

第3部 公共交通活性化編

第1章 都市圏公共交通の取り組み

1-1. 山梨県におけるまちづくりの考え方

1-1-1. 山梨県都市計画マスタープラン

山梨県では、都市の目指すべき将来像を位置づけ、その実現に向けた長期的なまちづくりの基本方針を示す「山梨県都市計画マスタープラン」（令和2年）を策定しています。

ここでは、人口減少・超高齢化社会の到来に対応し、都市経営コストの最適化を目指す持続可能な都市づくりを進めるにあたり、新たに都市づくりの基本理念を「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」と定めています。

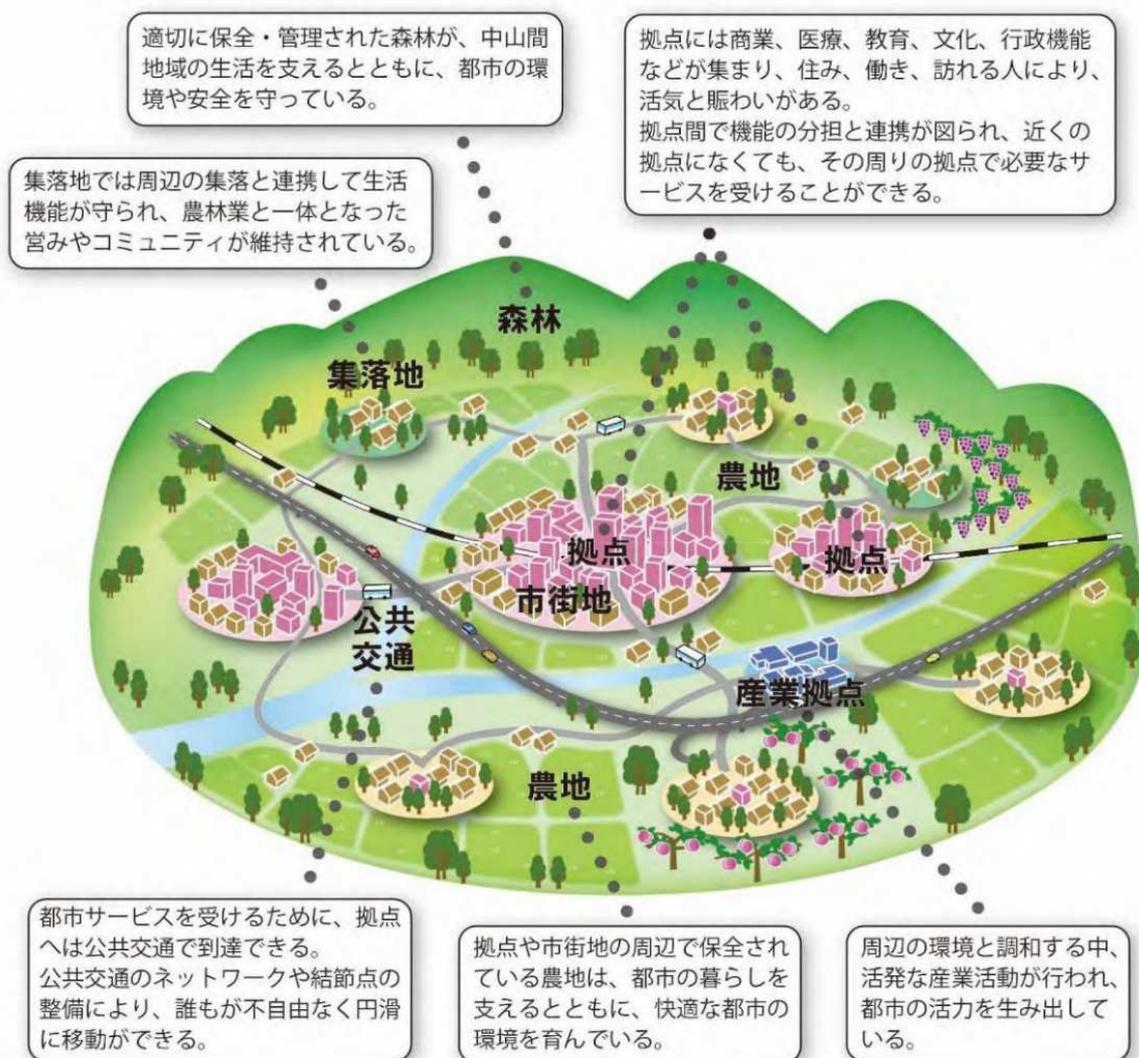


図 3-1-1 集約と連携による持続可能な都市づくりのイメージ

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」（令和2年）

1-1-2. やまなし都市づくりの基本方針

基本理念実現に向けて7つの基本方針を掲げ、都市づくりを推進することとしており、「基本方針1」の「2)拠点間ネットワークの構築」では、「①広域・地域拠点間を繋ぐ基幹公共交通の維持」という方向性が示されています。また、「基本方針4」では、「1)環境負荷の軽減」に言及しています。



図 3-1-2 やまなし都市づくりの基本方針

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン・都市計画区域マスタープラン概要版」(令和3年)

1-1-3. 目指すべき県土構造

都市づくりの基本方針を実現するために目指すべき「県土構造」について、「拠点」、「軸」、「土地利用区分」、「広域圏域」といった基本構成により示されています。

県土構造の基本構成

都市づくりの基本方針を実現するため、目指すべき県土構造の基本構成を、「拠点」、「軸」、「土地利用区分」、「広域圏域」により示します。

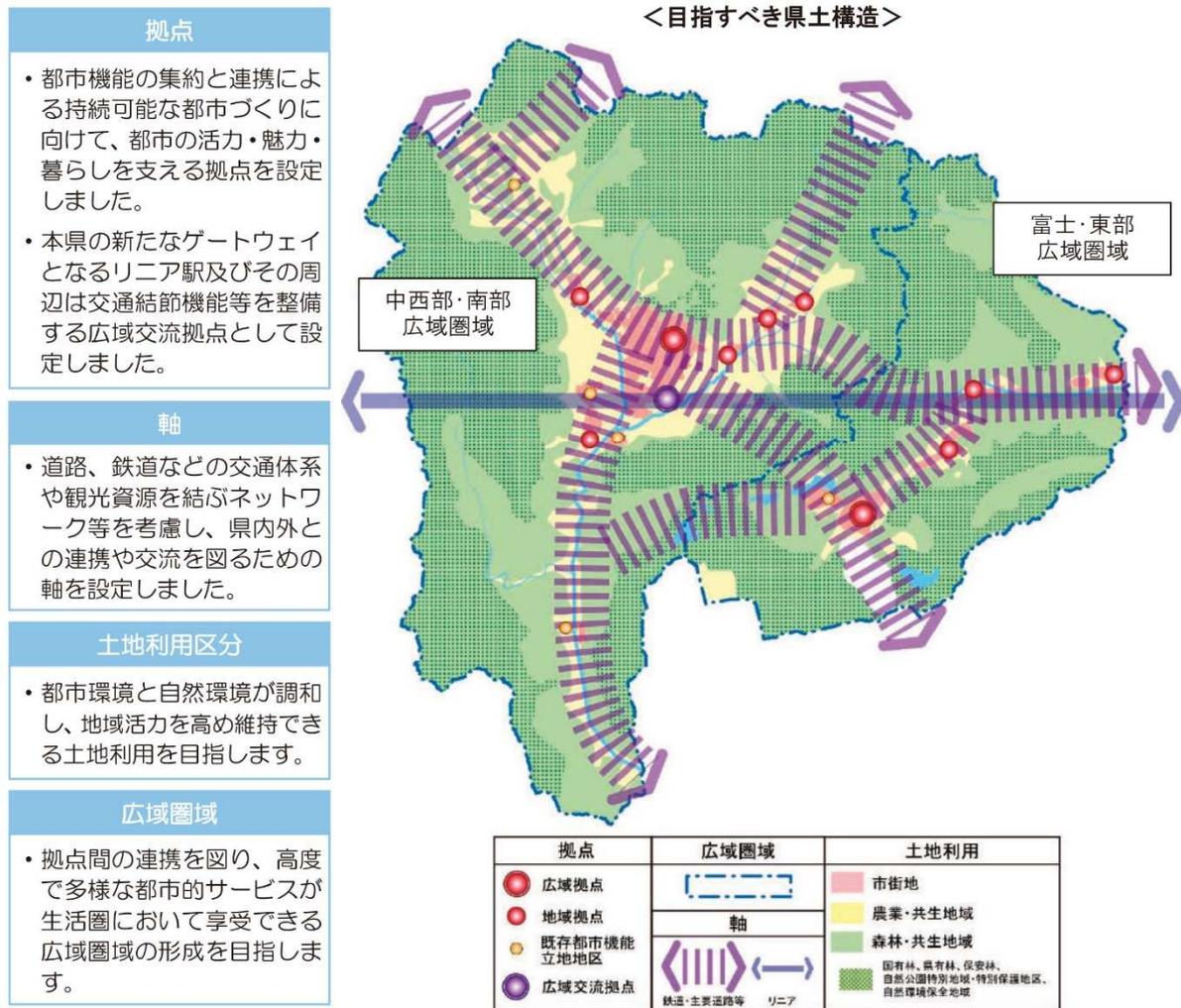


図 3-1-3 目指すべき県土構造

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン・都市計画区域マスタープラン概要版」（令和3年）

1-1-4. 拠点の位置づけと連携のイメージ

県土構造を構成する拠点とは、県民生活の核となる、都市の活力・魅力・暮らしを支える場所と規定し、各拠点がもつ機能に基づいた階層を想定し、それらを交通ネットワークにより結ぶことで、相互の連携・交流を図っていくことを目指しています。

拠点

拠点とは、県民生活の核となる場所であり「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」を実現するためには、持続性のある拠点の形成が求められます。そのため、以下の条件を満たす場所を拠点と位置づけ、都市づくりを推進することとしました。

<拠点の条件>

| | | |
|-------------|-----------------|---------------------|
| 都市機能が集積する場所 | 公共交通等により到達可能な場所 | 既存の都市基盤ストックが活用できる場所 |
|-------------|-----------------|---------------------|

