

## (5) 高速バス路線

高速バス路線は、甲府駅を中心に東京、横浜、羽田・成田空港、静岡、名古屋、関西方面等とを結ぶ路線が、富士山駅・河口湖駅を中心に東京、神奈川、埼玉、羽田・成田空港、静岡、名古屋、関西、福岡方面等とを結ぶ路線が運行されており、本県と県外地域を結ぶ主要な移動手段として重要な役割を果たしております。

圏央道の延伸、首都高速道路の改良、バスタ新宿の開業などを踏まえ、本県と県外を結ぶ高速バス交通の見直しが事業者により進められてきました。

今後、中部横断自動車道・新清水 JCT～増穂 IC、国道 138 号須走道路・御殿場バイパス（西区間）、新東名高速道路・御殿場 JCT～海老名南 JCT の開通など本県と県外各地をつなぐ高速道路・幹線道路の開通が予定されており、更なる路線再編の検討が見込まれます。

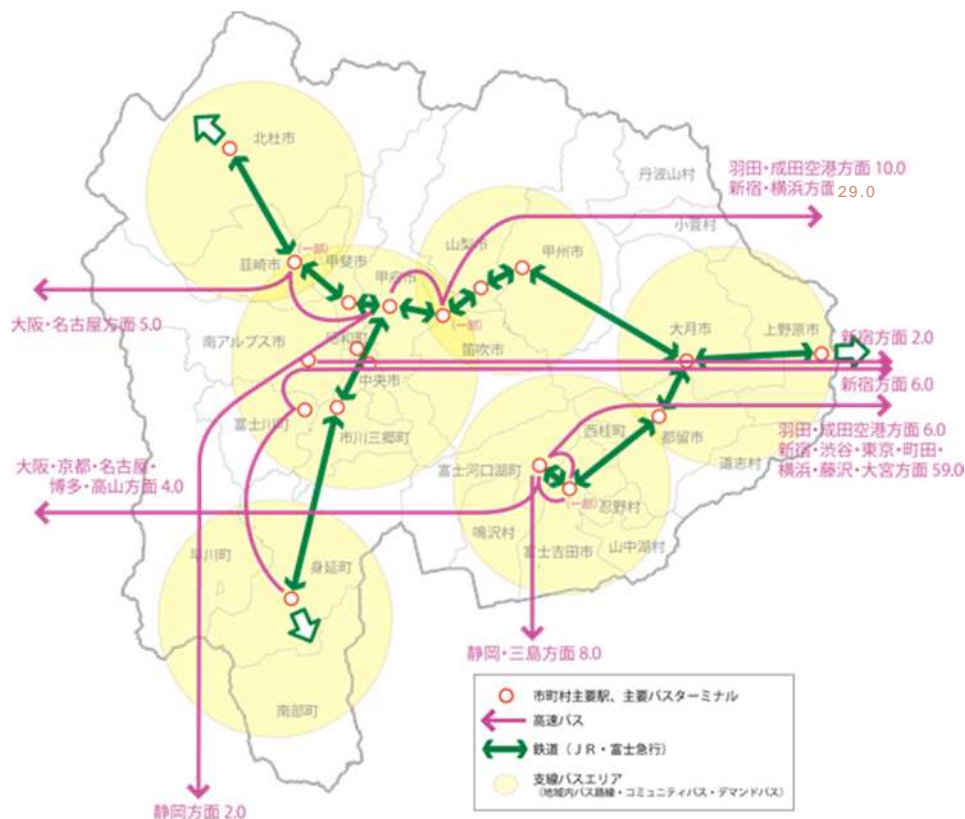
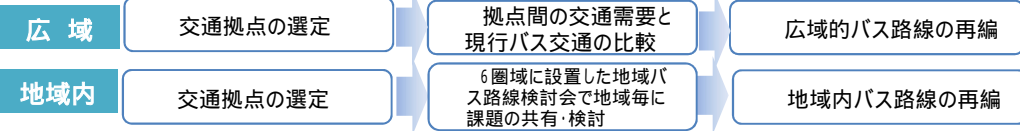


