

第2章 現状分析と将来見通し

2-1 人口動向

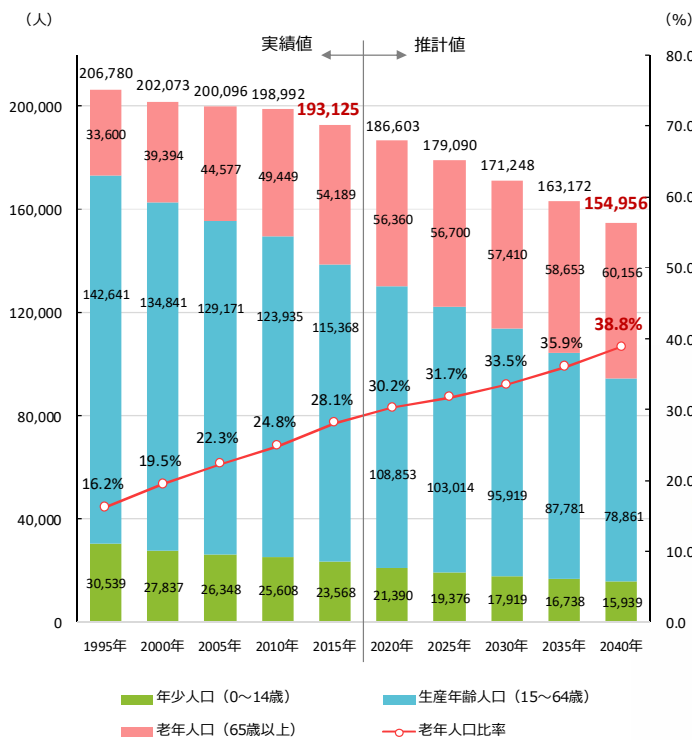
(1) 人口推移

人口減少に伴う年少人口の減少と老年人口の増加

国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の推計によると、総人口は、2015年から2040年までに約20%（約38,000人）減少しており、中央部地域では2015年から2040年までに約23%（約15,000人）減少することが見込まれています。

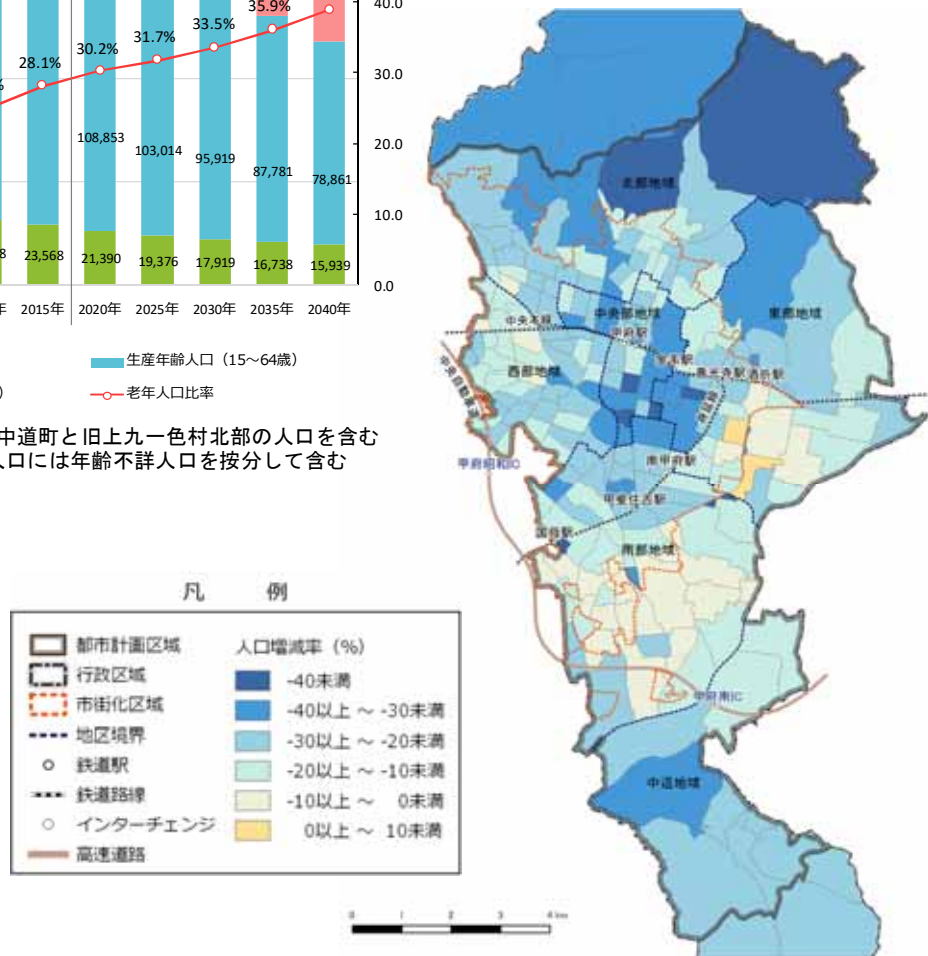
年齢3区分別の状況を見ると、15歳未満は、2015年から2040年にかけて約7,600人の減少が見込まれており、65歳以上の老年人口比率は一貫して増加傾向にあり、2040年には約39%となることを見込まれています。

図 全市的な年齢3区分別人口の推移



※ 1995年～2005年には旧中道町と旧上九一色村北部の人口を含む
 ※ 実績値の年齢3区分別人口には年齢不詳人口を按分して含む

図 人口増減率（2015年～2040年）



出典：実績値：総務省国勢調査（各年度）、推計値：国立社会保障・人口問題研究所（2018年）

(2) 人口数

中央部地域及びその周辺での人口減少数の多さ

小地域※別の人口数は、2015年の人口数の分布に対して、2040年には人口増減率と同様に、中央部地域及びその周辺の人口減少が多く見込まれています。

※小地域：町丁・字等を基本とした国勢調査の集計単位

図 人口数（2015年）

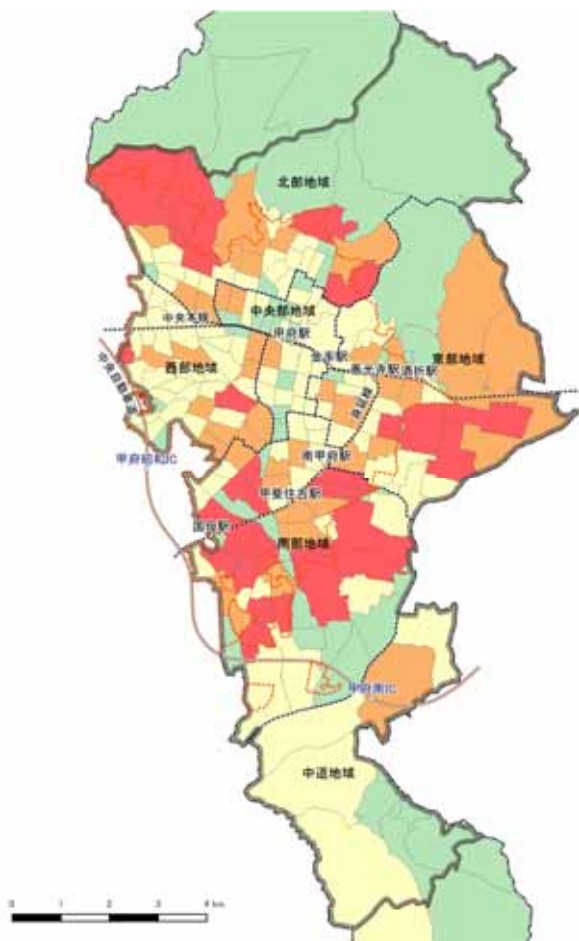
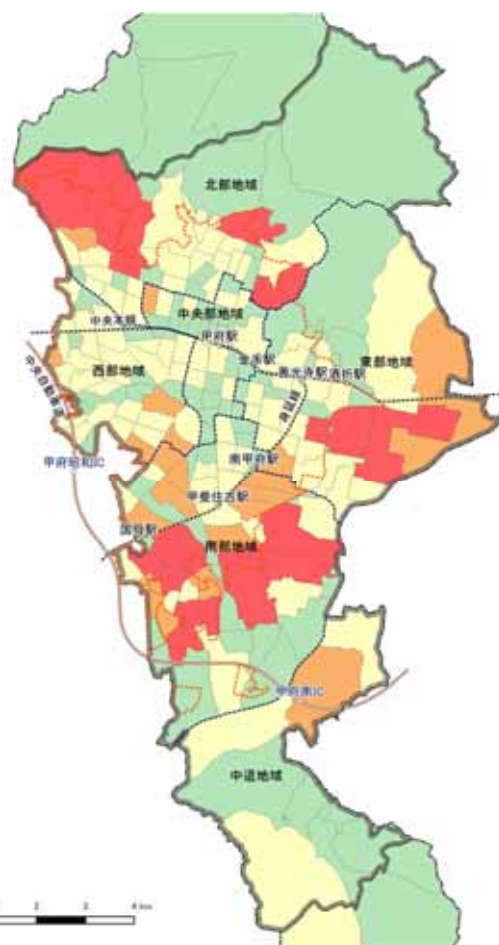


図 人口数（2040年）



凡 例

	都市計画区域	人口数（人）		500未満
	行政区域			500以上～1000未満
	市街化区域		1000以上～1500未満	
	地区境界		1500以上	
	鉄道駅			
	鉄道路線			
	インターチェンジ			
	高速道路			

出典：総務省国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所（2018年）

(3) 人口密度

住宅地での人口密度の基準(40人/ha)を下回る小地域の拡大

2015年には市街化区域の多くの小地域で40人/ha以上となっていますが、全市的な人口減少に伴い、2040年には住宅地の基準である40人/haを下回る小地域が拡大することが見込まれています。

図 人口密度 (2015年)



図 人口密度 (2040年)



凡 例

	都市計画区域	人口密度 (人/ha)
	行政区	~20 未満
	市街化区域	20以上 ~ 30未満
	地区境界	30以上 ~ 40未満
	○ 鉄道駅	40以上 ~ 60未満
	--- 鉄道路線	60以上 ~ 80未満
	○ インターチェンジ	80以上
	— 高速道路	

(参考) 都市計画運用指針(国土交通省) 市街化区域の規模の設定 住宅用地の規模より

- 40 人/ha : 既成市街地の最低基準
- 60 人/ha : 土地利用密度の低い地域
- 80 人/ha : 土地の高度利用を図るべきその他の区域
- 100 人/ha : 土地の高度利用を図るべき区域

出典：総務省国勢調査 (2015年)、国立社会保障・人口問題研究所 (2018年)

(4) 高齢化率（65歳以上人口割合）

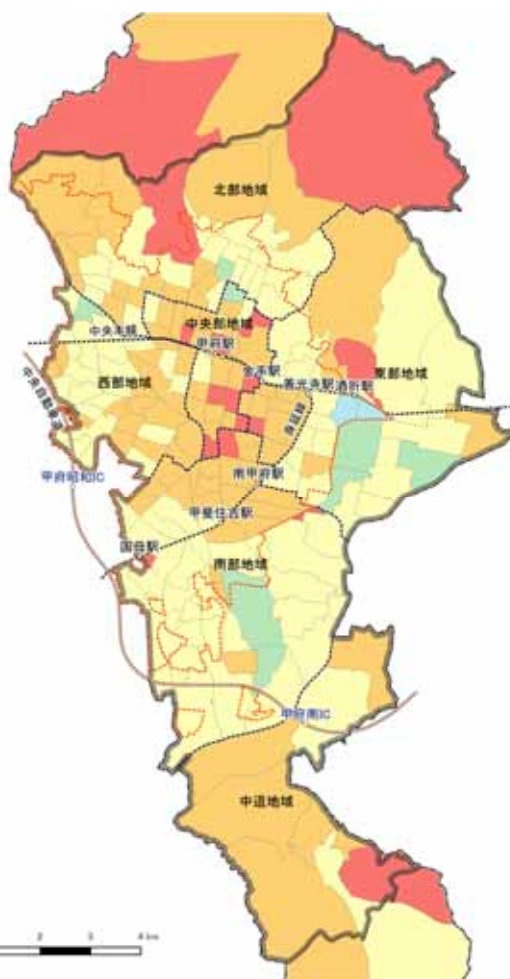
中央部地域及びその周辺を主とした高齢化率の増加

2040年には中央部地域及びその周辺では、高齢化率が50%を超えて、住民の半数以上が高齢者である小地域が増加する見込みであり、ほぼ市全域で高齢化率が30%以上となり、超高齢社会へ突入することが見込まれています。

図 高齢化率（2015年）



図 高齢化率（2040年）



凡 例

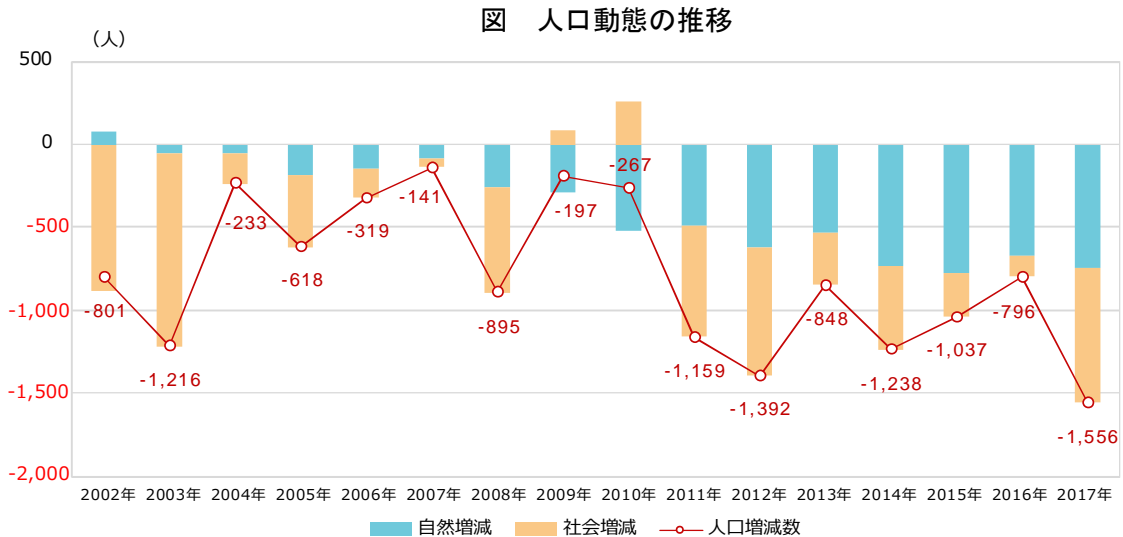
	都市計画区域	高齢化率 (%)	
	行政区域		～20 未満
	市街化区域		20以上～30未満
	地区境界		30以上～40未満
	鉄道駅		40以上～50未満
	鉄道路線		50以上
	インターチェンジ		
	高速道路		