<都市の活力・魅力・暮らしを支える拠点>

| | |
|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 広域拠点 | 山梨県の自立的発展を図るため、利用圏域が複数の市町村にまたがるような拠点として、国際化、情報化の進展に対応した中枢業務機能、高次の医療、多様なニーズに対応した教育、文化、国際交流、商業等の都市機能の集積を図ります。 |
| 地域拠点 | 都市圏域の自立を支え、牽引する拠点として、行政、医療、教育、文化、商業等の多様な都市機能のうち、生活圏や経済活動の広がりに応じ複数の都市機能を有し、不足する機能は地域拠点間同士もしくは広域拠点との連携により互いに補完します。 |
| 地域拠点に準ずる地区 (既存都市機能立地地区) (都市機能補完地区) | 地域拠点には及ばないものの、都市機能や人口の集積状況から見て広域的な位置づけが必要な市街地を位置付けます。 既存都市機能立地地区は、地域拠点と同程度の都市機能が集積している地区であり、今後もその都市機能の維持を図っていきます。 都市機能補完地区は、都市機能の集積は十分ではないものの、既に一部の都市機能が立地し、現状として広域拠点や地域拠点を補完する役割を果たしている地区であり、当面の広域的な都市機能の受け皿とします。 |
| 地区拠点 | 身近な生活に密着した活動を支える拠点として、公共公益施設、日用品を扱う商業施設等の日常サービスを提供します。 |

※上記以外に、中山間地域の集落が散在する地域において、地域での暮らしを総合的に支える集落拠点を位置付けます(場所は明記せず)。

<本県の新たなゲートウェイとなる交流拠点>

| | |
|--------|-------------------------------------------------------------|
| 広域交流拠点 | 新たなゲートウェイとして交通結節機能を整備し、他の拠点と連携することにより、都市機能集約型の都市構造の強化を図ります。 |
|--------|-------------------------------------------------------------|

図 3-1-4 拠点の位置づけと階層

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン・都市計画区域マスタープラン概要版」(令和3年)

本地域公共交通計画で主に対象とする、市町村をまたぐ広域的な公共交通サービスを担う鉄道、路線バスは、広域拠点、地域拠点、地域拠点に準ずる地区などの市街地を抱える拠点と、新たに設定する広域交流拠点とをそれぞれ結び、連携・交流を支えていく役割を果たしていくこととなります。

(拠点の階層と連携のイメージ)

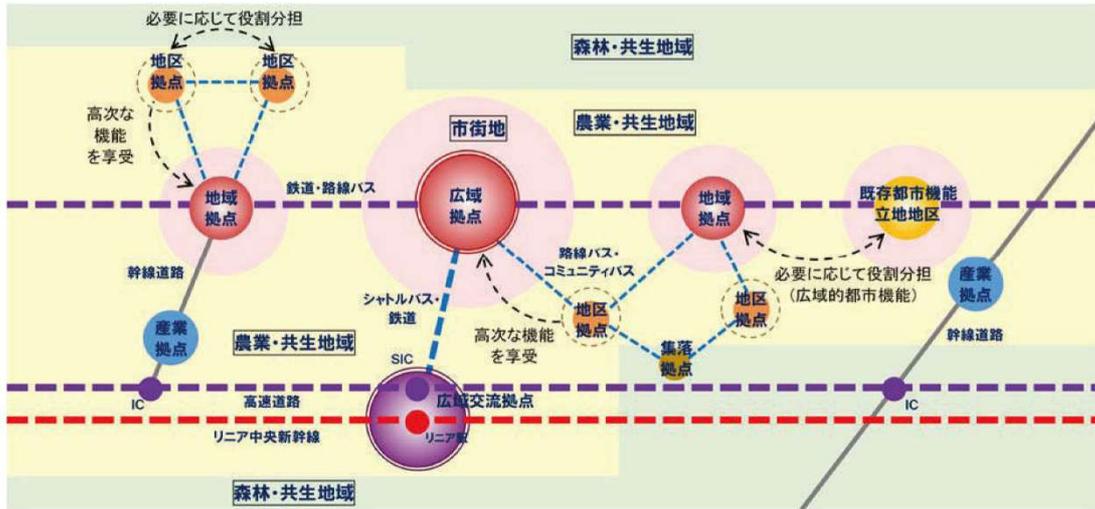
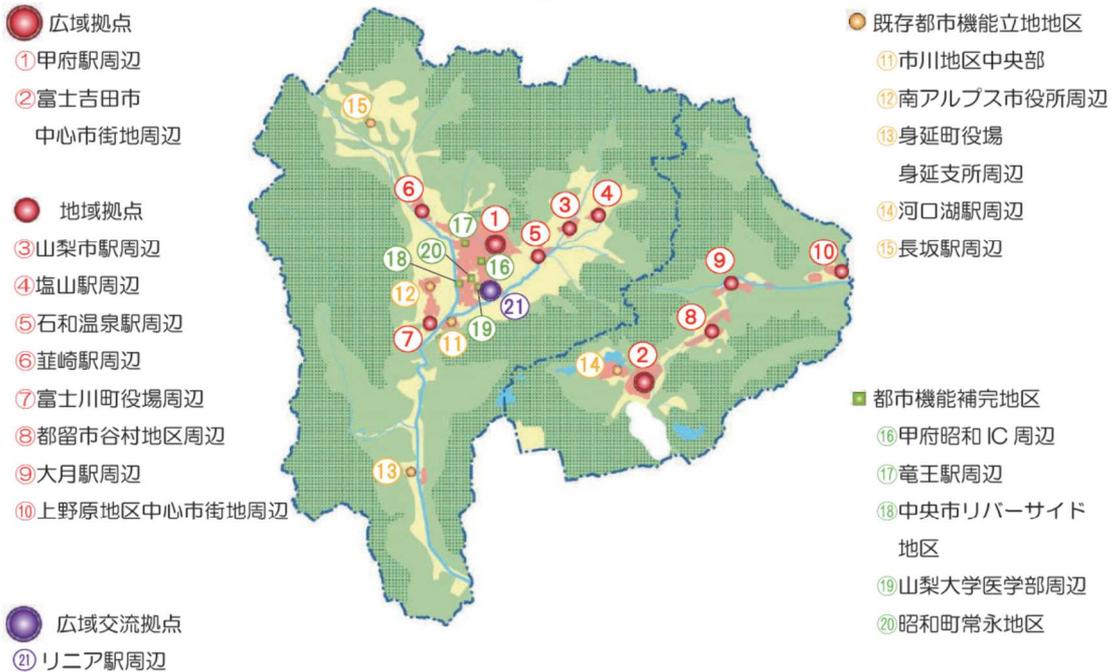


図 3-1-5 拠点の階層と連携のイメージ

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン・都市計画区域マスタープラン概要版」(令和3年)

◆拠点の位置図◆



※区域マスにおいて、「拠点方針エリア図」に示す範囲が『拠点方針エリア』であり、この範囲をもとに、「市町村マスタープラン等」において拠点の詳細なエリアを定めたものが『拠点エリア』です。
 ※リニア駅周辺は、現時点では土地利用方針が明らかになっていないことから、区域マスでは方針エリアを示していません。
 ※⑮長坂駅周辺は、現在、都市計画区域に含まれていないため、都市計画区域マスタープランでは方針エリアを指定していません。

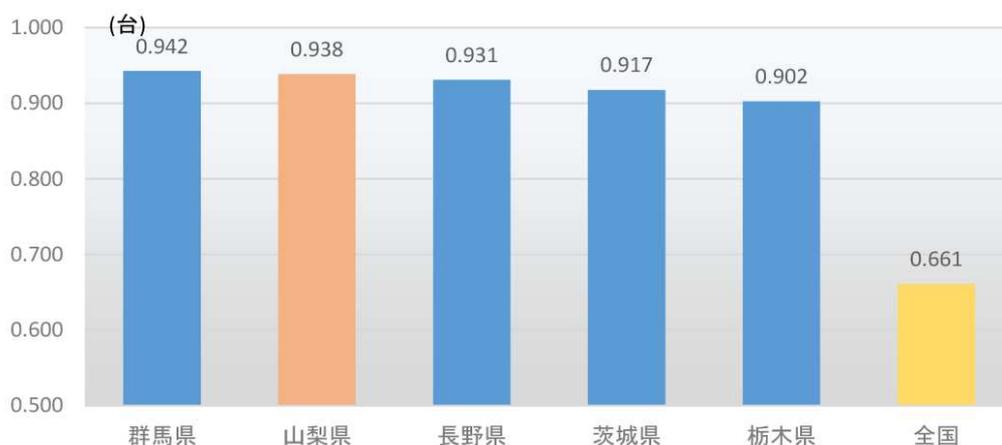
図 3-1-6 拠点の位置図

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」(令和2年)

1-2. 山梨県における都市圏交通の現状

1-2-1. 自動車依存の進展

山梨県の人口当たりの自動車保有台数は、2019年（令和元年）9月末現在 0.938 台／人で全国第2位の高い水準にあり、自動車へ依存した生活が根付いています。平成17年の甲府都市圏パーソントリップ調査によると、代表交通手段の自動車分担率は69%となっており、現在はより高割合になっていると考えられます。



※保有台数は、乗用車、トラック、バス、特殊用途車、被けん引車、二輪車、軽自動車を含む

図 3-1-7 1人あたり自動車保有台数上位5県

資料：国土交通省「自動車保有台数」（令和元年9月末現在）

総務省「住民基本台帳人口」（平成31年1月1日）

図版出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」（令和2年）

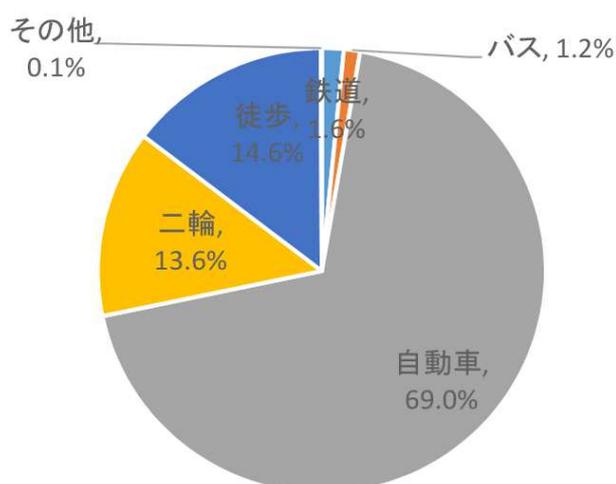


図 3-1-8 代表交通手段分担率

資料：山梨県「甲府都市圏総合都市交通体系調査」（平成17年）

図版出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」（令和2年）

1-2-2. ピーク時の 1/7 まで減少した乗合バス輸送人員

本県の路線バスの輸送人員は 1964 年度（昭和 39 年度）の 6,647 万人をピークに減少を続け、2005 年度（平成 17 年度）には 770 万人まで減少しました。

