山梨県都市計画審議会
甲府盆地7都市計画区域
マスタープラン委員会

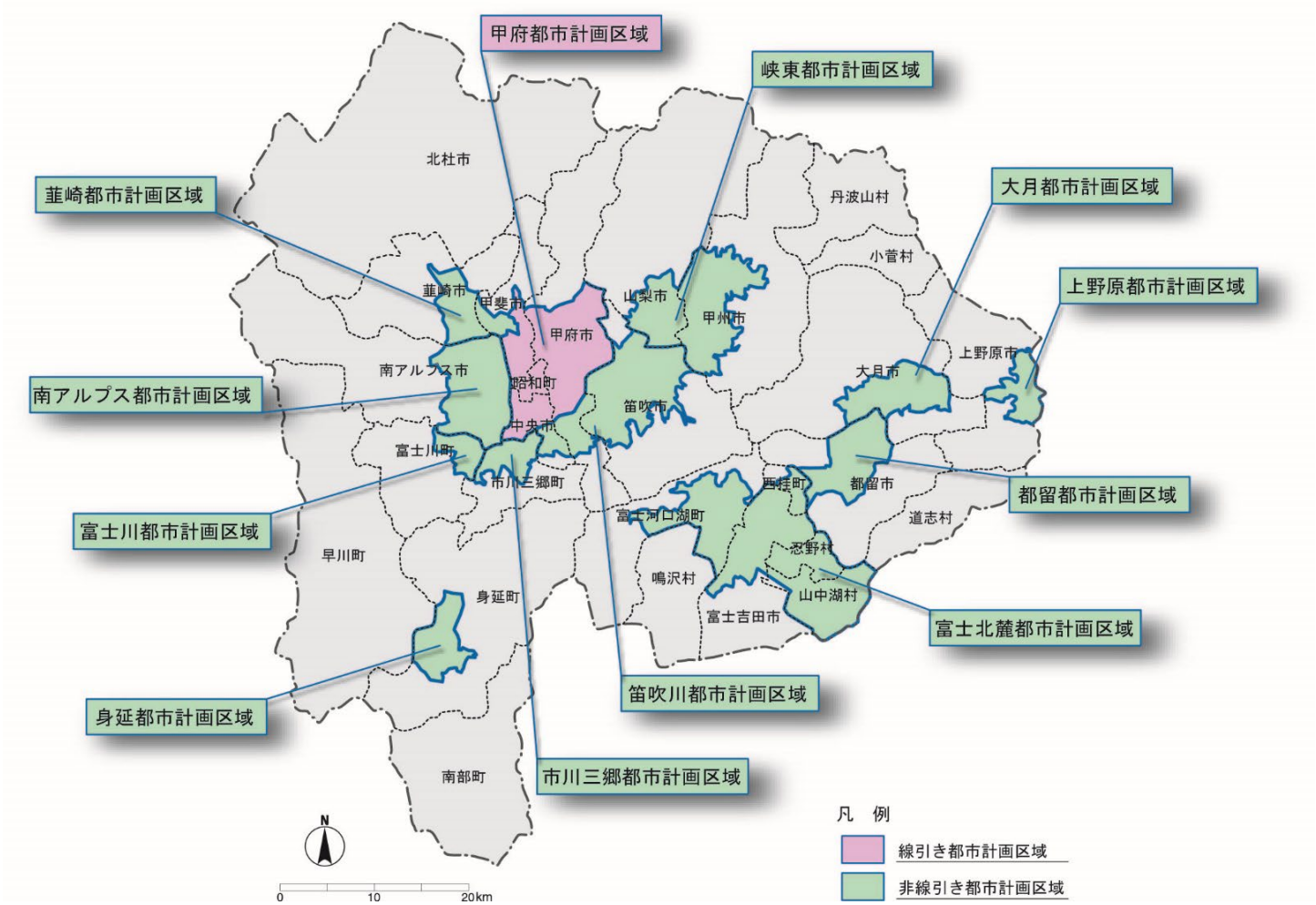
第1回資料

1.山梨県の都市づくりを取り巻く状況

土地利用

・山梨県の都市計画区域の指定状況

・前回見直しで都市計画区域の再編を行ったものの、甲府市、甲斐市、中央市では線引き、非線引きが併存している。



計画

・山梨県都市計画マスタープラン（R2.10改定）

・「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」を実現するために、目指すべき県土構造の基本構成を「拠点」、「軸」、「土地利用区分」、「広域圏域」により示している。

図　集約と連携による都市づくりのイメージ

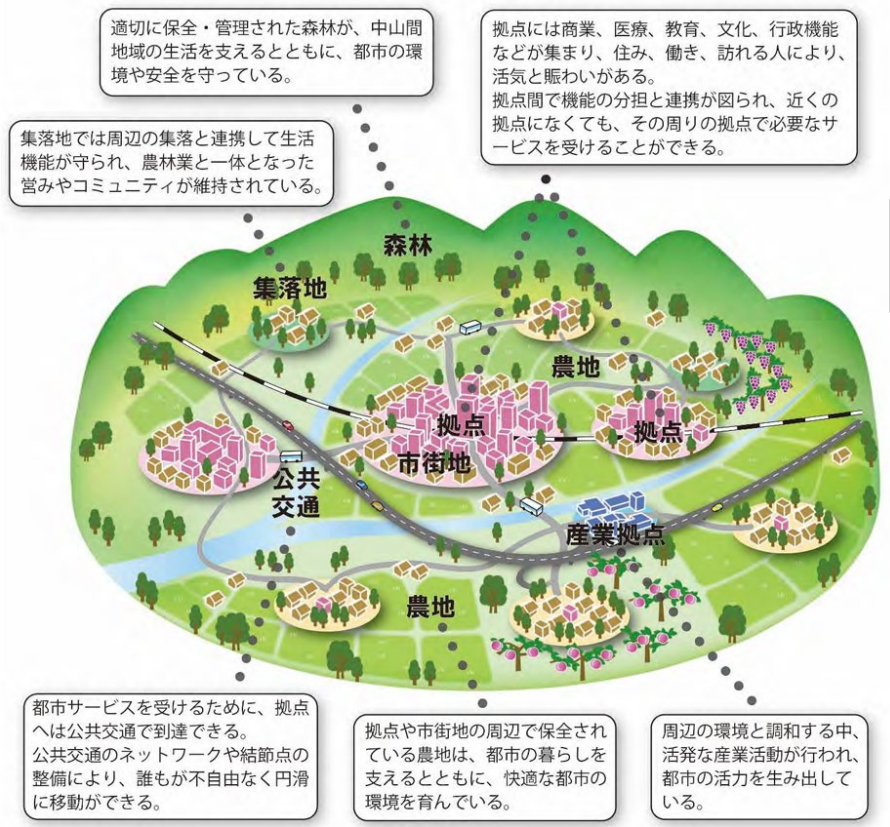
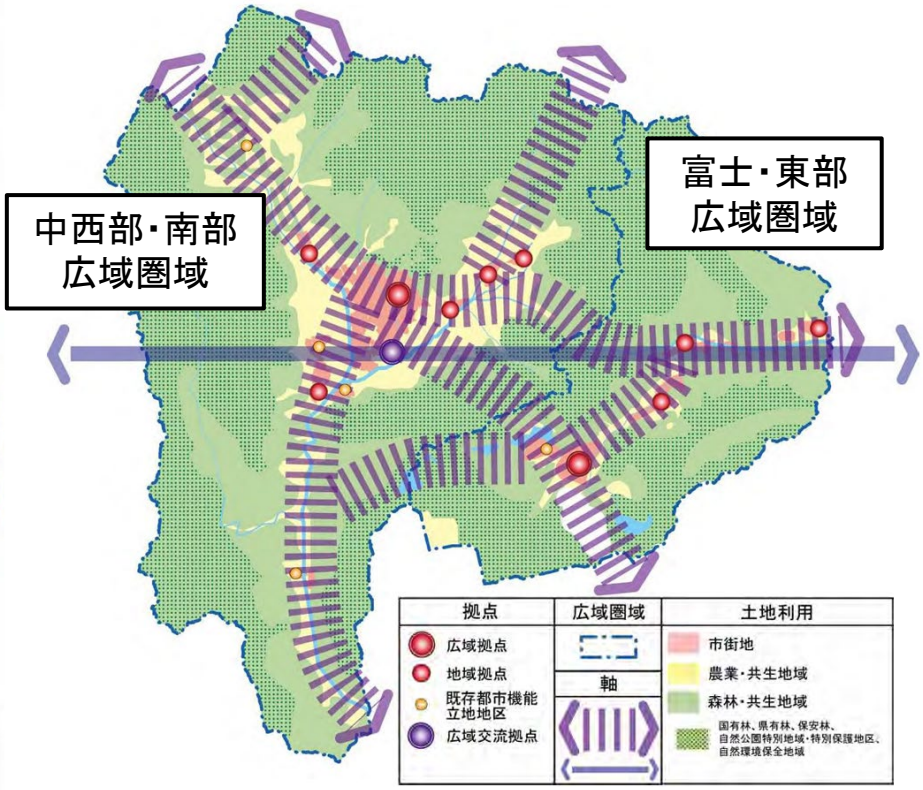


