

# 山梨県地域公共交通計画 (素案)

令和5年12月

山梨県地域公共交通協議会



# 目次

第1部 序.....	1
第1章 計画策定の基本的な考え方.....	2
1-1. 計画策定の趣旨.....	2
1-2. 本計画の位置づけ.....	3
1-3. 本県の公共交通を取り巻く現状.....	8
1-4. 計画策定の背景と目的.....	24
1-5. 行政上の課題と計画策定のねらい.....	25
1-6. 計画区域.....	25
1-7. 計画の対象.....	25
1-8. 本計画の期間.....	25
第2部 生活交通編.....	27
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.....	28
1-1. マイカーを使えない県民のモビリティ制約.....	28
1-2. 近距離の公共交通の現状.....	40
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.....	43
第2章 広域生活交通確保維持に向けた計画目標.....	47
2-1. 上位計画が示す県民の暮らしの姿.....	47
2-2. 生活に必要な交通手段の確保に対する県民意識.....	49
2-3. 生活交通における関係主体の役割.....	52
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.....	53
2-5. 広域生活交通確保維持の基本方針.....	54
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).....	55
第3章 広域生活交通ネットワーク計画.....	60
3-1. 県としての広域生活交通確保維持の考え方.....	60
3-2. 広域生活交通ネットワーク指定路線.....	61
3-3. 計画の達成状況の評価.....	76
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.....	79
3-5. 広域生活交通運営の継続的改善の手続き (PDCA).....	80
3-6. 広域生活交通の役割を拡大するための諸施策.....	81
第3部 公共交通活性化編.....	99
第1章 都市圏公共交通の取り組み.....	100
1-1. 山梨県におけるまちづくりの考え方.....	100
1-2. 山梨県における都市圏交通の現状.....	105

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 .....	108
1-4. 都市圏公共交通の取り組み .....	111
第2章 観光輸送の取り組み .....	113
2-1. 既存計画における施策展開 .....	113
2-2. 来県者の移動実態及び広域公共交通ニーズ .....	114
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 .....	117
第3章 将来のリニア開業時の輸送網の構想 .....	118
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 .....	118
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 .....	121
3-3. リニア駅からの広域公共交通確保に向けた施策 .....	122
第4章 公共交通活性化に向けた諸施策 .....	123
■用語解説 .....	132

# 第1部 序

# 第1章 計画策定の基本的な考え方

## 1-1. 計画策定の趣旨

本県の人口は平成12年に約89万人となりましたが、その後は減少に転じ、令和5年2月1日現在の常住人口は80万人を下回っています。このような長期的な人口減少に加え、近年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、県内の公共交通は厳しい状況に置かれています。

一方で、高齢者の割合は年々増加し、高齢者福祉基礎調査によると令和5年4月1日現在で31.3%となっており、自動車の運転免許の返納を行う高齢者の増加が想定されることから、生活に必要な公共交通を確保し維持していくことは益々重要になってくるものと考えられます。

全国的にも本県と同様、人口減少や公共交通を確保維持するための公的負担の増加等により、公共交通の確保維持は容易ではなくなってきたことから、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化再生法）が改正され、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

本県では、平成29年3月に「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」を策定し、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た取り組みを行ってきたことから、本計画では「山梨県バス交通ネットワーク再生計画」の基本的な考え方を踏襲しつつ、「地域公共交通計画」を策定することとしました。その中で、県民の生活を効率的に保障するために、公共交通を用いて保障すべき県民の活動機会を明確化します。また、その活動機会の保障に必要な路線ネットワークとサービス水準を定めることにより、広域的な生活交通を確保する方策を明確化するとともに、必要に応じて国庫補助制度の活用を図り、必要な公共交通の確保維持を行っていくこととします。

あわせて、都市圏公共交通や観光輸送の取り組み、将来のリニア開業時の輸送網の構想についても検討していきます。

## 1-2. 本計画の位置づけ

本計画は、山梨県総合計画の部門計画として、本県にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。また、「山梨県都市計画マスタープラン」、「やまなし観光推進計画」、「リニアやまなしビジョン」との整合のほか、県内市町村の地域公共交通計画との連携を図ります。

あわせて、地域公共交通活性化再生法に定める地域公共交通計画として策定するほか、国の地域公共交通確保維持改善事業の補助申請に用いる計画書の役割を果たします。

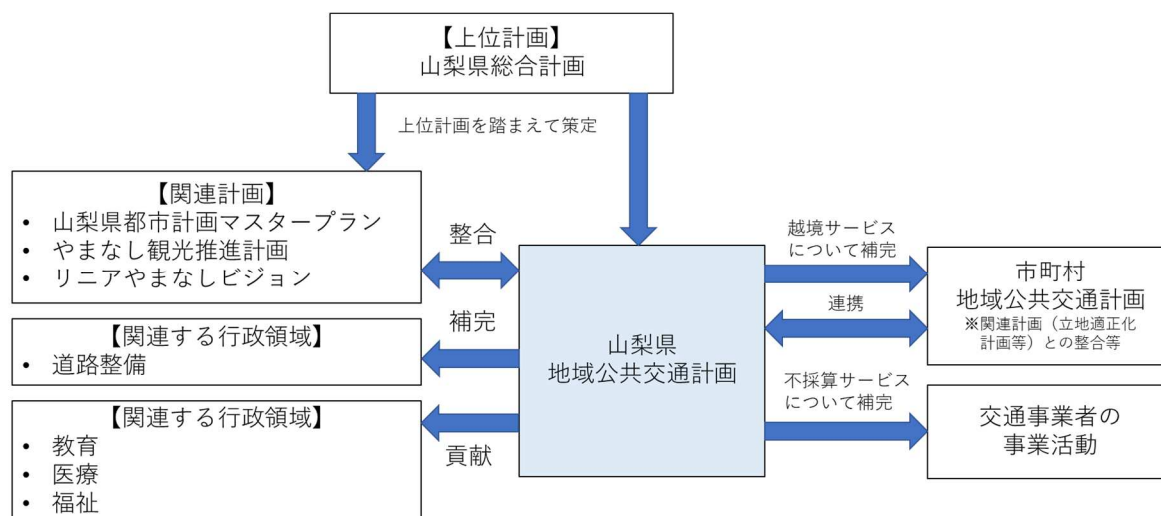


図 1-1-1 本計画の位置づけ

## 1-2-1. 地域課題の解決の一手段としての公共交通

山梨県の交通は、次のような要素からなっています。

主に公共事業として整備する道路インフラを利用する形で、道路交通流（自動車等の流れ）が発生します。道路交通流が円滑になるよう、警察による交通管理が行われます。人の移動が集中する場合には、鉄道や路線バス等の公共交通が事業者により供給されます。鉄道の線路は、鉄道輸送サービスを提供するための専用インフラであり、鉄道事業者が保有・管理します。

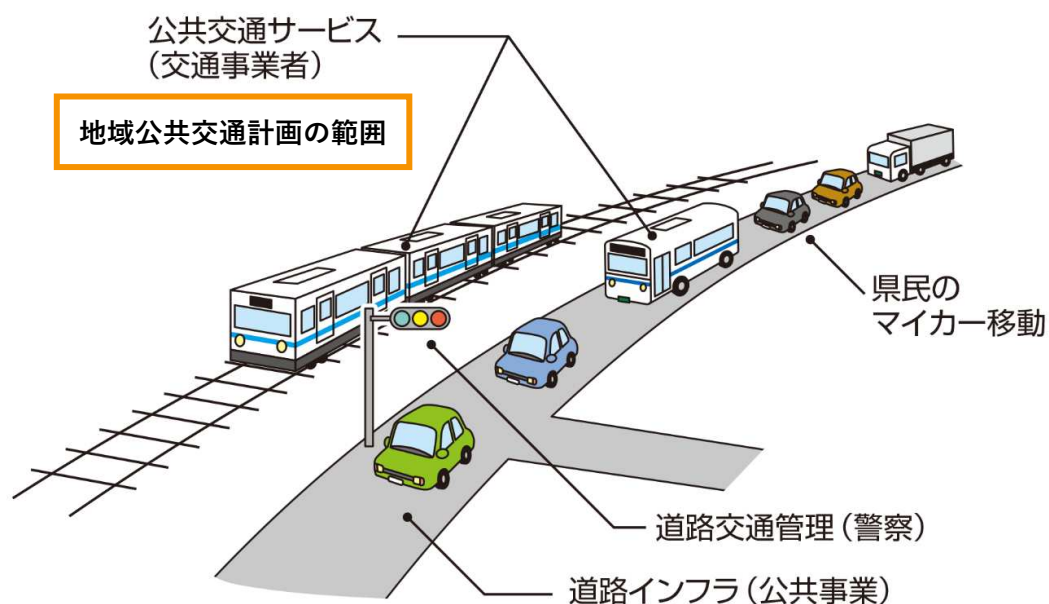


図 1-1-2 山梨県の交通を構成する要素

本県では自動車の普及率が高く、道路整備を通して多くの県民がマイカーによる高いモビリティ（移動しやすさ）の獲得が可能です。

また、県外とを結ぶ幹線輸送の領域においては、鉄道事業者やバス事業者が採算ベースで特急列車や高速バスを運行しており、これらによっても県民の高いモビリティが確保されています。

しかし、交通弱者の生活に必要な交通手段の確保や、マイカー依存による深刻な交通渋滞、マイカー過多による地球環境負荷の増大などの問題もあります。持続可能なまちづくりにおいては、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造とすることが必要であり、公共交通と連携して進めていくことが欠かせません。

