

防災

・自然災害

- ・近年、東日本大震災や広島土砂災害、熊本地震などにより、各地で甚大な被害が発生。
- ・本県においても、東海地震の地震防災対策強化地域に指定されているほか、都市計画区域内には浸水想定区域や土砂災害警戒区域などが指定され、引き続き災害に強い都市づくりが必要。

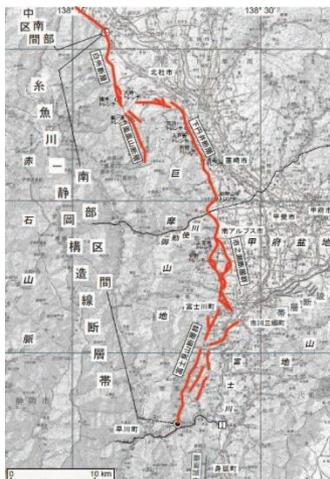
図 東海地震の地震防災対策強化地域図



資料:内閣府

図 県内の断層帯

(糸魚川-静岡構造線断層帯)

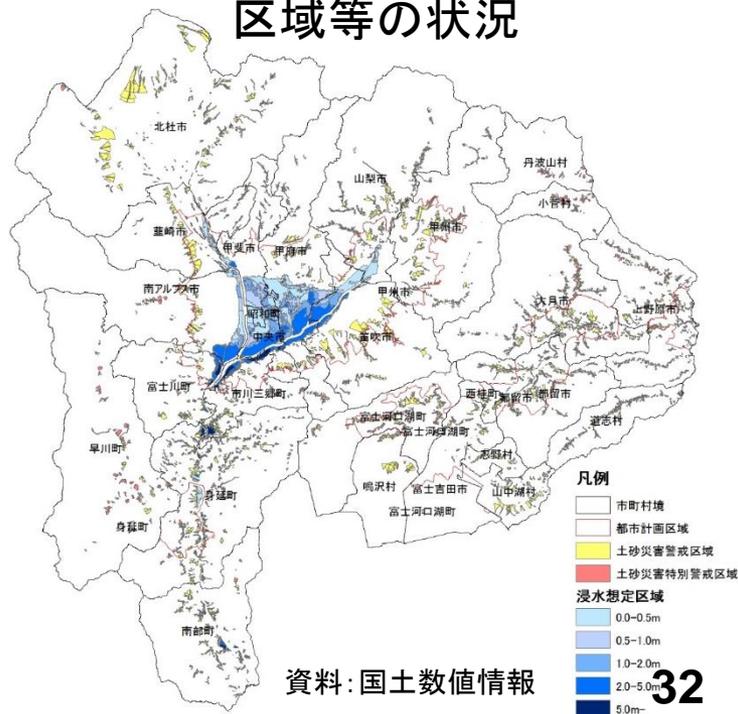


(曾根丘陵断層帯)



資料:政府地震調査研究推進本部

図 浸水想定区域・土砂災害警戒区域等の状況



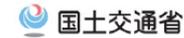
資料:国土数値情報

法改正

・都市再生特別措置法(H26.7改正)

- ・人口減少、高齢化時代に対応した「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造を構築していくために、立地適正化計画制度が創設。
- ・同制度を活用することで、居住機能や商業・医療・福祉などの都市機能の立地を緩やかにコントロールしていくことが可能になる。
- ・策定主体は市町村であり、県内では3市が策定に向けて取り組み中。

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案の概要



背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法案の概要

●立地適正化計画(市町村)

- ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり(多極ネットワーク型コンパクトシティ)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
 - ・外から内/まちなかへの移転に係る買換特例 **税制**
 - ・民部機構による出資等の対象化 **制度**
 - ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **制度**
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
 - ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能
- 公的不動産・低未利用地の有効活用
 - ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **制度**

◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 **制度**

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のフナストップ申請



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **制度**
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度(例：低層住居専用地域への用途変更)

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等(NIPO等)が跡地管理を行うための協定制度
- ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **制度**

公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援(地域公共交通活性化再生法)
- ・都市圏広域圏域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場の公共交通施設の整備支援 **制度**

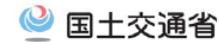
※下線は法律に規定するもの

法改正

・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(H26.5改正)

- ・立地適正化計画とあわせて、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通網形成計画等の作成を通じた国による支援制度が創設された。
- ・策定主体は市町村であり、県内では1市で策定。

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要



交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

まちづくりの観点からの交通施策の促進

関係者相互間の連携と協働の促進

等

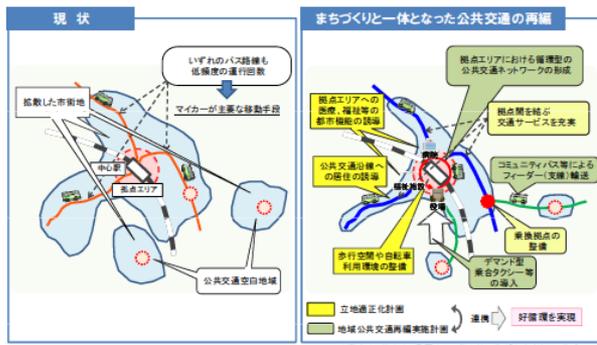
目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業
面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

軌道運送高度化事業(LRTの整備)

鉄道事業再構築事業(上下分離) ...

地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

※改正地域公共交通活性化再生法については、平成26年11月20日に施行

法改正

・地域再生法(H27.6改正)

- ・中山間地等において持続可能な地域づくりを推進するため、生活、福祉サービスを一定のエリア内に集め周辺集落と交通ネットワークで結ぶ「小さな拠点」(多世代交流・多機能型)形成を支援する制度を創設。
- ・市町村が地域再生土地利用計画に集約する施設を設定。

地域再生法の一部を改正する法律の概要：「小さな拠点（コンパクトビレッジ）」形成

まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成26年12月27日閣議決定)

- 中山間地域等では、人口減少に伴い、住民の生活に必要な生活サービス機能(医療・介護、福祉、教育、買物、公共交通、物流、燃料供給等)の提供に支障
- ➡ 生活・福祉サービスを一定のエリア内に集め、周辺集落と交通ネットワーク等で結ぶ「小さな拠点」を形成

「小さな拠点」のイメージ

地域再生拠点区域

- 郵便局
- 周遊バス停
- 診療所
- 保健福祉センター
- 農産物販売所・ATM
- 酒の駅
- 高齢者交流センター
- 地場農産物加工施設
- 農業振興総合センター
- 福祉会
- 観光協会案内所

地域再生計画(地方公共団体作成、内閣総理大臣認定)において、地域住民と協議して、小さな拠点づくりの将来ビジョンを作成 【第5条第4項第5号、第6号】

- I 複数の集落を含む生活圏(集落生活圏)の中に「地域再生拠点」を形成し、生活サービスを提供する施設を集約** **法律**
- 市町村が地域再生土地利用計画に、集約する施設を設定 【第17条の7】
 - ・生活サービス施設(診療所、保育所、公民館、商店、ガソリンスタンド等)
 - ・就業機会を創出する施設(地場産品の加工・販売所、観光案内所等)
- 届出・勧告・あっせんにより、施設の立地誘導 【第17条の8】
- 農地転用許可・開発許可の特例 【第17条の10、第17条の12】

