

1. アンケート調査の概要

(1) 調査対象地域の概要

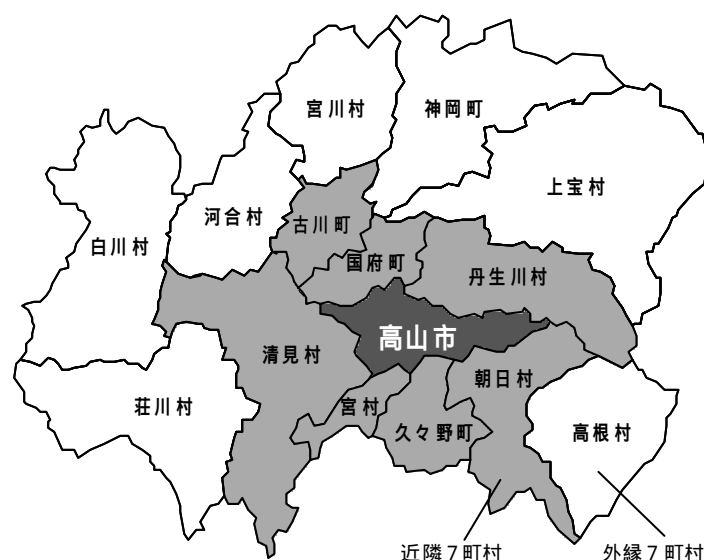
ここで紹介する交通に関する住民アンケート調査は、高山市を中心とする飛騨地域15市町村を対象として実施したものです。

飛騨地域の総人口は約13万人、中心都市である高山市の人口は7万人弱で、高山市以外の14町村はすべて中山間地域となっています。

高山市と各町村を結ぶ交通網は、南北にJR高山本線と国道41号が縦貫しています。バスは、人口の集中する国道41号沿線では1日10往復以上が運行され、特に古川町から高山市に至る区間は1日30本以上と、ほぼ30分に1本バスが運行されています。これ以外の高山市と各町村中心部を結ぶ路線の運行本数は、おおむね1日5往復から9往復程度となっています。

一方、市町村内の各集落を結ぶ路線については、すでに多くが廃止されており、市町村による廃止路線代替バスや福祉施設の利用者を無料で送迎する福祉バスなどが運行されているところもあります。また、高山市では、駅・バスターミナル、総合病院、市役所などと市内各地区を結ぶ循環バス「のらマイカー」を運行しています。

図3-1 調査対象地域



(2) 調査の概要

調査は、対象地域の住民1,249人（うち15～64歳500人、65歳以上500人、身障者249人）を対象として実施し、803通の回答を得ました（回収率64.3%）。

以後の分析では、必要に応じて、以下に示す属性分類を用いて集計を行っています。

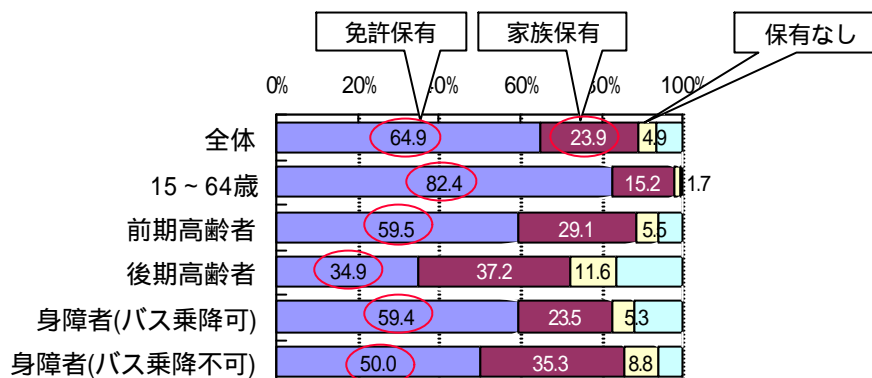
15～64歳の健常者	: 身体障害者手帳を所持していない15～64歳の人
前期高齢者	: 身体障害者手帳を所持していない65～74歳の人
後期高齢者	: 身体障害者手帳を所持していない75歳以上の人
身障者（バス乗降可）	: 身体障害者手帳を所持し、バスなどの自動車の乗り降りは自分だけでできる人
身障者（バス乗降不可）	: 身体障害者手帳を所持し、バスなどの自動車の乗り降りは人に手伝ってもらわないとできない人

2. 免許保有・自家用車運転の状況

(1) 運転免許の保有状況

「自分が保有している」と「自分は保有していないが、家族が保有している」を合わせて9割近くの家帯では家族の誰かが運転免許を保有しています。15～64歳の健常者では8割以上、前期高齢者、身障者（バス乗降可）、身障者（バス乗降不可）でも5～6割が免許を持っています。

