

# 山梨県内のバス交通の目指すべき方向

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

- (1) 策定の背景
- (2) 策定の目的

## 2 山梨県の人口、バス交通、観光客の状況

- (1) 本県の人口動向等
- (2) 本県のバス交通の現状等
- (3) 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

- (1) 背景と課題
- (2) 基本的な考え方
- (3) 基本理念
- (4) 実現する将来像
- (5) 基本目標

## 4 目指すべき姿

- (1) 拠点の選定
- (2) 広域的な路線
- (3) 地域内の路線

## 5 利用促進、役割分担等

- (1) 利用促進
- (2) 関係者間の連携
- (3) 役割分担

# 1 目指すべき方向の策定に当たって

## (1) 策定の背景

本県の総人口は、1970年頃から2000年頃まで増加が続き、ピーク時2000年9月には、89万人台に達しましたが、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減少に転じ、2015年8月現在で834,756人となっています。

2004年には、死亡数が出生数を上回り、晩婚化や出生数の低下により、自然減が今後も進行することが見込まれます。人口減少の進行が、公共交通の利用者の減少につながり、生活交通の維持確保に影響が出ることも考えられます。

また、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。

一方、観光客数は、東日本大震災の発生した2011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手段を確保することが必要となっています。

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6分の1程度まで減少しています。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、本県のバス交通の更なる弱体化が懸念されます。

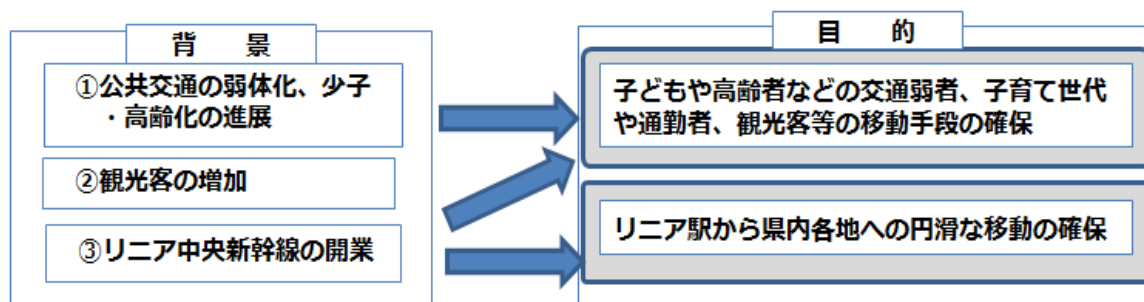
2027年にはリニア中央新幹線が開業し、本県から品川まで約25分、名古屋まで約40分で接続されるなど、大都市圏との時間距離が大幅に縮小することとなります。

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。

## (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、子育て世代や通勤者、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。



