

中央市地域公共交通計画策定調査業務

各種調査結果を踏まえた分析
地域公共交通の問題点・課題の整理
令和 5 年 2 月



株式会社 ケー・シー・エス

[目 次]

1. 地域公共交通の問題点・課題	3
課題1 地域に応じた公共交通サービスの提供が必要.....	4
課題2 広域の移動を支える公共交通サービスの検討が必要.....	6
課題3 公共交通サービスにおける持続可能性の確保 ※見直し.....	9
課題4 鉄道や路線バスを中心とした利用促進	11
課題5 デジタル技術活用の研究・導入検討 ※見直し.....	15
課題6 高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保 ※追加	16

1. 地域公共交通の問題点・課題

○中央市の地域特性、地域公共交通の現況、各種調査結果を踏まえ、本市の地域公共交通における課題を整理した。

※前回会議で示した「地域特性の整理・分析（概要版）」を踏まえ検討を行った。

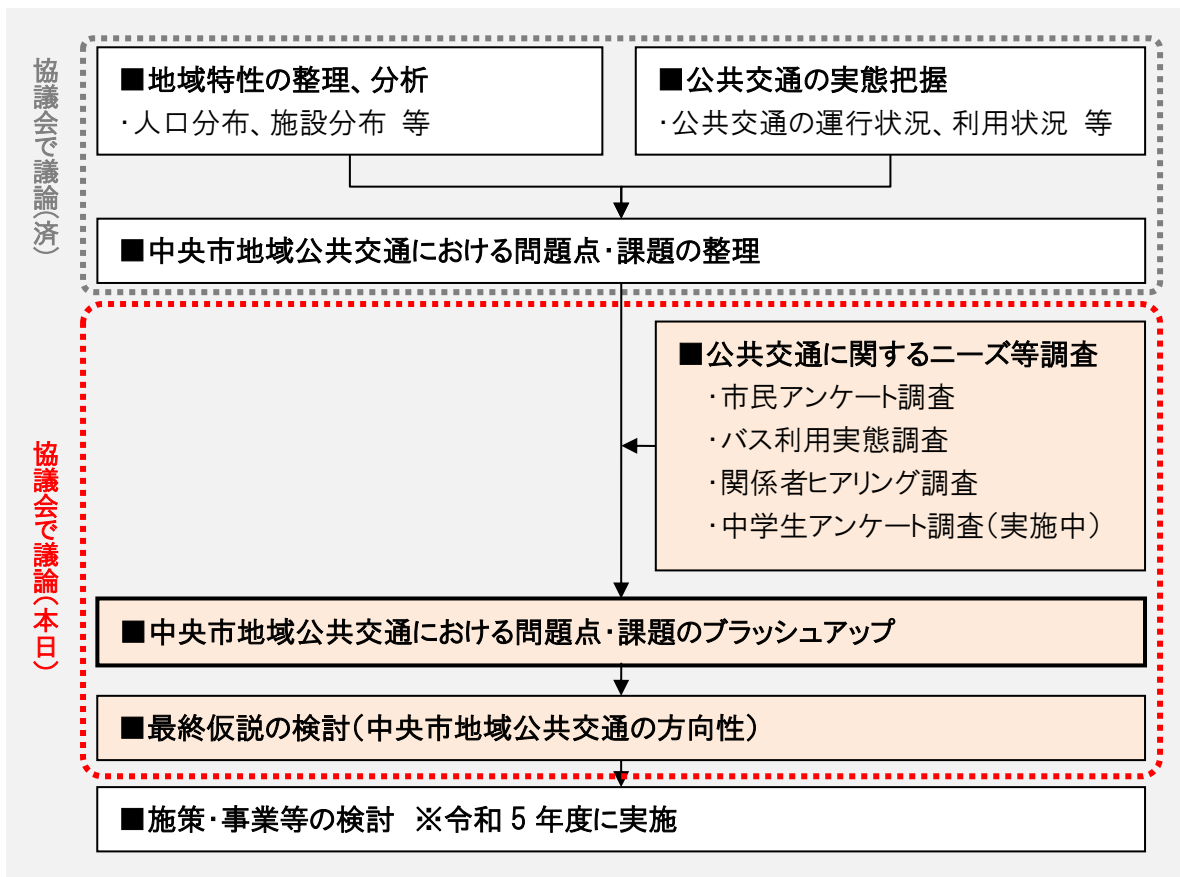


図 本市における地域公共交通の現状と問題点・課題の検討フロー

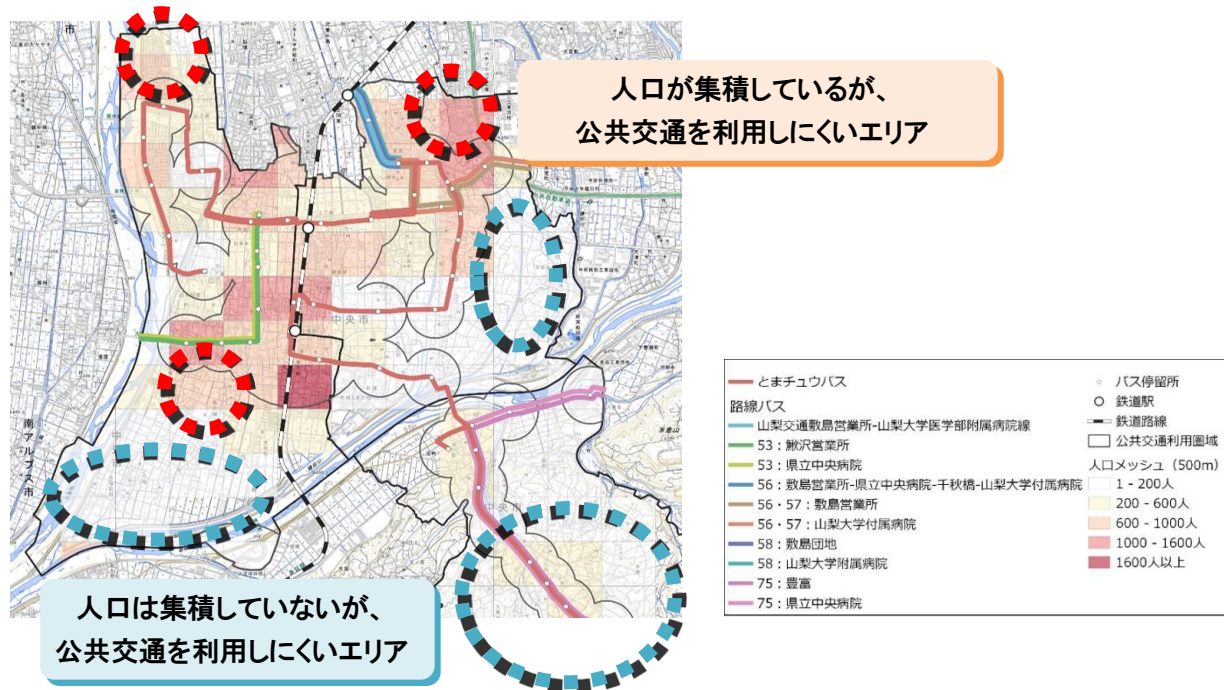
■地域特性の整理・分析(概要版)	
視点1: 地域特性からみた現状・問題点 - 国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、2045年まで人口が減少すると推計されており、24,660人まで減少(約1割減)すると推計されている。 75歳以上の人口は、2025年以降も増加し、2045年には6,266人まで増加することが見込まれている。 - 令和3年度の年齢別人口を見ると、40代が4,525人、50代が4,347人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の31.9%となっている。 - 豊富地域では、人口が約3,000人程度と比較的少なく、高齢化率も33.3%となっており、市内でも高齢化が進行している地域である。 - 市外への通勤流出は、甲府市(3,441人)・昭和町(1,392人)・南アルプス市(1,123人)・甲斐市(590人)の流出が多い。 - 市外への通学流出は、甲府市(598人)の通学が多い。また、市川三郷町、昭和町への流出も見られる。 - 観光入込客数は、減少傾向となっており、令和3年度は約34万人が訪れている。	課題1: 地域に応じた公共交通サービスの提供 - 西新井や西花輪、山之神では一定程度の人口集積があるものの公共交通空白地域となっており、公共交通を利用しにくい状況となっている。 - 人口集積が比較的多くない西花輪駅西側や豊富地域も大部分が公共交通空白地域となっている。 - 豊富地域では、人口が約3,000人程度と比較的少なく、高齢化率も33.3%となっており、市内でも高齢化が進行している地域である。また、当地域は商業施設や医療施設の立地が少ない。 - 市の人口は縮小に推移しており、令和7年には増加すると推計されている。 - 以上のことから、公共交通空白地域のうち人口集積が乏しいエリア、高齢化が進行しているエリアを中心に移動手段確保に向けた検討を行う必要がある。また、人口が増加している地域、増加する地域の公共交通サービスの向上に向けた検討が必要である。
視点2: 地域公共交通の状況からみた現状・問題点 - 西新井や西花輪、山之神では一定程度の人口集積があるものの公共交通空白地域となっており、公共交通を利用しにくい状況となっている。 - 人口集積が比較的多くない西花輪駅西側や豊富地域も大部分が公共交通空白地域となっている。 - 駅別乗車人数をみると、東花輪駅では令和元年度から令和3年度にかけて乗車人数が大きく減少しており、約6万人の減少(約2割減)がみられる。 - 令和3年度の路線バス輸送実績は214,712人、前年度と比較して約16%減少しており、平成29年度と比較すると約38%減少している。 - コミュニティバスに対する協議会支出費(利用者一人当たりの協議会支出費)は共に増加傾向にある。	課題2: 広域の移動を支える公共交通サービスの検討 - 通勤通学流動をみると、甲府市・昭和町・南アルプス市など市外への移動も一定数みられる。 - 広域の移動を支える路線バスの利用が低迷している。 - 年間約34万人の観光客が本市を訪れている。 - リニア中央新幹線が2027年に東海～名古屋間を開通予定である。甲府市大津町にリニア山梨県駅が新設予定であり、今後市外への移動需要や市内への観光需要は高まることが考えられる。 - 山梨県が地域公共交通計画(令和6年4月策定)の策定を進めており、連携しながら検討を進める必要がある。 - 以上のことから、リニア中央新幹線の開通や山梨県の計画策定動向に留意しながら、広域路線の利便性向上、運行効率化に向けた検討が必要である。
視点3: 上位計画における公共交通の位置づけからみた現状・問題点 (総合計画) 都市・県・市・町・村・市町村連携基本計画(令和6年4月策定)の策定を進めており、連携しながら検討を進める必要がある。 - 山梨県が地域公共交通計画(令和6年4月策定)の策定を進めており、連携しながら検討を進める必要がある。	課題3: 公共交通サービスに係る市負担額の適正化 - コミュニティバスに対する協議会支出費(利用者一人当たりの協議会支出費)は共に増加傾向。 - 以上のことから、路線バスやコミュニティバスの運行見直し等を行い、公共交通に係る市の負担額の適正化を図る必要がある。ただし、過度なサービス削減は利用者減少につながるため、可能な限り利便性の維持を図る。
その他: 社会動向、まちづくりの変化 - 全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が進められている(MaaS、AIオンデマンド、自動運転など)。 - リニア中央新幹線が2027年に東海～名古屋間を開通予定である。甲府市大津町に「リニア山梨県駅」が新設予定。 - 国土交通省が設置した「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの創出に関する検討会」では、利用の少ないローカル線は沿線自治体を中心として、あり方を検討することを基本原則としている。※JR東海で収支状況を公表していない。	課題4: 鉄道や路線バスを中心とした利用促進 - 駅別乗車人数をみると、東花輪駅では令和元年度から令和3年度にかけて乗車人数が大きく減少しており、約6万人の減少(約2割減)がみられる。近年、収支状況が悪い路線バスを対象に廃止検討は進められている。 - 路線バスの令和3年度の輸送実績は214,712人、前年度と比較して約16%減少しており、平成29年度と比較すると約38%減少している。 - 以上のことから、鉄道や路線バスを中心とした利用促進策を推進し、公共交通サービスの維持を図る必要がある。
※今後実施する、市民アンケート調査、バス利用実態調査、関係者ヒアリングなどの調査を踏まえて、現在記載している現状・問題点や課題をブラッシュアップしていく。	課題5: 利用促進・運行効率化に向けたデジタル技術活用に関する研究 - 全国的に公共交通分野において、デジタル技術の活用によって公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が進められている。 - 本市においても路線バスの利用者数減少や収支状況の悪化を懸念している。 - 以上のことから、デジタル技術活用に関する取組事項の整理や本市における導入可能性の検証を行うことが必要であると考えられる。

