



山梨県社会資本整備重点計画

(第三次)

平成27年12月

山 梨 県

目次

第1章	計画の目的	1
1	計画策定の趣旨、位置づけ	1
	(1) 計画策定の趣旨	1
	(2) 計画の位置づけ	1
2	計画の内容	1
	(1) 性格と役割	1
	(2) 計画の対象・期間	1
第2章	山梨県の社会資本整備を取り巻く現状と課題	2
1	山梨県の地域特性	2
	(1) 地勢・自然	2
	(2) 立地	2
	(3) 産業・経済	3
	(4) 人口・都市	3
2	時代の潮流等	4
	(1) 時代の潮流と社会経済環境の変化	4
	(2) 社会資本の整備水準	8
	(3) 国の動向	9
	(4) 本県の動向	10
第3章	「輝き あんしん プラチナ社会」の実現に向けた課題の整理	11
1	課題整理の視点	11
2	「輝き あんしん プラチナ社会」を実現する上での課題	12
	安全安心を支える基盤づくりを進める「防災・減災」分野	12
	地域資源を生かして活力ある地域づくりを進める「活力」分野	14
	健やか・快適環境を創造する「くらし」分野	18
第4章	重点目標	19
1	安全安心を支える基盤づくりを進める「防災・減災」分野	20
	重点目標 1-1 洪水災害・土砂災害等からの生命・財産の保護	20
	重点目標 1-2 地域防災力の強化	20
	重点目標 1-3 地震災害に備えた基盤強化	20
	重点目標 1-4 円滑な避難・救援活動への貢献	22
2	地域資源を生かして活力ある地域づくりを進める「活力」分野	24
	重点目標 2-1 他圏域との連携強化	24
	重点目標 2-2 効率的な農業経営の推進	24
	重点目標 2-3 交通渋滞の緩和	24
	重点目標 2-4 リニア開業に向けた地域づくりの推進	24
	重点目標 2-5 魅力ある国際観光都市の創造	26
	重点目標 2-6 市街地整備の促進と市街地へのアクセス改善	26
	重点目標 2-7 健全で豊かな森林づくりの推進	26
	重点目標 2-8 持続可能な林業経営の推進	26
	重点目標 2-9 美しい県土づくりの推進	28
3	健やか・快適環境を創造する「くらし」分野	30
	重点目標 3-1 安全安心な交通環境の確保	30
	重点目標 3-2 公共用水域における水環境の保全	30
	重点目標 3-3 暮らしやすい生活環境の創造	30
第5章	社会資本整備を効果的に進めるための施策	32
1	公共事業評価の実施	32
2	インフラ長寿命化の推進	32
3	コスト構造改善の実施	32
4	建設産業を担う人材の確保・育成の推進	32
5	景観に配慮した公共事業の推進	32
第6章	計画の進捗管理とフォローアップ	33
1	計画の進行管理	33
2	フォローアップ	33
資料	リニア開業時の将来像	34

1 計画策定の趣旨、位置づけ

(1) 計画策定の趣旨

本県では、プラチナのごとく光る価値を世界に発信し、すべての県民が明るく希望に満ち安心して暮らせる「輝き あんしん プラチナ社会」の実現にむけ、新たな県政運営の指針となる「ダイナミックやまなし総合計画」（以下、「総合計画」という。）を平成27（2015）年12月に策定しました。

今日、あらゆる分野でのグローバル化が急速に進むとともに、平均寿命の延伸と少子化の進行に伴う「超高齢社会」と呼ばれる時代を迎え、大きな変化が訪れています。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、地球温暖化の進行といった様々な課題がある一方、中部横断自動車道の開通やリニア中央新幹線の開業といった本県発展につながる数十年・数百年に一度の好機を迎えようとしています。

本県を取り巻くこのような状況の中において、限られた財源の中で、県民生活の向上や地域経済の発展を支える社会資本整備を効果的かつ効率的に実現していくためには、選択と重点化により整備の方向性を明らかに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（2004）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（2008）年度に「山梨県社会資本整備重点計画（第二次）」（以下、「第二次計画」という。）を策定しました。平成23（2011）年度には第二次計画を改定し、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、新たな県政運営指針の策定に合わせ、今後の社会資本整備の方向性を明らかにする必要があることから山梨県社会資本整備重点計画（第三次）を策定することとしました。

(2) 計画の位置づけ

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

2 計画の内容

(1) 性格と役割

本計画は、本県における社会資本整備の方向性を明らかにするとともに、「輝き あんしん プラチナ社会」を実現するため、具体的数値目標を設定し、進捗を管理します。また、東京オリンピック・パラリンピック開催までに整備すべき社会資本の全体像を明らかにします。

(2) 計画の対象・期間

県が主体となって選択と重点化を図る次の事業とします。

- 道路事業（林道、基幹農道、街路を含む）、河川事業、治山事業、砂防事業
- 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）
- 公園事業、住宅事業、市街地再開発事業、森林整備事業等

計画期間は、長期的には平成39（2027）年度のリニア開業、短期的には平成32（2020）年度の東京オリンピック・パラリンピック開催を見据え、平成27（2015）年度～平成31（2019）年度までの5年間とします。

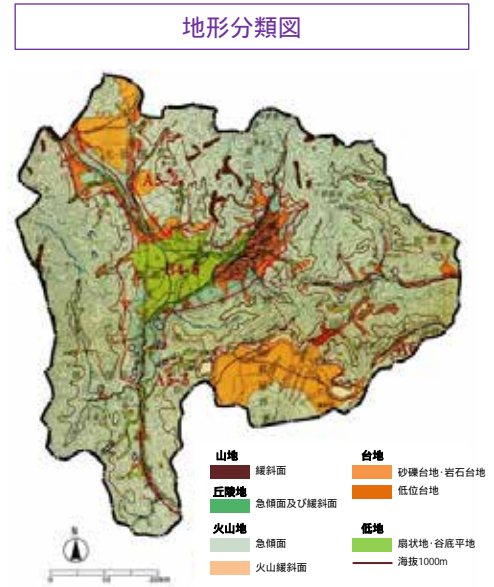
1 山梨県の地域特性

(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割を占め、自然公園面積（富士箱根伊豆国立公園、秩父多摩甲斐国立公園、南アルプス国立公園の3つの国立公園など）が県土の約3割を占める自然豊かな県です。反面、可住地面積は県土の約2割で、都道府県別可住地面積比率は4番目に低くなっています。また、急峻な地形に加え、脆弱な地質が広く分布していることから土砂災害などが起きやすい状況です。

気候は気温の日較差及び年較差が大きい内陸性気候であり、特に甲府盆地を中心に日照時間が長く、降水量が少ない特性があります。



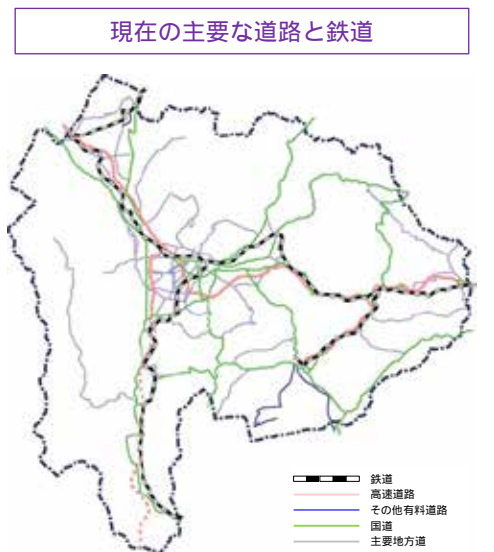
出典：H23「山梨県都市計画マスタープラン」

(2) 立地

本県は首都圏西部に位置し、東京都、神奈川県、埼玉県、長野県及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27%（平成22（2010）年国勢調査）を占め、さらに北関東及び千葉県を加えると全人口の40%近く（同調査）に達する大都市圏に含まれています。

東西に横断する中央自動車道及びJR中央線によって、東京・神奈川方面並びに長野県を經由して名古屋圏にアクセスが可能です。特に中央自動車道の利用により、東京、名古屋、大阪の3大都市圏にアクセスが可能です。

今後、中部横断自動車道やリニア中央新幹線が開通すると静岡方面や中部・関西方面へのアクセス向上が見込まれ、東京や名古屋方面へのルートが複数選択できることになり、新たな事業展開や緊急時の迅速な対応が可能になります。



出典：H23「山梨県都市計画マスタープラン」

(3) 産業・経済

本県の産業は、昭和40年代前半頃まで農林業が中心でありました。特に養蚕は、甲斐絹織物に代表される蚕糸業の振興に大きく貢献してきました。しかし、昭和30年代に生糸の価格が低迷し、昭和33(1958)年に国道20号笹子トンネルが開通したことを契機に、東京圏に近い立地条件を生かし、養蚕からぶどうやももなどの果樹栽培への転換が急速に進みました。その結果、現在にみられる果樹王国やまなしが築かれることとなりました。

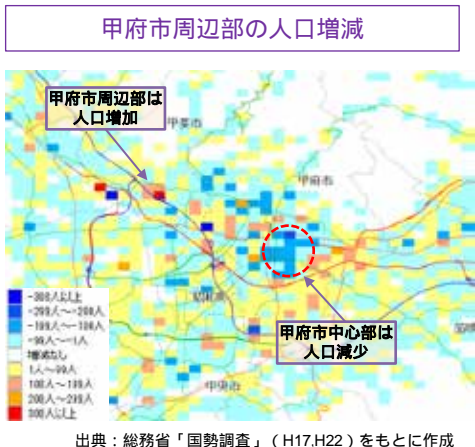
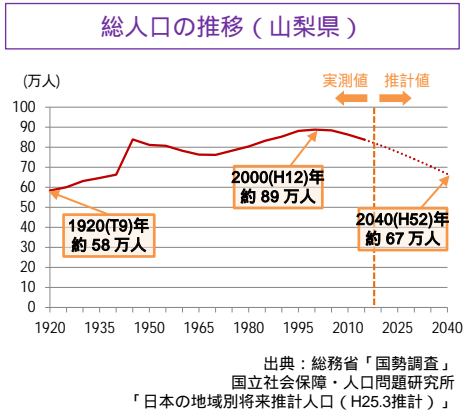
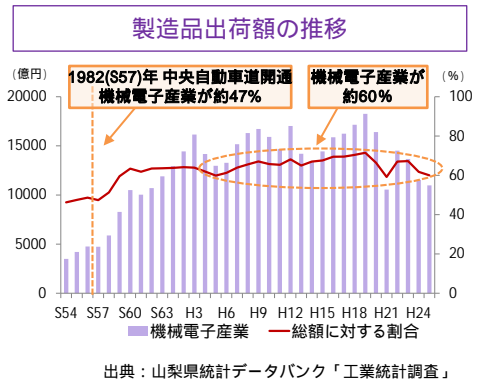
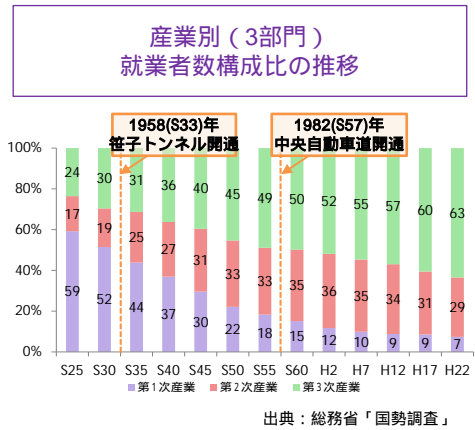
昭和57(1982)年に中央自動車道が全線開通すると、企業立地が進み、それ以降機械電子産業を中心としたものづくり産業が急速に発展しました。また、年々第3次産業が進展しており、商業や観光関連産業などの対個人サービス業などの拡大によって、平成に入ると就業者の半数以上が第3次産業で占められるようになりました。

経済規模は昭和40～50年代に大きく拡大しましたが、平成3年頃のバブル崩壊以降は成長率が急激に鈍化しています。

(4) 人口・都市

本県の人口は、終戦直後は増加傾向であったものの、その後高度経済成長期に入ると、東京圏への人口流出による社会減により減少傾向となりました。その後1980年代になると中央自動車道の全線開通や工業団地の整備などの影響により、社会増に転じ、自然増と合わせて、増加しました。以降、平成12(2000)年頃まで自然増及び社会増による人口増が続きましたが、現在は自然減及び社会減に転換したことにより、急激な人口減少局面を迎えています。

本県の市町村は、終戦後は1市17町183村の計201市町村でしたが、その後合併を繰り返し、平成27(2015)年9月現在では、13市8町6村の計27市町村となりました。県都である甲府市を中心として都市が発展し、当初は甲府中心部に業務施設や商業施設が集積していたものの、最近では甲府市周辺地域の人口が増加し、逆に甲府中心部では人口減少が発生するなどドーナツ化現象が発生しています。特に、機能の充実や駐車場確保のため、病院や美術館等の公共・公益施設やショッピングセンター等が、地価が安くかつ広い土地が確保しやすい郊外に立地・大型化する傾向がみられています。



2 時代の潮流等

(1) 時代の潮流と社会経済環境の変化

安全安心への対応

平成23(2011)年3月に発生した東日本大震災は、マグニチュード9.0という国内最大規模の地震と大津波により、死者・行方不明者あわせて18,458名(警察庁緊急災害警備本部発表H27.12.10)という大災害となりました。また、平成26(2014)年9月には、戦後最悪の火山噴火災害である御嶽山の噴火により、死者・行方不明者63名という大惨事が発生しました。平成27(2015)年9月には、関東・東北地方で鬼怒川など多数の河川での堤防が決壊するなど大規模な被害をもたらした豪雨災害が発生しました。

このような状況を背景に、県民の防災意識が高まりつつあり、本県においても将来予想される大規模災害への対策が必要不可欠となっています。

特に、本県は急峻な山地に囲まれているため、近年の局地的豪雨等への対策が求められています。

また、富士山噴火については、広範囲の被害発生が予想されることから、火山防災対策は喫緊の課題となっています。

環境保全や美しい景観への対応

地球温暖化の進行によって、異常気象による自然災害の増加、果樹をはじめ農作物の生育障害や栽培適地の移動などの悪影響等が懸念されています。この対策として、国では、平成42(2030)年までの温室効果ガス排出量を、平成25(2013)年比で26%削減する目標を掲げており、様々な取り組みによる地球温暖化防止策を進めています。

本県においても排出割合の高い運輸部門を中心とした排出源対策や、吸収源としての森林整備等の対策が求められています。

また、環境問題への関心、ゆとりや安らぎ、心の豊かさへの関心が高まっており、身近な自然環境の保全・再生等への意識や世界遺産富士山をはじめとした美しい景観や文化、誇りのもてるまちづくりに対する意識も、これまで以上に高まっています。

