

山梨県バス交通ネットワーク再生計画(素案)

平成29年1月

山 梨 県

目 次

1	計画策定の基本的な考え方	1
	(1) 策定の背景	1
	(2) 計画の趣旨	1
	(3) 計画の期間	2
	(4) 計画の位置付け	2
2	本県の現状と課題	7
	(1) 本県を取り巻く環境	7
	(2) 本県公共交通の現状	12
	(3) バス利用に関する県民の意向	20
	(4) 本県バス交通の課題	24
3	計画の基本方針	26
	(1) 基本目標	26
	(2) 目指すべき姿	27
	(3) 数値目標	27
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	28
	(1) 再編の具体的な考え方	28
	(2) 交通拠点の設定	28
	(3) 広域的バス路線	30
	(4) 地域内バス路線	36
	(5) 高速バス路線	43
	(6) バス利用を促す取り組み	45
5	リニア中央新幹線開業を見据えたバス交通	49
	(1) リニア駅周辺	49
	(2) リニア中央新幹線の開業を見据えたバス交通	49
6	計画の推進	51
	(1) 計画推進体制	51
	(2) 計画実施スケジュール	52
	(3) 計画推進状況の検証	52

1 計画策定の基本的な考え方

(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(平成12)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ております。

2004(平成16)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。

一方、本県の高齢者(65歳以上の者)の人口は年々増加し、2016(平成28)年の高齢化率は28%を超えており、2025(平成37)年には32.5%、3人に1人が高齢者になる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。

本県を訪れる観光客数も、東日本大震災の発生した2011(平成23)年を除いて増加傾向にあり、とりわけ訪日外国人宿泊者数は大きく増加しています。このため、バス交通を充実させることにより、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。

こうした中で、本県の路線バスについては、系統の数はピーク時の半数程度まで縮小しており、輸送人員についても、近年下げ止まっているものの、ピーク時の7分の1程度まで減少しています。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。

また、2027(平成39)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結ぶ速達性を確保した交通網の整備が必要となります。

(2) 計画の趣旨

高齢化の進展や観光客数が増加しているなか県内バス交通が弱体化している状況を踏まえると、県内バス交通ネットワークの見直しは喫緊の課題となっています。本計画では、県・市町村・事業者の連携により持続可能で利便性の高いバス交通ネットワークの構築に向け、基本方針を示すとともに、具体的な取り組みを明らかにします。

また、リニア中央新幹線の開業を10年後に控え、リニア駅と甲府駅の連結などリニア開業時を見据えたバス交通の在り方についての検討が必要であります。この計画ではリニア開業時のバス交通ネットワークの在り方について併せて提示します。

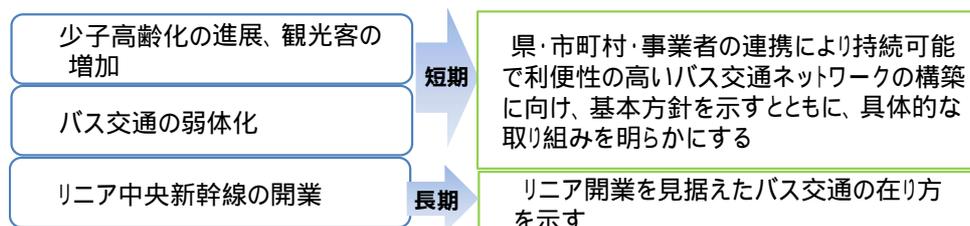


図1-1 計画の背景・趣旨

(3) 計画の期間

バス交通ネットワークの構築に向けた取り組みについては、県政運営の指針である「ダイナミックやまなし総合計画」の計画期間にあわせ平成31年度までの実施を目指します。

(4) 計画の位置付け

本計画は「ダイナミックやまなし総合計画」の部門計画として、「安全安心・交流基盤創造プロジェクト」の具体化に向け、利便性の高い交通網の整備を推進するために策定します。

ダイナミックやまなし総合計画(抄)(平成27年12月)

第4章 アクションプラン

1 ダイナミックやまなしプロジェクト

(3) 主要な施策・事業

6 安全安心・交流基盤創造プロジェクト

【政策2】利便性の高い交通網の整備

政策推進に当たっての基本的な考え方

本県産業の活性化と県民生活の利便性の維持向上を図るためには、多様な交流を支える交通基盤を体系的に整備していく必要があります。

このため、県内外を結ぶ道路ネットワークやリニア中央新幹線の整備を推進するとともに、リニア駅周辺への本県の新たな玄関口の整備や、リニア駅と甲府駅を結ぶ交通システムの構築に取り組みます。

また、県民や観光客等にとって利便性の高いバス交通ネットワークの整備等を進めます。

政策の実現に向けた取り組みの方向

- 高速道路をはじめとする基幹的な道路へのアクセス向上や交通渋滞の緩和を図るため、新山梨環状道路や西関東連絡道路、国道・県道をはじめとする生活幹線道路の整備を進めます。
- 県外とを結ぶ中部横断自動車道の整備や中央自動車道の渋滞解消に対する計画的な事業執行の促進について、国への働きかけを行います。
- リニア中央新幹線の建設工事が計画どおり進められるよう、用地取得事務の受託など、JR東海による事業推進に協力し、支援します。
- リニア駅周辺において、リニア中央新幹線による圧倒的な時間短縮効果を全県に波及させるための交通結節機能や、観光客等が利用する観光・交流拠点としての機能などを備えた本県の新たな玄関口としての整備に向けた取り組みを進めます。
- リニア中央新幹線の開業に向けて、県民や観光客等の利便性の向上を図るため、リニア駅へのアクセス道路や甲府駅とを結ぶ交通システムの構築に取り組みます。
- 子どもや高齢者、観光客等が、公共交通を利用して、安全・安心に県内を円滑に移動することができるよう、利便性の高いバス交通ネットワークの構築に取り組むとともに、鉄道を含めた公共交通の利用促進などに取り組みます。

期待される政策効果

県際～県内圏域間～地域内の各段階における道路網が計画的に整備されるとともに、リニア中央新幹線開業に向けた各種整備や公共交通機関の利便性を高める取り組みが順調に進んでいます。

成果指標	現況値	目標値
リニア駅からの30分到達圏人口カバー率	62.5% (H26)	71.4% (H31)
バス輸送人員	10,140千人 (H25)	10,470千人 (H30)

6. リニア駅と甲府駅を結ぶ交通システムの構築

リニア駅と本県の公共交通のハブ的機能を有する甲府駅を結ぶ交通基盤を整備するため、定時性や迅速性、利便性や快適性を確保した交通システムの構築に取り組みます。

(リニア推進課)

具体的な取り組み	工程表(年度別事業計画)					実施主体
	H27	H28	H29	H30	H31	
○BRT等の交通システムの構築	→					県 市町村 民間
○交通システム運行に向けた基盤整備	検討		計画			

7. 県内バス交通ネットワークの再編・整備

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

(交通政策課)

具体的な取り組み	工程表(年度別事業計画)					実施主体
	H27	H28	H29	H30	H31	
○バス交通ネットワーク再生計画の策定	調査	計画策定				県 市町村 民間
○幹線バス路線の段階的な運行			運行			

8. バス交通の利便性向上

県民の日常的な移動や観光客の周遊を円滑化し、バス利用を促進するため、バス事業者が行う運賃収受システムの改修や甲府駅南口のバス交通案内表示システムの整備を支援します。

(交通政策課)

具体的な取り組み	工程表(年度別事業計画)					実施主体
	H27	H28	H29	H30	H31	
○バス・鉄道共通ICカードシステム(PASMO)の導入支援	→					県 市町村 民間
○甲府駅南口バス交通案内表示システム整備への支援	検討	整備	運用			

また、効果的に施策を推進するため、地方創生、リニア活用、観光振興、都市計画を目的とした県の他分野の計画や地域公共交通網形成計画など市町村が策定している交通計画との整合性を図ります。

山梨県まち・ひと・しごと創生総合戦略改定版(抄)(平成28年3月)

基本目標5 将来にわたり活力あふれる地域を創生する

(1) 住みよい生活を支える地域づくり

⑤ 公共交通の利便性向上

- 子どもや高齢者、観光客等が、公共交通を利用して、安全・安心に県内を円滑に移動することができるよう、利便性の高いバス交通ネットワークを構築するとともに、バス利用を促進するため、運賃収受システムの改修を促進する。
- J R中央東線の高速化や利便性の向上を図るため、沿線都県や市町村などと連携し、国やJ R東日本との協議を進める。
- J R中央線等を利用した東京圏への通勤・通学による利用者の増加を進める取り組みを支援する。

○ 5年間(H27年度～H31年度)の主な実施内容

- ・バス・鉄道共通ICカードシステム(PASMO)の導入支援
- ・幹線路線などに関する県民利用ニーズ調査の実施
- ・バス交通ネットワークの再編整備
- ・甲府駅南口バス交通案内表示システム整備への支援

・中央東線高速化促進広域期成同盟会の開催、JR東日本、国・関係市町村との協議

◆ 2020（平成32）年の重要業績評価指標（KPI）

・バス輸送人員（H30）：10,470千人/年（H25実績：10,140千人/年）

山梨県リニア活用基本構想（抄）（平成25年3月）

第5章 リニアを活用した県土づくり

③リニア新駅開業を見据えたバスネットワークの再編

モータリゼーションの進展などにより、バス利用者は年々減少傾向にあり、バス路線の維持が困難になってきている一方で、人口減少・超高齢社会の到来や環境にやさしいまちづくりの観点から、バス交通の充実を求める声が高まっています。

また、観光立県を目指す本県においては、観光地をめぐる交通手段となる二次交通バスの充実も期待されています。

こうした中、リニア中央新幹線が開業すると、リニア新駅は本県の主要な交通結節点として重要な役割を担うこととなります。

マイカーとともに公共交通でも利用しやすい新駅とするため、県内のバスネットワークの再編整備をおこなっていく必要があります。

今後は、リニアの開業を見据え、甲府駅とリニア新駅間を結ぶBRTなどの整備とともに、関係機関や市町村、バス事業者などと協議を行う中で、中央本線・身延線の主要な駅、鉄道のない地域へのバス運行などにより、県内各方面へのアクセスの確保を図っていきます。

