

## 新潟県燕市・弥彦村

# 『「高齢者の移動手段」～これから求められる公共交通の在り方』

2020年度 データ分析活用実践演習プロジェクトより

# 燕市・弥彦村の紹介



※R02.10.31時点

**燕市**  
面積: 110.84km<sup>2</sup>  
人口: 78,759人

**弥彦村**  
面積: 25.17km<sup>2</sup>  
人口: 7,939人

燕市と弥彦村は「燕・弥彦地域定住自立圏形成協定」を結んでいる。

交通網形成においても、広域的な交通網を形成している。



## 循環バス スワロー号・やひこ号

- それぞれ燕市、弥彦村をダイヤどおりに特定のルートで走る循環バス
- 運賃は1乗車ごとに100円
- 一部ターミナルになっている停留所があり、そこで乗り換えを行うことで燕市、弥彦村をまたいだ移動が可能



## デマンド交通 おでかけきららん号

- 予約制の乗合ワゴン車
- 運賃は1乗車ごとに300円
- 電話予約で乗車場所と降車場所を指定でき、同じ方向に用のある人たちが複数人で乗車する乗り合い運行をしている。

## ご覧頂きたいポイント

- 分析作業前に“仮説”を立てて、その検証をしているところ
- 複数の分析結果を論理的に組み合わせて、全体として筋道を作っているところ
- プロセス（ゴール定義 ⇒ 現状把握・評価 ⇒ 要因 ⇒ 方策）
- 比較による“評価”を多用しているところ

『地域の高齢者の公共交通機関利用についての  
問題の特定と将来への提言』

## 現状把握・評価

新潟県 市町村別 免許保有率  
(平成30年12月31日時点)

	市町村名	免許保有率
1	弥彦村	74.1%
2	刈羽村	73.6%
3	田上町	73.2%
4	燕市	73.0%
	⋮	
	新潟県	69.5%
	⋮	
28	新潟市	67.5%
29	阿賀町	67.0%
30	粟島浦村	48.4%

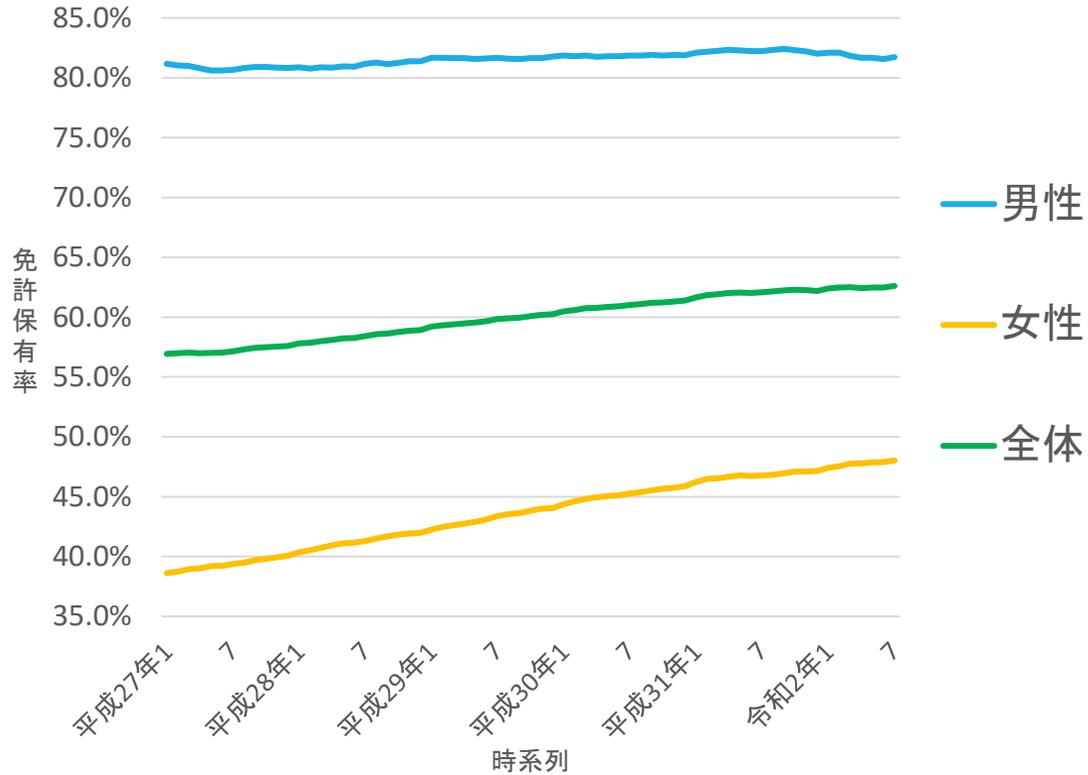
65歳以上 免許保有率  
(平成2年3月31日時点)

