



第2章 都市づくりの目標

第2章 都市づくりの目標

2-1 都市づくりの理念

(1) 本市の都市づくりの展望

本市は、甲府盆地の北西部に位置し、北部は丘陵・山岳地域、南部においては、釜無川左岸の平地が広がり、豊かな自然環境の中で、限られた平坦な土地に「市街地」が、なだらかな丘陵地に「各集落」がそれぞれ形成されてきました。人口は、山梨県内第2位の規模を有し、その7割強が用途地域内に集中しています。

近年では、「双葉サービスエリア」へのスマートインターチェンジの整備、中部横断自動車道の延伸、さらに今後整備が見込まれている「新山梨環状道路（北部区間）」など、市内外を結ぶ骨格道路の整備が進展し、本市は道路交通の結節点として重要な役割を果たしていることから、これらのネットワーク化を進めることにより他都市との接続性の向上が期待されています。

また、鉄道駅の拠点となる竜王駅は、新駅舎、南北自由通路のほか、南北駅前広場などの周辺整備が完成していることから、今後は本市の玄関口として魅力ある市街地づくりの展開が求められています。

本市の産業の分野では、国道20号や(主)甲府南アルプス線（アルプス通り）の沿道における住宅や大型商業施設等の立地がみられるとともに、下今井農工団地、双葉地区拠点工業団地及び竜王赤坂ソフトパークを中心に工業施設の集積がみられ、商工業施設等のさらなる立地や維持・集積を図ることにより、広域的な産業拠点が形成されることから、さらなる活力向上が期待されます。

その一方で、用途地域外や都市計画区域外への市街地の拡散が進行し、まちなかにおいては、小規模店舗の減少や衰退がみられ、自動車による移動が困難な高齢者などにとって、日常生活の維持が懸念されつつあります。

また、人口減少・少子高齢社会の進行により、「市街地」や「各集落」で地域コミュニティの衰退・連帯感の喪失が懸念されることから、その再生を目指し、今後想定される本市の人口減少を軽減することが必要です。そのため、他都市からの人の流れを促すとともに、学び（教育づくり）の拠点化やネットワーク化により地域コミュニティを再生するためのリーダーや、地域コミュニティを形成するための人（人材）を育成する必要性が高まっています。

このため、「市街地」においては、高齢化等の人口問題や市街地の拡散に対応するため、交通結節点を中心に、医療・福祉、産業などの様々な機能を複合的に配置・集積させるとともに、市街地及び各拠点間を公共交通などにより連結させることで、便利でコンパクトな市街地の形成を目指すものとします。このようなコンパクトな市街地を形成することは、市街地周辺の豊かな自然環境の保全や人々の移動による環境負荷の軽減にも役立ち、環境にもやさしい都市形成にもつながります。

一方、「各集落」においては、日常の生活や活動に必要な規模の施設・機能を集約化させた集落における拠点の維持と充実を図り、その他の全市的な活動に必要な施設等については、「市街地」においてその機能を代替します。さらに、公共交通との連携により、「市街地」と「集落」間を機能的につなぐ、集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）を確立し、地域交流を育み、コミュニティの維持・再生を図り、助け合いながら暮らせるまちづくりを進めます。

(2) 持続可能な社会の形成に向けた都市づくりに向けて

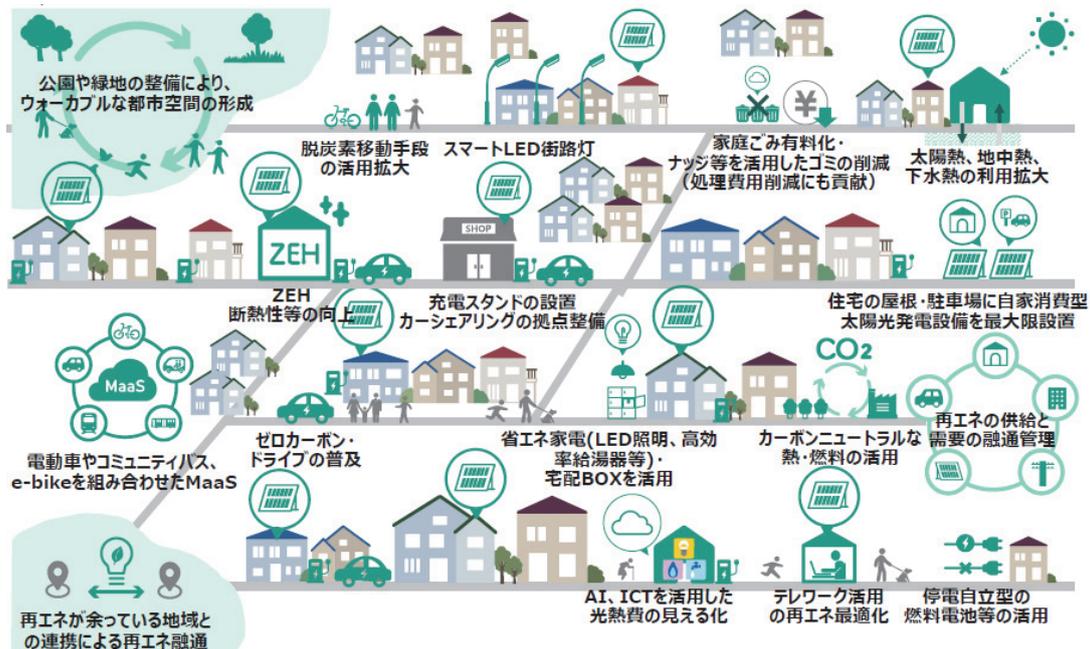
人口減少・少子高齢社会の進行、これによる税収減、地域経済の低迷、福祉施策などに係る扶助費の増加に伴う厳しい財政運営など、市政を取り巻く情勢は大きく変化しています。

一方では、道路や各種公共公益施設の整備や老朽化に伴う維持管理への対応などのインフラ環境、さらには「新山梨環状道路（北部区間）」における「(仮称) 甲斐インターチェンジ」の整備やリニア中央新幹線山梨県駅の設置に向けた取組など、本市を取り巻く広域的な条件、社会経済活動にも大きな影響を受けるものと想定されます。

これに加えて、グローバルな視点では地球規模での気候変動問題への対応が求められています。本市においては、令和2年に「ゼロカーボンシティ」宣言を行い、地球規模の環境保全について積極的に取り組み、2050（令和32）年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す取組を推進しているところです。

このような人口減少・少子高齢社会の進行、社会・経済のグローバル化、自然環境の保全などの様々な課題、社会情勢の変化に対応すべく、本マスタープランの上位計画である「第2次甲斐市総合計画後期基本計画」では「SDGs（持続可能な開発目標）」の達成に向けて施策分野ごとの関係をまとめています。

本マスタープランの都市づくりの目標の設定にあたっては、SDGsの理念を踏まえるとともに、「ゼロカーボンシティ」宣言の実現を目指した脱炭素型まちづくりの目標を定めるものとします。



出典：環境省 地域脱炭素ロードマップ

【SDGsと都市づくりの目標】

「SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標)」とは、2015 (平成 27) 年 9 月の国連サミットで決められた 2030 (令和 12) 年までの国際社会共通の開発指針であり、

気候変動や経済的不平等、イノベーション、持続的な消費、平和と正義等を優先課題として盛り込み、持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現することを目標としています。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っています。また、国や企業・個人など社会全体でそれぞれの立場で社会変革に取り組むための具体的なアクションプランが策定されており、SDGs への関心や共感は多方面に広がっています。

