

# 山梨県社会資本整備重点計画 (第五次)

素 案

令和8年2月

山 梨 県



## - 目次 -

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| <b>第1章 計画の目的</b>                | <b>1</b>  |
| 1 計画策定の背景                       | 1         |
| 2 計画の目的・期間および関連計画               | 2         |
| 3 計画の想定事業量                      | 3         |
| <b>第2章 本県の社会資本整備を取り巻く現状と課題</b>  | <b>4</b>  |
| 1 本県の地域特性                       | 4         |
| (1) 地勢・自然                       | 4         |
| (2) 立地                          | 4         |
| (3) 産業・経済                       | 5         |
| (4) 人口・都市                       | 5         |
| 2 本県の現状と課題等                     | 6         |
| (1) 人口減少危機                      | 6         |
| (2) 成長型経済への転換                   | 7         |
| (3) 激甚化・頻発化する自然災害や巨大地震          | 9         |
| (4) 生活環境の安全・安心の確保               | 10        |
| (5) 老朽化するインフラ                   | 11        |
| (6) 持続可能な都市づくり                  | 12        |
| <b>第3章 本県が目指すべき姿（基本理念）</b>      | <b>13</b> |
| 1 基本理念                          | 13        |
| 2 重点分野における「3つの柱」および将来像          | 15        |
| 1. 活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくり | 15        |
| 2. 県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくり  | 16        |
| 3. まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくり       | 17        |
| 4. 取り組み成果による将来像                 | 18        |
| <b>第4章 施策および主な取組</b>            | <b>19</b> |
| 始まる山梨 【活力・成長】                   | 20        |
| 守る山梨 【防災・減災】                    | 21        |
| 繋げる山梨 【持続・スマート】                 | 22        |
| 社会資本整備を効率的に進めるための施策             | 22        |
| <b>第5章 計画の進捗管理とフォローアップ</b>      | <b>23</b> |
| 1 計画の進捗管理                       | 23        |
| 2 フォローアップ                       | 23        |

# 第1章 計画の目的

## 1 計画策定の背景

本県では、令和元年12月に策定した県政運営の指針となる「山梨県総合計画」に基づき、『県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし』を実現するため、あらゆる施策・事業を着実に実施し、前進し続けてきました。

これまでの歩みを更に前進し加速させていくため、令和5年12月に新たな総合計画を策定し、県民の生活基盤を強く安心できるものにする「ふるさと強靱化」、物理的な面とともに意識の上での開化も進め、全ての人に対して開かれた「『開の国』づくり」、それらの先に、県民一人ひとりに豊かさがもれなく届けられる仕組みをもった「豊かさ共創社会」を築き上げるべく、あらゆる取組を一層強化しています。

一方で、我が国では人口減少が急速に進んでおり、本県においても地域経済や県民生活に関連した様々な課題がある中、令和5年6月に「人口減少危機突破宣言」を行い、出生率回復に向け、オール山梨で抜本的・集中的に取り組んでいます。

社会資本をめぐる状況に関しても、加速する社会資本の老朽化、大規模自然災害への備え、建設産業の担い手不足といった様々な課題がある一方、リニア中央新幹線の開業など、県民の生活に豊かさをもたらすチャンスとなる国家的プロジェクトが進行しています。

このような状況の中、持続可能な社会の構築を実現していくためには、社会資本分野における県土の目指すべき姿（方向性）を明らかにし、将来を見据えたニーズを考慮した中で集中と再編および機能見直しの視点を以て、取り組むべき事業を示していくことが重要となります。

これまで本県においては、平成16年度に「山梨県社会資本整備重点計画」を策定し、その後、平成20年度に「第二次計画」を、平成27年度には「第三次計画」を、令和2年度には「第四次計画」を策定し、限られた財源の中で、効果的かつ効率的に社会資本整備を進めてきました。

この度、国の「社会資本整備重点計画（第六次）」及び「第一次国土強靱化実施中期計画」に合わせ、今後の社会資本整備の方向性を明らかにするため、山梨県社会資本整備重点計画（第五次）（以下「本計画」という。）を策定することとしました。

### ●山梨県社会資本整備重点計画の変遷

#### ➤ 第1次計画(計画期間:平成16年度～平成20年度)

- ・総合計画「創・甲斐プラン21」の基本理念「誇れる郷土 活力ある山梨」の実現に向け、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

#### ➤ 第2次計画(計画期間:平成20年度～平成26年度)

- ・基本目標：「『活力』と『ゆとり』が調和した美し県土づくり」
- ・総合計画「チャレンジ山梨行動計画」の基本理念「暮らしやすさ日本一」を実感できる県土実現のために、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

#### ➤ 第3次計画(計画期間:平成27年度～平成31年度(令和元年度))

- ・基本目標：「『輝き あんしん プラチナ社会』の実現」
- ・総合計画「ダイナミックやまなし総合計画」の基本理念「輝きあんしんプラチナ社会」の実現に向け、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

#### ➤ 第4次計画(計画期間:令和2年度～令和9年度)

- ・基本目標：「活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ」
- ・総合計画における目指すべき姿「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」の実現に向け、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

## 2 計画の目的・期間および関連計画

本計画は、「山梨県総合計画」及び「山梨県強靱化計画」の下位計画で、社会資本整備に関する最上位計画です。

総合計画の基本理念である『県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし』を実現するため、目指すべき本県の姿を明らかにし、整備すべき社会資本の全体像を示します。計画期間は、令和8年度～令和12年度までの5年間とします。

本計画では、中長期を見据えた上で、本県の都市部・農村部・山間部の特性等を踏まえ、各種施策の検討・実施を図っていき、調和の取れた社会資本整備を進めていくこととします。また、具体的な数値目標を設定し、進捗を管理することにより、計画の実現を目指します。

なお、計画実現に向けた各種施策の実施は、以下の関連する諸計画と相まってその効果を十分に発揮するものであります。

### ●本県の上位計画

#### ①山梨県総合計画(令和5年12月策定)(計画期間:R5～R8)

本県が目指すべき姿を前計画に引き続き、「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」とし、これまでの歩みを更に前進し加速させていくための計画として策定しました。新たな県政運営の基本指針となるもので、「ふるさと強靱化」と「『開の国』づくり」を2つの基本戦略とし、本県の将来像の実現に向けた戦略ごとに、戦略のねらいを実現するための政策とその具体的な取り組みである施策に体系化して、取り組み内容や工程について整理したアクションプランとしての性格を併せ持つものです。

出典：<https://www.pref.yamanashi.jp/seisaku/sogokeikaku/shin-sougoukeikaku.html>

#### ②山梨県強靱化計画(令和6年3月改定)(計画期間:R6～R10)

国土強靱化基本計画に基づき、いかなる自然災害が発生しようとも、「致命的な被害を負わない強さ」と「速やかに回復するしなやかさ」を持った安全・安心な地域の構築に向けた「県土の強靱化」を推進するための計画として策定しました。

計画の着実な推進を図るため、施策の進捗状況を把握・評価するとともに、計画策定後に発生した自然災害等を踏まえた見直しを行い、施策の充実・改善を図る「山梨県強靱化年次計画」を毎年度策定しています。

出典：[https://www.pref.yamanashi.jp/seisaku/kokudokuyoujinka/kyoujinka\\_keikaku.html](https://www.pref.yamanashi.jp/seisaku/kokudokuyoujinka/kyoujinka_keikaku.html)

### ●本県の関連計画

#### ①やまなし農業基本計画(令和6年1月改定)(計画期間:R5～R8)

本県の農業は、生産者のたゆまぬ努力により果樹を中心とした特色ある産地を形成し、生産額や輸出額が伸びている一方で、農業従事者の減少・高齢化や資材高騰により厳しい状況にあります。このため、農畜産物のブランド価値向上と生産基盤の更なる強化により生産者の所得向上の実現を目指し、本県が重点的に取り組む施策や数値目標を示すものとして、「やまなし農業基本計画」が策定されました。

出典：[https://www.pref.yamanashi.jp/nousei-som/r5\\_kihonkeikaku.html](https://www.pref.yamanashi.jp/nousei-som/r5_kihonkeikaku.html)

#### ②やまなし森林整備・林業成長産業化推進プラン(令和6年2月改定)(計画期間:R2～R11)

2015年策定の森林・林業振興ビジョンに基づく取組が進む中、森林法改正や森林経営管理法施行など行政が大きく転換期を迎えています。人工林は本格的な利用期に入り、バイオマス発電や合板工場の稼働で県産材需要が増加しています。これに対応し、生産性向上や担い手育成、資源循環の推進、さらに災害防止など公益機能の強化が必要であり、新たな指針として「やまなし森林整備・林業成長産業化推進プラン」が策定されました。

出典：[https://www.pref.yamanashi.jp/shinrin-ss/shinrin\\_plan/shinrin\\_ringyou\\_plan.html](https://www.pref.yamanashi.jp/shinrin-ss/shinrin_plan/shinrin_ringyou_plan.html)

## ●社会資本整備に関する国の計画

### ①第6次社会資本整備重点計画(令和8年1月16日閣議決定)(計画期間:R8~R12)

社会資本整備重点計画は、社会資本整備重点計画法に基づき、道路・鉄道・港湾・河川・下水道などの社会インフラを、重点的・効果的・効率的に整備・管理するための国の基本計画です。

