

基本政策Ⅰ 都市機能の充実したまちづくり

政策1 美しく風格のある街並みに彩られたまちづくり

■ 取り組み状況と成果

●都市と自然が調和したまちづくりの推進

「緑と活力あふれる生活快適都市」実現に向け、平成20年度に自然環境に優しい都市づくりを目指した都市計画マスタープラン¹ 及び花と緑あふれるまちづくりの指針となる緑の基本計画を策定しました。

この計画に基づき、田園空間の保全、棚田² 保存会への補助及び田園周辺への菜の花の種まきなどを実施し、自然景観の保全の推進を行いました。

また、信玄堤の景観を保全するため、住民・事業者・行政による清掃活動を行うとともに、県と連携して平成21年度から双葉地区を中心に菜の花プロジェクトを実施しました。

●質の高い街並み景観の創出

合併と同時に事業着手した竜王駅周辺整備事業において、地域住民の意向を反映した街路樹を整備するなど、住民と一体となって、街並み景観の保全に取り組みました。

また、住民が設置する生け垣や花壇に対して、行政が支援するなど、良好な街並みの形成に努めました。



¹ 都市計画マスタープラン

都市づくりの将来の望ましい姿(将来像)を示し、その将来像を実現するための基本的な方針を定めるものです。

² 棚田

急な傾斜地に階段状につくられた田のことを言います。

■ 現状と課題

● 美しい自然景観の保全・活用

本市は、棚田や遠くの山並み、森林などの豊かな自然景観が広がる北部地域と、市街地と農地が混在する南部地域の都市景観といった、二つの特色のある景観を持っています。

また、特に北部地域は、美しい自然が広がる田園地帯となっており、四季折々の変化に美しく映える棚田や花畑の風景は、住民だけでなく市外から訪れる多くの人に潤いと安らぎを与え、ふるさとの景観として親しまれています。

しかし、田園地帯の宅地開発に伴う無秩序な都市化の進展によって自然環境や、美しい景観が損なわれることが懸念されます。このため、ふるさとの景観の魅力を再認識し、自然の特色を活用した景観を保全・活用していくことが必要です。

● 良好な街並み景観の形成

これまで本市は、富士山、南アルプス、八ヶ岳をはじめとする山並みや釜無川、荒川などの河川といった自然環境と調和しながら発展してきました。

しかし、本市南部の市街地などをはじめとする地域においては、都市の形成が急速に進むにつれ、ますます建物の派手な色彩や大きな看板など、無秩序な景観となる恐れがあります。こうした中、地域住民や事業者の協力のもと、市街地と周囲の自然環境が調和した潤いと安らぎを感じられる街並み景観の整備に取り組む必要があります。



■ 施策の方向

(1) 良好な景観の保全・形成

本市の財産ともいえる北部地域の自然環境の保全を推進します。また、農業や環境学習等により、自然環境に対する住民意識の高揚を図るとともに、住民・事業者・行政が協働して、本市に存在する山岳景観や集落景観などさまざまな景観を保全します。

[主要事業]

- ▶ 棚田、里山³などの景観保全
- ▶ 市民参加による自然環境の保全と環境教育の推進

(2) 街並み景観の整備

住民や事業者の協力により、市街地景観や沿道景観を保全し、潤いや安らぎを感じられる都市空間を創造します。さらにこの魅力を引き立てるために、景観法に基づく景観計画の策定について検討します。

また、住民が主体となって建築物や緑化等について、自ら規制・誘導を行う「街並み景観」の保全を目的とする各協定等の締結などを支援するとともに、市民の参加を得ながら住宅や街路の植花や緑化の推進に努めます。

[主要事業]

- ▶ 市街地における良好な景観の創出
- ▶ 花と緑のあふれるまちづくりの推進

■ 政策の達成目標 【成果指標】

指標名	指標の説明	指標の算出方法	前期基本計画策定時値		現況値		目標値
景観地区の指定が望まれる面積	美しい景観づくりに向けた取り組みの状況を示す指標	景観地区または地区計画、建築協定等が指定されている区域の面積	—		49.3ha	H21	49.3ha
地域に合った街並みがあると感じる市民の割合	街並みに対する市民の愛着度合いを示す指標	市民アンケート調査において、肯定的回答をした人の割合	—		68.6%	H21	73.0%

