

甲府市の現状とリニア新幹線 ～ リニア新幹線駅と地域づくり・まちづくり～

飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所

当研究所ではリニア新幹線沿線の各駅予定地地域について、新幹線建設の状況やリニア開通後を見据えたまちづくりなどに着目してきた。今回はその中で山梨県甲府市を取り上げる。

1. 甲府市・山梨県駅地域の現況

(1) 甲府市を中心とする地域の概況

山梨県は御坂山地で甲府市・甲府盆地を含む「^{くになか}国中」と大月市、都留市、富士吉田市など東部の「^{ぐんない}郡内」とに分けられる。甲府市の人口は183千人（令和6年4月現在）、県内の行政（山梨県庁、甲府市役所）が集中しており、歴史的に武田信玄公の統治（躰躰ヶ崎館＝現武田神社）や江戸時代幕府の西の護りとしての甲府城と甲州街道により形成された街は政治・文化の中心であり続けた。

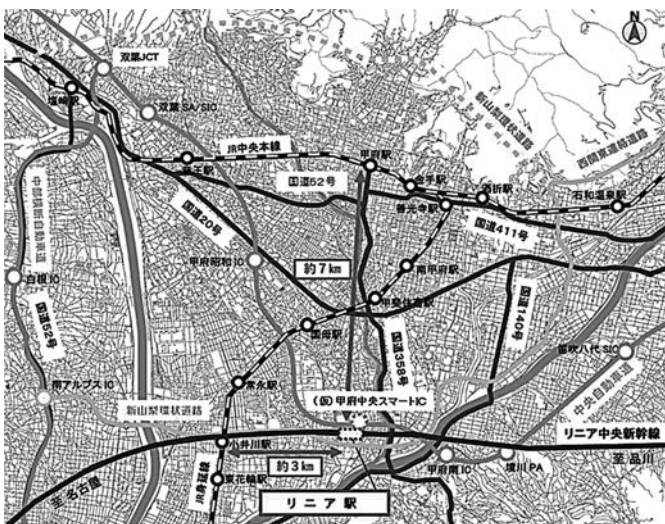
商業では、かつて甲府中心部は大きな集客力を誇り、長野県諏訪地域などからも吸引していたが、中心市街地の百貨店の閉鎖や高速道ICにショッピングモールの計画がみられるなど変化が進んでいる。

観光面では近年富士山観光が注目を集めオーバーツーリズムの傾向がみられる他、甲府市とその周辺への観光スポットへの誘客などの観光振興策と、リニア開業時の観光動線の設定など展望した施策が練り上げられている。

2021（令和3）年、中部横断道の双葉JCT・静岡清水JCT間が全通し、以後開業効果が表れつつあると考えられる。

リニア整備の観点からは、甲府市は現状で新宿から特急で約1時間30分。リニア中央新幹線が開通すると、品川から山梨県駅までは27分とされている。この開業時短効果の程度が地域のリニアに対する意識を規定しているとも考えられる。

甲府盆地 リニア新幹線と交通体系



（山梨県HP「リニア駅前エリア整備のあり方」（令和3年3月）より）

(2) リニア中央新幹線建設の状況

山梨県内は、神奈川県境に近い上野原市から都留市、大月市、笛吹市に亘る約42kmのリニア実験線は既設で試験走行を実施中。リニア本線はそこから甲府市等を経て早川町・静岡県境までの40kmが整備中となっている。

現地に進むと、実験線の先端から最初に中央自動車道を跨ぐ同境川SAの高架橋や中央市の地内高架橋、釜無川橋梁で形が表れてきている。また富士川町から早川町に至る第1～4南巨摩トンネルと橋梁の工事が着手されている。

早川町の南アルプストンネル山梨工区は、着手が長野県側よりも早く、広河原非常口から進められている本線トンネル掘削では先進坑が静岡県境316mまで達していて、そこから静岡県側への地質調査（高速長尺先進ボーリング）が行われたが、県境に向けて掘削を再開すると発表された。



