

## 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4,465㎢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

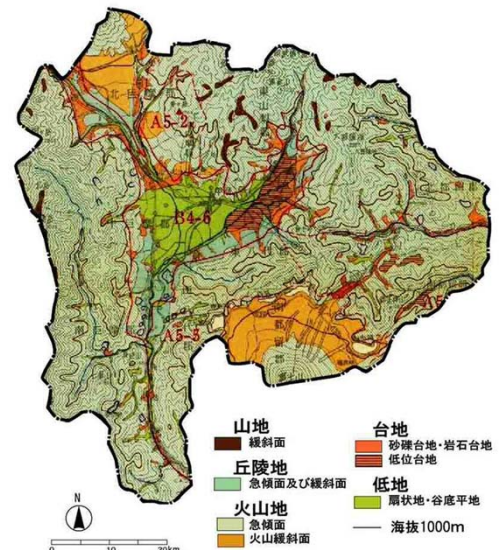
本県は首都圏西部に位置し、埼玉県、東京都、神奈川県、長野県および静岡県に接しています。

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経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。

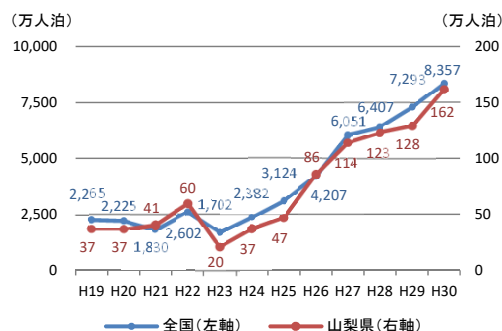
#### ■ 県際収支

(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

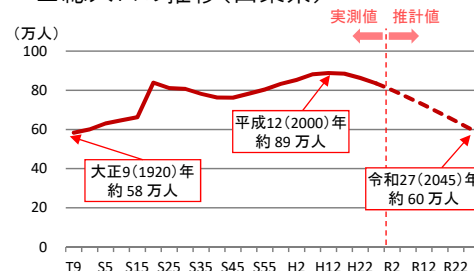
出典: H23山梨県産業連関表

#### ■ 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。

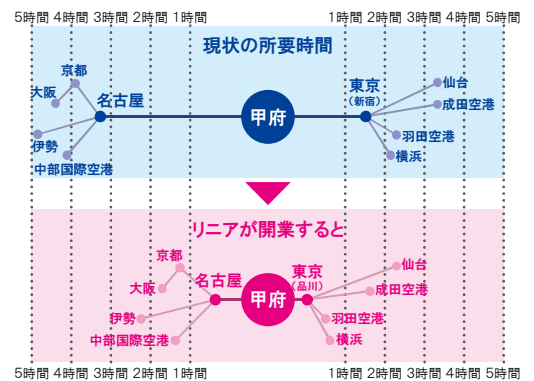
一方、中央自動車道の上野原IC以东では、慢性的な渋滞が発生しており、県内主要幹線道路においても渋滞箇所が数多く存在するため、継続的な対策が必要となっています。

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。

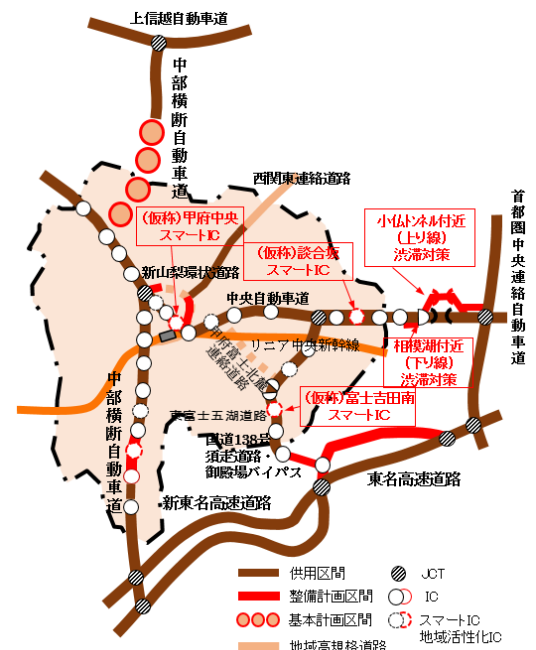
高速交通ネットワークが整備されることは、既存産業の高付加価値化に寄与することが期待され、本県が有する多くの観光資源や、果樹を中心とした農業、豊かな森林などの優れた地域資源を活かした発展に繋がります。

