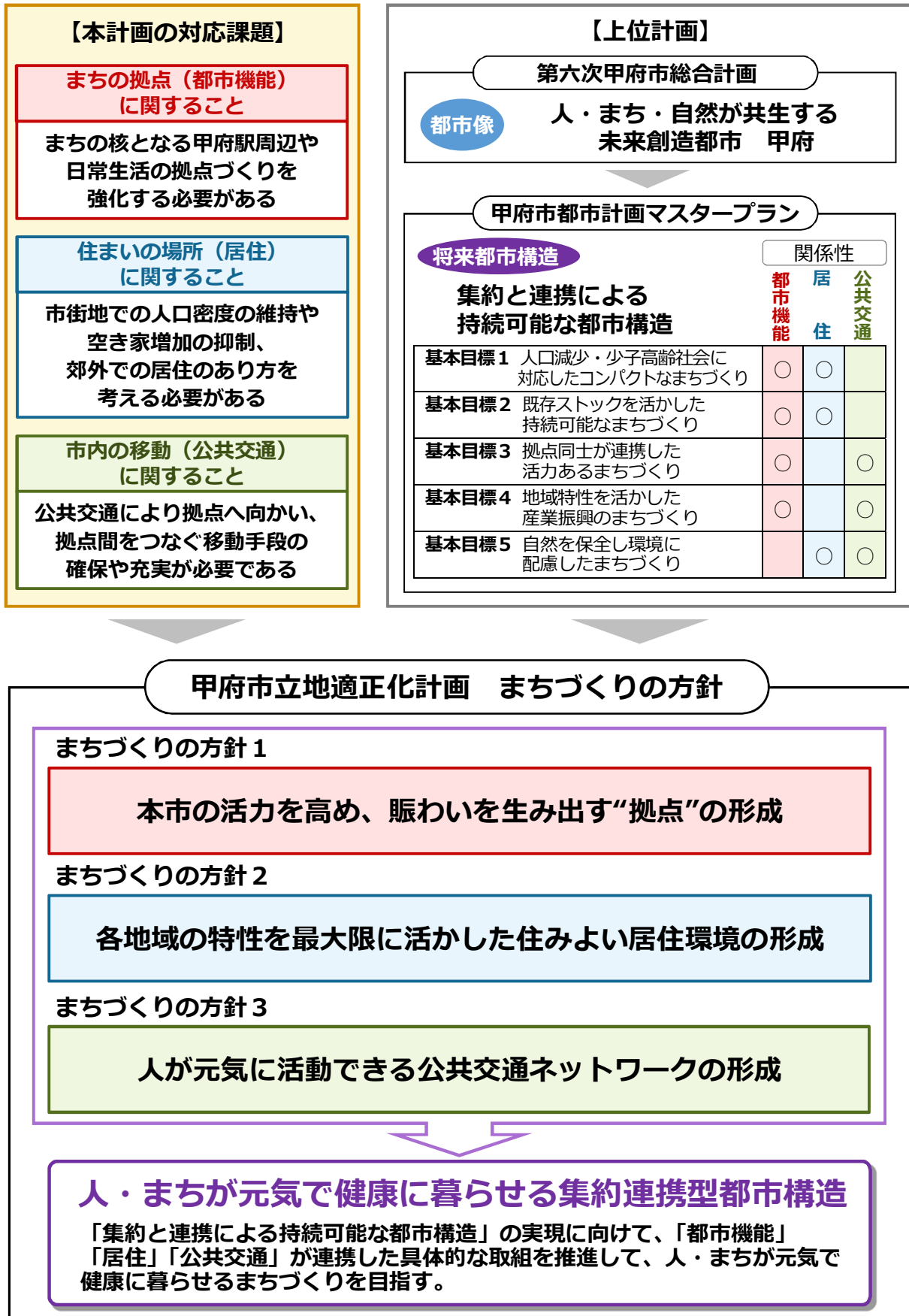


第**3**章 まちづくりの方針と都市の骨格構造

3-1 まちづくりの方針

本計画の課題に対応するため、まちづくりの方針を次のとおりとします。



まちづくりの方針内容

まちづくりの方針 1

本市の活力を高め、賑わいを生み出す“拠点”の形成

1-1 甲府駅周辺での魅力の向上と多様な交流による賑わいの創出

- 甲府駅周辺を核としたまちなかでは、多様な都市機能の集積と維持に努めることで魅力を高め、本市及び本県をけん引する拠点の再形成を促進し、県内外からの多様な交流による賑わいの創出を図る。
- 都市機能の適正な配置誘導を推進するとともに、甲府城周辺や遊亀公園・附属動物園等の拠点内の施設等の整備を進めながら、拠点内の活力の創出を図る。

