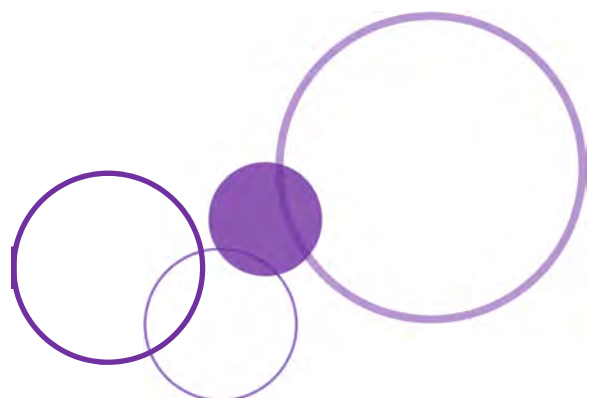


I. 都市づくりの基本方針

II. 目指すべき県土構造

III. 目指すべき県土構造(広域圏域都市構造)

IV. 目指すべき県土構造実現のための方針



Ⅱ. 目指すべき県土構造

本章では、やまなし都市づくり基本方針を実現するための目指すべき県土構造を示す。

Ⅱ-1. 県土の特性

1) 地勢

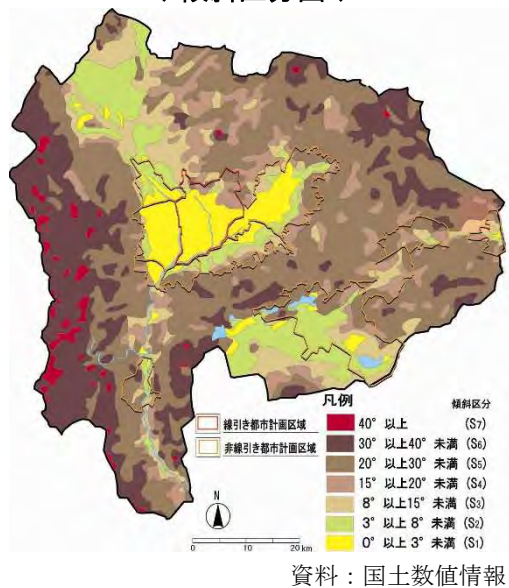
急峻な山岳に囲まれ平地が少ない地形

- 県内は急峻な山岳に囲まれ、都市的土地利用に適切な平坦地が少ない。(地形条件からみた宅地化の適正条件からは、一般に傾斜度8度以内とされる。)
- 地形分類からみると、都市的土地利用の適地として主なものは甲府盆地低地、富士北麓火山緩斜面、八ヶ岳周辺火山緩斜面がある。甲府盆地と富士北麓火山緩斜面の間には御坂山地があり、地形的に分断される。
- 一級河川は、南アルプス北部を源流として静岡県へ流れる富士川(釜無川)と甲府盆地で富士川に合流する笛吹川からなる富士川水系、山中湖から神奈川県へ東流する相模川(桂川)水系、関東山地を源流とし東京都へ流れる多摩川水系の、3つの水系からなる。
- 富士北麓には、山中湖、河口湖、西湖、精進湖、本栖湖の富士五湖が点在する。

◆ランドサットからみた県土◆



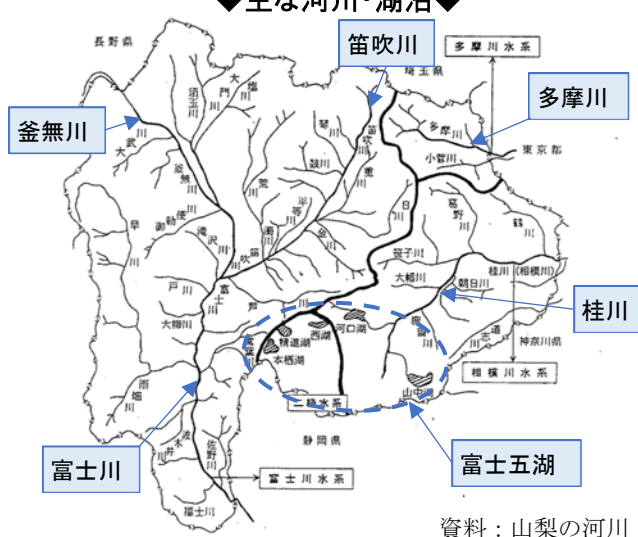
◆傾斜区分図◆



◆地形分類図◆



◆主な河川・湖沼◆



2) 交通網と市街地

城下町、門前町と江戸へと繋がる街道・富士川舟運等によって市街地が形成 リニア中央新幹線の開業による大都市圏とのアクセス向上

- 本県の市街地は、城下町、門前町、街道筋の宿場町、舟運の拠点等に加え、農村集落を基礎として発展してきた。
- 江戸期には、甲州街道や富士川舟運の発達により、物資の流通や文化の流入が促進された。
- 中央本線は、1903年(明治36年)笹子トンネル開通により甲府に通じ、1928年(昭和3年)には身延線が全線開通した。昭和40年代に入り中央本線の輸送力向上が急速に進んだ。
- 1982年(昭和57年)には、中央自動車道が全線開通したことで首都圏への交通アクセスが向上し、産業の立地が進んだ。
- 甲府市やその周辺市町村では、市街地や集落間の宅地化が進行し、連担した市街地が形成された。
- 今後はリニア中央新幹線の開業により、首都圏、中京圏、更には関西圏との時間距離が大幅に短縮。また、中部横断自動車道の開通により、太平洋沿岸地域との連携が強化される。

