

## 2. 山梨市の現状と課題

本市の現状と課題を抽出するため、人口、土地利用、都市交通、経済活動、防災、財政、施設、環境の項目について分析します。

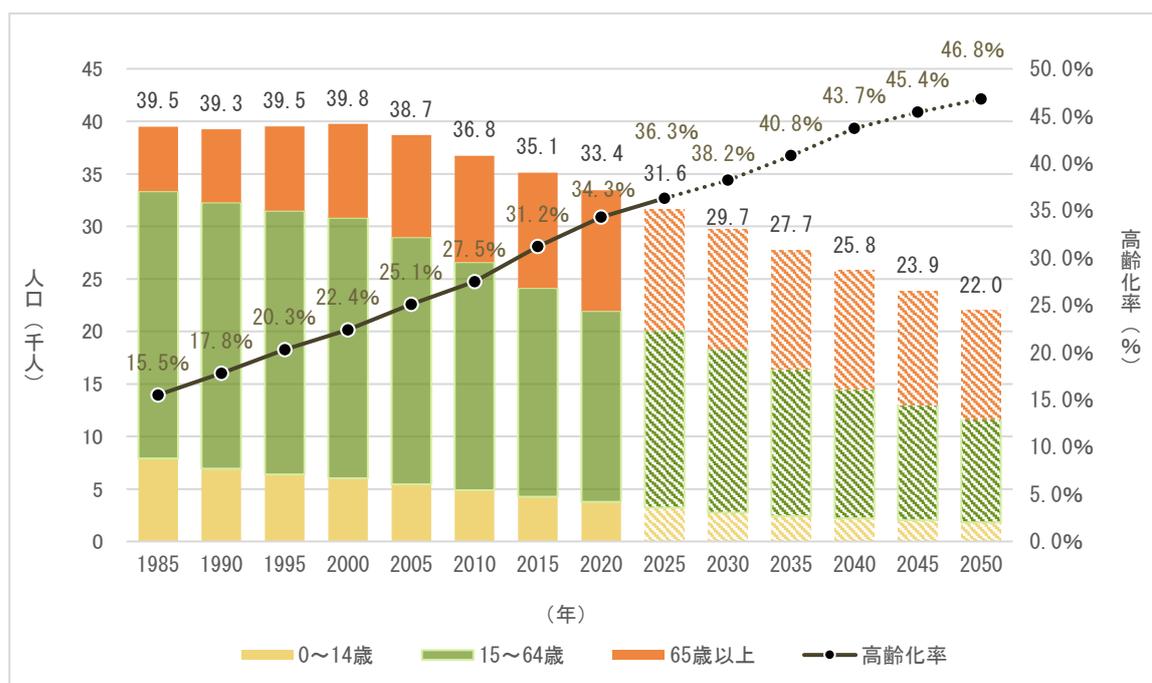
### 2.1 山梨市の現状

#### (1) 人口

##### ① 総人口

国勢調査によると、本市の2020(令和2)年時点での人口は33,435人であり、高齢化率<sup>1</sup>は34.3%となっています。人口は2000(平成12)年までは横ばいで推移していましたが、その後減少傾向となり、今後もその傾向が続く見込みです。高齢化率(P.9 参照)は一貫して上昇傾向であり、2035年には40%を超える見込みとなっています。