山梨県中央市のリニア工事状況（6年12月5日）

(3) リニア関連事業と二次交通

(ア) 山梨県駅周辺整備

リニア駅本体は、長崎山梨県知事の「駅位置見直し」表明を受けて検討を行っていたことなどからやや遅れていたが、本體工事の発注は本年度中に行われる見込み（甲府商工会議所）。

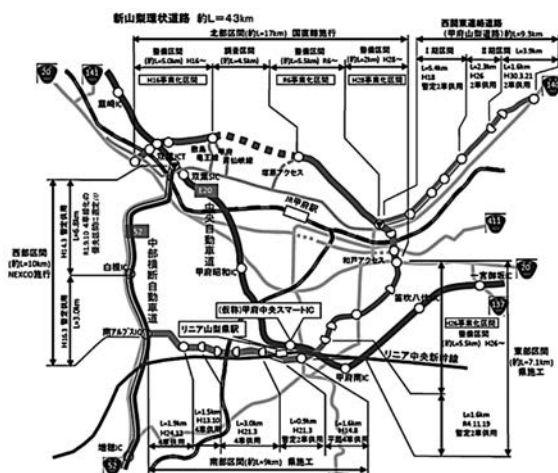
駅周辺整備は、駅の南北エリアを市と県が分担して進めることとし、用地買収は令和7年度以降に行われることとなっている（同）。

(イ) 新山梨環状道路

新山梨環状道路は「甲府都市圏における交通の円滑化と、周辺地域の連携強化などを目的とした」（県HP）高規格道度で、リニア駅と中央自動車・中部横断道などと結節し、甲府市を中心に甲府盆地の域内各地を広く結ぶものとなる。

環状道路は北部、東部、南部、西部の4区間で構成される（右欄）。現在の進捗率は約5割で、リニア開通までの完成を目指して取り組まれている。

新山梨環状道路の概要



（山梨県HP「新山梨環状道路」より）

北部（国直轄施工）	中央道甲斐JCT～石和町広瀬IC
東部（県施工）	南部工業団地～広瀬IC
南部（県施工・完成）	南部工業団地～南アルプスIC
西部（県施工）	中部横断道双葉JCT～南アルプスICを活用

(ウ) リニア駅へのアクセス

リニア駅予定地は、甲府市内とはいえ市中心部から約7km、車で30分近い距離にある。県内各地とのアクセスはリニア駅エリアに新設されるスマートICと前項の道路整備の推進によりアクセス向上を図る。他方で、甲府市中心部とリニア駅との結節は、身延線小井川駅とのシャトルバス、またバス交通や「自動運転やMaaSなど次世代交通システムの導入を検討」（県リニアビジョン）とされてきたが、ここに来て、あらたな「富士トラム」という構想が出ている。

富士登山・来訪者の急増により環境への負荷が深刻化している富士スバルラインおよび富士山登山道への対策として、五合目終点までに登山鉄道のレールを敷設し鉄道による入山者のコントロールを図るとして、県は2023（令和5）年から検討会議を立ち上げ検討を続けてきたが、道路勾配や曲線半径など技術的に低床車両（LRT）による導入は困難との結論に達した。

県はこれに替わるものとして、ゴムタイヤ・電動・連結車両で一般道路を走るART（Autonomous Rapide Transit）の「富士トラム」導入を提唱している。これによりリニア山梨県駅から富士スバルラインを繋げるほか、山梨県駅から甲府市中心部のほか県内各所を結ぶという。