	【目標1】 あらゆる場所で、あらゆる形態の貧困に終止符を打つ		【目標10】 国内および国家間の不平等を是正する
	【目標2】 飢餓に終止符を打ち、食料の安定確保と栄養の改善を達成するとともに、持続可能な農業を推進する		【目標11】 都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靭かつ持続可能にする
	【目標3】 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を推進する		【目標12】 持続可能な消費と生産のパターンを確保する
	【目標4】 すべての人々に包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する		【目標13】 気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る
	【目標5】 ジェンダー [※] の平等を達成し、すべての女性と女児のエンパワーメントを図る		【目標14】 海洋と海洋資源を持続可能な開発に向けて保全し、持続可能な形で利用する
	【目標6】 すべての人々に水と衛生へのアクセスと持続可能な管理を確保する		【目標15】 森林の持続可能な管理、砂漠化への対処、土地劣化の阻止および逆転、ならびに生物多様性損失の阻止を図る
	【目標7】 手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する		【目標16】 公正、平和かつ包摂的な社会を推進する
	【目標8】 すべての人々のための包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用および働きがいのある人間らしい仕事を推進する		【目標17】 持続可能な開発に向けてグローバル・パートナーシップを活性化する
	【目標9】 強靭なインフラを整備し、持続可能な産業化を推進するとともに、技術革新の拡大を図る		

【「ゼロカーボンシティ」宣言】

2015 (平成 27) 年に合意されたパリ協定では「産業革命期からの平均気温の上昇幅を 2℃未満とし、1.5℃に抑えるよう努力する」との目標が国際的に広く共有されました。2018 (平成 30) 年に公表された気候変動に関する政府間パネル (IPCC) 報告書では、1.5℃に抑えるためには、2050 (令和 32) 年までに CO2 排出量を実質ゼロとすることが必要だと科学的に示されました。

それを受けて、関東甲地域の 40 団体 (73 市町村) と民間事業者 2 社で構成 (2020 (令和 2) 年 4 月時点) される「廃棄物と環境を考える協議会」では、趣旨に賛同する各構成自治体が地球規模の環境保全について積極的に取り組み、2050 (令和 32) 年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指すことを宣言し、その実現に向けた取組を推進します。

(3) 都市づくりの理念の設定

本市の都市づくりの理念は、人口減少・少子高齢社会が進む成熟型社会の中での「都市づくりの展望」を踏まえるとともに、「持続可能な社会の形成」を目指し、本市の特徴ある豊かな環境を次世代に引き継ぐよう都市づくりに取り組んでいきます。

また、本市の都市づくりの最上位計画である「第2次甲斐市総合計画」において定める市の将来像「緑と活力あふれる生活快適都市」との共有を図りながら、将来像の実現に向け、都市計画やまちづくりの分野が担うべき取組の方向性を都市づくりの理念として定めます。

【本市の将来像（第2次甲斐市総合計画と共有）】

緑と活力あふれる 生活快適都市

【本市の都市づくりの展望】

- 広域交通網のネットワーク化により他都市との接続性の向上
- 本市の玄関口となる竜王駅周辺の魅力ある市街地づくりの展開
- 産業拠点の形成によるさらなる活力の向上
- 地域コミュニティを再生するためのリーダー、地域コミュニティを形成するための人材の育成
- コンパクトな市街地の形成と周辺集落地の維持（集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の確立）

【持続可能な社会の形成に向けた都市づくり】

- 税収減、地域経済の低迷、福祉施策などに係る扶助費の増加に伴う厳しい財政運営
- 道路や各種公共公益施設の整備や老朽化に伴う維持管理
- 「新山梨環状道路（北部区間）」及びインターチェンジの整備やリニア中央新幹線山梨県駅の設置に向けた取組
- 「ゼロカーボンシティ」宣言を行い、2050（令和32）年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す取組
- 「SDGs（持続可能な開発目標）」の達成に向けた施策分野ごとの取組

【本市の都市づくりの基本理念】

- 人口減少・少子高齢社会が進む成熟型社会において、「二酸化炭素排出量の実質ゼロ」を目指した、環境にやさしい都市づくりに取り組みます。
- 自然環境などの豊かな地域資源とともに暮らし、誰もが快適な生活を送ることのできる空間を次世代に引き継いでいく、サステナブル（持続可能）な都市づくりに取り組みます。

2-2 都市づくりのテーマ・目標

都市づくりの理念の実現を目指し、本市が将来にわたり甲府盆地をリードする都市であり続けるため、都市づくりのテーマを『人がつくり 人がつどう 活気あふれる サステイナブルな生活快適都市・甲斐』と定め、都市づくりの実現へ向けた目標として、4つの都市づくりの目標を設定します。

都市づくりのテーマ **人がつくり 人がつどう 活気あふれる サステイナブルな生活快適都市・甲斐**

都市づくりの目標	1	日常生活の中で豊かな自然環境が感じられるまちづくり
	2	相互に助け合い、賑わいと活力のあるまちづくり
	3	誰もが住み良さと安らぎを感じるまちづくり
	4	未来へ引き継ぐまちづくり

また、都市づくりの目標設定にあたっては、SDGsの目標達成との関連性を明らかにしていくものとします。

SDGsの17の目標は、下図のように3層構造で説明することができます。

- 経済圏（上層）：経済の発展を目指す「働きがい」や「技術革新」、「循環型社会の構築」といった目標を位置づけています。
- 社会圏（中間層）：人々が不自由なく生活できる社会環境として、都市分野にも大きく関わる「クリーンなエネルギー」、「住み続けられるまちづくり」の目標を位置づけています。
- 環境圏（下層）：「水や緑などの自然環境」、「気候変動」に係る項目は地球環境の基盤であり、その環境が土台となって社会・経済も持続的に発展していくことを示しています。

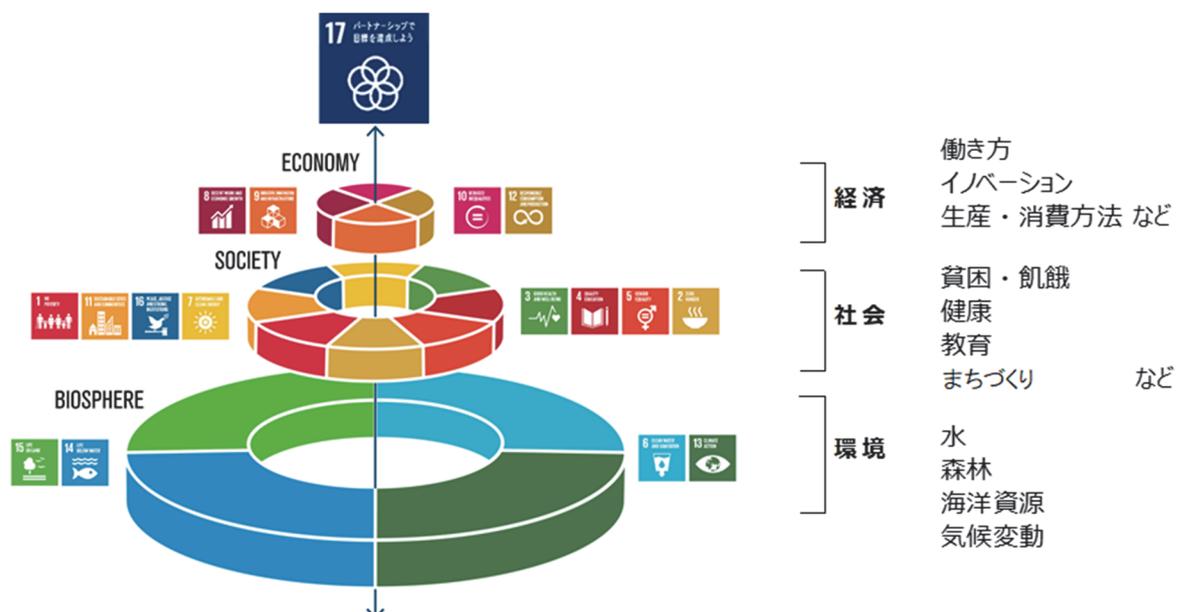


図2-2-1 SDGsの3層構造（ウェディングケーキモデル）

そして、頂点にはSDGsの目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」を設定します。市民、企業をはじめ国や自治体など全世界の人々がパートナーシップを組むことで、持続可能な社会を作り上げることを目標にしています。

