（仮称）リニア山梨県駅前エリアのまちづくり基本方針

目次

1．はじめに … 1
（1）基本方針の目的
（2）方針の対象範囲
2．まちづくりの視点と役割、目標 … 4
（1）リニア新時代に求められる“本市や圏域のあるべき姿”
（2）リニア駅前エリアに求められる役割
（3）まちづくりの目標
3．まちづくりコンセプト … 5
4．まちづくり基本方針 … 7
5．リニア駅南側エリアのまちづくりのイメージ …20
6．今後の進め方（リニア駅南側） …21

2023.11

甲府市

1 はじめに

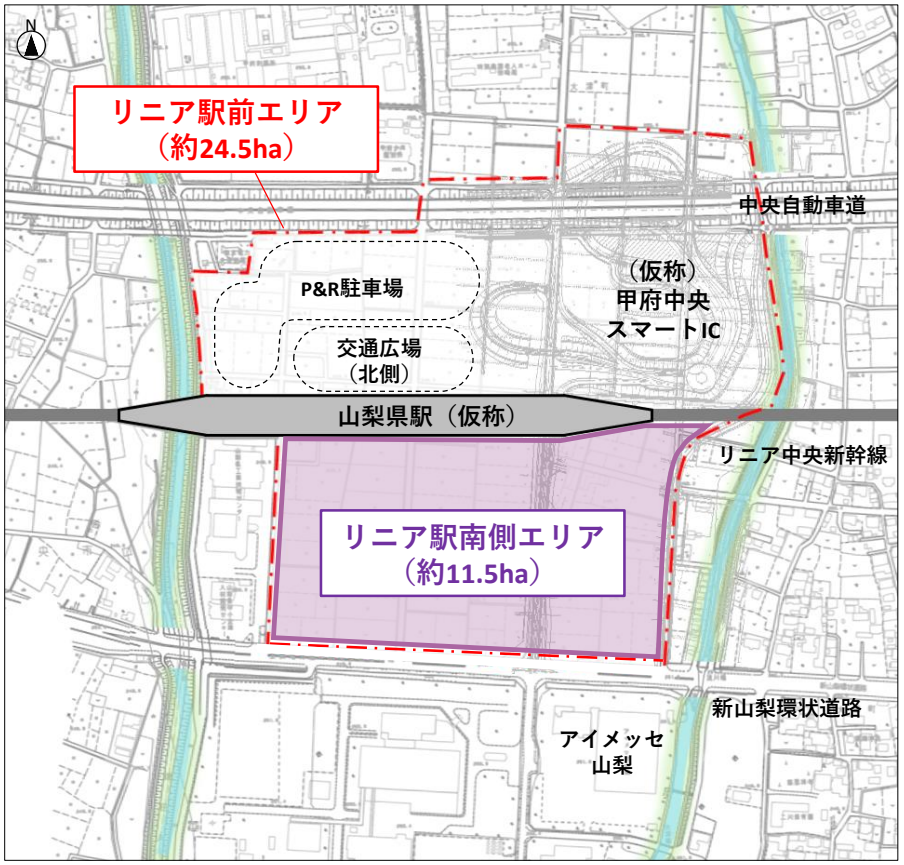
（1）基本方針の目的

- 本方針は、本市や圏域※1さらには山梨県が、リニア新時代でも輝き続けるために、“リニア駅前エリアがどのような機能・役割を担うべきか”という視点で整理した“まちづくりの基本的な考え方”です。
- 市民や県民、民間事業者の方々とともに、これから「官民連携のまちづくり」の実現に向けて議論を行うための「たたき台」であり、この議論を踏まえ、これから数年かけて実効性のある計画として取りまとめる予定です。

※1本方針では、圏域を「やまなし県央連携中枢都市圏」の範囲と定義します。

（2）対象範囲

- リニア駅前エリア（A=約24.5ha）を対象とします。
- 当該エリアでは、先行的に山梨県が、交通結節点としての在り方を示した整備方針を示しています。（下図参照）
- 本方針はまちづくり全般の方針とし、その中でも、方針が未策定である「リニア駅南側エリア（A=約11.5ha）」を主な対象とします。



図：対象範囲

【参考】リニア駅前エリア整備のあり方（整備方針）令和3年3月　山梨県

基本方針

リニア駅前エリアは、新たなゲートウェイと位置づけられており、交通結節点として必要な機能を整備していく

整備の方向性

【新たなゲートウェイ】
山梨県と国内外の各地とを結ぶ広域的な玄関口であり、様々な異なる交通ネットワークの中継点としての整備
【災害への対応】
近年の集中豪雨や懸念される大規模地震等の巨大災害に対応が可能な整備
【最新技術への対応】
最新技術への柔軟な対応が可能な整備

整備コンセプト

交通結節点

交通結節機能
○恵まれた道路条件を活かした交通結節機能の整備
・リニアを利用する人にも、リニアを利用しない人にも使いやすい交通拠点
「アクセスしやすい配置」
「乗り換えがしやすい配置」

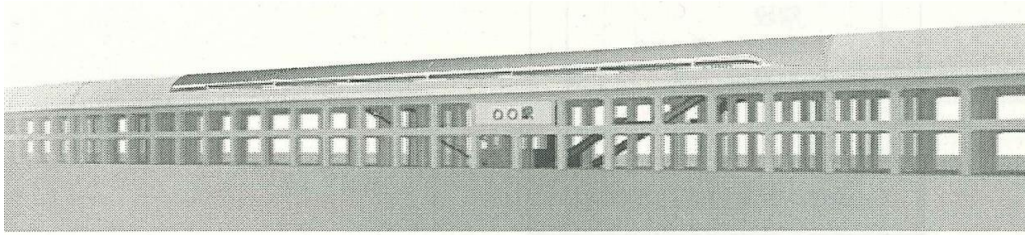
防災機能
○交通結節機能に対する防災機能
・災害に強いとされているリニアの活用
・近年激甚化している自然災害による被害の低減
・浸水想定区域に指定されている駅前エリアへの対策
災害時も交通結節機能を保持できる整備

サービス機能
○交通結節機能に付随するサービス機能の整備
・乗り場に関する機能と運行状況などの情報提供
・乗り換え時間や送迎時間までの待合空間の提供
・目的地に関する情報提供

次世代モビリティへの対応
○山梨県の強みを活かし、将来を見据えた整備
・クリーンエネルギー分野への積極的な取り組み
・発展途上段階である自動運転や超小型モビリティに対する、将来を見据えた柔軟な対応が可能な整備

1 （参考１）リニア駅前エリアの各事業

1 リニア駅舎整備　　事業主体：東海旅客鉄道株式会社（JR東海）



図：リニア中間駅のイメージ（出典：ＪＲ東海）

2 （仮称）甲府中央スマートIC整備

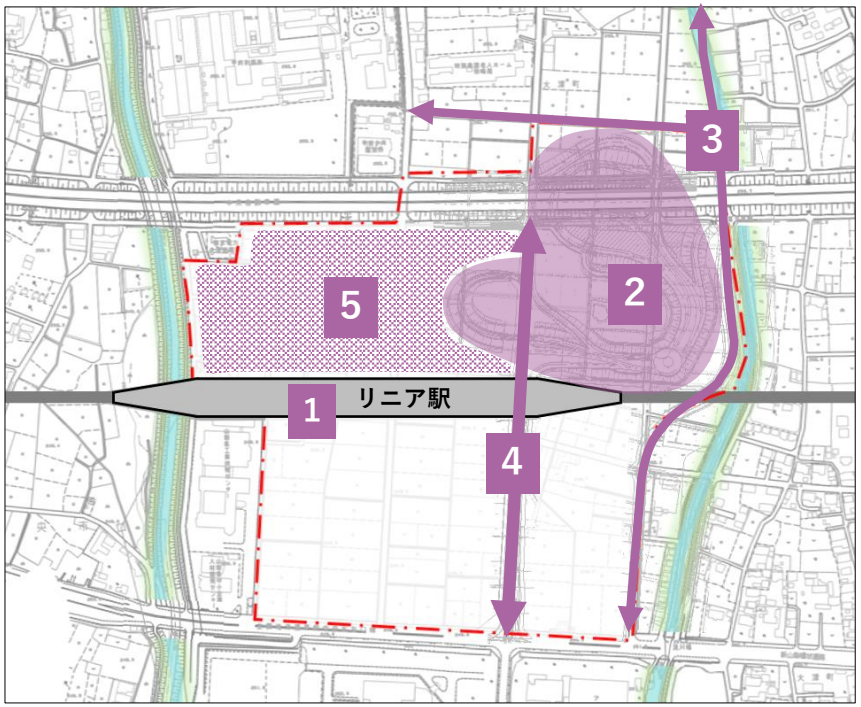
- 事業主体
  - ・中日本高速道路株式会社（NEXCO中日本）
  - ・山梨県

