

# リニア駅からのバス交通ネットワークについて

令和2年12月22日  
山梨県

# バス事業者からのヒアリング結果（リニア駅からの広域バス交通関係）

## ヒアリング概要（令和2年10月実施）

- バス交通ネットワーク再生計画において、リニア開業効果を全県に波及させるため、県内各地を短時間で結ぶバス交通の確保を目指しており、交通需要推計によるリニア駅乗降客数や山梨リニアビジョンにおいて身延線とリニア駅を結ぶシャトルバスの構想が示されている現状において事業者意見を聞き取り今後の参考とする。
- 県内路線バス事業者（山梨交通・富士急行）に対して以下内容について聞き取り
  - ①リニア駅から各方面へのバス交通の考え方②リニア駅前エリアの整備にあたって留意する事項

## ①リニア駅から各方面へのバス交通の考え方

方面	ヒアリングにおける意見
甲府盆地南西 (甲府市・南アルプス市・甲斐市・中央市・昭和町)	<ul style="list-style-type: none"><li>○リニア駅と小井川駅間のシャトルバスの運行は可能性が高く、身延線について、小井川駅への停車本数の増加や新たに特急を停車させるなどの運行環境が求められる。</li><li>○リニア開業後も、県内で最も都市機能が集積しているのは甲府駅周辺と想定されるため、リニア駅から甲府駅へのシャトルバス路線は県内バスネットワークの主要幹線として需要を十分見込むことが出来る。 なお、沿線住民の利用も見込まれることから、路線バスとしての運用の可能性もある。</li><li>○現在も甲府駅から南アルプス市方面はバスが主要な公共交通であり、リニア駅と南アルプス市方面とを結ぶバス路線についても、リニア駅と小井川駅間のシャトルバスの延伸も含めて路線設定の可能性はある。</li></ul>
峡北・峡南・峡東	<ul style="list-style-type: none"><li>○身延線、中央線を介した移動に加えて、各地域の鉄道駅や観光資源・集客施設との連絡などの移動手段としてリニア駅と小井川駅・甲府駅間のシャトルバスの延伸等によるバス路線設定の可能性はある。</li></ul>

# バス事業者からのヒアリング結果（リニア駅からの広域バス交通関係）

## ①リニア駅から各方面へのバス交通の考え方（つづき）

方面	ヒアリングにおける意見
東部	<p>○中央線を介した移動手段が存在することや長距離の移動にもなるため、新たな路線バスの設定の可能性についてはハードルは高い。</p> <p>なお、中央線・横浜線や中央道・圏央道を介してリニア神奈川県駅（相模原市橋本）へのアクセスが容易な地域である。</p>
富士北麓	<p>○現在も甲府駅と富士北麓地域を結ぶ主要な交通手段はバスであり、観光という目的がはっきりしている面で需要が見込めるバス路線として可能性が高い。</p> <p>またインバウンドが回復した際には必要な路線である。観光客という対象が明確であれば、速達性に重点をおいたシャトルバスなどによる運行の可能性が高い。</p>
県外（高速バス）	<p>○現在甲府駅と県外各方面を結んでいる路線の経由地として、リニア駅において乗客を乗降させる方法はある。</p> <p>○リニア長野県駅よりリニア山梨県駅の優位性が認められる茅野、諏訪、松本方面へのリニア駅を経由した高速バス路線については、可能性が見込まれる。</p> <p>○静岡方面への中部横断道ルートによる高速バス路線は、甲府と静岡間を結ぶ現時点でも所要時間・料金面での優位性があるため、リニア駅経由での可能性はある。</p>

# バス事業者からのヒアリング結果（リニア駅からの広域バス交通関係）

## ②リニア駅エリアの整備にあたって留意する事項

- 電気バス用の高速充電設備の複数設置
- 燃料電池バスを導入するのであれば、水素ステーションがあれば望ましい。
- 滞留時間の長い貸切バス、観光バス専用の十分なスペース（路線バスや高速バスと動線を分けることによりバス混雑時の滞留や乗客乗降時の混雑を防止することが必要）
- 複数の大型バスがスムーズに旋回できるためのロータリースペースの確保
- 利用者に対する案内の点からバス停留所の機能については、南北どちらかに統一した方が良い。
- リニア駅において自家用車のP&R駐車場が設置されれば、バスを利用した通勤通学者の増加につながる可能性はある。

