山梨県公共交通網再編に向けた基本方針（素案）

山　梨　県

令 和 ８ 年 １１ 月

［ 目　　次 ］

1 はじめに ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
1-1 基本方針の策定趣旨 ……1
1-2 基本方針の位置づけと期間 ……2

2 現状と課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
2-1 本県の公共交通の特徴 ……3
2-2 公共交通に対する全国的な取組動向 ……15
2-3 本県の公共交通の課題 ……16

3 公共交通網の目指す姿 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
3-1 公共交通網再編により実現すべき価値 ……19
3-2 基本構造：「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」 ……19
3-3 「枝の交通」を支える基幹路線の交通拠点 ……21
3-4 基幹路線の将来像 ……24
3-5 本県の公共交通の 50 年後（2075 年頃）のイメージ ……30
3-6 公共交通軸の類型 ……35

4 目指す姿の実現に向けた取り組みの方向性 ・・・・・・・・・・・ 38
4-1 取組方針 ……38
4-2 関係者の役割 ……41
4-3 交通拠点のあり方 ……42
4-4 交通モード選択のあり方 ……44
4-5 圏域別の方向性 ……46

5 まとめ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
5-1 取り組みの推進に向けて ……51
5-2 県による市町村支援の方向性 ……51

1　はじめに

1-1　基本方針の策定趣旨

本県においては、山梨県地域公共交通協議会での２年間の協議を経て、令和６年３月に山梨県地域公共交通計画を策定し、広域的なバス路線等の確保維持に努めてきました。

しかしながら、本県の公共交通は、長期的な利用者の減少とともに、公共交通部門における人手不足という全国的な問題の影響等もあり、運行本数の縮減や事業者の経営状況の悪化など、安定的なサービスの提供が年々難しくなりつつある状況になっています。

一方で、山梨県地域公共交通計画策定後、国土交通省において「交通空白」解消本部が設置され、全国的に「交通空白」に対する取り組みが強化されるとともに、県内でも新たな取り組みが始まるなど、さまざまな社会情勢の変化が見られています。

さらに、今後予定されているリニア中央新幹線の開業は、本県に新たな人の流れを生み出し、公共交通の利用者増加、更には地域経済の活性化の起爆剤となり得るものです。

この新たな人の流れを県内全域に波及させていくためには、リニア山梨県駅（仮称）を新たな交通網のハブとして位置づけ、県内各地域を結ぶ基幹路線やそれを支える交通拠点のあり方、また交通拠点から先の地域内交通と基幹路線の効果的な接続などを検討していく必要があります。

既存の計画である「山梨県総合計画」「山梨県都市計画マスタープラン」「リニアやまなしビジョン」「やまなし観光推進計画」「社会資本整備重点計画」「山梨県地域公共交通計画」においても、リニア山梨県駅周辺における広域的な交通結節機能の構築、リニア山梨県駅と県内拠点を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの充実、総合的な公共交通の構築とシームレスな移動手段確保への取り組み、県内各地域をつなぐ道路ネットワーク整備の推進などが掲げられています。

こうしたことを踏まえ、交通空白等の喫緊の課題への対応と、将来のリニア中央新幹線開業効果の最大化を図るため、次世代モビリティの活用や新たな道路ネットワークの整備等も踏まえながら、県や市町村が同じ方向を向いて、交通事業者等とともに、公共交通における最適解を目指し取り組んでいくための指針として、「公共交通網再編に向けた基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定しました。

なお、基本方針は、山梨県総合計画の理念を踏まえつつ、今後、同計画の部門計画である山梨県地域公共交通計画を改定するにあたっての基本的な考え方や方向性を示すものです。

1-2　基本方針の位置づけと期間

策定趣旨や上位計画等を踏まえ、基本方針は、県内各地域を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの充実、地域の特性に応じた移動手段の確保・充実及び持続可能な公共交通ネットワークの形成促進により、県民や来訪者をはじめ、誰もが必要なときに必要な場所へ移動できる社会の実現や、移住・定住の促進及び交流人口の拡大に寄与する公共交通を実現するための指針として策定します。

基本方針では、本県における公共交通の目指すべき姿を示すとともに、その実現に向けた施策の方向性について、明らかにします。

また、基本方針は、県の次期地域公共交通計画を策定する際の指針とするとともに、市町村地域公共交通計画との整合性を図るものとなります。

■基本方針の目標年次

現在の山梨県地域公共交通計画の計画期間は令和１０年度（2028 年度）までとなっており、次期山梨県地域公共交通計画の計画期間は令和１１年度（2029 年度）～令和１５年度（2033 年度）の５年間を予定しています。

このため、基本方針においては、リニア中央新幹線の開業やその先の未来を展望し、中期をリニア中央新幹線の開業時、長期を約 50 年後と想定し、中長期的に公共交通の目指すべき姿や取り組みの方向性を示すだけでなく、次期山梨県地域公共交通計画との整合を図り、短期的（令和１５年度（2033 年度）まで）に目指すべき姿等についても示すこととします。

基本方針の第２章では、本県の公共交通を取り巻く現状と課題を整理します。

第３章で、公共交通の短期的及び中長期的に目指すべき将来像やネットワーク像、交通拠点の類型等を提示し、第４章と第５章で、その実現に向けた取り組みの方向性などを示します。

2　現状と課題

2-1　本県の公共交通の特徴

2-1-1　地域の現状

■将来推計人口

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本県の人口は、令和２年の約 81 万人から令和 32 年には約 61 万人にまで減少することが見込まれています。

15 歳未満の年少人口割合は、令和２年の 11.4%から令和 32 年の 9.4%に減少、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口割合は、57.8%から 48.9%に減少、65 歳以上の老年人口割合は、30.8%から 41.7%に増加する見込みとなっています。

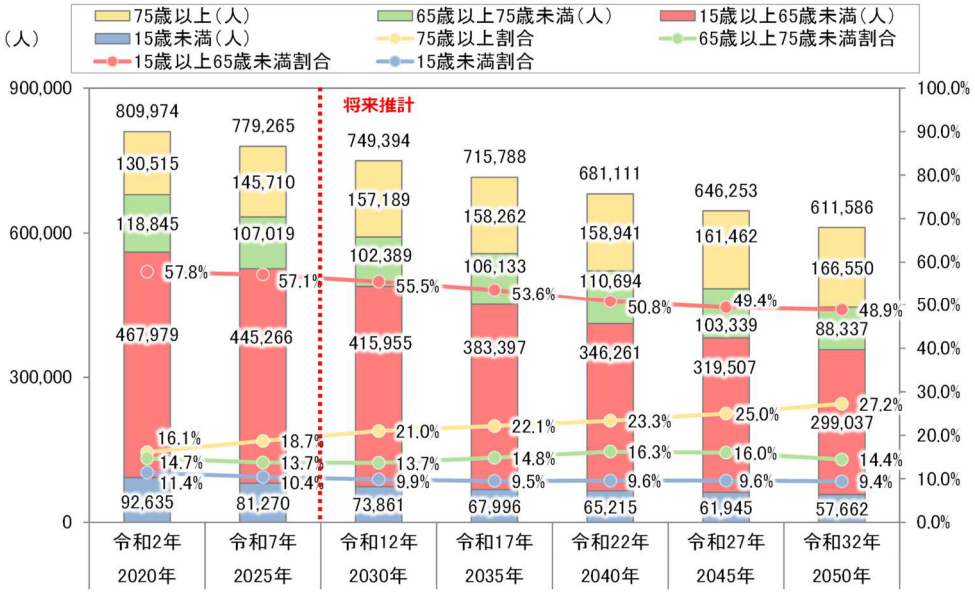


図　将来推計人口（山梨県）

表　将来推計人口（山梨県）

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年	令和32年
15歳未満（人）	92,635	81,270	73,861	67,996	65,215	61,945	57,662
15歳以上65歳未満（人）	467,979	445,266	415,955	383,397	346,261	319,507	299,037
65歳以上（人）	249,360	252,729	259,578	264,395	269,635	264,801	254,887
65歳以上75歳未満（人）	118,845	107,019	102,389	106,133	110,694	103,339	88,337
75歳以上（人）	130,515	145,710	157,189	158,262	158,941	161,462	166,550
総人口（人）	809,974	779,265	749,394	715,788	681,111	646,253	611,586
15歳未満割合	11.4%	10.4%	9.9%	9.5%	9.6%	9.6%	9.4%
15歳以上65歳未満割合	57.8%	57.1%	55.5%	53.6%	50.8%	49.4%	48.9%
65歳以上割合	30.8%	32.4%	34.6%	36.9%	39.6%	41.0%	41.7%
65歳以上75歳未満割合	14.7%	13.7%	13.7%	14.8%	16.3%	16.0%	14.4%
75歳以上割合	16.1%	18.7%	21.0%	22.1%	23.3%	25.0%	27.2%

※令和２年及び令和７年は、「CANCEIS」による国勢調査の不詳補完値を使用。
　令和７年は、不詳補完後も残る年齢不詳 11 人を除いて集計。
※令和 12 年以降は、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（令和５年推計）」による推計値。
　同推計は、令和２年国勢調査公表時の「あん分等を基本とした方法」による不詳補完結果を基準人口としている。

出典：日本の地域別将来推計人口
（国立社会保障・人口問題研究所）

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計に基づき、2050 年（令和 32 年）以降の人口を見通すと、本県の総人口は 2100 年（令和 82 年）には 30.1 万人となる見込みです。

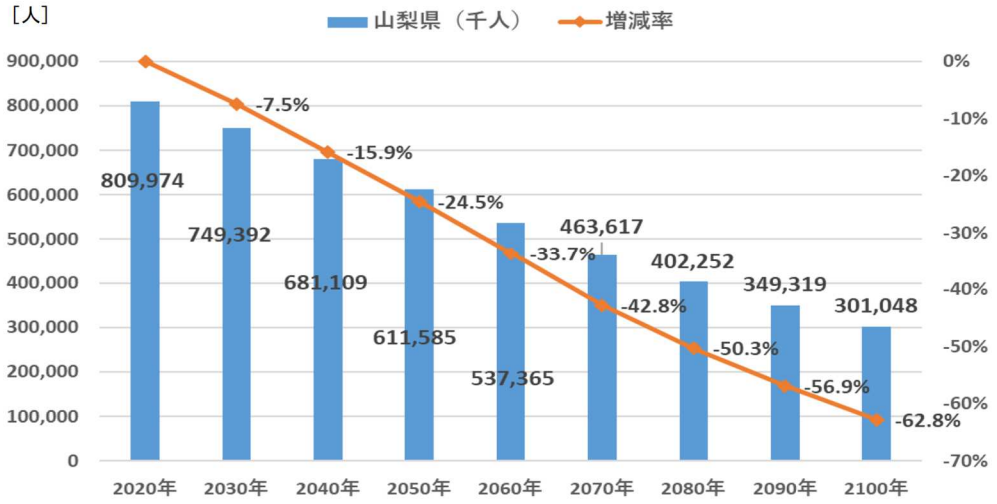


図　山梨県の人口推計

※国立社会保・人口問題研究所「日本の地域別将来推計」（令和５年推計）を参考に山梨県が推計

出典：山梨県人口ビジョン 2.0 ～やまなし未来幸甲斐図 2025～

さらに本県では、「山梨県人口ビジョン 2.0 ～やまなし未来幸甲斐図 2025～」（令和７年９月）において、上記を含め次の３つのパターンでの推計を独自に行っており、パターン③の悲観型シナリオでは、2100 年（令和 82 年）には 20 万人を下回る見込みです。今後の公共交通施策の立案にあたっては、こうした更に深刻な状況についても想定する必要があります。

パターン①：社人研（国立社会保障・人口問題研究所）推計準拠型シナリオ

社人研が示した 2050 年（令和 32 年）までの将来推計に準拠し、合計特殊出生率、子ども女性比、0～4 歳性比の各指標が 2050 年以降も一定で推移するものと仮定して推計。

パターン②：現状延長型シナリオ

過去最低だった 2009 年（平成 21 年）の 1.31 に次ぐ低水準となった 2023 年の合計特殊出生率 1.32 が今後もこれ以上低下せず、この水準を維持すると仮定して推計。

パターン③：悲観型シナリオ

直近の下落率（3%程度）が続くと仮定し、以降も低下が長期的に積み重なると想定して推計。

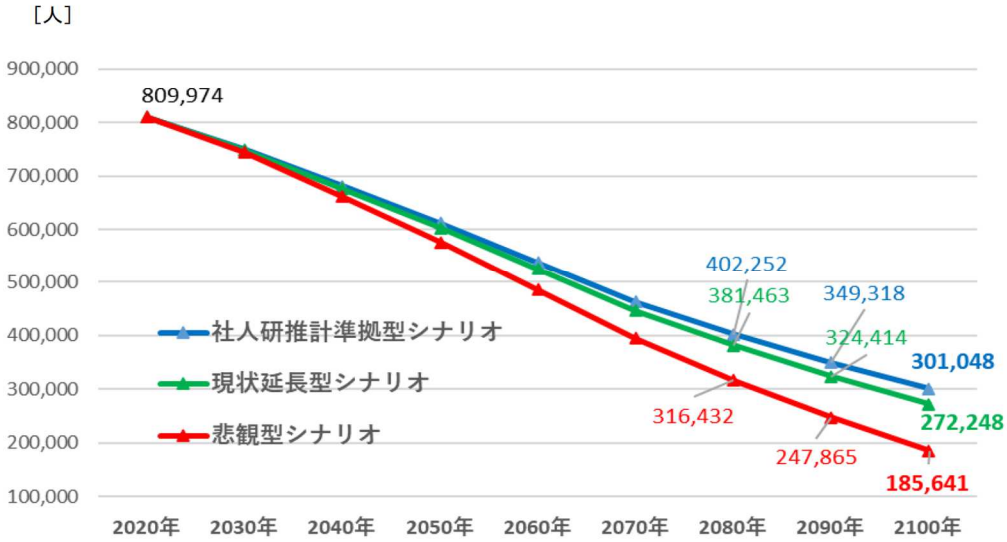


図　総人口３パターン推計

出典：山梨県人口ビジョン 2.0 ～やまなし未来幸甲斐図 2025～

■観光入込客数

山梨県の観光入込客数（過去１０年間）を見ると、平成２８年から令和元年にかけて増加し、令和元年には 5,247 万人となりました。令和２年には新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅に減少したものの、令和４年以降は回復が続いており、令和７年には 5,039 万人まで回復しています。

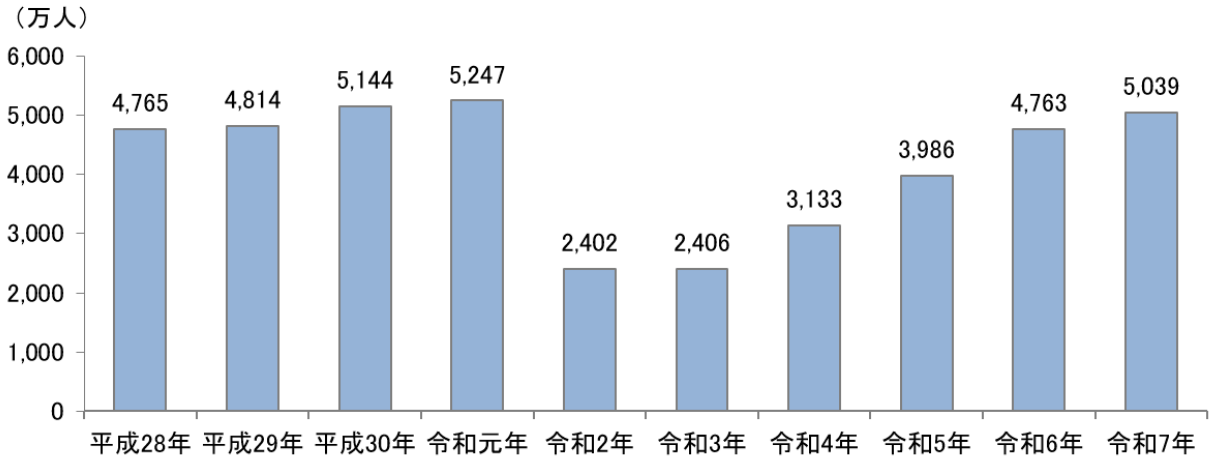


図　観光入込客数の推移（山梨県・延べ人数）

出典：山梨県観光入込客統計調査結果

■自動車保有台数

本県の１人当たり自動車保有台数は 0.978 台となっており、全国平均の 0.669 台を大きく上回っています。また、本県は全国１位であり、自家用車への依存度が高い地域であることがうかがえます。

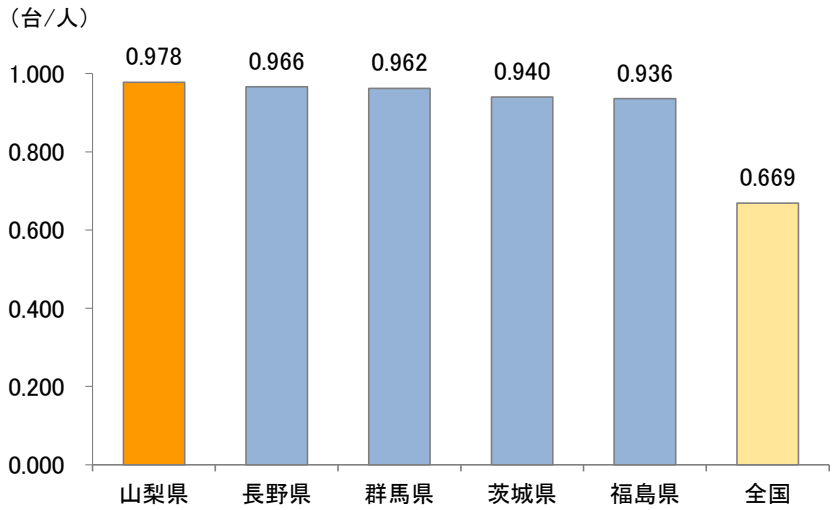


図　１人当たり自動車保有台数（全国上位５県）

出典：都道府県別・車種別自動車保有台数
（一般財団法人自動車検査登録情報協会）

※自動車保有台数；令和８年３月現在

※人口：令和８年１月現在

■公共交通の輸送人員

県内の公共交通の輸送人員は、鉄道、乗合バス、タクシーともに令和元年度までゆるやかに減少し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、令和２年度に 21,032 千人まで落ち込みました。その後、令和６年度には 32,797 千人となるなど回復傾向にあります。

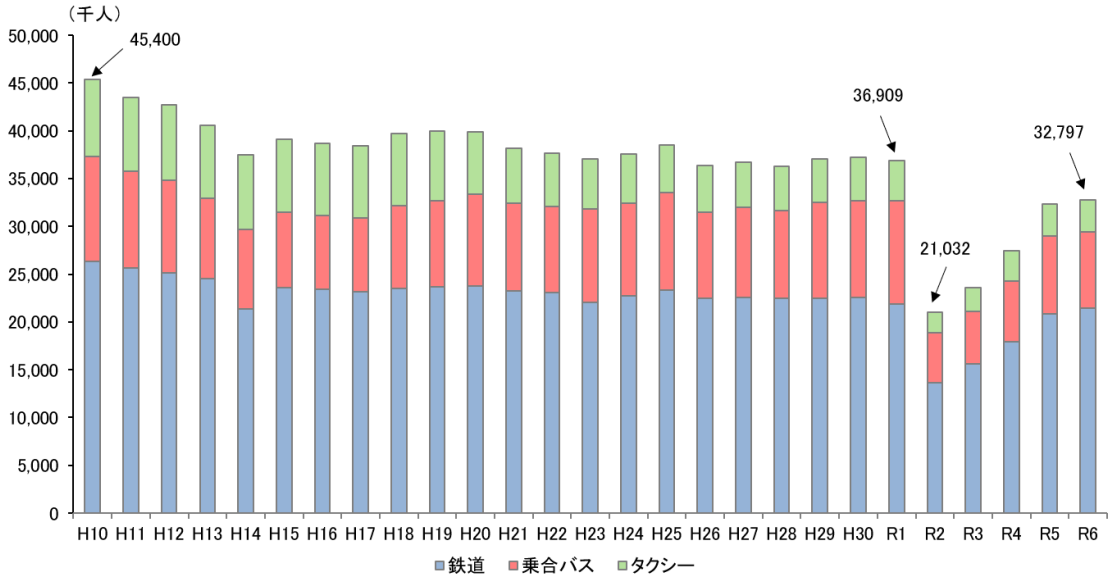


図　公共交通の輸送人員の推移（山梨県）

出典：山梨県統計年鑑（山梨県）
統計資料（関東運輸局）
山梨運輸支局業務要覧

■乗合バスの輸送コスト

乗合バスの輸送原価（バスが 1km 走るために必要な経費）は、年々増加傾向にあります。特に国際情勢の緊迫化による燃料費高騰の影響もあり、直近の令和５年度から令和６年度にかけては大幅に上昇傾向にあります。