交通政策基本計画と一体的に策定・推進し、インフラ整備と交通施策を連携させ、地域の持続可能性と経済成長の両立を図ります。

重点目標として、①活力のある持続可能な地域社会の形成、②強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会、③インフラ分野が先導するグリーン社会の実現、④戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化の4項目を掲げており、インフラマネジメントを政策の核心に据え、防災・減災対策の強化、老朽化対策の重点化、DXや新技術の活用、担い手確保を通じ、社会資本の価値最大化を目指しています。

出典: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei\\_point\\_tk\\_000003.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei_point_tk_000003.html)

### ②国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)

「国土強靱化基本法」に基づき定められた計画で、「人命の保護」、「国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けずに維持される」、「国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化」、「迅速な復旧作業」を基本目標として、国土強靱化を推進することとしています。

「国土強靱化基本法」の改正に伴う施策の実施に関する中期的な計画である「第1次国土強靱化実施中期計画」(計画期間:R8~R12)が、令和7年6月6日に閣議決定され、対策の事業規模として、今後5年間でのおおむね20兆円強程度を目標とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映するとされています。

出典: 国土強靱化基本計画 [https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo\\_kyoujinka/kihon.html](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/kihon.html)

第1次国土強靱化実施中期計画 [https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo\\_kyoujinka/dai1\\_chuukikeikaku/index.html](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/dai1_chuukikeikaku/index.html)

## 3 計画の想定事業量

継続的な公共投資の規模を想定事業量として示すことで、社会資本整備の計画的な実施や担い手となる人材の確保・育成など建設産業における将来を見据えた経営の安定化が図られる環境をつくります。

令和8年度～令和12年度における想定事業量

**概ね 5,000 億円**

#### 留意事項

- ・ 想定事業量は、目標値を示したものです。
- ・ 県が主体となって行う事業のみです。
- ・ 今後の資材価格・人件費高騰等の影響については、適切に反映します。
- ・ 社会情勢の変化や国の動向によっては、随時見直しをします。

## 1 本県の地域特性

### (1) 地勢・自然

本県は、日本列島のほぼ中心に位置し、富士山をはじめ南アルプス、八ヶ岳連峰、秩父山系など2,000m～3,000m級の山々に囲まれた内陸県です。

県土面積4,465km<sup>2</sup>のうち、森林が約8割、自然公園（秩父多摩甲斐、富士箱根伊豆、南アルプスの国立公園等）が県土の約3割を占め、豊かな森林や水資源、優れた景観に恵まれています。

気候は気温の日較差および年較差が大きい内陸性気候で、特に甲府盆地は長い日照時間と少ない降水量が特徴的です。

可住地面積は県土の約2割と狭く、また、農地の約6割が中山間地域に点在しています。

急峻な地形に広く分布する脆弱な地質ゆえ、土砂災害が起きやすく、県西部を縦断して南に流れる富士川（釜無川）は日本三大急流のひとつに数えられるなど急勾配で流れ下るため、山地からの土砂供給により天井川を形成しており、河川氾濫時の甚大な被害が懸念されます。

### (2) 立地

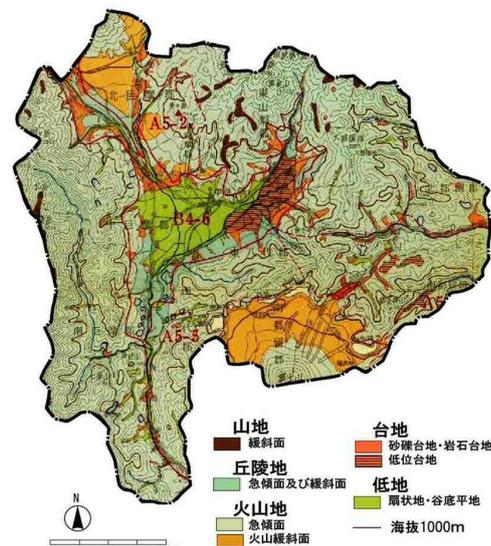
本県は首都圏西部に位置し、埼玉県、東京都、神奈川県、長野県および静岡県に接しています。

これら5都県だけで全国の人口の約3割（令和2（2020）年国勢調査）を占め、さらに北関東3県および千葉県を加えると全国人口の約4割（同調査）に達する大都市圏に含まれており、移住先や二地域居住の候補地として高い人気を誇っています。

これまで、東西に横断する中央自動車道およびJR中央本線によって、東京圏および長野方面へのアクセスが可能でしたが、令和3年度に中部横断自動車道の山梨・静岡間や、東富士五湖道路と新東名高速道路を結ぶ須走道路が開通したことにより、中京圏へのアクセスが向上しました。今後、リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏へのアクセスが飛躍的に向上するとともに、中部横断自動車道の長坂～八千穂間の開通により、北陸圏へのアクセスも容易になります。

加えて、県内各地域間を結ぶ新山梨環状道路の整備により、アクセス性向上が一層図られ、利便性の向上、新たな事業展開による地域経済の発展、また、災害時の迅速な対応が可能になります。

■ 地形分類図



資料：国土交通省「都道府県土地分類基本調査」

■ 主要な道路と鉄道



※道路は2020年(令和2年)3月時点

出典：「山梨県都市計画マスタープランおよび都市計画区域マスタープラン(令和3年7月改定)」を基に作成

### (3)産業・経済

本県では、製造業が産業別生産額で最も大きなウェイトを占めており、基幹産業となっています。県際収支（山梨県における移輸出額と移輸入額との差）においても、生産用機械や対個人サービスの移出が大きいなど、本県の外貨獲得手段の中心を担っています。

観光面では、平成25（2013）年の富士山の世界文化遺産登録を契機に、富士北麓地域を中心に観光業が盛んになり、訪日外国人観光客が急増しています。また、農業ではぶどう・もも・すももなどの果樹生産量が全国1位であり、本県の立地や気候条件を活かした特色ある農業が形成されています。

林業においては、県土の8割近くを占める森林のうち約4割が人工林であり、豊かな森林資源が育まれてきました。

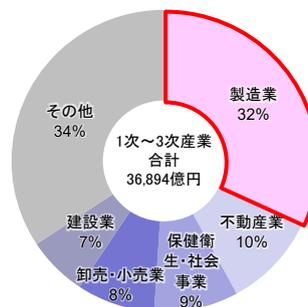
近年ではグリーン水素によるエネルギー需要転換と水素製造技術の開発を推進するプロジェクトを展開しており、脱炭素社会実現を推進しています。

### (4)人口・都市

本県の人口は、高度経済成長期の人口流出により減少傾向となったものの、昭和50年代後半から増加し、平成12（2000）年頃にピークを迎えました。現在は、少子化の進行や経済のグローバル化などの影響から転出超過となり、急激な人口減少局面を迎えおり、令和27（2045）年には約65万人まで人口が減少すると予測されています。さらに、中心部である甲府市の人口が減少し、甲斐市や昭和町をはじめとした周辺地域の人口が増加する傾向が続いており、ドーナツ化現象が深刻化しています。こういった状況を踏まえ、近年では担い手不足解消のため、あらゆる分野においてDXによる事業効率化を推進しています。

また、本県の空き家率は全国4位で、全国平均と比較して約1.5倍と高い数値となっており、空き家の除却や利活用を促進していくことが求められています。

#### ■ 県内総生産



#### ■ 県際収支

(億円)

| 移出が大きい産業  | 県際収支  |
|-----------|-------|
| 1 生産用機械   | 3,885 |
| 2 対個人サービス | 1,544 |
| 3 電気機械    | 1,475 |
| 4 情報通信機器  | 1,116 |
| 5 飲食料品    | 801   |

出典：山梨県産業連関表（平成27年）

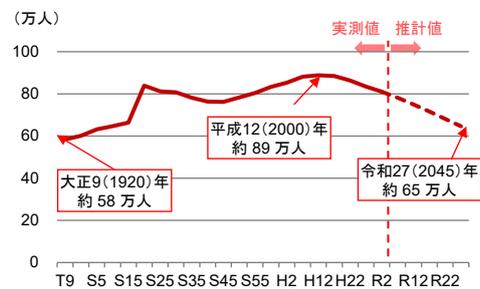
出典：県民経済計算年報（令和4年度）

#### ■ 山梨県の外国人延べ宿泊者数の推移



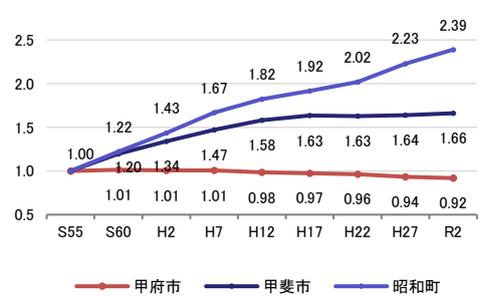
出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

#### ■ 山梨県の総人口の推移



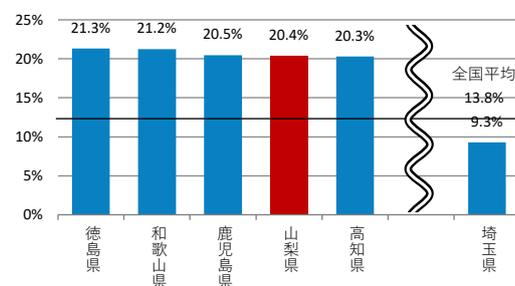
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(R5推計)」

