

市内地域公共交通等の実態

令和5年度日高市地域公共交通協議会 第1回交通戦略部会
2024年2月9日 @日高市役所



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。

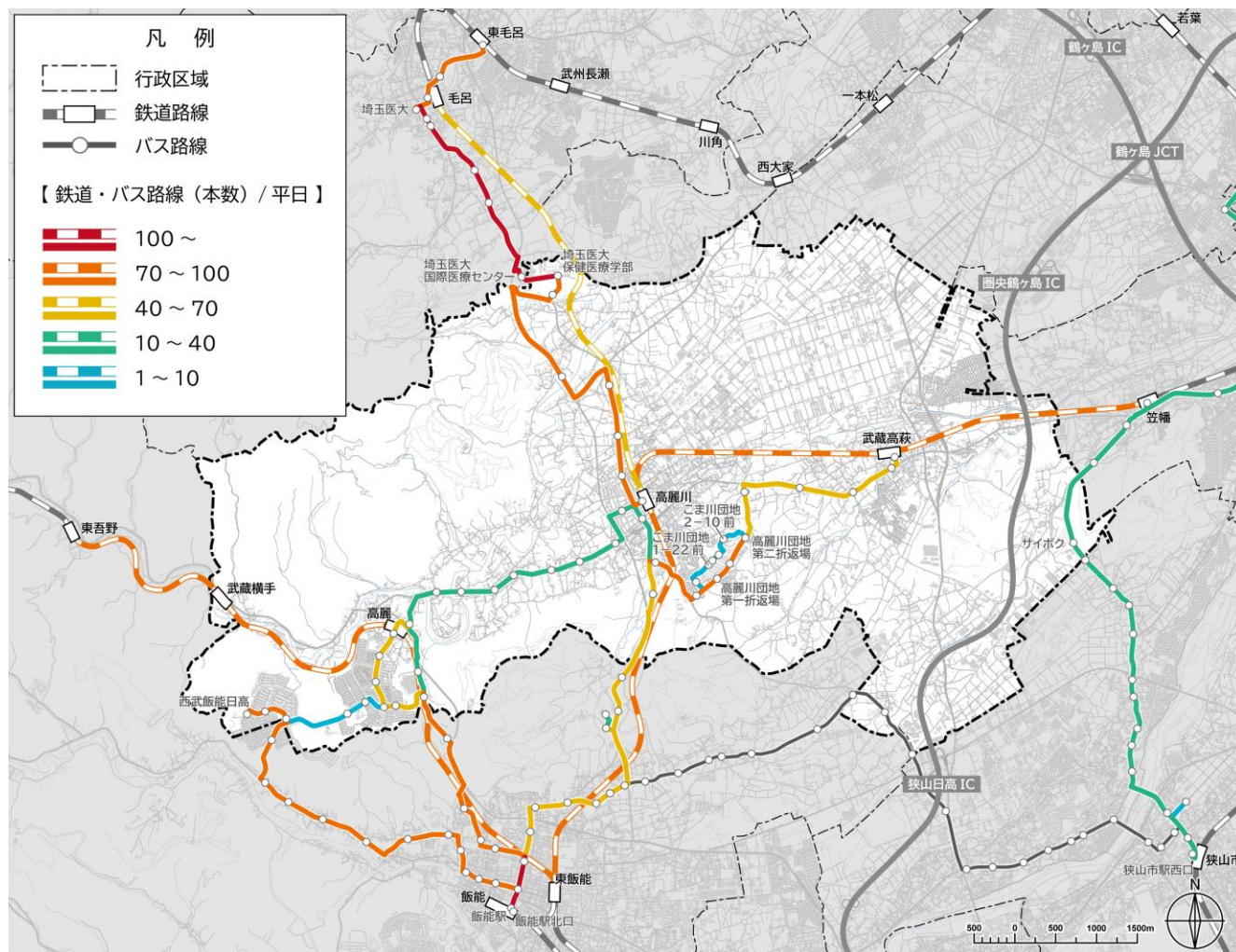


図 本市を通る鉄道・路線バスの運行本数

（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

- 市民の訪問頻度の高い施設であっても、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。

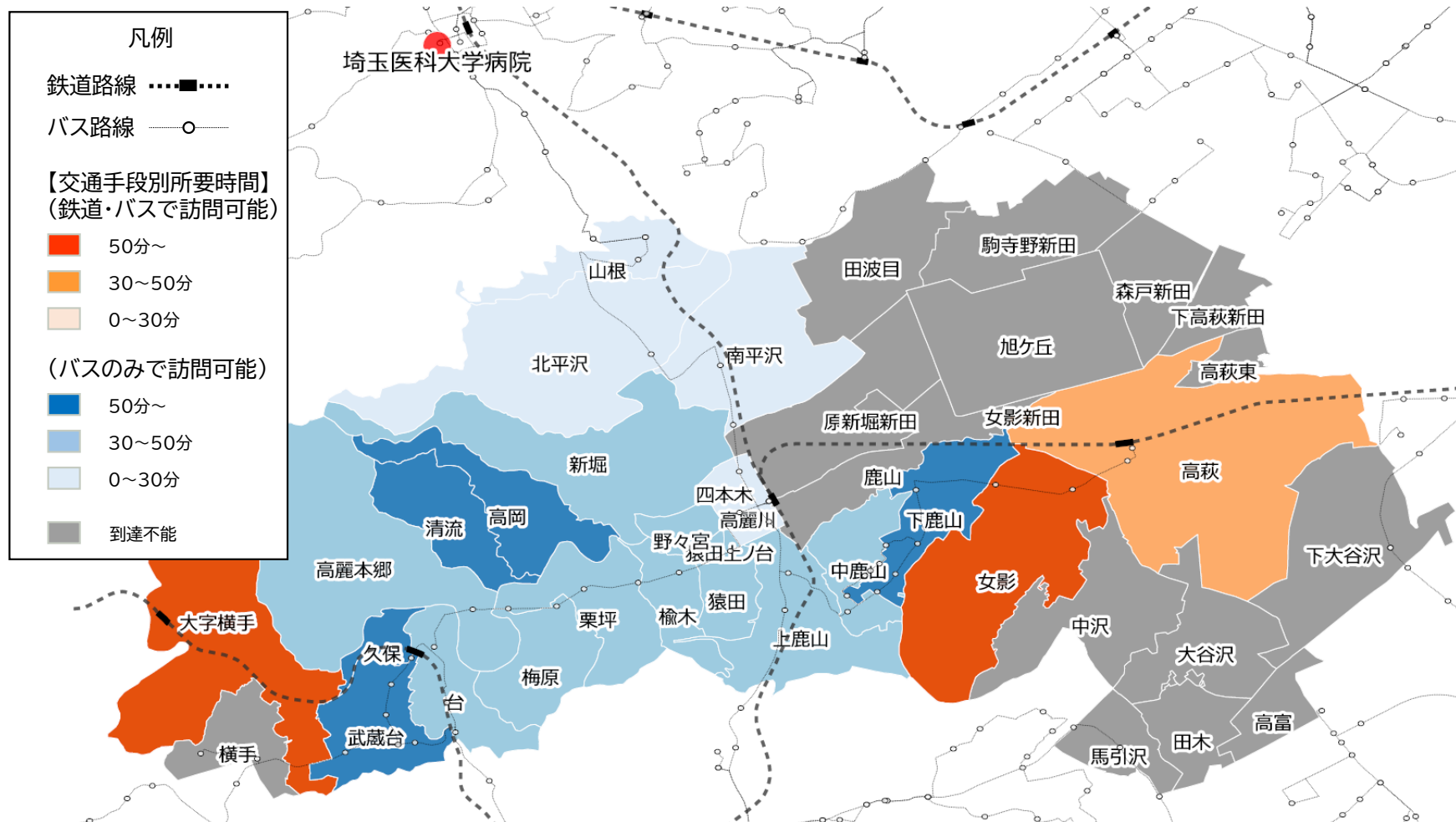


図 埼玉医科大学病院に公共交通で訪問し返ることができる地域の分布

(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

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%	0	0	2	52	26.0
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%	0	0	11	64	5.8
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	4	84	21.0
		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%	0	0	1	34	30.8
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%	0	0	5	115	23.0
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%	0	0	5	890	11.1
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%	0	0	5	88	17.6
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%	0	0	5	88	17.6
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%	0	0	13	170	13.1
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%	0	0	3	170	13.1