このうち、特に、本マスタープランの中核をなすSDGsの目標11の「住み続けられるまちづくり」は、社会面を中軸としながら環境・経済の両面から都市部と郊外部の土地利用のあり方、生活圏、居住環境、交通、災害などの環境課題と持続可能なまちづくりとの調和ある発展の考え方を取り入れることが重要です。現在のライフサイクルと多様なライフスタイルの中で、将来に向けてサステナビリティをいかに担保するか、また、SDGsの目標達成のために都市と産業の構造変化への対応と働き方の最適化、都市のデジタル技術の活用をどう調和させるか、本マスタープランと関連する各種施策とも連携していくことが求められます。

【都市づくりの目標とSDGsの関係性】

■都市づくりの目標1

日常生活の中で豊かな自然環境が感じられるまちづくり

- 市民が日常生活の中で、公園・緑地や農地などにより、身近に緑を感じることができるまちづくりを目指します。
- 富士山・南アルプス・八ヶ岳をはじめとする甲府盆地を囲む山並みの眺望を大切にし、壮大な自然環境を感じることができるまちづくりを目指します。
- 中山間地においては、豊かな自然環境を保全・活用したまちづくりを目指します。さらに、自然の力をクリーンエネルギーなどにも活用し、地球環境にやさしい持続可能なまちづくりを目指します。
- 豊かに流れる釜無川・荒川をはじめとする河川が、潤いや安らぎを与えてくれるまちづくりを目指します。
- 広大な農地や樹園地、豊かな森林などの環境を守るよう、地域の特性を活かした産業との連携を図ったまちづくりを目指します。

関連するSDGsの目標



■都市づくりの目標2

相互に助け合い、賑わいと活力のあるまちづくり

- 市民が盛んに交流し、地域コミュニティを形成することで、相互に助け合えるまちづくりを目指します。
- 各地区の地域資源を有効活用するとともに、市域全体における交流・ネットワークを促すことで、賑わいのあるまちづくりを目指します。
- 竜王駅を中心として、市内の交流はもちろんのこと、周辺都市や、広域的な都市との広域交流により、活力あるまちづくりを目指します。
- 商工業の産業集積する拠点や幹線道路沿道など、各地域の特性・役割に合った産業の集積・拠点形成を図り、活力あるまちづくりを目指します。

関連するSDGsの目標



関連するSDGsの目標



■都市づくりの目標3

誰もが住み良さと安らぎを感じるまちづくり

- 本市の特性を活かすとともに、居住のニーズや需要に対応した住宅地の維持及び新たな供給を進め、良好な居住環境が確保された住み良いまちづくりを目指します。
- テレワーク・リモートワークの普及などにより、今後、ますますの増加が見込まれる移住や二地域居住を希望する人にも選ばれる都市となるよう、社会のデジタル化の加速的促進に対応するまちづくりを目指します。
- 通勤や買物などの日常生活において、地域公共交通の充実や生活道路の整備の充実等を図り、職住が近接する誰もが高い利便性を感じるまちづくりを目指します。
- 東京都心部などに直結する鉄道や高速道路インターチェンジなどの広域交通の利便性を活かし、産業経済の振興や新しいライフスタイル・働き方改革にも対応する、広域的な連携・ネットワークの整ったまちづくりを目指します。
- 日常生活はもちろんのこと、災害発生時にも安心安全が感じられるまちづくりを目指します。

関連するSDGsの目標



■都市づくりの目標4

未来へ引き継ぐまちづくり

- 市街地規模の適正化、効率的な地域拠点の配置とネットワーク形成、生活に必要な都市機能の集約化などによる持続可能な都市構造を構築する、コンパクトなまちづくりを目指します。
- 未来を引き継ぐ子どもたちに、本市の魅力ある歴史や文化、壮大な眺望景観などが伝えられるまちづくりを目指します。
- 本市が今後も持続した都市としてあり続けるために、今あるものを大切に、地産地消やエネルギー軽減の精神のもと、環境にやさしいまちづくりを目指します。

《参考》関係性のあるSDGs目標とターゲット（環境省資料より抜粋）

13 気候変動に具体的な対策を



気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる

13.1	気候関連災害や自然災害に対する強靱性と適応能力を強化する	すべての国々において、気候関連災害や自然災害に対する強靱性（レジリエンス）及び適応の能力を強化する。
------	------------------------------	--

15 陸の豊かさも守ろう



陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する

15.2	森林の持続可能な経営を実施し、森林の減少を阻止・回復と植林を増やす	2020年までに、あらゆる種類の森林の持続可能な経営の実施を促進し、森林減少を阻止し、劣化した森林を回復し、世界全体で新規植林及び再植林を大幅に増加させる。
15.4	生物多様性を含む山地生態系を保全する	2030年までに持続可能な開発に不可欠な便益をもたらす山地生態系の能力を強化するため、生物多様性を含む山地生態系の保全を確実に行う。
15.9	生態系と生物多様性の価値を国の計画等に組み込む	2020年までに、生態系と生物多様性の価値を、国や地方の計画策定、開発プロセス及び貧困削減のための戦略及び会計に組み込む。
15.a	生物多様性と生態系の保全・利用のために資金を動員する	生物多様性と生態系の保全と持続的な利用のために、あらゆる資金源からの資金の動員及び大幅な増額を行う。

環境

7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに



すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する

7.1	エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する	2030年までに、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する。
-----	-------------------------	---

11 住み続けられるまちづくりを



包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

11.2	交通の安全性改善により、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する	2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
11.7	緑地や公共スペースへのアクセスを提供する	2030年までに、女性、子ども、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。
11.a	都市部、都市周辺部、農村部間の良好なつながりを支援する	各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
11.b	総合的な災害リスク管理を策定し、実施する	2020年までに、包含、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靱さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。

社会

序章 都市計画マスタープランについて

第1章 都市の課題

第2章 都市づくりの目標

第3章 全体構想

第4章 ゾーン別構想

第5章 実現化方策



包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する

8.2	高いレベルの経済生産性を達成する	高付加価値セクターや労働集約型セクターに重点を置くことなどにより、多様化、技術向上及びイノベーションを通じた高いレベルの経済生産性を達成する。
8.3	開発重視型の政策を促進し、中小零細企業の設立や成長を奨励する	生産活動や適切な雇用創出、起業、創造性及びイノベーションを支援する開発重視型の政策を促進するとともに、金融サービスへのアクセス改善などを通じて中小零細企業の設立や成長を奨励する。



強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る

9.1	経済発展と福祉を支える持続可能で強靱なインフラを開発する	すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。
9.4	資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大により持続可能性を向上させる	2030年までに、資源利用効率の向上とクリーン技術及び環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取組を行う。



持続可能な生産消費形態を確保する

12.2	天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する	2030年までに天然資源の持続可能な管理及び効率的な利用を達成する。
12.5	廃棄物の発生を減らす	2030年までに、廃棄物の発生防止、削減、再生利用及び再利用により、廃棄物の発生を大幅に削減する。
12.8	持続可能な開発及び自然と調和したライフスタイルに関する情報と意識を持つようにする	2030年までに、人々があらゆる場所において、持続可能な開発及び自然と調和したライフスタイルに関する情報と意識を持つようにする。
12.b	持続可能な観光業に対し、持続可能な開発がもたらす影響の測定手法を開発・導入する	雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業に対して持続可能な開発がもたらす影響を測定する手法を開発・導入する。

