

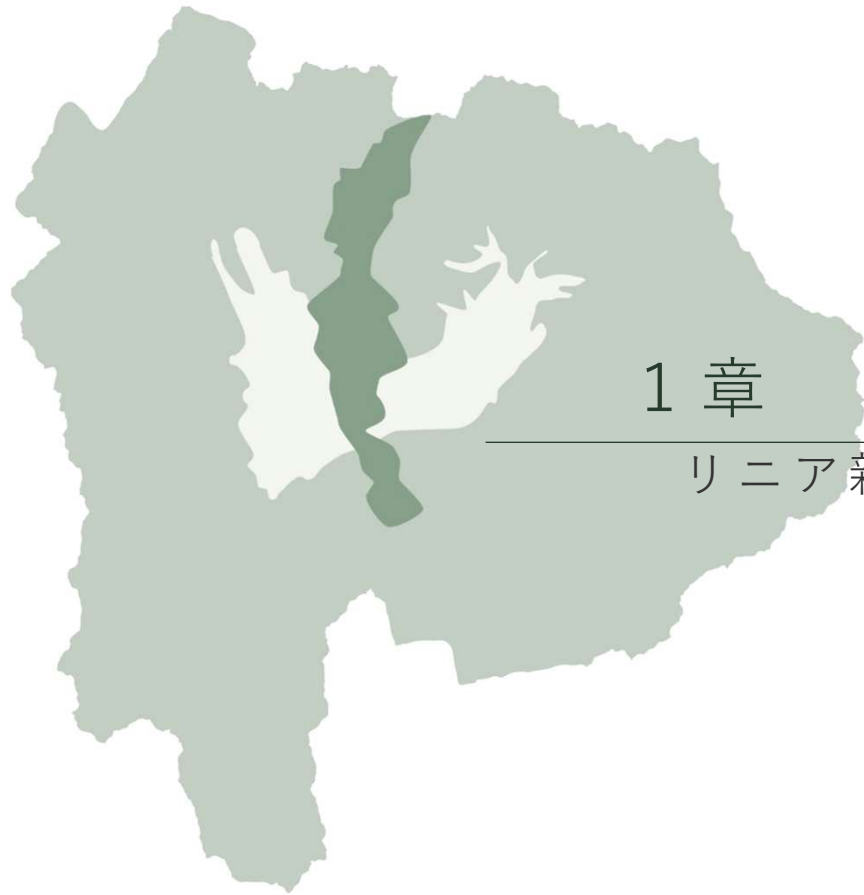
二つの拠点を核とした  
リニア新時代の  
甲府まちづくり戦略

Ver1.0 (2025年度版)

2026.3

甲府市

<b>1章 リニア新時代のまちづくりの背景</b>			
1-1 リニア駅前エリアを 「問い」として捉える	…P3		
1-2 甲府・山梨が迎える新たな時代背景	…P6		
1-3 地域のポテンシャルを 最大化するために	…P8		
<b>2章 戦略が目指す都市像</b>			
2-1 本戦略の目的	…P10		
2-2 価値軸としての“こうふく”	…P11		
2-3 本戦略が目指す都市像	…P12		
2-4 計画でなく「戦略」とする理由	…P13		
2-5 戦略の視座	…P14		
<b>3章 現状分析と内発的発展の必要性</b>			
3-1 現状の捉え方の転換	…P16		
3-2 3つの構造的課題	…P17		
3-3 課題の統合と内発的発展の必要性	…P20		
<b>4章 二つの拠点を核とした都市構造</b>			
4-1 本章の位置づけ	…P22		
4-2 二拠点による「空間」構造	…P23		
4-3 接続と循環による「関係」構造	…P27		
4-4 市域・圏域・広域を貫く 「スケール」構造	…P29		
4-5 段階的発展を前提とする「時間」構造	…P30		
<b>5章 不変の価値観</b>			
5-1 “こうふく”の役割	…P31		
5-2 4つの資本から捉える“こうふく”の構造	…P32		
5-3 普遍性と可変性を併せ持つ価値	…P33		
5-4 地域資源の再編と価値循環	…P36		
5-5 目指す将来像 「こうふく文化醸成都市圏」	…P38		
5-6 本章のまとめ	…P39		
<b>6章 まちづくり基本理念</b>			
6-1 価値観を具体化する基本理念	…P41		
6-2 富士山型アプローチ	…P42		
6-3 対となる考え方	…P44		
6-4 利用者視点からみた “こうふく”の具体像	…P45		
6-5 基本理念が導くまちの姿	…P46		
6-6 “こうふく”を起点とした 分野横断の価値創造	…P47		
6-7 将来像実現に向けたプロセス	…P48		
6-8 こうふを、“こうふく”にする	…P49		
<b>7章 戦略の柱</b>			
7-1 本章の考え方	…P51		
7-2 柱1:時間とともに価値を育て、築く	…P52		
7-3 柱2:内と外の人・組織をつなぐ	…P53		
7-4 柱3:二つの拠点を活かし、 循環を生む	…P54		
7-5 柱4:拠点を起点に、 圏域へ価値を更新する	…P55		
7-6 戦略の柱と価値循環の関係整理	…P56		
7-7 戦略の展開イメージ	…P57		
<b>8章 プロジェクトによる戦略の実装</b>			
8-1 本章の位置づけ	…P59		
8-2 プロジェクトの構造	…P60		
8-3 戦略を「つくる」から「育てる」へ	…P61		
8-4 “こうふく”をどう捉え、 どう見つめるか	…P62		
8-5 フェーズと成熟のプロセス	…P63		
<b>9章 おわりに</b>			
9-1 リニア駅前等のまちづくりとの関係	…P65		
9-2 本戦略の思想的基盤	…P66		
9-3 今後への示唆と実装への視座	…P67		



# 1章 リニア新時代のまちづくりの背景

---

リニア新時代に、なぜまちづくり戦略が必要なのか

## 1-1 リニア駅前エリアを「問い」として捉える

### リニア駅前は、単なる駅前開発ではない

- リニア中央新幹線の整備により、本市には新たな県市の玄関口が誕生する。この場所は、単に広域高速交通の結節点として整備されるだけでなく、本市および甲府圏域の将来像を左右する重要な場所となる可能性を秘めている。
- 一般に、新たな駅前の誕生は、利便性の向上や経済効果、賑わいの創出といった観点から語られることが多い。しかし、「駅前をどのようにつくるか」という開発上の関心にとどまるものではなく、むしろ、この場所が圏域がこれまで抱えてきた人口減少や少子高齢化、産業構造の変化、暮らし方・働き方の多様化といった構造的な地域課題を、改めて浮かび上がらせる存在である点に、本質的な意味がある。
- リニアの開業に伴うまちづくりは、リニア駅前開発に伴う利便性や経済効果以上の期待が込められていると考えられる。すなわち、「この地域は、これからどのような価値を大切にしていくのか」「人々は、どのような暮らしや関わり方を望んでいるのか」といった、地域全体に関わる根源的な問いである。その問いを解くための場（フィールド）として、リニア駅前エリアを捉える。



写真 リニア駅前エリア（アイメッセ山梨から撮影・パノラマ合成）

# 1-1 リニア駅前エリアを「問い」として捉える

## 地域課題を解くための「触媒」として

- また、こうした問いは、リニア駅前エリア単体で完結するものではない。交通、産業、人材、生活、自然環境といった要素は、甲府市域を越えて圏域※全体で相互に関連しており、駅前だけを整備したからといって、地域課題が自動的に解決されるわけではない。
- 本戦略では、リニア駅前エリアを、地域課題の「解決の場」そのものとして捉えるのではなく、それらの課題に向き合い、変化を促すための「触媒」として位置づける。触媒とは、それ自体がすべてを担うのではなく、既に地域に存在する人材、産業、文化、自然といった資源同士の反応を引き起こし、新たな価値の創出を加速させる役割を果たすものである。
- 駅前エリアは、ゼロベースで検討が可能という点で、試行や実装を行うのに適した場所である。ここで生まれる新たな取組や関係性、価値の芽を、甲府市域、さらには圏域へと波及させていくことが求められる。
- リニア駅前エリアは、完成像を提示する対象としてではなく、圏域の将来を考えるための「問い」であり、同時に地域課題の解決に向けた変化を促す「触媒」としても捉える。

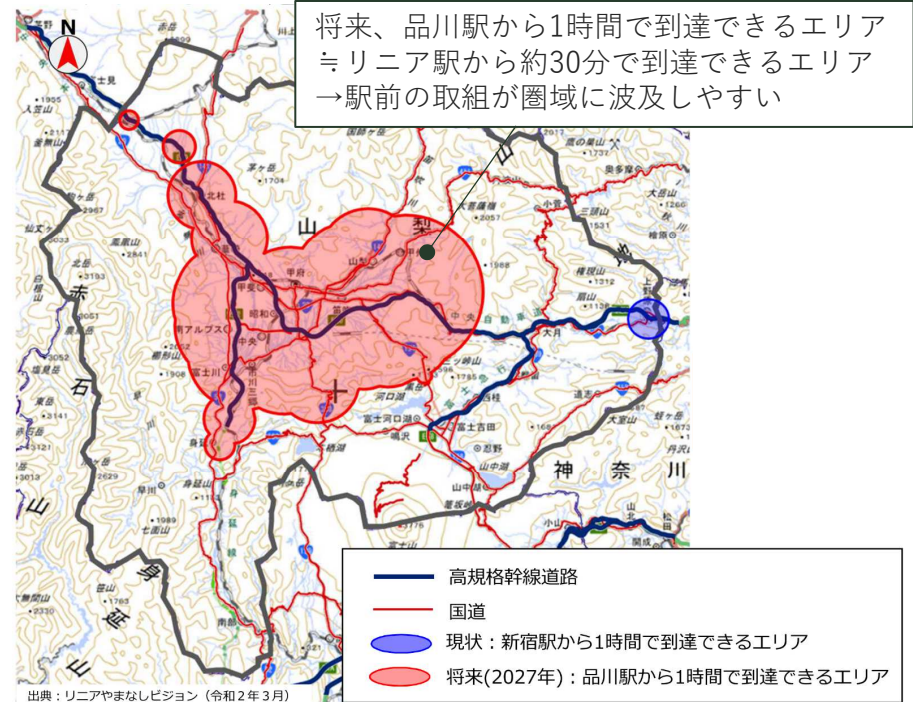


図 リニア駅からの到達時間  
(出典：リニアやまなしビジョン/資料編（山梨県）)

### ※圏域の定義

- 「やまなし県央連携中枢都市圏（通称：県央ネットやまなし）」の範囲
- 構成自治体は、甲府市・韮崎市・南アルプス市・甲斐市・笛吹市・北杜市・山梨市・甲州市・中央市・昭和町・市川三郷町・富士川町



# 1-1 リニア駅前エリアを「問い」として捉える

## リニア駅前だけでは解けない問題

- これまで、県・市でリニア駅前やその周辺のまちづくり検討や計画の策定に取り組んできたが、駅前だけでなく本市、さらには圏域での具体的な取組を考える、一気通貫した計画体系が未整理であった。
- 特に、リニア駅前エリアに対しては、新たな玄関口としての整備や賑わい創出への期待から、機能や投資の機運が高まる予測されるが、それらを集中させるだけで、地域全体の課題が解決されるわけではない。既存市街地や圏域との関係性が十分に整理されないまま議論が進んでしまう懸念もある。仮に、駅前整備や関連開発に過度な公共投資が行われた場合、その負担が、身近なインフラの更新や、福祉・教育といった市民の暮らしを支える分野に影響を及ぼし、結果として市民生活を損なう可能性も否定できない。

表 リニア駅前や駅周辺のまちづくりに関する県市の動き

経緯		県の動き	市の動き	
H28年度	後藤知事	リニア環境未来都市整備方針※1 策定（3月）	市リニア活用基本構想 策定（3月）	
H30年度		リニア環境未来都市基本計画※1の検討中に、知事選にて長崎知事誕生（計画は未策定）	リニア駅近接地域の整備方針（4月） →駅前エリア以外でのまちづくりを	
R1年度	長崎知事	駅位置の再検証結果公表（12月） リニアやまなしビジョン 策定（3月）		
R3年度		リニア駅前エリア整備の在り方検討会議開催（交通結節機能に関する議論・全5回）		
R4年度			市が駅前のまちづくりに関与※2することを表明	
R5年度		リニア駅前エリア整備検討会議（全3回） （駅北側交通広場の整備方針）	まちづくり基本方針 策定（11月） →まちづくり基本計画検討委員会 開催（1月）	
		JR東海 リニア開業時期延期の正式表明（3/30）2027年→2034年以降に		
R6年度			基盤整備方針 策定（2月）	継続開催
R7年度			まちの将来像 提案（11月）	

※1 リニア駅から4km圏内を駅周辺（現在の駅前と同範囲）と駅近郊に区分し、県が具体的な整備内容を「基本計画」として公表予定であった

※2 県による交通結節機能の検討以外のまちづくりを本格的に検討するため、市が「まちづくりの方向性」を公表した

## 1-2 甲府・山梨が迎える新たな時代背景

### リニア開業がもたらす変化と期待

- リニア中央新幹線の開業により、甲府は今以上に大都市圏と時間的に近接する新たな立地条件を獲得する。これにより、ビジネス、研究、観光、交流といった分野において、これまでにない人の流れや関係性が生まれることが期待されている。
- 一方で、こうした変化は、単に利便性が向上することを意味するものではない。時間距離の短縮は、地域間の競争を一層顕在化させる側面も併せ持っており、受け身の姿勢では、地域の価値が相対的に埋没してしまう可能性もある。
- さらには、複雑で不確実な時代などの社会変容に向けた対応も求められる。
- リニア開業は、甲府・山梨にとって大きな機会であると同時に、地域のあり方そのものが問われる転換点でもある。

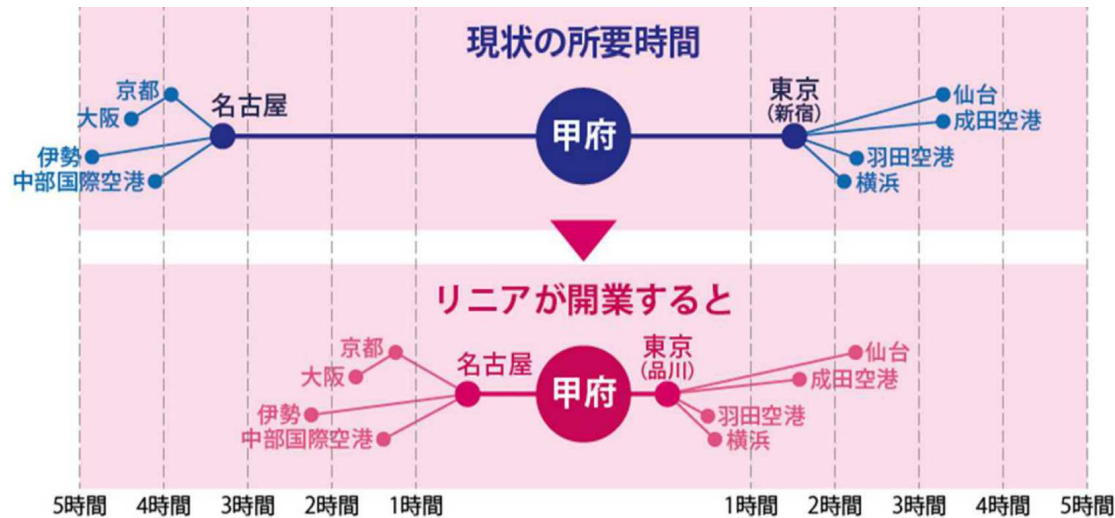


図 リニア開業に伴う所要時間の変化 (出典：リニアやまなしビジョン (山梨県))

二つの拠点を核としたリニア新時代の甲府まちづくり戦略

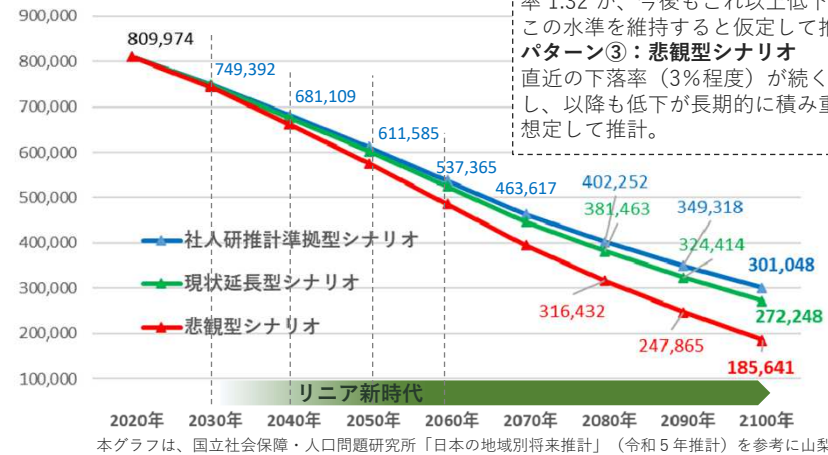
## 1-2 甲府・山梨が迎える新たな時代背景

### 人口減少から考える地域の未来

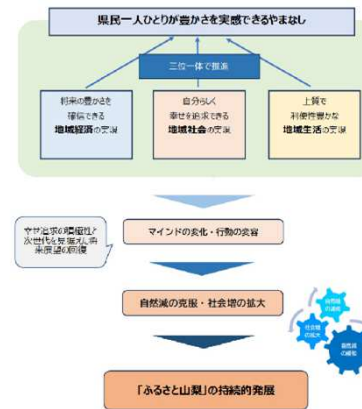
- 本市や圏域が抱える地域課題は様々であるが、その代表例として「急速な人口減少」があげられる。
- R7年度に県が公表した新たな人口ビジョンによると、最も人口減少が少ないシナリオである社人研シナリオ（パターン①）でも、リニア開業前後は10年間で7万人程度（県全体）の減少が予測されている。
- また、県が目指す人口減少危機突破に向けたシナリオでは、様々な人口減少対策の一つとして「リニア開業等が相乗効果となり、20～30歳代の転出超過が抑制」を期待している。
- 本圏域の人口は約62万人（R6.1.1住基人口）であり本県の約3/4以上の人口を有しており、本圏域も概ねこの減少シナリオが当てはまると推察される。
- 人口減少は避けられないトレンドではあるが、いかに軟着陸をさせるか、また県シナリオの実現への貢献という意味でも、リニア開業を契機に圏域を「選ばれる」対象となるような具体的な取組が求められている。

#### 山梨県による将来推計

人口減少の現実と将来像を改めて示し、県民と危機感を共有するために「山梨県人口ビジョン2.0～やまなし未来幸甲斐図2025～」を公表（令和7年度）  
※以下は、県資料に本市が加筆



**パターン①：社人研推計準拠型シナリオ**  
社人研が示した2050年までの将来推計に準拠し、合計特殊出生率、子ども女性比、0～4歳性比の各指標が2050年以降も一定で推移するものと仮定して推計。  
**パターン②：現状延長型シナリオ**  
過去最低だった2009年（1.31）に次ぐ低水準となった2023年の合計特殊出生率1.32が、今後もこれ以上低下せず、この水準を維持すると仮定して推計。  
**パターン③：悲観型シナリオ**  
直近の下落率（3%程度）が続くと仮定し、以降も低下が長期的に積み重なる想定して推計。



#### 人口減少危機突破に向けたシナリオ全体像

- 2030年を目途に取組を進め、2040年に県民希望出生率※1.65が実現
- リニア開業等が相乗効果となり、2045年以降は20～30歳代の転出超過が緩和
- 若者を中心に「選ばれるやまなし」となり、出生率も徐々に上昇
- 2060年を境に理想出生率2.13に到達

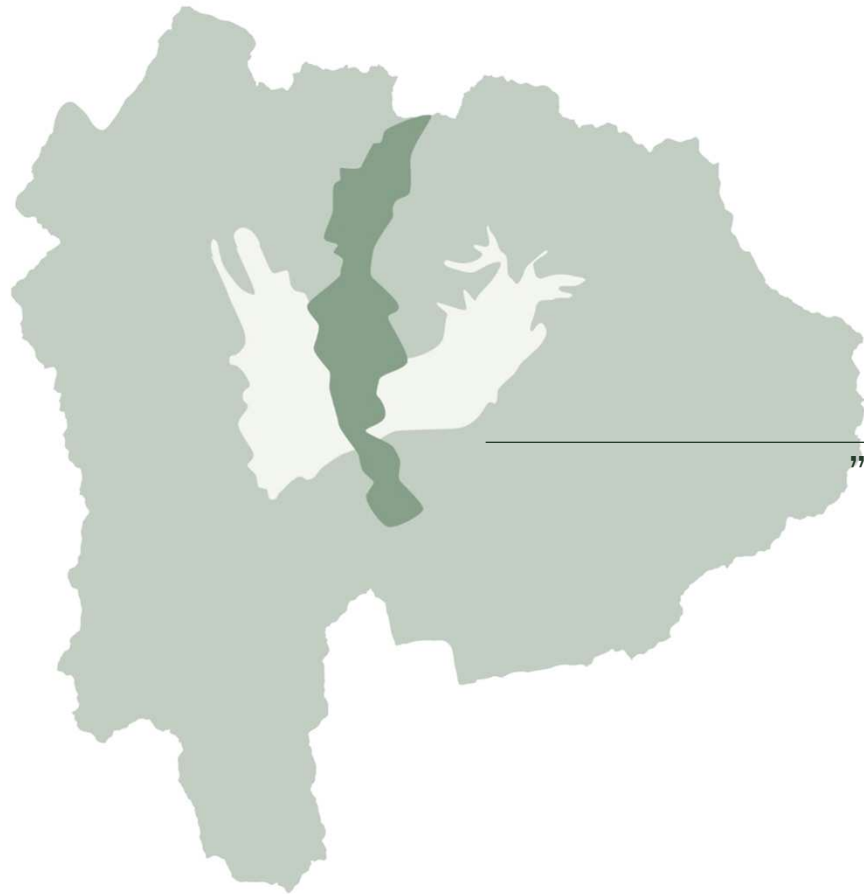
→ 2100年以降も人口定常化へ（約46万人規模で安定）

## 1-3 地域のポテンシャルを最大化するために

### 余白を活かし、社会変動に応じた柔軟な対応を

- 甲府・山梨は、豊かな自然環境や盆地特有の景観、地域に根ざした産業や文化など、多様な資源を有している。また、大都市圏と比較して、時間的・空間的な余白が残されていることも、大きな特性の一つである。
- こうした余白は、単なる未整備や遅れを意味するものではない。多様な選択肢や試行を受け入れる余地として捉え直すことで、人それぞれが自分にとっての心地よさや豊かさを見出せる環境づくりにつながる可能性を持っている。本戦略では、この地域特性を弱みではなく、価値創出の源泉として捉える。
- 一方で、こうした可能性や余白は、自然に形になるものではない。人や価値観、実践が出会い、試され、重なり合う「場」があってはじめて、新たな価値として立ち上がっていく。その結節点として、本戦略ではリニア駅前エリアを位置づける。
- そのために、駅前を完成形として固定するのではなく、人や価値、実践が集い、交わりながら新たな”こうふく”が創造されていく「場」として位置づけ、段階的かつ持続可能なかたちで取組を進めていく必要がある。
- 次章以降では、この考え方を踏まえ、”こうふく”を創造し、育て、圏域へと広げていくための戦略の柱やプロジェクト、推進の仕組みについて整理する。