出典：総務省国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所（2018年）

(5) 転入・転出の状況

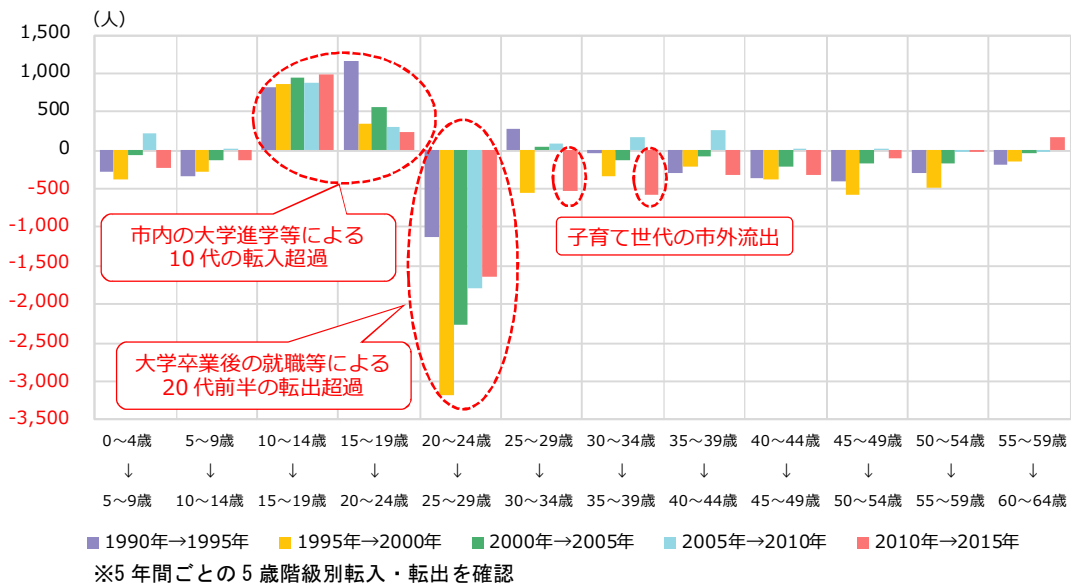
継続的な自然減と子育て世代を中心とした転出超過

自然増減は、2003年以降は死亡者数が出生数を上回る自然減の状態が続いています。また、社会増減は、大半は転出者数が転入者数を上回る社会減となっており、人口の純移動数を5歳階級別に見ると、2010年→2015年では「25～29歳→30～34歳」と「30～34歳→35～39歳」といった子育て世代の転出超過の傾向が大きい状況です。



出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（各年度）

図 年齢5歳階級別純移動数の推移



出典：総務省国勢調査（年齢不詳を含む）（各年度）

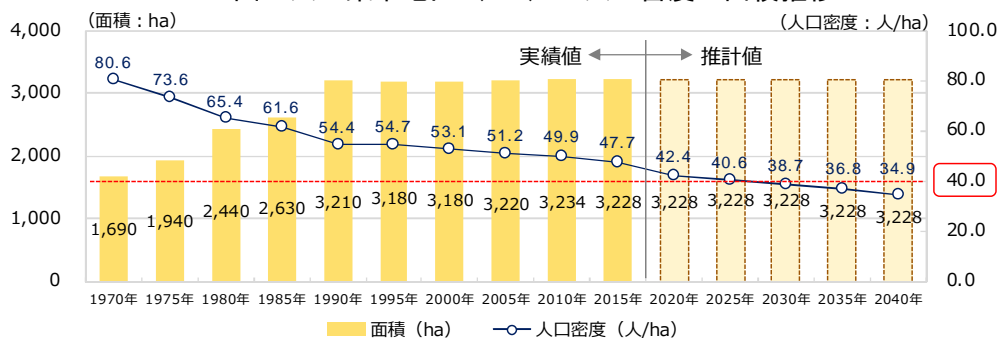
(6) DID地区の推移

人口減少に伴う市街地の低密度化

DID地区※面積は1970年から2015年の45年間で約2倍に拡大していますが、区域内の人口密度は年々減少しており、将来的には40人/haを下回ることも見込まれ、DID区域の縮小も想定されます。

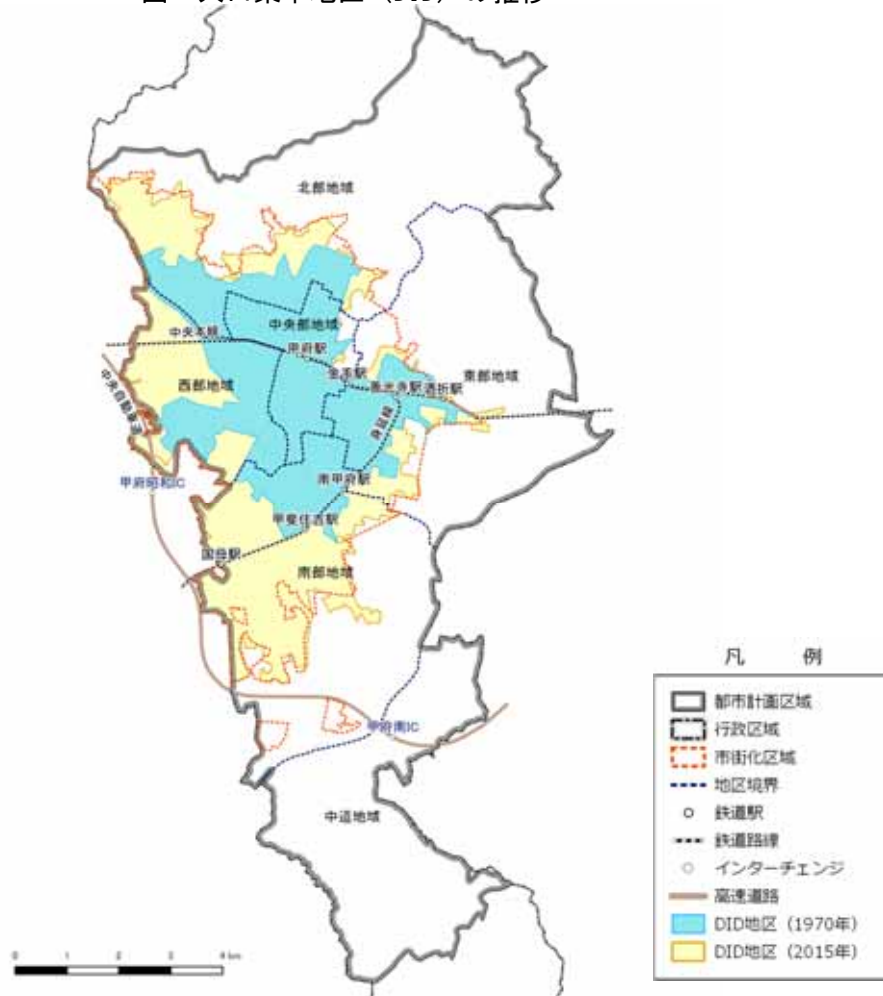
※DID地区：国勢調査の集計の統計地域で、人口密度が4,000人/km²以上かつ合計人口が5,000人以上となる地域

図 人口集中地区（DID）の人口密度・面積推移



※2020年以降の人口密度の面積は2015年の値を固定とした。

図 人口集中地区（DID）の推移



出典：総務省国勢調査（各年度）、甲府市都市計画基礎調査（2017年度）、国立社会保障・人口問題研究所（2018年）

2-2 土地利用

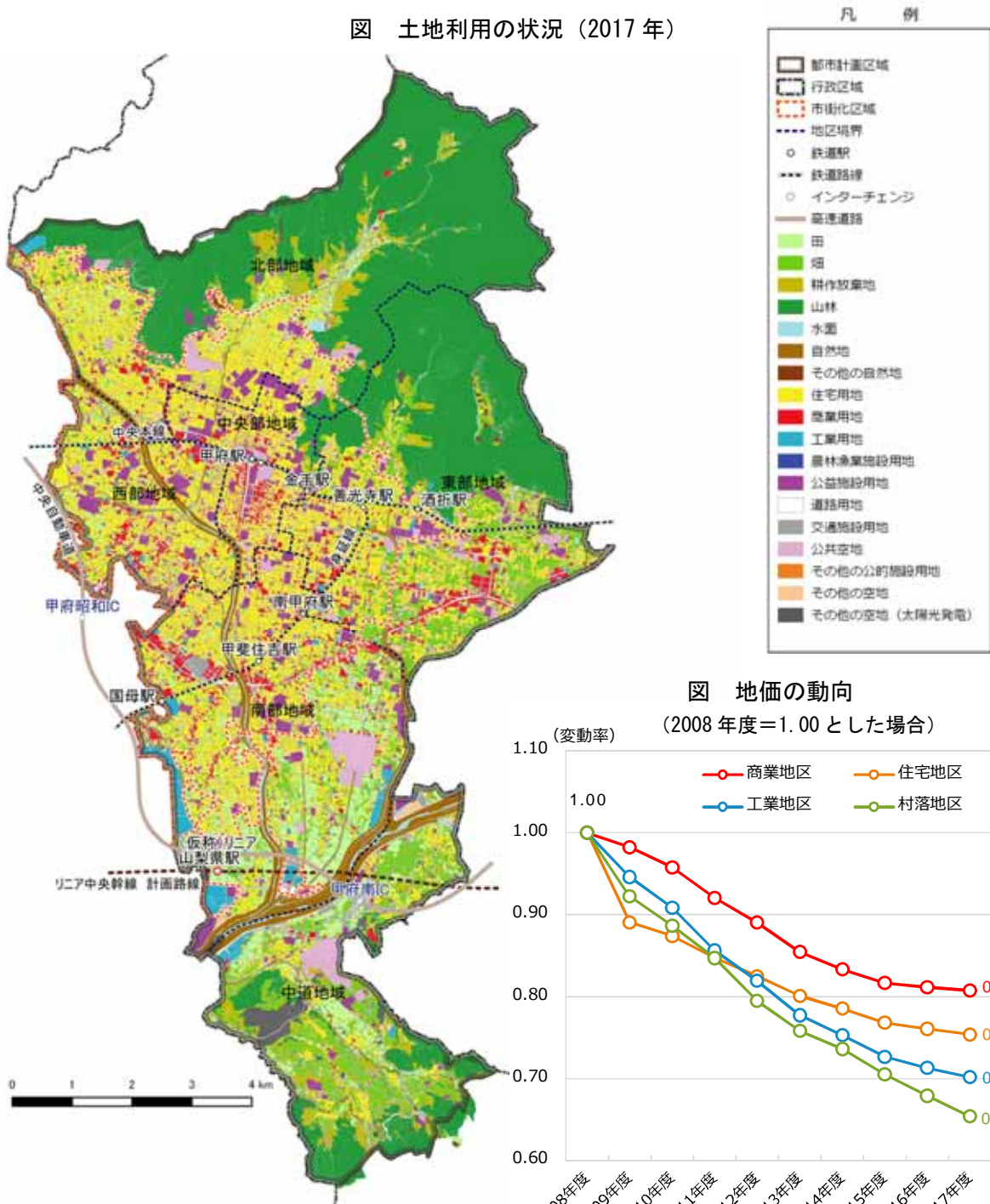
(1) 土地利用現況

市街化区域内での都市的土地利用の広がり調整区域での宅地の存在

市街化区域内では、81.3%が宅地等の都市的土地利用がされていますが、農地も一部点在しています。また、市街化調整区域及び非線引き都市計画区域では、農地等の自然的土地利用が75.2%を占めていますが、10.6%の宅地も存在しています。

これらの土地利用が形成される中で、本市の地価は減少しています。

図 土地利用の状況 (2017年)



出典：甲府市都市計画基礎調査（2017年度）、甲府市統計書（各年度）

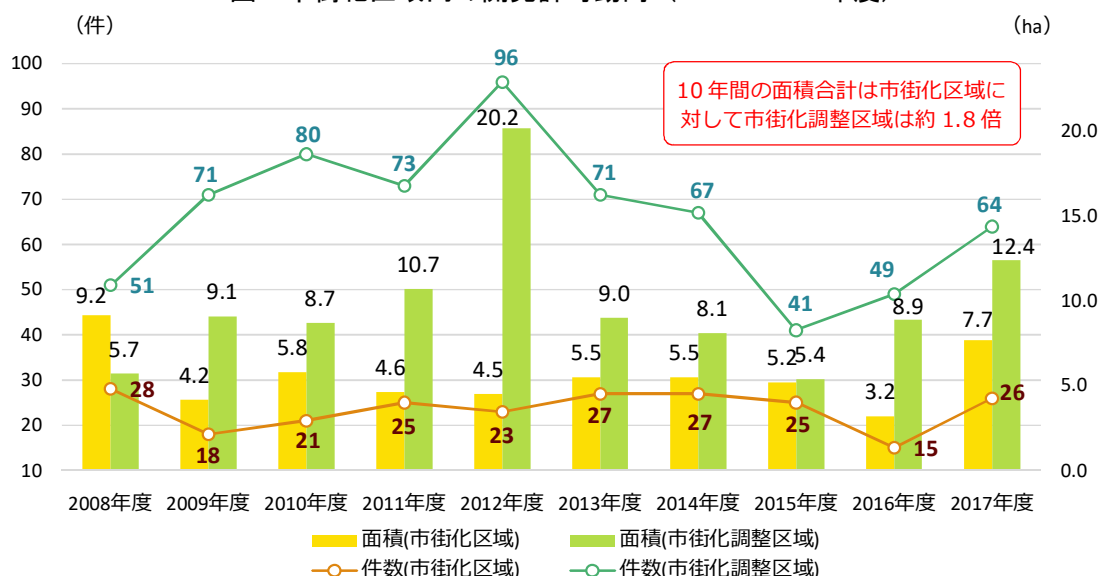
(2) 開発の動向

市街化調整区域での継続的な宅地拡大

開発許可の過去10年間の動向として、市街化区域内では、面積55.4ha、件数235件に対して、市街化調整区域では、面積98.2ha、件数663件であり、市街化区域の面積に対して約1.8倍となっています。

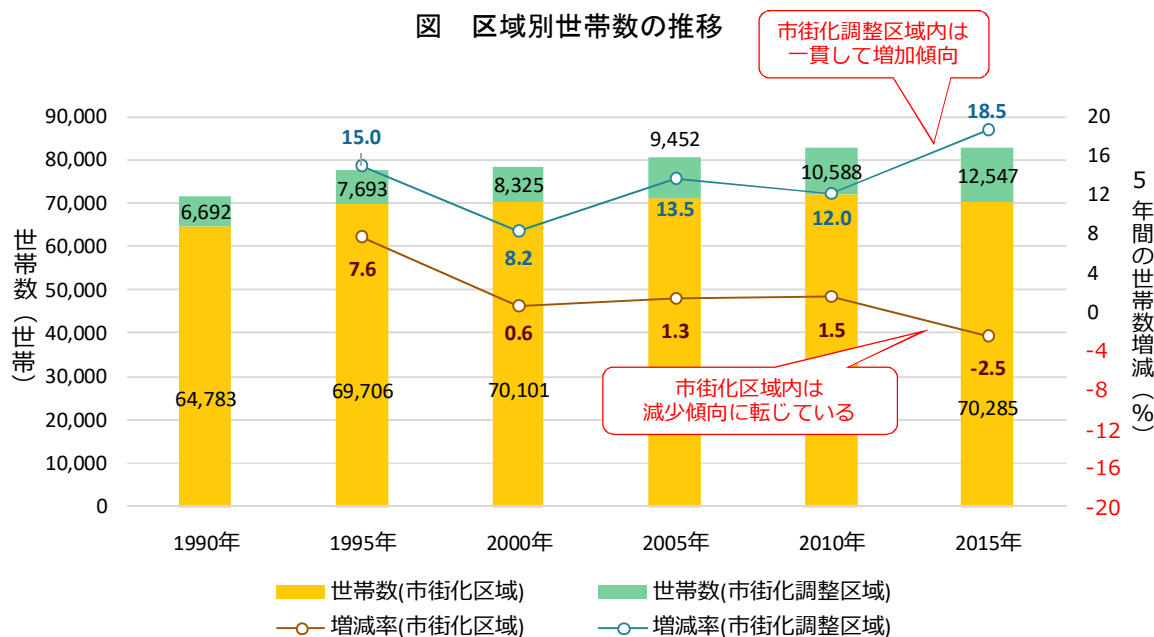
その動向とあわせて、世帯数の増減を確認すると、市街化区域では、直近の2010年から2015年では2.5%の減少率を示していますが、市街化調整区域では、継続的に増加しており、直近の2010年から2015年では18.5%の増加率を示しています。