全国	49.9%
新潟県	56.3%
燕市	62.5%

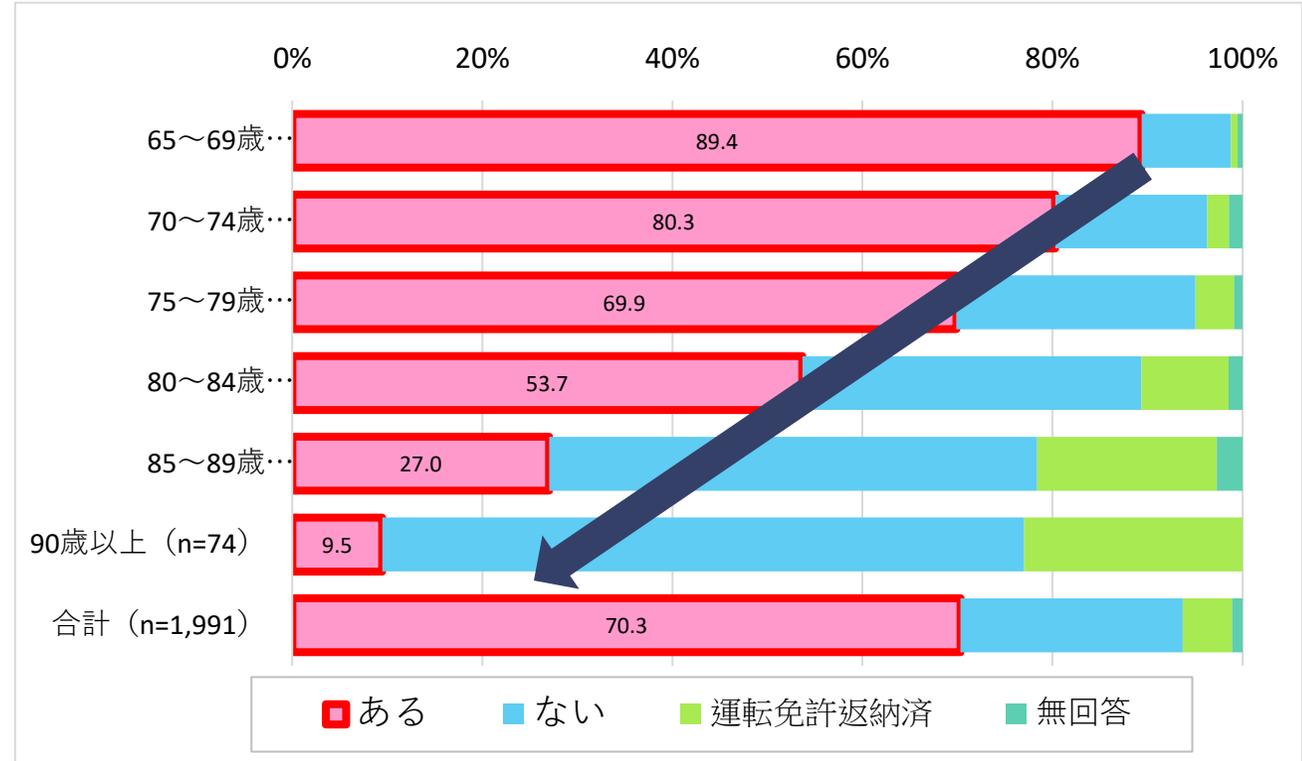
新潟県内で、燕市・弥彦村の免許保有率の高さはトップレベル。

# 現状把握・評価

## 燕市 65歳以上免許保有率 時間推移



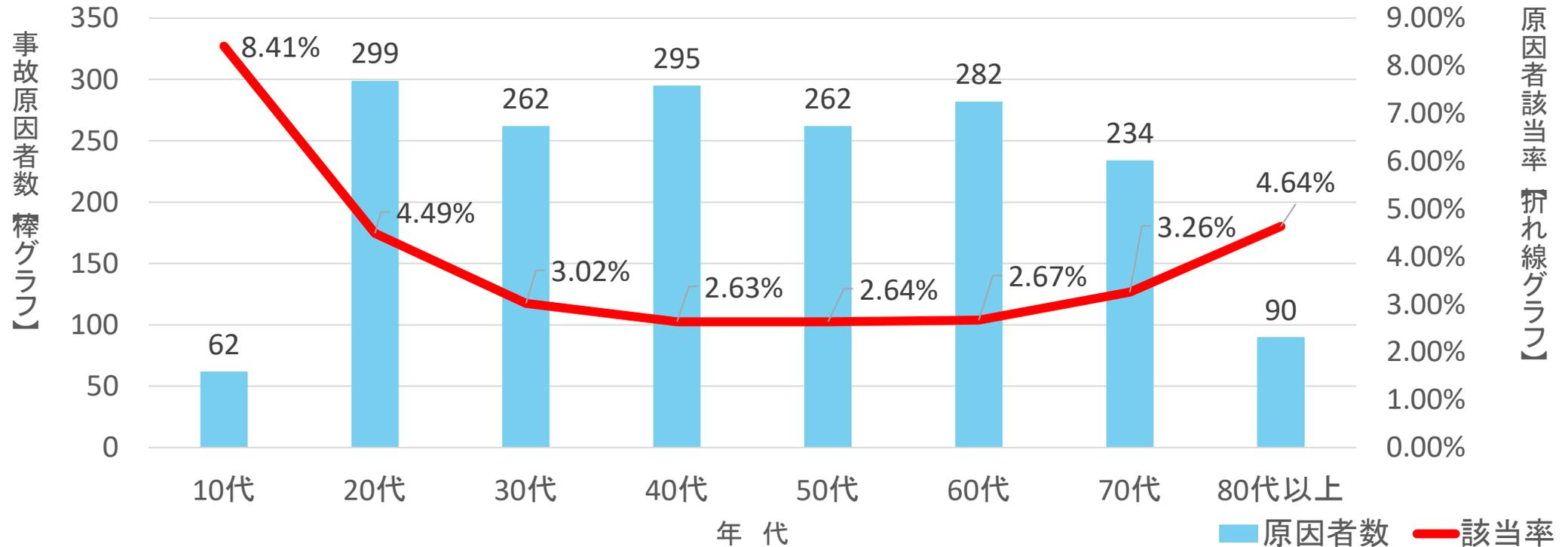
## 高齢者対象調査における年齢別運転免許保有状況 (燕・弥彦地域公共交通網形成計画より抜粋 平成30年9月実施アンケート結果)



- ・高齢者の免許保有率も年々増加。
- ・65歳以降、年齢を重ねるごとに免許の保有者が大きく減少。  
⇒ 今後「車が運転できなくなる高齢者」が急増する可能性

## 現状把握・評価

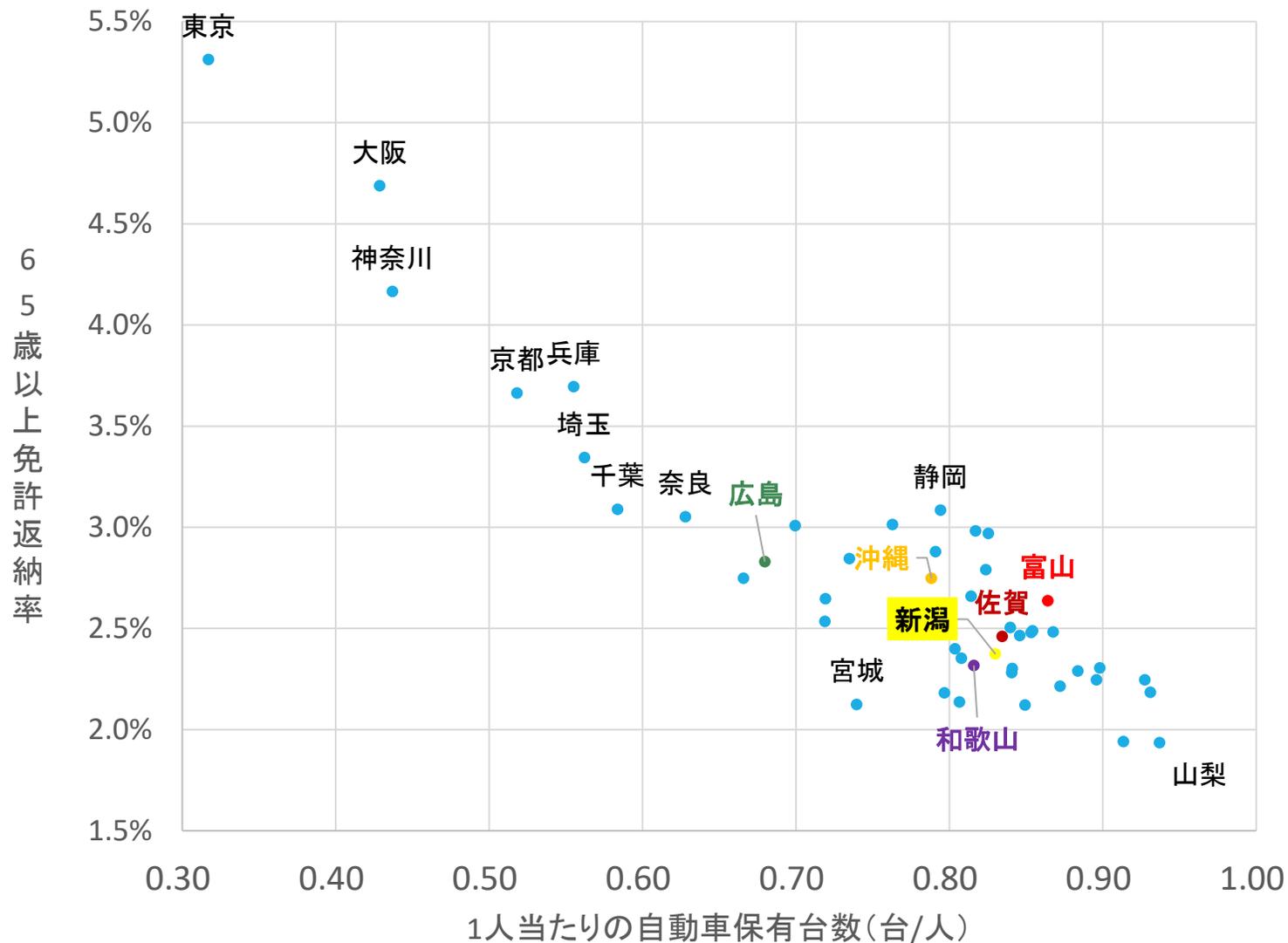
平成30年 燕市年代別車両事故(人身、物損合計)原因者数及び免許保有者のうちの原因者該当率