やまなし観光推進計画（抄）（平成24年3月）

第4章 施策の展開

1. 観光振興戦略

1) おもてなし戦略

県の主な取組

- やまなしクリーンキャンペーンを推進します。
- 「山梨県美しい県土づくり推進会議」等による全県的な景観形成に取り組みます。
- 景観形成に取り組む市町村、県民を支援します。
- 景観形成に資する公共事業を推進します。
- 景観セミナー等景観に対する意識の啓発を図る機会を提供します。
- 景観を阻害する電線類の地中化を積極的に進めます。
- モデル地区において市町村や住民が行う廃屋、看板等の景観阻害物件の除去を支援します。
- 公衆トイレ、駐車場、遊歩道その他の施設に対するユニバーサルデザインの考え方を取り入れた適切な整備及び管理を図ります。
- 道路や都市公園などの施設について適切な整備及び管理を図ります。
- 公共交通機関（バス・鉄道等）の活性化対策に取り組みます。
- 公共交通機関等を利用した環境にやさしい観光の推進に取り組めます。

観光事業者・観光関係団体（NPO 含む）に期待する取組

- 地域の美化（清掃）活動等と連携・協力
- 旅行者の移動がスムーズにでき、旅行者の利便性の向上につながる地域の公共交通網の充実
- 不用看板等の撤去や、景観計画等に基づいた店舗の意匠、緑化等、行政との協働による景観づくり

2) 地域資源活用戦略

県の主な取組

- 県内観光地の魅力向上に向けた取り組みを支援します。
- 東京圏や中京・関西圏を対象にした誘客促進を行うとともに、中京・関西圏からの宿泊観光客の誘致に取り組みます。
- 県内観光地をつなぐ宿泊滞在型の旅行商品の造成を支援します。
- 県内の主要観光地を結ぶ公共交通の充実について検討を行います。

市町村に期待する取組

- 観光地における魅力向上に向けた取り組みへの支援
- 東京圏や中京・関西圏を対象とした誘客促進
- 県内観光地をつなぐ宿泊滞在型の旅行商品の造成支援
- 県内の主要観光地を結ぶ公共交通の充実に係る検討への参加・連携

観光事業者・観光関係団体（NPO 含む）に期待する取組

- 観光地を中心とした魅力向上への積極的取り組み
- 東京圏や中京・関西圏を対象にした誘客促進
- 他の観光地と相互に連携した誘客の取組
- 県内観光地をつなぐ宿泊滞在型の旅行商品の造成
- 県内の主要観光地を結ぶ公共交通の充実に係る検討への参加・連携

山梨県都市計画マスタープラン（抄）（平成 23 年 3 月）

都市づくりの基本方針

3. やまなし都市づくりの基本方針

3.1. 都市機能を集約した活力に満ちた都市づくり

1) 都市機能の集約化

③拠点間の連携のための幹線道路網や公共交通網の整備

人口集積の現状や今後の人口減少基調を踏まえると、拠点ごとに都市機能をフルセットで備えることは不合理であり、不経済である。

このため、拠点同士が連携して不足する都市機能を補い合えるよう、あるいは、市民の選択性を確保出来るよう、拠点間の幹線道路や公共交通網の維持、整備を図る。

2) 中心市街地の活性化

②公共交通機関の利便性向上

本県においては、中心市街地へのアクセスの主な手段は自動車であるが、中心市街地の道路や駐車場の整備は不十分であり、交通渋滞や混雑を嫌い中心市街地への来訪を避ける人がいることも事実である。

また、人口減少・高齢社会にあつた、高齢者が快適に暮らせるための自動車に依存しない都市構造への転換も求められはじめている。

このため、使いやすい公共交通機関や駅・バスターミナル等の交通結節点及び中心市街地の駐車場のあり方などについて検討することが必要である。

3.4. 環境と共生する都市づくり

1) 環境負荷の軽減

②公共交通機関の充実による自動車依存型の生活スタイルからの転換

地球規模の問題であるオゾン層の破壊や地球の温暖化、また身近な問題である騒音、大気汚染、振動等の環境問題への対応として自動車を中心となっている現在の移動形態の見直しが必要である。

このため、都市機能の集約化と連携して公共交通機関の充実や交通需要マネジメント等の検討を進め、自動車依存型の生活スタイルからの転換を目指す。

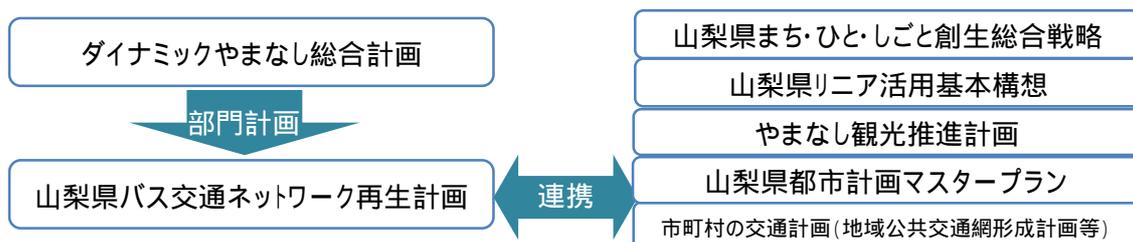


図 1 - 2 計画の位置付け

2 本県の現状と課題

(1) 本県を取り巻く環境

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(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)年は、834,930人となっています(総務省「国勢調査」)。

