

国道 138 号拡幅に伴う周辺地域まちづくり検討委員会

第 1 回

資 料

目 次

1. 富士吉田市の概要と都市計画	1
2. 沿道まちづくりの検討エリア(案)	5
3. 景観検討の方向性(案)	6
4. 重点検討区間の進め方	10

平成 25 年 11 月 19 日

1. 富士吉田市の概要と都市計画

1) 広域的にみた富士吉田市

山梨県の南東部に位置する富士吉田市は、東京都心から約100km 圏にあり、1市2町3村からなる富士北麓地域の経済・文化・交通の中心的な役割を占めている。

人口は昭和60年(54,796人)のピークから平成22年(50,619人)まで緩やかな減少傾向にある。

産業は平成22年度において、第3次産業人口が61.1%であり、観光に関わりの強いサービス業の割合が大きい。その要因は、富士山をはじめ周辺市町の富士五湖等は全国的な誘致力を持ち、年間多くの観光客が富士北麓地域に訪れているところにある。



図1 広域的位置

2) 観光動向

平成24年の山梨県の観光客延べ人数は約4,300万人であり、そのうち、富士北麓地域は約1,600万人で県内の約37%を占め(そのうち富士吉田市は約650万人(15.2%)であり、)県内観光振興を図る上で重要な役割を果たしている(表1)。一方、県内観光客のうち宿泊客数の約半数近くを富士北麓地域で占めているが、平成24年は45.3%に4.6%減少しており、河口湖周辺、富士吉田市を含む近隣地域のホテル、旅館が低迷していることが伺える。(表2)。

平成23年度との比較で見ると、「富士山五合目」は世界文化遺産登録への動きを契機に約25%の増加しているのが特徴である(表3)。観光客入込客数は山梨県全体で見ても、富士北麓地域が最も大きな伸びを示しており、これからの富士吉田市の観光振興、観光まちづくりは重要な役割を担っている。

観光客の交通手段は、県内主要施設(10箇所)による調査によると、富士急ハイランドでの調査結果では、「自家用車、社用・公用車」が圧倒的に多く約8割を越え、次いで「高速バス」「貸切バス・観光バス」となっている(図3)。

富士北麓地域は、首都圏からの近場の観光地として自家用車、高速バス等の利用が多く、国道138号はその要衝として、休日及び行楽シーズンなどの渋滞解消や、富士山五合目、富士五湖、富士パインズパークなどの広域交流拠点を結ぶ幹線道路として、富士吉田市のまちづくり計画と連携した交通体系の整備が求められる。

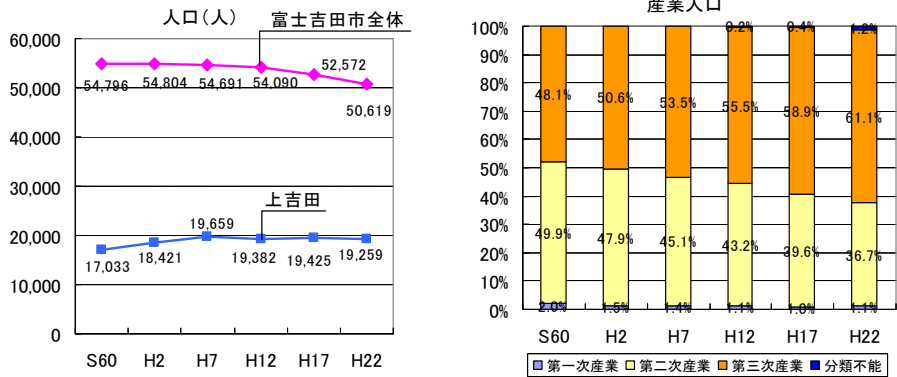


表1 観光入込客数(延べ人数)とシェア【人・(%)】

	平成22年*	平成23年	成24年
山梨県	37,671,452	40,821,535	42,946,052
富士北麓地域	14,255,306 (37.8)	14,742,239 (36.1)	15,922,116 (37.1)
富士吉田市	5,330,759 (14.2)	5,869,924 (14.4)	6,539,902 (15.2)

*平成22年は調査基準変更により4~12月の値

(参考:平成24年山梨県観光入込客統計調査報告書)

山梨県観光入込客数(平成24年)

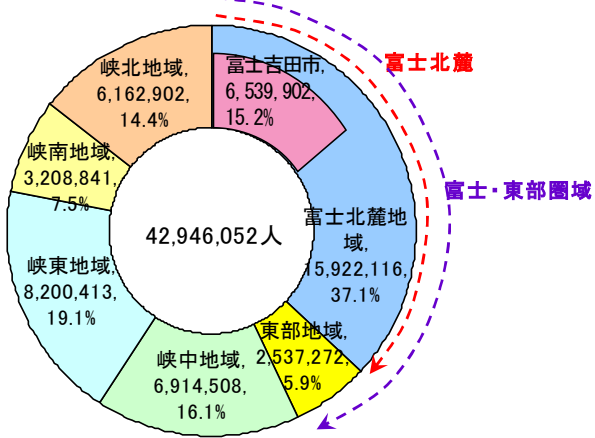


表2 宿泊客数(実人数)【人・(シェア%)】

	平成23年	平成24年	前年比
山梨県	5,421,000	6,217,000	114.7
富士北麓地域	2,705,076 (49.9)	2,817,880 (45.3)	104.2

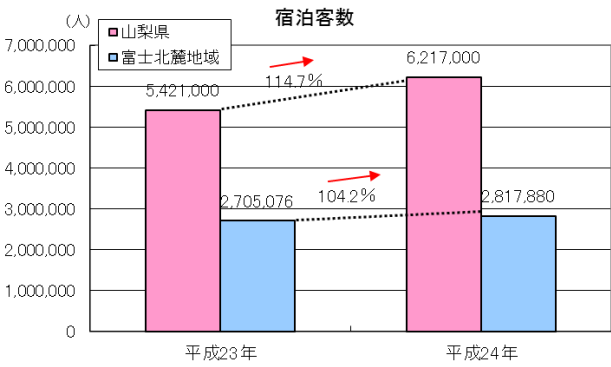
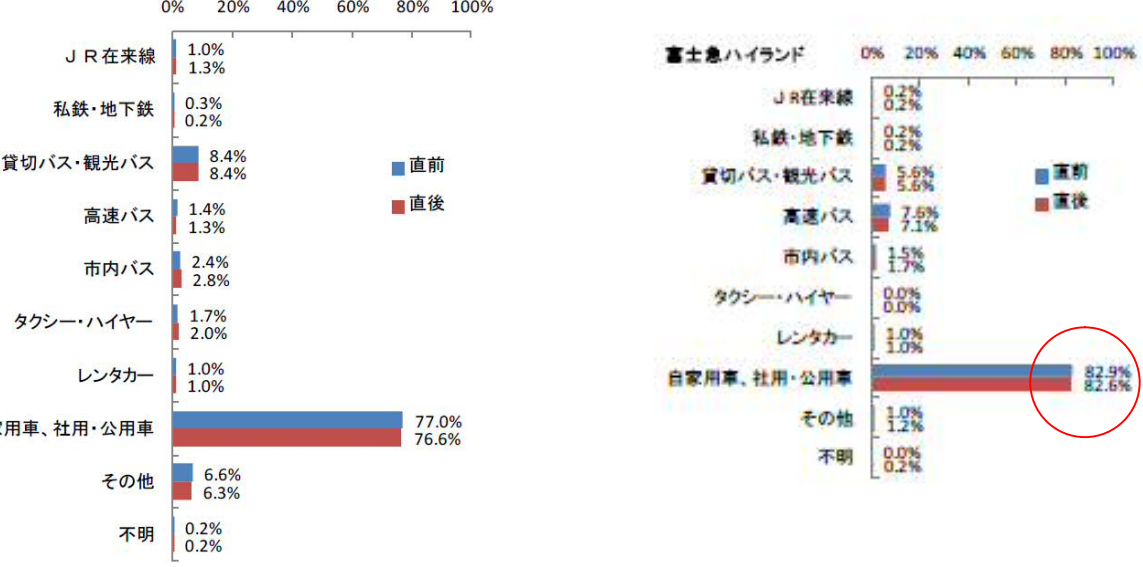


表3 富士北麓地域の観光入込客数(延べ人数)【人】

	平成23年	平成24年	前年比
富士山五合目	2,910,494	3,657,386	125.7
富士吉田・河口湖・三ツ峠周辺	7,521,147	8,104,512	107.8
本栖湖・精進湖・西湖周辺	3,055,664	2,904,212	95.0
山中湖・忍野周辺	1,254,934	1,256,006	100.1
計	14,742,239	15,922,116	108.0

図3 観光客の交通手段(県内主要施設平均(左)、富士急ハイランド(右))



4) 富士吉田市のまちづくり計画

富士吉田市は将来の都市像として「富士の自然と文化を活かし、ともに築く自立と創造のまち 富士吉田」として、富士北麓地域を代表する都市にふさわしいまちづくりを進めている。