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%	0	0	12	39	3.3
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%	0	0	4	9	2.3
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%	0	0	10	64	6.4
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%	0	0	10	26	2.6
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%	0	0	4	24	6.0
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%	0	0	12	168	14.0
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%	0	0	26	706	27.2
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%	0	0	5	96	19.2
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%	0	0	6	114	19.0
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%	0	0	89	1,246	14.0
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%	0	0	259	3,972	15.3
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%	0	0	12	153	12.7

医大31

飯12-2

H07

H10

□ 囲いについては以降で詳細を紹介

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。

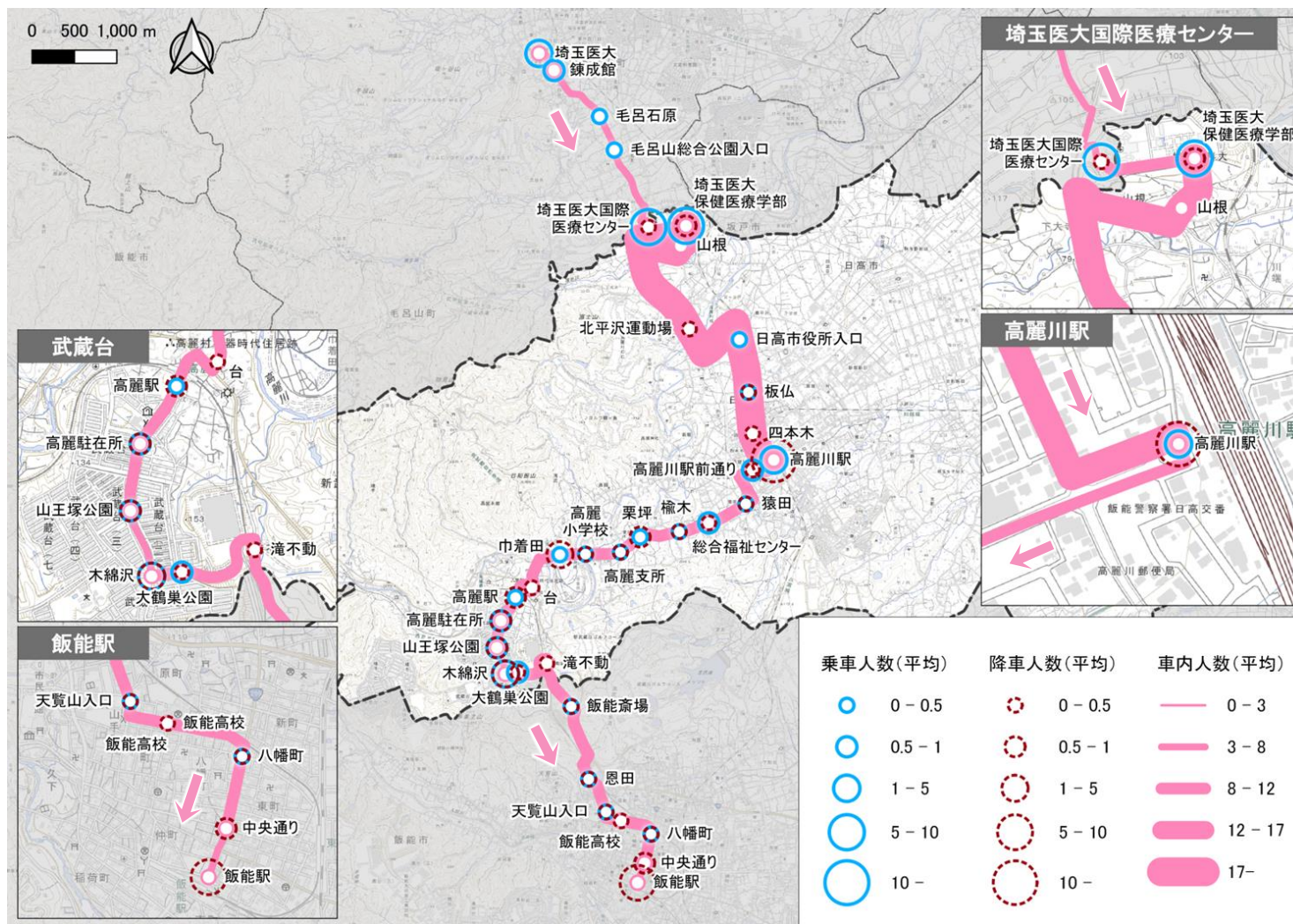


図 医大31系統（飯能駅行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

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、高麗川駅～埼玉医大保健医療学部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。

