

第2部 生活交通編

第1章 本県の交通弱者の生活に必要な交通手段を取り巻く現状

1-1. マイカーを使えない県民のモビリティ制約

1-1-1. 運転免許・自由に使える車の保有状況

はじめに、交通弱者として、運転免許を保有しておらず自動車を運転できない層を確認します。20~60代ではほとんどの県民が免許を保有している一方、70歳以上では約6割が免許を持つに止まり、交通弱者の多くは高齢者で占められます。

また、20歳未満の層の運転免許保有率も確認すると、16~17歳では約1割、18~19歳では約5割の保有に止まっています。この年代は多くが高校生や大学生、勤労者で占められ、通勤・通学時には中長距離の移動が必要なケースも多いと考えられます。交通弱者の問題としては、高齢者だけでなく、20歳代以下の若年層にも着目する必要があります。

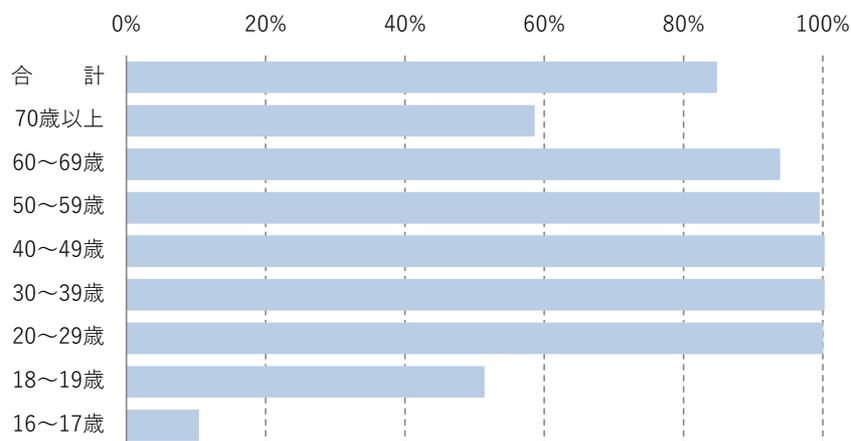


図 2-1-1 年齢階層別免許保有率（令和2年）

出典：警察庁「運転免許統計」（令和2年）、総務省「国勢調査」（令和2年）

以後、本計画策定にあたって実施した「県政モニターアンケート」「幹線系統バス利用者アンケート」を用いた分析を行います。ここで、両アンケートの概要を紹介します。

県政モニターアンケート

- 調査対象 県民から無作為に抽出された令和4年度県政モニター437人
- 調査時期 令和4年10月～11月
- 調査方法 郵送調査195人（対象者数）、オンライン調査242人（対象者数）
- 回答者数 290人（郵送調査138人、オンライン調査152人）
- 回答率 66.4%（郵送70.8%、オンライン62.8%）

幹線系統バス利用者アンケート

- 調査対象 令和4年度時点の地域間幹線系統国庫補助路線23系統の利用客
- 調査時期 令和4年12月21日（水）（富士急バス、富士急モビリティ、西東京バス）、令和5年1月13日（金）（山梨交通）
- 調査票配布方法 7時台～13時台のバス利用者に配布
- 調査票配布数 1,293枚（配布対象便・区間の利用者数2,079人）
- 調査票回収数 409枚
- 回答率 31.7%

県政モニターアンケートでは、図 2-1-2 のとおり、回答者の 93.4%が免許を持っています。自由に使える車があるかという設問（図 2-1-3）については 86.7%の回答者が「ほぼ自分専用の車がある」と回答し、県民の移動手段としてはマイカー利用が圧倒的に多いことがわかります。

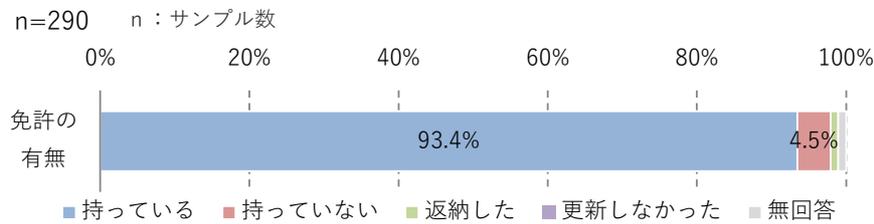


図 2-1-2 免許の有無

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）

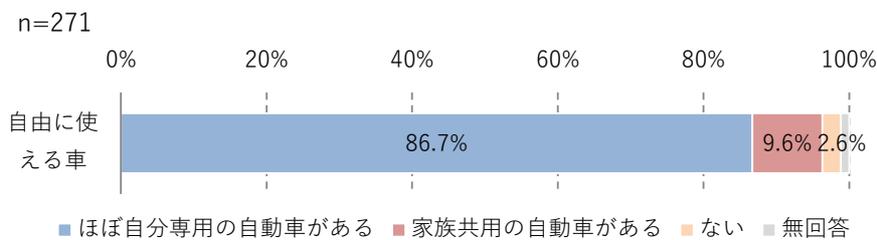


図 2-1-3 自由に使える車があるか

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）

また、図 2-1-4 のとおり、自由に使える車がない・家族共用の自動車があると答えた回答者のうち 90.9%の回答者が気軽に送迎を頼める家族がいると回答しており、マイカーによる移動は県民生活に極めて浸透しています。

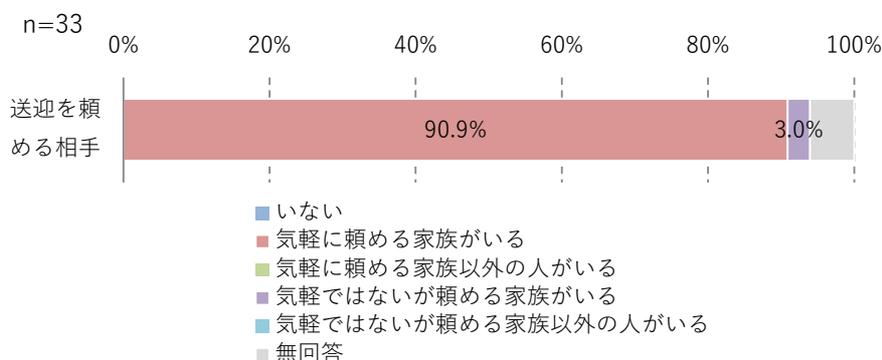


図 2-1-4 自由に使える車がない・家族共用の自動車があると答えた回答者のうち送迎が頼める家族の有無

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）

1-1-2. 広域移動の状況

国勢調査から、15歳以上の生徒（大学生等を含む）の通学先を見ると、約半数の生徒の通学先は居住市町村とは異なる市町村となっています。若年層の通学のための交通手段として、市町村をまたぐ交通手段が求められていることがわかります。

県政モニターアンケートで各年齢層の県民の実際の外出先を見ると、通勤の目的地の約5割が他市町村、通院と買い物の目的地はともに約3割が他市町村でした。県民の移動は、自市町村で完結しているとは限らず、市町村をまたいだ移動が少なくないことがわかります。

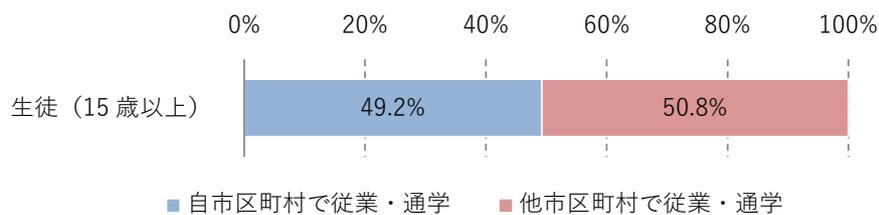


図 2-1-5 生徒（15歳以上）の通学先の割合

出典：総務省「国勢調査」（令和2年）

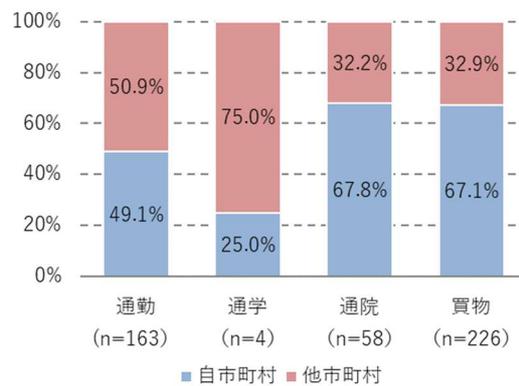


図 2-1-6 県民の目的別の訪問場所の居住市町村内外割合

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）

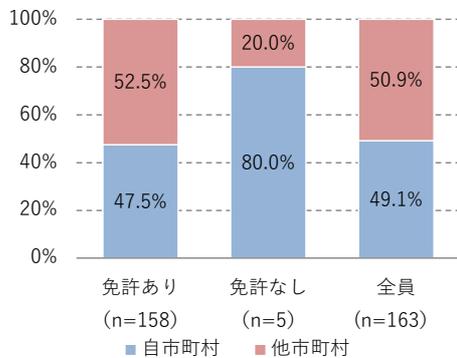
1-1-3. 運転免許の有無によるモビリティ格差

ここからは運転免許の有無に着目して、県民の移動の実態を確認していきます。

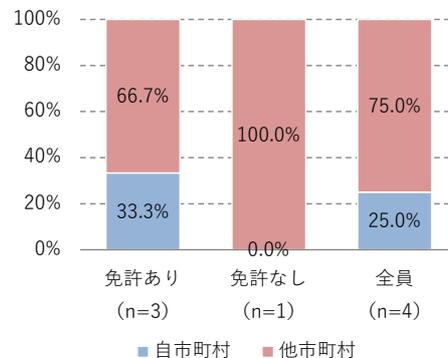
※ただし、県政モニターアンケートは「免許非保有者の回答者数」「通学する高校生世代の回答者数」が少ないために、参考までに数値は示すものの、その解釈には一定の注意が必要です。

県民の目的別の訪問場所の居住市町村内外割合を見ると、通勤・通院・買い物においては運転免許の有無で移動の自由度が異なることがわかります。免許非保有者は、本人の意思や都合にもよりますが、他市町村に出るモビリティが制約されている可能性があります。

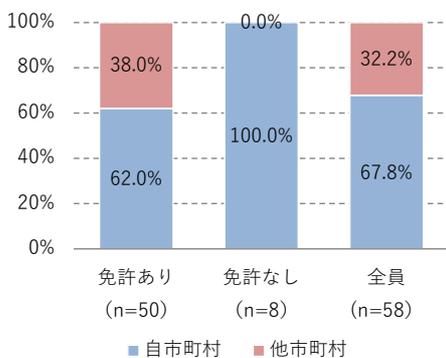
通勤



通学



通院



買い物

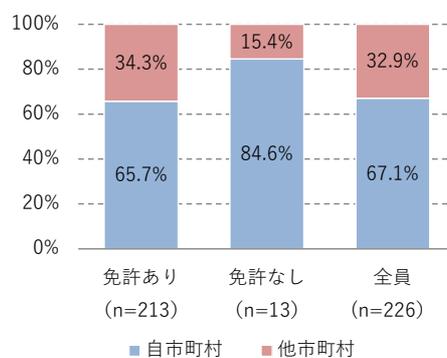


図 2-1-7 県民の目的別の訪問場所の居住市町村内外割合（免許保有有無別）

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 2-1-8 では1日のトリップ数を見ていますが、全般的に免許保有者のトリップ数が多くなっています。図 2-1-9 では1日の自宅外滞在時間を見ていますが、免許保有者の方が自宅外滞在時間が長い傾向にあります。これらのことから、免許所有者はよく出かけている傾向にある一方、非保有者は外出の回数も時間も少なく、モビリティを制約されていることが伺えます。

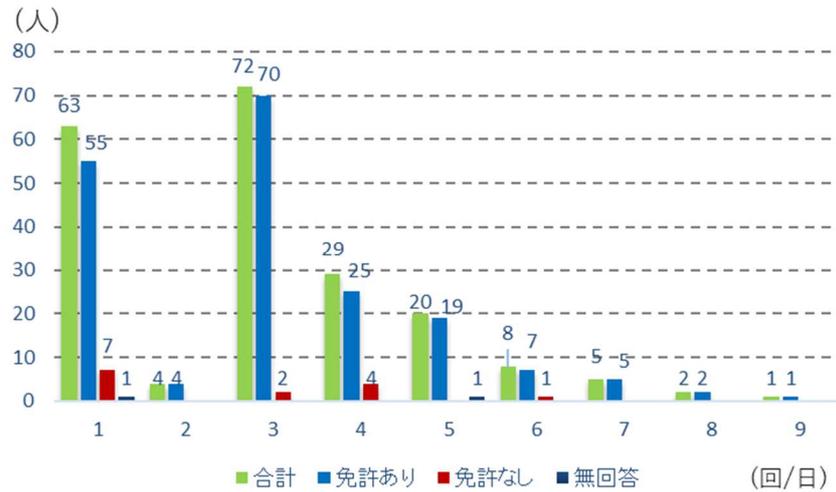


図 2-1-8 1日のトリップ数（免許保有有無別）

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 2-1-9 自宅外にいる時間の長さ（免許保有有無別）

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）

免許保有者の外出目的は、半分弱を通勤・通学や業務が占めており、仕事をする上でもマイカーの利用が重要であることがわかります。一方、非保有者においては食事・社交・娯楽、通院・リハビリ、散歩・ジョギング・運動の割合が免許保有者に比べて増加しています。

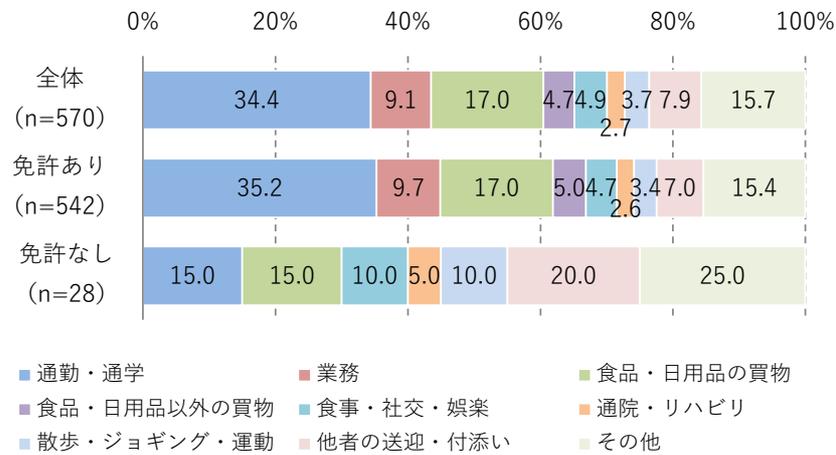


図 2-1-10 外出目的の構成（免許保有有無別）

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）

県民の買い物の実態を調査した「買い物環境実態調査」（令和3年8月）では、運転免許保有の有無別の数値ではありませんが、普段の買い物において不便に感じていると回答した人を対象に不便なく買い物ができるために改善が必要なポイントを尋ねた結果、「近所へのミニスーパーなどの出店」「公共交通機関の充実」「お店への送迎サービス」「移動販売・移動スーパー」などが上位となりました。このことから、買い物先へのアクセスが問題になっていることが伺えます。

