資料４

11/11 時点版

日高市地域公共交通計画

（素案）

令和6年 11 月

ふれあい清流文化都市

埼玉県 日高市

HIDAKA CITY OFFICIAL WEB SITE

目次

1.　計画概要 1

1.1　計画策定の趣旨 1
1.2　計画の位置付け 2
1.3　計画の区域 2
1.4　計画期間 2

2.　日高市の現状整理 3

2.1　日高市の現状 3
2.2　地域交通の現状診断 9
2.3　上位・関連計画 19

3.　基本的な方針 25

3.1　地域旅客運送サービスの役割と課題整理 25
3.2　計画の目標 26
3.3　目指す姿 27
3.4　目標を達成するための指標（KPI） 28

4.　目標達成のための施策・事業 29

4.1　施策事業一覧 29
4.2　施策事業・実施主体・スケジュール 32

5.　計画の達成状況の評価 53

6.　計画の推進力 54

巻末資料 56

１　日高市の地域概況 56

２　日高市の移動実態 61

３　地域公共交通の現状 68

４　計画策定の体制及び経緯 78

1．計画概要

1.1　計画策定の趣旨

本市は、東京都心へのアクセス性の高さから、昭和 40 年代から民間宅地開発が進められ、100 世帯～1,900 世帯まで様々な規模の住宅団地が市内各地に形成されてきました。建設当時は自家用車の普及が進んでいたため、自家用車利用を前提とした立地条件であっても、東京へ勤務する世帯の需要は高く、東京のベッドタウン化が進みました。しかし、高齢化が進んだ現在となっては、自動車を運転できない高齢者が増加し、郊外住宅団地における地域の足の確保が課題となっています。

一方、本市の公共交通については、鉄道は JR 八高線、JR 川越線、西武池袋線が整備され、路線バスは高麗川駅、武蔵高萩駅、高麗駅を結ぶ形で路線網が形成されています。また、地域のボランティアによる移送サービスや地域自主運行が展開されている地域もあります。このように、これまでは民間の交通事業者や地域団体の自助努力によって地域の足が確保されてきた経緯がありますが、コロナ禍による影響やライフスタイルの多様化によって公共交通の利用者は減少傾向にあり、官民が協力してこれからの公共交通のあり方を検討することの必要性が高まってきています。さらに、働き方改革関連法の改正に基づき、令和 6 年 4 月から運転士の働き方への規制が強化されたことなども相まって、交通事業者における担い手不足も深刻化しています。

このような中、令和 6 年 8 月にイーグルバス株式会社より発表された通り、日高・飯能路線（武蔵高萩駅～高麗川団地～メッツァ～飯能駅北口間及び武蔵高萩駅～高麗川団地～高麗川駅間）が令和 7 年 3 月をもって廃止となるなど、路線バスの運行継続が困難な路線も出てきています。

こうした問題について、問題が発生するたびに対症療法的に対処していくのではなく、データに基づき現況を把握したうえで課題を整理し、長期的な視点から地域交通の目指す姿や目標を設定し、目標の実現に向けた取組を着実に進めることが重要です。そのため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）に基づき、「日高市地域公共交通計画」を策定します。

1.2　計画の位置付け

本計画は、本市の上位計画である「第６次日高市総合計画」に即するとともに、「日高市都市計画マスタープラン」、「日高市立地適正化計画」などの関連計画との連携・整合を図ります。

