

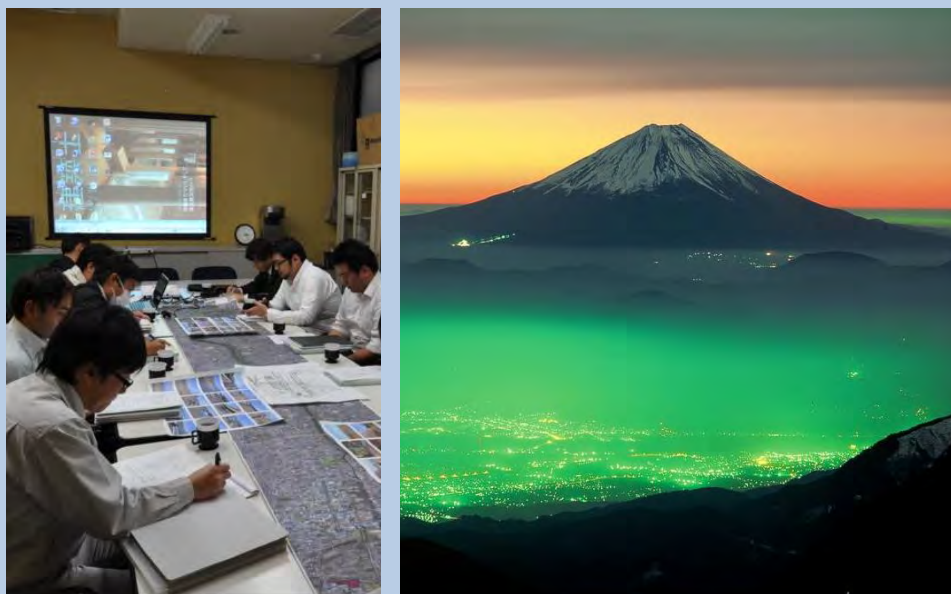
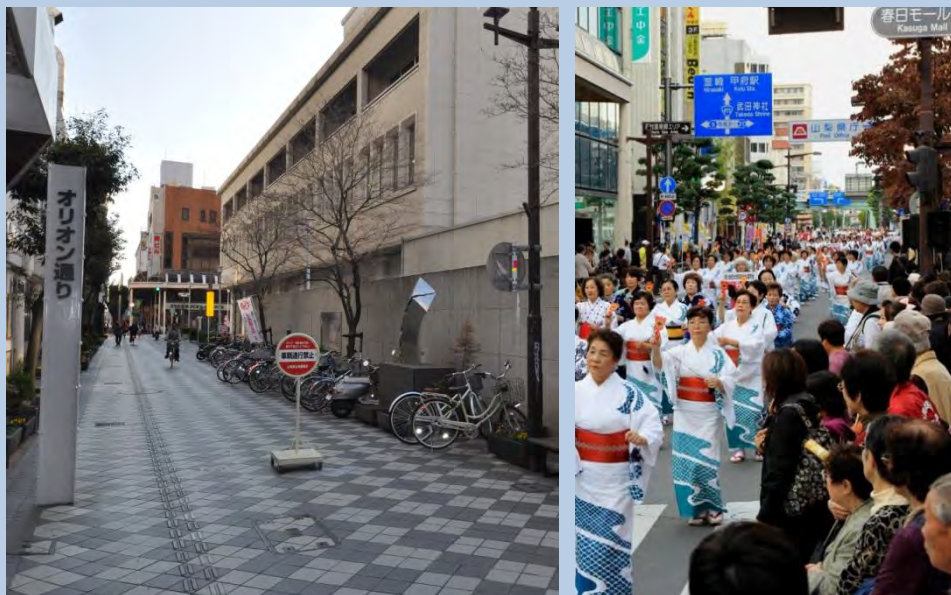
# 2040 PROJECT STEP 1

2040プロジェクト・ステップ1

山梨建築設計 4 団体 2040 プロジェクト実行委員会  
山梨県建築設計協会 山梨県建築士事務所協会  
山梨県建築士会 日本建築学会山梨支所

## 1・プロローグ

### 2040年に甲府市の人口20万人を40万人に



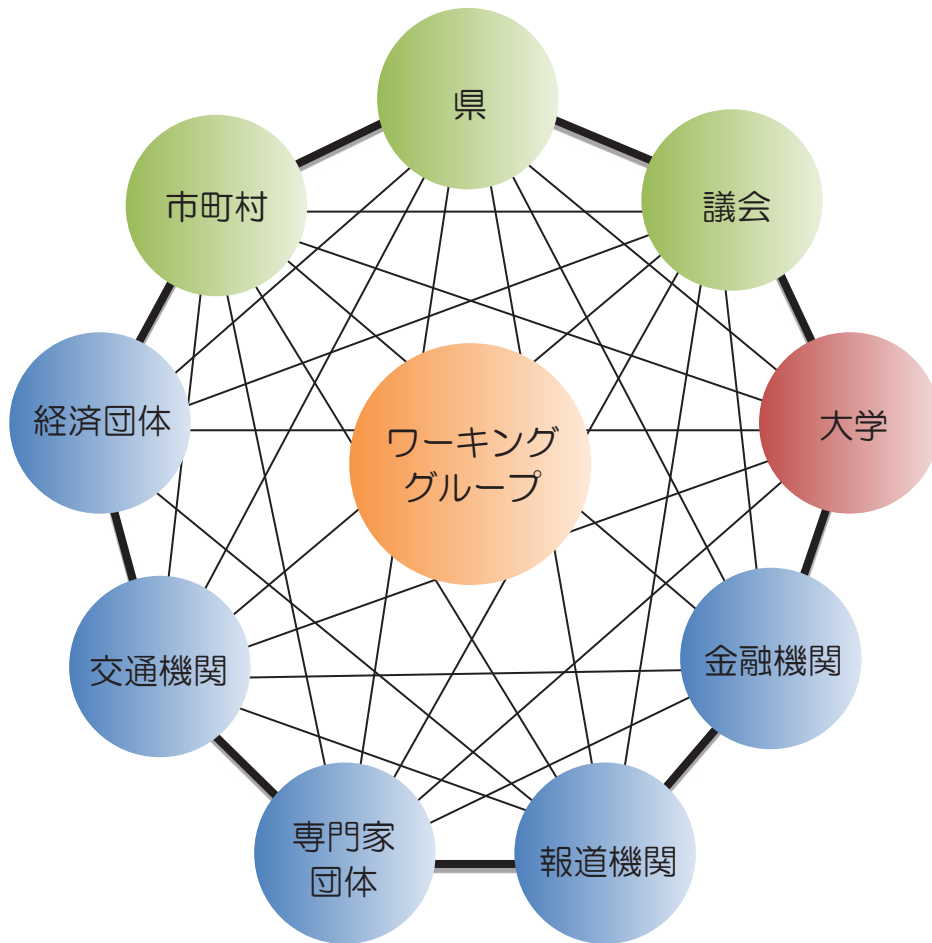
私たち山梨県建築設計協会を中心とした4団体は、創立以来50年間、地域の建築設計技術者の専門団体として、建築はもちろんのこと、景観やまちづくりに対していろいろな提案や報告書の作成、住民との実践活動等を行ってきました。

しかし、山梨県の最近の状況は、決して芳しいものではありません。日本全体の景気低迷や将来ビジョンの不透明さなどにより、人口の減少、甲府盆地のスプロール化による中心市街地の衰退、企業の撤退、若者の地域企業に対する就職難等、問題が山積みです。ですが、山梨県は首都圏に近い立地と盆地ゆえの自然の豊富さ、独自文化及び地域コミュニティのネットワークの強さ等、誇るべき特質と可能性を持っている地域だと、私たちは確信しています。リニア中央新幹線、中部横断自動車道開通等、山梨県が大きく変わる可能性のある事業がここ30年位の間に山梨県に起こります。この機会に甲府市、甲府盆地、山梨県の未来に関して本腰を入れて考え、提案し、行動しようとプロジェクトチームを立ち上げました。

