

第1次甲斐市総合計画 後期基本計画見直し（案）

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
- 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
- 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
- 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

第1次甲斐市総合計画の政策体系

後期基本計画施策の変更案

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

現状と課題	<p>●美しい自然景観の保全・活用 本市の北部は美しい自然が広がる田園地帯となっており、棚田や遠くの山並み、森林などは、ふるさとの景観として市民に親しまれています。特に四季折々の変化に美しく映える田園風景は、市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てきました。しかし、今後、宅地の開発に伴う都市化の進展によって、自然環境が悪化し、美しい景観が損なわれる懸念があります。このため、ふるさとの景観の魅力や大切さを見直し、美しい自然景観を保全・活用していくことが必要です。</p>
	<p>●市街地における和みの空間の創設 本市南部の市街地などをはじめとする都市空間においては、まちかどの緑化などによる和みの空間の創設が必要です。これから都市の形成が進むにつれ、市街地周辺ではますます緑が減少するものと考えられます。こうした状況の中で、今後は公有地であるか否かにかかわらず、地域緑化に一層力を注ぐ必要があると考えられます。</p>
	<p>●都市と自然が一体となった景観形成 本市は北部の棚田や森林といった自然景観と、南部の市街地と農地が混在する都市景観といった、二つの特色ある景観を併せ持っています。これらの一体的な保全・活用に努めるとともに、こうした特色を活用した個性豊かなまちづくりを推進していく必要があります。また、こうした取り組みが、市としての一体感を醸成することにつながっていくことも期待されます。</p>



取り組み状況と成果	<p>●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。</p>
	<p>●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。</p>

現状と課題	<p>●美しい自然景観の保全・活用 【全文変更】 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や再認識し、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。</p>
	<p>●良好な街並み景観の形成 【全文変更】 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。</p>

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

施策の方向	<p>(1) 良好な景観の保全・形成</p> <p>本市の財産とも言える北部地域の自然景観の保全を推進します。また、環境学習等により、自然環境の保全に対する市民意識の高揚を図ります。</p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 棚田・里山の景観保全 ▶ 自然環境の保全と環境教育の推進
	<p>(2) 街並み景観の整備</p> <p>市民が楽しく、快適に歩けるような街並みを整備するとともに、統一感のある都市景観の形成に努めます。また、市民が主体となって建築物や緑化等について自ら規制・誘導を行う景観協定の締結等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を進め、潤いのあるまちづくりを進めます。</p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 市街地における良好な景観の創出 ▶ 花と緑のあるまちづくりの推進

施策の方向	<p>(1) 良好な景観の保全・形成</p> <p>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、<u>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様々な景観を保全します。</u></p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 棚田、里山などの景観保全 ▶ 市民参加による自然環境の保全と環境教育の推進
	<p>(2) 街並み景観の整備 【全文変更】</p> <p>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。</p> <p>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・誘導を行なう「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。</p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 市街地における良好な景観の創出 ▶ 花と緑の<u>あふれる</u>まちづくりの推進

政策の達成目標	指標名	指標の説明	指標の算出方法	計画時現況値		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	景観法に基づき景観地区に指定された地区の面積	0	H16	後年設定
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	—		後年設定	

政策の達成目標	指標名	指標の説明	指標の算出方法	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	<u>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</u>	49.3ha	H21	<u>49.3ha</u>
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	<u>73.0%</u>	

第1次甲斐市総合計画の政策体系

後期基本計画施策の変更案

基本政策 I 都市機能の充実したまちづくり

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	<p>●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、花壇などを整備して、土地の有効利用に努めました。</p> <p>●幹線道路網の整備 住環境の向上の視点から、上の段南原線、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。</p> <p>●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。</p>
-----------	---

現状と課題	<p>●求められる都市機能の向上と都市生活の質の向上 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、甲府市などの周辺都市に依存してきました。しかし、自律した都市づくりによる市民生活の質の向上を実現していくために、市内における拠点の形成・整備を進めていくことが求められます。</p> <p>●交通混雑の解消 本市の道路舗装率、道路改良率はともに県平均より高く、既存道路網の整備は進んでいるものの、国道20号をはじめとした甲府市方面との間を結ぶ幹線道路の交通混雑はいまだ解消されていません。また、市を南北方向に縦断する道路網の整備が十分とは言えず、JR竜王駅やJR塩崎駅方面へ向かう道路も混雑する傾向にあります。こうした幹線道路の整備をさらに促進し、高まる移動ニーズに応えながら活発な交流を促していくことにより、都市の再生を図ることが必要です。</p> <p>●コンパクトなまちづくりの必要性 単身世帯の増加や核家族化が進展する中で、住宅需要がさらに拡大する傾向にあります。これまで、市街地周辺の農地等の開発を進めることにより住宅需要に応え都市基盤の整備を進めてきましたが、近年、中心市街地の衰退など都市の外延化（スプロール化）に伴う弊害が顕著になってきています。このため、今後は、都市の拡大を抑え、中心市街地に都市機能の集積を図る「コンパクトシティ」という概念を取り入れた新たなまちづくりを進めていく必要があります。</p>
-------	--