## 2章 戦略が目指す都市像

---

”こうふく”を共通の価値観としたまちづくり

分野・スケール横断で共有できる価値軸を示す

- 本戦略は、リニア中央新幹線の開業という大きな環境変化を契機として、本市および圏域におけるまちづくりや地域づくりの取組を、より一体的かつ持続的に進めていくための共通の方向性と価値軸（判断軸）を示すことを目的として策定するものである。
- 人口減少や産業構造の変化、暮らし方・働き方の多様化が進む中においては、個別分野ごとの施策や事業を積み重ねるだけでは、地域全体としての価値向上や将来への期待につながりにくくなっている。本戦略では、分野や主体を超えて共有できる価値軸を明確にすることで、各取組の方向性をそろえ、相互の連動や波及効果を高めていくことを目指す。

計画体系の再編集

- 本市はこれまで、市全体を対象とした「リニア活用基本構想」、駅前エリア外側の近接地域を対象とした方針や、駅前エリアの「まちづくり基本方針」や「基盤整備方針」を公表してきた。しかし、リニア開業時期の変更や県市の役割分担の変化などに伴い、内容の見直しが必要なものもある。
- R7年11月22日に「未来のこうふまちづくりミーティング#01」において「まちの将来像」を提案した。本戦略は、その提案内容の背景の説明や、これまでの計画体系の再編集を行うものでもある。

二つの拠点を核としたリニア新時代の甲府まちづくり戦略

# 未来の こうふまちづくり ミーティング #01



**リニア開業をきっかけに、甲府をこうふくにする**

リニア中央新幹線は、本市や甲府圏域に大きな変化と発展の機会をもたらします。本ミーティングでは、甲府市リニアまちづくりデザインディレクター\* 深澤直人氏を迎え、リニアが開業する時代に向けて、駅前や圏域のまちの将来像について考えます。リニア開業に向けては、幸福な暮らし、経済発展、環境保全など、さまざまな視点からまちづくりを検討する必要があります。市民や圏域住民、企業、行政が一体となって、「こうふくなくこうふ」を創造・共有する出発点として、第1回の本ミーティングを開催します。

\*リニア開業に向けてまちの価値を高めるべく、デザインの視点から専門的な助言を得るために設置

## 2025.11.22 (土) 14:00-16:00

前半：プレゼンテーション  
後半：パネルディスカッション



甲府市長  
**樋口 雄一**

1959年、山梨県甲府市生まれ。1999年より山梨県議会議員(4選)、2007年同議会議員をを経て、2015年2月から現職。



甲府市リニアまちづくりデザインディレクター  
**深澤 直人**

1956年、山梨県甲府市生まれ。プロダクトデザイナー。多摩美術大学副学長。英国D&AD金賞、日本グラフィックデザイン金賞受賞。



**会場** 甲府商工会議所多目的ホール  
**駐車場** 甲府市役所南庁舎  
会場の駐車場は利用していただきません。駐車場の確保はご自身で行います。公共交通機関のご利用もご検討ください。

**事前申込制 参加無料**  
定員：150名(先着順) 申込期間：10/30~11/20  
申込方法：専用申込フォーム 電話055-237-5114  
もしくは電話にて 055-237-5114

**YouTube Live 同時配信**  
YouTubeチャンネル「甲府市」にて、申込不要



リニア駅から広がるこうふくなくまちづくり

主催：甲府市、一般財団法人自治総合センター お問い合わせ先：甲府市リニアプロジェクト推進課 055-237-5114

## 2-2 価値軸としての“こうふく”

### “こうふく”の意味や価値軸としての役割

- 本戦略では、共通の価値軸として、“こうふく”を位置付ける。以下の理由から、漢字ではなくひらがなで表記する。
  - 1.「幸福」が示す人々の暮らしの充実や心の豊かさといった普遍的な意味である。経済的な豊かさにとどまらず、人とのつながりや安心感、誇りといった日常の実感を含んでいる。
  - 2.甲府・山梨らしさとリニア時代の特性を掛け合わせることで生まれる新たな価値を志向するという意味である。地域の蓄積と新たな人の流れが重なることで、従来の延長線上にはない可能性が広がる。
  - 3.“こうふく”を固定的な完成像ではなく、時代や関わり方に応じて更新され続ける概念として捉えるという意味である。ひらがな表記には、多様な解釈を受け止める余地を持たせている。
- また、“こうふく”は個人の主観的な満足感にとどまるものではなく、地域における暮らしや活動の中で育まれていくものである。
- 本戦略では、この“こうふく”を将来像であると同時に、施策やプロジェクトの方向性を判断するための基準として位置づける。すなわち、「それはこうふくにつながるのか」という視点を、分野や主体を超えて共有する。なお、その具体的な捉え方や成り立ちについては、第5章において整理する。

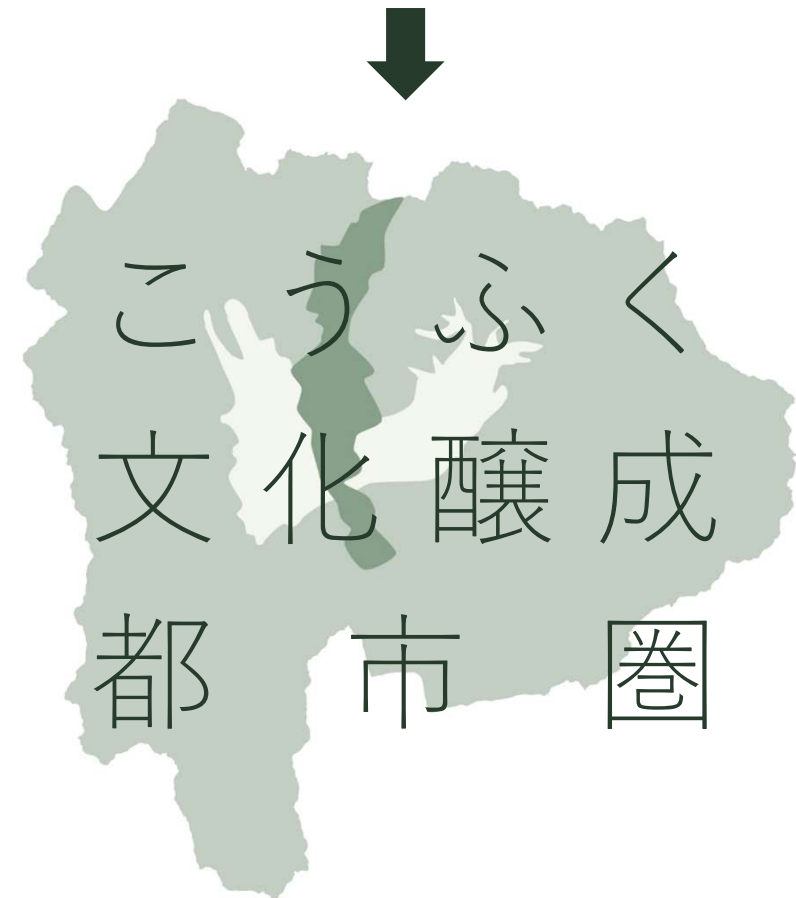
こ う ふ く

幸福 × 甲府・山梨らしさ × リニア新時代

### 住み続けたい、関わり続けたいと思える都市へ

- 本戦略が目指す将来像を右のように設定する。人口減少や価値観の多様化が進む社会において、都市の持続性は単に人口規模や経済規模の拡大によって測られるものではない。人々が将来にわたってこの地域で暮らし、働き、あるいは様々な形で関わり続けたいと感じること、その実感の積み重ねこそが都市の未来を支える基盤となる。
- この状態を実現する都市の姿を「こうふく文化醸成都市圏」として描き、甲府駅周辺とリニア駅周辺という二つの拠点を中心に、価値循環が広がる都市構造を形成していく。
- ここでいう将来像は、特定の完成形を描くものではない。むしろ、地域に関わる人々一人ひとりが、自らの価値観や関心に応じて多様な関わり方を選び取り、その積み重ねによって地域全体の価値が育まれていく姿を目指すものである。
- 「こうふく文化醸成都市圏」とは、盆地という自然条件の上に、人々の営みと関係性、そして経済活動が重なり合い、内発的に価値を生み続ける都市圏構造である。
- その価値は、緑や風景として体感され、人と人とのつながりの中で生まれ、挑戦や創造の循環として広がっていく。”こうふく”は、誰かから与えられるものではなく、この都市の中で生まれ、共有され、受け継がれていく文化である。その文化を醸成することこそが、本戦略が目指す都市像である。

将来像  
甲府・山梨に住み続けたい、  
関わり続けたいと思える都市をつくる

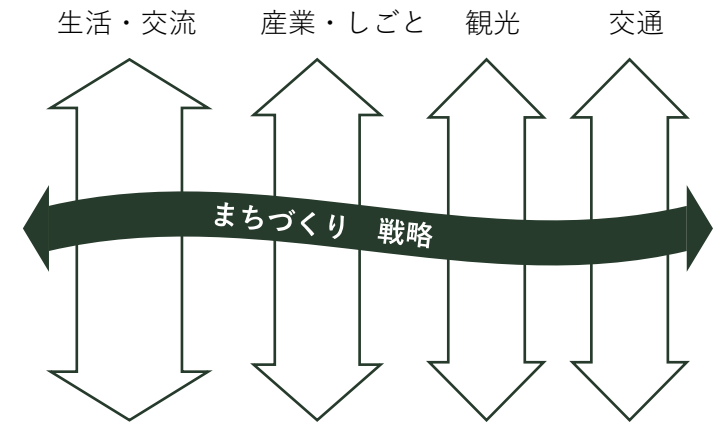


## 2-4 計画でなく「戦略」とする理由

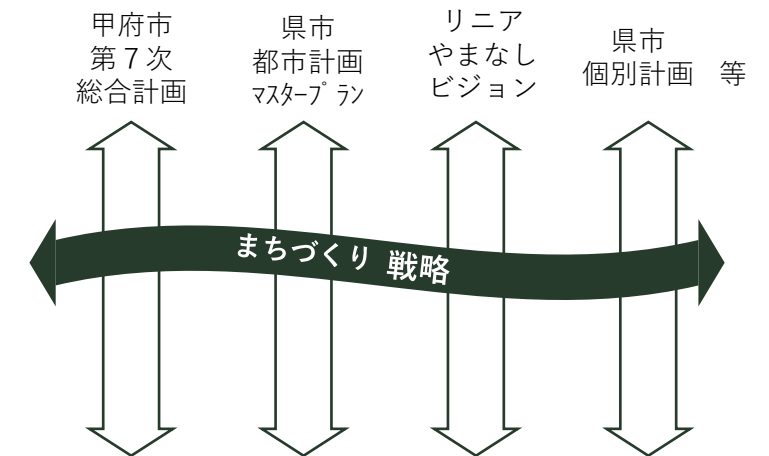
### 分野ごとの縦糸を、横糸として束ね直す

- 人口減少の進行、働き方や暮らし方の多様化、デジタル化の進展など、社会を取り巻く環境は大きな転換期にあり、将来をあらかじめ固定的に描くことが難しい時代となっている。このような不確実性の高い状況下においては、施策や取組の内容を事前に確定させた「計画」を策定するだけでは、社会変化や新たな価値観に十分に対応できない可能性がある。
- 本市には、生活、産業、環境、福祉、教育など、各分野において積み重ねられてきた多様な取組が存在する。これらの分野別施策は、それぞれが地域を支える重要な「縦糸」であり、今後も継続的に磨き上げていく必要がある。一方で、分野ごとに最適化された取組が並列的に進むだけでは、社会構造の変化や複合的な地域課題に十分対応できない局面が生じる。
- そこで本市では、分野ごとの縦糸を固定的に束ねるのではなく、それらを横断的に結び直す「横糸」として、“こうふく”という共通コンセプトを持つまちづくり戦略を位置づけることとした。この横糸は、特定の分野や施策を恒常的に貫くものではなく、その時々々の社会状況や地域課題に応じて、必要な分野を柔軟に結び替えていく役割を担う。
- 縦糸である各分野の計画や取組を尊重しながら、横糸としての戦略を張り替え、更新し続けることで、進むべき方向を柔軟に誘導する点に、本戦略の意義がある。

#### 分野を横断する



#### 計画・施策を横断する



## 時間・主体・スケール・都市構造を横断する考え方

## 1

## 時間軸

リニア中央新幹線の整備は、名古屋までの開業前、名古屋開業後、大阪までの全線開業後といった段階ごとに、地域を取り巻く時代背景や人の流れ、求められる役割が大きく異なる。したがって、本戦略では、リニア開業という点ではなく、開業後も続く持続的な価値の創造に向けて、時間の経過とともに変化する社会状況を見据え、段階的に取組を発展させていくことに視座をおく。

本戦略の対象は、現在本市や圏域に居住・立地する市民や事業者のみを対象とするものではなく、将来的に県外から移住する人々や、新たに事業活動を展開する事業者などの将来の担い手や関係主体を見据える。また、行政だけが計画・実施の主体を担うものではない。このため、本戦略では、時間の経過とともに関わる主体が広がっていくことを前提に、公民連携で取り組むことに視座をおく。

## 2

## 主体

## 3

都市構造  
(拠点)

本市には、既存の都市拠点である甲府駅周辺と、新たな広域拠点となるリニア駅周辺という、性格の異なる二つの拠点が存在する。特に甲府駅周辺は、既に首都圏との関係性が深く、リニア開業前から関係人口の形成や交流を進めることが可能な環境にある。本戦略では、これら二つの拠点を対立的に捉えるのではなく、それぞれの特性を活かしながら連携させることに視座をおく。

本戦略は、リニア駅前のみを対象とするものではなく、本市全体、さらには圏域までを視野に入れた共通の方向性を示すものである。リニア駅前等での取組を起点としつつ、その効果や価値が周辺地域や圏域全体に波及していくことを意識し、スケールを横断した戦略を構築することに視座をおく。

## 4

## スケール



## 3章 現状分析と内発的発展の必要性

---

3つの構造的課題

## 3-1 現状の捉え方の転換

### リニアがもたらす変化の本質

- 本市や圏域の基礎的な現状分析は様々な計画書に記されているため、本戦略においては「リニア中央新幹線の開業」という大きな環境変化（外圧、選択圧）を前提とした際の、本市や圏域が選ばれ続けるための構造的課題を整理する。

- その課題整理の視点は、以下の2点である。

#### 【視点1：時間距離の短縮やアクセス性の向上による都市間の競争条件の広域化】

- 地理的制約によって分断されていた都市間の関係が再編され、本市はより多くの都市と直接的に比較される状況に置かれる。
- 機能や利便性といった量的な要素に加え、「その地域でどのような時間や体験を過ごせるか」といった質的な価値が基準になる。

#### 【視点2：人口・経済指標の捉え方の転換】

- 人口や経済に関する指標は、それ自体が課題の原因ではなく、人々や企業が「住む」「働く」「訪れる」「投資する」といった選択を積み重ねた結果として現れるものである。リニア開業により選択可能な地域が広がる中で、その傾向はさらに強まる。
- 人や企業がどの地域に関わるかは、その地域が提供する価値や体験の質に大きく左右される。
- リニア開業により、外部から人や投資を呼び込む発展の可能性は高まる一方、国内外の人や企業の行動範囲が拡大することで、本市や圏域は「選ばれる理由」がなければ通過される存在にもなり得る。
- このような状況において、本市が持続的に発展していくためには、外部環境への対応だけでなく、地域の内側に存在する価値創造の構造そのものを見直す視点が必要になる。

#### “こうふく”が実感されにくい都市構造

- 前節で示した視点のもとで現状を捉え直すと、本市および圏域が抱える課題は、個別の問題ではなく、都市の価値のあり方に起因する構造的な課題として整理することができる。
- 本市は一定の都市機能を有しているものの、そこに暮らす人々が自らの価値を見出し、実感する仕組みが十分に機能しているとは言い難い。サービスや利便性が提供されていても、それが個人の主体的な活動や関係性の広がりにつながらなければ、地域への愛着や誇りは育まれにくい。
- 内発的発展の観点からは、人々が地域において自らの「こうふく」を実感し、それを他者と共有し、さらに広げていくプロセスが不可欠であると言える。

表 都市機能平均スコアと満足度・総合幸福度平均スコアのギャップ

	客観的データ	主観的データ	
	都市機能スコア平均	満足度スコア平均	総合幸福度平均
<b>甲府市</b>	<b>5.47</b>	<b>5.28</b>	<b>5.36</b>
大規模都市平均 (人口50万人～)	5.58	5.87	5.48
中規模都市平均 (20万人～50万人)	<b>5.24</b>	5.61	5.44
全国平均	4.19	<b>5.23</b>	<b>5.42</b>
小規模都市平均 (～20万人)	4.09	5.14	5.42
甲府市の特徴	高スコア傾向 全国平均や 中規模平均を上回る	中程度 全国平均と同程度	低い 全国平均など より低い

※1 NTT（株）及び株式会社NTTデータ経営研究所から提供を受けたまちの「いま」を映す鏡となる「SUGATAMI」

(出典：NTT（株）及び（株）NTTデータ経営研究所「SUGATAMI」)

#### 地域資源が価値として統合されていない構造

- 個別の機能や満足度は一定水準にある一方で、それらが総合的な幸福として十分に結びついていない。分野別満足度と総合幸福度との関係を見るとその結びつきにはばらつきがあり、個別の要素が必ずしも全体の幸福に結びついていないと言えない。
- このことは、地域に存在する資源や機能が、人々の活動や関係性と十分に結びつかず、価値として統合されていない可能性を示唆している。
- 例えば、緑は景観要素として扱われることが多いが、本来は健康や経済、交流といった多様な価値を生み出す基盤となり得るものである。こうした資源が人々の活動や関係性と結びつき、新たな価値として再編集されることで、内発的な価値創造の土壌となる。

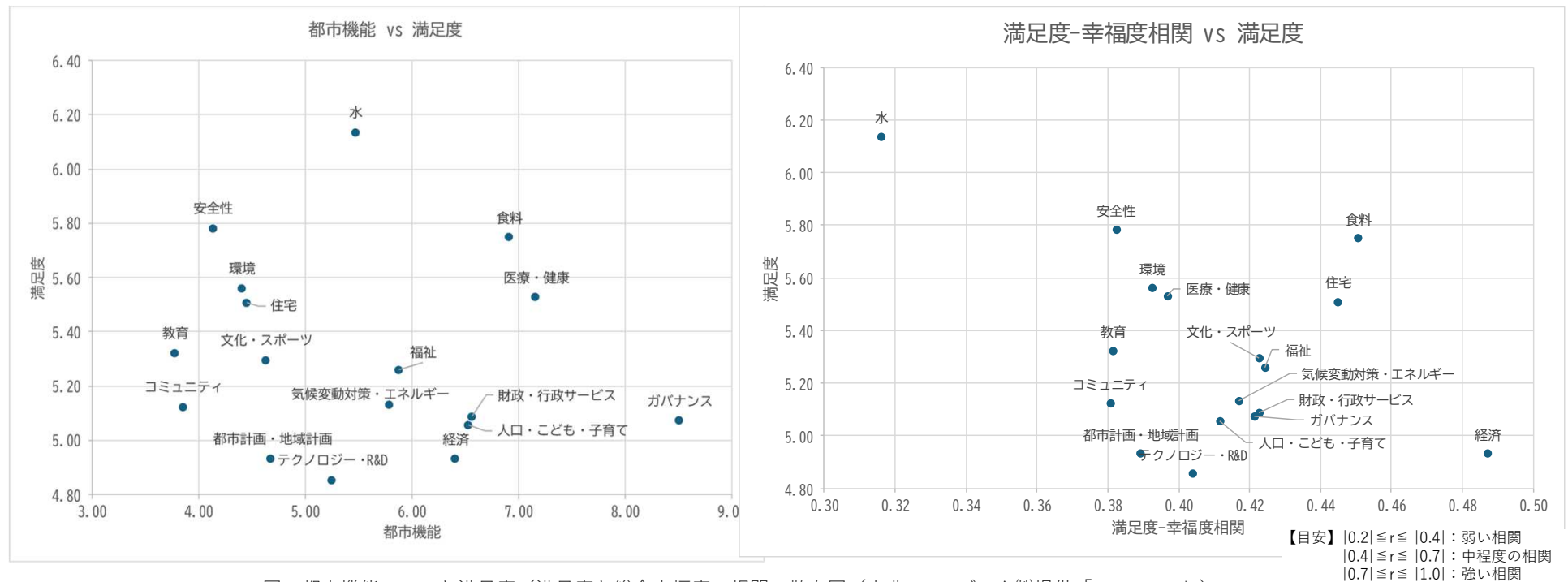


図 都市機能スコアと満足度／満足度と総合幸福度の相関の散布図（出典：NTTデータ㈱提供「SUGATMAI」）

## 外部依存型の発展構造

- これまでのまちづくりは、施設整備や企業誘致など、外部からの要素を導入することで発展を図る側面が強かった。このような外発的なアプローチは、一定の効果をもたらす一方で、地域内に価値が蓄積されにくいという課題を内包している。
- 特に、リニア開業により広域的な移動が容易になる中で、外部に依存した発展モデルは、逆に人や消費の流出を招く可能性がある。地域の内側に価値を生み出す仕組みがなければ、利便性の向上は「通過される要因」となり得る。

