

# 山梨県社会資本整備重点計画

— 第二次 —

～ 『活力』 と 『ゆとり』 が調和した美しい県土づくり～

平成24年2月 改定

山 梨 県

# 目 次

I	計画の目的と位置づけ	1
1.	計画見直しの背景と目的	1
(1)	計画の見直しの背景と目的	1
(2)	計画の目的と位置づけ	1
2.	計画の内容	2
3.	国の動向	2
II	山梨県の社会資本整備を取り巻く現状と課題	3
1.	山梨県の地域特性	3
(1)	地勢・自然	3
(2)	立地	3
(3)	経済・産業	4
2.	時代の潮流と社会経済環境の変化	5
(1)	安全・安心に対する意識の高まり	5
(2)	環境保全や美しい景観に対する意識の高まり	5
(3)	少子・高齢化の進展と人口減少社会の到来	6
(4)	社会・経済のグローバル化と地域間競争の拡大	7
(5)	新たな高速交通時代の到来	7
(6)	ライフスタイルの多様化と交流・連携の機運	8
(7)	社会資本ストックの老朽化	8
(8)	社会資本の整備水準	9
3.	政策の方向性	10
(1)	国の動向（国土形成計画）	10
(2)	『第二期チャレンジ山梨行動計画』	11
4.	社会資本整備を進める上での課題	12
(1)	今後の社会資本整備の基本的方向性と課題整理の視点	12
(2)	暮らしやすさ日本一と実感できる県土を実現する上での課題	13
①	安全で安心して暮らせる地域づくり	13
②	質の高い暮らしと豊かな環境の維持・継承	15
③	産業振興による地域経済の活性化	17
④	人や物の多様な交流の促進	19

Ⅲ	重点目標	21
	重点分野 1 安全・安心	22
	重点目標 1-1 洪水災害からの生命・財産の保護	22
	重点目標 1-2 土砂災害からの生命・財産の保護	24
	重点目標 1-3 円滑な医療・避難・救援活動への貢献	26
	重点目標 1-4 安全で安心な交通環境の確保	30
	重点分野 2 暮らし・環境	32
	重点目標 2-1 ユニバーサルデザインの推進	32
	重点目標 2-2 生活排水処理施設の整備促進	34
	重点目標 2-3 美しい県土づくりの推進	36
	重点目標 2-4 良質な住宅ストックの形成	38
	重点目標 2-5 河川環境の保全・形成	40
	重点目標 2-6 森林の多面的機能の維持・向上	42
	重点目標 2-7 CO <sub>2</sub> 森林吸収源対策の推進	44
	重点目標 2-8 自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量の削減	46
	重点分野 3 地域経済の活性化	48
	重点目標 3-1 効率的な農業経営の推進	48
	重点目標 3-2 効率的な林業経営の推進	50
	重点目標 3-3 市街地へのアクセス改善と市街地整備の促進	52
	重点目標 3-4 観光周遊の利便性向上	54
	重点分野 4 交通	56
	重点目標 4-1 広域的で円滑な交通ネットワークの形成	56
	重点目標 4-2 県内の生活幹線道路ネットワークの強化	59
	重点目標 4-3 交通渋滞の緩和	62
Ⅳ	早期に完成を目指す主な事業	65
Ⅴ	社会資本整備を効果的に進めるための施策	66
	(1) 公共事業評価の実施	67
	(2) 公共事業コスト構造改善の推進	68
	(3) 総合評価方式の実施	69
	(4) 計画的な社会資本の管理・運営による既存ストックの活用	70
	(5) 循環型社会への配慮	71
	(6) 減災に向けた取り組み	72
Ⅵ	本計画の推進方策	75
	《参考》評価指標と目標値一覧	76

# I 計画の目的と位置づけ

## 1. 計画見直しの背景と目的

### (1) 計画の見直しの背景と目的

本県においては、平成 16 年度に策定した長期総合計画に掲げる県土像の実現に向け、厳しい財政状況の中においても必要な社会資本の整備を着実に推進していくため、事業の選別と重点化を進めるとともに、森林環境部、農政部及び土木部（当時）所管の社会資本整備に関する事業計画を一本化して、効果的・効率的な事業推進を図ることとし、同年度に「山梨県社会資本整備重点計画」を策定した。

平成 20 年度には、国の社会資本整備重点計画が策定されたことから、本県においても、計画期間を平成 20 年度から平成 24 年度までとする「山梨県社会資本整備重点計画－第二次－」を策定し、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の整備を効果的・効率的に進めてきたところである。

平成 23 年 10 月には、計画期間を平成 23 年度から平成 26 年度までの 4 年間とする「第二期チャレンジ山梨行動計画」（以下、「第二期行動計画」という。）が策定されたことから、「第二期行動計画」との整合を図るため、「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。）の見直しを行う。

### (2) 計画の目的と位置づけ

国の関連する各種計画を踏まえ、県政運営の基本指針である「第二期行動計画」に則り、森林環境部、農政部及び県土整備部が行う社会資本整備に関する計画とする。

#### 計画の目的

この計画は、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の整備を効率的・効果的に推進するため、選別と重点化により重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を具体化したものであり、県民誰もが「暮らしやすさ日本一」と実感できる県土をより早期に着実に実現するための社会資本整備のあり方を示したものである。

#### 計画の対象

県が主体となって選別と重点化を図る次の事業

- 道路事業（林道、基幹農道、街路を含む）
- 治水事業
- 治山事業
- 砂防事業
- 造林事業
- 生活排水処理事業（下水道事業、農業集落排水事業並びに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
- 市街地開発事業

#### 計画期間

「第二期行動計画」の事業期間に合わせ、次のとおりとする。  
平成 20 年度～平成 26 年度（7 年間）

## 2. 計画の内容

この計画は、行動計画の基本理念である『暮らしやすさ日本一』を実感できる県土を実現するために、本県の現状や時代の潮流、現状の社会資本の整備状況、行動計画や国の国土形成計画等の諸計画などを踏まえた課題の整理を行い、今後重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示す。

さらに、県民により分かりやすい計画とするため、実現を目指す将来の姿（概ね10年後）を記述するとともに、機能・効果の早期発現、関連投資の誘発等の観点から早期に完成させることが望ましい重要かつ緊急性を有する事業を明記した。また、評価指標についても、より分かりやすい身近な指標に改善することとした。

## 3. 国の動向

国（国土交通省）においては、少子・高齢化、人口減少、高度情報化、経済のグローバル化等の社会経済情勢の変化やライフスタイルの多様化、地球温暖化などの環境問題の切迫化、安全・安心に対する意識の高まり等、国民の価値観の変化・多様化を踏まえるとともに、厳しい財政状況の下、より低コストで質の高い社会資本の整備を求める国民の要請に応じて、従来事業分野別に策定していた緊急措置法に基づく各種計画等を一本化し、コスト縮減や事業間連携の強化等による効率的な事業執行に取り組むこととして、平成15年度に「社会資本整備重点計画」を策定した。

その後、同計画に基づいた事業の選択と集中により社会資本の整備に取り組んできたが、計画期間が終了したことから、国土形成計画（平成20年7月閣議決定）等を踏まえ、新たな政策課題への対応も加え、見直し・改定を行い、平成20年度から平成24年度までの5年間を計画期間とする「社会資本整備重点計画」を策定した。

平成23年11月には、東日本大震災を教訓とした社会資本整備のあるべき姿の再検討を踏まえ、社会資本整備重点計画の見直しに関する中間とりまとめを行った。



## II 山梨県の社会資本整備を取り巻く現状と課題

### 1. 山梨県の地域特性

#### (1) 地勢・自然

山梨県は、日本列島のほぼ中央に位置し、周囲を富士山はじめ南アルプス、八ヶ岳連峰、秩父山系などの2,000～3,000m級の山々に囲まれた内陸県である。

県土面積4,465km<sup>2</sup>のうち、森林が約8割を占める森林県であり、さらに、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、自然公園面積が県土の約3割を占める自然豊かな地域である。

その反面、可住地面積は950km<sup>2</sup>（県土面積の21.3%）で、都道府県別可住地面積は3番目に少なく、可住地面積比率も4番目に低くなっている。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石流や地すべりなどの土砂災害が起きやすい。

気温の日較差及び年較差が大きい高原型の内陸性気候で、特に甲府盆地を中心に日照時間が長い。その分降水量が少なく、果樹栽培に適した気候である。また富士山頂から静岡県との県境付近まで標高差が約3,700mと非常に大きく、狭い地域に幅広い気候帯がある。

■ 山梨県の地形及び交通体系



#### (2) 立地

山梨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る。これら5都県だけで全国の人口の27%（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る。

本県を東西に横断する中央自動車道及びJR中央本線によって、東京・神奈川方面並びに長野県の南部を經由して名古屋圏にアクセスできる。

特に中央自動車道の利用により、首都高速の入口である高井戸ICまで、甲府南ICからおよそ80分、県境の上野原ICからは40分弱の時間距離にある。

■ 山梨県位置図



(山梨県「やまなし産業立地コミッション」HP)



### (3) 経済・産業

山梨県の産業構造は、昭和40年代前半頃までは農林業が中心であった。特に農業は、昭和30年代までは東京等の大市場に接しながらも交通の便が悪く、また平地の少なさなどから養蚕が中心であった。しかし、昭和33年、国道20号に笹子トンネル（新笹子隧道）が開通したことを契機に、桑畑からブドウなどの果樹への転換が急速に進み、果樹王国やまなしが築かれることにつながった。

さらに昭和57年に中央自動車道が全線開通すると、大手を含めた企業立地が進み、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た。

また、本県においても年々サービス産業化が進展しており、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った。ただし、東京に近いこともあって、ソフトウェア産業などの企業向けサービス業や専門サービス業の発展は遅れている。

本県の経済規模は昭和40～50年代に大きく拡大したが、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る。

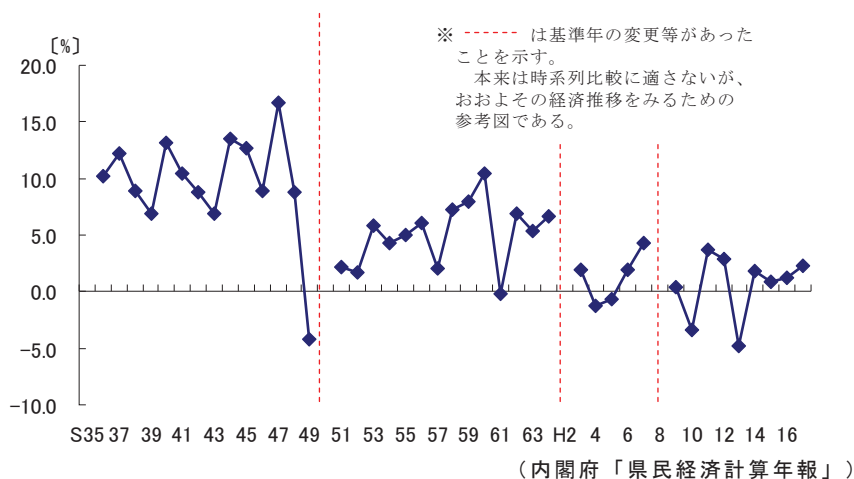
■産業別(3部門)就業者数構成比の推移



■産業別従業者数構成比



■山梨県の経済成長率（実質）の推移



## 2. 時代の潮流と社会経済環境の変化

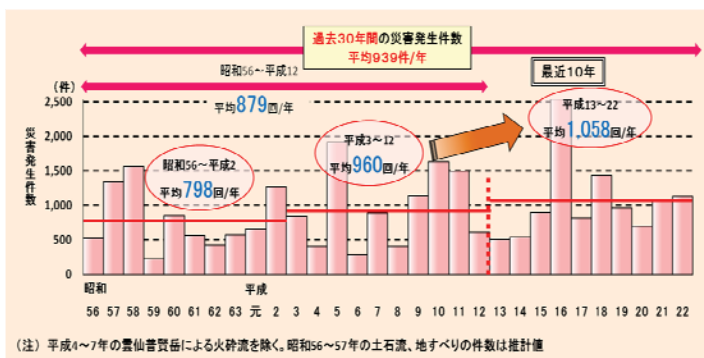
### (1) 安全・安心に対する意識の高まり

平成23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、幾つかの地区では集落が丸ごと流され全滅するなど、広範囲な地域に甚大な被害を及ぼした。

また、地球温暖化に伴う気候変動等の影響により、最大時間雨量の記録が各地で更新されるなど、集中豪雨の発生数が年々増加しており、降雨に伴う土砂崩れ等による交通遮断によって、孤立する集落が多発するなど、本県の地勢に照らしても同様の被害が発生する恐れのある事例が続いている。

このような状況を背景に、県民の防災意識が高まっている。また、大規模地震・水害等への予防的対応に加え、被災した場合も県民生活や経済活動に深刻な影響を生じさせないような計画的な防災・減災対策の充実への期待が高まっている。

■ 土砂災害発生件数の推移



(国土交通省資料をもとに作成)

### (2) 環境保全や美しい景観に対する意識の高まり

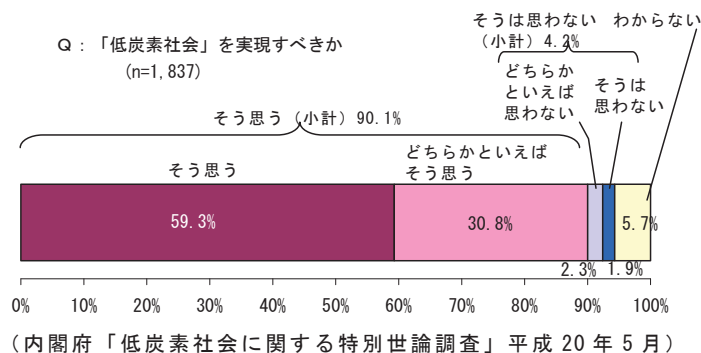
地球温暖化の進行によって、異常気象による自然災害の増加、果樹をはじめ農作物の生育障害や栽培適地の移動などの悪影響等が懸念されている。平成20年度から、京都議定書の第1約束期間が始まっていることから、国をあげて地球温暖化防止対策に取り組んでいる。内閣府が行った「低炭素社会に関する特別世論調査」(平成20年7月)においても9割の人が低炭素社会を実現すべきと回答しており、国民の意識も高まっている。

本県で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る。

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の高まりに伴い、身近な自然環境の保全・再生等への欲求や美しい景観や文化、誇りのもてるまちづくりに対する要請も、これまで以上に強まっている。

さらに、地域の自然のみならず、歴史や文化などの個性や特色を活かした景観づくりにより、潤いのある豊かな生活環境の形成、観光等の交流の場としての魅力が増すなど、地域の活性化が図られることが期待される。

■ 低炭素社会に対する意識





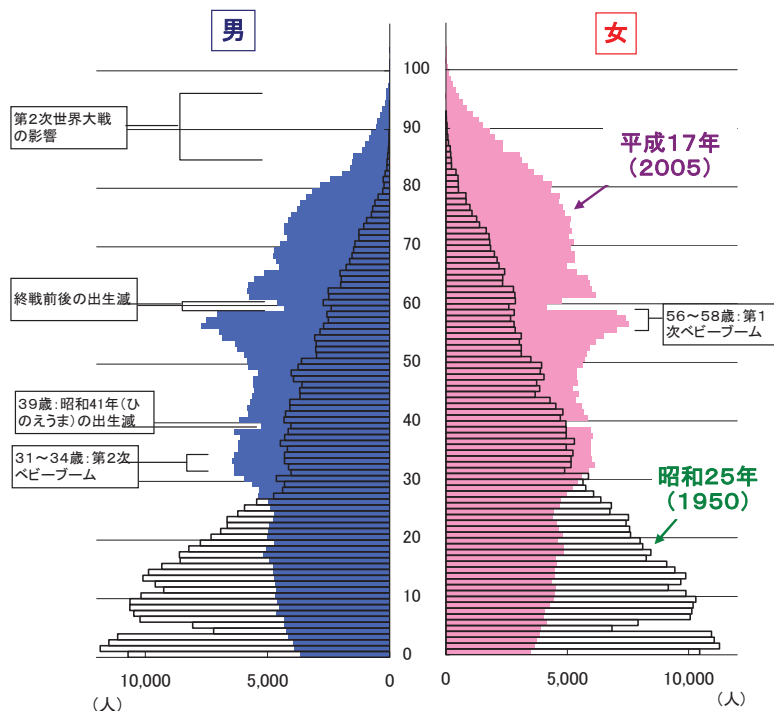
### (3) 少子・高齢化の進展と人口減少社会の到来

我が国の将来の人口動向は、他の先進主要国と比較し急速に減少と高齢化が進行することが指摘されている。

本県の総人口も、平成17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い。一方で、高齢者（65歳以上）の人口は増加が続き、平成42年には3人に1人が高齢者となると推計される。

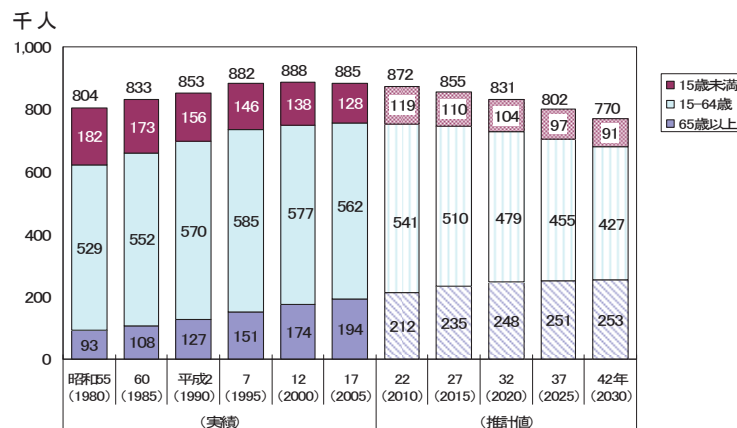
今後も年少人口（15歳未満）及び生産年齢人口（15～64歳）の減少が続くことが予想され、労働力の減少とそれに伴う経済活力の低下や地域コミュニティの弱体化等の課題が指摘されている。

■山梨県の年齢別人口構成の変化（昭和25年→平成17年）



（総務省「国勢調査」（※図中の年齢は平成17年現在））

■山梨県の人口推移と推計



（平成17年まで 総務省「国勢調査」  
平成22年以降 (財) 山梨総合研究所推計）

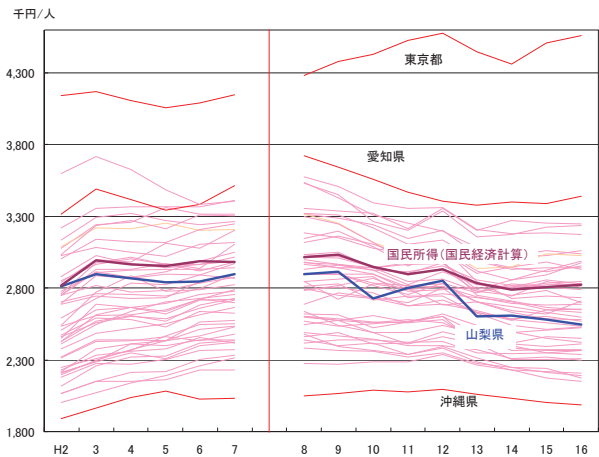
#### (4) 社会・経済のグローバル化と地域間競争の拡大

日本国内の経済的な活力は都市部に集中し、地方との格差が拡大している。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のために立地企業の獲得を巡る激しい競争が展開されている。

一方、資本や労働力、商品やサービスの国境を越えた移動や取引が活発化するなど、経済のグローバル化は一層進展している。本県の地域経済も例外ではなく、海外への直接投資や地域産品の輸出など、東アジア地域を中心に世界との結びつきが強まっている。

商工業、農林業、観光業などの地域産業を活性化し、地域の経済活力を高めるためには、海外や大都市などとの物流・人流の円滑化が欠かせないことから、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る。

■ 1人あたり県民所得の推移



山梨県「県民経済計算」(県統計調査課作成資料)

#### (5) 新たな高速交通時代の到来

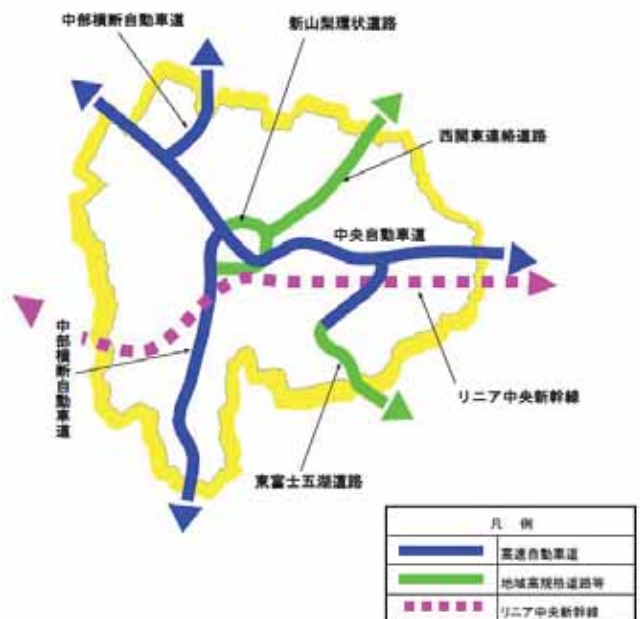
高速交通基盤は、県外との時間距離を短縮させ、地域連携・交流を拡大させる上で重要な社会資本である。

例えば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)八王子ジャンクション～あきる野インターチェンジ間の開通による中央自動車道と関越自動車道の結節など、広域幹線道路網の形成がなされようとしている。加えてJR東海によるリニア中央新幹線の建設決定など、本県に新たな高速交通時代が到来しようとしている。

これらの高速交通基盤の結節点となる本県は、将来、我が国の人・物・情報の一大交流拠点として発展していくことが見込まれる。

富士山静岡空港などの交通拠点の活用も見据えながら、こうした高速交通網の整備効果を県内全体に波及させていくための交通体系を確立していくことが期待されている。

■ 主な高速交通体系

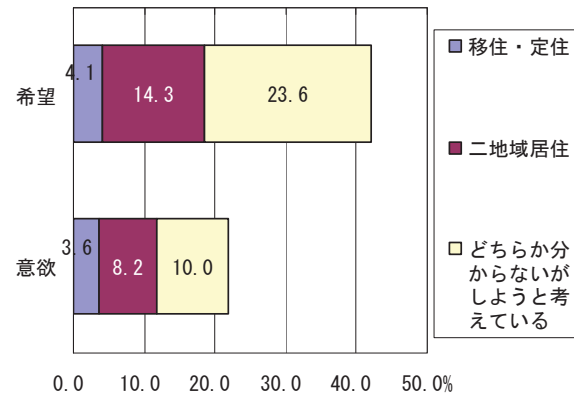


## (6) ライフスタイルの多様化と交流・連携の機運

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）が増えている。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る。

また、観光においても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る。さらに本県を訪れる外国人観光客や、県内に在住する外国人も増加しており、様々なライフスタイルやニーズ、対象者に対して、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る。

■ 二地域居住等の希望・意欲



「希望」・・・今後したいと思う  
「意欲」・・・これから10年のうちに実行する意欲がある

国土交通省「二地域居住等に関する調査」（平成20年5月）

※20～69歳の3万人を対象にインターネット調査

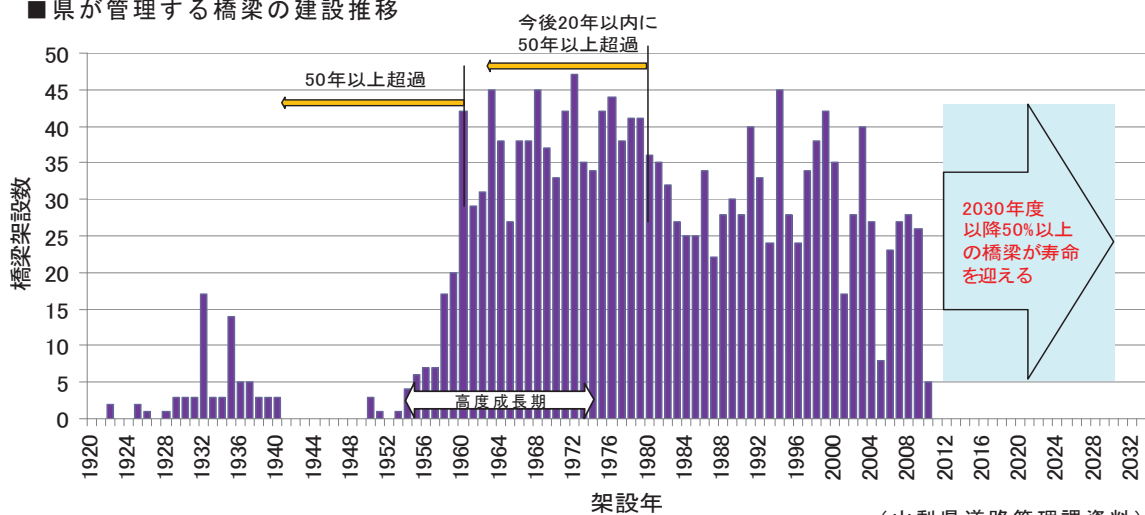
## (7) 社会資本ストックの老朽化

高度経済成長期から現在まで、社会資本が着実に整備されてきた結果、一定のストックがなされてきたが、建設年数が経過するに従い、老朽化したストックが増加していくという現状にある。

こうした既存ストックの中には、機能更新がなされなければ陳腐化あるいは機能喪失が進み、経済社会や自然条件の変化などに対応できず、社会の要請に応えられない事態も想定される。

厳しい財政状況が続く中であって、経済活力の向上を図り、県民の豊かな暮らしを維持していくためにも、総合的なコストを抑制しながら必要な社会資本ストックの維持や更新を行っていくことが必要となっている。