図　目指すべき県土構造

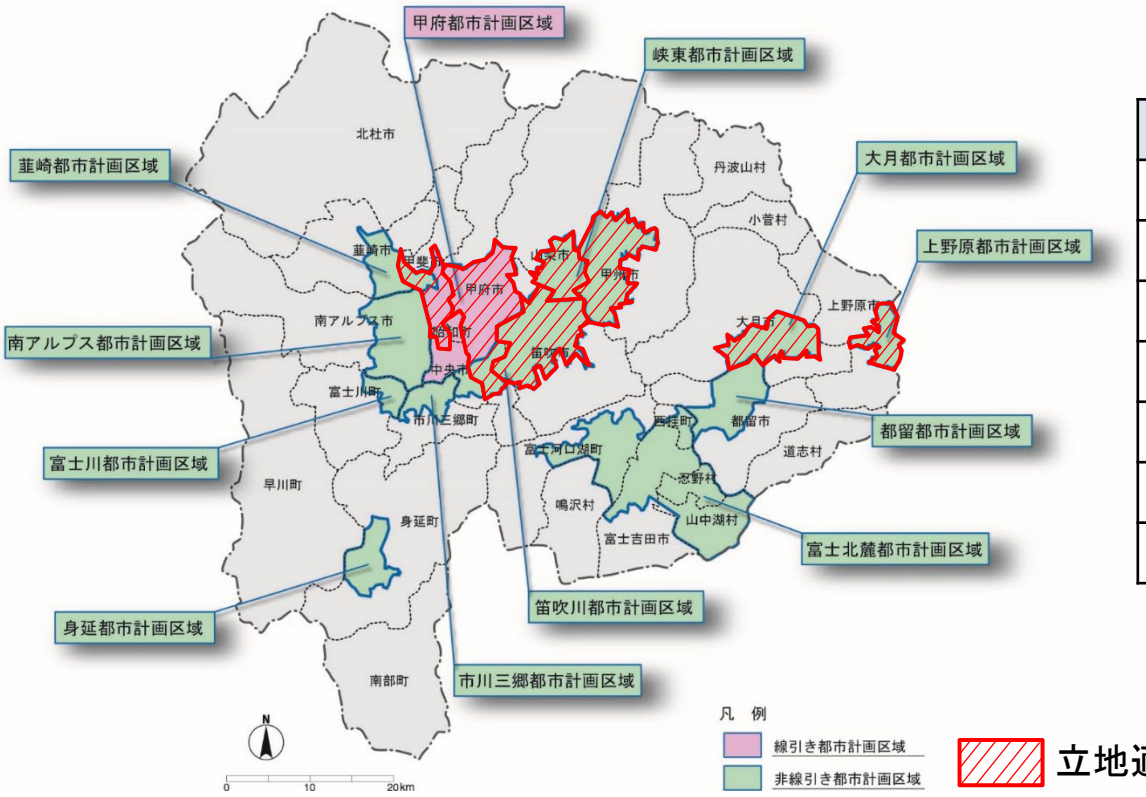


計画

・立地適正化計画作成状況

・7市で立地適正化計画が作成されており、甲府都市計画区域では甲府市、甲斐市が作成済みとなっている。
・また、甲府都市計画区域の周辺を見ると、西側で作成が進んでいない。

図　立地適正化計画作成状況



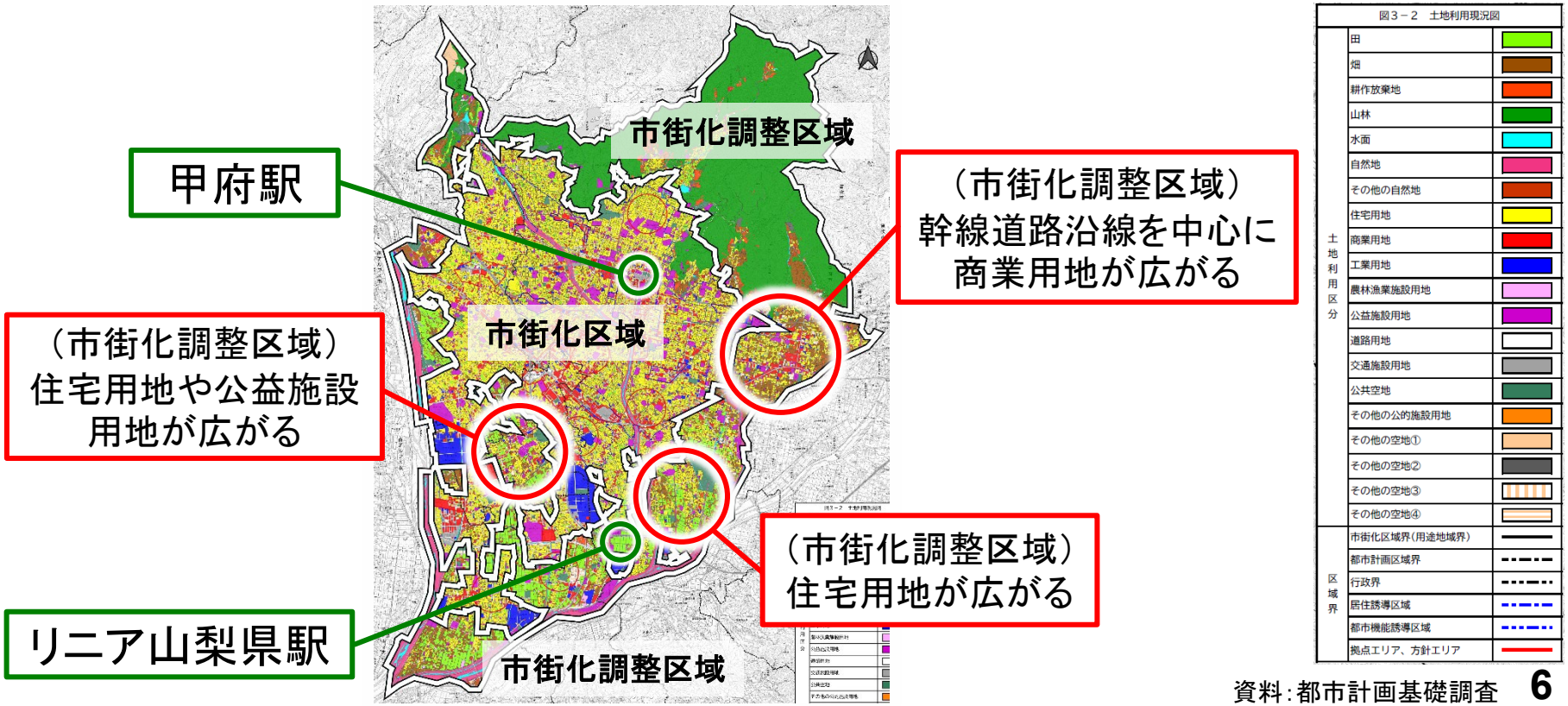
市区町村名	立地適正化計画作成年度
甲府市	R2.4.1
山梨市	R1.6.1
大月市	H30.4.1
甲斐市	R6.3.30
笛吹市	R8.4.1
上野原市	R2.4.1
甲州市	R7.4.1

土地利用

・土地利用現況

・市街化区域では、住宅用地や商業用地、公益施設用地を中心とした市街地が形成されている。
・市街化調整区域では山林や農地が広く分布している一方、住宅用地や商業用地などの開発もみられる。