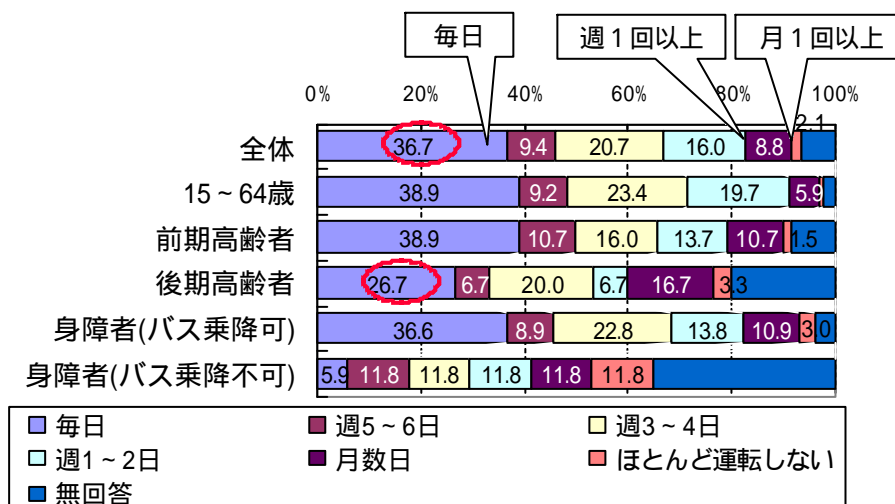
図3-2 運転免許の保有状況（属性別、単位：％）



(2) 自家用車の運転頻度（通勤・通学を除く）

免許保有者は、約4割がほぼ毎日運転し、週1日以上運転する人は全体で6割以上に上っています。このうち、前期高齢者は15～64歳の健常者とほとんど傾向が変わらず、後期高齢者でも約1/4の人は毎日運転すると回答しています。また、身障者（バス乗降不可）でも約4割が週1回以上運転しています。

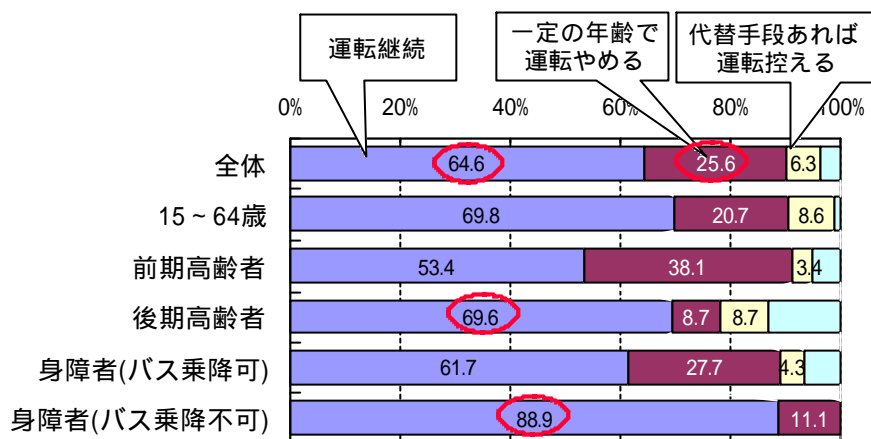
図3-3 自家用車の運転頻度（属性別、単位：％）



(3) 運転継続の意志

免許を保有している人の6割強が「年ととってもできる限り運転を続けたい」と回答しており、「一定の年齢になったら運転をやめたい」という人は約1/4にとどまっています。この中で、前期高齢者より後期高齢者の方が運転を継続したいという割合が高く、また、身障者（バス乗降不可）の運転継続意思は9割近くに達しています。

図3-4 運転継続の意志（属性別、単位：％）



(4) 運転をやめたい年齢

「一定の年齢になったら運転をやめたい」という人にその年齢を聞いたところ、自分が年を取ると運転をやめたい年齢も同じだけ高くなっていく傾向がみられます。このことから、実質的には「年ととってもできる限り運転を続けたい」という回答に近い人が多いものと考えられます。

表3-1 運転をやめたい年齢（年齢階層別、単位：％）

	50 ～ 59歳	60 ～ 64歳	65 ～ 69歳	70 ～ 74歳	75 ～ 79歳	80 ～ 84歳	85 ～ 89歳	90 歳 以上
15～64歳	3.7	18.5	13.0	38.9	22.2	3.7		
65～70歳				15.4	69.2	11.5	3.8	
70～74歳				3.2	35.5	54.8	6.5	
75歳以上						66.7	16.7	16.7

3. 外出行動の実態

(1) 自市町村内への外出頻度（通勤・通学を除く）

自分の住む市町村内へ通勤・通学以外で週1回以上外出する人は約7割いますが、このうち、前期高齢者や身障者（バス乗降可）は、64歳以下の人と大きな違いはなく、活発に外出していることがうかがえます。一方、身障者（バス乗降不可）や後期高齢者は外出頻度が少なくなっており、「ほとんど外出しない」という人も2～3割に上っています。