#### ■ 周辺地域の人口変化率(昭和55年基準)



出典：国勢調査

#### ■ 空き家率



出典：住宅・土地統計調査（令和5年）

## 2 本県の現状と課題等

前章の計画の目的や、これまでの社会資本整備計画での取り組みを踏まえ、本県の現状と課題を次の(1)～(6)のとおり整理します。

### (1)人口減少危機

#### 《現状》

日本の総人口は、2008年の約1億2,800万人をピークに減少局面に入り、2024年時点で約1億2,380万人となっています。今後も減少傾向は続き、2045年の約1億880万人を経て、2050年代には1億人を割る見込みとなっており、本格的な人口減少社会の到来を迎え、世界に類をみない急速なペースで人口減少が進行しています。

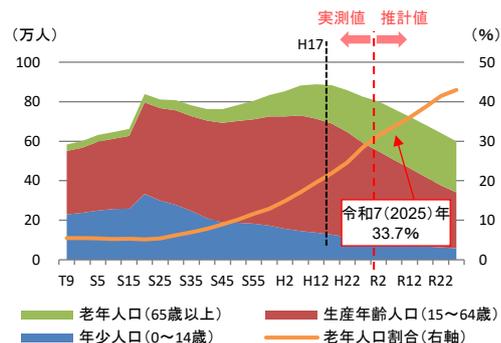
本県における常住人口は、平成12年の約89万人をピークに減少傾向で、令和5年2月には1980年から約43年ぶりに80万人を下回り、令和6年12月末時点では約79万人となりました。年齢3区分で見ると、年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口（15歳から64歳まで）の減少と高齢者人口（65歳以上）の増加が顕著となっています。

こういった現状の中、本県は2023（令和5）年を、「人口減少危機突破元年」として「人口減少危機突破宣言」を行い、人口減少のトレンドを回復局面に転じさせるため、オールやまなしの叡智を發揮し、総力を尽くし取り組んでいます。

#### 《課題》

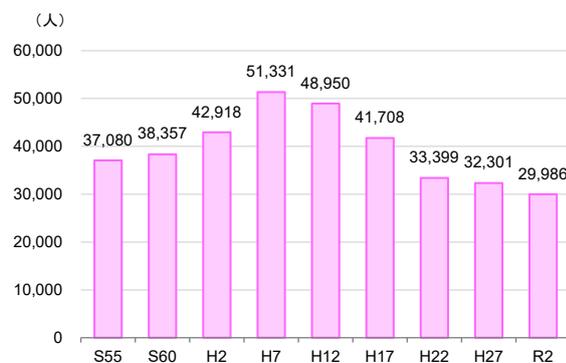
- 生産年齢人口の減少により、激甚化・頻発化する自然災害への対応力低下が懸念されます。
- 建設産業の担い手不足により、地域のインフラを支える技術職員が不足し、老朽化する社会インフラの適切な維持管理・更新への影響が懸念されます。
- 農業・林業における担い手不足が深刻化し、地域産業の持続・発展が困難となるなど、社会構造の変化を余儀なくされています。
- 業務の効率化や生活の利便性を向上させるDX等のデジタル技術を活用していく必要があります。

■山梨県の年齢3区分人口の推移



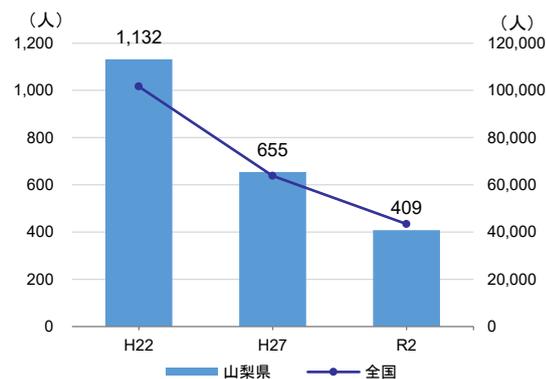
出典:総務省「国勢調査」  
国立社会保障・人口問題研究所  
「日本地域別将来推計人口(H30推計)」

■山梨県の建設業の就業者数推移



出典:国勢調査

■林業の従業者数



出典:農林業センサス

## (2) 成長型経済への転換

### 《現状》

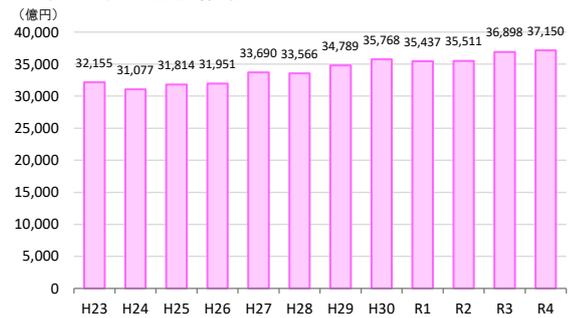
近年、暮らし方や働き方、価値観やニーズの多様化が進むとともに、長期にわたり続いてきたコストカット型経済から、賃上げや積極的な投資を原動力とする成長型経済への転換期を迎えており、こうした経済構造の変化を持続的な成長へとつなげるためには、人やモノの円滑な移動を支える基盤整備が不可欠です。県内総生産は増加傾向にあり、今後、リニア中央新幹線の開通により、東京圏・名古屋圏・大阪圏を結ぶ「日本中央回廊」が形成されることで、本県は世界最大級の大都市圏の一部として、さらなる発展が期待されています。

交通インフラの整備状況として、太平洋側と日本海側を接続する中部横断自動車道は、令和3年に山梨・静岡間が開通し、令和7年現在は長野県と結ぶ区間の事業化に向けた取組を進めています。全線開通により、広域的な人流・物流が促進され、本県が広範な経済活動を支える拠点として機能することが見込まれ、県内各地域を結ぶ新山梨環状道路や地域の幹線道路の整備を進めることで、県内各地がリニア駅を介して国内外と容易に交流できる県土づくりを推進しています。

一方で、県内には依然として多くの渋滞箇所が存在していることから、渋滞対策や市街地の交通円滑化に向けた継続的な取組が求められています。高速交通ネットワークの整備効果を県内全域へ波及させるためには、他圏域や県内拠点間の連携を強化する道路整備やスマートICの導入など、総合的な交通基盤の充実が不可欠です。こうした交通基盤整備により地域間のアクセス性が向上することで、既存産業の高付加価値化や新たな産業創出への波及が期待され、その中核的な取組として位置付けられる「メディカル・デバイス・コリドー構想」では、研究機関、医療機器メーカー、行政が一体となり、医療・ヘルスケア分野における研究開発から製品化、事業化までを一貫して支援する産業集積の形成を目指しています。さらに、豊富な観光資源や果樹を中心とした農業、森林といった地域資源を活用し、県、民間企業、研究機関が連携して再生可能エネルギー由来のグリーン水素の製造・利用を実証する「やまなしモデルP2Gシステム」により、脱炭素社会の実現に向けたエネルギー基盤構築を進めています。

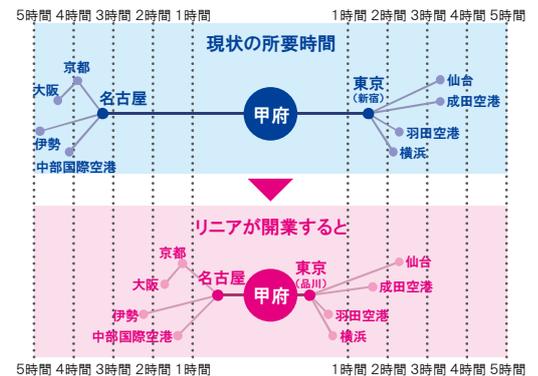
観光分野では、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ訪日旅行需要が回復基調にあり、富士山周辺では入込客数が増加しており、一方でその効果が県内全域に十分波及していない状況を踏まえ、主要観光地を結ぶ観光周遊ルートの整備など、持続的な観光振興に向けた取り組みが求められています。

### ■ 県内総生産額推移



出典：県民経済計算年報（令和4年度）

### ■ リニア中央新幹線による時間短縮



出典：リニアやまなしビジョン

### ■ 高速道路・地域高規格道路概要



### ■ 甲府市内の交通渋滞



(都) 大手二丁目浅原橋線(甲府市若松町)

また、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑等による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じるなど、対策も求められています。

観光の目的が、商品購入型の「モノ消費」から体験型の「コト消費」に変化しており、自然環境や観光資源、美酒美食など本県の強みを活かした「より豊かな観光体験」の提供が期待されています。そのため、来県観光客の満足度を高め、滞在時間の延長による消費拡大、リピート率向上を図るため、豊かな自然を安心して楽しむことができる受入環境の整備等を進めていく必要があります。

中心市街地においては、県都の玄関口である甲府駅の駅前広場や平和通りなどの再整備が進められてきたところであり、今後も魅力向上に向けたさらなる取り組みが求められています。併せて、中心市街地では人口減少が進展していることから、住民が生活サービス機能に容易にアクセスできるようなコンパクトなまちづくりや低未利用地における土地の利用促進および空き家の活用・除却を図っていく必要があります。

農業においては、東京圏に近い立地条件や内陸性の気候条件などを活かした生産量日本一を誇るぶどう、もも、すももなどの果樹を中心に、高品質で付加価値の高い農産物の生産拡大に向けた取り組みが進められています。さらに、県土の8割を占め、本県の優れた地域資源のひとつである森林は、一般的な主伐期である51年生以上の人工林の割合が7割を超えており、利用可能な資源量が充実しています。一方で、農業、林業の従業者数は減少傾向であり、昭和50年から令和2年にかけて、約7割減少しています。農業、林業を支える農道や林内路網の整備等、生産基盤の整備、および住民の暮らしを支える生活環境の維持・向上が重要となってきます。

