

**身延都市計画
都市計画区域マスタープラン
の改定について**

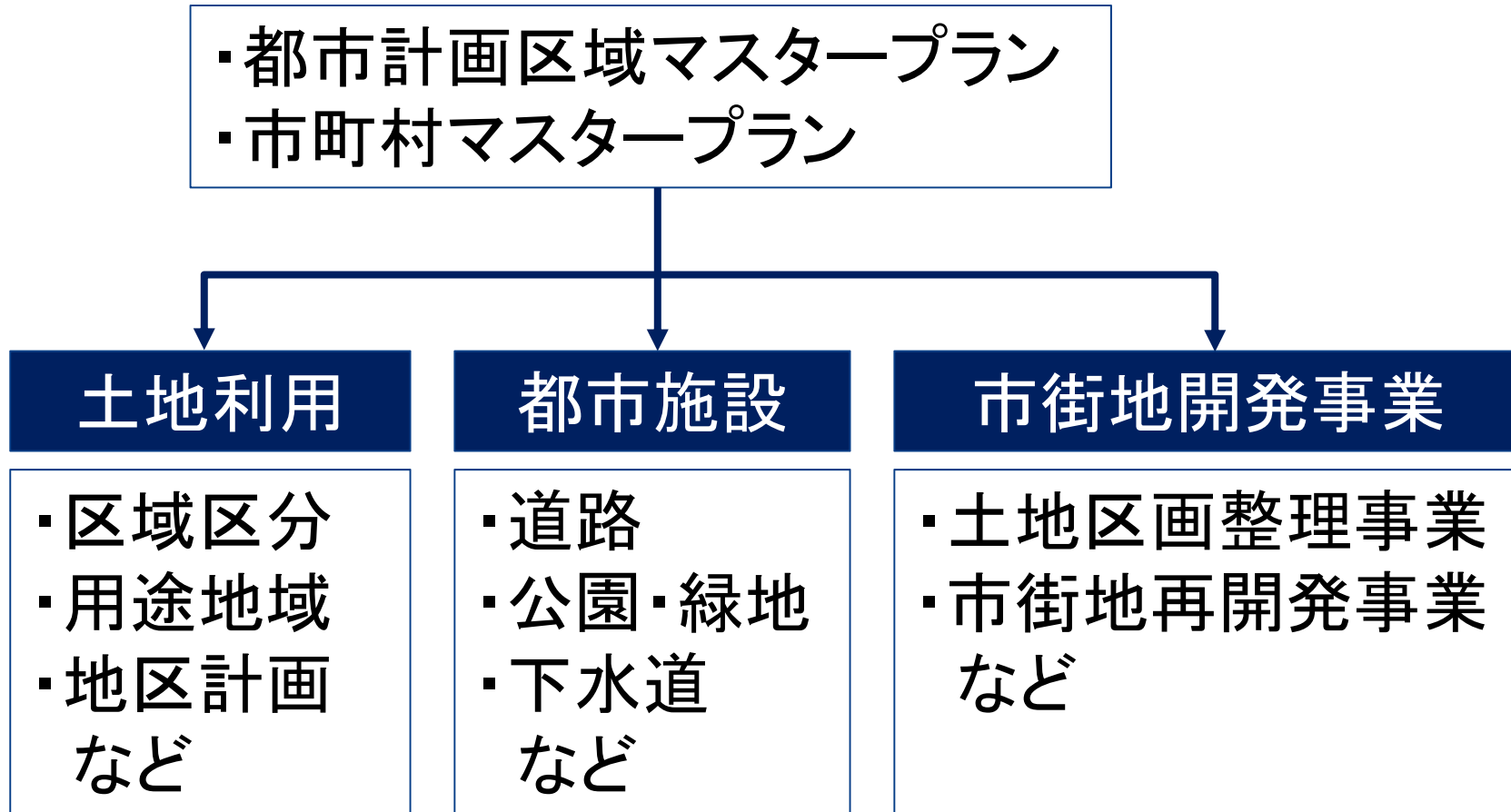


目次

- 1 都市計画区域マスタープランの位置付け
- 2 目指すべき将来の都市像
- 3 身延都市計画区域マスタープランの概要

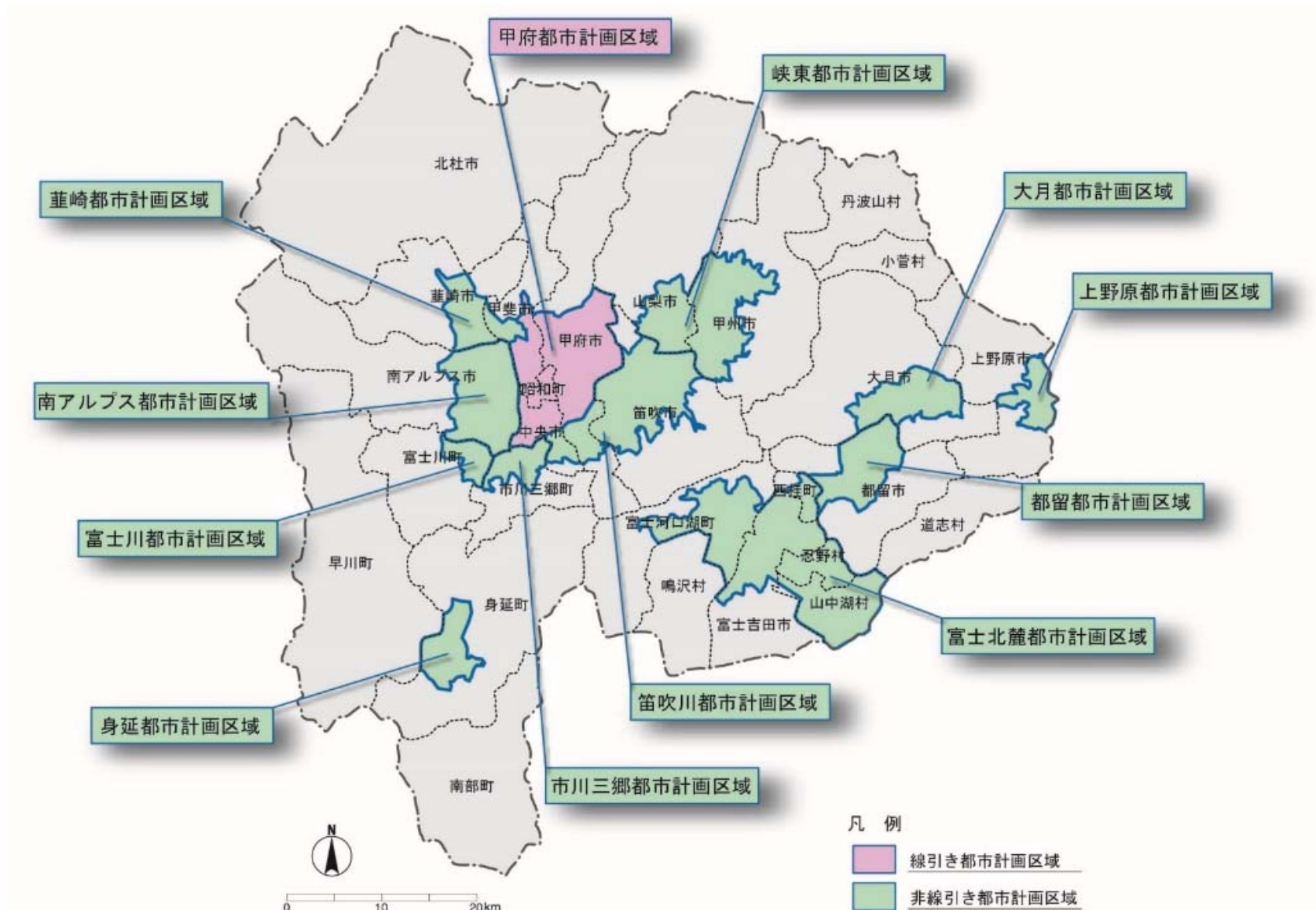
1.都市計画区域マスタープラン の位置付け

マスタープランと都市計画の体系



1. 都市計画区域マスタープランの位置付け

都市計画の決定の方針



都市計画区域マスタープランの内容

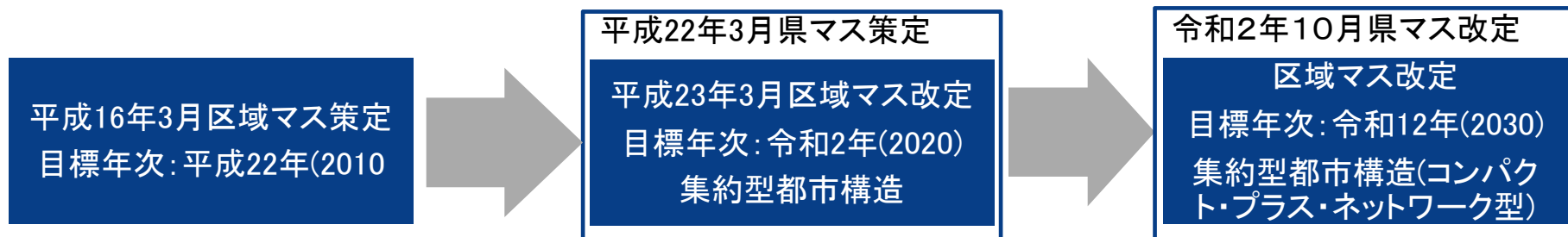
- ・都市計画の目標
 - 目標年次、都市計画の基本理念、将来の都市構造
- ・区域区分（市街化区域及び市街化調整区域の区分）の決定の有無及び区域区分を定める際の方針
- ・主要な都市計画の決定の方針
 - 土地利用、都市施設（交通施設、下水道、河川等）、市街地開発事業、公園緑地等の決定の方針

都市計画区域マスタープランとは

山梨県では平成16年に「都市計画区域マスタープラン」(区域マス)を策定しましたが、都市の拡散や都市政策課題の広域化等を背景に、都市計画区域外を含む県全域を対象とした「山梨県都市計画マスタープラン」(県マス)を平成22年3月に策定しました。