また、免許保有者と比較して、家族保有や保有なしの人の外出頻度はやや低くなっており、「ほとんど外出しない」という人が約1割存在しています。

図3-5 自市町村内への外出頻度（属性別、単位：％）

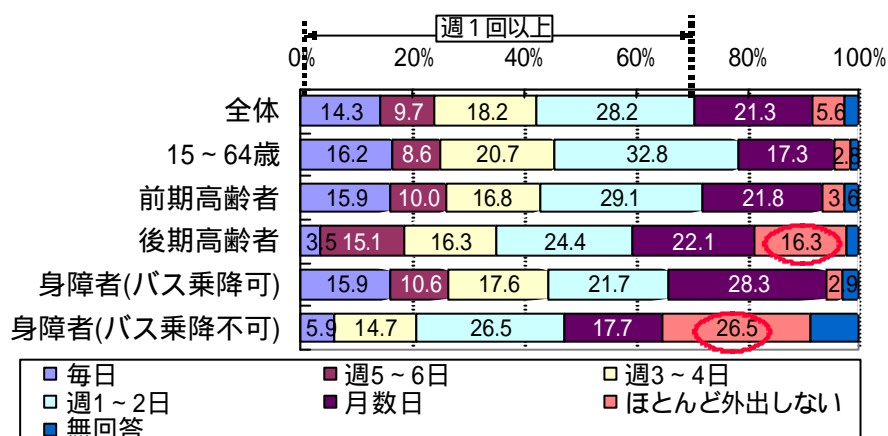
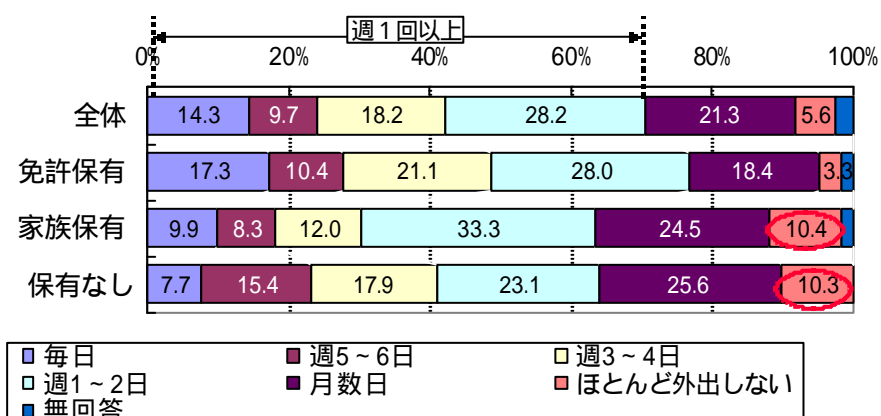


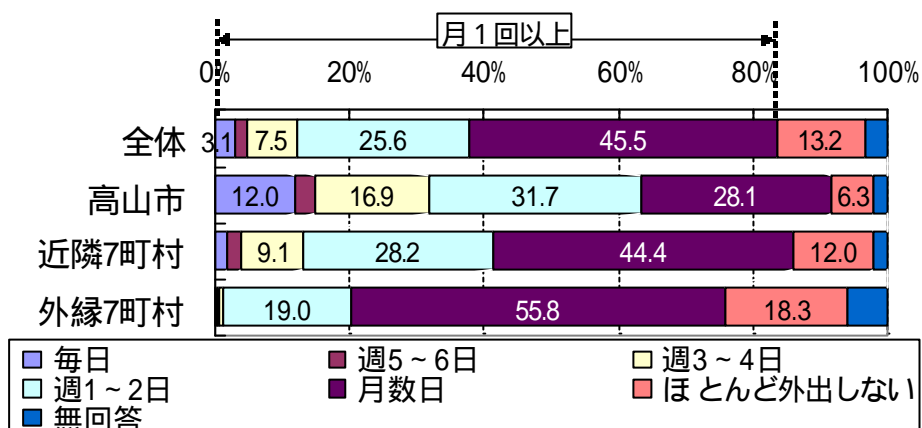
図3-6 自市町村内への外出頻度（免許保有別、単位：％）



(2)高山市中心部への外出頻度(通勤・通学を除く)

高山市中心部への外出頻度は、自市町村内の外出よりやや頻度が少なくなるものの、8割強の人が月1回以上は高山市を訪れると回答しています。地域別にみると、高山市に近いほど高山市への外出頻度は高くなっていますが、外縁7町村でも、8割弱の人が月1回以上高山市を訪れています。

図3-7 高山市中心部への外出頻度(地域別、単位:%)



(3) 高山市中心部へ外出する際の移動手段

高山市中心部へ外出する際、5割強の人が自分で運転する自家用車を利用し、家族が運転する自家用車という回答も約3割ありますが、民営路線バスの利用者は1割強に過ぎません。ただし、身障者(バス乗降可)や前期高齢者では、民営路線バスや鉄道を利用する割合もやや高くなっています。一方、身障者(バス乗降不可)の場合、専ら自家用車を利用し、特に家族が運転する自家用車への依存度が高くなっています。

表3-2 高山市中心部への移動手段(複数回答)(属性別、単位：%)

	鉄道	民営路線バス	市町村営バス	病院診療所送迎バス	福祉施設送迎バス	タクシー・ハイヤー	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族が運転)	自家用車(それ以外)	バイク・スクーター	自転車	徒歩のみ
全体	6.6	12.5	4.2	0.7	0.1	4.4	51.8	29.6	7.0	3.0	5.4	4.1
15～64歳	4.8	5.5	1.7			2.4	73.4	25.5	10.0	2.1	3.8	3.1
前期高齢者	10.5	16.8	4.5	0.9		4.1	47.3	31.4	5.0	4.1	5.9	5.9
後期高齢者	11.6	23.3	7.0	2.3	1.2	11.6	20.9	27.9	3.5	1.2	2.3	4.7
身障者(バス乗降可)	2.9	15.3	7.1	1.2		4.7	42.9	31.8	7.1	4.7	9.4	4.1
身障者(バス乗降不可)			2.9			2.9	20.6	44.1	2.9		2.9	

