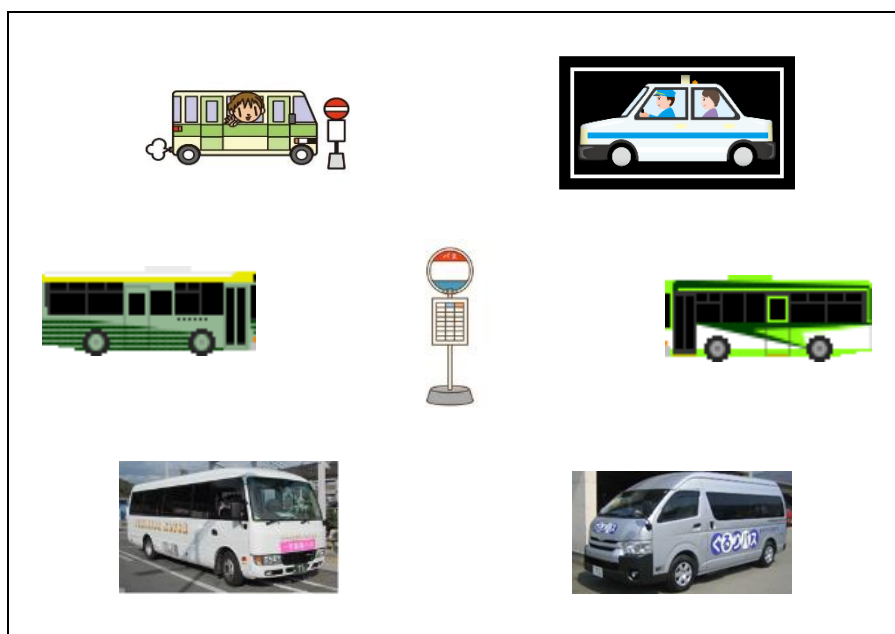


笛吹市移動手段・移動支援構築指針



令和3年6月



FUEFUKI CITY

目次

1	指針策定の背景と目的について	1
	(1) 背景	1
	(2) 目的	1
2	笛吹市の公共交通の現状	3
	(1) 鉄道	4
	(2) 路線バス	4
	(3) タクシー	8
	(4) デマンドタクシー	8
	(5) これまでの主な取組	10
3	笛吹市の移動支援の現状	12
	(1) 福祉タクシー利用助成事業（福祉総務課）	12
	(2) 高齢者外出支援助成事業（長寿介護課）	13
	(3) 運転免許証自主返納支援事業（市民活動支援課）	13
	(4) 障害者等社会参加支援事業（福祉総務課）	14
	(5) スクールバス運行事業（学校教育課）	14
	(6) その他移動支援に関わる事業	15
4	公共交通アンケート調査結果に基づく移動ニーズの把握	16
	(1) 公共交通アンケート調査の概要	16
	(2) アンケート調査結果：笛吹市全体の傾向	20
	(3) アンケート調査結果：地域別結果	25
	(4) アンケート調査結果：公共交通利用の意識	34
5	分析結果のまとめ	41
	(1) 幹線と支線の適切な分担による効率的な公共交通網への再編	41
	(2) 生活に必要なルートの検討	41
	(3) 移動手段の適切な分担	41
	(4) 他移動手段との連携	43
	(5) 芦川町内の公共交通の検討	43
	(6) 停留所まで行けない人、一人で乗り降りできない人への対応	44
6	笛吹市の移動手段、移動支援の課題と方向性	45
	(1) 公共交通網の再編	45
	(2) 公共交通網を補完する取組	45
	(3) 移動支援の整理	45
	(4) 収益の改善	45

別添：笛吹市における公共交通アンケート

1 指針策定の背景と目的について

(1) 背景

私たちは、普段、自家用車又は鉄道若しくは路線バスなどの公共交通を利用していますが、通勤、通学、買い物、通院、レジャーなどの日常生活を過ごす際に利用する移動手段としてなくてはならないものです。

大都市においては、公共交通網が充実しており、それらが移動手段として主たる役割を果たしていますが、地方都市においては、公共交通網が荒く利便性に課題があったことから昭和期のモータリゼーションの急速な進展と相まって、自家用車が移動手段として主たる役割を果たしてきました。

山梨県の運転免許証保有率¹⁾は 71%、1 世帯当たりの自家用車所有台数²⁾は 1.5 台であり、笛吹市においても同様に運転免許取得可能年齢にある人の大半が運転免許を保有しており、多くの世帯が複数の自家用車を所有していると考えられます。

また、山梨県における路線バスの輸送人員³⁾は、昭和 39 年度の 6,647 万人をピークに減少を続けており、平成 27 年度は 940 万人となり、ピーク時の 1/7 となっています。

(2) 目的

まず、移動方法は、「移動手段」と「移動支援」の大きく 2 種類があります。「移動手段」は、本人（又はその家族等）による自家用車等を使った自力の移動及び不特定多数の人々が利用する交通機関（公共交通）での移動を指します。一方で、「移動支援」は、行政が行う施策ごとの目的に合わせ、対象者の移動を支援するものです。本市で利用できる移動手段と移動支援は表-1.1 のとおりです。

笛吹市は平成 16 年に 6 町村が合併して誕生し、さらに平成 18 年に 1 村が編入されました。

現在、本市が運営する移動手段は、市営バスとデマンドタクシーがあります。市営バスは、民間の路線バスを補完するものとして合併前から運行されており、一宮町を循環し石和温泉駅まで連絡する一宮循環バス、境川町内を巡回する境川巡回バス、芦川町から石和温泉駅まで連絡する芦川バスの 3 路線があります。

また、合併後には、交通空白地域の解消を目的に、石和町及び御坂町でデマンドタクシー 2 系統を運行し、市民の移動手段を確保しています。

これらの移動手段は、市全体を俯瞰し、体系的に整備されたものではないため、運行日、運行本数、運賃など地域間でサービス水準に差が生じています。

また、在宅の重度障がい者、在宅高齢者、運転免許証自主返納者を対象としたタクシー券交付、障がい者を対象とした社会福祉法人による移送サービス、小中学生を対象としたスクールバス、一部の小学生を対象とした学童保育クラブにおける送迎、乳幼児か

1 運転免許証保有数(警察庁 HP の都道府県別・種類別運転免許保有者数(H30. 12. 31 現在))÷住基人口(山梨県 HP の統計データバンク(都道府県住基人口・世帯数 H31. 1. 1 現在))

2 自家用車(山梨県運輸支局 HP の業務要覧 2018(H30. 3. 31 現在)の乗用の自家用車と軽自動車数)÷住基世帯(山梨県 HP の統計データバンク(都道府県住基人口・世帯数 H31. 1. 1 現在))

3 路線バス輸送人員(山梨県バス交通ネットワーク計画(平成 29 年 3 月)(山梨県県民生活部交通政策課))

ら小学生までを対象としたファミリーサポートセンター事業における登録会員による送迎など、市では様々な移動支援を実施していますが、その時々課題に個別に対応してきた結果、個別の事業が縦割りの実施されていることから、移動支援は、移動手段を利用しづらい人に対する支援といった観点で整理する必要があります。

市民のニーズに沿った移動支援を展開するために、誰が、いつ、どこに行くために支援を求めているかを把握し、本当に移動支援が必要な人を絞り込む必要があります。

市では、平成31年2月から3月にかけて移動支援を改善するための基礎資料を得ることを目的に、笛吹市における公共交通アンケートを実施しました。

本指針では、このアンケートの結果を基に、市民のニーズに応えた、移動手段、移動支援の仕組みを構築していくための方向性を示します。

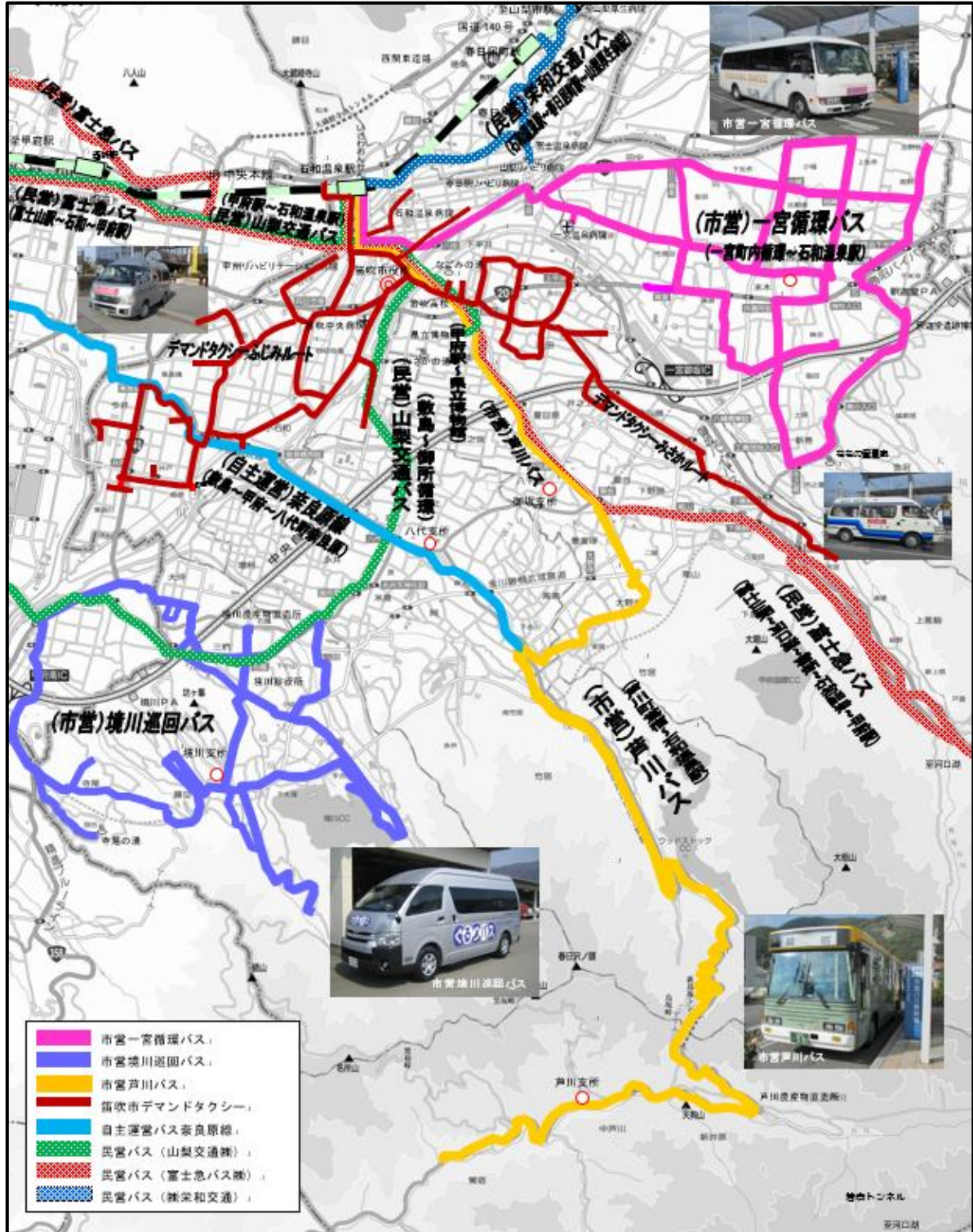
表-1.1 笛吹市の移動方法

		利用形態	利用対象	提供主体	
移動手段	公共交通	1	自家用車等	本人または家族	本人または家族
		2	鉄道	制限なし	民間
		3	民営バス	制限なし	民間
		4	市営バス	制限なし	市（企画課）
		5	タクシー	制限なし	民間
		6	デマンドタクシー	市民	市（企画課）
移動支援		7	タクシー券交付	在宅の重度障がい者	市（福祉総務課）
		8	タクシー券交付	在宅高齢者	市（長寿介護課）
		9	タクシー券交付	運転免許証自主返納者	市（市民活動支援課）
		10	移送サービス	障がい者	市（福祉総務課）
		11	スクールバス	小学生、中学生	市（学校教育課）
		12	学童保育クラブ送迎	一部地域の小学生	市（子育て支援課）
		13	ファミリーサポートセンター	乳幼児から小学生まで	市（子育て支援課）

2 笛吹市の公共交通の現状

笛吹市内での移動手段における公共交通については、主に鉄道、路線バス（市営、民営）、タクシーが担っています。なお、公共交通の路線図については、図-2.1のようになっています。

図-2.1 笛吹市公共交通路線図



(1) 鉄道

鉄道については、市の北部をJR中央本線が横断し、石和温泉駅、春日居町駅の2駅があります。

1日の運行本数については、表-2.1のとおり、上り線が、石和温泉駅から58本、春日居町駅から44本運行されています。下り線についても、石和温泉駅から58本、春日居町駅から44本となっています。

また、表-2.2のとおり、1日あたりの平均乗車人数は微増の傾向にあります。

表-2.1 鉄道(平日)の運行状況(令和3年3月13日現在)

路線	駅名	運行本数 — 終着駅 (うち特急本数)							
		計	塩山	大月	高尾	立川	新宿	東京	
JR 中央 線	上り		計	塩山	大月	高尾	立川	新宿	東京
		石和温泉駅	58(14)	13	4	25	2	13	1
		春日居町駅	44(0)	13	4	25	2	0	0
	下り		計	甲府	竜王	韭崎	小淵沢	松本	長野
		石和温泉駅	58(14)	30	2	5	11	9	1
		春日居町駅	44(0)	20	0	5	11	7	1

※臨時列車は除外

表-2.2 石和温泉駅の1日平均乗車人数

駅名	年度	利用者数
石和温泉駅	H27	2,846人
	H28	2,931人
	H29	2,961人
	H30	2,978人
	R1	2,953人

※出典：JR東日本HP(各駅の乗車人員)

(2) 路線バス

ア 民営バス

民営バスは、市外へとアクセスできる広域路線として、表-2.3のとおり、山梨交通(株)、富士急バス(株)、(株)栄和交通の3事業者が運行しています。これらは民営であるものの、市民の移動手段としての必要性、公共性が高いことから、市ではその運行経費に補助金を交付しています。

利用実績は、表-2.4のとおり、平成30年度までは利用者数が増加し、令和元年度には減少したものの、延べ約32万5千人が利用しています。

令和元年度の民営バスの補助金は、表-2.5のとおり、山梨交通(株)に690万円、富士急バス(株)に443万円、(株)栄和交通に180万円を交付しています。

表-2.3 民営バスの運行状況(令和2年11月30日現在)

事業者	運行区間				運行本数	所要時間	備考
	系統名	起点	経由	終点			
山梨交通	18	敷島営業所	長塚・石和	敷島営業所	6	121分	
	18		長塚・中道橋		5		
	19		甲府駅南口	1	100分		
	23	石和温泉駅	山梨英和大学	石和温泉駅	8	51分	
	23			敷島営業所	9		
	24			甲府駅南口	石和温泉駅	4	
	24	石和温泉駅	甲府駅南口	3			
	35	敷島営業所	甲府駅南口	県立博物館	4	52分	
	35	県立博物館		敷島営業所	4		
富士急バス	-	甲府駅南口	石和温泉駅入口	下黒駒	4	35分	土日・祝日 運休
	-	下黒駒		甲府駅南口	4		
	K1	甲府駅北口	石和温泉駅	富士山駅	2	87分	
	K2	甲府駅南口			13	90分	
	K3				1	85分	
	K1	富士山駅		甲府北口駅	3	93分	
	K2			甲府駅南口	12	90分	
	K3			1	85分		
P2	芦川農産物直売所	富士河口湖駅	富士山駅	2	103分		
栄和交通	35	春日居町駅	ベイシア前	山梨厚生病院	1	6分	12/29~1/3 と土日・祝日 運休
	36		山梨リハビリテーション病院	石和温泉駅	1	12分	
	36	山梨厚生病院	春日居町駅	山梨厚生病院	7	18分	
	40	石和温泉駅		山梨リハビリテーション病院	6		
	41		春日居町駅	2	12分		

※富士急バスの甲府駅南口～下黒駒系統及びP2系統は、令和3年4月4日に廃止。

表-2.4 民営バスの利用実績

年度	山梨交通	富士急バス	栄和交通	合計
H27	280,838人	5,101人	9,582人	295,521人
H28	296,629人	6,047人	9,808人	312,484人
H29	329,732人	5,681人	10,805人	346,218人
H30	350,611人	6,125人	11,419人	368,155人
R1	307,747人	6,261人	11,442人	325,450人

※利用者数は、笛吹市外分も含む。

表-2.5 民営バスへの補助金交付状況（令和元年度）

項目	山梨交通	富士急バス	栄和交通
利用者数	307,747 人	6,261 人	11,442 人
補助金	6,900,000 円	4,430,000 円	1,800,000 円

イ 自主運営バス

自主運営バスは、廃止された民営バスの代替として、笛吹市と甲府市が山梨交通㈱に委託し、共同運行しているものです。現在、表-2.6 のとおり、笛吹市八代町奈良原と甲斐市長塚を運行区間とする1路線を運行しており、市外へアクセスすることができます。

利用実績は、表-2.7 のとおりとなっており、4万人前後が利用しています。

令和元年度の運行に要した経費のうち、市の実質的な負担額は、表-2.8 のとおり、7,125,834 円となっています。

表-2.6 自主運営バスの運行状況(令和2年11月30日現在)

事業者	運行区間			運行便数	所要時間	備考
	起点	経由	終点			
山梨交通	長塚	甲府駅	奈良原	7	54分	内、3便は12月29日～1月3日、土休日運休
	奈良原	甲府駅	長塚	7	54分	

表-2.7 自主運営バスの利用実績

系統	年度	利用者数
奈良原線	H27	36,730 人
	H28	35,063 人
	H29	36,291 人
	H30	41,039 人
	R1	39,196 人

※利用者数は、笛吹市外分も含む。

表-2.8 自主運営バスへの運行委託料支払状況（令和元年度）

項目		自主運営バス
利用者数		39,196 人
支出	運行委託料	8,605,834 円
収入	県補助金収入	1,480,000 円
収支合計		△7,125,834 円
収支率		17.2%
1人当たり市負担額		182 円

※利用者数は、笛吹市外分も含む。

収支率は、収入÷支出で算出

1人当たり市負担額は、収支合計÷利用者数で算出

ウ 市営バス

市営バスは、民営バスを補完するものとして合併前から運行されており、現在、表-2.9 のとおり、一宮町内を循環し石和温泉駅まで連絡する一宮循環バス、境川町内を巡回する境川巡回バス、芦川町から石和温泉駅まで連絡する芦川バスの3路線が運行しています。

また、市営バスの利用実績は、表-2.10 のとおり、一宮循環バス、境川巡回バスの利用者数は横ばい、芦川バスは減少の傾向にあります。

令和元年度に市営バスの運行に要した経費のうち、市の実質的な負担額は、表-2.11 のとおり、一宮循環バスに8,670,966円、境川巡回バスに4,081,511円、芦川バスに13,490,957円となっています。

表-2.9 市営バスの運行状況(令和2年11月30日現在)

路線名		運行時間帯	運行便数	所要時間	運行車両
一宮循環バス	中回り(月)	7:58-16:43	4	63分	中型1台
	北回り(水)	7:50-16:58	4	78分	
	南回り(金)	7:54-16:52	4	72分	
	巡回(火・木・土)	8:00-16:48	4	94分	
	通勤・通学便(平日・午前)	7:15-7:47	1	32分	
	通勤・通学便(平日・午後)	17:33-18:06	1	33分	
境川巡回バス	右回り(平日・土)	8:30-12:36	3	76分	ワゴン型1台
	左回り(平日)	14:00-17:09	2	74分	
	通学便(平日・午前)	8:00-8:06	1	6分	
	通学便(平日・午後)	15:20-15:38	1	18分	
芦川バス	鶯宿→石和温泉駅	8:22-17:56	3	61分	中型1台
	石和温泉駅→鶯宿	7:22-15:26	3	61分	
	奈良原→石和温泉駅	6:50-7:21	1	31分	
	石和温泉駅→奈良原	18:00-18:31	1	31分	
	鶯宿→上芦川(平日)	15:30-16:34	2	11分	
	上芦川→鶯宿(平日)	15:41-16:45	2	11分	

※芦川バスの鶯宿→上芦川(平日)及び上芦川→鶯宿(平日)系統は、令和3年4月4日に廃止。

表-2.10 市営バスの利用実績

年度	一宮循環バス	境川巡回バス	芦川バス
H27	11,917人	2,492人	9,218人
H28	12,889人	2,686人	8,576人
H29	11,675人	4,458人	7,307人
H30	11,280人	4,475人	7,606人
R1	10,606人	3,525人	5,295人

