

山梨県都市計画マスタープラン(原案)

- 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(広域圏域別都市構造)
- IV. 目指すべき県土構造実現のための方針

I . 都市づくりの基本方針

目 次

I . 都市づくりの基本方針	1
I－1. 山梨県の現況と近年の社会情勢	1
I－2. 山梨県の都市が抱える基本的課題	22
I－3. やまなし都市づくりの基本方針	26
I－3－1. 都市機能を集約した活力に満ちた都市づくり	27
I－3－2. 美しく魅力あふれる都市づくり	31
I－3－3. 安全で安心して暮らせる都市づくり	32
I－3－4. 環境と共生する都市づくり	33
I－3－5. リニア中央新幹線を活かした都市づくり	35
I－3－6. 多様な主体の参加と協働による都市づくり	36
I－3－7. PDCAによる都市づくり	37

I. 都市づくりの基本方針

I-1. 山梨県の現況と近年の社会情勢

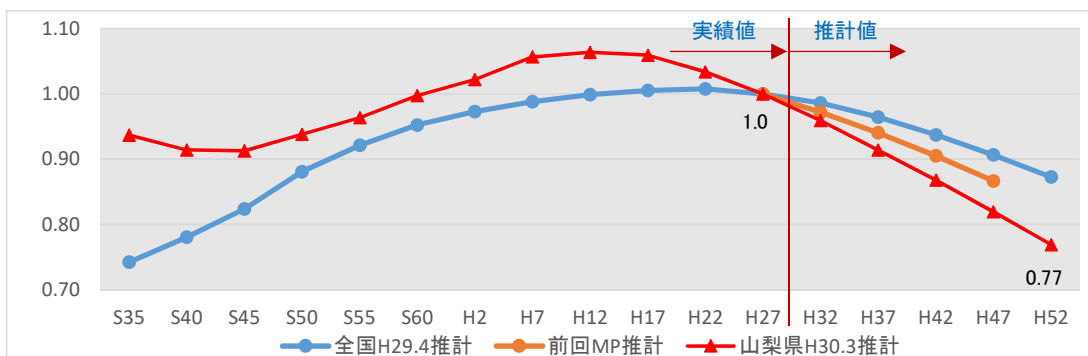
1) 人口減少・超高齢社会

- 本県人口は平成 27 年～52 年で、23%減少すると予測され、前回MP策定時における推計結果よりも減少幅が大きくなっている。
- 高齢化率も平成 52 年には 41.4%と見込まれ、高齢化が大きく進むことが予測されている。

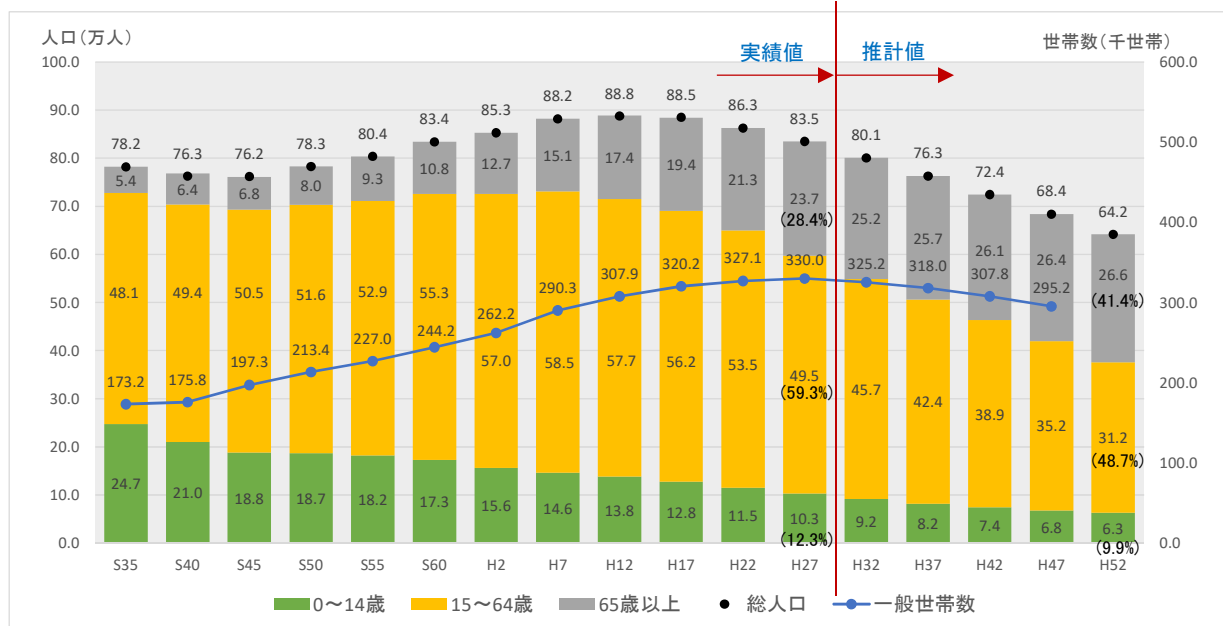
全国の人口は、平成 22 年をピークに減少へと転換し、その後一貫して減少基調となることが見込まれている。また、人口構成では、年少人口(0～14 歳)及び生産年齢人口(15～64 歳)が減少し、老年人口(65 歳以上)が増加する。こうした少子化及び高齢化の傾向は、長期的に継続するものと予想されている。

山梨県においては、35 年間増加を続けてきたが、平成 17 年から減少に転じており、人口に占める老年人口の割合が全国平均を上回っている状況である。

◆平成 27 年を1とした人口推移と将来予測◆



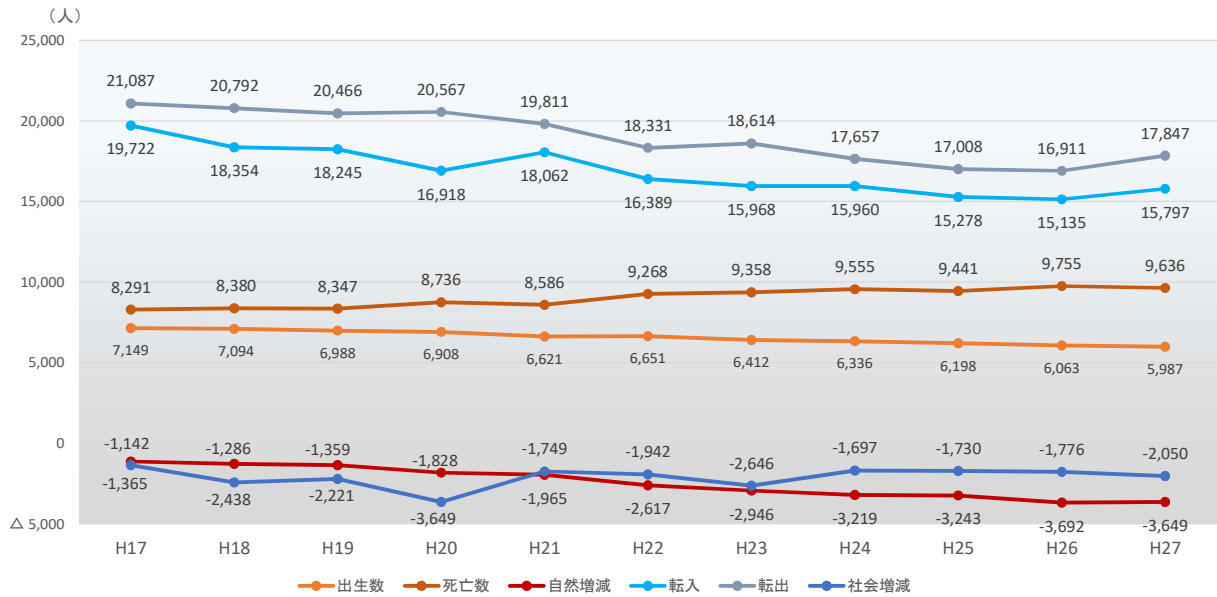
◆山梨県の年齢3区分人口推移と将来予測◆



資料：国勢調査、将来予測は、国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口 平成29年（中位推計）、日本の世帯数の将来推計（都道府県別推計）（平成26年4月推計）、日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）による。

山梨県の人口の自然動態は、出生数の減少と死亡数の増加により、減少が拡大している。
 社会動態は、転出者超過が続いており、減少傾向が続いている。

◆山梨県の人口動態の推移◆

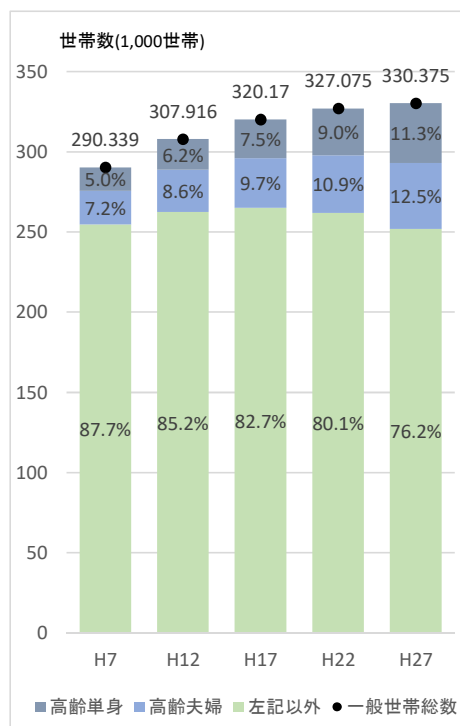


資料：山梨県常住人口調査

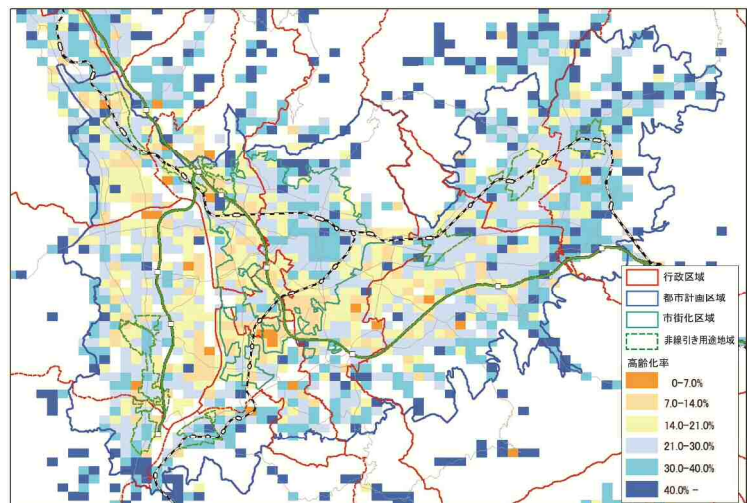
一般世帯数は、平成27年をピークに減少するものと予想されている。これまでの構成をみると、高齢単身・高齢夫婦世帯が特に増加しており、平成27年は一般世帯全体の24%を占めている。

甲府盆地における高齢者の状況をみると甲府駅周辺や非線引き用途地域内、中山間地域で高齢化率が30%を超える地域が多くみられ、高齢化の進行が著しい。

◆世帯総数に占める
 高齢世帯の割合の推移◆



◆甲府盆地の高齢化率(平成22年)◆



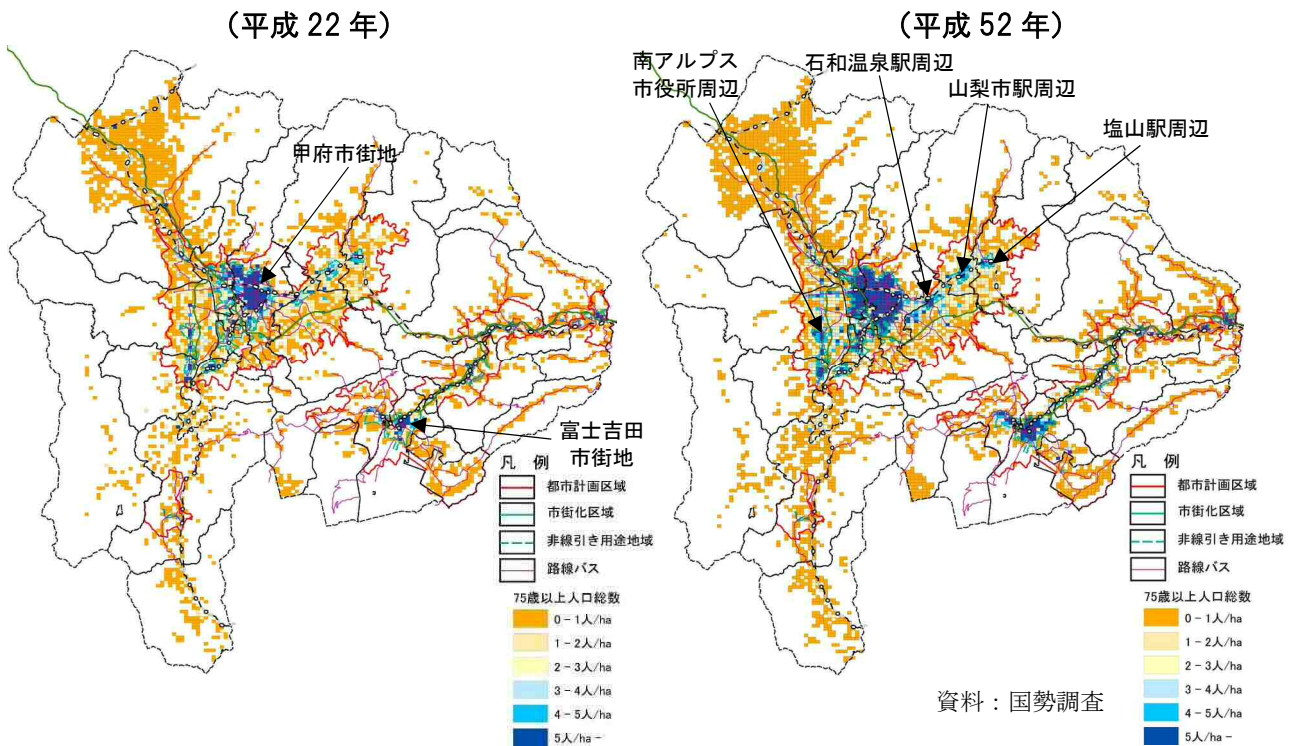
※高齢化率：全年齢人口に対する65歳以上人口割合

資料：国勢調査

資料：国勢調査

平成 22 年の 75 歳以上人口総数は、甲府市や富士吉田市等の市街地で多くなっている。
平成 52 年になると市街化区域や非線引き用途地域の全域で多くなると予測される。

◆75 歳以上人口総数◆



資料：国勢調査

5 年毎の年齢階級別の人口移動をみると、1980(昭和 55)年から 2010(平成 22)年において、近年になるほど転出超過となっている。

特に、男性・女性とも 15～19 歳が 20～24 歳になるときの転出が大きい。

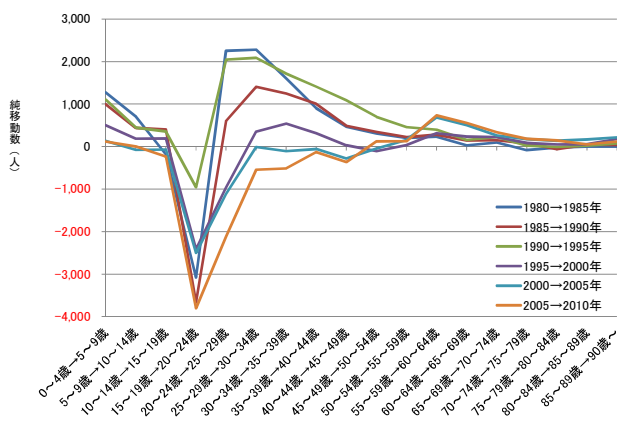
20～24 歳が 25～29 歳になるときは、かつては転入が大きかったが近年は転出超過となっており、U ターン就職が減少していると考えられる。

また、近年は、55-59 歳が 60-64 歳になるときに転入が大きくなっている。

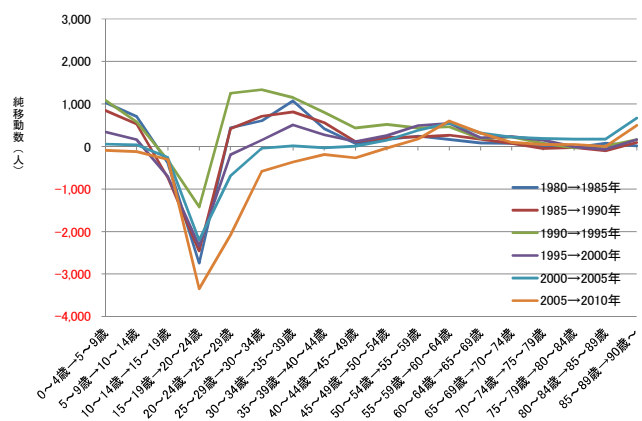
65 歳以上では、ほぼ増減が無くなり、定住が図られていると考えられる。

◆年齢階級別の人口移動の長期動向◆

(山梨県男性)