※ 前期基本計画策定時値が「—」で表示してあるものは前期基本計画策定時値が明らかでないことを表します。

³ 里山

人里の近くにある生活に結びついた山のことを言います。

政策2 拠点を中心に高度な都市機能が備わるまちづくり

■ 取り組み状況と成果

● 都市拠点・地域拠点の整備促進

均衡のとれた本市の発展のため、地域の特性や役割などを考慮して、地域の核となる地区の基盤整備を行いました。中でもJR竜王駅の周辺整備事業、志麻の里防災公園整備、JR塩崎駅整備計画策定など市民生活の充実を進めています。

また、誰もが利用しやすい空間を創出するため、竜王駅周辺にポケットパーク⁴、花壇などを整備して、土地の有効利用に努めました。

● 幹線道路網の整備

住環境の向上の視点から、市道上の段南原線、市道岩森菖蒲沢線の整備を行うとともに、国・県と連携して国道20号の4車線化や国道52号竜王駅前交差点整備を推進し、市民生活の利便性向上や都市活動による環境負荷・経済的損出の低減を図りました。

また、中央自動車道双葉SAスマートIC全線供用開始により、市の新たな玄関口となるとともに、観光振興や地域の活性化に向けて大きく前進しました。

● 個性あふれるまちづくりの推進

地域の歴史・文化等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを推進するため、本市の都市拠点としての竜王駅周辺を整備し、市民の利便性の向上や、誰もが訪れたいまちを形成しました。



4 ポケットパーク

道路わきや街区内の空き地など、わずかな土地を利用した小さな公園のことを言います。

■ 現状と課題

● 拠点連携による自律した都市づくり

本市は、これまで芸術文化機能や余暇娯楽機能など高度な都市機能を周辺都市に依存してきました。しかし、本市には、都市機能の集積が期待される竜王駅周辺の「都市拠点」や双葉響が丘など地域住民が集まり交流の場となっている「地域拠点」、各地域の公民館、児童館などがある公共施設周辺の「地域活動拠点」が存在します。これらの拠点を連携させることにより、自律した持続可能な都市の形成を進めていく必要があります。

● 交通混雑の解消

幹線道路が甲府市市街地から放射状に広がっているため、自動車が中心市街地に流入し、交通が集中することにより、慢性的な渋滞が発生しています。このため、本市の既設道路網の整備は進んでいるにもかかわらず、国道20号をはじめとした幹線道路や市道の交通混雑はいまだ解消されていません。

また、市内を南北に縦断する道路網の整備が十分とは言えず、各方面に向かう市道についても混雑する傾向にあります。

このような状況を踏まえ、自動車専用道路や国道の整備をさらに促進し、アクセス性の向上と各地域の特性に応じた道路整備を図り、高まるニーズに応えながら都市間の連携強化による都市再生を図ることが必要です。

● コンパクトなまちづくりの必要性

住みやすい生活環境を整備していくためには、用途に適合した土地利用の誘導を図るとともに、無秩序な宅地化を抑制する必要があります。今後も、単身世帯や核家族の増加により住宅需要が見込まれることから、地域特性に合った市街地整備を推進し、良好な生活空間の確保を目指した持続可能なコンパクトなまちづくりの展開が必要となります。



■ 施策の方向

(1) 拠点となる地域の整備

豊かな自然環境を有する北部地域や県都甲府市との近接性を背景に、JR竜王駅やJR塩崎駅周辺地域の整備を推進します。均衡ある発展を図るため、地域拠点の機能整備や都市拠点、地域拠点、地域活動拠点の連携を図り、本市全体の活性化を推進します。

今後は、本市の一層の発展に向け、都市機能の拡散を抑制し、未利用地⁵の活用や高度利用について総合的な土地利用を検討します。

[主要事業]

- ▶ 駅周辺整備事業
- ▶ 地域の核となる地区の整備推進
- ▶ 未利用地の活用の検討

(2) 幹線道路の整備促進

本市の均衡ある発展と市民の利便性向上の観点から、交通量、公共機関の配置、防災機能、交通安全対策等に配慮した道路網の検討を行い、計画的な整備を推進します。

また、国道20号、新山梨環状道路、田富町敷島線など国・県道の整備促進を図るため、引き続き関係機関との調整を進めます。

[主要事業]