「甲府2040プロジェクト」。名前の由来は「2040年に甲府市の人口20万人を40万人にする」ことによります。私たちは、人口増がそのまま地域の発展になるとは考えていませんが、ある程度自立した経済圏と文化形成を行う上で定住人口を増やすことは必要であると考えます。私たち2040プロジェクトメンバーは、本気でこの夢を実現させるため、これから約30年間着実に活動していきます。地元に住み地元で働く私たちが、地域のまちづくりに対して理想的な目標に向かって一つ一つ提案を行い、行政機関、地元財界団体、大学研究室や専門家たちとも連携し、その実現に向けて活動していきたいと思えます。

## 2・連携システム

本当の意味での地域連携が地域を動かす



各団体との連携図

地域を動かそうとしたとき、私たちのような一団体のプロジェクトチームだけでできることは限られています。また、今までに何度か私たちの団体で行ってきた単発の、しかも行政だけにお願いする提案では、なかなか具体化しません。地域を動かすには、行政はもちろんですが、企業や経済団体、大学研究室、地域のまちづくりの会等、団体との連携が不可欠になります。

私たちは、商工会議所、経済同友会、県内交通機関、県内金融機関、大学研究室等と意見交換をし、甲府市の職員もメンバーに迎え、山梨県とも連携を取りつつ活動を進めていきたいと考えます。また、一般の方々の意見を聞くためのホームページの立ち上げ、メンバー相互間のクラウドシステムの立ち上げなども検討しています。将来的には意見交換だけでなく、各団体の実質的な担当者によるワーキンググループを立ち上げ、共同提案を行いたいと思います。行政に頼るだけでなく「私たちでできることは私たちで」との意気込みで継続してテーマに取り組み、その都度シンポジウムを企画していきます。



### 3・基本コンセプト

#### 甲府盆地を世界一美しく魅力的な盆地へ



私たちは、地域がバランスよく魅力的になるためには甲府市の定住人口が増えることが必要だと考えます。甲府市とその周辺を自立した経済圏として成立し、首都圏のベッドタウンとしてではなく本当に暮らしやすく住みやすい地域にするためには、リニア中央新幹線や中部横断自動車道の整備等を最大限に活用し、山々に囲まれた自然豊かな甲府盆地の特性を住民の力で生かすことが必要です。

住民や訪れる人々にとって本当に快適で魅力的な地域にするために、コンセプトを「甲府盆地を世界一美しく魅力的な盆地へ」としました。

このコンセプトを具現化するために、私たちは5つのサブテーマを設けました。

＜交通システム＞ 世界一快適で移動しやすい交通システムの構築

＜地域産業＞ 世界一活力のある発展的な地域産業の創出

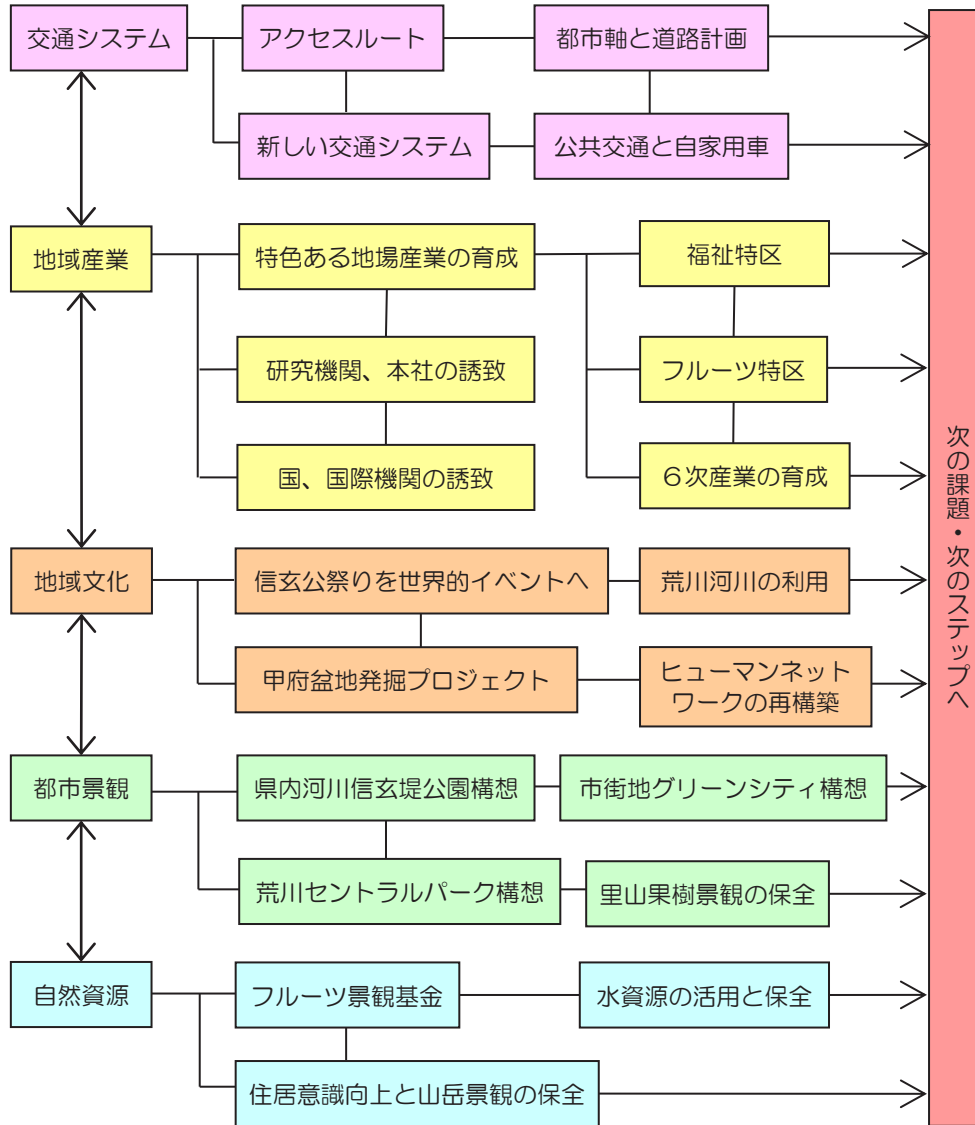
＜地域文化＞ 世界一活発で盛んな地域文化の創造

＜都市景観＞ 世界一誇れる地域特性溢れる都市景観の形成

＜自然資源＞ 世界一豊かで美しい自然資源の活用

## 4・サブテーマ

本当に今から始めなければならない問題を



コンセプト実現のために、5つのサブテーマから現在考えられる研究課題をピックアップし検討していきます。これらの課題は各々関係し合い、単独では解決しないところもありますが、これらの影響を考慮しながら一つ一つ提案を続けていきたいと考えています。

