

日高市の地域公共交通の現況

令和5年度第1回日高市地域公共交通協議会
2024年1月24日 @高萩公民館



1. 人口減少と高齢化の進展

- 平成22（2010）年の総人口57,400人をピークにその後は**人口減少が進んでいます**。
- 65歳以上の総人口に占める割合（**高齢化率**）は**増加傾向**にあり、令和27（2045）年には44.4%まで増加することが見込まれています。

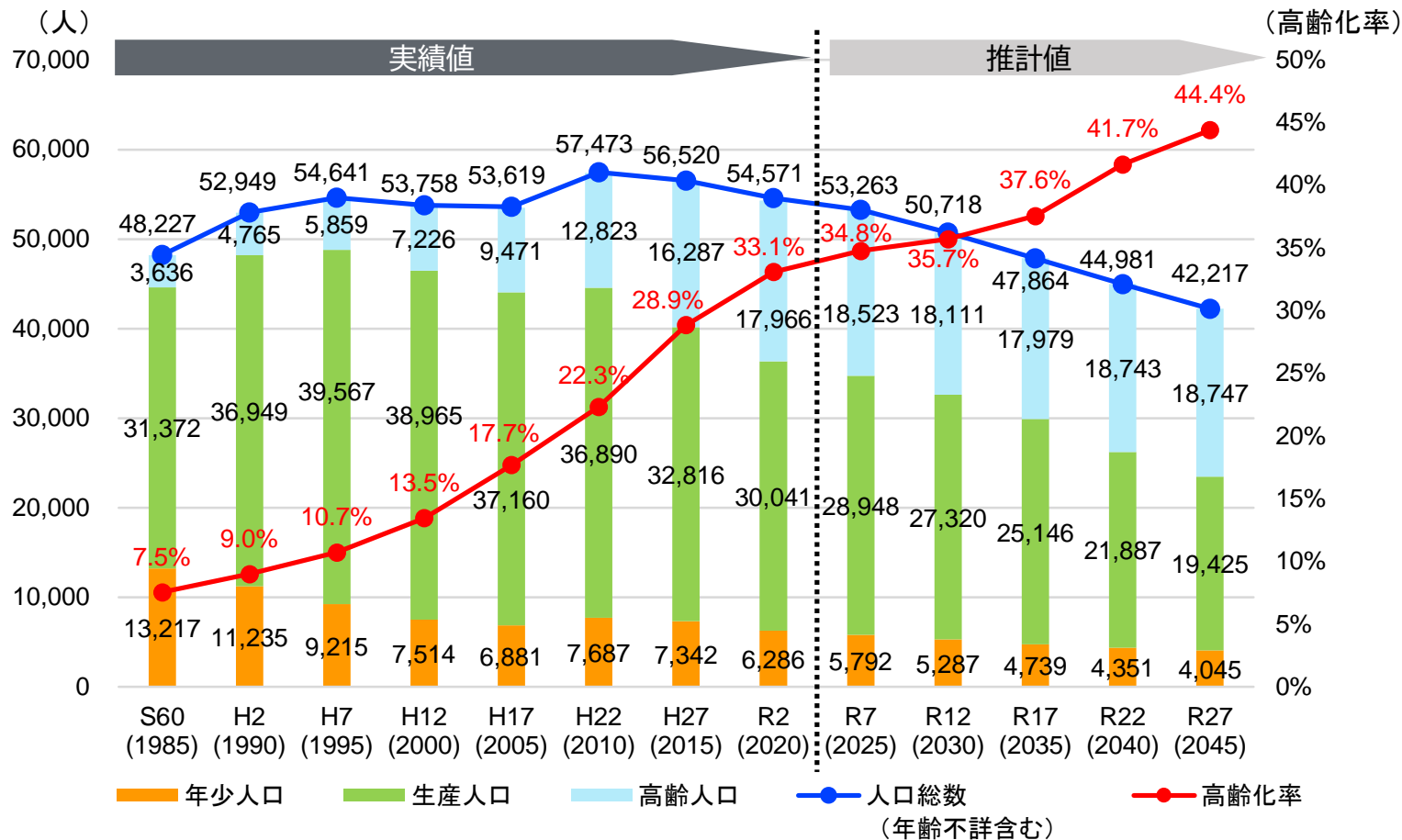


図 本市の人口及び高齢化率の推移（推計）

（出典）R7以前：国勢調査S60-R2実績、R7以降：国立社会保障・人口問題研究所R7-R27推計

※年少人口：14歳以下、生産人口：15～64歳、高齢人口：65歳以上

2. 移動機会の減少

- 一般的に、**加齢に伴い外出率は低下**する傾向にあります。特に、**運転免許を持っていない高齢者は外出率が大きく低下**します。
