

# 「山梨県内のバス交通の目指すべき方向」 (中間取りまとめ)

交通政策会議  
バス交通ネットワーク検討専門部会

# 目 次

## 1 目指すべき方向の策定に当たって

- ・ 背景
- ・ 目的

## 2 山梨県内の公共交通の現状と課題

- ・ 本県を取り巻く環境
- ・ 本県のバス交通の現状等
- ・ 観光客と利用する交通手段等

## 3 山梨県のバス交通の目指すべき方向

- ・ 背景と課題
- ・ 基本的な考え方
- ・ 基本理念
- ・ 実現する将来像
- ・ 基本目標

## 4 広域的な路線

## 5 地域内路線

- ・ 甲府盆地南西周辺地域
- ・ 峡東地域
- ・ 峡南地域
- ・ 峡北地域
- ・ 富士北麓地域
- ・ 東部地域

## 6 利用促進、費用負担

- ・ 利用促進のあり方
- ・ 費用負担のあり方について

# 1 目指すべき方向の策定に当たって

## 1 策定の背景

本県のバス交通は、系統の数はピーク時の半数程度まで縮小しており、輸送人員についても、近年下げ止まっているものの、ピーク時の7分の1程度まで減少しています。

そうした中で、本県では高齢化が進展し、高齢者の増加が見込まれ、子どもや高齢者などの車を持たない県民の日常生活に身近な交通手段である路線バスの重要性はますます高まっています。

また、県民のバス利用回数は、全国の都道府県と比較すると少なく、人口減少の進行は、公共交通の利用者の減少も招き、本県のバス交通の弱体化が懸念されます。

一方、観光客数は、東日本大震災の発生した2011(平成23)年度を除いて増加傾向にあり、中でも、訪日外国人宿泊者数の伸びが大きく、この5年間で倍以上になりました。

このため、バス交通を充実させて、本県を訪れた観光客が県内各地に円滑に移動できる移動手段を確保することが必要となっています。

2027年にはリニア中央新幹線が開業し、本県から品川まで約25分、名古屋まで約40分で接続されるなど、大都市圏との時間距離が大幅に縮小することとなります。

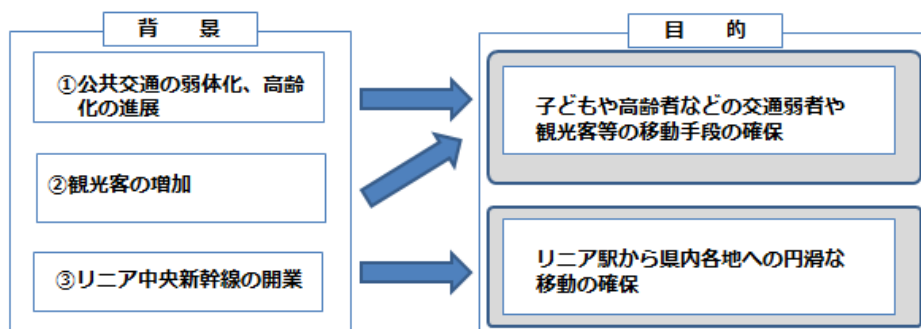
リニア中央新幹線の開業により、本県を取り巻く交通環境は大きく変化しますが、開業による効果を全県に波及させるためには、リニア駅と県内各地を接続する速達性を確保した交通網の整備が必要となります。

このように、子どもや高齢者などの交通弱者や観光客等の移動手段を確保するとともに、リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から県内各地への移動を円滑にするバス交通の利便性を高めることが必要となっています。

## 2 策定の目的

このような背景を踏まえ、

- ①子どもや高齢者などの交通弱者や観光客等の移動手段の確保
- ②リニア中央新幹線の開業を見据えた、リニア駅から県内各地への円滑な移動の確保を実現するため、「山梨県内のバス交通の目指すべき方向」を策定します。