2-3 都市づくりの方向性（将来都市構造）

前述した基本理念の「本市の都市づくりの展望」で述べたように、本市の空間構成は、「市街地」と「各集落」で形成され、各々が役割を分担しながら相互に連携を強める集約型のまちづくりにより、3つの都市（旧町）が一体となって自立した持続可能な都市を形成するとともに、商工業等の企業誘致による新たな活力の創出を目指します。

さらに、市内のどこにいても、ゆとりや安らぎのある生活空間の中で、水や緑といった豊かな自然環境を身近に感じられ、かつ、安心安全を感じることができる持続可能な脱炭素型のまちを目指すものとします。

また、本市に広がる様々な魅力ある地域資源を都市づくりに活かし、相互の連携を図ることで、自らのまちの魅力に対する意識を高揚させるとともに、竜王駅を中心に一体の都市としての交流を進めます。

一方で、本市の都市計画区域は「甲府都市計画区域」及び「韮崎都市計画区域」に属しており、甲府市や韮崎市をはじめとする周辺都市とのつながりは重要です。都市間で相互に都市機能を補完し合い、生活環境を向上するため、広域的なネットワークにより他都市との連携も図っていくことで、本市及び他都市が相互に活力を生み出し、共存・共生していくための役割を果たしていくものとします。

さらに、「新山梨環状道路（北部区間）」及び「中部横断自動車道（長坂～八千穂）」の整備や「(仮称)甲斐インターチェンジ」の設置、リニア中央新幹線山梨県駅の開業など、本市の広域交通網は今後さらなる利便性の向上が期待されます。交通条件を活かした産業活動や観光振興の促進、人々の生活や交流の活性化など、広域的な連携の強化を目指していきます。

また、リモートワークの普及による働き方や二地域居住等の生活様式の多様化が進んでいます。県都甲府市のベッドタウンとしての役割を担うとともに、東京都心に直結する広域交通網が充実していることから、本市の良好な立地条件を活かし、移住、二地域居住のほかワーケーションなどを希望する人のニーズに応え、甲府盆地をリードする「選ばれる都市」を目指します。

このような、本市の都市づくりの方向性を踏まえ、「空間構成」、「拠点構成」、「骨格軸構成」の3つの観点から、本市の将来都市構造を示します。

(1) 空間構成

土地利用の観点から市域を大きく分類し、ゾーニングしたものを示します。

【基本的な考え方】

- 本市の地理、地形上の条件から、「平地部」と「山間部」に大別されます。
- 「平地部」では、「市街地」「集落地」「優良農地」に区分され、都市的土地利用と農地等の自然環境の保全と共存を目指します。
- 「山間部」では、その土地利用のほとんどが「山林」で占められており、自然的土地利用を今後も保全していくことを前提としつつ、必要に応じて利活用を図ります。

【空間構成別の方向性】

①市街地

- 市街地では、高齢化等の人口問題や自然環境等に配慮するとともに、環境負荷の軽減を促すため、都市的土地利用の拡大の均衡と抑制を図るなどコンパクトな都市を形成します。
- 市街地の魅力を高め、まとまった都市的土地利用が可能な空間を有効利用するため、都市基盤整備の促進や商業施設、生活利便施設等の都市機能の集積によるコンパクトな市街地の形成を図るとともに、身近な緑の保全等により良好な生活環境の創出を図ります。
- すでに、市街地と位置づけている市街化区域及び用途地域が指定されている区域に加え、徐々に市街化が進みつつある双葉の大型商業施設、下今井農工団地、双葉地区拠点工業団地周辺については、今後、市街地として位置づけていきます。
- 良好な生活環境の創出を図るとともに、安心安全が感じられる日常生活を実現することで、市街地の魅力の向上を図ります。

②集落地

- 市街地周辺に分布する住宅と農地が混在した集落居住地を位置づけます。
- 農地等の自然的土地利用は、引き続き、保全を前提とするとともに、需要やニーズに応じて土地利用を図ることを基本とします。
- 無秩序な農地の宅地化を抑制し、農地と居住地が共存する土地利用の維持を図ります。

③優良農地

- 市街地及び集落地の後背に分布する一団のまとまりのある農地を位置づけます。
- 生産の場、自然景観、防災（遊水）など様々な機能を有する優良農地は、今後とも維持を図ります。

