

新たなモビリティの導入 に係る方向性について

第3回日高市地域公共交通協議会
2024年6月21日 @高萩公民館



1. 新たなモビリティの導入イメージ

- 新たなモビリティについては、現在市内において**既存公共交通の利用が難しいエリア**の住民等をはじめとして、**主要施設（買物・病院・行政手続き等）**や**交通結節点へのアクセスを支援**するために導入するものとして想定する。

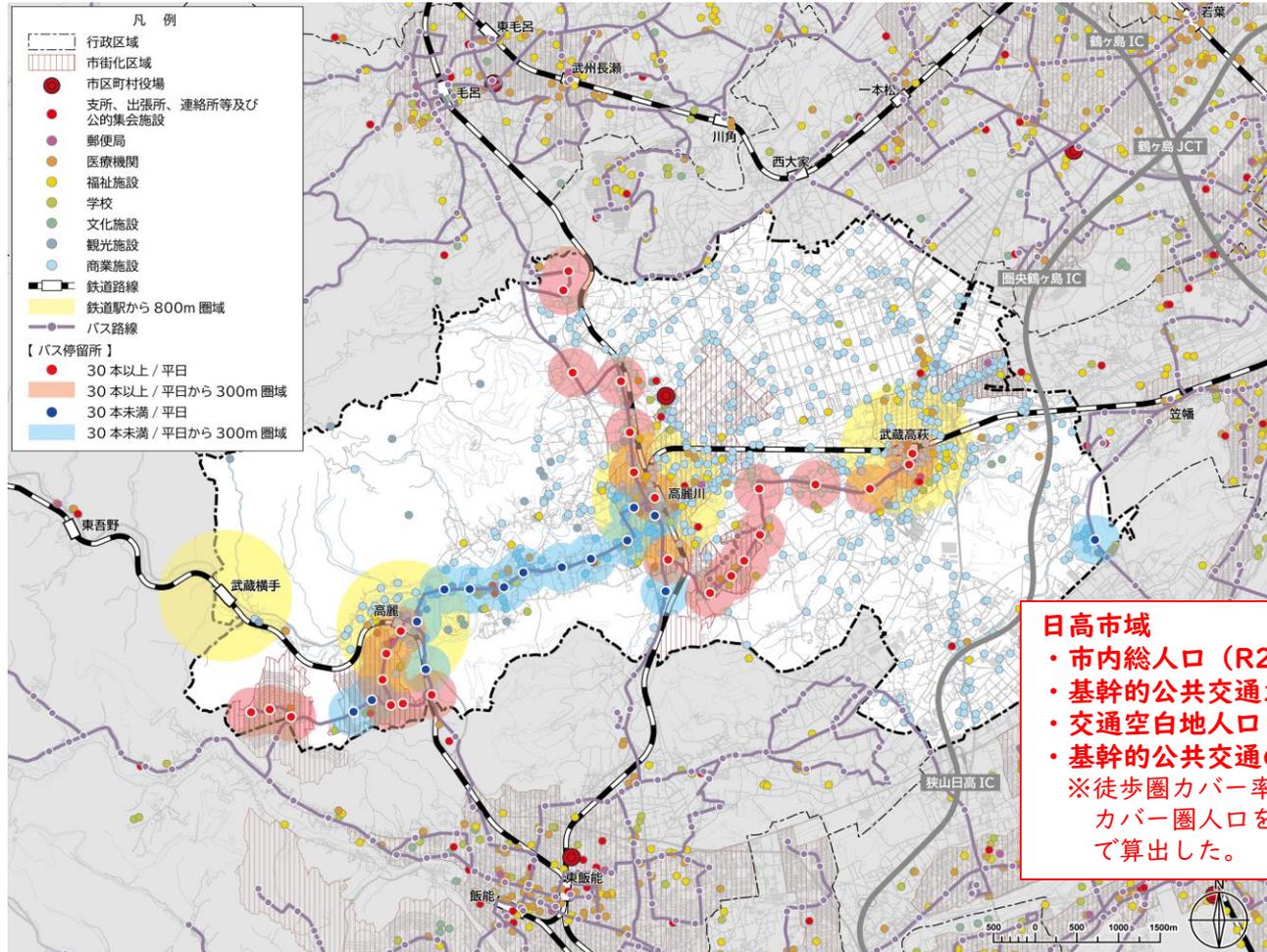


図 本市における公共交通の徒歩圏域

（出典）交通事業者ホームページ、国土数値情報に基づき図化

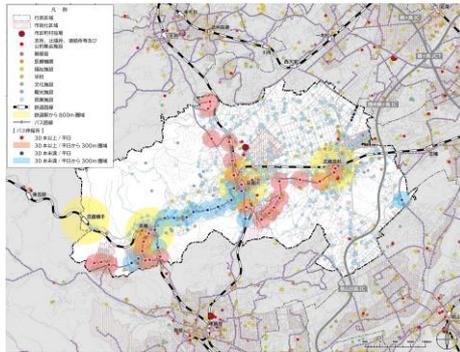
※鉄道駅及びバス停留所からの徒歩圏域は『都市構造の評価に関するハンドブック』における公共交通沿線地域の定義である「全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏（鉄道駅については800m、バス停については300m）」とした

1. 新たなモビリティの導入イメージ

- 新たなモビリティの導入を考える際の前提として、日高市における公共交通空白の考え方を示します。
- 公共交通空白には「空間的な空白」と「時間的な空白」の2つの視点があると捉えています。
- 地域に合った新たなモビリティを導入することで、「空間的な空白」を埋める考え方だけではなく、既存公共交通と連携して市内公共交通の選択肢を増やし、実質的な運行頻度を高めることで市内公共交通のサービスレベル全体を高めることの両輪で対策を進めていく必要があると考えています。