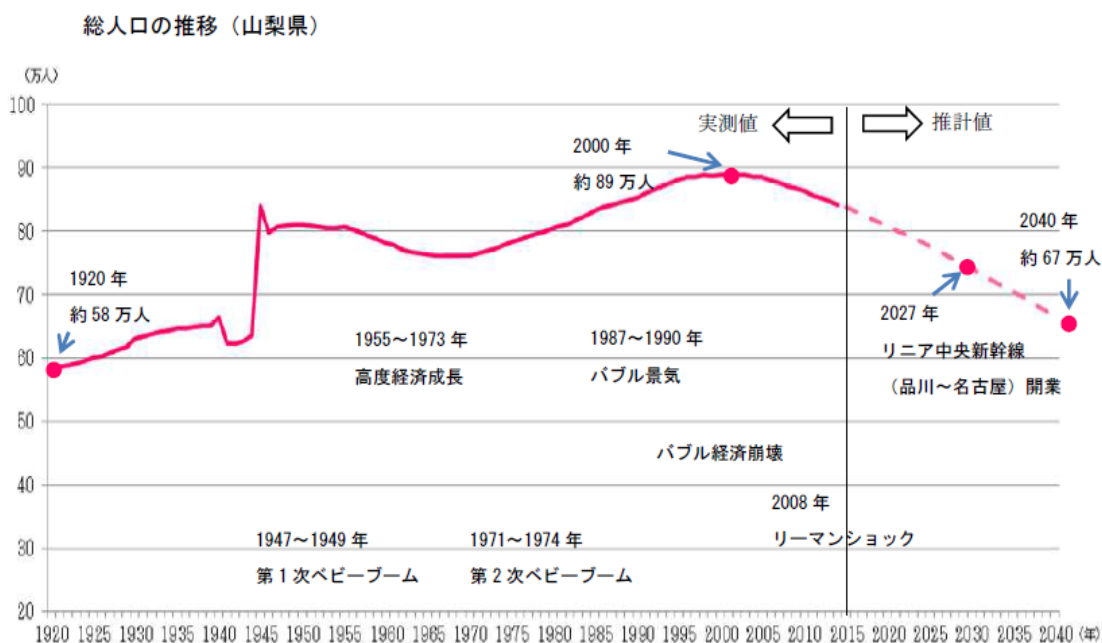


## 2 山梨県内のバス交通の現状と課題

### 1 本県を取り巻く環境

#### ①総人口

- ・本県の総人口は、第二次世界大戦中に急増した後、1955(昭和 30)年から始まる高度経済成長期の前半は減少傾向でした。これは、雇用機会を求め、県外への人口流出が主な要因と考えられます。
- ・その後、1970(昭和 45)年頃から 2000(平成 12)年頃まで人口増加が続き、ピーク時(2000 年(平成 12)年 9 月)には、89 万人台に達しました。これは、本県において、1970 年～1980 年代に大規模工業団地が整備され、1982(昭和 57)年に中央自動車道が全線開通したことにより、製造業を中心に雇用環境が向上したことが主な要因と思われます。
- ・2000 年代からは、少子化や経済のグローバル化の進行など社会情勢の変化による転出超過を背景に人口は減少に転じ、2015(平成 27)年 8 月現在で 834,756 人となっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、現状のまま推移した場合、2040(平成 52)年の総人口は約 666,000 人になると推計されており、2015(平成 27)年と比較して約 2 割減少すると見込まれます。
- ・大幅な人口減少の進行は、公共交通の利用者の減少を招き、生活交通の維持確保に影響をもたらすものと考えられます。



出典：「国勢調査」（総務省）

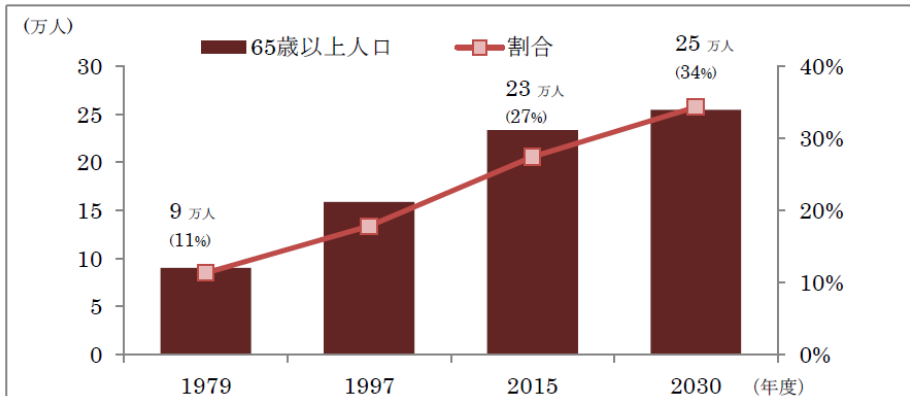
「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