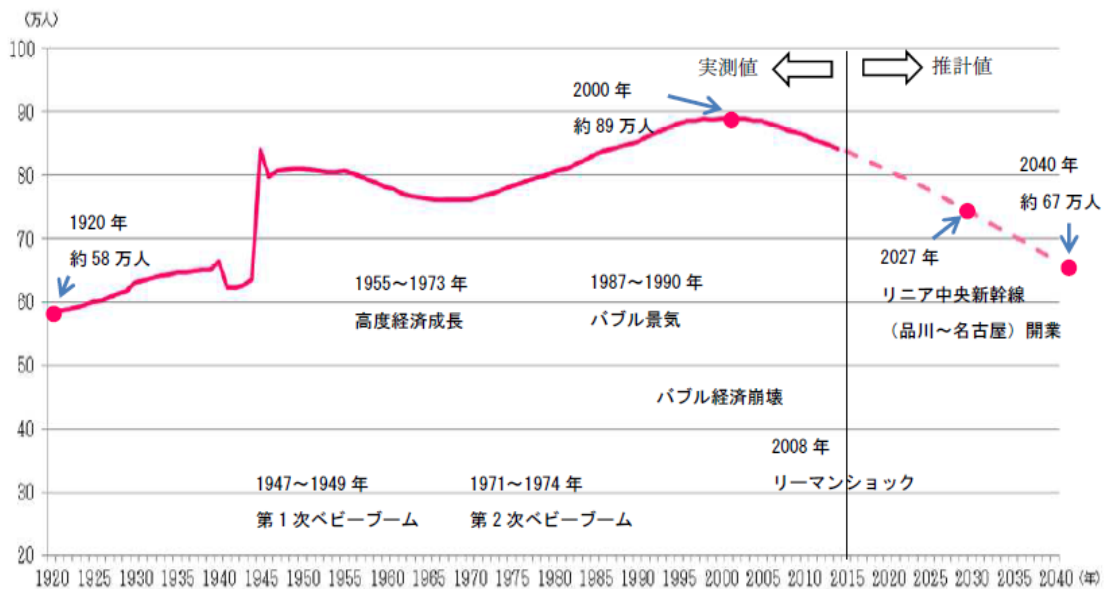
## 2 山梨県の人口、バス交通、観光客の状況

### (1) 本県の人口動向等

#### 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。

総人口の推移（山梨県）



出典：「国勢調査」（総務省）

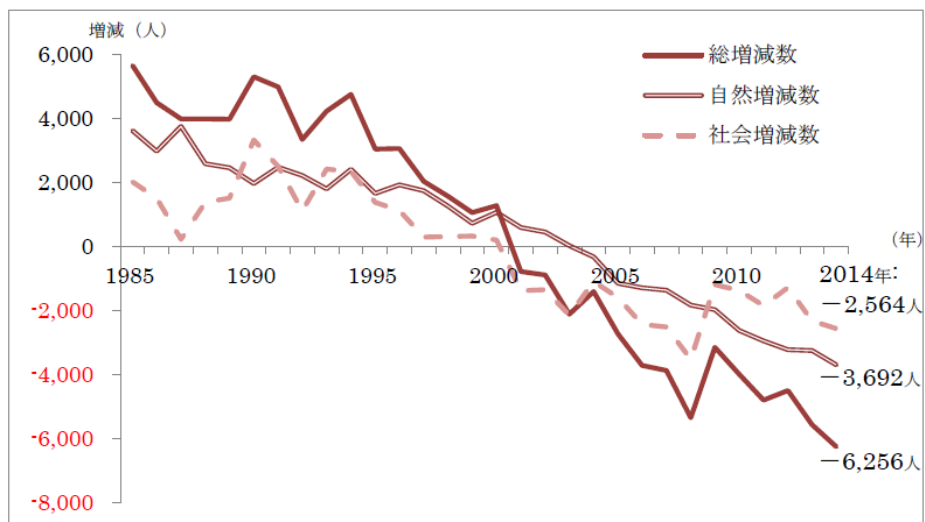
「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