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。

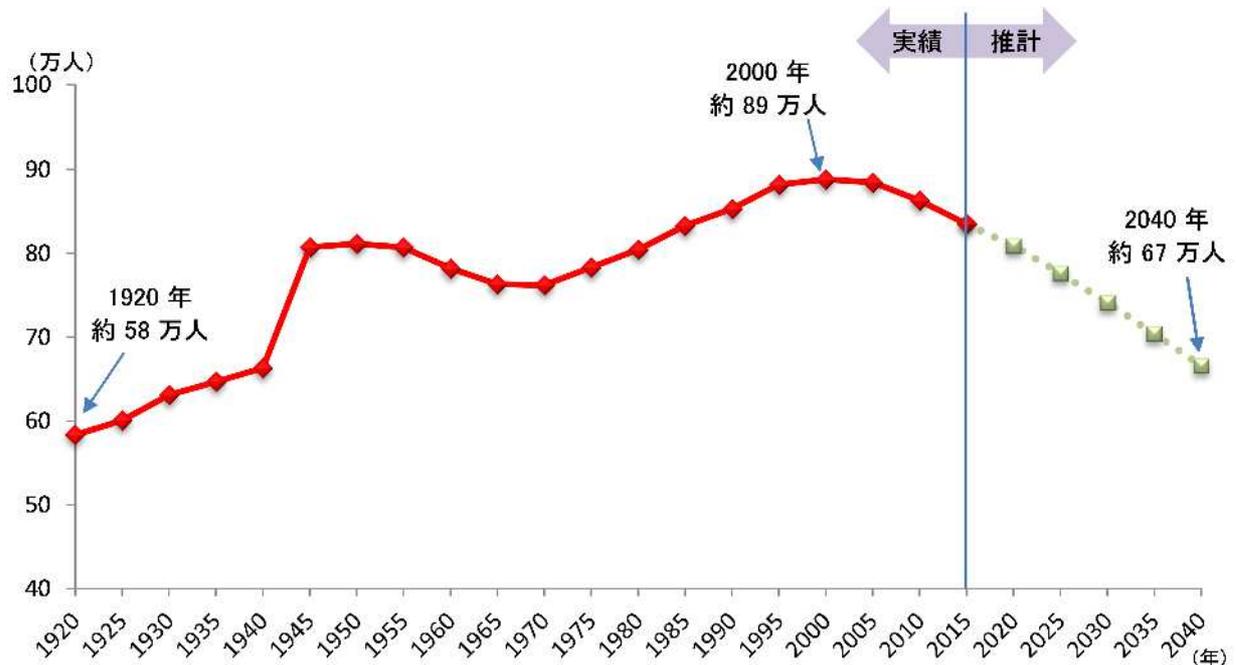


図2-1 山梨県の総人口の推移と今後の見通し

資料) 2015年まで: 総務省「国勢調査」

2020年以降: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」より作成

人口動態

本県の人口は、自然減と社会減が同時に進行しています。

死亡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。

また、合計特殊出生率は近年微増傾向にあるものの出生数は低下しており、自然減が今後も進行することが見込まれます。

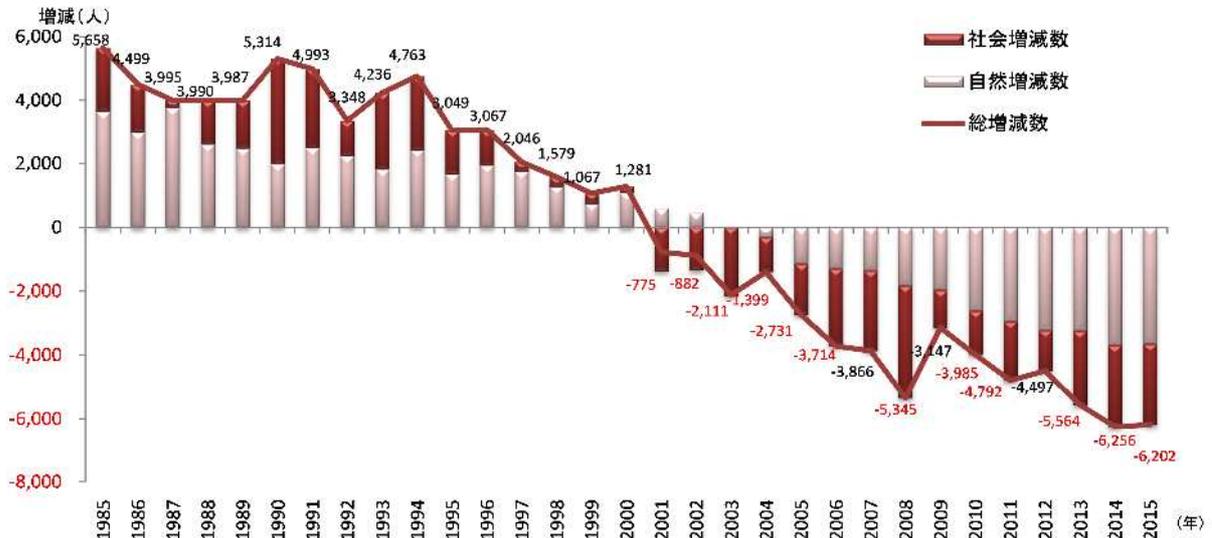


図 2 - 2 山梨県の人口の自然増減数・社会増減数の推移

資料) 社会増減数：総務省「住民基本台帳人口移動報告」、自然増減数：厚生労働省「人口動態統計」より作成

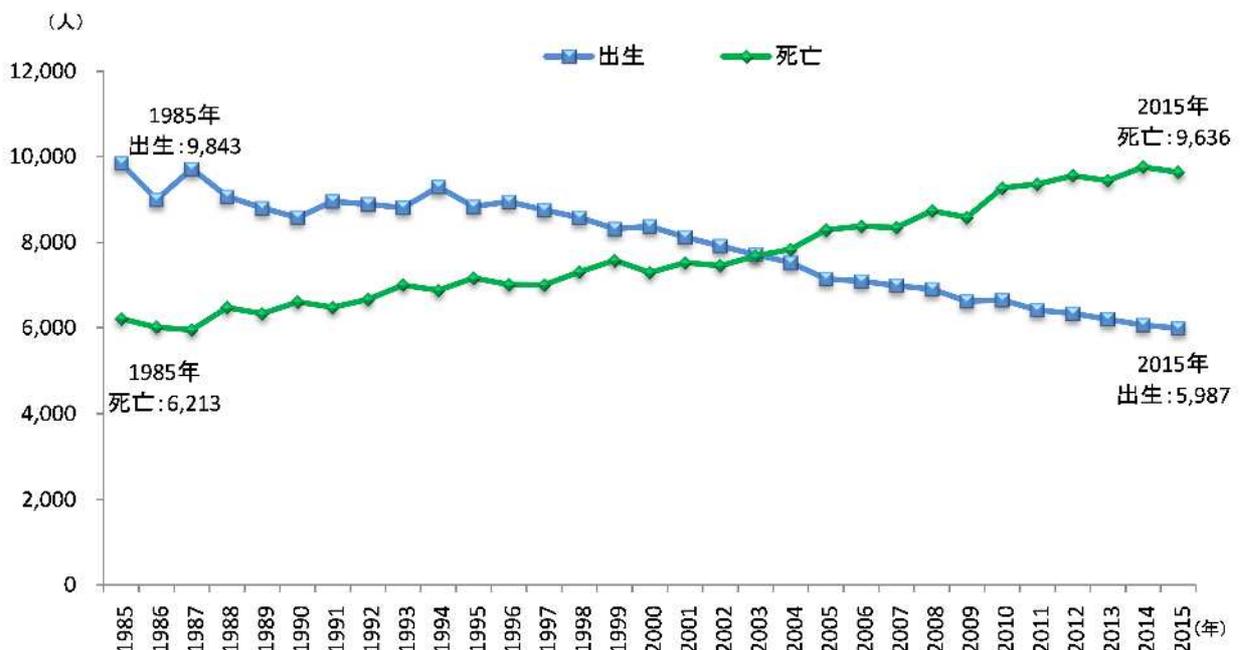


図 2 - 3 山梨県の出生数・死亡数の推移

資料) 厚生労働省「人口動態統計」より作成

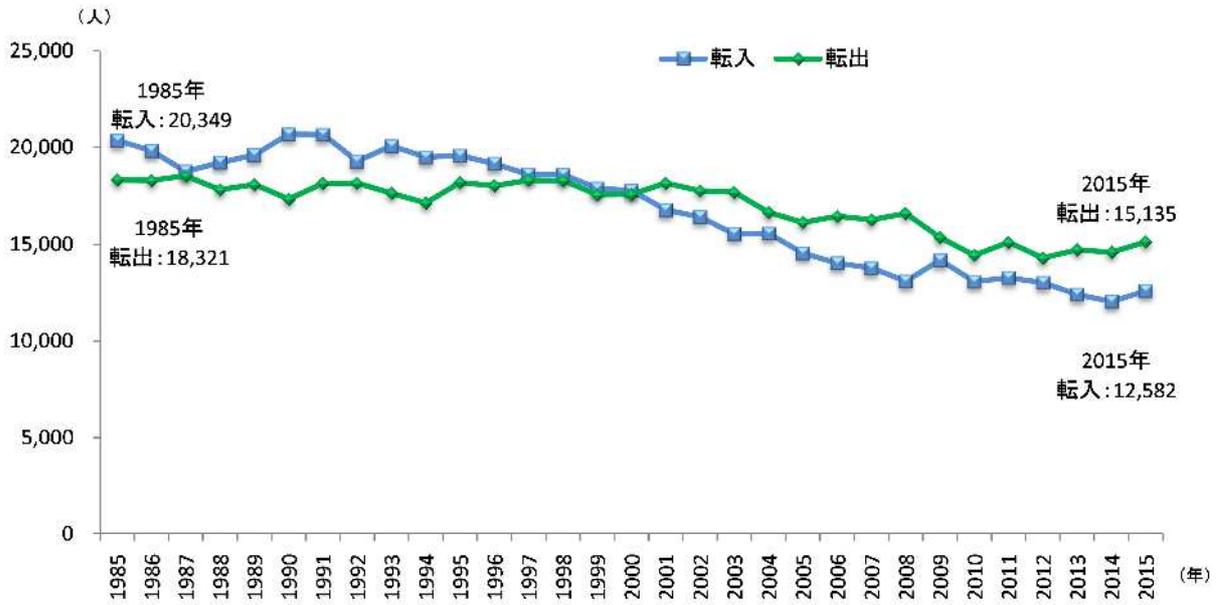


図 2 - 4 山梨県の転入・転出の推移

資料) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」より作成

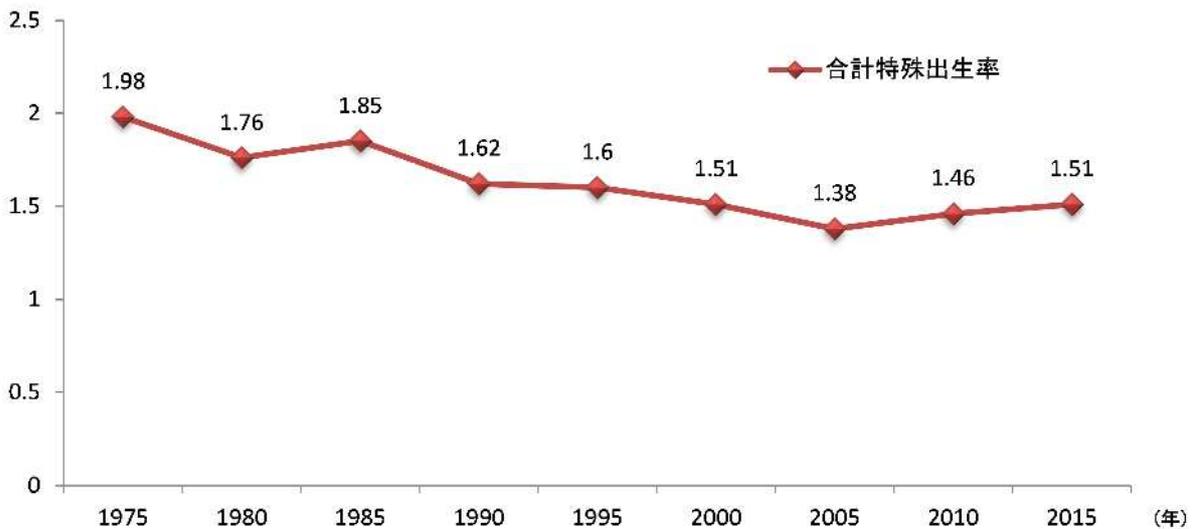


図 2 - 5 山梨県の合計特殊出生率の推移

資料) 厚生労働省「人口動態統計」より作成

高齢化

本県は全国を上回るペースで高齢化が進展しており、2016（平成28）年における高齢化率（全人口に占める65歳以上の人口の割合）は28%を超えています。国立社会保障・人口問題研究所によると、2025（平成37）年の本県はおおよそ3人に1人が高齢者、5人に1人が75歳以上高齢者になると推計されています。

高齢化の進展により車を運転できない高齢者が増えることが想定され、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、一層重要になるものと考えられます。



図2-6 山梨県の高齢者数・率の推移

資料) 2016年まで 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年以降 全国:国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」、
 山梨:国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」より作成

世帯別人員・1人世帯率

1960(昭和35)年に4.77人であった1世帯当たりの人員が2015(平成27)年には2.52人に減少し、1人世帯の割合は4.0%から29.5%に上昇しています。

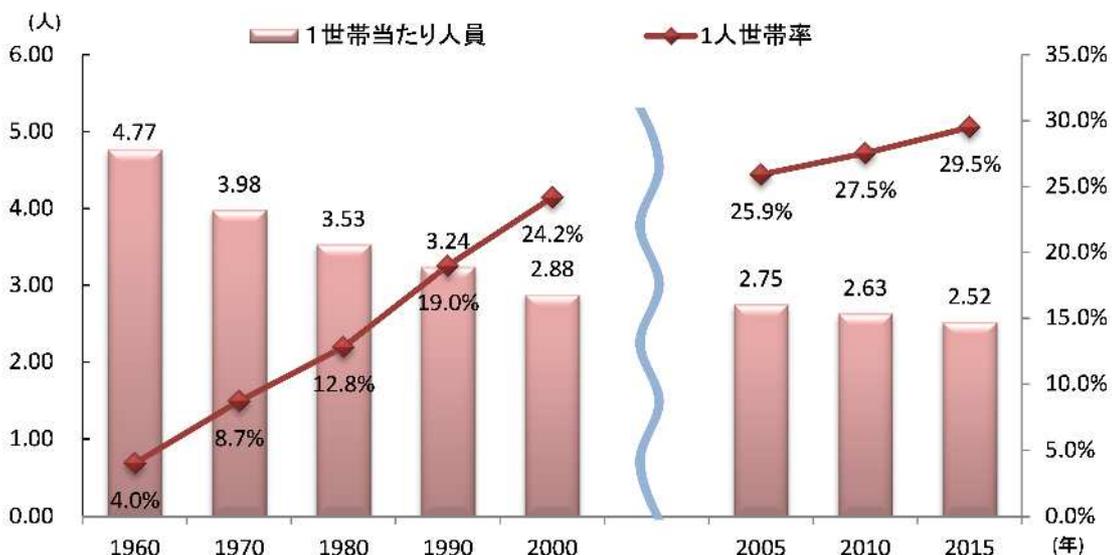


図2-7 山梨県の世帯別人員・1人世帯率の推移

資料) 総務省「国勢調査」より作成

観光客の動向等

山梨県の観光入込客数は近年増加の傾向にあり、2015(平成 27)年では年間 3,146 万人の観光客が本県を訪れています。特に、外国人観光客の伸び率が高く、2015(平成 27)年の外国人延べ宿泊客数は、5 年前の 2010(平成 22)年と比較すると倍以上に増加しています。