### 【課題】

- 高速交通ネットワークが構築されることにより、期待される効果を県全域に波及させるための整備が必要です。
- 本県の優れた地域資源を利活用し、県内経済の発展に活かすための整備が必要です。
- 甲府市周辺や富士五湖周辺、農村地域等の地域の実情に即した対応が求められます。

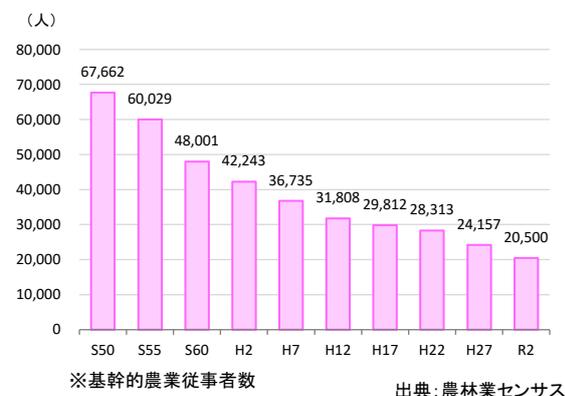
### ■甲府駅南口～平和通りの再整備



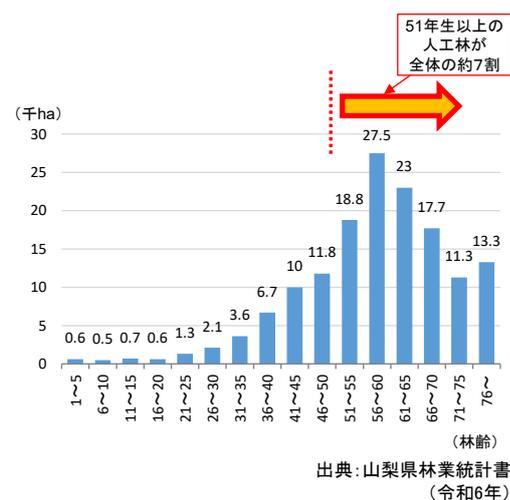
### ■農産物の生産



### ■山梨県の農業の従業者数\*推移



### ■人工林の林齢別面積



### (3) 激甚化・頻発化する自然災害や巨大地震

#### 《現状》

本県は、気候変動に伴い激甚化・頻発化する豪雨・豪雪や将来発生が想定される南海トラフ地震や首都直下型地震を始めとする巨大地震や富士山火山噴火等により甚大な被害に見舞われる可能性があります。

また、本県は周囲を急峻な山々に囲まれ、日本三大急流の一つである富士川に代表されるように急勾配な河川が数多く存在することから、水害や土砂災害のリスクが非常に高い状況であります。また、他県とつながる道路は山岳道路が多く、交通途絶のリスクが非常に高い状況であります。こういった状況を踏まえ、県民が生活を取り巻く様々な不安や恐怖から解放され、将来にわたり住み続けたいと思えるよう、安全・安心な県土の強靱化を推進していく必要があります。

そのために、事前の備えを強化するほか、あらかじめ過去の災害経験から得られた知見の情報発信・共有化を図り、初動対応に必要な専門スキルを有する人材や物資を広範囲から受け入れられる体制を構築するなど、ハード・ソフトの両面からの取り組みを推進していくことが求められています。それと同時に、少子高齢化が進む中、限られた人員でも効率的に災害対応等の活動を可能にするためのデジタル技術の活用や、地球温暖化対策への一環として、自然環境が有する多様な機能を活用することにより水害被害の軽減など多様な機能を発揮するグリーンインフラを活用した取り組みを推進していく必要があります。

これらに加え、日常生活の中に防災の要素を組み込むことにより、日常時と災害時の垣根をなくし、ハード・ソフト両面から取り組む「フェーズフリーな事前防災」に取り組む必要もあります。

これらの取り組みを更に実効性あるものにするため、民間企業の防災関連技術の活用や、民間主導による防災・減災に関する地域貢献活動など、官民連携した取り組みが重要となります。

#### 《課題》

○災害に対する県土の強靱化を図り、ハード・ソフトの両面から、県民の生命・財産を守るための社会資本整備が必要です。

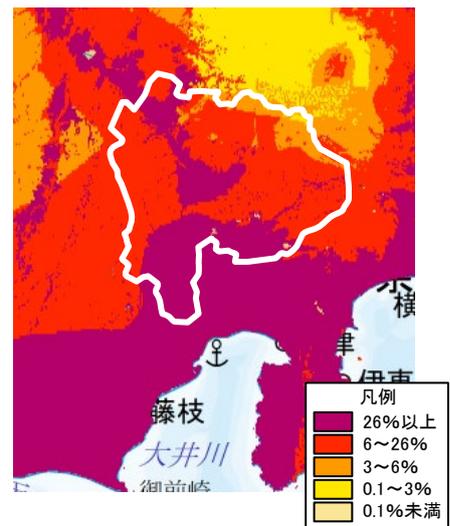
○DX・GXへの取り組み、官民連携、地域防災力の強化が必要です。

#### ■ 短時間豪雨による洪水



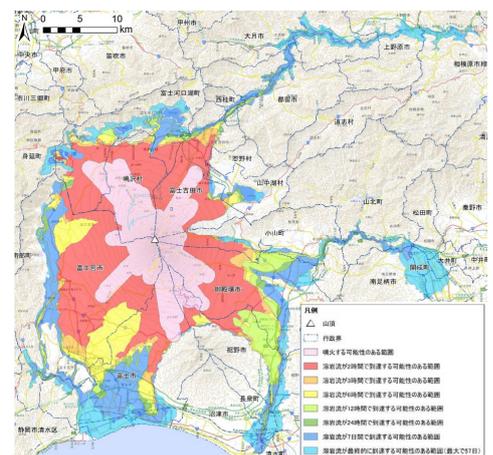
令和6年8月7日 1級河川貢川 甲斐市大下条

#### ■ 今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率の分布(平均ケース・全地震)



出典:防災科学技術研究所「確率論的地震動予測地図」(2024年版)

#### ■ 富士山ハザードマップ・溶岩流可能性マップ



出典:富士山ハザードマップ溶岩流の可能性マップ(令和3年3月)

## (4) 生活環境の安全・安心の確保

### 《現状》

本県においては、人口千人あたりの自動車保有台数全国1位が示すとおり、自動車が県民の主要な移動手段となっており、人口千人あたりの年間死傷事故件数が全国平均を上回っています。

全国的に交通事故死者数は減少傾向であるものの、未だ高齢者の運転による事故や、通学途中の子どもや園児が犠牲となる痛ましい事故が頻発しています。生活道路における歩行空間や自転車通行空間の整備により、交通事故の無い安全・安心な生活環境の整備が必要となっています。

また、公共交通機関に限られる本県においては、県民が医療機関を受診する手段も自動車に依存しています。事故や急病による重篤な患者の救急搬送所要時間に地域間格差が生じています。平常時・災害時を問わず、高次医療機関へのアクセス性の向上を図り、速やかな受診や救急搬送を可能とするため、高規格道路などの整備を進めていく必要があります。

生活環境を別の側面から見ると、本県の生活排水処理施設は着実に整備が進められているものの、全国と比べるとその進捗はやや遅れているのが現状です。生活の質の向上を図り、生活排水などによる河川や湖沼などの水質汚濁を防止し、本県の良質な水資源を将来に引き継いでいくことが求められています。

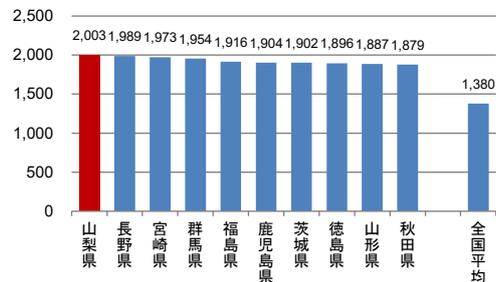
生活環境の改善や公共用水域の水質保全を一層進めるため、下水道の整備・接続促進や単独処理から合併処理浄化槽への転換促進など、地域条件に合った適切な生活排水処理施設の整備を促進する必要があります。

### 《課題》

○全ての人が安心して暮らせる生活環境の維持・向上のための整備が必要です。

### ■人口千人当たりの自動車保有台数

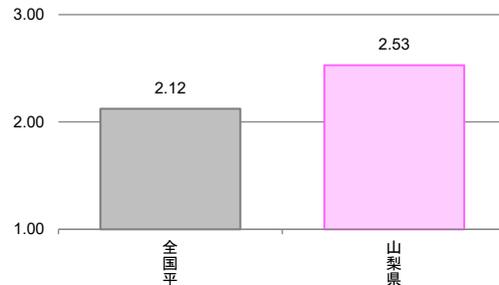
(台/千人)



出典:自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」(令和7年2月末)  
総務省統計局「人口推計」(令和6年10月1日)

### ■人口千人当たりの年間死傷事故件数

(件/千人・年)



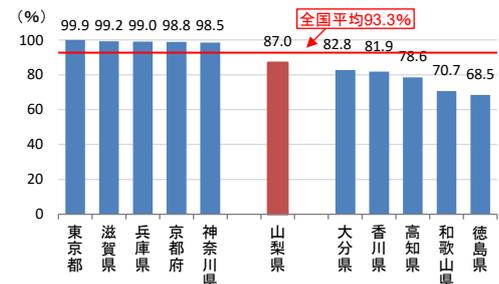
出典:交通事故統計(警視庁)(令和6年12月)  
人口推計(総務省統計資料)(令和5年10月1日現在)