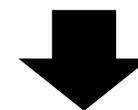
- ・車両事故件数は20代～70代まで大きな違いはない
- ・免許保有者数のうちの割合でみると、10代～20代、80代が多い。  
⇒ 10代～20代、80代のドライバーは、事故を起こしやすい

# 現状把握・評価

【相関図】1人あたりの自動車保有台数と65歳以上免許返納率



高齢者の免許返納率と  
自動車保有台数には  
強い負の相関



車を持ちづらい、もしくは  
車を持つ必要がない環境  
であるほど、免許返納率  
が上がる傾向

## 現状把握・評価

地域の65歳以上高齢者の免許保有率は、非常に高い

10代～20代、80代のドライバーは他の世代に比べ、事故を起こしやすい

今後「車が運転できなくなる高齢者」が急増する可能性

車を持つ必要がない環境であるほど、免許返納率が上がる傾向

車がなくても生活に困らない環境整備を進めていきたい

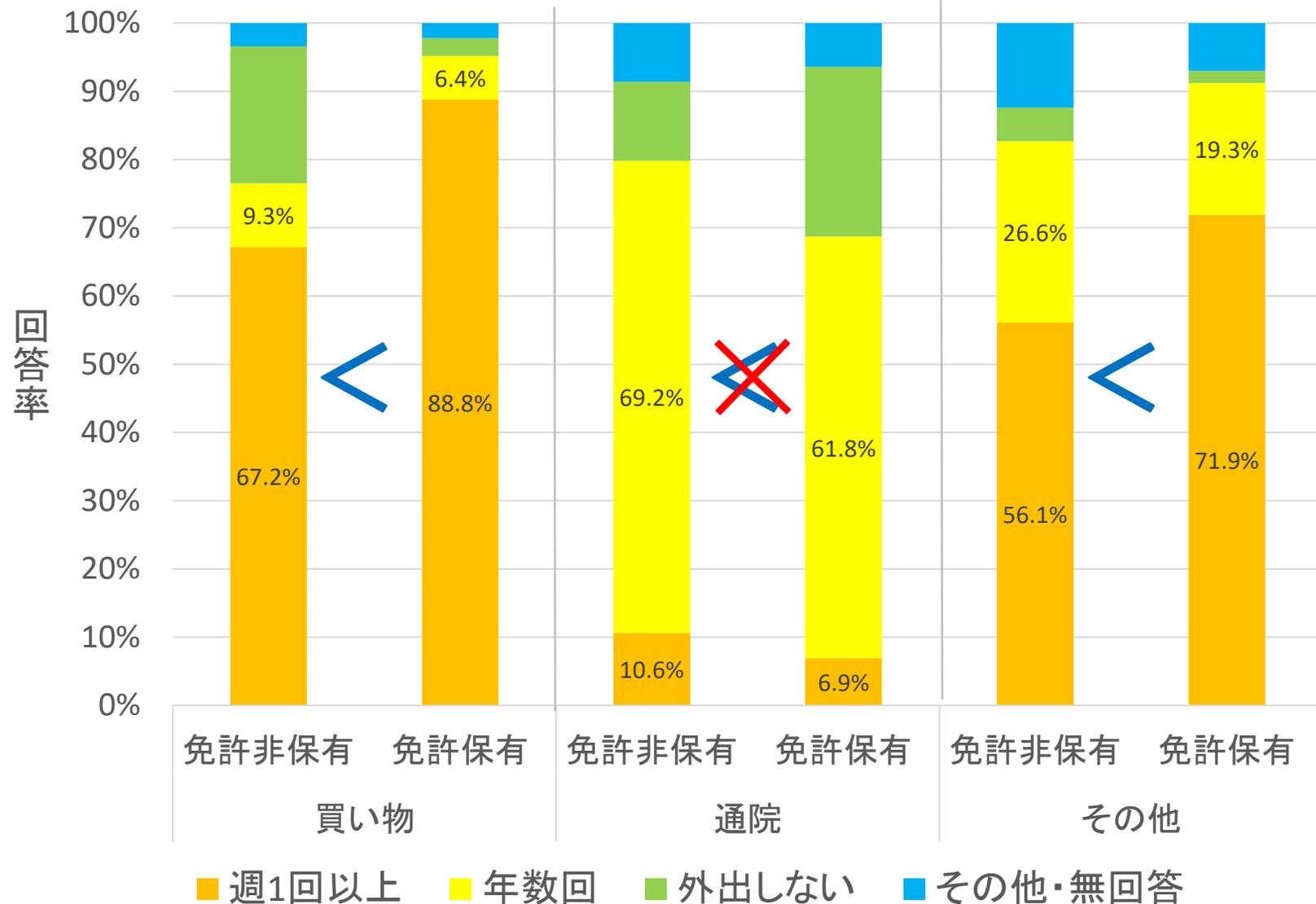
まずは現在の公共交通の利用実態を見極める

# 燕・弥彦地域における公共交通の利用実態を見極める

- ①高齢者の外出頻度と移動手段の分析
- ②高齢者の公共交通利用実態の分析
- ③移動に困る高齢者の傾向を分析する

※以下の分析に用いたアンケートデータは  
燕・弥彦地域公共交通網形成計画(2019年度～2023年度)  
作成のための高齢者向けアンケート結果から引用

## 高齢者の免許保有状況による目的別外出頻度

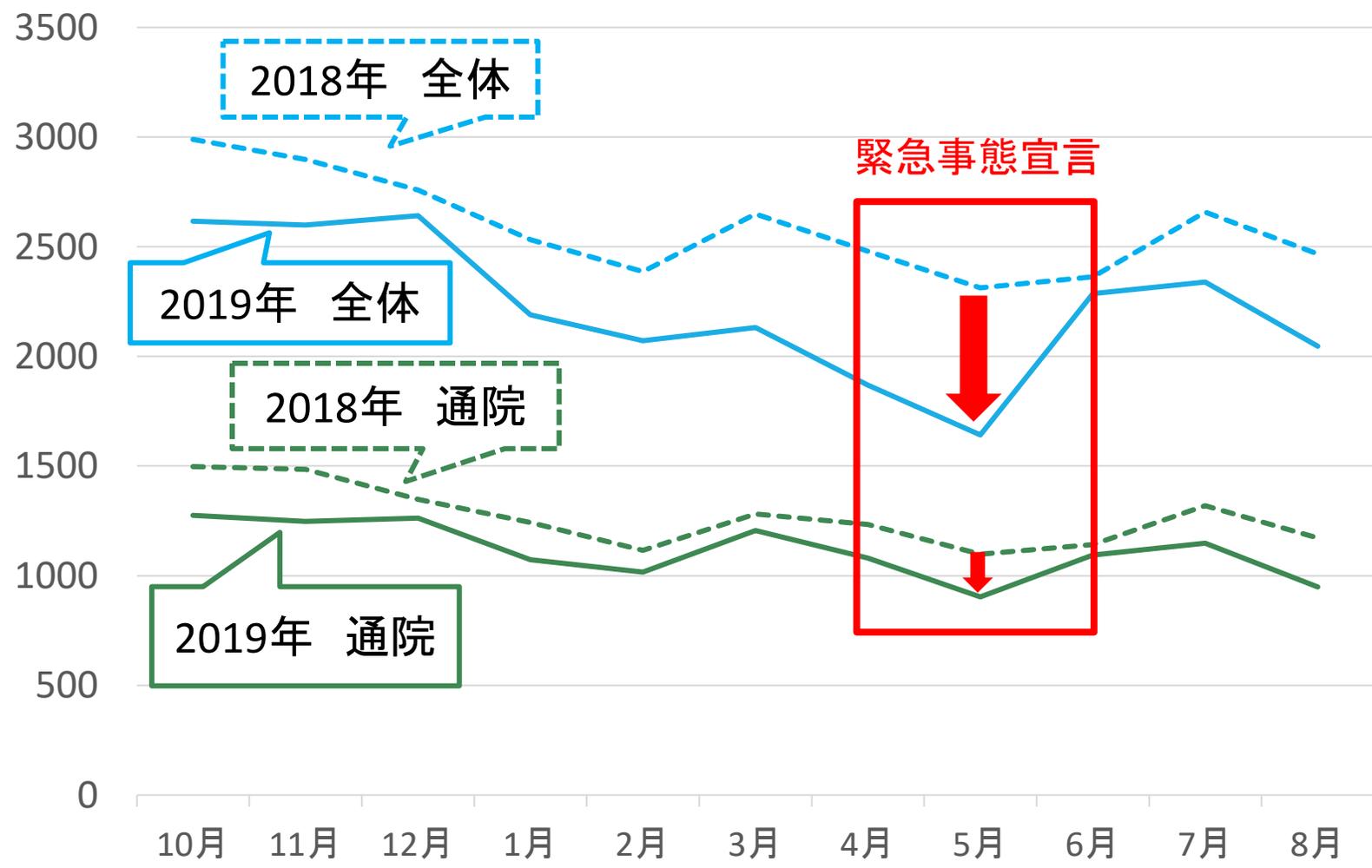


・「買い物」「その他」  
免許保有者の外出頻度  
が高い

・「通院」  
免許の保有状況による差  
が見られない。

現状把握・評価

デマンド交通 利用者数  
(全利用者、通院目的の利用率比較)