図 市街化区域内の開発許可動向 (2008～2017年度)



出典：山梨県土地利用動向調査「開発動向」(2008～2017年度)

図 区域別世帯数の推移



出典：甲府市都市計画基礎調査 (2007、2012、2017年度)

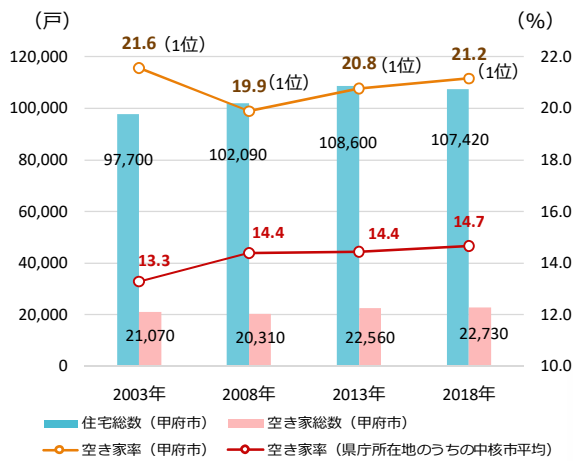
(3) 空き家の状況

高い空き家率に加え、高齢者数の増加に伴う更なる空き家の増加

空き家の発生状況は、住宅総数に対する空き家の割合は 20%前後を占めており、他県の県庁所在地との比較においても最も高い空き家率です。

中央部地域は、既に空き家が非常に多く分布しており、中央部地域周辺では高齢者数が多い中で、更なる空き家の増加が見込まれます。

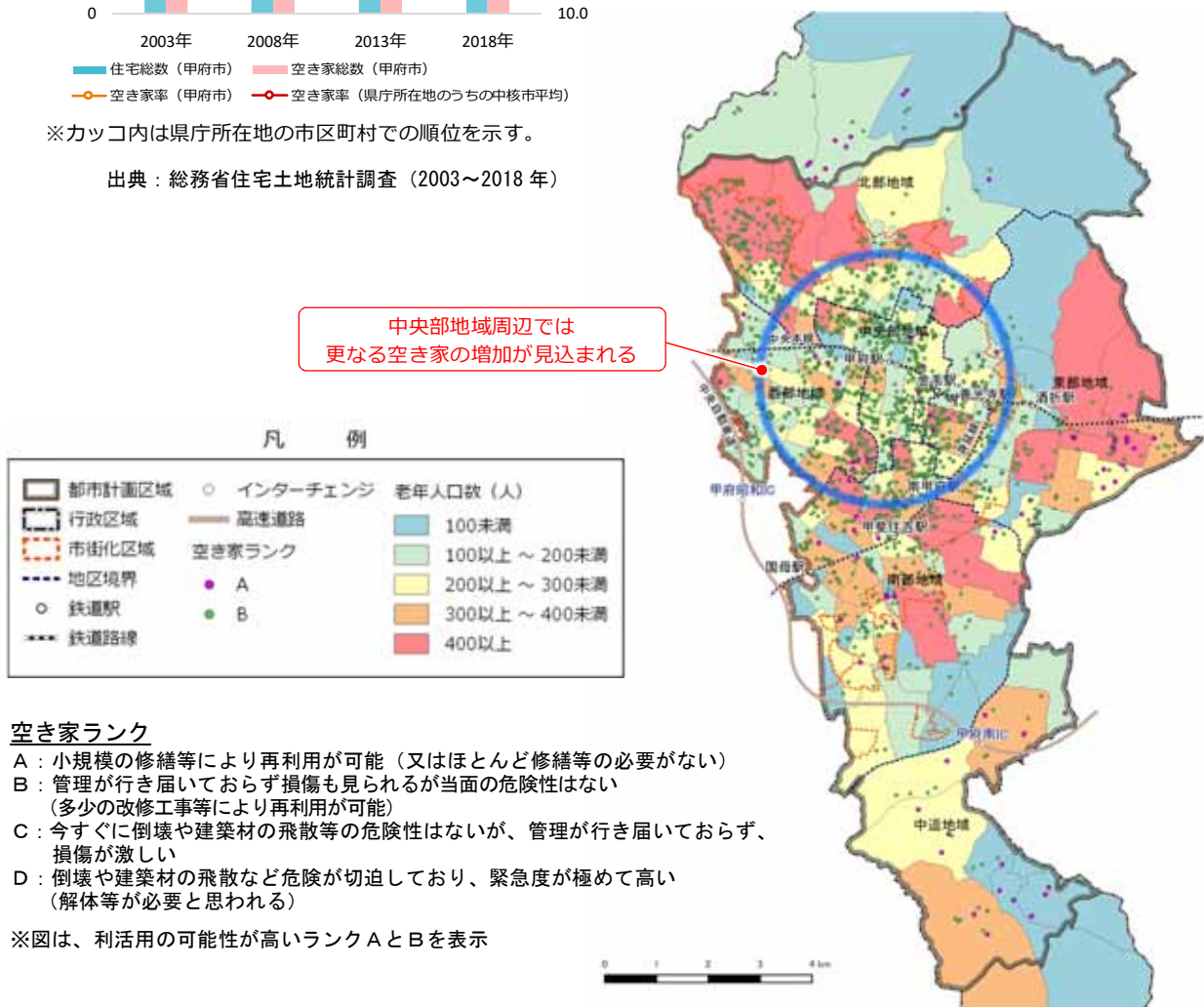
図 空き家数と空き家率の推移



※カッコ内は県庁所在地の市区町村での順位を示す。

出典：総務省住宅土地統計調査（2003～2018年）

図 空き家分布状況 + 高齢者数（2015年）



空き家ランク

- A：小規模の修繕等により再利用が可能（又はほとんど修繕等の必要がない）
- B：管理が行き届いておらず損傷も見られるが当面の危険性はない（多少の改修工事等により再利用が可能）
- C：今すぐに倒壊や建築材の飛散等の危険性はないが、管理が行き届いておらず、損傷が激しい
- D：倒壊や建築材の飛散など危険が切迫しており、緊急度が極めて高い（解体等が必要と思われる）

※図は、利活用の可能性が高いランクAとBを表示

出典：総務省国勢調査（2015年）、甲府市空家等実態調査報告書（2017年）

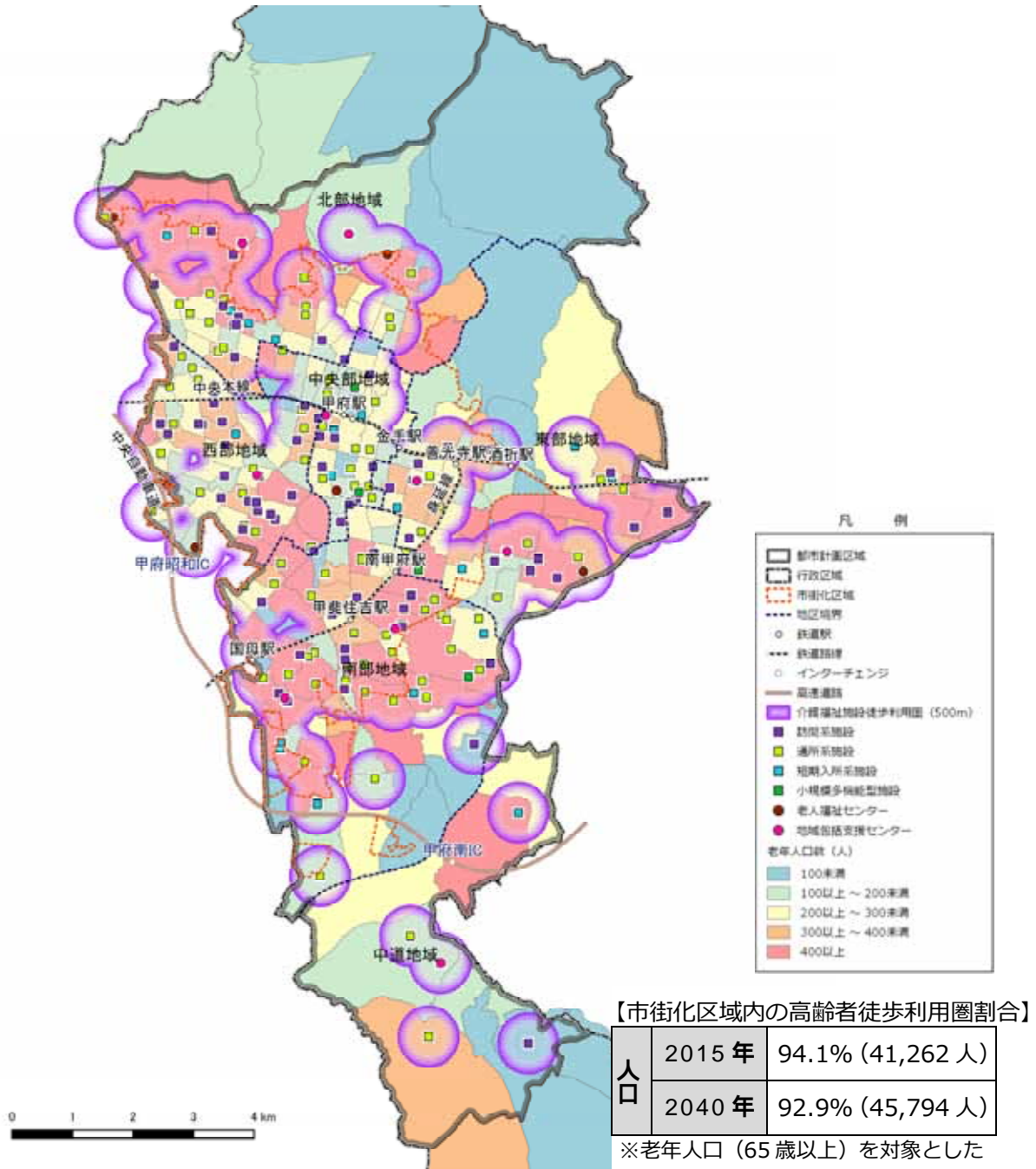
2-3 都市機能（分布状況・カバー率）

(1) 介護福祉施設

高齢者数の増加による施設不足の懸念

介護福祉施設の分布状況は、市街化区域内を主として分散して立地している状況ですが、市街化区域内では更に高齢者数が増加する見込みであり、立地数の更なる充実が求められる可能性があります。

図 介護福祉施設の分布状況と徒歩利用圏(半径 500m) + 高齢者数 (2040 年)



出典：総務省国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所（2018年）、こうふ医療・介護情報（2019年3月）、甲府市HP（保健・福祉）

※ 都市機能の徒歩利用圏

半径 800m：一般的な徒歩利用圏（子育て施設、商業施設、金融機関で用いる）

半径 500m：高齢者の一般的な徒歩利用圏（介護福祉施設、医療施設で用いる）

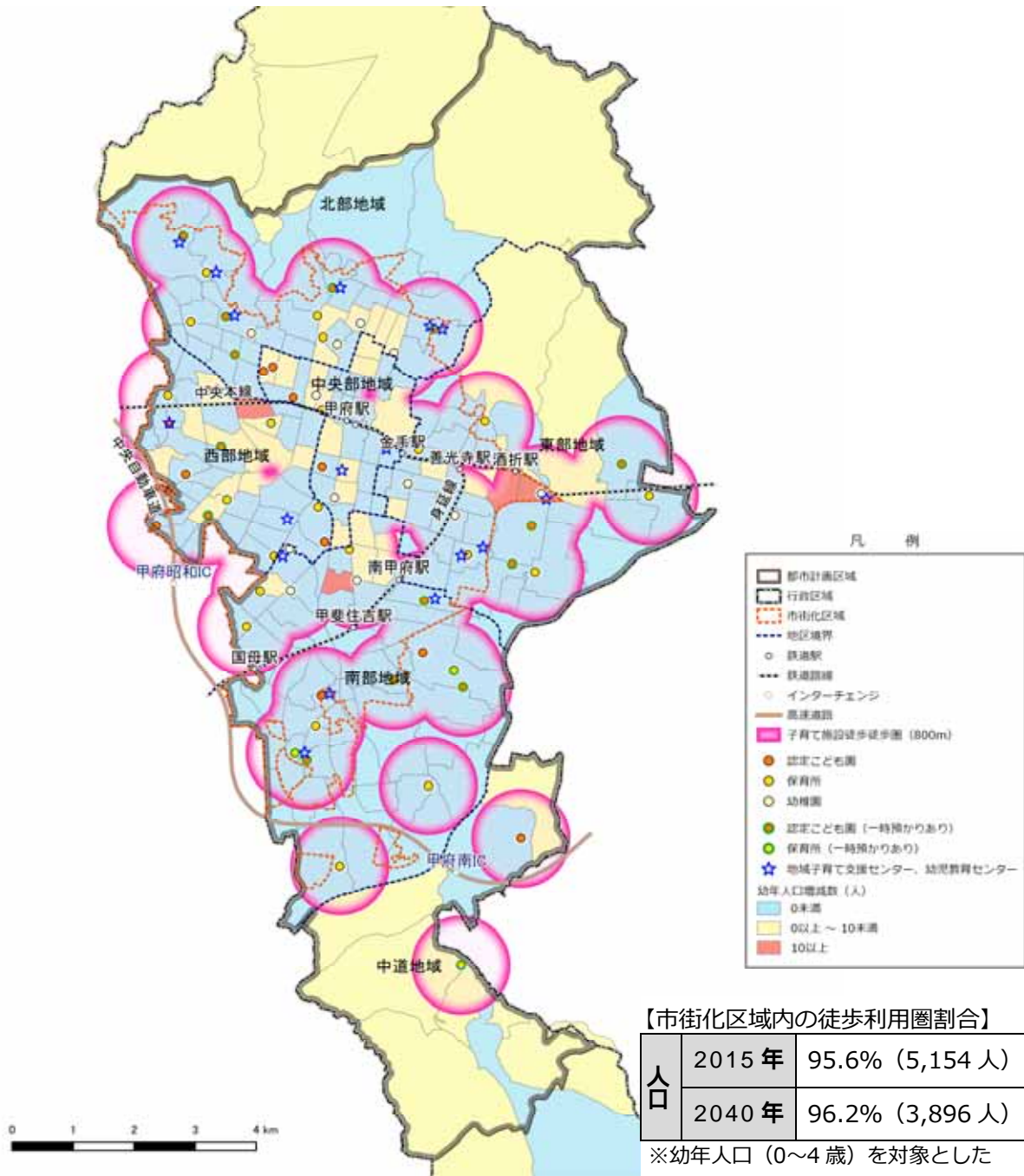
都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）より

(2) 子育て施設

幼年人口数の変化による施設減少の懸念

子育て施設の分布状況は、市街化区域内を主として分散して立地している状況です。今後、幼年人口は市街化区域内を主として、わずかに増加見込みの小地域も見られますが、大半は減少見込みであるため、立地数も減少する可能性があります。

図 子育て施設の分布状況と徒歩利用圏(半径 800m) + 幼年人口増減数 (2015~2040年)