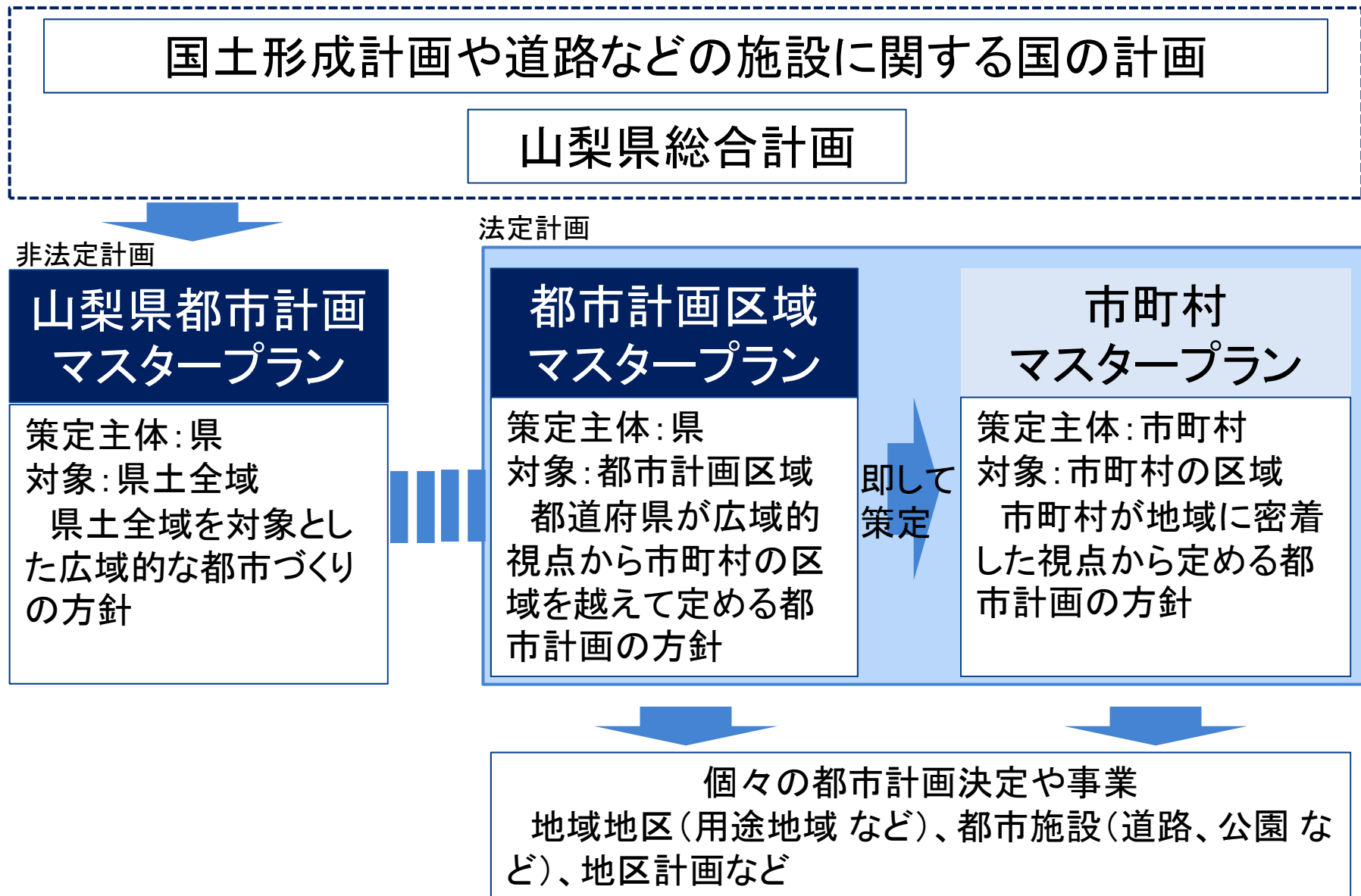
また、平成23年3月にはこの県マスに基づいて各都市計画区域を対象とした「都市計画区域マスタープラン」(区域マス)を改定しました。

その後、おおむね10年間の目標年次に達したことを受け、社会情勢の変化や法制度改正に伴って、県マスを令和2年10月に改定し、県マスに即して区域マスを改定する予定です。



1. 都市計画区域マスタープランの位置付け

各計画の位置付け



2. 目指すべき将来の都市像

基本理念

「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」

集約と連携による都市づくりのイメージ

適切に保管・管理された森林が、中山間地域の生活を支えるとともに、都市の環境や安全を守っている。

集落地では周辺の集落と連携して生活機能が守られ、農林業と一体となった営みやコミュニティが維持されている。

拠点には商業、医療、教育、文化、行政機能などが集まり、住み、働き、訪れる人により、活気と賑わいがある。拠点間で機能の分担と連携が図られ、近くの拠点になくても、その周りの拠点で必要なサービスを受けることができる。