● 緊急事態宣言時  
昨年実績と比較して利用  
者が大幅減少

↑ ↓

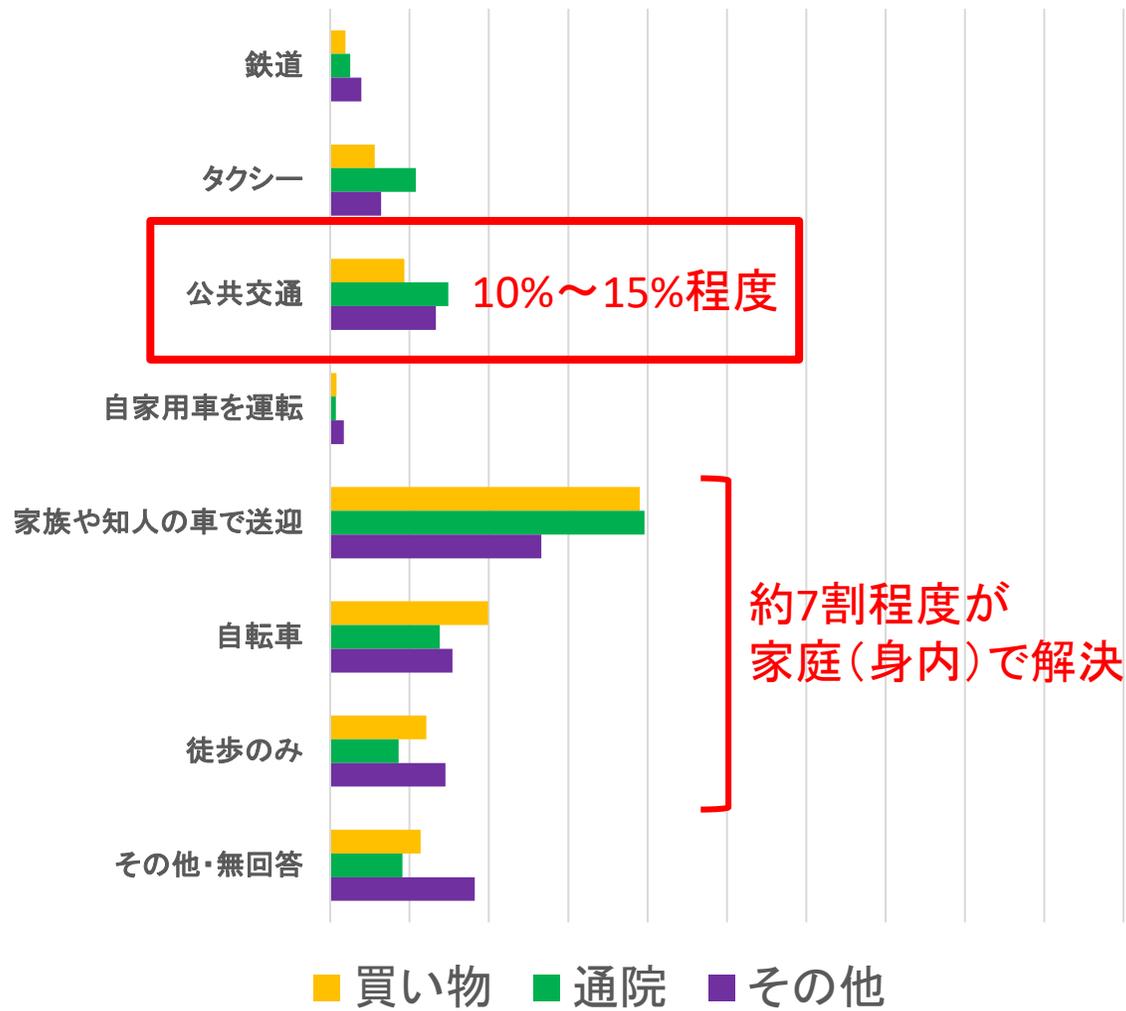
通院目的での利用者は  
ほとんど減っていない

外出の難しい環境下  
でも「通院」は止める  
ことができない。

# 現状把握・評価

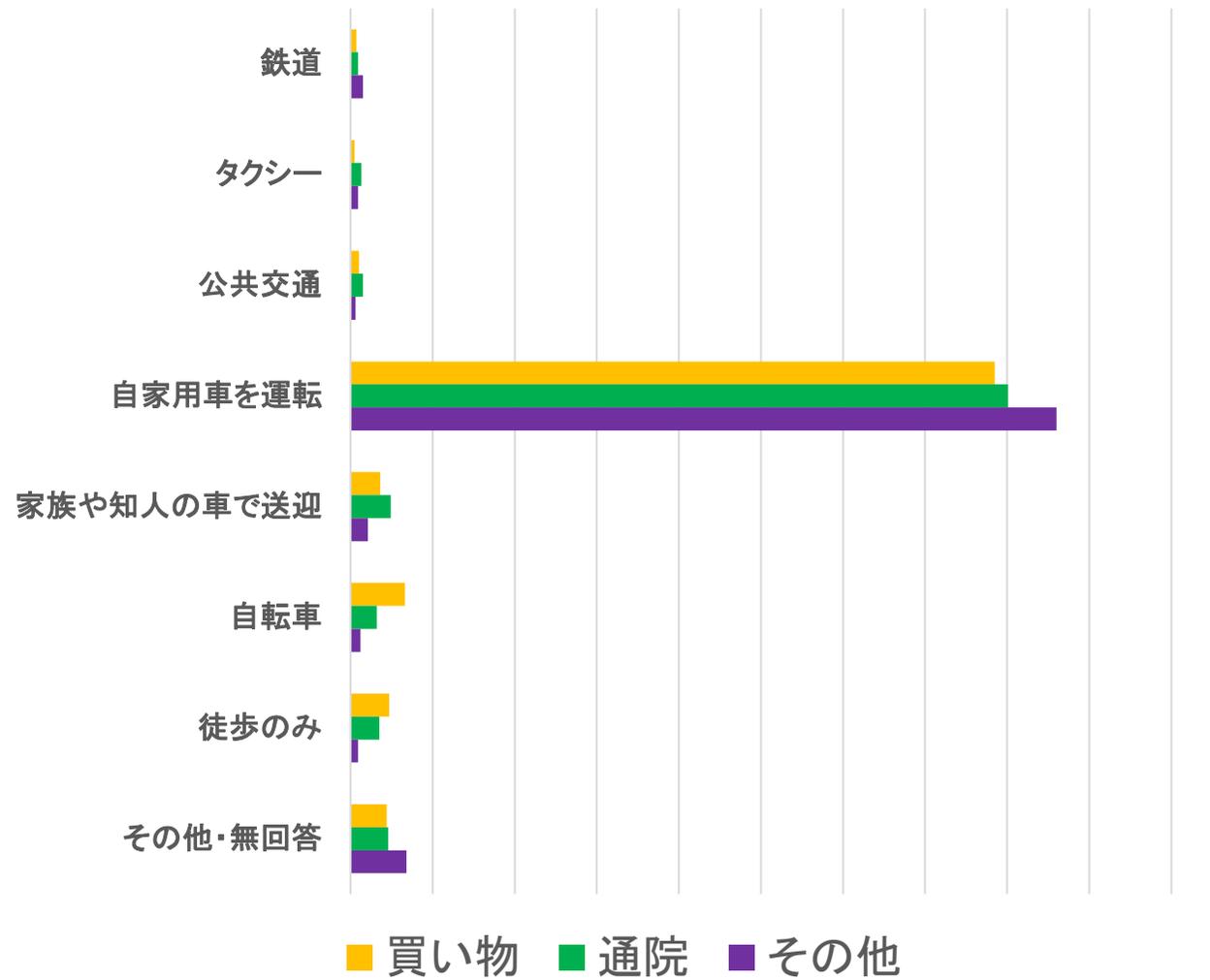
## 免許**非**保有高齢者の主な移動手段

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%



## 免許**保**有高齢者の主な移動手段

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

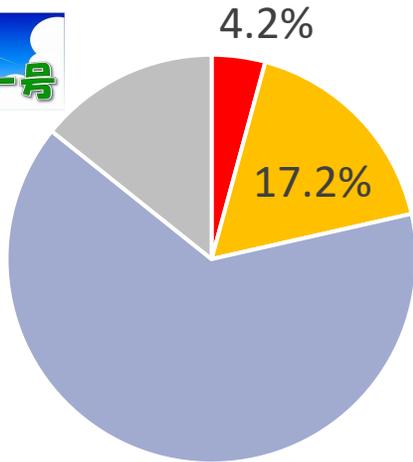


# 燕・弥彦地域における公共交通の利用実態を見極める

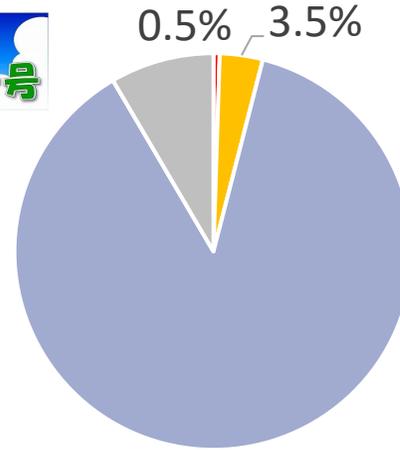
- ① 高齢者の外出頻度と移動手段の分析
- ② 高齢者の公共交通利用実態の分析
- ③ 移動に困る高齢者の傾向を分析する