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。

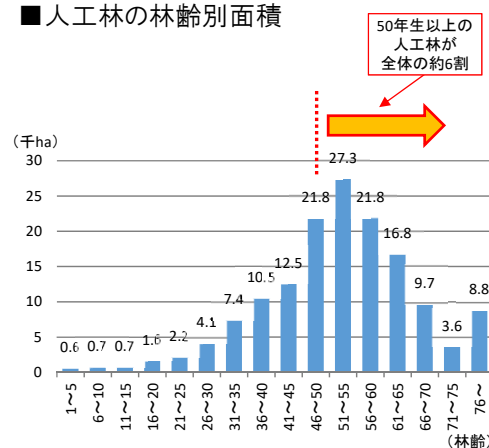
#### ■甲府駅南口～平和通りの再整備



#### ■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



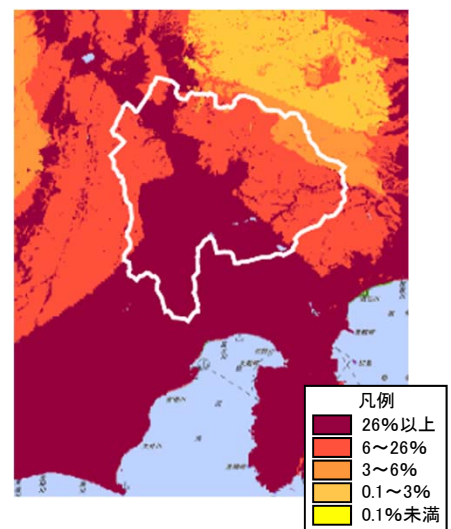
(主)南アルプス公園線(早川町湯島)

### ■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、公共交通機関が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。

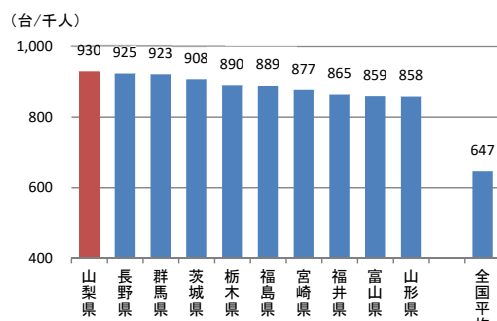
生活環境を別の側面から見ると、本県の生活排水処理施設は着実に整備が進められているものの、全国に比べるとその進捗はやや遅れているのが現状です。生活排水などによる河川や湖沼などの水質汚濁を防止し、本県の良質な水資源を将来に引き継いでいくことが求められています。

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



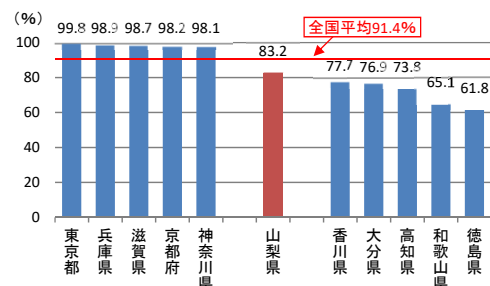
出典：自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」(平成31年3月末)  
総務省統計局「人口推計」(平成30年10月1日)

#### ■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。

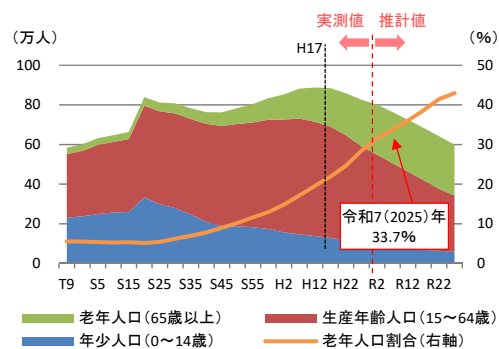
本県の公共土木施設の老朽化率は、平成26（2014）年時点では建設後50年以上が経過する施設は2割程度でしたが、令和16（2034）年には概ね6割を超える状況です。

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。

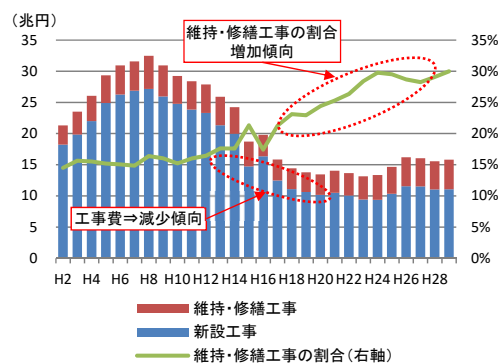
厳しい財政状況が続く中で、総合的なコストの抑制も必要となります。従来の対処療法である事後保全型からコストの抑制や平準化効果が見込んだ長寿命化計画等に基づく予防保全型メンテナンスへの転換により、メンテナンスサイクルを確立していくことが求められています。

