

【第五次】

山梨県社会資本整備重点計画



令和8年3月



社会資本整備から目指す！
県民一人ひとりのウェルビーイングの実現

WELL-BEING

- 目次 -

第1章 計画の目的	1
1 計画策定の背景	1
2 計画の目的・期間及び関連計画	2
3 計画の想定事業量	3
第2章 本県の社会資本整備を取り巻く現状と課題	4
1 本県の地域特性	4
(1) 地勢・自然	4
(2) 立地	4
(3) 産業・経済	5
(4) 人口・都市	5
2 本県の現状と課題等	6
(1) 人口減少危機	6
(2) 成長型経済への転換	7
(3) 激甚化・頻発化する自然災害や巨大地震	9
(4) 生活環境の安全・安心の確保	10
(5) 老朽化するインフラ	11
(6) 持続可能な都市づくり	12
第3章 本県が目指すべき姿（基本理念）	13
1 基本理念	13
2 重点分野における「3つの柱」及び将来像	15
1. 活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくり	15
2. 県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくり	16
3. まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくり	17
4. 取組成果による将来像	18
第4章 施策及び主な取組	21
始まる山梨【活力・成長】	23
守る山梨【防災・減災】	45
繋げる山梨【持続・スマート】	71
社会資本整備を効率的に進めるための施策	85
第5章 計画の進捗管理とフォローアップ	89
1 計画の進捗管理	89
2 フォローアップ	89
参考資料	90
社会資本整備関連計画体系図	90

1 計画策定の背景

本県では、令和元年12月に策定した県政運営の指針となる「山梨県総合計画」に基づき、『県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし』を実現するため、あらゆる施策・事業を着実に実施し、前進し続けてきました。

これまでの歩みを更に前進し加速させていくため、令和5年12月に新たな総合計画を策定し、県民の生活基盤を強く安心できるものにする「ふるさと強靱化」、物理的な面とともに意識の上での開化も進め、全ての人に対して開かれた『開の国』づくり、それらの先に、県民一人ひとりに豊かさがもれなく届けられる仕組みをもった「豊かさ共創社会」を築き上げるべく、あらゆる取組を一層強化しています。

一方で、我が国では人口減少が急速に進んでおり、本県においても地域経済や県民生活に関連した様々な課題がある中、令和5年6月に「人口減少危機突破宣言」を行い、出生率回復に向け、オール山梨で抜本的・集中的に取り組んでいます。

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、建設産業の担い手不足といった様々な課題がある一方、リニア中央新幹線の開業など、県民の生活に豊かさをもたらすチャンスとなる国家的プロジェクトが進行しています。

このような状況の中、持続可能な社会の構築を実現していくためには、社会資本分野における県土の目指すべき姿（方向性）を明らかにし、将来を見据えたニーズを考慮した中で集中と再編及び機能見直しの視点をもって、取り組むべき事業を示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年度に「第二次計画」を、平成27年度には「第三次計画」を、令和2年度には「第四次計画」を策定し、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、国の「社会資本整備重点計画（第六次）」及び「第一次国土強靱化実施中期計画」に合わせ、今後の社会資本整備の方向性を明らかにするため、山梨県社会資本整備重点計画（第五次）（以下「本計画」という。）を策定することとしました。

●山梨県社会資本整備重点計画の変遷

➢ 第1次計画（計画期間：平成16年度～平成20年度）

- 総合計画「創・甲斐プラン21」の基本理念「誇れる郷土 活力ある山梨」の実現に向け、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

➢ 第2次計画（計画期間：平成20年度～平成26年度）

- 基本目標：『活力』と『ゆとり』が調和した美しい県土づくり
- 総合計画「チャレンジ山梨行動計画」の基本理念「暮らしやすい日本一」を実感できる県土実現のために、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

➢ 第3次計画（計画期間：平成27年度～平成31年度（令和元年度））

- 基本目標：『輝き あんしん プラチナ社会』の実現
- 総合計画「ダイナミックやまなし総合計画」の基本理念「輝きあんしんプラチナ社会」の実現に向け、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

➢ 第4次計画（計画期間：令和2年度～令和9年度）

- 基本目標：「活力が早く快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ」
- 総合計画における目指すべき姿「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」の実現に向け、重点的に取り組むべき社会資本整備の方向性を示した計画

2 計画の目的・期間及び関連計画

本計画は、「山梨県総合計画」及び「山梨県強靱化計画」の下位計画で、社会資本整備に関する最上位計画です。総合計画の基本理念である『県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし』を実現するため、目指すべき本県の姿を明らかにし、整備すべき社会資本の全体像を示します。計画期間は、令和8年度～令和12年度までの5年間とします。

本計画では、中長期を見据えた上で、本県の都市部・農村部・山間部の特性等を踏まえ、各種施策の検討・実施を図っていき、調和の取れた社会資本整備を進めていくこととします。また、具体的な数値目標を設定し、進捗を管理することにより、計画の実現を目指します。

なお、計画実現に向けた各種施策の実施は、以下の関連する諸計画と相まってその効果を十分に発揮するものであります。

●本県の上位計画

①山梨県総合計画（令和5年12月策定）（計画期間：R5～R8）

本県が目指すべき姿を前計画に引き続き、「県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし」とし、これまでの歩みを更に前進し加速させていくための計画として策定しました。新たな県政運営の基本指針となるもので、「ふるさと強靱化」と『開の国』づくりを2つの基本戦略とし、本県の将来像の実現に向けた戦略ごとに、戦略のねらいを実現するための政策とその具体的な取組である施策に体系化して、取組内容や工程について整理したアクションプランとしての性格を併せ持つものです。

出典：<https://www.pref.yamanashi.jp/seisaku/sogokeikaku/shin-sougoukeikaku.html>

②山梨県強靱化計画（令和6年3月改定）（計画期間：R6～R10）

国土強靱化基本計画に基づき、いかなる自然災害が発生しようとも、「致命的な被害を負わない強さ」と「速やかに回復するしなやかさ」を持った安全・安心な地域の構築に向けた「県土の強靱化」を推進するための計画として策定しました。

計画の着実な推進を図るため、施策の進捗状況を把握・評価するとともに、計画策定後に発生した自然災害等を踏まえた見直しを行い、施策の充実・改善を図る「山梨県強靱化年次計画」を毎年度策定しています。

出典：https://www.pref.yamanashi.jp/seisaku/kokudokyoujinka/kyoujinka_keikaku.html

●本県の関連計画

①やまなし農業基本計画（令和6年1月改定）（計画期間：R5～R8）

本県の農業は、生産者のたゆまぬ努力により果樹を中心とした特色ある産地を形成し、生産額や輸出額が伸びている一方で、農業従事者の減少・高齢化や資材高騰により厳しい状況にあります。このため、農畜産物のブランド価値向上と生産基盤の更なる強化により生産者の所得向上の実現を目指し、本県が重点的に取り組む施策や数値目標を示すものとして、「やまなし農業基本計画」が策定されました。

出典：https://www.pref.yamanashi.jp/nousei-som/r5_kihorkeikaku.html

②やまなし森林整備・林業成長産業化推進プラン（令和6年2月改定）（計画期間：R2～R11）

2015年策定の森林・林業振興ビジョンに基づく取組が進む中、森林法改正や森林経営管理法施行など行政が大きく転換期を迎えています。人工林は本格的な利用期に入り、バイオマス発電や合板工場の稼働で県産材需要が増加しています。これに対応し、生産性向上や担い手育成、資源循環の推進、さらに災害防止など公益機能の強化が必要であり、新たな指針として「やまなし森林整備・林業成長産業化推進プラン」が策定されました。

出典：https://www.pref.yamanashi.jp/shinrin-ss/shinrin_plan/shinrin_ringyou_plan.html

●社会資本整備に関する国の計画

①第6次社会資本整備重点計画(令和8年1月16日閣議決定)(計画期間:R8~R12)

社会資本整備重点計画は、社会資本整備重点計画法に基づき、道路・鉄道・港湾・河川・下水道などの社会インフラを、重点的・効果的・効率的に整備・管理するための国の基本計画です。

交通政策基本計画と一体的に策定・推進し、インフラ整備と交通施策を連携させ、地域の持続可能性と経済成長の両立を図ります。

重点目標として、①活力のある持続可能な地域社会の形成、②強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会、③インフラ分野が先導するグリーン社会の実現、④戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化の4項目を掲げており、インフラマネジメントを政策の核心に据え、防災・減災対策の強化、老朽化対策の重点化、DXや新技術の活用、担い手確保を通じ、社会資本の価値最大化を目指しています。

