

山梨県内のバス交通の目指すべき方向

交通政策会議
バス交通ネットワーク検討専門部会

目 次

1 目指すべき方向の策定に当たって

- (1) 策定の背景
- (2) 策定の目的

2 山梨県内の公共交通の現状と課題

- (1) 本県を取り巻く環境
- (2) 本県のバス交通の現状等
- (3) 観光客と利用する交通手段等

3 山梨県のバス交通の目指すべき方向

- (1) 背景と課題
- (2) 基本的な考え方
- (3) 基本理念
- (4) 実現する将来像
- (5) 基本目標

4 広域的な路線

5 地域内路線

6 利用促進、役割分担

- (1) 利用促進について
- (2) 役割分担について

1 目指すべき方向の策定に当たって

(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、2015年8月現在で834,756人となっています。

2004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。

また、本県の高齢者の人口は年々増加し、35年前には10%程度であった高齢化率(全人口に占める65歳以上の人口の割合)はいまや25%を越え、2030年度には34%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。

一方、観光客数は、東日本大震災の発生した2011年度を除いて増加傾向にあり、中でも、訪日外国人宿泊者数の伸びが大きく、この5年間で倍以上になりました。

このため、バス交通を充実させて、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。

本県のバス交通は、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、本県のバス交通の弱体化が懸念されます。

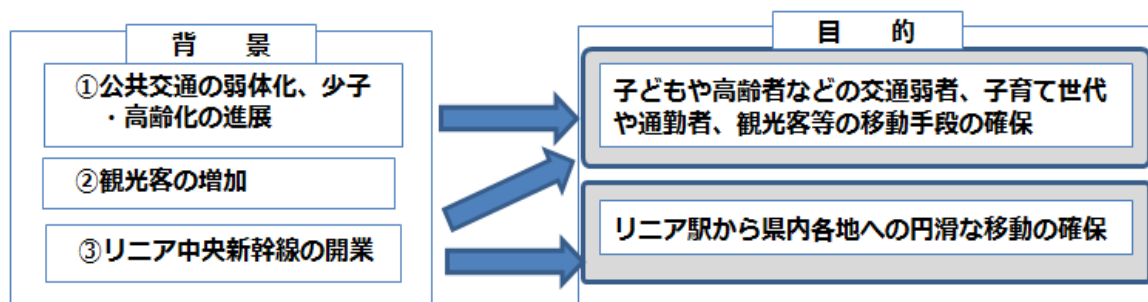
2027年にはリニア中央新幹線が開業し、本県から品川まで約25分、名古屋まで約40分で接続されるなど、大都市圏との時間距離が大幅に縮小することとなります。

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接続する速達性を確保した交通網の整備が必要となります。

(2) 策定の目的

このような背景を踏まえ、

- ①子どもや高齢者などの交通弱者、子育て世代や通勤者、観光客等の移動手段の確保
- ②リニア中央新幹線の開業を見据えた、リニア駅から県内各地への円滑な移動の確保を実現するため、「山梨県内のバス交通の目指すべき方向」を策定します。

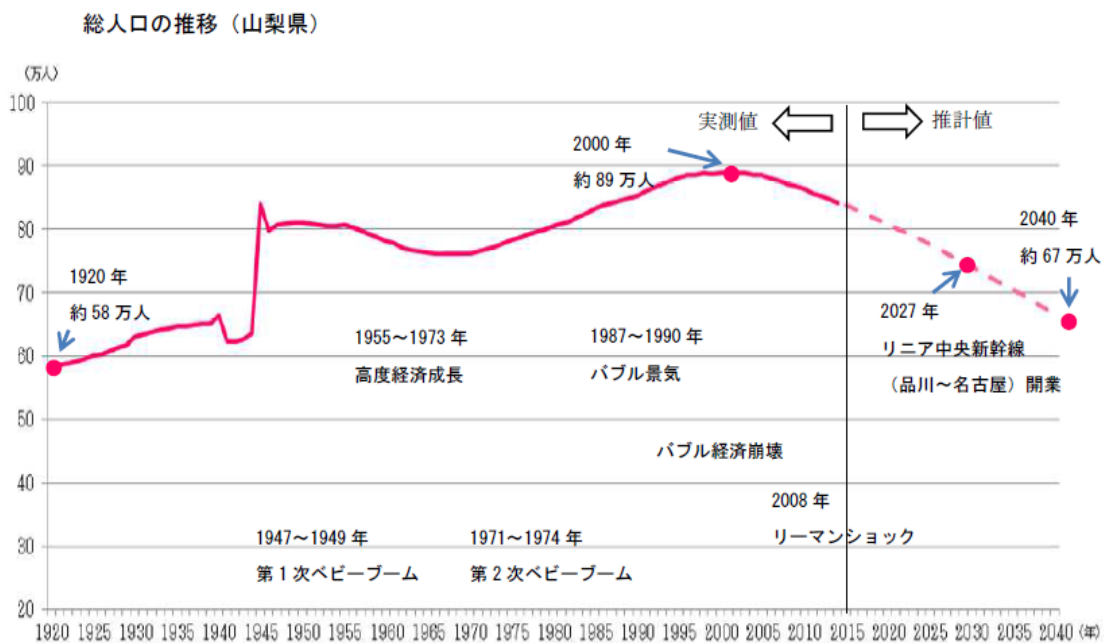


2 山梨県内のバス交通の現状と課題

(1) 本県を取り巻く環境

① 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 年(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 8 月現在で 834,756 人となっています。
- ・ 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 人になると推計されており、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。