図 2 - 8 山梨県の観光客数の推移

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

圏域別の観光入込客数割合をみると、富士・東部地域が約半数の 47.3% を占めています。以降は峡東地域が 17.9%、峡中地域が 14.8%、峡北地域が 12.9%、峡南地域 7.1% の順となっています。

圏域別の観光入込客数割合(%)
平成 27 年

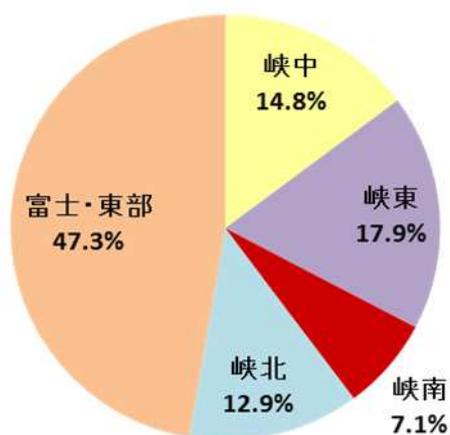


図 2 - 9 山梨県の圏域別の観光客の状況

資料) 山梨県「山梨県観光入込客統計調査」(平成 27 年)より作成

(2) 本県公共交通の現状

公共交通網

本県では鉄道が、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 身延線が運行しています。また、大月駅と河口湖駅の間を富士急行線が運行しています。

路線バスは、甲府盆地では甲府駅を中心に、富士北麓地域では富士山駅及び富士河口湖駅、東部地域では都留市駅、大月駅、上野原駅などを中心に運行されています。

また、山間地域を中心に、市町村により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。

更に、高速バスが、甲府駅や河口湖駅・富士山駅を中心に、東京都、神奈川県、千葉県、愛知県、京都府、大阪府などの地域との間で運行されており、県外との交通に重要な役割を果たしています。



図 2 - 10 山梨県の公共交通

バス路線網

山梨県内のバス路線は、甲府盆地や富士北麓地域を中心に面的に広がっているほかは、地形制約を受けた谷筋の狭い可住地や中山間地の道路を、一部は鉄道と並行するように運行されています。

甲府盆地内においては、甲府駅を中心として放射線状に路線が広がっています。また、甲府駅以外では、大型商業施設や病院など、県民の移動の目的地となる場所を起終点とした路線が県内の各地域との間で運行されています。

富士北麓・東部地域においては、富士山駅・河口湖駅を中心に放射線状に路線が運行されているとともに、都留市駅、大月駅、上野原駅などの鉄道駅から住宅地・学校等への路線が運行されています。

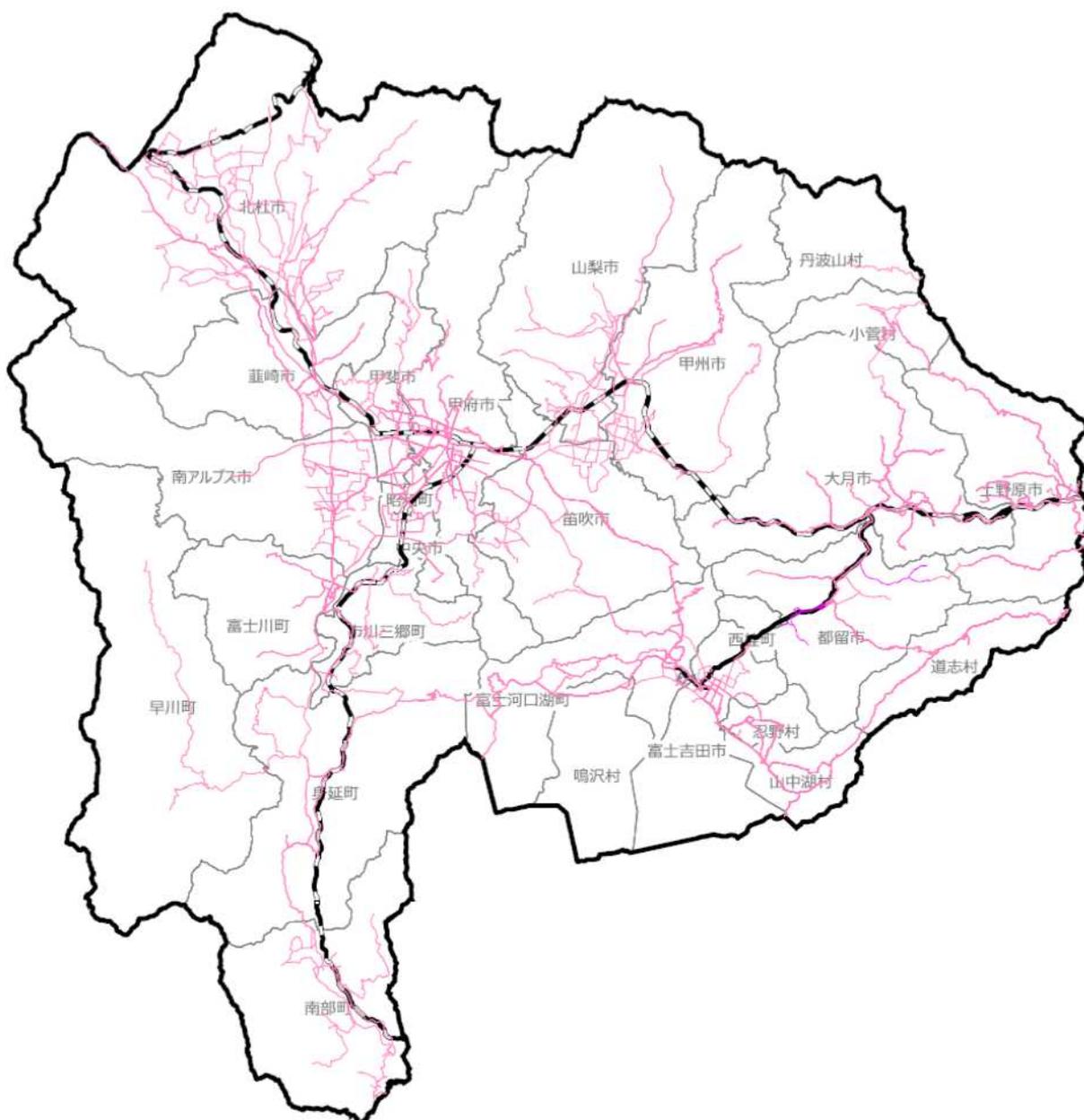
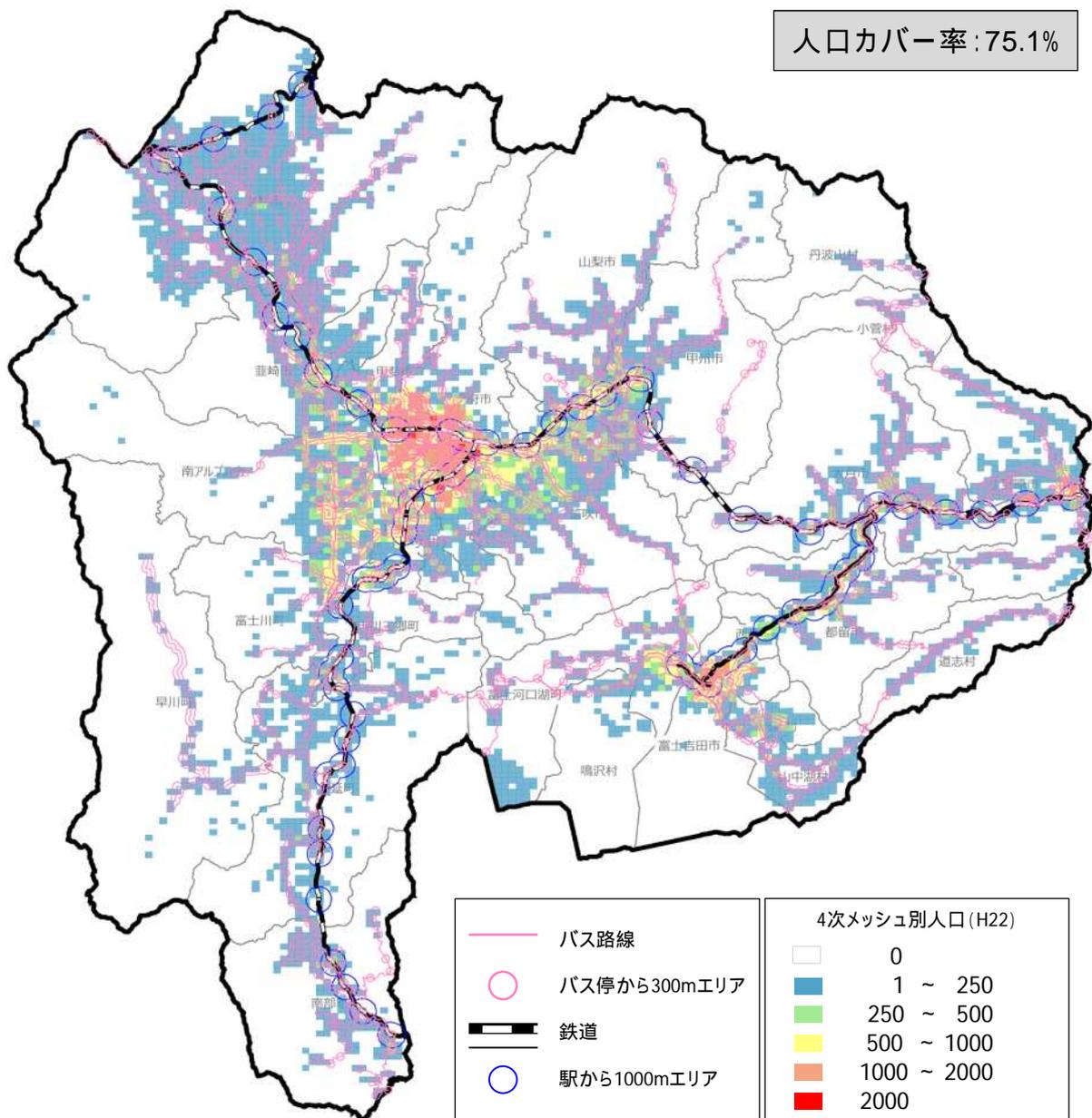