出典: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei_point_tk_000003.html

②国土強靱化基本計画(令和5年7月28日閣議決定)

「国土強靱化基本法」に基づき定められた計画で、「人命の保護」、「国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けずに維持される」、「国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化」、「迅速な復旧作業」を基本目標として、国土強靱化を推進することとしています。

「国土強靱化基本法」の改正に伴う施策の実施に関する中期的な計画である「第1次国土強靱化実施中期計画」(計画期間:R8~R12)が、令和7年6月6日に閣議決定され、対策の事業規模として、今後5年間でおおむね20兆円強程度を目処とし、今後の資材価格・人件費高騰等の影響については予算編成過程で適切に反映するとされています。

出典: 国土強靱化基本計画 https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyujinka/kihon.html

第1次国土強靱化実施中期計画 https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyujinka/dai1_chuukikikaku/index.html

3 計画の想定事業量

継続的な公共投資の規模を想定事業量として示すことで、社会資本整備の計画的な実施や担い手となる人材の確保・育成など建設産業における将来を見据えた経営の安定化が図られる環境をつくります。

令和8年度～令和12年度における想定事業量

概ね **5,000 億円**

留意事項

- ・想定事業量は、目標値を示したものです。
- ・県が主体となって行う事業のみです。
- ・今後の資材価格・人件費高騰等の影響については、適切に反映します。
- ・社会情勢の変化や国の動向によっては、随時見直しをします。

1 本県の地域特性

(1)地勢・自然

本県は、日本列島のほぼ中心に位置し、富士山をはじめ南アルプス、八ヶ岳連峰、秩父山系など2,000m～3,000m級の山々に囲まれた内陸県です。

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

気候は気温の日較差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。

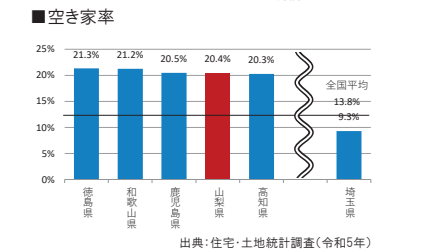
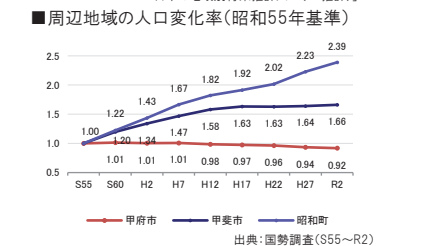
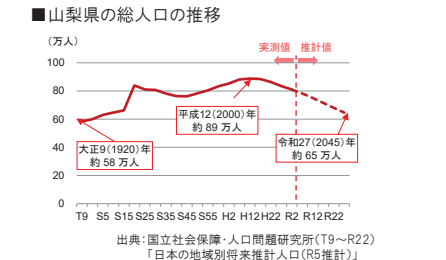
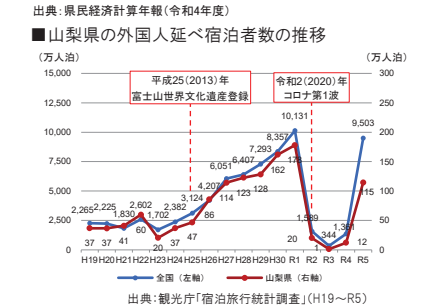
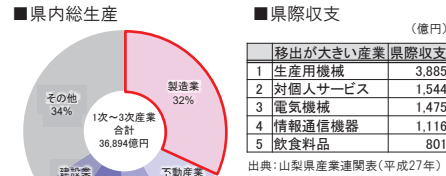
林業においては、県土の8割近くを占める森林のうち約4割が人工林であり、豊かな森林資源が育まれてきました。

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。



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。

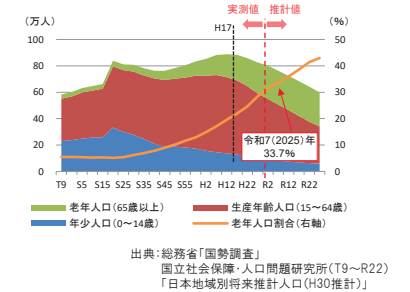
本県における常住人口は、平成12年の約89万人をピークに減少傾向で、令和5年2月には1980年から約43年ぶりに80万人を下回り、令和6年12月末時点では約79万人となりました。年齢3区分で見ると、年少人口(15歳未満)及び生産年齢人口(15歳から64歳まで)の減少と高齢者人口(65歳以上)の増加が顕著となっています。

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發揮し、総力を尽くし取り組んでいます。

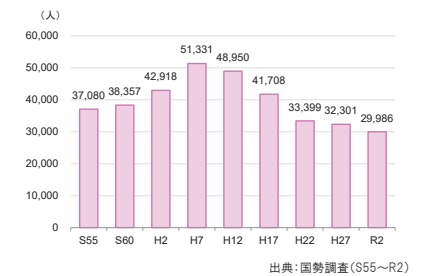
《課題》

- 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。

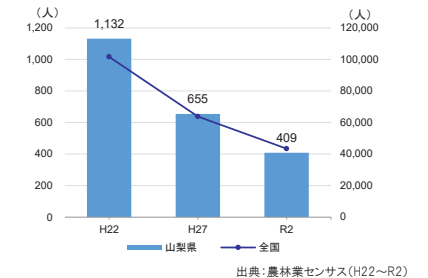
■山梨県の年齢3区分人口の推移



■山梨県の建設業の就業者数推移



■林業の従業者数



(2)成長型経済への転換

【現状】

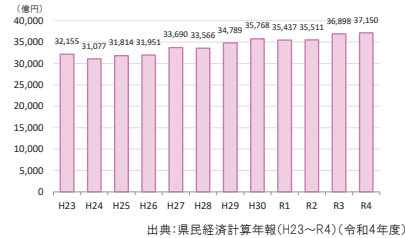
近年、暮らし方や働き方、価値観やニーズの多様化が進むとともに、長期にわたり続いてきたコストカット型経済から、質上げや積極的な投資を原動力とする成長型経済への転換期を迎えており、こうした経済構造の変化を持続的な成長へとつなげるためには、人やモノの円滑な移動を支える基盤整備が不可欠です。県内総生産は増加傾向にあり、今後、リニア中央新幹線の開通により、東京圏・名古屋圏・大阪圏を結ぶ「日本中央回廊」が形成されることで、本県は世界最大級の大都市圏の一部として、さらなる発展が期待されています。

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。

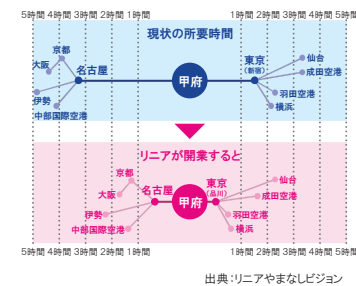
一方で、県内には依然として多くの渋滞箇所が存在していることから、渋滞対策や市街地の交通円滑化に向けた継続的な取組が求められています。高速交通ネットワークの整備効果を県内全域へ波及させるためには、他圏域や県内拠点間の連携を強化する道路整備やスマートICの導入など、総合的な交通基盤の充実が不可欠です。こうした交通基盤整備により地域間のアクセス性が向上することで、既存産業の高付加価値化や新たな産業創出への波及が期待され、その中核的な取組として位置付けられる「メディカル・デバイス・コリドー構想」では、研究機関、医療機器メーカー、行政が一体となり、医療・ヘルスケア分野における研究開発から製品化、事業化ま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



■リニア中央新幹線による時間短縮



■高速道路・地域高規格道路概要



■甲府市内の交通渋滞



(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んでいることから、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3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。

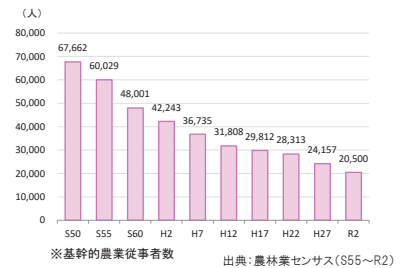
■甲府駅南口～平和通りの再整備



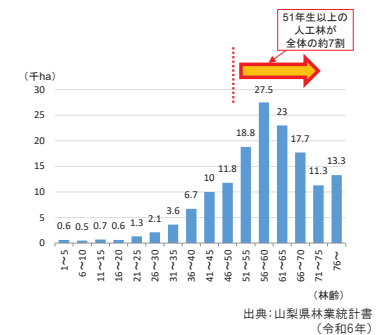
■農産物の生産



■山梨県の農業の従事者数推移



■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》

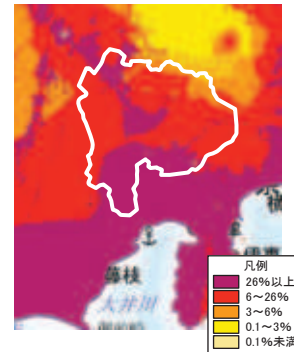
- 災害に対する県土の強靱化を図り、ハード・ソフトの両面から、県民の生命・財産を守るための社会資本整備が必要です。
- DX・GXへの取組、官民連携、地域防災力の強化が必要です。

