



山梨県社会資本整備重点計画

(第四次)

～やまなしを

「いかす」「まもる」「つなぐ」

県土づくり～

令和2年3月

山 梨 県

- 目次 -

第1章 計画の目的 1

1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置づけと期間・対象	2
3 計画の想定事業量	2

第2章 本県の社会資本整備を取り巻く現状と課題 3

1 本県の地域特性	3
(1)地勢・自然	3
(2)立地	3
(3)産業・経済	4
(4)人口・都市	4
2 本県の現状と課題等	5
(1)高速交通時代と地域資源活用への対応	5
(2)安全・安心への対応	7
(3)持続可能社会への対応	9
3 次代の潮流	11
4 関連する計画	12

第3章 本県が目指すべき社会資本整備 13

第4章 重点目標と施策 19

1 「いかす」やまなし——活力・快適	23
2 「まもる」やまなし——防災・減災	35
3 「つなぐ」やまなし——長寿命化・持続可能	53
4 社会資本整備を効果的に進めるための施策	63

第5章 計画の進捗管理とフォローアップ 64

1 計画の進捗管理	64
2 フォローアップ	64

資料 65

指標項目一覧表	65
施策相互の関連表	69
社会資本整備関連計画体系図	71

第1章 計画の目的

1 計画策定の趣旨

本県においては、令和9（2027）年のリニア中央新幹線の開業にあたり、リニア山梨県駅（仮称）の整備が予定されています。また中部横断自動車道（静岡－山梨間）の供用もあり、三大都市圏への移動時間が大幅に短縮することから、人流・物流の活発化が期待されるなど県の発展に繋がる社会資本整備が進められる絶好の機会が訪れています。

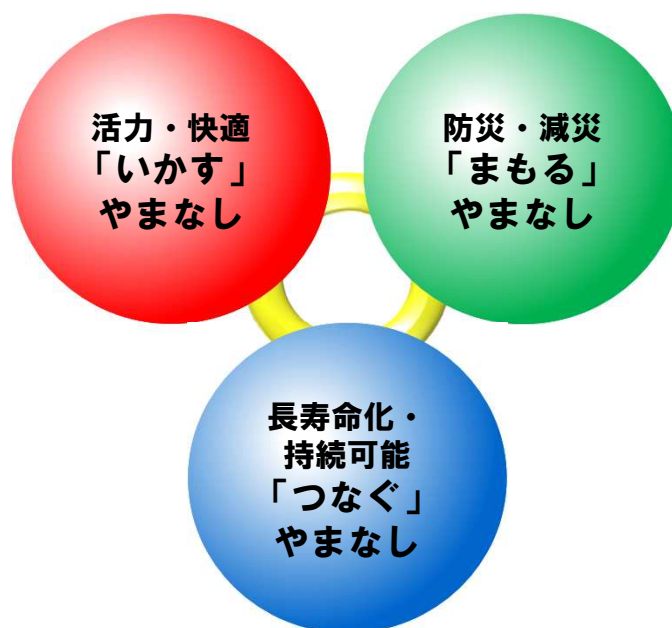
一方で、頻発化・激甚化する自然災害への備え、加速する社会資本の老朽化、人口減少社会への対応など、様々な課題を抱えています。

目まぐるしく変化する社会経済情勢のなか、山梨県の未来に大きく影響するリニア中央新幹線の開業までの8年間を重要な時期と捉え、様々な課題に対応した新たな計画のもと社会資本整備を実施していくことは、極めて重要であると考えます。

これまで本県においては、第一次から第三次にわたる社会資本整備重点計画を策定し、限られた財源の中で、効果的、効率的に県土の社会資本整備を進めてきました。

この度、将来における山梨県の社会経済活動の持続的な発展、ならびに県民生活のさらなる豊かさの実現に貢献する社会資本を整備していくため、山梨県社会資本整備重点計画（第四次）を策定することとしました。

策定に当たっては、これまでの実施状況を踏まえつつ、新たな時代の要請に応えるため、基本理念や目指すべき将来像を掲げるとともに、選択と重点化により整備の方向性を明らかにし、より分かりやすく体系的に目標達成に向けた取り組みを示します。



2 計画の位置づけと期間・対象

○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。

○計画期間は、令和9(2027)年のリニア中央新幹線開業を見据え、令和2年度～令和9年度までの8年間とします。

○県が主体となつて行う次の事業を計画の対象とします。(一部、関連する国及び市町村の事業を含む)
 道路事業(街路、林道、基幹農道を含む)、河川事業、砂防事業、治山事業、公園事業、
 市街地再開発事業、生活排水処理事業(下水道事業、農業集落排水事業、合併処理浄化槽
 設置整備事業等を含む)、住宅事業、森林整備事業、農業農村整備事業等

3 計画の想定事業量

○本計画では、中長期的な展望に基づく、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・育成のため、継続的な公共投資の規模を想定事業量として示します。

なお、期間は上位計画である山梨県総合計画に合わせた令和4年度までとし、第4章において、施策毎に主な事業を掲載します。

令和2年度～令和4年度における想定事業量

概ね 2,200 億円

留意事項

- ・県が主体となつて行う事業のみを対象とする
- ・想定事業量は目標値を示したものであり、国の予算措置の動向等による

第2章 本県の社会資本整備を取り巻く現状と課題

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4,465km²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

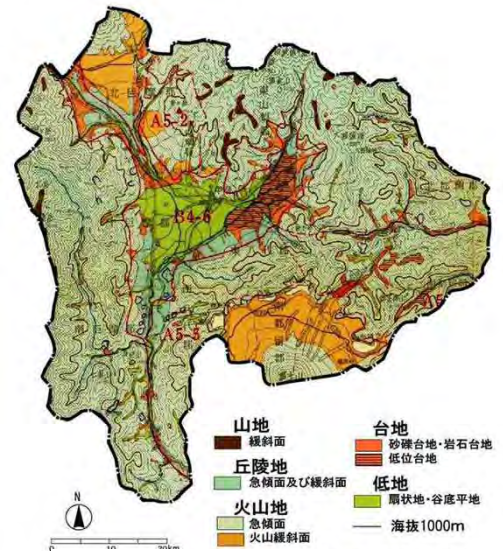
本県は首都圏西部に位置し、埼玉県、東京都、神奈川県、長野県および静岡県に接しています。

これら5都県だけで全国の人口の約3割（平成27（2015）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います。

現在も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、東京圏ならびに長野県を經由して中京圏にアクセスが可能ですが、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全線開通により、北陸圏へのアクセスも容易になります。

加えて、東富士五湖道路と新東名高速道路を結ぶ須走道路の開通により、東京圏や中京圏へのルートが複数選択できるなど、高速交通ネットワークを活かした新たな事業展開や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



(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、生産用機械や電気機械等の移輸出が大きいなど、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。

本県全体の経済規模としては、近年は横ばいで推移しています。

(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ています。

本県の市町村は、昭和30年代の合併後に1市17町183村の計201市町村でしたが、その後地方分権改革時の平成の大合併により、13市8町6村の計27市町村となりました。県都である甲府市中心部に住宅や施設が集積していたものの、最近では中心部の人口が減少し、周辺地域の人口が増加するドーナツ化現象が発生しています。特に商業施設等は、機能充実や駐車場確保のため、アクセス性が良く安い地価で広い土地が確保しやすい郊外の幹線道路沿いに立地・大型化する傾向が見られます。

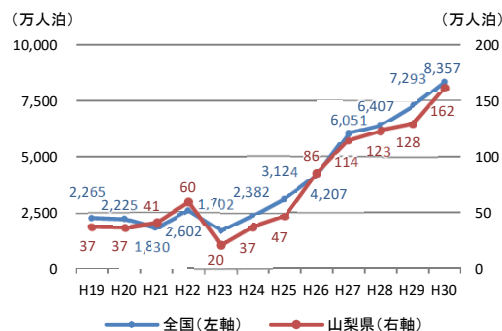
■ 県際収支

(百万円)

	移輸出が大きい産業	県際収支
1	生産用機械	306,775
2	電気機械	170,847
3	対個人サービス	115,047
4	金融・保険	68,767
5	飲食料品	61,221

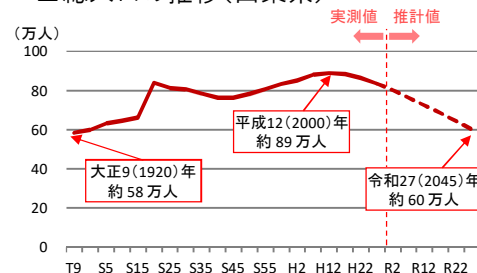
出典: H23山梨県産業連関表

■ 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」

■ 総人口の推移(山梨県)



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(H30推計)」

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)～(3)のとおり整理します。

また、国際社会や科学技術革新の動向を捉えた現状と今後の見通しを、「3. 次代の潮流」のとおり整理します。

(1) 高速交通時代と地域資源活用への対応

《現状》

リニア中央新幹線の開業により、日本三大都市圏の一体化による新たな成長の実現である「スーパーメガリージョン構想」が打ち出され、三大都市圏の中間に位置する本県においては、令和9（2027）年に開業予定のリニア山梨県駅（仮称）が建設され、近い将来、新たな高速交通ネットワークが形成されます。

また、中部横断自動車道の静岡～山梨間は令和2（2020）年内の全線開通の予定であり、現在、長野県と結ぶ基本計画区間の事業化に向けた取り組みが進められています。太平洋側と日本海側が繋がることで、本県が広域な経済活動や物流の拠点として機能することが見込まれています。