図 4 - 11 山梨県の高速度バスネットワーク

	山梨交通グループ	富士急行グループ
2014(平成26)年度	竜王・甲府～横浜線の新設 南アルプス市・中央市～新宿線新設	静岡・富士山～福岡線新設 河口湖～渋谷・二子多摩川線新設 富士五湖～東京駅線開業 三島～河口湖線増便
2015(平成27)年度	竜王・甲府～羽田空港線を中央環状線にルート変更 竜王・甲府～成田空港線を第3ターミナルに延伸	河口湖～町田・橋本線新設 河口湖～藤沢・辻堂・本厚木線新設 東京駅線を中央道経由に一本化
2016(平成28)年度	新宿線をバスタ新宿発着に変更	新宿線をバスタ新宿発着に変更 富士山～飛騨高山線新設 富士山～成田空港・秋葉原線新設 河口湖～渋谷・二子多摩川線増便

表 4 - 4 高速バス路線の見直しの状況

## (1) 再編の具体的な考え方



## (2) 交通拠点の設定

- ◆ **交通結節点や都市機能集積地を交通拠点として設定【28拠点を設定】**  
交通結節点や移動の目的地となる子育て、教育、しごと、医療、買い物、観光施設の集積地を交通拠点として設定  
広域的な路線や地域内路線の交通拠点への接続により緊密な交通ネットワークを構築

## (3) 広域的バス路線[市町村を跨ぎ複数の交通拠点を結ぶ路線]

<バス事業者の運行>

- ◆ **交通空白地域の解消**  
鉄道を利用して移動ができない複数の交通拠点間を結び、鉄道駅や病院、学校を經由する**路線の新設**
  - ◆ 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
  - ◆ 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**  
通勤・通学に対応した住宅街を經由する路線の夕方・夜間の時間帯の**増便**
  - ◆ 甲府駅～甲府市後屋団地～山梨大学医学部附属病院(H29.4)
  - ◆ 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
  - ◆ 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  
移動の目的地となる大規模商業施設等への**起終点や経路の見直し**
    - ◆ 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)