表-2.11 市営バスの利用者数、運行経費、料金収入（令和元年度）

項目		一宮循環バス	境川巡回バス	芦川バス
利用者数		10,606 人	3,525 人	5,295 人
支出	運行経費	10,307,566 円	3,492,000 円	14,416,625 円
	関連経費	0 円	922,611 円	183,408 円
	支出合計	10,307,566 円	4,414,611 円	14,600,033 円
収入	料金収入	1,036,600 円	333,100 円	1,109,076 円
	負担金・補助金	600,000 円	0 円	0 円
	収入合計	1,636,600 円	333,100 円	1,109,076 円
収支合計		△8,670,966 円	△4,081,511 円	△13,490,957 円
収支率		15.9%	7.6%	7.6%
1人当たり市負担額		818 円	1,158 円	2,548 円

※収支率は、収入合計÷支出合計で算出

1人当たり市負担額は、収支合計÷利用者数で算出

（3）タクシー

タクシーは、10人乗り以下の車両を使用して「貸切」で運行するもので、不特定多数の人が「乗り合う」ことはできません。

笛吹市には、タクシー事業者が8社あります。

表-2.12 市内タクシー事業者（令和3年3月1日現在）

NO	会社名
1	(有)石和交通
2	石和タクシー(株)
3	(株)栄和交通
4	(有)岡部タクシー
5	錦生友喜タクシー(有)
6	東武交通(有)
7	日之出観光自動車(株)
8	山梨第一交通(株)

（4）デマンドタクシー

デマンドタクシーは、高齢者の通院や買い物のための移動手段として運行しており、利用者が事前に乗り降りしたい停留所や乗車時刻を指定の上、電話で予約し、予約した人同士が乗り合って、各目的の停留所まで移動するものです。停留所と運行時刻は定められていますが、実際には予約があった区間だけを最短距離で結んで運行します。

現在の運行ルートは、表-2.13 のとおり、石和町富士見地区と石和温泉駅を結ぶふじみルート、御坂町若宮地区と石和温泉駅を結ぶみさかルートの2路線があります。

また、デマンドタクシーの利用実績は、表-2.14 のとおりとなっており、ふじみルート、みさかルートともに、利用者数は増加傾向にあります。

令和元年度の運行に要した経費のうち、市の実質的な負担額は、表-2.15 のとおり、ふじみルートは1,561,416円、みさかルートは1,898,178円となっています。

表-2.13 デマンドタクシーの運行状況(令和2年11月30日現在)

系統	運行区域		運行便数	所要時間	運行車両	備考
	起点	終点				
ふじみルート	石和町富士見地区	山岸公民館	10	42分	ワゴン型 1台	12月29日 ~1月3日、 休日運休
みさかルート	御坂町若宮地区	石和温泉駅	10	42分	ワゴン型 1台	

※予約された起点、終点を結んで運行するため、所要時間は目安

表-2.14 デマンドタクシーの利用実績

年度	ふじみルート	みさかルート
H27	3,097人	4,701人
H28	3,828人	4,621人
H29	4,310人	3,736人
H30	4,103人	3,877人
R1	4,528人	3,922人

表-2.15 デマンドタクシーの利用者数、運行経費、料金収入(令和元年度)

項目		ふじみルート	みさかルート
利用者数		4,528人	3,922人
支出	運行経費	5,014,816円	6,322,578円
	関連経費	0円	0円
	支出合計	5,014,816円	6,322,578円
収入	料金収入	754,400円	691,400円
	負担金・補助金	2,699,000円	3,733,000円
	収入合計	3,453,400円	4,424,400円
収支合計		△1,561,416円	△1,898,178円
収支率		68.9%	70.0%
1人当たり市負担額		345円	484円

※収支率は、収入合計÷支出合計で算出

1人当たり市負担額は、収支合計÷利用者数で算出

(5) これまでの主な取組

ア 路線バスの実証運行

- H20. 1 東側路線（石和温泉駅～春日居町駅）、西側路線（石和温泉駅～石和町富士見地区）、金川原路線（石和温泉駅～御坂町下黒駒～一宮町釈迦堂遺跡博物館）の3路線をモデルルートに、定時定路線型バスの実証運行を開始
- H21. 3 運行を維持していくだけの利用が見込まれないことから、路線バスの実証運行を休止

イ デマンド交通

- H22. 10 デマンド交通（バス型）の実証運行を開始（みさかルート）
- H23. 10 デマンド交通（実証運行）にふじみルートを追加。
バス型からタクシー型へ移行（みさかルートの停留所を6箇所増設、運行ルート拡大）
- H24. 4 デマンドタクシーを道路運送法第4条による本格運行へ移行
みさかルートの停留所を7箇所増設及び運行ルートを拡大
ふじみルートの停留所を10箇所増設及び運行ルートを拡大
- H25. 4 運行便数の増加（8便/1日 → 10便/1日）
みさかルートの停留所を2箇所増設及び運行ルートを拡大
ふじみルートの停留所を2箇所増設及び運行ルートを拡大
- H27. 10 ふじみルートの停留所を3箇所増設及び運行ルートを拡大
- H30. 10 ふじみルートの停留所を1箇所増設及び運行ルートを拡大（山岸公民館）
2箇所の停留所をみさかルートへ変更（八田、川中島公民館）
- R2. 3 みさかルートの停留所を1箇所移設（下平井公民館から慶運寺北）
- R2. 10 みさかルートの停留所を1箇所増設及び運行ルートを拡大（石和共立病院）

ウ 一宮循環バス

- H21. 12 石和温泉駅まで路線を延伸
- H22. 4 自主運営バス南西団地線の廃止に伴い、朝夕の通勤通学路線を追加
- H25. 4 山梨交通バスの勝沼～田中～石和温泉駅間の廃止に伴い、一宮循環バスの運行経路を国道411号（市部通り）～県道石和温泉停車場線経由に変更、停留所を9箇所増設及び時刻表の改正
- H28. 4 「イツモア一宮店」停留所を増設及び時刻表の改正

エ 境川巡回バス

- H21. 1 境川農産物直売所まで路線を延伸
- H26. 4 新車両での運行を開始
- H29. 4 「寺尾の湯」、「花の丘たちかわクリニック」停留所を増設、路線の拡大及び時刻表の改正
- R2. 10 「セルバ境川店」まで路線を延伸

市民の日常生活の移動手段の確保において、公共交通の役割は大きいことから、本市では、その利便性の向上などを図るため、これまで取組を積み重ねてきましたが、本市の公共交通は、合併前からの旧町村ごとの体系を強く引き継いでいるため、市全体を見た広い視点から整理する必要があります。

また、表-2.5、表-2.8、表-2.11、表-2.15 に示すように、移動手段の運行には多額の経費が支出されていることから、移動手段の効率化を図る必要があります。

3 笛吹市の移動支援の現状

笛吹市では、市民活動や福祉、子育て支援の分野で様々な移動支援を展開しています。福祉の分野では、在宅の重度障がい者等の行動範囲の拡大と社会参加の促進を目的として、タクシー利用料金の一部を助成しているほか、経済的な理由で支援が必要な在宅高齢者に対し、住み慣れた地域で継続して生活できる環境を整えるとともに、高齢者の社会参加を推進するため、タクシー利用料金の一部を助成しています。

また、市内に居住する障がい者等が、地域で自立した生活を送るために、外出支援を行う福祉有償運送⁴⁾による移動支援サービスを実施しています。

市民活動の分野では、高齢者等が加齢によって運転が難しくなった際の運転免許証の自主返納制度の普及を目的として、自主的に運転免許証を返納した人を対象に、タクシー券を交付しています。

子育て支援の分野では、御坂町、八代町、境川町の小中学校において、スクールバスを運行しているほか、御坂東小、一宮南小、一宮北小では、学童保育クラブへの送迎を行っています。

また、育児の援助を行うファミリーサポートセンターを設置し、育児の手助けを受けた会員は保育所、幼稚園等までの送迎サービスを受けることができます。

(1) 福祉タクシー利用助成事業（福祉総務課）

通常交通機関を利用することが困難な、在宅の重度障がい者及び要介護高齢者の行動範囲の拡大と社会参加を促進することを目的に、重度心身障害者（児）等タクシー利用料金助成事業及び社会参加タクシー利用助成事業において、タクシーの利用料金の一部を助成しています。

利用対象者は、障害者手帳等の交付を受けている者で、次の要件に該当し、かつ自動車税・軽自動車税の減免や燃料費の助成を受けていない者に対し、1人につき年間最大48枚（640円/枚）を交付します。

【交付要件】

- ア 障がい程度が肢体不自由、視覚障がい、視覚障がいのいずれかが1級・2級
- イ 内部障害1級(腎臓・心臓・呼吸器・免疫・膀胱直腸・肝臓・小腸)
- ウ 療育手帳の交付を受けた者で障がい程度A
- エ 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者で障がい程度が1級
- オ 要介護高齢者(前年度介護慰労金の支給を受けている者に介護されている非課税世帯に属する者)

過去3年の利用実績は、表-3.2のとおりです。

⁴ 社会福祉法人等が、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者等の会員に対し、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

表-3.2 福祉タクシー利用助成事業利用実績

年度	利用者数(人)	事業費(決算額)(千円)
H29	495	8,424
H30	476	8,373
R1	448	7,565

(2) 高齢者外出支援助成事業（長寿介護課）

経済的な理由で外出支援が必要な在宅高齢者に対し、住み慣れた地域で継続して生活できる環境を整えるとともに、高齢者の社会参加を推進し、高齢者の福祉の向上に資することを目的に、タクシー利用料金の一部を助成しています。

利用対象者は、市内に住所を有する75歳以上の独居者又は65歳以上の者のみで構成される世帯に属する75歳以上の者かつ前年度市民税非課税の者で、1人につき年間最大24枚（730円/枚）を交付しています。

ただし、次に該当する者は対象外です。

【交付対象外】

- ア 生活保護法第6条第1項に規定する被保護者
- イ 笛吹市重度心身障害者（児）等タクシー利用料金助成事業の助成を受けている者
- ウ 笛吹市社会参加タクシー券利用料金助成事業の助成を受けている者

過去3年の利用実績は、表-3.4のとおりです。

表-3.4 高齢者外出支援助成事業利用実績

年度	利用者数(人)	事業費(決算額)(千円)
H29	268	2,928
H30	314	3,674
R1	365	4,190

(3) 運転免許証自主返納支援事業（市民活動支援課）

高齢者等が加齢によって運転が難しくなった際の運転免許証の自主返納制度の普及を目的に、自主的に運転免許証を返納した者に対して、タクシー券を交付しています。

利用対象者は、運転免許証を自主返納し、運転免許の取消通知書の交付を受けた日から起算して1年以内に申請し、返納日及び申請日において本市住民基本台帳に記載されている者です。1人につき1回（15,000円分）を限度として交付します。

過去3年の利用実績は、表-3.1のとおりです。

表一3.1 運転免許証自主返納支援事業利用実績

年度	利用者数(人)	事業費(決算額)(千円)
H29	126	1,522
H30	169	1,590
R1	262	2,195

(4) 障害者等社会参加支援事業 (福祉総務課)

笛吹市内に居住する障がい者等が、社会の一員として社会活動に参加し、地域で自立した生活が送れることを目的に、社会福祉法人等のヘルパーが付き添い、障がい者の居宅と医療機関等との間を送迎する福祉有償運送による移動支援サービスを提供しています。

利用対象者は、障がい者（市外の介護福祉施設に入居する前に笛吹市に居住していた人を含む）となっており、利用時間の上限は、年間360時間となっています。

利用料(自己負担額)は、社会福祉法人ごとに異なり、650円/1時間が上限です。

過去3年の利用実績は、表一3.3のとおりです。

表一3.3 障害者等社会参加支援事業利用実績

年度	利用者数(人)	事業費(決算額)(千円)
H29	54	2,728
H30	50	2,990
R1	55	3,302

(5) スクールバス運行事業 (学校教育課)

市内小中学校における児童生徒の登下校及び学校行事に伴う送迎を目的に、スクールバスの運行を行っています。

現在、スクールバス運行事業を行っているのは、御坂、八代、境川の3地域の小中学校で、芦川地域については、利用者がいないため、運行を休止しています。

運営協力費は、乗車地区によって異なり、最大で年間3,000円です。

過去3年の利用実績は、表一3.5のとおりです。

表一3.5 スクールバス運行事業利用実績

年度	利用者数(人)	事業費(決算額)(千円)
H29	322	14,595
H30	315	13,820
R1	290	14,074

(6) その他移動支援に関わる事業

ア 学童保育クラブ事業（子育て支援課）

小学校から学童保育クラブへの移動を目的に、利用児童の送迎を行っています。（御坂東小、一宮南小、一宮北小）

利用料は無料です。

イ ファミリーサポートセンター事業（子育て支援課）

仕事と育児を両立し、安心して働くことのできる子育て環境づくりを推進するため、子育て支援の取組としてファミリーサポートセンター事業を実施しています。育児の手助けを受けたい依頼会員と、育児のお手伝いをしていただける協力会員が、地域の中で子育てを支え合うシステムです。サポート内容の1つとして、保育所や幼稚園等までの送迎を依頼することができます。

利用対象者は、市内に在住又は勤務している生後2か月から小学校6年生までの子どもがいる者になります。

利用料は、時間帯・曜日に応じて800円から1,100円(1人/1時間)までと実費(30円/1Km)です。

このように、市では様々な移動支援を展開していますが、移動手段の確保と同時に、個別の課題に縦割りの対処してきた感は否めません。「誰が、いつ、どこに行くため」に支援を求めているのかといった市民ニーズを把握し、それに応える移動支援を構築していく必要があります。

また、移動支援は、移動手段が利用しづらい人に対しての支援といった広い視点から、移動手段を補完するものとして考えていく必要があります。

4 公共交通アンケート調査結果に基づく移動ニーズの把握

(1) 公共交通アンケート調査の概要

本市では、平成30年度に市民生活における移動状況・手段等について把握し、移動支援を改善するための基礎資料とすることを目的として、包括連携協定を締結している山梨大学に集計・分析を依頼し、公共交通アンケートを実施しました。

アンケート調査の実施概要は、表-4.1のとおりです。

表-4.1 アンケート調査の実施概要

調査名	笛吹市における公共交通アンケート
調査対象	笛吹市内在住の15歳以上の市民から無作為に抽出
調査日時	平成31年2月23日～3月15日
調査方法	郵送配布・郵送回収
配布数	7,116部
回収数	2,543部
有効回答数	2,440部
無効回答数	83部
有効回答率	34.3%
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none">・個人属性（性別・年齢・世帯構成など）・居住地・運転免許証返納後の移動手段・普段の移動状況（目的地・移動手段・移動目的・移動時間・頻度など）・デマンドタクシーの認知度・公共交通・停留所の不満点・公共交通を利用しない理由

アンケート回答者の男女比（図-4.1）、旧町村別（これをここでは、地域別と呼ぶことにします）、回答者数（図-4.2）、地区別（国勢調査の小地域に基づく区分のことです）人口数と回答率（図-4.3）、年齢構成（図-4.4）、世帯構成（図-4.5）、職業構成（図-4.6）を以下に示します。回答がない質問項目があるため、回答数合計は有効回答数と一致していません。参考までに、職業構成以外では、平成27年の国勢調査から得られる笛吹市全体の情報も掲載しています。

また、アンケート調査の性質上、必ずしも笛吹市全体の構成と一致していません。この点を考慮に入れながら、アンケート調査結果をみていきたいと思えます。

ア 男女比 (図-4.1)

アンケート回答者は、女性比率が若干高いです。

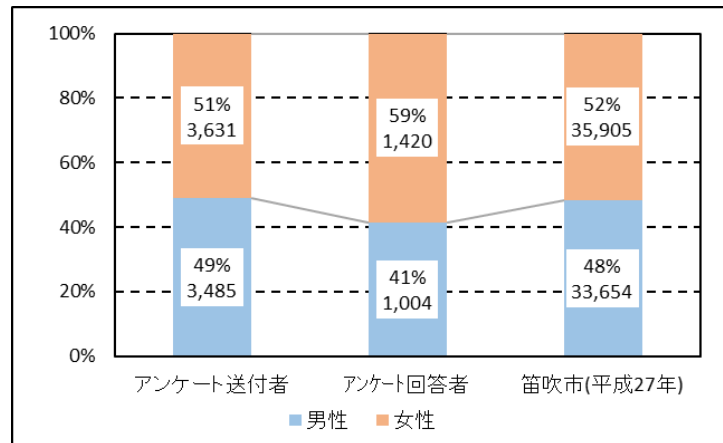


図-4.1 男女比

イ 地域別回答者数 (図-4.2)

芦川町を除いては、アンケート回答者の地域別比率は笛吹市の地域別人口比率と概ね一致しています。

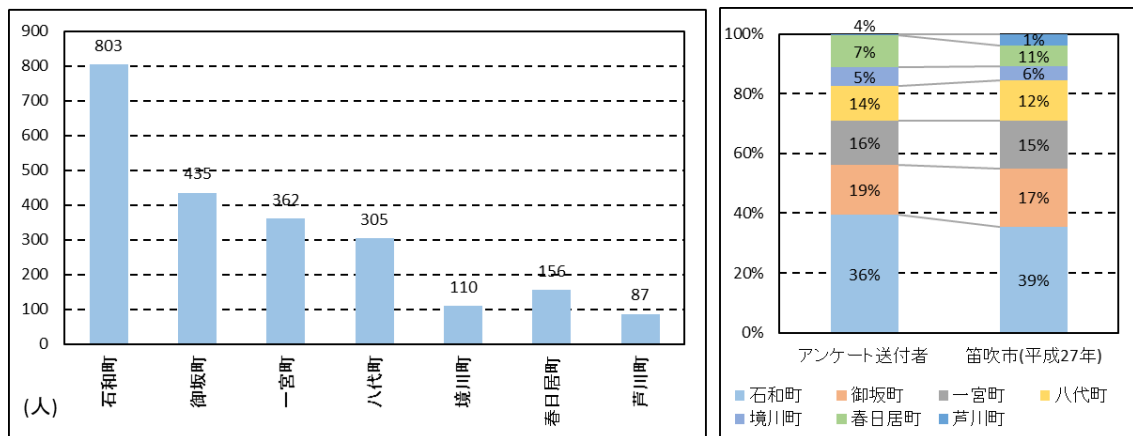


図-4.2 地域別の回答者数 (左) と回答比率 (右)

ウ 地区別の人口数と回答比率 (図-4.3)