(山梨県女性)



資料：山梨県まちひとしごと創生人口ビジョン

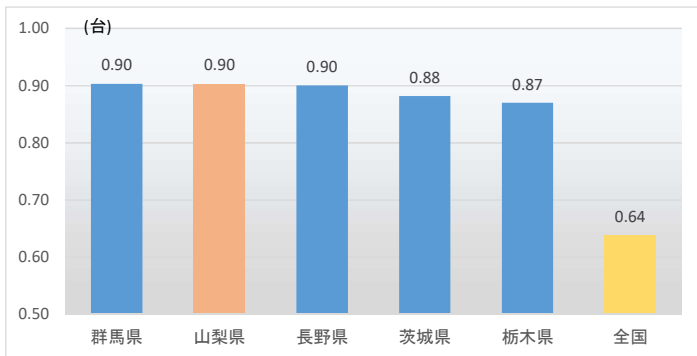
2)生活圏の広域化と自動車依存の移動体系

- 県内の人口当たりの自動車保有台数は、全国第2位の高い水準にある。
- 県民の移動手段は自動車が約7割と多く、公共交通の占める割合はごくわずかとなっている。
- 通勤圏や商圏は市町村や現況の都市計画区域を越えて広域化している。

山梨県の人口当たりの自動車保有台数は、0.9 台／人(平成 30 年3月末)と全国第2位の高い水準にあり、自動車へ依存した生活が根付いている。公共交通機関の需要は低下しており、経営維持に苦慮しているバス路線も多い。

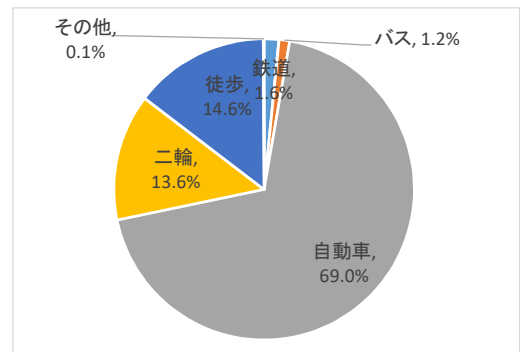
◆人口 1 人当たり自動車保有台数上位5県

(平成 30 年3月末日現在)◆



※保有台数は、乗用車、トラック、バス、特殊用途車、被けん引車、二輪車(二輪車の原付第一・第二は不詳)の軽自動車を含む合計。(資料:国土交通省自動車交通局)、人口は都道府県住民基本台帳人口、平成 30 年 1 月 1 日(総務省)

◆交通機関分担率◆

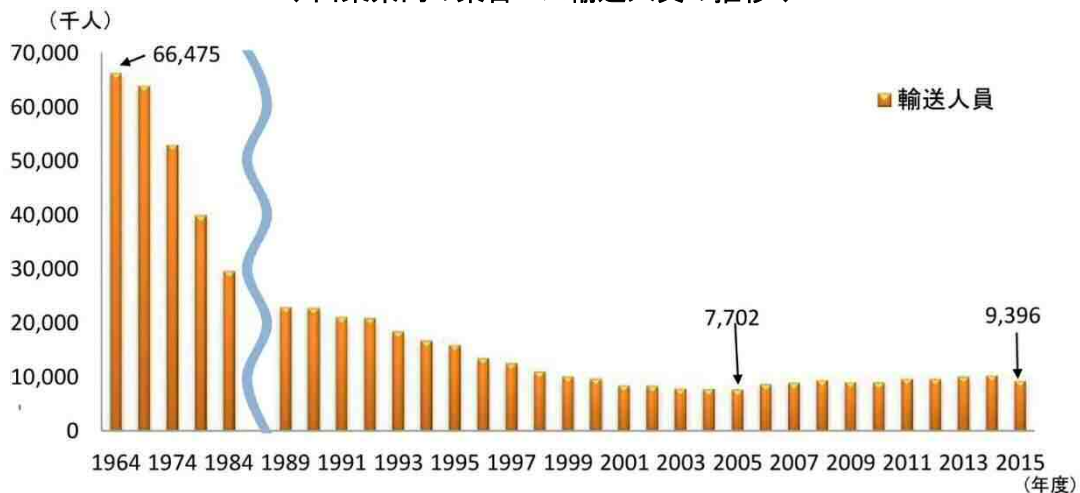


※代表交通手段別発生集中度の割合一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。

資料:平成 17 年度甲府都市圏総合都市交通体系調査

本県の路線バスの輸送人員は1964(昭和39)年度の6,647万人をピークに減少を続け、2005(平成17)年度には770万人まで減少した。近年は市町村の運行するコミュニティバス等も路線バス統計に反映されていることから微増しているが、2015(平成27)年度は940万人であり、ピーク時の1/7となっている。

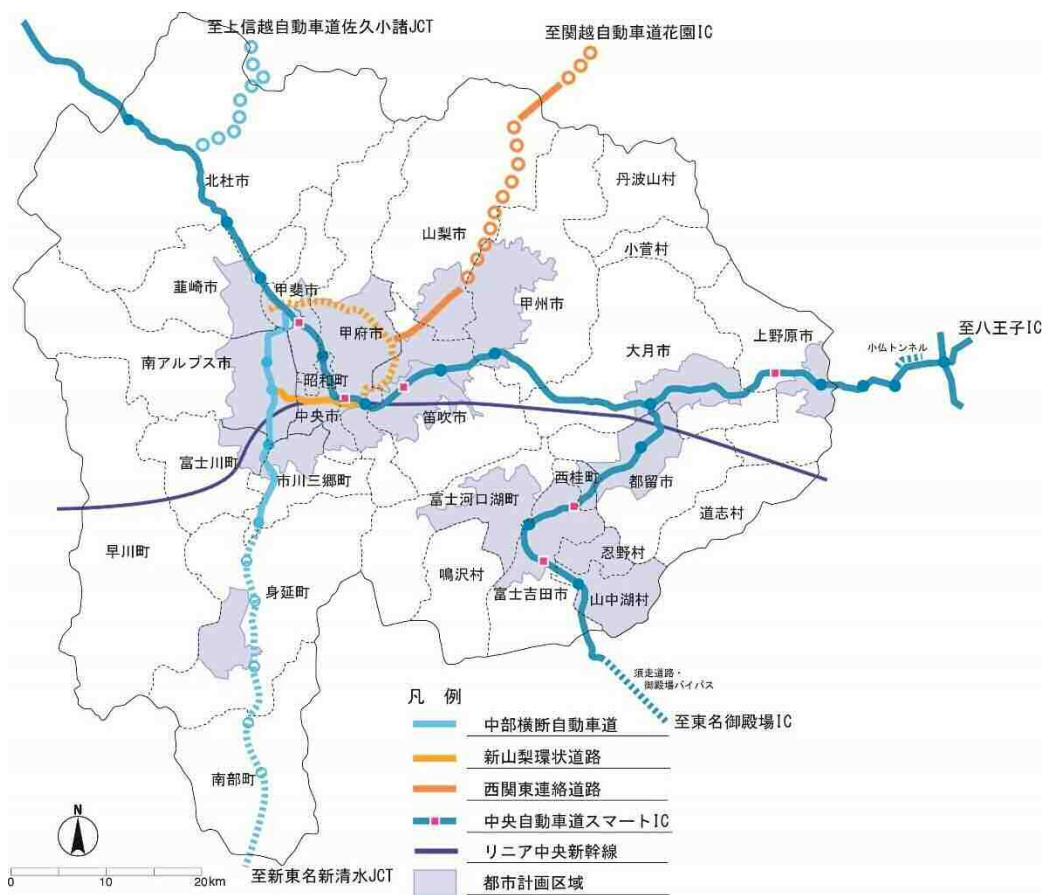
◆山梨県内の乗合バス輸送人員の推移◆



資料:山梨県バス交通ネットワーク再編計画

県内の主要道路の整備が更に進んだことや、新たな大規模小売店舗の立地が購買行動に影響を及ぼしたことにより、人々の通勤圏や商圈は引き続き拡大している状況にある。

◆高速道路等の事業位置◆



◆通勤圏(平成 22 年)◆



※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

資料：国勢調査

◆商圈(平成 28 年)◆



※商圈
同一色で塗られた市町村は、白抜き都市へ20%以上の購買行動がみられる圏域

資料：山梨県商圈実態調査

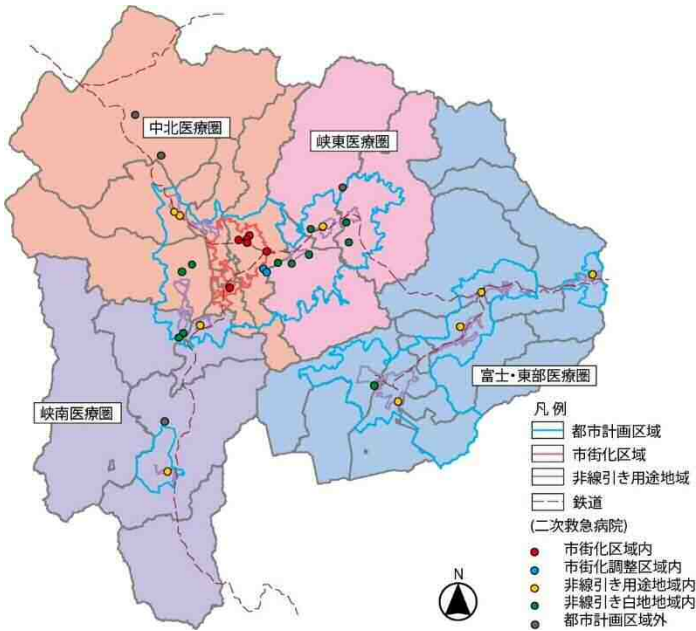
3) 都市機能の拡散

●大規模小売店舗をはじめ、医療機関や文化施設などの都市機能が分散的に郊外に立地している状況が見られる。

近年、全国的に庁舎、総合病院、文化施設等、それまで都市の中心部に立地していた公共・公益施設が、建て替え時に郊外に移転するケースや、周辺居住者の日常生活に必要な店舗の規模をはるかに超え、広範囲な地域からの集客を目的とした広域的な商業施設が郊外に立地するなど、都市機能の拡散が大きな課題となってきた。

こうした中、本県では前回MPIにおいて、それまでの拡散型の都市構造から集約型の都市構造へ転換を目指すこととし、拠点への都市機能の集約に取り組んでいる。しかしながら、既存施設の集約には時間を要することもあり、依然、都市機能が郊外に立地している状況にある。

◆二次医療圏と二次救急病院◆



※二次医療圏：病院における一般的な入院医療需要に対応し、健康増進から疾病の予防、診断・治療及びリハビリテーションに至る包括的な保健医療提供体制の整備を進める区域

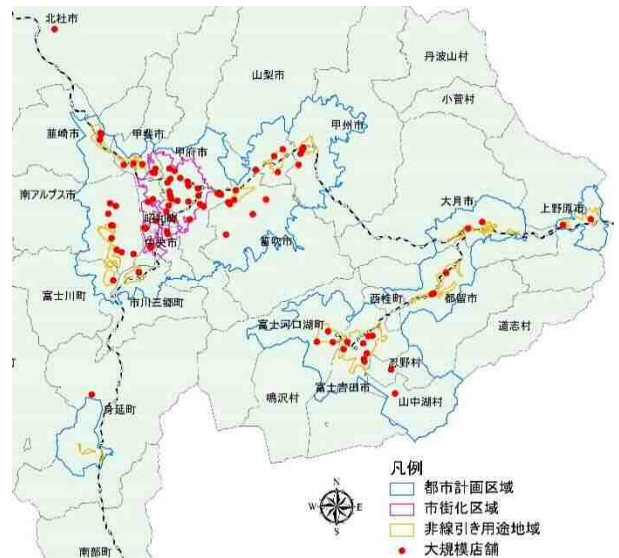
資料：山梨県地域保健医療計画

◆文化ホールの立地状況◆



資料：市町村ホームページ

◆大規模小売店舗の立地状況◆



※大規模小売店舗：店舗面積千㎡以上の小売店舗

資料：全国大型小売店総覧 2017

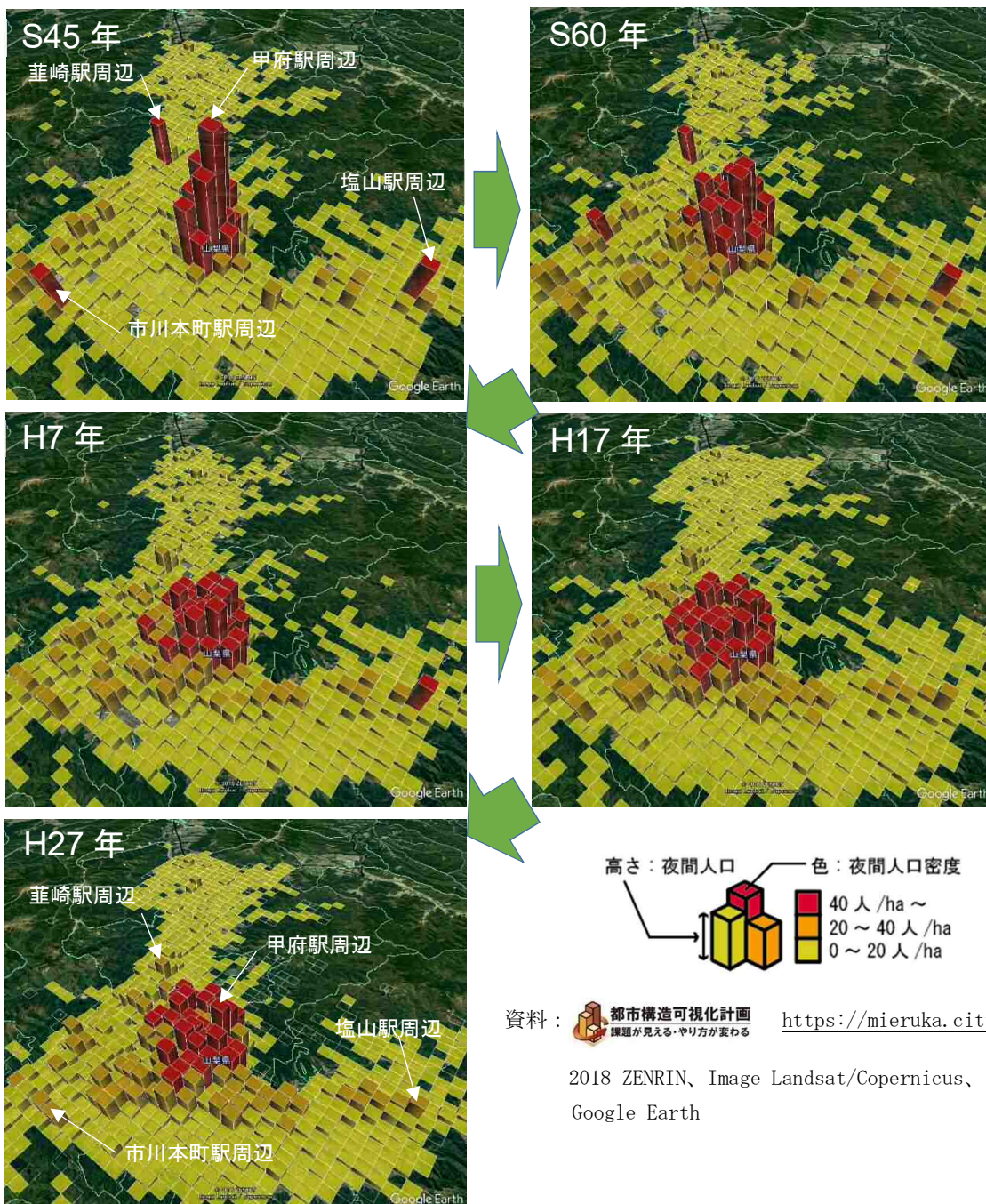
4) 郊外居住の進展と中心市街地の空洞化

- 山梨県の人口は郊外部への移動が続いており、中心市街地の人口が減少し、周辺部に広がっている。
- 人口集中地区(DID)の人口密度は低下し、面積も減少してDIDが消滅する都市がでてきている。
- 拠点を中心に市街地整備を進めているものの、郊外部の開発は依然として進んでいる。
- 一方で、空き家は増加傾向にあり、山梨県の空き家率は、平成 15 年以降全国1位と高い水準が続いている。