出典：「国勢調査」（総務省）

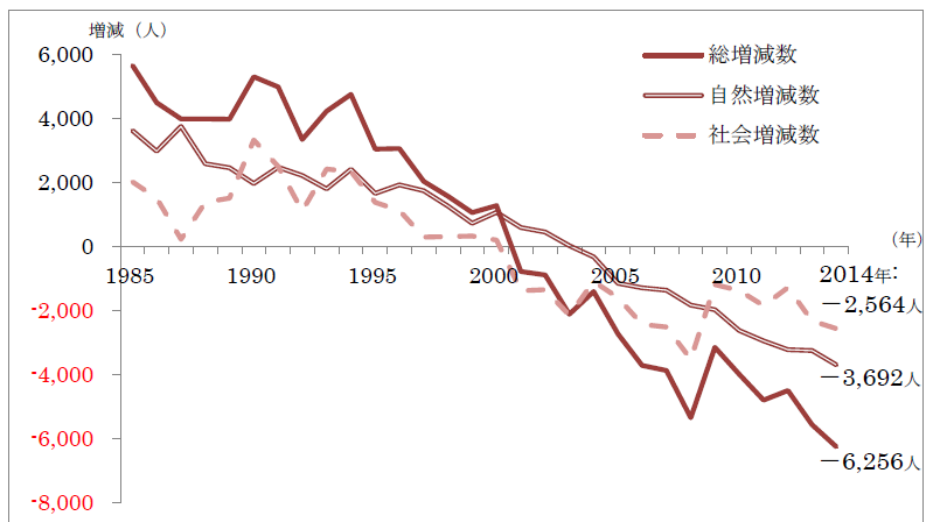
「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