◆県内の古道(甲斐九筋※など)◆



※甲斐九筋 (かいくすじ) :
若彦路・中道往還・駿州往還・
鎌倉街道・秋父往還・青梅街道
・穂坂路・逸見路・棒道

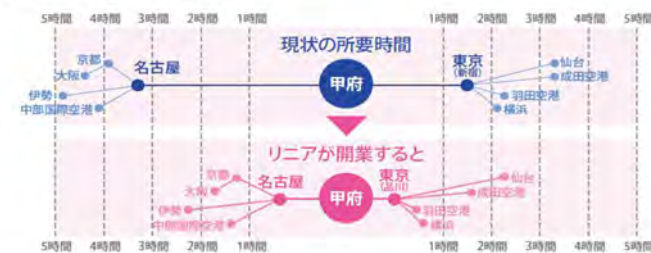
◆主要幹線道路◆



※2020年(令和2年)3月時点

◆リニア中央新幹線による時間短縮◆

> 山梨は東京・世界と近くなる

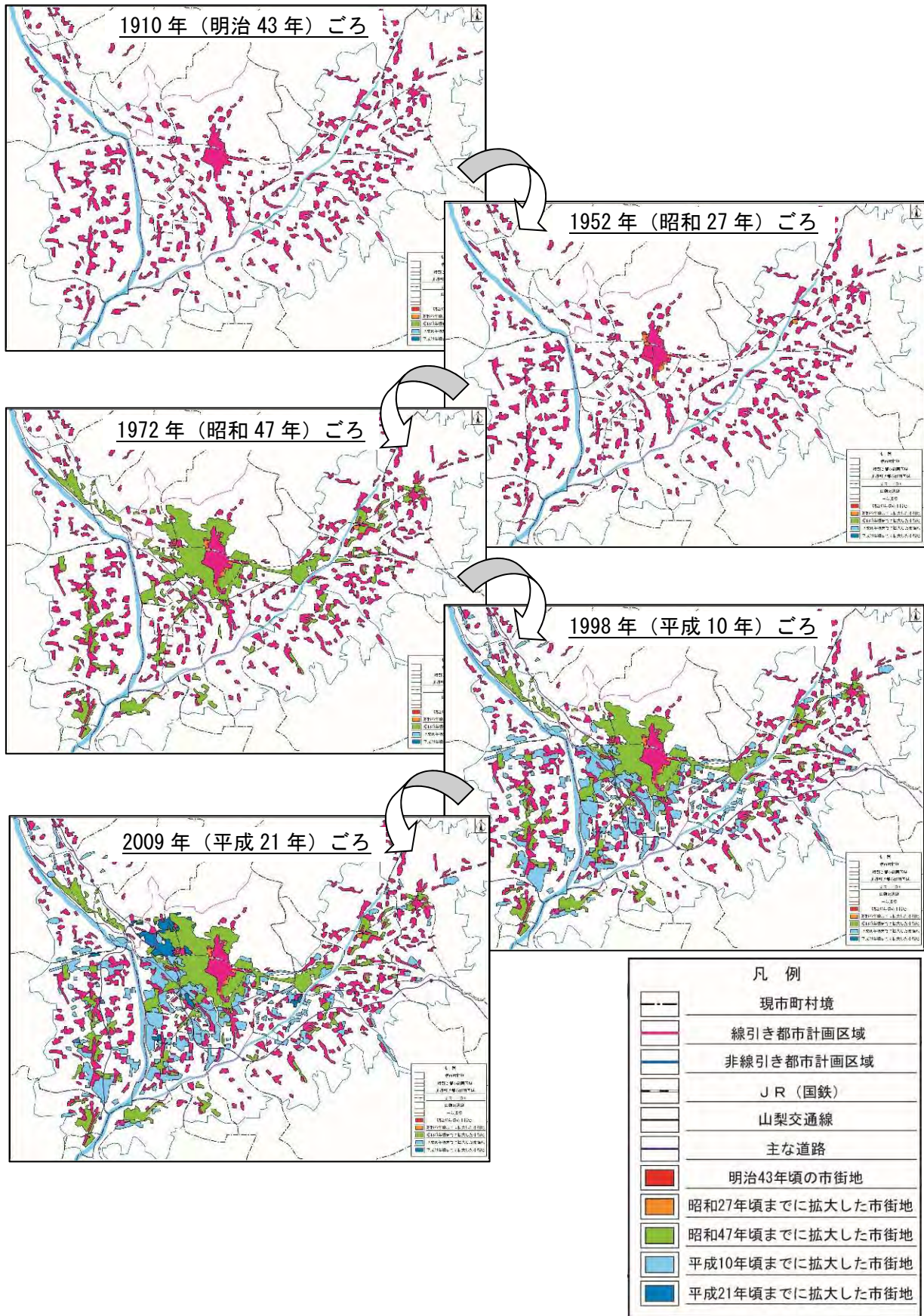


- ✓ 東京都心から約25分・名古屋から約45分
- ✓ 国際空港からのアクセス向上
- ✓ 中京圏・関西圏からの新たな軸

資料：リニアやまなしビジョン

人と情報の交流密度が飛躍的に向上

◆甲府盆地における市街地形成の変遷◆



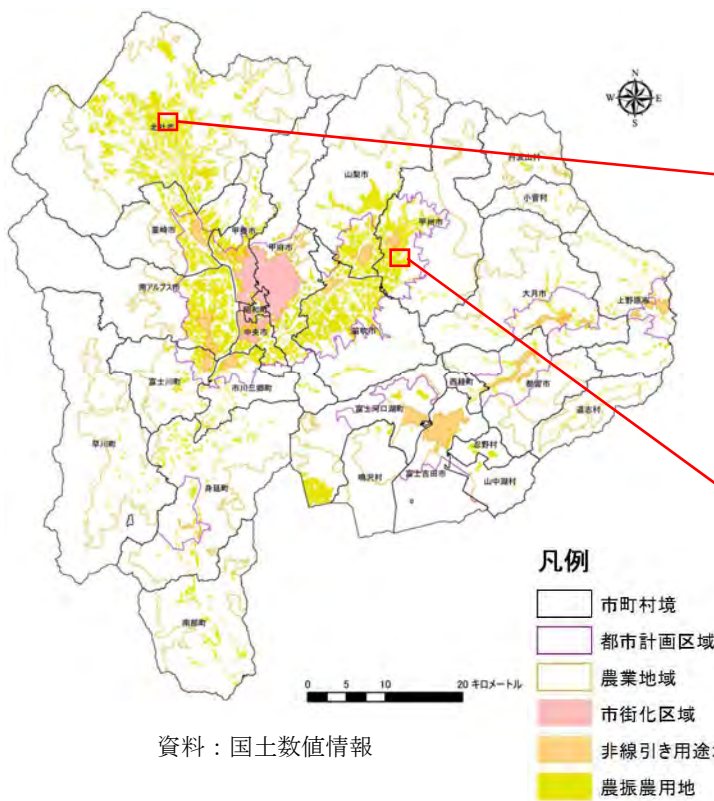
※国土地理院地形図をもとに作成

3) 農地、農山村集落

市街地周辺に広がる果樹園をはじめとした気候や風土に根ざした特色ある農地、各地に点在する農山村集落

- 甲府盆地の市街地周辺を中心に、樹園地や水田等が広がっている。
- 甲府盆地の東部、西部では果樹、中央部から南部にかけては野菜の畑が中心にみられる。
- 県北西部には水田、八ヶ岳南麓や富士北麓には野菜や畜産、県南部には、山間の斜面に茶畑などがみられる。
- 甲府盆地の市街地近郊、山麓の高原地域、台地・丘陵の里山地域、谷間や山腹等に点在するかたちで農山村集落が形成されている。

◆市街地と農用地区域の状況◆



◆農地の中に集落が点在する状況◆

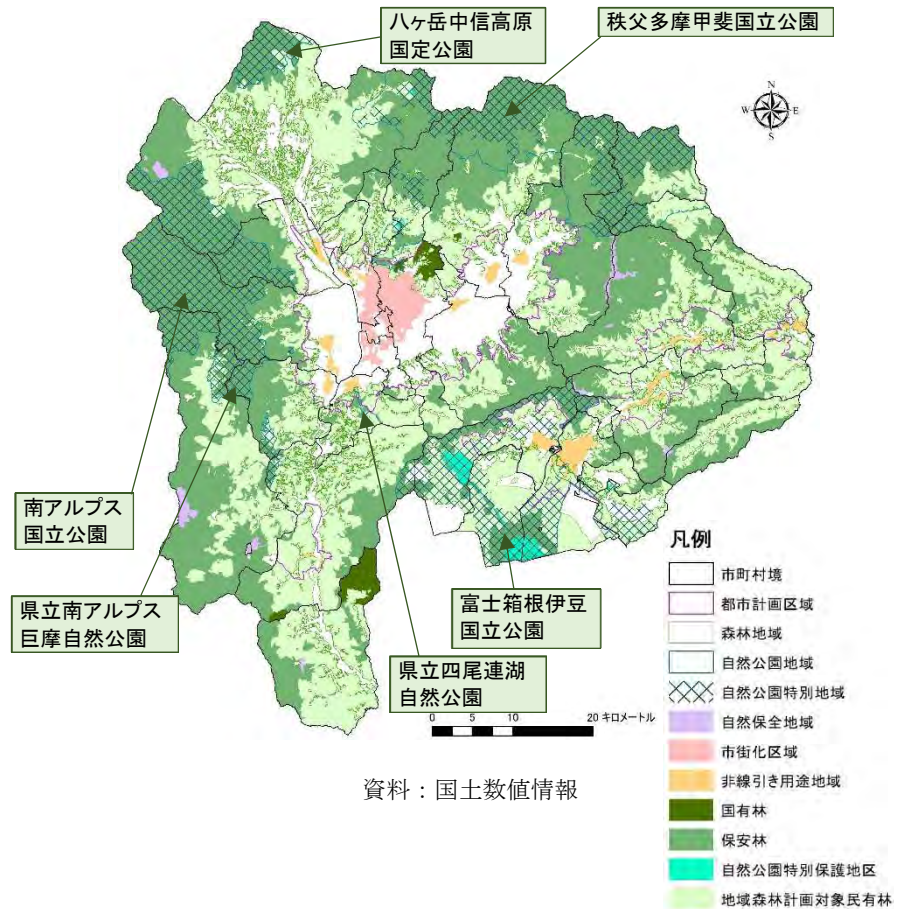


4)山地・森林

市街地や農地を囲むように広がる雄大な山岳景観、豊かな自然

- 県土面積の約 78%を森林地域が占める。
- 市街地や農地を囲むように森林地域や自然公園地域が広がっている。
- 市街地に近い地域から地域森林計画対象民有林が広がるが、そのうち保安林は比較的離れた地域に多い。
- 3つの国立公園、1つの国立公園、2つの県立自然公園が指定されている。

◆森林地域、自然公園地域、自然保全地域の状況◆



5)観光地

県内各地に自然・歴史・文化などの豊富な観光資源が立地

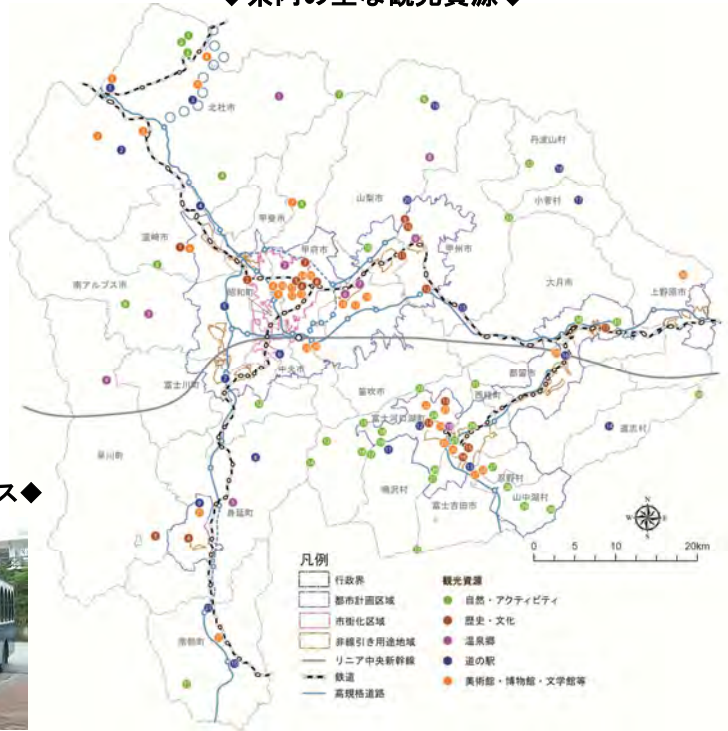
- 県内各地に、自然・アクティビティ、歴史・文化、温泉郷、道の駅、美術館・博物館・文学館等の多様な観光資源が分布している。
- 富士山の世界文化遺産登録以降、観光客数は増加しており、2018年(平成30年)は約3,769万人が訪れている。
- マイカー以外で観光資源を巡ることができるよう、鉄道駅等と観光地を結ぶ公共交通も運行されている。

◆河口湖を周遊するレトロバス、清里ピクニックバス◆



資料：富士の国やまなしHP

◆県内の主な観光資源◆



資料：山梨観光ガイドマップより作成

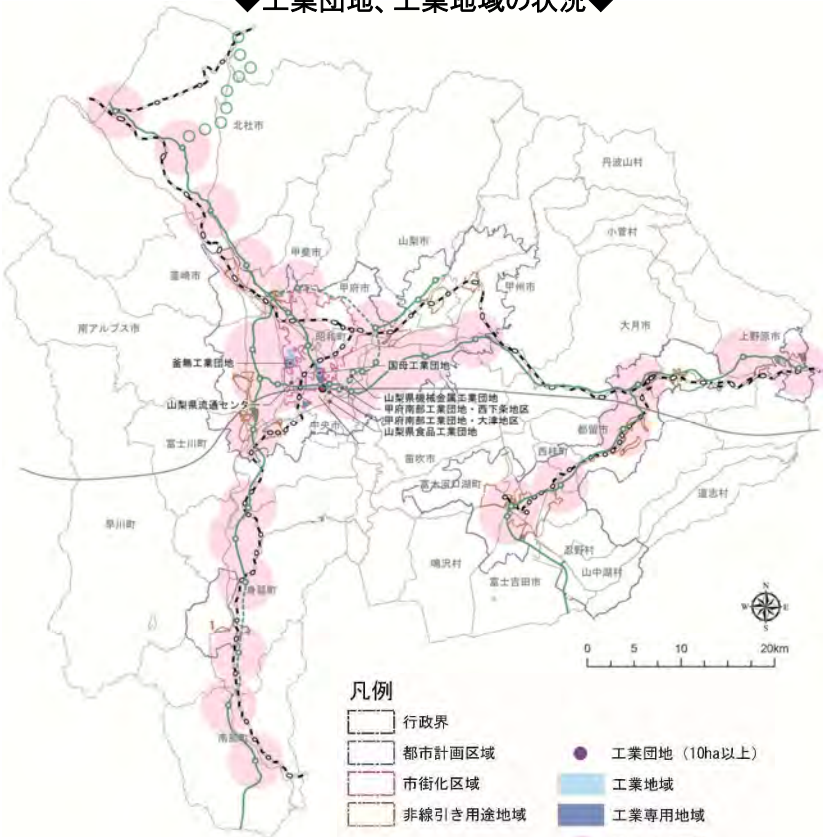
※道路は2020年(令和2年)3月時点

6)工業地

高規格幹線道路の周辺に地場産業や先端技術が集積

- 中央自動車道や中部横断自動車道の供用区間沿いに事業所が集積している。
- やまなし未来ものづくり推進計画(2017(H29).9)では、地域経済を牽引する”機械電子産業”などの基幹産業の発展とともに、”食品・飲料産業”、”宝飾等の伝統的産業”、”情報通信関連産業”の振興を図ることとしている。
- やまなし未来物流等推進計画(2019(R1).9)では、中央自動車道や中部横断自動車道等、本県を取り巻く高速交通体系の充実を活かし、物資の流動の円滑・効率化を図る物流施設の立地を支援することとしている。