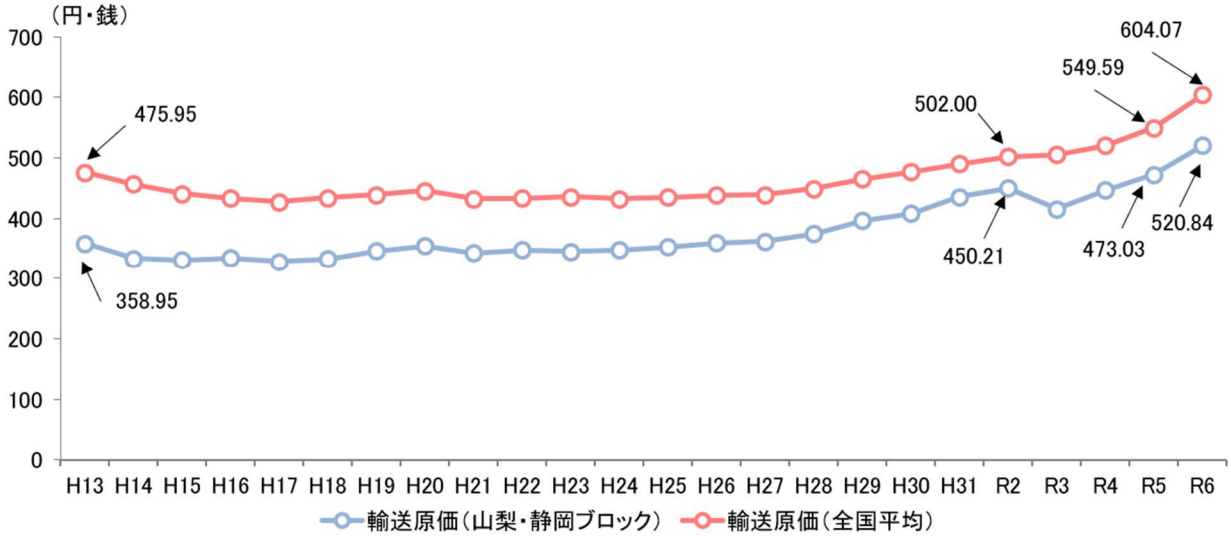


図　乗合バスの輸送原価の推移（全国・山梨県）

出典：乗合バス事業の収支状況（国土交通省）

※　保有車両 30 台以上の事業者を対象に算出

※　輸送原価は人件費、燃料油脂費、車両償却費等、バス運行に必要な経費を実車走行キロで割り戻し算出

■乗合バス・タクシー乗務員数等の推移

県内の乗合バス及びタクシー乗務員数は、令和２年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大等の影響で減少した後、ゆるやかに増加しているものの、感染拡大前の水準には回復していません。この傾向は全国的にも同様といえます。なお、県内の二種免許保有者数も減少傾向にあり、担い手になりうる母数も減少しているといえます。

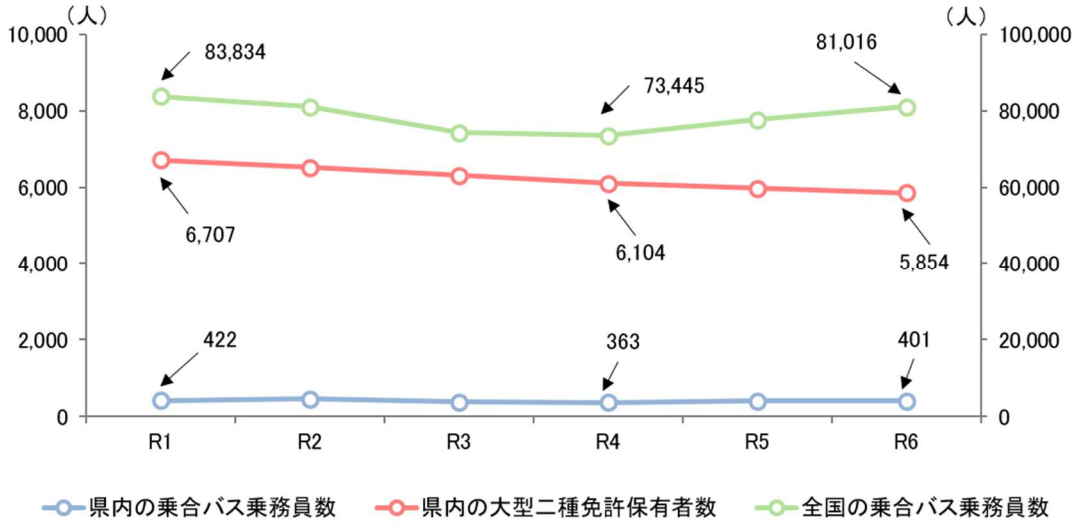


図　乗合バス乗務員数等の推移

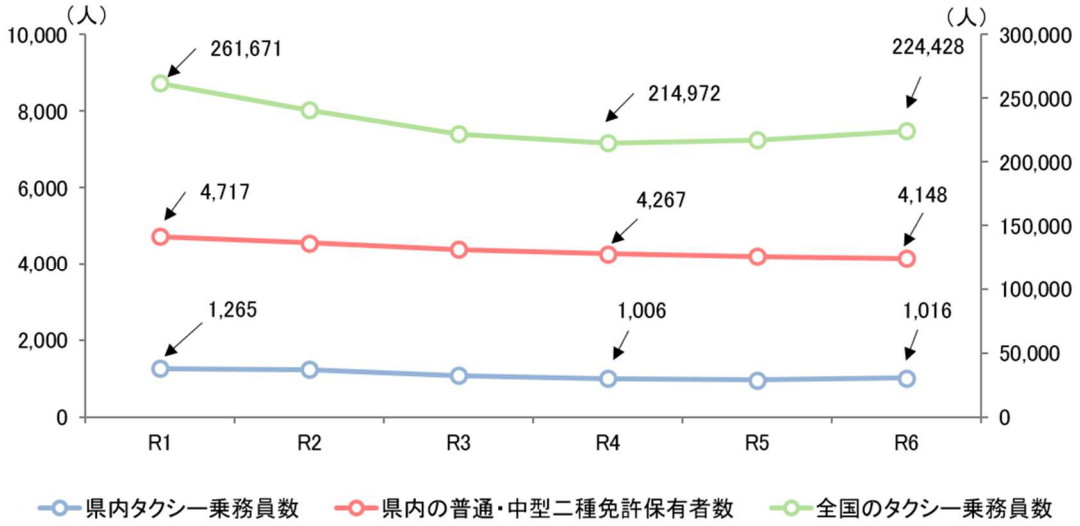


図　タクシー乗務員数等の推移

出典：運転免許統計（警視庁）
数字で見る自動車 2026（国土交通省）
※県内の乗合バス及びタクシー乗務員数は事業者への聞き取りによる

■市町村の職員数

令和７年における県内の１市町村当たりの職員数（一般行政部門）は、平均 198.5 人となっており、全国市町村の平均 331.9 人や人口規模の近い県の平均（佐賀県 267 人、福井県 304.8 人、徳島県 216.6 人）よりも少ない傾向にあります。

また、隣接している県と比較すると、静岡県 354.6 人や埼玉県 462.9 人よりは大幅に少なく、長野県 193.6 人と同程度となっています。

全国的に、規模の小さい自治体では公共交通施策の検討・実施に割ける人員が少なくなる傾向にあります。県内でも、全 27 市町村のうち、公共交通施策に専任職員を配置する市町村はほぼなく、公共交通施策を担う常勤換算職員数は、平均で 1.2 人となっています。また、常勤換算で１人に満たない市町村が半数弱の 12 あり、十分な人員を割けない市町村が多いことが確認されています。

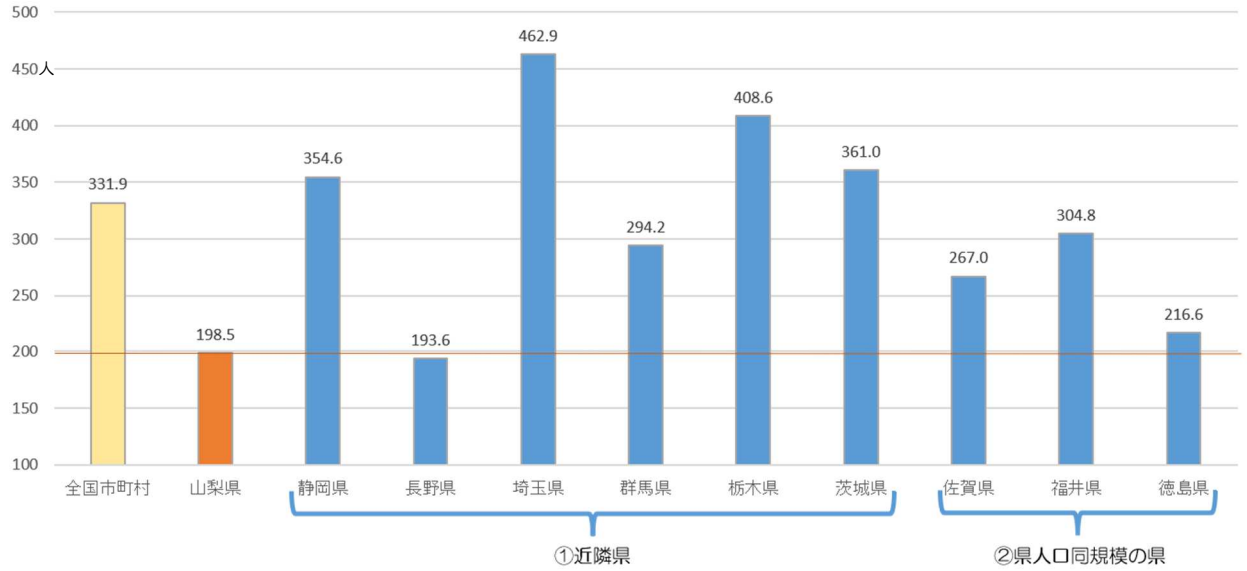


図　１市町村当たりの職員数（一般行政部門の平均）

※令和７年地方公共団体定数管理調査結果（総務省）から、（全国、本県、他９県の市町村職員数合計）÷（各市町村数）を算出

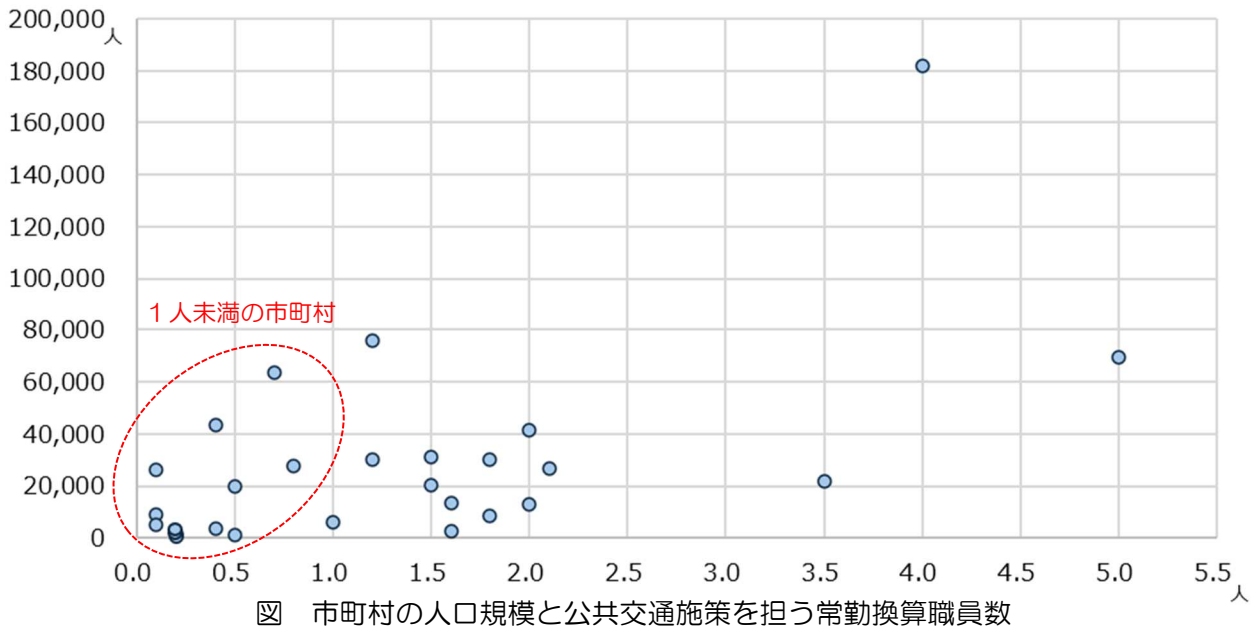


図　市町村の人口規模と公共交通施策を担う常勤換算職員数

※（公共交通施策を担当する部署の配属人数）×（当該所属の業務に占める公共交通施策の割合）で常勤換算人数を算出

出典：令和８年地域・次世代交通グループ調べ

2-1-2　移動実態

■県全体の流動

移動目的を特定せずに人流データを分析したところ、平日においては、甲府市及び富士吉田市を中心に周辺市町村から多くの人の流入が確認できます。また、多くの市町村では近隣市町村との間で双方向の人の流れがみられ、買い物や通院、通勤・通学など、日常生活に伴う移動が広域的に行われていることがうかがえます。

一方、休日においても甲府市及び富士吉田市への人の流れは確認できるものの、平日と比較すると集中の程度は若干下がり、各地の観光地やレジャー施設等への移動が分散して発生しているものと考えられます。富士北麓地域では、静岡県側との相互移動もみられ、県境を越えた広域的な交流圏が形成されていることが確認できます。

また、平日・休日ともに、中西部地域と東部・富士五湖地域の間の人の流れは、小菅村及び丹波山村から甲州市への移動を除き限定的であることが分かります。さらに、上野原市、北杜市、南部町などの県境部では、東京都、神奈川県、静岡県及び長野県との往来が確認されており、県境を越えた日常的な移動が行われていることがうかがえます。