都市サービスを受けるために、拠点へは公共交通で到達できる。公共交通のネットワークや結節点の整備により、誰もが自由なく円滑に移動ができる。

拠点や市街地の周辺で保全されている農地は、都市の暮らしを支えるとともに、快適な都市の環境を育てている。

周辺の環境と調和する中、活発な産業活動が行われ、都市の活力を生み出している。

やまなし都市づくりの基本方針

基本方針1 都市機能を集約した活力に満ちた都市づくり

- 都市機能を拠点等に集約し市街地の拡大を抑制するとともに、誰もが生活に必要なサービスを楽しむ都市構造の実現を目指します。
- 拠点間等を繋ぐ鉄道やバスなどの公共交通の利便性の向上を図り、誰もが生活に必要なサービスが享受できる都市構造の実現を目指します。
- リニア中央新幹線や中部横断自動車道を活かした産業等の立地環境の整備を進めます。
- 都市計画区域外においては、豊かな自然や景観の保全を図るため、都市計画制度の適用を検討します。

基本方針2 美しく魅力あふれる都市づくり

- 地域固有の自然や歴史、文化等を活かしたまちなみや公園の整備など、県民をはじめ観光客にとって魅力のある都市づくりを推進します。
- 果樹地帯などの本県固有の「やまなし」らしさが感じられる自然景観を保全するとともに、拠点等では都市の顔となる景観の整備を推進します。

基本方針3 安全で安心して暮らせる都市づくり

- 災害リスクの高いエリアの市街化の抑制や広域防災などの総合的な防災・減災対策を進め、災害につよい都市づくりを目指します。
- 都市施設のバリアフリーやユニバーサルデザインの推進により、誰もが利用しやすい都市づくりを進めます。

基本方針4 環境と共生する都市づくり

- 都市機能の集約化や、公共交通や自転車の利用促進、自然環境と調和した土地利用により、環境と共生した都市づくりを目指します。
- 都市に現存する緑地などの自然的環境を保全し、環境と共生した都市づくりを推進します。

基本方針5 リニア中央新幹線を活かした都市づくり

- 駅前広場整備や、民間資本の誘致等を検討するとともに、県内各地を結ぶ道路や広域バス路線の整備によりリニアを活かした都市づくりを推進します。

基本方針6 多様な主体の参加と協働による都市づくり

- 多様な主体との連携・協働を促進し、より質の高い都市づくりを推進します。

基本方針7 PDCAによる都市づくり

- マネジメント・サイクルによる、分析や評価、適切な見直しにより、実効性のある都市づくりを推進します。

2. 目指すべき将来の都市像

目指すべき県土構造

県マス p.46、p.70

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、都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点を位置づける。都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点を位置付けました。

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、本県与国内各地、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ました。

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ました。

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ました。

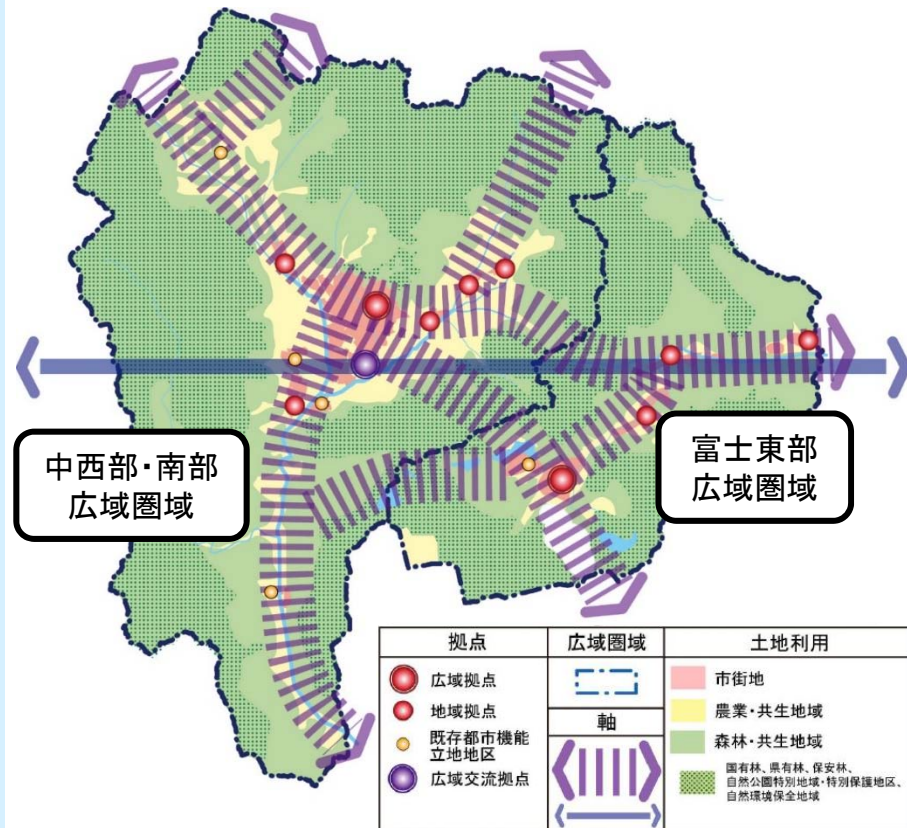
都市地域と農業・森林地域との共生、都市生活を支える土地利用区分

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します。

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します。

【目指すべき県土構造】



拠点

拠点とは、県民生活の核となる場所であり「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ます。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こととしました。