近年は市町村の運行するコミュニティバス等も路線バス統計に反映されていることから微増していますが、2017 年度（平成 29 年度）は 995 万人で、ピーク時の 1/7 程度の輸送人員となっています。



図 3-1-9 山梨県内の乗合バス輸送人員の推移

資料：「国土交通省関東運輸局山梨運輸支局「業務要覧」より作成
図版出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」（令和 2 年）

1-2-3. 道路交通渋滞の現状と課題

自動車依存の進展や公共交通利用者の減少などの影響もあり、山梨県の人口1人あたり渋滞損失時間は全国ワースト5位となっています。

また、盆地という地形的制約は、結果として交通需要や道路のボトルネック箇所が特定地域へ集中する遠因となっており、山梨県における主要渋滞箇所は、主に甲府都市圏内に集まっています。

山梨県では、これらの現状を踏まえ、「道路の整備に関するプログラム」において、課題として「県内拠点間のアクセス性向上」を掲げ、環状道路やバイパスの整備の必要性を指摘しています。

人口一人当たりの渋滞損失時間は
全国ワースト5位！

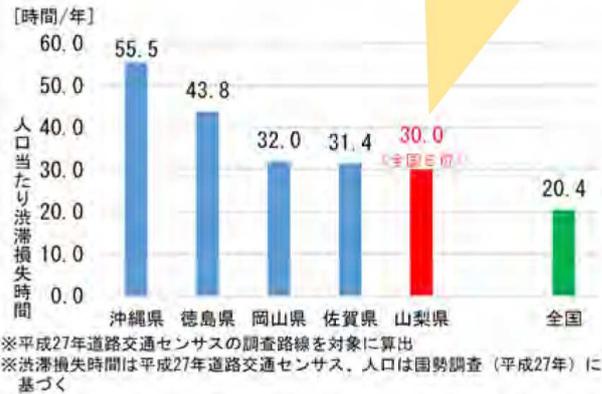


図 3-1-10 都道府県人口1人あたりの渋滞損失時間

出典：山梨県「道路の整備に関するプログラム」(令和5年3月改定)

■課題：県内拠点間のアクセス性向上

本県の渋滞損失時間は、全国でワースト5位となっており、県民生活や産業経済活動において大きなマイナスとなっています。

市街地や観光地を中心に発生している深刻な渋滞を解消し、県内拠点間の結びつきを強化するためには、環状道路やバイパスの整備、交差点改良などが必要です。

また、県外の広域拠点との連携強化のため、他都県とつながる山間部の線形不良区間や狭隘区間の解消などが必要です。



図 3-1-11 渋滞状況

出典：山梨県「道路の整備に関するプログラム」(令和5年3月改定)

1-3. 都市圏交通の現状に対する県民・市町村・交通事業者の意向

1-3-1. 県民の意向

令和4年度の県政モニターアンケートにおいて、県民が「住みたい」と思う地域のイメージを尋ねたところ、災害を受ける恐れが少ない地域、交通事故発生のおそれが少ない地域の支持が高くなっています。

日常生活の移動手段に関わる、「鉄道・バスが便利な地域」、「徒歩や自転車の移動範囲で日常生活の用事がすむ地域」、「自動車移動しやすい地域」を比較した場合、「とても当てはまる」の割合が「鉄道・バス」39.0%、「徒歩や自転車」41.0%で、「自動車」の29.3%に比べて高くなっています。ただ、「やや当てはまる」まで加えた場合、「徒歩・自転車」76.9%、「鉄道・バス」72.4%、「自動車」73.1%となり、鉄道・バスと自動車はほぼ同程度となっています。

また、都市づくりの基本方針「1. 都市機能を集約した活力に満ちた都市づくり」の方向性を提示したまちづくりの推進については「とてもそう思う」と「少しそう思う」の回答が計74.5%で、居住の希望も多くなっています。

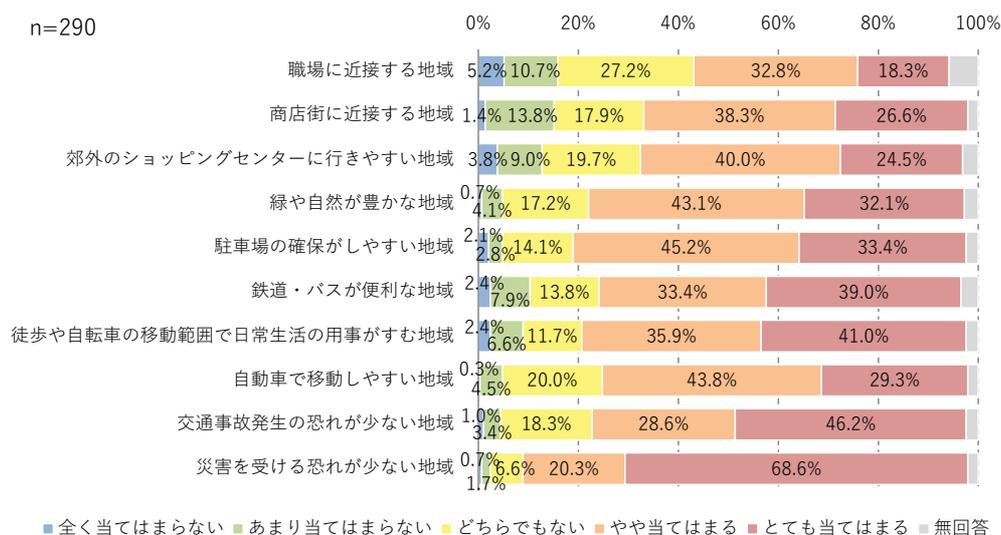


図 3-1-12 「住みたい」と思う地域のイメージ

出典：山梨県交通政策課「県政モニターアンケート」（令和4年10月）

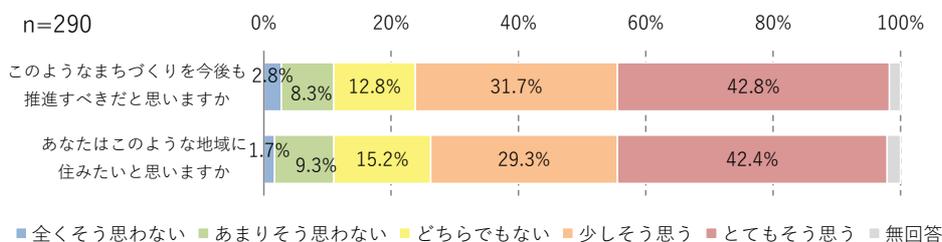


図 3-1-13 ふだん利用する様々な施設をまちなかに集め、自動車に頼らず、電車やバス、自転車、徒歩で容易に様々な施設を行き来できるようなまちづくりの推進、居住希望

出典：山梨県交通政策課「県政モニターアンケート」（令和4年10月）

1-3-2. 市町村によるまちづくり・交通に関する課題認識

令和4年度に実施した市町村意向調査によれば、まちづくりや交通に関する現状の課題認識として、市街地の低密度化・拡散化については甲府盆地の市町村を中心に深刻な課題として捉えており、加えて甲府盆地の3市では、道路交通渋滞に対する課題もかなり深刻と捉えています。

一方、公共交通利用者の減少については、県内の多くの市町村が深刻な課題として捉えています。

表 3-1-1 「市街地の低密度化、拡散化」への課題認識

| 回答 | 回答数 | 市町村名 |
|-----------|-----|-----------------------------------------------|
| ①非常に深刻 | 2 | 上野原市、市川三郷町 |
| ②かなり深刻 | 10 | 甲府市、山梨市、大月市、北杜市、甲州市、中央市、南部町、富士川町、道志村、西桂町 |
| ③あまり深刻でない | 10 | 富士吉田市、都留市、韮崎市、甲斐市、笛吹市、早川町、忍野村、鳴沢村、富士河口湖町、丹波山村 |
| ④全く深刻でない | 5 | 南アルプス市、身延町、昭和町、山中湖村、小菅村 |

表 3-1-2 「道路交通渋滞」への課題認識

| 回答 | 回答数 | 市町村名 |
|-----------|-----|--------------------------------------------------------------------------|
| ①非常に深刻 | 0 | — |
| ②かなり深刻 | 3 | 甲府市、甲斐市、中央市 |
| ③あまり深刻でない | 16 | 富士吉田市、都留市、大月市、韮崎市、北杜市、笛吹市、上野原市、甲州市、市川三郷町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、忍野村、鳴沢村、富士河口湖町 |
| ④全く深刻でない | 8 | 山梨市、南アルプス市、早川町、身延町、南部町、山中湖村、小菅村、丹波山村 |

表 3-1-3 「公共交通利用者の減少」への課題認識

| 回答 | 回答数 | 市町村名 |
|-----------|-----|---------------------------------------------------------------------|
| ①非常に深刻 | 9 | 山梨市、大月市、北杜市、甲州市、中央市、早川町、南部町、富士川町、道志村 |
| ②かなり深刻 | 14 | 甲府市、富士吉田市、都留市、韮崎市、南アルプス市、甲斐市、上野原市、市川三郷町、身延町、西桂町、鳴沢村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村 |
| ③あまり深刻でない | 3 | 笛吹市、昭和町、忍野村 |
| ④全く深刻でない | 1 | 山中湖村 |

1-3-3. 交通事業者の意向

令和4年度に実施した交通事業者へのアンケート調査結果から、今後の交通サービス提供についての意向・考え方を整理しました。

《鉄道事業者》

- ・ほとんどの鉄道事業者は、今後約5年程度の間での増減便の計画はありません。
- ・沿線自治体とのコミュニケーションを取りつつ、利用状況等を勘案し、検討をしていく意向を持っています。
- ・また、新型コロナウイルス感染症流行収束後の旅客需要については、徐々に回復の兆しは見られるものの、需要減の影響は当面続くのではないかとの見通しを持っています。

《バス事業者》

- ・バス事業者では、維持が難しくなりつつある路線があり、減便の検討を行っているとの回答もありました。
- ・また、新型コロナウイルス感染症流行収束後の旅客需要については、徐々に回復の兆しは見られるものの、まだ流行前の水準には戻っていない状況にあります。
- ・一方で、外国人旅行客、国内旅行客については、需要は回復傾向にあると考えています。

