

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

●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¹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棚田の風景は、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・活用していく必要があります。

¹ 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。

●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。

●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豊かな自然景観と、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。



■施策の方向

(1) 良好な景観の保全・形成

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。

[主要事業]

- ▶ 棚田・里山²の景観保全
- ▶ 自然環境の保全と環境教育の推進

(2) 街並み景観の整備

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。

[主要事業]

- ▶ 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

² 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。

■政策の達成目標 (成果指標)

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	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

※現況値が「—」で表示してあるものは現況値が明らかでないことを表し、目標値に「後年設定」と表示してあるものは実施計画等において望ましい目標値を設定していく予定であることを示しています。

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

■現状と課題

●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、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。

●交通混雑の解消

本市の道路舗装率、道路改良率³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、J R 竜王駅やJ R 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。

●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⁴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）⁵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。

³ 道路改良率

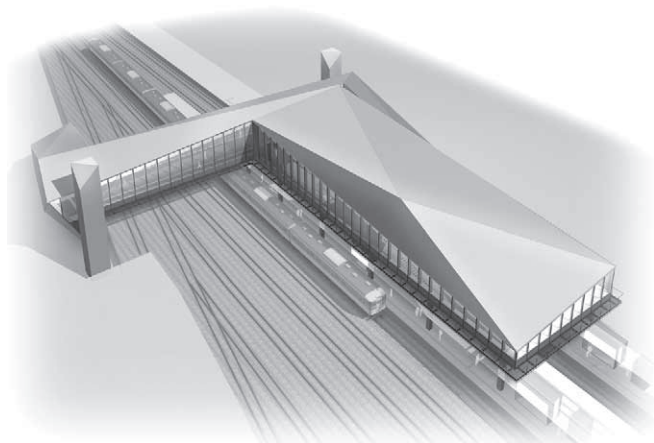
道路の延長距離のうち、幅員、路面等の構造について道路構造令の規格に適合する道路の延長距離が占める割合を言います。

⁴ 核家族

ひと組の夫婦とその未婚の子どもからなる世帯を言います。

⁵ 都市の外延化

都市の外延部が郊外へ拡大していくことを言います。



■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。

[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

(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。

[主要事業]

- ▶ 幹線道路の新設・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

■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	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／k㎡	H12	5,000人／k㎡
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

※現況値が「—」で表示してあるものは現況値が明らかでないことを表し、目標値に「後年設定」と表示してあるものは実施計画等において望ましい目標値を設定していく予定であることを示しています。

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

■現状と課題

●車に依存する交通体系

本市は山梨県の中央部に位置し、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。

●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⁶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。

●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ことを懸念されます。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。

⁶ 公共交通

鉄道、路線バス、タクシーなど、不特定多数の人が利用可能な乗り物のことを言います。



■施策の方向

(1) 公共交通機関等の整備

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。

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。

[主要事業]

- ▶バス交通の充実
- ▶総合的な交通体系の整備

(2) 公共交通機関の利用促進

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。

[主要事業]

- ▶公共交通に対する市民意識の啓発
- ▶交通需要管理⁷の推進

⁷ 交通需要管理

道路渋滞などの交通問題に対して、道路の容量を拡大させるのではなく、利用時間の変更や経路の変更、手段の変更など、交通の需要＝利用者側の工夫や調整を行うことによって対応する方法を言います。T D M (Transportation Demand Management) とも言います。

■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	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 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

●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。

●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。

●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。



■施策の方向

(1) 生活道路の整備・改良

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。

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。

[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。

[主要事業]

▶歩道整備の促進

▶ユニバーサルデザイン⁸の推進



⁸ ユニバーサルデザイン

年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるように施設や機器などをデザインすることを言います。

■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	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	20.3%
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	45,640 m	H16	75,000 m
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%