回答比率は多くの地区で3%程度になっています。

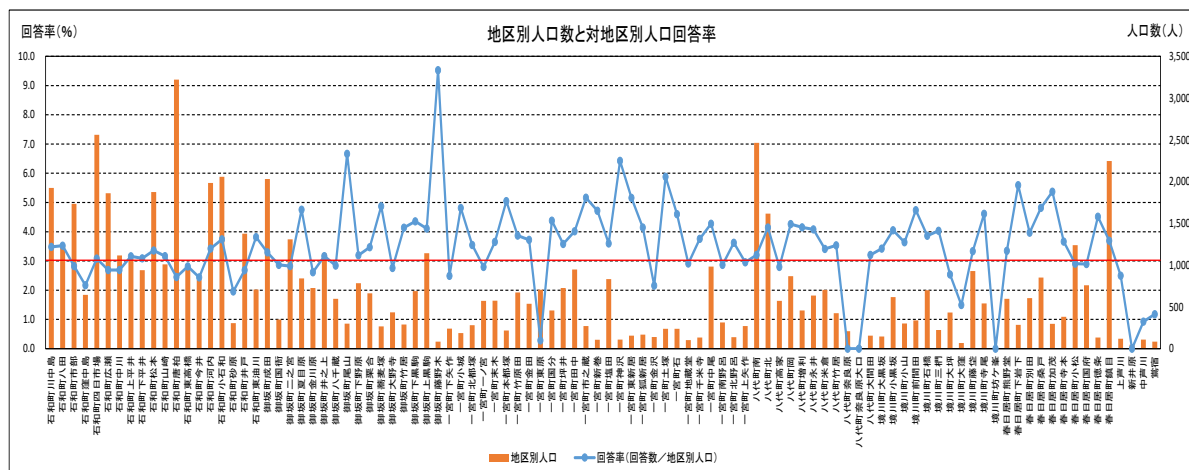


図-4.3 地区別の人口数と回答比率

エ 年齢別の回答者数及び回答比率（図-4.4）

アンケート回答者は、笛吹市（平成27年）と比較すると60代、70代が多く、20代が少なくなっています。

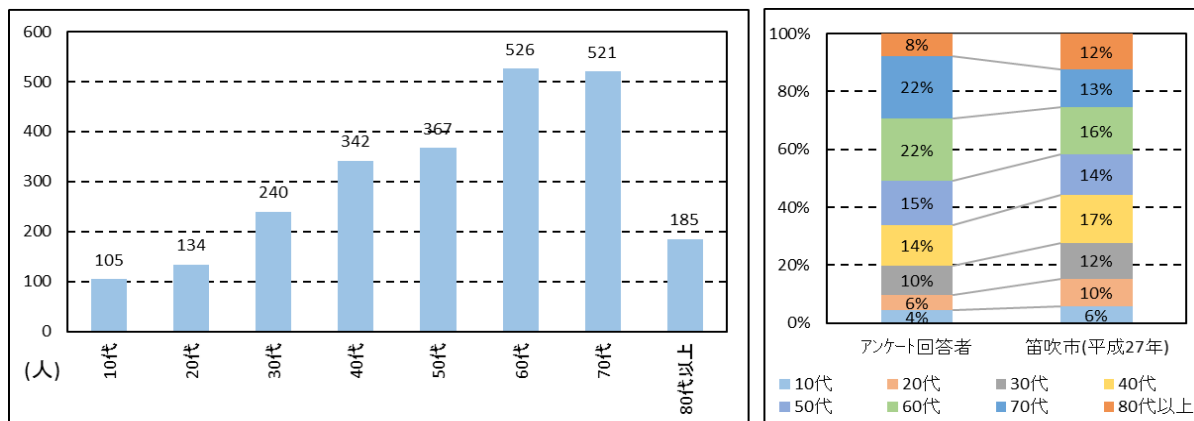


図-4.4 年齢別の回答者数及び回答比率

オ 世帯構成別の回答者数及び回答比率（図-4.5）

アンケート回答者はひとり暮らし世帯が少ないです。

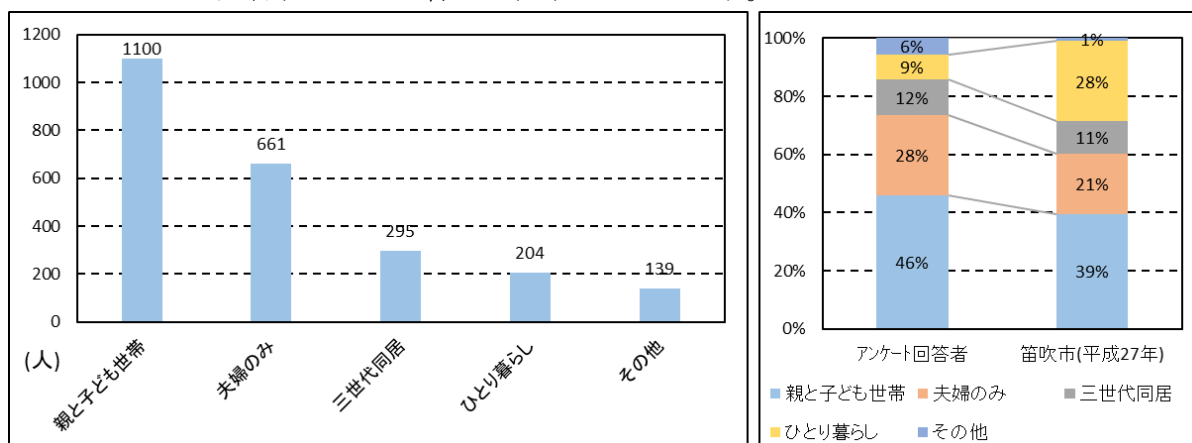


図-4.5 世帯構成別の回答者数及び回答比率

カ 職業構成（図-4.6）

アンケート回答者は、会社員、無職、農業、パート・アルバイト、専業主婦・主夫が多いです。

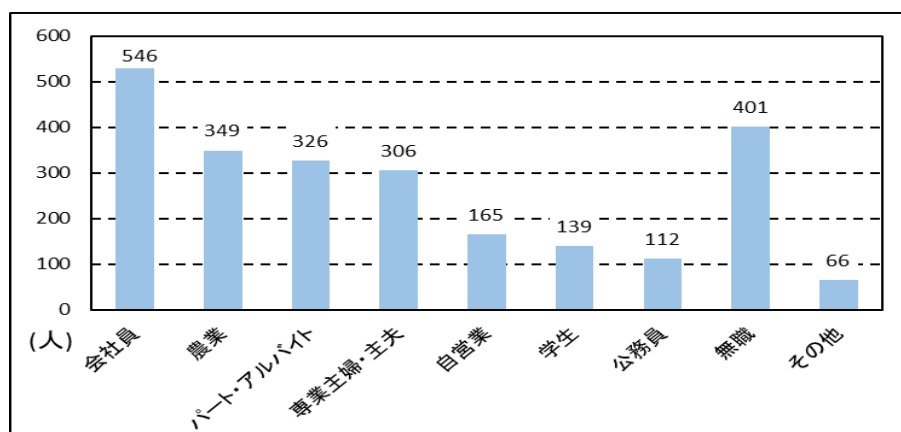


図-4.6 職業構成

次に、アンケート回答者の地域別の年齢構成（図-4.7）、世帯構成（図-4.8）、職業構成（図-4.9）を以下に示します。こうした地域別の特徴も考慮に入れて、アンケート調査結果を分析していくことにします。

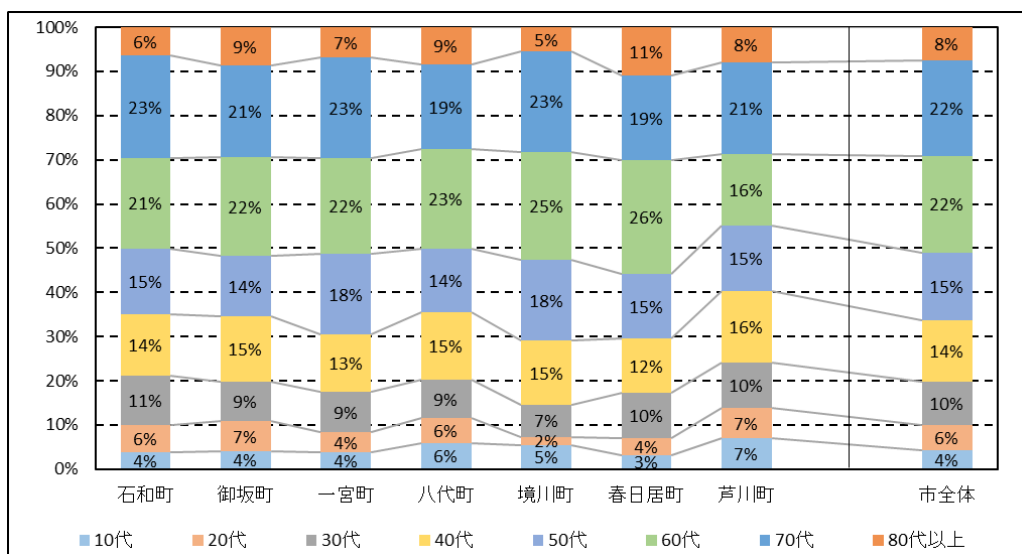


図-4.7 地域別の年齢構成

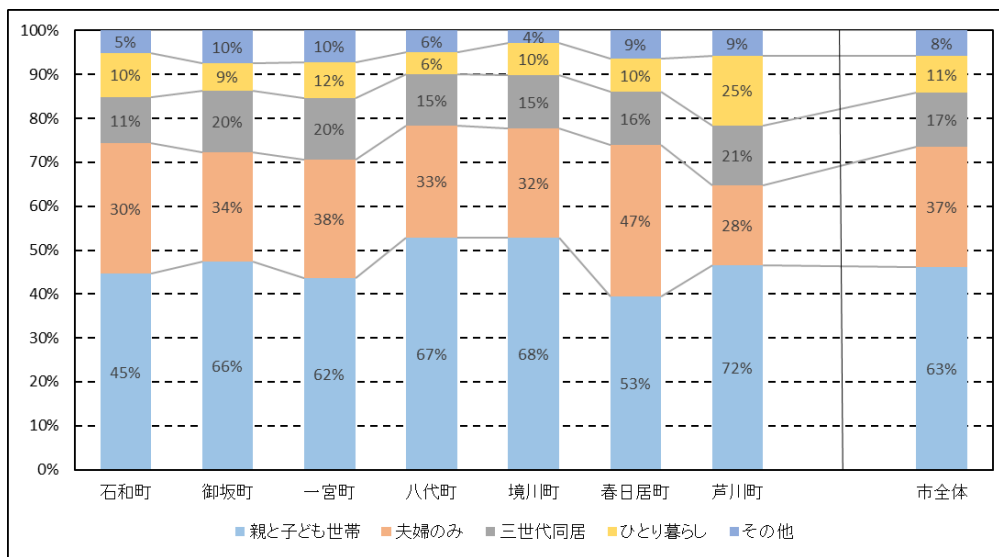


図-4.8 地域別の世帯構成

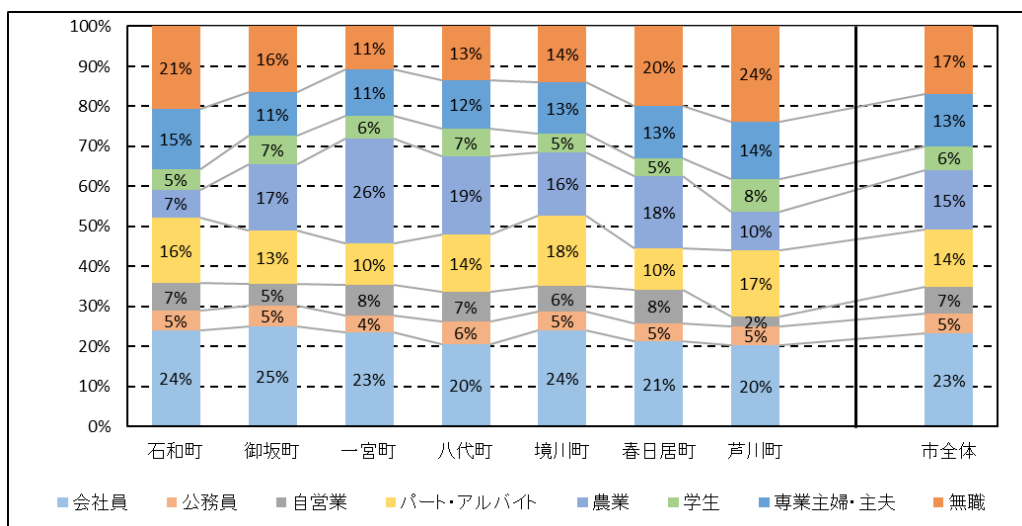


図-4.9 地域別の職業構成

(2) アンケート調査結果：笛吹市全体の傾向

アンケート調査結果から、まず笛吹市全体の傾向を整理します。

以下には、年代別のトリップ原単位⁵⁾（トリップ／(人・日)）(図-4.10)、移動手段割合 (図-4.11)、移動目的 (図-4.12)、移動手段ごとの移動目的 (図-4.13) の結果を示しました。これらより、以下のことがわかります。

ア トリップ原単位 (図-4.10)

トリップ原単位はいずれも 1.0 より小さく、平成 17 年実施の甲府都市圏パーソントリップ調査のトリップ原単位 2.12 (トリップ／(人・日)) より低い値です。拡大係数⁶⁾が低い値になっている可能性のあることなどが原因と考えられます。ただし、相対的なトリップ原単位の年代間比較では、10 代のトリップが最も多く、20 代～60 代は同程度、70 代以上は他の年代の半分ほどになっています。

家族・知人による送迎・タクシー又はバス・デマンドタクシーのトリップ原単位では、10 代の家族・知人による送迎・タクシーが高くなっており、特に家族・知人による送迎の値が高くなっています。しかし、バス・デマンドタクシーも他の世代と比較すると高い値です。20 代以上では家族・知人の送迎・タクシー、バス・デマンドタクシーとも低い値です。70 代以上は家族・知人の送迎・タクシーが高く、バス・デマンドタクシーも 20 代以上より高くなっています。

⁵⁾ トリップとは、ある移動目的を達成するために、ある場所からある場所へ移動する一行程のことです。移動目的は、ここでは通勤・通学、買い物、病院 (通院)、温泉、娯楽、その他 (業務など) に分類しています。そのトリップ数を人口で除したものがトリップ原単位です。すなわち、トリップ原単位とは一人あたりの平均トリップ数を意味しています。

⁶⁾ 拡大係数とは、回答比率の逆数のことです。アンケートの回答数に拡大係数を乗じることにより、笛吹市全体の回答数の推計値になります。

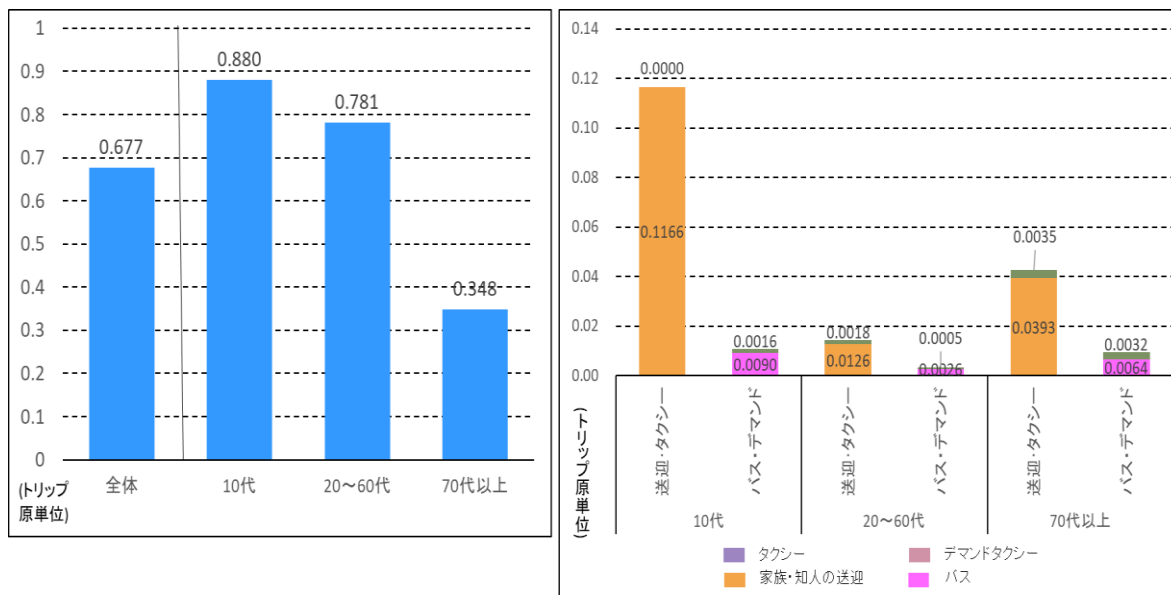


図-4.10 年代別のトリップ原単位 (トリップ/(人・日)) [左]、送迎・タクシー、バス・デマンドタクシーのトリップ原単位 (トリップ/(人・日)) [右]

イ 年代別の移動手段割合 (図-4.11)

20代以上では自動車の割合がかなり高くなっています。その次が家族・知人の送迎です。バス、デマンドタクシーの利用率はかなり低いです。その中で70代以上では、他の年代と比べるとバス、デマンドタクシー及びタクシーの利用率が少し高くなっています。

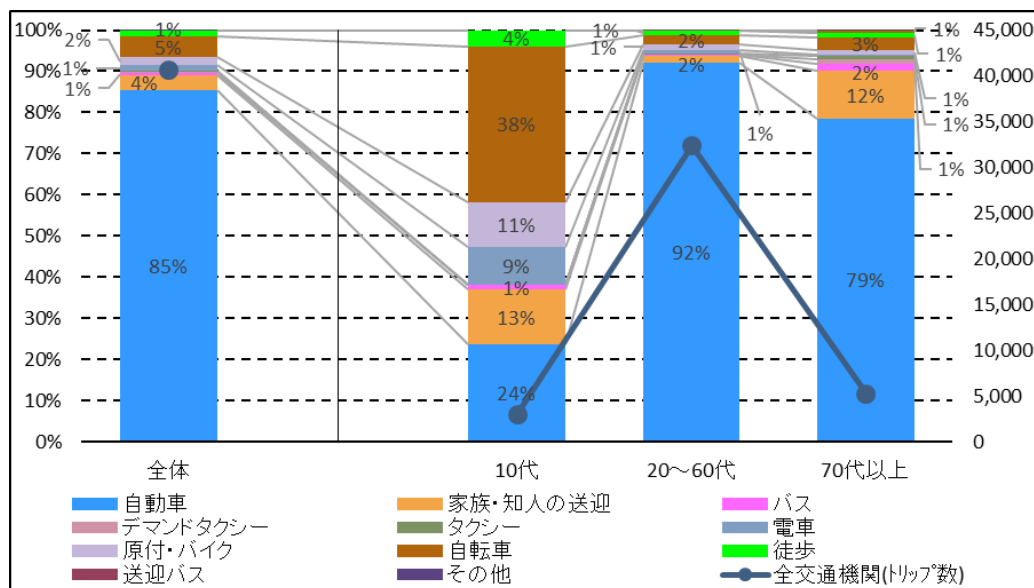


図-4.11 年代別の移動手段割合

ウ 年代別の移動目的 (図-4.12)

10代と20代から60代までの移動目的は、通勤・通学と買い物が90%以上を占めています。70代以上は60代以下に比べて、買い物、病院、温泉、娯楽の移動目的の割合が高くなっています。

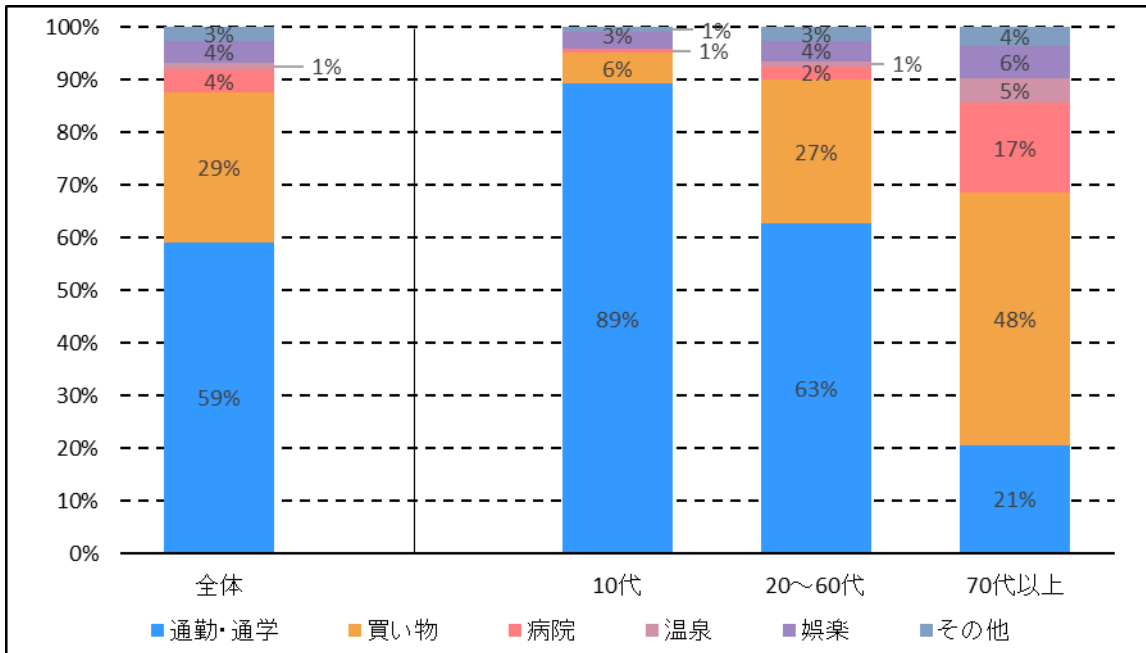


図-4.12 年代別の移動目的

エ 移動手段ごとの移動目的 (図-4.13)

自動車での移動目的は、通勤・通学、買い物が多く、家族・知人の送迎、バス、デマンドタクシー、タクシー、事業所・福祉施設送迎での移動目的は病院が多くなっています。さらに、家族・知人の送迎、ルート上に温泉施設があるデマンドタクシーでは、温泉目的のトリップ割合も少し高くなっています。電車は、通勤・通学目的のトリップが他と比べ非常に高いです。