図 本市における地域公共交通の現状と問題点・課題(前回会議資料より)

課題1 地域に応じた公共交通サービスの提供が必要

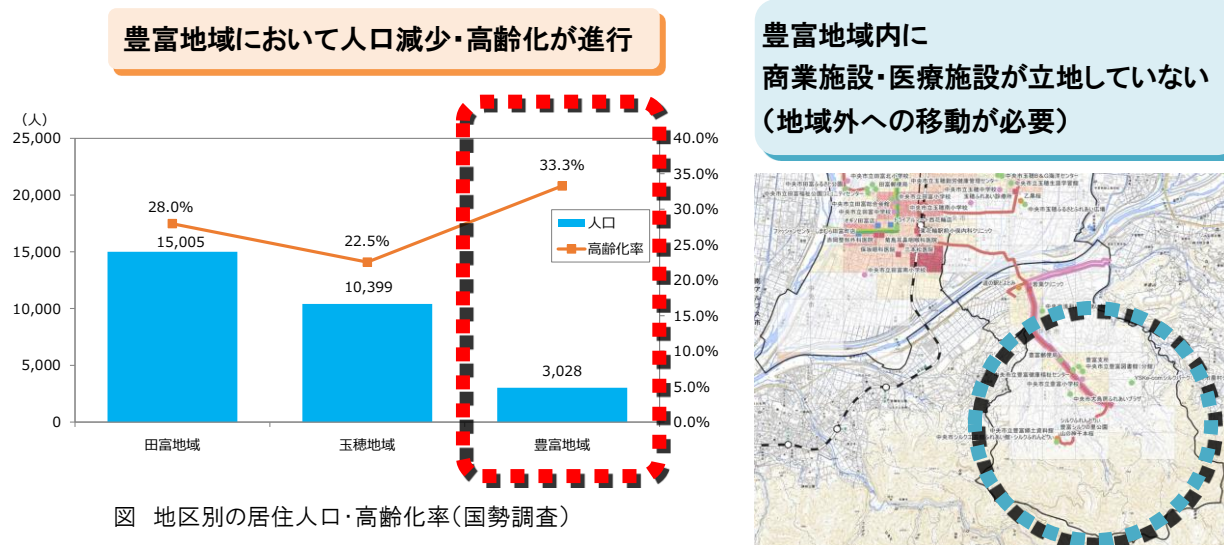
現状・問題点① 公共交通を利用しにくい地域が市内に点在

西新居や西花輪、山之神では一定程度の人口集積があるものの公共交通空白地域となっており、公共交通を利用しにくい状況となっている。また、人口集積が比較的多くない西花輪駅南西部や豊富地域も大部分が公共交通空白地域となっている。



現状・問題点② 豊富地域において高齢化が進行

豊富地域の高齢化率は33.3%となっており、市内でも高齢化が進行している地域である。加えて、人口も約3,000人と比較的小さい。また、当地域は商業施設や医療施設の立地が少なく、買物や通院は地域外まで移動する必要がある。



豊富地域では「イオンタウン山梨中央周辺」や「オギノ田富店」への買物移動が多くみられているが、豊富地域から玉穂地域へのとまチュウバスは1日3便のみとなっている。

日用品の買い物

※数字は一週間における買物移動回数(市民アンケートによって把握した買物先と買物頻度から算出)