## ③その他

- 現時点では、環境に配慮したバスとしては、電気（EV）バスの導入が給電施設や車両本体の価格などから優先される。
- 燃料電池（FC）バスは、今後の技術開発、インフラ整備、車両本体価格が下がることで導入の可能性は広がる。
- 具体的なバス路線を検討するためには、ビックデータの活用等による需要の把握や、観光資源の活用などを通じたリニア駅から各地域拠点への移動需要の喚起が必要である。
- 採算性が見えてきた段階でバス路線の具体的な検討となるが、事業者だけでは実現が困難な場合は行政の支援も必要のため、事業者と行政が一体となって検討を進めることが必要である。
- 特に新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、バス需要が回復していない現時点では、将来的な予測が難しい。

## リニア駅からの広域バス交通についての今後の進め方（案）

### リニア駅前エリアの整備について

- 事業者から出された施設整備の意見を参考に、リニア駅前エリア整備の検討を進める。

### リニア駅から各方面へのバス交通について

- リニア駅と小井川駅を結ぶシャトルバスの実現に向けては、速達性・定時性の確保の方策や運営方法・事業主体などについて検討し、開業時の運行を目指して準備を進める。
- リニア駅と甲府駅を結ぶシャトルバスについては、開業時の運行を目指して事業者などと議論を重ねる。
- その他の広域バス路線については、今後のバスへの需要変動を見極めながら、実現可能性の高いものから具体的な路線の設定が出来るよう事業者や地域の関係者等との議論を重ねていく。
- なお、各路線の検討状況については、交通政策会議において適宜報告するとともに、意見を頂きながら進めることとする。

### その他

- 燃料電池バスや自動運転技術、MaaSなどの次世代交通システムのバス路線への導入について、先進バス交通技術研究会において、事業者と引き続き課題の把握や導入についての検討を進める。
- バス交通の確保のため、県・市町村・事業者が連携し、地域住民や観光客へのバス利用促進を図るとともに、地域における新たな魅力づくりを通じた需要喚起に努める。

**参考 第1回検討会議資料（抜粋）**

# 山梨県内バス路線網の現状について

## バス路線網の現状

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

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運行
- ・ 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

富士・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
- ・ 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