◆工業団地、工業地域の状況◆



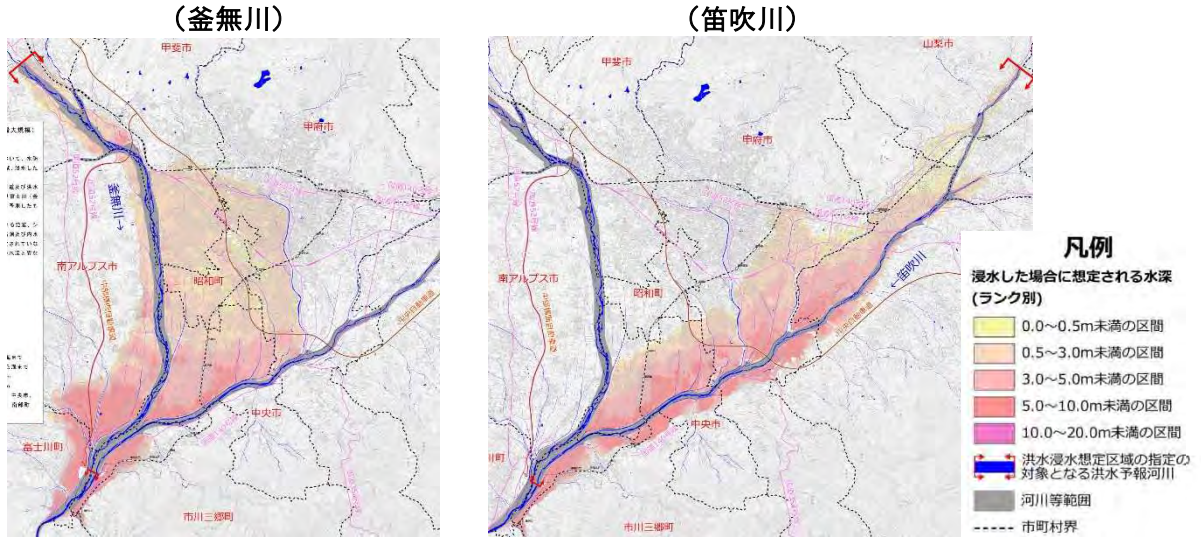
※道路は2020年(令和2年)3月時点

7)災害

浸水は甲府盆地、土砂災害は山間部で指定

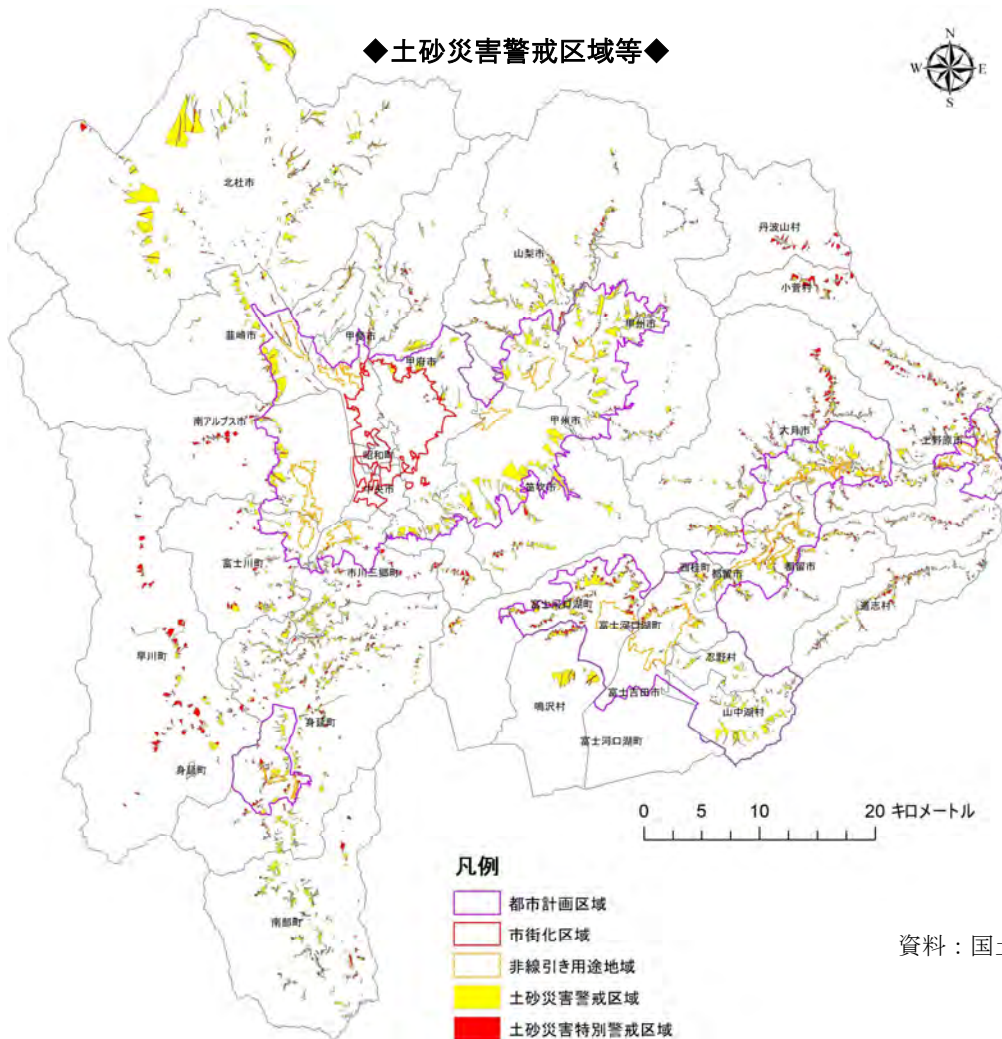
- 浸水想定区域は甲府盆地の広い範囲で示されており、特に甲府盆地南部の笛吹川兩岸や、釜無川と笛吹川の合流部付近で浸水深が高くなっている(最大で5~10m)。
- 土砂災害警戒区域及び同特別警戒区域は県土全域の山間部で多く指定されている。

◆浸水想定区域(想定最大規模)◆



資料：国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所HP

◆土砂災害警戒区域等◆



資料：国土数値情報

Ⅱ-2. 目指すべき県土構造の考え方

Ⅱ-2-1. 基本構成

県土構造の基本構成は、2010年(平成22年)に策定された前回の「山梨県都市計画マスタープラン」の考え方を踏襲し、「拠点」、「軸」、「土地利用区分」、「広域圏域」により示すものとする。なお、リニア駅周辺及び製造業等の産業集積地について、それぞれ新しい拠点として位置付ける。

◇都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点

都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくりに向けて、行政、業務、居住、文化、商業等の都市機能の集積や公共交通等によるアクセス性、都市基盤のストック等に配慮して、山梨県における都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点を位置づける。

◇本県の新たなゲートウェイとなる交流拠点

リニア中央新幹線の開業に伴う、本県と国内各地、及び海外との結びつきなど、本県の新たなゲートウェイとして、開業効果を全県に波及させるため、交通結節機能を中心とした機能を整備する拠点を位置づける。

◇産業立地を推進し、都市の活力維持に寄与する拠点

リニア中央新幹線、中部横断自動車道の整備等、高速交通体系の構築に伴う経済活動の活性化に伴い、本県の経済を牽引する製造業等を都市構造に留意し、誘導・集積する拠点を位置付ける。

◇連携や交流を支える軸

道路・鉄道などの交通体系や情報・通信網及び自然・歴史・文化等の地域資源のネットワーク等に配慮して、地域間や県内外との連携・交流等を促進する軸を位置づける。

◇都市地域と農業・森林地域との共生、都市生活を支える土地利用区分

拡大成長を前提とした都市づくりから転換し、地域の持続性や自立性の向上を図るため、都市環境と自然環境が調和し、地域活力を高め維持できる土地利用を目指す。

◇安全・安心な地域づくりと暮らしを支える広域圏域

人々の都市活動の範囲が行政区域を越えて広域化している中、拠点間の役割分担や連携を図り、人々が多様な都市的サービスが受けられる安全・安心で暮らしやすい広域圏域を目指す。

Ⅱ-2-2. 拠点

1) 拠点の位置づけ

(1) 都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点

居住、公共公益施設、事業所、商業などの多様な都市機能が集積し、住み、働き、訪れる人が交流することで「賑わい」を生む場が拠点であると考え。拠点は、県民生活の核となる場所であることから、拠点の消滅は県民生活に多大な影響を及ぼすと予想される。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は、持続性のある拠点の形成が求められる。そのため、以下の条件を満たす場所を拠点と位置づけ、都市づくりを推進する。

○都市機能が集積する場所

行政、業務、居住、文化、商業等の都市機能が集積することにより、利便性が向上し、賑わいが増すなど、集積のメリットが発揮される。このため、拠点は、都市機能が集積し、行きたくなる場所、快適な場所であることが求められる。

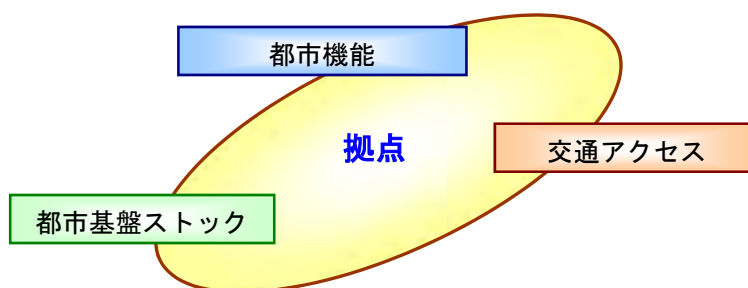
○公共交通等により到達可能な場所

拠点は、生活の核となる場所であることから、高齢者等、誰もが行きやすい場所であることが求められる。

○既存の都市基盤ストックが活用できる場所

県や市町村の財政状況は、今後も一層厳しさを増すと考えられる。このため、拠点は、これまでの公共投資が活かされる場所であることが求められる。

◆拠点の条件◆



(2)本県の新たなゲートウェイとなる交流拠点

リニア駅周辺については、大都市圏や国際空港と県内各地を短時間で結ぶための新たなゲートウェイとなることから、交通結節機能などのゲートウェイに必要となる機能を中心に整備する。

このため、リニア駅周辺を、他の拠点とは異なる都市機能を主に集積する「広域交流拠点」として位置付け、相互が機能分担と連携を図ることにより、県土づくりを推進する。

(3)産業立地を推進し、都市の活力維持に寄与する拠点

本県の基幹産業である製造業または高速交通体系の構築を活かした物流業を集積していく、若しくは既に集積している場合には、その維持を図る地区として「産業拠点」を位置付け、持続的な本県の産業活動を支え、都市の活力維持に寄与するものとする。

2) 拠点の構成

都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点については、拠点候補地の都市機能の集積状況や、古くから散在する集落群と中小都市により構成された都市圏域の地域構造を踏まえるとともに、多くの人々にとって暮らしやすい地域の形成を目指し、拠点の構成を次のとおりとする。

a) 広域拠点

山梨県の自立的発展を図るため、利用圏域が複数の市町村にまたがるような拠点として、国際化、情報化の進展に対応した中枢業務機能、高次の医療、多様なニーズに対応した教育、文化、国際交流、商業等の都市機能の集積を図る。

b) 地域拠点

都市圏域の自立を支え、牽引する拠点として、行政、医療、教育、文化、商業等の多様な都市機能のうち、生活圏や経済活動の広がりに応じ複数の都市機能を有し、不足する機能は地域拠点間同士もしくは広域拠点との連携により互いに補完する。

c) 地域拠点に準ずる地区(既存都市機能立地地区、都市機能補完地区)

地域拠点には及ばないものの、都市機能や人口の集積状況から見て広域的な位置づけが必要な市街地を位置付ける。

既存都市機能立地地区については、人口の集積状況が及ばないものの、本県の発展に寄与してきた市街地で、一定の交通アクセスを有し、地区内に地域拠点と同程度の都市機能が集積している地区を地域拠点に準じて設定し、今後もその都市機能の維持を図っていく。

