

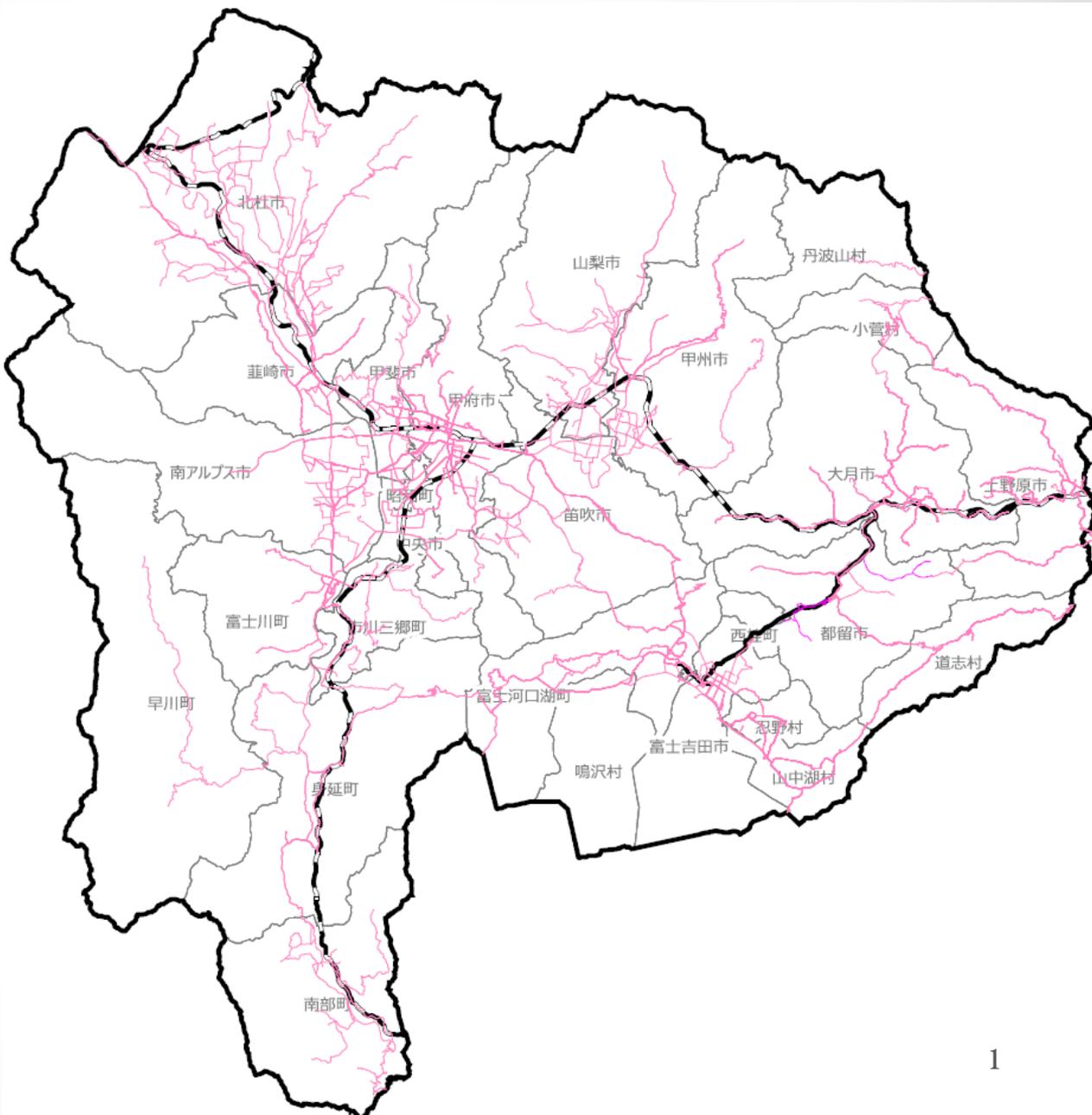
本県の交通の現状

【鉄道】

- ◆ 甲府駅から東京都方面・長野県方面にJR中央線
- ◆ 甲府駅から静岡県方面にJR身延線
- ◆ 小淵沢駅から長野県方面に小海線
- ◆ 大月駅・河口湖駅間を富士急行線