### ■歩道が未整備の通学路



(主)甲府中央右左口線(甲府市中小河原)

### ■生活排水クリーン処理率



出典:国土交通省「都道府県別汚水処理人口普及率」(令和5年)

## (5) 老朽化するインフラ

### 《現状》

日本全国において、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進んでおり、下水道管路損傷に起因すると考えられる道路陥没事故をはじめ、相次ぐ事故が発生しています。これに伴い、インフラの管理者だけでなく県民の間にもインフラ老朽化に対する懸念と関心が高まっており、インフラの的確な維持管理や更新の重要性が増しています。また、社会資本の老朽化は利用者の安全への脅威となるだけでなく、ネットワークの寸断等を通じて、広範囲にわたる人々の日常生活や経済活動に深刻な影響を及ぼすものであり、社会資本整備の前提条件であることから、必要な対策を行い、インフラメンテナンスを徹底していくことが求められています。

本県における公共施設のうちインフラ系施設においては、築30年を経過している割合が令和6年度末時点で約62%に達しており、老朽化が進行しています。

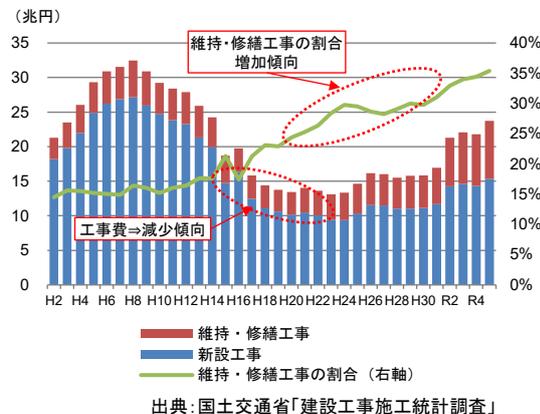
こうした状況を踏まえ、各種インフラにおいては、災害外力の見直しに基づき適切な補強を行うとともに、定期的な点検・診断の結果に基づく老朽化対策を講じる必要があります。それと同時に、施設の機能を維持し、災害時にも安定的に稼働させるために、正しい設計・施工・維持管理を実施していくことが求められています。また、メンテナンスに携わる担い手が不足している状況も踏まえ、新技術の活用促進や点検・補修データの利活用等によって効率化を図り、Society5.0の実現に向けた取り組みを継続的に進めていくことが重要となっています。

こうした取り組みと併せて、地域の実情やニーズを踏まえた廃止・転用、集約化又は複合化による統廃合を検討し、本県の将来発展を見据えたインフラ、公共設備等の整備を実施していく必要があります。

### 《課題》

- 将来に向けて、効果的・効率的で持続可能なインフラ長寿命化の取り組みが必要です。
- 社会経済情勢や技術革新等の変化する時代の要請に応じた社会基盤の整備が求められています。

### ■ 全国の公共発注工事における維持・修繕工事の割合の推移



### ■ 山梨県の公共施設の老朽化の状況

| 大分類        | 現在    | 20年後   |
|------------|-------|--------|
| I 県民利用施設   | 53.7% | 93.4%  |
| II 行政施設    | 51.5% | 80.6%  |
| III その他施設  | 85.5% | 100.0% |
| IV インフラ系施設 | 61.6% | 97.0%  |
| V 公営事業会計施設 | 54.2% | 95.4%  |
| 全体         | 55.1% | 91.7%  |

出典：山梨県「山梨県公共施設等総合管理計画」  
(令和5年3月改正)

### ■ 山梨県のインフラ老朽化率

| 施設         | 建設後50年以上の率  |             |
|------------|-------------|-------------|
|            | 2023年(R5)時点 | 2043年(20年後) |
| 橋梁(道路)     | 37.1%       | 68.7%       |
| トンネル(道路)   | 31.3%       | 60.4%       |
| 砂防施設       | 54.1%       | 82.4%       |
| 地すべり防止施設   | 15.2%       | 66.7%       |
| 急傾斜地崩壊防止施設 | 7.5%        | 24.9%       |
| 橋梁(林道)     | 60.0%       | 85.0%       |
| トンネル(林道)   | 62.0%       | 74.0%       |
| 治山施設       | 29.7%       | 74.6%       |
| 下水道施設      | 0.0%        | 28.8%       |

出典：山梨県「山梨県公共施設等総合管理計画」  
(令和5年3月改正)

## (6) 持続可能な都市づくり

### 《現状》

本県は、令和3年に全国初となる県内全ての市町村が共同で「やまなしゼロカーボンシティ宣言」を実施し、本県の特徴を生かした再生可能エネルギーの導入や、その余剰電力からCO2を排出せずに水素を製造する「やまなしモデル P2Gシステム」の開発・実証を世界に先駆けて進めるなど脱炭素社会の実現を推進しています。このような取り組みを通して、令和5年には、内閣府より持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として「SDGs未来都市」に選定されており、引き続き脱炭素化を推進するとともに、産業構造や経済社会の変革に伴い成長を遂げることが期待されています。

今後も県民の健康で快適な暮らしを持続的に確保していくために、集約型の都市構造への転換の継続と、コンパクトな拠点同士が役割を分担し、補完・連携することによる都市経営コストの最適化も求められています。それと同時に、農山村や中山間地域においても、都市との交流を積極的に推進し、地域の活性化を図ると共に移動手段やコミュニティの維持に必要な機能を確保していく必要があります。

そのような県土構造の実現のために、公共交通、医療・福祉、商業、農業等、多様な分野との連携を支援し、県土全体の観点から「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」を進めていく必要があります。

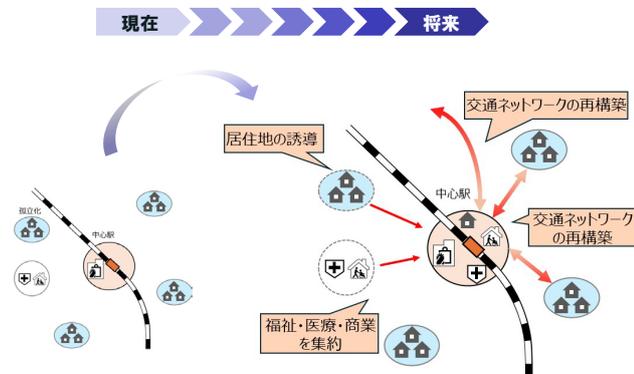
中山間地域では耕作放棄地や空き地・空き家などの低未利用地が増加すると共に、街並みや里山、果樹園、棚田など、日常の暮らしを包み込む景観が失われていくことが懸念されています。

そのため、空き家の利活用等の促進支援や、本県の恵まれた自然を活かすことで、移住者・二地域居住者の受け入れ体制を整備し、地域活性化や都市と中山間地域の繋がりを強化する必要があります。

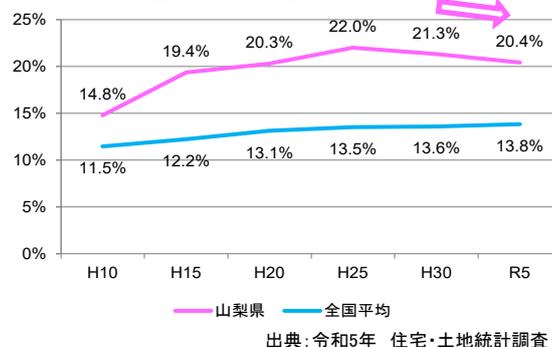
### 《課題》

- 人口減少社会に対応し、持続可能な社会を構築していくことが必要です。

### ■「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりのイメージ



### ■山梨県の空き家率の推移



### ■中山間地域における棚田



富士川町平林

### ■次世代の公共交通



山梨県自動運転バス実証実験

### 1 基本理念

**社会資本整備から目指す！**  
**県民一人ひとりのウェルビーイングの実現**  
～活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ～

本県では、リニア中央新幹線の開業や、中部横断自動車道の整備など、県民生活に劇的な変化と豊かさをもたらすチャンスが到来しています。これを好機と捉え、長らく続いたコストカット型経済から、投資が牽引する成長型経済への転換を支える基盤整備を推進する必要があります。広域交通ネットワークと本県の豊かな自然を最大限に生かし、ヒト・モノ・情報の交流を活発化させることで、地域の活力を高め、持続的な経済成長を実感できる社会を構築していきます。

一方で、私たちは厳しい自然環境の脅威とも向き合わなければなりません。近年の気候変動に伴い災害の激甚化・頻発化が顕著となるなか、大規模な水害や土砂災害、さらには切迫する南海トラフ地震や富士山火山噴火への備えは、喫緊の課題です。ハード・ソフト両面を組み合わせ「流域治水」の推進や公共施設の耐震化及び普段の施設整備が災害時にも役立つようなフェーズフリーの考えを取り入れるなど、事前防災対策を加速させることで、誰もが安心して生活し、新たな挑戦ができる強靱な県土づくりを進めます。

さらに、本県は深刻な人口減少危機に直面しています。少子高齢化に伴い、インフラの維持管理を支える技術職員や建設産業の担い手不足が深刻化するなかで、加速度的に進む老朽化への対応は待たなしの状況です。この人的・財政的制約を克服するため、AIやドローン等を活用したDXを推進し、効率的でスマートな管理・運用体制を確立します。同時に、2050年カーボンニュートラルを見据えた脱炭素化や、自然の機能を活用したグリーンインフラの実装を進め、持続可能なグリーン社会の実現をインフラ分野から牽引していきます。