- ▶ 補助幹線道路⁶の新設・改良
- ▶ 国道・県道の整備促進

(3) 市街地整備の推進

地域に息づく歴史・文化や豊かな自然環境などの特性を活かした良質な都市空間の形成を図り、市民が誇りと愛着を感じることが出来るまちづくりを推進します。

[主要事業]

- ▶ 個性あふれるまちづくりの推進

⁵ 未利用地

更地、遊休化した工場や駐車場など有効に利用されていない土地を言います。

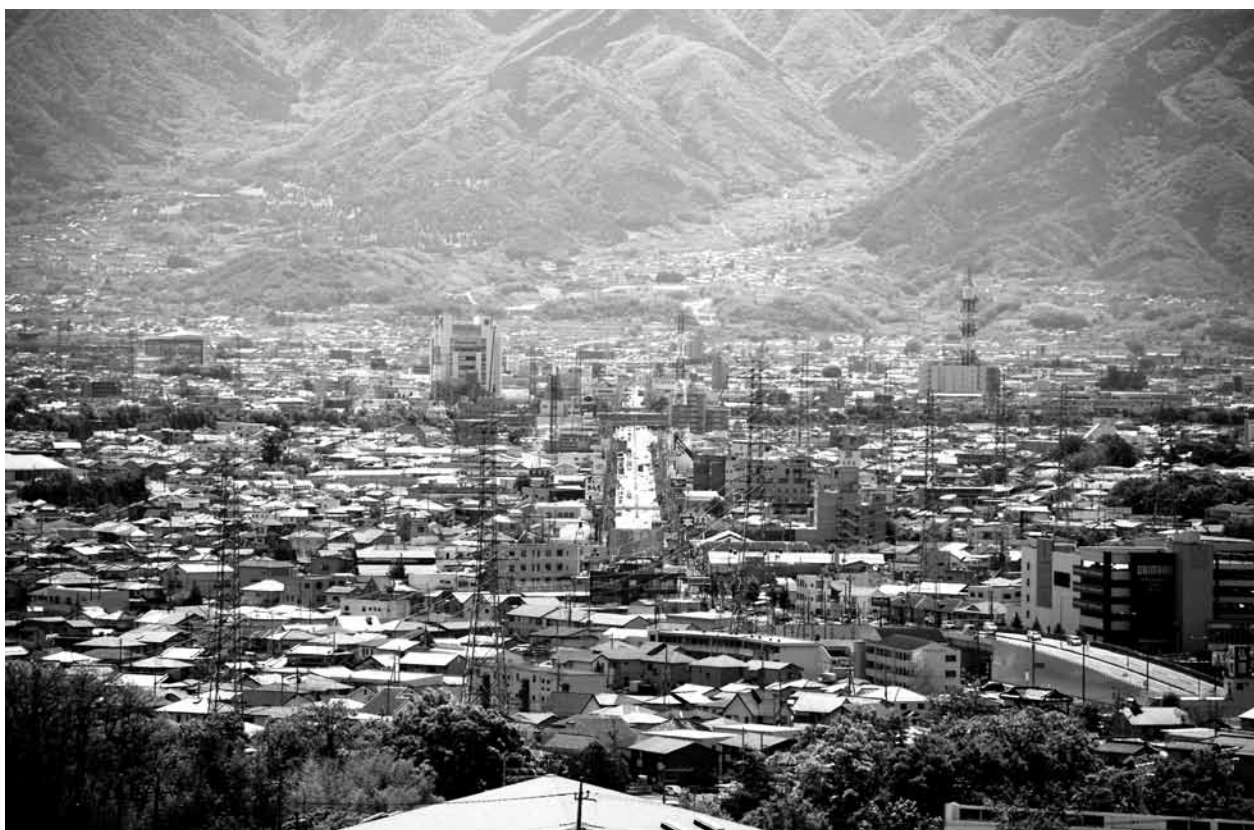
⁶ 補助幹線道路

道路網のなかで国道や県道などの幹線道路を補う道路。幹線道路と区画街路とを連絡し、生活幹線道路の役割を果たします。

政策の達成目標 【成果指標】

指標名	指標の説明	指標の算出方法	前期基本計画 策定時値		現況値		目標値
人口集中地区 ⁷ (DID)の人口密度	市街地における土地利用の高度化の状況を示す指標	人口集中地区の人口÷人口集中地区面積	4,813人/km ²	H12	4,872人/km ²	H17	5,000人/km ²
市街地整備が行われた面積	計画的な都市整備の状況を示す指標	土地区画整理事業、市街地再開発事業及び都市再生整備計画事業により整備された地区の面積	26.2ha	H16	118.5ha	H21	120.5ha
自律した都市圏を形成していると感じる市民の割合	高度な都市機能の整備状況を示す指標	市民アンケート調査において、肯定的回答をした人の割合	—		48.3%	H21	60.0%

※ 前期基本計画策定時値が「—」で表示してあるものは前期基本計画策定時値が明らかでないことを表します。



7 人口集中地区

国勢調査において、①原則として人口密度が1km²当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村内で互いに隣接し、かつ②それら隣接した地域の人口が国勢調査で5,000人以上を有する地域を言います。

政策3 自動車への過度の依存がなく過ごせるまちづくり

■ 取り組み状況と成果

● 市内公共交通の充実

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、公共交通に取り組む「甲斐市地域公共交通活性化協議会」を平成20年5月に設立しました。

協議会では、「公共交通の状況及び利用意向等に関する市民アンケート」の調査結果に基づき、「甲斐市地域公共交通総合連携計画」を平成22年3月に策定しました。