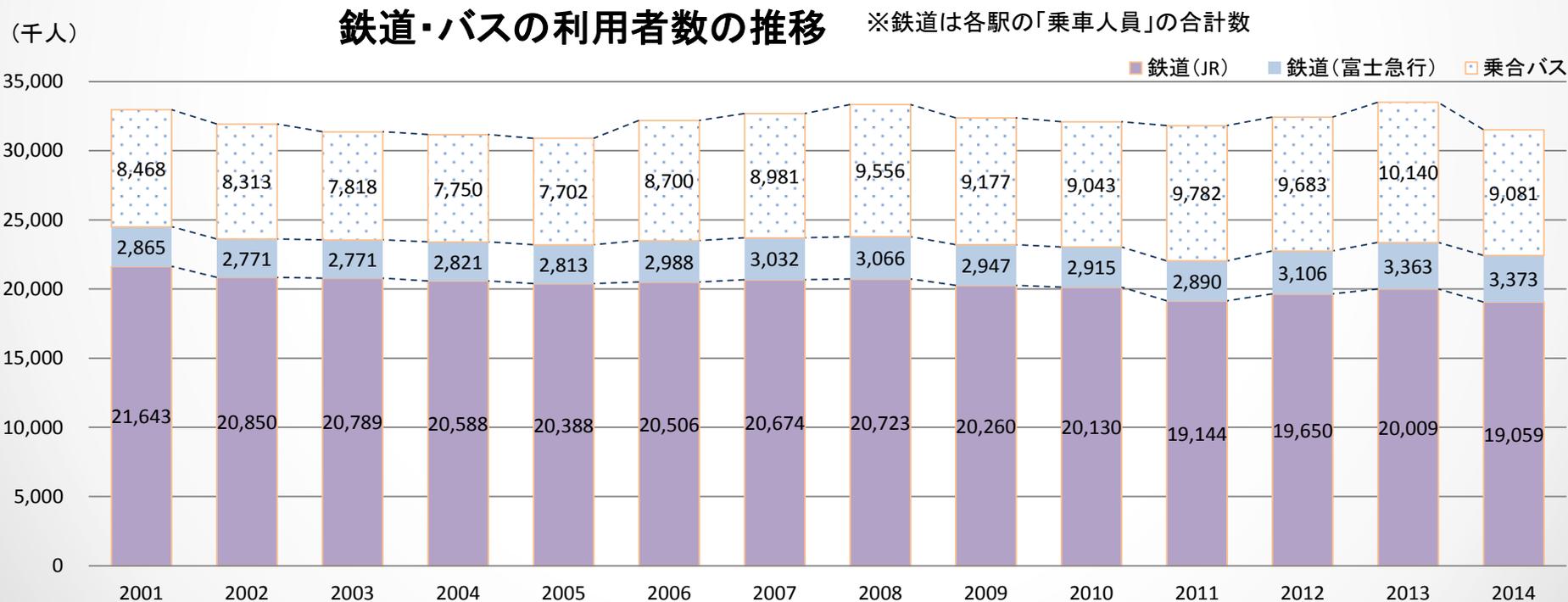
【バス】

- ◆ 国中地域では甲府駅を中心に路線バス
- ◆ 富士北麓・東部地域では富士山駅・河口湖駅・大月駅等の鉄道駅中心に路線バス
- ◆ 山間地域は市町村によりコミュニティバスやデマンド交通
- ◆ 甲府駅や河口湖駅・富士山駅を中心に東京圏、中京・関西方面に高速バス



鉄道・バスの利用者の推移

- ◆ JR利用者（中央線・小海線・身延線の県内駅の乗車人員の合計）は横ばいから微減
- ◆ 富士急行線の利用者（各駅乗車人員の合計）もほぼ横ばいだったが、2013(平成25)年度より増加傾向
 <2013(平成25年)6月に富士山が世界文化遺産に登録された影響と思われる>
- ◆ バス利用者は減少傾向だったが2005(平成17)年度に底を打ってから持ち直しつつある



資料) 鉄道: 山梨県「統計年鑑」<各事業者からの報告数値>、乗合バス: 関東運輸局山梨運輸支局「業務要覧」より作成

(年度)