図　土地利用現況図



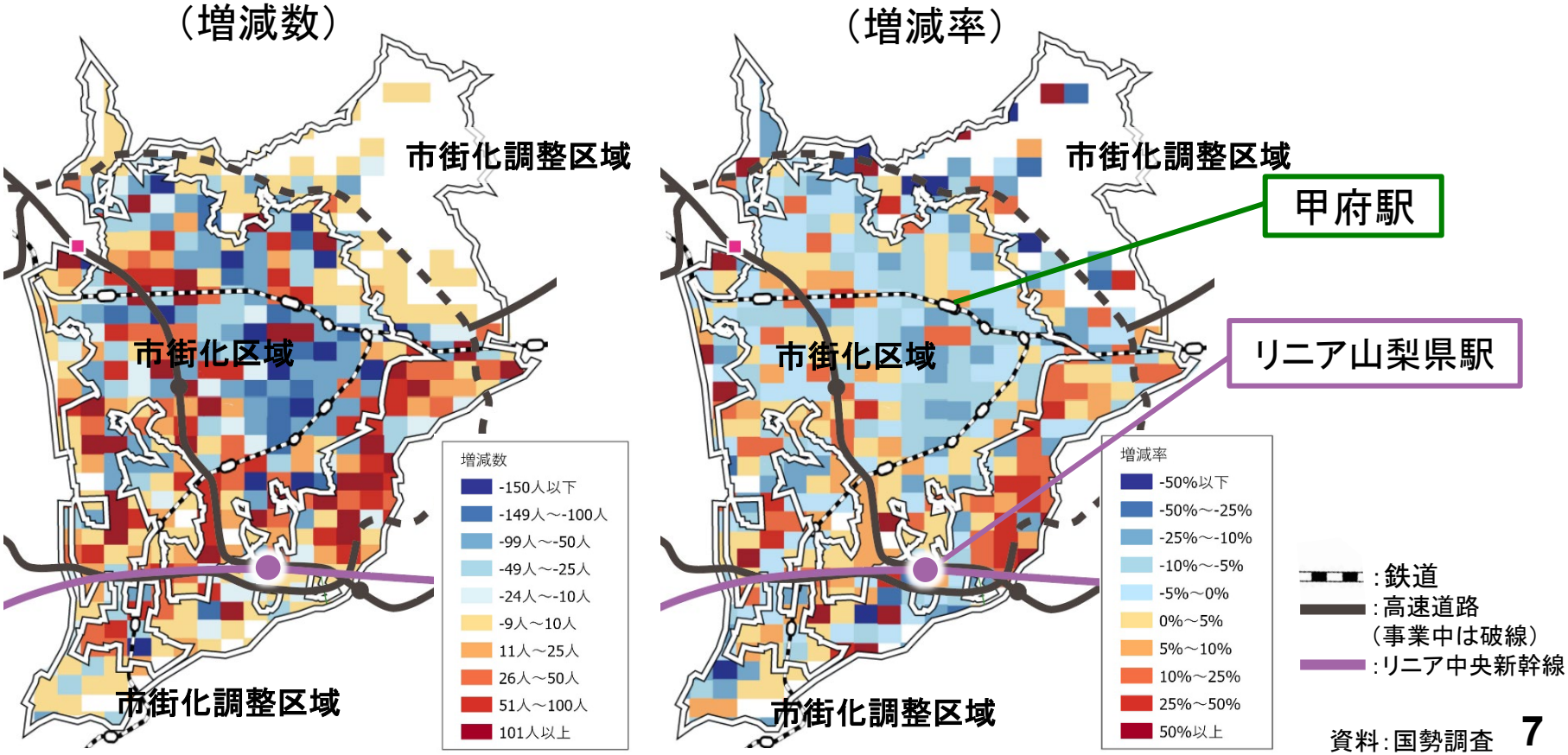
資料：都市計画基礎調査

人口

・甲府都市計画区域周辺における人口増減の状況

・H27年からR2年にかけて、甲府駅周辺や鉄道沿線では人口の減少傾向がみられる。
・一方、高速道路沿いなどの郊外部では、人口の増加傾向がみられる。

図　甲府都市計画区域の人口増減（H27年→R2年）



資料：国勢調査

交通

・高速道路・スマートIC等の整備状況

・中部横断自動車道、新山梨環状道路などの道路ネットワークの整備が進行中。
・スマートICは1か所が事業中。

図　高速道路の事業位置

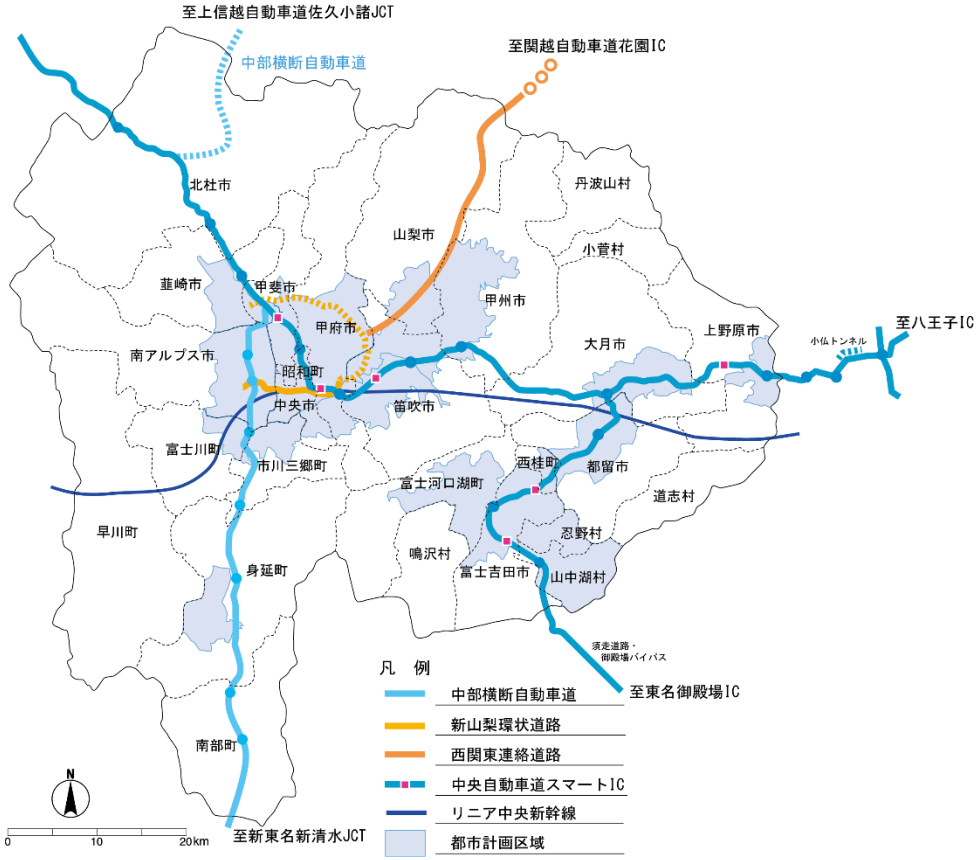


図　高速道路等の事業の状況

種別	箇所	進捗状況
中部横断自動車道	(仮称)長坂JCT ～八千穂高原IC	都市計画決定 手続き中
新山梨環状道路	東部区間	事業中 (一部供用済み)
	北部区間	一部事業中
中央自動車道 スマートIC	(仮称)甲府中央	事業中