【拠点の条件】

都市機能が集積する
場所

公共交通等により到達可能
な場所

既存の都市基盤ストック
が活用できる場所

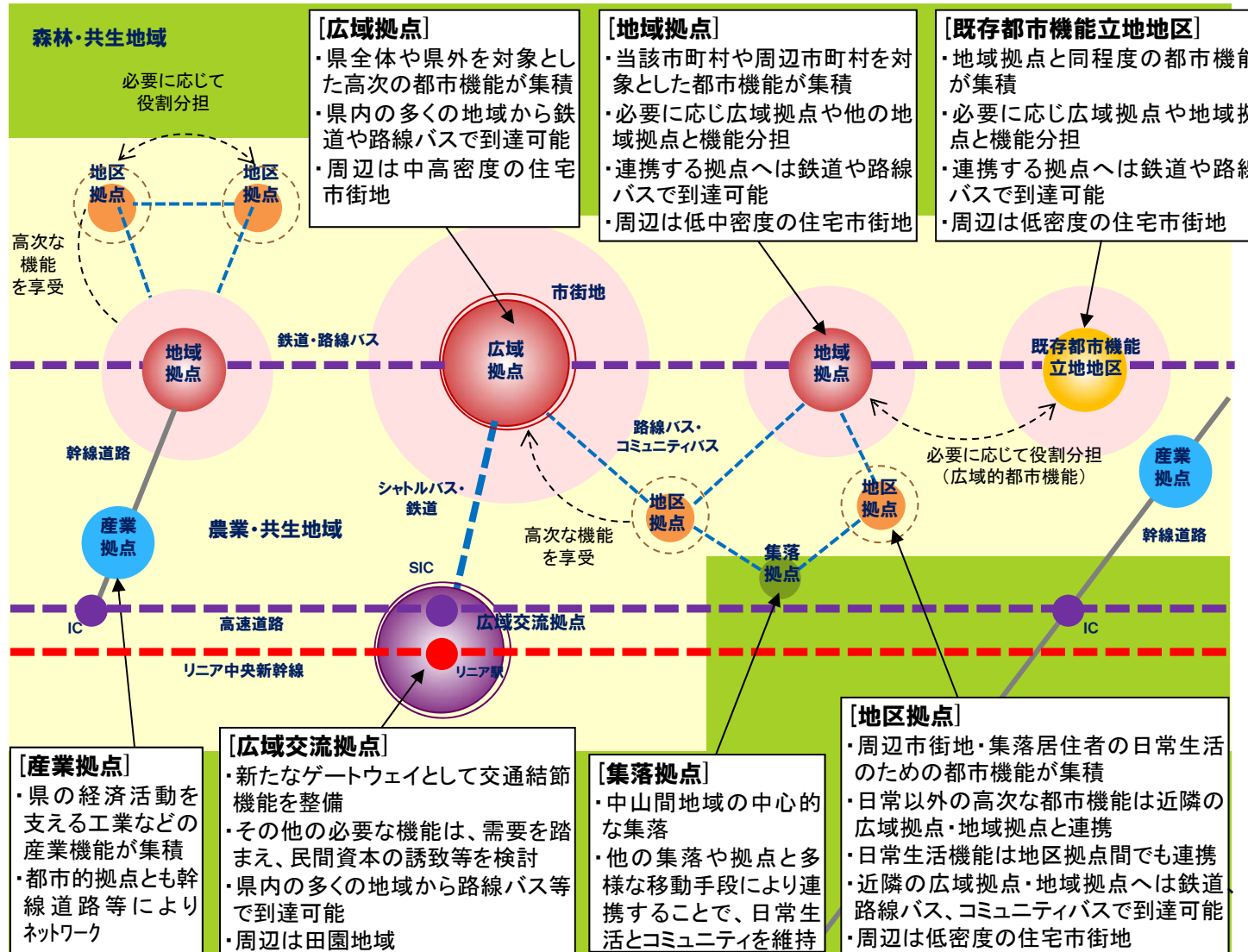
都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点

| | | |
|-------------|--|------------------|
| 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ります。 | 2地区 |
| 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します。 | 18地区 ※準ずる地区含む |
| 地区拠点 候補地 | 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します。 | 市町村調整 した59地区 |
| 集落拠点 | 中山間地域の集落が散在する地域において、地域での暮らしを総合的に支えます。 | — |

その他の拠点

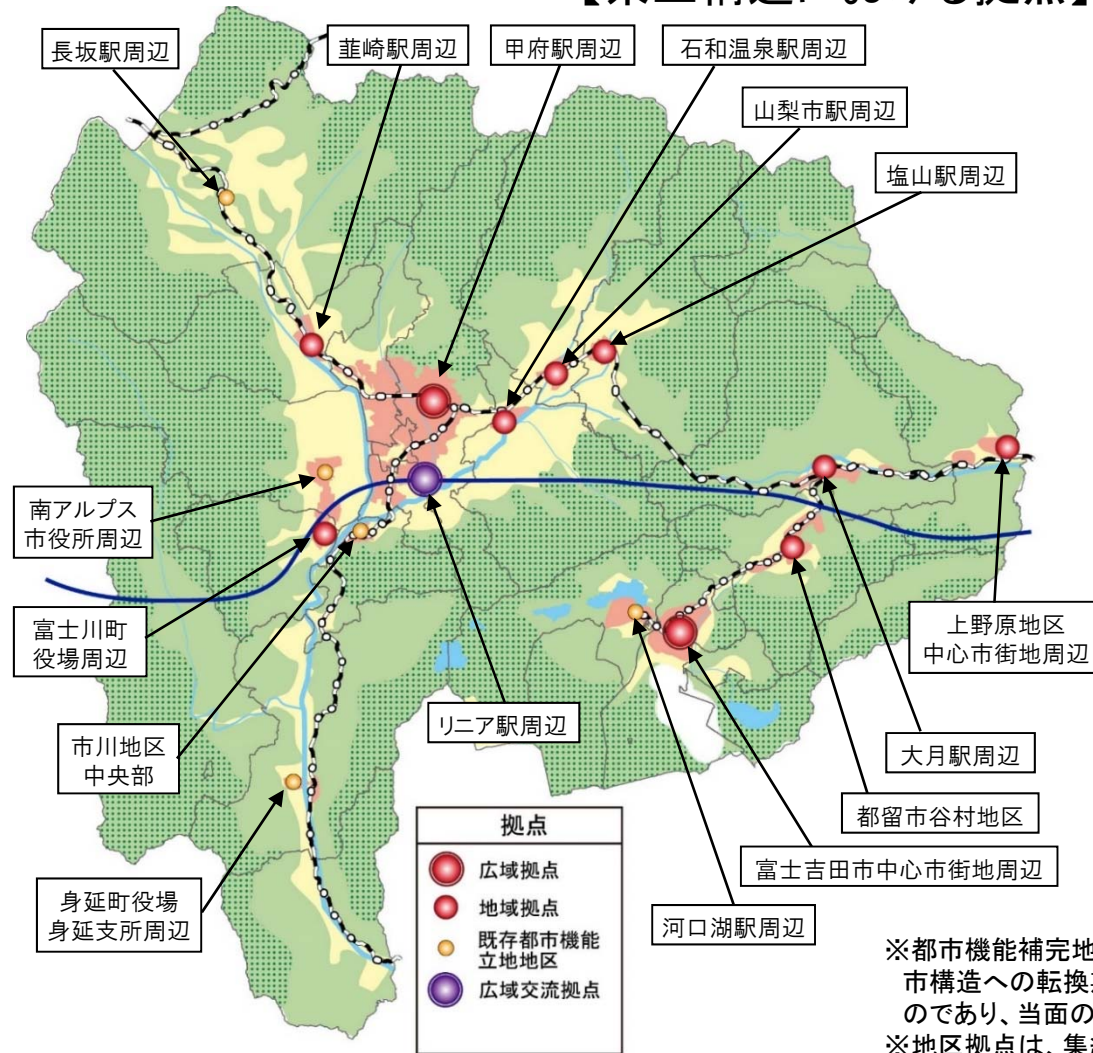
| | | |
|----------------|--|-----------------|
| 広域交流 拠点 | 新たなゲートウェイとして交通結節機能を整備し、他の拠点と連携することにより、都市機能集約型の都市構造の強化を図ります。 | リニア駅周辺 |
| 産業拠点 および候補地 | 新たに製造業または物流業の集積に取り組む地区、もしくは既に一定の規模を有する地区を中心に、周辺環境との調和を図りながら秩序ある土地利用の実現を目指す拠点として位置付けます。 | 市町村調整 した24地区 |

【拠点の機能と階層イメージ】



拠点

【県土構造における拠点】



- 広域拠点** 甲府駅周辺、富士吉田市中心市街地周辺
- 地域拠点** 山梨市駅周辺、塩山駅周辺、韮崎駅周辺、石和温泉駅周辺、富士川町役場周辺、都留市谷村地区、大月駅周辺、上野原地区中心市街地周辺
- 既存都市機能立地地区** 南アルプス市役所周辺、市川地区中央部、身延町役場身延支所周辺、長坂駅周辺、河口湖駅周辺
- 広域交流拠点** リニア駅周辺