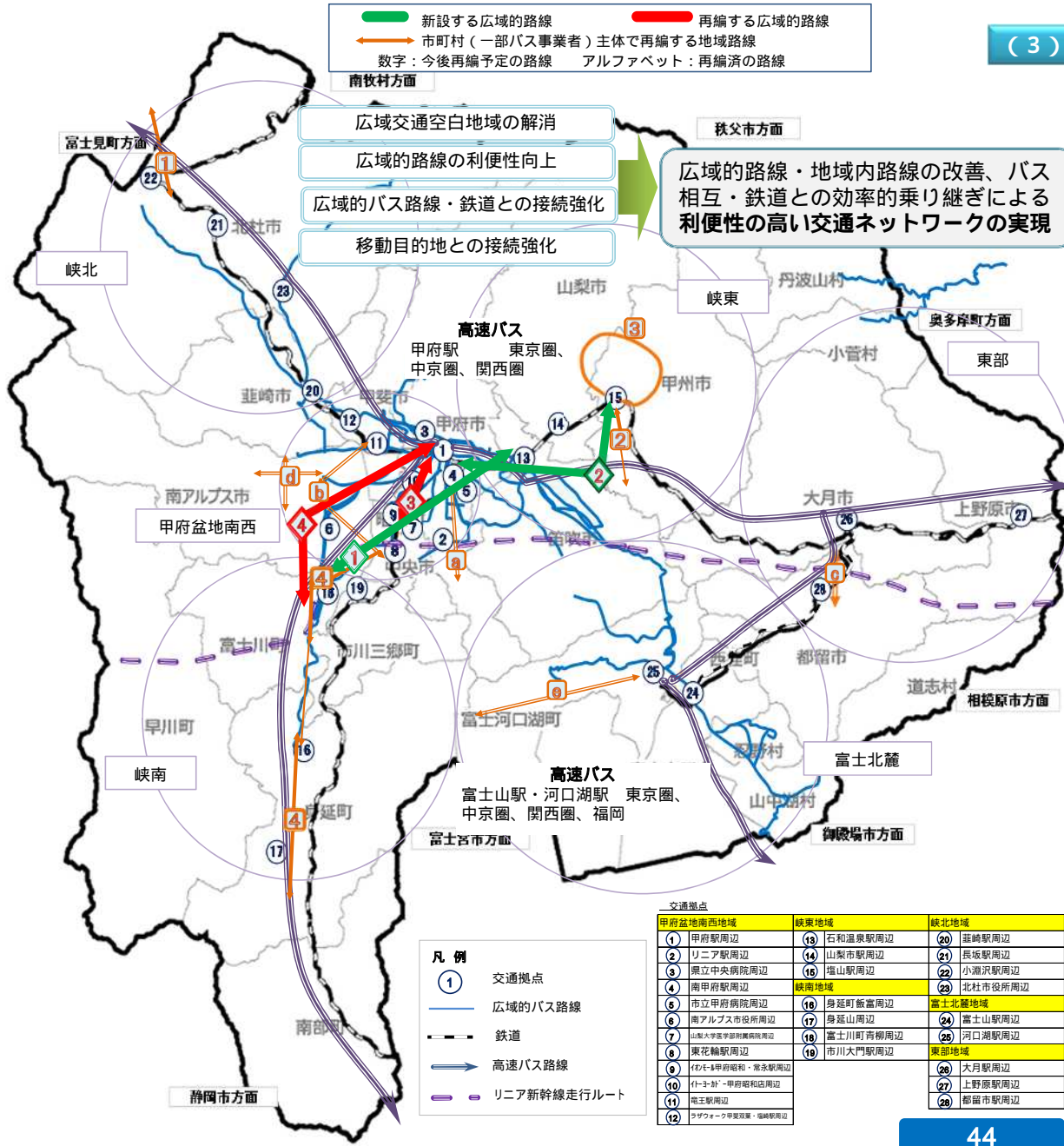
## (4) 地域内バス路線[原則市町村内の路線]

<バス事業者・市町村の運行>

- ◆ **広域的バス路線・鉄道との接続強化**  
市町村圏域を越える広域移動の円滑化に向け**広域的バス路線や鉄道駅と接続する路線の再編・新設**
  - ◆ 北杜市：小淵沢駅や白州・武川地区と長野県富士見町とを結ぶバス路線の検討
  - ◆ 甲州市：勝沼地域バスの塩山駅延伸(H29.4)
  - ◆ 甲府市：「古関～市立甲府病院線」の南甲府駅までの延伸(H28.10)
  - ◆ 南アルプス市：市内バスの竜王駅、東花輪駅への延伸(H28.10)
- ◆ **移動目的地との接続強化**  
観光地、大型商業施設、学校、医療・福祉施設など**移動目的地と接続する路線の新設・再編**
  - ◆ 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)
  - ◆ 身延町：町内縦断線の経路変更、「飯富周辺～身延町役場～沢尻営業所線」の増穂商業・フォレストモール富士川・沢尻口駅への延伸(H29.4)
  - ◆ 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)
  - ◆ 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)
  - ◆ 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**
  - ・バスタ新宿、圏央道延伸等による高速バス交通の充実
  - ・中部横断自動車道、国道138号須走道路・御殿場バイパス、新東名高速道路の開通を見据えた路線再編の検討



交通拠点		
甲府盆地南西地域	峡東地域	峡北地域
① 甲府駅周辺	⑬ 石和温泉駅周辺	⑳ 韮崎駅周辺
② リニア駅周辺	⑭ 山梨市駅周辺	㉑ 長坂駅周辺
③ 県立中央病院周辺	⑮ 塩山駅周辺	㉒ 小淵沢駅周辺
④ 南甲府駅周辺	⑯ 身延町飯富周辺	㉓ 北杜市役所周辺
⑤ 市立甲府病院周辺	⑰ 身延山周辺	⑳ 富士北麓地域
⑥ 南アルプス市役所周辺	⑱ 富士山駅周辺	㉔ 富士山駅周辺
⑦ 山梨大学医学部附属病院周辺	⑲ 富士川町青柳周辺	㉕ 河口湖駅周辺
⑧ 東花輪駅周辺	⑳ 市川大門駅周辺	㉖ 都留市駅周辺
⑨ 伊予ヶ丘甲府昭和・常名駅周辺		㉗ 大月駅周辺
⑩ 伊予ヶ丘甲府昭和・常名駅周辺		㉘ 上野原駅周辺
⑪ 龍王駅周辺		㉙ 都留市駅周辺
⑫ ヲゾウパーク甲斐双葉・塩崎駅周辺		

