約15,700人/日 比較) 甲府駅 約2.8万人/日

## (4) まちづくり基本計画検討委員会での議論

- 有識者会議となる「(仮称)リニア山梨県駅前エリアのまちづくり基本計画検討委員会」は、令和5年度からこれまで5回開催しており、次頁以降のような意見を頂いた。

令和7年11月1日現在(任期 ~令和11年3月31日)

	日時	主な議題
第1回	令和6年 1月15日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニアが開通する時代を見据えた人々の行動パターンについて</li> </ul>
第2回	令和6年 3月27日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちの機能の想定について</li> <li>南側交通広場のあり方について</li> </ul>
第3回	令和6年 10月4日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちの機能の検討について</li> <li>南北交通広場の検討について</li> </ul>
第4回	令和7年 2月28日(金)	<ul style="list-style-type: none"> <li>リニア山梨県駅前エリアの基盤整備方針(案)について</li> </ul>
第5回	令和7年 10月10日(金) ※1	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちの機能と土地利用のイメージについて</li> </ul>
第6回	令和8年 3月24日(火) ※2	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり戦略</li> <li>これまでの検討内容の確認</li> </ul>

※第5回、第6回はその後の市からの発表内容が含まれるため、非公開で開催した

No	役職	区分	氏名	所属団体等	所属団体等における役職
1	委員長	学識経験者 〔都市計画 交通工学〕	佐々木 邦明 ささき くにあき	早稲田大学 理工学術院	大学教授
2	委員	学識経験者 〔地域防災 観光防災〕	秦 康範 はだ やすのり	日本大学	大学教授
3	委員	学識経験者 〔都市計画 都市デザイン〕	野原 卓 のほら たく	横浜国立大学 大学院	大学院教授
4	委員	有識者 産業関係団体	山本 盛次 やまもと せいじ	(公財) やまなし産業 支援機構	理事長
5	委員	有識者 産業関係団体	花田 智 はなだ さとし	甲府商工会議所	常務理事
6	委員	有識者 観光関係団体	村松 久 むらまつ ひさし	(公社) やまなし観光 推進機構	専務理事
7	委員	有識者 交通関係団体	篠原 勇 しのはら いさむ	(一社) 山梨県バス 協会	専務理事
8	委員	有識者 交通関係団体	菊島 貴 きくしま たかし	(一社) 山梨県タクシー 協会	常務理事
9	委員	関係機関 兼 事業者	矢野 昌 やの まさし	山梨県	リニア推進監
1	オブザーバー	事業者	米本 太郎 よねもと たろう	東海旅客鉄道(株)	担当課長

## (4) まちづくり基本計画検討委員会での議論

- 第1回、第2回では、「誰を呼び込み、何を駅前で生み出すか」が中心論点として、駅前を「交通施設」ではなく「人を呼び込み・滞在させ・地域価値につなぐ場」として捉える視点が共有された。

### 【第1回】令和6年1月15日開催

- リニア開通がもたらす人々の行動パターンの変化をどう捉え、まちづくりに活かすかという、広域的かつ根源的なテーマを中心に議論が交わされた。
- 広域的な視点でのまちづくり**
  - 山梨県全体の魅力を高め、リニアをきっかけに「山梨に拠点を置いて東京へ通勤する」といった新たなライフスタイルを増やす必要がある。
  - 観光の視点では、現状利用が少ない富士五湖・八ヶ岳方面への誘客を強化し、県内全域への波及効果を狙うべき。
- 二次交通の重要性**
  - リニアで駅にきた後の県内移動手段（二次交通）が貧弱では、リニアのポテンシャルを活かしきれない。特にインバウンド客を意識したバス路線の整備などが不可欠。
- 目標設定とターゲット**
  - 県の乗降客数推計だけに頼らず、「どのような人を」「どのくらい呼び込みたいか」という質・量両面での目標を独自に設定し、そこから逆算して必要な施策を考えるべき。
- 防災拠点としての役割**
  - リニアは災害に強い構造が期待されるため、首都圏被災時のバックアップ拠点としての役割も視野に入れるべき。また、駅周辺は水害や液状化のリスクがあるため、防災対策も重要な論点となる。

### 【第2回】令和6年3月27日開催

- 駅周辺の具体的な機能や、南北に分かれる空間をどう連携させるかについて、議論を深めた。
- 南北連携の重要性**
  - 駅の南北を単に機能分担させるのではなく、双方の価値を高めあう「連携」が重要。南北が一体となって魅力的な空間を形成する必要がある。
- 「社会実装の場」としての役割**
  - 駅前を、新たな産業やライフスタイルが生まれる「社会実装の場」と位置づけるべき。実際にもものづくり等を行う場所は駅外にあっても、その頭脳（ブレイン）が集まる拠点を駅前に作るイメージが重要。
- 利用者目線での交通広場**
  - バスやタクシー乗り場は、初めて来た人にも分かりやすいよう、乗車・降車の役割を明確に分けるなど、利用者目線での設計が求められる。
  - 観光需要を意識した交通広場設計が重要
- 滞在を促す仕掛け**
  - リニアが1時間に1本程度しか来ないことを逆手に取り、待ち時間に滞在・消費したくなるような魅力的なサービスや空間を提供することが重要。
  - どのような人を集め、どのような活動を生むかを起点に土地利用を考える必要がある。
  - 日本全体の人口動向やインバウンド需要も踏まえた検討が必要である。

## (4) まちづくり基本計画検討委員会での議論

- 第3回では、将来の不確実性を前提に、利用者像のあり方や柔軟な整備手法、地域資源との連携へと議論が展開された。
- 第4回では、基盤整備方針（案）の内容を受け、特に、駅とスマートICの一体活用、歩行動線、景観デザインが今後の設計条件として共有された。

### 【第3回】令和6年10月4日開催

- 将来の不確実性を見据えた新しい計画論や、防災・環境、具体的な機能についてのアイデアについて議論を行った。
- **新しい計画手法の導入**
  - フェーズフリー: 平常時と災害時の垣根をなくし、日常の質を高めながら防災機能も両立させる考え方を導入すべき。
  - ハーフビルド: 将来の変化に柔軟に対応できるよう、全てを完全に作り込まず、余地を残す開発手法が有効。
  - バックキャストイング: 目指す将来像から逆算して、今やるべき施策を考えるアプローチが望ましい。
- **具体的な機能・コンセプトの提案**
  - 駅前に「道の駅」を整備し、地域の地場産業や先進農業等を紹介・発信する拠点とすべき（北陸新幹線越前たけふ駅の事例を参考に）。
  - 米倉山や医療機関、農業地域など周辺の資源と連動した先進的な地域づくりを検討すべき
  - 交流を促すため、あえて車速を落とし、ゆっくり歩ける「顔の見える」駅前空間をデザインすべき。
  - 観光は駅周辺だけでは成立しない 自然資源は移動できないため、二次交通と広域連携が重要
- **防災対策の具体化**
  - 水害リスクが高い地域であることを踏まえ、一律のかさ上げだけでなく、コストとのバランスを考えたレジリエンス（強靱性）の高い設計（被災しても復旧しやすい等）が必要。

### 【第4回】令和7年2月28日開催

- 市が提示した「基盤整備方針（案）」に対し、各委員から計画の具体化に向けた多角的な意見が出された。
- **計画コンセプトと進め方**
  - まちづくりのコンセプトをより明確にし、「どのような人が、どのように訪れるのか」という利用者の解像度を高めるべき。
  - 平時のリニア利用者だけでなく、スマートICからの来訪者など「非リニア利用者」をどう取り込むかという視点が重要。
  - 計画の推進にあたり、県やJR東海の検討状況も委員会で共有し、一体的に進めるための座組も検討すべき。
- **空間デザインと機能連携**
  - 景観: リニア駅舎が景観の最大の構成要素となるため、そのデザイン調整が極めて重要。また、甲府盆地を一望できる立地特性を活かした景観マネジメントが求められる。
  - 南北連携: 駅による分断を克服するため、2階レベルの歩行者デッキや自由通路による南北の連続性確保が不可欠。
  - 機能: スマートIC併設の強みを活かし、高速道路利用者が立ち寄れる「SA（サービスエリア）や道の駅」のようなサービス機能の導入を検討すべき。
- **防災と計画基準の見直し**
  - 防災対策の基準となっている「想定最大規模（1000年に一度）」の浸水想定は、まちづくりの目標としては過大である可能性があり、より現実的な「計画規模」での設定も検討してよいのではないか。

## (4) まちづくり基本計画検討委員会での議論

- 第5回では、土地利用の議論を進める前提として、より広域的・戦略的なビジョン設定の必要性が議論された。
- 第6回では、リニア駅前エリアのまちづくりにおいて、より戦略的かつ多角的な視点からの議論が展開された。

### 【第5回】令和7年10月10日開催

- 第5回では、これまでの議論からさらに一步踏み込み、計画のスケール感やまちづくりの根源的なあり方について、より大局的で戦略的な提言がなされた。
- **計画のスケールと視座**
  - ビジョン主導への転換: 個別機能の議論から入るのではなく、まず県市が一体となった大きなビジョンを描き、そこから計画を具体化するべき。
  - 新山梨環状道路沿線など広い地域を視野にいたれた地域づくりが求められる。
  - コンセプトを定めつつ、民間の創意を活かす柔軟な開発（完成形を決めすぎない段階的開発）が望ましい。
- **空間デザインとまちのあり方**
  - 人々が自然に出会い、交流が生まれるよう、あえて近接性や密度を高める「密度の設計」が重要。無秩序な広がりではなく、意図された密度が「まち」の活気を生み、触媒的な働きが発揮できる。
- **目指すべき戦略的機能**
  - 米倉山の水素エネルギーなど、山梨の強みを活かした産業拠点の検討が必要である。
  - 単なる企業誘致（企業城下町）に留まらず、知的人材・優秀な人材が集まりたくなる魅力的な「まち」そのものを創り出すことが重要。
  - 「富士山が見える会議場」など、世界に通用するMICE（コンベンション）施設は、高所得者層を呼び込むための強力な武器となる。

### 【第6回】令和8年3月24日開催

- 第6回では、リニア駅前エリアのまちづくりにおいて、より戦略的かつ多角的な視点からの議論が展開された。
- **まちづくりのビジョンと戦略**
  - 地域固有の強みを活かしたコンセプト・ビジョンを先行させるべき。
  - トップダウンアプローチと、地域力を高めるボトムアップアプローチの双方向推進を要望。
  - リニア駅が単なる「乗り換え拠点」でなく、まち全体にポテンシャルを波及させる方策が重要。
  - 甲府圏域の具体的な資源を明確にし、相乗効果を生む工夫が必要。
- **具体的なプロジェクトと重点事項**
  - エネルギー供給の多様なアイデアや、地域の自然・水資源を活かした「非日常の世界」「大いなる癒し」の提供を提案。
  - 水害リスクを考慮した「水を活用できるまちづくり（フェーズフリー、レジリエンス）」や、緑化の重要性も強調。
- **今後の進め方**
  - 開業時に全てが完成していなくても段階的に進める。
  - 公的機関や企業の誘致には早期の情報提供が重要。
  - 都市計画マスタープランとの連携を密にし、議論と調整を進める必要性。

## (4) まちづくり基本計画検討委員会での議論

- この6回の主要論点は、以下の5点に整理できると考えられる。
- 基本計画検討委員会の任期を新たに3年延長し、コンセプトブックや基本計画策定などの議論を行う。

### 第1回～第6回の主要論点

- 1 交通結節点から「滞在・交流拠点」へ**  
駅前を単なる乗換場所ではなく、人が集まり、価値が生まれる場として位置付ける。
- 2 甲府中心市街地・周辺地域との広域連携**  
甲府駅、富士五湖、周辺市町、スマートICとの接続が駅前の価値を左右する。
- 3 観光・産業・生活の複合機能**  
単一用途ではなく、複数の機能が重なり合うことで山梨らしい魅力を高める。
- 4 不確実性を前提にした柔軟な実装**  
将来を固定せず、段階的整備・ハーフビルド・民間活力の活用を重視する。
- 5 景観・歩行者空間・デザインの統合**  
南北一体の動線と、山梨の玄関口にふさわしい景観形成を計画条件として組み込む。