本計画では、公共交通単体の活性化を目指すのではなく、道路インフラの整備や県民の交通手段に対する自由選択、交通事業者の事業活動を補完する形で、地域課題の解決の一手段として公共交通が必要な領域について県としての対応指針を定めることとします。それにより交通事業者の事業活動や県の公共交通政策などが組み合わせさり、本県にとって望ましい交通環境の実現を目指そうとするものです。



## 1-2-2. 公共交通の領域別の役割

---

山梨県総合計画が掲げる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」を実現するうえでの手段として公共交通サービスを捉えたときに、公共交通の位置づけは「地方部の公的補助で維持すべき最低限の生活に必要な交通手段」「都市問題を解決するための比較的高頻度に運行される都市型公共交通」「観光客の輸送手段」のように異なるものが挙げられます。

また、現在、交通事業に対する需給調整規制は廃止されており、利用者ニーズが十分に存在する領域には事業者が営利目的で供給する公共交通サービスも存在しています。

本計画は県レベルの計画ですが、県内には様々な種類の地域が存在し、公共交通が果たす役割や置かれた環境も様々です。本計画は、地域公共交通活性化再生法に定める地域公共交通計画として、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとしての位置づけを求められています。

そこで本計画では、地域課題解決のひとつの手段として、県の立場での取り組みが求められる公共交通を次の4種類に区分します。

- 広域的な生活交通
- 広域的な都市圏公共交通
- 広域的な観光公共交通
- 将来のリニア開業時の県内広域輸送網

このうち、公共交通政策としては、交通弱者の生活に必要な交通手段である生活交通を、県民生活のセーフティネットとして安定的に提供することが最も基本的な役割となります。

生活交通の安定確保が図られたうえで、市町村と県が協力し、創意工夫や新技術の導入を行いつつ、「渋滞緩和、コンパクトシティ、脱炭素のための都市公共交通の強化」「観光客来訪周遊環境整備のための観光公共交通の強化」「リニア駅アクセス公共交通の構想」などに取り組んでいくこととします。

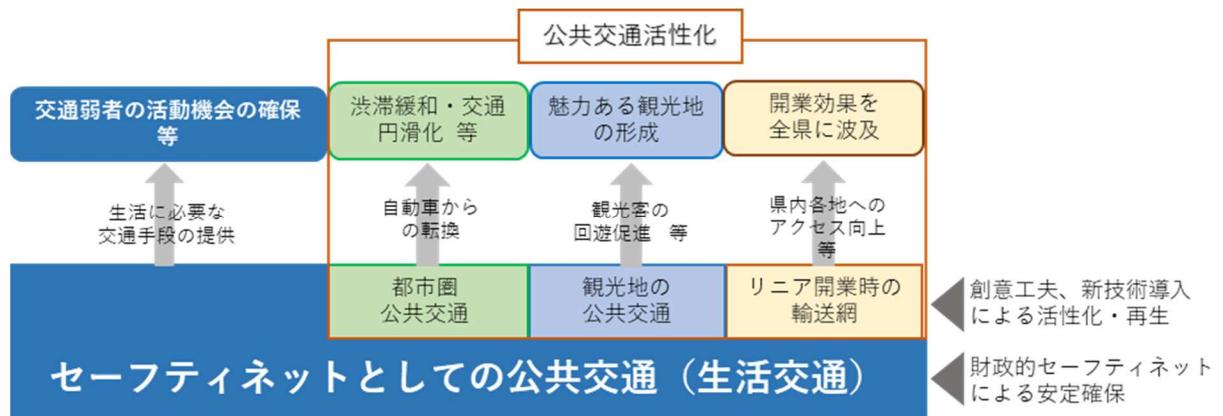


図 1-1-3 領域別の公共交通政策

本計画は、第1部において計画策定の基本的な考え方、第2部においてセーフティネットとしての公共交通をテーマとした「生活交通編」、第3部において創意工夫で強化すべき各領域の公共交通に関する取り組みの方向性を定める「公共交通活性化編」の3部構成とします。

本計画の章別構成は表 1-1-1 のとおりです。

表 1-1-1 本計画の部・章別構成

部	章	役割
第1部 序	第1章 計画策定の基本的な考え方	全体枠組み、計画策定の背景、ねらいを説明します。
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	本県の交通弱者のモビリティ制約状況を、県民・バス利用者調査や公共交通のネットワーク・サービス水準から確認します。 また、解決すべき問題を明らかにします。
	第2章 広域生活交通確保維持に向けた計画目標	交通弱者の問題に対して、県としてどのような方針を取るべきかを、上位計画や意識調査結果から明らかにします。 交通弱者の問題に対する本計画の目標を掲載します。
	第3章 広域生活交通ネットワーク計画	具体的な行動計画です。 第2章に基づき、具体的な広域生活交通ネットワーク指定路線を示し、その確保維持方策を掲載します。 計画目標の達成状況を確認する指標を定め、行動の指針とします。 この計画は、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の申請の基礎を兼ねています。国庫補助要綱上求められる内容にここで対応します。 また、広域生活交通の役割を拡大するための諸施策についても掲載します。
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	広域的な都市圏公共交通について、問題の基礎的な把握を行い、今後の取組に向けた基本的な考え方や方針を示します。
	第2章 観光輸送の取り組み	広域的な観光公共交通について、問題の基礎的な把握を行い、今後の取組に向けた基本的な考え方や方針を示します。
	第3章 将来のリニア開業時の輸送網の構想	将来のリニア開業時の県内広域輸送網について、従前の計画や他部門の計画を承継する形で、今後の取組に向けた基本的な考え方や方針を示します。
	第4章 公共交通活性化に向けた諸施策	第1章から第3章の公共交通活性化に向けた諸施策について掲載します。

## 1-3. 本県の公共交通を取り巻く現状

### 1-3-1. 本県の概況

#### (1) 地勢・地理

本県は、首都圏整備法における首都圏の北西部に位置し、形状は概ね円形で、東西及び南北の長さは約90km、総面積は4,465km<sup>2</sup>で、中心部の甲府盆地を除いて平地部は極めて少なく、総面積の約86%が山地となっています。

北部から東部にかけては甲武信岳をはじめとする関東山地が、その南には道志山地・御坂山地が連なり、西には赤石山脈、南部には富士山に代表される高峻な山岳に囲まれています。

県内の河川流域は、これらの山地から流下する富士川水系、相模川水系、多摩川水系の3つの一級水系と、本栖湖をはじめとする3つの二級水系に大別されます。

本県では、12の都市計画区域を指定しており、その面積は県総面積の約2割ですが、人口は県総人口の約9割を占めています。

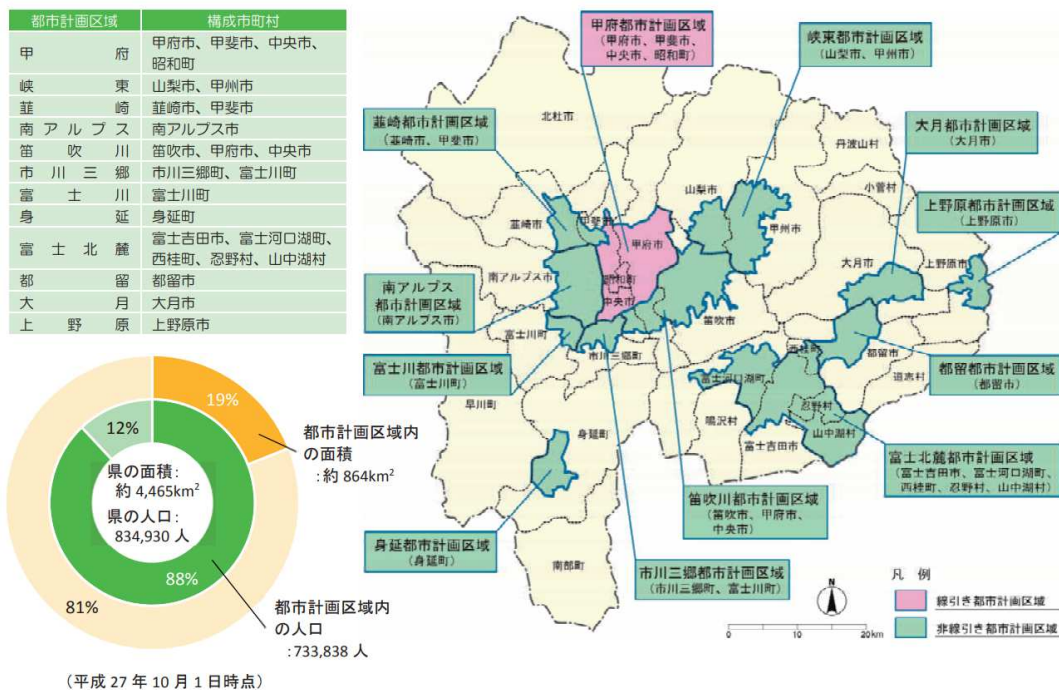


図 1-1-4 山梨県の都市計画区域

出典：山梨県「山梨県都市計画マスタープラン（概要版）」

## (2) 社会状況

### ① 総人口の推移

本県の総人口は 2000 年をピークに減少傾向にあり、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、2045 年の総人口は約 59.9 万人となり、2020 年と比較して約 2 割以上減少すると見込まれています。