自然、歴史、文化など地域特性を生かした景観づくりを進めることにより、潤いのある豊かな生活環境を形成するとともに、観光地としての魅力を向上させるなど、地域活性化の原動力となることが期待されています。

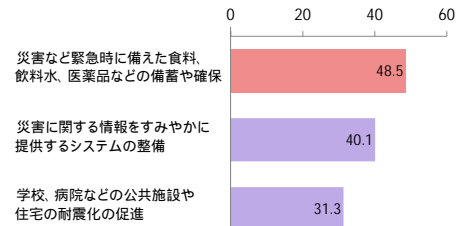
山梨県の水害被害

水害発生日	要因	概要
M40	8/22 豪雨	約180河川の堤防決壊、史上最大の災害規模
S34	8/12 台風7号	死者23名、大規模土砂災害発生
	9/25 台風15号	県内大雨、河川に多大な被害
S41	7/22 豪雨	豪雨による土石流・浸水被害発生
	9/23 台風26号	大規模土石流により、死者63名
S52	8/17 豪雨	中心市街地に洪水氾濫
S57	7/31 台風10号	大月市浅川地区、秋山村無生野地区で土石流発生
	9/10 台風18号	河川が増水し、崖崩れ発生
S58	8/14 台風5-6号	大雨の継続時間が長く、河口湖地方を中心に大雨
H3	8/14 台風12-14号	県南東部を中心に土砂崩れや土石流が発生
	9/13 台風17号	風雨は強かったが、被害は軽微
	9/18 台風18号	県中西部で、崖崩れ・床上床下浸水の被害
	9/27 台風19号	県内に強風が吹き荒れ、大規模停電発生
H12	9/11 台風14号	県の中・西部を中心に記録的な大雨
H16	10/19 台風23号	台風の北上に伴い、大雨
H23	9/1 台風12号	予報では大規模災害が予想されていたが、進路変更により被害軽微
	9/19 台風15号	甲府盆地の小規模河川で内水被害、洪水発生

出典：H26 山梨県土整備部「山梨県の水害」

防災・災害対策に対する要求・関心

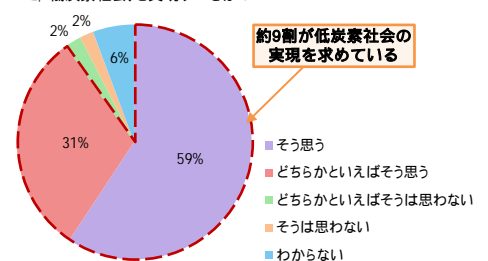
Q.県民の安全を守るために、あなたは行政に対してどのようなことを入れてほしいと思いますか？(3つまで回答可) (%)



出典：H24「県民意識調査報告書」

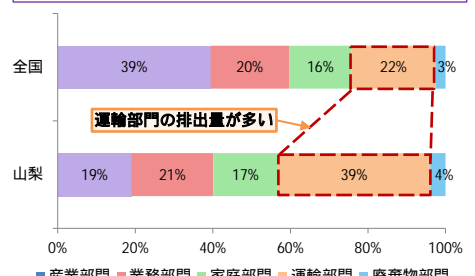
低炭素社会に関する世論調査

Q.「低炭素社会」を実現すべきか？



出典：H20 内閣府「低炭素社会に関する特別世論調査」

部門別二酸化炭素排出量構成比



出典：H26「山梨県地球温暖化対策実行計画」

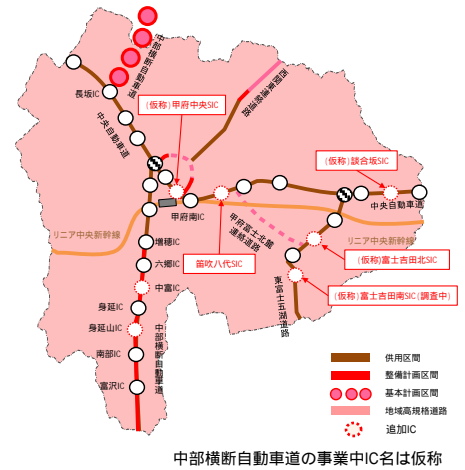
新たな高速交通時代への対応

高速交通基盤は、急峻な山地に囲まれた本県にとって、本県と県外との時間距離を縮め、地域連携・交流を拡大させる重要な社会資本です。

例えば、現在整備が進められている中部横断自動車道をはじめ、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の開通により、中央自動車道と東名高速道路・新東名高速道路、関越自動車道等が繋がり、広域幹線道路網の形成がなされようとしています。また、平成39（2027）年度にはリニア中央新幹線東京～名古屋間が開通する予定となっており、本県に新たな高速交通時代が到来しようとしています。

これらの高速交通基盤の形成により、本県は人・物・情報の一大交流拠点としての発展が期待されています。

高速道路・地域高規格道路概要



出典：「ダイナミックやまなし総合計画」
一部加工



「中部横断自動車道 身延IC」
平成27年10月6日撮影

写真提供：甲府河川国道事務所



「中部横断自動車道 富士川橋」
平成27年9月29日撮影

インターチェンジ・構造物の名称は仮称です。

社会・経済のグローバル化と地域間競争拡大への対応

国内の経済的な活力は都市部に集中し、地方部との格差が拡大しています。さらに、地方自治体の間でも、雇用の場の確保や地域経済振興を目的に、企業立地を巡る激しい競争が展開されています。

一方、資本や労働力、商品やサービス等の国境を越えた移動や取引は活発であり、経済のグローバル化は一層進展しています。

本県の地域経済においても、果樹王国やまなしの主要産品である、もも・ぶどうの輸出や、東アジアを中心とした外国人観光客の増加など、世界との結びつきが強まっています。

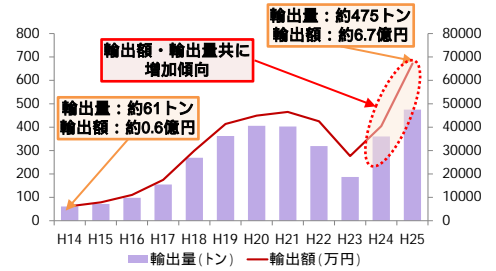
今後は、商工業、農林業、観光業などの地域産業を活性化することにより、他地域との差別化を図ることが重要になります。また、国内外における人・物・資金等の多様な交流・連携を図るため、交通ネットワークなどの社会資本の充実が期待されています。

ライフスタイルの多様化への対応

近年、日本を訪問する外国人観光客が増加傾向にあります。本県においても、世界遺産富士山を中心に外国人観光客が増加しており、平成26(2014)年には、東アジアを中心とした外国人宿泊客数の前年比増加率で全国一位となるなど増加の一途です。このことから、様々なライフスタイルやニーズに対して、受入体制や交流・観光基盤の整備を進めていくことが求められています。また、団体で名所旧跡を巡るスタイルから、家族や少人数の旅行が主体となり、特に体験を通して地域の産業や文化に触れる活動が盛んになっています。

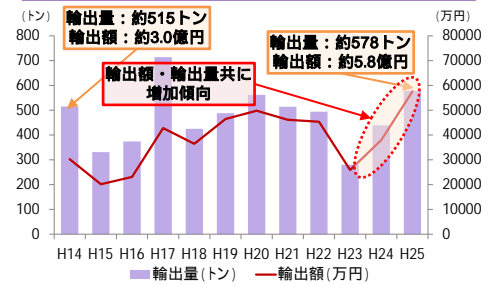
さらに、団塊世代の大量退職などに伴い、時間的・経済的に一定のゆとりを持ち、様々な活動に積極的な中高年(アクティブシニア)が増えています。こうした人々も含め、いわゆる「田舎暮らし」など都市から地方への移住や、都市と地方を行き来する「二地域居住」などに対する関心が高まっています。

ぶどう輸出量・輸出額



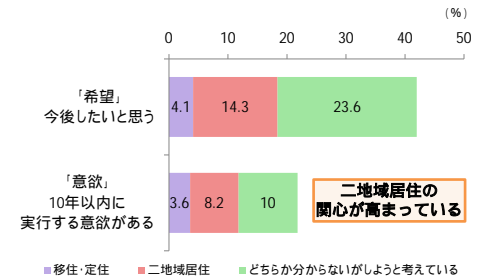
出典：財務省「貿易統計」

もも輸出量・輸出額



出典：財務省「貿易統計」

二地域居住等の希望・意欲



出典：H20 国土交通省「二地域居住等に関する調査結果の公表について」

ふるさと暮らし希望地域ランキング

	H22	H23	H24	H25	H26
1位	福島	長野	長野	長野	山梨
2位	長野	福島	岡山	山梨	長野
3位	千葉	千葉	福島	岡山	岡山
4位	岩手	茨城	香川	福島	福島
5位	山形	岩手	千葉	熊本	新潟

出典：H27 認定NPO法人 ふるさと回帰支援センター「ふるさと暮らし希望地域ランキング」

少子・高齢社会と人口減少社会への対応

日本の将来の人口動向については、他の先進主要国と比較して、急速に人口減少と高齢化が進行することが指摘されています。

本県の総人口も、平成17(2005)年国勢調査時点で減少に転じており、特に出生数の減少により20代以下の若年層の減少が著しくなっています。一方、高齢者(65歳以上)の人口は増加が続き、平成42(2030)年には3人に1人が高齢者となると推計されています。

今後も年少人口(15歳未満)及び生産年齢人口(15~64歳)の減少が続くことが予想され、労働力の減少とそれに伴う経済活力の低下や地域コミュニティの弱体化等の課題が指摘されています。

この人口減少における負の連鎖を断ち切り、正の循環へと転換させ、将来にわたり持続的に発展する社会を実現するため、「山梨県まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、地域の実情に応じた総合的な施策を展開していきます。

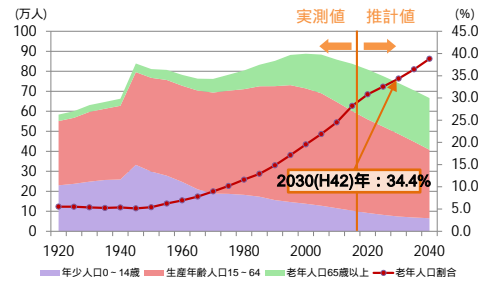
インフラ老朽化への対応

平成24(2012)年12月2日、中央自動車道上り線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、9名が死亡する事故が発生しました。この事故の原因は整備後40年近く経過した施設の老朽化にあると言われており、高度経済成長期に整備されたトンネルや橋梁など、これまで日本経済を支えてきた社会資本の老朽化の現実が明るみとなりました。

こうした既存の社会資本ストックについて、定期的な点検と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ると懸念されています。

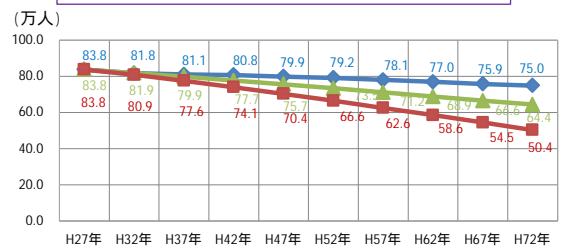
厳しい財政状況が続く中でも、県民の豊かな暮らしを維持していくため、総合的なコストを抑制し、必要な社会資本ストックの維持・更新を行うことが重要となっています。

年齢区分人口の推移(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(H25.3推計)」

山梨県の予想人口の推移



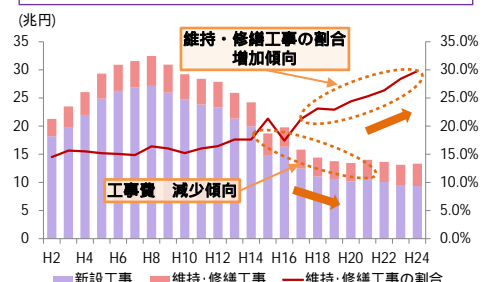
出典：「山梨県公共施設等総合管理計画」

笹子トンネル天井板落下事故



写真提供：大月市消防本部

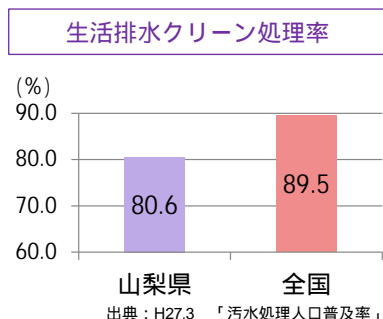
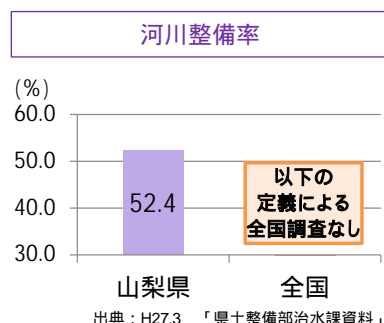
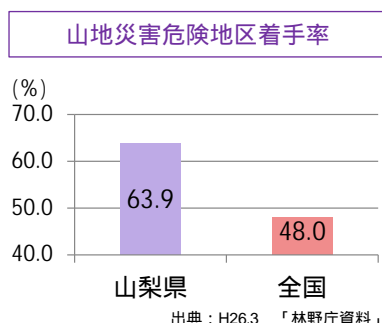
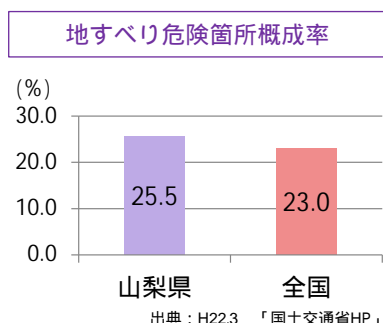
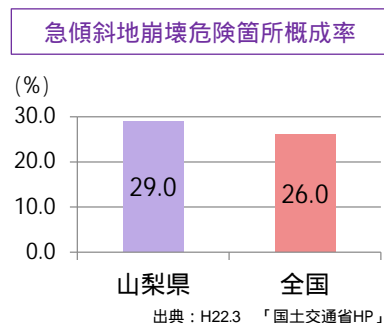
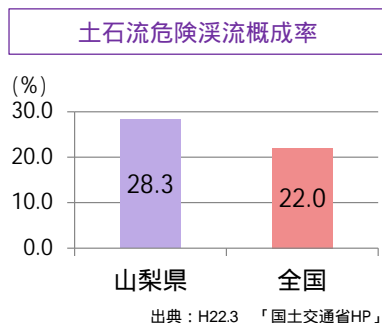
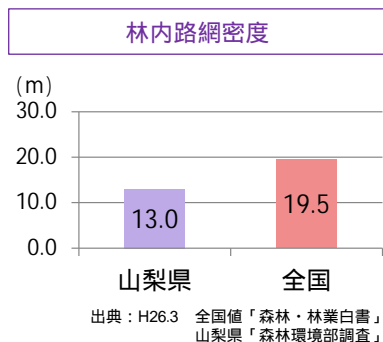
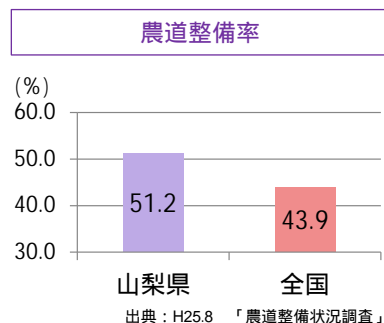
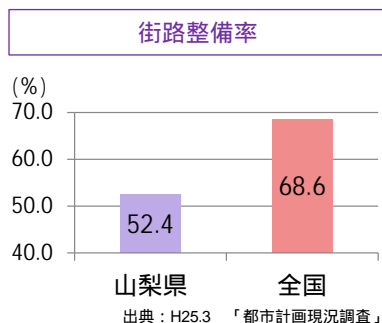
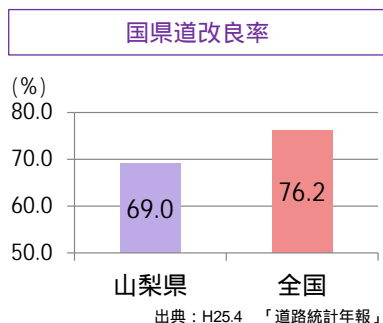
全国の公共発注工事における維持・修繕工事の割合の推移