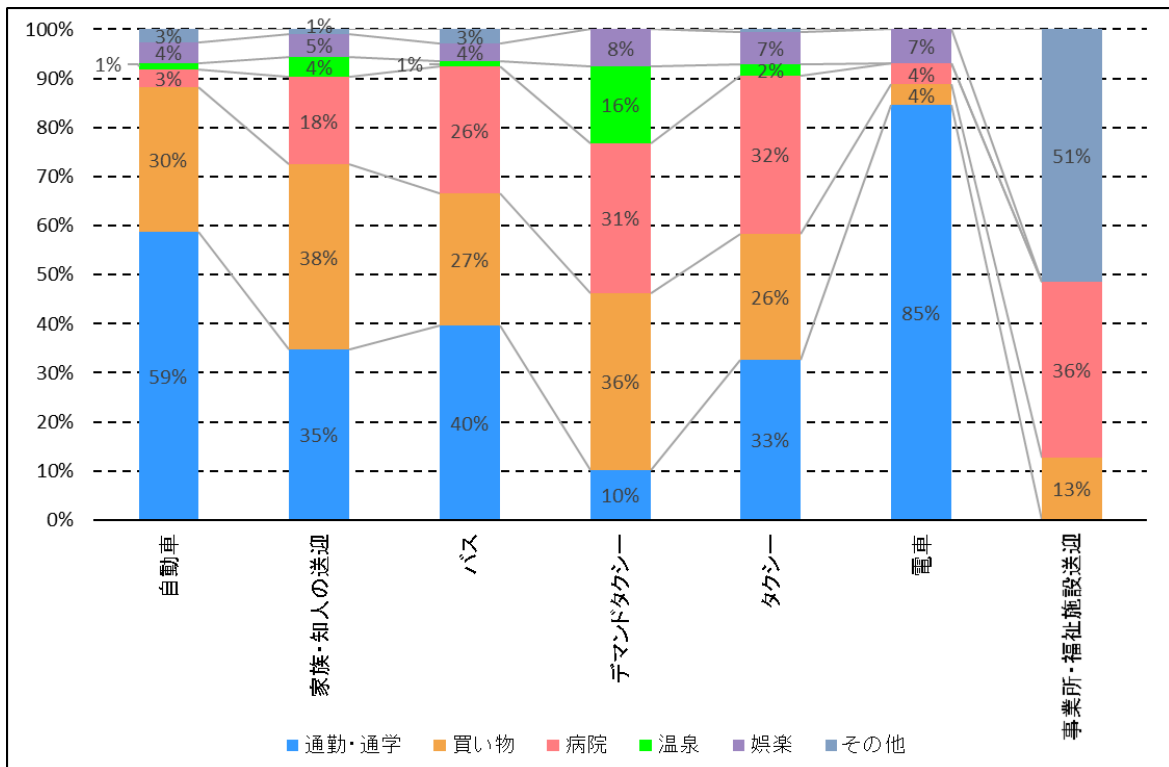


図-4.13 移動手段ごとの移動目的

自動車の分担率が非常に高いことに関連し、「自身で運転できる車両を保有しているか」を質問してみました(図-4.14)。また、自身で運転できる車両を保有していない回答者について、普段はどのような移動手段を利用しているのかを質問したものが図-4.15です。

オ 運転可能車両保有の有無(図-4.14)

30代~50代における運転可能車両ありの割合は97%以上です。それらの世代から前後、すなわち20代から10代にかけて、また60代から70代、80代以上にかけて、その割合が低下しています。しかし、80代以上でも運転可能車両ありの回答が6割ほどと非常に高いことがわかります。

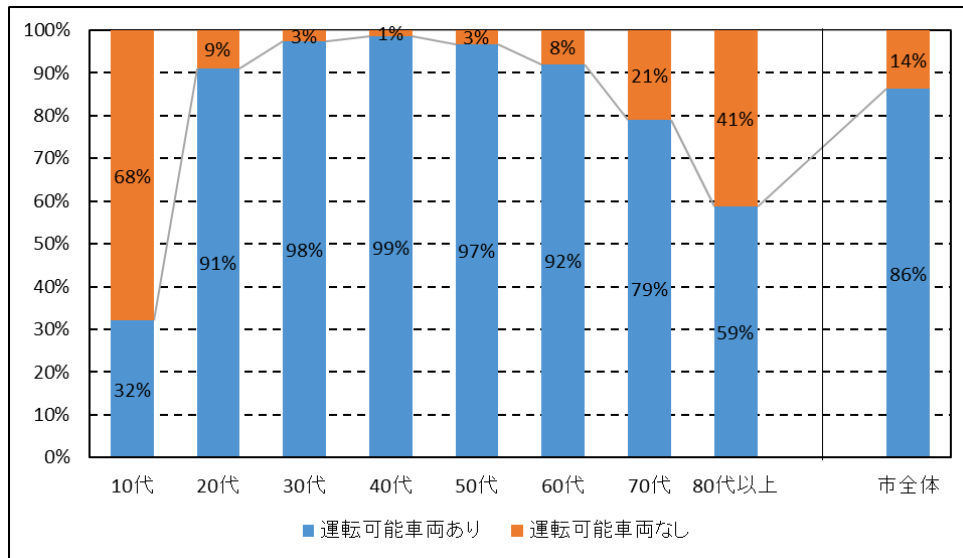


図-4.14 運転可能車両保有の有無

カ 運転可能車両を保有していない場合の普段の移動手段(図-4.15)

家族・知人の送迎が最も多く、自転車、徒歩と続きます。電車やバス、デマンドタクシーといった公共交通の利用はそれほど多くありません。

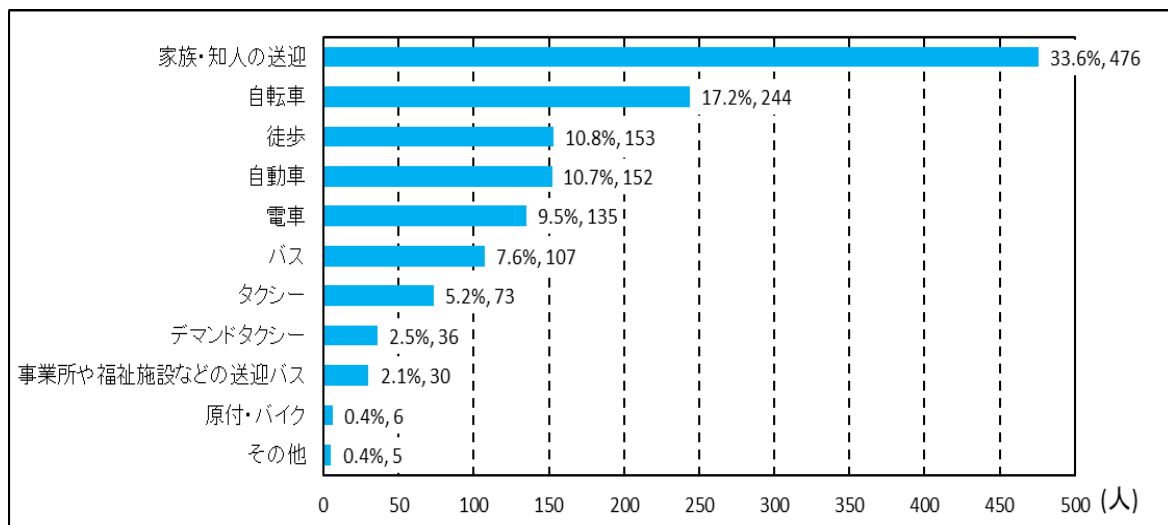


図-4.15 運転可能車両を保有していない場合の普段の移動手段

さらに、「今後、運転免許証を返納した場合、どのような移動手段を考えているのか」も質問しました（図-4.16(1)、(2)）。

キ 運転免許証返納後の移動手段【全体】（図-4.16(1)）

これも、家族・知人の送迎が26%となっており、全体の割合で一番多いです。次にバスが23%選択されています。また、タクシーも19%選択されています。

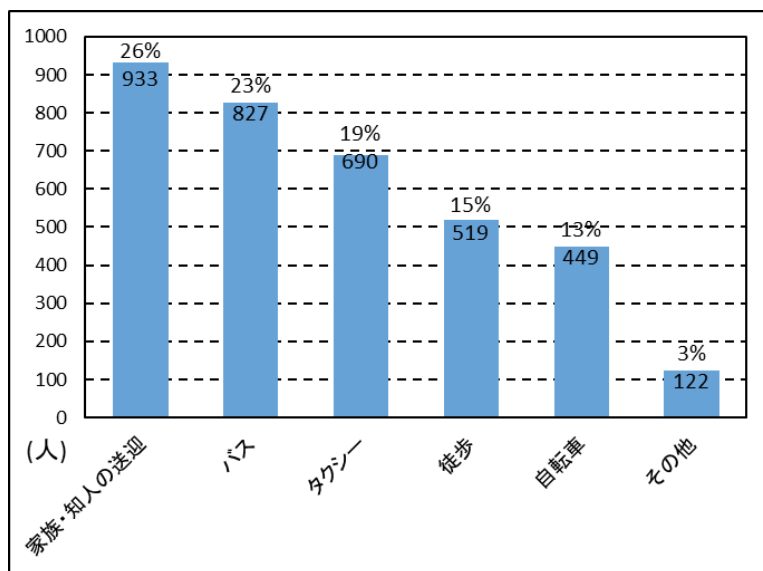


図-4.16(1) 運転免許証返納後の移動手段【全体】

ク 運転免許証返納後の移動手段【年代別】（図-4.16(2)）

運転免許証返納後の移動手段について、40代が35%、50代は32%がバスを選択しています。60代、70代、80代以上は40代、50代に比べ相対的にバスの選択が低く、代わりにタクシーの選択割合が高くなっています。タクシー券の配布事業の効果が現れていると思われます。

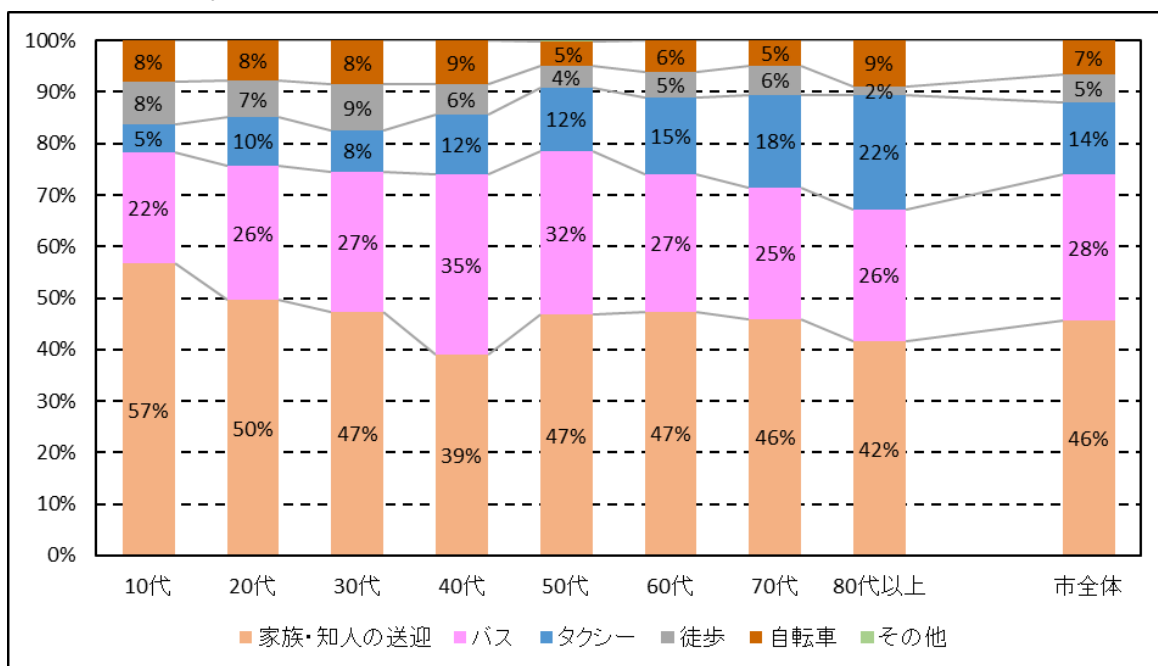


図-4.16(2) 運転免許証返納後の移動手段【年代別】

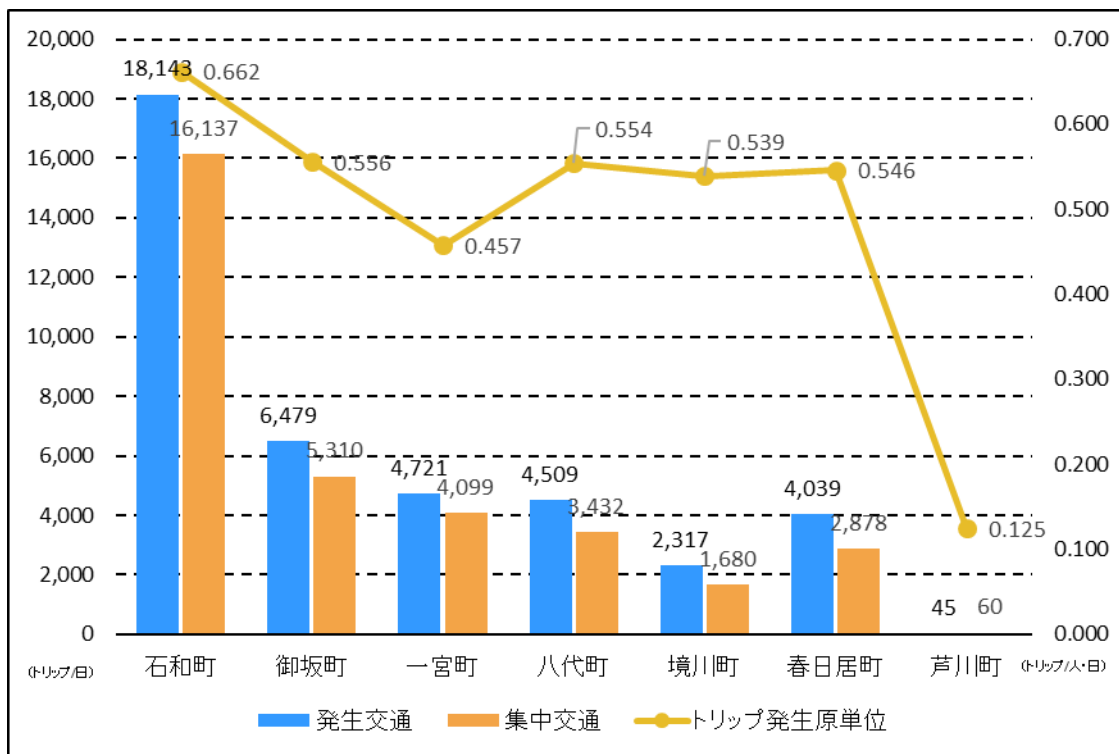
(3) アンケート調査結果：地域別結果

続いて、地域別の結果を示します。

最初に地域別の移動状況を説明します。以下には、地域別の発生交通量⁽⁷⁾、集中交通量⁽⁸⁾（トリップ／日）（図－4.17）、発生交通の着地分布（図－4.18(1)）、集中交通の発地分布（図－4.18(2)）、そして発生交通に対する域外の詳細な着地分布（図－4.18(3)）を示しました。さらに、地域別の発生交通に対する交通機関分担を示しています（図－4.19）。

ア 発生・集中交通量（図－4.17）

石和町の発生交通量、集中交通量が多くなっています。トリップ発生原単位⁽⁹⁾（発生交通量／地域人口数）も石和町は大きくなっています。つまり、石和町は人口も多く、また一人が発生させるトリップも多いことがわかります。一方、御坂町、八代町、境川町、春日居町のトリップ発生原単位は同程度で、石和町の割合よりも17.1ポイントほど小さくなっています。一宮町はさらに低く、芦川町はかなり低くなっています。



図－4.17 地域別発生交通量及び集中交通量（トリップ／日）[左軸]、トリップ発生原単位（トリップ／(人・日)）[右軸]

7 発生交通量とは、地域から発生しているトリップ数を表します。

8 集中交通量とは、地域に到着したトリップ数を表します。

9 トリップ発生原単位とは、トリップ原単位を地域別に求めたものです。

イ 発生交通の着地分布・集中交通の発地分布（図-4.18(1)、(2)）

図-4.18(1)より、内々率⁽¹⁰⁾は、芦川町が95%と非常に高く、それ以外の地域でも65%～80%程度となっています。半分以上の交通は、域内を着地としていることがわかります。市外率⁽¹¹⁾は、芦川町が5%と非常に低く、その他の地域は15%～25%程度です。内々と市外を除いたものは、市内の他地域への交通ということになります。それらは芦川町を除くと5%～13%程度でそれほど多くありません。

図-4.18(2)の集中交通の発地分布をみると、域内を発地とする交通の多いことがわかります。

ウ 発生交通の市外着地分布（図-4.18(3)）

発生交通の市外の着地分布は、峡中（甲府市、甲斐市、南アルプス市、中央市、昭和町）の割合が高く、次に峡東・東部（山梨市、甲州市、大月市、都留市、上野原市、丹波山村、小菅村）となっています。一宮町、春日居町、芦川町では、峡中と峡東・東部の割合が同程度です。一宮町、八代町、境川町、春日居町では、東京へのトリップもみられます。