初めに、大まかな山梨県の全体像を設定し、甲府盆地・山梨県をどのように変えていくのか、または残していくのか、その骨格造りに取り組みます。

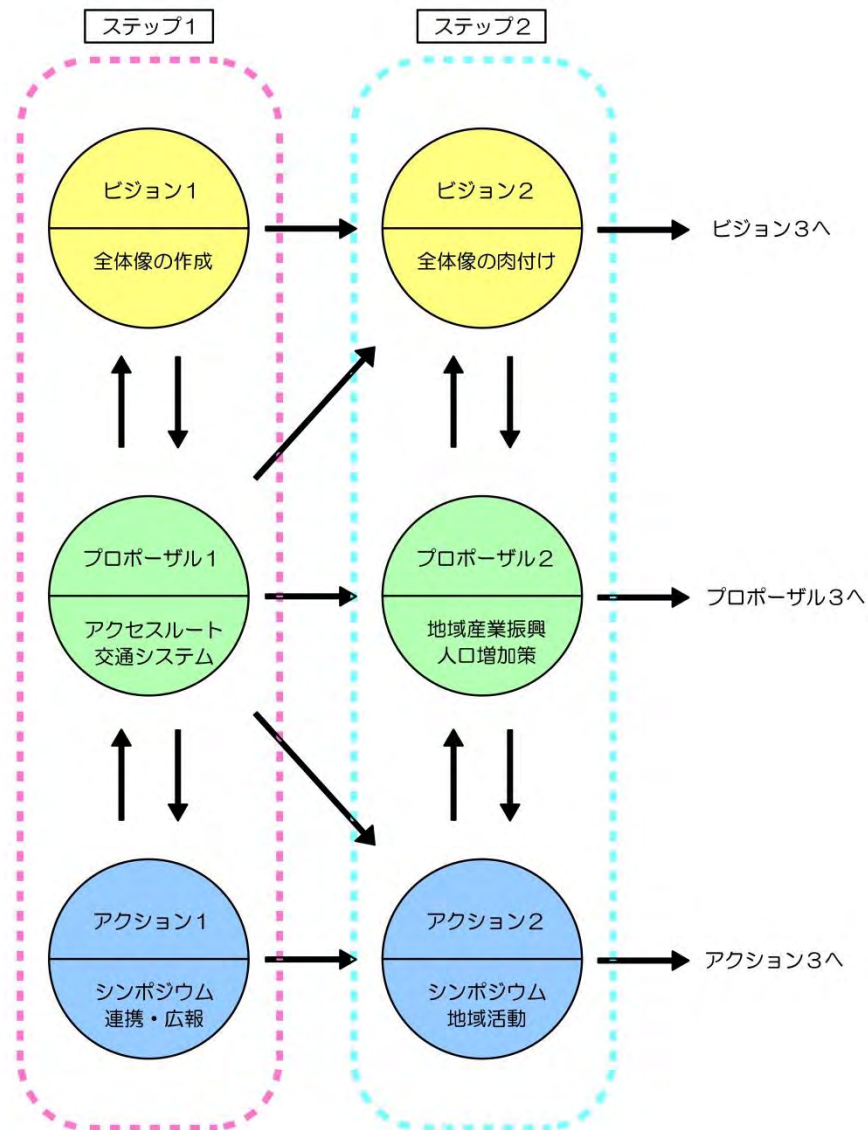
次に、交通システムに取り組みます。リニア新駅と甲府駅とのアクセスを中心に、甲府盆地のより良い交通システムを考えます。

これらの課題を研究している間にも、経済・政治等の状況の変化により課題が増えたり、研究順序が変わったりすることが出てくるとは思いますが、それらに対しても柔軟に対応していきたいと思っています。

これらのサブテーマを軸として、以下のプロセスに沿って具体的に提案していきます。

## 5・プロセス ステップ1

### ビジョン（目標）・プロポーザル（提案）・アクション（実行）



#### プロジェクトの進め方

私たちは、サブテーマを3つのパーツに分け、プロジェクトを進めていきたいと考えます。

#### 第一に ビジョン（目標）

2040年の甲府盆地の全体像を提案します。ただし与条件や社会状況により、ビジョンそのものに調整が必要になると思われるので、仮ビジョン（進化するビジョン）と位置付けます。2040年に向けてより良い甲府盆地の全体像を探ります。

#### 第二に プロポーザル（提案）

2040年に向けて、今から手を付けていかなければならないことを、タイムリーに具体的な提案をしていきます。今回は、リニア新駅と甲府駅とのアクセスがテーマですが、単にアクセスや交通システムだけでなく、住み心地や景観等、都市計画の観点からもより良い開発指針を提案します。

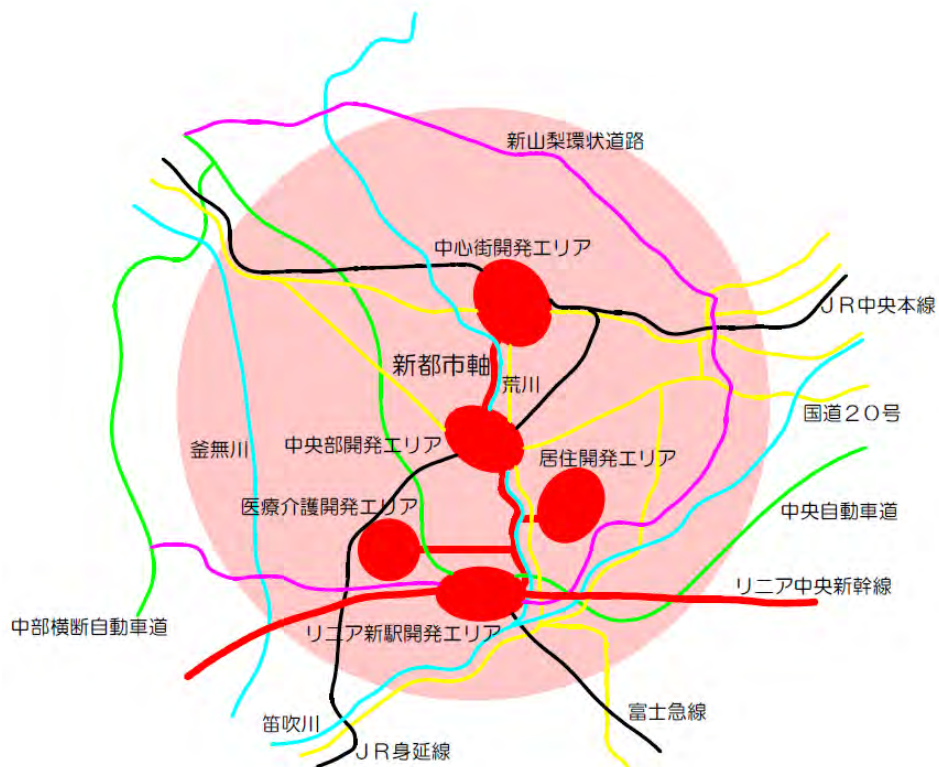
#### 第三に アクション（実行）

私たちのプロポーザルを行政や経済団体、企業、大学、地域住民の方々へに広報し連携しながら、イベントや地域を限定した実際の計画案づくり等、体を動かしながら提案を実現できるよう活動します。

これら3つをまとめて一つのステップとし、1～2年で総合的に発表していきます。ステップ1で明確になった問題やアイデアは、ステップ2で具現化を図り、2040年まで続けていきます。