出典：国土交通省「建設工事施工統計調査」

(2) 社会資本の整備水準

本県では、県民生活を支え、経済発展の礎となる様々な社会資本の整備を進めてきましたが、全国に比べて高い水準の項目があるものの、特に交通基盤などのインフラ関連で整備水準が低いものが多い状況です。また、土砂災害対策などは全国・本県ともに整備が遅れている状況です。



社会資本整備水準の定義

項目	定義
国県道改良率	規格に適合し整備した道路延長のうち、車道幅員5.5m以上の道路の実延長に占める割合
街路整備率	都市計画決定された人口集中地区の道路延長のうち、一般の用に供している道路延長の割合
農道整備率	幅員4.0m以上の農道のうち、整備済み延長の割合
林内路網密度	森林1haあたりの整備済み林内路網延長
土石流危険渓流概成率	土石流が発生する恐れのある渓流のうち、施設整備により安全が確保された箇所の割合
急傾斜地崩壊危険箇所概成率	崩壊する危険のある急傾斜地のうち、施設整備により安全が確保された箇所の割合
地すべり危険箇所概成率	地すべり危険箇所のうち、施設整備により目標安全率を満足した箇所の割合
山地災害危険地区着手率	山地災害の恐れがある場所（山地災害危険地区）のうち、整備に着手した箇所の割合
河川整備率	時間雨量50mm程度の降雨でも氾濫しない河川延長の割合
生活排水クリーン処理率	下水道、農業集落排水事業、浄化槽の整備済み人口割合

(3) 国の動向

現在、国において様々な計画が策定されています。その中で、本計画に関連の強い計画については、次のとおりです。

国土強靱化基本計画（平成26（2014）年6月3日閣議決定）

国土強靱化基本法第10条に基づく計画で、国土強靱化に係る国の他の計画等の指針として定めたものです。「人命の保護」、「国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される」、「国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化」、「迅速な復旧復興」を基本目標とし、脆弱性評価結果を踏まえた、施策分野ごと及びプログラムごとの推進方針を定めています。対応方策について、重点化、優先順位を付けて計画的に実施することにより、大規模自然災害等に備えた強靱な国づくりを推進することとしています。

国土形成計画（平成27（2015）年8月14日閣議決定）

平成26（2014）年7月に策定した「国土のグランドデザイン2050」等を踏まえて、急激な人口減少、巨大災害の切迫等、国土に係る状況の大きな変化に対応し、平成27（2015）年から概ね10年間の国土づくりの方向性を定めたものです。国土の基本構想として、それぞれの地域が個性を磨き、異なる個性を持つ各地域が連携することによりイノベーションの創出を促す「対流促進型国土」の形成を図ることとし、この実現のための国土構造として「コンパクト+ネットワーク」の形成を進めることとしています。

インフラ長寿命化計画 [行動計画]

平成25（2013）年11月にとりまとめられたインフラ長寿命化基本計画に基づき、各省庁が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として定められたものです。これに基づき、新設から撤去までの、いわゆるライフサイクルの延長のための対策という狭義の長寿命化の取組に留まらず、更新を含め、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組を実行することにより、これまで進めてきたメンテナンスサイクルの構築と継続的な発展につなげていくこととしています。

各省庁のインフラ長寿命化計画 [行動計画]

農林水産省 平成26（2014）年8月19日

国土交通省 平成26（2014）年5月21日

第4次社会資本整備重点計画（平成27（2015）年9月18日閣議決定）

社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、新たに定められたものです。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、厳しい財政制約の下、社会資本のストック効果が最大限に発揮されるよう、集約・再編を含めた戦略的メンテナンス、既存施設の有効活用（賢く使う取組）に重点的に取り組むとともに、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。

(4) 本県の動向

本県においては、時代の潮流等に対応するため、様々な計画を策定しています。本計画に関連の強い計画については、次のとおりです。

ダイナミックやまなし総合計画（平成27（2015）年12月策定）

平成27（2015）年は地方創生元年とされ、全国の自治体において「地方創生」の取り組みが積極的に進められており、知恵と実行力を巡る自治体間の競争が激しさを増しています。

本県においても、人口減少・少子高齢化など諸課題の克服に向け、今日のやまなしの抱える問題を直視し、地域の持つ様々な地域資源を生かしながら、発展に向けたポテンシャルを最大限に発揮することにより、新たな地域社会を創り上げていくことが重要となります。県民の理解と協力のもと、こうした取り組みを着実かつスピーディーに進めていくため、「ダイナミックやまなし総合計画」を県政運営の新たな指針として策定しました。

山梨県強靱化計画（平成27（2015）年12月策定）

平成25（2013）年12月、大規模自然災害等に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりに向けて、国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために、「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」が制定されるとともに、国土強靱化に係る他の計画の指針となる国土強靱化基本計画が定められました。

この法律に基づき、県では、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。

山梨県公共施設等総合管理計画（平成27（2015）年12月策定）

国においては、公共施設等の老朽化対策が大きな課題となっており、本県においても、少子高齢化の進行等により社会構造や県民ニーズが変化していることに加え、高度経済成長期以降に建設された多くの公共施設等が老朽化し、更新時期を迎えるため、その財政負担が新たな課題となってきています。これらの変化や課題に的確に対応し、限られた財源の中で行政サービスを持続的に提供していくためには、中長期的な視点に立って、施設にかかるコストの軽減や適正な施設の規模等を検討して、改修・更新等を実施していく必要があります。

国においては、平成25（2013）年11月に、「インフラ長寿命化基本計画」が策定され、また、平成26（2014）年4月に、地方公共団体に対して、「公共施設等総合管理計画」策定の要請がなされています。

県では、こうした国の動きと歩調を合わせ「山梨県公共施設等総合管理計画」を策定しました。

1 課題整理の視点

本計画は総合計画が掲げる「輝き あんしん プラチナ社会」の実現を基本目標とします。

そのため、前章までに整理した本県の地域特性や時代の潮流、さらに諸計画等を踏まえ、今後の社会資本整備を進める上で早急に対応が必要な課題について、3つの重点分野毎に整理します。また、各分野共通の事項については、「社会資本整備を効果的に進めるための施策」として整理します。

安全安心を支える基盤づくりを進める「防災・減災」分野

多発する自然災害に対し、県民の生命・財産の保護を図るため、自然災害に強い基盤づくり及び緊急時の救援活動を支える基盤づくりに取り組みます。

課題1 地震、噴火、豪雨等の自然災害に強い基盤づくり

課題2 緊急時の救援活動を支える基盤づくり

地域資源を生かして活力ある地域づくりを進める「活力」分野

地域資源を生かし、活力ある県土の発展を進めるため、個性豊かな地域づくりや魅力的な観光地づくりに取り組みます。

課題1 産業の競争力強化に向けた基盤づくり

課題2 リニア開業効果の県全域への波及

課題3 「国際観光都市」に向けた滞在型観光地づくり

課題4 市街地の活性化

課題5 豊かな森林資源の利活用

課題6 個性豊かな景観づくり

健やか・快適環境を創造する「暮らし」分野

住み慣れた地域で安心して暮らせる社会づくりを進めるため、全ての人にとって生活しやすい環境づくりに取り組みます。

課題1 安全安心な生活環境づくり

課題2 住環境の向上

2 「輝き あんしん プラチナ社会」を実現する上での課題

安全安心を支える基盤づくりを進める「防災・減災」分野

課題1 地震、噴火、豪雨等の自然災害に強い基盤づくり

本県は、大部分が山地に属し、地形は急峻で、急勾配の河川も多いことから、台風や集中豪雨等によって、県内各地の河川で洪水による甚大な水害が繰り返し発生してきました。また、地質も脆弱で崩れやすいことから、山地崩壊、土石流、地すべり、がけ崩れなどの土砂災害の発生危険地域が数多く存在しています。これまでの治水対策等の取り組みにより、大きな人的被害を引き起こす災害は減っているものの、地球温暖化に伴う気候変動等の影響による集中豪雨の激化や高齢化に伴う地域防災力の低下などにより、今後、甚大な被害が発生する恐れがあります。

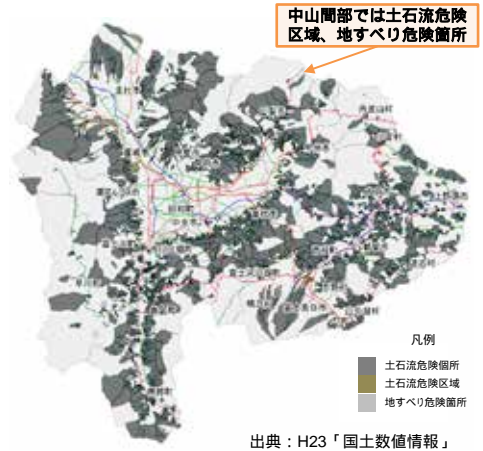
また、切迫する南海トラフ地震や首都直下地震、さらに富士山噴火など、被害や影響が広範囲に及ぶ恐れのある災害の危険性が指摘されています。

そのため、今後も、河川改修や土砂災害防止施設の整備など、災害に強い基盤づくりを着実に実施していく必要があります。

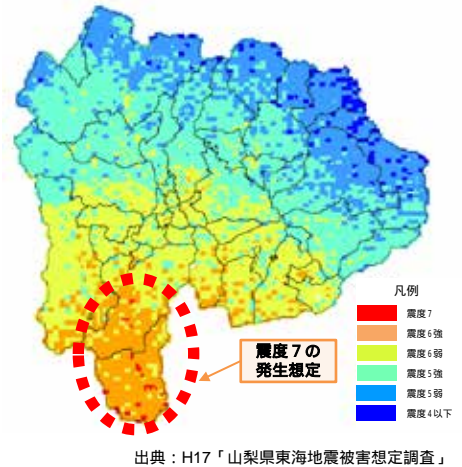
さらに、ハード対策に加えて、人的被害を発生させず、また物的被害も最小限に止める観点から、平常時からハザードマップの活用や防災教育・訓練などを進めるとともに、各種の災害関連情報を迅速に収集・提供し、的確に災害対応ができるよう、防災体制の確立を図ることが必要です。

その他、住宅をはじめ既存の構造物の災害に対する耐久力向上も必要です。特に道路や橋梁、トンネルといったインフラに関連する施設・構造物に関しては、災害発生時の緊急輸送道路としての機能を確保するため、早急かつ確実な耐震化等の推進が求められています。

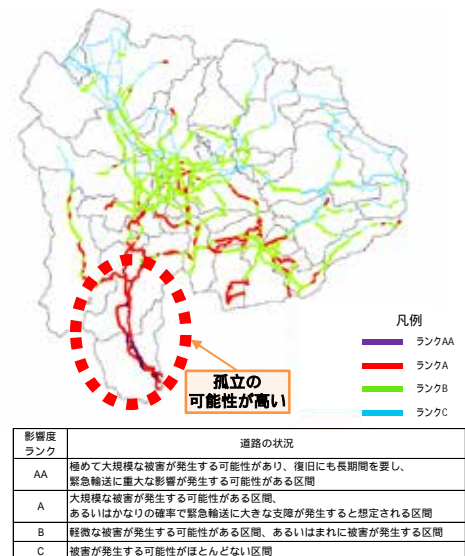
土石流危険箇所及び地すべり危険箇所



東海地震想定震度分布図



交通施設被害道路



課題2 緊急時の救援活動を支える基盤づくり

東日本大震災は、国内最大規模の地震と地震後に発生した大津波により、太平洋沿岸を中心とした地域で多くの死者や行方不明者が出る大災害となりました。

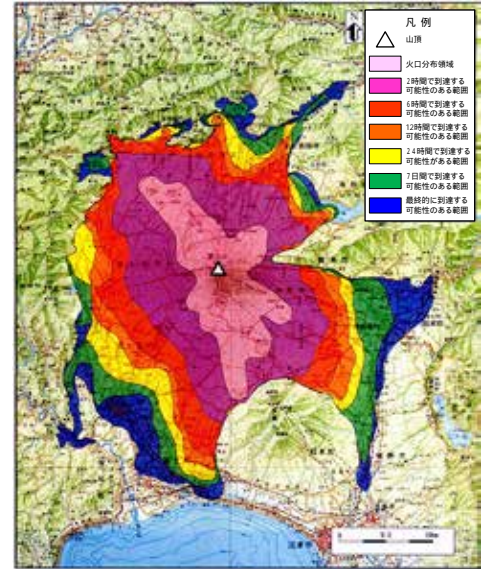
本県においては、切迫する南海トラフ地震や首都直下地震、さらに富士山噴火など広範な地域での災害発生が懸念されています。このような災害の場合、地域住民が被害の及ばない地域まで避難を要する状況も想定されます。このことから、住民の円滑な避難活動をはじめ、その後の応急対策や救援活動を速やかに実施するため、緊急輸送道路をはじめとする道路網の整備により、災害時の交通手段の確保を図る必要があります。

緊急時に避難所となり得る公共施設については、山梨県強靱化計画及び山梨県公共施設等総合管理計画に位置付けて管理者による耐震化を促進していく必要があります。

また、観光客も含めた帰宅困難者に対する対策については、各種協定や情報提供に加え、一時避難場所の確保を検討していく必要があります。

大規模災害においては、自衛隊や他県からの緊急消防援助隊、広域緊急援助隊などによる円滑な救援活動が重要になっており、そうした大規模救援活動部隊の活動や物資の一時貯留を行うための拠点整備も急務となっています。

