



1 本県の地域特性

(1) 地勢・自然

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

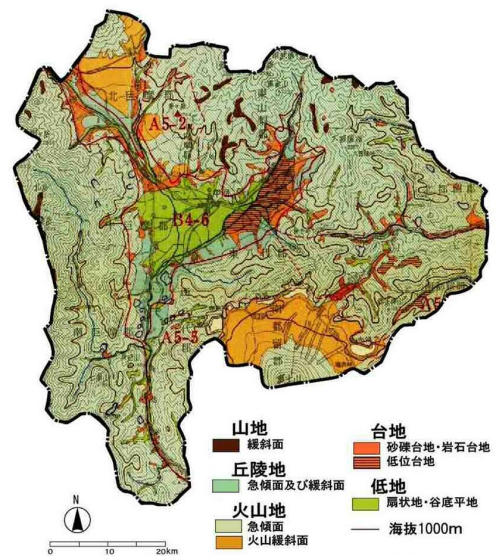
県土面積4,465km²のうち、森林が約8割、自然公園（秩父多摩甲斐、富士箱根伊豆、南アルプスの国立公園等）が県土の約3割を占め、豊かな森林や水資源、優れた景観に恵まれています。

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

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

急峻な地形に広く分布する脆弱な地質ゆえ、土砂災害が起きやすく、県西部を縦断して南に流れる富士川（釜無川）は日本三大急流の一つに数えられるなど急勾配で流れ下るため、山地からの土砂供給により天井川を形成しており、河川氾濫時の甚大な被害が懸念されます。

■ 地形分類図



資料：国土交通省「都道府県土地分類基本調査」

(2) 立地

本県は首都圏西部に位置し、埼玉県、東京都、神奈川県、長野県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約3割（令和2（2020）年国勢調査）を占め、さらに北関東3県及び千葉県を加えると全国人口の約4割（同調査）に達する大都市圏に含まれており、移住先や二地域居住の候補地として高い人気を誇っています。

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

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

■ 主要な道路と鉄道



※道路は2020年（令和2年）3月時点

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



(3)産業・経済

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

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

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

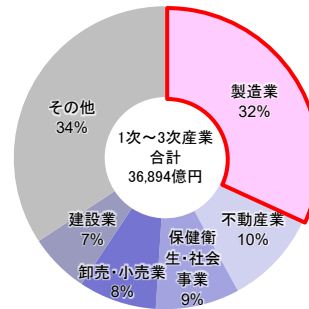
近年ではグリーン水素によるエネルギー需要転換と水素製造技術の開発を推進するプロジェクトを展開しており、脱炭素社会実現を推進しています。

(4)人口・都市

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

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

■県内総生産



出典：県民経済計算年報(令和4年度)

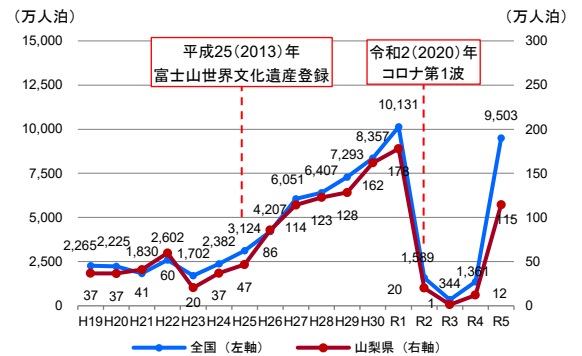
■県際収支

(億円)

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

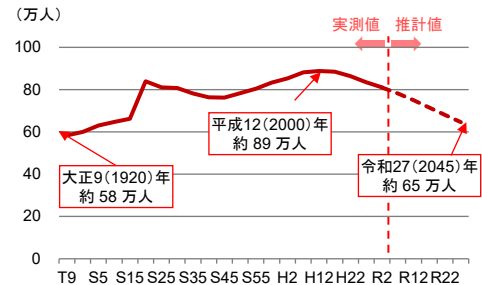
出典：山梨県産業連関表(平成27年)