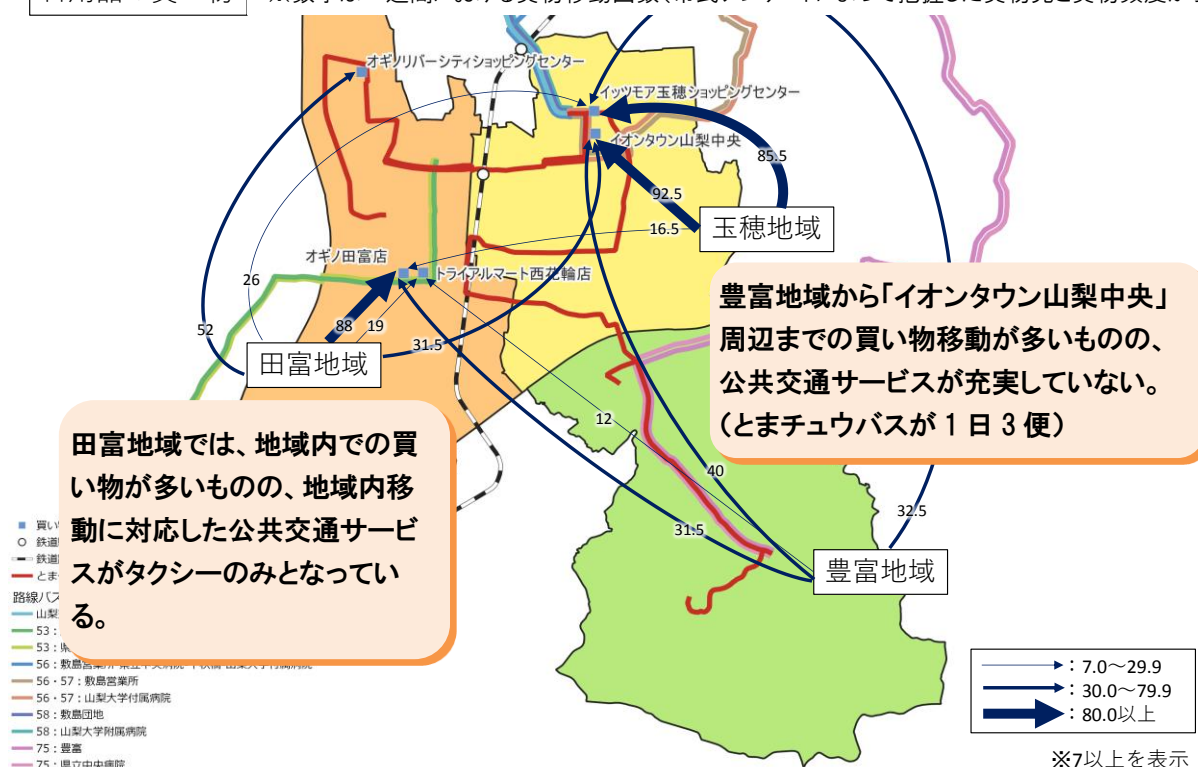


図 日用品の買い物頻度(市民アンケート調査結果より作成)

- 公共交通空白地域のうち人口集積がみられるエリア（西新居・西花輪・山之神）や高齢化が進行している豊富地域を中心に移動手段確保に向けた検討を行う必要がある。
- 豊富地域から玉穂地域および田富地域への買物移動を支えるための公共交通サービスの利便性向上を検討する必要がある。
- 田富地域では地域内の移動を支える公共交通サービスの充実化を検討する必要がある。

課題2 広域の移動を支える公共交通サービスの検討が必要

現状・問題点① 日常生活圏域が広範囲であり、市外への移動がみられる

通勤通学流動をみると、甲府市・昭和町・南アルプス市など市外への移動も一定数みられる。市民アンケート調査によると、通院をしている方の約 4 割が「市外の病院」へ通院している。市外の通院先としては、「甲府市」が多く、富士川町・昭和町への通院も一部みられる。その他の外出（日用品の買物・通院・通勤通学以外）における外出先としても市民の約 5 割が市外へ移動している。

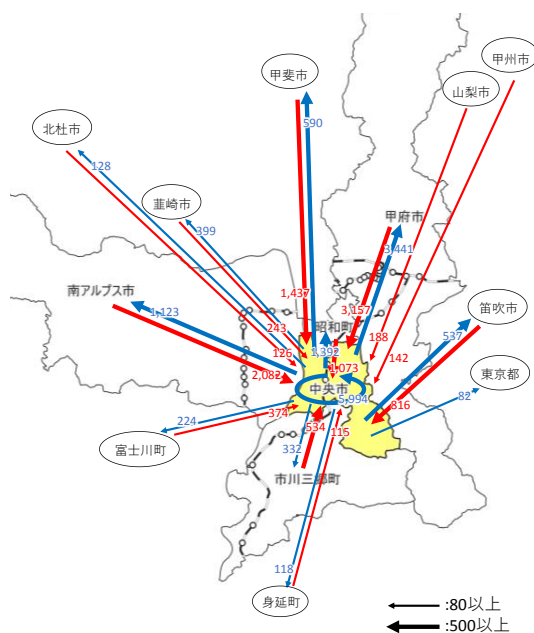


図 通勤流動図(国勢調査)

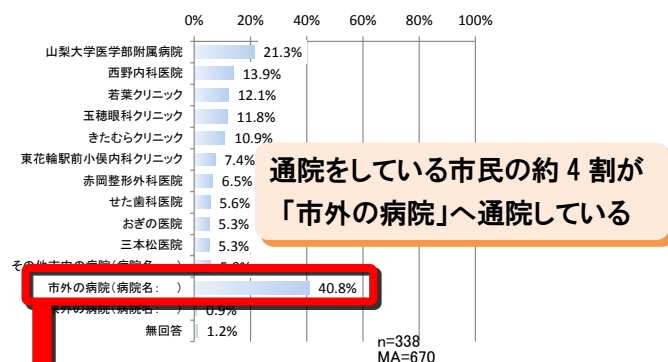


図 市民の通院先(市民アンケート調査 P.25)

	回答数	割合
市立甲府病院	16	11.3%
吉川外科整形外科医院	6	4.3%
山梨県立中央病院	6	4.3%
富士川病院	6	4.3%
甲府城南病院	5	3.5%
桜林医院	5	3.5%
北野医院	5	3.5%
あいのた内科消化器科クリニック	4	2.8%
山梨病院	4	2.8%
市川三郷病院	4	2.8%

※上位10を表示

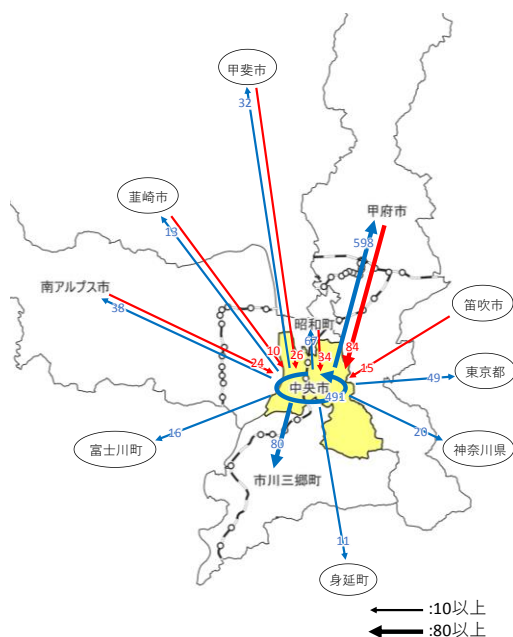


図 通学流動図(国勢調査)

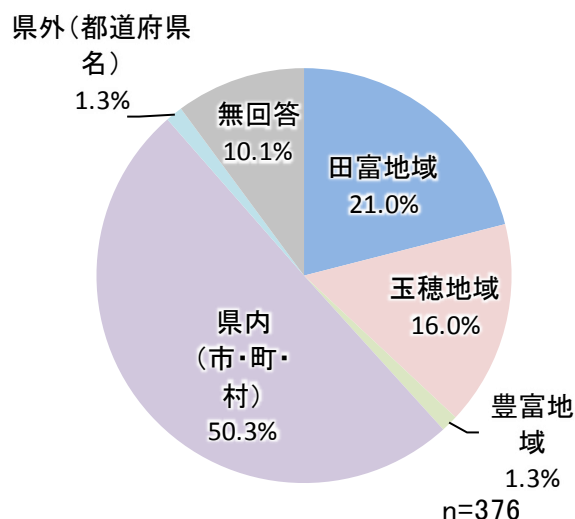


図 その他の外出(日用品の買物・通院・通勤通学以外)における外出先
(市民アンケート調査 P.37)

現状・問題点② 広域の移動を担う路線バスの利用が低迷している

令和3年度の路線バス輸送実績は214,712人、前年度と比較して約16%減少しており、平成29年度と比較すると約38%減少している。

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、
路線バス利用者は減少傾向にある

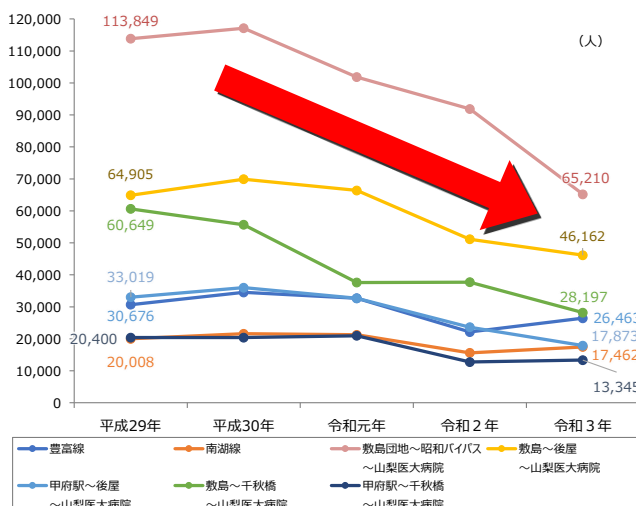


図 路線別の利用者数の推移

新型コロナウイルス感染症収束後、
路線バス利用頻度増加の見込みは少ない

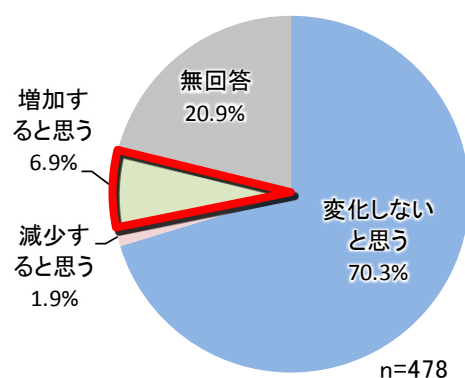


図 新型コロナウイルスが収束した際の
路線バス利用頻度の変化(市民アンケート調査 P.54)