山梨県のリニア駅とのアクセスには、引き続き検討が続く見込み。結論が得られるのにもう暫くを要すると思われる。

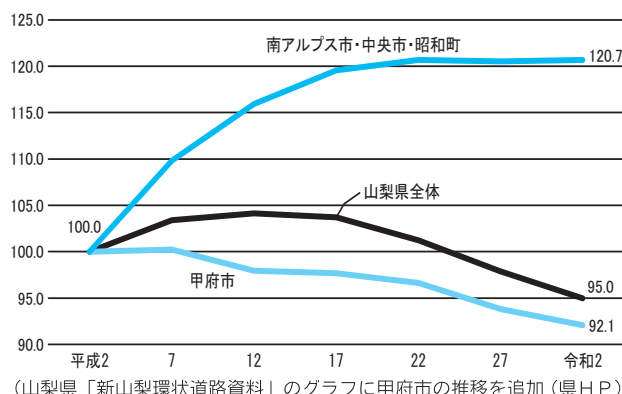


「富士トラム」イメージ図（山梨県HP）

(エ) 域内交通と人口移動

山梨県が、「新山梨環状道路の開通効果」として甲府市周辺自治体の人口変動状況を指摘している。甲府市の人口変化については次章で詳述するが、高速交通網の整備に伴い、国中地域における人口に影響が生じているとの認識が示されている（県HP）。

沿線自治体の人口の推移 平成2年=100%

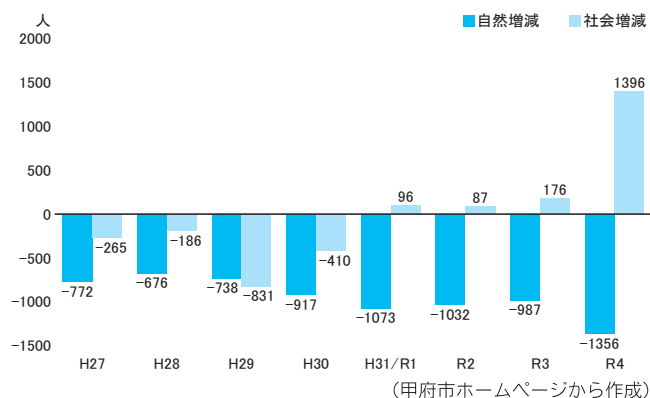


2. 甲府市の人口変化の特徴

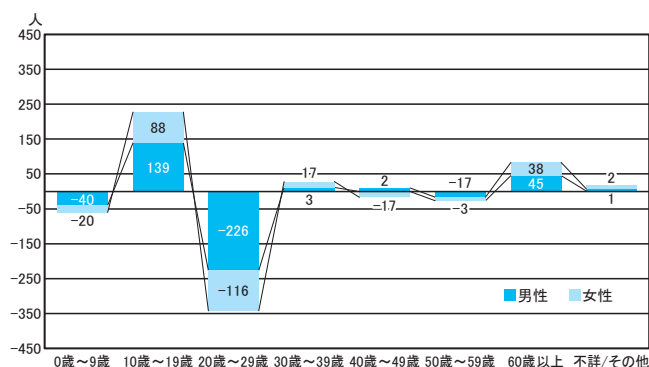
(1) 甲府市の社会増減の変化

平成27年からの甲府市人口の自然増減と社会増減の推移は右グラフ1の通り。自然減が続く状況は他の地方都市と同様であり、近年はその減少幅が大きくなっているところも同様である。社会増減については、平成の大合併によって現在の甲府市となった平成18年以降でみると、平成22年までは社会増の年も見られるが、平成23年～平成30年までは社会減が続き、その後令和に入ってから社会増が続いている。令和以降の社会増の理由について、コロナ禍による地方移住の動きなどが考えられる。甲府市は山梨県の県庁所在地ということで、リニア中間駅が設置される飯田市や、岐阜県中津川市に比べて官公庁、企業、大学などの数が多く、その分、人口の移動が活発になされている印象を受ける。

