



4. 居住の誘導

4.1 居住誘導区域

(1) 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、人口減少の中であっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、医療・福祉・商業等の日常生活に必要なサービス（都市機能）や公共施設、公共交通が維持・確保されるよう居住を誘導する区域です。

本市では、都市計画区域内で鉄道駅やバス拠点を中心に交通アクセス（駅利用徒歩の限界距離 1km、バス利用徒歩の限界距離 500m¹）と人口密度を考慮して設定します。

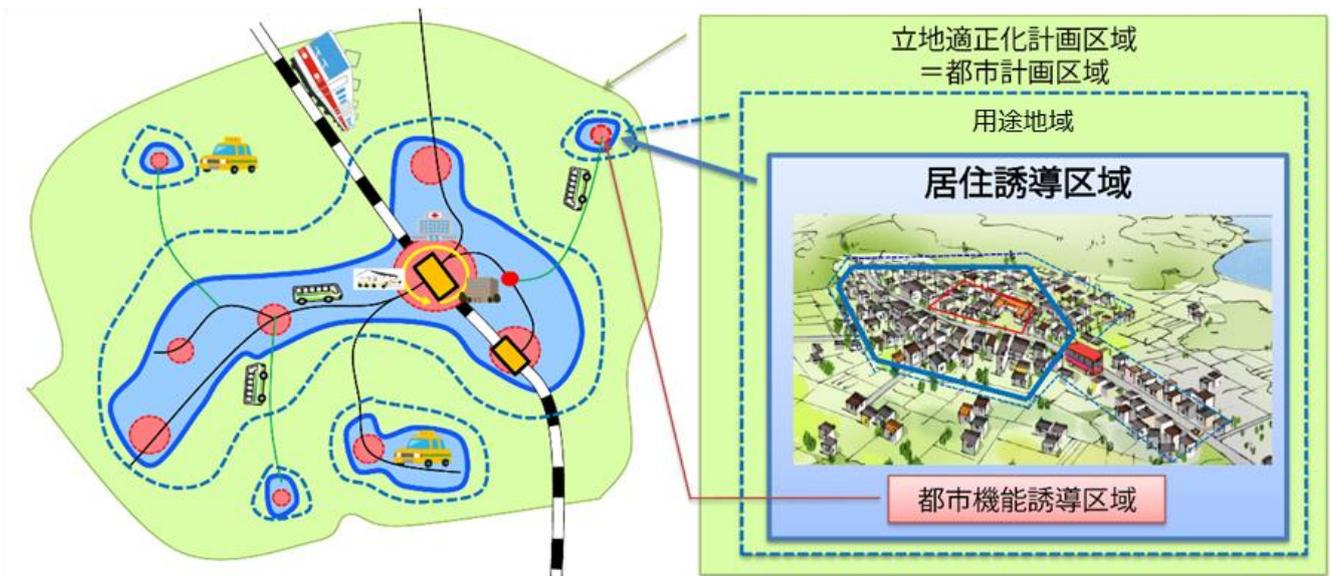


図 14 居住誘導区域のイメージ

¹ 「国土技術政策総合研究所「アクセシビリティ指標活用の手引き（案）」（2014年（平成26年）3月）における「徒歩の限界距離」の定義。

(2) 居住誘導区域の設定方法

本市における居住誘導区域の設定方法を以下に示します。

① 用途地域指定区域の範囲

都市計画区域の用途地域指定区域内を原則として設定します。

また、工業地域は将来的に居住が見込めないため、居住誘導区域に含めないことを原則としますが、本市の工業地域は、山梨市駅南側に隣接しており、立地条件が優れていることや一部が2015年（平成27年）DID（人口集中地区）に設定されていることを考慮し、居住誘導区域に含めます。

② 中心拠点及び副次拠点の範囲

目指すべき都市の骨格構造図（P.24 参照）に示した中心拠点は、2015年（平成27年）DIDに設定されており、一定程度の居住と都市機能が集積しているため、居住誘導区域に含めます。

また、副次拠点においても、中心拠点を補完する副次的な役割が期待され、人口定着と魅力ある都市施設等の誘致を図るため、居住誘導区域を設定する際の基本とします。

③ 公共交通による利便性

施設利用における徒歩の限界距離とされている鉄道駅（山梨市駅、東山梨駅）1km圏、バス拠点（山梨市役所、老人健康福祉センター）500m圏内は、公共交通の利便性が高いことから居住誘導区域を設定する際の基準とします。