# 1 (5) まちづくりの基本理念とその考え方

- 本戦略において、リニア駅前及び駅を中心としたまちのまちづくりの基本理念を以下のように定めている。
- それを支える3つの柱として、**ゲートウェイ**（甲府・山梨の玄関口）、**イノベーション**（知的創造の場）、**シンボル**（新たな暮らしの象徴）というキーワードを整理した。

## 基本理念

# 富士山のように、“こうふく”を築く

新たな甲府・山梨の玄関口として、イノベーションを通じて人と地域の“こうふく”を広げ、圏域全体の価値を高める、リニア新時代を象徴するまち

## 基本理念を支える3つの柱

### 玄関口（ゲートウェイ）

#### 交通結節点の価値を高め 目的地にもなる玄関口

- リニア駅とスマートICが整備され、新山梨環状道路と接続する立地特性であり、国際空港との時間距離も縮まることで、県内外・国内外の「ヒト・カネ・モノ・情報」が集まりやすい場所
- オンライン（バーチャル）時代でも、リアルに人々が交流でき得る場所

当エリアへのアクセス性を高めるとともに、県内の人々が訪れ、県外の人々が立ち寄りたと思わせるような目的地としての魅力づくりを行う

### 触媒（イノベーション）

#### 新しい価値を生み、 圏域に広げるまち

- 県外から得られたヒト・モノ・カネ・情報と、県内の人や地域資源を掛け合わせられる可能性のある場所
- ゼロベースで開発でき、新たな考えや新技術などを取り入れやすい場所

甲府や山梨をアップデートさせるような産業や生活分野等での知的創造（イノベーション）を促し、それらを圏域に展開させる

### 象徴（シンボル）

#### 新たな甲府・山梨の “こうふくな”暮らしの実装

- 働き方や暮らし方が多様化し、ビジネスと生活、観光と生活などの境目が曖昧となる人々の新たな行動パターンが先行的に展開される場所
- 甲府の地域特性を活かし、幸福度を高めることに取り組みやすい場所

新たな甲府・山梨の暮らしを象徴するような都市的土地利用を実現する

## (6) 基本理念を支える価値観

- 本戦略にて不変の価値観として定義した“こうふく”を4つの資本（人的資本、経済資本、社会関係資本、自然資本）に分解し、今後、公民連携で駅前エリアなどで実装すべき“こうふく”の具体化を図る中で、まずは、時代やターゲットが変わっても「普遍的」と考えられる社会関係資本、自然資本に関連する“こうふく”の創出に取り組む。
- そのため、リニア駅前エリアをカーボンニュートラルの実装地区である「Linear Green Innovation Area」を目指す。

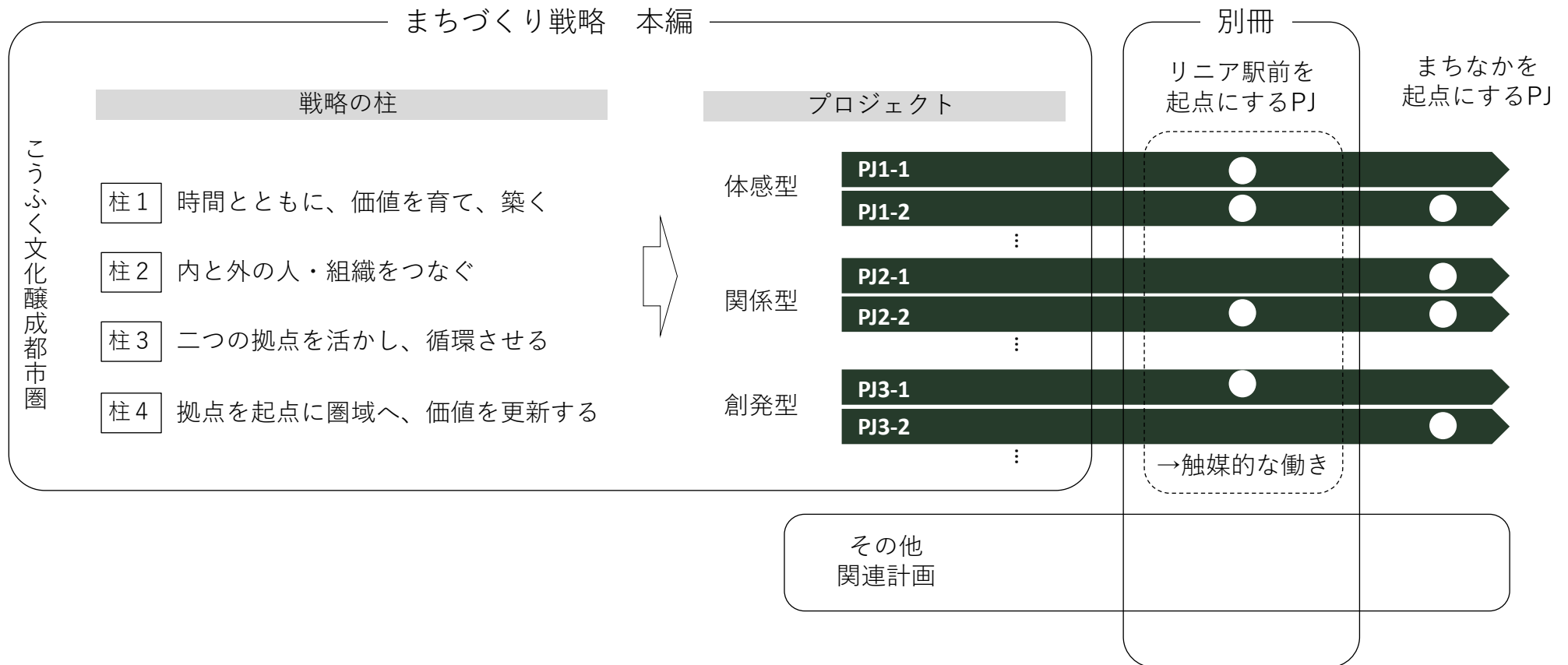


リニア駅前エリアを  
カーボンニュートラルの実装地区へ

**Linear Green Innovation Area**  
(リニア・グリーン・イノベーション・エリア)

## (7) こうふくの創造プロセスと駅前エリアの関係性

- 本戦略においては、“こうふく”を創造するために、戦略の柱とそれを基にした体感・関係・創発という3つのプロジェクトの形を示し、それが価値の好循環を創出し、こうふくが定着するとしている。
- 今後、これらのプロジェクトの中から、リニア駅前を起点に考えるプロジェクトの検討を進め、本資料に検討内容を更新する。
- なお、このプロジェクトをリニア駅前で実装したものが、「触媒的な働き」となる（詳細は3章にて説明）



# 1 (8) 基本計画の策定に向けた視座

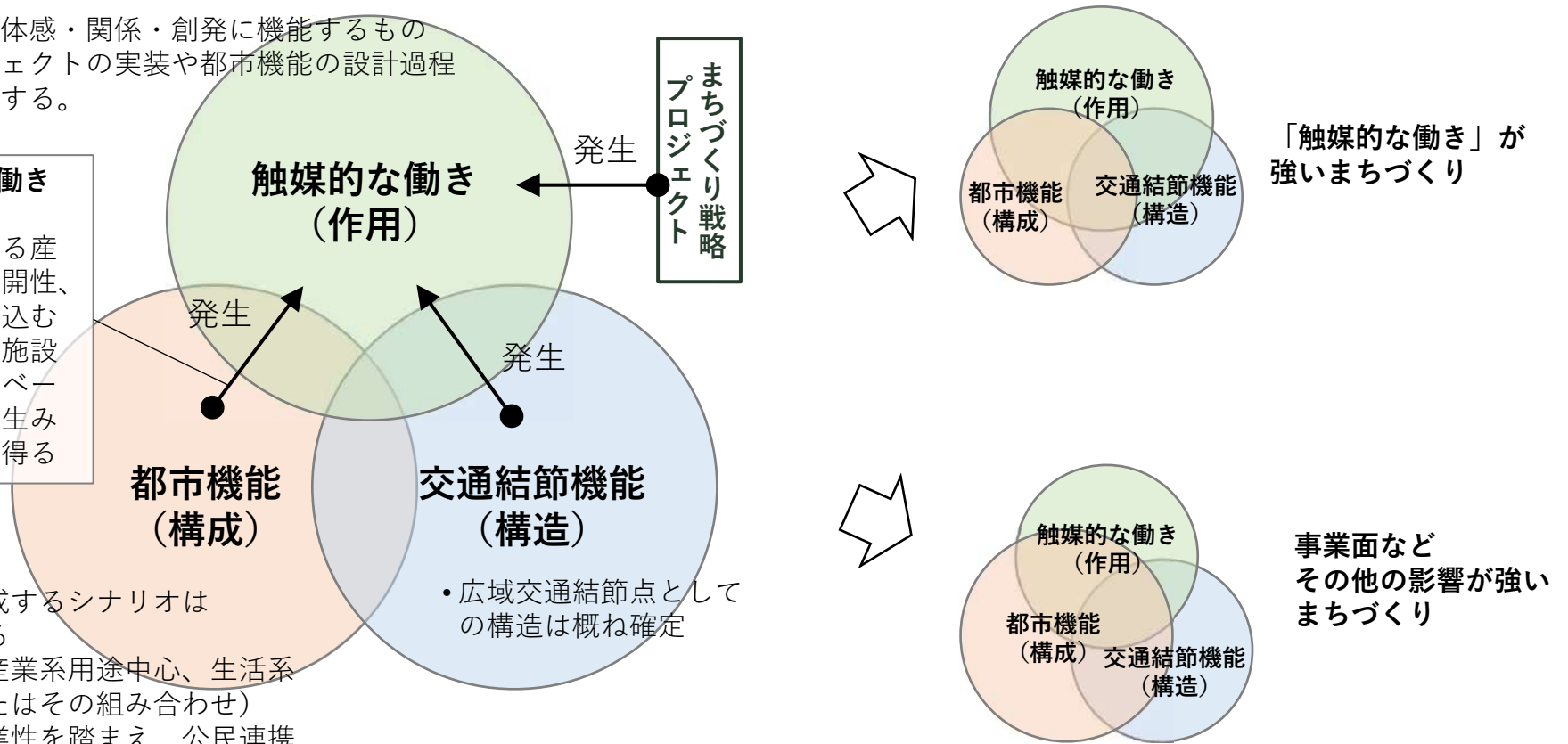
- リニア駅前エリアの基本計画（特に土地建物利用計画）は、交通結節機能の整備や、都市機能の検討（その機能や用途配置など）にとどまらず、こうふくを創造（体感・関係・創発）する「触媒的な働き」の3つ視座を統合させる。
- 交通結節機能の仕様は概ね決定しているので、今後は、まちづくり戦略における“こうふく”の創造に寄与する「触媒的な働き」と、事業性やその他計画から整理する「都市機能」とのバランスを考える。

