

# 市内地域公共交通等の実態

令和5年度第2回日高市地域公共交通協議会  
2024年3月21日 @高萩公民館



# 1. 当市の公共交通の整備状況

- 路線バスの運行本数については、**埼玉医大～埼玉医大保健医療学部**までの区間が最も多く、充実しています。
- **高麗川駅～高麗駅間、武蔵台地区～横手台地区間**などで運行本数が少ない状況にあります。

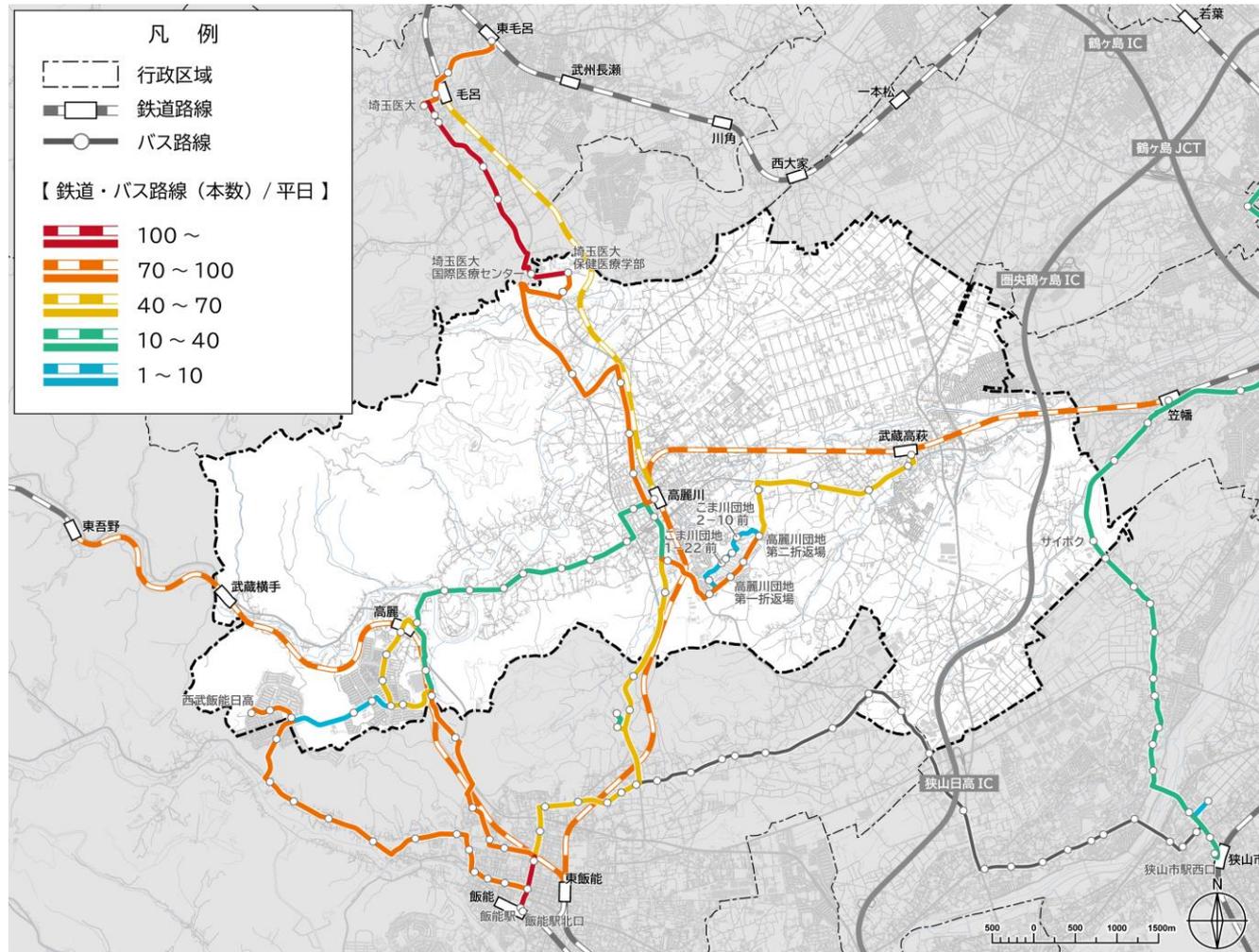


図 本市を通る鉄道・路線バスの運行本数

(出典) 交通事業者ホームページに基づき作成

※西武バス狭山25系統(狭山市駅～飯能駅北口)は平日運行していない(土曜のみ運行)

# 1. 当市の公共交通の整備状況

- 埼玉医科大学は市内全体からの訪問が多い施設ですが、公共交通での訪問が難しい地域が存在しています。
- 特に、鉄道・バスの空白地が広がる市内東部において到達不能な地域が分布しているほか、一部地区においては片道50分以上の長距離移動が必要となっています。

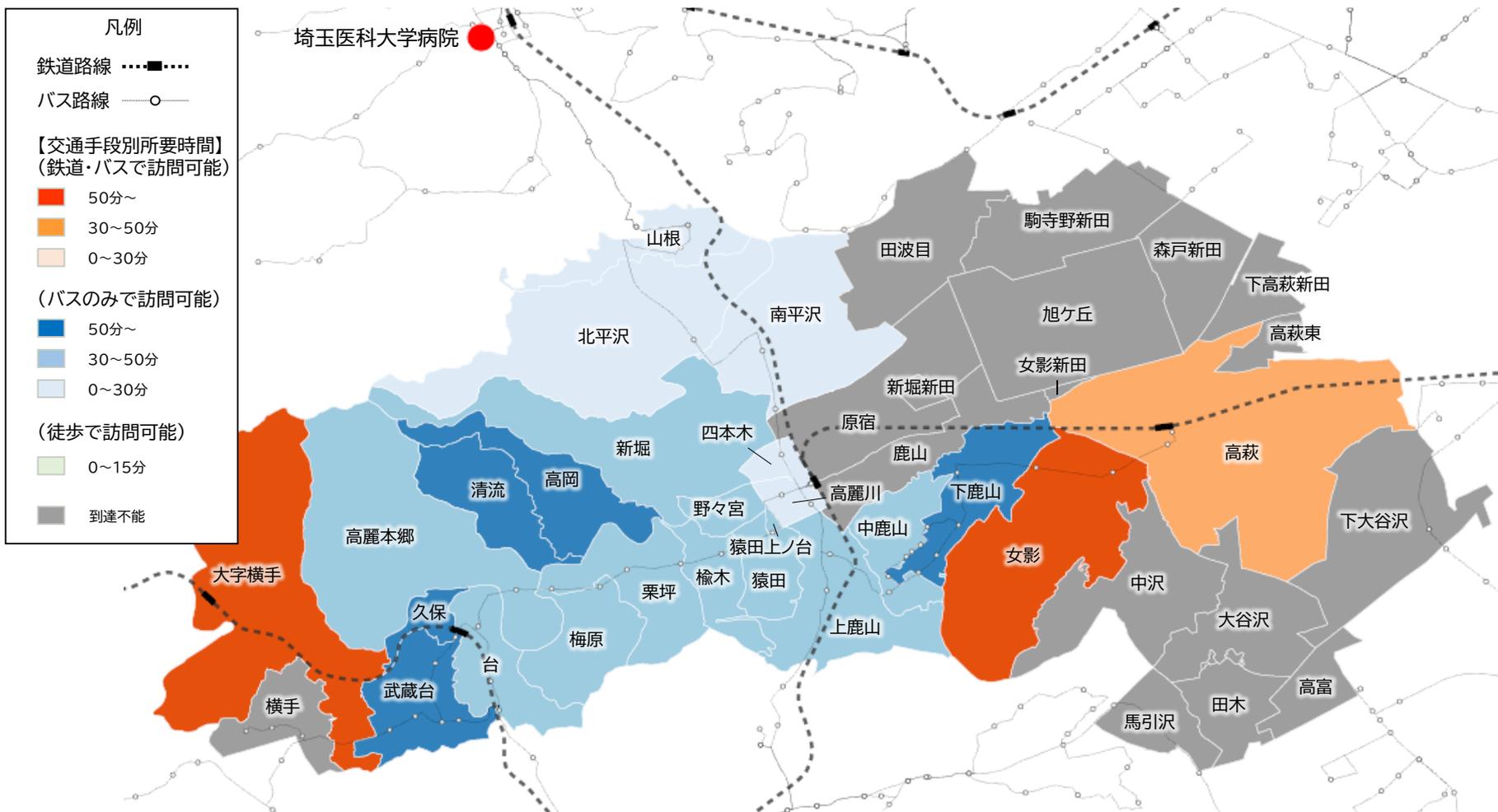


図 埼玉医科大学病院に公共交通で訪問し帰ることができる地域の分布

(出典) GoogleMapsによる経路探索結果をもとに図化  
※埼玉医科大学病院に8時半までに到着し、13時ごろに出発する便を対象として検索  
※徒歩移動が連続して15分以上発生する経路は「到達不能」とした

# 1. 当市の公共交通の整備状況

- 市内東部において、公共交通による医療施設への訪問が難しい地域が多く存在しています。
- 特に、鉄道・バスの空白地が広がる市内東部において到達不能な地域が分布しているほか、女影、下鹿山エリアにおいては50分以上、高萩においては30分以上の移動が必要となっています。

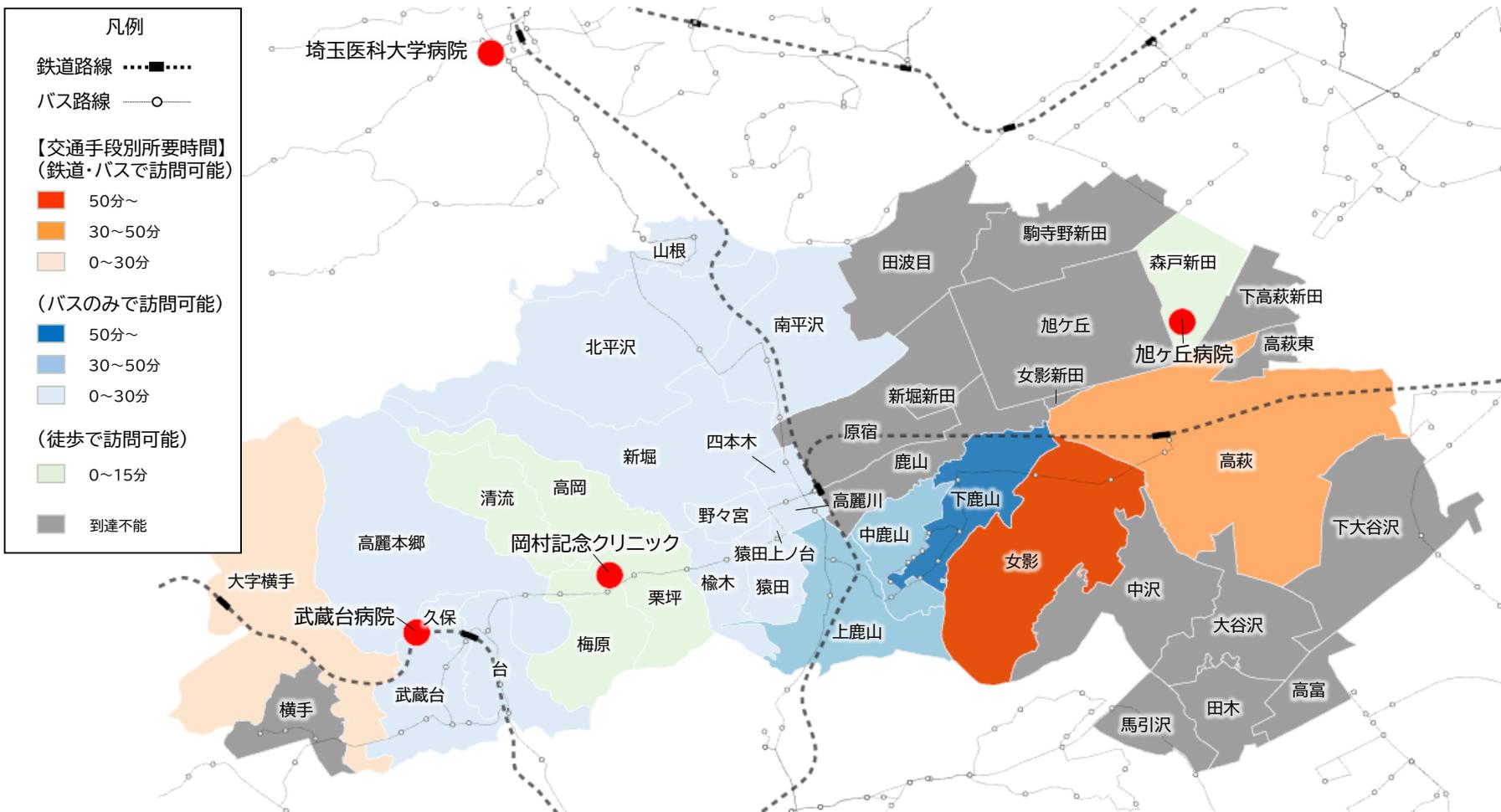


図 医療施設（市内医療施設もしくは埼玉医科大学病院のいずれか）に公共交通で訪問し帰ることができる地域の分布

(出典) GoogleMapsによる経路探索結果をもとに図化

※医療施設に8時半までに到着し、13時ごろに出発する便を対象として検索

※徒歩移動が連続して15分以上発生する経路は「到達不能」とした

# 1. 当市の公共交通の整備状況

- 商業施設は市内並びに日高市から比較的アクセスしやすい飯能市内に点在しており、他の施設と比較すると比較的到達可能な地域が多く、所要時間も短い傾向にあります。
- 市内北東部・南東部において到達不能な地域が分布しています。