空間的な空白

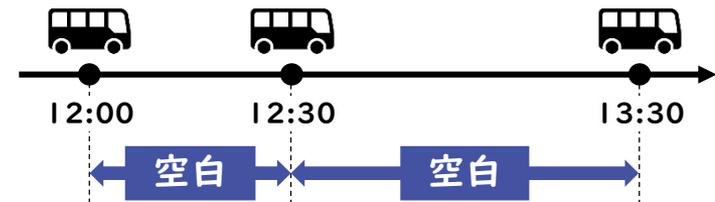
鉄道路線・バス路線沿線から外れた地域で、**既存公共交通を利用しづらいエリア**がある。
＝空間的な空白



地域に合った新たなモビリティを活用し、空白地を埋める。

時間的な空白

既存公共交通が利用可能であっても、**運行ダイヤが30分～1時間に1本など、利便性が高いとは言えない時間帯**がある。
＝時間的な空白

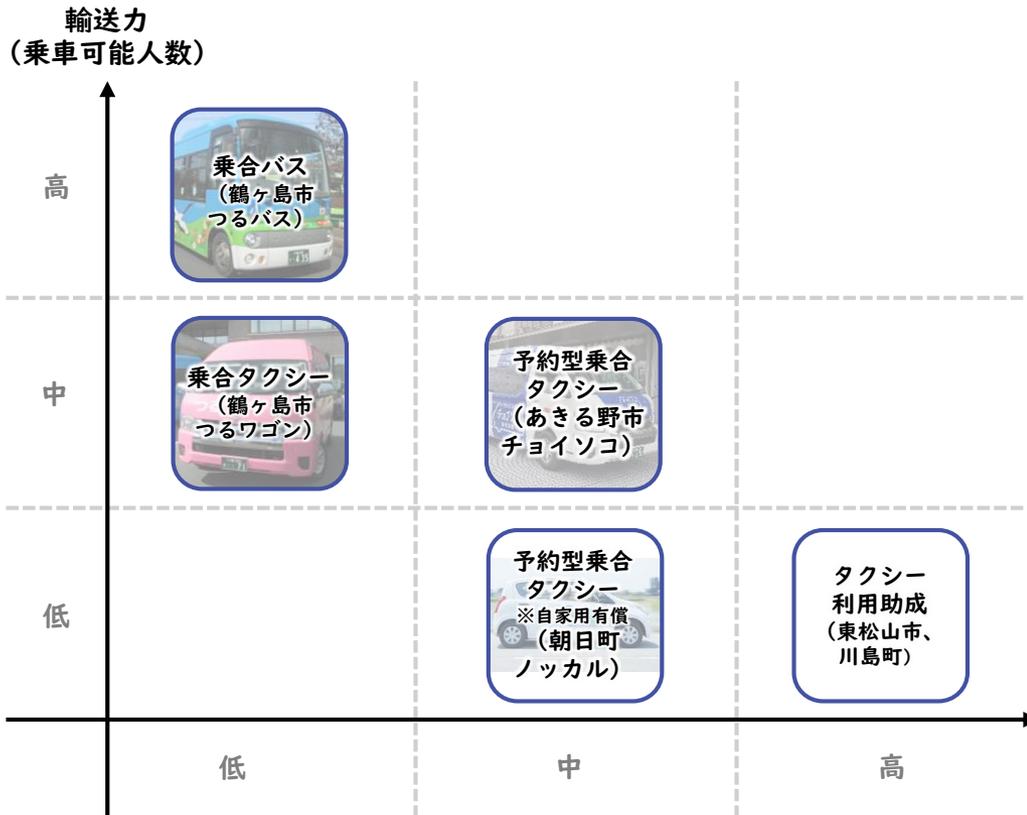


既存公共交通と連携して市内公共交通の選択肢を増やし、**実質的な運行頻度を高める**ことで、市内公共交通のサービスレベル全体を高める。
(※異なる交通手段同士での競合は避ける)

両輪で進める

2. 新たなモビリティの事例整理

- 次ページ以降で示す新たなモビリティの事例は以下の通りです。
- 輸送力と移動の随意性（ドアツードア性、時間面での自由度）を軸に整理すると、乗合バスや乗合タクシーは比較的輸送力が高い一方、好きな時にドアツードアで移動しやすいかという観点では、予約型乗合タクシーやタクシー利用助成の方が優位にあると考えられます。
- 日高市内区間においては平均乗車人数が概ね5名以下であり、**現行のバス車両で運搬することは非効率**であることから、本市では、輸送力よりも移動の随意性を重視した施策を行うことが望ましいと言えます。



乗合バス

乗車定員11人以上の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物

乗合タクシー

乗車定員10人以下の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物

予約型乗合タクシー

利用者からの予約に応じて輸送する乗合タクシー

タクシー利用助成

一般タクシーを用い、利用者からの予約に応じて、不特定多数を乗り合わせることなく輸送する乗り物

移動の随意性
(ドアツードア性、時間面での自由度)

3. 事例紹介 ー埼玉県鶴ヶ島市つるバス（乗合バス）・つるワゴン（乗合タクシー）

- 地区別に運行日時・コースを定める**定時定路線型の運行形態**となっています。
- つるワゴンでは、ルート上安全な場所であれば**停留所でなくても指定した場所で降車可能**です。

経緯

- 平成8年5月：鶴ヶ島市内循環バス「ふれあい号」として運行開始
- 平成22年：鶴ヶ島市民バス・鶴ヶ島市乗合タクシーに再編
- 平成23年：名称をつるバス・つるワゴンに改称し、路線再編
- 令和5年6月：ルート・ダイヤ変更（道路環境の変化、混雑緩和や運行実態に合わせた停留所の間隔に変更とともに、労働基準の変更に対応した見直し）