④山林

- 本市北部に位置する概ね標高 500m以上の山間地を位置づけます。
- 保全を前提としつつ、必要に応じて憩い・交流の場として利活用を図ります。

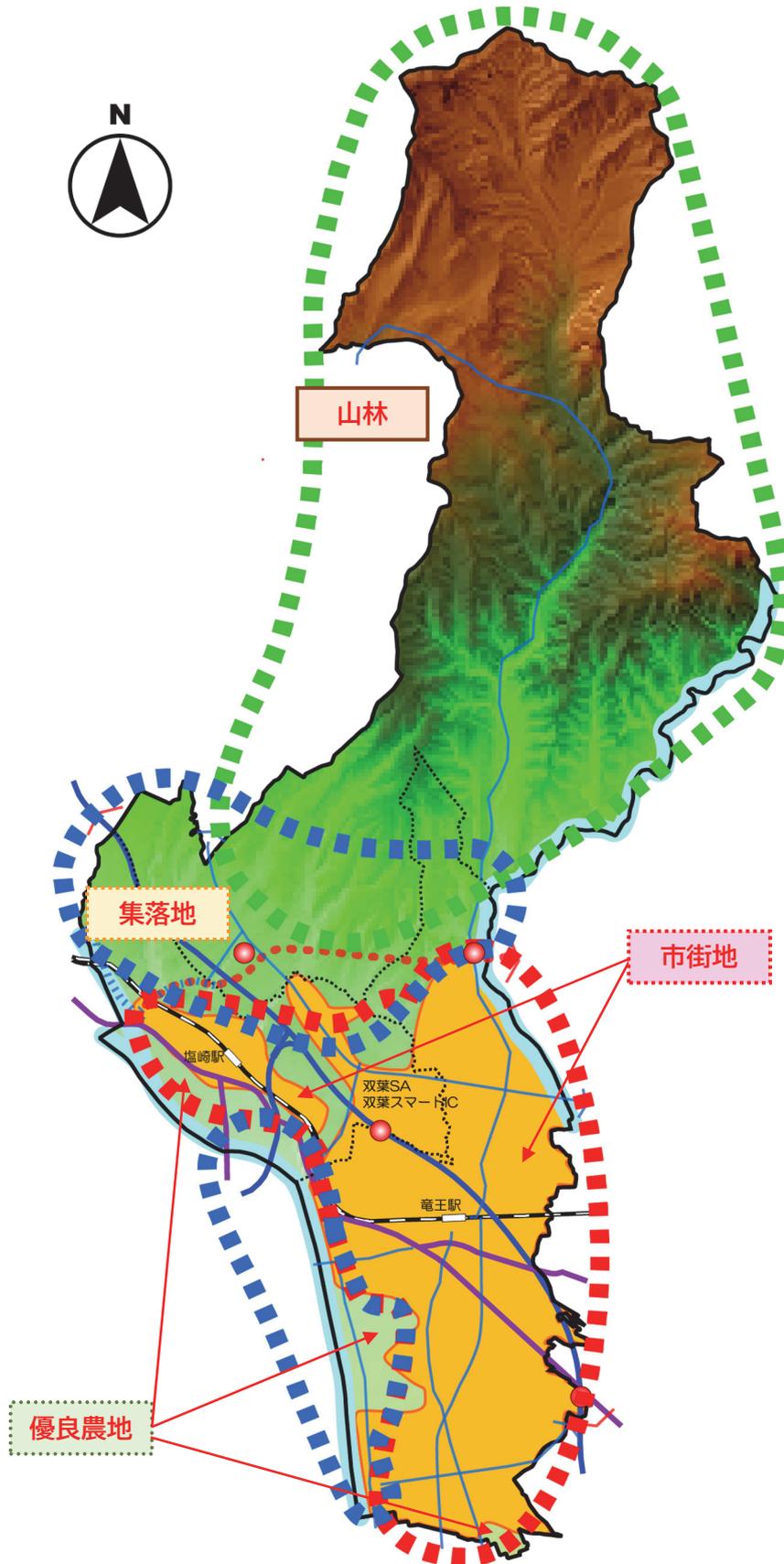


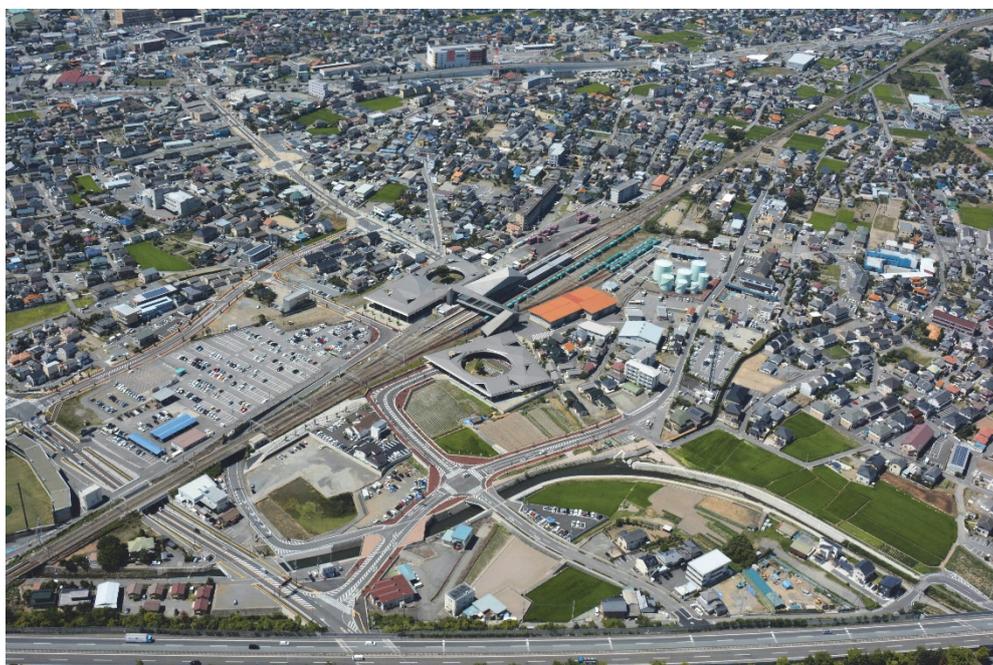
図2-3-1 都市構造（空間構成）

(2) 拠点構成

都市施設の立地や都市機能の集積などの点的な要素、あるいは点的な要素を包括した拠点を形成したものを示します。

【基本的な考え方】

- 市民の生活や産業活動の中心となるエリアや中心的な都市機能の集積がみられるエリアを位置づけます。
- 基幹となる拠点としては「都市拠点」、「地域拠点」、「準地域拠点」を配置し、市民や地域における活動の中心となる拠点として、必要な都市機能を複合的に配置・集積させ、中心性の高いコンパクトな市街地の拠点を形成します。さらに、それらを連携させることによって、一体的な都市の骨格を形成するものとします。
- 「都市拠点」及び「地域拠点」については、居住、公共公益施設、事業所、商業などの多様な都市機能を集積し、「山梨県都市計画マスタープラン」及び「都市計画区域マスタープラン（甲府盆地7都市計画）」において、上位の拠点への位置付けを目指します。
- 基幹拠点を補完する拠点として、大型商業施設の立地や業務系施設の集積する「産業拠点」を配置します。
- 脱炭素型まちづくりへの転換を目指し、次世代のクリーンエネルギーとして木質バイオマスを活用した「甲斐双葉発電所」を中心とした環境に配慮した新たなまちづくりを展開する「ゼロカーボンモデル事業取組拠点」を配置します。
- 住宅地や北部地域の既存集落地などを中心に「コミュニティ拠点」を配置します。



「竜王駅周辺」

①都市拠点（基幹拠点）

- 竜王地区の「竜王駅周辺」から「甲斐市役所（竜王庁舎）周辺」及び「（仮称）篠原地区公園」に至る一体的な範囲を位置づけます。

- 「竜王駅周辺」には交通結節点としての機能とともに、複合的に都市機能を配置・集積させ、市民の生活や来訪者を迎え入れる“甲斐市の顔”となるよう、都市としての中心性の維持・増進を図る拠点を形成します。
- 「甲斐市役所（竜王庁舎）」や「(仮称) 篠原地区公園」周辺には市民の生活に必要な行政機能をはじめ、商業・業務機能や交流・レクリエーション機能などが集積する、本市の中心的な役割を担う拠点を形成します。

②地域拠点（基幹拠点）

- 敷島地区と双葉地区の2か所を位置づけます。
 - ・敷島地区の「甲斐市役所（敷島庁舎）周辺」
 - ・双葉地区の「塩崎駅周辺」、「大型商業施設周辺」、「下今井農工団地周辺」及び「双葉地区拠点工業団地周辺」
- 都市拠点と各コミュニティ拠点の交通結節点として、集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の取組を推進し、各拠点間のさらなる連携を図ります。
- 地域における生活や活動に必要な行政、商業・業務、コミュニティ形成などの都市機能が集積し、地域住民の活動の中心的な役割を担う、生活利便性の向上を図る拠点を形成します。



「甲斐市役所（敷島庁舎）周辺」

③準地域拠点（基幹拠点）

- 新興市街地として開発整備された「双葉響が丘周辺」を、地域拠点を補填する準地域拠点として位置づけます。
- 周辺に形成された住宅市街地の居住者へサービスを提供する店舗や医療・福祉、地域の交流・コミュニティ形成に必要な施設・機能などが集積する、身近な生活の中心となる拠点を形成します。

④産業拠点

- 大型商業施設の周辺や業務系土地利用を目指すエリアを位置づけます。
- 双葉地区は、大型商業施設や双葉地区工業拠点に次いで、新たな産業の誘致を図るなど、本市の産業振興・活性化を図る拠点を形成します。
- 竜王赤坂ソフトパーク周辺は、既存の業務系施設の操業を維持するとともに、市内の各種産業の集積による施設の高度化や新たな産業の創出を促すなど、本市の産業・経済を支える拠点を形成します。
- 「竜王駅周辺」には、鉄道駅周辺の立地条件と都市基盤が整った環境を活かし、商業及び業務系施設が集積する拠点を形成します。