## (6) バス利用を促す取り組み

県内のバス交通を持続可能なものとして維持・確保するためには、バス交通を利用者のニーズに合った便利で使いやすいネットワークに再編するとともに、広く県民に対してバス交通の利用を働きかけ、バス利用者を増やしていく必要があります。利便性の高いバス交通ネットワークの構築と利用促進策の実施を2つの柱として、将来にわたって県内のバス交通が維持・確保されるよう取り組みを進めて参ります。

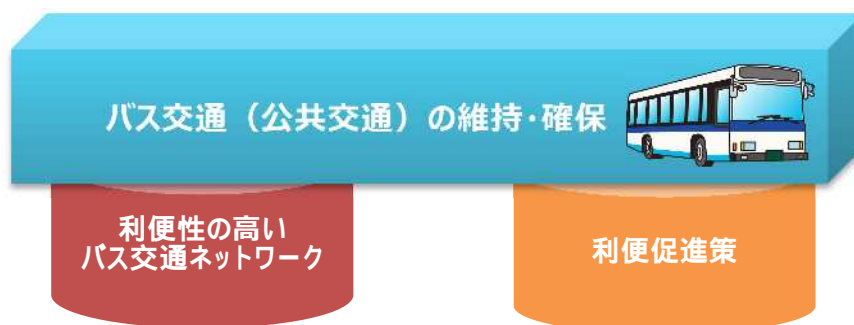


図4 - 13 バス交通維持・確保のイメージ

### 利用促進策の方向

平成28年2月に実施した県民アンケートでは、バスを利用しない理由として「バスの乗り方（料金支払い方法）がわからない64.9%」、「目的地に行くバス路線があるか分からない61.3%」が高い割合で挙げられていました。そのため、バスの乗り方などバス利用についての理解を深めてもらうため「バス利用の普及・啓発」を行うとともに、簡便な支払システムの導入やインターネットを活用したバス交通の案内など「バス利用をしやすい環境の整備」を図る必要があります。

また、バス利用者を更に増やすためには、これまでバスを利用してこなかった方に対し「バス利用への誘導」を行い、バス利用への転換を促す必要があります。



図4 - 14 利用促進策の体系

## 具体的施策

### ( )バス利用の普及・啓発

#### 公共交通イベントの開催

県、国、バス事業者、市町村が連携して、広く県民に対しバス交通への関心を高めるため毎年「公共交通フェスティバル」を開催しています。

また、将来の利用者となる子どもとの交流などを通じて、バス事業の必要性、利便性を周知するとともに、バス交通の利用を促すため、バス事業者が「バスフェスタ」を開催しています。

県、バス事業者、市町村が連携を図る中で、イベントを通じたバス交通のPRに努め、利用者の拡大に積極的に取り組みます。



#### 広報活動

日常生活における移動や高校進学後の通学でバス利用を促進するため、県がバス事業者や市町村と連携を図る中で、中学生を対象にバス交通の役割や利点、利用方法などをわかりやすく紹介する手引き書を作成し周知を行います。

また、市町村とバス事業者が連携して、地域の情報紙やCATVのデータ放送などを通じて、市民バス・路線バスの路線図、料金、時刻表などを住民に周知する取り組みも行われています。

県、バス事業者、市町村が連携を図る中で、住民に対してバス交通の周知を積極的に行い、利用者の確保を図ります。

### ( )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

バス利用者の利便性向上を図るため、バス事業者が、バスの運行状況や走行位置、時刻表、運行経路、バス停周辺の観光情報などをパソコンやスマートフォン、携帯電話でリアルタイム取得できる「やまなしバスコンシェルジュシステム」を運用しています。