《タクシー事業者》

- ・輸送サービスの提供に向けては、多くの会社で現状維持のサービスを目指しているところであるが、コロナ禍での需要減により離職者が出たことがさらなる運転手不足に繋がり、車両の稼働率も低下しているため実現が困難な面があります。
- ・燃料費高騰等の影響も大きいです。
- ・一部事業者からは、業務縮小・廃業の可能性についても言及があります。
- ・新型コロナウイルス感染症流行収束後の旅客需要については、流行前の水準には及ばないものの観光客を中心に回復しつつあるが、運転手不足が継続しているため、適切な輸送サービスの供給ができていません。

1-4. 都市圏公共交通の取り組み

本節では、ここまで触れた本県におけるまちづくりの考え方や都市圏交通の課題を踏まえ、目指すべき県土構造の実現に資する広域的な都市圏公共交通の確保に向けた取り組みについて整理します。

目指すべき県土構造の実現のため、山梨県都市計画マスタープランにおいて、拠点、軸を設定し、拠点間の連携を図ることで、高度で多様な都市的サービスが享受可能な広域圏域の形成を目指すこととしています。

本計画ではこれを受け、計画対象とする確保すべき広域的な都市圏公共交通は、山梨県都市計画マスタープランで位置づけられた、広域拠点、地域拠点、地域拠点に準ずる地区などの市街地を抱える拠点と、新たに設定する広域交流拠点をそれぞれ結び、連携・交流を支えていく役割を担うべき、市町村をまたぐ広域的な公共交通サービスを担う鉄道・バス路線を基本とします。

都市圏交通の現状としては、地形的制約の影響による交通需要の集中や交通ネットワークの構造と、市街地の低密度化・拡散化、自動車依存型のライフスタイルの定着により、結果として甲府都市圏内に県内の主要渋滞箇所が集まるという問題を引き起こしています。令和5年3月改定の「道路の整備に関するプログラム」においても、課題として「県内拠点間のアクセス性向上」を掲げ、環状道路やバイパスの整備の推進をしています。なお、山梨県都市計画マスタープランでは、環境負荷の軽減にも言及しています。

また、市町村意向調査でも、甲府盆地の市町村を中心に市街地の低密度化や交通渋滞が課題として認識され、県民アンケートでは、自動車に頼らず、鉄道・バスや自転車・徒歩で容易に移動可能な暮らしやすいまちづくりに対して多くの支持があり、居住希望も多くなっています。

以上を踏まえ、本計画における「都市圏公共交通」分野の取り組みは、公共交通機関が持つ大量輸送の特性を活かし、①自動車からの転換利用促進などによって渋滞や環境負荷の緩和に寄与するとともに、②拠点間の連携・交流を担えるような公共交通サービスの確保を目指します。

《取り組むべき諸施策》

○立地適正化計画との連携推進…①②

- ・市町村内の拠点への居住及び都市機能誘導を進め、「まちのまとまり」を維持
- ・市町村が作成する地域公共交通計画との連携

○路線バスの走行環境の改善…①

- ・PTPSの導入検討など

○人や環境に配慮した公共交通の実現…①

- ・環境負荷の軽減が期待されるEVバスなどの普及検討

○自転車の活用推進…①

- ・公共交通との組み合わせによる活用推進

○公共交通の利用促進…①

- ・公共交通についてのイベント開催等により、公共交通の利用を促進

（「生活交通の役割を發揮するための諸施策」の再掲）

- 「高校生通学」「通院」「買い物」等の活動機会の確保に資するダイヤ改善（再掲）…①②
- 市町村内サービスとの結節の更なる改善（再掲）…①②
- ショッピングセンター・病院・学校等の目的施設への乗り入れの更なる推進（再掲）…①②
- 鉄道の利用促進（再掲）…①②
- 目的に応じた利用ガイド等の作成による利用促進（再掲）…①
- 分かりやすい案内の実現（再掲）…①
- 情報技術の利活用による利便性の向上（再掲）…①

第2章 観光輸送の取り組み

2-1. 既存計画における施策展開

2-1-1. やまなし観光推進計画

山梨県では、令和6年1月に新しい「やまなし観光推進計画」を策定し、ここでは「山梨のポテンシャルを100%生かし、観光の質の向上と観光産業の経営基盤の強化を図ることで、観光産業の稼ぐ力を高め、持続可能な観光地・山梨を創出する。」をビジョンに掲げています。

この計画では、「滞在時間の延長を促す環境整備」や「成長する外国人旅行者市場への対応」等に係る受入環境の整備として、「レンタカー等による二次交通の補完」が記載されています。

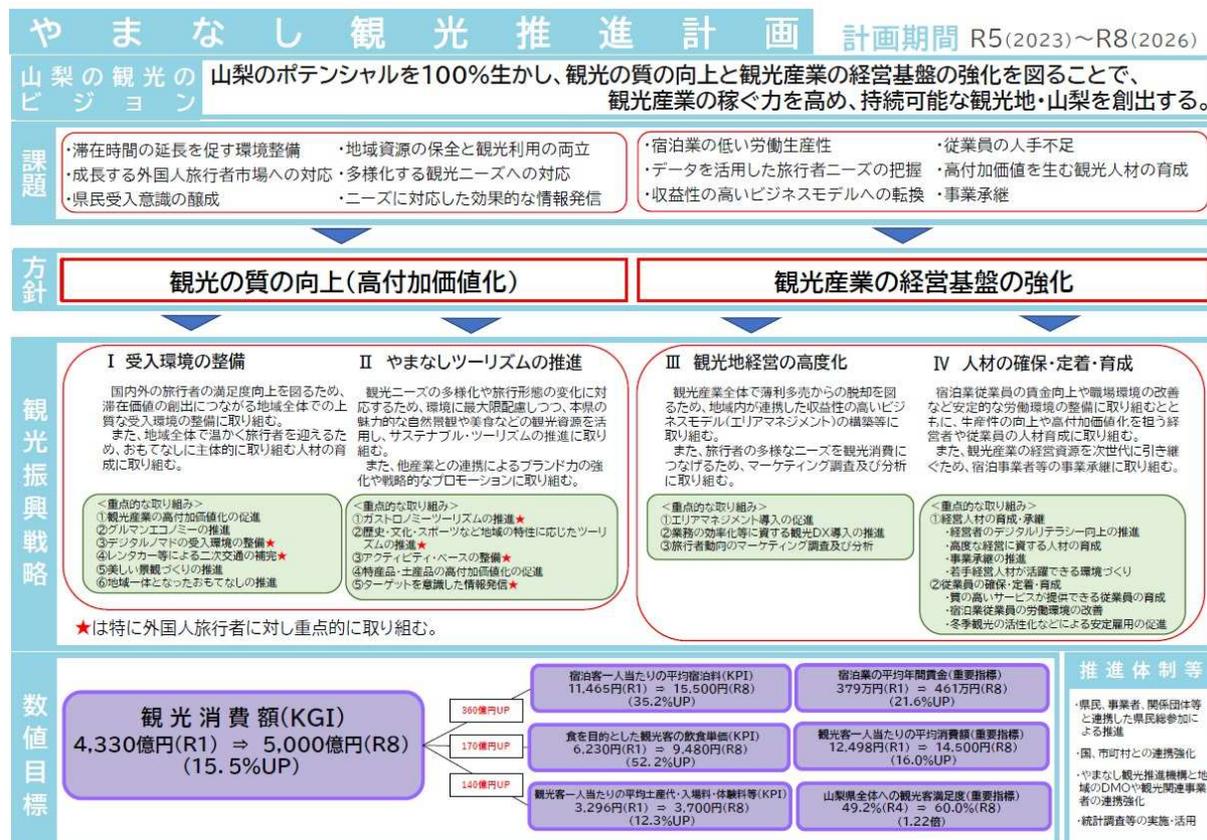


図 3-2-1 やまなし観光推進計画の概要

出典：山梨県「やまなし観光推進計画 概要版」(令和6年)

2-2. 来県者の移動実態及び広域公共交通ニーズ

本節では、来県者アンケート結果から抜粋して、来県者の山梨県内での移動実態や、広域公共交通に対するニーズを整理します。

2-2-1. 来県交通手段別の来県目的

- いずれも観光目的の方が多いですが、鉄道では最も低く 35.6%で、仕事目的も 31.2%となっており、拮抗しています。
- 高速バス・路線バスでは 52.5%、自動車では 58.6%が観光と回答しており、他の目的より高くなっています。

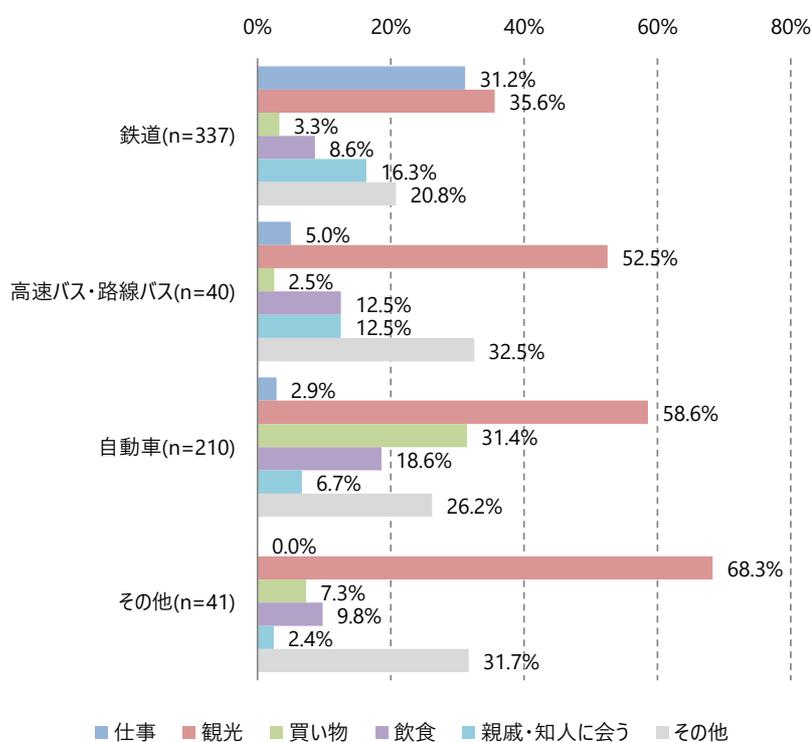


図 3-2-2 来県交通手段別の来県目的（複数回答）

出典：山梨県交通政策課「来県者アンケート」（令和 4 年 12 月）

2-2-2. 来県交通手段別にみた山梨県内での路線バスの利用状況

- 鉄道で来県した人の県内での交通手段は、路線バス利用が25.3%で最も多くなっています。
- 高速バス・路線バスで来県した人の県内での交通手段は、路線バス利用が38.7%となっており、こちらも最も多くなっています。
- 自動車で来県した人は、そのまま自動車を使って県内を移動できることから、県内移動での鉄道や路線バスの利用割合は、それぞれ5%前後に止まっています。