- II 優良農地の保全・利用を図り、基幹産業である農林水産業を振興** **法律**
- 市町村が、知事、農業関係者等と協議し、地域再生土地利用計画に、農用地等保全利用区域を設定 【第17条の7】
- 地域ブランド作物の栽培に係る助言等、必要な援助を実施
- 計画に即した農地利用を行わないおそれがある場合には勧告【第17条の9】
- III 集落と地域再生拠点を結ぶネットワークを確保** **法律**
- 市町村が、地域再生計画に、自家用有償旅客運送者が集落生活圏において行う事業を位置付け【第5条第4項第6号】
- 自家用車を用いて地域住民を運送する際に少量の貨物も運送可能に 【第17条の10】
- 集落生活圏内外のネットワークとの連携(バスの乗継拠点の整備等) 【第17条の7】
- IV 生活サービスを提供する担い手を確保** **法律**
- NPO法人、一般財団法人、株式会社等のほか、新たに社会福祉法人等の多様な主体が地域再生推進法人となることを可能に 【第19条】
- 地域再生戦略交付金の直接の支援対象に

小さな拠点形成のための財政的支援

- 各省予算事業を連携させて、総合的に財政支援
- 地方版総合戦略に関する施策の実施を明確な政策目標の下で支援 (地方創生先行型交付金【26年度補正予算1700億円】)
- 既存の補助金等の支援制度の「すき間」を埋めて効果を高める財政支援 (地域再生戦略交付金【26年度補正予算50億円、27年度予算70億円】)

【本件に関する連絡先】
内閣府 地方創生推進室
(問い合わせ担当窓口)
TEL: 03-5510-2475

資料:内閣府HP

計画

・ダイナミックやまなし総合計画（H27.12策定）

・「エネルギー供給力」「景観・農業力」「安心・防災力」をこれからのやまなしを支える3つの力と捉え、この3つを高めていくことにより、「輝き あんしん プラチナ社会」を創り上げていくこととしている。



アクションプラン

- 1 やまなし創生推進 プロジェクト**

 - 地方創生の効果的な推進
- 2 基幹産業発展・創造 プロジェクト**

 - 県経済を牽引する基幹産業の発展
 - 自立・分散型エネルギー社会の構築
 - 産業を担う人材の育成と確保
 - 中小企業の成長と持続的な発展
- 3 地域産業元気創造 プロジェクト**

 - 地域資源を最大限に活かす観光の推進
 - 豊かな森林資源の利活用
 - 高品質化・販路開拓による儲かる農業の展開
 - 活気に満ち溢れた農山村の創造
 - 個性あふれる地場産業の振興
 - にぎわいを生み出す商業・中心市街地の活性化
- 4 まなび・子育て環境創造 プロジェクト**

 - 安心して子どもを産み育てられる社会づくり
 - 個性と学力を伸ばす教育の充実
 - スポーツ・文化の振興と魅力の発信
- 5 健やか・快適環境創造 プロジェクト**

 - 生涯現役で活躍できる社会の創出
 - 県民の健康増進と医療の充実
 - 魅力あふれる景観・環境づくり
 - 安心して暮らせる地域づくり
 - 「やまなしライフ・ワークスタイル」の推進
- 6 安全安心・交流基盤創造 プロジェクト**

 - 災害に強い県土・地域づくり
 - 利便性の高い交通網の整備

計画

・リニア中央新幹線

- ・H26.10にリニア中央新幹線(品川～名古屋)の工事実施計画が認可。
- ・本県では甲府市南部に山梨県駅が設置され、H39に開業の予定。
- ・東京へは25分、名古屋へは40分で結ばれることとなる。

平成26年10月17日

中央新幹線(品川・名古屋間)工事実施計画(その1)の認可について

平成26年8月26日に東海旅客鉄道株式会社より申請のあった中央新幹線(品川・名古屋間)の工事実施計画(その1)については、本日認可を行う。

- ・ 区 間 : 品川・名古屋間
- ・ 工事延長 : 約285.6km
- ・ 工事費 : 約4兆158億円
(品川・名古屋間の総事業費約5兆5,235億円のうち、今回認可した土木構造物関係分)
- ・ 走行方式 : 超電導磁気浮上式方式
- ・ 最高設計速度 : 505km/h
- ・ 所要時間 : 最速 40分程度
- ・ 工事の完成予定時期 : 平成39年
- ・ 認可内容 : 土木構造物関係分
(開業関係設備分は「その2」として今後申請・認可予定)

今回認可する区間

リニア中央新幹線開業で大きく変わります

東京都心から25分圏の主な都市

リニア中央新幹線開業後、甲府と東京都心は約25分(新横浜と同等)で結ばれるようになり、中京圏・関西圏への無理のない日帰り旅行も可能になります。
また、主要な空港への所要時間が大幅に短縮されます。

人と情報の
交流密度が
飛躍的に向上

現状の所要時間

リニアが開業すると

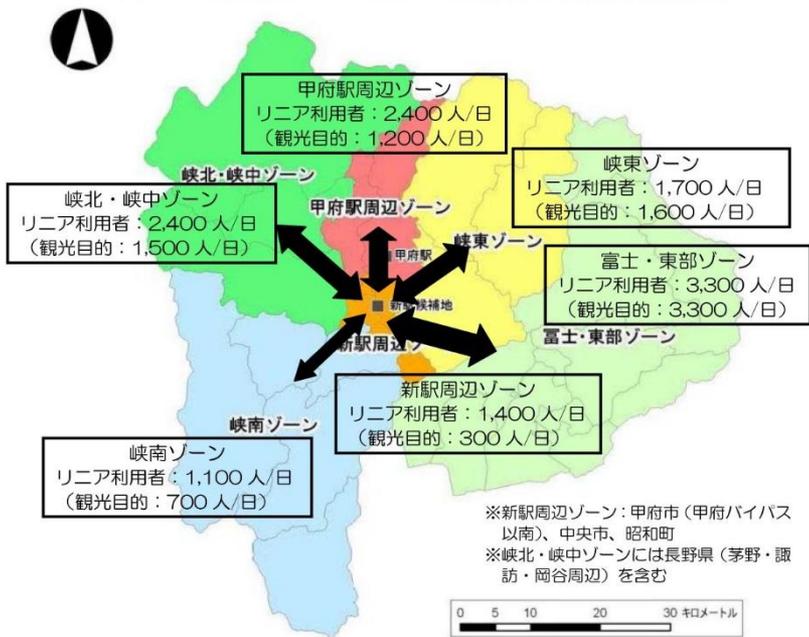
5時間 4時間 3時間 2時間 1時間 1時間 2時間 3時間 4時間 5時間

計画

・山梨県リニア活用基本構想(H25.3)