3 市道付替え改良整備

- スマートIC整備に伴う市道の付替え改良整備
- 事業主体：山梨県

4 メイン道路整備　　事業主体：山梨県

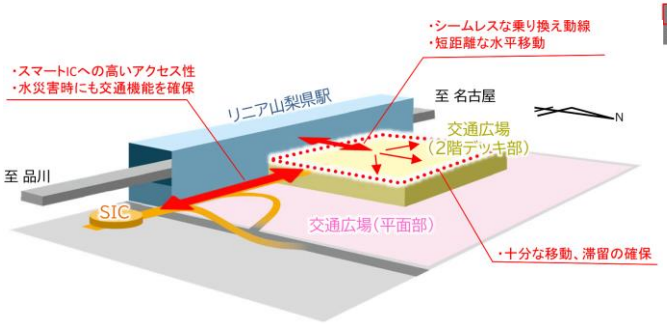
- 市道大津南北２号線の拡幅・県道化
- 道路概要　　延長 約500m、幅員 約13～28m

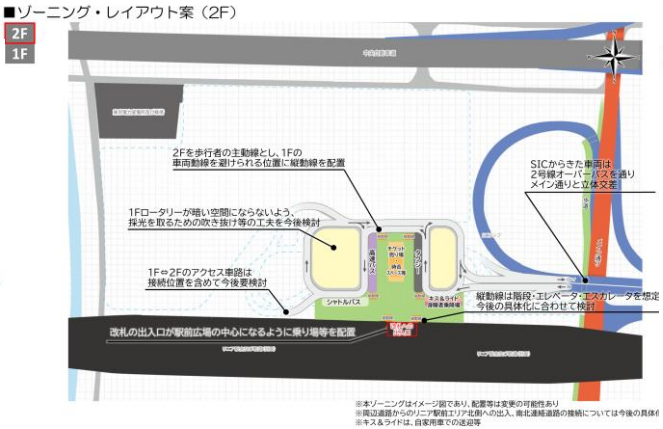


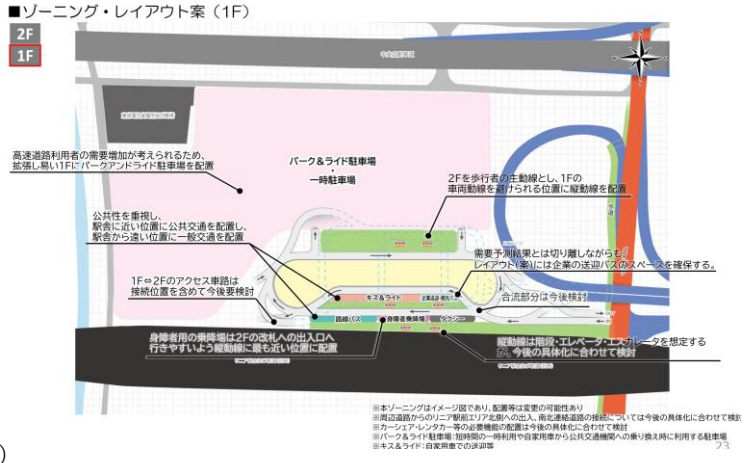
図：リニア駅前エリアの事業区分

5 北側交通広場＋パーク＆ライド駐車場整備　　事業主体：山梨県

- リニア駅前エリア整備検討会議（R4年度）において、ゾーニング・レイアウト案が提示された。







図：リニア駅北側のゾーニング・レイアウト案（出典：山梨県）

1 （参考２）上位計画との整合

国 第三次国土形成計画（全国計画）（2023.7）

- 新たな国土形成計画では、国土構造の基本構想を「シームレスな拠点連結型国土」とし、その構築に向けた全国的な回廊ネットワークの形成を目指している。
- リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成により、地方活性化や国際競争力強化を目指すこととしている。

新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成

- 移動時間の短縮効果、デジタル技術の活用が相まって、多様な暮らし方、働き方の選択肢を提供
- 特に、中間駅を核とした高速交通ネットワークの強化やテレワークの普及等を通じて、新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成を図る

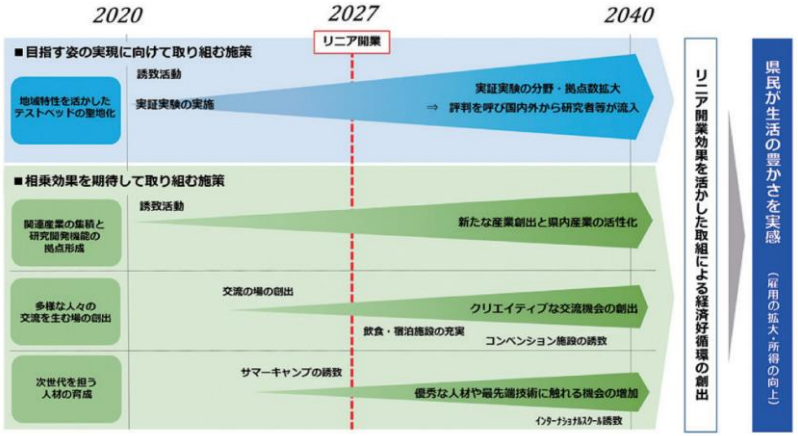
日本中央回廊における新たな暮らし方・働き方の先導的モデル形成
（出典：国土形成計画（案）（概要）2023年7月）

県 リニアやまなしビジョン（2020.3）

- リニアがある山梨の目指す姿を「テストベッドを突破口に最先端技術で未来を創る、オープンプラットフォーム山梨」と設定し、様々な地域課題の解決に繋がる「テストベッド」の提供を突破口に、国内外の優秀な研究者等が結集し、新たな産業の創出、関連産業の集積や研究開発機能の拠点の形成により「稼ぐ力」を生み出す、としている。

テストベッドとは？

- 実際の運用環境に近い状態で先端技術の実証実験を行う“場”のこと。
- 単に実証実験の場を提供するだけでなく、先端技術の活用によるイノベーションが県民生活に溶け込んだ未来社会を実装していくことで、人々の暮らしに豊かさをもたらすとともに、国内外の優秀な研究者をはじめとする多彩な人々が集い、働き、暮らす場所として選ばれ、更に多くの人や企業等を惹き付けることが期待される。



施策展開のイメージ（出典：リニアやまなしビジョン（山梨県）2020年3月）

市 甲府市総合計画（2016.3）、甲府市リニア活用基本構想（2017.3）、KOFU NEXT ACTION（2023.6）

- 甲府市リニア活用基本構想は、リニアを活かしたまちづくりを全市的に展開することを目指している。策定当時、リニア駅前エリアのまちづくりは県主導で検討が進められていたため位置づけを行わなかったが、今回、新たなプロジェクトとして位置づける。
- リニア駅前エリアのまちづくりは、本市の新たな行政計画「KOFU NEXT ACTION」にも位置付けられている。

第六次甲府市総合計画（2016.3）

都市像：人・まち・自然が共生する未来創造都市　甲府

目標１．いきいきと輝く人を育むまちをつくる（人）
目標２．魅力があふれ人が集う活力あるまちをつくる（活力）
目標３．安全で安心して健やかに暮らせるまちをつくる（暮らし）
目標４．自然と都市機能が調和する快適なまちをつくる（環境）

甲府市リニア活用基本構想（2017.3）

５つの目標
①移住定住の促進　②国際交流都市への構築
③産業振興の推進　④歴史物語都市への整備
⑤都市間連携の推進

15のまちづくりプロジェクト
①まちなか区域等の生活基盤の整備
②農地の活用　③中山間地の活用
④・・・

新たなプロジェクト
リニア駅前エリアのまちづくり

2 まちづくりの視点と役割、目標

（1）リニア新時代に求められる“本市や圏域のあるべき姿”

- ”複雑で不確実な時代”などの社会変容や、SDGsの実現などに柔軟に対応するまち
- リニア開業により三大都市圏が一体化する“日本中央回廊”の中で、本市や圏域が存在感を発揮するまち

実現のために

（2）リニア駅前エリアに求められる役割

- 一人ひとりの多様な価値観やライフスタイル（暮らす・働く）を実現できる“場所の選択肢”を増やし、甲府（市・圏域）の総合力を高める役割
- 日本中央回廊の中で本市や圏域の“個性”を輝かせ、同回廊をけん引する役割

リニア新時代で、本市や圏域をけん引する

●背景１
やまなし県央連携中枢都市圏ビジョン（R5.3）

- 同ビジョンでは、目指す方向性と施策の柱２ 高次の都市機能の集積・強化の中で、“リニア効果を活かした良好な都市空間の形成と国内外からの交流人口の増加による圏域のエリア価値の向上”として、“リニア駅を核とした圏域づくりの推進”や“都市間連携の推進”という施策の方向性が示されています。

●背景２
本市や圏域をけん引する”二つの拠点”の存在

- 甲府駅周辺・リニア駅周辺は、まちの背景が全く異なるとともに、県市の都市計画マスタープランで、広域的役割を担う拠点として位置づけられているとは言え、その役割も異なります。
- ２つの異なる性格を持つ”二つの拠点を核としたまちづくり“を進めることで、本市や圏域をけん引する役割を果たします。

実現のために

（3）まちづくりの目標

- “リニアと高速道路が結節し、ゼロベースで開発できる稀有な場所”という強みを最大限活かす特色あるまちづくりを行い、“リニア駅前という特別な価値”を創出します。
- リニア駅前エリアで創出した“価値”を本市や圏域全体に波及させ、圏域全体の価値向上を図ります。