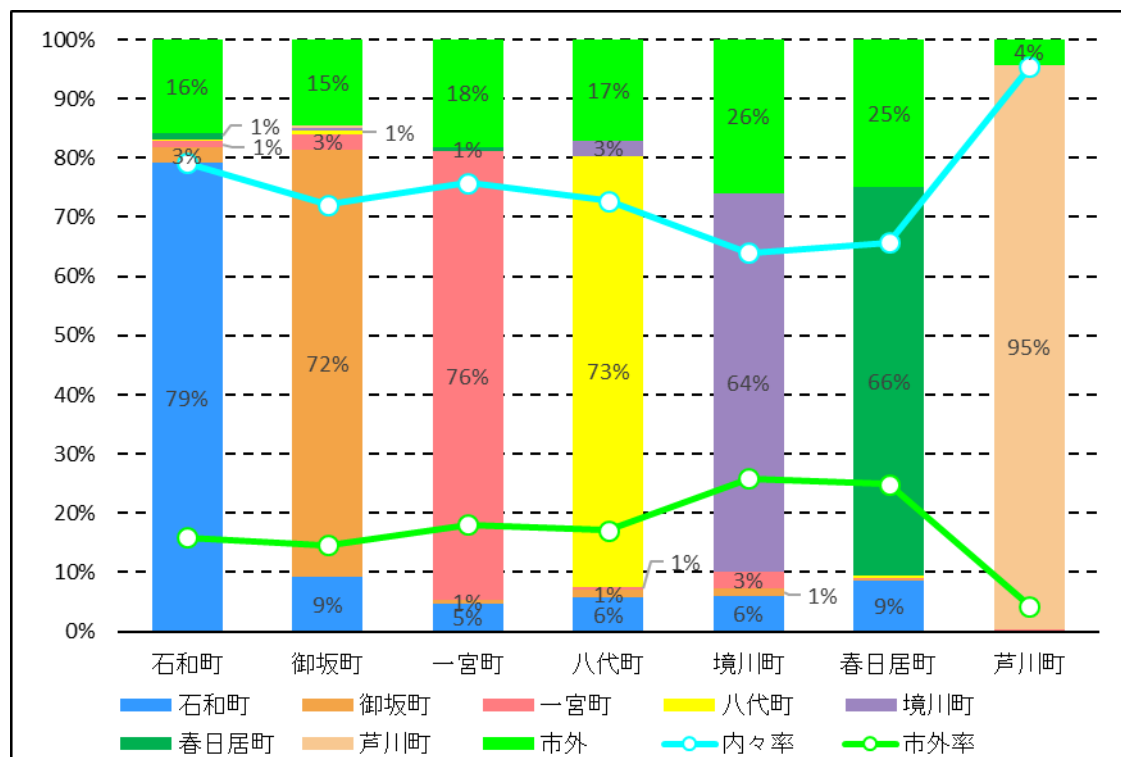


図-4.18(1) 発生交通の着地分布

¹⁰ 域内を着地とするトリップ割合

¹¹ 市外を着地とするトリップ割合

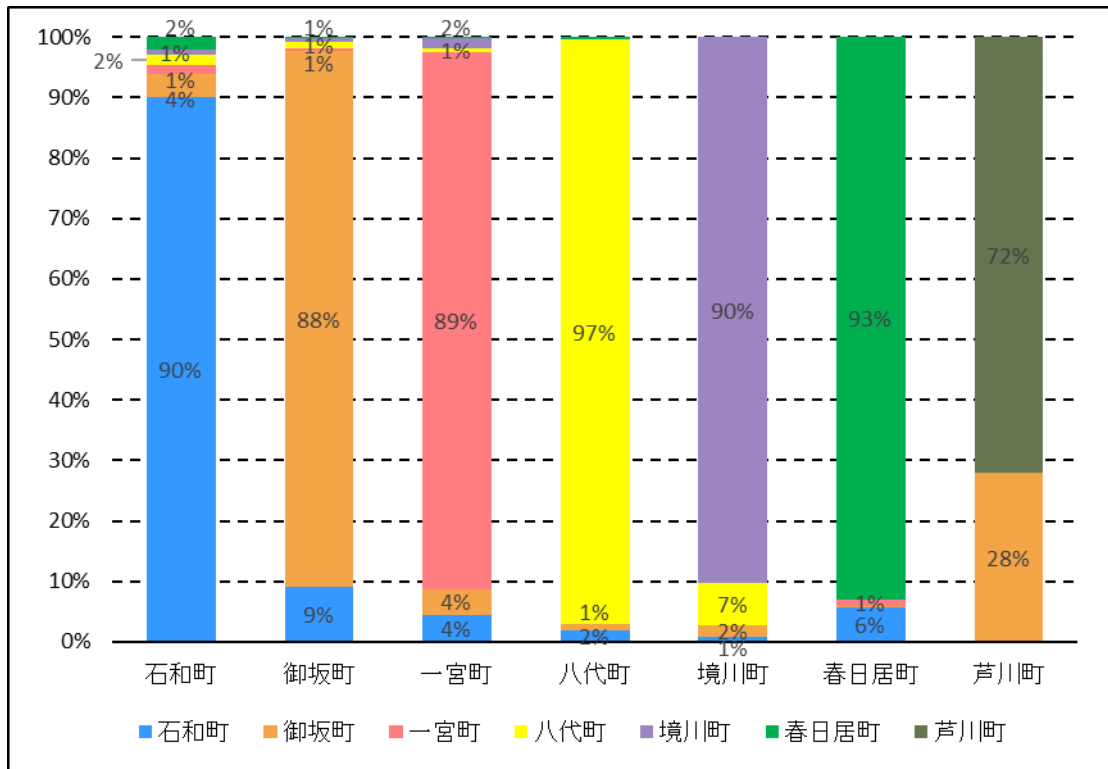


図-4.18(2) 集中交通の発地分布

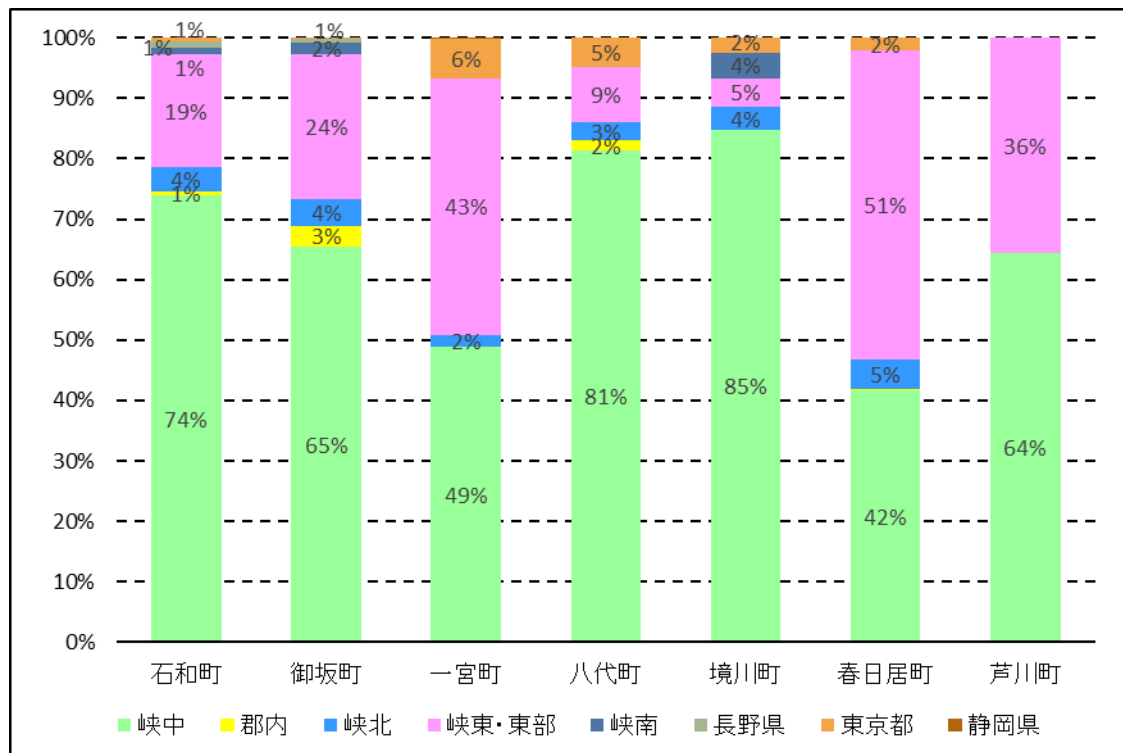


図-4.18(3) 発生交通の市外着地分布

エ 地域別発生交通の交通機関分担率 (図-4.19)

芦川町では自動車分担率が100%になっています。芦川町以外では、自動車分担率が85%~90%、これに家族・知人の送迎も合わせると自動車を利用した移動が90%~95%ほどになります。自動車以外では、バスは一宮町、八代町で利用され、デマンドタクシーは御坂町で、タクシーは境川町で利用されています。そして、電車は石和町、御坂町、八代町、春日居町で少量の利用がなされています。

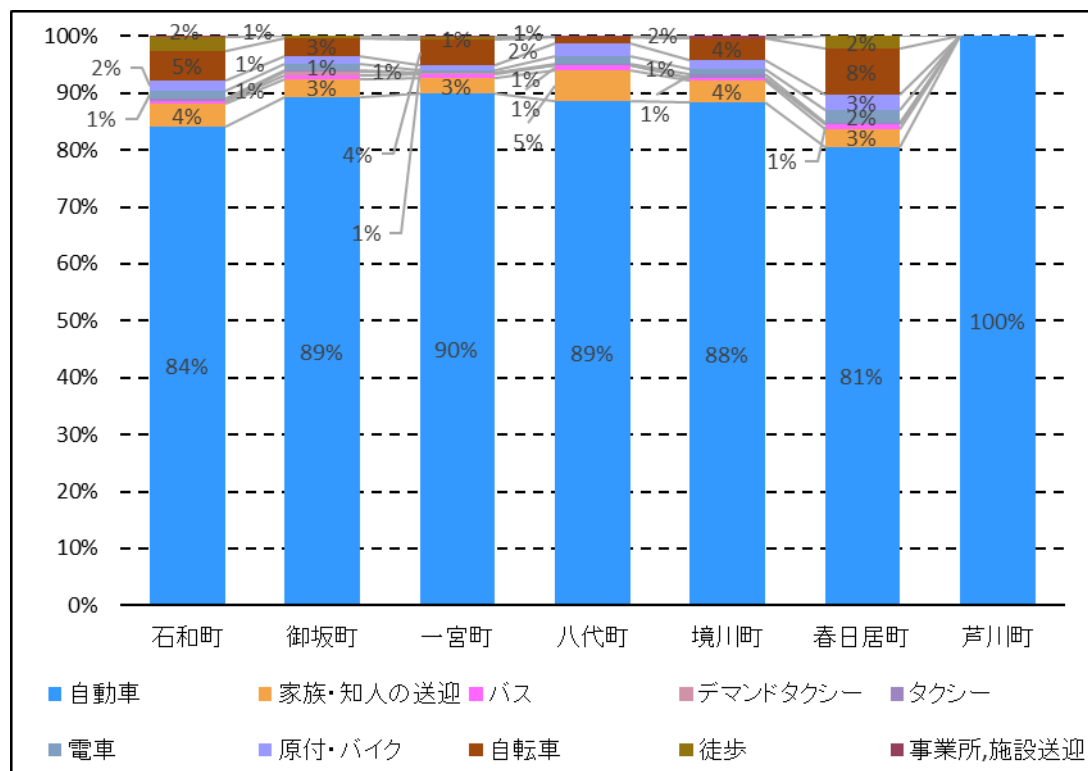


図-4.19 地域別発生交通の交通機関分担率

続いて、年代別に考察を行います。年代別の移動目的 (図-4.20)、年代別の地域別の発生交通の着地分布 (図-4.21) を示します。次に、年代別の交通機関分担率 (図-4.22)、年代別地域別の公共交通利用量 (図-4.23) を示します。

オ 年代別の地域別移動目的 (図-4.20)

10代は通勤・通学目的が80%~98%と非常に高く、20代~60代でも通勤・通学目的の割合が高くなっています (芦川町を除くと61%~67%)。20代~60代は10代と比べると買い物目的も多くなっています (芦川町を除くと25%~29%)。70代以上は、通勤・通学目的が他年代より少なく (9%~24%)、買い物 (45%~63%) や病院 (16~19%) を目的とすることが多くなっています。温泉目的 (1%~6%) も他年代より多くなっています。

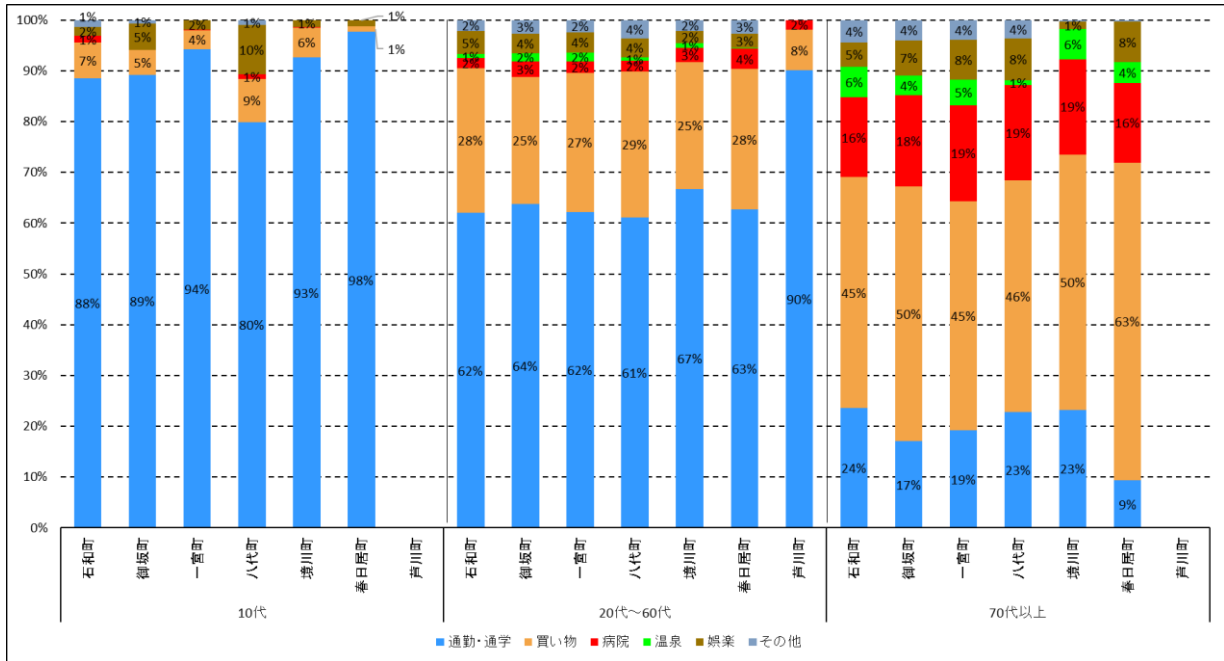


図-4.20 年代別の地域別移動目的

カ 年代別の地域別発生交通の着地分布 (図-4.21)

内々率は年代が上がるにつれて高くなっているように思われます。ただし、10代は地域ごとに大きく内々率が変化しています。20代~60代では、芦川町を除くと内々率は60%~80%ほどであり、他の世代より高くなっています。70代以上の内々率は70%~90%弱です。域外の詳細な着地分布は、いずれの年代でも石和町が入っていること、市外では峡中と峡東・東部が多く、東京も少しみられることが特徴的です。

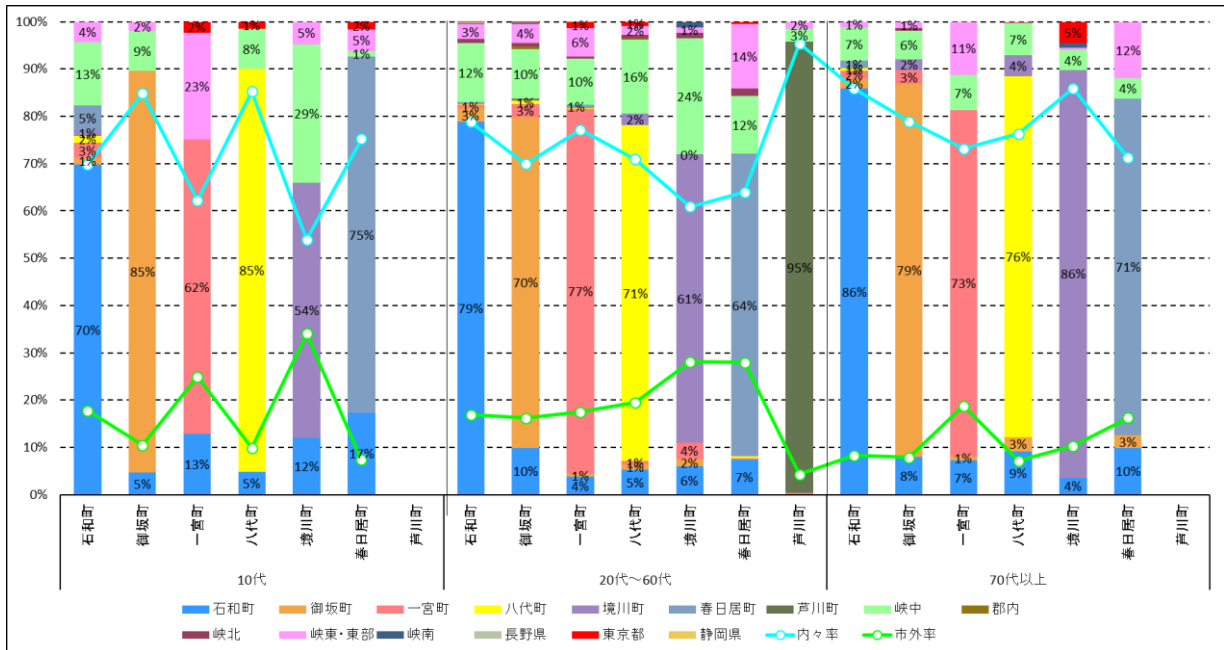
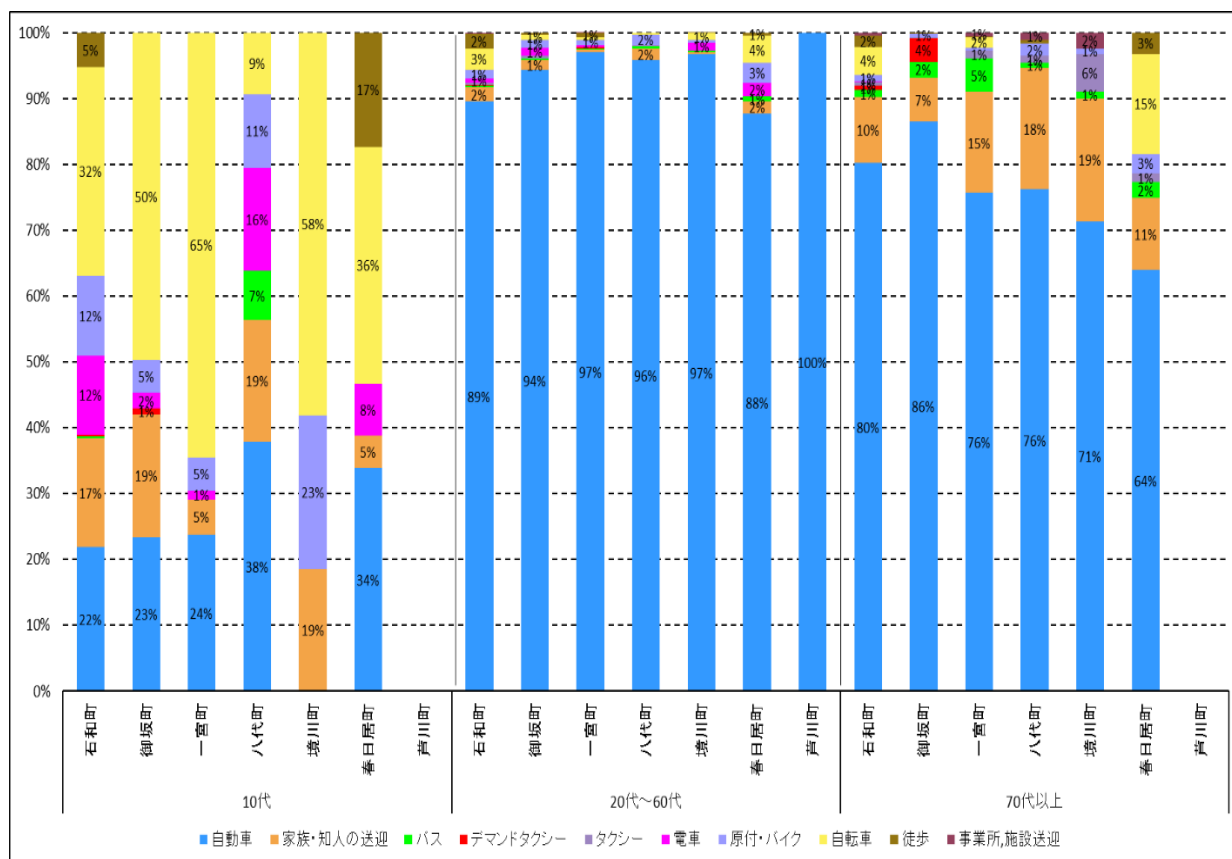


図-4.21 年代別の地域別発生交通の着地分布

年代別の移動手段割合（図－4.22）、年代別の地域別公共交通利用量（図－4.23）は、まとめて考察を示します。

キ 年代別の移動手段割合（図－4.22）

10代は自転車、原付・バイクの選択率が高く、地域ごとにも違いのあることがわかります。20代～60代、70代以上は家族・知人の送迎も入れた自動車による移動割合が非常に高いこと、70代以上は家族・知人の送迎の割合が20代～60代より多いことがわかります。



図－4.22 年代別の移動手段割合

ク 年代別の地域別公共交通利用量（図－4.23）

公共交通利用のみを取り出し、その利用量（トリップ／（人・日））を図－4.23に示しています。それにより、10代は電車利用が多いこと、八代町ではバス利用の多いことがわかります。石和町、御坂町でデマンドタクシー利用も少しみられます。20代～60代は電車の利用が多く、バス、デマンドタクシー、タクシーの利用もみられます。70代以上は、電車の利用がほとんどなく、電車以外の交通手段が利用されていることがわかります。

また、折線グラフ（右軸）は家族・知人の送迎の利用量（トリップ／（人・日））です。これより、10代の御坂町、境川町、20代～60代の八代町、70代以上の石和町、八代町では家族・知人の送迎の利用が多く、これらの年代、地域での公共交通利用の可能性があるとされます。