さらに、東富士五湖道路につながる国道138号須走道路・御殿場バイパスの供用による、新東名高速道路へのアクセス時間の大幅な短縮が期待されています。

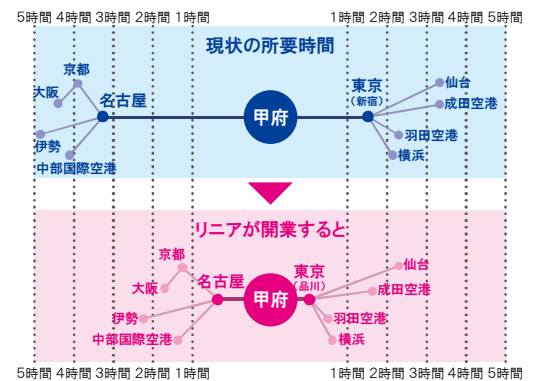
一方、中央自動車道の上野原IC以东では、慢性的な渋滞が発生しており、県内主要幹線道路においても渋滞箇所が数多く存在するため、継続的な対策が必要となっています。

このような現状から、高速交通ネットワークの進化がもたらす経済効果を県内に波及させるためには、他圏域及び県内拠点間の連携強化に資する道路やスマートICなどの整備と、市街地の交通円滑化が不可欠です。

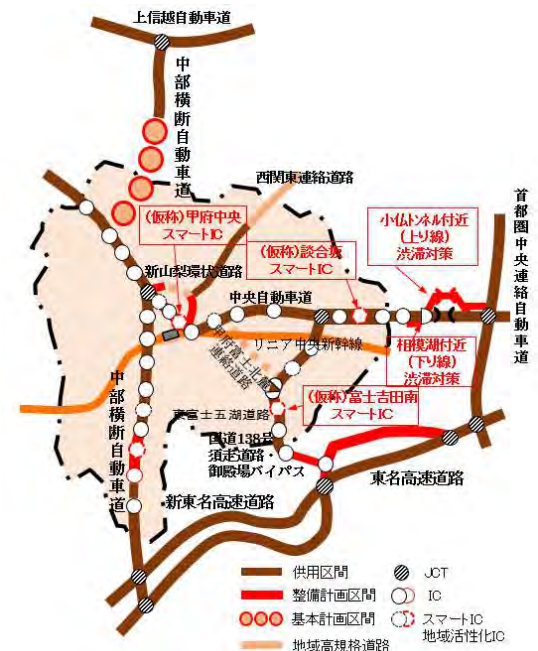
高速交通ネットワークが整備されることは、既存産業の高付加価値化に寄与することが期待され、本県が有する多くの観光資源や、果樹を中心とした農業、豊かな森林などの優れた地域資源を活かした発展に繋がります。

特に観光面においては、近年、訪日外国人観光客が増加の一途であり、本県においても、富士山の世界文化遺産登録を受けて、富士北麓地域を中心に県内を訪れる外国人旅行者数や観光消費額が増加しています。しかし、全域への波及には

■ リニア中央新幹線による時間短縮



■ 高速道路・地域高規格道路概要



■ 甲府市内の交通渋滞



至っていないため、県内主要観光地を繋ぐ観光周遊ルートの整備などが求められています。

近年では、観光目的が商品を購入する「モノ消費」から体験型の「コト消費」に変化しており、本県の豊かな自然景観などを活かした体験型の観光商品開発により、更なる魅力向上が期待されています。本県でも、東京オリンピックの自転車ロードレース競技が開催予定であり、そのレガシー（遺産）を活用した新たな観光誘客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整備が進められてきたところであり、今後もさらなる魅力向上に向けた取り組みが求められています。併せて、密集した市街地における施設の共同化・高度化や低未利用地における土地の利用促進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。また、それを支える圃場や農業用水、農道等の基盤整備が求められています。

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50年生以上の人工林の割合が6割を超えており、利用可能な資源量が充実しています。令和元（2019）年、身延町に新たな合板工場が操業を開始するなど、豊富な森林資源の活用による地域活性化が期待されているところであり、今後も更なる間伐等の森林整備に対する支援、林内路網の整備など豊かな森林づくりのための取り組みが求められています。

《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。

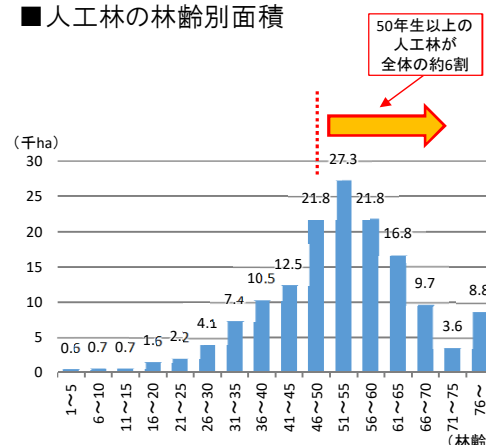
■甲府駅南口～平和通りの再整備



■農産物の生産



■人工林の林齢別面積



(2)安全・安心への対応

《現状》

本県は、地質が脆弱で地形も急峻であることから、自然災害が起きやすいため、河川改修や土砂災害防止施設の整備などにより、被害を最小限に食い止める災害に強くしなやかな県土づくりを実施していく必要があります。

令和元年東日本台風による豪雨では、東日本の各地において、河川の堤防決壊や浸水被害がクローズアップされ、本県においても土砂災害による交通網の寸断により県民生活に深刻な影響を及ぼしました。

また、道路や上下水道・電力などのライフラインは、避難時やその後の生活の要になるものであることから、災害発生時にも最低限の機能を確保できるよう、耐災害性強化を推進していくことが重要です。

将来、富士山噴火や南海トラフ地震などの大規模自然災害が、本県に甚大な被害をもたらすことが想定されており、県民はもとより、本県に来訪する観光客等の安全確保と円滑な避難、その後の応急対策や救援活動を速やかに実施するため、緊急輸送道路をはじめとする道路ネットワークの整備や交通手段等の確保が必要となっています。

また、近年では大規模災害に対する「公助」の限界が懸念されており、「自助」「共助」による取り組みが重要になっています。そのため、ハード対策に加えて、災害時の迅速な被災情報の収集や円滑な応急復旧体制の確立のため、日頃からハザードマップの活用や防災教育・訓練、マニュアルの見直し等のソフト対策を進めることも重要です。県民が的確に災害対応できるよう、各種災害関連情報を容易に収集し行動することが出来る防災意識社会を確立し、地域防災力を高めることが必要となっています。

また、「日常」と「非常時」を区別せず、いずれの場面でも利用できるフェーズフリーな社会を構築していくことが求められています。

■令和元年東日本台風による災害



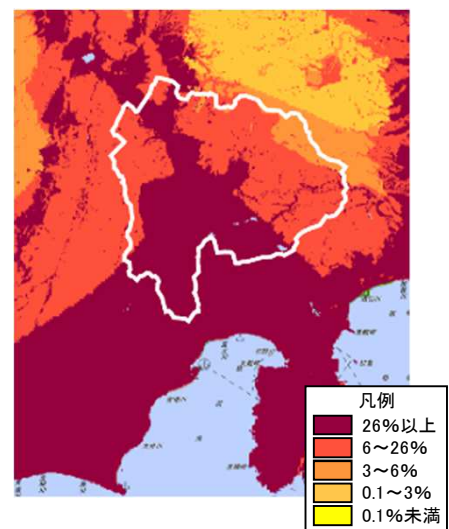
(主)南アルプス公園線(早川町湯島)

■平成26年豪雪災害



山梨日日新聞2014年2月16日1面

■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」
(2018年版)

懸念される大規模災害に加え、生活環境における安全・安心への対応も課題となっています。

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。

全国的な傾向として交通事故死者数は減少傾向であるものの、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。安全装備の充実した車の開発や、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発生しているところであり、平常時・災害時を問わず、高次医療機関へのアクセス時間を短縮し、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。

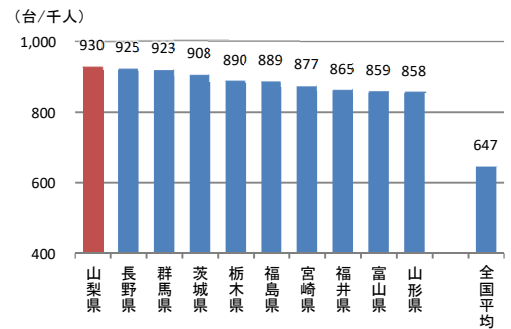
生活環境を別の側面から見ると、本県の生活排水処理施設は着実に整備が進められているものの、全国に比べるとその進捗はやや遅れているのが現状です。生活排水などによる河川や湖沼などの水質汚濁を防止し、本県の良質な水資源を将来に引き継いでいくことが求められています。

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》

- 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。
- すべ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



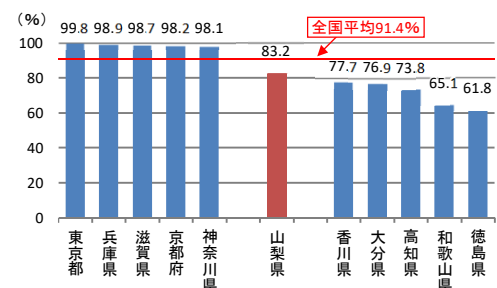
出典：自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」(平成31年3月末)
総務省統計局「人口推計」(平成30年10月1日)

■歩道が未整備の通学路



(主)笛吹市川三郷線(市川三郷町上野)

■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」(平成30年)