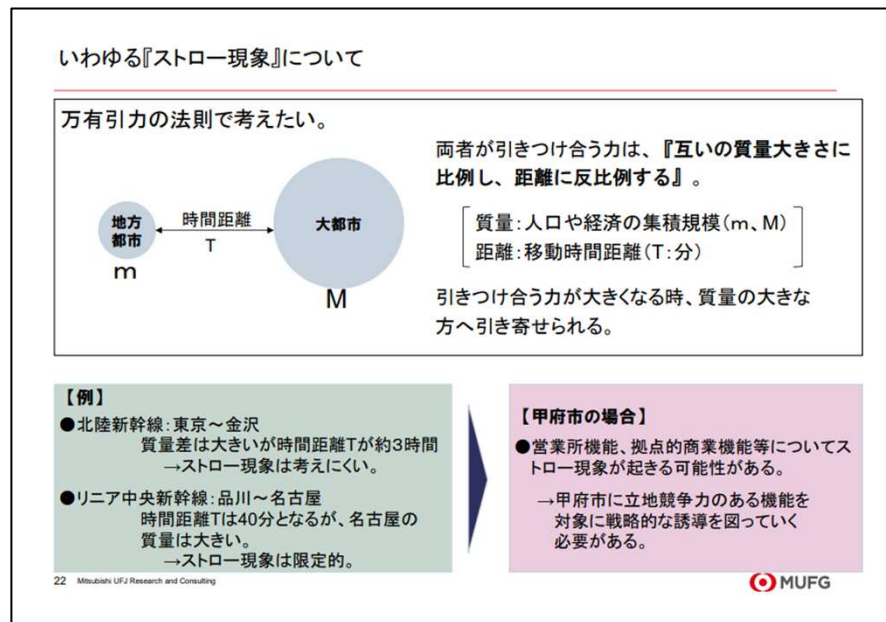


図 ストロー現象の可能性  
(出典：リニア時代の国土における山梨県のポテンシャル  
三菱UFJリサーチ&コンサルティング(2019))

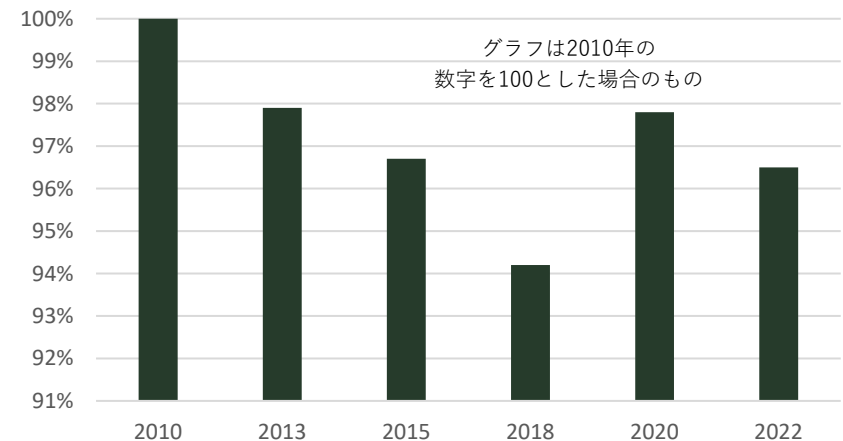


図 甲府市の地域経済循環率の推移 (出典：RESAS)

### 3-3 課題の統合と内発的発展の必要性

#### 地域の価値をトータルで高めるために

- 前節で整理した課題は、それぞれ個別の問題ではなく、「地域の内側から価値を生み出す仕組みが弱い」という共通の構造に起因している。これでは、リニア開業を契機とした外発的な要素の導入のみでは価値が地域に定着せず、流出する可能性が高まる。
- リニア新時代においては、外部からの人や投資を呼び込むこと自体が目的ではなく、地域の中で生まれる価値が外部との関係を通じて広がっていく構造を構築することが重要となる。
- すなわち、本市が目指すべき発展のあり方は、外発的発展を否定するものではなく、「内発的に生まれた価値が外発的要素を引き寄せ、それがさらに内発的価値創造を促す」循環構造を形成することである。その起点となるのが、人々一人ひとりの実感としての“こうふく”である。
- 次章では、この考え方を具体の都市構造として整理する。

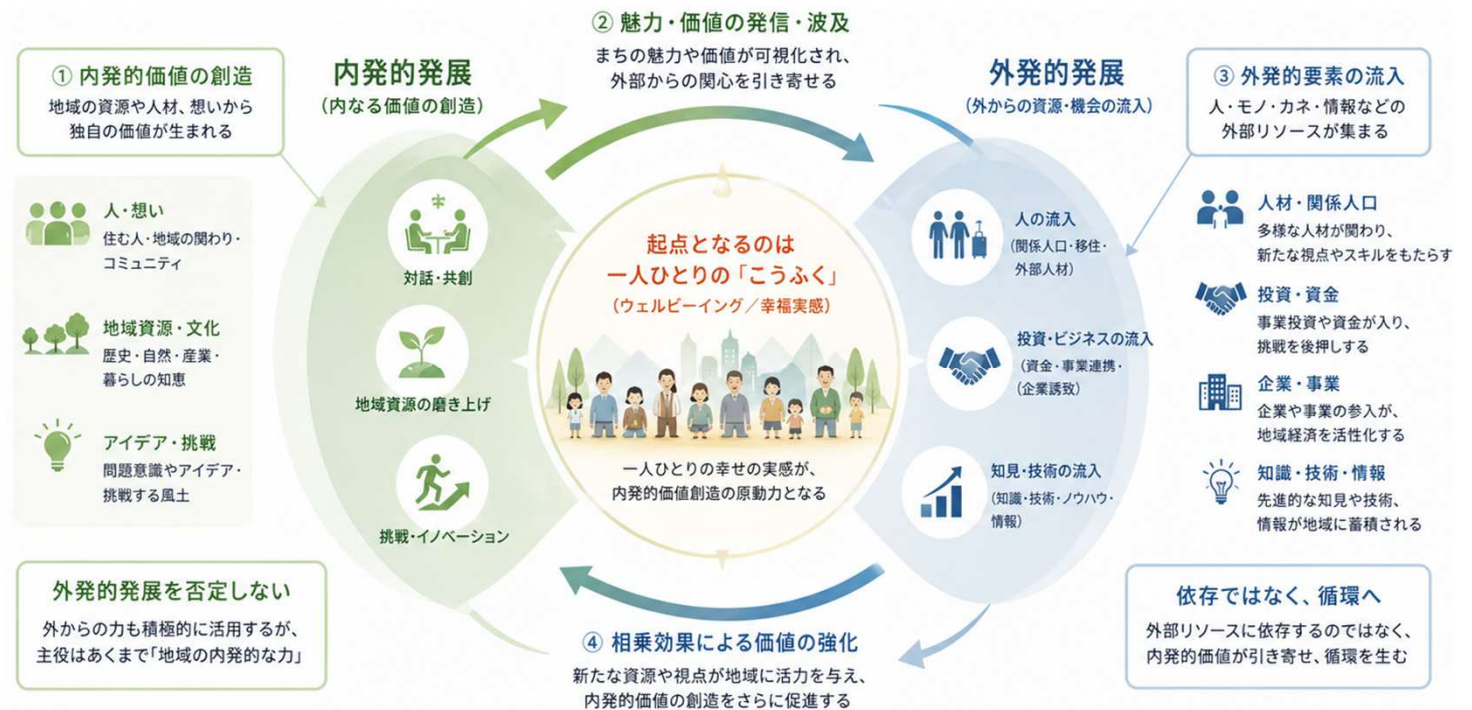
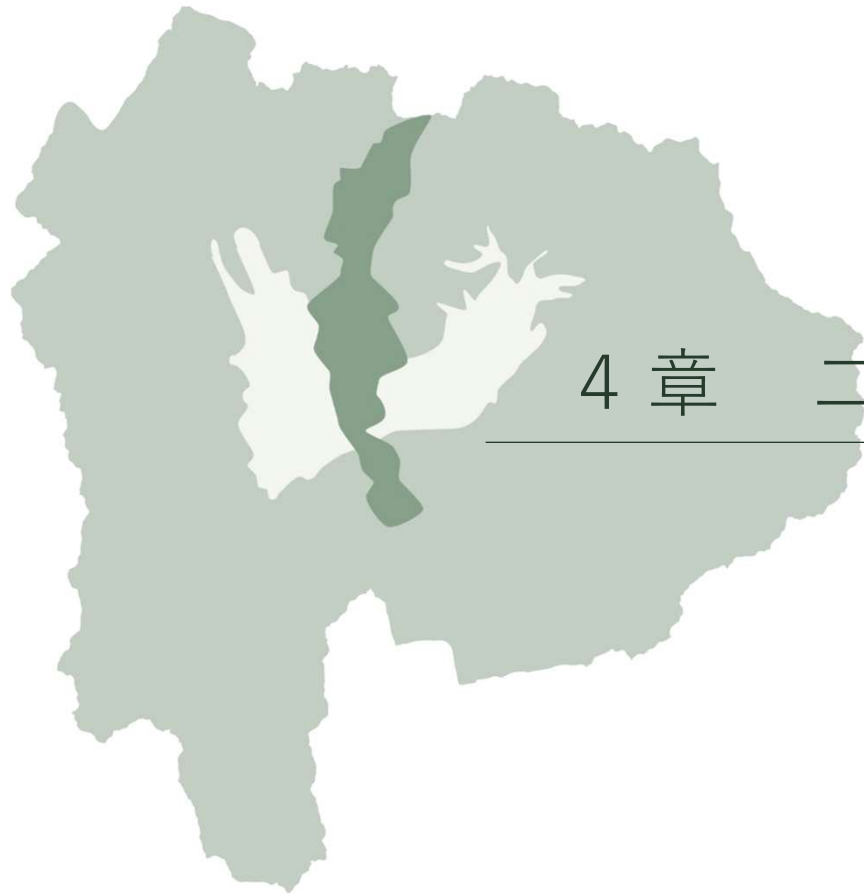


図 外発的発展と内発的発展の循環構造のイメージ



## 4章 二つの拠点を核とした都市構造

---

リニア新時代における都市骨格の再設計

### 4つの視点による都市構造の整理

- 本章では、本戦略が前提とする都市の骨格を整理する。ここで示すのは、分野別施策の方向性ではなく、都市がどのような構造によって形成されるかという設計図である。
- 本市のまちづくりは、単一の拠点や単発の事業によって完成するものではない。都市は、複数の機能や関係性が重なり合い、時間の経過とともに形成されるものである。本戦略では、その形成過程を明確にするため、都市構造を次の四つの視点から整理する。
  1. 二拠点による「空間」構造
  2. 接続と循環による「関係」構造
  3. 市域・圏域・広域を貫く「スケール」構造
  4. 段階的發展を前提とする「時間」構造
- これらの構造層が重なり合うことにより、都市は安定性と柔軟性を併せ持つ骨格を形成する。



## 4-2 二拠点による「空間」構造

### 連携・補完関係としての二拠点

- 本市の都市構造は、甲府駅を中心に形成されているが、将来はリニア駅という新たな拠点を有することから、二つの拠点を核とした将来都市構造が県市の都市計画マスタープランで提唱されている。
- 甲府駅周辺は、歴史や文化、商業、行政機能が集積する成熟した拠点であり、これまで広域交流から日々の交流を担う都市機能や基盤や交通の集積を有している。
- 一方、リニア駅周辺は、広域交通結節点としての特性を有し、外部との接続機能を担う新たな拠点となる。時間距離の短縮によって、三大都市圏との関係性を直接的に結び直す位置にあり、外部資源との接点となる。
- 都市構造において重要なのは、この二拠点双方が、広域拠点という性格を持ちつつ、それぞれが役割分担しあう、連携・補完関係である。

表 甲府市都市計画マスタープラン（2018.3月）での二つの拠点の位置づけ

<b>広域都市拠点</b>	高次な都市機能が集約され、既存ストックを活かしながら、居住誘導を図るとともに、山梨県の政治、経済及び文化をけん引する拠点
<b>広域交流拠点</b>	（仮称）リニア山梨県駅をもう一つの玄関口として活用し、国内外の広域交流の促進による産業や観光の振興、緑が多くゆとりある居住の確保を図る拠点

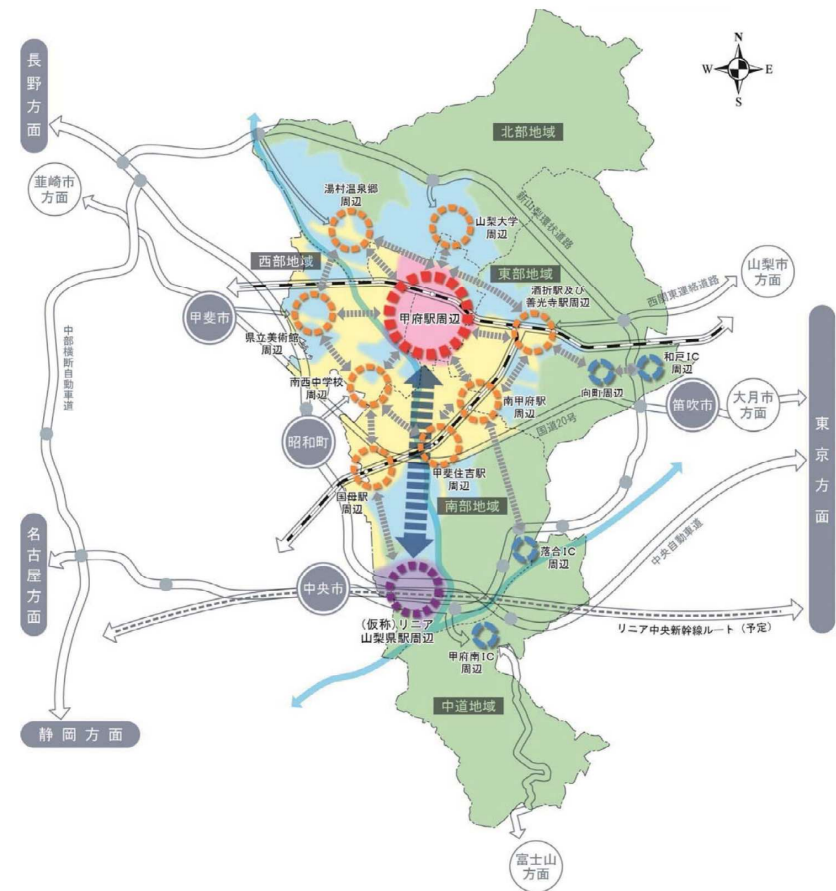


図 将来都市構造図（甲府市都市計画マスタープラン（2018.3月））

二つの拠点を核としたリニア新時代の甲府まちづくり戦略

## 4-2 二拠点による「空間」構造

### 日常利用性と広域連関性の重心

- 将来都市構造においては、今後も甲府駅周辺とリニア駅周辺の双方が広域拠点として位置づけられるが、その広域とのつながり（広域連関性）の性格やその役割の強さ（重心）は同一ではない。
- 甲府駅周辺は、今後も中央本線特急や高速バスなど既存の広域交通ネットワークが維持されることにより、広域接続の役割を担い続けるが、その役割の強さは、リニア駅より低くなると推測される。
- リニア駅周辺は、リニア中央新幹線に加え、中央自動車道のICや新山梨環状道路が整備されることから、県内外との時間距離の短縮や交通利便性の向上により、広域との連関性の強度が高まる可能性を有している。一方で、日々の需要は駅周辺の住民や従業員などの日常利用が大切になることから、日常利用の割合が今後の検討課題となる。
- こうした前提のもと、両拠点は機能の有無によって区分されるのではなく、「日常利用性」と「広域連関性」の重心の違いによって性格づける。
  - 日常利用性：周辺や圏域に暮らす人々が日々利用し続けることにより、活動や関係性が積み重なり、まちとしての厚みが形成される性格を指す。
  - 広域連関性：市域や県域を越えた人・情報・資源との接点生まれ、新たな交流や挑戦の機会が拡張していく性格を指す。

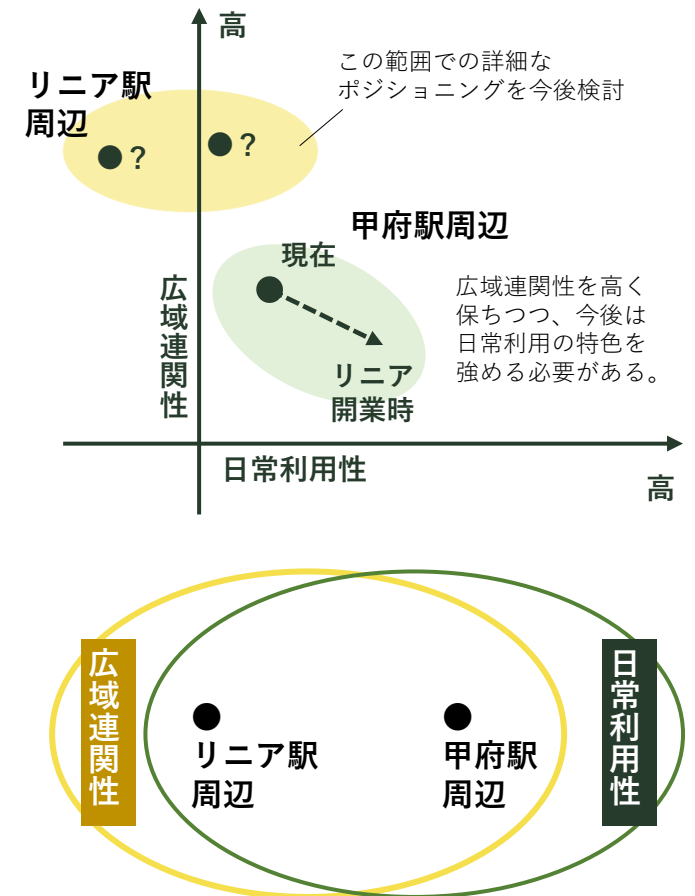


図 日常利用性と広域連関性の2軸からの二つの拠点の性格づけ

## 4-2 二拠点による「空間」構造

### 甲府まちなか未来ビジョン2025に基づく取組

- リニア新時代を見据えた甲府駅周辺のまちづくりの取組として、甲府まちなかエリアプラットフォームによる活動がある。
- これは、甲府駅周辺の「日常利用性」への重心のシフトを促す先行的な取組と言える。

#### 実現したい状態

これまで、甲府まちなかエリアプラットフォームでは、様々な方々とオープンに議論を重ね、甲府のまちなかが目指すべき状態について考えてきました。その際、観光や移住などの外に向けた施策も大切でありながら、「まずは自分たちの幸せからはじまる」ということを特に大切にしたいと考えました。甲府まちなかエリアプラットフォームでは、下記の状態が実現することを目標として活動を進めています。

甲府のまちなかにいる人が「幸せで豊かな暮らし」を実感できること

#### GOAL 実現したい状態

<p><b>1</b> 甲府のまちなかで魅力的なライフスタイルが実現すること</p> 	<p><b>2</b> 地元の人々がまちなかで暮らしを大好きになること</p> 	<p><b>3</b> 訪れた人のまちなかで過ごす時間が増えていること</p> 
--	---	---

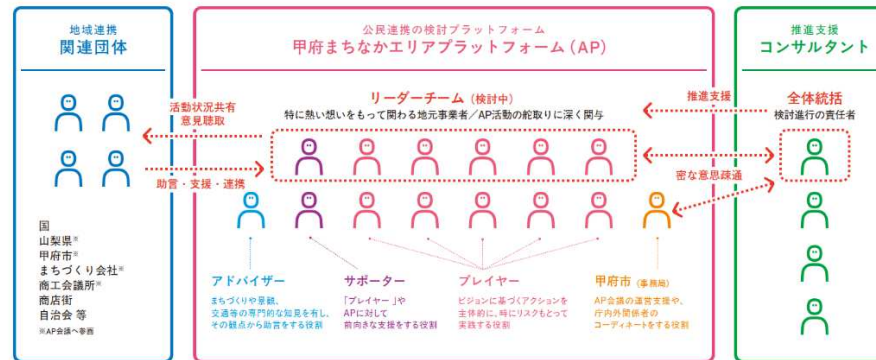
#### 戦略の柱

掲げた目指す未来像・目標を実現するには、「360°やまなし」じわり楽しめる甲府のまちなかをつくる必要があります。その言葉のように、ぐるりと回遊しながら過ごせ、色んな人がまじりあえる甲府のまちなかをつくる必要があります。そこで、そのための具体的な戦略の柱を立てました。