現状・問題点③ 年間約34万人の観光客が本市を訪れている

観光入込客数の推移を見ると、減少傾向となっており、令和3年度は約36万人と平成29年に比べて、約5万人減少している。

主な観光施設別の入込客数を見ると、「道の駅とよとみ」が最も入込客数が多く約26万人、次いで「四季新鮮収穫広場た・から」が13万人と多い。

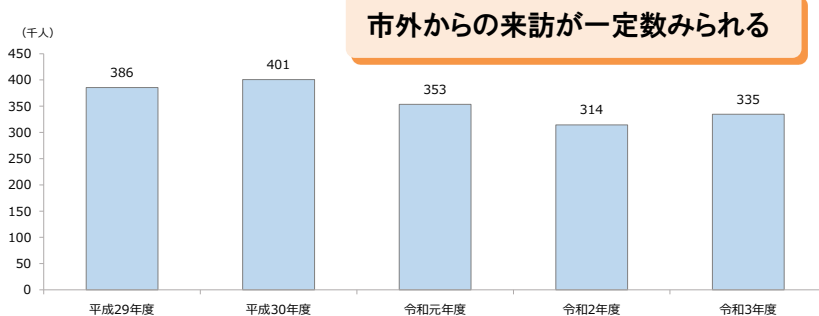


図 観光入込客数

表 施設別観光入込客数

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	増減率 H29-R3
四季新鮮収穫広場た・から	130,847	122,595	118,442	126,039	127,739	-2.4%
中央市豊富郷土資料館	5,594	3,951	3,915	2,192	3,493	-37.6%
シルクふれんどりい	35,696	33,743	33,961	30,103	30,427	-14.8%
道の駅とよとみ	308,010	286,974	274,972	234,193	257,107	-16.5%
合計	480,147	447,263	431,290	392,527	418,766	-12.8%

現状・問題点④ 将来的にリニア中央新幹線開通による人の動きの変化が見込まれる

リニア中央新幹線が2027年に東京～名古屋間を開通予定である。甲府市大津町に「リニア山梨県駅」が新設予定であり、今後市外への移動需要や市内への観光需要は高まることが考えられる。

山梨県が地域公共交通計画（令和6年4月策定）の策定を進めており、当計画内におけるリニア駅の位置づけ等も整合を図る必要がある。



<まとめ>

- 市外への通勤通学（甲府市・昭和町・南アルプス市方面）・通院（甲府市方面）を支える公共交通サービスの検討が必要である。併せて、路線バス効率化に向けた検討が必要である。
- リニア中央新幹線の開通や山梨県の計画策定動向、観光動向に留意しながら、小井川駅における交通結節機能（待合環境整備、バスと鉄道のダイヤ接続など）の向上に向けた検討を行い、来街者も移動しやすい公共交通を検討する必要がある。

課題3 公共交通サービスにおける持続可能性の確保 ※見直し

【修正前】 公共交通サービスにかかる市負担額の適正化

【修正理由】 事業者ヒアリングにより、「ドライバー不足およびドライバーの高齢化」などの問題点が整理された。財政面の課題、人材面の課題をセットで検討し、「公共交通サービスの持続可能性の確保」を課題として整理した。

現状・問題点① とまチュウバスに対する負担額が増加傾向にある

令和3年度の協議会支出委託料は5,575千円、国補助金は4,997千円である。

推移をみると、協議会支出委託料および補助金は概ね増加傾向である。

利用者一人当たりの協議会支出委託料は、近年では増加傾向である。

表 とまチュウバスの利用者数および運行経費の推移

	平成 29年度	平成 30年度	令和元年	令和2年度	令和3年度	増加率 H29-R3
利用者数（人）	8,651	8,762	9,653	7,814	9,023	4.3%
運賃収入（千円）	981	1,004	1,003	768	834	-14.9%
協議会支出委託料（千円）	4,417	4,843	4,860	3,784	5,575	26.2%
国補助金（千円）	4,290	3,787	5,470	6,895	4,997	16.5%
利用者一人あたりの協議会支出委託料（円）	511	553	503	484	618	21.0%

コミュニティバスに対する協議会支出委託料、
利用者一人当たりの協議会支出委託料は増加傾向

現状・問題点② 公共交通の担い手不足が進行している ※事業者ヒアリングより

交通事業者ヒアリングを行い、公共交通事業者が抱える問題点等を把握したところ、多くの交通事業者がドライバー不足を抱えていることが分かった。

加えて、「ドライバーの高齢化」も進行していることから、今後10～20年後には地域内のドライバー確保が難しくなることが予想される。

現状・問題点③ 地域ドライバーとしての活動意向がある市民が一定数みられた

市民アンケート調査によると、市民の約 3 割が「地域ドライバー輸送の利用意向」を示しており、市民の約 2 割が「ドライバーとして活動しても良い」と回答している。

「報酬があれば活動したい」が 15.7% (75 人)、「無償で活動してもよい」が 2.9% (14 人) と回答を得た。

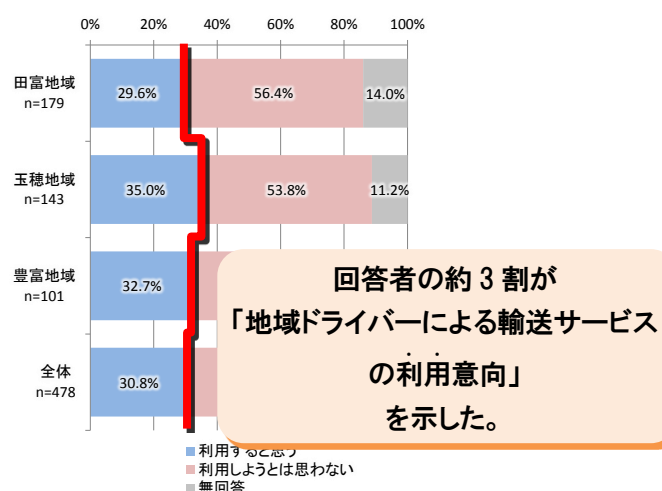


図 地域ドライバー輸送サービスの利用意向
(市民アンケート調査 P.79)

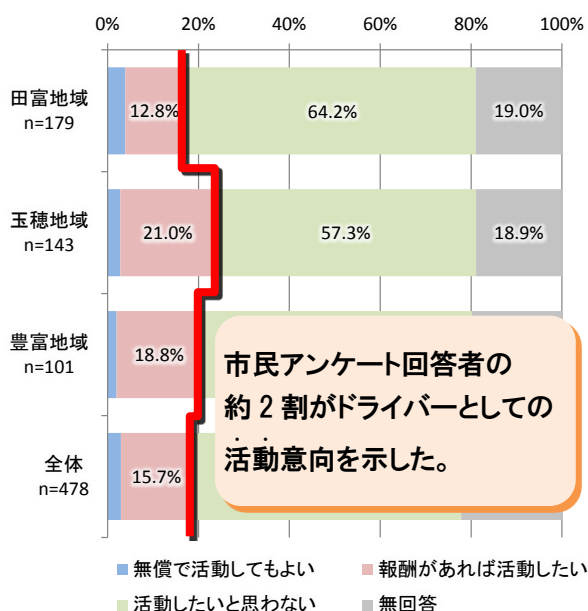


図 地域別のドライバーの活動意向
(市民アンケート調査 P.81)