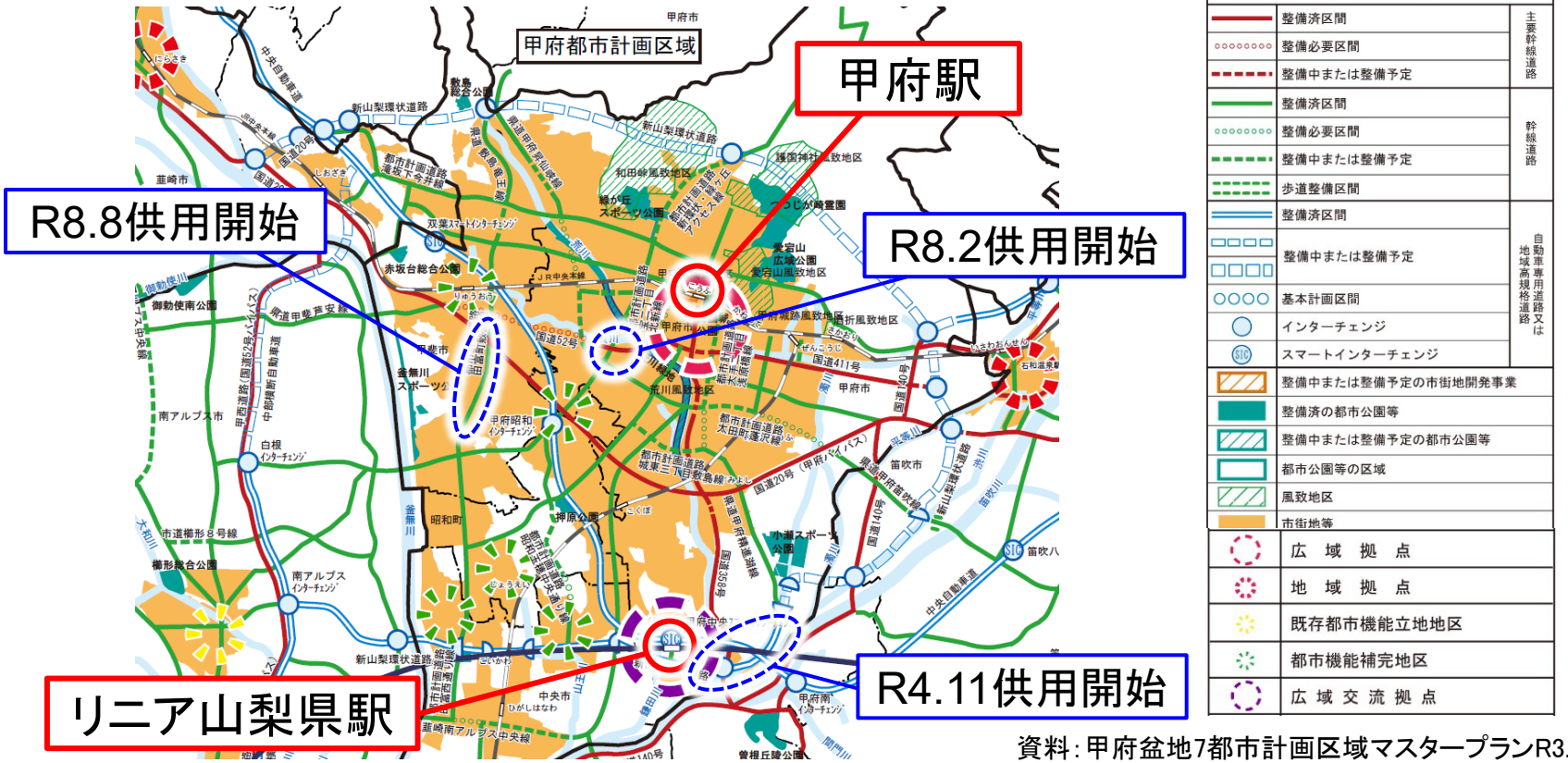
資料：山梨県HP

交通

・交通体系の現状

・甲府都市計画区域を囲むように新山梨環状道路の整備が進められている。
・区域内には幹線道路網が形成され、市街地内外の円滑な移動を支えている。

図　整備方針図



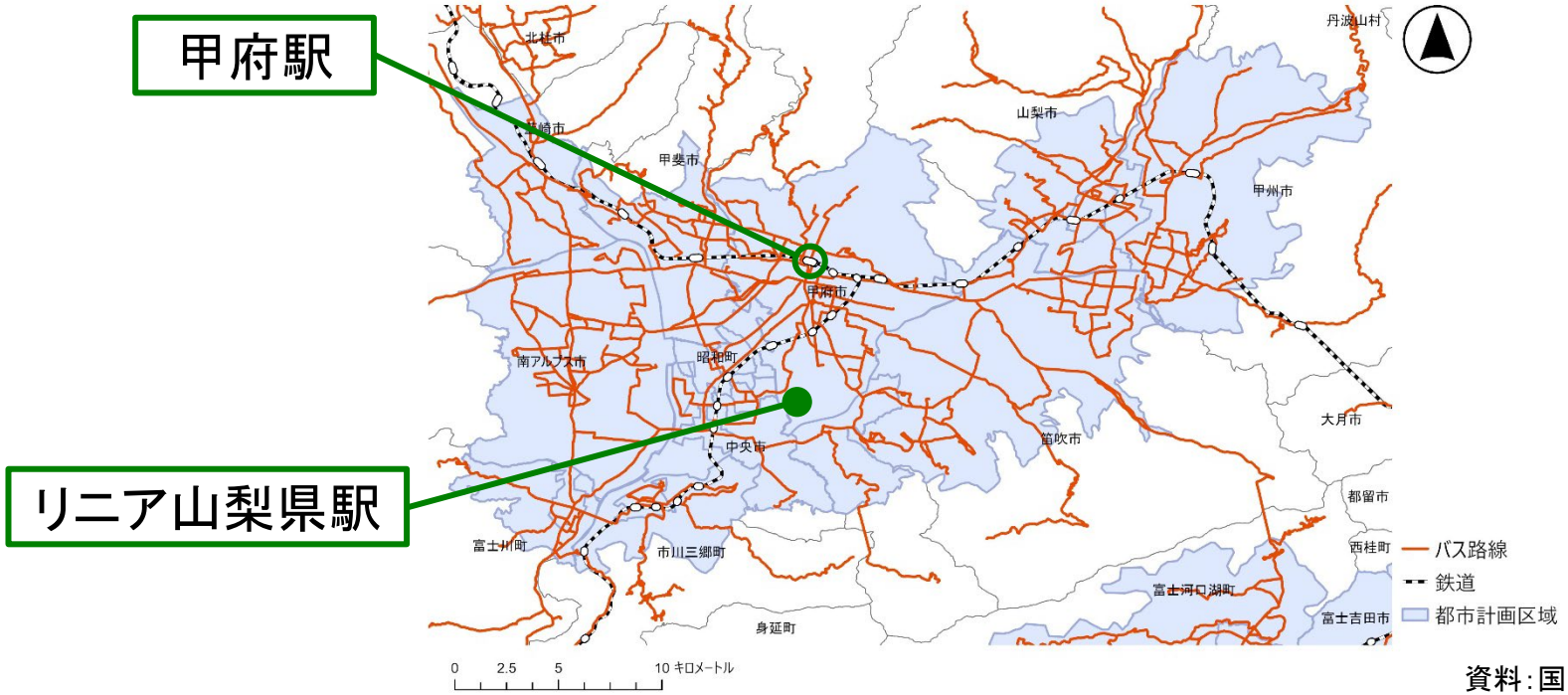
資料：甲府盆地7都市計画区域マスタープランR3.7

交通

・公共交通網の現状（鉄道、バス路線）

・鉄道・バス路線は甲府駅周辺に集積しており、甲府駅が県内公共交通ネットワークの中心的な役割を担っている。
・一方、リニア山梨県駅周辺では公共交通ネットワークの集積が限定的であり、アクセス性向上に向けた交通ネットワークの充実が求められている。
・次期「地域公共交通計画」の策定に向けて、現在「公共交通網再編に向けた基本方針」の策定を進めている。

図　鉄道・バス路線網



資料：国土数値情報

観光・交流

・観光資源の動向（富士トラム）

・富士トラムは、第一段階として富士山麓と五合目を結び、第二段階としてリニア山梨県駅と接続する、新たな交通手段として構想されている。
・富士トラムにより、富士山とリニア山梨県駅を直結することで、リニア山梨県駅を「富士山の玄関口」として位置づけることを目指している。
・また、リニア山梨県駅を起点として各地の主要拠点を結ぶことでアクセス性が向上し、東京や関西方面への移動がよりスムーズになることが期待されている。