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人口動向分析

- ・本県の人口は、自然減と社会減が同時に進行しています。

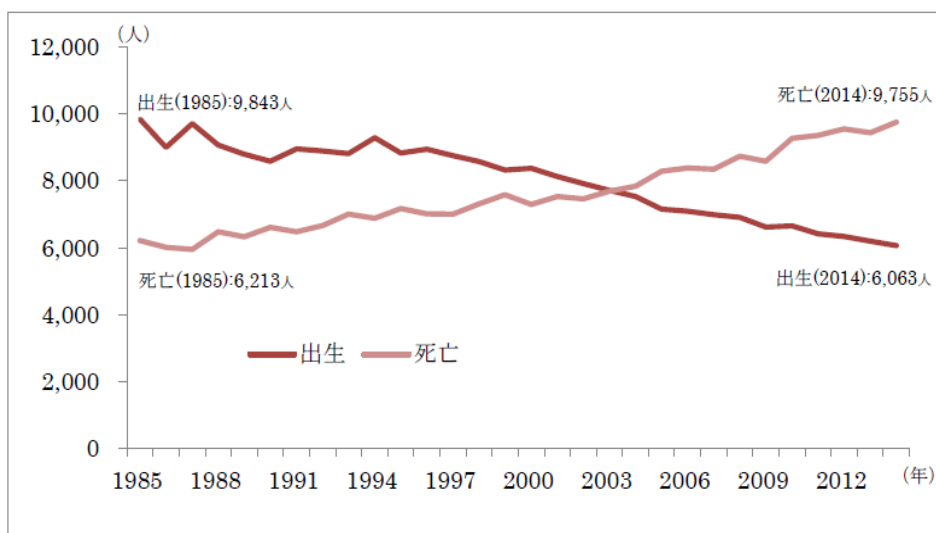
### 人口の自然増減数・社会増減数の推移



出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

- ・死者数が増加傾向にある一方、出生数は減少傾向にあり、2004(平成16)年には、死亡数が出生数を上回りました。

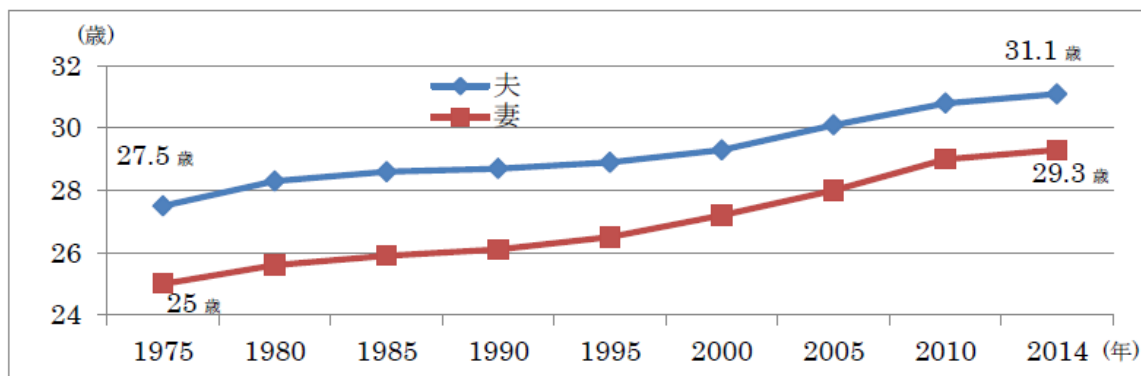
### 出生数・死亡数の推移



出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

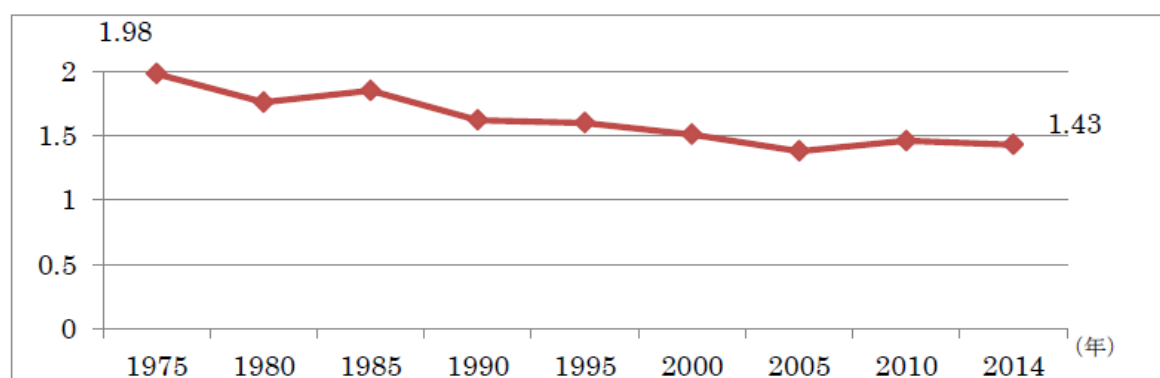
- ・晩婚化や出生数の低下により、自然減が今後も進行することが見込まれます。

### 初婚年齢の推移



出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

### 合計特殊出生率の推移

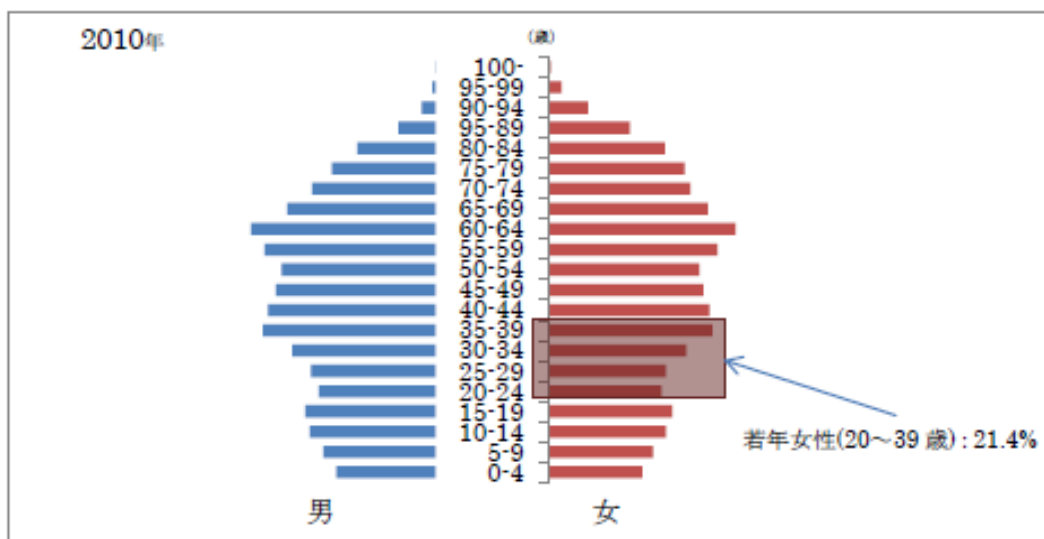
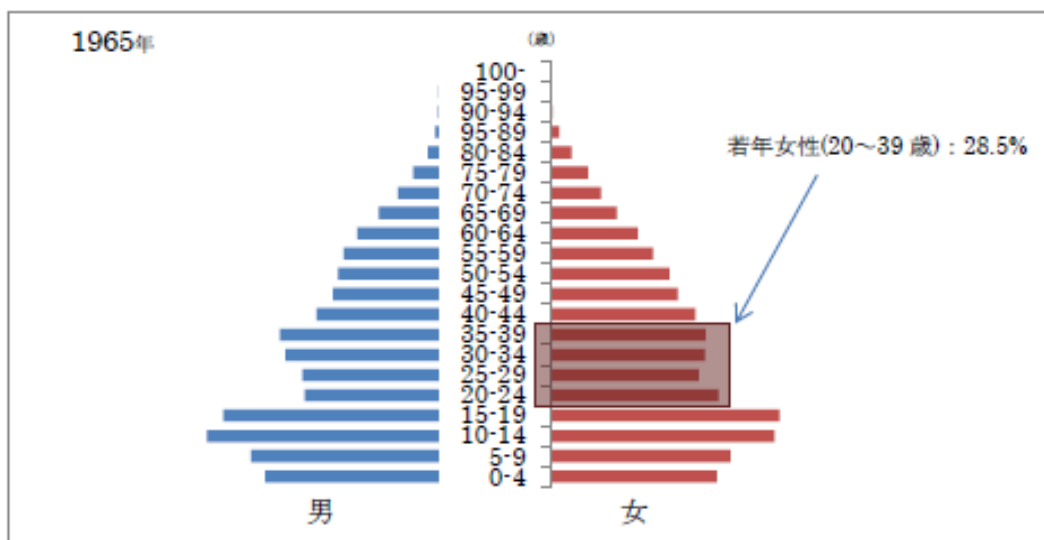


出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

### ③人口構造の変化

- ・ 100年前の本県の人口は60万人でしたが、当時と比べて高齢者人口(65歳以上)の比率は大幅に上昇するとともに、20～30歳代の若者女性の減少が少子化傾向に拍車をかけています。