表 4 上位・関連計画の概要

No.	計画名	策定年	計画における対象エリア・路線の位置づけ
①	第5次 富士吉田市総合計画(富士吉田市)	H20.3	都市計画像『富士の自然と文化を活かし、ともに築く自立と創造のまち 富士吉田』の実現に向け、総合的・計画的にまちづくりを推進する。 ●富士山駅周辺は、国際的な商業・観光・文化・交流・情報機能を併せ持つ複合的な都市機能の形成等が示された市街地ゾーンに位置する。 ●国道138号は市街地整備ゾーンと自然共存ゾーンの境界に位置し、その沿道については、沿道商業・業務エリアとしての推進が位置づけられている。 ●北口本宮富士浅間神社以南は景観の保全と自然との共生、リフレふじよしだ周辺は市の玄関口あることから交流促進エリアとしての機能充実が示されている。
②	富士吉田市都市計画マスタープラン(富士吉田市)	H25.3	富士吉田市の都市計画に関する基本的な方針として策定される計画であり、『富士の自然と歴史・文化の郷』を将来都市像とする。 ●富士山駅からリフレふじよしだに至る経路は「歩行系ネットワーク」に位置づけられ、歩道の確保や家屋の壁面後退による歩行者空間の確保、休憩スポットの整備、歩行者・自転車・自動車の分離の推進、植樹帯の整備、 ポケットパークの整備、歩道の舗装等により、歩行者の回遊性・快適性を確保する。
	【上吉田地域】		基本目標1 富士の自然・歴史・文化の活用 ・貴重な自然景観の保全 ・良好な農業生産環境の保全 基本目標2 広域観光交流のまちづくりの推進 ・良好な住環境の形成 ・渋滞緩和・利便性の向上・安全性確保のための道路整備 ・富士山駅前広場及び駅周辺地区整備による交通結節機能と交流拠点機能の強化 ①土地利用及び市街地整備の基本方針 ●富士山駅及び駅周辺は、人が集う場所・人を迎える場所・人の回遊を促す場所としての機能の強化を関係機関、地域、行政などにより検討していく。 ●金鳥居や吉田本通り沿道の市街地は、周辺に御師住宅が残る歴史文化的環境として富士山の世界文化遺産の構成資産の一部となっていることから、歩行空間の整備を進めるとともに、ポケットパークの整備や沿道の景観形成等、住民・事業者・行政が一体となった魅力ある観光商業機能の誘導を推進する。 ●リフレふじよしだ周辺は、本市の玄関口のひとつでもあり、観光交流施設地として今後もその機能の充実を図る。 ②交通体系整備の基本方針 ●国道138号は、平日の通勤時や休日及び行楽シーズンなどの渋滞緩和や災害時の避難路や輸送路を確保するため、4車線化の早期完成を目指す。 ●公共交通ネットについては、観光交流拠点に市外からの来訪者が訪れやすい公共交通ネットワークの形成を検討する。公共交通と歩行ルートの乗換え拠点を整備し、楽しく歩いて交流できる都市づくりを推進する。 ●富士山駅周辺地区については、駅前広場の整備を図るとともに、歩道整備等のバリアフリー化、駅前広場へのアクセス道路整備など駅周辺地区を一体的に整備を図る。さらに、駅前広場整備に合わせ、富士山の自然や文化を紹介する施設などの交流拠点機能の充実を図っていく。 ③その他の地域整備に関する基本方針 ●富士の眺望や景観を守ることが必要となることから、都市的土地利用に伴う眺望や景観の阻害を防止するためのルール(景観条例など)づくりを推進していく。
③	やまなし観光推進計画(山梨県)	H24.3	県内における観光の振興に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、H23.12に施行された「おもてなしのやまなし観光振興条例」に基づき策定された計画。『やすらぎと感動の山梨』を目標とする。 おもてなし戦略として、景観形成に資する公共事業の推進や公園・トイレ・駐車場・遊歩道等の施設のユニバーサルデザイン化のほか、観光地へのアクセスの利便性を高めるための道路整備等が位置づけられている。
④	富士山・富士五湖観光圏整備計画	H23.2	山梨県と富士五湖圏域の6市町村が共同で策定した観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進を総合的・一体的に図るための計画。 目標を『世界に誇る富士の自然と文化を活かし、国内外のお客様が行き交い集う観光交流文化圏』と設定。 富士吉田市の国道138号・139号沿いは、滞在促進地区に位置づけられている。

①第5次富士吉田市総合計画

<将来の都市像>

「富士の自然と文化を活かし、ともに築く自立と創造のまち 富士吉田」

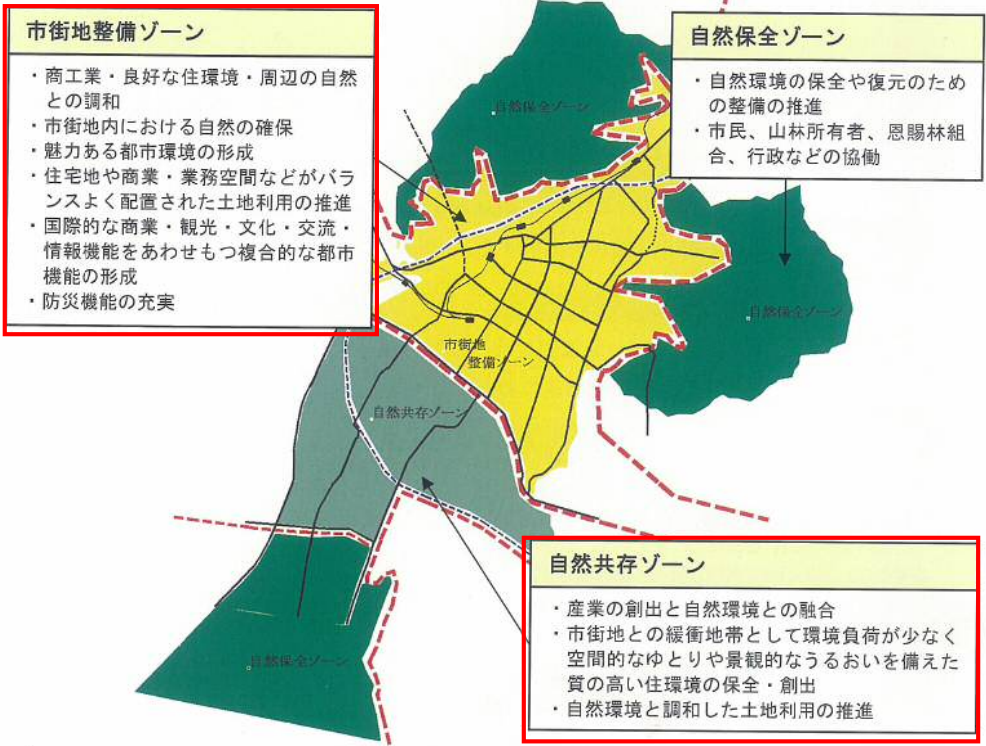


図 6 土地利用構想(ゾーン区分)とその利用の方針

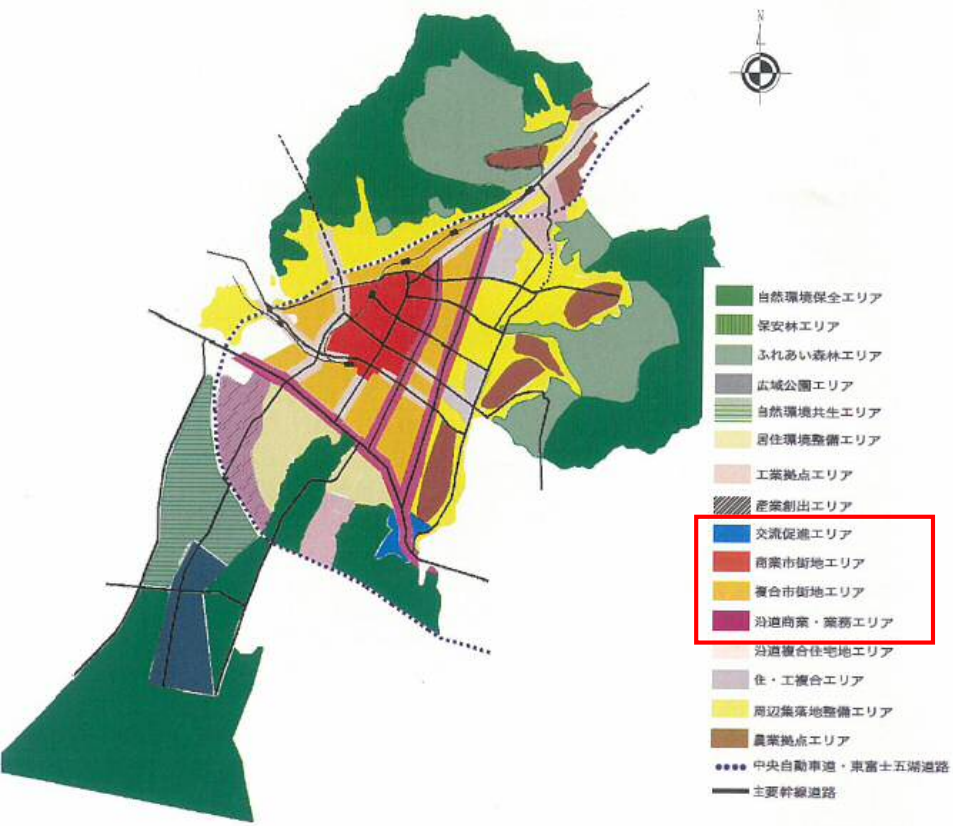


図 7 土地利用構想図(エリア区分)