■ 県が管理する橋梁の建設推移



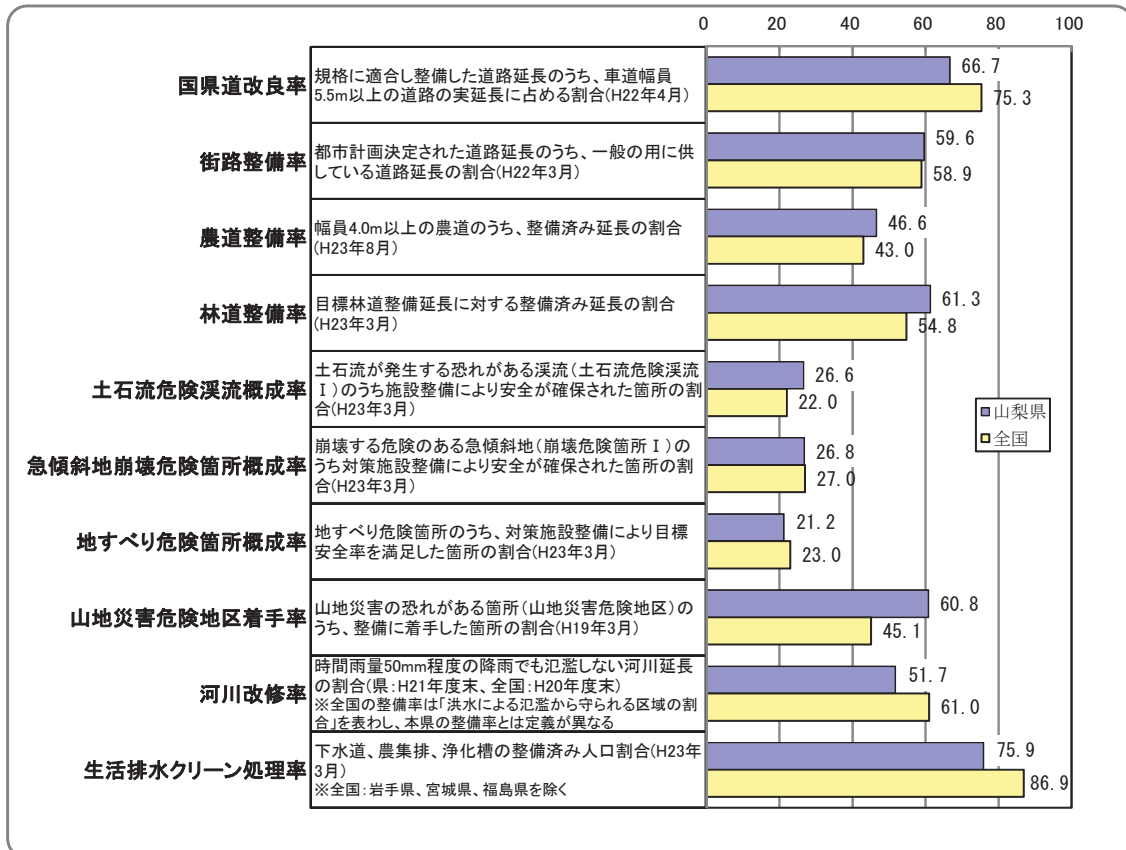
(山梨県道路管理課資料)

## (8) 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たが、他県に比べると総じてまだ低い水準に止まっている項目が多い。

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く、また県民の安全と安心を確保するためには災害防止や被害の軽減（減災）対策をより一層進める必要がある。

### ■ 本県の社会資本の整備水準



### 3. 政策の方向性

#### (1) 国の動向（国土形成計画）

次期計画を策定するにあたり、今後の国土整備の方向性を指し示す「国土形成計画」が、平成20年7月に閣議決定された。

国土形成計画では、本格的な人口減少・高齢化社会の到来、経済のグローバル化の進展、情報通信技術の発達、国民の価値観の変化・多様化等の新たな時代の潮流を踏まえて、東京を中心とする一極一軸型の国土構造を是正していくことを最も大きな政策課題としている。そして、今後望まれる国土像を「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土、美しく・暮らしやすい国土」づくりとし、地域間のひずみの解消や質の向上に向けた取り組みを進めるため5つの戦略的目標を設定している。

#### 国土政策上の課題

##### 一極一軸型の国土構造の是正

#### 新しい国土像

##### 多様な広域ブロックが自立的に発展する国土、美しく・暮らしやすい国土

広域ブロックが東アジアも含めた諸地域との交流・連携を深めつつ、地域資源を最大限に活かし、自立的に発展する国土構造への転換を図る。

また、良好な自然環境や美しい景観、安全かつ快適でゆとりのある生活空間の形成等を図り、美しさと、安全面や環境面も含めた暮らしやすさを兼ね備えた国土を形成する。

#### 新しい国土像実現のための戦略的目標

##### 多様な主体の協働による、効果的な計画推進

##### ①「東アジアとの円滑な交流・連携」

迅速、円滑な人流・物流、情報・文化の交流等を実現させ、東アジアの成長のダイナミズム（活力）を取り込む。

##### ②「持続可能な地域の形成」

都市から農山漁村までブロック内の各地域を活力と個性を失わず、暮らしの基盤として維持していく。

##### ③「災害に強いしなやかな国土の形成」

減災の観点も重視し、災害に強い国土構造への再構築を進める。

##### ④「美しい国土の管理と継承」

美しい国土を守り、次世代へと継承するため、国土資源を適切に管理し、回復する。

##### ⑤「『新たな公』を基軸とする地域づくり」

多様な民間主体を地域づくりの担い手として、相互の有機的な連携や行政との協働する仕組みを構築し、地域づくりに取り組む。

## (2) 『第二期チャレンジ山梨行動計画』

本県では、2007（平成19）年12月、県政運営の基本指針として「チャレンジ山梨行動計画（第一期行動計画）」を策定し、県民の誰もが真の豊かさを実感できる「暮らしやすさ日本一の県づくり」を進めてきた。

一方、わが国は、長引く世界的な景気低迷の中、少子高齢化や地球環境問題の深刻化など、様々な課題に直面しており、また東日本大震災を契機に、人々の価値観や人生観にも変化の兆しが現れつつある。

こうした中、本県においては、リニア中央新幹線や中部横断自動車道など、将来の山梨の可能性を飛躍的に高める「やまなし発展の芽」が着実に育ちつつある。

今後、これらの発展の芽を大きく育て上げ、県民の誰もが真の豊かさを実感できる山梨の実現に引き続きチャレンジしていくため、「第二期チャレンジ山梨行動計画」を策定した。

この計画では、「暮らしやすさ日本一の県づくり」を基本理念に、「元気産業創出」チャレンジなど7つの基本目標を設け、山梨の明るく元気な未来づくりを推進していくこととしている。

### 基本理念

暮らしやすさ日本一の県づくり

### 基本目標

- ①「元気産業創出」チャレンジ  
世界へやまなしブランドを積極セールス。元気なやまなしを実現
- ②「環境先進地域」チャレンジ  
自然力を活かし、日本一環境にやさしい県やまなしを実現
- ③「ウェルカム、おもてなし」チャレンジ  
観光で世界に開かれた「日本のスイス」やまなしを実現
- ④「交いの国」チャレンジ  
リニアと交通網の整備で、どこからも便利なやまなしを実現
- ⑤「生涯あんしん地域」チャレンジ  
誰もが健康に安心して暮らせるやまなしを実現
- ⑥「未来を拓く人づくり」チャレンジ  
一人ひとりが充実した教育を受けられるやまなしを実現
- ⑦「改革続行」チャレンジ  
健全財政と県民主体行政のやまなしを実現



## 4. 社会資本整備を進める上での課題

### (1) 今後の社会資本整備の基本的方向性と課題整理の視点

暮らしやすさや豊かさのイメージは、人それぞれが持つ価値観やライフスタイルによって異なる。豊かな自然を思い浮かべる人、都市的サービスをスピーディーに享受できることを思い浮かべる人、経済的な豊かさや物質の豊富さ、あるいは安全であることを思い浮かべる人など、様々である。こうした視点に立つと、暮らしやすさを実感できる社会とは、福祉・医療、教育、産業、社会基盤、自然など「人々の暮らしを取り巻く様々な条件がバランス良く整った県土」の上に築かれていくものと考えられる。この点、本県は東京圏に隣接する利便性の高さと、森林など自然の豊かさの双方を兼ね備え、暮らしやすさで全国上位に位置する可能性を秘めている。

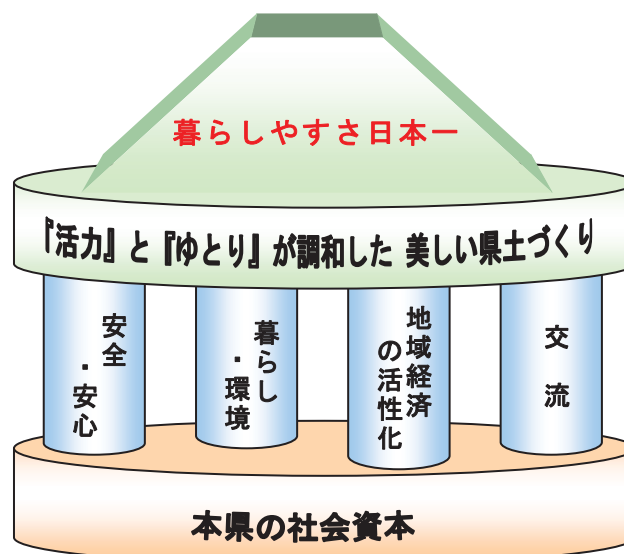
本計画は、こうした特性や時代の潮流、さらに「行動計画」をはじめとする諸計画等を踏まえ、「『活力』と『ゆとり』が調和した 美しい県土づくり」を実践することを基本目標とする。特に、新たな目標として、ユニバーサルデザインを推進するとともに、景観に配慮した美しい県土づくりに向けた社会資本整備に力点を置くこととした。

それらを含め、社会資本整備によるゆとりや活力の創出に向け、次の4つの視点から政策の柱（重点分野）を設定する。

- ①政策・施策の中でも社会資本整備による貢献度が高い「安全・安心」分野
- ②ゆとりや潤いのある豊かな生活を享受するための「暮らし・環境」分野
- ③活力を持って将来にわたって発展を続けるための「地域経済の活性化」分野
- ④様々な人や物の行き来や連携による新たな付加価値や産業・文化等の創出を目指す「交流」分野

暮らしやすさ日本一と実感できる県土を実現する上での行政施策上の課題は多岐にわたるが、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、4つの重点分野ごとに整理する。

#### ■今後の社会資本整備の方向性のイメージ



## (2) 暮らしやすさ日本一と実感できる県土を実現する上での課題

### ① 安全で安心して暮らせる地域づくり

課題 1	台風や地震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、県内各地の河川で甚大な被害を伴う水害が繰り返し発生してきた。さらに、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、がけ崩れなどの危険地域が数多く存在している。これまでの治水対策等の取り組みにより、近年大きな人的被害を引き起こす災害は減ってはいるものの、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、これまで以上に甚大な被害が発生する恐れがある。

また、本県では、東海地震をはじめ、南関東地域直下の地震、糸魚川ー静岡構造線断層帯など活断層に起因する大規模地震や富士山噴火など、発生した場合には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る。

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る。

さらに、ハード整備の未着手箇所や、ハード整備で対応が困難な箇所等については、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により、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ある。

■土石流による被災状況(平成23年)



(国道411号(丹波山村))

■河川氾濫による被災状況



(亀沢川(甲斐市))

■東海地震による震度分布予測

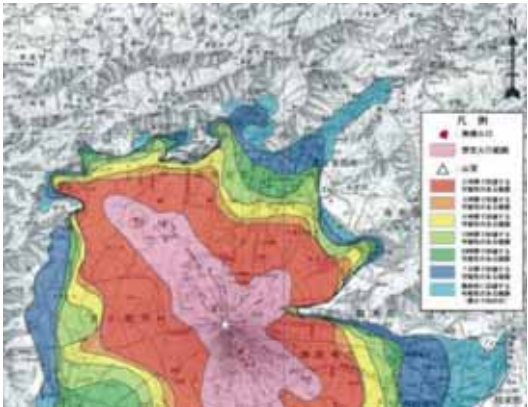


(山梨県「東海地震被害想定調査」(平成17年))

**課題 2**      **緊急時の医療・災害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った。本県においては、切迫性が指摘される東海地震、釜無川断層地震などの活断層地震や富士山噴火などによる広範な地域での災害発生が懸念されている。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ることから、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っていく必要がある。

■富士山火山ハザードマップ  
(溶岩流可能性マップ)



(富士山ハザードマップ検討委員会)

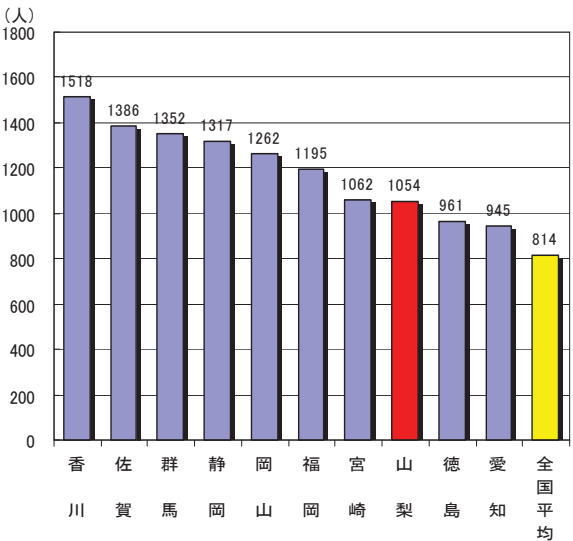
このような大規模災害においては、自衛隊や他県からの緊急消防援助隊（総務省消防庁）、広域緊急援助隊（警察庁）などによる円滑な救援活動が重要になっており、そうした大規模救援活動部隊の活動や物資の一時貯留を行うための拠点整備も急務となっている。

また、近年、産科や小児科などの特定科目の医師不足が深刻化し、本県でも分娩施設が甲府市周辺などに集中する傾向がみられる。さらに、特に高度な処置が必要または重篤な救急患者に対応する三次救急医療は、甲府市の県立中央病院の救命救急センターが担っている。このため、県内各地から甲府市などの高次医療施設等へのアクセス時間を短縮し、重篤な救急患者などを速やかに搬送するための救急医療体制を支える社会資本の整備を進めていく必要がある。

**課題 3**      **交通事故による死傷者数の抑制**

本県では、県民の移動手段として自家用車がその中心的な役割を担っている。しかし、自動車への依存度が高いがために自動車による交通事故への不安も大きく、人口当たりの交通事故発生件数や死傷者数が全国平均を上回る状況が続いている。また、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・高齢者が占める割合は増加している。

■人口10万人当たり交通事故死傷者数



(警察庁統計データ(平成19年))

こうしたことから、事故発生割合の高い路線、箇所等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る。

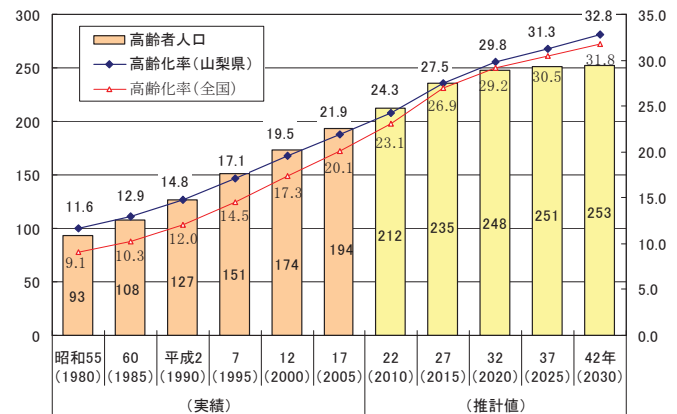
## ② 質の高い暮らしと豊かな環境の維持・継承

### 課題 1 あらゆる人が生活しやすい環境づくり

本県の高齢化率は21.9%（平成17年国勢調査）で全国平均（20.1%）を上回っており、今後も高齢化は進行するとみられる。そのため、高齢者や障害をもつ人が自立した生活を営みながら、積極的に社会参加できるよう、公共施設のバリアフリー化等を一層進めていく必要がある。

さらにこうした考えを広げ、年齢や国籍、身体的な状況などに関わらず、全ての人の人格と個性が尊重され、快適で安全に暮らせるよう、まちづくりやものづくり、サービスなどについてあらかじめ配慮する、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、誰にとっても暮らしやすい生活環境を整備していく必要がある。

■高齢者人口と高齢化率



（平成17年まで 総務省「国勢調査」  
平成22年以降 山梨県；（財）山梨総合研究所推計  
全国；国立社会保障人口問題研究所推計）

### 課題 2 住環境の向上

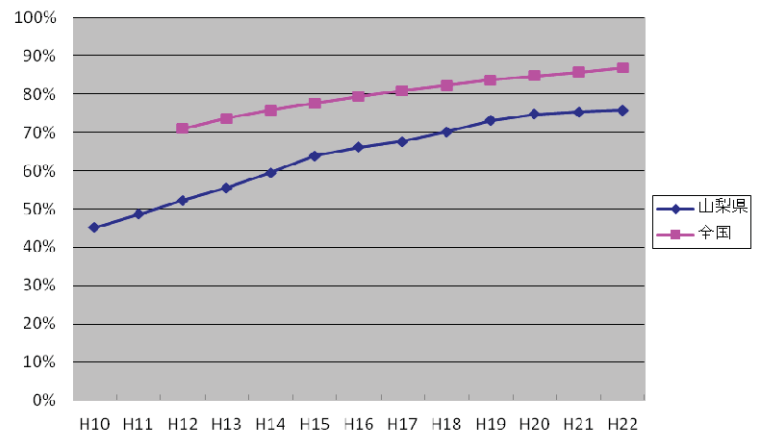
地球環境問題への認識の広がりに伴い、環境負荷の低減及び循環型社会構築の必要性、身近な自然環境の保全・再生等環境への関心が高まっている。また、ゆとりや安らぎ、心の豊かさへの関心も高まっており、水・緑にあふれ、安全かつ快適でゆとりのある生活空間や美しい景観形成への要望も高まっている。

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る。

また、住民のコンセンサスを得ながら景観計画を策定することにより、美しい眺望景観の保全、伝統的街並みや色彩等が整った美しい街並み景観の保全・形成などを行い、生活環境の向上を図っていくことが求められている。

さらに高齢化などに鑑み、ユニバーサルデザインを取り入れ、耐久性・耐震性にも優れた良質な住宅ストックの形成を進め、住環境の質の向上を図っていくことが必要である。

■生活排水クリーン処理率の推移



（山梨県大気水質保全課資料）



課題 3

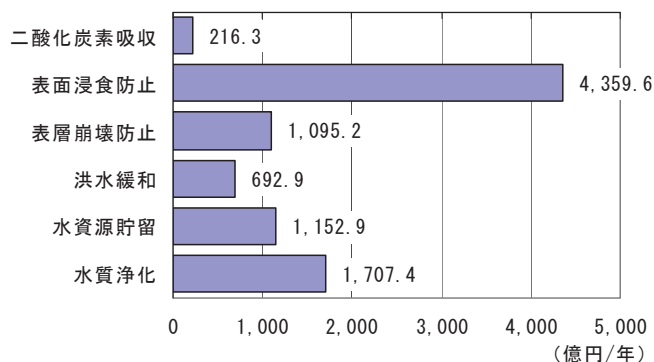
身近な自然環境の保全・継承

森林は、美しい自然環境や木材を提供するだけでなく、台風や集中豪雨などによる山地崩壊を防ぎ、洪水の防止、濁水の緩和、水質浄化等の水源かん養機能を有するとともに、二酸化炭素の貯蔵庫、吸収源として地球温暖化防止にも貢献している。

今後も木材の生産のみならず、県土及び自然環境の保全、水源のかん養、保健休養等森林の有する多面的機能を高度に発揮させるとともに、健全な森林を良好な状態で次世代に引き継いでいくことが重要である。

また本県には、自然を感じることができる河川や湖沼が多数存在する。これらの水辺空間の生態系や景観を回復し、身近に水や緑とふれあう場として積極的に活用しながら、保全・管理を行うことが必要である。

■山梨県の森林の機能別貨幣価値換算評価額



(山梨県「やまなしの環境2007」)

課題 4

地球温暖化の防止

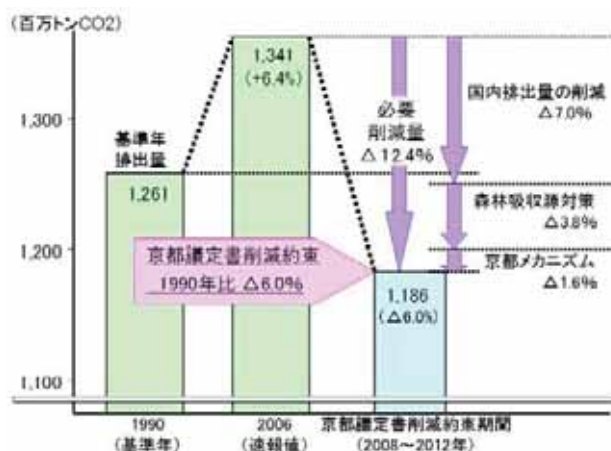
地球温暖化は、経済活動に伴って発生する温室効果ガスの増加によって、地球全体の地表及び大気の温度が追加的に上昇し、自然の生態系及び人類の生命等にも深刻な影響を及ぼす問題である。その予想される影響の大きさや深刻さからみて、人類の生存基盤に関わる最も重要な環境問題の一つである。

京都議定書では、我が国は平成 20 年から平成 24 年までの第 1 約束期間に温室効果ガスの総排出量を 1990 年比で 6% 削減することが求められている。

削減目標 6%のうち、3.8%を森林の吸収によってまかなうことが認められていることから、吸収源となる森林の整備や適正管理を進めることが必要である。

また吸収源対策とともに、本県の主要な温室効果ガス排出源である自動車交通部門について、排出を抑制するために有効な対策を講じるなど、県をあげて地球温暖化防止対策を推進することが急務となっている。

■我が国の温室効果ガスの排出量の推移と見通し



(農林水産省「農林水産省地球温暖化対策総合戦略」)

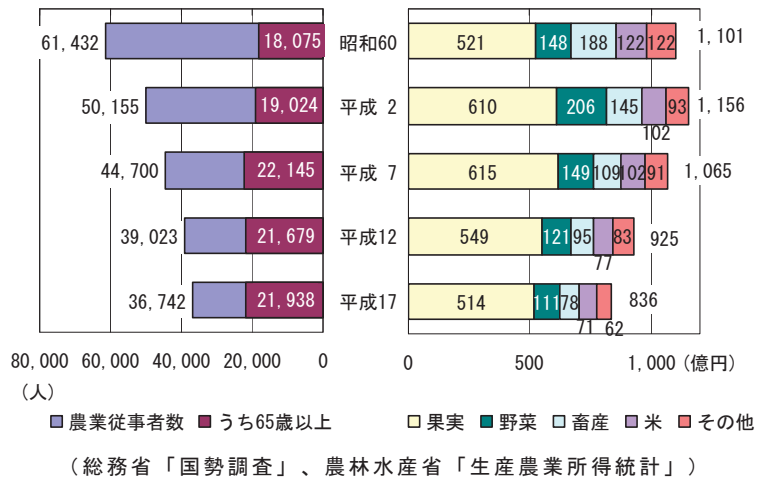
### ③ 産業振興による地域経済の活性化

#### 課題1 担い手が育つ高収益な農業の実現

本県の農業は、東京圏に近いという有利な立地条件や変化に富んだ自然条件を活かしながら、果樹を中心に野菜、水稲等特色ある産地を形成してきた。しかしながら近年、農業従事者の減少と高齢化に伴い、農地の減少や耕作放棄地の増加等、農業生産構造の脆弱化が進行している。

これまで農業の担い手は、主に農家の後継者であったが、今後は農業に関心のある人たちが農業に魅力を感じ、職業として農業を選択し、効率的かつ安定的な経営を実現するなど、将来に期待が持てるようにしなければならない。このため、担い手の経営力の向上、産地基盤の強化、販路の拡大等に総合的に取組み、担い手が育つ高収益な農業の実現を進めていくことが重要である。

■ 本県の農業従事者数と農業粗生産額の推移

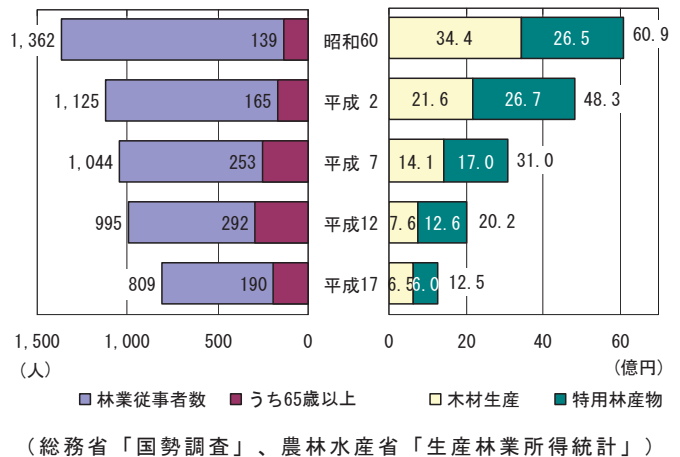


#### 課題2 林業経営の再生と担い手の育成・確保

本県の林業生産額は平成17年には12.5億円と昭和60年の約2割まで減少している。また林業従事者数も減少を続けており、平成17年で800人余り、そのうち約1/4が65歳以上の高齢者で占められている。我が国の林業は、木材価格の長期的な低迷と人件費等の経営コストの上昇などにより、採算性が大幅に低下しており、林業従事者の高齢化も相まって、林業経営への意欲が低下している等、林業を巡る情勢は依然として厳しい状況にある。

一方で、近年、中国などの旺盛な木材需要や北洋材丸太の段階的な関税引き上げ等の影響から、国産材需要が高まりをみせ、本県の林業産出額も増加傾向が見られる。今後は林業経営規模の拡大、路網の整備や高性能林業機械の活用による施業の集約化、生産性の向上を図り、利益が確保できる林業経営を早期に実現する必要がある。加えて、効率的かつ安定的な林業経営を担い得る林家、森林組合等の意欲ある林業経営体を育成、確保する必要がある。

■ 本県の林業従事者数と林業産出額の推移





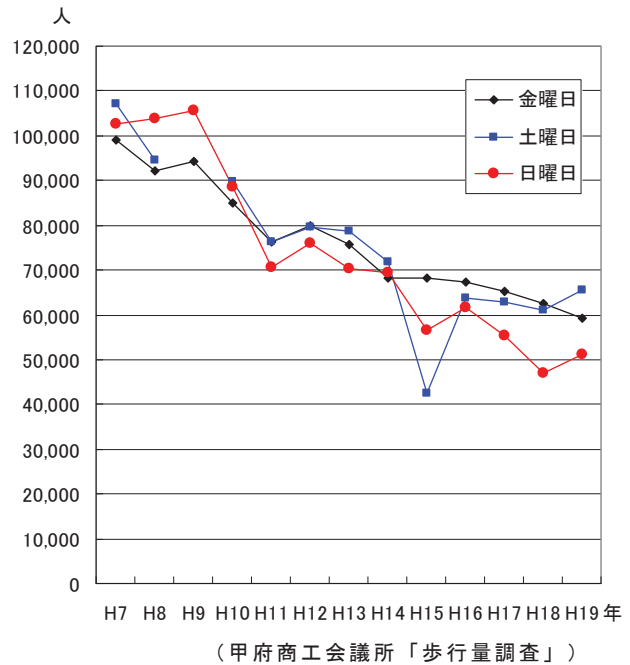
課題 3

中心市街地の活性化

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し、廃業する中小小売店が増加している。特に既存の中心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る。このため、既成市街地へのアクセスの向上に加え、市街地内の歩行者や自転車の交通環境の改善、市街地の住宅環境等を整備し、魅力と賑わいを高めていくことが必要である。