つるバス



つるワゴン

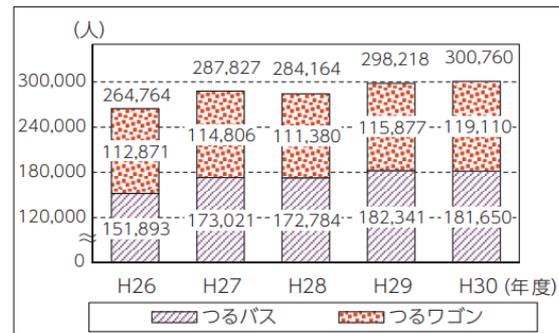
【出典】つるバス・つるワゴンのご案内 | 鶴ヶ島市公式ホームページ (tsurugashima.lg.jp)

人口	70,117人（令和2年国勢調査）
面積	17.65km ²
対象者	誰でも乗車可能
乗車定員	つるバス：35人（運転手を除く） つるワゴン：9人（運転手を除く）
運賃	中学生以上：200円、小学生：100円
運行時間	年末年始を除く毎日運行 6時台～19時台 ※ルートによってダイヤは異なる
導入時期	平成8年5月
実施主体	鶴ヶ島市
運行主体	東武バスウエスト(株)、(株)千代田交通、(有)鶴ヶ島交通、(有)三芳野タクシー、(株)川乗三和
事業費	【令和5年度市町村負担額】 つるバス：約2,500万円（1件あたり事業費：64円） つるワゴン：約5,800万円（1件あたり事業費：約360円）

効果・ポイント・課題

- 市内在住の**高齢者・障がい者・妊婦・未就学児同伴の保護者**は特別乗車証の提示で**無料で乗車可能**です
- 特別乗車証保有者は、**坂戸市の「さかっちバス・さかっちワゴン」にも無料で乗車**できます
- 「BusGO!」という**バスロケーションシステム**を導入し、走行位置をパソコンやスマートフォンでリアルタイムに確認できます
- 予約窓口は設置していません（運行に関する問合せは各運行主体で対応）
- 利用者数は**増加傾向**にあります
- 利用者数（令和5年度）：つるバス…388,771人
つるワゴン…161,295人

【つるバス・つるワゴン利用者数】



【出典】第6次鶴ヶ島市総合計画「基本構想・前期基本計画」 | 鶴ヶ島市公式ホームページ (tsurugashima.lg.jp)

3. 事例紹介 - 東京都あきる野市チョイソコ (予約型乗合タクシー)

- 公共交通空白地域にお住まいの方を対象としたデマンド型交通（予約型乗合タクシー）として、**住宅地停留所**と目的地停留所間の移動に利用可能なサービスの実証実験を実施しています。
- 予約に応じて乗降場所や経路を変更可能**なAIを活用した専用システム「チョイソコ」を導入しています。
- 利用者数は年々伸びており、車両1台から2台での運行が望ましいという意見も出てきています。
- 車両1台あたり年間約1,000万円の運行経費に対し、**運行収入の確保が課題**となっています。

経緯

- 平成30年1月：少子高齢化、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、市の持続可能な公共交通の実現等について検討するため、「**あきる野市公共交通検討委員会**」を設置しました
- 令和4年3月：S&D多摩ホールディングス(株)等から事業提案を受け、事業者選定、実証実験開始
- 令和5年7月：**地域交通法に基づく法定協議会**を立ち上げ、**本格運行に向けた検討**を実施



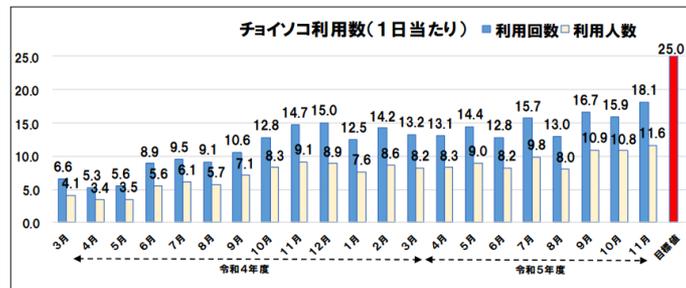
デマンド型交通「チョイソコ」

【出典】「**デマンド型交通(チョイソコ)の実証実験について** | あきる野市 (city.akiruno.tokyo.jp)

人口	79,292人 (令和2年国勢調査)
面積	73.47km ²
対象者	交通不便地域（網代、引田、湊上、上代継、下代継、野辺、小川及び草花のいずれか）に居住の小学生以上の方
乗車定員	8人（運転手を除く）
運賃	1回200円（未就学児無料）
運行時間	平日9時から午後4時 (予約は2週間前～乗車時間の30分前まで)
導入時期	令和4年3月～令和7年3月31日 (実証実験期間)
実施主体	S&D多摩ホールディングス(株) ※あきる野市が事業支援
運行主体	横川観光(株)
事業費	約1,115万円 (令和5年度当初予算) ⇒1回あたり事業費：約2,600円 (令和5年11月実績)

効果・ポイント・課題

- 会員登録者数：**437人** (令和6年3月末時点)
- 利用件数：**278件**、乗合率：**1.37人** (いずれも令和6年3月実績)
※月ごとに、乗降場の各区内で、平均何人乗り合わせたかを示す値
- 令和3年度及び令和4年度は、**一般財団法人トヨタ・モビリティ基金**の「自動車販売店各社による地域支援活動」資金助成を活用
- 市内に**4か所ある公共交通優先検討区域**のそれぞれで施策を実施 (4地区ごとにルート設定) し、車両1台で全地区を対応しているため、地区間の距離もあり、2台での運行を望む声もあります
- チョイソコの事業（愛知県内）で、**全国一律のコールセンターを設置**し、一括して電話予約を受けています
- 市の**運行収入の確保が課題** (運行経費は市が負担し、運賃収入は全て事業者の利益)
- チョイソコは本来、企業等の協賛金を原資にする仕組みですが、あきる野市の場合、現時点では協賛金を受けていません