<p><b>CONCEPT</b>   コンセプト</p> <p>360°やまなし</p> <p>愛があふれる、人が自然とまじりあうそんな甲府のまちなかを未来に</p>	<p><b>GOAL</b>   実現したい状態</p> <p>甲府のまちなかにいる人が「幸せで豊かな暮らし」を実感できること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●まちなかで魅力的なライフスタイルを実現する</li> <li>●まちなかで暮らしが大好きになる</li> <li>●まちなかで過ごす時間が増える</li> </ul>
	<p><b>STANCE</b>   取り組み姿勢</p> <p>公民が連携して、幸せな暮らしにつながる「大好きな甲府の日常」を、「まちなか」につくろう！</p> <p>※まずは自分たちで好きな暮らしを形に。🕒「日常」=地域に定常化させる。</p>

#### STRATEGY 戦略の柱 「ぐるりと回遊して楽しめるまちなかをつくっていく」

<p><b>1</b> 居心地のいい場所をつくる！</p> <p>使われていない公園や道、空き店舗など、まちなかの「余白」を楽しく活動と、それらの場所を使いこなすためのデザインや仕組みをつくり、居心地よく出かけたい目的づくりを目指します。</p>	<p><b>2</b> 甲府らしい活動をつくる！</p> <p>日常を魅力的にする企画や、様々な人やコミュニティなどが連携できるような活動などをつくることで、甲府のまちなかに足を運ぶきっかけをつくり、魅力の最大化を目指します。</p>	<p><b>3</b> つながりやすい導線をつくる！</p> <p>まちなかへのアクセスや回遊を促す方法を検討し定常化させていくことや、まちなかの魅力情報を発信して訪れるきっかけをつくることなど、まちなかを導る導線づくりを目指します。</p>
---	---	---



(図出典：甲府まちなか未来ビジョン2025)

## 4-2 二拠点による「空間」構造

### 「成熟を育む拠点」 「未来を拓く拠点」

- 甲府駅周辺は、これまで以上に日々の生活に密接した「幸せで豊かな暮らし」を実感できる場としての役割が重要となる。市民や圏域住民の生活基盤が形成され、多様な人々が関わり合いながら価値を蓄積してきた場所という強みを活かし、地域の日常や文化、既存産業を「育む拠点」としての役割を担う。同時に、既存ネットワークを活かした広域接続機能を保持し、日常利用性を主導力としながら広域連関性も併せ持つ拠点として位置づけられる。
- これに対し、リニア駅周辺は、県外との接続を通じて新たな価値を呼び込み、既存資源と結び付ける拠点である。時間距離の短縮により広域との関係が強まる中で、人・モノ・カネ・情報が交差する場となる可能性を有している。ただし、来訪者のための場にとどまるのではなく、周辺や圏域に暮らす人々が日常的に利用することで、はじめて都市として成熟する。広域連関性を活かすためには、日常利用性の確保が不可欠である。
- 二拠点は機能分担を前提としながらも固定化されるものではなく、相互作用の中で役割を連携・補完し合う動的な構造として捉える。以上の整理から、二つの拠点形成の基本的な考え方を、甲府駅周辺は日常利用性を主動力とする「成熟を育む拠点」として、リニア駅周辺は広域連関性を主動力とする「未来を拓く拠点」として整理する。

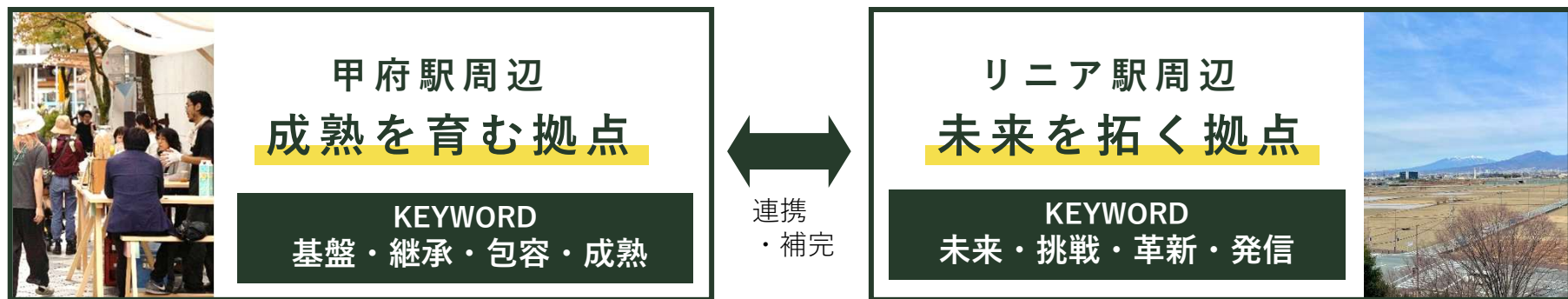


図 二つの拠点形成の基本的な考え方

## 4-3 接続と循環による「関係」構造

### 接続が循環を生み、循環が蓄積を生む

- 二拠点は独立して存在するのではなく、相互に接続し、循環することで都市全体の価値を形成する。
- 広域との接続は、それ自体が目的ではない。接続は人・モノ・カネ・情報の移動を生み、その移動が拠点間の往来を促す。往来が反復されることで、都市内部に循環が生まれる。
- 甲府駅周辺で育まれた日常的な活動や文化は、リニア駅周辺の広域連関を通じて外部へと拡張し得る。一方で、リニア駅周辺で生まれた新たな交流や挑戦は、甲府駅周辺に還流し、地域内で再び定着する可能性を持つ。
- この往復の動きが継続されるとき、都市は単なる接続点ではなく、循環構造を持つ空間へと変化する。
- さらに重要なのは、循環が都市に蓄積をもたらすことである。人の往来や活動の反復は、経験や関係性の層を形成し、都市に厚みを与える。リニア駅周辺においても、広域連関性が日常利用と結びつき、反復利用が生まれることで、はじめて蓄積が形成される。
- 接続が循環を生み、循環が蓄積をもたらす。この構造こそが、二拠点都市の関係構造の核心である。

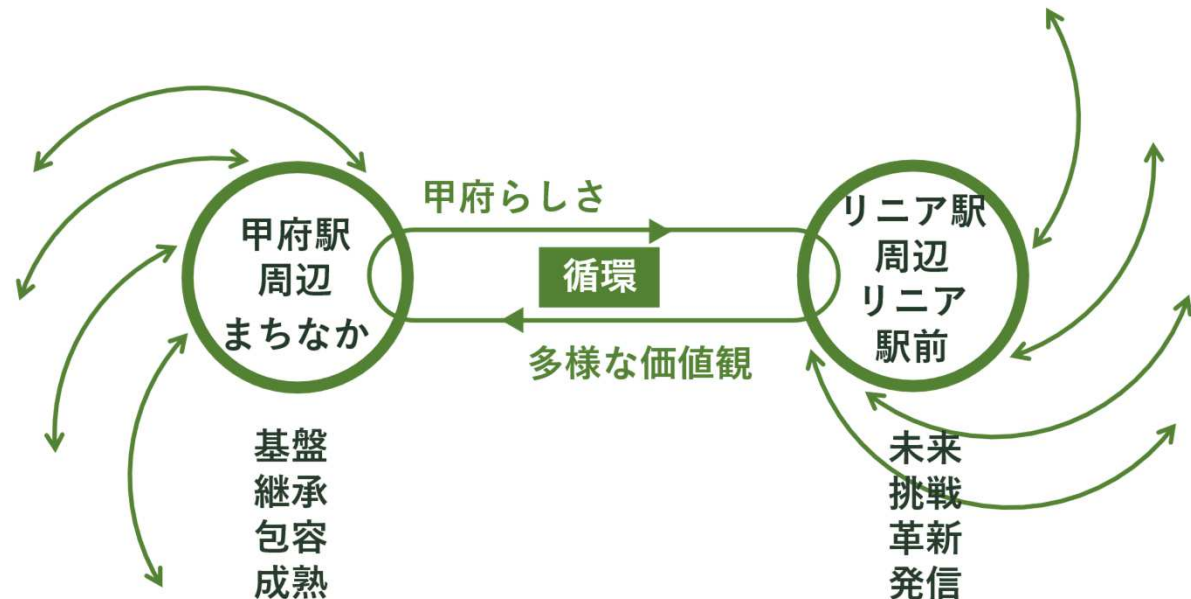


図 二つの拠点の接続と循環のイメージ

## 4-4 市域・圏域・広域を貫く「スケール」構造

### 三層スケールの都市構造

- 都市構造は、市域のみで完結するものではない。本戦略では、都市を以下の三層構造として捉えつつ、二拠点はいずれも複数層にまたがる機能を有する。

第1層：日常生活を支える市域 / 第2層：産業・交流の中心となる圏域 / 第3層：日本中央回廊と直接接続する広域層

- 甲府駅周辺は、第1層である市域の安定を支えるとともに、既存交通ネットワークを通じて第2層・第3層との広域連関を担う拠点である。リニア駅周辺は、高速交通軸を通じて第3層と直接接続し、都市の外部連関の質を拡張する拠点である。ただし、その広域連関は単独で完結するものではなく、市域や圏域との結び付きの中で意味を持つ。
- すなわち、本市の広域連関は、二拠点によって重層的に担われる構造である。本戦略は、特定の交通手段に依存する構造ではなく、複数の接続手段と拠点が相互に補完し合う都市構造を志向する。
- 広域層からもたらされる人材や情報は、二拠点間の循環を通じて市域内部へと還元され、その蓄積が圏域へと波及する。この三層構造が、都市の安定と拡張を同時に支える。

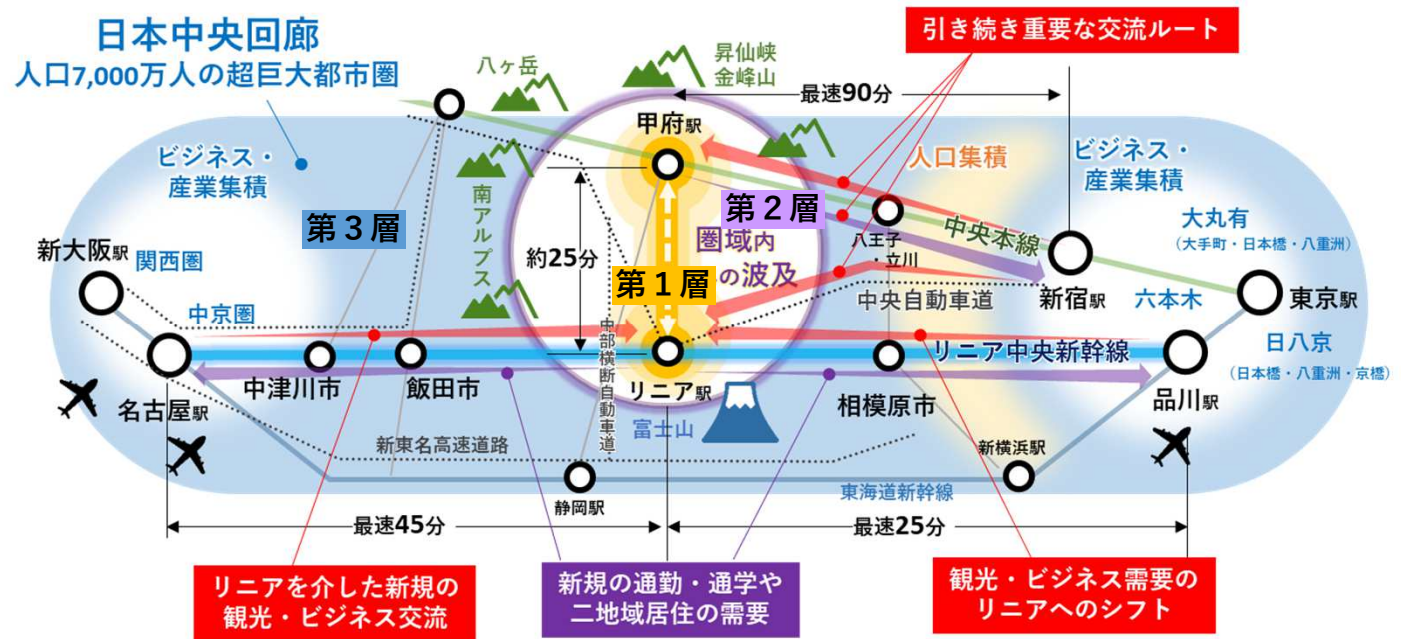


図 三層スケールの都市構造のイメージ

## 4-5 段階的發展を前提とする「時間」構造

### 蓄積と未来が重なりながら成熟する都市骨格

- リニア中央新幹線の整備は、名古屋開業期、大阪全線開業期など、段階的に進展することが想定される。本市の都市構造もまた、この段階的な変化を前提として設計される。
- 一方で、本市の都市は、リニア開業を契機としてゼロから形成されるものではない。甲府駅周辺を中心に、これまでの歴史、文化、暮らし、人々の関係が長い時間をかけて蓄積されてきた。今後の都市構造は、こうした蓄積の上に、リニア駅周辺における新たな交流や挑戦の可能性が重なりながら形成されていく。
- 開業前の準備段階、部分開業期における広域交流の拡大、全線開業後のさらなる連関の深化など、時間の経過に応じて拠点の役割や重心は変化し得る。二拠点構造は固定的な完成像ではなく、既存市街地に蓄積された価値と、新たに生まれる価値とが循環しながら、段階的に成熟していく動的な構造である。
- また、開業時期の変更や社会経済情勢の変化などの不確実性に対しても、日常利用性と広域連関性の双方を内包する構造を持つことで、都市は柔軟に対応し得る。
- 本章で示した四層構造は、都市の最終形を規定するものではなく、変化の中で持続し、価値を蓄積していくための骨格を示すものである



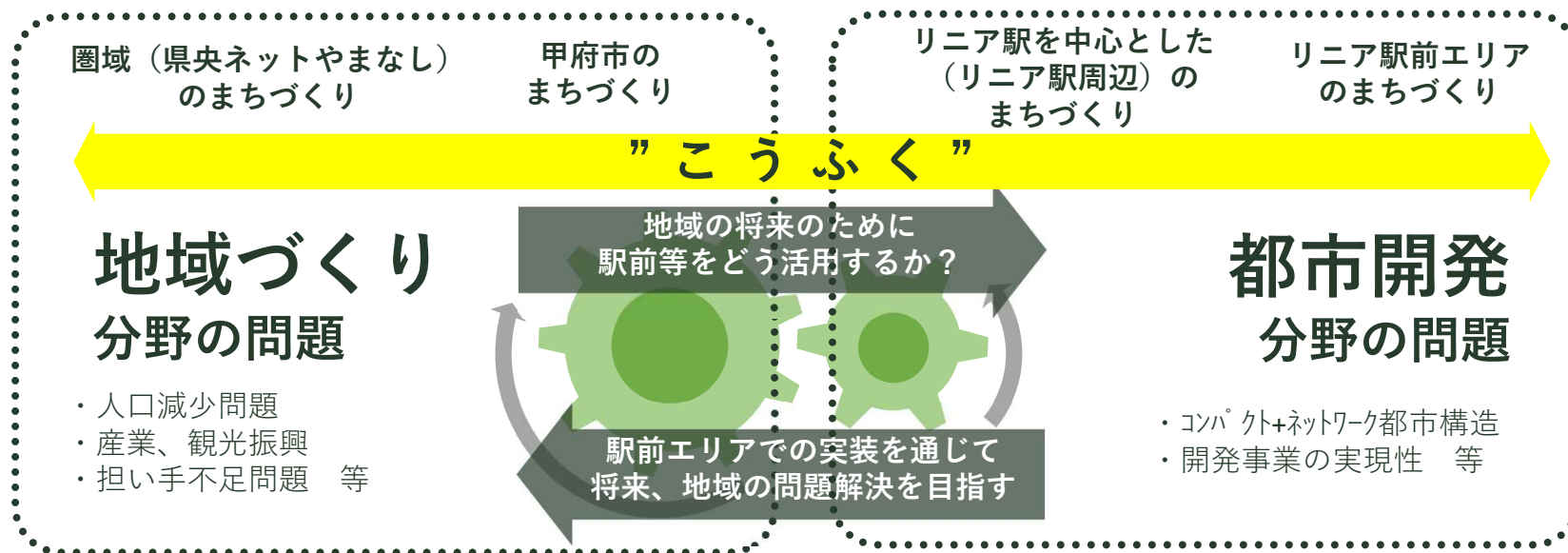
## 5章 不変の価値観

---

”こうふく”という共通価値軸

## リニア駅前から圏域までを貫く共通概念





- 第2章において、本戦略は“こうふく”を分野や主体を超えて共有される価値軸として位置づけた。本章では、この“こうふく”を、実際のまちづくりの中でどのように捉え、取組へとつなげていくのか、その構造と考え方を整理する。
- 前章までに示した都市構造は、単なる空間配置ではなく、人々の活動や関係性が重なり合いながら価値が生まれ、循環し、蓄積されていくための器である。その中で“こうふく”は、各取組の方向性を支える基準であると同時に、都市全体の価値のあり方を規定する基盤として位置づけられる。
- また、本戦略では、リニア駅前エリア、リニア駅周辺、甲府市域、圏域といった異なるスケールにおいてまちづくりを進めていくことを前提としている。スケールが異なれば求められる機能や役割も変化するが、それぞれの取組が個別に最適化されるだけでは、全体としての一貫性は生まれにくい。そのスケール横断の役割としても“こうふく”を据え、取組の方向性を統合していく。



## 5-2 4つの資本から捉える”こうふく”の構造

### OECDの考え方を踏まえた”こうふく”のあり方

- 本戦略が掲げる”こうふく”は、個人の主観的な満足感や一時的な幸福度を指すものではなく、地域における暮らしや活動を支える基盤が、バランスよく機能している状態を指すものである。この考え方は、OECDが示す、幸福やWell-beingを構成する四つの資本（人的資本、経済資本、社会関係資本、自然資本）の整理とも通じるものである。
- 本市では、この四つの資本をそのまま当てはめるのではなく、甲府・山梨が持つ地域特性や、リニア中央新幹線の開業によって生じる新たな条件を踏まえ、以下のように読み替えて捉える。
- 本戦略では、四つの資本を個別に高めるのではなく、相互に補完し合い、循環するものとして捉える。いずれか一つを最大化するのではなく、全体のバランスを保ちながら積み重ねていくことが、甲府・山梨における持続的な”こうふく”につながると考える。

	人的資本 	経済資本 	社会関係資本 	自然資本 
OECDの定義 (意識)	個人の技能（知識・スキル） と将来の健康	人間が生み出した 有形/無形資産と金融資産	協働を促す社会規範・ 共有価値・制度的取り決め	自然に存在する資産と生態系 (鉱物・森林から大気・海洋等)
甲府市に おける 4資本の 解釈	健やかに学び、育ち合う 暮らしの基盤	豊かな都市環境と地域経済の 持続的な循環を支える基盤	「自分らしいつながり」を 構築できる基盤	自然と共生し、自然資源を 活かす暮らしの基盤
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 家庭や地域による支え合い、自然体験を含む多様な学びの機会に加え、リニア中央新幹線を通じて都市部の教育資源ともつながることで、甲府に住みながら広い世界と接点を持つことが可能となる。</li> <li>• 人的資本を、学歴や技能に限定するのではなく、経験や関係性を通じて育まれる力として捉え、多様な育ち方や学び方を選択できる環境そのものを価値と位置づける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自然資源や地域産業に加え、リニア開業によって広がる都市との近接性を活かし、甲府で働く、都市と行き来する、副業や起業に挑戦するといった多様な働き方が可能となる。</li> <li>• 経済資本を単なる所得や生産規模としてではなく、地域資源を活かしながら自らの価値を発揮できる機会の総体として捉え、他の資本と相互に高め合う関係を重視</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 甲府では、地域コミュニティや多様な活動の中から、深く関わる、ほどよく関わる、見守るといった関与の仕方を選ぶ余地がある。</li> <li>• さらに、リニアを通じて新たな人の流れや関係人口が生まれることで、固定的な関係に縛られず、無理のない形で人とつながる可能性が広がる。</li> <li>• 社会関係資本を、密度の高さのみで評価するのではなく、孤立せず、自分らしい距離感で関係を築ける状態として捉える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 甲府には、豊かな自然環境が身近に存在しており、日常生活の中で自然を感じながら暮らす選択肢があることが特長。</li> <li>• 自然を一律に享受する対象としてではなく、<u>各自が自分に合った自然との距離感を選び取れること</u>を、“こうふく”を支える重要な価値として捉える。</li> <li>• こうした選択肢の広がりや、自然資本を「守る対象」ととどめず、暮らしや意思決定を支える基盤として位置づける。</li> </ul>

## 5-3 普遍性と可変性を併せ持つ価値

### ”こうふく”の形を固定しない

- ”こうふく”は、守るべき価値としての普遍性と、形を変え続ける可変性を併せ持つ。
- 本戦略では、”こうふく”を行政が一方的に定義し、固定化し、与えるものとは考えていない。人々がそれぞれの立場や関わり方の中で感じ、育て、共有していくものとして捉え、かつ、時代変容によりその形が変わることを前提に、その土壌となる環境や関係性を整えていくことを、まちづくりの役割として位置づける。
- 本戦略における”こうふく”は、一義的に定義されるものではないが、例えば「リニア開業をきっかけに、甲府・山梨が持つ時間的・空間的余白を活かしながら、各自が多様な選択肢の中から自分にとっての心地よさを見出している状態」として捉えることができる。



図 ”こうふく”の具体化案

## 5-3 普遍性と可変性を併せ持つ価値

### (参考1) “こうふく”のイメージ (案)

#### ■ 1) 暮らし・日常のこうふく

1. 朝起きたときに「ここに住んでいて良かった」と自然に思えること
2. 子どもから高齢者まで、それぞれのペースで安心して暮らせること
3. 日常の中に自然（山・風・光）を感じられること
4. 一人ひとりに適切な移動手段が確保されていること
5. 生活コストと満足度のバランスが取れていること
6. 健康でいられることが、特別な努力ではなく日常になっていること