②富士吉田市都市計画マスタープラン

＜富士吉田市の将来都市像＞

「富士の自然と歴史・文化の郷」

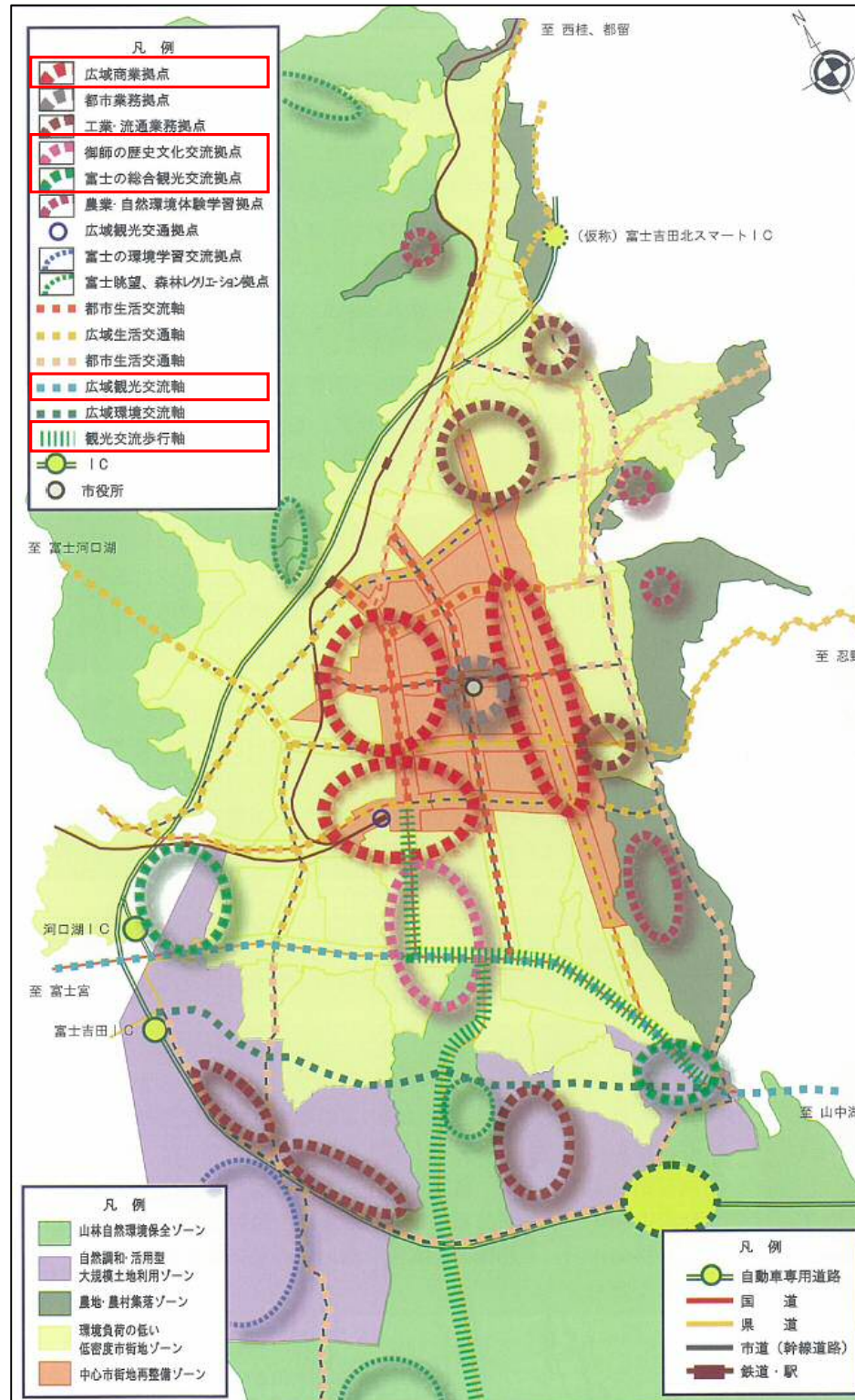


図 8 将来都市構造図

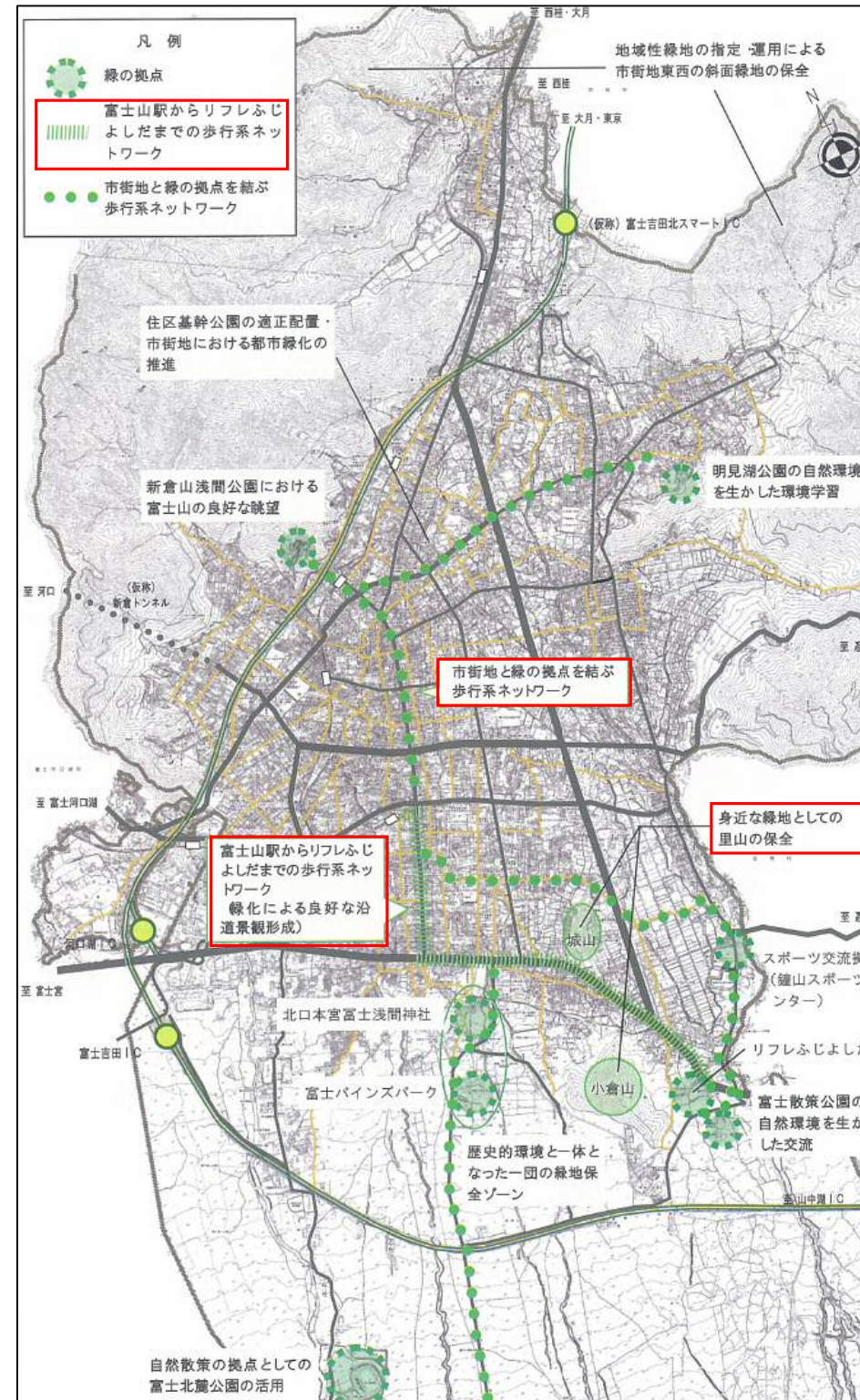


図 9 公園緑地方針図

＜上吉田地域の将来像＞

「富士の自然・歴史・文化を活かした広域観光交流のまち」

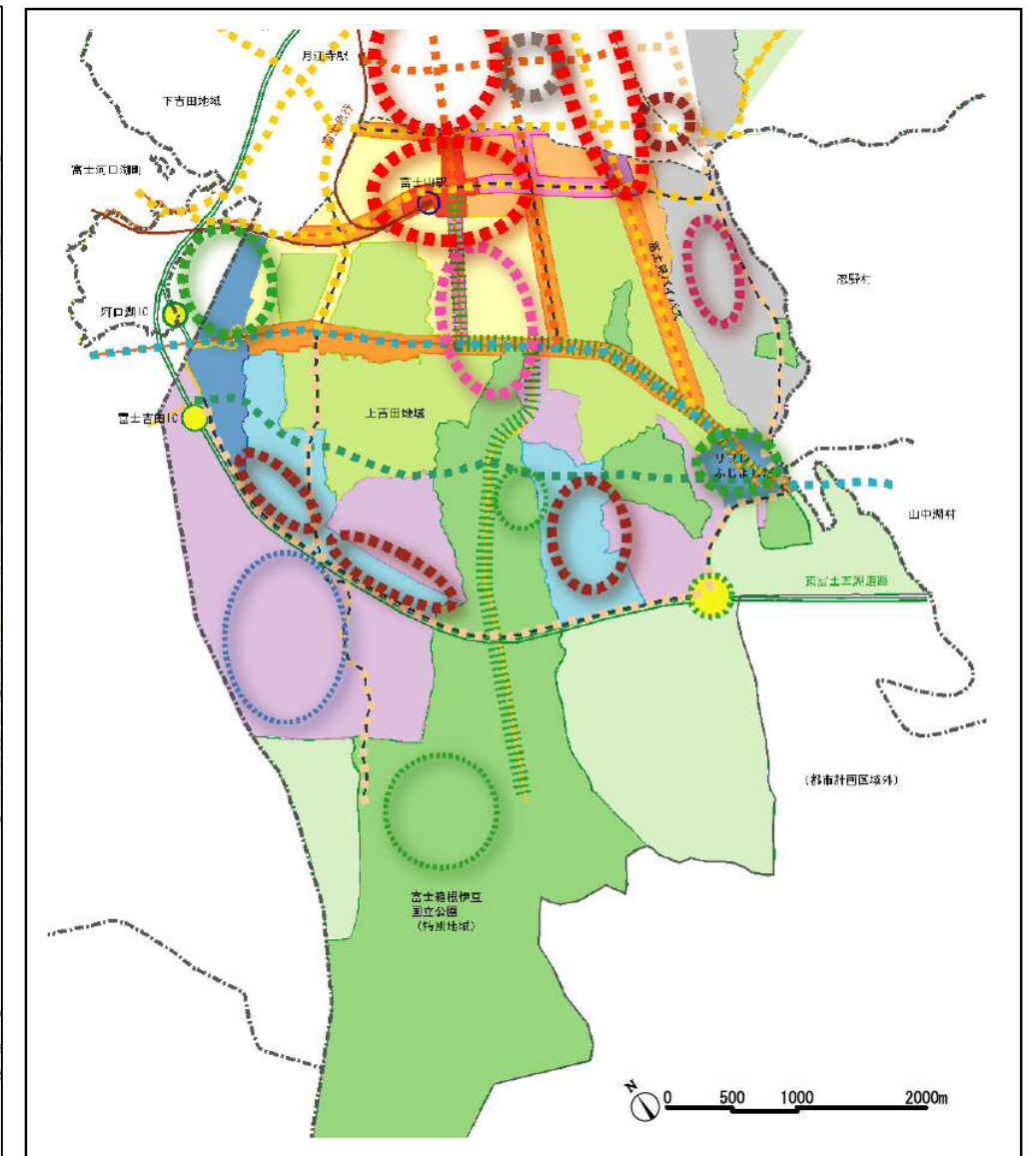
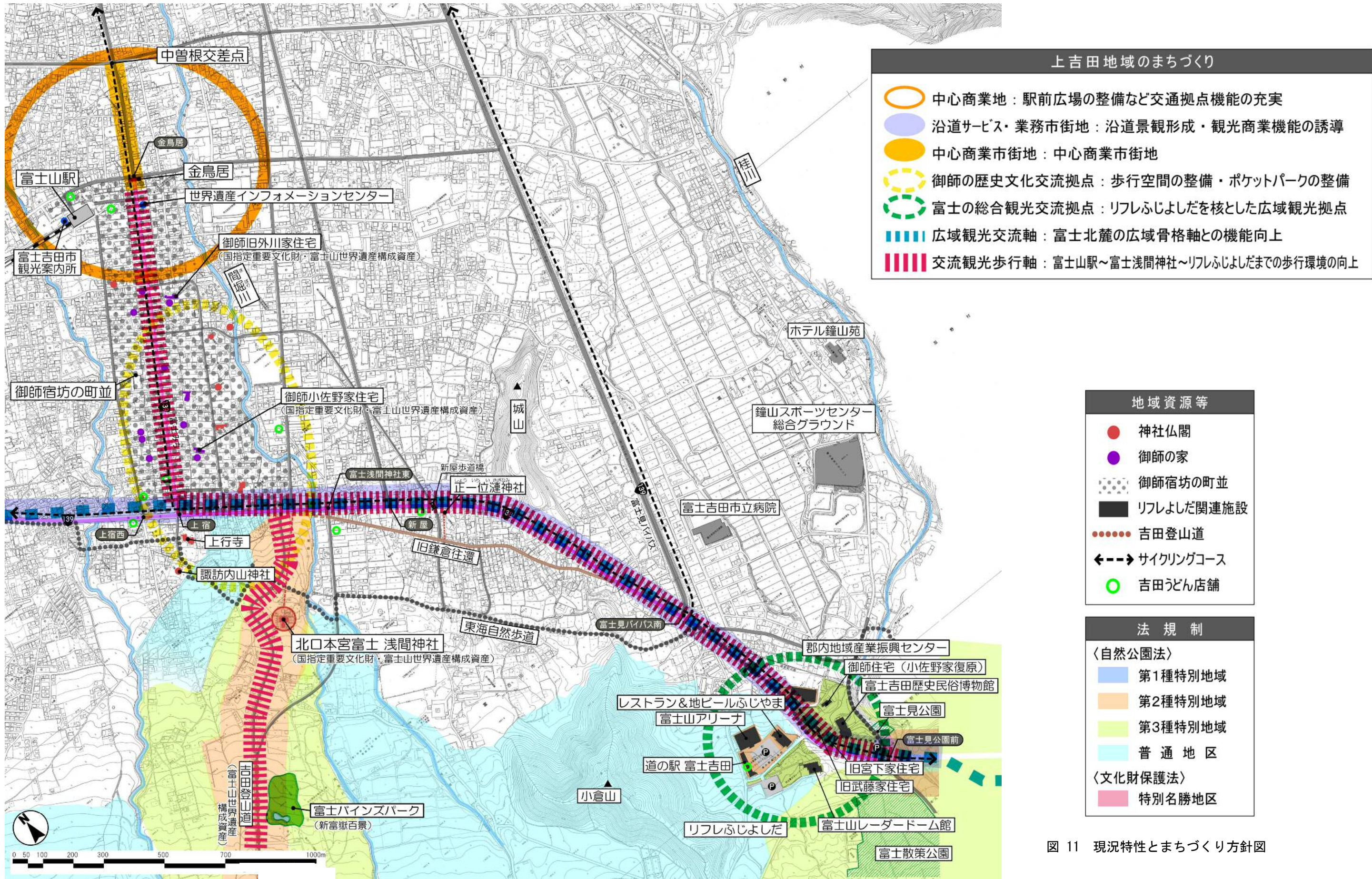


図 10 地域整備方針図(上吉田地域)

2. 沿道まちづくりの検討エリア（案）

検討対象エリア（案）と既存の都市計画などを以下のとおり整理した。



3. 景観検討の方向性(案)

1) 沿道の景観特性(現況)

景観対象区間の道路特性、沿道景観の特徴から、以下の3区間に区分することができる。

①国道 139 号 中曽根～金鳥居～上宿



①富士山駅



②金鳥居



③国道 139 号(富士山方向)



④御師旧外川家住宅

- 富士山駅・金鳥居の拠点性
- 富士山をほぼ正面に望む道路景観
- 御師の旧家が歴史を感じさせる沿道景観

②国道 138 号 上宿～新屋



①富士浅間神社



②富士浅間神社前

- 富士浅間神社は地域のランドマークとなっており、荘厳な印象を与える
- 多くの利用者が歩行する道路空間
- 道路拡幅により沿道土地利用の変化が予想される

③国道 138 号 新屋～富士見公園前



①国道 138 号(山中湖方向)



②国道 138 号(河口湖方向)



③国道 138 号(山中湖方向)



④富士見公園前(河口湖方向)

- 富士見公園前は市の東の玄関口にあたる
- 道路は緩やかな曲線、縦断勾配により変化のある景観を有している
(一部区間の片側に歩道のない区間あり。)