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いる。

■ 甲府市中心部の歩行者数の推移



課題 4

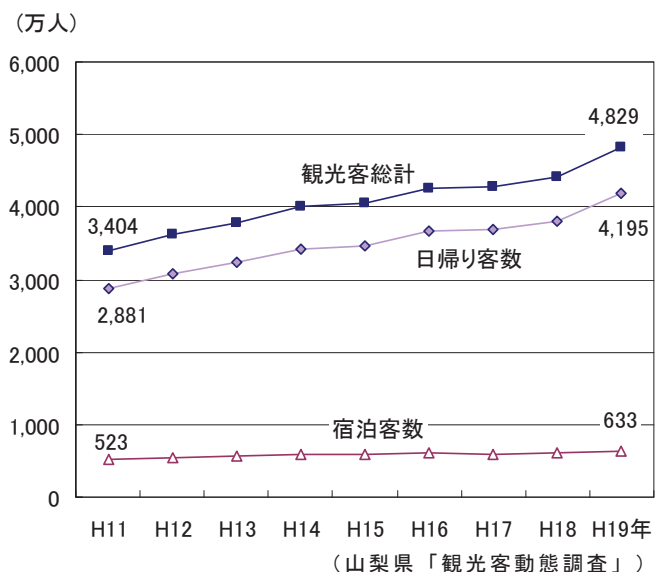
国内外からの誘客促進による観光の振興

本県は、富士山などの自然景観や良質な水、豊かなフルーツ、個性ある歴史や文化など、多くの観光資源に恵まれ、年々観光客数、観光消費額ともに増加している。今後の日本は、世界に例を見ない水準の少子高齢化社会の到来が見込まれ、本県の定住人口も減少傾向にある。こうした中、本県経済の活性化を図るためには、観光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る。

また、大都市からの定住促進による人口増加や、二地域居住などの活性化を図ることも重要である。

そこで、美しい自然や温泉など数多くある地域資源の魅力をさらに高めつつ、公共交通機関の充実・確保を含め、観光地等へのアクセスや地域内の移動性（モビリティ）を向上させることが必要である。さらに、高齢者や子ども、外国人などの安全性や利便性に配慮した観光地づくりなどを進めながら、国内外に向けて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ことが必要である。

■ 本県の観光客数の推移



#### ④ 人や物の多様な交流の促進

##### 課題 1

##### 広域的で多様な交流・連携を促進する基盤づくり

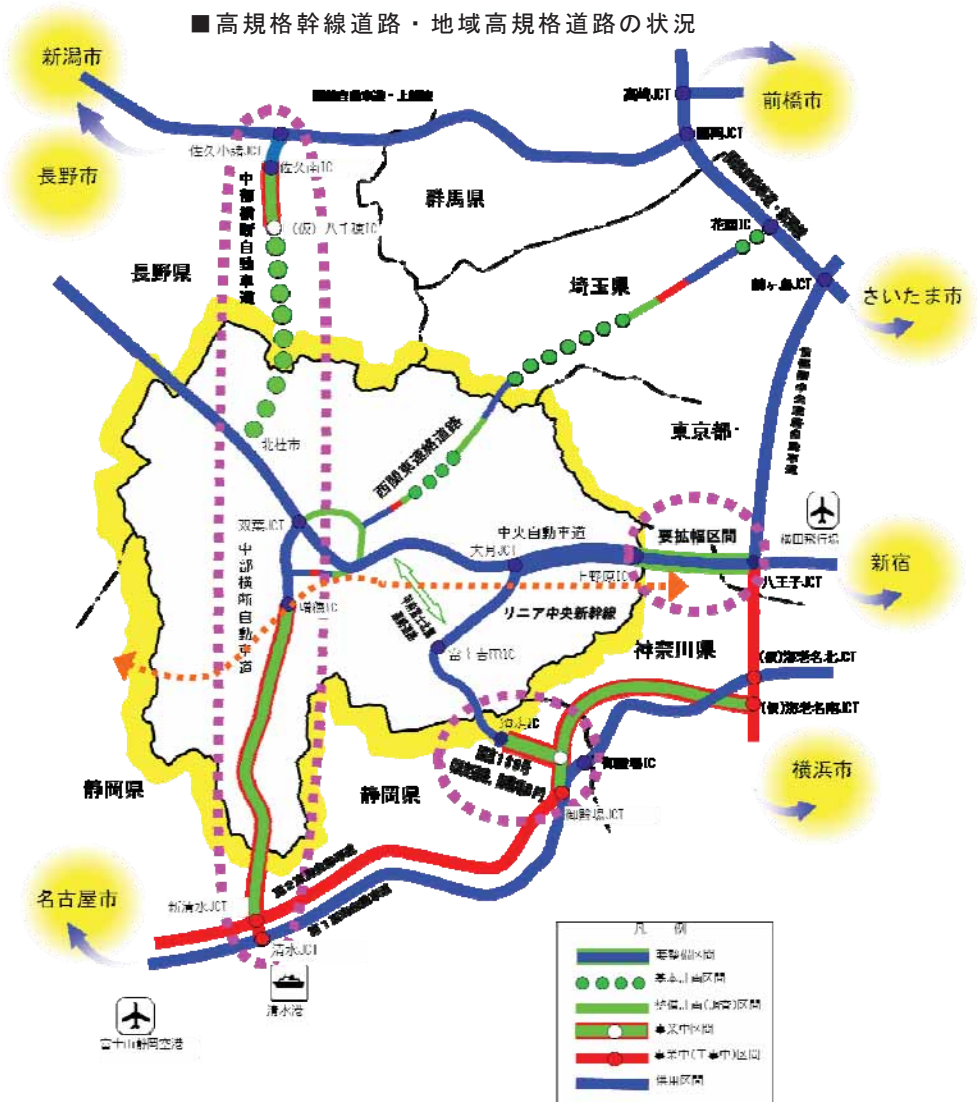
本県が持続的に発展していくためには、外国も含めた広域的な地域間で、人、物、資金、知恵、情報等の多様な交流・連携を図り、相互に補い合うことが不可欠である。本県の周辺では、第二東海自動車道（第二東名）や首都圏中央連絡自動車道（圏央道）などの高速道路をはじめ、富士山静岡空港の開港、清水港の拡張など、様々な交通インフラ等の整備が進んでいる。これらと中部横断自動車道などの県内の広域幹線道路網が接続されることによって、県外主要都市や交通拠点までの所要時間が大幅に短縮され、県内の経済産業の発展に大きく貢献することが期待される。

しかし、例えば中央自動車道の小仏トンネル周辺では週末や行楽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る。また東富士五湖道路も東名高速道路に未接続のため、ネットワークが寸断されている。

横田飛行場の民間航空利用の実現

や、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、各事業主体や関係自治体と協調しながら、より円滑な広域交通・物流ネットワークを形成するため、これらの整備促進を国等へ働きかけていくことが必要である。

またリニア中央新幹線の整備に伴い、甲府市大津町周辺に新設が予定される新駅について、その機能を最大限発揮し得るよう、駅周辺やアクセス対策も含め計画的な整備を図ることが必要である。



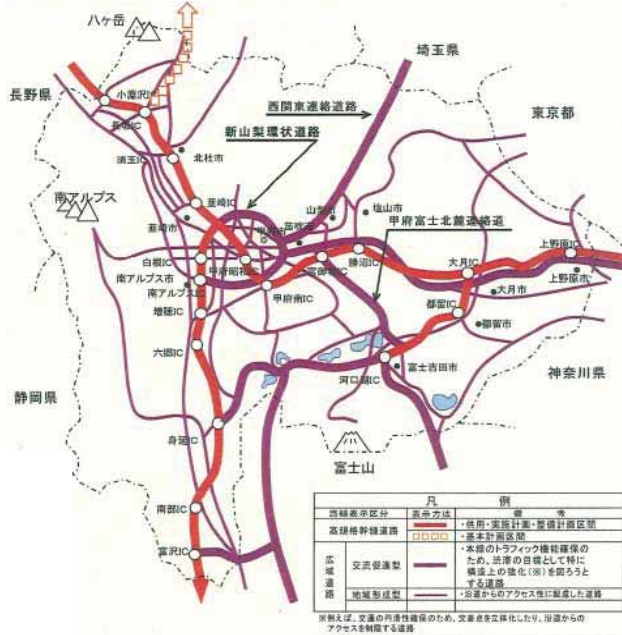
課題 2

多様な交流と産業の活性化を促進する地域交通基盤の整備

本県では中部横断自動車道の建設が進められ、南北方向の高速交通の整備がなされようとしている。これにより、地域間の移動や観光、企業誘致や物流の効率化などの産業振興にも広く貢献することが期待されている。また、甲府中心部から放射状に伸びる道路を環状に結び、中心部の渋滞緩和など交通環境の改善を進め、地域間の均衡発展を図ることなどを目的とした地域高規格道路である新山梨環状道路や、これに接続する西関東連絡道路の整備が進められている。

今後は、高次医療施設の広域的な活用や経済活動をさらに活性化させていくため、こうした高速交通基盤と一体になって県内各地域を短時間で相互に連絡できる道路ネットワークの強化を図る必要がある。また、地域内の買い物等の利便性を高める視点から、公共交通機関のさらなる活用などを含め、多様な交流・連携を促進する基盤を体系的に整備することが必要である。

■ 将来の道路交通ネットワーク

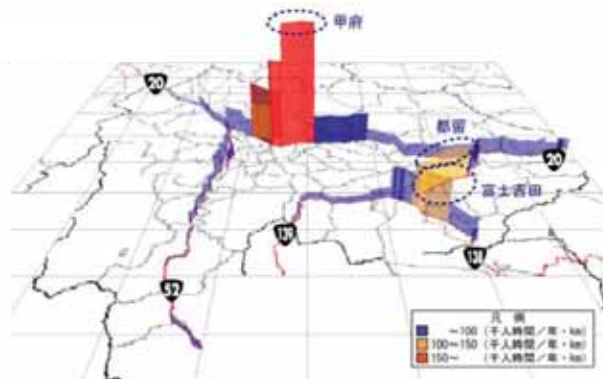


課題 3

渋滞緩和等による円滑な移動・交流の確保

本県は、狭い地形にあって幹線道路やそれを補完するルートが限られることから、特に結節点となる甲府市とその周辺等を中心に、慢性的な交通渋滞が発生している。これにより、県民生活の上で大きな損失（渋滞損失）が生じている。また、週末には県内各地で渋滞が発生し、本県を訪れる観光客の移動や沿線住民の日常生活に支障を来している。さらに騒音やCO<sub>2</sub>の排出量の増加など、環境悪化の要因ともなっていることから、渋滞箇所の早期解消が重要な課題となっている。

■ 渋滞損失時間(年度合計)



(平成 17 年度国土交通省プローブ調査結果)

\* プローブ調査

GPS (全地球測位システム) 搭載車両により、走行時間や走行距離を計測する調査

### Ⅲ 重点目標

前章までに整理した課題を解決し、暮らしやすさ日本一を実感できる県土を実現するため、今後重点的に取り組むべき社会資本の重点目標を次のとおり設定する。

重点分野	現状・社会の潮流	課題	重点目標
1 安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全な暮らしへの要望の高まり</li> <li>・急峻な河川、脆弱な地質が多い</li> <li>・大規模地震、富士山噴火等の懸念</li> <li>・救急医療機関へのアクセス改善の期待</li> <li>・自動車中心の交通体系</li> <li>・交通事故死傷者比率が高い</li> <li>・子どもや高齢者の事故率の増加</li> </ul>	(1) 台風や地震等の自然災害に強い基盤づくり	1-1 洪水災害からの生命・財産の保護
			1-2 土砂災害からの生命・財産の保護
		(2) 緊急時の医療・災害時の救援活動を支える基盤づくり	1-3 円滑な医療・避難・救援活動への貢献
		(3) 交通事故による死傷者数の抑制	1-4 安全で安心な交通環境の確保
2 暮らし・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の増加</li> <li>・障害者の自立支援</li> <li>・在住外国人の増加</li> <li>・精神的なゆとり・豊かさを求める風潮</li> <li>・生活水準、生活環境の向上</li> <li>・美しい景観形成による魅力づくり</li> </ul>	(1) あらゆる人が生活しやすい環境づくり	2-1 ユニバーサルデザインの推進
			2-2 生活排水処理施設の整備促進
			2-3 美しい県土づくりの推進
			2-4 良質な住宅ストックの形成
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・財産としての豊かな自然の再評価</li> <li>・環境保全意識の高まり</li> </ul>	(3) 身近な自然環境の保全・継承	2-5 河川環境の保全・形成
			2-6 森林の多面的機能の維持・向上
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地球温暖化問題への認識の浸透</li> <li>・世界的な温暖化対策強化の機運</li> </ul>	(4) 地球温暖化の防止	2-7 CO <sub>2</sub> 森林吸収源対策の推進
			2-8 自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量の削減
3 地域経済の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農業の担い手の不足・高齢化</li> <li>・耕作放棄地の増加</li> </ul>	(1) 担い手が育つ高収益な農業の実現	3-1 効率的な農業経営の推進
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・林業の担い手の不足・高齢化</li> <li>・木材価格の長期低迷</li> <li>・手入れ不足森林の増加</li> </ul>	(2) 林業経営の再生と担い手の育成・確保	3-2 効率的な林業経営の推進
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の空洞化</li> <li>・中小小売店の減少</li> </ul>	(3) 中心市街地の活性化	3-3 市街地へのアクセス改善と市街地整備の促進
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフスタイルの多様化</li> <li>・観光地内の移動性の向上</li> <li>・外国人観光客の増加</li> </ul>	(4) 国内外からの誘客促進による観光の振興	3-4 観光周遊の利便性向上
4 交流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会経済のグローバル化</li> <li>・広域交通インフラの充実</li> <li>・県際の交通ボトルネックの存在</li> <li>・地域産品の海外市場への拡販</li> </ul>	(1) 広域的で多様な交流・連携を促進する基盤づくり	4-1 広域的で円滑な交通ネットワークの形成
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業誘致等、地域間競争の激化</li> <li>・地域内交流の円滑化</li> </ul>	(2) 多様な交流と産業の活性化を促進する地域交通基盤の整備	4-2 県内の生活幹線道路ネットワークの強化
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点や観光地での慢性的渋滞</li> <li>・交通渋滞により県民生活に多大な損失が発生</li> </ul>	(3) 渋滞緩和等による円滑な移動・交流の確保	4-3 交通渋滞の緩和



## 重点分野1 安全・安心

### 重点目標1-1 洪水災害からの生命・財産の保護

#### 重点化の概要

本県は、地形が急峻で急勾配の河川が多いため、これまで台風や集中豪雨等の出水により、多くの河川で氾濫を繰り返してきた。一方近年では市街化が進んだ地域において、保水・遊水機能の低下に伴う浸水被害も目立ってきている。

また、集中豪雨の激化等により、洪水災害のリスクは今後増大することが懸念されている。

このため、洪水災害を未然に防止し、県民の生命・財産を守るための基盤整備を図るとともに、都市型水害においては、雨水の流出を抑制する貯留浸透対策を進める。

河川情報の提供、災害復旧の迅速化のため、国の緊急災害派遣隊などの受け入れ体制の確立・実務経験者を活用した新たな支援制度の創設及び地域防災力向上のための市町村に対する研修・訓練などソフト対策の充実強化を図る。

#### 重点化の対象事業

危険度、緊急度が高い箇所や大きな事業効果が見込まれる箇所を重点化の対象とする。併せてソフト対策を推進する。

[主な事業] \*

治水事業

河川改良 平等川（甲府市・笛吹市）、鎌田川（中央市）、渋川（笛吹市）  
洪水ハザードマップ作成 北杜市・市川三郷町・富士川町

\* 主な事業は、現在継続している箇所を中心に代表箇所を例示。以下、同様。



#### 重点化による効果

河川の掘削、護岸、築堤等の河川整備を図るとともに、流域内での雨水の流出を抑制する貯留浸透対策を推進することにより、水害の軽減が図られる。特に、台風や集中豪雨等による洪水被害が発生している市街地の安全・安心を確保することにより、地域のまちづくりに貢献する。また、雨量や水位の情報等をリアルタイムで公表することにより、地域住民の円滑な避難が可能になり、人的被害の回避・軽減を図ることができる。

万一公共土木施設の被害が発生した場合には、国の緊急災害派遣隊などの受け入れ体制の確立や支援制度の創設、市町村に対する研修・訓練などにより、迅速な災害復旧が可能となる。

## 10年後の目指す姿

県民の生命・財産を守るため、治水上重要な箇所が優先的に整備されるとともに、地域住民の防災に対する意識の向上、地域防災活動の強化が図られハード・ソフト一体となった被害回避・軽減対策が進んでいる。

## 評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■河川整備率	50.9%	52.4%
■洪水ハザードマップ作成率	79% (11/14) *	100% (14/14) * H24 目標値を達成済み

\* 作成済み市町村数/作成対象市町村数

### 一級河川洪川 笛吹市石和町

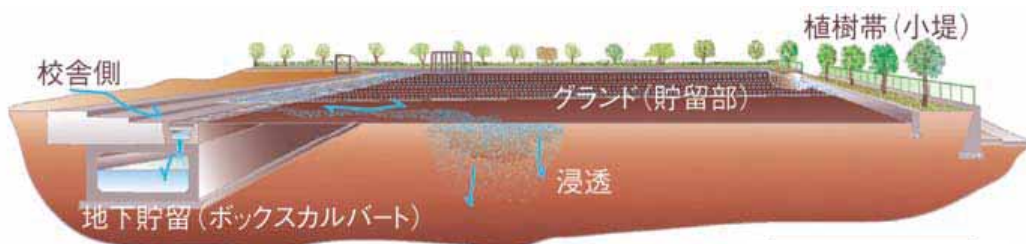
河川改修前



河川改修後



### 貯留浸透対策



### 流域貯留浸透事業

校庭、公園、ため池等で雨水を一時的に貯留することで河川への流出量を抑制

(社団法人 雨水貯留浸透技術協会 資料)



## 重点目標 1-2 土砂災害からの生命・財産の保護

### 重点化の概要

本県は、急峻な地形に加え、地質も脆弱であることから、台風・集中豪雨や地震等による山地崩壊や土石流・地すべり・がけ崩れ等、様々な土砂災害の発生が懸念されている。このため、土砂災害を未然に防止し、県民の生命・財産を守るための基盤整備を進める。

併せて、土砂災害の危険性のある区域の指定や関連する情報の的確な伝達など、警戒避難体制の整備・強化を図る。また、土砂災害情報の配信等により人的被害の回避・軽減に役立つ土砂災害情報相互通報システムの整備など、ソフト対策も推進する。

### 重点化の対象事業

危険度、緊急度が高い箇所や大きな効果が見込まれる箇所を重点化の対象とする。併せて、ソフト対策を実施する。

[主な事業]

山地災害対策事業

荒廃溪流・山腹崩壊地の復旧 入野地区（甲府市）、桐沢地区（韮崎市）  
唐沢支流（笛吹市）、芦倉沢上（甲州市）、  
小縄（早川町）、川久保向（小菅村）

土砂災害対策事業

土石流対策 下部川（身延町）、奥野川（大月市）  
地すべり対策 岩間地区（市川三郷町）、古屋敷（身延町）  
がけ崩れ対策 七里岩（韮崎市）、平見（南部町）  
土砂災害情報相互通報システム整備事業 県内全域

農地保全対策事業

地すべり対策 波高島地区（身延町）

### 重点化による効果

荒廃山地・荒廃溪流などの復旧や土砂流出を抑制する堰堤等を整備することによって、山地崩壊や土石流・地すべり・がけ崩れ等による土砂災害を防止し、県民の生命・財産を保護するとともに、災害時の避難地・避難路や緊急輸送道路の保護により、安全・安心な生活が確保される。

また、土砂災害警戒区域等の指定による、危険箇所の周知、市町村が行う警戒避難体制の整備などソフト対策の充実により、県民の安全・安心が図られる。

### 10年後の目指す姿

土砂災害から生命・財産を守るため、ハード整備に加えてソフト対策も充実させた総合的な土砂災害対策が進められている。

荒廃山地の復旧整備を推進し、未整備区域の減少に努めることにより、台風・集中豪雨や地震等による土砂災害から人家・人命への被害防止が進んでいる。

また、土砂災害警戒区域および特別警戒区域の指定については、平成 23 年度に県内全域が完了し、市町村が行う警戒避難体制の整備などソフト面の充実が図られ、減災対策としての効果が発揮されている。

評価指標と当面の目標値

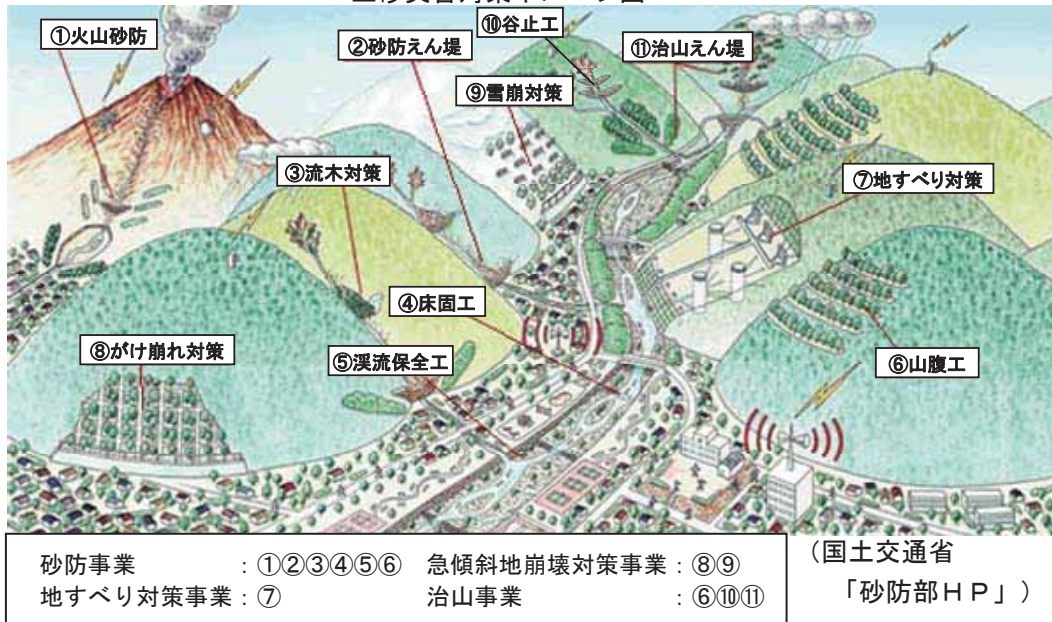
評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 土砂災害危険箇所*1 着手数	716 箇所	802 箇所
■ 山地災害危険箇所*2 着手数	2,121 箇所	2,226 箇所
■ 土砂災害警戒区域等の市町村指定率	78% (21/27) *3	100% (26/26) *3 H24 目標値を達成済み

\*1 土砂災害危険箇所は、砂防事業、地すべり対策事業の一部、急傾斜地崩壊対策事業の箇所

\*2 山地災害危険箇所は、治山事業と地すべり対策事業の一部を含む

\*3 市町村合併（旧増穂町と旧鍼沢町の合併（H21））により、H20 現況値と H26 目標値では市町村数が異なる。  
また、昭和町には土砂災害危険箇所がないため、市町村数から除く

土砂災害対策イメージ図



○土石流対策：富士河口湖町西湖根場（昭和 41 年足和田災害）



○地すべり対策：市川三郷町落居



## 重点目標 1－3 円滑な医療・避難・救援活動への貢献

### 重点化の概要

東海地震及び富士山噴火等、発生が懸念される大規模災害時には、迅速で広域的な復旧、被害の拡大を防止するための活動や被災者に対する救助・救援活動、医療活動、被災者の安全な避難場所への誘導や緊急物資の輸送等が重要となる。そのため、これらの活動を支援する緊急輸送道路の整備を進め、また、交通遮断により、集落の孤立化が生じないように、生活道路の強化を図るとともに、山梨県地域防災計画に位置づけられた、各圏域の自衛隊等の活動拠点となる県営都市公園について、防災機能の強化を図る。

さらに、高次医療施設へのアクセス時間を短縮させるため、救急医療体制を支える、幹線道路を整備する。

### 重点化の対象事業

災害発生時の非常事態に対応した交通の確保を図るため、緊急輸送道路に指定されている道路や、孤立化する集落に至る生活道路を重点化の対象とする。併せて、自衛隊等の活動拠点、広域避難地となる県営都市公園の防災機能強化を重点化の対象とする。また、高次医療施設を迅速かつ広域的に活用するための道路整備を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

#### 道路事業

新山梨環状道路北部・東部区間(甲府市、甲斐市、笛吹市)  
西関東連絡道路甲府山梨道路Ⅱ期(山梨市)  
国道137号 新倉トンネル(富士吉田市・富士河口湖町)  
国道139号 松姫トンネル(大月市・小菅村)  
国道411号 上萩原Ⅱ期バイパス(甲州市)  
韮崎南アルプス中央線 旭・有野バイパス(韮崎市・南アルプス市)  
茅野北杜韮崎線 青坂バイパス(韮崎市)  
四日市場上野原線 天神トンネル(上野原市)  
塩平窪平線 北井(山梨市) 富士河口湖芦川線(富士河口湖町・笛吹市)  
内船停車場線 南部橋(南部町)

#### 橋梁耐震補強

国道140号 新鍛冶屋橋、鼓川橋、石楠花橋、新久渡の沢橋(山梨市)  
国道358号 下曾根橋(甲府市)  
富士河口湖富士線 河口湖大橋(富士河口湖町)  
甲府南アルプス線 開国橋(甲斐市・南アルプス市)

#### 公園事業

小瀬スポーツ公園 緑が丘スポーツ公園 曾根丘陵公園(甲府市)  
富士北麓公園(富士吉田市) 笛吹川フルーツ公園(山梨市)  
富士クラフトパーク(身延町)

### 重点化による効果

災害発生時の応急対策を支援する緊急輸送道路等を整備することにより、避難誘導や救助・救援、医療及び消火活動、緊急物資等の輸送を円滑化し、災害による被害を最小限に抑えるとともに、集落の孤立化を防ぎ、被災後の支援活動や復旧作業にも貢献する。また、公園の防災機能を強化することにより、応援部隊の救助・救援活動の円滑化や避難生活者の利便性の向上が図られる。