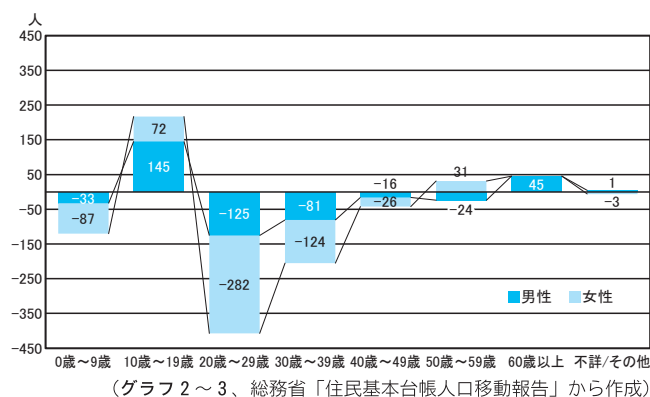
グラフ1 甲府市 自然増減と社会増減



グラフ2 性別・年齢区分別転入超過数 甲府市 2019年



グラフ3 性別・年齢区分別転入超過数 甲府市 2023年

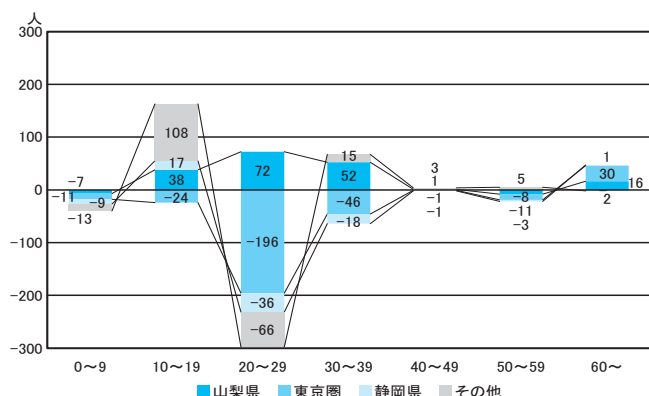


同市における令和元(2019)年と令和5(2023)年の社会増減を性別・年齢区分別(グラフ2、3)で並べてみると、令和元年、令和5年ともに10代が社会増、20代が社会減というのが大まかな傾向となっている。相違点としては、令和5年の方が10歳未満、30代の転出が多くなっていること、また、女性の転出が拡大していることが挙げられる。

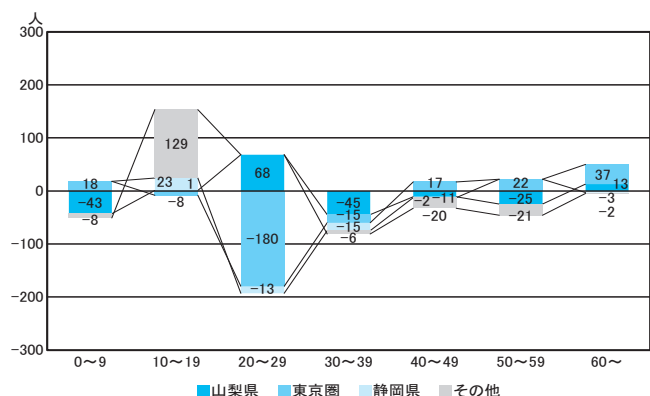
次に、移動前の住所地を見てみると、「10代は社会増で、その他県外からの流入が多い」「20代は社会減で、特に東京圏(1都3県)への流出が多い。一方で山梨県内からは流入が多い」「60代は男性で東京圏からの流入が多い」ことが挙げられる。

また、令和元年と令和5年を比較してみると、男性では「30代の、山梨県内からの社会増減について、令和元年には社会増となっていたが、令和5年には社会減に転じた」「10代未満の、山梨県内への社会減が拡大した」「40代～50代の社会増減が拡大した」ことが分かる(グラフ4～5)。女性では、「20代の、東京圏への転出が拡大した」「30代の、山梨県内からの社会増減について、令和元年には社会増となっていたが、令和5年には社会減に