鉄道・バスの利用状況

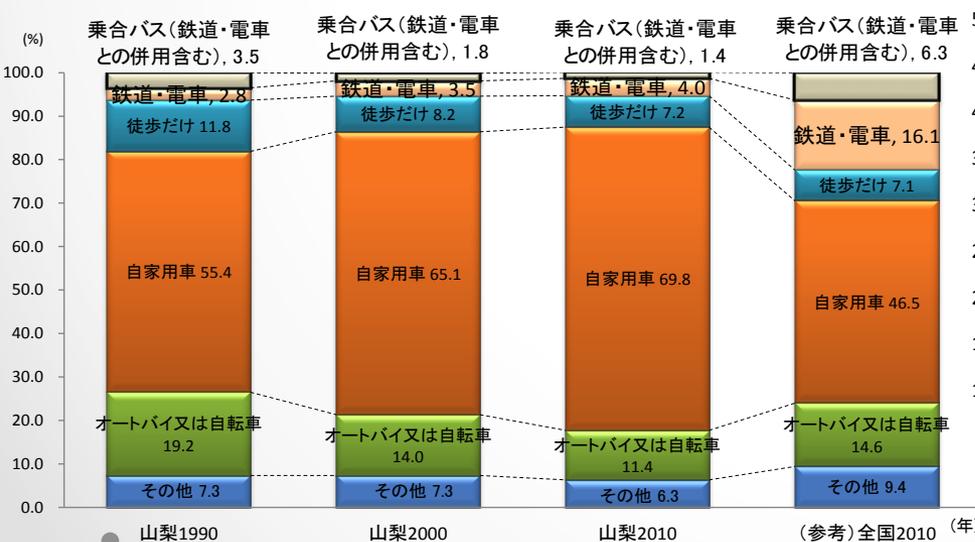
- ◆ 人口当たりの乗用車保有台数は全国上位
- ◆ 通勤・通学での鉄道やバスの利用率は全国よりも低い
- ◆ バスの乗車回数も全国より少ない

人口千人あたり乗用車（軽自動車を含む）保有台数

順位	都道府県名	都道府県人口（千人） (H28.10.1現在)	乗用車数（軽自動車含む）（台） (H28.3末現在)	人口千人あたり保有台数（台）
1	長野県	2,088	1,703,557	816
2	山梨県	830	676,425	815
3	群馬県	1,967	1,587,766	807
4	茨城県	2,905	2,258,082	777
5	栃木県	1,966	1,514,489	770
	全国	126,933	78,054,837	563

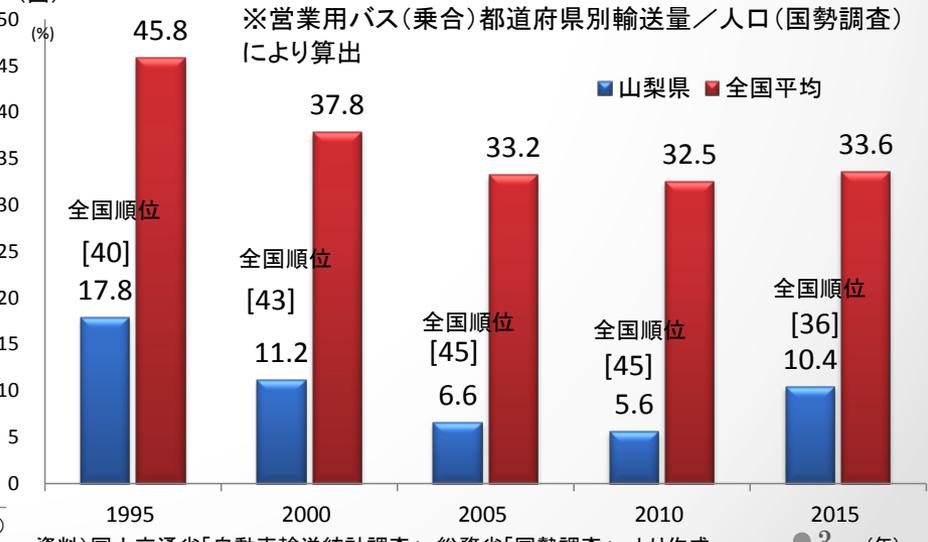
資料) 人口：総務省「人口推計」、乗用車数：国土交通省「自動車保有車両数統計」より作成

利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者の割合(%)—山梨



資料) 総務省「国勢調査」より作成

乗合バスの一人当たり年間乗車回数(※)