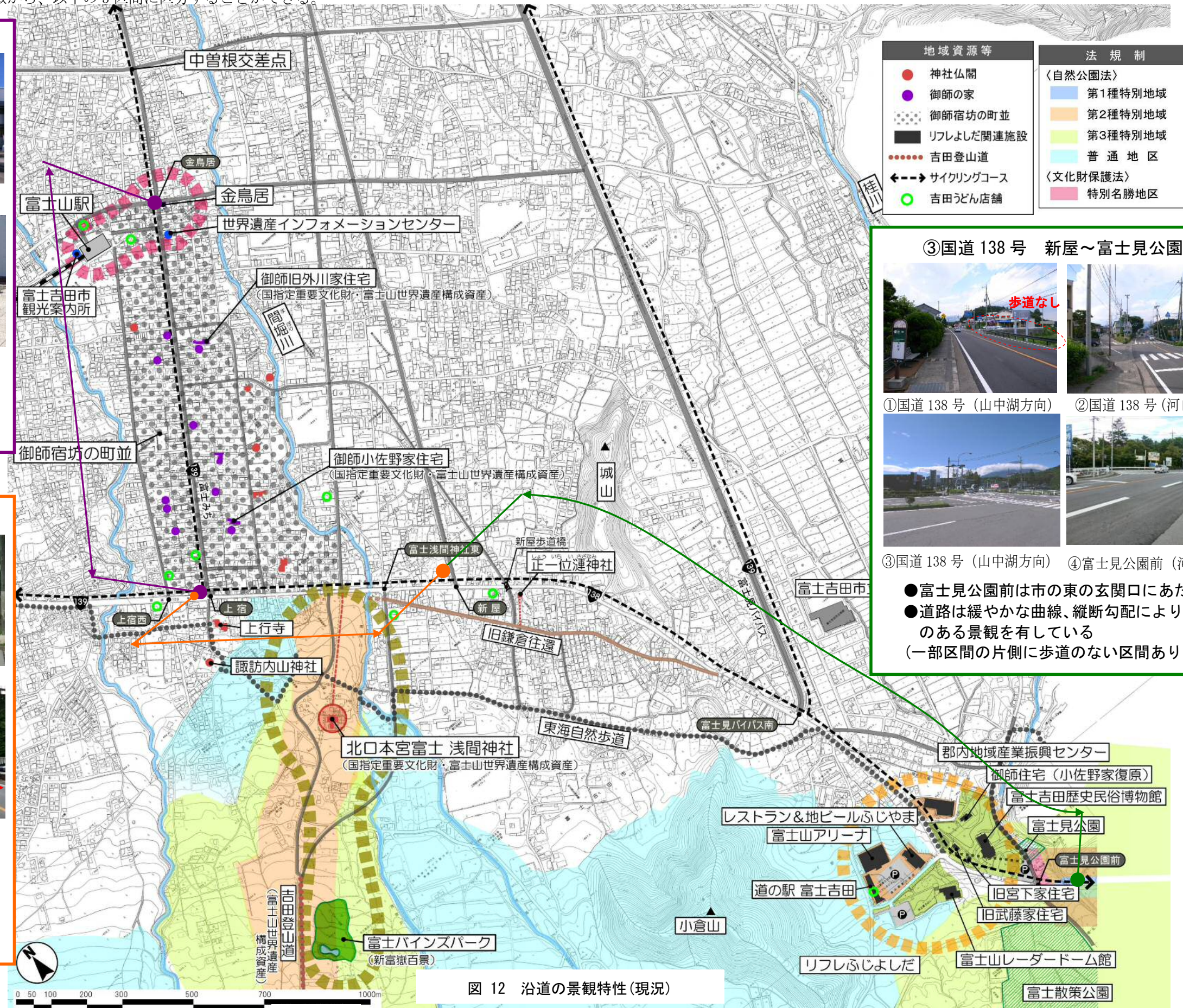
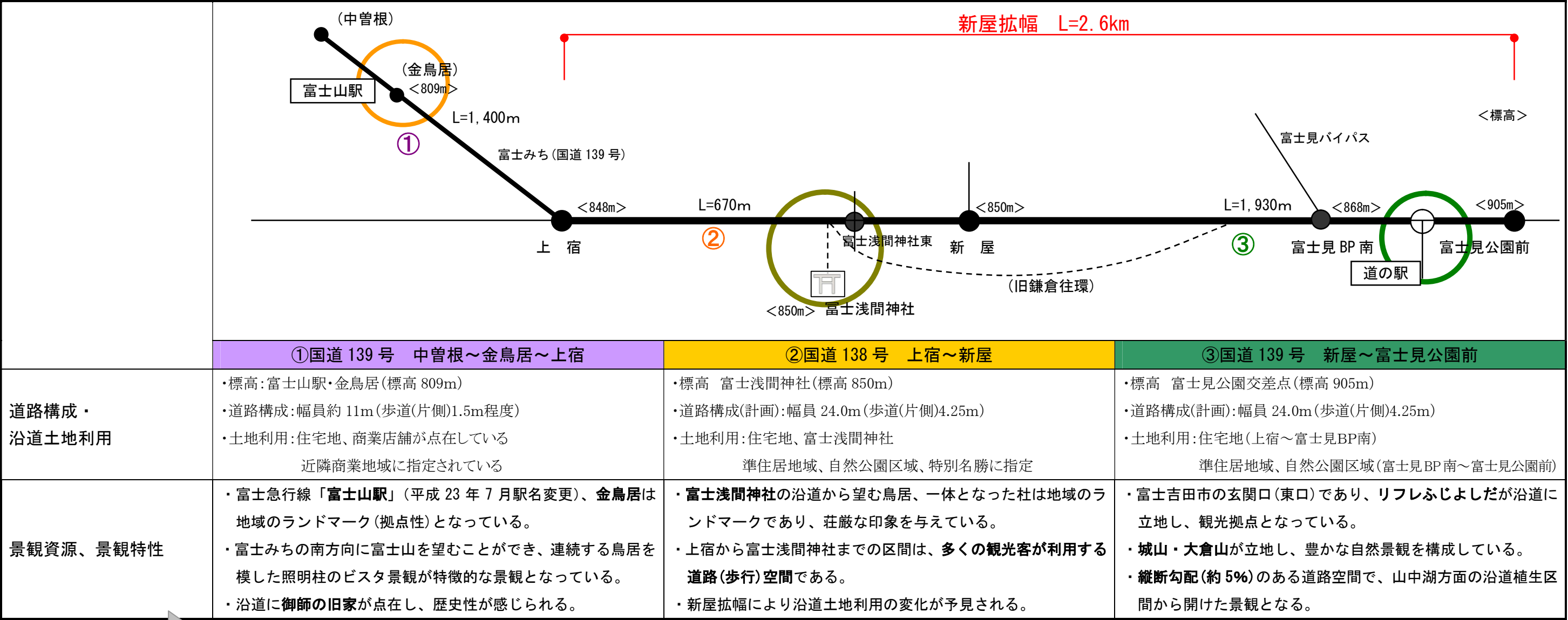


図 12 沿道の景観特性(現況)

2) 景観検討上の視点

沿道環境、景観特性を整理し、先述の沿道まちづくりの方向性を踏まえた景観検討上の視点を以下に整理する。

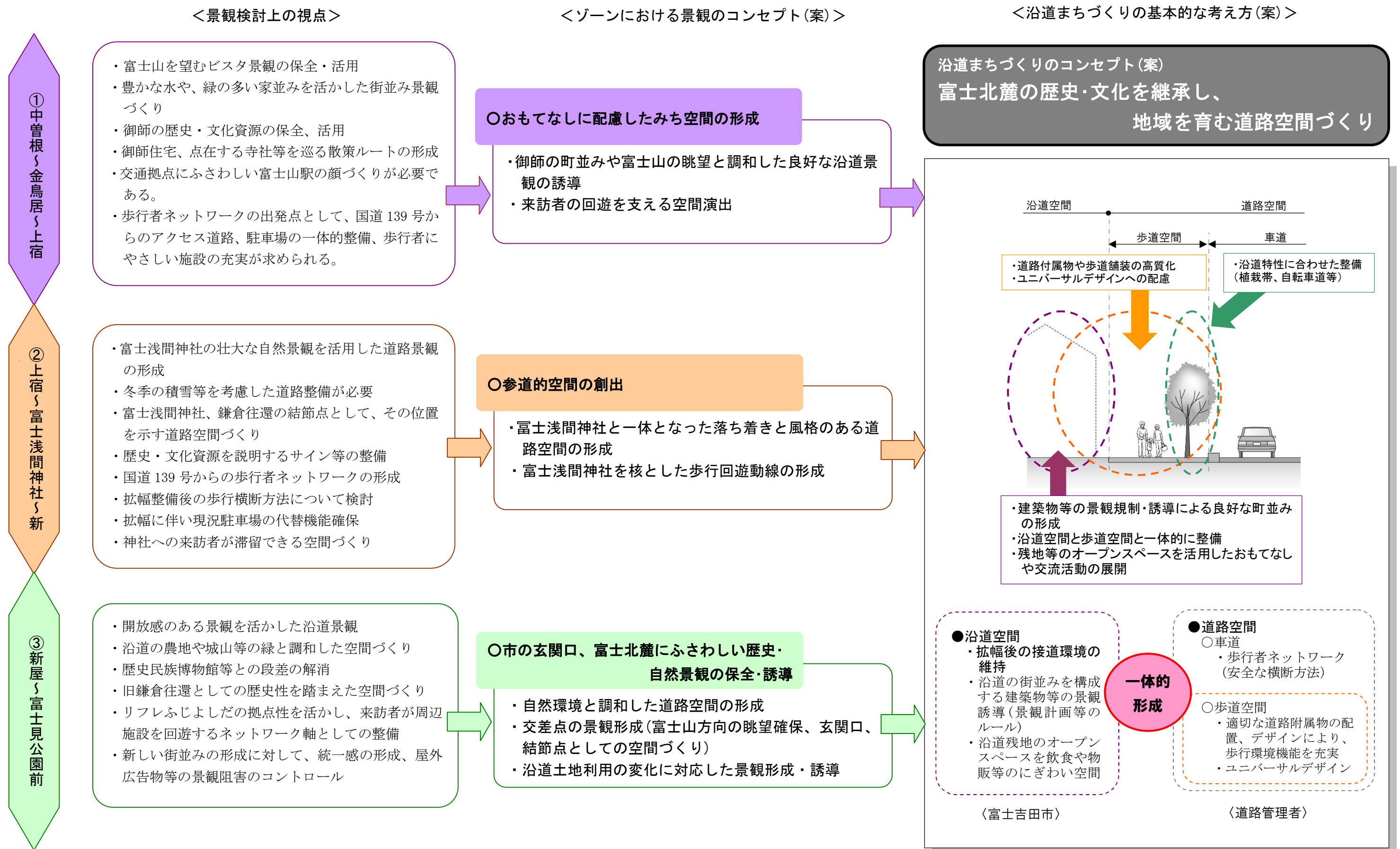


まちづくりの方向性

景観検討上の視点	自然・景観	・富士山を望むビスタ景観の保全・活用が必要である。 ・地域特有の豊かな水や、緑の多い家並みを活かした街並み景観づくりが考えられる。	・富士浅間神社の壮大な自然景観を活用した道路景観の形成が必要である。 ・冬季の積雪等を考慮した道路整備が必要である。	・開放感のある景観を活かした沿道景観が望まれる。 ・沿道の農地や城山等の緑と調和した空間づくりが望まれる。
	歴史・文化	・御師の歴史・文化資源の保全、活用が必要である。 ・御師住宅や、点在する寺社等を巡る散策ルートの形成が考えられる。	・富士浅間神社、鎌倉往還の結節点として、その位置を示す道路空間づくり（溜まり、ポケットパーク）が考えられる。 ・歴史・文化資源を説明するサイン等の整備が考えられる。	・歴史民族博物館等との段差の解消が必要である。 ・旧鎌倉往還の歴史性を踏まえた空間づくり（ネットワーク、交差点処理）が必要である。
	まちづくりとの関係性	・交通拠点にふさわしい富士山駅の顔づくりが必要である。 ・歩行者ネットワークの出発点として、国道 139 号からのアクセス道路、駐車場の一体的整備、歩行者にやさしい施設（ベンチ、サイン等）の充実が求められる。	・国道 139 号からの歩行者ネットワークの形成が求められる。 ・拡幅整備後の歩行横断方法について検討が必要である。 ・拡幅に伴い現況駐車場の代替機能が必要である。 ・神社への来訪者が滞留できる空間づくりが求められる。	・リフレふじよしだの拠点性を活かし、来訪者が周辺施設を回遊するネットワーク軸としての整備が求められる。 ・新しい街並みの形成に対して、統一感の形成、屋外広告物等の景観阻害のコントロールが求められる。