溶岩流可能性マップ



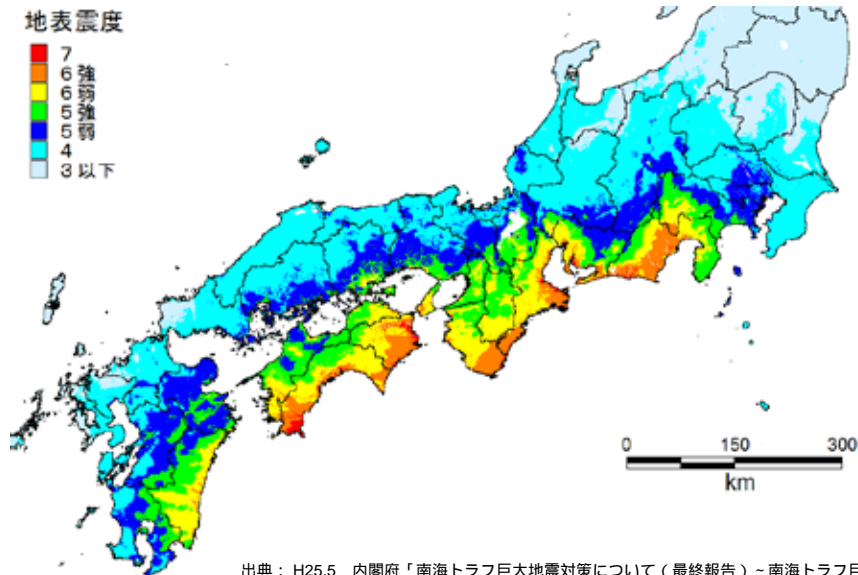
出典：内閣府「富士山ハザードマップ検討委員会報告書」

南海トラフ巨大地震等による山梨県の被害想定

被害想定の内容	被害状況	備考
建物の全壊棟数	5900棟	揺れによる倒壊
死者数	400人	建物倒壊
上水道断水人口	57万人	被災1週間後も断水率32%
停電件数	56万軒	
不通回線数	19万回線	約9割に相当
孤立集落	55集落	

出典：H25.5 内閣府「南海トラフ巨大地震関東ブロック地域対策計画被害想定」

南海トラフ巨大地震による震度の最大値の分布図



出典：H25.5 内閣府「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）～南海トラフ巨大地震の地震像～」

地域資源を生かして活力ある地域づくりを進める「活力」分野

課題1 産業の競争力強化に向けた基盤づくり

地方創生に向けた取り組みを進めるうえで、他圏域との連携・交流は重要であることから、交通基盤の整備・強化は県の持続的発展のために必要不可欠です。特に、急峻な山地に囲まれた地勢を持つ本県にとって、他圏域と連携するための交通基盤は、生命線であります。

しかしながら、例えば中央自動車道の小仏トンネル周辺では週末や観光シーズンには慢性的に渋滞が発生し、本県への観光・物流における大きなボトルネックとなっています。

また県内にも主要渋滞箇所が多数存在し、国道20号をはじめとする甲府市内や富士吉田、都留市内で激しい渋滞が発生しています。特に観光シーズンには、富士吉田市内など観光地の幹線道路で激しい渋滞が発生しており、観光地の魅力向上のためにも、渋滞対策を推進する必要があります。

本県の農業は、東京圏に近い有利な立地条件や変化に富んだ自然条件を生かしながら、農業者のたゆまぬ努力と高度な生産技術の確立などにより、果樹、畜産、野菜、水稻、花きなどの特色ある産地を形成しています。特に、ぶどう、もも、すももは、全国一の生産量を誇り、「果樹王国やまなし」として発展してきました。

今後、担い手の高齢化や減少、グローバル化の進展など農業を取り巻く厳しい環境に対応していくため、農産物の戦略的な販路拡大、農業生産の効率化や高付加価値化、農産物の一層の高品質化などの取り組みを総合的に推進し、儲かる農業へと転換を図っていく必要があります。

また、農業生産活動を将来にわたり維持・発展していくとともに、果樹園が織りなす本県特有の美しい農村景観を守り育てていくためには、それを支える農山村の基盤づくりに取り組む必要があることから、ほ場や農業用水、農道等の基盤整備を進め、耕作放棄地の解消、多様な担い手の確保、鳥獣害防止対策など活気に満ちあふれた農山村づくりを推進する必要があります。

高速道路（外環外側）の主要渋滞個所の候補に対する意見数

	主要渋滞箇所	意見数
1位	小仏TN 中央道(八王子)CT~相模湖東	654
2位	綾瀬BS、大和TN 東名(横浜町田-海老名)CT	269
3位	鳥山TN、高井戸、三鷹 中央道(高井戸-調布)	227
4位	所沢、新座TB、大泉JCT 関越道(大泉JCT-所沢)	214
5位	調布 中央道(調布-稲城)	210
6位	中央道 中央道(上野原-大月)	185
7位	花輪 京葉道(花輪-幕張)	169
8位	元八王子 中央道(八王子-八王子)CT	167
9位	京葉道 京葉道(船橋-花輪)	161
10位	高坂SA、鶴ヶ島 関越道(鶴ヶ島-東松山)	156

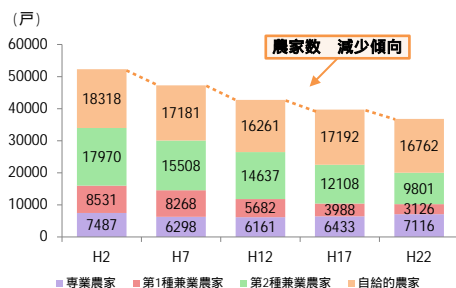
出典：国土交通省「中央道渋滞ボトルネック検討WG 第一回資料」

富士吉田市内の渋滞状況



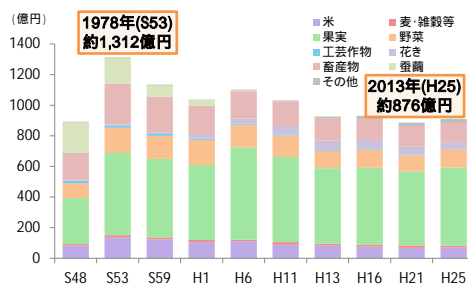
写真提供：県土整備部

農家数の推移



出典：「農林業センサス」

農業生産額の推移



出典：山梨県統計データバンク「作物統計調査」

課題2 リニア開業効果の県全域への波及

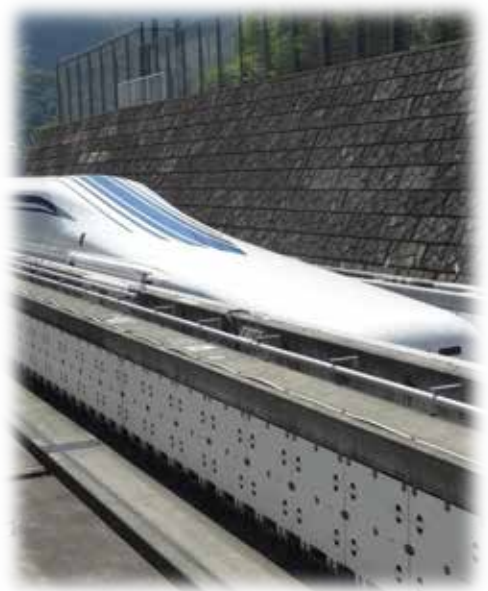
本県が持続的に発展していくためには、外国も含めた広域的な地域間で、人、物、資金、知恵、情報等の多様な交流・連携を図り、相互に補い合うことが不可欠です。

本県の周辺では、新東名高速道路や首都圏中央連絡自動車道（圏央道）などの高速道路をはじめ、富士山静岡空港の開港、清水港の拡張など、様々な交通インフラ等の整備が進んでいます。これらと中部横断自動車道などの県内の広域幹線道路網が接続されることによって、県外主要都市や交通拠点までの所要時間が大幅に短縮され、県内の経済産業の発展に大きく貢献することが期待されます。

リニア中央新幹線及びJR中央線の高速化など、道路以外の交通手段との有機的な連携も含め、各事業主体と協調しながら、より円滑な広域交通・物流ネットワークを形成していくことが必要になります。

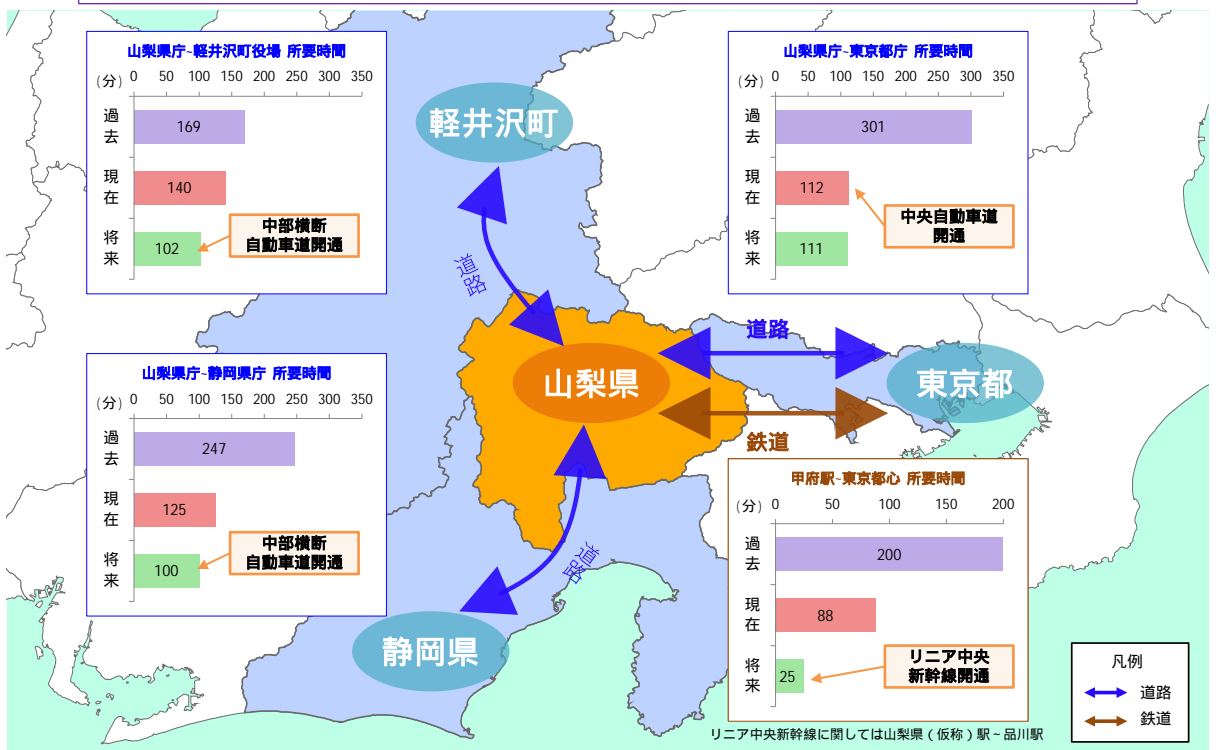
また、リニア中央新幹線の整備に伴い予定される新駅については、周辺地域のまちづくりにも寄与するよう、河川改修等の基盤整備を計画的に推進する必要があります。

リニア中央新幹線



写真提供：リニア交通局

過去、現在、将来の所要時間の変遷



リニア中央新幹線については山梨県（仮称）駅～品川駅

出典：「H22年度 道路交通センサス」
 山梨県ホームページ「中部横断自動車道パンフレット」
 山梨県ホームページ「リニア影響基礎調査業務報告書」
 NEXCO 中日本「中央自動車道の渋滞対策（案）について」

H14 時刻表復刻版 戦後編 5「昭和27年時刻表」
 S26 日本地図「関東及信越地方」
 所要時間はH22年度道路交通センサスを用いて算出
 事業区間は設計速度を用いて算出

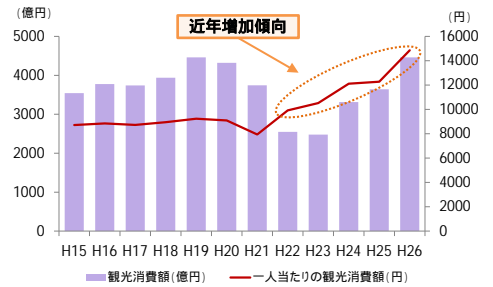
課題3 「国際観光都市」に向けた滞在型観光地づくり

本県は、富士山などの自然景観や良質な水、豊かな農産物、個性ある歴史や文化など、多くの観光資源に恵まれ、観光客数、観光消費額ともに年々増加しています。一方、本県の人口は、自然減と社会減が同時に進行し、急激な人口減少局面を迎えています。こうした中、本県経済の活性化を図るには、観光等による交流人口の拡大を図り、多岐にわたる経済活動を誘発させることが期待されています。

そのため、観光客の満足度を高め、繰り返し本県を訪れ、かつ県内各地を巡る滞在型観光を可能とするため、観光周遊ネットワークに資する道路やサイクリングコースの整備が必要になります。

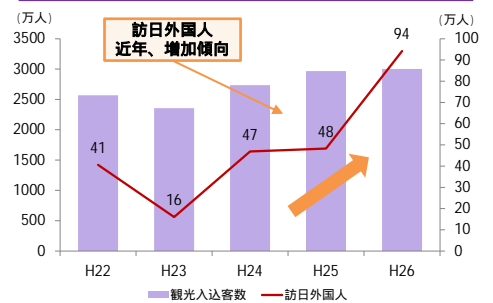
さらに、外国人観光客などの利便性に配慮した、魅力ある国際観光都市づくりを進めながら、山梨の魅力を発信することにより、国内外からの誘客の一層の促進を図る必要があります。

観光消費額の推移



出典：「山梨県観光入込客統計調査報告書」

観光入込客数の推移



出典：「山梨県観光入込客統計調査報告書」

外国人観光客に向けた山梨県を紹介するホームページ



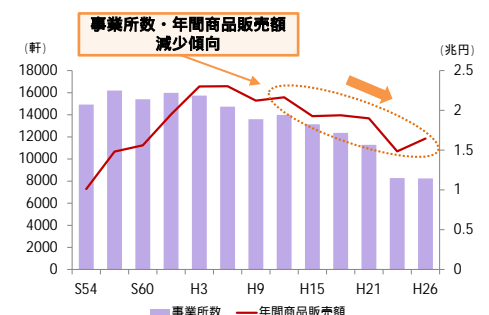
出典：富士の国やまなし観光ネット

課題4 市街地の活性化

本県の小売業は、消費社会の成熟化などにより販売額が伸び悩む中、郊外の幹線道路沿いを中心に大規模スーパーや家電量販店等が立地する一方、既成市街地などの商店街には、空き店舗が目立ち、集客力が低下しています。