1-2 日常生活の拠点の形成

- 南甲府駅周辺等の地区拠点は、地区状況や必要性に応じた都市機能の誘導や既存施設の維持など、各拠点に応じた特色ある拠点形成を図ることにより、徒歩等で利用可能な身近な拠点として、日常生活の利便性を高めていく。

まちづくりの方針 2

各地域の特性を最大限に活かした住みよい居住環境の形成

2-1 市街地の低密度化対策による元気なまちへの再興

- 甲府駅周辺や南甲府駅周辺等の各拠点では、都市機能の誘導等により日常生活の利便性を高めるとともに、居住誘導区域内での空き家や空き地等に対して、市街地の低密度化対策と連動して流動性を高めることで受け皿を創出し、コンパクトで選ばれる居住環境の形成を進め、市街地として持続可能な人口密度の維持を図る。

2-2 郊外でのゆとりあるライフスタイルの維持

- 市街化調整区域等の郊外は、これまでの市民の居住地の選択は尊重しつつ、住宅開発等のあり方を調査・研究して、緑や農と共存を目指し、ゆとりあるライフスタイルの維持を図る。

2-3 災害に対して安全で安心な居住環境の形成

- 各地域においては、荒川等の浸水被害といった自然災害リスクも考慮した中で、避難体制の構築等の対策を講じながら、誰もが安全で安心して暮らすことができるように、居住環境の形成を図る。

まちづくりの方針 3

人が元気に活動できる公共交通ネットワークの形成

3-1 拠点間の公共交通ネットワークの再構築

- 拠点形成や居住誘導と連携して、市内の拠点ごとの多様なサービスを受けることができるように、「甲府市地域公共交通網形成計画」と整合を図りながら、居住地から拠点へ向かう、又は拠点間のつながりを持つ公共交通ネットワークの再構築を図る。

3-2 自動車依存からの転換による健康寿命の延伸と環境負荷の低減

- 超高齢社会に向けて、利便性の高い利用したくなる公共交通手段を確保することで、過度な自動車依存からの転換を促すことにより、歩行量の増加等による市民の健康寿命を更に延伸するとともに、まちづくりの面から環境負荷の低減に貢献する。

3-3 公共交通の円滑化に向けた都市計画道路網の推進

- 拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの再構築を見据えながら、都市計画道路網の整備とともに乗継などの利便性を向上することにより、新たな市内移動の需要を創出して、交通弱者や観光客を主とした市内移動の円滑化を図る。

3-2 目指すべき都市の骨格構造

(1) 都市の骨格構造

本計画の都市の骨格構造を次のとおり設定して、市街化区域内での立地適正化計画に基づく拠点形成や居住誘導、市街化調整区域等での開発許可制度の運用改正や農業振興施策等を推進しながら、それらが公共交通で有機的につながることにより、都市計画区域内での総合的な土地利用を推進していきます。