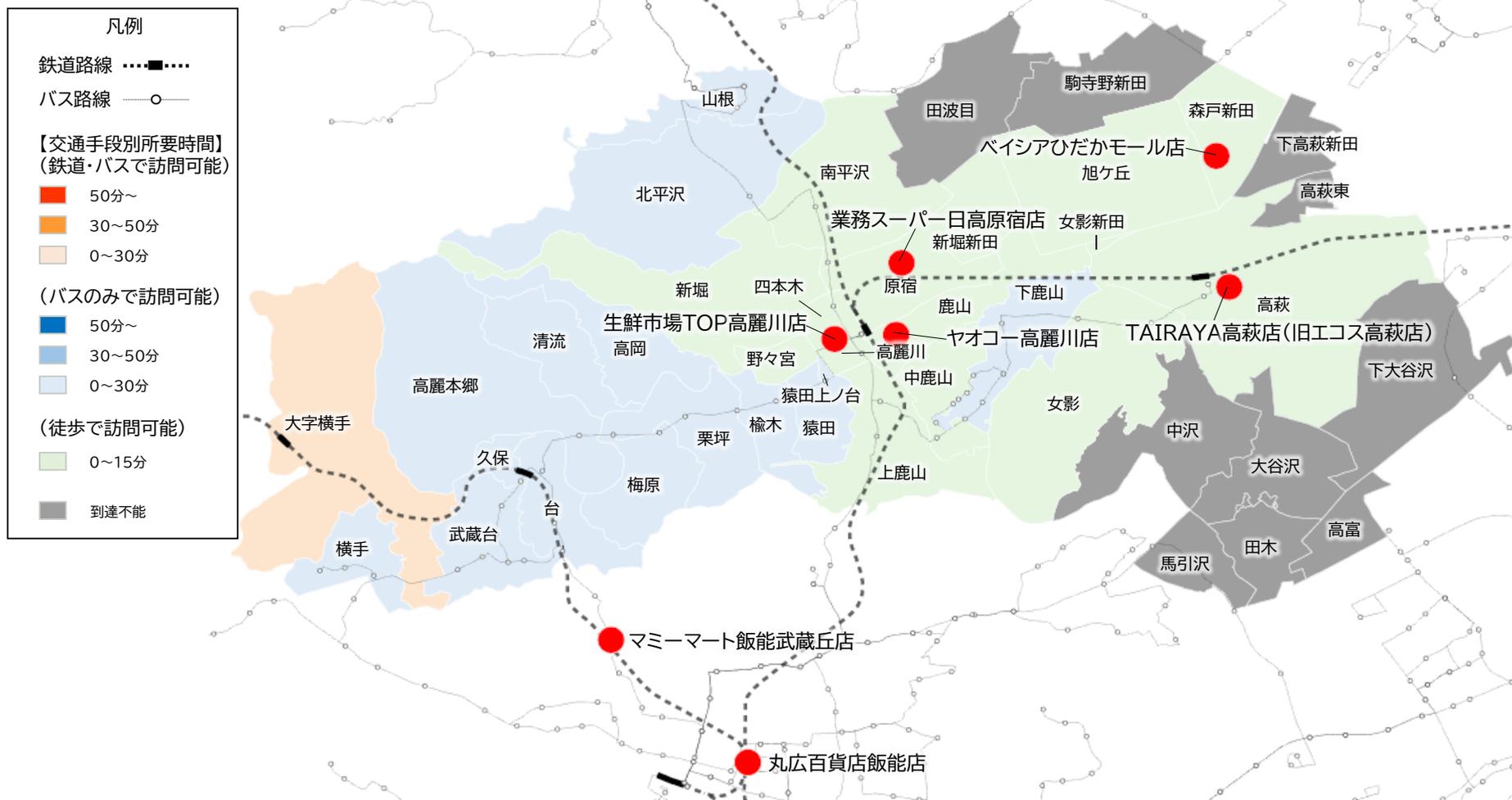


図 商業施設に公共交通で訪問し帰ってくる事ができる地域の分布

(出典) GoogleMapsによる経路探索結果をもとに図化  
 ※商業施設に9時までには到着し、13時ごろに出発する便を対象として検索  
 ※徒歩移動が連続して15分以上発生する経路は「到達不能」とした

# 1. 当市の公共交通の整備状況

- 行政施設については、出張所が市内に分布していることから、本庁舎にアクセスしにくくても出張所へのアクセスは比較的容易であり、所要時間も大きくない傾向にあります。
- 市内東北部・南東部・西部地域の一部では公共交通での訪問が難しい地域が存在しています。

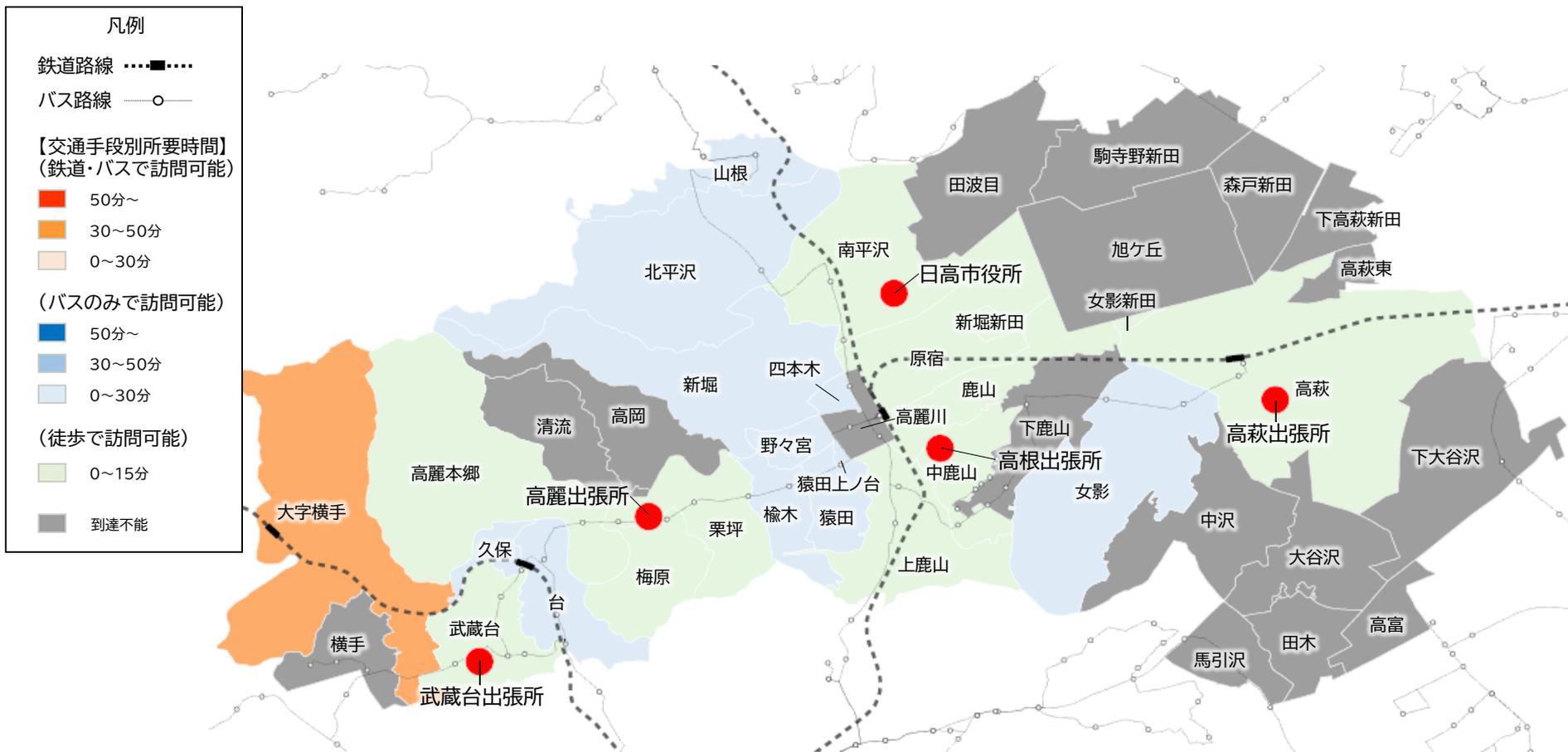


図 行政施設（本庁・出張所のいずれか）に公共交通で訪問し帰ってくる地域分布

(出典) GoogleMapsによる経路探索結果をもとに図化  
 ※行政施設に9時半までに到着し、11時ごろに出発する便を対象として検索  
 ※徒歩移動が連続して15分以上発生する経路は「到達不能」とした

# 1. 当市の公共交通の整備状況

- 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。

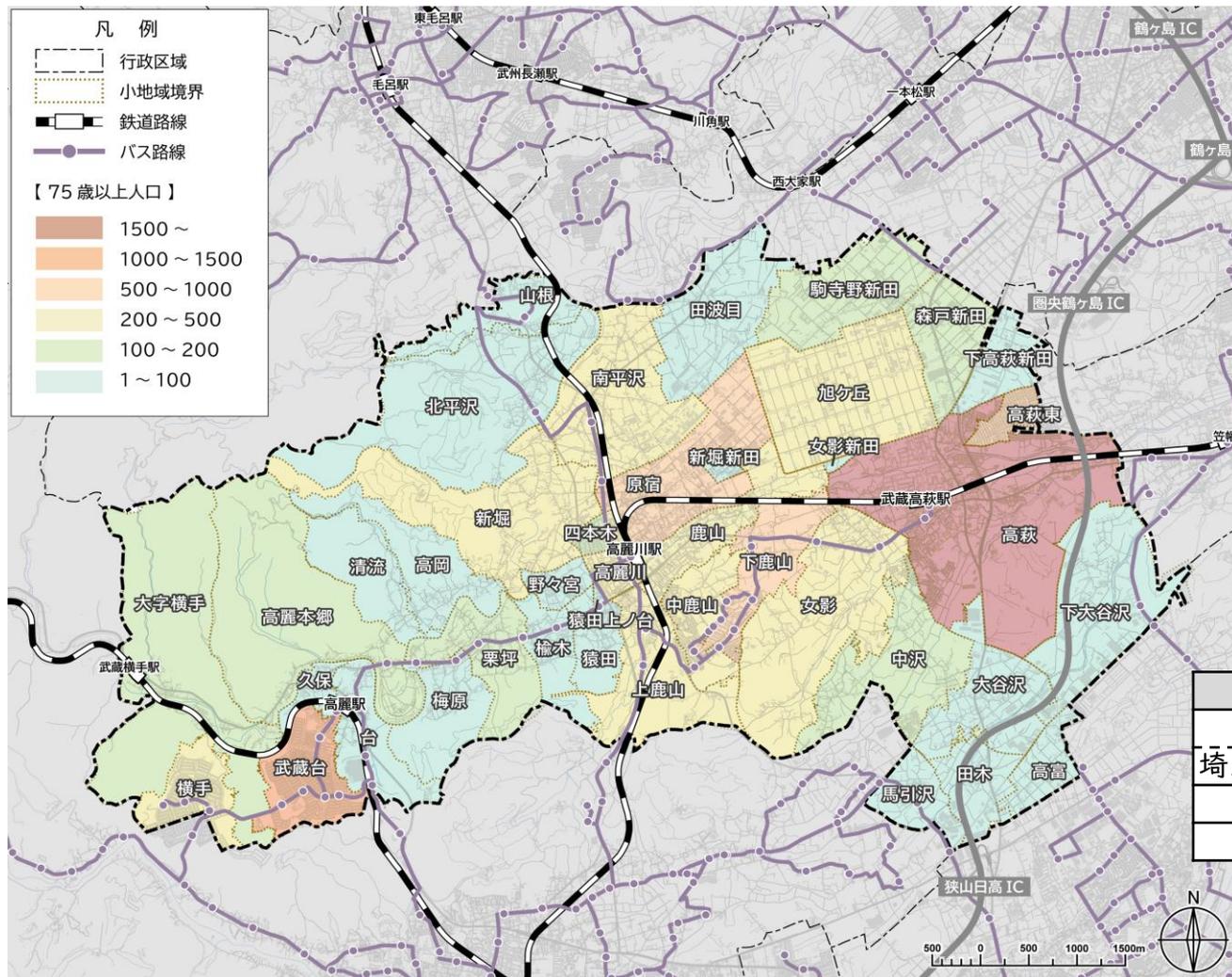


表 到達不能地域に居住する高齢者の人口  
(行き先施設別整理)

行き先施設	65歳以上	75歳以上
医療施設	6,105	3,268
埼玉医科大学病院	6,242	3,369
商業施設	2,396	1,370
行政施設	6,060	3,231

(出典) 統計ひだか R6年1月実績

図 市内大字別の高齢者(75歳以上)人口分布

(出典) 統計ひだか R6年1月実績

# 2. バス乗降調査概要（第1回協議会資料より）

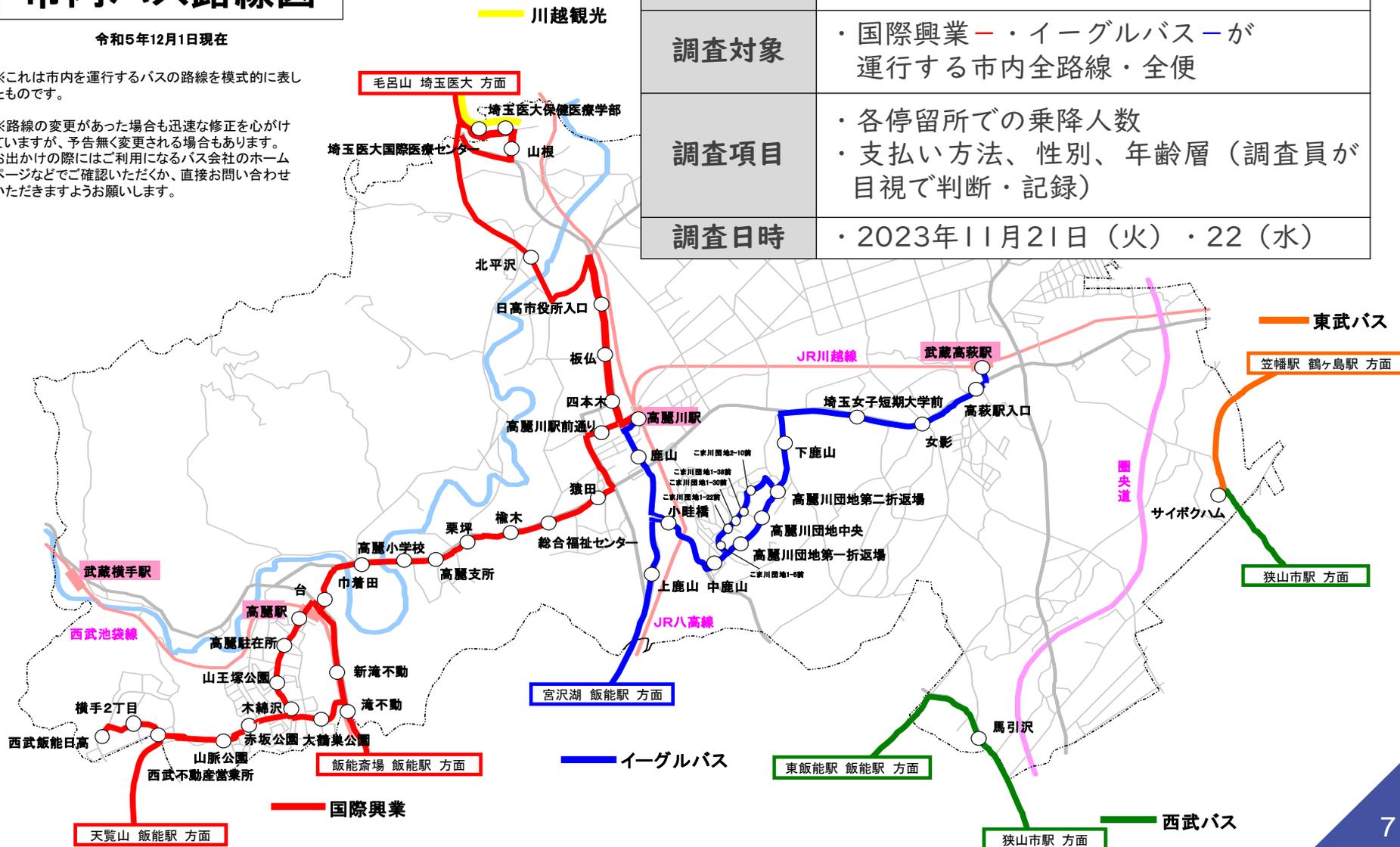
- 地域公共交通計画の作成に当たり、市内を運行している路線バスの利用実態を調査しました。

## 市内バス路線図

令和5年12月1日現在

※これは市内を運行するバスの路線を模式的に表したものです。

※路線の変更があった場合も迅速な修正を心がけていますが、予告無く変更される場合もあります。お出かけの際にはご利用になるバス会社のホームページなどでご確認くださいか、直接お問い合わせいただけますようお願いいたします。



調査方法	・調査員による人手観測
調査対象	・国際興業 - イーグルバス - が運行する市内全路線・全便
調査項目	・各停留所での乗降人数 ・支払い方法、性別、年齢層（調査員が目視で判断・記録）
調査日時	・2023年11月21日（火）・22（水）

# 2. バス乗降調査結果 市内バス路線の系統間での利用状況の比較

- 市内路線の1便当たりの平均利用者数は15.3人であり、特に市内から埼玉医大・飯能駅に向かう便で利用が多い状況にあります。
- 利用者の年代は比較的ばらついています。ICカード利用率は9割程度であり普及が進んでいます。