出典：平成 27 年 山梨県まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

## ②高齢化

- ・本県の高齢者の人口は年々増加し、35年前には10%程度であった高齢化率(全人口に占める65歳以上の人口の割合)はいまや25%を越え、2030(平成42)年度には34%と推計されています。
- ・車を運転できない高齢者にとっては、身近な公共交通である路線バスによる移動手段の確保は、益々重要性が増すものと考えられます。

### 高齢者人口等の推移



出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

## 2 本県のバス交通の現状等

### ③公共交通網

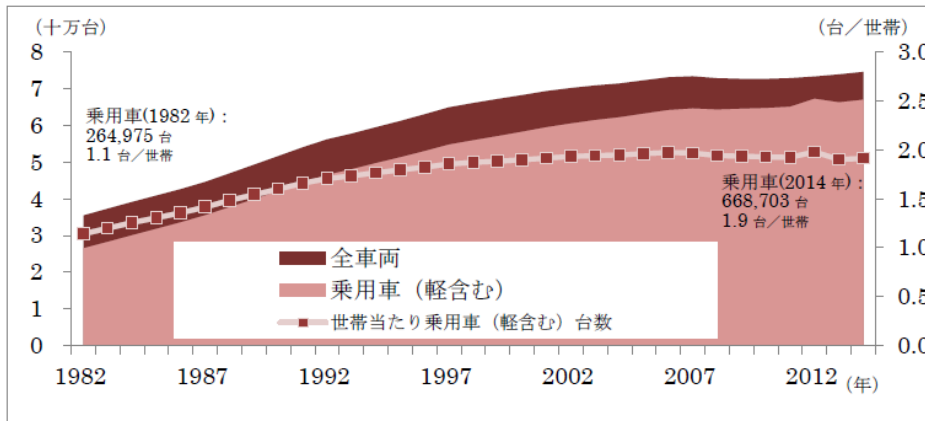
- ・本県では、甲府駅を中心に、東西方向に東京方面・長野方面へ延びるJR中央線、静岡方面に延びるJR身延線、大月駅から河口湖駅間の富士急行線といった鉄道が運行されています。
- ・バス交通は、甲府盆地を中心に山梨交通グループによる路線バスが、富士北麓東部地域を中心に富士急行グループの鉄道、路線バスが運行され、住民の移動手段として利用されています。
- ・また、山間地域を中心に市町村によるコミュニティバスやデマンド交通等が運行されています。
- ・東京方面などには、高速バスも重要な役割を果たしています。



#### ④自動車保有台数

- ・本県の自動車の保有台数は、この30年間で倍以上増加しました。
- ・中でも中央自動車道が全線開通した1982(昭和57)年に約26万台であった県内の乗用車の所有台数は、現在約67万台にまで増加し、1世帯当たり2台近く保有するようになりました。