高山市中心部への移動手段を免許保有別にみると、免許保有者の約8割が自分で運転する自家用車を利用し、バス・鉄道等はほとんど利用されていません。次に、家族保有の場合、家族が運転する自家用車が約6割を占めるとともに、民営の路線バスの利用も2割以上います。保有なしの場合には、民営の路線バスが3割強、市町村営バス、タクシー・ハイヤーが2割強、鉄道が2割弱となっています。

表3-3 高山市中心部への移動手段(複数回答)(免許保有別、単位：%)

	鉄道	民営路線バス	市町村営バス	病院診療所送迎バス	福祉施設送迎バス	タクシー・ハイヤー	自家用車(自分で運転)	自家用車(家族が運転)	自家用車(それ以外)	バイク・スクーター	自転車	徒歩のみ
全体	6.6	12.5	4.2	0.7	0.1	4.4	51.8	29.6	7.0	3.0	5.4	4.1
免許保有	3.8	4.6	1.5	0.6		2.1	79.5	19.8	7.9	1.9	2.3	2.1
家族保有	10.9	24.5	4.7		0.5	5.2		62.0	5.2	3.6	9.9	7.8
保有なし	17.9	33.3	23.1	2.6		23.1	2.6	5.1	12.8	10.3	20.5	10.3

(4) 高山市中心部へ外出する際の目的先

高山市へ外出する場合の目的先をみると、商店・スーパーが特に多く、病院・診療所、親族・友人・知人の家と続いています。高齢者や身障者は、病院・診療所を目的先とする比率が高くなっています。

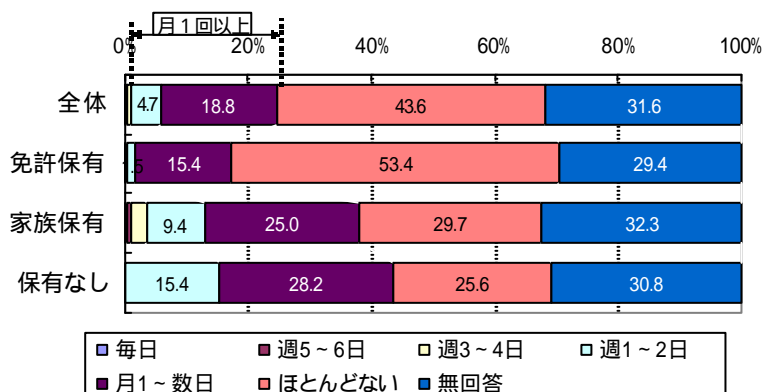
表3-4 高山市への外出目的先（複数回答）（属性別、単位：％）

	商店・スーパー	金融機関	病院 診療所	福祉施設	文化施設、娯楽施設	役場・公民館	親族・知人の家	その他
全体	88.1	34.7	52.0	4.6	27.2	11.9	45.1	10.8
15～64歳	96.2	35.4	30.8	2.5	32.5	11.0	52.7	12.7
高齢者	84.1	29.3	72.6	4.5	22.3	14.0	40.8	10.2
身障者(バス乗降可)	79.3	40.5	64.0	8.1	24.3	10.8	36.9	7.2
身障者(バス乗降不可)	61.5	30.8	84.6	15.4	15.4	15.4	30.8	15.4

(5) 家族以外の人に相乗りさせてもらう頻度

全体の約1/4の人が、家族以外の近所の人のお家用車に月1回以上乗せてもらうことがあると回答しています。免許保有別による相違が大きく、保有なしや家族保有の場合は4割前後が相乗りをさせてもらうことがあるとしています。