表 系統間比較（性別／支払方法／年代／その他）

※ 単位：便数のみ「便」、それ以外は「人」

No.	路線名称	起点・終点停留所	性別		支払い			年代				その他		便数	1日当たり利用者数	平均利用者数 (/1便)
			男	女	現金	IC	定期券	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上	ベビーカー	車椅子			
医大11	国際興業医大11系統	高麗川駅	64	153	8	209		66	69	38	44	0	0	16	217	13.6
		埼玉医大	29.5%	70.5%	3.7%	96.3%		30.4%	31.8%	17.5%	20.3%					
医大11-2	国際興業医大11-2系統(直通)	高麗川駅	14	38	0	52		2	45	3	2	0	0	2	52	26.0
		埼玉医大保健医療学部	26.9%	73.1%	0.0%	100.0%		3.8%	86.5%	5.8%	3.8%					
医大12	国際興業医大12系統	高麗川駅	19	45	2	62		34	18	8	4	0	0	11	64	5.8
		埼玉医大国際医療センター	29.7%	70.3%	3.1%	96.9%		53.1%	28.1%	12.5%	6.3%					
医大12-2	国際興業医大12-2系統	埼玉医大国際医療センター	15	69	0	84		14	64	6	0	0	0	4	84	21.0
		高麗川駅	17.9%	82.1%	0.0%	100.0%		16.7%	76.2%	7.1%	0.0%					
医大31	国際興業医大31系統	飯能駅	374	672	108	938		177	323	169	377	0	1	34	1,046	30.8
		埼玉医大	35.8%	64.2%	10.3%	89.7%		16.9%	30.9%	16.2%	36.0%					
医大32	国際興業医大32系統	飯能駅	35	80	5	110		27	52	30	6	0	0	5	115	23.0
		埼玉医大国際医療センター	30.4%	69.6%	4.3%	95.7%		23.5%	45.2%	26.1%	5.2%					
飯07	国際興業飯07系統	飯能駅	407	483	50	840		170	232	248	240	3	2	80	890	11.1
		西武飯能日高	45.7%	54.3%	5.6%	94.4%		19.1%	26.1%	27.9%	27.0%					
飯30	国際興業飯30系統	飯能駅	56	32	1	87		3	48	31	6	0	0	5	88	17.6
		西武飯能日高	63.6%	36.4%	1.1%	98.9%		3.4%	54.5%	35.2%	6.8%					
飯12-2	国際興業飯12-2系統(循環)	飯能駅	80	90	4	166		7	37	69	57	0	0	13	170	13.1
		飯能駅	47.1%	52.9%	2.4%	97.6%		4.1%	21.8%	40.6%	33.5%					
国際興業 全系統合計			1,064	1,662	178	2,548		500	888	602	736	3	3	170	2,726	16.0
			39.0%	61.0%	6.5%	93.5%		18.3%	32.6%	22.1%	27.0%					
H06	イーグルバス日高線06	武蔵高萩駅	19	20	0	34	5	1	16	13	9	0	0	12	39	3.3
		高麗川団地第一折返場	48.7%	51.3%	0.0%	87.2%	12.8%	2.6%	41.0%	33.3%	23.1%					
H06-1	イーグルバス日高線06-1	武蔵高萩駅	4	5	2	6	1	2	3	2	2	0	0	4	9	2.3
		こま川団地2-10前	44.4%	55.6%	22.2%	66.7%	11.1%	22.2%	33.3%	22.2%	22.2%					
H07	イーグルバス日高線07	武蔵高萩駅	29	35	3	58	3	3	28	17	16	0	0	10	64	6.4
		高麗川駅	45.3%	54.7%	4.7%	90.6%	4.7%	4.7%	43.8%	26.6%	25.0%					
H08	イーグルバス日高線08	高麗川団地第二折返場	11	15	4	22	0	0	5	5	16	0	0	10	26	2.6
		高麗川駅	42.3%	57.7%	15.4%	84.6%	0.0%	0.0%	19.2%	19.2%	61.5%					
H08-1	イーグルバス日高線08-1	高麗川駅	9	15	5	19	0	1	5	7	11	0	0	4	24	6.0
		こま川団地1-22前	37.5%	62.5%	20.8%	79.2%	0.0%	4.2%	20.8%	29.2%	45.8%					
H10	イーグルバス日高線10	武蔵高萩駅	60	108	13	134	21	27	86	37	18	0	0	12	168	14.0
		飯能駅北口	35.7%	64.3%	7.7%	79.8%	12.5%	16.1%	51.2%	22.0%	10.7%					
H10-1	イーグルバス日高線10-1	武蔵高萩駅	201	505	71	603	32	48	322	184	152	9	0	26	706	27.2
		飯能駅北口	28.5%	71.5%	10.1%	85.4%	4.5%	6.8%	45.6%	26.1%	21.5%					
H10-2	イーグルバス日高線10-2	武蔵高萩駅	38	58	4	62	30	32	26	23	15	0	0	5	96	19.2
		飯能駅北口	39.6%	60.4%	4.2%	64.6%	31.3%	33.3%	27.1%	24.0%	15.6%					
H13	イーグルバス日高線13	飯能駅北口	32	82	4	105	5	10	63	34	7	0	0	6	114	19.0
		高麗川団地第二折返場	28.1%	71.9%	3.5%	92.1%	4.4%	8.8%	55.3%	29.8%	6.1%					
イーグルバス 全系統合計			403	843	106	1,043	97	124	554	322	246	9	0	89	1,246	14.0
			32.3%	67.7%	8.5%	83.7%	7.8%	10.0%	44.5%	25.8%	19.7%					
全系統合計			1,467	2,505	284	3,591	97	624	1,442	924	982	12	3	259	3,972	15.3
			36.9%	63.1%	7.2%	90.4%	2.4%	15.7%	36.3%	23.3%	24.7%					

※各系統の調査結果(片道)についてはP13以降を参照

### 3. 系統別×方面別 (時間帯別×年代)

- 医大11、医大11-2、医大12、医大12-2、医大32は、若年層の利用が多い傾向にあります。
- 医大31は、若年層に比べ、60歳以上の利用が多い傾向にあります。

表 医大11系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳~39歳	40歳~59歳	60歳以上
朝	16 28.6%	26 46.4%	6 10.7%	8 14.3%
昼	50 31.1%	43 26.7%	32 19.9%	36 22.4%
夕方以降	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
合計	66 30.4%	69 31.8%	38 17.5%	44 20.3%

表 医大11-2系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳~39歳	40歳~59歳	60歳以上
朝	2 3.8%	45 86.5%	3 5.8%	2 3.8%
昼	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
夕方以降	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
合計	2 3.8%	45 86.5%	3 5.8%	2 3.8%

表 医大12系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳~39歳	40歳~59歳	60歳以上
朝	21 77.8%	2 7.4%	3 11.1%	1 3.7%
昼	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
夕方以降	13 35.1%	16 43.2%	5 13.5%	3 8.1%
合計	34 53.1%	18 28.1%	8 12.5%	4 6.3%

表 医大12-2系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳~39歳	40歳~59歳	60歳以上
朝	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
昼	1 2.1%	43 91.5%	3 6.4%	0 0.0%
夕方以降	13 35.1%	21 56.8%	3 8.1%	0 0.0%
合計	14 16.7%	64 76.2%	6 7.1%	0 0.0%

表 医大31系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳~39歳	40歳~59歳	60歳以上
朝	69 21.8%	83 26.2%	62 19.6%	103 32.5%
昼	60 11.6%	130 25.1%	76 14.7%	252 48.6%
夕方以降	48 22.7%	110 52.1%	31 14.7%	22 10.4%
合計	177 16.9%	323 30.9%	169 16.2%	377 36.0%

表 医大32系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳~39歳	40歳~59歳	60歳以上
朝	10 13.0%	41 53.2%	22 28.6%	4 5.2%
昼	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
夕方以降	17 44.7%	11 28.9%	8 21.1%	2 5.3%
合計	27 23.5%	52 45.2%	30 26.1%	6 5.2%

※ 朝：始発～9時台まで、昼：10時～16時台まで、夕方以降：17時～終発までとする。

### 3. 系統別×方面別 (時間帯別×年代)

- 飯07、飯12-2は、40歳以上の利用が多い傾向にあります。
- 飯30は、夕方以降の20～59歳の利用者が多い傾向にあります。

表 飯07系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	83 25.1%	104 31.4%	82 24.8%	62 18.7%
昼	55 16.5%	50 15.0%	90 26.9%	139 41.6%
夕方以降	32 14.2%	78 34.7%	76 33.8%	39 17.3%
合計	170 19.1%	232 26.1%	248 27.9%	240 27.0%

表 飯30系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	0 0.0%	3 23.1%	10 76.9%	0 0.0%
昼	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
夕方以降	3 4.0%	45 60.0%	21 28.0%	6 8.0%
合計	3 3.4%	48 54.5%	31 35.2%	6 6.8%

表 飯12-2系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	5 6.4%	15 19.2%	40 51.3%	18 23.1%
昼	2 9.1%	12 54.5%	5 22.7%	3 13.6%
夕方以降	0 0.0%	10 14.3%	24 34.3%	36 51.4%
合計	7 4.1%	37 21.8%	69 40.6%	57 33.5%

表 H06系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	1 5.0%	6 30.0%	9 45.0%	4 20.0%
昼	0 利用無し	0 利用無し	0 利用無し	0 利用無し
夕方以降	0 0.0%	10 52.6%	4 21.1%	5 26.3%
合計	1 2.6%	16 41.0%	13 33.3%	9 23.1%

表 H06-1系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
昼	2 22.2%	3 33.3%	2 22.2%	2 22.2%
夕方以降	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
合計	2 22.2%	3 33.3%	2 22.2%	2 22.2%

表 H07系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	3 7.7%	19 48.7%	9 23.1%	8 20.5%
昼	0 0.0%	3 18.8%	6 37.5%	7 43.8%
夕方以降	0 0.0%	6 66.7%	2 22.2%	1 11.1%
合計	3 4.7%	28 43.8%	17 26.6%	16 25.0%

※ 朝：始発～9時台まで、昼：10時～16時台まで、夕方以降：17時～終発までとする。

### 3. 系統別×方面別 (時間帯別×年代)

- H08、H08-1は、60歳以上の利用が多い傾向にあります。
- H10、H10-1、H13は、20歳～39歳の利用が多い傾向にあります。

表 H08系統 (時間帯別×年代)

	年代 高齢者の利用多い			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
昼	0 0.0%	2 10.0%	3 15.0%	15 75.0%
夕方以降	0 0.0%	3 50.0%	2 33.3%	1 16.7%
合計	0 0.0%	5 19.2%	5 19.2%	16 61.5%

表 H08-1系統 (時間帯別×年代)

	年代 40歳以上の利用多い			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
昼	1 5.3%	4 21.1%	4 21.1%	10 52.6%
夕方以降	0 0.0%	1 20.0%	3 60.0%	1 20.0%
合計	1 4.2%	5 20.8%	7 29.2%	11 45.8%

表 H10系統 (時間帯別×年代)

	年代 20～39歳の利用多い			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	2 2.4%	53 64.6%	19 23.2%	8 9.8%
昼	9 40.9%	8 36.4%	2 9.1%	3 13.6%
夕方以降	16 25.0%	25 39.1%	16 25.0%	7 10.9%
合計	27 16.1%	86 51.2%	37 22.0%	18 10.7%

表 H10-1系統 (時間帯別×年代)

	年代 20～39歳の利用多い			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	1 1.7%	19 31.7%	17 28.3%	23 38.3%
昼	39 8.5%	203 44.0%	101 21.9%	118 25.6%
夕方以降	8 4.3%	100 54.1%	66 35.7%	11 5.9%
合計	48 6.8%	322 45.6%	184 26.1%	152 21.5%

表 H10-2系統 (時間帯別×年代)

	年代			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	32 33.3%	26 27.1%	23 24.0%	15 15.6%
昼	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
夕方以降	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
合計	32 33.3%	26 27.1%	23 24.0%	15 15.6%

表 H13系統 (時間帯別×年代)

	年代 20～39歳の利用多い			
	19歳以下	20歳～39歳	40歳～59歳	60歳以上
朝	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
昼	0 便無し	0 便無し	0 便無し	0 便無し
夕方以降	10 8.8%	63 55.3%	34 29.8%	7 6.1%
合計	10 8.8%	63 55.3%	34 29.8%	7 6.1%

※ 朝：始発～9時台まで、昼：10時～16時台まで、夕方以降：17時～終発までとする。

# 3. 系統別×方面別 【国際興業路線 医大II系統】

- 医大II系統は、高麗川駅、埼玉医大保健医療学部における乗降者数が多い傾向にあります。
- 特に、高麗川駅～埼玉医大保健医療学部区間の車内人数が10人以上と多い傾向にあります。

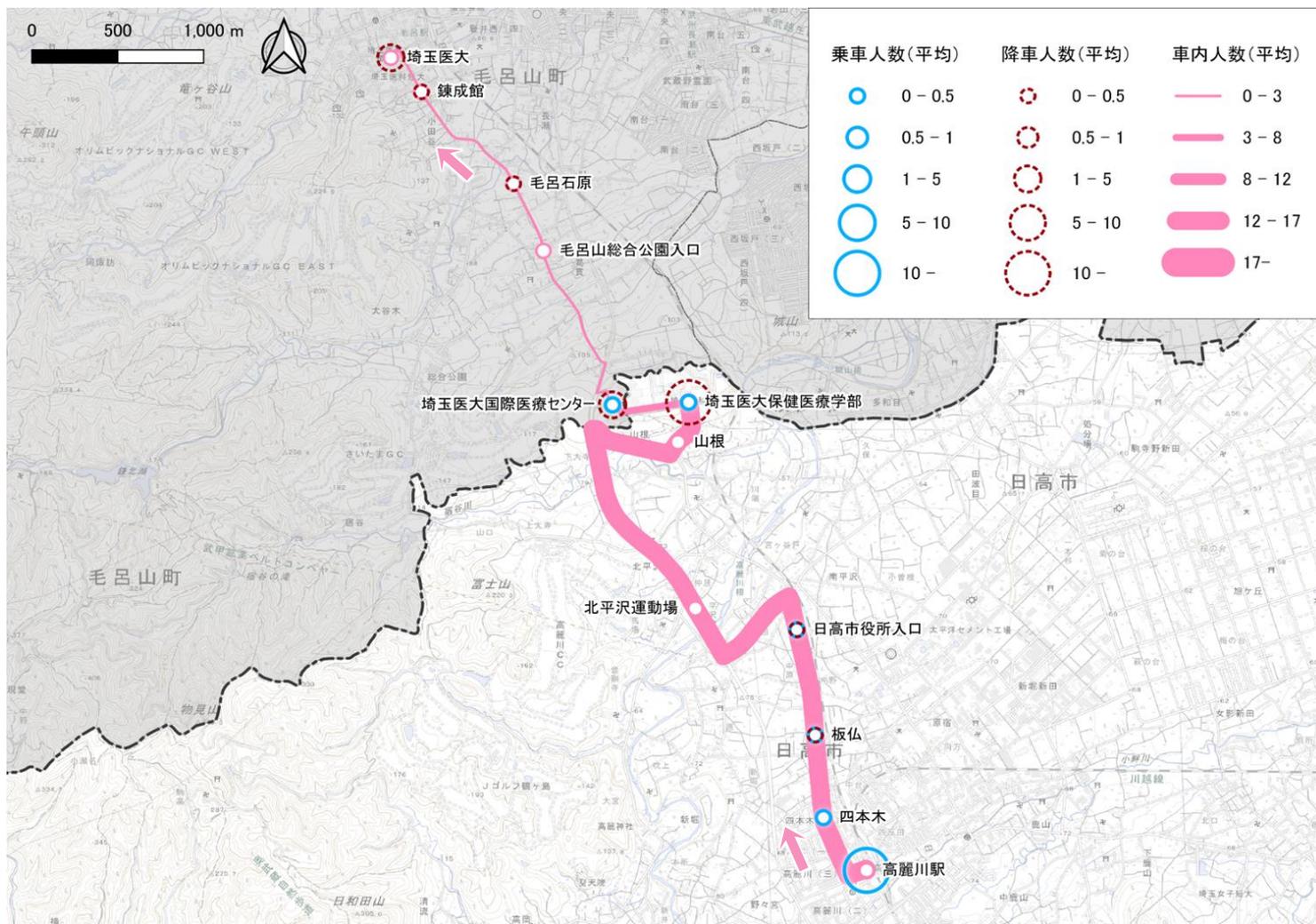


図 医大II系統（埼玉医大行き） I便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

※ 医大II、医大II-2の調査結果を集約している。医大II-2は、高麗川駅、埼玉医大保健医療学部のみ乗降可能であるため、当該停留所での乗降人数とその前後の車内人数が整合しない場合がある。