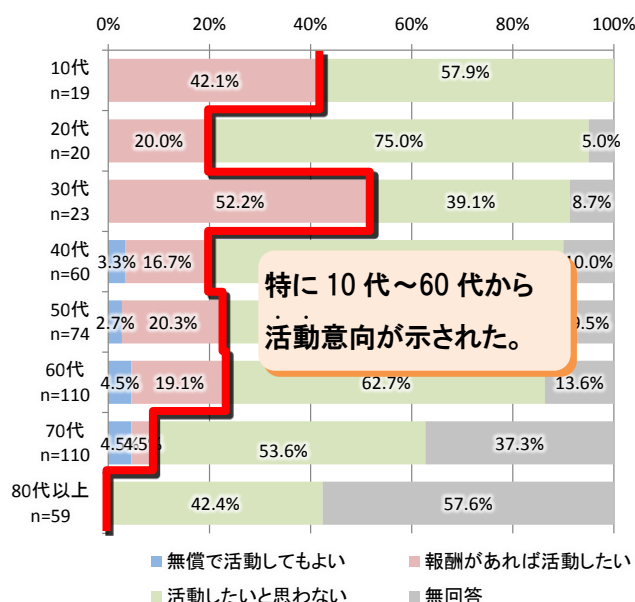


図 年代別のドライバーの活動意向
(市民アンケート調査 P.81)

<まとめ>

○コミュニティバスを中心に市内公共交通サービスの運行見直し等を行い、公共交通に係る市の負担額の適正化を図る必要がある。ただし、過度なサービス削減は利用者減少につながるため、可能な限り利便性の維持を図る。

○また、公共交通の担い手不足が深刻化している中、市民の約 2 割がドライバーとしての活動意向を示した。将来にわたって公共交通サービスを提供し続けるために、市・事業者・地域が一体となった公共交通サービスの検討を進める。

課題4 鉄道や路線バスを中心とした利用促進

現状・問題点① 東花輪駅を中心に乗車人数が減少している

駅別乗車人数をみると、東花輪駅では令和元年度から令和3年度にかけて乗車人数が大きく減少しており、約6万人の減少（約2割減）がみられる。近年、収支状況が悪い鉄道路線を対象に廃止検討される動きもある。

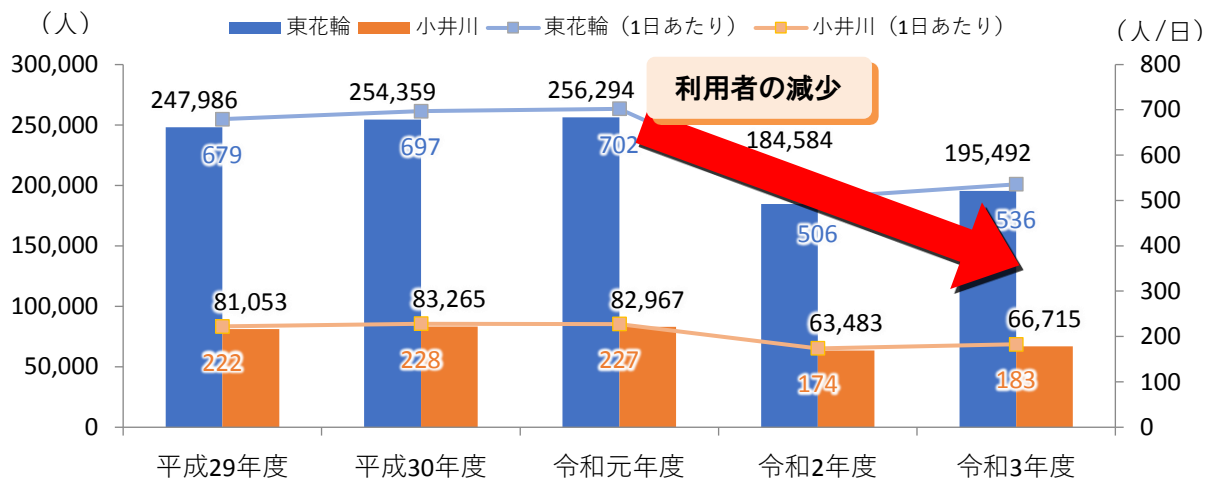


図 駅別乗車人数

現状・問題点② 鉄道への要望として「駅までのアクセス」「鉄道運行本数」が多い

市民アンケート調査によると、鉄道について満足していない点では、「駅までの移動が大変」が34.3%(164人)と最も高く、次いで「便数が少ない」が27.8%(133人)と続いている。

表 地域別の鉄道について満足していない点(市民アンケート調査 P.68)

	鉄道について、満足していない点									合計
	駅までの移動が大変	駅周辺に駐車場が少ない	駅周辺に駐輪場が少ない	運行情報を調べにくい	駅改札からバス停までが遠い	運賃が高い	便数が少ない	その他	無回答	
田富地域 n=179	25.7%	23.5%	2.2%	6.1%	1.7%	3.4%	33.0%	10.6%	34.6%	140.8%
玉穂地域 n=143	33.6%	25.9%	0.7%	4.9%	2.8%	6.3%	38.5%	7.0%	31.5%	151.0%
豊富地域 n=101	54.5%	25.7%	2.0%	4.0%	5.0%	4.0%	12.9%	5.0%	30.7%	143.6%
全体 n=478	34.3%	24.3%	1.9%	4.8%	2.7%	4.6%	27.8%	7.7%	34.5%	142.7%

駅までのアクセスに関して不満が多い

運行本数に対する不満

豊富地域では、
約半数が「駅までの移動が大変」と回答

現状・問題点③ 路線バスの利用者数が減少傾向にある ※再掲

路線バスの令和3年度の輸送実績は214,712人、前年度と比較して約16%減少しており、平成29年度と比較すると約38%減少している。

中でも「敷島団地～昭和バイパス～山梨医大病院」の乗車人員は減少が大きく、令和3年度と平成29年度を比較すると約57%減少している。

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、 路線バス利用者は減少傾向にある

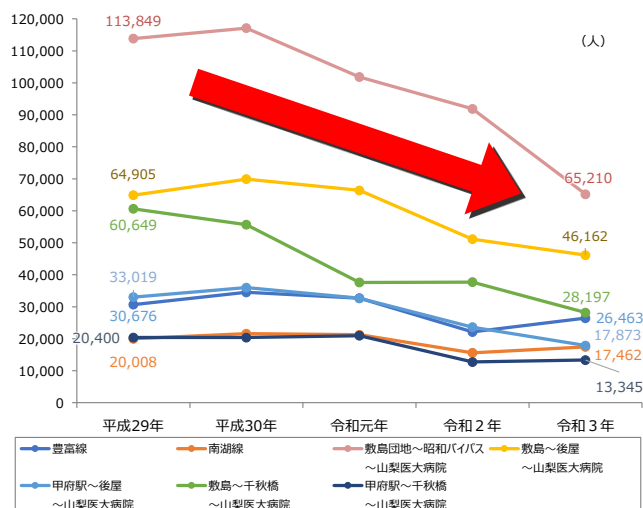


図 路線別の利用者数の推移

現状・問題点④ 路線バスへの要望として「日中の運行本数」「運行ルート」「バス停までのアクセス」に関する要望が多い

市民アンケート調査によると、路線バスについて満足していない点では、「日中の便が少ない」が22.6%(108人)と最も高く、次いで「目的地までのバスがない」が21.5%(103人)と続いている。

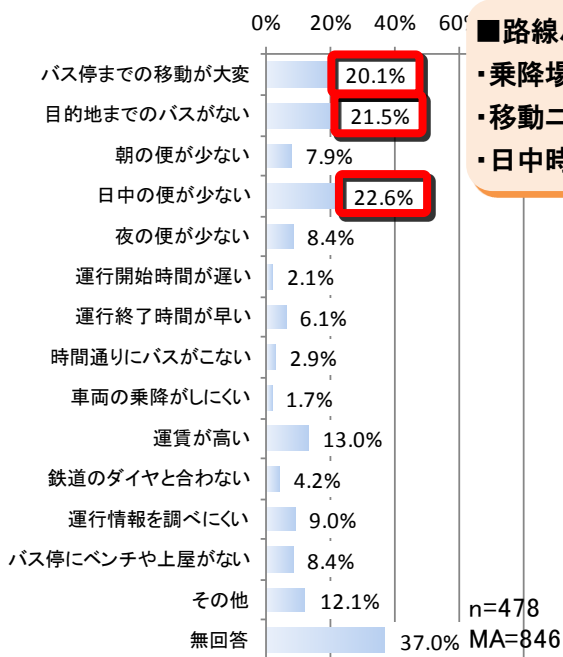


図 路線バスについて満足していない点
(市民アンケート調査 P.64)

■路線バス運行見直し時のポイント

- ・乗降場所へのアクセス性(近さ、バス停までの傾斜など)
- ・移動ニーズに合った運行ルート(買物・通院等の移動ニーズ)
- ・日中時間帯の運行本数(日中の移動ニーズに合わせた運行)

表 路線バスについて満足していない点
(市民アンケート調査)