図2 - 11 山梨県内バス路線網（季節運行を除く）

公共交通空白地域

県内で公共交通が利用できる地域を把握するため、鉄道駅勢圏（鉄道の勢力が及ぶ範囲として利用が想定される圏域・駅から半径1kmを想定）、バス停勢圏（バスの勢力が及ぶ範囲として利用が想定される圏域・バス停から半径300mを想定）が国勢調査4次メッシュ（500m四方メッシュ）で人口500人以上の地域（＝人口密度20人/ha以上）をどの程度カバーしているかを調査しました。県内の人口密集地域は、概ね公共交通でカバーされていますが、甲府市東部、笛吹市西部など充分で無い地域もあります。

また、中山間地の低密度（メッシュ人口250人未満＝人口密度10人/ha未満）な可住地も、地域内バス路線を中心にカバーされており、現状の人口カバー率は、75.1%となっています。



自由乗降区間のカバー圏域は、バス停ではなく路線の沿道300m圏域とした。

図2 - 12 公共交通カバー圏域と平成22年国勢調査4次メッシュ(500m四方メッシュ)人口分布

()甲府盆地南西地域、峡北地域、峡東地域

甲府盆地内では、甲府市東部や笛吹市西部など、比較的人口密度が高いが公共交通でカバーされていない地域も見られます(図中赤破線)。こういった地域では、主要な生活目的別の交通需要に合わせ、広域的バス路線または地域内バス路線でのサービス提供の可能性を検討することが考えられます。

また、甲府盆地の縁辺部や北杜市などは、低密度な(メッシュ人口 250 人未満 = 人口密度 10 人/ha 未満)地域が面的に広がっています。こういった地域では、採算面も考慮に入ると定時定路線型のバス路線だけで全面的に交通需要をカバーすることは困難なことが想定されます(図中黒破線)。このような地域では、一定の需要集中が見込まれる生活施設や、鉄道駅等を乗継拠点とするような形で、需要に対応したバス、地域内バス路線、乗合タクシー等の公共交通機関が相互に乗継可能なネットワークを形成していくことが、地域公共交通サービス提供の方向性として考えられます。

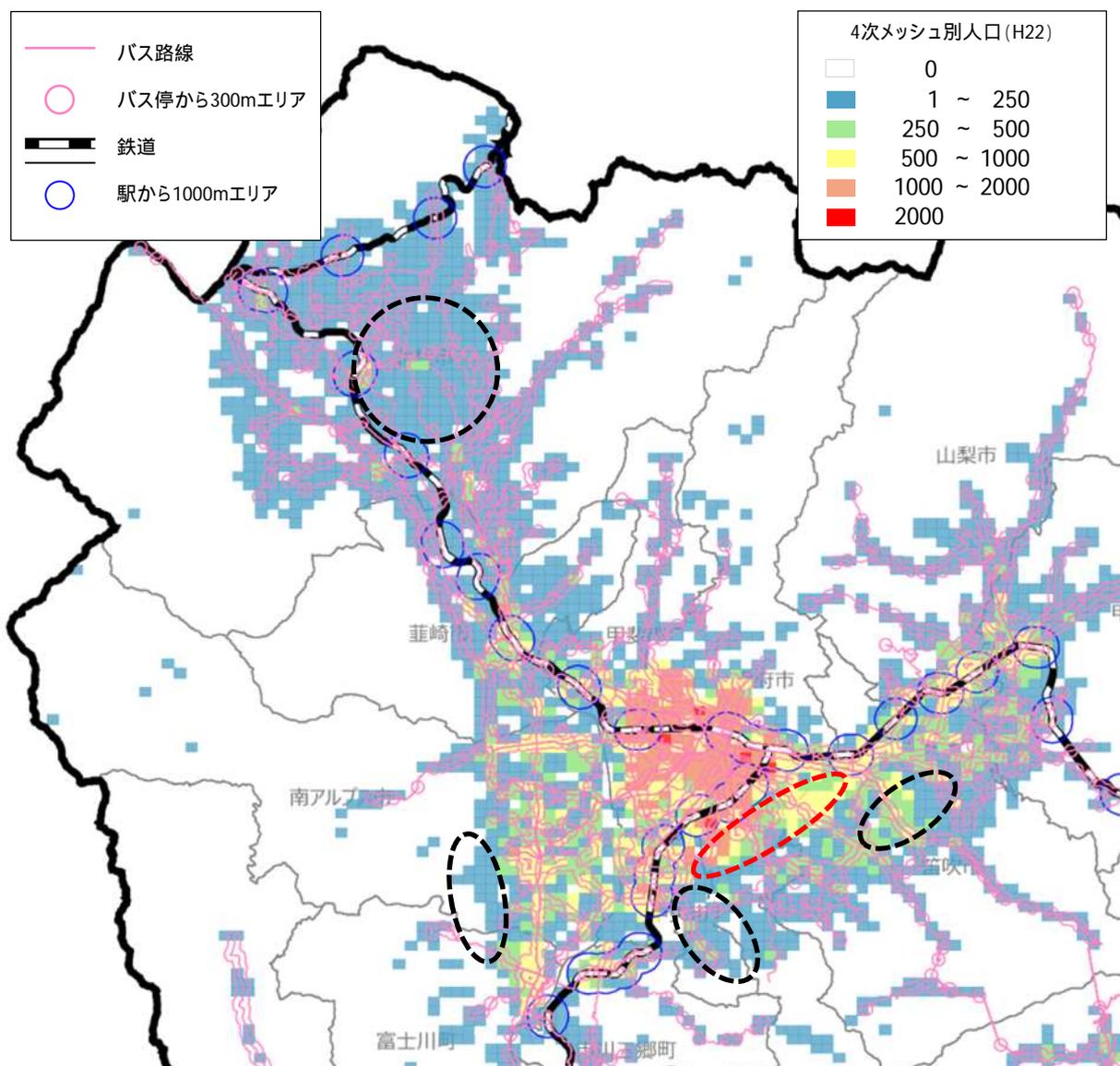


図 2 - 13 公共交通カバー圏域と平成 22 年国勢調査 4 次メッシュ人口分布(甲府盆地南西地域、峡北地域、峡東地域)分布

() 峡南地域、富士北麓地域

峡南地域は、中山間地域を多く含み地形的制約があるため人口密度が低い地域が谷間地域に線上に連なっています。地域内はJR身延線が縦断していることから、広域的バス路線と鉄道、低密度需要に対応したデマンド交通や乗合タクシーなどが、鉄道駅や主な交通拠点で相互に結節するネットワークを構成し、移動目的地へのアクセスを確保することが考えられます。

富士北麓地域は、富士吉田市や富士河口湖町が県外とのゲートウェイ（玄関口のように県外からの来訪客が交通機関から下りて始めて山梨県内に足を踏み入れる場所）の役割を果たすとともに相対的に人口密度が高い地域が見られることから、富士山駅や河口湖駅において、広域的バス路線が鉄道、高速バスなどの県外交通と結節するとともに、地域内バス路線とも効果的に接続することにより円滑な乗り継ぎができると考えられます。また、富士山を含め観光需要が高いことから、観光客への対応を含めた周辺地域への適切な公共交通サービスの必要性も合わせて検討する必要があります。