とりわけ、交通利便性の高い鉄道駅1km圏は「樹園共生区域」と位置付け、居住誘導区域を検討する際の前提とします。

よって、亀甲橋東側、市之蔵山梨線沿道については用途地域指定区域内であるものの、樹園共生区域の外に位置することから、居住誘導区域には含めません。

※樹園共生区域

徒歩及び自転車を主な交通手段として移動でき、都市機能の集積や宅地化に適しますが、農地と宅地が混在するエリアとなっています。本市の豊かな自然と美しい景観を守り、特色を生かし、果樹栽培を中心とした農地と宅地等秩序ある開発による居住環境が整った都市とするため、居住誘導区域を検討する際の基本的な範囲として位置付けます。

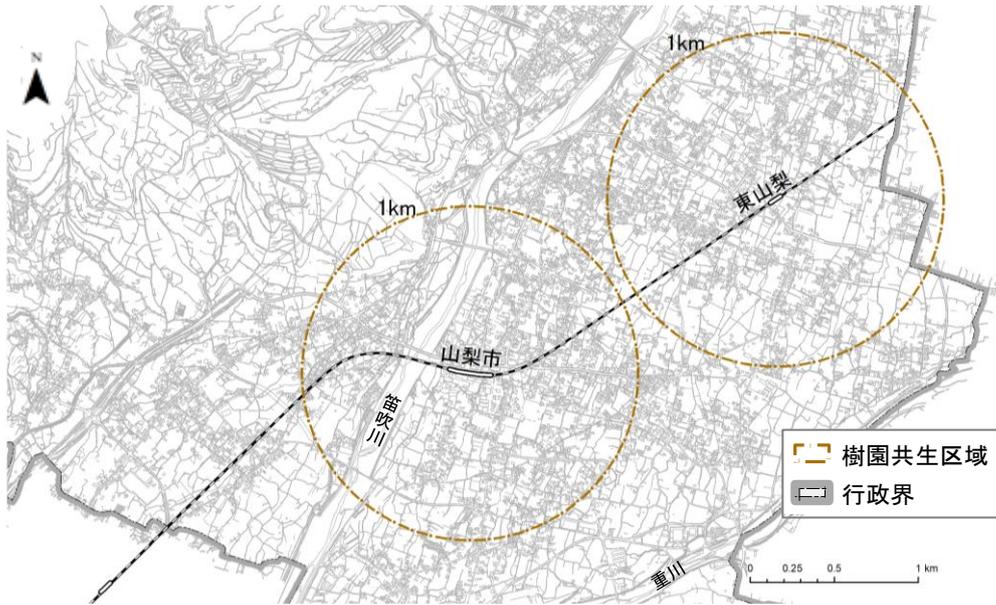


図 15 樹園共生区域

④ 人口の集積状況

人口密度が比較的高く人口集積が図られている地域や市街地における低未利用地等将来の人口集積が見込まれる地域は居住誘導区域を設定する際の基準とします。

また、用途地域指定のある笛吹川西側においては、人口減少率が大きいことから居住誘導区域に含めません。

⑤ 居住地としての安全性

「富士川流域浸水想定区域図（国土交通省）」や「浸水想定区域図（山梨県）」に基づく浸水想定区域の指定状況を見ると、用途地域内においては、都市計画区域の中央部を縦断している笛吹川沿いの平地部に設定され、中心市街地である山梨市駅北側の一部では1.0～2.0m未滿の浸水想定区域が設定されています。

しかし、それらのエリアには、人口及び都市機能等が集積する中心市街地が含まれるため、「山梨市強靱化計画（2017年（平成29年）3月）」¹、「山梨市地域防災計画（2017年（平成29年）3月）」²に基づいて河川改修等のハード対策、または防災情報の周知や警戒避難体制の構築等のソフト対策を講じることを前提に、居住誘導区域に含めます。

⑥ 居住誘導区域の境界

居住誘導区域の境界は、以下に示す箇所に設定します。

- 1) 用途地域の境界線
- 2) 公共施設（道路）境界

¹ いかなる自然災害等が発生しようとも、「一人の犠牲者も出さないまちづくり」を目指して、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な地域の構築を推進するために策定した計画。