■山梨県の外国人延べ宿泊者数の推移



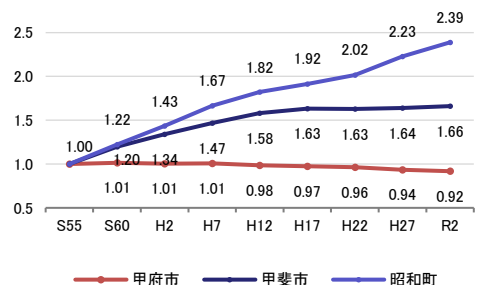
出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」(H19～R5)

■山梨県の総人口の推移



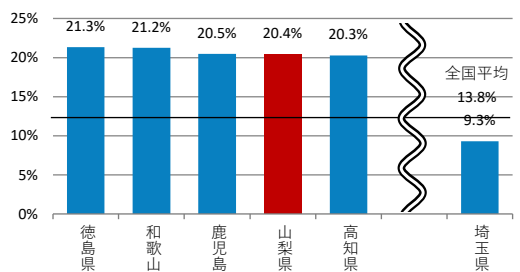
出典：国立社会保障・人口問題研究所(T9～R22)「日本の地域別将来推計人口(R5推計)」

■周辺地域の人口変化率(昭和55年基準)



出典：国勢調査(S55～R2)

■空き家率



出典：住宅・土地統計調査(令和5年)



2 本県の現状と課題等

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

(1)人口減少危機

《現状》

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

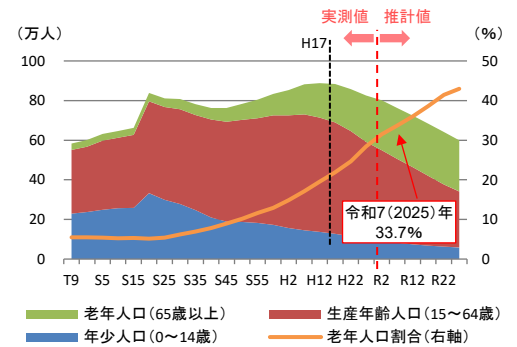
本県における常住人口は、平成12年の約89万人をピークに減少傾向で、令和5年2月には1980年から約43年ぶりに80万人を下回り、令和6年12月末時点では約79万人となりました。年齢3区分で見ると、年少人口(15歳未満)及び生産年齢人口(15歳から64歳まで)の減少と高齢者人口(65歳以上)の増加が顕著となっています。

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

《課題》

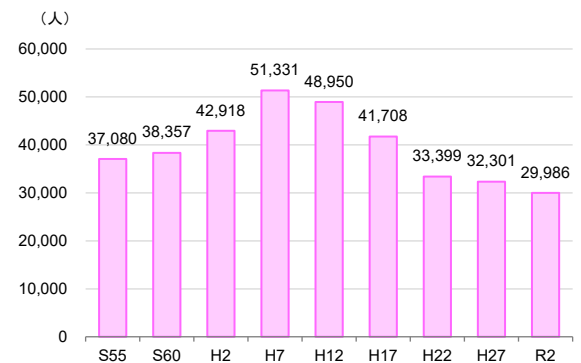
- 生産年齢人口の減少により、激甚化・頻発化する自然災害への対応力低下が懸念されます。
- 建設産業の担い手不足により、地域のインフラを支える技術職員が不足し、老朽化する社会インフラの適切な維持管理・更新への影響が懸念されます。
- 農業・林業における担い手不足が深刻化し、地域産業の持続・発展が困難となるなど、社会構造の変化を余儀なくされています。
- 業務の効率化や生活の利便性を向上させるDX等のデジタル技術を活用していく必要があります。

■山梨県の年齢3区分人口の推移



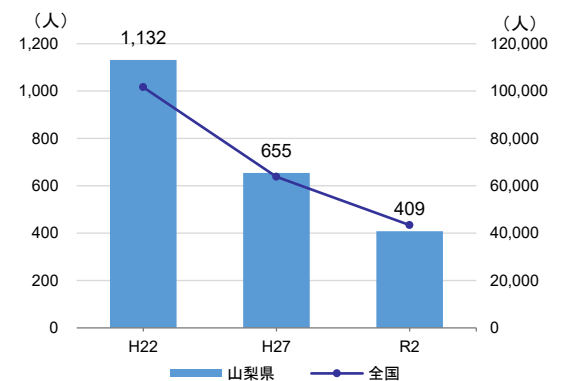
出典：総務省「国勢調査」
 国立社会保障・人口問題研究所(T9～R22)
 「日本地域別将来推計人口(H30推計)」