3 まちづくりコンセプト

1．リニア駅前だけでなく圏域のまちの価値も向上させるまち

- リニア駅前で特色あるまちづくりを行いつつ、圏域内の他のまちの価値や機能も共に高まる、“触媒的な働き”も担うまちを目指します。

2．“ヒト・モノ・カネ・情報”が交流・交歓するまち

- リニア駅前エリアで様々な“化学変化”を起こすために、三大都市圏へのアクセス性の強みを活かし、特に県外を強く意識したまちづくりを進めることによって、新たな“ヒト・モノ・カネ・情報”を集めることを目指します。

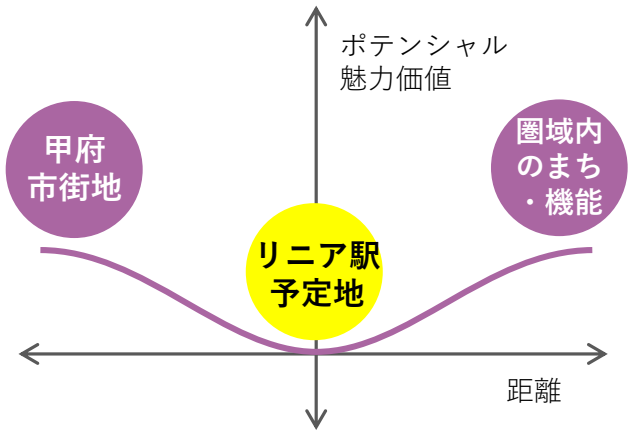
3．まちのターゲットを強く意識したまちづくり

- 本市や圏域には多様な特徴を持った都市（まち、界隈）が存在することから、それら全体で“誰一人取り残さない圏域を作る”ことを目指します。
- リニア駅前エリアでは、これまで圏域のまちがあまりターゲットにしなかった層を強く意識し、かつこの層に確実に訴求できるまちづくりを目指します。

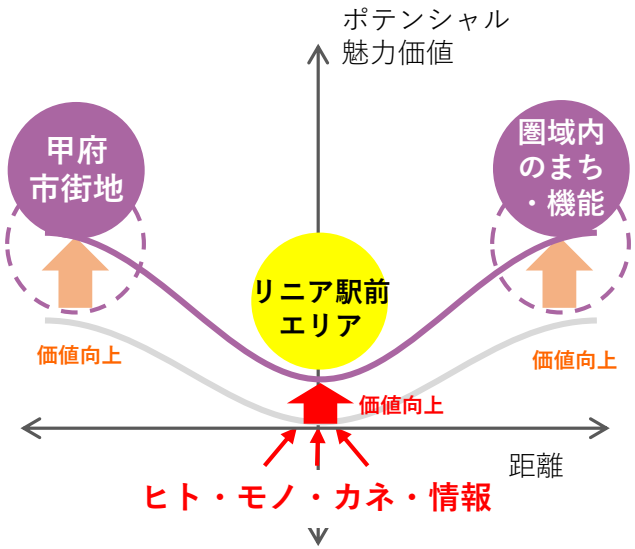
4．官民連携のまちづくり

- 官民双方が“本市や圏域のあるべき姿”を共有・共感した上で、事業初動期から民間事業者と対話を重ね、双方がWin-Winになる関係を目指します。

【現在】



【将来】



3 （参考３）リニア駅前エリアの利用者想定

（１）リニア開業後の利用者の動向（三大都市圏に着目）

- リニア開業により、首都圏との移動者が一定程度リニアにシフトすると想定されますが、これまでの中央本線や高速バス等での移動も引き続き重要な移動ルートであると考えられます。中京圏・関西圏方面との移動は、リニアにより新たな需要発掘が期待されます。
- それぞれの交通手段の強みを活かし、三大都市圏と本市や圏域の交流を一層促進し、ヒト・モノ・カネ・情報を圏域内に波及させる必要があります。

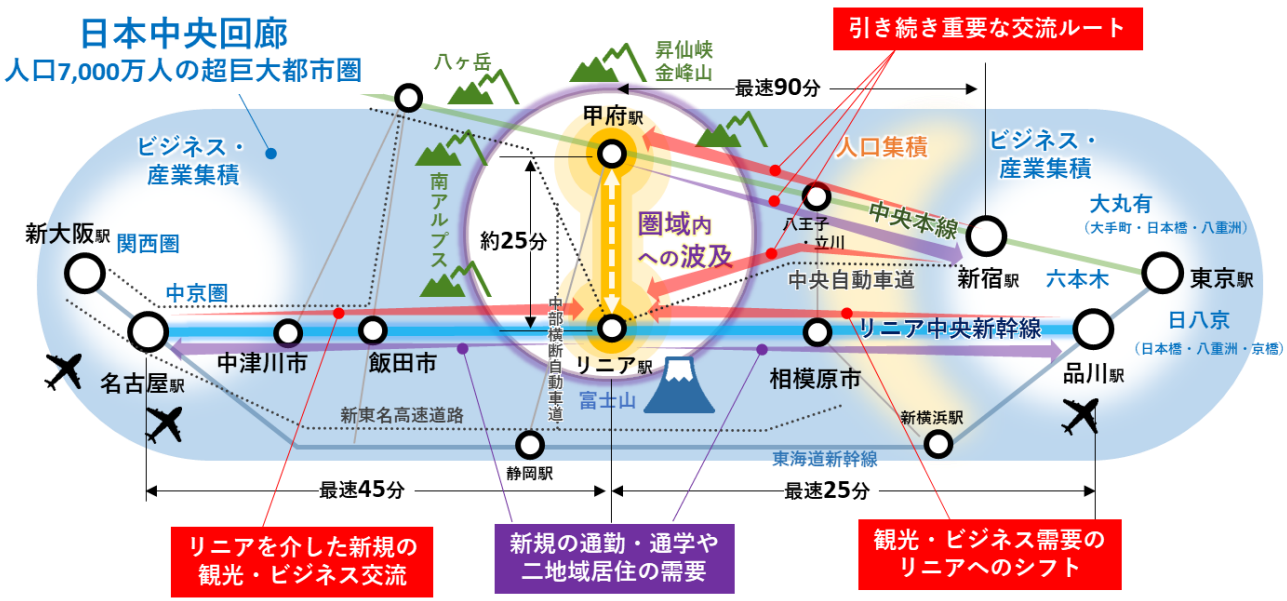
（２）リニア駅前エリア利用者想定

①リニア駅乗降客数（R1.12 県発表）	**約13,500人/日** ※甲府駅、小井川駅とのシャトルバス整備が前提
②リニア駅前エリア利用者数（R4.10 県発表）	**約15,700人/日** ※①に二輪車等や通勤・通学目的の利用者、リニアを利用しないバス利用者を追加

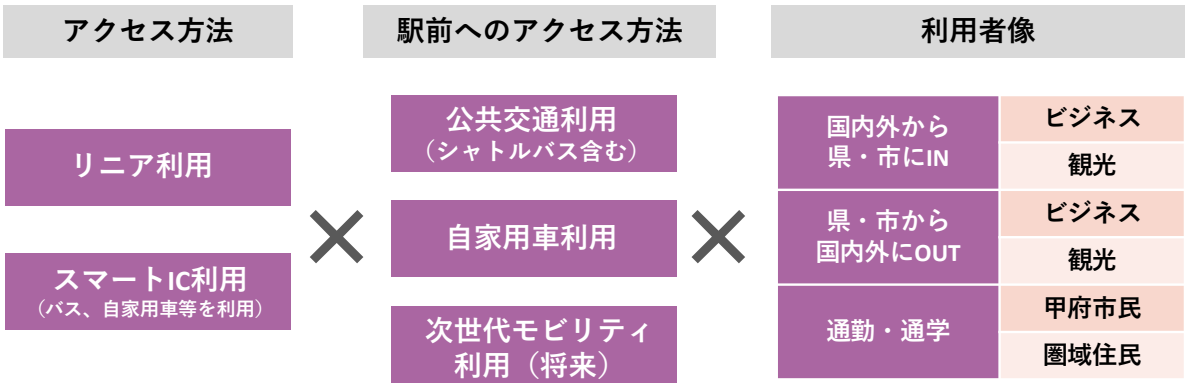
①の推計の基本条件
- 予測時点は2035年度（令和17年度）
- リニア中央新幹線の停車本数・運賃については、平成21年12月24日にJR東海が国に提出した「中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書」に基づき設定した。
- 停車本数：山梨県駅に上り下り共それぞれ１時間に１本が停車
- 運賃：「品川－名古屋」の運賃を12,000円とし、その他の駅間の運賃は距離で按分
- その他の公共交通機関については、現状の運行ダイヤ・運賃により設定した。
- ただし、身延線については、利用者増を考慮し、小井川駅への特急停車を見込んでいる。
- リニア山梨県駅を利用する可能性のある地域は、地理的要因から、山梨県全域に加え長野県の一部（茅野地域・佐久地域）とした。

（３）利用者属性の推定

- 平成25年3月の「山梨県リニア活用基本構想（資料編）」では、アンケート調査結果に基づく需要予測として、観光目的・約70%、ビジネス目的・約29%、通勤・通学目的・約１％と推計しています。
- コロナ禍等による社会情勢の変化を踏まえ、今後、利用者属性の整理をする必要があります。