このため、既成市街地へのアクセスの改善に加え、市街地内の歩行者や自転車の交通環境の改善を図るとともに、市街地の居住環境等の整備を促進し、魅力と賑わいを高めていく必要があります。

事業所数・年間商品販売額の推移



出典：山梨県統計データバンク「商業統計調査」

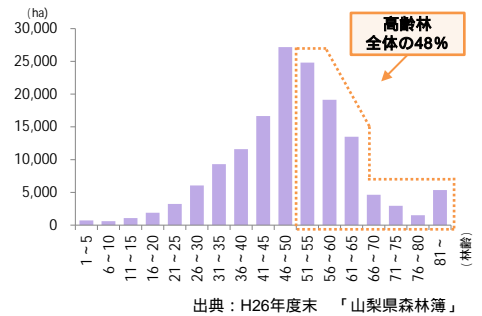
課題5 豊かな森林資源の利活用

県土の8割近くを占める森林は、水源の涵養や土砂災害の防止、二酸化炭素吸収による地球温暖化防止など多面的な機能を有しています。また、木材の生産やレクリエーションの場として利用されるなど、県民の生活に密接に関連した貴重な資源であり、将来にわたり良好な状態に保つ必要があります。

本県森林の44%を占める人工林については、建築用材として利用可能となる概ね50年生以上の高齢林が48%となっており、これらの森林での木材生産をはじめ、森の癒しの効果の活用など多様な利用の促進が期待されています。

一方、木材価格の低迷などにより林業の採算性が悪化していることから、森林施業の集約化に合わせた高性能林業機械の活用等による林業の生産性向上や、間伐等の森林整備に対する支援、林内路網の整備など社会全体で支える健全で豊かな森林づくりの推進が求められています。

人工林の林齢別面積



適切に管理された人工林



写真提供：森林環境部

課題6 個性豊かな景観づくり

本県には、富士山や八ヶ岳、南アルプスなど雄大で美しい山並みや、富士五湖などの素晴らしい自然景観、身延山久遠寺をはじめとした歴史の重みを感じさせる神社仏閣や遺跡、街道に残る宿場の街並み、農村の集落などの歴史的・文化的な景観等、個性豊かな美しい景観が今なお至る所に存在しています。

この個性豊かな景観は、美しい自然やそこに住む県民の日々の生活によりもたらされ、地域に対する愛着や山梨に住むことの誇りを感じさせるものであるため、県民共有の財産として大切に守り、美しい県土づくりに生かしていくことが大切です。

このため、電線類の地中化等による景観への配慮や、景観計画に基づく景観づくりの取り組みを進めていく必要があります。

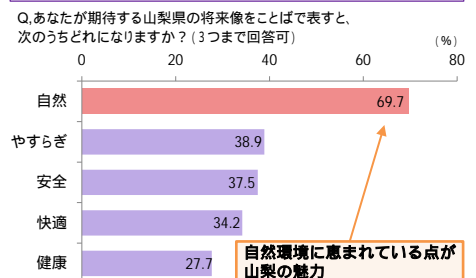
屋外広告物については、県民の生活や事業活動に必要なものであるため、地域の景観と調和させ、まち全体の魅力を高めていく必要があります。

山梨県の景観（富士山）



出典：山梨県ホームページ

期待する山梨県の将来像



健やか・快適環境を創造する「暮らし」分野

課題1 安全安心な生活環境づくり

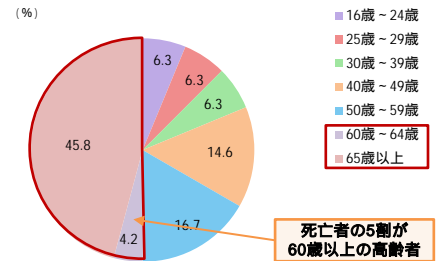
本県では、県民の移動手段として自動車がその中心的な役割を担っています。全国的な傾向として交通事故死者数は減少しているものの、その中で子どもや高齢者が占める割合は増加しています。こうしたことから、事故発生割合の高い箇所など特に対策が必要な道路の整備、子どもや高齢者が多く通行する歩行空間・自転車通行空間の整備により交通事故を抑制し、安全安心な交通環境の実現を図る必要があります。

また、県民が医療機関を受診する手段も自動車に依存している現状です。

特に、救急医療においては、県立中央病院をはじめ、地域の救急病院等の協力により、事故や急病などの場合の受入体制を確保しており、重篤な患者を迅速に搬送することが求められています。

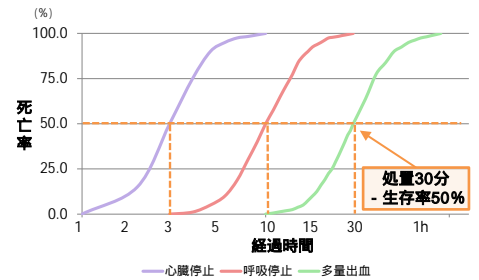
これらのことから、県内各地の医療機関へのアクセス時間を短縮し、速やかな受診や救急搬送を可能にするため、社会資本の整備を進めていく必要があります。

交通事故による年代別死亡率



出典：H26 山梨県警察「県内における交通死亡事故発生状況」

緊急事態における時間経過と死亡率の関係



出典：M.Cara：1981.「カーラーの曲線」一部改変

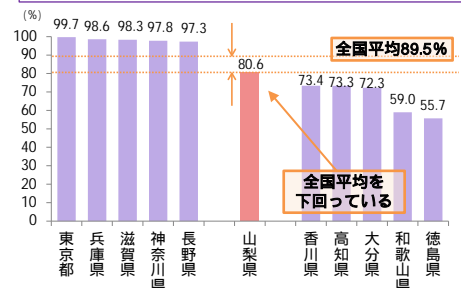
課題2 住環境の向上

本県の生活排水処理は着実に進んでいるものの、全国に比べるとその進捗はやや遅れていることから、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、地域条件に合った適切な生活排水処理施設の整備を進める必要があります。

また、高齢化が進行する中で、今後は商業施設や医療・福祉施設、娯楽施設などの生活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も必要になってきており、それと同時に、放置しておく景観の悪化や治安が低下となりかねない空き家対策にも取り組む必要があります。

さらに、全ての人が快適で安全に暮らせるよう、歩道のフラット化や県営住宅のエレベーター設置など、ユニバーサルデザインの考え方を推進し、生活環境の質的向上を図っていく必要があります。

生活排水クリーン処理率



出典：H26 国土交通省「都道府県別汚水処理人口普及率」

空き家率の高い都道府県

順位	都道府県名	H20	H25
1位	山梨県	16.2%	17.2%
2位	愛媛県	14.5%	16.9%
3位	高知県	15.7%	16.8%
4位	徳島県	14.9%	16.6%
5位	香川県	15.1%	16.6%

出典：H25 総務省「住宅・土地統計調査結果の要約」

第4章 重点目標

前章のとおり、重点分野を3つに分類し、各分野について課題を抽出しました。これら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次のとおり整理し、「重点目標」として設定しました。

本章では、重点目標の概要や重点目標を達成するための施策等、詳細について次頁以降で具体的に記載していきます。

また、現状（平成26（2014）年度末）の姿と目標とする姿（平成31（2019）年度末）、さらに長期計画がある場合は、リニア開業時（平成39（2027）年度）の姿を分かりやすく記載していきます。

重点分野	課題	重点目標	
防災・減災	地震、噴火、豪雨等の自然災害に強い基盤づくり	1-1	洪水災害・土砂災害等からの生命・財産の保護
		1-2	地域防災力の強化
		1-3	地震災害に備えた基盤強化
	緊急時の救援活動を支える基盤づくり	1-4	円滑な避難・救援活動への貢献
活力	産業の競争力強化に向けた基盤づくり	2-1	他圏域との連携強化
		2-2	効率的な農業経営の推進
		2-3	交通渋滞の緩和
	リニア開業効果の県全域への波及	2-4	リニア開業に向けた地域づくりの推進
	「国際観光都市」に向けた滞在型観光地づくり	2-5	魅力ある国際観光都市の創造
	市街地の活性化	2-6	市街地整備の促進と市街地へのアクセス改善
	豊かな森林資源の利活用	2-7	健全で豊かな森林づくりの推進
		2-8	持続可能な林業経営の推進
	個性豊かな景観づくり	2-9	美しい県土づくりの推進
くらし	安全安心な生活環境づくり	3-1	安全安心な交通環境の確保
	住環境の向上	3-2	公共用水域における水環境の保全
		3-3	暮らしやすい生活環境の創造

1 安全安心を支える基盤づくり

重点分野

課題

重点目標

施策

防災・減災

地震、噴火、豪雨等の自然災害に強い基盤づくり

1-1 洪水災害・土砂災害等からの生命・財産の保護

地震、噴火、豪雨等の自然災害に強い基盤づくりを目指し、洪水災害・土砂災害等に対する基盤整備を推進することにより、生命・財産の保護を図ります。

1 洪水災害対策の推進

県民の生命・財産を守るため、河川が氾濫した場合に想定される被害状況や浸水被害の発生状況などから、河川整備計画における整備対象河川の整備に重点的に取り組みます。その他、ハード対策として雨水貯留浸透施設の整備、ソフト対策として洪水ハザードマップの周知、河川情報システムの運用、及び水防用資材の備蓄により更なる対策を実施します。

2 土砂災害対策の推進

山地災害箇所への復旧とともに、事前防災や減災対策を図るため、山地災害危険箇所内において、要配慮者利用施設などが存在する箇所を優先し、治山施設の整備に重点的に取り組みます。また、土砂災害特別警戒区域内に要配慮者利用施設等が存在する箇所や近年災害が発生したなど土砂災害の危険性が高い箇所を優先し、砂防施設の整備に重点的に取り組みます。その他、ソフト対策として深層崩壊対策の検討、土砂災害等情報システムの構築や運用、土砂災害警戒区域の指定や周知、及び土砂災害ハザードマップの周知により更なる対策を実施します。

3 富士山火山防災の推進

富士山火山噴火への対策のため、ハード対策として道路網の整備を推進します。ソフト対策として、緊急減災対策の推進、噴火対策事業の国直轄化の要望、降灰からの道路交通確保の検討、噴火監視体制の推進、及びガイドマップやハザードマップの周知により更なる対策を実施します。また、富士山五合目以上の区域における観光客等を速やかに麓まで避難（下山）させる方法を検討します。

1-2 地域防災力の強化

地震、噴火、豪雨等の自然災害に強い基盤づくりを目指し、防災教育及び防災訓練等ソフト対策を実施することにより、地域防災力の強化を図ります。

1 災害対応力を高めるための人材育成の推進

災害対応力を高めるため、砂防移動教室や河川出前講座などの防災教育を実施します。また、水防訓練、土砂災害防災訓練、及び被災建物応急危険度判定訓練などの訓練を実施します。さらに市町村防災都市づくり計画の策定に対しての助言を行います。

1-3 地震災害に備えた基盤強化

地震、噴火、豪雨等の自然災害に強い基盤づくりを目指し、大規模災害時における円滑かつ迅速な活動を確保するため、また地震発生時における県民の生命・財産を守るため、インフラ及び住宅の耐震化を推進します。

1 インフラ耐震対策の推進

大規模災害時における救助・救援活動をはじめ、緊急物資の輸送や諸施設の復旧等、円滑かつ迅速な活動を確保するため、緊急輸送道路の橋梁や跨線橋・跨道橋の耐震化に重点的に取り組みます。また、被災による下水道機能の停止・低下は、住民生活に大きな影響を及ぼし、さらに汚水の滞留や未処理水の流出による公衆衛生の悪化等を招くため、重要な公共施設の周辺及び緊急輸送道路周辺等の下水道施設の耐震化に重点的に取り組みます。

2 住宅耐震対策の促進

大規模地震発生時における県民の生命・財産を守るため、住宅の耐震化に重点的に取り組みます。また、避難路確保のための建築物の耐震化を促進します。

を進める「防災・減災」分野

指標・主な取組み

現状の姿

平成31年度末の姿

平成39年度の姿

指標1. 河川整備計画における河川整備率
(河川整備計画における整備対象河川延長42,315mのうち、整備が完了した延長の割合)

50.6%

河川整備計画における整備延長の約50%が整備済みです

58.7%

災害時に大きな被害が想定される重川や十郎川の一部区間の改修が完了し、甲州市塩山下萩原地区や甲府市酒折地区などにおいて、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

【現在、継続中の主な事業】

- ・鎌田川
- ・濁川
- ・芦川
- ・藤川
- ・間門川
- ・古川

指標2. 山地災害危険箇所対策箇所数
(危険箇所内に要配慮者利用施設があるなど優先度の高い箇所のうち、対策箇所数)

2,247箇所

山地災害危険箇所3,489箇所のうち、2,247箇所対策を行っています

2,322箇所

山地災害危険箇所の未着手箇所において、要配慮者利用施設があるなど優先度の高い75箇所において対策を行います

【現在、継続中の主な事業】

- ・復旧治山事業 葛野
- ・予防治山事業 日之城
- ・地すべり対策事業 伊沼南
- ・地域防災対策総合治山事業 旭町(田代沢)
- ・小規模治山事業 西沢
- ・障害防止対策治山事業 滝沢

指標3. 優先箇所における砂防関係施設の整備対策箇所数

(土砂災害特別警戒区域内において要配慮者利用施設や災害時重要施設(官庁、学校、鉄道その他市町村地域防災計画に重要な施設)が存在する40箇所のうち、対策箇所数)

16箇所

整備を優先する40箇所の内、16箇所対策を行っています

40箇所

整備を優先する40箇所全てにおいて対策を行います

- ・直轄治山事業負担金 野呂川地区

- ・通常砂防事業 桐の木沢
- ・火山砂防事業 帯名川
- ・地すべり対策事業 藤尾
- ・急傾斜地崩壊対策事業 羽黒町

- ・直轄砂防事業 釜無川・早川流域

【主な取組み】

- 富士山火山噴火緊急減災対策の推進
- 富士山火山監視体制の推進
- 富士山火山噴火に伴う降灰から道路交通の確保を図る体制づくり
- 富士北麓地域から他圏域への避難路となる3方向の放射道路やそれらを結ぶ環状道路(3放3環状道路)等の整備
- 富士山火山ガイドマップ・土砂災害ハザードマップの周知

【現在、継続中の主な事業】

- ・国道300号(中之倉バイパス)
- ・国道413号(道志トンネル)
- ・(一)富士吉田西桂線(上葛地バイパス、小沼バイパス)
- ・(主)河口湖精進線(大石、扇崎工区)
- ・国道20号(大月バイパス、新笹子トンネル)
- ・国道138号(新屋拡幅)
- ・国道139号(都留バイパス)