【 拠点 】

都市機能誘導区域（法定）を設定する拠点



甲府駅周辺（1）

➤市の中心地であり、高次な都市機能が集積した山梨県をけん引する拠点形成を目指します。



南甲府駅周辺、酒折駅及び善光寺駅周辺、湯村温泉郷周辺、県立美術館周辺（4）

➤各拠点の特性を活かして、様々な都市機能が集積した利便性の高い拠点形成を目指します。

市独自の拠点・地区



生活機能保全地区：山梨大学周辺、南西中学校周辺（2）

➤周辺住民や学生等が歩いて訪れることが出来る日常生活に密接に関係する拠点として、現状で立地する都市機能の維持に努めます。



駅周辺利便地区：甲斐住吉駅周辺、国母駅周辺（2）

➤鉄道駅を中心としたアクセス性に強みを持つ拠点として、拠点間のつながりにより不足する施設立地を補完しつつ、現状で立地する都市機能の維持に努めます。



広域交流拠点：（仮称）リニア山梨県駅周辺と近接地域（1）

➤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ります。



特定機能補強地区：和戸 IC 周辺、落合 IC 周辺、向町周辺、甲府南 IC 周辺（4）

➤工業や商業等の産業機能、身近な生活機能等に特化した地区又は今後それらの機能を維持して、必要に応じて補強を図ります。

【 ゾーン 】

市街化区域：  まちなかゾーン、  複合市街地ゾーン、  ゆとり住居ゾーン

➤市街化区域内の各ゾーンの中から、将来的においても日常生活の利便性が高い区域（居住誘導区域）を設定して、長期的な視点のもとで、移り住んでもらえるための各種施策をあわせて実施すること等により、緩やかに居住の誘導を図ります。

市街化調整区域・非線引き都市計画区域

： リニア駅近隣市街地ゾーン、  郊外・里山ゾーン

➤リニア駅近隣市街地ゾーンは、市街化区域編入を視野に入れた広域交流拠点を核とした中で、居住も含めた都市的土地利用のゾーンとします。

➤郊外・里山ゾーンは、良好な田園環境や里山の豊かな自然の保全とともに、郊外に既設する良好な居住環境の継続ゾーンとします。

【 基幹的な公共交通軸 】



基幹的な公共交通軸（鉄道）

➤鉄道は、一定以上のサービス水準を有する路線として維持を図ります。



基幹的な公共交通軸（バス）

➤1日片道30本以上のバス路線は、一定以上のサービス水準を有する路線として維持を図ります。



基幹的な公共交通軸（構想）

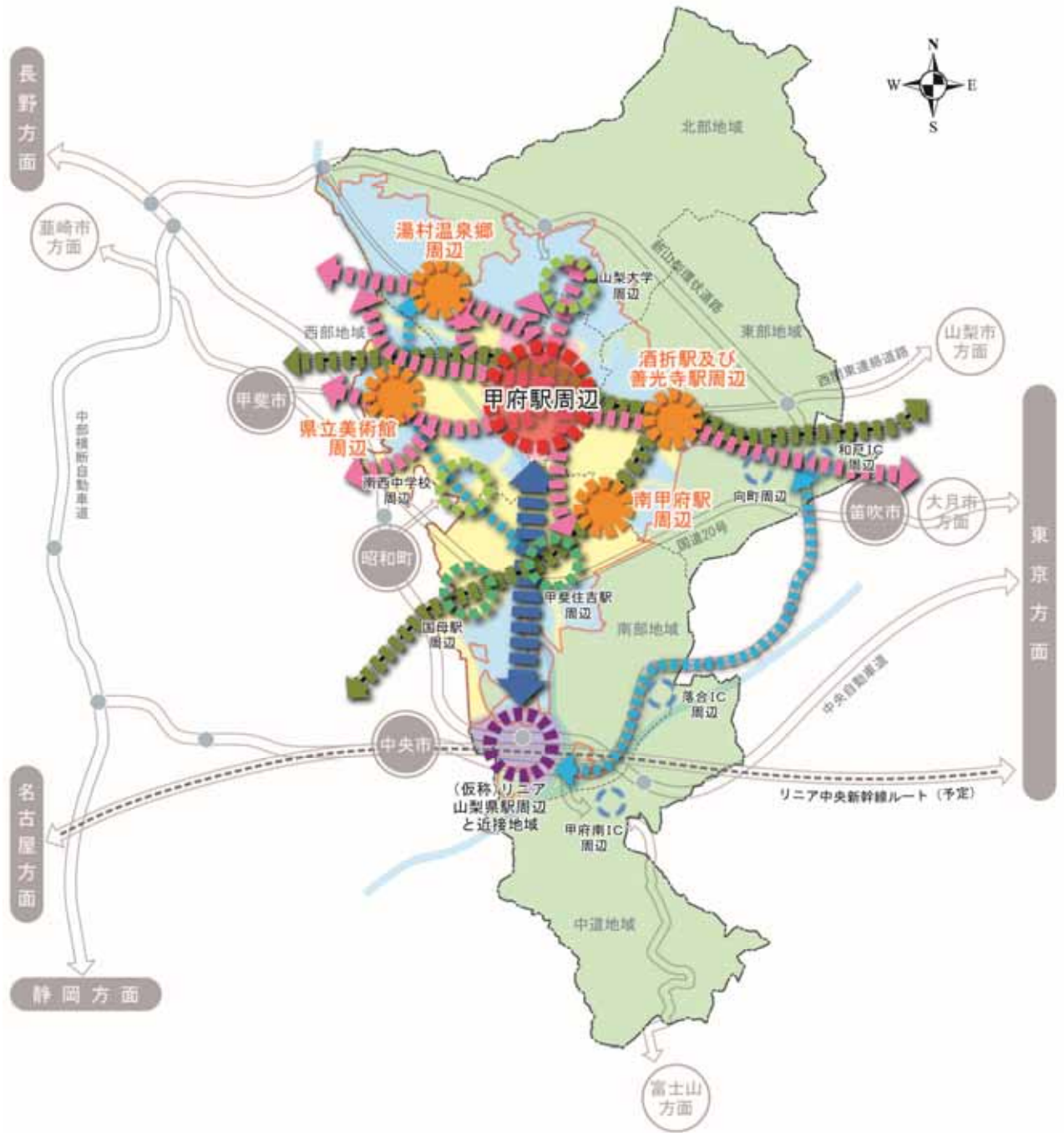
➤将来的に広域都市拠点(甲府駅周辺)と広域交流拠点の公共交通によるつながりは重要性が極めて高いため、構想路線として基幹的な公共交通軸に位置付けて、実現化に向けて検討します。