甲府盆地における人口集積の経年変化を見ると、昭和 45 年では甲府駅周辺で高かった人口密度が年々減少し、周辺に広がっている。

韮崎駅や塩山駅などの周辺都市でも、駅周辺の人口減少が進んでいる。

◆人口集積の経年変化◆



山梨県の人口集中地区(DID)面積は減少しており、平成 22 年に大月市、韭崎市、平成 27 年に甲州市、富士川町でDID地区が消滅。

DID人口密度は都留市以外の都市で減少しており、市街地の人口密度の低下が続いている。

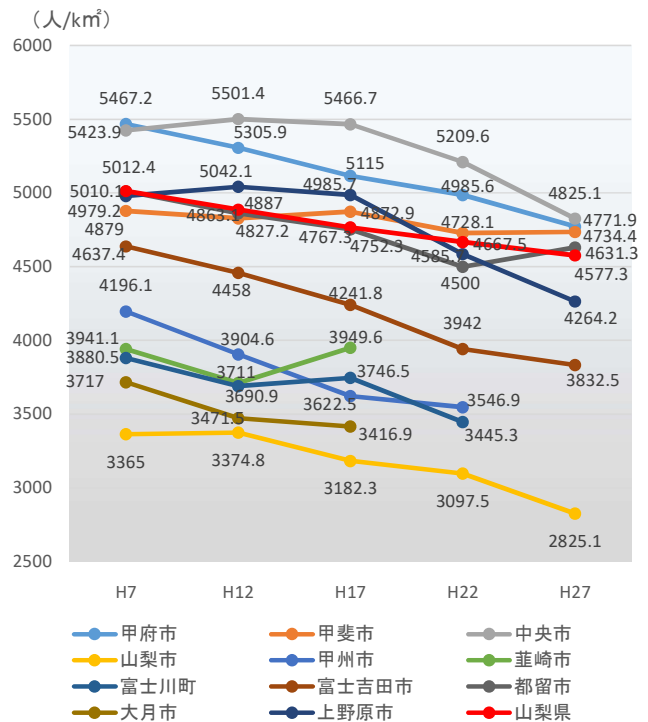
◆DID面積の推移(km²)◆

	H7	H12	H17	H22	H27
甲府市	31.8	31.8	32.2	32.3	32.3
甲斐市	8.1	10.0	10.7	11.0	11.1
中央市	1.4	1.4	1.5	1.6	1.7
山梨市	2.1	2.1	2.1	2.0	1.8
甲州市	1.8	1.7	1.7	1.5	—
韭崎市	1.5	1.4	1.3	—	—
富士川町	1.5	1.4	1.4	1.5	—
富士吉田市	7.7	7.7	7.6	6.6	6.5
都留市	2.1	2.0	2.0	1.9	1.8
大月市	1.8	1.7	1.5	—	—
上野原市	2.2	2.0	1.9	1.9	1.9
山梨県合計	62.1	63.2	63.9	60.3	57.0

※人口集中地区(DID)：人口密度が40人/ha以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区。

なお、基本単位区に非居住地(学校、工場等)がある場合、それらを除いた区域が上記を満たす場合は人口集中地区に含まれることから、40人/ha未滿となることもある。

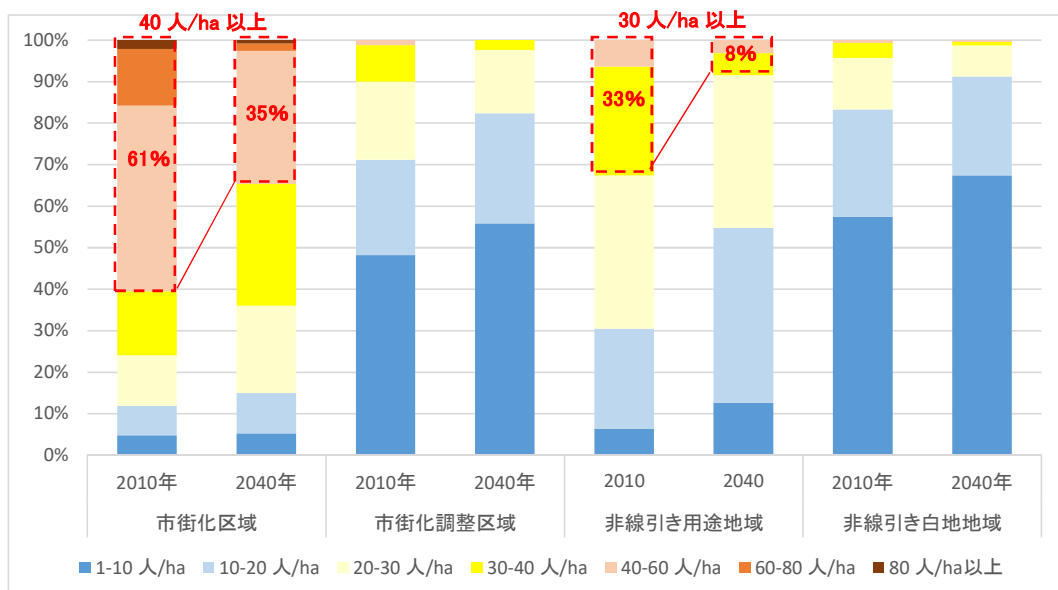
◆DID人口密度の推移(人/km²)◆



資料：国勢調査

メッシュ別人口推計に基づく甲府盆地 7 都市計画区域の将来人口密度の推移をみると、30 年後には市街化区域内の 40 人/ha 以上のメッシュが大幅に減少(61%→35%)することが予測される。また非線引き用途地域でも人口密度は低下し、特に 30 人/ha 以上のメッシュの減少(33%→8%)が著しい。

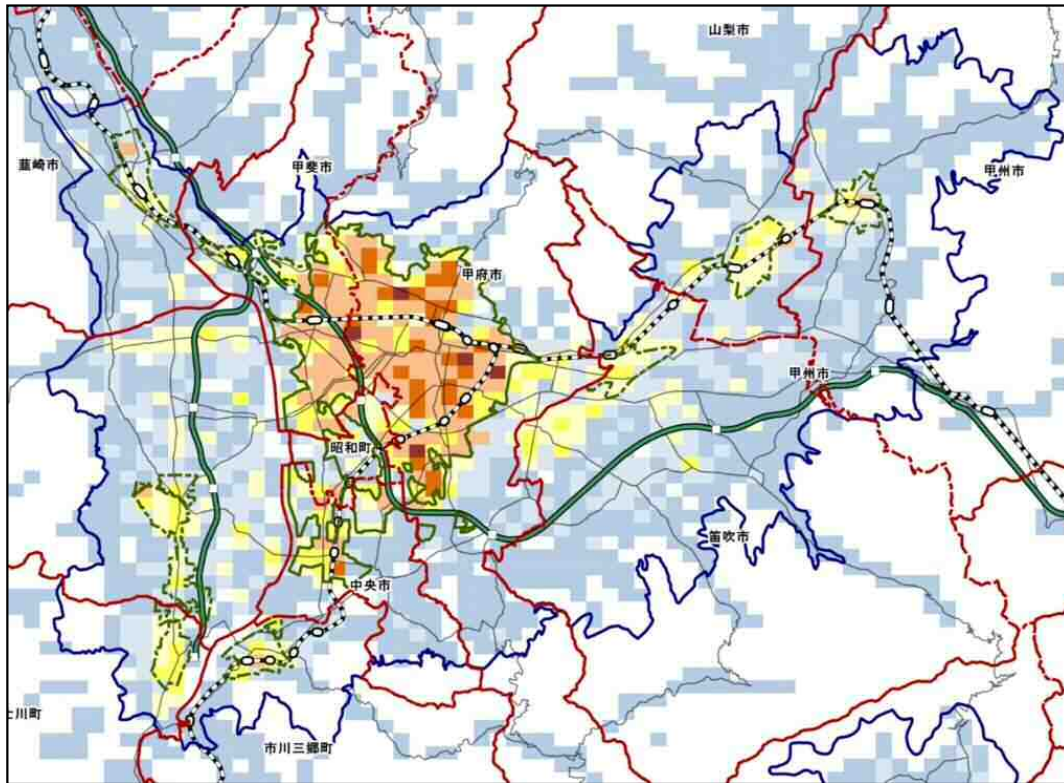
◆地域別人口密度のメッシュ数構成比(甲府盆地 7 都市計画区域)◆



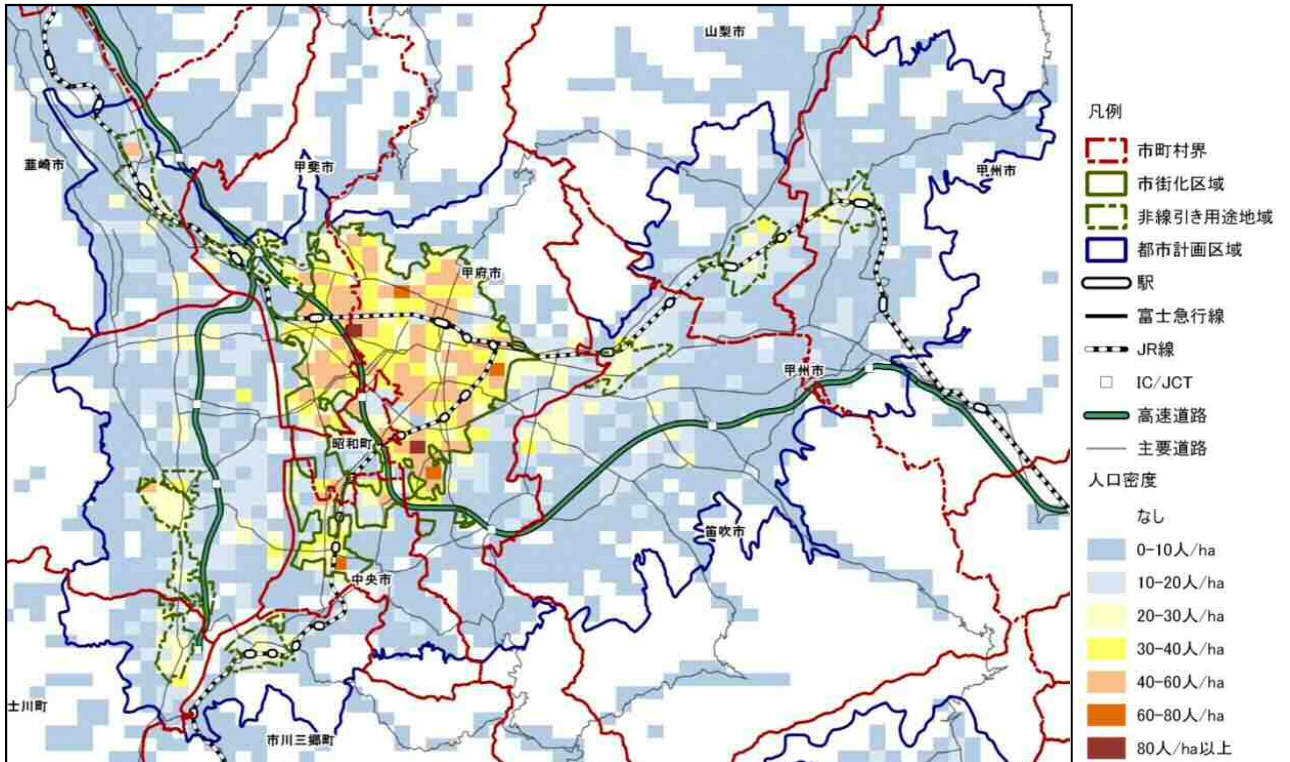
資料：甲府外 11 都市計画区域 都市構造評価・分析業務委託 報告書

◆メッシュ別人口密度(H22年→H52年、甲府盆地7都市計画区域)◆

(平成22年(実績))



(平成52年(推計))



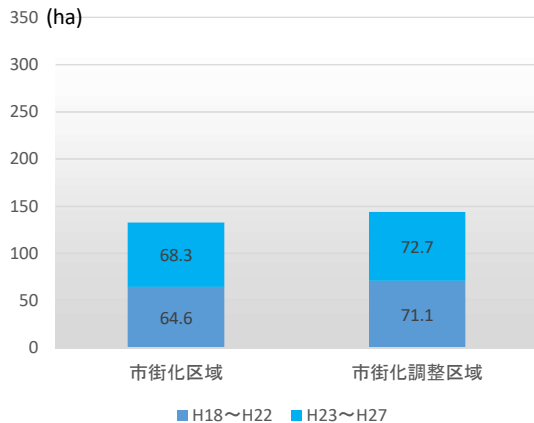
資料：甲府外11都市計画区域 都市構造評価・分析業務委託 報告書

甲府都市計画区域の市街化調整区域では、都市計画法第 34 条 11 号に基づく条例により、市街化区域と同規模の開発が進んでいる。

非線引き都市計画区域では、直近 5 年は減少傾向ではあるものの、市街地外(白地地域)での宅地化が引き続き進んでいる。

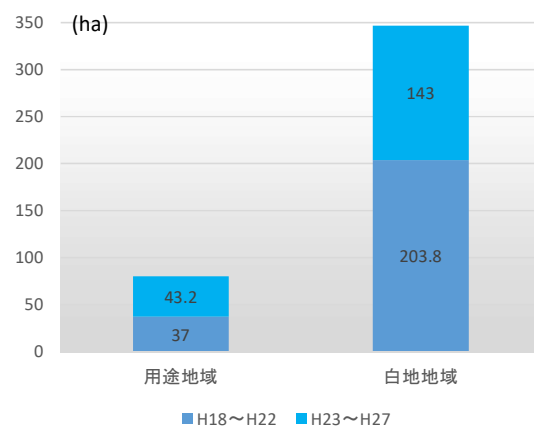
◆開発許可面積の推移◆ (過去 10 年間の開発許可面積の累計)

(甲府都市計画区域(線引き))



※市街化区域は、甲斐市の旧双葉町(非線引き用途地域)を含む。
 ※市街化調整区域は、甲府市の旧中道町及び旧上九一色村、甲斐市の旧双葉町(非線引き用途地域外)、中央市の旧豊富村を含む。

(非線引き都市計画区域)



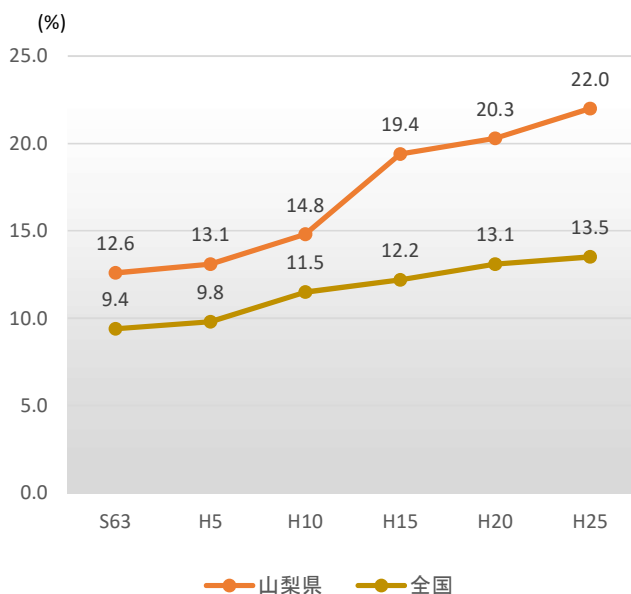
※市街化区域は、甲斐市の旧双葉町(非線引き用途地域)を含む。
 ※市街化調整区域は、甲府市の旧中道町及び旧上九一色村、甲斐市の旧双葉町(非線引き用途地域外)、中央市の旧豊富村を含む。

資料：山梨県土地利用動向調査

山梨県の空き家率は年々増加しており、平成 25 年には 22%に上っている。全国平均との差も近年広がってきており、空き家率の全国順位は平成 15 年以降1位となっている。

前回のマスタープランで位置付けた拠点を中心に、機能向上や活性化に向けた市街地整備等が行われている。

◆空き家率(総数)の山梨県と全国の比較◆



資料：山梨県の空き家について (H26.9、山梨県)

◆拠点の整備状況◆

甲府駅周辺
(市街地再開発事業)



石和温泉駅周辺
(駅舎、駅前広場等)



山梨市駅周辺
(土地区画整理事業)



韮崎駅周辺
(既存ストックを活用した公共施設整備)