■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「確率論的地震動予測地図」(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、公共交通機関が限られる本県においては、県民が医療機関を受診する手段も自動車に依存しています。事故や急病による重篤な患者の救急搬送所要時間に地域間格差が生じています。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。

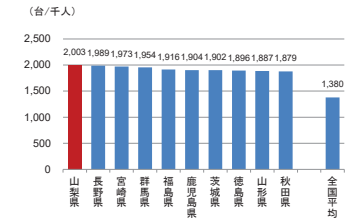
生活環境を別の側面から見ると、本県の生活排水処理施設は着実に整備が進められているものの、全国と比べるとその進捗はやや遅れているのが現状です。生活の質の向上を図り、生活排水などによる河川や湖沼などの水質汚濁を防止し、本県の良質な水資源を将来に引き継いでいくことが求められています。

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》

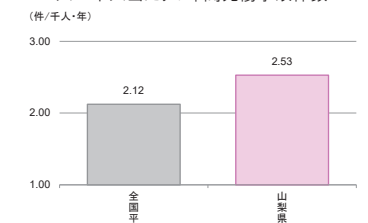
- 全ての人が安心して暮らせる生活環境の維持・向上のための整備が必要です。

■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



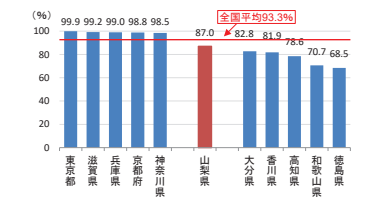
出典：交通事故統計(警視庁)(令和6年12月)
人口推計(総務省統計資料)(令和5年10月1日現在)

■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。

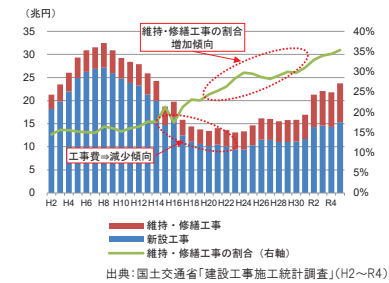
こうした状況を踏まえ、各種インフラにおいては、災害外力の見直しに基づき適切な補強を行うとともに、定期的な点検・診断の結果に基づく老朽化対策を講じる必要があります。それと同時に、施設の機能を維持し、災害時にも安定的に稼働させるために、正しい設計・施工・維持管理を実施していくことが求められています。また、メンテナンスに携わる担い手が不足している状況も踏まえ、新技術の活用促進や点検・補修データの利活用等によって効率化を図り、Society5.0の実現に向けた取組を継続的に進めていくことが重要となっています。

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合等を検討し、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を排出せずに水素を製造する「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。

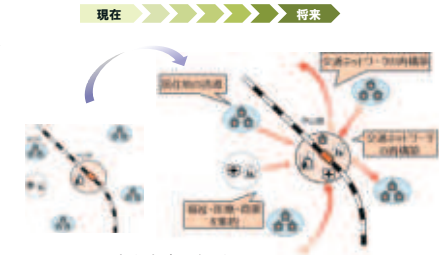
中山間地域では耕作放棄地や空き地・空き家などの低未利用地が増加するとともに、街並みや里山、果樹園、棚田など、日常の暮らしを包み込む景観が失われていくことが懸念されています。

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。

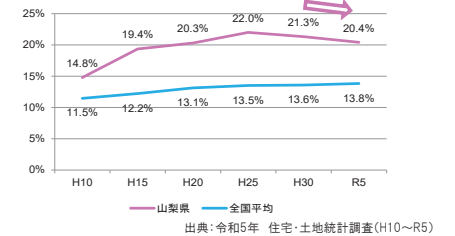
《課題》

- 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

1 基本理念

**社会資本整備から目指す！
県民一人ひとりのウェルビーイングの実現**
～活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ～

本県では、リニア中央新幹線の開業や、中部横断自動車道の整備など、県民生活に劇的な変化と豊かさをもたらすチャンスが到来しています。これを好機と捉え、長く続いたコストカット型経済から、投資が牽引する成長型経済への転換を支える基盤整備を推進する必要があります。広域交通ネットワークと本県の豊かな自然を最大限に生かし、ヒト・モノ・情報の交流を活発化させることで、地域の活力を高め、持続的な経済成長を実感できる社会を構築していきます。

一方で、私たちは厳しい自然環境の脅威とも向き合わなければなりません。近年の気候変動に伴い災害の激甚化・頻発化が顕著となるなか、大規模な水害や土砂災害、さらには切迫する南海トラフ地震や富士山火山噴火への備えは、喫緊の課題です。ハード・ソフト両面を組み合わせ「流域治水」の推進や公共施設の耐震化及び普段の施設整備が災害時にも役立つようなフェーズフリーの考えを取り入れるなど、事前防災対策を加速させることで、誰もが安心して生活し、新たな挑戦ができる強靱な県土づくりを進めます。

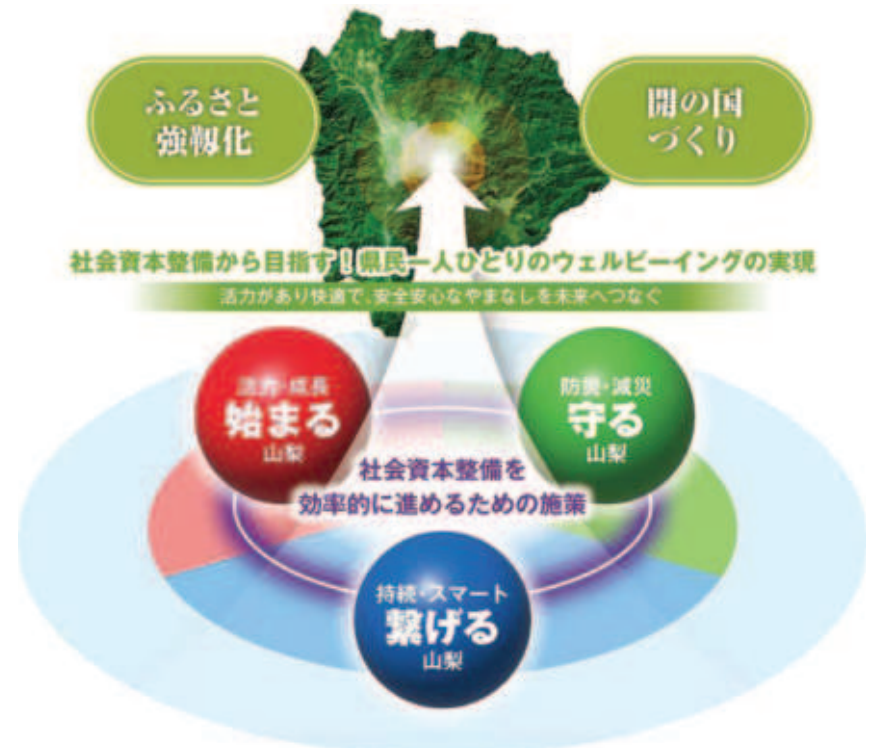
さらに、本県は深刻な人口減少危機に直面しています。少子高齢化に伴い、インフラの維持管理を支える技術職員や建設産業の担い手不足が深刻化するなかで、加速度的に進む老朽化への対応は待ったなしの状況です。この人的・財政的制約を克服するため、AIやドローン等を活用したDXを推進し、効率的でスマートな管理・運用体制を確立します。同時に、2050年カーボンニュートラルを見据えた脱炭素化や、自然の機能を活用したグリーンインフラの実装を進め、持続可能なグリーン社会の実現をインフラ分野から牽引していきます。

こうした背景から、人口減少社会に適応し、県民一人ひとりが豊かさや幸せを実感できる社会を未来へ引き継いでいくため、本計画の基本理念を「社会資本整備から目指す！県民一人ひとりのウェルビーイングの実現～活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ～」と定めます。社会資本を県民共有の資産として賢く使い、豊かさがもれなく届けられる社会を次世代へ引き継いでいきます。