図3-8 相乗りさせてもらう頻度（免許保有別、単位：％）

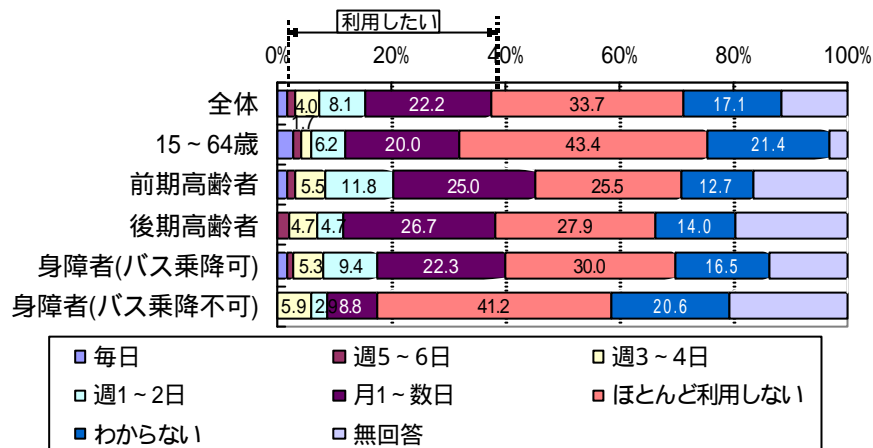


4. 小都市と周辺地域を結ぶ交通サービスの導入について

(1) 希望利用頻度（通勤・通学を除く）

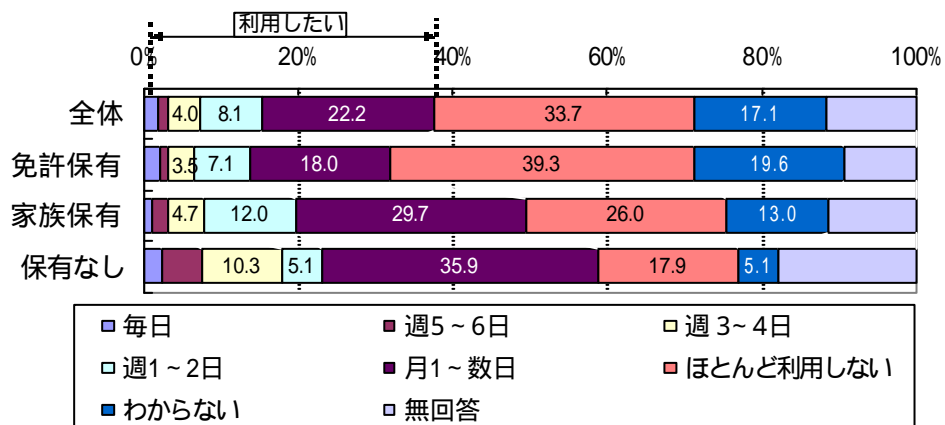
自宅近くと高山市中心部を結ぶ、路線バスなどの交通サービスが提供・充実された場合の利用意向をみると、何らかの形で利用したいという人は約4割に上っています。その中で、前期高齢者はやや利用意向が高い一方、身障者（バス乗降不可）では利用意向が低くなっています。

図3-9 高山市への交通サービスの希望利用頻度（属性別、単位：％）



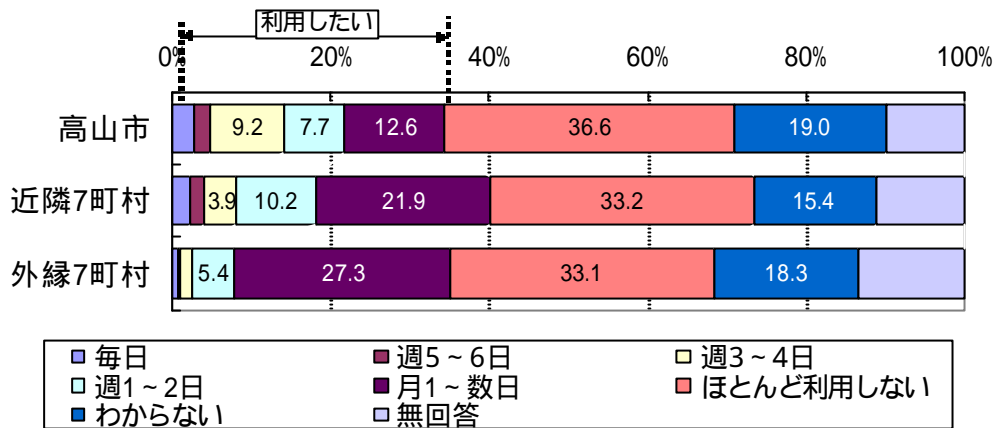
免許保有別に利用意向をみると、免許保有者は約3割にとどまるのに対して、家族保有の場合は約5割、保有なしの場合には約6割と利用意向が高くなっています。

図3-10 高山市への交通サービスの希望利用頻度（免許保有別、単位：％）



地域別に利用意向をみると、利用意向のある人の割合には大きな差はありませんが、外縁7町村と比較して、高山市や近接7町村の方が利用頻度を多く想定しています。

図3-11 高山市への交通サービスの希望利用頻度（地域別、単位：％）



(2) 交通サービス利用にあたって重視する条件

高山市への交通サービスを利用する際に重視する条件としては、「乗り場が自宅や目的地に近いこと」「運行頻度が高いこと」「運賃が妥当であること」の3項目に回答が集中しています。加えて、高齢者や身障者、特に身障者（バス乗降不可）においては、「乗り降りしやすい車両が使われている」という条件が重視されています。

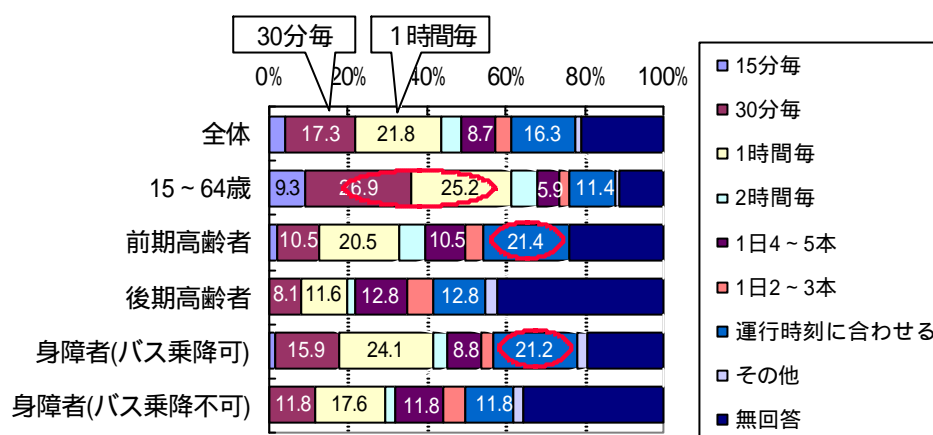
表3-5 高山市への交通サービス利用時に重視する条件（複数回答）（属性別、単位：％）