図　富士トラム網を核としたグランドビジョン

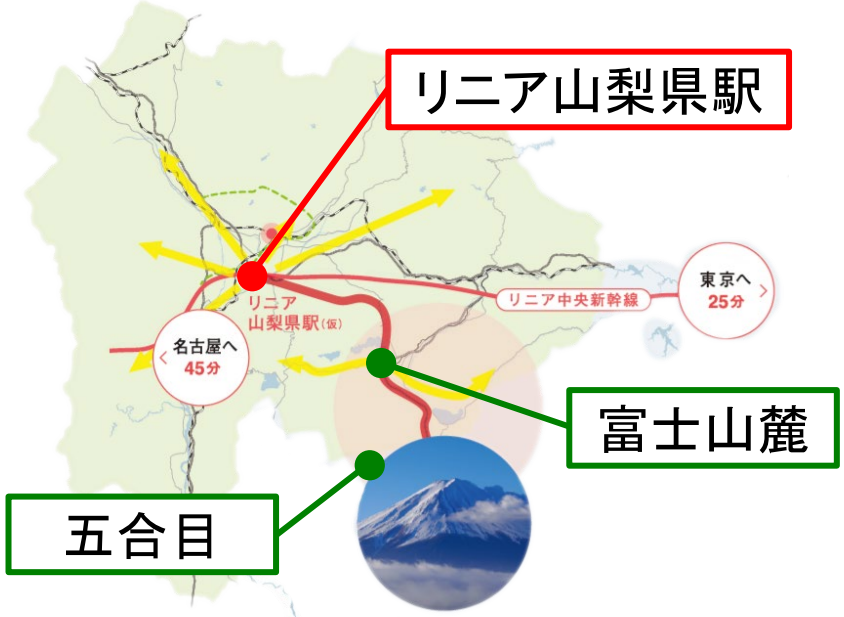
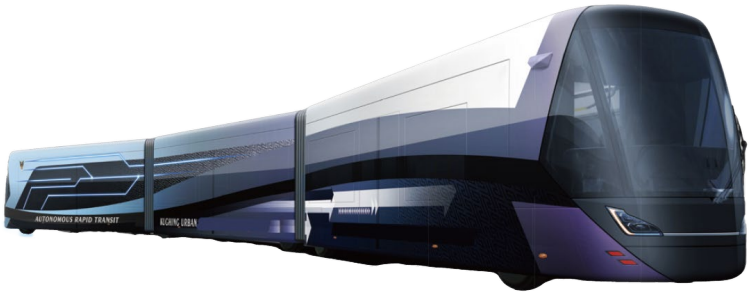


図　富士トラム車両イメージ

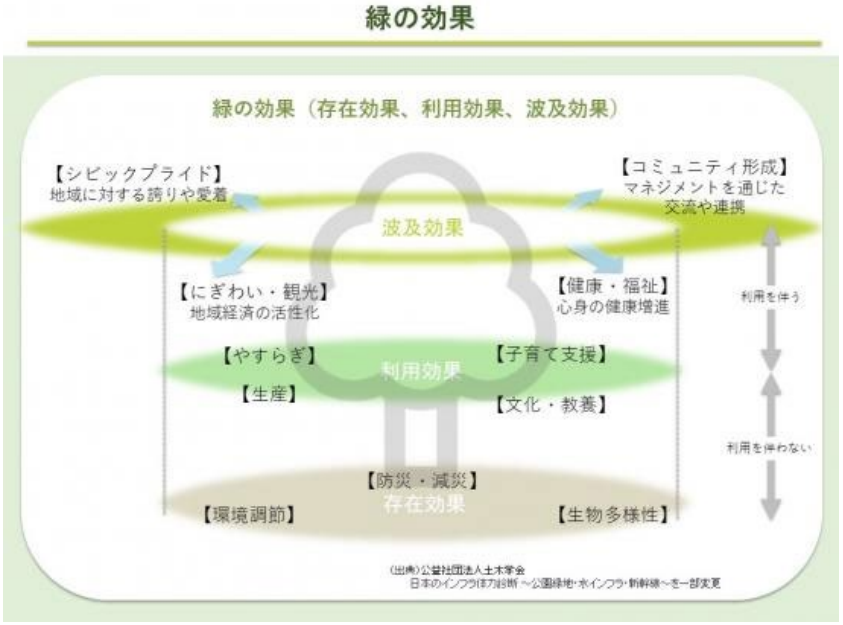


資料：山梨県富士トラム特設サイト

計画

・緑化100年構想

・リニア中央新幹線の開業を契機に、緑・人・文化が循環する100年先の山梨を見据え、緑と調和した「現代の桃源郷」の実現を目指している。
・緑は、暑さの緩和や防災・減災などの「存在効果」、やすらぎや学びなどの「利用効果」、地域の魅力向上やにぎわい創出などの「波及効果」が期待されている。
・県民、企業、学校、地域団体、市町村など多様な主体が連携しながら、未来の山梨を創造していく取組である。
・現在、「山梨緑化100年構想　素案」の策定を進めている。



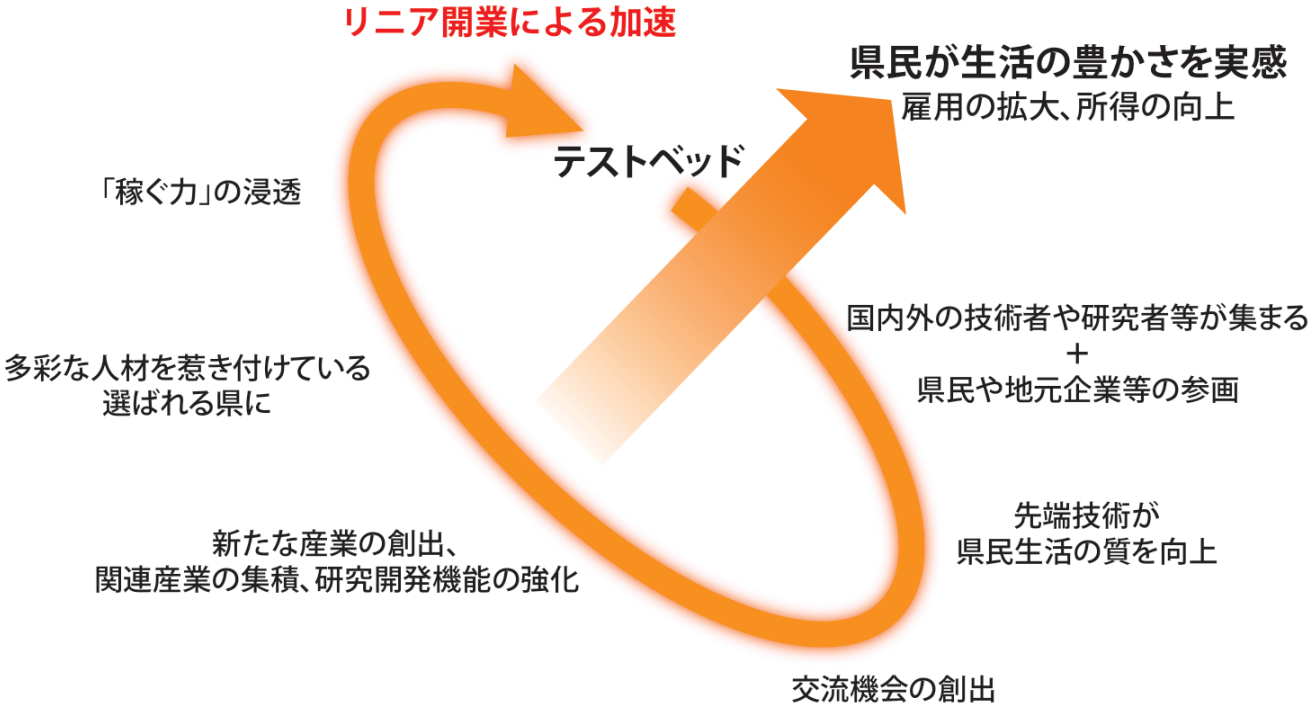
資料：山梨県HP

2.リニア山梨県駅周辺

計画

・リニアやまなしビジョン（山梨県）（R2.3策定）

・リニア中央新幹線の開業を契機として、国内外から多くの人々を呼び込み、県内の良質な雇用の拡大や県民所得の向上を図る。
・あわせて、「災害に強いリニアを活かした防災力の強化」や、「開業に向けて特に必要となる社会基盤の整備」を進めることで、リニア開業の効果を県内全域へ波及させるとともに、「テストベッドを突破口に最先端技術で未来を創るオープンプラットフォーム山梨」の実現を目指す。