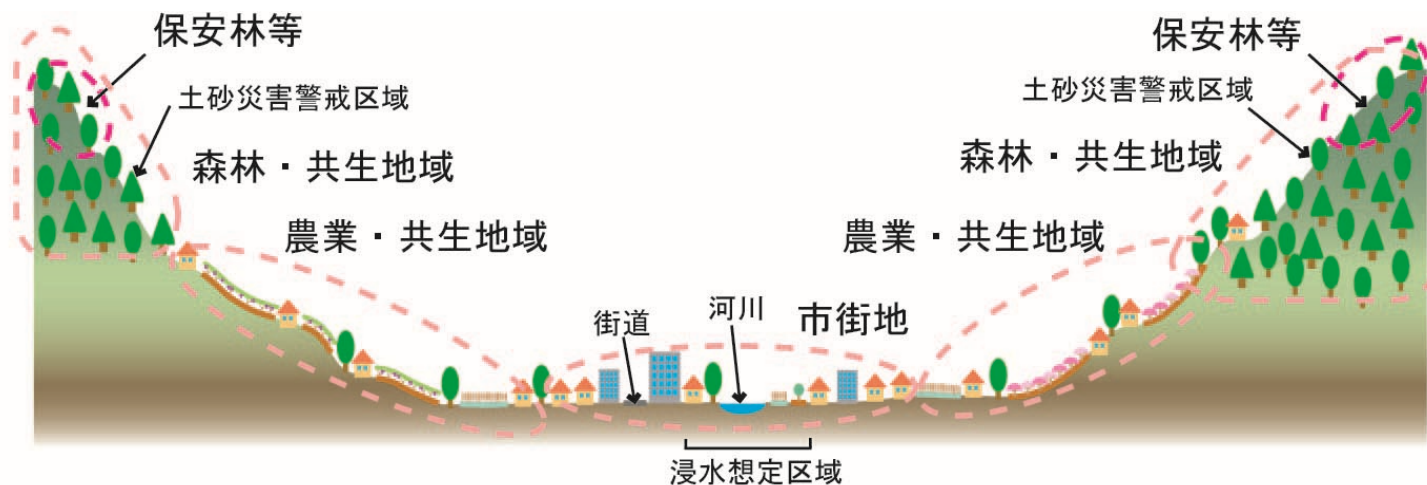
※都市機能補完地区は、拡大成長を前提とした都市構造から持続可能な都市構造への転換期において、当面、広域的な都市機能の受け皿とするものであり、当面の位置づけとすることから、県土構造には記載しない。
 ※地区拠点は、集約する機能及び連携とも、エリアが限定的なことから、県土構造には記載せず、広域圏域の構造に示すこととする。
 ※産業拠点は、特定した機能のため影響は限定的であることから、県土構造には記載せず、広域圏域の構造に示すこととする。

土地利用の方針

本県の市街地は、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、その市街地を取り巻くように農地が広がっており、さらに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、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を取り囲んでいます。

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、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します。

【本県の土地利用形態のイメージ】

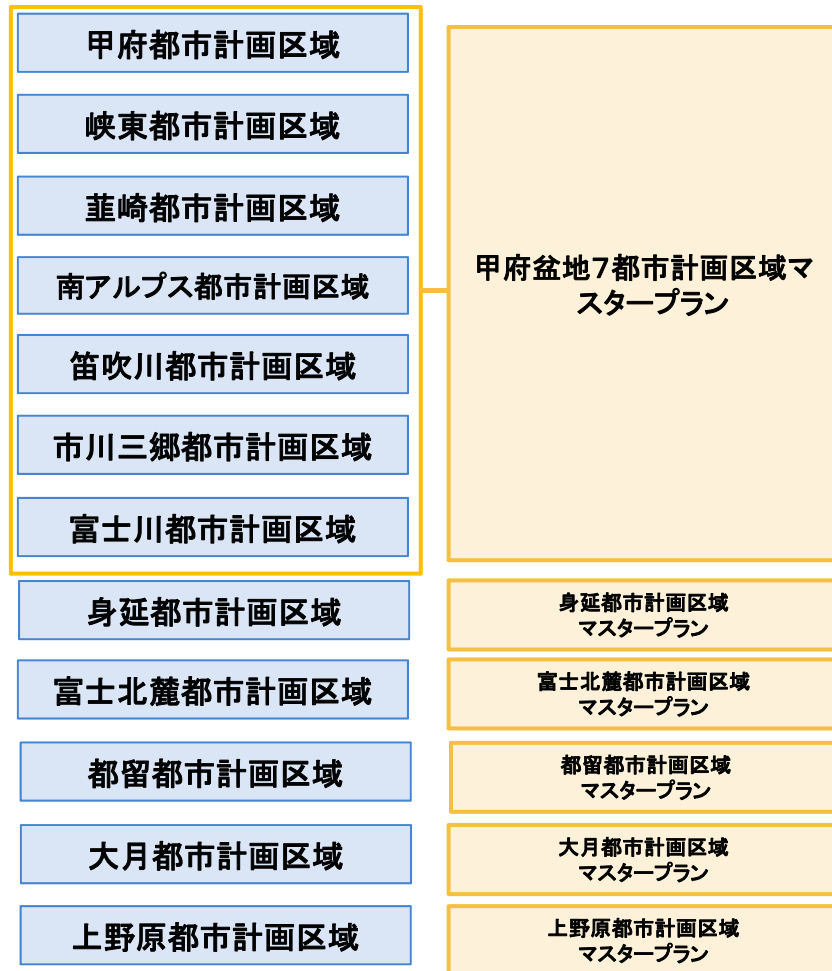


3.身延都市計画区域マスタープランの概要

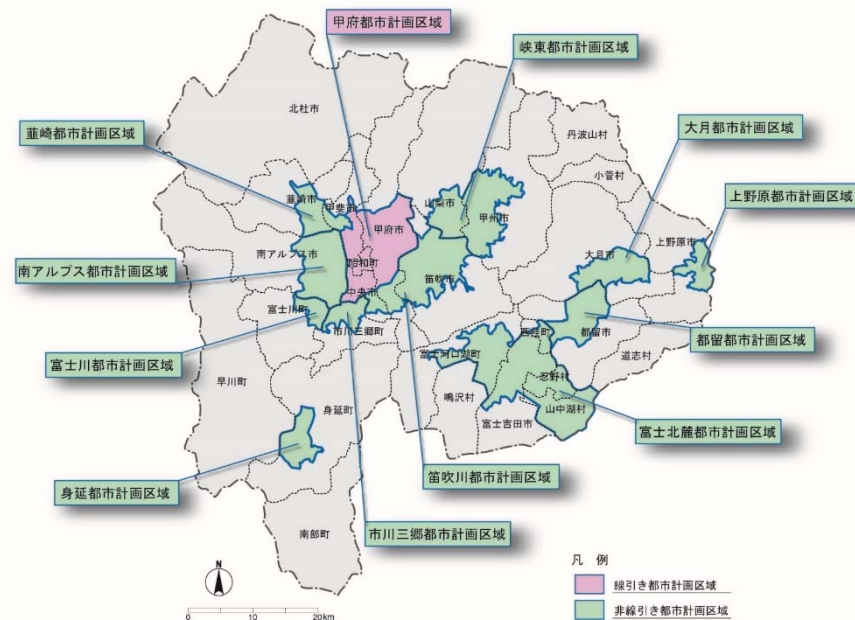
3. 身延都市計画区域マスタープランの概要

都市計画区域マスタープラン(区域マス)とは

都市計画区域マスタープラン(区域マス)は正式名称を「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」といい、都市計画区域を対象とした都市づくりの方向性を示すものです。