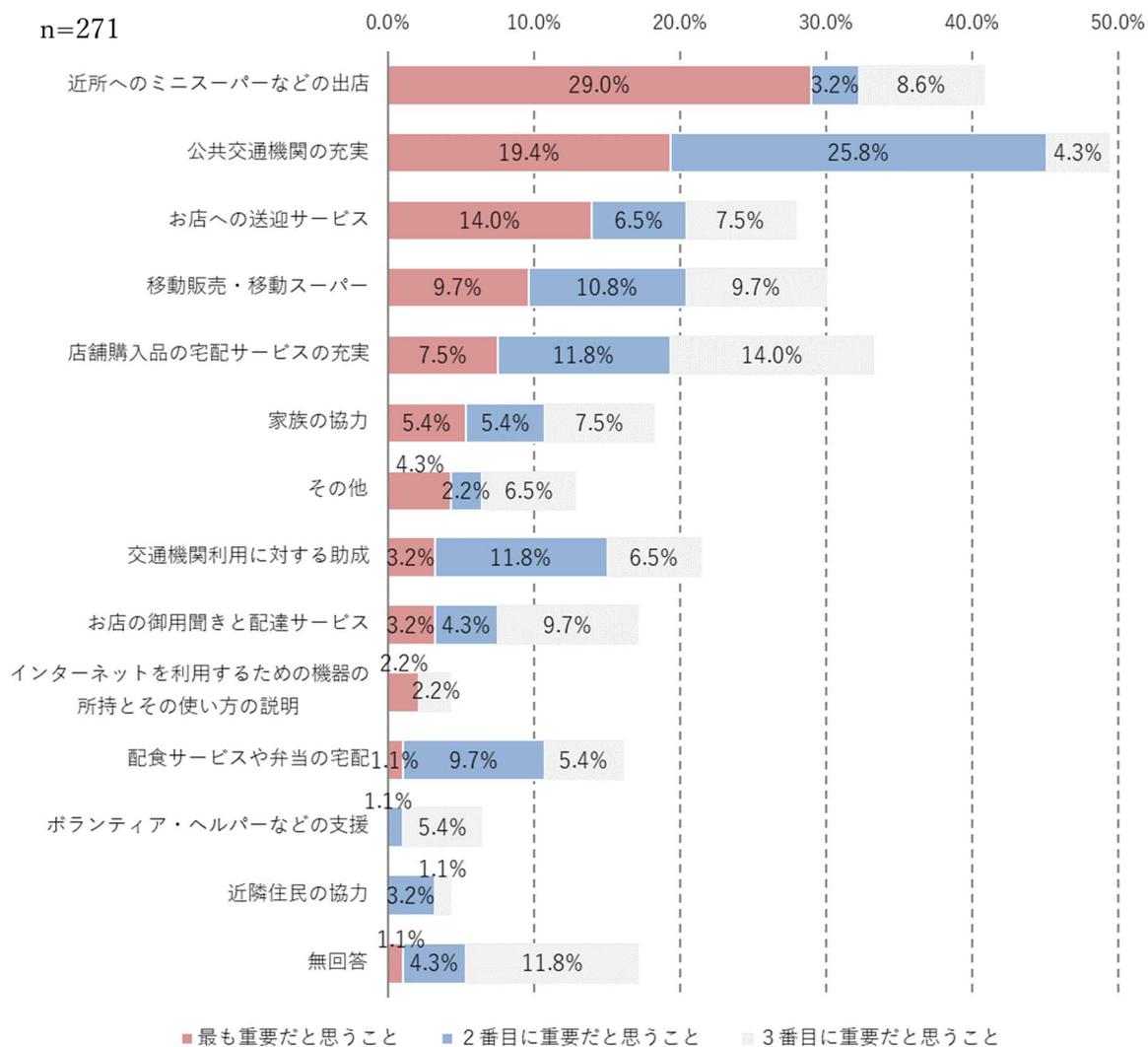


図 2-1-11 不便なく買い物ができるための改善が必要なポイント

出典：県政モニター買い物環境実態調査（令和3年8月）

1-1-4. 送迎依存の問題

図 2-1-12 に示した代表交通手段として、免許非保有者は半数以上が「他の人が運転する自動車」、すなわち送迎に頼った生活となっており、施設の送迎も 1 割程を占めます。送迎は必ずしも自分の意思で自由に利用できる交通手段ではなく、免許非保有者の移動機会は免許所有者に比べて制限されているのが現状です。

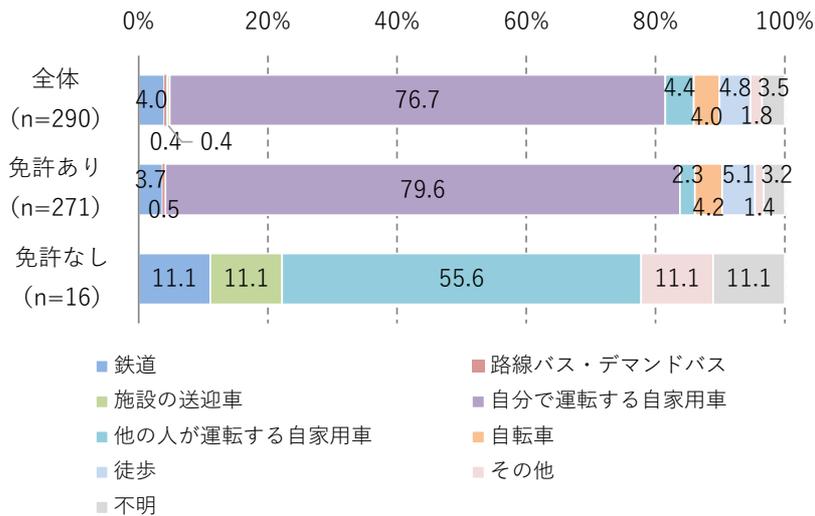


図 2-1-12 代表交通手段構成（免許保有有無別）

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）

しかし、先に述べたとおり、今回のアンケートで自由に使える車がない・家族共用の自動車があると答えた回答者のうち約 9 割（図 2-1-13）の回答者が気軽に頼める家族がいると回答しています。家族との同居・近居や家族の理解によって、送迎を頼める環境にある県民においては、移動の制約を強くは感じていない可能性も考えられます。

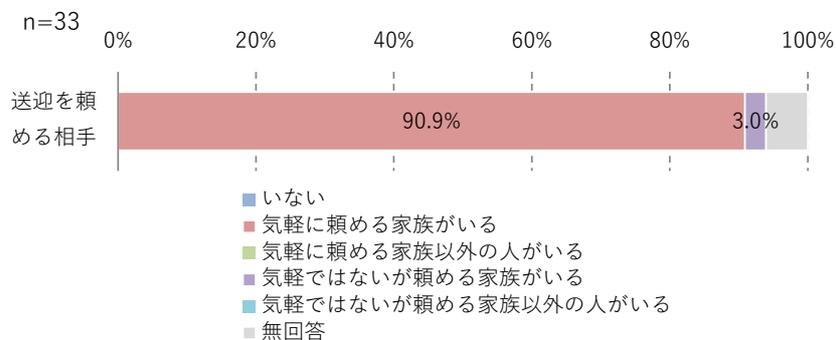


図 2-1-13 送迎が頼める家族の有無

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）

一方、幹線系統バス利用者アンケートの結果では送迎に関する結果は図 2-1-13 の結果と大きく異なります。約3割の回答者は「いない」、約2割の回答者は「気軽ではないが頼める家族がいる」と回答し、「気軽に頼める」と回答した者は4割弱に止まっています。この結果から、送迎を頼めない、頼みづらい人がやむを得ず路線バスを利用する傾向があると考えられ、送迎を利用できない人々に移動の機会を提供するという観点からも路線バスの確保維持は重要となります。

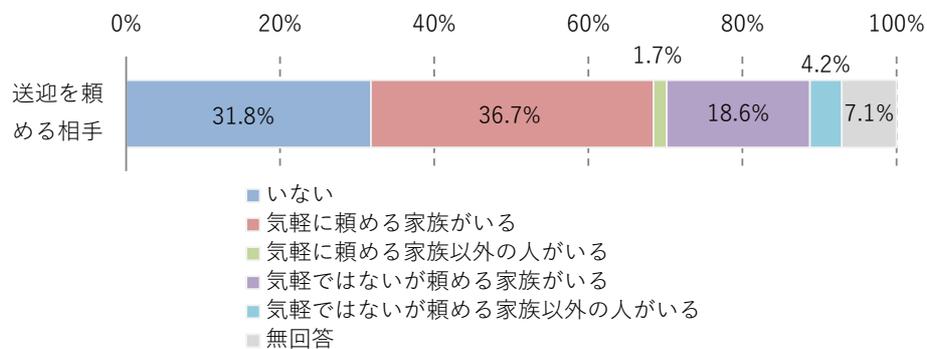


図 2-1-14 送迎が頼める家族の有無

出典：山梨県交通政策課「幹線系統バス利用者アンケート」（令和4年12月～令和5年1月）

送迎は、送迎する人に与える負担も問題です。運転免許のある県民の外出のうち7.0%は、他者の送迎・付き添いとなっています。

年齢階層別にみると、40代の送迎トリップの割合の高さが突出しており、24.3%に達しています。これは、子どもや親の送迎がこの世代に集中して担われていることを示します。70代の送迎トリップが6.9%と高いことも注目されます。これは、一人で外出が難しくなった配偶者の送迎等の機会が増していると想定されます。

送迎を常に行っている場合、その負担感はかなり大きなものになると想定されます。また、一般に高校生の通学や高齢者の通院の送迎を常に担わなければならない場合、平日の就労時間帯が送迎に費やされることとなり、就労機会を損なうことも考えられます。

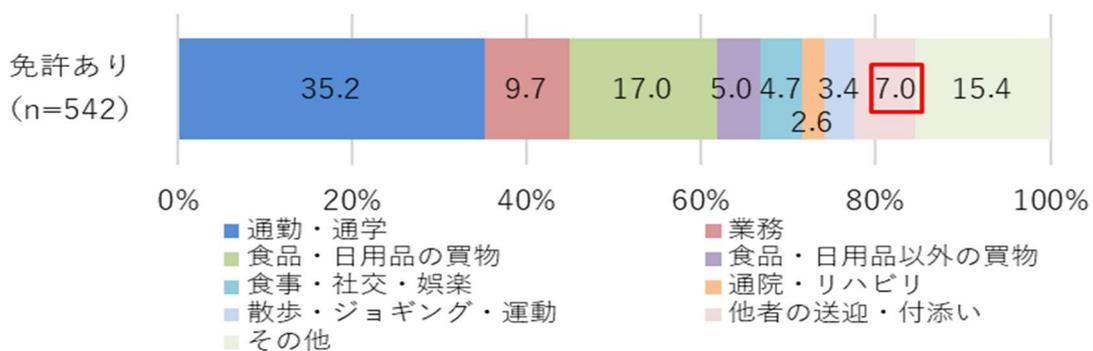


図 2-1-15 運転免許を持っている人の外出目的の割合

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)

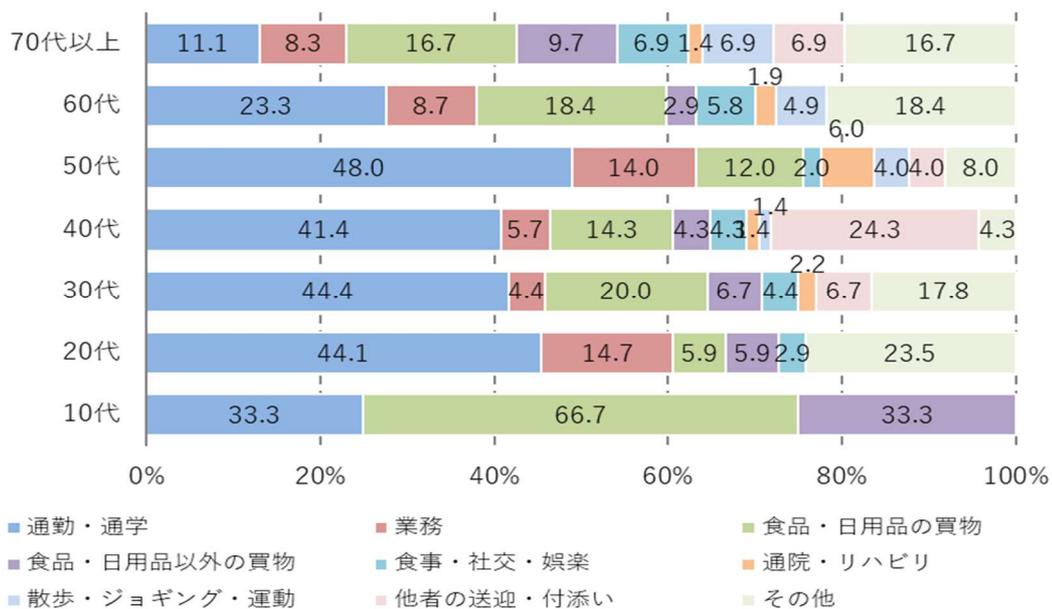


図 2-1-16 免許を持っている人の外出目的の割合 (年齢階層別)

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)

1-1-5. 高齢者ドライバー問題

図 2-1-17 のとおり、高齢化の進展と共に、運転への不安を抱える層も一定数(回答者の16.2%)存在しています。

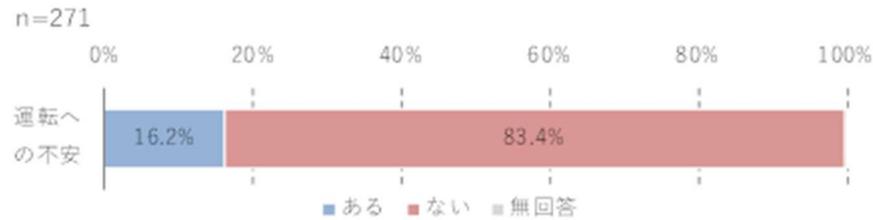


図 2-1-17 運転への不安

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)

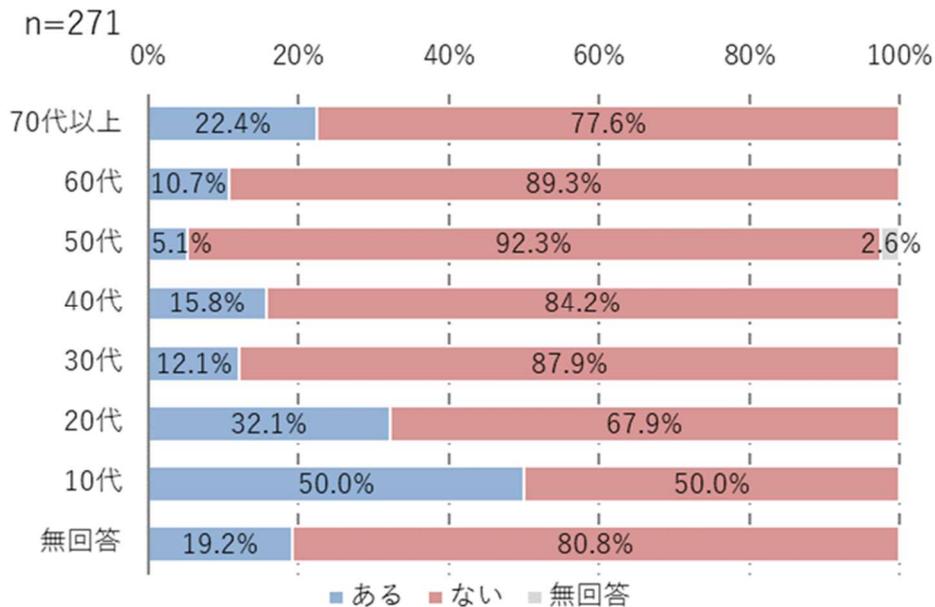


図 2-1-18 運転への不安(年齢階層別)

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)

1-2. 近距離の公共交通の現状

本県における近距離の公共交通（普通列車、一般路線バス）は、本県を東西に貫く中央本線、甲府盆地を縦断しつつ富士川沿いに静岡県方面へ至る身延線、大月と富士北麓地域を結ぶ富士急行線を基軸にしつつ、複数市町村にまたがり一定のサービスレベルが確保された広域的・幹線的バス路線として「甲府駅（甲府市）～御勅使（南アルプス市）」「甲府駅（甲府市）～小笠原（南アルプス市）～鯉沢口営業所（富士川町）」「甲府駅（甲府市）～富士山駅（富士吉田市）」「河口湖駅（富士河口湖町）～山中湖村役場～静岡県方面」が運行されています。八ヶ岳南麓エリアには、小海線も運行されています。甲府盆地では、都市的な運行頻度とネットワーク密度の一般路線バスが運行されています。そのほかには、各市町村の代表的な駅や中心地を起点に、山間部に向けた支線系バスが運行されています。

本県の近距離公共交通は、その路線網は居住地を概ねカバーしています。しかし、サービスレベルに着目すると、鉄道や、上述の広域的・幹線的バス路線においては、1日25本以上の一定のサービス水準が保たれているものの、それ以外の支線系バスでは、1日の運行本数は15本以下の路線がほとんどです。路線網としては現状維持されていても本数が少ないことはモビリティの制約につながり、県民の活動機会を十分に保障できていない可能性があります。

また、行政による補助を受け、公的に維持されている路線も多く、県・市町村の果たすべき役割が増えています。

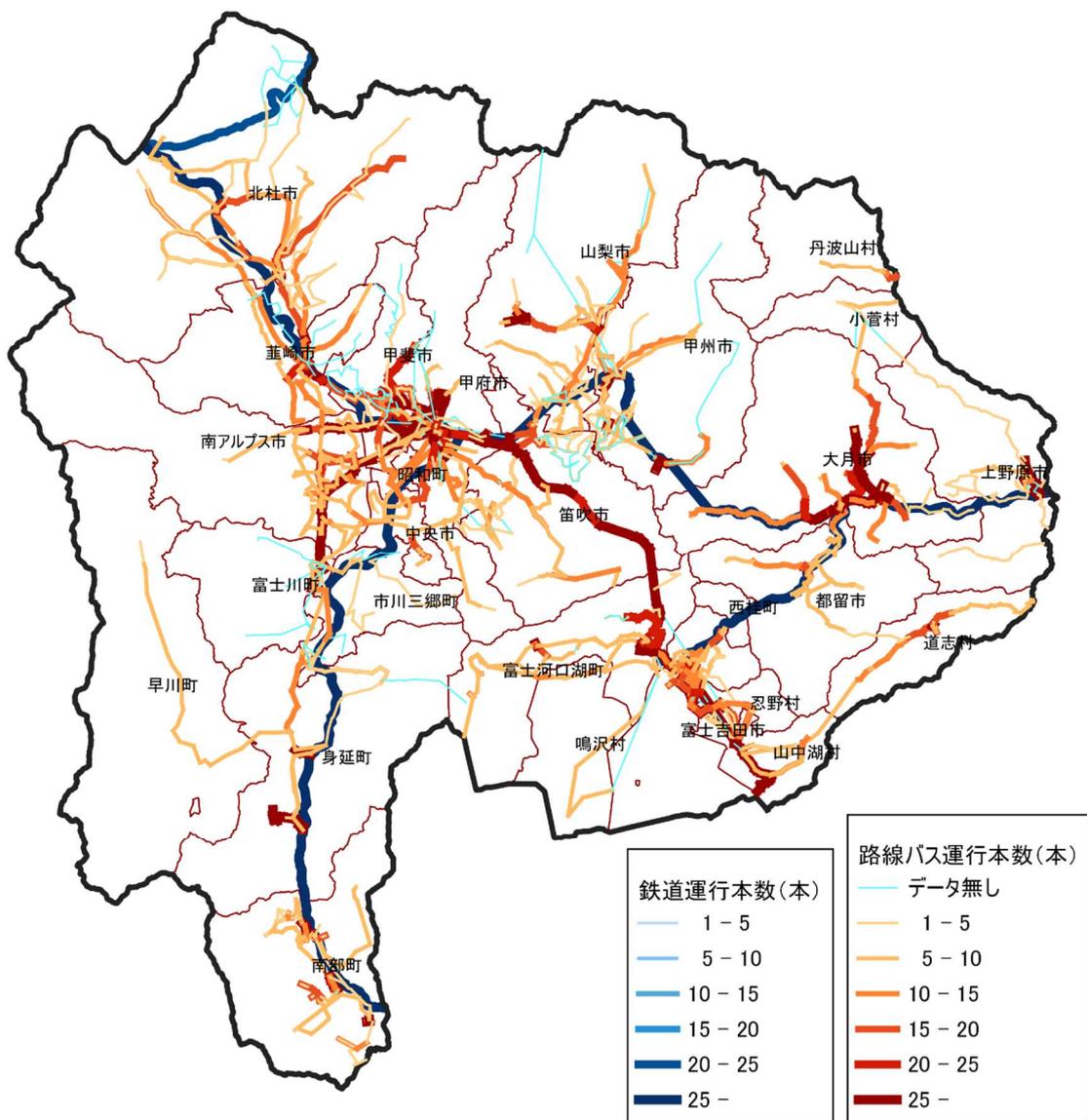


図 2-1-19 山梨県内の近距離公共交通(普通列車、一般路線バス)のネットワークとサービス水準(平日)