図：日本中央回廊における本市及び圏域のポジショニング



図：リニア駅前エリア利用者の属性整理の考え方

4 まちづくり基本方針

- 令和4年10月に発表した“まちづくりの方向性”を、先述した“コンセプト”で詳細化し、“10の方針”に再構築します。

まちづくりの方向性

❶ “近未来の産業、暮らし”を社会実装するまち

❷ 誰もが目的地に“シームレス”に移動できるまち

❸ 平常時も災害時も活躍する“フェーズフリー”なまち

＜進め方＞
官民連携のまちづくり

まちづくりコンセプト

まちづくり基本方針

方針1	“新しいまちづくりの社会実装”の舞台にします	（1）リニア新時代に相応しい“新しいライフスタイル”を創造し、国内外に発信します （2）本市や圏域の強みをアップデートし”選ばれる都市”を目指します
方針2	SDGsを実現するまちづくりを目指します（経済、社会、環境の共生）	（1）新産業、成長産業を育成し、地域経済の新たな活力の源を生み出します （2）水素エネルギー等を利活用し、産業振興やカーボンニュートラルの実現に貢献します （3）山梨らしい“ウェルビーイング”な暮らしを、リニア駅前から提案します
方針3	“二つの拠点を核としたまちづくり”を進めます	（1）二つの拠点を連携・補完させるまちづくりを進めます （2）リニア駅⇔甲府駅間の交通ネットワークの強化を進めます
方針4	シームレスで快適な乗換を実現します	（1）駅南北の交通広場の連携を強化し、利便性を高めます （2）快適な“待ち時間”をデザインします （3）リニア駅と圏域内のまちを結ぶ交通の在り方を調査・研究します
方針5	多様な交流・交歓・賑わいの舞台をデザインします	（1）平常時も災害時にも活躍するフェーズフリーな空間を創出します （2）交流、交歓、賑わいづくりにおいては、民間活力を最大限活用します
方針6	新たな山梨の玄関口を象徴する都市空間を創出します	（1）周辺の山々の眺望景観に配慮した都市空間を目指します （2）みどり豊かな都市空間を目指します （3）リニア駅前エリア全体のデザインの調和を図ります
方針7	様々な状況に対応できる道路空間を創出します	（1）“変化”に柔軟に対応できる道路空間を目指します （2）“常に”“誰もが”利用できる歩行者動線を形成します
方針8	駅周辺全体の価値を向上させます	（1）地域特性を活かしたまちづくりにより、エリア全体の価値を高めます
方針9	官官連携・官民連携による事業推進体制を構築します	（1）県・市が適切な役割分担を行い、協働でまちづくりを進めます （2）民間の知恵や創意工夫を最大限活かし、官民連携を深化させます
方針10	事業初動期から“マネジメント”を意識します	（1）エリア価値を高め続けられるよう、多様な分野でマネジメントを導入します

4 （参考４）まちづくりの方向性（R4.10公表）

❶ “近未来の産業、暮らし”を社会実装するまち

- ゼロベースで開発できる強みを活かし、**産業や暮らしを豊かにする様々な最先端技術や知見の社会実験・実装に取組み、近未来社会をけん引する先導的エリアづくりを目指す。**
- これらの社会実装を通じて、**暮らしの面では、一人ひとりが健康で楽しく過ごせる環境を実現する**とともに、**県内の既存産業の振興や新産業・近未来産業を育成**し、本市や本圏域の新たな成長のエンジンとなることを目指す。
- 特に環境・エネルギー分野では、**水素エネルギーや再生可能エネルギーなど次世代エネルギーを積極的に導入**し、2050年のカーボンニュートラルの実現や、本県の新産業育成に取り組む。

❷ 誰もが目的地に“シームレス”に移動できるまち

- リニア駅北側の**交通結節機能整備に加え**、様々な次世代モビリティやMaaS等の近未来のサービスを組み合わせ、**市内、県内など様々な目的地にシームレスに移動できる環境の実現**を目指す。

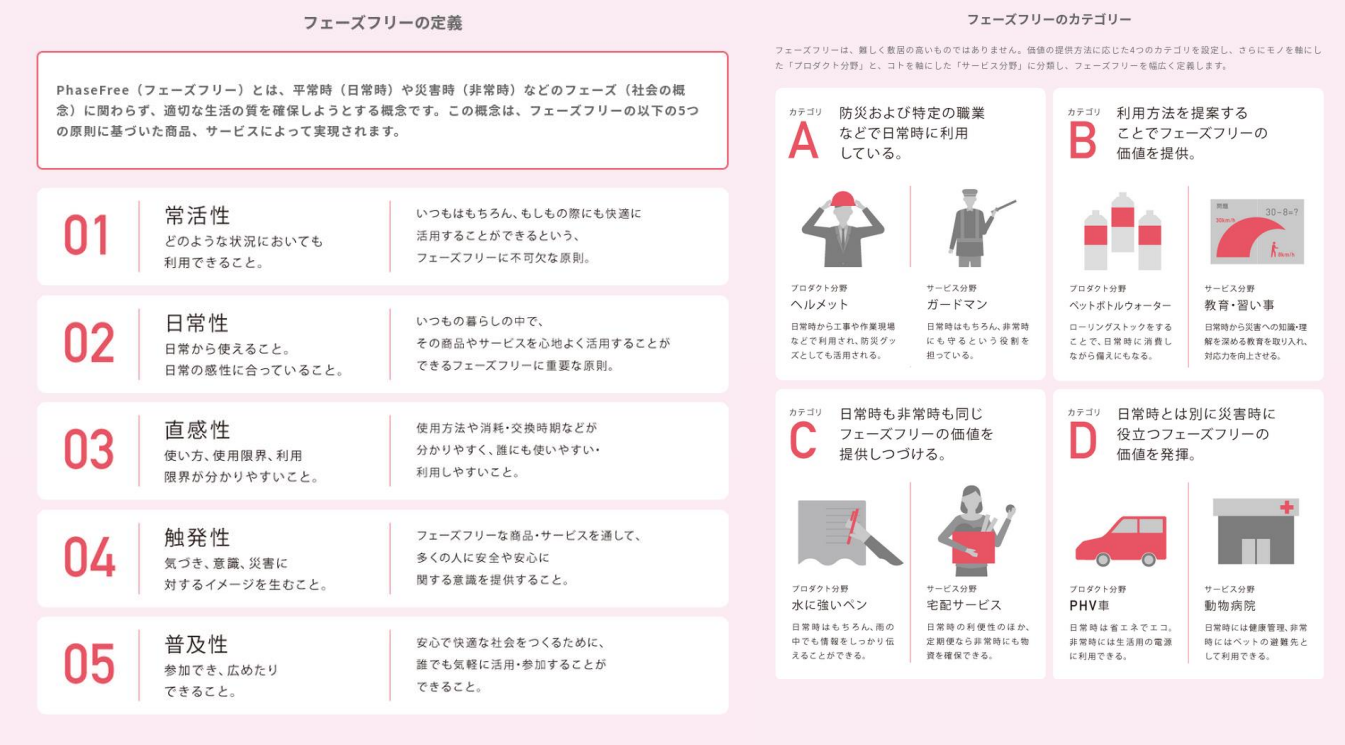
❸ 平常時も災害時も活躍する“フェーズフリー”なまち

- 平常時は賑わいや交流の促進、災害時には交通結節点の特徴を活かして駅利用者や地域住民への対応等、**近未来**（近い将来起こりうる）**の災害や防災のあり方を見据えながら、日常時も災害時もその役割を十分発揮するまちづくりを検討する。**

【参考】フェーズフリーについて
（出典：一般社団法人フェーズフリー協会）

- 身のまわりにあるモノやサービスを、日常時だけでなく、非常時にも役立てることができるという考え方
- “フェーズフリー”な商品・サービス・アイデアは、日常時も非常時も役立てることができ、それはつまり、私たちの生活のあらゆるシーンが快適になるということにつながる

→当地区においては、ハード整備だけでなく、まちのソフト面（サービス）に対してもフェーズフリーの概念を導入できるよう、民間事業者と検討を進めていきます。



4 まちづくり基本方針

方針 1 “新しいまちづくりの社会実装”の舞台にします

（1）リニア新時代に相応しい“新しいライフスタイル”を創造し、国内外に発信します

- 地方都市の強みを活かし、三大都市圏では取り組めないような“新しいまちづくり”に取り組みます。
- “スマートシティ”の議論を踏まえつつ、デジタルとリアル（場所・時間）が融合した“新しいライフスタイル”を創造する先進モデルとなるよう、積極的に社会実験・社会実装に取り組みます。
- 共通のポテンシャルを有する“リニア中央新幹線駅設置自治体”と連携を深め、日本中央回廊の実現に貢献します。

（2）本市や圏域の強みをアップデートし“選ばれる都市”を目指します

- リニア中央新幹線駅設置自治体との連携しつつも、本市や圏域が“選ばれる都市”になるために、それらが持つ強みやこれまで積み上げてきた歴史・文化を“アップデート”して、“リアル”での差別化に取り組みます。

【参考】スマートシティの定義とイメージ
（出典：スマートシティガイドブック（内閣府・総務省・経済産業省・国土交通省スマートシティ官民連携プラットフォーム事務局）

＜定義＞
① ３つの基本理念、５つの基本原則に基づき［コンセプト］
② ICT 等の新技術や官民各種のデータを活用した市民一人一人に寄り添ったサービスの提供や、各種分野におけるマネジメント(計画、整備、管理・運営等)の高度化等により［手段］
③ 都市や地域が抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける［動作］
④ 持続可能な都市や地域であり、Society 5.0の先行的な実現の場［状態］