身延都市計画区域は、身延町の一部に指定されており、同町単独のマスタープランになっています。



都市計画区域の現状と課題

都市計画区域の名称及び構成市町村、面積

| 都市計画区域 | 構成市町 | 面積 |
|----------|--------|----------|
| 身延都市計画区域 | 身延町の一部 | 約3,707ha |

本区域の現状

- 本都市計画区域は、大部分が急峻な山岳地帯によって占められ、南北に流れる富士川を挟んで両側に市街地が形成されており、身延町役場身延支所周辺、身延駅周辺、及び身延山久遠寺の門前町である門内地区の3つの市街地が形成されています。
- また、身延町は、著しい人口減少や超高齢社会を迎えており、地域の活力が低下する中、現在整備中である中部横断自動車道の開通を契機とした地域振興が望まれています。

本区域の特徴的な課題

- 体系的な交通ネットワークの整備

中部横断自動車道など広域的な交通網の整備が進められており、拠点間や圏域内外の連携強化のための体系的な交通ネットワークの整備推進が必要です。

- インターチェンジ周辺の土地利用コントロール

中部横断自動車道のインターチェンジ周辺においては、都市計画区域外も含め、秩序ある土地利用や環境との調和を図っていくことが求められます。

- リニア中央新幹線開業等による交流・活動の拡大

リニア中央新幹線の開業や中部横断自動車道の開通に伴う交流や活動の拡大のため、豊かな自然環境や歴史・文化資源と調和した地域づくりを進める必要があります。

都市計画の目標

目標年次

目標年次: 令和12年(2030年)

策定年度である2020年度(令和2年度)から、おおむね20年後の都市の姿を展望しつつ、おおむね10年間の都市計画の基本的方向を定めます。

基本理念

| | |
|-------------|--|
| 甲府盆地7都市計画区域 | 市街地を美しい樹園地や豊かな自然が取り囲む甲府盆地の景観と調和した風格と賑わい・交流のある一体都市群 |
| 身延都市計画区域 | 恵まれた自然・歴史・文化を次代に繋げる風格と潤い・交流のある都市 |
| 富士北麓都市計画区域 | 富士山・富士五湖等の観光資源、自然、歴史、文化などの地域特性を守り、活かした一大観光・リゾート都市 |
| 都留都市計画区域 | 学術・歴史・文化が息づく知的風土の形成された風格のある都市 |
| 大月都市計画区域 | 特徴的な地形が生み出す自然・歴史・文化を洗練させた美しい景観と潤いのある都市 |
| 上野原都市計画区域 | 豊かな自然と首都圏近郊の立地条件を活かした潤いの居住と活力ある産業の都市 |

都市計画区域の概況

人口

| | | 2015年 (平成27年) (基準年) | 2030年 (令和12年) (目標年) |
|------------|---------|---------------------------|---------------------------|
| 甲府盆地 | 都市計画区域内 | 563千人 | 504千人 |
| | 市街化区域内 | 250千人 | 223千人 |
| 身延都市計画区域 | | 4千人 | 3千人 |
| 富士北麓都市計画区域 | | 92千人 | 83千人 |
| 都留都市計画区域 | | 29千人 | 23千人 |
| 大月都市計画区域 | | 19千人 | 13千人 |
| 上野原都市計画区域 | | 19千人 | 14千人 |

面積

| 都市計画区域面積 | | |
|-------------|-----------|----------------|
| 甲府盆地7都市計画区域 | 約49,136ha | |
| 身延都市計画区域 | 約3,707ha | |
| 富士北麓都市計画区域 | 約20,748ha | |
| 都留都市計画区域 | 約5,291ha | |
| 大月都市計画区域 | 約5,110ha | |
| 上野原都市計画区域 | 約2,375ha | |
| 市街化区域面積 | 平成27年 | 令和12年 (目標年) |
| 甲府盆地7都市計画区域 | 5,628ha | 5,628ha |

注: 2030年(令和12年)(目標年)の市街化区域面積は、工場出荷額の将来見通しに基づく市街化区域面積を含まないものとします。

産業規模

| | 工場出荷額 | | |
|-------------|----------|----------|----------|
| | 平成22年 | 平成27年 | 令和12年 |
| 甲府盆地7都市計画区域 | 14,806億円 | 14,293億円 | 15,715億円 |
| 身延都市計画区域 | 194億円 | 170億円 | 203億円 |
| 富士北麓都市計画区域 | 4,383億円 | 5,694億円 | 6,538億円 |
| 都留都市計画区域 | 655億円 | 487億円 | 687億円 |
| 大月都市計画区域 | 360億円 | 399億円 | 497億円 |
| 上野原都市計画区域 | 532億円 | 772億円 | 840億円 |

3. 身延都市計画区域マスタープランの概要

都市計画の決定の方針

区域マス p.7

区域区分の有無の決定の方針

本県に12ある都市計画区域のうち、甲府都市計画区域については、区域区分(線引き)を定めるものとし、その他の都市計画区域については、区域区分を定めないものとします。

| 都市計画区域 | 甲府 | 峡東 | 韮崎 | 南アルプス | 笛吹川 | 市川三郷 | 富士川 | 身延 | 富士北麓 | 都留 | 大月 | 上野原 |
|--------|----|----|----|-------|-----|------|-----|----|------|----|----|-----|
| 区域区分 | あり | | | | | | なし | | | | | |

土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

区域マス p.9

土地利用の方針

拠点等

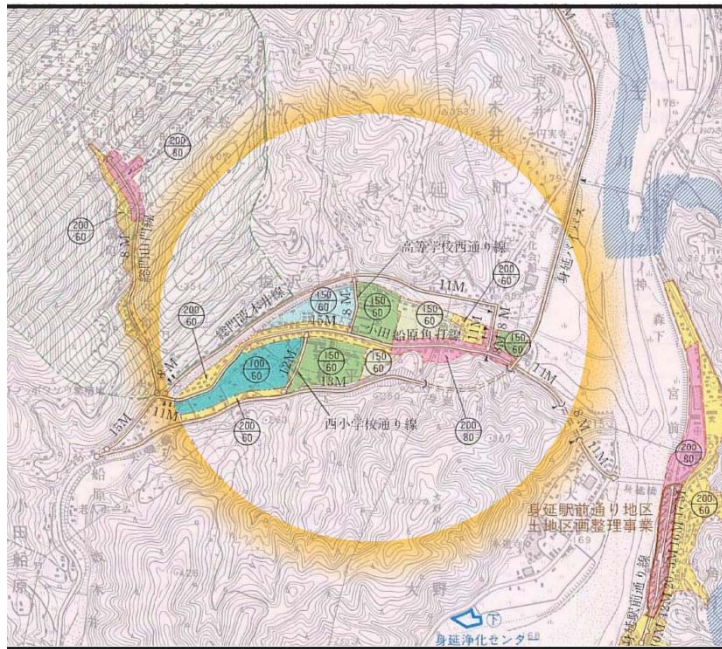
| 拠点エリア内であっても、既成市街地以外への新たな市街地の拡大は極力避け、既成市街地の整備や土地の有効利用を優先するものとします。 | | 甲府盆地7 | 身延 | 富士北麓 | 都留 | 大月 | 上野原 |
|--|---|-------|----|------|----|----|-----|
| 広域拠点 | 中枢業務機能、高次の医療、多様なニーズに対応した教育、文化、商業等の都市機能の集約を図る上で、都市機能の複合化も可能な土地の高度利用を積極的に進めます。 | ○ | | ○ | | | |
| 地域拠点 | 行政、医療、教育、文化、商業等の多様な都市機能のうち、複数の都市機能が集約可能な比較的高密度な土地利用を図ります。 | ○ | | | ○ | ○ | ○ |
| 既存都市機能立地地区 | 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、拠点エリアとその周辺の土地利用を総合的に計画します。 | ○ | ○ | ○ | | | |
| 都市機能補完地区 | 商業等に偏った都市機能だけに頼ることなく、持続可能性の観点から地域でまちづくりの方向性を十分協議し、目指すべき市街地像をもって土地利用を図ることが望ましいと考えます。 | ○ | | | | | |