また、人口減少と高齢化の進行は、図7、図8のとおり、いずれも全国平均よりも速いことがわかります。

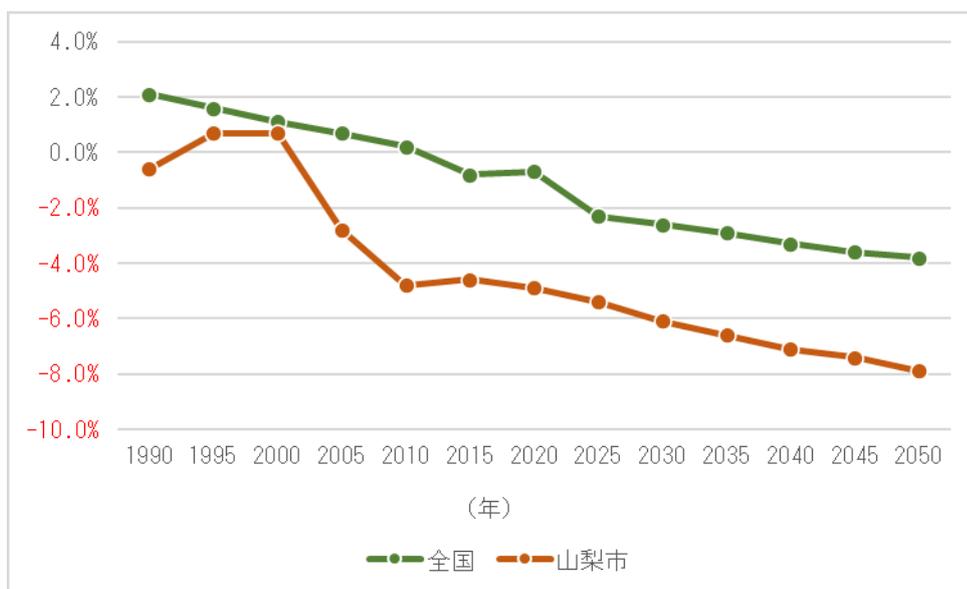


出典：国勢調査（2020(令和2)年）、国立社会保障・人口問題研究所（2023(令和5)年）<sup>2</sup>

図6 人口・高齢化率の推移と推計

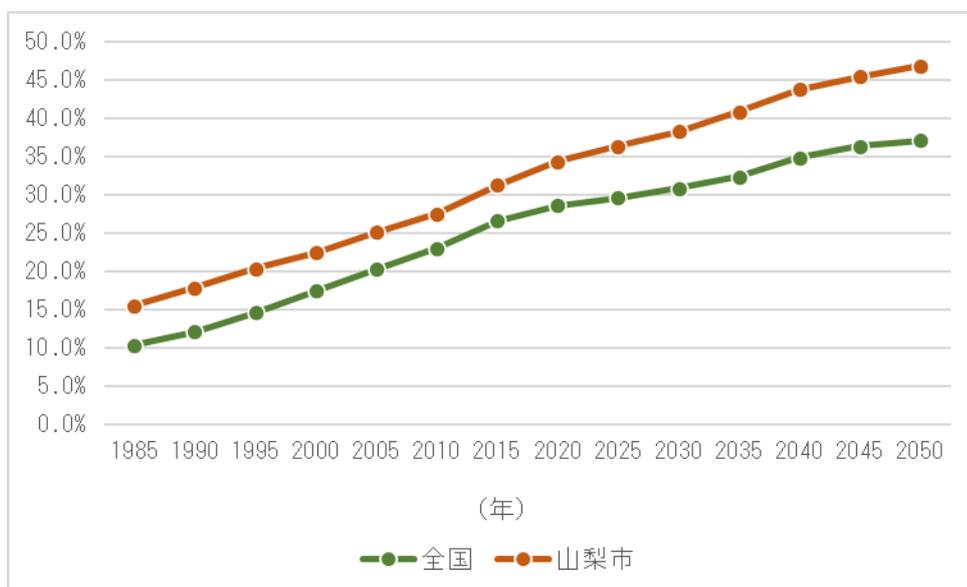
<sup>1</sup> 高齢化率 (%) = 高齢者 (65歳以上) 人口 ÷ 総人口 × 100