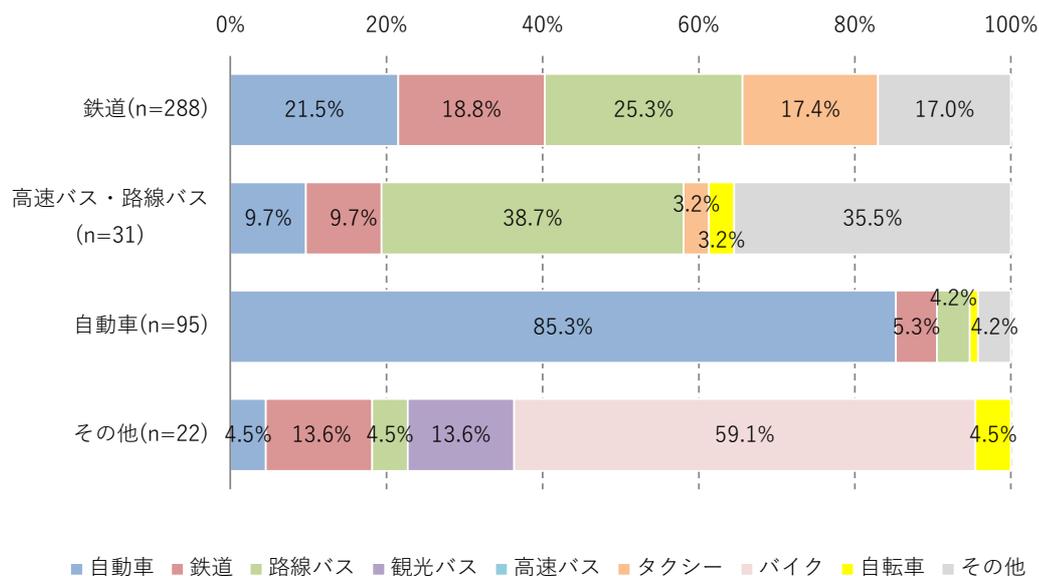


図 3-2-3 来県交通手段別の山梨県内での利用交通手段

出典：山梨県交通政策課「来県者アンケート」（令和4年12月）

2-2-3. 山梨県内の移動で鉄道・路線バスを利用しなかった理由

- 鉄道、高速バス・路線バス、自動車のいずれの手段による来県者でも、「利用した移動手段の方が便利」が最も多く、高速バス・路線バス及び自動車では、どちらも75%程度と特に高くなっています。
- 鉄道による来県者は「利用した移動手段の方が便利」が41.6%と高いですが、他の理由との差が小さく、「目的地まで向かう路線がなかった」、「運行本数が少なかった」、「利用したい時間に合わなかった」という、サービス水準の中身まで検討した上で手段選択を行った状況も伺われます。
- 高速バス・路線バスによる来県者の場合は、逆にサービス水準に言及した理由の回答はほとんど見られませんでした。
- 自動車による来県者では、「目的地まで向かう路線がなかった」の回答割合も高く、路線バスで行けるかどうかについてを判断材料にした人も一定程度見られました。

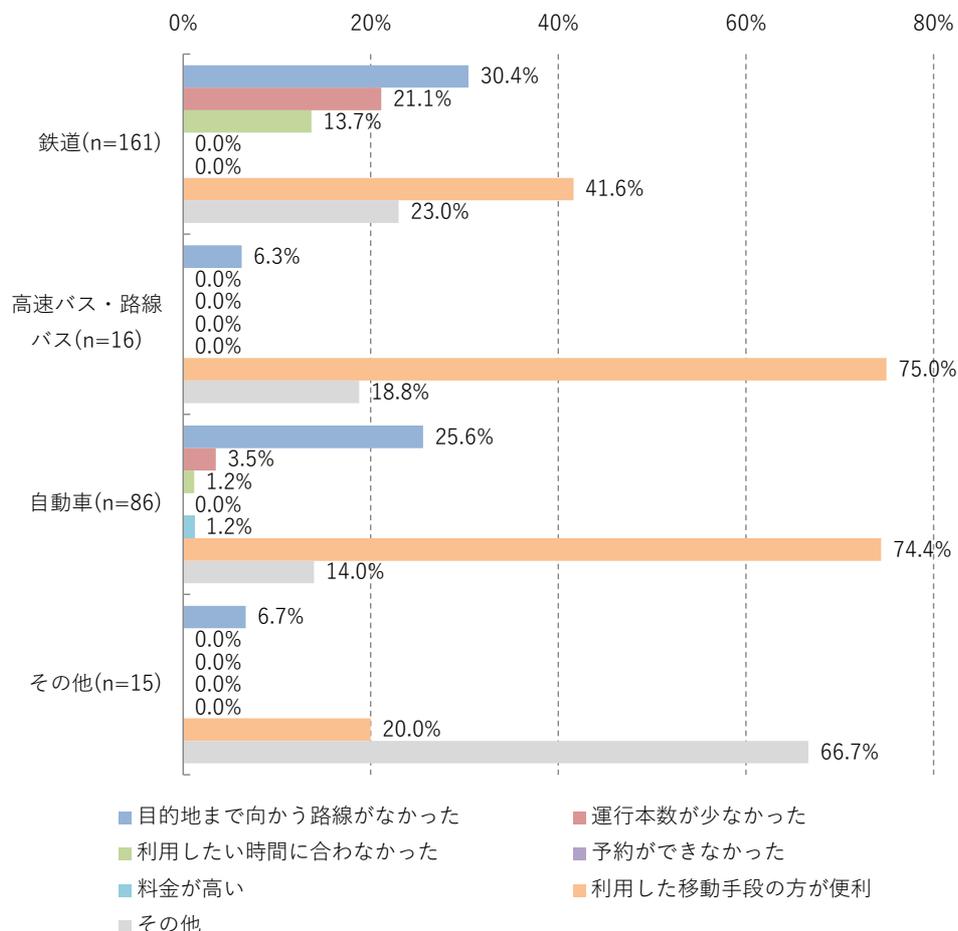


図 3-2-4 山梨県内の移動で鉄道・路線バスを利用しなかった理由（複数回答）

出典：山梨県交通政策課「来県者アンケート」（令和4年12月）

2-3. 観光輸送の取り組みに資する広域公共交通サービスの提供施策

やまなし観光推進計画では、「滞在時間の延長を促す環境整備」や「成長する外国人旅行者市場への対応」等に係る受け入れ環境の整備として、「レンタカー等による二次交通の補完」を掲げています。このため、二次交通を補完するレンタカー等の存在も視野に入れつつ、既存の路線等を使いやすくしていく視点が必要となってきます。

令和4年度に実施した来県者アンケートによると、山梨県内での移動に路線バスを利用する人は、鉄道及びバスによる来県者が大半を占めており、自動車による来県者はそのまま県内も自動車移動する傾向にあります。このため、路線バス等の二次交通を利用するのは、鉄道及びバスによる来県者となります。

また、移動で鉄道・路線バスを利用しなかった理由としては、「目的地まで向かう路線がなかった」、「運行本数が少なかった」、「利用したい時間に合わなかった」などの回答が多くなっていました。

以上を踏まえると、鉄道及びバスによる来県者を主な利用者とし、レンタカー等による二次交通の補完を受けつつ、①既存の路線等の利便性向上を図る取り組みが必要となります。また、それに取り組む際には②外国人旅行者も見据えて実施していく必要があります。

《取り組むべき諸施策》

○やまなし観光 MaaS の推進…①②

- ・複数の交通手段・観光施設をスマートフォンでルート検索・予約・決済が可能
- ・二次交通の脆弱性の補完し、滞在時間を延伸
- ・英語、中国語（簡体字、繁体字）、タイ語にも対応

○人や環境に配慮した公共交通の実現（再掲）…②

- ・外国人旅行者を見据えたユニバーサルデザインタクシーの導入促進

○自転車の活用推進（再掲）…①

- ・サイクリートレインやサイクルバスの導入促進

（「生活交通の役割を發揮するための諸施策」の再掲）

○鉄道の利用促進（再掲）…①

○分かりやすい案内の実現（再掲）…①

○情報技術の利活用による利便性の向上（再掲）…①

第3章 将来のリニア開業時の輸送網の構想

3-1. リニア中央新幹線の開業を見据えた広域公共交通のあり方

3-1-1. リニアやまなしビジョン

令和2年3月策定のリニアやまなしビジョンでは、「新たなゲートウェイに必要となる機能」や「県内交通ネットワークの充実」を掲げ、交通結節機能の整備やリニア駅を中心としたアクセスの向上を図ることとしています。

1. 新たなゲートウェイに必要となる機能

○円滑な移動や乗り換えができる交通結節機能の整備

- ・(施設例) 公共交通ロータリー、一般車ロータリー、バス・タクシー乗降場、駐車場、駐輪場、パーソナルモビリティ等の乗降スペース、広場、充電スタンド、水素ステーション

○その他、飲食・物販、宿泊のサービス機能など、駅周辺に立地が期待できる各種機能は、まちづくり政策等で民間資本の誘致や誘導を検討

2. 県内交通ネットワークの充実

○開業効果を県内全域へ波及させるため、リニア駅を中心としたアクセスを向上

- ・アクセス圏域を拡大する道路整備を着実に推進（中部横断道、新山梨環状道路 等）
- ・リニア駅と県内の主要拠点とを結ぶバス交通の整備（自動運転や MaaS など次世代交通システムの導入も検討）

3-1-2. 山梨県バス交通ネットワーク再生計画

平成29年3月策定の山梨県バス交通ネットワーク再生計画では、リニアの開業効果を最大限に生かし全县に波及させるため、リニア駅と県内各地を短時間で結ぶバス交通の確保を掲げており、広域的な路線について、次のように記載しています。

○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します。

- ・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

3-1-3. 山梨県都市計画マスタープラン

山梨県都市計画マスタープラン（令和2年）では、リニア駅周辺を広域交流拠点と位置づけ、「新たなゲートウェイとして交通結節機能を整備し、他の拠点と連携することにより、都市機能集約型の都市構造の強化」を図ることとしています。広域的な公共交通は、広域交流拠点であるリニア駅と広域拠点などを結び、連携・交流を支えていくこととなります。