⑤ゼロカーボンモデル事業取組拠点

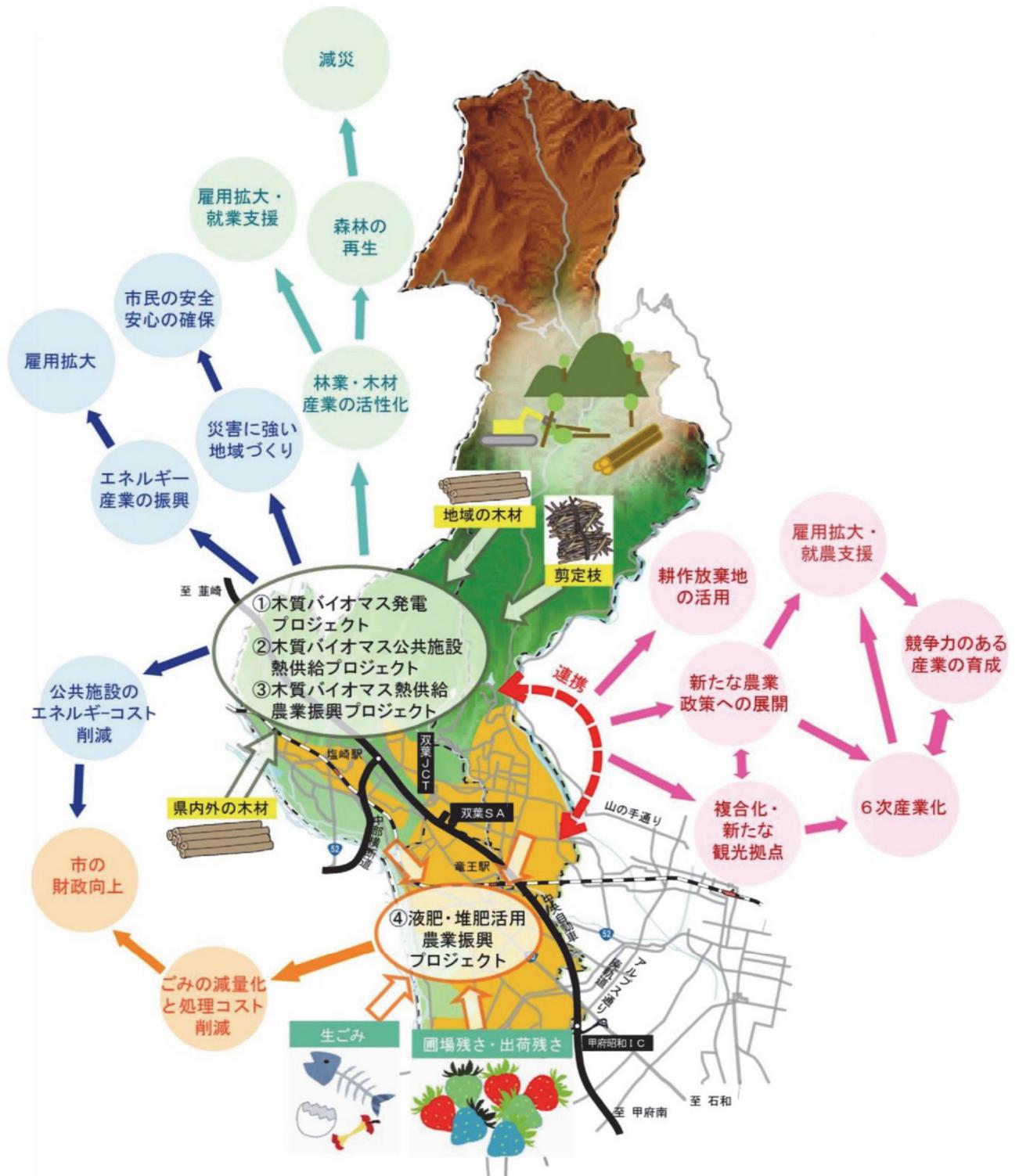
循環型社会の構築を図り、持続可能で活力ある国土づくりを推進する観点から、脱炭素型のまちづくりを促進することが求められています。

二酸化炭素排出量実質ゼロに向けた効率的・効果的な「ゼロカーボンシティ」を実現するために、二酸化炭素排出・吸収状況や構造を踏まえた課題を把握し、将来ビジョンを明確化するとともに、現況把握に基づく課題や取り組むべき分野、重点項目の設定が必要とされます。

集約型都市構造への転換、道路整備、自動車交通需要の調整、公共交通の整備・利用促進などの都市構造・交通分野に限らず、エネルギー負荷の削減、利用効率の向上、未利用・再生エネルギーの活用といったエネルギー分野や、緑化による脱炭素効果など、様々な視点で取り組んでいかなければなりません。

このことから、本市が宣言した「ゼロカーボンシティ」を目指す環境にやさしいまちづくりのモデル事業の推進を図るため、木質バイオマスを活用した「甲斐双葉発電所」の整備予定地と、「新山梨環状道路（北部区間）」の整備に伴って設置される「（仮称）甲斐インターチェンジ」の周辺エリアを「ゼロカーボンモデル事業取組拠点」とします。

このエリアは、発電所を中心とした都市計画区域内外に、立地や将来交通の利便性を考慮した、工業系、商業・業務系土地利用による産業施設の適切な集積を図るとともに、市の新たな玄関口となるインターチェンジ施設を活用した観光客の誘致、また、既存の集落等を維持するために、移住、二地域居住者の増加につながる都市的土地利用を検討するとともに、今後定める二酸化炭素排出量実質ゼロへの取組を率先して行い、山梨県内において先進的な環境にやさしいまちづくりを進めるため、都市の快適性や利便性を活かしながら、様々な分野からなる産業が融合し、デジタルインフラを活用した新たな価値を創出する未来都市を目指した地域と設定します。



出典：甲斐市バイオマス産業都市構想

序章 都市計画マスタープランについて

第1章 都市の課題

第2章 都市づくりの目標

第3章 全体構想

第4章 ゾーン別構想

第5章 実現化方策

⑥コミュニティ拠点

- 市街地内外に形成される、公民館、住宅地や既存集落地の地域集会施設の周辺を位置づけます。
- 生活に関連する身近な施設や地域での交流施設を維持し、生活環境の充実や地域で培われてきたコミュニティ、歴史・文化などの維持・継承を促す拠点を形成し、生活圏の維持・再生に努めます。
- 市北部地域は、人口減少と高齢化の進展に伴う生活環境の維持とともに、農林業などの基幹となる産業の担い手や、後継者不足といった問題が生じています。このことから各地区の地域ふれあい館を核として、自然環境ゾーンへの玄関口となる敷島地区拠点との地域間ネットワークを強化し、地域の暮らしを守りながら、地域コミュニティの増進を図ります。