	運行頻度が高いこと	運賃が妥当であること	乗り場が自宅や目的地に近いこと	乗り降りしやすい車両が使われている	利用方法がわかりやすいこと	早朝や深夜にも運行されていること	その他	無回答
全体	39.0	36.0	43.6	13.2	12.8	14.3	3.0	24.8
15～64歳	52.8	49.3	48.3	4.1	14.8	23.4	3.1	13.8
前期高齢者	33.6	28.6	41.8	12.3	11.4	7.7	1.8	
後期高齢者	23.3	17.4	27.9	20.9	7.0	7.0	7.0	
身障者(バス乗降可)	33.5	35.9	50.0	19.4	14.1	12.4	1.8	22.9
身障者(バス乗降不可)	26.5	20.6	26.5	47.1	14.7	8.8	5.9	35.3

(3)交通サービスの希望運行頻度

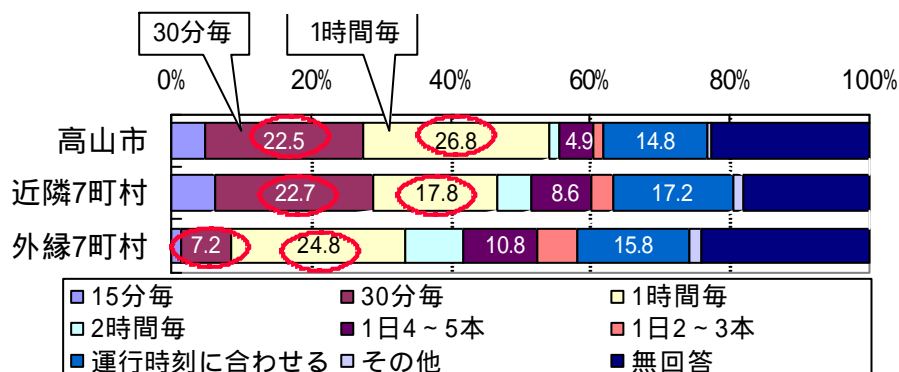
高山市への交通サービスを利用する際の条件のうち、希望する運行頻度については、1時間毎、30分毎という回答が多く、特に15～64歳の健常者は、30分毎と1時間毎が合わせて5割に達し、かなり厳しい条件を付ける人が多くなっています。一方、高齢者や身障者は運行時刻に合わせるという回答がやや多くなっています。

図3-12 高山市への交通サービスの希望運行頻度（属性別、単位：％）



運行頻度について地域別にみると、高山市や近隣7町村では、30分毎、1時間毎という回答が多いのに対し、外縁7町村では、30分毎という意見は少なく、1時間毎より少ない頻度の回答が比較的多くなっています。

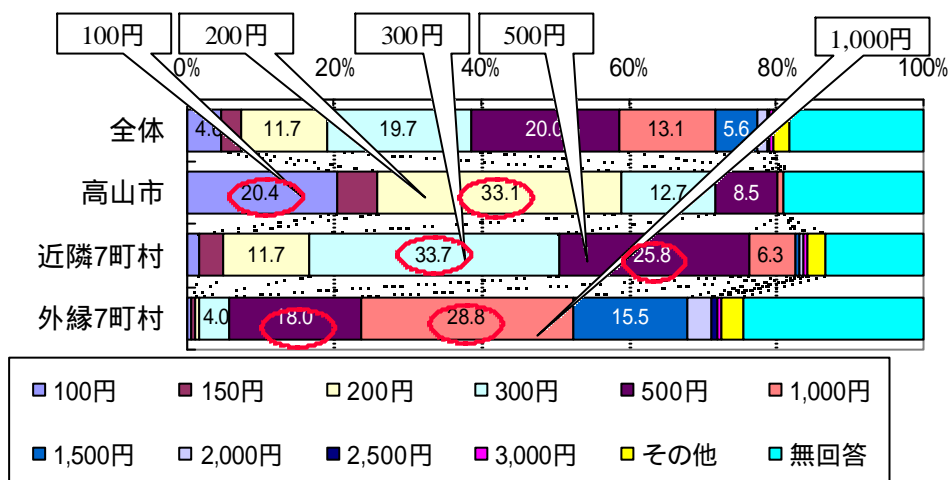
図3-13 高山市への交通サービスの希望運行頻度（地域別、単位：％）



(4)交通サービスの希望片道運賃

運賃条件については、高山市内の人は100円から200円、近接7町村の人は300円から500円、外縁7町村の人は500円から1,000円という回答が多く、高山市からの距離に応じて、負担してもよいという運賃に明確な差が出ています。なお、高山市内の100円、200円という運賃は、高山市が運営する市内バス「のらマイカー」の高齢者運賃、一般運賃とそれぞれ一致していますが、長距離になるほど、アンケート結果は実際の運賃よりも安くなっています。

図3-14 高山市への交通サービスの希望片道運賃（地域別、単位：％）



5. 自由回答 (抜粋)