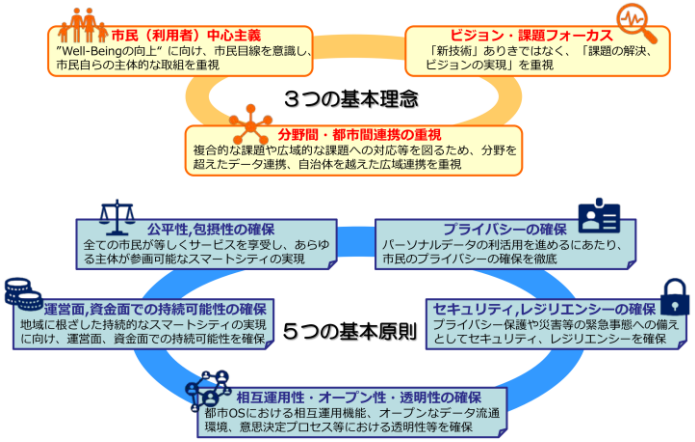


図　スマートシティのコンセプト

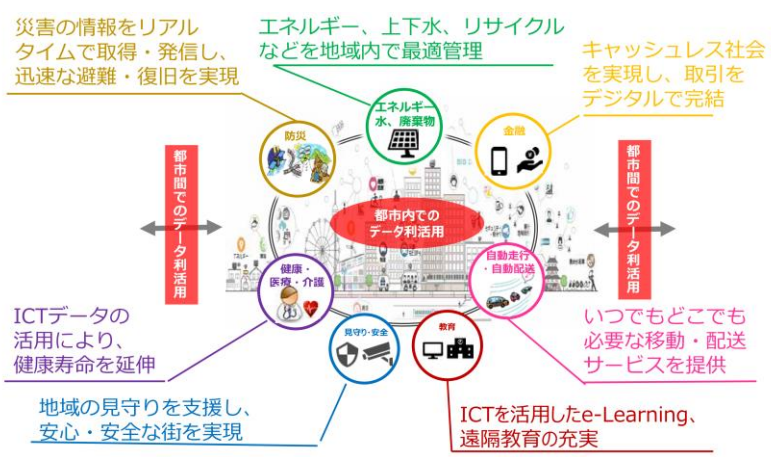


図　スマートシティによって可能になること

方針2 SDGsを実現するまちづくりを目指します（経済、社会、環境の共生）

（1）新産業・成長産業を育成し、地域経済の新たな活力の源を生み出します

- 「甲府市産業ビジョン（H31.3）」で目指す“自立的な地域経済構造”や、県の「リニアやまなしビジョン（R2.3）」で目指す“テストベッドを突破口とした、新たな産業の創出や関連産業の集積、研究開発機能の拠点の形成”の実現に寄与するまちづくりや土地利用を目指します。
- リニア駅利用者の多くが観光目的と想定されていることからも、本市や圏域の観光産業振興に貢献するまちづくりを検討します。

（2）水素エネルギー等を利活用し、産業振興やカーボンニュートラルの実現に貢献します

- 山梨県の成長産業の一つである“水素・燃料電池産業”の振興に資するまちづくりを目指すため、“水素エネルギー”や“再生可能エネルギー”の利活用を検討し、自立的な地域経済構造やカーボンニュートラルの実現を目指します。
- 県市の会議体等を活用し、県が進める“米倉山”の水素拠点形成と連携を図りながら、具体的な産業貢献方法や利活用方法の検討を進めます。

（3）山梨らしい“ウェルビーイング”な暮らしを、リニア駅前から提案します

- 健康寿命が長い本県の強みを更に発展させ、デジタル技術も積極的に活用しながら、“ウェルビーイング”な暮らし方を提案します。
- 「リニアやまなしビジョン」や「メディカル・デバイスコリドー推進計画2.0（案）（R5.6）」で位置付けられた“ライフサイエンス分野”や“医療機器関連産業”の育成も図れるように、調査・研究を行います。

※ウェルビーイング（Well-Being）：心身と社会的な健康を意味する概念

方針 3 “二つの拠点を核としたまちづくり”を進めます

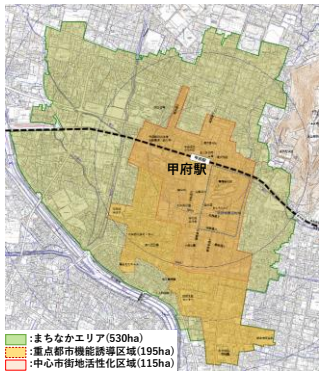
（1）二つの拠点を連携・補完させるまちづくりを進めます

- 山梨県や本市の「都市計画マスタープラン」で位置付けられた、二つの拠点（甲府駅周辺、リニア駅周辺）を連携・補完させます。
- リニア駅前エリアは”ゼロベース“でまちの特徴づけが可能なため、甲府駅周辺エリアとの連携・補完の視点を最大限取り入れた計画や施策を検討します。リニア駅前エリアで検討した施策は、将来的に甲府駅周辺を始めとした既成市街地にフィードバックします。
- また、首都圏だけでなく中京圏、関西圏とのアクセス性を有する強みを活かし、これら三大都市圏の機能の連携・補完という視点も意識したまちづくりを進めます。

（2）リニア駅⇔甲府駅間の交通ネットワークの強化を進めます

- 県や関係機関、交通事業者と緊密に連携を図り、リニア駅⇔甲府駅間が速達性・定時性・利便性に優れた走行空間となるような交通ネットワークの検討を進めます。

甲府駅周辺【広域都市拠点】



＜甲府駅周辺の主な特徴＞

- **山梨県の政治・経済・文化をけん引する拠点**として、事務所、店舗、住居、公共施設等の都市機能が集積

→開府500年で培われた**“都市空間”とそれにより育まれた“人”と“文化”（都市ストックの存在）**

→空き家・空き店舗など都市機能が低下しつつあるが、**県随一の“まち”として、現在でも交流の場として機能**

既存の都市空間や人、文化等の魅力をさらに高め“新たな価値”を創造していく

連携／相互補完

リニア駅周辺【広域交流拠点】

＜リニア駅周辺の主な特徴＞

- 現状、駅前エリアは優良農地

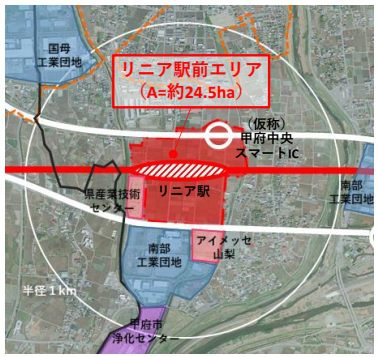
→駅前は**ゼロベースで“新しいまちづくり”に取り組める**

- 東京から最も近い「地方都市」

→時間距離に比して、**空間（場所）の違いのギャップが大きな魅力**

- リニアと高規格道路の結節点

→抜群のアクセス性により、**“都会から自然までの多様な訪問先の選択肢”が生まれる**



（リニア＋高速道路網）×開発ポテンシャルの高い土地だからこそ実現可能な“特別な価値”を高めていく

図：二つの拠点が連携・補完するまちづくりのイメージ

方針4　シームレスで快適な乗換を実現します

（1）駅南北の交通広場の連携を強化し、利便性を高めます

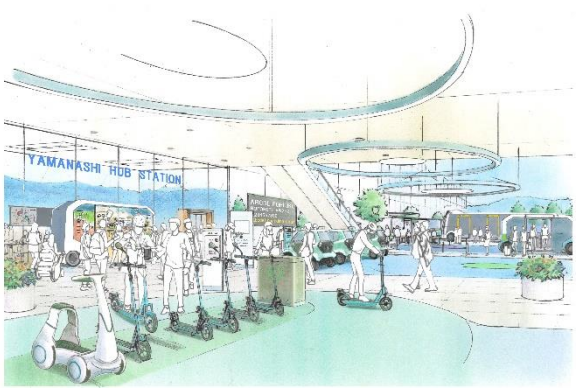
- これまで検討してきた“南北の交通広場の役割分担（メイン：北側／サブ：南側）”を基本としつつ、駅利用者の利便性を一層高める視点から、南側の交通広場に求められる機能の検討を深化させます。
- リニア駅南側エリアでは“新しいまちづくり”を目指していることから、“人が主役”でかつ次世代モビリティの展開や自動運転社会の到来を見据えた“新しい交通広場のあり方”を調査・研究します。

（2）快適な“待ち時間”をデザインします

- 乗換の待ち時間が快適になる、滞在時間を延長したくなるような環境づくり、空間整備に取り組みます。

（3）リニア駅と圏域内のまちを結ぶ交通の在り方を調査・研究します

- リニア駅と圏域内のまちとのアクセス向上に向けて、特にリニア利用者の多くが観光やビジネスを目的とすることが想定されることから、“多様なニーズに応えられる持続可能な交通の在り方”について、県や関係自治体、関係団体と調査・研究を進めます。



図：次世代モビリティのある交通広場のイメージ

写真：快適な待合空間がある交通広場（バスターミナル）事例
（左：バスターミナル東京八重洲、右：オーストラリア・ブリスベン・クイーンストリートモール）

方針 5　多様な交流・交歓・賑わいの舞台をデザインします

（1）平常時も災害時にも活躍するフェーズフリーな空間を創出します

- リニア駅南側エリアは“人が主役”の空間を目指します。
- 平常時は賑わい等の拠点として、災害時は交通結節点を活かした広域防災機能を果たす“公的活用ゾーン”を整備します。
- 調整池は、平常時も有効な空間として機能するようにします。