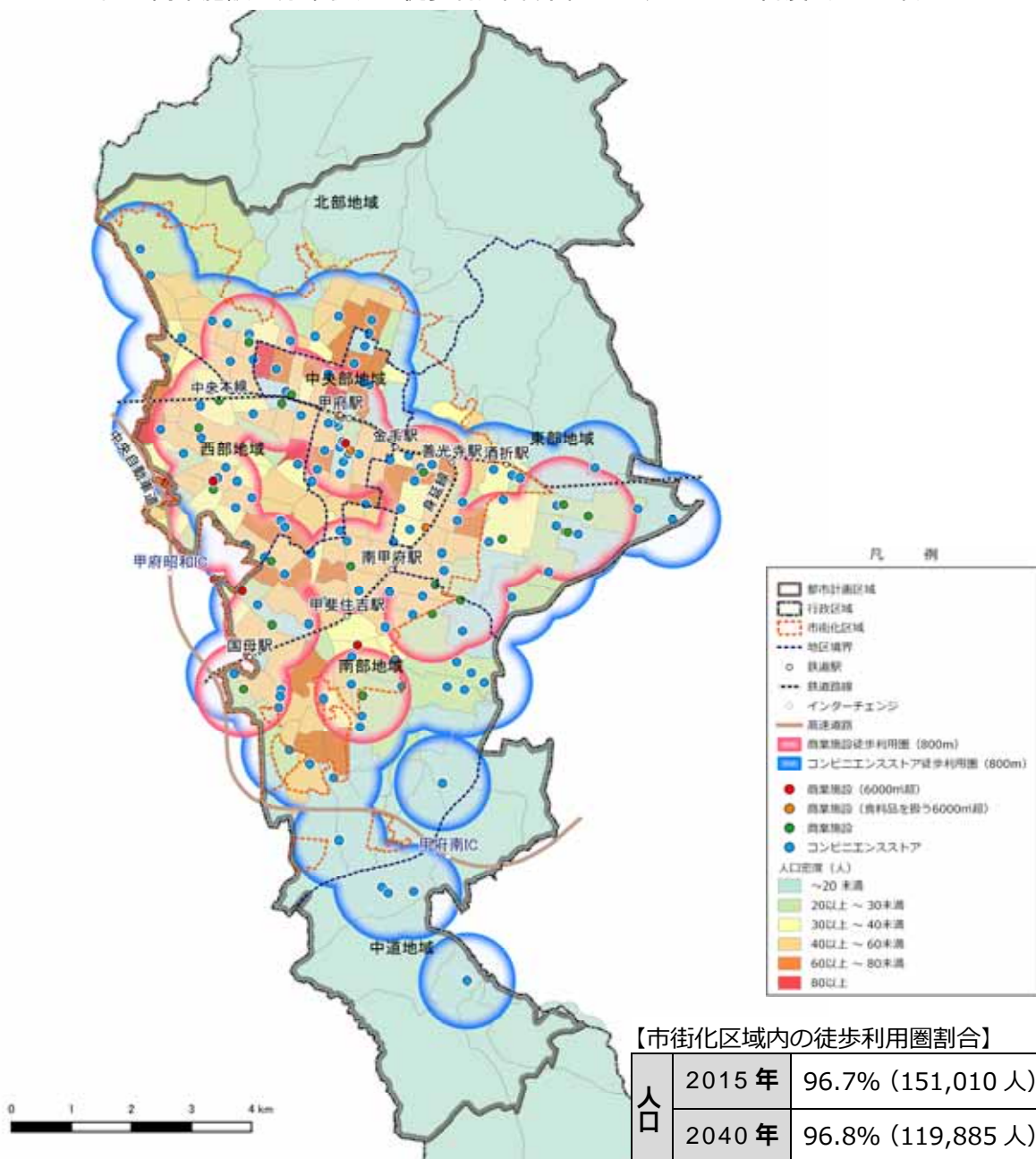
出典：総務省国勢調査(2015年)、国立社会保障・人口問題研究所(2018年)、甲府市子育てガイドブック(2019年度)、甲府市HP 地域子育て支援センター、幼児教育センター

(3) 商業施設

人口分布に応じた適切な施設立地

店舗面積 1,000 m²超の食料品を扱う店舗は、人口密度の高い小地域を主として点在していますが、南部地域等では徒歩利用圏でカバーしていない小地域があります。また、コンビニエンスストアは、市内で広く分散して立地しています。

図 商業施設の分布状況と徒歩利用圏(半径 800m) + 人口密度 (2015 年)



※ 店舗面積 1,000 m²超で食料品を扱う商業施設又はコンビニの徒歩圏域のどちらかに該当する人口割合
 ※ 大規模小売店舗立地法による届出が規定 (特例含む) される店舗面積 1,000 m²超で食料品を扱う中規模店舗
 または床面積 6,000 m²超の大規模店舗を図示

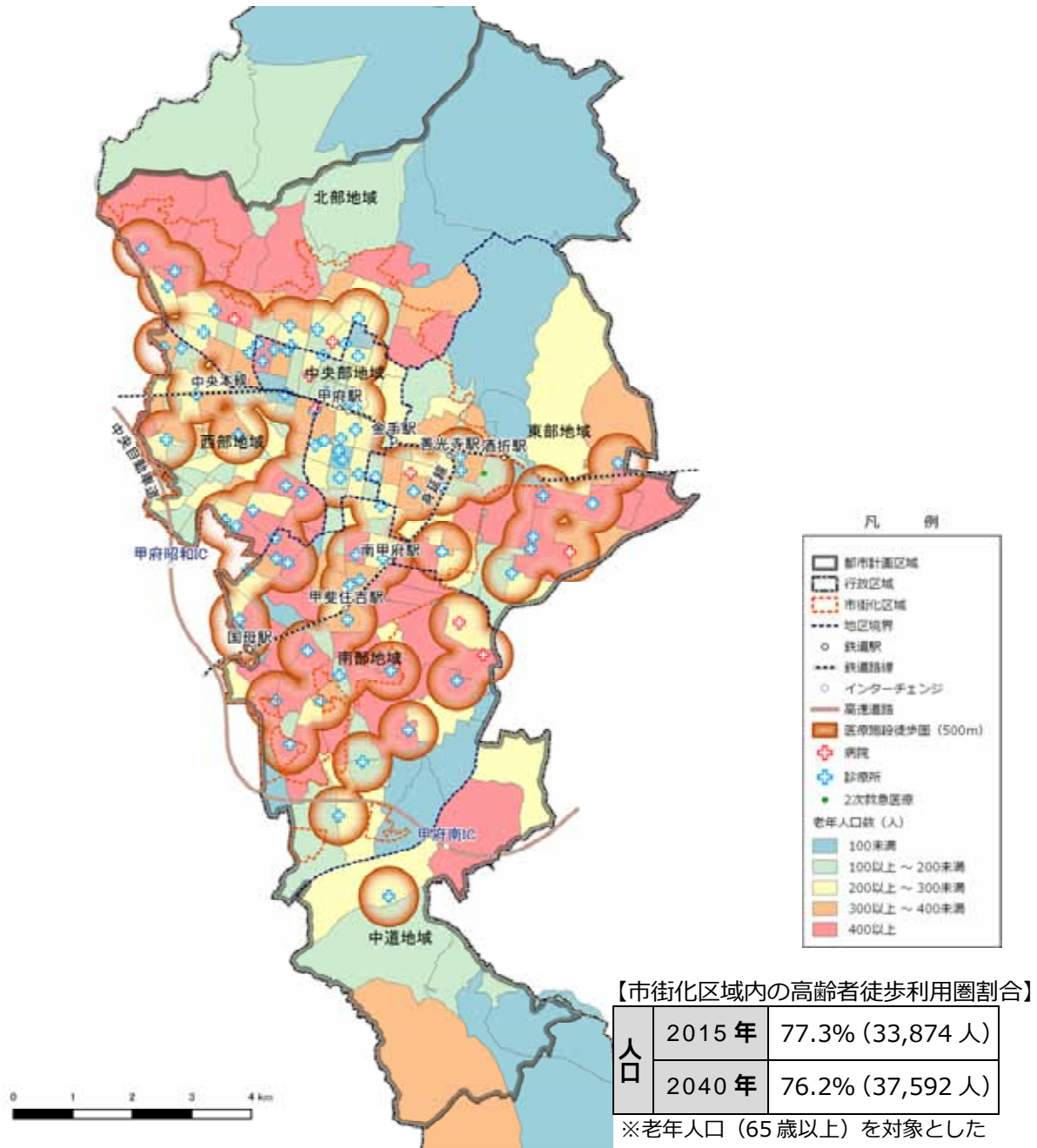
出典：総務省国勢調査 (2015 年)、国立社会保障・人口問題研究所 (2018 年)、コンビニまっぷ (2019 年)

(4) 医療施設

高齢者数の増加による施設不足の懸念

医療施設（内科又は外科を有する病院・診療所）の分布状況は、市内に分散して立地しており、特に、中央部地域でまとまった立地が見られます。市街化区域内で高齢者数の増加見込みとともに、立地数の更なる充実が求められる可能性があります。

図 医療施設の分布状況と徒歩利用圏(半径 500m) + 高齢者数 (2040 年)



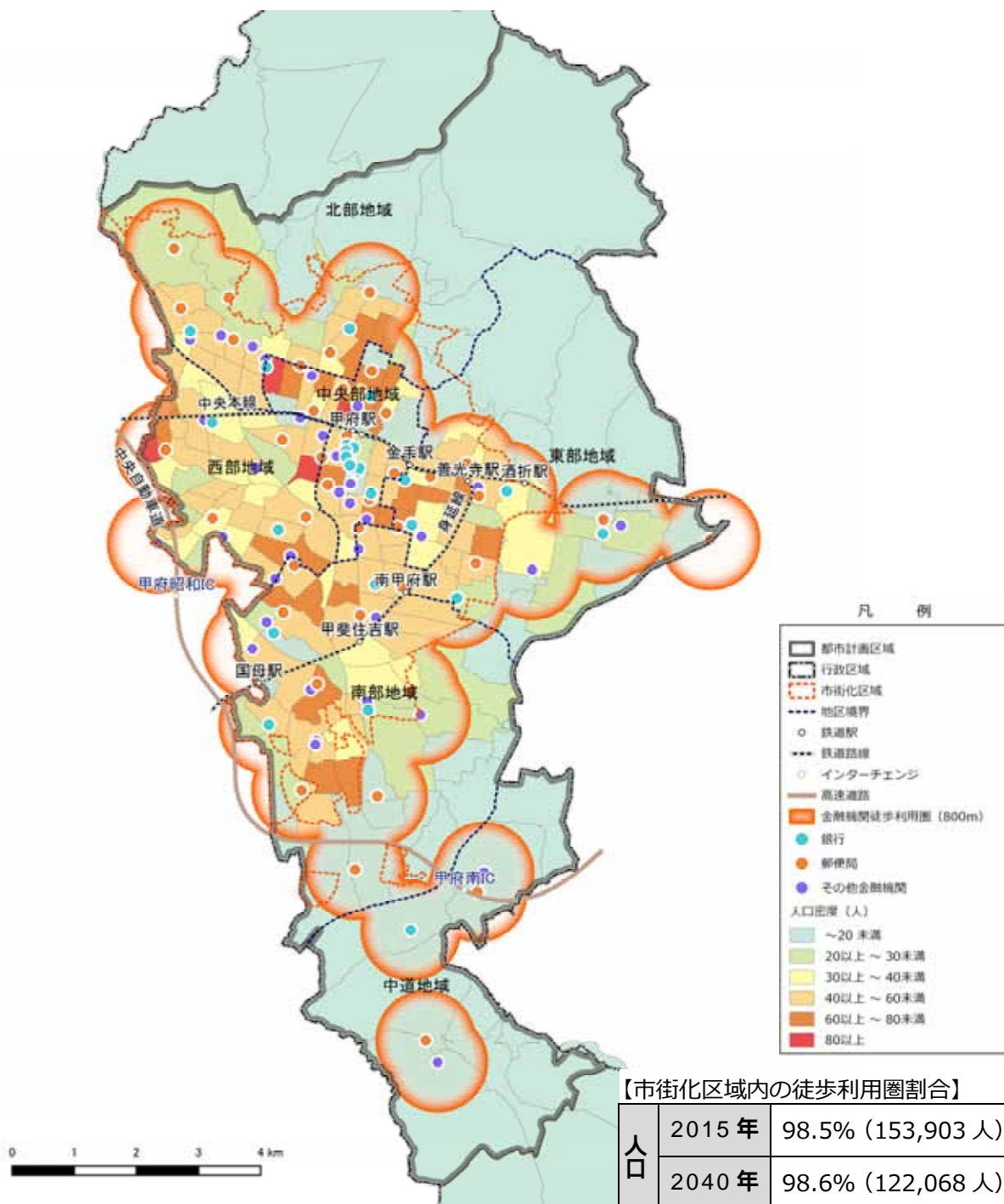
出典：総務省国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所（2018年）、こうふ医療・介護情報（2019年3月）、山梨県地域医療支援センターHP 山梨の地域医療の現状

(5) 金融機関

中央部地域を主とした施設立地

金融機関の分布状況は、人口密度の高い小地域を主として分散して立地している状況であり、業務機能が集積する中央部地域では、密に立地しています。

図 金融機関の分布状況と徒歩利用圏(半径 800m) + 人口密度 (2015 年)



出典：総務省国勢調査 (2015 年)、国立社会保障・人口問題研究所 (2018 年)、金融機関コード銀行コード検索 (2019 年)、株式会社ゆうちょ HP (2019 年)

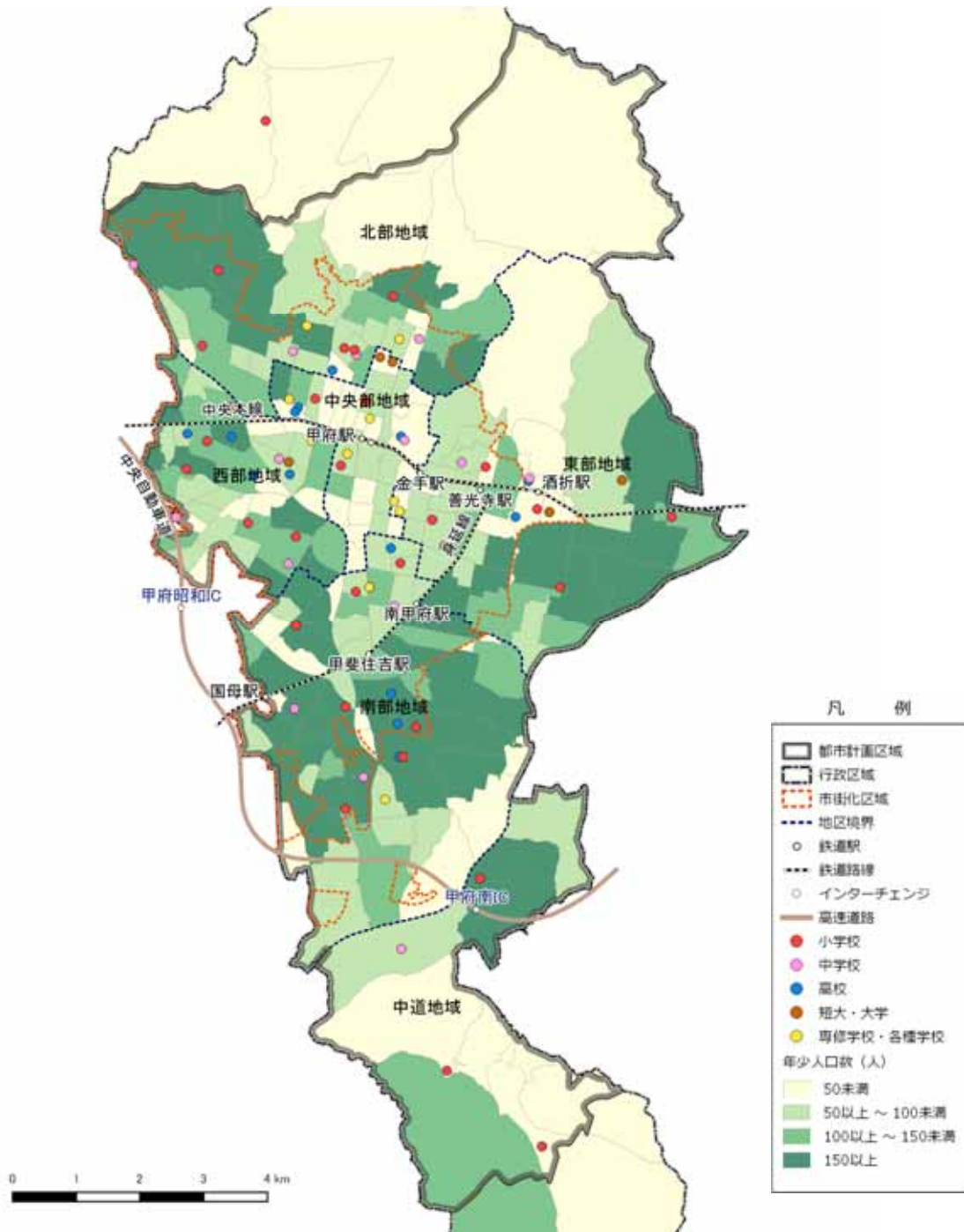
(6) 教育施設

児童や生徒数の分布に応じた適切な施設立地

教育施設の分布状況は、小中学校の学区及び児童や生徒の分布状況に基づき市内一円に立地しており地域コミュニティの拠点施設として機能しています。

その他、高校、大学、専修学校等は、市街化区域内を主として立地しています。

図 教育施設の分布状況 + 年少人口数 (2015年)