県、市町村、バス事業者が連携を図る中で、このシステムの周知を積極的に行い、利用者の確保を図ります。



#### 甲府駅南口の交通案内表示システムの整備

県民や本県を訪れる観光客の利便性向上を図るため、バス事業者が、甲府駅南口にバスの運行情報や接近情報をリアルタイムで提供することが可能となる「バス交通案内表示システム」を整備します。

表示板に、バスの運行情報、接近情報、行き先等をリアルタイムに多言語で表示するとともに、視覚



障害者が携帯する端末に連動してバス乗り場などの位置を自動的に音声で案内する、音声案内装置が整備されます。(平成 29 年中に供用開始予定)

このバス交通案内表示システム整備により、甲府駅からバス交通を利用する県民や観光客の利便性が向上します。



### ICカードの導入

バスや鉄道の切符として利用できるほか、電子マネーとして買い物の支払いにも利用可能な IC カード「PASMO (パスモ)」の導入を県内の路線バス事業者が進めています。

PASMO の導入により、全国の鉄道・バスが運用する各カードとの相互利用が可能となり、簡便にバス利用時の運賃決済ができ、利用者が乗降に要する時間の短縮につながるなど、利便性が向上し、県民や本県を訪れる観光客などのバス利用者の増加が期待されます。

### 割引運賃の実施

市町村では、学生、自動車運転免許証を持たない高齢者や障害者等の外出機会の拡大を図るため、学生、高齢者や障害者等が路線バスやコミュニティバスを利用する場合に、運賃を割り引く制度や低廉な額で定期券を交付する制度が導入されています。

バス事業者では、高齢者や学生を対象とした定期券の割引制度などが導入されています。

これらの制度の導入により、学生、高齢者、障害者等が外出する際の移動手段としてバスが利用されています。

### バリアフリー車両の導入・待合環境の整備

高齢者や障害者等の移動の円滑化を図るため、市町村やバス事業者が、ノンステップバスなどのバリアフリー車両の導入を進めるとともに、バス利用環境の利便性を高め、利用者の維持・確保を図るため、バス停等の整備を進めています。

バリアフリーに対応した車両の導入や待合環境の整備により、誰もが利用しやすい環境が整備され、子どもや子育て世代、高齢者、障害者などのバス利用者の増加が期待されます。



### 多言語化対応

外国人観光客の移動の円滑化を図るため、バス停表示、パンフレット、車内の利用案内表示などの多言語化、車内アナウンスを外国語で行うなどの取り組みが進められています。

これらの取り組みにより、外国人観光客が安心してバスを利用できる環境が整備されることにより、外国人観光客のバス利用者の増加が期待されます。

## ( )バス利用への誘導

### エコ通勤・エコ通学トライアルウィーク

県内の事業所・学校、マイカー通勤をしている県民に対して、バス交通を含む公共交通や徒歩、自転車など他の通勤手段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」をバ



事業者等の協力を得て、実施しています。

今後は、交通安全意識の向上と安全運転の習慣付けを促進し、交通事故・違反を防止することを目的として、5人1チームで123日間の無事故・無違反に取り組む「セーフティドライブ・チャレンジ123」の参加者に当該事業への参加を呼び掛けるなど、参加者を増やすための周知を図ります。

### バス体験乗車会

バス利用に対する抵抗感を払拭することを目的に小学生を対象にバスの乗り方教室を開催しています。小学生からバス交通に慣れ親しんでもらうことで、生涯を通してのバス利用が期待できます。

平成29年度からはバス事業者が県と連携を図る中で、バス交通ネットワーク再生計画で新設・再編する路線沿線にある学校などで実施するとともに、バスの乗り方教室に参加する教員・児童だけでなく、児童の親の参加も募ることにより、親子揃って、生涯を通してバス交通の利用を促進することが可能となるよう働きかけを行います。