	回答数	割合
バス停までの移動が大変	96	20.1%
目的地までのバスがない	103	21.5%
朝の便が少ない	38	7.9%
日中の便が少ない	108	22.6%
夜の便が少ない	40	8.4%
運行開始時間が遅い	10	2.1%
運行終了時間が早い	29	6.1%
時間通りにバスがこない	14	2.9%
車両の乗降がしにくい	8	1.7%
運賃が高い	62	13.0%
鉄道のダイヤと合わない	20	4.2%
運行情報を調べにくい	43	9.0%
バス停にベンチや上屋がない	40	8.4%
その他	58	12.1%
無回答	177	37.0%
合計	846	177.0%

現状・問題点⑤ 公共交通サービスが認知されていない

市民アンケート調査によると、自宅最寄りの路線バス停については、「バス停があるかどうか分からない」が30.8%(147人)と最も高く、次いで「バス停名が分からない」が29.1%(139人)と続いている。田富地域・玉穂地域では認知度が低い。

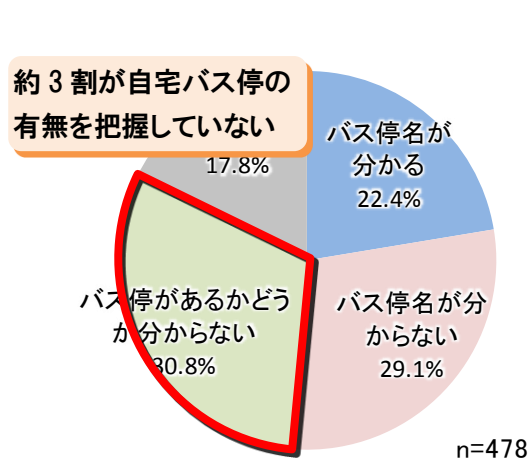


図 自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査 P.45)

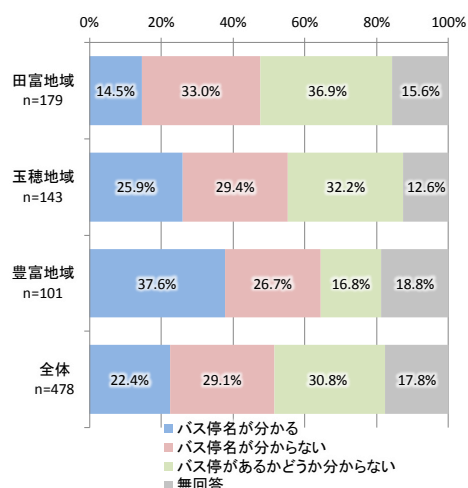


図 地域別の自宅最寄りバス停について
(市民アンケート調査 P.45)

現状・問題点⑥ 日常生活における自家用車利用率が高い

市民アンケート調査によると、日用品の買物・通院・通勤通学において約8割が「自家用車（自分で運転）」で移動をしており、公共交通（路線バス・とまチュウバス・鉄道・タクシー）による移動は、それぞれ5%以下となっている。

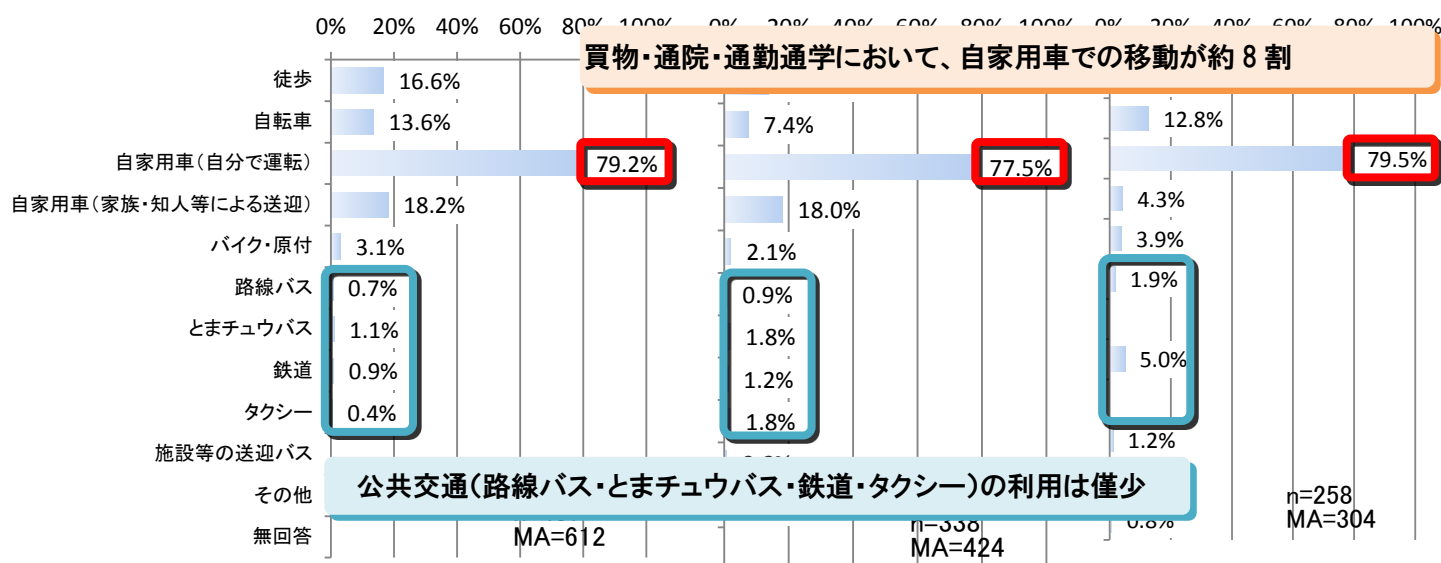


図 日用品の買い物に出かけるときの交通手段
(市民アンケート調査 P.23)

図 通院時の交通手段
(市民アンケート調査 P.29)

図 通勤・通学時の交通手段
(市民アンケート調査 P.35)

<まとめ>

- 路線バスについては、「乗降場所」「運行ルート」「日中の運行本数」を中心とした運行内容の見直しなどによる利便性向上を図り、利用者数の回復を図る必要がある。
- また、公共交通サービスでの「鉄道駅へのアクセス性向上」により、利便性を高め、地域公共交通の満足度の向上、鉄道利用者の増加を図る必要がある。
- その他、鉄道や路線バスを中心とした周知活動や利用呼びかけ等の利用促進策を推進し、公共交通サービスを移動手段として認識してもらう必要がある。

課題5 デジタル技術活用の研究・導入検討 ※見直し

【修正前】 利用促進・運行効率化に向けたデジタル技術活用の研究

【修正理由】課題③・課題④の記載内容と重複しているため、見直しを行った。また、本市が抱える問題の一つにドライバー不足があり、その解決策の一つとして、自動運転等のデジタル技術の活用が考えられる。研究だけでなく、本市における導入検討までを行う必要があると判断したため。

現状・問題点① 全国的に運転手を必要としない自動運転（レベル4）の実証が進んでいる。自動運転の研究が進められており、2023年4月からは改正道路交通法が施行されることにより、一定の条件下での自動運行が可能になる等、全国的な自動運転の普及に向けて、様々な取組が進められている。



図 自動運転レベル4対応車両
(NAVYA 社)

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作※の主体
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に反応しなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置

※ 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと

＜自動運転(レベル4)による運行が可能になるための要件＞出典:警察庁

- 運行計画を公安委員会に提出し、許可を受けていること
- 運行主任者などに対して必要な教育を行っていること
- 遠隔監視装置の要件を満たしていること
- 国土交通大臣や関係市町村の長から意見を聴いていること など

現状・問題点② 全国的に利便性向上・運行効率化につながる AI 技術の導入が進んでいる

デマンド交通の配車システムに AI を活用し、少ないドライバーで多くの利用者を運行するための配車計画を立てることができる。最短経路を検索できるため、利用者の待ち時間の縮小、目的地までの所要時間の縮小など、利便性の向上が期待できる。



図 AI 配車システムのイメージ

＜まとめ＞

- ドライバー不足解消・利便性向上・運行効率化に向け、自動運転技術や AI 配車システム等の先端技術の研究および導入研究を行う必要がある。それにより、便利で持続可能な公共交通の実現を目指す。

課題6 高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保 ※追加

現状・問題点① 市全体として人口減少および高齢化が進行すると推計されている

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市においても人口減少が推計されており、2045年には24,660人まで減少（約1割減）すると推計されている。