出典：令和5年1月時点の各事業者時刻表・路線図

表 2-1-1 近年の路線バスの減便状況（令和4年12月26日改正の例）

路線名	改正前 運行回数	改正後 運行回数	増減
伊勢町（営）－HANAZONO ホスピタル－上帯那線	24	12	▲12
（南甲府駅経由）伊勢町－甲府駅北口－武田神社－積翠寺線	66	62	▲4
右廻り（千塚廻り）／左廻り（羽黒廻り）	22	18	▲4
甲府駅－竜王－六科－御勅使線	20	10	▲10
伊勢町（営）－甲府駅線	10	2	▲8
敷島（営）－中央病院－甲府駅－千秋橋－山梨医大病院－ 鯉沢（営）線	20	14	▲6
（長塚経由）敷島（営）－長塚－後屋－山梨医大病院線	20	17	▲3
（十五所経由）鯉沢（営）－小笠原－十五所－上今諏訪－甲 府駅線	54	46	▲8
（西野経由）鯉沢（営）－小笠原下仲町－西野－甲府駅－中 央病院線	20	18	▲2

1-3. 日常生活において公共交通が果たしている役割と課題

路線バスがなくなった場合に、生活に起こりうる変化を実際の利用者にアンケートした結果は図 2-1-20 のとおりです。

通学については、送迎を頼むという回答が半数を超え、バス路線の廃止は本人だけでなく、保護者など周囲の人の負担を増加させることにつながる可以看出ます。

通院については各種移動手段へ変更するとの結果になりましたが、タクシーへの変更が多くなっていることが特徴です。通院移動の必需性を反映していると考えられます。

買い物については他の項目より目的地（買い物場所）を変えるという回答が目立ち、現在の買い物場所より近接するが商品やサービスが十分でない買い物場所に変更するという状況が考えられます。生活の質を維持向上させていくという観点からは、路線バスの廃止とそれに伴う買い物場所の変更は県民の生活の質を損なう可能性があります。

以上から、それぞれの目的において路線バスは、沿線の交通弱者にとって生活の上でなくてはならない存在であることが明らかとなっています。

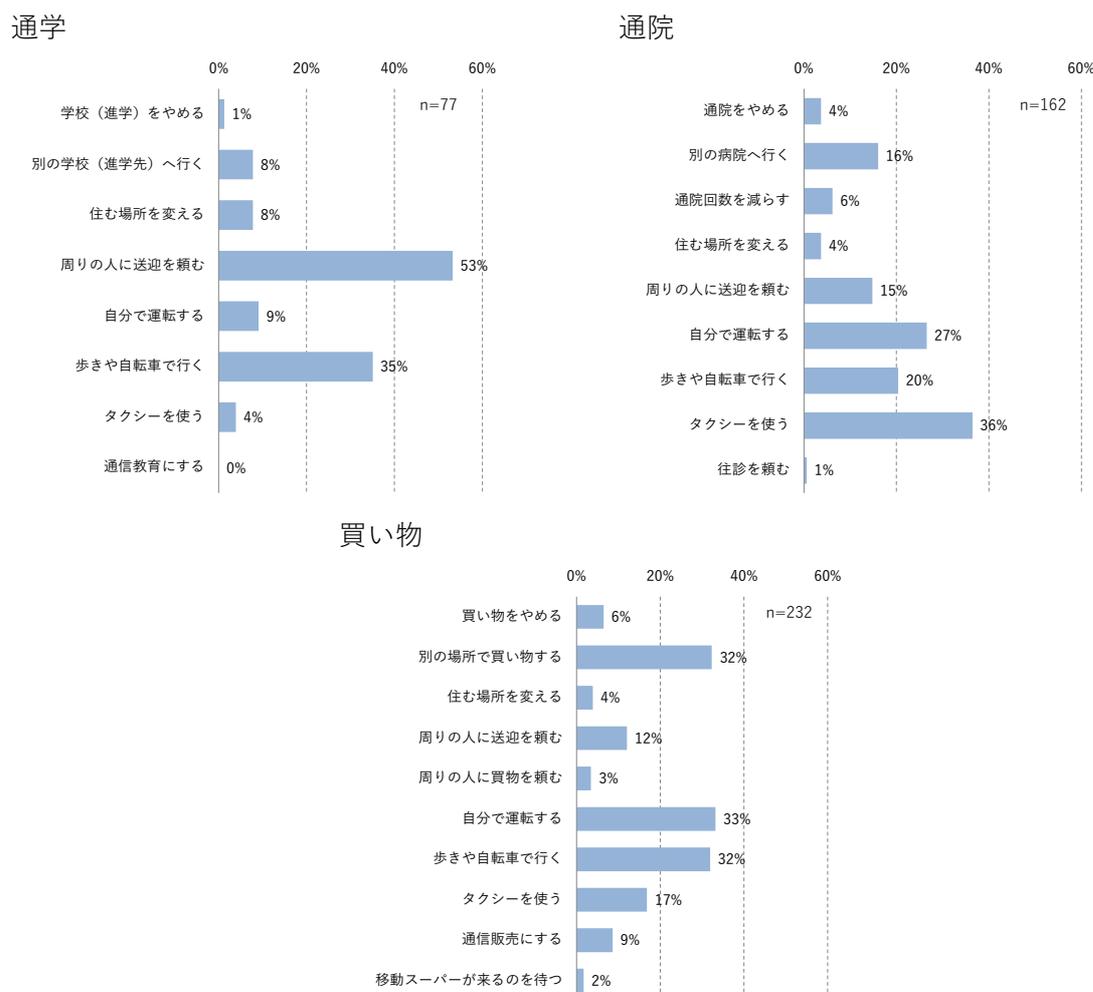


図 2-1-20 路線バスが仮にない場合は生活がどうなるか（目的別／複数回答）

出典：山梨県交通政策課「幹線系統バス利用者アンケート」（令和4年12月～令和5年1月）

路線バスを利用する理由としては、約半数の利用者は「バスの方が便利だから」とある程度積極的にバスを利用しています。しかし、約3割の利用者は「自由に使える自動車がないから」・「送迎を頼める相手がないから」というマイカーを志向しつつも、代替案としてバスを利用している実態が見られます。

これらの利用者が十分な移動機会を確保できるように路線バスを確保維持していくことが今後の課題です。

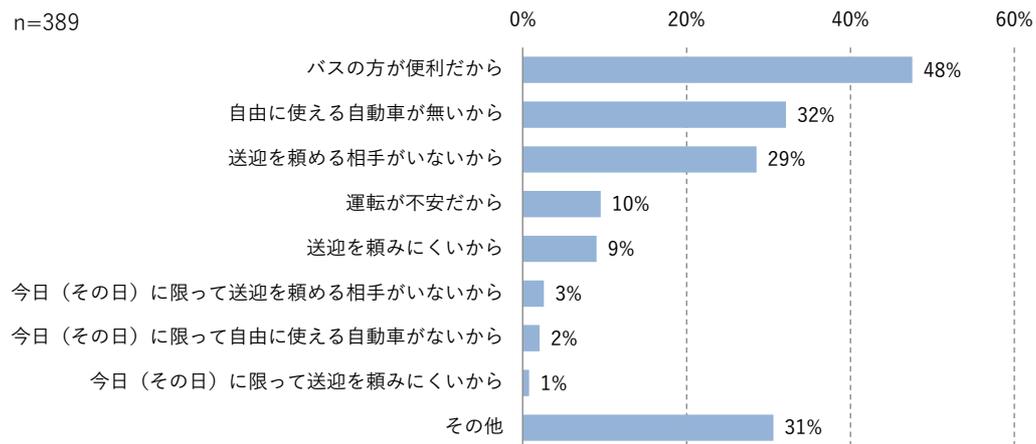


図 2-1-21 路線バスを利用する理由（複数回答）

出典：山梨県交通政策課「幹線系統バス利用者アンケート」（令和4年12月～令和5年1月）

一方、利用者アンケートからは、図 2-1-22 のような問題点も明らかとなっています。

全目的で、本数が少ないこと、合う時間帯に走っていないことが多くの利用者から指摘されており、サービス水準は実際にバスを利用している県民からも低いと感じられています。

目的別にアンケート結果を確認すると、通学での利用者は時刻表より遅れること（遅延）を問題に感じており、通学のように決められた時間までに目的地に着くことが求められる移動目的では、定時制の確保が問題として認識されています。

一方、時間の融通が利く通院や買い物目的での利用者は、バスの遅延に関しては比較的問題視していません。

また、通院や買い物など、目的地の空間的多様性が大きい移動においては「行先が合わない」ことが問題視されており、バス路線だけの移動の確保が難しくなっています。

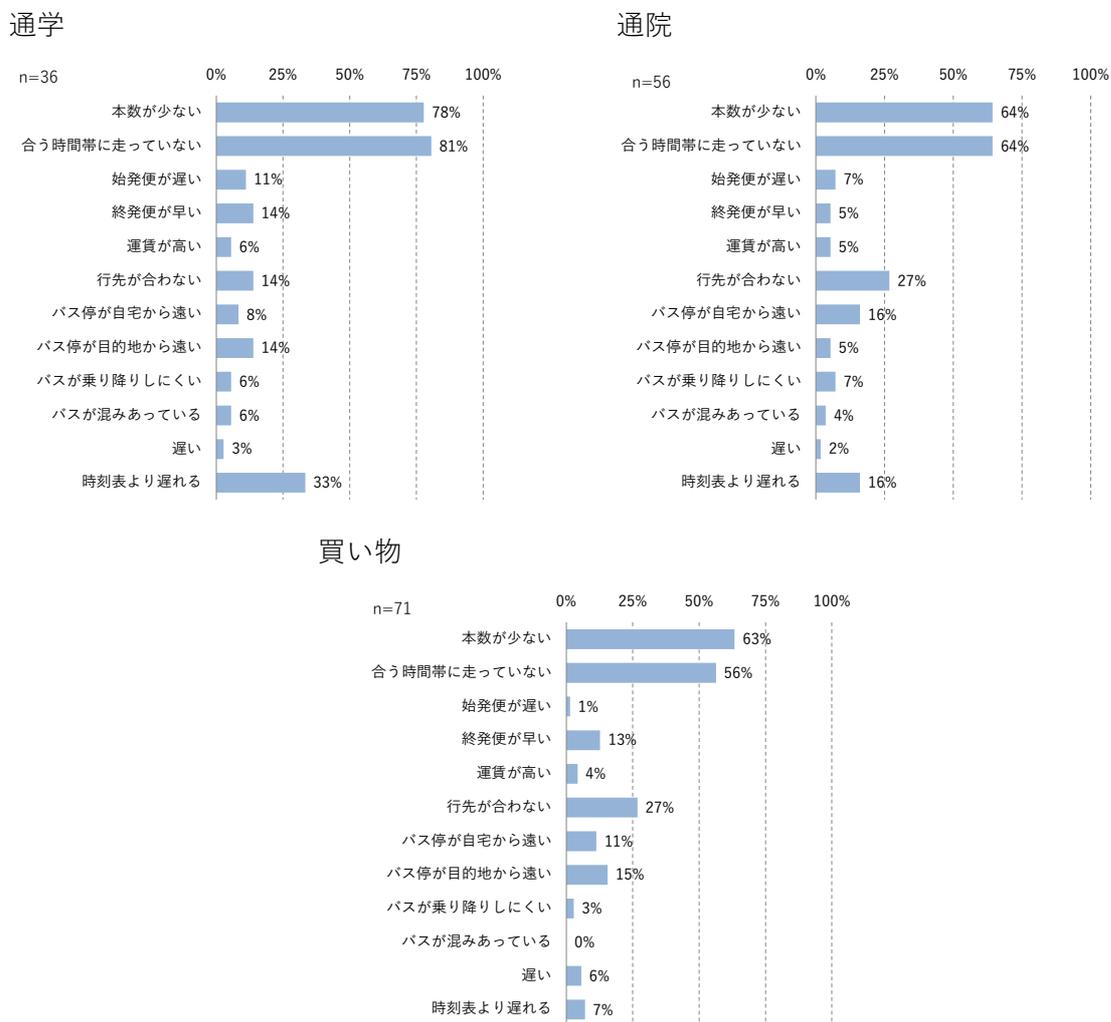


図 2-1-22 現状の路線バスの問題点（目的別／複数回答）

出典：山梨県交通政策課「幹線系統バス利用者アンケート」（令和4年12月～令和5年1月）

県民の公共交通に対する不満は、少ない本数や限られた運行時間帯などのサービス水準に関する項目、また駅・バス停が自宅・目的地から遠い、行先が合わないなどのネットワークに関する項目で高くなっています。運賃水準についても、一部の県民からは高額に感じられています。

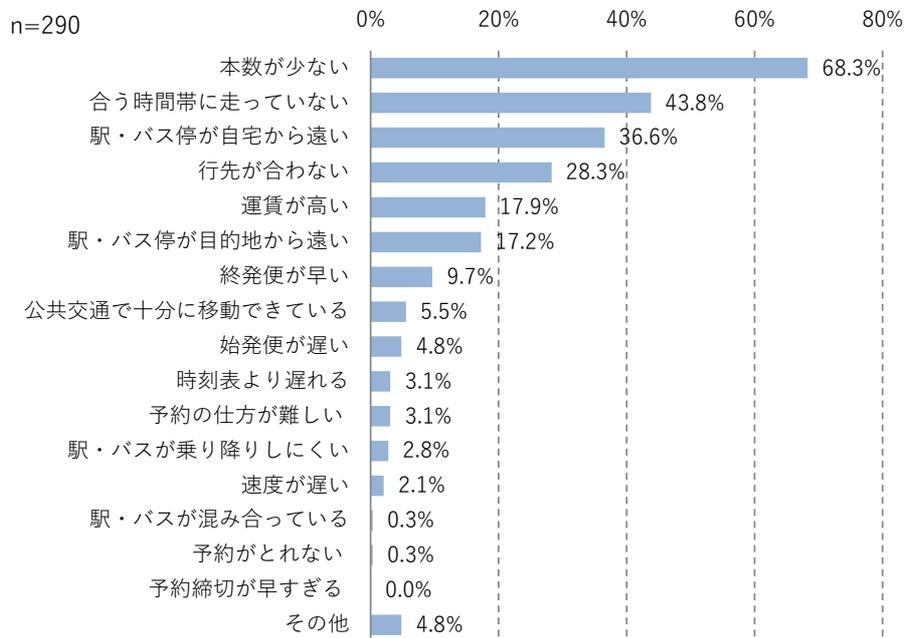


図 2-1-23 公共交通でアクセスが難しい理由（複数回答）

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）

第2章 広域生活交通確保維持に向けた計画目標

2-1. 上位計画が示す県民の暮らしの姿

山梨県総合計画では、本県の目指すべき姿を『県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし』としています。その際に行政が果たすべき役割の一つとして「県民の自由な選択を妨げる要因をできる限り取り除いていくこと」、すなわち「生を受けた環境や生活環境などに左右されず、誰もが『安心』して暮らすことができるようにすること」を掲げています（下図「①選択を制約されない社会の構築」が該当）。

また、「行政がこの役割をしっかりと果たす過程にあっては、県民はもちろん、市町村、関係団体、民間企業、NPO、教育・研究機関等、県内外を問わず、社会を支える全てのステークホルダーの方々が主体的に参画していただく機会と機運を確保」していくこととしています。