基本理念『社会資本整備から目指す！県民一人ひとりのウェルビーイングの実現～活力があり快適で、安全安心なやまなしを未来へつなぐ～』の実現に向け、今後の5年間で着実に成果を挙げていくため、地域の実情や将来ニーズを踏まえた集約・撤去・再編・機能見直しによるインフラストックの適正化を図ることにより社会資本整備を推進していく必要があります。また、県土における都市地域、中山間地域、森林地域、農業地域等は互いに独立して存在するものではなく、相互貢献や連携により相乗効果を生み出すことから、調和の取れた県土整備を図ることが重要です。

本計画においては、「活力・成長」、「防災・減災」並びに「持続・スマート」の3つの重点分野と、これらの分野全てに貫通した横断的施策「社会資本整備を効率的に進めるための施策」を示し、取組を進めます。

また、本計画は山梨県総合計画及び山梨県強靱化計画の下位計画であることから、それらの計画との整合性を図り、連携しながら取組を推進します。



2 重点分野における「3つの柱」及び将来像

多種多様な問題が複雑に絡み合っている現在の社会情勢においては、社会資本整備の効果を最大限生み出すためには、各関係部署が連携した取組を行うことが必要となります。

これらを踏まえ、前項で示した「重点分野」に対して社会資本整備の「羅針盤」としての取組を「3つの柱」として示します。また、その取組成果による「将来像」を示します。

1. 活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくり

山梨県は、リニア中央新幹線や中部横断自動車道といった高速交通ネットワークの整備という大きな機会を捉え、「交通ネットワークや山梨の持つ豊かな自然を活かし、活力があり、人々の活動と地域の成長がはじまる社会」の構築を目指します。この取組は、国内にとどまらず、国際社会との交流や価値創造を視野に入れ、本県が三大都市圏と一体化するとともに、世界へと開かれた「開の国」として進化し、豊かさが共創される社会を実現するための第一歩です。

まず、リニア開業効果を県内全域に波及させるための交通ネットワーク整備に取り組みます。高速道路や幹線道路の整備により、他圏域や県内拠点間の連携を強化していくことは、将来の「日本中央回廊」形成の確固たる土台となります。これにより、ヒト・モノ・情報が活発に往来・循環・交流し、絶えず新たな価値が創造されていく環境を築き上げていきます。

次に、世界遺産富士山や全国1位の果樹生産量といった地域特性を最大限に活かすため、観光資源の利活用や農業競争力を高める基盤整備に取り組みます。

これらの取組により、これまでのコストカット型経済から脱却し、「投資が牽引する成長型経済」への転換を促し、県内企業の高い生産性と収益力が賃金上昇へと還元される「豊かさ共創」の好循環を、次世代へ向けて追求し続けます。

さらに、県民が活動しやすい快適な生活環境を整備するため、街路や都市公園の整備を通じた活力ある市街地環境の創造に取り組んでいきます。同時に、渋滞緩和や歩行者・自転車空間の整備を進め、全ての県民に対し安全安心な道路交通環境を確保していきます。

これらの方向性を一体的に推進し、『活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくり』を実現していきます。

活力があり、人々の活動と地域の成長が「始まる」基盤づくりの方向性

1. リニア開業効果の県内全域への波及と、他圏域や拠点間の連携を強化する交通ネットワークの整備を推進します。
2. 山梨の持つ豊かな自然・観光資源の利活用を推進し、観光業をはじめ、農業や林業などの地域産業競争力を強化します。
3. 街路や都市公園の整備を通じた活力ある市街地環境の創造と、安全安心な道路交通環境の確保に取り組めます。

2 県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくり

山梨県は、県土の大部分が山地であり、急峻な地形と脆弱な地質が広く分布しているため、土砂災害が起きやすいという地域特性を持っています。近年の気候変動に伴う水害や土砂災害が激甚化・頻発化、南海トラフ地震や富士山噴火をはじめとした広範囲への甚大な被害への備えは喫緊の課題です。こうした課題を踏まえて、県は「地域全体で防災・減災に取り組み、災害への備えも整い、県民の生命と財産が守られ、安心して生活できる社会」の構築を目指します。この取組は、ふるさと強靱化として本県が将来にわたって「しなやかで強いやまなし」であり続けるための礎となります。

近年の気候変動により、全国各地で水害が激甚化・頻発化していることから、流域のあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の考え方にに基づき、河川改修や堤防強化、治山・砂防施設などのハード対策と、被害を軽減し被害対象を減少させるためのソフト対策の双方が求められています。水害・土砂災害に関するリスク情報を充実させ、住民の避難行動の実効性を高めるとともに、水害リスクを踏まえた県土づくりを推進していく必要があります。

加えて、地震発生後に緊急車両の通行が妨げられ、救援活動や復旧活動に支障が生じることのないよう、緊急輸送道路の橋梁の耐震化を引き続き進めるとともに、住民生活への影響や公衆衛生の悪化を防ぐため、インフラ施設の耐震化にも重点的に取り組みます。さらに、農村地域に影響を及ぼすおそれのある農業用施設についても耐震化の推進や、住宅の倒壊防止や地域住民による救助活動を確保する観点から、木造住宅や避難路沿道の建築物に対する耐震診断・改修の支援、啓発活動を実施し、住宅・建築物の耐震化を促進します。

また、道路法面対策や電線類の地中化による避難や救援等に備えた道路整備、広域避難を支える道路ネットワークの強靱化、災害時の電力供給の確保などに継続して取り組みます。

同時に、地域防災力の向上を目指し、地域の特性に応じた防災教育を実施することにより、地域社会のレジリエンス（回復力）強化を徹底し、減災対策を進めます。将来に向けては、被災後により良い姿で復興する「Build Back Better」の理念を地域づくりに浸透させていくことを目指します。

これらの方向性を一体的に推進し、『県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくり』を実現していきます。

県民の安全・安心を支え、生命・財産を「守る」基盤づくりの方向性

1. 水害・土砂災害を未然に防止し、事前防災と減災対策を着実に進めるため、「流域治水」の考え方に基づく河川・砂防・治山・農業用水利施設等の整備を推進します。
2. 被災時の緊急輸送道路の橋梁や下水道施設の耐震化を目指します。
3. 緊急輸送道路等を確保するため、沿道建築物に対する耐震診断・改修等への支援や、啓発活動を行うことにより、住宅・建築物の耐震化を促進します。
4. 国・県・市町村及び住民の協働による防災・減災を推進します。

3. まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくり

山梨県は今、急速な人口減少の進行と、高度経済成長期に整備された老朽化インフラの増大という複合的な課題に直面しています。こうした課題を克服するため、県は「インフラが適切に機能するなど、まちをあるべき姿で未来へつなげ、人口減少社会に適応した持続可能かつスマートな社会」を目指します。

まず、インフラの長寿命化と将来像を見据えた再構築に取り組みます。AIやドローン、自動運転技術が管理の「当たり前」となり、一元管理されたデータが住民の利便性と安全を24時間支える「社会の神経系」として機能する将来に向け、従来の事後対応から「予防保全型」メンテナンスへ転換し、インフラストックの適正化を戦略的に進めます。そして、この5年間の挑戦を礎に、技術革新を常に取り込みながら、スマートな管理・運用体制を次世代へ引き継いでいきます。

また、日本の建設産業は、インフラ整備を担うだけでなく、災害時に最前線で安全を支える「地域の守り手」として不可欠な存在です。しかし現在、建設業の労働者数はピーク時から約3割減少し、高齢化や若年入職者の減少による深刻な「担い手不足」に直面しています。取り組むべき施策として、まずは第三次・担い手3法の適切な運用を通じ、適正な労務費の確保や適切な工期設定、物価変動を反映した価格転嫁を徹底し、就業者の処遇を改善する必要があります。また、i-Constructionの推進によるICT活用やVFM(Value for Money)の考え方を踏まえ、施工の省人化・高度化を進めることで、より少ない人数で高い生産性を発揮できる現場環境を整備し、担い手の確保につなげていきます。

次に、本県の有する立地的、気候的な条件を活かして生産される高品質、高付加価値の農産物や木材等の担い手も減少傾向となります。そのため、農林業分野においてもロボット・AI・IoT等の最新技術の活用を推進するとともに、連続と受け継がれてきた技術との融合を図り、省力化や高品質化を目指します。

さらに、民間の資金やノウハウを最大限活用するPPP/PFIの推進や、広域・複数・多分野のインフラを一体的に管理する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」を導入し、官民連携による効率的かつ持続的なインフラ管理体制を構築していくことが不可欠です。