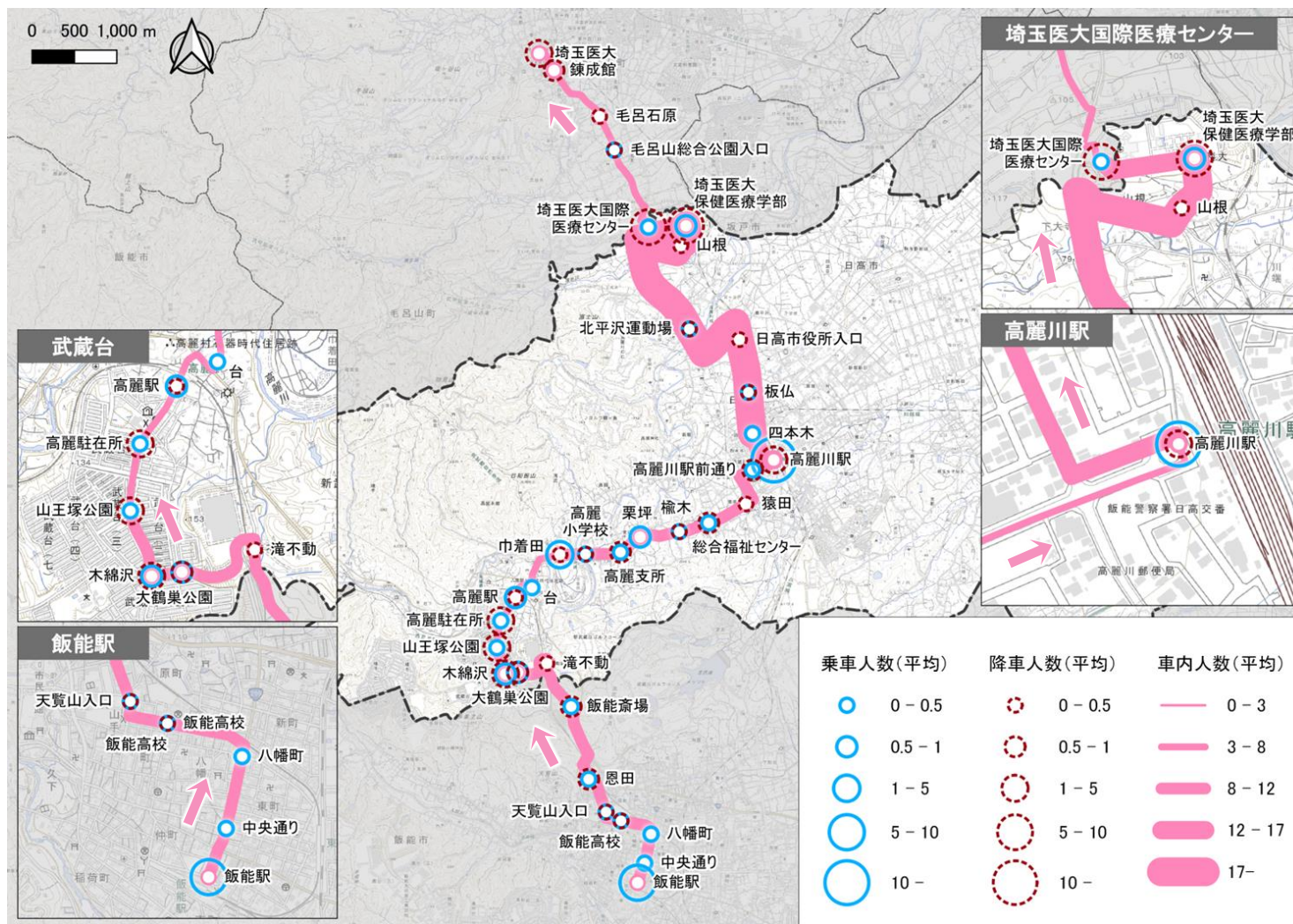


図 医大31系統（埼玉医大行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

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。

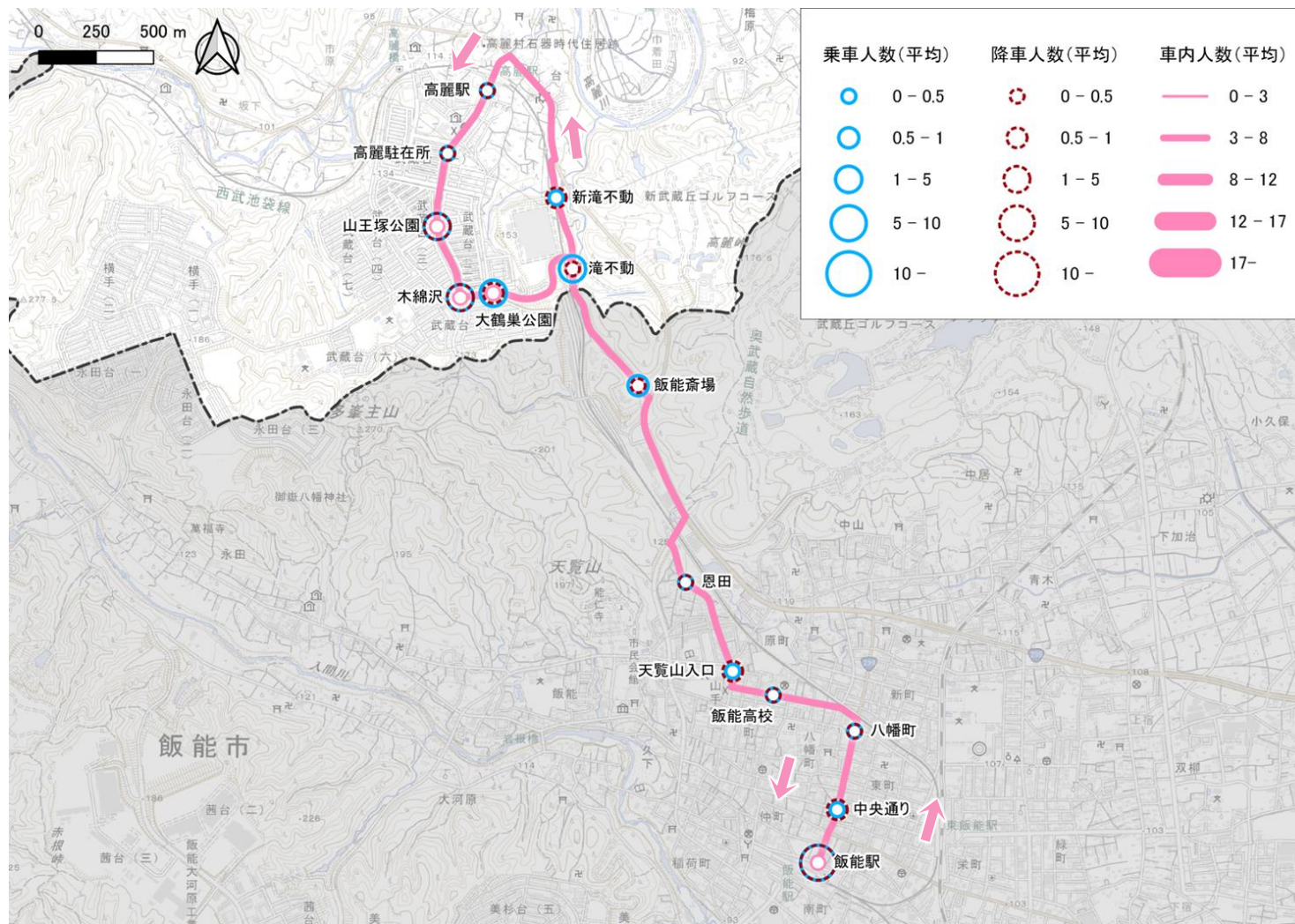


図 飯12-2系統（飯循環） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 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。