#### 人口ピラミッドの変化

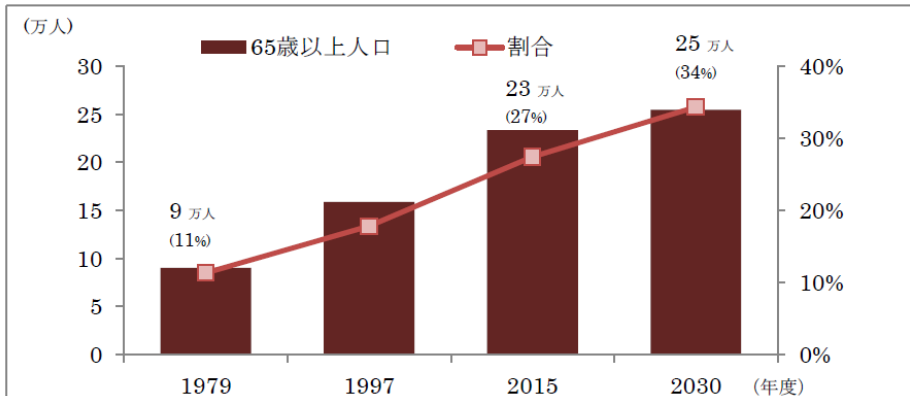


出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

#### ④高齡化

- ・ 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

### ①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。

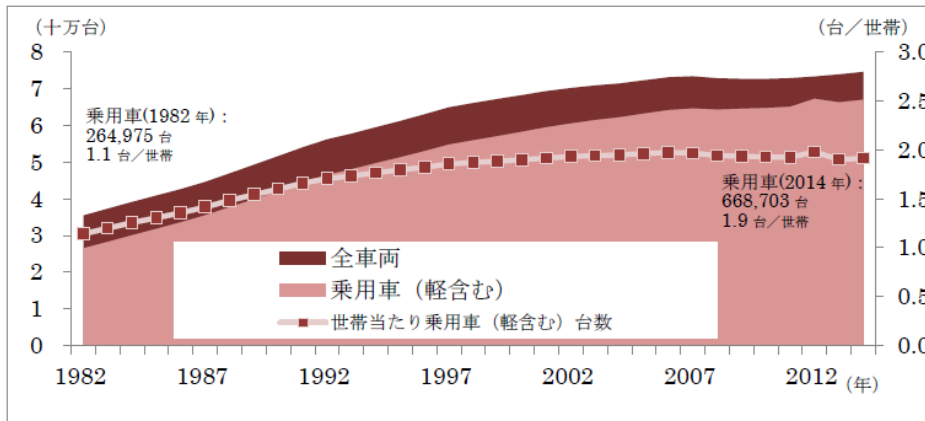




## ②自動車保有台数

- ・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。

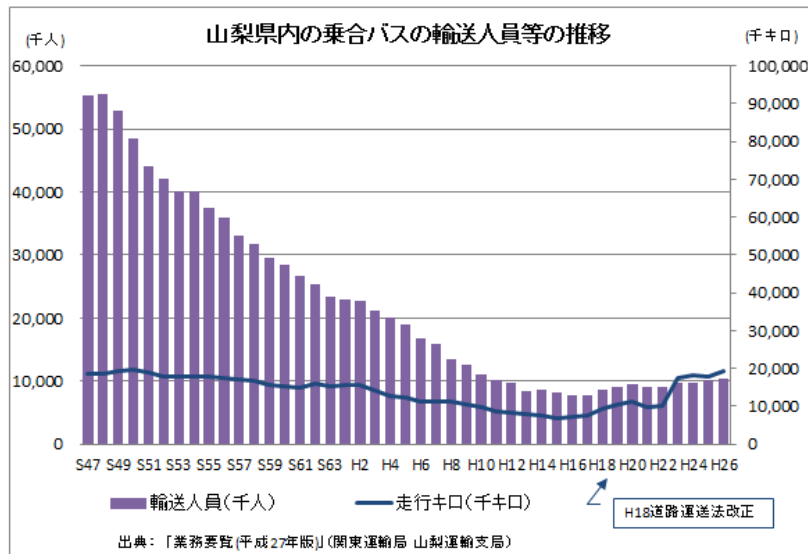
自動車保有台数の推移



出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

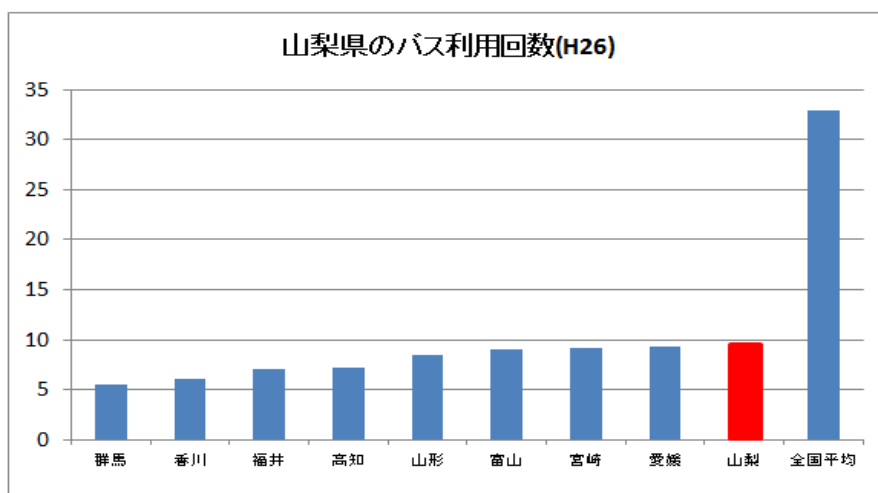
## ③バス利用者

- ・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26年度は1,038万人となっています。



#### ④バス利用回数

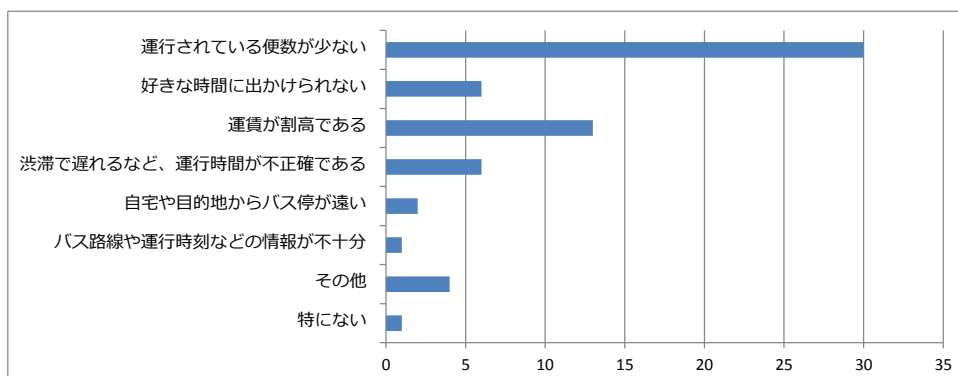
- ・2014(平成 26)年の本県の県民 1 人あたりの年間バス利用回数は、2013(平成 25)年の 6.6 回に比べ増加し、9.5 回となっています。
- ・全都道府県の平均バス利用回数は、32.9 回であり、本県は少ない方から 9 番目となっています。