出典：平成 27 年 山梨県まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

②人口動向分析

- ・本県の人口は、自然減と社会減が同時に進行しています。

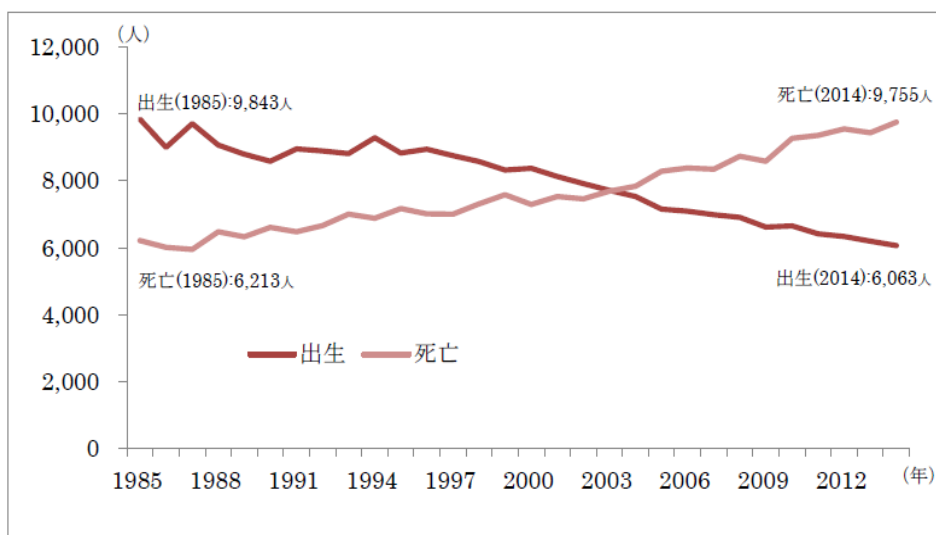
人口の自然増減数・社会増減数の推移



出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

- ・死者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。

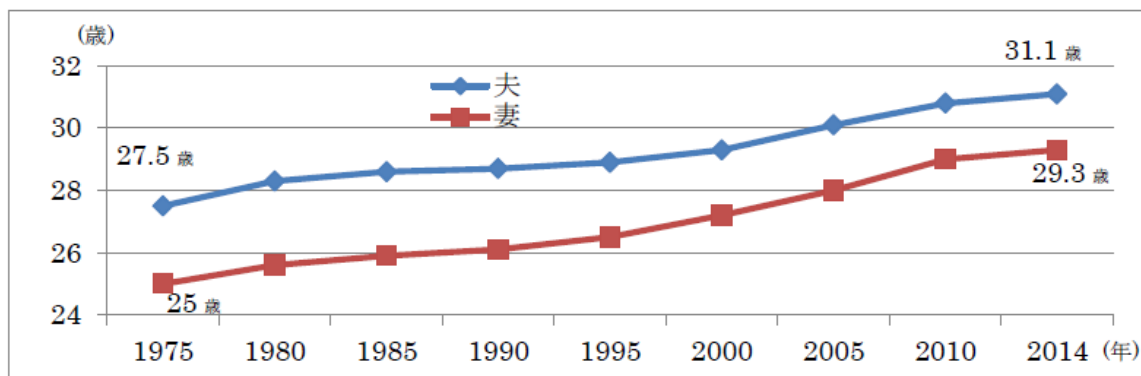
出生数・死亡数の推移



出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

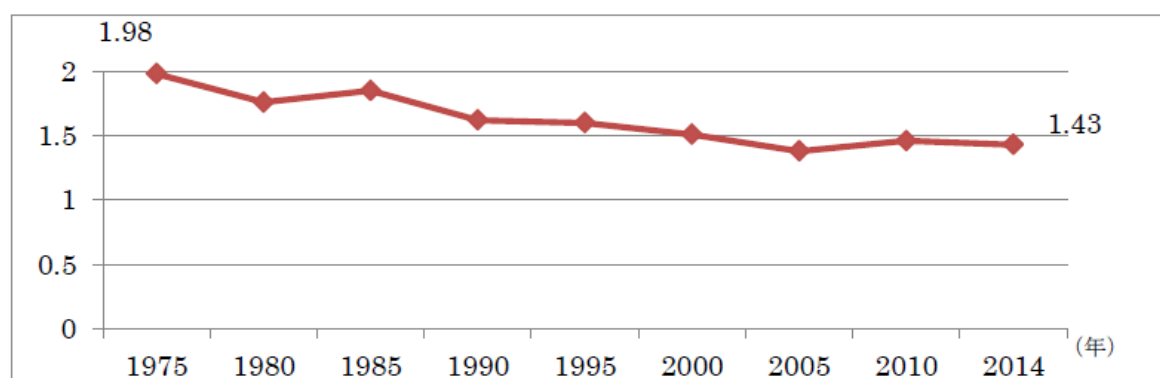
- ・晩婚化や出生数の低下により、自然減が今後も進行することが見込まれます。

初婚年齢の推移



出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

合計特殊出生率の推移

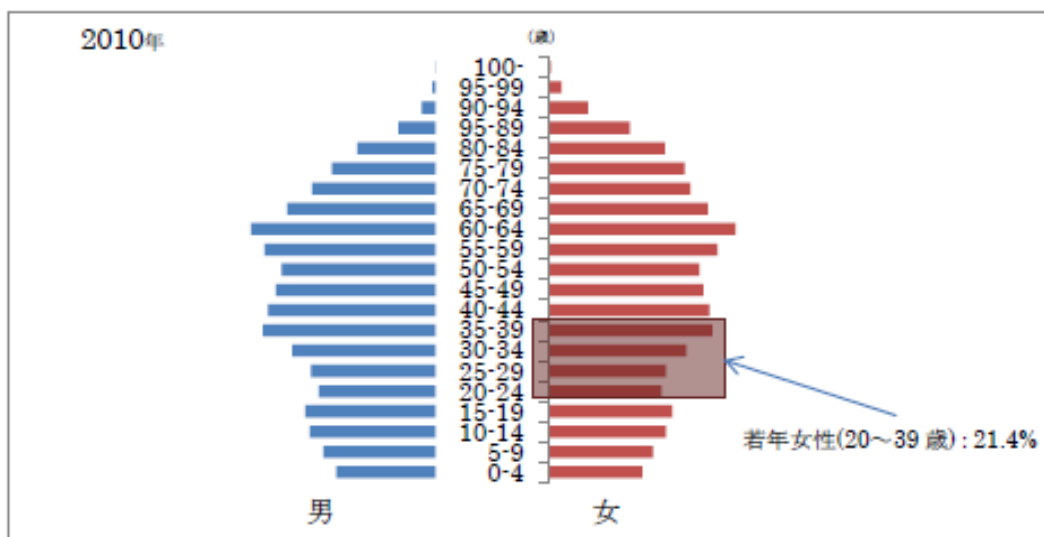
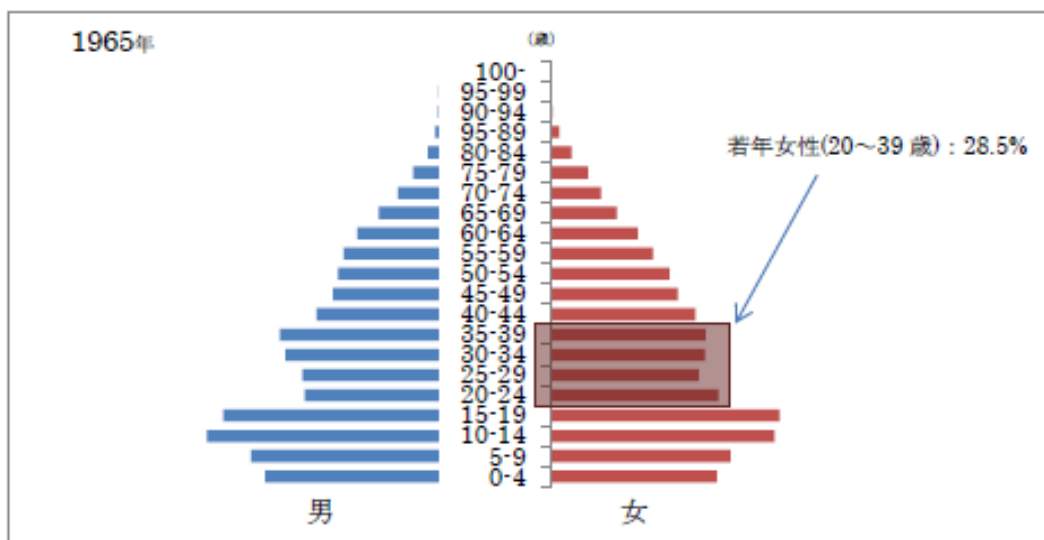