#### ■ 2) 関係・コミュニティのこうふく

7. ゆるやかなつながりの中で孤立しないこと
8. 知らない人同士でも自然に関係が生まれる場があること
9. 地域との関わり方を自分で選べること（深くも浅くも）
10. 外から来た人も自然に受け入れられる空気があること
11. 多世代・多文化が混ざり合うことが日常であること
12. 誰かの挑戦を応援する文化が根付いていること

#### ■ 3) 仕事・挑戦のこうふく

13. 地方にいながら都市や世界とつながって仕事ができること
14. 小さく始めて、試しながら仕事を育てられること
15. 仕事と暮らしが分断されず、相互に豊かにし合うこと
16. 自分のスキルや関心を複数の形で活かせること（複業的なあり方）
17. 研究・実証・社会実装が近い距離で行われること
18. 失敗が次の挑戦につながる環境があること

#### ■ 4) 空間・環境のこうふく

19. 滞在したくなる公共空間が日常にあること
20. 建築や景観が「居心地」を生み出していること
21. 四季の変化を都市の中で楽しめること
22. 環境負荷が低いことが、我慢ではなく快適さにつながっていること
23. 人の活動が自然と調和していること
24. 駅前や拠点が「通過点」ではなく滞在の場になっていること

#### ■ 5) 時間・変化のこうふく

25. 時間の使い方を自分で選べること（急ぐ／ゆるりの両立）
26. ライフステージに応じて暮らし方を変えられること
27. 都市が未完成であり、関わる余白が残されていること
28. 昔からの価値と新しい価値が共存していること
29. 日常の中に小さな変化や発見があること
30. 自分の関わりがまちの変化につながっていると実感できること



図 “こうふく”のある1日の暮らし例

## 5-3 普遍性と可変性を併せ持つ価値

### (参考2) “こうふく”のリニア駅前エリアでの実装(案)

#### 1.ただ通るだけでなく、思わず少し滞在したくなる

- ・ 駅を降りた人、迎えに来た人、近くで働く人が、目的がなくても少し腰を下ろし、景色や空気を感じながら過ごしたくなる状態。駅前が「通過点」ではなく「滞在の入口」になる。

#### 2.移動の途中で、自然に人や情報と出会える

- ・ 通勤者、来訪者、地域住民が、カフェ、広場、デッキ、共有空間などで偶然交わり、会話や情報交換が生まれる状態。イベントがある時だけでなく、日常的に関係が立ち上がる。

#### 3.行ってみたら、何か新しいことを試したくなる

- ・ 利用者が駅前を訪れたときに、実証実験、ポップアップ出店、試験的サービスなどに気軽に触れ、自分も少し関わってみたくなる状態

#### 4.ここにしながら、都市や世界とつながって働ける

- ・ 県内企業社員、移住者、スタートアップ、出張者などが、駅前のワーキングや拠点機能を使い、山梨にしながら首都圏や他地域と自然につながって仕事を進められる状態。

#### 5.子育て世帯や多拠点居住者が、自分に合う暮らし方を選べる

- ・ 駅前やその周辺で、賃貸住宅、生活利便、教育、働く場、交流の場がほどよく揃い、子育て世帯や二地域居住者が、車依存だけに頼らず自分らしい暮らしを組み立てられる状態。

#### 6.高齢者も来訪者も、無理なく移動し行動範囲を広げられる

- ・ 高齢者、介護施設入所者の家族、観光客、出張者などが、駅前から目的地まで迷わず、負担感なく移動できる状態。移動のしやすさが、そのまま活動機会の広がりにつながる。

#### 7.食や買い物を通じて、地域との関わりが自然に深まる

- ・ 農家、地元事業者、住民、来訪者が、マーケットや飲食、物販を通じて、山梨の食や産品に日常的に触れ、単なる消費で終わらず地域との関係が深まる状態。

#### 8.四季や緑、盆地の風景を、日常の体験として味わえる

- ・ 働く人も住む人も訪れる人も、木陰、風、眺望、季節の変化などを駅前で感じ、「甲府らしさ」を理屈ではなく身体感覚で受け取れる状態。

#### 9.駅前での体験をきっかけに、圏域へ行ってみたくなる

- ・ 観光客、イベント参加者、出張者、家族来訪者などが、駅前で地域の魅力の入口に触れ、その先の市内・圏域の観光地、農村、まちなかへ足を延ばしたくなる状態。

#### 10.自分もこのまちづくりに少し関わられると感じられる

- ・ 利用者が、実証、対話、イベント、暫定利用、発信の場などを通じて、「完成した都市を使う人」ではなく、「少しずつ育てる側」に回れる状態。

### 経済・社会・環境が相互に高め合う考え方

- “こうふく”を暮らしの質や幸福度の向上を目指す価値概念として捉えると同時に、地域産業の持続的な発展を支える基盤として位置づけている。“こうふく”と経済成長を対立するものとして捉えるのではなく、“こうふく”の広がりがある結果として地域産業の付加価値を高め、さらにその成果が暮らしや地域への誇りとして還元されるという好循環を生み出すことを重視する。
- “こうふく”が地域に広がることで、人々は日常の暮らしの中にある価値や地域らしさに気づき、それを共有し、語るようになる。こうした価値の可視化は、地域に根ざした産業にとって、単なる生産活動やサービス提供を超えた新たな意味づけとなり、付加価値の源泉となる。
- 例えば、農業は食料供給の役割にとどまらず、風景や季節感、地域の営みを支える存在として再評価されることで、高付加価値化や体験型の取組へと展開する可能性がある。宿泊・飲食・観光などのサービス産業は、地域での滞在や交流を通じて“こうふく”を実感できる場を提供する産業として、質的な高度化が期待される。また、研究・イノベーション分野においても、暮らしや地域との距離が近い環境での活動が、新たな発想や価値創出を生み出す土壌となり得る。
- このように、本戦略が目指すのは、“こうふく”を起点とした循環構造である。“こうふく”を追求することが、結果として地域産業の競争力や持続性を高め、その成果が再び人々の“こうふく”につながっていく。この循環を戦略的に育てていくことが、本市および圏域における地方創生の重要な方向性である。

### 参考) SDGs未来都市

- 本市は、R6年度に内閣府より「SDGs未来都市」に選定された。
- 経済、社会、環境が相互に高め合う関係性は、SDGsウェディングケーキモデルの考え方と合致している。



図 SDGsウェディングケーキモデル (出典: 農林水産省HP)

### イタリアに定着する「テリトリーオ」の概念

- 「テリトリーオ (Territorio)」は、イタリアにおいて広く定着している地域概念であり、単なる行政区域や地理的範囲を示すものではない。自然環境、歴史、文化、産業、人々の営みなどを含む“意味ある領域”として地域を捉え、それらの相互関係の中から価値を創出していく考え方である。
- この概念では、風景や食文化、生活様式、産業活動といった要素を個別に扱うのではなく、地域固有の資源を一体的に再編集し、外部との関係性の中で体験価値へと転換することを重視する。すなわち、地域を「消費される場所」としてではなく、「価値が醸成される場」として位置づける視点である。
- 本戦略が掲げる”こうふく”もまた、自然資本、人的資本、経済資本、社会関係資本といった多様な資源を分断せず、相互に結びつけながら価値を循環させることを志向している点で、テリトリーオの考え方と親和性が高い。
- 甲府・山梨においても、ワイン文化や果樹農業、盆地地形や水資源、山岳環境、首都圏との近接性といった資源を個別に強化するだけでなく、それらを一体の価値構造として再編集することが重要である。リニア駅前エリアは、その再編集を試みる触媒的な場として位置づけることができる。



写真 フィレンツェの市街越しのトスカーナ地方



写真 トスカーナ地方の農村景観（1）



写真 トスカーナ地方の農村景観（2）

## 5-5 目指す将来像「こうふく文化醸成都市圏」

### 文化として定着する圏域の姿

- 本戦略が共有する将来像は、「こうふく文化醸成都市圏」の形成である。
- ここでいう「こうふく文化醸成都市圏」とは、特定の事業や空間の完成を指すものではない。人々の暮らし、産業、自然環境、コミュニティといった多様な領域において、“こうふく”という価値軸が共有され、それぞれの取組が相互に影響し合いながら成熟していく状態を意味する。
- それは、行政が一方向的に設計する未来像ではなく、多様な主体が関わり、挑戦と対話を重ねる中で醸成されていくものである。また、その姿は固定された完成形ではなく、社会や時代の変化に応じて更新され続ける。
- 本戦略は、この将来像を共通の方向性として示すものである。

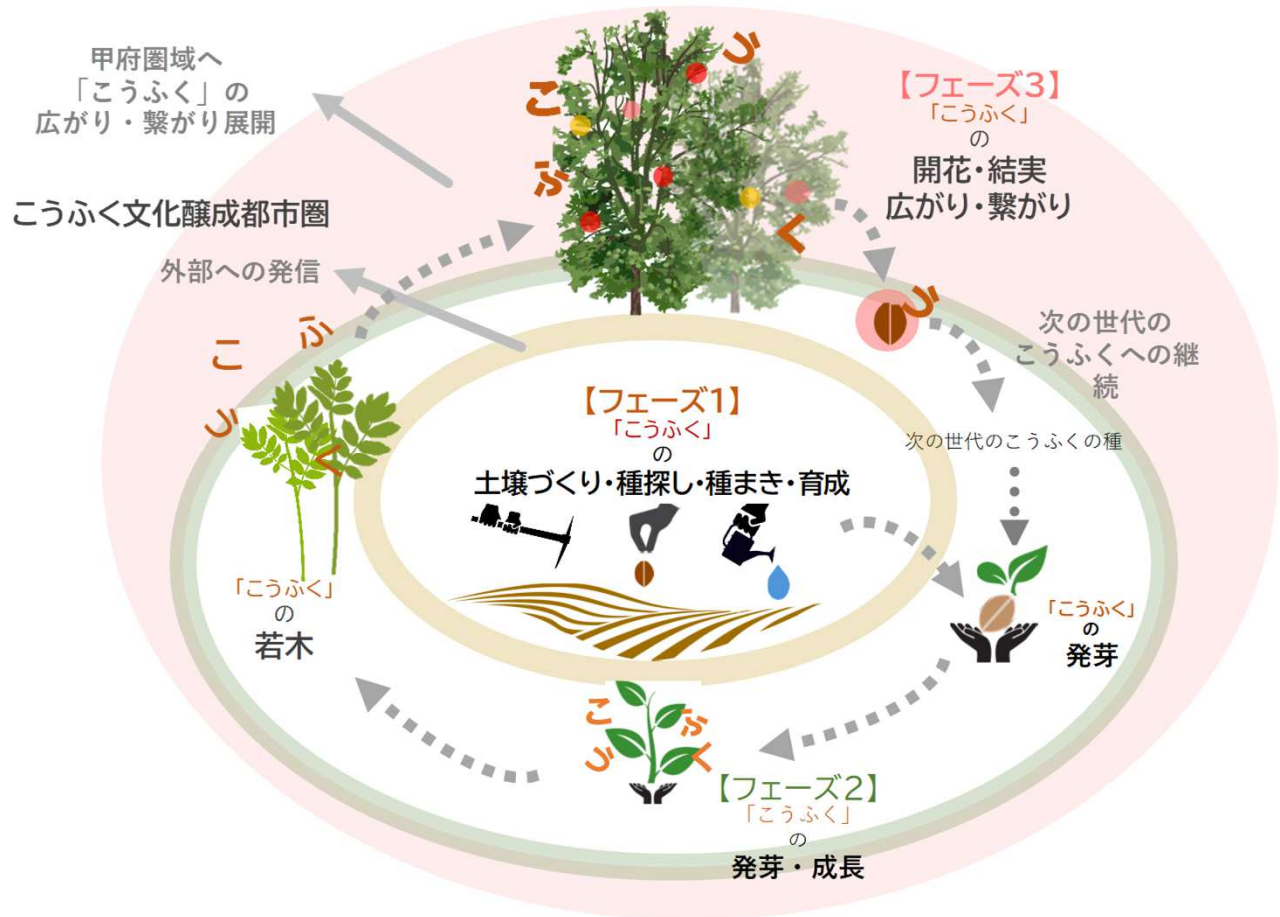
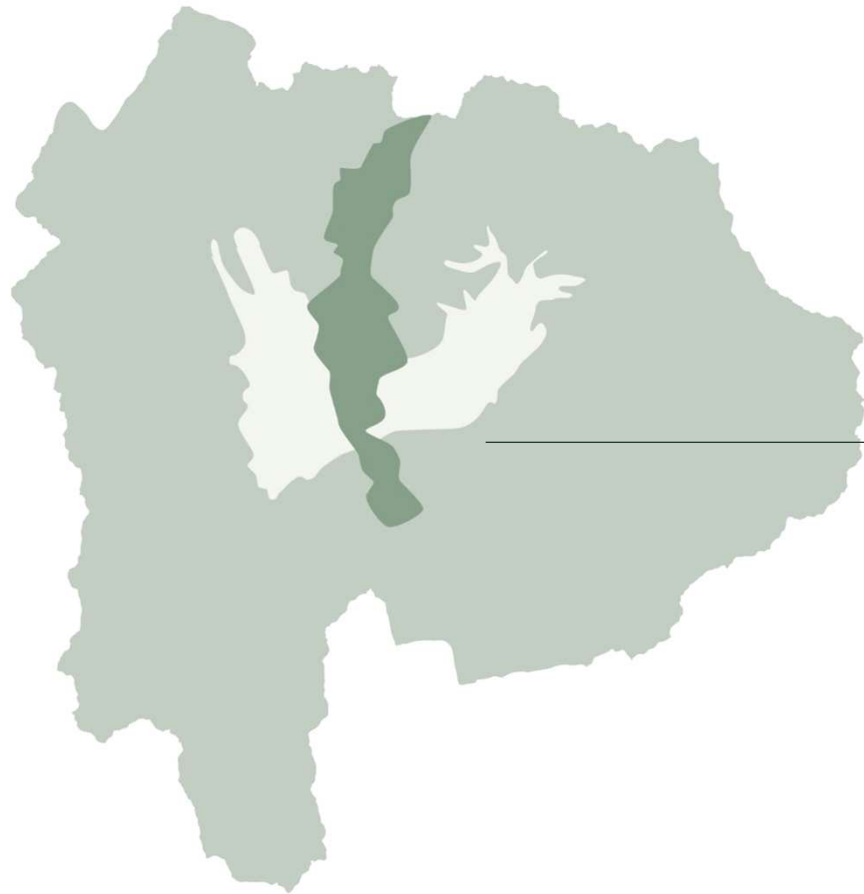


図 こうふく文化醸成都市圏の形成フロー

## 広域連携による実現に向けて

- 本章では、本戦略の不変の価値観として”こうふく”を位置づけ、その意味と考え方を整理した。今後は、本市が中心となり、圏域の自治体や関係機関、事業者、市民等の皆様と協力しながら、この価値観を共有し、戦略的にまちづくりを進めていく。
- 次章では、この価値観をまちづくりの基本理念へと昇華し、時間軸の中でどのように積み上げていくのかを示す。





## 6章 まちづくり基本理念

---

富士山のように、“こうふく”を築く

### 不変の価値観をまちづくりの指針へ

- 前章では、本戦略の不変の価値観として”こうふく”を位置づけ、その考え方を整理した。前章で整理した価値観を、まちづくり基本理念として昇華したものが、本章で掲げる「富士山のように、”こうふく”を築く」である。
- 本章で掲げる「富士山のように、”こうふく”を築く」という理念は、前章で整理した接続と循環の構造が時間とともに重なり合い、都市に厚みをもたらしていく姿を象徴的に表現したものである。
- 本戦略が掲げる基本理念は、具体的な施策や事業の完成像を示すものではない。社会情勢や人々の価値観が変化し続ける中であっても、まちづくりの判断や選択の拠り所となる、方向性を示すものである。
- そのため、理念は固定的なゴールではなく、時間の経過とともに育まれ、読み替えられていくものとして位置づける。

## 6-2 富士山型アプローチ

### 富士山型の積層構造

- 本戦略におけるリニア駅周辺のまちづくりの基本理念を、右記とする。
- この理念は、リニア駅周辺が持つゼロベースでの都市形成が可能という特性を活かし、将来に向けて価値を一つひとつ積み重ねていく姿を象徴的に表現したものである。短期的な成果や一時的な賑わいを追い求めるのではなく、時間をかけて高さや広がりを持つ価値を築いていくことを目指す。
- 富士山は、一気に完成した存在ではなく、長い時間をかけて形成されてきた山である。その姿は、安定感と象徴性を備えながらも、日本の長い歴史の中で、時代や人々の視点によって多様な意味が見出されたきた。
- つまり、「富士山のように、“こうふく”を築く」という理念には、次のような意味が込められている。

1. 積み重ねの思想：まちづくりを一度きりの事業として捉えるのではなく、小さな挑戦や実践を積み重ねながら、時間とともに価値を高めていく姿勢を示している。
2. 共有される象徴性：特定の主体や世代のものではなく、市民や来訪者、事業者など、多様な立場の人々がそれぞれの距離感で関わり、意味を見出すことができる存在を目指す。
3. 不変性：社会や技術が変化しても、“こうふく”を大切にす姿勢そのものは揺るがないという意味を表している。

甲府から、未来の頂きへ

富士山のように、“こうふく”を築く

県内外／国内外の力を結集させて、  
様々な分野の実証実験を通じて、  
日本一の頂きを目指す挑戦。  
余白を組み込みながら、“こうふく”を築く。

「富士山型」アプローチ



図 リニア駅周辺のまちづくり基本理念のイメージ

### 余白を計画する

- 富士山は、一度に完成した山ではなく、長い時間をかけて噴火や堆積を繰り返しながら形づくられてきた存在である。その姿は揺るぎなく見えるが、内側では常に変化と生成を続けてきた歴史の積み重ねである。
- 同様に、“こうふく”も固定された完成像ではない。リニア中央新幹線の整備は、「名古屋までの開業」「大阪までの全線開業」と段階的に進み、その時々で交流の対象や社会の価値観は変化していく。こうした時代の変化に対応し続けるためには、計画にあらかじめ柔軟性を織り込む必要がある。
- 本市が重視する「余白」とは、未完成を意味するものではない。将来の変化や多様な価値観を受け止めるための設計された余地であり、次の挑戦を可能にする空間と制度のゆとりである。
- 余白を内包しながら、その時代にふさわしい“こうふく”を積み重ねていく。そうした動的な都市形成に挑戦することこそが、富士山のように高く、開かれた未来都市を目指す本市の姿勢である。

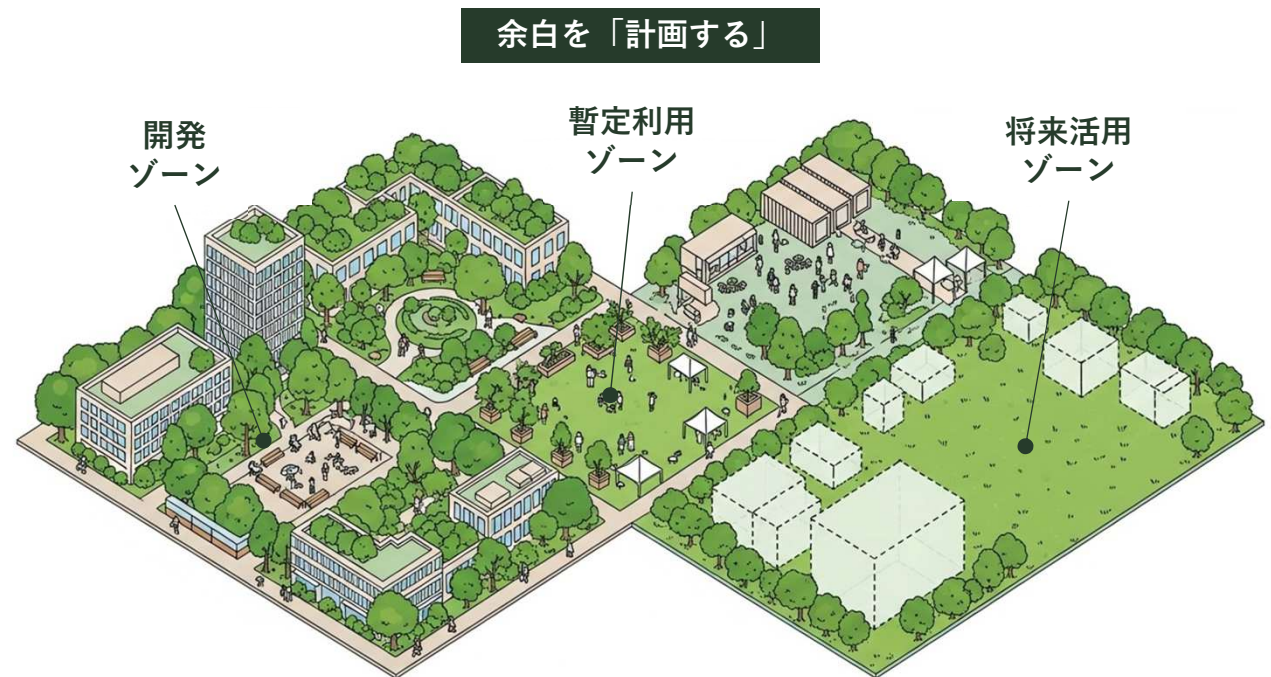


図 まちづくり基本理念に基づく「余白のある都市開発」のイメージ

## 盆地のように、“こうふく”を育む

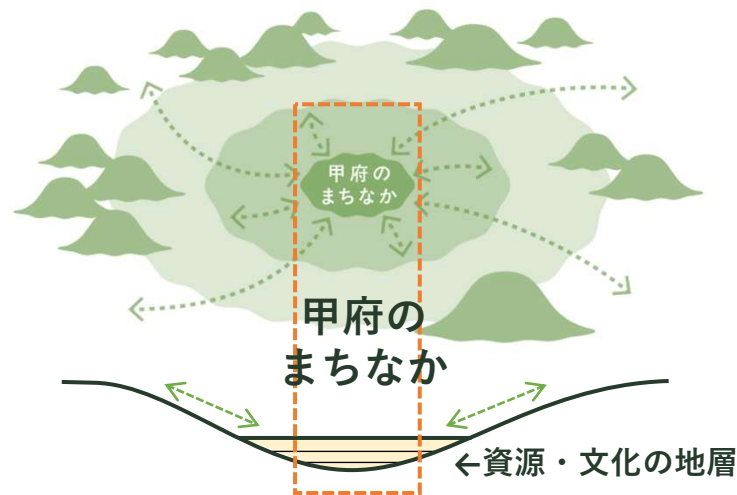
- 甲府駅周辺において育まれてきた“こうふく”は、歴史や文化、日常の暮らしの積み重ねによって形成されてきた「甲府らしさ」に根ざしたものである。一方、リニア駅周辺において築かれる“こうふく”は、広域的な交流や新たな挑戦を通じて、多様な価値観が交わりながら生まれるものである。
- 日常の中で静かに育まれる“こうふく”と、挑戦の中で新たに築かれる“こうふく”が、二つの拠点を往還しながら循環することで、本市全体としての体験価値と包摂性は高まっていく。その広がりには市域にとどまらず、圏域へと波及し、より多様な人々を受け入れる都市の厚みを形成する。