現状と課題	<p>●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、都市機能が集積している竜王駅周辺の「都市拠点」や双葉饗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。</p> <p>●交通混雑の解消 【全文変更】 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。</p> <p>●コンパクトなまちづくりの必要性 【全文変更】 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。</p>
-------	--



基本政策 I 都市機能の充実したまちづくり

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

施策の方向	<p>(1) 拠点となる地域の整備</p> <p>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するとともに、均衡ある発展を図るため、地域の核となる地区の機能整備や面的な整備を行い、本市全体の活性化を推進します。 また、本市の一層の発展に向け、未利用地の活用や高度利用について検討します。</p> <p>[主要事業] ▶駅周辺整備の推進 ▶地域の核となる地区の整備推進 ▶未利用地の活用の検討</p>
	<p>(2) 幹線道路の整備促進</p> <p>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図り、計画的な整備を推進します。 また、国道や県道の整備促進を図るため、引き続き各関係機関への働きかけも進めます。</p> <p>[主要事業] ▶幹線道路の新設・改良 ▶国道・県道の整備促進</p>
	<p>(3) 市街地整備の推進</p> <p>地域に息づく歴史・文化や自然環境などの特性を活かした市街地の整備を図り、市民が誇りと愛着を感じることができるまちづくりを推進します。</p> <p>[主要事業] ▶個性あふれるまちづくりの推進</p>



施策の方向	<p>(1) 拠点となる地域の整備</p> <p>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、<u>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</u>、本市全体の活性化を推進します。 <u>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。</u></p> <p>[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</p>
	<p>(2) 幹線道路の整備促進</p> <p>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・県道の整備促進を図るため、引き続き<u>関係機関との調整を進めます。</u></p> <p>[主要事業] ▶補助幹線道路の新設・改良 ▶国道・県道の整備促進</p>
	<p>(3) 市街地整備の推進</p> <p>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できるまちづくりを推進します。</p> <p>[主要事業] ▶個性あふれるまちづくりの推進</p>

政策の達成目標	指標名	指標の説明	指標の算出方法	計画時現況値		目標値
	人口集中地区(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	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	後年設定	
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	—		後年設定	



政策の達成目標	指標名	指標の説明	指標の算出方法	現況値		目標値
	人口集中地区(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	4,872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	118.5ha	H21	<u>120.5ha</u>	
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	<u>60.0%</u>	

第1次甲斐市総合計画の政策体系

後期基本計画施策の変更案

基本政策Ⅰ 都市機能の充実したまちづくり

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	<p>●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。</p> <p>●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、生活交通を確保しました。</p> <p>●交通結節点の整備 竜王駅、南北自由通路、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。</p>
-----------	---

現状と課題	<p>●車に依存する交通体系 本市は山梨県の中心部に位置し、通勤や通学、買い物、物流など、多くの人や物が流入・流出しています。しかしこれらの移動は自動車に大きく依存する傾向にあり、交通渋滞の原因となっています。また、こうした自動車利用は環境への大きな負荷を生み、排出ガスによる人体や社会への影響も懸念されています。</p> <p>●車社会から公共交通へのシフト 自動車に過度に依存するこれまでの交通体系を公共交通へ転換させることにより、環境への負荷が少ない持続可能な都市の形成を目指すとともに、都市の魅力を高め、活力を増進させる質の高い交通ネットワークづくりが求められています。</p> <p>●望まれるきめの細かい交通網の整備 本市には、ある程度人口の集積があるにもかかわらず、バスや鉄道などの公共交通が不便な地域があります。高齢者をはじめとする交通弱者にとって、こうした状況は生活環境の悪化につながる懸念があります。市民は、交通網の整備を望んでおり、快適な生活を実現するためにも、きめの細かい交通網の整備が期待されています。</p>
-------	--



現状と課題	<p>●公共交通機関等の整備 【全文変更】 町村合併後、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。</p> <p>●公共交通機関の利用促進 【全文変更】 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。</p>
-------	---