【主な取組み】

- 小学生を対象にした防災教育
- 防災訓練

【現在、継続中の主な事業】

- ・河川出前講座
- ・砂防移動教室
- ・水防訓練
- ・土砂災害防災訓練

指標4. 緊急輸送道路における15m以上の橋梁及び跨線橋・跨道橋の耐震化率

(緊急輸送道路におけるL=15m以上の橋梁597橋と、跨線橋・跨道橋29橋の合計626橋について耐震化が完了した割合)

78.3%

緊急輸送道路のL=15m以上橋梁及び跨線橋・跨道橋のうち、490橋(78.3%)が耐震化済みです

100%

緊急輸送道路のL=15m以上橋梁及び跨線橋・跨道橋の全ての耐震化が完了します

緊急輸送道路における全ての橋梁の耐震化が完了します

【現在、継続中の主な事業】

- 「山梨県橋梁長寿命化実施計画」に基づく、橋梁の耐震化の推進
- ・跨線橋、跨道橋
 - (主) 韮崎昇仙峡線(権現橋)
 - (一) 桑西下真木線(小佐野橋)
- ・緊急輸送道路の橋梁
 - (主) 甲府南アルプス線(開国橋)
 - (主) 甲斐芦安線(信玄橋)

指標5. 下水道管路とマンホール接続部の可とう化()率

(供用済み管路延長のうち、下水道管路とマンホール接続部の可とう化済み管路延長の割合)
耐震化対策として、フレキシブルな構造とすること

62.4%

下水道管路とマンホール接続部の約60%が耐震化済みです

79.3%

重要な公共施設周辺等の耐震化が完了し、全体の約80%が耐震化します

100% (H37)

平成37年度までに、流域下水道の幹線管路の耐震化が完了します

下水道施設の地震対策事業

- ・4流域下水道(富士北麓・峡東・釜無川・桂川)

指標6. 住宅の耐震化率

(県内の住宅総数(毎年度推計)に対する耐震性のある住宅の割合)

82.7%

県内にある住宅の約82%が耐震化済みです

88.8%

山梨県耐震改修促進計画により平成32年度末の住宅の耐震化率の目標値を90%としており、平成31年度末時点では県内にある住宅の約88%が耐震化されています

【現在、継続中の主な事業】

- 「山梨県耐震改修促進計画」に基づく、住宅・建築物の耐震化の促進
- ・木造住宅耐震化促進事業
- ・建築物耐震化促進事業
- ・災害時避難路通行確保対策事業

【主な取組み】

- 住宅耐震化の啓発活動

1 安全安心を支える基盤づくり

重点分野

課題

重点目標

施策

防災・減災

緊急時の救援活動を支える基盤づくり

1-4 円滑な避難・救援活動への貢献

緊急時の救援活動を支える基盤づくりを目指し、災害時の避難や救援等に備えた道路の整備、道の駅等への防災施設の整備、及び災害時応急体制の推進を行うことにより、円滑な避難・救援活動へ貢献します。

1 災害時の避難や救援等に備えた道路の整備

災害時において所要の機能が果たせるよう緊急輸送道路及び事前雨量規制区間の防災危険箇所の解消に重点的に取り組みます。その他、緊急輸送道路となる幹線道路や避難路となる生活道路の整備を推進します。

2 防災活動拠点機能の強化

大規模災害発生時に、県内の防災活動拠点を補完し、また一時避難場所としての機能を確保するため、道の駅等における非常用水源・非常用電源・ヘリポート等防災機能の拡充について重点的に取り組みます。

3 災害時応急体制の推進

災害時の応急体制の確立のため、各種協定やマニュアルの更新及び訓練等を実施します。

参考：1 - 1 関連 富士山火山監視カメラシステム



を進める「防災・減災」分野

指標・主な取組み

現状の姿

平成31年度末の姿

平成39年度の姿

指標7. 道路防災危険箇所への対策箇所数

(道路防災点検の結果、落石、法面崩壊、擁壁の倒壊などの災害発生の危険性が高い51箇所のうち、対策済箇所数)

0箇所

道路防災点検の結果、法面崩壊などの災害発生の危険性が高い箇所が51箇所あります

20箇所

法面崩壊などの災害発生の危険性が高い箇所のうち、緊急輸送道路や雨量規制区間内など優先して対策を進める20箇所の対策が完了します

51箇所

落石、法面崩壊、擁壁の倒壊などの災害発生の危険性が高い全ての箇所の対策が完了します

【現在、継続中の主な事業】

道路防災危険箇所対策

- ・ 国道358号
- ・ 国道141号

緊急輸送道路整備

- ・ 国道140号 (西関東連絡道路、新山梨環状道路(東部区間))
- ・ 国道411号 (城東バイパス、勝沼拡幅、上秋原 期バイパス、大常木 期バイパス)
- ・ (主) 四日市場上野原線 (鶴島工区)
- ・ (主) 富士川身延線 (井出 期)
- ・ (主) 甲府昇仙峡線 (長潭橋)

- ・ 国道20号 (新山梨環状道路 (北部区間))
- ・ 国道52号 (上石田改良)

【主な取組み】

- 緊急輸送道路の整備
- 緊急輸送道路における15m以上の橋梁の耐震化推進 (指標4)
- ラウンドアバウト交差点の導入検討

指標8. 防災施設が強化された「道の駅」の数

(非常用水源又は非常用電源の確保等、防災機能の拡充が図られた「道の駅」の箇所数)

6箇所

現在6箇所の道の駅において、一部の防災機能が整備されています

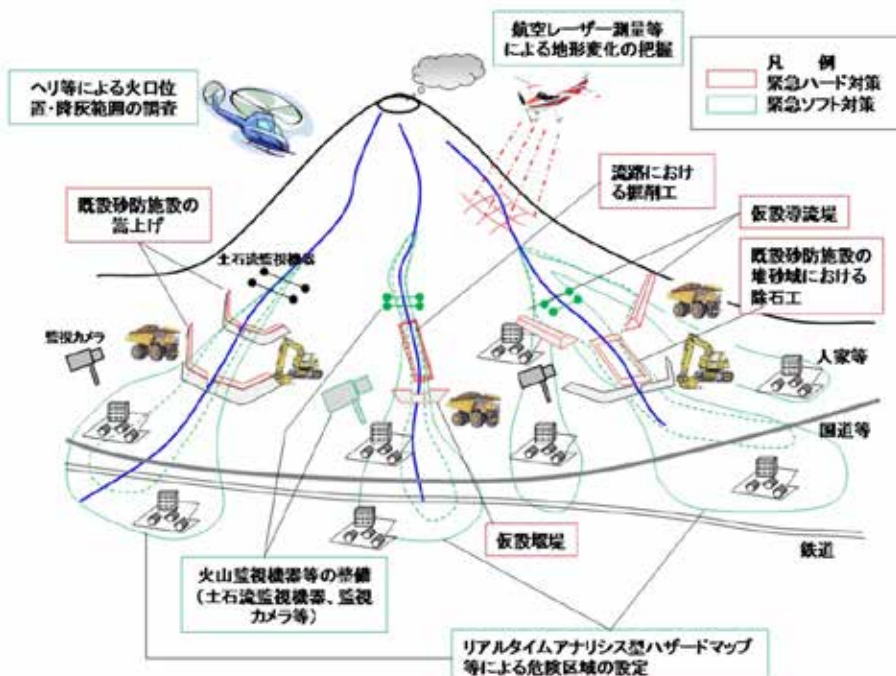
19箇所

全ての道の駅で、防災機能の拡充が図られます

【主な取組み】

- 各種協定・計画の随時更新及び各種訓練の実施
- ・ 山梨県道路除排雪計画の推進
- ・ 災害時における応急対策業務の協力体制の推進
- ・ 地震発生後の河川・砂防管理者対応マニュアルの円滑な運用
- ・ 災害時における緊急対処法マニュアルの更新
- ・ 流域下水道地震対策マニュアルの検証と見直し
- ・ 災害時における下水道応急復旧体制の強化
- ・ 災害時における応急仮設住宅建設及び民間賃貸住宅の提供についての協力体制の推進
- ・ 道路の点検・啓開方法マニュアルの運用及び訓練の実施
- ・ 公営住宅や職員宿舍の空室の情報提供

参考：1 - 1 関連 富士山火山噴火緊急減災対策砂防計画イメージ図



2 地域資源を生かして活力ある地域づくり

重点分野

課題

重点目標

施策

活力

産業の競争力強化に向けた基盤づくり

リニア開業効果の県全域への波及

2-1 他圏域との連携強化

物流機能強化や産業立地促進など本県の産業競争力強化のため、東京圏など他圏域とを結ぶ高速道路などの整備を促進します。

1 県外とを結ぶ高速道路等の整備促進

産業や観光の振興と同時に、大規模地震、豪雨、豪雪、富士山火山噴火等による災害発生時の避難や救援のための「いのちの道」として非常に重要な役割を担う高速道路等の整備を促進するため、国等の関係機関との事業協力を進めるとともに、計画的な整備について働きかけを行います。

2 スマートインターチェンジ等の整備促進

高速道路の整備と併せ、高速道路の機能強化として利便性の向上と地域の活性化、物流の効率化等に寄与するスマートインターチェンジ（SIC）等の整備を促進します。また、スマートインターチェンジ等へのアクセス道路の整備を推進します。

2-2 効率的な農業経営の推進

農産物の生産から集出荷、流通、加工の各段階において、基幹農道の整備を通じて、農地と集出荷施設、加工施設等を有機的に結びつけることで効率的な農業経営の展開を図るとともに、暮らしやすい農村地域の形成に向け、集落と国道、県道などの一般幹線道路等のアクセスの改善を進めます。

1 基幹農道整備の推進

農業生産性の向上及び農産物の流通の合理化を図り、併せて農村地域の集落環境の改善に資することを目的に基幹農道の整備に重点的に取り組みます。

2-3 交通渋滞の緩和

交通渋滞による経済損失の軽減を図るため、渋滞箇所の解消を推進します。

1 渋滞箇所解消の推進

市街地や観光地における深刻な渋滞箇所を解消するため、主要渋滞箇所を優先し、バイパス整備や交差点改良等に重点的に取り組みます。

2-4 リニア開業に向けた地域づくりの推進

リニア開業効果の県全域への波及を目指し、リニア駅アクセス圏域の拡大及びリニア駅周辺の基盤整備を行い、リニア開業に向けた地域づくりを推進します。

1 リニア駅アクセス圏域の拡大

リニアの効果を県に波及させるため、リニア駅から短時間でアクセスできる圏域の拡大に重点的に取り組みます。そのため、交通の円滑化による定時性の向上を図る必要があることから、地域高規格道路やスマートインターチェンジなどを優先し、道路整備を推進します。また、リニア駅と甲府駅の連絡強化を図るため、アクセス道路の渋滞対策などについても検討します。

2 リニア駅周辺の基盤整備

リニア開業に向けた地域づくりに必要となる、各種基盤整備を推進します。

を進める「活力」分野

指標・主な取組み

現状の姿

平成31年度末の姿

平成39年度の姿

【主な取組み】

中央自動車道小仏トンネル付近渋滞対策
中部横断自動車道（増穂以南、長坂以北）の整備促進
国道138号須走道路・御殿場バイパス（西区間）の整備促進（直轄事業）

【現在、継続中の主な事業】

- ・中央自動車道小仏トンネル付近
- ・中部横断自動車道（増穂以南）
- ・国道138号須走道路・御殿場バイパス（西区間）

【主な取組み】

事業中のスマートIC（（仮称）甲府中央SIC、
（仮称）談合坂SIC、（仮称）富士吉田北SIC）の整備促進
（仮称）富士吉田南SICの新規事業化
中部横断自動車道への追加IC（（仮称）身延山IC、（仮称）中富IC）の整備促進

【現在、継続中の主な事業】

- ・（仮称）甲府中央SIC
- ・笛吹八代SIC
- ・（仮称）談合坂SIC
- ・（仮称）富士吉田北SIC
- ・（仮称）身延山IC
- ・（仮称）中富IC

指標9. 集出荷施設や受益地内の集落等へのアクセス向上率

（基幹農道（幅員7m以上）の整備対象となる349集落のうち、集出荷施設等へのアクセスが向上する集落の割合）

53%

基幹農道の整備対象となる県内13市町村349集落のうち、184集落において集出荷施設等へのアクセスの向上が図られています

60%

5市26集落のアクセスが向上することにより、効率的な農業経営の推進が図られます

【現在、継続中の主な事業】

- 広域管農団地農道整備事業
- ・八ヶ岳南地区（北杜市）
 - ・茅ヶ岳東部地区（韮崎市、甲斐市）
- 畑地帯総合整備事業
- ・日之城地区（韮崎市）
 - ・山地区（甲州市）

指標10. 主要渋滞箇所の解消

（山梨県道路交通円滑化・安全委員会で特定された主要渋滞箇所246箇所に対策事業が決定されている箇所のうち、対策が完了している箇所数）

17箇所

主要渋滞箇所のうち、17箇所の対策が完了済みです

30箇所

国道411号（城東 期バイパス）等を整備することにより、砂田橋南交差点などの渋滞が解消します

158箇所

新山梨環状道路（北部・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みます

【現在、継続中の主な事業】

- ・国道140号（西関東連絡道路）
- ・国道140号（新山梨環状道路（東部区間））
- ・国道411号（城東 期バイパス）
- ・国道20号（新山梨環状道路（北部区間））

指標11. リニア駅からの30分到達圏人口カバー率

（リニア駅から自動車で30分以内にアクセスできる居住人口の割合）

62.5%

30分到達エリアは県の人口比率で約63%をカバー済みです

71.4%

中部横断自動車道（増穂以南）やスマートインターチェンジが整備され、身延町、大月市、富士河口湖町の一部が新たに到達エリアとして加わります

72.5%

新山梨環状道路（北部・東部区間）が整備され、甲府市、甲斐市、山梨市、甲州市で到達エリアが更に拡大します

【現在、継続中の主な事業】

- ・国道140号（西関東連絡道路、新山梨環状道路（東部区間））
- ・国道411号（城東 期バイパス）
- ・笛吹八代SIC
- ・（仮称）甲府中央SIC
- ・中部横断自動車道（増穂以南）
- ・国道20号（新山梨環状道路（北部区間））

【主な取組み】

（仮称）甲府中央SICの整備促進
アクセス道路の整備
河川改修

【現在、継続中の主な事業】

- ・（仮称）甲府中央SIC
- ・（主）甲府中央右左口線
- ・鎌田川
- ・流川

2 地域資源を生かして活力ある地域づくり

重点分野

課題

重点目標

施策

「国際観光都市」に向けた滞在型観光地づくり

2-5 魅力ある国際観光都市の創造

「国際観光都市」に向けた滞在型観光地づくりを目指し、観光周遊ネットワークの推進、道路案内標識の改善、及び山梨サイクルネット構想の推進により、魅力ある国際観光都市の創造を推進します