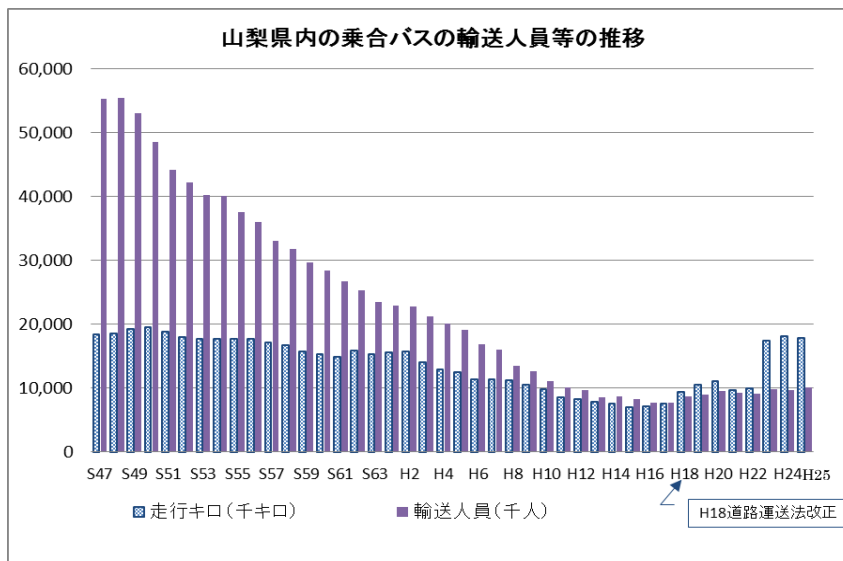
自動車保有台数の推移



出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

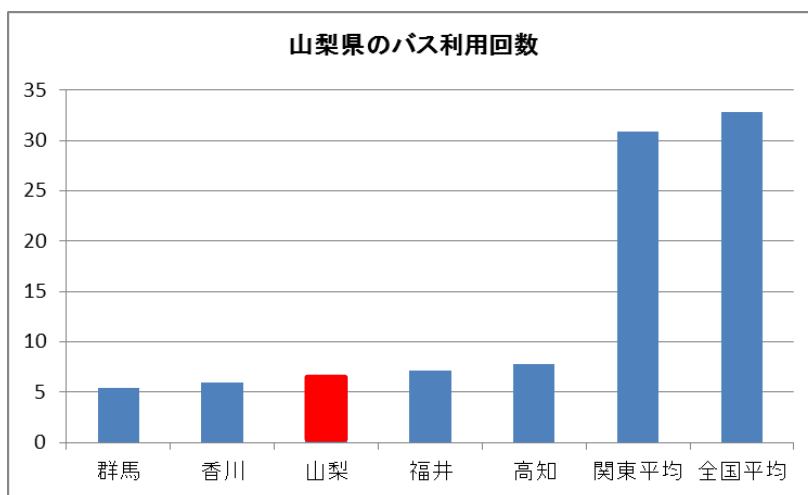
#### ⑤バス利用者

- ・本県の路線バス利用者は昭和39年度の6,600万人をピークに減少を続け、平成17年度には770万人まで減少しています。
- ・平成18年度にからは、市町村が運行するコミュニティバス等についても路線バスの統計に含まれるようになったため、路線バス利用者は増加しており、平成25年度は1,014万人となっています。



## ⑥バス利用回数

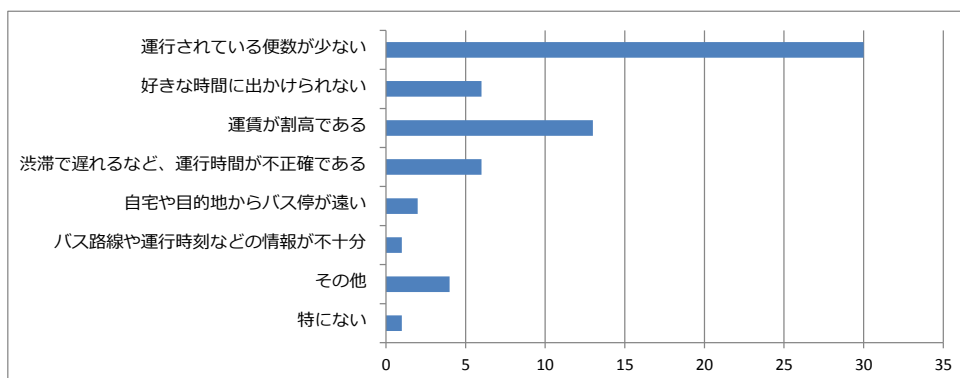
- ・2013(平成 25)年の本県の県民 1 人あたりの年間バス利用回数は、2012(平成 24)年の 6.3 回に比べ、若干増加し 6.6 回となっています。
- ・群馬県、香川県に次いで全国で下から 3 番目となっています。
- ・関東地区の平均 30.9 回、全国の平均 32.8 回と比較して、非常にバスの利用が少ない傾向にあります。