計画

・リニア駅前エリア整備の在り方（山梨県）（R3.3）

・リニア山梨県駅前エリアは、新たなゲートウェイと位置づけられており、交通結節点として必要な機能を整備していく方針としている。

整備コンセプト

交通結節機能

○恵まれた道路条件を活かした交通結節機能の整備
・リニアを利用する人にも、リニアを利用しない人にも使いやすい交通拠点
「アクセスしやすい配置」
「乗り換えがしやすい配置」

防災機能

○交通結節機能に対する防災機能
・災害に強いとされているリニアの活用
・近年激甚化している自然災害による被害の低減
・浸水想定区域に指定されている駅前エリアへの対策
災害時も交通結節機能を保持できる整備

交通結節点

サービス機能

○交通結節機能に付随するサービス機能の整備
・乗り場に関する機能と運行状況などの情報提供
・乗り換え時間や送迎時間までの待合空間の提供
・目的地に関する情報提供

次世代モビリティへの対応

○山梨県の強みを活かし、将来を見据えた整備
・クリーンエネルギー分野への積極的な取り組み
・発展途上段階である自動運転や超小型モビリティに対する、将来を見据えた柔軟な対応が可能な整備

資料：リニア駅前エリア整備の在り方検討会議資料

計画

- （仮称）リニア山梨県駅前エリアのまちづくり基本方針（甲府市）（R5.11策定）

  - 「リニアと高速道路が結節し、ゼロベースで開発できる稀有な場所」という強みを最大限活かす特色あるまちづくりを行い、「リニア山梨県駅前という特別な価値」を創出することを目指す。
  - また、リニア山梨県駅前エリアで創出した「価値」を甲府圏域全体に波及させ、圏域全体の価値向上を図る。



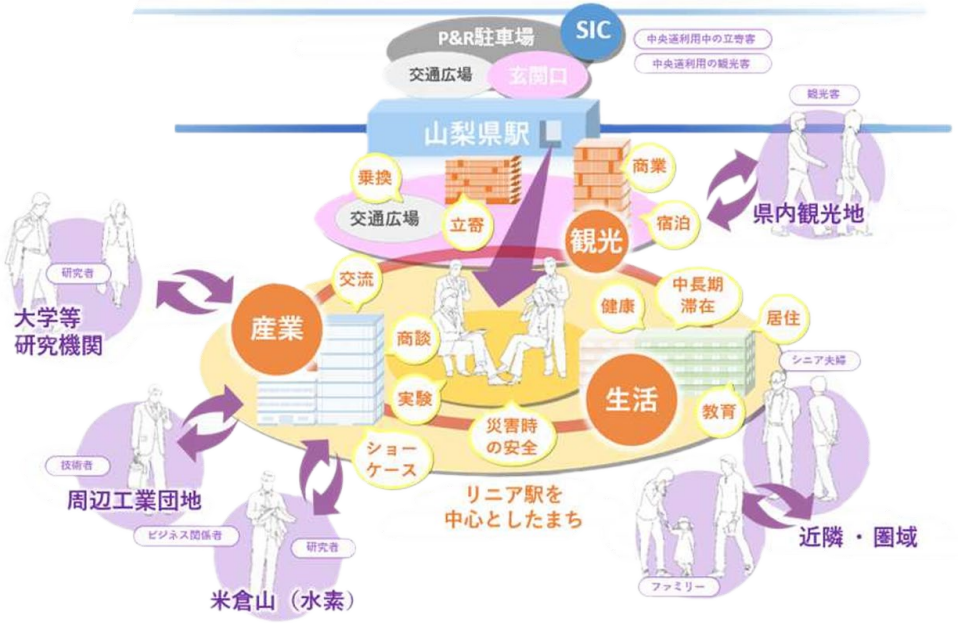
計画

・基盤整備方針（甲府市）（R7.2策定）

・まちづくりの目標等の実現に向けて、①回遊性や快適性の高い「利用者目線」の基盤づくり、②多機能な役割を担う「フェーズフリー」な基盤づくり、③将来の社会変容に対応する柔軟性の高い基盤づくり、④リニア新時代の先進性と普遍性をもつ都市空間づくり、⑤多様な主体が連携した一体的なデザインの実現を進める。