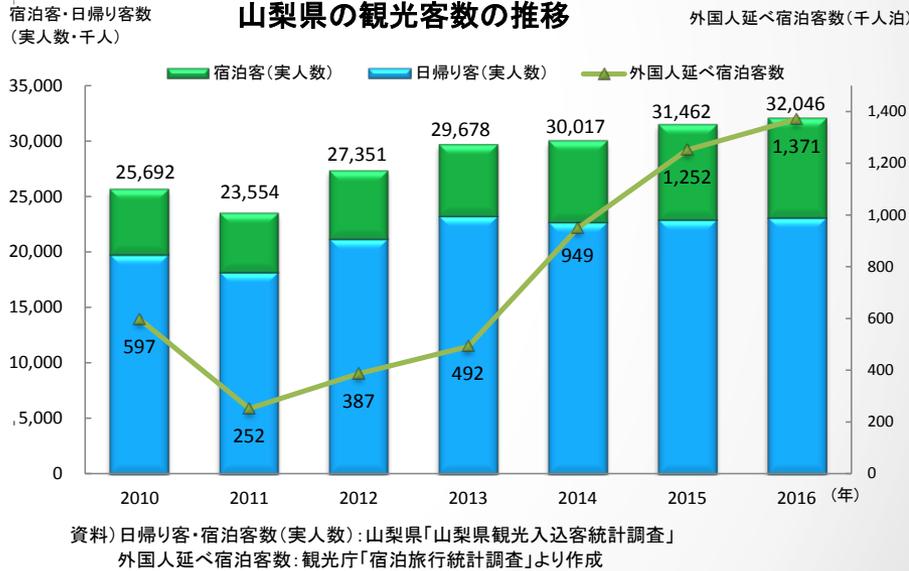
資料) 国土交通省「自動車輸送統計調査」、総務省「国勢調査」より作成

- ◆ 本県は全国よりも早いペースで高齢化が進展。2025（平成37）年には3人に1人が65歳以上高齢者、5人に1人が75歳以上高齢者になると推計
- ◆ 本県を訪れる観光客は増加傾向。特に外国人観光客の増加が著しい

山梨県の高齢者数・率の推移

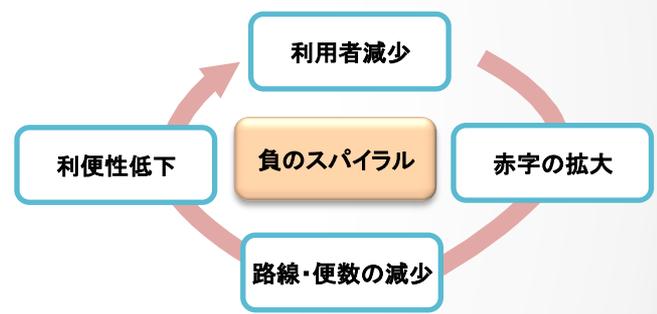
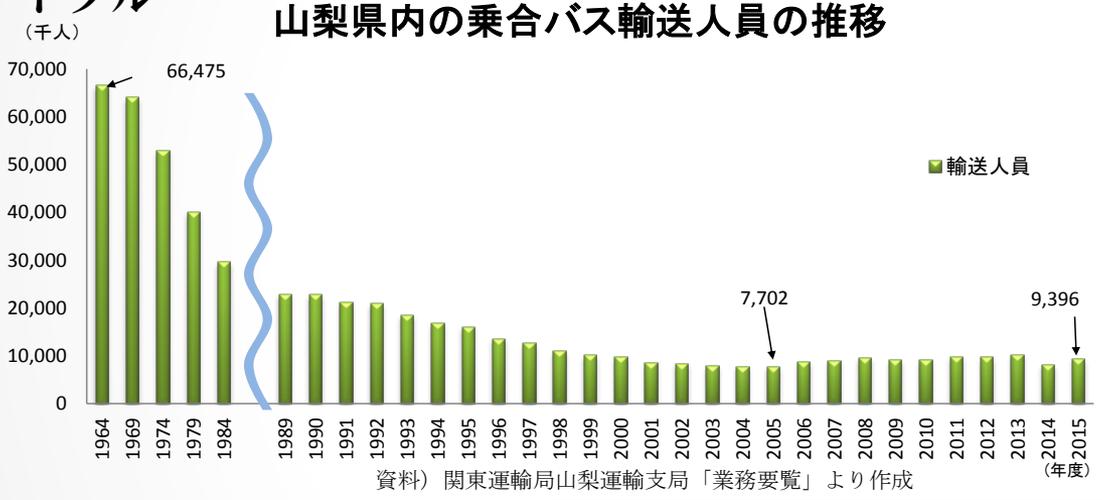