# 3. 系統別×方面別 【国際興業路線 医大12系統】

- 医大12系統（高麗川駅～日高市役所入口～埼玉医大国際医療センター）は、高麗川駅、埼玉医大保健医療学部における乗降者数が多い傾向にあります。

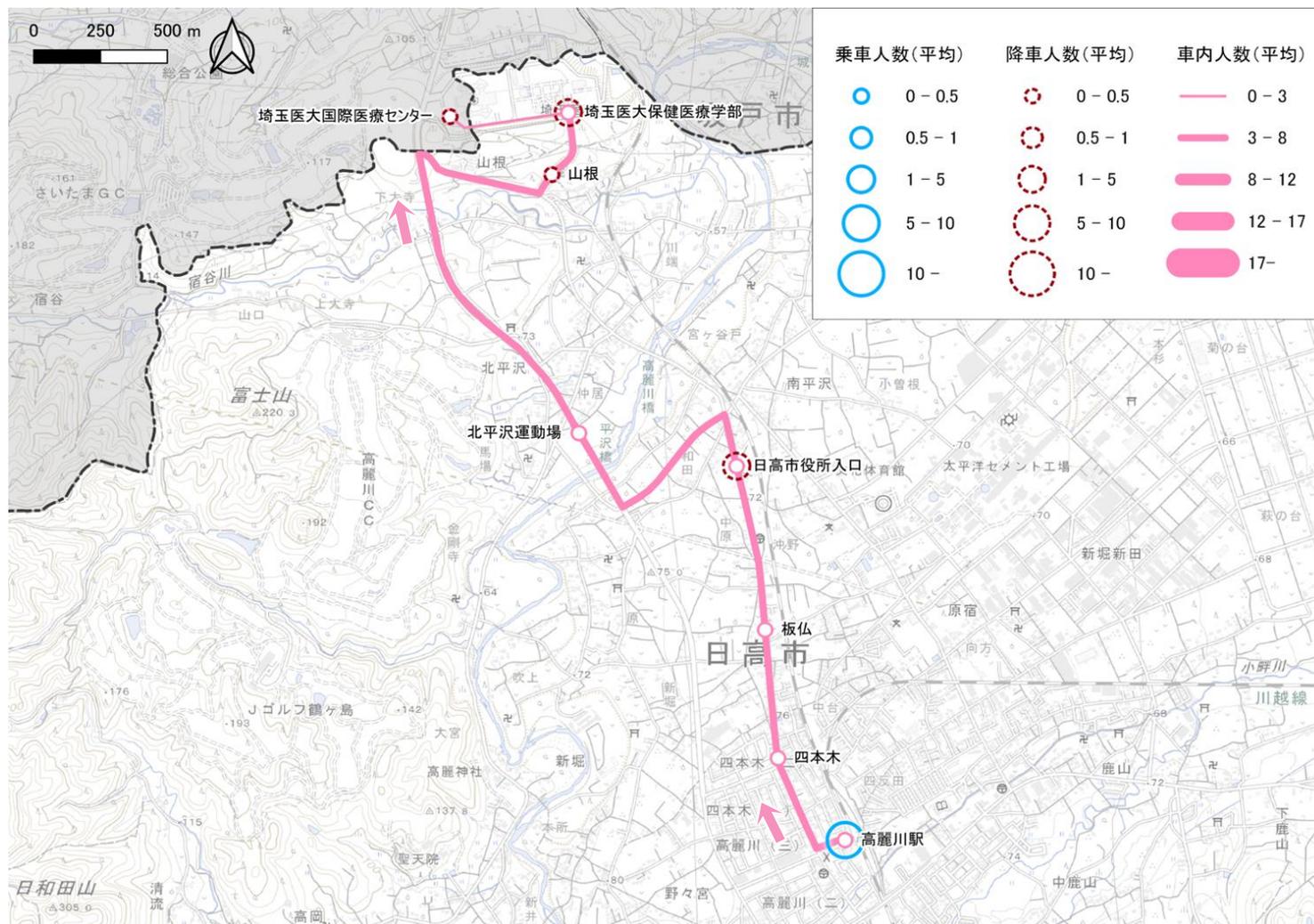


図 医大12系統（埼玉医大国際医療センター行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

※ 医大12、医大12-2の調査結果を集約している。医大12-2は、埼玉医大国際医療センター、埼玉医大保健医療学部、高麗川駅のみ乗降可能であるため、当該停留所での乗降人数とその前後の車内人数が整合しない場合がある。

# 3. 系統別×方面別 【国際興業路線 医大31系統】

- 医大31系統は、高麗川駅、飯能駅における乗降者数が多い傾向にあります。
- 特に、埼玉医大保健医療学部～高麗川駅区間の車内人数が上下方向とも15人以上と、他の系統と比較しても多い傾向にあります。

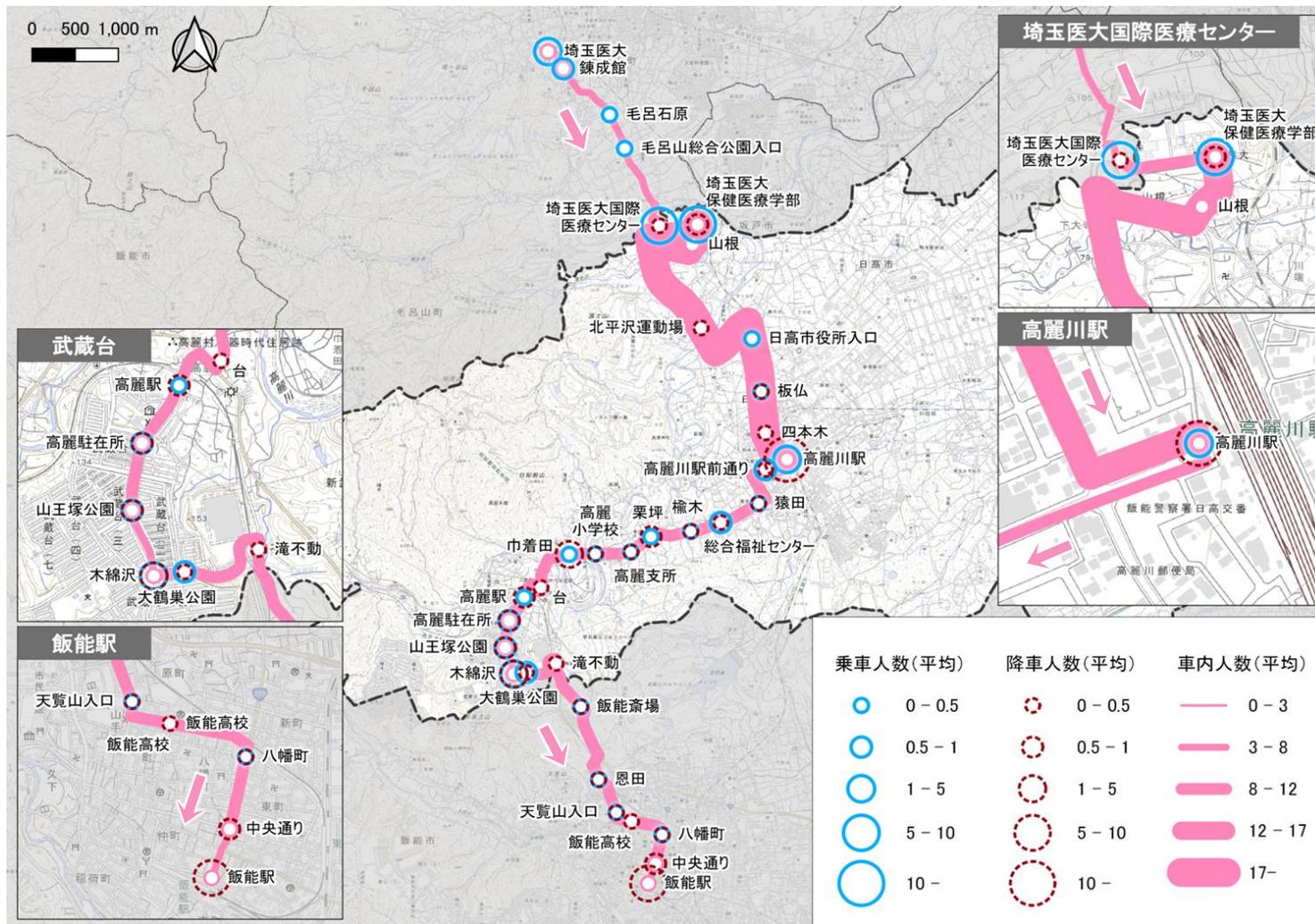


図 医大31系統 (飯能駅行き) | 便平均乗降者数・車内人数 (系統別×方面別)