出典：総務省国勢調査 (2015年)、甲府市統計書 (2017年度版)、山梨県 専修学校・各種学校 (2017年)

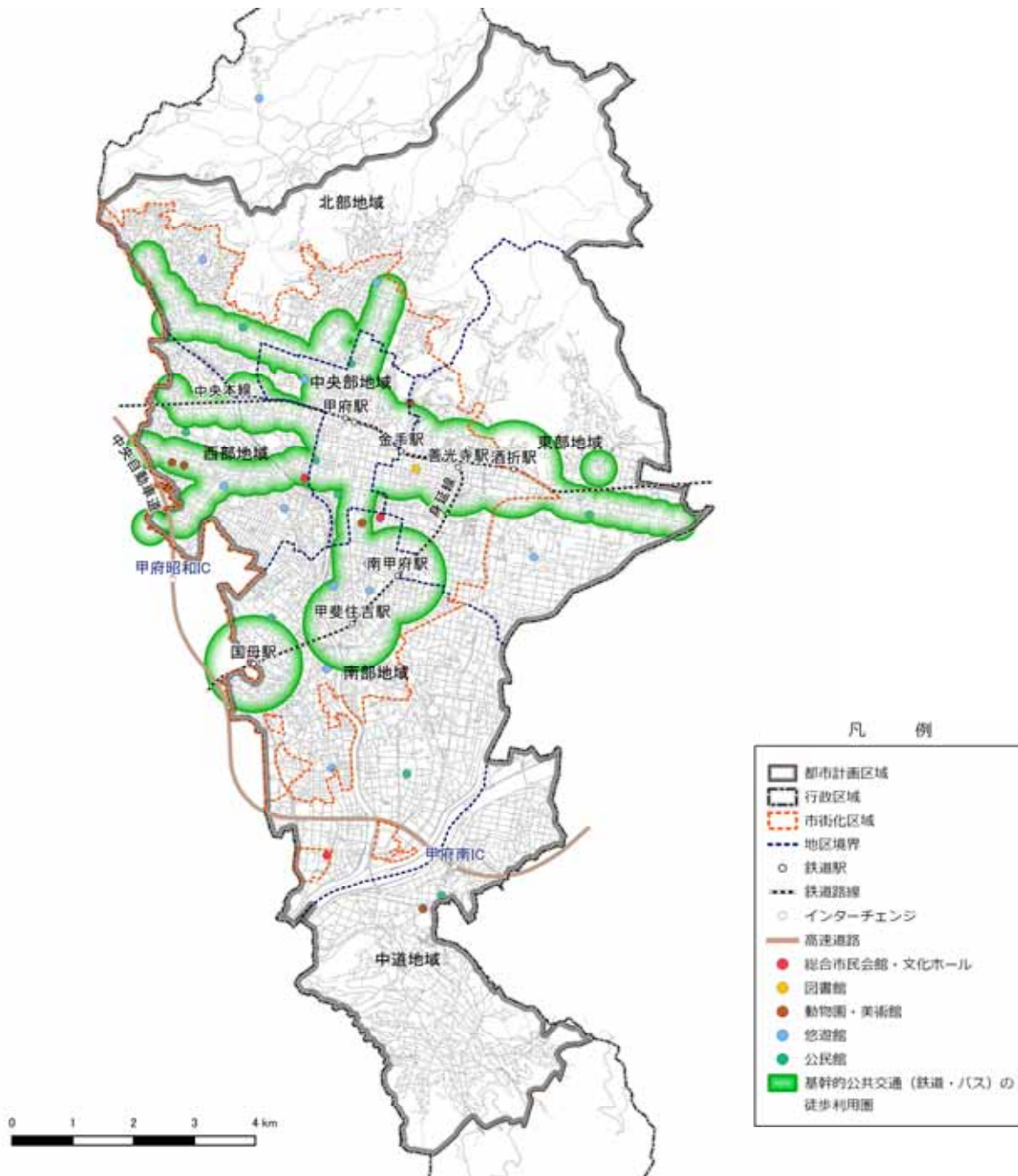
(7) 文化施設

アクセシビリティを有した施設立地

文化施設の分布状況は、大規模なホールや動物園等は中央部地域周辺に立地しており、それらは基幹的公共交通路線により甲府駅とのつながりが見られます。

コミュニティ施設である悠遊館や公民館は、市内に分散して立地しています。

図 文化施設の分布状況 + 基幹的公共交通徒歩利用圏



出典：甲府市 HP 施設案内、公民館（2018 年）、JR 東海、JR 東日本、バス会社、やまなしバスコンシェルジュ

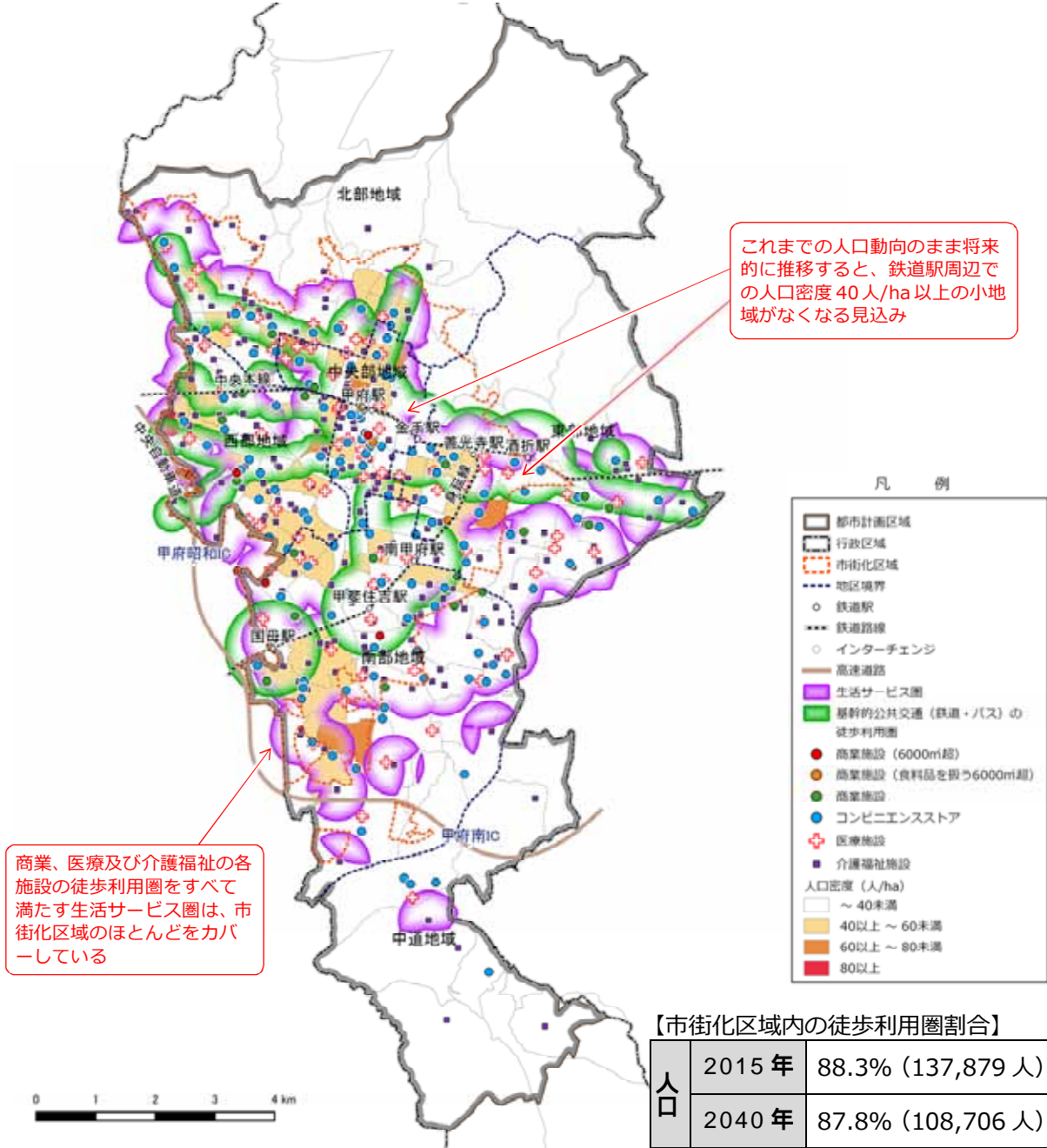
※ 基幹的公共交通の徒歩利用圏
 鉄道駅の徒歩利用圏(半径 800m)及び 1 日片道当たり 30 本以上の運行本数のバス停の徒歩利用圏(半径 300m)
 都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)より

(8) 生活サービス圏

徒歩により各種施設を利用できる環境

商業、医療及び介護福祉の施設に限った徒歩利用圏をすべて満たす生活サービス圏は、市街化区域内をほぼカバーしていますが、それら営業活動を支える周辺の居住人口は、将来的に40人/haを下回る小地域が駅周辺等でも見込まれています。

図 生活サービス圏 + 基幹的公共交通徒歩利用圏 + 将来的な人口密度40人/ha以上(2040年)



出典：総務省国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所（2018年）、JR東海、JR東日本、バス会社、やまなしバスコンシェルジュ、こうふ医療・介護情報（2019年3月）、コンビニまっぷ（2019年）、甲府市

※ 生活サービス圏

食料品を扱う商業施設と医療施設の徒歩利用圏（半径800m）と介護福祉施設の徒歩利用圏（半径500m）をすべて満たす区域

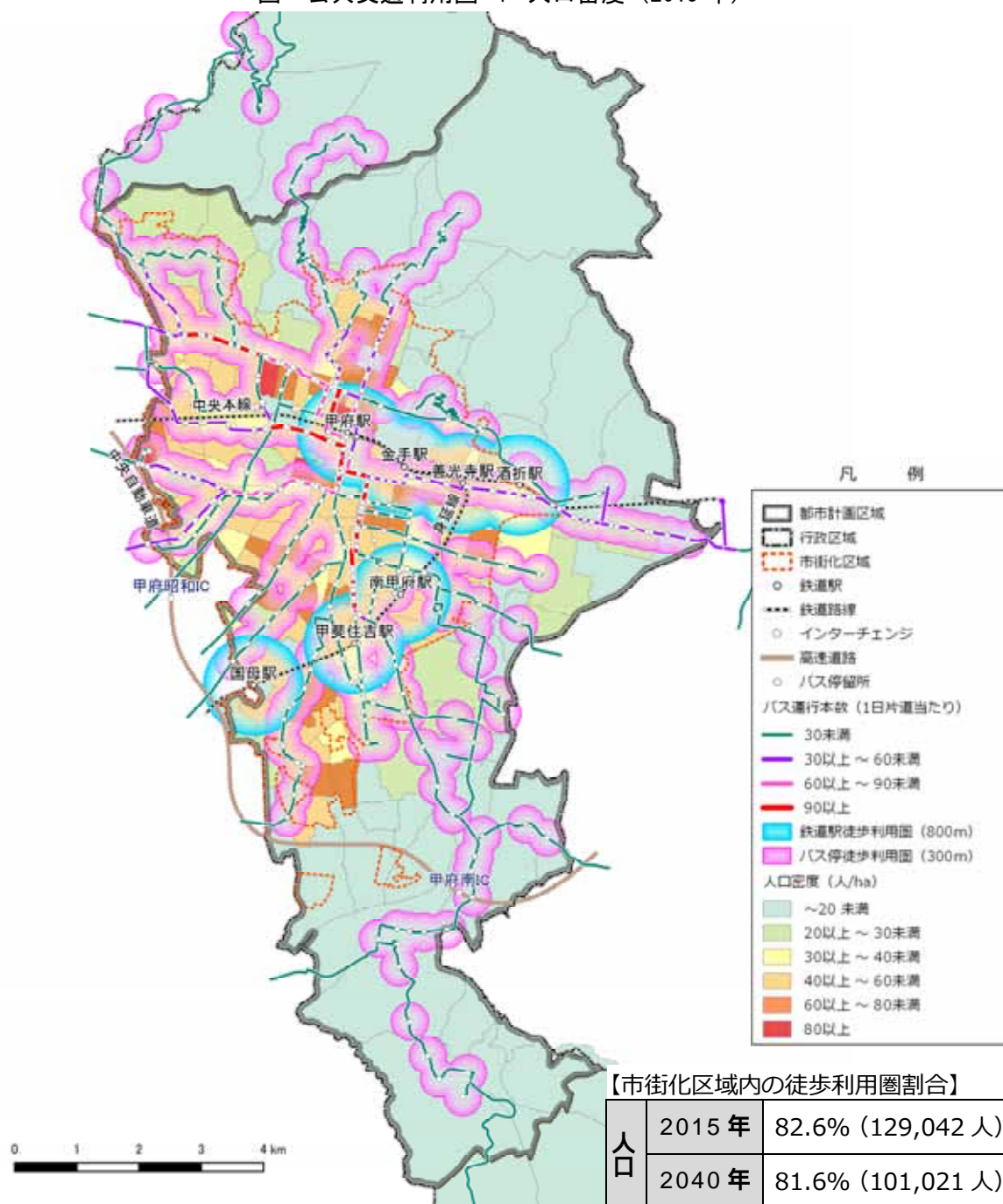
2-4 公共交通

(1) 公共交通網

ほぼ市街化区域内で公共交通が利用できる環境

鉄道駅及びバス停における市街化区域内の徒歩利用圏の人口カバー率は 82.6% であり、おおむねの小地域が徒歩により公共交通を利用できる環境にあります。

図 公共交通利用圏 + 人口密度 (2015 年)