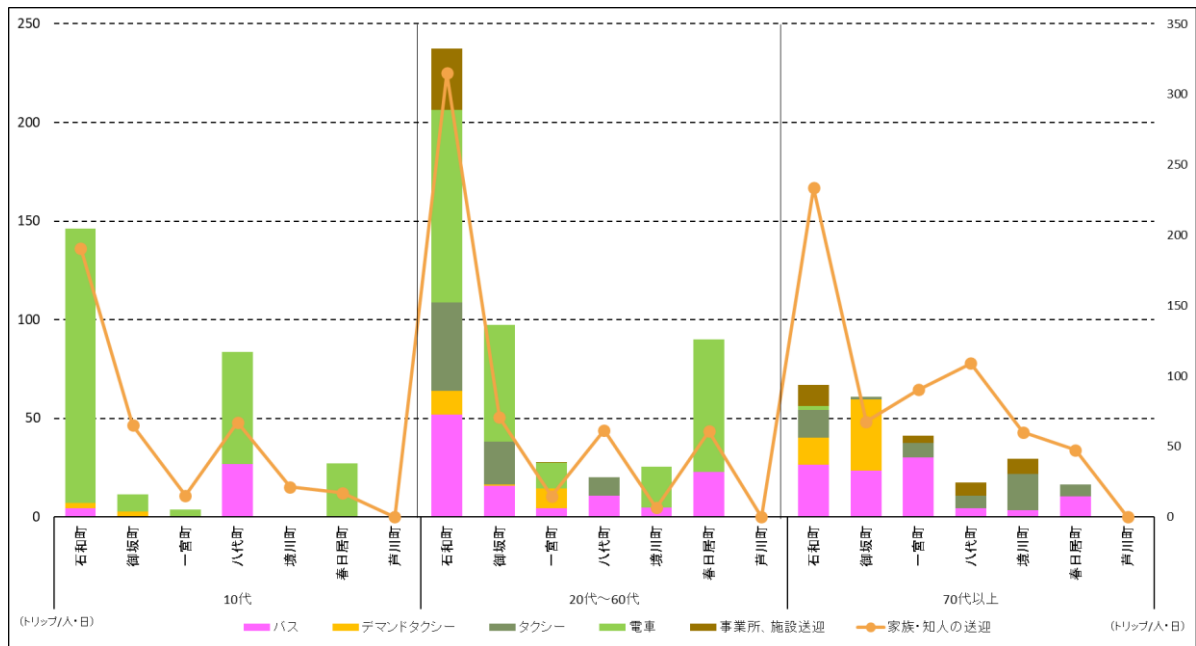


図-4.23 年代別の地域別公共交通利用量 (トリップ/人・日)

次に、交通機関に着目して考察を示します。交通機関別の移動目的 (図-4.24)、主要交通機関の着地分布 (図-4.25) を示しました。

ケ 交通機関ごとの地域別移動目的 (図-4.24)

自動車の移動目的は、芦川町を除き各地域でほぼ同じです。通勤通学が 60%、買い物が 30%ほどです。家族・知人の送迎では、通勤・通学目的が減少し、その代わりに買い物目的が少し増え、病院目的が大きく増えています。温泉目的も少しみられます。バスは、地域によって移動目的が異なっています。石和町、御坂町、一宮町、境川町で病院目的がみられます。病院目的以外は、通勤・通学目的、買い物目的が多いです。デマンドタクシーも、買い物、病院が主な移動目的であり、それに加え石和町では温泉目的、一宮町では通勤・通学目的が多く見受けられます。タクシーは、石和町と御坂町で通勤・通学目的利用、それ以外の地域は買い物目的か病院目的となっています。電車は通勤・通学目的利用が多く、事業所・福祉施設送迎は病院目的と買い物目的の多いことがわかります。

以上を踏まえ、地域別に公共交通の利用可能性を考えると、八代町はバスの病院目的がほとんどありません。八代町にはデマンドタクシーがないため、病院目的は家族・知人の送迎か、タクシーを利用しています。バスルートの再検討やデマンドタクシーの導入による病院利用のしやすい公共交通ネットワークへの再編が必要ではないかと考えられます。また境川町、春日居町でも家族・知人の送迎及びタクシーによる病院目的がバスでの病院目的よりも多くなっています。これらの地域でも、バスルートの再検討やデマンドタクシーの導入を検討する必要があると思われます。一方、石和町では、バスによる温泉、娯楽目的の利用がほとんどない代わりに、デマンドタクシーで温泉、娯楽を目的とした利用がなされています。これは、バスとデマンドタクシーの分担がうまくいっている事例と考えられます。

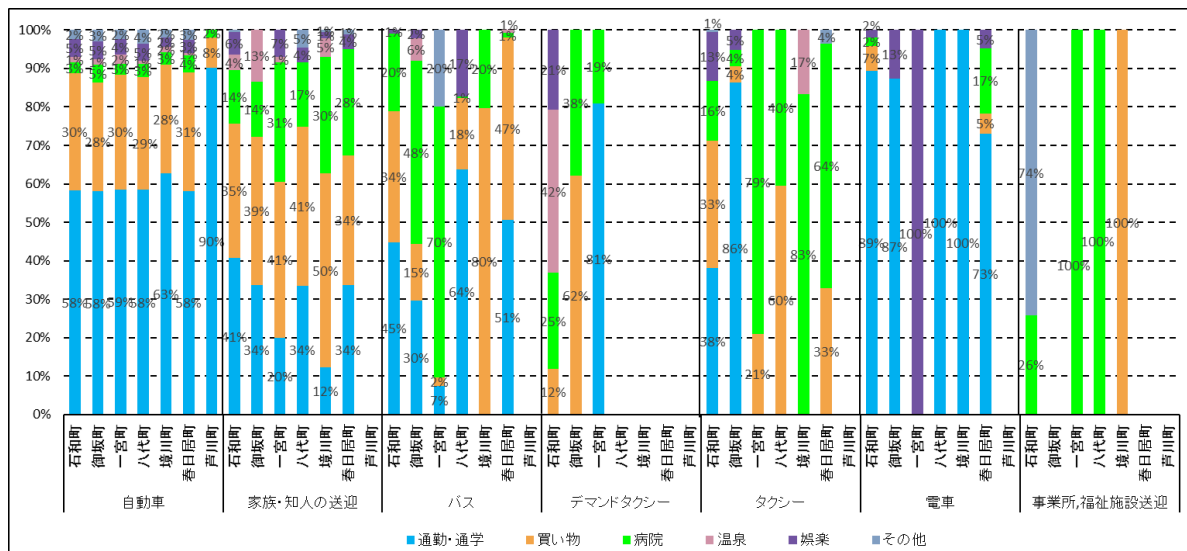


図-4.24 交通機関ごとの地域別移動目的

コ 主要交通機関別の着地分布 (図-4.25)

自動車、家族・知人の送迎、そしてタクシーという自動車を利用した移動に関しては内々率が少し高く、バス、デマンドタクシー、電車、事業所・福祉施設送迎といった公共交通での移動に関しては内々率が相対的に低くなっているようです。

市外率は、自動車、バス、電車で少し高くなっている地域がみられます。しかし、市外率がほぼゼロとなっている交通機関及び地域もみられます。特に、タクシーの市外率はいずれの地域もゼロです。

地域外の詳細な着地分布については、いずれの交通機関でも多くの地域で石和町が選ばれています。他は、交通機関、地域によって様々になっています。しかし、市外では峡中が多く選ばれており、一部峡東・東部、それから隣の地域への交通も多いように見えます。

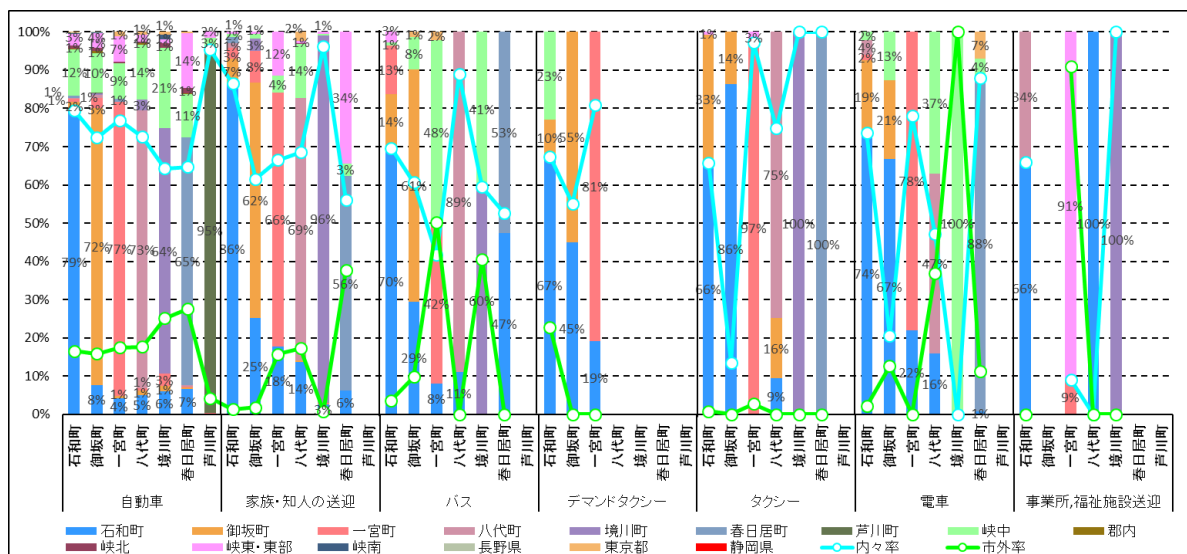


図-4.25 主要交通機関別の着地分布

次に、移動目的に着目して考察を示します。以下には、移動目的別の年代構成（図－4.26）、移動目的別の着地分布（図－4.27）を示します。

サ 移動目的別の年齢構成（図－4.26）

まず、芦川町については、本アンケートでは20代～60代のデータしかなく、ここでは芦川町以外の地域について考察を示します。

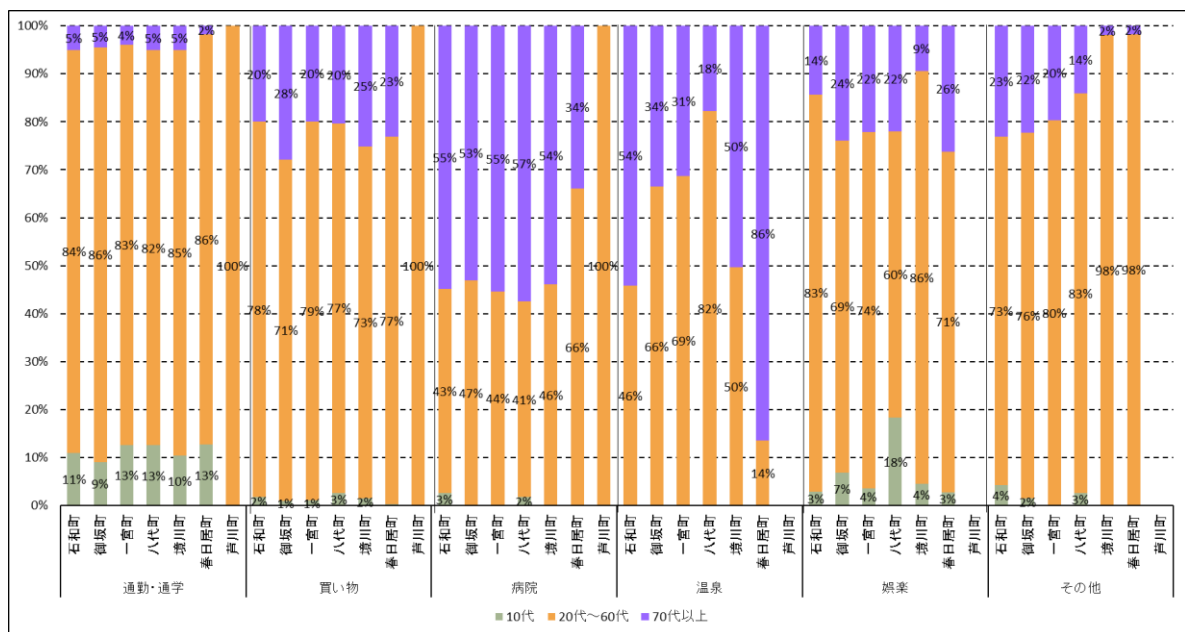
「通勤・通学」は、地域ごとの違いが少なく、10代が10%程度、70代以上が5%程度、それ以外が20代～60代になっています。

「買い物」は、地域ごとの違いが少なく、80%が20代～60代、残り20%が70代以上になっています。

「病院」は、春日居町の20代～60代が66%となっており、残りの34%が70代以上となっています。そのほかの地域は、50%以上が70代以上です。

「温泉」は、春日居町の20～60代は14%、70代は86%となっています。一方、八代町の20～60代は82%、70代は18%となっています。また、その他の地域は70代が31%～54%、20代～60代は46%～69%となっています。八代町は、町内に温泉がないため、運転可能車両を持たない割合の多い70代以上の利用者が低いとされます。

「娯楽」は、八代町の10代が18%と他地域に比べ高く、境川町の70代以上が9%と低くなっています。



図－4.26 移動目的別の年代構成

シ 移動目的別の着地分布（図－4.27）

内々率は、通勤・通学と病院が多少低く、温泉、娯楽は少し高くなり、買い物はさらに高くなっています。買い物目的の内々率は、石和町、御坂町、一宮町では高く、八代町、境川町、春日居町では低くなっています。病院目的の内々率も、境川町が突出して高くなっており、一宮町が低くなっています。内々率の低い地域については、バスの内々率が比較的低いことから、地域外利用の促進を図れば利用率の上がる可能性があります。市外率は、通勤・通学と病院、娯楽が少し高く、買い物はそれより低くなっています。温泉はゼロに近い割合です。

地域外の詳細な着地分布では、病院目的で石和町の割合が他より少し高くなっています。市外では、通勤・通学目的と病院目的で、峡中とともに峡東・東部が多くなっています。娯楽は峡中が多いです。

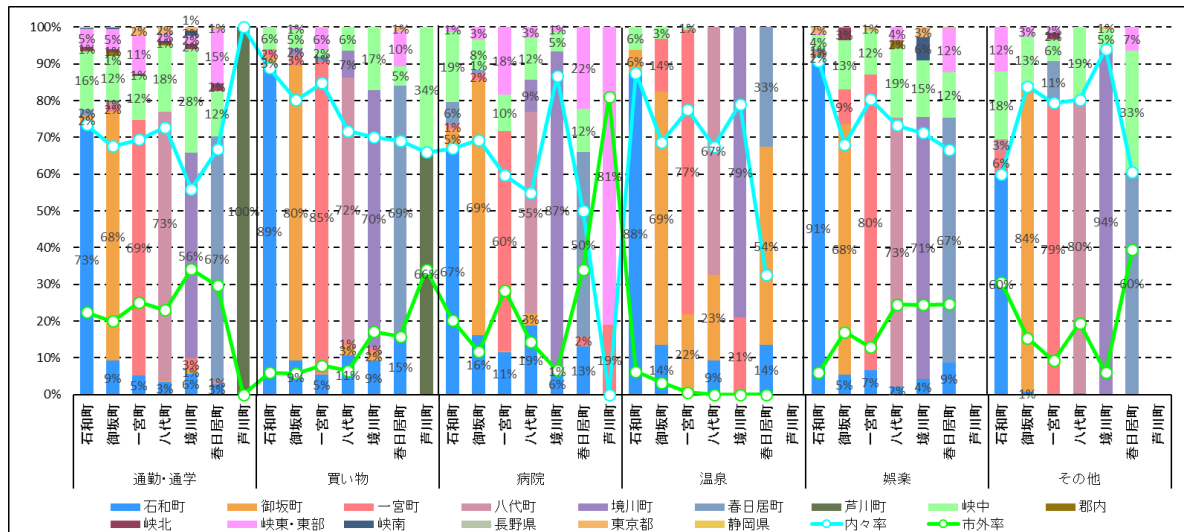


図-4.27 移動目的別の着地分布

(4) アンケート調査結果：公共交通利用の意識

続いて、公共交通利用の意識について質問した結果を示します。

以下には、普段公共交通を利用しない理由 (図-4.28)、公共交通のダイヤ・ルートに関する不満 (図-4.29)、公共交通の停留所に関する不満 (図-4.30)、その中で「時刻表がみにくい」の具体的理由 (図-4.31)、デマンドタクシーの認知度 (図-4.32)、デマンドタクシーを認知していて利用しない理由 (図-4.33) を示しています。

ア 普段公共交通を利用しない理由 (図-4.28(1))

「別の移動手段で行くから」が圧倒的に多く、「家族などの送迎があるから」が次に多くなっています。

「料金が安いから」という理由は少なく、それ以上に、ダイヤやルートを知らないことや利用したい時間や行きたい所へ行かないことなどの理由が多いです。公共交通のダイヤやルートの再編により、利用を促進させられる可能性があると思われます。

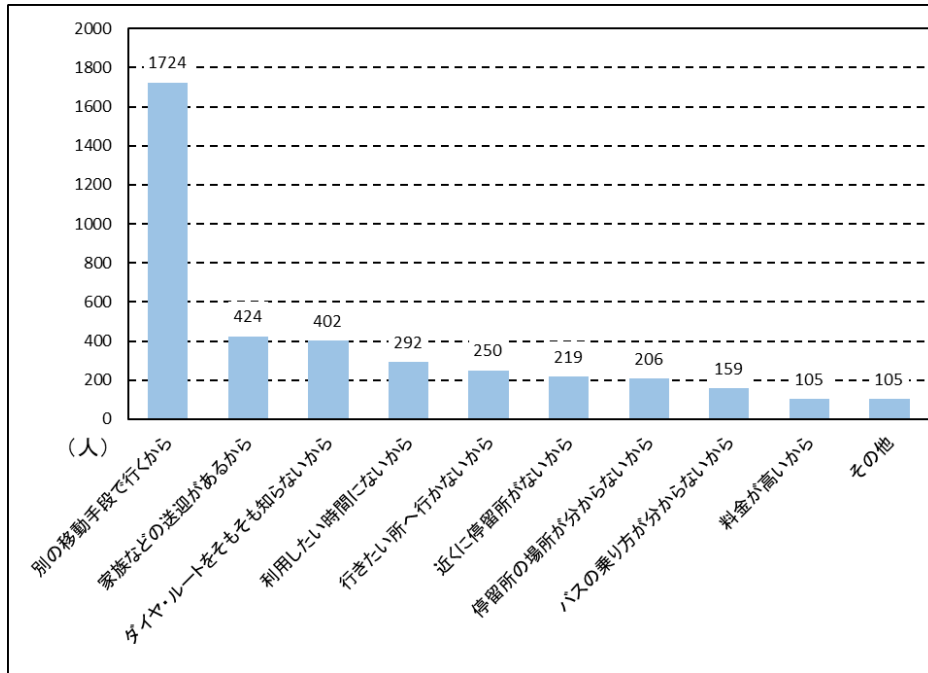


図-4.28(1) 普段公共交通を利用しない理由

イ 普段公共交通を利用しない理由（地域別結果）（図-4.28(2)）

「別の移動手段で行くから」の回答割合に多少の地域差がみられます。しかし、それ以外の理由については同じような割合になっています。移動手段を持たない方への利用方法の周知に改善の余地があるように思われます。

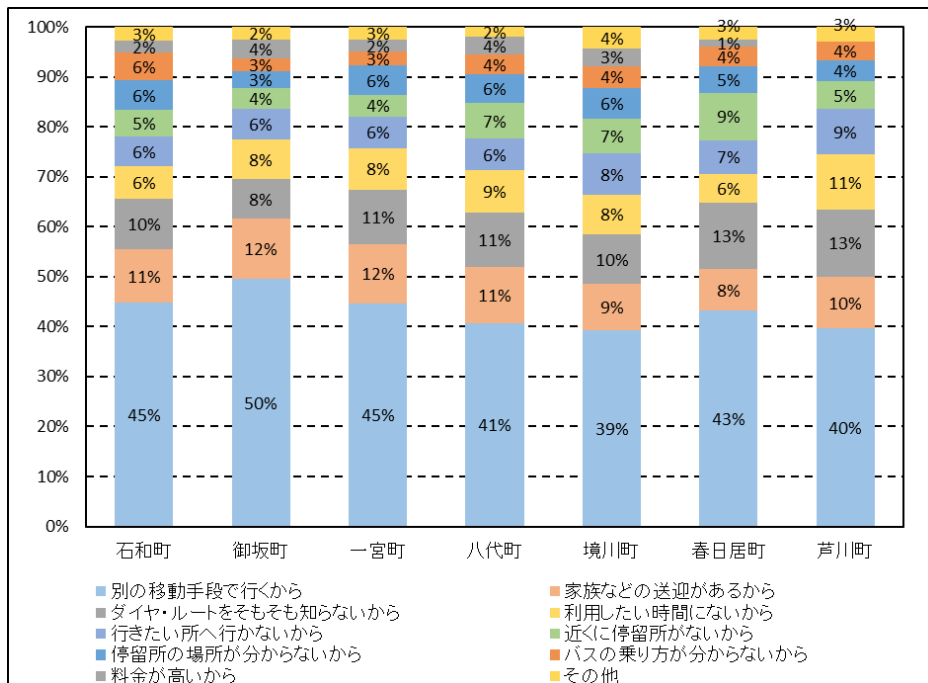


図-4.28(2) 普段公共交通を利用しない理由（地域別結果）

ウ バス・デマンドタクシーのダイヤ・ルートに関する不満 (図-4.29(1))