# 3. 系統別×方面別 【国際興業路線 医大32系統】

- 医大32系統は、高麗川駅、埼玉医大保健医療学部における乗降者数が多い傾向にあります。
- 特に、埼玉医大保健医療学部～高麗川駅区間の利用が多くなっています。

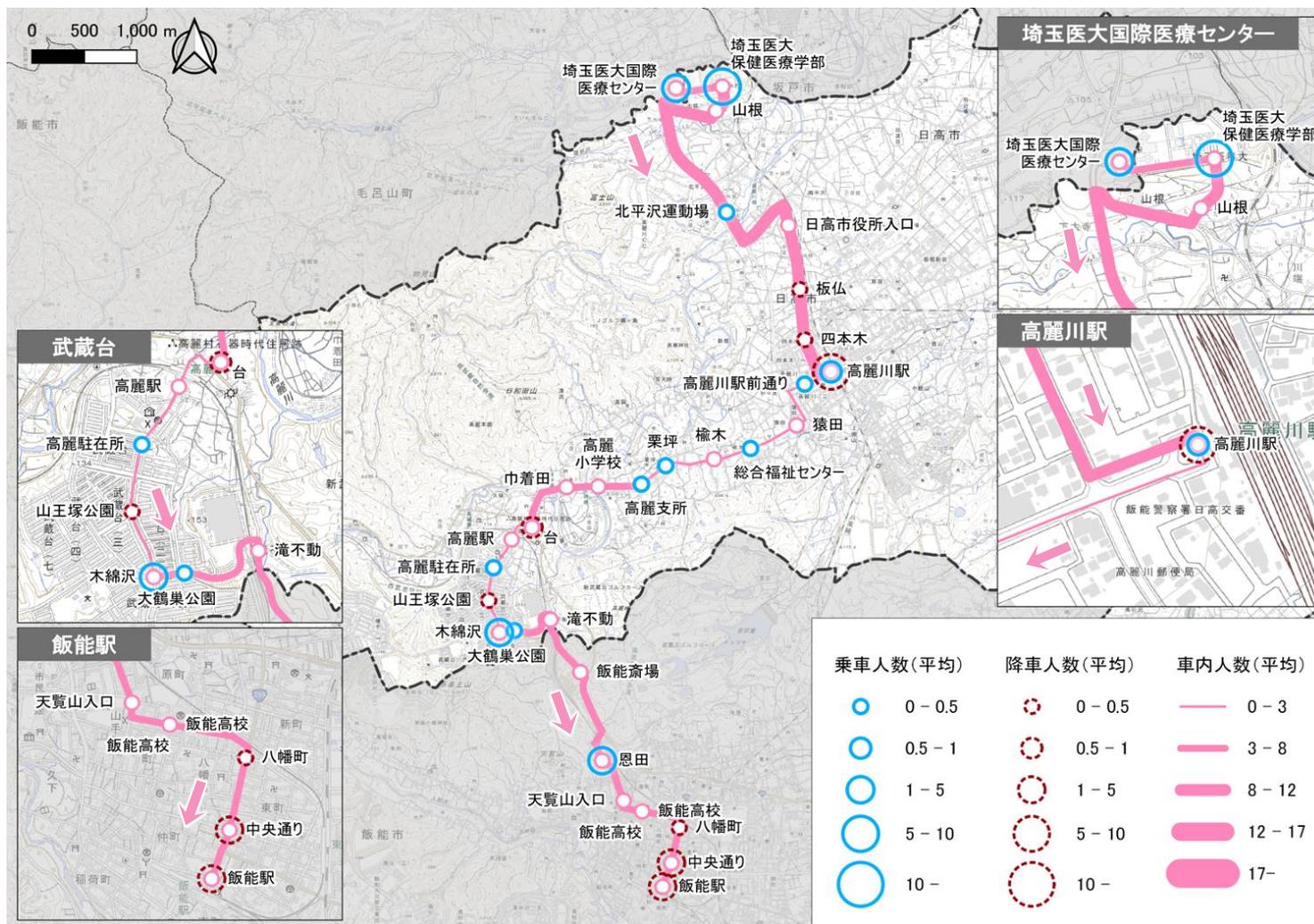


図 医大32系統（飯能駅行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

### 3. 系統別×方面別 【国際興業路線 飯07系統】

- 飯07系統（西武飯能日高～本郷～飯能駅）は、**飯能駅における乗降者数が多い傾向にあります。**
- 始点から終点まで車内人数の変動はあまりみられません。

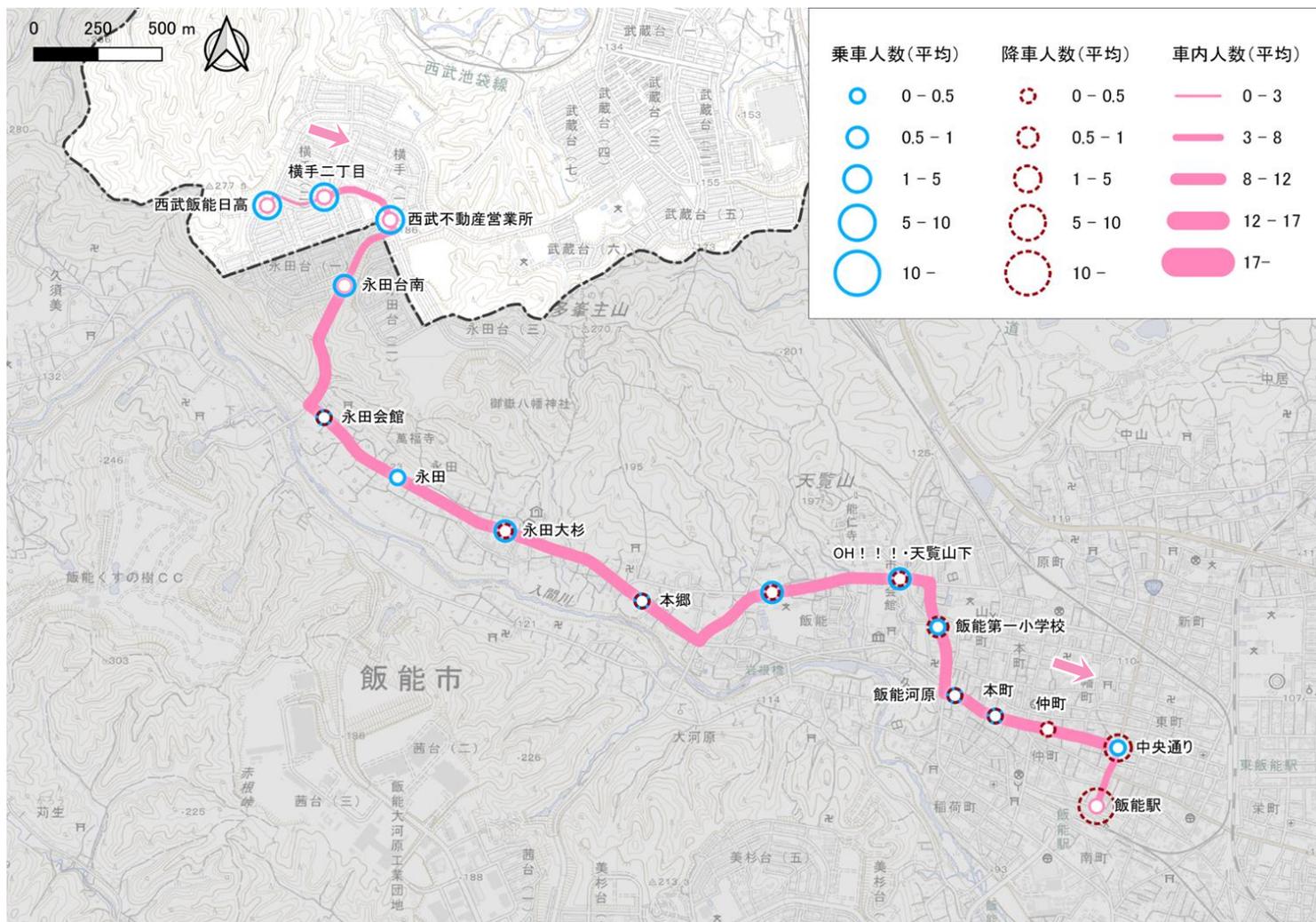


図 飯07系統（飯能駅行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

### 3. 系統別×方面別 【国際興業路線 飯30系統】

- 飯30系統（西武飯能日高～滝不動～飯能駅）は、飯能駅における乗降者数が多い傾向にあります。
- 起点から終点まで車内人数の変動はあまりみられません。

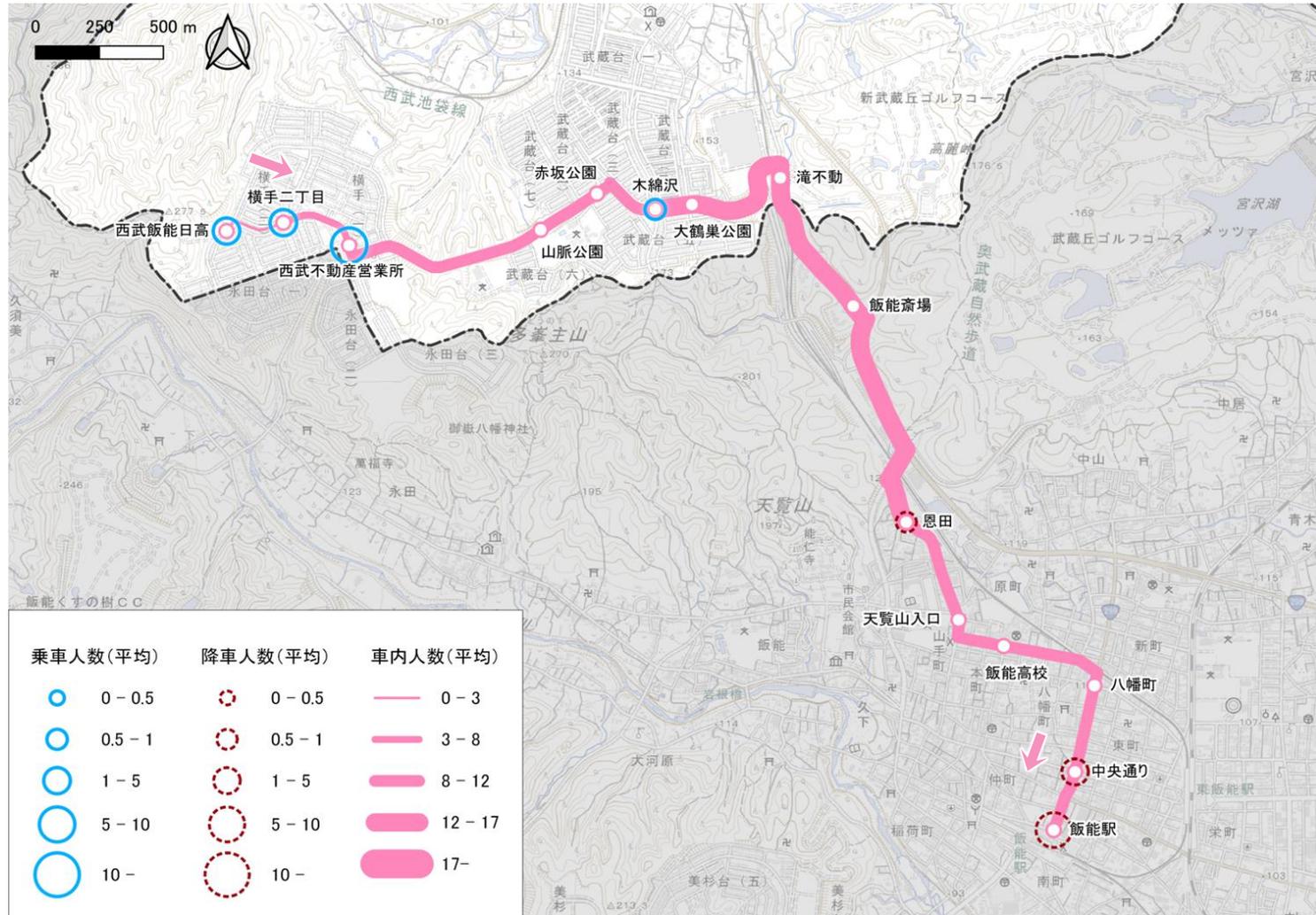


図 飯30系統（飯能駅行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

### 3. 系統別×方面別 【国際興業路線 飯12-2系統】

- 飯12-2系統（飯能駅～武蔵台～飯能駅循環）は、飯能駅と武蔵台地区内の停留所間での利用が中心です。途中停留所での乗降は少ない傾向にあります。
- 起点から終点まで車内人数の変動は少なく、常に5人程度が乗車している状況です。

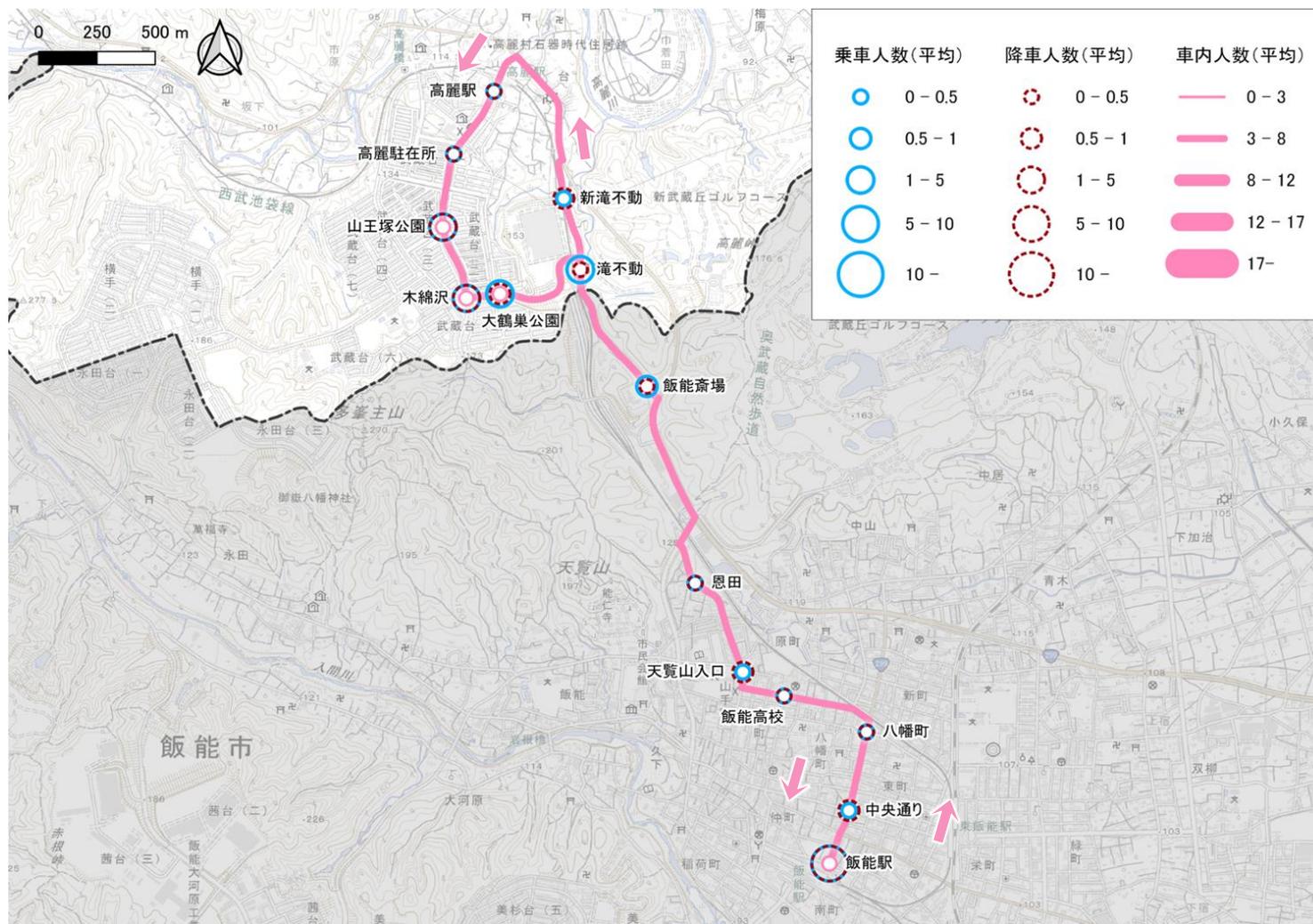


図 飯12-2系統（飯循環） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

### 3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 H06系統】

- H06系統（武蔵高萩駅～高麗川団地中央～こま川団地2-10前）は、比較的利用が少なく、車内人数及び乗降者数いずれも5人以下を推移しています。

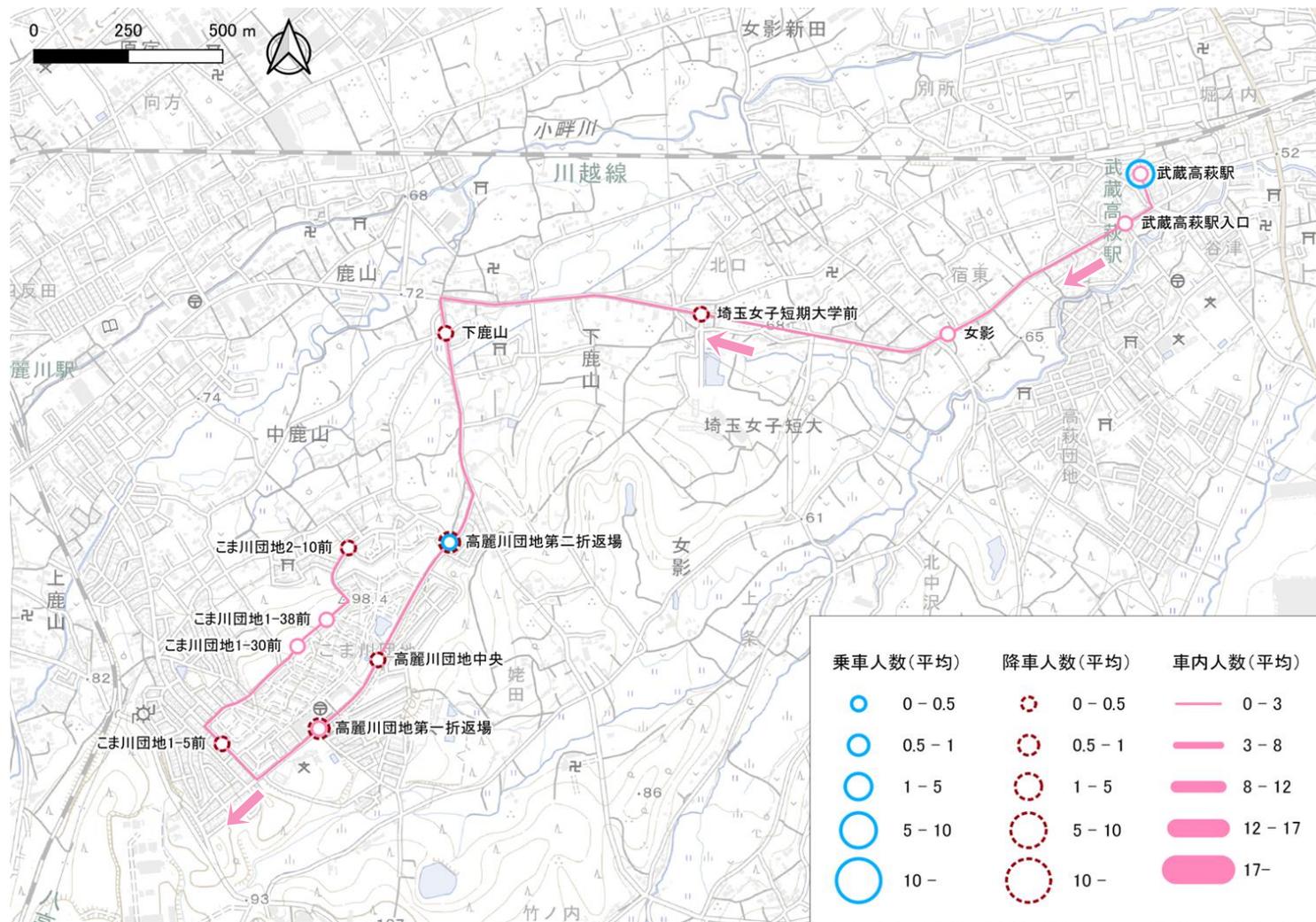


図 H06系統（こま川団地2-10前方面） 1便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

※1 H06、H06-1の調査結果を集約している。H06は、こま川団地1-5前、こま川団地1-30前、こま川団地1-38前、こま川団地2-10前には停車しない。

※2 H06-1は、「高麗川団地第一折返場」でその先（こま川団地2-10前方面）へ向かう乗客がない場合、当該地点が終点となる。

### 3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 H07系統】

- H07系統（武蔵高萩駅～高麗川団地～高麗川駅）は、武蔵高萩駅と高麗川団地内の停留所間での利用が中心です。
- 他の系統と比較して全体的に利用者数が少なく、車内人数及び乗降者数いずれも5人以下で推移しています。