甲府のまちなかは、“こうふく”の根

## 盆地のように、“こうふく”を育む

盆地の底のように、積み重なった様々な資源。  
しかしそれが空疎化しつつある  
だからこそ、新たな資源とを組み合わせ、  
再編することで、“こうふく”を育む

### “甲府盆地型”アプローチ



### 余白を「使う」



ランダムに余白が生じている場所に、  
新たなピースで再編集する

図 「盆地のように、“こうふく”を育む」の概念図

## 6-4 利用者視点からみた”こうふく”の具体像

### 分野を横断する体験としての”こうふく”

- 本戦略における”こうふく”は、生活、産業、観光といった分野ごとの施策を積み上げた結果として生まれるものではない。むしろ、それらの取組が人の立場においてどのように重なり合い、どのような体験として実感されるかという視点から捉え直されるものである。
- 生活環境の整備、産業振興、交流促進などの分野別施策は、それぞれが地域を支える重要な取組である。しかし、実際の利用者にとっては、それらは分断されて存在するものではなく、日々の暮らしや働き方、訪問体験の中で横断的に体験される。
- そこで本章では、「暮らす人」「働く人」「訪れる人」「挑戦する人」という四つの利用者像から、本戦略が目指す”こうふく”の具体像を整理する。

#### 暮らす人 にとっての”こうふく”



- 自然と都市機能の双方にアクセスできる環境の中で、自らの価値観に応じた暮らし方を選択できる。
- 教育、医療、文化、自然環境などが相互に支え合い、無意識のうちに心地よさを感じられる日常があること。

#### 働く人 にとっての”こうふく”



- 地域に根ざしながら、大都市圏ともつながる柔軟な働き方を選択できる。
- 副業や起業、研究活動など、多様な挑戦が可能であり、その成果が地域に還元される循環が存在すること。

#### 訪れる人 にとっての”こうふく”

- 短時間の滞在であっても、地域の文化や人との接点を持ち、単なる消費を超えた関係性を築くことができる。
- 再訪や関係人口へとつながる余地があること。



#### 挑戦する人 にとっての”こうふく”

- 新たな事業や取組に対して、実証や共創の機会が開かれている。
- 失敗を許容し、試行錯誤を通じて価値を磨く環境が整っていること。



## 6-5 基本理念が導くまちの姿

### 利用者視点からみた”こうふく”

- 「富士山のように、”こうふく”を築く」という基本理念は、具体的な施策を直接指示するものではないが、まちづくりに関わるあらゆる判断の背景となる姿勢を示している。
- それは、効率や即効性のみを優先しないこと、無意識のうちに心地よさを感じられる空間や関係性を重視すること、そして、人々が自ら関わり、育てていく余地を残すことである。こうした姿勢が、結果として選ばれ続けるまちを形づくっていく。
- 本戦略が目指す”こうふく”とは、特別なイベントや一時的な賑わいではなく、日常の中で自然に感じられる心地よさである。訪れる人にとっては、安心して挑戦できる環境があること。暮らす人にとっては、自分らしい関わり方を選べること。働く人にとっては、新しい価値を生み出す機会が開かれていること。
- こうした多様な体験が積み重なることで、まちは「機能」ではなく「関係」として育っていく。その関係性の蓄積こそが、”こうふく”を「築く」「育む」という過程である。



写真 暮らす人、働く人、訪れる人、挑戦する人のイメージ

## 6-6 “こうふく”を起点とした分野横断の価値創造

### 触媒としての“こうふく”

- 本戦略における“こうふく”の創造のプロセスは、直接的に“こうふく”を高める機能を持つと同時に、分野間の反応を促す触媒としても作用する。触媒は、自らが主役として価値を生み出すのではなく、既に存在する資源や活動、制度、関係性の中に働きかけ、それらを反応させることで新たな価値を創出する。暮らし・産業・観光・環境・コミュニティといった複数分野を横断し、それぞれの取組を結び付け、新たな反応を引き起こす。
- 本戦略における“こうふく”も同様で、二つの拠点を核に実装される“こうふく”は、中心から各分野へと放射状に作用しながら、同時に分野同士の重なりを促す。
- 縦系としての分野別施策と、触媒として機能する横系としての“こうふく”が重層的に作用することで、分野横断的な相乗効果が生まれる。

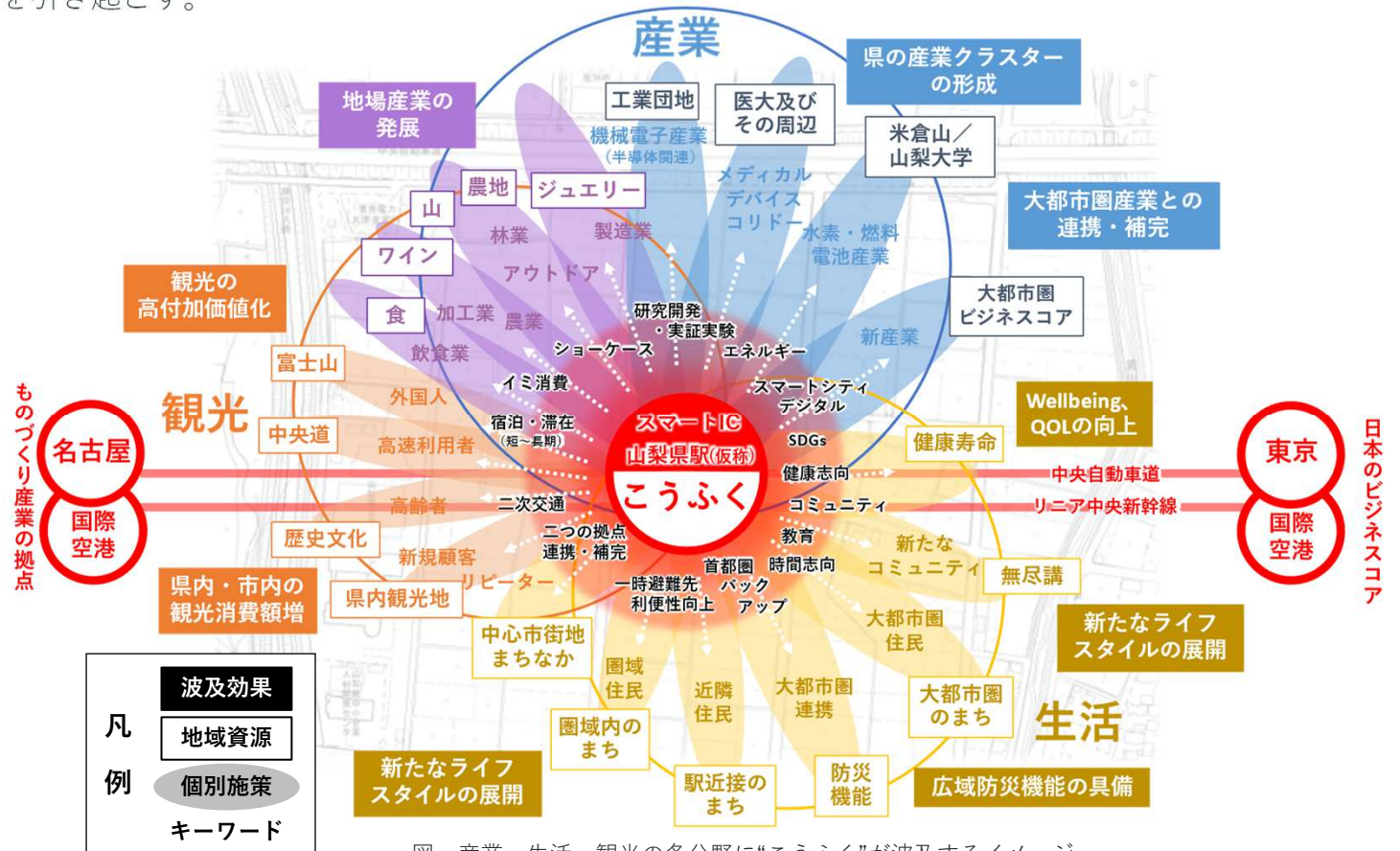


図 産業・生活・観光の各分野に“こうふく”が波及するイメージ

## 6-7 将来像実現に向けたプロセス

### こうふく文化醸成都市圏の形成に向けた段階整理

#### 第1段階：“こうふく”の創造

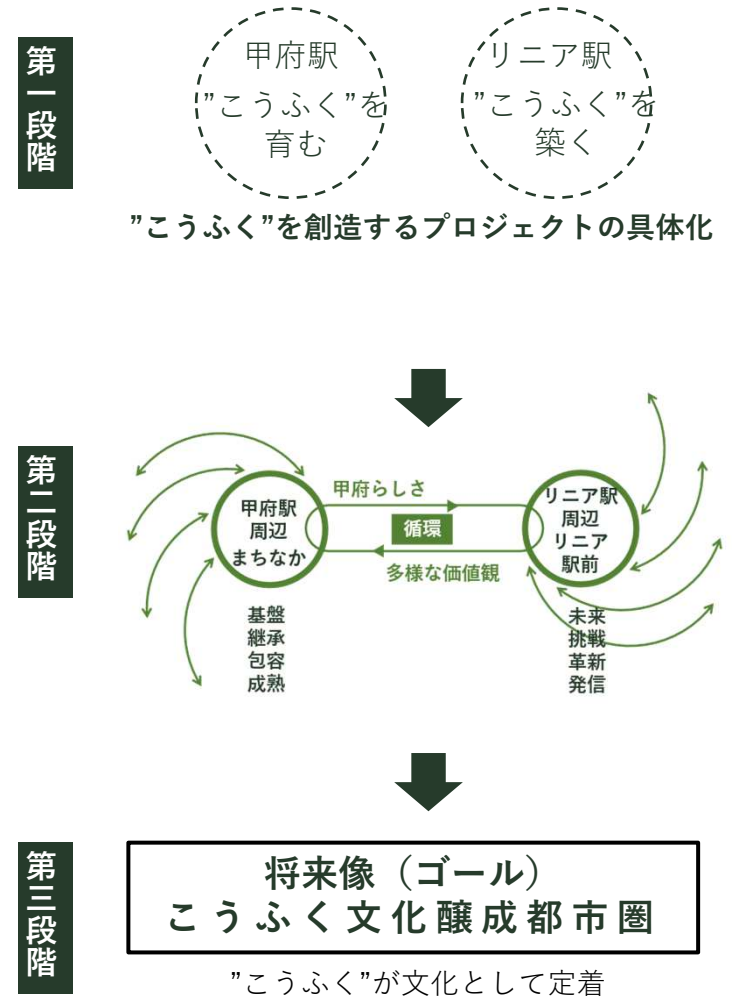
- まず、二つの拠点において、“こうふく”の創造に取り組む。“こうふく”という理念を基に、具体的な空間・取組・関係性（プロジェクト）として実装する。
- ここでは、分野横断的な試行や共創を通じて、“こうふく”を可視化し、体感可能なものとすることを目指す。二つの拠点は完成形ではなく、常に新たな“こうふく”を生み出す起点である。

#### 第2段階：拡張・循環

- 拠点で生まれた実践や関係性は、市域や圏域へと広がる。人材・企業・知識・資源が循環し、分野横断の価値創造が多様な領域で展開される。
- 創造された“こうふく”は、都市の複数分野を結びつけながら、波及効果を生み出す。

#### 第3段階：文化としての定着

- 最終的には、“こうふく”を起点とした価値創造の循環が、制度や行動様式として定着する。挑戦や連携が特別な取組ではなく、都市生活の当たり前となる。

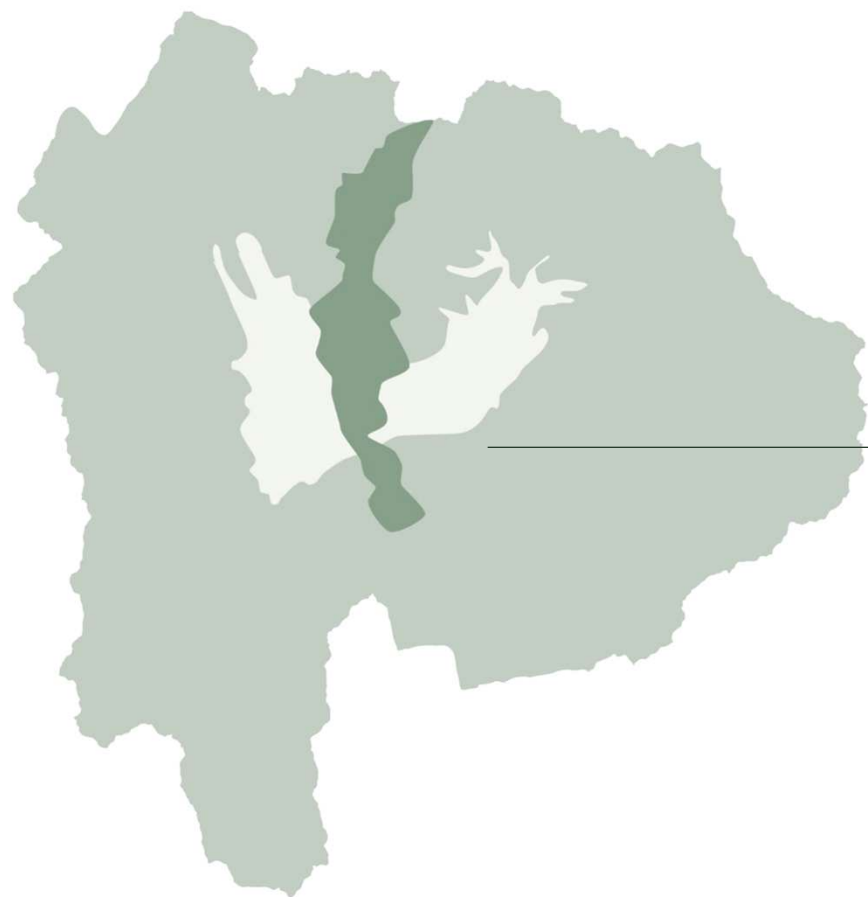


### 完成形を描かず、更新し続ける都市へ

- 本戦略は、固定的な将来像や完成形を示す計画ではない。社会環境や価値観が変化し続ける中で、都市が更新し続ける構造そのものを戦略とするものである。その中核に置かれるのが、「こうふく」という価値観である。「こうふく」は単なる理念や理想像ではなく、都市の方向を定める判断軸であり、到達点であると同時に、日々の選択を導く基準でもある。
- そこで本戦略では、その姿勢を端的に示す言葉として、「こうふを、「こうふく」にする」というスローガンを掲げる。これは「甲府」と「幸福」を掛け合わせた、親しみやすく、覚えやすい表現であるが、その背後にはまちづくりの目的を、都市機能の整備や拠点形成そのものに置くのではなく、甲府に関わるすべての人の「こうふく」を最終的なゴールとするという意思を持つ。
- 「こうふを、「こうふく」にする」という言葉は、こうしたまちづくりの原点を常に確認するための合言葉である。それは、個々の事業やプロジェクトを評価し、選択する際の拠り所となり、分野横断の価値創造を継続的に重ねていくための共通基準となる。
- 二つの拠点を核に、「こうふく」創造を触媒として分野横断の取組を積み重ね、段階的に都市を成熟させていく。そのプロセスは一度きりの成果ではなく、継続的な挑戦と連動の蓄積である。本市は、行政だけでなく、市民、事業者、来訪者など、甲府に関わる多様な人々とともに、「こうふく」を創造し、共有し続ける。その積み重ねが「こうふく文化醸成都市圏」の形成へとつながっていく。

# こうふを、 こうふくにする

こうふ：甲府（市）という空間、甲府に関わる人（今・将来）の総称



## 7章 戦略の柱

---

”こうふく”起点の価値循環に向けて

## ”こうふく”を起点とした価値循環の創出

- 本戦略が目指すのは、”こうふく”をまちづくりの基軸に据え、地域の魅力や産業の付加価値を高め、その成果が暮らしや地域への誇りへと還元される「価値の好循環」を生み出すことである。その循環が定着した姿が、「こうふく文化醸成都市圏」である。
- この価値循環は自然に生まれるものではなく、取組の積み重ねと関係性の編み直しによってはじめて持続的に回り始める。戦略の柱は、価値循環そのものを目的とするのではなく、それを継続的に動かすための行動の方向性と判断の視点を示すものである。
- すなわち、価値循環が成果の構造であるのに対し、戦略の柱はそれを実装するための行動原理である。
- 次節以降に四つの柱を整理する。



図 “こうふく”を起点にした価値循環構造のイメージ

## 7-2 柱1：時間とともに価値を育て、築く

### 長期的な視点で段階的に価値を醸成する

- 本戦略は、リニア開業という転換点を見据えつつ、短期間で完成形を描くものではない。不確実性の高い時代においては、あらかじめ一つの将来像に固定するのではなく、“こうふく”が生まれ、育ち、広がっていくプロセスそのものを戦略として位置づけることが重要である。
- そこで本戦略では、時間軸に基づく三つのフェーズを設定する。これは、“こうふく”を基軸とした価値循環が段階的に起動し、深化していく過程を示すものである。この時間軸は事業の単なる工程表ではなく、“こうふく”が育つ条件を整え、その広がりを支える枠組みである。土壌を整え、種を育み、森へと広げていく視点を共有しながら、変化に柔軟に対応できる持続的なまちづくりを進めていく。

#### フェーズ1

**土壌を整え、“こうふく”の種をまく**  
(概念共有・人材形成・共通基盤づくり)

- 地域に既に存在する自然環境や歴史・文化、人と人とのつながり、産業の蓄積などを「“こうふく”の種」として捉え直し、その価値や可能性を丁寧に言葉にして共有する。
- 県内外の住民、事業者、専門家など多様な主体が対話を重ね、これからの甲府・山梨における“こうふく”の姿を描くことで、まちづくりの共通言語を育てていく。
- 挑戦を後押しする制度設計やネットワーク形成などの基盤を整えることで、種が結びつき、新たな取組やプロジェクトの芽が生まれる土壌を育む。

#### フェーズ2

**“こうふく”が発芽し、樹木へと生長する**  
(実証・共創・プロジェクトの立ち上げ)

- フェーズ1で位置づけられた地域資源や関係性という「“こうふく”の種」が結びつき、具体的な取組やプロジェクトとして芽吹き、広がっていく段階である。
- 多様な主体による試行や共創が重なり、新しい暮らし方や働き方、空間の使い方が具体化されていく。成果の大小にかかわらず、挑戦と検証を価値と捉え、改善を重ねながら、“こうふく”を生み出す仕組みを磨き上げる。
- 各地で芽吹いた取組が互いに影響し合うことで、価値の循環が動き始め、“こうふく”の樹木は力強く育っていく。

#### フェーズ3

**“こうふく”の森へと広がる**  
(展開・定着・圏域への波及)

- 育った“こうふく”の樹木が互いにつながり、重層的なネットワークを形成しながら、“こうふく”の森として広がっていく段階である。
- 成熟した取組は地域各所へ波及し、多様な主体や外部との連携を通じて応用され、新たな価値循環を生み出す。成果や魅力が誇りや共感として共有されることで、“こうふく”は地域全体へと広がり、循環は自律的に深化していく。
- まちづくりはここで完結するのではなく、新たな種がまかれ、次の成長へとつながっていく。

## 多様な主体（市民、企業、関係人口等）の参画を促す

- 価値循環を生み出す主体は、行政だけでも、特定の事業者だけでもない。市民、事業者、大学・研究機関、関係人口、将来的に関わる可能性のある人々など、多様な主体が、それぞれの関わり方で参加することが重要である。
- 本戦略では、まちづくりに関わる主体を、関与の度合いに応じて三層に整理する。この三層が段階的に分断されるのではなく、行き来できる構造を設計する。サポーターがパートナーへ、パートナーがプレイヤーへと成長し得る環境を整えることが、持続的なまちづくりの基盤となる。