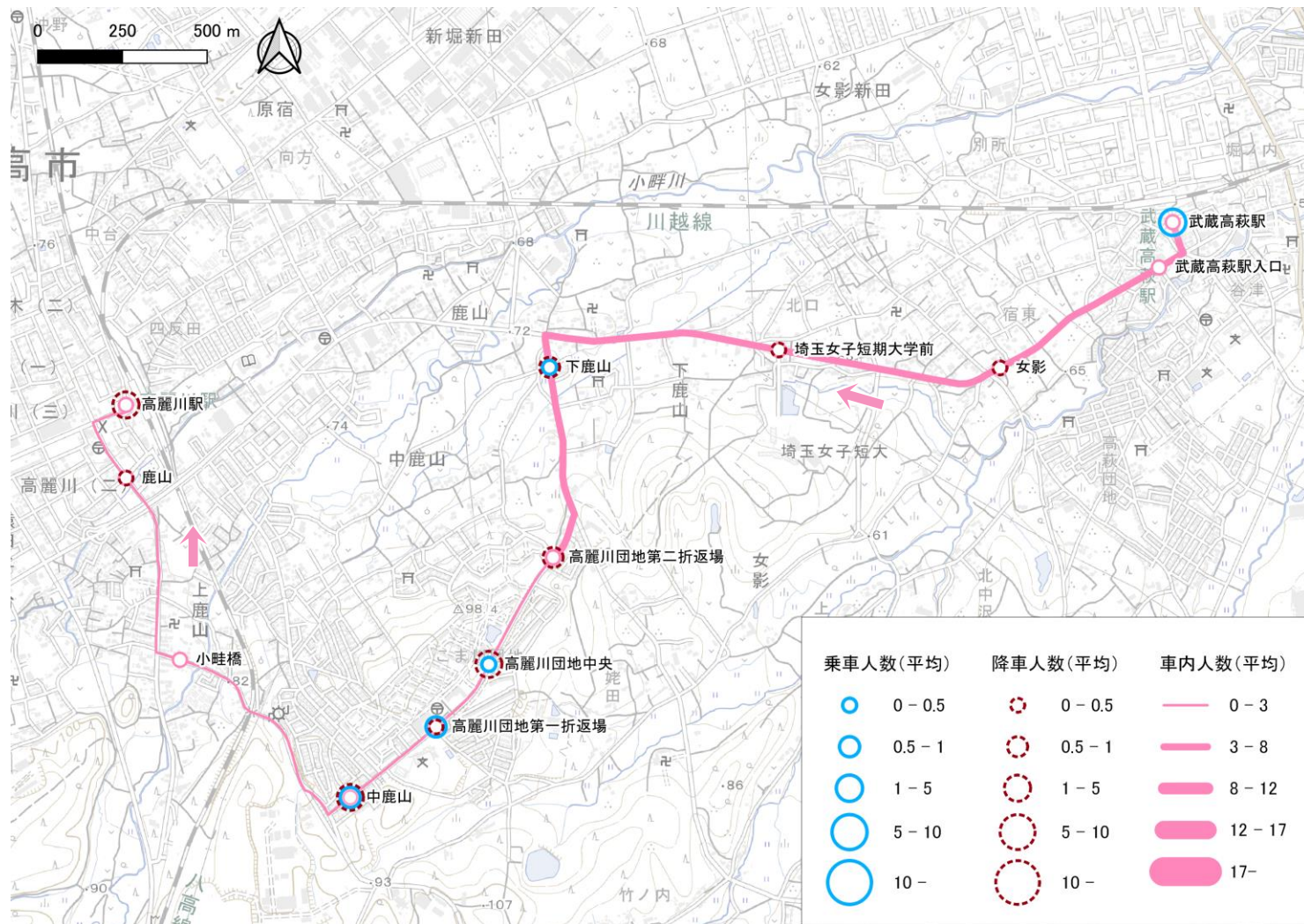


図 H07系統（高麗川駅行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 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。