出典：営業用バス(乗合・貸切)都道府県別輸送量(国土交通省)

#### ⑤県民のバスに対する不満

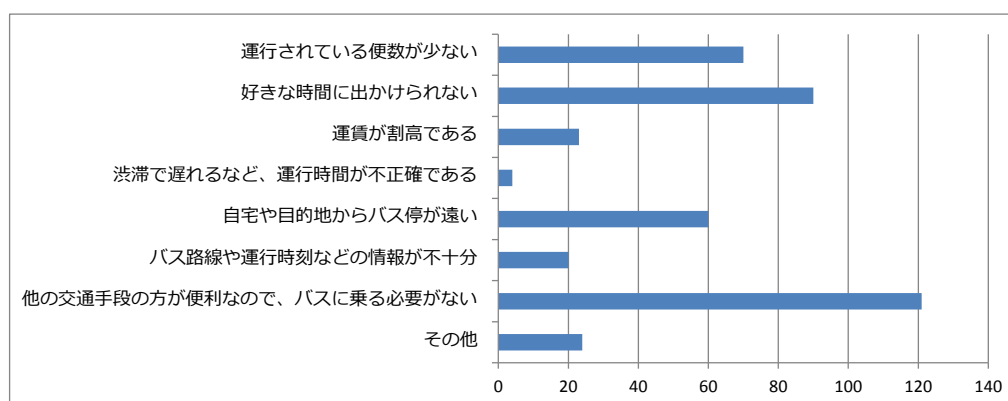
- ・県政モニター276 名を対象に実施したアンケート(以下「県政モニターアンケート」という。)では、バスを利用することのある県民は 36 名で全体の 13.1%でした。
- ・バスを利用したことのある県民が、バスに対して不満に思っている点としては「運行している便数が少ない」が 30 名で最多。バスを利用することのある県民の 83%が便数に不満を持っています。
- ・次に多いのは「運賃が割高である」で、13 名、36%となっています。



出典：平成26年県政モニターアンケート

## ⑥バスを利用しない理由

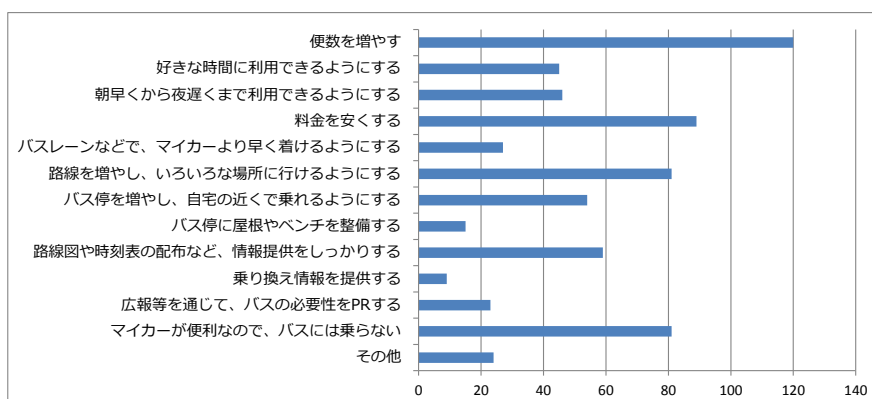
- ・ 県政モニターアンケートで「バスを利用することがない」と回答した県民は 239 名で全体の 86.6% でした。
- ・ 「バスを利用することがない」と回答した県民が、バスを利用しない理由としては「バスに乗る必要がない」が最も多く、以下「好きな時間に出かけられない」「運行されている便数が少ない」などとなっています。



出典:平成26年県政モニターアンケート

## ⑦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」と回答した者が最も多く、以下「料金を安くする」、「路線を増やし、いろいろな場所に行けるようにする」、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」という回答をした者もいました。