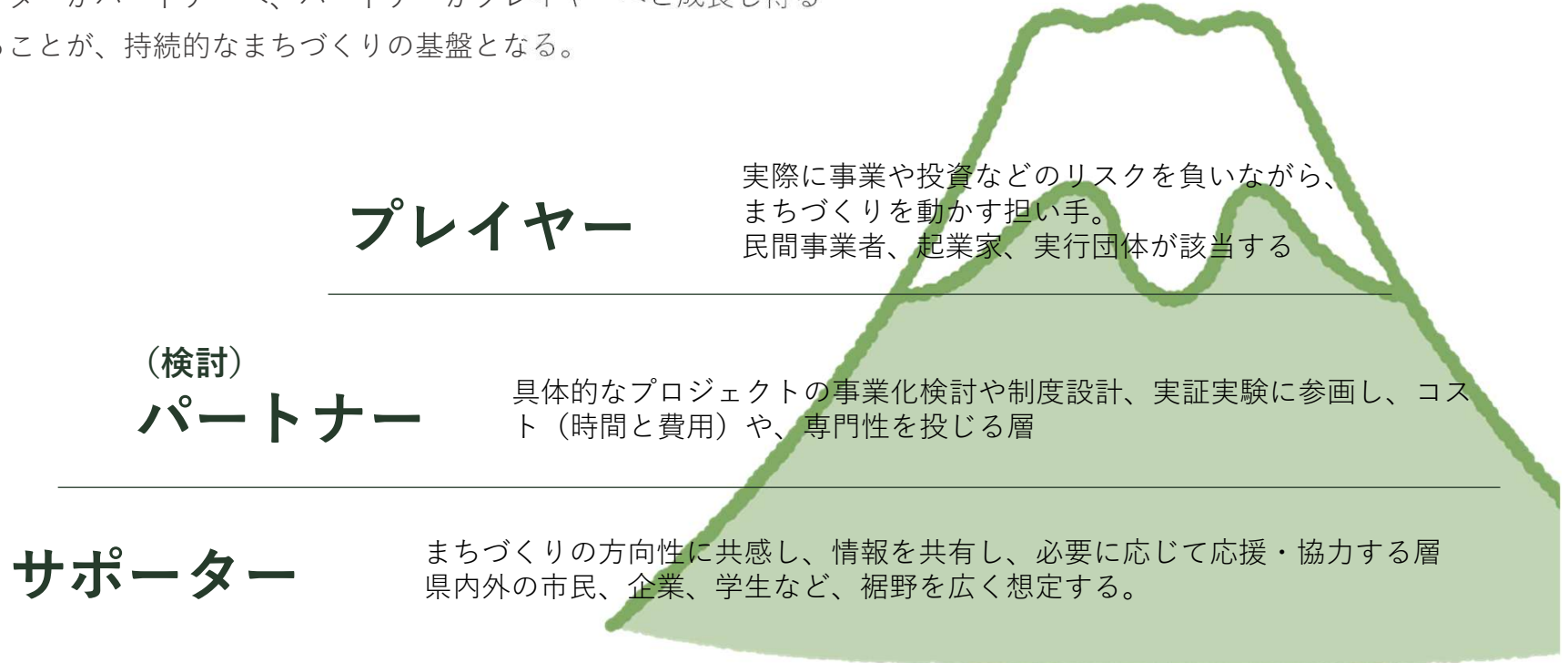


図 多様な主体の関与

## 7-4 柱3：二つの拠点を活かし、循環を生む

### 拠点間の連携で、人・活動・価値の循環を創出する

- 本柱は、甲府駅周辺とリニア駅を中心としたまちを、それぞれ独立した拠点として整備するのではなく、相互に補完し合いながら価値を高める関係として位置づけるものである。
- 人の往来にとどまらず、事業や活動、文化、地域資源などが拠点間を行き交い、その成果が双方に還元される循環構造を形成することを旨とする。交通や情報の接続に加え、取組や挑戦が継続的に連動する仕組みを整えることで、都市全体としての厚みと持続性を高めていく。

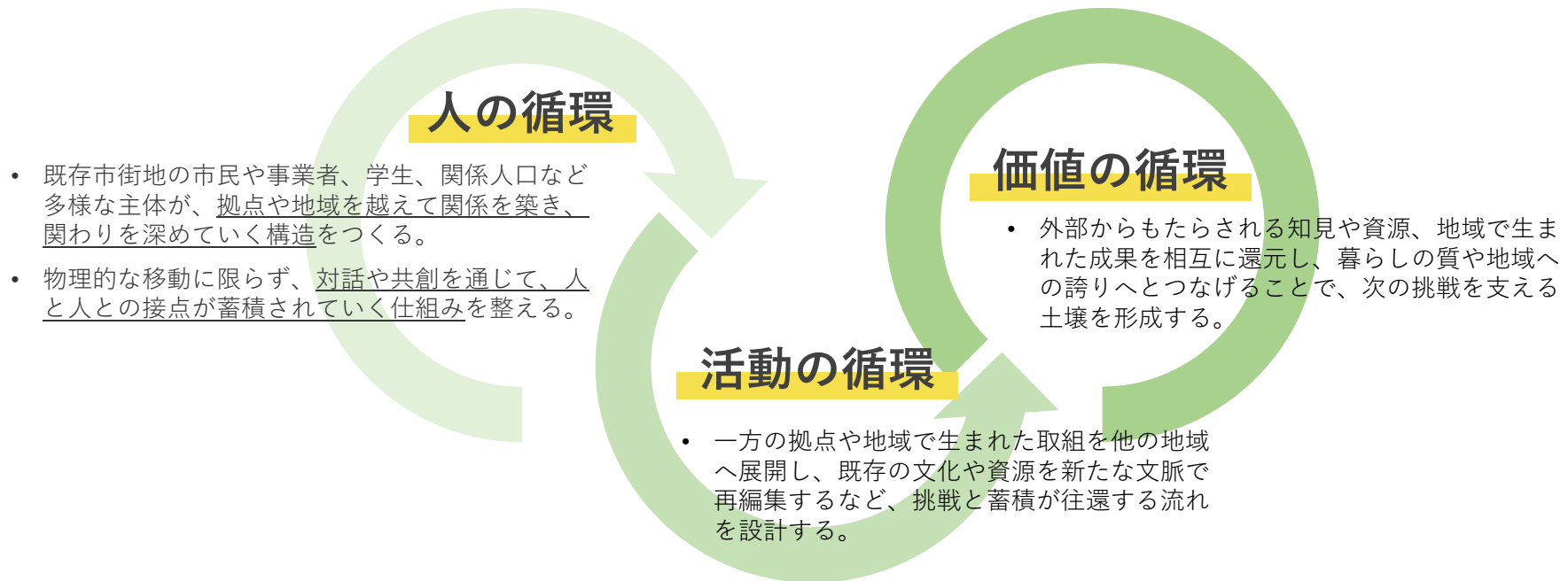


図 人・活動・価値の循環

## 7-5 柱4：拠点を起点に、圏域へ価値を更新する

### 拠点の成果を圏域全体に波及させ、価値を持続的に高める

- 本柱は、二つの拠点を生み出す取組や成果を、市域および圏域全体へと広げるとともに、地域に蓄積された資源や知見を拠点へと還流させることで、価値の往還を促すことを目的とする。
- リニア駅前を実証や挑戦の場として活用する一方、既成市街地や農村部で培われた文化や産業基盤を再評価し、拠点と結び付けることで、分野横断的な発展を図る。
- また、周辺自治体との連携により、人材や資源を相互に補完し合う広域的なネットワークを形成する。さらに、そこで生まれた経済的成果や知見を教育や地域活動へと還元し、次の挑戦を支える土壌へと再投資することで、圏域全体の持続的な価値更新を実現していく。

#### 分野横断的な 広がり

- リニア駅前で実装された環境技術や公共空間の活用手法、新しい働き方や共創の仕組みを、市内の住宅地や商業地、農村部へと展開するだけでなく、既成市街地や地域で培われた知恵や文化を拠点へと還流させる。
- こうした双方向の応用と再編集を通じて、分野を越えた相乗効果を生み出し、暮らしと産業の双方を高度化する。

#### 圏域連携による 広がり

- リニア駅前に集まる人材や企業、知見を、周辺自治体が有する自然資源や観光資源、産業基盤と接続するとともに、圏域で育まれた価値を拠点へと引き寄せ、広域的な挑戦へと結び付ける。
- 駅前を単体で完結する拠点とせず、広域ネットワークの結節点として機能させることで、地域間の相互補完と競争力の向上を図る。

#### 成果の還元による 循環の拡張

- 拠点や圏域で生まれた経済的成果や知見を、教育、福祉、地域コミュニティなどの分野へと還元し、暮らしの質の向上につなげる。
- 同時に、外部からもたらされた資源を地域内部で循環させ、次の挑戦や人材育成へと再投資する構造を確立することで、価値の循環を持続的に拡張していく。

図 価値を持続的に高める3つのアプローチ

## 価値循環を動かす行動原理としての戦略の柱

- 以上の四つの戦略の柱は、それぞれが独立した取組分野を示すものではない。これらは相互に重なり合いながら、“こうふく”起点の価値循環を支え、動かし続けるための行動原理として機能する。
- 本戦略に基づくプロジェクトは、いずれか一つの柱に属するものではなく、複数の柱を横断しながら、価値循環のどの段階を動かすのかを意識して位置づけられる。次章では、この考え方にに基づき、戦略を具体的な行動として実装するプロジェクトの整理ルールを示す。

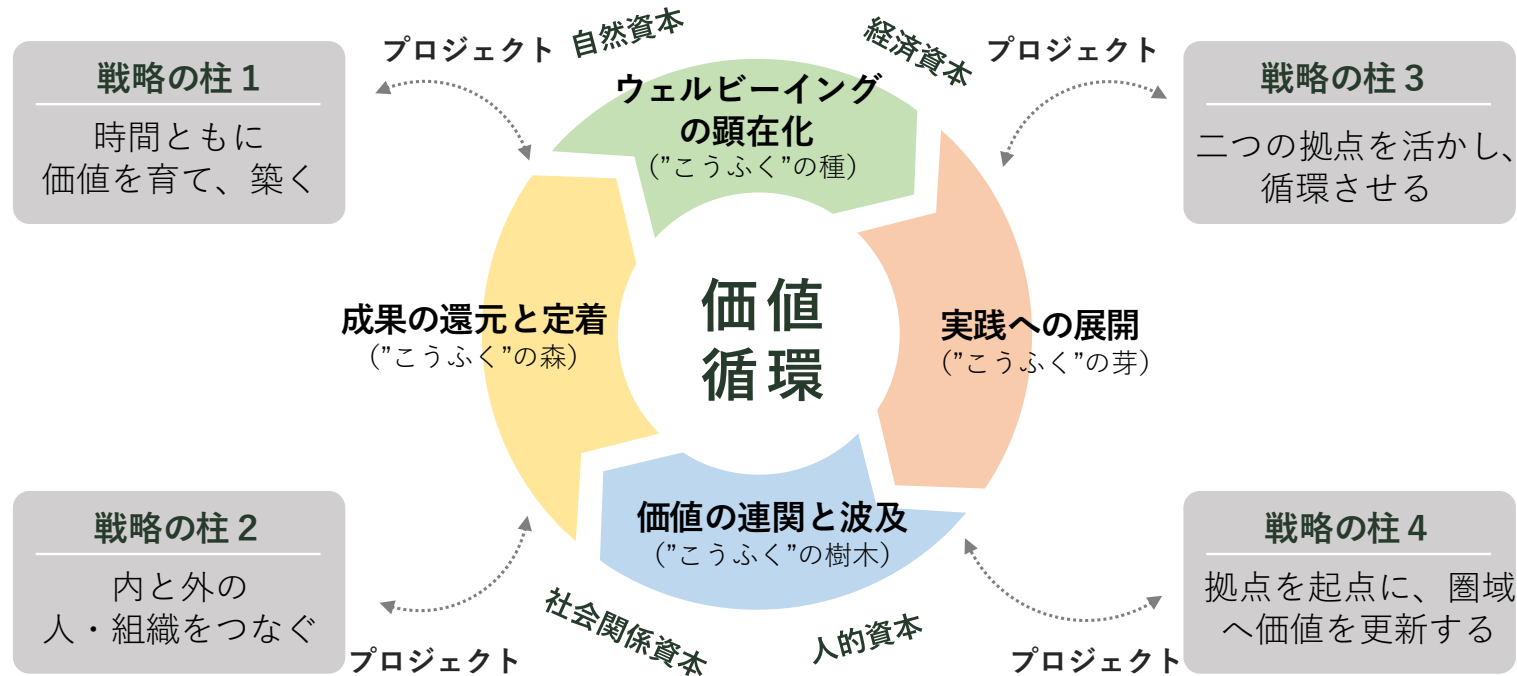
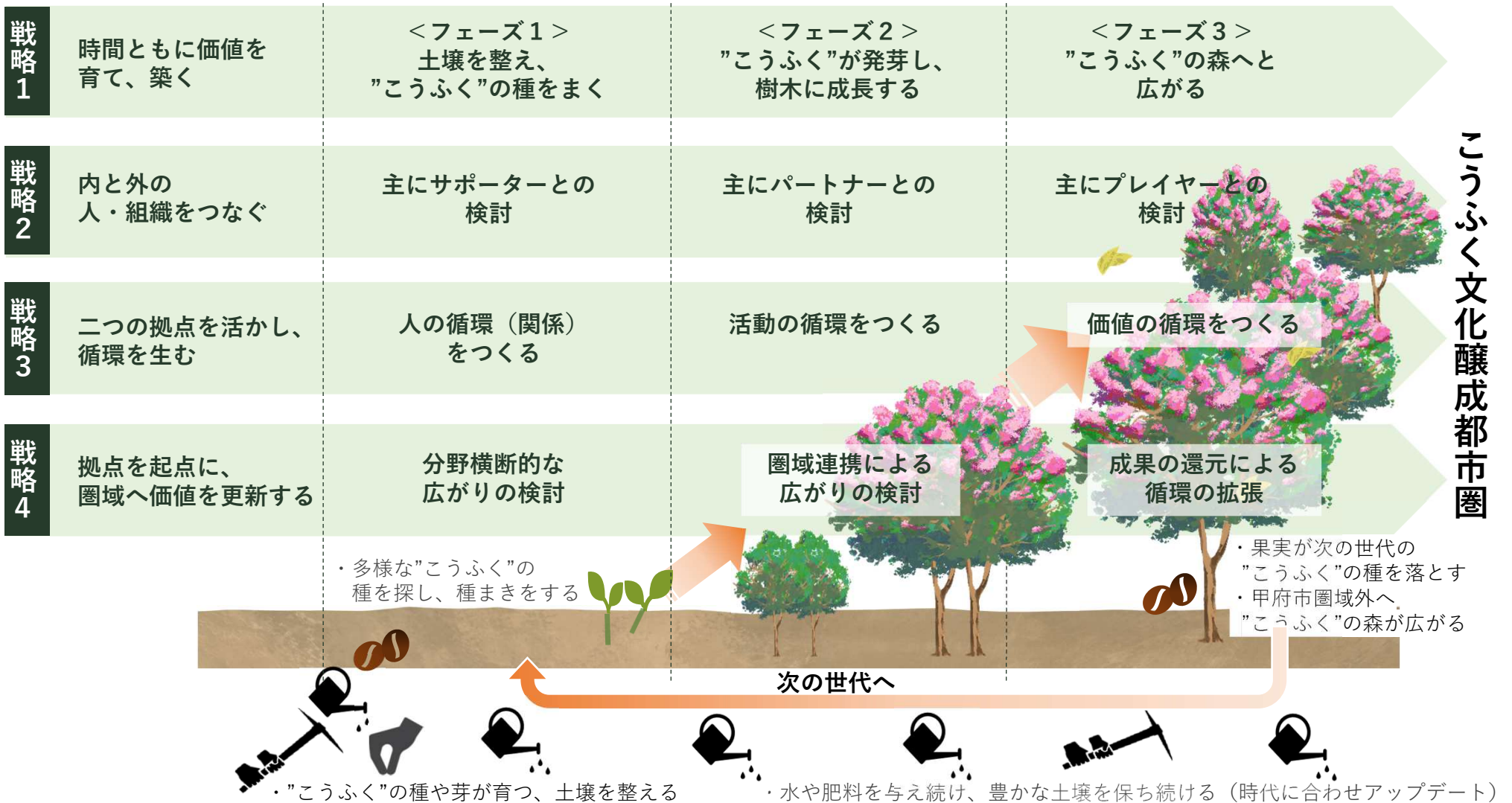


図 戦略の柱による価値循環の実現

”こうふく”の樹木の成長と“”こうふく”の森”づくり





## 8章 プロジェクトによる戦略の実装

---

三作用による価値循環の具体化

## 8-1 本章の位置づけ

### 戦略からプロジェクトへ

- 第7章では、本戦略が目指す「価値循環」の構造を示した。”こうふく”を創造する取組は、特定の分野に閉じるものではなく、体感・関係・創発という三つの作用が重なり合いながら、都市全体へと広がっていく動的な構造である。
- 本章は、その構造を理念の段階にとどめることなく、具体の実践へと展開するための単位として、プロジェクトを位置づけるものである。ここで掲げるプロジェクトは、三作用のいずれかを主な起点としながらも、最終的には相互に作用し合い、重なり合うことを志向する。
- 体感が関係を生み、関係が創発を誘発することもあるれば、創発が新たな体感や関係を更新することもある。三作用は段階的に進行するものではなく、都市の中で同時に、循環的に立ち上がる力である。
- 本章では、この三作用を軸にプロジェクト群を整理し、こうふく文化醸成都市圏の形成に向けた実装の全体像を示す。

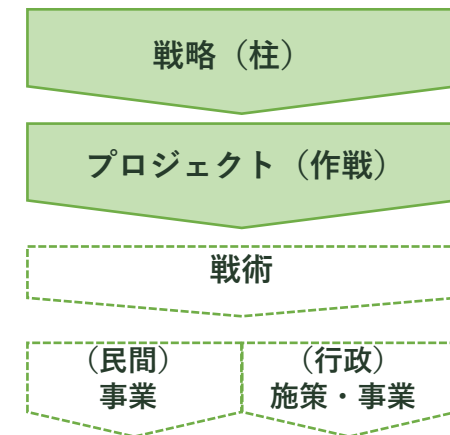


図 戦略・プロジェクト・戦術の関係

### ”こうふく”を生み出す3つの作用

- 本章で示す各プロジェクトは、単なる個別事業の集合ではなく、”こうふく”を生み出し、価値循環を具体化していくための起点として位置づけられるものである。その構成にあたっては、「体感」「関係」「創発」という三つの視点を基盤とする。
- 「体感」「関係」「創発」のいずれかを起点としながらも、最終的には三つが重なり合う構造を志向する。
  - 体感を起点とするプロジェクトは、”こうふく”を具体的に実感できる場や仕組みを創出する。
  - 関係を起点とするプロジェクトは、人や拠点を結び、循環を加速させる。
  - 創発を起点とするプロジェクトは、新たな挑戦や共創を誘発し、次の種を生み出す、言わば「生成装置」である。
- これらが相互に相互に作用し合うことで、価値循環は具体的な実践として立ち上がり、「こうふく文化醸成都市圏」へとつながる。

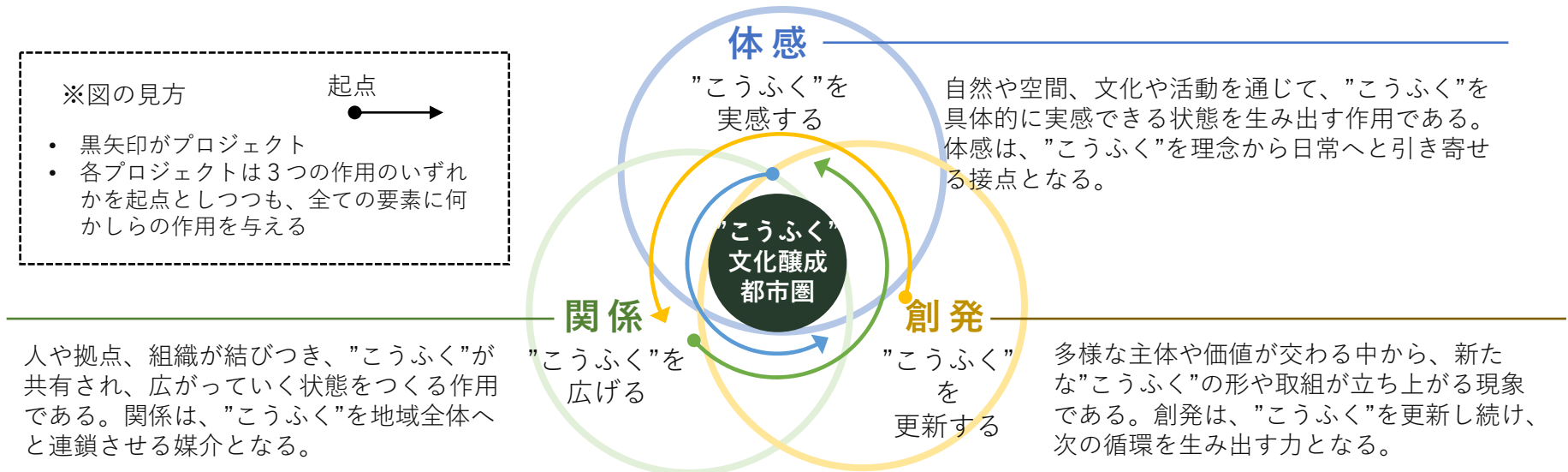


図 プロジェクトの構造

## 8-3 戦略を「つくる」から「育てる」へ

### 共創と伴走による推進体制の構築

- 本戦略は、完成像を固定する計画ではない。社会や価値観が変化する時代において、都市は常に更新され続ける存在である。本戦略は、“こうふく”という共通の価値軸のもとで、多様な主体が関わりながらプロジェクトを検討・実行しながら、その関係性を育て続ける「動的な戦略」である。行政は全てを担う主体ではなく、方向性を共有し、プロジェクトが生まれやすい環境を整える伴走者である。市民、事業者、大学、圏域自治体など多様な主体が関わり合うことで、“こうふく”の価値循環は動き出す。
- 特に“こうふく”を創造するプロジェクトは、この多様な主体が関わり合う公民連携の場でアイデア出しや実証実験を進める中で、具体化したものを適宜戦略に位置付ける。それが「動的な戦略」と称する所以である。