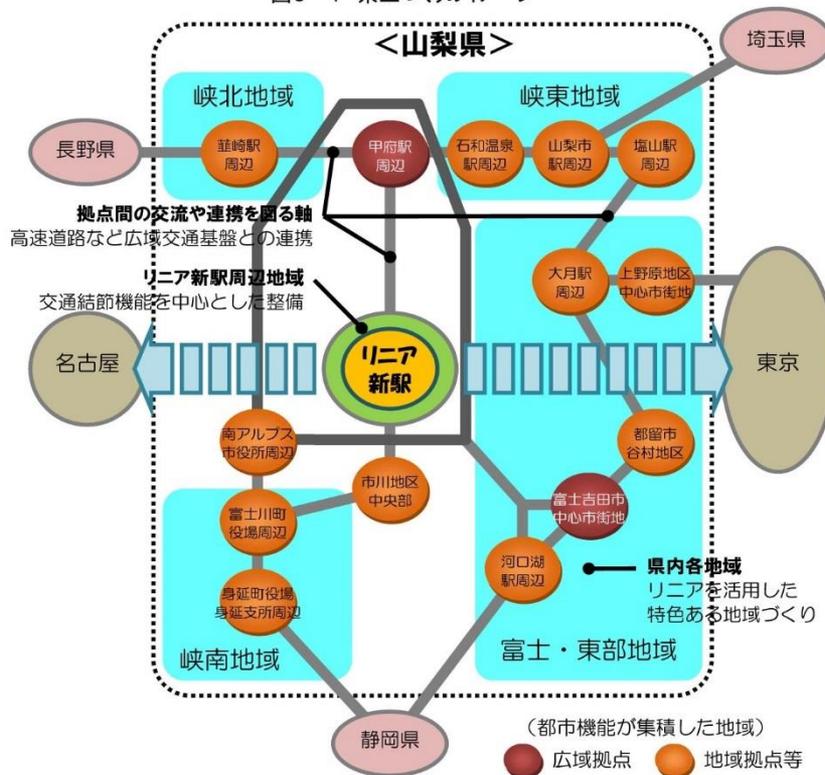
- ・リニアを活用した県土づくりの基本的な指針として策定。
- ・将来像として、“新たなライフスタイルの展開”や“地域資源を生かした多様な観光の進展”を掲げるとともに、県土づくりのイメージとして、“リニア駅周辺整備”や“拠点間の交流や連携を図る軸”を位置づけ。

図3-6 観光目的のゾーン別リニア新駅利用者数(需要予測結果)



出典: 山梨県リニア交通局作成

図5-1 県土づくりのイメージ



出典: 山梨県リニア交通局作成

計画

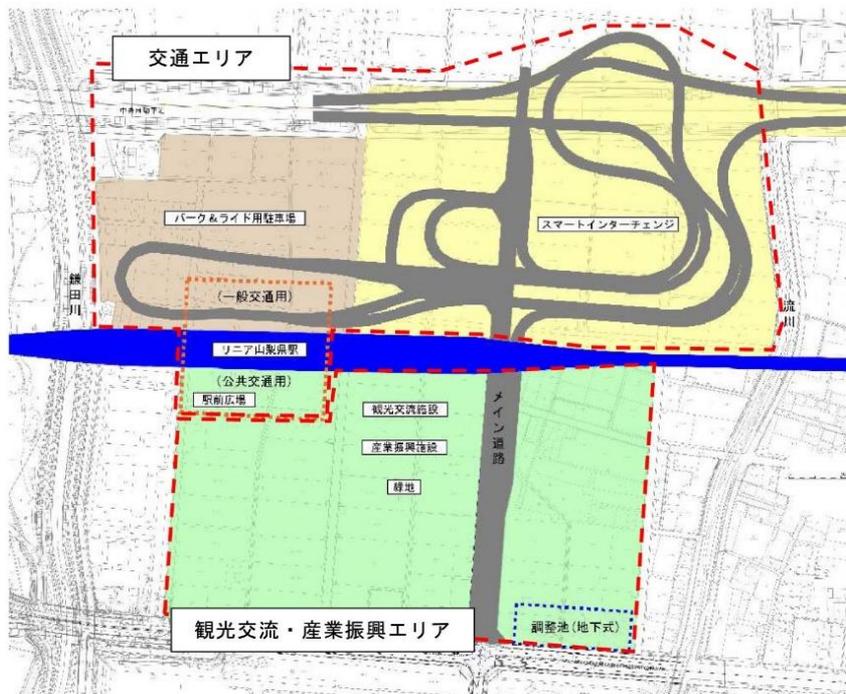
・リニア環境未来都市整備方針 中間素案(H28.10)

- ・リニア駅周辺における「リニア環境未来都市」の創造に向けた整備方針として、リニア駅周辺、リニア駅近郊などの取り組みを明示。
- ・リニア駅周辺は、交通結節機能や観光・交流機能などを導入。
- ・リニア駅近郊は、定住促進や産業振興などを旨す。
- ・今年度中に「リニア環境未来都市整備方針」を取りまとめる予定。

図 駅周辺と近郊の範囲



図 駅周辺平面図



計画

・バス交通ネットワーク再生計画(検討中)

- ・利便性の高いバス交通ネットワークの構築に向け、交通政策会議において、本県のバス交通の在り方について検討中。
- ・基本理念として、「子どもや高齢者などの交通弱者や観光客等の移動手段を確保するとともに、リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から県内各地への円滑な移動を確保するため、利便性の高いバス交通ネットワークを構築する。」こととしている。

H28.5.23交通政策会議資料

(県内のバス交通の目指すべき方向性の概要)

「山梨県内のバス交通の目指すべき方向」の概要 交通政策会議 [資料1](#)

①策定の背景と目的

①公共交通の圏域化、少子・高齢化の進展	子どもや高齢者などの交通弱者、子育て世代や通勤者、観光客等の移動手段の確保
②観光客の増加	リニア駅から県内各地への円滑な移動の確保
③リニア中央新幹線の開業	

②基本的な考え方

- 1 生涯にわたり安心して暮らせる社会を実現するバス交通ネットワークを構築する。
 - ・子育て 子育て支援活動の利用など子育て世代の多様な社会参加が可能となる、安心して子どもを産み、育てることのできる社会の実現を目指す。
 - ・教育 個性と適力を養える教育機会への確保が可能となり、また、ライフステージに応じた人材の学習機会への確保が可能となり、生涯にわたって学び続けることのできる社会の実現を目指す。
 - ・しごと 通勤やビジネスでの円滑な移動ができる社会の実現を目指す。
 - ・生活 高齢者の外出を促し、多様な社会参加を促す地域の魅力・価値を創出するとともに、病気を予防し、生涯にわたって健康で生き生きと暮らすことのできる社会の実現を目指す。地域の診療場などの医療機関や高齢者ケアの場が、県内全域で可能な形で確保でき、サービス提供の質の高い社会の実現を目指す。
 - ・買い物 高齢者などの交通弱者が、買い物のために円滑に移動することができ、安心して暮らすことのできる社会の実現を目指す。
- 2 観光客の県内各地への円滑な移動を確保し、県内周回観光を促進するため、バス交通の充実を図る。
- 3 リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から県内各地への円滑な移動を確保する、利便性の高いバス交通ネットワークを構築する。

③基本理念

「子どもや高齢者などの交通弱者や観光客等の移動手段を確保するとともに、リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から県内各地への円滑な移動を確保するため、利便性の高いバス交通ネットワークを構築する」

④実現する将来像

県民のライフステージに応じた生活を支える利便性の高いバス交通ネットワークの構築

子育て世代の社会参加や外出、通学、通勤、音楽鑑賞の学習機会や社会参加、遠征など自身の日常生活に欠かせない移動を円滑にする利便性の高いバス交通ネットワークを構築し、生涯にわたって生き生きと安心して暮らせる社会を実現する。