(3) 持続可能社会への対応

《現状》

本県の総人口は、平成17（2005）年国勢調査時点で減少に転じ、今後も年少人口（15歳未満）および生産年齢人口（15～64歳）の減少が続くことが予想されています。これにより、労働力不足とそれに伴う経済規模の縮小や地域コミュニティの弱体化を招き、県民生活の低下が懸念されています。

一方で、高速交通ネットワークの進化がもたらす新たなビジネススタイル・ライフスタイルの構築などにより、県内が活性化し、人口減少の抑制に繋がることも期待されています。

公共インフラは経済活動や人々の生活の基盤となるものであり、将来にわたり、その機能を維持していくことが必要です。

特に、高度経済成長期以降に急速に整備された公共インフラは、これまでに一定のストック効果をもたらしましたが、現在では老朽化の進行が社会問題となってきています。全国の公共発注工事においても、維持・修繕工事の割合は年々増加しており、公共インフラの新設と同時に、多くの既存施設を適切に維持していく動きとして伺えます。

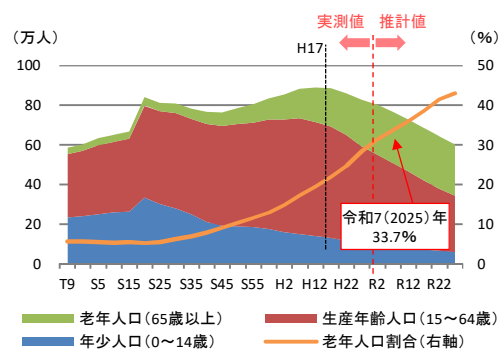
本県の公共土木施設の老朽化率は、平成26（2014）年時点では建設後50年以上が経過する施設は2割程度でしたが、令和16（2034）年には概ね6割を超える状況です。

また、昭和40年代から50年代にかけて建設された多くの公営住宅も、建替や全面改善などの更新時期を迎えています。

平成24（2012）年12月には、中央自動車道の笹子トンネルにおいてトンネルの天井板が落下し、走行中の車両が巻き込まれる事故が発生しました。この事故を契機に、インフラ施設の点検や維持管理の重要性が改めて認識され、定期的な点検に基づく適切な維持管理を実施しなければ、多くの施設が機能喪失に陥り、利用者の安全への脅威となることが懸念されています。

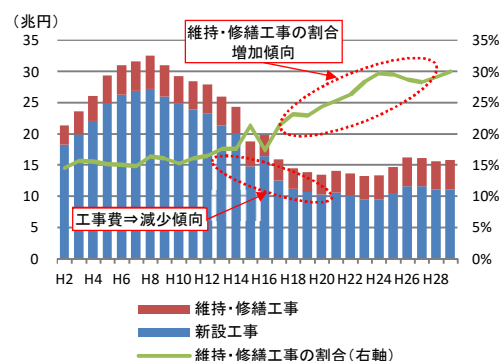
厳しい財政状況が続く中で、総合的なコストの抑制も必要となります。従来の対処療法である事後保全型からコストの抑制や平準化効果が見込んだ長寿命化計画等に基づく予防保全型メンテナンスへの転換により、メンテナンスサイクルを確立していくことが求められています。

■ 年齢3区分人口の推移(山梨県)



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)」

■ 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



出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

■ 山梨県のインフラ老朽化率

施設	建設後50年以上の率	
	2014年(H26)時点	2034年(20年後)
橋梁(道路)	20.0%	60.1%
トンネル(道路)	19.2%	43.4%
砂防施設	15.2%	57.8%
橋梁(林道)	18.0%	76.4%
トンネル(林道)	54.3%	69.6%
治山施設	21.2%	55.6%
山腹工施設	10.5%	53.7%

出典：山梨県「山梨県公共施設等総合管理計画」

まちづくりにおいて、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は、各市町村の拠点において商業・医療・福祉など日常生活を支える都市機能がコンパクトにまとまった、集約型の都市構造への転換を引き続き進めていく必要があります。同時に、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。

また、集落が散在する中山間地域では、その地域の実情に合わせて分散しているさまざまな生活サービスや地域活動の場の維持や再生を図るため、暮らしを支える拠点づくりに取り組む必要があります。

そのような県土構造の実現のためには、県が広域の見地から調整を図り、市町村によるまちづくりが円滑に進むように支援していく必要があります。

中山間地域での著しい人口減少と高齢化の進展や、都市部でのドーナツ化現象により、空き地・空き家などの低未利用地が増加しており、都市環境の悪化や治安の低下、拠点における集約効果の減殺が懸念されています。

全国的にみても空き家率が特に高い本県では、危険な空き家の除却や、利用可能な空き家の利活用、中古住宅の流通などの対策に、積極的に取り組む必要があります。

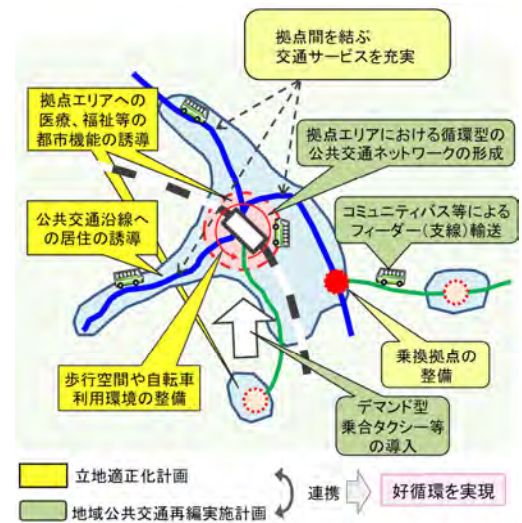
また、人口減少や地域コミュニティの弱体化などにより、街並みや里山、果樹園、棚田など、日常の暮らしを包み込む景観が失われていくことが懸念されています。

本県の、かけがえのない美しい景観を将来に引き継いでいけるよう、市町村景観行政への支援や、県民自らが主体となり活発な景観づくり活動が行われるよう、支援していく必要があります。

《課題》

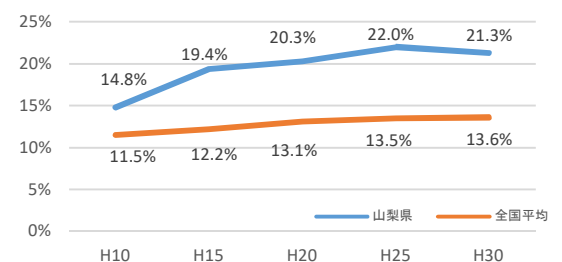
- 将来に向けて、効果的・効率的で持続可能なインフラ長寿命化の取組が必要です。
- 人口減少社会に対応し、持続可能な社会を構築していく必要があります。

■コンパクトなまちづくりのイメージ



出典：国土交通省「改正都市再生特別措置法等について」

■山梨県の空き家率の推移



出典：平成30年 住宅・土地統計調査

■石積みを修復し棚田を保存する活動



出典：「南アルプス石積みガール」

3 次代の潮流

次の時代につながる国際社会共通の目標として、「SDGs（持続可能な開発目標）」が採択されました。政府も、SDGsと連動して第4次産業革命による新たな技術の社会実装を進めるため、1. 経済発展と社会的課題の解決を両立した人間中心の社会「Society5.0」の実現、2. SDGsを原動力とした地方創生、強靱かつ環境に優しい魅力的なまちづくり、3. SDGsの担い手としての次世代・女性のエンパワーメントを3本柱として掲げ、取り組んでいくこととしました。

Society5.0社会の実現が、例えば次のような効果をもたらすと想定されています。

- ・リニア中央新幹線と高速バスやタクシー、レンタカー等、異なる交通モードを結び付け提供するMaaSによる地域間のアクセス性の向上。
- ・AIやビッグデータを活用した混雑予測と対応策の実施、物流や移動の効率化。
- ・ICTの活用による自動化、遠隔操作等によるインフラ施工や保守管理の効率化、質の向上と平準化。
- ・災害時の迅速な状況把握と安全な避難や迅速な救助、物資の最適な配送への支援。
- ・運転のアシストや自動運転技術の導入による交通事故の削減や高齢者の移動支援など。

これらにより、県民生活の利便性や安全性の向上、経済活動における生産性の向上など、さまざまな課題解決の一助となると期待されています。

※「Society5.0」：国が提唱するコンセプトで、最新テクノロジーを活用した近未来の便利な「超スマート社会」

※「MaaS」：マイカー以外のすべての交通手段による移動をシームレスに繋ぐ新たなサービス

■ Society5.0時代の新たな価値の事例(交通)



4 関連する計画

●社会資本整備に関する国の計画

①第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）

社会資本整備重点計画法に基づき定められた計画で、社会資本整備が直面する4つの構造的課題として、インフラの老朽化、脆弱国土、人口減少に伴う地方の疲弊、激化する国際競争を掲げ、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、戦略的メンテナンス、既存施設の有効活用に重点的に取り組むとしています。また、社会資本整備の目的、役割に応じて、「安全安心インフラ」、「生活インフラ」、「成長インフラ」について、選択と集中の徹底を図ることとしています。

②国土強靱化基本計画（平成30年12月14日閣議決定）

平成25（2013）年12月に制定された、「強くてしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」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。

③国土形成計画（平成27年8月14日閣議決定）

急激な人口減少、巨大災害の切迫等国土の大きな変化に対応した国土づくりの方向性を定めた計画で、リニアによるスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を進めることとしています。令和元年にはスーパー・メガリージョン構想に関する具体的な検討結果も公表され、今後の目指すべき方向性として、中間駅周辺地域においても、地域の強みを活かした新しい産業やライフスタイルの創出などにより「中間駅周辺地域から始まる新たな地域創生」を目指すとの方向性が打ち出されました。