- こうふくの体感・関係・創発に機能するもの
- 戦略プロジェクトの実装や都市機能の設計過程等から発生する。

## ●都市機能→触媒的な働きへの移行例

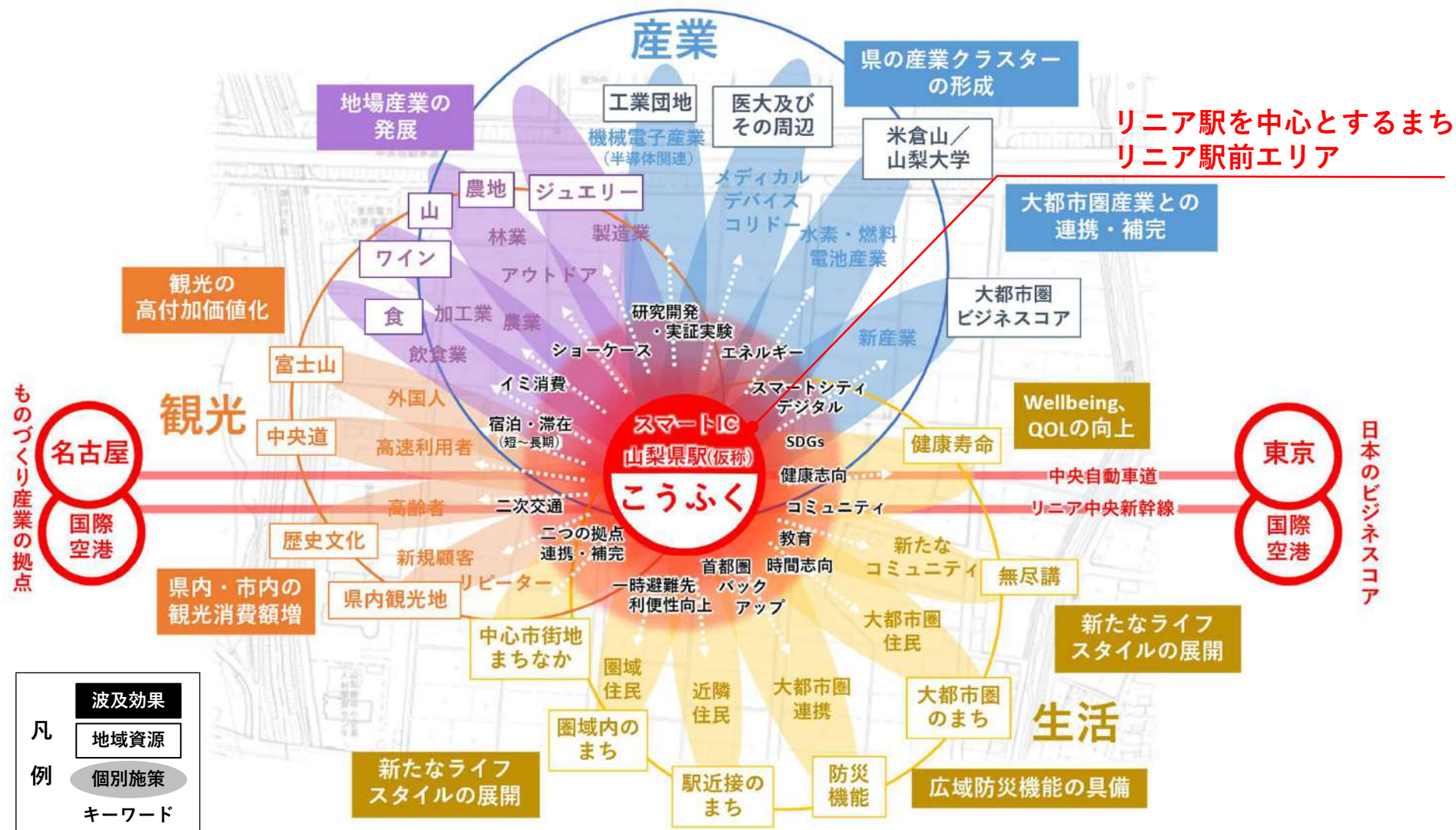
- 交通結節点に立地する産業機能に、交流や公開性、共創の仕組みを組み込むことで、単なる業務施設ではなく、産業イノベーションや人材循環を生み出す空間へと転化し得る

- 都市機能を構成するシナリオは複数考えられる（広場中心、産業系用途中心、生活系用途中心、またはその組み合わせ）
- 土地条件や事業性を踏まえ、公民連携で機能の具体化を進める。



# 1 (9) 触媒としての“こうふく”の実装

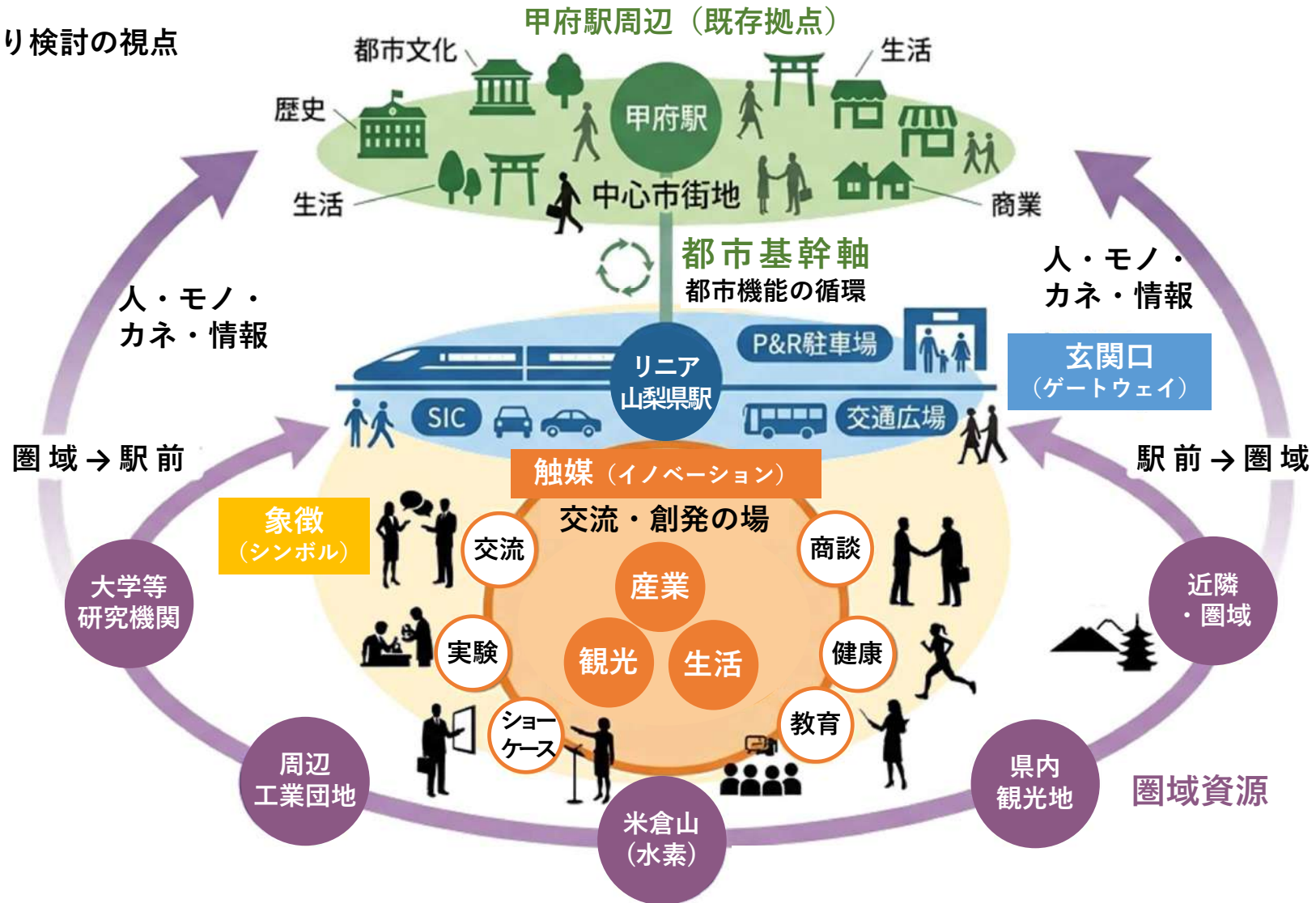
- 駅前エリア等の実際の都市空間においては、こうふくを実感したり、人・組織などがつながる（関係を築く）ことを促すような機能が重要であり、このような機能を「**触媒的な働き**」と位置付け、特に駅前エリアにおいて誘導を目指す。



# 1 (10) まとめ：まちづくりの検討の視点

- リニア駅を中心としたまちでは、交通の玄関口（ゲートウェイ）として人を迎え、圏域資源と結びつく交流・創発の場となることで、新たな価値を生み出し圏域へ波及させる触媒（イノベーション）の役割を担う。
- それら行動や南北一体的な空間が、新たな甲府・山梨の象徴（シンボル）となる。

## ■まちづくり検討の視点



- 現在、まちづくりミーティング#02を開催しているため、そこで得られた意見も都度反映させていく。

### ■まちづくりミーティング#01前後でいただいた意見

#### ○都市開発・インフラ整備について

- 山梨は娯楽・飲食・宿泊等がバラバラに点在しているため、リニア駅前ではそれらが集約されたスペースとなるようにデザインしてほしい。
- リニア駅の乗降者をいかに増加させるかが重要。人を呼べる施設の誘致をお願いしたい。
- 交通結節地点としての面的整備はどのように考えているのか。
- 雨天でも移動しやすいように整備を行ってほしい。

#### ○緑化・環境について

- 豊富な自然が存在する山梨でなぜリニア駅前を緑化するのか。
- リニア駅前の土地は緑化に適しているのか。また具体的にどんな樹木を植えるのか考えはあるのか。
- ビル等の施設は集約し、緑化を最大限行ってほしい。北側のパーキングエリアも県と調整工夫して緑のゾーンとしてほしい。
- 脱炭素やクリーンエネルギーの活用を踏まえた「カーボンニュートラルなまちづくり」の方向性は？

#### ○経済・地域活性化について

- リニア駅前のまちづくりが進めば、甲府駅周辺が衰退してしまうのではないのか。
- 外から来る人々だけでなく、地元住民をはじめとする日常使いの人々の利便性も重視してほしい。

#### ○住民参加・市民意識について

- ぜひ、#02以降も聞きたい。今後は参加者同士が意見交換できる機会が増えると良い。
- 次世代を担う若者が積極的に関わる仕組みづくりが必要。

#### ○交通ネットワークについて

- リニア駅と甲府駅の接続はどのような手段になるのか。
- リニア駅と在来線を結ぶことはできないか。
- 県の「富士トラム構想」をどのように捉えているか。

#### ○安全性・災害対策について

- 駅前エリアの犯罪対策を考慮したデザインや仕組みは何かあるか。
- 浸水リスクのある土地のため、水害対策はどのように考えているか。
- 調整池を地中化し、土地を有効活用できないか。

#### ○その他質問・意見

- 山梨にしかない資源を最大限に活かすことが未来の価値となる。ただの通過点とならないような魅力あるまちづくりを進めてほしい。
- 深澤さんの提案と市長のシナリオを今後どうすり合わせていくのか。
- リニア駅近傍にスタジアムがあればまちの魅力になる。
- 子どもにとって魅力なものを集めた「子ども中心」のまちづくりはどうか。
- 今回の発表を含め、情報発信により力を入れてほしい。

### ■大津町からの住民要望（H18年度実施／まちづくりに関するもの）

- 国、県の出先機関、緑化施設、会議施設等の公共施設を作してほしい
- 駅が他の交通機関とのハブ的な存在になるように計画してほしい
- 子供やお年寄りが買い物できる商業施設を作してほしい
- 子供たちが土や自然の中で遊べるよう自然と都市開発の調和を計ってほしい
- 豊かな自然に囲まれた安全、安心、治安、衛生などエコシティになることを望む
- 東京のようなコンクリート人生にならないように、また家族単位で定住できるような町にしてはどうか