観光客の移動手段の確保

県民からの観光客の県内各地へのスムーズな移動手段を確保するため、鉄道網と観光地や観光資源を結ぶバス交通の充実を図り、県内周回観光を促進する。

リニア駅から県内各地への円滑な移動の確保

県内に乗り込まれたバス交通ネットワークがリニア駅と甲府駅を結ぶ新たなバス交通システムにより、県内各地へのスムーズな移動を可能とする。

⑤基本目標

- (1)利便性の高い広域的なバス路線の整備

施設や駅に比べて容易に整備可能なバス(バス路線)を整備し、広域的な移動において利便性の高い広域的な移動手段を確保する。
- (2)日常生活や観光客の移動手段となる地域内のバス路線の整備

駅間をより短くかつ速くバス路線を構築し、地域住民の日常的な通勤や通学などの移動手段や観光客の観光地を回る観光客のニーズに応える移動手段を確保する。
- (3)リニア駅と県内各地を結ぶバス路線の整備

リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から甲府駅と県内各地の駅間で円滑な移動ができるよう、バス路線を新設・再編し、県内各地の交通の便を向上させ、観光客の移動や通勤・通学などの移動手段を確保する。
- (4)バス交通の利用促進

利便性の高いバス交通ネットワークを維持し、充実させるため、利用者の増加につながる効果的な利用促進策を検討し、実施する。

⑥目指すべき姿

鉄道網や基幹病院などの県内の主要拠点を短時間で結ぶ広域的な路線と、診療所や子育て支援施設などの拠点をより密に結ぶ地域内の路線について、それらが効果的に接続できるような路線の整備・整備し、観光客や通勤・通学に合わせた生活を支える利便性の高いバス交通ネットワークの構築を目指す。

- ※ 拠点の選定 移動の目的地となる拠点、交通の拠点としての拠点
- ※ 広域的な路線
 - ①県の広域生活や観光客の移動手段を確保するための検討
 - ・バス路線の拠点と、経路の見直し
 - ・主要な拠点との接続経路、乗降場の設置と運行便数
 - ②リニア中央新幹線の開業を見据えた検討
 - ・リニア駅と県内各地を結ぶ必要性を確保したバス路線の新設・再編
 - ・運行経路、運行時刻を確保したリニア駅と甲府駅を結ぶ新たなバス交通システムの整備
 - ※ 地域内の路線
 - ・駅間などの拠点への接続、地域の医療機関、商業施設の経由などバス路線の延伸し、地域内の子育て支援施設、商業施設、医療機関や観光地を巡るコミュニティバス等の運行
 - ・観光、通勤等の利便性向上につながる駅間や路線、商業施設等と連携する路線新設

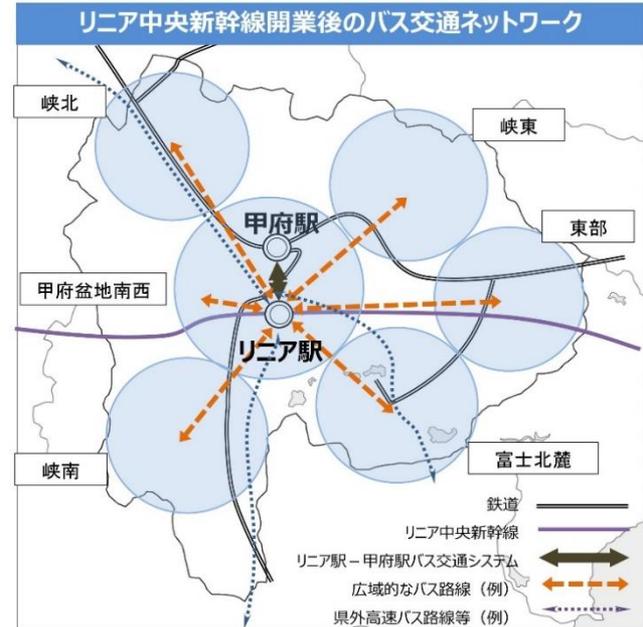
⑦利用促進・役割分担等

 - ・利便性の高いバス交通を将来にわたり安定的に確保するため、バス利用者の拡大に向けた利用促進策を講ずる。
 - ・子育て、教育、しごと、医療、観光など交通以外の分野の関係者との連携・情報共有により、ライフステージに応じた生活を支える利便性の高いバス交通ネットワークを構築する。
 - ※ 持続可能なバス交通ネットワークを構築するための効果的な利用促進策の実施
 - ① 県、市町村やバス事業者など、バス交通の関係者による利用促進策の実施と周知
 - ② バス事業者の導入、多乗客利用の促進などによる利便性の向上
 - ③ 自動車の運転免許を持たない高齢者や学生への利用の促進
 - ※ 前掲各路線の整備
 - ・子育て、教育、医療、観光などの関係者との連携により、利便性の高いバス交通ネットワークを整備
 - ※ 役割分担
 - ① 広域的な公共交通の維持確保に係る基本策の策定・財政支援、バス事業者等が地域の公共交通の維持確保、市町村やバス事業者への情報提供、支援や関係者の連携

【市町村】 地域内の路線の維持確保、バス事業者の確保、地域内バス交通の企画、調整等
【事業者】 バス路線の運行、乗・降、市町村と連携したバス運行サービスの提供

H28.7.22専門部会資料

(リニア駅と県内各地とを結ぶバス交通について)



現行MP策定からの変化のまとめ

人 口	<ul style="list-style-type: none">・昭和町など一部で増加しているものの、県全体では減少しており、今後とも人口減少・高齢化が一層進展することが懸念される。
産 業	<ul style="list-style-type: none">・農家や経営耕地面積が減少し、農業の衰退が懸念される。・小売業の販売額が減少。一方で市街地外に大規模店舗が立地しており、中心市街地の一層の衰退が懸念される。
土地利用	<ul style="list-style-type: none">・同一行政区域内の統一されない土地利用規制が続いている。・市街地での人口密度の低下による、都市機能の維持が困難になることが懸念される。・調整区域や白地地域の開発が続いており、市街地の低密度化と市街地外の無秩序な宅地化が懸念される。
交 通	<ul style="list-style-type: none">・道路ネットワークの整備が進んでおり、産業発展や交流拡大が期待される。・自動車保有が増加しており、公共交通の衰退と自治体への負担拡大が懸念される。
生 活	<ul style="list-style-type: none">・通勤通学や購買などの生活圏は、広域化が進んでいる。・人口減少に伴い、重複する都市機能の再編や集約化が求められる。
観光・交流	<ul style="list-style-type: none">・富士東部圏域を中心に観光客数は増加しており、今後とも地域振興をけん引する役割が期待される。
防 災	<ul style="list-style-type: none">・地震や洪水による浸水、土砂災害など自然災害に強い都市づくりが求められる。
法改正	<ul style="list-style-type: none">・コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造への再構築が求められている。・立地適正化計画により、居住機能や商業・医療・福祉などの都市機能の立地を緩やかにコントロールしていくことが可能になる。
計 画	<ul style="list-style-type: none">・H39にリニア中央新幹線が開業予定。・交通結節点となるリニア駅周辺及びその近郊における「リニア環境未来都市整備方針」を検討中。