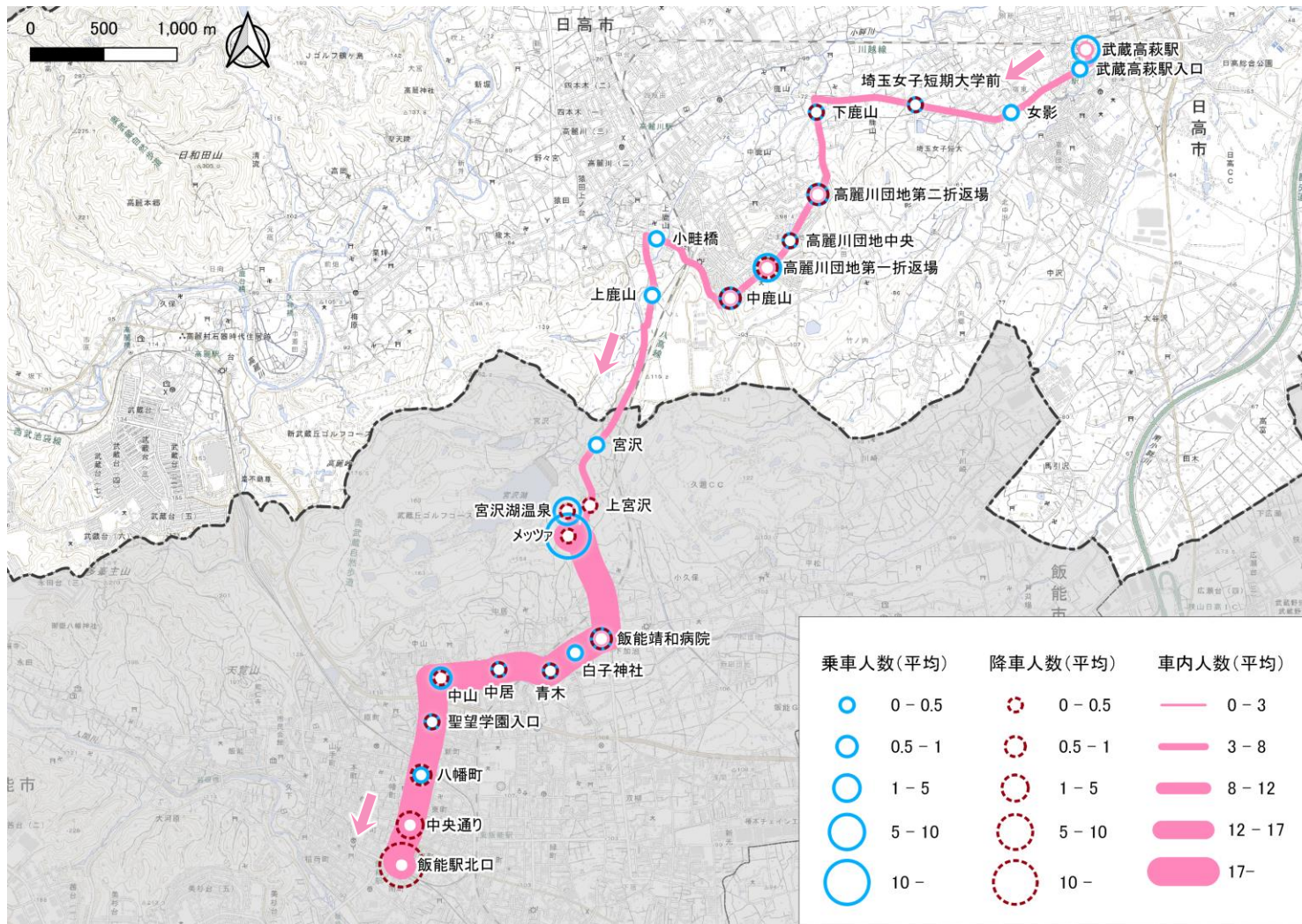


図 H10系統（飯能駅北口行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

3. 系統別×方面別 【イーグルバス路線 H10系統】

- H10系統（飯能駅～高麗川団地中央～武蔵高萩駅）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。

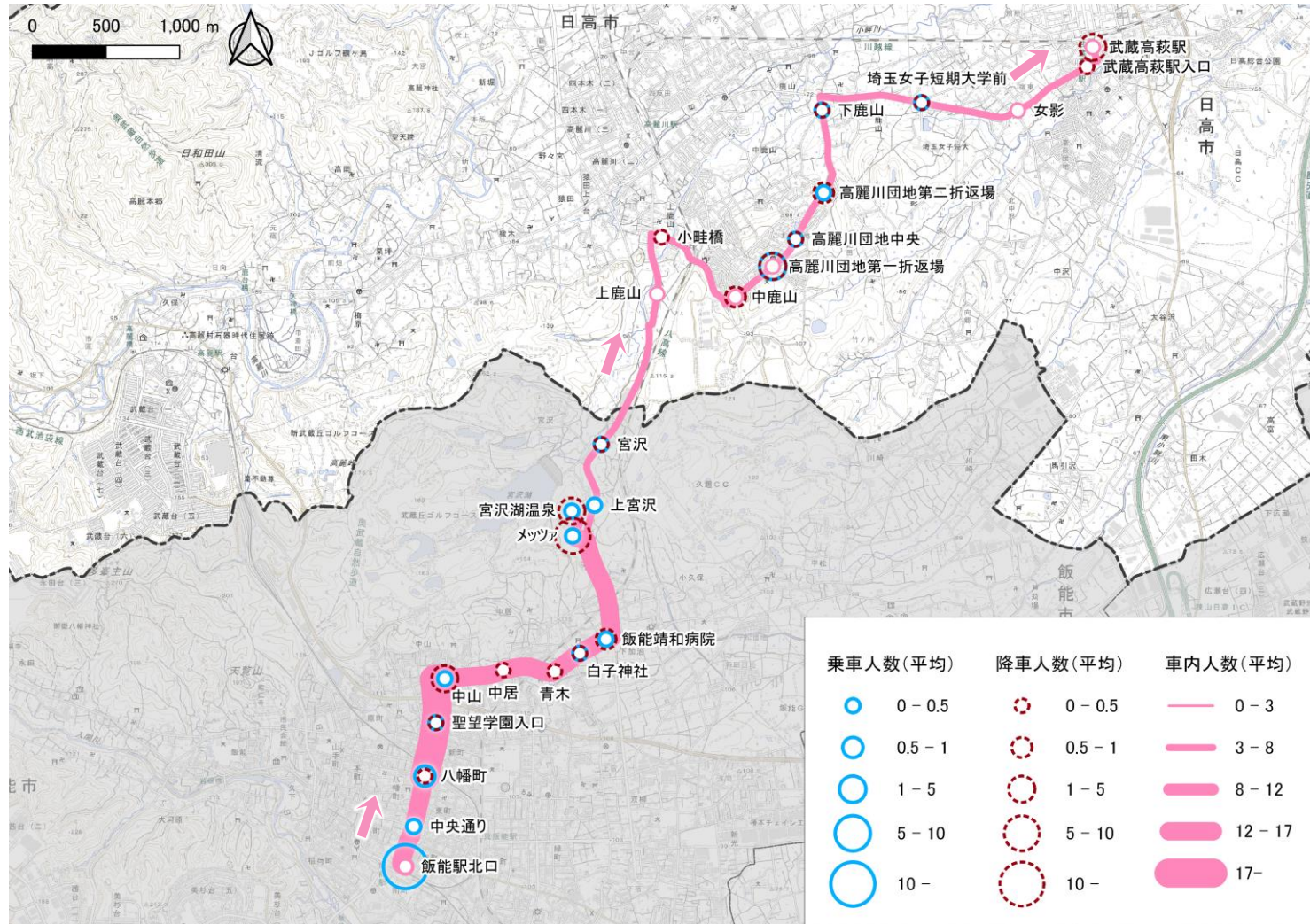


図 H10系統（武蔵高萩駅行き） | 便平均乗降者数・車内人数（系統別×方面別）

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"> 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 	