同時に、都市部と農山村の連携強化を目的とした「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり、脱炭素化の促進、そして、グリーンインフラの実装を推進します。こうした都市構造転換においては、広域的なネットワーク形成と持続可能な地域交通体系の確立、並びに低環境負荷に寄与する「富士トラム(仮称)」などの次世代型公共交通の構築を見据える必要があります。これは、2050年のカーボンニュートラルを通過点とし、将来には世界をリードする「やまなしモデルP2Gシステム」によるエネルギーの自給自足と、さらに高度な「ネイチャーポジティブ」な県土を実現するための確かな布石です。そして、自然の持つ多面的機能が都市空間と調和し、県民のウェルビーイングを支える基盤となる未来を見据え、インフラ分野が先導して環境施策を中長期的に追求し続けます。

これらの方向性を一体的に捉え、『まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくり』を実現していきます。

まちをあるべき姿で未来へ「繋げる」基盤づくりの方向性

1. 予防保全型メンテナンスへの転換やインフラストックの適正化を通じ、将来像を踏まえたインフラの再構築に取り組みます。
2. DX技術の活用や地域の守り手の確保により賢く持続可能なインフラの整備・管理・運用を推進します。
3. 官民連携による効率的かつ持続的なインフラ管理体制を構築します。
4. 「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりと脱炭素化を促進し、グリーンインフラを実装した持続可能な県土づくりを進めます。

4. 取組成果による将来像

以上「3つの柱」に基づいた取組による山梨県の将来像を示します。

社会全体の変化

- 「人口減少危機突破宣言」を契機とした抜本的な取組は実を結び、安定した「均衡社会」へと移行しています。
- かつての人口減少危機は、デジタルの活用と多様なライフスタイルの受容によって、むしろ一人ひとりの自由度と豊かさを最大化させるチャンスへと変貌を遂げています。
- AIやドローン、自動運転技術はインフラ管理の「当たり前」となり、限られた人員でも高度な維持管理・運用を可能にする「スマートな社会」が構築されます。

活力・成長

- リニア中央新幹線の開業を契機に、交通・デジタル・エネルギーの革新で地域の富の循環が生み出され、山梨は三大都市圏と一体化するとともに、世界へと開かれた「開の国」として進化しています。
- 県内企業の高い生産性と収益力は、働く人々の賃金上昇へと還元される「豊かさ共創」の好循環が確立されています。
- 新しいモビリティに対応できるネットワークが構築され、ヒト・モノ・情報が活発に往来・循環する「自然首都圏」が創出されます。

防災・減災

- 気候変動による「災害の激甚化・頻発化」という難題に対し、「ふるさと強靱化」の理念で打ち勝っています。
- 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」と、被災後により良い姿で復興する「Build Back Better」の思想が全てのまちづくりに浸透しています。
- 流域治水や耐震化の徹底により、たとえ未曾有の自然災害に見舞われても、致命的な障害を受けず、迅速に回復する「しなやかで強いやまなし」が県民の命と暮らしを守り続けています。

持続・スマート

- インフラマネジメントシステムによりデータが一元管理され、きめ細かくインフラ機能が見守られることにより、住民の利便性と安全・安心が確保されています。
- 自然の持つ多面的機能が高度に発揮されるとともに、グリーンインフラが都市空間と調和し、県民のウェルビーイングを支える上質な基盤となっています。
- 建設現場でICT建機が活用され、スマートな現場環境の下、生産性向上が図られています。
- 連続と受け継がれてきた技術とロボット・AI・IoT等の最新技術が融合し、スマート農業・林業が実現することで、農林業分野における省力化、高品質化が実現しています。



将来像イメージ



前章で記載した「重点分野」に対する取組である「3つの柱」に基づき、各分野における課題を解決するために重点的に取り組むべき社会資本整備について、「重点目標」「施策」「取組」として設定しました。

◆ 重点分野: 始まる山梨 【活力・成長】

- 1 リニア開業効果の県全域への波及
- 2 他圏域との連携強化
- 3 県内拠点間の連携強化
- 4 地域観光資源の利活用
- 5 活力ある市街地環境の創造
- 6 安全安心な生活環境の確保
- 7 効率的な森林の施策
- 8 農業競争力の強化



「重点分野」ごとの「重点目標」を以下のとおり設定し、次ページ以降に、「重点目標」達成に向け取り組むべき「施策」を写真や図表を用いて示しています。さらに、各施策に対する具体的な「取組」及び取組を進める「主な事業」について示しています。

なお、本章では、その「取組」のうち、主なものについて記載することとし、別冊の施策表に、各施策に対する全ての「取組」と「主な事業」を示しています。



始まる山梨【活力・成長】



1 始まる山梨【活力・成長】

活力・成長
始まる
山梨

重点目標1 リニア開業効果の県全域への波及

施策1 リニア駅交通結節機能の整備

主な取組

- ◆ リニア駅周辺の交通施設である1号線アクセス道路、メイン通り、北側交通広場、パークアンドライド駐車場の整備を推進します。
[指標] 1号線アクセス道路の完成
- ◆ リニア山梨県駅へのアクセス向上のため、事業中の甲府中央スマートIC(仮称)について、県は早期完成をNEXCO中日本に要望します。

主な事業

- ・(主)甲府中央右左口線 1号線アクセス道路改築 甲府市大津町
- ・(主)甲府中央右左口線 メイン通り道路改築 甲府市大津町
- ・甲府中央スマートIC(仮称)整備 甲府市大津町 (中日本高速道路(株)事業)

施策2 リニア駅周辺の基盤整備

主な取組

- ◆ リニア駅南北における施設整備の一体的な推進を視野に入れつつ、機能性及び利便性の向上はもとより「新たな山梨の玄関口」として、山梨らしい独自性と価値を備えた都市空間の創出に向け、まちづくりの主体となる甲府市をはじめ、関係機関と緊密に連携、協働して基盤整備を進めていきます。



■ リニア駅周辺整備の概要

活力・成長
始まる
山梨

重点目標1 リニア開業効果の県全域への波及

施策3 新山梨環状道路の整備

主な取組

- ◆ リニア駅周辺エリアに直結する東部区間の整備を推進します。
[指標] 東部区間の全線開通
- ◆ 落合西ICから東油川ICまでの区間を先行して供用します。
- ◆ 北部区間について、県は沿線自治体などとともに、国土交通省に事業中区間の整備促進及び未事業区間の早期事業化、有料道路制度の活用を要望します。

主な事業

- ・国道140号 新山梨環状道路東部区間Ⅱ期整備 甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬
- ・国道20号 新山梨環状道路北部区間整備 笛吹市石和町広瀬～甲斐市宇津谷 (国事業)



■ 新山梨環状道路 路線図



■ 新山梨環状道路 東部区間Ⅱ期(整備中)

施策4 リニア駅へのアクセス道路の整備

主な取組

- ◆ リニア駅アクセスの向上のため、新山梨環状道路及び高速道路の各インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進します。
- ◆ 主要駅である甲府駅とリニア駅とを結ぶ、国道358号の整備を推進します。
[指標] リニア駅へのアクセス道路の今後5年間における整備延長 R7年度 → R12年度 2.9km

主な事業

- ・国道358号 遠光寺北交差点道路改築 甲府市伊勢
- ・(一)天神平甲府線 (仮称)塚原ICアクセスバイパス整備 甲府市緑が丘～塚原
- ・(都)新環状・緑が丘アクセス線整備 甲府市緑が丘



■ 国道358号 遠光寺北交差点の渋滞(伊勢小前)



活力・成長 始まる 山梨
 重点目標2 他圏域との連携強化

施策5 高速道路ネットワーク等の整備促進

主な取組

- ◆ 中部横断自動車道の山梨・長野間の全線開通に向け、未整備区間である長坂～八千穂間について、県は環境影響評価及び都市計画の手続きを確実に進めるとともに、早期事業化が図られるよう国土交通省に要望します。
- ◆ 高速道路の暫定2車線区間について、県は沿線自治体などとともに、NEXCO中日本などに4車線化の早期事業化を要望します。
- ◆ 高速道路と接続する事業中のスマートICについて、県は整備を促進するとともに、新たなスマートICの整備検討を進めます。

主な事業

- ・中央自動車道渋滞対策 東京都～山梨県（中日本高速道路(株)事業）
- ・中部横断自動車道(長坂～八千穂)整備 北杜市長坂町～長野県南佐久郡八千穂町（国事業）