産業・生活・観光が融合し「触媒的な働き」を担うリニア山梨県駅を中心としたまちのイメージ（案）



地区の概況

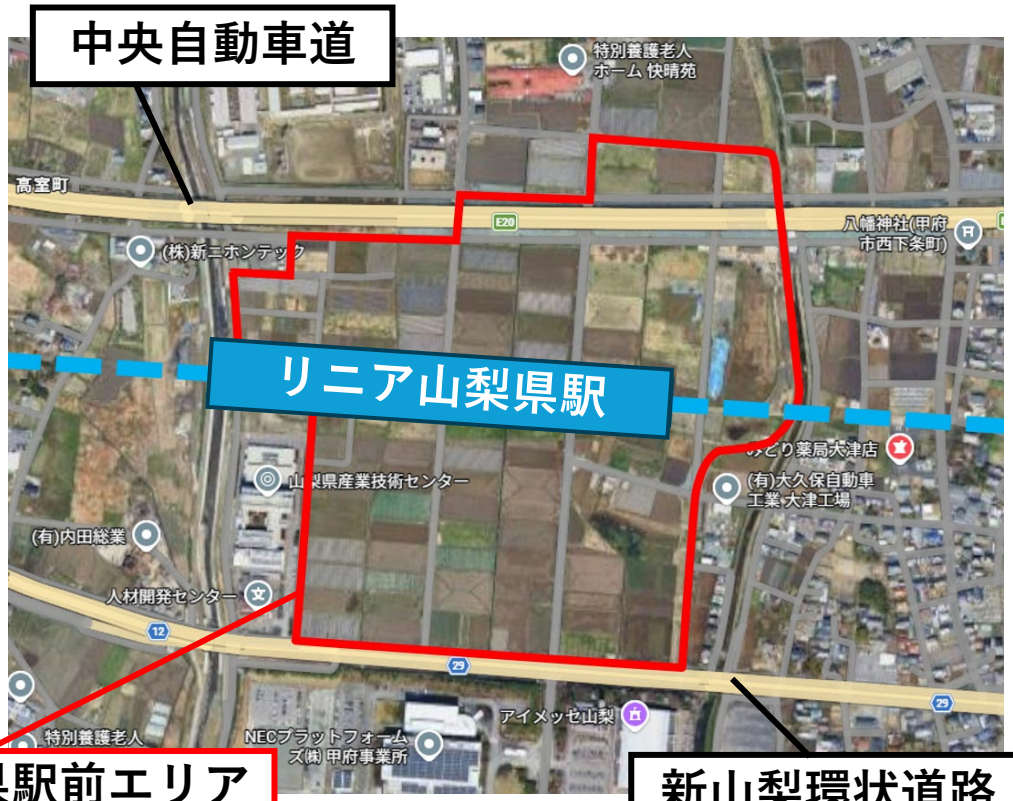
・駅周辺地区の位置（航空写真）

・リニア山梨県駅前エリアは、甲府駅の南方に位置している。

図　甲府駅とリニア山梨県駅前エリアの位置関係



図　リニア山梨県駅周辺地区の現況



リニア山梨県駅前エリア
（約24.5ha）

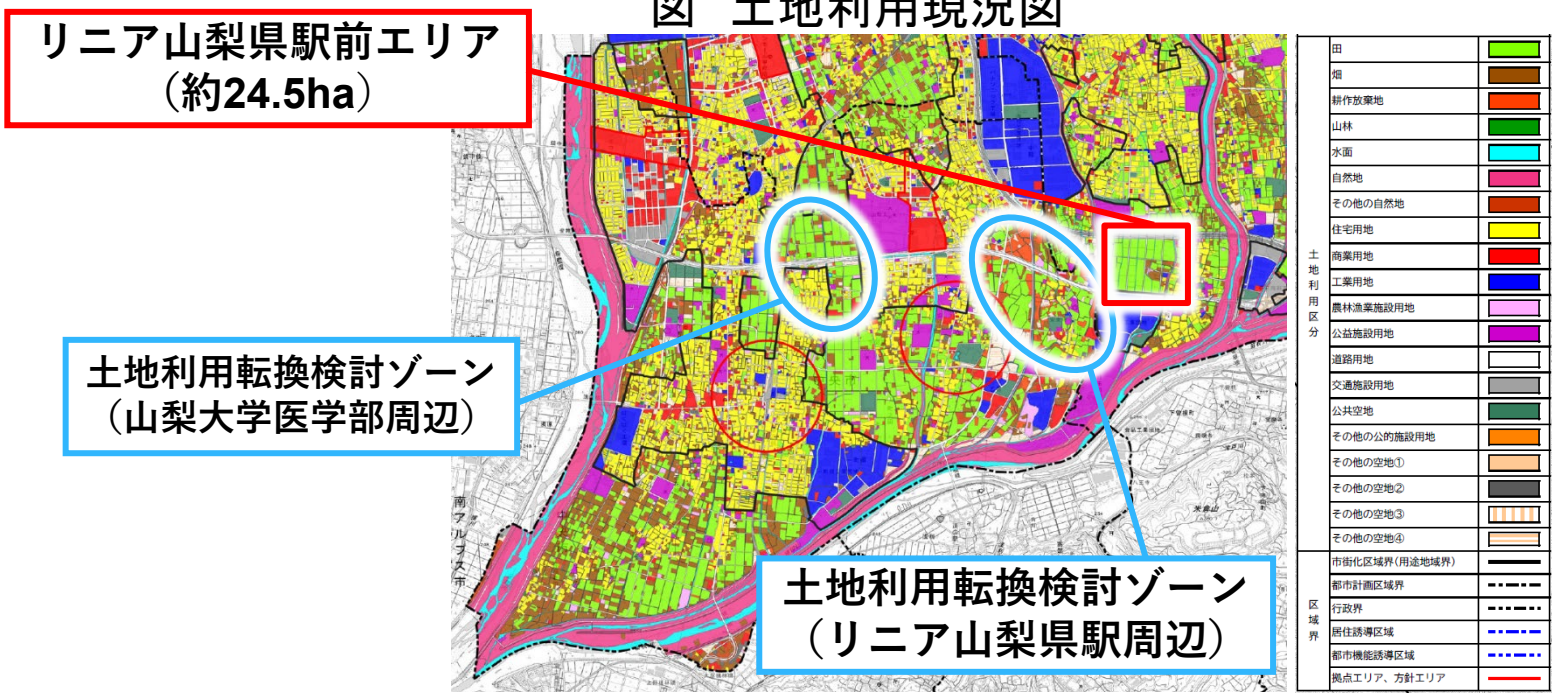
資料：Googleマップ

地区の概況

・概況（土地利用現況）

・リニア山梨県駅前エリア内は田が大部分を占めている。一方、エリア周辺には公益施設用地、工業用地、住宅用地が立地しており、農地と都市的土地利用が混在している。
・また、リニア山梨県駅西側エリアは市街化調整区域であるものの、「土地利用転換検討ゾーン」として位置づけられており、計画的な市街地整備が検討されている。

図　土地利用現況図



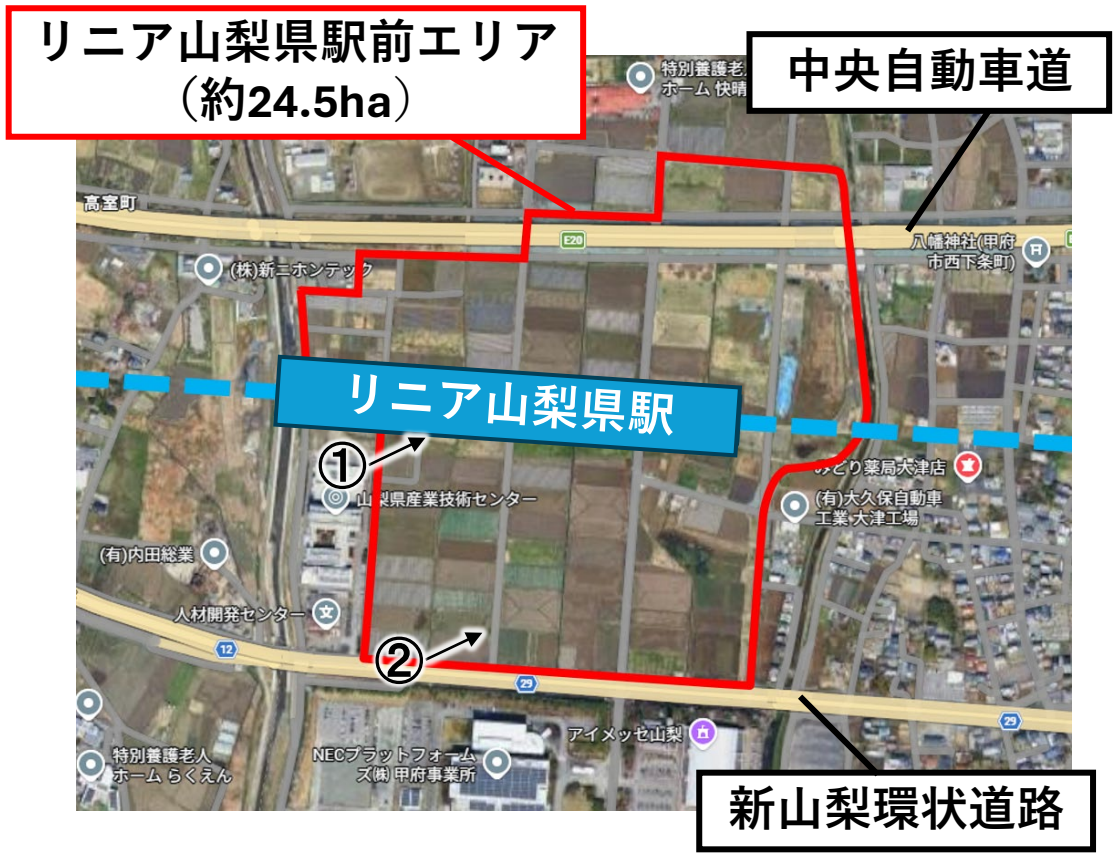
資料：都市計画基礎調査、中央市まちづくりアクションプラン

地区の概況

・概況（道路ほか都市基盤）

・エリアの北側には中央自動車道、南側には新山梨環状道路が位置しており、広域交通とのアクセス性を有している。

図　道路ほか都市基盤



現状写真





資料：Googleマップ

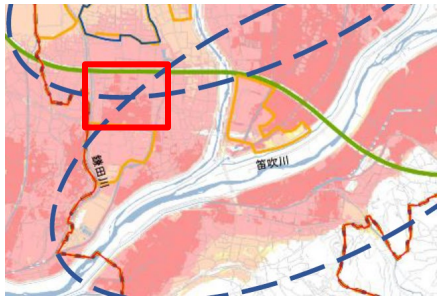
地区の概況

・概況（ハザード）

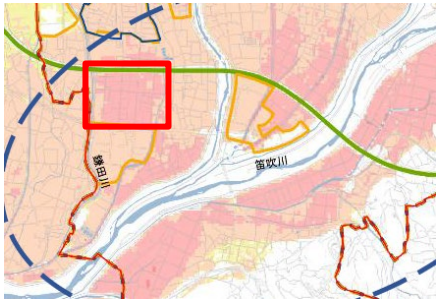
- エリア内は洪水浸水想定区域に含まれており、想定最大規模では5.0m以上10.0m未満、計画規模では3.0m以上5.0m未満の浸水が想定されている。
- 洪水浸水継続時間は72時間以上と想定されており、浸水被害が長期化するおそれがある。また、エリア内では液状化が発生する可能性がある。
- 内水氾濫による浸水深は0.5m以上3.0m未満と想定されている。