3. 身延都市計画区域マスタープランの概要

都市計画の決定の方針

拠点方針エリア図

○既存都市機能立地地区 身延町役場身延支所周辺



注) 方針エリアには農業振興地域の整備に関する法律による農用地区域、農地法による農地転用が許可されないが見込まれる農用地を含まないものとする。

拠点方針エリアは、「山梨県都市計画マスタープラン」において拠点を選定した際に用いた施設や地区を中心とした概ね半径1kmの範囲を基本に定めています。詳細な範囲は、今後、県と市町村が協議により定めていきます。

都市計画の決定の方針

地区拠点

- 日常生活に密着したサービスを提供する都市機能を誘導するなど、身近な生活に密着した活動を支える場として、持続可能な拠点の形成を図ります。なお、具体的な位置づけは町が行います。

拠点等以外の地域

- 拠点周辺地域については必要に応じて立地適正化計画、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、都市機能の拡散を抑制する総合的な土地利用を図ります。

住宅系市街地

- 市街地の規模の拡大は極力避けます。
- 地域の特性や地域の目指すまちづくりのニーズに応じた良好な居住環境を確保するよう、目指すべき市街地像をもって土地利用を図ります。

工業系市街地

- 本県で、特に誘致を重視している超精密な加工分野や燃料電池等の新エネルギー分野などの機械電子産業と、医療関連機器分野や農産物を活用する食料品分野などの健康関連産業を中心に、「やまなし未来ものづくり推進計画」に基づき誘導します。また、中央自動車道や中部横断自動車道等の高速交通体系を活かし、物流施設について「やまなし未来物流等推進計画」に基づき誘導します。
- 工場用地については、産業拠点および産業拠点候補地を踏まえることとし、工業専用地域等の工業系用途地域や特別用途地区、地区計画の指定など、住宅地、農地、商業地等と混在しない適切な土地利用を図ります。

都市計画の決定の方針

市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

大規模集客施設の立地に係る土地利用

【原則】

- 広域的に都市構造に影響を及ぼす大規模集客施設の立地については、拠点エリア内へ誘導するものとし、拠点エリア外において、新たに大規模集客施設の立地を可能とする都市計画の決定・変更は行わないことを基本とします。
- 拠点エリア内であっても、すでに用途地域が指定されている既成市街地に未整備の都市計画施設や低未利用地が多く存在する場合は、それらの整備や土地の有効利用を優先する必要があります。

| 拠点エリア内 | 拠点エリア外 |
|--------|--------|
| ○ | 原則× |

【例外】

- 拠点等以外のうち、高速道路インターチェンジ周辺等で、広域的に都市構造へ重大な影響を及ぼす恐れがなく、かつ、周辺市町村との広域調整が整う見込みのある場合には、この限りではありません。
- 拠点等以外に大規模集客施設の立地を可能とする用途地域の指定・変更を行う場合は、大規模集客施設の立地を制限する特別用途地区の指定を併せて行うものとします。

防災に配慮した市街地の土地利用

- 土砂災害のおそれのある区域(土砂災害警戒区域等)や洪水時に深刻な浸水被害のおそれのある区域(浸水想定区域等)など災害の発生が予想される区域については、極力新たな市街地に含めないなど、防災に関する各種施策との整合に留意した土地利用を図ります。
- 災害の発生が想定される区域で、既に都市機能等が集積する拠点や市街地においても、防災対策を十分に講じていくこととします。

低未利用地の土地利用

- 空き家の有効活用や広場、緑地への転換なども視野に入れ、都市再生特別措置法改正に伴い創設された諸制度などを活用した都市のスポンジ化対策を総合的に検討していきます。

景観まちづくりの推進

- 地域の顔となる拠点等において、風格と賑わいのある市街地景観を形成するとともに、歴史・文化的資源を活かした景観づくりや水と緑に調和した景観づくりなど、地区の個性を一層引き出すような景観を重視したまちづくりを推進します。
- 必要に応じて景観計画等に基づく建築物の高さ・意匠・形態・色彩等の基準を示すことにより、地域の特性に応じた良好なまちなみ景観への誘導を図ります。

都市施設の整備に関する主要な都市計画決定の方針

交通施設の方針

広域道路の整備促進

- 地域の活性化にとって最も重要な役割を果たす中部横断自動車道の整備を促進します。
- インターチェンジへのアクセスの向上を図るとともに、地域の連携を強化するため、道路網の整備を進めます。

公共交通機関の再生と利便性向上

- 鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性向上を図ります。
- 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や交通結節点の機能強化を積極的に図ります。

災害に強い都市のための道路の整備

- 災害時における避難路、輸送路、ライフライン、延焼遮断空間などを確保するため、防災に配慮した道路の配置、幅員、構造物などにより、道路の防災機能の強化を図ります。
- 老朽化した道路構造物の長寿命化、耐震化を進めます。

人にやさしく・美しい交通環境の整備

- ユニバーサルデザインを積極的に推進します。
- 個性と魅力にあふれた美しい都市を形成するため、道路整備に併せて道路緑化、無電柱化、道路構造物の色彩配慮等を推進し良好な沿道景観の形成を図ります。

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、都市の目指すべき将来像や地域の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います。

その他都市施設の方針

下水道

- 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や整備後の維持管理コストなどを考慮し、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きます。

河川

- 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します。
- 築堤河川については、堤防点検の結果を踏まえて、必要な対策を実施します。
- 老朽化した樋門・樋管等の河川管理施設については、長寿命化計画に基づき対策を計画的に進めます。
- 雨量水位情報等の収集、提供等のソフト面の対策についても充実を図るとともに、ハザードマップを活用し、浸水による人的被害の軽減を図ります。
- 河川、湖沼等が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境や景観の保全・形成等、多様な機能を活かした魅力ある水辺空間の創出を図ります。