■平日：発地市町村ベース

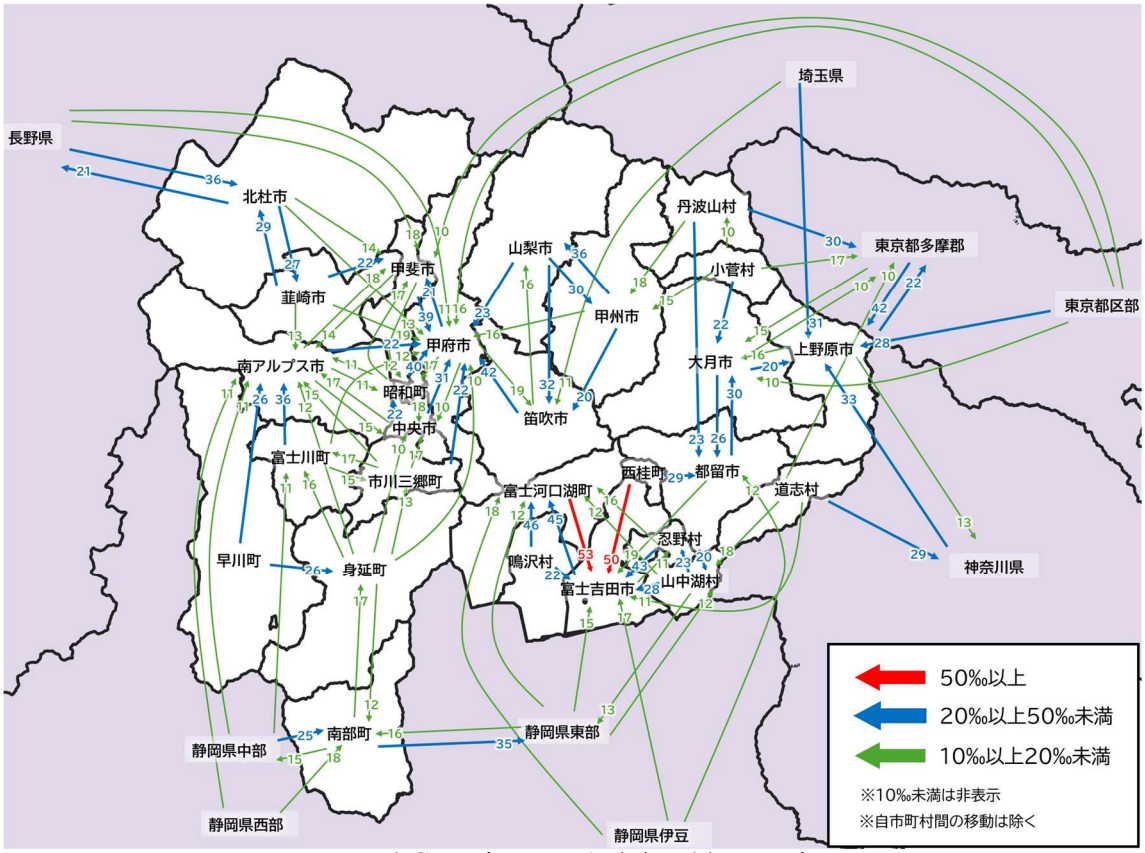


図　流動図（平日：発地市町村ベース）　出典：GEOTRA（GAD2025.10 平日）

■平日：着地市町村ベース

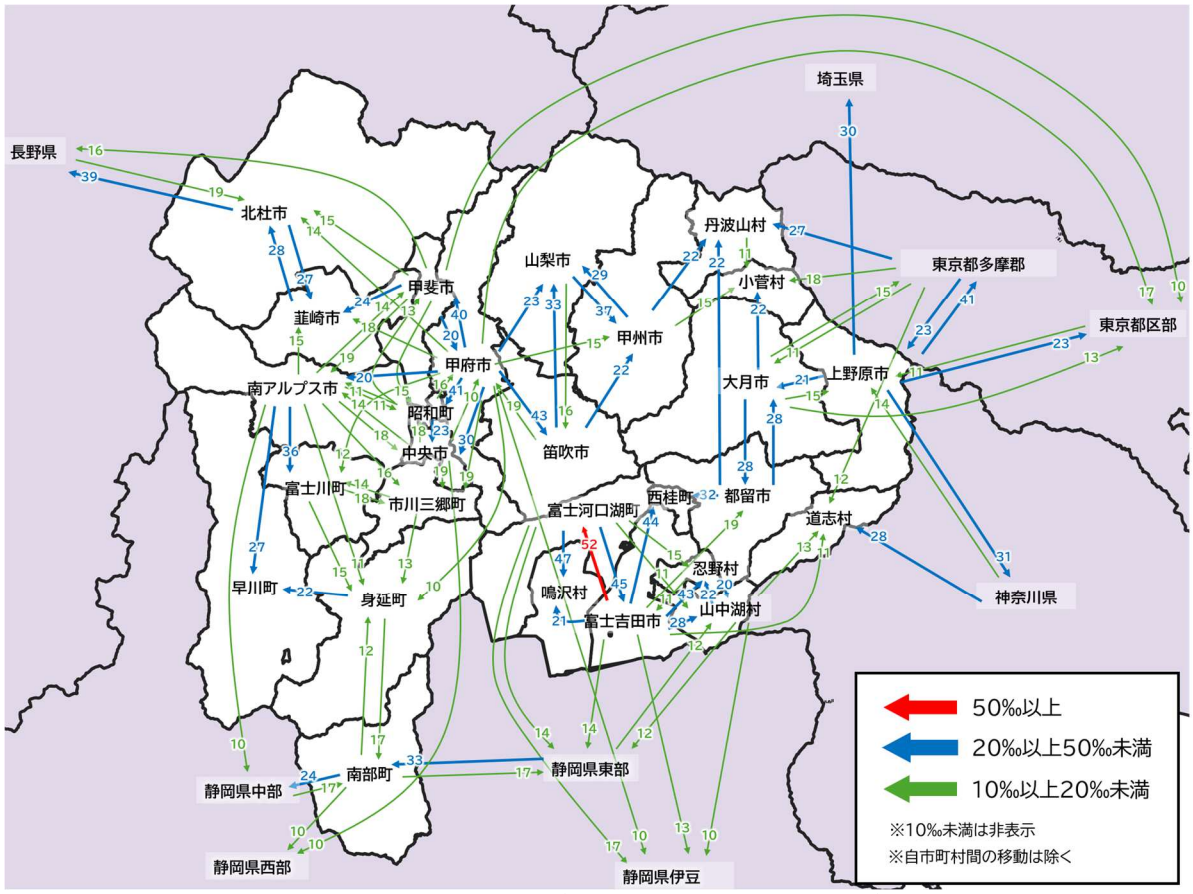


図　流動図（平日：着地市町村ベース）　出典：GEOTRA（GAD2025.10 平日）

■休日：発地市町村ベース

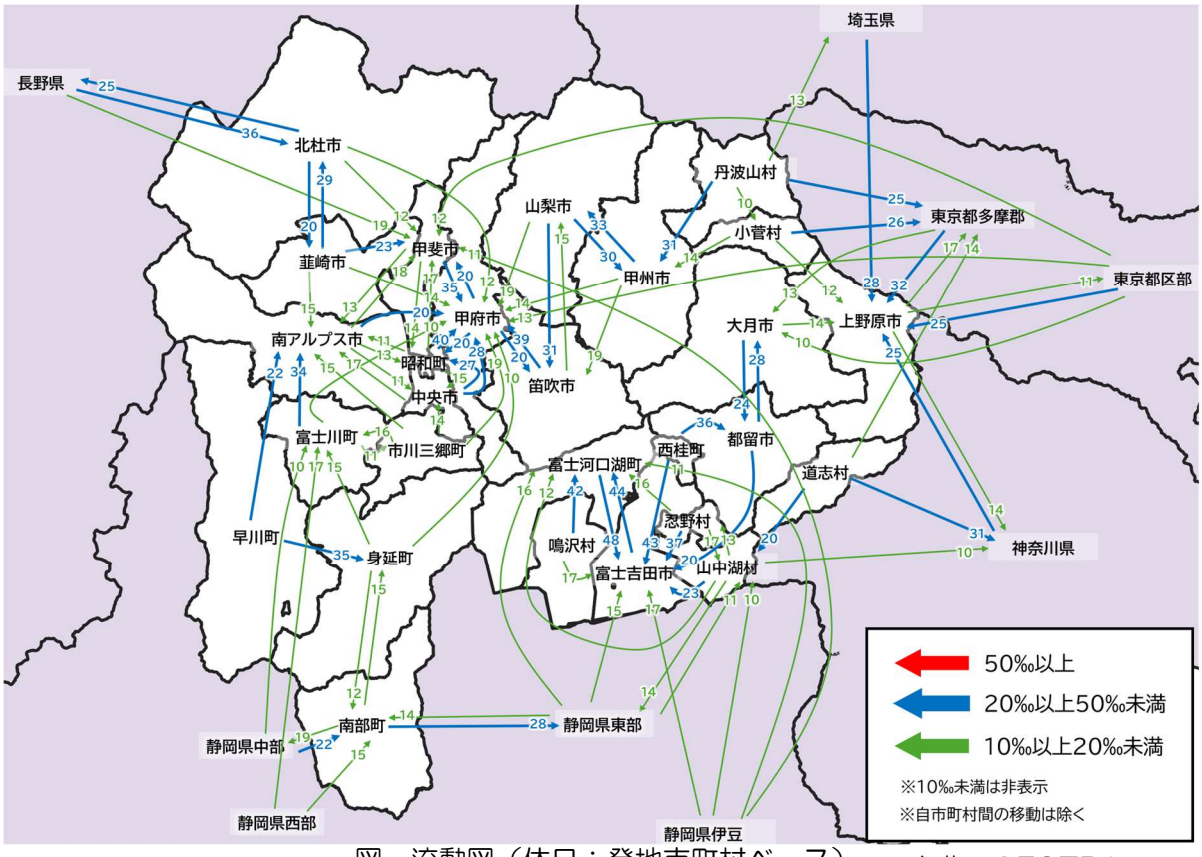


図　流動図（休日：発地市町村ベース）　出典：GEOTRA（GAD2025.10 休日）

■休日：着地市町村ベース

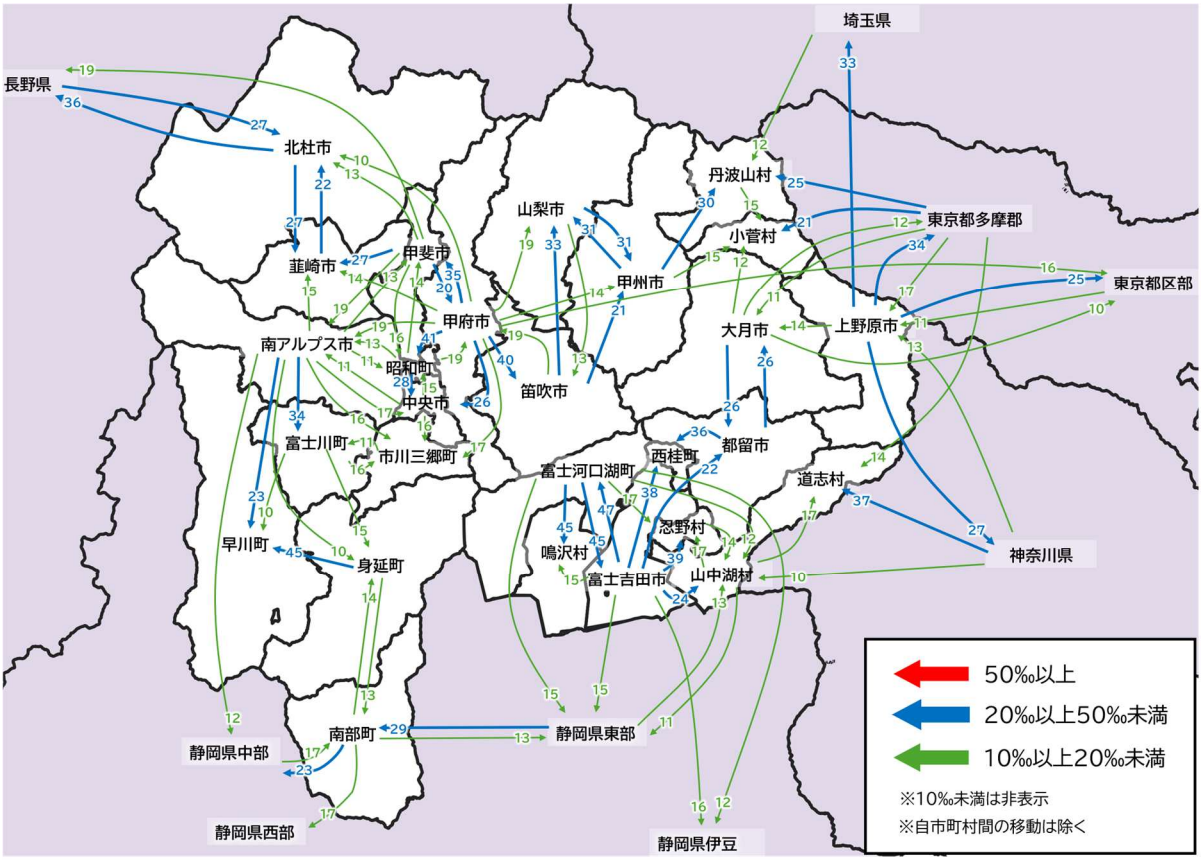


図　流動図（休日：着地市町村ベース）

出典：GEOTRA
（GAD2025.10 休日）

＜図の見方＞
〇データ：GEOTRA 社が提供している２０２５年１０月の人流データです。
〇矢印の向き：移動の方向を表します。例えば「甲府市→笛吹市」は甲府市から笛吹市への移動です。
〇数字：移動量を割合で表したものです。発地市町村ベースと着地市町村ベースの２種類の図があります。
・発地市町村ベース（前ページの下図）の場合：
⇒「甲府市→笛吹市」の「20」の矢印は、甲府市を発地点としている移動量を１００%とした場合に、そのうちの２０%が笛吹市への移動であることを示しています。
・着地市町村ベース（本ページの上図）の場合：
⇒「甲府市→笛吹市」の「４０」の矢印は、笛吹市を着地点としている移動量を１００%とした場合に、そのうちの４０%が甲府市からの移動であることを示しています。
※母数は、県内の移動量＋隣接都県（東京都、埼玉県、神奈川県、静岡県、長野県）からの移動量（もしくは、隣接都県への移動量）の合計
〇移動量：トリップ数という「移動」の単位で集計されたものです。１人の人が発地点から着地点に移動すると１トリップとして計測されます。そのため、１人がＡ地点からＢ地点、Ｂ地点からＣ地点に移動すると２トリップとなります。

■通勤流動

県内の通勤流動をみると、甲斐市、昭和町、西桂町において、自市町内での通勤が 40%未満となっており、他市町村への移動が特に多くなっています。また、甲斐市、笛吹市、中央市、昭和町などから甲府市への移動がみられ、甲府市を中心とした通勤流動も形成されています。さらに、上野原市、丹波山村、大月市から東京都、南部町から静岡県への移動のように、県境を越えた通勤もみられます。

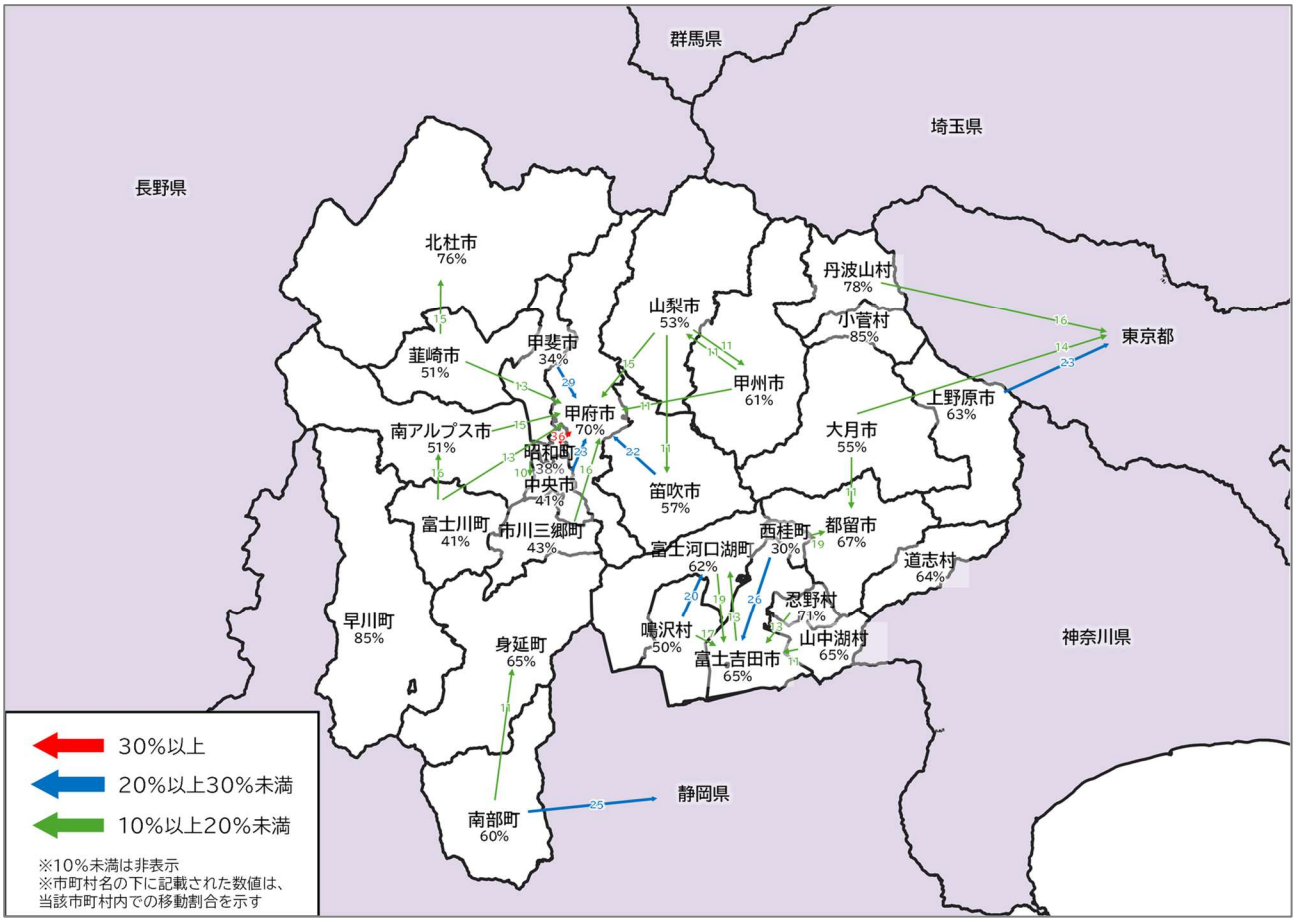


図　通勤流動図

出典：令和２年国勢調査

＜図の見方＞
〇データ：令和２年度の国勢調査の通勤に関する値を使用しています。
〇矢印の向き：移動の方向を表します。例えば「甲斐市→甲府市」は甲斐市から甲府市への移動です。
〇数字：通勤の移動量を割合で表したものです。「甲斐市→甲府市」の「２９」の矢印は、甲斐市在住で通勤している方のうち、２９%が甲府市へ通勤していることを示しています。また、市町村名の下に記載された数字は、住んでいる市町村内に通勤している割合を表しています。

■通学流動

通学流動（１５歳以上）は、通勤と比べて市町村を越えた移動がさらに広くみられ、特に甲府市への移動が多くなっています。甲府市のほか、富士吉田市や大月市、都留市なども周辺市町村からの通学先となっており、圏域ごとに中心となる市町村への移動がみられます。また、東京都、神奈川県、静岡県などへの県外通学もみられ、比較的広域的な移動が行われています。

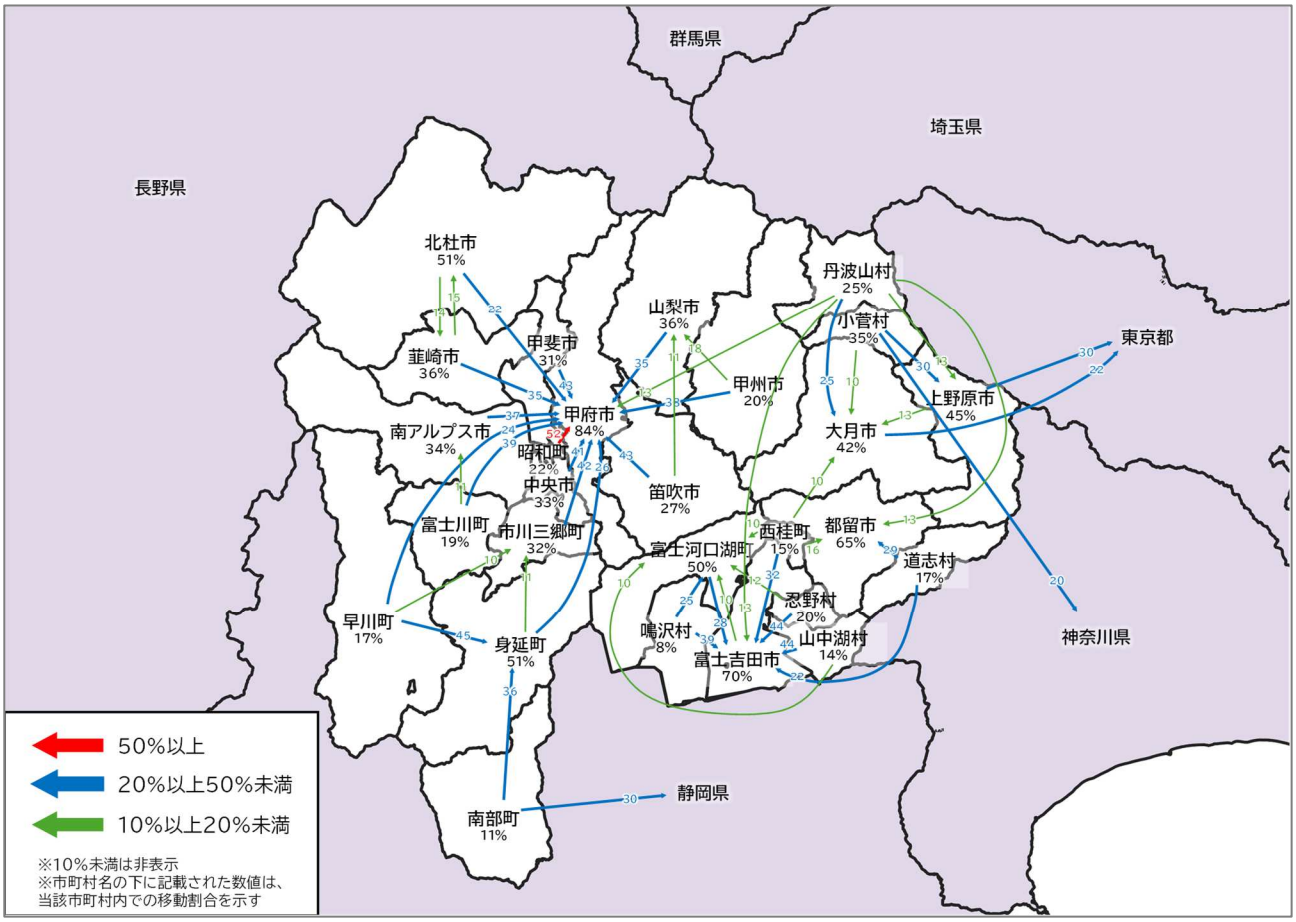


図　通学流動図

出典：令和２年国勢調査

＜図の見方＞
〇データ：令和２年度の国勢調査の通学（１５歳以上）に関する値を使用しています。
〇矢印の向き：移動の方向を表します。例えば「山梨市→甲府市」は山梨市から甲府市への移動です。
〇数字：通学の移動量を割合で表したものです。「山梨市→甲府市」の「３５」の矢印は、山梨市在住で通学している方のうち、３５%が甲府市へ通学していることを示しています。また、市町村名の下に記載された数字は、住んでいる市町村内に通学している割合を表しています。

2-1-3　公共交通の運行状況

本県の公共交通は、鉄道は JR 中央東線、JR 身延線、JR 小海線及び富士急行線が運行しており、県内各地域を結ぶとともに、東京都、長野県、静岡県方面への広域的な移動を担っています。

路線バスは、山梨交通や富士急バス、西東京バスなどの事業者により運行されており、鉄道駅や主要な拠点、周辺市町村等を結び、広域及び地域間の移動を担っています。また、各市町村ではコミュニティバス等が運行され、鉄道や路線バスを補完しながら、地域内の移動を支えています。

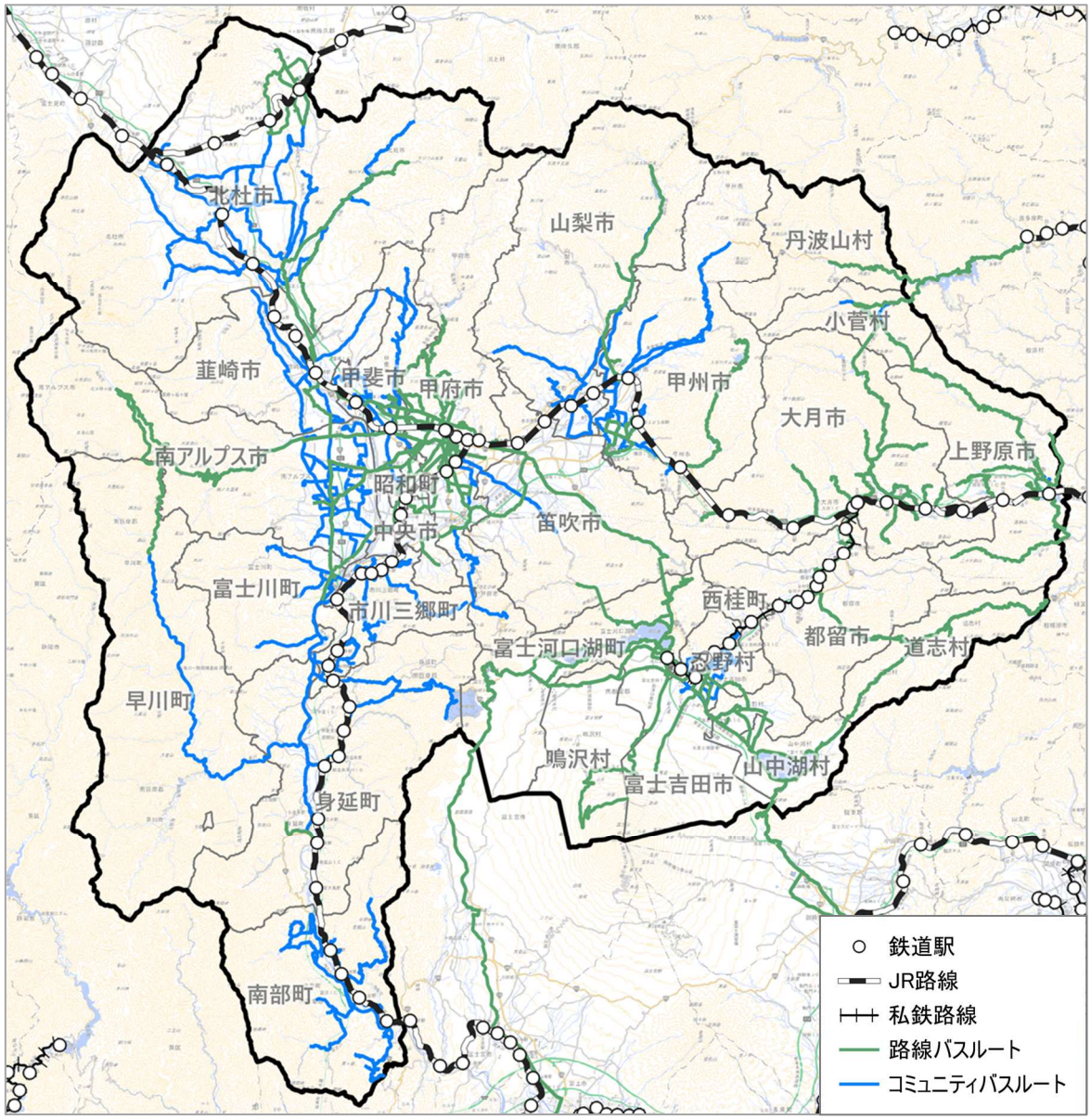


図　山梨県内の公共交通ネットワーク

※平日の運行状況を元に作成
※路線バスとコミュニティバスのルートが重複する区間は、
　路線バスのルートを上位に表示している。

出典：国土数値情報、各市町村 HP、国土地理院淡色地図

2-2　公共交通に対する全国的な取組動向

公共交通に関する国の取り組みは、需給調整規制の廃止による規制緩和及び競争の時代から、人口減少及び交通事業者の乗務員不足が進展しており、一方で、交通空白地域及び交通不便地域の解消を背景にデジタル技術や官民連携を活用した、地域公共交通の「リ・デザイン（再構築）」が進められるなど、地域主体による維持・再構築の時代に移行してきています。

リ・デザインとは、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3 つの共創」、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」を柱とした取り組みとなっています。

●地域公共交通活性化・再生法の制定

・平成 19 年に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）が制定されました。市町村が中心となって協議会を設置し、計画策定（地域公共交通総合連携計画）が進み、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等を含めたネットワークを再編する仕組みが整備されました。交通事業者だけでなく、自治体が主導して地域交通を考える方向性に転換されました。

●交通政策基本法の制定

・平成 25 年に、交通政策基本法が制定されました。交通を国民生活の基盤と位置づける地方公共団体の責務を明確化として交通政策を総合的に推進する枠組みが整いました。

●コンパクト・プラス・ネットワークに向けた地域公共交通計画と立地適正化計画の連動

・平成 26 年の地域公共交通活性化再生法改正では、まちづくりとの連携、コンパクトシティ政策との一体化、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方が示されました。中心部等に主要施設を集約し、それらを公共交通でネットワーク化する考え方です。

