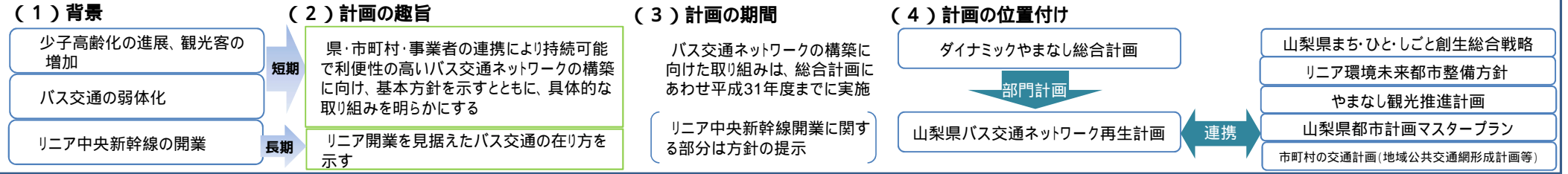


1 計画策定の基本的な考え方



2 本県の現状と課題

(1) 本県を取り巻く環境

全国を上回るペースで高齢化が進展
山梨県の高齢者数・率の推移
 高齢者数(千人) 高齢化率(山梨県) 高齢化率(全国)
 資料：2016まで 全国「総務省「国勢調査」人口推計」、山梨「山梨県「高齢者福祉基礎調査」」、2020以降 国立社会保険・人口問題研究所「全国「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」」、山梨「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」より作成

観光客は増加傾向
山梨県の観光客数の推移
 宿泊客・日帰り客数(実人数・千人) 外国人延べ宿泊客数(千人泊)
 資料：日帰り客・宿泊客数(実人数)「山梨県「山梨県観光入込客統計調査」」、外国人延べ宿泊客数・観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成

(2) 本県公共交通の現状
 ◆ 系統：525系統(1971) 275系統(2015) <ピーク時の約1/2>
 ◆ 輸送人員：6647万人(1964) 940万人(2015) <ピーク時の約1/7>
山梨県内の乗合バス輸送人員の推移
 輸送人員
 資料：関東運輸局山梨運輸支局「業務要覧」より作成

(3) バス利用に関する県民の意向
県民の約75%が通常バスを利用しない
バスの時刻、路線の新設・見直しの要望が高い
バスの乗り方や経路のわかりやすさが課題
バスの利用状況
 よく利用する 3.2%
 たまに利用する 21.3%
 利用しない 75.5%
路線バスに望むこと
 利用しやすいバスの時刻の設定 53.3%
 利用者の目的地にあわせた路線の新設や見直し 44.9%
 より安い運賃の設定 40.5%
 いまより早い始発便、もっと遅い終発便の設定 14.9%
 利用しやすい支払い方法の設定(ICカードへの対応など) 12.0%
 その他 5.1%
バスを利用しない理由
 バスの乗り方や経路のわかりやすさが分からない 64.9%
 目的の行き先(バス路線)があるから分からない 18.6%
 目的地まで時間がかかる 13.4%
 自宅からバス停が遠い 10.5%
 利用したい時間にバスがない 9.8%
 駅までのバス停を利用するの不便 8.1%
 バス停にベンチ、屋根がないので待つのに不便 5.3%
 バスが特別遅りに来ない 3.5%
 その他 47.8%
 資料：山梨県「バスの利用に関するアンケート」(平成28年2月)

(4) 本県バス交通の課題
 広域的移動における公共交通空白地域が存在
 移動需要に対応したバスの運行が不十分(便数、運行時間)
 鉄道駅・大型商業施設・医療施設・観光施設等の移動の目的地との接続が不十分
 鉄道・高速バス・広域的バス路線・地域内バス路線の乗り継ぎが非効率
 県民へのバス交通利用の働きかけが必要