2.県マス・区域マスの関連施策の 実施状況

土地利用方針

(広域拠点)土地の高度利用、都市機能の複合化の促進

▶ 広域拠点では中枢業務機能、高次の医療、多様なニーズに対応した教育、文化、商業等の都市機能の集約を図る上で、都市機能の複合化も可能な土地の高度利用を積極的に進め、必要に応じて高度利用地区、高度地区等の地域地区を指定するなど、活力ある都市空間を形成するための土地利用を図る。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

・市街地再開発事業の推進等により、高度利用や都市機能の複合化を推進している。

甲府紅梅地区第一種市街地再開発事業

- ・施行面積 : 0.56ha
- ・事業期間 : H18~H23年
- ・高さ・階数 : 約73m・地下1階、地上20階
- ・延床面積 : 約36,400㎡
- ・建物用途 : 商業 8,800㎡
駐車場 12,500㎡
専門学校 3,500㎡
住宅 11,600㎡ (104戸)



甲府中央一丁目地区優良建築物等整備事業

- ・施行面積 : 0.24ha
- ・事業期間 : H26~H29年
- ・階数 : 地下1階、地上14階
- ・延床面積 : 10,952㎡
- ・建物用途 : 住宅(124戸)、店舗



土地利用方針

(地域拠点、既存都市機能立地地区)都市機能の集約促進

▶ 地域拠点、既存都市機能立地地区では、行政、医療、教育、文化、商業等の多様な都市機能のうち、複数の都市機能が集約可能な比較的高密度な土地利用を図るとともに、地域の独自性や周辺の都市機能の立地状況を十分考慮し、拠点範囲とその周辺の土地利用を総合的に計画する。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

・その他、土地区画整理事業などによる基盤整備や、良好な景観の形成とともに、商業施設の誘導などにより、拠点の魅力向上を進めている。

山梨市駅周辺

- ・概要 : 山梨市駅北側の約5.8haの地区において土地区画整理事業を実施。
- ・施行期間 : H5年度～H28年度
- ・施行者 : 山梨市

(施行前)



(施行後)



資料: 山梨県HP

石和温泉駅周辺

- ・概要 : 石和温泉駅南側の約13.0haの地区において土地区画整理事業を実施。
- ・施行期間 : H4年度～H30年度
- ・施行者 : 笛吹市



韮崎駅周辺

【既成市街地内の複合商業施設】

- ・概要 : 韮崎駅東側の既成市街地内に民間事業者による複合商業施設を整備。
- ・店舗面積 : 約18,000㎡
- ・開業 : H21年4月



【既存ストックを活用した公共施設整備】

- ・概要 : 韮崎駅の閉鎖した商業施設を再生し、地域交流センター、子育て支援センター、図書館機能等を整備。
- ・開設 : H23年9月



資料: 韮崎市HP

土地利用方針

(地域拠点、既存都市機能立地地区)都市機能の集約促進

▶ 地域拠点、既存都市機能立地地区では、行政、医療、教育、文化、商業等の多様な都市機能のうち、複数の都市機能が集約可能な比較的高密度な土地利用を図るとともに、地域の独自性や周辺の都市機能の立地状況を十分考慮し、拠点範囲とその周辺の土地利用を総合的に計画する。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

・上野原市では、地区計画により秩序ある土地利用を誘導するとともに、複合施設整備により都市機能の集約化を推進している。

シビックゾーン周辺地区地区計画

- ・地区面積 : 約16.8ha
- ・策定期期 : H26.12.15
- ・土地利用方針 : 上野原市の中心として市民生活を支える公共・公益施設や病院、学校といった都市機能が集積した市街地の形成に向けた土地利用を誘導する。
- ・制限項目 : 建物高さ、最低敷地規模、壁面位置等



上野原市総合福祉保健センター

- ・整備箇所 : 市役所、市立病院、学校などが集積するシビックゾーン内
- ・事業概要 : 福祉・保健・介護・子育て等のサービスの一元的な提供が行える機能を備えた拠点施設として(仮称)上野原市総合福祉保健センターの整備を進めている。

図 整備位置図

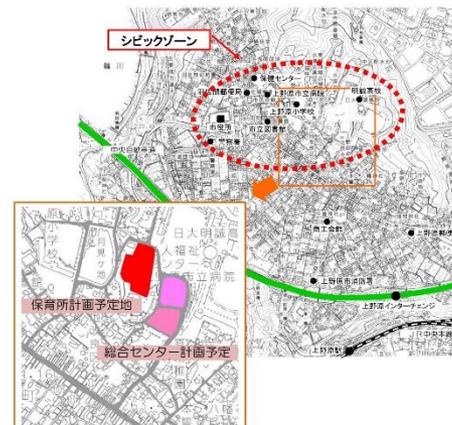
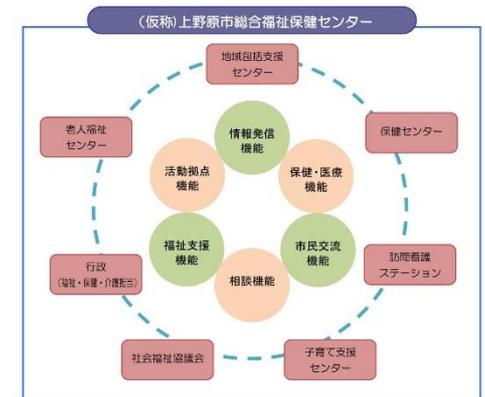


図 基本機能の構成概念図



土地利用方針

(非線引き白地地域)非線引き都市計画区域の白地地域の土地利用

▶非線引き都市計画区域の白地地域について、特定用途制限地域や地区計画制度などを活用することにより、秩序ある土地利用を誘導する。

・良好な居住環境を保全していくために、非線引き白地地域において地区計画を活用した秩序ある土地利用の誘導が進められている。

表 近年の非線引き白地地域の地区計画の指定実績

都市計画区域名	都市名	名称	面積	地域地区	土地利用の方針	決定年月日
市川三郷	市川三郷町	山王地区	約1.9ha	無指定	土地区画整理事業と一体となった秩序ある良好な住宅地の形成を図る。	H25.5.10
	富士川町	山王地区	約2.9ha		同上	H25.5.15
南アルプス	南アルプス市	あやめが丘地区	約9.9ha	無指定	低層住宅を主体とした良好な住宅形成を図る地区とする。	H26.11.20



南アルプス市あやめが丘

資料:南アルプス市HP

交通体系の整備の方針

圏域間や県外を結ぶ軸となる道路の重点的な整備

▶ 広域圏域及び県外との交流、連携、支援の強化のために重点的に圏域間や県外を結ぶ軸となる道路の整備を行う。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

・甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを図っていくため、新山梨環状道路の東部、北部区間や中部横断自動車道の整備を推進している。