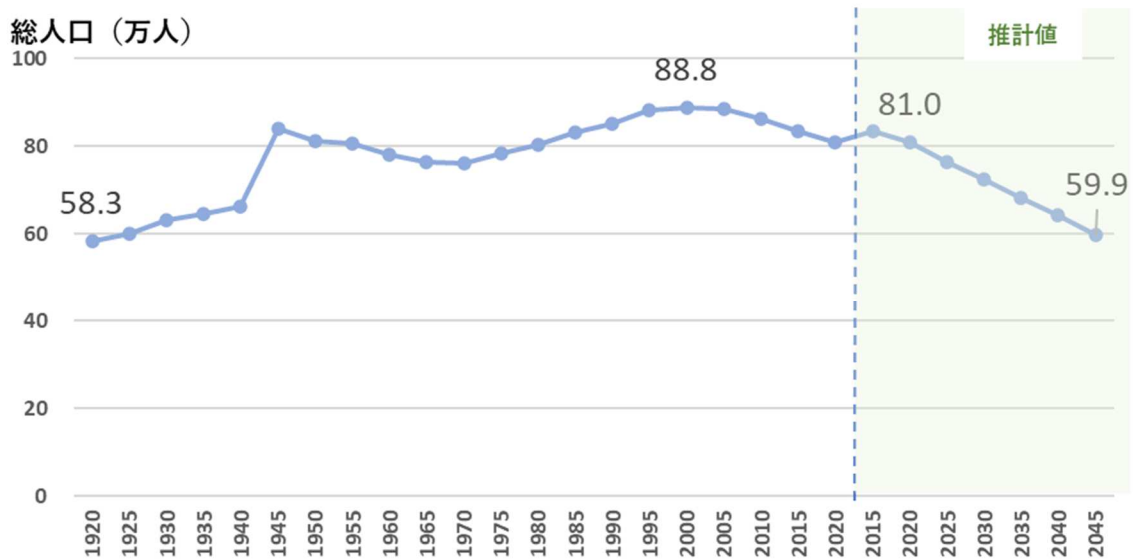


図 1-1-5 山梨県の総人口の推移と今後の見通し

出典：2020 年（実績値）まで：総務省「国勢調査」、2015 年（推計値）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 30（2018）年推計）」より作成

## ② 年齢階層別人口・高齢化の推移

本県の高齢化率は1950年代以降一貫して上昇しており、国勢調査によると2020年における高齢化率（総人口に占める65才以上人口の割合）は31.1%、また高齢者福祉基礎調査によると2023年4月1日現在で31.3%となっており、おおよそ3人に1人が高齢者となる状況になっています。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、2045年には高齢化率が43.3%に達すると見込まれており、高齢化の進展により車を運転できない交通弱者が今後さらに増加することが懸念されています。

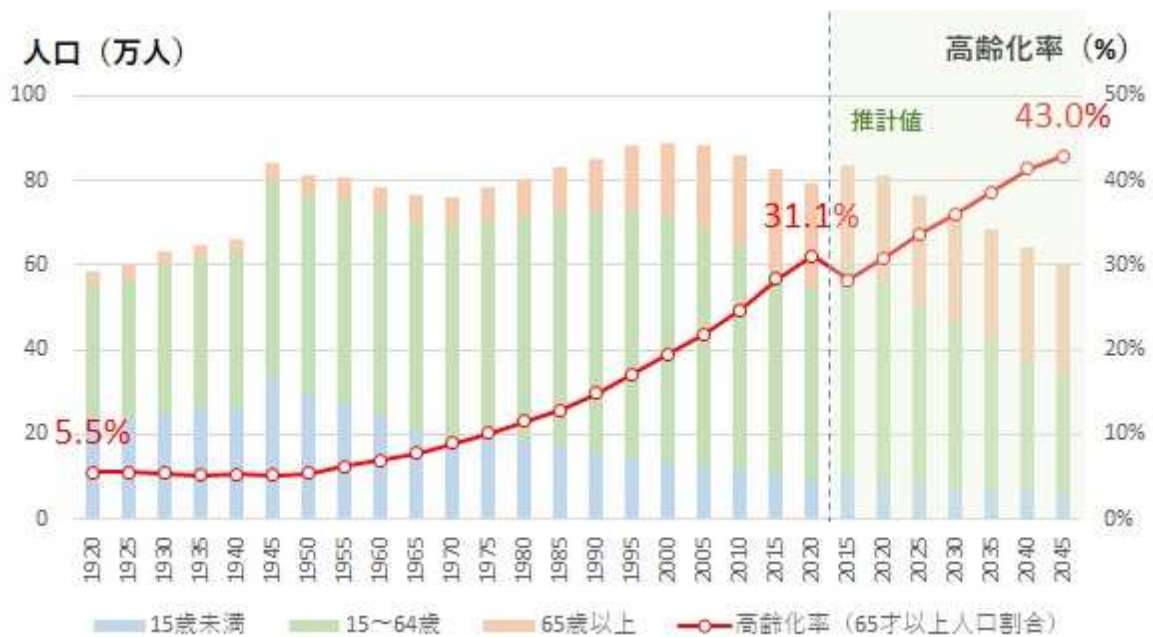


図 1-1-6 山梨県の年齢階層（3区分）別人口・高齢化率の推移

出典：2020年（実績値）まで：総務省「国勢調査」、2015年（推計値）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30（2018）年推計）」より作成

### ③ 人口分布

本県の夜間人口分布は、甲府駅周辺、竜王駅周辺、甲府昭和 IC 周辺、山梨大学医学部周辺、南アルプス市役所周辺、富士山駅周辺、上野原駅周辺等の交通拠点、大規模な生活利便施設周辺で多くの集積が見られます。

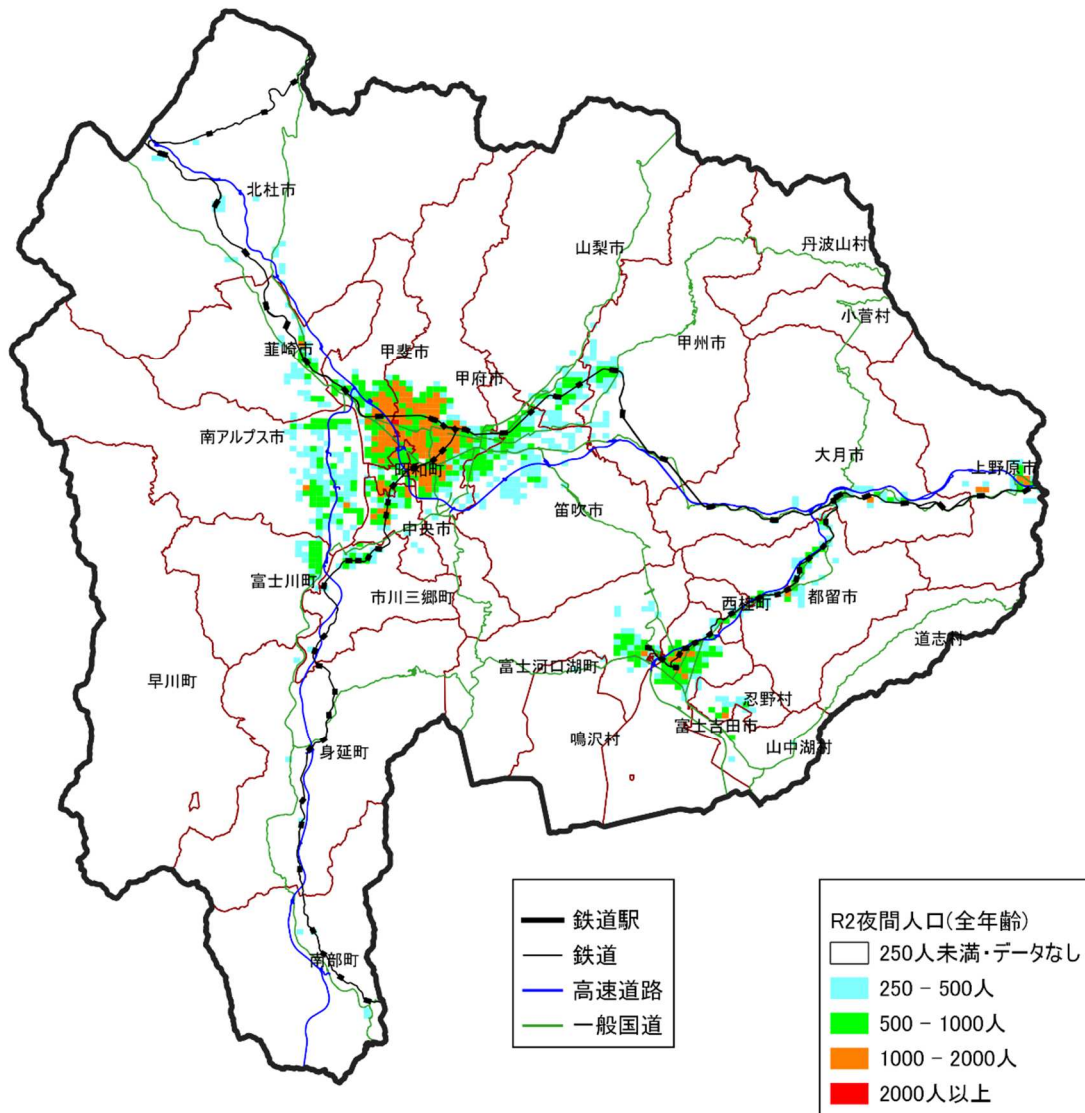


図 1-1-7 500m メッシュ夜間人口の分布 (2020 年)

出典：総務省「国勢調査」(令和 2 年)

2015年から2020年における夜間人口の5年間の増減は、甲府駅周辺、甲斐市双葉響が丘周辺、甲府昭和IC周辺、山梨大学医学部周辺、中央市リバーサイド地区、小淵沢駅周辺、河口湖駅周辺、忍野村周辺等で100人以上の増加がみられます。