<sup>2</sup> 2025年～2050年の推計値は2020(令和2)年国勢調査の数値基準による算定



出典：国勢調査（2020(令和2)年）、国立社会保障・人口問題研究所（2023(令和5)年）<sup>1</sup>

図 7 人口増減率の推移と推計



出典：国勢調査（2020(令和2)年）、国立社会保障・人口問題研究所（2023(令和5)年）<sup>1</sup>

図 8 高齢化率の推移と推計

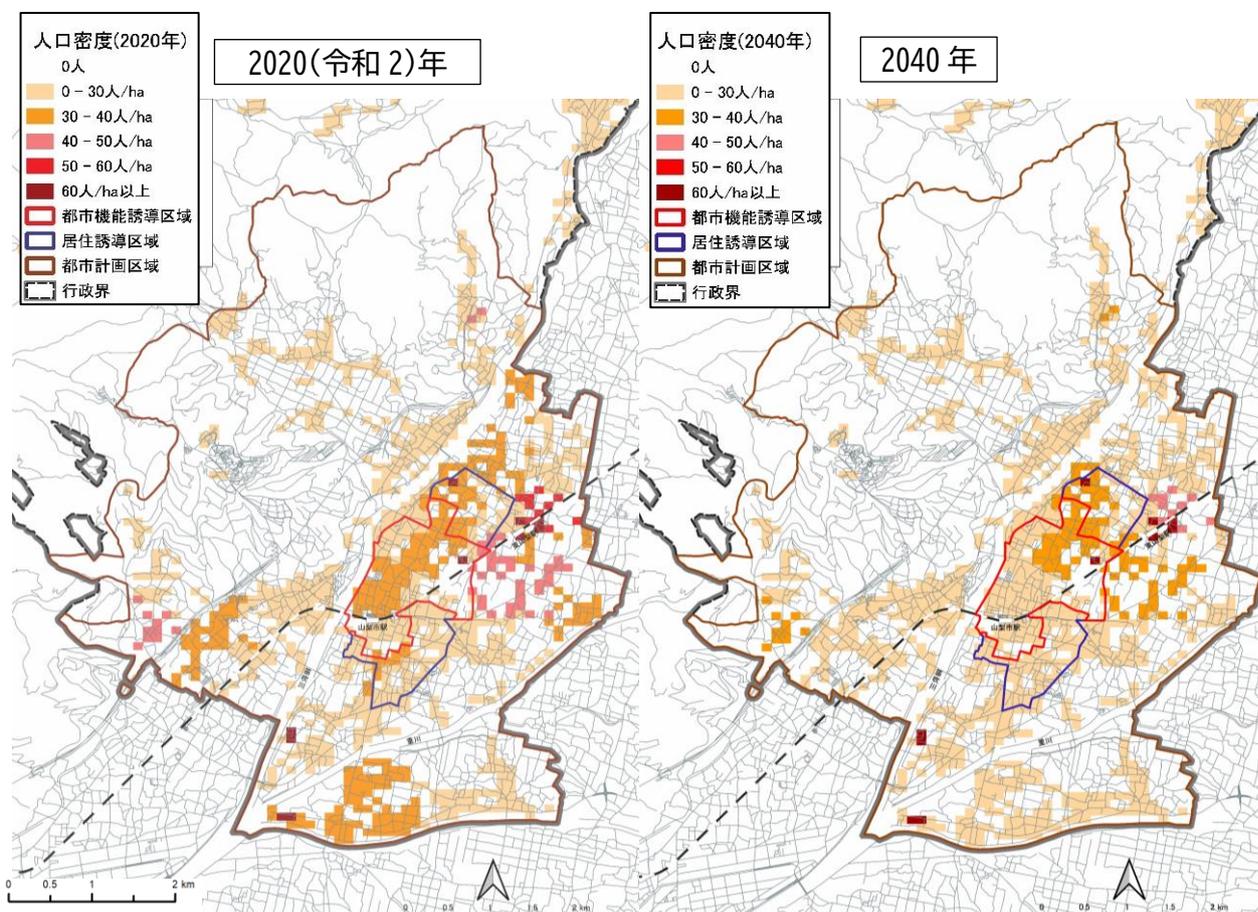
<sup>1</sup> 2025年～2050年の推計値は2020(令和2)年国勢調査の数値基準による算定