- フレイル（心身の虚弱状態）予防や介護予防のためには、**外出し社会参加や他人との交流を行うことが望ましいとされており、運転免許の有無に寄らず誰でも外出できる環境を整備する必要があります。**

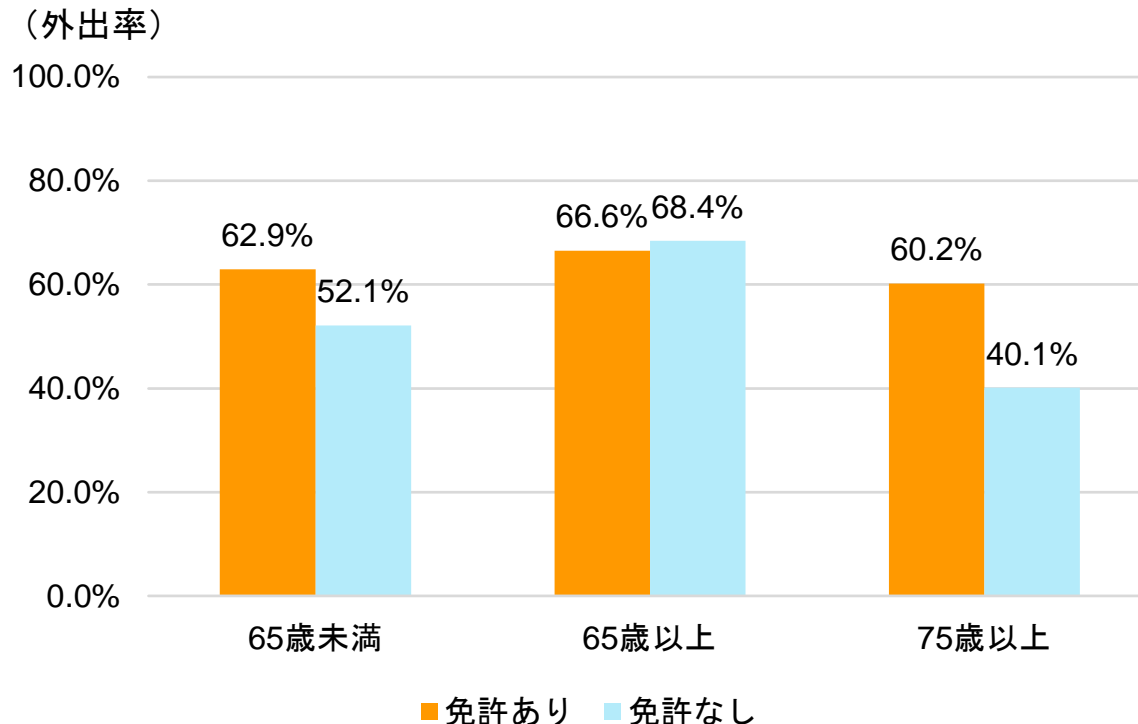


図 本市の年代別・運転免許保有有無別外出率

(出典) H30東京都市圏パーソントリップ調査

※外出率：居住人口に対して調査日に外出した人口の割合

2. 移動機会の減少

- 日高市内においては、若年層を中心に人口減少のペースを上回って公共交通を利用した外出件数（トリップ数）が減少するなど、これまでの傾向とは全く異なる時代潮流の変化が予想されています。
- 今後は戦略的に各年代の外出頻度の拡大や公共交通利用の促進を図らない限り、公共交通の事業運営は更に厳しい状況に陥る可能性が高いです。