出典：営業用バス(乗合・貸切)都道府県別輸送量(国土交通省)

## ⑦県民のバスに対する不満

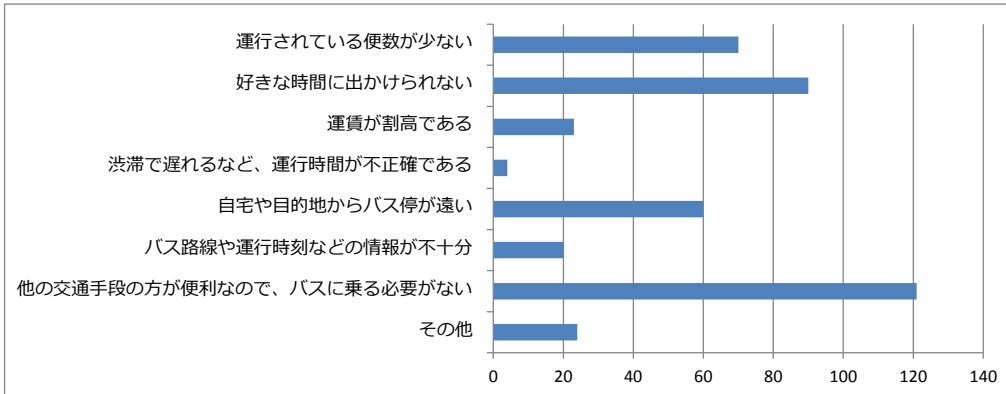
- ・県政モニター276 名を対象に実施したアンケート(以下「県政モニターアンケート」という。)では、バスを利用することのある県民は 36 名で全体の 13.1%でした。
- ・バスを利用したことのある県民が、バスに対して不満に思っている点としては「運行している便数が少ない」が 30 名で最多。バスを利用することのある県民の 83%が便数に不満を持っています。
- ・次に多いのは「運賃が割高である」で、13 名、36%となっています。



出典：平成26年県政モニターアンケート

### ⑧バスを利用しない理由

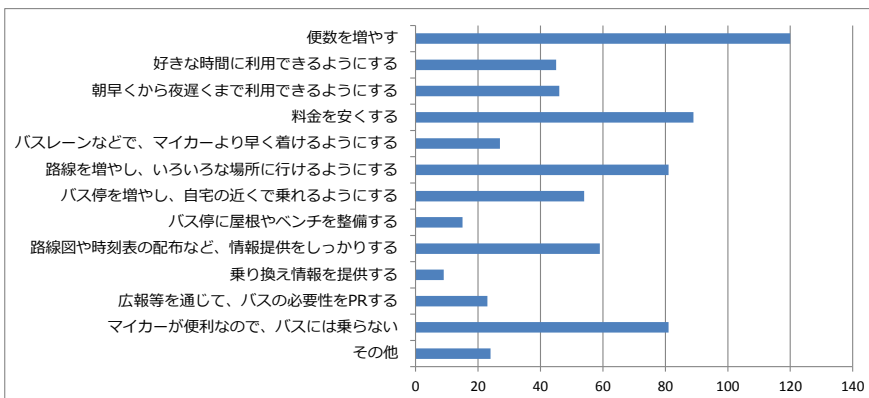
- ・ 県政モニターアンケートでバスを利用することがない県民は 239 名で全体の 86.6%でした。
- ・ バスを利用することがない県民が、バスを利用しない理由としては「バスに乗る必要がない」が 121 名で最多となっています。
- ・ 以下「好きな時間に出かけられない」「運行されている便数が少ない」などとなっています。



出典:平成26年県政モニターアンケート

### ⑨バスを利用するようになる方策

- ・ 県政モニターアンケートで、どのようにすればもっと路線バスを利用するようになるかという質問には「便数を増やす」と回答した者が 121 名で最多となっています。
- ・ 以下「料金を安くする(89 名)」、「路線を増やし、いろいろな場所に行けるようにする(81 名)」、といった希望が並ぶ一方で、「マイカーが便利なので、バスには乗らない」という回答した者も 81 名いました。