## 6・ビジョン1 ゾーンA 多くの人が住む美しく都市化された盆地中央



ゾーンA

甲府盆地、山梨県の全体像のビジョンを考える上で山梨県下を地域特性の異なる3つのゾーンに大別して提案していきます。

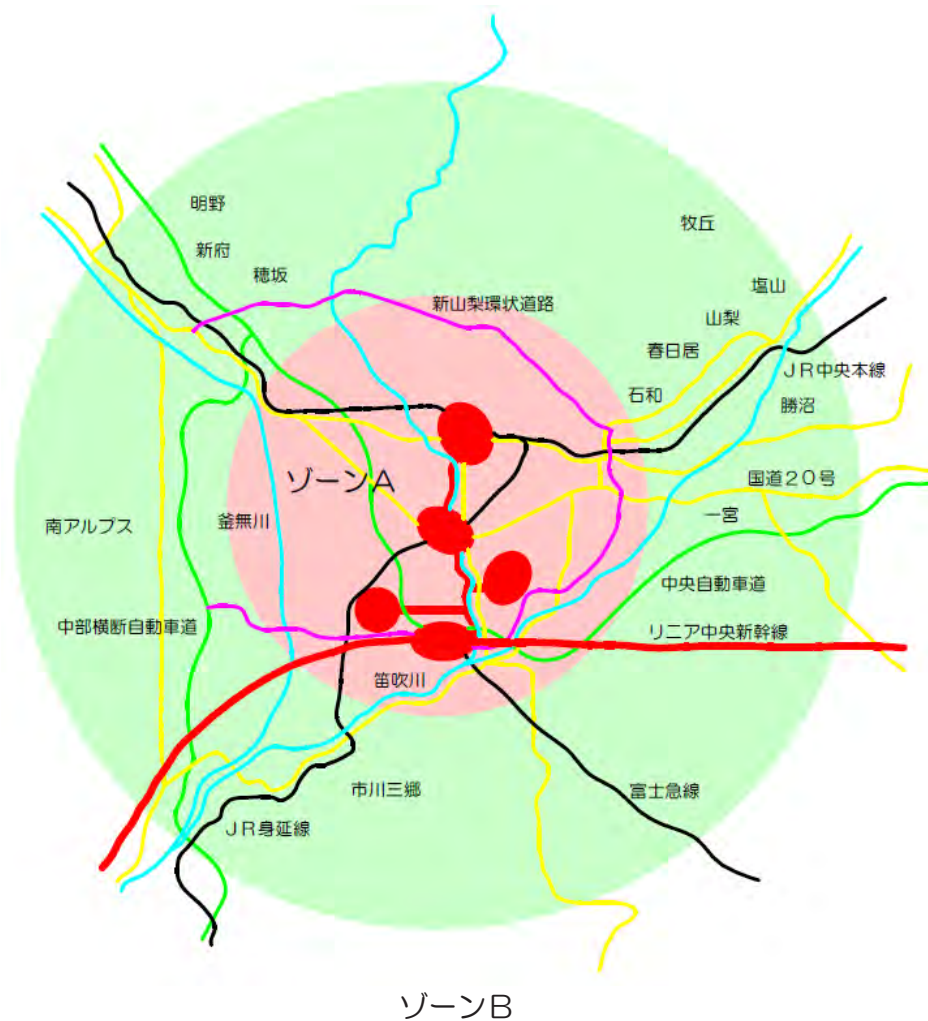
### ゾーンA

#### 新山梨環状道路及び釜無川・笛吹川周辺で区分された市街地

より良い都市空間を持ち、自立した経済活動が営める市街地と位置付け、積極的に開発する地域として計画します。首都圏から行政機関、大学、研究機関、企業等の本社機能などを積極的に誘致し定住人口の増加を図るエリア。羽田空港からのアクセスを考えると国際機関等の誘致も考えられます。また、甲府市中心市街地、甲府バイパス沿い、小瀬公園周辺、リニア新駅周辺等地域の核となるエリアの特色ある開発が必要になります。

しかし、定住人口が増加するのに伴い、環境整備に取り組まなければ今より生活環境が悪くなってしまいう可能性があるため、最初から地域全体での道路整備計画や緑化公園計画が必要になります。また、リニア新駅と甲府駅間が8kmと中小都市としては長いため、これを上手に繋げ、エリア効果によりゾーン全体を活性化させる工夫が必要となります。

## 7・ビジョン1 ゾーンB 世界一おいしい果物を世界一美しい盆地で



### ゾーンB

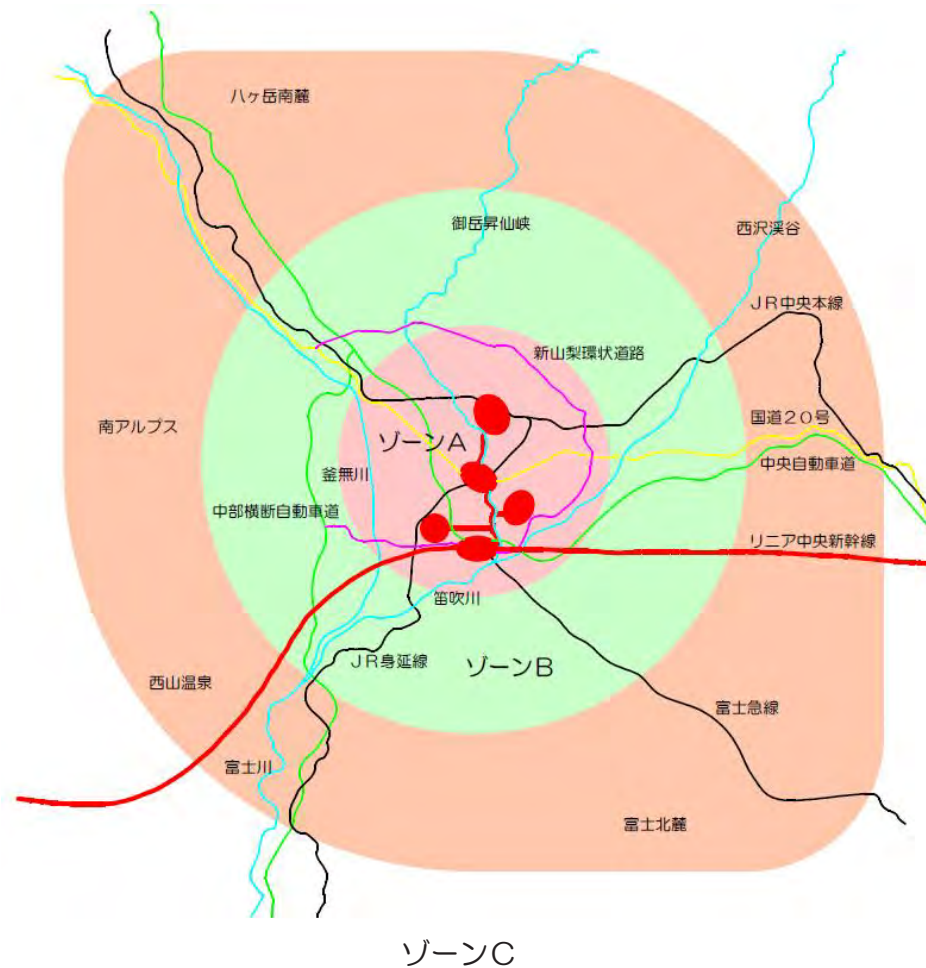
#### ゾーンAの周辺を取り巻く日本有数の果樹地帯

北杜市、韮崎市、甲斐市、南アルプス市、市川三郷町、笛吹市、甲州市とつながるこのゾーンは、葡萄、桃、サクランボ、スモモ、柿等の名産地として、国内はもちろん海外でも特上品として通用する品質の高いブランド果実を生産しています。しかし、生産者の高齢化や後継者不足、農地の開発による分断化や狭小化等の問題も抱えています。このため、特区化等の対策で、農業法人化の推進や品種改良、新技術の開発等、これらの地域の継続的な活性化を図らなければなりません。6次産業化も見据え、アグリツーリズム等との連携も可能なゾーンです。

また、この地域は、果樹の花やブドウ棚の景観だけでなく、背景としての山すその緑や甲府盆地の里山景観の担い手として市街地にとっても重要なゾーンです。つまり、「世界一美しい盆地」にするためには、ゾーンAの市街地を含む地域全体で育てる必要があります。