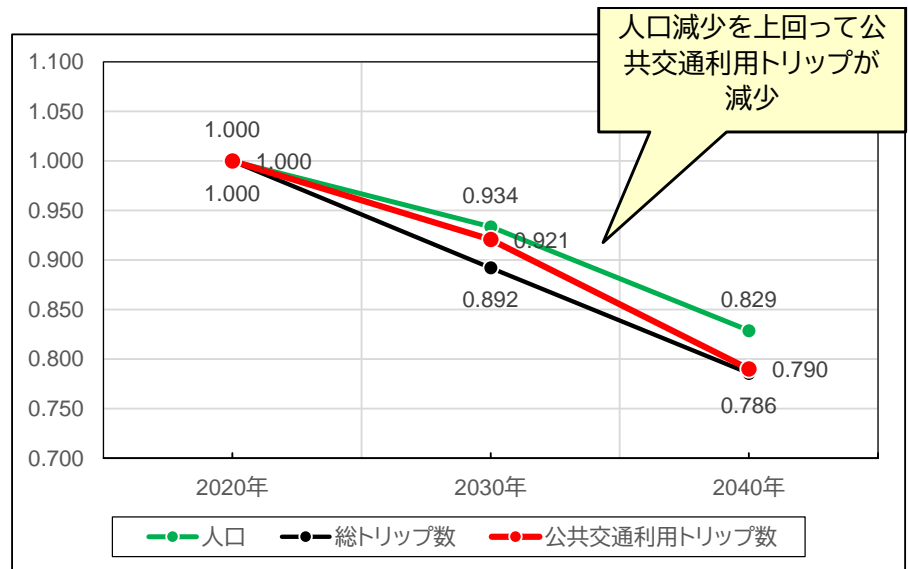
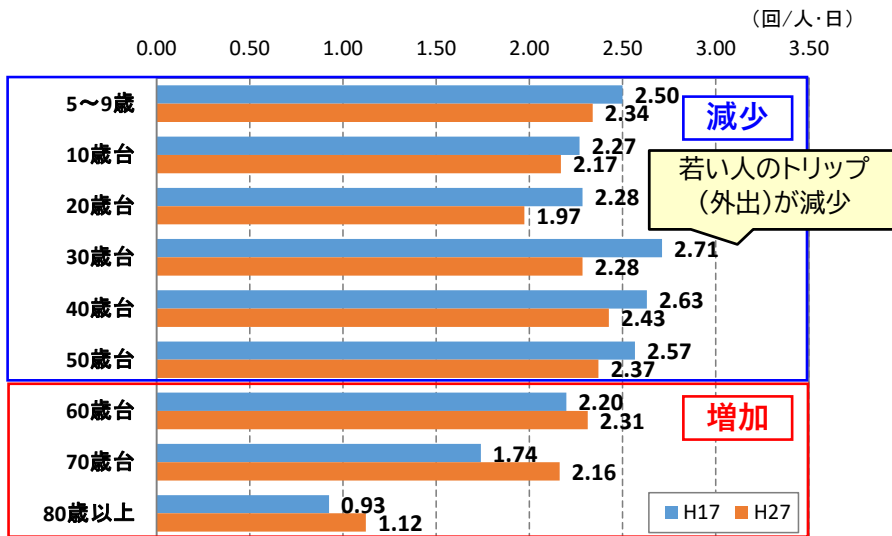


図 全国地方都市圏の年齢別1日当たり平均トリップ数(平日)の変化(左) / 本市の人口と公共交通利用トリップ数等の増減試算(右)