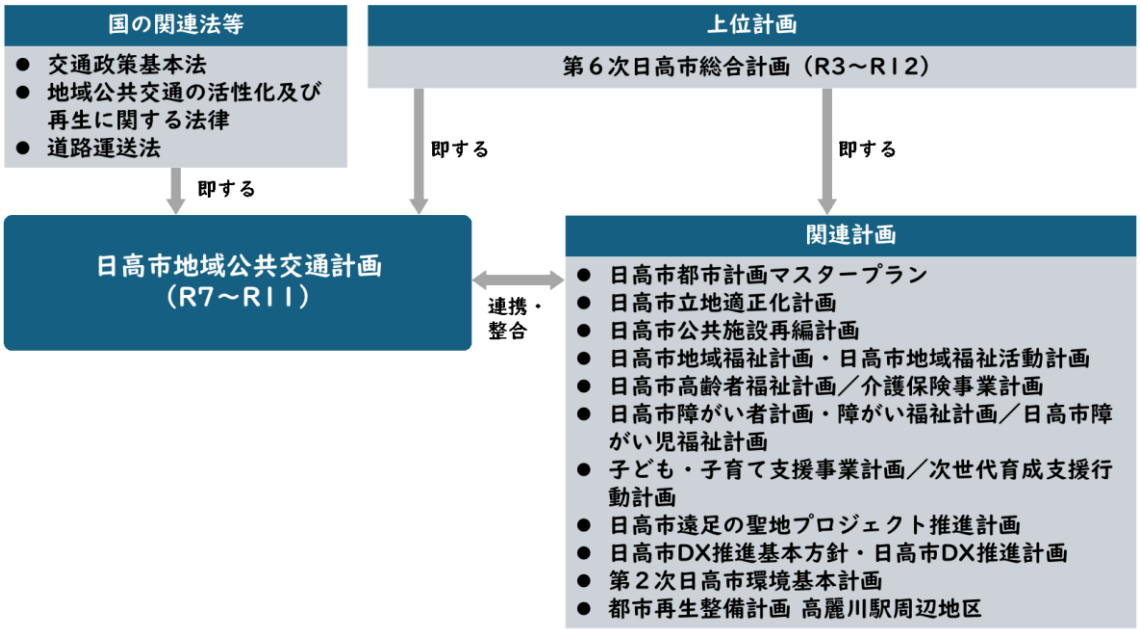


図　計画の位置付け

1.3　計画の区域

計画の区域は、市全域とします。市を跨ぐ路線については、計画の対象に含めるものとし、隣接市町との調整を図ります。

1.4　計画期間

計画期間は、令和７年度より５年間（令和 11 年度まで）とします。

2. 日高市の現状整理

2.1 日高市の現状

(1) 人口推移と将来推計

a) 年齢階層別推移

本市の人口は、国勢調査の実績では、平成 22（2010）年の総人口 57,400 人をピークとして、減少に転じています。令和 7（2025）年以降の推計値でも減少傾向が見込まれ、令和 27（2045）年には総人口が 42,217 人と、ピーク時よりも約 15,000 人減少する見込みとなっています。

また、65 歳以上の総人口に占める割合（高齢化率）は、年々増加を続け、令和 2（2020）年の 33.2%から、令和 27（2045）年には 44.4%と高齢化が進行する見込みとなっています。