本県が目指すべき姿

『県民一人ひとりが豊かさを実感できるやまなし』

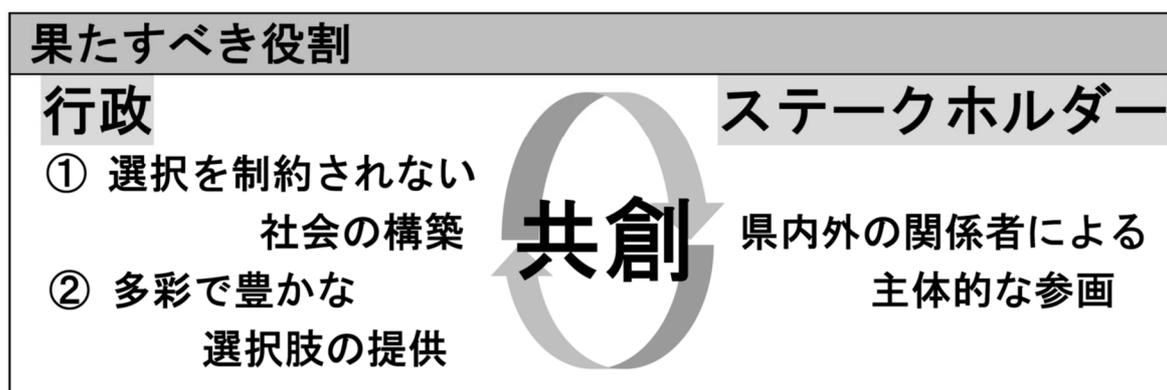


図 2-2-1 山梨県総合計画が掲げる「本県が目指すべき姿」と「果たすべき役割」

出典：山梨県「山梨県総合計画 2023 年策定版」（令和 5 年）

公共交通に関しては、「日常の買い物や医療機関への通院、通勤・通学など地域での快適な生活のために、道路整備とあわせて、県民の生活に必要な移動手段となる公共交通の確保を図る必要」があるとしています（戦略 3 開かれた「やまなし」へ集う道 → 政策 1 海と空に開かれた「開の国」交通ネットワークの充実 → 政策の基本的な考え方）。このため本計画では、このうち通勤については、道路インフラや既存公共交通を前提に県民自身の選択で確保いただく一方、マイカーを自由に使うことのできない県民の買い物・通院・通学の活動機会を確保するため、交通弱者の生活に必要な交通手段、すなわち生活交通の確保を図っていくこととします。

さらに、山梨県総合計画では、「誰一人取り残されることのない包摂性のある社会づくり、医療・福祉に関する不安の解消を通じた活力ある地域づくり」（戦略 2 活力ある「やまなし」を育む道）などを戦略のねらいとして、「健康は人生 100 年時代の基盤となるため、安心して医療を受けるこ

とができる体制を確保するとともに、現在も高い水準にある健康寿命の更なる延伸により、県民一人ひとりのQOL（生活の質）の向上を図っていく必要」があるとしています（戦略2 活力ある「やまなし」を育む道 → 政策3 生活基盤の保障 → 政策の基本的な考え方）。

教育に関しては、「誰一人取り残されることがなく、必要な教育を受けることができ、希望と生きがいにあふれ躍動する環境づくりを目指」していくこととしています（戦略4 躍動する「やまなし」へ進む道）。

以上から、山梨県総合計画では「誰もが『安心』して暮らすことができるようにすること」が目指されており、公共交通の分野では、交通弱者の活動機会を確保するため、さまざまな主体が連携を図りながら、交通弱者の生活に必要な交通手段である生活交通の確保維持が求められています。

なお、山梨県総合計画では、「リニア中央新幹線の開業により大幅に短縮する国内外との時間距離のメリットを全県に波及させるための交通網の整備が重要」となることや、「ICTを活用した自動運転をはじめとする次世代モビリティ・システムの検討・推進を含め、公共交通の確保や公共交通を補完する新たな交通サービスの導入に向けた取り組み」を進めることについても言及しています（戦略3 開かれた「やまなし」へ集う道 → 政策1 海と空に開かれた「開の国」交通ネットワークの充実）。これについては、第3部において取り扱うこととします。

2-2. 生活に必要な交通手段の確保に対する県民意識

交通弱者の生活に必要な交通手段の確保、すなわち生活交通の確保にあたっては公的負担が必要となる場合も多く、県としてどのような水準で確保するかは、広く県民の意向を踏まえたものである必要があります。

県政モニターアンケートでは、「自動車が使えない人でも、最低限の生活の質を保てるようにすべき」という選択肢を選んだ回答者が7割以上となりました。

一方、「自動車が使える人と同等の生活の質を保てるようにすべき」という選択肢を選んだ回答者も存在しますが、「最低限」を選んだ回答者よりも少なく、約4割に止まります。

また、「公的負担を減らす」が13.4%、「公的負担を用いるべきでない」が6.2%と、現状より削減を求める回答や、生活に必要な交通手段の確保に対して行政が取り組むことを支持しない回答は少数でした。「自治体ではなく自動車を使える家族・親族が負担をするべき」という回答もわずかでした。県民が、マイカーを使えない家族・親族を送迎することを当然視しておらず、送迎負担についても軽減されるよう望んでいることがわかります。

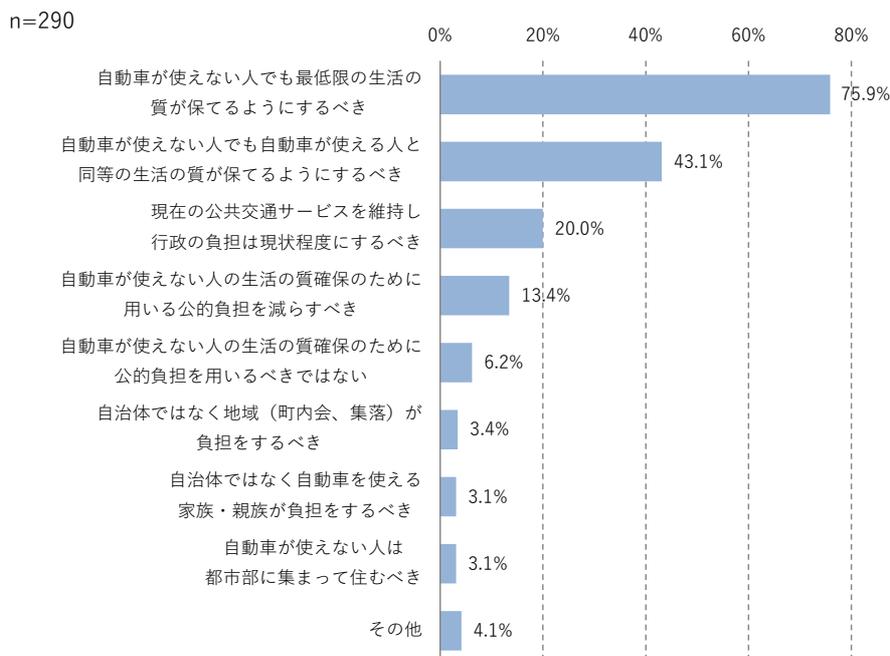


図 2-2-2 生活に必要な交通手段の確保に関する意識（複数回答）

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）

また、マイカー利用ができない県民であっても保障されるべき最低限の活動を実現するための移動、すなわち「生活に最低限必要な移動」の定義としては以下のような結果が得られました。

買い物と一般の通院についてはそれぞれ 9 割、8 割の回答者が最低限保障されるべきと回答しています。

また、市役所・町村役場への訪問、預貯金が下ろせる場所への訪問も 4 割を越える回答者が最低限保障されるべきと回答し、公共サービスへのアクセスも一定程度重視されています。

高校生の通学についても、「県内どこでも通学できる」ことが保障されるべきという回答が 3 割を越えており、本アンケートの回答者に高校生本人がほとんど含まれていないことを考慮すると、保護者層の通学に対する関心の高さが伺えます。

以上のとおり、アンケート結果からは、最低限の生活の質を保つために必要な生活交通の確保維持が望まれていることが分かります。

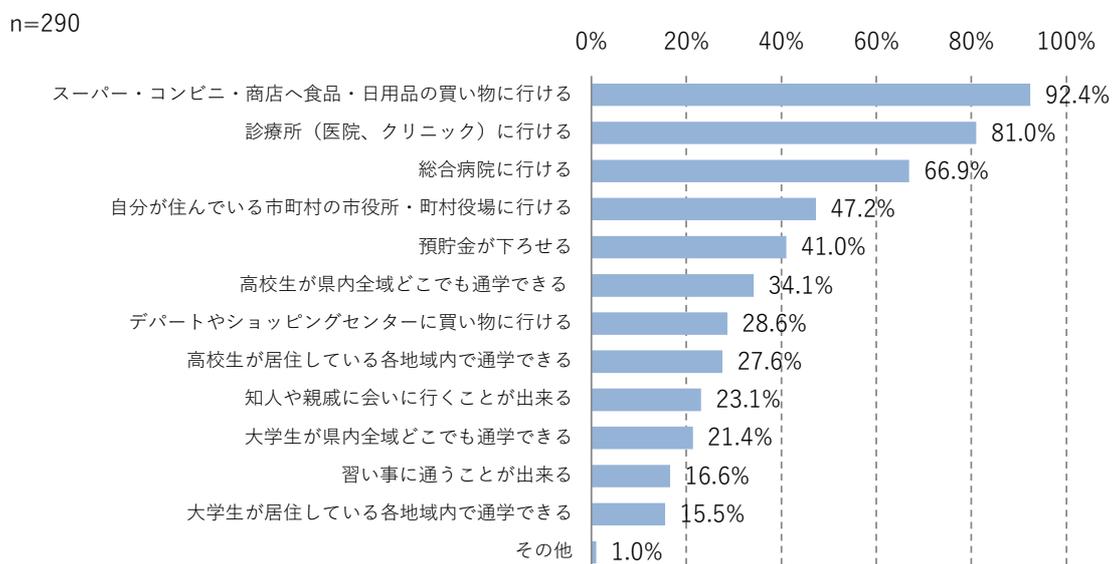


図 2-2-3 最低限必要な移動の定義（複数回答）

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）

また、今後の行政の財政負担については約4割が公共交通サービス・行政負担ともに現状維持で良いとする一方、約3割は今よりも財政負担を増やして公共交通サービスを増やすべきと回答しています。

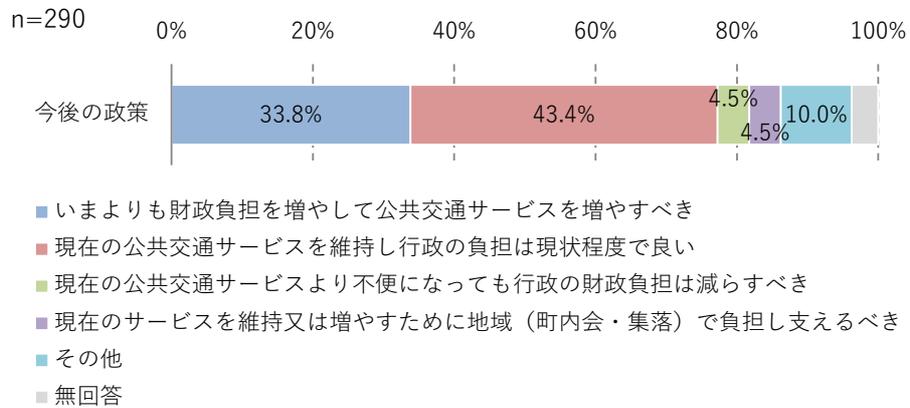


図 2-2-4 現状の県の不採算公共交通補助制度と予算規模への意向

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）

「高齢者ドライバーの問題に関連し、免許の自主返納後に生活の質を大幅に落とすことのない、比較的高い利便性の公共交通サービスを公的負担により提供すべきであるか」という質問に対しては、約6割が「そう思う」、約3割が「ややそう思う」と回答しました。運転免許を自主返納しやすい環境を作るという観点でも、行政に生活交通を確保維持することを期待している県民が多いことがわかります。

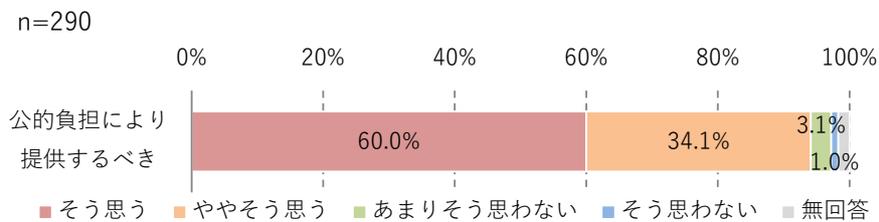


図 2-2-5 高齢者ドライバー問題への対応の意識

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）

2-3. 生活交通における関係主体の役割

本計画での生活交通における関係主体の役割については、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針をもとに、次のとおり整理しました。

なお、地域の多様な関係者が連携と協働を行い、分野の垣根を越えて、地域における潜在的な輸送需要に的確に対応することで、地域の既存の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保が期待されます。

関係主体	役割
山梨県	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村をまたぐ広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生に取り組む。 ● 国と連携しつつ、市町村など地域の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な助言等の支援を行う。
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域にとって最適な公共交通の在り方について、他の市町村や県と連携しつつ、住民などの地域関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて地域関係者と連携しつつ取り組む。 ● 地域のニーズをきめ細かく把握し、地域の輸送資源の総動員に向けて、関係者との調整に取り組む。
交通事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ● 協議会等における協議に参画するとともに、利用者の立場に立ち、地域における合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の交通事業者と連携して提供するサービスの質の向上に努める。
住民、利用者の役割	<ul style="list-style-type: none"> ● サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域関係者の一員として、サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努める。
国	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域関係者が一体となって行うサービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び政策を推進するため、以下のことに取り組む。 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域の取組に対する財政的支援 ✓ 人材育成及び情報提供 ✓ 技術開発の推進 ✓ 安全の確保 ✓ 関係者相互間の連携と協働の促進

2-4. 広域生活交通確保維持により実現を目指す県民の暮らしの姿

本章第1節では、山梨県総合計画により、交通弱者の活動機会を保障するため、交通弱者の生活に必要な交通手段、すわなち生活交通の確保が求められていることを確認しました。

本章第2節においては、行政が最低限の生活の質を保つために必要な生活交通を確保維持していくことが県民から望まれていること、送迎負担の軽減が望まれていること、高齢者が運転免許を返納しやすくなるように公共交通サービスを公的負担により提供することが望まれていることが明らかになりました。また、これらに要する経費については、「現状維持または増加」が多数でした。

本章第3節では、生活交通における県の役割として、市町村をまたぐ広域的な観点から取り組んでいくこととしました。

以上から、広域生活交通により実現を目指す県民の暮らしの姿を下記のとおり定義します。

広域生活交通確保維持により 実現を目指す県民の暮らしの姿

- マイカーが使えなくても、最低限度の活動機会が保障されていること
- 現役世代が、家族・親族・近隣住民の送迎を行わなくてもよいこと
- 運転に不安を感じたら、最低限度の活動機会を保ったまま、運転免許を返納して運転を卒業できること

2-5. 広域生活交通確保維持の基本方針

前節で定義した「広域生活交通確保維持により実現を目指す県民の暮らしの姿」を受け、本節では広域生活交通確保維持の基本方針を下記のとおり定めることとします。

地域公共交通活性化再生法 5 条 2 項 1 号に定める「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」

本節は、地域公共交通活性化再生法 5 条 2 項 1 号に定める「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」にあたります。

広域生活交通確保維持の基本方針

県民の活動機会を保障するために必要な広域生活交通の確実な確保維持

- 目的を明確化し、県民の活動機会の保障状況をモニタリング
- 県民の活動機会の保障という目的に対する効率性の確保
- 関係者間の責任分担等の明確化

2-6. 広域生活交通ネットワークを通して保障する県民の活動機会(計画目標)

これまで述べてきた、山梨県総合計画や県政モニターアンケートの結果などから、山梨県の広域生活交通により保障する県民の活動機会を下記のとおりとします。

地域公共交通活性化再生法 5 条 2 項 3 号に定める「地域公共交通計画の目標」

本節は、地域公共交通活性化再生法 5 条 2 項 3 号に定める「地域公共交通計画の目標」にあたります。

表 2-2-1 山梨県の広域生活交通により保障する県民の活動機会

	高校生通学	通院	買い物
保障する活動機会の内容	高校に自宅から日帰り通学できること	総合病院に日帰り通院できること	実際に店舗に行き、生鮮食料品・日用品を入手できること
活動機会の獲得地点	現状維持を図る ● 令和 2 年度時点で、国勢調査に基づき、現に 15 歳以上通学者のうち 10%以上が通学している自治体の中心地 ● 市町村が必要と考える他市町村	● 二次医療圏の最寄りの地域拠点の総合病院 ● 市町村が必要と考える他市町村	● 山梨県都市計画マスタープランに示された拠点（広域拠点、地域拠点、既存都市機能立地地区）のうち、最寄りのもの ● 市町村が必要と考える他市町村
頻度・時間帯	学期中毎日、始業に間に合うこと 18 時まで学校に滞在できること	午前中の受付に間に合うこと（目安として 11 時） 午後に帰れること	拠点に 1 時間程度の滞在ができること 個人の都合に合わせてられるよう、午前・午後の 2 回の選択肢があること