# 現状把握・評価

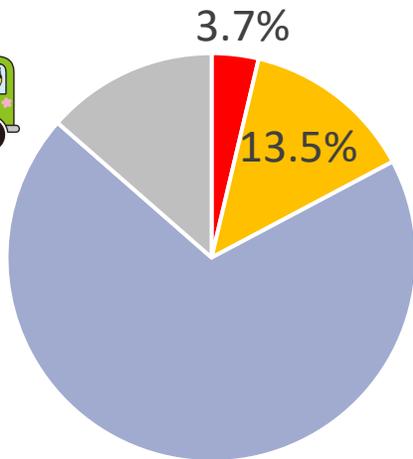
循環バス 免許**非**保有高齢者利用頻度



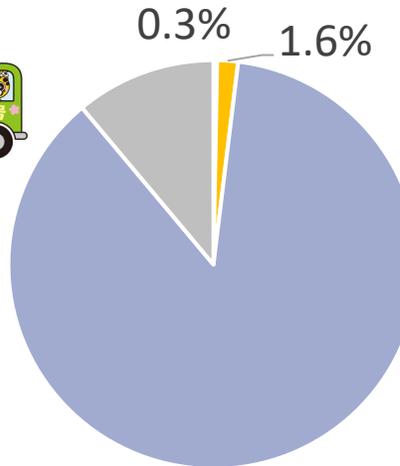
循環バス 免許**保**有高齢者利用頻度



デマンド交通 免許**非**保有高齢者利用頻度



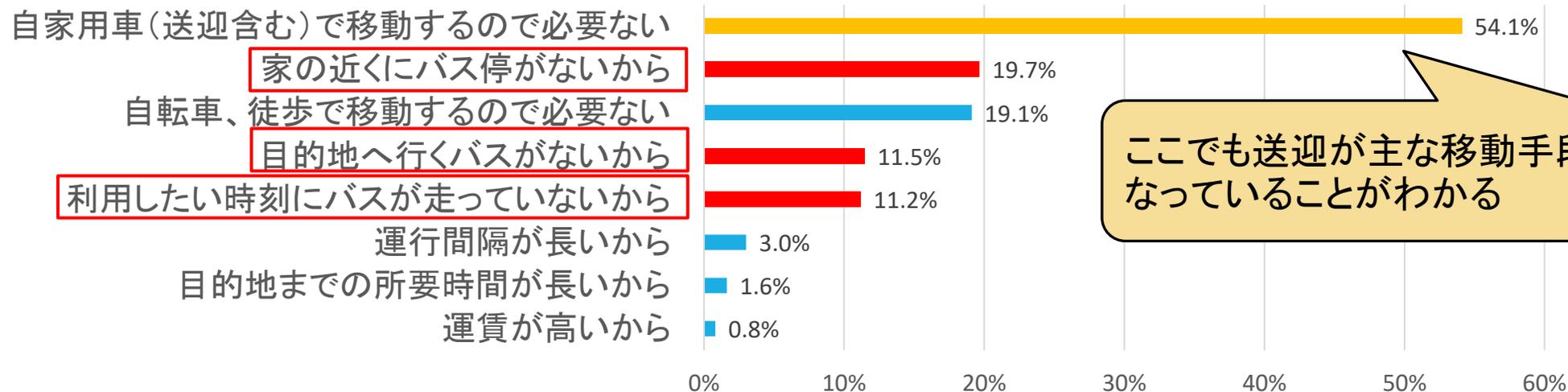
デマンド交通 免許**保**有高齢者利用頻度



- 週に1~2回以上利用
- 月に1~2回+年に数回