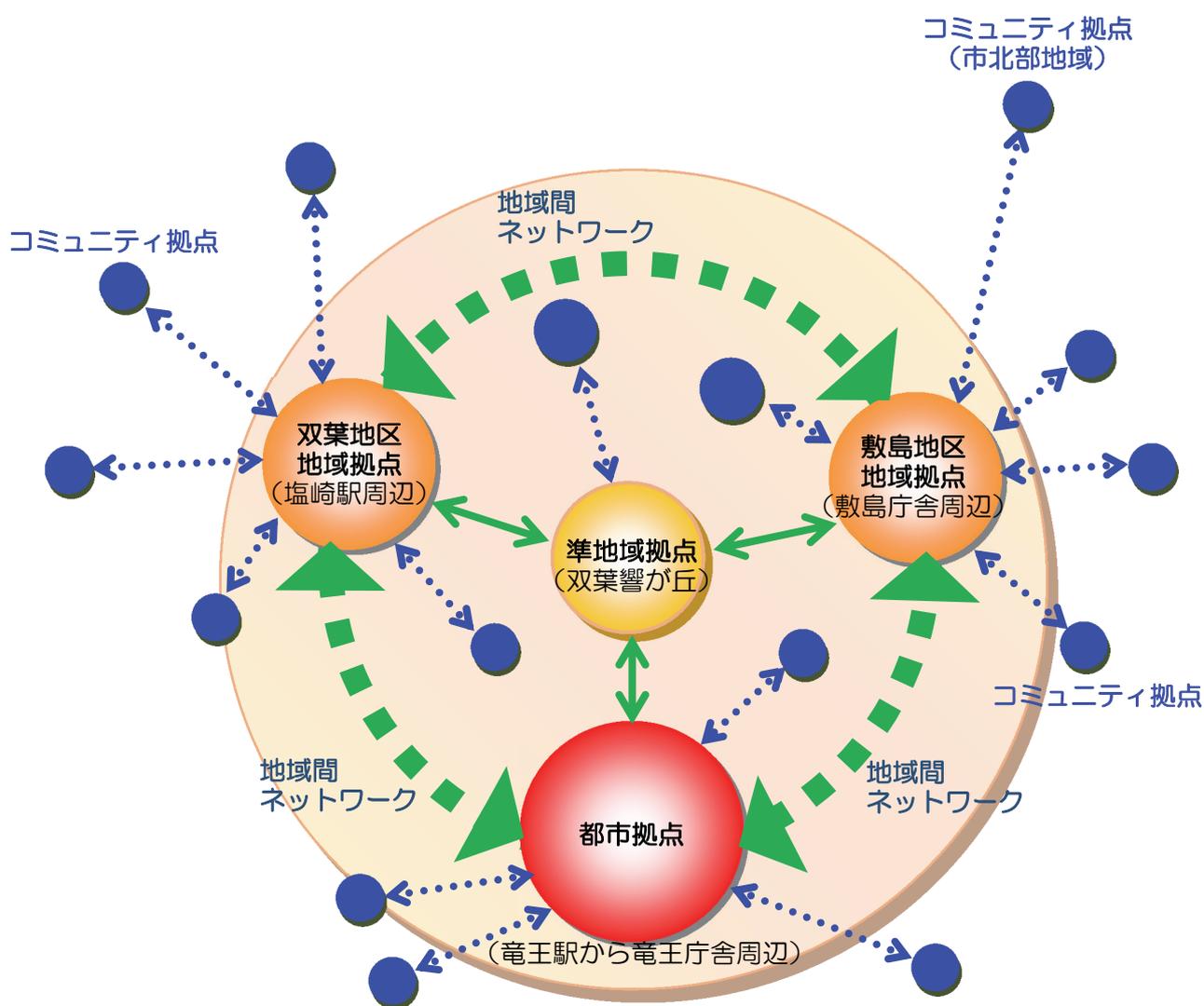


図2-3-2 基幹拠点とコミュニティ拠点の配置パターンの概念

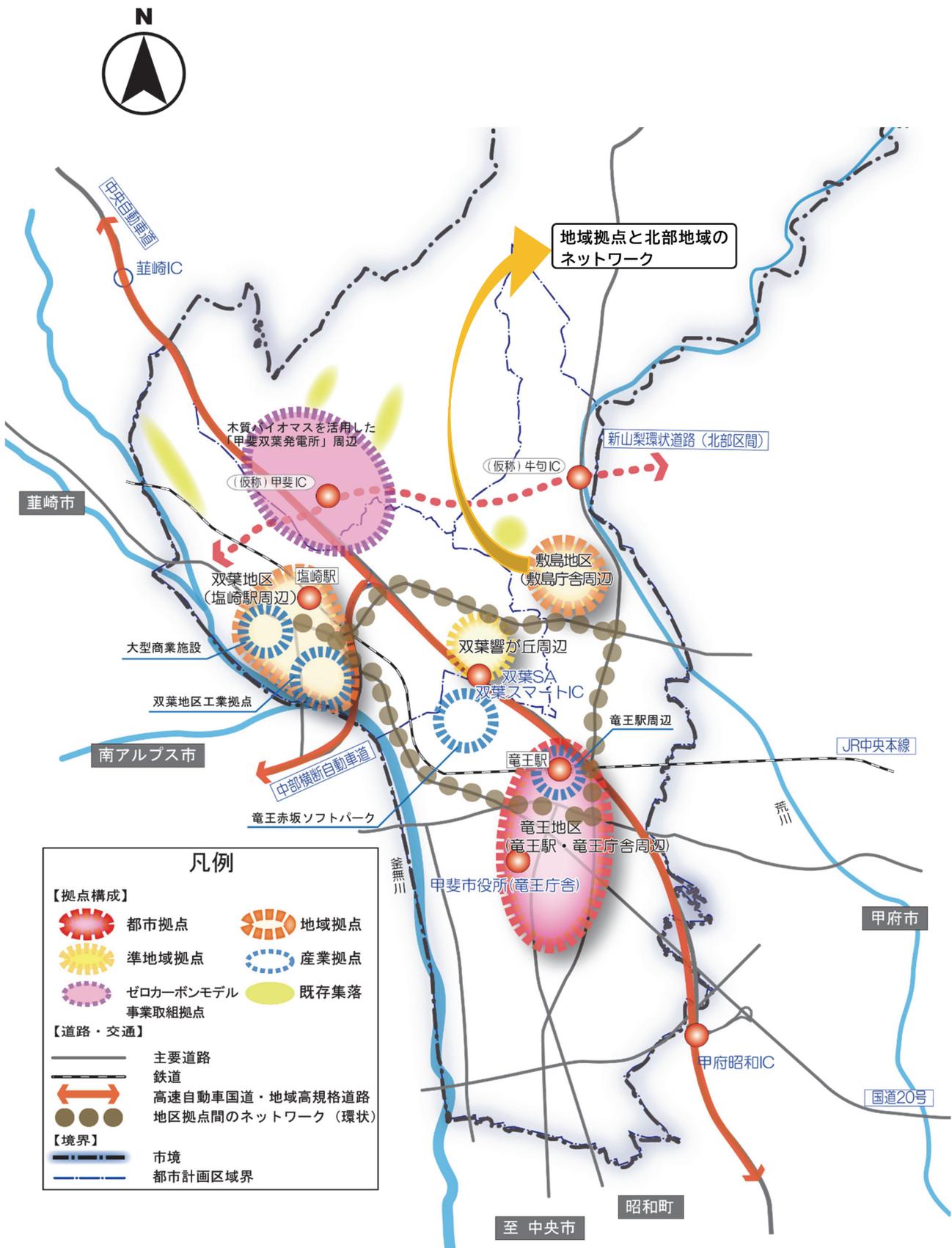


図2-3-3 都市構造(拠点構成)

序章 都市計画マスタープランについて

第1章 都市の課題

第2章 都市づくりの目標

第3章 全体構想

第4章 ゾーン別構想

第5章 実現化方策

(3) 骨格軸構成

地域及び拠点間や他都市を結ぶ、本市の骨格を成す軸を示します。

【基本的な考え方】

①広域ネットワーク軸

本市の都市拠点、地域拠点を中心に県外周辺市町村や主要都市を結ぶ広域ネットワーク軸を配置し、地域資源を活用した観光交流や農業、商工業を中心とする産業振興と活性化のほか、「防災レジリエンス環」の強化を図ります。

- 高速自動車国道は、中央自動車道・中部横断自動車道、一般国道は、国道20号・国道52号、鉄道は、JR中央本線・リニア中央新幹線を活用し、広域ネットワーク軸を形成します。
- 本市を東西に横断する中央自動車道（含む長野自動車道）、南北に縦断する中部横断自動車道（含む山梨～長野）を広域ネットワークの基軸とし、市内の「双葉スマートインターチェンジ」及び近接する市外インターチェンジにより、東京都心や東海、関西や信越、北陸地方などとの広域ネットワークを形成します。
- 本市内を通るJR中央本線は、東京都心や長野県内の主要都市を直結するほか、東海、関西や信越、北陸地方へのアクセス路線の役割を担っています。また、隣接する甲府市内には高速鉄道「リニア中央新幹線」の山梨県駅が開業予定であり、本市と駅をつなぐアクセス道路や公共交通の整備により、東京都心や東海、関西地方への移動時間短縮に伴う広域ネットワークの強化が期待されます。