課題の連鎖：利用者減少 → 利便性低下 → 負のスパイラル → 赤字の拡大 → 路線・便数の減少 → 利用者減少

3 計画の基本方針

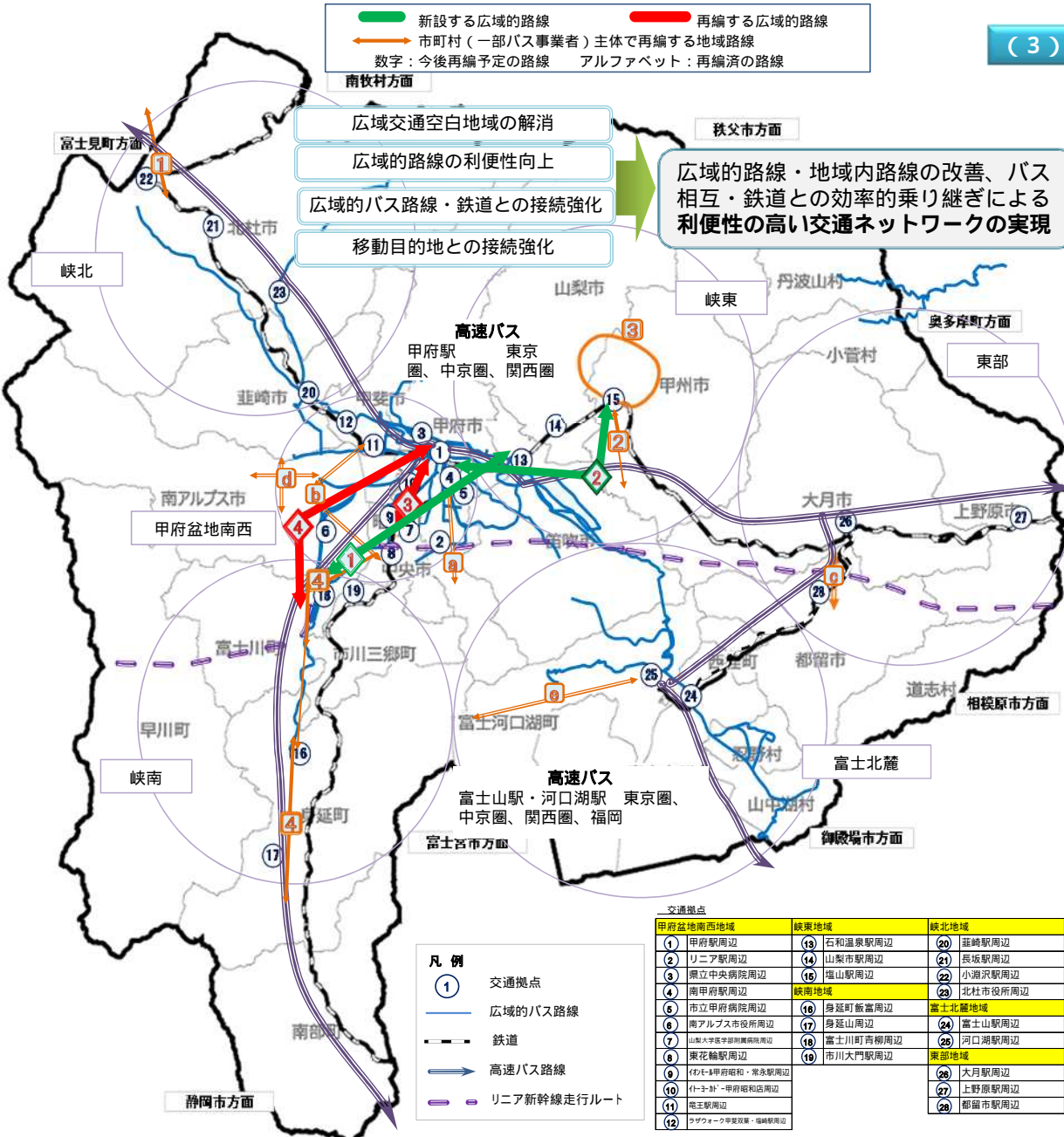
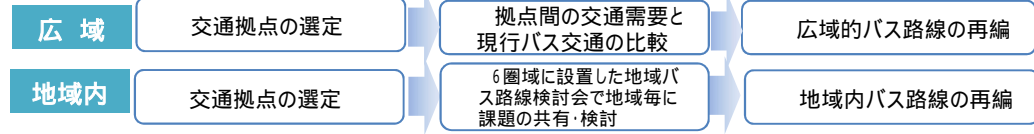
(1) 基本目標
 生涯にわたり安心して暮らせる社会を実現するバス交通ネットワークの構築
 持続可能なバス交通の確保
 県内観光を促進するバス交通の充実
 リニア駅と県内各地を短時間で結ぶバス交通の確保

(2) 目指すべき姿
県内の主要拠点間を短時間で結ぶ広域的路線と地域をきめ細かく巡る地域内路線が円滑に乗り換え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す

(3) 数値目標 バス輸送人員 1014万人(2013(平成25)年度) 1047万人(2018(平成30)年度)