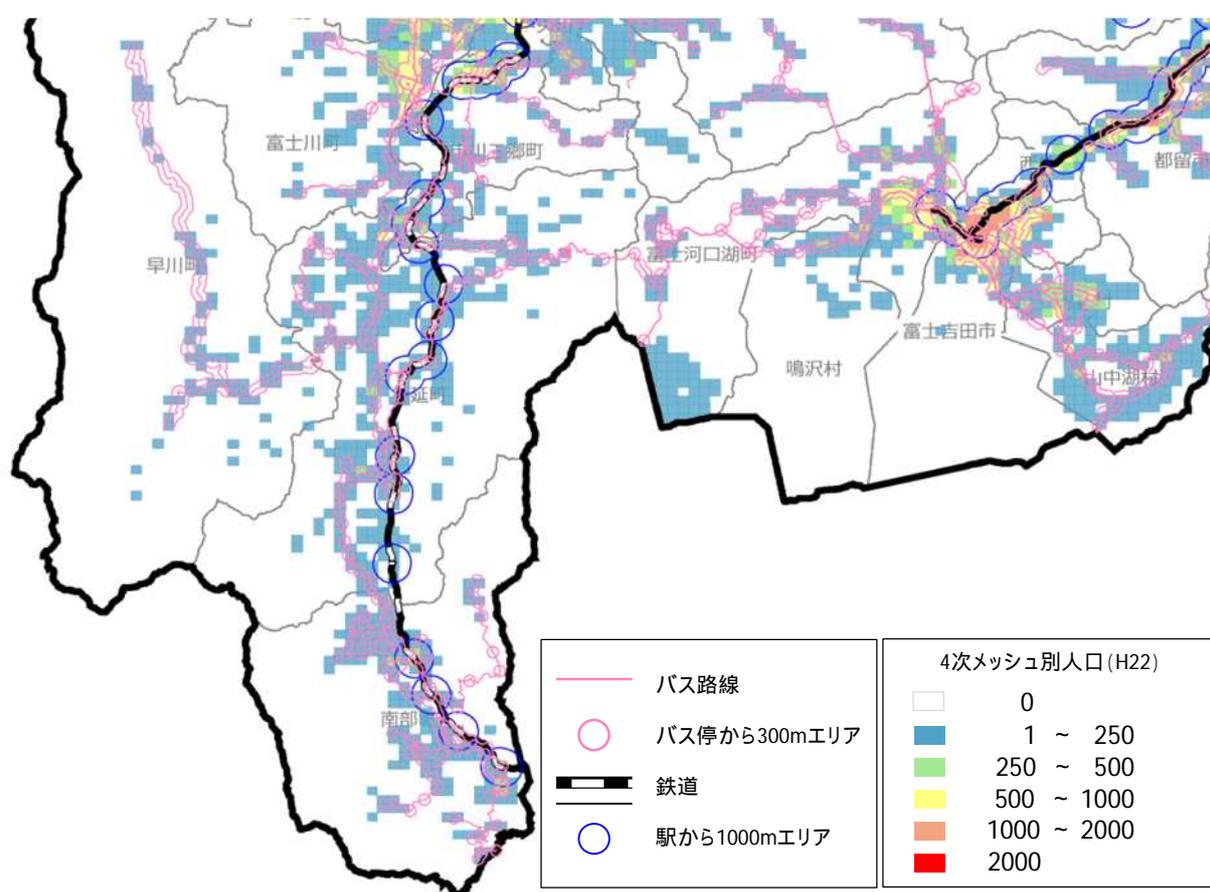


図2 - 14 公共交通カバー圏域と平成22年国勢調査4次メッシュ人口分布（峡南地域、富士北麓地域）

() 東部地域

東部地域は、峡南地域と同様に中山間地域を多く含み、地形制約を受けつつ人口密度が高い地域が、JR 中央線や富士急行線と並行する地域に線上に連なっています。鉄道との連携を含め、低密度需要に対応したデマンド交通や乗合タクシーなどが、主要生活関連施設で相互に結節するネットワークを構成し、移動目的施設へのアクセスを確保することが考えられます。

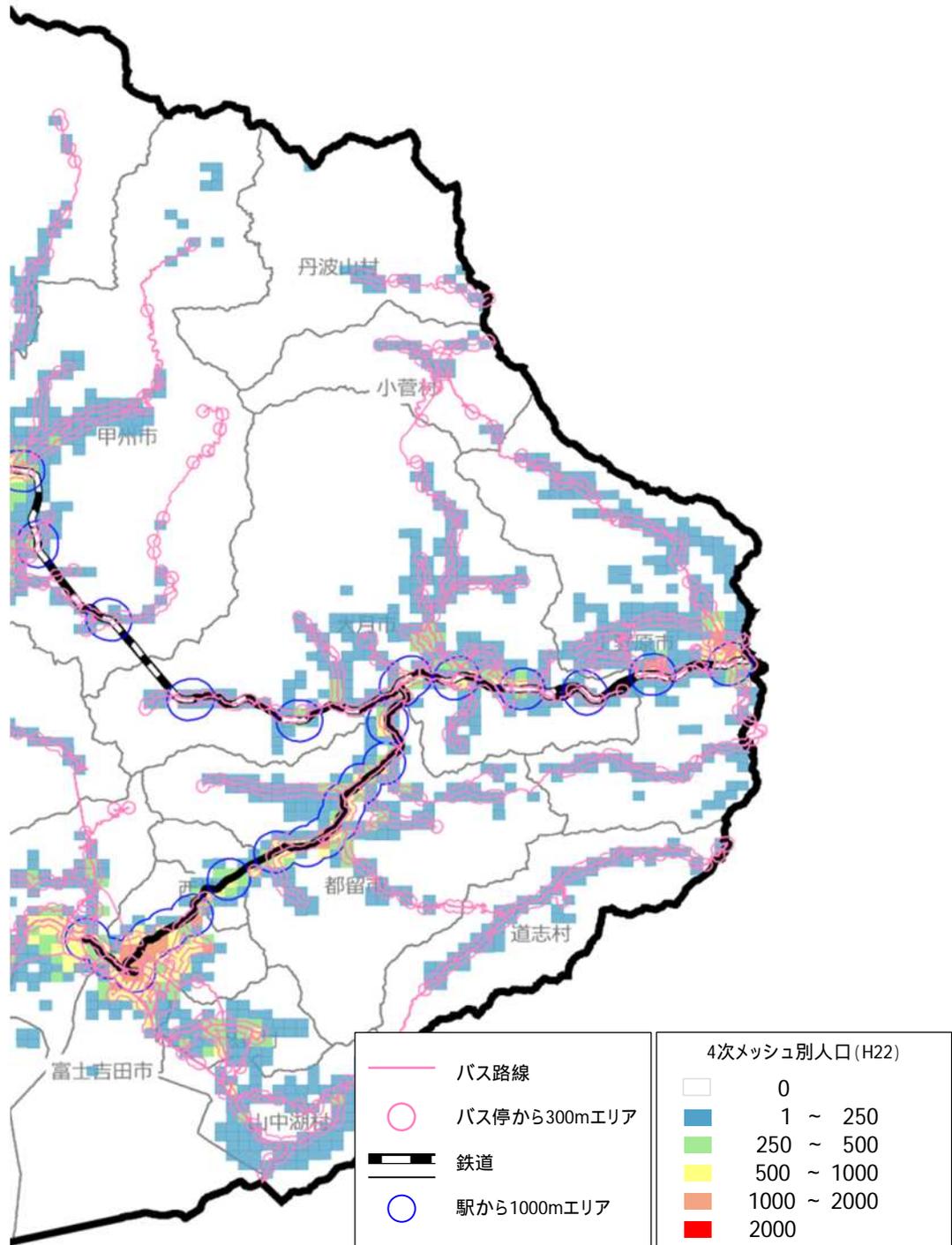


図2 - 15 公共交通カバー圏域と平成22年国勢調査4次メッシュ人口分布(東部地域)

自動車保有台数

本県の自動車の保有台数は、一貫して増加傾向にあります。とりわけ中央自動車道が全線開通した1982(昭和57)に約26万台であった県内の乗用車の所有台数は、2016(平成28)年には約68万台にまで増加しており、1世帯当たりの2台近くの車両を保有するようになっています。

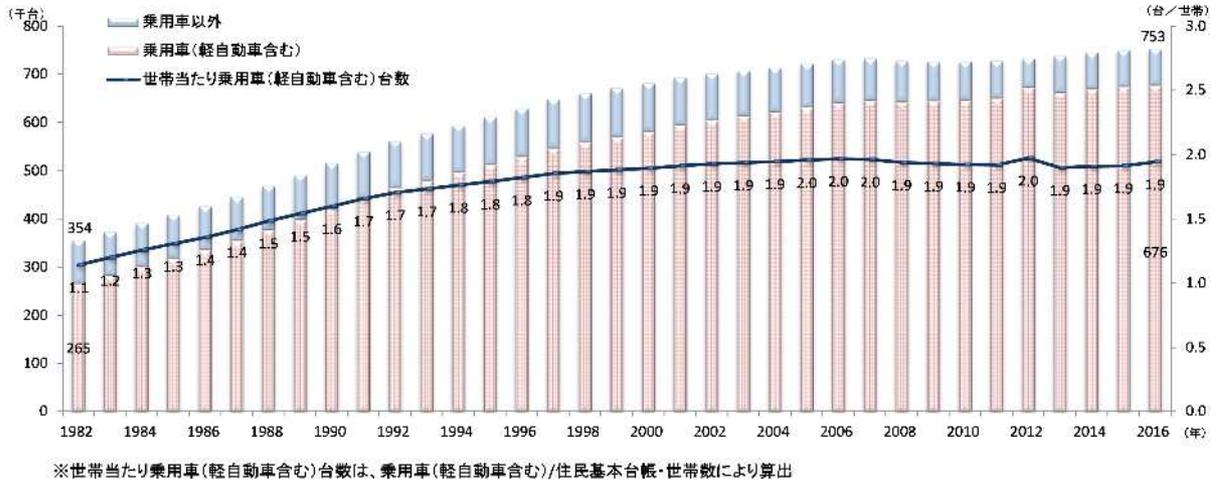


図2-16 山梨県の自動車保有台数の推移

資料) 国土交通省「自動車保有台数調査」、総務省「住民基本台帳」より作成

路線バス輸送人員

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

2006(平成18)年度からは、市町村が運行するコミュニティバス等も路線バスの統計に含まれるようになり、路線バス利用者は増加傾向にあります。2015(平成27)年度は940万人であり、ピーク時の1/7となっています。

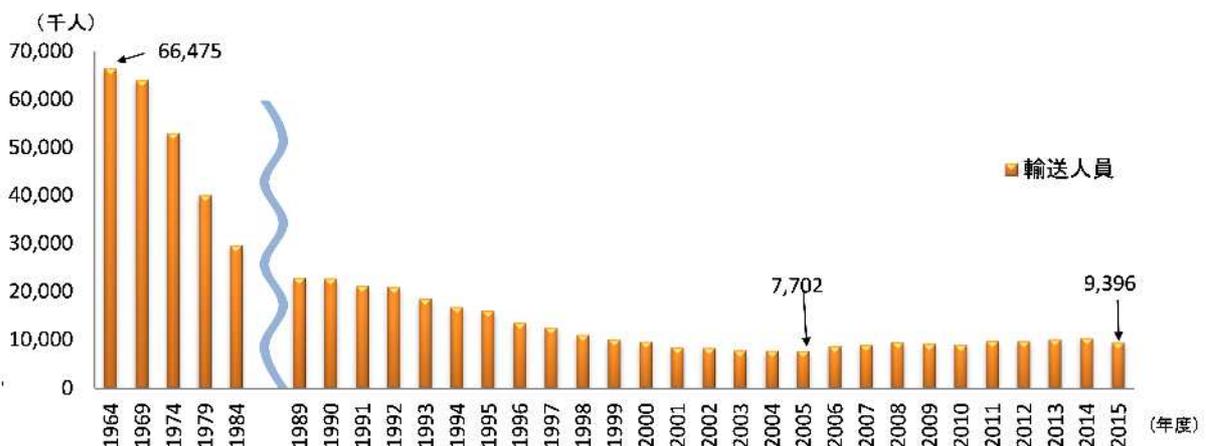


図2-17 山梨県内の乗合バス輸送人員の推移

資料) 関東運輸局山梨運輸支局「業務要覧」より作成

通勤・通学におけるバス利用

通勤・通学におけるバス利用の割合は、1990年と比較すると減少傾向にあり、2010年の割合は1.4%となっています。全国と比較すると、バス利用の割合は低い状況にあります。