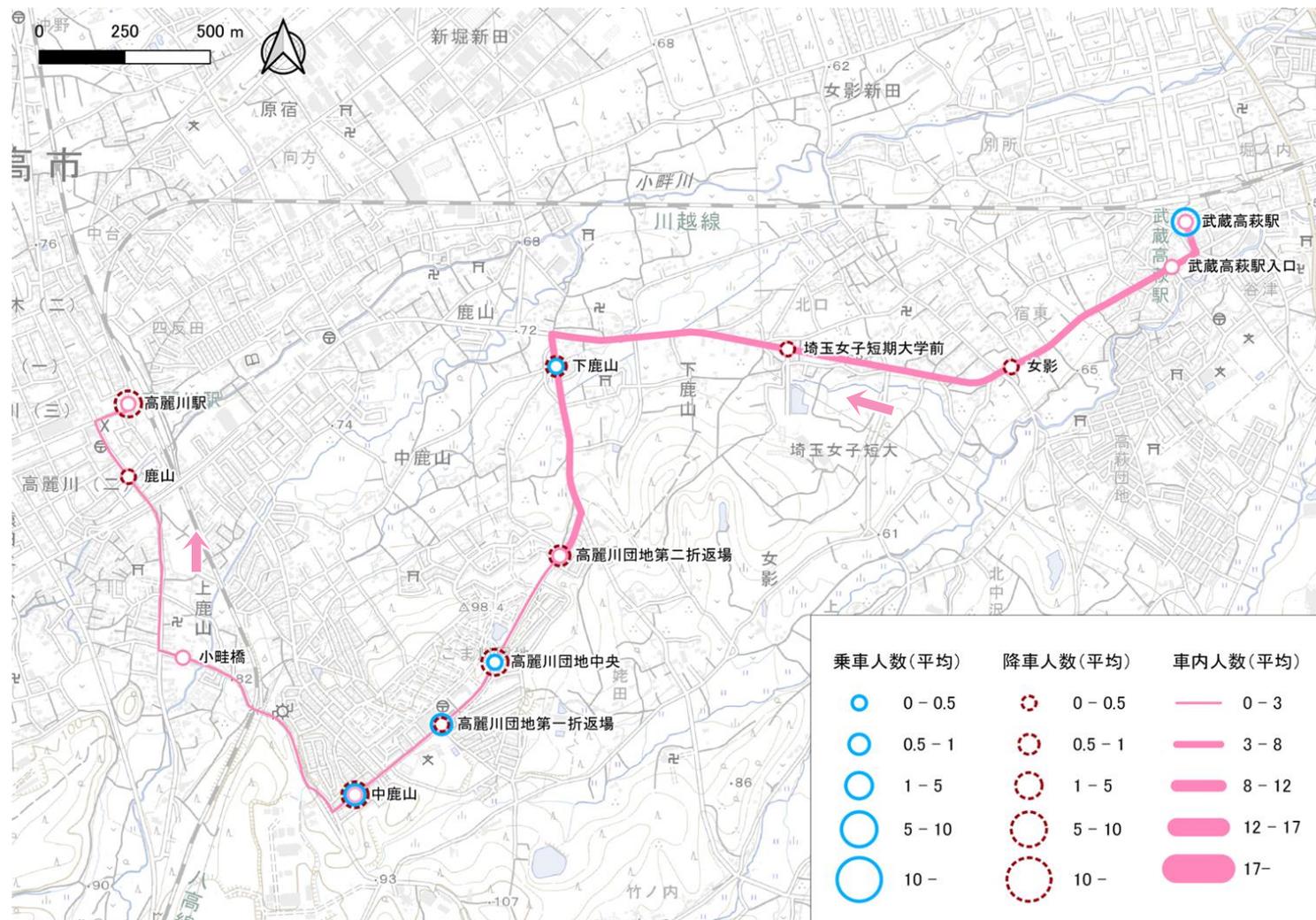


図 H07系統（高麗川駅行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

### 3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 H08系統】

- H08系統（高麗川駅～高麗川団地第二折返場～こま川団地1-22前）は、比較的利用が少なく、車内人数及び乗降者数いずれも5人以下を推移しています。

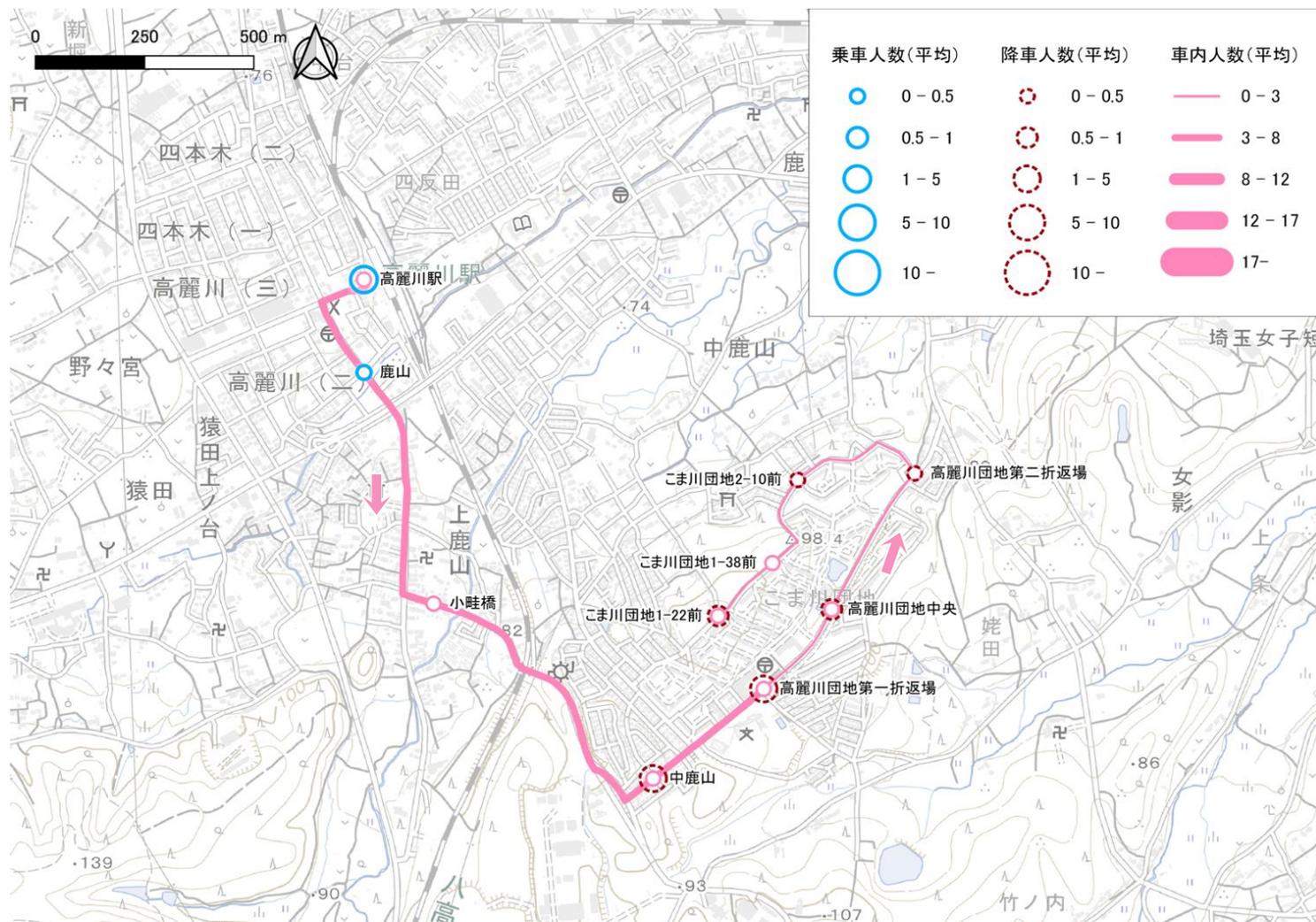


図 H08系統（こま川団地1-22前方面） 1便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

※1 H08、H08-1の調査結果を集約している。H08はこま川団地2-10前、こま川団地1-38前、こま川団地1-22前には停車しない。

※2 H08-1は、「高麗川団地第二折返場」でその先（こま川団地1-22前方面）へ向かう乗客がない場合、当該地点が終点となる。

### 3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 H10系統】

- H10系統（武蔵高萩駅～高麗川団地中央～飯能駅）は、メツア、飯能駅北口での乗降者数が多い傾向がみられます。
- 市内では高麗川団地と武蔵高萩駅の間での利用が中心ですが、系統全体で見るとメツア～飯能駅北口区間の利用が卓越しています。

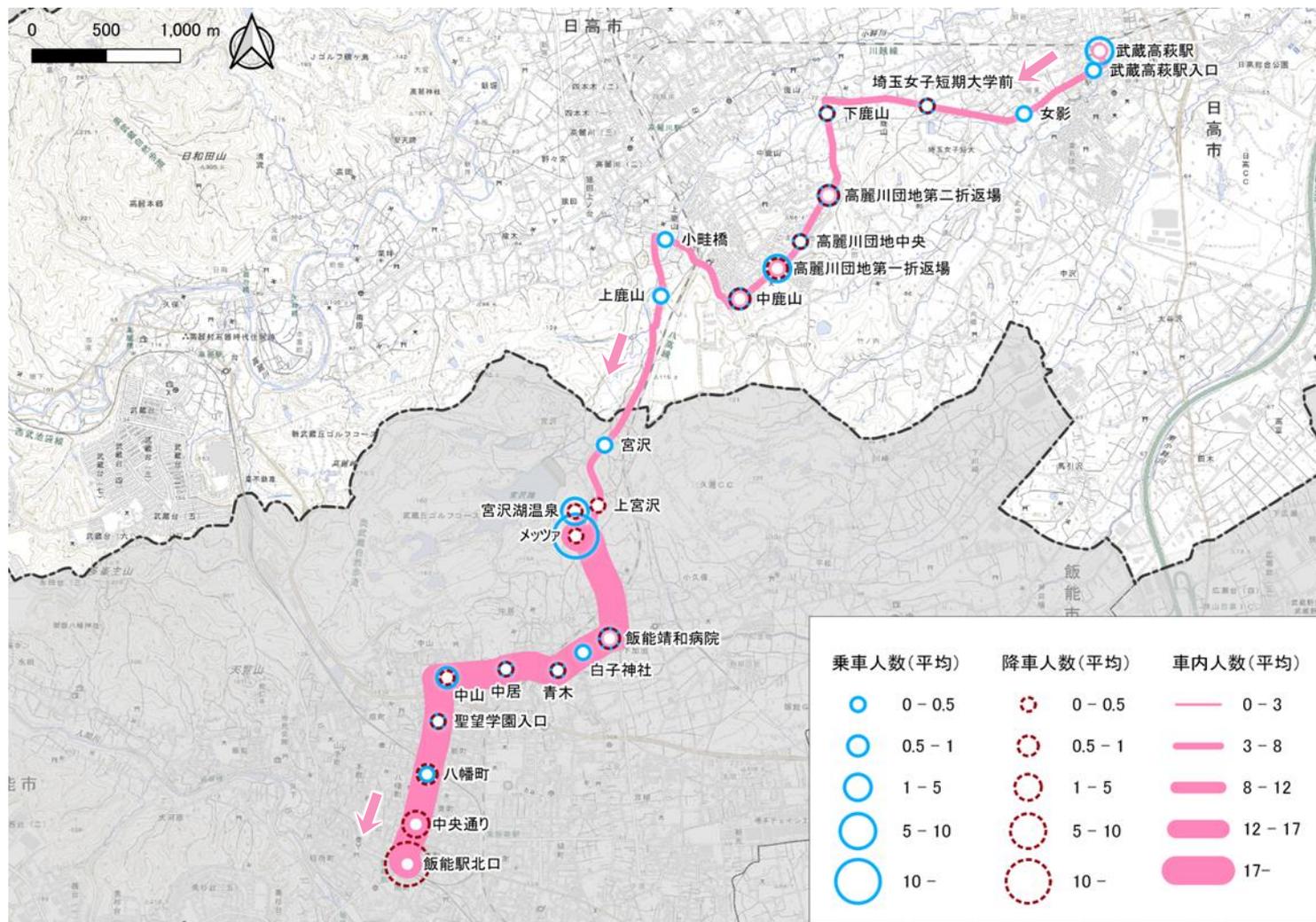


図 H10系統（飯能駅北口行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

※ H10、H10-1、H10-2の調査結果を集約している。H10-1のみ宮沢湖温泉を経由し、H10-2のみメツアを経由しないため、当該停留所での乗降人数とその前後の車内人数が整合しない場合がある。

# 3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 H13系統】

- H13系統は、メツァ、飯能駅北口での乗降者数が多い傾向がみられます。
- 特に飯能駅北口行きのメツァ～飯能駅北口区間の利用が多くなっています。

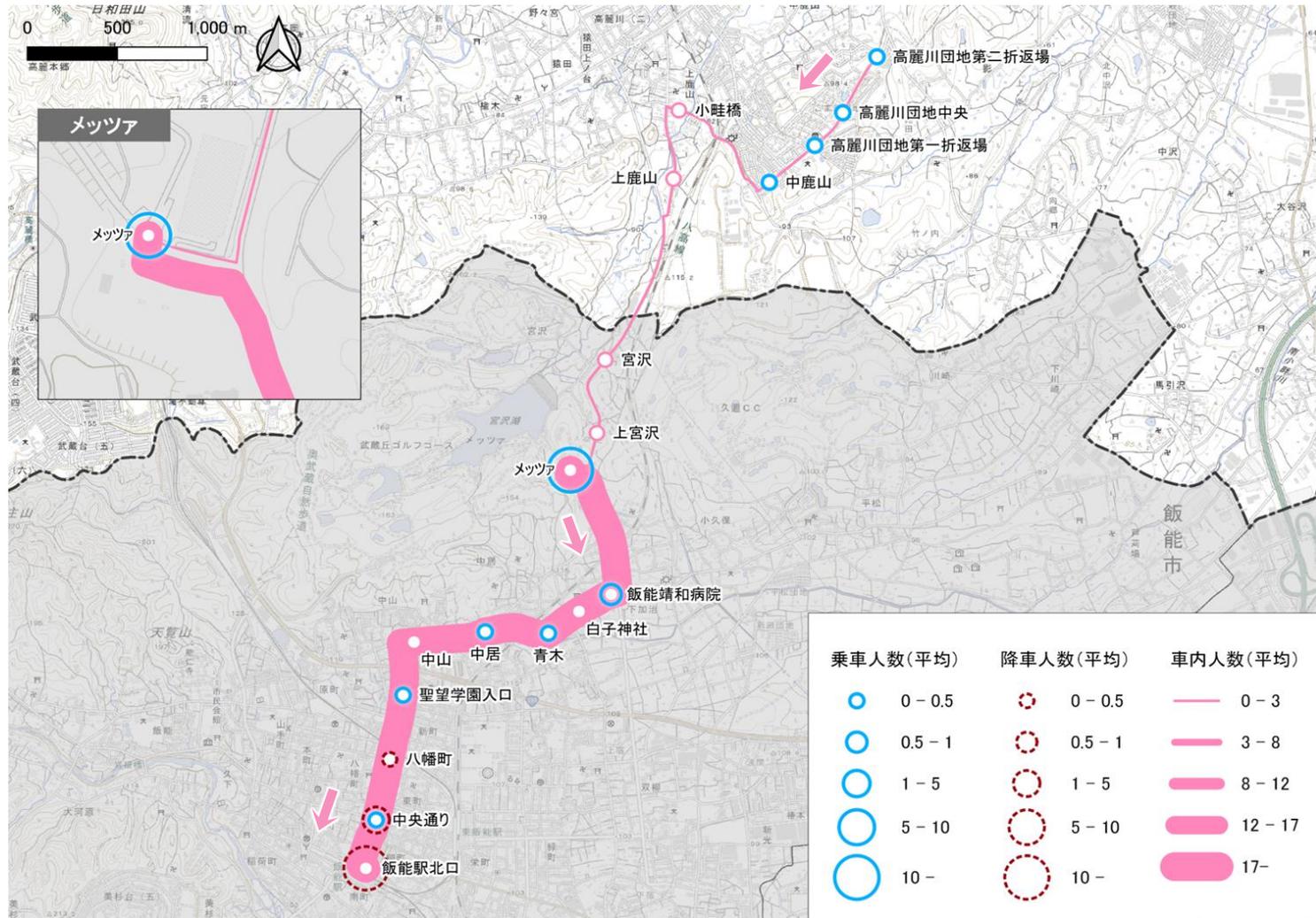


図 H13系統（飯能駅北口行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

### 3. 公共交通の利用を促進する施策（第1回協議会資料より）

- 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"> <li>自力での移動が困難な市内在住の75歳以上の人</li> <li>運転免許証を自主返納した市内在住の75歳未満の人</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス・タクシーいずれかを選択</li> <li>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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗車回数券等の購入費補助（上限額7,300円）</li> <li>タクシー利用補助券の交付（初乗運賃相当額15枚）</li> <li>1乗車につき1人1枚使用可能</li> </ul>
マタニティタクシー利用料金の助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー利用補助券の交付（初乗運賃相当額10枚）</li> <li>1乗車につき1人1枚使用可能</li> </ul>	
障がい者へのタクシー利用料金の助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー利用補助券の交付（初乗運賃相当額48枚）</li> <li>1乗車につき1人2枚使用可能</li> </ul>	

