

1 はじめに

(1) 基本方針の目的

- 本方針は、“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。
- 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ための第一歩としての「たたき台」です。

(2) 対象範囲

- リニア駅前エリア（A=約24.5ha）を対象とします。
- 本方針は県が示した整備方針による交通結節点以外のまちづくり全般の方針とし、その中でも特に「リニア駅南側エリア（A=約11.5ha）」を主な対象とします。

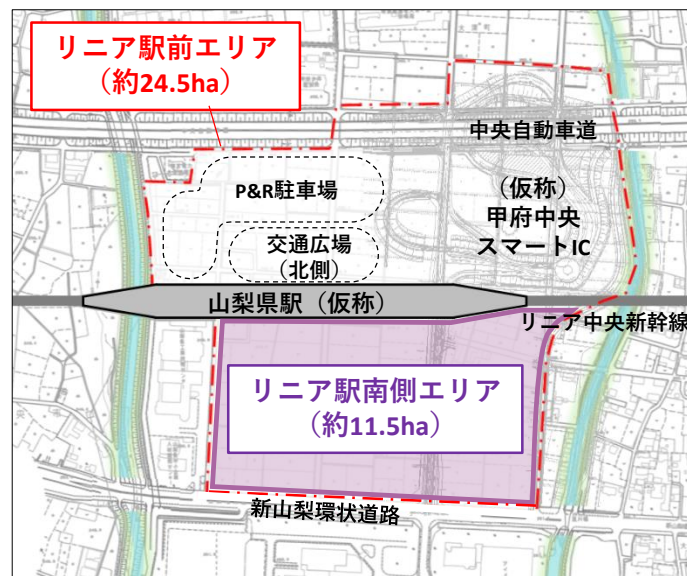


図1 対象範囲

2 まちづくりの視点と役割、目標

まちづくりの視点

- “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。
- 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。

駅前エリアの役割

- 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

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、“特別な価値”を創出する。
- 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る。

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

- 圏域内の他のまちの価値も共に高まる、“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、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

- 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し、圏域全体で「誰一人取り残さないまち」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。

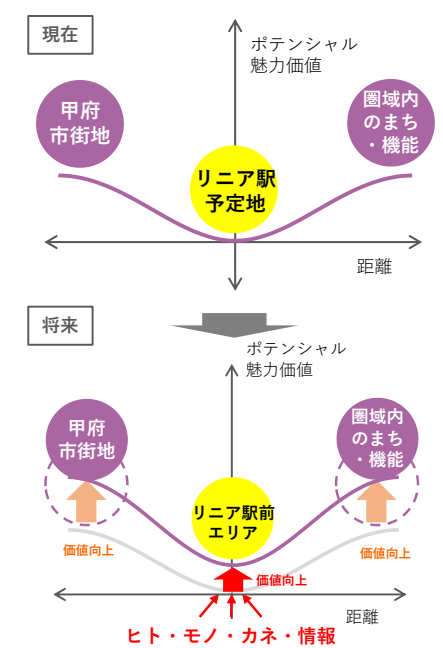


図2 まちづくりコンセプトのイメージ

4 まちづくり基本方針

詳細は裏面参照

まちづくりの方向性

- ① “近未来の産業、暮らし”を社会実装するまち
- ② 誰もが目的地に“シームレス”に移動できるまち
- ③ 平常時も災害時も活躍する“フェーズフリー”なまち

“10の方針”に再構築

まちづくり基本方針

- 1 “新しいまちづくりの社会実装”の舞台にします
- 2 SDGsを実現するまちづくりを目指します
- 3 “二つの拠点を核としたまちづくり”を進めます
- 4 シームレスで快適な乗換を実現します
- 5 多様な交流・交歓・賑わいの舞台をデザインします
- 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
- 7 様々な状況に対応できる道路空間を創出します
- 8 駅周辺全体の価値を向上させます
- 9 官官連携・官民連携による事業推進体制を構築します
- 10 事業初動期から“マネジメント”を意識します