■ 山梨県の高速道路ネットワーク図



■ 中部横断自動車道(長坂～八千穂) 環境影響評価準備書及び都市計画案説明会



■ 中央自動車道 統合版スマートIC



活力・成長 始まる 山梨
 重点目標2 他圏域との連携強化

施策6 多重性・代替性(リダンダンシー)確保のための道路網整備

主な取組

- ◆ 道路ネットワークの機能強化や多重性・代替性を備えた道路ネットワークの整備を推進します。
 [指標] 広域的な幹線道路の寸断に備えたリダンダンシーを有する道路網の今後5年間における整備延長 R7年度 → R12年度 14.0km

主な事業

- ・国道140号 新山梨環状道路東部区間Ⅱ期整備 甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬
- ・国道139号 上和田バイパス整備 大月市七保町瀬戸上和田
- ・国道300号 中之倉バイパスⅡ期道路改築 南巨摩郡身延町中之倉



■ 国道139号 上和田バイパス 供用区間



■ 国道300号 中之倉バイパス 供用区間

活力・成長
始まる
山梨

重点目標3 県内拠点間の連携強化

施策7 県内幹線道路ネットワークの整備

主な取組

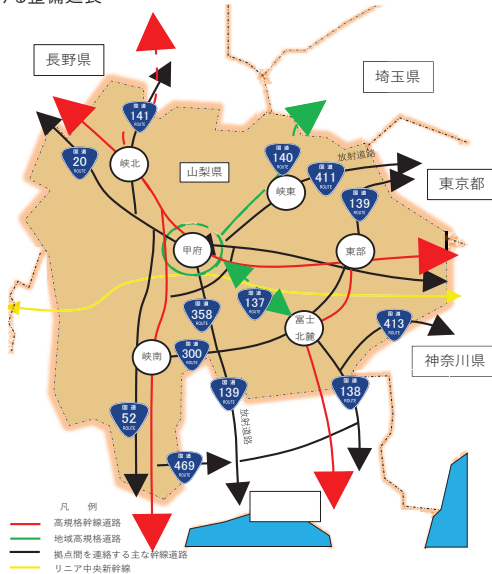
- ◆ 県内拠点間を結び、利便性・アクセス性の向上を図るため、主要幹線道路などの整備を推進します。
[指標] 道路ネットワークに資する路線の今後5年間における整備延長
R7年度 → R12年度 21.2km

主な事業

- ・国道140号 新山梨環状道路東部区間Ⅱ期整備 甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬
- ・(主) 韮崎昇仙峡線 宮久保道路改築 韮崎市穂坂町
- ・(都) 田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田
- ・(都) 山梨市駅南線整備 山梨市上神内川



■ 新山梨環状道路 東部区間
西下条ランプ～落合園IC



■ 県内幹線道路概

施策8 新山梨環状道路の整備

主な取組

- ◆ 県内拠点間を結び、利便性・アクセス性の向上を図るため、東部区間の整備を推進します。(再掲)
[指標] 東部区間の全線開通
- ◆ 北部区間について、県は沿線自治体などとともに、国土交通省に事業中区間の整備促進及び未事業区間の早期事業化、有料道路制度の活用を要望します。(再掲)

主な事業

- ・国道140号 新山梨環状道路東部区間Ⅱ期整備 甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬
- ・国道20号 新山梨環状道路北部区間整備 笛吹市石和町広瀬～甲斐市宇津谷 (国事業)

活力・成長
始まる
山梨

重点目標3 県内拠点間の連携強化

施策9 県内主要都市・観光地を結ぶアクセス道路の整備

主な取組

- ◆ 県内拠点間を結び、利便性・アクセス性の向上を図るため、主要幹線道路などの整備を推進します。(再掲)
[指標] 道路ネットワークに資する路線の今後5年間における整備延長 R7年度 → R12年度 21.2km

主な事業

- ・国道140号 新山梨環状道路東部区間Ⅱ期整備 甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬
- ・(一) 横手日野春停車場線 駒城橋架替 北杜市武川町柳沢～白州町横手
- ・(主) 甲府山梨線 八幡バイパスⅡ期整備 山梨市八幡
- ・(都) 新環状・緑が丘アクセス線整備 甲府市緑が丘
- ・(都) 田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田



■ (一) 横手日野春停車場線 駒城橋架替

施策10 市街地交通の円滑化の推進

主な取組

- ◆ 人口集中地区の都市計画道路の整備を優先的に行い、市街地の渋滞緩和、歩行者・自転車の安全性及び生活利便性の向上を図り、快適な市街地環境の創造を推進します。

[指標] 街路整備率(事業化路線)
R7年度 21% → R12年度 46%

主な事業

- ・(都) 和戸町竜王線整備 甲府市城東～中央5丁目
- ・(都) 新環状・緑が丘アクセス線整備 甲府市緑が丘
- ・(都) 田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田



■ (都) 田富町敷島線 真福寺交差点

重点目標3 県内拠点間の連携強化

施策11 渋滞対策の推進

主な取組

- ◆ 市街地の交通分散を図る新山梨環状道路の整備を推進します。
- ◆ 円滑な交通の確保と沿線環境の改善を図るため、バイパス整備、現道拡幅、交差点改良等を推進します。
[指標] 渋滞箇所の今後5年間における対策箇所数 R7年度 → R12年度 22箇所

主な事業

- ・国道358号 遠光寺北交差点道路改築 甲府市伊勢
- ・(主) 韮崎南アルプス中央線 田富東ランプ交差点道路改築 中央市布施
- ・(一) 富士吉田西桂都留線 上暮地バイパス整備 富士吉田市上暮地～南都留郡西桂町小沼
- ・(都) 田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田



■ (主) 韮崎南アルプス中央線 田富東ランプ交差点渋滞



■ 国道140号 中道橋南詰交差点渋滞

重点目標4 地域観光資源の利活用

施策12 県内幹線道路ネットワークの整備

主な取組

- ◆ 県内拠点間を結び、利便性・アクセス性の向上を図るため、主要幹線道路などの整備を推進します。(再掲)
[指標] 道路ネットワークに資する路線の今後5年間における整備延長 R7年度 → R12年度 21.2km

主な事業

- ・国道411号 一之瀬高橋改築Ⅱ期バイパス整備 甲州市塩山一之瀬高橋
- ・(一) 富士吉田西桂都留線 上暮地バイパス整備 富士吉田市上暮地～南都留郡西桂町小沼
- ・(都) 田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田
- ・(都) 山梨市駅南線整備 山梨市上神内川



■ 国道411号 一之瀬高橋バイパス 整備中のトンネル

施策13 渋滞対策の推進

主な取組

- ◆ 市街地の交通分散を図る新山梨環状道路の整備を推進します。(再掲)
- ◆ 円滑な交通の確保と沿線環境の改善を図るため、バイパス整備、現道拡幅、交差点改良等を推進します。(再掲)
[指標] 渋滞箇所の今後5年間における対策箇所数 R7年度 → R12年度 22箇所

主な事業

- ・国道358号 遠光寺北交差点道路改築 甲府市伊勢
- ・(主) 韮崎南アルプス中央線 田富東ランプ交差点道路改築 中央市布施
- ・(一) 富士吉田西桂都留線 上暮地バイパス整備 富士吉田市上暮地～南都留郡西桂町小沼
- ・(都) 田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田



■ 国道358号 遠光寺北交差点の渋滞

活力・成長
始まる
山梨

重点目標4 地域観光資源の利活用

施策14 サイクル王国やまなしの実現

主な取組

- ◆ 「サイクル王国やまなし」を実現するため、安全で快適に走行できる自転車走行環境を整備します。
[指標] 矢羽根の今後5年間における整備延長 R7年度 → R12年度 25km
- ◆ フジイチをはじめとしたサイクルツーリズム(モデルルート等)の情報発信を推進します。



■ フジイチサイクリングマップ

コラム サイクル王国やまなし

サイクル王国やまなしは、山梨県が自転車活用を通じて観光振興・地域活性化・健康づくりを進める取組です。県内に広域サイクリングネットワークやモデルルートを整備し、誰もが安全で快適に走れる環境の実現を目指しています。



施策15 インフラの価値や魅力の情報発信

主な取組

- ◆ ポータルサイト「富士の国やまなしインフラガイド」及びInstagram「県土やまなし未来づくり」を通じてインフラ施設の魅力等を広く一般の方にPRします。
- ◆ InstagramなどのSNSやポータルサイトを活用し、インフラ施設の魅力を効果的に発信し、新たな観光資源としてインフラツーリズムを推進します。