4 県内バス交通ネットワークの再編とバス利用を促す取り組み

(1) 再編の具体的な考え方



(2) 交通拠点の設定

- ◆ **交通結節点や都市機能集積地を交通拠点として設定【28拠点を設定】**
交通結節点や移動の目的地となる子育て、教育、しごと、医療、買い物、観光施設の集積地を交通拠点として設定
広域的路線や地域内路線の交通拠点への接続により緊密な交通ネットワークを構築

(3) 広域的バス路線[市町村を跨ぎ複数の交通拠点を結ぶ路線]

<バス事業者の運行>

- ◆ **交通空白地域の解消**
鉄道を利用して移動ができない複数の交通拠点間を結ぶ、鉄道駅や病院、学校を經由する**路線の新設**
 - ◆ 石和温泉駅～市立甲府病院～山梨大学医学部附属病院～東花輪駅～フォレストモール富士川
 - ◆ 塩山駅～甲州市勝沼～石和温泉駅～甲府市東部(H29.4)
- ◆ **既存広域路線の利便性向上**
通勤・通学に対応した住宅街を經由する路線の夕方・夜間の時間帯の**増便**
 - ◆ 甲府駅～甲府市後屋団地～山梨大学医学部附属病院(H29.4)
 - ◆ 中央病院～甲府駅～甲府市西部住宅街～西野～南アルプス市役所
 - ◆ 甲府駅～甲府市・昭和町住宅街～イオンモール甲府昭和～山梨大学医学部附属病院
移動の目的地となる大規模商業施設等への**起終点や経路の見直し**
 - ◆ 甲府駅～十五所～南アルプス市甲西支所線のフォレストモール富士川延伸(H29.4)

(4) 地域内バス路線[原則市町村内の路線]

<バス事業者・市町村の運行>

- ◆ **広域的バス路線・鉄道との接続強化**
市町村圏域を越える広域移動の円滑化に向け**広域的バス路線や鉄道駅と接続する路線の再編・新設**
 - ◆ 北杜市：小淵沢駅や白州・武川地区と長野県富士見町とを結ぶバス路線の検討
 - ◆ 甲州市：勝沼地域バスの塩山駅延伸(H29.4)
 - ◆ 甲府市：「古閑～市立甲府病院線」の南甲府駅までの延伸(H28.10)
 - ◆ 南アルプス市：市内バスの竜王駅、東花輪駅への延伸(H28.10)
- ◆ **移動目的地との接続強化**
観光地、大型商業施設、学校、医療・福祉施設など**移動目的地と接続する路線の新設・再編**
 - ◆ 甲州市：塩山地域の観光地を巡る季節循環バスの運行(H29.4)
 - ◆ 身延町：町内縦断線の経路変更、「飯富周辺～身延町役場～沢尻営業所線」の増穂商業・フォレストモール富士川・沢尻口駅への延伸(H29.4)
 - ◆ 都留市：「谷村町駅～道の駅つる～リニア見学センター線」の新設(H28.11)
 - ◆ 南アルプス市：市営施設をハブとした市内バスの再編(H28.10)
 - ◆ 富士河口湖町・鳴沢村：河口湖駅～精進湖・本栖湖の新設(H28.4)

(5) 高速バス路線

- ◆ **高速バス路線による県外との接続強化**
 - ・バスタ新宿、圏央道延伸等による高速バス交通の充実
 - ・中部横断自動車道、国道138号須走道路・御殿場バイパス、新東名高速道路の開通を見据えた路線再編の検討

交通拠点		
甲府盆地南西地域	峡東地域	峡北地域
① 甲府駅周辺	⑬ 石和温泉駅周辺	⑳ 韮崎駅周辺
② リニア駅周辺	⑭ 山梨市駅周辺	㉑ 長坂駅周辺
③ 県立中央病院周辺	⑮ 塩山駅周辺	㉒ 小淵沢駅周辺
④ 南甲府駅周辺	⑯ 身延町飯富周辺	㉓ 北杜市役所周辺
⑤ 市立甲府病院周辺	⑰ 身延山周辺	⑳ 富士北麓地域
⑥ 南アルプス市役所周辺	⑱ 富士山駅周辺	㉑ 富士山駅周辺
⑦ 山梨大学医学部附属病院周辺	⑲ 富士川町青柳周辺	㉒ 河口湖駅周辺
⑧ 東花輪駅周辺	⑳ 市川大門駅周辺	㉓ 東部地域
⑨ 伊予バス甲府線・常名駅周辺		㉔ 大月駅周辺
⑩ 伊予バス甲府線・甲府駅周辺		㉕ 上野原駅周辺
⑪ 竜王駅周辺		㉖ 都留市駅周辺
⑫ フォレストモール富士川・塩山駅周辺		