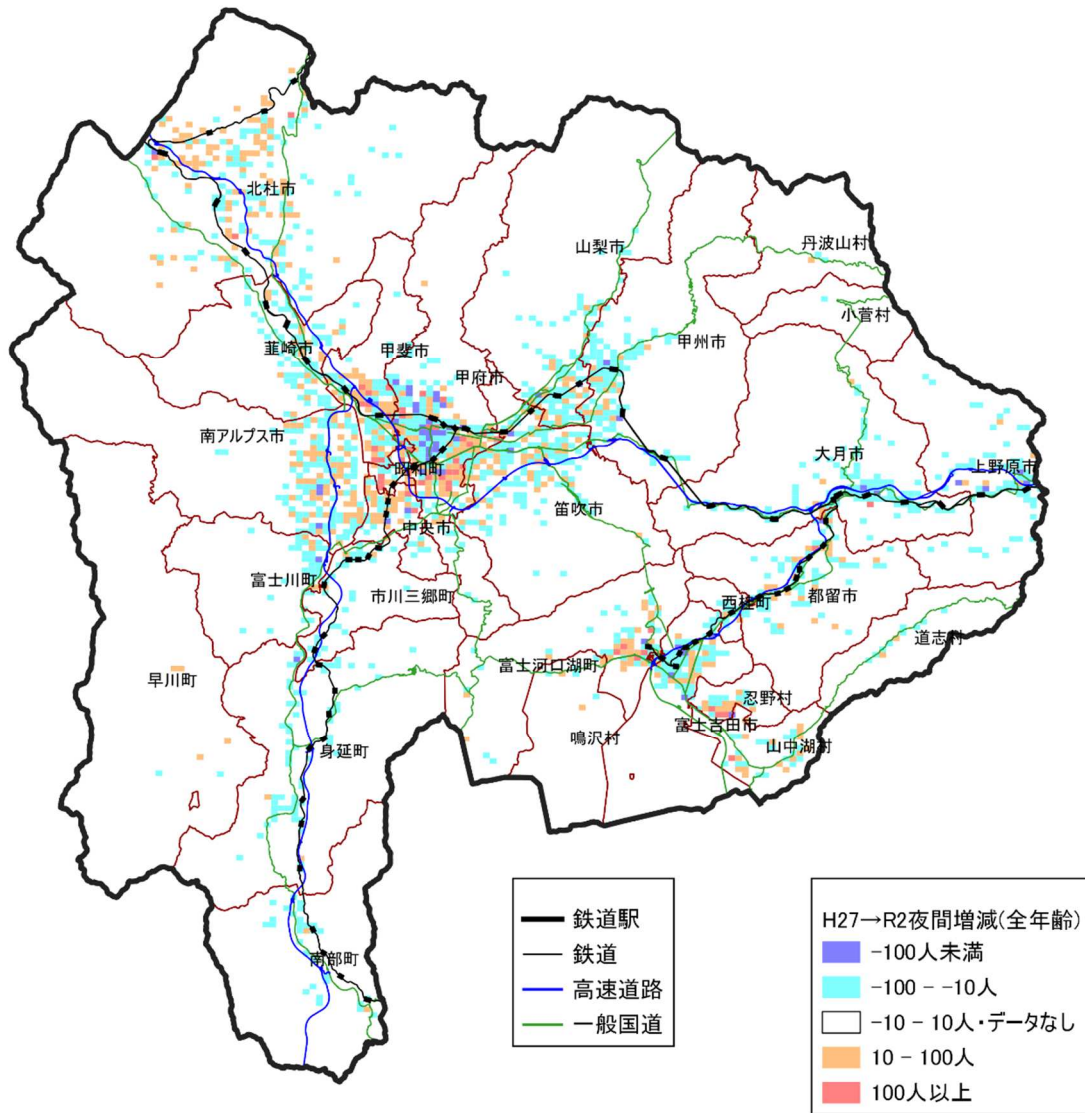


図 1-1-8 500m メッシュ夜間人口の増減 (2020年 - 2015年)

出典：総務省「国勢調査」(平成27年～令和2年)



#### ④ 観光

本県の観光客数は新型コロナウイルス感染症の拡大以前は増加傾向にあり、2019 年度では約 3,500 万人の観光客が本県を訪れています。

2020 年の新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に、訪日外国人の入国制限、全国的な観光イベントの中止、緊急事態措置及びまん延防止等重点措置による行動制限など、本県の観光需要に大きな影響を及ぼしています。

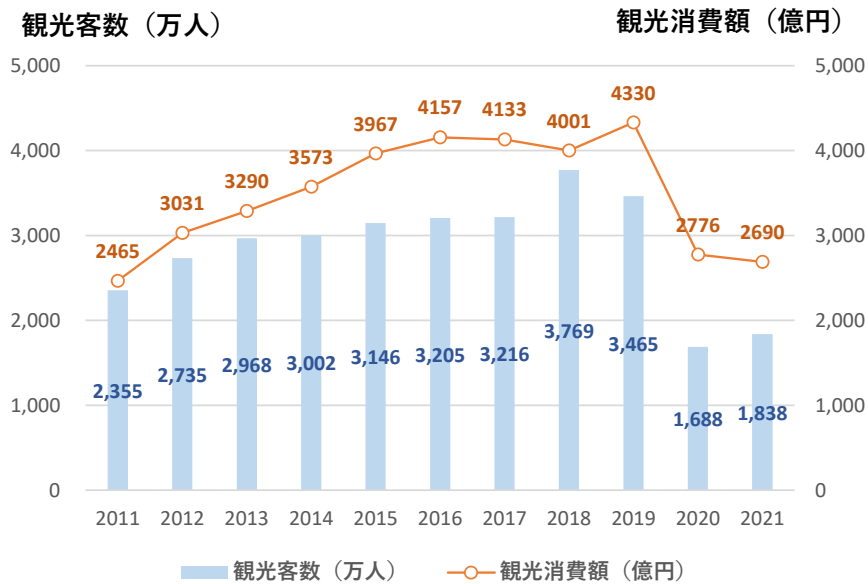


図 1-1-9 観光客数・観光消費額の推移

出典：山梨県「山梨県観光入込客統計調査」より作成

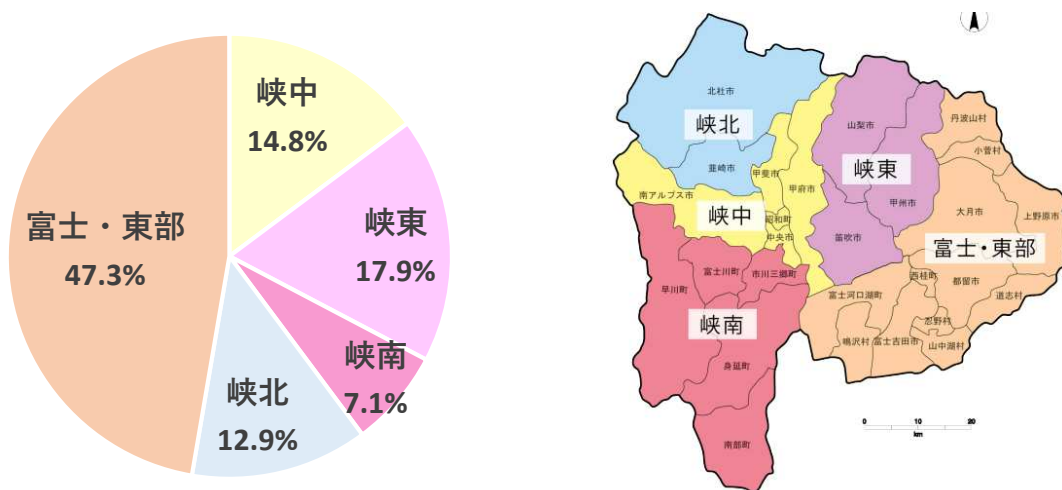


図 1-1-10 圏域別の観光入込客数の割合（2020 年度）

出典：山梨県「山梨県観光入込客統計調査」より作成

### (3) 移動特性

#### ① 通勤目的

本県の通勤目的による移動は、「甲斐市～甲府市」、「南アルプス市～甲府市」、「中央市～甲府市」、「笛吹市～甲府市」、「昭和町～甲府市」が相互間で2,000台以上とOD量が多くなっています。

その他では、「韮崎市～北杜市」、「甲斐市～南アルプス市」、「山梨市～甲州市」、「富士吉田市～富士河口湖町」、「富士吉田市～忍野村」で2,000台以上のOD量がみられる状況です。