出典:平成26年県政モニターアンケート

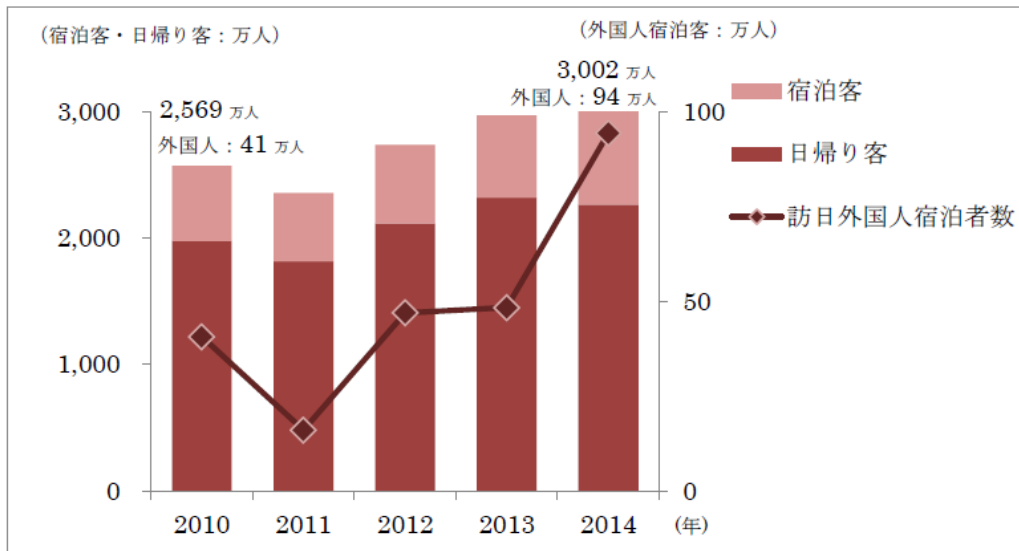


### 3 観光客と利用する交通手段等

#### ⑩観光客数

- 観光客数は、東日本大震災の発生した 2011(平成 23)年度を除いて増加傾向にあり、中でも、訪日外国人宿泊者数の伸びが大きくこの 5 年間で倍以上になりました。

#### 観光客の推移

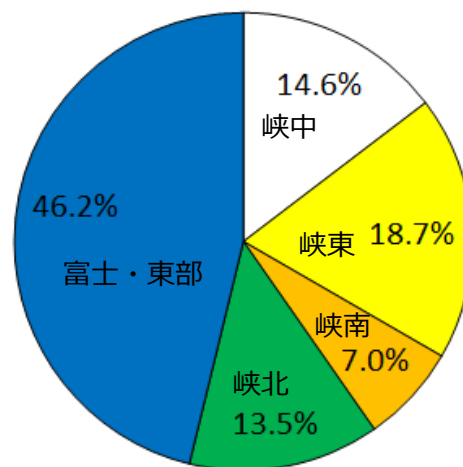


出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

#### ⑪方面別観光客数

- 山梨県を訪問する観光客の訪問先は、富士・東部地域が年間 1,387 万人で全体の 46%程度を占めています。
- 峡東地域が 19%程度で、峡中、峡北地域はそれぞれ 15%前後、峡南地域がやや低い結果となっています。

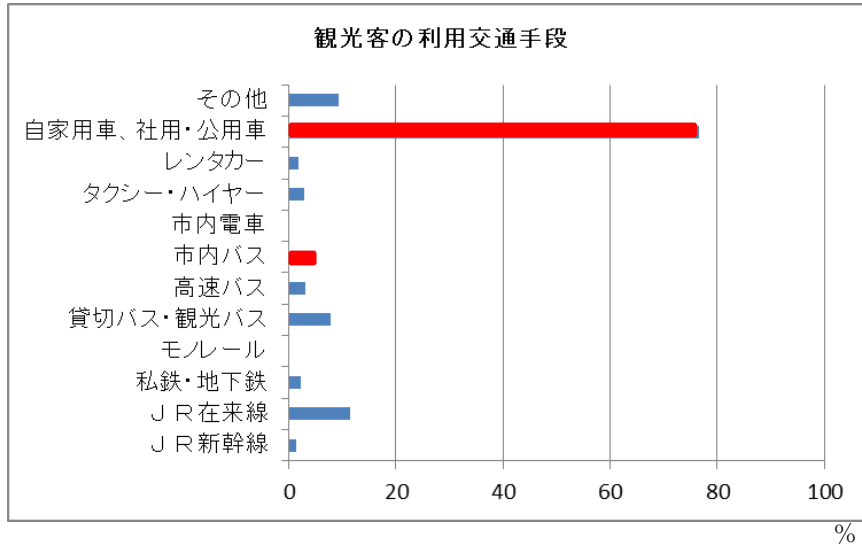
圏域	観光客数(人)
峡中	4,391,174
峡東	5,619,031
峡南	2,089,857
峡北	4,046,891
富士・東部	13,869,889
年計	30,016,843