さらに、高次医療施設への緊急時の迅速な搬送が可能になり、県民の安全・安心が高まる。



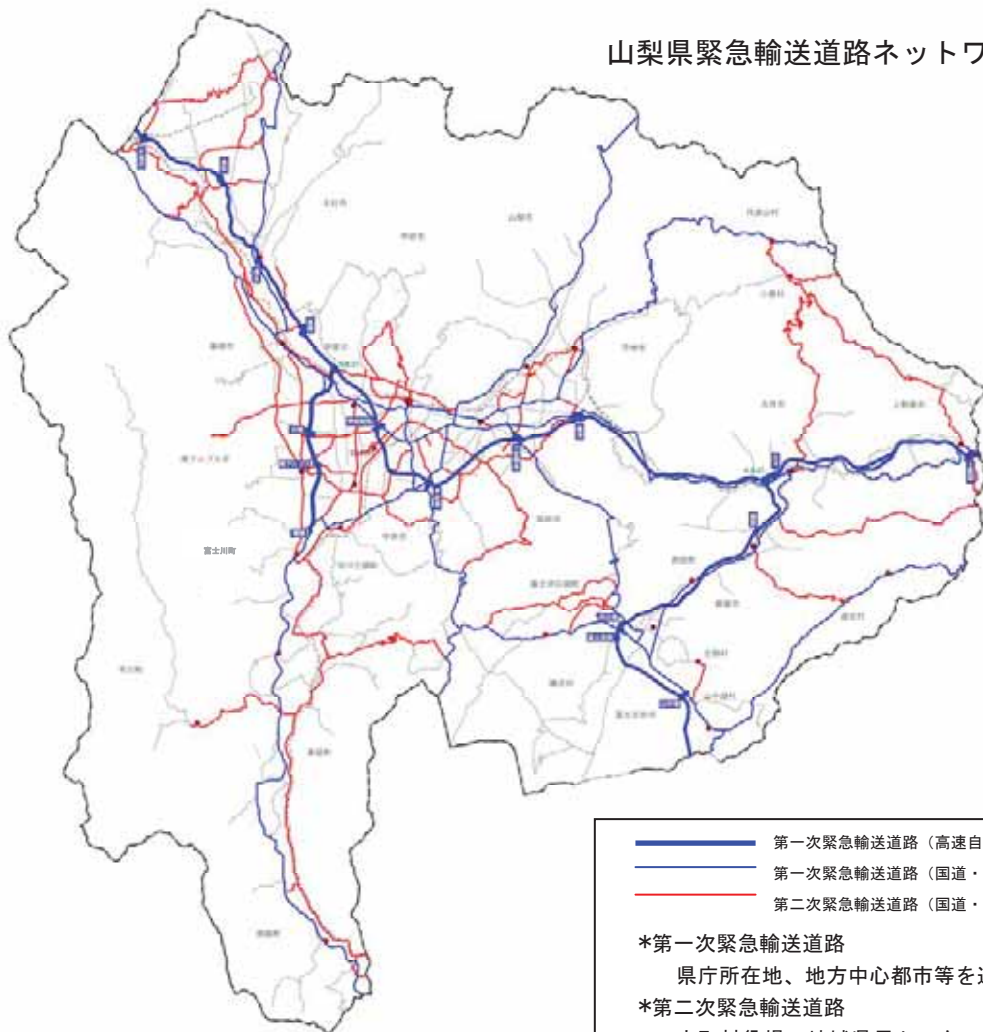
### 10年後の目指す姿

県内の全緊急輸送道路\*約 1,230 kmのうち、90%以上が2車線に改良され、災害時の応援部隊による救援等諸活動の迅速性や円滑性が向上している。  
また、高次医療施設への30分到達エリアが拡大している。 \*高速道路、国道、県道

### 評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 緊急輸送道路の改良率	86%	89%
■ 防災活動拠点としての県営都市公園の整備箇所数	0 箇所	6 箇所
■ 橋梁耐震補強整備率(緊急輸送道路)	43% (H22 末現況値)	75%
■ 高次医療施設 30 分到達エリアカバー率	26%(居住地面積割合) 60%(人口割合)	28%(居住地面積割合) 61%(人口割合) (H24 目標値)

山梨県緊急輸送道路ネットワーク図



— 第一次緊急輸送道路 (高速自動車国道等)  
— 第一次緊急輸送道路 (国道・県道)  
— 第二次緊急輸送道路 (国道・県道)

**\*第一次緊急輸送道路**  
 県庁所在地、地方中心都市等を連絡する道路

**\*第二次緊急輸送道路**  
 市町村役場、地域県民センター、主要な防災拠点(行政機関、公共機関、主要駅、災害医療拠点、自衛隊等)を連絡する道路

幅員狭小な緊急輸送道路の改良例



バイパス供用後



上野原あきる野線 上野原市尾続

緊急輸送道路内の要耐震補強橋梁の整備例 (橋脚耐震補強)

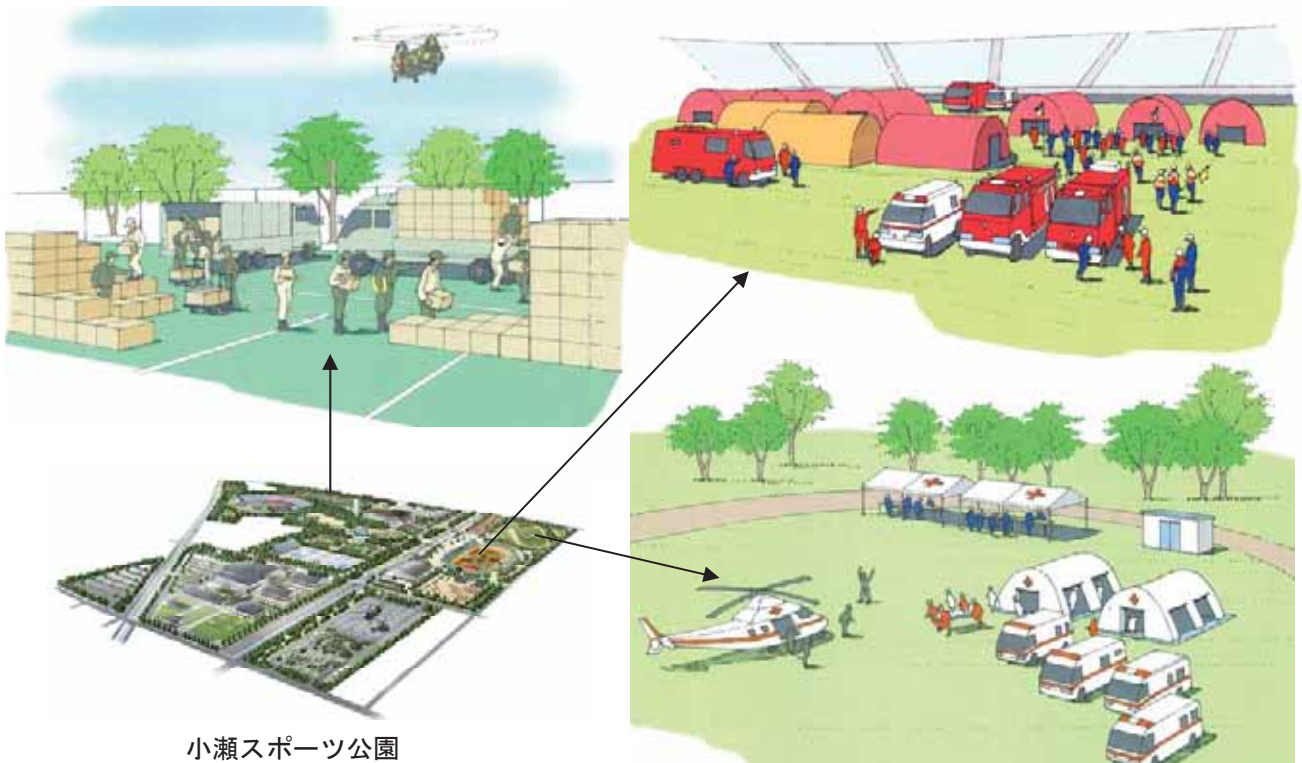


対策後



富士河口湖富士線 (河口湖大橋)

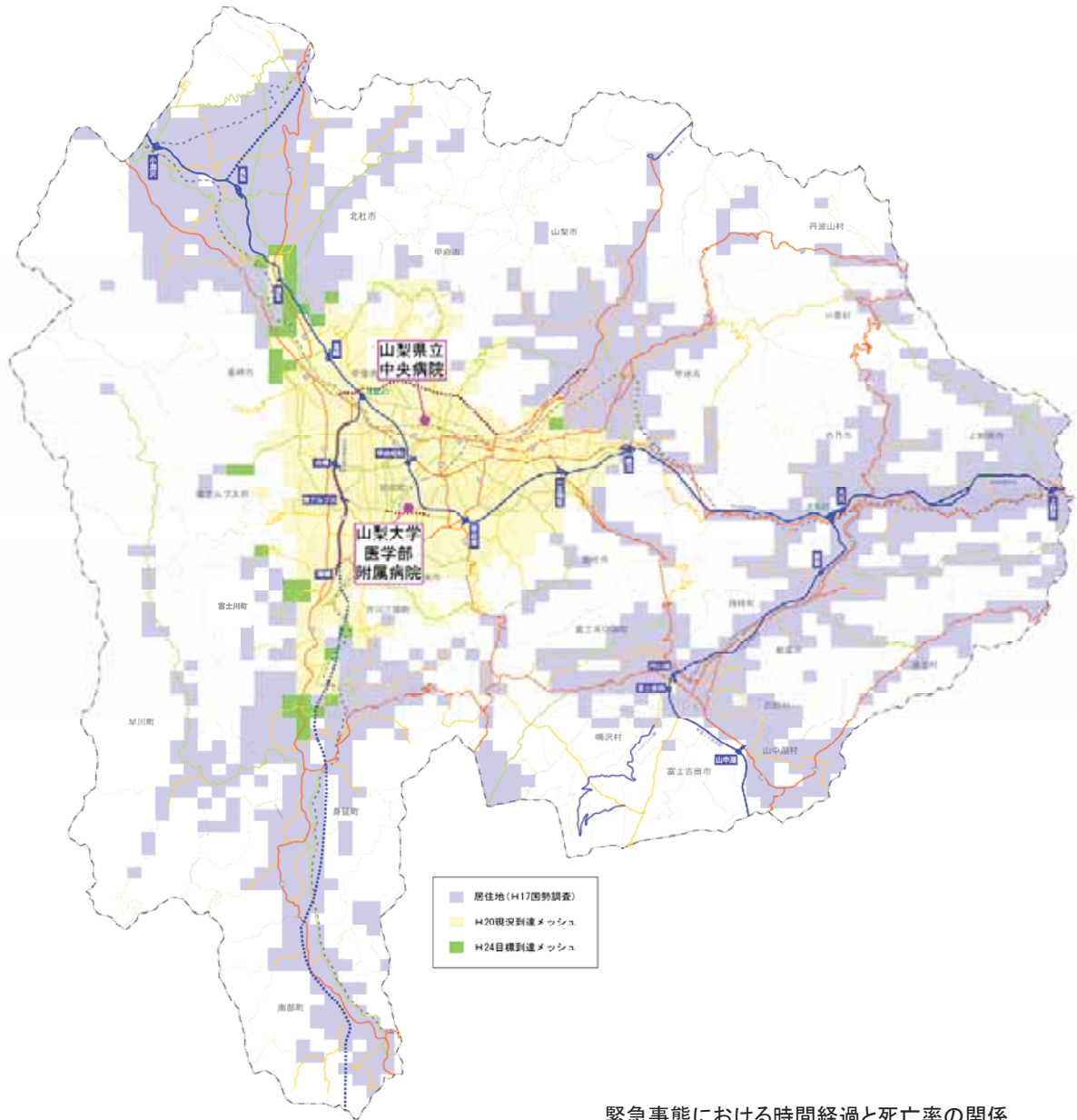
防災活動拠点利用イメージ図



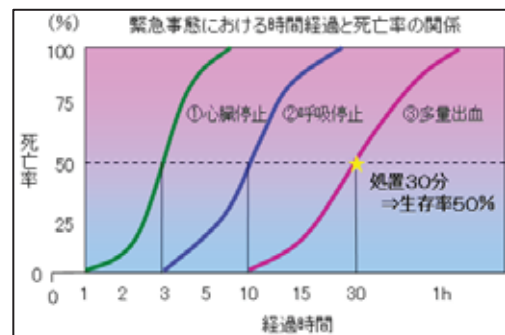
小瀬スポーツ公園



## 高次医療施設30分到達エリア



緊急事態における時間経過と死亡率の関係



## 重点目標 1－4 安全で安心な交通環境の確保

### 重点化の概要

公共交通機関が少ない本県においては、自動車への依存度が極めて高く、人口10万人当たりの交通事故死傷者数は近年全国ワースト10に常に入っている。

交通事故の発生抑制や死傷者数の減少を図るため、事故が多発している交差点等の改良や、通行上危険な箇所の歩道、防護柵、照明施設や交通管理用施設である信号機などの交通安全施設等の整備を推進する。

自動車から自転車への転換を促進するため、自転車が安全に走行できるよう広幅員歩道の整備や自転車道の整備を行う。

道路交通にともなう騒音の著しい箇所において低騒音舗装を実施することにより沿道環境の改善を図る。

### 重点化の対象事業

歩行者や自転車の通行が多い通学路などの歩道整備や事故の多い交差点の改良等を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

道路事業

交差点改良	国道140号（笛吹市、甲府市）、 北杜八ヶ岳公園線（北杜市）
通学路歩道整備	甲府韮崎線（甲斐市）、茅野北杜韮崎線（北杜市）、 河口湖精進線（富士河口湖町）、都留道志線（都留市）、 平沢千野線（甲州市）、甲府精進湖線（甲府市）
低騒音舗装整備	国道411号（甲府市）、甲府市川三郷線（昭和町）、 国道141号（韮崎市）

### 重点化による効果

交差点改良、歩道、交通安全施設等の整備により、交通環境が改善することから、歩行者の安全が確保され、子どもや、お年寄り、障害者など誰もが安心して暮らせる生活環境が向上する。

また、通行する車両に対しても安全性が向上し、交通事故の減少が図られる。

### 10年後の目指す姿

公共施設周辺等、利用者の多い箇所での歩道整備や通行上危険な箇所の交通安全対策が進み、交通事故や死傷者数が減少するとともに、安全で快適な道路環境の整備が進んでいる。特に、通学路などの歩道整備により、子どもや、お年寄り、障害者などの交通弱者の事故率が改善され、県民が安心して暮らせる生活環境が向上している。

評価指標と当面の目標値		
評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 歩道設置延長(県管理道路)	464km	505km

市之蔵山梨線 山梨市上神内川

歩道整備施工前



歩道整備施工後



国道411号 笛吹市石和町市部

歩道整備施工前



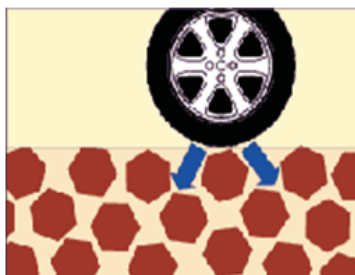
歩道整備施工後



通常舗装



低騒音舗装



効果事例

■ 国道137号富士吉田市

69dB → 63dB

■ 国道140号山梨市万力

69dB → 65dB

環境基準: 65dB以下(夜間騒音)

## 重点分野2 暮らし・環境

### 重点目標2-1 ユニバーサルデザインの推進

#### 重点化の概要

ユニバーサルデザインは、誰にとっても暮らしやすい生活環境を整備していく上で、全ての人が快適で安全に暮らせるよう、まちづくりやものづくりなどにおいて、あらかじめ配慮する考え方であり、今後の社会資本整備においては欠かすことのできない要素となっている。

特に、年齢や性別、身体的能力の違いにかかわらず、あらゆる人が安全・安心で快適に通行することができる美しい歩行空間を確保するため、歩道のフラット化や無電柱化(電線類の地中化)、視覚障害者誘導用ブロックのネットワーク化などを進め、ユニバーサルデザインを取り入れた歩道の整備をする。

また、県営住宅の建て替え・改善等の整備に際しては、「公共建築のユニバーサルデザインに関する指針」に基づき、エレベーターの設置や床の段差解消、手すりの設置等、ユニバーサルデザインに配慮した整備を進め、あらゆる入居者が利用しやすい施設とする。

#### 重点化の対象事業

歩道フラット化・無電柱化(電線類の地中化)は、駅周辺や主要公共施設周辺及び主要観光地周辺等の箇所を重点化の対象とする。

また、県営住宅の建て替えは、老朽化が著しく、住戸面積が狭小で、ユニバーサルデザインに対応していない不良ストックのうち需要が高いものを重点化の対象とする。

[主な事業]

道路事業

歩道フラット化・無電柱化(電線類の地中化)

国道358号(甲府市)、国道139号(富士吉田市)、甲府韮崎線(甲府市)、  
富士河口湖富士線(富士河口湖町)

歩道フラット化

韮崎南アルプス中央線(中央市)、富士川身延線(南部町)  
甲府精進湖線(甲府市)、国道140号(市川三郷町)

無電柱化(電線類の地中化)

国道139号(富士吉田市)、富士河口湖富士線(富士河口湖町)、  
国道358号(甲府市)

住宅事業

県営住宅の建て替え

湯村団地、千塚南団地(甲府市)、谷村団地(都留市)、  
白根団地(南アルプス市)、岩下団地(韮崎市)、大月団地(大月市)

#### 重点化による効果

ユニバーサルデザインを取り入れた歩道等の整備を進めることにより、高齢者や障害を持つ人の活動範囲が拡大し、住み慣れた地域で家族や近隣の人々と自立した生活を営むことができる。また、このような自立した生活の中で、芸術・文化やスポーツ等の様々な活動を通して、生きがいを感じながら積極的に社会参加していくことが期待される。

県営住宅については、整備が進むことで、年齢や身体的能力などの違いにかかわらず、多くの様々な世帯が自立し安心して暮らすことができる。



## 10年後の目指す姿

ユニバーサルデザインによる様々な歩行空間の整備が進められることにより、外出する高齢者等が増え、誰にとっても活動しやすい社会環境が形成され、地域コミュニティの維持や様々な生きがい活動が展開されている。

また、再整備された県営住宅で高齢者等が安心して快適に暮らすとともに、良好な地域コミュニティが形成され、いきいきとした住生活が実現している。

## 評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■フラット歩道の整備延長（県管理道路）	72km (H22 末現況値)	94km
■無電柱化（電線類の地中化）延長 （県管理道路）	35km	72km
■ユニバーサルデザインに配慮した良質な県営住宅戸数（割合）	1,190（16%）	1,569 戸（20%）

### 甲府南アルプス線 甲府市相生

歩道フラット化施工前



施工後



### エスコートゾーン

視覚障害者の道路横断を支援するために、道路横断帯に誘導ブロックの役割をするシートを設置する。

（平和通り(甲府市)）



### 休憩スペース

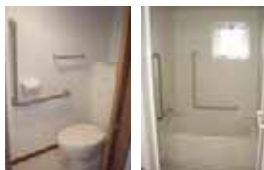
道路改良により、歩行者が休憩できるスペースを確保する。

（国道411号  
（笛吹市））



### 県営住宅の建て替え

（県営住宅塩部第二団地3号棟）



手すりの設置



エレベータの設置



広い廊下



床の段差解消



## 重点目標 2-2 生活排水処理施設の整備促進

### 重点化の概要

本県では、生活排水処理施設の整備を計画的・効率的に行うため、「山梨県生活排水処理施設整備構想」を策定し事業を推進している。しかしながら、生活排水クリーン処理率\*は、平成19年度末で73.2%に達したものの、いまだ全国平均の83.7%を下回っている。

そのため、生活環境の改善や公共用水域の水質保全が図られるよう、下水道や農業集落排水処理施設、合併処理浄化槽の整備を進める。

\*生活排水クリーン処理率

下水道、農業集落排水処理施設、合併処理浄化槽などで生活排水の処理が可能となった人口の割合

### 重点化の対象事業

公共用水域の水質保全と生活環境の向上を図るため、経済性や地域性及び事業の特性などを考慮して、下水道や合併処理浄化槽などの生活排水処理施設を計画的、効果的に整備していく。

〔主な事業〕

下水道事業 富士北麓、峡東、釜無川、桂川流域下水道事業  
公共下水道普及促進費補助金  
農業集落排水事業 横手地区（北杜市）  
合併処理浄化槽設置整備事業

### 重点化による効果

下水道や農業集落排水処理施設、合併処理浄化槽の計画的、効率的な整備によって、衛生的な生活環境を県民に提供するとともに、公共用水域の水質の保全を図ることが可能となる。

また、このような生活環境の改善を通じて、県民が心身ともに健康に生活できる社会に寄与する。

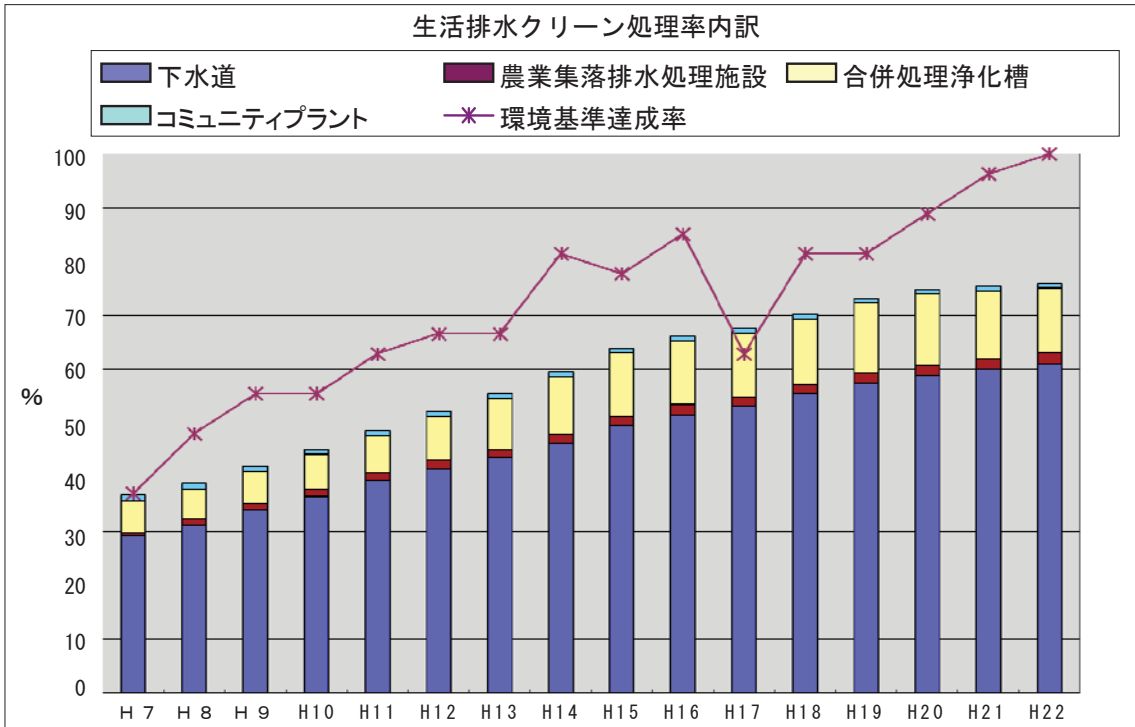
### 10年後の目指す姿

下水道事業については、実施している24市町村のうち、9市町村で事業が概ね完了するなど、生活排水処理施設の整備が進み、生活環境の衛生面での改善や河川・湖沼などの公共用水域の水質が改善し、多くの県民が心身ともに健康に生活できる環境の整備が進んでいる。

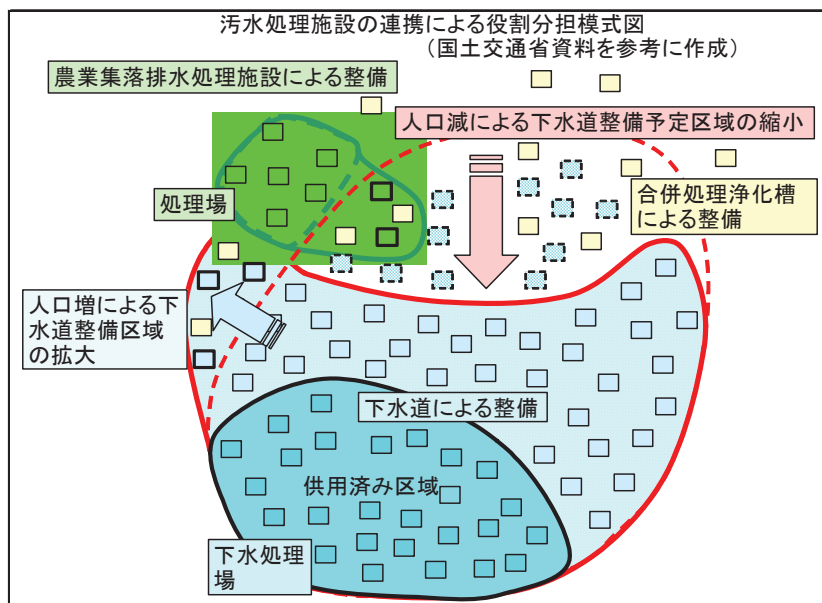
評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■生活排水クリーン処理率	73.2%	82.0% (H25 目標値)

\*目標年次は「山梨県生活排水処理施設整備構想」と合わせ平成25年度とする。



環境基準達成率…県内公共用水域 27 水域における BOD または COD の日間平均値が年間で 75% 以上環境基準に適合している水域の割合



## 重点目標 2-3 美しい県土づくりの推進

### 重点化の概要

本県のもつ、富士山をはじめとする多くの雄大な山々と、これらを源とする河川や溪谷、高原など多様で豊かな自然が織りなす美しい景観や、神社仏閣などの歴史的文化的資産が一体となった美しい景観を保全するとともに、個性豊かで魅力ある景観を創造するため、社会資本整備にあたっては、それぞれの地域の個性に配慮し、景観形成の先導的役割を果たす。

また、地域の個性ある景観を保全し美しい県土づくりを進めるため、県は市町村の景観計画策定の支援を積極的に行うとともに、景観形成モデル事業として、具体的な景観づくりをモデル的に推進する地区において、県・市町村・住民の三者協働による修景事業に補助する。さらに、身近な公共空間である道路及び河川、公園等の清掃や除草、草花の植栽などの美化活動を住民団体や企業等と協働して推進する。

### 重点化の対象事業

市町村の景観計画に基づく景観上重要な地域や、主要な観光地などの景観形成を積極的に推進すべき地域等において、無電柱化事業をはじめとする景観に配慮した社会資本整備を重点的に進める。

また、地域の景観づくりを進めるため、市町村の景観計画策定を支援する。

〔主な事業〕

無電柱化事業 富士河口湖富士線（富士河口湖町）（再掲）  
美しい県土づくりガイドライン策定事業  
景観計画策定の支援  
景観形成モデル事業  
やまなし土木施設環境ボランティア推進事業

### 重点化による効果

道路の無電柱化をはじめとする各種の景観に配慮した社会資本整備を進めることにより、良好な街並み景観や自然と調和した景観が形成される。

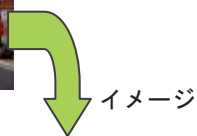
また、市町村の景観計画策定と、モデル地区における修景事業を通し、統一感のある魅力あふれる景観づくりが進展する。さらに、公共土木施設の維持管理等に対する住民意識の高揚が図られ、快適なまちづくりが推進される。