資料：韮崎市 HP

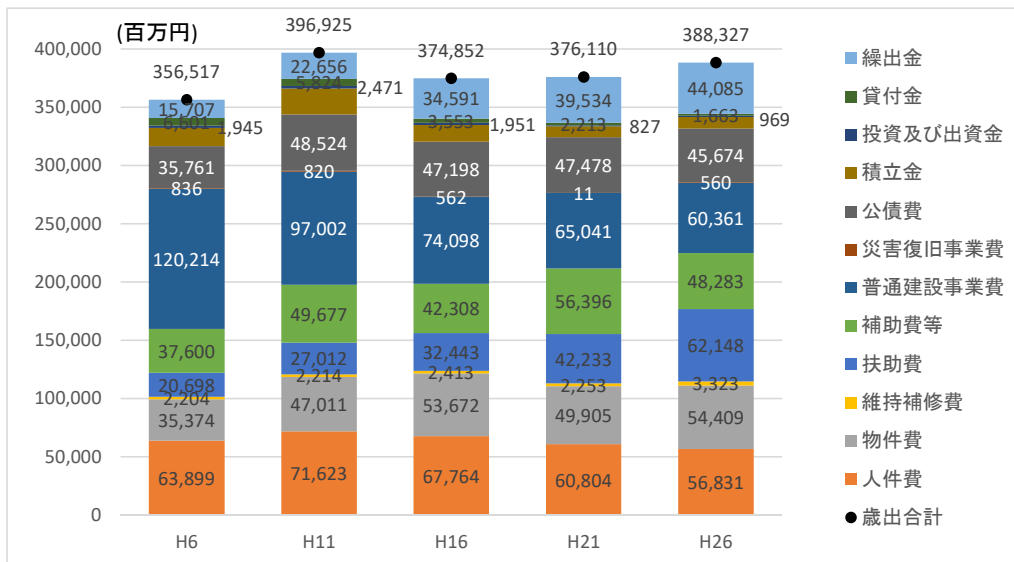
5) 厳しい財政状況

- 都市整備等に充てられる普通建設事業費は減少が続く一方で、福祉に充てられる扶助費は増加傾向であり、高齢化の進展によりこの傾向は継続されると考えられる。
- 下水道整備の状況については、市街地における整備率は高い状況であるが、その管理費の多くは起債元利償還費であり、今後、都市を拡大した場合には、自治体の財政負担は厳しさを増す状況にある。

県内市町村の歳出状況をみると、都市整備等に充てられる普通建設事業費は減少傾向だが、福祉に充てられる扶助費は増加傾向で平成 26 年は平成6年の3倍となっている。

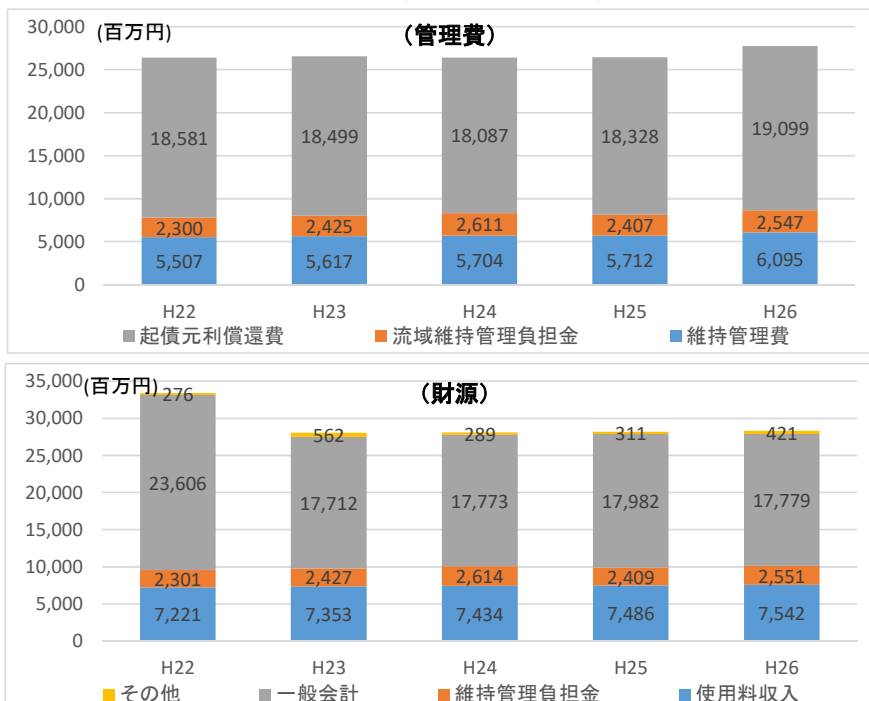
下水道管理費の内訳をみると、起債元利償還費の占める割合が大きい状況にある。一方、財源について、使用料収入は少なく、一般会計からの繰入が多くを占めている。

◆性質別歳出状況の推移(県内市町村合計)◆



資料：市町村別・一部組合別決算状況調

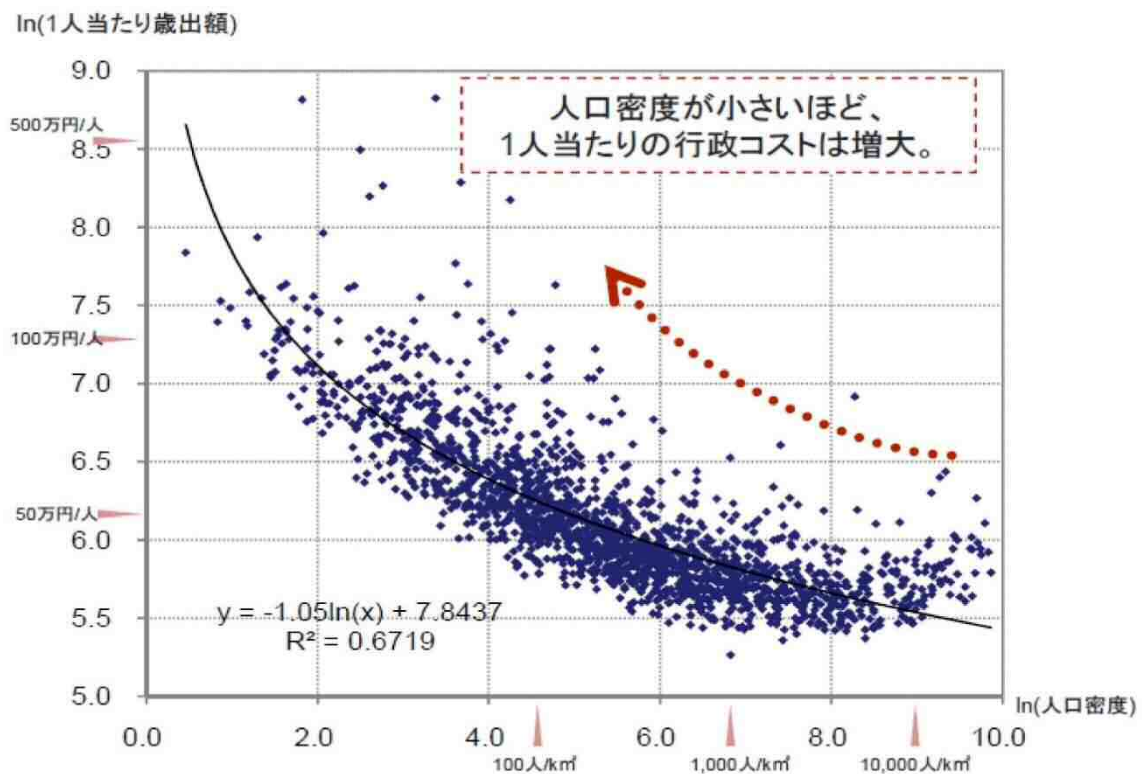
◆下水道の管理費と財源内訳◆



資料：山梨県の予算
山梨県総務部財政課

人口密度が小さいほど一人当たり行政コストは増大する傾向にあり、持続的な都市経営を維持するためには、人口密度を高め、行政の効率化を図ることが不可欠である。

◆市町村の人口密度と行政コスト(H18-20)◆



国土審議会 第3回長期展望委員会資料

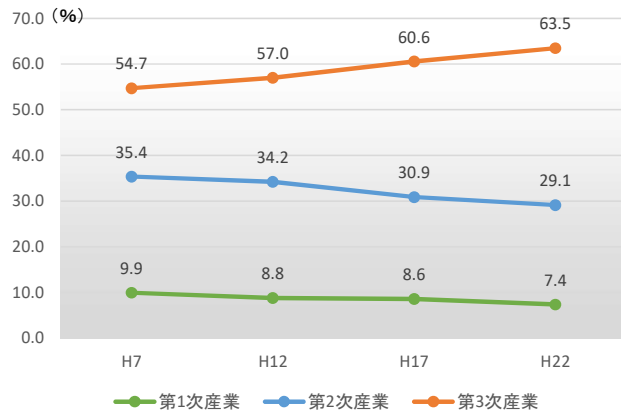
6) 産業構造の変化

- 産業別就業者数では更に第3次産業のウェイトが上昇した産業構造に変化している。
- 農業では、農家戸数と経営耕地面積がともに減少を続けている。
- 工業は、近年は従業者数、製造品出荷額等は横ばい。
- 商業では、山梨県全体で商業規模が縮小している。
- 山梨県の観光客数、宿泊者数は増加傾向にあり、特に富士東部圏域の観光客入込み客数の増加が大きい。

山梨県の産業別就業者数をみると、第1次、第2次産業の就業者が減少し、第3次産業の割合がさらに高くなってきている。

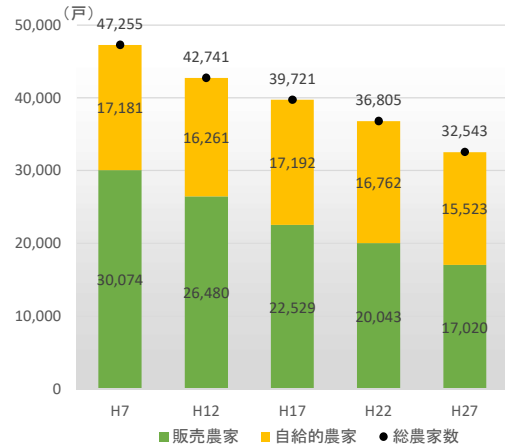
農業では、農業従事者の高齢化が進む中、新規就農者や企業の参入の増加など新たな動きもみられるが、販売農家の戸数が減少しており、その内の経営耕作面積の推移をみると、田(水田)の減少割合が高い状況にある。また、一時増加した荒廃農地は近年横ばいで推移している。

◆山梨県の産業別就業者数(%)◆



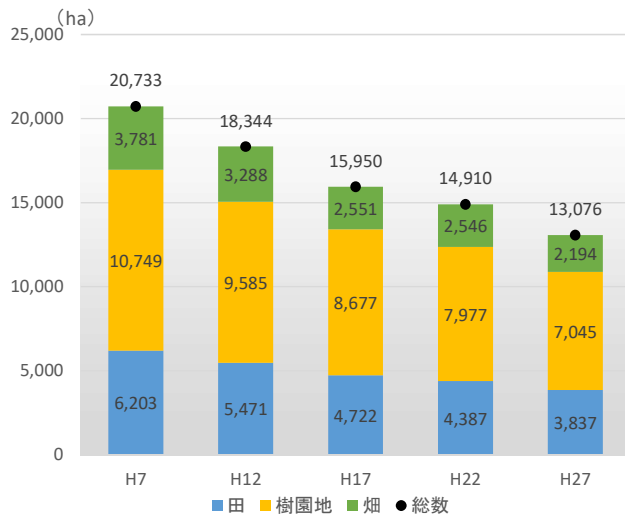
資料：国勢調査

◆山梨県の農家戸数の推移(戸)◆



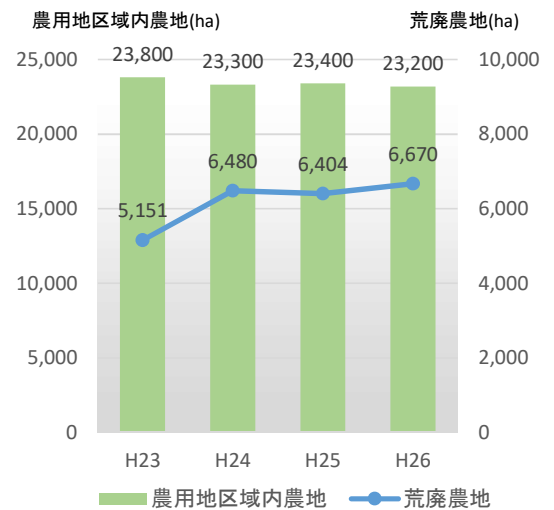
資料：農業センサス

◆販売農家 経営耕地面積の推移◆



資料：農業センサス

◆農用地区域内農地と荒廃農地の推移◆



資料：荒廃農地の面積について
農用地区域内の農地面積 (農林水産省)

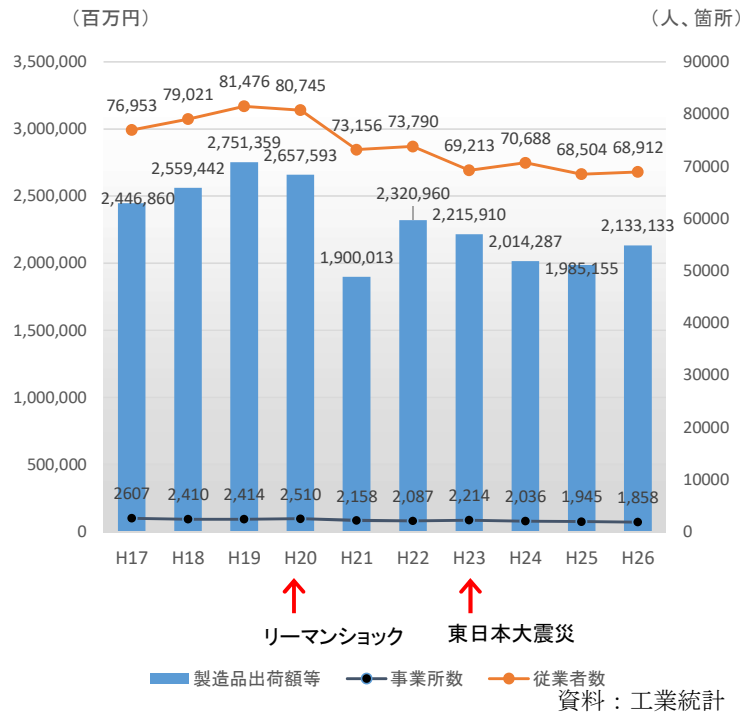
- ※販売農家 : 経営耕地面積が 30a 以上又は調査期日前 1 年間における農産物販売金額が 50 万円以上の農家。
- ※自給的農家 : 経営耕地面積が 30a 未満かつ調査期日前 1 年間における農産物販売金額が 50 万円未満の農家。
- ※経営耕地面積 : 自家で所有している耕地 (自作地) と、他から借りて耕作している耕地 (借入耕地) の合計。
- ※荒廃農地 : 現に耕作に供されておらず、耕作の放棄により荒廃し、通常の農作業では作物の栽培が客観的に不可能となっている農地

工業では、事業所数及び従業員数は微減の傾向であり、製造品出荷額等は社会経済状況の影響で増減が見られる。

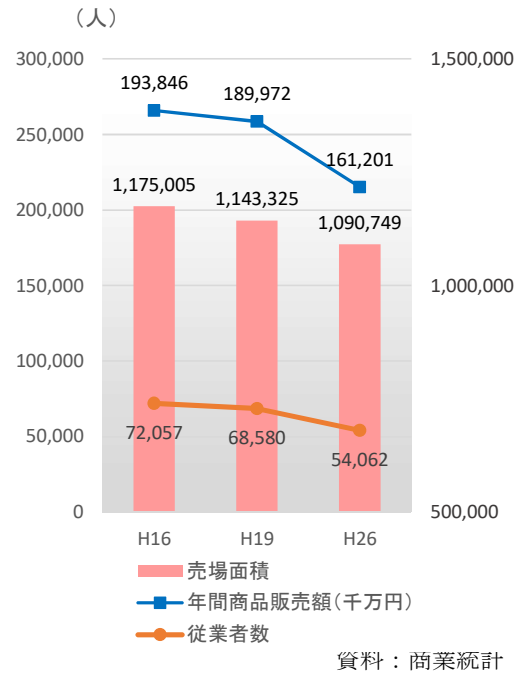
小売業は売り場面積、従業員数、年間商品販売額ともに減少傾向であり、県全体の商業規模は縮小している。

観光入込客数は富士東部圏域では増加しているが、その他圏域は微増または横ばいである。宿泊者数は全観光圏域で増加している。特に富士山の世界遺産登録以降、外国人宿泊者数が急増している。