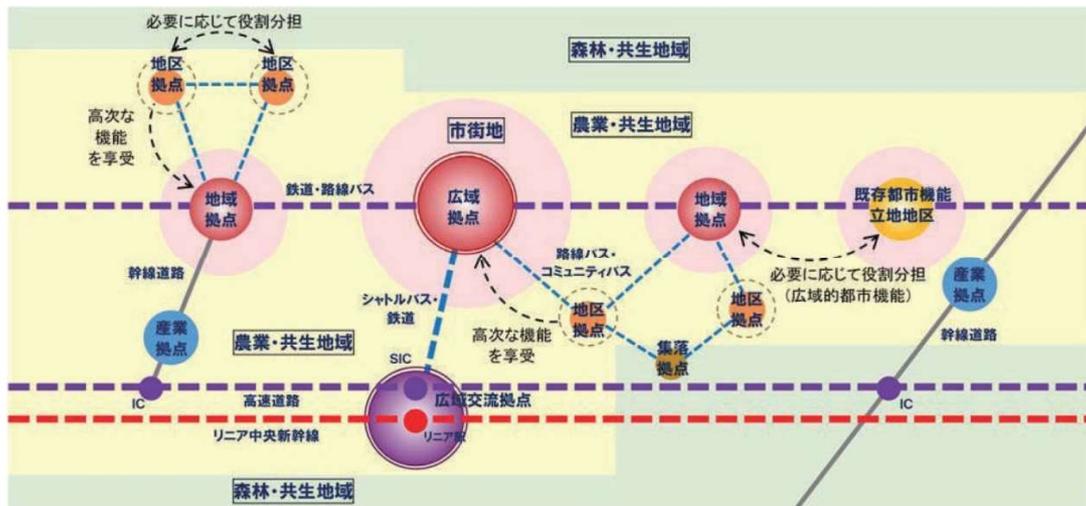


図 3-3-1 拠点の階層と連携のイメージ

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン・都市計画区域マスタープラン概要版」（令和3年）

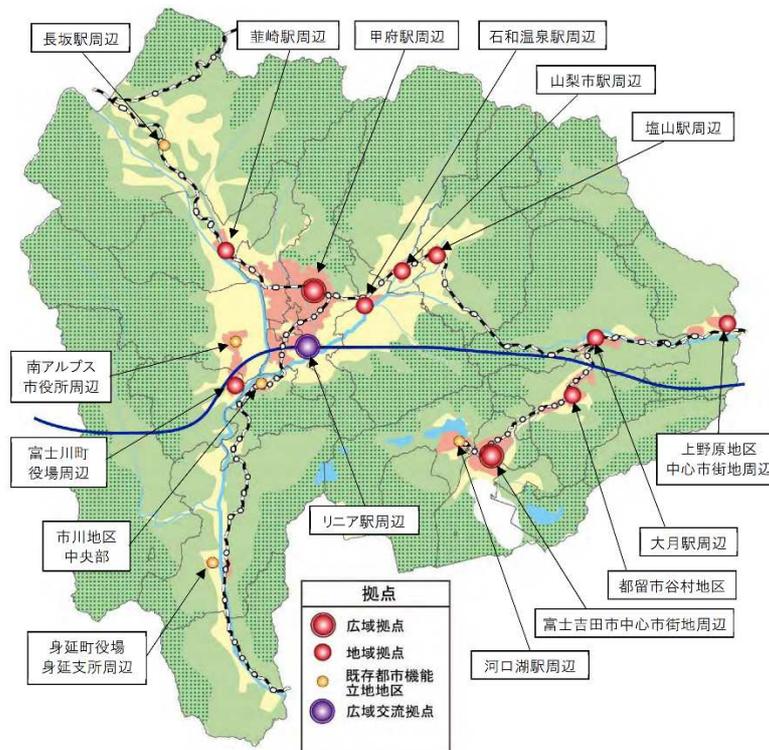


図 3-3-2 県土構造における拠点

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン」（令和2年）

3-1-4. リニア駅前エリアの交通結節機能の整備の具体化について

県では、令和4年度にリニア駅前エリア整備検討会議で整備の具体化について検討を行っており、パークアンドライド駐車場やロータリーの整備等を Step1 とし、交通結節関連施設等の整備を Step2 として、段階的に整備を進めていくイメージを示しています。

リニア駅前エリアの交通結節機能の整備の具体化について

■リニア駅前エリア北側の段階的整備のイメージ

- リニア駅前エリア北側では、Step1とStep2に分け、**段階的な整備**を進めていくことで了承を得た。
- Step1では、リニア中央新幹線の開業時期を見据え、“**リニア駅前エリア北側の用地取得**”や“**パーク&ライド駐車場の整備**”“**ロータリーの整備**”等を行う。
- Step2では、“**リニア駅前エリア南側との連携**”や**高速道路利用者や供用後の需要に合わせた“交通結節関連施設等の整備”**を行っていく。

◆Step1

- リニア駅前エリア北側の用地取得
- スマートICの整備
- パーク&ライド駐車場、一時駐車場の整備
- ロータリー整備

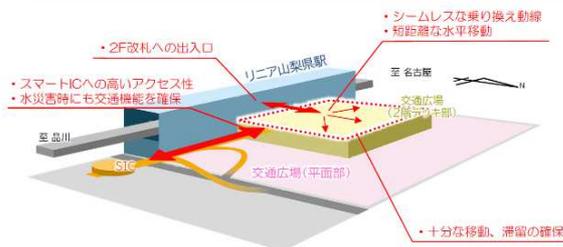
◆Step2

- 交通結節関連施設等の整備
(各交通モードの乗降場、待合施設等)
- ※一時駐車場の空間については、南側整備との連携により交通結節関連施設等への転用を検討



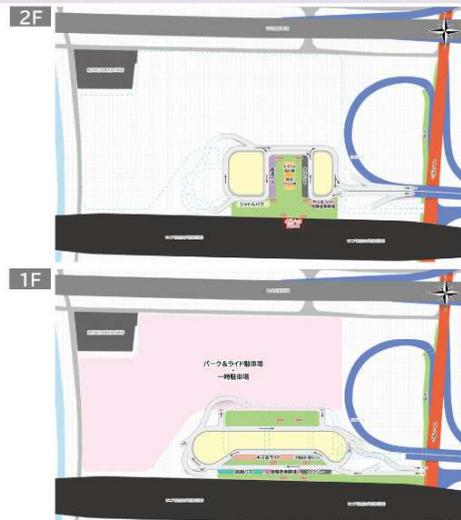
■交通広場整備の方向性

- 利用者の多様性・リニアの特徴・水災害リスク等に配慮し、**2Fデッキ構造で交通広場を整備・SICと交通広場を直結する方向性**で了承を得た。
- 2Fデッキを整備することにより、リニア駅の2F改札出入口や交通広場のシームレスな乗り換え動線や、水災害時の、交通機能確保や利用者の一時避難場所としての活用が期待できる。



■ゾーニング・レイアウト案

- 過年度の需要予測に通勤・通学目的の利用者を加え**必要規模**を算出し、**モビリティの動線計画**や**浸水時の運用**等を踏まえ、**ゾーニング・レイアウト**を作成した。
- 今後、**1Fと2Fのアクセス車路**、**周辺道路からリニア駅前エリア北側への出入等**、**周辺業者や地元住民との協議**をもとに、さらなる**具体化**を図る。



■委員からの意見（今後の方針）

- 2階の車路は、一般車と公共交通が輻輳しないように、**レーンの運用方法や幅員**等も今後検討していくべきである。【稲垣委員・山梨県バス協会】
- P&R駐車場への一般道からの**アクセス箇所は、複数設ける**べきである。【鈴木委員・甲府市】
- 2階については、**バス・タクシーの乗降場や主要動線に上屋**を設けるべきである。【稲垣委員・山梨県タクシー協会・甲府市】
- 駅前広場においては、**様々なシミュレーション**を使って計画の**深度化**していくべきである。【佐々木委員】

図 3-3-3 リニア駅前エリアの交通結節機能の整備の具体化

出典：山梨県「リニア北側エリア整備検討会議ダイジェスト版」（令和5年3月）

3-2.リニア駅からの広域公共交通確保に対する市町村の考え方

市町村意向調査において、リニア駅からの広域公共交通の確保に対する考え方を把握したところ、以下の回答でした。

1. リニア駅からの広域公共交通の確保に対する考え方

○リニア駅からの広域公共交通の確保に対しては、直通の公共交通の必要性が8市町村、乗り継ぎがあっても構わないが公共交通が必要との回答が9市町村、幹線道路や駐車場整備を重視する回答が8市町村と、それぞれ拮抗している状況である。

表 3-3-1 リニア駅からの広域公共交通の確保に対する考え方

| 回答 | 回答数 | 市町村名 (囲み線は複数回答あり) |
|-------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------|
| ①一定の速達性がある直通の公共交通サービスが必要 | 3 | 山梨市、南アルプス市、中央市 |
| ②直通の公共交通サービスが必要 | 5 | 甲府市 (甲府駅との間)、甲斐市、笛吹市、道志村、富士河口湖町 |
| ③乗り継ぎがあってもかまわないが、利用可能な公共交通サービスが必要 | 9 | 富士吉田市、都留市、大月市、市川三郷町、身延町、南部町、昭和町、鳴沢村、小菅村 |
| ④走りやすい幹線道路と駐車場が整備されれば、必ずしも公共交通サービスがなくてもよい | 8 | 韮崎市、上野原市、早川町、富士川町、西桂町、忍野村、山中湖村、丹波山村 |
| ⑤市町村内の観光施設への公共交通による直通サービスが必要 | 2 | 山梨市、中央市 |
| ⑥その他 | 2 | 北杜市 (本市にとってどのようなアクセスを確保すべきか検討が必要) 甲州市 (現在検討していない) |

出典：山梨県交通政策課「市町村意向調査」(令和4年12月)

3-3.リニア駅からの広域公共交通確保に向けた施策

既存のリニアやまなしビジョンでは、開業に向けて特に必要となる社会基盤の整備として、円滑な移動や乗り換えができる交通結節機能などの「新たなゲートウェイに必要となる機能」や、リニア駅と県内の主要拠点とを結ぶバス交通の整備などの「県内交通ネットワークの充実」を掲げており、後者については、山梨県バス交通ネットワーク再生計画においても基本的に同様の方向性が示されています。