●本県の上位計画

①山梨県総合計画（令和元年12月公表）

本県が目指す姿を「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」とし、その実現に向けた県の取り組みの設計図となる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あり、4年間に実施する施策・事業の内容や工程等を明らかにするアクションプランとしての性格を併せ持つものです。

取り組みの方向性を、「戦略① 産業の振興による県内経済の活性化」や「戦略⑤ 産業や生活の基盤づくり」などの5つの戦略に整理し、計画的、体系的に取り組んでいくこととしています。

②山梨県強靱化計画（令和2年3月見直し）

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、「山梨県強靱化計画」を策定しました。

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「山梨県強靱化アクションプラン」を毎年度策定しています。

第3章 本県が目指すべき社会資本整備

前章で記述した現状と課題を踏まえ、
本県の社会資本整備を進める上での基本理念を、以下の通り定めます。

～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、中部横断自動車道やリニア中央新幹線などの県民の生活に豊かさをもたらす国家規模のプロジェクトが進行中です。これをチャンスと捉え、交通ネットワークや山梨の持つ豊かな自然をいかし、活力があり快適な社会を構築することを目指します。

また、台風等による甚大な水害や土砂災害、富士山の火山噴火、大規模地震の発生など、県内への影響が懸念されている自然災害に備えるため、防災・減災の取り組みを進め、県民が安心して生活できる社会を構築していきます。

さらに、人口減少社会に対応したインフラ長寿命化の取り組みなど、持続可能な社会を構築していきます。

こうしたことから、県民一人ひとりが豊かさを実感できる社会を目指し、未来へ引き継いでいくため、本計画の基本理念を「～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。

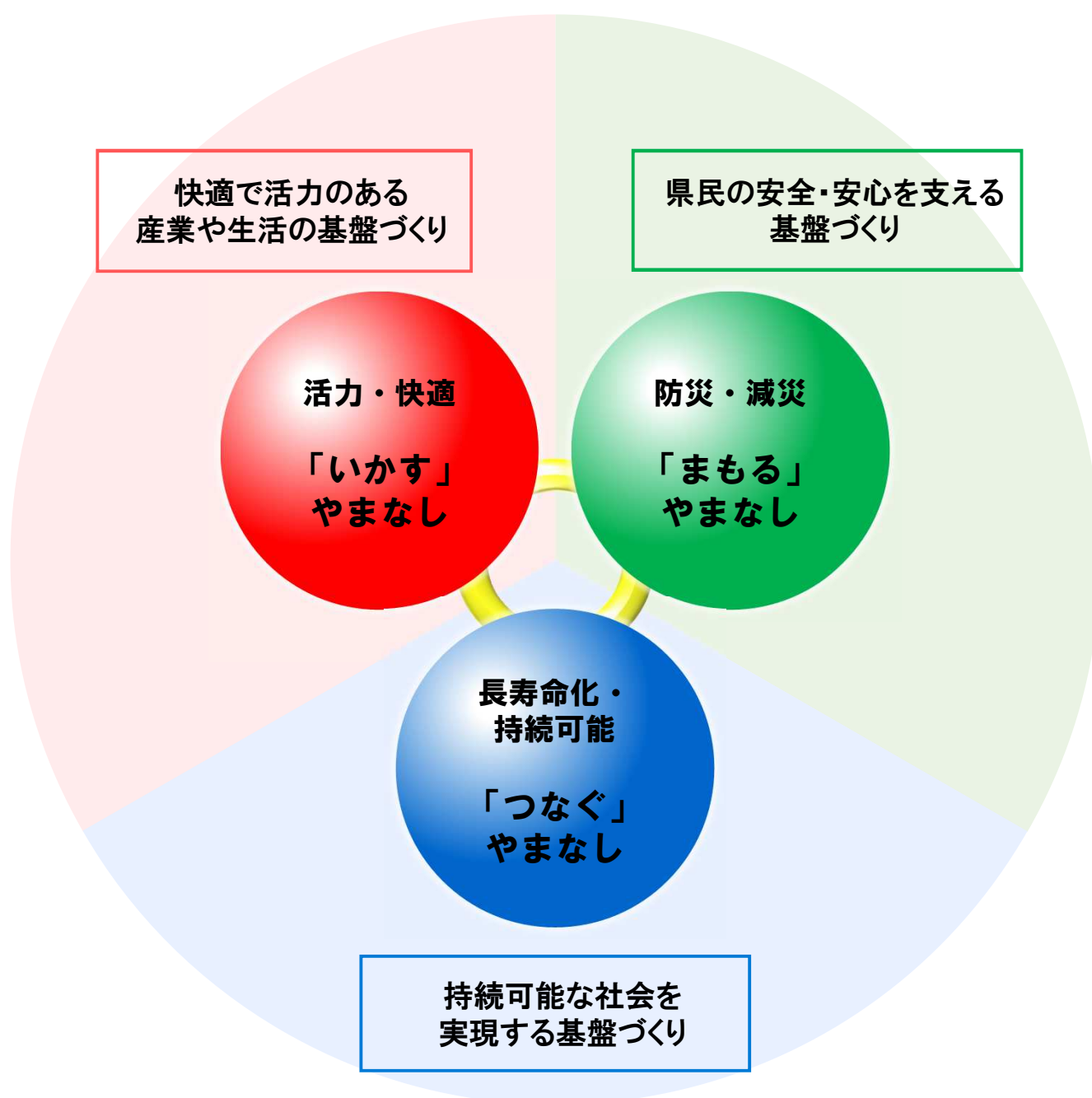


基本理念である『～活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ～』の実現に向け、今後の8年間で着実に成果を挙げていくため、選択と重点化により社会資本整備を推進していく必要があります。

本計画においては、「活力・快適」、「防災・減災」ならびに「長寿命化・持続可能」を3つの柱として示し、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。

■社会資本整備を推進するための3つの柱



“社会資本整備を推進するための3つの柱”のそれぞれについて、前章で述べた課題を踏まえ、「目指す将来像」を描きました。



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。

目指す将来像

交通ネットワークや、山梨の持つ豊かな自然を**いかし**、
活力があり、快適な社会が構築されています。

■リニア中央新幹線(実験線)



■ネットワークを形成する高規格幹線道路



■適切に管理された人工林



■区画整理後の農地





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。
- ❖ すべ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。

目指す将来像

防災・減災が進み、県民の生命と財産が**まもられ**、安心して生活できる社会が構築されています。

■河川改修・土砂災害対策の例



■富士山火山防災避難路整備のイメージ



■法面の防災対策の例



■耐震化対策済みの橋梁



■安全対策が実施された通学路





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組が必要です。
- ❖ 人口減少社会に対応し、持続可能な社会を構築していく必要があります。

目指す将来像

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ぎ、持続可能な社会が構築されています。

■インフラの長寿命化に向けた点検の様子



■インフラの長寿命化対策の例



■公民館として利活用した空き家



■景観セミナーの様子



社会資本整備を推進するための3つの柱全てに関連して、社会資本整備を効果的・効率的に進めるために、課題と目指す将来像を整理しました。

**社会資本
整備を効果的に
進めるための
施策**

課題

- ❖ 建設業の担い手不足が問題となっており、建設業界の質の向上が必要です。
- ❖ 厳しい財政状況に対応した、効果的、効率的な公共事業の実施が必要です。

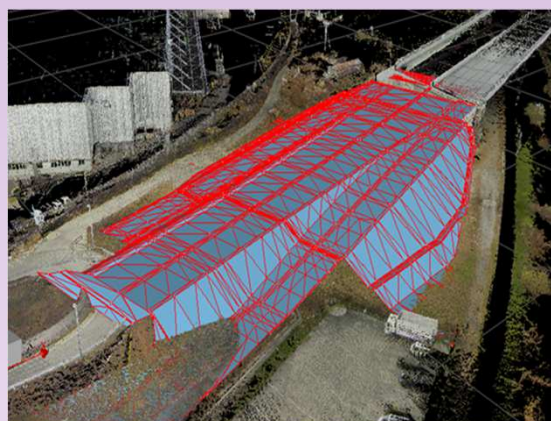
目指す将来像

**建設現場の生産性が向上し、担い手が確保され、
将来にわたり安定した社会が構築されています。**

■MGブルドーザによるICT施工



■3D設計データ



■高校生の現場見学会の様子



■公共事業評価委員会の様子



第4章 重点目標と施策

前章で記述した3つの柱を重点分野とし、各分野についての課題を解決するため、重点的に取り組むべき社会資本整備について、13の「重点目標」を設定しました。また、重点目標を達成するための取り組みについて、35の「施策」を設定し、以下のとおり体系的に整理しました。

重点分野	課題	重点目標
活力・快適 「いかす」 やまなし	①高速交通時代と地域資源活用への対応 ○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。	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 効率的な森林の施業
		7 農業競争力の強化
防災・減災 「まもる」 やまなし	②安全・安心への対応 ○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。 ○すべ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。	8 自然災害からの生命・財産の保護
		9 緊急時の救援活動を支える基盤づくり
		10 地域防災力の強化
		11 安全安心な生活環境の確保
長寿命化・持続可能 「つなぐ」 やまなし	③持続可能社会への対応 ○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組が必要です。 ○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。	12 インフラの長寿命化
		13 持続可能なまちづくり