2-6-1. 高校生通学

高校生通学について、「高校に自宅から日帰り通学できること」と定義し、学期中毎日、始業～18時に滞在可能なものとししました。

なお、小中学生の通学は市町村が対応することとして、対象外としました。

滞在時間帯は18時までとし、18時以降にわたる課外活動（部活動）、塾、アルバイトなどは、確保する水準の適用に含まないこととしました。

行先は、「現に一定数の高校生が通学できている状態をこれ以上悪化させない」趣旨で、国勢調査に基づき、現に15歳以上通学者のうち10%以上が通学している自治体の中心地へのアクセスを提供することとしました。山梨県都市計画マスタープランで指摘されているように、学区の撤廃により通学は広域化しており、今後見直し（拡充）の必要が生じる可能性もあります。

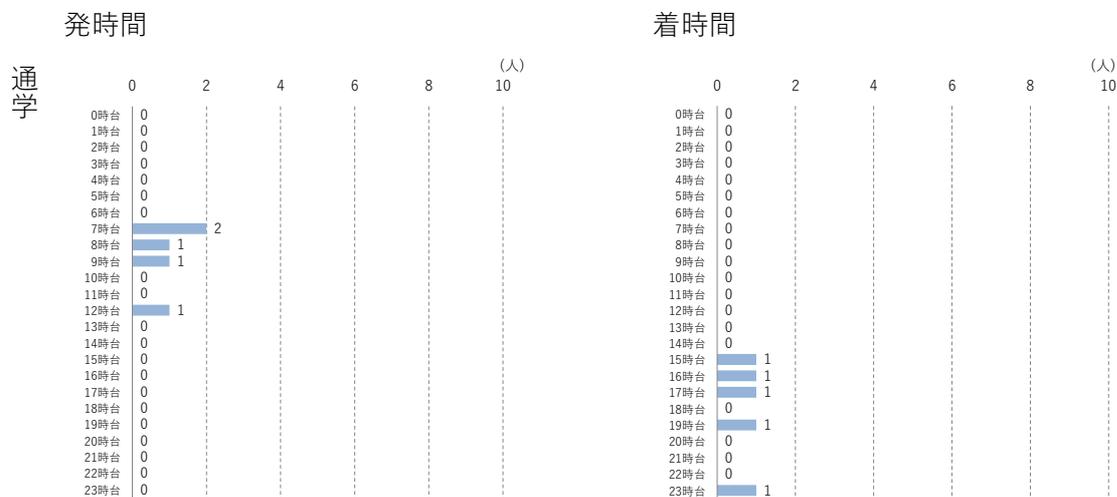


図 2-2-6 通学目的の自宅出発時間帯、目的地出発時間帯

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）

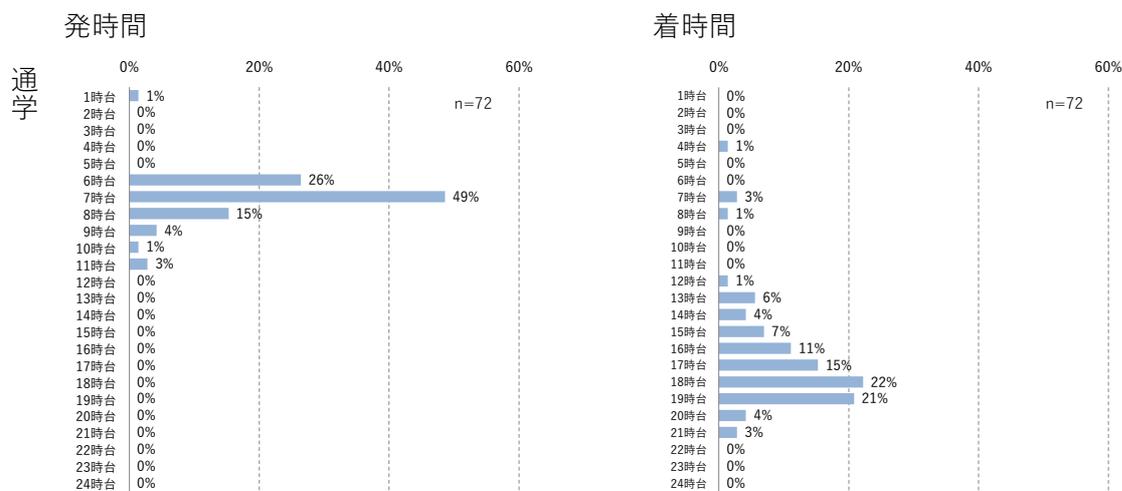


図 2-2-7 通学目的の自宅出発時間帯、目的地出発時間帯（バス利用者）

出典：山梨県交通政策課「幹線系統バス利用者アンケート」（令和4年12月～令和5年1月）

2-6-2. 通院

通院で保障すべき活動機会を、「総合病院に日帰り通院できること」と定義しました。なお、「最寄りの内科診療所」に行けることは、市町村により対応が行われることとしました。

時間帯については、一般に高齢者の多くは午前の診療受付開始に合わせて医療機関に赴き、概ね午前中に診察を終えるといった特性がみられます（※）。

一方、病院については、診察時間が長引く場合も考えられます。そのため、時間帯は「受付時間中に到着、12時～13時ごろに帰宅できる機会1回、17～18時ごろに帰宅できる機会1回」を想定しています。

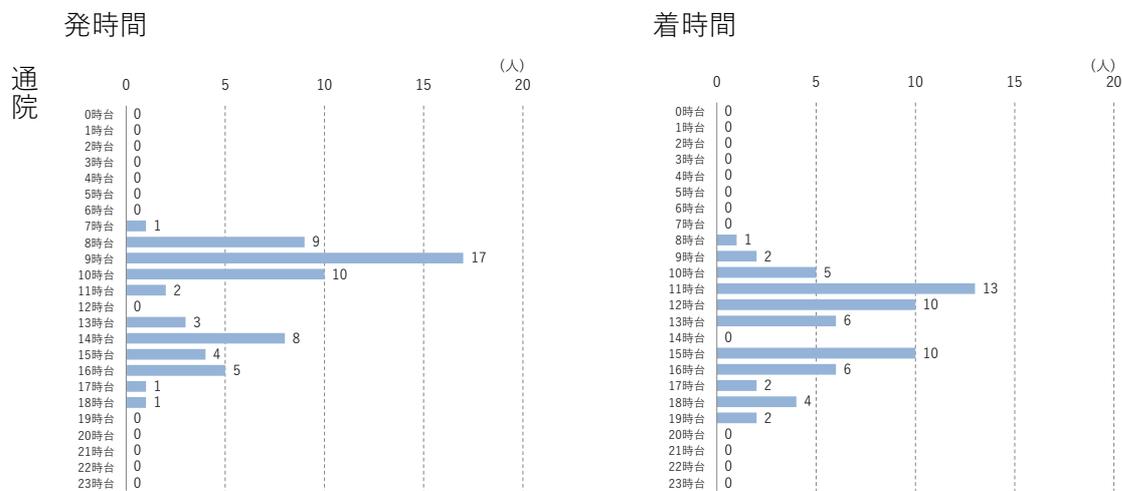


図 2-2-8 通院目的の自宅出発時間帯、目的地出発時間帯

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）

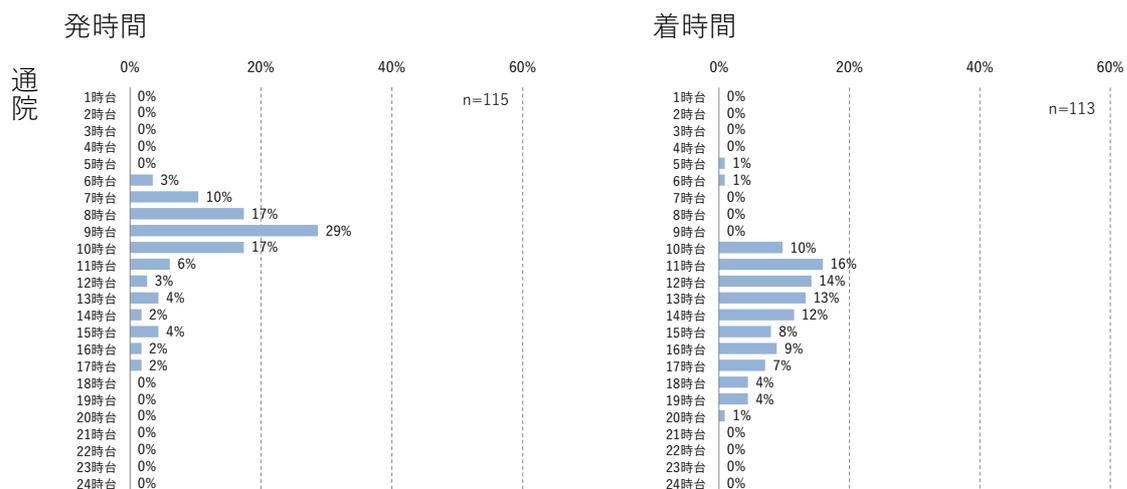


図 2-2-9 通院目的の自宅出発時間帯、目的地出発時間帯（バス利用者）

出典：山梨県交通政策課「幹線系統バス利用者アンケート」（令和4年12月～令和5年1月）

※総務省の社会生活基本調査によると、高齢者の目的別活動時間帯は図 2-2-10 のようになっています。

(2) 高齢者の生活実態と特性

④ 高齢者の目的別活動時間帯

- 買い物、趣味・娯楽

 - 「午前」と「午後～夕方」にかけてピーク性がみられる。
 - 買い物は「午前」の行動者率が高い傾向。(大都市除く。)
 - 趣味・娯楽は「午前」と「午後」共に行動者率が高い傾向であることに加え、「夕方」以降も一定水準を維持。
 - 通院

 - 上記2目的と比較すると、「午前」の行動者率の高さが際立つ。
- 各市町村における施設の立地特性等を踏まえつつ、時間帯に応じた目的地施設への移動手段の確保が必要

— 大都市 — 中都市
— 小都市A — 小都市B
— 町村

資料：総務省「社会生活基本調査」(平成23年)
 (注1) 都市階級について
 大都市：人口100万人以上の市、中都市：人口15万人以上100万人未満の市、
 小都市A：人口5万人以上15万人未満の市、
 小都市B：人口5万人未満の市、町村：町及び村

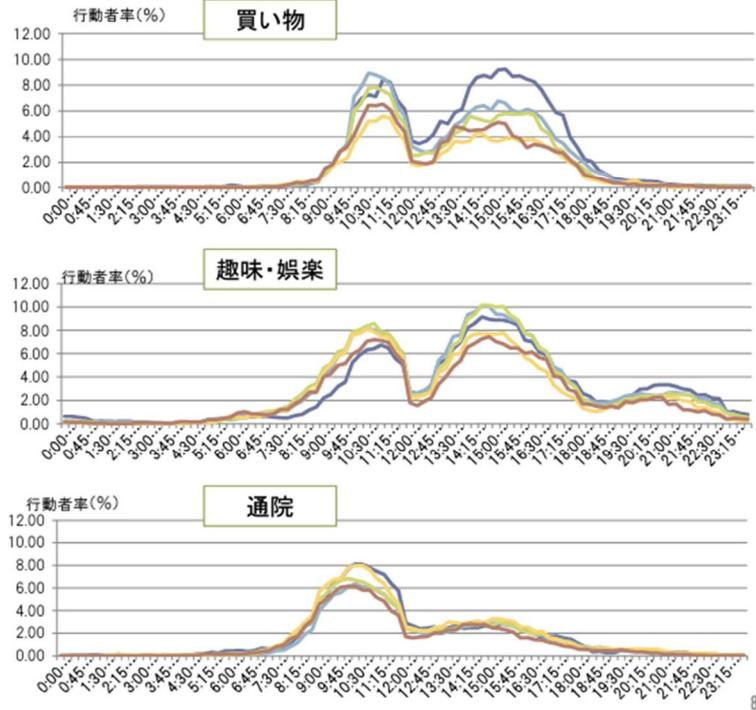


図 2-2-10 高齢者の目的別活動時間帯

出典：国土交通省「第1回 高齢者の移動手段の確保に関する検討会
 配布資料 『高齢者の生活・外出特性について』8P」(平成29年3月)

2-6-3. 買い物

買い物で保障すべき活動機会を、「実際に店舗に行き、生鮮食料品・日用品を入手できること」と定義しました。

専門店（市街地への買い物）は、活動機会の保障対象とはしていません。

時間帯については、「1時間の滞在ができること」としました。そのうえで、住民の都合に合わせて1日の中で外出時間帯を選べることは活動機会の保障水準の向上につながるため、「1日あたり2パターン」としました。

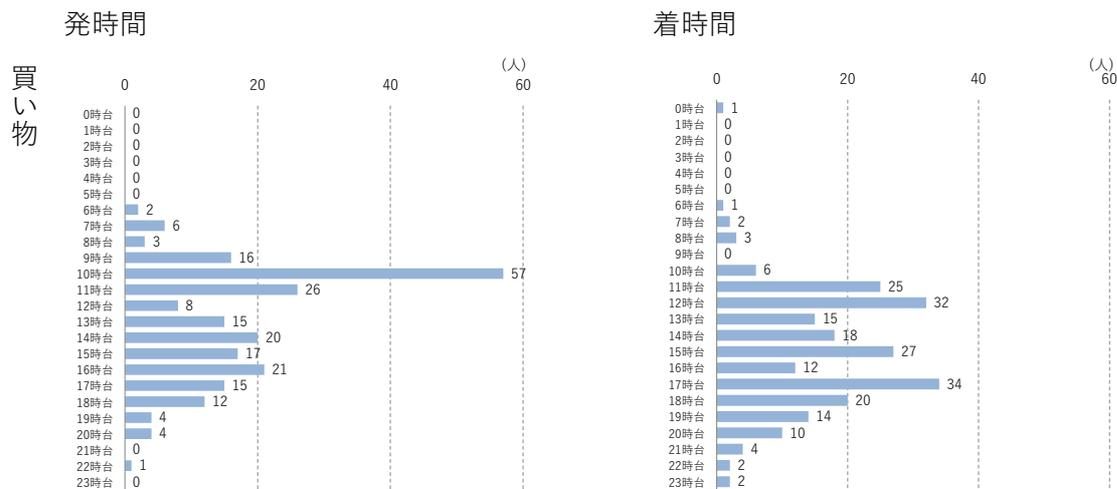


図 2-2-11 買い物目的の自宅出発時間帯、目的地出発時間帯

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)

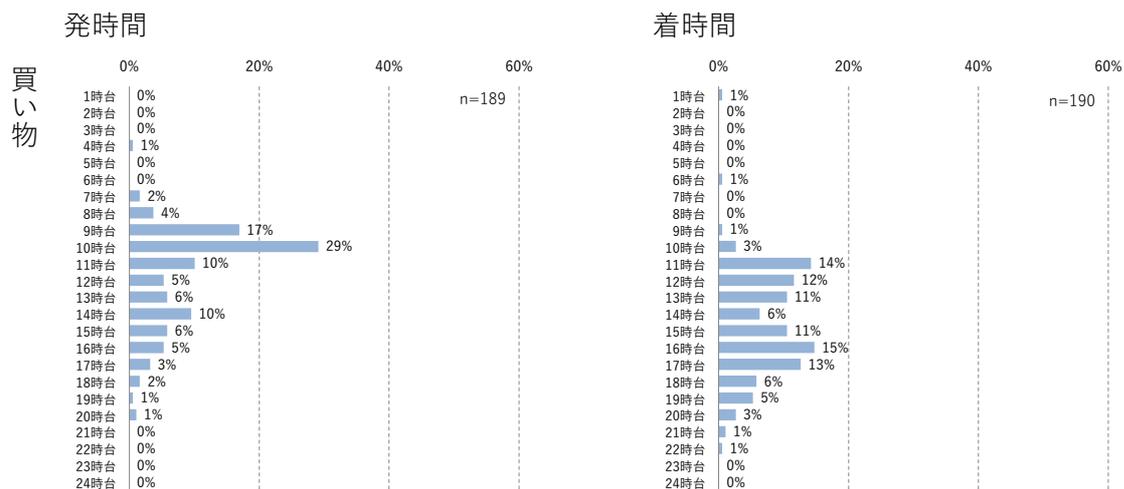


図 2-2-12 買い物目的の自宅出発時間帯、目的地出発時間帯（バス利用者）

出典：山梨県交通政策課「幹線系統バス利用者アンケート」(令和4年12月～令和5年1月)

第3章 広域生活交通ネットワーク計画

3-1. 県としての広域生活交通確保維持の考え方

3-1-1. 広域生活交通ネットワークの対象

県が関与する生活交通については、第2章などの内容を踏まえ、「交通弱者の生活に必要な交通手段として機能する公共交通」かつ「市町村をまたぐ公共交通」を関与の範囲とします。具体的には、「市町村をまたぐ鉄道・路線バス」がその対象となります。

本計画では、各市町村について、「高校生通学」「通院」「買い物」の目的を実現するために、越境移動が必要と認められる他市町村交通拠点と当該市町村をつなぐ路線を、県が「広域生活交通ネットワーク路線」に指定します。