## 4. 高齢者等おでかけ支援事業の利用実態

- 現在、本市では、「自力での移動が困難な市内在住の75歳以上の人」並びに「運転免許証を自主返納した市内在住の75歳未満の人」に対してバス乗車回数券の補助もしくはタクシー利用補助券の交付を行っています。
- タクシー利用補助については概ね横ばいで年間1,000件程度、バス利用補助については近年増加傾向にあり年間600件程度の利用があります。

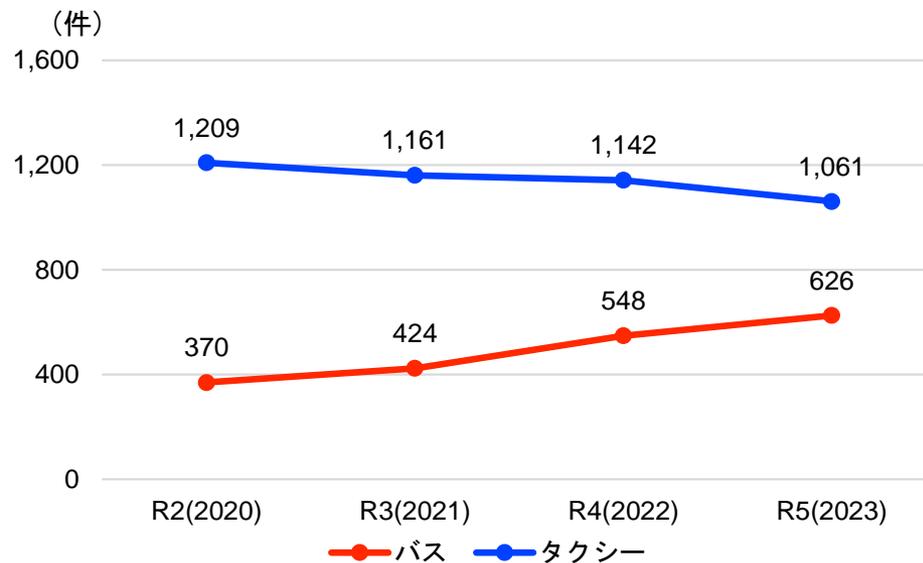


図 高齢者等おでかけ支援事業の利用実態

(出典) 日高市資料

# 4. 高齢者等おでかけ支援事業の利用実態

- バスに関しては、**飯能駅**に向かう移動で利用されるケースが多いほか、**埼玉医大や、市内高麗川駅・武蔵高萩駅周辺**に移動する際に多く利用されています。

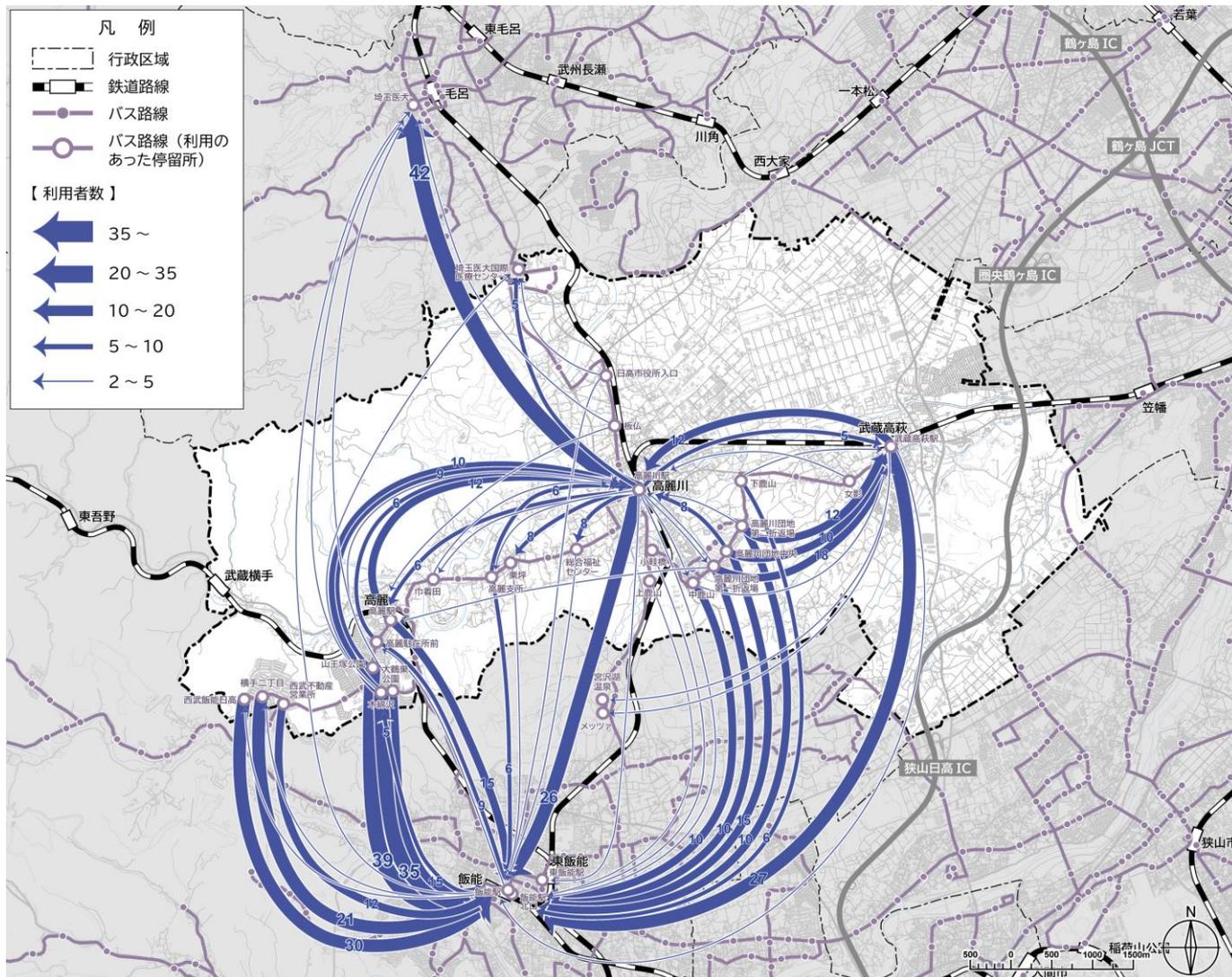


図 おでかけ支援事業 (バス利用補助) の利用区間 (R5年度実績)

(出典) 日高市資料

# 4. 高齢者等おでかけ支援事業の利用実態

- ・ タクシー補助券については、**武蔵高萩駅周辺・高麗川駅周辺**を起終点とする利用が多いです。
- ・ バスと比較して**市内移動での利用が多い傾向**にあります。

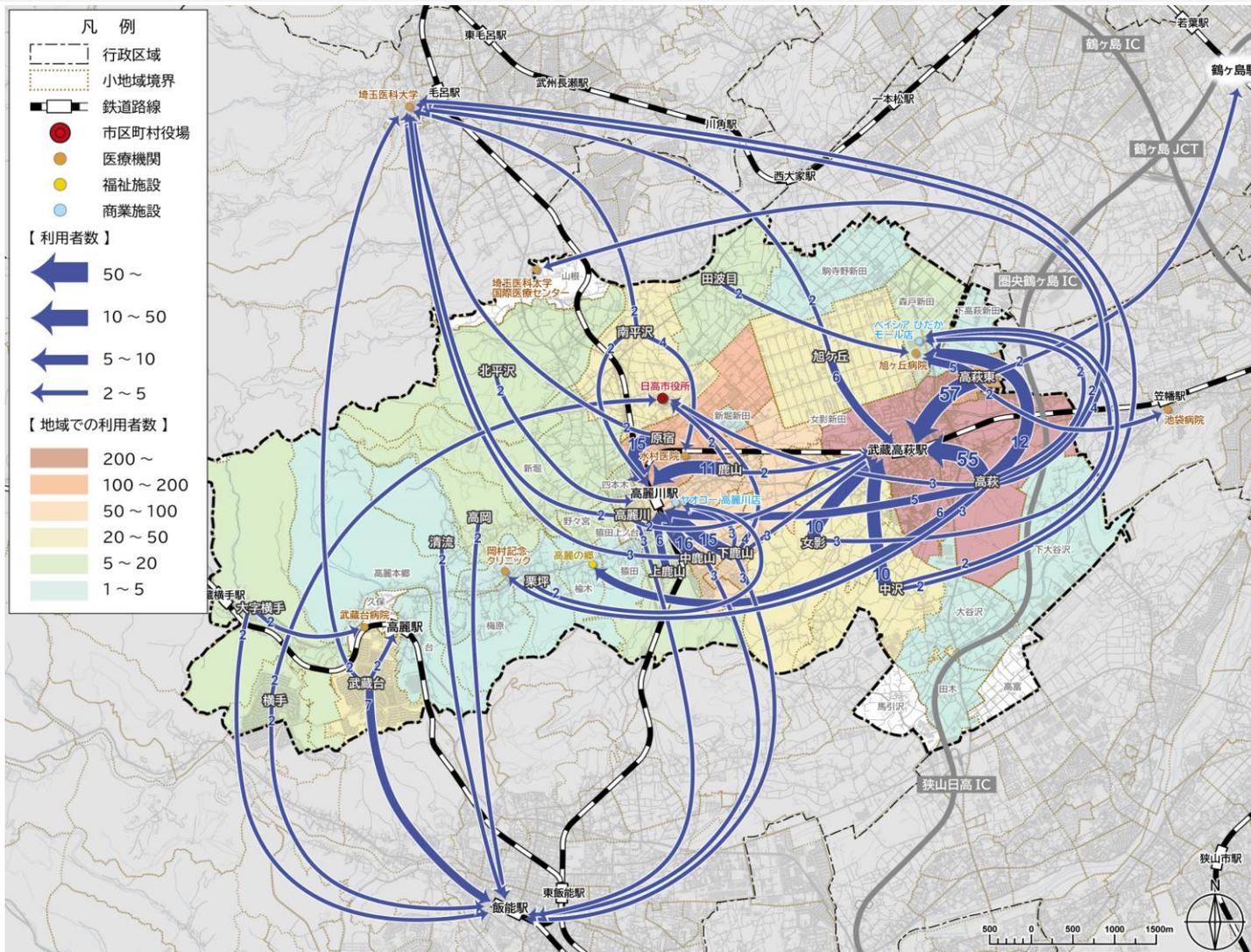


図 おでかけ支援事業（タクシー利用補助）の利用区間（R5年度実績）

（出典）日高市資料

# 5. 地域おたすけ隊の概要

- 現在、市内5地域において、地域のボランティアによって構成される「地域おたすけ隊事業」が行われています。
- 支え合いサービスの内容は生活全般を対象としますが、特に外出支援の割合が高い状況にあります。

お手伝いする仕組みです。

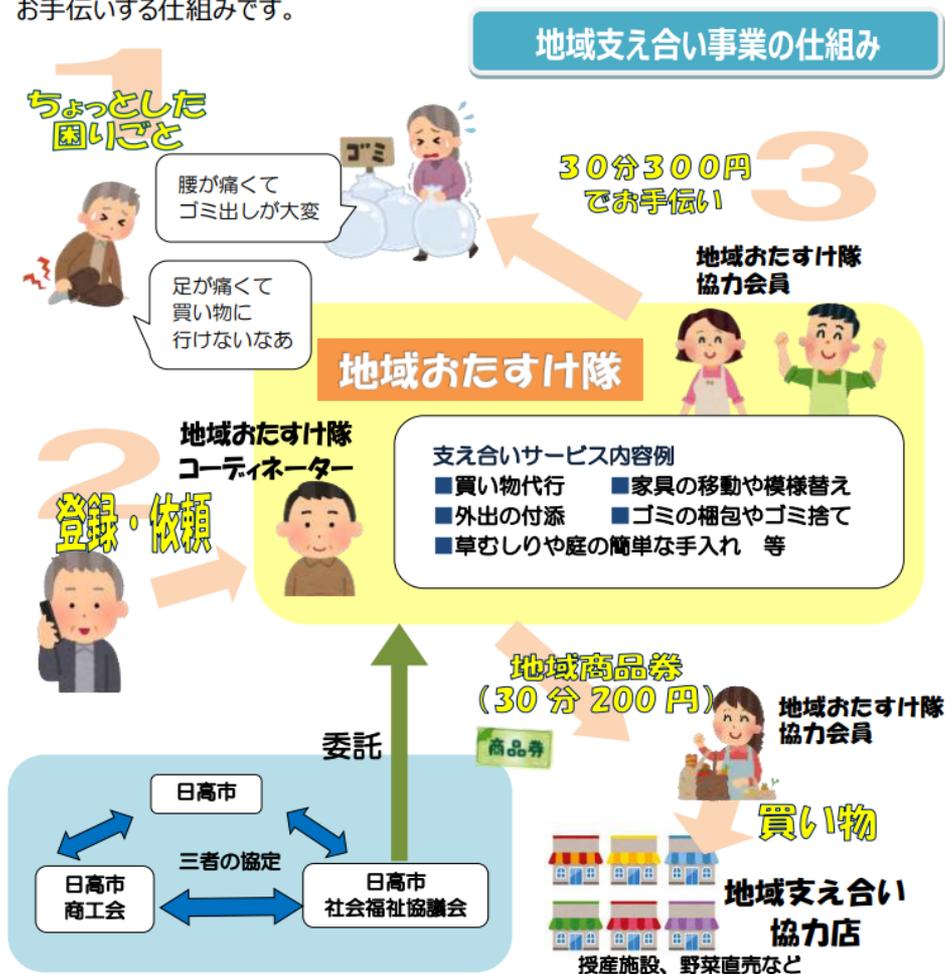


図 地域おたすけ隊事業の仕組み

(出典) 日高市社会福祉協議会ホームページ

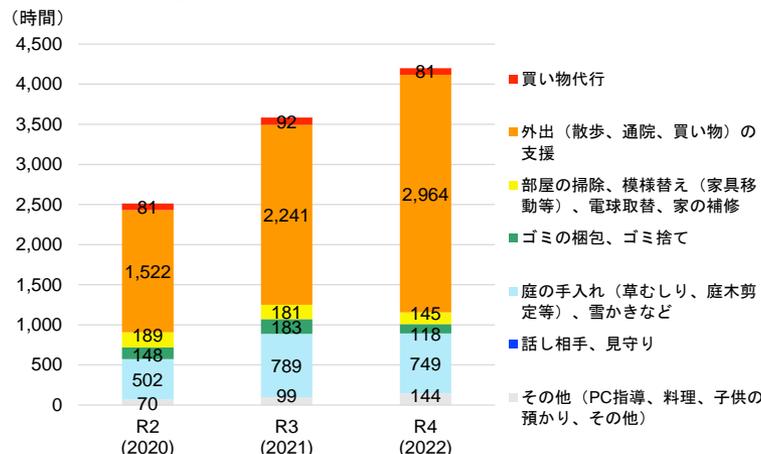
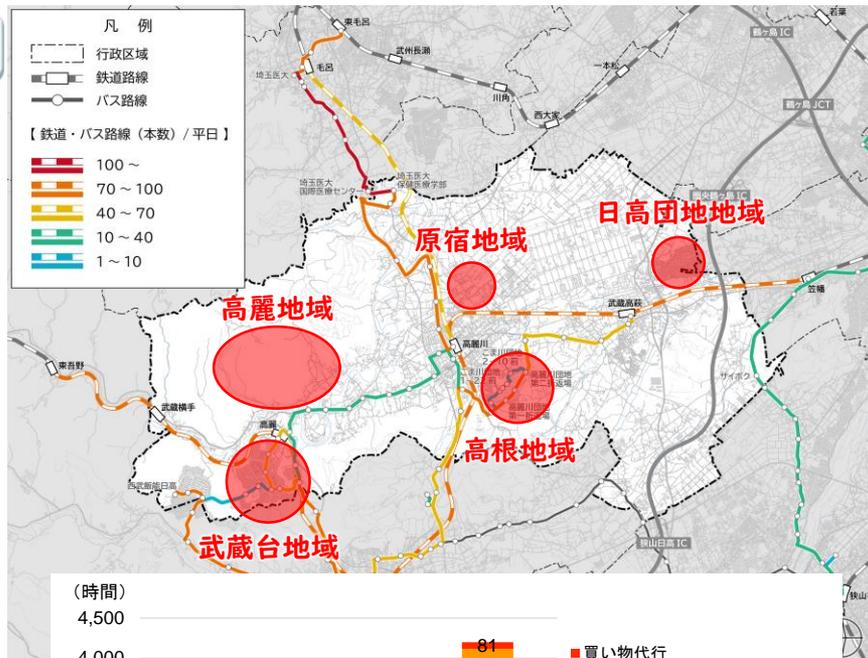