## ② 人口密度

2020(令和2)年時点での人口分布は、2015(平成27)年時点と同様に、平地部を中心に用途地域の内外で40人/ha未満のエリアが広く分布しています。

なお、人口は都市計画区域内に広く分布していますが、居住誘導区域内では、小原団地、小原東第二住宅が立地する箇所、居住誘導区域外では、東山梨団地、東山梨ぬくもり団地が立地する東山梨駅周辺エリアの人口密度が高くなっています。

2040年の推計を見ると、前述の人口密度の高いエリアは維持されますが、都市計画区域内全体で人口密度が低下し、そのほとんどが30人/ha未満の低密な人口分布となっています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所<sup>1</sup>

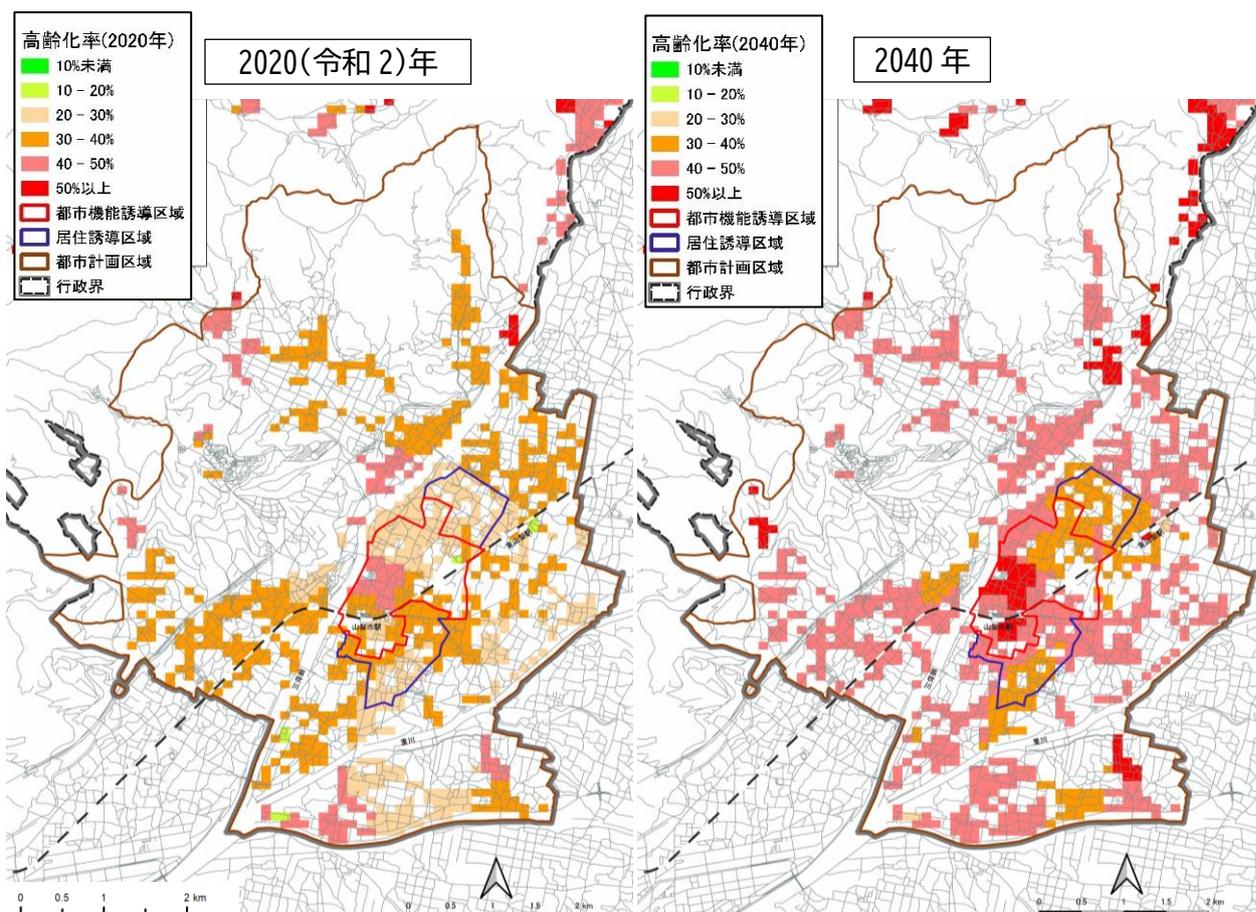
図9 人口密度の分布と変化(予想)