(出典) 人口: 国勢調査(2020年)、「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計) / 国立社会保障・人口問題研究所」(2030年、2040年)

4. 当市の公共交通の整備状況

- 市内の公共交通（鉄道・バスに限定）の徒歩圏カバー率は55.7%にとどまり、**市民の半数近くが鉄道駅・バス停留所の徒歩圏外に居住**しています。
- 行政施設や医療福祉施設といった市民の必須活動の目的地が公共交通の徒歩圏域外に立地していることも多く、**自家用車を保有していない世帯においては生活利便性が大きく低下**している可能性があります。

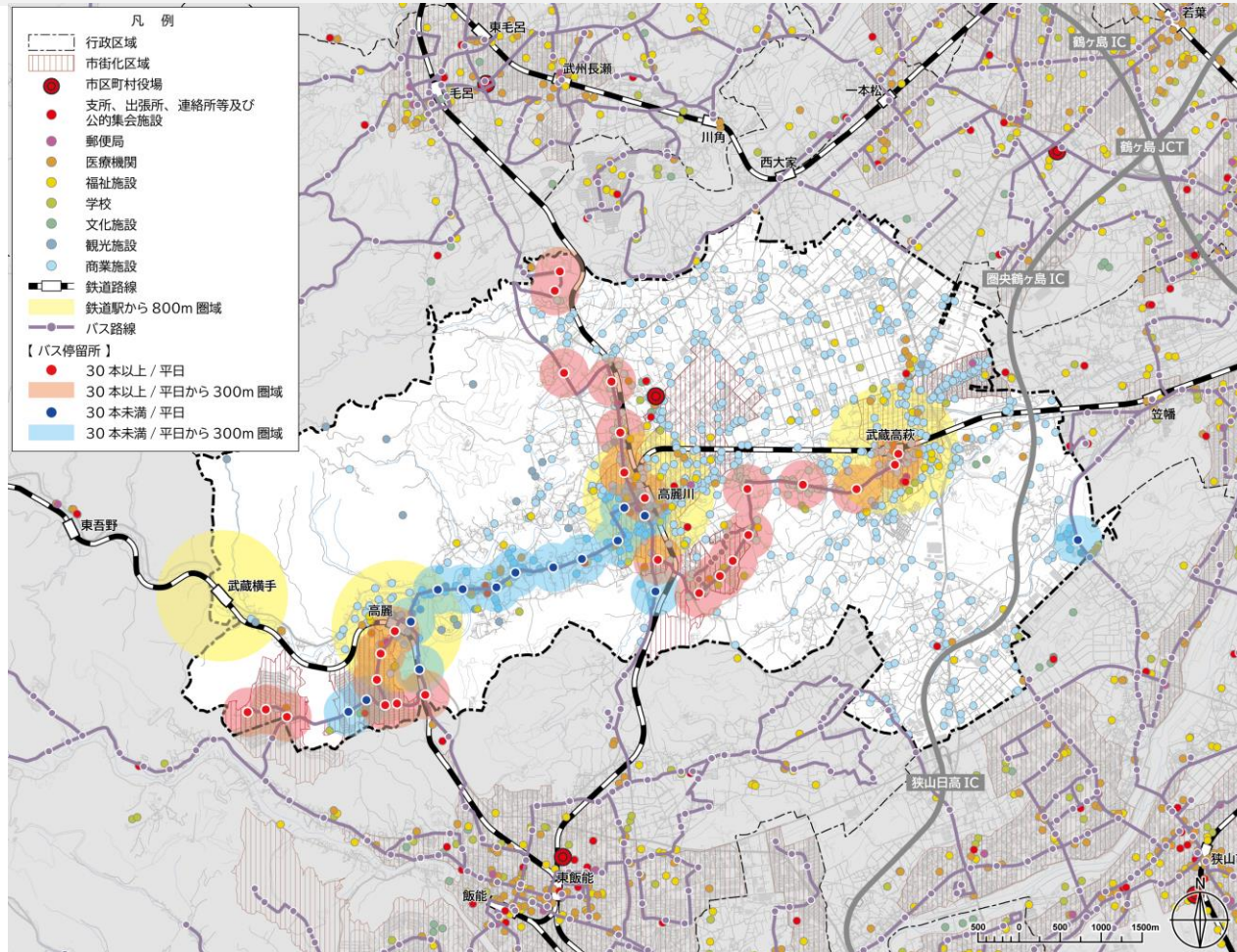


図 本市における公共交通の徒歩圏域

(出典) 交通事業者ホームページ、国土数値情報に基づき作成

※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

5. 公共交通を補完する移動手段

- 市内では公共交通ではカバーしきれていない地区内での移動を中心に、**ボランティア等による移動支援**が行われています。
- 市民の貴重な足として機能している一方で、**担い手の減少・高齢化等**の問題も抱えています。

表 市内で展開されている公共交通を補完する移動手段

事業等	実施主体	運転手	利用対象者	利用範囲	料金等
日高市 地域支え合い事業 地域おたすけ隊	・日高市社会福祉協議会（各地区の地域おたすけ隊に委託）	・地域おたすけ隊の協力会員（ボランティア）	・高齢者等	・武蔵台、日高団地、高根、原宿、高麗を発着する移動	・30分300円（移動支援以外の支援も含めて一律の料金設定）
ファミリー・サポート・センター事業	・日高市社会福祉協議会	・ファミリー・サポート・センターの協力会員（ボランティア）	・市内在住または在勤で、小学校6年生までの子どもと同居している子育て世帯	・市内全域（市内を発着する移動が対象）	・1時間800円（送迎以外の支援も含めて一律の料金設定） ・ひとり親世帯、生活保護世帯、市町村民税非課税世帯等の家庭は半額で利用可能
地域自主運行事業	・横手台自治会 ・こま武蔵台自治会	・自治会員（ボランティア）	・要介護者ではない自治会員	・横手台地区内 ・武蔵台地区内	・利用者負担なし（諸費用は自治会で負担）
福祉有償運送	・NPO法人在宅福祉サービスたすけあい日高 ・NPO法人ぶどうの樹 ・NPO法人友結会ふるさとけあ	・各NPOで手配	・高齢者、障がい者、移動困難者	・市内全域（市内を発着する移動が対象）	・2,000円/年（たすけあい日高正会員の場合）