■山梨県の建設業の就業者数推移



出典：国勢調査(S55～R2)

■林業の従業者数



出典：農林業センサス(H22～R2)



(2)成長型経済への転換

《現状》

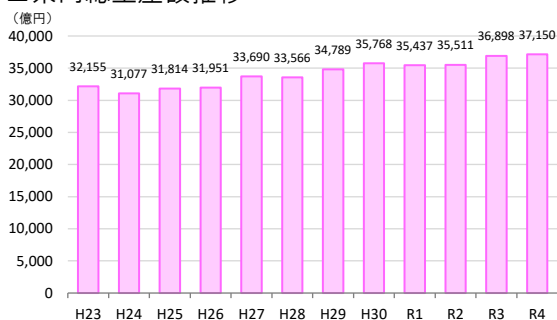
近年、暮らし方や働き方、価値観やニーズの多様化が進むとともに、長期にわたり続いてきたコストカット型経済から、賃上げや積極的な投資を原動力とする成長型経済への転換期を迎えており、こうした経済構造の変化を持続的な成長へとつなげるためには、人やモノの円滑な移動を支える基盤整備が不可欠です。県内総生産は増加傾向にあり、今後、リニア中央新幹線の開通により、東京圏・名古屋圏・大阪圏を結ぶ「日本中央回廊」が形成されることで、本県は世界最大級の大都市圏の一部として、さらなる発展が期待されています。

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

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

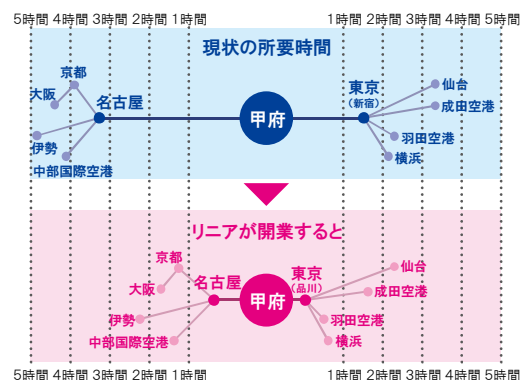
観光分野では、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ訪日旅行需要が回復基調にあり、富士山周辺では入込客数が増加しており、一方でその効果が県内全域に十分波及していない状況を踏まえ、主要観光地を結ぶ観光周遊ルートの整備など、持続的な観光振興に向けた取組が求められています。

■県内総生産額推移



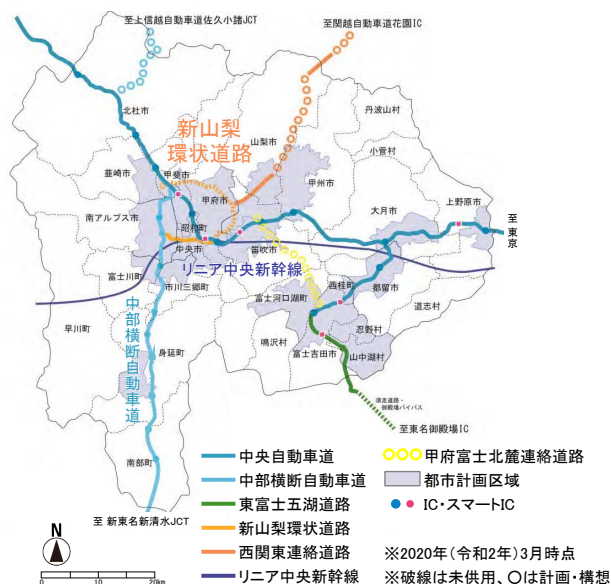
出典：県民経済計算年報(H23～R4)(令和4年度)