<sup>1</sup> 2020(令和2)年国勢調査の数値基準による算定

### ③ 高齢化率

2020(令和2)年時点の高齢化率は、20~40%のエリアが多くなっており、2015(平成27)年時点より、高齢化率の高いエリアが徐々に広がっています。また、山梨市駅北側の中心市街地や山沿いでは高齢化率が比較的高い傾向にあります。

2040年の推計を見ると、高齢化率がさらに上昇し、山梨市駅周辺の中心市街地や山沿いでは高齢化率50%以上となるエリアもあり、都市計画区域内全体でも高齢化率が40%以上のエリアが広く分布しています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所<sup>1</sup>

図 10 高齢化率の分布と変化(予想)

<sup>1</sup> 2020(令和2)年国勢調査の数値基準による算定

## (2) 土地利用

### ① 土地利用

都市計画区域内では、北部・西部が山林等となっていますが、平地及び山沿いの多くが畑地となっています。住宅用地は平地全体に広がっており、特に山梨市駅北側の市街地に集中しています。用途地域の内外ともに畑地と住宅用地との混在がみられ、市街地内でも農業用の土地利用がみられます。公益施設用地も住宅用地と同様に山梨市駅北側への集中がみられる一方で、市内全域にも分布しています。工業用地は市内各地への分散が見られます。

また、居住誘導区域内においては、山梨市駅南側に隣接している大規模工場の跡地をはじめ、空地が各所に点在している状況です。

土地利用の変遷について見ると、2006(平成18)年以降、建物用地が拡大していますが、これは、高齢化や後継者不足等により、農地転用を伴う開発の進行が要因の一つと考えられます。

### ② 人口集中地区(D I D)<sup>1</sup>

人口集中地区の面積は年々減少傾向にありましたが、2020(令和2)年に山梨市駅の北側から東山梨駅の市街地や山梨市駅南東部のエリアに加え、笛吹川沿いにおいて拡大されています。しかし、人口密度は低下傾向であり、2020年は約25人/haとなっています。

### ③ 農地転用

2017(平成29)年から2021(令和3)年にかけて、約70件/年の農地が転用されています。居住誘導区域外でもミニ開発等が行われるなど、居住誘導区域内外ともに、住宅用地を中心に転用が進行しています。

### ④ 建物新築状況

2017(平成29)年から2021(令和3)年にかけて、住宅を中心に約140件/年の建物が新築されています。そのうち、居住誘導区域内では、約35件/年の建物が新築されており、近年は増加傾向にあります。

### ⑤ 都市整備

土地区画整理事業は、山梨市駅北側で1993(平成5)年から行われていた山梨市駅前土地区画整理事業(5.8ha)が2020(令和2)年に完成し、新たに副次拠点内で山梨市アザレアタウン中央地区土地区画整理事業(約17.0ha)が2024(令和6)年11月に事業認可されています。

開発行為は、2017(平成29)年から2021(令和3)年にかけて、居住誘導区域内で5件、居住誘導区域外で20件が行われています。

<sup>1</sup> 国勢調査の集計のために設定される統計地域で、人口密度が40人/ha以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が5,000人以上となる地域のこと。