また、この計画に基づき、「甲斐市公共交通実証運行事業（平成22年度～24年度）」を平成22年7月1日より開始しました。

● 民間バス路線の維持

民間バス事業者が撤退した2路線を民間委託し、沿線自治体で共同運行しました。

また、市内を運行している民間バス事業者の2社に、路線運行経費の赤字額の一部を補填し、生活交通⁸を確保しました。

● 交通結節点の整備

JR竜王駅舎、竜王駅南北自由通路、竜王駅南北駅前広場の整備が平成22年3月に完了し、公共交通の結節点となっています。

⁸ 生活交通

一般的には、地域における通勤、通学、買い物などの日常生活に必要なバス、電車などの公共交通のことを言います。

■ 現状と課題

● 公共交通機関等の整備

合併後、旧3町を結ぶ公共交通のネットワークが不十分であり、交通空白地帯の解消が必要です。特に、本市では、これまでの分庁方式から、平成23年4月、竜王庁舎に組織を統合するため、敷島地区、双葉地区から竜王庁舎までの公共交通の確保が課題となっています。

● 公共交通機関の利用促進

環境問題などへの対応のため、車社会からの脱却が求められています。このように自動車を利用しなくても通勤、買い物など日常生活に必要なサービスを楽しむようにするためには、市民ニーズを的確にとらえ、だれもが利用しやすい市民バスを目指す必要があります。

また、持続可能な公共交通を実現していくためには、行政の力だけでは難しく、「市民が支える体制づくり」が必要となります。



■ 施策の方向

(1) 公共交通機関等の整備

市民バスの運行ルートなどを見直すことにより、旧3町間の交通ネットワークを再構築し、公共交通を安全で安心して利用できる環境を整備します。

また、新しくなったJR竜王駅、今後整備を予定しているJR塩崎駅を中心とした通勤・通学客の利便性の向上を目指します。さらに交通渋滞の緩和、温暖化対策としてのパーク&バスライド⁹、パーク&レイルライド⁹の調査研究を行います。

[主要事業]

- ▶ 甲斐市地域公共交通総合連携計画の推進
- ▶ 他自治体バスとの相互利用、駅等への相互乗り入れの促進
- ▶ 交通弱者の外出支援

(2) 公共交通機関の利用促進

市民バスを市民にとって、利便性の高いものとするため、アンケートなど調査研究を実施します。また、公共交通は利用者のみならず、道路渋滞の緩和など社会全体においてさまざまな効果が期待できます。そこで、公共交通に対する市民意識の啓発を図りながら市民が利用しやすい運行体系を推進し、地域公共交通を市民全体で育て、支えていく体制づくりを行います。

[主要事業]