●地域公共交通計画の制度化

・令和 2 年の地域公共交通活性化再生法改正では、地域公共交通計画の策定について、自治体の努力義務化を示しました。自家用有償旅客運送の活用、MaaS 推進、スクールバスや福祉輸送などの地域資源の活用の考え方が示されました。

・また、競争から協調の考え方が示され、交通事業者同士の共同運行や共同経営を支援する制度も整備されました。

●リ・デザインの推進

・令和 5 年以降、人口減少と乗務員不足を背景に、地域交通のリ・デザイン（再構築）を重点政策として示されました。

・具体的には、AI デマンド交通、公共ライドシェア、日本版ライドシェア、MaaS、自動運転、地域交通 DX などの導入を支援されています。

●交通空白地域の解消

・近年は、リ・デザインの推進に加えて、通学・通院・買い物等の日常生活や観光の際に必要な地域公共交通が十分に確保されていない、いわゆる「交通空白」の解消に向けた取り組みが進められています。全国で多くのエリアや時間帯の交通空白地域が存在していることから、国は令和 7 年度～ 9 年度を「交通空白解消・集中対策期間」と位置づけ、全国各地で、AI デマンド交通や公共ライドシェアに加えて、タクシー有効活用、スクールバスとの共用、送迎サービス事業との連携など、地域の輸送資源を総動員する取り組みが進められています。

・令和 8 年の地域公共交通活性化再生法改正では、自治体主導で、コミュニティバス、AI を含むデマンド交通、タクシー有効活用、公共ライドシェア等を組み合わせて、交通空白地域を解消する仕組みが創設されており、補助制度の創設など、財政面での支援も進められています。

2-3　本県の公共交通の課題

2-3-1　県全体に関する課題

■短期的な課題

次期山梨県地域公共交通計画の計画期間内（令和１５年度（2033 年度）まで）においては、以下の８点が課題として挙げられます。

１　県民に身近な公共交通ネットワークの構築

本県の公共交通は、今後、人口減少によりさらなる利用者の減少が懸念される一方で、高齢化による自動車運転免許証の返納や病院・学校の統廃合等の進展により、その重要性はこれまで以上に高まることが予想されます。

また移動実態からは、甲府市や富士吉田市を中心とした人の流れに加え、多くの市町村において近隣市町村との間で日常的な移動が行われていることが確認できます。さらに、県境を越えた移動もみられるなど、県民の生活圏は行政区域を越えて拡がっています。

このような中、誰もが必要なときに必要な場所へ移動できる社会を実現していくためには、移動実態も踏まえた公共交通ネットワークの構築が必要です。一定の需要が見込まれる区間は路線バス等による効率的な輸送を確保し、需要の少ない地域や時間帯はデマンド交通やタクシー等で補完するなど、各交通機関がその特性を生かして、一体的に機能する持続可能な公共交通ネットワークを、通勤・通学・買い物・通院など、県民に身近な移動場面において形成する必要があります。

２　交通空白への対応

中山間地域や人口密度の低い地域等では、公共交通へのアクセスが難しい地域が存在しています。現在は、自家用車の利用や家族・近所の方の送迎により問題が表面化していないとしても、高齢化や公共交通の担い手不足による減便・廃線等が進展すると、移動が困難となり、生活を営むことができなくなる可能性があります。このため、早い段階から、交通空白の解消を図っていく必要があります。

３　公共交通を担う人材の確保・育成

バス、タクシー等の運行には乗務員、整備士、運行管理者等の交通事業者の担い手確保が必要不可欠です。

しかしながら、専門性の高さや不規則な勤務形態など多様な要因から、乗務員をはじめ公共交通を支える人材は減少しており、将来の公共交通の確保・維持に大きな支障を来すことが予想されます。

このため、運行に必要な乗務員等の担い手を様々な角度から確保・育成することはもとより、公共ライドシェアによる担い手の裾野拡大や福祉・教育等の他分野との連携など地域の輸送資源をフル活用することが必要です。

４　県・市町村の機能強化と更なる連携

人口減少や高齢化の進展、交通事業者における乗務員不足の深刻化など、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中で、地域内交通のマネジメント役として自治体に求められる役割はますます大きくなっています。

また、病院・学校の統廃合等の進展による生活圏の広域化や、観光ルートの多様化により、住民や来訪者の移動ニーズは単独市町村の範囲を超えて広がりつつあり、複数市町村が連携した取り組みが求められています。

このような中で、自治体職員のスキルアップやデータに基づく交通マネジメントの推進、複数市町村間及び県市町村間の更なる連携など、県、市町村、交通事業者等が一体となって県内交通を支えていく必要があります。

５　物価高騰による運行コスト増への対応

国際情勢の緊迫化による燃料費の高騰をはじめ、終わりの見えない物価高騰の影響により、バス等の運行コストが年々増加しつつあります。これらは、交通事業者の収支悪化、市町村が運行するコミュニティバスやデマンド交通等の委託費用の上昇につながっており、路線の維持を図るためにも、収入の増加策や効率的な運行方法、効果的な支援の検討・実施などの対応が求められています。

６　自家用車からの利用転換の促進

本県は、１人当たりの自動車保有台数が全国１位であり、県民の移動の足として自家用車が選好される傾向が他県よりも高いものと考えられます。このような中、暮らしを支える公共交通を維持していくためには、自家用車の利用から公共交通機関の利用へと転換を図っていくことが求められます。そのためには、県民自らが公共交通機関を利用して支えていくという意識の醸成が必要であり、公共交通に愛着を感じてもらう取り組み等が求められます。

７　観光客のさらなる広域移動の促進

本県を訪れる観光客数は、コロナ禍の落ち込みから着実に回復しつつあります。しかし、富士山や八ヶ岳、南アルプス、武田神社、身延山久遠寺、各地の温泉や果樹園などの観光資源が各所に点在していることから、いずれも特定の地域を目的とした観光となり、滞在時間が短くなる傾向があります。観光による県全体への経済波及効果をさらに高めるためには、広域交通により県全体の回遊性を向上させ、観光需要をより広域に拡大していくことが求められます。

８　新たな技術革新への対応

現在、全国で実証・研究が進められている自動運転や空飛ぶクルマをはじめ、公共交通に関するさまざまな技術が日々進歩しつつあります。これらの技術は、人手不足への対応や、効率的な運行などに資するものも多く、人口減少下において、公共交通ネットワークを維持・充実を図るためには欠かせないものです。本県においても、新たな技術を積極的に取り入れ、効果的に活用していくことが求められます。

■中長期的な課題

リニア中央新幹線開業時以降を見据えた中長期的な課題としては、短期的な課題としてあげた８点に加え、以下の２点が挙げられます。

１　リニア中央新幹線開業に伴う新たな移動需要への対応

リニア中央新幹線の開業により、本県は首都圏に加え、中京圏及び関西圏とも短時間で結ばれることとなり、新たに設置されるリニア山梨県駅を玄関口として、これまでにない人の流れが生まれることが想定されます。特に、中京・関西圏からの流入については、移動時間の大幅な短縮により増加が期待されるほか、外国人観光客を含む来訪者の移動ルートにも変化が生じ、これまで来訪者の少なかった方面においても、新たな移動需要への対応が求められる可能性があります。

また、リニア山梨県駅には、中央自動車道に近接する立地特性を生かし、高速バスや各方面を結ぶ公共交通との接続などの交通結節機能が整備される予定であり、県内外の移動を支える新たな交通拠点としての役割が期待されています。さらに、リニア山梨県駅から富士山方面をはじめとする県内各地への移動や、県内各地から東京方面や名古屋方面等への通勤・通学など、開業前には見られなかった新たな移動ルートやライフスタイルの広がりも見込まれます。

このような中、リニア中央新幹線による移動時間短縮の効果を最大限発揮するためには、リニア山梨県駅から県内各地への公共交通ネットワークにおいても速達性や定時性の確保が重要です。

このため、リニア山梨県駅を核として、県内各地域を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの形成を進めるとともに、円滑な乗り継ぎや定時性の確保、分かりやすく利用しやすいサービスの提供などにより、誰もが必要なときに必要な場所へ移動できる交通環境を整備し、リニア中央新幹線開業効果を県内全域へ波及させていく必要があります。

２　“スマートシュリンク”の前提としての公共交通ネットワークの必要性

我が国が直面する構造的な課題である人口減少は、今後さらに加速していくことが想定されます。こうした中、人口減少を単なる衰退として捉えるのではなく、限られた資源を賢く集約しながら、県民の生活の質を維持・向上させる「スマートシュリンク」の考え方に基づく地域づくりが求められています。

「スマートシュリンク」の実現に当たっては、医療・福祉、教育、商業などの生活サービスや都市機能を一定の拠点へ集約していくことが重要です。しかし、こうした拠点に円滑に移動できなければ、集約による効果を十分に発揮することはできません。公共交通は、居住地と拠点、拠点と拠点とを結び、県民の移動を支えることで、地域機能の維持や利便性の向上を支える重要な社会基盤です。

また、公共交通とまちづくりは相互に影響し合う関係にあることから、県や市町村が進める土地利用、都市機能の配置、居住誘導等のまちづくり施策と連携しながら、一体的に取り組む必要があります。特に、居住や都市機能の集約の実現には長期間を要しますが、生活拠点へのアクセス性の向上は、将来的な集約を促す効果も期待されます。

このため、将来の地域構造の変化を見据えながら、広域的な移動を支える公共交通ネットワークの維持・強化と、地域の実情に応じた地域内交通の確保、交通拠点との円滑な接続を図ることにより、簡単に必要なサービスへアクセスできる公共交通ネットワークを構築し、人口減少時代に対応した持続可能な地域構造の実現につなげていく必要があります。

3　公共交通網の目指す姿

3-1　公共交通網再編により実現すべき価値

「2 現状と課題」で挙げた本県をとりまく課題や情勢の変化を踏まえ、本県の公共交通網の再編に向けた取り組みにより、2075 年頃を見据えて中長期的に実現すべき価値を、以下のとおり設定します。

【５０年後の山梨県を見据え、公共交通網再編により実現すべき価値】

① リニア中央新幹線開業効果の県全体への波及

② 「移動の自由」＝「誰もが必要なときに必要な場所へ移動できる社会」の実現

3-2　基本構造：「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」

人口減少や少子高齢化の進展、公共交通を支える乗務員等の担い手不足、物価高騰による運行コストの上昇など、本県の公共交通を取り巻く環境は年々厳しくなってきています。一方で、高齢者の運転免許証返納の進展や病院・学校等の統廃合による生活圏の広域化に伴い、公共交通に求められる役割はますます大きくなることが予想されます。

また、リニア中央新幹線の開業により、本県は首都圏だけでなく中京圏・関西圏とも短時間で結ばれることとなり、県内外の人の流れは大きく変化することが想定されます。リニア山梨県駅を起点として、観光やビジネスなど新たな移動需要が生まれる一方で、それらの需要を県内各地へ波及させる公共交通ネットワークの整備が重要となります。

さらに、本県では、今後の人口減少や高齢化の進展を踏まえ、「スマートシュリンク」の考え方に基づき、医療・福祉、教育、商業などの生活サービスや都市機能を一定の拠点へ集約しながら、持続可能な地域構造への転換を図っていくことが求められています。一方で、人口減少が進む中においても、県民の移動先は多様であり、すべての居住地と目的地を公共交通で直接結ぶことは、利用者数や運行コストの観点から現実的ではありません。

これらを踏まえると、3-1 で掲げた価値の実現に向けては、広域交流を支える交通、地域間を結ぶ交通、身近な移動を支える交通をそれぞれの役割に応じて配置し、これをまちづくり施策等と連携する交通拠点において相互に接続する階層的な公共交通ネットワークを構築することで、限られた資源の中でも効率的かつ利便性の高い移動環境を実現していく必要があります。

こうした状況を踏まえ、本県では、本県の実態に即した幹・枝・葉の交通ネットワークである「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」を構築し、地域全体として持続可能な公共交通体系の実現を目指します。

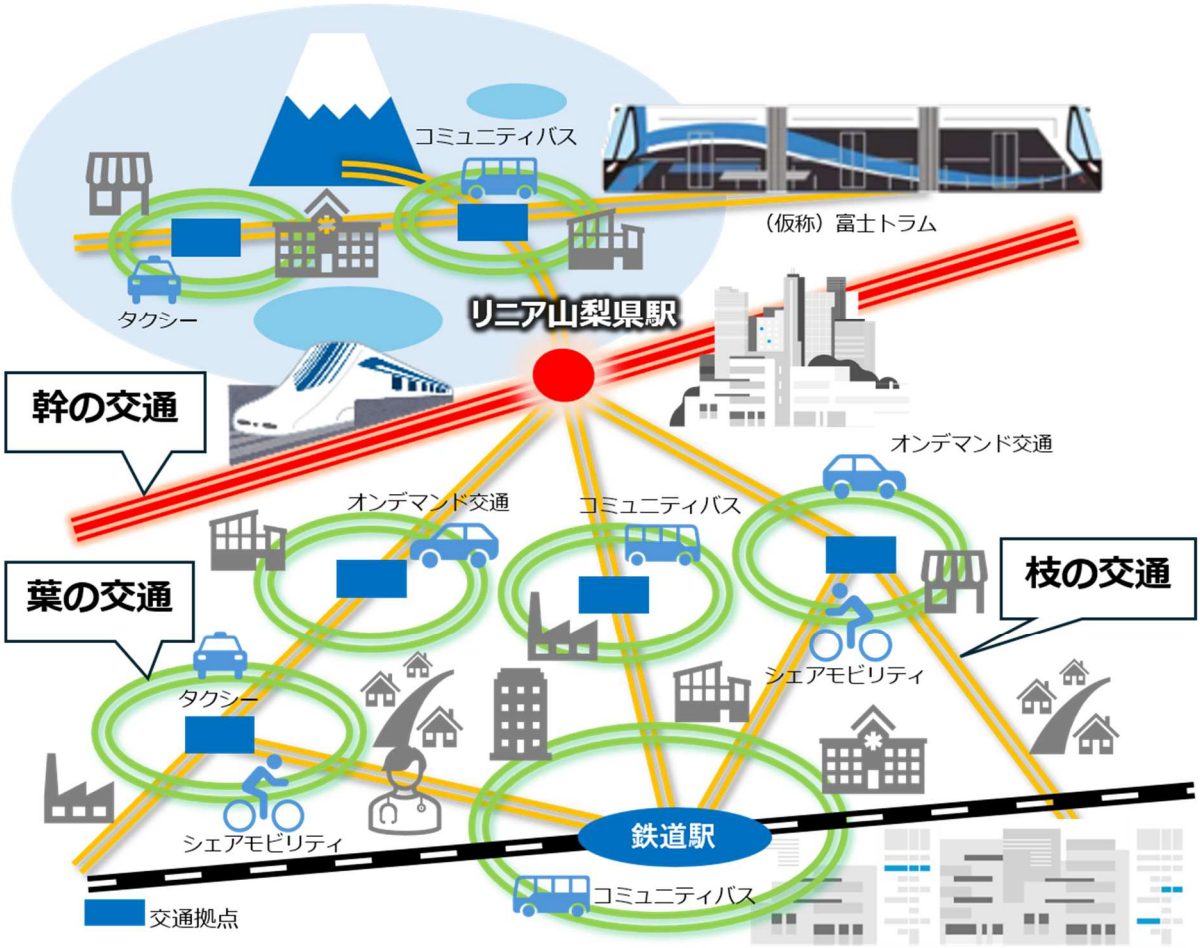


図　「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」のイメージ
出典：山梨県作成

「幹の交通」はリニア中央新幹線及び鉄道路線（特急列車等）、高速バス等とし、本県と県外の主要都市を高速で結ぶ役割を担います。特にリニア中央新幹線は、本県と首都圏、中京圏、関西圏を結ぶ広域交流の大動脈となるものであり、リニア山梨県駅は県内外を結ぶ新たな玄関口としての役割が期待されます。

「枝の交通」は、鉄道路線（特急列車等以外）、路線バス（基幹路線）、（仮称）富士トラム等の基幹交通とし、県内に点在する基幹路線の交通拠点を結ぶ役割を担います。県民の日常生活を支えるとともに、県外から訪れる観光客や来訪者を県内各地へと誘導し、地域間交流や広域周遊を促進します。

「葉の交通」は、路線バス（基幹路線以外）、市町村が運営するコミュニティバス、デマンド交通、タクシー、公共ライドシェア、シェアモビリティ等とし、居住地から生活拠点や枝の交通へのアクセスを確保する役割を担います。中山間地域等では、地域の実情に応じた柔軟な交通サービスとして機能し、交通空白の解消や高齢者等の移動手段の確保に寄与します。特に、生活サービスの集約が進む地域においては、生活拠点へのアクセスを確保する交通として重要性が一層高まることが想定されます。

さらに、幹・枝・葉を交通拠点において円滑に接続することで、県外との広域的な移動から日常生活における身近な移動までを切れ目なく支え、地域の魅力を高め、新たなライフスタイルの創出や、移住・定住にも資する公共交通ネットワークを形成します。あわせて、自家用車から公共交通への利用転換の促進、人材確保や地域の輸送資源の活用、自動運転等の新技術の導入、県・市町村・交通事業者の連携強化を進めることで、効率的かつ持続可能な運営を図ります。

このように、「幹の交通」「枝の交通」「葉の交通」が相互に補完し合う「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」を構築し、県民の暮らしを支えるとともに、リニア時代の新たな人の動きを県内各地へ繋いでいきます。

3-3　「枝の交通」を支える基幹路線の交通拠点

「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」において、市町村を跨ぐ広域的な人の移動を担うのが「枝の交通」になります。「枝の交通」は、県民の日常生活を支えるとともに、県外から訪れる観光客や来訪者を県内各地へと誘導し、地域間交流や広域周遊を促進するもので、本県の公共交通の骨格を担う基幹路線です。

この「枝の交通」と「幹の交通」、また、「枝の交通」と「葉の交通」の結節点として中心的な役割を果たすのが、基幹路線の交通拠点となります。この基幹路線の交通拠点については、既存の交通網の状況、都市機能の集積状況、人流データの状況等を踏まえつつ、市町村等との検討を重ね、以下のとおり選定しました。

なお選定に当たっては、拠点の重要度に応じて類型を設けたほか、市町村の人口に応じて１市町村当たりの拠点の数に基準を設けました。

■基幹路線の交通拠点一覧

類型	拠点
広域主要交通拠点	甲府駅周辺、富士山駅周辺
主要交通拠点	都留市駅周辺、山梨市駅周辺、大月駅周辺、韮崎駅周辺、石和温泉駅周辺、上野原駅周辺、塩山駅周辺、市川大門駅周辺
市町村交通拠点	fumotto 南アルプス周辺、長坂駅周辺、竜王駅周辺、東花輪駅及び小井川駅周辺、大島バス停周辺、セルバ身延周辺、南部町役場（富沢庁舎）周辺、道の駅富士川及びフォレストモール富士川周辺、イオンモール甲府昭和周辺、水源の郷やまゆりセンター周辺、三つ峠駅周辺、忍野村役場周辺、平野バス停周辺、道の駅なるさわ周辺、河口湖駅周辺、道の駅こすげ周辺、道の駅たばやま周辺
準市町村交通拠点	南甲府駅周辺、酒折駅及び善光寺駅周辺、湯村温泉郷周辺、県立美術館周辺、富士吉田市立病院周辺、都留文科大学前駅周辺、山梨厚生病院周辺、大月市立中央病院周辺、韮崎市立病院周辺、南アルプス市立美術館周辺、道の駅しらね周辺、小淵沢駅周辺、甲斐市敷島総合文化会館周辺、ラザウォーク甲斐双葉及び塩崎駅周辺、サンドラッグ石和店及び MEGA ドン・キホーテ UNY 石和店周辺、山梨県立博物館周辺、四方津駅周辺、勝沼ぶどう郷駅周辺、山梨大学医学部附属病院周辺、市川三郷町役場周辺、富士川病院周辺、イトーヨーカドー甲府昭和店周辺、山梨赤十字病院周辺
リニア広域交通拠点	リニア山梨県駅周辺