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。

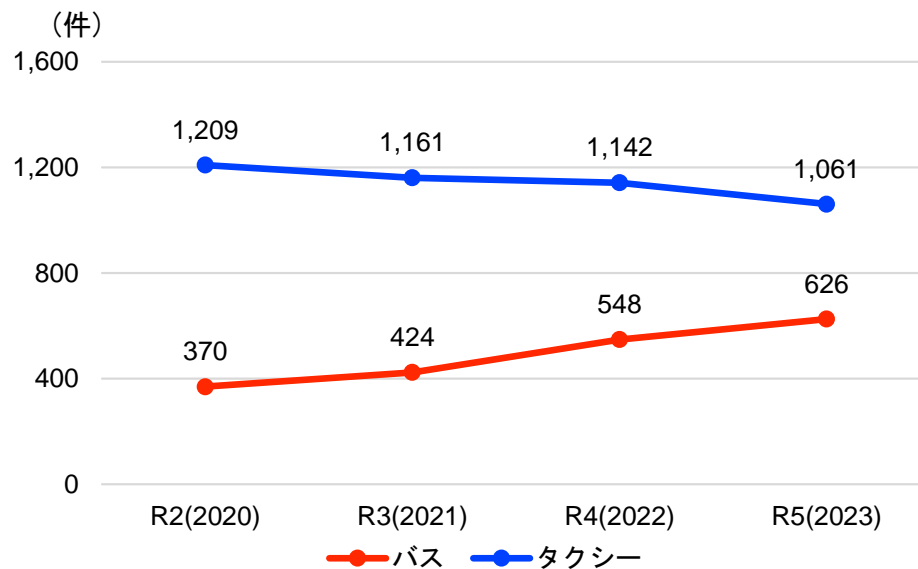


図 高齢者等おでかけ支援事業の利用実態

(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。

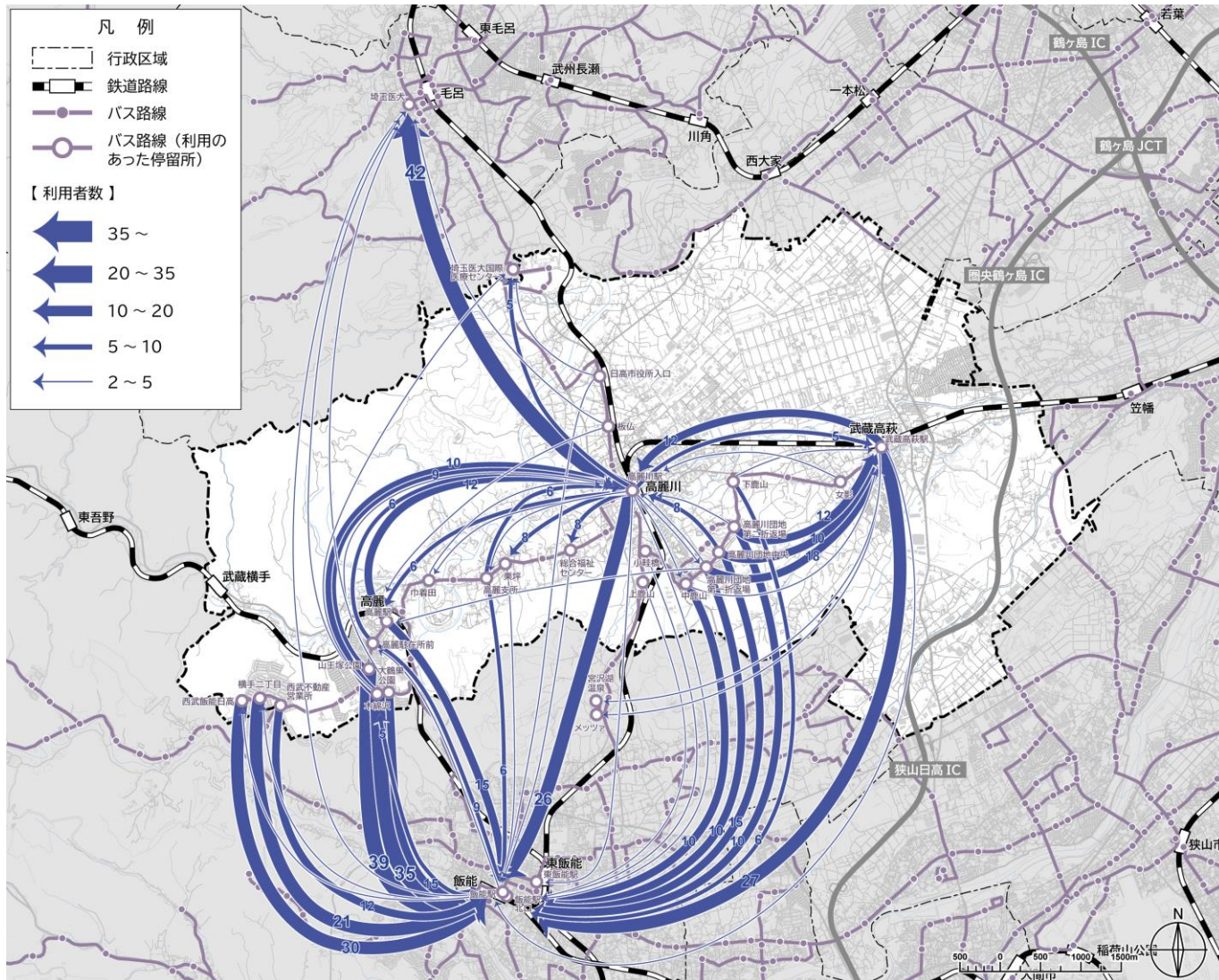


図 おでかけ支援事業 (バス利用補助) の利用区間 (R5年度実績)