### (3) 都市交通

鉄道としてJR中央本線があり、市内には山梨市駅と東山梨駅の2駅が存在します。

これまで市内の路線バスは、山梨市民バスによるコミュニティバスが3路線存在し、山梨市駅を中心としたネットワークが形成されてきましたが、人口減少や高い自動車依存により、バスの利用者は減少傾向にあります。

このような中、本市では、利便性が高く持続可能な地域に即した公共交通ネットワークの形成を目的とし、「山梨市地域公共交通計画」を2023(令和5)年3月に策定しました。

今後は、令和6年度のデマンド型交通の実証運行の結果を踏まえ、令和7年度から市内全域においてデマンド型交通の本格運行を開始するとともに、市営バスの見直しによる公共交通の再編を行います。

また、道路においては、西関東連絡道路等の広域交通網の整備が進む一方で、市街地内には未整備の都市計画道路が残っています。

### (4) 経済活動

小売業は2005(平成17)年の市町村合併時と比較して、事業所数、従業者数、年間商品販売額、売り場面積は減少しています。要因の一つとして、人口の減少と周辺市町村へ買い物客が流出していることが背景として考えられます。また、既存商店街では空き店舗が増加しています。

工業については、2005年の市町村合併時と比較して、事業所数は減少していますが、従業者数と製造品出荷額は増加しています。

### (5) 防災

#### ① 洪水

都市計画区域の中央部を縦断する笛吹川沿いを始めとして、重川、日川沿いを中心に洪水浸水想定区域及び家屋倒壊等氾濫想定区域が設定されています。特に、居住誘導区域内である山梨市駅北側の笛吹川沿いでも0.5～3.0m未満の浸水深及び家屋倒壊等氾濫想定区域が設定されている地域があります。

#### ② 液状化

液状化発生の可能性が高い区域は、都市計画区域内にはないものの、液状化発生の可能性がある区域は、山梨市南部等に分布し、居住誘導区域内にもわずかに想定されています。

#### ③ 土砂災害

土砂災害警戒区域等の土砂災害の危険がある区域は、山沿いや笛吹川沿いの河岸段丘を中心に指定されていますが、居住誘導区域内には指定されていません。

## (6) 財政

歳入は、ふるさと納税の増額等に伴い、2023(令和5)年度の自主財源比率は約55%となっています。

歳出では、退職年齢の引き上げや高齢化に伴って義務的経費（人件費、扶助費）が増加傾向にあります。

## (7) 施設

施設分類ごとに、以下のような分布状況となっています。

施設分類	現 状
行政	都市計画区域内の中心部に市役所が立地しています。
医療	都市計画区域内の中心部に集中して医療施設が立地しており、都市機能誘導区域内には病院が2件立地しています。
福祉	都市計画区域の中心市街地周辺に多数の立地がみられる一方で、山梨市駅より南側では少なくなっています。都市機能誘導区域内には老人健康福祉センターが立地しています。
子育て関連	保育所等は、市内に広く分布しており、都市機能誘導区域内には4件立地しています。
教育	都市計画区域内に広く分布しており、都市機能誘導区域内には小学校1件、高等学校1件、大学・専門学校2件が立地しています。
商業	スーパーは、都市機能誘導区域内に2件立地している以外は、都市機能誘導区域外に5件立地しています。

## (8) 環境

近年、脱炭素社会の実現、再生可能エネルギー導入などの取組みが加速化しており、本市においても2021(令和3)年2月に「ゼロカーボンシティ宣言」を表明し、温室効果ガス(CO2)排出量を削減することとしています。

本市の温室効果ガス(CO2)排出量部門別構成比においては、運輸部門（自動車等）の占める割合が39%となっており、国の18%、県の30%と比較すると高い状態となっています。