図 地域おたすけ隊事業の作業従事割合

(出典) 日高市資料

# 6. 地域自主運行事業の概要

- 地域自主運行事業は、**横手台地区とこま武蔵台地区の2自治会**が実施しています。横手台自治会は平成28（2016）年12月から、こま武蔵台自治会は平成29（2017）年10月から運行開始しています。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2（2020）年には大幅に利用者が減少しているものの、**令和4（2022）年にかけて感染症拡大前と同等またはそれ以上の利用者増加**となっています。

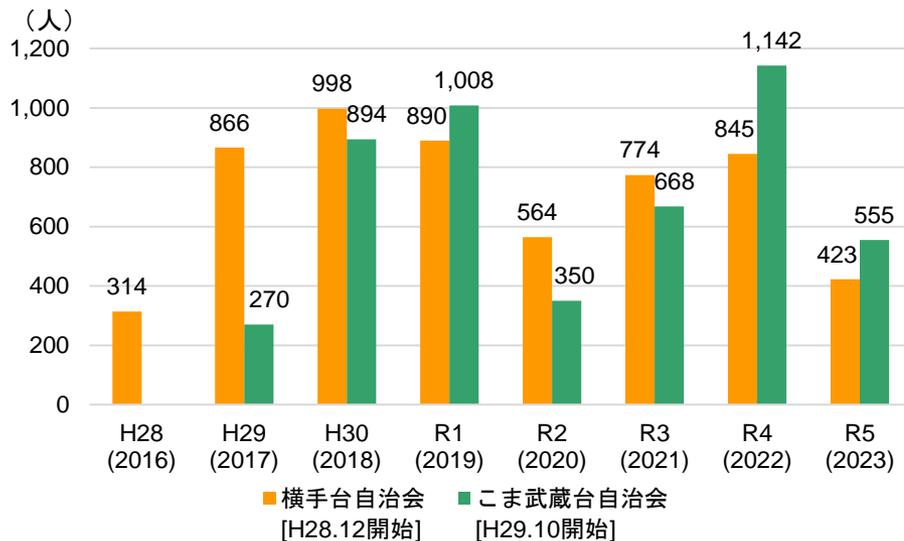


図 地域自主運行事業の利用利用者数の推移

(出典) 日高市資料

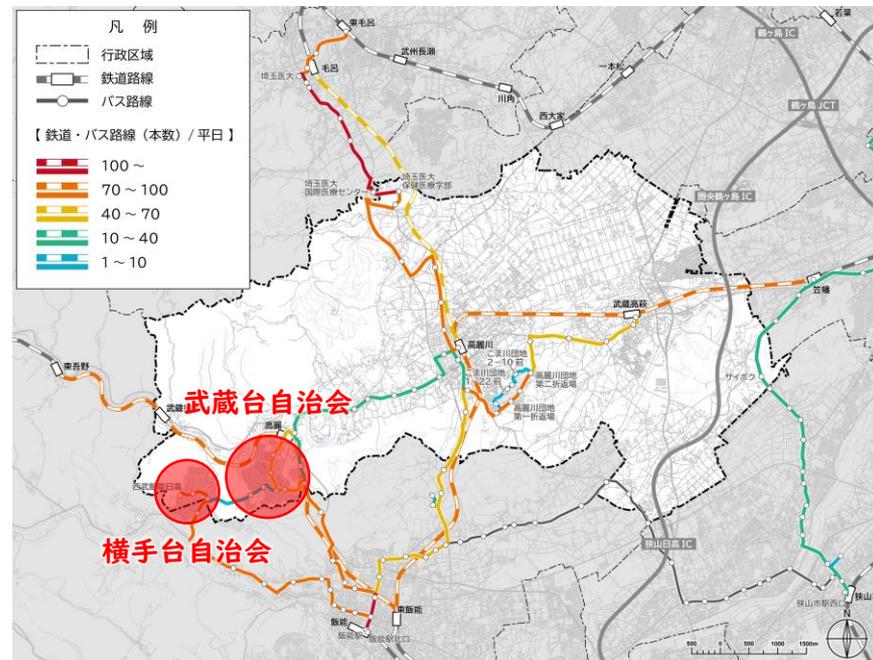


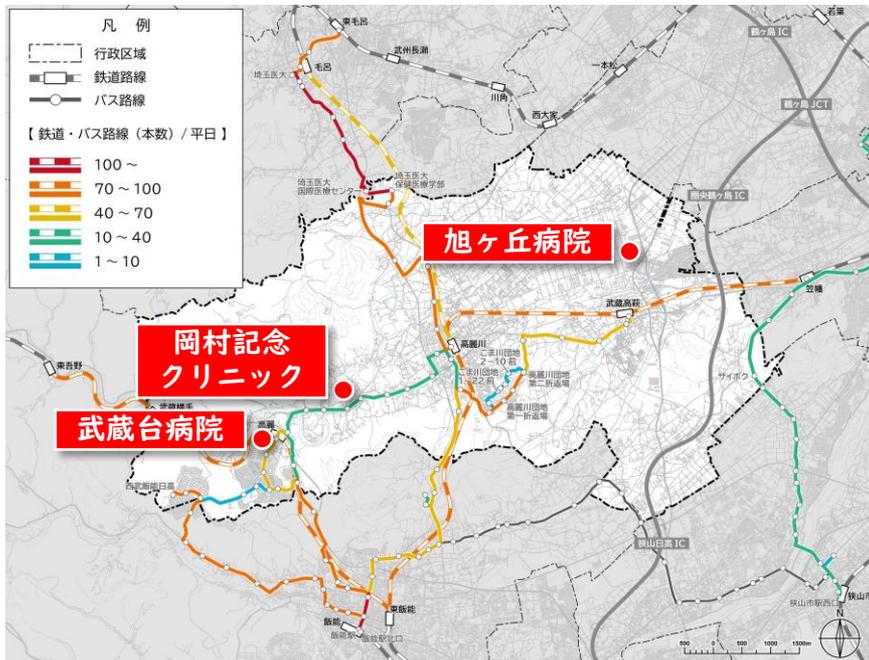
図 地域自主運行事業の実施場所（横手台・武蔵台）

## 運営者の声（横手台・武蔵台自治会関係者へのヒアリング調査結果）

- 足の不自由な高齢者等を中心に利用は定着している傾向。
- 移動手段が確保されていることにより、地域のイベントへの参加など、地域活動への参画に繋がっている。
- 地区内での移動は地域自主運行事業、地区外への移動は地域おたすけ隊という使い分けが進んでいる。
- 運転手・オペレータの高齢化・担い手不足や、特定の協力者への負担の集中などが課題。

# 7. 病院による送迎サービスの展開

- 市内の病院・クリニックでは独自に無償送迎サービスを展開しており、市民の通院の足として活用されています。



<b>旭ヶ丘病院</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>武蔵高萩駅・高麗川駅・日高団地・高麗川団地を結ぶ路線定期運行を実施</li> <li>月～金は1日8便運行（土曜日は5便）</li> <li>予約不要で誰でも乗車可能</li> </ul>
<b>岡村記念クリニック</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日高市・飯能市・坂戸市・毛呂山町（病院から半径約15km圏域）が運行範囲</li> <li>ルートは定めず予約に応じて運行</li> <li>透析患者の通院パターンに応じて運行エリアを曜日別に設定</li> <li>席に空きがあれば外来患者の利用も可能</li> <li>2日前までに予約が必要</li> </ul>
<b>武蔵台病院</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>病院から15分圏域が運行範囲（市内では高麗川駅より西側）</li> <li>ルートは定めず予約に応じて運行</li> <li>透析患者・通所リハビリ患者を優先し、外来患者の利用も可能</li> <li>前日までに予約が必要</li> </ul>

## 運営者の声（病院関係者へのヒアリング調査結果）

- 日高市は公共交通のサービスレベルが低い地域であるため、市内の病院・クリニックの多くで送迎サービスを行っており、今後も一定のサービスは必要と考えている。
- 送迎サービスの利用者は定着しており、利用者からは更なるサービス拡大に対する要望も寄せられている。
- 運営に係るコストは年間数百万～数千万円かかっており、病院側の経済的負担が大きい。
- 運転手の高齢化が進んでおり、将来的に運転手確保の面で課題を抱える。
- 公共交通が送迎サービスを一部代替することになれば、病院側は他の医療サービス（在宅診療など）の拡充に繋がるメリット等があり、利用者側は移動手段の選択肢が増えることで医療機会の向上に繋がるメリット等が期待される。

## 8. 市内関係者へのヒアリング調査

- 市内の移動支援の実態並びに移動と関連する施策事業の動向等の把握のため、関係各所へのヒアリング調査を実施しました。

交通事業者	バス事業者 ・国際興業株式会社 ・イーグルバス株式会社 タクシー事業者 ・高麗川交通有限会社 ・日高ハイヤー株式会社
その他移動支援者	・日高市社会福祉協議会 ・市内各地域の地域おたすけ隊（コーディネーター会議に同席）
庁内関係部署	・財政課 施設管理担当 ・産業振興課 商工観光担当 ・生活福祉課 地域福祉担当 ・子育て応援課 子育て応援担当 ・長寿いきがい課 高齢者支援担当 ・保健相談センター ・都市計画課 計画推進・企業誘致・住宅政策担当 ・市街地整備課 新市街地整備担当 ・学校教育課 学務担当

# 8. 市内関係者へのヒアリング調査

分野	移動と関連する実態・課題	今後の動きや留意すべき事項
公共交通 (共通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>人材確保に課題（担い手が少ない・高齢化）</li> <li>利用者数はコロナ前の水準に戻っておらず厳しい経営状況が継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな移動手段を導入する場合は、既存公共交通との役割分担等について慎重な判断が必要</li> </ul>
(バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内全てのバス路線が赤字運営</li> <li>武蔵高萩駅～高麗川駅、高麗川駅～埼玉医大・国際医療センターの利用が比較的多い</li> <li>主な利用者は高齢者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024年問題に伴い、今後、現行のバス路線の運行時間帯の見直し、減便等の可能性あり</li> <li>運転手不足に伴い、コミュニティバス等の運行をバス会社が担当することが難しい可能性あり</li> </ul>
(タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内から埼玉医大・国際医療センター、飯能駅、狭山市方面への需要が多い</li> <li>市内では高麗川駅・武蔵高萩駅関連の利用が多く、武蔵台・横手台地区の利用が少ない</li> <li>病院の無料送迎の需要とバッティングしている</li> <li>主な利用者は、高齢者、子育て世代、ビジネス客</li> <li>平日と比べ土日の需要は少ない</li> <li>朝時間帯に需要が集中し、夜間の需要は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー車両・ドライバーを活用した新たな移動手段の提供は可能な状況にある</li> </ul>
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>高麗川駅周辺地区整備・旭ヶ丘松の台地区の整備が進行中</li> <li>駅前の商業施設の集積が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり事業の進展と合わせた交通体系の整備が必要となる</li> <li>学校跡地の有効活用との整合性に留意する必要がある</li> </ul>
観光・商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光シーズンの中着田周辺の渋滞が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光シーズンの中着田へのシャトルバス運行を今後も継続予定</li> <li>ハイキングコースの設定等を通じ、公共交通利用と市内周遊を促進する動きあり</li> </ul>
福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域おたすけ隊・ファミリーサポートセンター事業の協力会員の不足・高齢化</li> <li>ファミリーサポートセンター事業・マタニティタクシー制度等に対する認知度の低さ</li> <li>地域おたすけ隊の活動の8割以上が移動支援で占められている状況</li> <li>親族が近くに住んでいない・知り合いが少ない高齢者等が孤立しやすい状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域おたすけ隊・ファミリーサポートセンター事業の活動が移動支援に偏っている状況の緩和が必要</li> <li>マタニティタクシー制度の更なる拡充を推進</li> </ul>
教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学時間が長い地区の存在</li> <li>義務教育学校設立に伴い徒歩通学が困難な地区が発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>義務教育学校の設立に合わせた通学時の移動支援策の検討が必要</li> </ul>

# 9. 総括

## ・ 市内公共交通の整備状況

- ✓ 武蔵高萩駅～高麗川団地周辺までの区間が最も多く、その他、埼玉医大・飯能駅に向かう路線の便数が比較的充実している。
- ✓ 市内東部を中心に、公共交通では目的地まで到達できない地区が存在している。

## ・ 公共交通の利用実態

- ✓ 市内路線の1便当たりの平均利用者数は15.3人であり、特に市内から埼玉医大・飯能駅に向かう便で利用が多い状況にある。
- ✓ 市内運行区間については一部系統を除いて利用者が少ない傾向にある。

## ・ 公共交通の利用を促進する事業の実態

- ✓ 高齢者等おでかけ支援事業については市内での移動を中心に一定の利用がある。

## ・ 地域ボランティア等による移動支援の実態

- ✓ 公共交通での移動が難しい区間での移動を中心に、地域おたすけ隊や地域自主運行事業が展開されている。
- ✓ 地域おたすけ隊については、生活全般の支援を行う組織であるが、現時点では移動支援への従事割合が極めて高い状況にある。

## ・ 関係者の意見

- ✓ 既存公共交通と新たな移動手段の役割分担・公費の投入に係る考え方の整理が必要
- ✓ 今後のまちづくり事業等々の連携が必要（高麗川駅東口、旭ヶ丘松の台地区等）
- ✓ 公共交通とボランティアによる移送活動の役割分担の適正化が必要
- ✓ 通学距離の拡大に伴う通学手段の確保と一体的な検討が必要