目指す将来像を数値等で県民に分かりやすく伝えるため、定量的に評価が可能な取り組みについて28の評価指標を設定します。

なお、次ページではイラストですべての施策を分かりやすく示し、23ページ以降で個別の施策について写真や図を用いて説明します。

施策		
1	リニア駅アクセスの向上	指標1
2	リニア駅周辺の基盤整備	指標2
3	高速道路ネットワーク等の整備の促進	
4	県内幹線道路ネットワーク整備の推進	指標3
5	市街地交通の円滑化の推進	指標4
6	渋滞対策の推進	指標5
7	観光周遊ネットワーク整備の推進	指標6
8	サイクル王国やまなしの実現	指標7
9	インフラの価値や魅力の情報発信	
10	市街地整備の推進	
11	林内路網整備の推進	指標8
12	農地・農業用施設の整備の推進	指標9
13	水害対策の推進	指標10
14	土砂災害・山地災害対策の推進	指標11,12
15	富士山火山防災の推進	
16	インフラ耐震対策の推進	指標13,14
17	住宅・建築物の耐震化の促進	
18	森林の公益的機能の強化	指標15
19	農村地域の防災・減災対策の推進	指標16
20	災害時の避難や救援等に備えた道路の整備	指標17,18
21	災害時応急体制の強化	
22	市町村の防災力強化への支援	
23	災害対応力を高めるための人材育成の推進	
24	高次医療機関へのアクセス整備の推進	指標19
25	道路の安全対策の推進	
26	生活排水処理施設の整備の推進	指標20
27	道路・河川施設等の長寿命化の推進	指標21,22
28	林道・治山施設の長寿命化の推進	指標23
29	農業用施設の長寿命化の推進	指標24
30	コンパクトなまちづくりの促進	
31	空き家対策の推進	指標25
32	良好な景観づくりの推進	指標26

社会資本整備を効果的に進めるための施策

課題

施策

❖ 建設業の担い手不足が問題となっており、建設業界の質の向上が必要です。
❖ 厳しい財政状況に対応した、効果的、効率的な公共事業の実施が必要です。

33 i-Constructionの推進
指標27

34 建設産業を担う人材の確保・育成の推進
指標28

35 効果的な公共事業の実施

活力・快適
「いかす」
やまなし

施策	1	リニア駅アクセスの向上
施策	5	市街地交通の円滑化の推進
施策	9	インフラの価値や魅力の情報発信

施策	2	リニア駅周辺の基盤整備
施策	6	渋滞対策の推進
施策	10	市街地整備の推進

防災・減災
「まもる」
やまなし

施策	13	水害対策の推進
施策	17	住宅・建築物の耐震化の促進
施策	21	災害時応急体制の強化
施策	25	道路の安全対策の推進

施策	14	土砂災害・山地災害対策の推進
施策	18	森林の公益的機能の強化
施策	22	市町村の防災力強化への支援
施策	26	生活排水処理施設の整備の推進

長寿命化・
持続可能
「つなぐ」
やまなし

施策	27	道路・河川施設等の長寿命化の推進
施策	31	空き家対策の推進

施策	28	林道・治山施設の長寿命化の推進
施策	32	良好な景観づくりの推進



施策 3	高速道路ネットワーク等の整備の促進
施策 7	観光周遊ネットワーク整備の推進
施策 11	林内路網整備の推進

施策 4	県内幹線道路ネットワーク整備の推進
施策 8	サイクル王国やまなしの実現
施策 12	農地・農業用施設の整備の推進

施策 15	富士山火山防災の推進
施策 19	農村地域の防災・減災対策の推進
施策 23	災害対応力を高めるための人材育成の推進

施策 16	インフラ耐震対策の推進
施策 20	災害時の避難や救援等に備えた道路の整備
施策 24	高次医療機関へのアクセス整備の推進

施策 29	農業用施設の長寿命化の推進
-------	---------------

施策 30	コンパクトなまちづくりの促進
-------	----------------

社会資本整備を効果的に進めるための施策

施策 33	i-Constructionの推進
施策 35	効果的な公共事業の実施

施策 34	建設業の担い手の確保・育成
-------	---------------



※本図はイメージ図であり、県内各圏域を特定して表現しているものではありません。

1 「いかす」やまなし——活力・快適

活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標 1 リニア開業効果の県全域への波及

施策 1 リニア駅アクセスの向上

《取組内容》

- リニア駅アクセス圏域を拡大するため、新山梨環状道路などの道路整備を推進します。
- 中部横断自動車道 静岡・山梨間の令和2年内の全線開通に向け、国と調整していきます。
- 国道20号（新山梨環状道路（北部区間））の未事業区間の早期事業化を国に要望します。
- 高速道路と接続するスマートICの整備を促進し、その他にも新たなスマートICの整備について検討します。

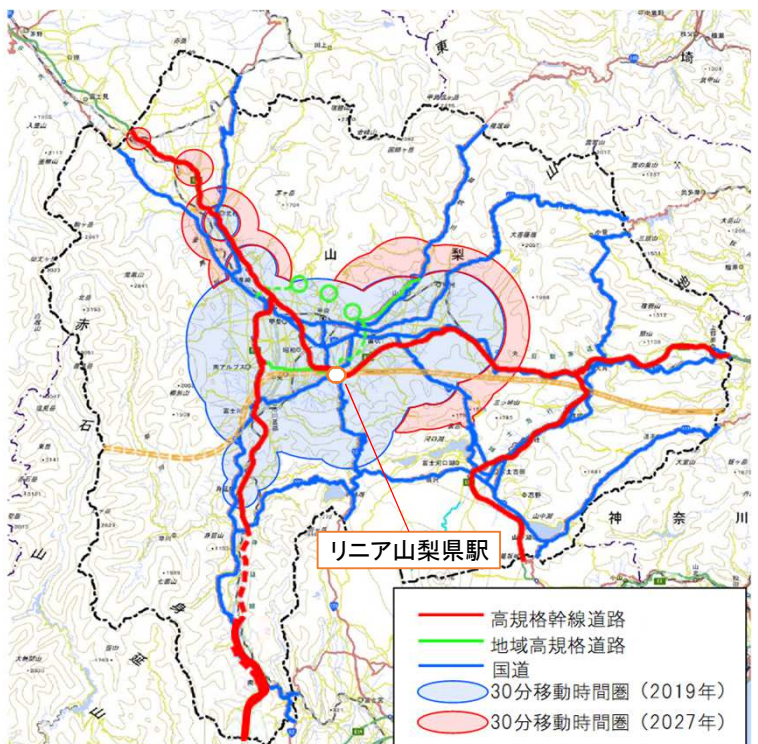
■新山梨環状道路(南部区間)



■整備中の新山梨環状道路(東部区間)



■リニア駅から30分以内にアクセスできる圏域



《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
継続	中部横断自動車道(南部IC~下部温泉早川IC)	高規格幹線道路整備	—	国事業
継続	国道20号(新山梨環状道路(北部区間))	バイパス整備	—	国事業
継続	国道140号(新山梨環状道路(東部区間Ⅰ・Ⅱ期))	バイパス整備	180	
継続	国道411号(和戸ICアクセス)	バイパス整備	7	
継続	国道358号(遠光寺北交差点)	交差点改良	6	
継続	(主)甲府中央右左口線(メイン通り)	現道拡幅	—	詳細検討中
継続	(仮称)甲府中央スマートIC	スマートIC	—	高速道路(株)事業
新規	国道137号(新たな御坂トンネル)	バイパス整備	—	

《指標 1 リニア駅からの30分到達圏人口カバー率》

現状の姿	令和9年度の姿
68.7%	72.7%
・30分到達エリアは県の人口比率では約69%をカバー済です。 (リニア駅から自動車です30分以内に到達できる居住人口 ／ 県人口)	・新山梨環状道路、(仮称)甲府中央スマートICが整備され、到達エ リアが更に拡大します。

活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標 1

リニア開業効果の県全域への波及

施策 2

リニア駅周辺の基盤整備

《取組内容》

- リニア駅と県内各地との円滑な交通手段（交通結節機能）を確保するとともに、様々な交流や活動の拡大を図るため駐車場や中央自動車道の（仮称）甲府中央スマートICの整備を促進します。
- 駅周辺の治水安全度向上のため、鎌田川の河川改修工事を実施します。

■リニア駅周辺整備の概要(イメージ)



《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
継続	(主)甲府中央右左口線(メイン通り)	現道拡幅	—	(再掲)
継続	(主)甲府中央右左口線(駐車場整備)	駐車場整備	—	詳細検討中
継続	(仮称)甲府中央スマートIC	スマートIC	—	高速道路(株)事業
継続	鎌田川	河川改修	31	

《指標 2 鎌田川の整備率》

現状の姿	令和4年度の姿	令和9年度の姿
69%	90%	100%
・改修が必要な河川延長の約69%が整備済です。 (4,787m/6,900m)	・流川合流点より下流の改修が完了し、浸水被害が大きく軽減され、防災効果が発揮されます。 (6,226m/6,900m)	・鎌田川の改修が完了し、計画洪水に対する浸水被害が解消され、防災効果が発揮されます。 (6,900m/6,900m)

《取組内容》

- 活動圏域の拡大、物流の効率化を図るため、中部横断自動車道の静岡・山梨間の令和2年内の全線開通に向け、国と調整していきます。
- 中部横断自動車道の長坂～八千穂間に関する各種手続きを確実に進めるとともに、早期事業化を要望していきます。
- 中央自動車道小仏トンネル～相模湖付近の渋滞対策事業の早期完成および、更なる対策の検討を要望していきます。
- 東富士五湖道路と新東名高速道路を結ぶ国道138号須走道路・御殿場バイパスの令和2年度開通に向けた整備が進捗するよう国と調整していきます。
- 高速道路と接続する、事業中のスマートICの整備を促進します。