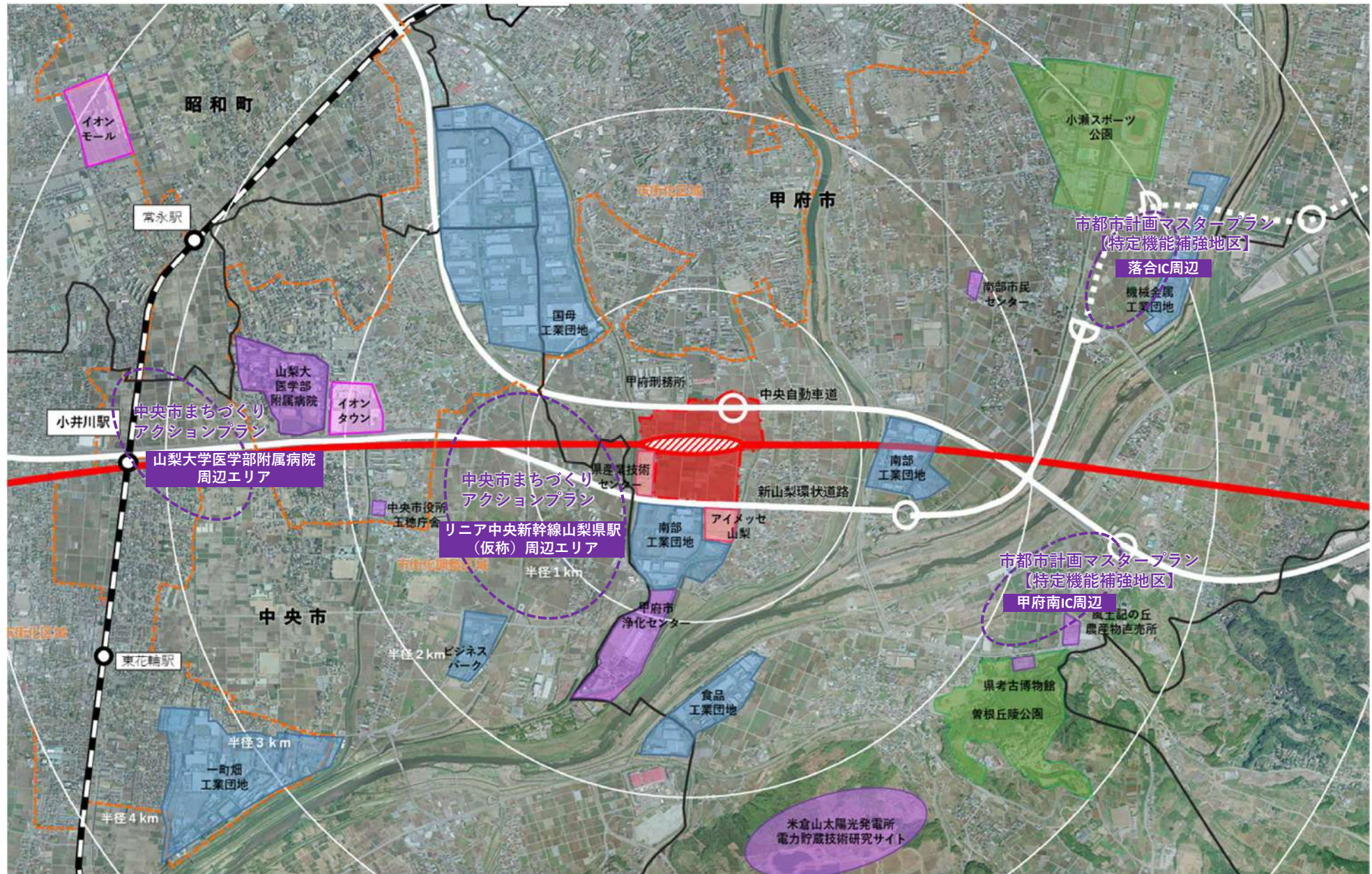
## 2章 リニア駅を中心としたまちづくり

---

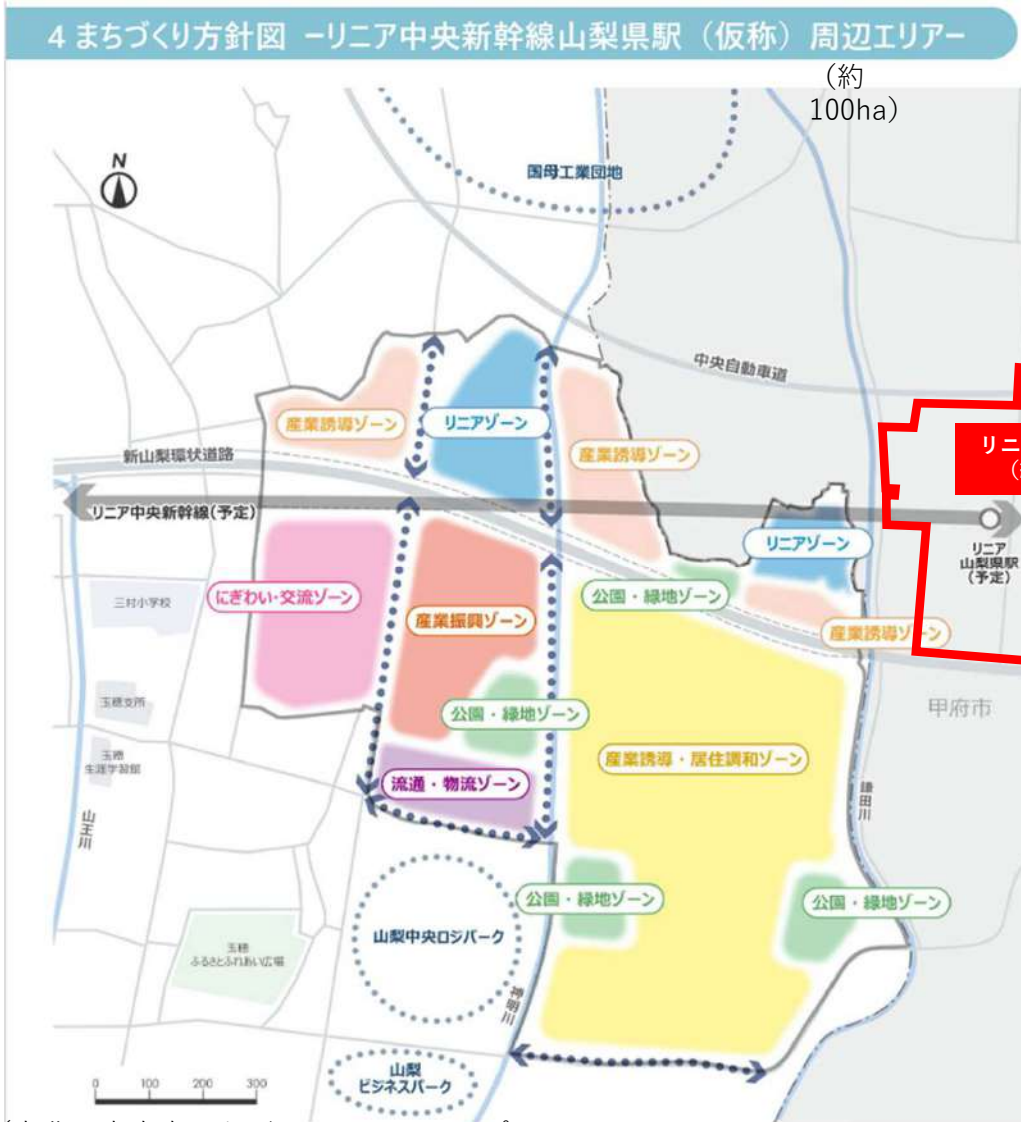
利用者想定から考える機能検討

## (1) リニア駅周辺の概況

- リニア駅を中心としたまちの中から、様々なまちづくりの構想や計画を踏まえ、今後の周辺エリア設定の参考とする。
- 市都市マスタープランでは、落合西IC周辺等が「特定機能補強地区」として位置付けられている。



- 中央市が策定した「まちづくりアクションプラン」では、リニア駅周辺エリアのほか、小井川駅周辺にも土地利用構想を有している。



リニア駅前エリア以外においても、産業振興を目指した開発計画が検討されている。

凡例	ゾーン名	主なまちづくり方針
	にぎわい・交流	幹線道路沿いである特性や既成市街地との連担性を考慮して、日常的な利用や交流人口の拡大を促す商業・レジャー機能を誘導するゾーンなど
	産業振興	南側に位置する山梨ビジネスパークや山梨中央ロジパーク、北側に位置する国母工業団地との連担性を考慮した産業振興を促すゾーンなど
	産業誘導	企業ニーズや周辺の開発需要に応じて産業の誘導を図るゾーン
	産業誘導・居住調和	既存集落との調和を図りながら、企業ニーズにより産業の誘導を図るゾーン（都市計画法第34条条例の予定指定区域）
	流通・物流	山梨中央ロジパークと連携した流通・物流ゾーン
	リニア	リニア中央新幹線の保守基地などとして計画されているゾーン
	公園・緑地	地域住民の交流を促すとともに、公園、緑地、雨水抑制施設の整備を検討するゾーン（ただし、開発需要、事業手法に応じて整備位置を検討）
	主要道路	

(出典：中央市まちづくりアクションプラン)

## 2 (2) 都市機能検討の考え方

- リニア駅を中心としたまちにおいて、都市機能を検討するにあたっては、ハコから考えるのではなく、**具体的な利用者（まちの登場人物）の行動をイメージすることが肝要**である。
- 特にリニア駅前エリアに優先的に配置すべきものは、基盤整備方針で定めた「まちづくり基本理念」の実現に寄与する機能として整理した「**多様な人の出発地・目的地になる機能**」「**人の交流を促す機能**」と整理し、**社会関係資本の形成による“こうふく”の創造**を目指す。

### まちづくりの基本理念の考え方（基盤整備方針から抜粋）

#### まちづくりの基本理念（考え方）

新たな甲府・山梨の玄関口として、イノベーションを通じて圏域全体の価値を向上させる、リニア新時代を象徴するまち

#### ゲートウェイ 交通結節点の価値を高め、目的地にもなる玄関口

- リニアとスマートICが整備され、新山梨環状道路と接続する立地特性であり、国際空港との時間距離も縮まることで、県内外・国内外の「ヒトカネモノ情報」が集まりやすく、地域に触れる・知れる可能性のある場所
- オンライン（バーチャル）時代でも、リアルに人々が交流でき得る場所
- ▶ 当エリアへのアクセス性を高めるとともに、県内の人が訪れ、県外の人々が立ち寄りたいたいと思わせるような目的地としての魅力づくりを行う

#### イノベーション 地域資源等を活用した「触媒的な働き」の展開

- 県外から得られたヒトモノカネ情報と、県内の人や地域資源を掛け合わせられる可能性のある場所
- ゼロベースで開発でき、新たな考えや新技術などを取り入れやすい場所
- ▶ 甲府や山梨をアップデートさせるような産業や生活分野等での知的創造（イノベーション）を促し、それらを圏域に展開させる【触媒的な働き】

#### シンボル 幸福度の高い“新たな甲府・山梨の暮らし”の実装

- 働き方や暮らし方が多様化し、ビジネスと生活、観光と生活などの境目が曖昧となる人々の新たな行動パターンが先行的に展開される場所
- 甲府の地域特性を活かし、幸福度を高めることに取り組みやすい場所
- ▶ 新たな甲府・山梨の暮らしを象徴するような都市的土地利用を実現する

### まちづくりの基本理念の実現に向けたポイント

- リニア駅を中心としたまちに、**多様な人が訪問・滞在するような「目的」**をつくる **目的**
- 様々な**目的を持った人同士の交流**を行う場所は、**リニア駅前エリアが最適地**と考え、交流の機能や仕掛けを優先的に検討する **交流**
- イノベーションの創出や幸福度の高い暮らしの実現のためにも**交流による「新たなつながり」の創出**を促す

#### ソフト的視点

#### 具体的な利用者 を考える

まちの登場人物を想定し、彼らに期待すべきシナリオから考える

#### ハード的視点

#### 建物用途を 考える

昨今のトレンドを踏まえ産業・生活・観光系用途のベストミックスを考える

## (3) まちの利用者の想定とそれぞれの“こうふく”の具体化

- 本戦略において、“こうふく”の具体的なイメージを膨らませるために、4つの利用者属性（暮らす人、働く人、訪れる人、挑戦する人）ごとの“こうふく”の姿を可視化した。
- 本資料では、都市機能を具体的に検討できるよう、**生活分野、産業・ビジネス分野、観光分野の3つの視点**に再整理した上で、具体的な利用者像の整理を試みた。