準基幹的な公共交通軸（構想）

➤現時点で各拠点間を結ぶ公共交通が無い区間は、今後の利便性向上のため、構想路線として準基幹的な公共交通に位置付けて、実現化に向けて検討します。

図 都市の骨格構造



(2) 拠点の設定

まちづくりの方針1では、拠点形成に関する方針を掲げています。

まちづくりの方針1

本市の活力を高め、賑わいを生み出す“拠点”の形成

1-1 甲府駅周辺での魅力の向上と多様な交流による賑わいの創出

1-2 日常生活の拠点の形成

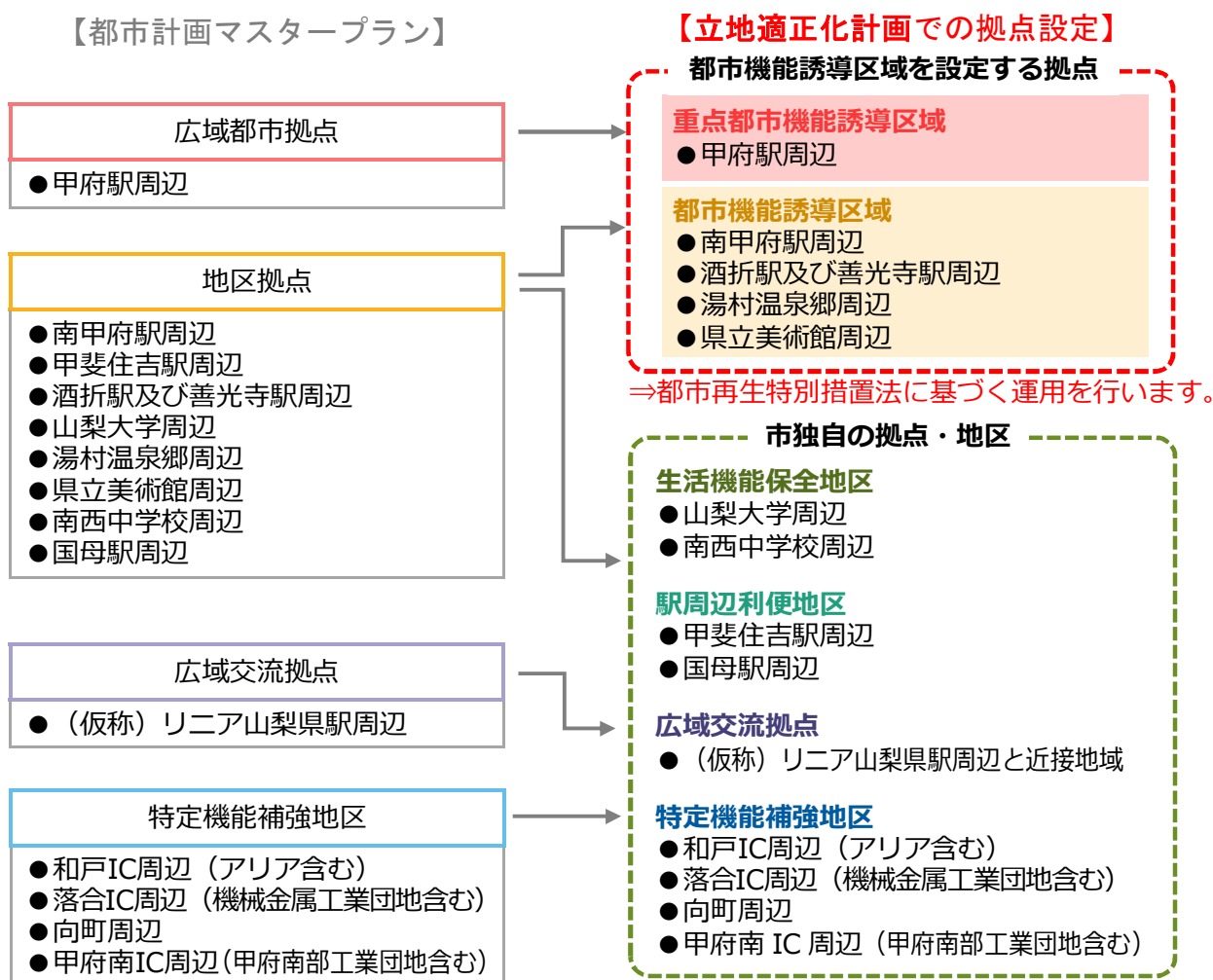
この方針の具体化に向けて、次のとおり、都市の骨格構造での拠点を設定します。

都市機能誘導区域を設定する拠点を位置付けるにあたって、都市機能誘導区域は市街化区域内に設定することが前提となります。(都市再生特別措置法第81条第11項)

市街化区域内にある市マスの「広域都市拠点」は、市の中心地であり、高次な都市機能が集積した山梨県をけん引する拠点であることから、重点都市機能誘導区域として設定します。

また、市マスの「地区拠点」は、各拠点の状況は様々であり、それら状況を確認する中で、都市機能誘導区域の必要性を検討して、4つの拠点で都市機能誘導区域を設定します。

図 立地適正化計画での拠点設定



◇地区拠点のうち都市機能誘導区域を設定する拠点の選定

○評価項目

評価項目① 基幹的な公共交通があり、アクセスが良い