- 利用しない
- その他+無回答

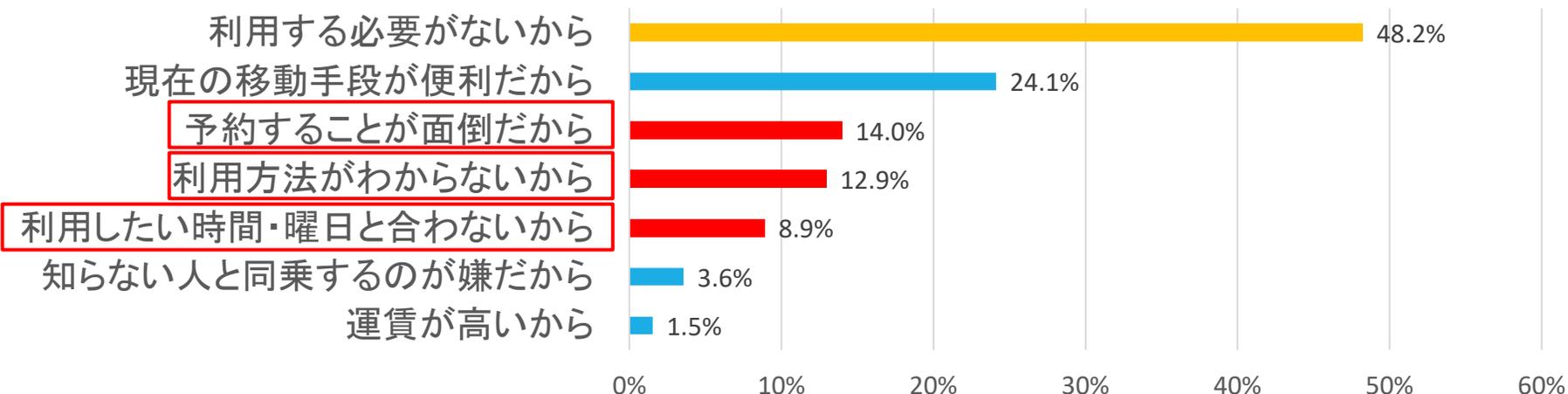
# 要因特定

## 免許非保有高齢者 「循環バスを利用しない理由」(複数回答可)

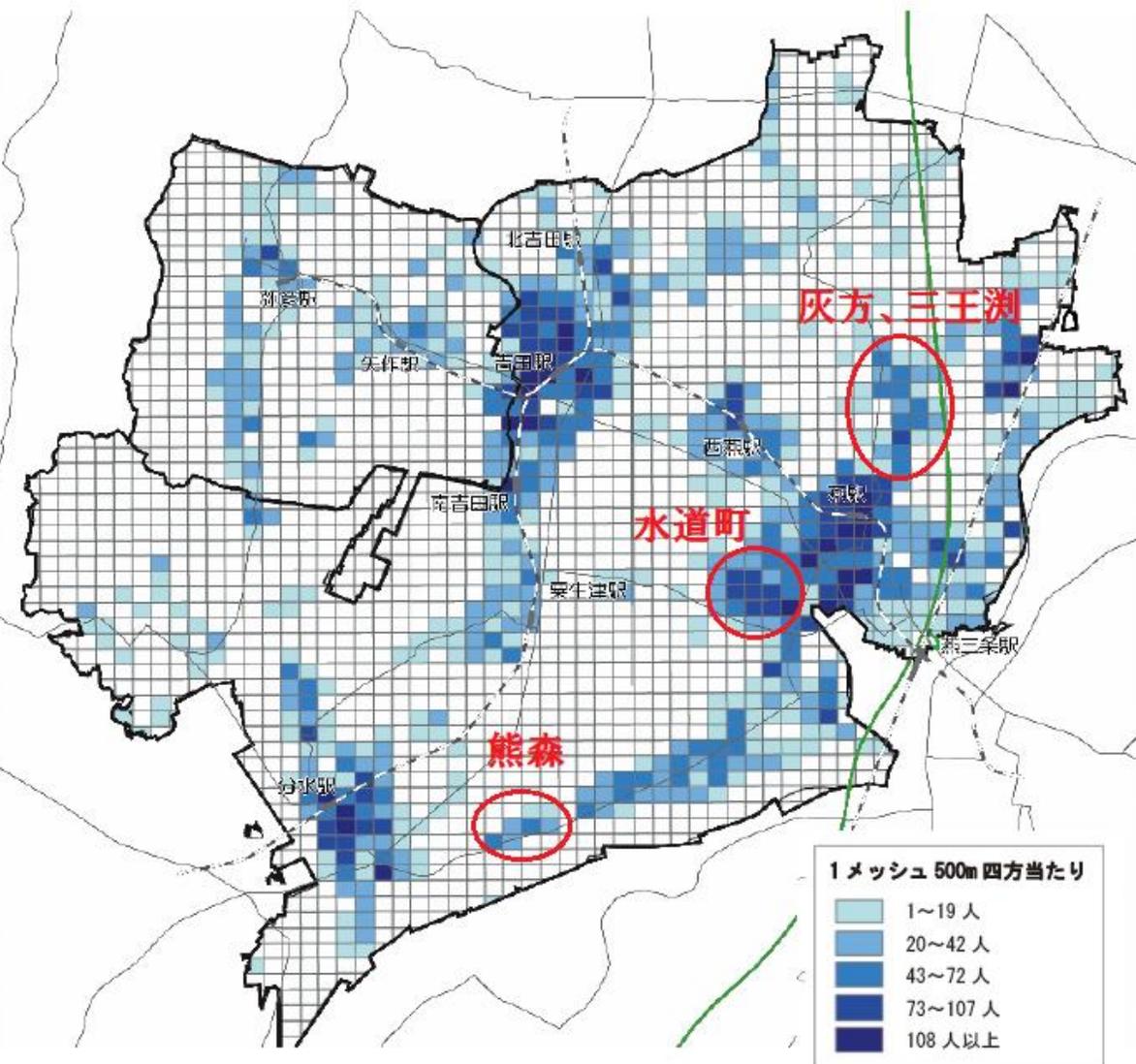


ここでも送迎が主な移動手段になっていることがわかる

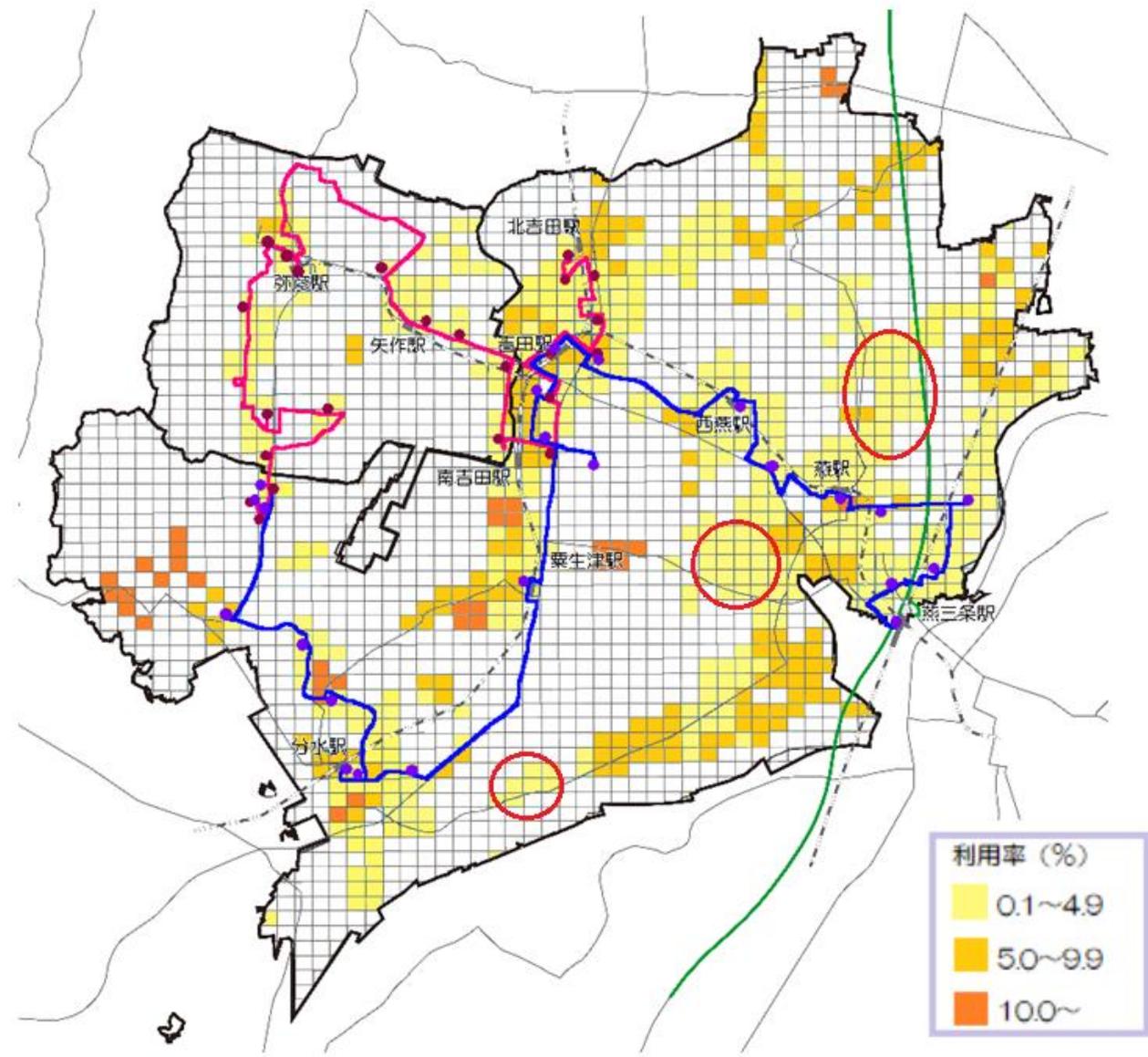
## 免許非保有高齢者 「デマンド交通を利用しない理由」(複数回答可)