### 10年後の目指す姿

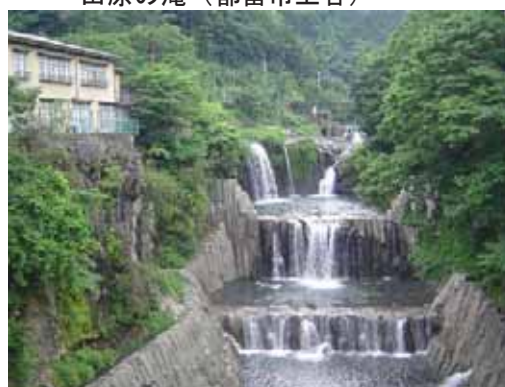
本県の多様で豊かな自然が織りなす美しい景観や、歴史的・文化的資産が基調となった景観が、その地域で生活する住民の経済活動と調和し、住民が地域に愛着と誇りをもつとともに、県外からの来訪者にとっても魅力ある活力に満ちた県土づくりが着実に進んでいる。

評価指標と当面の目標値		
評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■無電柱化(電線類の地中化)延長 (県管理道路) (重点目標2-1再掲)	35km	72km
■景観計画策定市町村数	0 団体	22 団体 (22/27)
■県が管理する公共土木施設の環境 ボランティア団体数	71 団体	86 団体

無電柱化 富士河口湖富士線  
富士河口湖町船津地内



景観に配慮した相模川砂防施設  
田原の滝 (都留市上谷)



景観に配慮した防護柵  
国道358号 精進湖畔



住民との協働による景観づくり



住民活動の推進  
美化活動 (植栽・清掃)



## 重点目標 2-4 良質な住宅ストックの形成

### 重点化の概要

戦後の深刻な住宅不足を解消するために、様々な住宅施策が進められてきた結果、住宅の「量」は充足し、今後は住生活の「質」の向上が求められている。

これまで県営住宅は、住宅困窮者の居住安定を確保するために中心的な役割を果たしてきたが、昭和20～50年代に建設された大量のストック<sup>\*1</sup>は、老朽化が進み更新時期を迎えつつある。併せて、高齢化社会の急激な進展の中で、良質な住宅ストックの形成を図り、住宅セーフティネット<sup>\*2</sup>としての県営住宅の機能を向上させる必要がある。

このため、「山梨県公営住宅等長寿命化計画<sup>\*3</sup>」に基づき、ユニバーサルデザインに配慮した計画的な建て替えを推進するとともに、バリアフリー化等の改善・維持保全を効果的・効率的に推進する。

また、東海地震など大規模地震の発生の切迫性が指摘されている本県において、耐震基準を満たしていない木造住宅の耐震化は急務となっている。このため、所有者等の費用負担軽減を図る支援策により、市町村や建築関係団体と連携し、木造住宅の耐震化の促進に努める。

\*1 ストック：ある時点におけるすべての住宅の数

\*2 住宅セーフティネット：住宅に困窮する者が安心かつ快適な自立居住ができるようにするための政策的な支援

\*3 山梨県公営住宅等長寿命化計画：県営住宅ストックの長寿命化を図るため、全面的改善、建て替え、個別改善等の活用手法により、適正な維持管理の実施方針を定めた計画

### 重点化の対象事業

老朽化が著しく、住戸面積が狭小で、ユニバーサルデザイン（手すりの設置、広い廊下、床の段差解消、エレベーターの設置等）に対応していない不良ストックのうち、需要が高い県営団地を重点化の対象とし、建て替えを推進する。

また、耐震基準を満たしていない住宅の多くが木造住宅であることから、木造住宅の耐震化促進を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

住宅事業

県営住宅の建て替え

湯村団地、千塚南団地（甲府市）、谷村団地（都留市）、白根団地（南アルプス市）、岩下団地（韮崎市）、大月団地（大月市）（再掲）

木造住宅耐震改修支援事業（県下全域）

### 重点化による効果

県営住宅の整備を進めることにより、低所得者や被災者など自力では適正な居住水準の住宅を確保できない世帯だけでなく、入居差別を受けやすい高齢者等の社会的弱者、子育て世帯への支援、新たな住宅困窮者として、DV（配偶者暴力）被害者、犯罪被害者などの住宅セーフティネットを確保することができる。

また、ユニバーサルデザインに配慮した社会的資産として長期に活用できる良質なストックの形成が図られる。

木造住宅の耐震化を促進することにより、地震による被害の低減が図られる。



## 10年後の目指す姿

昭和 20～30 年代に建設された最も古く老朽化の著しい県営住宅の再整備等が完了し、更に昭和 40 年代前半のストックの再整備も進んでいる。ユニバーサルデザインを取り入れた良質な県営住宅が増え、より多くの高齢者等の住宅困窮者が安全で快適に暮らせるようになっている。

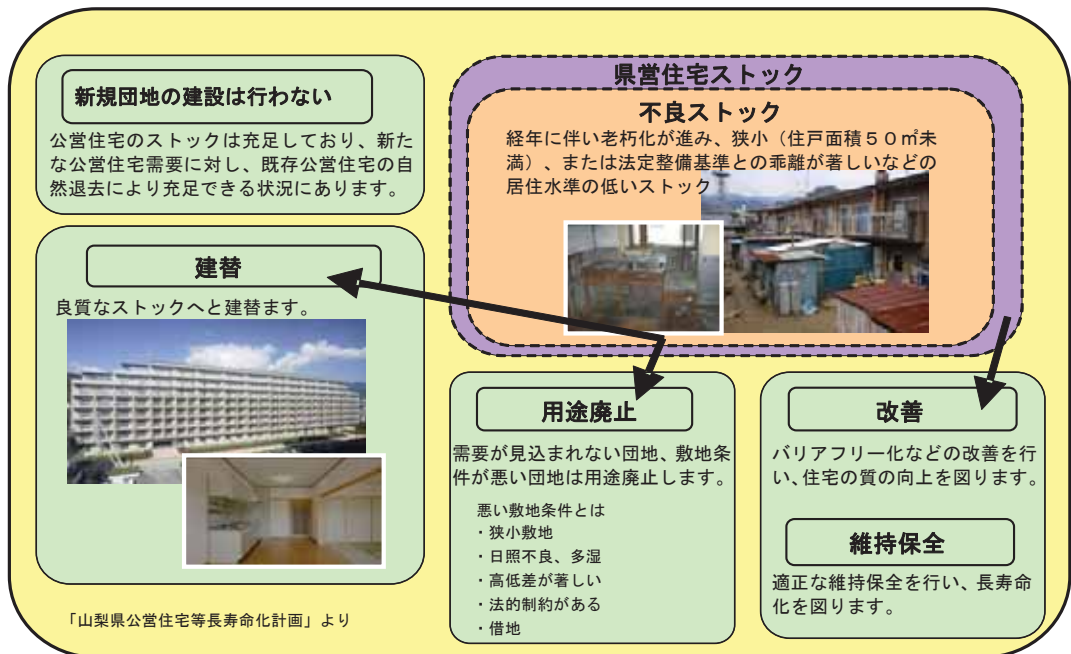
良質な住宅ストックを計画的に維持保全して長期にわたって利用する社会を実現する。

また、住宅の建替えや耐震改修等により耐震化が進み、減災効果が向上している。（住宅の耐震化率\*90%超）

\*住宅総戸数に対する耐震性のある住宅戸数の割合

## 評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ユニバーサルデザインに配慮した良質な県営住宅戸数(割合) (重点目標2-1再掲)	1,190 戸(16%)	1,569 戸(20%)
■木造住宅耐震改修支援戸数	75 戸	761 戸
■耐震化啓発活動戸数	2,000 戸 (H23 現況値)	8,000 戸



## 重点目標 2-5 河川環境の保全・形成

### 重点化の概要

河川、湖沼等の水辺は、野生の動植物や水生生物の生息の場であり、身近に自然を感じることでできる憩いの場にもなっている。また、地域における水と緑のオープンスペースは親水空間としても期待されている。

このため、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川、湖沼等が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境や景観の保全・形成等、多様な機能を活かした川づくりを進める。

### 重点化の対象事業

河川環境・景観に配慮した護岸等の整備、魚道の設置、瀬や淵の保全・創出、水際植生の回復、良好な河畔林の保全などにより河川環境の向上が図られる箇所や、快適な親水空間が確保される箇所を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

治水事業

河川改良 泉川（北杜市）、渋川（笛吹市）（再掲）

高水敷整備等 重川（甲州市）、鹿留川（都留市）

### 重点化による効果

生態系に配慮した「多自然川づくり」により、動植物の生息・生育・繁殖環境の改善が図られる。

生態系を保護し、県民の交流の場を創出することにより、本来の自然とふれあう機会を増やし、県民にやすらぎと憩いの場を提供することができる。

### 10年後の目指す姿

洪水等からの安全性の向上、豊かな動植物等の生息・生育・繁殖環境の創出及び県民や県外からの観光客等が気軽に親しめる河川・湖沼の環境の充実により、多くの人々に潤いとやすらぎがもたらされる。

また、環境学習や遊びの場として次世代を担う子供達の河川利用が促進されることにより、川の楽しさや怖さ、社会のルールやマナー等を身につけることにつながるなど、河川が本来有している多様性が確保されている。

評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■身近な自然環境や動植物の生息・生育・繁殖環境が改善される水辺の延長	66.9km	84.0km
■河川を利用した環境学習を実施した小学校数	0校/年	12校/年
■河川監視協力員数	20人	100人

一級河川西川 笛吹市石和町  
整備状況



一級河川新名庄川 南都留郡忍野村  
整備状況



一級河川鳩川 北杜市大泉町  
整備状況



一級河川洪川 笛吹市石和町  
整備状況



## 重点目標 2-6 森林の多面的機能の維持・向上

### 重点化の概要

本県の森林は、県土面積の78%を占めており、木材生産だけでなく「緑の社会資本」として、水源のかん養、災害の防止を始め、保健休養や景観形成、さらに二酸化炭素の吸収源としてなど、多様な機能を同時に発揮し、県民の生活を守る上で大きな役割を果たしている。その中で、60%を越える森林が水土保持林として位置付けられ、水資源のかん養と県土の保全の機能発揮を期待されている。

これらの多様な機能を発揮するためには、森林を適正に管理し、育成する必要がある。このため、これまでの森林整備に加え、森林の複層林化や広葉樹を新たに植栽することにより、森林の多面的機能が一層効果的・効率的に発揮される森林づくりを進めていく。

また、森林づくり活動への幅広い参加を促すため、「やまなし森づくりコミッション」等を通し森林づくり活動の企画、指導者の紹介等、県民・企業・団体等が行う森林づくり活動を支援していく。

### 重点化の対象事業

水源かん養や土砂流出防止機能の高い保安林面積が多い地域、荒廃度の高い県有林・民有林を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

造林事業	森林整備	(県内全域の森林が対象)
治山事業	森林整備	(県内全域の森林が対象)

### 重点化による効果

森林は、「緑の社会資本」として、長い年月をかけて土壌を形成し、その土壌を通して降った雨水を地下浸透させるとともに、徐々に河川等へ流出させ水の利用効率を高めるといふ、水源のかん養機能などの多面的な機能を有している。

荒廃した森林の整備や荒廃地の復旧のための造林・治山事業等の実施や幅広い住民の参画により、多様な機能を向上させる中で「緑の社会資本」としての森林の水源かん養機能も維持・増進し、利水及び洪水被害の緩和に大きく寄与する。

### 10年後の目指す姿

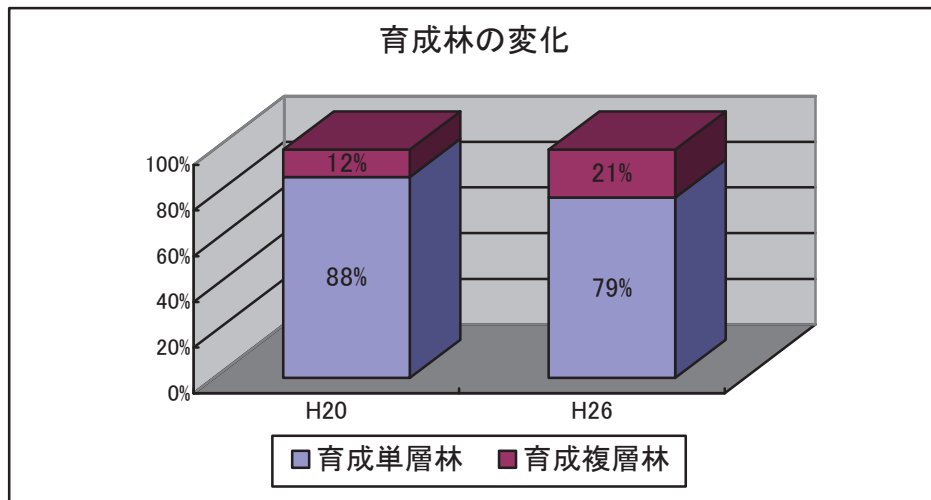
本県の重要な資源であり財産である森林が、継続的に適正に管理・整備され、針葉樹と広葉樹の混交林化が進み、水源のかん養をはじめとする森林の持つ多様な機能が発揮されている。



評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 育成複層林* 面積	10,728ha	18,700ha
■ 広葉樹植栽による森林整備面積	4,446ha	4,829ha

\* 間伐等の抜き切りを行い、空いた部分への植栽や、天然性の樹木を育成することによって、樹種や林齢の違いから、高さの異なる樹木で構成されるようになった森林



育成複層林





## 重点目標 2-7 CO<sub>2</sub>森林吸収源対策の推進

### 重点化の概要

森林は県土の保全や水源のかん養等のほか、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の吸収源としても大きな役割を担っている。

京都議定書における我が国の温室効果ガス6%削減約束を達成するため、基準年総排出量比3.8%に相当する1,300万炭素トン（100万トン）を森林による吸収量で確保することとしている。

本県では、森林吸収源対策として「山梨県森林吸収量確保推進計画」を策定した。この中で、CO<sub>2</sub>の吸収を効率的に行うため林齢ごとに整備率を定め、第1約束期間が終了する平成24年度までに県内152千haの人工林のうち、適正管理された森林（FM林\*）の整備目標を110千haとして、森林によるCO<sub>2</sub>の吸収量確保を推進していく。

\* FM林：適正管理（forest management）された森林

### 重点化の対象事業

同計画に基づき整備効果の大きい箇所を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

造林事業	森林整備	（県内全域の森林が対象）
治山事業	森林整備	（県内全域の森林が対象）

### 重点化による効果

森林の荒廃地の植栽による直接的解消や除伐、間伐等の森林整備を実施することでCO<sub>2</sub>吸収源としてのFM林となることから、地球温暖化の防止に大きく貢献する。

地球温暖化の防止を通じて、気候変動や海面の上昇、生態系のバランスの変化等を抑制することにより、快適で豊かな生活環境を維持する効果が期待できる。

### 10年後の目指す姿

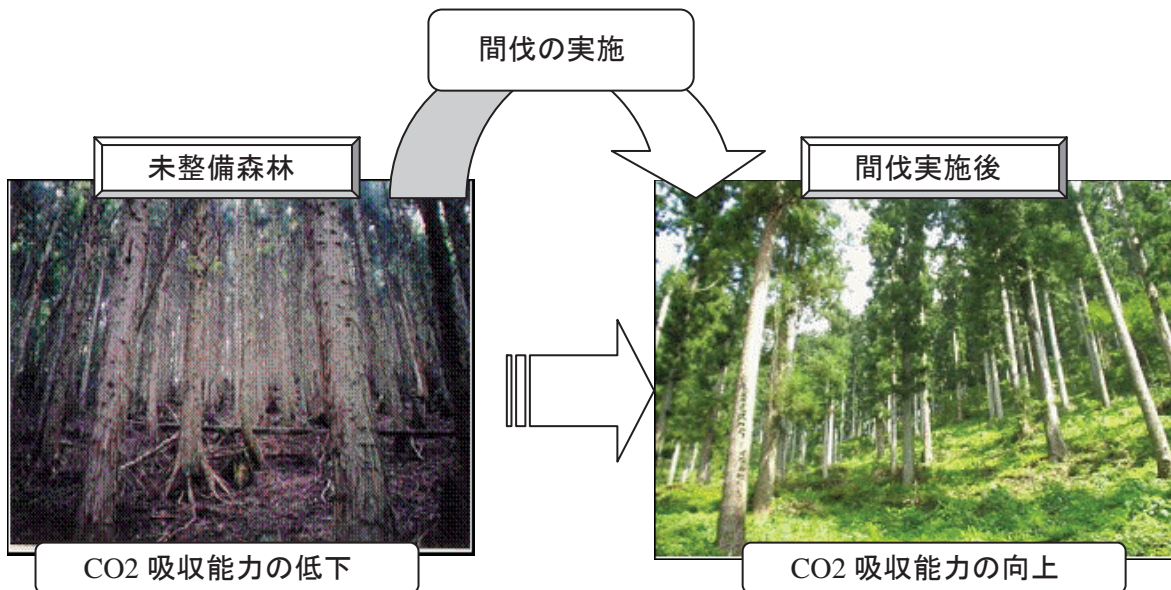
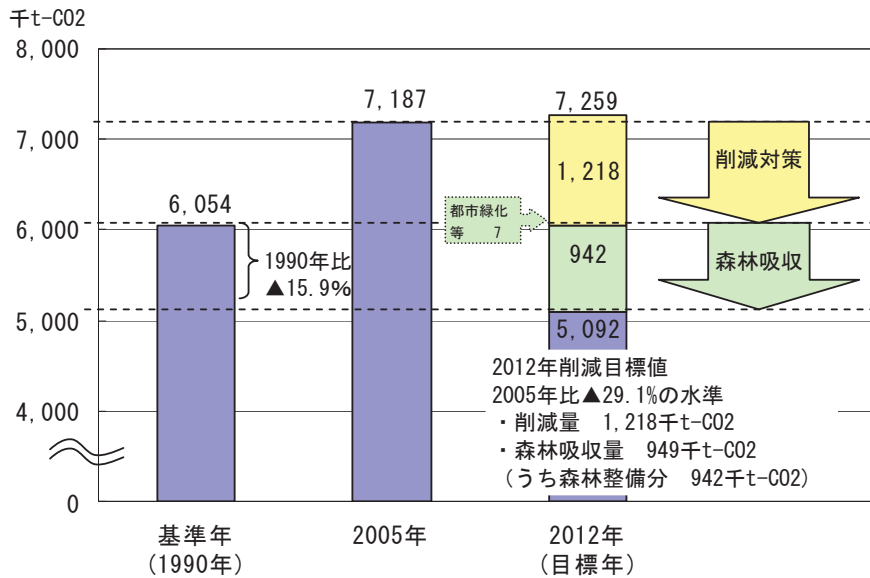
平成24年の第一約束期以内に目標値とするCO<sub>2</sub>の吸収量は確保され、その後も、継続的な森林整備・管理が行われ、環境の保全に貢献している。

評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 森林吸収源対策による森林のCO <sub>2</sub> 吸収量	685 千 t-CO <sub>2</sub> /年 (平成 18 年度末)	942 千 t-CO <sub>2</sub> /年 (H24 目標値)
■ 適切に管理・整備された育成林の面積	64,000ha (平成 18 年度末)	110,000ha (H24 目標値)

\*目標年次は「山梨県森林吸収量確保推進計画」に合わせ平成 24 年度とし、平成 24 年度に評価を行う。

山梨県におけるCO<sub>2</sub>排出量と削減目標



## 重点目標 2-8 自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減

### 重点化の概要

地球温暖化対策においては二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の削減が重要課題となっている。本県のCO<sub>2</sub>排出量の部門別構成比は、全国に比べ産業部門の割合が少なく、運輸部門が高くなっており、さらに、本県の世帯あたりの保有台数が全国の1.4倍であることから、運輸部門の中でも、自動車の割合がほとんどを占めている。

自動車からの排出量を削減するためには、経済と環境の両立を目指す道路整備の対策として、交通渋滞や混雑を緩和する高速道路・バイパス・環状道路等のネットワークの整備を行うとともに、道路と鉄道駅等交通結節点の利便性を向上させ、公共交通機関等の利用を促進させるなど、効率的な交通システムの確立を図る。

### 重点化の対象事業

県内の交通ネットワークや交通結節点の整備及び交差点改良等を行うことにより、交通渋滞や混雑が緩和されることから、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減効果が大きく期待される事業を重点対象とする。

[主な事業]

- |             |  |
|-------------|--|
| 道路事業        | 中部横断自動車道(増穂以南、長坂以北)<br>新山梨環状道路北部・東部区間(甲府市、甲斐市、笛吹市)(再掲)<br>西関東連絡道路甲府山梨道路Ⅱ期(山梨市)(再掲) |
| 街路事業        | 愛宕町下条線、和戸町竜王線(甲府市)、田富町敷島線(甲斐市)、塩の山西広門田線(甲州市)、山梨市駅南線(山梨市)                           |
| パークアンドライド事業 | 小井川駐車場(中央市)  |

### 重点化による効果

バイパス整備や交差点改良等により交通の円滑化を推進し、交通渋滞や混雑が緩和され、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を抑制する。

また、パークアンドライド駐車場の整備などにより、公共交通機関等の利用促進を図り、環境負荷を少なくする。

これにより、快適な交通環境を確保するとともに、地球温暖化の防止に貢献する。

### 10年後の目指す姿

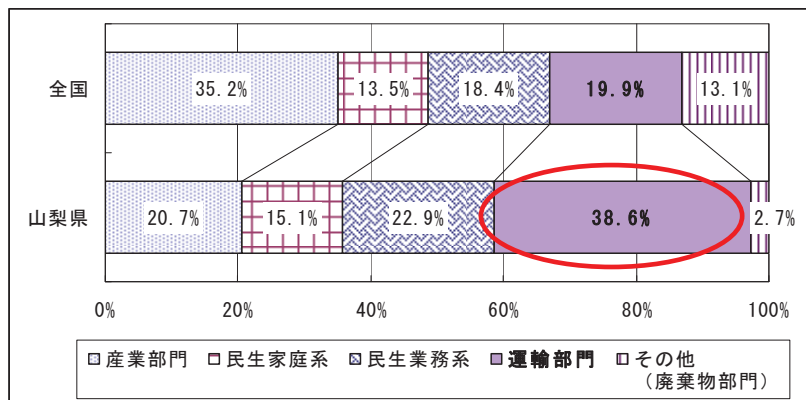
中部横断自動車道をはじめとする高規格幹線道路の整備が概成し、県内の交通ネットワークの機能が強化されることにより交通渋滞が緩和される。このことにより、公共交通機関の利便性向上が図られ自動車から公共交通機関への転換や自転車の利用が進み、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量の削減が図られる。

評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■自動車 <sub>2</sub> が1 km走行する場合のCO <sub>2</sub> 排出量（道路整備による効果分） （県内の県道、国道、高速道路が対象）	266g-CO <sub>2</sub> /台km	262g-CO <sub>2</sub> /台km (H24 目標値)
■自動車によるCO <sub>2</sub> 排出量の総量（道路整備による効果分） （県内の県道、国道、高速道路が対象）	1,497 千 t-CO <sub>2</sub> /年	1,476 千 t-CO <sub>2</sub> /年 (H24 目標値)

\*目標年次の平成 24 年度に評価を行う。

CO<sub>2</sub>排出量の部門別構成比



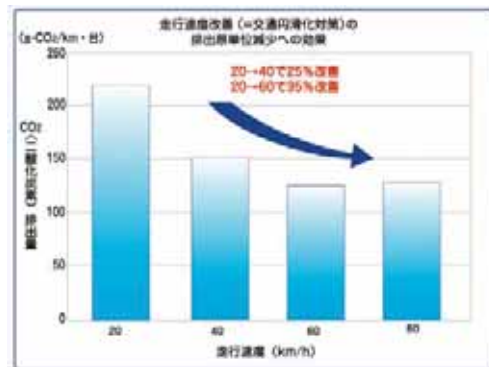
「山梨県地球温暖化対策実行計画」（平成 21 年 3 月）

本県の運輸部門構成比は、全国の約 2 倍

渋滞や混雑の解消緩和により、速度の向上を図る

公共交通機関等の  
利用促進

道路整備等



出典: 国土交通省資料

パークアンドライドにより、自動車から鉄道等への転換を促す





## 重点分野3 地域経済の活性化

### 重点目標3-1 効率的な農業経営の推進

#### 重点化の概要

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活かしながら、果樹を中心に野菜、水稲など特色ある産地を形成してきた。しかし、近年農業従事者の減少と高齢化が進んでおり、耕作放棄地の増加等生産環境の脆弱化が進行している。今後は、担い手の経営力の向上、産地基盤の強化、販路の多様化、都市農村交流などに取り組み、担い手が育つ高収益な農業の実現が必要である。

このため、農産物輸送の合理化や沿線農地の利便性向上、集落間のアクセス向上など、効率的な農業経営に資する基幹農道の整備を進める。

#### 重点化の対象事業

農産物輸送の時間短縮や流通コストの低減、都市農村交流の促進、地域住民の利便性向上等が期待される箇所を重点化の対象とする。

[主な事業]

農道事業 広域農道茅ヶ岳東部地区 (韮崎市・甲斐市)  
広域農道甲斐駒ヶ岳地区 (北杜市・韮崎市)  
広域農道八ヶ岳南地区 (北杜市)  
畑地帯総合整備事業日之城地区 (韮崎市)

#### 重点化による効果

基幹農道の整備によって、果樹園や集出荷施設などから市場等への輸送・移動の利便性を高めるとともに、農作業の機械化や農地の集団化を容易にし、作業効率の一段の向上が図られる。

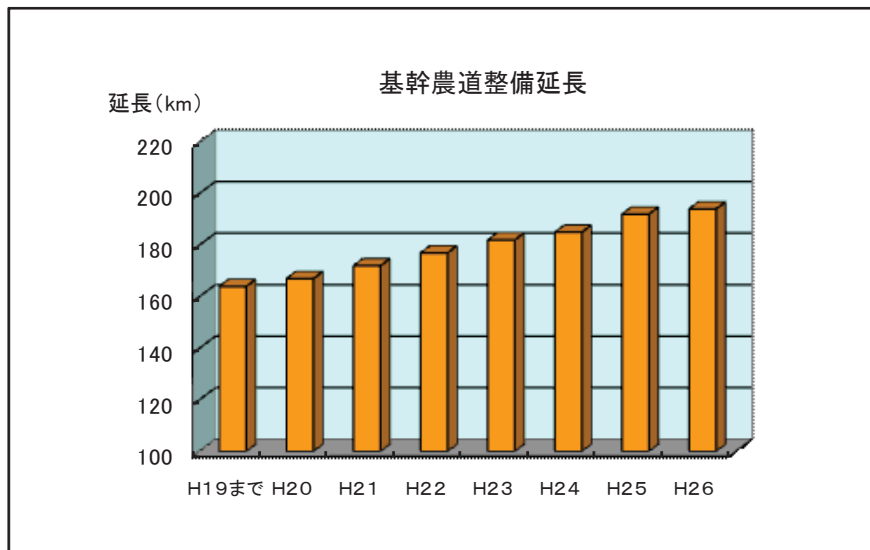
また、このような整備を通じて、意欲ある担い手に農地を集積することで経営規模の拡大を促進するとともに、新規就農者や新たな農業法人などの増加を促し、地域に定着していくことが期待される。