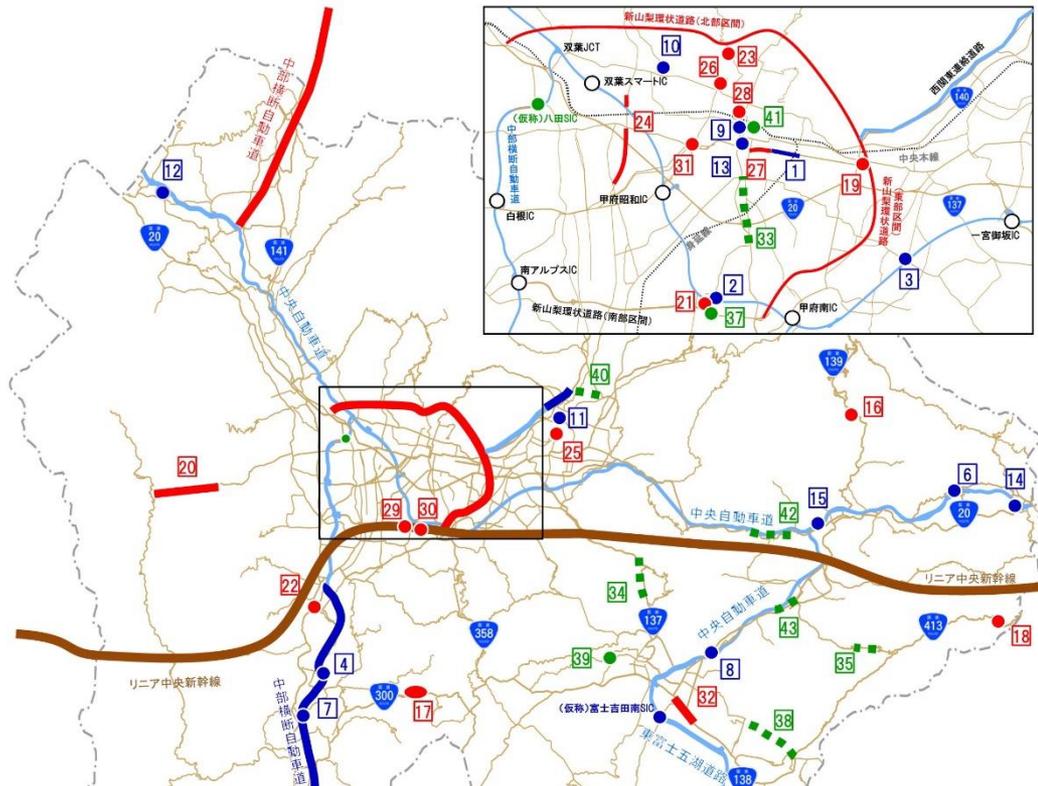


図 新山梨環状道路位置図

凡例	
道路種別	
高速自動車国道	— (Blue line)
・地域高規格道路	— (Blue line)
国道・県道	— (Brown line)
■	オリンピック開催までに完成を目指す主な事業
■	リニア開業までに完成を目指す主な事業
■	今後検討を要する主な事業

注) 図示事業は事業主体が県以外の事業も含まれます。

注) 県以外の事業については、供用目標が示されていない場合、県の要望に基づき記載しています。

資料: 山梨県社会資本整備重点計画 (第三次) (H27.12)

交通体系の整備の方針

圏域間や県外を結ぶ軸となる道路の重点的な整備

▶ 広域圏域及び県外との交流、連携、支援の強化のために重点的に圏域間や県外を結ぶ軸となる道路の整備を行う。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

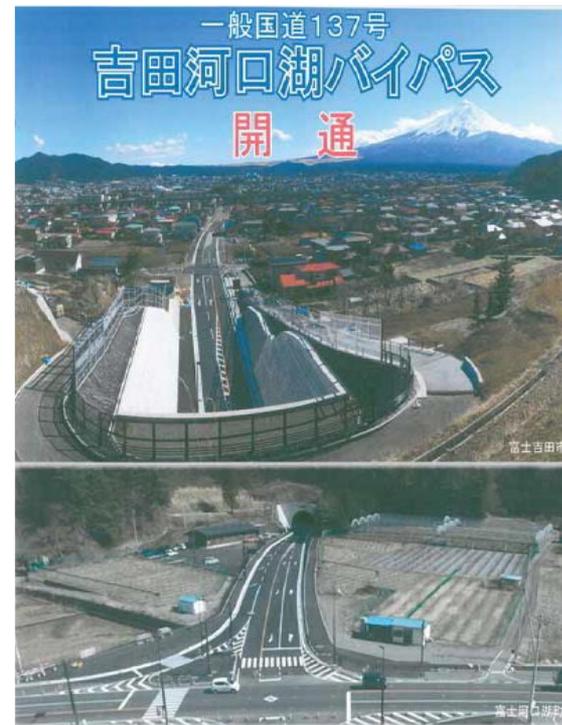
・バイパス整備等により、交通混雑の解消や災害時の避難ルート確保を推進している。

【西関東連絡道路Ⅱ期の概要】

項目	内容	
供用開始	H26.12.22	
計画諸元	延長	2.3km
	幅員	8.5m
	道路規格	第3種第2級

【一般国道137号吉田河口湖バイパスの概要】

項目	内容	
供用開始	H27.3.27	
計画諸元	延長	2.8km
	幅員	6.5(10.0)m
	道路規格	第3種第2級



交通体系の整備の方針

公共交通機関の利便性向上

▶ 鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性向上や、拠点等の市街地において公共交通機関を補完する自転車交通環境の整備を積極的に図る。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

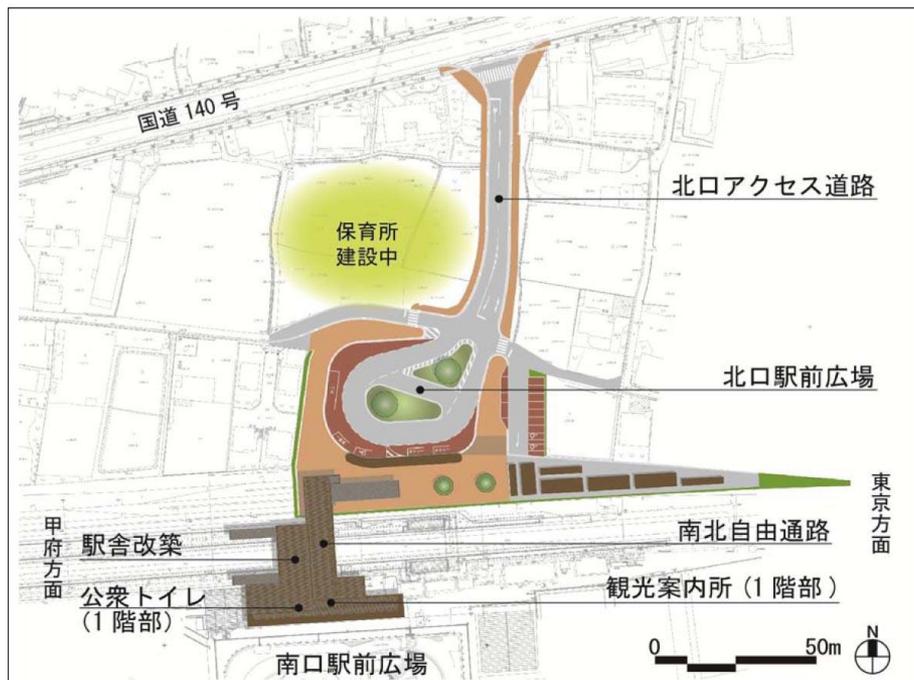
・ 駅舎や自由通路、駅前広場などの整備により、交通結節点の機能向上を推進している。