# 人口分布図(65歳以上)



# おでかけきららん号 利用率分布図(65歳以上)

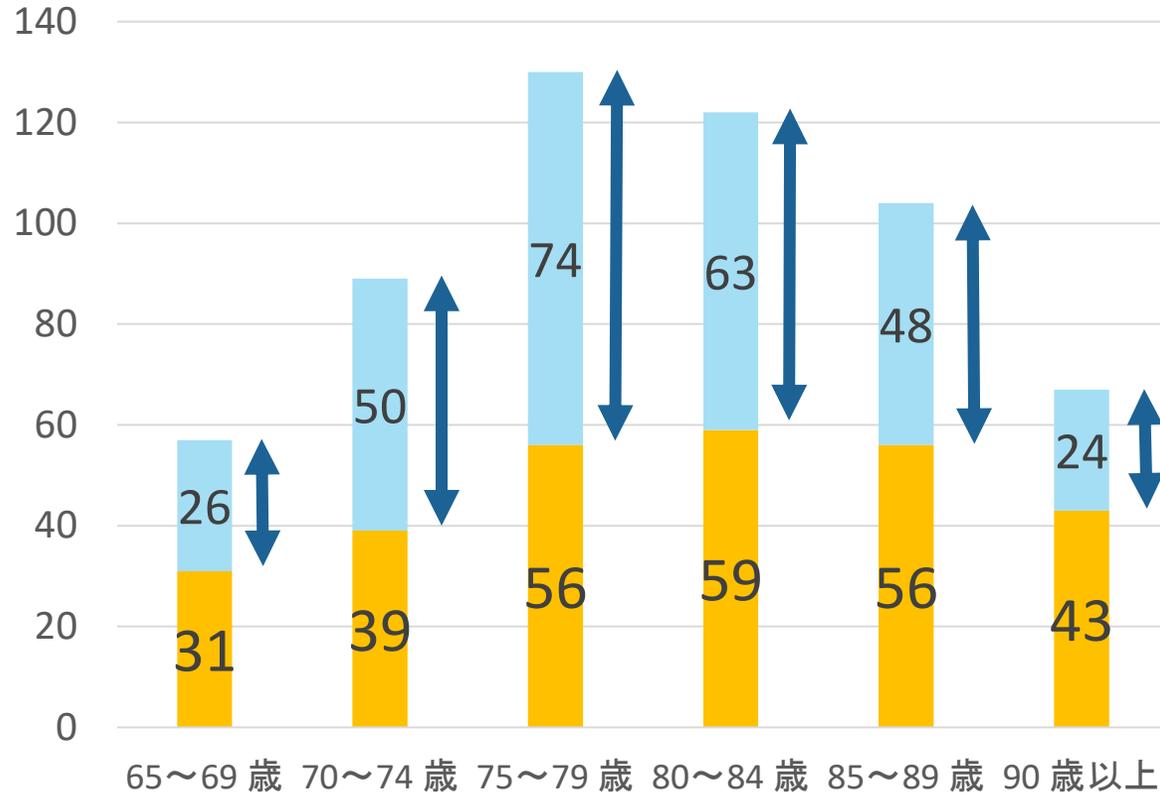


# 燕・弥彦地域における公共交通の利用実態を見極める

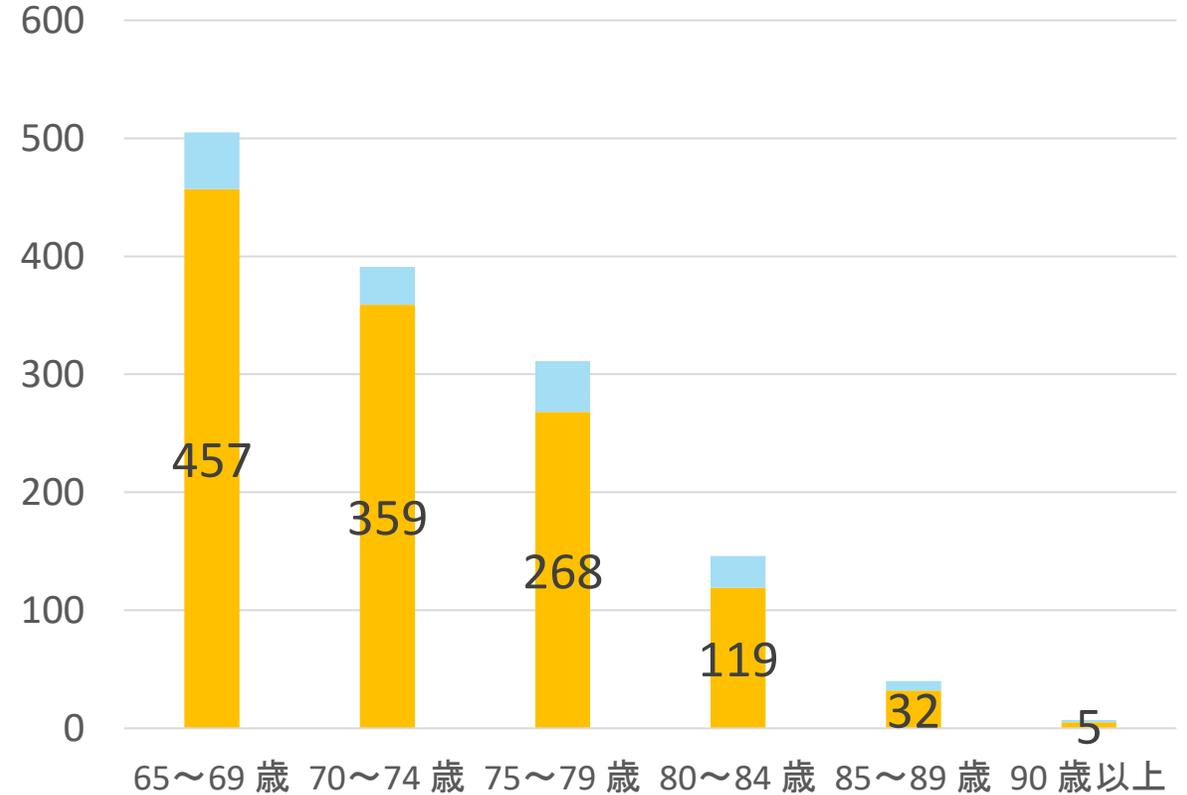
- ①高齢者の外出頻度と移動手段の分析
- ②高齢者の公共交通利用実態の分析
- ③移動に困る高齢者の傾向を分析する