山梨県の観光客数の推移

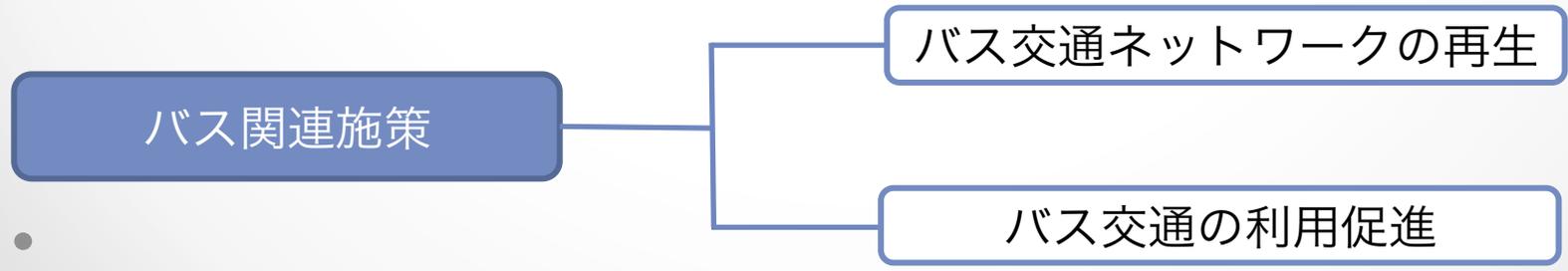


本県のバス交通の現状と対策

- ◆ 路線バスの輸送人員は1964(昭和39)年度の6,647万人から2015(平成27)年度は940万人に減少<ピーク時の約1/7>
- ◆ 運行系統も1971(昭和46)年度の525系統から2015(平成27)年には275系統に減少<ピーク時の約1/2>
- ◆ 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、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負のスパイラル



バス交通の活性化に向けて



(H29.3) >

県内バス交通ネットワークの再編とバス利用を促す取組

- 【組み分け】
- Ⅰ 交通拠点の選定
 - Ⅱ 拠点間の交通需要等の把握
- 【地域内】
- Ⅰ 交通拠点の選定
 - Ⅱ 地域バス路線検討会で検討

(1) 再編の具体的な考え方

- Ⅲ 広域的バス路線の再編
- Ⅲ 地域内バス路線の再編

(2) 交通拠点の設定

- ◆ 交通結節点や都市機能（教育、仕事、医療、買い物、観光）集積地を交通拠点として設定【28拠点を設定】

(3) 広域的バス路線[市町村を跨ぎ複数の交通拠点の運行]