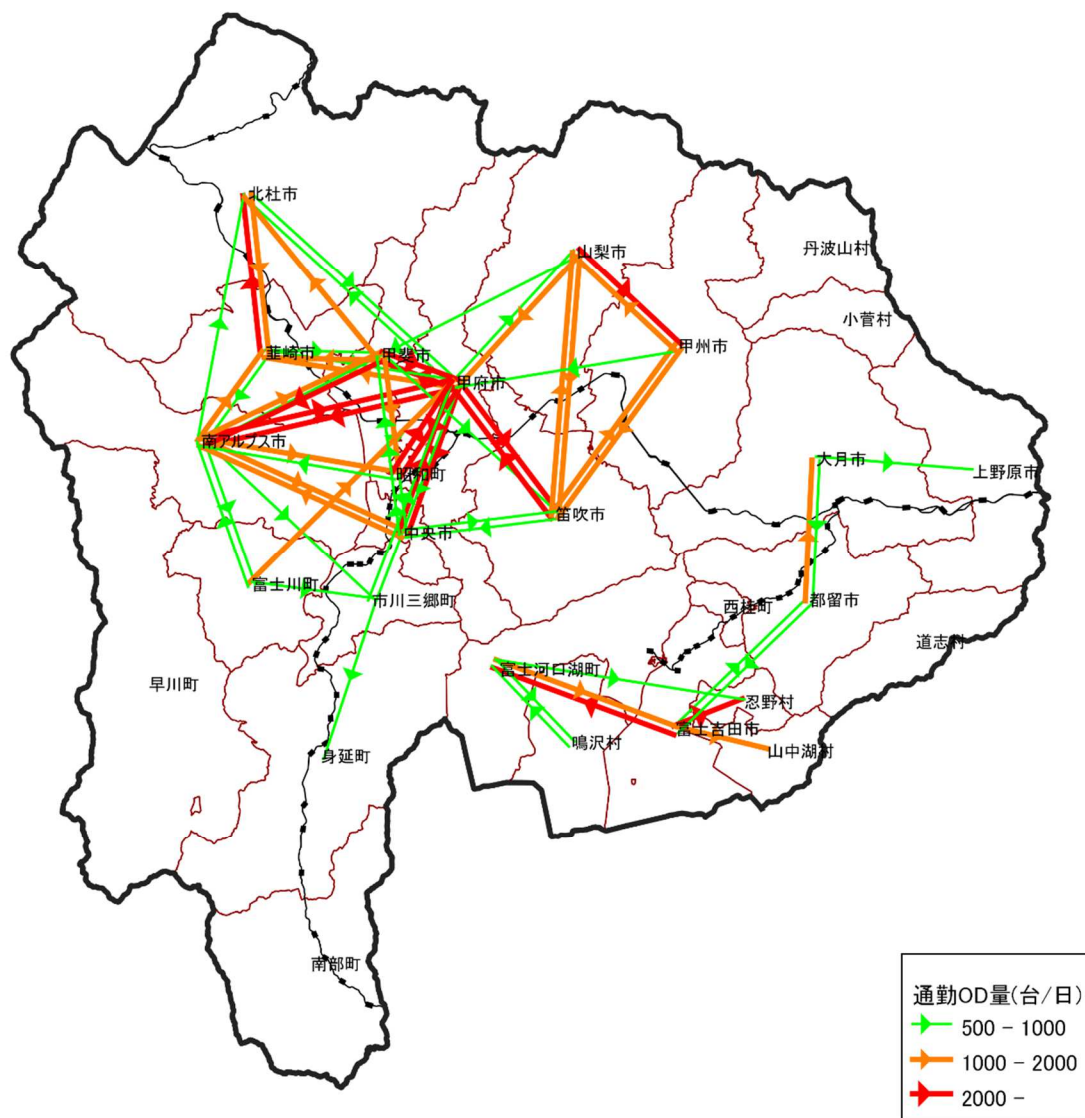


図 1-1-11 通勤目的市町村間 OD 量 (出勤目的)

出典：国土交通省「道路交通センサス」(平成 27 年)

注) 道路交通センサスは自動車 OD のサンプル調査であり、B ゾーン間の目的別 OD の拡大係数を市町村間単位で集約し、集計を行った。

注) OD 量：「起点(Origin)」から「終点(Destination)」の間の交通量

## ② 通学目的

通学目的の移動は、「甲斐市～甲府市」、「中央市～甲府市」、「笛吹市～甲府市」が相互間で 100 台以上と OD 量が多くなっています。

その他では、「南アルプス市～甲府市」、「市川三郷町～甲府市」、「甲州市～甲府市」、「笛吹市～甲州市」、「甲府市～昭和町」、「都留市～大月市」で 100 台以上の OD 量がみられる状況です。

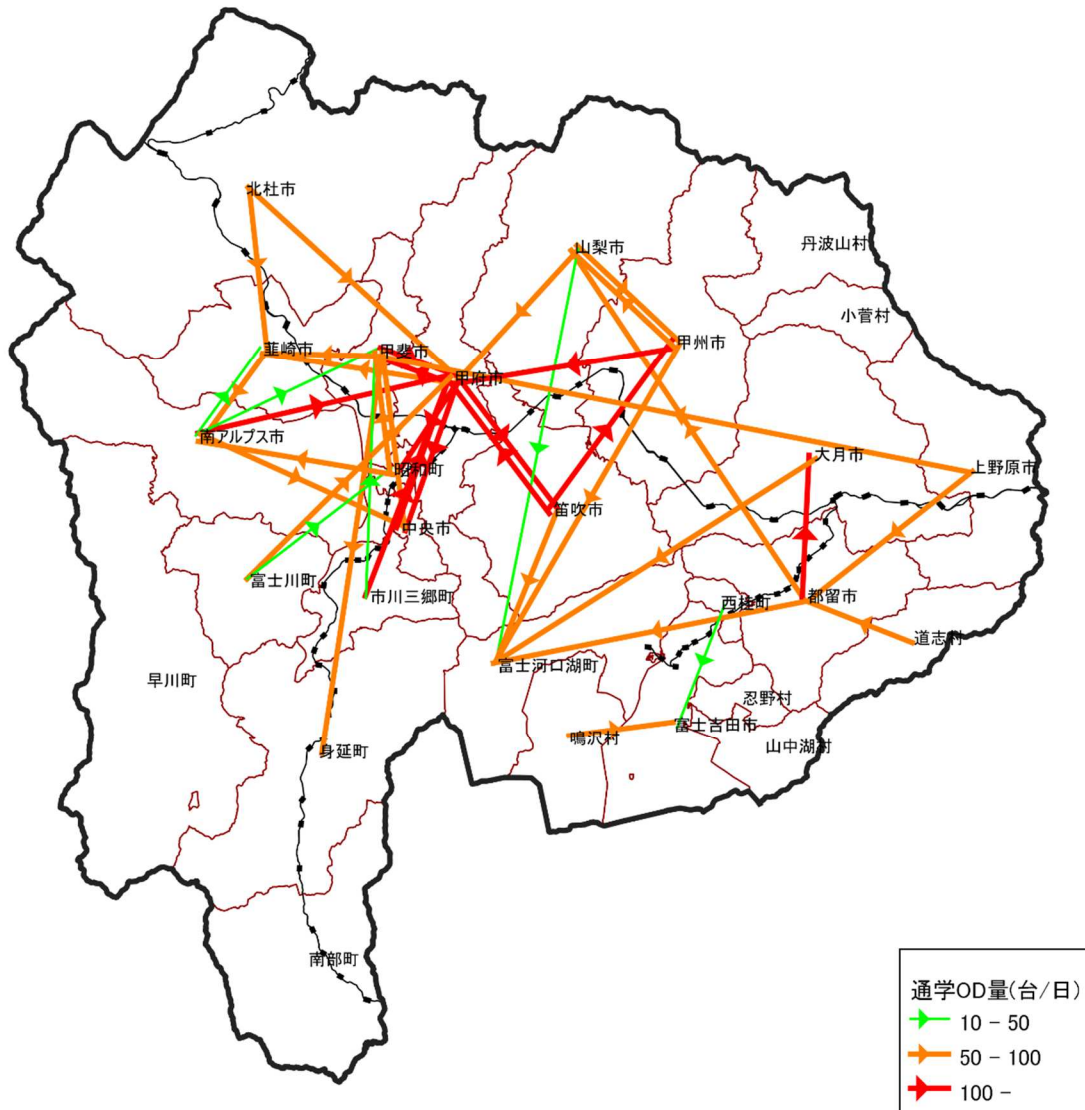


図 1-1-12 通学目的市町村間 OD 量（登校目的）

出典：国土交通省「道路交通センサス」（平成 27 年）

注) 道路交通センサスは自動車 OD のサンプル調査であり、B ゾーン間の目的別 OD の拡大係数を市町村間単位で集約し、集計を行った。

### ③ 買い物目的

買い物目的の移動は、「甲斐市～甲府市」、「笛吹市～甲府市」、「昭和町～甲府市」が相互間で1,000台以上とOD量が多くなっています。

その他では、「甲府市～中央市」、「北杜市～韮崎市」で1,000台以上のOD量、富士吉田市、都留市、甲州市、山梨市、南アルプス市等で隣接市町村から複数のOD量の集中がみられる状況です。