交通全般	利用実態	市街地から少し離れているだけでバスの運行本数があまりなく、バスの時間にあわせると、少しだけの用事でも半日仕事になってしまい不便である。国道に歩道もなく、自家用車がないと日常生活が送れない。	15～64歳 健常者
		マイカーが多いので、努力して公共交通機関を利用しようと思っても難しいと思います。乳児をかかえていると、マイカーに頼らざるを得ない。	15～64歳 健常者
		足が悪いが、近くをバスが通らないので、自分で運転しています。	身障者 (バス乗降可)
		一人では外出不可能なので、自家用車に頼っています。	身障者 (バス乗降不可)
		高校が不便なところにあり、バスの本数も少なく、親の送り迎えに頼らざるを得ない。	15～65歳 健常者
	将来への不安	高齢化にともない、高齢者だけの世帯では、今後の移動に不安である。	65歳以上 健常者
		現在は車の運転は問題ないが、年をとったり、体が不自由になったりすると、現在の交通状況ではたいへん不便であると思う。運転できない人のために良い交通サービスの提供を望みます。	15～64歳 健常者
		高齢期を迎え、免許返納となると、公共交通機関の充実が生活を左右することになる。高山市へのバス条件がよければ、自家用車は必要ないと思う。	65歳以上 健常者
		バスの利用客が少ないと、赤字で廃止されるのでは？と不安でなりません。出歩けるのはバスのおかげだと思っている。	65歳以上 健常者
		必要であれば夫の車に乗せてもらうので公共交通の必要はない。	15～64歳 健常者
交通サービス	増便 (全般)	車のない人のために、もっとバスの本数を増やしてほしい。	15～64歳 健常者
		老人や学生のために、電車・バスの本数を増やし、また停留所も増やしてほしい。	15～64歳 健常者
		バスの間隔が開きすぎて、移動がスムーズできないので、せめて「時間」に「体」にしてほしい。	15～64歳 健常者
		自家用車がなく、急病の時に心配です。バスの本数を増やしてほしい。	65歳以上 健常者
	曜日 季節による増便	土日は、病院 学校が休みでも、介護のために毎日通っているので、土日の運行本数が減	身障者 (バス乗降可)
		民営バスは、日曜の運行本数が極端に少なく困っている。午後4時台にせめて1本欲しい。また、待合室の暖房も弱く、冬季は困っています。	65歳以上 健常者
		体育館でのイベント(体育祭など)開催時には、のらマイカーの本数を増やしてほしい。	65歳以上 健常者
		冬はバイクが乗れなくなるので、のらマイカーの運行本数を増やしてほしい。	身障者 (バス乗降可)
	早朝便 終発繰り下げ	Rまたはバスの運行時間をもっと遅く(夜10時以降)してほしい。	15～64歳 健常者
		年寄りが通院するための早朝バスがない。7時頃のバスは、平日は学生用、休日は運休のため利用しづらいので、7～8時に一般利用者用の早朝バスを運行してほしい。	身障者 (バス乗降可)
	新設 再編	公共交通がないので、病院に行くのに困っている。せめて1日に朝夕3回、バス停までの乗り物が欲しい。	65歳以上 健常者
		役場、診療所、郵便局、農協、商店街など利用したいのだが、高山市のようなのらマイカーなどをぜひ運行してほしい。	身障者 (バス乗降可)
		久美愛病院への通院に濃飛バスを利用しているが、高山駅前までしか行かず、直行便のバス運行があれば助かる。(朝9時病院着、午後3時病院発)	身障者 (バス乗降可)
		のらマイカーは、バス停が遠く、本数が少ないので、スーパーや文化会館、福祉センターへの便があれば助かります。	65歳以上 健常者
	バス停設置等	のらマイカーは市内に入るまでに50分もの乗車時間は年と共に苦痛です。運行ルートを小刻みにしてほしいです。	65歳以上 健常者
バス停が遠いので近くにほしい。		身障者 (バス乗降不可)	
病院や診療所、福祉施設などの近くにバス停があると良い。		65歳以上 健常者	
道路が狭く、バス停に行くまでも不便を感じます。歩行者用の道路を整備してほしい。冬季は水が流れて谷川を通行しているようなものである。		15～64歳 健常者	
バス停から目的地までの距離が長いと歩くに困難であるから、タクシー利用に頼っており、バスを利用していません。		65歳以上 健常者	
バス停施設	バス停まで行かず、途中で手をあげたら乗せてもらえると大変助かります。	65歳以上 健常者	
	待合室がないので、冬季はこまるので、屋根だけでもよいから作ってほしい。	65歳以上 健常者	
	市内のバス停にベンチが欲しい。	身障者 (バス乗降可)	
	高齢の方が、バスの中で現金で運賃を支払うのは大変なので、主要なバス停に券売機を設置してはどうか。	15～64歳 健常者	
停留所を小さな憩いの場として、バスを待つ楽しさを味わう	身障者 (バス乗降不可)		