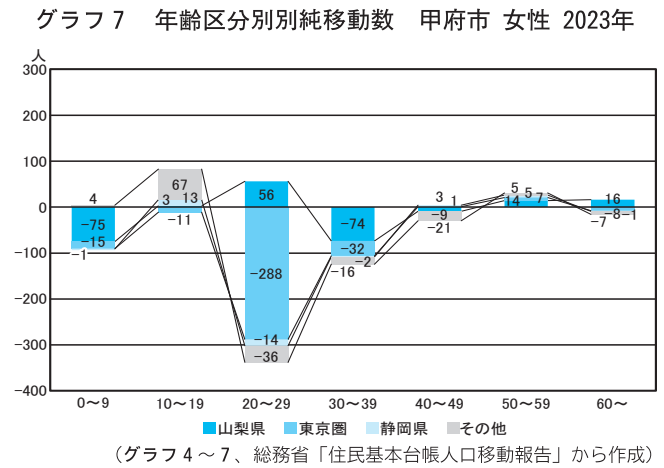
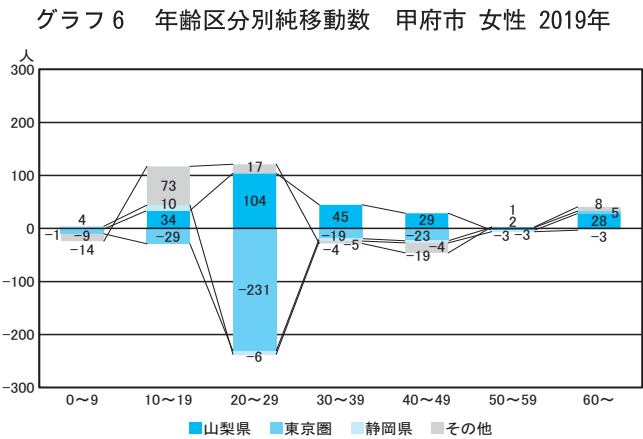
グラフ4 年齢区分別純移動数 甲府市 男性 2019年



グラフ5 年齢区分別純移動数 甲府市 女性 2019年



転じた」ことが読み取れる（グラフ 6～7）。



甲府市は10代の社会増が多く、20代の社会減が多い自治体であるが、これは4年生の大学を多く有する自治体であることが影響しているものと考えられる。甲府市ホームページによると、市内の大学は国立大学法人山梨大学（医学部のみ隣の中央市）、山梨学院大学、山梨県立大学、山梨英和大学と、4つの4年制大学があり、在学生の総数は約9,000人（各大学のホームページから当研究所集計）となっている。この学生の多さが甲府市の特徴の一つであり、県外から甲府市へ来て学び、卒業後には主に東京圏で就職する、というのが、社会増減の特徴につながっていると考えられる。

3. 甲府市から他自治体への通勤・通学状況

(1) 他自治体への通勤状況

ここでは国勢調査（2020年）の「従業地・通学地による人口・就業状態等集計」から、甲府市からの通勤状況について、リニア中間駅が設置される飯田市、中津川市との比較で確認する。

甲府市、飯田市、中津川市の他地域への通勤状況

	15歳以上 就業者（人）	他市区町村で 従業（人）	他市区町村への 通勤率（％）	他の県で 従業（人）	他県への 通勤率（％）
甲 府 市	88,125	26,043	29.6％	1,288	1.5％
飯 田 市	51,537	7,126	13.8％	281	0.5％
中津川市	38,383	6,765	17.6％	1,570	4.1％

（総務省「国勢調査」（2020年）から作成）

甲府市では、他市区町村で従業する人が15歳以上就業者のうち29.6％（26,043人）となっており、飯田市（13.8％（7,126人））と比較して15.8ポイント、中津川市（17.6％（6,765人））と比較して12.0ポイント高い。その内訳を見ると、多い順に、笛吹市（4,588人）、昭和町（3,781人）、甲斐市（3,713人）、中央市（3,157人）、南アルプス市（2,498人）、韮崎市（1,891人）、山梨市（1,136人）となっており、この近隣6市町で約8割を占める。県外で従業する人は1.5％（1,288人）となっており、飯田市（0.5％（281人））より多いが、中津川市（4.1％（1,570人））よりは少ない。なお、県外への通勤のうち、東京都への通勤が786人となっており、県外通勤者の6割を占めている。JR中央本線で甲府駅～東京駅が2時間弱という状況から、他県での従業者が一定程度いるのでは、との仮説を立てていたが、通勤にかかる時間、金額の影響からか、中津川市ほどの数ではなかった（この点については後述）。