5 リニア駅南側エリアのまちづくりイメージ



図3 まちづくりの波及効果イメージ

※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。

6 今後の進め方（リニア駅南側エリア）

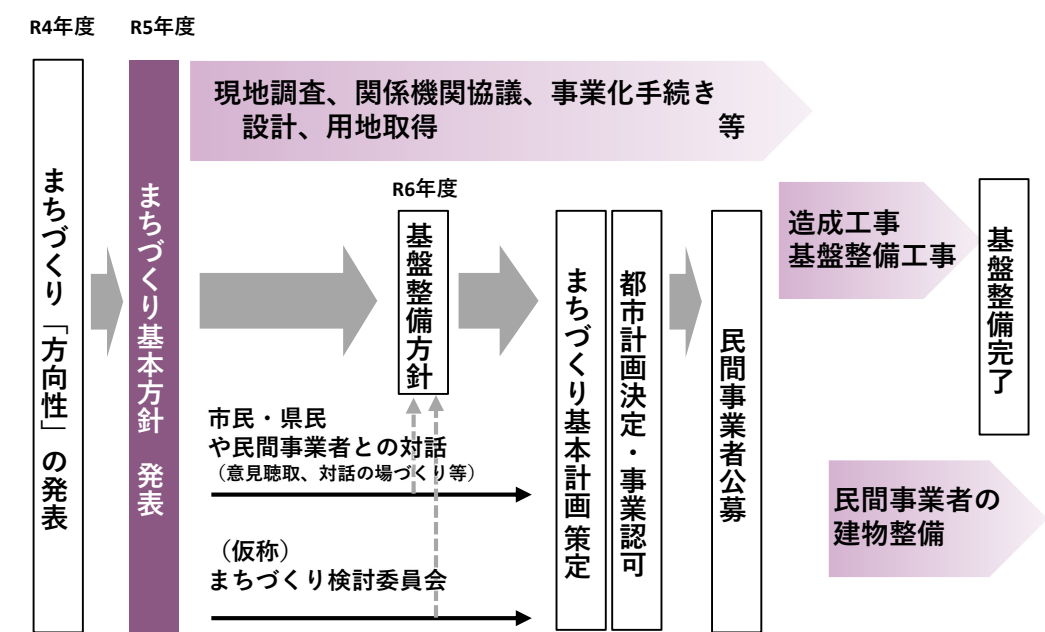


図4 今後の進め方

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

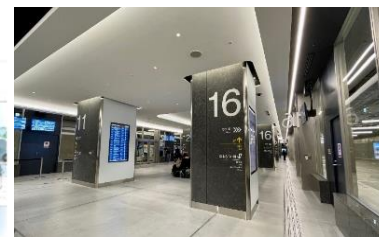
方針 10

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



次世代モビリティのある
交通広場 (イメージ)



建築と一体となった交通広場の事例
(バスターミナル東京八重洲)