### ① 4つの利用者属性と分野ごとの対応表

利用者	生活分野	産業・ビジネス分野	観光分野
 <b>暮らす人</b>	<b>選べる日常</b> 自然と都市機能を行き来できる暮らし	<b>地元で働く選択</b> 地域に根差した就業機会	<b>日常と観光の重なり</b> 生活空間が魅力資源になる
 <b>働く人</b>	<b>暮らしとの両立</b> 生活の質を保ちながら働ける	<b>往復型キャリア</b> 都市と地方を行き来する働き方	<b>ワーケーション</b> 仕事と交流が交差する滞在
 <b>訪れる人</b>	<b>日常との接点</b> 日常文化に触れる体験	<b>ビジネス滞在</b> 出張が関係構築に変わる	<b>設計された体験</b> 再訪へつなげる交流
 <b>挑戦する人</b>	<b>地域との共創</b> 生活文脈の中で実証する	<b>実証・創業環境</b> 試せる・磨ける場がある	<b>体験創出</b> 新たな価値を地域資源と結ぶ

- まちの利用者を以下のように想定し、対象ごとの“こうふく”の記述を試みた。これらは理念が具体的な体験として現れる可能性の一端を示すもので、今後、このような具体的な体験のあり方の見直しや具体化に向けた検討を深める。

## ②生活系利用者【現在の居住者】

### 圏域住民

(駅周辺の機能を利用)



<対象イメージ>

- 駅の交通結節機能や、駅前の生活利便施設での買い物や飲食の他、広場や施設でのイベントに参加する。

<対象にとっての“こうふく”>

- リニアでつながる地域のヒト・モノ・カネ・情報などと触れることで、新たな刺激を受ける。

### 駅周辺の居住者

(長年の居住者)



<対象イメージ>

- リニア駅周辺に地縁、血縁があり、長年居住している。
- 定年退職後は、農作業や自宅での時間が増える。

<対象にとっての“こうふく”>

- リニア駅前エリアの生活利便施設を利用することで、日常生活の利便性が高まる。
- 駅前エリア内でのイベントなどを通じ、新たなつながりを形成できる場が生まれ、自宅からの外出頻度も上がる。

### 駅周辺の居住者

(近年の転入者)



<対象イメージ>

- 地縁はないが、条件に合う不動産が見つかり、入居。
- ファミリー世帯で、通勤や買い物は基本的に自家用車で移動。

<対象にとっての“こうふく”>

- 自宅近傍（徒歩や自転車でアクセス可能）のリニア駅前エリアに、子どもの放課後や休日に遊べる広場がある。
- 緑陰も豊かなので日中の暑さもしのげる。
- いつも遊ばせる親子連れと仲良くなる。

## (3) まちの利用者の想定とそれぞれの“こうふく”の体験案

- まちの利用者を以下のように想定し、対象ごとの“こうふく”の記述を試みた。これらは理念が具体的な体験として現れる可能性の一端を示すもので、今後、このような具体的な体験のあり方の見直しや具体化に向けた検討を深める。

### ②生活系利用者【リニア開業後の新たな居住者】

#### 二地域居住者

(多拠点居住者)



<対象イメージ>

- 自分や家族のライフステージやライフスタイルにあわせて、居住地を頻繁に変える。
- 複数の生活拠点を有する。
- 都心部から移住者に加え、大都市圏へのアクセス性が評価され、地方からの移住者も考えられる。

<対象にとっての“こうふく”>

- オンラインで仕事をしつつ、都心への交通利便性や居住環境の良さに惹かれて本市や圏域エリアへ移住。

#### 圏域住民

(勤務地はリニア駅周辺)



<対象イメージ>

- リニア駅周辺に進出した事業所に勤務するため、家族で移住。
- 事業所までは自転車通勤。

<対象にとっての“こうふく”>

- 山梨の自然（アウトドアや農業など）を満喫しつつ、これまでとは大きく変わらない生活スタイル（自家用車に依存しない／良質な賃貸住宅／教育の選択肢）が実現できる。

#### 移住者

(勤務地は都内)



<対象イメージ>

- 夫婦（もしくはどちらかが）は都内企業で働く子育て世帯。
- 週1回程度の出社で、残りはテレワーク。

<対象にとっての“こうふく”>

- 山梨の自然（アウトドアや農業など）を満喫しつつ、これまでとは大きく変わらない生活スタイル（自家用車に依存しない／良質な賃貸住宅／教育の選択肢）が実現できる。

#### 介護施設等入所者

(サ高住、高齢者レジデンス含む)



<対象イメージ>

- 都心部の高齢人口の急増による介護施設定員のひっ迫を受け、県内の施設を選択。

<対象にとっての“こうふく”>

- 都心部より豊かな空間で、穏やかな老後を過ごす。
- 東京にいる家族も頻繁に会いに来てくれる。
- 家族が甲府・山梨を訪問するきっかけとなる。

## (3) まちの利用者の想定とそれぞれの“こうふく”の体験案

- まちの利用者を以下のように想定し、対象ごとの“こうふく”の記述を試みた。これらは理念が具体的な体験として現れる可能性の一端を示すもので、今後、このような具体的な体験のあり方の見直しや具体化に向けた検討を深める。

### ③ ビジネス系利用者（県内→県外へ）

#### 県外に通勤通学する人

（社会人、学生・生徒）

<対象イメージ>

- リニア駅に自転車、自家用車、公共交通で訪れ、リニアに乗り換える。自家用車は駅前のP&R駐車場を利用し自宅や通勤先へ移動する。

<対象にとっての“こうふく”>

- 移動を伴わずに、首都圏のより高度な教育やより適正にあった職場を選択でき、自己実現が可能になる。



#### 農家

（甲府近郊で営農）

<対象イメージ>

- 専門、兼業問わず、農作物を育てる。
- <対象にとっての“こうふく”>
- 駅前で開かれるマーケットにて自らの農作物を販売。
  - 来街者（食の機会）の増加に伴う、取引の拡大。



#### 地元企業社員

（地場産業メーカー等）



<対象イメージ>

- アイメッセ山梨や駅前エリアを舞台に、イベントや商談会を開催する。
- 駅前の物産展や飲食店などに、出店を行う。

<対象にとっての“こうふく”>

- 新たなビジネスチャンスが生まれる。
- 販売チャンネルの拡大による業績の向上。

#### 会社員

（勤務地は駅周辺）



<対象イメージ>

- 駅前の企業や工業団地入居企業に勤める。
- 自宅から20～30分かけて自家用車で通勤してくる。

<対象にとっての“こうふく”>

- 通勤途中に、駅前のコワーキングスペースで開催されるイベントに参加し、新たな情報による仕事の刺激を受けたり、職場以外の新たなつながりが形成される。
- 駅前エリアに飲食店も増え、職場仲間と楽しむ。昼食や夕食の選択肢も増える。

## (3) まちの利用者の想定とそれぞれの“こうふく”の体験案

- まちの利用者を以下のように想定し、対象ごとの“こうふく”の記述を試みた。これらは理念が具体的な体験として現れる可能性の一端を示すもので、今後、このような具体的な体験のあり方の見直しや具体化に向けた検討を深める。

### ③ビジネス系利用者（県外→県内へ）

#### ビジネスパーソン

（出張で山梨へ）

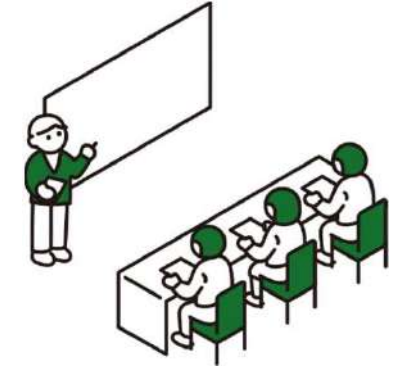


<対象イメージ>

- リニアで名古屋や大阪、東京から出張で来県。駅からレンタカー等を使って目的地に移動。
- <対象にとっての“こうふく”>
- 県内の移動中やリニア乗車中までの待ち時間に、甲府や圏域の魅力的なコンテンツに触れる。
  - 後日、個人的に甲府や圏域を訪れる。

#### イベント参加者

（学会・展示会等）



<対象イメージ>

- アイメッセ山梨やリニア駅前エリアで開催されるイベントに数日参加。
- <対象にとっての“こうふく”>
- エクスカージョンで圏域や県内を観光し、地域の魅力に触れる。

#### 通勤～短中期の滞在者

（研究開発や実証実験のため）

<対象イメージ>

- 駅周辺の研究施設や実証実験フィールドで集中的な実験を行うために数週間リニア駅前に滞在する。
- <対象にとっての“こうふく”>
- 滞在中の休暇日には、リニア駅からの二次交通を利用して、県内各地を訪問し、地域の魅力に触れる。



#### 企業経営者

（スタートアップ系企業）

<対象イメージ>

- リニア駅前のシェアオフィスに会社を構える。通常はオンラインで仕事を行いつつ、重要な取引時にはリニアを活用し対面での打合せを行う。
- <対象にとっての“こうふく”>
- 都心部より低廉なコストで、事業創造に資本を集中できる。
  - 同種の経営者が集まり、新たなつながりを築く。



## (3) まちの利用者の想定とそれぞれの“こうふく”の体験案

- まちの利用者を以下のように想定し、対象ごとの“こうふく”の記述を試みた。これらは理念が具体的な体験として現れる可能性の一端を示すもので、今後、このような具体的な体験のあり方の見直しや具体化に向けた検討を深める。

### ④観光系利用者

#### 県外に出向く人

(ビジネス・観光等)

<対象イメージ>

- ビジネス、観光の目的地までリニアを利用。従来の交通手段よりも移動時間が短くなる。
- リニア駅まで車、公共交通で訪問。

<対象にとっての“こうふく”>

- 1日での行動可能範囲が広くなり、選択肢が広がる。
- 都心部のエンタメ、医療などを享受しやすくなる。



#### 新規観光客

(国内から山梨へ)

<対象イメージ>

- 特に関西方面からの観光客。
- <対象にとっての“こうふく”>
- 甲府、山梨のファンとなり、年に数回訪問する。



#### 外国人旅行者

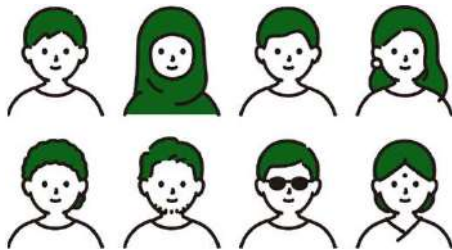
(国外から山梨へ)

<対象イメージ>

- 駅前の宿泊施設や、中長期滞在施設を拠点に、山梨だけでなく日本中央回廊を旅行する。

<対象にとっての“こうふく”>

- 都心滞在とは異なる日常生活に近い形の滞在を行い、今後の日本観光の拠点となる。



#### 中央道利用者

(スマートIC乗降前後などに立ち寄る)

<対象イメージ>

- 来県する目的はなかったが、燃料電池自動車の水素充填も兼ねて高速を一時退出し、駅前の観光系施設へ。

<対象にとっての“こうふく”>

- 次回は山梨県を旅行先を選ぶきっかけとなる。



## ①産業系用途

## フェーズフリー

フェーズフリーに貢献する  
可能性のある機能

目的

人の出発地・目的地となる機能

交流

人の交流を促す機能

- リニア駅を中心とするまちには県内の主要産業機能が立地し、かつ多様な開発可能性のある場所もあるため、様々な用途が考えられる。
- その中でも、リニア駅前エリアにおいては、“人が来る、交流する、触発される”用途が中心になると考えられる。

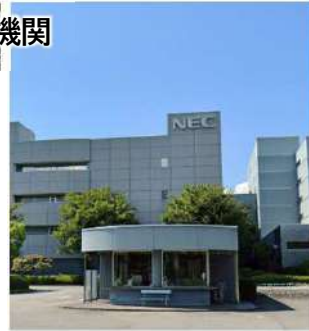
## 主要産業機能

人の勤務先となる機能

目的 事業所・オフィス・研究機関



事例:AppleYTC(横浜市)



事例:NECプラットフォームズ(株)甲府事業所

目的 サテライトオフィス  
・小規模オフィス



(写真出典:JR東海  
EXPRESSWORK)



(写真出典:三井不動産  
WORKSTYLING)

フェーズフリー

近年の需要が旺盛なもの

物流施設



(写真出典:東京流通センター)

→高速IC付近での進出意欲が高いが  
リニア駅前エリアでの立地優先度は低い

今後の需要拡大が見込めるもの

データセンター



(写真出典:エクイニクス)