### 県民への働きかけ

高校生に対しては、現在、県がバス事業者と連携を図る中で、バス通学を促進するため、バスによる通学可能な県立高校を対象に、時刻表と地図を全生徒に配付しています。平成29年度からバス交通ネットワーク再生計画で新設・再編する路線沿線の学校なども対象とします。

高齢者に対しては、外出機会の拡大、運転免許証の自主返納者のバス利用を促進するため、「交通安全出張講習会」や「交通安全高齢者宅訪問事業」など、高齢者を対象とした講習会の開催と併せて、県が市町村等と連携を図る中で、高齢者に対するバス利用を促すための周知を図ります。

マイカーのドライバーに対しては、県が、飲酒運転の危険性などを周知する「ビジョンゼロ山梨・飲酒運転絶滅研修会」など、交通安全事業と連携してバス利用を促す周知を図ります。



### ラッピングバスの運行

住民や観光客などにバスに対する親しみを持ってもらうため、市町村やバス事業者が、かつて地域を運行していた路面電車や地域のゆるキャラなどのイラストを車両にラッピングしたバスを運行しています。

これらの取り組みにより、地域住民や観光客のバスに対する愛着や関心が高まり、バス利用者の増加が期待されます。



### 商業施設や医療機関などのバス利用促進への協力

バス利用促進の取り組み主体の裾野を拡大するため、県、バス事業者、市町村に加え、移動の目的地となる施設(医療機関、商業施設)がバス利用促進への誘導の取り組みを行うよう、県がバス事業者や市町村と連携を図る中で、医療機関、商業施設に対して働きかけを行います。

## 5 リニア中央新幹線開業を見据えたバス交通

リニア中央新幹線の開業は、本県と東京圏、中京圏更には関西圏との時間距離を大幅に短縮させ、県民の暮らしの質の向上や経済活性化をもたらします。

リニアの開業効果を最大限に生かした県土づくりを進めるためには、リニア駅と県内各地を短時間で結ぶバス交通ネットワークの確保が必要となります。

### (1) リニア駅周辺

#### エリア区分

リニア駅周辺は、本県の新たな玄関口となることから、交通結節機能を持つ交通エリア、国内外の観光客と県民が利用し交流の拡大を図るとともに、近郊における産業集積の呼び水となる観光交流・産業振興エリアに区分して施設を整備します。

また、各エリアの施設の配置は、本県の新たな玄関口にふさわしい空間となるよう配慮しつつ、中央自動車道スマートインターチェンジと新山梨環状道路からのアクセス、リニア駅利用者の動向、周辺施設との連携、人の動線などを考慮します。

#### 交通エリア

交通エリアについては、リニア中央新幹線を活用し、大都市圏や国際空港と県内各地を短時間で結ぶためのアクセス強化に向け、交通結節機能の拠点を駅北側に整備します。駅前広場（交通広場）は、利用者がわかりやすく乗り換えが円滑に行われるよう、一般交通と公共交通に分けて整備します。

駅北側は、中央自動車道スマートインターチェンジに直結する道路や、リニア中央新幹線・高速バスを利用する者のためのパーク＆ライド用駐車場を整備し、一般交通を対象に乗降場などを備えた駅前広場（駅北口交通広場）を設置します。

駅南側は、公共交通を対象に乗降場などを備えた駅前広場（駅南口交通広場）を設置します。

### (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

公共交通のハブ的機能を有するリニア駅と甲府駅の連結は本県の交通ネットワークにおいて重要であり、両駅間を結ぶバス交通については速達性・定時性及び地域内路線としての利便性の確保が特に必要となります。

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するとともに、ICカードによる料金徴収や運行情報の提供により利便性の高いバス運行を目指して参ります。

また、将来を見据え、交通流動を踏まえたバス専用・優先レーンなどの交通基盤の整備や、今後の技術進歩を踏まえた交通システム、燃料電池バス、自動運転システムなどのハイグレードなバス交通の導入などの検討も視野に入れながら、この路線が県内のバス交通ネットワークの基幹軸となることを目指して参ります。