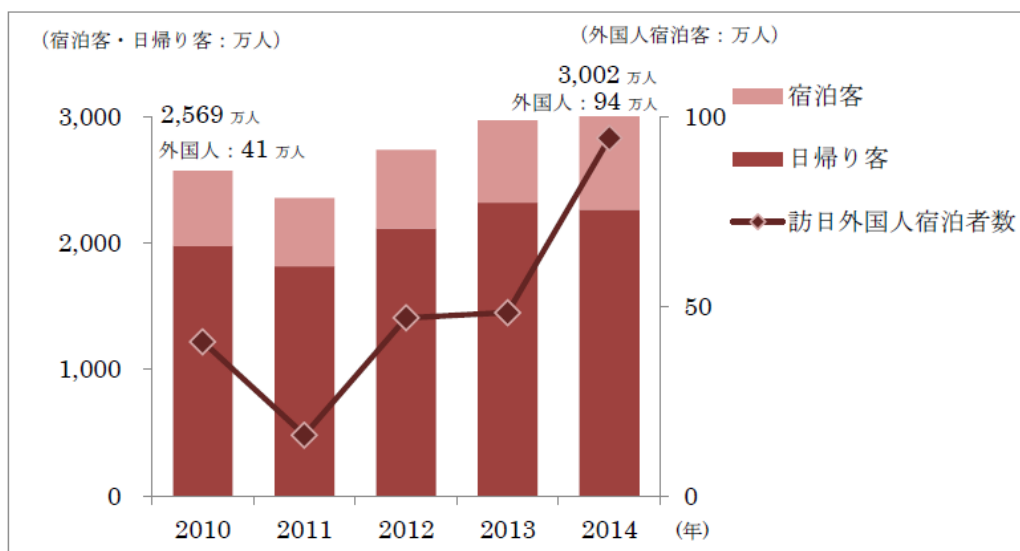
出典:平成26年県政モニターアンケート

### (3) 観光客と利用する交通手段等

#### ①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がこの 5 年間で倍以上になりました。

#### 観光客の推移

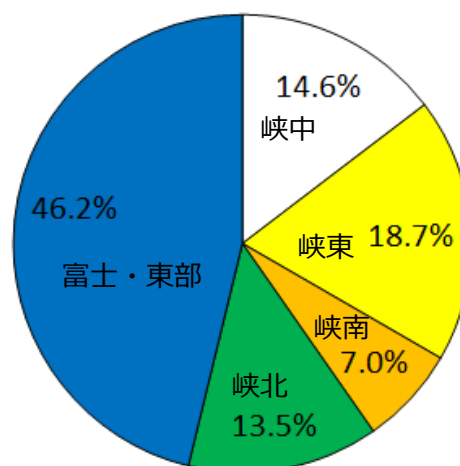


出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

#### ②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 7%となっています。

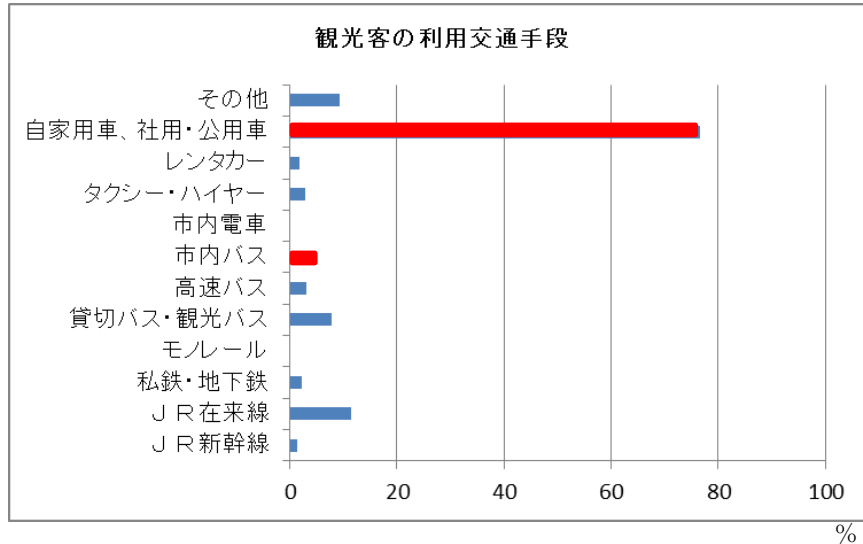
| 圏域    | 観光客数(人)    |
|-------|------------|
| 峡中    | 4,391,174  |
| 峡東    | 5,619,031  |
| 峡南    | 2,089,857  |
| 峡北    | 4,046,891  |
| 富士・東部 | 13,869,889 |
| 年計    | 30,016,843 |