■基幹路線の交通拠点図

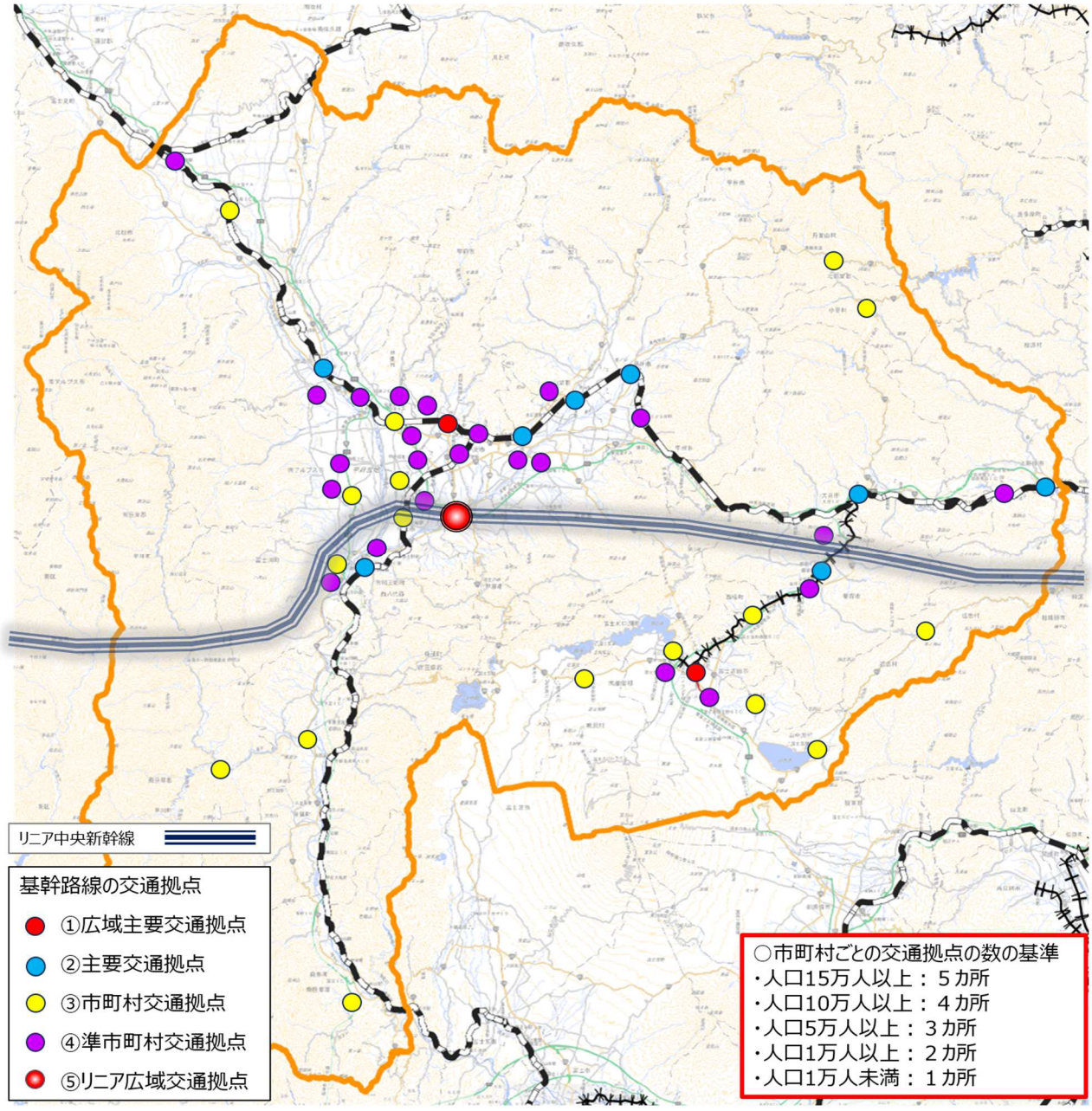


図　基幹路線の交通拠点

出典：山梨県作成

■基幹路線の交通拠点の類型

類型	定義	選定基準
広域主要交通拠点	国際化、情報化の進展に対応した中枢業務機能、高次の医療、多様なニーズに対応した教育、文化、国際交流、商業等の都市機能の集積が図られる地域において、他県からのゲートウェイとしての役割が期待される拠点	山梨県都市計画マスタープランにおいて、広域拠点とされているエリアの鉄道と他の交通モードの結節点
主要交通拠点	行政、医療、教育、文化、商業等の多様な都市機能のうち、生活圏や経済活動の一定程度の都市機能を有する地域において、鉄道と他の交通モードとの結節点となることが期待される拠点	山梨県都市計画マスタープランにおいて、地域拠点とされているエリアの鉄道との結節点 ※地域拠点「富士川町役場周辺」は鉄道駅がないため、最寄り駅として「市川大門駅周辺」を選定。
市町村交通拠点	各市町村の玄関口として、鉄道や広域的なバス路線等の基幹路線と他の交通モードとの結節点となり、市町村内外との移動を支えることが期待される拠点 ※基幹路線と接続するコミュニティバス等の起点となる場合や都市機能が集積している地区とは別に設定される場合も含む。	広域主要交通拠点及び主要交通拠点を有しない市町村において、メインとなる拠点
準市町村交通拠点	他の拠点を補完するとともに、それらの拠点と連携することにより、鉄道や広域的なバス路線等の基幹路線と他の交通モードとの結節点となることが期待される拠点 ※基幹路線と結節するコミュニティバス等の起点となる場合や都市機能が集積している地区とは別に設定される場合も含む。	広域主要交通拠点、主要交通拠点、市町村交通拠点、リニア広域交通拠点以外の拠点
リニア広域交通拠点	新たなゲートウェイとして交通結節機能を整備し、東京、名古屋、大阪等の大都市と直接つながるとともに、他の拠点と連携することにより、都市機能集約型の都市構造の強化を図ることが期待される拠点	リニア山梨県駅

※交通拠点と都市計画上の拠点が必ずしも一致しない場合があります。この場合は、交通拠点から都市計画上の拠点までを地域内交通を中心としてアクセスを確保し、一体的に機能させていく必要があります。

3-4　基幹路線の将来像

3-4-1　短期のイメージ：令和１５年度（2033 年度）頃

基幹路線は「枝の交通」として、交通拠点間の移動を支えるとともに、地域内交通との接続を通じて県民の日常生活を支える重要な役割を担います。3-3で選定した基幹路線の交通拠点について、市町村等との議論や人流データの分析などを踏まえながら、県土全体の移動需要に対応する基幹路線のあり方を検討しました。

以下に示す図は、次期の山梨県地域公共交通計画の終期である令和１５年度（2033 年度）頃を想定したイメージであり、今後の山梨県地域公共交通計画の策定や具体的な交通施策の検討における基本的な方向性を示すものです。

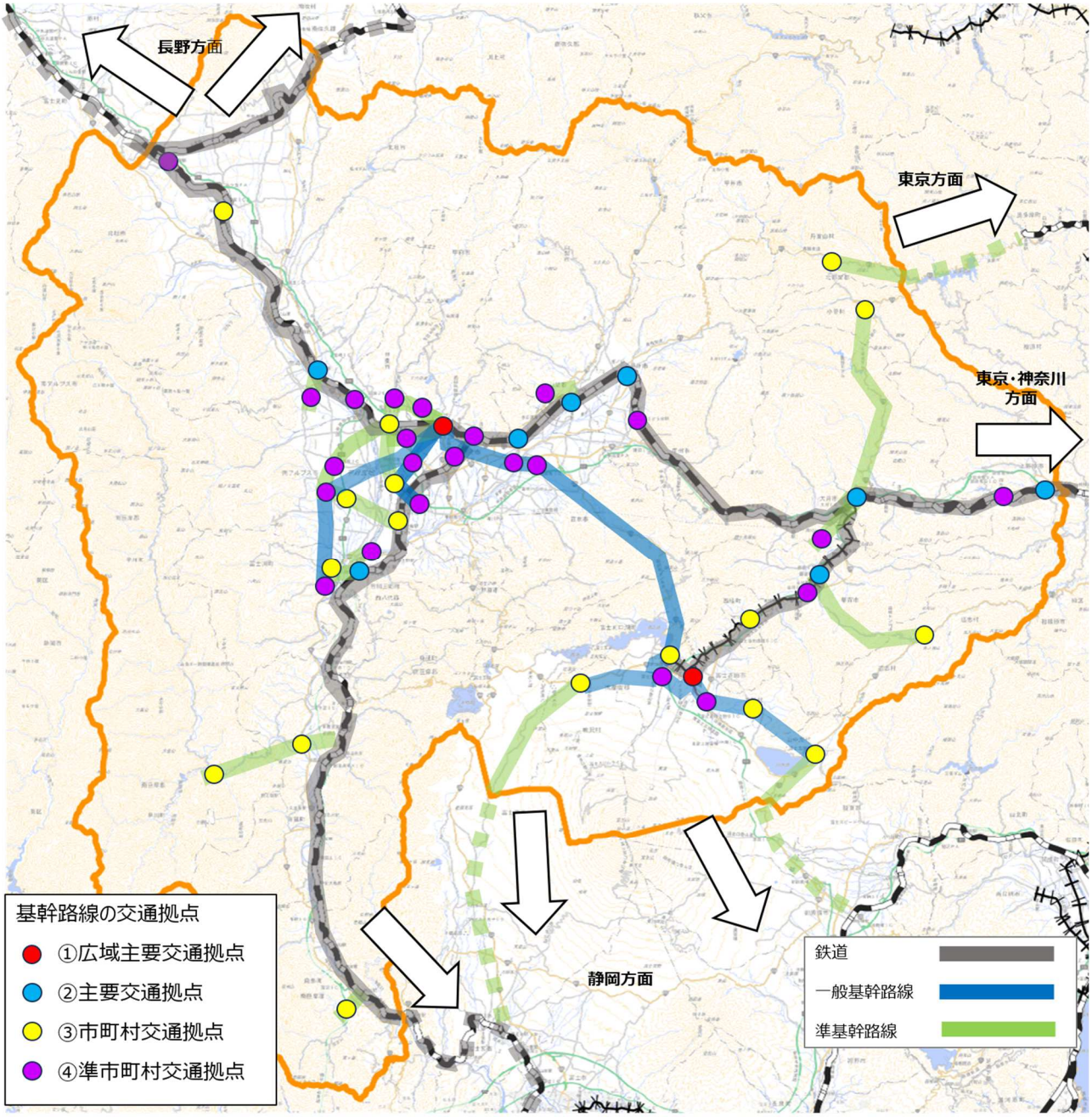


図　基幹路線のイメージ（短期）

※地図上の線は結ぶべき拠点を示すものであり、具体的なルートを表すものではない。

出典：山梨県作成

■基幹路線の交通拠点相互を結ぶ路線について

前ページで示した「基幹路線のイメージ（短期）」では、交通拠点相互を結ぶ路線を、その役割や利用実態を踏まえ、３つの区分に整理しています。各区分の選定に当たっては、以下の考え方に基づいています。

なお、各区分の詳細な定義については、3-6において整理しています。

１　鉄道路線

鉄道路線は、本県の広域的な移動を支える公共交通ネットワークの骨格であり、今後も基幹的な交通軸として位置付けます。

２　鉄道路線以外

(ア) 一般基幹路線

一般基幹路線は、鉄道を補完しながら交通拠点間の移動を支える重要な路線として位置付けます。

選定に当たっては、以下の２つの観点を用いています。

①　交通拠点の役割から見た重要性

・広域交流拠点相互を連絡する路線
→甲府駅周辺～富士山駅周辺

・広域主要交通拠点及び主要交通拠点から伸び、３市町村以上をつなぐ路線
→甲府駅周辺～南アルプス市立美術館周辺～富士川病院周辺
→甲府駅周辺～山梨大学医学部附属病院周辺
→富士山駅周辺～平野バス停周辺
→富士山駅周辺～道の駅なるさわ周辺

②　現状の移動需要（人流データ）

人流データを用いて交通拠点間の移動量を分析し、平日・休日ともに移動需要が高い区間を抽出しました。その中から、鉄道との重複が大きい区間を除き、以下の路線を選定しています。

→山梨大学医学部附属病院周辺～イオンモール甲府昭和
→甲府駅周辺～イオンモール甲府昭和
→甲府駅周辺～イトーヨーカドー甲府昭和店周辺

※平日と休日の両方で、市町村をまたぐトリップ数が県内上位１０以内となる交通拠点間を選出。そのうち、鉄道駅間の移動、及び鉄道路線と並行した移動を除いたものが上記の３路線

※人流データは、株式会社 GEOTRA が提供する 2025 年 10 月データを活用

(イ) 準基幹路線

鉄道路線及び一般基幹路線に該当しない交通拠点間を結び鉄道路線や一般基幹路線へ接続する路線を準基幹路線として位置付けています。

3-4-2　中長期のイメージ：リニア中央新幹線開業以降

リニア中央新幹線の開業により、本県は首都圏、中京圏及び関西圏と短時間で結ばれ、新たな人の流れが生まれることが期待されます。このため、現状では鉄道やバス路線の接続がないリニア山梨県駅を起点として、県内各地域の基幹路線の交通拠点を結ぶ新たな公共交通ネットワークの形成を目指す必要があります。

このネットワークには、リニア中央新幹線による時短効果を損なわない「速達性」と、列車の発着にあわせて発生するまとまった移動需要に対応できる「一定の輸送力」を持つ新たな路線が求められます。また、県外からの来訪者の円滑な周遊につなげるためには、初めて本県を訪れる人も迷わず利用できることが重要であり、一体的で分かりやすい「統一性」も重要です。

リニア中央新幹線開業時点においては、こうした特性を兼ね備えた新たに形成すべき路線を「広域基幹路線」とし、市町村等との議論や人流データの分析結果を踏まえながら、甲府駅方面と富士山方面を優先的に検討していくこととします。なお、開業後に整備を行う候補として、広域基幹路線の更なる延伸についても、検討を進めていくこととします。

下記には、リニア中央新幹線開業以降における基幹路線の将来イメージを示します。

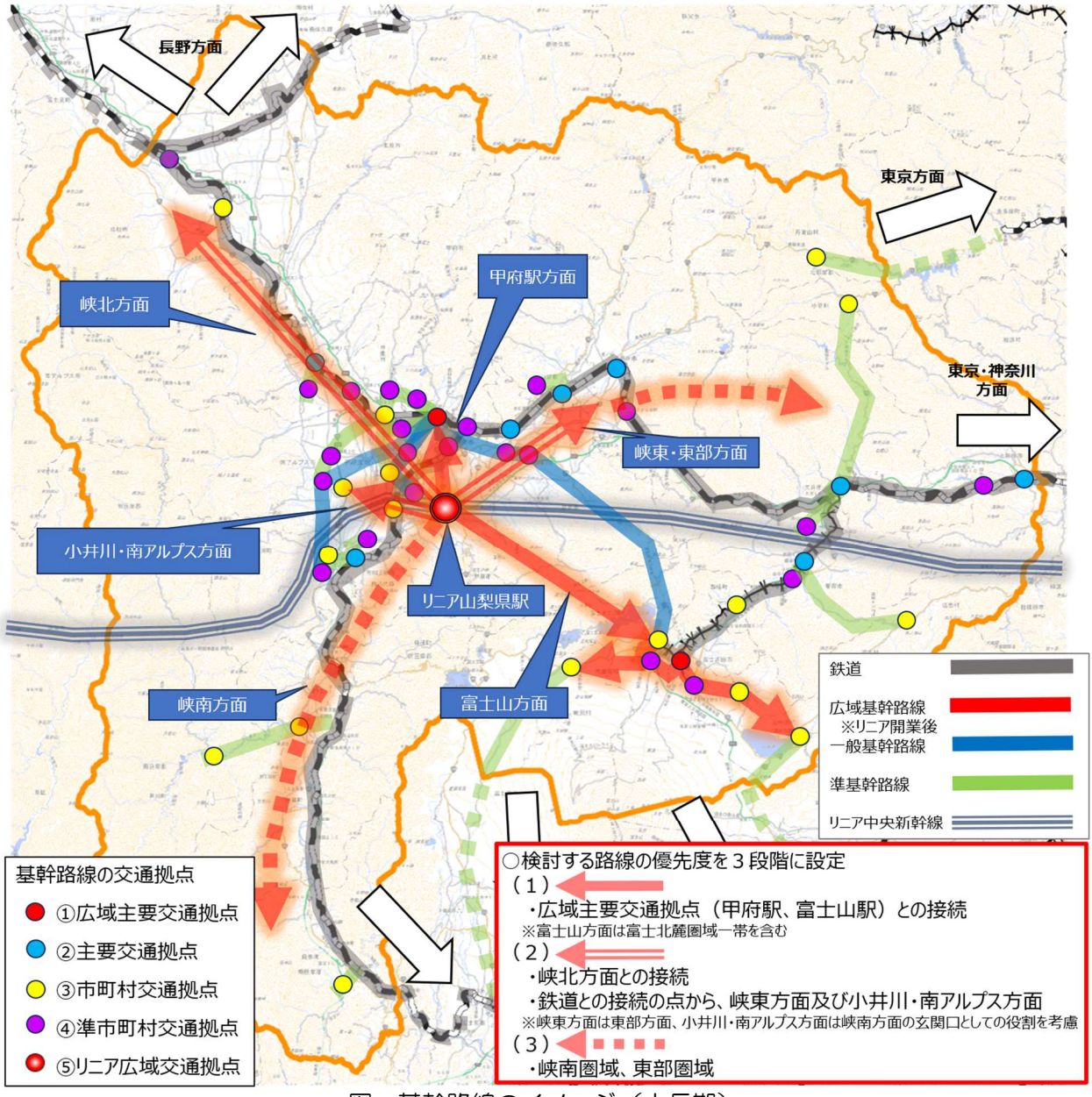


図　基幹路線のイメージ（中長期）

出典：山梨県作成

※地図上の線は結ぶべき拠点を示すものであり、具体的なルートを表すものではない。

■リニア中央新幹線を利用した中京圏・関西圏からの来訪者のシミュレーション

リニア中央新幹線開業によって特に中京圏・関西圏からの人の流れが大きく変化することが考えられます。この変化に対応するため、リニア中央新幹線を利用して中京圏・関西圏から来訪する方々を想定した、リニア山梨県駅から県内各地域への人の流れのシミュレーションを実施し、新たに設置もしくは強化の検討が必要な路線である広域基幹路線について、優先度の設定を行います。

＜シミュレーション実施の考え方＞

下記の基礎となる人流データに、中京圏・関西圏からの来訪者の動き及び来訪者の大きさを補正し、シミュレーションを実施しました。

〇基礎となるデータ
・株式会社 GEOTORA 提供の人流データ
※2025 年 10 月平日・休日

〇中京圏・関西圏からの来訪者の動きを補正
・中京圏・関西圏居住者へのアンケート調査
※約 2,400 人対象

〇中京圏・関西圏からの来訪者の大きさを補正
・他の新幹線開業事例

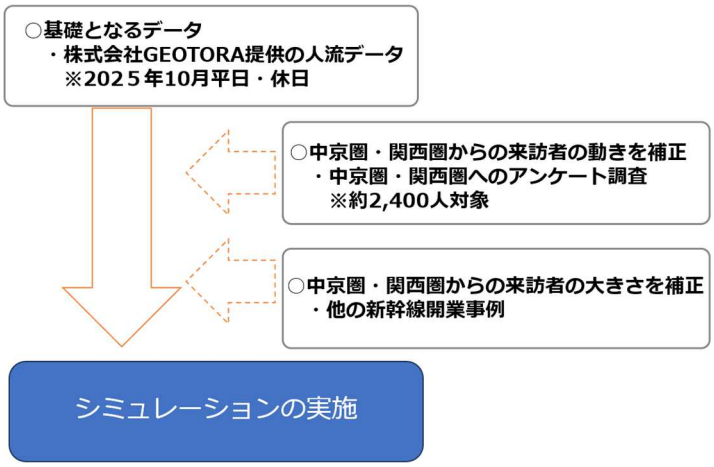


図　シミュレーションの概念図
出典：山梨県作成

＜シミュレーションの結果＞

リニア中央新幹線を利用して、中京圏・関西圏から来訪する方々を想定した、人の流れのシミュレーションを実施した結果が以下の表となります。富士山方面が最も多く、次に甲府駅方面、その後に南アルプス方面、峡北方面が多くなっています。

リニア中央新幹線の名古屋からの便が１日１５～２０本（JR 東海公表内容を踏まえ独自に仮定）と仮定した場合、富士山方面は、

平日：１便平均５７～７７人　休日：１便平均８３～１１１人

となります。大型観光バスの正座席数が４５～４９席程度であることから、中京圏・関西圏からの増加のみでもリニア１便当たり

平日：バス１～２台　休日：バス２～３台

が必要となります。しかし乗務員不足が課題となるなか、他方面も含めた公共交通の供給を実現していくためには、連接車両や自動運転等の活用検討が欠かせないと考えられます。

表　中京圏・関西圏からの来訪者を対象としたシミュレーション結果

方面	甲府駅	南アルプス	峡北	峡東	峡南	富士山	東部	合計
平日	430 人程度	340 人程度	330 人程度	80 人程度	80 人程度	1,150 人程度	90 人程度	2,500 人程度
休日	630 人程度	490 人程度	480 人程度	120 人程度	120 人程度	1,660 人程度	130 人程度	3,630 人程度

※上記以外に、関東圏からの来訪者やリニア以外の利用者（県内移動など）が想定される。
※特に、県内公共交通網の高度化との相乗効果により山梨県駅のリニア停車本数が増加した場合、上記以上の来訪者が見込まれることに留意が必要。

■広域基幹路線の優先度設定の考え方

前ページのシミュレーション結果や交通拠点の役割、現状の公共交通ネットワーク等を踏まえ、リニア中央新幹線開業後に新たに形成すべき広域基幹路線について検討を行いました。

その結果、まずリニア中央新幹線の開業時には、リニア山梨県駅と県内の広域主要交通拠点である甲府駅及び富士山駅を結び、リニア中央新幹線開業による効果を県内全域へ波及させることが重要と考えられます。特に富士山駅については、中京圏・関西圏からの来訪者を想定したシミュレーションにおいても富士山方面への人流増加が他の地域より多く見込まれ、地域全体への波及効果が期待されることから、鳴沢村や山中湖村を結ぶ東西軸への延伸も含めて検討していきます。

次に、シミュレーションにおいても一定程度の人流の増加が見込まれる峡北方面と、JR 中央東線、JR 身延線との接続により、東部方面及び峡南方面への玄関口となる峡東方面及び南アルプス方面への延伸を図ることで、県内主要生活圏との連携強化を検討していきます。

なお、南アルプス方面の検討では、令和２年３月に県が策定した「リニアやまなしビジョン」における「リニア駅・小井川駅間での次世代モビリティによるシャトルバス運行」の取り組みとも整合をとりつつ、具体的な交通システムを検討する必要があります。

さらに将来的には、峡南方面及び東部方面への更なる延伸の検討を行い、県内各圏域を結ぶ広域的なネットワークの強化を図り、県民や来訪者が県内各地へ円滑に移動できる交通体系の構築を目指すものとします。