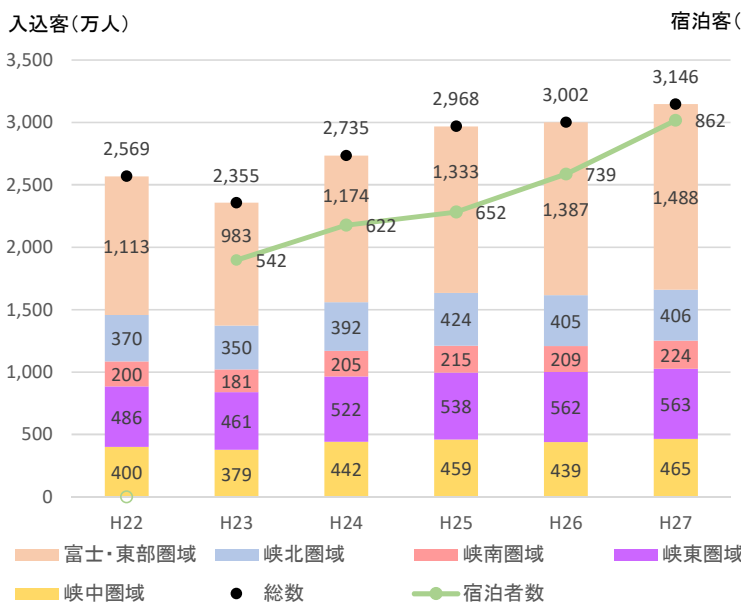
◆製造品出荷額等の増減◆



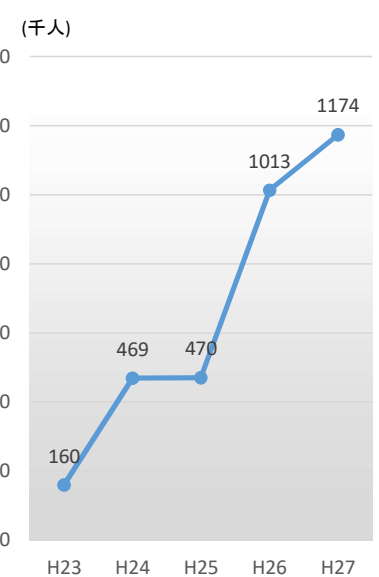
◆小売業売場面積、従業員数、年間商品販売額の推移◆



◆観光入込客数、宿泊者数の推移◆



◆外国人宿泊者数の推移◆



資料：山梨県観光入込客統計調査報告書

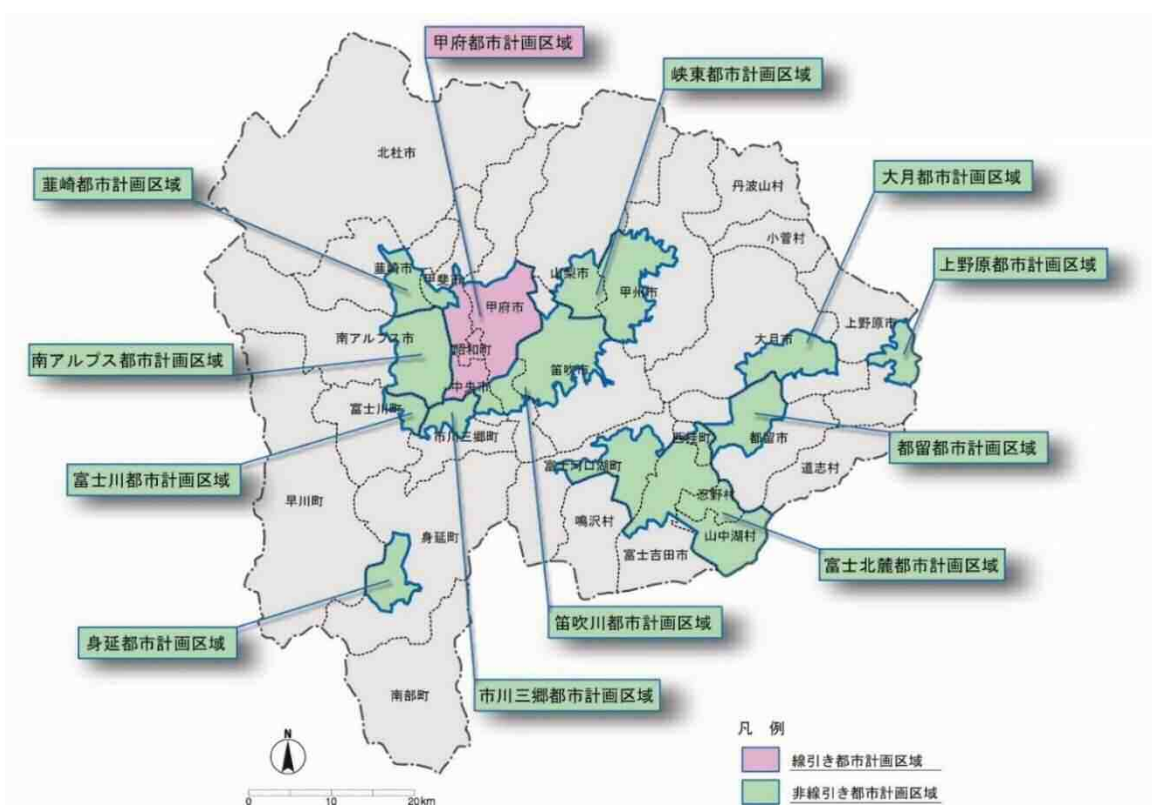
7)市町村合併と都市計画区域の再編

● 前回MP改定で市町村合併にあわせ、一部都市計画区域の再編を行ったものの、依然として1つの行政区域に複数の都市計画区域を有する自治体が残っている。

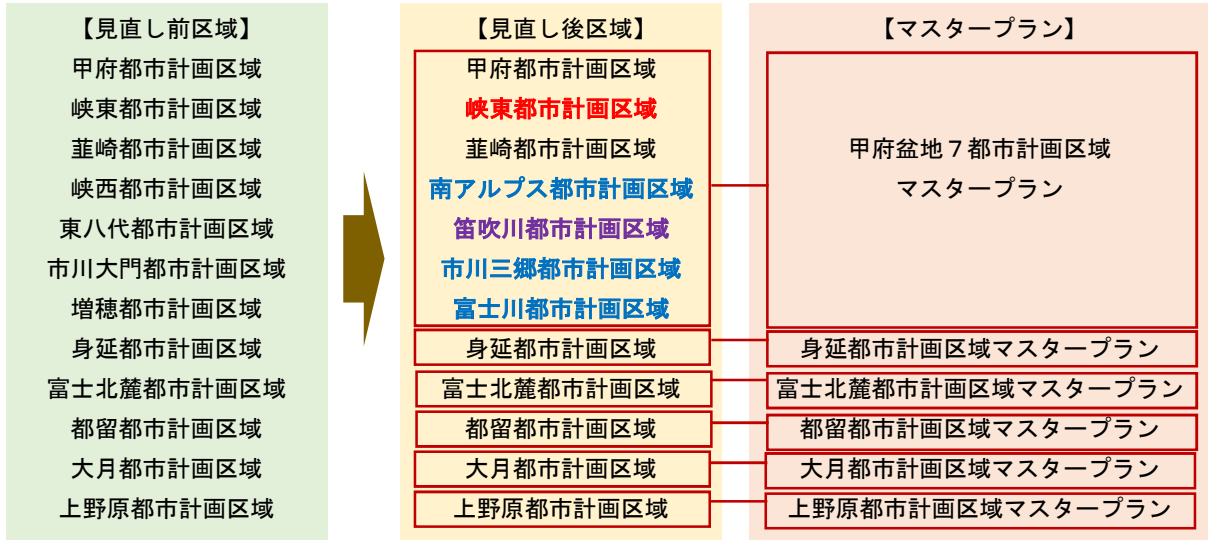
前回のマスタープランの見直しにおいて、市町村合併や生活圏の広域化などに対応し、新たに笛吹川都市計画区域を指定し、一部都市計画区域の再編を行った。また、甲府盆地については、今後も引き続き1つの都市として再編を目指していくことから、7つの都市計画区域の都市計画区域マスタープランを1つの都市計画として決定している。

ただし、甲府市、甲斐市、中央市では線引き、非線引き都市計画区域が未だに併存している状況である。

◆山梨県内の都市計画区域の指定状況◆



◆前回 MP 策定時の都市計画区域の見直し状況◆



赤：区域変更、紫：区域・名称変更、青：名称変更

8)自然災害への懸念

- 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している。
- 本県においても、切迫性が指摘されている南海トラフ地震(東海地震)をはじめ、断層型地震などの大規模地震や富士山噴火などの発生が懸念されていることや、都市計画区域内に浸水想定区域や土砂災害警戒区域などが指定されていることから、引き続き災害に強い都市づくりが必要である。

平成 23 年 3 月の東日本大震災や平成 26 年 8 月の広島土砂災害、平成 28 年 4 月の熊本地震など、近年、日本各地で甚大な被害が発生している。

また、今後更に温暖化が進むと 1 時間降雨量 50mm 以上の強い雨が増加することも予測されている。

山梨県においては、近年は大規模な災害は無いものの、東海地震の地震防災対策強化地域や断層帯、富士山噴火に伴う溶岩流等影響地区、主要河川の浸水想定区域や土砂災害警戒区域など、自然災害の危険地区が数多く分布している。

◆東海地震の地震防災対策強化地域図◆

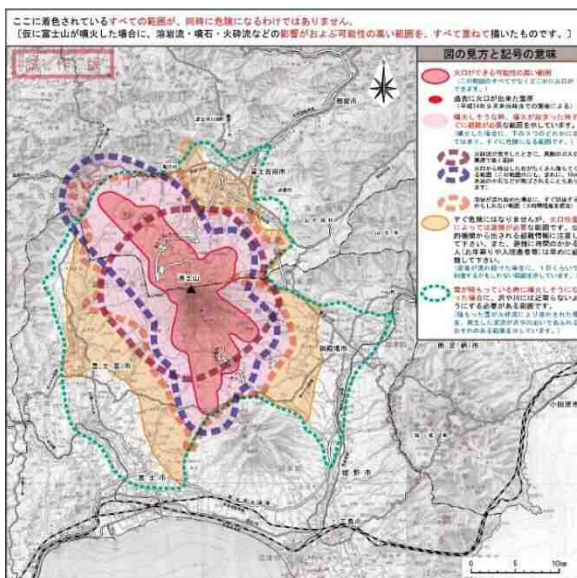


資料：内閣府

◆県内の断層帯◆

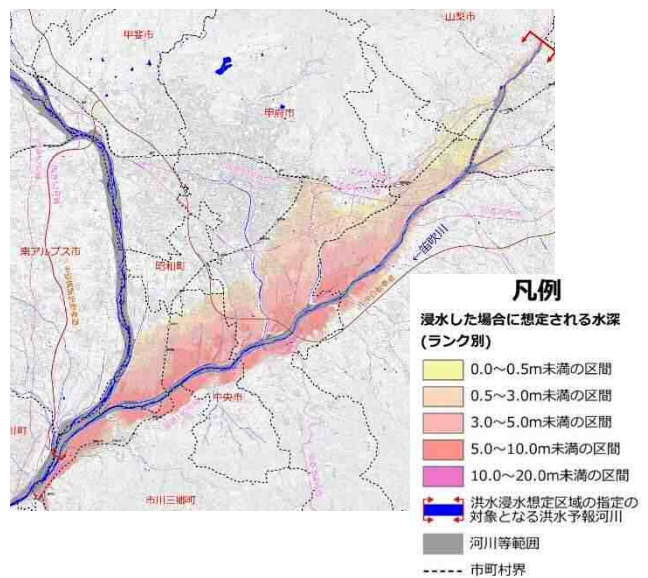


◆富士山火山防災マップ◆



資料：富士山火山防災協議会作成

◆浸水想定区域の状況(笛吹川)◆



資料：国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所 HP

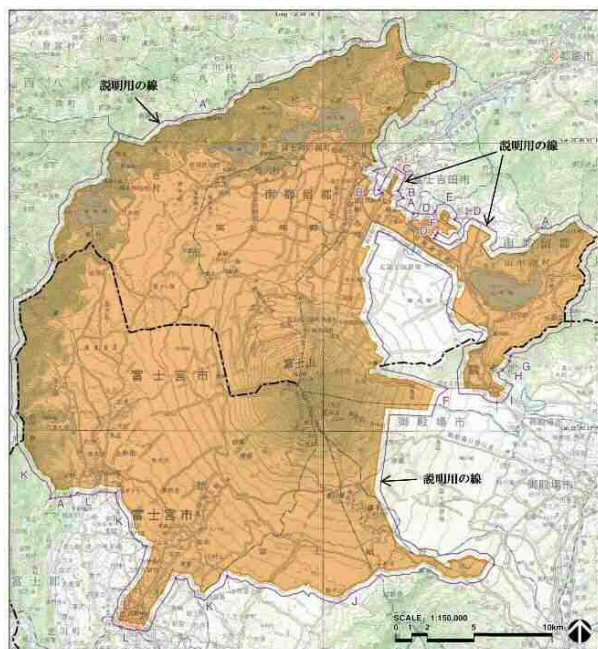
9) 自然環境の保全や景観に対する意識の高まり

山梨県は、国立公園が3カ所、国定公園が1カ所、県立公園が2カ所に指定されているなど、豊かな自然環境や美しい景観に恵まれている。

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」を平成28年6月24日より施行している。

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(平成28年4月1日時点)となっており、景観形成への取り組みが進んでいる。

◆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。

◆市町村の景観計画策定状況◆



◆世界遺産の構成要素◆



10)コンパクトシティ・プラス・ネットワーク実現に向けた法改正

①都市再生特別措置法(立地適正化計画制度の創設:平成 26 年 8 月施行)

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された。

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。

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案の概要 国土交通省

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(国庫)
 ・民部機構による出資等の対価化
 ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加
 ○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
 ◆歩いて暮らせるまちづくり
 ・副都心業務集約の集約化も可能
 ・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
 ◆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
 ●誘導施設への規制支援等のための計画と中活法に基づく規制支援等のための計画のフック申請 ※下線は法律に規定するもの

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売却し、区域内で建て替える際の除却費の補助
 ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度(例:低層住宅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(NPO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

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)
 ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にする(バス専用レーン・バス合乗専用広場等の公共交通施設の整備支援)

資料：国土交通省ホームページ

②都市再生特別措置法

(都市のスポンジ化対策:平成 30 年 7 月施行)

地方都市をはじめとした多くの都市において、空き地・空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行しており、その対応のために低未利用地の集約等による利用の促進、地域コミュニティによる身の回りの公共空間の創出、都市機能のマネジメント等の施策を総合的に講じることとしている。

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案 <予算関連法律案>

背景・必要性
 人口増加社会では、都市計画に基づく規制を中心に開発意欲をコントロール
 ⇒人口減少社会では、開発意欲が低減し望ましい土地利用がなされない
都市のスポンジ化 ⇒コンパクト・プラス・ネットワークの推進に重大な支障
 ※都市のスポンジ化は、都市の内部で空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな単位単位で随時的・空間的にランダムに発生する現象
 ・空き地(個人所有の宅地等に属する)は約44%増(約681ha→約981ha、大阪府の面積の約半分)(2003年～2013年)
 ・空き家は約50%増(約212万戸→約318万戸、ほぼ愛知県全域の世帯数)(2003年～2013年)
 ・生活利便性の低下
 ・治安・景観の悪化
 ・地域の魅力(地域バリュー)の低下 ⇒スポンジ化が一層進行する悪循環

原因と対応のコンセプト
 行政から能動的に働きかけ、コーディネートと集約により土地を利用(所有と利用の分離)
 地域コミュニティで考え身の回りの公共空間を創出(まずは使う)
 官民連携で都市機能をマネジメント

◆地権者の利用動機を正しく
 →低未利用地のまま放置
 ・「小さく」「散在する」低未利用地の使い勝手の悪化

◆「経済財政運営と改革の基本方針2017」「未来投資戦略2017」「新しい経済政策パッケージ」「まち・ひととしとして創生基本方針2017」において、都市のスポンジ化対策、低未利用地の有効活用等を措置するよう位置付け

法案の概要

都市のスポンジ化対策(都市機能誘導区域、居住誘導区域を中心に)

コーディネート・土地の集約

○「低未利用土地権利設定等促進計画」制度の創設
 ・低未利用地の地権者等と利用希望者と行政がコーディネートし、所有者にこだわらず、複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を市町村が作成
 ※所有者等探求のため市町村が固定資産税課税情報等を利用可能
 (例) 登録免許税・不動産取得税の軽減
 (例) 子育て支援施設
 (例) 空き家活用事業
 (例) 交通広場
 (例) 公共駐車場の活用
 (例) 商業施設等
 (例) 土地の利用権の交換

○都市再生推進法人(まちづくり団体等)の業務に、低未利用地の一時保有等を追加
 (例) 所得税等の軽減

○土地側面整理事業の集約地の特例
 ・低未利用地を柔軟に集約し、まちの顔となるような商業施設、医療施設等の敷地を確保
 (例) 都市開発資金貸付
 (例) 都市開発資金の貸付に関する法律

○市町村は、低未利用土地利用等指針を作成し、低未利用地の管理について地権者に勧告が可能に

身の回りの公共空間の創出

○「立地誘導促進施設設定」制度の創設
 ・交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体等が先頭で整備・管理する施設(コモンズ)についての地権者による協定(承諾施設)
 ※ 周辺地権者の参加が市町村長が働きかけ
 ※ 空き地や空き家を活用して交流広場・コミュニティ施設等を整備・管理
 (例) 長野市(ハイオク門) 活性化施設(イメージ)