「本数が少ない」が最も多い理由です。

次に、「ルートがわかりづらい」となっています。一方「曜日によってダイヤが違う」、
「他路線への乗継が不便」という理由は少ないです。ルートをわかりやすくするという
点では、改善の余地があるように思われます。

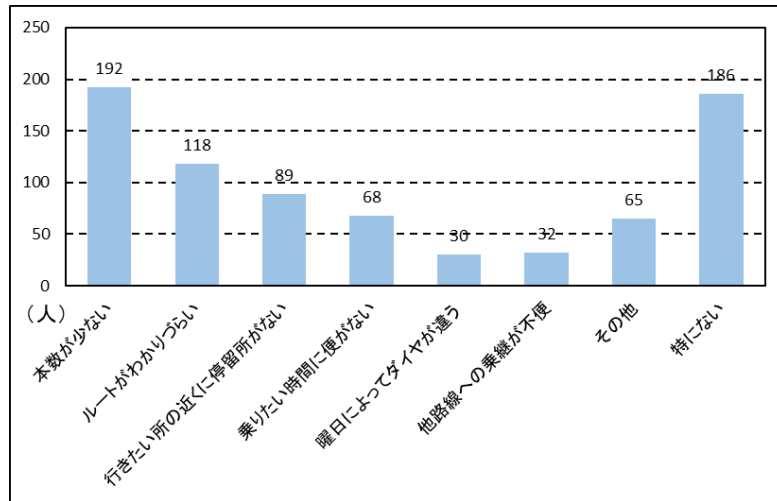


図-4.29(1) バス・デマンドタクシーのダイヤ・ルートに関する不満

エ バス・デマンドタクシーのダイヤ・ルートに関する不満(地域別結果) (図-4.29(2))

「本数が少ない」という理由は、八代町、境川町で多くなっています。「ルートがわかりづらい」は石和町、一宮町、八代町で多くなっています。「行きたい所の近くに停留所がない」は境川町で多くなっています。地域ごとの利用意識に基づき、バスの再編を検討することができそうです。

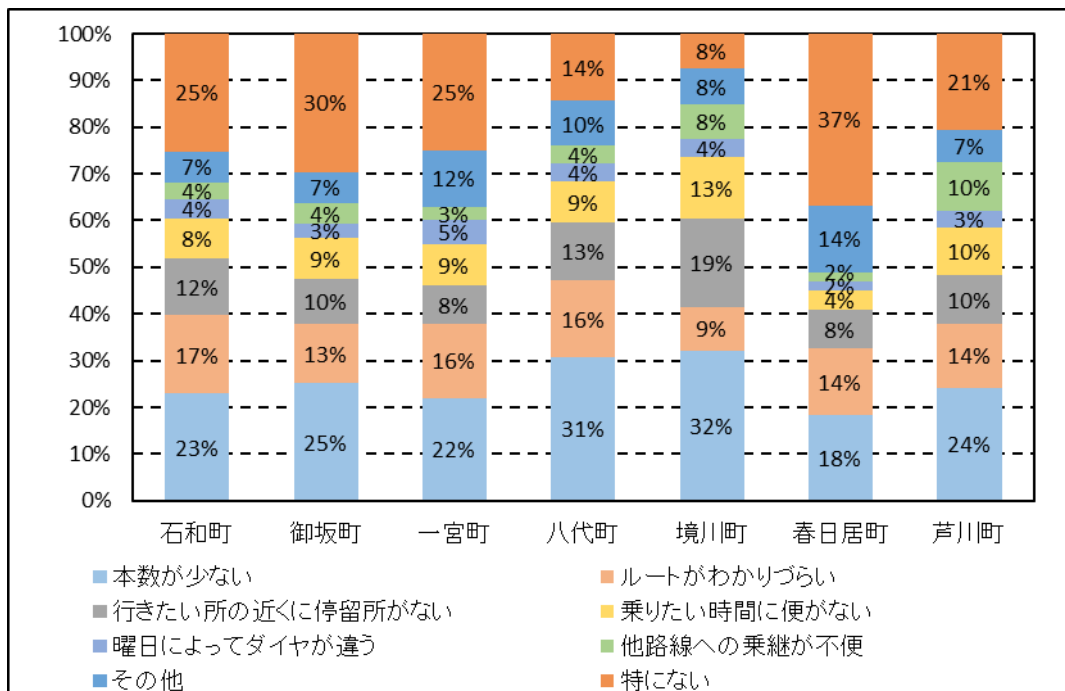


図-4.29(2) バス・デマンドタクシーのダイヤ・ルートに関する不満 (地域別結果)

オ 公共交通の停留所に関する不満（図-4.30(1)）

「場所がわかりにくい」が最も多い理由です。

これは改善の余地があるように思われます。次に、「停留所が遠い」となっています。しかし、停留所の数が増えれば、それだけバスの停車回数も増加し、平均走行速度の低下を招く可能性があるため、慎重な検討が必要です。

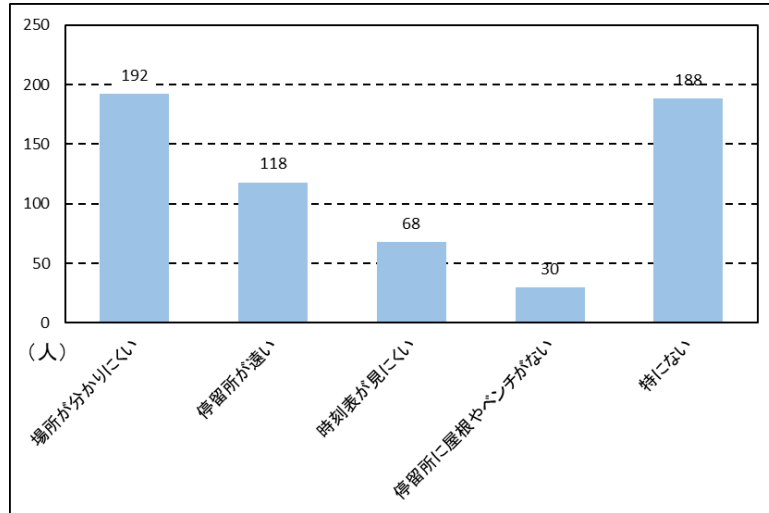


図-4.30(1) 公共交通の停留所に関する不満

カ 公共交通の停留所に関する不満（地域別結果）（図-4.30(2)）

「場所がわかりにくい」という理由が、八代町、境川町で多くなっています。八代町、境川町を中心に改善を検討する必要がありそうです。「停留所が遠い」はいずれの地域にも一定の不満があります。

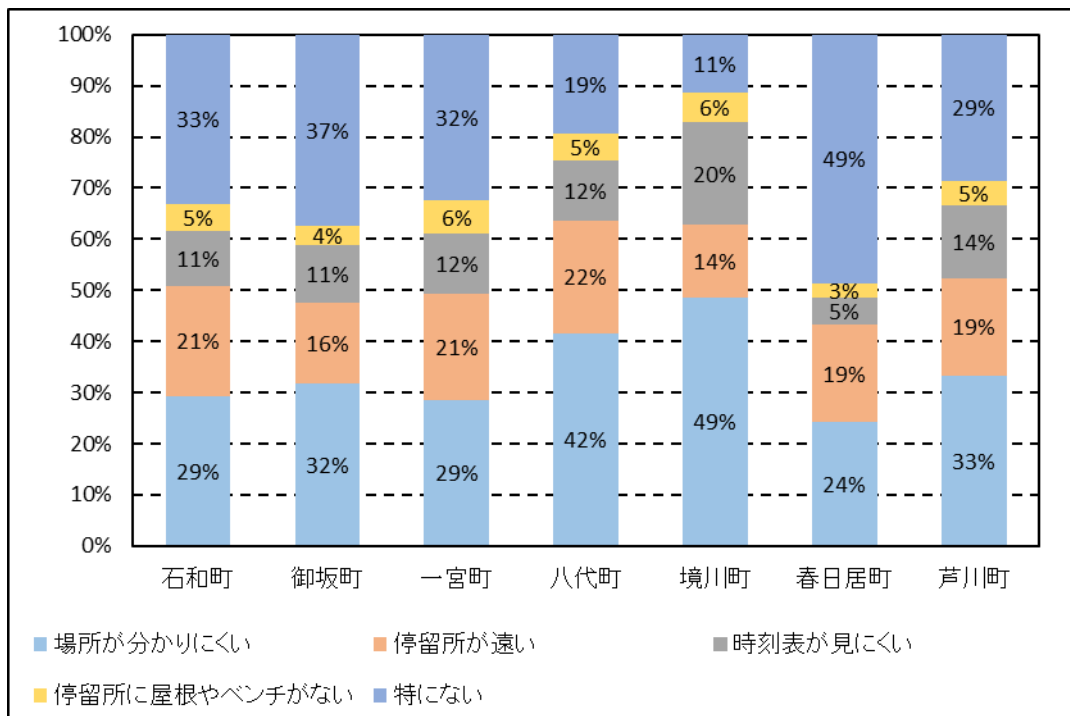


図-4.30(2) 公共交通の停留所に関する不満（地域別結果）

キ 公共交通の停留所に関する不満（図-4.31）

「バス路線と時刻表の対応」に関する改善が必要といえます。「曜日ごとに分かれている」という理由は少なそうです。

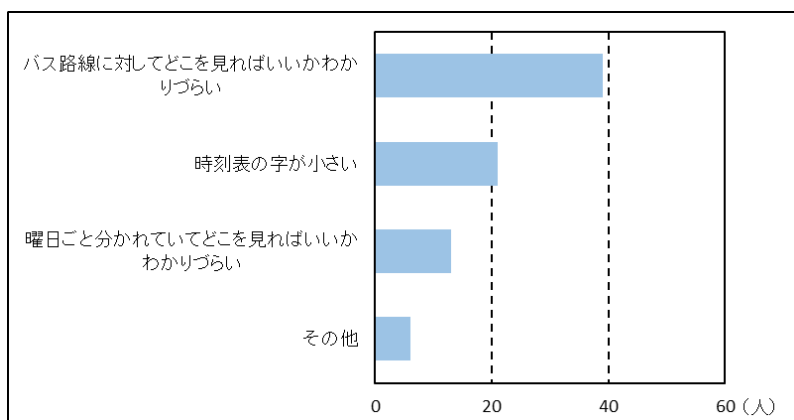


図-4.31 「時刻表がみにくい」の具体的理由

ク 年代別デマンドタクシー認知度（図-4.32(1)）

年代が上がるにつれ、認知度は高くなっています。ただし、「知っているが乗ったことがある」との回答は70代までは低く、80代以上になり少し高くなります。これにより、認知度と利用率とは必ずしも一致していないことがわかります。また、最も認知度の高い70代でも「知らない」との回答率は40%ほどあり、認知度を高める広報等の対策が必要と思われます。

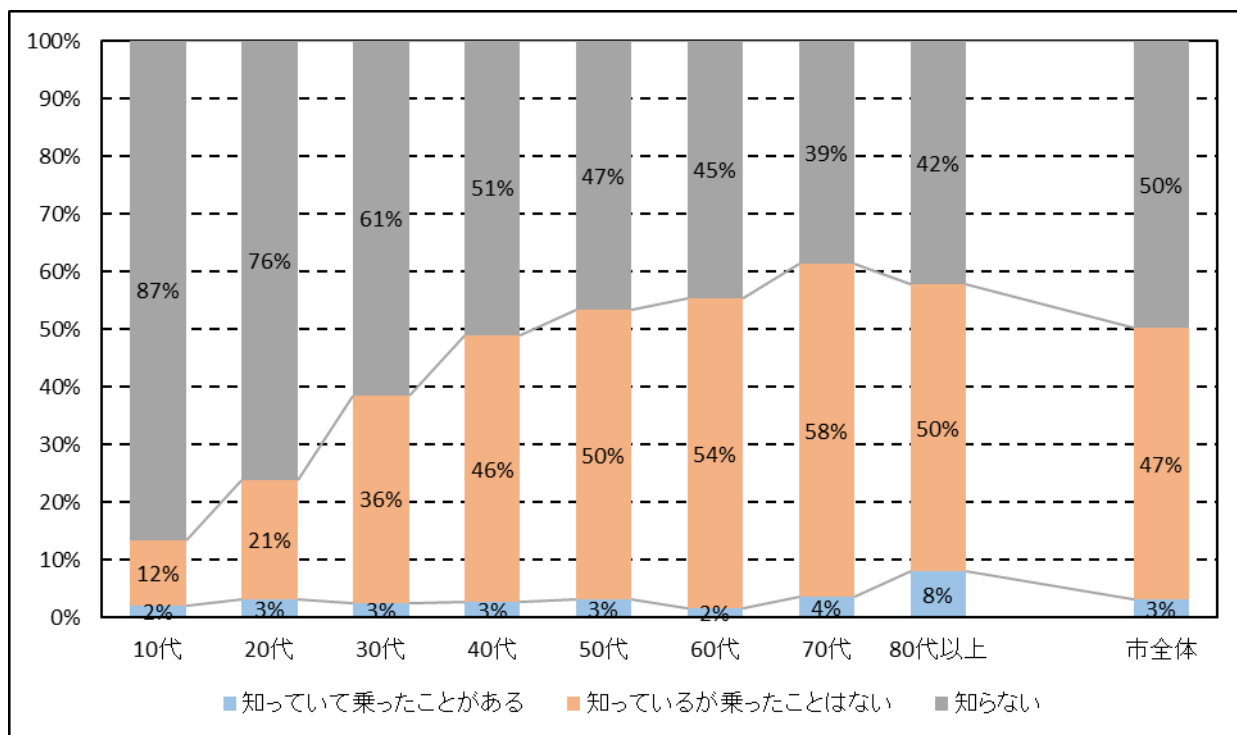


図-4.32 (1) 年代別デマンドタクシー認知度

ケ 地域別デマンドタクシー認知度 (図-4.32(2))

デマンドタクシー路線のある石和町、御坂町では認知度が高くなっています。また、境川町でも認知度が高くなっています。

また、一宮町では認知度が低いものの、図-4.23 からデマンドタクシーが利用されている様子が見られます。このことから、デマンドタクシーの路線外においても、他の移動手段と連携することで、デマンドタクシーが利用できるということを広報していくことが有効な対策と思われます。

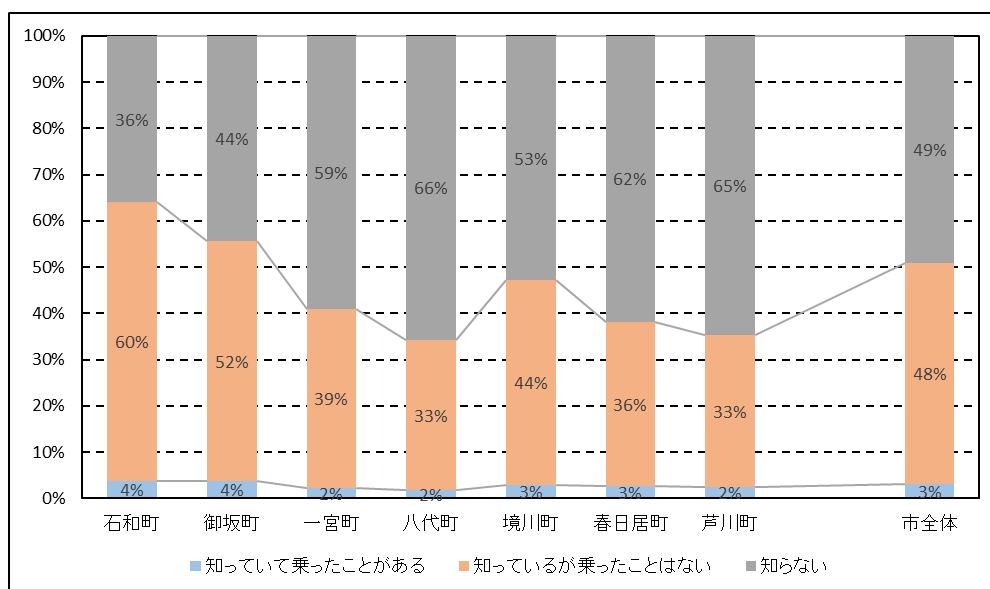


図-4.32(2) 地域別デマンドタクシー認知度

コ デマンドタクシーを利用しない理由 (図-4.33(1))

「別の移動手段で移動するから」の回答数が最も多くなっています。別の移動手段からデマンドタクシーに転換させる方策の検討が必要です。

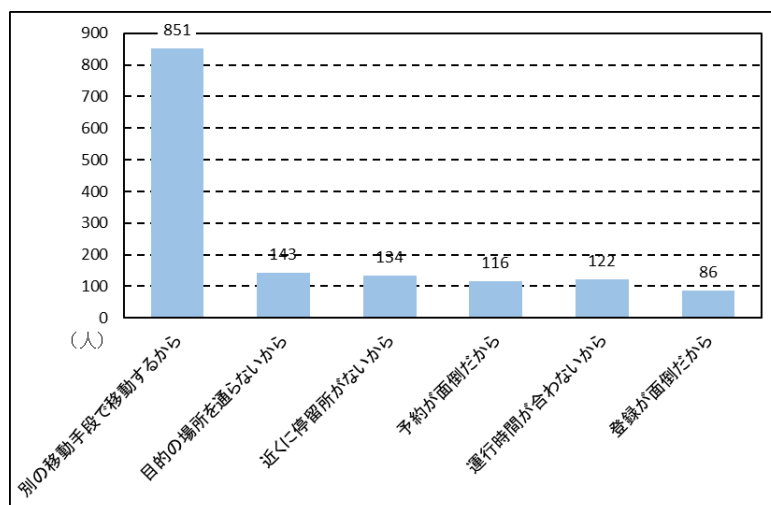
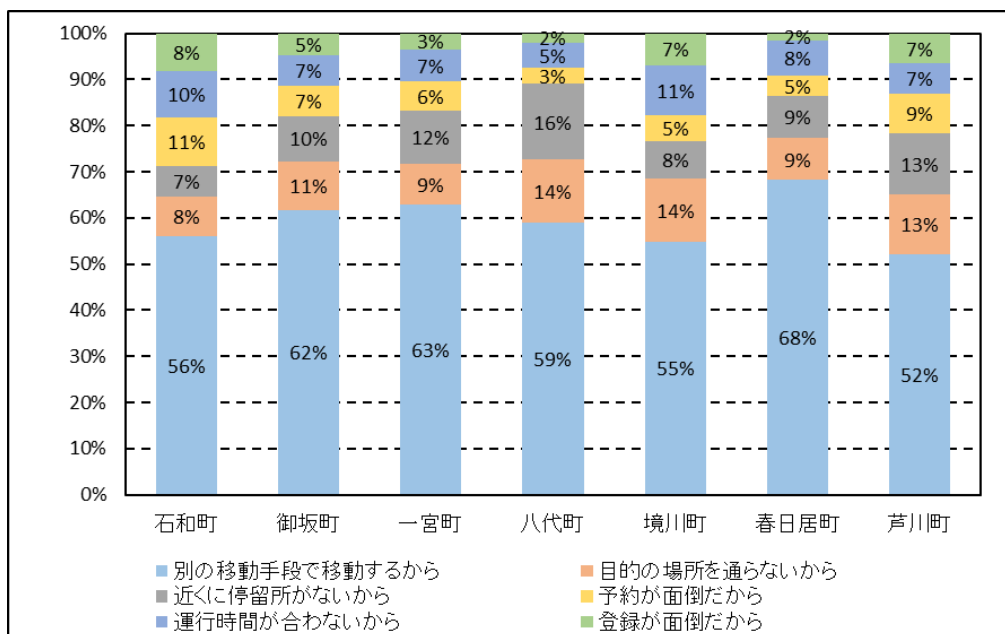


図-4.33(1) デマンドタクシーを利用しない理由

サ デマンドタクシーを利用しない理由（地域別結果）（図－4. 33(2)）

地域別の結果を見ると、八代町、境川町で「目的の場所を通らないから」の理由が若干多くなっています。また、八代町は、「近くに停留所がないから」の理由も高いです。これらの地域でのデマンドタクシー利用について再検討する必要があるようです。石和町では、「予約が面倒だから」「運行時間が合わないから」との回答数も若干高くなっています。このあたりも改善の余地があるように思われます。