6. 公共交通の利用を促進する施策

- 当市では、自家用車による移動が困難な**高齢者、妊産婦、障がい者等**を対象に、市内公共交通の利用を支援する施策を展開しています。

表 当市が展開している公共交通の利用を促進する施策

事業名	利用対象者	利用範囲	支援内容	
高齢者等おでかけ支援事業	<ul style="list-style-type: none"> 自力での移動が困難な市内在住の75歳以上の人 運転免許証を自主返納した市内在住の75歳未満の人 	<ul style="list-style-type: none"> 市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動） 	<ul style="list-style-type: none"> バス・タクシーいずれかを選択 交付は年に1回（運転免許証自主返納者については返納時1回限り） 	<ul style="list-style-type: none"> バス乗車回数券等の購入費補助（上限額7,300円） タクシー利用補助券の交付（初乗運賃相当額15枚） 1乗車につき1人1枚使用可能
マタニティタクシー利用料金の助成	<ul style="list-style-type: none"> 妊娠届提出時にタクシー利用券交付申請をした妊産婦（妊娠中～出産後の退院まで利用可能） 	<ul style="list-style-type: none"> 市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動） 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー利用補助券の交付（初乗運賃相当額10枚） 1乗車につき1人1枚使用可能 	
障がい者へのタクシー利用料金の助成	<ul style="list-style-type: none"> 身体障がい者手帳1級、2級の人と3級（肢体不自由）、療育手帳④（最重度）、A（重度）の人 	<ul style="list-style-type: none"> 市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動） 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー利用補助券の交付（初乗運賃相当額48枚） 1乗車につき1人2枚使用可能 	