また、75歳以上人口の割合は今後も増加する見込みである。

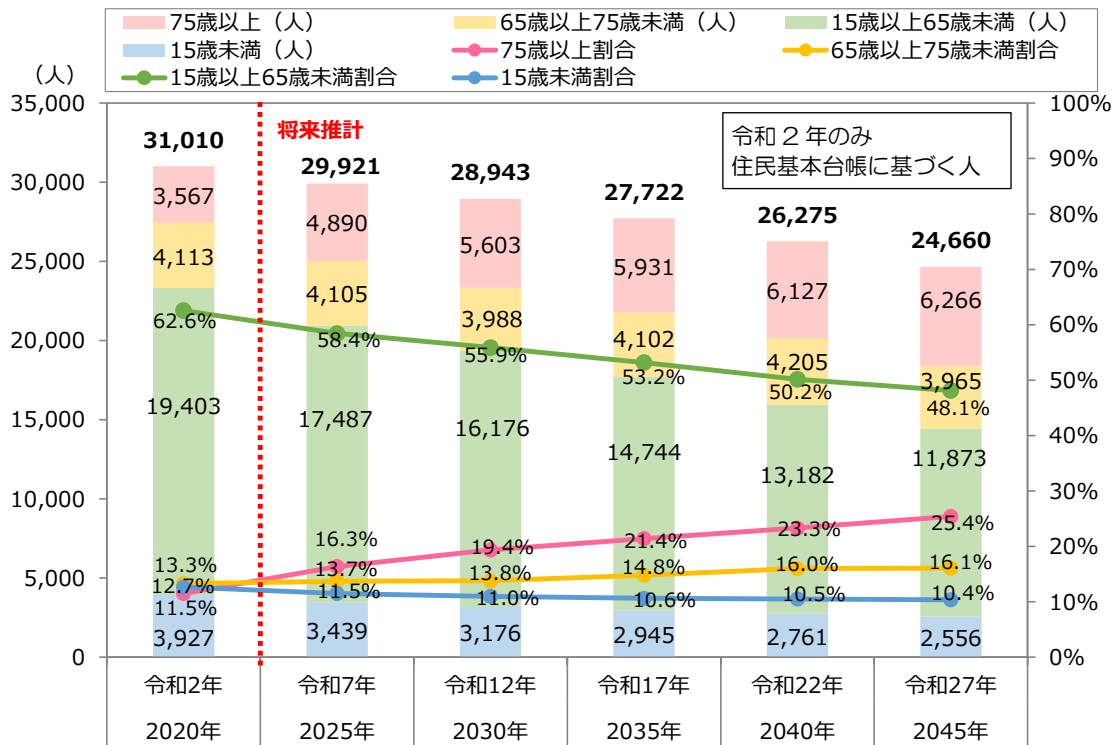


図 将来人口推計(国立社会保障・人口問題研究所による推計)

現状・問題点② 高齢単身世帯数が増加

高齢単身世帯数の推移をみると、概ね増加傾向にあり、2020年度時点で1,078世帯となっている。高齢単身者が自身で運転することが難しくなった場合、移動手段が大幅に限定されてしまうため、今後は高齢者に対する公共交通サービスの必要性が高まることが考えられる。

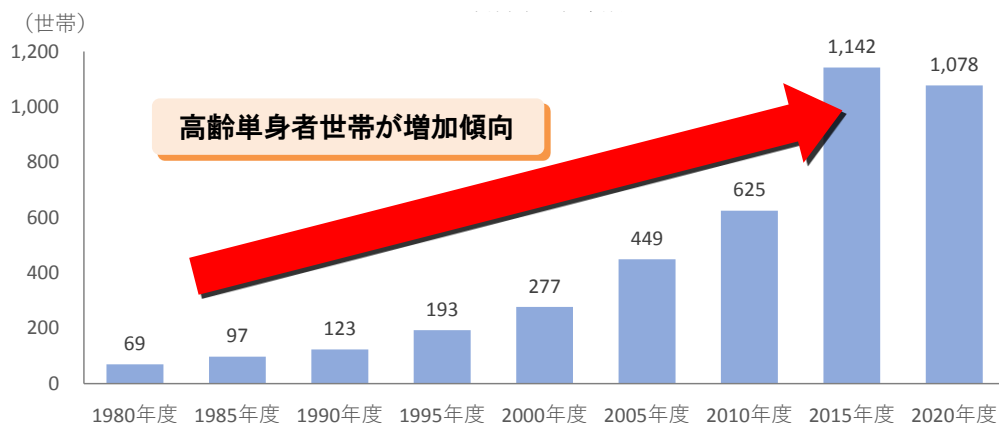


図 高齢単身者世帯数の推移(国勢調査)

現状・問題点③ 高齢者や若年層における公共交通サービスの必要性が高い

市民アンケート調査によると、高齢者は、自由に使える車両を「持っていない」と回答している割合が高い。一人での移動に制限が生じている可能性が高く、公共交通サービスの必要性が高いことが考えられる。

表 自由に使える車両(市民アンケート調査 P.12)

	自由に使える車両					合計
	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない	無回答	
10代 n=19	21.1%	26.3%	63.2%	5.3%		
20代 n=20	75.0%	15.0%	40.0%	15.0%		
30代 n=23	87.0%	13.0%	60.9%	0.0%	0.0%	160.9%
40代 n=60	90.0%	6.7%	36.7%	3.3%	1.7%	138.3%
50代 n=74	94.6%	14.9%	32.4%	1.4%	0.0%	143.2%
60代 n=110	90.0%	10.9%	29.1%	4.5%	0.9%	135.5%
70代 n=110	84.5%	1.8%	30.9%	7.3%		
80代以上 n=59	55.9%	6.8%	30.5%	13.6%		
全体 n=478	81.6%	9.2%	34.5%	5.9%	2.5%	133.7%

若年層は自転車・バイクによって
一定程度の移動手段が確保されている。

高齢者は
自身での移動に制限がある

現状・問題点④ 豊富地域において高齢化が進行 ※再掲

豊富地域の高齢化率は 33.3% となっており、市内でも高齢化が進行している地域である。加えて、人口も約 3,000 人と比較的少ない。

豊富地域において人口減少・高齢化が進行

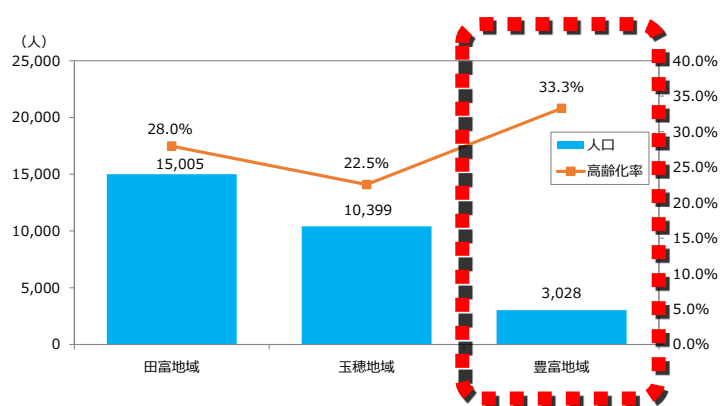
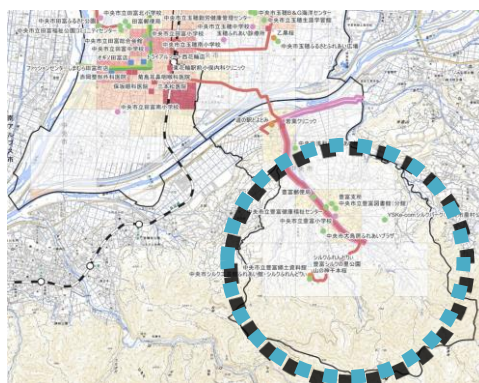


図 地区別の居住人口・高齢化率(国勢調査)

豊富地域内に
商業施設・医療施設が立地していない
(地域外への移動が必要)