出典：平成 27 年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

③人口構造の変化

- ・ 100年前の本県の人口は60万人でしたが、当時と比べて高齢者人口(65歳以上)の比率は大幅に上昇するとともに、20～30歳代の若者女性の減少が少子化傾向に拍車をかけています。人口の年齢構成の変化が与える甚大な影響が危惧されます。

人口ピラミッドの変化

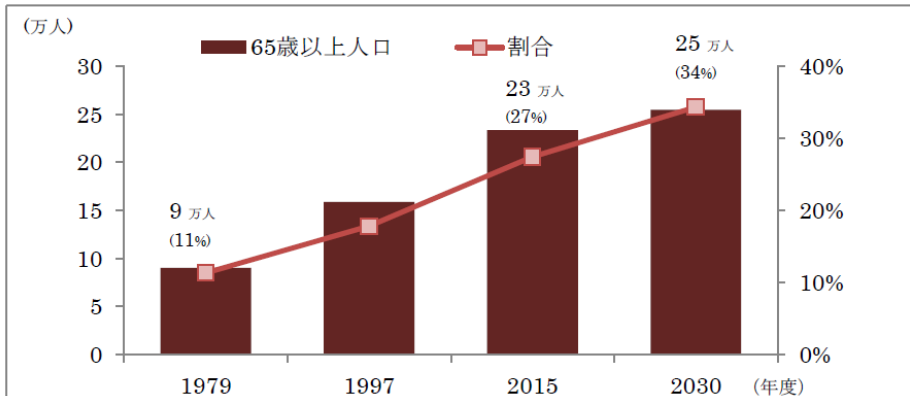


出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

④高齢化

- ・本県の高齢者の人口は年々増加し、35年前には10%程度であった高齢化率(全人口に占める65歳以上の人口の割合)はいまや25%を越え、2030(平成42)年度には34%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。

高齢者人口等の推移



出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

(2) 本県のバス交通の現状等

①公共交通網

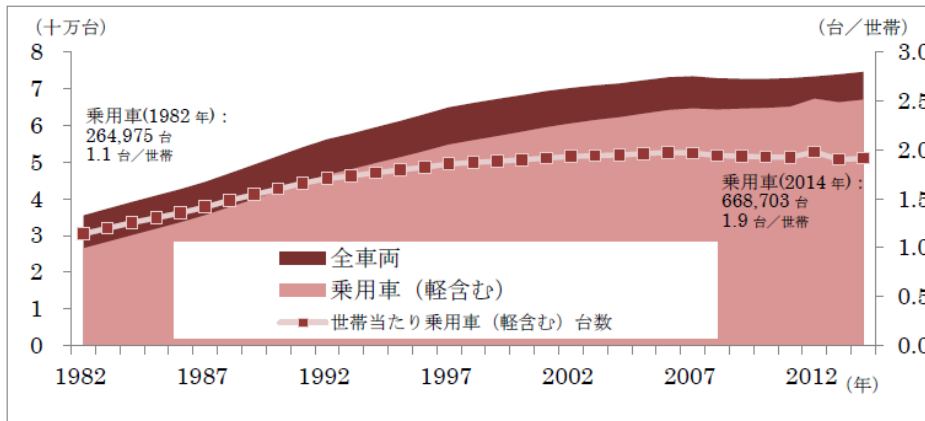
- ・本県では、甲府駅を中心に、東西方向に東京方面・長野方面へ延びるJR中央線、静岡方面に延びるJR身延線、大月駅から河口湖駅間の富士急行線といった鉄道が運行されています。
- ・バス交通は、甲府盆地を中心に山梨交通グループによる路線バスが、富士北麓東部地域を中心に富士急行グループの鉄道、路線バスが運行され、住民の移動手段として利用されています。
- ・また、山間地域を中心に市町村によるコミュニティバスやデマンド交通等が運行されています。
- ・東京方面などには、高速バスも重要な役割を果たしています。



②自動車保有台数

- ・本県の自動車の保有台数は、この30年間で倍以上増加しました。
- ・中でも中央自動車道が全線開通した1982(昭和57)年に約26万台であった県内の乗用車の所有台数は、現在約67万台にまで増加し、1世帯当たり2台近く保有するようになりました。