出典：平成 26 年 山梨県観光入込客統計調査報告書

### ⑫観光客の利用交通手段

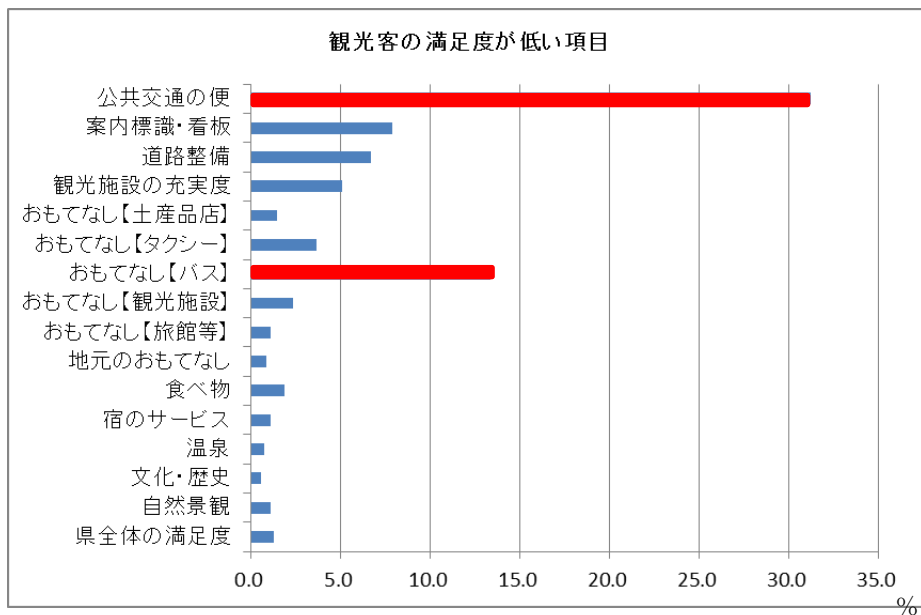
- ・本県を訪れた観光客のうち、移動手段として路線バスを利用したのは、全体の4.8%でした。
- ・もっとも多く利用された移動手段である自動車の76.5%と比較すると、非常に少ない状況です。



出典：平成26年 山梨県観光入込客統計調査報告書

### ⑬観光客不満度

- ・本県を訪れた観光客の不満が多い項目として「公共交通の便」が最も多くなっているなか、2番目に不満が多い項目として「おもてなし(バス)」が挙げられており、観光客向けの公共交通に不満が集中しています。



出典：平成26年 山梨県観光入込客統計調査報告書

### 3 山梨県のバス交通の目指すべき方向

#### 1 背景と課題

バス交通の目指すべき方向について検討する背景と課題は次のとおりです。

##### ○子どもや高齢者などの交通弱者の移動手段の確保

- ・本県では、マイカーの普及に伴って路線バスの利用者が減少し、ピーク時の約7分の1となっています。利用者の減少を受け採算が悪化したことにより、バス路線の廃止や減便など運行の縮小が進み、地域の移動手段としてバス交通の持つ機能が衰退しています。
- ・郊外や山間地域にバス交通の空白地帯が生じていることや、バス事業者による路線が廃止となり、市町村が運行するバスが、各市町村内の運行に留まる傾向にあることにより、利便性の高い全県的なバス交通ネットワークの構築が必要となっています。
- ・これまで、マイカー利用を前提に住宅の建築が進んできましたが、高齢化により自動車の運転ができない高齢者が増加しつつあります。
- ・また、マイカーを運転できない子どもの移動手段を確保することも必要であるため、バス交通を充実させることが求められています。