⇒都市機能誘導区域を設定する拠点の特性として、立地適正化計画作成の手引き（国土交通省 2018 年 4 月 25 日改訂）では、「周辺地域から容易にアクセス可能な地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパー等を主として日常生活サービス機能を提供する拠点」となっており、基幹的な公共交通があり、アクセスが良いかを評価します。

- ：30本/日以上以上の鉄道駅又はバス停があり、かつ周辺市町村からのバス路線がある
- ×：上記以外

評価項目② 日常的な生活サービス機能が立地している

⇒評価項目①と同様に、日常的な生活サービス機能の立地状況を評価します。日常的な生活サービス機能は、立地適正化計画作成の手引きに示されている「拠点類型ごとにおいて想定される各種の機能イメージ」及び市マスにおける拠点評価時の都市機能を参考に機能及び施設を設定します。

機能	施設
行政	県庁、税務署・地方方法務局、地方裁判所・家庭裁判所、市役所、行政窓口センター
介護福祉	訪問系施設、通所系施設、短期入所系施設、小規模多機能施設、老人福祉センター、地域包括支援センター
子育て	地域子育て支援センター、幼児教育センター、保育所、認定こども園、幼稚園
商業	1,000㎡超の商業施設、コンビニエンスストア
医療	2次医療機関、病院（内科又は外科）、診療所（内科又は外科）
金融	銀行、その他金融機関、郵便局
教育	小学校、中学校、高等学校、短大、大学、専修学校、各種学校
文化	市民会館、文化ホール、図書館、動物園、美術館、悠遊館（コミュニティ施設）、公民館