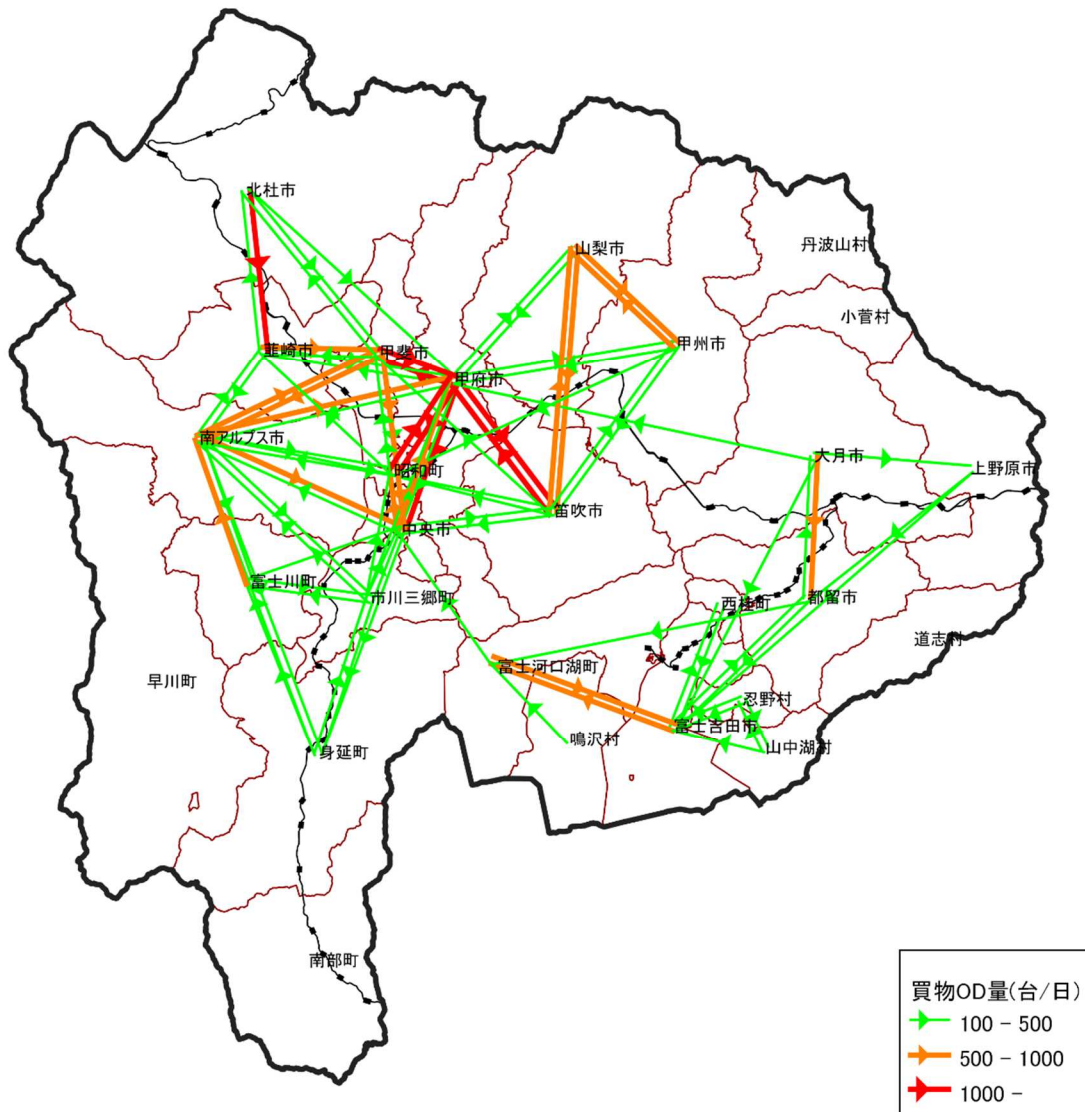


図 1-1-13 買い物目的市町村間 OD 量 (家事・買い物目的)

出典：国土交通省「道路交通センサス」(平成 27 年)

注) 道路交通センサスは自動車 OD のサンプル調査であり、B ゾーン間の目的別 OD の拡大係数を市町村間単位で集約し、集計を行った。

#### ④ 通院等目的

通院等目的の移動は、「甲斐市～甲府市」、「笛吹市～甲府市」、「中央市～甲府市」、「昭和町～甲府市」、「山梨市～甲州市」、「富士吉田市～富士河口湖町」が相互間で 500 台以上と OD 量が多くなっています。

その他では、北杜市、南アルプス市、中央市等で隣接市町村から複数の OD 量の集中がみられます。

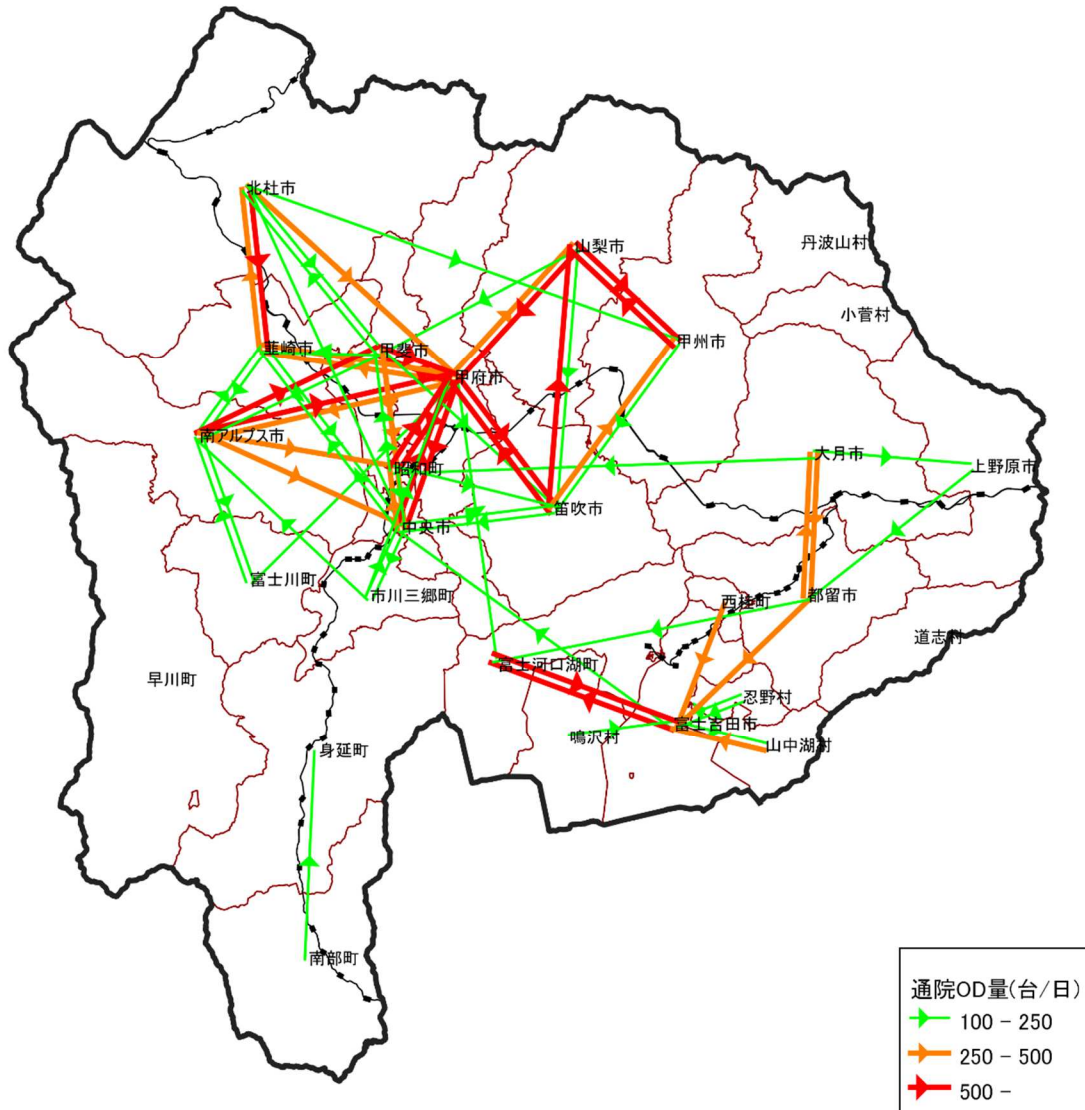


図 1-1-14 通院等目的市町村間 OD 量（通院・習い事など目的）

出典：国土交通省「道路交通センサス」（平成 27 年）

注) 道路交通センサスは自動車 OD のサンプル調査であり、B ゾーン間の目的別 OD の拡大係数を市町村間単位で集約し、集計を行った。

## 1-3-2. 本県の公共交通等の現状

### (1) 市町村間バス路線

#### ① 平日・終日

本県において、平日・終日で40本(20往復)以上のバスが運行されている市町村間は、「甲府市～甲斐市」、「甲斐市～南アルプス市」、「甲府市～昭和町」、「昭和町～中央市」、「甲府市～笛吹市」、「富士吉田市～山中湖村」、「富士吉田市～富士河口湖町」、「山中湖村～忍野村」等の11区間となっており、鉄道に並行する市町村間は、バス本数が少なくなっています。