■ ポータルサイト
「富士の国やまなしインフラガイド」



■ Instagram
「県土やまなし未来づくり【公式】」

活力・成長
始まる
山梨

重点目標5 活力ある市街地環境の創造

施策16 市街地交通の円滑化の推進

主な取組

- ◆ 人口集中地区の都市計画道路の整備を優先的にを行い、市街地の渋滞緩和、歩行者・自転車の安全性及び生活利便性の向上を図り、快適な市街地環境の創造を推進します。(再掲)
[指標] 街路整備率(事業化路線)
R7年度 21% → R12年度 46%

主な事業

- ・(都)和戸町竜王線整備 甲府市城東～中央5丁目
- ・(都)新環状・緑が丘アクセス線整備 甲府市緑が丘
- ・(都)田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田

施策17 コンパクト・プラス・ネットワークの推進

主な取組

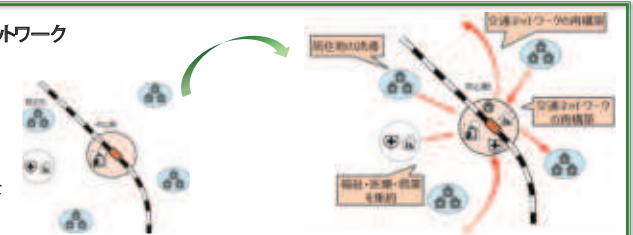
- ◆ 人口減少や高齢者の増加が見込まれる中で、持続可能な都市機能を確保するためには、住民が医療や福祉、商業などの生活サービス機能に容易にアクセスできるようなコンパクトなまちづくりを進めることが必要であることから、都市計画区域を有する市町村が居住や生活サービス機能を計画的に誘導する方針を示す「立地適正化計画」を作成するよう指導・助言を行います。
- ◆ 山梨県都市計画マスタープランの改定において、市町村のコンパクトなまちづくり計画を支援できるような都市構造を検討します。
- ◆ 山梨県都市計画マスタープランに即したまちづくりが推進されるよう、市町村が定める各種まちづくり計画に対する指導・助言を行います。
- ◆ 県内拠点間を結び、利便性・アクセス性の向上を図るため、主要幹線道路などの整備を推進します。(再掲)
[指標] 道路ネットワークに資する路線の今後5年間における整備延長 R7年度 → R12年度 21.2km

主な事業

- ・国道140号 新山梨環状道路東部区間Ⅱ期整備 甲府市落合町～笛吹市石和町広瀬
- ・(一)富士吉田西桂留線 上暮地バイパス整備 富士吉田市上暮地～南都留郡西桂町小沼
- ・(都)田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田
- ・(都)山梨市駅南線整備 山梨市上神内川

コラム コンパクト・プラス・ネットワーク

コンパクト・プラス・ネットワークは、人口減少時代に対応した都市づくりの考え方で、生活サービスを集約した拠点を形成し、それらを公共交通で結ぶことで、移動しやすく持続可能な都市構造を実現する取組です。



重点目標5 活力ある市街地環境の創造

施策18 自転車走行環境の整備

主な取組

- ◆ 「サイクル王国やまなし」を実現するため、安全で快適に走行できる自転車走行環境を整備します。(再掲)
[指標] 矢羽根の今後5年における整備延長
R7年度 → R12年度 25km
- ◆ 人口集中地区の都市計画道路の整備を優先的にを行い、市街地の渋滞緩和、歩行者・自転車の安全性及び生活利便性の向上を図り、快適な市街地環境の創造を推進します。(再掲)
[指標] 街路整備率(事業化路線)
R7年度 21% → R12年度 46%

主な事業

- ・(都)和戸町竜王線整備 甲府市城東～中央5丁目
- ・(都)新環状・緑が丘アクセス線整備 甲府市緑が丘
- ・(都)田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田



■ 自転車通行空間 矢羽根整路画像示



■ やまなし自転車ネットワーク モデルルートエリア

重点目標5 活力ある市街地環境の創造

施策19 賑わいのある都市空間の創出

主な取組

- ◆ 人口集中地区の都市計画道路の整備を優先的にを行い、市街地の渋滞緩和、歩行者・自転車の安全性及び生活利便性の向上を図り、快適な市街地環境の創造を推進します。(再掲)
[指標] 街路整備率(事業化路線) R7年度 21% → R12年度 46%
- ◆ 良質で活力のある都市空間と災害に強い市街地の形成を図るため、密集した市街地や低未利用地において、公共施設の整備改善や宅地の利用増進を行う「土地区画整理事業」及び土地利用の共同化や高度化等を行う「市街地再開発事業」への補助を行います。
- ◆ 甲府城周辺地域の魅力を向上させ、訪れる人を増やし、賑わいの創出につなげるため、県と甲府市が共同で策定した甲府城周辺地域活性化実施計画に基づき、甲府城跡保存活用計画及び整備基本計画と整合を図りながら公園の整備を進めます。
- ◆ まちなかウォーカーブルを推進するため、都市公園(街区公園)のリノベーションを実施し、公園利用者のニーズを反映した身近な公園として人々が集い、憩い、交流できる広場空間の構築を図ります。
[指標] 都市公園(街区公園)の今後5年におけるリノベーション数
R7年度 → R12年度 2箇所

主な事業

- ・(都)和戸町竜王線整備 甲府市城東～中央5丁目
- ・(都)田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田
- ・舞鶴城公園 甲府城(仮称:南側公園)整備 甲府市丸の内
- ・中央公園・丸の内公園リノベーション 甲府市中央・丸の内



■ 都市公園(街区公園)のリニューアルイメージ



■ 甲府城周辺地域の整備箇所と整備イメージ



活力・成長
始まる
山梨

重点目標5 活力ある市街地環境の創造

施策20 街中におけるグリーンインフラの整備

主な取組

- ◆ 道路植栽の健全な生育及び緑化機能の維持向上や道路利用者等の安全性を確保するため、適切な管理を実施します。また、市街地の緑被率を確保するため、道路植栽を適切に維持します。
- ◆ 都市における良好な公共空間を形成するため、都市計画道路の整備に併せて植樹帯を設置していきます。
- ◆ 公園植栽の健全な生育及び緑化機能の維持向上や公園利用者等の安全性を確保するため、適切な管理を実施します。



■ 平和通りの街路樹

コラム グリーンインフラ

グリーンインフラは、自然の持つ浸水緩和・気候緩和・生態系保全などの機能を活用し、まちづくりや防災に活かす取組です。公園や森林、河川・湿地などをインフラとして活用し、環境と共生する社会づくりを目指します。



■ 生物の生息地



■ 暑熱対策



■ 雨水貯留浸透



活力・成長
始まる
山梨

重点目標6 安全安心な生活環境の確保

施策21 通学路の安全対策の推進

主な取組

- ◆ 毎年実施される通学路合同点検により、対策が必要とされた箇所について、速やかに安全対策を講じます。
- ◆ 歩道設置や防護柵の設置等による安心・安全な歩行空間の確保を推進します。



主な事業

- ・(主)甲府中央右左口線 中小河原工区歩道設置 甲府市中小河原
- ・(主)甲府精進湖線 中小河原工区歩道設置 甲府市中小河原
- ・(一)甲斐岩間停車場西嶋線 岩間工区歩道フラット化 西八代郡市川三郷町岩間



■ 通学路合同点検



■ 車道への飛び出し防止対策

施策22 自転車の走行空間の確保

主な取組

- ◆ 「サイクル王国やまなし」を実現するため、安全で快適に走行できる自転車走行環境を整備します。(再掲)
[指標] 矢羽根の今後5年間における整備延長 R7年度 → R12年度 25km
- ◆ 人口集中地区の都市計画道路の整備を優先的に行い、市街地の渋滞緩和、歩行者・自転車の安全性及び生活利便性の向上を図り、快適な市街地環境の創造を推進します。(再掲)
[指標] 街路整備率(事業化路線) R7年度 21% → R12年度 46%

主な事業

- ・(都)和戸町竜王線整備 甲府市城東～中央5丁目
- ・(都)新環状・緑が丘アクセス線整備 甲府市緑が丘
- ・(都)田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田



活力・成長
始まる
山梨

重点目標6 安全安心な生活環境の確保

施策23 生活道路等の人優先の歩行空間の形成

主な取組

- ◆ 生活道路等における歩行空間の整備を促進します。
[指標] 今後5年間における歩道の整備延長
R7年度 → R12年度 11.4km
- ◆ 幹線道路における交差点改良や改築等により、生活道路からの交通転換を促し、安全・安心な生活道路を確保します。
- ◆ 第8期山梨県無電柱化推進計画と次期計画を見込んだ整備目標を設定し、国や市町村、電線管理者等と山梨県無電柱化協議会を通じた協議・調整により連携を図るとともに、無電柱化事業の計画的かつ円滑な推進に取り組んでいきます。また、早期に整備効果が発現するよう電線管理者に共同溝整備が完了した箇所の速やかな入溝および抜柱を働きかけます。
[指標] 電線共同溝の整備延長
R7年度 174km → R12年度 204km