チョイソコ利用状況

【出典】あきる野市地域公共交通協議会 | あきる野市 (city.akiruno.tokyo.jp)

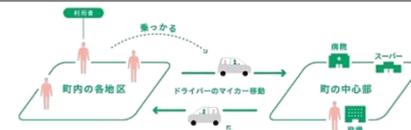
3. 事例紹介 ー 富山県朝日町ノッカル（予約型乗合タクシー ※自家用有償型）

- 運行主体は自治体でありながら、運行管理を地元交通事業者、ドライバーを地域住民が務める新しい公共交通サービスの事例です。令和3年10月より本格運行を開始しています。
- 車両として住民のマイカーを活用するため、**コミュニティバス等**に比べて**少ないコストで運行可能**です。

経緯

- 富山県が行うコンパクトシティの取組の一環で、(株)博報堂と朝日町との関係が生まれたことが契機となり取組が始まりました
- 当初は観光の観点で取組を模索していましたが、町と協議を進める中で「**観光よりも高齢者の生活の足となる交通の方が現状の課題として重要**」という結論に至り、新しいサービスの検討を進めることとなりました
- 令和4年6月には、内閣府による**デジタル田園都市国家構想推進交付金事業に採択**されました
- スイミングスクールに通う保護者による送迎支援として実証実験を実施した「**こどもノッカル**」は令和6年4月以降、通常の**ノッカル朝日町に統合**されました

人口	11,081人（令和2年国勢調査）
面積	227.41km ²
対象者	会員登録者（登録無料）
乗車定員	車両により異なる（自家用車）
運賃	1回600円
運行時間	7時台～18時台（コースによって異なる）
導入時期	実証運行：令和元年度（14か月） 本格運行：令和3年10月1日～
実施主体	朝日町、(株)博報堂
運行管理主体	(有)黒東自動車商会
事業費	非公開



ノッカル仕組み

【出典】富山県朝日町 (note.jp)

効果・ポイント・課題

- 「自家用有償旅客運送」制度を活用することで、地域住民によるサービス展開が可能となっています

※自家用有償旅客運送：バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。自家用車活用事業（令和6年3月創設、いわゆる日本型ライドシェア）とは異なり、公共交通空白地域での運送や福祉を目的とした運送に限るとともに、旅客から収受する対価は実費の範囲内（ガソリン代等、営利を目的としない妥当な範囲内）でのみ認められるもの。

- (株)博報堂の参画によりプロフェッショナルなIT人材活用が可能となり、**デジタルに不慣れな町民も使いやすいよう、LINEで予約可能なサービスを実現**しました
- 電話による予約も可能としており、運行管理主体が予約窓口を担当しています
- 地区別にコースが定められていますが、ドライバーは地域住民となるため、**ドライバーの都合により運休となる便があります**



利用者向けLINEサービス利用画面

【出典】地域交通を再編集 | みんなで公共 | 博報堂 HAKUHODO Inc.

3. 事例紹介 ー 埼玉県東松山市デマンドタクシー（タクシー利用助成）

- 希望の時間、乗車場所の要望に低料金で応じる、タクシー車両を用いた新しい公共交通サービスです。
- 乗降ポイントは、市内の駅・バス停、公共施設、福祉施設、医療施設など10分類、519箇所あります。
- 自宅前から乗降ポイント、乗降ポイントから自宅前の利用だけでなく、乗降ポイント間の利用も可能です。
- 利用者数は伸びている一方、年間約5,200万円の運行経費の確保が必要となっています。

経緯

- 平成10年～：市内循環バスを当初は3コース運行していましたが、利用者数の低迷やコース見直し等による利便性向上には限界がありました
- 平成25年：市内循環バスの見直しを行い、代替手段としてデマンド交通導入を検討・地域公共交通会議にて協議を実施
- 平成26年10月：市内の一部地域で実証運行開始
- 平成27年12月：本格運行の開始

利用料金

運賃及び迎車 回送料金の 合計額	利用料金
1,000円未満	500円
1,000円以上 2,000円未満	800円
2,000円以上 3,000円未満	1,000円
3,000円以上	1,500円

人口	91,791人（令和2年国勢調査）
面積	65.35km ²
対象者	事前登録をした東松山市に住民登録のある高校生以上の方
乗車定員	4人程度（タクシー車両）
運賃	500～1,500円 （必要運賃に応じてランク分け）
運行時間	月～土 8時30分～17時
導入時期	実証実験：平成26年10月～ 本格運行：平成27年12月～
実施主体	東松山市
運行主体	イグチ交通、観光タクシー、 東松山交通
事業費	導入経費：約30万円 運行経費：約5,200万円（令和4年度） ⇒1件あたりの事業費：約800円

効果・ポイント・課題

- 導入経費：約30万円（車両掲出用のマグネットシート、事業周知用の色上質紙、利用者証のラミネートフィルム等）
- 民間事業とのすみ分け、競合の回避などは特段実施していません（実証実験時に他交通への影響が薄いことを確認）
- タクシー会社（イグチ交通、観光タクシー、東松山交通）へ電話予約が可能となっています
- 公共交通空白地域の移動支援と利便性向上効果や、高齢者等の外出機会を創出する効果が確認されています
- タクシー事業者からも新しい設備導入が特に不要のため好評
- 乗り継ぎ件数の少なさ、公費負担の増加、事務処理の煩雑さ、混雑時間帯に一般タクシーで個別輸送を行うリソース確保・予約処理等が課題

令和2年7月より、一部料金の改定を実施
（1,000円以上2,000円未満の場合 500円⇒800円）



市補助額及び利用件数の推移

3. 事例紹介 ー 埼玉県川島町かわみんタクシー (タクシー利用助成)