図5 交通広場イメージ 【方針4】

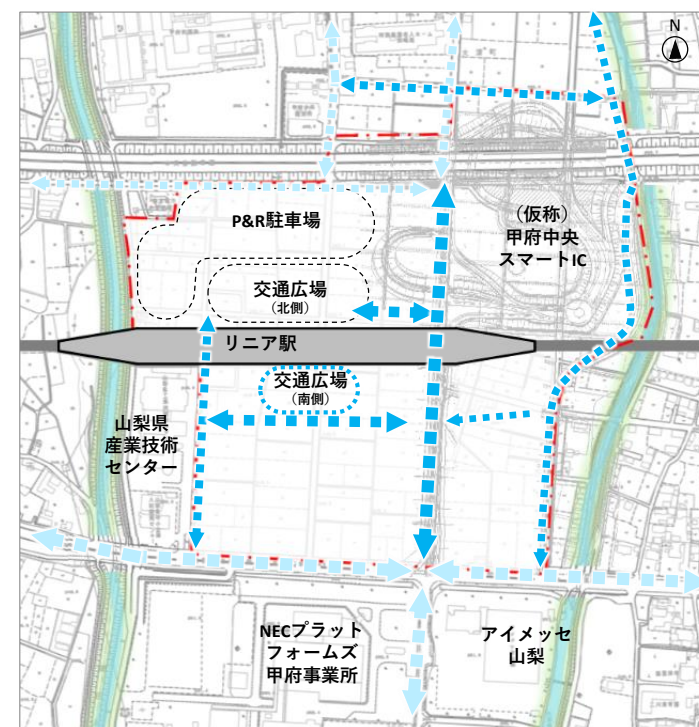


図6 交流・交歓・賑わいの
イメージ 【方針5】



図7 公的活用ゾーンと
民間活用ゾーンのゾーニング例
【方針5】

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

※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。

図8 道路ネットワーク (案) 【方針7】

歩行者／自転車ネットワーク

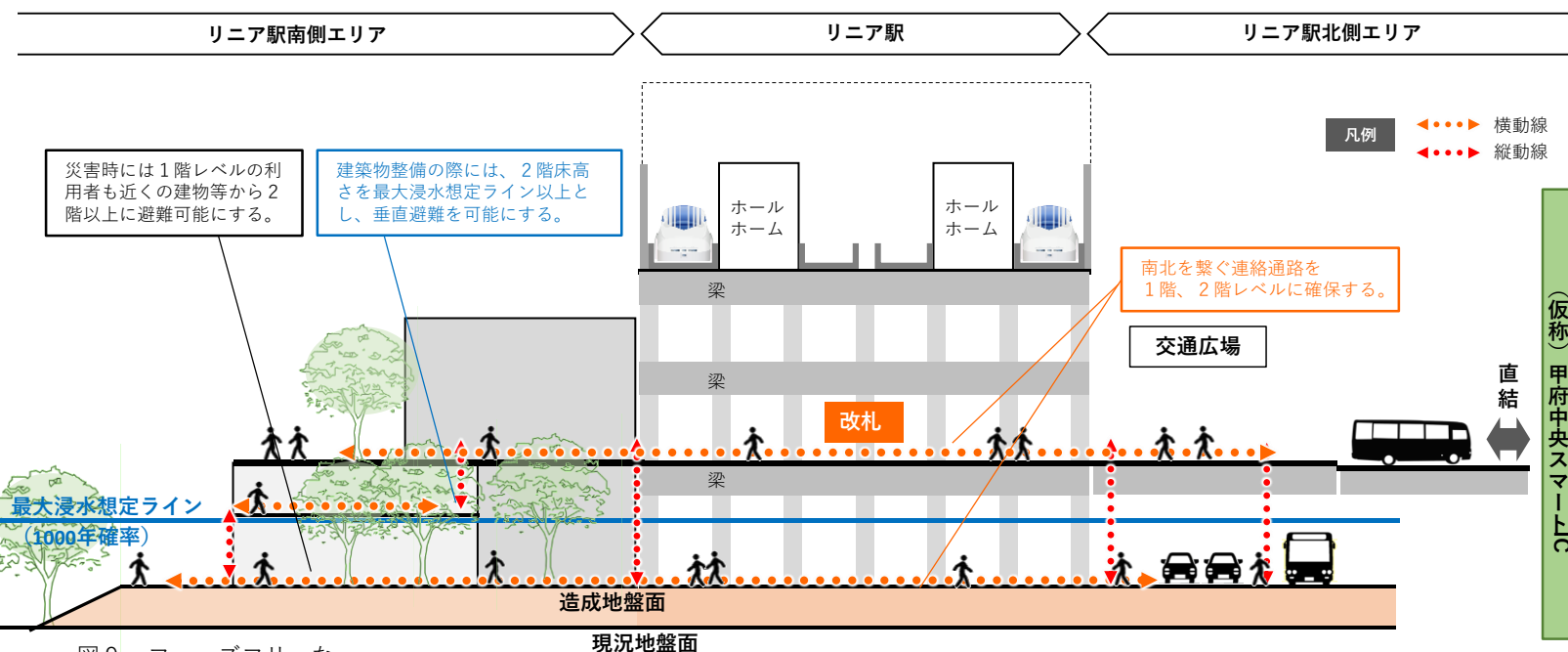
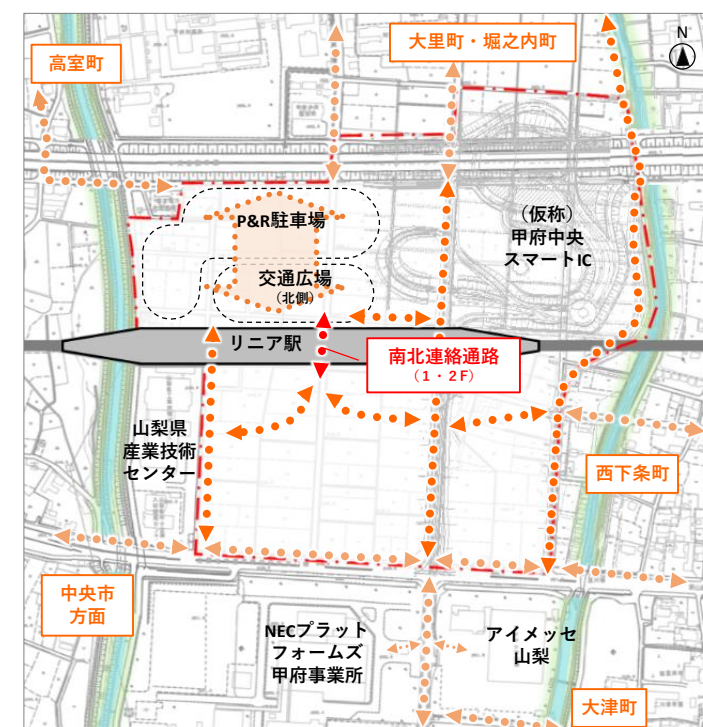


図9 フェーズフリーな
歩行者動線の考え方 (案) 【方針7】

※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。