○「都市計画協働団体」制度の創設
 ・都市計画の案の作成、意見の調整等を行う住民団体・商店街組合等を市町村長が指定
 (身の回りの都市計画の提案が可能に)

○「都市機能のマネジメント」
 ○「都市施設等整備協定」制度の創設
 ・民間が発議すべき都市計画に定められた施設(アクセス道路等)を確実に整備・維持
 ○「誘導すべき施設(商業施設、医療施設等)の休廃止届出」制度の創設
 ・市町村長は、商業機能の維持等のため休廃止届出者に勧告・勧告

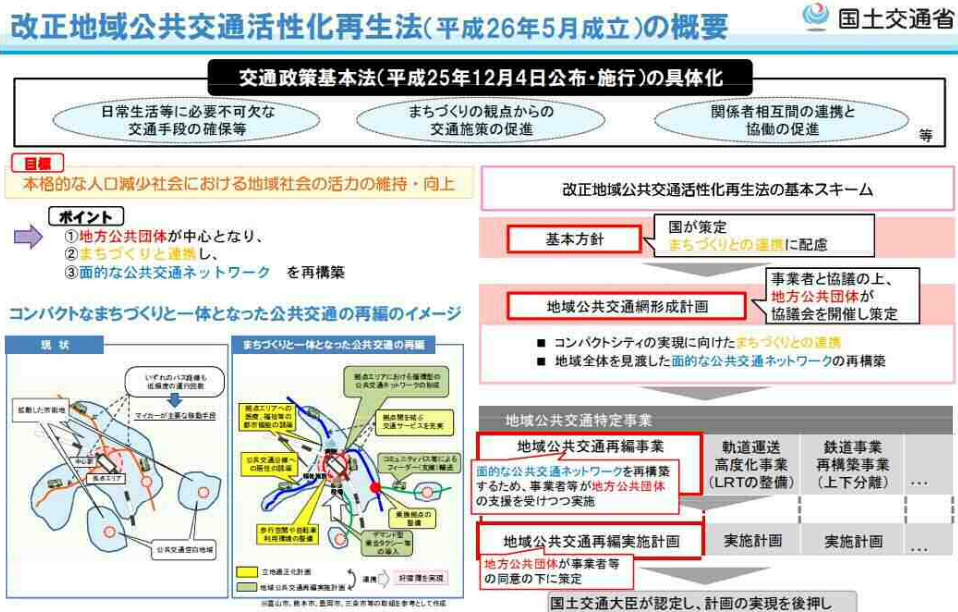
都市の遊休空間の活用による安全性・利便性の向上
 公共公益施設の転用の柔軟化、駐車施設の附置義務の適正化、立体道路制度の適用対象の拡充等を措置

【目標・効果】 ※地方公共団体への意向調査等をもとに推計
 低未利用地の利用を促進し、都市内遊休空間を賢く使うことで、民間の担い手による魅力的なまちづくりを実現
 (KPI) ・低未利用土地権利設定等促進計画の作成:約35件(2019～2023 [2019:3件 / 2023:15件])
 ・立地誘導促進施設協定の締結:約25件(2019～2023 [2019:3件 / 2023:10件])
 ⇒立地適正化計画を作成・公表した市町村のうち、今後10年間に、居住誘導区域に占める低未利用地の割合が、現状維持又は低下した市町村の割合:7割以上

資料：国土交通省ホームページ

③地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 26 年 11 月施行)

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。

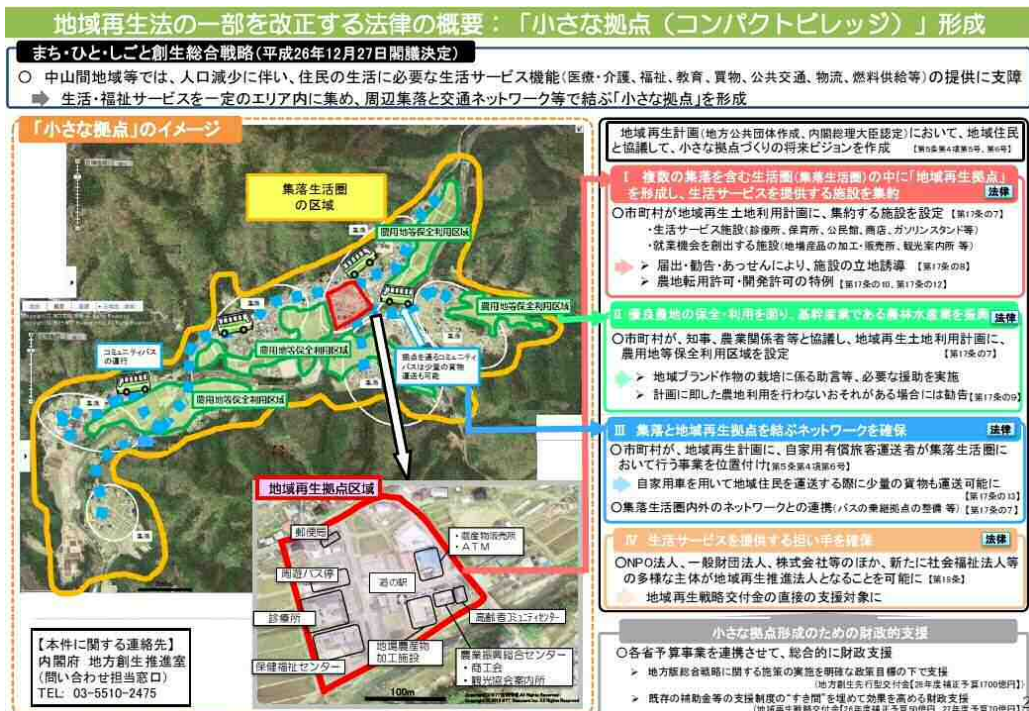


資料：国土交通省ホームページ

④地域再生法(平成 27 年 8 月施行)

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が創設された。

市町村が地域再生土地利用計画に集約する施設を設定することとなっている。



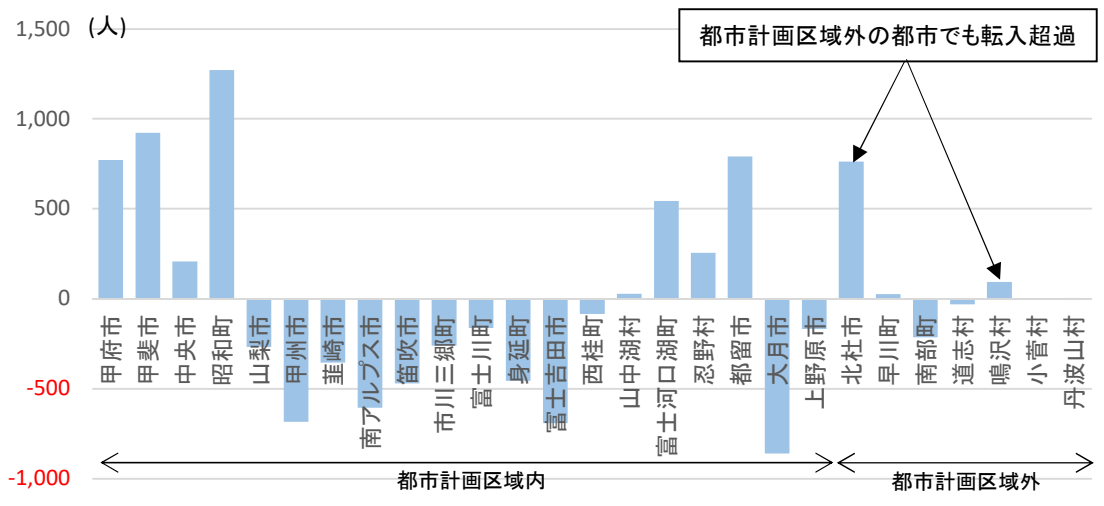
資料：内閣府ホームページ

11) 都市計画区域外の土地利用

都市計画区域外でも一定の人口密度を有する地域があり、人口の転出入状況をみると北杜市などでは転入超過の状況であり、宅地化が進行している。

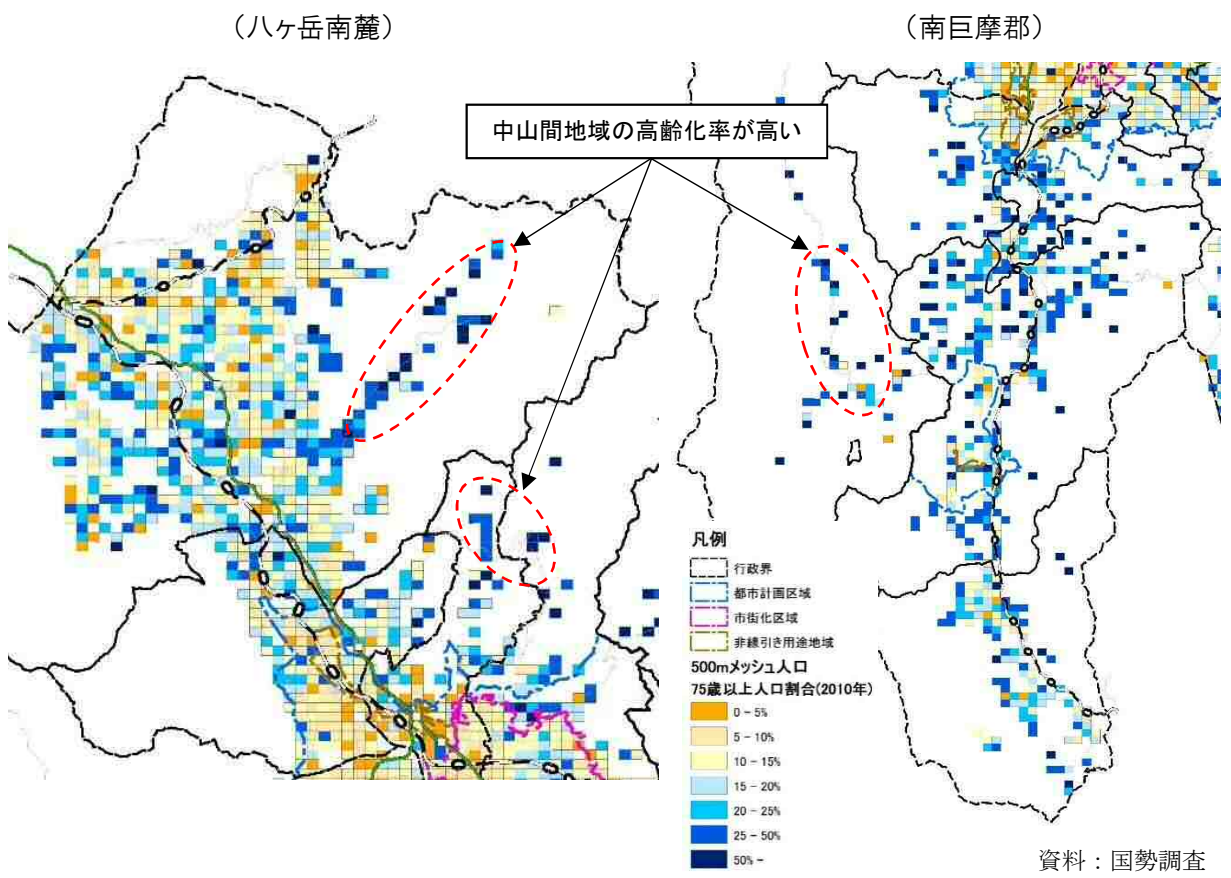
一方で、中山間地域では高齢化の進展が著しく、従前の環境維持が困難な状況になっている。

◆市町村別転出入差(平成22年→平成27年)◆



資料：国勢調査

◆メッシュ別75歳以上人口割合(平成22年)◆



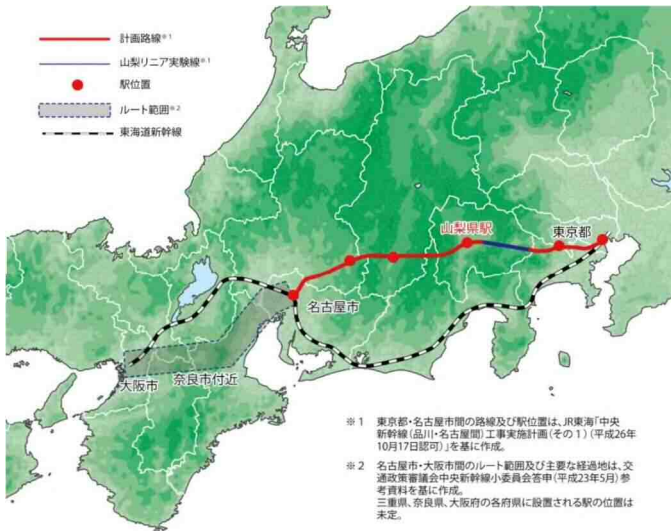
資料：国勢調査

12)リニア中央新幹線の整備

平成 26 年 10 月にリニア中央新幹線(品川～名古屋)の工事実施計画が認可され、本県では甲府市南部に山梨県駅が設置され、平成 39 年に開業の予定となっている。

本県においては、リニア環境未来都市整備方針を策定し、駅周辺については、交通結節、情報発信、交流拡大などを担うエリアとして、積極的に都市的土地利用を図ることとしている。

◆リニア中央新幹線のルート◆



I-2. 山梨県の都市が抱える基本的課題

本県の都市を取り巻く現況と近年の社会情勢をみると、人口減少と高齢化が一層進み、財政状況も更に厳しさを増していることから、都市が拡大し、低密度な市街地が形成されることにより、県民の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。一方、富士山の世界文化遺産登録等による観光交流の拡大や2027年に予定されるリニア中央新幹線の開業、また国においては都市再生特別措置法を改正し立地適正化計画制度を創設するなど、新たな動きも進んできている。

本県の今後の都市づくりにおいては、公共交通、医療・福祉、商業、農業等、多様な分野と連携を行う必要があり、都市が抱える課題については、県土全体の観点から整理する必要がある。

このため、山梨県の都市が抱える基本的課題について、人口減少・超高齢社会、都市経営コスト、安全・安心な暮らし、産業構造の変化、自然環境の保全、観光交流、持続可能な都市づくりの進め方の7つの視点から整理する。

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

○商業、医療・福祉など県民の日常生活を支える都市機能の維持

人口減少の進展により商業、医療・福祉などの身近な生活に必要な機能をこれまで通りには支えきれず、生活利便性がさらに低下していくことが懸念される。県民の健康で快適な暮らしを持続的に確保していくため、日常生活に密着したサービスを提供する都市機能の維持が求められる。

○拠点や既成市街地における低密度化への対応

近年、DID地区が消滅する都市が発生するなど、拠点や既成市街地における低密度化が進行しており、地域の活力維持の低下が懸念される。こうした人口減少・高齢化が著しい既成市街地への居住誘導を進めるにあたり、拠点への都市機能の立地誘導が引き続き求められる。

○郊外への無秩序な宅地化の抑制

甲府都市計画区域では市街化調整区域における無秩序な開発が依然として続いているなど、人口減少社会にあっても市街地の拡散が進んでいる。このような状況を放置すれば都市的サービスの低下や低密度化によるコミュニティの成立しない地域の出現などが想定されるため、無秩序で分散的な宅地化の抑制が求められる。

○拠点と連携した公共交通ネットワークの確保

高齢者をはじめとして全ての県民が生活に必要な都市機能を楽しむためには、利用しやすい公共交通機関の確保が重要である。バス交通ネットワークの再編が進められているが、拠点と連携した公共交通ネットワークの確保を図る必要がある。

○地域コミュニティの充実・活力の維持

人口の減少と高齢化の進行は、地域の自力による更新や管理能力の低下を招く。

地域の持続的な発展のため、コミュニティの充実・活力の維持が求められる。

○都市計画区域外の土地利用コントロール

都市計画区域外では、人口減少の状況下にあっても転入超過の都市が存在するなど都市的土地利用が進んでおり、今後は恵まれた地域条件に加えて高規格道路等の整備により、開発圧力の高まり

も想定されることから、適切な土地利用コントロールを行っていく必要がある。

○中山間地域の暮らしの維持

集落が散在する中山間地域では豊かな自然と共生した生活環境を育んできたが、人口減少・高齢化の進展に伴い、これまでの生活サービスの維持が困難になっている。こうした地域について、移動手手段の確保や都市地域との連携など、中山間地域の暮らしが維持していけるような方策の検討が求められる。

2)都市経営コストの最適化に関する課題

○都市経営コストの最適化

無秩序な宅地化が進んだ都市では後からインフラ整備が必要となり、その後の維持管理コストなどを含め、非効率な公共投資を余儀なくされ、厳しい財政状況をさらに圧迫することが予想される。このため、集約型都市構造の更なる推進により都市経営コストの最適化を図ることが求められる。