出典：平成 26 年 山梨県観光入込客統計調査報告書

### ③観光客の利用交通手段

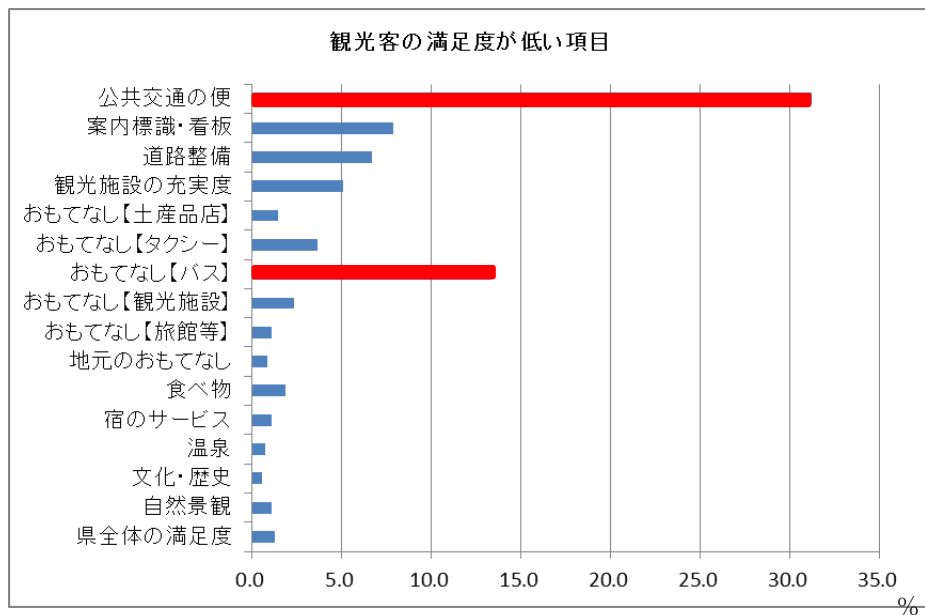
- ・本県を訪れた観光客のうち、移動手段として路線バスを利用したのは、全体の4.8%でした。
- ・もっとも多く利用された移動手段は、自動車の76.5%でした。



出典：平成26年 山梨県観光入込客統計調査報告書

### ④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、子育て世代や通勤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6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の移動手段の確保が必要となっています。
- ・また、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。
- ・一方、バス交通の充実により、子育て支援施設や買い物など、子育て世代の多様な社会参加や外出が可能となる、安心して子どもを産み育てることのできる社会の実現が求められています。
- ・バス交通により、サラリーマンの会社などへの通勤や様々なビジネスでの円滑な移動が出来る社会の実現が求められています。

##### ○観光客の移動手段の確保

- ・バス路線の廃止や減便など運行の縮小に伴い、観光地までの広域での移動や観光間を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(鉄道駅等と観光地、観光地間を結ぶ交通手段)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。
- ・リニア中央新幹線の開業を見据えたバス路線の新設・再編に際しては、バス交通分野の技術革新による新しい兆しや外部環境の変化などにも柔軟に対応することが求められています。

## (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、次の観点から検討を行います。

### ①生涯にわたり安心して暮らせる社会を実現するバス交通ネットワークを構築します。

- ・子育て 子育て支援施設の利用など子育て世代の多様な社会参加が可能となる、安心して子どもを産み、育てることのできる社会の実現を目指します。
- ・教育 個性と魅力を備えた活力ある高校等への通学が可能となり、また、ライフステージに応じた主体的な学習機会への参加ができ、生涯にわたり生き活きと暮らすことの出来る社会の実現を目指します。
- ・しごと 通勤やビジネスでの円滑な移動が出来る社会の実現を目指します。
- ・医療 高齢者の外出を促し、多様な社会参加を通じた健康の維持・増進を図るとともに、病気を予防し、生涯にわたり健康で生き活きと暮らすことの出来る社会の実現を目指します。  
地域の診療所などの医療機関や基幹病院への通院が、県内全域で可能となる地域間でサービス格差のない社会の実現を目指します。
- ・買い物 高齢者などの交通弱者が、買い物のため円滑に移動することができ、安心して暮らすことのできる社会の実現を目指します。

### ②観光客の県内各地への円滑な移動を確保し、県内周遊観光を促進するため、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、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

基本的な考え方から、新たなバス交通ネットワークの基本理念を、次のとおり掲げます。

『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します。』

## (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。

### ○県民のライフステージに応じた生活を支える利便性の高いバス交通ネットワークの構築

- ・子育て世代の社会参加や外出、通学、通勤、高齢者の学習機会や社会参加、通院など県民の日常生活における移動を円滑にする利便性の高いバス交通ネットワークを構築し、生涯にわたり生き活きと安心して暮らせる社会を実現します。

### ○観光客の移動手段の確保

- ・県外からの観光客の県内各地へのスムーズな移動手段を確保するため、鉄道駅と観光地や観光地間を結ぶバス交通の充実を図り、県内周遊観光を促進します。

### ○リニア駅から県内各地への円滑な移動の確保

- ・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を可能とします。

## (5) 基本目標

### ① 利便性の高い広域的なバス路線の整備

複数市町村にまたがる県内各地の拠点間を結ぶバス路線を再編・整備し、広域的な移動について、利便性の高い効率的な移動手段を確保します。

### 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

地域内をきめ細かく巡るバス路線を再編・整備し、地域住民の日常的な通院や買い物などの移動ニーズや地域内の観光地を巡る観光客のニーズに応える移動手段を確保します。

### ③ リニア駅と県内各地を結ぶバス路線の整備

リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から甲府駅や県内各地に短時間で円滑に移動できるよう、バス路線を新設・再編します。

環境への意識の高まりや技術革新に対応し、環境にやさしいバス車両の導入や自動車先端技術を活用したバス交通の実現を目指します。

### ④ バス交通の利用促進

利便性の高いバス交通ネットワークを維持し、充実させるため、利用者の増加につながる効果的な利用促進策を検討し、実施します。

## 4 目指すべき姿

拠点の選定、広域的な路線、地域内の路線などの検討を行い、目指すべき姿として提示する次のような利便性の高いバス交通ネットワークを構築します。

**鉄道駅や基幹病院などの県内の主要拠点間を短時間で結ぶ広域的な路線と、診療所や子育て支援施設などの施設をきめ細かく巡る地域内の路線について、それらが効果的に接続できるような路線を再編・整備し、県民のライフステージに応じた生活を支え、観光客の移動を円滑にする利便性の高いバス交通ネットワークの構築を目指します。**