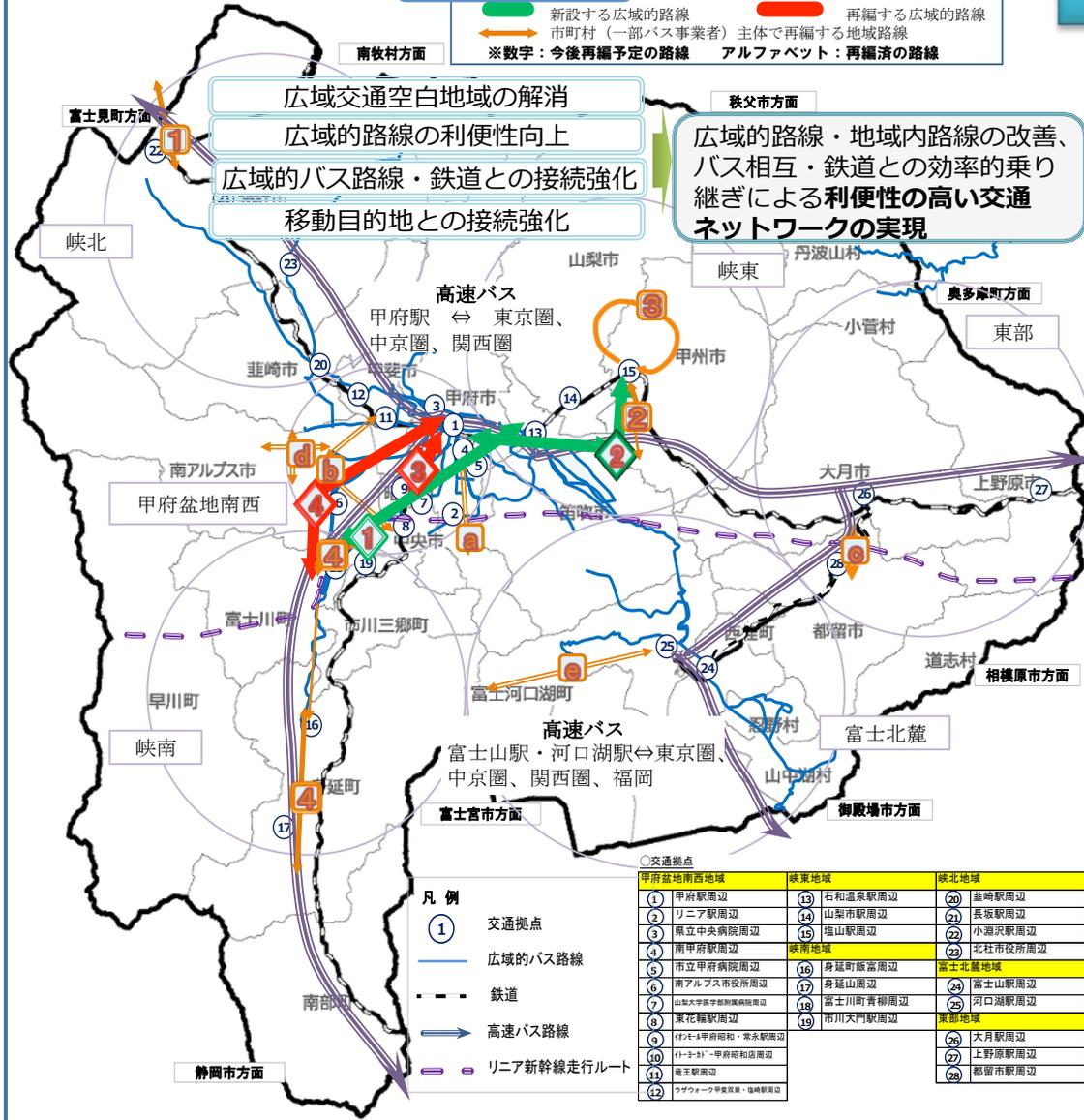
- ◆ 交通空白地域の解消（複数の交通拠点間を結ぶ路線の新設）
 - ① 石和温泉駅～市立甲府病院～山梨大学医学部附属病院～東花輪駅～フォレストモール富士川
 - ② 塩山駅～甲州市勝沼～石和温泉駅～甲府市東部(H29.4)
- ◆ 既存広域路線の利便性向上
 - 夕方・夜間の時間帯の増便
 - ③ 甲府駅～甲府市後屋団地～山梨大学医学部附属病院(H29.4)
 - ④ 中央病院～甲府駅～甲府市西部住宅街～西野～南アルプス市役所
 - ⑤ 甲府駅～甲府市・昭和町住宅街～イオンモール甲府昭和～山梨大学医学部附属病院
 - 起終点や経路の見直し
 - ④ 甲府駅～十五所～南アルプス市甲西支所線のフォレストモール富士川延伸(H29.4)

(4) 地域内バス路線[原則市町村内の路線]

- ◆ 広域的バス路線・鉄道との接続強化
 - ① 北杜市：白州・武川地区と長野県富士見町とを結ぶ路線の検討
 - ② 甲州市：勝沼地域バスの塩山駅延伸(H29.4)
 - ③ 甲府市：「古関～市立甲府病院線」の南甲府駅延伸(H28.10)
 - ④ 南アルプス市：市内バスの竜王駅、東花輪駅延伸(H28.10)
- ◆ 移動目的地との接続強化
 - ⑤ 甲州市：塩山地域の観光地を巡る季節循環バスの運行(H29.4)
 - ⑥ 身延町：町内縦断線の経路変更増穂商業・フォレストモール富士川・鯨沢駅への延伸(H29.4)
 - ⑦ 都留市：「谷村町駅～道の駅つる～リニア見学センター線」の新設(H28.11)
 - ⑧ 南アルプス市：市営施設をハブとした市内バスの再編(H28.10)
 - ⑨ 富士河口湖町・鳴沢村：河口湖駅～精進湖・本栖湖の新設(H28.4)

(5) 高速バス路線

- ◆ 高速バス路線による県外との接続強化



(6) バス利用を促す取り組み

① バス利用の普及・啓発

- ・「公共交通フェスティバル」の開催
- ・時刻表、路線図、手引き書の作成・配付

② バス利用をしやすい環境の整備

- ・「やまなしバスコンシェルジュシステム」の運用
- ・甲府駅南口「バス交通案内表示システム」の整備
- ・ICカードPASMOの導入
- ・ノンステップバスなどのバリアフリー車両の導入