（2）交流、交歓、賑わいづくりにおいては、民間活力を最大限活用します

- 県市の産業ビジョン（参照：方針２）に資する土地利用を目指し“民間活用ゾーン”を設け、“公的活用ゾーン”と有機的な連携を図りながら、民間活力による“交流、交歓、賑わいの舞台づくり”を目指します。
- 具体的な土地利用や配置（ゾーニング）は、今後、有識者等で構成される“（仮称）まちづくり検討委員会”や“民間事業者や市民・県民との対話の場”を通じて検討します。

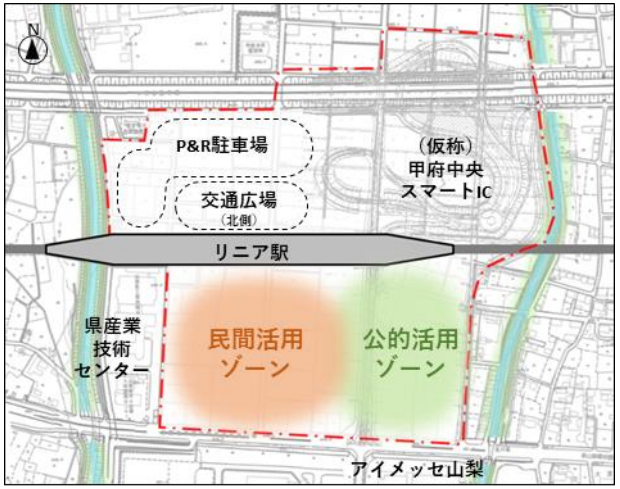


図　公的活用ゾーンと民間活用ゾーンのゾーニング例

写真　交流、交歓、賑わいのイメージ

方針 6　新たな山梨の玄関口を象徴する都市空間を創出します

（1）周辺の山々の眺望景観に配慮した都市空間を目指します

- リニア駅前エリアは、甲府盆地を取り囲む雄大な山々が眺められる“山梨らしい景観”を実感できる場所のため、建築物や道路を整備する際は、眺望景観に配慮した配棟計画を検討するとともに、新たな視点場を創出することも目指します。

（2）みどり豊かな都市空間を目指します

- 本県は豊かな森林を有しつつも特に既成市街地では身近な緑が不足している点や、近年では公共施設整備において“グリーンインフラ※”の視点を持つことが重要視されていることから、新たな山梨の玄関口として相応しい“みどり豊かな都市空間”の創出を目指します。

※グリーンインフラ：自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方

（3）リニア駅前エリア全体のデザインの調和を図ります

- リニア駅前エリアでは、リニア駅舎整備やスマートIC整備など複数の事業が同時並行で進み、かつ進捗度合いが異なります。そのような中でも、土木・建築・ランドスケープの各分野が横断した“駅前エリア全体として調和”が図られるよう、可能なところからデザイン調整を図ります。

写真：リニア駅前エリアから眺められる山並み（八ヶ岳、南アルプス）
※複数枚の写真を貼り合わせたもの

4 まちづくり基本方針

方針 7　様々な状況に対応できる道路空間を創出します

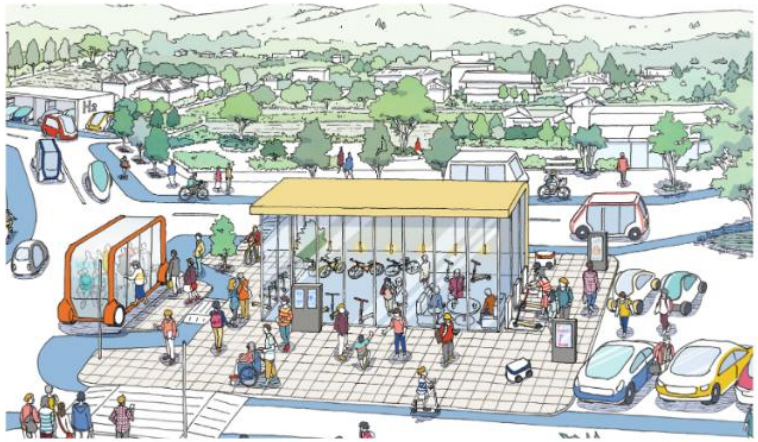
（1）”変化”に柔軟に対応できる道路空間を目指します

- リニア駅南側エリアでの“新しいまちづくり”を考える上で、道路空間の在り方は大きなテーマになります。国が示した道路ビジョン（下記参照）や新たな施策の議論を見据えながら、当地区での検討を進めます。
- 整備後の需要変化や災害時の利用を見据えた“フェーズフリー”の視点から、余裕のある道路空間整備を目指します。
- なお道路の検討は、南北の交通広場に連結する骨格道路を優先します。（P16参照）

（2）”常に” ”誰もが”利用できる歩行者動線を形成します

- 平常時・災害時も分け隔てなく利用でき、賑わいや交流を創出する歩行者動線の在り方を検討します。（P17参照）

【参考】「２０４０年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」（令和２年　国土交通省）で示された道路空間のイメージ（一部）