#### ■ 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。

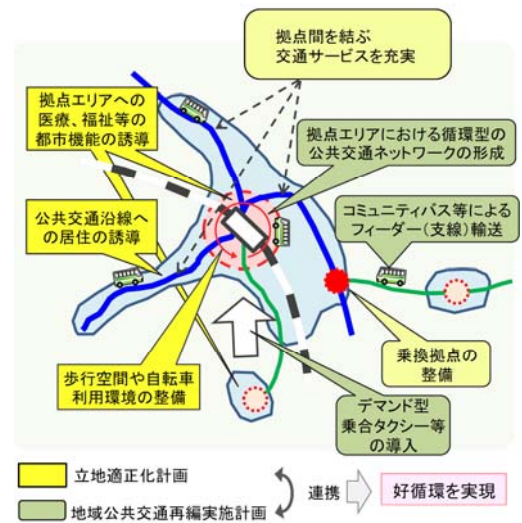
また、人口減少や地域コミュニティの弱体化などにより、街並みや里山、果樹園、棚田など、日常の暮らしを包み込む景観が失われていくことが懸念されています。

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》

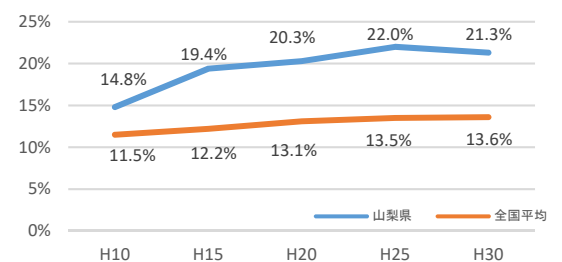
- 将来に向けて、効果的・効率的で持続可能なインフラ長寿命化の取組が必要です。
- 人口減少社会に対応し、持続可能な社会を構築していく必要があります。

### ■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。

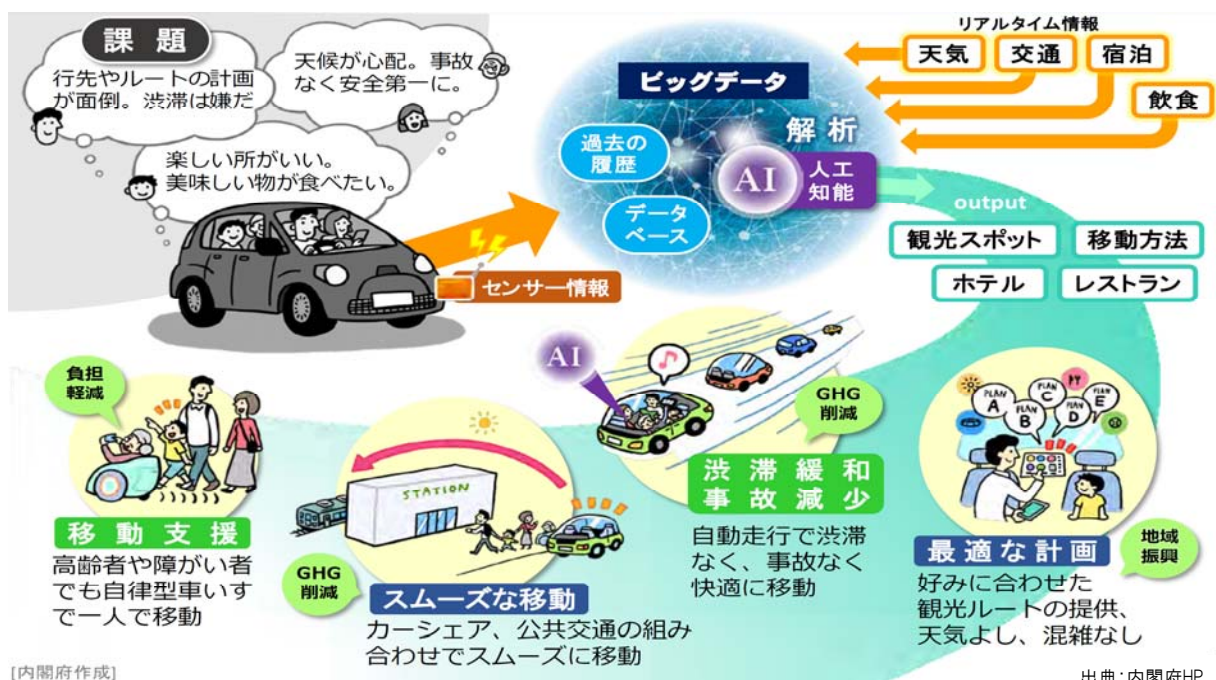
- ・ リニア中央新幹線と高速バスやタクシー、レンタカー等、異なる交通モードを結び付け提供するMaaSによる地域間のアクセス性の向上。
- ・ AIやビッグデータを活用した混雑予測と対応策の実施、物流や移動の効率化。
- ・ ICTの活用による自動化、遠隔操作等によるインフラ施工や保守管理の効率化、質の向上と平準化。
- ・ 災害時の迅速な状況把握と安全な避難や迅速な救助、物資の最適な配送への支援。
- ・ 運転のアシストや自動運転技術の導入による交通事故の削減や高齢者の移動支援など。

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)



[内閣府作成]

出典：内閣府HP

## 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。