こうした背景から、人口減少社会に適応し、県民一人ひとりが豊かさと幸せを実感できる社会を未来へ引き継いでいくため、本計画の基本理念を「社会資本整備から目指す！県民一人ひとりのウェルビーイングの実現 ～活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ～」と定めます。社会資本を県民共有の資産として賢く使い、豊かさがもれなく届けられる社会を次世代へ引き継いでいきます。

基本理念『社会資本整備から目指す！県民一人ひとりのウェルビーイングの実現～活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ～』の実現に向け、今後の5年間で着実に成果を挙げていくため、地域の実情や将来ニーズを踏まえた集約・撤去・再編・機能見直しによるインフラストックの適正化を図ることにより社会資本整備を推進していく必要があります。また、県土における都市地域、中山間地域、森林地域、農業地域等は互いに独立して存在するものではなく、相互貢献や連携により相乗効果を生み出すことから、調和の取れた県土整備を図ることが重要です。

本計画においては、「活力・成長」、「防災・減災」ならびに「持続・スマート」の3つの重点分野と、これらの分野全てに関連した横断的施策「社会資本整備を効率的に進めるための施策」を示し、取り組みを進めます。

また、本計画は山梨県総合計画及び山梨県強靱化計画の下位計画であることから、それらの計画との整合性を図り、連携しながら取り組みを推進します。



## 2 重点分野における「3つの柱」および将来像

多種多様な問題が複雑に絡み合っている現在の社会情勢においては、社会資本整備の効果を最大限生み出すためには、各関係部署が連携した取り組みを行うことが必要となります。

これらを踏まえ、前項で示した「重点分野」に対して社会資本整備の「羅針盤」としての取り組みを「3つの柱」として示します。また、その取り組み成果による「将来像」を示します。

### 1. 活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくり

山梨県は、リニア中央新幹線や中部横断自動車道といった高速交通ネットワークの整備という大きな機会を捉え、「交通ネットワークや山梨の持つ豊かな自然を活かし、活力があり、人々の活動と地域の成長がはじまる社会」の構築を目指します。この取り組みは、国内にとどまらず、国際社会との交流や価値創造を視野に入れ、本県が三大都市圏と一体化するとともに、世界へと開かれた「開の国」として進化し、豊かさが共創される社会を実現するための第一歩です。

まず、リニア開業効果を県内全域に波及させるための交通ネットワーク整備に取り組みます。高速道路や幹線道路の整備により、他圏域や県内拠点間の連携を強化していくことは、将来の「日本中央回廊」形成の確固たる土台となります。これにより、ヒト・モノ・情報が活発に往来・循環・交流し、絶えず新たな価値が創造されていく環境を築き上げていきます。

次に、世界遺産富士山や全国1位の果樹生産量といった地域特性を最大限に活かすため、観光資源の利活用や農業競争力を高める基盤整備に取り組みます。

これらの取り組みにより、これまでのコストカット型経済から脱却し、「投資が牽引する成長型経済」への転換を促し、県内企業の高い生産性と収益力が賃金上昇へと還元される「豊かさ共創」の好循環を、次世代へ向けて追求し続けます。

さらに、県民が活動しやすい快適な生活環境を整備するため、街路や都市公園の整備を通じた活力ある市街地環境の創造に取り組んでいきます。同時に、渋滞緩和や歩行者・自転車空間の整備を進め、全ての県民に対し安全安心な道路交通環境を確保していきます。

これらの方向性を一体的に推進し、『活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくり』を実現していきます。

#### 活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくりの方向性

1. リニア開業効果の県内全域への波及と、他圏域や拠点間の連携を強化する交通ネットワークの整備を推進します。
2. 山梨の持つ豊かな自然・観光資源の利活用を推進し、観光業をはじめ、農業や林業などの地域産業競争力を強化します。
3. 街路や都市公園の整備を通じた活力ある市街地環境の創造と、安全安心な道路交通環境の確保に取り組みます。

## 2. 県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくり

山梨県は、県土の大部分が山地であり、急峻な地形と脆弱な地質が広く分布しているため、土砂災害が起きやすいという地域特性を持っています。近年の気候変動に伴う水害や土砂災害が激甚化・頻発化、南海トラフ地震や富士山噴火をはじめとした広範囲への甚大な被害への備えは喫緊の課題です。こうした課題を踏まえて、県は「地域全体で防災・減災に取り組み、災害への備えも整い、県民の生命と財産が守られ、安心して生活できる社会」の構築を目指します。この取り組みは、ふるさと強靱化として本県が将来にわたって「しなやかで強いやまなし」であり続けるための礎となります。

近年の気候変動により、全国各地で水害が激甚化・頻発化していることから、流域のあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の考え方にに基づき、河川改修や堤防強化、治山・砂防施設などのハード対策と、被害を軽減し被害対象を減少させるためのソフト対策の双方が求められています。水害・土砂災害に関するリスク情報を充実させ、住民の避難行動の実効性を高めるとともに、水害リスクを踏まえた県土づくりを推進していく必要があります。

加えて、地震発生後に緊急車両の通行が妨げられ、救援活動や復旧活動に支障が生じることのないよう、緊急輸送道路の橋梁の耐震化を引き続き進めるとともに、住民生活への影響や公衆衛生の悪化を防ぐため、インフラ施設の耐震化にも重点的に取り組みます。さらに、農村地域に影響を及ぼすおそれのある農業用施設についても耐震化の推進や、住宅の倒壊防止や地域住民による救助活動を確保する観点から、木造住宅や避難路沿道の建築物に対する耐震診断・改修の支援、啓発活動を実施し、住宅・建築物の耐震化を促進します。

また、道路法面対策や電線類の地中化による避難や救援等に備えた道路整備、広域避難を支える道路ネットワークの強靱化、災害時の電力供給の確保などに継続して取り組みます。

同時に、地域防災力の向上を目指し、地域の特性に応じた防災教育を実施することにより、地域社会のレジリエンス（回復力）強化を徹底し、減災対策を進めます。将来に向けては、被災後により良い姿で復興する「Build Back Better」の理念を地域づくりに浸透させていくことを目指します。

これらの方向性を一体的に推進し、『県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくり』を実現していきます。

### 県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくりの方向性

1. 水害・土砂災害を未然に防止し、事前防災と減災対策を着実に進めるため、「流域治水」の考え方に基づく河川・砂防・治山・農業用水利施設等の整備を推進します。
2. 被災時の緊急輸送道路の橋梁や下水道施設の耐震化を目指します。
3. 緊急輸送道路等を確保するため、沿道建築物に対する耐震診断・改修等への支援や、啓発活動を行うことにより、住宅・建築物の耐震化を促進します。
4. 国・県・市町村及び住民の協働による防災・減災を推進します。

### 3. まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくり

山梨県は今、急速な人口減少の進行と、高度経済成長期に整備された老朽化インフラの増大という複合的な課題に直面しています。こうした課題を克服するため、県は「インフラが適切に機能するなど、まちをあるべき姿で未来へつなげ、人口減少社会に適応した持続可能かつスマートな社会」を目指します。

まず、インフラの長寿命化と将来像を見据えた再構築に取り組みます。AIやドローン、自動運転技術が管理の「当たり前」となり、一元管理されたデータが住民の利便性と安全を24時間支える「社会の神経系」として機能する将来に向け、従来の事後対応から「予防保全型」メンテナンスへ転換し、インフラストックの適正化を戦略的に進めます。そして、この5年間の挑戦を礎に、技術革新を常に取り込みながら、スマートな管理・運用体制を次世代へ引き継いでいきます。

また、日本の建設産業は、インフラ整備を担うだけでなく、災害時に最前線で安全を支える「地域の守り手」として不可欠な存在です。しかし現在、建設業の労働者数はピーク時から約3割減少し、高齢化や若年入職者の減少による深刻な「担い手不足」に直面しています。取り組むべき施策として、まずは第三次・担い手3法の適切な運用を通じ、適正な労務費の確保や適切な工期設定、物価変動を反映した価格転嫁を徹底し、就業者の処遇を改善する必要があります。また、i-Constructionの推進によるICT活用やVFM(Value for Money)の考え方を踏まえ、施工の省人化・高度化を進めることで、より少ない人数で高い生産性を発揮できる現場環境を整備し、担い手の確保につなげていきます。

次に、本県の有する立地的、気候的な条件を活かして生産される高品質、高付加価値の農産物や木材等の担い手も減少傾向となります。そのため、農林業分野においてもロボット・AI・IoT等の最新技術の活用を推進するとともに、連綿と受け継がれてきた技術との融合を図り、省力化や高品質化を目指します。

さらに、民間の資金やノウハウを最大限活用するPPP/PFIの推進や、広域・複数・多分野のインフラを一体的に管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を導入し、官民連携による効率的かつ持続的なインフラ管理体制を構築していくことが不可欠です。

同時に、都市部と農山村の連携強化を目的とした「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり、脱炭素化の促進、そして、グリーンインフラの実装を推進します。こうした都市構造転換においては、広域的なネットワーク形成と持続可能な地域交通体系の確立、並びに低環境負荷に寄与する「富士トラム（仮称）」などの次世代型公共交通の構築を見据える必要があります。これは、2050年のカーボンニュートラルを通過点とし、将来には世界をリードする「やまなしモデルP2Gシステム」によるエネルギーの自給自足と、さらに高度な「ネイチャーポジティブ」な県土を実現するための確かな布石です。そして、自然の持つ多面的機能が都市空間と調和し、県民のウェルビーイングを支える基盤となる未来を見据え、インフラ分野が先導して環境施策を中長期的に追求し続けます。