## 8・ビジョン1 ゾーンC 山梨県は世界に通用する観光スポット



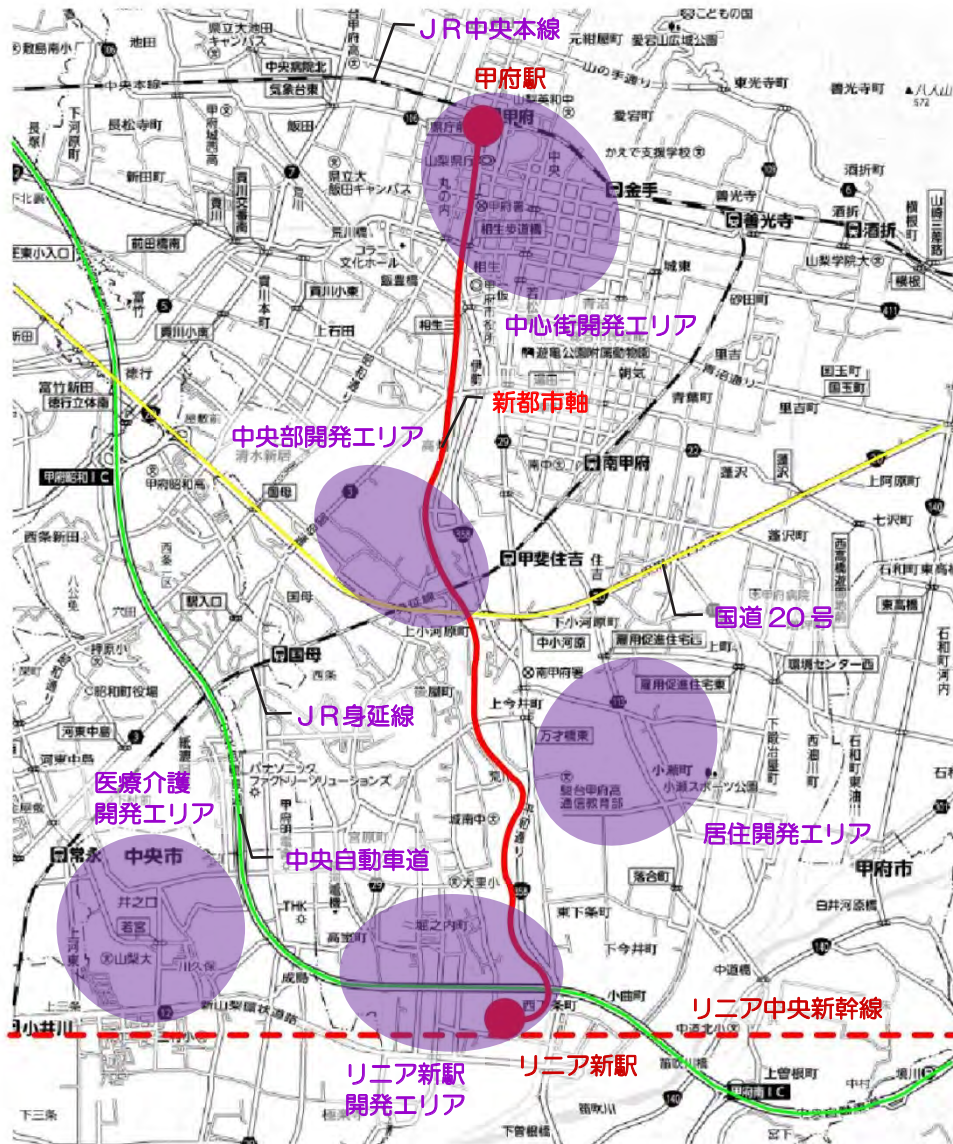
### ゾーンC

#### 富士北麓と南アルプス、ハヶ岳南麓等の観光資源地帯

雄大な富士山やハヶ岳、南アルプスに代表される美しい山々が織り成す山岳地や、日本一を誇る清流や湧水等、豊かな自然資源を有するゾーンです。富士山の世界遺産登録も見据え、観光地としてさらに磨きをかけ、世界にも通用するゾーンに育てる必要があります。そのためには、積極的な環境整備と、地域の特色を生かした観光開発が重要になります。

リニア中央新幹線が開通すると、羽田空港から30分程度でリニア新駅に着くことができます。長期滞在型や地域巡回型等の旅行者を考慮し、山梨県から独自の新しい観光、リゾートのスタイルを世界に発信する意気込みで臨む必要があります。観光地の自然は「保護するもの」、「維持するもの」、「創り出すもの」があります。これらを果樹地帯とも結びつけながら計画していく必要があります。

## 9・プロポーザル1 アクセスルート 新しい都市軸を創る





リニア中央新幹線が開通しても、現状を静観しているだけでは山梨県が良くなるわけではありません。先進事例にもあるように中心市街地の二極化が進んだり、交通の便が悪くなり駅だけが孤立することにもなりかねません。

しかし、リニア新駅と甲府駅を結ぶアクセスルートを、コスト、利便性、実現性、地域住民の日常利用等を考え荒川沿いに整備し、「新しい交通システムで都市軸を創る」という観点からバス・ラピッド・トランジット（以下「BRT」という）を導入することにより、リニア中央新幹線が、定住人口の増加や自立した経済圏生成のためのツールまたはきっかけになると、私たちは考えます。

リニア中央新幹線は、名古屋までの開通が2027年、大阪までの全線開通が2045年、都市計画上ではあっという間です。一つ一つインフラ整備を行い、全線開通時には高度な公共交通システムが荒川沿いに整備されることを目指します。



## 10・プロポーザル1 新しい交通システム 新しい交通システムを創る

新しい交通システム	バス・ラピッド・トランジット (BRT)	ライト・レール・トランジット (LRT)	モノレール	デュアル・モード・ビーグル (DMV)
イメージ写真				
動力	ガソリン・軽油・燃料電池	電気	電気	ガソリン・軽油
導入形態	専用通行帯（一部、優先通行帯）	専用軌道（地上）	専用軌道（高架）	優先通行帯・既存軌道
最高速度	60 km/h	40 km/h	60~80 km/h	60 km/h
車両定員	60 人/両	50~150 人/編成	100 人/両	25 人/両
輸送時間	20~25 分	15~20 分	10~15 分	20~30 分
Co2 排出量	多い（燃料電池の場合は無し）	無し	無し	多い
バリアフリー	低床車両、道路上の停留所の導入により、バリアフリー対応となる。	低床車両、道路上の停留所の導入により、バリアフリー対応となる。	高架構造が基本のため、上下動が必要となる。	マイクロバス車両が基本のため、バリアフリー対応が困難。
シンボル性	一般路線バス車両では劣る。連節バスでは新たなシンボルとなり得る。	新たなシンボルとなり得る。	新たなシンボルとなり得る。	既存鉄道乗り入れのため、シンボル性に劣る。
既存交通への影響	交差点の交通処理等、自動車交通に影響を与える。	交差点の交通処理等、自動車交通に影響を与える。	高架構造のため、既存交通への影響は比較的少ない。	既存交通への影響は少ない。
建設コスト	7 億円/km	25 億円/km	190 億円/km	2 億円/km

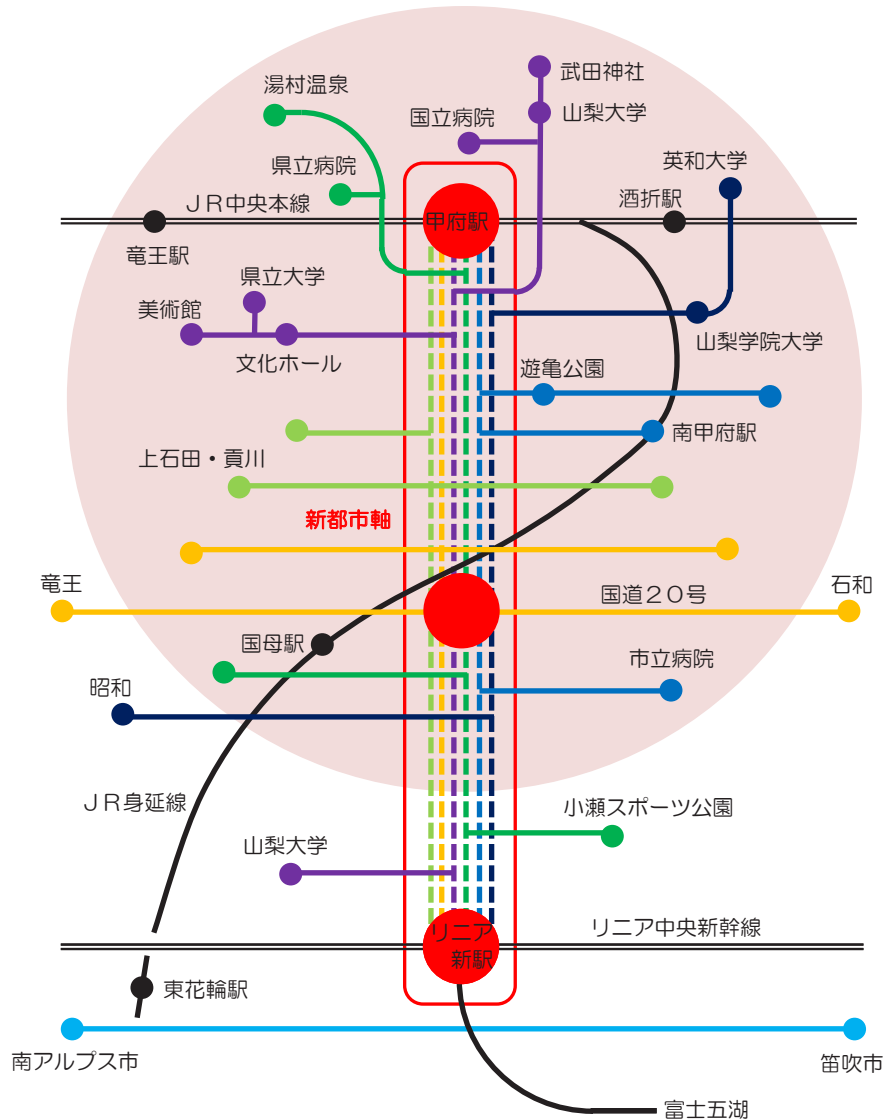
※建設コスト（出典：山梨県リニア活用基本構想骨子案 平成 24 年 8 月 山梨県）