都市機能補完地区については、土地区画整理事業などの計画的なまちづくりが既に行われ、昼夜間ともに相当な人口集積があり、都市機能の集積は十分ではないものの、既に一部の都市機能が立地し、現状として広域拠点や地域拠点を補完する役割を果たしている地区であり、当面の広域的な都市機能の受け皿とする。なお、都市機能補完地区は当面の位置づけであることから県土構造には位置づけは行わないこととする(広域圏域別都市構造図に示す)。

d) 地区拠点

身近な生活に密着した活動を支える拠点として、公共公益施設、日用品を扱う商業施設等の日常サービスを提供する。

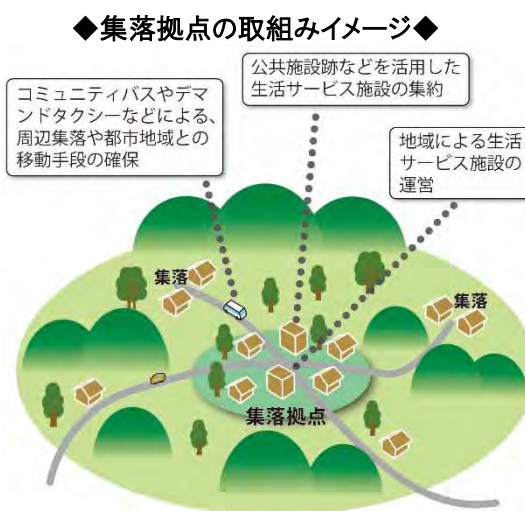
なお、地区拠点については、都市サービスを提供する範囲が地区に限定されるため、県土構造に位置づけを行わないこととする(広域圏域別都市構造図に候補地を示す)。

上記の拠点とは別に、人口減少・超高齢化の進展する中、中山間地域の集落が散在する地域における暮らしの維持を図るため、以下のとおり集落拠点を設定し、その考え方を示す。

e) 集落拠点

中山間地域の集落が散在する地域において、デマンド交通などで分散している様々な生活サービスや地域活動の場、さらには都市的拠点と繋ぐとともに、生活サービス施設の集約や地域による運営などにより、コミュニティを中心とした住民活動の活性化を図ることで、地域での暮らしを総合的に支える拠点。

なお、集落拠点については、地域の実情に応じて、複合的・重層的に市町村が主体となって拠点づくりに取り組む必要があるため、県土構造等に位置付けを行わないこととする。



新しい拠点として位置付けた、広域交流拠点及び産業拠点については、拠点の構成を次のとおりとする。

f) 広域交流拠点

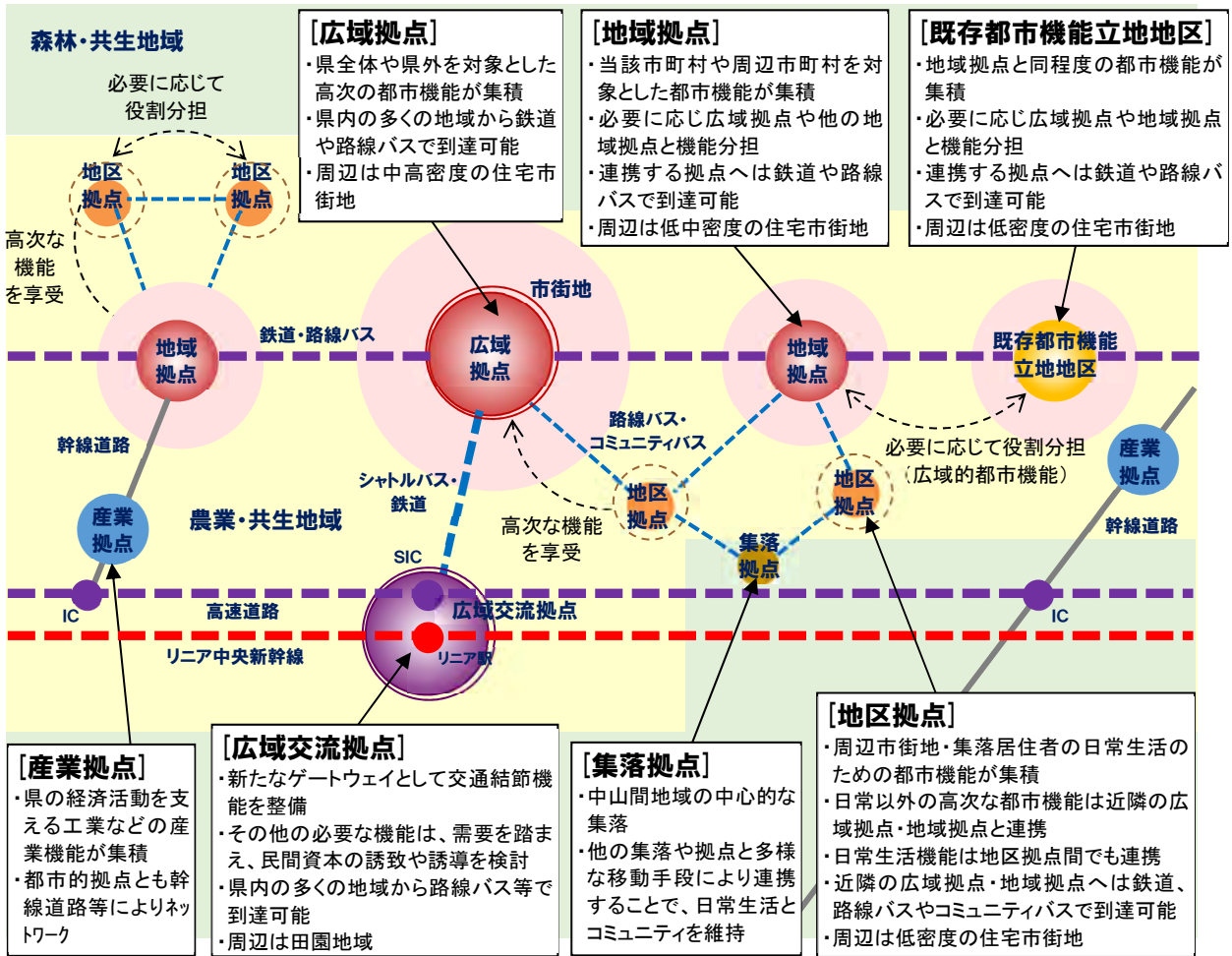
新たなゲートウェイとして交通結節機能を整備し、他の拠点と連携することにより、都市機能集約型の都市構造の強化を図る。

g) 産業拠点

新たに製造業または物流業の集積に取り組む地区、若しくは既に一定の規模を有する地区を中心に、インターチェンジ等からのアクセス性、従業者の居住環境や通勤環境等、都市構造面の分析も踏まえ、立地条件に優れ、周辺環境との調和を図りながら秩序ある土地利用の実現を目指す拠点として位置付ける。

なお、産業拠点については、特定した機能のため影響は限定的であることから、県土構造に位置づけを行わないこととする(広域圏域別都市構造図に示す)。

◆拠点の機能と階層のイメージ◆



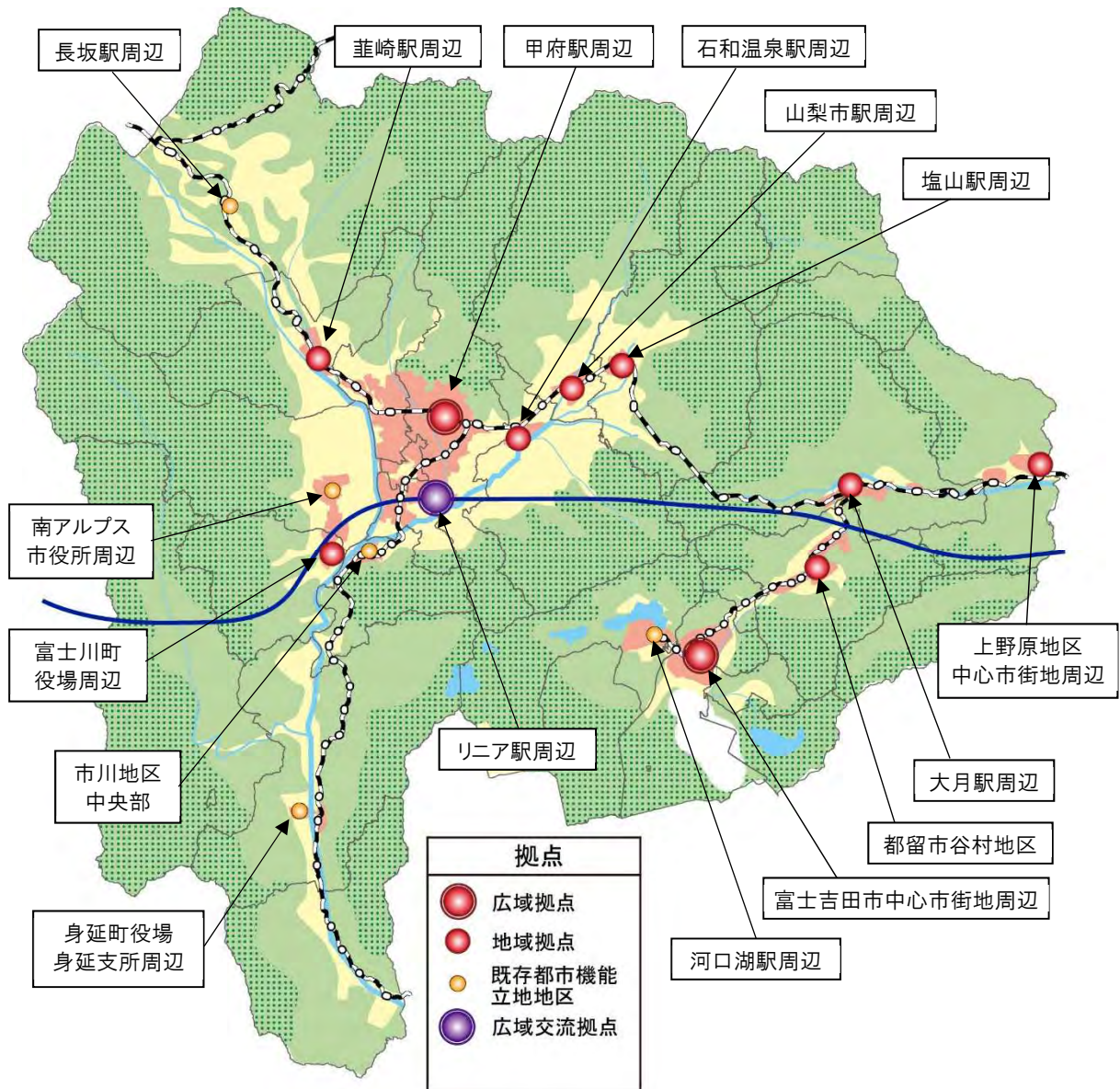
3) 県土構造に位置付ける拠点の選定

前回の山梨県都市計画マスタープランでは、拠点及び拠点に準ずる地区(以下、「拠点等」とする。)として、広域拠点を2か所、地域拠点を8か所、地域拠点に準ずる地区として、既存都市機能立地地区を5か所、都市機能補完地区を5か所の、計20か所を決定し、大規模集客施設の立地を誘導するとともに、土地利用の方針等を明らかにしたところである。

これまでに、それぞれの拠点等で面整備や道路、公園事業等の基盤整備が進められており、都市機能の集積状況をみると、徐々にではあるが、集約化が図られている。また、新たに拠点等と連携した利便性の高いバス交通ネットワークの構築に取り組む「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」が策定されるなど、今後も持続可能な拠点等として、その機能発揮が期待される。このため、現行のマスタープランを踏襲し、既存の拠点等を県土構造に位置付けることとする。