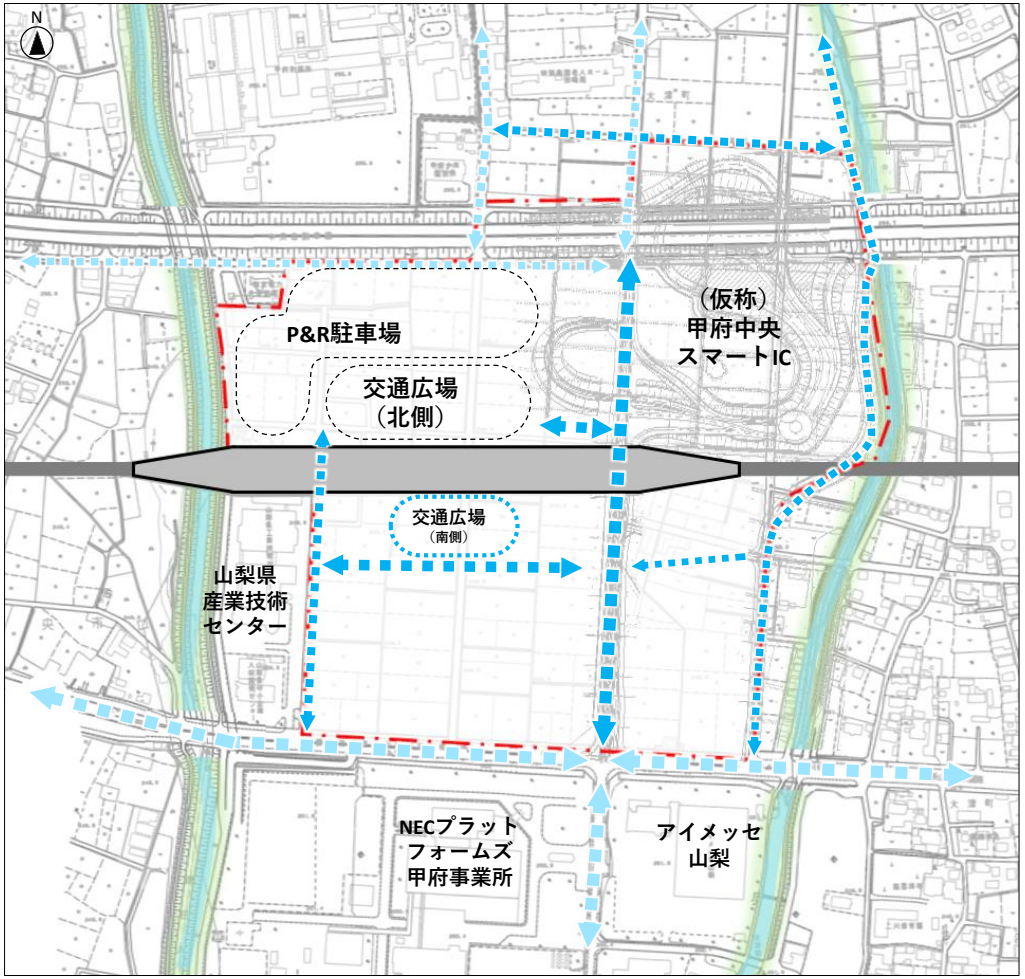


様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

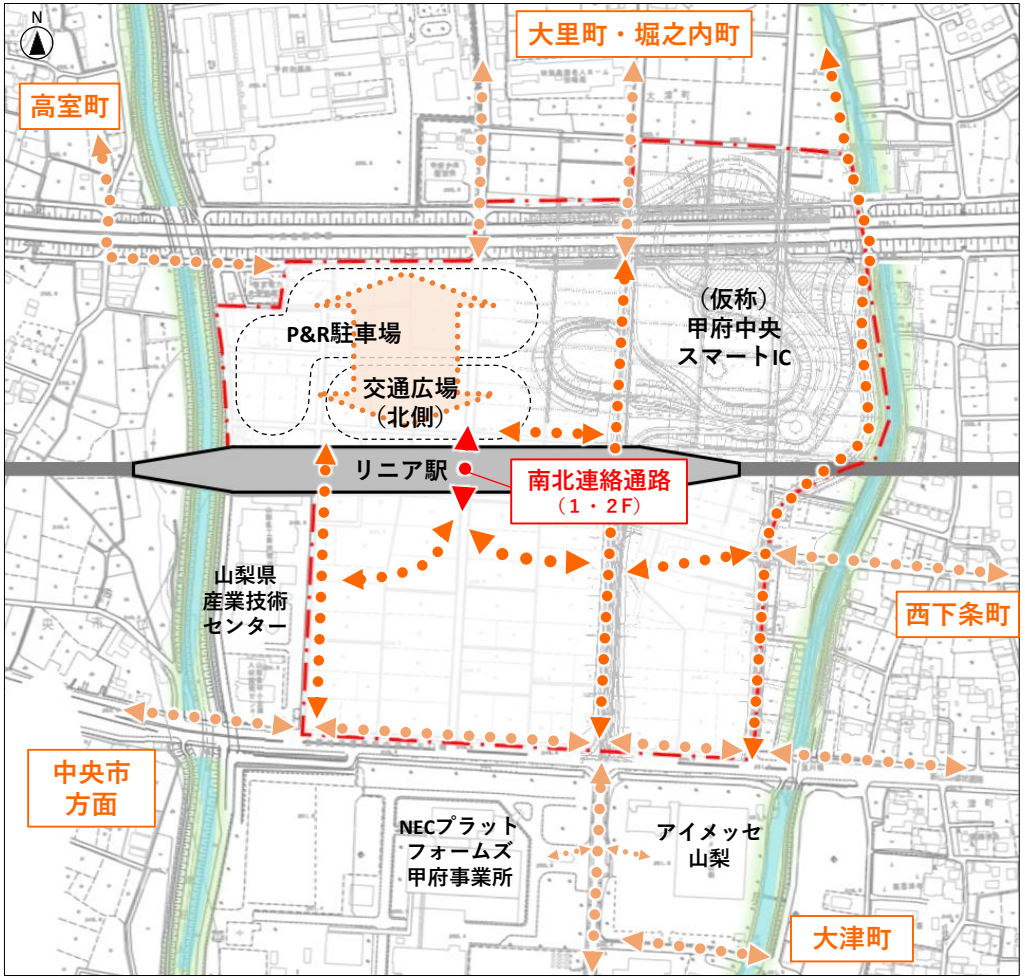
4 道路ネットワークの考え方（案）

自動車ネットワーク（骨格道路のみ）



凡例
新設（改良）ネットワーク
既設ネットワーク

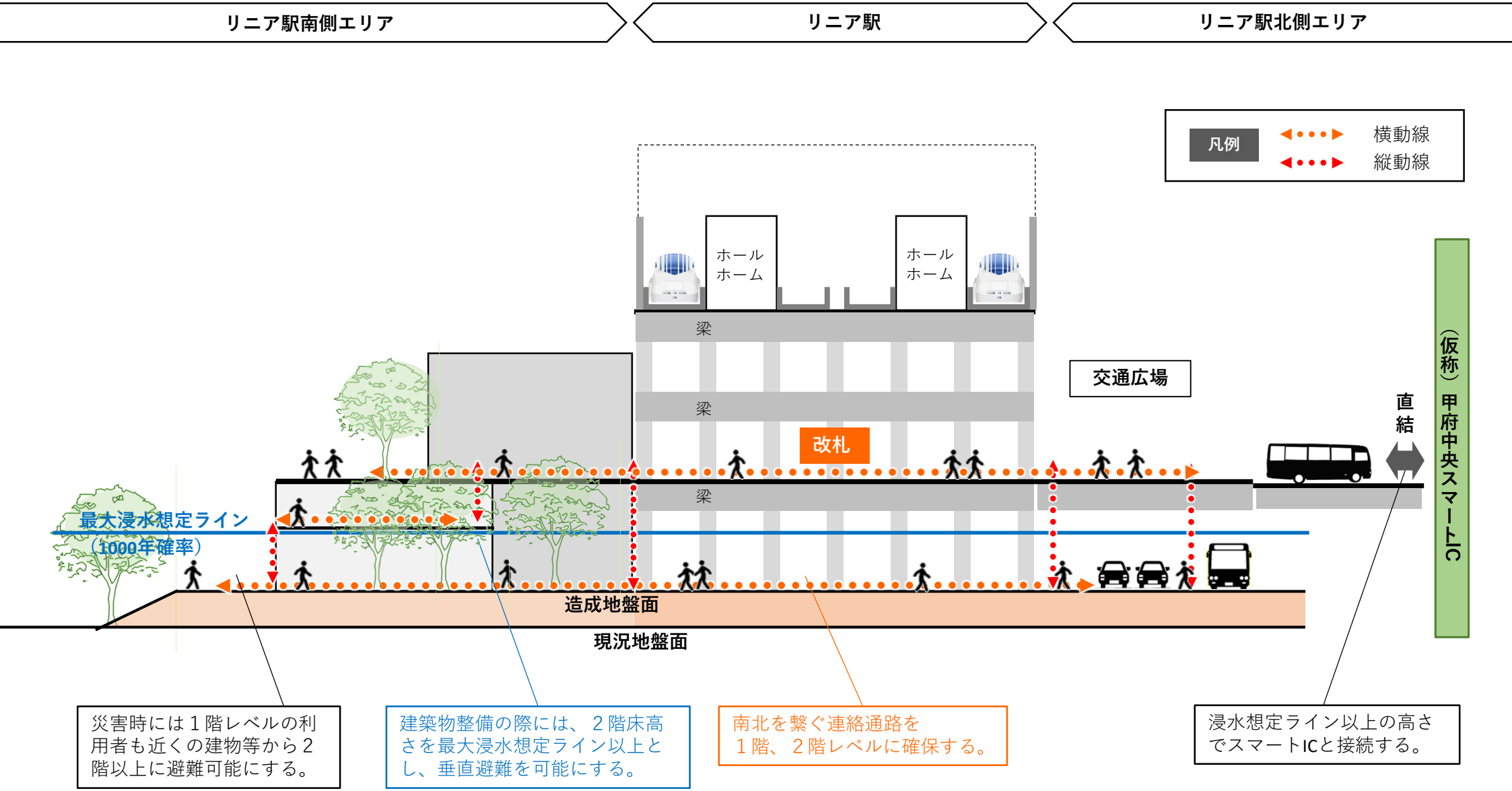
歩行者／自転車ネットワーク



凡例
新設ネットワーク
既設ネットワーク

※上記のネットワーク案は考え方を示すもので、事業主体を示すものではありません。今後、駅前エリアに係る関係事業者と協議の上、決定します。
※駅北側エリア内の自動車ネットワーク、歩行者・自転車ネットワークは、事業主体である山梨県と協議・調整の上、決定します。
※ （仮称）甲府中央スマートIC等の線形は、今後変更になる可能性があります。

4 “フェーズフリー”の歩行者動線の考え方（案）



※上記の動線案は考え方を示すもので、事業主体を示すものではありません。今後、駅前エリアに係る関係事業者と協議の上、決定します。

※駅南側エリアの縦動線の位置はイメージであり、今後土地利用・建物配置等を検討する中で、位置を決定します。

4 まちづくり基本方針

方針 8　駅周辺全体の価値を向上させます

（1）地域特性を活かしたまちづくりにより、エリア全体の価値を高めます

- リニア駅南側エリアの機能を検討する上で、駅周辺に存在する都市機能や地域資源を最大限活用します。
- リニア駅南側エリアの開発を通じ、既存の地域資源の機能向上（アップデート）や地域課題の解決につなげます。
- 既存の土地利用から転換を行う場合は、駅前エリアの土地利用の動向を踏まえる中で検討します。