市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

市街地開発事業の基本方針

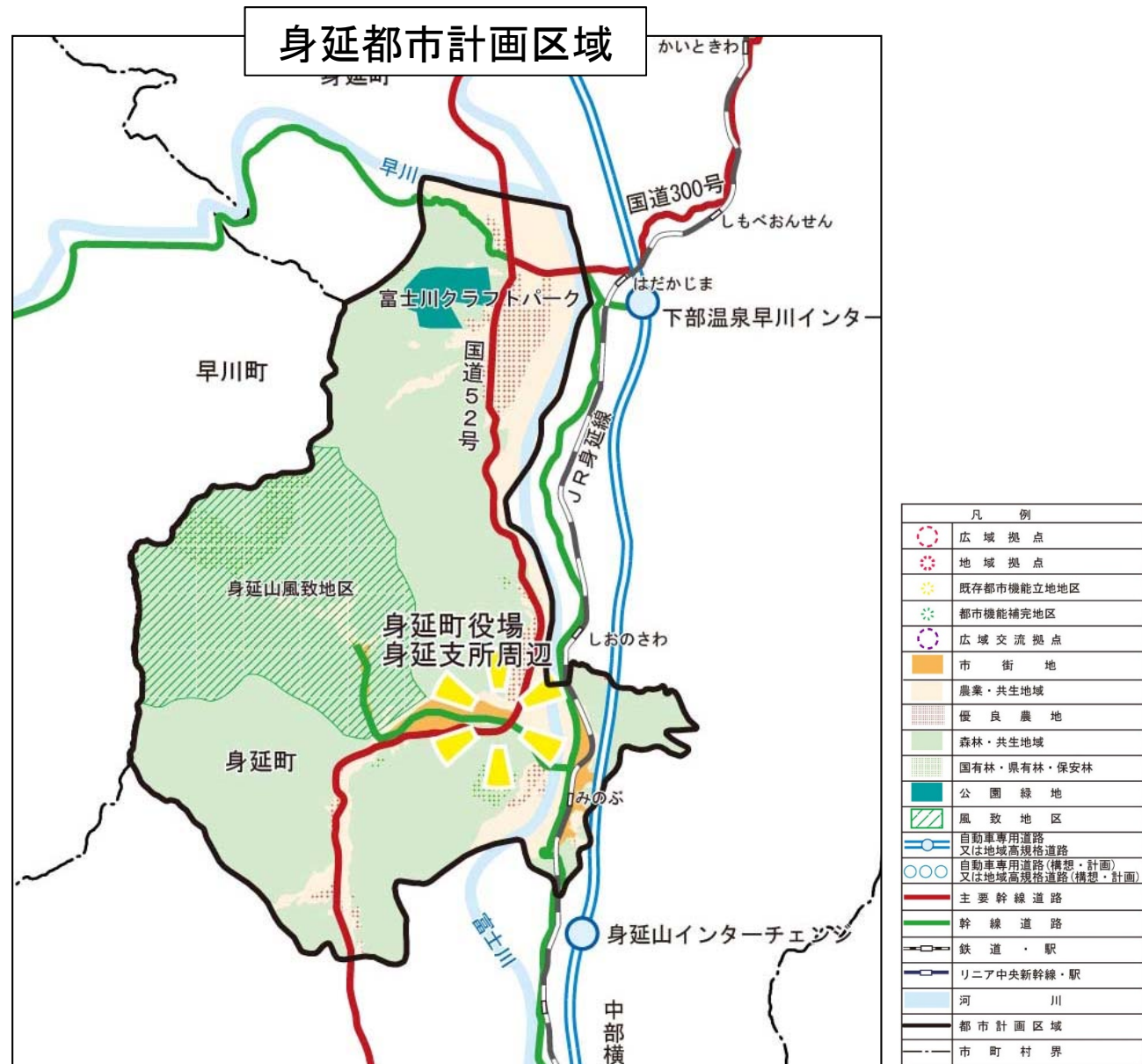
- 用途地域の指定の無い区域で行われる新たな市街地の形成を目的とする市街地開発事業は、人口減少社会における市街地の拡散を抑制するために、拠点エリア内を除き、原則として行わないこととします。ただし、本県で特に誘致を重視している工業系の産業立地に係る市街地開発事業については既成市街地以外においても実施できるものとします。

自然的環境の整備又は保全に関する都市計画決定の方針

- 雄大な山々、緑豊かな森林や清らかな河川・溪谷が醸し出す山紫水明の地を守り、未来へ継承していくため、この恵まれた自然環境を積極的に保全していきます。併せてこれらの自然環境の管理のあり方を十分検討していきます。
- 当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きます。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きます。
- 森林や農地は保水機能及び土砂災害防止の機能などを有しており、それらは本県特有の地勢等の自然的条件や土地利用の状況により、都市の安全を支える場となっていることから、引き続き、その関連施設も含め、持続的な管理・保全を進めます。
- 地震などの自然災害が発生した際、広域公園等の大規模な公園においては、自衛隊等の応援部隊の宿营地や生活物資等の集積及び配送等の支援の活動拠点としての機能等の充実を図っていくとともに、老朽化施設の長寿命化、耐震化を進めます。

3. 身延都市計画区域マスタープランの概要

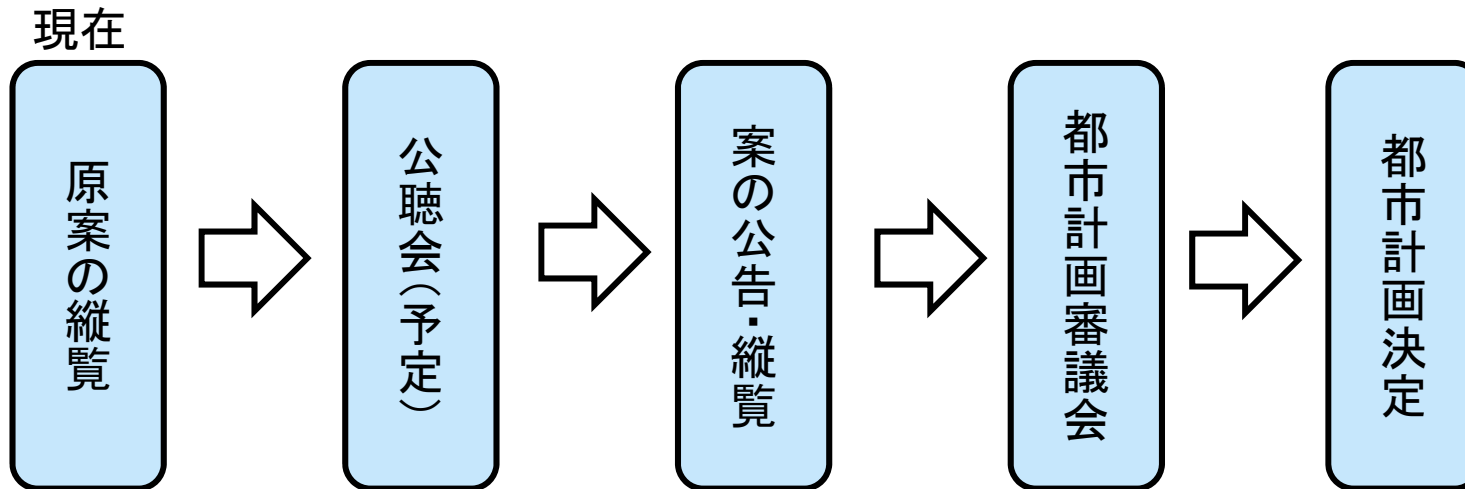
将来都市構造図



※拠点の大きさは実際の範囲を示すものではない

3. 身延都市計画区域マスタープランの概要

今後のスケジュール



都市計画区域マスタープランに関する連絡先

山梨県県土整備部 都市計画課 計画担当

〒400-8501 甲府市丸の内1-6-1

TEL055-223-1716

Fax055-223-1724

電子メール：toshikei@pref.yamanashi.lg.jp

ホームページ：<http://www.pref.yamanashi.jp/toshikei/index.html>