また、リニアやまなしビジョンの「県内交通ネットワークの充実」においては、次世代交通システムについても言及されています。

山梨県都市計画マスタープランにおいては、リニア駅周辺を広域交流拠点と位置づけ、「新たなゲートウェイとして交通結節機能を整備し、他の拠点と連携することにより、都市機能集約型の都市構造の強化」を図ることとしており、広域的な公共交通は、広域交流拠点と広域拠点などと結び、連携・交流を支えていく役割を果たしていくこととなります。

令和4年度に実施した市町村意向調査によると、全体の2/3近くは直通または乗り継ぎでの公共交通サービスによるリニア駅へのアクセス確保が必要であると回答しています。一方で、走りやすい幹線道路や駐車場が整備されていれば、必ずしも公共交通サービスがなくてもよいとした自治体も一定数ありました。

以上の検討経過を踏まえ、リニアやまなしビジョンで提示された「新たなゲートウェイに必要となる機能」及び「県内交通ネットワークの充実」の考えや、山梨県都市計画マスタープランで提示された「広域交流拠点」の考えを基本とし、①スマート IC などの整備をはじめとしたリニア駅周辺の広域的な交通結節機能の構築や、②自動運転をはじめとした次世代モビリティ・システムの検討を行うとともに、③広域交流拠点であるリニア駅と広域拠点などを結ぶ県内の広域公共交通ネットワークの充実を目指し、取り組みとして進めていきます。

《取り組むべき諸施策》

- リニア駅周辺における広域的な交通結節機能の構築…①
 - ・スマート IC の整備等による交通結節機能の強化
 - ・リニア駅と身延線小井川駅を結ぶシャトルバスの検討 等

- 新技術の活用による移動ストレスの極小化…②
 - ・空飛ぶクルマや自動運転などの研究

- リニア駅を中心とした広域公共交通ネットワークの充実…③
 - ・広域公共交通ネットワークの在り方について、具体的に検討

第4章 公共交通活性化に向けた諸施策

1. 立地適正化計画との連携推進

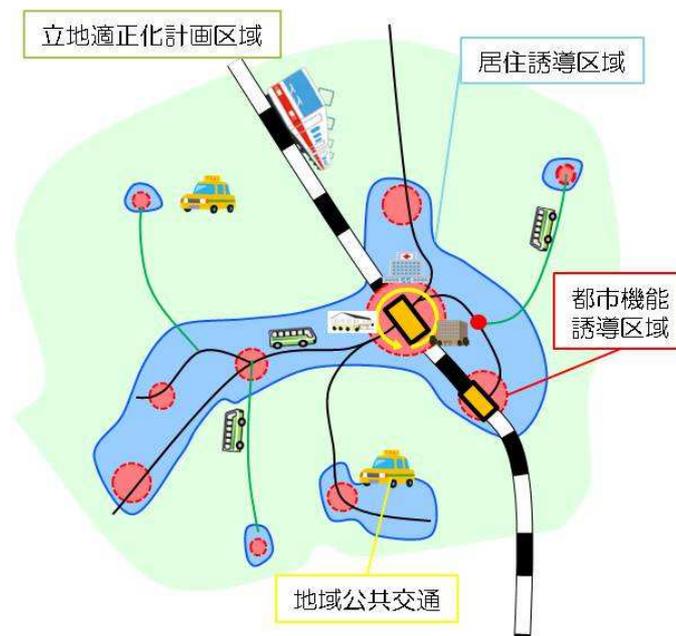
施策概要

市街地の拡散や人口密度の低下による、都市機能の衰退や地域コミュニティの希薄化を防ぐためには、市町村内の拠点への居住及び都市機能誘導を進めて、「まちのまとまり」を維持することが必要です。

その実現には、公共交通の視点も重要であり、市町村が作成する地域公共交通計画と立地適正化計画とは連携したものである必要があります。

このため、両計画の連携を推進していきます。

●立地適正化計画区域のイメージ



出典：国土交通省ホームページ

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | | | | |
|------|------------|----------|-------|-------|-------|--------|
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 山梨県 | 計画策定の支援・助言 | | | 支援・助言 | | |
| 市町村 | 計画策定の検討・実施 | | | 検討・実施 | | |

2. 路線バスの走行環境の改善

施策概要

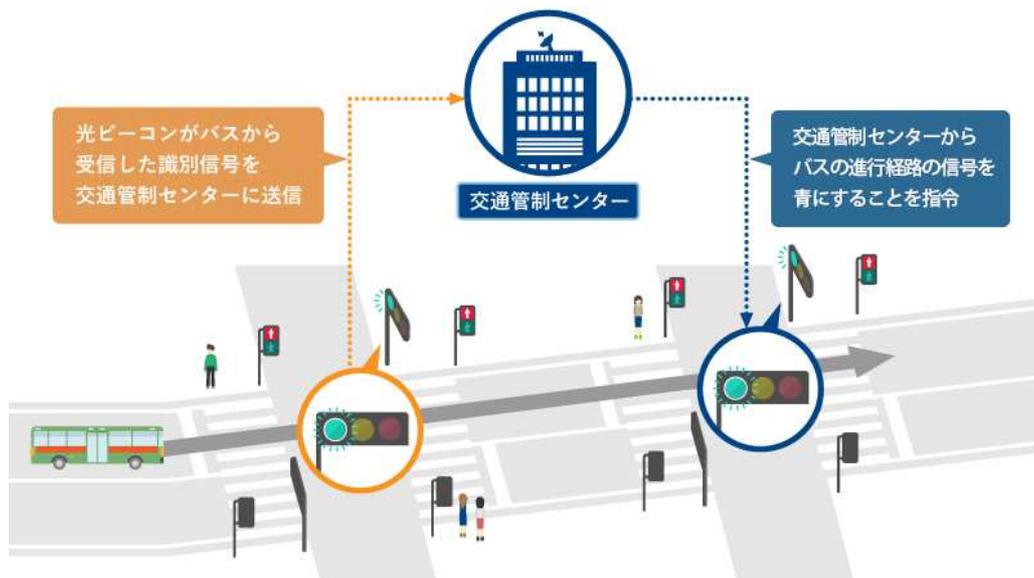
山梨県における主要渋滞箇所が甲府都市圏内に集まっていることから、甲府市周辺では、朝の時間帯などに渋滞が発生し、路線バスの遅れが発生しやすい環境にあります。このため、PTPS（公共交通優先システム）の導入検討など、走行環境の改善に取り組んでいきます。

なお、県内では、現在2路線においてPTPSが導入されています。

●バス走行環境の充実に関する施策例（PTPS）

PTPS（Public Transportation Priority Systems）は、バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのことで、バス専用・優先レーンの設置や優先信号制御等を行うことで、バスの定時性向上を図る走行環境の整備です。

PTPSの導入により、信号停止時間の短縮、バス専用車線の違法走行の減少、バスの安全性の確保（右折車線への車線変更時、バスベイから本線への合流時）等の効果が期待されます。



出典：愛知県 ITS 推進協議会

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | | | | |
|-------------------------|-----------|----------|-------|-------|-------|--------|
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 山梨県・市町村 ・交通管理者・交通事業者 | 改善策の検討・実施 | | | | | |

3. 人や環境に配慮した公共交通の実現

施策概要

公共交通を活性化していくためには、バリアフリーやユニバーサルデザインの視点も重視し、障害者や外国人など誰もが使いやすい公共交通を実現していく必要があります。このため、バス事業者が行う低床型バス（ノンステップバスまたはワンステップバス）の導入や、タクシー事業者が行う福祉タクシーやユニバーサルデザインタクシーの導入を促進していきます。

また、バス事業者においては環境負荷の軽減が期待されるEVバスなどの普及についても検討し、人や環境に配慮した公共交通の実現を目指していきます。

●ノンステップバスのイメージ



出典：国土交通省ホームページ

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | | | | |
|---------|---------------|----------|-------|-------|-------|--------|
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 山梨県・市町村 | 必要な車両の導入促進 | 促進 | | | | |
| 交通事業者 | 必要な車両の導入検討・実施 | 検討・実施 | | | | |

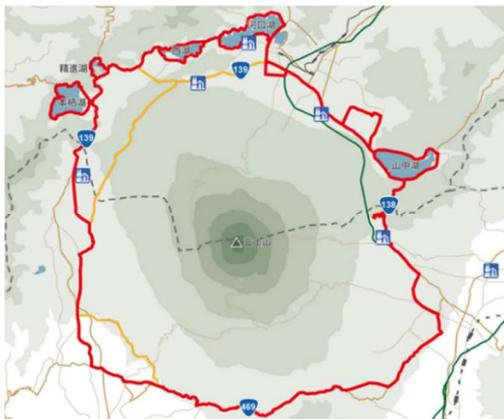
4. 自転車の活用推進

施策概要

自動車依存の高い山梨県において、自転車の活用を進めていくことにより、渋滞緩和や温室効果ガス排出量の抑制が期待できます。通勤・通学においては、甲府駅等まで電車・バスを利用した後、自転車を活用するなど、公共交通機関を組み合わせることで、活用の幅を広げることができます。

また、山梨県では、令和5年4月に第二次山梨県自転車活用推進計画を策定し、自転車利用空間の整備や自動車通勤からの転換などのまちづくり・環境分野だけでなく、自転車と公共交通機関を活用した地域振興・観光周遊を推進するため、計画に基づき策定したモデルルートの実現性を向上させ、自転車利用者の増加に寄与するサイクルトレインやサイクルバスの導入を促進します。

●観光における自転車活用のイメージ



イメージ：モデルルート（フジイチ）
出典：第二次山梨県自転車活用推進計画



イメージ：サイクルトレインの活用
出典：富士山麓電気鉄道(株)ホームページ

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | | | | |
|-----------|-----------------------|----------|-------|-------|-------|--------|
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 山梨県 | 自転車活用推進計画の推進等 | 推進 | 見直し | 推進 | | |
| 市町村・交通事業者 | 自転車活用推進計画に基づく事業の検討・実施 | | | 検討・実施 | | |

5. 公共交通の利用促進

施策概要

公共交通を多くの方々に利用してもらうには、利用しにくいと考えている方に、公共交通が便利な移動手段であることを知ってもらい、利用を促していく必要があります。

そのため、公共交通やその仕事について関心を持ってもらうためのイベントや、通勤・通学に公共交通を利用する契機となる機会を設けるなど、公共交通の利用促進を図っていきます。