一方、リニア駅を含む広域交流拠点についても、拠点等と相互に機能分担と連携を図り都市づくりを進める必要があることから、合わせて県土構造に位置付けることとする。

◆ 県土構造における拠点 ◆



【拠点における施策の実施例】

(広域拠点)

◆甲府駅周辺◆

甲府駅周辺の土地区画整理事業と合わせ、駅前広場の再整備や行政・文化等、都市機能の集積が図られている。また、歴史資源である甲府城を中心とした周辺地域の賑わいに資する計画も進められている。

甲府駅北口駅前広場



甲府駅南口駅前広場



甲府城周辺地域活性化実施計画
(甲府城南側エリアの整備イメージパース)



新山梨県立図書館



平和通りの再整備



(地域拠点)

◆山梨市駅周辺◆

山梨市駅を中心とした土地区画整理事業を実施するとともに、新南口駅前広場・南北自由通路の整備、駅南側地域において街路整備が進められている。

施行前



施行後



山梨市駅 駅舎



◆石和温泉駅周辺◆

石和温泉駅を中心とした土地区画整理事業を実施するとともに、新北口駅前広場・南北自由通路の整備が行われた。また、駅付近の企業跡地を再整備し、拠点の賑わいに資する広場整備の計画が進められている。

土地区画整理事業により整備された基盤施設



石和温泉駅 駅舎



◆**韭崎駅周辺**◆

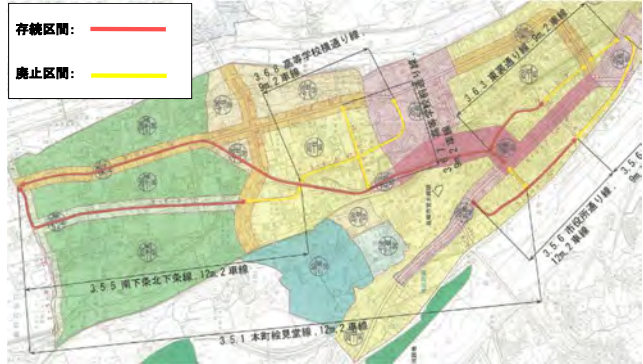
韭崎駅前の閉鎖された商業施設を活用し、地域交流・子育て支援センター、図書館等の機能を整備することで、賑わいのある施設として再生した。また、長期未着手の都市計画道路の見直しを行い、一部について廃止した。

韭崎市市民交流センター NICORI



資料：韭崎市HP

都市計画道路の見直し路線



◆**上野原地区中心市街地周辺**◆

上野原駅前の土地区画整理事業が進められ、駅前広場整備や駅舎改修が行われ、利用者の利便性向上が図られた。また、市役所・病院・学校等が集積するシビックゾーン内において、福祉・子育て等のサービス機能を備えた拠点施設として、上野原市総合福祉センターふじみが整備された。

上野原駅南口駅前広場

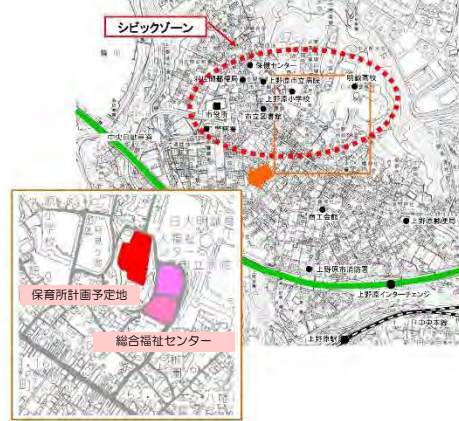


上野原駅南口昇降施設棟（ソアールプラザ）



シビックゾーン

整備位置図



上野原市総合福祉センターふじみ



資料：上野原市

(広域交流拠点)

◆リニア駅周辺◆

【リニアやまなしビジョン(山梨県)抜粋】

リニアやまなしビジョンは、リニアの開業を契機として、本県が国内外の多くの皆様の目的地として選ばれるものとなるよう、リニアがある山梨が目指す姿を示しながら、その実現に向けた基本的な指針とするべく、2020年(令和2年)3月に策定した。

開業に向けて特に必要となる社会基盤の整備について、新たなゲートウェイとして交通拠点となるリニア駅前エリアは、リニア、バス、タクシー、乗用車等の各交通機関の利用者の移動、乗り換えが円滑にできるよう交通結節機能を整備することとしている。さらに、リニア駅の周辺は、県内外から訪れる交通機関利用者や地域住民などを対象とする飲食・物販、宿泊などのサービス機能や、商業、業務、交流、流通、生産、研究などの機能の立地が期待できるポテンシャルが高い地域となることから、まちづくり政策等において、各機能に対する需要を踏まえながら、民間資本の誘致や誘導を検討していくこととしている。

II-2-3. 軸

1) 軸の位置づけ

県土構造に位置づける軸とは、拠点同士や拠点と県外を結び、その機能としては以下のようなものが求められ、これを強化していくことで、目指すべき県土の実現を図るものとする。

機能	交流、連携、支援
目的	行政、経済、産業、文化、教育、医療、スポーツ、観光、娯楽、物流、研究開発、避難路、復興支援
構成要素	公共交通(鉄道、バス路線、リニア中央新幹線)、幹線道路(高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道)、情報通信

2) 軸の選定

2010年(平成22年)策定の山梨県都市計画マスタープランにおける軸の考え方を踏襲しつつ、山梨県バス交通ネットワーク再生計画との連携やリニア中央新幹線による広域連携を加味した軸を設定する。

A: 広域交通網(山梨県道路ネットワーク図)

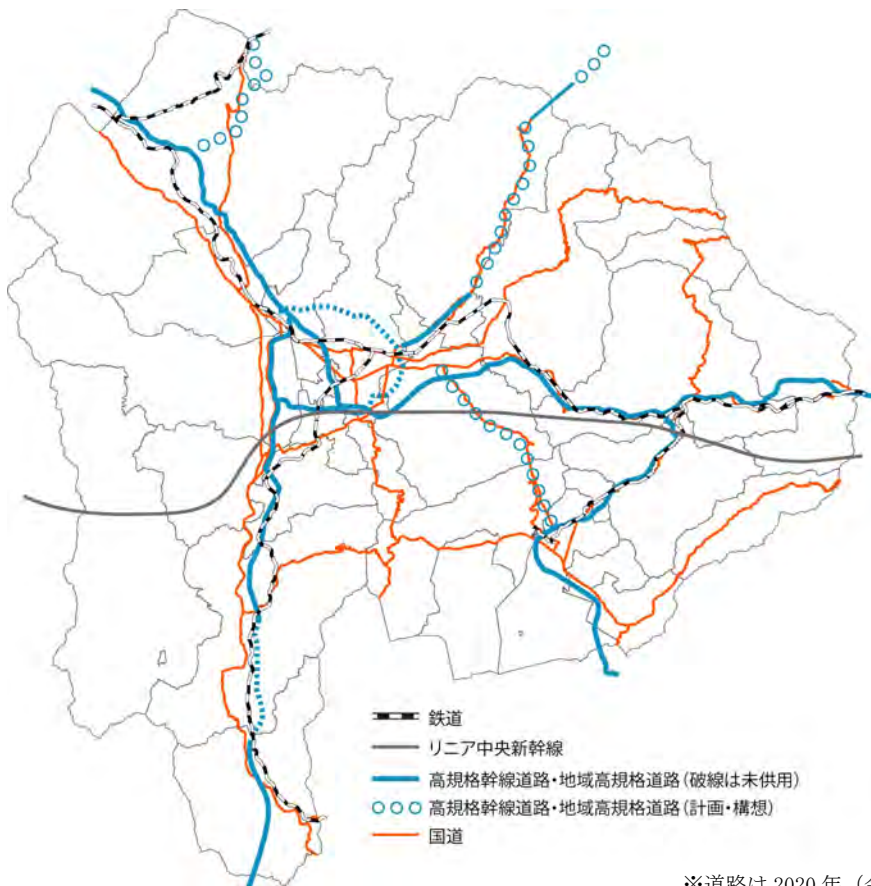


(注1) 図示事業は事業主体が県以外の事業も含みます

資料：山梨県社会資本整備重点計画（第四次）

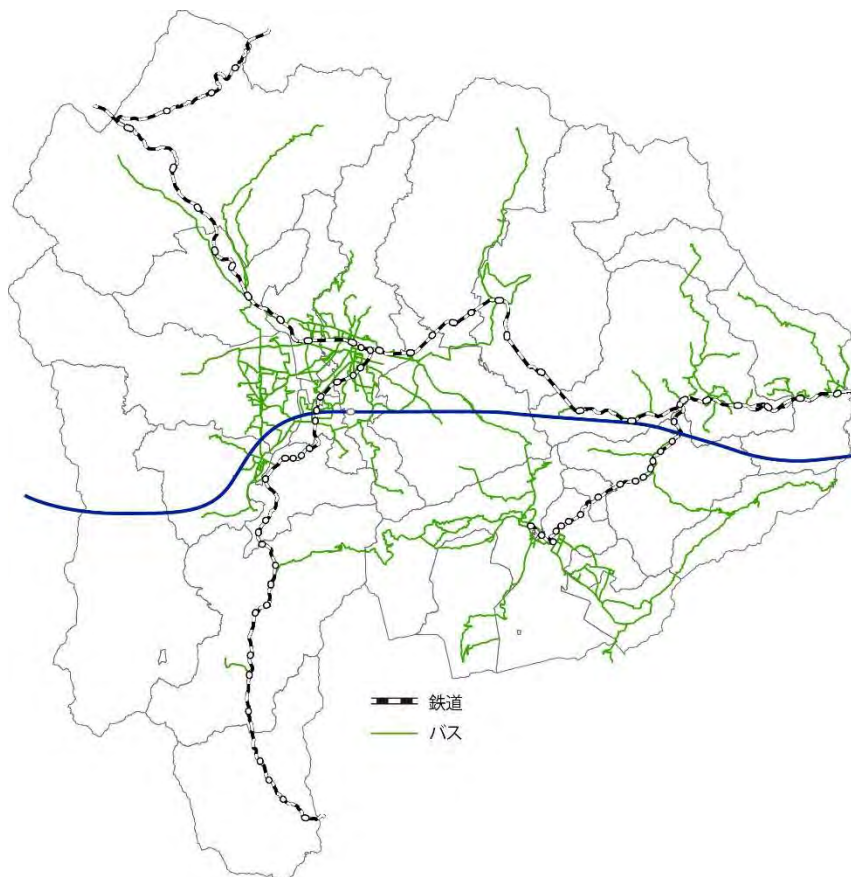
(注2) 県以外の事業については、供用目標が示されていない場合、県の要望に基づき記載しています