- 事前に登録をすれば、自宅などから町内の行きたい場所や、指定の町外病院に行くことができる、**交通弱者の日中の移動を支援する交通サービス**です。
- 登録している人が1人いれば、**複数人でも利用することができる上、各利用者の乗車場所・降車場所がそれぞれ違って利用可能**です。

経緯

- 通常のタクシー事業は、利用者は運賃が高く利用を控える傾向にあるため、事業者の事業継続が困難となり、地域公共交通が衰退する状況でした
- 集落が点在し**移動需要が多方面に分散化**しているため、バスではなく**フルデマンド型のドアツードア方式**を採用
- 平成28年6月：実証運行開始 (6か月)
- 平成29年1月：本格運行開始
- 令和4年1月：利用料金の増額、利用できる町外病院3か所の追加等を実施

利用料金

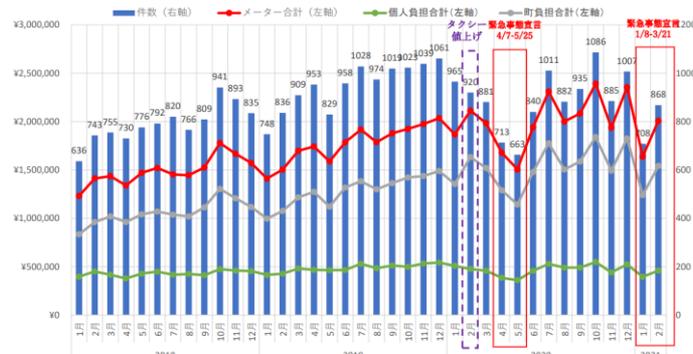
利用パターン	利用料金	
町内での利用	タクシーメーター 2,500円未満	片道 700円
	タクシーメーター 2,500円以上	片道 1,000円
指定町外病院の利用	タクシーメーター 5,000円未満	片道 2,000円
	タクシーメーター 5,000円以上	片道 3,000円

※町内割引利用
・片道500円
(タクシーメーター2,500円以上は700円)
※指定町外病院の利用
・片道1,700円
(タクシーメーター5,000円以上は2,700円)

人口	19,378人 (令和2年国勢調査)
面積	41.72km ²
対象者	町内在住の16歳以上の方 ※要事前登録 (登録無料)
割引制度	75歳以上の者、町内の東武バス利用者、障がい者・運転免許返納者、かわみんハウス・川島町役場の利用者
乗車定員	一般タクシーと同様
運賃	左表の通り
運行時間	月～土曜 8時～18時 ※日曜、祝日、12/29～1/3は運休
導入時期	本格運行開始：平成29年1月～ ※令和4年1月運行内容変更
実施主体	川島町
運行主体	(有)川島タクシー
事業費	約126万円/月 (令和4年7月) ⇒1件あたりの事業費：約1,300円

効果・ポイント・課題

- 電話予約窓口は(有)川島タクシー (運行日の8時～23時30分まで予約可能)
- 75歳以上の方、東武バス利用者 (乗り継ぎ)、障害者手帳保有者等を対象に**割引制度**を導入
- 利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大期間は一時減少傾向にありましたが、**全体として増加傾向**と言えます
- 東武バスとの乗り継ぎ利用の促進が課題となっています



利用件数・メータ料金・個人負担・町負担

【出典】令和3年度 川島町地域公共交通会議/川島町 (town.kawajima.saitama.jp)

4. メリット・デメリットと導入可能性について

- 事例を踏まえ、運行態様別の事業概要を整理した結果を示します。

運行態様別の事業概要について

	乗合バス	乗合タクシー	予約型乗合タクシー	タクシー利用助成
定義	乗車定員11人以上の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物	乗車定員10人以下の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物	利用者からの予約に応じて輸送する乗合タクシー	一般タクシーを用い、利用者からの予約に応じて、不特定多数を乗り合わせることなく輸送する乗り物
参考事例	鶴ヶ島市つるバス	鶴ヶ島市つるワゴン	あきる野市チョイソコ 朝日町ノッカル	東松山市デマンドタクシー 川島町かわみんタクシー
道路運送法上の位置付け	一般乗合旅客運送事業もしくは自家用有償旅客運送	一般乗合旅客運送事業もしくは自家用有償旅客運送	一般乗合旅客運送事業もしくは自家用有償旅客運送	一般乗用旅客運送事業
運行態様	路線定期運行	路線定期運行	区域運行	一般乗用旅客運送事業による運行
運行主体	バス事業者 (一般乗合旅客運送事業者)	タクシー事業者 (一般乗合旅客運送事業者)	タクシー事業者 (一般乗合旅客運送事業者)	タクシー事業者 (一般乗用旅客運送事業者)
運行車両	バス車両	タクシー車両	タクシー車両	タクシー車両
初期コスト項目	<ul style="list-style-type: none"> 現行のバス車両・運転手を活用できる場合（現行の交通事業者に委託を行うことができる場合）は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない 交通事業者の変更を伴う場合は、運行計画の作成・運行に向けた準備作業等の面で費用が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手を新規調達しない場合は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない 運行計画の作成・運行に向けた準備作業等の面で費用が発生 一般タクシーと見分けるための車体へのラッピング・ステッカー等の作成が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手を新規調達しない場合は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない 運行計画の作成・運行に向けた準備作業等の面で費用が発生 一般タクシーと見分けるための車体へのラッピング・ステッカー等の作成が必要 予約・配車のためのシステム構築費用が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 車両・運転手を新規調達しない場合は人件費・車両関連費に係る追加的な費用は少ない その他追加的に発生する費用は特段無し
運営コスト項目	<ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費 	<ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費 	<ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費 予約システムに係るランニング費用 	<ul style="list-style-type: none"> 人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、諸経費
交通事業者に関する要配慮事項	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー不足と車両の老朽化が課題となっている中現行事業者についてはコミュニティバス事業として運用する場合も受託が困難である可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 市内タクシー事業者についてはドライバー・車両ともリソースの確保が可能との情報有り（ヒアリング調査結果） 一般乗合旅客運送事業で運行する場合、受託する事業者は道路運送法第4条許可を取得している必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 市内タクシー事業者についてはドライバー・車両ともリソースの確保が可能との情報有り（ヒアリング調査結果） 一般乗合旅客運送事業で運行する場合、受託する事業者は道路運送法第4条許可を取得している必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 市内タクシー事業者についてはドライバー・車両ともリソースの確保が可能との情報有り（ヒアリング調査結果） 受託する事業者は道路運送法第4条許可を取得していなくても構わない