○中心市街地の空洞化への対策

本県における既存の中心市街地には、鉄道、主要道路をはじめとする都市基盤や建築物など多様なストックが存在している。都市機能の集約にあわせ、これらの既存ストックを積極的に活用し、魅力ある中心市街地の形成を図る必要がある。

○まちなか居住の推進

都市機能が集約された歩いて暮らせるまちなかに多世代が居住することは、都市の賑わいや都市の魅力の源泉ともなりうる。このため、まちなか居住を推進し、都市の再生を図ることが求められる。

○都市のスポンジ化への対応

空き地・空き家等の低未利用地の空間が、小さな敷地単位で時間的・空間的にランダム性をもって発生する「都市のスポンジ化」が全国の地方都市で進行しており、空き家率が高い本県においてもスポンジ化の進行が懸念される場所である。特に拠点におけるスポンジ化の進行は、都市環境を悪化させ、集約の効果を減殺するものとなり、目指すべき都市構造に重大な支障を来すことから、低未利用地の利用促進や計画的な減築による空き地の有効活用など、その対策を進めていく必要がある。

○大規模集客施設の適正立地

大規模集客施設の郊外立地は、都市構造に重大な影響を及ぼすおそれがあることから、今後とも大規模集客施設の適正な立地が求められる。

○日常生活圏の広域化に対応した都市機能の配置・連携

今後の都市づくりにおいては分散的な宅地化の抑制と都市機能の集約化が求められるが、本県においては既に分散的に居住地が形成され、これら居住地での日常生活圏は広域化している。このため、広域化した生活圏を前提とした都市機能の集約的な配置と連携を図り地域における都市的サービスを確保する。

○同一行政区域内の土地利用規制の不合理の解消

前回のマスタープラン見直しにおいて一部都市計画区域の再編を行ったが、依然として線引き都市

計画区域と非線引き都市計画区域が同一行政区域内で併存している。こうした状況は、一体性のない不均衡な土地利用や非効率な都市整備の要因ともなりうることから、これらの不合理の解消が課題である。

3)安全・安心な暮らしへの備えに関する課題

○富士山火山噴火、南海トラフ地震、豪雨災害など大規模な自然災害に対する備え

東日本大震災をはじめ、地球温暖化の進行による豪雨の増加などにより、近年、大規模な災害による甚大な被害が発生しており、本県においても自然災害に対する備えとして、近隣県を含む連携による広域的な防災対策の強化と都市及び市街地における日常防災対策等をともに推進する必要がある。

○防犯対策など生活環境面での安全・安心への備え

人口減少や高齢化が進む中で地域コミュニティが崩れていくことが懸念され、日常的な防犯など生活環境の面での安全・安心を確保する対策が必要である。また、高齢者がコミュニティの主体となって活躍することも期待されることから、それらの環境整備も必要である。

4)産業構造の変化への対応に関する課題

○産業の高度化、情報化を踏まえた企業立地環境の整備

産業構造の変化は経済の時代変化を背景に進展しており、経済構造のグローバル化や情報化の進展を踏まえた対処を図るとともに、地域産業が更新しかつ新産業の立地を促すための計画的な土地利用の確保も必要である。

○高速交通体系の充実を活かした産業立地の推進

本県においては、リニア中央新幹線の開業や中部横断自動車道の整備など高速交通体系の充実が図られることから、これを契機として経済活動の活性化に資する産業立地の推進を進めていく必要がある。

5)豊かな自然環境の保全に関する課題

○豊かな自然環境の保全

本県は首都圏の一角をなす一方で、豊かな自然環境を有する県として、観光レクリエーション地としての利用が進んでいる。また、都市周辺においては分散的に都市的土地利用の拡大が進んでいる地域もみられる。このため、豊かな自然環境の特性に応じて、都市的土地利用を抑制し、自然環境の保全を図る必要がある。

○市街地の緑化

本県の市街地内においては、人々が身近に緑と接することができる公園、緑地、街路樹などの自然的環境の配置が望まれており、緑豊かな市街地を創っていくことが求められている。

○歴史・文化・景観等の既存資源の保全・活用

本県は、歴史・文化・景観に関する多様で豊富な資源を有し、近年では甲府城をはじめ、既存資源の整備とともに、その保全・活用に取り組んでおり、今後もその地域にふさわしい個性ある都市づくりを進めていく必要がある。

6)観光交流・都市間交流等の促進に関する課題

○観光交流・都市間交流・都市農村交流の促進

人口が減少するなかで、地域の活性化と持続的な発展を図るためには、多様な都市・地域間の交流と連携から地域の活性化を進める必要がある。

特に富士山の世界文化遺産登録などを契機として、本県への来訪者は確実に増加していることもあり、引き続き他県を含む広域的な観光、都市間交流、都市と農村の交流等の多様な交流を支える機能の整備や地域間・機能間の連携を進めていく必要がある。

○リニア中央新幹線開業による交流・活動の拡大

2027年に開業が予定されているリニア中央新幹線は、大都市圏や国際空港との圧倒的な時間短縮効果により、本県においても国内外の人々との活発な交流や活動が拡大し、産業集積や新たな企業立地、国内外からの観光客や、移住者、二地域居住者の増加が期待される。

特に中間駅となるリニア山梨県駅周辺は、本県の新たな玄関口として、リニア開業効果を県内全域に波及させるため、目指すべき県土構造において、新たに拠点に位置付けるとともに、土地利用等の方針について、明らかにする必要がある。

7)持続可能な都市づくりの推進に関わる課題

○広域化する都市活動の中での個性を活かした都市づくりへの対応

人々の都市活動が広域化していく中で、歴史ある固有の都市としての独自性が失われつつある。隣接する都市や広域的な都市圏の中での役割分担を明確にするとともに、県民のわがまちに対する愛着や誇り、アイデンティティを守り、育てていくためにも都市の独自性を明確にしていくことが必要である。

○市町村によるまちづくり推進への支援

地方分権時代の中、新たに立地適正化計画制度が創設されるなど、市町村が中心的な主体となり、まちづくりに取り組むことが益々重要となってきた。このため目指すべき県土構造の実現のためには、県が広域の見地から調整を図り、市町村によるまちづくりが円滑に進むよう支援する必要がある。

○集約型都市づくりの推進に関する周知と理解の醸成

本県ではこれまでも人口減少・超高齢社会に対応していくために都市機能集約型都市構造の実現を掲げてきたが、まちづくりに関わる住民のニーズが多様化する中、民間事業者も含め、計画への合意形成を図る取り組みが重要となってきた。そのためには、集約型まちづくりの推進に関する周知と理解の醸成をこれまで以上に図っていく必要がある。

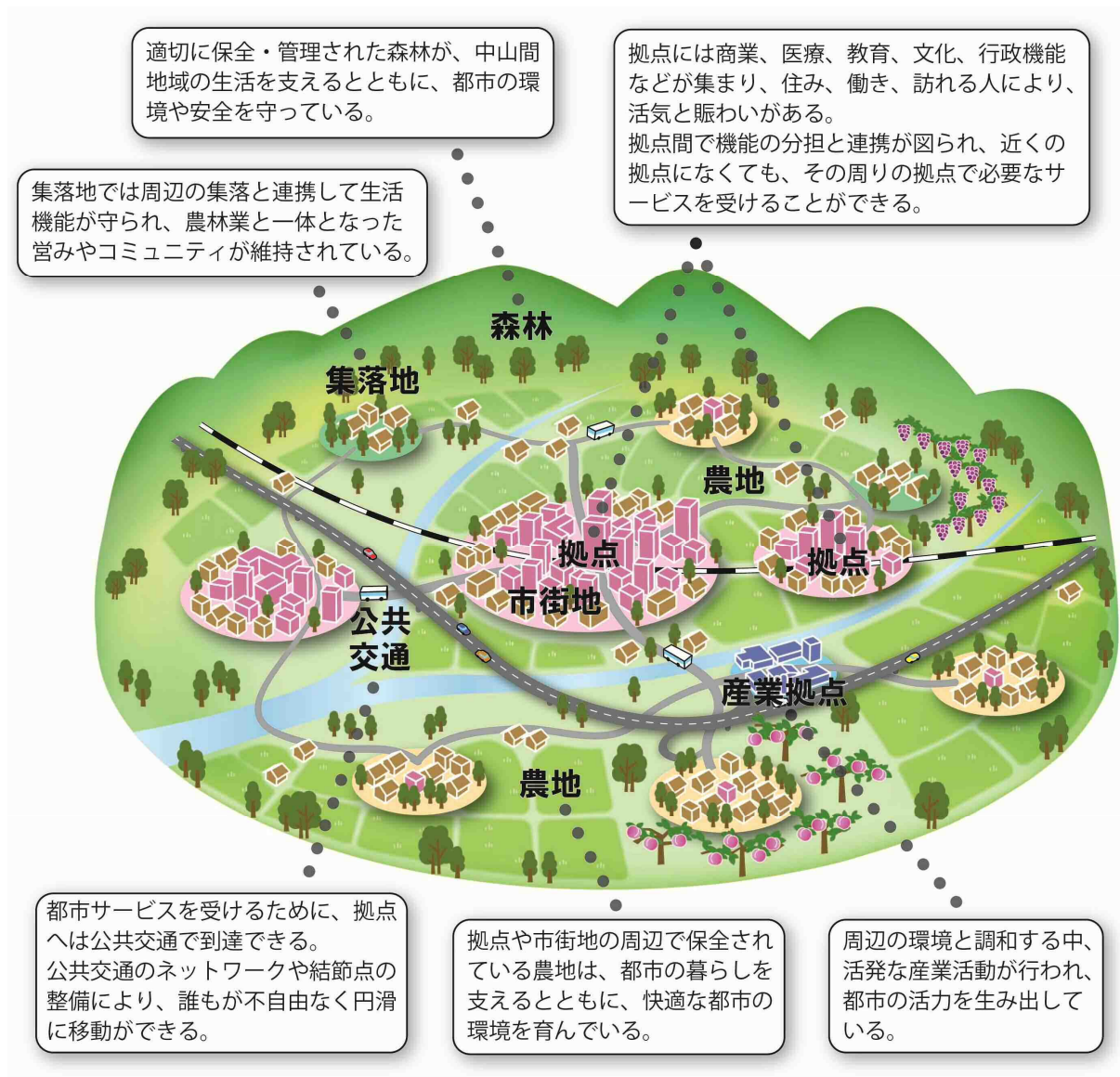
I—3. やまなし都市づくりの基本方針

人口減少・超高齢化社会の到来に対応し、都市経営コストの最適化を目指す持続可能な都市づくりを進めるにあたり、現行マスタープランの基本理念である「都市機能集約型都市構造の実現」の方向性も踏まえ、新たに都市づくりの基本理念を、

都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり

とし、具体的な都市づくりの基本方針を示す。

【集約と連携による都市づくりのイメージ】



I—3—1. 都市機能を集約した活力に満ちた都市づくり

1) 都市機能の集約化

① 拠点への継続的な都市機能の集約

人口減少・超高齢社会の進展や既成市街地での人口密度の低下により、これまで以上に拠点地域の活力低下が懸念される。

このため、拠点においては、引き続き既存ストックの更新や新たな基盤整備を進め、積極的に都市機能の誘導を図るものとする。

② 市街化の拡散抑制とコンパクトな市街地の形成

将来にわたり市街地の拡大が続くことは、都市的サービスの低下を招くおそれがあるだけでなく、自動車依存型社会による環境負荷の増大という観点からも好ましくない。

このため、既成市街地を中心に居住環境の形成に必要な基盤整備などを進め、まとまりのあるコンパクトな市街地の形成を目指す。

③ 身近な生活に密着した拠点の提示

集約型の都市づくりを進めるにあたっては、郊外への無秩序な宅地化を抑え、既成市街地に都市機能や居住を誘導する必要があることから、市町村における立地適正化計画制度の積極的な活用が望まれるところである。

このため、県民の日常生活に密着したサービスを提供する都市機能を集約すべき地区拠点を新たに明示することにより、市町村の計画作成に向けた取り組みを支援する。

④ 大規模集客施設などの都市機能の適正配置

大規模集客施設などの都市機能は、その立地位置により広域的に都市構造に重大な影響を与えるため、拠点を中心に誘導することを基本とし、必要に応じて、周辺市町村との広域調整を図るものとする。

⑤ 都市間連携による適正な土地利用調整

幹線道路の整備等による県民の生活圏の広域化、線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域の併存などにより、同一行政区域内での土地利用の規制格差等により、未だ郊外の開発が進んでいる状況にある。

このため、都市機能の集約化と市街地拡散の抑制を目指す都市構造の構築を進めるため、立地適正化計画制度などを活用するとともに、必要に応じ、県が広域的な見地から調整を図り、都市間の整合性や統一性のある土地利用コントロールを目指すものとする。

2) 拠点間ネットワークの構築

① 広域・地域拠点間を繋ぐ基幹公共交通の維持

広域的な都市機能を集積する地域拠点においては、人口減少基調を踏まえると、拠点ごとに都市機能をフルセットで備えることは不合理かつ不経済であり、拠点間連携を図ることにより、県民の生活利便性の確保に努めていく必要がある。

このため、拠点同士が連携して不足する都市機能を補い合えるよう、あるいは、市民の選択性を確保出来るよう、鉄道や広域路線バスなどの基幹公共交通網の維持、整備を図る。

② 地区拠点と他の拠点との連携を可能とする地域内バス路線の構築

身近な生活に密着した活動を支える地区拠点についても、公共交通と連携することにより、高次の機能が集積する他の拠点や既存集落と連携していくことが必要である。

このため、山梨県バス交通ネットワーク再生計画を踏まえ、地区拠点と他の拠点等との連携を可能とする路線バスやコミュニティバス等の地域内公共交通網の構築を目指す。

③ 拠点や交通結節点での公共交通機関の利便性向上

本県においては自動車へ依存した生活が根付いていることから、都市機能の集約と連携による都市づくりを進めるにあたっては、公共交通の果たす役割は重要である。

これまで、拠点や交通結節点において交通広場の整備や駅施設のバリアフリー化など取組みを進めてきており、今後も、便利で使いやすい公共交通ネットワークの構築や公共交通の利用促進策の取組み等も合わせて検討することにより、公共交通機関の利便性向上を図るものとする。

④ 拠点間を連携する幹線道路網の整備

本県では、地勢や連たんする土地利用状況、県民の生活圏域の広域化等により、甲府盆地を中心に都市として一体性を有している。

このため、拠点同士が連携して不足する都市機能を補い合えるよう、あるいは、県民の選択性を確保できるよう、引き続き、拠点間の幹線道路網の整備を進めて行く。

3) 中心市街地のにぎわい創出

① 既存都市機能の維持と新たな都市機能の誘導

都市圏内の拠点である中心市街地の活性化は都市圏全体の活性化につながることから、中心市街地においては、都市の魅力を高め、多くの人々が働き、訪れ、活動することでにぎわいを生む場を形成することが必要である。

このため、中心市街地においては、既存の商業・業務などの都市機能を維持していくとともに、新たな機能を誘導するなど、多様な都市機能の立地により、にぎわいの創出を目指していく。

② 観光資源の整備・活用による交流拡大

近年ではインバウンドの増加などに伴い観光・交流人口は着実に増加しており、こうした流れを中心市街地に繋げるため、甲府城周辺地域の活性化や石和温泉駅周辺整備などの取組みを進めてきたこと

るである。

引き続き、まちなかの観光資源などの有効活用を支援して、中心市街地を県民や観光客などのアクティビティを生む場として再生し、観光・交流の促進による賑わい空間の創出を図る。

③まちなか居住の推進

中心市街地空洞化の原因の一つは、都市中心部の人口減少である。安心して便利に暮らせる「まちなか居住」を推進するためには、中心市街地における多様なライフスタイルに対応した良質な住居のストック及び基幹的な公共施設に加えて、身近な道路や公園などの居住環境の整備が必要である。

このため、立地適正化計画制度を活用し、都市機能や居住を誘導する区域を明確にすることで、中心市街地を居住地として再生し、これに応じた住宅建設やまちなかへの住み替え支援及び居住環境の整備を推進する。

④低・未利用地の解消

中心市街地周辺の既存市街地においても、空き地・空き家が増加しており、小売店舗や事業所であった土地が駐車場に変貌するなど、都市のスポンジ化の進行が懸念される。

このため、新たな都市計画制度等も活用し、地域におけるニーズに即して、公共公益施設やレクリエーションの場としての利用など、より幅広い利用を実現する取り組みが必要である。