「普段、外出するときに交通手段が無くて困ることがあるか」

免許非保有高齢者 回答者数



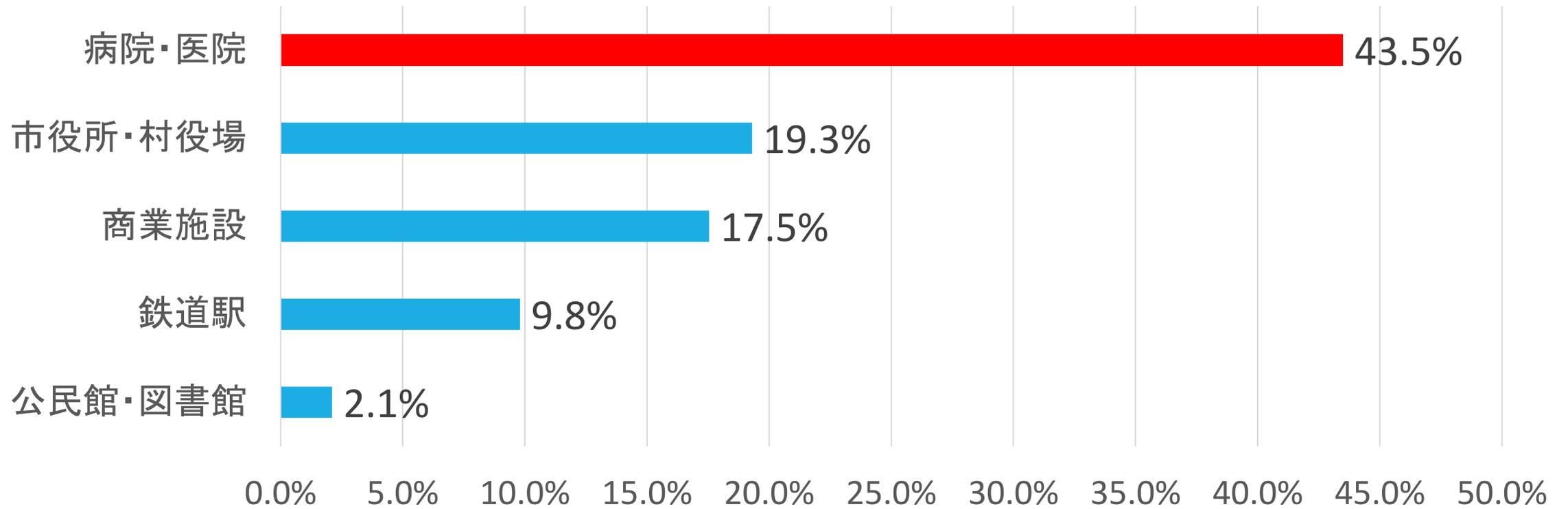
免許保有高齢者 回答者数



困ることがよくある、困ることがたまにある 回答者数      困ることはない 回答者数

免許を持たない高齢者の5割が移動困難を訴えている

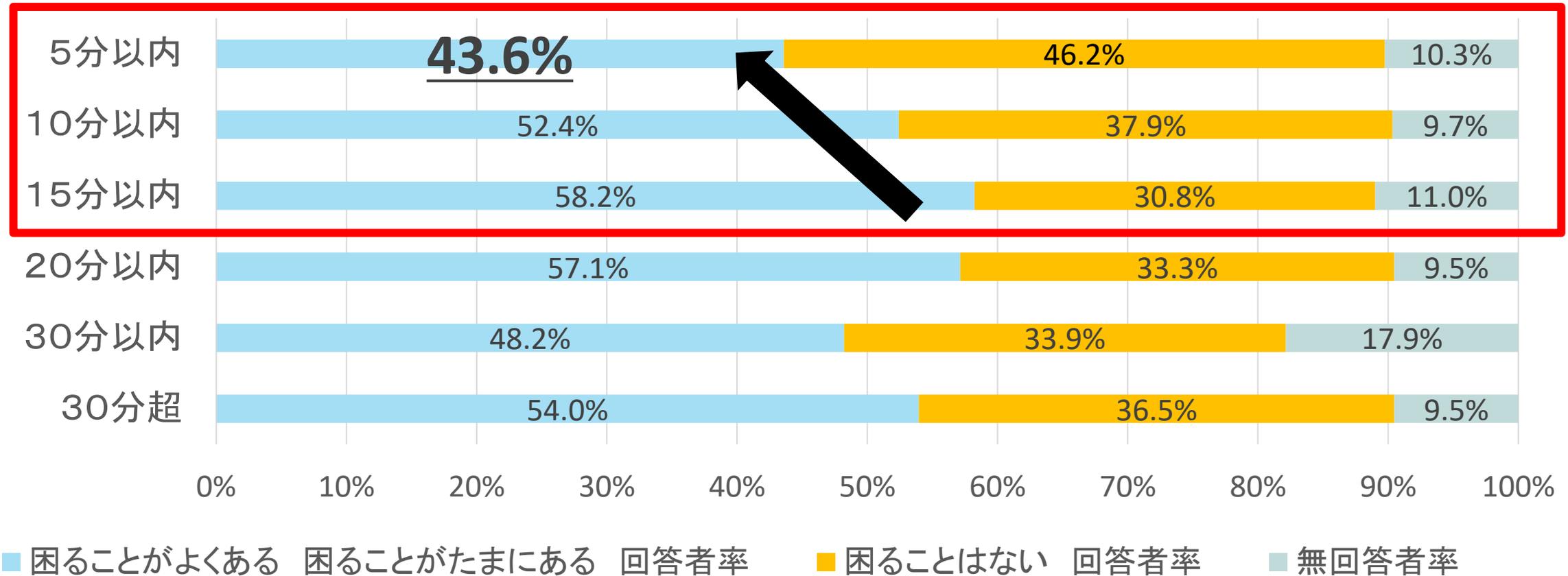
免許**非保有**高齢者 「どこに行くときに困るか」 回答率



『病院・医院に向かうときに困る』という人が多い。

## 要因特定

免許非保有高齢者の最寄りのバス停・駅までの徒歩所要時間ごとの移動困難回答者率



最寄りのバス停・駅までの所要時間が少ないほどよい。  
ただし、5分以内であっても、一定数の困難者は存在する。

## 分析結果からの考察と提案

「車がなくても生活に困らない環境整備」のために

## 公共交通の見直しについて

### 【現状】

- ・ほぼすべての地域で公共交通の利用ができています
- ・免許非保有高齢者は家族や知人の送迎や、徒歩、自転車などで移動する人が多い傾向  
⇒公共交通の利用率は2割程度

### 【今後の課題】

免許非保有高齢者の5割近くは移動に不便、特に病院への移動困難を訴える傾向

### 【今後求められる対応】

特に病院へのアクセスの充実 ⇒ 具体的には次ページ

# 方策提案

## 【今後求められる具体的な対応】

### 循環バス スワロー号・やひこ号

- ・ルート設定の際には、基幹病院、または個人病院のあるエリアへのアクセスを意識
- ・利便性向上のため、特に高齢者の人口割合の多い地域においては、フリー乗降区間(※)の設定も検討。

(※利用者の好きなところで乗降できる区間)



### デマンド交通 おでかけきららん号

- ・潜在的な利用希望者がいる地域を重点的に啓発
  - ・予約方法の簡素化を検討
  - ・通院目的の利用者を優先的に受付
  - ・運行台数増により、今後の利用者増に対応
- 予約センターの体制見直し