これらの方向性を一体的に捉え、『まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくり』を実現していきます。

#### まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくりの方向性

1. 予防保全型メンテナンスへの転換やインフラストックの適正化を通じ、将来像を踏まえたインフラの再構築に取り組みます。
2. DX技術の活用や地域の守り手の確保により賢く持続可能なインフラの整備・管理・運用を推進します。
3. 官民連携による効率的かつ持続的なインフラ管理体制を構築します。
4. 「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりと脱炭素化を促進し、グリーンインフラを実装した持続可能な県土づくりを進めます。

## 4. 取り組み成果による将来像

以上「3つの柱」に基づいた取り組みによる山梨県の将来像を示します。

### 社会全体の変化

- 「人口減少危機突破宣言」を契機とした抜本的な取り組みは実を結び、安定した「均衡社会」へと移行しています。
- かつての人口減少危機は、デジタルの活用と多様なライフスタイルの受容によって、むしろ一人ひとりの自由度と豊かさを最大化させるチャンスへと変貌を遂げています。
- AIやドローン、自動運転技術はインフラ管理の「当たり前」となり、限られた人員でも高度な維持管理・運用を可能にする「スマートな社会」が構築されます。

### 活力・成長

- リニア中央新幹線の開業を契機に、交通・デジタル・エネルギーの革新で地域の富の循環が生み出され、山梨は三大都市圏と一体化するとともに、世界へと開かれた「開の国」として進化しています。
- 県内企業の高い生産性と収益力は、働く人々の賃金上昇へと還元される「豊かさ共創」の好循環が確立されています。
- 新しいモビリティに対応できるネットワークが構築され、ヒト・モノ・情報が活発に往来・循環する「自然首都圏」が創出されます。

### 防災・減災

- 気候変動による「災害の激甚化・頻発化」という難題に対し、「ふるさと強靱化」の理念で打ち勝っています。
- 日常時と災害時の垣根をなくし、ハード・ソフト両面から取り組む「フェーズフリーな事前防災」と、被災後により良い姿で復興する「Build Back Better」の思想が全てのまちづくりに浸透しています。
- 流域治水や耐震化の徹底により、たとえ未曾有の自然災害に見舞われても、致命的な障害を受けず、迅速に回復する「しなやかで強いやまなし」が県民の命と暮らしを守り続けています。

### 持続・スマート

- インフラマネジメントシステムによりデータが一元管理され、きめ細かくインフラ機能が見守られることにより、住民の利便性と安全・安心が確保されています。
- 自然の持つ多面的機能が高度に発揮されるとともに、グリーンインフラが都市空間と調和し、県民のウェルビーイングを支える上質な基盤となっています。
- 建設現場でICT建機が活用され、スマートな現場環境の下、生産性向上が図られています。
- 連綿と受け継がれてきた技術とロボット・AI・IoT等の最新技術が融合し、スマート農業・林業が実現することで、農林業分野における省力化、高品質化が実現しています。

前章で記載した「重点分野」に対する取り組みである「3つの柱」に基づき、各分野における課題を解決するために重点的に取り組むべき社会資本整備について、「重点目標」「施策」「取組」として設定しました。

「重点分野」ごとの「重点目標」は以下のとおりであり、次ページ以降に、「重点目標」に対する「施策」及び「取組」を示しています。

### ◆ 重点分野: 始まる山梨【**活力・成長**】

- 1 リニア開業効果の県全域への波及
- 2 他圏域との連携強化
- 3 県内拠点間の連携強化
- 4 地域観光資源の利活用
- 5 活力ある市街地環境の創造
- 6 安全安心な生活環境の確保
- 7 効率的な森林の施業
- 8 農業競争力の強化

### ◆ 重点分野: 守る山梨【**防災・減災**】

- 1 流域治水の推進
- 2 土砂災害・山地災害からの生命・財産の保護
- 3 大規模地震からの生命・財産の保護
- 4 富士山噴火への備え
- 5 緊急時の救援活動を支える基盤づくり
- 6 災害時における道路ネットワークの強靱化
- 7 災害時における電力供給の確保
- 8 地域防災力の強化

### ◆ 重点分野: 繋げる山梨【**持続・スマート**】

- 1 持続可能な県土づくり
- 2 将来像を踏まえたインフラの再構築
- 3 インフラ整備を支える基盤の強化
- 4 賢く持続可能なインフラの管理・運用

## 1 リニア開業効果の県全域への波及

- **リニア駅交通結節機能の整備**
  - ・ リニア駅周辺の交通施設整備の推進
  - ・ 甲府中央スマートIC（仮称）の早期完成の要望
- **リニア駅周辺の基盤整備**
  - ・ 甲府市と連携・協働した基盤整備推進
- **新山梨環状道路の整備**
  - ・ 東部区間の整備推進
  - ・ 北部区間の整備促進要望 等
- **リニア駅へのアクセス道路の整備**
  - ・ リニア駅と甲府駅とを結ぶ国道358号の整備推進
  - ・ 新山梨環状道路及び高速道路の各インターチェンジへのアクセス道路の整備推進

## 2 他圏域との連携強化

- **高速道路ネットワーク等の整備促進**
  - ・ 中部横断自動車道・中央自動車道関連の国およびNEXCOへの要望
  - ・ スマートIC整備の促進および検討 等
- **多重性・代替性（リダンダンシー）確保のための道路網整備**
  - ・ 多重性・代替性を備えた道路ネットワークの整備

## 3 県内拠点間の連携強化

- **県内幹線道路ネットワークの整備**
  - ・ 主要幹線道路の整備推進
- **新山梨環状道路の整備**
  - ・ 東部区間の整備推進
  - ・ 北部区間の整備促進要望（再掲）
- **県内主要都市・観光地を結ぶアクセス整備**
  - ・ 主要幹線道路の整備推進（再掲）
- **市街地交通の円滑化の推進**
  - ・ 都市計画道路の整備推進
- **渋滞対策の推進**
  - ・ 新山梨環状道路の整備推進
  - ・ バイパス整備・現道拡幅・交差点改良の推進 等

## 4 地域観光資源の利活用

- **県内幹線道路ネットワークの整備**
  - ・ 主要幹線道路の整備推進（再掲）
- **渋滞対策の推進**
  - ・ 新山梨環状道路の整備推進（再掲）
  - ・ バイパス整備・現道拡幅・交差点改良の推進（再掲） 等
- **サイクル王国やまなしの実現**
  - ・ 自転車走行環境の整備
  - ・ サイクルツーリズムの情報発信
- **インフラの価値や魅力の情報発信**
  - ・ ポータルサイト・SNSでの魅力発信
  - ・ インフラツーリズムの推進

## 5 活力ある市街地環境の創造

- **市街地交通の円滑化の推進**
  - ・ 都市計画道路の整備推進（再掲）
- **コンパクト・プラス・ネットワークの推進**
  - ・ 市町村の立地適正化計画策定に対する指導・助言
  - ・ 市町村が定める各種まちづくり計画に対する指導・助言 等
- **自転車走行環境の整備**
  - ・ 自転車走行環境の整備（再掲）
  - ・ 都市計画道路の整備促進（再掲）
- **賑わいのある都市空間の創出**
  - ・ 土地区画整理事業・市街地再開発事業への補助
  - ・ ウォーカブルなまちなか形成に資する街区公園のリノベーション 等
- **街中におけるグリーンインフラの整備**
  - ・ 都市計画道路の整備に併せた植樹帯設置
  - ・ 道路植樹および公園植樹の適切な管理

## 6 安全安心な生活環境の確保

- **通学路の安全対策の推進**
  - ・ 通学路合同点検結果に基づいた安全対策の推進
  - ・ 安全・安心な歩行空間の確保
- **自転車の走行空間の確保**
  - ・ 自転車走行環境の整備（再掲）
  - ・ 都市計画道路の整備推進（再掲）
- **生活道路等の人優先の歩行空間の形成**
  - ・ 幹線道路の改築等による生活道路からの交通転換促進
  - ・ 無電柱化の推進 等
- **道路の雪寒対策の推進（除排雪計画の推進）**
  - ・ 情報連絡会議の開催、広報活動、道路啓開訓練の実施
- **道路におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進**
  - ・ 歩道設置におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- **子どもや子育て世代の目線に立った公園づくりの推進**
  - ・ 子どもや子育て世代の目線に配慮した公園設備更新
- **上下水道施設等の機能確保**
  - ・ 機能確保を目的とした流域下水道整備
  - ・ 公共下水道及び上水道事業における指導監督の充実 等