■リニア中央新幹線による時間短縮



出典：リニアやまなしビジョン

■高速道路・地域高規格道路概要



■甲府市内の交通渋滞



(都)大手二丁目浅原橋線(甲府市若松町)



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

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

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

農業においては、東京圏に近い立地条件や内陸性の気候条件などを活かした生産量日本一を誇るぶどう、もも、すももなどの果樹を中心に、高品質で付加価値の高い農産物の生産拡大に向けた取組が進められています。さらに、県土の8割を占め、本県の優れた地域資源の一つである森林は、一般的な主伐期である51年生以上の人工林の割合が7割を超えており、利用可能な資源量が充実しています。一方で、農業、林業の従業者数は減少傾向であり、昭和50年から令和2年にかけて、約7割減少しています。農業、林業を支える農道や林内路網の整備等、生産基盤の整備及び住民の暮らしを支える生活環境の維持・向上が重要となってきます。

《課題》

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

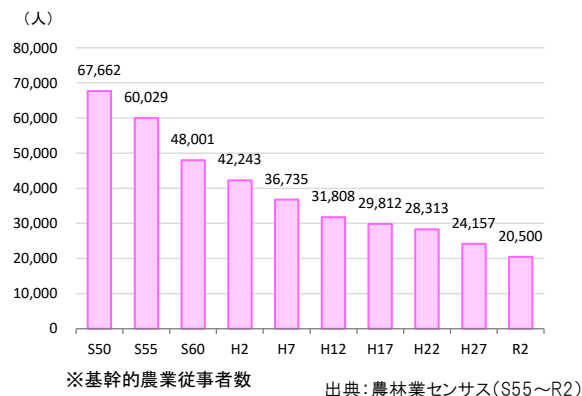
■ 甲府駅南口～平和通りの再整備



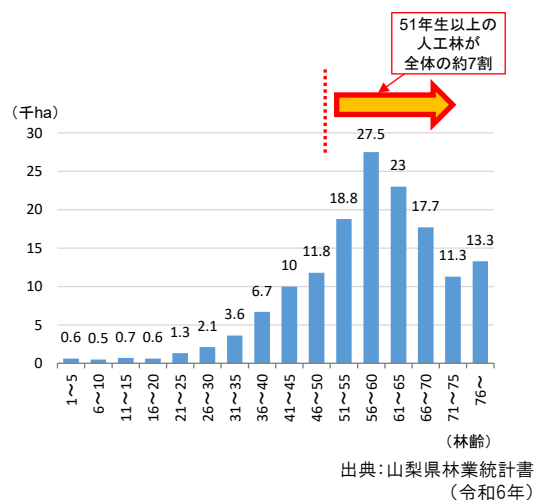
■ 農産物の生産



■ 山梨県の農業の従業者数*推移



■ 人工林の林齢別面積





(3) 激甚化・頻発化する自然災害や巨大地震

《現状》

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

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

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

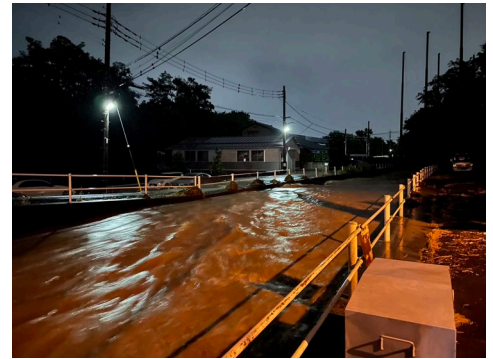
これらに加え、日常生活の中に防災の要素を組み込むことにより、日常時と災害時の垣根をなくし、ハード・ソフト両面から取り組む「フェーズフリーな事前防災」に取り組む必要もあります。