表 石和温泉駅周辺整備概要

項目	内容
供用開始	H28.2.12
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎改築 ・ 南北自由通路の整備 ・ 観光案内所の整備 ・ 北口駅前広場の整備 ・ 北口アクセス道路の整備 等



図 石和温泉駅周辺整備全体計画図



交通体系の整備の方針

公共交通機関の利便性向上

▶ 鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性向上や、拠点等の市街地において公共交通機関を補完する自転車交通環境の整備を積極的に図る。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

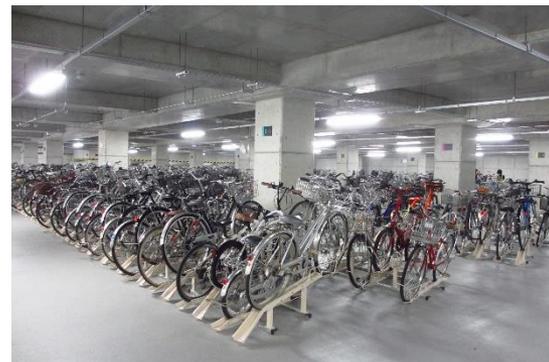
・交通結節点の他、自転車駐車場や自転車道の整備など公共交通を補完する機能の整備もあわせて推進している。

表 自転車駐車場の整備状況(甲府市管理)

名称	面積(m ²)	収容数	用途	供用年	権利
甲府駅北口 第一自転車駐車場	1,236.92	1,020	自転車	H19.10	市有地
甲府駅北口 第二自転車駐車場	552.00	307	自転車・ バイク	H22.8	市有地
甲府駅南口 第一自転車駐車場	1,437.00	977	自転車・ バイク	H27.6	県・市
甲府駅南口 第二自転車駐車場	1,216.12	777	自転車・ バイク	H28.3	県・市
甲府市桜町 自転車駐車場	200.00	244	自転車・ バイク	H10.10	借地
酒折駅北口 自転車駐車場	328.00	197	自転車・ バイク	H21.4	市有地
酒折駅南口 自転車駐車場	265.00	176	自転車・ バイク	H21.4	市有地
計	5,235.04	3,698			

資料：甲府市

自転車駐車場の状況(甲府駅南口第一)



交通体系の整備の方針

都市計画道路の見直し

▶ 長期にわたり未整備となっている都市計画道路については、目指すべき県土構造やまちづくりとの整合性を図り、将来交通需要への適切な対応、より効果的・効率的な整備を行うため、計画の変更・廃止を含めて市町村と連携しながら見直し等について検討を行う。

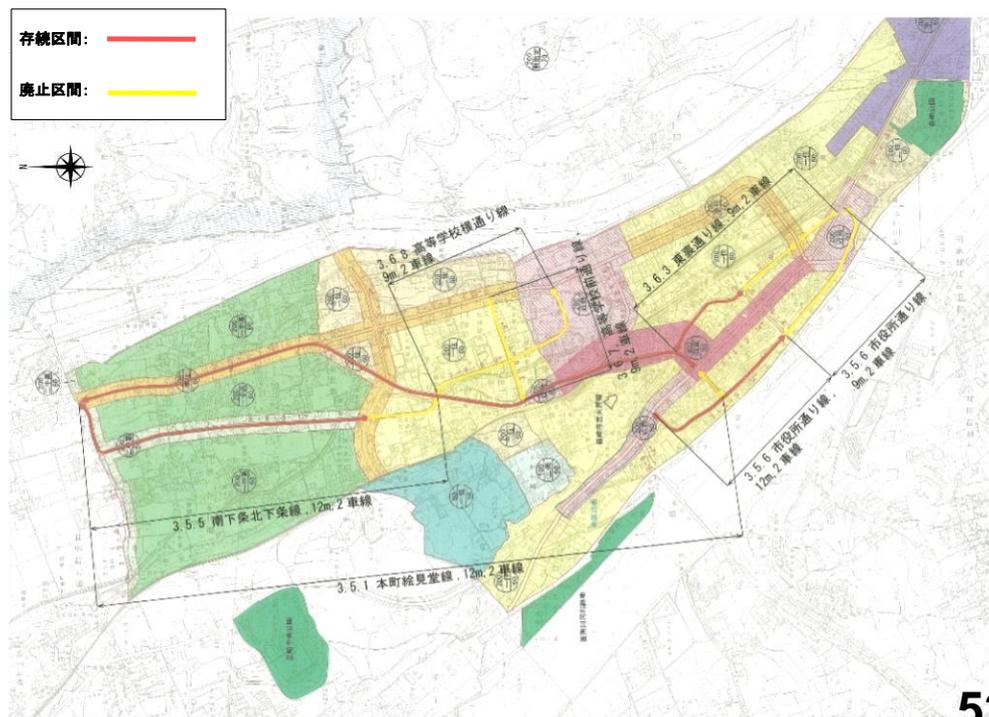
※点線内は現行マスタープランで記載している文章

・甲府市、韮崎市などにおいて、長期未着手の都市計画道路の見直しを行っている。

表 韮崎市の見直し路線の概要

項目	内容
告示日	H28.2.8
見直し路線概要	(廃止) ・3.6.7高等学校前通り線(W=9m) ・3.6.8高等学校横通り線(W=9m) (一部廃止) ・3.5.1本町絵見堂線(W=12m,L=160m) ・3.5.5南下条北下条線(W=12m,L=300m) ・3.5.6市役所通り線(W=12m,L=650m) ・3.6.3東裏通り線(W=9m,L=510m)

図 韮崎市の見直し路線



下水道の整備の方針

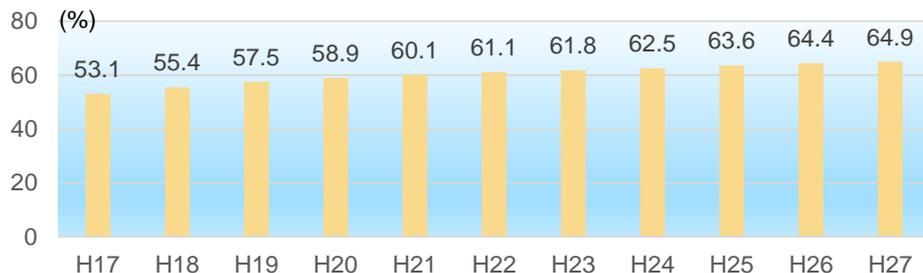
下水道の見直し

▶人口減少等の社会情勢の変化から、費用対効果が低下していることや厳しい財政状況等により整備に相当の年月がかかることなどを考慮し、地域住民への説明責任を十分果たす中で、下水道事業以外の手法により公衆衛生の向上及び公共用水域の水質保全を図るような都市計画下水道の変更についても必要に応じて検討していく。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

- ・下水道事業の推進により、下水道普及率は年々増加しているが、中心的な市街地内でも未整備地域が残されている。
- ・整備区域の見直しも行われており、効率的な事業推進が必要。

図 山梨県の下水道普及率(対人口)



資料: 山梨県HP

表 区域別の計画・供用面積(排水区域)