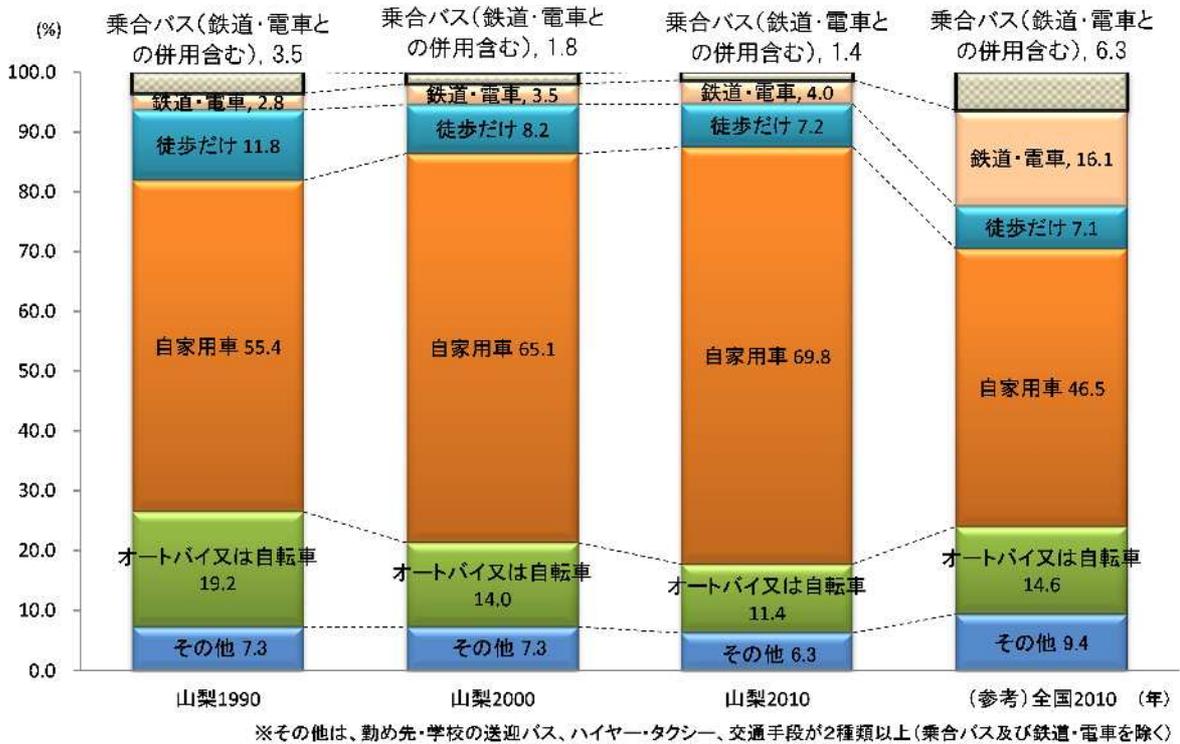


図2-18 山梨県の利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者の割合

資料) 総務省「国勢調査」より作成

バス利用回数

2015(平成27)年度の本県の乗合バス一人当たり年間乗車回数は、5年前の2010(平成22)年度の5.6回に比べ増加し、10.4回となっていますが、全国平均の33.6回を大きく下回っており、全国順位は36番となっています。



図2-19 山梨県の乗合バス一人当たり年間乗車回数

資料) 国土交通省「自動車輸送統計調査」、総務省「国勢調査」より作成

(3) バス利用に関する県民の意向

バス利用に関する実態や県民の意識を把握するため、地域住民やバス利用者を対象に、アンケート調査を行いました。

調査項目

調査項目は、次の通りです。

- ・バス利用者アンケート
- ・住民アンケート

調査方法

調査方法およびアンケート項目、配布・回収の状況は次の通りです。

調査種別	バス利用者アンケート	住民アンケート
アンケート項目	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の状況 ・バス利用の満足度 ・広域的バス路線への希望 ・乗り継ぎ拠点への希望 	<ul style="list-style-type: none"> ・目的別の交通手段、行き先 ・バス利用の状況 ・バスを利用しない理由 ・高齢になった際の移動手段 ・広域的バス路線への希望 ・乗り継ぎ拠点への希望 ・バス路線維持への協力意向 ・リニア新駅へのバスシステムの利用意向（甲府市のみ）
調査方法	バス停での手渡し配布、郵送回収	自治会経由配布（一部郵送配布）、郵送回収
調査時期	平成28年1月28日（木）、29日（金）、2月1日（月）	平成28年1月～2月
配布数	214票	11,437世帯 / 34,311票
回収数	95票	2,653世帯 / 4,952票
回収率	44.4%	23.2%（世帯ベース） 14.4%（票数ベース）

広域的バス路線利用者アンケートの配布場所

甲府駅、河口湖駅、富士山駅、山梨大学医学部附属病院、韮崎駅、古閑～市立甲府病院（乗込み配布）

広域的バス路線住民アンケートの配布自治体

市町村名	配布世帯数	市町村名	配布世帯数	市町村名	配布世帯数
甲府市	2,808	北杜市	476	身延町	242
富士吉田市	1,201	甲斐市	876	富士川町	1,000
山梨市	440	笛吹市	1,342	昭和町	350
韮崎市	375	甲州市	111	鳴沢村	100
南アルプス市	1,495	中央市	339	富士河口湖町	282
				計	11,437

アンケート査結果

()バス利用の状況

現状バスを利用する方はあまり多くありません。

バスを利用する方は、通勤や通院などの目的に安定的に利用しています。

バスの利用頻度は、「ほとんど利用しない」「利用しない」との回答が多くを占めており、現状、バスを利用する方はあまり多くありません。一方、バスを利用する方の状況を見ると、ほぼ毎日利用している方が約半数を占めており、利用者は少ないながら安定的な利用があります。

バス利用者では、通勤・通学や通院での定期的な利用が多いですが、観光やレジャーでの利用も見られます。甲府市中心部にある病院や商業施設を利用される方は、相対的にバス利用が多い状況にあります。

移動目的別の移動手段を年齢階層別にみると、買い物目的や通院目的では、高齢者層で路線バスの利用割合が高く、路線バスが重要な交通手段となっていると考えられます。

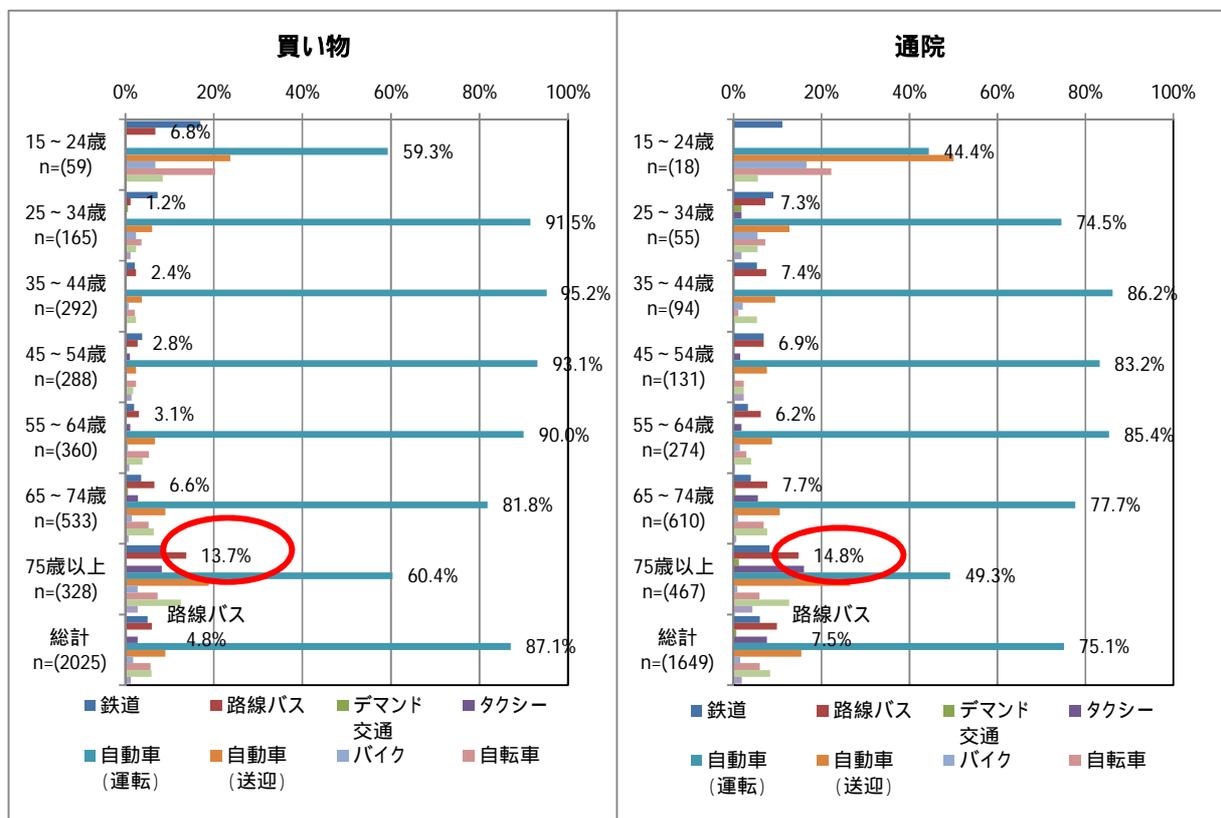
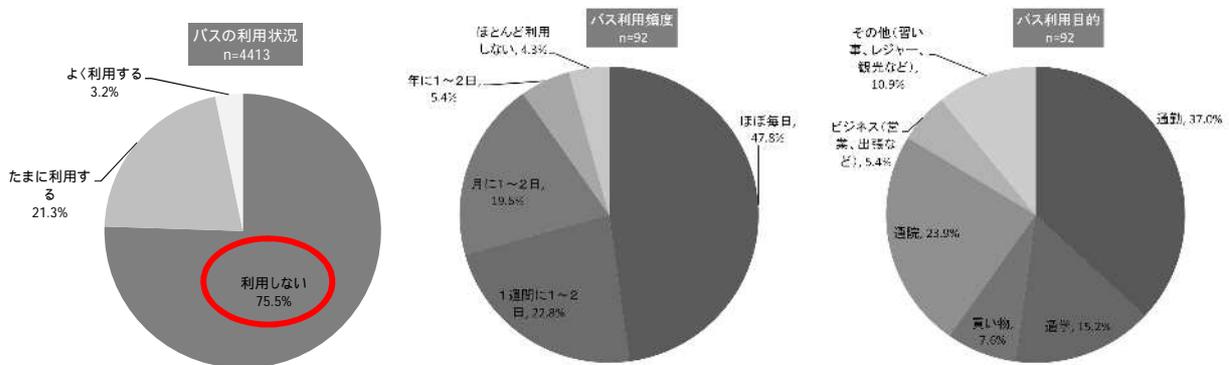