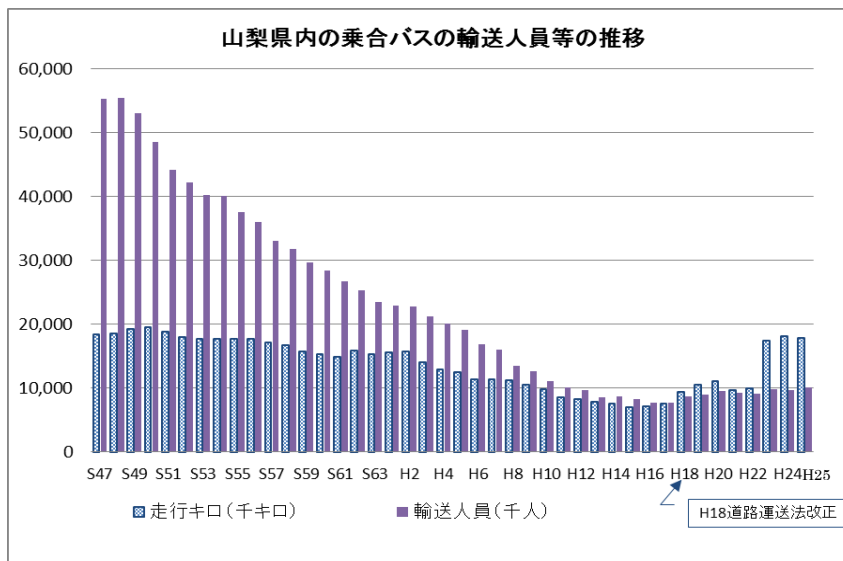
自動車保有台数の推移



出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

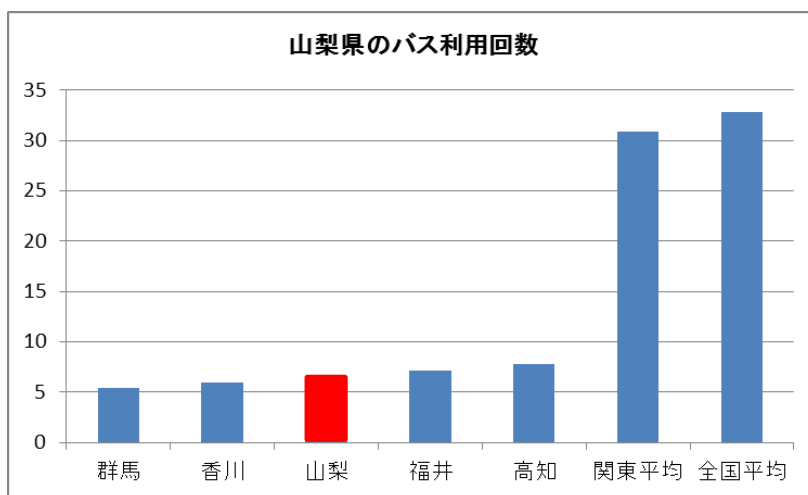
③バス利用者

- ・本県の路線バス利用者は昭和39年度の6,600万人をピークに減少を続け、平成17年度には770万人まで減少しています。
- ・平成18年度にからは、市町村が運行するコミュニティバス等についても路線バスの統計に含まれるようになったため、路線バス利用者は増加しており、平成25年度は1,014万人となっています。



④バス利用回数

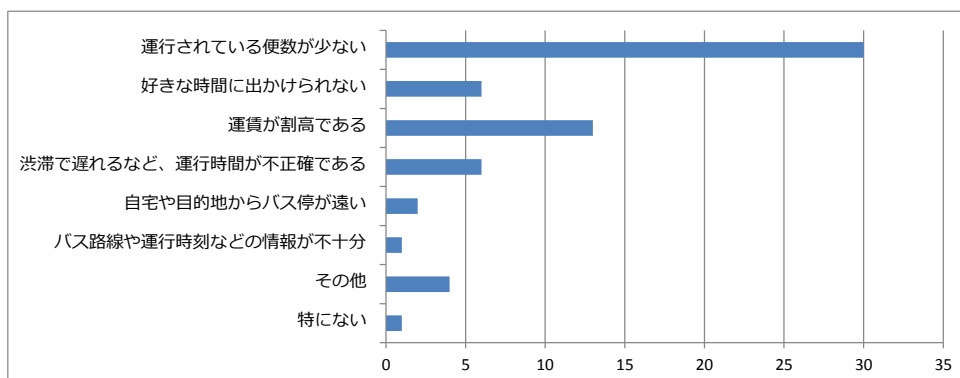
- ・2013(平成 25)年の本県の県民 1 人あたりの年間バス利用回数は、2012(平成 24)年の 6.3 回に比べ、若干増加し 6.6 回となっています。
- ・群馬県、香川県に次いで全国で下から 3 番目となっています。
- ・関東地区の平均 30.9 回、全国の平均 32.8 回と比較して、非常にバスの利用が少ない傾向にあります。



出典：営業用バス(乗合・貸切)都道府県別輸送量(国土交通省)