揃っている機能数

- ◎：8～7つ
- ：6～5つ
- △：4～1つ
- ×：1つもない

評価項目③ 将来的に多様な機能立地を見込める用途地域である

⇒都市機能誘導区域を設定する拠点では、今後誘導施設を設定するとともに、区域内に都市機能を誘導していくため、多様な機能の立地が見込める用途地域であることが望ましいため、施設の立地が想定される主要な道路沿道の用途地域を確認して、評価します。

- ：住居系（住居専用を除く）、商業系、工業系の用途地域
- ×：住居専用の用途地域

○評価結果

地区拠点	評価項目			評価結果
	①	②	③	
①南甲府駅周辺				都市機能誘導区域を設定する
②甲斐住吉駅周辺	×			市独自の拠点を設定する
③酒折駅及び善光寺駅周辺				都市機能誘導区域を設定する
④山梨大学周辺	×		×	市独自の拠点を設定する
⑤湯村温泉郷周辺				都市機能誘導区域を設定する
⑥県立美術館周辺				都市機能誘導区域を設定する
⑦南西中学校周辺	×			市独自の拠点を設定する
⑧国母駅周辺	×			市独自の拠点を設定する

①南甲府駅周辺、③酒折駅及び善光寺駅周辺、⑤湯村温泉郷周辺、⑥県立美術館周辺において都市機能誘導区域を設定して、立地適正化計画を活用した拠点形成を図ります

(3) ゾーンの設定

まちづくりの方針2では、居住に関する方針を掲げています。

まちづくりの方針2

各地域の特性を最大限に活かした住みよい居住環境の形成
2-1 市街地の低密度化対策による元気なまちへの再興 2-2 郊外でのゆとりあるライフスタイルの維持 2-3 災害に対して安全で安心な居住環境の形成