#### 10年後の目指す姿

広域営農団地整備計画に位置づけられた広域農道の整備はおおむね完了し、農産物輸送の合理化や沿線農地の利便性が向上しており、優良な農業地域の育成が図られている。

さらに、農業に携わる人々や農村に住む人々が誇りと自信を持てるような、未来につながるはつらつとした山梨農業が展開されている。

評価指標と当面の目標値		
評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 基幹農道整備延長	164km	194km



### 広域農道の実施例



大型トラックの利用が容易となり、農産物の市場への集荷時間が短縮された。  
(笛吹市春日居町鎮目)

サクランボのもぎ取り園や直売所等、観光農業が拡大され、大型バスも利用している。  
(甲州市塩山下萩原)



## 重点目標 3-2 効率的な林業経営の推進

### 重点化の概要

木材価格の長期低迷等による林業の採算性の大幅な低下、林業従事者の高齢化や林業経営への意欲の低下等、林業を巡る情勢は依然として厳しい状況にある。今後は、担い手の経営力の向上、生産基盤の強化、県産材の需要拡大等に取り組み、担い手が育つ林業の実現が必要である。

このため、車両や高性能林業機械を活用した森林管理を可能とする林道・林業専用道の新設と作業道の整備等効率的な林業経営に資する林内路網の整備を進める。

### 重点化の対象事業

効率的、効果的な森林整備や林業経営・木材生産を中心とした林業生産活動の活性化が期待される箇所を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

林道事業

生活関連林道の新設 三石山線（身延町・南部町）  
富士東部（北）（南）線（大月市・上野原市・道志村）  
塩平徳和線（山梨市）

造林事業

作業道の新設 作業道鳩打1号線（南アルプス市）  
作業道余沢1号線（山梨市）  
作業道天王原前山線（北杜市）  
作業道大口山支線（笛吹市）

### 重点化による効果

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・整備が可能となるとともに、高性能林業機械の導入により木材搬出等の作業効率が一段と高まり、林業経営の改善が図られる。

その結果、意欲ある林業者の経営規模の拡大や新規就業を促すことが期待される。また、これまで管理不十分な状態にあった森林の適正な管理を可能とし、森林の有する多面的機能の発揮に大きく寄与することとなる。

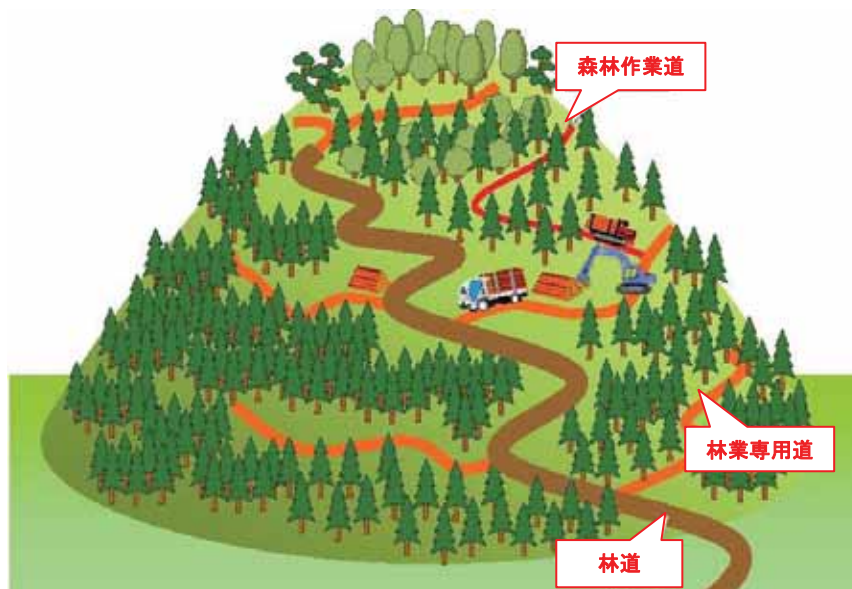
### 10年後の目指す姿

森林整備における作業効率の向上や山村地域の振興及び林業従事者の定住環境の改善等により、林業生産活動の基盤が強化されるとともに、管理不十分な森林の適正な維持管理が促進され、森林の有する多面的機能が持続的に発揮されている。

評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 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	62,220ha	66,940ha

林内路網整備イメージ



(林野庁「路網整備の考え方について」より抜粋)

作業道整備による効率的な伐採作業



林道整備による効率的な木材搬出





### 重点目標 3-3 市街地へのアクセス改善と市街地整備の促進

#### 重点化の概要

本県の社会経済状況は、「成熟型社会」を迎えることから、今後のまちづくりの方向は、公共交通ネットワークや都市機能・インフラ等の既存ストックがある中心市街地を生活拠点として再生し、暮らしやすさを実感できる都市づくりへと転換していく必要がある。

このため、中心市街地や交通結節点へのアクセス性、利便性の向上を目的とした都市の骨格となる街路整備を重点的に進め、市街地内の円滑な交通環境を確保するとともに、市街地開発事業に対する支援により市街地環境を改善し、行政、業務、居住、文化、商業等の都市機能集約型都市構造の形成を目指す。

#### 重点化の対象事業

中心市街地の活性化やにぎわいの創出及び生活環境の改善が期待される箇所を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

道路事業 国道 411 号 城東Ⅱ期バイパス (甲府市)

街路事業 愛宕町下条線、和戸町竜王線(甲府市)(再掲)、古府中環状浅原橋線(甲府市)、甲府駅前線(甲府市)、田富町敷島線(甲斐市)(再掲)、根津橋通り線、山梨市駅南線(山梨市)(再掲)、塩の山西広門田線(甲州市)(再掲)

市街地開発事業 甲府駅周辺土地区画整理事業、甲府紅梅地区市街地再開発事業への支援(甲府市)

#### 重点化による効果

中心市街地や交通結節点へのアクセス道路、市街地内道路及び市街地の住宅環境等を整備し、アクセシビリティ\*の向上と市街地環境の改善及び居住環境の改善を図ることにより、来訪者や居住者も増加し、各中心市街地の活性化やにぎわいが創出されるとともに、持続可能な都市づくりへの転換が図られていく。

\*アクセシビリティ：公共公益施設や交通機関及びこれに至る経路において、提供される機能やサービスを、高齢者、障害者を含む誰もが、支障なく利用できること。

#### 10年後の目指す姿

中心市街地や交通結節点へのアクセス性、利便性の向上を目的とした都市の骨格となる街路整備が進み、DIDD\*内の都市計画道路の整備率が現況の45%から50%以上となっている。

また、現在甲府市中心市街地で実施している中心市街地活性化基本計画エリア内の事業が完了し、市街地が整備され、中心市街地の賑わいや、生活環境が向上している。

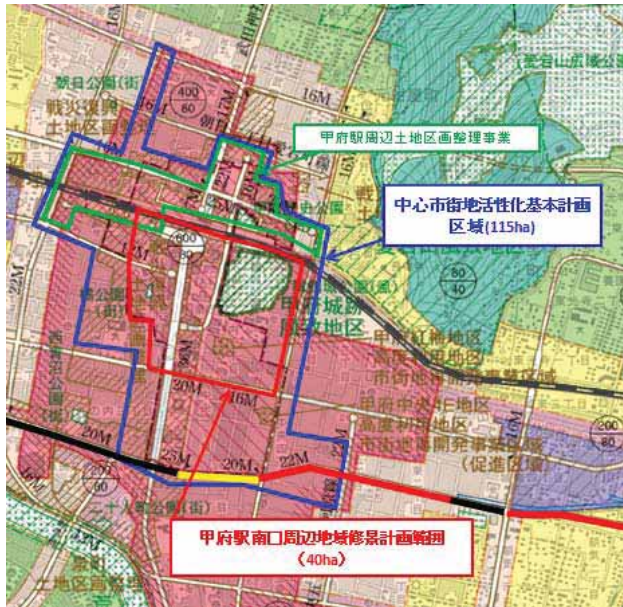
\*DIDD：人口集中地区。国勢調査による地域別人口が4,000人/km<sup>2</sup>以上でその全体が5,000人以上となっている地域

評価指標と当面の目標値

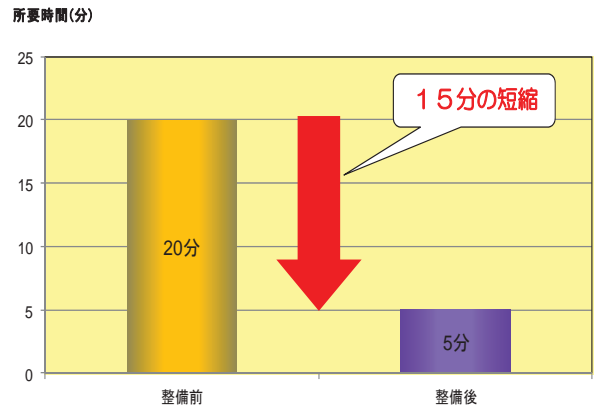
評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 県内における中心市街地へのアクセス時間	24分* (H22 末現況値)	13分
■ 県内におけるD I D内の都市計画道路整備率	45%	50%
■ 甲府駅周辺土地区画整理事業の進捗率（累計）	59.3% (H22 末現況値)	78.3%
■ 甲府駅南口周辺地域修景計画に基づく駅前広場などの整備	H24 : 甲府駅南口駅前広場実施計画の策定 H25~: 整備	

\*対象路線を追加したため、新たに H23 現況値を設定。

地域拠点区域図



和戸町竜王線  
バイパス L=1,550mの整備効果  
甲府市向町→中央4丁目(3.8km)の所要時間  
(朝夕の混雑時)



街路の整備による中心市街地や主要な駅などへのアクセスや、駅前広場周辺の再整備による美しい景観の形成により、市街地におけるにぎわいの創出に寄与します。

愛宕町下条線



田富町敷島線



## 重点目標 3 - 4 観光周遊の利便性向上

### 重点化の概要

観光地間競争が激しくなる中においても、国内外から本県を訪れる観光客数は年々増加しているが、これらの観光客の交通手段はバス、タクシー、自家用車などの自動車を中心となっている。

こうした観光客の満足度を高め、幾度となく本県を訪れてもらうため、観光地へのアクセス道路の整備を進め、観光期に発生している渋滞解消を図ることにより、周遊性を向上させる。

また、快適で魅力ある観光地を形成するため、無電柱化をはじめとする景観に配慮した社会資本整備を積極的に推進していく。

さらに、住民やNPO等と行政の協働により、道路を中心に、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした景観づくりを進める「風景街道」の取り組みを推進し、魅力ある観光地づくりを進めていく。

### 重点化の対象事業

各観光地へのアクセス向上や、観光地内において交通渋滞の緩和が図られる道路事業、また道路の無電柱化事業や観光地の歩道整備事業を重点化の対象とする。

〔主な事業〕

道路事業

国道 137 号

藤野木(笛吹市)

新倉トンネル(富士吉田市・富士河口湖町)(再掲)

河口Ⅱ期バイパス(富士河口湖町)

国道 139 号

松姫トンネル(大月市・小菅村)(再掲)

無電柱化(富士吉田市)(再掲)

富士河口湖芦川線

若彦トンネル(富士河口湖町・笛吹市)(再掲)

富士河口湖富士線

無電柱化(富士河口湖町)(再掲)

風景街道の取り組み(八ヶ岳南麓、富士北麓)

### 重点化による効果

県内の各観光地へのアクセスが向上し、また、観光地内の交通渋滞が緩和されることにより、周遊観光に要する時間が短縮され、周遊観光ルートが確立する。また、無電柱化など景観に配慮した観光地づくりや風景街道の取り組みにより、満足度が向上し観光客の増加が期待される。

### 10年後の目指す姿

観光地の渋滞が緩和され、観光地までのアクセス時間の短縮や広域的な観光ルートが確立により利便性が向上する。

また、道路の無電柱化や快適な歩道整備などにより、美しく魅力的と感じる観光地として、訪れる観光客が増加し、観光振興による地域活性化が図られている。

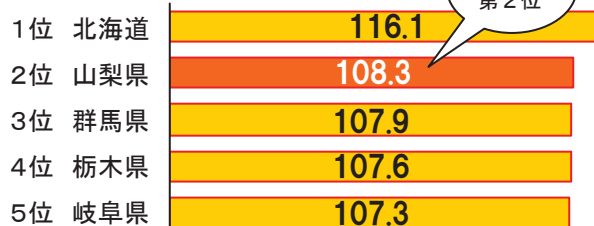
評価指標と当面の目標値

評価指標	平成20年度	H26目標値
■ 観光に資する道路の改良率 (休日利用の多い道路)	78%	82%
■ 無電柱化(電線類の地中化)延長 (県管理道路) (重点目標2-3再掲)	35km	72km

富士山など有数な観光地を有し、休日の自動車利用も多い山梨県



都道府県別 休日交通利用率の対全国平均比  
(全国平均を100とした場合)



※休日交通利用率=休日交通量÷平日交通量  
資料:H17道路交通センサスより集計

観光アクセス道路等における、未改良区間の存在や渋滞が課題

国道139号大月市上和田



国道137号富士河口湖町河口





## 重点分野4 交 流

### 重点目標4-1 広域的で円滑な交通ネットワークの形成

#### 重点化の概要

本県の持続的な発展のためには、県外との連携を強化し、より広域的な交流を促進する必要がある。このためには、より円滑で快適な交通ネットワークを構築することが不可欠である。

しかし、現状では南北方向の連携軸が弱く、また県際付近に交通のボトルネックとなる箇所が複数あり、必ずしも円滑なネットワークとなり得ていない。このため本県の周辺で整備が進められている高速道路、空港、港湾など様々な交通インフラと、中部横断自動車道をはじめとする県内の広域幹線道路との接続やボトルネック解消の働きかけを進め、県外主要都市や交通拠点との時間距離が大幅に短縮される広域交通ネットワークの形成を図る。

また、リニア中央新幹線の早期実現に向けて積極的な働きかけを図るとともに、リニア中央新幹線の効果を最大限に発揮し得るよう、既存交通ネットワークとの連携を検討する。

#### 重点化の対象事業

広域幹線道路である中部横断自動車道を重点的に整備促進するとともに、中央自動車道小仏トンネル付近の渋滞対策や東富士五湖道路（国道138号）の東名高速道路への延伸接続など、関係機関への積極的な働きかけを行う。また、北関東と本県の交流、連携強化を図るため西関東連絡道路の整備を進める。

〔主な事業〕

道路事業

中部横断自動車道（増穂以南、長坂以北）（再掲）

中央自動車道の渋滞解消（上野原以東）

東富士五湖道路の延伸

西関東連絡道路甲府山梨道路Ⅱ期（山梨市）（再掲）

#### 重点化による効果

首都圏をはじめとした大消費地との連絡が強化され、商工業品や農林産物等の物流の効率化が図られ、観光振興の向上にも大きく寄与する。

#### 10年後の目指す姿

中部横断自動車道などの開通により、甲府都市圏から県外主要交通拠点である富士山静岡空港、清水港、成田空港、羽田空港へのアクセス向上が図られる。さらに中部横断自動車道から第二東名高速道路を利用することで、中京圏である愛知県豊田市近辺が120分圏内となるなど、本県から概ね120分で到達できるエリアが拡大し、こうした地域との交流がさらに活発になっている。

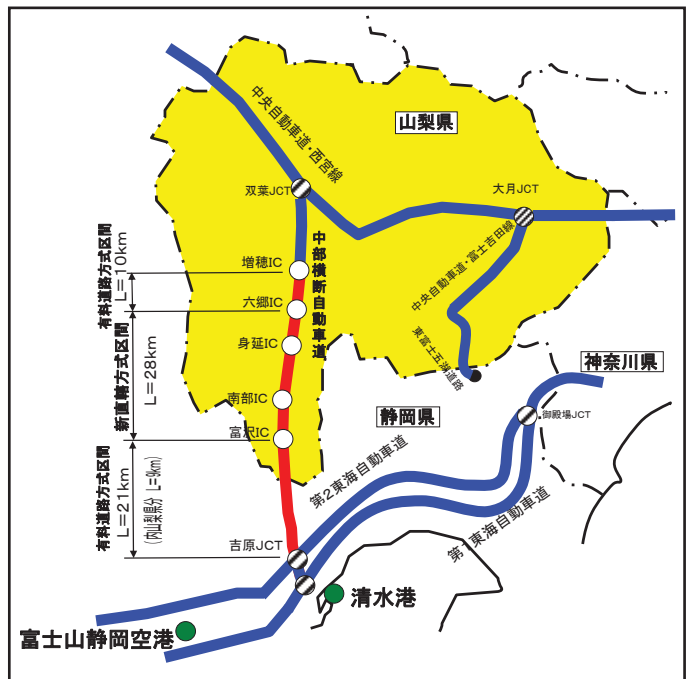
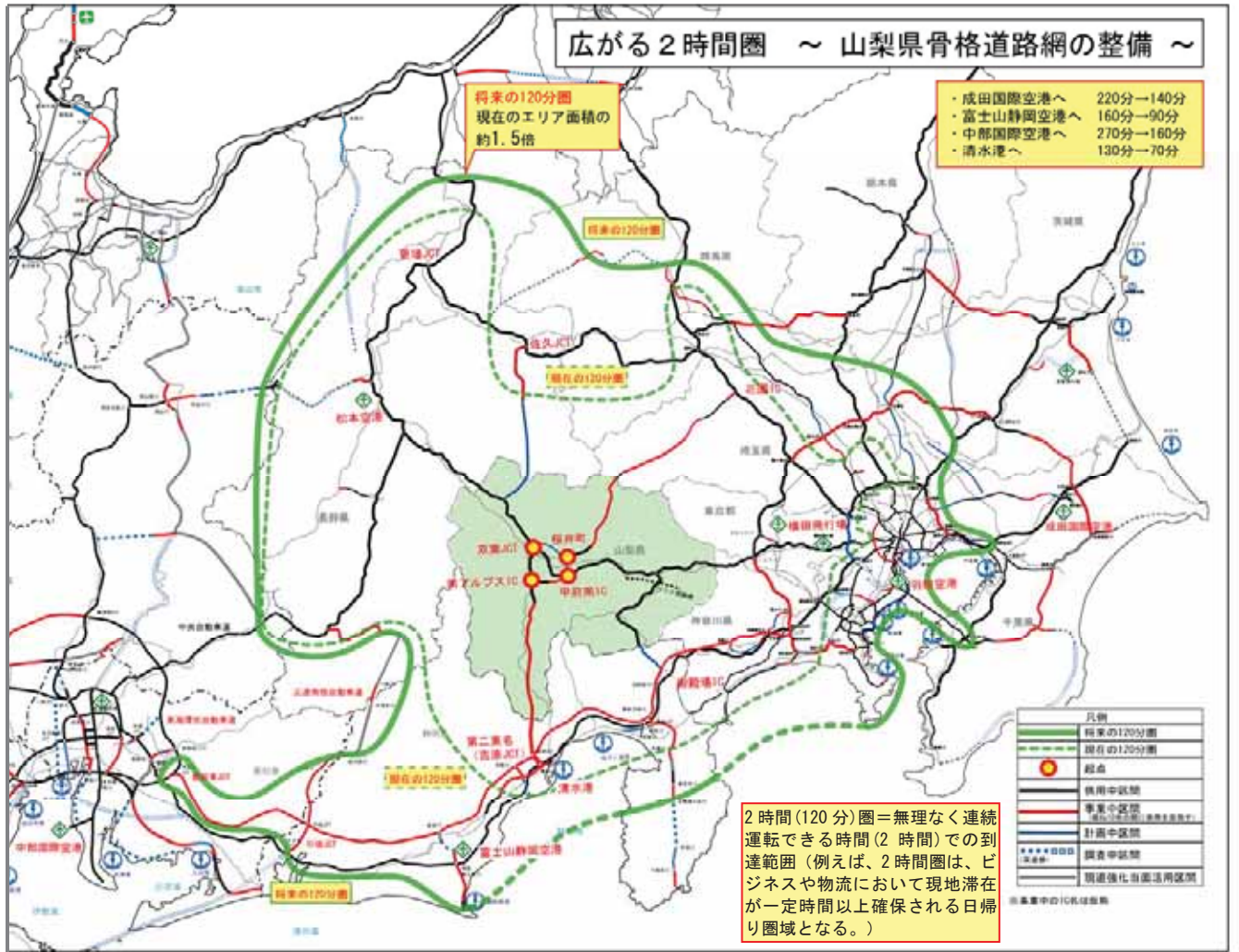
評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 県内における中部横断自動車道の用地取得率	15%	100% (H24 目標値)
■ 県内における西関東連絡道路の整備率	70%	79%

山梨県の道路網



県外主要交通拠点を2時間で結ぶネットワークの確立（10年後の姿）





## 重点目標 4-2 県内の生活幹線道路ネットワークの強化

### 重点化の概要

高次医療施設の広域的な活用や、商工業等の産業活動、観光、文化活動の活性化等、本県の可能性をさらに高めていくためには、より多様な交流を支える交通基盤を体系的に整備していくことが重要である。

そのため、広域幹線道路の整備促進とともに、安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るため、生活幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路などを整備し、円滑で快適な自動車の走行環境を創出する。

### 重点化の対象事業

生活幹線道路ネットワークを強化するため、中部横断自動車道のインターチェンジ（IC）へのアクセス道路や、新山梨環状道路などの地域高規格道路及びその他国道等を重点的に整備する。

〔主な事業〕

道路事業

新山梨環状道路北部・東部区間(甲府市、甲斐市、笛吹市)(再掲)

市川三郷身延線 六郷ICアクセス(市川三郷町)

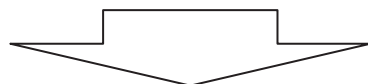
身延ICアクセス(身延町)

都留インター線 都留ICフルインター化(都留市)

敷島竜王線(甲斐市)

茅野北杜韮崎線 青坂バイパス(韮崎市)(再掲)

市川三郷身延線 黒沢バイパス(市川三郷町)



### 重点化による効果

県内において生活幹線道路ネットワークが形成され、観光資源、地域産業を活かした個性ある地域間の交流・連携の促進が図られるとともに、高次医療施設への緊急時の迅速な搬送など県民生活への利便性が高まる。

### 10年後の目指す姿

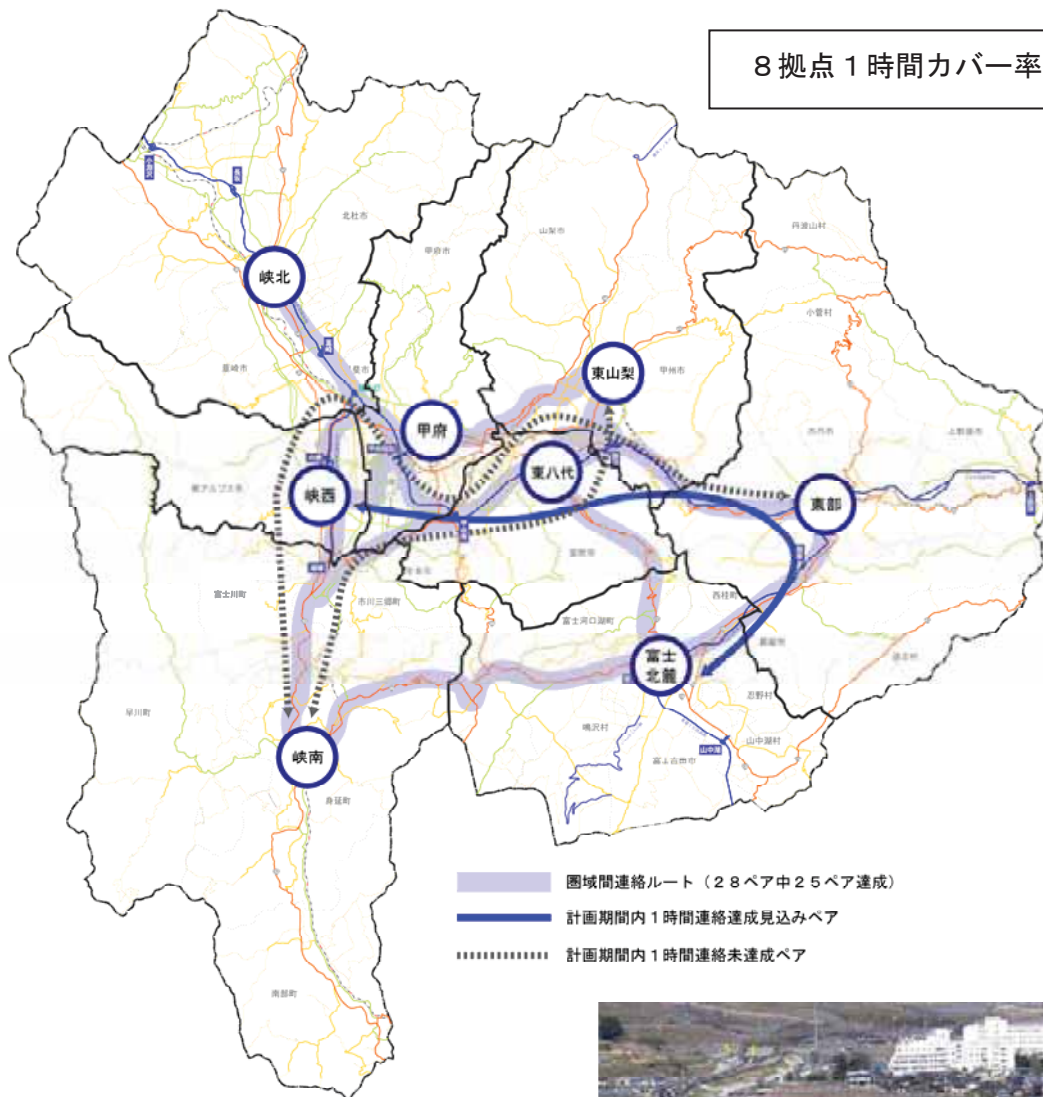
新山梨環状道路などの整備により、県内の生活幹線道路ネットワークが概ね形成されるとともに、8拠点間相互の移動所要時間が全て60分以内となる県内1時間ネットワークが確立される。また、中部横断道自動車道の開通やスマートICの増設により、高速道路の利便性が向上し、峡南地域をはじめとした各地域で、高次医療施設への30分到達エリアが拡大している。