3) 各ゾーンにおける景観のコンセプト(案)

沿道まちづくりの方向性、景観特性、及び景観形成上の視点を踏まえ、各ゾーンにおける景観のコンセプト(案)を以下に示す。

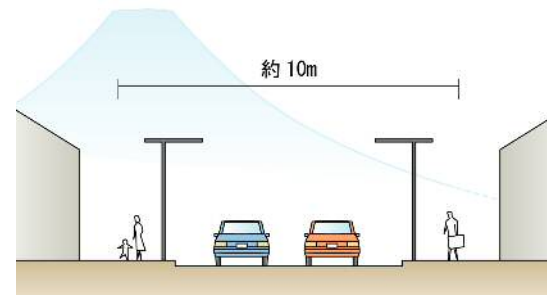


〔ゾーニング図〕

①中曽根～金鳥居～上宿

＜おもてなしに配慮したみち空間の形成＞

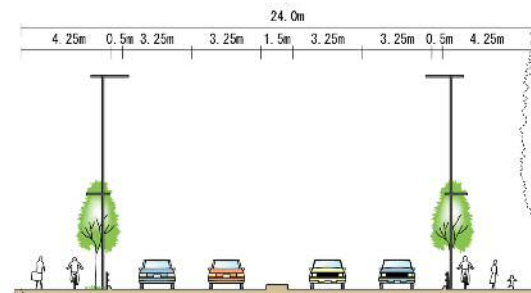
- ・御師の家並みや富士山の眺望と調和した良好な沿道景観の誘導
- ・来訪者の回遊を支える空間演出



②上宿～富士浅間神社～新屋

＜参道的空間の創出＞

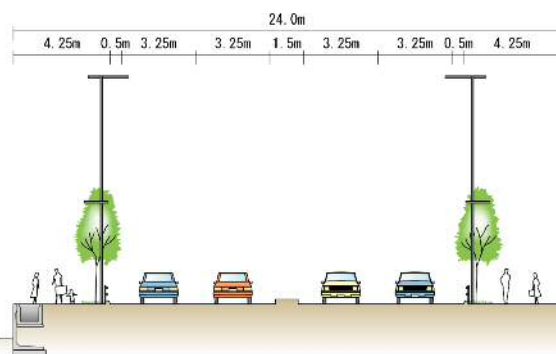
- ・富士浅間神社と一体となった落ち着きと風格のある道路空間の形成
- ・富士浅間神社を核とした歩行回遊動線の形成



③新屋～富士見公園前

＜市の玄関口にふさわしい観光交流軸の形成＞

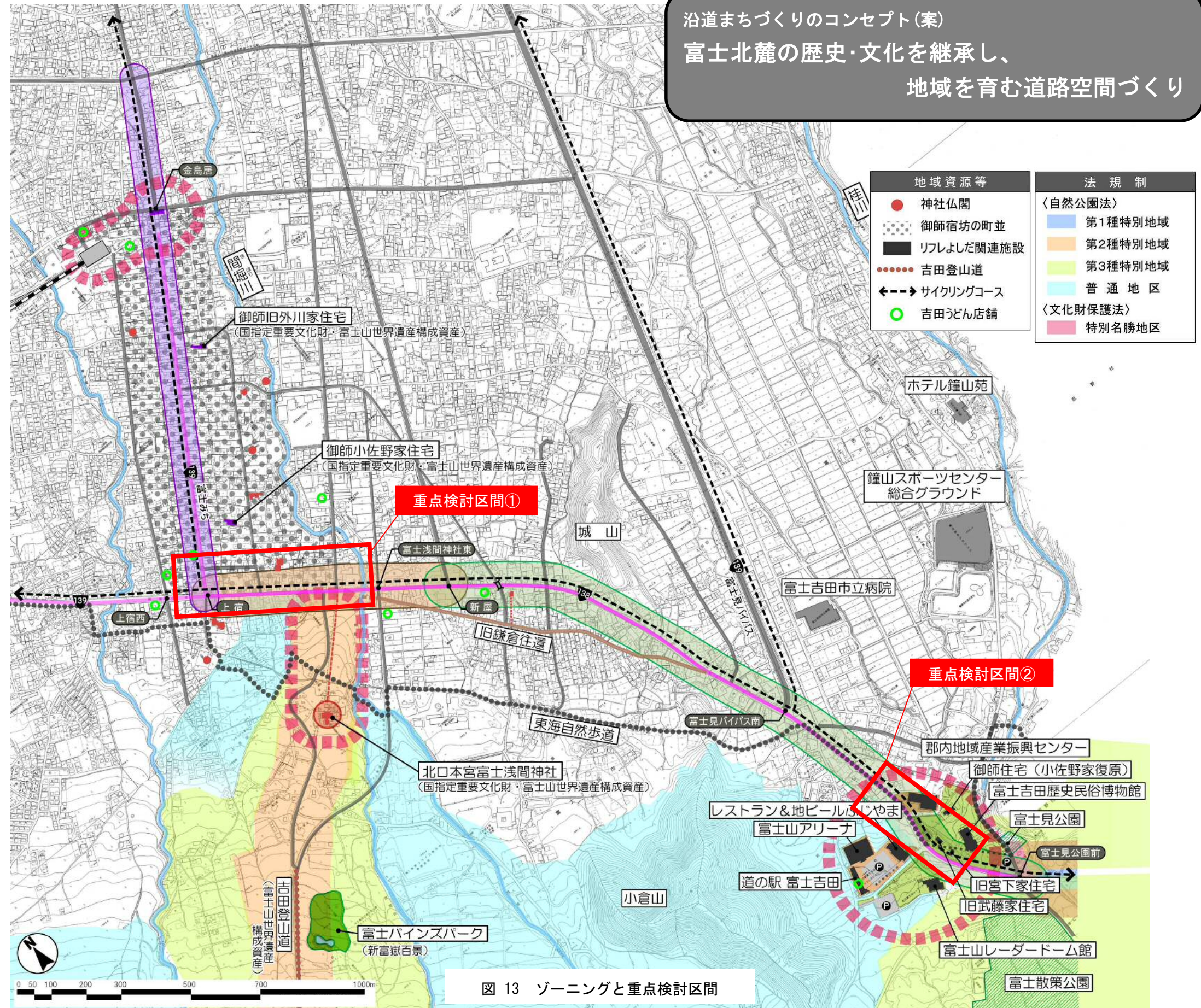
- ・自然環境と調和した道路空間の保全・形成
- ・交差点の特徴的な景観形成
- ・沿道土地利用の変化に対応した景観形成・誘導



沿道まちづくりのコンセプト(案)

富士北麓の歴史・文化を継承し、

地域を育む道路空間づくり



* 重点検討区間は、沿道まちづくりと協調した沿道景観形成を考慮する中でも、地域の「シンボル」として特に検討を行う区間を想定。

4. 重点検討区間の進め方

重点検討区間では、沿道まちづくりと協調した沿道景観形成を考慮する中でも、地域の「シンボル」としていくために、「道路設計上の課題の対応検討」と「景観コンセプト（案）」に基づく具体的な景観整備」について検討する。