(2) 他自治体への通学状況

続いて、甲府市からの通学状況について確認する。

甲府市、飯田市、中津川市の他地域への通学状況

	15歳以上 通学者（人）	他市区町村へ 通学（人）	他市区町村への 通学率（％）	他の県へ 通学（人）	他県への 通学率（％）
甲 府 市	9,996	1,666	16.7％	588	5.9％
飯 田 市	3,680	654	17.8％	185	5.0％
中津川市	3,081	1,244	40.4％	451	14.6％

（総務省「国勢調査」（2020年）から作成）

甲府市では、他市区町村へ通学する人が15歳以上通学者のうち16.7％（1,666人）となっており、飯田市（17.8％（654人））と比較して1.1ポイント、中津川市（40.4％（1,244人））と比較して23.7ポイント低く、通勤とは逆の傾向が見られる。県内への通学では、多い順に昭和町（211人）、笛吹市（140人）、甲斐市（110人）と、やはり近隣市町が上位に並ぶ。県外へ通学する人は5.9％（588人）で、割合で見ると飯田市と大きく変わらない。なお、県外への通学のうち、東京都への通学が368人となっており、通勤と同じく、県外通学者の6割超となっている。前述の通り、甲府市は4年制大学などの教育機関が多く、他地域と比べ市内への通学が多い状況が窺える。

(3) 通勤・通学にかかる時間、金額が与える影響

甲府市においては、通勤・通学ともに県外（主に東京都）への動きは飯田市と大きく変わらないことが分かった。一方で、「山梨県内の中でも、東京に近い上野原市、大月市からは東京へ通勤・通学する人が多い」（談・甲府商工会議所）とのことであった。上野原市、大月市ともに、JR中央本線の駅があり、東京へのアクセスが便利な市である。両市と併せて、山梨県内の他のJR中央本線沿いの自治体について比較した。

山梨県内自治体の他県への通勤状況と時間・金額

	15歳以上 就業者（人）	他の県で 従業（人）	他県への 通勤率（％）	東京駅までの時間 （普通電車）	東京駅までの金額 （片道・普通）
上野原市	10,952	3,360	30.7％	約1時間30分	1,166円
大 月 市	10,134	1,653	16.3％	約1時間50分	1,518円
甲 州 市	15,416	268	1.7％	約2時間20分	1,980円
山 梨 市	17,034	255	1.5％	約2時間30分	2,310円
笛 吹 市	35,265	441	1.3％	約2時間40分	2,310円
甲 府 市	88,125	1,288	1.5％	約3時間	2,310円
	15歳以上 就業者（人）	他の県で 従業（人）	他県への 通勤率（％）	名古屋駅までの時間 （普通電車）	名古屋駅までの金額 （片道・普通）
（参考）中津川市	38,383	1,570	4.1％	約1時間20分	1,340円

総務省「国勢調査」（2020年）、JRホームページから作成

まず通勤では、県外で従業する人が上野原市は30.7％（3,360人）、大月市は16.3％（1,653人）となっており、山梨県内の中で突出して多い。表では東京駅までの時間、金額としているが、八王子駅までであれば上野原駅から約25分（片道料金420円）、大月駅から約45分（片道料金770円）であり、両市から県外への通勤のうち八王子市が3分の1を占めている。両市においては、八王子市のベッドタウンとして認知されているといえる。

一方で、東京からやや離れた甲州市、山梨市、笛吹市になると、県外への通勤は大きく減り、甲府市と変わらない水準となっている。大月市（大月駅）と甲州市（塩山駅）の間は約30分、片道料金500円程度であるが、この両市の間で大きな差があることが分かる。甲州市（塩山駅）から八王子市（八王子駅）までは約1時間15分かかることから、通勤においては1時間圏内というのが一つの基準と考えられる。