新しい交通システム	バス・ラピッド・トランジット (BRT)	ライト・レール・トランジット (LRT)	モノレール	デュアル・モード・ビーグル (DMV)
特徴	<p>地下鉄等に相当する大量輸送型の都市軌道系交通（ラピッド・トランジット）を軌道ではなくバスを用いて実現した輸送システムを指す。</p> <p>形態は常設の専用バスレーン、もしくは専用道か高架道を有し、一般道・一般レーンの通行速度状況（渋滞等）の影響を一切受けることなく、都市域で定時運行による大量輸送を実現する。</p> <p>連節バス等を高頻度に運行する形態が多い。</p>	<p>次世代型の路面電車システムをいう。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。</p> <p>1両ないし数両編成の列車が走行する。大半は専用軌道を走行し高規格性（高速大量輸送）の点で路面電鉄レベルから飛躍を遂げている。</p>	<p>1本の軌道により進路を誘導されて走る軌道系交通機関。ゴムタイヤの車両が跨座して走行するシステム。</p> <p>跨座式はその多くが、軌道桁の上辺に車輪が接して車輻重量を支え、軌道桁の左右に接する車輪で案内するという方法を取る。</p>	<p>道路と軌道の両方を走るバス。ゴムタイヤと金属車輪の両方を備えており、道路走行時は金属車輪を持ち上げ、ゴムタイヤのみを用いる。</p> <p>線路上を走行する際は、金属車輪をレール上に降ろして案内用とし、前輪ゴムタイヤを持ち上げて浮かせる。</p> <p>道路走行から軌道走行に切り替える時は、地表に設置された専用のポインターが必要となる。</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>•他の新交通システムに比べ導入コストが安い。</li> <li>•連節バスの導入により、大量輸送にも対応が可能。</li> <li>•既存道路を活用して車両やシステムを先行導入するなど、段階的な検討・導入が可能。</li> <li>•ターミナルや中間駅の設置スペースが少なく、建設コストが安い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•超低床車両によるスムーズな乗降が可能である。</li> <li>•静かで揺れの少ない室内環境を確保できる。</li> <li>•急曲線でも走行が可能である。</li> <li>•需要に応じたフレキシブルな列車編成が可能である。</li> <li>•ターミナルや中間駅の設置スペースが少なく、建設コストが安い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•高架化における必要面積が狭い。</li> <li>•二条式鉄道に比べ、高架化する際の構造物の規模が小さくなり、建設費が安く済む。</li> <li>•ゴムタイヤを使うものについては、鉄の二条式レールを使うものと比べ、勾配に強い。</li> <li>•シンボル性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•既存軌道、道路を使用するため、建設費が格段に安い。</li> <li>•軌道走行距離が長ければ、定時性、速達性に優れる。</li> <li>•ターミナルや中間駅は既存施設を使用するため、建設コストがかからない。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>•鉄道などと比べると、雪道に弱い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•整備費用が高い。</li> <li>•ある程度の道路幅員が必要。</li> <li>•路線の自由度が比較的小さい。</li> <li>•軌道を敷設するため、導入コストは高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•導入コストが最も高い。</li> <li>•路線の自由度が小さい。</li> <li>•駅での上下動がある。</li> <li>•ターミナルや中間駅の設置スペースが広くなり、建設コストが高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•車道と軌道のモードチェンジに時間を要する</li> <li>•マイクロバス程度の車体となるため、大量輸送ができない。</li> <li>•鉄道と道路の2名の運転資格者が必要となる。</li> </ul>
導入事例	茨城：かしてつバス専用道	富山：富山ライトレール 宇都宮市：導入検討中	東京：東京モノレール 多摩モノレール 沖縄：ゆいレール 福岡：北九州モノレール 大阪：大阪モノレール	北海道：JR北海道 富士市：導入検討中
総合評価	◎	○	△	△

## 11・プロポーザル1 プレミアム1

単にアクセスルートとしてではない30年後の公共交通システムを考える



### 中心放射型から背骨（荒川ニューライン）を中心としたあばら骨型へ

プロポーザル1で私たちが提案するのは、JRと連携した公共交通システムを甲府盆地に定着させることです。

甲府盆地が世界一美しく住みやすい盆地となるためには、公共交通システムの整備が不可欠です。その意味でもリニア新駅と甲府駅とのアクセスルート（以下「荒川ニューライン」という）は、相互間を繋ぐだけではなくBRTを利用した新しい公共交通システムの「背骨」と位置付けます。

この「背骨」に市内の重要なポイントを繋ぐ「あばら骨」を整備することにより、市内各所からのリニア新駅や甲府駅への移動、甲府を訪れた人々の観光スポットや甲府市中心市街地への移動、市民の日常の足としての利用等、荒川ニューラインの用途は広がります。

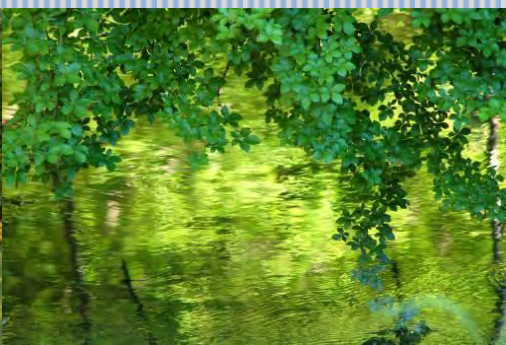
30年後のエネルギー事情を予測することは困難ですが、現在のような自家用車に頼る社会にはなっていないだろうと考えます。そのためにも、リニア新駅と甲府駅を結ぶ荒川ニューラインを新都市軸と位置付け整備すべきです。少なくとも、10分に1台の間隔でBRTを走らせる必要があり、それが市民の足となるのです。

また、整備に当たっての費用に関しては、当初から100%を目指すのではなく、実現可能なことから始める（初めは既存道路との交差を平面交差としても、将来的には立体化する）ことや、ルートの変更なども時間をかけ理想的な形状にする段階的な発想が必要です。

## 12・プロポーザル1 プレミアム2 甲府盆地・山梨県の特徴的な景観を創出する



樹木の連続：緑のネットワーク



水と緑の癒し空間



現在の信玄堤公園の四季折々の風景：  
連続した繋がりや植生の違いが程良い変化を造り出し、憩いの場を創出している。

アクセスルートが整備されたからといって、地域がそれだけで良くなるわけではありません。定住人口を増やすことを目指すこのプロジェクトでは、人口が増えた場合、盆地をいかに良い環境で住みやすい地域にするのか、「甲府盆地を世界一美しく魅力的な盆地へ」のテーマを具現化するために、プロポーザル1の肉付けとして荒川ニューラインについて2つの提案をします。