図 2 - 20 バス利用者アンケート・住民アンケート結果 1

() バス路線の維持に向けて

バス路線は、廃止されると影響が大きいと考えられています。
 バス路線を維持していくためには「地域ぐるみでもっと利用して維持すべき」とする回答が最も多い結果となりました。

バス路線は、「バスをよく利用する」方ほど廃止の影響が大きい、「たまに利用する」「利用した事がない」方も「大きな影響が生じる」と感じています。これは、高齢になった時の車の運転に、不安がある方が7割を超えていることから確認できます。現在バス利用が相対的に多い、甲府市中心部にある病院や大型商業施設の利用者も「大きな影響が生じる」との回答が多い結果となりました。

バス路線維持の方法は、「地域ぐるみでもっと利用して維持すべき」が最も多く、以下「税金などで補助をして維持をすべき」「維持できるようにバス事業者が工夫をすべき」となりました。

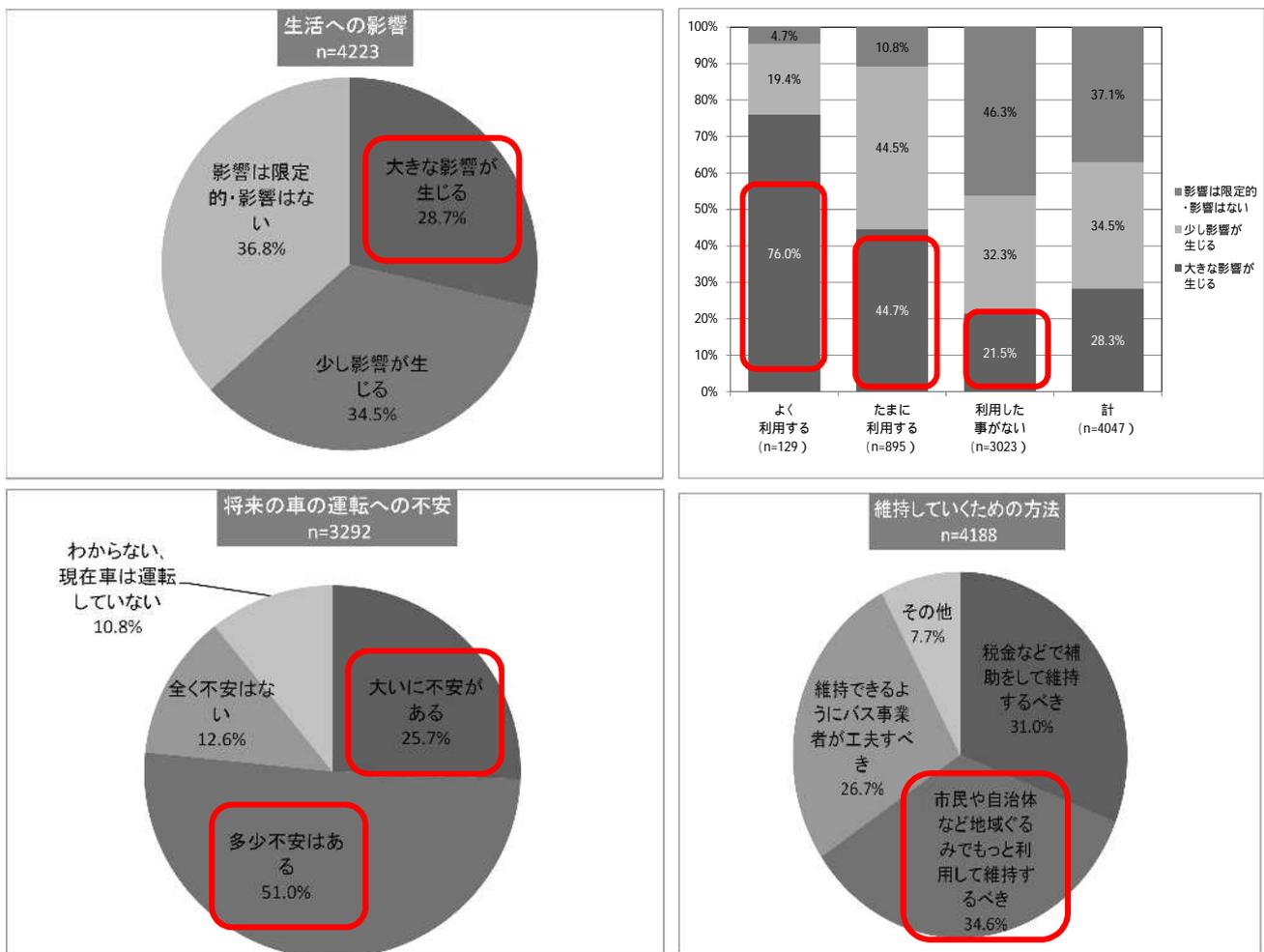


図 2 - 22 バス利用者アンケート・住民アンケート結果 3

(4) 本県バス交通の課題

県内のバス路線は、利用者の減少により路線バスの採算が悪化し赤字が拡大し、それに対応するため不採算路線の減便や廃止が行われ、そのことが更なる利用者の減少を招くという負のスパイラルに陥っています。

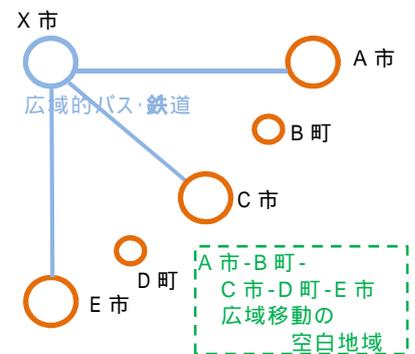
このため、県内のバス路線には次のような課題があります。



図2-23 県内バス交通の負のスパイラル

広域的移動における交通空白地域の存在

バス路線の廃止・縮小が行われた結果、市町村間を跨ぐ広域的移動について、鉄道や広域バス路線の直通運行が行われていない交通空白地域が存在しており、県内における広域移動の妨げとなっています。



移動需要に対応したバスの運行が不十分

バス路線の廃止・縮小やバスの減便が行われた結果、交通需要に対応したバス交通の提供が不十分、利用者ニーズとバス運行の実態が適合していない地域・路線があります。特に、土日・祝日は便数が減少するため、バス利用の利便性が大きく低下するなどの問題を抱える地域・路線があります。



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

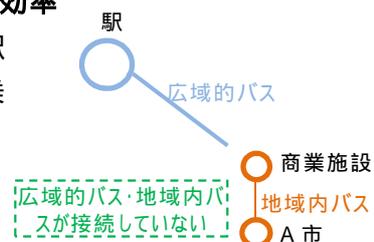
甲府盆地内では甲府駅を起点に放射線状にバスが運行されており、富士北麓地域でも富士山駅・河口湖駅を起点に放射線状にバスが運行されています。そのため、地域によっては、鉄道駅・大型商業施設・医療機関などの目的地に直接移動することができず、甲府駅や富士山駅・河口湖駅などの交通結節点で乗り換える必要があります。更に、本県を訪れる観光客に対し、鉄道駅から観光地へのアクセスや観光地間を結ぶ公共交通が十分とは言えない状況にあります。



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

一部の広域的バス路線や地域内バス路線が商業施設・鉄道駅などの移動の目的地に接続していないため、公共交通相互の乗り継ぎができないなどの課題があります。

また、甲府駅や富士山駅・河口湖駅などの県外とのゲートウェイの役割を果たす駅においては、鉄道・高速バス・広域的バス路線・地域内バス路線などが乗り入れています。時間帯によっては相互の乗り継ぎがスムーズに行えない状況にあります。



県民へのバス交通利用の働きかけが必要

バス路線を維持していくためには、利便性の高いバス路線網を整備するとともに、県民が積極的にバスを利用する環境を整える必要があります。県民がバスを利用しない理由として、「バスの乗り方が分からない」「目的地に行くバス路線があるかわからない」があげられていることから、バス交通に関する情報の発信や利用環境を整備することなどにより、県民へのバス利用促進の効果的な働きかけを行う必要があります。



3 計画の基本方針

本県の現状と課題を踏まえ、県内のバス交通ネットワークの在り方を検討するにあたり、基本的目標について考え方を整理するとともに、目指すべき姿や数値目標を定めます。

(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

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。

・広域的バス路線

複数市町村に跨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。

・地域内バス路線

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。

県内観光を促進するバス交通の充実

観光客の県内各地への円滑な移動手段を確保し県内周遊観光を促進するため、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ます。

持続可能なバス交通の確保

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、利用者の確保・増加につながる効果的な利用促進策を実施します。

リニア駅と県内各地を短時間で結ぶバス交通の確保

リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅と甲府駅を結ぶ新たなバス交通とリニア駅県内各地の主要拠点を短時間で結ぶ路線の再編・整備により、県内の円滑な移動を確

保する利便性の高いバス交通ネットワークを目指します。

(2) 目指すべき姿

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。

(3) 数値目標

2015(平成 27)年 12 月に策定した「ダイナミックやまなし総合計画」で、バス輸送人員について 2015(平成 25)年の 1,014 万人を 2018(平成 30)年までに 1,047 万人にするとの目標を掲げております。

本計画でも、バス輸送人員について、2018(平成 30)年に 1,047 万人を達成することを目指します。