## リニア駅・甲府駅を中心とした県内外とのアクセス強化

### ・県内各地の主要交通拠点とを結ぶ路線

(仮称) 甲府中央スマート IC、新山梨環状道路、中部横断自動車道、西関東連絡道路等の整備により 30 分到達時間圏が拡大することを踏まえ、リニア駅・甲府駅から県内の主要な交通拠点に、円滑に短時間で移動できる速達性を確保したバス路線の整備を目指します。

また、観光客等の県内各地への円滑な移動を実現し新たな周遊型・滞在型の観光を促進するため、各地域内バス路線ともシームレスな乗り継ぎの確保を検討します。

### ・リニア駅と身延線駅を結ぶ路線

身延線を活用した円滑な移動の確保に向け、リニア駅と身延線駅との連絡を強化するバス路線の整備を目指します。

### ・高速バスなどにより県外地域などを結ぶ路線

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、(仮称) 甲府中央スマート IC を活用して、諏訪・松本方面をはじめとする県外地域とリニア駅を結ぶバス路線の整備を目指します。



図 5 - 1 リニア中央新幹線開業後のバス交通イメージ



## 6 計画の推進

### (1) 計画推進体制

#### 計画推進体制

計画については、「山梨県交通政策会議」で進捗状況を管理するとともに、県内の6圏域に設置している「地域バス路線検討会」で、圏域内バス交通の検討、調整を行い、計画の着実な実行に努めて参ります。

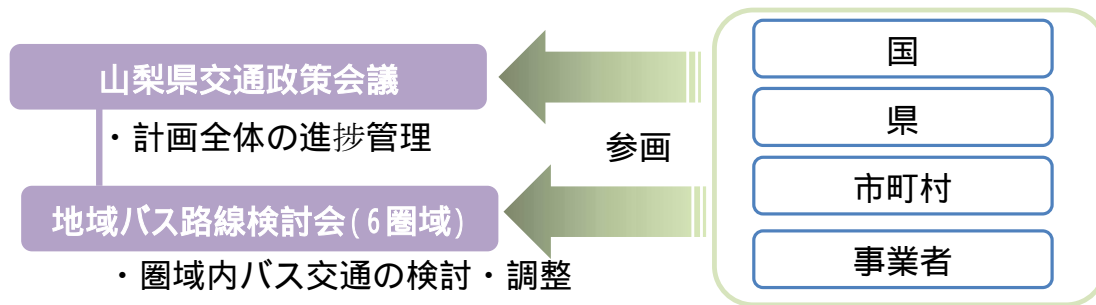


図6-1 計画推進体制

#### 役割分担

利便性の高いバス交通ネットワークを将来にわたり安定的に維持・確保するため、国・県・市町村・バス事業者がそれぞれの役割分担を明確にしつつ、連携して利用促進策を実施する必要があります。

次のような役割分担により、それぞれの立場に応じて県内のバス交通ネットワークの充実に努めてまいります。

主体	役割分担
国	地域公共交通の維持確保に係る基本政策の策定や財政支援、バス事業者許可
県	広域的路線を運行する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	コミュニティバスやデマンド交通など地域内路線の運行確保、地域内バス交通の企画・調整
事業者	バス路線の運行、国・県・市町村と連携したバス運行サービスの提供

表6-1 役割分担

## (2) 計画実施スケジュール

バス交通ネットワークの構築に向け計画の検討段階から、地域内路線を中心に路線の再編・整備が行われています。

計画に基づく路線の再編については、平成29年度より広域的バス路線、地域内バス路線の運行を段階的に実施していきます。

持続可能なバス交通の確保に向け、国・県・市町村・バス事業者が連携を強化しながら、バス利用を促す効果的な取り組みを実施して参ります。

また、リニア開業を見据えたバス交通ネットワークについては、引き続き検討を進めて参ります。

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

図6-2 計画実施スケジュール

## (3) 計画推進状況の検証

計画については、県交通政策会議で計画全体の推進状況を毎年度検証します。

また、県交通政策会議の検証、交通需要の変化や交通技術の進展など今後の県内のバス交通の状況を勘案し、適宜見直しを行います。