B: 県内幹線道路網

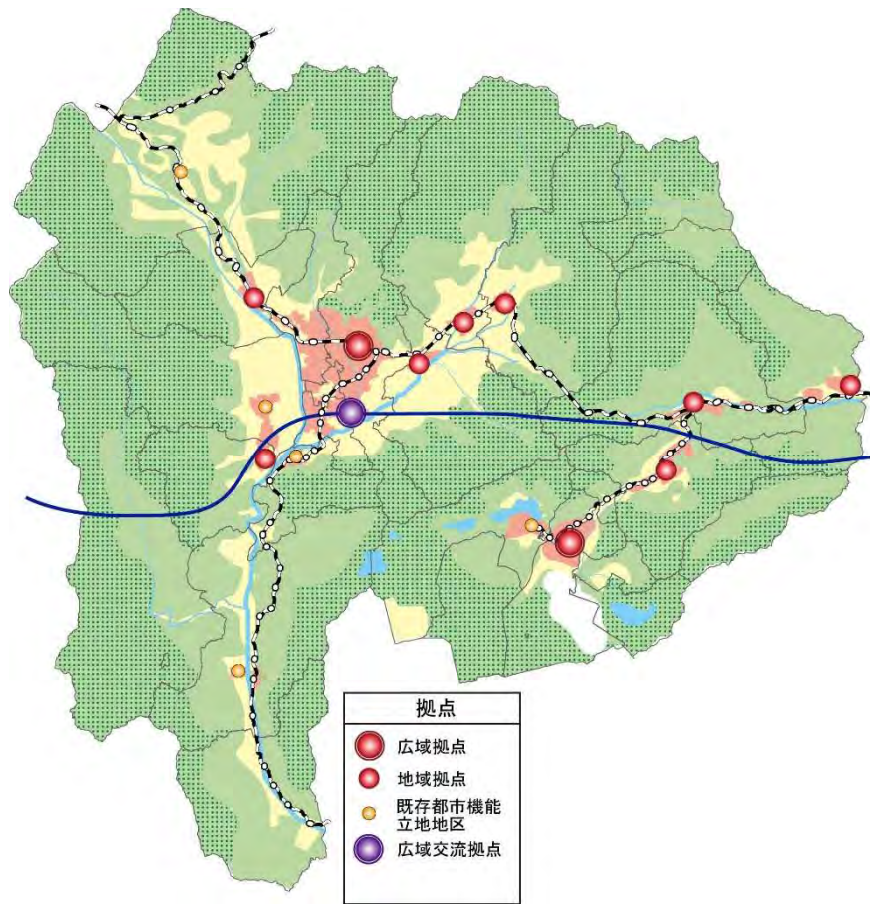


※道路は2020年(令和2年)3月時点

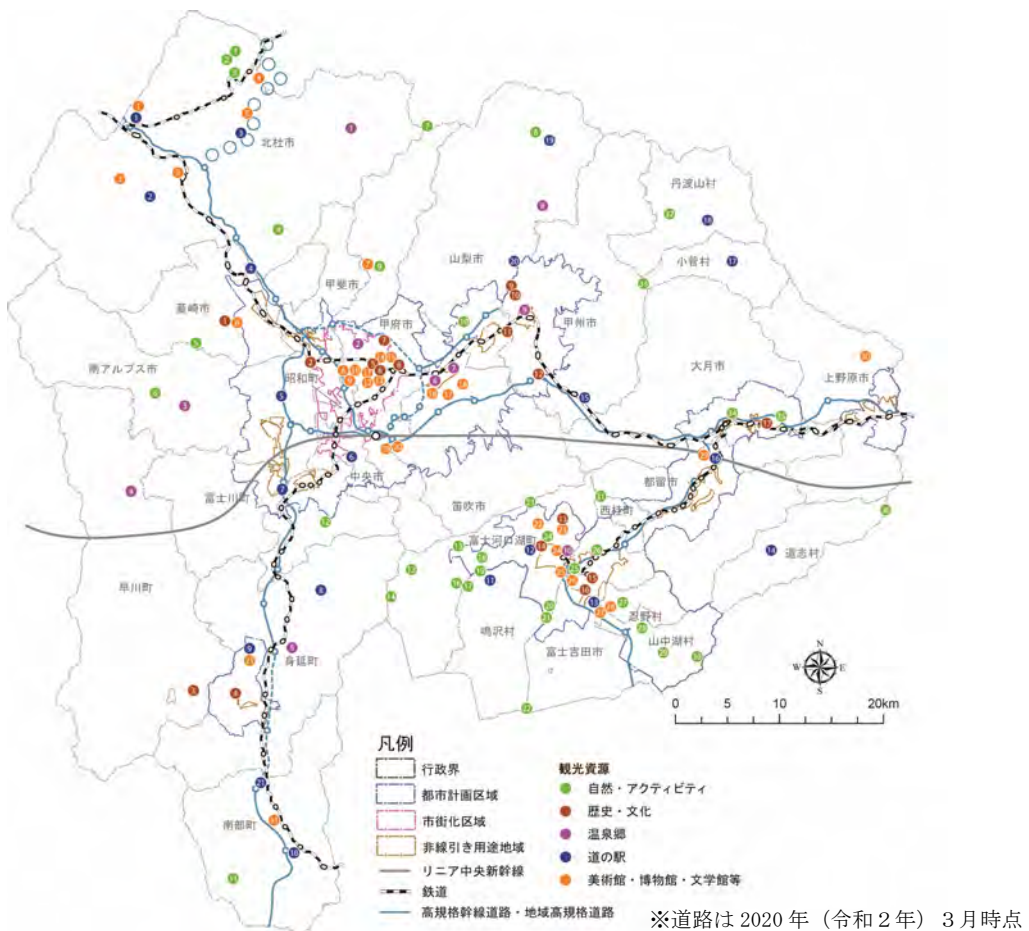
C: 公共交通(鉄道、路線バス)



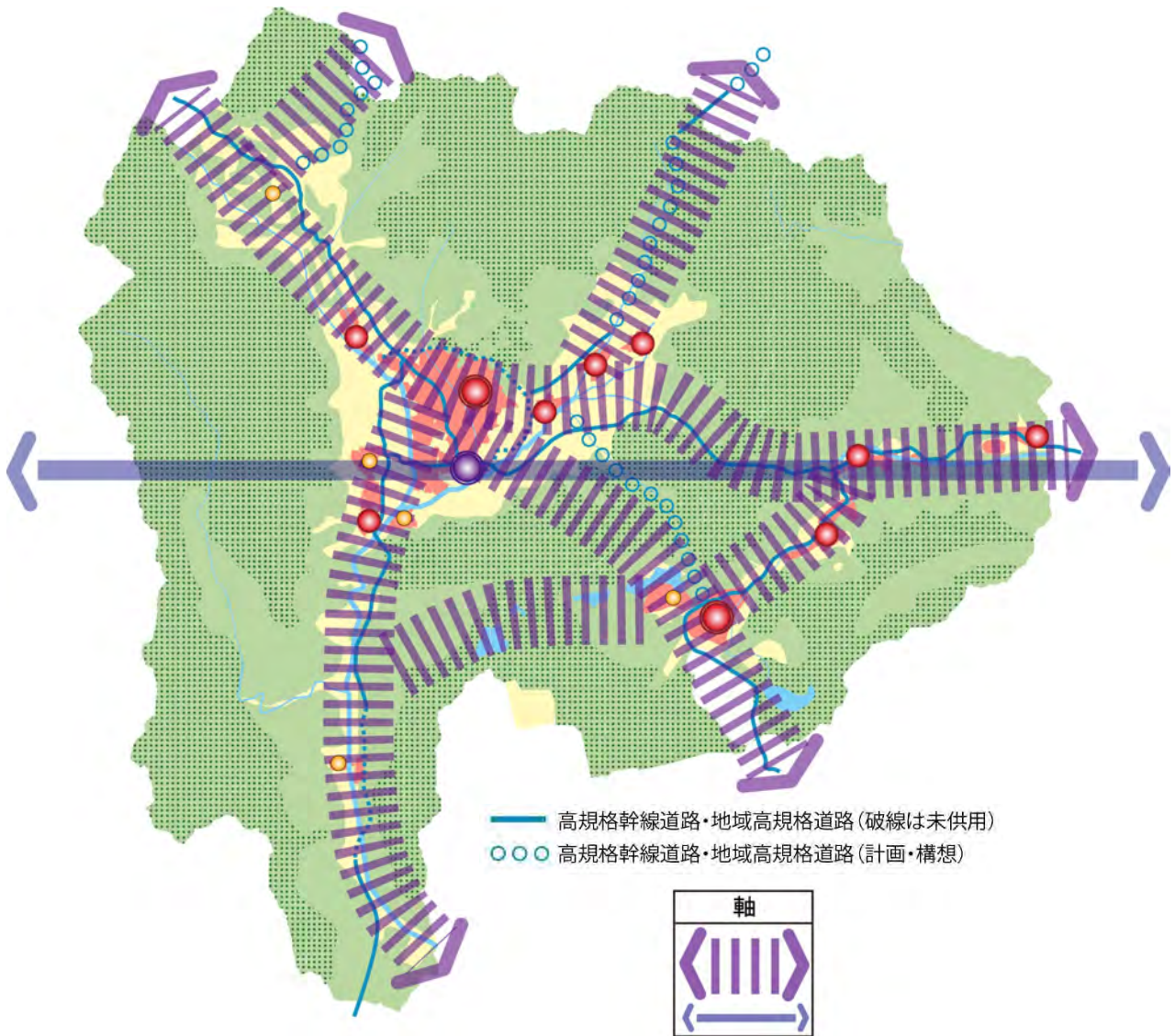
D: 拠点



E: 主要観光資源の分布



軸(A+B+C+D+Eより)



※道路は2020年(令和2年)3月時点

II-2-4. 土地利用区分

1) 土地利用の構成

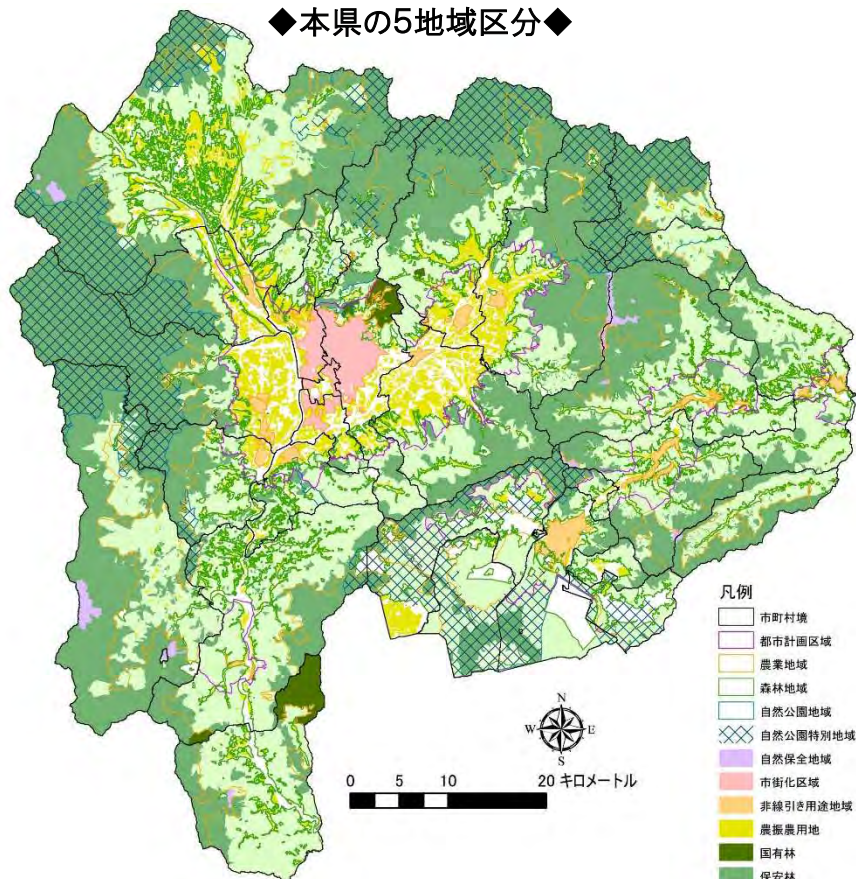
本県の主な市街地は盆地や河川沿い、山麓といった比較的勾配の緩やかな場所に形成され、発展してきた。それを取り巻くように農地が広がっており、果樹栽培に代表されるような日本でも有数の農業が営まれ、農地が田園や丘陵といった本県の豊かな景観・自然資源の一つとなっている。その農地や市街地の周りを、人々が身近に自然を感じられる里山や林業を支えている森林が取り囲み、さらに富士山や八ヶ岳、南アルプスといった国立・国定公園に指定されるような豊かな自然や急峻な山々がそれらを取り囲んでいる。