### プレミアム2

#### 県内河川「信玄堤公園」構想

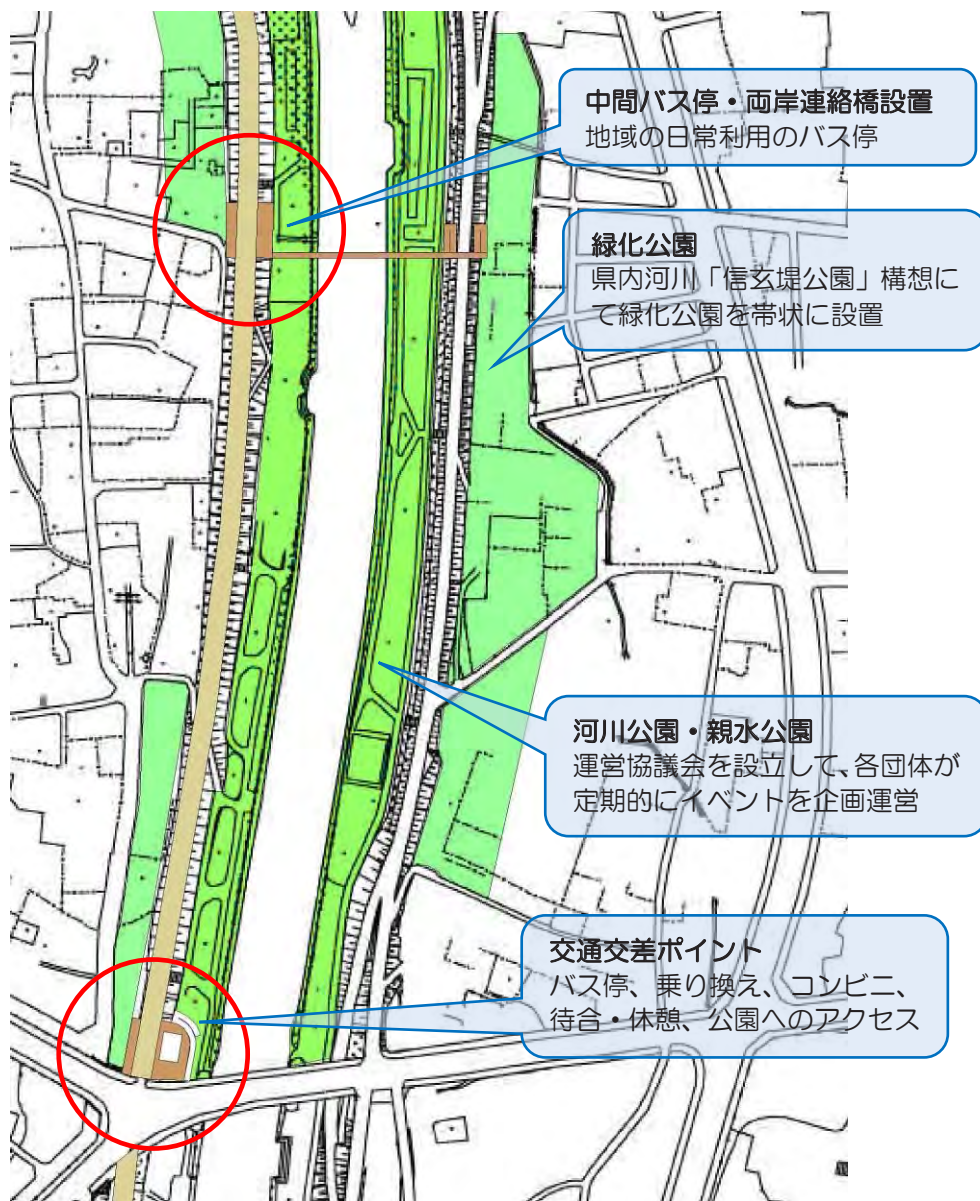
都市計画で、各々のエリアを地域地区でコントロールすることも大切ですが、甲府盆地のようにスプロール化した既存市街地では創り出す景観で環境整備を行っていくことが必要です。計画道路と緑化公園等で、ダイナミックに地域を変えていくことができれば理想的かもしれませんが、経済状況や個人の権利も考えるとなかなか上手くいかないのが現状です。

プレミアム1で荒川沿いをアクセスルートに利用することを計画していますが、開発が進んだ場合、新規に緑化公園を整備するより、私たちとしては、信玄公の偉業の一つである「信玄堤」を含む河川公園（以下「信玄堤公園」という）を荒川に創ることを提案します。

荒川の河川面積は今回対象とする部分だけでも54万㎡にもなります。これをその周辺も含めて信玄堤公園化できれば、地域住民はもとより甲府を訪れた人々にも、リニア新駅から信玄堤公園を通り甲府市中心市街地へ行けることは大きな魅力になります。また、信玄堤公園を笛吹川、釜無川にも整備することにより、住民の憩いの場となり、盆地景観改善の大きな要素にもなると考えます。



### 13・プロポーザル1 プレミアム3 交通の都市軸を市民の憩いの軸として位置付ける



#### プレミアム3

#### 荒川セントラルパーク構想

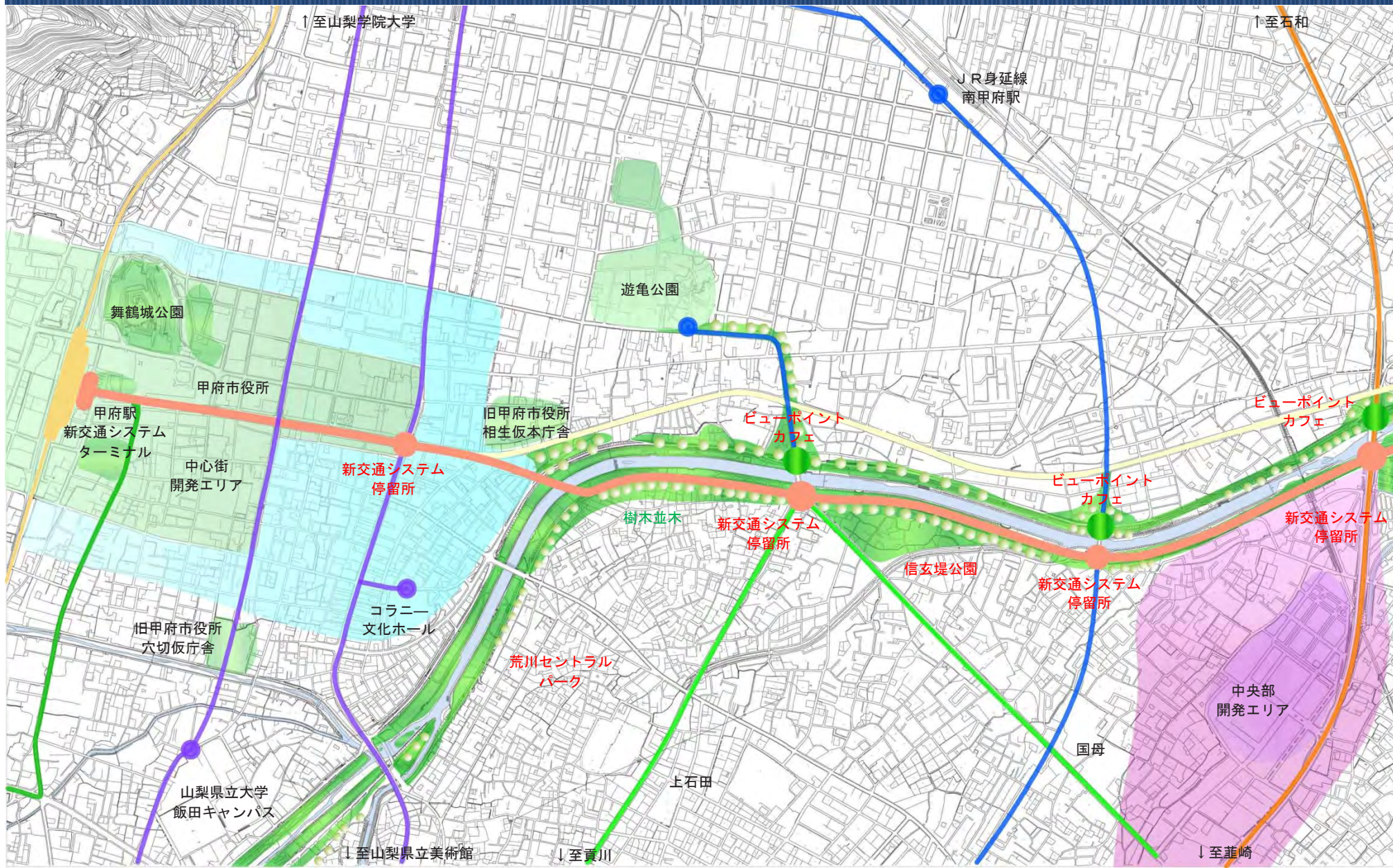
荒川沿いがアクセスルートとして整備され、県内河川「信玄堤公園」構想により河川公園が整備されていくと、荒川がメインの都市軸となります。ここで、河川が対岸を隔てるのではなく、地域住民の生活の中心になるように河川敷が利用できるようなれば、地域の生活はより豊かになります。現在の河川公園としてだけでなく、広島 京橋川や大阪 道頓堀に見られる商業施設や、イベント会場としても利用できる河川公園、親水公園を目指します。例えば、コラニー文化ホール前の河川敷では、屋外コンサートや周辺自治会と共同でイベントを行える広場を整備し、また、富士山・南アルプスの山並が見えるビューポイントカフェ、緑化公園や河川公園と連動した花の咲く樹木並木等も含め、市民や地域の人々が楽しめる都市軸として提案します。