評価指標と当面の目標値

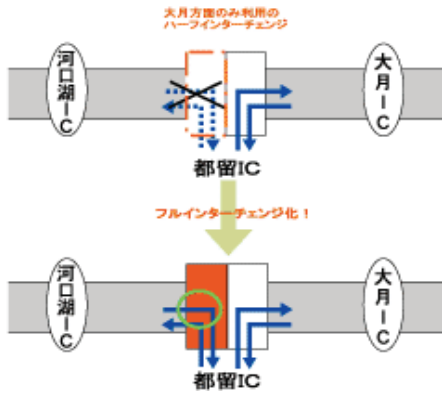
評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■ 8 拠点間 1 時間以内カバー率	89% (25/28)	92% (26/28)
■ 高次医療施設30分到達エリア カバー率 (重点目標 1 - 3 再掲)	26% (居住地面積割合) 60% (人口割合)	28% (居住地面積割合) 61% (人口割合) (H24 目標値) *

\*目標年次の平成 24 年度に評価を行う。



都留IC フルインター化

(※ 平成 23 年 8 月 10 日 供用)



甲府都市圏域道路網図



■道路ネットワーク形成後の  
道路整備の展望

環状道路などの整備が進み、道路ネットワークが構築されると、市街地の渋滞解消が図られることにより、市街地の道路に新たな道路空間が生まれます。この道路空間に歩道や自転車道を整備することで、人が安全かつ自由に移動できるようになり、さらに、渋滞の解消の効果により、バスの定時性が確保されて公共交通機関の利便性が高まることとなります。

これからの少子高齢化に対応するためにも、市街地の再生促進に向けて、「車」中心から「人と車」が共生する新たな道路施策を推進していきます。

## 重点目標 4-3 交通渋滞の緩和

### 重点化の概要

市街地などでは交通渋滞が深刻化しており、日常生活や経済活動にも影響を及ぼしている。

そのため、バイパス・環状道路の整備による通過交通の排除や交通の分散、渋滞ポイントの改良などによる市街地での交通渋滞の緩和を図る。これにより、バスの定時性の確保や所要時間の短縮による時間的ゆとりが生まれ、生活の質的な向上が図られる。

### 重点化の対象事業

市街地等、特に渋滞が著しく、県内の経済や住環境等への影響が大きい箇所を、重点的に整備する。

#### [主な事業]

- |      |   |
|------|---|
| 道路事業 | 新山梨環状道路北部・東部区間(甲府市、甲斐市、笛吹市)(再掲)<br>国道411号 城東Ⅱ期バイパス(甲府市) (再掲)<br>甲府市川三郷線 国母交差点改良(甲府市)<br>韮崎南アルプス中央線 浅原橋(南アルプス市・中央市)<br>富士吉田西桂線 富士吉田西桂バイパス(富士吉田市・西桂町) |
| 街路事業 | 愛宕町下条線、和戸町竜王線(甲府市)(再掲)  |

### 重点化による効果

交通渋滞の緩和は通勤・通学時間の短縮、沿道環境の改善、大気汚染の抑制や、CO<sub>2</sub>排出量の削減に大きく寄与する。

さらに、物資の輸送効率の向上や観光地へのアクセス強化による県内産業の活性化に貢献する。

### 10年後の目指す姿

主要渋滞ポイント\*の概ね7割(31箇所)において、渋滞が緩和する。  
新山梨環状道路の整備により、甲府都市圏に集中している交通が分散されて、環状道路内側の渋滞が概ね解消している。

\*DID内：最大渋滞長が1,000m以上または最大通過時間が10分以上  
DID外：最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上  
DID：人口集中地区。国勢調査による地域別人口が4,000人/km<sup>2</sup>以上でその全体が5,000人以上となっている地域

評価指標と当面の目標値

評価指標	H20 現況値	H26 目標値
■主要渋滞ポイント（全47箇所）のうち解消箇所数	21 箇所	27 箇所
■渋滞損失時間	3,950 万人時間/年	3,856 万人時間/年 (H24 目標値)

\*目標年次の平成 24 年度に評価を行う。

○主要渋滞ポイント未解消箇所（H20 年度当時）

【甲府都市圏】



国道 20 号（竜王立体）



【東部・富士北麓】

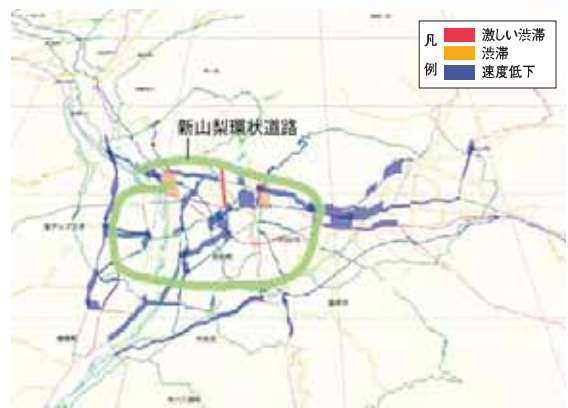
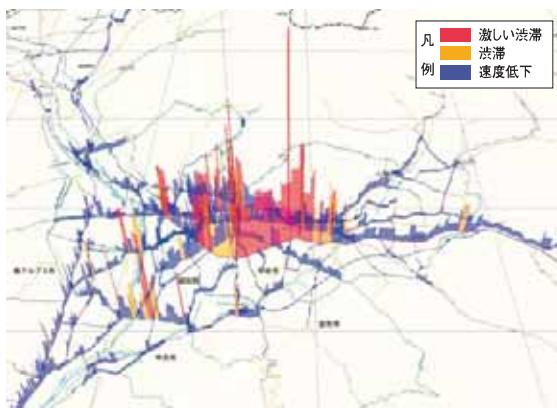


● : 平日渋滞ポイント

▲ : 休日渋滞ポイント



新山梨環状道路整備効果 渋滞解消イメージ



資料：平成 19 年プローブ調査結果

資料：現況 (H11) 道路網に新山梨環状道路を加えた道路網と H11 現況 OD 表を基に、最短経路を選択すると仮定したシミュレーション結果を用い算定



新山梨環状道路南部区間

## IV 早期に完成を目指す主な事業

安全・安心の確保をはじめ県民生活の向上に資する社会資本の整備は、構想・計画段階から用地取得等を経て、建設が完了するまで長い期間を必要とする。

『第二期チャレンジ山梨行動計画』をより効果的、効率的に達成するためには、早期に社会資本を完成させ、その機能・効果を十分に発現させることが重要である。このことから次の主要な事業については、更なる重点化を図るとともに、国等にも積極的に働きかけ、早期の完成を目指す。

### 早期（概ね10年以内）に完成を目指す主な事業

#### 県の事業

##### 安全・安心

平等川（甲府市・笛吹市）、渋川（笛吹市）、奥野川（大月市）  
 韮崎南アルプス中央線旭・有野バイパス（韮崎市・南アルプス市）  
 四日市場上野原線天神トンネル（上野原市）  
 小瀬スポーツ公園 防災機能強化（甲府市）  
 国道140号 交差点改良（笛吹市）、北杜八ヶ岳公園線 交差点改良（北杜市）

##### 暮らし・環境

国道358号・甲府韮崎線 無電柱化・歩道フラット化（甲府市）  
 韮崎南アルプス中央線歩道フラット化（中央市）  
 湯村団地・千塚南団地（甲府市）、泉川（北杜市）  
 愛宕町下条線、和戸町竜王線（甲府市）、田富町敷島線（甲斐市）、塩の山西広門田線（甲州市）、山梨市駅南線（山梨市）

##### 地域経済の活性化

広域農道茅ヶ岳東部地区（韮崎市・甲斐市）  
 生活関連林道 三石山線（身延町・南部町）、  
 富士東部[北][南]線（大月市・上野原市・道志村）  
 甲府紅梅地区市街地再開発事業（甲府市）  
 国道137号 新倉トンネル（富士吉田市・富士河口湖町）  
 国道139号 松姫トンネル（大月市・小菅村）  
 富士河口湖富士線 無電柱化（富士河口湖町）

##### 交流

西関東連絡道路甲府山梨道路Ⅱ期（山梨市）  
 市川三郷身延線 六郷ICアクセス（市川三郷町）、身延ICアクセス（身延町）  
 都留インター線（都留市）、茅野北杜韮崎線 青坂バイパス（韮崎市）、  
 韮崎南アルプス中央線 浅原橋（南アルプス市・中央市）  
 富士吉田西桂線 富士吉田西桂バイパス（富士吉田市・西桂町）

#### 国等の事業

- 中部横断自動車道（増穂以南、長坂以北）
- 新山梨環状道路（北部区間）
- 国道20号 大月バイパス
- 増穂河川防災ステーション
- 富士川中流部浸水防止対策
- 尾白川下流床固群

中部横断自動車道



## V 社会資本整備を効果的に進めるための施策

---

人口減少・少子高齢化の進展という内的要因に加え、グローバル経済の成長鈍化・低下という外的要因などにより、本県を取り巻く環境は大きな転換点にある。

本県の財政状況も厳しさを増すことが想定されることから、今後の社会資本整備にあたっては、公平で公正な手続きに基づき、地域のニーズや費用対効果を十分見極めながら、より成果が大きく、環境負荷の少ない手法によって実施されなければならない。

一方、今後は既存社会資本ストックの老朽化も進行することから、維持管理や更新について計画的に対応していく必要がある。

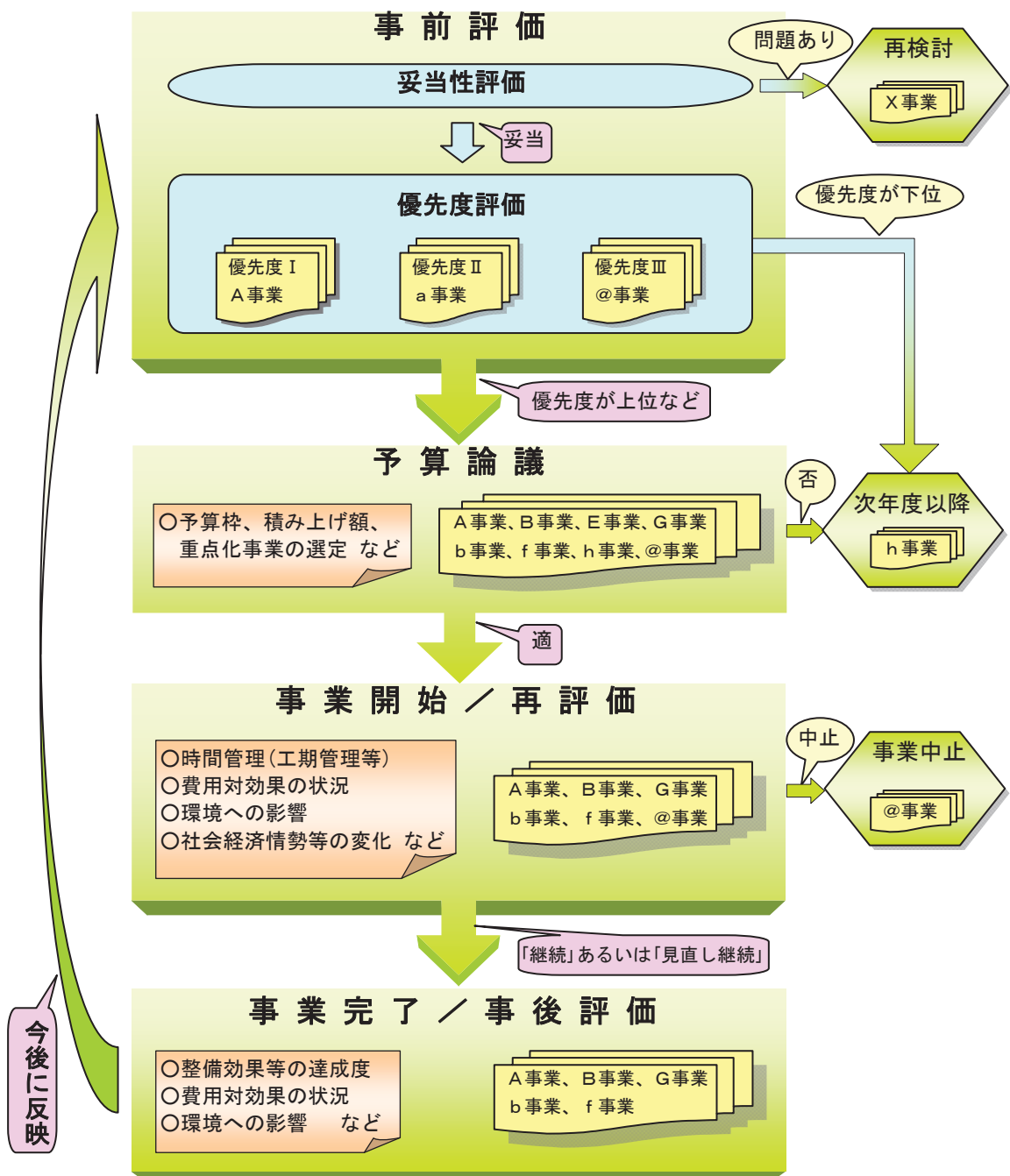
以上のことを踏まえ、今後の社会資本整備を効果的かつ効率的に進めていくため、次のような取り組みを積極的に進める。

- (1) 公共事業評価の実施
- (2) 公共事業コスト構造改善の推進
- (3) 総合評価方式の実施
- (4) 計画的な社会資本の管理・運営による既存ストックの活用
- (5) 循環型社会への配慮
- (6) 減災に向けた取り組み

## (1) 公共事業評価の実施

限られた予算の中で、県民にとって真に必要性が高く、より大きな効果が早期に得られる事業を効率的に実施するためには、その事業の貢献度や経済効率性、社会要請への一致度等を事業実施の各段階において評価し、事業の実施・継続の是非等を判断することが必要である。

また、社会資本整備には長い時間と多額の予算を伴うことから、県民の信頼のもとに事業を推進していくことも重要であり、県民の信頼を得るためには、公共事業の実施に関し、透明性と客観性を確保することが必要である。本県ではこれまで、「公共事業等評価システム」に基づき公共事業評価を実施してきており、今後も継続して実施していく。





## (2) 公共事業コスト構造改善の推進

公共事業の執行において、厳しい財政事情の下で社会資本整備を着実に進めていくことが要請されているため、山梨県では平成9年度からコスト削減対策に取り組んでおり、平成19年度は平成14年度を基準として約9%のコスト削減となった。平成20年度からは新たな計画を策定し、平成24年度までを目標期間として、平成19年度を基準とした総合コストの15%削減に取り組む。

### 具体的な施策内容

これまでの施策

- ・ 工事コストの削減（ローカルルール適用等）
- ・ 事業のスピードアップによる効果の早期発現
- ・ 将来の維持管理費の削減

+

新たな施策

- ・ 民間企業の技術革新によるコスト構造の改善
- ・ 施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善
- ・ 環境負荷の低減効果等の社会的コスト構造の改善



平成20年度から5年間で15%のコスト削減を図る  
(平成19年度を基準)

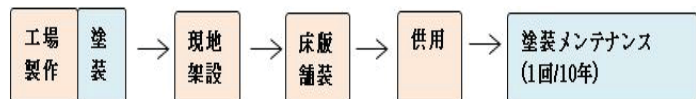
### 具体的な取り組み例

橋梁への耐候性鋼材の使用

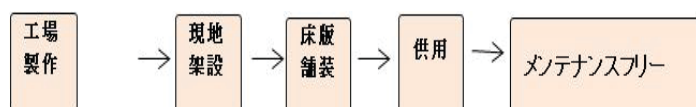
橋梁の材料として耐候性鋼材を使用することにより、新設時の塗装の必要が無く、工事費が削減できるとともに、将来の塗装修繕作業も必要無いため、維持管理費の削減が可能となる。



#### 従来の橋梁



#### 耐候性鋼材を使用した橋梁



耐候性鋼材を使用した橋梁  
南アルプス公園線 新琴路橋

### (3) 総合評価方式の実施

良質な社会資本を提供するとともに、公共工事の入札・契約に対する公平性、透明性を確保するため、「一般競争入札」の拡大を行ってきた。

さらに、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」に基づき、従来の価格のみの競争と異なり、価格と価格以外の要素（施工能力等）を総合的に評価し、もっとも評価点の高いものを落札者として決定する「総合評価落札方式」を拡大してきた。

今後も、緊急を要するもの以外は「総合評価落札方式」で実施する。

#### ○これまでの経緯

##### ・一般競争入札の拡大

「山梨県公共調達改革プログラム（H19. 3月）」において以下の目標を設定。

H19：3千万円以上の工事において本格実施

H20：1千万円以上の工事において本格実施

##### ・総合評価方式の拡大

「チャレンジ山梨行動計画」で数値目標を掲げ、総合評価方式の拡大を図ってきた。

##### ・簡易型総合評価方式の拡大

【3千万円以上の工事件数に占める割合】	目標	（実績値）
	H19	10%（17%：124件）
	H20	30%（40%：286件）
	H21	50%（75%：530件）
	H22	90%（98%：662件）

##### ・標準型総合評価方式の試行（H19～）

「総合評価方式」は、価格だけで評価していた従来の落札方式と異なり、品質を高めるため、価格以外の要素を含めて評価する、新しい落札方式のことです。

Before



After



+



入札価格が予定価格の制限の範囲内にあるもののうち、価格と品質を数値化した「評価値」の最も高いものを落札者とするにより、予定価格の範囲内で価格と品質が総合的に優れた施工業者を選定するというものです。施工方法の工夫などの技術提案や同種工事の施工経験、工事成績等が評価の対象となります。

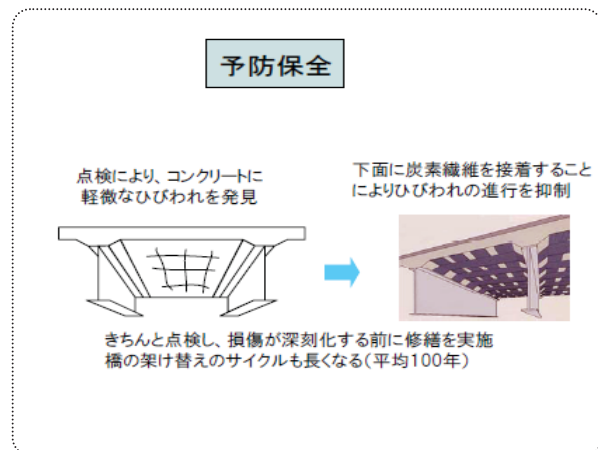
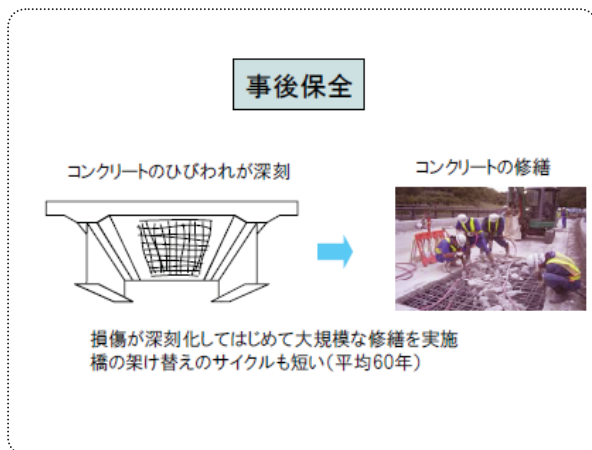
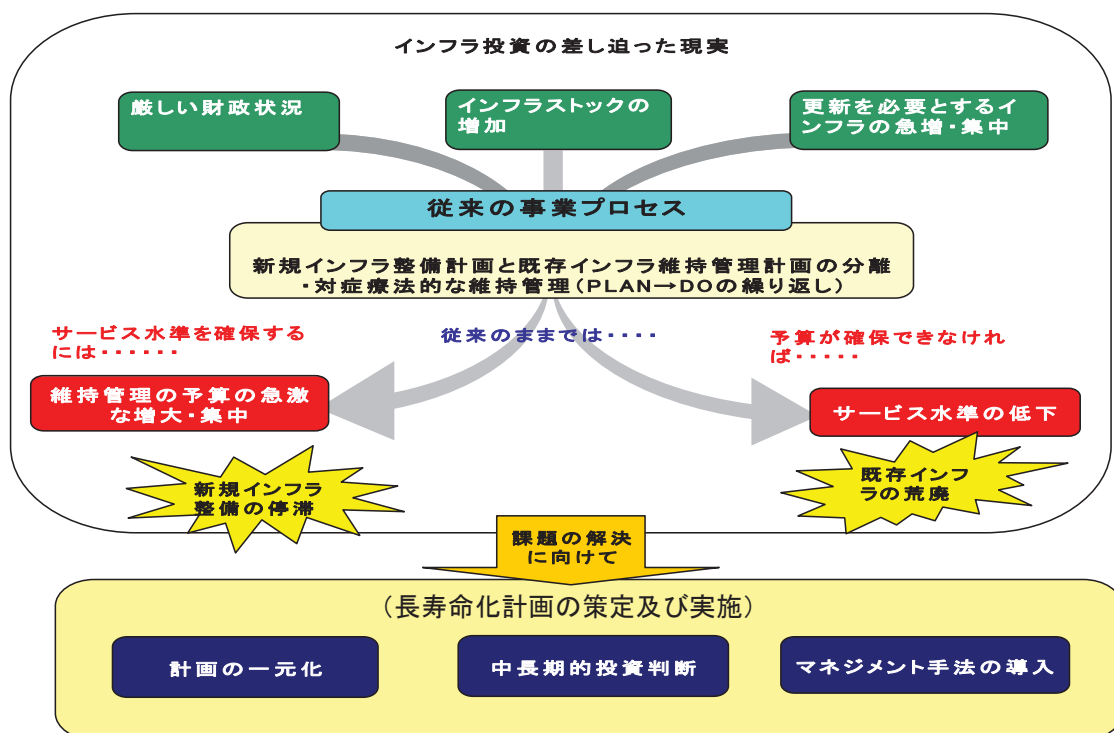
#### ○今後の方針

##### ・3千万円以上の工事について「総合評価落札方式」で実施する。

（緊急を要するものは除く）

#### (4) 計画的な社会資本の管理・運営による既存ストックの活用

これまで一定の社会資本のストックが蓄積されてきたが、建設後の年数が経過するにしたがって、今後、老朽化したストックが急速に増加し、維持管理の重要性はますます高まっている。限られた予算の中で地域経済を活性化し、豊かな県民生活を継続していくためには、今までに蓄積された社会資本を有効活用するとともに、損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全的な考え方に転換し、新たなマネジメント手法を導入した計画的な維持管理・更新を行う必要がある。このため本県では平成20年度に山梨県公共土木施設長寿命化計画基本方針を策定した。今後は、各施設について具体的計画を定めることにより、維持管理費及び更新費用の平準化や長期間の使用が可能となり、ライフサイクルコストの縮減が図られる。

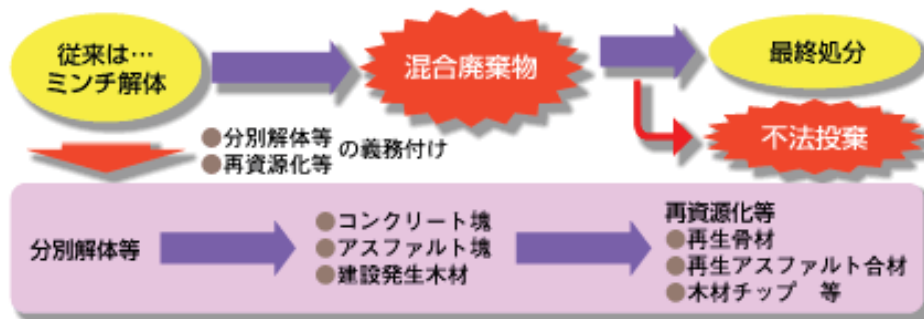


## (5) 循環型社会への配慮

大量の資材を投入することの多い社会資本整備事業においては、消費するだけでなく、限りある資源を循環的に活用することが不可欠になっている。

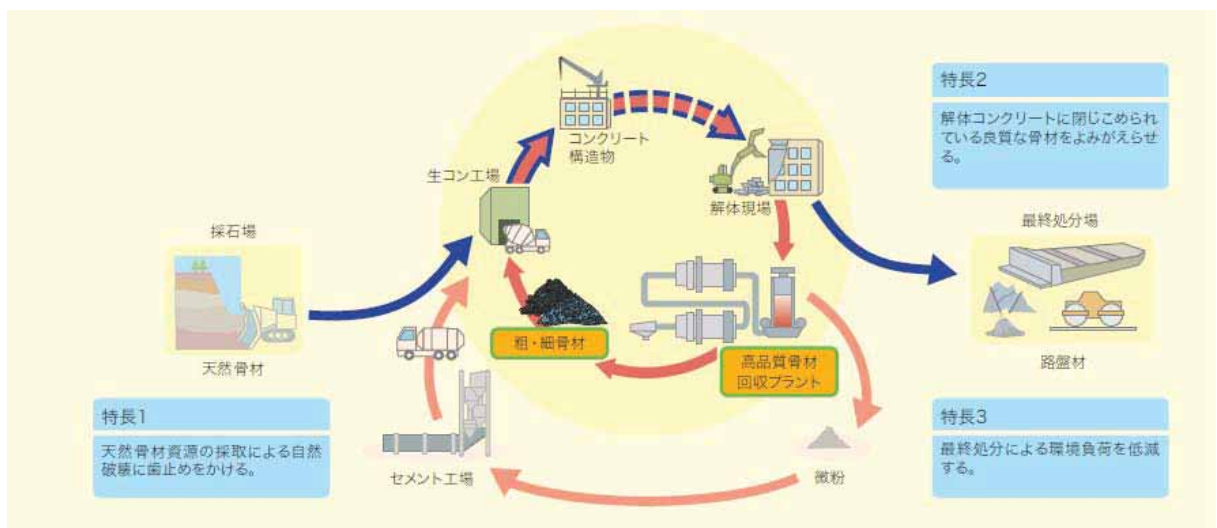
平成12年に建設リサイクル法が制定され、建築物等に係る分別解体等及び再資源化等に取り組むことが義務づけられて以降、着実に3R（リデュース、リユース、リサイクル）の実践が進んでいるが、地球温暖化の深刻化やエネルギー資源の枯渇も考え合わせ、なお一層環境負荷の少ない循環型・低炭素型社会の実現に配慮しながら社会資本整備を展開していく。

### 分別解体等及び再資源化等の流れ



(平成20年度 建設副産物リサイクル広報推進会議ホームページ 関連法律・制度より)

### コンクリート骨材の再資源化の事例



(出典：経済産業省 資源循環ハンドブック 2008 法制度と3Rの動向)