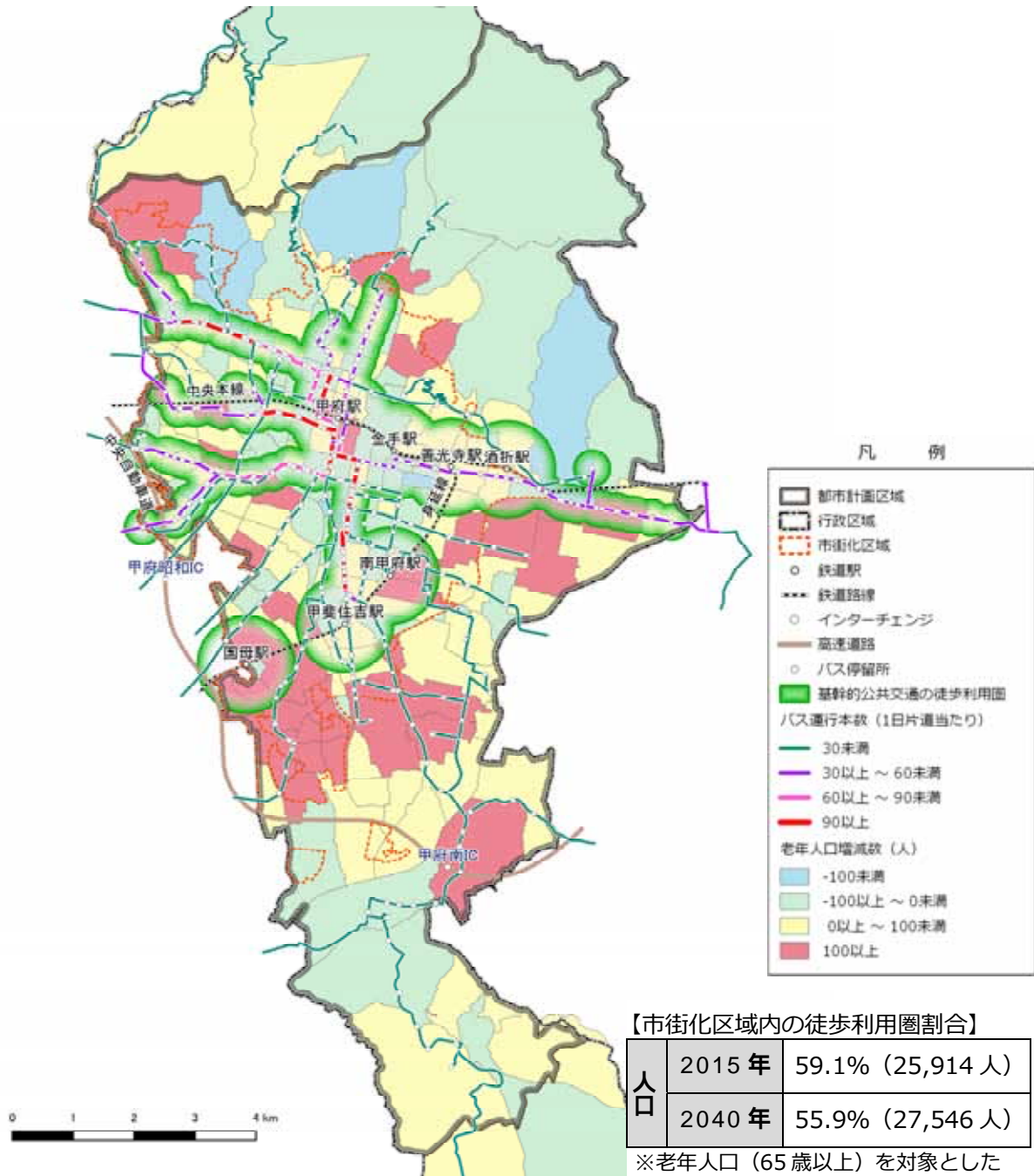


出典：総務省国勢調査 (2015 年)、国立社会保障・人口問題研究所 (2018 年)、JR 東海、JR 東日本、バス会社、やまなしバスコンシェルジュ

甲府駅を中心とした基幹的公共交通の広がりと周辺での需要の高まり

鉄道及び基幹的な路線のバス停における市街化区域内の徒歩利用圏の人口カバー率は59.1%となっており、それらでカバーしていない周辺において、今後、公共交通への需要が高い高齢者が増加する見込みです。

図 基幹的公共交通利用圏 + 老年人口増減数 (2015年～2040年)



出典：総務省国勢調査 (2015年)、国立社会保障・人口問題研究所 (2018年)、JR 東海、JR 東日本、バス会社、やまなしバスコンシェルジュ

(2) 公共交通の利用状況

近年の駅乗降客人数やバスの輸送人員は横ばいで推移

鉄道の利用状況について、近年の駅乗降客人数は、甲府駅を含め横ばいで推移しています。JR身延線の各駅利用者数は少ない状況です。

バスの利用状況について、近年の輸送人員や走行距離はやや減少傾向ですが、バス運営における補助対象路線への支出補助額は継続的に支出されている状況です。

図 市内の駅乗降客人数の推移

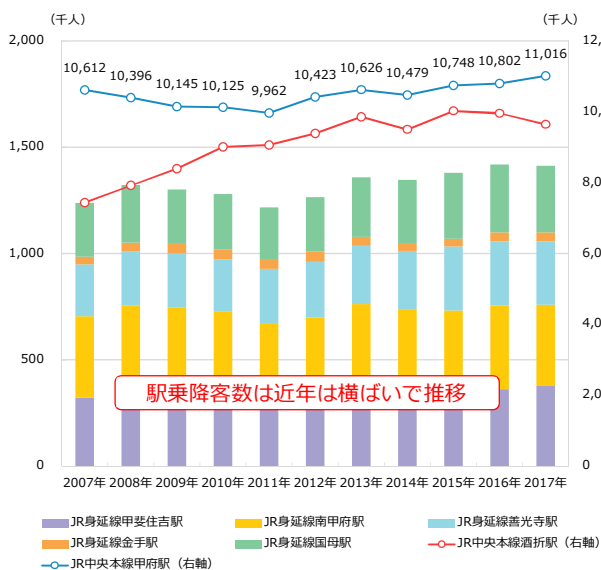
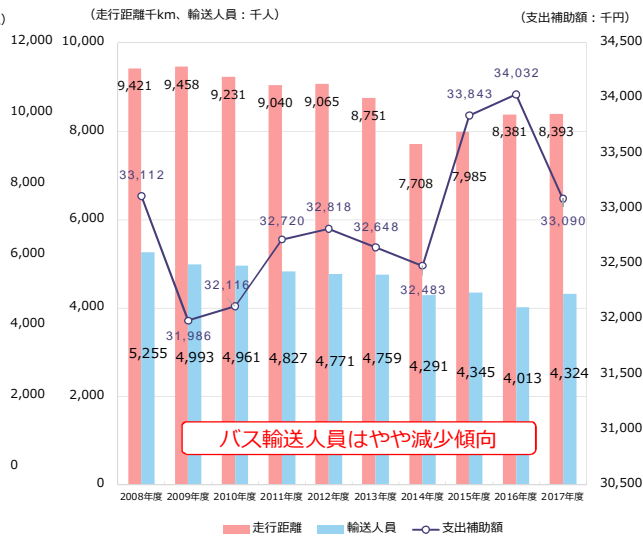


図 バス利用状況、補助対象路線の支出補助額の推移

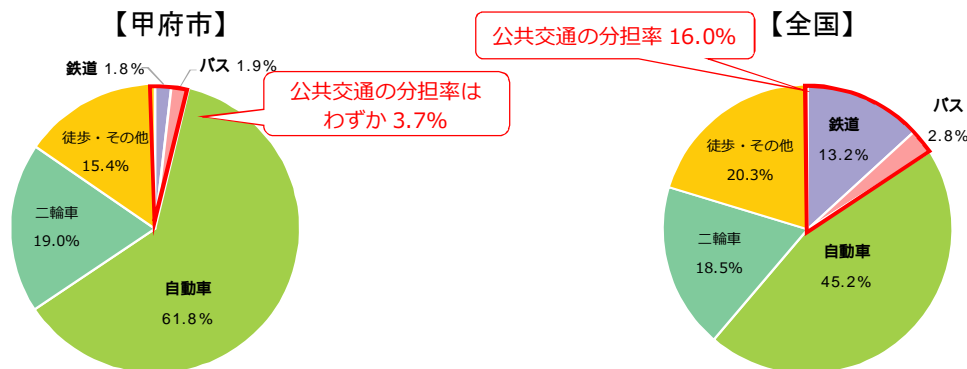


(3) 公共交通の手段分担率

公共交通の利用状況は低く、過度に自動車依存

交通手段分担率のうち、公共交通に占める割合は鉄道とバス合わせて3.7%であり、全国平均の16.0%と比べて非常に低い割合です。また、自動車利用は、61.8%であり、全国平均の45.2%と比べて高い割合であり、過度に依存した状況です。

図 交通手段分担率



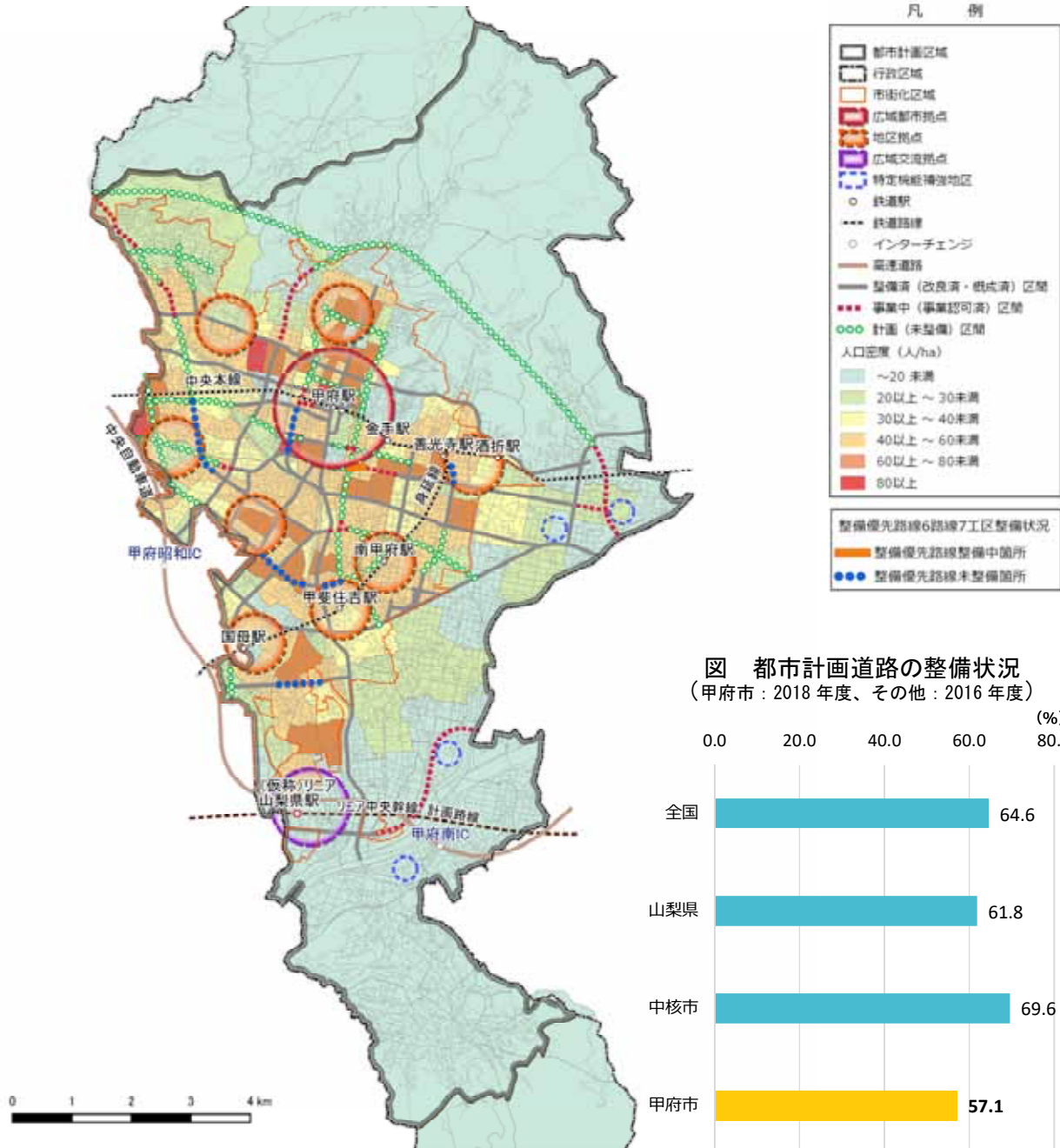
2-5 基盤整備

(1) 都市計画道路等の整備状況

将来都市構造の実現に向けた都市計画道路の更なる整備の推進

本市の都市計画道路の整備率(2018年度時点)は57.1%であり、全国、山梨県及び中核市と比較しても低い状況です。未整備区間は、都市計画道路整備プログラム(2018年1月改定)に基づき整備優先路線を設定して、市マスの拠点間や人口密度の高いエリア間を効果的につなぐことで、将来都市構造の形成に資する整備を推進している状況です。

図 リニア中央新幹線及び都市計画道路整備状況 + 人口密度 (2015年)



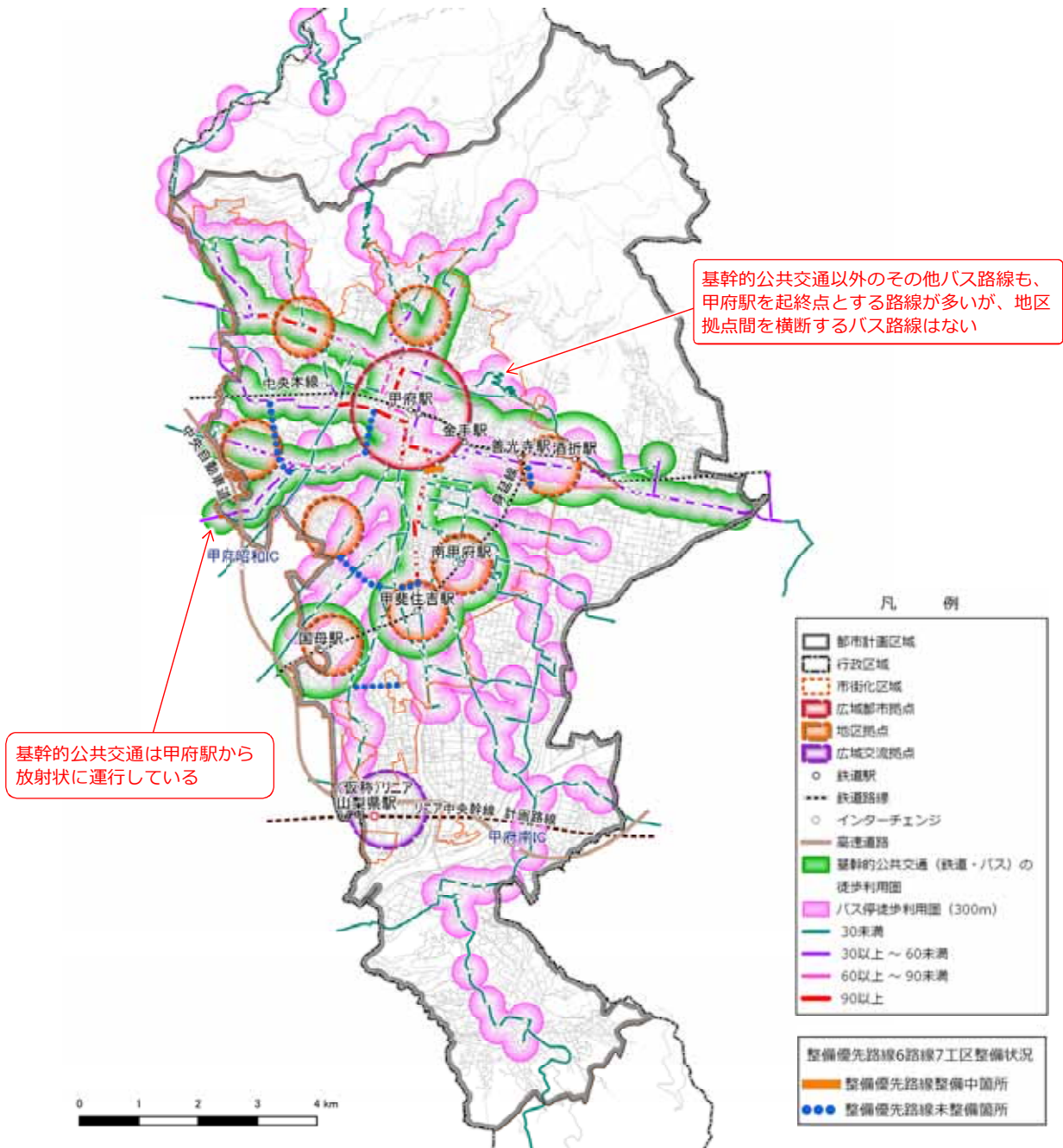
出典：甲府市 都市計画道路整備プログラム (2017年度改定)