- ▶ 乗降調査及び利用者アンケート調査の実施
- ▶ 市民が支える体制づくりの推進

■ 政策の達成目標 【成果指標】

指標名	指標の説明	指標の算出方法	前期基本計画 策定時値		現況値		目標値
鉄道駅の乗降客数 (年間)	公共交通機関のうち 鉄道の利用状況を示す 指標	JR竜王駅定期乗降 客数+JR塩崎駅定期 乗降客数	723,576人	H14	777,309人	H21	950,000人
公共交通機関の便利 さに対する市民の満 足度	公共交通機関の整 備、利用促進による 成果を示す指標	市民アンケート調査 において、合併して 充実したと回答した 人の割合	13.1%	H17	15.1%	H21	23.0%
乗用車の世帯あたり の保有台数	自家用車の利用環境 を示す指標	乗用車(軽自動車を除く) 保有台数÷住 民基本台帳世帯数	1.04台	H17	1.04台	H21	1.00台

⁹ パーク&バスライド、パーク&レイルライド

交通渋滞緩和のため、自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して目的地に向かうシステムを言います。

政策4 だれもが利用しやすい「やさしい道」があるまちづくり

■ 取り組み状況と成果

● 安心して利用できる道路環境の整備

道路を効果的に拡幅整備するための指針「甲斐市生活道路整備要綱」に基づいて、道路整備を行い、生活環境の向上に努めました。

また、生活道路の改良については、自治会（区）長からの要望を受け、危険性、緊急性、地域性等を考慮しながら実施しました。

● 歩行環境の整備促進

歩道の整備については、道路の種別に応じた歩行環境の整備を行いました。

■ 現状と課題

● 生活道路の整備

日々の生活で利用している生活道路は、市民にとって最も身近な道路であり、消防車など緊急車両の通行など、重要な役割を担っています。しかし、狭あい道路¹⁰ などその機能を果たせていない地域もあります。そこで、日常の維持管理はもとより地域住民の協力のもと、計画的な道路改良を推進し、安全安心な道路網の構築を目指していく必要があります。

● 歩行環境の整備

本市の歩道整備は、高齢者をはじめとする交通弱者が、安心して利用できる歩行環境とは言い難い状況です。

また、生活に密着した道路では、道路幅員などの理由で、十分な歩道空間を確保できず、良好な交通環境とは言えません。このため、安全で快適に利用できる歩行者空間を整備する必要があります。



¹⁰ 狭あい道路

主に幅員4m未満の自動車のすれ違いや通行が困難な道路を言います。

■ 施策の方向

(1) 生活道路の整備・改良

市民の生活環境の向上や本市の均衡ある発展と一体感の感じられるまちづくりをしていくために、道路整備計画を策定します。この計画に基づき、幹線道路との接続や生活拠点間の連絡の利便性を考慮して整備し、防災面や交通安全面など住環境の向上を図ります。

また、狭あい道路の整備にも計画的に着手し、だれもが安心して利用できる道路環境の整備を推進します。

[主要事業]

- ▶ 生活道路の整備・改良

(2) 歩道の整備

道路の拡幅や側溝の改修、幹線道路の整備とともに歩道の整備や段差解消を図ります。また、高齢者・子どもたちなどの歩行者の安全確保を図るため、歩行者ネットワーク¹¹を構築し、誰もが利用しやすい歩行者空間の形成に努めます。

[主要事業]

- ▶ 歩道整備の促進

■ 政策の達成目標 【成果指標】

指標名	指標の説明	指標の算出方法	前期基本計画 策定時値		現況値		目標値
生活道路の整備状況に対する市民の満足度	生活道路の整備による成果を示す指標	市民アンケート調査において、肯定的回答をした人の割合	13.8%	H17	13.8%	H17	20.0%
車道幅員が4m未満の市道の割合	狭あい道路の解消状況を示す指標	車道幅員4m未満の市道の総延長÷市道の総延長×100	23.0%	H16	35.2%	H21	33.0%
市内の公道に設置された歩道の延長距離	歩行者道路の整備状況を示す指標	市内の公道に設置された歩道の総延長	45,640m	H16	48,070m	H21	55,000m

¹¹ 歩行者ネットワーク

人を主体とした魅力ある都市環境・空間形成を図るため、回遊性が高く、快適で安心・安全なゆとりある歩行者空間を言います。