このような本県の土地利用の特性を踏まえ、目指すべき県土構造では、前回の山梨県都市計画マスタープランを踏襲し、土地利用を下図に示す3地域に区分し、(市街地)～(農業・共生地域)～(森林・共生地域)と、拠点から郊外さらには周辺の山地に向かい、多様な土地利用が相互に調和しながら連なる土地利用を目指す。

◆本県の土地利用形態のイメージ◆



◆本県の5地域区分◆



2)土地利用区分

① 市街地

市街地(市街化区域、非線引き都市計画区域の用途地域)として都市的土地利用を図るべき地域であり、都市機能、居住機能、産業業務機能等の適切な配置と密度構成、土地利用の規制誘導や都市基盤の整備等を通じて、それぞれの土地利用にふさわしい市街地環境の形成を図る。各機能は、「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」の基本理念のもとにコンパクトに配置するとともに、必要以上の市街地拡大を抑制し、農地や森林などの土地利用との健全な調和を目指していく。

また、全国的に豪雨等による災害が頻発する中で、本県の既成市街地においても浸水想定区域など災害の発生が懸念される地域も存在することから、防災機能を高めて安全な市街地づくりを推進する。

② 農業・共生地域

市街地周辺の開発圧力の高い地域を含む農業集落地域で、長期にわたって保全すべき優良な農地と、住宅敷地などの都市的土地利用と農地が共存する農村集落を中心とする地域があり、農業振興地域整備計画等と協調しながら、良好な農地等の保全や、居住環境と営農環境の共存を図る。

市街地に近い農地については、都市の豊かな暮らしを支える地域として、その保全・活用を図る。

保水機能など都市の安全を支える地域でもあり、レクリエーションなどの多様な利用により都市側の関与を高めることで、農地や関連施設の持続的な管理・保全を進める。

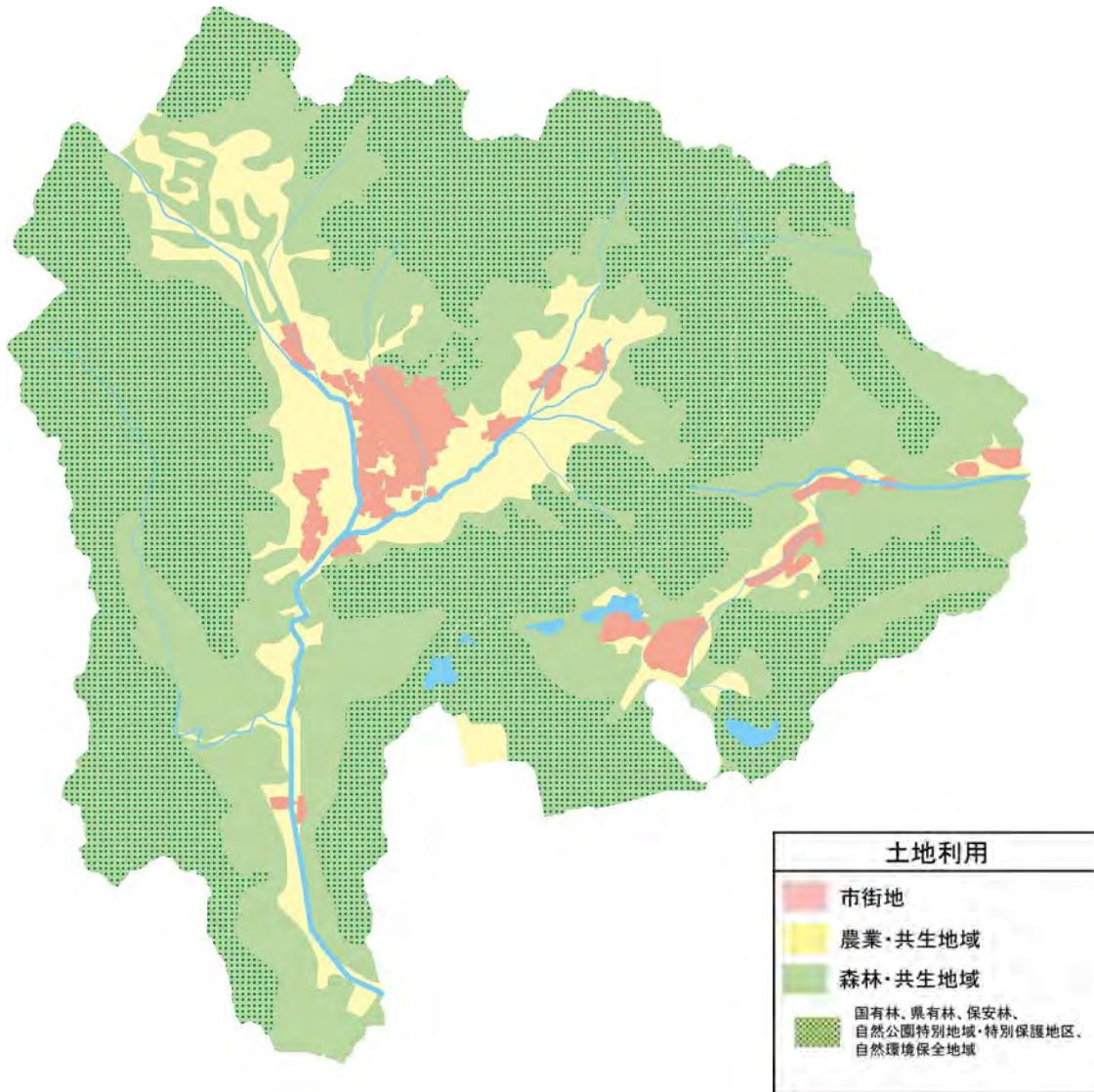
③ 森林・共生地域

比較的市街地から離れており、法規制や土地所有者の状況により適切な環境保全が図られている地域(国有林、県有林、保安林、自然公園特別地域・特別保護地区、自然環境保全地域)については、この地域に含まれる豊かな自然や山並みを地域森林計画、自然公園の公園計画等に沿って保全していく。

主な土地利用が森林となっている地域のうち集落に接した森林や観光地などで、良好な自然環境を有しながら開発圧力の高い地域は、適切な環境保全が求められるため、地域森林計画等と協調しながら環境や景観の保全に配慮しつつ、都市的土地利用との調和のとれた適切な土地利用を図る。

保水機能や土砂災害防止など都市の安全を支える地域でもあり、レクリエーションなどの多様な利用により都市側の関与を高めることで、林地や関連施設の持続的な管理・保全を進める。また、農地と森林が重なり合う里山地域においては、一部に営農環境に適さない農地がみられる中、現況が森林化しているなど、今後森林として管理することが適当であると認められる土地については、地域森林計画の対象とするなどして、森林としての適切な整備・保全を図る。

土地利用区分



※白抜き部分は北富士演習場

Ⅱ-2-5. 広域圏域

1) 広域圏域の位置づけ

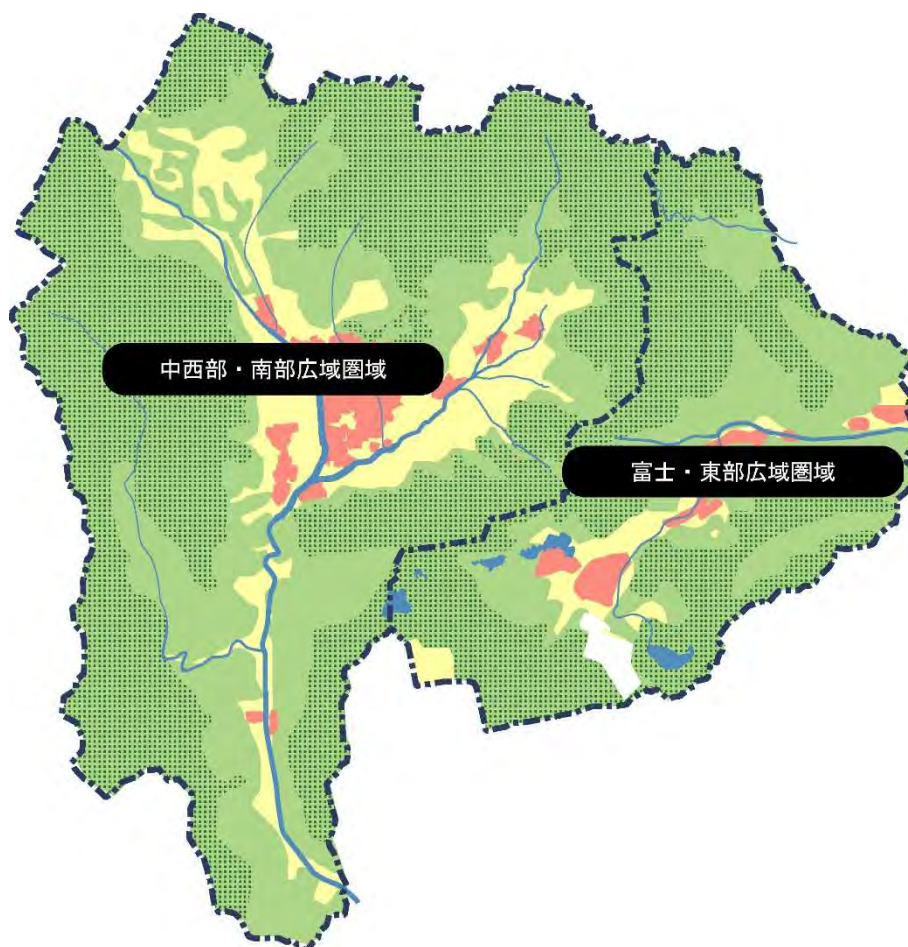
広域圏域とは、行政区域を越えて広域化している人々の都市活動の範囲であり、都市間の役割分担や連携を図り、人々が多様な都市的サービスが受けられる単位と位置づける。