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

《課題》

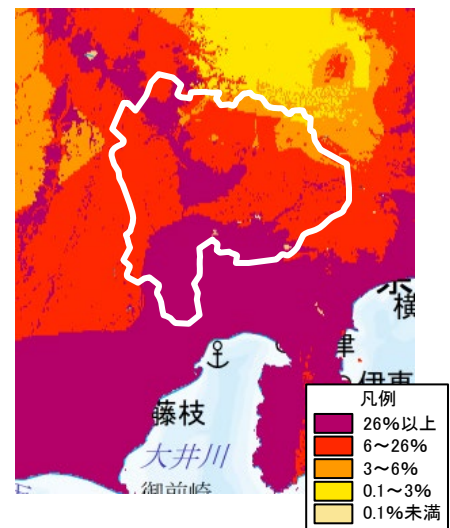
- 災害に対する県土の強靱化を図り、ハード・ソフトの両面から、県民の生命・財産を守るための社会資本整備が必要です。
- ODX・GXへの取組、官民連携、地域防災力の強化が必要です。

■ 短時間豪雨による洪水



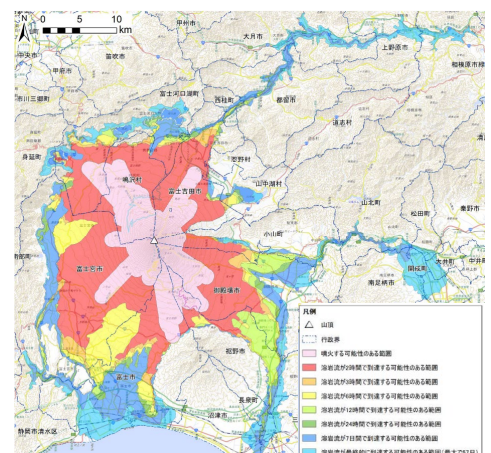
令和6年8月7日 1級河川貫川 甲斐市大下条

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



出典：防災科学技術研究所「確率的地震動予測地図」（2024年版）

■ 富士山ハザードマップ・溶岩流可能性マップ



出典：富士山ハザードマップ溶岩流の可能性マップ（令和3年3月）



(4)生活環境の安全・安心の確保

《現状》

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

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

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

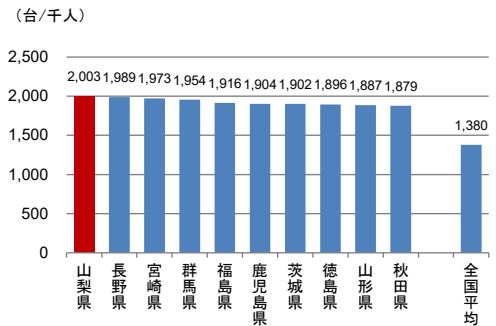
生活環境を別の側面から見ると、本県の生活排水処理施設は着実に整備が進められているものの、全国と比べるとその進捗はやや遅れているのが現状です。生活の質の向上を図り、生活排水などによる河川や湖沼などの水質汚濁を防止し、本県の良質な水資源を将来に引き継いでいくことが求められています。

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

《課題》

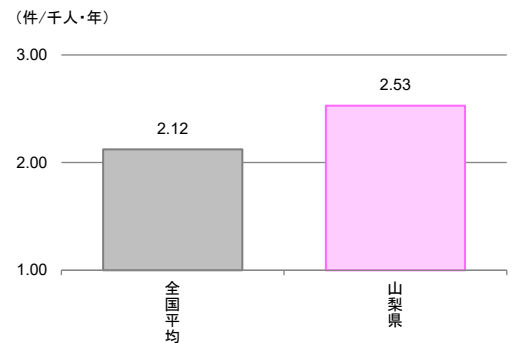
- 全ての人々が安心して暮らせる生活環境の維持・向上のための整備が必要です。

■人口千人当たりの自動車保有台数



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

■人口千人当たりの年間死傷事故件数



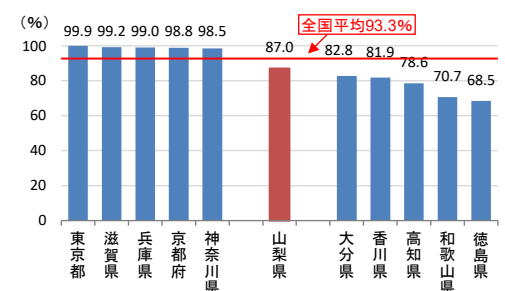
出典：交通事故統計(警視庁)(令和6年12月)
人口推計(総務省統計資料)(令和5年10月1日現在)