### (1) 拠点の選定

商業施設、基幹病院、学校などの移動の目的地となる施設や鉄道やバスなどの交通機関の交通結節点となる鉄道駅等の移動の要衝となる施設を拠点として選定し、拠点からの移動の需要や地域の状況、交通機関の整備状況等を考慮して、拠点間を結ぶ広域的な移動を可能とするバス路線案を検討します。

県内各地の拠点を、複数の市町村をまたいで結ぶ広域的な路線やそれらの拠点と接続し、地域内での日常的な通院や買い物などの移動ニーズや地域内の観光地を巡る観光客のニーズに応える地域内の路線の再編・新設を検討します。



## (2) 広域的な路線

### 【I 県民や観光客の利便性向上に向けたバス路線の再編・新設】

複数市町村にまたがる県内各地の拠点間を結ぶバス路線を再編・整備し、広域的な移動について、利便性の高い効率的な移動手段を確保します。

#### ①バス路線の起終点・経路の見直しにより通勤・通学・買い物等の利便性の向上を図ります。

移動の目的地となる大規模な駐車場を備えた商業施設を経由することや、それらの施設を起終点とすることで、買い物の利便性が向上するだけでなく、そこからバス交通を利用することにより、通勤や通学などを目的とした移動の利便性が向上するバス路線の再編・新設を検討します。

また、バスを利用することによる、沿線の生涯学習施設やスポーツ施設、福祉施設等の利用も促します。

さらに、拠点となる商業施設等から、コミュニティバス等への乗り換えにより、子育て施設の利用や、ハイキングや温泉地などの観光地への周遊も可能となります。

このようなバス路線の見直しにより、県民が生涯にわたり生き活きと安心して暮らせる社会の実現を目指します。

#### ②複数市町村にまたがる路線で、鉄道駅や病院、商業施設などの地域の主要な拠点との接続や経路・発着地の見直しにより、県民の日常生活や観光客の移動手段を確保し、利便性の向上を図ります。

複数市町村にまたがる路線のうち、現行の路線を交通結節点となっている鉄道駅や学校、病院、商業施設等の拠点まで延長することにより、観光地の周遊や通学、通院、買い物等の利便性が向上する路線の再編を検討します。

その際、沿線の生涯学習施設や子育て支援施設、また、スポーツ施設などの経由や、乗降所の設定、運行時間などについても、利用者の利便性を考慮して検討します。

このようなバス路線の見直しにより、通勤、通学、買い物、通院だけでなく、健康の増進や生涯学習の機会への参加など、沿線住民のそれぞれのライフステージに応じたバス交通の利用が可能となります。

また、バス路線沿線の観光地を周遊するための移動手段となるため、観光客の利用が期待できます。

#### ③増便により、通勤・通学、買い物等を目的とした移動の円滑化を図ります。

住宅街を経由するバス路線の沿線には、さまざまな年齢層のバス利用者が生活しています。夕方から夜間にかけて運行する便がなかったり、少ないために通勤、通学に利用することができない路線については、沿線住民の利便性を考慮した時間帯を運行する便を増やすことについて検討します。

また、利用者や地域のニーズを把握し、運行時間の見直しや増便により、通勤、通学や観光客の県内周遊の利便性の向上が期待できる路線も検討の対象とします。

## 【Ⅱ 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】

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・再編します。

速達性、定時性を確保したりリニア駅と甲府駅を結ぶ新たなバス交通システムの整備について検討します。

### (3) 地域内の路線

県内6圏域に設置した地域バス路線検討会などを活用し、次の観点から、地域内での日常的な通院や買い物などの移動ニーズや地域内の観光地を巡る観光客のニーズに応える地域内のバス路線の再編・新設を検討します。

- ①鉄道駅への接続や地域の医療機関、商業施設などを経由することにより、日常生活の移動手段となるバス交通の利便性の向上を図ります。
- ②地域内の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等を運行します。
- ③地域の主要拠点である鉄道駅や病院、商業施設などと接続する路線の新設による移動の円滑化と利便性の向上を図ります。

## 5 利用促進・役割分担等

### (1) 利用促進

利便性の高いバス交通を将来にわたり安定的に確保するため、バス利用者の拡大に向けた効果的な利用促進策を県、市町村、バス事業者が連携して検討し、実施します。

また、ノンステップバスの導入によるバリアフリー化を図り、子育て世代や高齢者などのバス利用の促進を図ります。

バス案内表示についても、多言語対応の表示などにより外国人観光客等の利便性の向上も図ります。

### (2) 関係者間の連携

バス交通ネットワークの構築については、子育て、教育、しごと、医療といった観点や、観光客の移動手段の確保といった観点からアプローチする必要があります。

子育て、教育、医療、観光など交通政策以外の分野の関係者との連携・情報共有により、ライフステージに応じた生活を支える利便性の高いバス交通ネットワークを構築する必要があります。

### (3) 役割分担

将来にわたり安定的にバス交通ネットワークを維持するため、関係者の役割分担を明確化します。

国 地域公共交通の維持確保に係る基本政策の策定・財政支援、バス事業者許認可等

県 広域的な路線の維持確保、市町村やバス事業者への情報提供・支援や関係者間の調整等

市町村 地域内の路線の維持確保、バス事業の運営、地域内バス交通の企画・調整等

事業者 バス路線の運行、国・県・市町村と連携したバス運行サービスの提供