③ バス利用への誘導

- ・バス交通への転換を働きかけるエコ通勤・エコ通学トライアルウィーク
- ・運転免許証自主返納高齢者へのバス利用促進
- ・商業施設や医療機関などのバス利用促進への協力

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

(1) リニア駅周辺

- ◆ 駅北側は般交通を対象とした乗降場、駅南側に公共交通を対象とした乗降場を整備

(2) リニア中央新幹線の開業を見据えたバス交通

- ◆ リニア駅と甲府駅間は、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
- ・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。自動運転システムなどの技術進歩を踏まえ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リニア駅・甲府駅と県内各地の主要拠点とを結ぶ路線
- ・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駅と県外地域を結ぶ高速バス路線



計画の推進

(1) 計画推進体制



- ◆ 関係者連携した取り組みによりバス交通ネットワークを充実
- <国の役割>

- ・地域交通の基本政策策定や財政支援、バス事業者許認可
- <県の役割>

- ・バス事業者や市町村への財政支援、関係者間の調整
- <市町村の役割>

- ・コミュニティバス地域内路線の運行確保、地域内バス交通の企画及び調整
- <事業者の役割>

- ・バス路線の運行

(2) 計画実施スケジュール

	平成29年度	平成30年度	平成31年度
ネットワーク再編	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通空白地域の解消 ・広域路線の利便性向上 ・広域的バス路線・鉄道との接続強化 ・移動目的地との接続強化 		
バス利用を促す取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の普及・啓発 ・バス利用をしやすい環境の整備 ・バス利用への誘導 		
リニア開業	<ul style="list-style-type: none"> ・開業を見据えたバス交通ネットワークの検討 		

(3) 計画推進状況の検証

- ◆ 県交通政策会議・地域バス路線検討会で検証
- ◆ 県交通政策会議での検証、交通需要の変化や交通の技術革新の進展を勘案して必要な見直しを行う

バス路線の維持<バス運行費や車両購入への補助>

国の役割 : 総合調整と財政支援
 県の役割 : 幹線となる路線の維持確保
 市町村の役割 : 地域内交通の維持確保

輸送量が15人以上に回復するなど、要件を満たす場合

(国庫補助対象※地域協議会で計画策定)

山梨県バス運行対策費補助金 (広域的・幹線的路線)

○運行費補助

- ・1日当たり輸送量15人以上
- ・複数市町村にまたがるもの
- ・運行回数3回以上
- ・運行赤字
- ・交付先 交通事業者
- ・補助率 国1/2 県1/2

5事業者、29路線、70,791千円

○車両減価償却費 補助

- ・ワンステップ型 13,000千円
- ・ワンステップ小型 12,000千円
- ・ノンステップ型 15,000千円
- ・償却期間 5年
- ・償却率 定率法40% 定額法20%
- ・補助率 国1/2 県1/2

2事業者、9台、14,400千円

(県単補助制度)

山梨県生活バス路線維持費補助金

○運行費補助

- ・国庫補助対象路線に準ずる路線
- ・15人を下回る等、国庫補助要件からはずれたもの
- ・補助対象期間 2年間
- ・交付先 市町村
- ・補助率 1/2

予算は補正対応

○最終バス延長補助

- ・最終バスとして知事が指定した路線
- ・交付先 交通事業者
- ・補助率 10/10

1路線 1,393千円

バス交通ネットワーク再生事業費補助金

○運行費補助

- ・輸送量15人を下回る等により国庫補助対象にならない「バス交通ネットワーク再生計画」に位置付けたバス路線
- ・補助対象期間 原則3年間
- ・交付先 交通事業者
- ・補助率 1/2

1路線 1,997千円

① 路線の再編

② 市町村単独補助で運行

(県単補助制度)

③ 山梨県市町村自主運営バス補助金

○運行費補助

- ・廃止路線を市町村が自主運営するもの
- ・交付先 市町村
- ・補助率 1/2 14市町村、

54路線 41,915千円

○車両購入費補助

- ・交付先 市町村
- ・補助率 1/2

0千円

○初年度開設費補助

- ・交付先 市町村
- ・補助率 1/2

0千円

④ バス事業者独自運行

⑤ 路線の廃止

赤字路線

輸送量が15人未満に減少

輸送量が15人超、運行実績

輸送量15人未満等により国庫補助対象にならない路線

甲府駅南口のバス交通案内表示システムの整備支援

- ◆ 甲府駅南口の改修にあわせたバス交通案内表示システムの整備を支援
- ◆ バスの運行情報をリアルタイムで多言語表示するシステムを、南口ロータリー入口、各バス乗り場、総合案内所内に設置（平成29年3月一部稼働、8月本格稼働）