基本政策 I 都市機能の充実したまちづくり

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

施策の方向	<p>(1) 公共交通機関等の整備</p> <p>市民のニーズをきめ細かく把握し、路線バスなどの公共交通網の構築と、新たな交通システムの導入に向けた検討を推進します。</p> <p>また、市民、団体、企業等による公共交通の運行に対する負担金などの拠出と、地域全体で公共交通を支える手法や財政支援の方法などについて検討を進めます。</p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶バス交通の充実 ▶総合的な交通体系の整備
	<p>(2) 公共交通機関の利用促進</p> <p>バスや鉄道などの公共交通機関の長所や環境特性、快適な利用方法などを分かりやすく伝えることにより、これまで公共交通機関を利用しなかった市民の需要を喚起していきます。</p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶公共交通に対する市民意識の啓発 ▶交通需要管理の推進

施策の方向	<p>(1) 公共交通機関等の整備 【全文変更】</p> <p>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。</p> <p>また、新しくなった竜王駅、今後整備を予定している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、パーク&レイルライドの調査研究を行います。</p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶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
	<p>(2) 公共交通機関の利用促進 【全文変更】</p> <p>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様々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。</p> <p>[主要事業]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶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	指標名	指標の説明	指標の算出方法	計画時現況値		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	1,000,000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	13.1%	H17	20.0%	
乗用車の世帯あたり保有台数	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	1.00台	

政策の達成目標	指標名	指標の説明	指標の算出方法	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	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、 <u>合併して充実したと回答した人の割合</u>	15.1%	H21	23.0%	
乗用車の世帯あたり保有台数	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	H21	1.00台	

第1次甲斐市総合計画の政策体系

後期基本計画施策の変更案

基本政策Ⅰ 都市機能の充実したまちづくり

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

現状と課題	<p>●生活道路の整備 生活道路は、地域内の移動や交流を支える重要な交通・生活基盤です。しかし、袋小路になっている部分があるなど、不便な状況が一部に見られます。このため、今後は、地域の要望を踏まえた生活道路の整備・新設を計画的に進めていく必要があります。</p> <p>●安全・安心な道路整備 本市の道路の中には、その地域によっては、一部で車のすれ違いも難しい箇所が見られます。こうした状況は、交通安全面や防災面においても大きな課題となっています。このような状況を解消するため、安全で安心な道路への改良が求められています。</p> <p>●歩行環境の整備 本市の中心部では歩道空間が十分でないところがあるなど、高齢者をはじめとする交通弱者の往来や自転車での利用に対し、良好な交通環境とは言えません。また、中心部以外の地域でも、歩道の整備が十分でないところがあります。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。</p>
-------	---



取り組み状況と成果	<p>●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。</p> <p>●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。</p>
-----------	--

現状と課題	<p>●生活道路の整備 【全文変更】 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。</p> <p>●歩行環境の整備 【全文変更】 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いえない状況です。 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。</p>
-------	--

基本政策 I 都市機能の充実したまちづくり

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

施策の方向	<p>(1) 生活道路の整備・改良</p> <p>幹線道路との接続や生活拠点間の連絡などに配慮しながら、計画に沿って生活道路の整備を推進します。</p> <p>また、狭あい道路を拡幅し、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。</p> <p>[主要事業]</p> <p>▶生活道路の整備・改良</p>
	<p>(2) 歩道の整備</p> <p>道路の拡幅や側溝の改修等に併せて段差解消や歩道の確保を図り、高齢者や子ども連れの歩行者、ベビーカーでの往来者も安全・安心して利用できる歩行環境の整備を推進します。</p> <p>[主要事業]</p> <p>▶歩道整備の促進</p> <p>▶ユニバーサルデザインの推進</p>



施策の方向	<p>(1) 生活道路の整備・改良</p> <p><u>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。</u></p> <p>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。</p> <p>[主要事業]</p> <p>▶生活道路の整備・改良</p>
	<p>(2) 歩道の整備</p> <p><u>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、子供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を構築し、誰もが利用しやすい歩行空間の形成に努めます。</u></p> <p>[主要事業]</p> <p>▶歩道整備の促進</p> <p>▶</p>



政策の達成目標	指標名	指標の説明	指標の算出方法	計画時現況値		目標値
		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
	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	75,000m
	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	20.0%

政策の達成目標	指標名	指標の説明	指標の算出方法	現況値		目標値
		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	35.2%	H21
	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	48,070m	H21	55,000m
	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	20.0%