7. 周辺市町の公共交通を補完する移動手段

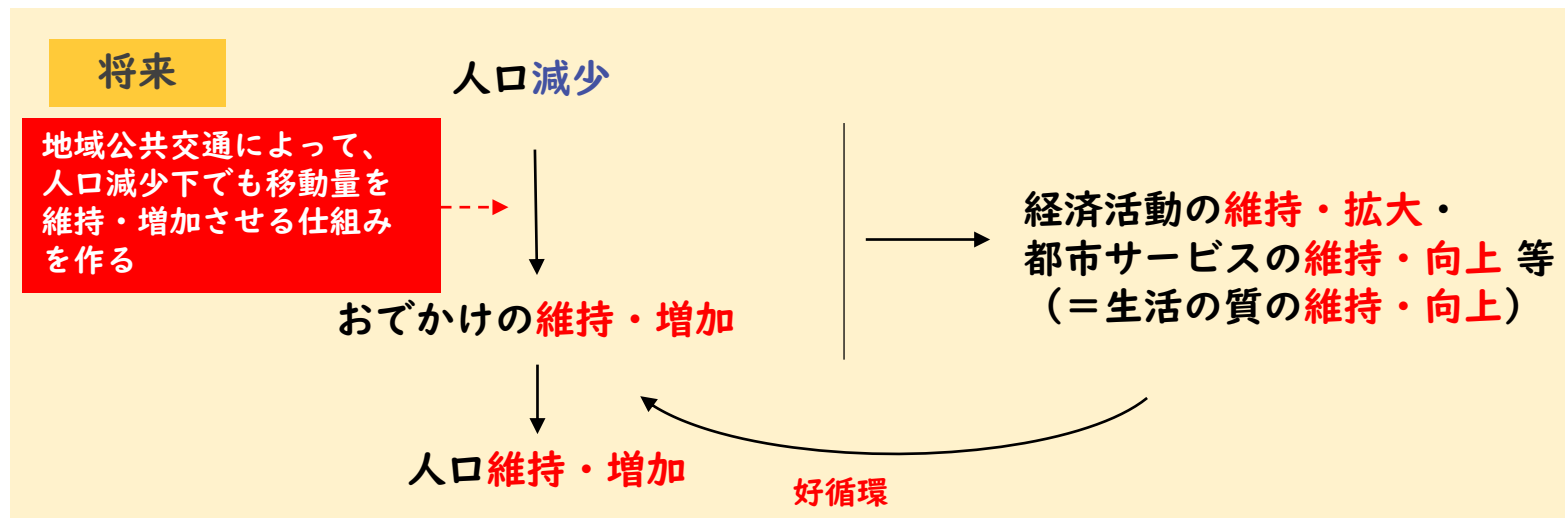
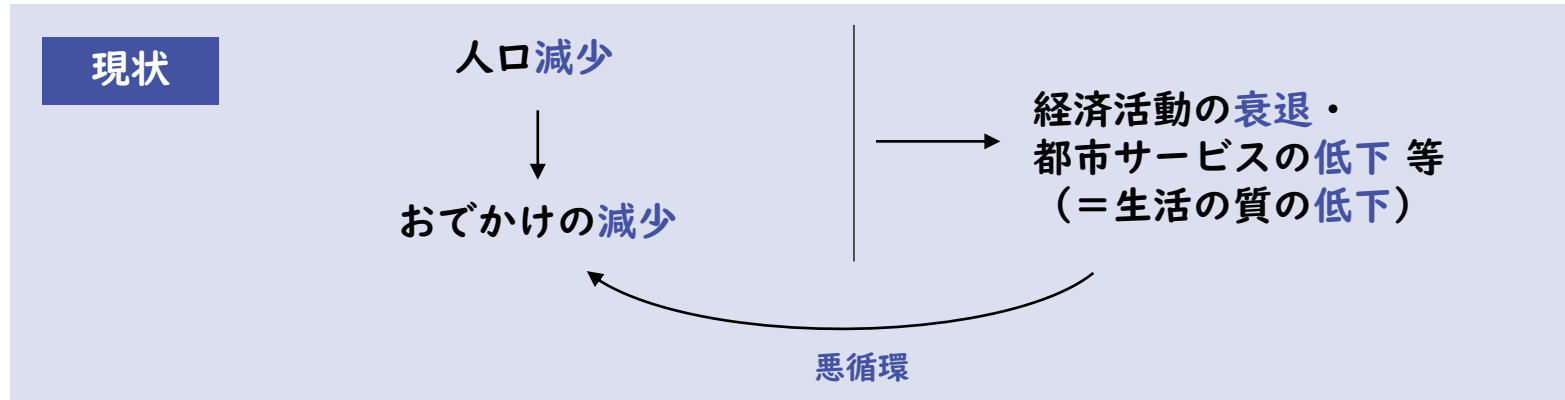
- ・ 当市の周辺自治体においては、コミュニティバスやデマンド型交通の事業が展開されています。