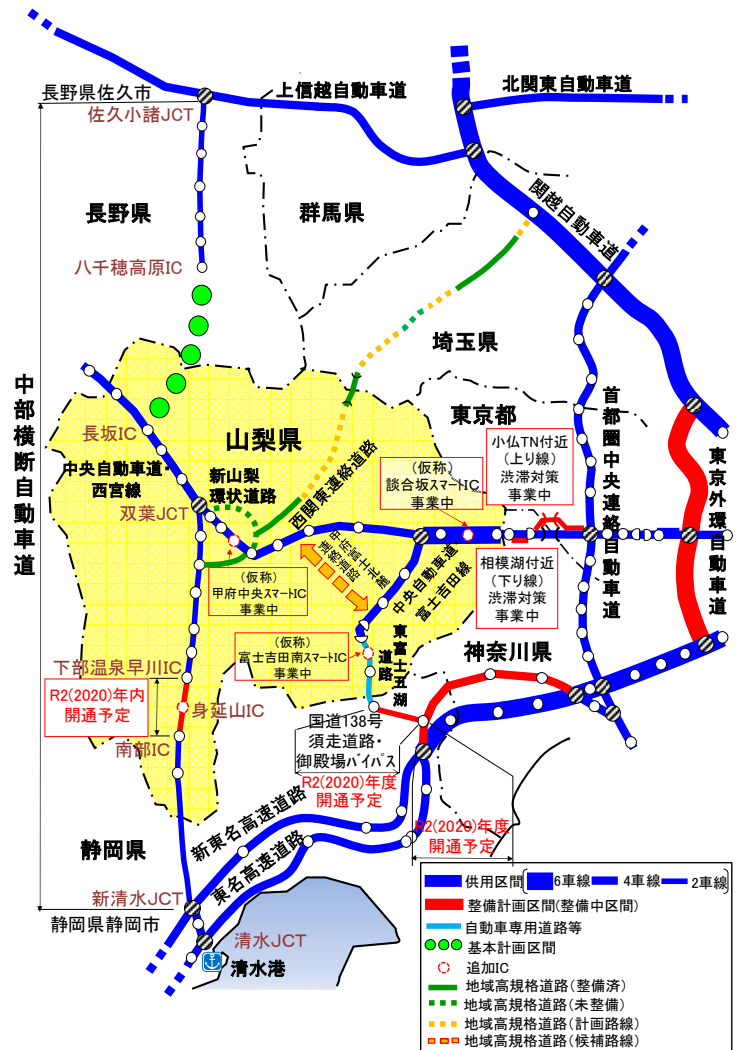
■中央自動車道(笛吹八代スマートIC)



■中部横断自動車道(六郷IC)



■高速道路ネットワーク図



活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標 3

県内拠点間の連携強化

施策 4

県内幹線道路ネットワーク整備の推進

《取組内容》

○県内拠点間の連携を強化し利便性やアクセス性の向上を図るため、高規格幹線道路・地域高規格道路・主要幹線道路などの整備を推進します。

■国道411号(城東バイパス)



■西関東連絡道路(甲府山梨道路)



■県内幹線道路網



《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
継続	中部横断自動車道(南部IC~下部温泉早川IC)	高規格幹線道路整備	—	国事業
継続	国道20号(新山梨環状道路(北部区間))	バイパス整備	—	国事業
継続	国道140号(新山梨環状道路(東部区間Ⅰ・Ⅱ期))	バイパス整備	180	(再掲)
継続	国道411号(和戸ICアクセス期)	バイパス整備	7	(再掲)
継続	国道413号(道志バイパス)	バイパス整備	16	
継続	(主)富士川身延線(身延山ICアクセス)	バイパス整備	1	
継続	国道139号(上和田バイパス)	バイパス整備	18	
継続	国道300号(中之倉バイパス)	バイパス整備・現道拡幅	24	
継続	(主)甲府中央右左口線(メイン通り)	現道拡幅	—	(再掲)
継続	(主)富士川身延線(井出)	現道拡幅	5	
継続	(主)茅野北杜葦崎線(本町JRアンダー)	バイパス整備	1	

《指標 3 広域道路ネットワークに資する路線の整備延長》

現状の姿	令和4年度の姿	令和9年度の姿
0.7km	16.4km	42.1km
・必要整備延長の約2%が整備済です。 (0.7km/42.1km)	・新山梨環状道路(東部Ⅰ期)等が整備され、拠点間の連携が強化されます。 (16.4km/42.1km)	・新山梨環状道路(東部Ⅱ期)等が整備され、拠点間の連携が強化されます。 (42.1km/42.1km)

※42.1km：県内拠点につながる幹線道路等の整備延長

《取組内容》

○市街地の渋滞緩和、県民の生活利便性の向上及び良好な市街地形成を図るため、安全で快適な都市計画道路を整備します。

■市街地における交通渋滞((都)城東三丁目穴切線)



■自動車と歩行者・自転車との錯綜((都)丸の内二丁目竜王駅前線)



■大型車のすれ違いが困難な状況((都)山梨市駅南線)



■都市計画道路整備後((都)和戸町竜王線)



《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
継続	(都)田富町敷島線(富竹Ⅰ期・富竹Ⅱ期・仲新居工区)	バイパス整備	21	
継続	(都)和戸町竜王線(城東・中央五丁目工区)	バイパス整備	7	
継続	(都)山梨市駅南線(Ⅰ期工区)	現道拡幅	3	
継続	(都)大手二丁目浅原橋線(NTT西・柳町工区)	現道拡幅	10	
継続	(都)高畑町昇仙峡線(Ⅱ期工区)	現道拡幅	6	
継続	(都)太田町蓬沢線(遠光寺東交差点工区)	現道拡幅	5	
継続	(都)新環状・緑が丘アクセス線	現道拡幅	7	

《指標 4 街路整備率》

現状の姿	令和4年度の姿	令和9年度の姿
19%	27%	100%
・5.7kmの整備延長のうち、約19%が整備済です。 (1.1km/5.7km)	・5.7kmの整備延長のうち、約27%が整備されます。 (累計1.5km/5.7km)	・5.7kmの整備が完了し、渋滞緩和や歩行者・自転車利用者の安全性、利便性が向上します。 (5.7km/5.7km)

※5.7km：令和9年度までに優先的に整備する街路の整備延長

活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標 3

県内拠点間の連携強化

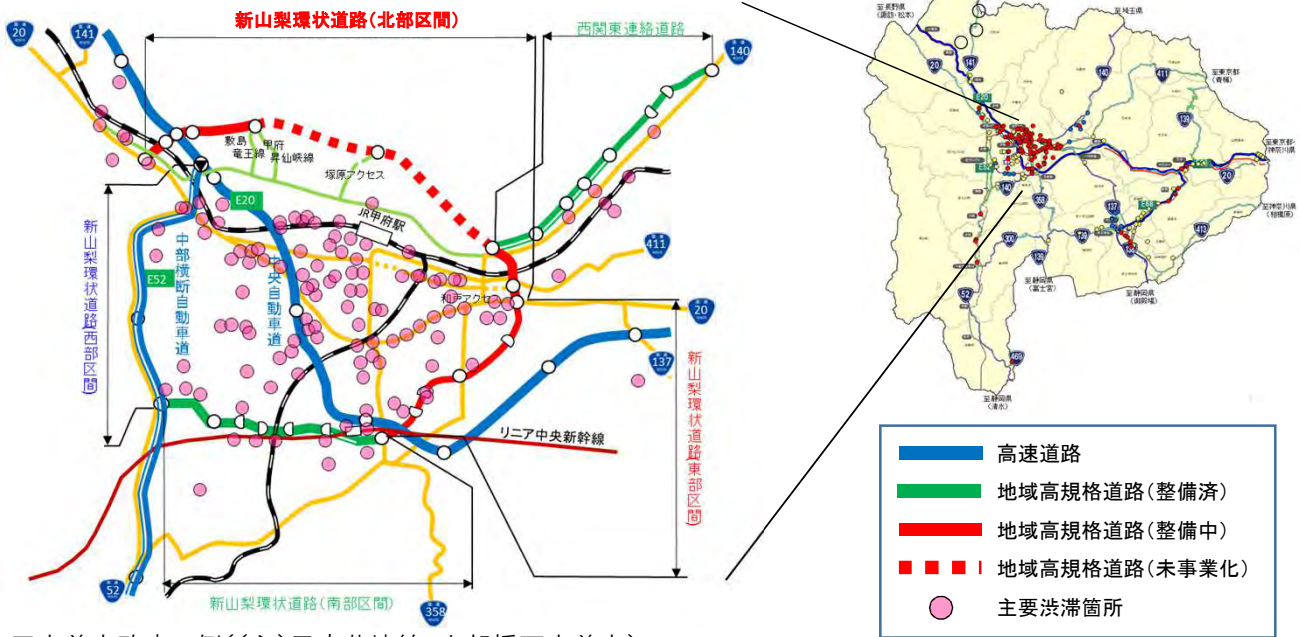
施策 6

渋滞対策の推進

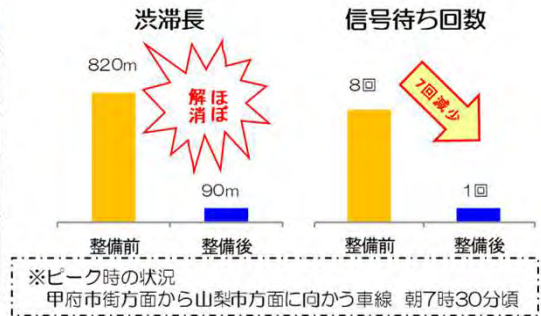
《取組内容》

○県内における移動の円滑化や安全な道路交通環境の向上を図るため、市街地交通の分散を図る新山梨環状道路の整備や、バイパス整備・交差点改良等を実施し、主要渋滞箇所における渋滞対策を推進します。