河川公園・緑化公園の利用イメージ

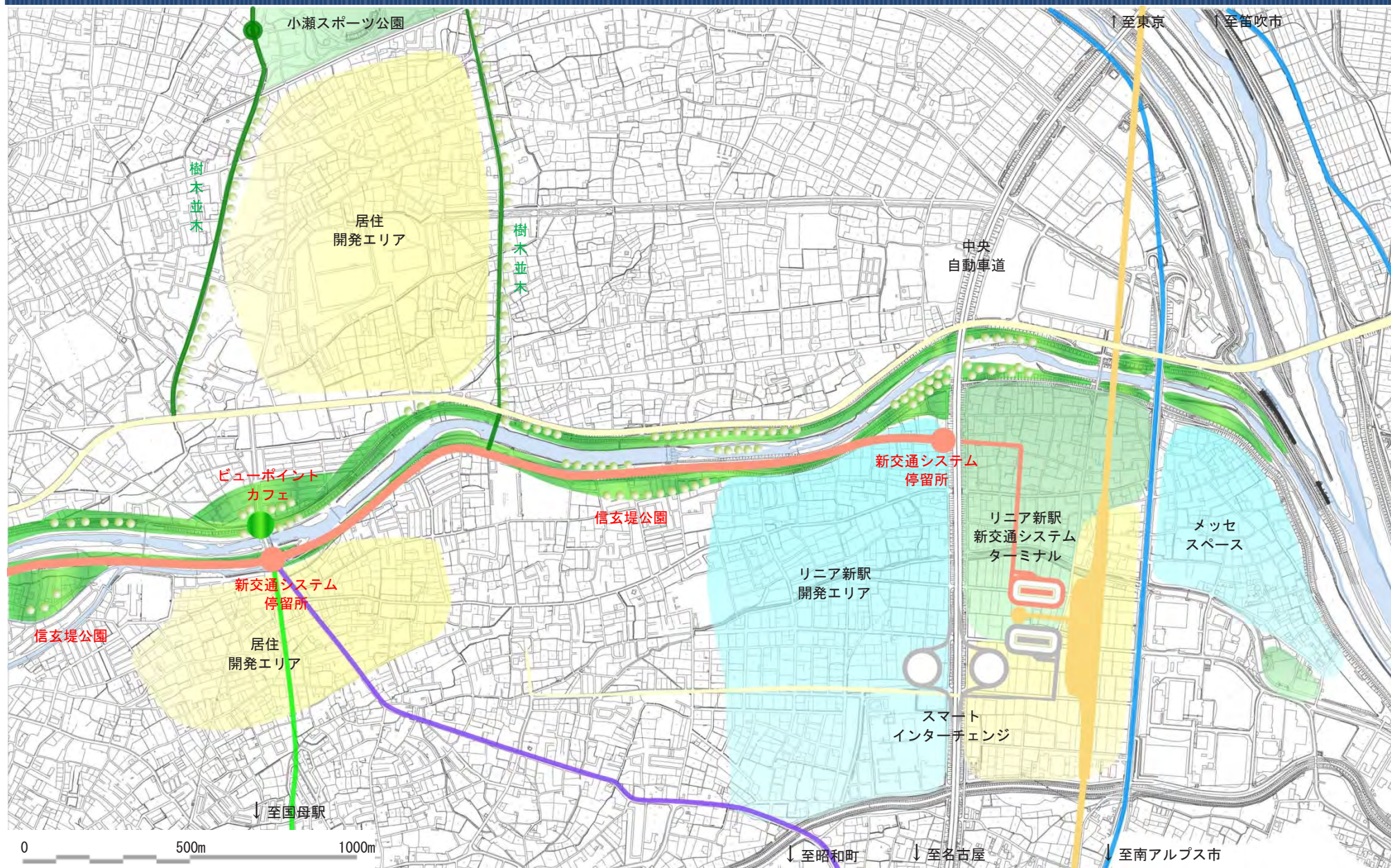


# 14・ステップ1 ドリームマップ1 荒川ニューライン北部





# 15・ステップ1 ドリームマップ2 荒川ニューライン南部



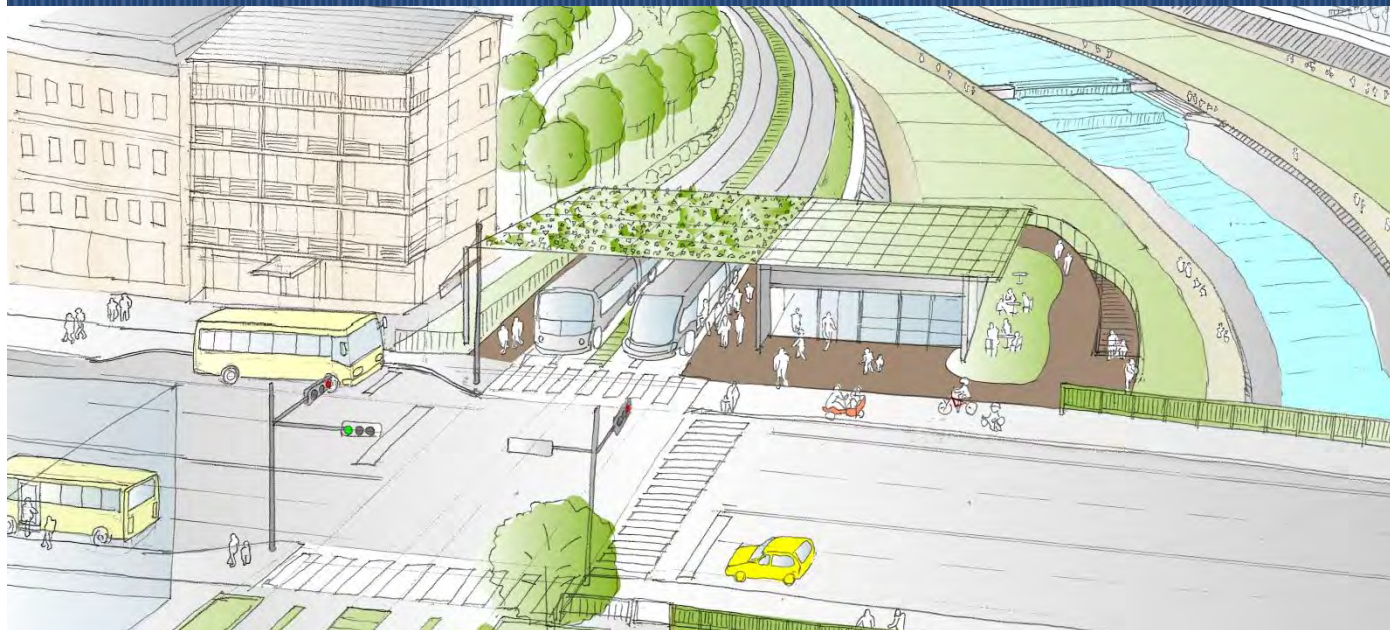


16・ステップ1 ドリームイメージ1  
BRTステーション





## 17・ステップ1 ドリームイメージ2 BRTステーション周辺と荒川ニューライン



私たちは  
これからも提案し続けます。

甲府盆地を  
「世界一美しく魅力的な盆地」  
にするために・・・。



## 2040 プロジェクト・ステップ 1

---

平成 25 年 4 月

編集・発行 山梨建築設計 4 団体 2040 プロジェクト実行委員会  
山梨県建築設計協会 山梨県建築士事務所協会  
山梨県建築士会 日本建築学会山梨支所

問い合わせ先 一般社団法人山梨県建築設計協会  
〒400-0031 山梨県甲府市丸の内 1-14-19  
TEL 055-232-5770 FAX 055-232-5959  
E-mail yarc@peach.ocn.ne.jp  
URL <http://www.yksekkei.org/>