具体的な整備時期は、リニア中央新幹線開業時点の需要や社会情勢等を踏まえ今後検討します。

■広域基幹路線への「（仮称）富士トラム」の導入の検討

県が富士山の麓から五合目を結ぶ新たな交通手段として、令和６年 11 月に提案した「（仮称）富士トラム」は、富士山へのアクセス改善にとどまらず、リニア中央新幹線との連携や県内各地域との結節強化を通じて、県全体の交通利便性向上に寄与することが期待されます。以下では、（仮称）富士トラムの概要、ネットワーク構想の内容などについて整理します。

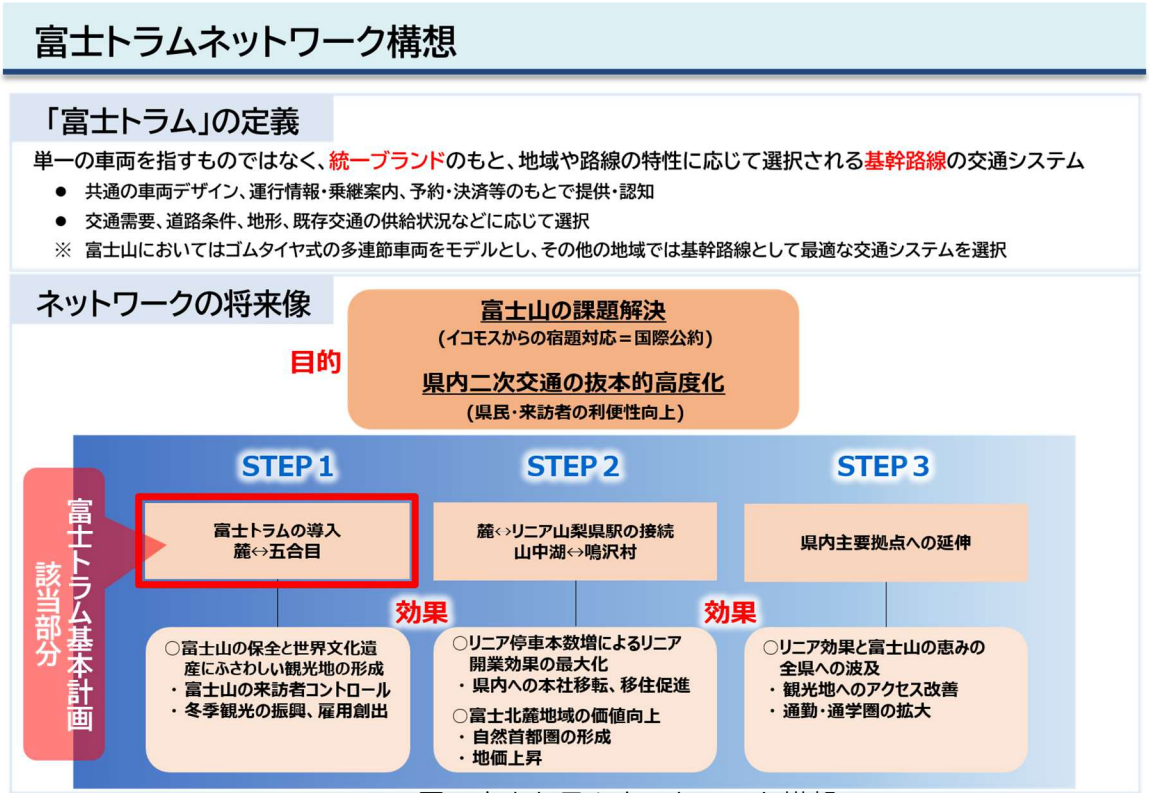


図　富士トラムネットワーク構想
出典：山梨県「富士トラムネットワーク構想」（素案）

〇（仮称）富士トラムとは

（仮称）富士トラムは、単一の車両を指すものではなく、統一ブランドのもと、地域や路線の特性に応じて選択される基幹路線の交通システムです。共通の車両デザインなどを備えながら、交通需要や道路条件などに応じて最適な交通システムを選択することを特徴としています。富士山ではゴムタイヤ式の多連節車両のモデルが検討されていますが、他地域では各地の特性に応じた最適な交通システムの導入を想定しています。

〇富士トラムネットワーク構想（県が令和８年１１月に素案策定）について

富士トラムネットワーク構想は、富士山麓から五合目を結ぶ（仮称）富士トラムの導入を出発点として、県全体の基幹公共交通ネットワークの構築を目指す構想です。富士山の環境保全と観光振興の両立を図るとともに、リニア中央新幹線の開業効果を県内全域に波及させ、観光地へのアクセス向上や通勤・通学圏の拡大などを通じて、県内二次交通の抜本的な高度化を目指しています。

基本方針と富士トラムネットワーク構想は、互いに整合を図りながら、ともに県内公共交通網の抜本的高度化を図るものです。

〇広域基幹路線への（仮称）富士トラム導入の可能性について

リニア山梨県駅を起点とする広域基幹路線においては、県内外からの利用者にとって分かりやすく利便性の高い「統一性」のある公共交通ネットワークを形成する必要があることから、「（仮称）富士トラム」のような統一ブランドによる交通システムに優位性があります。加えて、富士山で検討されているような専用レーンや優先走行空間を活用することで、速達性・定時性の確保が期待できるほか、多連節車両等の導入により、一般的な路線バスを上回る輸送力を確保することも可能です。また、電動化や自動運転技術との親和性も高く、人口減少や乗務員不足といった将来的な課題への対応にも資する可能性があります。

一方で、広域基幹路線に求められる機能や必要な輸送力、活用可能な道路空間の状況は路線ごとに異なることから、導入に当たっては、需要予測、整備・運営コスト、既存交通との役割分担、沿線まちづくりとの連携などを総合的に勘案しながら、各路線に最適な交通システムを個別に検討する必要があります。

3-5　本県の公共交通の 50 年後（2075 年頃）のイメージ

本県では、今後急速な人口減少と高齢化の進展が見込まれており、人口規模に応じた持続可能な地域構造への転換が求められています。こうした中で、医療・福祉、教育、商業などの生活サービスを維持しながら県民の移動を支えるためには、公共交通ネットワークの確保が不可欠です。

そのため、まちのコンパクト化や生活拠点の集約と連動しながら、リニア中央新幹線を大きな軸とした「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」を定着・深化させていきます。広域交流を担う「幹」、県内各地域を結ぶ「枝」、暮らしに寄り添う「葉」が有機的に連携することで、人口減少下においても移動機会を確保するとともに、自動運転技術や２０４０年代以降において日常的な移動手段となっていることが見込まれる空飛ぶクルマなど、新たな技術やモビリティを活用しながら、将来にわたり持続可能な交通体系を実現していきます。

こうした県内の公共交通網とリニア中央新幹線が一体となった統一的なネットワークの形成により、県内外への移動が身近なものとなり、居住地にとらわれない多様な働き方や暮らし方が実現しています。県内のどこからでも公共交通を利用して円滑にリニア山梨県駅へアクセスできることで、首都圏や中京圏などとの交流が日常的に行われるとともに、豊かな自然環境と高い交通利便性を享受できる山梨ならではのライフスタイルが定着しています。

また、人々の活発な往来を通じて新たな交流やビジネス、イノベーションが生まれ、地域の活力と魅力の向上につながっています。

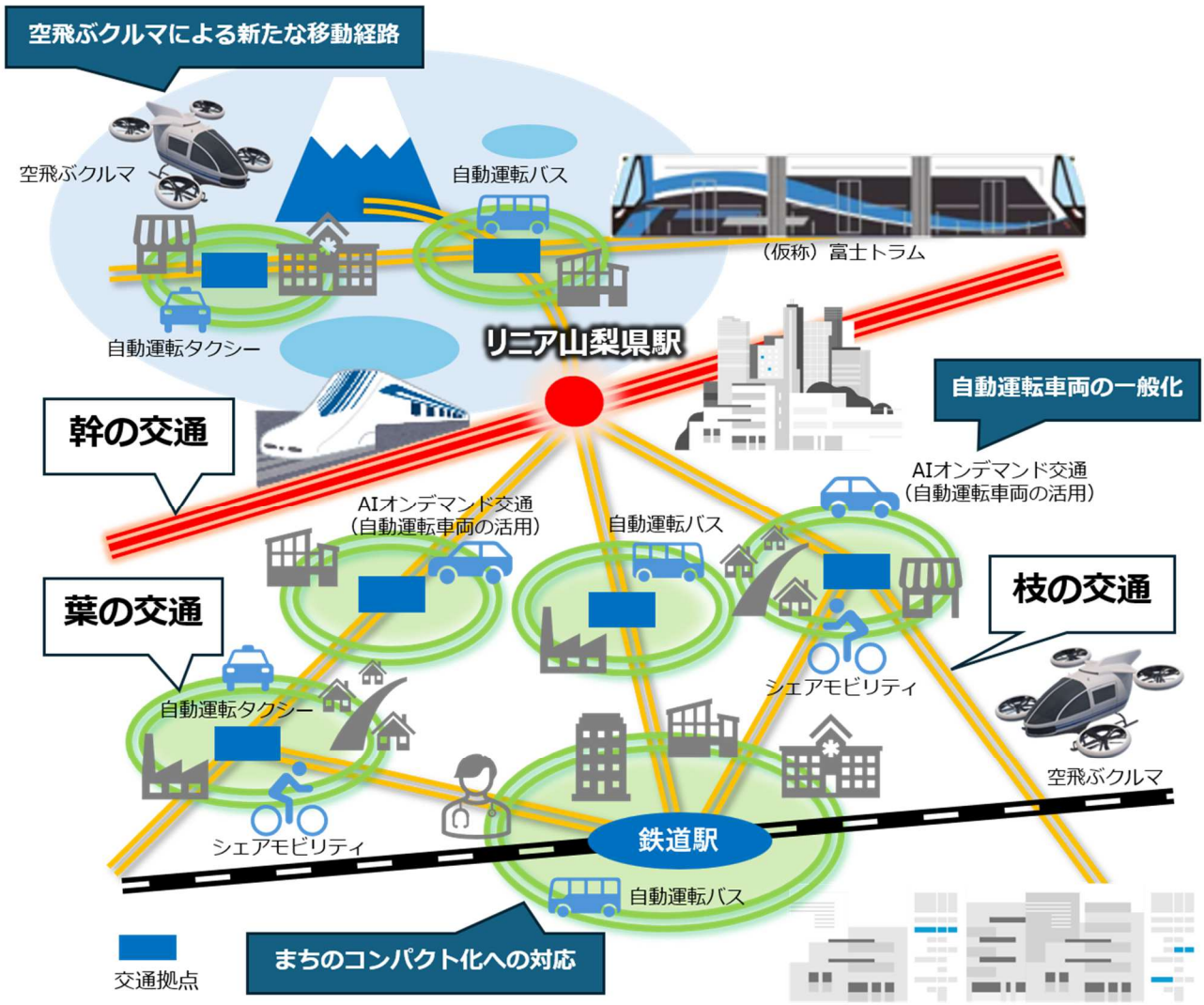


図　50 年後の「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」のイメージ

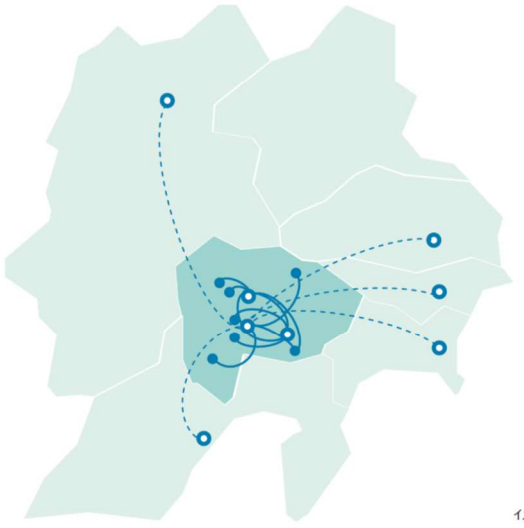
出典：山梨県作成

特に「葉の交通」は、50 年後の公共交通において、県民の暮らしを最も身近な場所で支える重要な役割を担うことが想定されます。人口減少や高齢化の進展に伴い、地域ごとの移動需要はさらに多様化・小規模化することが見込まれることから、一律の交通サービスではなく、地域特性に応じた柔軟なサービスの活用も進みます。自動運転技術を活用したデマンド交通や公共ライドシェア、シェアモビリティ等が日常的に活用され、居住地から生活拠点や交通拠点までをシームレスに結ぶ移動環境が形成されています。また、利用者一人ひとりの移動ニーズに応じて最適な交通手段が提供されることで、中山間地域を含む県内各地においても移動機会が確保され、誰もが必要なときに必要な場所へ移動でき、安心して暮らし続けることのできる地域社会の実現を支えています。

2.2 空飛ぶクルマを活用した事業モデル

成熟期のサービス概要として、リニア山梨駅周辺を拠点に、観光、ビジネス、及び日常利用を目的に、既存の交通網を利用しているすべての層向けに、二地点間飛行を実施する想定

空飛ぶクルマの成熟期におけるサービス概要（二地点間飛行）



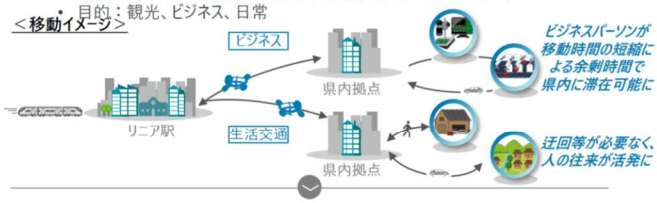
リニア×空飛ぶクルマ（二地点間飛行）

- リニア山梨県駅周辺を拠点に、観光、ビジネス、日常利用を目的として、富士北麓エリア等を中心に県内外エリアの交通の要衝等を結ぶ新たな移動網を構築
- リニアと空飛ぶクルマを活用して、**県内の回遊性の向上を実現**し、また、**交通空白地帯等を解消**することで、山梨県への**経済的な便益の最大化や地域の魅力向上**を図る

＜主な利用者イメージ＞

- **移動にコストを掛けられる層（一部観光客等）／新たなサービスへの感度が高い層**（拡大期）
- **来県者・県民問わず幅広い層**（成熟期）
  - ユーザー属性：県内の住民、県内外の観光客、ビジネスパーソン 等
  - 目的：観光、ビジネス、日常

＜移動イメージ＞



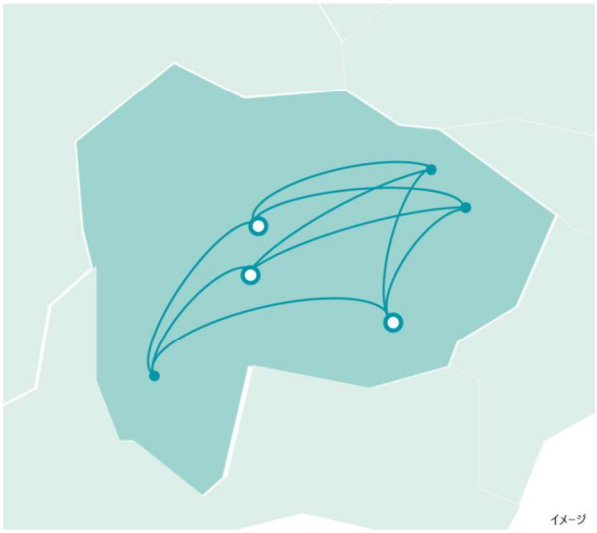
提供価値		付加価値	
新たな移動体験・観光体験の提供・交通空白地の解消	移動時間の短縮（県内の回遊性の向上）	地域としての魅力・競争力の向上	交流人口の増加（経済活性化）

15 【事業完了報告書】空飛ぶクルマ社会実装検討事業・事業環境整備調査委託業務　報告書より一部抜粋・修正

2.2 空飛ぶクルマを活用した事業モデル

県内の中心地、及び県内各地を結ぶ移動の足（地域交通）としての活用を地域交通分野での中長期的な活用の方向性として想定

山梨県における空飛ぶクルマの利活用の方向性（地域交通）



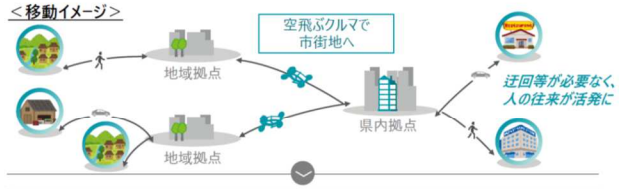
空飛ぶクルマ（地域交通）

- 交通手段の少ない市町村と、県内エリア（峡南エリア等）の交通の要衝等を結ぶ新たな移動網を構築
- 県内の交通空白地帯等を解消することにより、地域としての魅力・競争力の向上を図る

＜主な利用者イメージ＞

- **特に日常生活における移動手段が充実しないエリア等の在住者**
  - ユーザー属性：県内の住民
  - 目的：日常、その他

＜移動イメージ＞



提供価値	付加価値
交通空白地帯の解消	地域としての魅力・競争力の向上

17 【事業完了報告書】空飛ぶクルマ社会実装検討事業・事業環境整備調査委託業務　報告書より一部抜粋・修正

図　空飛ぶクルマを活用した事業モデルの例

出典：山梨県「令和６年度空飛ぶクルマ社会実装検討事業・事業環境整備調査委託業務　報告書サマリ」

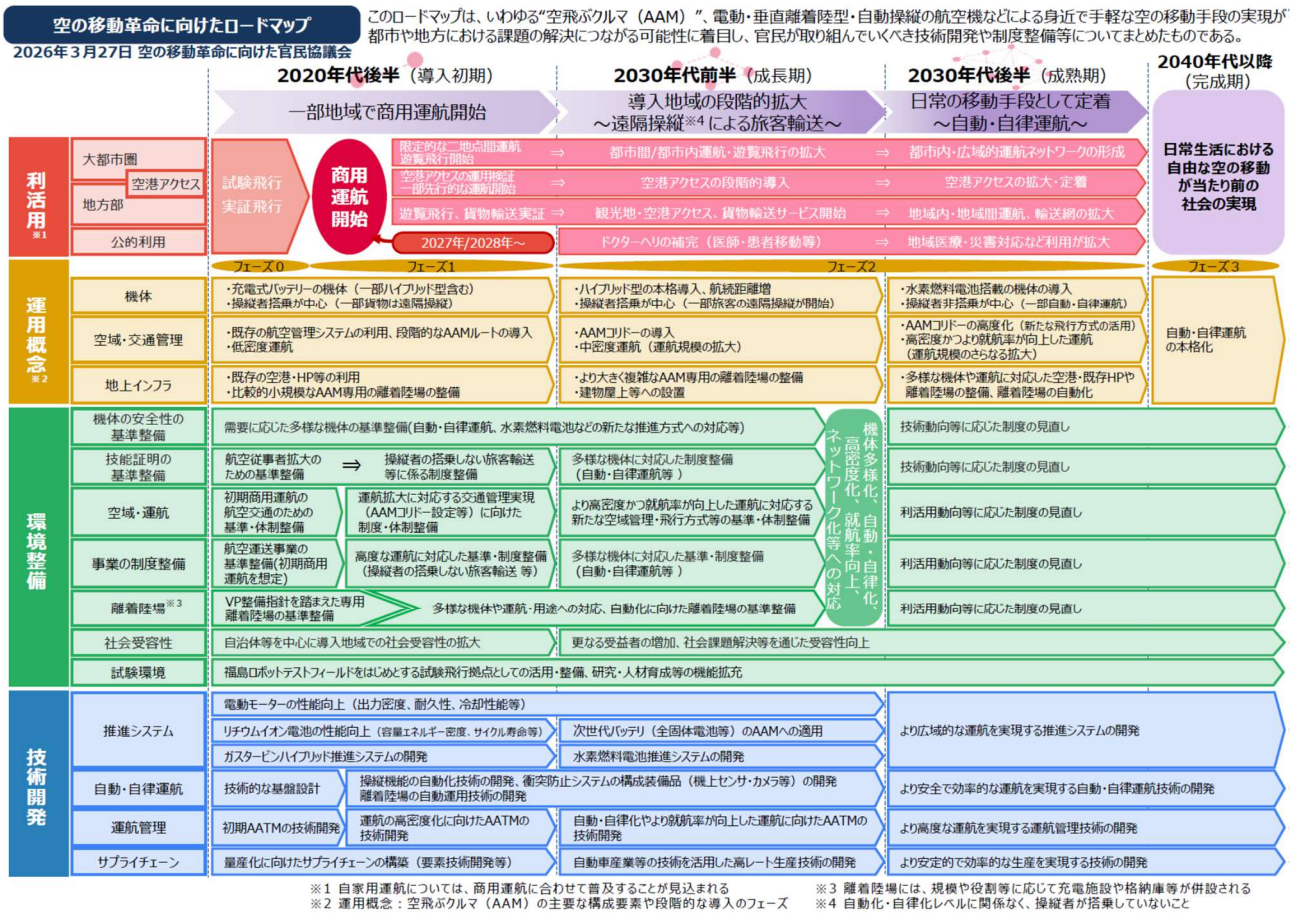


図　空の移動革命に向けたロードマップ

出典：経済産業省 HP



図　「質の高い」自動運転移動サービスの普及・拡大

出典：国土交通省 HP

（参考１－１）自動運転技術の「最先端」（AIベースの自動運転）

国土交通省

- 自動運転のプログラムは、従来、エンジニア（人）が作成していたが【ルールベース】、直近ではAIに路上走行させて、運転を自己学習させる手法【AIベース】での開発が急速に進んでいる
- AIの学習は、「人」によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転（未知の状況への対応、隘路におけるすれ違い等）が、より安価かつ短期間で可能となっている