■山梨県内の主要渋滞箇所



■交差点改良の例((主)甲府韮崎線 十郎橋西交差点)



《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
継続	国道140号(新山梨環状道路(東部区間Ⅰ・Ⅱ期))	バイパス整備	180	(再掲)
継続	国道411号(和戸ICアクセス)	バイパス整備	7	(再掲)
継続	国道358号(遠光寺北交差点)	交差点改良	6	(再掲)
継続	国道20号(新山梨環状道路(北部区間))	バイパス整備	—	国事業
継続	国道138号(新屋拡幅)	現道拡幅	—	国事業
継続	(一)富士吉田西桂線(上暮地・小沼)	現道拡幅	4	

《指標 5 主要渋滞箇所の対策箇所数》

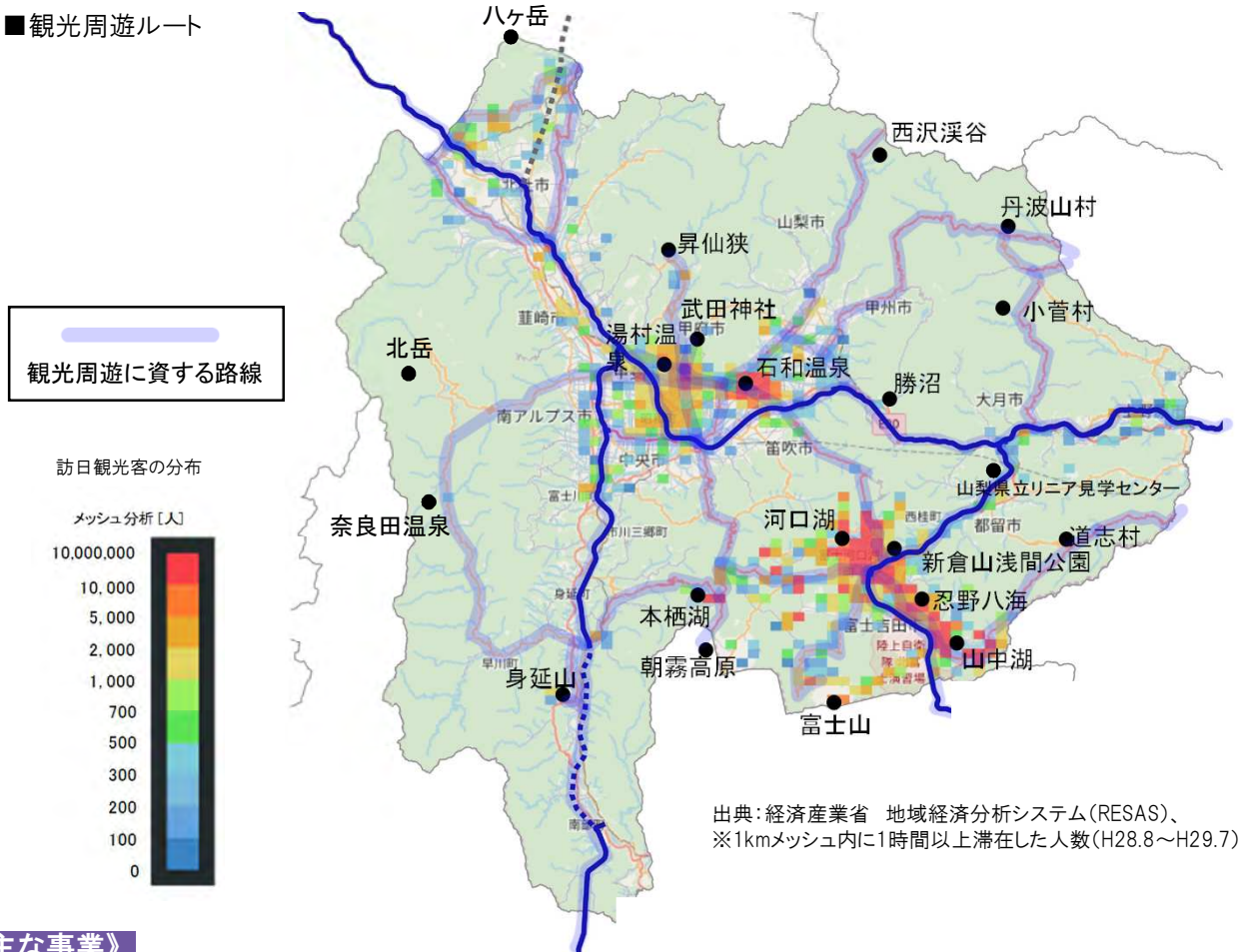
現状の姿	令和4年度の姿	令和9年度の姿
30箇所	35箇所	56箇所
・主要渋滞箇所のうち、30箇所の対策が完了済です。 (30箇所/245箇所)	・主要渋滞箇所のうち、29箇所の対策が完了します。 (35箇所/245箇所)	・新山梨環状道路(東部区間)が整備され、甲府市内をはじめとする主要渋滞箇所の対策が更に進んでいます。 (56箇所/245箇所)

※245箇所：山梨県道路交通円滑化・安全委員会で選定した、対策が必要な箇所

《取組内容》

○県内各地に観光地が点在しており、各観光地への誘客を図るため、県内全域の主要観光地をつなぐ、観光周遊ルートとなる道路の整備を推進します。

■観光周遊ルート



《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2～4) (億円)	備考
継続	国道138号(新屋拡幅)	現道拡幅	—	国事業
継続	国道300号(中之倉バイパス)	バイパス整備・現道拡幅	24	(再掲)
継続	国道139号(上和田バイパス)	バイパス整備	18	(再掲)
継続	国道411号(勝沼拡幅)	現道拡幅	3	
継続	(主)甲府昇仙峡線(新長とろ橋)	バイパス整備	5	
継続	(主)甲斐早川線(早川・芦安連絡道路)	バイパス整備	7	
継続	(一)小荒間長坂停車場線(JA小泉支所前交差点)	交差点改良	2	

《指標 6 観光周遊に資する路線の整備箇所数》

現状の姿 1箇所	令和4年度の姿 15箇所	令和9年度の姿 28箇所
・観光周遊ネットワーク道路における事業箇所1箇所の整備が完了済です。 (1箇所/28箇所)	・観光周遊ネットワーク道路における事業箇所14箇所の整備が完了します。 (15箇所/28箇所)	・観光周遊ネットワーク道路における事業箇所27箇所の整備が完了します。 (28箇所/28箇所)

※28箇所：県内主要観光地につながる路線の整備箇所

活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標 4

地域観光資源の利活用

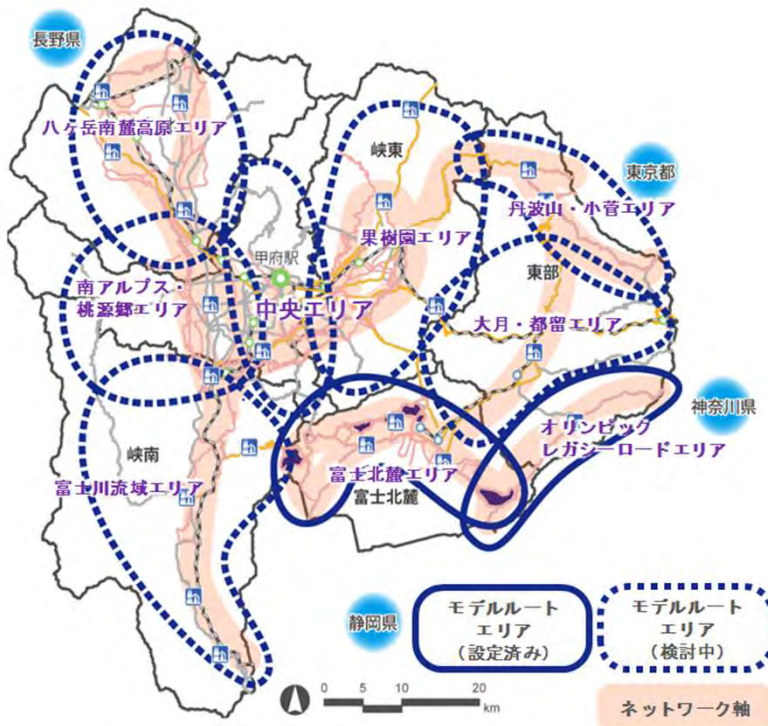
施策 8

サイクル王国やまなしの実現

《取組内容》

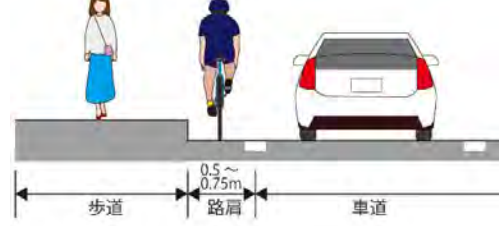
○「サイクル王国やまなし」の実現を目指して、自転車通行環境の整備や観光資源を活用した魅力づくりと受入環境の形成、自転車を活用した健康増進やスポーツ振興、安全適正利用の促進を行います。また、新たな周遊観光の形成や更なる魅力創出を図るため、地域ごとのモデルルート設定を行います。