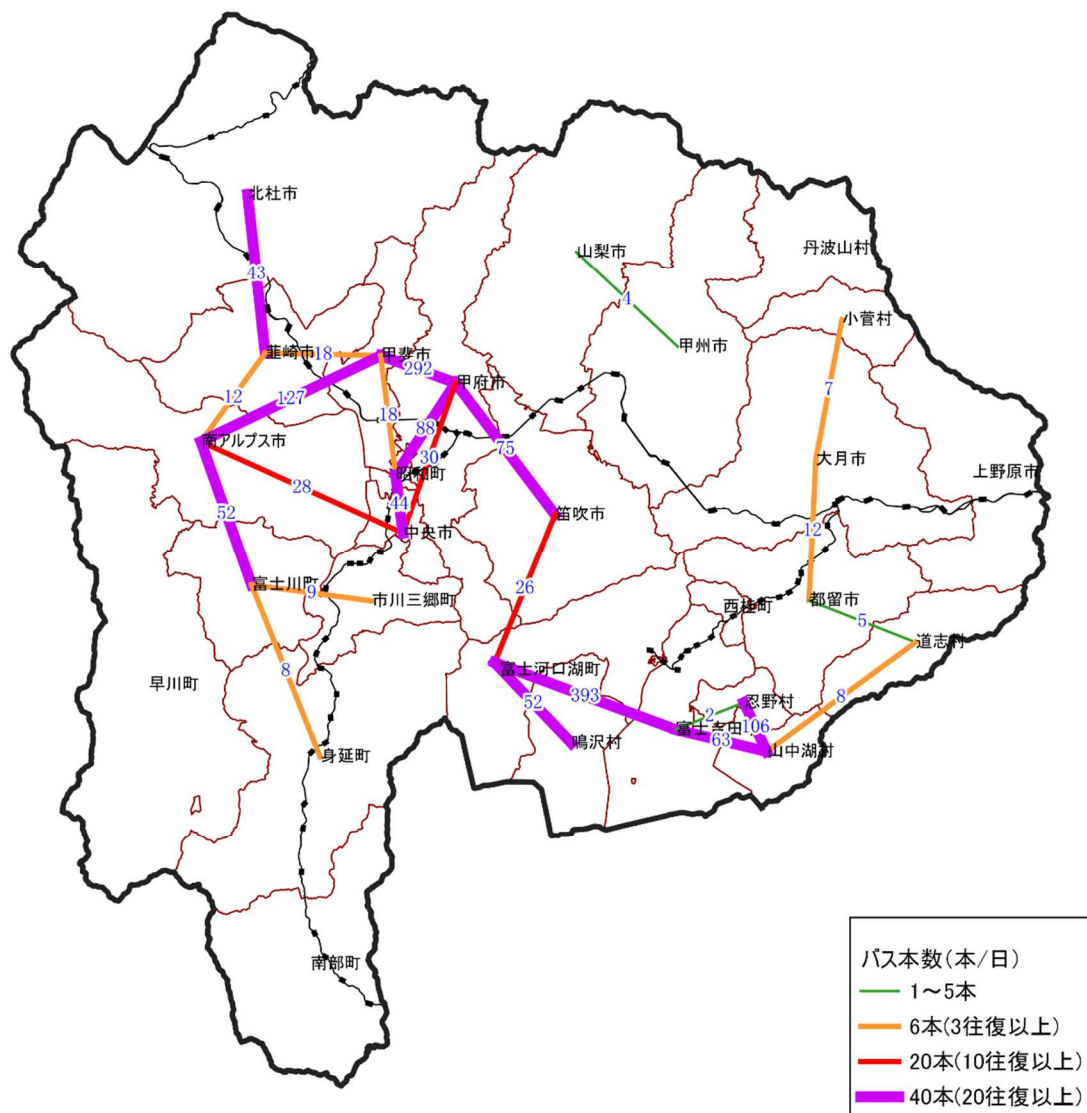


図 1-1-15 市町村間バス運行本数（平日・終日）

出典：山梨県バス協会「GTFS データ」（令和3年12月時点）

## ② 休日・終日

休日・終日で 40 本（20 往復）以上のバスが運行されている市町村間は、「甲府市～甲斐市」、「甲斐市～南アルプス市」、「甲府市～昭和町」、「甲府市～笛吹市」、「富士吉田市～富士河口湖町」、「富士吉田市～山中湖村」、「山中湖村～忍野村」、「富士河口湖町～鳴沢村」の 8 区間となっています。

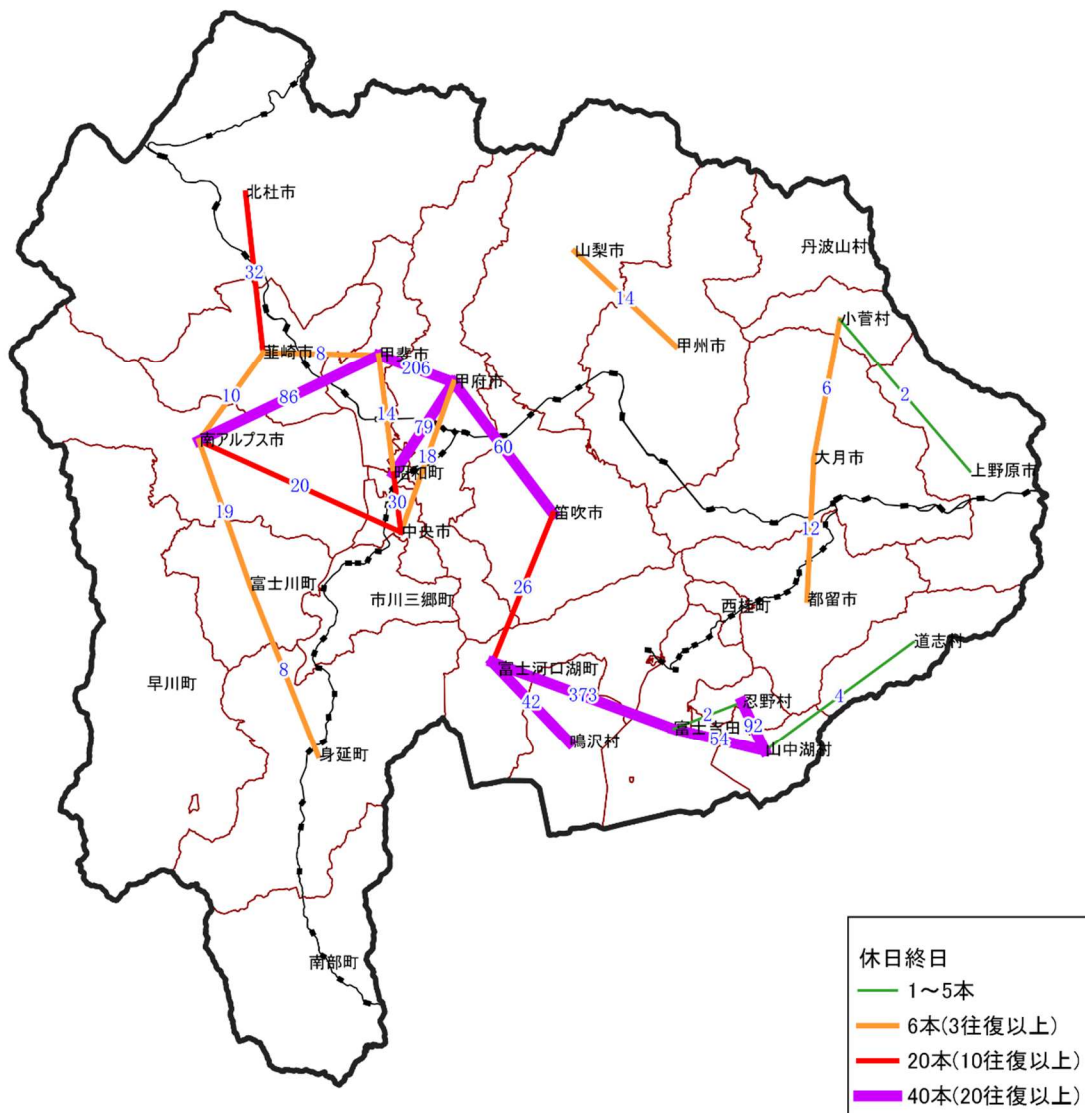


図 1-1-16 市町村間バス運行本数（休日・終日）

出典：山梨県バス協会「GTFS データ」（令和 3 年 12 月時点）

## (2) 鉄道路線

### ① 市町村主要駅間の運行本数

JR 中央本線は、普通列車が 1 日 27.5～49.0 往復、特急列車が 1 日 16.0～30.0 往復運行しており、JR 身延線は、普通列車が 1 日 16.0～28.0 往復、特急列車が 1 日 7.0 往復運行しています。