表 周辺市で展開しているコミュニティバス事業等

市町	事業等	利用対象	利用範囲	料金等
東松山市	・ デマンドタクシー運行 (運賃半額補助)	・ 事前登録済の東松山市民 (事前登録により利用者証が発行され、乗車時に提示) ※中学生以下不可 ※市外の方は登録者との同乗で利用可	・ 市内全域(市内の移動、 或いは、市内から市外への移動)	・ 運賃総額の半額を利用者負担 ・ 障がい者(身体・療養)及び免許返納者1割引
人間市	・ 市内循環バス「ていーろーど」(定時、定路)運行	・ 市内外誰でも利用可 ※登録不要	・ 市役所～人間野田モール、 市役所～やまゆり荘、人間市駅～健康福祉センター(上り下り8-9本ずつ運行)	・ 100～270円/回(距離別運賃) ・ ネーミングライツ募集(10年間で1000万円)により得た収入を運行経費に充当。
	・ コミュニティバス「ていーワゴン」(定時・定路、乗合)運行		・ 東金子、金子、宮寺、二本木地区(上り下り4-9本ずつ運行)	・ 100円/回(定額運賃制)
川越市	・ 「川越シャトル」運行 ・ デマンド型交通「かわまる」(非定時、非定路、乗合式)を運行	・ 事前登録済の川越市民 ※市外の方は登録者との同乗で利用可	・ 市内全域364箇所の乗降場(市中心部は運行区域外)	・ 500円/回の定額制(小学生、70歳以上、障がい者は300円) ・ 利用日の2週間前から電話またはインターネットで予約

8. 地域公共交通計画のポイント

- 人口が減少する中、おでかけの機会も減少してしまうと、**経済の衰退や都市サービスの低下に伴う生活の質の悪化**に繋がり、悪循環に突入してしまいます。
- 人口減少社会においても、おでかけの機会は維持・増加**させることで、経済活動や都市サービスを維持・拡大し、地域の活性化を目指していく考え方が今後ますます重要になります。



9. 地域公共交通計画の作成を通じて話したいこと

- 身体的な制約や自家用車の有無等に影響を受けることなく、誰もが無理なく、気兼ねなく、「おでかけ」の質と量を高めていくためには、移動の面からどのような対応が必要か
- これまで交通事業者の経営努力で維持されてきた公共交通について、今後、地域の関係者でどのように支えていくべきか
- これまでボランティア等の社会貢献によって維持されてきた公共交通を補完する移動支援について、今後どのように公共交通との連携・協働を進めていくべきか
- 以上で掲げたことを実現し、かつ、ヒト・モノ・カネの面から持続可能な市内公共交通の運営体制を構築するためには、「誰が」「何を」すべきか