山梨県内自治体の他県への通学状況と時間・金額

	15歳以上 通学者（人）	他の県へ 通学（人）	他県への 進学率（％）	東京駅までの時間 （普通電車）	東京駅までの金額 （片道・普通）
上野原市	1,188	399	33.6％	約 1 時間30分	1,166円
大 月 市	1,102	269	24.4％	約 1 時間50分	1,518円
甲 州 市	1,506	177	11.8％	約 2 時間20分	1,980円
山 梨 市	1,480	156	10.5％	約 2 時間30分	2,310円
笛 吹 市	2,877	262	9.1％	約 2 時間40分	2,310円
甲 府 市	9,996	588	5.9％	約 3 時間	2,310円
	15歳以上 通学者（人）	他の県へ 通学（人）	他県への 進学率（％）	名古屋駅までの時間 （普通電車）	名古屋駅までの金額 （片道・普通）
（参考）中津川市	3,081	451	14.6％	約 1 時間20分	1,340円

総務省「国勢調査」（2020年）、JR ホームページから作成

続いて通学を見ると、県外へ通学する人が上野原市は33.6％（399人）、大月市は24.4％（269人）となっており、こちらも山梨県内では高い水準となっている。ただ、甲州市で11.8％（177人）、山梨市で9.1％（156人）、笛吹市9.1％（262人）となっており、通勤に比べてその差は緩やかになっている。なお、参考として中津川市の数字も載せているが、中津川市も通勤率より通学率の方が高くなっている。要因としては、通学（学生）の方が、通勤（社会人）よりも時間の融通が利くことが考えられるが、甲府市ではやや数字が落ちるため、普通電車で約3時間かかるという点は通学にとってもハードルであると思われる。

以上、甲府市、山梨県内の他市について通勤・通学の状況を確認してきたが、「通勤が増えるのは電車で1時間圏内の都市」「通学は通勤よりも時間に融通が利く」という傾向が見られた。

飯田下伊那地域がリニア開通により名古屋まで25分、東京（品川）まで45分となった場合には、時間的感覚としては十分に通勤・通学ともに可能であることがあらためて実感できる結果であった。

甲府市においても、リニア開通による時間短縮効果は期待されているところだが、「利便性を考えると1時間に1本程度では少ない。東京方面への通勤・通学を考えれば、朝晩の時間帯だけでも増やしてほしい」（談・（公財）山梨総合研究所）との声があった。当地域においても、リニアの通勤・通学の時間帯の利便性が高まれば、中京圏・東京圏への移動は当然のこととして、大学の多い甲府市への通学に使われる可能性も高まってくると考えられる。

通勤・通学時におけるリニア駅へのアクセス、リニア降車後の乗り換え、リニアの定期券の有無やその金額など、考えられるハードルは多々あるが、他県への通勤・通学という選択肢が増えるだけでも当地域にとっては今までにない大きなメリットであり、この点については前向きに捉えてまちづくりの方向性を考えていくべきではないか。

4. おわりに

以上、甲府市の現状や人口動態等について紹介した。当地域と同じ地方都市ではあるが、山梨県の県庁所在地でもあり、JR 甲府駅前の賑わい、官公庁施設や大学の多さなど、当地域とはまた違う顔を持った地域である。東京へのアクセスの良さは地域の一つの魅力である一方、若年層の多くが就職で首都圏へ出ていくという大きな課題を抱えており、リニア時代の当地域を考えるうえで多くの示唆を与えてくれているとも感じた。

リニア開通による甲府市～東京の時短効果は1時間程度であるが、名古屋へは2時間以上の時短効果が見込めている。「つながりの薄い名古屋方面との連携が深まることについてはチャンス」（談・（公財）山梨総合研究所）とのことであり、東海方面とのつながりが強い当地域とも連携の可能性は大いにあるのではないかと考える。甲府市と当地域の移動には現在2時間程度かかるが、リニア開通後には20分程度となり、隣人とも呼べる関係性になる。リニア開通まではまだ時間を要するが、中津川市も含めたリニア沿線地域の連携を深めていく視点は、今後必要となってくるのではないかと考える。

最後になるが、今回ご多忙のなか視察対応をいただいた（公財）山梨総合研究所様、中津川商工会議所様には深甚の感謝を申し上げます。