## 2.2 都市構造上の課題

本市の現状に関するここまでの分析を踏まえ、都市構造上の課題を整理しました。

表 1 都市構造上の課題の整理

分野	現状・特徴	課題
① 人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本市の人口は 2015(平成 27)年時点で 35,141 人、2020(令和 2)年時点で 33,435 人です。人口は 2000(平成 12)年をピークに減少傾向にあり、今後も減少が続くと予想されます。</li> <li>・ 高齢化率は上昇傾向にあります。2015(平成 27)年時点で 31.2%、2020(令和 2)年時点で 34.3%であり、2035 年には 40%を超える見込みです。</li> <li>・ 人口は用途地域外も含めて広域的に分布しており、将来においてはさらなる人口密度の低下が予想されます。</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 人口減少と高齢化の進行に伴い、生活サービス水準の維持が困難になり、地域の活力低下が懸念されます。</li> </ol>
② 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山林等を除いて多くが畑地となっており、その中に住宅用地が混在しています。居住誘導区域内でも農地・空地が点在しています。</li> <li>・ 人口集中地区（DID）の人口密度は 2015(平成 27)年時点で約 30 人/ha、2020(令和 2)年時点で約 25 人/ha となっており、全国平均よりも低く、減少傾向にあります。</li> <li>・ 居住誘導区域の内外に関わらず農地転用が進行しています。</li> <li>・ 2017～2021 年は約 140 件/年の建物が新築されています。そのうち居住誘導区域内では約 35 件/年の建物が新築されており、近年は増加傾向にあります。</li> <li>・ 副次拠点内にある山梨市アザレアタウン中央地区土地区画整理事業(約 17.0ha)が 2024(令和 6)年 11 月に事業認可されています。</li> <li>・ 山梨市駅南側に隣接している大規模工場の跡地が空地となっています。</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. 広域的に建物が新築されており、より低密に広がった市街地が形成されるおそれがあります。</li> <li>3. 果樹栽培を中心とした農用地と都市的土地利用等が共生できる土地利用施策を検討する必要があります。</li> <li>4. アザレアタウン中央地区において、居住環境の創出と都市機能の誘導を図る必要があります。</li> <li>5. 山梨市駅南側において周辺と合わせた活性化を図ることや水辺空間を利用した賑わい創出のための「山梨市かわまちづくり」の推進を図る必要があります。</li> </ol>

分野	現状・特徴	課題
③ 都市交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道駅として山梨市駅、東山梨駅の2駅が存在しているほか、バス路線は山梨市駅を中心とした循環線が設定されています。</li> <li>・ 基幹的公共交通（鉄道やバスの運行本数が1日30本以上）の徒歩圏人口カバー率は24.4%となっており、本市と同規模である5万人未満都市の平均値である31%と比べて低い状況です。</li> <li>・ 利便性が高く持続可能な地域に即した公共交通ネットワークの形成を目的とし、「山梨市地域公共交通計画」を策定しました。また、令和6年度のデマンド型交通の実証運行の結果を踏まえ、令和7年度から市内全域においてデマンド型交通の本格運行を実施します。</li> <li>・ 西関東連絡道路等の広域交通網の整備が進む一方で、市街地内には未整備の都市計画道路が残っています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6. バス路線の再編を行いつつ、デマンド型交通を周知し、利用増進を図るとともに、他の公共交通とも連携した一体的な公共交通を構築する必要があります。</li> <li>7. 都市計画道路の整備及びネットワーク形成、生活道路の整備を進める必要があります。</li> </ul>
④ 経済活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小売業の事業所数、従業者数、年間商品販売額、売り場面積は2005(平成17)年の市町村合併時と比べて減少しており、買い物客の減少や市外への流出が考えられます。</li> <li>・ 既存商店街では空き店舗が増加しています。</li> <li>・ 工業は、2005年の市町村合併時と比べて、事業所数は減少していますが、従業者数と製造品出荷額は増加しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8. 買い物客の市外への流出が考えられるため、魅力ある店舗の誘導や都市機能誘導区域内での買い物の利便性等を向上させる必要があります。</li> </ul>
⑤ 防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 笛吹川、重川、日川沿いを中心に洪水浸水想定区域及び家屋倒壊等氾濫想定区域が設定されています。居住誘導区域内である山梨市駅北側の笛吹川沿いでも0.5～3.0m未満の浸水深及び家屋倒壊等氾濫想定区域が設定されている地域があります。</li> <li>・ 液状化発生の可能性が高い区域はありませんが、液状化発生の可能性がある区域が山梨市南部等に分布し、居住誘導区域内にもわずかに想定されています。</li> <li>・ 山沿いを中心に土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域が指定されていますが、居住誘導区域内には指定されていません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9. 居住誘導区域内における災害リスクに対して、防災・減災対策を検討する必要があります。</li> </ul>