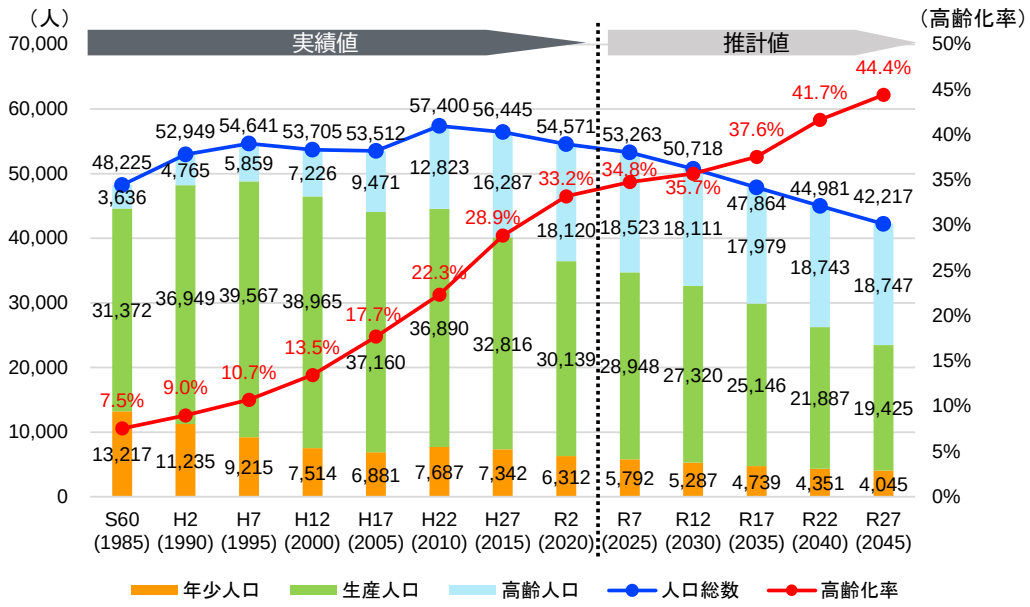


図　本市の人口及び高齢化率の推移（推計）

【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

b) **人口分布（500m メッシュ：全年齢）**

地域別では、高麗川駅周辺、日高団地、高萩団地、こま川団地、こま武蔵台、横手台地区等に人口が多く分布しています。

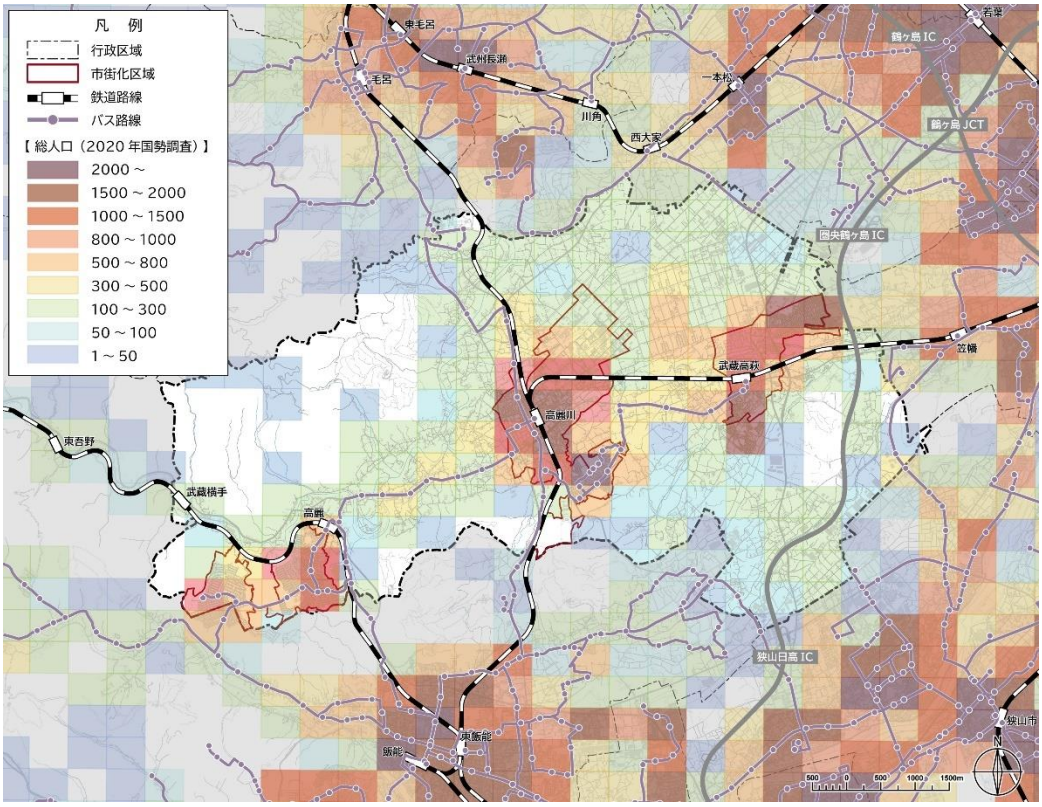


図　本市の人口分布

【出典】国勢調査 R2 実績に基づき作成

c) **市街化区域・市街化調整区域**

市街化区域の人口の方が市街化調整区域の人口よりも、2 ポイント多いものの、市街化調整区域の人口が全市人口の約半数の割合を占めています。

表　本市の市街化（市街化調整）区域人口比

区域区分	人口（人）	人口比	面積（km²）	面積比
市街化区域	28,246	51%	6.4	14%
市街化調整区域	26,764	49%	41.1	86%
総計	55,011	100%	47.5	100%

【出典】国勢調査 R2 実績に基づき集計

※市街化区域：優先的・計画的に市街化を図る区域、市街化調整区域：市街化を抑制する区域

※集計処理の関係で実際の人口総数とは整合しない

d) **将来推計人口（500m メッシュ：全年齢、人口増減）**

令和 2（2020）年から令和 27（2045）年にかけて、地域別の人口増減（将来推計）をみると、高麗川駅や武蔵高萩駅、こま武蔵台、横手台地区を中心に人口減少が進行する見込みとなっています。