現状・問題点⑤ 高齢者の地域外・市外への買物や通院がみられる

市民アンケート調査によると、日用品の買物においては、地域外への移動（豊富地域→田富地域・玉穂地域、田富地域⇄玉穂地域）が見られる。

通院では、60代以上の方の約3～4割が「市外の病院」へ通院しており、高齢者においても広域移動のニーズが見られる。

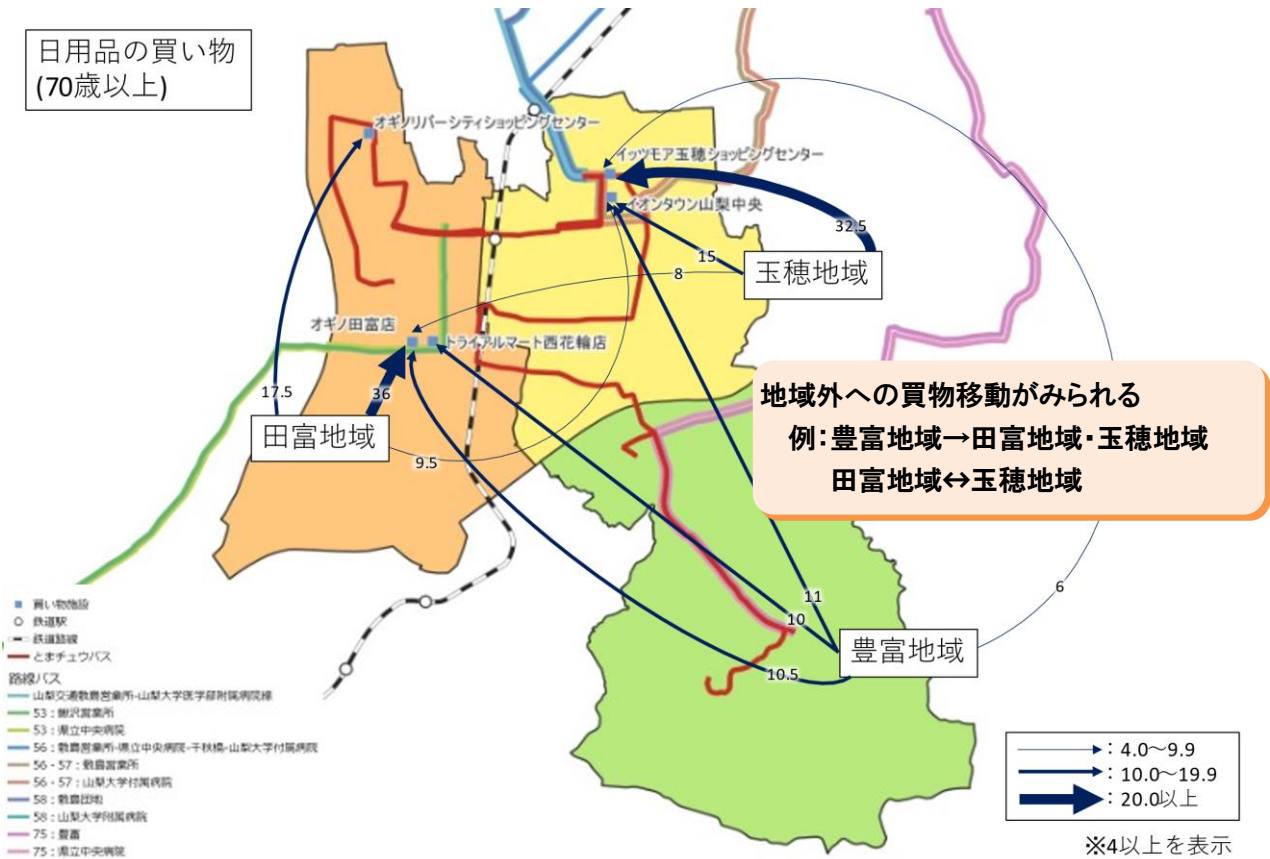


図 高齢者の買物先(市民アンケート調査)

表 普段の通院でよく利用する病院(市民アンケート調査 P.26)

	普段の通院でよく利用する病院									
	山梨大学医学部附属病院	若葉クリニック	玉穂眼科クリニック	きたむらクリニック	東花輪駅前小児内科クリニック	赤岡整形外科医院	せた歯科医院	木之瀬医院	市外の病院 (病院名:)	県外の病院 (病院名:)
10代 n=6	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	16.7%
20代 n=10	20.0%	10.0%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40.0%	0.0%
30代 n=10	20.0%	10.0%	20.0%	30.0%	0.0%	10.0%	0.0%	20.0%	60.0%	0.0%
40代 n=34	20.6%	8.8%	11.8%	20.6%	11.8%	2.9%	2.9%	0.0%	35.3%	2.9%
50代 n=52	11.5%	11.5%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	44.2%	1.9%
60代 n=84	22.6%	16.7%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	38.1%	0.0%
70代 n=91	26.4%	9.9%	15.4%	11.0%	11.0%	6.6%	3.3%	5.5%	41.8%	0.0%
80代以上 n=49	24.5%	14.3%	12.2%	14.3%	6.1%	10.2%	10.2%	10.2%	34.7%	0.0%
全体 n=338	21.3%	12.1%	11.8%	10.9%	7.4%	6.5%	5.6%	5.0%	40.8%	0.9%

約3～4割の高齢者が市外へ通院をしている

※70代以上における回答率が10%以上の病院のみ表示

現状・問題点⑥ 高齢者においても主な交通手段は自家用車（自分で運転・家族等の送迎）

市民アンケート調査によると、買物や通院において60代～70代の約8割、80代の約5割が「自家用車（自分で運転）」で移動している。また、60代以上の約2割が「自家用車（家族・知人等の送迎）」を利用している。

表 買い物に出かけるときの交通手段

（市民アンケート調査 P.23）

	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族・知人等による送迎）	バイク・原付
10代 n=16	6.3%	37.5%	18.8%	62.5%	18.8%
20代 n=19	15.8%	21.1%	89.5%	21.1%	10.5%
30代 n=23	30.4%	21.7%	82.6%		
40代 n=60	20.0%	8.3%	90.0%		
50代 n=73	8.2%	12.3%	91.9%	12.3%	1.4%
60代 n=109	13.8%	10.1%	82.6%	16.5%	2.8%
70代 n=104	15.4%	9.6%	78.8%	19.2%	1.0%
80代以上 n=51	31.4%	23.5%	54.9%	23.5%	3.9%
全体 n=457	16.6%	13.6%	79.2%		

表 通院に出かけるときの交通手段

（市民アンケート調査 P.29）

	徒歩	自転車	自家用車（自分で運転）	自家用車（家族・知人等による送迎）	バイク・原付
10代 n=6	0.0%	16.7%	0.0%	100.0%	16.7%
20代 n=6	10.0%	10.0%	80.0%	30.0%	0.0%
30代 n=6				30.0%	0.0%
40代 n=6				2.9%	5.9%
50代 n=52	5.8%	5.8%	94.2%	5.8%	3.8%
60代 n=84	13.1%	6.0%	85.7%	10.7%	2.4%
70代 n=91	12.1%	5.5%	76.9%	25.3%	0.0%
80代以上 n=49	28.6%	10.2%	49.0%	26.5%	0.0%
全体 n=457					2.1%

60代、70代の約8割、
80代の約5割が自家用車を運転して移動している

60代以上の約2割が家族・知人等の送迎で移動している

現状・問題点⑦ 公共交通サービスの利便性が低いために免許返納ができない高齢者が2割

市民アンケート調査によると、80代以上の方の約2割が「移動が不便になるため免許返納ができない」を回答している。

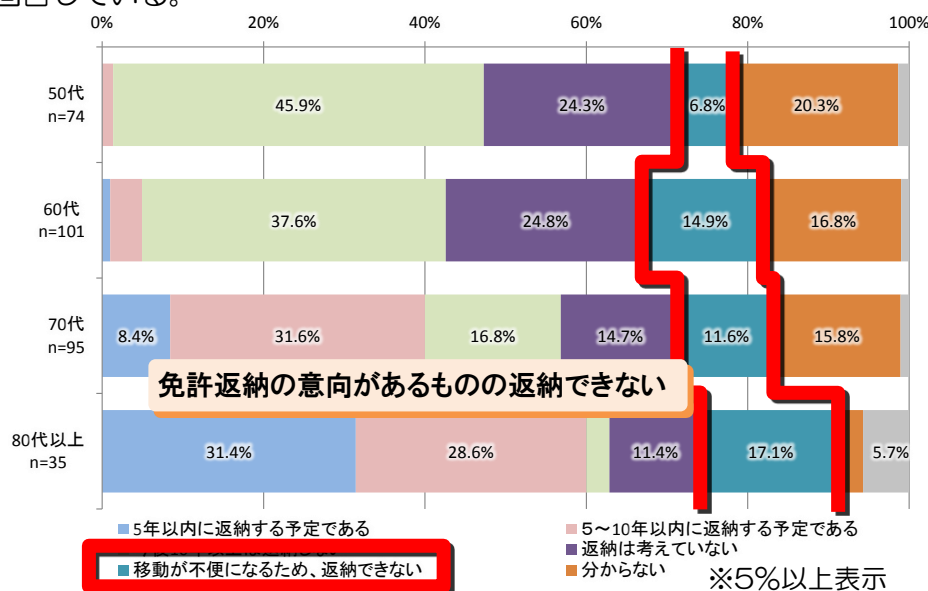


図 免許返納の意向(市民アンケート調査 P.10)

<まとめ>

- 市民の中でも公共交通サービスの必要性が特に高いと考えられる高齢者を中心に移動手段確保に向けた検討を行う必要がある。
- 特に、豊富地域→田富地域・玉穂地域、田富地域→玉穂地域における高齢者の移動を支える交通サービスの検討が必要である。
- 高齢者の移動を支える公共交通サービスの充実によって、免許返納による移動不便の解消や、自家用車依存の低減につなげていく必要がある。