3-1-2. 広域生活交通ネットワークの確保維持の考え方

「広域生活交通ネットワーク路線」に指定した広域生活交通について、鉄道路線は当面事業者による確保維持とします。

なお、民間の地域鉄道事業者には現在、設備に対する補助などの支援を行っています。

黒字または事業者が単独運行を続ける意向のバス路線についても、事業者に委ねます。

ただし、こうした路線の中には、今後の更なる人口減少のために輸送量減少により新たに補助対象となり、地域間幹線系統としての補助を受ける路線となる可能性があります。

本類型の路線についても、減便や退出の動向が無いかどうか県はモニタリングを行います。

事業者の単独維持が困難である路線のうち、一定の輸送量があり越境路線であるために市町村間の調整難度が高いバス路線は、県が国と協調して地域間幹線系統としての補助を行い、主体的に確保していきます。国庫補助の対象となる路線については本計画の策定を含め国の制度を適切に活用し、確保維持していくことが県の支出を抑えるという観点からも重要です。

また、地域間幹線系統について、これまでは民間事業者の既存サービスを追認し補助してきましたが、今後は県民の活動機会を保障するという目的を明確化し、その目的に対して効率的・効果的なサービスとなっているか適時適切にモニタリングします。

国・県補助の要件を外れる路線については、関係市町村の分担または単独負担により適切に確保されるよう県が調整、支援を積極的に行っていきます。具体的には、市町村間の調整の不調から、自治体生活バスが自治体内完結となることが多い現状に対し、真に県民の活動機会を保障するために、市町村間が路線の越境や乗り継ぎの考慮などの連携を行うことができるよう支援・仲介し、越境する広域生活交通を確保維持していくことに努めます。

各類型を通じて、山梨県全体として、県民の活動機会を保障するために必要な市町村越境の生活交通サービスが、国・県・市町村いずれかの責任により空間的（市町村境、乗り継ぎ地点で途切れない）、時間的（廃止時、補助基準未達時にサービスが途絶しない）に切れ目なく確保維持されるようにします。

3-2. 広域生活交通ネットワーク指定路線

3-2-1. ネットワーク選定の考え方

広域生活交通ネットワークは、「生活に必要な広域的な移動」が行われている自治体間を結ぶ路線を選定することが必要と考えられます。

このことから、広域生活交通ネットワーク路線は、まず結ぶべき自治体を特定した上で、具体的なネットワーク対象路線を抽出する、2段階のステップで選定します。

【STEP 1：結ぶべき自治体の特定】

- ・広域生活交通ネットワークは、「生活に必要な交通手段として機能する公共交通」により構成することが必要であることから、県民生活の基本となる活動機会として、①高校生通学、②通院、③買い物の視点から、市町村をまたぐ移動が行われている自治体の組み合わせを特定します。
- ・甲府市と富士北麓・東部地域を連携する広域生活交通を保つために、④都市計画マスタープランで定める広域拠点間のアクセスの観点も追加します。
- ・これらの市町村をまたぐ移動が行われていると特定する基準は、下表に示すとおり、各種データ、都市計画マスタープラン等に定める移動圏域（商圏・医療圏）を参考にして決めました。

表 2-3-1 結ぶべき自治体の特定基準

	基準	根拠データ
①高校生通学	・15歳以上通学者のうち10%以上が通学している自治体	令和2年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計
	・市町村が高校生の通学先として把握している自治体	市町村意向調査
②通院	・属する二次医療圏の、山梨県都市計画マスタープランにおける最寄りの広域拠点・地域拠点の所在自治体	山梨県都市計画マスタープラン「二次医療圏」
	・市町村が住民の通院先として把握している自治体	市町村意向調査
③買い物	・県内12の商圏の中心自治体	山梨県都市計画マスタープラン「商圏(平成28年山梨県商圏実態調査)」
	・市町村が住民の買い物先として把握している自治体	市町村意向調査
④広域拠点間アクセス	・広域拠点間のアクセス	山梨県都市計画マスタープラン「広域拠点」

【STEP 2：ネットワークの選定】

- STEP 1で特定した、結ぶべき自治体間における代表的な駅・バス停同士を対象に、両者を結ぶ公共交通での移動経路を整理します。
- この時、結ぶべき自治体間で、合理的なルート上に既存の公共交通路線が存在しない場合があります。本計画では、現状では存在しないバス路線の新規開通までは扱わないものとします。
- 各市町村での生活に必要な移動は、自治体の代表的な駅・バス停以外のエリアでも存在し、現状においてこれらの移動が多いエリアでは、既存の鉄道路線やバス路線が存在している。このことから、代表的な駅・バス停間以外において「現在存在する市町村間をまたぐ鉄道路線・バス路線」についても、必要に応じて両者を結ぶ公共交通での移動経路として整理します。ただし、平日毎日運行しない路線は除きます。
- 上記により整理された移動経路の中に含まれる路線を整理し、広域生活交通ネットワーク指定路線とします。

これらを以下にフローで示します。このフローに基づいて、広域公共交通ネットワークを選定します。

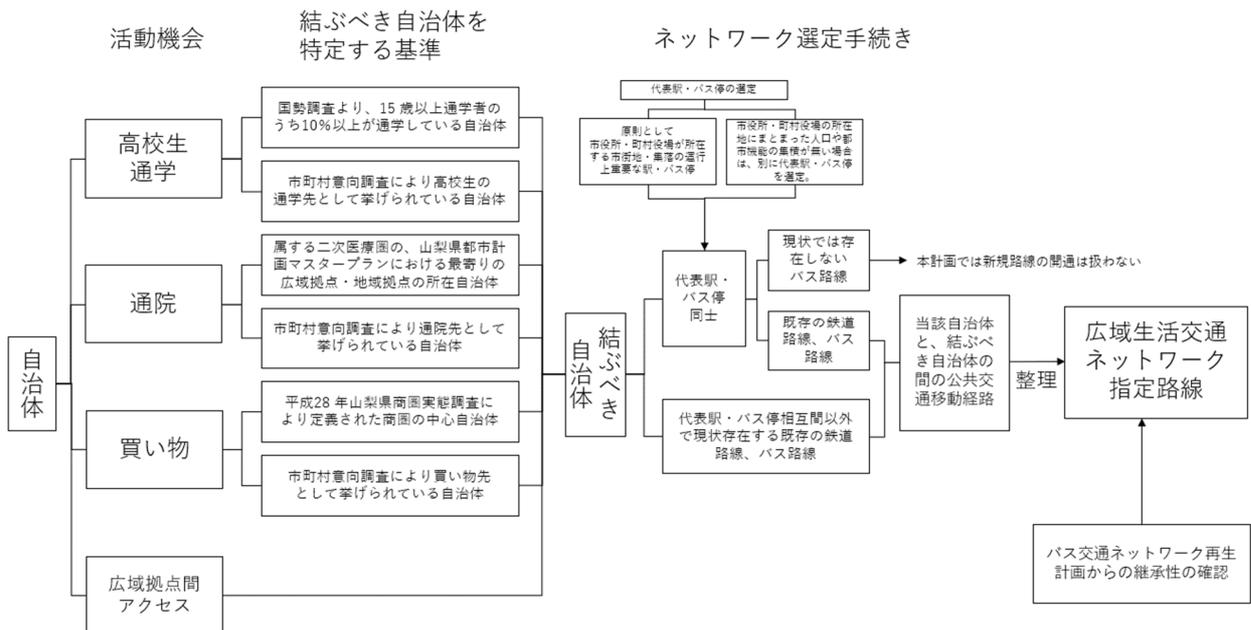


図 2-3-1 ネットワーク選定のフロー

以下の自治体については、当該自治体の本庁舎の所在地周辺は他の都市機能の集積がないため、代表的な駅・バス停を複数の都市機能が集積する地点に別途選定しました。

表 2-3-2 市役所・町村役場所在地付近以外で代表的な駅・バス停を選定した自治体

自治体	代表的な駅・バス停	存在する都市機能
北杜市	長坂駅	行政機能（長坂総合支所）、その他公益機能（図書館、北杜警察署、山梨中央銀行支店、山梨県民信用組合支店、甲府信用金庫支店） など
身延町	身延駅	行政機能（身延支所）、医療機能（身延山病院）、教育機関（身延小・中・高等学校）、その他公益機能（山梨中央銀行支店、JA 山梨みらい支店） など
南部町	内船駅	行政機能（南部分庁舎）、医療機能（南部町医療センター）、教育機関（栄小学校、南部中学校）、その他公益機能（南部警察署、山梨中央銀行支店、JA 山梨みらい支店） など

3-2-2. 結ぶべき自治体の選定

STEP1 結ぶべき自治体の特定の基準により、生活に必要な移動が市町村をまたいで行われている自治体のペアは、75通り選定されます。

表 2-3-3 結ぶべき自治体の選定結果 (1/2)

No.	起点となる自治体	結ぶべき自治体	通学		通院		買い物		広域拠点
			国勢調査	市町村意向調査	二次医療圏	市町村意向調査	商圈	市町村意向調査	
1	富士吉田市	甲府市							●
2	富士吉田市	富士河口湖町	●	●		●		●	
3	都留市	富士吉田市					●		
4	山梨市	甲府市	●	●			●		
5	山梨市	笛吹市		●					
6	山梨市	甲州市		●			●	●	
7	大月市	都留市					●		
8	大月市	東京都方面	●						
9	韮崎市	甲府市	●						
10	韮崎市	北杜市	●						
11	韮崎市	甲斐市					●		
12	南アルプス市	甲府市	●						
13	北杜市	甲府市	●	●					
14	北杜市	韮崎市	●	●		●	●	●	
15	北杜市	長野県方面				●		●	
16	甲斐市	甲府市	●	●	●	●		●	
17	甲斐市	韮崎市		●		●		●	
18	甲斐市	南アルプス市		●					
19	甲斐市	中央市				●			
20	甲斐市	昭和町						●	
21	笛吹市	甲府市	●				●		
22	笛吹市	山梨市	●			●			
23	上野原市	大月市	●	●					
24	上野原市	東京都方面	●			●	●		
25	甲州市	甲府市	●	●			●		
26	甲州市	山梨市	●	●		●		●	
27	甲州市	笛吹市						●	
28	中央市	甲府市	●						
29	中央市	昭和町					●		
30	市川三郷町	甲府市	●						
31	市川三郷町	中央市					●		
32	市川三郷町	昭和町					●		
33	早川町	甲府市	●						
34	早川町	市川三郷町	●	●					
35	早川町	身延町	●	●	●	●		●	
36	早川町	昭和町					●		

表 2-3-4 結ぶべき自治体の選定結果 (2/2)

No.	起点となる自治体	結ぶべき自治体	通学		通院		買い物		広域拠点
			国勢調査	市町村意向調査	二次医療圏	市町村意向調査	商圈	市町村意向調査	
37	身延町	甲府市	●						
38	身延町	中央市					●		
39	身延町	市川三郷町	●	●					
40	身延町	富士川町				●			
41	南部町	身延町	●	●	●	●			
42	南部町	静岡県方面	●	●		●	●		
43	富士川町	甲府市	●			●			
44	富士川町	南アルプス市	●	●			●	●	
45	富士川町	中央市				●	●		
46	富士川町	市川三郷町		●					
47	富士川町	身延町		●					
48	富士川町	昭和町						●	
49	昭和町	甲府市	●						
50	昭和町	中央市			●		●		
51	道志村	富士吉田市	●				●		
52	道志村	都留市	●	●	●	●		●	
53	道志村	山中湖村						●	
54	西桂町	富士吉田市	●		●		●		
55	西桂町	都留市	●						
56	西桂町	大月市	●						
57	忍野村	富士吉田市	●	●	●	●	●	●	
58	忍野村	富士河口湖町	●	●					
59	山中湖村	富士吉田市	●	●	●	●	●		
60	山中湖村	富士河口湖町	●	●					
61	鳴沢村	富士吉田市	●	●		●	●		
62	鳴沢村	富士河口湖町	●	●	●	●	●	●	
63	富士河口湖町	富士吉田市	●	●			●		
64	小菅村	都留市		●					
65	小菅村	大月市	●		●	●		●	
66	小菅村	上野原市	●	●					
67	小菅村	東京都方面				●	●	●	
68	丹波山村	甲府市	●						
69	丹波山村	富士吉田市	●						
70	丹波山村	都留市	●						
71	丹波山村	山梨市				●			
72	丹波山村	大月市	●		●				
73	丹波山村	上野原市	●						
74	丹波山村	甲州市				●		●	
75	丹波山村	東京都方面				●	●	●	

(1) 【参考】高校生通学・通院・買い物に関する各種データ・資料

① 高校生通学（国勢調査従業地・通学地による人口・就業状態等集計）

令和2年度国勢調査における、従業地・通学地による人口・就業状態等集計データにより、県内市町村の15歳以上通学者の通学地の構成比は以下のとおりです。

表 2-3-5 市町村別15歳以上通学者の通学地構成比（1/2）

	居住地														
	甲府市	富士吉田市	都留市	山梨市	大月市	韭崎市	アルプス	北杜市	甲斐市	笛吹市	上野原市	甲州市	中央市	市川三郷町	
通学地	甲府市	81%	5%	5%	34%	9%	34%	36%	21%	42%	40%	4%	36%	40%	40%
	富士吉田市	0%	68%	7%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	都留市	0%	4%	63%	2%	9%	1%	1%	0%	1%	1%	4%	1%	1%	1%
	山梨市	1%	0%	0%	35%	1%	0%	0%	1%	0%	10%	0%	17%	0%	0%
	大月市	0%	1%	1%	8%	1%	40%	0%	0%	0%	1%	12%	2%	0%	0%
	韭崎市	1%	0%	0%	1%	0%	35%	5%	13%	6%	1%	0%	0%	1%	1%
	南アルプス市	0%	0%	0%	0%	0%	2%	33%	1%	5%	0%	0%	0%	3%	1%
	北杜市	1%	0%	0%	1%	0%	15%	1%	48%	3%	1%	0%	1%	0%	0%
	甲斐市	1%	0%	0%	1%	0%	2%	4%	1%	30%	1%	0%	0%	2%	3%
	笛吹市	1%	0%	0%	4%	1%	0%	0%	0%	0%	25%	0%	4%	0%	0%
	上野原市	0%	0%	1%	1%	9%	1%	0%	1%	0%	1%	44%	1%	0%	0%
	甲州市	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	1%	0%	2%	0%	19%	0%	0%
	中央市	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	33%	1%
	市川三郷町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	30%
	早川町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	身延町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	4%
	南部町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	富士川町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	3%
	昭和町	2%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%	1%	0%	0%	4%	3%
	道志村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	西桂町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	忍野村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	山中湖村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	鳴沢村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	富士河口湖町	0%	10%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%
	小菅村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	丹波山村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	静岡県	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	長野県	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	東京都	4%	5%	8%	8%	21%	5%	3%	5%	3%	6%	29%	8%	3%	3%

出典：総務省「国勢調査」（令和2年）

表 2-3-6 市町村別 15 歳以上通学者の通学地構成比 (2/2)

	居住地													
	早川町	身延町	南部町	富士川町	昭和町	道志村	西桂町	忍野村	山中湖村	鳴沢村	富士 河口湖町	小菅村	丹波山村	
通 学 地	甲府市	23%	26%	8%	38%	50%	8%	6%	7%	7%	7%	6%	13%	
	富士吉田市	0%	0%	0%	0%	0%	20%	31%	41%	43%	37%	28%	0%	13%
	都留市	0%	1%	1%	1%	1%	27%	16%	2%	4%	2%	2%	0%	13%
	山梨市	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
	大月市	0%	0%	0%	0%	0%	8%	10%	2%	0%	3%	0%	13%	25%
	韮崎市	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	南アルプス市	0%	1%	1%	11%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	北杜市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
	甲斐市	0%	1%	0%	2%	3%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
	笛吹市	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
	上野原市	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	1%	0%	38%	13%
	甲州市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	中央市	0%	0%	0%	2%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	市川三郷町	10%	11%	4%	9%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	早川町	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	身延町	43%	51%	34%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	南部町	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	富士川町	0%	2%	0%	18%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	昭和町	0%	0%	0%	2%	21%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	道志村	0%	0%	0%	0%	0%	16%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	西桂町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
	忍野村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	19%	2%	0%	0%	0%	0%
	山中湖村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	0%	0%	0%
	鳴沢村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8%	0%	0%	0%
	富士河口湖町	0%	0%	1%	1%	0%	0%	9%	11%	10%	24%	50%	0%	0%
	小菅村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	44%	0%
	丹波山村	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	25%
	静岡県	0%	2%	29%	1%	0%	2%	0%	1%	3%	2%	1%	0%	0%
	長野県	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	東京都	3%	2%	3%	4%	5%	8%	5%	8%	8%	8%	7%	0%	0%

出典：総務省「国勢調査」(令和2年)