歩道整備による歩行者の安全確保

主な事業

- ・国道139号 中曽根2工区無電柱化 富士吉田市中曽根
- ・(主)甲府市川三郷線 西条Ⅱ期歩道設置 中巨摩郡昭和町西条
- ・(都)桜井町敷島線整備 甲府市千塚～甲斐市島上条
- ・(都)高畑町昇仙峡線整備 甲府市千塚

施策24 道路の雪害対策の推進(除排雪計画の推進)

主な取組

- ◆ 冬期における安全な道路交通を確保するため、関係機関と連携し、平時から情報共有体制を構築し、実効性を確保します。
- ◆ 大雪時の予防的通行止めや積雪・除雪状況などの道路情報を道路管理者間で円滑に共有するため、国、県、中日本高速道路(株)で構成される情報連絡会議を開催します。
- ◆ 降雪時のスタック車両等により緊急車両の通行障害が発生した場合を想定した道路啓開訓練を実施します。



大雪を想定した道路啓開訓練



道路除排雪計画概要



活力・成長
始まる
山梨

重点目標6 安全安心な生活環境の確保

施策25 道路におけるバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

主な取組

- ◆ 歩道の設置にあたって、誰もが使いやすいようにユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、歩道のバリアフリー化を進めています。



フラット化された歩道

主な事業

- ・(主)甲府南アルプス線 上今諏訪工区歩道設置 南アルプス市上今諏訪
- ・国道139号 中曽根無電柱化 富士吉田市中曽根
- ・(都)田富町敷島線整備 甲斐市西八幡～富竹新田



施策26 こどもや子育て世代の目線に立った公園づくりの推進

主な取組

- ◆ 公園施設の更新にあたっては、こどもや子育て世代の目線に配慮して計画を行います。



家族連れで賑わう公園



新しい安全な遊具

重点目標6 安全安心な生活環境の確保

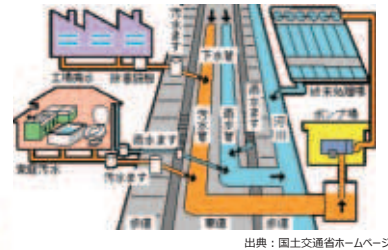
施策27 上下水道施設等の機能確保

主な取組

- ◆ 将来の人口減少を見据え、経済性、地域性及び事業の特性等を考慮した上で実施事業を選択することにより、計画的かつ効率的な施設整備を推進します。また、生活排水処理施設が整備された人口の割合である「生活排水クリーン処理率」を数値目標に、事業を推進します。
[指標] 生活排水クリーン処理率 R6年度 87.6% → R12年度 90.8%
- ◆ 下水道計画区域外等で浄化槽を設置しようとする者に設置費用を助成している市町村に対し補助を行います。
- ◆ 県が実施する流域下水道事業に対しては、機能確保を目的とした整備を行い、市町村が実施する公共下水道及び下水道事業に対しては、上下水道事業に要求される技術水準及び施設水準が年々高くなっていることを踏まえ、より安定した上下水道事業が進められるよう、指導監督の一層の充実を図ります。

主な事業

- ・ 峡東ネットワーク幹線 管渠敷設 山梨市万力
- ・ 浄化槽設置整備事業費補助金



重点目標7 効率的な森林の施業

施策28 林内路網整備の推進

主な取組

- ◆ 森林施業の効率化を図り、森林資源の循環利用と確実な再造林、適切な森林整備を推進するため、トラック等が走行する林道、林業用車両が走行する林業専用道、高性能林業機械等が走行する森林作業道を組み合わせた林内路網の整備を推進します。
[指標] 林内路網の整備延長 R7年度 4,913km → R12年度 5,138km

主な事業

- ・ 林道 足馴峠線開設 南巨摩郡富士川町小室～南巨摩郡富士川町平林
- ・ 林道 盛里王の入線開設 都留市朝日曾雌～上野原市秋山
- ・ 林業専用道 小字沢2号支線開設 韮崎市神山町



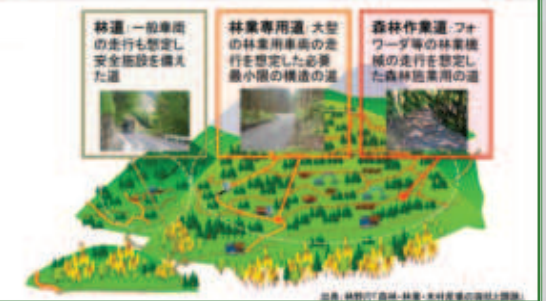
■ 林道及び林業専用道の開設



■ 林道及び森林作業道を活用した木材生産

コラム 林内路網

林内路網は、森林内で木材生産や間伐などの森林整備を効率的に行うための基盤となる施設です。用途や通行する車両に応じて、林道・林業専用道・森林作業道を組み合わせて整備しています。また、観光スポットへのアクセス向上による観光振興、災害時の避難路や代替輸送路としての利用、林野火災発生時の消火活動への活用など、多様な役割も担っています。





活力・成長
始まる
山梨

重点目標8 農業競争力の強化

施策29 農地・農業用施設の整備の推進

主な取組

- ◆ 県産農産物の高品質化や生産性の向上、農家所得の向上を図るため、区画整理や農業用排水路、農道等の基盤整備を着実に推進します。
- ◆ 市町村により策定された将来の農業や農地利用の在り方を明確化した地域計画の実現に向けて、新規就農者への生産性の高い農地の提供や、多様な担い手への農地集積・集約化を促進するための基盤整備を推進します。
- ◆ 生産条件の改善により収量の増加や品質向上が図られ、ブランド化や輸出拡大、収益の向上につなげるための基盤整備を推進します。
- ◆ 地域の合意形成を図り、日本一の桃の産地の持続的発展や、醸造用ぶどうの産地形成等に向けた果樹産地の基盤整備を推進します。
- ◆ 中山間地域などの農作業の効率化・省力化を図るための基盤整備を推進します。
【指標】 果樹産地等における基盤整備面積 R7年度 5,003ha → R12年度 5,500ha

主な事業

- ・畑地帯総合整備 みさか桃源の郷地区 区画整理、農道、用排水路 笛吹市御坂町尾山ほか
- ・中山間地域総合整備 都留西部地区 区画整理、農道、用排水路 都留市夏狩ほか
- ・農地環境整備 南アルプス西部地区 区画整理、農道、用排水路 南アルプス市中野ほか
- ・経営体育成基盤整備 ゆずの郷地区 区画整理、農道、用排水路 南巨摩郡富士川町小室ほか
- ・農村地域活性化農道整備 大泉地区 農道整備 北社市大泉町西井出ほか



■ 農地の区画整理



■ 農業用排水路整備



■ 畑地かんがい施設整備



■ 農道整備



コラム 新山梨環状道路 東部区間

新山梨環状道路 東部区間Ⅰ期(延長1.6km 西下条ランプ～落合西IC)は、令和4年11月に開通し、渋滞解消等の様々な整備効果が発現されています。
東部区間Ⅱ期(延長5.5km 落合西IC～広瀬IC)についても、早期の開通を目指し、引き続き整備を進めています。



利用者の声

- 通勤者**
 - アイメッセ山梨駅から環状5号(平沼通り)に出る際の渋滞が解消され、通勤時間の短縮が図られた。
 - これによりアイメッセ山梨駅近郊での商業が活況を呈し、通勤時間を短縮し、就業時間に間に合わない従業員がいたが、このようなことがなくなった。
- 住民者**
 - 甲府市橋本町と笠原川工業団地(中巨摩郡昭和町)にある工場との往復が1日に数回あるが、1回あたり10分程度の短縮ができ、1日あたりでは通勤の時間短縮が可能となった。
 - 中央自動車道甲府南ICへのアクセスが向上した。
- 学生者**
 - 小瀬スポーツ公園へ行きやすくなった。
 - 南アルプス方面から甲府市方面に対して生活圏が広がったと感じる。
 - 製造により、道路を渡るためのルート選択の幅が広がった。
 - 移動における定時性が確保できるようになった。



■ 新山梨環状道路 東部区間Ⅱ期(整備中)