- 凡例
- ① 交通拠点
 - 広域的バス路線
 - 鉄道
 - 高速バス路線
 - リニア新幹線走行ルート

(6) バス利用を促す取り組み

バス利用の普及・啓発

- ・「公共交通フェスティバル」「バスフェスタ」等のイベントの開催
- ・時刻表、路線図、手引き書の作成・配付

バス利用をしやすい環境の整備

- ・「やまなしバスコンシェルジュシステム」の運用
- ・甲府駅南口「バス交通案内表示システム」の整備
- ・ICカードPASMOの導入
- ・ノンステップバスなどのバリアフリー車両の導入、待合環境の整備
- ・バス停、パンフレット、車内放送等の多言語化

バス利用への誘導

- ・バス交通への転換を働きかけるエコ通勤・エコ通学トライアルウィーク
- ・バス体験乗車会
- ・運転免許証自主返納高齢者に対するバス利用の周知
- ・ラッピングバスの運行
- ・商業施設や医療機関などのバス利用促進への協力

5 リニア中央新幹線開業を見据えたバス交通

リニアの開業効果を最大限に生かし全県に波及させるためリニア駅と県内各地を短時間で結ぶバス交通の確保

(1) リニア駅周辺

本県の新たな玄関口として、駅北側はパーク＆ライド用駐車場や一般交通を対象とした乗降場、駅南側に公共交通を対象とした乗降場を整備

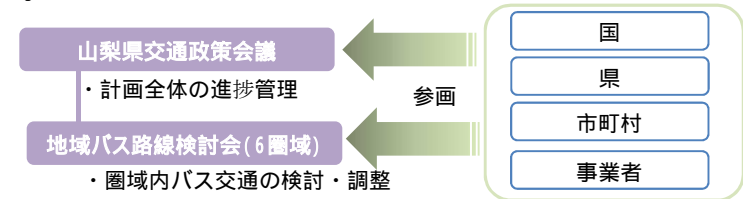
(2) リニア中央新幹線の開業を見据えたバス交通

- ・リニア駅と甲府駅を結ぶバス交通システムについては、速達性、定時性が確保され、ハイレベルなバス交通によるバス交通ネットワークの基幹軸の形成を目指す
- ・速達性、定時性及び利便性に優れた国道358号(新平和通り)ルートにおいて、交差点改良等による速達性や定時性の更なる向上を検討。今後の交通流動や自動運転システムなどの技術進歩を踏まえつつ交通システムの整備を進める
- リニア駅・甲府駅を中心に県内外とのアクセス強化に向けバス路線の整備を目指す
- ・30分到達時間圏の拡大を踏まえたリニア駅・甲府駅と県内各地の主要拠点とを結ぶバス路線
- ・身延線を活用した円滑な移動の確保に向けたリニア駅と身延線を結ぶバス路線
- ・県域を越えた広域移動やリニア中央新幹線の利用確保に向けたリニア駅と県外地域を結ぶ高速バス路線



6 計画の推進

(1) 計画推進体制



- ◆ 関係者の役割分担を踏まえ連携した取り組みによりバス交通ネットワークを充実
 - < 国の役割 >
 - ・地域公共交通の維持確保に係る基本政策の策定や財政支援、バス事業者許認可
 - < 県の役割 >
 - ・広域的路線を運行するバス事業者や市町村への財政支援、関係者間の調整
 - < 市町村の役割 >
 - ・コミュニティバスやデマンド交通など地域内路線の運行確保、地域内バス交通の企画及び調整
 - < 事業者の役割 >
 - ・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

(2) 計画実施スケジュール

- ◆ 交通需要、道路の整備状況などを踏まえ、段階的に運行を開始

	平成29年度	平成30年度	平成31年度
ネットワーク再編	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通空白地域の解消 ・広域路線の利便性向上 		
利用を促す取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の普及・啓発 ・バス利用をしやすい環境の整備 ・バス利用への誘導 		
リニア開業	<ul style="list-style-type: none"> ・開業を見据えたバス交通ネットワークの検討 		

(3) 計画推進状況の検証

- ◆ 県交通政策会議で推進状況、地域バス路線検討会で地域内路線を毎年度検証
- ◆ 県交通政策会議での検証、交通需要の変化や交通の技術革新の進展を勘案して必要な見直しを行う