② 通院（二次医療圏）

山梨県地域保健医療計画において、県内4圏域からなる二次医療圏が定義されています。

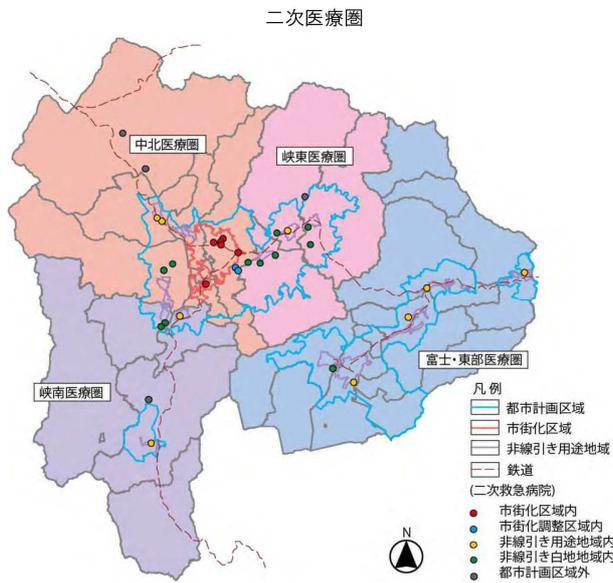


図 2-3-2 二次医療圏

出典：山梨県「山梨県地域保健医療計画」

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）

③ 買い物（商圏）

平成28年山梨県商圏実態調査を基に、山梨県都市計画マスタープランでは、県内外で12の商圏が定義されています。



図 2-3-3 商圏

出典：山梨県「山梨県商圏実態調査」（平成28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）

3-2-3. 広域生活交通ネットワーク指定路線

(1) 広域生活交通ネットワーク図

STEP1 及び STEP2 により抽出した広域生活交通ネットワーク指定路線を以下に示します。なお、STEP2 における代表的な駅・バス停間以外において「現在存在する市町村間をまたぐ鉄道路線・バス路線」については、令和 5 年 10 月 1 日時点で運行されている路線を対象に作業を行いました。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 7 条 1 項 1 号に定める、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割

これらの路線は、「第 2 部 2-6. 広域生活交通ネットワークを通して保障する県民の活動機会」で示した県民の活動機会を保障するために必要なものを、「第 2 部 3-1. 県としての広域生活交通確保維持の考え方」に基づいて定めた「3-2-1. ネットワーク選定の考え方」に則って選定したものです。位置づけは「本計画で定めた県民の活動機会を保障するために必要な広域生活路線」であり、その役割は「本計画で定めた県民の活動機会を保障すること」です。

具体的な位置づけと役割は、「広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表」の「市町村間移動の役割」に記載しています。

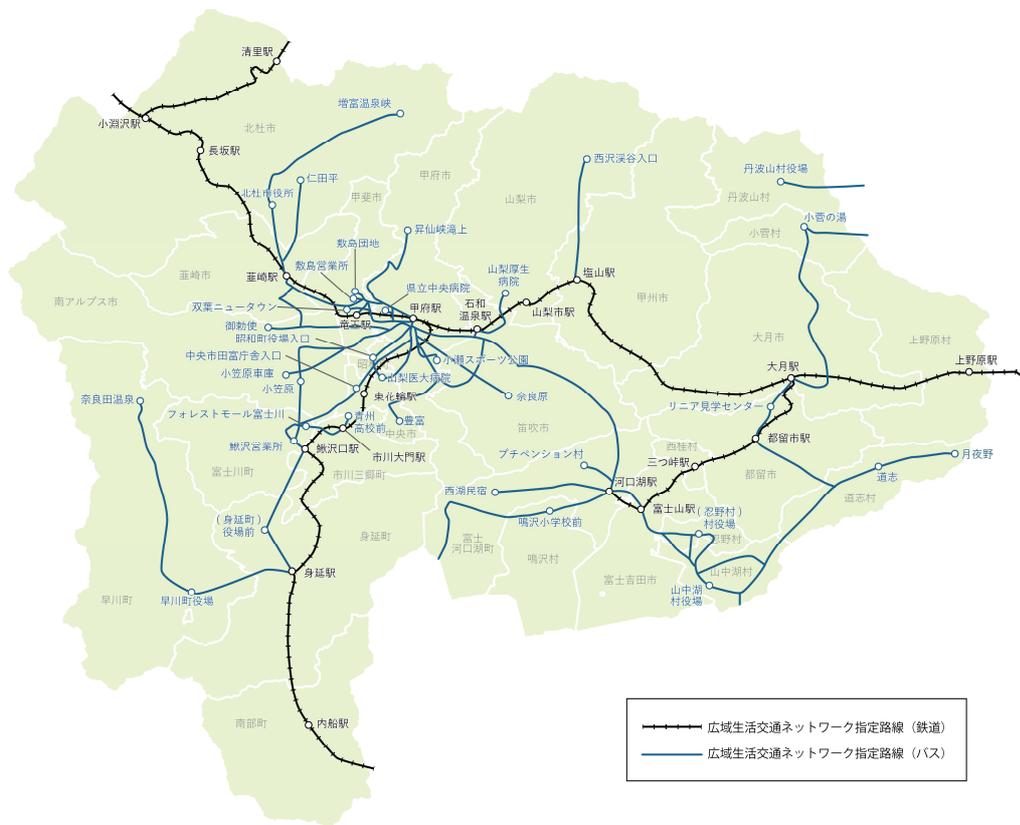


図 2-3-4 広域生活交通ネットワーク指定路線

(2) 広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表及び確保維持方策

広域生活交通ネットワークの指定路線及びその確保維持方策は以下のとおりです。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 7条 1項 2号に定める、地域公共交通確保維持事業の必要性

これらの路線の確保維持方策について、県は「3-1-2. 広域生活交通ネットワークの確保維持の考え方」において考え方を示しています。「表 2-3-7～10. 広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表」は一定の輸送量があり市町村間の調整難度が高い赤字バスであり国と県が歩調を合わせて確保する必要があるため、地域公共交通確保維持事業によって確保維持することとした路線です。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 7条 1項 3号に定める、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 7条 1項 3号に定める、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要は「表 2-3-7～10. 広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表」により示しています。

詳細な情報は、別紙の「地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細」において記載します。

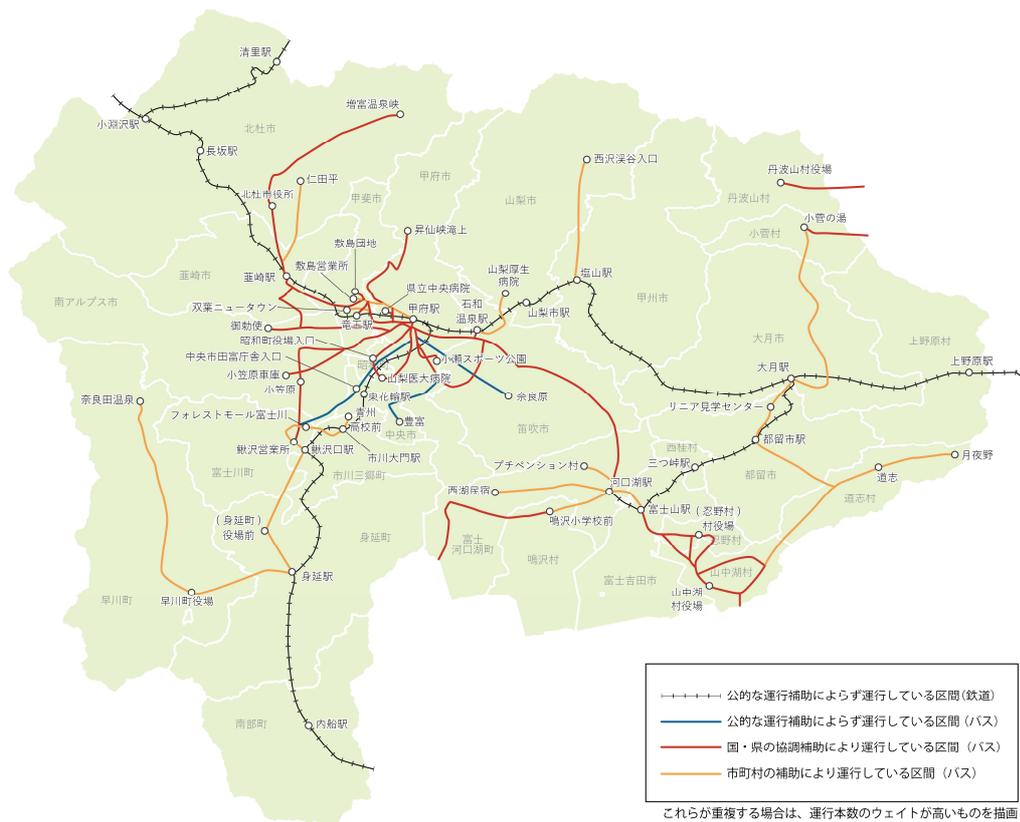


図 2-3-5 広域生活交通ネットワーク指定路線の確保維持方策

表 2-3-7 広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表

No.	区分	路線名	沿線の関係市町村	運行事業者	市町村間移動の役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	主要確保維持方策			
							独立採算	国・県 協賛補助 運行費 補助	県補助 運賃償却 費補助	市町村 補助
1	身延線	甲府市、甲斐市、中央市、市川三郷町、早川町、身延町、商部町、富士川町、昭和町	甲斐市～中央市(通院)、甲斐市～昭和町(買物)、中央市～甲府市(通学)、中央市～昭和町(買物)、市川三郷町～甲府市(通学)、市川三郷町～中央市(買物)、市川三郷町～昭和町(買物)、早川町～甲府市(通学)、早川町～市川三郷町(通学)、身延町～甲府市(通学)、身延町～中央市(買物)、身延町～市川三郷町(通学)、商部町～身延町(通学)、商部町～身延町(買物)、南都町～静岡方面(通学、通院、買物)、富士川町～甲府市(通学、通院)、富士川町～中央市(通院、買物)、富士川町～市川三郷町(通学)、昭和町～甲府市(通学)	JR東海	●					
2	中央本線	甲府市、富士吉田市、都留市、山梨市、大月市、韮崎市、北杜市、甲斐市、箱吹市、上野原市、甲州市、小菅村、丹波山村	富士吉田市～甲府市(広域地域拠点)、山梨市～甲府市(通学、買物)、山梨市～箱吹市(通学)、山梨市～甲州市(通学、買物)、大月市～東京都方面(通学)、韮崎市～甲府市(通学)、韮崎市～北杜市(通学)、韮崎市～甲斐市(買物)、北杜市～甲府市(通学)、北杜市～韮崎市(通学、買物)、北杜市～上野原市(通院、買物)、北杜市～韮崎市(通学、通院、買物)、甲斐市～昭和町(買物)、甲斐市～中央市(通院)、甲斐市～箱吹市(通学、通院)、上野原市～大月市(通学)、上野原市～山梨市(通学、通院、買物)、甲州市～箱吹市(買物)、小菅村～都留市(通学)、小菅村～大月市(通学、通院、買物)、小菅村～上野原市(通学)、小菅村～東京都方面(通院、買物)、丹波山村～富士吉田市(買物)、丹波山村～都留市(通学)、丹波山村～山梨市(通院)、丹波山村～大月市(通学、通院)、丹波山村～上野原市(通学)、丹波山村～甲州市(通院、買物)、丹波山村～東京都方面(通院、買物)	JR東日本	●					
3	小海線	北杜市	北杜市～長野県方面(通院、買物)	JR東日本		●				
4	富士急行線	甲府市、富士吉田市、都留市、大月市、西条村、西桂町、富士河口湖町、小菅村、丹波山村	富士吉田市～甲府市(広域地域拠点)、富士吉田市～富士河口湖町(通学、通院、買物)、都留市～富士吉田市(買物)、大月市～都留市(買物)、西条村～富士吉田市(通学、買物)、西桂町～富士吉田市(通学、通院、買物)、西桂町～都留市(通学)、西桂町～大月市(通学)、小菅村～都留市(通学)、丹波山村～都留市(通学)	富士山麓電気鉄道	●					

表 2-3-8 広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表

No.	区分	路線名	沿線の関係市町村	運行事業者	市町村間移動の役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	主な確保維持方策			
							独立採算	運行費補助	国・県協賛補助	市町村補助
5		(竜王駅経由) 敷島(営) - 美術館 - 甲府駅 - 湯村 - グリーンプライン - 霧仙峠滝上線	甲府市・甲斐市	山梨交通	甲斐市～甲府市(通学)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●
6		(一高経由) 敷島(営)～甲府駅線	甲府市・甲斐市	山梨交通	甲斐市～甲府市(通学)					●
7		甲府駅 - 長塚 - 双葉ニュータウン線	甲府市・甲斐市	山梨交通	甲斐市～甲府市(通学)					●
8		伊勢町(営) - 商工会議所 - 甲府駅 - 中央病院 - 長塚 - 双葉ニュータウン線	甲府市・甲斐市	山梨交通	甲斐市～甲府市(通学)					●
9		(長塚経由) 敷島(営) - 甲府駅 - 英和大学 - 石和温泉駅線	甲府市・甲斐市・笛吹市	山梨交通	甲斐市～甲府市(通学)、笛吹市～甲府市(買物)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●
10		(長塚・石和経由) 敷島(営) - 御所循環線	甲府市・笛吹市	山梨交通	笛吹市～甲府市(買物)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●
11		(長塚・中道橋経由) 敷島(営) - 御所循環線	甲府市・笛吹市	山梨交通	笛吹市～甲府市(買物)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●
12		長塚 - 甲府駅 - 総合市民会館 - 富士見 - 奈良原線	甲府市・笛吹市	山梨交通	笛吹市～甲府市(買物)					●
13	バス	(飯田経由) 敷島団地 - 甲府駅 - 小瀬スポート公園線	甲府市・笛吹市	山梨交通	笛吹市～甲府市(買物)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●
14		県立中央病院 - 甲府駅 - 中道橋 - 豊置線	甲府市・中央市	山梨交通	中央市～甲府市(通学)					●
15		(一高経由) 敷島団地 - 昭和ハイパス - イオンモール - 山梨区大病院	甲斐市、中央市、昭和町、甲府市	山梨交通	甲斐市～甲府市(通学)、中央市～昭和町(買物)、中央市～甲府市(通学)、昭和町～甲府市(通学)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●
16		(快速) 甲府駅～イオンモール甲府昭和線	甲府市・昭和町	山梨交通	昭和町～甲府市(通学)				●	
17		敷島(営) - 中央病院 - 甲府駅 - 山梨区大病院 - 花輪 - 鶴沢(営)線	南アルプス市、甲斐市、中央市、富士川町、昭和町、甲府市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)、中央市～昭和町(買物)、中央市～甲府市(通学)、富士川町～南アルプス市(通学)、買物)、富士川町～昭和町(買物)、昭和町～甲府市(通学)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
18		(長塚経由) 敷島(営) - 長塚 - 後塵 - 山梨区大病院線	甲府市・甲斐市・中央市	山梨交通	甲斐市～甲府市(通学)、中央市～甲府市(通学)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●
19		(十五所経由) 甲府駅 - 上今諏訪 - 十五所 - 小笠原 - 鶴沢(営)線	南アルプス市、甲斐市、富士川町、甲府市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)、富士川町～南アルプス市(通学、買物)、富士川町～甲府市(通院)	一定の輸送量があり市町村間の間隔距離が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。	●	●		●