## 7 効率的な森林の施策

- **林内路網整備の推進**
  - ・ 林道・林業専用道・森林作業道の整備推進

## 8 農業競争力の強化

- **農地・農業用施設の整備の推進**
  - ・ 区画整理、農業用排水路、農道等の基盤整備推進

## 1 流域治水の推進

- **河川整備の推進**
  - ・ 堤防の補強・河道拡幅の実施
- **流域における対策の推進**
  - ・ ダムにおける事前放流の実施
  - ・ 雨水貯留浸透施設の整備 等
- **土砂・洪水氾濫対策の推進**
  - ・ 土砂・洪水氾濫対策の検討
- **被害対象を減少させるための対策の推進**
  - ・ 市町村の立地適正化計画策定に対する指導・助言（再掲）
  - ・ 土砂災害警戒区域の追加指定及び見直し 等
- **流域治水におけるグリーンインフラの活用**
  - ・ 透水性舗装や公共施設における雨水貯留浸透施設の設置
  - ・ 周辺の多様な環境と調和した川づくり 等
- **森林の整備・保全による流域治水の強化**
  - ・ 森林の整備・保全の総合的推進
- **治山施設の整備による流域治水の強化**
  - ・ 山地災害危険地区における治山施設の整備
- **民間による流域治水の取組促進**
  - ・ 特定都市河川指定された市に対する「雨水浸透阻害行為」の許可に関する指導・助言 等

## 2 土砂災害・山地災害からの生命・財産の保護

- **土砂災害対策の推進**
  - ・ 土砂災害の危険性が高い箇所における砂防施設の整備
  - ・ 土砂災害警戒情報システムの適切な運用管理 等
- **山地災害対策の推進**
  - ・ 山地災害危険地区における治山施設の整備（再掲）
- **森林の公益的機能の強化**
  - ・ 森林の整備・保全の総合的推進（再掲）

## 3 大規模地震からの生命・財産の保護

- **耐震対策の推進**
  - ・ 県管理橋梁の耐震補強工事の実施
  - ・ 下水道施設（処理場施設、中継ポンプ場）の耐震化
  - ・ 避難路確保に資する建築物の耐震化促進 等
- **農村地域の防災・減災対策の推進**
  - ・ 防災重点農業用ため池の防災工事 等

## 4 富士山噴火への備え

- **噴火に備えた富士北麓地域における道路網の整備**
  - ・ 3放射・3環状道路の整備推進
  - ・ 新たな御坂トンネルの整備推進
- **降灰から道路交通の確保を図る体制整備**
  - ・ 道路啓開計画（火山災害編）の策定
  - ・ 降灰を想定した道路啓開訓練の実施
- **噴火時の避難を支援する減災対策の推進**
  - ・ 「富士山火山噴火緊急減災砂防計画」に基づいた火山防災対策の推進
- **流域下水道における富士山噴火時の対応体制の整備**
  - ・ 富士山噴火に対するマニュアルの見直し

## 5 緊急時の救援活動を支える基盤づくり

- **災害拠点病院・防災拠点へのアクセス整備の推進**
  - ・ 拠点施設へのアクセス向上に資する幹線道路の整備
  - ・ スマートIC整備の促進・検討（再掲） 等
- **災害時対応体制の強化**
  - ・ 地震行動マニュアル、協定の更新、定期的な訓練の実施
  - ・ 道路啓開計画に基づいた平時からの資機材及び人員の確保・管理
  - ・ TEC-山梨派遣チームを各建設事務所に用意 等
- **災害リスク情報等の充実と活用**
  - ・ 山梨県総合河川情報システムの活用性・柔軟性の高いシステムへの改良
  - ・ 「河川情報等ホットラインの運用」制度を活用した首長による避難判断支援 等
- **災害時の避難や救援等に備えた道路整備**
  - ・ 緊急輸送道路及び雨量規制区間等の防災対策の推進
  - ・ 避難路としての機能を持つ林道の整備 等
- **防災拠点の整備・機能強化の推進**
  - ・ 道の駅および都市公園における防災用設備の適正な維持管理と更新
- **災害時におけるデジタル技術の活用**
  - ・ ドローンを活用した被害状況把握
  - ・ 平時からのドローン利活用推進

## 6 災害時における道路ネットワークの強靱化

- **交通強靱化2.0の推進**
  - ・ 多重性・代替性を備えた道路ネットワークの整備（再掲）
  - ・ 無電柱化の推進（再掲） 等
- **交通強靱化プロジェクトにおける連携と東京圏との交通確保**
  - ・ 分野毎の検討会での課題検討による交通ネットワーク強靱化の推進

## 7 災害時における電力供給の確保

- **非常用電源の整備促進及び機能確保**
  - ・ 道の駅および都市公園における防災用設備の適正な維持管理と更新（再掲）
  - ・ 流域下水道における自家発電設備の適正な維持管理と更新

## 8 地域防災力の強化

- **地域防災力強化への支援**
  - ・ 土砂災害に対する実働避難訓練の実施
  - ・ 市町村への災害に強いまちづくりガイドラインの周知 等
- **災害対応力を高めるための人材育成の推進**
  - ・ 土砂災害防災訓練等における啓発活動
  - ・ 危険度判定士の養成講習、判定業務マニュアル等の研修開催 等
- **住民自らの的確な避難行動につながる災害情報提供の充実**
  - ・ 洪水予報河川での緊急速報メール配信
  - ・ 水害リスク・土砂災害リスクの周知・啓発 等

## 1 持続可能な県土づくり

### ▶ コンパクト・プラス・ネットワークの推進

- ・市町村の立地適正化計画策定に対する指導・助言（再掲）
- ・主要幹線道路の整備推進（再掲）等

### ▶ 良好な景観づくりの推進

- ・屋外広告物の適正指導
- ・無電柱化の推進（再掲）等

### ▶ 河川全体の自然の営みを視野に入れた多自然川づくりの推進

- ・周辺の多様な環境と調和した川づくり（再掲）

### ▶ 脱炭素化の推進

- ・道路照明・公園照明のLED化
- ・パトロールカーにおける次世代自動車の導入

### ▶ 空き家対策の推進

- ・「山梨県空家対策市町村等連絡調整会議」を通じた市町村等への情報提供・技術的助言・連絡調整
- ・国の補助制度と連携した市町村への財政支援

### ▶ グリーンインフラの推進

- ・周辺の多様な環境と調和した川づくり（再掲）
- ・道路植樹および公園植樹の適切な管理（再掲）等

### ▶ 賑わいのある都市空間の創出

- ・土地区画整理事業・市街地再開発事業への補助（再掲）
- ・河川管理用通路の歩行空間としての活用 等

### ▶ 建設リサイクルの高度化

- ・建設廃棄物のリサイクル推進
- ・建設発生土の有効利用促進

## 2 将来像を踏まえたインフラの再構築

### ▶ 施設の老朽化対策の徹底と良質なストック形成

- ・予防保全型管理への転換
- ・長寿命化計画に基づく維持管理 等

### ▶ インフラの集約・再編の検討

- ・地域等のニーズを考慮した中での集約・撤去・機能見直しの検討

## 3 インフラ整備を支える基盤の強化

### ▶ インフラメンテナンスに取り組む市町村への支援

- ・官・学・民が連携したインフラメンテナンスに関する市町村への支援体制の構築
- ・住民参画型のセルフメンテナンスに取り組む市町村の支援 等

### ▶ 広域・複数・多分野のインフラ管理の検討

- ・官・学・民が連携したインフラ管理に対する支援体制の構築
- ・「群マネ」導入に向けた支援

### ▶ 建設産業における業務従事者の担い手の確保・育成・処遇改善・働き方改革の推進

- ・施工時期の平準化の推進
- ・若手技術者や女性技術者の活躍・定着に向けた取組の推進 等

### ▶ PPP/PFI等の官民連携の推進

- ・ウォーターPPPの導入
- ・Park-PFIの導入検討

### ▶ i-Constructionの推進

- ・i-Constructionの推進による新4Kの実現に向けた取組
- ・ICT施工の普及を促進するための勉強会や講習会の実施 等

## 4 賢く持続可能なインフラの管理・運用

### ▶ インフラ分野のDXの推進

- ・AIやドローン等の先端技術を用いた施設の点検・診断
- ・平時からのドローン利活用推進（再掲）
- ・道路占用許可手続きの電子化 等

### 横断的施策

### 社会資本整備を効率的に進めるための施策

#### ▶ 公共事業評価の実施

- ・事業の各段階における事業の妥当性及び進捗状況の評価

#### ▶ 計画的な用地取得の推進

- ・計画的・確実な用地取得（任意交渉・土地収用）
- ・用地関連人材の育成 等

#### ▶ 官学連携の推進

- ・景観の専門家から指導・助言を受ける公共事業景観検討の活用
- ・山梨大学（地域防災・マネジメント研究センター）との連携推進

#### ▶ 官民連携と地域住民の参画

- ・官・学・民が連携したインフラ管理に関する市町村への支援体制の構築（再掲）
- ・やまなし土木施設環境ボランティア事業の実施
- ・ウォーターPPPの導入（再掲） 等

## 1 計画の進捗管理

本計画を円滑に実施し、着実な事業成果が得られるよう、計画の進捗管理を行う必要があります。このため、本計画に掲げた重点目標や施策の進捗状況について、その結果を県のホームページ等により、中間年度に公表します。

## 2 フォローアップ

本計画は、第3章第2項に示した将来像実現のために今後5年間の社会資本整備の方向性を定めたものです。将来像実現のためには、長期間を要することから、中長期に渡るビジョンが必要であり、本計画は、その中長期ビジョンの一部を担っている計画でもあります。

このため、計画の進捗状況及び上位計画や関連する計画の策定（改訂）、社会経済情勢の変化等を踏まえ、弾力的に計画を見直していくこととします。また、併せて計画の進捗状況や必要に応じた計画の軌道修正等を継続的に議論できる場を設け、本計画の実効性を担保していきます。

このようなフォローアップにより、本計画期間以降のさらにその先の中長期を見据えた社会資本整備の方向性を示していき、将来像実現に向けた各取組を実行していくこととします。