（１）道路設計上の課題の対応検討

- 1) 道路拡幅に伴う沿道出入りについて
- 2) 浅間神社前の動線と歩道幅員構成について
- 3) 駐車場の機能確保について

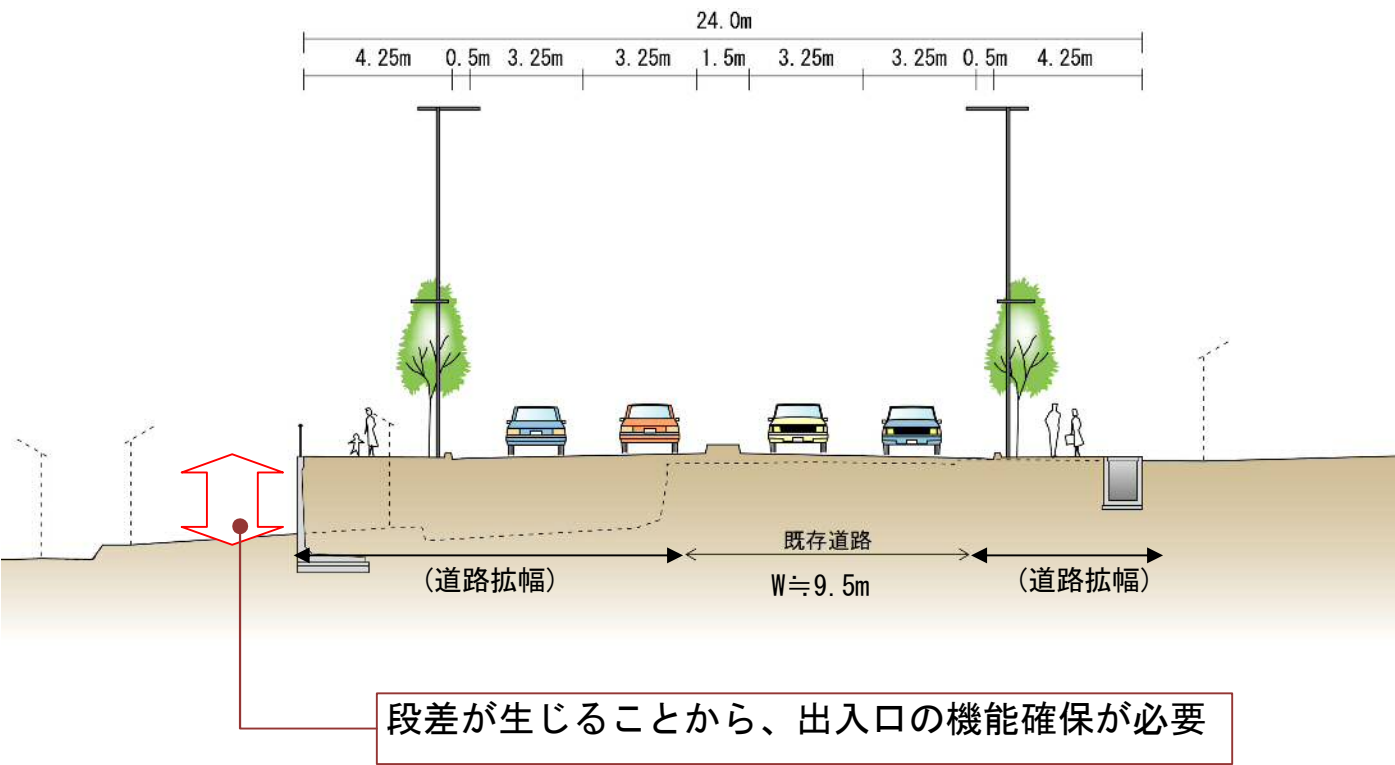
（２）景観コンセプト（案）に基づく具体的な景観整備の内容

- 1) 歩道空間のデザイン（舗装、照明、植栽、防護柵等）
- 2) 歩行者や自転車のたまり空間確保
- 3) 沿道広告物の規制（看板、広告等のデザインなど）
- 4) 沿道建物の色彩等の制限

（１）道路設計上の課題の対応検討

1) 道路拡幅に伴う沿道出入りについて

拡幅により主に北側沿道に段差が生じることになり、出入口の機能確保が必要である。

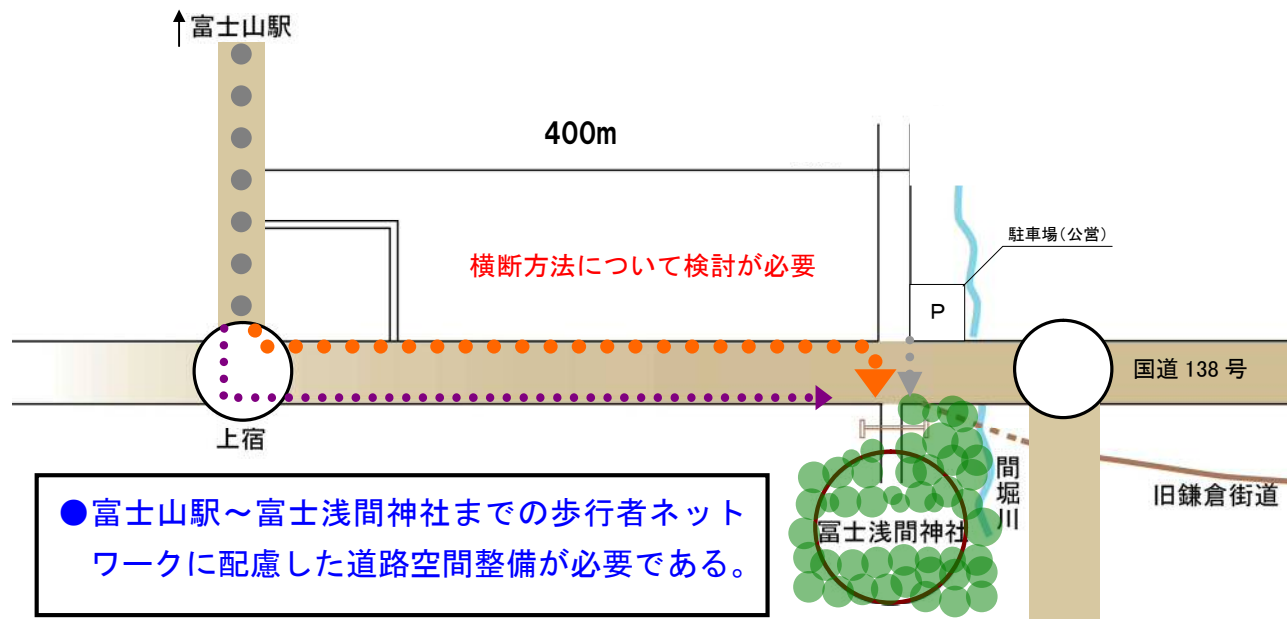


※建屋の建屋の支障状況、駐車スペースの有無などにより、機能補償の方法が多岐にわたるため、設計に際しては個別で沿道アクセスの検討を行う必要がある

2) 浅間神社前の動線計画と歩道幅員構成について

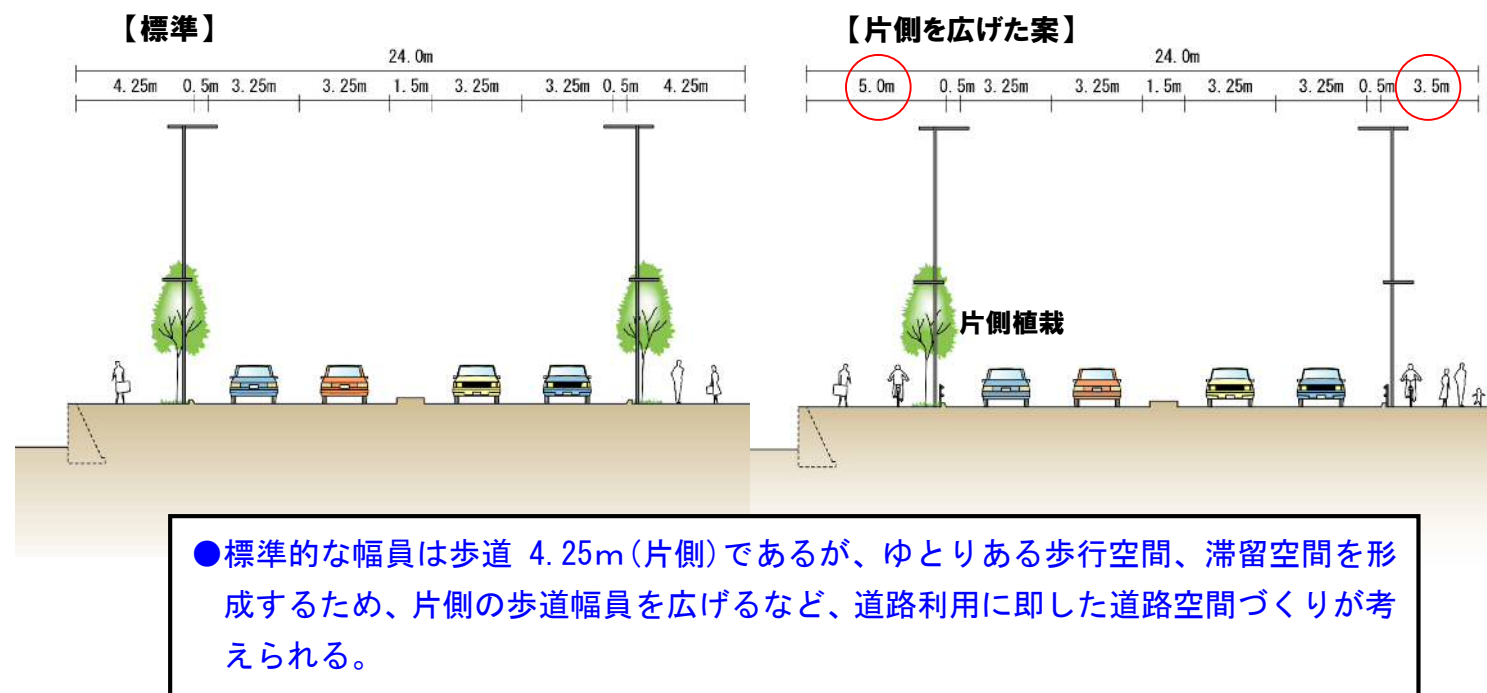
① 歩行者ネットワークの考え方

富士山駅から連続する上宿～富士浅間神社東区間は、快適性を意識した歩行空間の形成が求められる。また、幅員 24m 道路を横断する歩行空間(横断施設)の確保について検討が必要である。