出典 甲府市：甲府市の都市計画 (2019年)
その他：都市計画現況調査 (2016年)

都市計画道路の整備による新たな公共交通網の形成

効果的・効率的な都市計画道路の整備推進により、地区拠点同士の新たな交通ネットワーク構築や連携が創出されて、地域コミュニティの強化や拠点の活力が期待されます。

図 都市計画道路の整備優先路線 + 公共交通の徒歩利用圏域



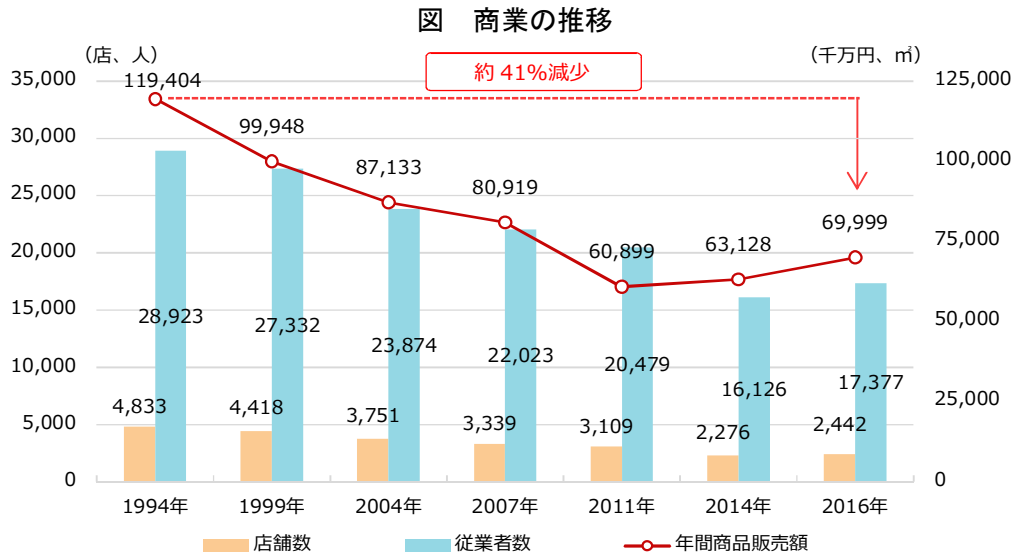
出典：総務省国勢調査（2015年）、JR東海、JR東日本、バス会社、やまなしバスコンシェルジュ、甲府市 都市計画道路整備プログラム（2017年改定）

2-6 地域経済

(1) 市内商業の状況

商業店舗数の減少に伴う利便性低下や働き場の減少

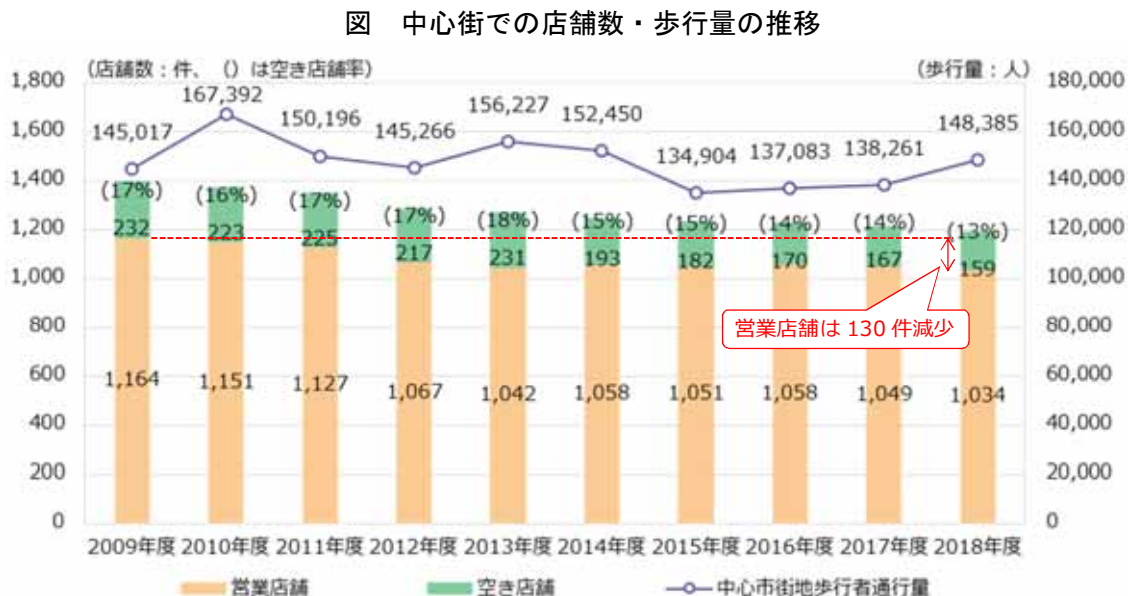
1994年と比べて年間商品販売額は約41%、店舗数は約49%、従業者数は約40%減少しており、日常生活の利便性低下や働き場の場が減少しています。



(2) 中心街の状況

中心街での店舗数と歩行量の減少による賑わいの低下

中心街の空き店舗数は減少傾向にあります。営業店舗は2009年度から2018年度で100店舗以上も減少しており、中心街の21地点で計測している歩行量も減少傾向にあり、中心街の賑わい低下を招いています。



2-7 行財政

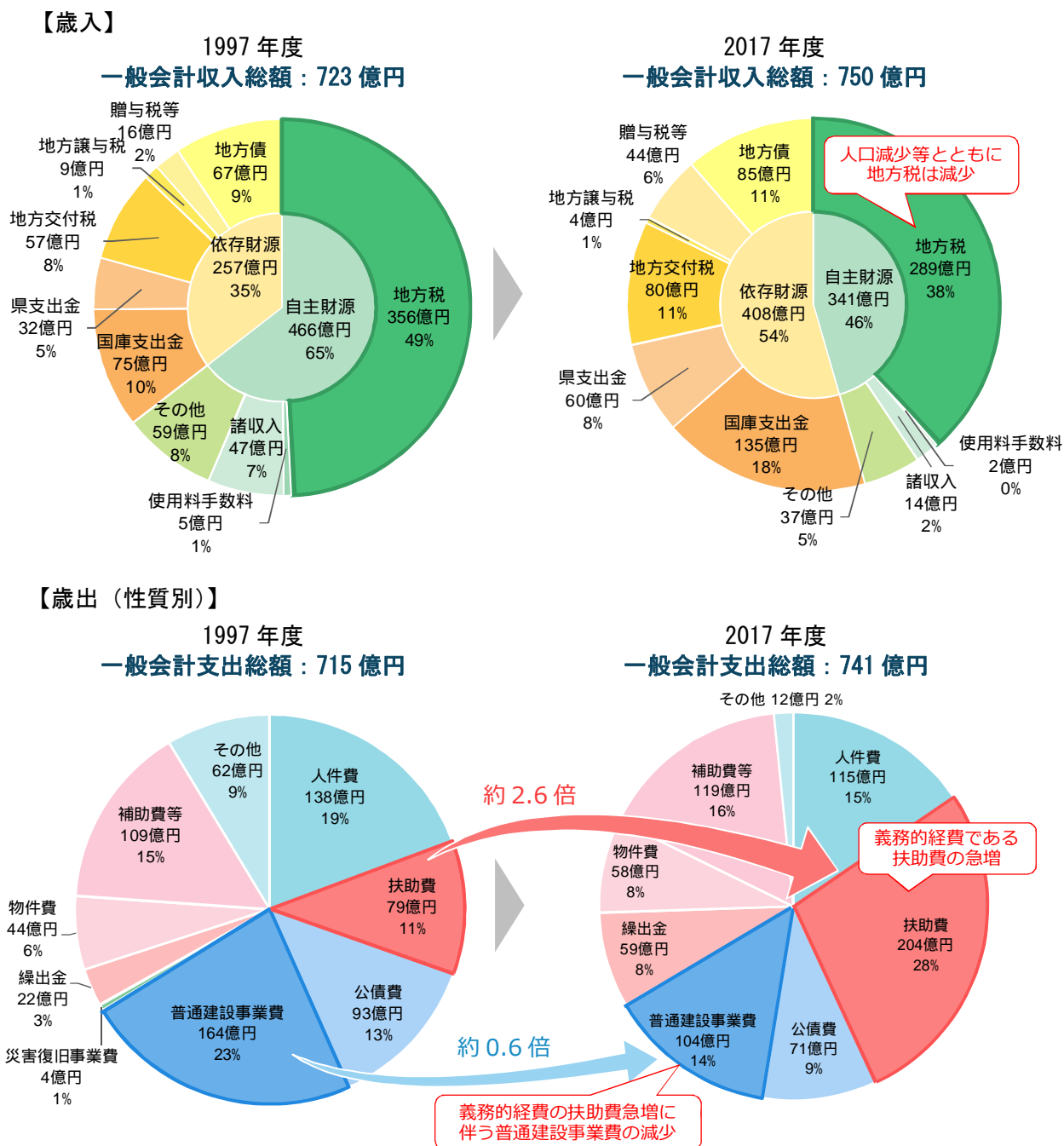
(1) 財政の状況

義務的経費の増加に伴う都市基盤等への費用の縮減

本市の過年度の歳入において、人口減少等とともに地方税の収入が減少しており、自主財源の比率が低下しています。

歳出（性質別）では、高齢者等の増加とともに、義務的経費である介護福祉等に用いる扶助費が急激に増加する中で、普通建設事業費は減少しており、将来的な更新コストの増加が見込まれる公共施設やインフラ資産への費用等は、更に限定的になる見込みです。

図 本市の歳入・歳出構造の変化



出典：山梨県統計データバンク（市町村別・一部組合別決算状況調）（1997年・2017年）

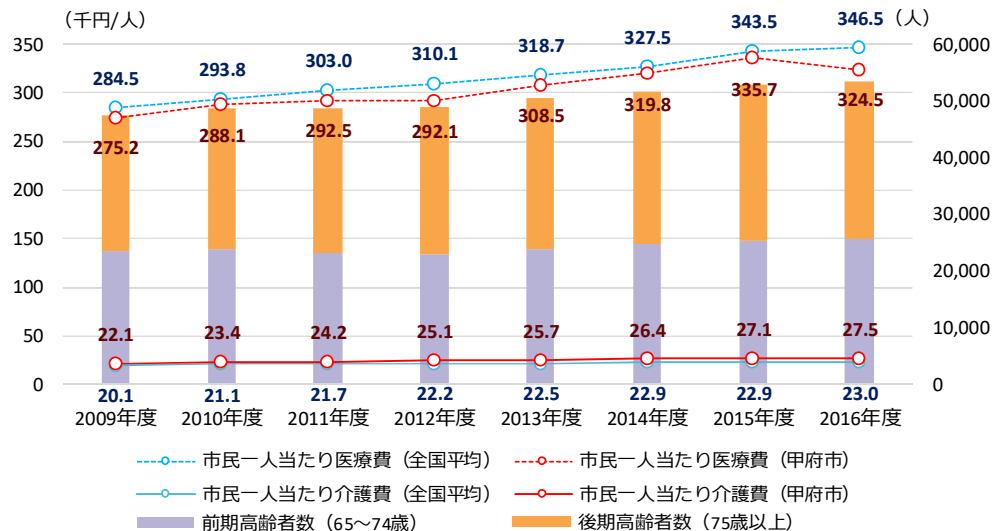
2-8 健康

(1) 高齢化に伴う財政支出の状況

高齢化の進展に伴う医療費や介護費の増加

市民一人当たりの医療費は、全国平均と比較して大きな差はないものの、年々増加傾向にあります。また、市民一人当たりの介護費も年々増加傾向であり、高齢化の進展とともに、更なる介護費の増加が見込まれます。

図 市民一人当たりの医療費・介護費と高齢者の推移



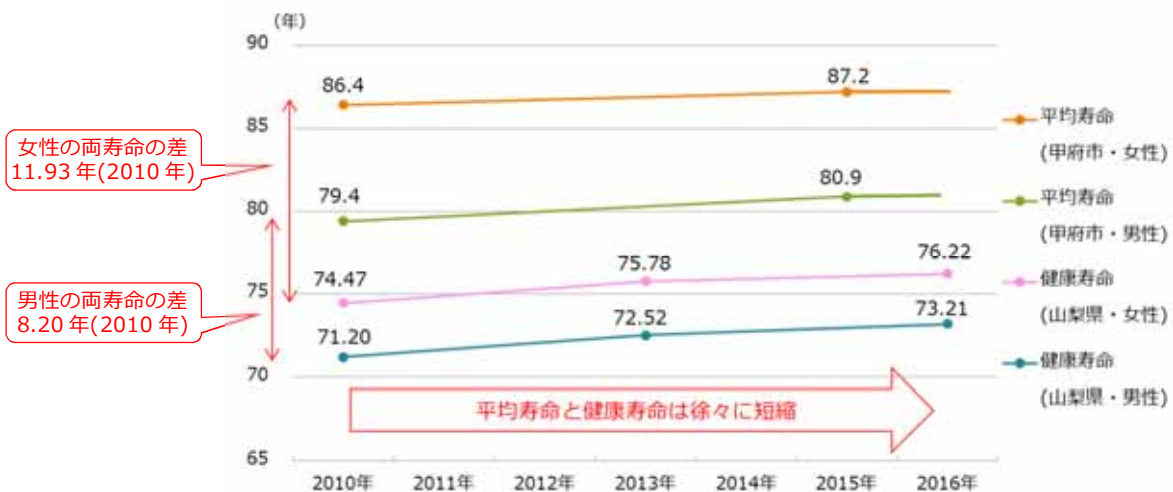
出典：厚生労働省医療保険データベース（各年度）、厚生労働省地域包括ケア「見える化」システム（2018年）、甲府市統計書（各年度）

(2) 健康寿命の延伸

健康寿命の延伸による日常生活に制限のある期間の短縮化

男女ともに平均寿命と健康寿命の差は徐々に短縮しています。更なる日常生活に制限のある「不健康な期間」を短縮することで、個人の生活における質の低下を防ぐとともに、医療費・介護費の負担軽減も期待できます。

図 平均寿命と健康寿命の推移



出典：(平均寿命) 厚生労働省市区町村別平均寿命 (2010年、2015年)、(健康寿命) 厚生労働省資料 (各年)

(3) 子どもの体力と公園立地状況

他都市と比較して低水準となる子どもの体力

市内の公園は、街区公園等の様々な種類が整備されており、子どもの体力向上に資する環境は整っていますが、国や県の平均値を下回る傾向が続いています。

図 新体力テスト合計点・男子(小学1年生)