図　洪水浸水想定区域

（想定最大規模）



（計画規模）



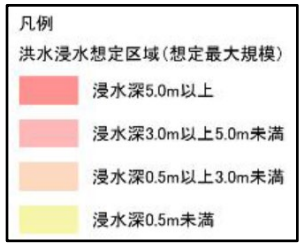


図　洪水浸水継続時間

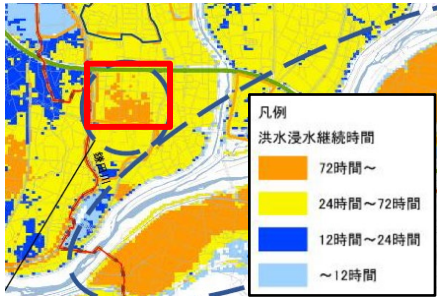
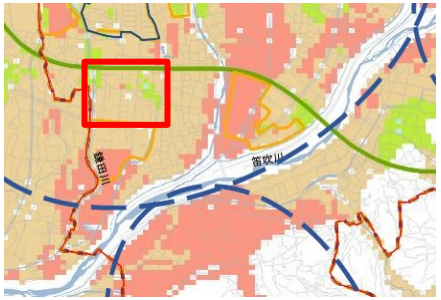
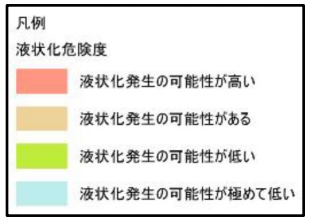


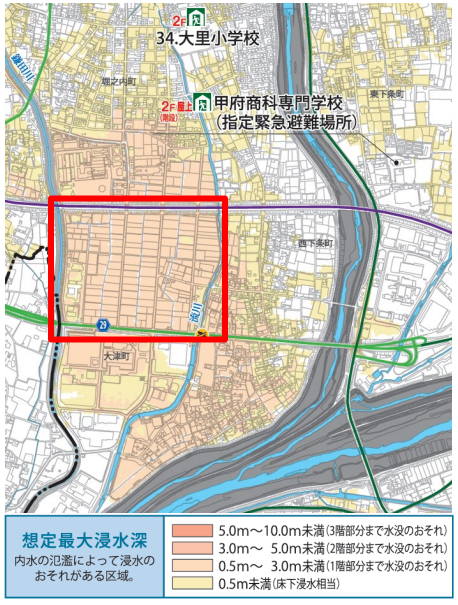
図　液状化危険度





資料：災害リスク分析

図　内水氾濫による浸水想定区域



リニア山梨県駅前エリア

資料：甲府市内水ハザードマップ

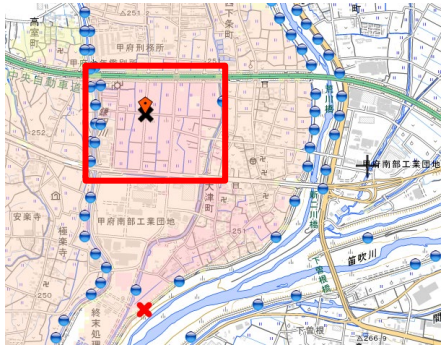
地区の概況

・概況（ハザード）

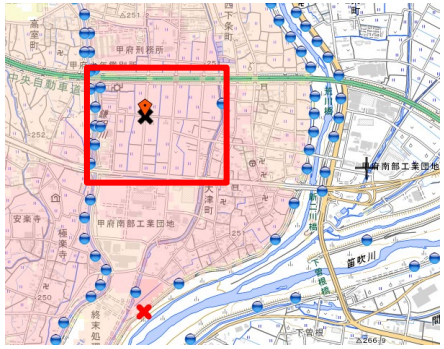
・リニア山梨県駅前エリアでは、破堤から1時間後に3.52mの浸水が想定され、その後、約8時間後に最大浸水深に達する。
・浸水深は一様に低下するのではなく、時間の経過とともに上昇と低下を繰り返す可能性がある。

図　洪水浸水想定区域（想定最大規模）

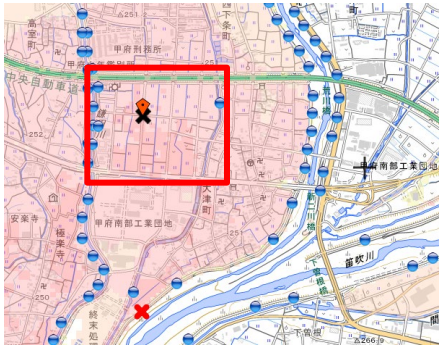
（1時間後）**浸水深：3.52m**



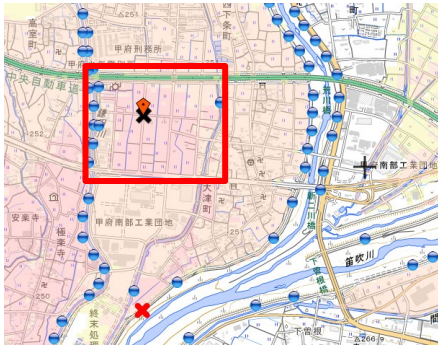
（3時間後）**浸水深：4.36m**



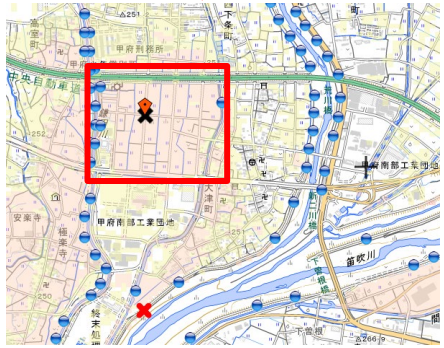
（8時間後）**浸水深：5.01m**



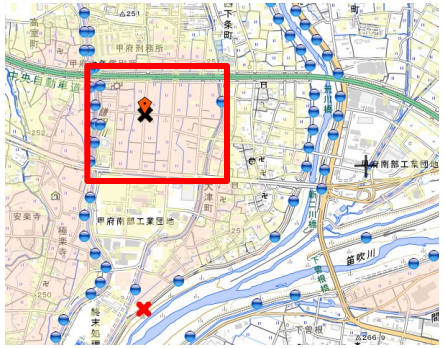
（12時間後）**浸水深：3.32m**



（24時間後）**浸水深：1.26m**



（48時間後）**浸水深：1.29m**



最大浸水深：5.06m

浸水ランク

～0.5m未満
0.5m～3.0m未満
3.0m～5.0m未満
5.0m～10.0m未満

：リニア山梨県駅前エリア
×：浸水深計測地点
×：破堤地点
※浸水深が最大の破堤点で想定

資料：浸水ナビ

3.見直し方針（案）

臨時改定の目的・内容

・山梨県および甲府市において、リニア中央新幹線開業を見据えて、駅周辺のまちづくりの検討を進めているところ。
・まちづくりを予定している駅周辺（約24.5ha）は、現状で市街化調整区域のため、新規整備に向けた土地利用の転換が必要。

・関連計画の進捗を踏まえ、現行MPで示す広域交流拠点のエリア、区域区分の変更、土地利用や都市施設の整備方針を定める。

【改定内容】

1　区域区分の変更（市街化区域の規模及び現市街化区域との関係）
2　広域交流拠点に関する主要な都市計画の決定方針
　・土地利用（拠点エリア、大規模集客施設の立地、駅周辺の誘導施設、防災への配慮、優良農地との調和等）
　・都市施設の整備（駅前広場、街路、公園、河川、下水道等）
　・市街地開発事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業等）
　・自然的環境の整備又は保全（都市公園、緑地、景観の保全等）
3　市街化調整区域の土地利用の方針

見直し方針(案)

①これまでの検討経過を踏まえた広域交流拠点像の具体化

現行MPでは交通結節機能を明記しているものの、その他は需要を踏まえて検討することとしており、これまでの検討経過を踏まえて拠点エリアや導入機能を明記し、広域交流拠点像をより具体化する。

②新たな玄関口としての景観形成への配慮

リニア山梨県駅周辺は、広域から多くの人が集まる新たな玄関口となることから、本県にふさわしい景観面での配慮事項を示す。

③浸水想定区域であることを踏まえた防災面での配慮

リニア山梨県駅周辺は浸水深3mを超える浸水想定区域となっていることから、市街地整備にあたっての防災面での配慮事項を示す。

④周辺(市街化調整区域)への無秩序な市街化の防止

リニア山梨県駅周辺は市街化調整区域のため、広域交流拠点の土地利用を踏まえながら、無秩序な市街化が進まないように、土地利用上の配慮事項を示す。

⑤広域交通の結節点および新市街地として整備すべき道路、広場等の都市施設

広域交通の結節点としてSICなども予定されていることから、新市街地の形成も踏まえて、今後整備すべき道路や広場等の都市施設を示す。