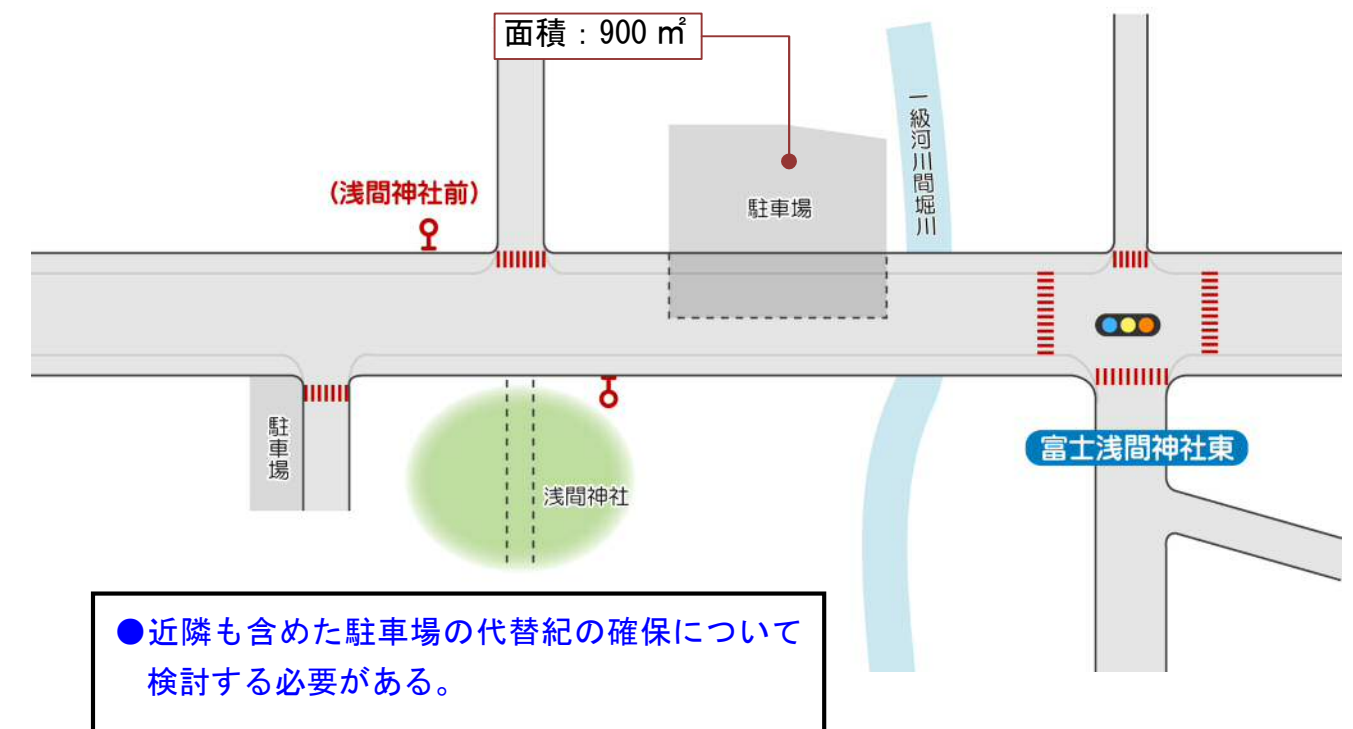
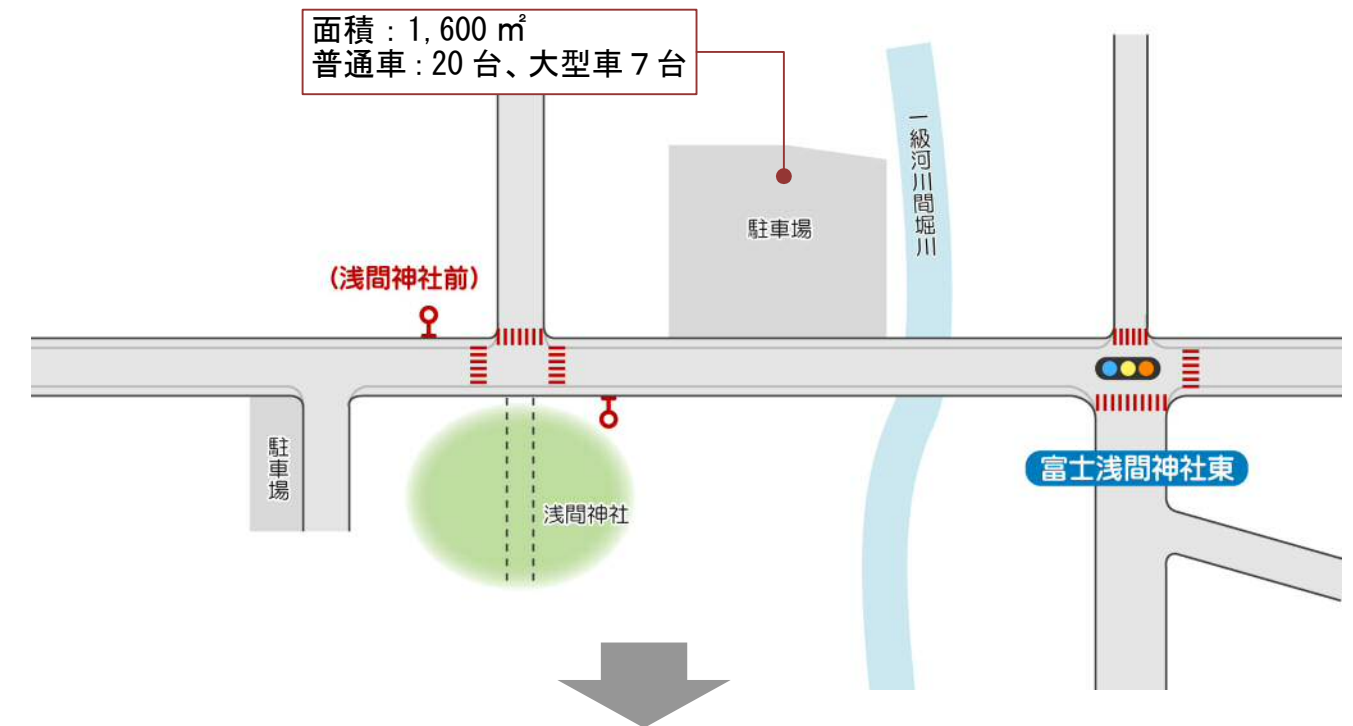
② 歩行幅員構成について

幅員構成の標準形状について、特に歩行者の利用が多い上宿～富士浅間神社東について、歩道を片側に寄せることにより、ゆとりある歩行空間を形成することが考えられる。



3) 駐車場の機能確保について

浅間神社前の駐車場が拡幅により面積が少なくなることから、その代替機能の確保が必要である。また、中央分離帯の設置により、山中湖方面からの車両は駐車できない(駐車した車両は河口湖方面には出れない)ことになる。



(2) 景観コンセプト(案)に基づく具体的な景観整備の内容

1) 歩道空間のデザイン（舗装、照明、植栽、防護柵等）

新屋拡幅に伴い、電線の地中化をはじめ、歩道舗装、防護柵、照明施設、植栽等の良質なデザイン、素材を用いることとする。新屋拡幅の中でも、上宿～富士浅間神社東までの歩行空間は、参道をイメージさせる落ち着いた素材、色彩、デザインが考えられる。

（検討例：景観検討内容と検討イメージ）

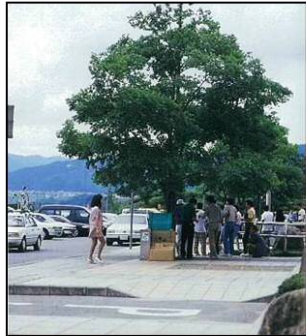
○歩道舗装の修景検討・整備



○防護柵のデザイン・色彩検討



○植樹の検討・整備



○照明デザインの検討



2) 歩行者や自転車のたまり空間の確保

多様な歩行者、自転車利用者を安全かつ快適に通行することのできる歩行空間の形成を図るため、適所に沿道空間と一体となったたまり空間（休憩施設など）の確保が考えられる。



交差点部の残地を活用して歩行空間・たまり空間を確保する



沿道空間（残地）を活用して休憩スペースを確保し、休憩施設と一体となったたまり空間を確保する



3) 沿道広告物の規制（看板、広告等のデザインなど）

今後検討予定の富士吉田市景観計画や、山梨県屋外広告物条例等の準拠、運用により、乱雑になりがちな沿道景観を整えることが考えられる。



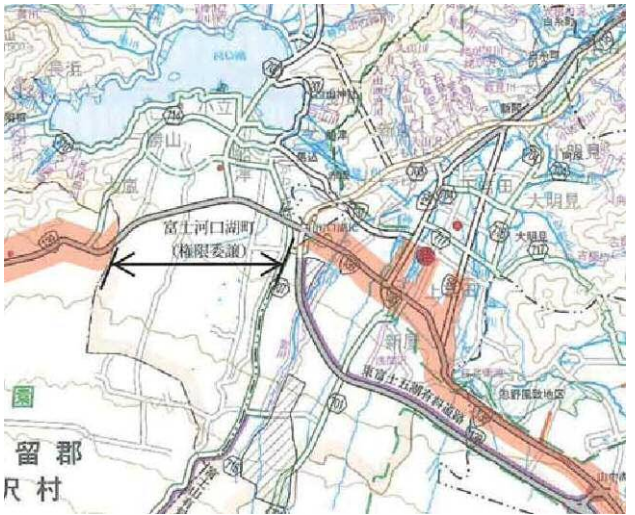
（沿道空間に設置されている広告物）

屋外広告物について（山梨県 HP より抜粋）

- 県の条例により大きさ、場所等のルールがあり、原則許可が必要
- 業者に依頼する場合、県に登録した業者以外は設置できない



山梨県屋外広告物条例の規制対象



屋外広告物の指導状況（※赤色の範囲を現在指導）

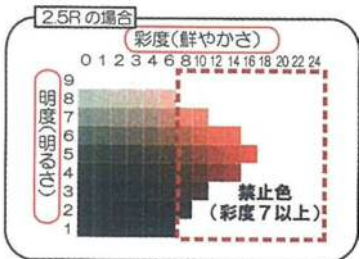
4) 沿道建物の色彩等の制限

新屋拡幅に伴う沿道土地利用の変化や建築について、今後検討予定の富士吉田市景観計画により色彩や生垣等のルール化を図り、良好な道路景観を形成することが考えられる。

（検討例：沿道建物の景観誘導と色彩制限の検討イメージ）



沿道建築物ルール化のイメージ



色彩コントロールのイメージ

（東京都江戸川区一之江堤川親水公園の例）