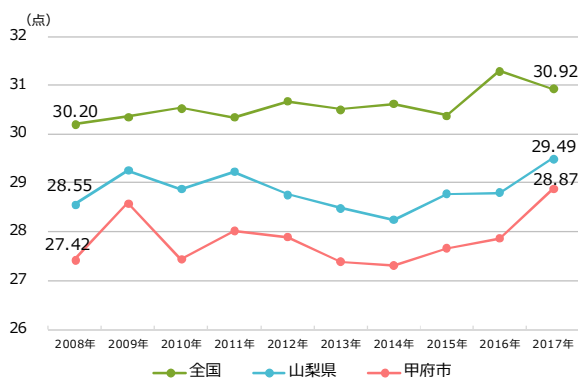
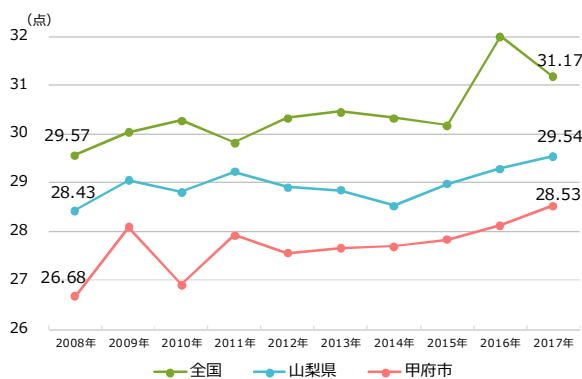
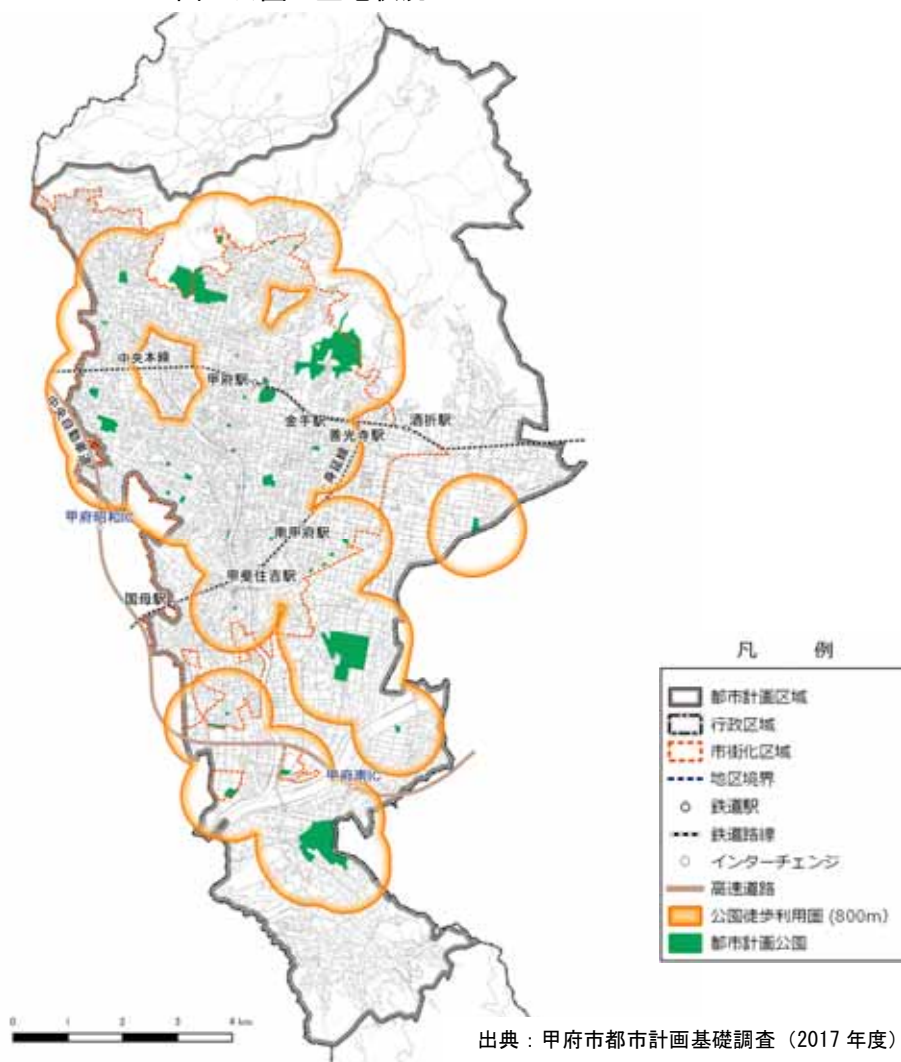


図 新体力テスト合計点・女子(小学1年生)



出典：山梨県新体力テスト・健康実態調査結果

図 公園の立地状況



出典：甲府市都市計画基礎調査（2017年度）

2-9 災害

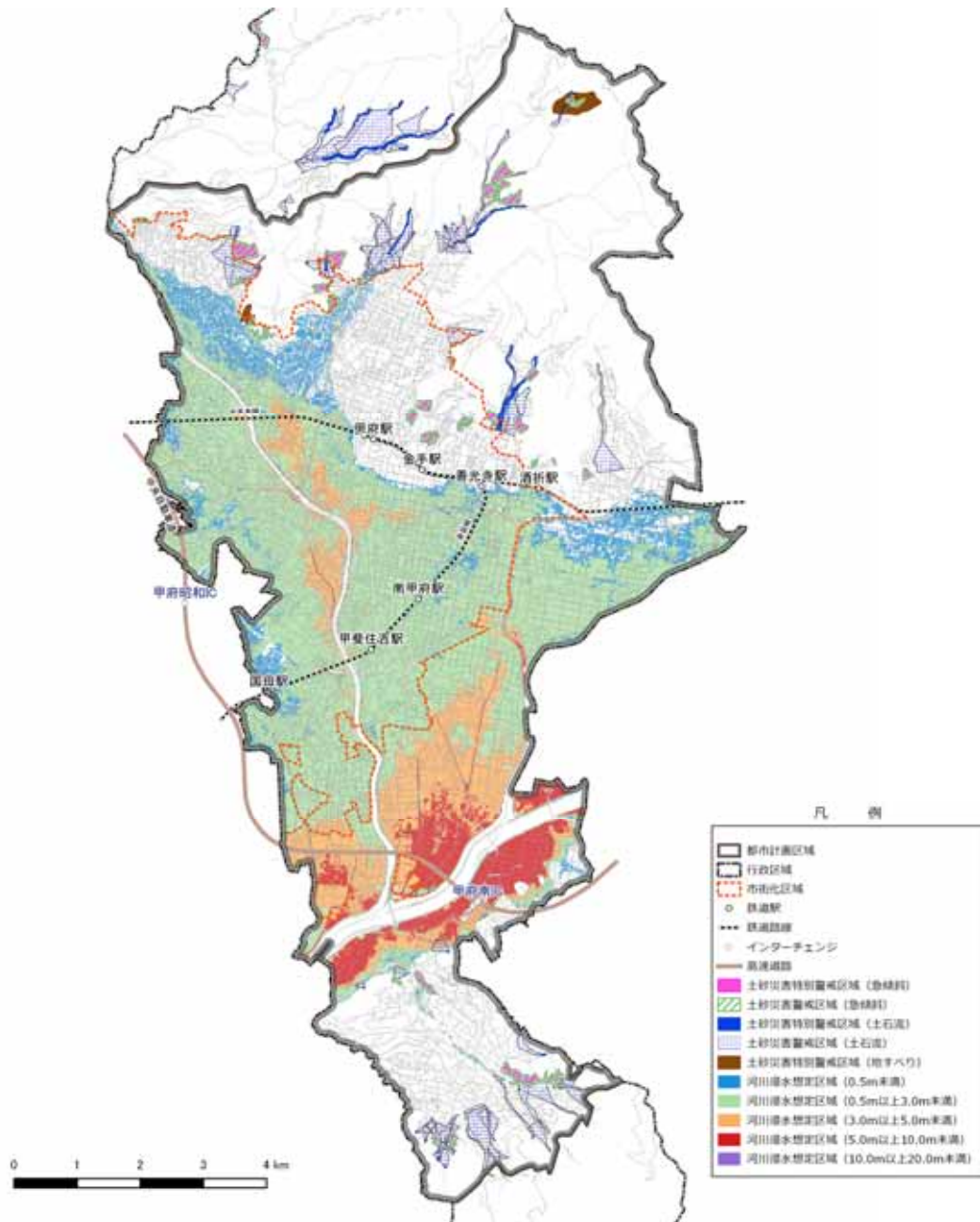
(1) 自然災害リスクのある区域

自然災害リスクのある区域の存在

河川の氾濫に伴う浸水想定区域は、市街化区域も含めて居住地で広く想定されています。

土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域は、大半が北部地域等の市街化調整区域に指定されている中で、市街化区域北側の斜面地等で一部指定されています。

図 河川浸水想定区域の指定状況 + 土砂災害警戒区域等の指定状況



出典：甲府市洪水ハザードマップ、甲府市土砂災害ハザードマップを基に作成

※ 河川浸水想定区域

国・県が8河川（笛吹川、釜無川を含む富士川、荒川、相川、濁川、平等川、滝戸川、境川）の洪水予報区間又は水位周知区間について、想定最大規模による洪水浸水想定区域を重ね合わせた最大の浸水深

2-10 本計画の対応課題

【現状分析と将来見通し】

【人口動向】

- ・人口減少に伴う年少人口の減少と老年人口の増加
- ・中央部地域及びその周辺での人口減少数の多さ
- ・住宅地での人口密度の基準(40人/ha)を下回る小地域の拡大
- ・中央部地域及びその周辺を主とした高齢化率の増加
- ・継続的な自然減と子育て世代を中心とした転出超過
- ・人口減少に伴う市街地の低密度化

【土地利用】

- ・市街化区域内での都市的土地利用の広がり調整区域での宅地の存在
- ・市街化調整区域での継続的な宅地拡大
- ・高い空き家率に加え、高齢者数の増加に伴う更なる空き家の増加

【都市機能】

- ・介護福祉：高齢者数の増加による施設不足の懸念
- ・子育て：幼年人口数の変化による施設減少の懸念
- ・商業：人口分布に応じた適切な施設立地
- ・医療：高齢者数の増加による施設不足の懸念
- ・金融：中央部地域を主とした施設立地
- ・教育：児童や生徒数の分布に応じた適切な施設立地
- ・文化：アクセス性を有した施設立地
- ・生活サービス圏：徒歩により各種施設を利用できる環境

【公共交通】

- ・ほぼ市街化区域内で公共交通が利用できる環境
- ・甲府駅を中心とした基幹的公共交通の広がり周辺での需要の高まり
- ・近年の駅乗降客人数やバスの輸送人員は横ばいで推移
- ・公共交通の利用状況は低く、過度に自動車依存

【基盤整備】

- ・将来都市構造の実現に向けた都市計画道路の更なる整備の推進
- ・都市計画道路の整備による新たな公共交通網の形成

【地域経済】

- ・商業店舗数の減少に伴う利便性低下や働きの場の減少
- ・中心街での店舗数と歩行量の減少による賑わいの低下

【行財政】

- ・義務的経費の増加に伴う都市基盤等への費用の縮減

【健康】

- ・高齢化の進展に伴う医療費や介護費の増加
- ・健康寿命の延伸による日常生活に制限のある時間の短縮化
- ・他都市と比較して低水準となる子どもの体力

【災害】

- ・自然災害リスクのある区域の存在

【分野別の課題】

【人口動向】

世代ごとの人口動向に対応した都市の活力の維持

【土地利用】

市街地での空き家や空き地の増加と郊外の住宅地拡大への対応

【都市機能】

将来的な人口構成を見据えた都市機能の適正な誘導

【公共交通】

公共交通サービスの維持や改善による利用者の継続的な確保

【基盤整備】

新たな基盤整備を契機とした最大限の効果発揮

【地域経済】

まちなかでの回遊機能を高め誘客促進による賑わいの創出

【行財政】

良好なまちを持続するための適正かつ効率的な運営

【健康】

多世代の健康増進に寄与する新たな施設のあり方の検討

【災害】

将来的な居住誘導を検討するうえでの自然災害リスクの考慮

関係性

都市機能 居住 公共交通

子育て世代の転出による経済活動の低下や年少人口の減少とともに、高齢者数の増加に伴う医療や介護福祉サービスの需要増加への対応が必要です。



本市の活力維持のため、市街地で増加する空き家や空き地への対応とあわせた人口増加施策とともに、郊外で広がる住宅地のスプロール化への対応が必要です。



現在の各都市機能は市内に分散して立地していますが、今後は、幼年人口の減少や高齢者数の増加等に対応した優先的・戦略的な都市機能の誘導が必要です。



公共交通の利用割合が過度に低いため、沿道への居住誘導による利用者数の維持や、高齢者のニーズに沿った利用しやすくなる利便性の高い公共交通網への改善等が必要です。



リニア中央新幹線や市内の都市計画道路網の着実な整備推進とともに、その整備効果を最大限に発揮して、市内全域に波及できるように、公共交通等の施策展開が必要です。



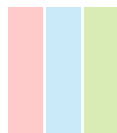
甲府駅周辺等の拠点での施設撤退等は、多方面に影響を及ぼすため、拠点内での回遊機能を高めて、誘客促進につなげるための施設配置や仕掛けづくりが必要です。



高齢者数の増加等に伴う義務的経費の増大においても良好なまちが持続できるように、公共施設やインフラ資産の総量の適正化や効率的な施設運営等を考えることが必要です。



多世代の健康増進は、活力創出や財政負担の軽減にもつながるため、子育てインフラの利用促進のための新たな公園のあり方など健康増進に対応した施設検討が必要です。



将来的に居住誘導する区域に河川浸水想定区域等の自然災害リスクが存在する場合は、建て方の工夫や避難体制の構築等の居住に対する安全面への考慮が必要です。



【甲府市立地適正化計画の対応課題】

- ・分野別の課題を踏まえつつ、市マスの「集約と連携による持続可能な都市構造」を具体化するうえで重要な要素となる「都市機能」「居住」「公共交通」の視点から、本計画の対応課題は次のとおりです。

まちの拠点（都市機能）
に関すること

まちの核となる甲府駅周辺や
日常生活の拠点づくりを
強化する必要がある

住まいの場所（居住）
に関すること

市街地での人口密度の維持や
空き家増加の抑制、
郊外での居住のあり方を
考える必要がある

市内の移動（公共交通）
に関すること

公共交通により拠点へ向かい、
拠点間をつなぐ移動手段の
確保や充実が必要である

対応課題について、将来的に何も対応せずに、これまでと同じまちづくりを進めると...

まちの拠点（都市機能）に関すること

【広域的な拠点について】

- ✓ 県都の顔である甲府駅周辺の更なる賑わいの低下により、本市及び本県全体の活力が低下して、対外的な魅力も失われてしまう…



【日常生活の拠点について】

- ✓ 自宅から徒歩等で気軽に利用できることが望ましい各駅周辺等の日常生活の中心地においても、現状では一箇所で用事を済ませることができない…



住まいの場所（居住）に関すること

【市街地について】

- ✓ 最も生活利便性が高く、人口が集積しているべき甲府駅周辺を中心に空き家が虫食い状に発生して、まちの賑わいと活力が低下してしまう…
- ✓ 人口密度が低くなると、商業店舗や医療等の各種施設も経営が維持できずに、撤退してしまう…



【郊外について】

- ✓ 市街化調整区域等の郊外では人口が増加しており、まちが拡散してしまい、都市経営のコストも増加してしまう…
- ✓ 災害のリスクのある箇所で居住地が広がっているため、災害発生時の被害が高まる…



市内の移動（公共交通）に関すること

【公共交通について】

- ✓ 人口減少に伴い鉄道やバス利用者が減少すると、運行本数の減少や路線廃止が進み、高齢者等の交通弱者は増加する見込みであるにも関わらず、移動手段が限られたものになってしまう…
- ✓ 観光客の移動手段である鉄道やバス交通が利用しづらくなってしまい、観光地の魅力が薄れてしまう…



【自動車交通について】

- ✓ 持続可能なまちづくりを目指すうえで、自動車依存による継続的な環境負荷がある…



人口減少・少子高齢化の進展に対応できずにまちが衰退してしまう