公共交通フェスティバスの開催

- ◆ 県民の皆様にはバスや鉄道などの公共交通に慣れ親しんでもらうために「公共交通フェスティバル」を甲府駅北口で開催
- ◆ 平成28年12月には約5,000人が来場（推計）
- ◆ 平成29年度は12月9日(土) 開催予定



鉄道の利用促進＜鉄道通学支援による人口転出抑制実証事業＞

1 現状・課題・ニーズ

【山梨県まち・ひと・しごと創生人口ビジョン】

- ・概ね20歳代から40歳代で転出超過。
- ・転出超過の年代区分では、20～24歳の割合が特に高い。
- ・進学や就職により東京圏への転出割合が高い。

東京圏への進学や就職を機とした転出の抑制

転出者数の減少

◆公共交通施策からのアプローチ◆
生活基盤を移さない＜鉄道を利用した＞通勤・通学の促進

【鉄道を利用した通勤・通学の状況・推計値】(H22国勢調査(総務省)から算出)

都市名	都内までの距離	所要時間(※)	東京(隣接地域)圏への通勤・通学者数・率			
			通勤		通学	
高崎市	101.4km(上野)	新幹線 44分 普通 1時間53分	4,499人	2.6%(東京・埼玉)	1,035人	5.5%(東京・埼玉)
宇都宮市	105.9km(上野)	新幹線 48分 普通 1時間52分	3,064人	1.3%(東京・埼玉)	966人	4.6%(東京・埼玉)
前橋市	111.2km(上野)	普+新 1時間10分 快+普 2時間11分	1,589人	1.0%(東京・埼玉)	454人	2.7%(東京・埼玉)
水戸市	117.5km(上野)	特急 1時間53分 普通 2時間10分	683人	0.6%(東京・千葉)	242人	1.8%(東京・千葉)
甲府市	123.8km(新宿)	普通 2時間23分	510人	0.6%(東京・神奈川)	238人	2.0%(東京・神奈川)

※所要時間:平日に東京圏(上野駅・新宿駅)に8:00に到着する最短の時間

【山梨県から東京圏への通学ニーズ】

	甲斐市	甲府市	笛吹市	山梨市	甲州市	大月市	上野原市	富士急行線沿線	県全体
潜在ニーズ ※1	34.3%	24.8%	44.0%	49.3%	59.6%	52.7%	78.4%	48.7%	39.3%
通学状況 ※2	3.0%	2.9%	4.6%	7.3%	10.1%	27.1%	33.1%	6.7%	6.6%

※1: 潜在ニーズ: アンケートで「東京圏に進学した場合に、通学したい」と回答した者の割合(抽出: 高校2年生)

※2: 通学状況: 15歳以上の学生に占める東京・神奈川への通学者の割合(※「H22国勢調査(総務省)」)

◎潜在ニーズは「平成27年度 中央線沿線高校在校生に対する通学意向調査」(H28.2山梨県交通政策課実施)

・調査対象: 甲府駅～大月駅の中央線沿線に立地する県立高校(10校)に通学する高校2年生(1,210名)

2 事業の概要(対象及び内容)

○高校生・保護者に対する通学のメリット、通学に利用可能な電車等の情報提供

転出者数の減少

○県外の県関係企業(県人会会員、本社が県内の企業)等への通勤での電車利用の呼び掛け

16歳～18歳(高校生)

19歳～22歳(大学生・短大生)

23歳～(社会人)

○山梨県鉄道通学支援による人口転出抑制実証事業費

- ・対象事業
県内に住所を有し、H29.4.1以降に県外の大学等への通学を始めた者の通学定期券購入費に対する助成事業＜実施市町村を支援＞
- ・補助率 市町村負担額の1/2
- ・限度額 1市町村あたり2,500千円
- ・予算額 12,500千円
- ・事業期間 H29～31(3年後に効果検証を行う)

甲府市、山梨市、甲斐市で実施
※取り組む市町村は拡大予定

○大学・短大に向けた電車通学推進の協力依頼、県外通学者への県内の就職情報の提供

- ・やまなし暮らし支援センターを通じて、東京圏大学等へ事業を周知するとともに協力を依頼
- ・対象者にユースバンクやまなしへの登録を促進し、県内企業や合同就職説明会等の情報を提供