分野	現状・特徴	課題
⑥ 財政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歳入では、ふるさと納税の増額等に伴い、2023(令和 5)年度の自主財源比率は約 55%となっています。</li> <li>・ 歳出では、退職年齢の引き上げや高齢化に伴って義務的経費（人件費、扶助費）が増加傾向にあります。</li> </ul>	<p>10. 近年の税収は増加傾向にありますが、今後は生産年齢人口の減少に伴う税収の減少が見込まれ、福祉等に係る義務的経費の増加等により、財政の硬直化が進むことが懸念されます。</p>
⑦ 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 医療サービス施設（内科・外科）の徒歩圏人口カバー率は 2020(令和 2)年時点で 58.8%となっており、5 万人未満都市の平均値である 57%と比べるとやや高い状態です。</li> <li>・ 福祉サービス施設の徒歩圏人口カバー率は 2020(令和 2)年時点で 66.7%となっており、5 万人未満都市の平均値である 44%と比べると高い状態です。</li> <li>・ 商業サービス施設（延床面積 1,500 m<sup>2</sup>以上のスーパー、百貨店）の徒歩圏人口カバー率は、2020(令和 2)年時点で 37.9%となっており、5 万人未満都市の平均値である 38%と比べると同程度となっています。</li> <li>・ 医療、福祉、商業の生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は、個別には同規模都市の平均値を上回るものの、それら全てを徒歩圏で享受できる日常生活サービス徒歩圏充足率は 12.2%となり、5 万人未満都市の平均値である 17%を下回っています。</li> <li>・ 公営住宅は郊外部に立地しており、多くの団地で老朽化が進行しています。</li> <li>・ 2005(平成 17)年の市町村合併により、同じ用途・機能を備えた公共建築物が各地区に点在しています。</li> </ul>	<p>11. 日常生活サービス徒歩圏充足率が低く、施設が身近な範囲に立地していないことから、自動車等での移動が必要となっています。</p> <p>12. 公営住宅については「山梨市公営住宅等長寿命化計画（2020(令和 2)年 3 月)」を考慮しつつ、ストック活用の方向性を検討し、民間住宅については、空き家住宅の対策等を検討する必要があります。</p> <p>13. 公共建築物については「山梨市公共施設等総合管理計画（2022(令和 4)年 3 月)」を考慮しつつ、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置の検討や、公的不動産等を活用し、不足する都市機能を誘導する必要があります。</p>
⑧ 環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近年、脱炭素社会の実現、再生可能エネルギー導入などの取組みが加速化しており、本市においても 2021(令和 3)年 2 月に「ゼロカーボンシティ宣言」を表明し、温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)排出量を削減することとしています。</li> <li>・ 本市の温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)排出量部門別構成比において、運輸部門（自動車等）の占める割合が 39%となっており、国の 18%、県の 30%と比較すると高い状態です。</li> </ul>	<p>14. 脱炭素化に向けた都市機能の集約化やコンパクト・プラス・ネットワークの実現を図り、歩いて暮らせるまちづくりを推進する必要があります。</p>