表 2-3-9 広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表

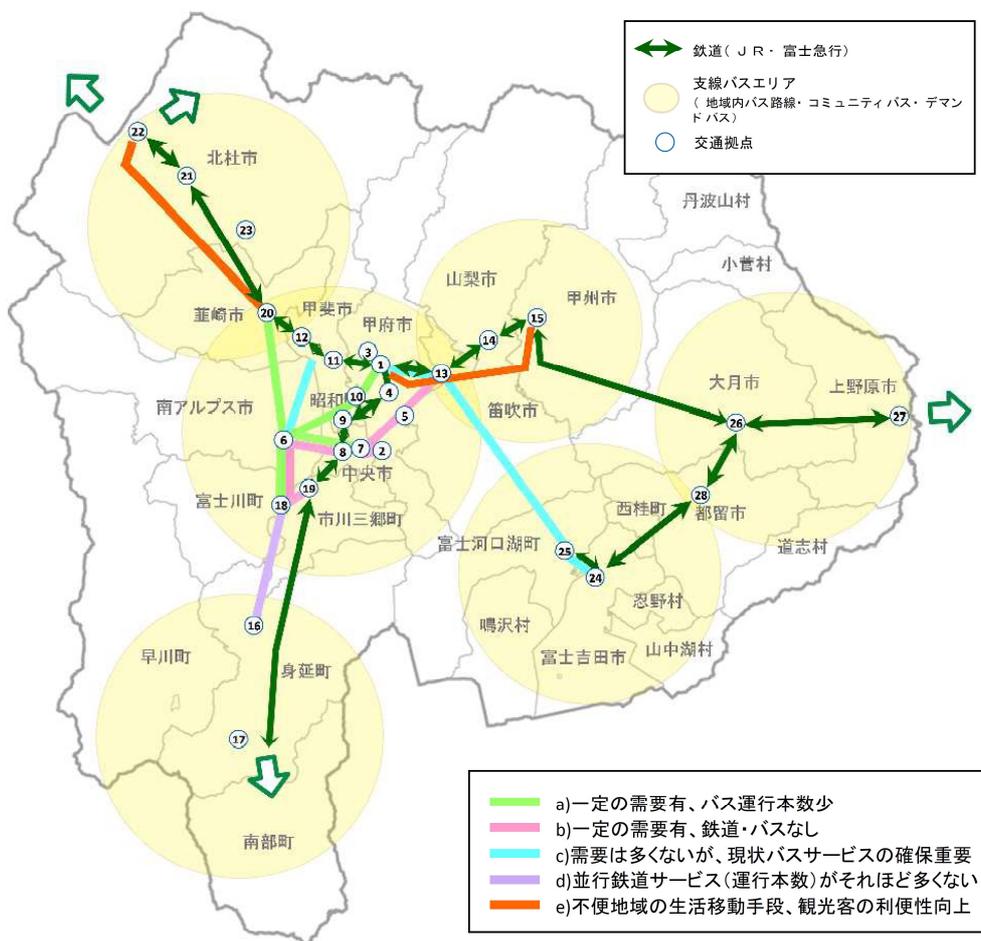
No.	区分	路線名	沿線の関係市町村	運行事業者	市町村間移動の役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	主要確保維持方策			
							独立採算	運行費補助	協賛補助	市町村補助
20		(十五所経由) 甲府駅-上今諏訪-十五所-小笠原-フォレストモール富士川線	南アルプス市、甲斐市、富士川町、甲府市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)、富士川町～南アルプス市(通学・買物)、富士川町～甲府市(通院)	●	●			
21		(high school ライナー) (十五所・アルプス通り経由) 敷沢(営)-小笠原-高前線	南アルプス市、甲斐市、富士川町、甲府市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)、富士川町～南アルプス市(通学・買物)、富士川町～甲府市(通院)	●				
22		(西野経由) 敷沢(営)-小笠原下仲町-西野-甲府駅-中央病院線	甲府市、甲斐市、南アルプス市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)		●			
23		甲府駅-小笠原車庫線	南アルプス市、甲斐市、甲府市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)		●			
24		敷島(営)-中央病院-甲府駅-竜王-六科-御勤使線	甲府市、甲斐市、南アルプス市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)		●			
25		塩山駅-恵林寺-森平-乾徳山登山口～西沢溪谷入口線	甲州市、山梨市	山梨交通	山梨市～甲州市(通学・買物)、甲州市～山梨市(通学・通院・買物)				●	
26	バス	(一高経由) 韮崎駅-敷島-甲府駅線	甲府市、甲斐市、韮崎市	山梨交通	韮崎市～甲斐市(買物)、韮崎市～甲府市(通学)、甲斐市～韮崎市(通学)		●			
27		(大妻経由) 韮崎駅-六科-竜王-甲府駅線	韮崎市、南アルプス市、甲斐市、甲府市	山梨交通	南アルプス市～甲府市(通学)、甲斐市～甲府市(通学)、甲斐市～南アルプス市(通学)		●			
28		富士川町コミュニティバス 敷沢口～敷沢病院・市川大門駅～普洲高校線	市川三郷町、富士川町	山梨交通	富士川町～市川三郷町(通学)				●	
29		韮崎-文化ホール-浅尾-仁田平線	韮崎市、北杜市	山梨交通	韮崎市～北杜市(通学)、北杜市～韮崎市(通学・通院・買物)				●	
30		韮崎-若神子-塩川-増富温泉線	韮崎市、北杜市	山梨交通	韮崎市～北杜市(通学)、北杜市～韮崎市(通学・通院・買物)		●			
31		河口湖周遊バス	富士吉田市、富士河口湖町	富士急バス	富士吉田市～富士河口湖町(通学・買物)、富士河口湖町～富士吉田市(通学・買物)	●				
32		西湖周遊バス	富士吉田市、富士河口湖町	富士急バス	富士河口湖町～富士吉田市(通学・買物)	●				
33		鳴沢、精進湖、本郷湖周遊バス	富士吉田市、富士河口湖町、鳴沢村	富士急バス	富士吉田市～富士河口湖町(通学・通院・買物)、鳴沢村～富士河口湖町(通学・通院・買物)、鳴沢村～富士吉田市(通学・通院・買物)				●	
34		富士山駅～河口湖駅～西湖底宿	富士吉田市、富士河口湖町	富士急バス	富士吉田市～富士河口湖町(通学・通院・買物)				●	
35		富士山駅～河口湖駅～大石ブチャペンション	富士吉田市、富士河口湖町	富士急バス	富士吉田市～富士河口湖町(通学・通院・買物)、富士河口湖町～富士吉田市(通学・買物)				●	

表 2-3-10 広域生活交通ネットワーク指定路線一覧表

No.	区分	路線名	沿線の関係市町村	運行事業者	市町村間移動の役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	主な確保維持方策			
							独立採算	運行費補助	国・県協賛補助	市町村補助
36		富士山駅～山中湖～平野～道志	山中湖村・道志村	富士急バス	道志村～山中湖村(買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
37		忍野・山中湖循環線	富士吉田市・山中湖村・忍野村	富士急バス	忍野村～富士吉田市(通学・通院・買物)、山中湖村～富士吉田市(通学・通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
38		河口湖駅～富士山駅～忍野～山中湖～平野～御殿場～御殿場アウトレット	富士吉田市・忍野村・山中湖村、富士河口湖町	富士急バス	富士吉田市～富士河口湖町(通学・通院・買物)、忍野村～富士吉田市(通学・通院・買物)、山中湖村～富士吉田市(通学・通院・買物)、山中湖村～富士河口湖町(通学・通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
39		新富士駅～本栖湖～精進湖～河口湖駅～富士急ハイランド～富士山駅	富士吉田市・富士河口湖町・鳴沢村	富士急バス	富士吉田市～富士河口湖町(通学・通院・買物)、鳴沢村～富士吉田市(通学・通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
40		甲府駅～石和温泉～県立博物館～河口湖駅～富士急ハイランド～富士山駅	甲府市・笛吹市・富士吉田市・富士河口湖町	富士急バス	富士吉田市～富士河口湖町(通学・通院・買物)、富士吉田市～甲府市(買物)、富士河口湖町～富士吉田市(通学・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
41		大月駅～猿橋駅～田無瀬～小巻の湯	大月市・上野原市・都留市・小巻村	富士急バス	小巻村～上野原市(通学)、小巻村～都留市(通学)、小巻村～大月市(通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
42		大月駅～田野倉～県立リニア見学センター	大月市・都留市	富士急バス	大月市～都留市(買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
43		月夜野～道志～津城露道～菅野上～都留市駅	都留市・道志村	富士急バス	道志村～都留市(通学・通院)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
44	バス	都留市駅～禾生駅～リニア見学センター～大月駅	大月市・都留市	富士急バス	大月市～都留市(買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
45		河口湖駅～富士山駅～内野～山中湖旭日丘～御殿場駅～御殿場アウトレット	富士吉田市・忍野村・山中湖村、富士河口湖町	富士急モビリティ	富士吉田市～富士河口湖町(通学・通院・買物)、忍野村～富士河口湖町(通学・通院・買物)、山中湖村～富士河口湖町(通学・通院・買物)、山中湖村～富士河口湖町(通学・通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
46		身延駅～身延駅	富士川町・身延町	身延町	身延町～富士川町(通院)、身延町～市川三郷町(通学)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
47		奈良田温泉～身延駅	早川町・身延町	早川町	早川町～甲府市(通学)、早川町～市川三郷町(通学)、早川町～昭和町(買物)、早川町～富士川町(通院)、早川町～身延町(通学・通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
48		石和温泉駅～山梨厚生病院	山梨市・笛吹市	栄和交通	笛吹市～山梨市(通学・通院)、山梨市～笛吹市(通学)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
49		奥多摩駅～奥多摩湖～丹波山村役場	丹波山村	西東京バス	丹波山村～東京都方面(通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
50		奥多摩駅～奥多摩湖～鴨沢西	丹波山村	西東京バス	丹波山村～東京都方面(通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●
51		奥多摩駅～留瀬、大菩薩峠～小巻の湯	小巻村	西東京バス	小巻村～東京都方面(通院・買物)	一定の輸送量があり市町村間の調度難度が高い赤字バスであり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要がある。				●

3-2-4. 山梨県バス交通ネットワーク再生計画との関係

「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」では、基本方針として、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こととしました。本計画においては、この考え方を踏襲しつつも、重点を置く路線について、「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」では「交通量が多い重要なネットワーク」を選定していましたが、本計画では「県民の活動機会の保障」という視点から交通量によらず幅広く広域生活交通ネットワーク指定路線として選定しています。



甲府盆地南西地域	① 甲府駅周辺	② リニア駅周辺	③ 県立中央病院周辺	④ 南甲府駅周辺
	⑤ 市立甲府病院周辺	⑥ 南アルプス市役所周辺	⑦ 山梨大学医学部付属病院周辺	⑧ 東花輪駅周辺
峡東地域	⑨ イオンモール甲府昭和・常永駅周辺	⑩ イトーヨーカドー甲府昭和店周辺	⑪ 竜王駅周辺	⑫ ラザウォーク甲斐双葉・塩崎駅周辺
	⑬ 石和温泉駅周辺	⑭ 山梨市駅周辺	⑮ 塩山駅周辺	
峡南地域	⑬ 石和温泉駅周辺	⑭ 山梨市駅周辺	⑮ 塩山駅周辺	
峡北地域	⑯ 身延町飯富周辺	⑰ 身延山周辺	⑱ 富士川町青柳周辺	⑲ 市川大門駅周辺
富士北麓地域	⑲ 市川大門駅周辺	⑳ 富士山駅周辺	㉑ 河口湖駅周辺	㉒ 小淵沢駅周辺
東部地域	㉓ 都留市駅周辺	㉔ 大月駅周辺	㉕ 上野原駅周辺	㉖ 都留市駅周辺

図 2-3-6 山梨県バス交通ネットワーク再生計画(平成 29 年)における山梨県交通ネットワーク再編案

出典：山梨県「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」(平成 29 年)

3-3. 計画の達成状況の評価

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱7条1項4号に定める、地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

本節が該当します。

本計画の目標は、第2章で示した県民の活動機会が広域生活交通ネットワークを通して保障されていることです。

法定の定量目標の他、計画目標の達成状況を計る目安として、いくつかの指標を定め、毎年度モニタリングを行います。

同時に、地域公共交通活性化再生法は、「地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努める」(第5条4項)ことを求めている。地域公共交通活性化再生法施行規則はこれを次に掲げる事項に関する目標だと定めています。

- 一 地域旅客運送サービスの利用者の数
- 二 地域旅客運送サービスに係る収支
- 三 地域旅客運送サービスの費用に係る国又は地方公共団体の支出の額
- 四 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

本計画は、県民の生活に必要な交通手段に着目し、公共交通の確保を通して県民の活動機会の保障を目的とするものであり、県民の活動機会の保障を計画の目標の中心に据えています。公共交通の利用者数は、県民の活動機会の保障に取り組んだ結果の一つという考えです。

また、県民の活動機会の保障という目的に対して効率的にサービスを供給することは重要であり、法・省令が求める「収支」「支出額」はその結果となります。

なお、目標値の評価を行う際に、物価上昇などの社会状況等の変化を加味すべき事情がある場合は、適宜調整を行って評価を行うこととします。

表 2-3-11 広域生活交通ネットワークの目標

分類	評価したい事柄	指標	現況値 (精査中)	目標値	収集
法定の 定量目標	法定目標のうち利用者の数	広域生活交通ネットワーク指定路線の乗車人員(鉄道)、輸送人員(バス)	【鉄道】 15,584,924人 (令和3年度) 【バス】 3,294,236人 (令和4年度)	現況値× 人口増加 率以上	県資料、輸 送実績報 告書
	法定目標のうち収支	国・県協調補助路線の収入額	482,711,842円 (令和4年度)	現況値× 人口増加 率以上	県資料
	法定目標のうち収支	国・県協調補助路線の実車走行キロあたり運行経費	400.79円 (令和4年度)	現況値× 物価上昇 率以下	県資料

分類	評価したい事柄	指標	現況値 (精査中)	目標値	収集
法定の 定量目標	法定目標のうち国または地方公共団体の支出の額	公共交通に対する県財政負担額	157,969 千円 (令和4年度)	現況値以下	県資料
計画の 達成状況	県民の活動機会が保障されているか	各市町村において、市町村の代表的な駅・バス停から、令和2年時点で15歳以上の通学者のうち10%以上が通学している自治体の主な高校への通学機会が保たれている市町村の数	◎ 2 ○ 22 △ 1 × 2 (令和5年度)	○以上25 △以上27	市町村に定例の確認を依頼
	県民の活動機会が保障されているか	各市町村において、市町村の代表的な駅・バス停から、属する二次医療圏の最寄りの二次救急病院に通院する機会が保たれている市町村の数 ※市町村の要望があった場合、上記以外の二次救急病院を通院先に加えることも可とする。	◎ 16 ○ 10 △ 1 × 0 (令和5年度)	○以上26 △以上27	市町村に定例の確認を依頼
	県民の活動機会が保障されているか	各市町村において、市町村の代表的な駅・バス停から、属する商圏の中心自治体にある山梨県都市計画マスタープランに示された拠点(広域拠点、地域拠点、既存都市機能立地地区、都市機能補完地区)のうち、最寄りの拠点で買い物をする機会が保たれている市町村の数	◎ 4 ○ 21 △ 2 × 0 (令和5年度)	○以上25 △以上27	市町村に定例の確認を依頼
	広域生活交通の運営は、県民の活動機会保障という目的に対して効率的か	県が関与する補助路線の1人キロあたり運行経費	103.81円 ※参考値：全路線の平均値 (令和4年度)	平均値に対する目標無し 400円を上回る路線については見直し	県資料
	広域生活交通は、交通弱者に活用されているか	県が関与する補助路線の、路線キロあたり輸送人数	0.7679人 (令和4年度)	前年度×人口増加率以上	県資料

「県民の活動機会が保障されているか」の指標値の凡例

- ◎ 自市町村内完結
- 結ぶ必要のある市町村に対する活動機会がすべて保たれている
- △ 結ぶ必要のある市町村に対する活動機会が少なくとも1市町村について保たれている（買い物については、少なくとも1市町村・1時間滞在について保たれている）
- × 結ぶ必要のある市町村に対する活動機会がまったく確保されていない

3-4. 国の補助基準と生産性向上目標を達成するための考え方

国は地域間幹線系統国庫補助路線について、収支改善率1%以上を原則とした定量的な効果目標を立て、それに必要な地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取り組みを実施するよう求めています。(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱7条2項7号)

県は、毎年の国庫補助申請の地域公共交通計画別紙提出時に、収支改善率1%を盛り込んだ効果目標を立てるとともに、関係市町村の意見を聞きながら「3-6.広域生活交通の役割を拡大するための諸施策」を参考に地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取り組みを計画します。

県は、「3-6.広域生活交通の役割を拡大するための諸施策」の実施により、本計画の計画目標に添う範囲で、できる限り国の補助基準・生産性向上目標を達成するようにします。

収支率向上を目的に減便する等の手段は広域生活交通確保維持の趣旨にそぐわないため、通常機能改善の結果として収支率改善を達成することを目指す趣旨です。

3-5. 広域生活交通運営の継続的改善の手続き（PDCA）

評価結果を踏まえた広域生活交通運営の継続的改善の手続きを下記のとおりとします。

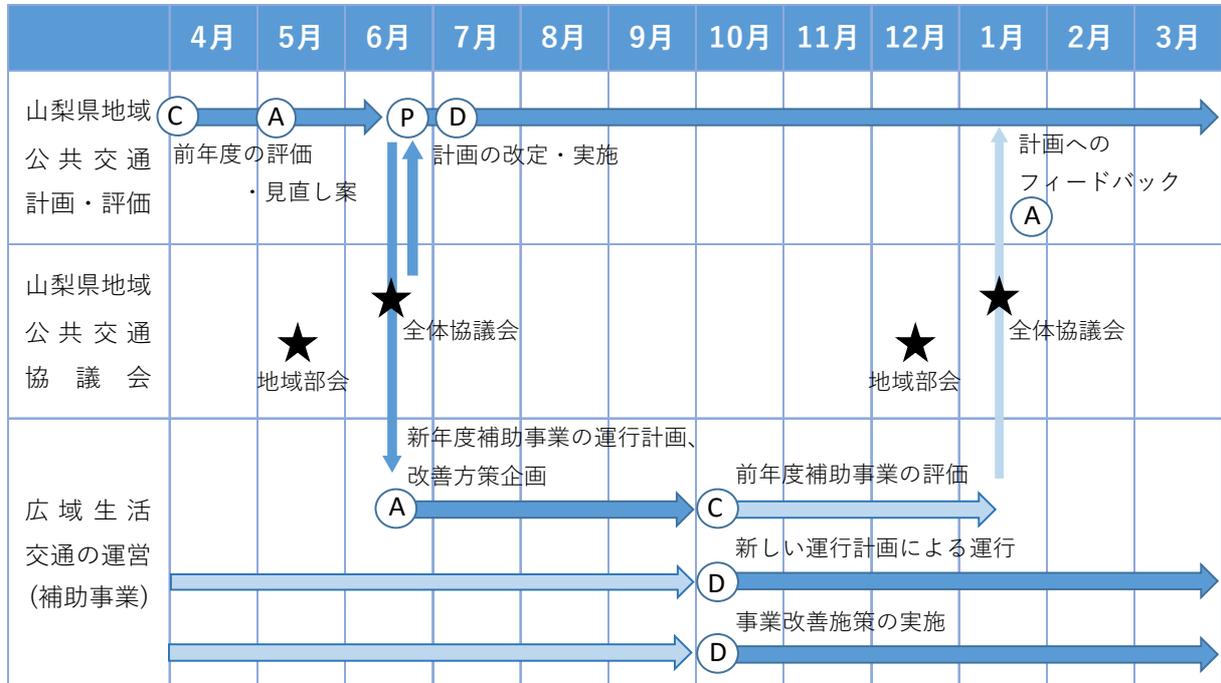


図 2-3-7 評価結果を踏まえた広域生活交通運営の継続的改善の手続き（PDCA）