1 観光周遊ネットワークの推進

観光客の満足度を高め、繰り返し本県を訪れてもらう環境を整備するため、観光周遊ネットワークに資する道路を優先し、整備します。また、オリンピック開催までに、富士山を中心とした国際観光周遊ルートの形成を推進します。

2 道路案内標識の改善

県内を訪れる外国人旅行者に分かりやすくするため、国県道上の道路案内標識について、英語表記への改善に重点的に取り組みます。

3 山梨サイクルネット構想の推進

個性ある観光地の確立と観光客増加による地域活性化を図るため、富士北麓地域において自転車による広域的な周遊を行うための利用環境の整備を推進します。

活力

市街地の活性化

2-6 市街地整備の促進と市街地へのアクセス改善

既存市街地の活性化を図るため、甲府駅南口周辺地域の再整備を推進するとともに、街路事業や土地区画整理事業など、市街地整備を促進し、良好な市街地環境を創造します。

1 甲府駅南口周辺地域の再整備の推進

県都の玄関口にふさわしい美しく風格のある景観とするため、甲府駅南口周辺地域修景計画に基づく、甲府駅南口駅前広場と平和通りの再整備及び甲府城周辺地域の整備を推進します。整備にあたっては県内随一の交通結節点であることも踏まえ、公共交通の利便性も図っていきます。

2 良好な市街地環境の創造

市街地内における渋滞緩和、歩行者・自転車の安全性向上、及び生活利便性向上などを図るため、人口が集中している地域の都市計画道路（街路）の整備を優先的に推進します。また、災害に強く、かつ良好な市街地環境の創造や都市拠点の構築に必要な土地区画整理事業、市街地再開発事業等を促進します。

豊かな森林資源の利活用

2-7 健全で豊かな森林づくりの推進

本県の8割近くを占める森林について、将来にわたり良好な状態に保つことを目指し、森林整備を行い、健全で豊かな森林づくりを推進します。

1 森林整備の推進

水源の涵養や二酸化炭素の吸収による地球温暖化防止など、森林の多面的な機能の持続的発揮のため、「特定間伐等の実施の促進に関する基本方針（H25）」に基づき、県有林及び民有林の間伐等を促進し、森林整備の推進に重点的に取り組みます。

2-8 持続可能な林業経営の推進

豊かな森林資源の多様な利活用を目指し、林道・作業道整備を行い、持続可能な林業経営の展開を図ります。

1 林道・作業道整備の推進

健全で豊かな森林づくりを進めるため、効率的な森林整備に不可欠な林道・作業道の林道網の整備・確保に重点的に取り組みます。

を進める「活力」分野

指標・主な取組み

現状の姿

平成31年度末の姿

平成39年度の姿

【主な取組み】

道路ネットワークの整備

中部横断自動車道の整備促進

(仮称)富士吉田北S I Cの整備促進

(仮称)富士吉田南S I Cの新規事業化

国道138号須走道路・御殿場バイパス(西区間)の整備促進(直轄事業)

国道300号(中之倉バイパス)の整備推進

国道138号(新屋拡幅)の整備促進(直轄事業)

【現在、継続中の主な事業】

- ・(仮称)富士吉田北S I C
- ・国道300号(中之倉バイパス)

- ・中部横断自動車道
- ・国道138号(新屋拡幅)
- ・国道138号須走道路・御殿場バイパス(西区間)

指標12. 国県道の道路案内標識における英語表記への改善

(国県道の道路案内標識8,014枚について、英語表記への改善が完了した標識の割合)

69%

県全域における国県道の道路案内標識の約69%について、英語表記への改善が完了済みです

100%

県全域における国県道の道路案内標識について、英語表記への改善が全て完了します

【現在、継続中の主な事業】

- ・国道137号

【主な取組み】

「爽やかな風・山梨サイクルネット構想(富士北麓地域)」の策定
案内誘導サイン・注意喚起サイン等の整備推進

【主な取組み】

甲府駅南口整備の推進
甲府城周辺地域の整備促進

【現在、継続中の主な事業】

- ・駅前広場
- ・平和通り

【主な取組み】

土地区画整理事業等の整備促進
街路の整備推進

【現在、継続中の主な事業】

土地区画整理事業等

- ・甲府駅周辺
- ・昭和町常永
- ・富士河口湖町小立
- ・甲府中央一丁目地区優良建築物

- ・(都)和戸町竜王線
- ・(都)田富町敷島線
- ・(都)高畑町昇仙峡線
- ・(都)新環状・緑が丘アクセス線
- ・(都)山梨市駅南線

指標13. 森林整備の実施面積

(県有林及び民有林における間伐等の年間実施面積)

4,685ha

間伐等の森林整備(松くい虫被害対策の一部を除く)については、目標面積の約8割(4,685ha)の整備を実施しました

6,000ha

目標とする森林整備を実施し、森林の健全性が維持されています

【現在、継続中の主な事業】

- ・造林事業
- ・森林環境保全推進事業
- ・森林環境保全推進支援事業

指標14. 路網の整備により効率的な森林施業が可能となる人工林面積

(林道、作業道の林内路網の整備により、車両を活用した効率的な森林管理・整備が可能となる人工林面積)

68,630ha

効率的な施業が可能な森林は、県内人工林のうち68,630haです

72,158ha

効率的な施業が可能な人工林が約3,500ha増加し、森林整備や木材の伐採・搬出の促進が図られます

【現在、継続中の主な事業】

- ・森林基幹道 細野鹿留線
- ・森林管理道 鳥居峠線
- ・林業専用道 日川1号支線

2 地域資源を生かして活力ある地域づくり

重点分野

課題

重点目標

施策

活力

個性豊かな景観づくり

2-9 美しい県土づくりの推進

個性豊かな景観づくりを目指し、景観に配慮した取組みを実施することにより、美しい県土づくりを推進します。

1 良好なまちなみの整備の推進

本県の個性豊かな景観を観光資源として活用し、地域の活性化を目指すため、眺望ポイント()の整備や電線類の地中化に重点的に取り組みます。また、良好なまちなみの整備のため、違反広告物の適正化に取り組みとともに、市町村が策定する景観計画に対し、積極的に支援を行います。

平成16(2004)年に公布された景観法に基づき策定した景観計画を具現化するため、安全で快適に風景を楽しむことが出来る場所として、県・市町村が管理する施設68箇所を位置付けています。

参考：2 - 5 関連 観光周遊ネットワークイメージ図



を進める「活力」分野

指標・主な取組み

現状の姿

平成31年度末の姿

平成39年度の姿

指標15. 県管理施設の眺望ポイント整備箇所数

(眺望ポイントの内、県管理施設である23箇所について、柵・樹木・看板などが良好な景観を阻害しないよう整備された箇所数)

6箇所

6箇所の眺望ポイントの整備が完了済みです

23箇所

県管理の全て(23箇所)の整備が完了します

指標16. 屋外広告物適正化率

(平成22・23年度の調査で把握された「山梨県屋外広告物条例」未適合広告物(約2万2千件)に対して、是正を行った結果、適正な状態となった広告物の割合)

56%

条例未適合広告物の約50%が適正な状態です

80%

条例未適合広告物の約80%が適正な状態となります

100%

全ての広告物が条例に適合し、適正な状態となります

指標17. 景観条例を施行した市町村数

(景観法に基づく景観計画を策定し、景観条例を施行した市町村数)

18市町村

18の市町村で条例が施行済みです

27市町村

27市町村全てで条例が施行します

指標18. 富士北麓地域において電線類の地中化が完了した整備延長

(富士北麓地域の国県道において、電線類地中化を検討している区間(75km)のうち、電線類の地中化が完了した整備延長(km))

17.3km

富士北麓地域の国県道において、電線類地中化が17.3km整備済みです

30.8km

継続的に事業を進めている富士吉田市、富士河口湖町内30.8kmにおいて電線類を地中化することにより、世界遺産富士山周辺の景観の向上が図られます

75km

富士北麓地域の国県道において、電線類地中化を検討している区間(75km)を整備することにより、世界遺産富士山周辺の景観の向上が図られます

【現在、継続中の主な事業】

- 電線類地中化
 - ・(主) 甲府葎崎線
 - ・(主) 甲府市川三郷線
- ・国道20号甲府電線共同溝
- ・国道20号甲斐電線共同溝

参考：2 - 6 関連 甲府駅南口整備 完成イメージ図



3 健やか・快適環境を創造する

重点分野

課題

重点目標

施策

くらし

安全安心な生活環境づくり

3-1 安全安心な交通環境の確保

安全安心な生活環境づくりのため、通学路などの整備を推進するとともに、高次医療機関へのアクセス時間の短縮に資する各種道路の整備を推進します。

1 通学路の整備の推進

平成27（2015）年度までの通学路合同点検の結果により早期に対策を必要とする箇所のうち、用地買収を伴わない箇所の整備について重点的に取り組みます。

2 高次医療機関へのアクセス整備の推進

高次医療機関へのアクセス時間を短縮させ、多量出血における経過後生存率50%以上の目安となる30分以内のアクセスが可能となる地域の拡大を目指すため、救急医療体制を支える生活幹線道路の整備に重点的に取り組みます。

住環境の向上

3-2 公共用水域における水環境の保全

住環境の向上を目指し、生活排水処理施設の計画的な整備を行い、公共用水域における水環境の保全を図ります。

1 生活排水処理施設の計画的な整備の推進

公共用水域の水質汚濁の主な原因は一般家庭から排出される生活排水であるため、市町村と連携し、下水道事業、農業集落排水事業、浄化槽事業等地域の特性に適した施設整備に重点的に取り組みます。

3-3 暮らしやすい生活環境の創造

住環境の向上を目指し、コンパクトなまちづくりの推進、市町村が行う空き家等対策の支援、及びユニバーサルデザインの推進により、暮らしやすい環境整備を推進します。

1 コンパクトなまちづくりの促進

コンパクトな生活拠点を地域交通ネットワークで結ぶ、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえ、将来にわたり安心して暮らせるコンパクトなまちづくりを実現するため、市町村が定める計画（立地適正化計画）策定を支援します。

2 市町村が行う空き家等対策の支援

全国的にみて高い水準にある空き家率の改善を目指し、地域に合った空き家対策を実施するため、市町村の空き家等対策計画の策定を積極的に支援します。

3 ユニバーサルデザインの推進

全ての人々が快適で安全に暮らせるように、歩道のフラット化や県営住宅のエレベーターの設置など、ユニバーサルデザインに配慮した整備に重点的に取り組みます。

「くらし」分野

指標・主な取組み

現状の姿

平成31年度末の姿

平成39年度の姿

指標19. 通学路における安全対策箇所の整備率

(平成27年度までの通学路合同点検の結果により、対策を必要とする393箇所のうち、対策が完了した箇所の割合)

62%

早期に対策を必要とする箇所のうち、242箇所(62%)の箇所において整備が完了済みです

92%

早期に対策を必要とする箇所のうち、用地買収が伴わない1362箇所(92%)において整備が完了します

100%

用地買収を伴う31箇所を含めた全ての箇所の整備が完了します

【現在、継続中の主な事業】

・ 国道140号

指標20. 高次医療機関への30分アクセス圏人口カバー率

(高次医療機関(山梨県立中央病院・山梨大学医学部付属病院)に自動車で30分以内にアクセスできる居住人口の割合)

64.0%

30分到達エリアは県の人口比率で約64%をカバー済みです

70.9%

中部横断自動車道(増穂以南)やスマートインターチェンジが整備され、身延町の一部が新たに到達エリアとして加わります

72.8%

新山梨環状道路(北部・東部区間)が整備され、山梨市、甲州市で到達エリアが更に拡大します

【現在、継続中の主な事業】

・ 国道140号
 (西関東連絡道路、新山梨環状道路(東部区間))
 ・ 国道411号(城東 期バイパス)
 ・ 笛吹八代S I C
 ・ (仮称)甲府中央S I C
 ・ 中部横断自動車道(増穂以南)
 ・ 国道20号(新山梨環状道路(北部区間))

指標21. 生活排水クリーン処理率

(住民基本台帳に基づく県人口のうち、生活排水処理施設(下水道、農業集落排水処理施設、浄化槽)が整備された人口の割合)

80.6%

生活排水処理施設が整備された人口の割合は約80%です

84.2%

平成25年度に策定された「山梨県生活排水処理施設整備構想2014」(平成35年度目標値87.4%)に基づき、着実な整備が進み、処理率が約4ポイント向上します

【現在、継続中の主な事業】

下水道事業
 ・ 流域下水道整備事業
 ・ 市町村施工の流域関連公共下水道事業のサポート
 浄化槽事業
 ・ 浄化槽設置整備事業

指標22. 市町村の立地適正化計画策定着手率

(D I D ()がある市町村数(9)を目標に、立地適正化計画策定に着手した市町村の割合)

D I D : 平成22年度国勢調査による人口集中地区

0%

立地適正化計画に着手している市町村はありません

100%

9市町村で立地適正化計画の策定に着手します

指標23. 市町村の空き家等対策計画着手率

(空き家等対策の推進に関する特別措置法に基づく空き家等対策計画の策定に着手した市町村の割合)

0%

空き家等対策計画の策定に着手している市町村はありません

100%

全ての市町村で実態調査を終了し、空き家等対策計画の策定に着手します

【主な取組み】

県営住宅の建替え事業と改善事業によるユニバーサルデザイン化の推進
 フラット歩道の整備を推進

【現在、継続中の主な事業】

・ 三珠団地
 ・ 御坂団地
 ・ 富士見団地

第5章 社会資本整備を効果的に進めるための施策

限られた財源の中で、社会資本整備を効果的かつ効率的に進めていくには、次のような施策に積極的に取り組む必要があります。

1 公共事業評価の実施

公共事業・県単独公共事業について、事業実施の是非、継続の是非、改善措置等を決定するため、事業の各段階（予算計上前、事業着手後、事業完了後）において、事業の妥当性や進捗状況などを評価します。