⑤県民のバスに対する不満

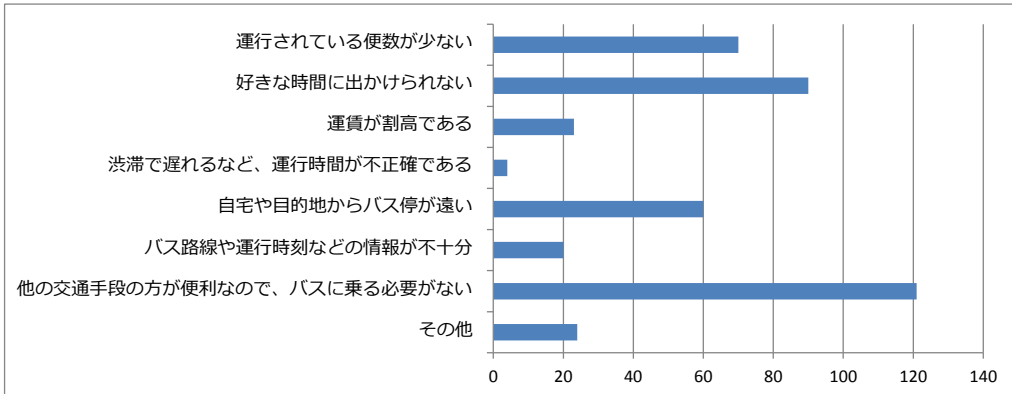
- ・県政モニター276 名を対象に実施したアンケート(以下「県政モニターアンケート」という。)では、バスを利用することのある県民は 36 名で全体の 13.1%でした。
- ・バスを利用したことのある県民が、バスに対して不満に思っている点としては「運行している便数が少ない」が 30 名で最多。バスを利用することのある県民の 83%が便数に不満を持っています。
- ・次に多いのは「運賃が割高である」で、13 名、36%となっています。



出典：平成26年県政モニターアンケート

⑥バスを利用しない理由

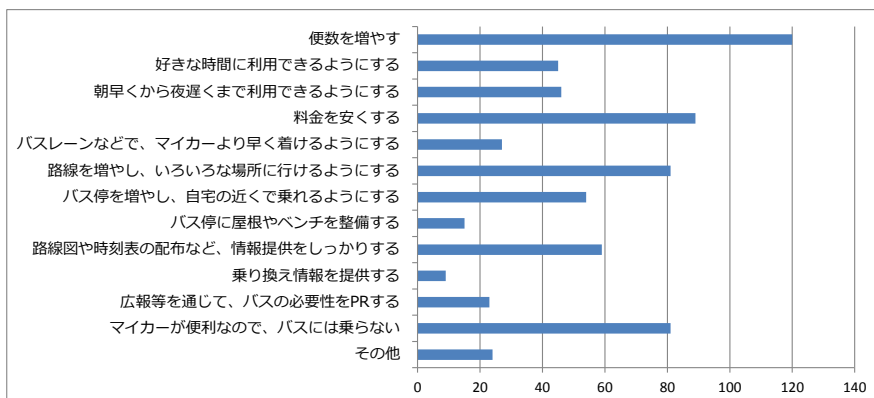
- ・ 県政モニターアンケートでバスを利用することがない県民は 239 名で全体の 86.6%でした。
- ・ バスを利用することがない県民が、バスを利用しない理由としては「バスに乗る必要がない」が 121 名で最多となっています。
- ・ 以下「好きな時間に出かけられない」「運行されている便数が少ない」などとなっています。



出典:平成26年県政モニターアンケート

⑦バスを利用するようになる方策

- ・ 県政モニターアンケートで、どのようにすればもっと路線バスを利用するようになるかという質問には「便数を増やす」と回答した者が 121 名で最多となっています。
- ・ 以下「料金を安くする(89 名)」、「路線を増やし、いろいろな場所に行けるようにする(81 名)」といった希望が並ぶ一方で、「マイカーが便利なので、バスには乗らない」という回答をした者も 81 名いました。