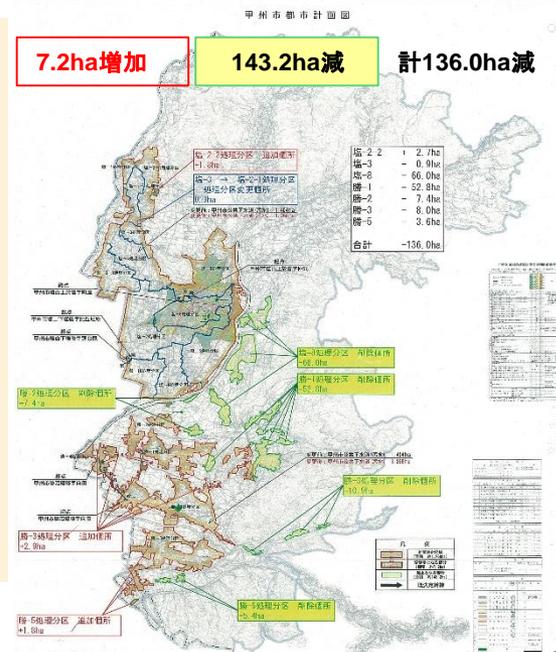
	市街化・用途・DID内	市街化・用途・DID外	市街化・用途外
計画	6,165ha	3,873ha	14,061ha
供用	4,344ha	2,323ha	6,766ha
供用率	70.5%	60.0%	48.1%

※大月、上野原都計は区分不能のため除く

資料: 都市計画基礎調査

図 甲州市下水道整備区域見直し状況

甲州市では、土地利用状況の変化や地域住民の公共下水道での生活環境の改善意志の確認等を踏まえたうえで、排水区域の一部削除と合併浄化槽への整備手法変更を行うとともに、公共下水道事業としての一体的整備が望まれる家屋過密地区に新たな排水区域を定めた(総面積136ha減、H26.2.28告示)。



資料: 甲州市

河川の整備の方針

洪水被害に対する治水安全度の向上

▶ 河川の掘削、護岸、築堤等の河川改修を図るとともに、流域内での雨水の流出を抑制する貯留浸透対策等を進め、治水安全度の向上を目指す。

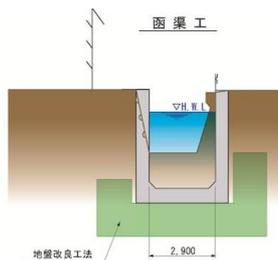
※点線内は現行マスタープランで記載している文章

・浸水被害の解消を図る広域河川改修事業をはじめ、都市部の治水安全度の向上が図られている。



事業実施による水位低下

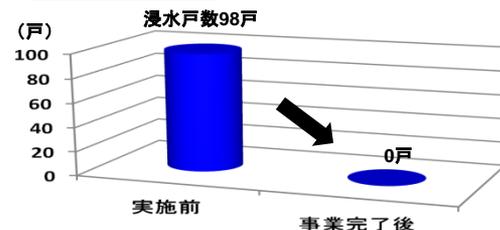
河川改修により同規模の降雨による水位が約60cm低下し浸水被害を解消



浸水戸数

藤川	浸水家屋 (戸)	
	床上	床下
H12.9豪雨	31	67

事業効果



資料 山梨県治水課

自然的環境の整備又は保全の方針

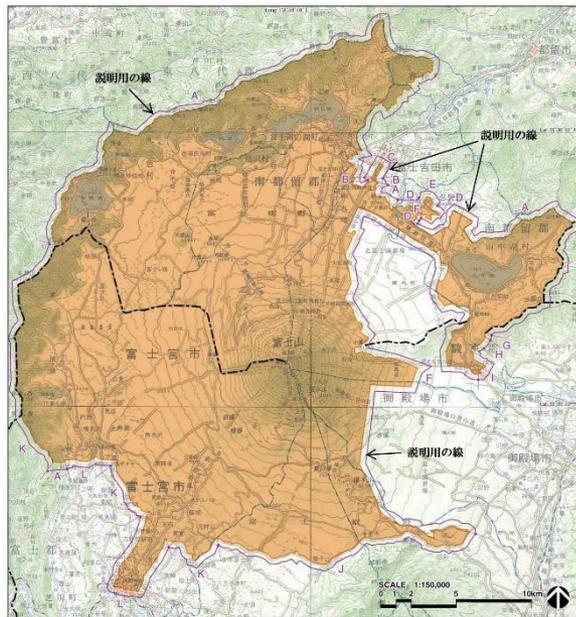
美しい田園景観の保全

▶ 甲府盆地のぶどう棚、もも畑、すもも畑等の果樹園、盆地周辺部や県南部地域に見られる棚田など、四季を感じさせてくれる美しい田園景観を、地域の財産として積極的に保全していく。宅地開発の進行等に対しては、土地利用コントロールなどのあり方も十分検討していく。

※点線内は現行マスタープランで記載している文章

- ・県では富士山の美しい景観と調和のとれた開発を実現するため、「富士山景観配慮条例」をH28.6.24より施行。
- ・また、県内26市町村が景観行政団体に、23市町村で景観計画が策定済み(H28.4.1時点)となっており、景観形成への取り組みが進んでいる。

図 富士山景観配慮地区



※富士山景観配慮地区は、茶色で着色した部分に該当する土地の区域のうち山梨県の区域に属する区域である。

図 市町村の景観計画策定状況



平成28年4月1日現在

凡例
 ■ 景観計画を策定し、条例を施行した市町村(23)
 ■ 景観計画策定中等の市町村(3)
 ■ その他の市町村(1)

資料: 山梨県HPより作成

3.現在のマスタープランの課題 について

マスタープラン改定にあたっての検討課題

・既往の課題

- ・現在のマスタープランに示された方針に基づいて、都市づくりが進められているものの、人口減少など社会的環境は厳しさを増しており、継続的な取り組みが必要。

表 現行マスタープランにおける基本的課題

- 1) 人口減少・超高齢社会における今後の都市のあり方に関する課題
- 2) 都市経営コストの最適化に関する課題
- 3) 安全・安心な暮らしへの備えに関する課題
- 4) 産業構造変化への対応に関する課題
- 5) 豊かな自然環境の保全に関する課題
- 6) 観光交流・都市間交流等の促進に関する課題
- 7) 行政体が広域化する流れの中での特性づけの確保に関わる課題
- 8) 県民のニーズにあったまちづくりに関わる課題

マスタープラン改定にあたっての検討課題

・新たな課題

①立地適正化計画に関する広域的調整のあり方

- ▶本県では、現在のマスタープランから”都市機能集約型都市構造“を掲げ、これまで推進してきた。国でもコンパクトシティ・プラス・ネットワークを掲げ、立地適正化計画制度が創設されるなど、集約型都市構造への取り組みがより一層求められるところである。
- ▶しかしながら、依然として市街地外での開発は続いており、目指すべき都市構造の実現に向けた実効性の確保が課題となっている。
- ▶今後、県内においても立地適正化計画を作成する市町村の増加が予想されるが、本マスタープランは市町村の上位計画として、どのような広域的な都市構造を示していくべきか？

②リニア開業を見据えた都市づくりについて

- ▶H39年に開業が予定されているリニア中央新幹線は、本県においても産業振興や交流拡大の大きな契機となることが期待されるが、そのインパクトを最大化するために、交通結節点となるリニア駅周辺を本県の目指すべき将来の都市構造の中に位置づけていく必要がある。