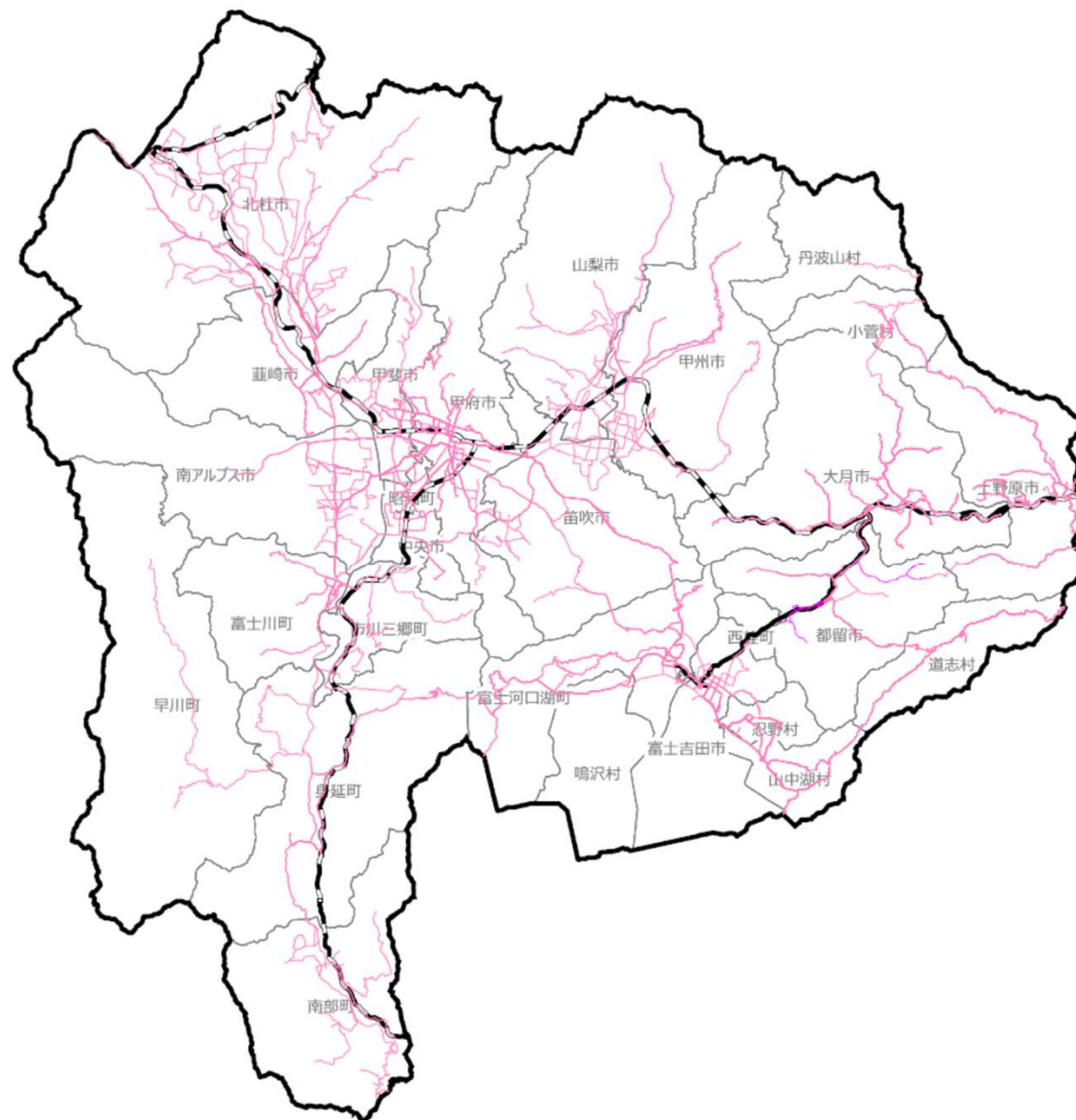


図 山梨県内バス路線網（季節運行を除く）

出典：山梨県バス交通ネットワーク再生計画



# 山梨県バス交通ネットワーク再生計画について（抜粋）

## 背景

- ①少子高齢化の進展、観光客の増加
- ②バス交通の弱体化
- ③リニア中央新幹線の開業

## 計画の趣旨

- 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する
- リニア開業を見据えたバス交通の在り方を示す

## リニア中央新幹線開業を見据えたバス交通

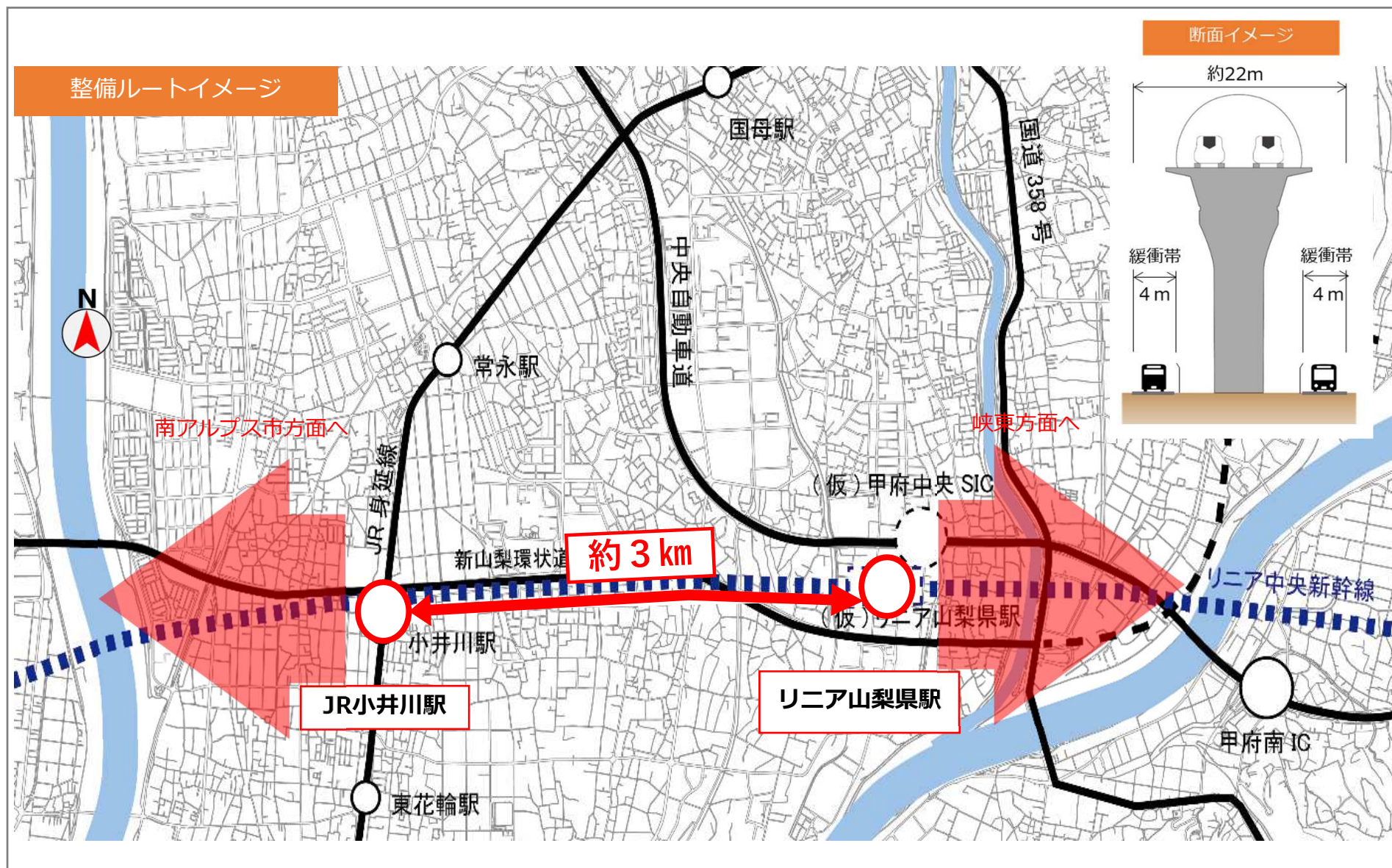
○リニアの開業効果を最大限に生かし全県に波及させるため  
リニア駅と県内各地を短時間で結ぶバス交通の確保