→リニア開業に加え、超高速通信網が  
整備されれば立地環境が整うが、  
駅前エリアでの立地優先度は低い

## 産業支援機能・産業振興機能

交流 ビジネス・産業育成施設



(事例:大田区産業拠点施設「PioPark」)

交流 コワーキングスペース



(写真出典:WEWORKGINZASIX)

交流 各種会議・交流イベントが  
開催可能な会議室



(写真出典:コングレスクエア大阪中之島)

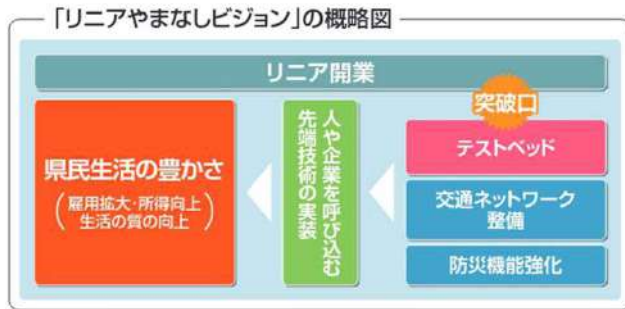
フェーズフリー

## (参考) 山梨県の産業施策

- 本県においては、令和元年度に策定したリニアやまなしビジョンに基づく産業施策の展開や、本県が有する機械電子産業が持つ高いものづくり技術や県の立地特性を活かした医療機器関連産業の集積などを目指している。

### リニアやまなしビジョンに関する取組

- 令和2年3月に、リニア開業の好機を活かすために「リニアやまなしビジョン」を策定。その中でも、県内経済活性化の突破口となるのが、先端技術の研究開発により社会の課題解決に取り組むスタートアップ企業などへの「テストベッド」の提供



出典：県広報誌を本市加筆  
 実現に向けて

- TRY! YAMANASHI! 実証実験サポート事業
- 世界最高レベルの水素・燃料電池関連技術を駆使して、CO2フリー水素社会の実現へ 等  
 →水素・燃料電池関連産業の推進

### 水素・燃料電池関連産業に関する取組

- 世界トップレベルの燃料電池の研究拠点である山梨大学や、日本を代表する燃料電池の評価機関であるFC-Cubicなど水素・燃料電池関連の研究開発拠点が集積。県も余剰電力からCO2を排出せずに水素を製造する「やまなしモデルP2Gシステム」の開発・実証を世界に先駆けて進めている。
- R5年度より、県内企業の水素・燃料電池関連産業への本格参入を後押しする総合窓口をやまなし産業支援機構内に設置



(図、文章出典：やまなし産業支援機構HP)

### スタートアップ支援に関する取組

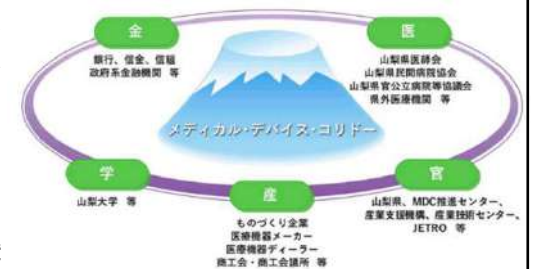
- 県では、これまでスタートアップのフェーズや課題に応じて、実証実験サポートやアクセラレーションプログラム、資金調達サポートや起業家支援融資など、様々な支援プログラムを展開
- 2025年度中の開業を目指し、山梨県内での事業展開を目指すスタートアップをターゲットにした支援拠点を整備予定  
 →甲府市川田町・県立青少年センター旧本館を改修



(図出典：山梨県スタートアップ支援サイト)

### 医療機器関連産業に関する取組

- 医療機器関連産業を、山梨県を牽引する産業に育成するため、山梨県内の機械電子産業が持つ高いものづくり技術や山梨県の立地特性を生かし、医療機器関連分野への参入を強力に推し進めることで、「メディカル・デバイス・コリドー構想」の実現を目指すため、メディカル・デバイス・コリドー推進計画を2020年3月に策定
- 甲府盆地から静岡県東部の医療機器産業集積地「ファルマバレー」を結ぶ一帯に、医療機器関連産業を集積させることを目指している。
- 支援体制の確立や企業支援策の充実・強化を目的にやまなし産業支援機構内に「メディカル・デバイス・コリドー推進センター」を設置



(図、文章出典：やまなし産業支援機構HP)

# (参考) 地域未来戦略及び3つのクラスター計画について

- 高市政権が策定に取り組む「地域未来戦略」は本年6月に閣議決定の予定。それに基づく3つの計画づくりにおいて、国が取り組むAは春頃の素案公表、都道府県等が取り組むB.Cは春以降に提出を求めるスケジュールである。

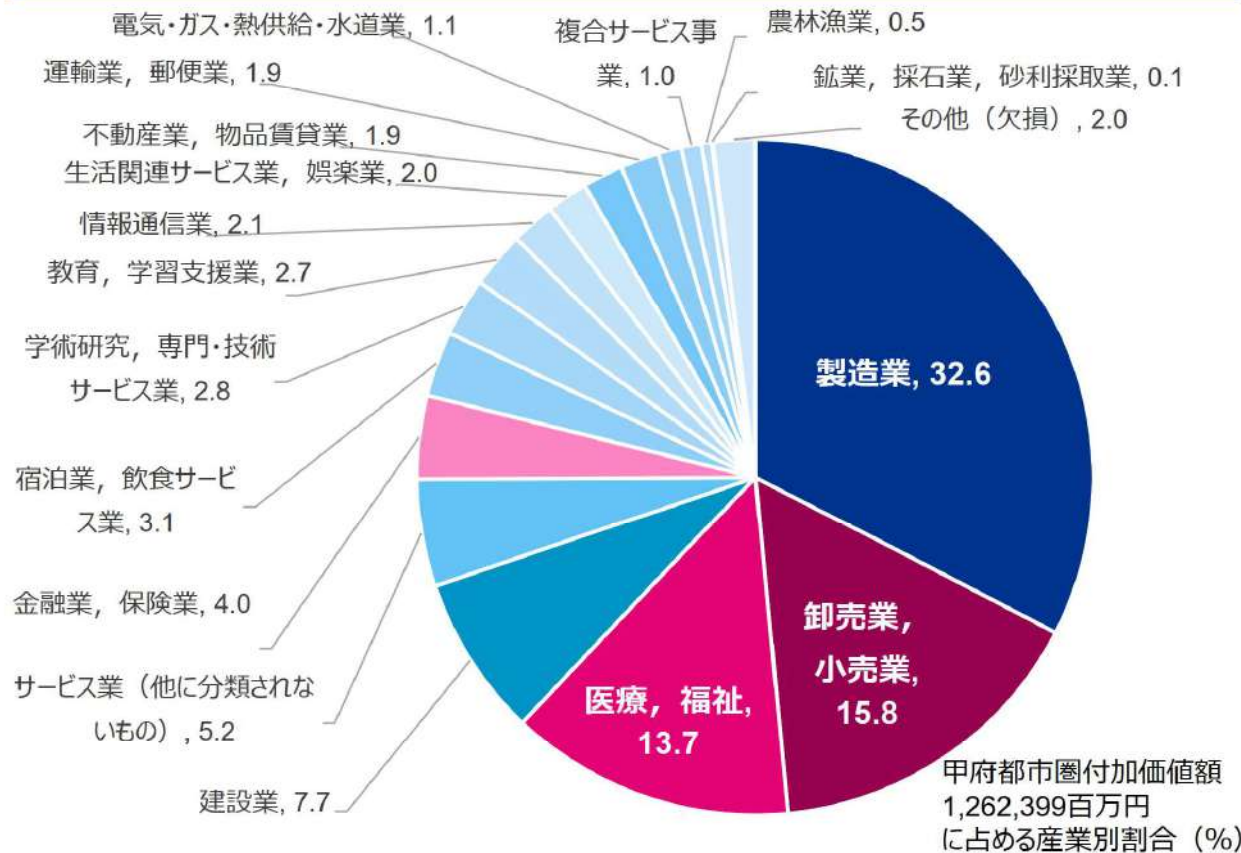
	A.戦略産業クラスター計画	地域産業成長プラン	
		B.地域産業クラスター計画	C.地場産業成長プラン
クラスターの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本のT S M Cや北海道のラピダスを支えるクラスターのように、17の戦略分野*に関する検討が主導する形で企業の大規模投資を中心に形成されるもの。</li> <li>道路、工業用水、鉄道など必要なインフラ整備や分野特有の拠点整備等、産業人材育成等を一体的に実施。</li> <li>都道府県域をまたぐ地域ブロック単位のものに主想定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>知事等主導で形成されるクラスターであって、力を入れる産業分野及び重点支援をすべき企業等を特定し、複数自治体の連携促進や中堅企業支援策の適用など、政府の施策の戦略的活用をプッシュ型で提案していくことで、その形成・拡大を目指すもの。</li> <li>市町村域をまたぐ都道府県単位のものに主想定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方の伸び代である、可能性を秘めた魅力あふれる地域資源（農林水産・食品、観光、スポーツ、伝産品等）について、未だ活用されていない地域資源の発掘・新規活用や、既に活用されてきた地域資源の加工度を高める・地域外の新たな商流の開拓等さらなる深掘りを進めながら、付加価値の創出と地産外商の推進を図り、地域経済の一層の拡大を目指すもの。</li> <li>市区町村～都道府県単位のものに主想定。</li> </ul>
計画要件	<p>【都道府県のプロジェクト提案の要件】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本成長戦略本部における、17の戦略分野に関する検討と整合していること。</li> <li>実現に向けて必要な予算措置について、関係省庁との事前調整が開始されていること。</li> <li>一定の大規模投資の見込みがあること。</li> <li>地域の経済発展のため、賃上げも含めた持続可能な地域の労働環境整備に貢献すること。等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実現する製品・サービスが海外輸出で外貨を稼げる又は国内で上位シェアを目指すものか</li> <li>域外企業の誘致の場合、労働・技術の現地化のロードマップ及び収益の再投資方針を示し、立地する地域に裨益するものか</li> <li>域内への波及効果として、域内取引額、売上額、持続可能な労働環境の整備（雇用の創出・賃上げ等）に関する目標値を設定できているか</li> <li>計画期間中の継続的な自治体の伴走支援体制があるか 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実現する製品・サービスが、既存製品・サービスと比較して付加価値を高める又は販路拡大が見込まれるものか</li> <li>域内への波及効果として、域内取引額、売上額、持続可能な労働環境の整備（雇用の創出・賃上げ等）に関する目標値を設定できているか 等</li> <li>自治体で相談窓口を設置しているか 等</li> </ul>
策定プロセス	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地方経済産業局が中心となり「戦略産業クラスター有識者検討会」において、ブロックごとに「戦略産業クラスター計画の素案」を策定。</li> <li>国は、日本成長戦略本部で策定される分野別の「官民投資ロードマップ」と「計画の素案」の両方に整合する候補プロジェクト案件を都道府県から受け付け、「計画の素案」を基に「戦略産業クラスター計画」を策定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都道府県等は、力を入れる産業分野を特定した「地域産業クラスター計画」を策定し、併せてコネクター度・ハブ度の高さを踏まえ、当該プランにて審査上の考慮を行う重点支援企業等を選定。</li> </ul> <p>※コネクター度：企業の域外販売額／企業が所在する都道府県の域外販売額 ハブ度：企業の域内仕入額／企業が所在する都道府県の域内仕入額</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都道府県又は市町村は、地域資源を最大限活用する地場企業等について、付加価値向上や販路拡大を目指す「地場産業成長プラン」を策定する。</li> </ul>
成長戦略との関係性	成長戦略における17分野の官民投資ロードマップと整合するもの	成長戦略における17分野の官民投資ロードマップに限らず、幅広い産業を支援	
関係事業者のイメージ			
支援策(例)	<p><b>インフラ等支援の検討</b></p> <p>例) 地域産業構造転換インフラ整備推進交付金 産業用地整備支援 産業界の人材需要の明確化、これを踏まえて大学、高等の産業人材の育成 等</p> <p><b>関係省庁の支援施策での審査上の考慮 (加点措置やコネクター度・ハブ度を踏まえた審査等)</b></p> <p>例) 大規模成長投資補助金 各省の補助金等【施策を募集】 等</p> <p><b>交付金支援・ソフト支援対象</b></p> <p>例) 地域未来交付金での優先採択 特区制度を活用した規制・制度改革 関係省庁による支援策（観光、農林水産物・食品の輸出支援等）</p> <p><b>新たな財政措置の検討</b></p>		