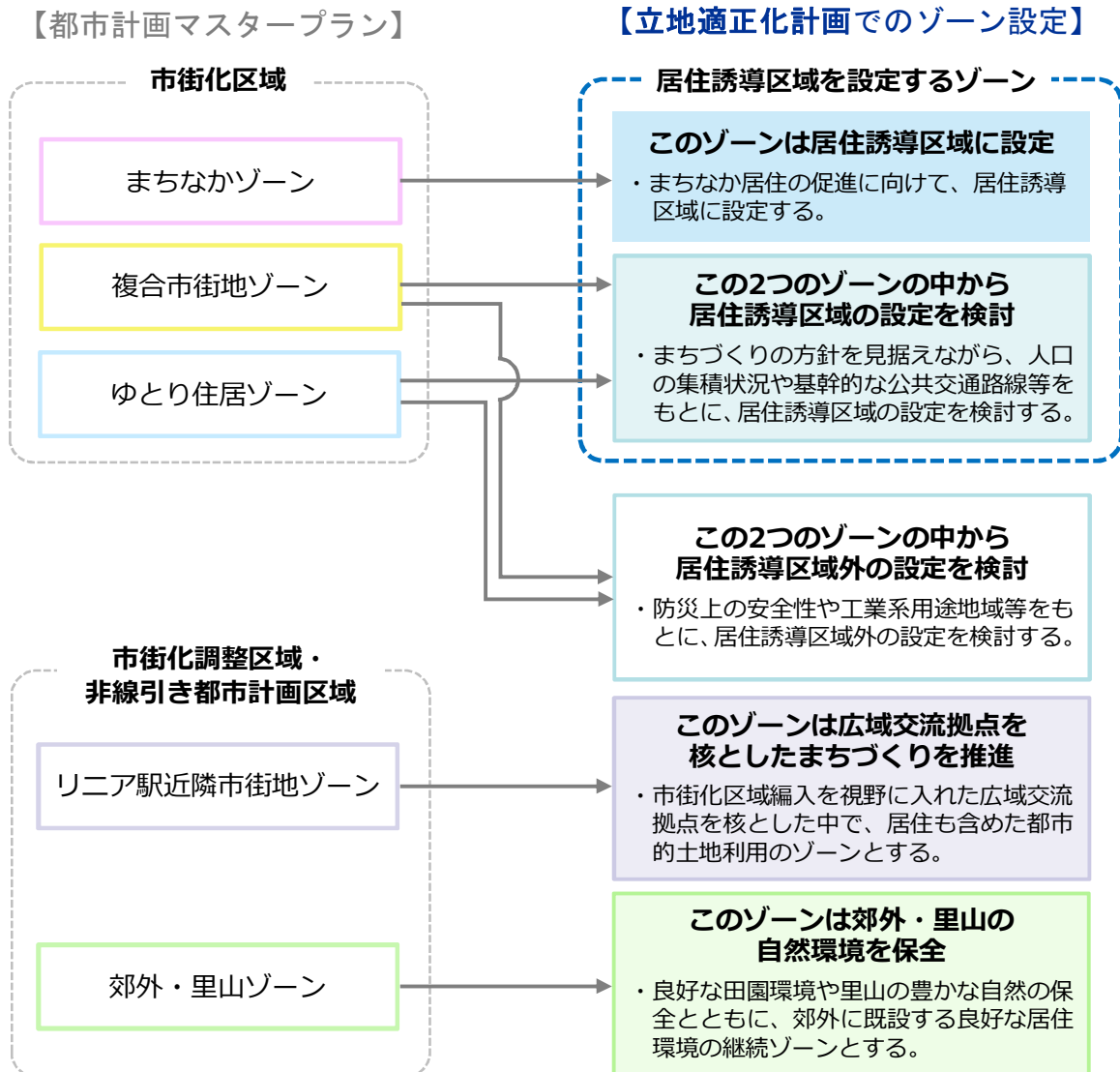
この方針の具体化に向けて、次のとおり、都市の骨格構造でのゾーンを設定します。

市マスでの市街化区域内のゾーン（まちなかゾーン、複合市街地ゾーン、ゆとり住居ゾーン）においては、生活利便性の状況を考慮して居住誘導区域を設定します。

また、市街化調整区域及び非線引き都市計画区域のゾーン（リニア駅近隣市街地ゾーン、郊外・里山ゾーン）は、区域内の拠点や地区の形成と併せながら、各ゾーンが持つ特性を踏まえたメリハリある居住環境を形成していきます。

それらの各ゾーンが効果的に結び付きながら、本市全体の活力を高めていきます。

図 立地適正化計画でのゾーン設定



(4) 基幹的な公共交通軸の設定

まちづくりの方針3では、公共交通に関する方針を掲げています。

まちづくりの方針3





人が元気に活動できる公共交通ネットワークの形成

- 3-1 拠点間の公共交通ネットワークの再構築
- 3-2 自動車依存からの転換による健康寿命の延伸と環境負荷の低減
- 3-3 公共交通の円滑化に向けた都市計画道路網の推進

この方針の具体化に向けて、次のとおり、都市の骨格構造での基幹的な公共交通軸を設定します。

基幹的な公共交通軸は、立地適正化計画作成の手引きにおいて、「中心拠点を中心に、地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸」となっており、次の考え方で基幹的な公共交通軸を位置付けます。

表 基幹的な公共交通軸の設定の視点

基幹的な公共交通軸	評価項目	視点
 基幹的な公共交通軸（鉄道）  基幹的な公共交通軸（バス）	一定以上のサービス水準を有する路線	高齢化が進む中で市民の生活の足として、極めて重要性が高く、今後も維持するため、鉄道及び1日片道30本以上の基幹的なバス交通を位置付けます。
 基幹的な公共交通軸（構想）	広域都市拠点と広域交流拠点を結ぶ路線	広域交流拠点の（仮称）リニア山梨県駅周辺は、現時点では市街化調整区域ですが、2027年のリニア開業後は、広域都市拠点との公共交通によるつながりが極めて重要となるため、構想路線として、基幹的な公共交通に位置付けます。
 準基幹的な公共交通軸（構想）	拠点間を補完的につなぐ路線	広域交流拠点である（仮称）リニア山梨県駅周辺と近接地域から、特定機能補強地区を結ぶ路線は、産業機能や身近な生活機能等の維持・強化を図るために、準基幹的な公共交通に位置付けます。 また、各拠点間を結ぶ公共交通が無い区間も、今後の利便性向上のため、準基幹的な公共交通として位置付けます。