##### ○観光客の移動手段の確保

- ・バス運行の縮小に伴い、広域での移動や観光地の近くまで移動する公共交通手段が十分でない地域があります。
- ・富士山の世界文化遺産登録により、県外からの観光客が増加しており、観光客の移動手段となる、利用しやすい二次交通を整備することが必要となっています。

##### ○リニア中央新幹線の開業を見据えたバス路線の新設・再編

- ・11年後の2027年に開業するリニア中央新幹線のリニア駅から、甲府駅などの鉄道の主要な駅や県内の主要拠点に、円滑に短時間で移動できるよう、速達性を確保したバス路線を新設・再編することが必要となっています。

#### 2 基本的な考え方

新たなバス交通ネットワークの構築にあたって、基本的な考え方として、次の3点に沿って検討を行います。

- ① **通勤・通学、通院や買い物などの日常生活における移動の利便性を高め、子どもや高齢者にとって利便性の高いバス交通ネットワークを構築します。**
- ② **県外からの観光客等の県内各地への円滑な移動を確保するため、バス交通の充実を図ります。**
- ③ **リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から県内各地への円滑な移動を確保するため、利便性の高いバス交通ネットワークを構築します。**

### 3 基本理念

新たなバス交通ネットワークの基本理念として、次のテーマを掲げます。

**『子どもや高齢者などの交通弱者や観光客等の移動手段を確保するとともに、  
リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から県内各地への円滑な移動を  
確保するため、利便性の高いバス交通ネットワークを構築する』**

### 4 実現する将来像

新たなバス交通ネットワークの構築により、実現する将来像として、次の3点を目指します。

#### ○利便性の高いバス交通ネットワークの構築

- ・通勤・通学、通院や買い物など県民の日常生活における移動が、全県的なバス交通ネットワークの構築により、円滑にできる社会が実現する。

#### ○観光客の移動手段の確保

- ・県外からの観光客等の県内各地へのスムーズな移動手段を確保するため、鉄道駅等と観光地や観光地間を結ぶ公共交通手段を確保する。

#### ○リニア駅から県内各地への円滑な移動手段の確保

- ・県内に張り巡らされたバス交通ネットワークやリニア駅と甲府駅を結ぶ新たなバス交通システムにより、県内各地へのスムーズな移動が可能となる。

### 5 基本目標

上記の将来像を実現するため、次の基本目標に沿ってバス交通ネットワークの構築を進めます。

#### (1)利便性の高い広域的なバス路線の整備

- ・バス路線の起終点・経路の見直しによる利便性の向上
- ・交通空白地帯の解消
- ・鉄道駅や病院、商業施設等の地域の主要な拠点と接続する路線の再編・新設による県民の日常生活や観光客の移動手段の確保、利便性の向上
- ・増便による通勤・通学の利便性の向上

#### (2)日常生活や観光客の移動手段となる地域内のバス路線の整備

- ・地域の拠点である鉄道駅への接続や地域の医療機関、商業施設などを經由することによる日常生活の移動手段となるバス交通の利便性の向上
- ・地域内の円滑な移動を確保するため、商業施設や医療機関等をきめ細かく巡るコミュニティバスや観光客の移動の円滑化を図るコミュニティバスの運行
- ・地域の主要拠点である鉄道駅や病院、商業施設等と接続する路線の新設による、県民の日常生活や観光客の移動の円滑化、利便性の向上

### **(3)リニア駅と県内各地を結ぶバス路線の整備**

- ・リニア駅と県内各地を結ぶ速達性を確保したバス路線の新設・再編
- ・速達性、定時性を確保した甲府駅とリニア駅を結ぶ新たなバス交通システムの整備

### **(4)バス交通の利用促進**

- ・実効性があり、持続可能なバス交通ネットワークを構築するため、効果的な利用促進策を実施し、利便性の高い安定的なバス交通の確保を目指す。