図－4. 33(2) デマンドタクシーを利用しない理由（地区別結果）

5 分析結果のまとめ

4章では、笛吹市における公共交通アンケートの結果を分析しました。これらの分析結果から、今後笛吹市が検討していくべきことを次のとおりまとめました。

(1) 幹線と支線の適切な分担による効率的な公共交通網への再編

3章の図-4.18(1)では、芦川町の内々率が90%以上あり、石和町、御坂町、一宮町、八代町が70%~80%、境川町と春日居町は少し低いものの65%程度となっています。これにより、市民の移動は旧町村内が多いと推察されます。

そして、図-4.21からは70代以上の内々率が他の年代と比べると高いこと、図-4.25からは家族・知人の送迎、タクシーといった移動手段の内々率が、バス、デマンドタクシーのような公共交通の内々率よりも比較的高いこと、図-4.24からは買い物や温泉といった移動目的における内々率が高いことがわかります。

このことから、旧町村（地域）内の移動手段が必要です。その際、地域内⁽¹²⁾移動がしやすい公共交通網への再編により、公共交通利用の増加が期待できます。そして、その地域をつなぐ公共交通もあわせて整備することで、地域間⁽¹³⁾の移動のしやすさも保たれます。つまり、地域内を結ぶ支線と地域間をつなぐ幹線との適切な分担を考えた公共交通網の再編が必要です。

(2) 生活に必要なルートへの検討

図-4.14では「自身で運転できる車両を保有していない」割合が、60代で10%弱、70代で20%、80代以上では40%と、高齢になるに従って高くなっています。また、高齢者（70代以上）は、図-4.12から買い物、病院、温泉といった生活に必要な目的で移動する割合が高いです。さらに、図-4.16(1)から、運転免許証返納後の移動手段では、自ら運転する必要のない家族・知人による送迎、バス、タクシーの選択肢が、合計で82%となっています。

このことから、自身で運転できる自家用車を持たない市民のために、生活するために必要な施設（スーパーマーケットなどの買い物施設、病院、温泉、駅など）をつなぐ公共交通などの移動手段を構築していくことが必要といえます。

(3) 移動手段の適切な分担

図-4.10の右図では、10代もそうですが70代以上の高齢者は、自ら運転する必要のない交通手段の中でも公共交通のバス、デマンドタクシーより、家族・知人による送迎、タクシーの利用が多くなっています。家族・知人による送迎、タクシーは有効な移動手段です。しかし、送迎では送迎する人の負担が生じますし、タクシーは公共交通より利用するための費用が掛かります。そのため、現在は送迎やタクシーが利用

¹² 旧町村内

¹³ 笛吹市内

されている地域において、そうした移動がカバーできる公共交通網への再編が必要といえます。

図-5.1、図-5.2には、図-4.19と図-4.23を基に、さらに細かな地区におけるバス分担率、デマンドタクシー分担率をマップに示しました。そこに示した赤線がバス路線およびデマンドタクシー路線です。これより、バス、デマンドタクシーの路線があるにも関わらず、その利用がなされていない地域のあることがわかります。

これらとの比較のため図-5.3、図-5.4には、家族・知人の送迎とタクシーの分担率をそれぞれ示しました。これらにより、バス、デマンドタクシーの利用をされていなくても、送迎、タクシーの利用をされている地区があることがわかります。これらの地域では送迎、タクシー利用から、バスやデマンドタクシーのような公共交通へ転換する可能性があることがわかります。

このことから、家族・知人の送迎からバスやデマンドタクシーといった公共交通への利用を促すことにより、多くの人に公共交通を利用してもらうことが、公共交通を維持していくために必要といえます。

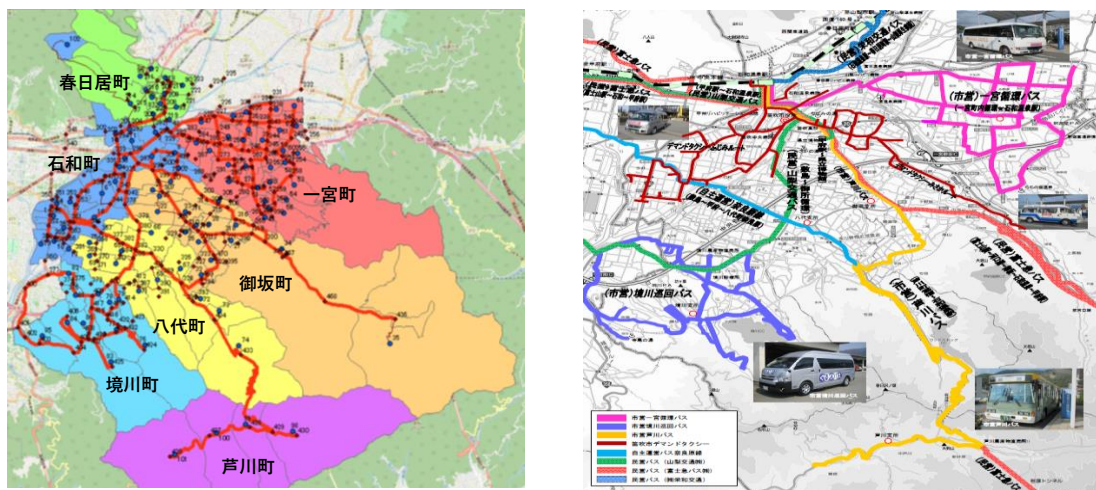


図-5.0 合併前旧町村界（左図）と笛吹市公共交通ネットワーク図（右図）

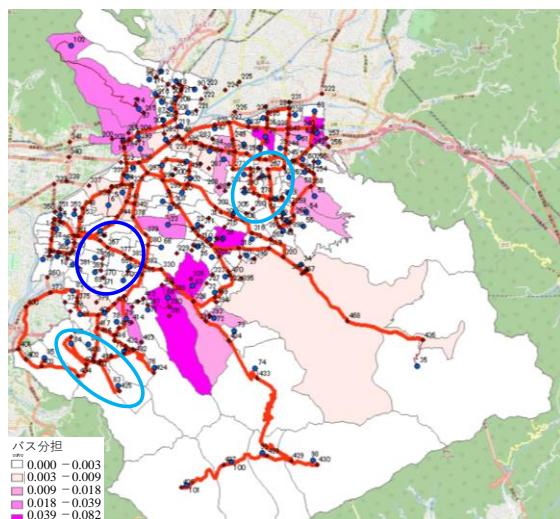


図-5.1 バス分担率

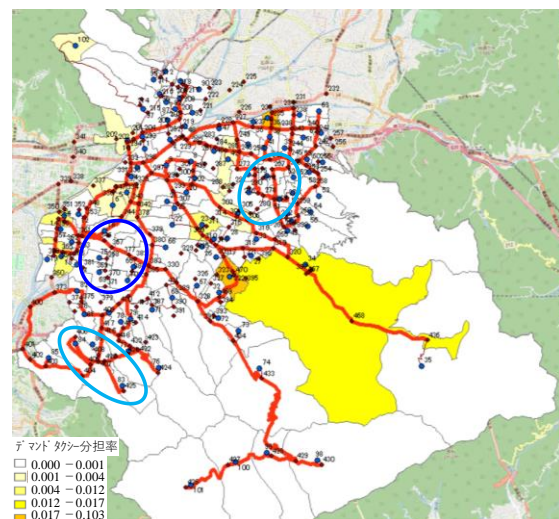


図-5.2 デマンドタクシー分担率

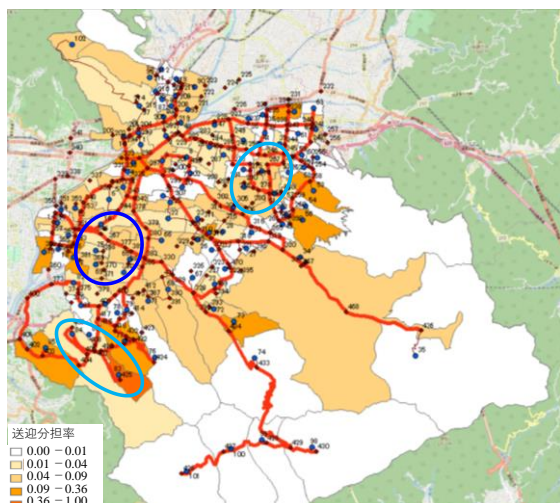


図-5.3 家族・知人の送迎の分担率

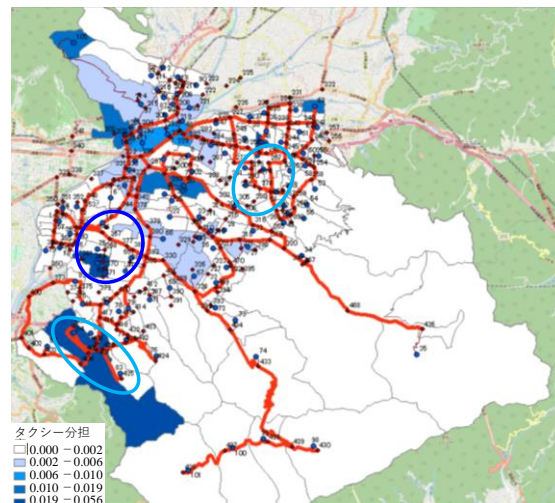


図-5.4 タクシー分担率

青色円：公共交通がほとんどない地区

水色円：公共交通はあるもののその利用率が低く、送迎、タクシー利用がある地区

(4) 他移動手段との連携

(1) から (3) までの公共交通網の再編によって、自身で運転できる車両を保有していない市民の移動手段が、ある程度は確保できると考えられます。しかし、それでも公共交通だけではカバーできない人が生じる可能性があります。

このことから、バスやデマンドタクシーといった公共交通でカバーできない人には、タクシーや、移動支援である福祉有償運送などと連携することで、公共交通網を補完することが必要といえます。

(5) 芦川町内の公共交通の検討

第2章の表-2.10のとおり、市営芦川バスについては、利用者が減少しており、芦川町内の人口も減少しています。このことにより、今後も路線を維持していくことが困難な状況が続きます。しかし、自家用車を持たない利用者もいます。

このことから、芦川町を中心に、自家用車を持たない市民の移動手段を確保するため、移動手段としての自家用有償旅客運送⁽¹⁴⁾や、移動支援としての互助による輸送⁽¹⁵⁾などを検討する必要があります。

14 交通空白地域において、生活交通の確保等の観点から、市町村バスやNPO法人等による自家用自動車を用いた有償運送が認められています。笛吹市では、市営境川巡回バスが本制度で運行しています。

15 バス・タクシー事業や、登録を受けた自家用有償旅客運送に頼ることが困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いといった活動の中で行われる輸送です。

(6) 停留所まで行けない人、一人で乗り降りできない人への対応

公共交通は、バス停まで行ける人や一人で乗り降りできる人へサービスを提供していますが、タクシーなどのように、個別の家まで迎えに行くことができないなど、限界があります。

このことから、停留所まで行けない人や一人で乗り降りできない人に必要な移動支援の充実を検討する必要があります。

6 笛吹市の移動手段、移動支援の課題と方向性

5章では、笛吹市における公共交通アンケートの分析結果をまとめました。

本章では、この分析結果を基に笛吹市の公共交通、移動支援の課題と方向性を次のとおり、まとめました。

(1) 公共交通網の再編

調査からは、生活に必要な目的で移動する割合が高いことが分かりました。

再編に当たっては、公共交通での地域内の移動に重点的に取り組む必要があります。生活に必要なルートを重視しつつ、支所等の公共施設を乗継場所として地域間をつなぐ公共交通の整備を実施し、利便性を高めた公共交通網の再編を検討します。

また、地域により、利用料金、運行ルート、運行頻度などサービスに差異があるため、地域間のバランスの改善も併せて検討します。

(2) 公共交通網を補完する取組

公共交通網の再編を行ったとしても、市内全域をカバーすることはできません。公共交通で対応できない地域においては、タクシーのほか、自家所有償旅客運送、互助による輸送の活用ができないか検討します。

(3) 移動支援の整理

加齢や障がいのため、公共交通が利用できない人もいます。その人の状況に合った、目的に応じた移動ができるよう、既存の移動支援の在り方も含めて整理し、より市民ニーズに応じた移動支援を検討します。

(4) 収益の改善

現在のバス路線を維持するために必要なコストは、表-2.5、表-2.8、表-2.11、表-2.15に記載しているとおりです。今後も、バス路線を含めた公共交通を維持していくためには、一定の収益を上げる必要があります。

利用者を増やすための取組として、市民ニーズに合った公共交通網の再編や目的に合ったサービスを提供できるよう、MaaS¹⁶⁾の導入による利便性の向上について検討します。

¹⁶ MaaS(マース)とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

フィンランドのヘルシンキで利用できる、MaaS スマホアプリ「Whim(ウィム)」は、公共交通の他、シェアサイクル、タクシー、レンタカーなどの複数の移動手段の予約や決済を一括に行うことができます。料金プランは複数あり、利用者にあったものを選ぶことができ、すべての移動手段をほぼ無制限に利用できる月額料金プランもあります。

日本においても、全国各地でMaaSの実証実験を開始しており、令和元年度は19事業が国の先行モデル事業に選定されています。病院との連携(茨城県つくば市)や、観光施設との連携や定額制(静岡県伊豆エリア)などの取組を行っています。

また、公共交通利用の周知のほか自家用車以外の交通手段で来訪する観光客の利用の促進や、停留所設置に対する広告宣伝費や貨客混載¹⁷⁾など、収益を上げる方法も検討します。

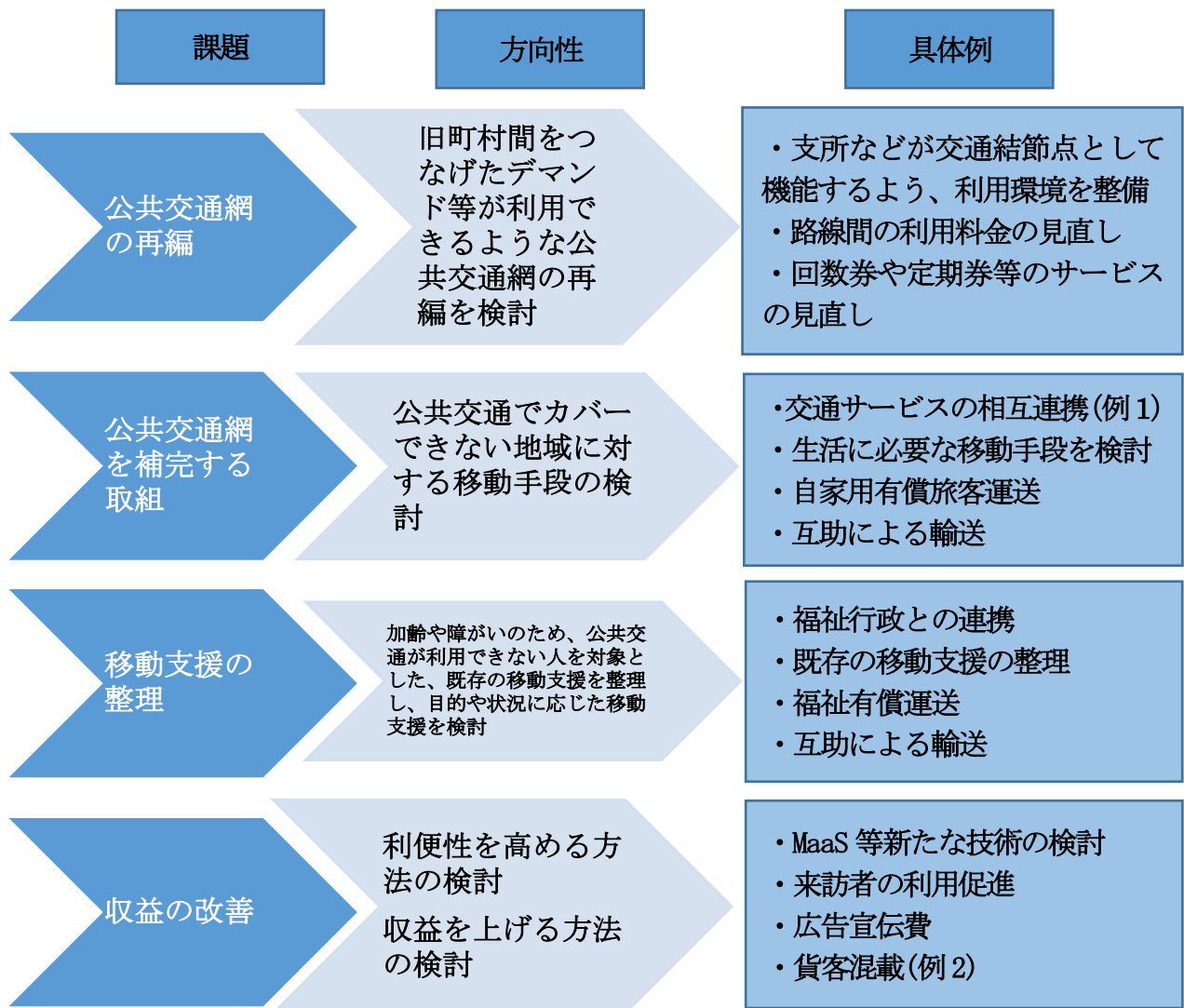


図-6.1 移動支援の仕組みの構築指針 体系図

¹⁷ 貨客混載とは、貨物と旅客の輸送を一緒に行う形態のことを言います。自動車運送事業者が貨物又は旅客の運送に特化してきた従来の在り方を転換し、サービスの「かけもち」が可能となりました。例えば、定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方向に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な輸送を実現します。

例1 (交通サービスの相互連携)

[参考] 岩手県北上市口内地区の事例

<背景>

口内地区は北上市街地から8~9キロ離れたところであり、平日は路線バスが1日5往復運行している。地区内は民家がバラバラにある状態で、路線バスで人を集約して輸送することが難しい。

<取組>

口内地区では、NPO法人を運営主体として自家用有償旅客運送(公共交通空白地有償運送)を行っている。地区内にあるスーパーマーケット前のバス停を1つの拠点とし、地区内の住民を自家用有償旅客運送でスーパーマーケット前に集約。そこから路線バスに乗り換え、地域住民を市街地に輸送している。

<ポイント>

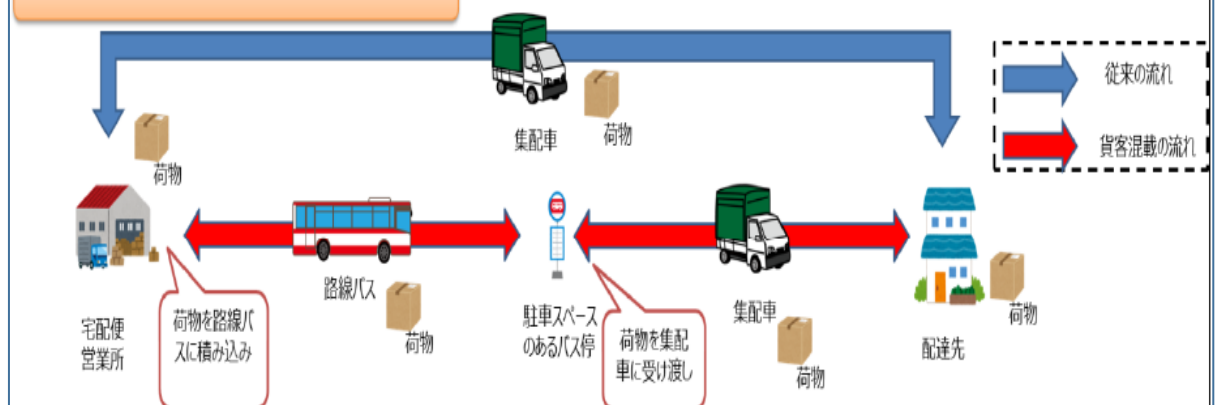
路線バスと自家用有償旅客運送がそれぞれのできること・できないことをよく認識し、相互に補っている。また、スーパーマーケット前を拠点とすることで利用者は買い物も済ませることができ、乗り継ぎの負担も軽減できる。



※出典：地域の実情に応じた新たな交通サービスの導入に向けた手引書(山梨県県民生活部交通政策課)

例2 (貨客混載)

【参考】貨客混載イメージ(路線バスと連携する場合)



※出典：地域の実情に応じた新たな交通サービスの導入に向けた手引書(山梨県県民生活部交通政策課)

参考文献

(1) 国土交通省：日本版MaaSの推進

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/>

協力

山梨大学 武藤研究室