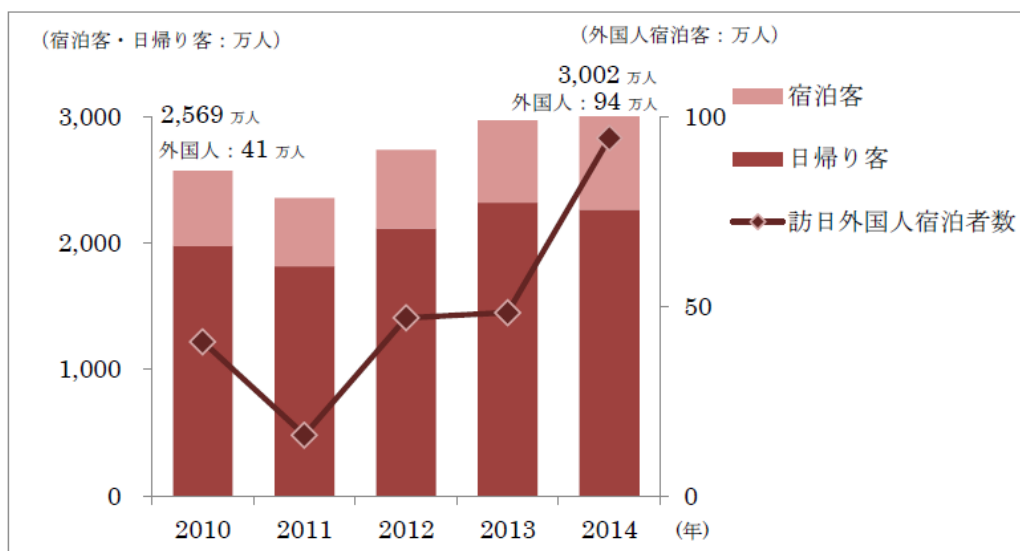
出典:平成26年県政モニターアンケート

(3) 観光客と利用する交通手段等

①観光客数

- 観光客数は、東日本大震災の発生した2011(平成23)年度を除いて増加傾向にあり、中でも、訪日外国人宿泊者数の伸びが大きくこの5年間で倍以上になりました。

観光客の推移

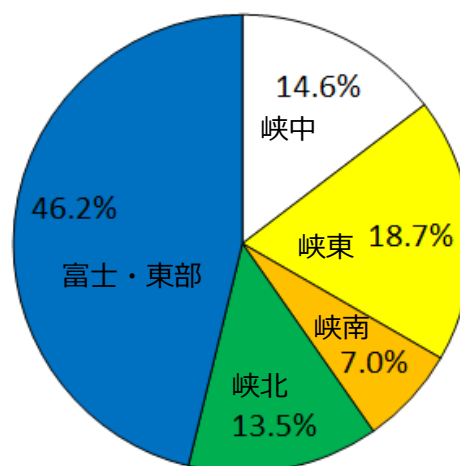


出典：平成27年 山梨県 ダイナミックやまなし総合計画

②方面別観光客数

- 山梨県を訪問する観光客の訪問先は、富士・東部地域が年間1,387万人で全体の46%程度を占めています。
- 峡東地域が19%程度で、峡中、峡北地域はそれぞれ15%前後、峡南地域がやや低い結果となっています。

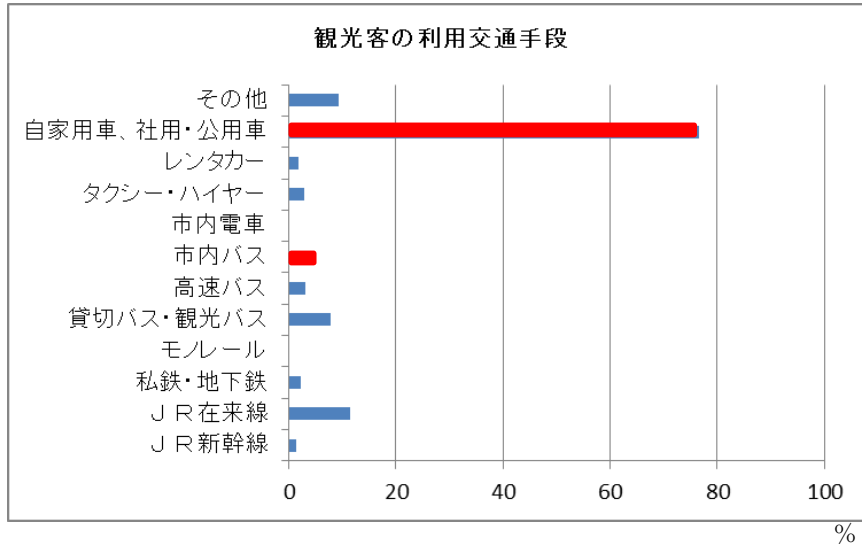
圏域	観光客数(人)
峡中	4,391,174
峡東	5,619,031
峡南	2,089,857
峡北	4,046,891
富士・東部	13,869,889
年計	30,016,843



出典：平成26年 山梨県観光入込客統計調査報告書

③観光客の利用交通手段

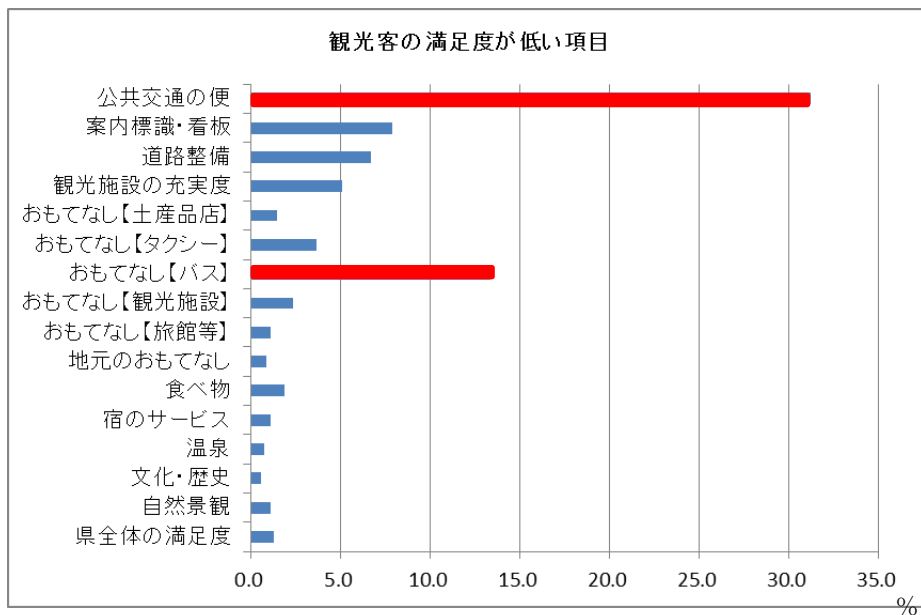
- ・本県を訪れた観光客のうち、移動手段として路線バスを利用したのは、全体の4.8%でした。
- ・もっとも多く利用された移動手段である自動車の76.5%と比較すると、非常に少ない状況です。