■モデルルートの候補エリア

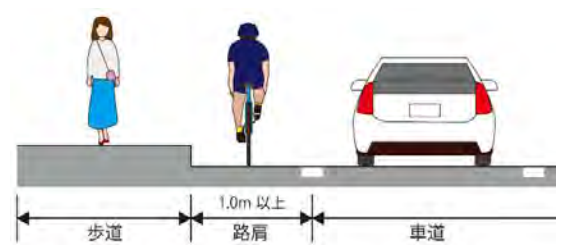


■自転車通行空間の整備

・現状



・自転車通行空間確保(イメージ)



出典: 山梨県「山梨県自転車活用推進計画」

■自転車を活用したイベントの例



■県内サイクリングロードの事例(山中湖サイクリングロード)



出典: 山梨県HP 東京2020オリンピック自転車競技ロードレースPR動画

《指標 7 自転車活用の推進を図る地域部会の設置エリア数》

現状の姿	令和4年度の姿	令和9年度の姿
2エリア	9エリア	—
・9エリアのうち、2エリアの設置が完了済です。(2エリア/9エリア)	・9エリアのうち、9エリアの設置が完了します。(9エリア/9エリア)	・自転車の安全で適正な利用等を促進し、「サイクル王国やまなし」を実現します。

活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標 4

地域観光資源の利活用

施策 9

インフラの価値や魅力の情報発信

《取組内容》

- インフラへの理解を深めるとともに、新たな観光資源として県内外からの誘客や地域の活性化を図るため、民間旅行会社に対しインフラツアーの実施を促すなど、インフラの価値や魅力の情報発信を行います。
- ポータルサイトを開設し、県内インフラ施設の役割や魅力をPRします。
- 現場見学会をツーリズムに組み込むなど、未供用施設における魅力のPR方法を検討します。

■ポータルサイト「富士の国やまなしインフラガイド」



「インフラ瓦版」にインフラ
関連情報を掲載



■現場見学会の開催



■県内インフラ施設を活用したインフラツーリズムのイメージ

八ヶ岳山麓とダム堤体内を歩くツアー

美し森→清里・牧場公園→
大門ダム(堤体上部→堤体内→ダム湖底監査廊)



紅葉や山並みなど素晴らしい景観を持つダム湖を紹介



普段立ち入ることが出来ない監査廊を散策

活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標5

活力ある市街地環境の創造

施策10

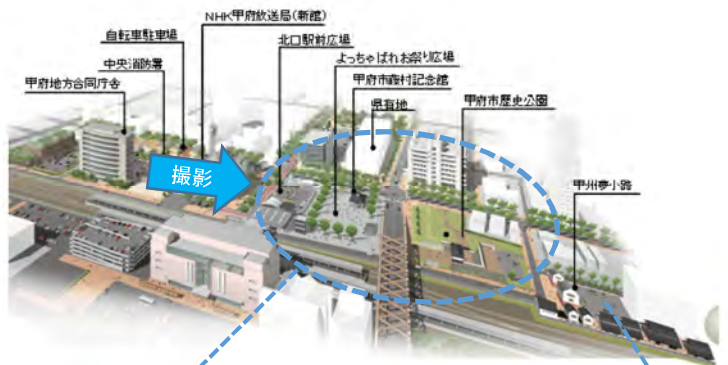
市街地整備の推進

《取組内容》

- 県都の玄関口である甲府駅南口周辺地域において、地域の魅力向上や賑わいの創出につなげるため、駅前広場と平和通りの整備に引き続き、県市共同で策定した実施計画に基づいて甲府城周辺地域の整備を推進します。
- 都市計画道路を整備し、市街地の渋滞緩和、歩行者・自転車の安全性及び生活利便性の向上を図ることで、快適な市街地環境を創造します。
- 災害に強い市街地の形成を図るため、公共施設の整備改善・宅地の利用増進を行う「土地区画整理事業」および土地利用の共同化や高度化等を行う「市街地再開発事業」への支援を行います。

■ 甲府城周辺地域の整備箇所と整備イメージ

■ 甲府駅周辺地区土地区画整理事業 整備イメージと整備状況



出典：甲府市「甲府市中心市街地活性化基本計画」



出典：山梨県・甲府市「甲府城周辺地域活性化実施計画」



甲府駅北口駅前広場・歴史公園・県立図書館など

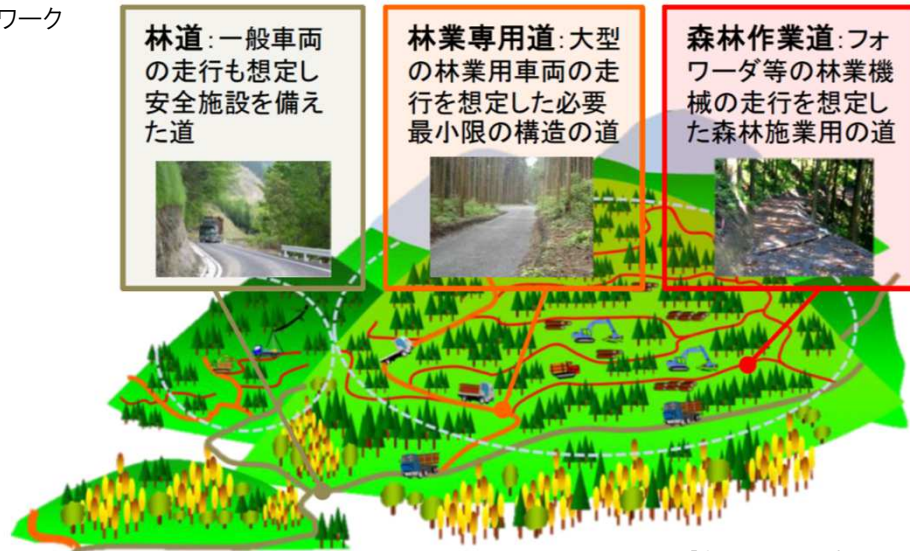
《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
継続	舞鶴城公園(甲府城(仮称:南側公園))	公園整備	10	
継続	(都)田富町敷島線(富竹Ⅰ期・富竹Ⅱ期・仲新居工区)	バイパス整備	21	(再掲)
継続	(都)和戸町竜王線(城東・中央五丁目工区)	バイパス整備	7	(再掲)
継続	(都)大手二丁目浅原橋線(NTT西・柳町工区)	現道拡幅	10	(再掲)
継続	(都)太田町蓬沢線(遠光寺東交差点工区)	現道拡幅	5	(再掲)

《取組内容》

○伐採・再造林を行う区域において森林施業の効率化を図るため、トラック等が走行する林道、林業用車両が走行する林業専用道、林内で主に高性能林業機械等が走行する森林作業道とを組合せた林内路網の整備を推進します。

■ 林内路網のネットワーク



出典: 林野庁「森林・林業・木材産業の現状と課題」

■ 林道の開設



■ 森林作業道を使った集材



《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(R2~4) (億円)	備考
継続	林道 足馴峠線ほか	林道開設	35	
継続	林業専用道 小字沢1号支線ほか	林業専用道開設	5	
継続	森林作業道	森林作業道開設	1	

《指標8 効率的な森林施業に資する林内路網の整備延長》

現状の姿(H30)	令和4年度の姿	令和9年度の姿
4,598km	4,778km	5,003km
・林内路網4,598kmが整備済です。	・年間45kmの整備により、林道や森林作業道等を活用した森林施業が進んでいます。	・林内路網の計画的な整備により、効果的な森林施業が行われています。

※年間45km: 「やまなし森林整備・林業成長産業化推進プラン」で定めた年間の整備目標値

活力・快適
「いかす」
やまなし

重点目標 7

農業競争力の強化

施策12

農地・農業用施設の整備の推進

《取組内容》

○県産農産物の高品質化や生産性の向上、農業経営の安定化を図るため、区画整理や農用排水利施設、農道等の基盤整備を推進します。

■農道整備



■用排水路



■区画整理



整備前



整備後

《主な事業》

区分	事業箇所	整備内容	想定事業量(億円)	備考
継続	畑地帯総合整備 北原地区ほか	区画整理、農道、用排水路	93	
継続	中山間地域総合整備 身延南部地区ほか	区画整理、農道、用排水路	84	
継続	農地環境整備 南アルプス西部地区ほか	区画整理、農道、用排水路	7	
継続	経営体育成基盤整備 尾根地区ほか	区画整理、農道、用排水路	34	
継続	広域営農団地農道整備 茅ヶ岳東部地区	農道整備	5	
継続	農村地域活性化農道整備 長坂地区ほか	農道整備	8	

《指標 9 果樹産地等における基盤整備面積》

現状の姿	令和4年度の姿	令和9年度の姿
4,400ha	4,700ha	5,200ha
・県内の果樹地帯等における畑地において、令和元年度までにA=4,400haが整備され、生産性の向上が図られています。	・畑地帯総合整備事業等で樹園地などにおいて農地集積・集約化を目的とした基盤整備が進み、作業効率の向上や省力化により、農業経営の安定化が図られます。	・畑地帯総合整備事業等で区画整理などにより、農作業の効率化、省力化が図られたことで、多様な担い手の農業参加が促進され、果樹産地等の維持発展につながります。

※年間100ha：やまなし農業基本計画で定めた年間の整備目標値