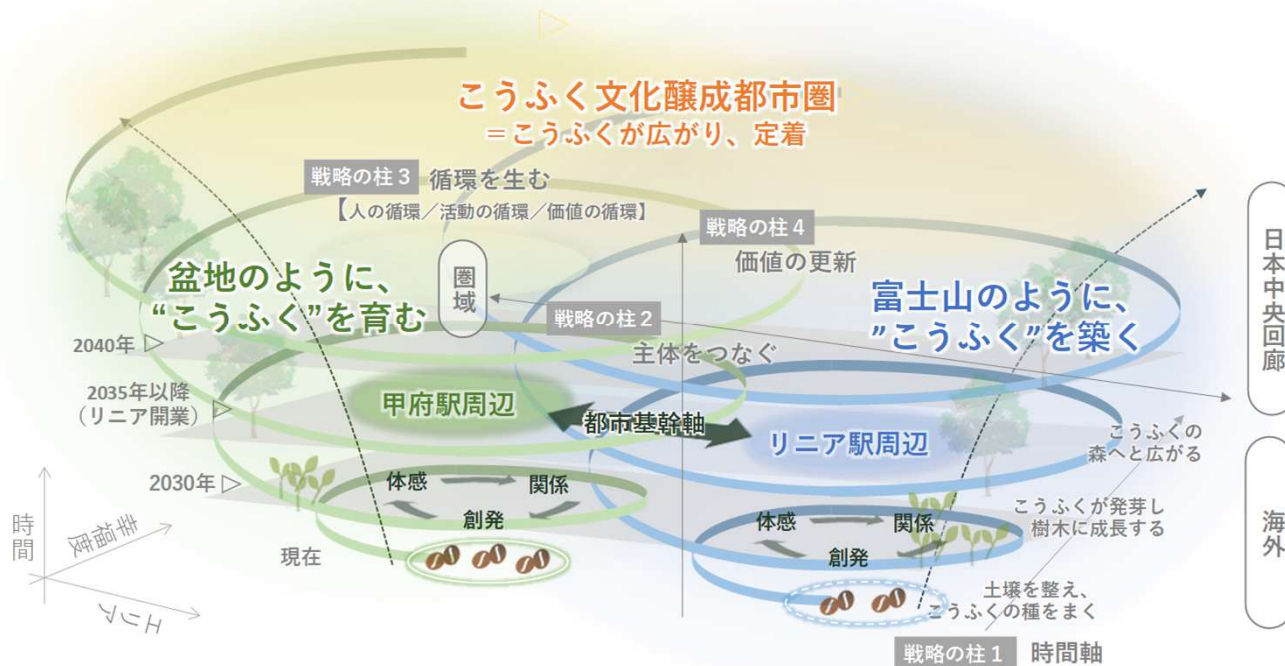


図 二つの拠点を核に、「体感・関係・創発」の循環から“こうふく”が広がる都市構造

二つの拠点を核としたリニア新時代の甲府まちづくり戦略

## 8-4 “こうふく”をどう捉え、どう見つめるか

### 広がり と 均衡 の 視 点 から 都 市 の 状 態 を 読 み 解 く

- “こうふく”は単年度で測定できる成果ではない。暮らしや関係性、地域への関わり方といった、時間をかけて醸成される状態として現れる。
- 本戦略では、OECDが示す四つの資本（人的資本・社会関係資本・自然資本・経済資本）の枠組みを参照し、“こうふく”を多面的に捉える。
- 評価において重視するのは二つの視点である。
  - “こうふく”の広がり（総合力）：多くの分野にわたって実感が届いているか。
  - “こうふく”の均衡（公平性）：特定分野に偏らず、均等に届いているか。
- 数値は目的ではなく、状態を読み取るための手がかりである。重要なのは、どの分野で変化が生じているのか、その背景にどのような関係性の変化があるのかを丁寧に読み解くことである。

#### 【四つの資本の枠組み】

社会×自然	： 豊かな自然を活かした市民のつながりが生まれているか
社会×経済	： 地域のつながりを活かした甲府らしい地域経済が生まれているか
自然×人的	： 自然環境が市民の健康や学びに好影響を与えているか
社会×人的	： 地域のつながりが市民の健康・学びを支えているか
自然×経済	： 自然の豊かさと生活の利便性が両立しているか
人的×経済	： 市民が自ら成長・挑戦でき、豊かな生活を送れるか

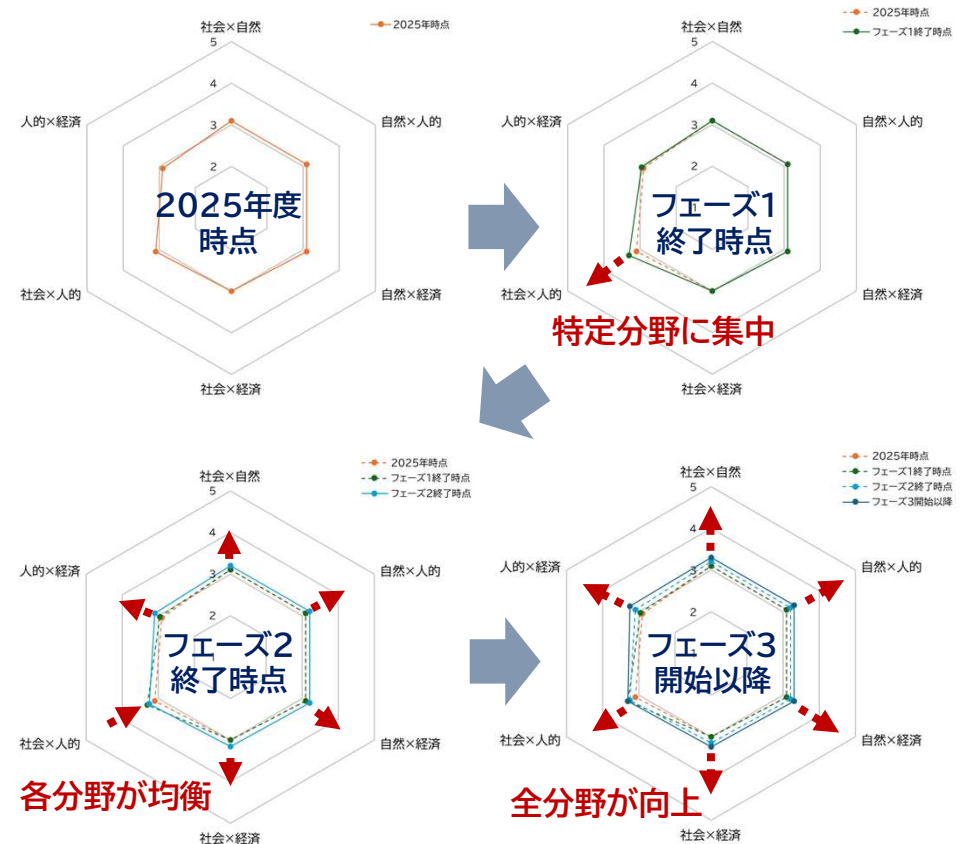


図 “こうふく”の広がり と 均衡 の イメージ

## 8-5 フェーズと成熟のプロセス

### 時間軸の中で意味を更新する戦略運用

- “こうふく”の醸成は段階的に進む。
  - フェーズ1（土壌を整え、“こうふく”の種をまく）：特定分野から変化が生まれ、“こうふく”が市民に届き始める段階。分野間に偏りが生じていても、実感の広がりや創出があれば、“こうふく”が動き始めたと評価する（突破口の創出）
  - フェーズ2（“こうふく”が発芽し、樹木へと生長する）：分野間の偏りが是正され、公平性が高まる段階（均衡の形成）
  - フェーズ3（“こうふく”の森へと広がる）：全体が底上げされ、波及と定着が進む段階（持続と展開）
- 同じプロジェクトであっても、フェーズによって意味は変わる。初期段階では試行であったものが、やがて展開の基盤となる。戦略は固定された工程表ではなく、時間軸の中で役割を更新し続ける。

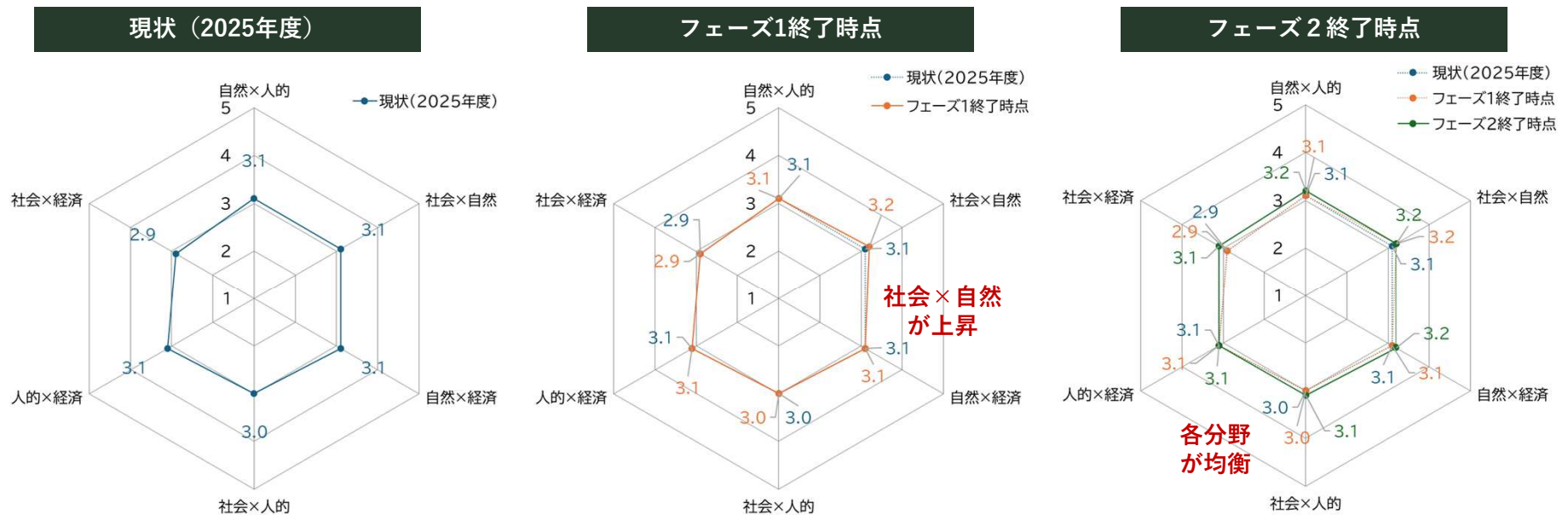
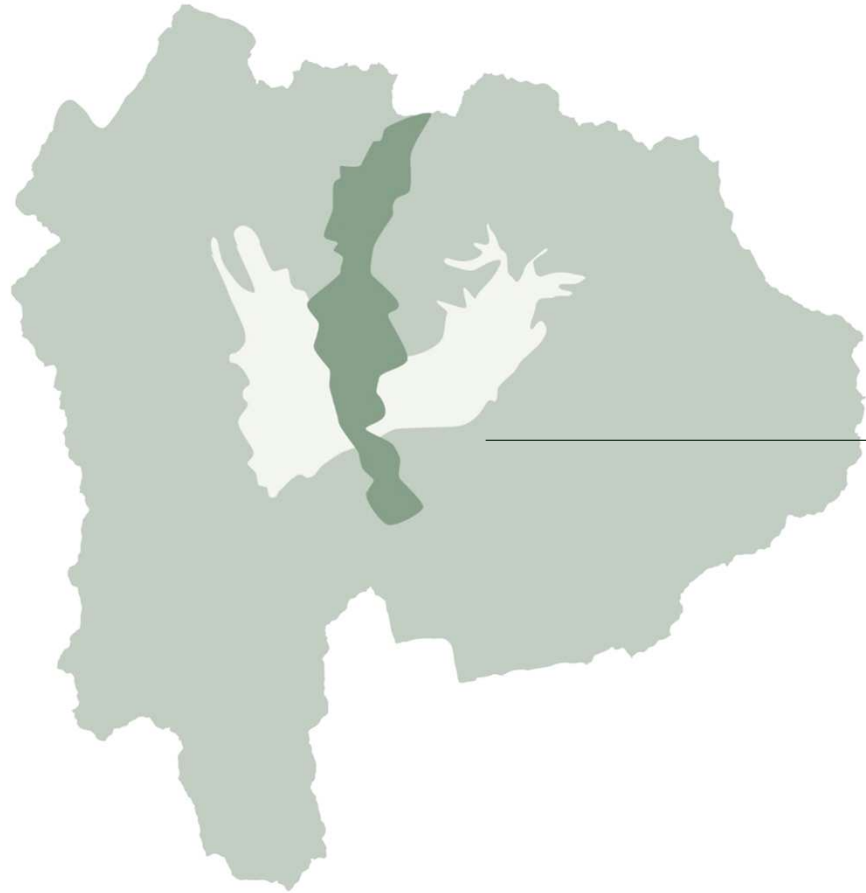


図 フェーズごとの“こうふく”の広がりや均衡のイメージ



## 9章 おわりに

---

思想的背景とこれからの実装に向けて

## 9-1 リニア駅前等とのまちづくりとの関係

### 思想と実装の関係整理

- 本戦略は、リニア開業を契機とした本市全体の方向性を示す「構造と思想の戦略」である。二つの拠点を核に、時間の中で価値を育て、人と組織をつなぎ、循環を圏域へ波及させる枠組みを示している。
- 一方、別冊「リニア駅前エリアのまちづくりの検討状況」は、本戦略に基づくプロジェクトを具体化する空間計画であり、駅前エリアの土地利用や空間構成、導入機能等を整理したものである。将来、これを基に基本計画として取りまとめる予定である。
- すなわち、本戦略は都市全体の運動方向を示す上位構造であり、別冊計画はその一部を先行的に実装する具体計画である。
- リニア駅前は戦略を実証する先行エリアであり、そこでの実装と学びは、まちなかや圏域へと波及していくことを想定している。詳細は別冊に示す。
- 本章では、こうした関係を前提に、本戦略の思想的背景と今後の示唆を整理する。

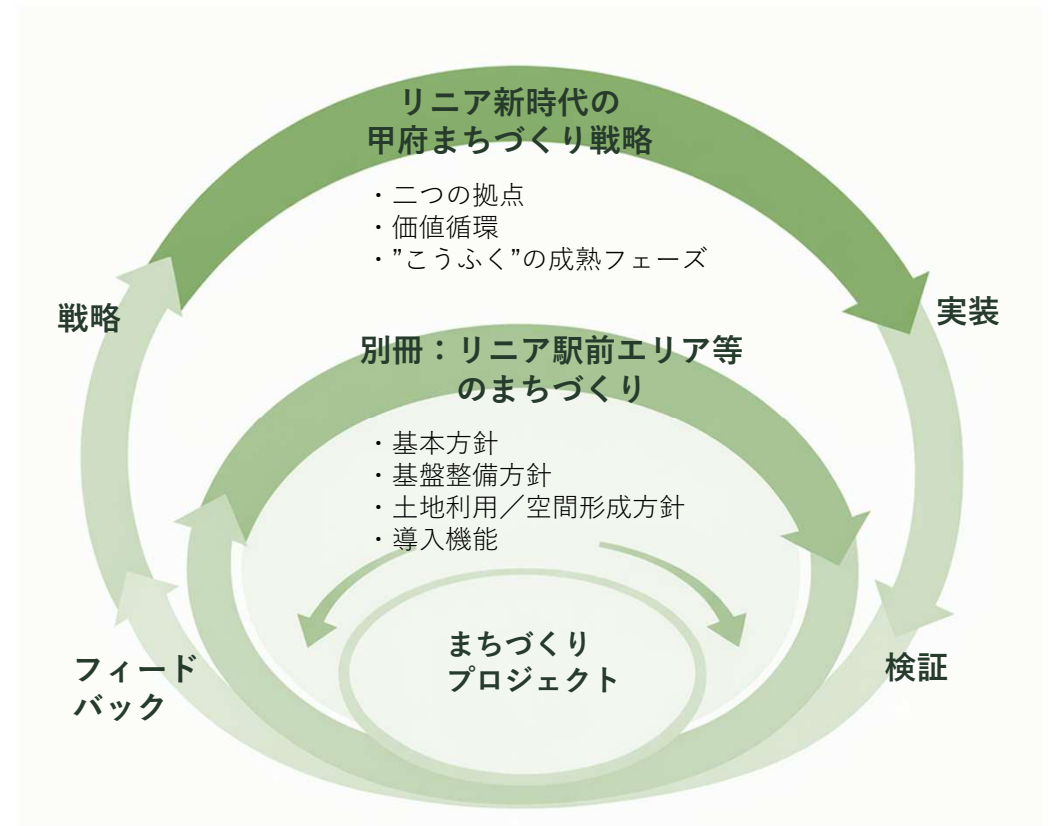


図 戦略本編と別冊との関係

### 深澤直人氏のデザイン理論との関係性

- 本戦略の思想的基盤の一つとなったのは、R6.12月に甲府市リニアまちづくりデザインディレクターに就任いただいた、本市出身の世界的プロダクトデザイナーである深澤直人氏のデザイン理論である。彼のデザイン理論と本戦略の関係性を整理する。
  - デザインの輪郭とは、人間と環境とももの間に存在する関係の線である：輪郭とは単なる形状ではなく、関係性が立ち上がる境界である。それは、リニア駅という「もの」、甲府盆地という「環境」、そこに生きる人々の「行為」の関係線を引き直し、都市の輪郭を再定義する試みである。
  - 「選択圧」「張り」という概念：リニア開業や人口減少といった外圧（選択圧）の中で、都市がどのように内発的な力を保つかを示唆する概念である。外部環境からの圧力に対し、都市の内部に価値の源泉が保たれているとき、都市には適度な「張り」が生まれ、その結果として都市の輪郭が形づくられる。本戦略では、その内発的な力の源として”こうふく”という価値を位置づけている。
  - デザインは社会を動かすパラメータである：デザインとは完成形を示すものではなく、人・環境・活動の関係を調整し、社会の動きを方向づける変数として働くものである。都市の秩序は計画によって固定的に作られるのではなく、人々の行為や環境との相互作用の中から立ち上がる。本戦略では、リニアを都市構造を変えるパラメータと捉えるとともに、”こうふく”という価値を都市の方向を定めるパラメータとして位置づけ、新たな秩序が生まれる条件を整えていく。
  - 「Without Thought（思わず）」という思想：都市空間は説明によって理解されるものではなく、人の行為が自然に成立する関係性（アフォーダンス）として設計されるべきである。本戦略では、そのような日常の行為や体感の中から立ち上がる価値を”こうふく”と捉え、人と都市環境の関係性の中で育まれていくものとして位置づけている。
- ”こうふく”とは、利便性の総量ではなく、人と環境と行為の関係が、無理なく成立している状態である。

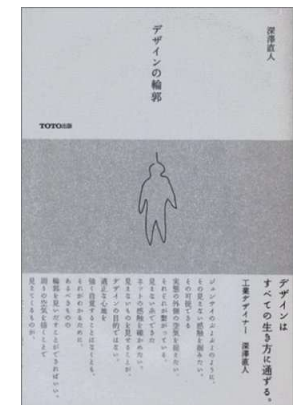
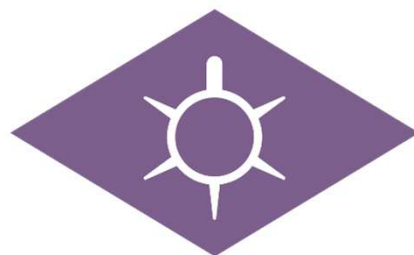


図 デザインの輪郭  
(深澤直人著)

### 選択と更新を重ねながら、“こうふく”を育てる

- 本戦略は理念と構造を提示した段階にある。11月22日のまちづくりミーティング#01において、深澤氏は「選ばないルール」という言葉を示した。これから求められるのは、何を実行するかだけでなく、何をあえて選ばないかを明確にすることである。
- 都市には常に多くの可能性が存在する。しかし、無数の選択肢を抱えたままでは都市の輪郭は曖昧になり、秩序は立ち上がらない。輪郭とは、可能性を無限に広げることで生まれるのではなく、意図的な制約の中で形づくられるものである。
- 限られた人材・財源・時間という現実の選択圧の中で、優先順位を定め、方向性を共有し、あえて手を広げすぎない。その姿勢こそが、本戦略における「選ばないルール」である。それは可能性を狭めることではなく、都市の一貫性を保ち、創発が生まれる条件を整えるパラメータの調整である。
- またミーティング#01では、哲学者カントの「目的なき合目的性」という言葉も示された。都市においても、すべてを計画で埋め尽くすのではなく、余白を保ち、関係性の中から自然に秩序が立ち上がる状態を整えることが重要である。選ばないという判断は、その余白を守る行為でもある。
- 本戦略は、描き直した都市の輪郭を実装へと落とし込みながら、選択と集中を重ねていく必要がある。その過程においても「何を行わないか」という判断を共有し続けることが、都市の張りを保つ鍵となる。
- “こうふく”のまちづくりとは、形をつくることではない。都市の輪郭を描き直し、社会を動かすパラメータを整え、人と環境のあいだに自然な行為が生まれる条件を育て続ける営みである。
- 本戦略は、その第一歩である。



## 二つの拠点を核としたリニア新時代の甲府まちづくり戦略

2026(令和8)年3月

問い合わせ先 甲府市 企画部 リニア交通室 リニアプロジェクト推進課  
住所 〒400-8585 山梨県甲府市丸の内1-18-1  
電話 055-237-5114  
E-mail [rinia@city.kofu.lg.jp](mailto:rinia@city.kofu.lg.jp)