■歩道が未整備の通学路



(主)甲府中央右左口線(甲府市中小河原)

■生活排水クリーン処理率



出典：国土交通省「都道府県別汚水処理人口普及率」(令和5年)



(5)老朽化するインフラ

《現状》

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

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

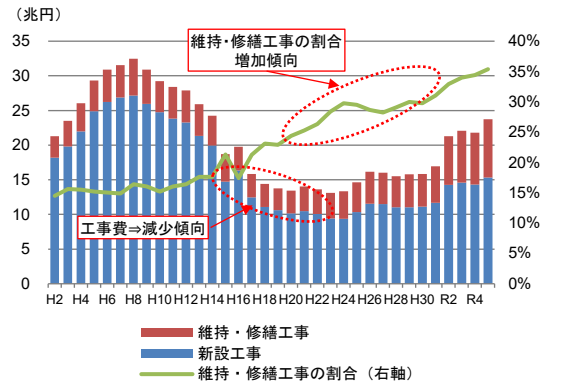
こうした状況を踏まえ、各種インフラにおいては、災害外力の見直しに基づき適切な補強を行うとともに、定期的な点検・診断の結果に基づく老朽化対策を講じる必要があります。それと同時に、施設の機能を維持し、災害時にも安定的に稼働させるために、正しい設計・施工・維持管理を実施していくことが求められています。また、メンテナンスに携わる担い手が不足している状況も踏まえ、新技術の活用促進や点検・補修データの利活用等によって効率化を図り、Society5.0の実現に向けた取組を継続的に進めていくことが重要となっています。

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

《課題》

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

■全国の公共発注工事における維持・修繕工事の割合の推移



■山梨県の公共施設の老朽化の状況

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

出典：山梨県「山梨県公共施設等総合管理計画」(令和5年3月改正)

■山梨県のインフラ老朽化率

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

出典：山梨県「山梨県公共施設等総合管理計画」(令和5年3月改正)



(6) 持続可能な都市づくり

《現状》

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

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

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

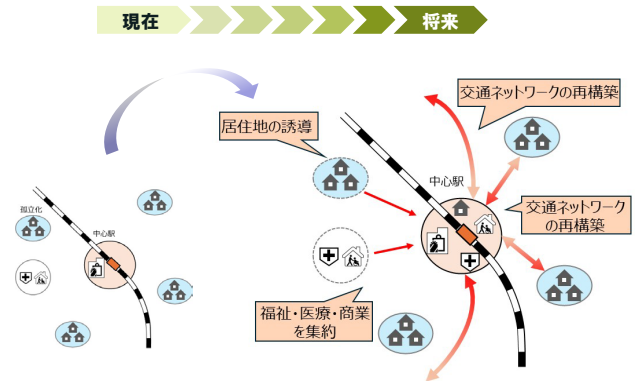
中山間地域では耕作放棄地や空き地・空き家などの低未利用地が増加するとともに、街並みや里山、果樹園、棚田など、日常の暮らしを包み込む景観が失われていくことが懸念されています。

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

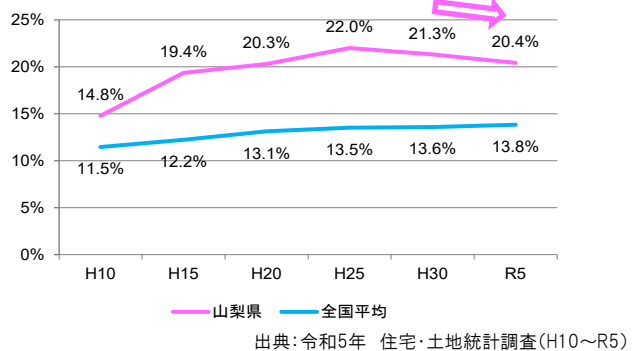
《課題》

○人口減少社会に対応し、持続可能な社会を構築していくことが必要です。

■「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりのイメージ



■山梨県の空き家率の推移



■中山間地域における棚田



富士川町平林

■次世代の公共交通



山梨県自動運転バス実証実験