- ◆ リニア駅と甲府駅を結ぶバス交通システムについては、速達性、定時性が確保され、ハイグレードなバス交通によるバス交通ネットワークの基幹軸の形成を目指す
  - ・速達性、定時性及び利便性に優れた国道358号（新平和通り）ルートにおいて、交差点改良等による速達性や定時性の更なる向上を検討。今後の交通流動や自動運転システムなどの技術進歩を踏まえつつ交通システムの整備を進める
- ◆ 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





# リニア駅—小井川駅間のシャトルバスについて



# 交通需要推計によるリニア駅乗降客数について

## 【需要推計手法】

- 鉄道利用、道路利用等の各種交通機関を統合的に需要推計するため、四段階推計法に基づく「統合モデル」の手法を採用
- 「統合モデル」は、国土交通省が作成したもので、これまで、公共交通（鉄道・バス）や自動車等の交通手段別に推計されていた手法を統合し、統一的に推計するために構築された唯一のもの
- 本推計は「平成27年度全国幹線旅客純流動調査結果」（令和元年7月国土交通省総合政策局公表）のデータを活用して推計  
※本調査結果に通勤・通学による移動は含まれない。

## 【基本条件の設定】

- 予測時点 2035年度（令和17年度）
- リニア中央新幹線の停車本数  
山梨県駅に上り下り共それぞれ1時間に1本が停車
- リニア山梨県駅を利用する可能性のある地域  
山梨県全域に、地理的要因から長野県の一部を追加（佐久地域・茅野地域）
- ゾーン区分  
山梨県を7つにゾーン区分し、長野県の一部の2つのゾーンを追加

ゾーン区分	市町村	ゾーン区分	市町村	ゾーン区分	市町村
甲府	甲府市	東部	都留市	佐久 (長野県)	小諸市
峡中	南アルプス市		大月市		佐久市
	甲斐市		上野原市		小海町
	中央市		道志村		川上村
峡東	昭和町	丹波山村	南牧村	南相木村	
	富士北麓	小菅村	北相木村	佐久穂町	
		富士吉田市	西桂町	立科町	
		忍野村	山中湖村	岡谷市	
峡南	山梨市	茅野	茅野市	下諏訪町	
	笛吹市	茅野 (長野県)	鳴沢村	富士見町	
	甲州市		富士河口湖町	原町	
	市川三郷町	葦崎市			
	早川町	北杜市			
身延町	北杜市				
南部町					
富士川町					



山梨県ゾーン区分図

# 交通需要推計によるリニア駅乗降客数について

## 【交通需要推計によるリニア駅乗降客数】

ゾーン	利用者数（人／日）			
	鉄道利用 （小井川駅利用）	道路利用		合計
		自動車	シャトルバス （甲府駅間）	
甲 府	1,300	1,300	1,200	3,800
峡 中	500	800	400	1,700
峡 東	400	400	300	1,100
峡 南	200	300	0	500
東 部	300	400	300	900
富士北麓	100	200	100	500
峡 北	300	300	200	800
佐 久	0	100	0	100
茅 野	1,600	2,100	400	4,100
合 計	4,700	5,900	2,900	13,500
		8,800		

（注）上表は100人未満を四捨五入しているため、内訳の合計値が合計と一致しない場合がある。