富士急行は、普通列車が 1 日 28.5 往復、特急列車が 1 日 7.0 往復運行しています。

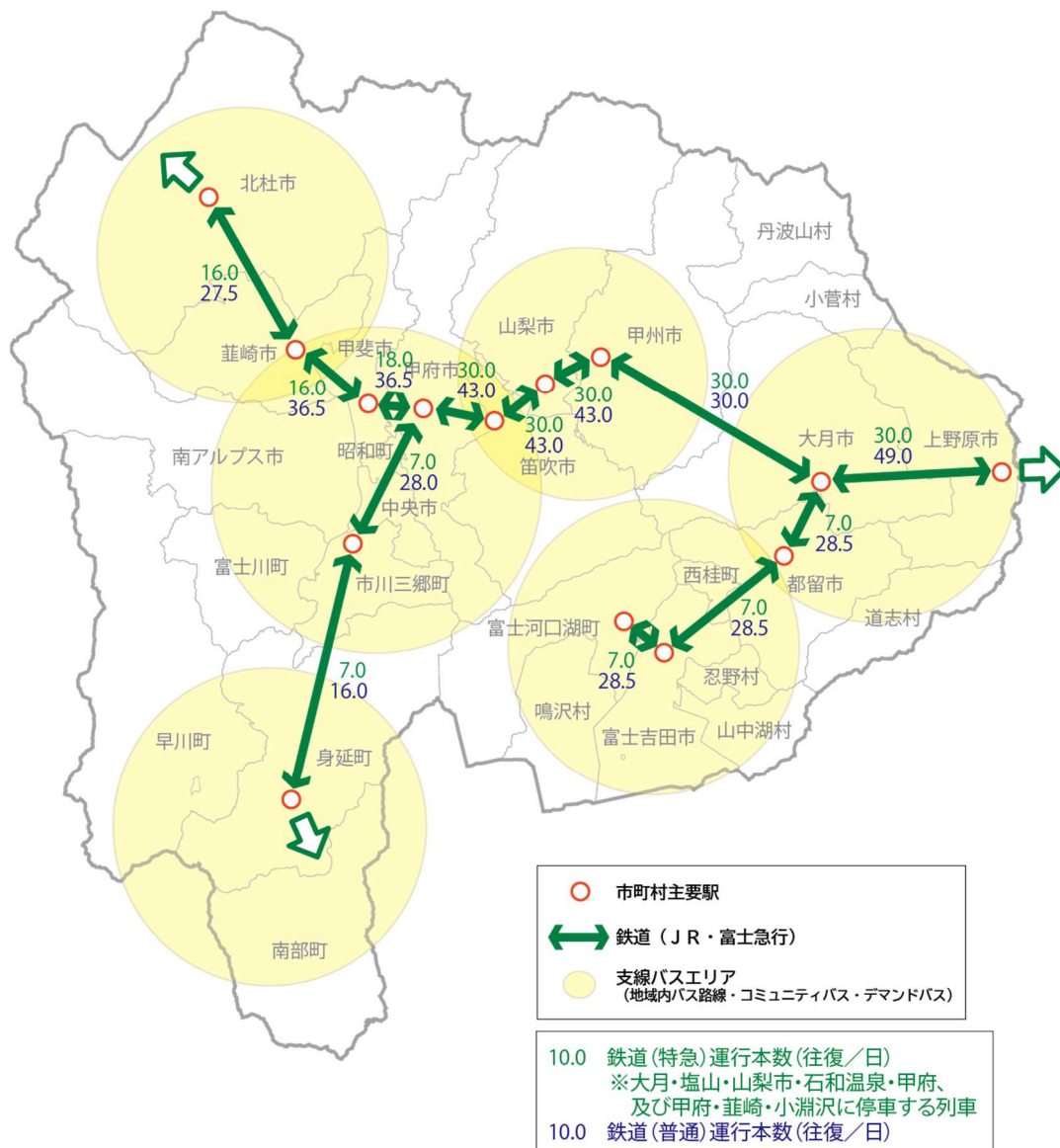


図 1-1-17 鉄道運行本数 (令和 5 年 3 月現在 平日 臨時を除く)

出典：各事業者時刻表 (令和 5 年 3 月時点)



## ② 乗降客数

鉄道駅の1日乗降客数は、最も多いのは甲府駅の1.8万人、次いで上野原駅、大月駅が5千人以上、石和温泉駅、韮崎駅、竜王駅が3千人以上となっています。



図 1-1-18 鉄道駅乗降客数

出典：国土交通省「国土数値情報」（令和2年）

### (3) 高速バス路線

甲府市を起点とする高速バスは、東京方面が1日24往復、名古屋方面が1日5往復運行しています。

また、富士河口湖町・富士吉田市を起点とする高速バスは、東京方面に1日31往復、名古屋方面に1日3往復、静岡方面に1日3往復運行しています。

その他、身延町を起点とする高速バスは東京方面に1日4往復、加えて、土日祝日には、甲府市から静岡方面に1日2往復が運行しています。

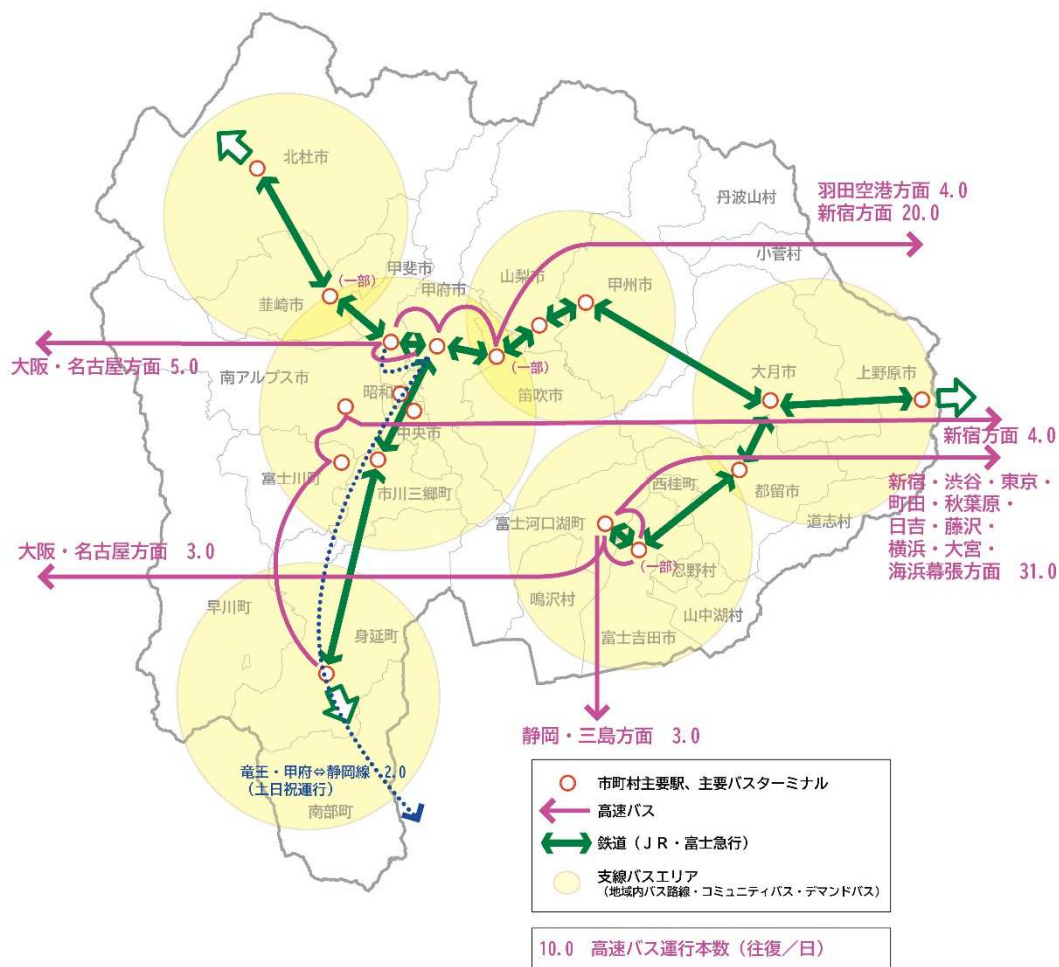


図 1-1-19 高速バス運行本数 (令和4年8月現在 平日 臨時を除く)

出典：各事業者時刻表 (令和4年8月時点)

#### (4) 道路ネットワーク

本県の主要な道路ネットワークとして、高速道路は、中央自動車道が県北部を上野原市～甲府市～北杜市を東西に結ぶ幹線となっており、更に大月市～富士吉田市(中央自動車道富士吉田線)、甲斐市～南部町(中部横断自動車道)の南北方向にも整備されています。

一般国道は、主要な都市間を連絡しており、一般県道は県内の隣接する市町村間を連絡しています。



図 1-1-20 現況道路種類別ネットワーク (令和 3 年現在 県道以上を表示)  
出典：一般財団法人日本デジタル道路地図協会「全国デジタル道路地図データベース標準」(令和 3 年)

## 1-4. 計画策定の背景と目的

---

### 1-4-1. 公共交通のサービスレベルの低下

---

日常生活に密着した県内の近距離の公共交通（普通列車、一般路線バス）に着目すると、近年利用者の減少は下げ止まっているものの（新型コロナウイルス感染症流行による影響を除く）、県内の人口減少に伴って長期的には利用者が減少しており、サービスレベルの低下が危惧されます。

多くの県民がマイカーによりモビリティを確保しているものの、自動車運転免許を持たない一部の高齢者などの交通弱者の活動機会は、公共交通によって確保される必要があります。

他方で、カーボンニュートラルの推進や成長する外国人旅行者市場、リニア駅の開業などといった環境変化を反映して、都市圏公共交通・観光地の公共交通・リニア開業時の輸送網としての公共交通の役割はますます増大することが予想されます。

### 1-4-2. 地方自治体の役割の増大

---

県内では路線バスの不採算化が進行しており、多くの一般路線バスは公的補助や自治体運営により供給されており、交通弱者の生活に必要な交通手段の確保における県・市町村の役割が増大しています。

また、市町村境をまたがる生活交通は、合意形成の難しさなどから、確保されない場合もあり、県は市町村間の連携の支援を行うことが求められています。

### 1-4-3. 本計画の目的

---

マイカーを自由に使えない県民の生活に必要な交通手段は、その公共交通の利用者や国・地方公共団体の費用負担によって賄われるものであり、確保されるべき活動機会の水準について明確化されている必要があります。

そのため本計画では、マイカーを自由に使えない県民の生活を効率的に保障するために、公共交通を用いて保障すべき県民の活動機会を明確化するとともに、それに必要な路線ネットワークとサービス水準を定めることとします。

また、都市圏公共交通・観光地の公共交通・リニア開業時の輸送網としての公共交通の役割についても検討します。

## 1-5. 行政上の課題と計画策定のねらい

---

県では、長年、市町村をまたぐ広域的なバス路線をはじめとした公共交通の確保維持に取り組んできました。

一方、人口減少や高齢化の進展など環境が変化していくなかで、現状のサービス等について改善に向けた検討を行っていく必要もあります。

また、一部の路線バスについては、令和 2 年以降、国庫補助制度の位置づけが変化しており、必要な国庫補助を受けるためには、地域公共交通活性化再生法に定める地域公共交通計画を策定する必要が生じました。

したがって、本計画は、「目的の明確化による、効率的・効果的な公的補助付き公共交通の運営の実現」「国庫補助制度の的確な活用」をねらいとして策定するものです。

## 1-6. 計画区域

---

山梨県全域を計画区域とします。

## 1-7. 計画の対象

---

市町村境を越える広域的な公共交通サービスを対象とします。

## 1-8. 本計画の期間

---

令和 6 年度から令和 10 年度の 5 年間とします。