4. メリット・デメリットと導入可能性について

- 事例を踏まえ、運行態様別のメリット・デメリット及び導入可能性を整理した結果を示します。
- 全体的に、**タクシー利用助成の導入**がデメリットに比べてメリットが多く導入による効果が期待されます。

運行態様別のメリット・デメリット及び導入可能性について

	乗合バス	乗合タクシー	予約型乗合タクシー	タクシー利用助成
定義	乗車定員11人以上の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物	乗車定員10人以下の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物	利用者からの予約に応じて輸送する乗合タクシー	一般タクシーを用い、利用者からの予約に応じて、不特定多数を乗り合わせることなく輸送する乗り物
参考事例	鶴ヶ島市つるバス	鶴ヶ島市つるワゴン	あきる野市チョイソコ 朝日町ノッカル	東松山市デマンドタクシー 川島町かわみんタクシー
利用者にとっての 利便性	<p>△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在問題なくバスを使うことができている層にとっては、使い慣れた運用であるため利便性が高い 移動制約者、バスが使いづらい層にとっては引き続き利便性が低い状況が継続 	<p>△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行ルートの変更を伴う場合は移動制約者等にとっての利便性が若干向上する可能性がある バスと比較して車内が狭いため、乗合に抵抗感を示す層も想定される 	<p>△～○</p> <ul style="list-style-type: none"> ドアツードア性が高く利便性が向上 バスと比較して車内が狭いため、乗合に抵抗感を示す層も想定される 予約作業が発生するため、煩わしさを感じる可能性 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> ドアツードア性が高く利便性が向上 個別輸送のため相乗りに対するストレスがない 予約作業が発生するため、煩わしさを感じる可能性
経済性	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がタクシー車両での運行と比較して高い 利用者がいない場合も必ず経費が発生する（＝利用者の有無に関わらず、毎年一定額の行政負担が発生する） 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がバス車両での運行と比較して安い 利用者がいない場合も必ず経費が発生する（＝利用者の有無に関わらず、毎年一定額の行政負担が発生する） 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がバス車両での運行と比較して安い 利用者がいない場合は経費が発生しない 好きな時にドアツードアで移動 予約・配車のためのシステム構築費用・ランニング費用が発生する ※事例：あきる野市チョイソコの場合、1台あたり年間約1,000万円 	<p>○～◎</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行に係る人件費・車両の維持管理に必要な費用等がバス車両での運行と比較して安い 利用者がいない場合は経費が発生しない 既存のタクシー配車システムを活用できるためシステム等の構築・ランニング費用が発生しない 好きな時にドアツードアで移動 利用者が増えるほど行政負担が増加する
移動需要に対する 合理性	<p>△</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、日高市内区間においては平均乗車人数が概ね5名以下であり、現行のバス車両で運搬することは非効率である 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動需要に対する適正化が図られる ただし、平均乗車人数が5名以上に達する便もあり、小型タクシー1台で運用する場合は朝時間帯等に積み残しが生じる可能性がある 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動需要に対する適正化が図られる 閑散時間帯に関しては予約がなければ運休となるためコミュニティタクシーと比較して効率的な輸送が可能 需要が集中する朝時間帯については容量以上の予約が入る可能性がある 	<p>○</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動需要に対する適正化が図られる 平均乗車人数が5名以上に達する時間帯については、一般タクシーで個別輸送を行うリソースの確保が可能かどうか要確認 需要が集中する朝時間帯については容量以上の予約が入る可能性がある

【参考】地区別の高齢化率と公共交通の徒歩圏域の関係性

- 公共交通等により医療施設・行政施設に到達できない地域に居住する65歳以上の高齢者は概ね6,000人程度（市内人口の約10%）、75歳以上の高齢者は概ね3,000人程度（市内人口の約5%）です。
- 商業施設は市内に点在しており、到達できない地域の高齢者人口は比較的少ない傾向にあります。