交通サービス	車両	手押し車、ベビーカー、車イスが容易に乗れるもの	身障者 (バス乗降不可)
		バスによっては車体が高く、乗り降りに困ることがあります。	身障者 (バス乗降可)
		バスの乗り降りが高いのでほとんど利用していない。	身障者 (バス乗降可)
		村営バスは通路が狭い、客席が少ないなど、バスのグレードを良くしてほしい。	15～64歳 健全者
		バスほど大きいものでなく、小回りのきく車が交通サービスをしてくれるとよい	身障者 (バス乗降可)
		ユニバーサルな小型車両(ワンボックスカー)を公共タクシー的に市内を巡らせる	身障者 (バス乗降不可)
	運転手の対応	のらマイカーを高齢者以外の方が利用すると、運転手に嫌な顔をされることがあります。誰もが気がね無く利用できるためには、多少の負担も必要だと思う。福祉バスの運転手のサービスの有り方についてもっと考えて欲しいと思います。	15～64歳 健全者
		路線バスを利用しているが、乗務員の横柄な態度が気になります。高齢者は動作が鈍く、もたもたしていると嫌な顔をされるなど、もっと教育に力を入れてほしい。	65歳以上 健全者
		バス停に待っていたのに気がつかれずに置いておかれたことがある。特に冬季など待合室内にいるときに、バス運転手がわかるようなサインを作れないものか？	15～64歳 健全者
		夕方バス停で待っていたのだが、バスの運転手が乗らないだろうと思いこみ、素通りすることがあった。バスのサービス精神が薄れていると思う。	身障者 (バス乗降可)
	情報提供	経路や時間をもう少し市民にわかりやすく提示されるともっと利用が増えると思う。	65歳以上 健全者
		町の交通サービスの情報をもっと提供してほしい。	15～64歳 健全者
	運賃	JR沿いのバス運賃は安い、それ以外の区間は高い。	15～64歳 健全者
		のらマイカーを他の町村住民も低料金で利用できるようにしていただきたい。	65歳以上 健全者
	鉄道関連	子どもは高校通学にJRを利用しているが、JRとバスとの連絡が悪い。そのため毎日車で駅まで送っている。	15～64歳 健全者
		鉄道と民営バスの運行時間が同一なので時間をずらせば便利になると思う。	15～64歳 健全者
	サービス全般	鉄道駅の陸橋の階段が体にこたえるので、なるべく利用しないようにしている。	身障者 (バス乗降可)
		高校生の通学は、親が送迎しているのが実態である。通学に合わせた交通手段があれば車の送迎が減るので、もっと利用しやすい交通サービスを検討してほしい。	15～64歳 健全者
町中心部に出るバスがないため、老人にとって交通サービスの提供を切に願っている。		65歳以上 健全者	
30分位に1度廻ってくるバスが、流しのタクシーもあればよい。観光客が高山に流しのタクシーがないのに驚いていました。		身障者 (バス乗降可)	
道路交通	道路整備	道路の段差をなんとかしてほしい。また交通量の多さも問題である。	身障者 (バス乗降可)
		県道に歩道整備を早急をお願いしたい。人身事故がおきてからでは遅いです。	身障者 (バス乗降可)
		全般的に道路舗装が悪く、障害者にはこの路面は車・バスに乗っていても体につらいです。	15～64歳 健全者
		高山駅前には地下道か歩道橋を設置して、歩行者を横断禁止にした方がよいと思う	15～64歳 健全者
	駐車場対策	町中の駐車場が狭く、少ないので、大きな車は路上駐車しなければならなくなっている。従って、町中よりも郊外へ遠くても出かけることが多くなっているようです。目的地に近い駐車場がいつも満車になっている状態では町中から足が遠のいてしまいます。	15～64歳 健全者
		道路幅が狭かったり、駐車場が近くにないなど、町中の買物は不便である。	身障者 (バス乗降可)
		JR利用のたびに思うのだが、駅前に専用駐車場を設置してほしい。(駅前駐車場がある、小坂、秋原まで行くことがある)	15～64歳 健全者
		身障者用の駐車場が少なく、またその場所に一般の人が駐車するので困っている。	身障者 (バス乗降不可)
	積雪・凍結対策	外出時は、障害があるため、平日の比較的空いている時間や、駐車場が広いところを選ぶようにしています。土日でも安心して出かけられるような駐車場の整備をしていただきたい。	身障者 (バス乗降不可)
		冬季の路面凍結がづらい。転んで骨折した話を聞くと、夜間の外出は控えてしまう	15～64歳 健全者
	運転マナー	冬季は道路凍結により事故が多い。融雪剤などの量を増やすなど、凍結防止に考慮してほしい。そうすれば、外出時間も短縮され、また安心した運転ができる。	15～64歳 健全者
		夏季は自宅までタクシー利用しているが、冬季は農道が除雪されないため、町道にあるバス停まで歩いてバス利用している。	65歳以上 健全者
電動スクーター	老人の自動車、自転車、電動スクーターなどの運転マナーが悪すぎる。特に自転車や電動スクーターは歩道を運行させるよう指導(標識などで)してほしい。	15～64歳 健全者	
	30年近くバイクを利用しているが、高山の様な小都市では小回りがきいて経済的でもあり便利である。ただし雨天と70歳すぎからの利用は危険かなと心配している。一人乗り電動車の研究がもっと進めば良いと思っている。その場合、車道、歩道のほかに別のルールも必要かと思う。	身障者 (バス乗降可)	
総合的対策	運行本数と運賃を考えると、公共交通機関に頼ることは無理だと思うが、高山市中心部での滞在時間を延ばしても良いと思われる魅力ある町となれば、高山市郊外に駐車場があって、そこからシャトルバスのように市内循環バスなどが頻繁にあると利用しやすくなるかもしれない。	身障者 (バス乗降可)	