出典：平成26年 山梨県観光入込客統計調査報告書

④観光客不満度

- ・本県を訪れた観光客の不満が多い項目として「公共交通の便」が最も多くなっているなか、2番目に不満が多い項目として「おもてなし(バス)」が挙げられており、観光客向けの公共交通に不満が集中しています。



出典：平成26年 山梨県観光入込客統計調査報告書

3 山梨県のバス交通の目指すべき方向

(1) 背景と課題

バス交通の目指すべき方向について検討する背景と課題は次のとおりです。

○子どもや高齢者などの交通弱者、子育て世代や通勤者の移動手段の確保

- ・本県では、マイカーの普及に伴って路線バスの利用者が減少し、ピーク時の約7分の1となっています。利用者の減少を受け採算が悪化したことにより、バス路線の廃止や減便など運行の縮小が進み、地域の移動手段としてバス交通の持つ機能が衰退しています。
- ・郊外や山間地域にバス交通の空白地帯が生じていることや、バス事業者による路線が廃止となり、市町村が運行するバスが、各市町村内の運行に留まる傾向にあることにより、利便性の高い全県的なバス交通ネットワークの構築が必要となっています。
- ・これまで、マイカー利用を前提に住宅の建築が進んできましたが、高齢化により自動車の運転ができない高齢者が増加しつつあります。
- ・また、マイカーを運転できない子どもの移動手段を確保することも必要であるため、バス交通を充実させることが求められています。
- ・一方、バス交通の充実により、子育て支援施設や買い物など、子育て世代の多様な社会参加や外出が可能となる、安心して子どもを産み育てることのできる社会の実現が求められています。
- ・バス交通により、現在の社会を支えている世代であるサラリーマンの会社などへの通勤や様々なビジネスでの円滑な移動が出来る社会の実現が求められています。

○観光客の移動手段の確保

- ・バス路線の廃止や減便など運行の縮小に伴い、広域での移動や観光地の近くまで移動する公共交通手段が十分でない地域があります。
- ・富士山の世界文化遺産登録により、県外からの観光客が増加しており、観光客の移動手段となる、利用しやすい二次交通(鉄道駅等と観光地、観光地間を結ぶ交通手段)を整備することが必要となっています。

○リニア中央新幹線の開業を見据えたバス路線の新設・再編

- ・11年後の2027年に開業するリニア中央新幹線の、リニア駅から甲府駅などの鉄道の主要な駅や県内の主要拠点に、円滑に短時間で移動できるよう、速達性を確保したバス路線を新設・再編することが必要となっています。
- ・リニア中央新幹線の開業を見据えたバス路線の新設・再編に際しては、バス交通分野の技術革新による新しい兆しや外部環境の変化などにも柔軟に対応することが求められています。

(2) 基本的な考え方

新たなバス交通ネットワークの構築にあたって、次の観点から検討を行います。

①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を構築する。

- ・子育て 子育て支援施設の利用や買い物など子育て世代の多様な社会参加や外出が可能となる、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す。
- ・教育 個性と魅力を備えた活力ある高校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す。

(3) 基本理念

新たなバス交通ネットワークの基本理念として、次のテーマを掲げます。

『子どもや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円滑な移動を確保するため、利便性の高いバス交通ネットワークを構築する』

(4) 実現する将来像

新たなバス交通ネットワークの構築により、実現する将来像として、次の3点を目指します。

○県民のライフステージに応じた生活を支える利便性の高いバス交通ネットワークの構築

- ・子育て世代の社会参加や外出、子どもの通学、通勤、高齢者の学習機会や社会参加、通院など県民の日常生活における移動を円滑にする利便性の高いバス交通ネットワークを構築し、生涯にわたり生き活きと安心して暮らせる社会を実現する。

○観光客の移動手段の確保

- ・県外からの観光客等の県内各地へのスムーズな移動手段を確保するため、鉄道駅等と観光地や観光地間を結ぶバス交通の充実を図り、県内周遊観光を促進する。

○リニア駅から県内各地への円滑な移動の確保

- ・県内に張り巡らされたバス交通ネットワークやリニア駅と甲府駅を結ぶ新たなバス交通システムにより、県内各地へのスムーズな移動が可能となる。

(5) 基本目標

上記の将来像を実現するため、次の基本目標に沿ってバス交通ネットワークの構築を進めます。

① 利便性の高い広域的なバス路線の整備

複数市町村にまた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する。

② 日常生活や観光客の移動手段となる地域内のバス路線の整備

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する。

③ リニア駅と県内各地を結ぶバス路線の整備

リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア駅から甲府駅や県内各地に短時間で円滑に移動できるように、バス路線を新設・再編する。

④ バス交通の利用促進

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、利用者の増加につながる効果的な利用促進策を検討し、実施する。