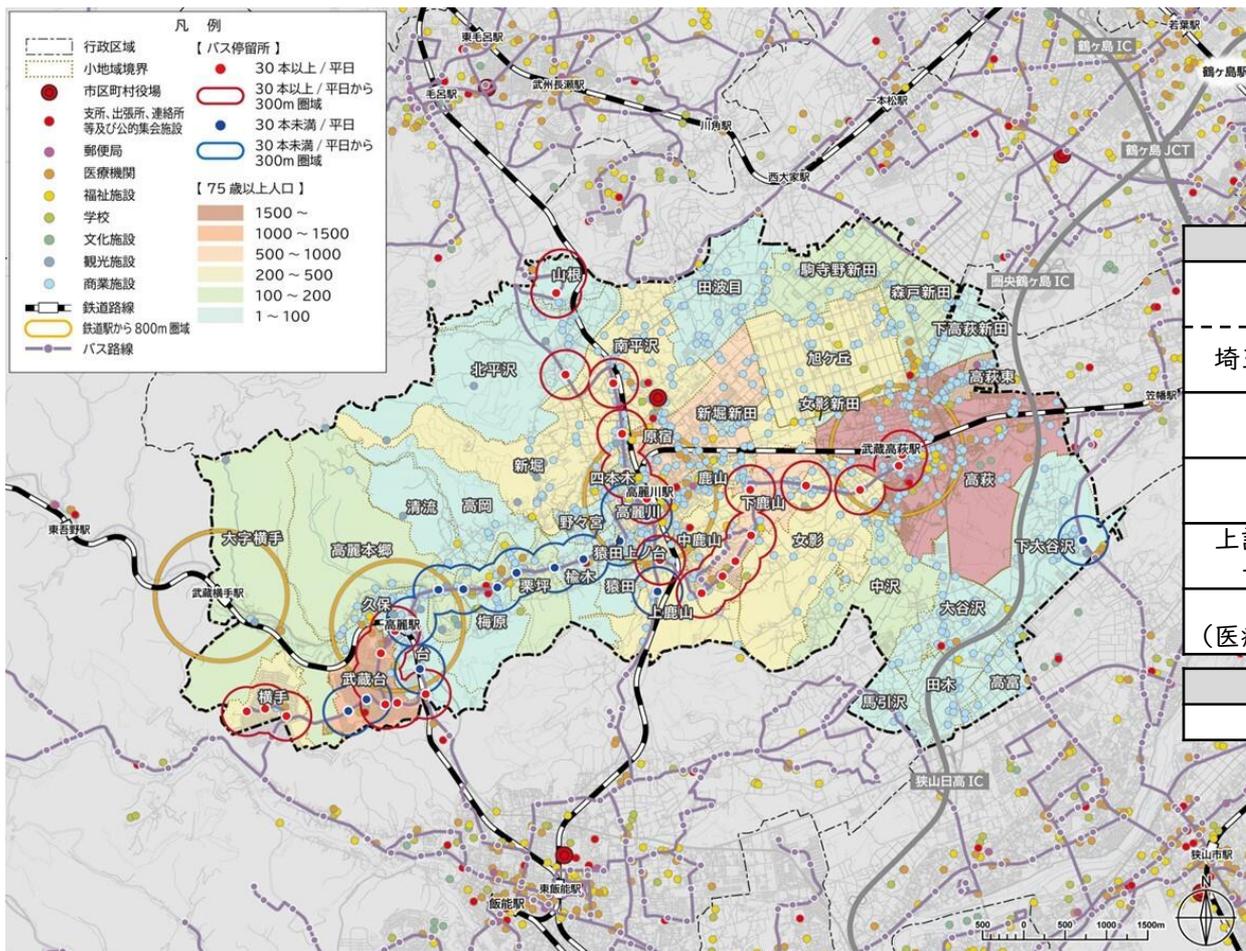


表 主要施設に訪問し・帰ってくる事ができない地域に居住する高齢者の人口（主要施設別整理）【単位：人】

主要施設	65歳以上	75歳以上
医療施設	6,105 (33.2%)	3,268 (32.4%)
埼玉医科大学病院	6,242 (33.9%)	3,369 (33.4%)
商業施設	2,396 (13.0%)	1,370 (13.6%)
行政施設	6,060 (32.9%)	3,231 (32.1%)
上記施設いずれか一つでも該当	8,227 (44.7%)	4,430 (44.0%)
全施設 (医療・商業・行政)	2,396 (13.0%)	1,370 (13.6%)
全人口	65歳以上 18,413	75歳以上 10,078

(出典) 統計ひだか R6年1月実績
※ () 内は全人口に対する割合

図 【参考情報】本市における地区別の高齢化率と公共交通の徒歩圏域の関係性

(出典) 地区別の高齢化率：統計ひだか R6年1月実績、公共交通の徒歩圏域：交通事業者ホームページ、国土数値情報に基づき図化

※鉄道駅及びバス停留所からの徒歩圏域は『都市構造の評価に関するハンドブック』における公共交通沿線地域の定義である「全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏（鉄道駅については800m、バス停については300m）」とした

【参考】地区別の人口増減（将来推計）

- 平成27（2015）年から令和22（2040）年にかけて、市のほぼ全域で人口減少が進行する見込みです。
- 大規模な住宅団地が立地する武蔵台・横手台市街地で、特に大幅な人口減少が見込まれています。