2) 広域圏域の構成

i) 前回の「山梨県都市計画マスタープラン」における広域圏域

県土を中西部・南部と富士・東部の2つの広域圏域に区分し、それぞれの圏域における都市づくりの基本理念、方向性等を定めている。

前回の「山梨県都市計画マスタープラン」で示されている広域圏域



ii) 広域圏域の捉え方の検討

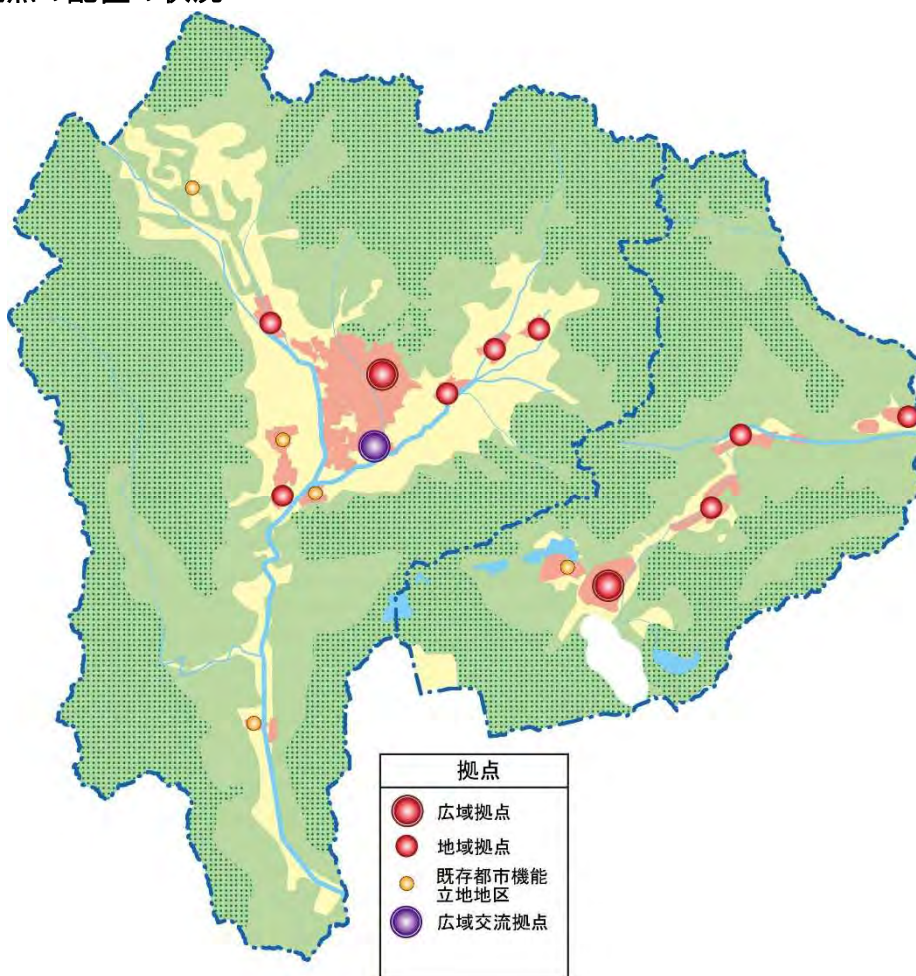
人々の生活圏が広がる中、拠点間の役割分担や連携を図り、業務、医療・福祉、教育・文化、研究開発、国際交流、商業等の高度で多様な都市的サービスが受けられる、人々が安全・安心で暮らしやすい広域圏域を捉えるため以下の視点により検討する。

- 拠点の配置の状況
- 地勢の状況
- 日常生活圏

ア. 拠点の配置の状況

前回の「山梨県都市計画マスタープラン」で示されている2つの広域圏域には、それぞれ1つずつの広域拠点が位置付けられており、独立した広域圏域を形成するための都市機能の多様性が確保されている。また、新たに広域交流拠点が配置されたが、これまでの拠点等とは、集積する機能が異なるため、2つの広域圏域の形成に支障はない。

◇拠点の配置の状況



注) - - - は、「山梨県都市計画マスタープラン」で示されている2つの広域圏域を示す。

イ. 地勢の状況

●水系

中西部の大部分と南部の全てが富士川水系(中西部は一部多摩川水系)、富士・東部の大部分が相模川水系(一部多摩川水系、本栖湖・精進湖・西湖水系)となっている。

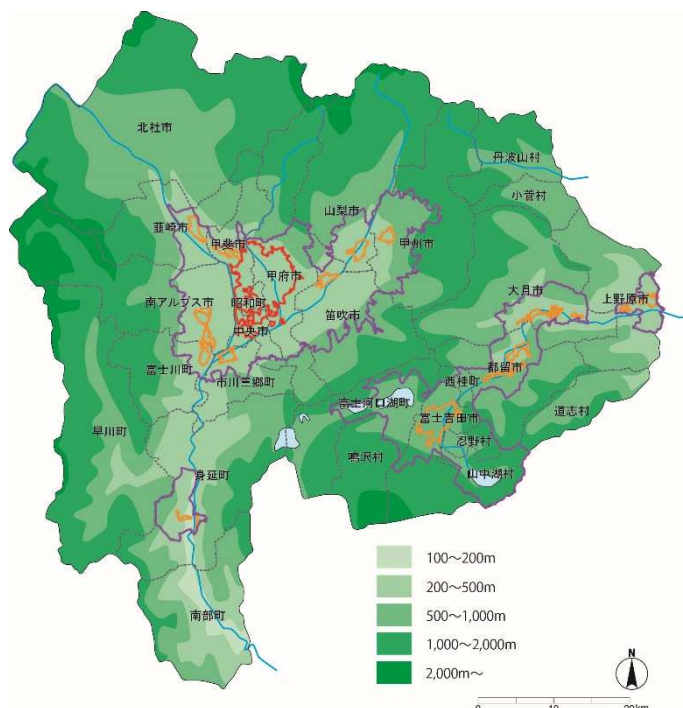
水系



●地形条件

中西部と南部は標高 200~500mで地域が連担しているが、中西部と富士・東部の間は御坂山地が地域を分断している。

地形条件(標高)



ウ. 日常生活圏域

●通勤圏

中西部は、広い甲府市への通勤圏と山梨市・甲州市、笛吹市、南アルプス市等への通勤圏が重なり合うような状況と、北杜市の通勤圏から構成されている。南部は身延町への通勤圏の他に、南部町に静岡県への通勤圏が見られる。富士・東部は、重なり合う富士吉田市と富士河口湖町への通勤圏、都留市への通勤圏のほか、大月市や上野原市に東京都への通勤圏が見られる。



※通勤圏：15歳以上の就業者のうち10%以上が当該通勤圏の中心都市へ通勤している圏域

出典：平成27年国勢調査

●通学圏

高等学校の再編や学区の全県1区化に伴い、広域化が進んでおり、甲府市への通学圏は、中西部・南部全域に拡大している。また、南部町には、静岡圏への通学圏が見られる。

富士・東部は富士吉田市及び大月市への通学圏が大部分を占めている中、東京都への通学圏が見られる。



※通学圏：15歳以上通学者のうち10%以上が当該通学圏の中心都市へ通学している圏域

出典：平成27年国勢調査

● 商圈

近年、新たな大規模店舗の立地もあり、引き続き広域的な購買行動がみられ、中西部には新たに甲斐市商圈が、富士・東部には、富士河口湖町商圈が見られる。

なお、中西部・南部と富士・東部を跨ぐ圏域は見られない。

商圈(2016(H28))



出典：平成 28 年山梨県商圈実態調査

エ. まとめ

「山梨県都市計画マスタープラン」で示されている2つの広域圏域について、人の流動などにおいて、広域圏域を跨ぐような大きな変化はなかった。

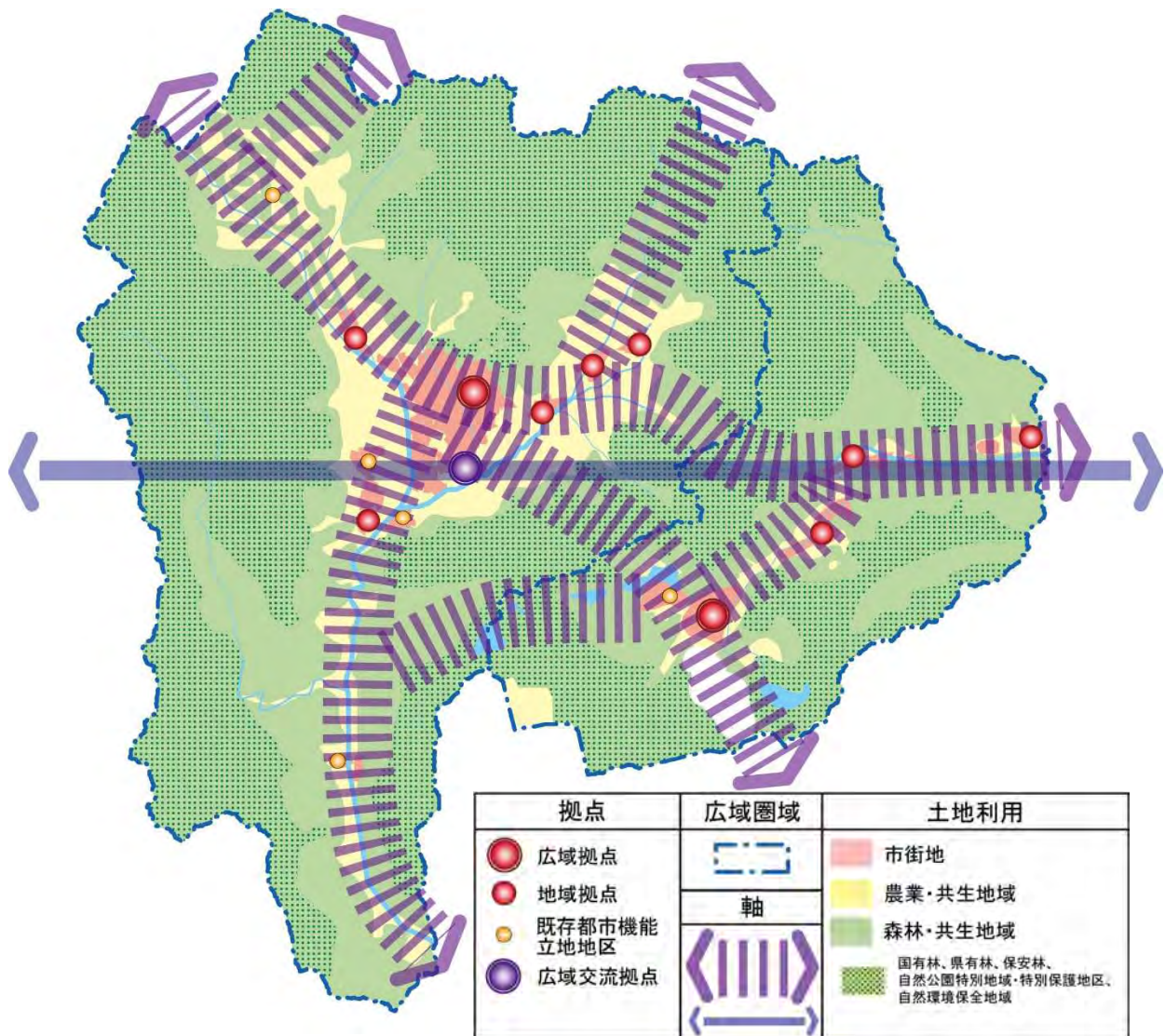
そこで目指すべき県土構造における広域圏域は、前回のマスタープランを踏襲し、「中西部・南部広域圏域」と「富士・東部広域圏域」の2圏域とする。

広域圏域



Ⅱ—3. 目指すべき県土構造

これまでの基本構成(「拠点」、「軸」、「土地利用区分」、「広域圏域」)の検討より、ここに「目指すべき県土構造」を以下のとおり示す。



注)この図は目指すべき県土構造の概念を示したものであり、必ずしも具体的な計画等を示すものではない。

土地利用形態のイメージ