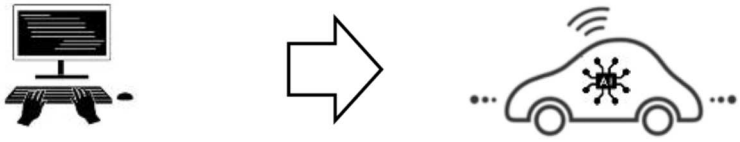
人によるプログラミング 「ルールベース」 ／ AI学習による開発 「AIベース」

従来の開発手法

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定

最新の開発手法

AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる



	ルールベース	AIベース
プログラム	**膨大** ルート上で想定される状況（信号・駐車車両等）に対する車両の動作をエンジニア（人）が定義	**基本的なプログラムのみ** 「走る・曲がる・止まる」等の基本制御に加え、交通ルール（信号など）、他の車両や歩行者の避け方等も自動学習
デジタルマップ	必要	不要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも
事故時の解析	可能	困難
開発費用	膨大	比較的安価
開発状況	地域限定で実用化	2027年以降市販化（当初はレベル2）

8

図　自動運転技術の「最先端」（AI ベースの自動運転）

出典：国土交通省 HP

（参考１－２）国内における自動運転車の開発及び市場展開見通し（2026年１月）

国土交通省

- 自家用車については、再来年度（2027年度）にも「AIベース」の自動運転車が販売予定
- 商用車については、運転者を要しない自動運転車の事業化に向けた開発※が進められている
  ※現在はルールベースの開発だが、今後AIベースの開発も視野に
- 「ルールベース」の自動運転技術と「AIベース」の自動運転技術の組合せにより、自動運転社会の実現が目前に

自家用車	路線バス	タクシー	トラック
AIベース	ルールベース	ルールベース	ルールベース
	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討
日産 ウェイヴ社（英）のAI搭載 （2027年度販売予定） 	**トヨタ** e-Paletteで無人運転 （2027年度実装予定） 	**日本交通** ウェイモ（米）と無人タクシー （サービス開始時期非公表） 	**いすゞ** 無人トラック （2027年度事業化予定） 
ホンダ ヘルムAI社（米）のAI搭載 （2027年頃販売予定） helm.ai HONDA	**いすゞ** 大型バスの無人運転 （2027年度事業化予定） 	**日産** 無人タクシー （2027年度サービス開始予定） 	**ロボトラック** 無人トラック （2027年度事業化予定） 

9

図　国内における自動運転車の開発及び市場展開見通し（2026 年 1 月）

出典：国土交通省 HP

3-6　公共交通軸の類型

本県では、人口減少や高齢化の進展、乗務員不足等により、限られた資源の中で持続可能な公共交通ネットワークを構築していくことが求められています。このため、前述した将来像を実現するために必要となる公共交通軸を類型ごとに以下に示します。

類型	主な公共交通機関	主な特徴・期待される機能	幹	枝	葉	短期	中期	長期
リニア	リニア中央新幹線	東京圏や名古屋圏、大阪圏の三大都市圏を結ぶ新たな交通の大動脈。本県においても、東京都心から約 25 分、名古屋から約 45 分で結ばれる。開業により、本県と全国、本県と世界との結びつきの強化、人の流れの活発化が期待されるとともに、県境を跨いだ新たな圏域の形成（参考資料：次々ページ）も期待される。	○				○	○
鉄道	JR 中央東線	本県と東京圏、本県と長野県松本・諏訪地域を結ぶ路線。県内の通勤・通学利用だけでなく、東京圏とのビジネス需要や観光需要も多く、県内で最も利用者の多い鉄道路線。更なる高速化や定時性の確保による利便性の向上が期待される。	○	○		○	○	○
	JR 身延線	甲府駅～富士駅（静岡県）を結ぶ路線。県内では、富士川と平行して南北に走る区間が長い。下部温泉郷や身延山久遠寺などの観光地の近くも通り、生活需要とともに観光需要への対応も期待される。	○	○		○	○	○
	JR 小海線	小淵沢駅～小諸駅（長野駅）を結ぶ路線。県内では、八ヶ岳南麓を通過する。全国の JR 線で最も標高が高い JR 鉄道最高地点を路線内に含み、生活需要とともに観光需要への対応も期待される。		○		○	○	○
	富士急行線	大月駅～河口湖駅を結ぶ路線。生活需要もあるものの、JR 中央東線から乗り入れる特急「富士回遊」の運行も行われており、富士北麓地域へ向かう東京圏からの観光客やインバウンド客の利用者への対応が期待される。	○	○		○	○	○
広域基幹路線	（仮称）富士トラム　等	リニア中央新幹線開業後の人の流れの変化に対応するために、新たに設置もしくは強化の検討が必要な路線。速達性と一定の輸送力を有し、中長期的に本県の公共交通の骨格を担う主要ネットワークとして機能することが期待される。		○			○	○

類型	主な公共交通機関	主な特徴・期待される機能	幹	枝	葉	短期	中期	長期
一般基幹路線	路線バス　等	現状、鉄道に次ぐ幹線として、広域的な公共交通ネットワークを担っている路線。鉄道や他の基幹路線、地域内交通との効果的な接続による利便性の向上が期待されるとともに、リニア中央新幹線開業後も、基幹路線の鉄道及び広域基幹路線に次ぐ幹線として機能することが期待される。		○		○	○	○
準基幹路線	路線バス コミュニティバス 等	鉄道や上記の基幹路線に該当しない路線であるものの、住民の買い物・通院等の生活の足として、広域的な移動を支えているネットワーク路線。鉄道や上記の基幹路線、地域内交通との効果的な接続による利便性の向上が期待される。		○		○	○	○
地域内交通	コミュニティバス デマンド交通 タクシー 公共ライドシェア　等	主に地域内や市町村内の移動を担うもので、近場の通院・買い物等の生活の足として機能するとともに、基幹路線の交通拠点等との効果的な接続により、広域的な公共交通ネットワークへのスムーズなアクセス機能が期待される。また、交通拠点と都市計画上の拠点が一致しない場合は、その間のアクセス確保を担うことも期待される。			○	○	○	○
次世代モビリティ	自動運転車両	人口減少や乗務員不足への対応手段として期待される。地域内交通や基幹路線の補完として活用することで、効率的かつ持続可能な交通サービスの提供が期待される。		○	○	△ 一部普及	○	○
	空飛ぶクルマ	地形条件等に左右されにくく、広域的な移動需要や観光需要への対応が期待される。将来的には、リニア山梨県駅や主要観光地等を結ぶ新たな交通手段となる可能性もある。		○	○		△ 一部普及	○

※次世代モビリティについては、将来的に交通軸を支える新たなモビリティとして位置づけています。
※地域内交通と位置付けられても、効率性や過去の経緯等から、地域公共交通確保維持事業の地域間幹線系統や複数市町村をまたがる路線として運行するものも存在します。

■近隣県を含む広域的なネットワーク形成について

2-1-2、2-1-3で挙げたとおり、県境部では、東京都、神奈川県、静岡県及び長野県との移動が、生活、観光の両面から日常的に行われており、鉄道やバスも県境をまたぐ形で多数運行されています。さらに、国が令和６年１月に設置した「リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議」においても、「リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成」や「リニア中間駅を始めとした新たな圏域内及び他圏域との交通ネットワークの形成」が議論されるなど、リニア中央新幹線開業と道路網の整備を契機に、県をまたぐ新たな移動需要の創出も期待されます。

こうした日常的な広域移動に対応しつつ、リニア時代の広域交流の結節点としての本県のポテンシャルを最大限引き出すためには、県内市町村と近隣県の市町村間を結ぶ公共交通軸についても維持・拡充を図り、県をまたぐ広域的なネットワーク形成に取り組むことが必要です。

リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成　～かがやく未来へ～

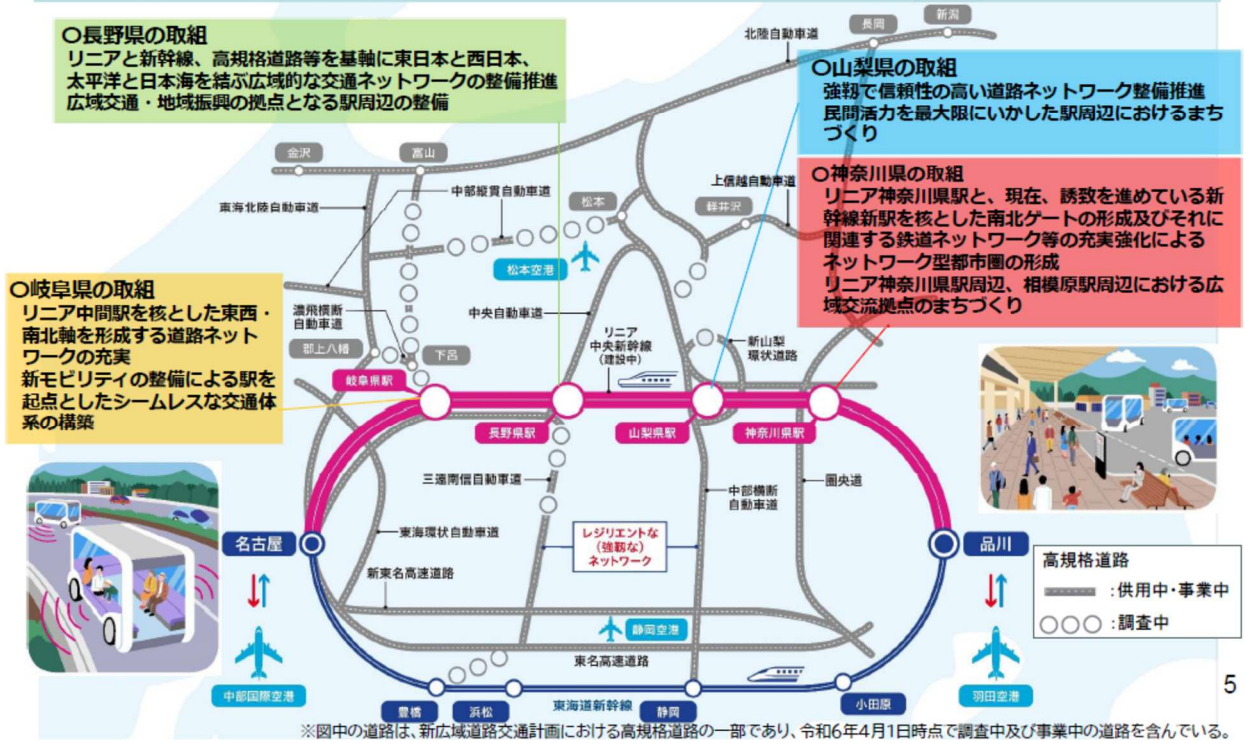
○「日本中央回廊」の核となる新たな圏域形成により、多様な自然や文化を有する地域を内包する新たな経済集積圏域の形成を目指す。
○①生活・交流②産業・しごと③観光④交通ネットワークという4つのテーマに基づく施策の実現により、新たな圏域形成の効果を広域に波及させる。
○地域活性化やダブルネットワークによるリダンダンシーの確保を図る。



1

【交通ネットワーク】リニア中間駅、交通の新たな拠点へ　～人が出会い、ビジネスがつながる新たな結節点へ～

○リニア中間駅を始めとした新たな圏域内及び他圏域との交通ネットワークの形成、AIオンデマンド交通や自動運転技術の導入により、「シームレス」な交通体系を実現し、リニア中央新幹線開業による時間短縮効果を新たな圏域の内外に更に波及。
○4県のつながりを強化し、新たな圏域を越えた「人流」、「物流」の更なる拡大・強化を通じたイノベーションの創造を図る。また、交通の結節点となるリニア中間駅周辺のまちづくりやリニア中間駅の効果を広域に波及させるためのアクセス向上等について検討を進め、人々が出会い、つながる場として地域活性化を促進する。



※図中の道路は、新広域道路交通計画における高規格道路の一部であり、令和6年4月1日時点で調査中及び事業中の道路を含んでいる。

5

リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成等について

出典：「リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議」中間とりまとめ概要資料

（令和６年９月）

4　目指す姿の実現に向けた取り組みの方向性

4-1　取組方針

本県の公共交通は、人口減少や高齢化の進展、乗務員不足、物価高騰等を背景として、サービス水準の維持が困難になりつつあり、県民の日常生活を支える移動手段の確保が大きな課題となっています。一方で、リニア中央新幹線の開業は、本県の交流人口の拡大や経済活性化に向けた大きな機会であり、その効果を県内全域へ波及させていくためには、広域的な公共交通ネットワークの高度化が不可欠です。

また、これらの課題への対応や取り組みを持続的に推進していくためには、交通事業者や行政を支える人材の確保・育成、関係者の連携強化、新技術の活用など、公共交通を支える基盤の強化が不可欠です。

こうした状況において、「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」を実現するためには、新たな人の流れを取り込むための公共交通ネットワークの高度化と、県民の日常生活を支える交通サービスの維持・確保を両立するとともに、それらを支える基盤を強化していく必要があります。

このため、本県では、以下の「攻め」「守り」「支える」を取組方針の三本柱として掲げ、相互に連携させながら一体的に推進していきます。

※　これらの取り組みの推進に必要な県の施策については、次期山梨県地域公共交通計画の策定において具体化を図るものとします。

4-1-1　方針①『攻め』～リニア時代を見据えた新たな公共交通ネットワークの構築～

リニア中央新幹線の開業により想定される、新たな移動需要やライフスタイルの広がり、観光ルートの変化など開業効果を県内全域に波及させていくため、関係者と連携し、リニア山梨県駅を核とした新たな「幹・枝・葉の交通ネットワーク」の具体化を進めていきます。

また、「スマートシュリンク」の考えに基づく、地域の実情に応じた新たな交通モードの整備や交通モード間の連携強化など、人口減少時代においても県民生活の質の向上に資する「攻め」の取り組みを進めていきます。

＜今後の取組例＞
- 新たな交通モードの活用
  例：（仮称）富士トラムや空飛ぶクルマの具体的な検討、実証　など
- 基幹路線（枝）と地域内交通（葉）の連携強化
  例：円滑な乗り継ぎダイヤの構築やラストワンマイルの充実　など
- 鉄道駅やバスターミナル等の交通拠点機能の強化
  例：モビリティハブの整備やデジタルサイネージによる情報の充実　など

4-1-2　方針②『守り』～持続可能な地域公共交通の確保・維持～

高齢化の進展などこれまで以上に公共交通に求められる役割が高まっていく中で、人口減少による利用者の縮小や中山間地域をはじめとする交通空白の進展、乗務員不足の深刻化、物価高騰による運行コストの高騰など県内交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

そのような状況において、持続可能な公共交通の確保・維持を図るため、県・市町村等による連携・協調した支援や効率的なバス路線への再編、地域特性に応じた持続可能な交通サービスへの転換、地域の輸送資源のフル活用など県、市町村、交通事業者が一枚岩となって「幹・枝・葉の交通」を「守る」取り組みを進めます。

＜今後の取組例＞
- 県・市町村等による連携・協調した支援
  - 例：地域間幹線系統など複数市町村にまたがるバス路線の維持・確保にかかる関係者の協議・意見交換の場の設定や協調した支援の実施　など
- 効率的なバス路線への再編
  - 例：運行実績の DX 化によるダイヤ調整、路線の統合
    隣接市町村間におけるコミュニティバス等の共同運行　など
- 持続可能な交通サービスへの転換
  - 例：道路状況や利用規模に応じた車種のダウンサイジング化
    隣接市町村間による新たな交通サービスの共同運行の検討　など
- 地域の輸送資源のフル活用
  - 例：公共ライドシェアの導入や教育・福祉・医療・観光分野の分野横断的連携　など

4-1-3　方針③『支える』～地域公共交通を支える体制の充実・強化～

公共交通の担い手には、交通事業者のほか、地域の特性に応じた公共交通のあり方を検討する「マネジメント役」として市町村の役割も重要となってきます。そのため、地域の足を支える乗務員等を交通事業者と県、市町村が連携し、確実に確保・育成する体制を整えつつ、交通分野に携わる市町村職員が自立して交通マネジメントを行えるよう人材の育成を進めていきます。

また、人手不足を補完する自動運転技術の積極的な活用や県民の公共交通への意識醸成・利用促進など様々な角度から県全体で「幹・枝・葉の交通」を、持続的に「支える」体制の充実・強化に向けた取り組みを進めていきます。

＜今後の取組例＞
- 乗務員の確実な確保・育成
  - 例：教育現場と連携した採用活動や二種免許取得費用、移住・定着等に必要な費用の助成
    長時間労働の是正や女性・外国人など多様な人材活用に向けた職場環境の改善　など
- 市町村職員のスキルアップ
  - 例：交通事業に必要な基礎的な知識の習得からデジタル技術を活用した地域内交通の分析・検証スキルの習得　など
- 自動運転技術など新たな技術の活用
  - 例：　自動運転バスやタクシーの実装に向けた実証　など
- 県民の公共交通への意識醸成・利用促進
  - 例：小学生バス無料デーや公共交通フェスティバルの開催　など

■令和８年度における県内での取り組み（抜粋）

今年度の実証事業等やこれまでの事業で得られた知見を活かしつつ、目指す姿の実現に向けた取り組みを一層推進していきます。

【攻め】モビリティハブ実証事業（甲府市等）



【事業概要】

甲府市、笛吹市、昭和町の一部において、電動キックボード等のシェアリングサービス実証事業を実施しました。

鉄道、バスから目的地までの接続性を意識し、道路上や広範囲のポート配置に取り組むことで、交通全体の利便性、回遊性の向上を図りました。

【守り】公共ライドシェア実証事業（市川三郷町等）



【事業概要】

市川三郷町、北杜市、富士川町において、公共ライドシェア実証事業を実施しました。

中山間地域や夜間、観光特需など特に乗務員不足が深刻化する様々な場合において、地域の足、観光の足を確保する新たな選択肢としての有効性を確認しました。

【支える】市町村向けモビリティ人材育成研修



【事業概要】

市町村向けにオープンデータや地図情報を活用した人材育成研修を実施しました。

データによる地域の交通課題の可視化、分析・検証方法を学ぶことで地域内交通のアップデートに向けた職員のスキルアップを図りました。

【支える】自動運転タクシー実証事業（甲州市勝沼）



【事業概要】

乗務員不足を支える次世代モビリティの実用化に向け自動運転タクシー実証事業（自動運転レベル２）を実施しました。

観光需要と生活需要の両翼を担うとともに、地方部特有の道路状況（農道の混在等）への課題等を解決し、令和９年度末までの自動運転タクシーの社会実装（レベル４認可取得等）を目指します。

4-2　関係者の役割

取り組みの推進に向けては、県のみならず、市町村、交通事業者、県民ほかそれぞれが、公共交通は地域の重要な社会基盤であるとの認識を共有し、連携・協働して取り組むことが不可欠です。

下記のそれぞれの役割を果たしながら、公共交通網の目指す姿の実現を目指します。

県	・本基本方針で掲げる目指す姿の実現に向け、３つの取組方針が着実に推進されるよう関係者を主導する。 ・広域行政を担う自治体として、主に「幹・枝の交通ネットワーク」（広域的・基幹的な交通等）の確保・充実に向けた施策を講じる。 ・市町村や県をまたぐ移動手段の確保や、近隣県を含む広域的なネットワーク形成に向け、広域的な見地から総合的な調整等を行う。 ・県地域公共交通協議会の運営や市町村の交通会議等への参画、研修会の開催、まちづくりや観光など関連分野との連携、公共交通の利用促進等の取り組みを行い、広域的な見地から総合的な調整や、必要な助言その他の支援を行う。
市町村	・住民に身近な基礎自治体として、「葉の交通」（地域内交通）の移動手段の確保・維持・活性化にまちづくりや観光など関連分野と連携しながら主体的に取り組む。また、市町村をまたぐ移動手段の確保に向けては、県及び関係市町村と協力・連携して取り組む。 ・地域内交通のマネジメント役として、地域にとって最適な公共交通のあり方を検討するとともに、県や交通事業者等と連携し、交通分野に関する知識の習得などスキルアップを図る。
交通事業者	・「幹・枝・葉」すべての交通を提供する主体として、期待される様々な役割を踏まえ、安全運行の確保に努めるとともに、地域のニーズに応じた交通サービスの提供や利便性の向上、公共交通の利用促進に努める。 ・乗務員をはじめとする担い手の確実な確保・育成に加え、データに基づく効率的な運行を検証するなど専門的な知見に基づき行政が実施する施策への協力に努める。
県民 企業 NPO 等	・地域の移動手段の確保・維持に向け、当事者意識をもって、交通会議へ参画するなど地域の公共交通ネットワークのあり方の検討への積極的参加に努める。 ・公共交通を積極的に利用するとともに、県民等が自ら主体となって「葉の交通」運営等に関わるなど公共交通を幅広く支えていく。
（参考） 国	・「幹・枝・葉」それぞれの交通の確保・維持に必要な法制度の見直しや財政的支援、技術開発の推進、人材育成など広域的な見地から県、市町村、交通事業者等への指導、助言等を行う。

4-3　交通拠点のあり方

「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」の構築に際しては、「枝の交通」と「幹の交通」、「枝の交通」と「葉の交通」の結節点として、基幹路線の交通拠点が中心的な役割を果たします。

公共交通をネットワークとして機能させ、自家用車からの転換を図るためには、拠点における交通手段同士のシームレスな接続に加え、生活機能や観光・交流機能とも連携を図り、拠点自体の利便性と魅力を高めていくことも重要です。