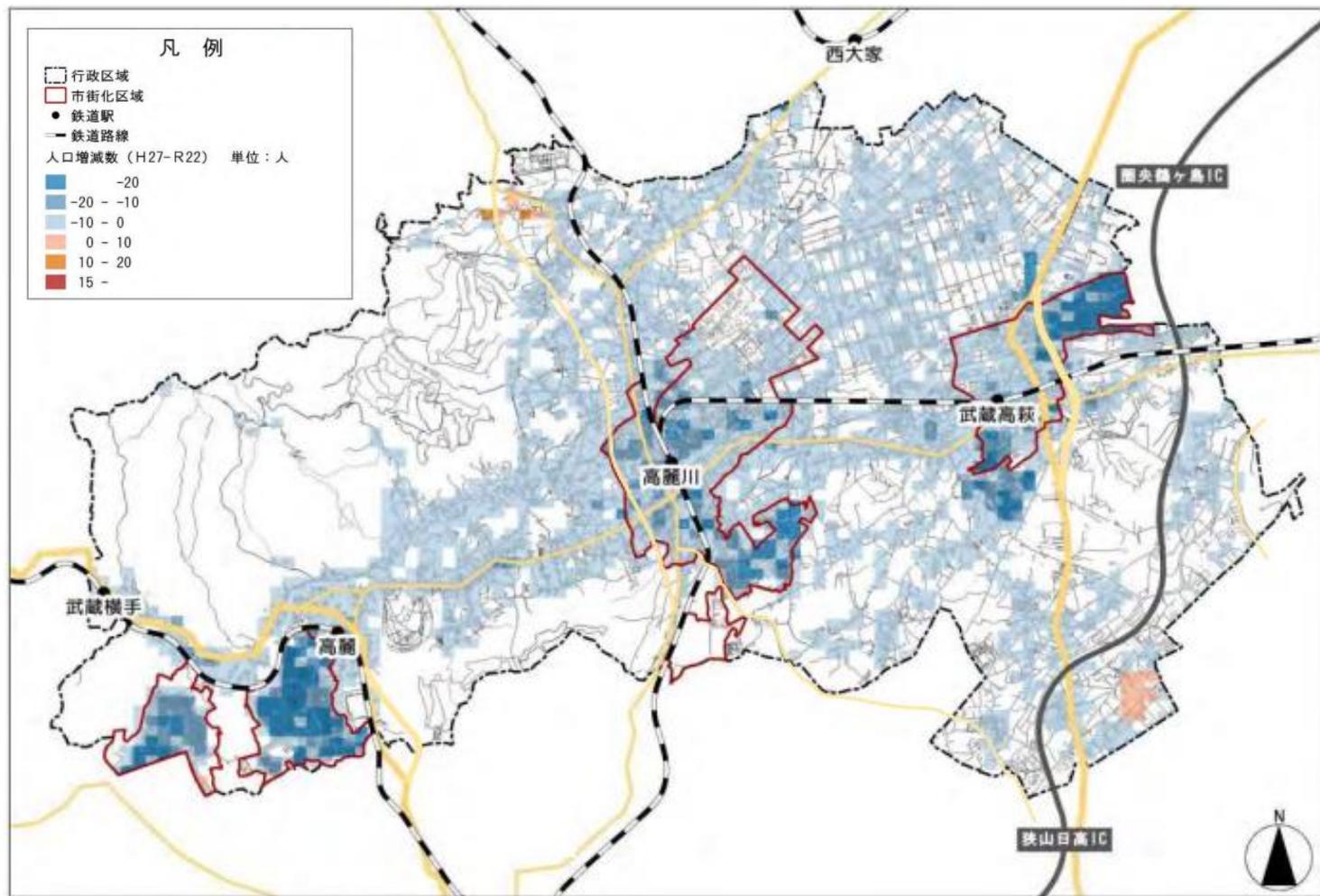


図 【参考情報】地区別の人口増減（将来推計）

（出典）日高市立地適正化計画

※平成27年は国勢調査に基づく実績値、令和22年は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

【参考】高齡化率（現状と将来推計）

- 平成27（2015）年の高齡化率は、10%以上30%未満が多くみられますが、令和22（2040）年の高齡化率（将来推計）は30%以上が大半を占めています。

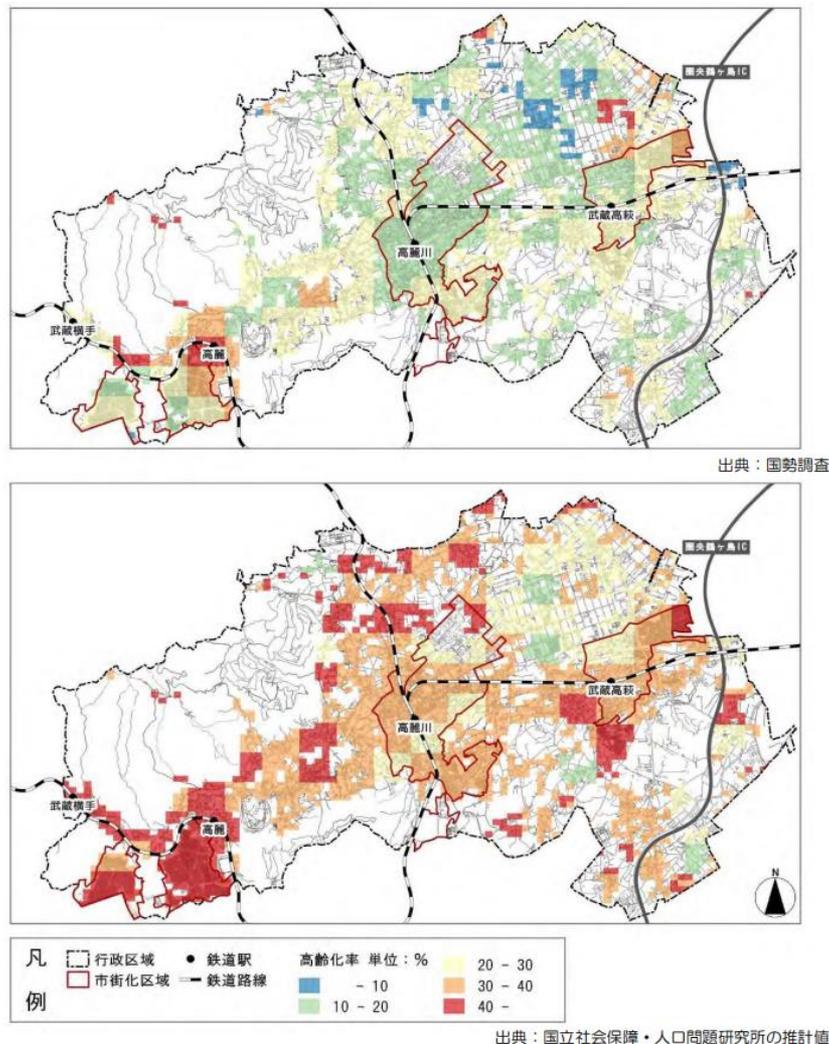


図 【参考情報】高齡化率の推移 ※上段：平成27年（2015年）、下段：令和22年（2040年）

（出典）日高市立地適正化計画