² 災害対策基本法に基づき、本市の防災に関する基本的事項を総合的に定め、住民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的に策定した計画。

(3) 居住誘導区域の設定

本市の居住誘導区域を次の通り設定します。(居住誘導区域面積:約 288.5ha)

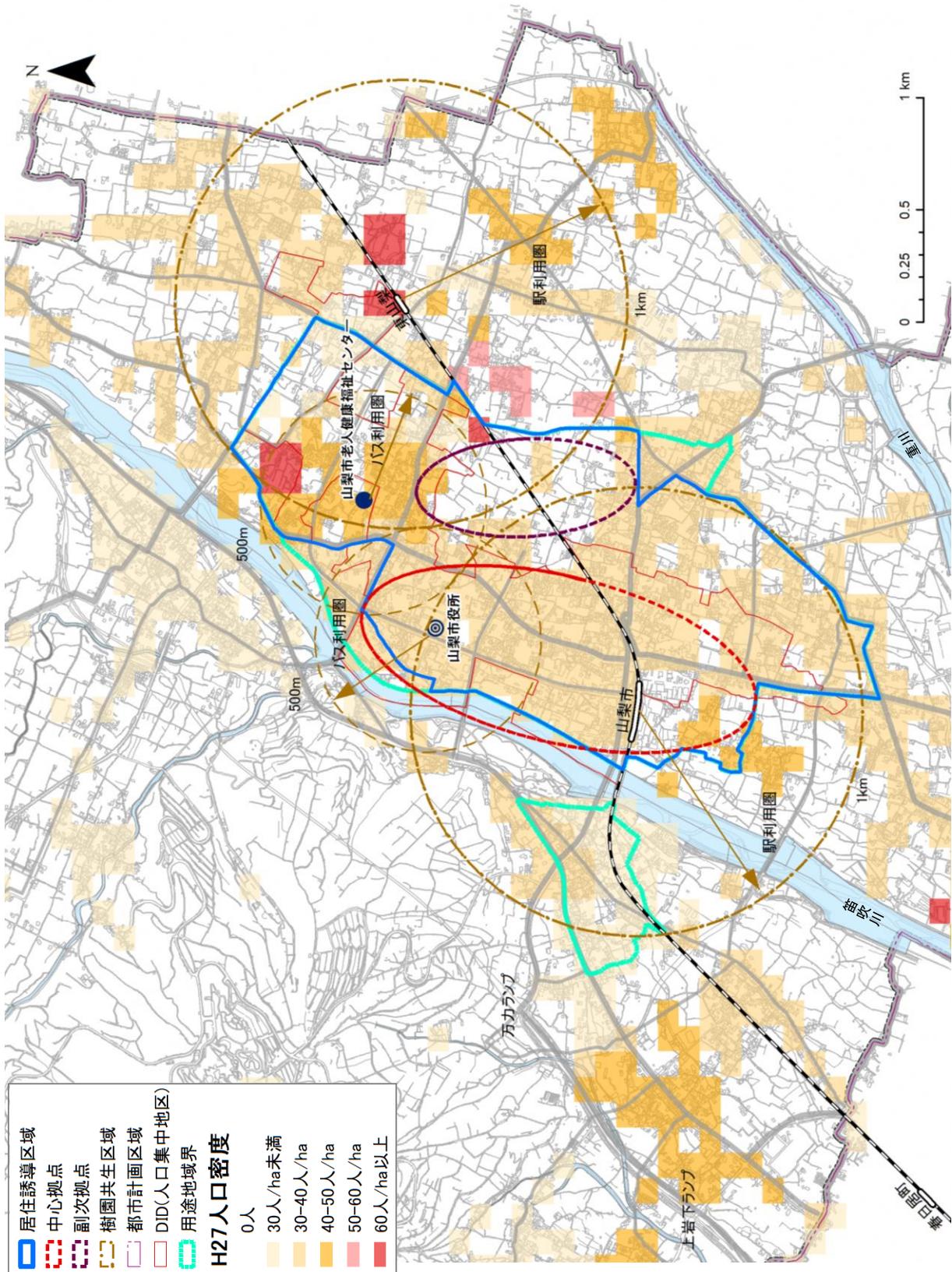


図 16 居住誘導区域