それぞれの交通拠点における果たすべき役割を踏まえつつ、以下の３つの視点に基づき、拠点機能を維持・強化していきます。

１　拠点機能の維持・強化の視点

（１）「幹・枝・葉の交通」のシームレスな接続の視点（交通）

鉄道からバス、バスからシェアモビリティなど多様なモビリティの乗り入れを可能にするとともに、シームレスな接続が可能となるよう、相互のダイヤ調整や情報案内、待合施設等の充実を図っていくものとします。

（２）生活機能の視点（生活）

拠点もしくは拠点周辺で買物、通院、行政手続き、物流機能、防災機能など生活機能との接続性を意識した環境整備や施設連携を図っていくものとします。

（３）観光・交流機能の視点（観光）

来訪者への観光案内や多言語化による分かりやすい情報提供など県内の回遊性を高める機能の充実を図っていくものとします。

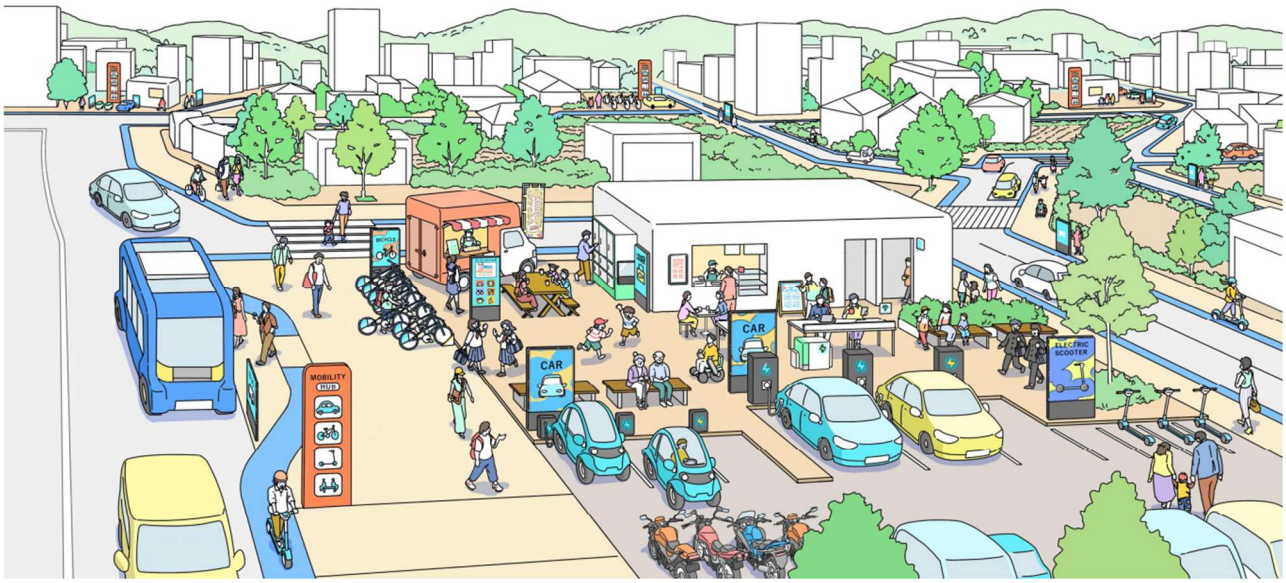


図　「幹・枝・葉の交通」のシームレスな接続や生活機能との接続が意識された交通拠点のイメージ

出典：「モビリティハブ導入のすすめ」（国土交通省都市局 街路交通施設課 令和８年９月）

２　交通拠点の類型ごとの整理

交通拠点の類型	３つの視点への対応度			目指す方向性
	交通	生活	観光	
広域主要交通拠点	◎	△	◎	・様々な交通手段が接続し、この拠点から「幹、枝、葉」すべての交通にシームレスに接続できる。 ・観光案内や情報保障が充実しており、来訪者の回遊性を高める機能が充実している。
主要交通拠点	◎	○	○	・様々な交通手段が接続し、この拠点から「幹、枝、葉」すべての交通にシームレスに接続できる。 ・生活、観光の視点に対してもバランスよく対応されている。
市町村交通拠点	○	◎	○	・主に「枝、葉の交通」にシームレスに接続できる。 ・県民の生活機能とも密接に接続された拠点機能を有している。
準市町村交通拠点	○	◎	△	・主に「枝、葉の交通」にシームレスに接続できる。 ・県民の生活機能とも密接に接続された拠点機能を有している。
リニア広域交通拠点	＊	＊	＊	・主に「幹、枝の交通」にシームレスに接続できる。 ・観光案内や情報保障が充実しており、来訪者の回遊性を高める機能が充実している。 ＊今後のまちづくり等との検討を踏まえ、具体的な対応度は調整

◎：特に重点的に取り組むもの　○：重点的に取り組むもの　△：必要性に応じて取り組むもの

※　本整理は交通拠点の類型に沿って一般化したものであり、各拠点の特性に応じた対応を妨げるものではない。

4-4　交通モード選択のあり方

持続可能な「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」を構築するには、各交通拠点間を結ぶ交通モードが最適である必要があります。そのため、県全体において、以下の基本的な考え方に基づき、交通モードを選択していくこととします。

特に、「葉の交通」は、通院、買物、通学などの身近な移動を支える交通として、県民の暮らしに最も近い役割を担います。人口減少や高齢化の進展により、地域ごとの移動需要や利用形態は多様化していることから、画一的な交通サービスではなく、地域特性や利用実態に応じて最適な交通モードを選択していくことが重要です。

なお、具体的な需要量等は人口や地理的な要素も加味する必要があることから、次期山梨県地域公共交通計画の策定において、圏域ごとに検討を進めることとします。

（代表的な交通モード）

交通モード	選択の基本的な考え方（活用場面）	公共交通軸の類型
（仮称） 富士トラム （枝）	・幹の交通（鉄道等）を補完する交通モード ・リニア山梨県駅から需要が特に高く一時に大量輸送が求められる区間であるとともに、広域性、速達性が重視される区間を念頭に活用	・広域基幹路線
路線バス （枝・葉）	・幹の交通（鉄道等）や枝の交通（（仮称）富士トラム等）を補完する交通モード ・通勤、通学等における日常的に需要が高い区間や駅から観光地など特定の目的地間の輸送で需要が高い区間を念頭に活用 ・複数市町村を跨ぐなど広域性が重視される区間において重点的に活用	・広域基幹路線 ・一般基幹路線 ・準基幹路線
コミュニティバス （枝・葉）	・枝の交通（（仮称）富士トラムや路線バス）を補完する交通モード ・高齢者の通院や買い物など１日の中で定期的な利用があり、まとまった移動を促す必要があるが、路線バスほどの需要を有しない区間を念頭に活用 ・市町村内で予め定めた主要な拠点間へアクセスする手段として活用	・準基幹路線 ・地域内交通
デマンド交通 （葉）	・枝の交通（路線バス）や葉の交通（コミュニティバス）を補完する交通モード ・日常生活において需要があるが、不定期な需要であるなどコミュニティバスほどの需要を有しない区間を念頭に活用 ・需要や地域特性に応じて、予約制バス方式や乗合タクシー方式などデマンド交通内でも選択が必要 ・市町村内を柔軟にアクセスする手段として活用	・地域内交通
タクシー （葉）	・枝の交通（路線バス）や葉の交通（コミュニティバス、デマンド交通）を補完する交通モード ・需要が少ない個別輸送を念頭にタクシー利用券の補助や配車共同化による需給のマッチング等により活用	・地域内交通

交通モード	選択の基本的な考え方（活用場面）	公共交通軸の類型
公共ライドシェア（葉）	・枝の交通（路線バス）や葉の交通（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー）を補完する交通モード ・中山間地域や夜間など、乗務員不足等によりバス、タクシーによって移動手段を確保することが困難な状況において、補完的に、既存の地域資源（地域の一般ドライバー等）を用いた交通手段として活用 ・地域の足に加え、観光の足確保の視点でも検討	・地域内交通
医療・福祉・教育等他分野との連携（葉）	・枝の交通（路線バス）や葉の交通（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー）を補完する交通モード ・乗務員不足等により、バス、タクシーによって移動手段を確保することが困難な状況において、補完的に病院送迎車やスクールバス等の交通以外の分野の車両・ドライバーの空き時間を分野横断的に活用（地域輸送資源のフル活用）	・地域内交通
グリーンスローモビリティ（葉）	・電動車を活用し、環境へも配慮された葉の交通内（ラストワンマイル）を補完する交通モード ・バス停から自宅までなど短距離のきめ細やかな区間を念頭に活用 ・最高速度が時速 20Km 未満で設定されるため、ゆっくり町並みを楽しみたい区間や高低差のある区間など観光の足確保の視点でも検討	・地域内交通
シェアモビリティ（葉）	・シェアサイクルやキックボードシェアリングサービスなど葉の交通内（ラストワンマイル）を補完する交通モード ・貸出・返却ポートを柔軟に設置することでバス停から自宅までなど短距離のきめ細やかな区間を念頭に活用 ・市町村内の観光地をきめ細かく周遊する足を確保する視点でも検討	・地域内交通

※　上記のほか、幹ないし枝の交通である「リニア中央新幹線」「鉄道」「高速バス」が民間事業ベースで運行されている

※　次世代モビリティについては、実装段階で活用方法を検討

4-5　圏域別の方向性

4-5-1　圏域別に見られる課題及び今後の検討の視点

広域的な公共交通ネットワークのあり方について検討していく際には、県全体の特徴だけでなく、各地域の特徴も把握していく必要があります。本県では、令和４年４月に立ち上げた山梨県地域公共交通協議会の設置規約において、特定地域に関わる事項について協議及び調整を行うための地域部会について定めており、県内を６つの地域（甲府、峡北、峡東、峡南、富士北麓、東部）に分けています。このため、この地域分けを踏襲した圏域ごとの分析を行い、各圏域の課題や今後の検討の視点について、本項で整理することとします。

圏域ごとの具体的な施策については、次期山梨県地域公共交通計画の策定において、各圏域の市町村・関係交通事業者等と検討を進めることとします。

○６つの圏域



- 甲府圏域：甲府市、南アルプス市、甲斐市、中央市、昭和町
- 峡北圏域：韮崎市、北杜市
- 峡東圏域：山梨市、笛吹市、甲州市
- 峡南圏域：市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町
- 富士北麓圏域：富士吉田市、西桂町、忍野村、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町
- 東部圏域：都留市、大月市、上野原市、道志村、小菅村、丹波山村

■甲府圏域（甲府市、南アルプス市、甲斐市、中央市、昭和町）

1　課題

（1）交通サービスの重複解消

甲府圏域の公共交通は、圏域の中心である甲府駅を起点としたネットワークが形成されており、多くの路線が甲府駅中心に集中しています。その結果、一部区間では複数の交通サービスが重複して運行される傾向がみられます。今後、人口減少による利用者の減少や乗務員不足の深刻化が見込まれる中、限られた運行資源を有効に活用しながら、圏域全体の移動需要に対応していく必要があります。このため、既存ネットワークの配置や役割分担について改めて検証し、効率的かつ持続可能な交通サービスのあり方を検討することが課題となっています。

（2）他圏域からの通勤・通学移動への対応

県全体の通勤・通学流動を見ると、他圏域から甲府圏域への通勤・通学が多く見られます。特に通学については、通勤以上に広範囲での移動が見られ、甲府圏域は県内における重要な通学先となっています。一方で、こうした広域的な通勤・通学需要は、複数の交通モードや路線や利用する場合も多く、交通拠点における接続性や乗り継ぎ環境が利便性に大きく影響します。このため、通勤・通学需要の実態も踏まえながら、円滑な移動を支える公共交通ネットワークの確保が課題となっています。

2　今後の検討の視点

- 既存のリソースを最大限に活用できるよう、複数路線を一体的に整理・調整したパターンダイヤの導入や路線間の接続性の強化などによる、利便性向上及び運行効率化の検討
- 他圏域からの通勤・通学移動に対応したネットワークの形成と、自家用車通勤や原動機付自転車、親の送迎等による通学からバス利用への転換などによる通勤・通学需要の取り込みの検討

■峡北圏域（韮崎市、北杜市）

1　課題

（1）広範囲に及ぶ人口分布に対応した公共交通ネットワークの整備

峡北圏域の特性として、韮崎駅周辺にやや人口集積が見られるほかは、居住区域全域において、一定規模の人口が広く分布している様子が伺えます。そのため、「葉の交通」から「幹・枝の交通」への乗り継ぎによる地域間移動や、小規模かつ広範囲をカバーできる交通の検討など、人口分布に対応した公共交通ネットワークの検討が必要です。

（2）点在する観光施設や夜間の移動需要に対応した観光の足の確保

八ヶ岳の南側に位置する峡北圏域では、清里高原や台ヶ原宿、清春芸術村、ワイナリーなど、観光客が訪れる場所が各地に点在しています。鉄道駅から離れている場合も多く、観光の足の確保は重要です。また、宿泊施設や高級レストランが多い地域もあり、観光客の夜の足の確保も課題です。

2　今後の検討の視点

- 地域住民の生活の足として活用される公共交通ネットワークの形成に向けて、地域特性を考慮した複数モードの組み合わせや「幹・枝の交通」の接続強化等による、広範囲に及ぶ面的な需要に対応した交通サービスの検討
- 観光施設の分布や夜間の移動需要を見据えた主要鉄道駅からの観光の足確保の検討

■峡東圏域（山梨市、笛吹市、甲州市）

1　課題

（1）生活移動における甲府市へのアクセス確立

峡東圏域の移動に係る傾向として、一定数が隣接する甲府市へ移動している傾向が見られており、生活移動における甲府市へのアクセス需要に対応したネットワークの確保が重要となる中で、圏域内では甲府駅へ向かう JR 中央東線が一定頻度での運行を行っていることから、居住区域から鉄道駅へのアクセスと、鉄道への乗り継ぎ利便性を確保することが必要になると考えられます。

（2）生活動線に配慮した観光交通への対応

峡東圏域は、果物やワインの日本有数の産地であり、観光農園やワイナリーなどが各地に分布するとともに、大菩薩峠や西沢渓谷、恵林寺などの観光資源を有しています。ワインの試飲サービスを行っているワイナリーも多く、観光資源の活用には公共交通の存在が重要です。

また、通勤・通学利用者も多い石和温泉駅の前に温泉地が拡がるなど、観光客と住民の動線が重なる地域も存在しており、生活動線に配慮しつつ、観光の足を確保していく必要があります。

2　今後の検討の視点

- 「幹・枝の交通」のサービス水準の維持・確保や、「葉の交通」と「幹・枝の交通」の接続強化等による甲府方面へのアクセスの確保及び利便性の向上にかかる検討
- 地域の実情に応じて、重要な観光施設へのアクセスの確保、観光需要の高い区間での生活移動の確保といった、生活交通と観光交通の両立の実現にかかる検討

■峡南圏域（市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町）

1　課題

（1）市町村・圏域をまたぐ通学移動に対応したネットワークの構築

峡南圏域における通学移動の動向を見ると、身延町が町内移動で約半数を占めている以外は、すべての自治体で境界を越えた通学を行っており、特に甲府市へのアクセスが総じて多く見られます。峡南圏域から甲府駅にかけては、JR 身延線が運行されていることから、各自治体の居住区域から鉄道駅へのアクセスが特に重要になると考えられます。

（2）更なる高齢化の進展に備えた生活交通への対応

富士川などの河川沿いに町や集落の点在している峡南圏域には、他の県内市町村に比べて高齢化率の高い自治体が存在しています。地域での高齢化が進むと、自分で自家用車を運転できないだけでなく、共助での送迎も難しくなることが想定され、今後の更なる高齢化の進展に備え、通院・買物等の生活交通への対応がさらに重要になるものと考えられます。

2　今後の検討の視点

- 圏域内の自治体間移動や、甲府圏域方面への移動など、広域移動ニーズに対応した再編や、「葉の交通」と「幹・枝の交通」の接続強化による通学需要の取り込みの検討
- さらなる高齢化を見据えた、利用者層のニーズに沿った運行形態の検討など、持続可能な生活の足確保の検討

■富士北麓圏域（富士吉田市、西桂町、忍野村、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町）

1　課題

（1）富士急行線へのアクセスの確立及び利便性確保

富士北麓圏域においては、河口湖駅を終着点として運行されている富士急行線が、他圏域への移動における軸となっていることから、周辺市町村から富士急行線へのアクセスを確保することが重要になります。特に、山中湖村・忍野村からのアクセスについては、富士吉田市内からの移動需要への対応も兼ねて、圏域内を南北に縦断する公共交通ネットワークが重要になります。

（2）生活交通と観光交通の役割分担

富士急行線や河口湖周辺を運行する路線バスにおいては、富士山や河口湖へ訪れる観光客の動線と、沿線住民の生活移動・広域移動の動線が重複しており、観光シーズンやインバウンド来訪者の増加などの際には、大きな荷物を伴う観光客で路線バスが混雑し、沿線住民が思うように利用できない状況が見られます。駅と観光地を直接結ぶ路線など観光客向けの輸送サービスを確保することで、生活交通との役割を分担していくことが重要です。

2　今後の検討の視点

- 各自治体から富士急行線へのアクセス強化にかかる検討
- 観光シーズンやインバウンド需要など観光客の増加に対する対応や需要に即した交通モードの選択など生活交通との役割分担に向けた検討

■東部圏域（都留市、大月市、上野原市、道志村、小菅村、丹波山村）

1　課題

（1）市町村をまたぐ通勤・通学移動等に対応したネットワークの構築

東部圏域における通勤・通学移動の動向を見ると、大月市、都留市、富士吉田市、東京都など、市町村間または圏域外への通勤・通学移動が多く見られることから、この需要に対応した公共交通ネットワークの構築が求められます。このうち、大月市～富士吉田市は富士急行線、東京都～大月市は JR 中央東線が接続していることから、結節点となる大月駅前のアクセス整備が重要となります。

また、東部圏域内に位置する大学は、生徒の大半が本県以外の出身者で占めている場合も多く、周辺に下宿をして生活しています。広域的なネットワークの形成にあたっては、彼らの生活の足の確保という観点と併せて、本県全域への回遊性を確保し、より多くの県の魅力に触れる機会を設けることで、本県への愛着（シビックプライド）の醸成が期待できます。

（2）中山間地域における生活交通への対応

東部圏域では、人口の少ない山間部の自治体をはじめ、移動需要が広域に分散している中山間地域としての特性が見られるエリアが多く存在しています。このような地域では、地形的な制約から路線距離も長くなりやすく、運行効率の確保が難しいため、公共交通の維持が特に困難です。こうした地域の実情に応じた持続可能な移動手段を検討し、生活交通へ対応していくことが求められます。

2　今後の検討の視点

- 広域移動ニーズに対応した通勤・通学需要や、圏域内外での周遊環境の確保をはじめとする大学生の移動需要の取り込みの検討

・利用状況に応じた交通モードの選択や、山間部地域における利用促進の強化など、地域特性に応じた持続可能な生活の足確保の検討

5　まとめ

5-1　取り組みの推進に向けて

本県の公共交通は、人口減少や高齢化の進展、乗務員不足、物価高騰等を背景として、サービス水準の維持が困難になりつつあり、県民の日常生活を支える移動手段の確保が大きな課題となっています。一方で、リニア中央新幹線の開業は、本県の交流人口の拡大や経済活性化に向けた大きな機会であり、その効果を県内全域へ波及させるためには、広域的な公共交通ネットワークの高度化が必要です。

本基本方針に掲げる目指す姿の実現に向けては、県、市町村が同じ方向を向いて、交通事業者と三位一体で連携・協働して「攻め」「守り」「支える」の取組方針に基づく取り組みを推進します。

取り組みの推進に当たっては、山梨県地域公共交通協議会やその分科会など有識者や関係者等の参画を得た会議を活用し、定期的に主な取り組みの実施状況等を確認するなど課題や方向性の共有を図ります。

また、今後の社会・経済情勢の変化や関係する諸制度の動向、リニア中央新幹線の開業時期等も踏まえ、必要に応じて、将来像の見直し等を行うとともに、施策内容についても柔軟かつ適切に更新していきます。

5-2　県による市町村支援の方向性

「『山梨版』階層型公共交通ネットワーク」の構築には、地域内交通のマネジメントを担う市町村の役割が極めて重要となります。一方で、市町村においては、交通施策を担う人材やノウハウの確保が課題となっています。また、住民の移動は市町村の区域を越えて広域的に行われていることから、市町村間の連携や広域的な視点でのネットワーク形成が不可欠です。

このため県では、市町村単独では解決が困難な課題への対応や、県全体でのネットワークの最適化を図るため、主に以下の視点から市町村の取り組みを支えていきます。

※　具体的な県の施策については、次期山梨県地域公共交通計画の策定において検討します。

■広域的な公共交通ネットワークの生産性向上

（例）・バス路線の維持確保に向けた実態把握、評価軸の設定、改善策の検討
・広域交通の新規運行や改善による地域間幹線系統（国・県補助系統）への追加位置づけ
・市町村間の公共交通網の調整

■市町村の公共交通の運営支援

（例）・地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画の策定支援
・市町村の公共交通に関する取り組みの好事例の収集とフィードバック
・人材育成に向けた公共交通の基礎知識及び公共交通運営の実践講座の展開

■データ基盤整備

（例）・ビッグデータ（乗降データ等）の集計結果の展開
・ビッグデータの分析・可視化ツールの展開
・鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー、シェアモビリティ等を一体的に検索（予約・決済）できるMaaS基盤の構築

■次世代モビリティの調査研究

（例）・空飛ぶクルマ、自動運転（自動運転バス、自動運転タクシー等）、電動モビリティ（EV、FCV、電動キックボード等）等の実用化に向けた研究

■効率的・効果的な財政支援

（例）・持続可能かつ効率的な地域内交通手段の運営に対する補助制度の検討
・新たな財源確保に向けた調査研究