2 インフラ長寿命化の推進

橋梁・ダム等公共施設や県営住宅の老朽化への対応や機能維持を図るため、長寿命化計画を策定し、点検・補修・改修等に重点的に取り組みます。

指標・その他の推進

現状の姿	平成31年度末の姿	平成39年度の姿
指標24.長寿命化のために必要な補修が完了した橋梁の割合 (長寿命化実施計画において予防保全型となった橋梁1114橋のうち、点検の結果、補修が必要な395橋について、対策が完了した橋梁の割合)		
0%	53.7%	100%
補修を行う必要がある橋梁が395橋あります	補修等を行う必要がある橋梁のうち、212橋(53.7%)の対策が完了します	補修等を行う必要がある橋梁全ての対策が完了します
指標25.県営住宅長寿命化 (建替または全面改善を必要とする建設年次の古い1586戸の県営住宅のうち、建替または全面改善を実施した住宅戸数の割合 参考：県営住宅長寿命化計画(H22-32))		
35.3%	73.4%	
昭和40～50年代に建設された老朽化の著しい県営住宅207戸が建替済みです	昭和40～50年代に建設された老朽化の著しい県営住宅430戸が建替または全面改善済みです	
【その他の推進】 長寿命化計画の策定や策定済み計画に基づき取組を推進します。 <ul style="list-style-type: none">・道路施設「トンネル維持管理計画」「道路付属物維持管理計画」「シェッド・カルバート維持管理計画」・河川管理施設・ダム(水門、排水機場、多目的ダム)「河川管理施設長寿命化計画」「ダム長寿命化計画」・砂防施設(砂防堰堤、急傾斜対策施設、地すべり対策施設)「砂防施設の長寿命化計画」・都市公園(建築物、遊具、電気機械設備)「公園施設長寿命化計画」・下水道施設(処理場、ポンプ場、幹線管渠)「浄化センター長寿命化計画」「ポンプ場長寿命化計画」「流域管渠長寿命化計画」		

3 コスト構造改善の実施

公共事業を効果的・効率的に推進するため、品質を重視した上で、コスト構造改善を実施し、費用と効果の最適化に重点的に取り組みます。

指標26.公共事業コスト構造改善率

(当該年度の公共工事のコスト改善額と、コスト改善をしないときの全工事費との割合)

目標値: 15%

4 建設産業を担う人材の確保・育成の推進

基盤整備や災害等の復旧対応の中心となる建設産業の未来を担う若者の新規就労や育成を図るため、建設現場で求められる技術及び技能を習得するための教育訓練を実施し、若年技能労働者の定着を促進するとともに、建設業のイメージアップにつながる取り組みを推進します。

5 景観に配慮した公共事業の推進

公共事業により整備される施設は大規模なものが多く、地域の景観に極めて大きな影響を及ぼすことから、公共事業の実施に当たっては、地域がもつ特性を理解し、豊かな景観の保全や魅力ある景観の創造に先導的な役割を果たすことが重要です。このため、平成3(1991)年度に「公共事業等景観形成指針」を定め、また平成20(2008)年度には「美しい県土づくりガイドライン」を策定し、公共事業における景観形成の考え方や配慮項目を示しました。これらの考え方を実現するため、特に景観に配慮が必要な事業では、構想から設計・施工、維持管理の各段階において、景観の専門家から指導・助言を得ながら事業を実施します。

1 計画の進行管理

「輝き あんしん プラチナ社会」を実現していくため、本計画を円滑に実施し、着実な事業成果が得られるよう、計画の進行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行状況について、評価指標によって定量的に評価し、その結果を県のホームページ等により、毎年度、公表します。

2 フォローアップ

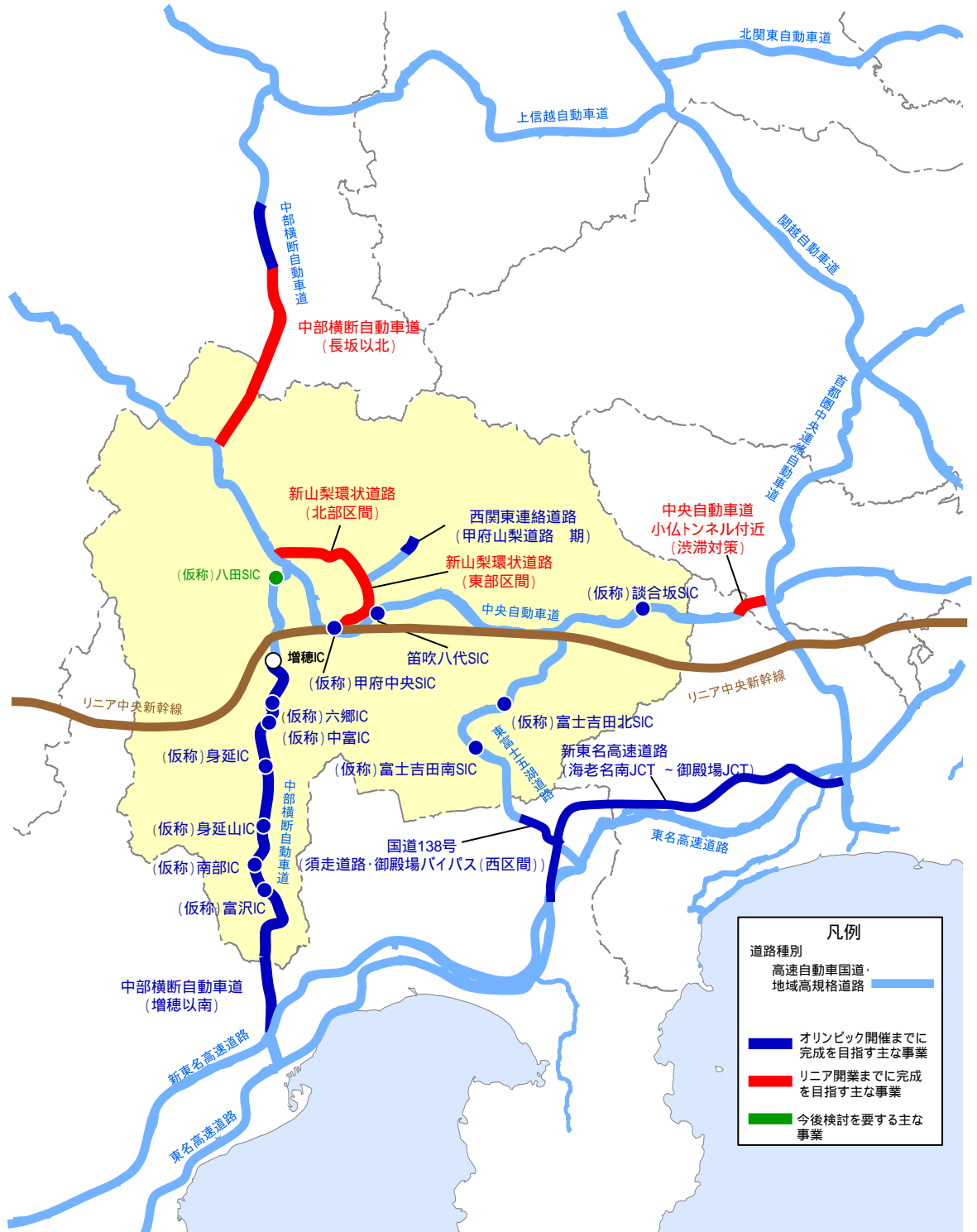
計画の進捗状況及び上位計画や関連する計画の策定（改訂）、社会経済情勢の変化等を踏まえつつ、適宜本計画を見直します。

<資料> リニア開業時の将来像[広域]

本計画で明らかにした社会資本整備の方向性に基づき、「輝き あんしん プラチナ社会」を実現するための各種事業の完成を目指します。

このうち、広域道路ネットワークについては、オリンピック開催時(平成32(2020)年度)及びリニア開業時(平成39(2027)年度)を目指す姿を以下の通り図示します。

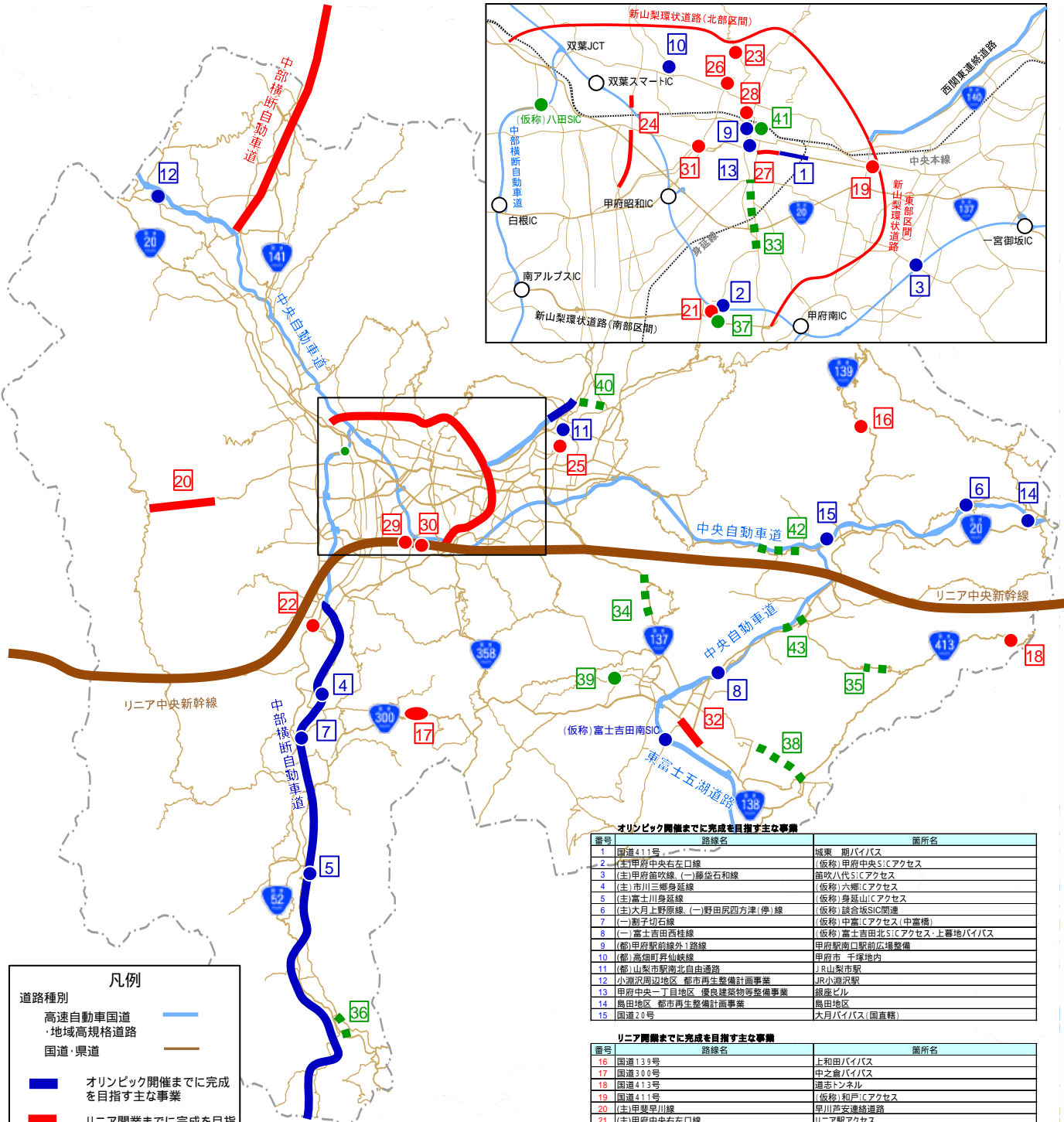
また次頁には、県内で推進・促進している各種事業について、オリンピック開催時及びリニア開業時に目指す姿を図示します。さらに、今後検討を要する主な事業について、その構想を図示します。



(注1) 図示事業は事業主体が県以外の事業も含まれます

(注2) 県以外の事業については、供用目標が示されていない場合、県の要望に基づき記載しています

<資料> リニア開業時の将来像[県内]



凡例

道路種別

- 高速自動車国道
- 地域高規格道路
- 国道・県道

■ オリンピック開催までに完成を目指す主な事業
■ リニア開業までに完成を目指す主な事業
■ 今後検討を要する主な事業

オリンピック開催までに完成を目指す主な事業

番号	路線名	箇所名
1	国道411号	城東 駒ハイパス
2	(主)甲府中央右左口線	(仮称)甲府中央SICアクセス
3	(主)甲府南吹線 (一)藤笠石和線	笹刈八代SICアクセス
4	(主)市川三郷基線	(仮称)六郷Cアクセス
5	(主)富士川身延線	(仮称)身延山Cアクセス
6	(主)大月上野原線 (一)野田尻四方津(停)線	(仮称)緑台SIC開通
7	(一)割子切石線	(仮称)中富Cアクセス(中富橋)
8	(一)富士吉田西桂線	(仮称)富士吉田北SICアクセス・上暮田ハイパス
9	(船)甲府駅前線外1路線	甲府駅南口駅前広場整備
10	(船)高畑町昇仙橋線	甲府市 千塚地内
11	(船)山梨市駅南北自由通路	JR山梨市駅
12	小淵沢周辺地区 都市再生整備計画事業	JR小淵沢駅
13	甲府中央一丁目地区 優良建築物等整備事業	緑産ビル
14	島田地区 都市再生整備計画事業	島田地区
15	国道20号	大月ハイパス(国直轄)

リニア開業までに完成を目指す主な事業

番号	路線名	箇所名
16	国道139号	上和田ハイパス
17	国道10号	中之島ハイパス
18	国道413号	逢志トンネル
19	国道411号	(仮称)和戸Cアクセス
20	(主)甲斐早川線	早川安達連絡道路
21	(主)甲府中央右左口線	リニア駅アクセス
22	(主)市川三郷富士川線	富士橋
23	(一)天神平甲府線	(仮称)塚原Cアクセス
24	(船)田富町島線	大下島 期・大下島 期・富竹 期・富竹 期・仲新屋
25	(船)山梨市駅南線外1路線	山梨市 上神内川地内(駅南)
26	(船)新環状・緑が丘アクセス線	甲府市 緑が丘地内
27	(船)和戸町竜王線	甲府市 城東・中央四・五丁目地内
28	甲府駅周辺 土地区画整理事業	甲府駅周辺
29	鎌田川	甲府市・中央市
30	流川	甲府市
31	国道52号	上石田改良(国直轄)
32	国道138号	新屋敷橋(国直轄)

今後検討を要する主な事業

番号	路線名等	
33	国道139号	主要交差点の改良
34	国道137号	新たな歩道トンネル
35	(主)都留市線	トンネル整備等による二次改修
36	(主)富士川身延線	南部町井出地区の未整備区間の解消
37	(主)甲府中央右左口線	新山梨環状道路南側区間(大津)立体化
38	(一)山中湖沼野富士吉田線	一市二村連絡道路(忍野村・山中湖村)
39	(一)鳴沢富士河口湖線	(仮称)足和田トンネル
40	岩手山連絡道路	西関東連絡道路アクセス
41	甲府城周辺整備	
42	国道20号	初狩ハイパス(国直轄)
43	国道139号	都留ハイパス(国直轄)

(注1) 右表では〔広域〕図に掲載した事業を除いています
 (注2) 図示事業は事業主体が県以外の事業も含まれます
 (注3) 県以外の事業については、供用目標が示されていない場合、県の要望に基づき記載しています