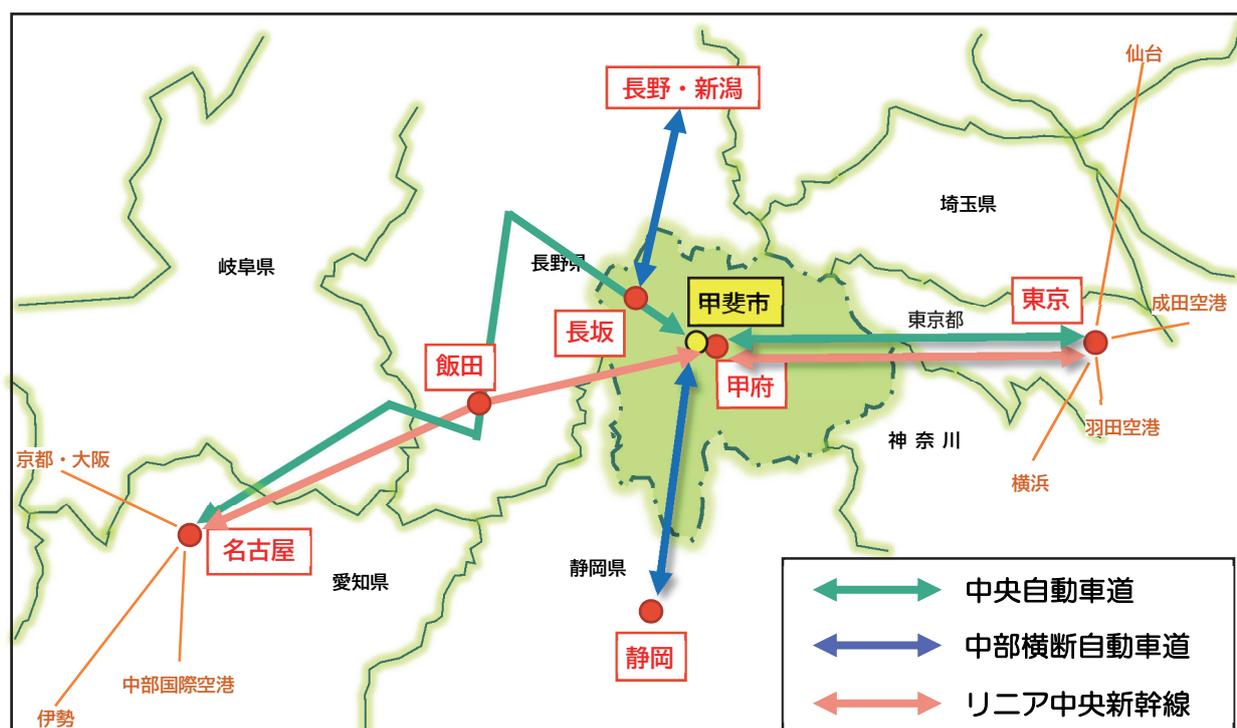


図2-3-4 広域ネットワーク

【整備効果】**◆中部横断自動車道 山梨～静岡（令和3年8月29日全線開通）**

- ・甲府市内⇄静岡市内 1時間40分（65分短縮）※出典：甲府河川国道事務所（新清水JCT～双葉JCTを利用しない場合と比較、2時間45分⇒1時間40分）

◆リニア中央新幹線（令和9年開業予定）

- ・東京都心（品川駅）⇄甲府（山梨県駅）25分 ※出典：山梨県（現在は、新宿駅⇄甲府駅間で、JR中央本線特急利用で約1時間30分）

②広域連携軸

本市の都市拠点、地域拠点を中心に県内周辺市町村を結ぶ広域連携軸を配置し、人や物の流れの活性化を図ります。

- 高速自動車国道、一般国道、主要地方道、一般県道のほか、JR中央本線により広域連携軸を形成します。
- 市内北部には、地域高規格道路として「新山梨環状道路（北部区間）」の整備が予定され、2つのインターチェンジ施設の設置や、中央自動車道との接続も計画されていることから、広域ネットワーク軸にもつながる効果が期待されます。
- 「甲府都市計画区域」及び「韮崎都市計画区域」に属している本市において、広域圏の主要都市である甲府市、韮崎市との生活、経済、交流、防災、救急医療等の連携を支援します。

③地域連携軸

本市の都市拠点や地域拠点、各集落のコミュニティ拠点を結ぶ地域連携軸を配置し、一体の都市として市街地との連携強化を図りながら、自立した持続可能な都市を形成します。

- 市内を結ぶ一般国道、主要地方道、一般県道のほか、JR中央本線により地域連携軸を形成します。
- 市の都市拠点と各地域拠点及び地域拠点間相互を結び、地域間の連携を図っていくことで、一体の都市として地域の活動、活性化を支援します。

2-4 将来フレーム

(1)人口フレーム

将来の都市規模に応じた都市づくりを行うために、目標年次における本市の将来人口(人口フレーム)を設定しました。

本市の住民基本台帳人口では、現在も微増傾向が続いており、令和3年3月末の人口は75,806人となっています。平成27年に策定した「甲斐市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の推計値と比較して約1,000人上回る状況となっていますが、将来の人口減少が見込まれることから、将来人口は、令和2年3月に公表された「甲斐市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン(令和元年度改訂版)」による推計結果の検討に基づいた、「本市の将来人口の展望」と整合を図り、目標年次である令和12年の人口を約74,500人と設定しました。

現在(令和3年)の人口	令和12年の将来人口
75,806人	約74,500人

【将来人口推計値】単位=人

本マスタープラン
目標年次

年	令和3 (2021)	令和7 (2025)	令和12 (2030)	令和17 (2035)	令和22 (2040)	令和27 (2045)
甲斐市まち・ひと・しごと 創生人口ビジョン (令和元年度改訂版)	75,806 ※	75,305	74,516	73,160	71,824	70,466

※令和3年3月末日実測値

(2)土地利用フレーム

前節で設定した人口フレームや集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）を目指していく観点を踏まえて、目標年次における「都市計画区域内」の住居系、工業系、商業系の土地利用の将来の方向性を設定します。

項目	最新(平成 29 年)の 土地利用面積	令和 12 年の 将来土地利用の方向性
住居系	(用途地域) 637.4ha (都市計画区域) 753.0ha 	将来的に人口減少は予測されますが、本市は微増ながらも人口の増加傾向がみられます。「立地適正化計画」の策定を検討し、「居住」を誘導していく区域（居住誘導区域）を明確に定め、集約型の都市構造と全体的な土地利用のバランスを図りながら、現状の維持を目指していきます。 
工業系	(用途地域) 47.5ha (都市計画区域) 75.3ha 	「バイオマス産業都市構想」や、中部横断自動車道、新山梨環状道路、幹線道路の整備などにより広域交通網の整備インパクトを活かした産業誘致などによる増加を想定します。 
商業系	(用途地域) 130.4ha (都市計画区域) 176.3ha 	人口が増加傾向にあるとともに、コワーキングスペースや物流需要の拡大などを考慮し、一時的な需要も見込まれますが、将来的な人口減少やネット通販等 ICT 発展に伴う減少の一方で、緩やかな減少が想定されることから現状維持とします。 

出典：都市計画基礎調査（土地利用現況）