●やまなし公共交通フェスティバルの様子



出典：山梨県ホームページ

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | | | | |
|-------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|--------|
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 山梨県・市町村 ・交通事業者 | 利用促進策の検討・実施 | <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> ● </div> | | | | |

6. やまなし観光 MaaS の推進

施策概要

やまなし観光 MaaS は、複数の交通手段・観光施設をスマートフォンでルート検索・予約・決済が可能となる環境を整えることにより、本県における二次交通の脆弱性を補完し、観光客の利便性を向上させることで、周遊による滞在時間の延伸につなげる観光サービスです。日本語だけでなく、英語、中国語（簡体字、繁体字）及びタイ語にも対応しています。

現在は、令和 3 年度に行った実証実験の成果を踏まえ、民間事業者の自走化により事業を実施しています。

●やまなし観光 MaaS の取組

山梨交通の対象路線バスが乗り放題で、昇仙峡ロープウェイの往復乗車券付き。

SHINGEN PASS

JR往復きっぷも付いたセットや山梨のグルメチケット付きセットも！

| 全部で3種類！ | | 通常期 | 8月10日～19日 |
|-------------------------------|---|---------------------|-----------|
| シングエンバス単品 | > | 3,500円 (こども1,750円) | |
| シングエンバス+JR往復きっぷ (新宿-甲府) | > | 9,400円 (こども4,700円) | |
| シングエンバスPremium (上記+甲府グルメチケット) | > | 10,600円 (こども5,300円) | |

※新宿駅～甲府駅利用 7月1日(土)～9月30日(土)のJR通常期利用の場合。
 ※8月10日(水)～8月19日(土)はJR繁忙期となり旅行代金が変動します。
 ※10月1日(日)以降の旅行代金は、シングエンランドウェブサイト内にて、後日お知らせします。
 ※1名様あたりの旅行代金となります。
 ※大人は中学生以上、子供は小学生、未就学児は無料(JRの運賃を利用する際は有料)。

マイカーいらずで、こんなに楽しめる。
アクセスが良い！
 電車とバスの交通網が整備されているので、移動がラクラク。昇仙峡行きのバスは、甲府駅南口の観光案内所の目の前なので、とっても便利です。

渋滞知らず！
 都内からの山梨観光は、高速道路の渋滞につきもの。特に紅葉シーズンの渋滞は激しく東京に着いたら夜10時、11時なんてことも。電車なら予定通りに着きます。

お酒も楽しめる！
 車で来た人が渋滞に巻き込まれている頃、繁華街でカンパイ！名物ほうとうや鳥もつ煮の他、馬刺しや焼き鳥など、100店舗以上の飲み屋が軒を連ねます。

出典：SHINGEN LAND ホームページ

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | | | | |
|-----------|-----------------------|----------|-------|-------|-------|--------|
| | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| 山梨県 | 自走化したやまなし観光MaaSの活用の促進 | 促進 | | | | |
| 市町村・交通事業者 | やまなし観光MaaSへの協力 | 協力 | | | | |

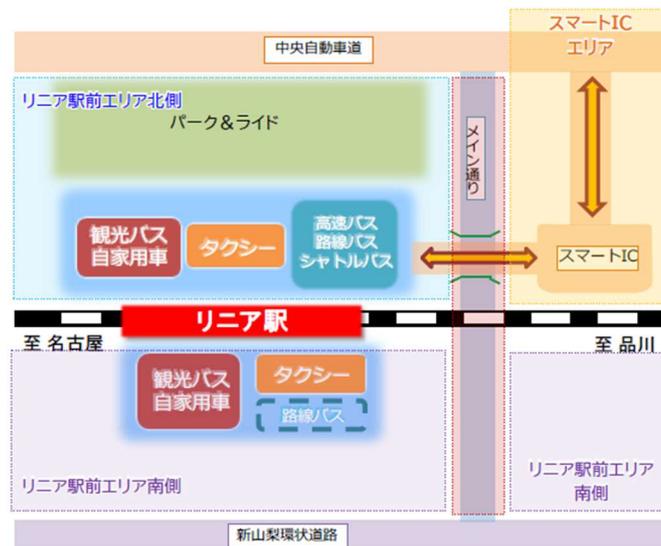
7. リニア駅周辺における広域的な交通結節機能の構築

施策概要

リニア開業効果を県全域に波及させるため、以下のとおりリニア駅前エリアの交通結節機能の整備を行っていきます。

- ✓ リニア駅は中央自動車道や新山梨環状道路、国道 358 号が近接し、地理的な優位性を有し、県内各地からアクセスが容易な位置にあることから、リニア駅の北側に、交通広場及び高速道路と直結するスマート IC の整備を進め、交通結節機能の強化を図ります。
- ✓ 身延線が効果的に活用されるよう、リニア駅と身延線小井川駅について、シャトルバスにより定時性が確保された形で連結すべく検討を進めます。
- ✓ リニア開業による新たな航空需要を見据え、「開の国」交通ネットワークの充実を図るため、空港整備の可能性と課題の調査・研究を行います。
- ✓ リニア開業効果を最大限波及させる都市構想実現のため、リニア駅前の価値を最大化させる特色あるまちづくりを主体的に計画している甲府市に対し支援します。
- ✓ リニア駅と各拠点を結ぶ道路のアクセス向上を図ります。

●リニア駅前エリア整備のイメージ



出典：山梨県ホームページ

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | |
|---------|--------------|----------|--------------|
| | | 令和6年度 | リニア中央新幹線開業まで |
| 山梨県・市町村 | 交通結節機能の検討・構築 | 検討・構築 | ○ |

8. 新技術の活用による移動ストレスの極小化に資する研究

施策概要

リニアによる時間短縮のメリットが最大限に発揮され、山梨を起点とした付加価値活動が高水準で行われるよう、空飛ぶクルマ・自動運転などの新技術の活用による移動ストレスの極小化に資する研究を進めます。

●自動運転バス実証事業（令和5年度）



出典：山梨県ホームページ

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | |
|------|------------------------|----------|--------------|
| | | 令和6年度 | リニア中央新幹線開業まで |
| 山梨県 | 空飛ぶクルマ・自動運転などの導入に向けた研究 | 研究 | |

9. リニア駅を中心とした広域公共交通ネットワークの充実

施策概要

リニア中央新幹線の開業により、東京圏や中京圏とのアクセスが飛躍的に向上し、劇的な時間短縮が見込まれます。

この開業効果を最大限生かしていくためには、リニア駅周辺における広域的な結節機能の構築とあわせて、鉄道及びバスを活用した県内の広域公共交通ネットワークの充実化について検討していく必要があります。

このため、広域交流拠点であるリニア駅を中心に、甲府駅をはじめとした広域拠点等を結ぶ広域公共交通ネットワークの在り方について、市町村や交通事業者と連携を図りながら、具体的に検討していきます。

●リニア駅を中心とした広域公共交通ネットワークのイメージ



出典：山梨県都市計画マスタープラン及び山梨県バス交通ネットワーク再生計画から作成

実施主体・スケジュール

| 実施主体 | 実施内容 | 事業スケジュール | |
|-------------------|-------------------------|----------|--------------|
| | | 令和6年度 | リニア中央新幹線開業まで |
| 山梨県・市町村 ・交通事業者 | 広域公共交通ネットワークの 在り方の検討 | 検討 | |

■用語解説

活動機会（初出：2 ページ）

通学、通院、買い物など諸活動を行う機会のことであり、実現しようとするれば実現しうる行動の集合、すなわち選択肢の豊かさを表す概念。

サービス水準（初出：2 ページ）

鉄道駅・バス停の近さ（多さ）と停車する列車・バスの回数の多さを言う。

採算ベース（初出：4 ページ）

料金収入だけで黒字が確保でき、事業者がビジネスとしてそのサービスを供給していることを言う。

モビリティ（初出：4 ページ）

ある人の移動しやすさ（車を使うことができる、バス・電車が都合のいい時間に運転されている）。

需給調整規制（初出：5 ページ）

需要と供給のバランスを判断し、新規参入について一定の制限を行うこと。現在は廃止されているが、それ以前の運用面では、事業者へのエリア独占権の付与を伴うことが常態であった。

コンパクトシティ（初出：5 ページ）

公共交通を基軸としたコンパクトな都市構造を有する都市。大量輸送機関である公共交通は、一般にその駅勢圏での高密度な居住を可能にし、またサービス施設の立地可能性を高めることから、コンパクトな市街地の形成につながる。これにより、生活利便性の確保、環境負荷の削減、社会基盤の有効活用、行政運営の効率化、地域活性化、健康まちづくりの促進、自然環境

の保全、公共交通の経営基盤の改善、交通弱者への配慮などのメリットが期待される。

トリップ（初出：33 ページ）

ある目的（例えば、出勤や買い物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。

二次医療圏（初出：55 ページ）

病院における一般的な入院医療需要に対応し、健康増進から疾病の予防、診断・治療及びリハビリテーションに至る包括的な保健医療提供体制の整備を進める区域。

広域拠点（初出：55 ページ）

利用圏域が複数の市町村にまたがるような拠点として、国際化、情報化の進展に対応した中枢業務機能、高次の医療、多様なニーズに対応した教育、文化、国際交流、商業等の都市機能の集積を図る。

退出（初出：60 ページ）

当該サービスを廃止することを決めたこと。通常、補助金の支出があったとしても事業を継続する意向が無い場合に、事業者が表明する。

自治体生活バス（初出：60 ページ）

市町村が維持する生活交通バス路線。

独立採算（初出：71 ページ）

料金収入だけで黒字が確保でき、事業者がビジネスとしてそのサービスを供給していることを言う。

協調補助（初出：71 ページ）

ここでは、都道府県と同額を国が補助すること。

接続利便性（初出：86 ページ）

異なる交通機関の乗り換えの便利さの度合い。時刻が近いか、運賃が不利にならないか、乗り場が近いかなどからなる。

フィーダー系統（初出：86 ページ）

バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する運行系統。

単独維持困難（初出：89 ページ）

事業者単独での事業の継続が困難であること。通常、補助金の支出を受ければ事業を継続する意向がある場合に、事業者が表明する。

MaaS（初出：93 ページ）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

二次交通（初出：113 ページ）

拠点となる空港や鉄道駅から観光地までの交通のこと。

バスベイ（初出：124 ページ）

バスが車線を閉塞せず停車できるように、バス停のある歩道に切込みを入れて設けたスペース。