\*:①AI・半導体、②造船、③量子、④合成生物学・バイオ、⑤航空・宇宙、⑥デジタル・サイバーセキュリティ、⑦コンテンツ、⑧フードテック、⑨資源・エネルギー安全保障・GX、⑩防災・国土強靱化、⑪創業・先端医療、⑫フュージョンエネルギー、⑬マテリアル（重要鉱物・部素材）、⑭港湾ロジスティクス、⑮防衛産業、⑯情報通信、⑰海洋

## 2 (参考) 甲府都市圏の基幹産業・牽引産業①

- 甲府市新たな産業施策の構築に向けた調査・分析等業務報告書によると、甲府都市圏の付加価値額のおよそ3分の1を製造業が占めている。この値は国内製造業シェア20%より高く、製造業は甲府都市圏の基幹産業・牽引産業に位置づけられる。

甲府都市圏\*の付加価値額 産業別割合 (2020年)



\*「その他 (欠損)」の業種は市町毎に異なる。

甲府都市圏は、甲府市、山梨市、韮崎市、南アルプス市、北杜市、甲斐市、笛吹市、甲州市、中央市、市川三郷町、富士川町、昭和町の9市3町。

### 考察

- 甲府都市圏の付加価値額の構成要素のうち、製造業のシェアがおよそ3分の1で最大となっており、日本全体の同シェア20.0% (2020年) より高い。
- したがって、製造業は基幹産業・牽引産業として、その位置づけを担うことが期待される。(以下、「用語の定義」参照)

#### <用語の定義>

本報告書中、「基幹産業」と「牽引産業」について、以下の通り定義する。

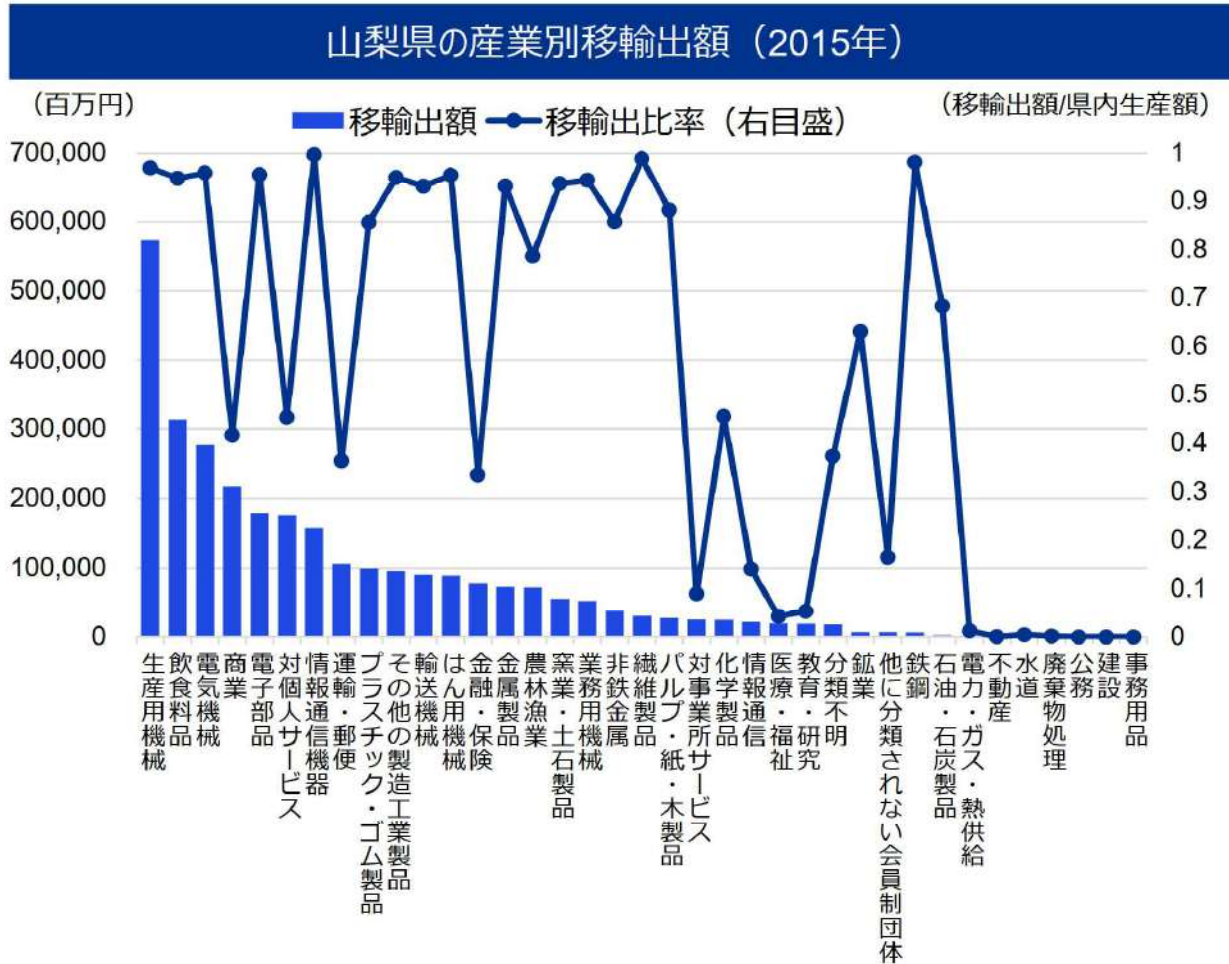
- 基幹産業：地域の経済の発展の基礎をなす重要産業。
- 牽引産業：地域経済への影響力が大きく、成長性が見込まれるとともに、地域経済のバリューチェーンの中心的な担い手、および担い手候補となる産業。

資料：総務省・経済産業省 令和3年経済センサス-活動調査

(出典：甲府市新たな産業施策の構築に向けた調査・分析等業務報告書 (2024.3))

## 2 (参考) 甲府都市圏の基幹産業・牽引産業②

- 甲府市新たな産業施策の構築に向けた調査・分析等業務報告書によると、移輸出額とともに生産額に占める移輸出比率が高い生産用機械を含むエレクトロニクス関係（注）、飲食料品製造業が「外貨」を稼ぐ牽引産業として期待される。



### 考察

- 産業は、域外を主たる販売市場とする基盤産業と、域内を主たる販売市場とする非基盤産業に分けられる。地域の牽引産業として期待すべき産業は、産出額・雇用創出力が大きく、かつ域外から「外貨」を稼ぐことが出来る基盤産業と考えられる。
- 実際に、各産業が域外から稼いでいる額、及び各産業額に占める移輸出額の割合をみると、生産用機械器具の移輸出額が突出して大きく、他にエレクトロニクス関係、飲食料品製造業が牽引産業として期待できる。
- データの制約から、山梨県レベルの平成27年（2015年）産業連関表ベースでの数値となること、忍野村の産業用ロボット等が含まれることを差し引く必要がある点に留意する必要がある。

注：ここでは、エレクトロニクス関係とは、電気機械、情報通信機械器具、電子部品・デバイス製造業のほか、半導体製造装置を含む生産用機械器具も指す。

資料：山梨県 平成27年山梨県産業連関表

(出典：甲府市新たな産業施策の構築に向けた調査・分析等業務報告書（2024.3）)

## 2 (参考) 甲府都市圏の基幹産業・牽引産業③

- 甲府市新たな産業施策の構築に向けた調査・分析等業務報告書によると、業種別付加価値額総額に対し約12%を占める製造業。その中で機械電子産業の比率は高く、特に、半導体関連産業は、高付加価値、かつ従業者も多いことから、機械電子産業が甲府市の牽引産業となっている。

### 業種別付加価値額、従事者数

#### 一人当たり付加価値額

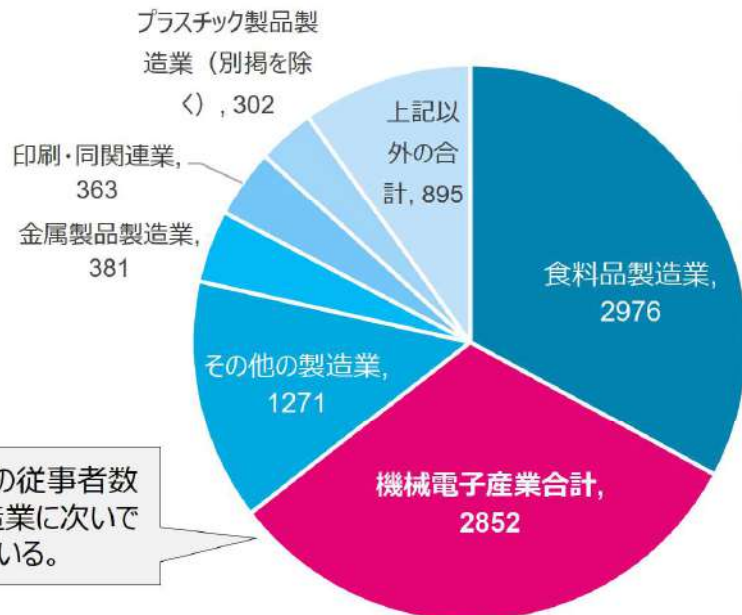
	(万円)
情報通信機械器具製造業	3,465
電子部品・デバイス・電子回路製造業	1,199
生産用機械器具製造業	1,101
甲府市全産業	1,157

半導体関連産業（情報通信機械器具製造業、電子部品・デバイス・電子回路製造業、生産用機械器具製造業）のうち、特に情報通信機械器具製造業において極めて高値となっている。

#### 前提（計算上の仮説）

機械電子産業は、産業分類上の以下の産業とする。

- はん用機械器具製造業
- 生産用機械器具製造業
- 業務用機械器具製造業
- 電子部品・デバイス・電子回路製造業
- 電気機械器具製造業
- 情報通信機械器具製造業



機械電子産業の従事者数は、食料品製造業に次いで多くなっている。

#### 考察

- 周辺の韮崎市のような、企業城下町的な産業集積状況は見られないものの、機械電子産業においては、付加価値額、従事者数ともに高値である。
- 機械電子産業は、甲府市の産業を牽引する産業の一つと考えられる。

資料：総務省・経済産業省 令和3年経済センサス-活動調査

(出典：甲府市新たな産業施策の構築に向けた調査・分析等業務報告書(2024.3))

## ②生活系用途

- 駅周辺の住民の方々や従業員の方々の日常生活の“こうふく”や生活利便に資する機能の誘導を検討する。
- このような施設の出店には一定規模の商圈人口（昼夜間人口）が必要になる。移住・二地域居住の促進に貢献する施設の検討にあたっては、リニア駅を中心としたまちにおける適切な居住人口のあり方について並行して検討を進める。

フェーズフリー

フェーズフリーに貢献する  
可能性のある機能

目的

人の出発地・目的地となる機能

交流

人の交流を促す機能

日常生活で  
幸福を感じられる機能

フェーズフリー

交流

大人が憩える広場



(事例:天王寺公園(てんしば))

交流

子どもが遊べる広場



(写真出典:ジャクエツHP)

交流

多目的ルーム  
(カンファレンス施設)

(写真出典:山梨県立図書館交流ルーム)

日常生活の利便性を  
高める生活支援機能

交流

地域の食の豊かさを  
感じられる物販施設

(写真出典:無印良品イオンモール堺北花田)

フェーズフリー

目的

日々の健康を支える  
医療施設群

フェーズフリー

移住・二地域居住の促進に貢献する施設

目的

低層住宅



(写真出典:パッシブタウン黒部)