## (6) 減災に向けた取り組み

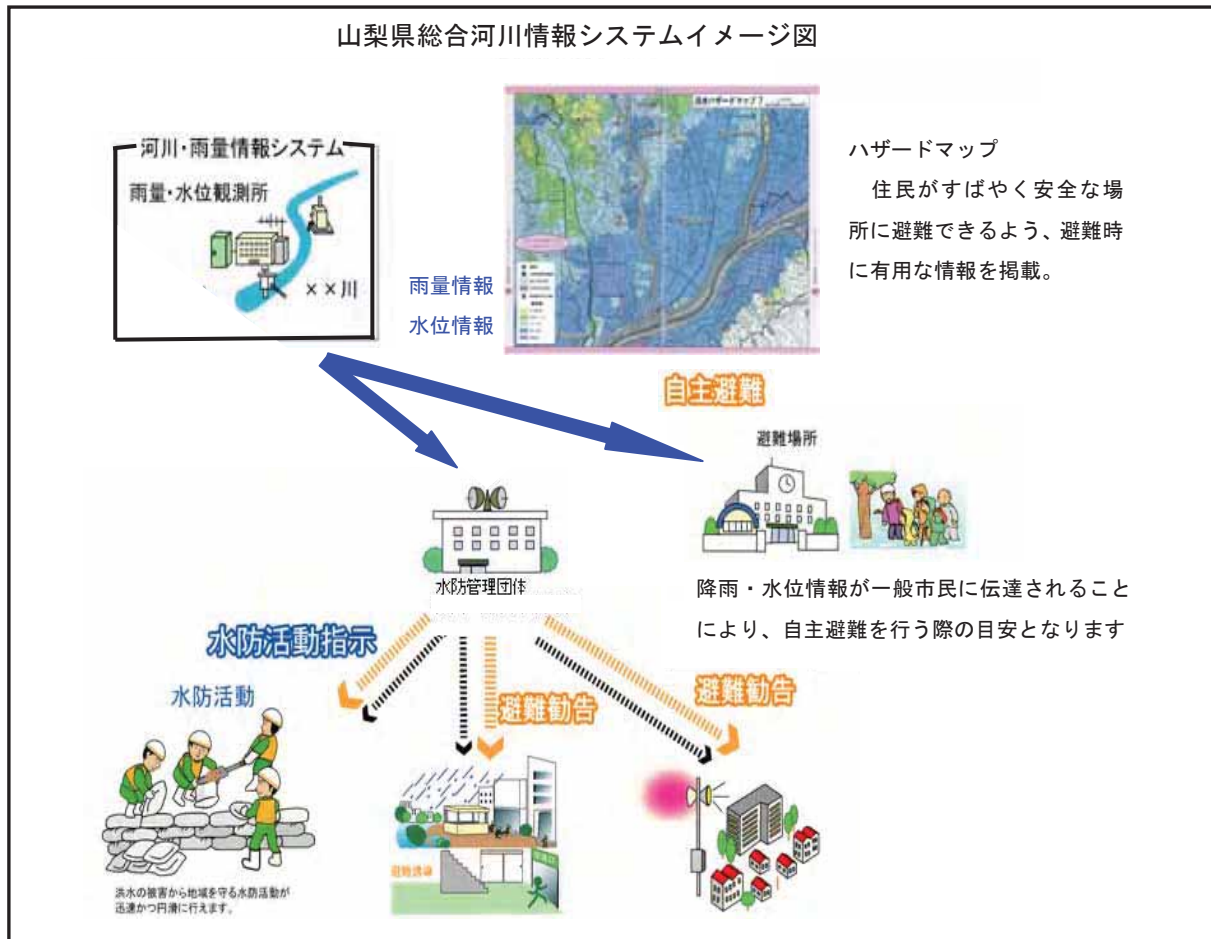
山梨県では、自然災害から県民の生命・財産を守るため各種防災情報を広く一般に配信し、迅速な警戒避難行動に役立てるためのシステムを整備している。

総合河川情報システムは、水文観測施設として整備した雨量・水位観測所から情報を収集しリアルタイムでインターネットや携帯電話により情報提供するもので、水防活動や市町村の避難勧告など、迅速な対応が可能となるものである。また、主要河川に設置した監視カメラの映像等の情報を光ファイバーにより収集し、洪水時の監視活動を行っている。なお、指定河川等で洪水の恐れがある場合は、気象台と共同して洪水予報の情報も配信している。

土砂災害情報相互通報システムは、平常時には土砂災害危険箇所等の情報を、また降雨時(災害時)には気象情報、土砂災害の危険度や災害箇所などの災害関連情報を、インターネットや携帯電話を利用し情報収集及び提供するもので、市町村の避難勧告や住民の自主避難など、迅速な対応に役立てる情報を提供するものである。なお、大雨等により土砂災害の恐れがある場合は、気象台と共同で土砂災害警戒情報も配信している。

一方、富士山火山防災対策として、監視カメラの画像などを光ファイバー網により市町村や関係機関へ提供する富士山火山防災情報システムを整備して、刻々と変化する噴火状況に応じた警戒避難体制の確保に資するとともに、噴火被害を出来る限り軽減するための「富士山火山噴火緊急減災対策砂防計画」の策定を国土交通省富士砂防事務所や静岡県と進めている。

### 【総合河川情報システムの構築】



## 【土砂災害情報相互通報システムの構築】

### 《 土砂災害警戒情報システム 》

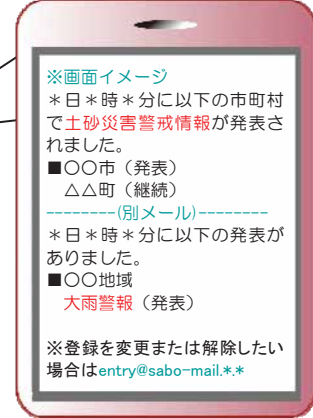


土砂災害の危険度をPCで確認！

### 《 災害情報メール配信システム 》



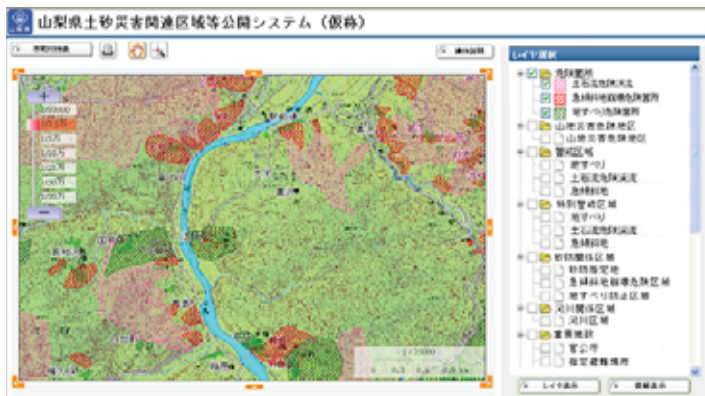
携帯サイトへのリンク



※画面イメージ  
 \*日\*時\*分に以下の市町村で土砂災害警戒情報が発表されました。  
 ■〇〇市（発表）  
 △△町（継続）  
 -----(別メール)-----  
 \*日\*時\*分に以下の発表がありました。  
 ■〇〇地域  
 大雨警報（発表）  
 ※登録を変更または解除したい場合はentry@sabo-mail.\*

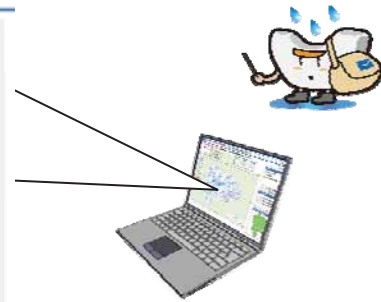
携帯電話で情報を素早く確認！

### 《 砂防GIS(土砂災害警戒区域等公開システム) 》



土砂災害警戒区域等の公開

※画面イメージ



インターネットで各種危険箇所等を公開！

### 《 災害情報収集・公開システム(仮称) 》



※画面イメージ

災害関連情報の収集→提供



写真で確認！



応急対策  
 避難勧告 **検討!**  
 自主避難等



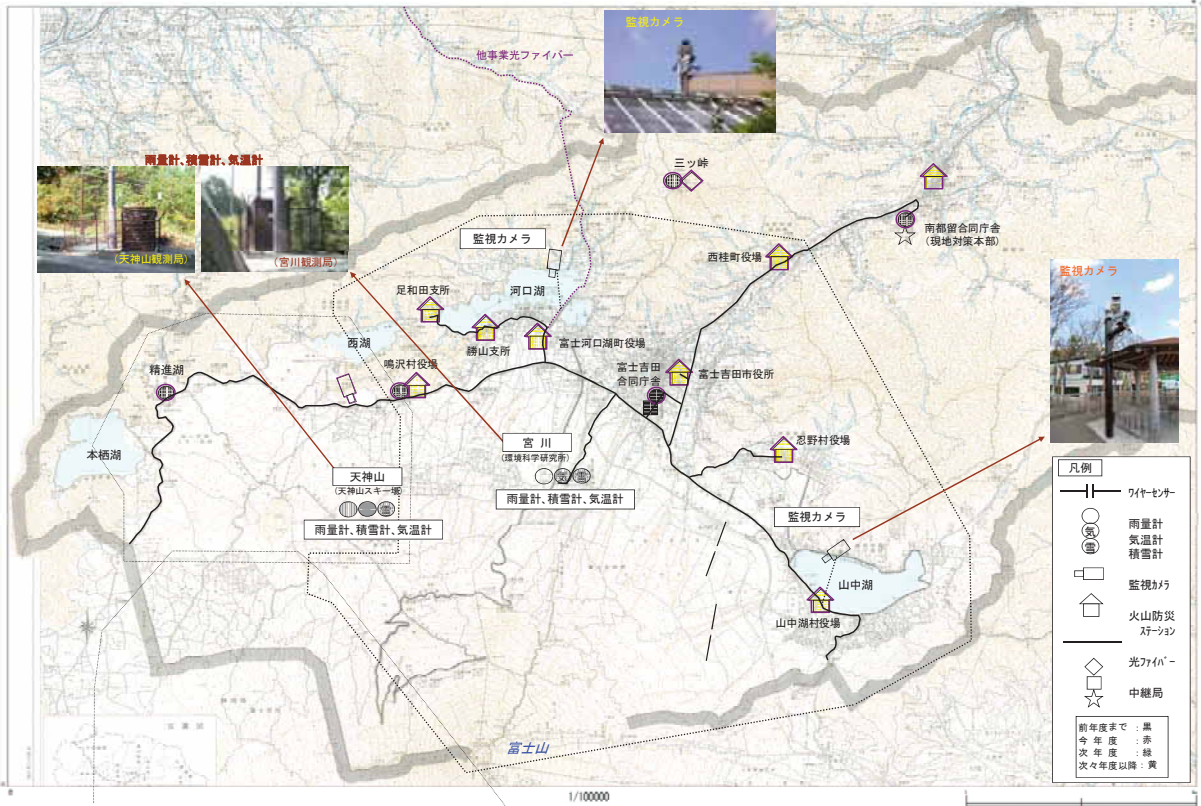
避難に役立てる!



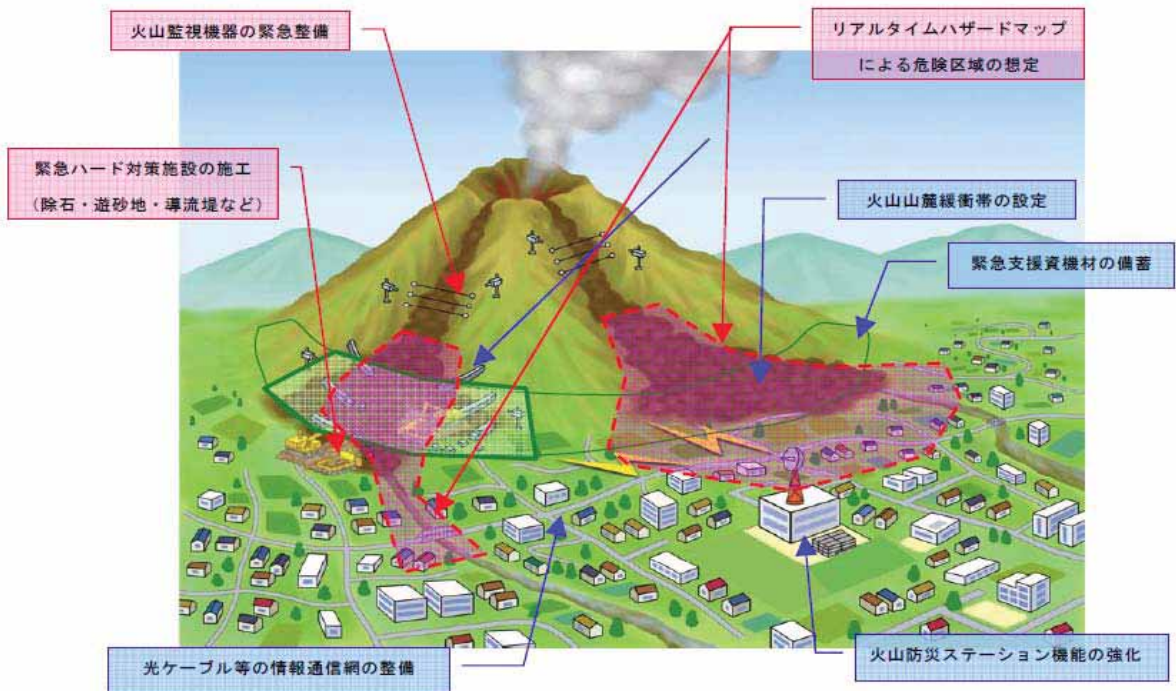


# 【富士山火山防災対策】

## 富士山火山防災情報システム配置図



## 火山噴火緊急減災対策イメージ図



## VI 本計画の推進方策

### (1) 計画推進の基本的考え方

本計画の推進にあたっては、社会資本を所管する担当部だけでなく、関係する部局との連携を一層図りつつ、効果的な事業推進を行う。

さらに、道路交通ネットワークの構築をはじめとする様々な社会資本整備について、国や市町村などと一体となって、効率的に推進するものとする。

### (2) 計画の進行管理

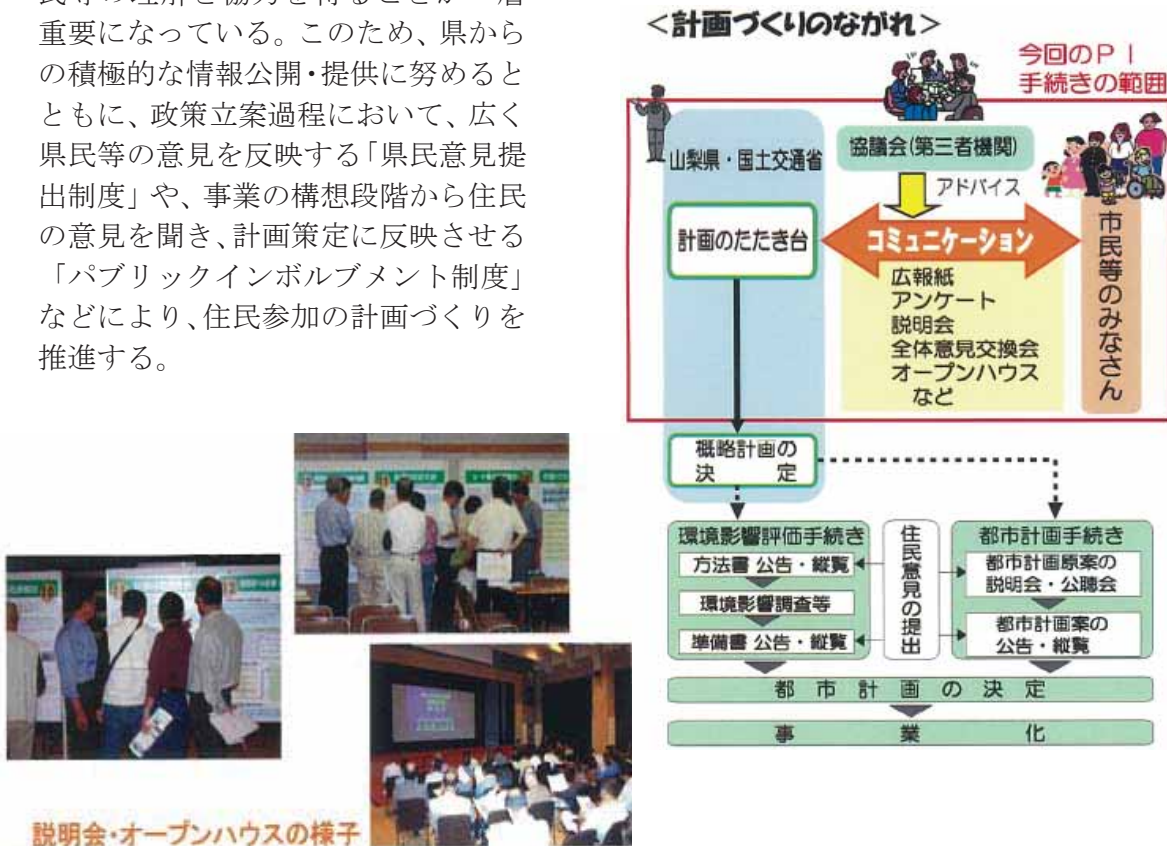
『活力』と『ゆとり』の調和した、美しい県土づくりを推進していくため、本計画を円滑に実施し、着実な事業成果が得られるよう、計画の進行管理を行う必要がある。

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、公表する。

### (3) 県民参加の計画づくり

社会資本整備を進めるにあたっては、政策形成や事業実施に際して、透明性の向上と公正を確保するため、住民等の理解と協力を得ることが一層重要になっている。このため、県からの積極的な情報公開・提供に努めるとともに、政策立案過程において、広く県民等の意見を反映する「県民意見提出制度」や、事業の構想段階から住民の意見を聞き、計画策定に反映させる「パブリックインボルブメント制度」などにより、住民参加の計画づくりを推進する。

パブリックインボルブメントによる計画づくり  
(新山梨環状道路(東側区間))



(「新山梨環状道路〔東側区間〕P I 広報紙」第3号より)



《参考》 評価指標と目標値一覧

《重点分野1 安全・安心》

重点目標	評価指標	H20 現況値	H26 目標値	担 当
		指標の説明		
1 洪水災害からの生命・財産の保護	河川整備率	50.9%	52.4%	治水課
	洪水ハザードマップ作成率	79% (11/14)	100% (14/14) H24目標値を達成済み	治水課
2 土砂災害からの生命・財産の保護	土砂災害危険箇所着手数	716箇所	802箇所	砂防課
	山地災害危険箇所着手数	2,121箇所	2,226箇所	治山林道課
	土砂災害警戒区域等の市町村指定率	78% (21/27)	100% (26/26) H24目標値を達成済み	砂防課
3 円滑な医療・避難・救援活動への貢献	緊急輸送道路の改良率	86%	89%	道路整備課
	防災活動拠点としての県営都市公園の整備箇所数	0箇所	6箇所	都市計画課
	橋梁耐震補強整備率(緊急輸送道路)	43% (H22末現況値)	75%	道路管理課
	高次医療施設30分到達エリアカバー率	26%(居住地面積割合) 60%(人口割合)	28%(居住地面積割合) 61%(人口割合) (H24目標値)	道路整備課
	歩道設置延長(県管理道路)	464km	505km	道路管理課
4 安全で安心な交通環境の確保	歩道設置延長(県管理道路)	県管理道路のうち、歩道が設置されている道路総延長		

《重点分野2 暮らし・環境》

重点目標	評価指標	H20 現況値	H26 目標値	担 当
		指標の説明		
1 ユニバーサルデザインの推進	フラット歩道の整備延長 (県管理道路)	72km (H22末現況値)	94km	道路管理課
	無電柱化(電線類の地中化) 延長(県管理道路)	35km	72km	道路管理課
	ユニバーサルデザインに配慮 した良質な県営住宅戸数(割 合)	1,190戸 (16%)	1,569戸 (20%)	建築住宅課
2 生活排水処理施設の 整備促進	生活排水クリーン処理率	73.2%	82% (H25目標値)	大気水質保全課、耕地課 下水道課
		生活排水クリーン処理率=(①生活排水処理施設整備人口)/(②県人口) ①生活排水処理施設整備人口とは、下水道、農業集落排水処理施設、合併処理浄化槽などで生活排水の処理が可能となった人口 ②住民基本台帳に基づく県人口		
3 美しい県土づくりの推 進	無電柱化(電線類の地中化) 延長(県管理道路) (重点目標2-1再掲)	35km	72km	道路管理課
	景観計画策定市町村数	0団体	22団体 (22/27)	美しい県土づくり推進室
	県が管理する公共土木施設 の環境ボランティア団体数	71団体	81団体	道路管理課
4 良質な住宅ストックの 形成	ユニバーサルデザインに配慮 した良質な県営住宅戸数(割 合) (重点目標2-1再掲)	1,190戸 (16%)	1,569戸 (20%)	建築住宅課
	木造住宅耐震改修支援戸数	75戸	761戸	建築住宅課
	耐震化啓発活動戸数	2,000戸 (H23現況値)	8,000戸	建築住宅課

## 《重点分野2 暮らし・環境》

重点目標	評価指標	H20 現況値	H26 目標値	担 当
		指標の説明		
5 河川環境の保全・形成	身近な自然環境や動植物の生息・生育・繁殖環境が改善される水辺の延長	66.9km	84.0km	治水課
		河川や湖の自然環境や動植物の生息・生育・繁殖環境に配慮した護岸等の河川施設を整備した延長		
	0校/年	12校/年	治水課	
	川や水辺に親しむ環境学習を実施する小学校数			
河川監視協力員数	20人	100人	治水課	
	本県の貴重な資源である水辺空間を将来に亘って守り、河川の異常等の早期発見を図るため、河川監視協力員として登録している人数			
6 森林の多面的機能の維持・向上	育成複層林面積	10,728ha	18,700ha	森林整備課 治山林道課
		育成複層林(間伐等の抜き切りを行い、空いた部分への植栽や、天然性の樹木を育成することによって、樹種や林齢の違いから、高さの異なる樹木で構成されるようになった森林)として整備された森林面積		
	4,446ha	4,829ha	森林整備課 治山林道課	
	保安林の改良等により、広葉樹が植栽された森林面積			
7 CO2森林吸収源対策の推進	森林吸収源対策による森林のCO2吸収量	685千t-CO2/年 (平成18年度末)	942千t-CO2/年 (H24目標値)	森林整備課 治山林道課
	適正な森林管理・整備が実施されることで、森林に吸収される二酸化炭素(CO2)の量			
適正に管理・整備された育成林の面積	64,000ha (平成18年度末)	110,000千ha (H24目標値)	森林整備課 治山林道課	
	京都議定書第一約束期間における国の森林吸収目標1,300万炭素トンの達成に必要な本県の育成林面積			
8 自動車からのCO2排出量の削減	自動車が1km走行する場合のCO2排出量(道路整備による効果分) (県内の県道、国道、高速道路が対象)	266g-CO2/台km	262g-CO2/台km (H24目標値)	道路整備課
		山梨県内の県道、国道、高速道路における自動車の総走行量(走行台キロ=走行台数×走行距離)に対する、自動車の走行中に排出される二酸化炭素(CO2)の量		
	1,497千t-CO2/年	1,476千t-CO2/年 (H24目標値)	道路整備課	
	山梨県内の県道、国道、高速道路における、自動車走行中に排出される二酸化炭素(CO2)の量			

《重点分野3 経済活性化》

重点目標		評価指標	H20 現況値	H26 目標値	担 当
			指標の説明		
1	効率的な農業経営の推進	基幹農道整備延長	164km	194km	耕地課
			農産物輸送の合理化や沿線農地の利便性向上、集落間のアクセス向上など、効率的な農業経営に資する基幹農道を整備した延長		
2	効率的な林業経営の推進	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	62,220ha	66,940ha	治山林道課
			林道、作業道及び作業路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		
3	市街地へのアクセス改善と市街地整備の促進	県内における中心市街地へのアクセス時間	24分 (H22末現況値)	13分	都市計画課
			主要駅まで5kmの道のりを整備前後で比較した平均所要時間		
		県内におけるDID内の都市計画道路整備率	45%	50%	都市計画課
			DID内の都市計画道路整備率 (DID:人口集中地区。国勢調査による地域別人口が4,000人/km2以上でその全体が5,000人以上となっている地域)		
		甲府市周辺土地区画整理事業の進捗率(累計)	59.3% (H22末現況値)	78.3%	都市計画課
甲府駅周辺土地区画整理事業における補助対象事業費ベースの事業進捗率					
甲府駅南口修景計画に基づく駅前広場などの整備	-	-	都市計画課		
	H24 :甲府駅南口駅前広場実施計画の策定 H25~:整備				
4	観光周遊の利便性向上	観光に資する道路の改良率(休日利用の多い道路)	78%	82%	道路整備課
			山梨県内の県管理道路のうち、休日交通量が1,000台/日以上で、平日より休日の方が利用が多い路線の道路延長に対する、道路改良済み延長(幅員5.5m以上の2車線道路で施工当時の構造令基準に合致)の割合		
		無電柱化(電線類の地中化)延長(県管理道路) (重点目標2-1再掲)	35km	72km	道路管理課
			県管理道路において、無電柱化(電線類の地中化)工事が完了した延長		



《重点分野4 交 流》

重点目標	評価指標	H20 現況値	H26 目標値	担 当
		指標の説明		
1 広域的で円滑な交通ネットワークの形成	県内における中部横断自動車道の用地取得率	15%	100% (H24目標値)	道路整備課
		山梨県内における中部横断自動車道の用地総面積のうち、買収済みの面積の割合		
	県内における西関東連絡道路の整備率	70%	79%	道路整備課
		西関東連絡道路の山梨県内の総延長に対し、整備済み延長の割合		
2 県内の生活幹線道路ネットワークの強化	8拠点間1時間以内カバー率	89% (25/28)	92% (26/28)	道路整備課
	自動車で1時間以内に到達可能な各地域拠点間の割合(自動車で1時間以内に連絡できる拠点間の数/8拠点間の組み合わせ数(28))			
	高次医療施設30分到達エリアカバー率 (重点目標1-3再掲)	26%(居住地面積割合) 60%(人口割合)	28%(居住地面積割合) 61%(人口割合) (H24目標値)	道路整備課
県内の人口居住地域における、高次医療施設(山梨県立中央病院・山梨大学医学部付属病院)から自動車で30分以内に連絡できる面積及び人口の割合				
3 交通渋滞の緩和	主要渋滞ポイント(全47箇所)のうち解消箇所数	21箇所	27箇所	道路整備課
		県内の第3次渋滞対策プログラムにおける主要渋滞ポイント(DID内:最大渋滞長1,000m以上または最大通過時間10分以上 DID外:最大渋滞長500m以上または最大通過時間5分以上)のうち、道路整備により基準値未満となった交差点箇所数		
	渋滞損失時間	3,950万人時間/年	3,856万人時間/年 (H24目標値)	道路整備課
道路渋滞による年間の損失時間(通常時の所要時間と渋滞時の所要時間の差に、交通量と車種ごとの平均乗車人員を乗じて算出)				