4)多様な連携・交流の促進

①広域交通網の整備

様々な都市活動を支え、都市の活力や賑わいを持続させるためには、地域間の広域的な連携を図り、人・物の多様な交流を促進させる都市づくりを進める必要がある。

このため、リニア中央新幹線整備による交流人口増加の効果を十分に活用するとともに、中部横断自動車道や新山梨環状道路などの主要幹線道路のネットワーク整備や都市内環状道路と併せた放射状道路の整備、観光地へのアクセス道路など地域交流を促し、産業を活性化する道路整備を今後も着実に進めていく。

②都市と農山村の交流の促進

より豊かな生活を実現するためには、都市と農山村の交流の促進など豊かな余暇活動を積極的に推進していく必要がある。また、都市機能を拠点に集約していく中で、既に分散的に形成された郊外部や農山村においても、快適な生活環境を維持・確保することも重要である。

このため、ワインツーリズム等の都市と農山村の交流の積極的な推進などを通じて、郊外部や農山村地域の活性化と里づくりの推進を図る。

③中山間地域の生活環境の維持

都市計画区域内外に存在する中山間地域では、人口減少・超高齢化の進展に伴い、その生活環境の維持が困難になっており、コミュニティの維持や農地や森林の管理が行き届かないことによる防災面での課題など懸念されている。

こうした地域については、国による小さな拠点づくりの考え方も取り入れながら、移動手段の確保やコミュニティの維持に必要な機能の確保等、都市地域と様々なサービスを繋げることにより、これまでの生活環境の維持を図る。

5) 産業振興の支援

① 産業の高度化、情報化の進展を踏まえた企業立地環境の整備

製造から小売までの流通経路の短縮化や電子商取引等の産業構造の変化の中で、産業の高度化、情報化の進展を踏まえた企業立地環境の整備や支援を進めていく必要がある。

また、新規郊外立地と既存の商店街の衰退が進む商業環境に対しては、大規模集客施設などの適正配置やまちなか居住の推進と連動して賑わいのある商業・業務地の誘導を図るための合理的な土地利用規制を行う。

グローバル化の進む製造業環境に対しては、地元企業活動の高度化や取引拡大を支援するため、物流の効率化を促進する都市基盤の充実・更新を進める。

また、情報通信技術の急速な進展によりビジネス形態は大きく変化し、今後、新技術、新産業、新ビジネスが生まれることが十分に予想される。このため、市街地において、新規成長産業が進出しやすい環境づくりを支援する。

② 新たな高速交通体系の構築を活かした産業立地の推進

リニア中央新幹線や中部横断自動車道の整備など高速交通体系の構築に伴う経済活動の活性化が期待されている。

このため、本県の経済を牽引する新たな産業立地についてはインターチェンジ周辺などの高規格道路等の結節点を中心に誘導していく。

③ 農業環境の維持・保全

高齢化による農業従事者の減少や、無秩序に宅地が拡散することなどを原因として、農地は減少している。農地は食糧供給源として最も基礎的な土地資源であるため、現況農地は極力その保全と有効利用を図るとともに、生産性の高い優良農地を計画的に確保、整備する必要がある。

また、農村集落コミュニティの維持を目標に都市と農村の連携・交流を推進するとともに農地や森林の持つ多面的な機能に配慮して農地や森林の保全を進める。

6) 都市計画区域外の秩序ある土地利用の誘導

① 秩序ある土地利用の誘導

都市計画区域外においても一部で開発が進行しており、今後、高規格道路等の整備に伴い新たに開発圧力が高まる地域も想定され、本県固有の豊かな自然や景観を損なうことが懸念されている。

このようなエリアに対しては、都市機能の集約と連携による都市づくりを進めるにあたり、都市計画制度の適用を検討し、豊かな自然と調和した秩序ある土地利用の誘導に取り組んで行く。

I—3—2. 美しく魅力あふれる都市づくり

1) 歴史・文化資源の活用

① 地域固有の歴史的・文化的遺産を活用した都市づくり

本県は、固有の自然、歴史、伝統、文化に根ざした数多くの資源を有しており、甲府城周辺地域の整備や甲州市の歴史まちづくりの取組みなど、地域の個性や特色を活かしたまちづくりを進めているところである。

地域ごとの多様な個性や価値を認識し、県民をはじめ観光客にとっても魅力のある都市とするため、引き続き地域固有の歴史的・文化的遺産を積極的に活用したまちなみの整備、城址や伝統的な風土を有する良好な自然地などを活用した公園づくりや緑地の保全、歴史と文化のみちづくりなど個性豊かな都市づくりを推進する。

2) 美しく魅力あふれる景観づくり

① 地域の暮らしと美しい自然景観の保全

本県においては、都市を取り囲むように広がる果樹地帯や中山間地域の営みの場ともなる里山など、県民の暮らしに密接に関連する地域固有の美しい自然景観を有しており、これを保全していくことにより、「やまなし」らしさが感じられる豊かな生活環境を維持していく。

② 景観法を活用した建築行為等のコントロール

地域固有の優れた自然や田園景観の保全、歴史的な街並み等を活用した景観形成により地域の魅力を一層高めていくことが重要である。このためには、景観法を活用して地域が主体となって建築行為の制限を進めるなど、美しく魅力あふれる景観を創出するための取り組みを積極的に推進・支援する。

③ 沿道の屋外広告物等の規制・誘導

郊外部等の主要道路沿道においては、緩い土地利用規制や開発許可基準を背景に土地利用転換が進み、かつ地域の優れた景観や眺望になじまない沿道景観の形成も見られる。

このため、郊外部での土地利用コントロールと連携しつつ、屋外広告物等の規制・誘導により沿道の良好な景観形成を進める。

3) 都市の顔づくり

① 拠点地区等での魅力ある景観整備

拠点地区、駅周辺、シンボルロード沿道、河川周辺においては、賑わいや風格、ゆとりや地域の歴史などをテーマに質の高い景観や環境の整備を積極的に進め、県民や観光客が本県の都市の魅力にふれあうことのできるような都市の顔づくりを推進する。

I—3—3. 安全で安心して暮らせる都市づくり

1) 災害に強いまちづくり

① 大規模な自然災害への対処

本県は、地理的・地形的な条件から風水害や土砂災害などの危険性が高いことから、これらの自然災害に対して防災機能を有する森林や農地を保全するとともに、災害の発生の危険性の高い区域においては、市街化の進行を抑制する。

本県は、南海トラフ地震および富士山火山噴火などの大規模災害が発生する可能性を指摘されている地域であり、発生した場合は、本県をはじめ、隣接する都県など広範囲にわたって甚大な被害を受けることが懸念されることから、本県自体の防災体制の充実はもとより、被災していない近傍県等からの災害時広域応援が必要である。

このため、県域を越えた都県間及び県内における防災活動を円滑かつ効果的に展開するため、県内・都県間の相互応援に必要な機能を有する広域防災拠点やこれらの有機的な連結を確保できる交通・情報ネットワークを、広域的な観点から整備し、大規模災害に的確かつ迅速に対応できる県土づくりを目指す。

また、観光立県を掲げる本県として、富士北麓地域を中心に増加する観光客に対する防災対策を併せて進める。

② まちづくりを通じた都市防災の強化

災害に強いまちづくりを進めるため、避難路、輸送路となる幹線道路の整備や河川の整備、防災や避難のため公園整備、緑地による延焼遮断機能を確保するための街路樹やまちなかの公園整備を積極的に進める。

また、建築物が密集する市街地においては、災害や火災による被害の拡大を防ぐため、公共空地の確保、適正な土地利用密度への誘導、建築物の不燃化などを促進する。

なお、取組みにあたっては「災害に強いまちづくりガイドライン」を通し、市町村の防災都市づくり計画を支援する。

③ 農地や森林およびその関連施設の適切な管理による都市の安全性確保

高齢化の進展により農林業の従事者が減少するとともに、厳しい財政状況の中で農林地や関連施設の管理が行き届かず、荒廃が進むことが懸念される。農地や森林などはその本来の機能だけでなく、洪水調整など都市の防災面からも重要な機能を持っている。

これらを適切に機能させることは、都市の安全性を確保するとともにその結果として財政負担を軽減する効果が期待されることから、農地や森林およびその関連施設について持続的で適切な維持・管理を図っていく。

2) 安全で安心な生活環境の形成

① 地域コミュニティの充実による防犯対策の強化

近年、都市化の進展や生活様式の近代化、また情報伝達手段の格段の進歩などを背景として、地域における連帯感の希薄化が進むとともにコミュニティ活動も次第に活力を失いつつあり、地域社会が

かつて持っていた犯罪抑止機能も低下している。

本県においては、「山梨県安全・安心なまちづくり条例」を制定して県民や事業者と連携して、安全・安心なまちづくりを推進しており、都市づくりにおいても、安全で安心な生活環境の形成に向けて、地域コミュニティの充実・回復を進めて防犯対策の強化を図る。

3)誰もが利用しやすい都市施設づくり

①都市施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの推進

性別、年齢、障害の有無、人種等にかかわらず、全ての人が自己実現を目指して多様な社会経済活動に参加し、都市的サービスを楽しむことができるようにするためには、都市内の道路や施設は、誰もが不自由することなく利用しやすく整備されていることが必要である。

このため、暮らしやすさや、住みやすさを考慮した都市施設の配置の適正化を図るとともに、バリアフリー化の取組みなどユニバーサルデザインの考え方を踏まえた都市施設づくりを推進する。

I—3—4. 環境と共生する都市づくり

1)環境負荷の軽減

①都市機能の集約化による資源・エネルギー消費・環境負荷の軽減

都市における活動は、資源・エネルギーを大量に消費し、多量の廃棄物を排出し、大気・水・土壌等の物質循環の中で環境に大きな負荷を与えている。

このため、都市機能の集約化を進め、限りある資源を有効に活用して資源・エネルギー消費の軽減を図り、将来にわたり都市が持続的に発展できるような都市構造の形成をめざす。

特に、低密度な土地利用のもとでの市街地の拡散は効率的な都市施設整備や都市活動の実現を困難にし、環境負荷を増大させる。

このため、集約型の市街地による都市構造の実現を目指し、必要以上の市街地拡大を抑制する。

②公共交通機関の利用促進による自動車依存型の生活スタイルからの転換

地球規模の問題であるオゾン層の破壊や地球の温暖化、また身近な問題である騒音、大気汚染、振動等の環境問題への対応として自動車を中心となっている現在の移動形態の見直しが必要である。

このため、都市機能の集約化と連携して公共交通機関の利用促進や交通需要マネジメント等の検討を進め、自動車依存型の生活スタイルからの転換を目指す。

2)自然環境の保全

①地域の優れた自然環境保全のための都市的土地利用の抑制

本県は、首都圏の一角に位置しながらも、豊かで優れた自然に恵まれているが、近年、社会経済の進展に伴い、都市周辺における宅地開発が進み、また、森林地域での別荘開発等の進行も見受けら

れ、森林や里山などの自然が徐々に失われている。

このため、優れた自然環境の保全に向けて、地域のおかれた特性に応じて土地利用を規制していく必要がある。

自然の豊かな地域では、優れた自然環境を形成する森林や水系等を保全するため、宅地開発等を抑制していく必要がある。

都市周辺においても、まとまりのある農地や自然環境の保全を図るため、無秩序な宅地の分散化を抑制していくべきであるが、里山や観光地等においては、貴重な自然環境が残されている一方で、都市的土地利用も進んでいることから、環境や景観に配慮しつつ、両者の調和の取れた土地利用を図る必要がある。

②都市近郊縁地の保全

本県の都市周辺の森林は、その多くを私有林が占め、近年、これらの森林の適正な維持・管理が望まれる状況にある。

都市における防災、景観、環境上重要な役割を果たしているこれらの都市近郊林の保全を図るため、地域森林計画等と協調しながら、都市的土地利用の拡大を抑制するとともに、これを保全するための方策を推進する。

3)郊外部や農山村集落における田園環境の保全

①郊外部や農山村集落の優れた地域環境の維持・保全と地域コミュニティの維持・再生

本県においては、その地域形成経緯から、郊外部や農山村において、分散的に集落が形成され、これらは、自然・田園景観と一体となって優れた地域環境が形成されてきた。しかし、近年、集落居住地での高齢化や人口減少が進み、これらの優れた地域環境の維持・管理能力の低下が危惧される状況にある。

一方、豊かな自然環境の中での居住要求は高まっており、郊外部での宅地化や別荘開発の進行の要因ともなっており、これらは一概に否定されるべきものではない。

このため、郊外部においては、分散的な宅地化を極力既存集落等へ誘導して、集落における人口の維持・回復を図る。また、農山村においては、集落環境の整備・改善を進めて、人口の維持・回復及び地域コミュニティの維持・再生により地域環境の維持・管理能力を高める。

4)都市の緑化

①市街地内に存在する優良な緑地の保護

市街地内において現に存在する緑地は、市街化を促進することのみを理由に開発の対象区域として位置づけておくのではなく、極力緑地として位置づけ保全・整備を図る。

②公共公益施設用地や建築物の敷地内での緑化の促進

県有施設等の公共施設の緑化、街路樹等による道路の緑化、多自然型川づくり、水辺空間を活用した緑化を推進し、都市における水と緑のネットワーク化を図り、緑豊かな都市の環境形成を進める。また、開発に伴い既存の緑地や農地が減少したり、緑地が著しく不足する地区等においては、開発とあわせた適正な緑地の確保を図る。

③街区公園等の身近な公園の整備

市街地においては、身近な公園の整備が遅れており、今後街区公園等の重点的な整備を行う。特に、建物が密集する中心市街地等においては、地域の環境や防災面を考慮して、街区公園等の積極的な整備を図る。

I—3—5. リニア中央新幹線を活かした都市づくり

1)広域的な観光・交流の推進

①観光・交流ネットワークの形成

富士山の世界文化遺産登録以降、観光入込客数は着実に増加してきており、観光は本県の活力向上が最も期待される分野である。また、2027年に開業が予定されているリニア中央新幹線による交流・活動の拡大も大きな契機となることが期待される。

このため、リニア山梨県駅と県内の観光地等をつなぐ道路整備や山梨県バス交通ネットワーク再生計画に基づく広域バス路線の構築などに合わせ、各地域の魅力を向上させた広域的観光地づくりを進めることにより、観光・交流ネットワークの形成を図っていく。

2)リニア環境未来都市の実現

①リニア駅周辺の整備

リニア環境未来都市整備方針に基づいた整備を実現するため、リニア駅周辺については、広域拠点や地域拠点等と機能分担を図り相互に補完・連携が可能となるよう、新たに広域交流拠点として、県土構造に位置付ける。また、交通結節機能を持つ交通エリアと、国内外の観光客と県民が利用し交流の拡大を図るとともに駅近郊における産業集積の呼び水となる観光交流・産業振興エリアに必要となる施設の整備・誘導を図ることについて検討を進めていく。

I—3—6. 多様な主体の参加と協働による都市づくり

1) 市町村計画や他部門との連携の強化

① 自立を目指す市町村計画との整合

今後、本県における都市づくりを具体的に推進するためには、住民の最も身近な行政としての市町村の果たすべき役割が大きい。特に県内においては、合併により、自立を目指す市町村における行政計画が策定されており、これらの市町村計画との整合を図りつつ本基本方針の推進を図る。

② 都市計画部門と他部門の連携強化

基本方針で示す内容は、ハードな都市づくりの部門のみにとどまらず、環境、農林・観光・産業、福祉、防災、景観等多岐にわたっている。このため、これらの部門との連携を強化して基本方針の推進を図る。

③ 市町村のまちづくりに関する広域的な調整の実施

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、持続可能な都市経営が可能となるよう、本県においても立地適正化計画の作成に取り組む市町村が見られ、近年、大月市において計画作成されたところである。本県が目指す「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」の実現に向け、各市町村の計画作成に向けた取組みを支援できるよう、本マスタープランにおいて、県が広域的な見地から調整を図り、より詳細な都市構造を明らかにしていく。

2) 都市づくりにおける多様な主体の参画

① 都市づくりの協働体制づくり

今日の都市づくりへのニーズや考え方はますます多様化しており、行政のみがこれら全てに对应しているのは困難な状況となっている。より質が高く快適な都市空間を形成していくためには、NPOやまちづくり専門家をも含む住民、事業者、市町村、県がその置かれた責任と主体性を持って積極的に参加することが欠かせない。

このため、都市づくりへの参加主体の連携を一層図り、主体の協働を一層進めるための体制づくりを検討し、推進する。

② 都市計画への住民参加

都市づくり計画の策定段階から幅広く県民が参画するなど、都市計画への住民参加の方法やその推進支援措置等について検討し、住民参加を推進する。

I—3—7. PDCAによる都市づくり

1)PDCAによる都市づくり

①都市づくりのマネジメントの実践

「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」の実現にあたっては、都市計画マスタープランの実効性を確保することが重要である。このため都市づくりの状況について、適宜進行管理を行い、評価・検証し、適切に見直していくことが必要である。このようなPDCAによるマネジメントを行いながら都市づくりを進めていく。