目的

コンセプトが特徴的な  
教育施設

(事例:軽井沢風越学園・写真:日本建設業連合会HP)

## 2 (参考) 生活系用途の潮流 (移住人口の想定)

- 新幹線開業による人口変化や新幹線駅が設置された自治体の直近の県外からの転入率を勘案すると、リニア開業により本圏域においてもこれらの自治体平均レベルの転入率を実現できる可能性がある。
- 今後、これらのデータの精査を行いながら、まちづくりの目標設定の参考とする。

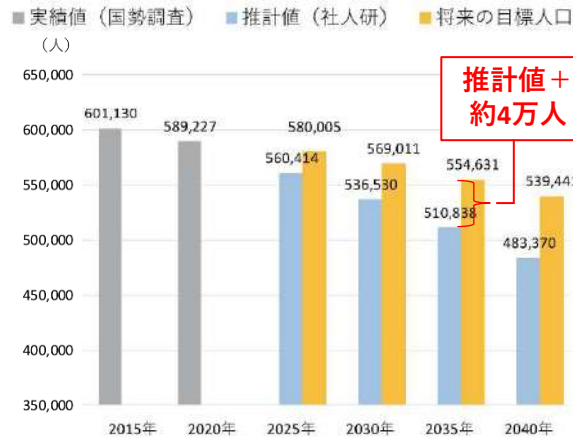
### (1) 県外住民アンケート (2012.1実施)

出典：山梨県リニア活用基本構想 (資料編)  
 調査方法：インターネット調査 (N=630)  
 開業年次：2027年、予測年次：2035年

年代	転入者数	割合
20代	2,862	19.5%
30代	2,627	17.9%
40代	2,684	18.3%
50代	3,110	21.2%
60代	3,382	23.1%
全体	14,665	100.0%

参考  
 開業年次の  
 移住人口  
 約3,800人  
 ↓  
 開業後  
 約8年で  
 県全体で  
 約11,000人  
 (1,375人/年)

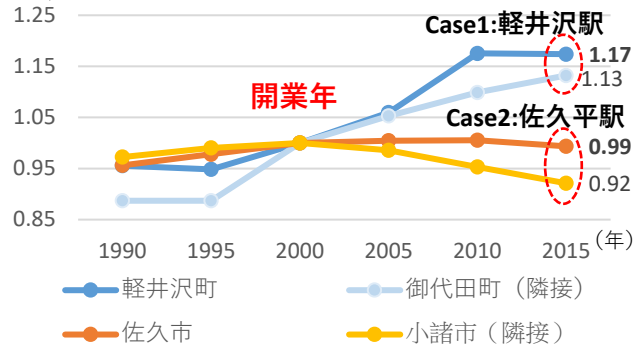
### (2) 圏域の将来人口推計



資料：【実績値】総務省「国勢調査」、【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (2018 (平成30) 年推計)」、【将来目標人口】各市町人口ビジョン

### (3) 新幹線駅設置市の人口変化

#### 1) 北陸新幹線駅の事例



#### 2) 県外からの転入者数

調査対象：首都圏及び隣接県の新幹線駅

市町名	新幹線	人口	5年前の常住地が他県
宇都宮市	東北	518,757	5.25%
小山市	東北	166,666	6.24%
高崎市	上越	372,973	5.18%
本庄市	上越	78,569	5.19%
小田原市	東海道	188,856	3.53%
熱海市	東海道	34,208	11.55%
三島市	東海道	107,783	4.80%
佐久市	北陸	98,199	4.35%
軽井沢町	北陸	19,188	9.79%
県外からの転入者割合 (平均)			5.24%

### (4) 県外からの転入状況

(R2国勢調査)

	人口	5年前の常住地が県外
甲府市	189,591	12,521 6.6%
韮崎市	29,067	1,186 4.1%
南アルプス市	69,459	1,360 2.0%
甲斐市	75,313	3,293 4.4%
笛吹市	66,947	1,762 2.6%
北杜市	44,053	3,177 7.2%
山梨市	33,435	745 2.2%
甲州市	29,237	594 2.0%
中央市	31,216	1,172 3.8%
昭和町	20,909	1,205 5.8%
圏域合計	589,227	27,015 4.6%
参考：山梨県	809,974	37,951 4.7%

→県全体に占める圏域内への転入：71.2%

### 目標設定パターン (案)

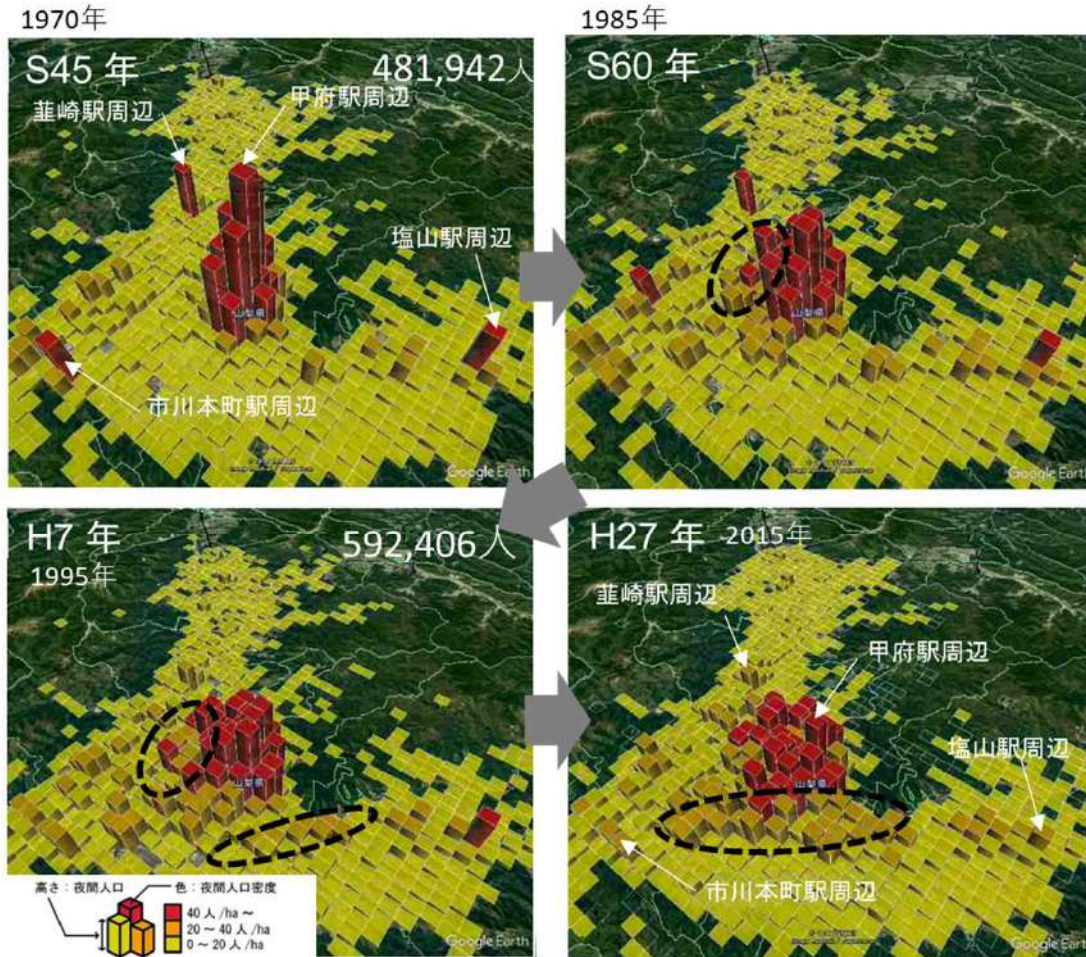
- パターン1：新幹線駅並みの移住の実現
- パターン2：県アンケート並みの移住の実現

	県外転入率 (目標)	リニア開業による新たな転入者 (5年合計)	目標 県外転入者 (5年合計)
パターン1	5.24%	4,074※1	31,089
パターン2	5.37%	4,895※2	31,910

※1 (589,227+X) × 5.24% = 27,015+X X = 新たな転入者  
 ※2 1,375 × 71.2% × 5年 = 4,895人 31,910 ÷ (589,227+4,895) = 5.37%

- 移住人口の配置においては、県都市計画マスタープランに定める「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」に十分配慮する必要がある。

### ■甲府盆地における市街地の拡大



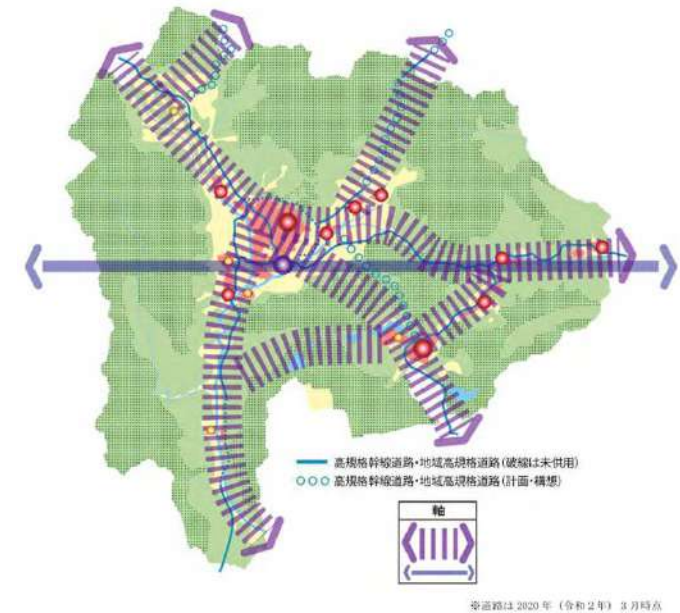
都市構造可視化計画  
2018 ZENRIN, Image Landsat/Copernicus,  
Google Earth  
<https://mieruka.city/>

※人口はH27国勢調査時の  
甲府都市雇用圏市町村を対象

(出典：山梨県  
都市計画マスタープラン(原案))

### ■県都市計画マスタープラン (R2.3)

目指すべき県土構造



#### ○土地利用区分

- 市街地の各機能は、「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」の基本理念のもとにコンパクトに配置するとともに、必要以上の市街地拡大を抑制し、農地や森林などの土地利用との健全な調和を目指していく。
- 農業・共生地域は、市街地周辺の開発圧力の高い地域を含む農業集落地域で、長期にわたって保全すべき優良な農地と、住宅敷地などの都市的土地利用と農地が共存する農村集落を中心とする地域があり、農業振興地域整備計画等と協調しながら、良好な農地等の保全や、居住環境と営農環境の共存を図る。市街地に近い農地については、都市の豊かな暮らしを支える地域として、その保全・活用を図る。

## 2 (4) 建物用途からの検討

### ③観光系用途

フェーズフリー

フェーズフリーに貢献する  
可能性のある機能

**目的** 人の出発地・目的地となる機能

**交流** 人の交流を促す機能

- リニア駅前エリアには交通結節機能が整備されるのが前提となるため、それと親和性の高い観光系用途は、駅前エリア内への立地優先度が高いと考えられ、リニアだけでなくスマートICを核とした広域観光の拠点に相応しい機能について検討していく。

#### 交通結節機能

目的

観光系交通ターミナル



事例: JR新大阪駅バスターミナル

交流

ホテルの待合スペースのような  
快適な情報発信・待合施設



事例: キングスカイフロント東急REIホテル

#### 広域観光や情報発信の 拠点となる機能

交流

農・食・など地場産業を  
発信する体験施設  
(道の駅的機能)



(写真出典: KADODEOOIGAWA(乃村工藝社HP))  
※高速ICと鉄道駅に隣接した道の駅的な施設

目的

サービスアパートメント  
※中長期滞在可能な  
宿泊施設

フェーズフリー



(写真出典: 東京ポートシティ竹芝サービスアパ  
ートメントF(TOKYOAPARTMENTSHP))

#### 待合利用だけでなく、それ自身が 観光にもなる飲食・物販機能

交流

緑の中に佇む  
飲食店



交流

地域の多様な飲食店が  
連なる施設



(事例: 虎ノ門横丁)