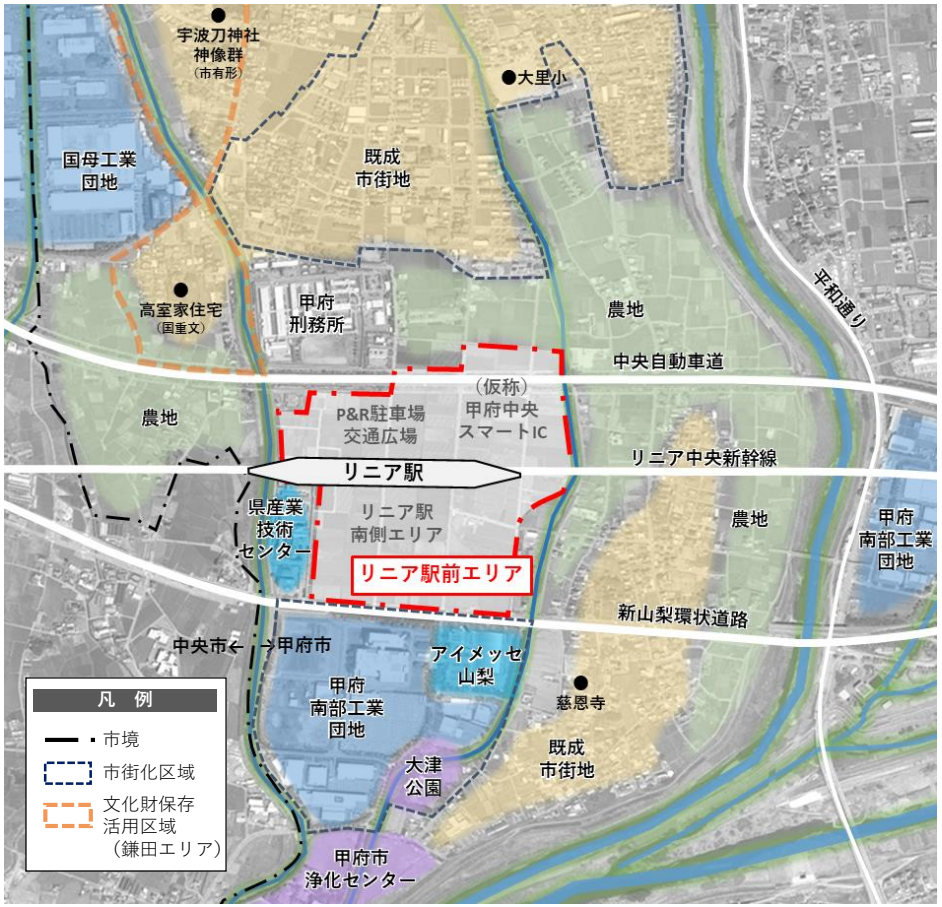
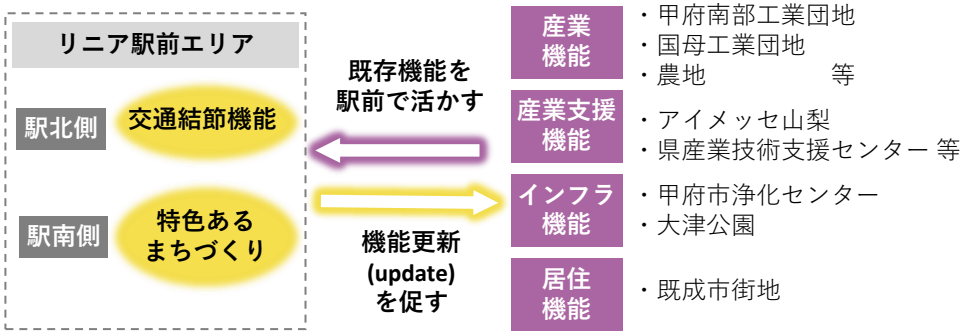


図　リニア駅周辺の都市機能分布

リニア駅周辺の都市機能



地域資源の活用（イメージ）

①歴史的資源の利活用

写真　高室家住宅
（国重要文化財）

②農村景観の継承

写真　高室町地内

③駅周辺の農業振興

4 まちづくり基本方針

方針 9　官官連携・官民連携による事業推進体制を構築します

（1）県・市が適切な役割分担を行い、協働でまちづくりを進めます

- リニア駅南側エリアの事業用地については、県市連携して取得していきます。
- リニア駅南側エリアの“民間活用ゾーンの造成”及び“民間活動に必要となる基盤施設の整備”については、市が主体となります。
- 県や周辺自治体と密な連携を図りながら、様々な分野での施策や取組を加速化させていきます。

（2）民間の知恵や創意工夫を最大限活かし、官民連携を深化させます

- 計画・開発・運営管理が一体となった効率的なまちづくりが実現できるように、官民連携の枠組みについても、初動期から調査・研究を行います。
- 民間事業者との対話の場を通じて需要を精査し、開発規模を適正化します。
- 資金調達を積極的に民間市場から行い、事業計画を精査します。

方針10　事業初動期から“マネジメント”を意識します

（1）エリア価値を高め続けられるよう、多様な分野でマネジメントを導入します

- 公共施設、民間施設が一体となった管理運営に、防災・環境面などの取組なども組み込みながら、安定的な財源確保等による自律的・持続的で質の高い管理運営を検討し、まちのブランド化に繋げます。
- 広場の運用・活用により得られた収益を管理等に還元するパークマネジメント、ＩＣＴ等を活用したエネルギーマネジメント、その他、交通マネジメント、防災の取組など、各分野における先導的な“マネジメント”の導入の可能性を調査・研究します。

5 リニア駅南側エリアのまちづくりのイメージ

※リニア駅南側エリアの空間や波及効果はイメージであり、今後有識者や市民・県民・事業者の方々と検討を行います。

既成市街地・まちなか

波及効果案

- 既成市街地と差別化したまちづくりによる、まちなか等の独自の文化・アメニティの再発見、魅力向上 等

農　業

波及効果案

- 新たな飲食需要や販売先の確保 等

ぶどう

工業（クリーンエネルギー、ライフサイエンス等）

波及効果案

- 水素・燃料電池、医療機器関連産業等の育成（高度人材の獲得）
- 工業団地訪問者の利便性向上（アクセス性、滞在環境向上）等

アイメッセ山梨

米倉山電力貯蔵技術研究サイト
・米倉山メガソーラー発電所

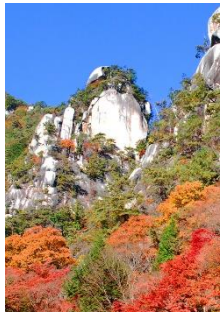
観　光

波及効果案

- 主に中京圏・関西圏からの新規顧客の獲得
- 観光客の利便性向上（快適性、アクセス性）等

富士山

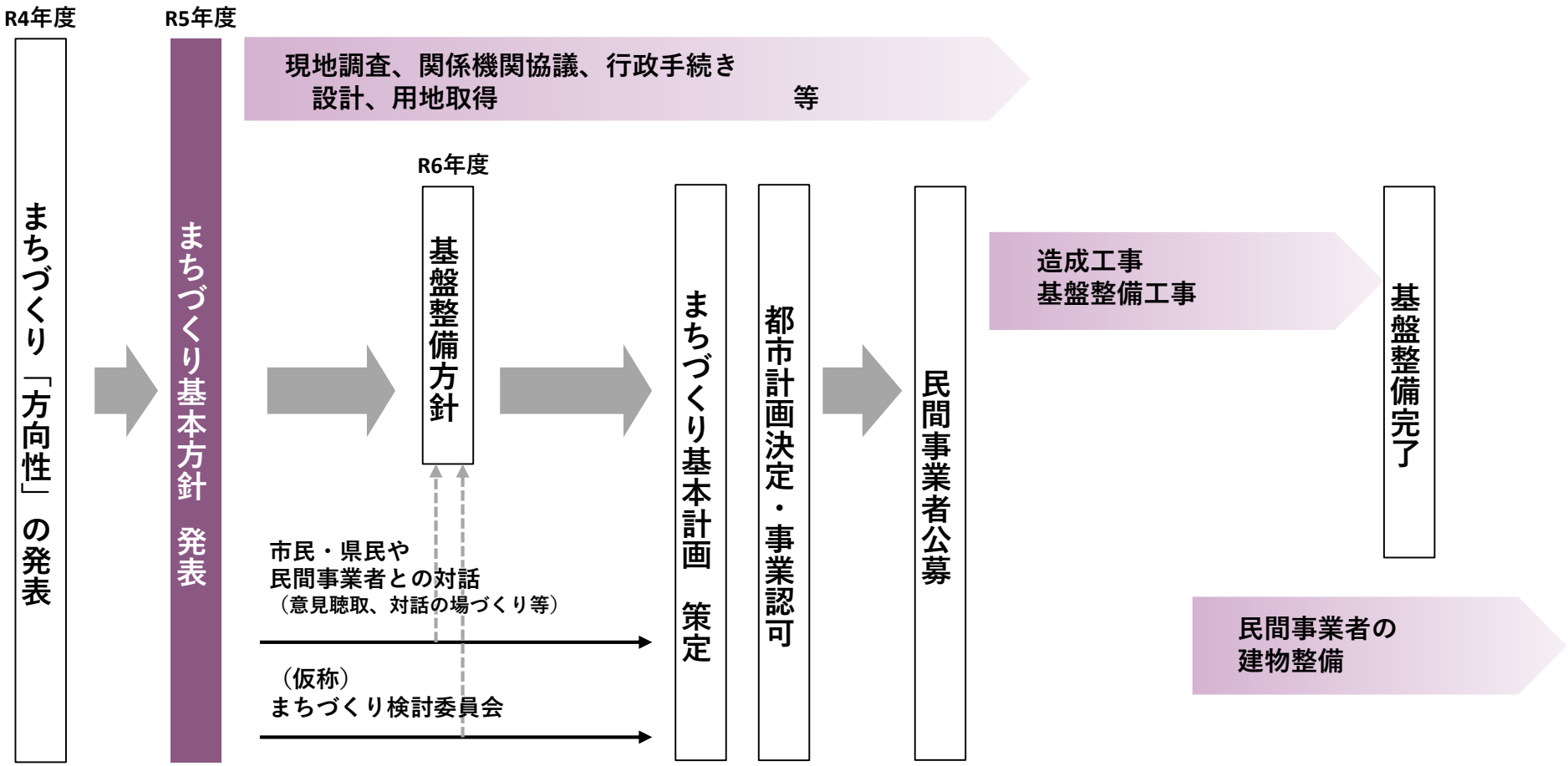
ワイナリー



自然（アウトドア）

その他（ブランド・防災）

波及効果案

- 魅力的な駅前の都市デザインによる県全体のイメージ向上
- 広場等の利活用を通じた防災性の向上

6 今後の進め方（リニア駅南側エリア）