(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。

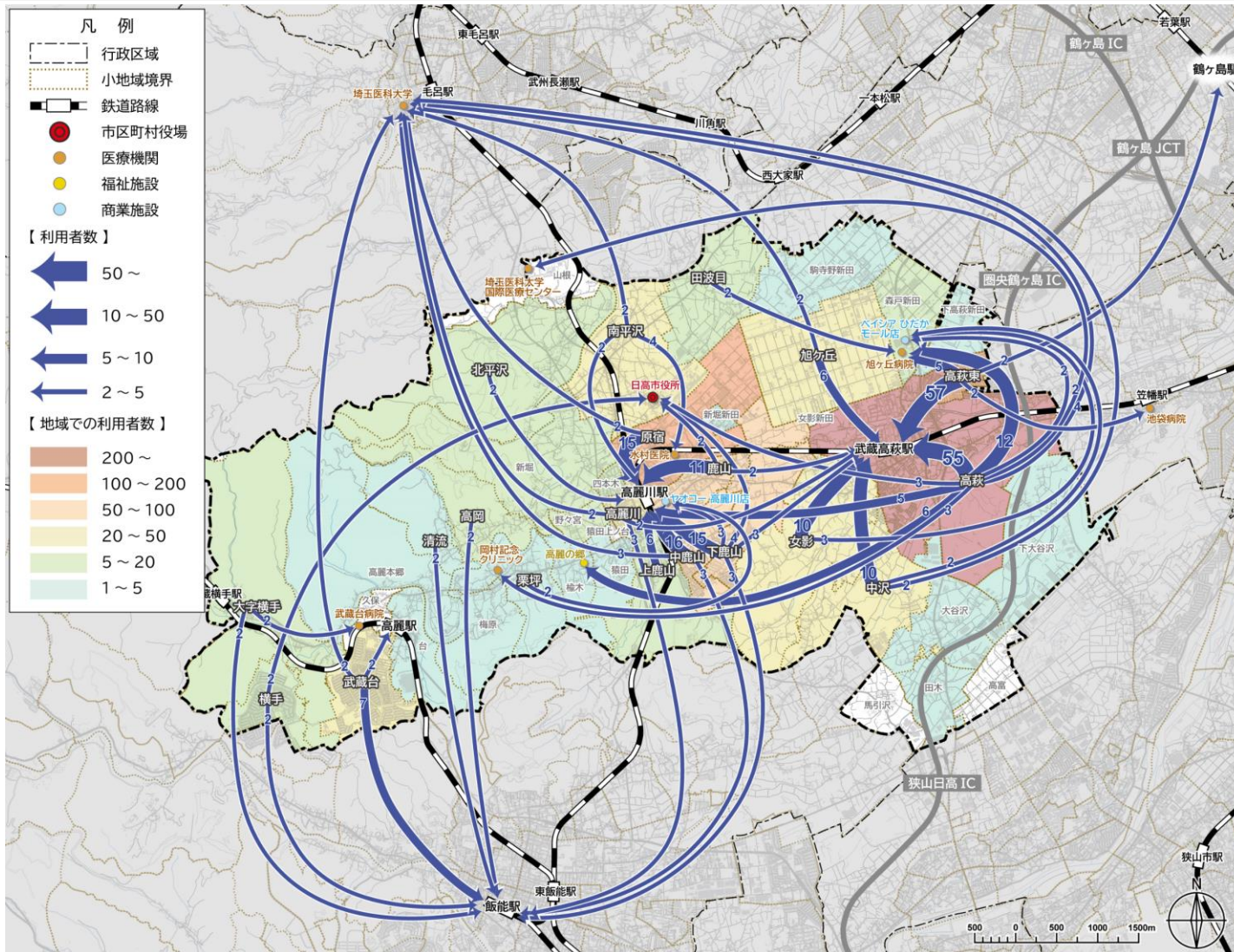


図 おでかけ支援事業（タクシー利用補助）の利用区間（R5年度実績）

（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。

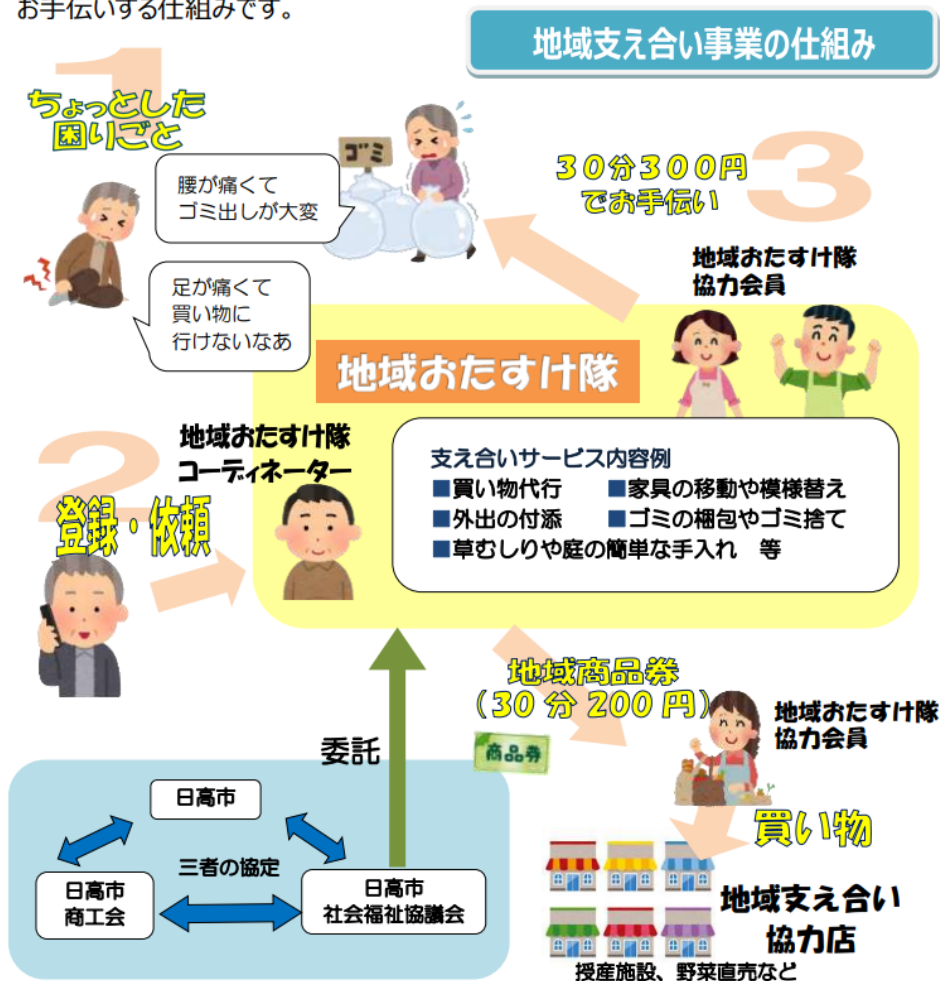


図 地域おたすけ隊事業の仕組み

(出典) 日高市社会福祉協議会ホームページ

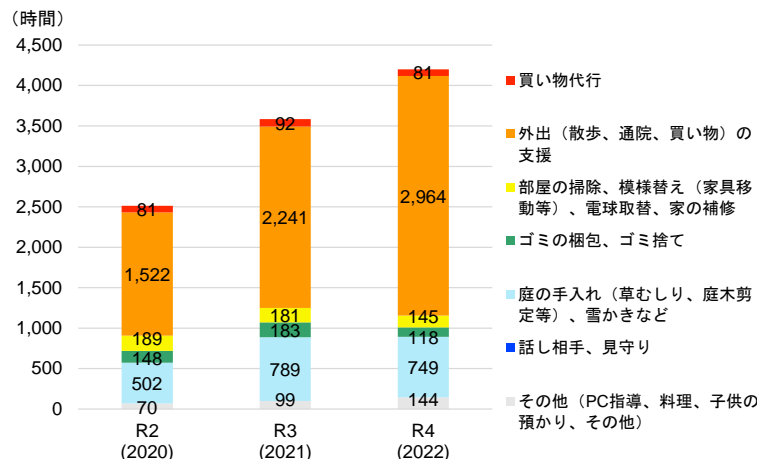
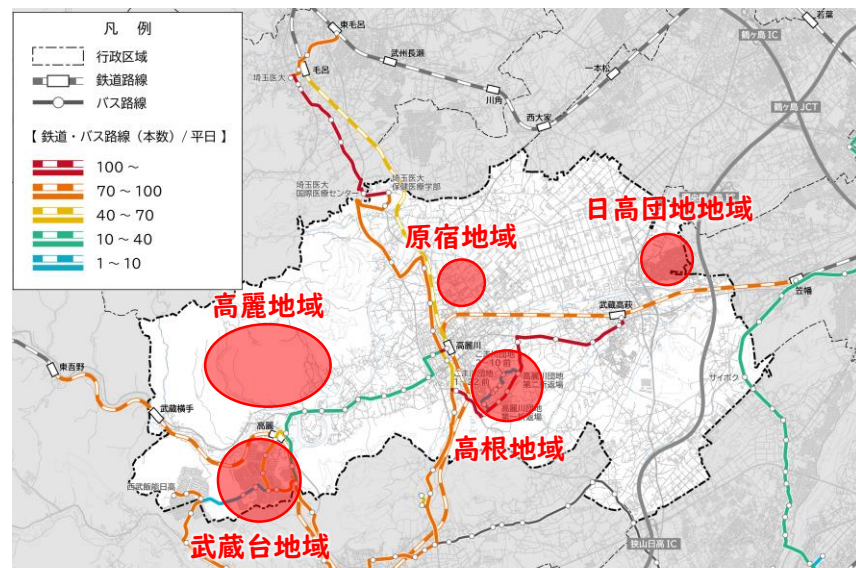


図 地域おたすけ隊事業の作業従事割合

(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。

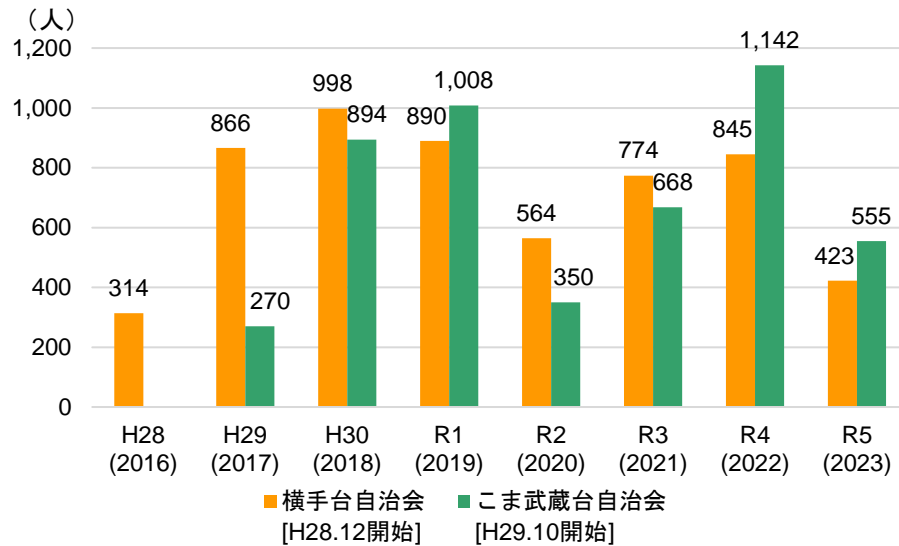


図 地域自主運行事業の利用利用者数の推移
(出典) 日高市資料

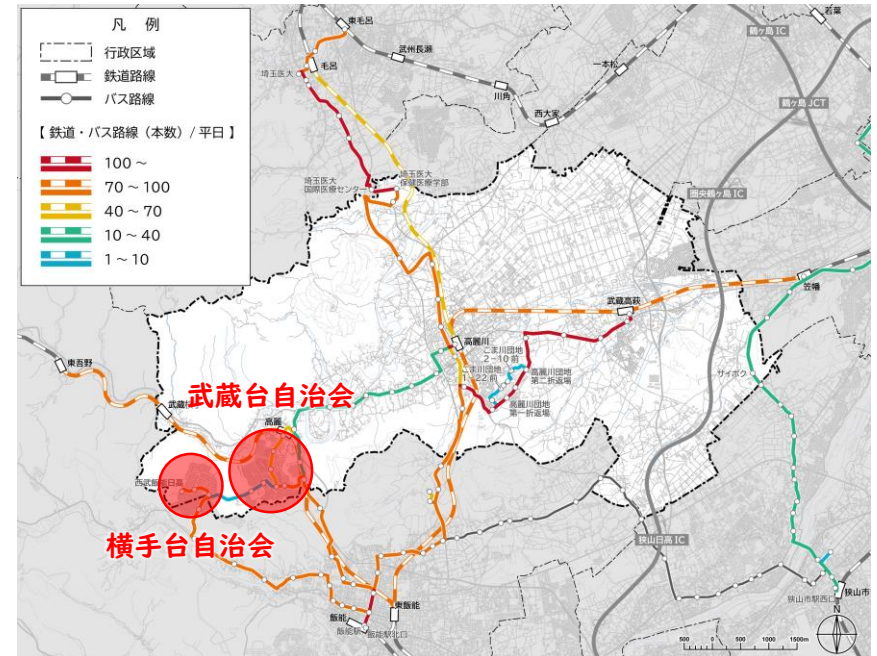


図 地域自主運行事業の実施場所（横手台・武蔵台）

7. 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

7. 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"> 人材確保に課題（担い手が少ない・高齢化） 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
(バス)	<ul style="list-style-type: none"> 市内全てのバス路線が赤字運営 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 主な利用者は高齢者 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
(タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 病院の無料送迎の需要とバッティングしている 主な利用者は、高齢者、子育て世代、ビジネス客 平日と比べ土日の需要は少ない 朝時間帯に需要が集中し、夜間の需要は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 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
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 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 駅前の商業施設の集積が課題 	<ul style="list-style-type: none"> 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 学校跡地の有効活用との整合性に留意する必要がある
観光・商業	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズンの中着田周辺の渋滞が課題 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
福祉	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 マタニティタクシー制度の更なる拡充を推進
教育	<ul style="list-style-type: none"> 通学時間が長い地区の存在 義務教育学校設立に伴い徒歩通学が困難な地区が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 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

8. 総括

- **市内公共交通の整備状況**
 - ✓ 埼玉医大～埼玉医大保健医療学部までの区間の便数が最も多く、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