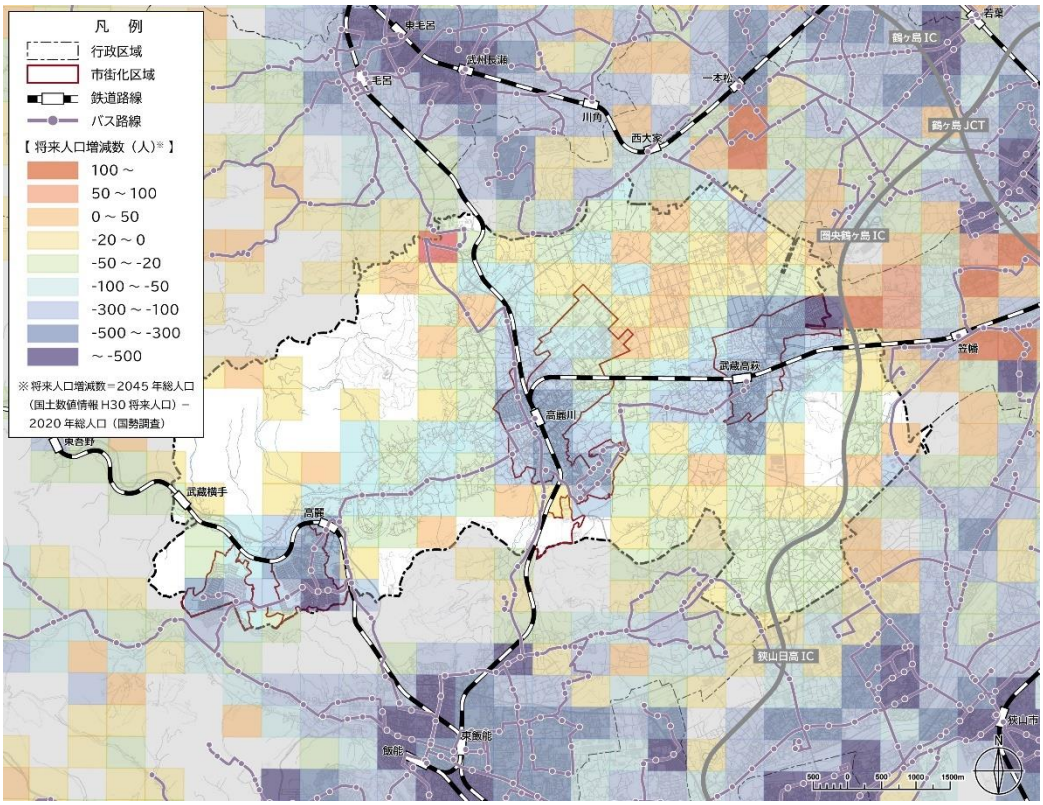


図　令和 2（2020）年から令和 27（2045）年の人口増減数（将来推計）

【出典】令和 2（2020）年：国勢調査 R2 実績

令和 27（2045）年：国立社会保障・人口問題研究所 R27 推計

(2) 女性・高齢者の社会進出

少子高齢化と人口減少による生産年齢人口の減少や、多様な人材の活躍の重要性に対する注目等から、女性・高齢者の社会進出が進んでいます。

共働き世帯等、多様な層がライフスタイルに合った働き方を実現するため、交通をはじめ、社会全体での取り組みが求められています。

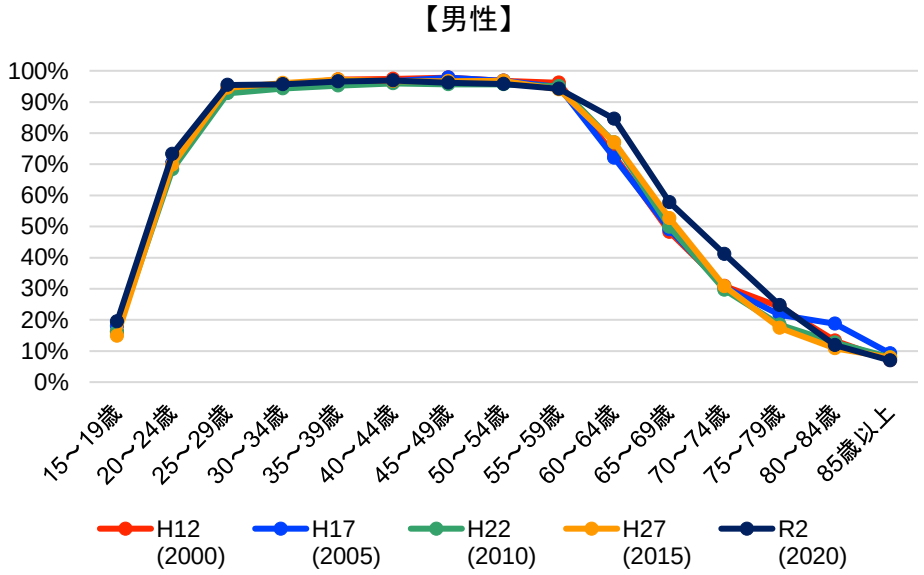


図　年齢階級別の労働力率の推移（男性）

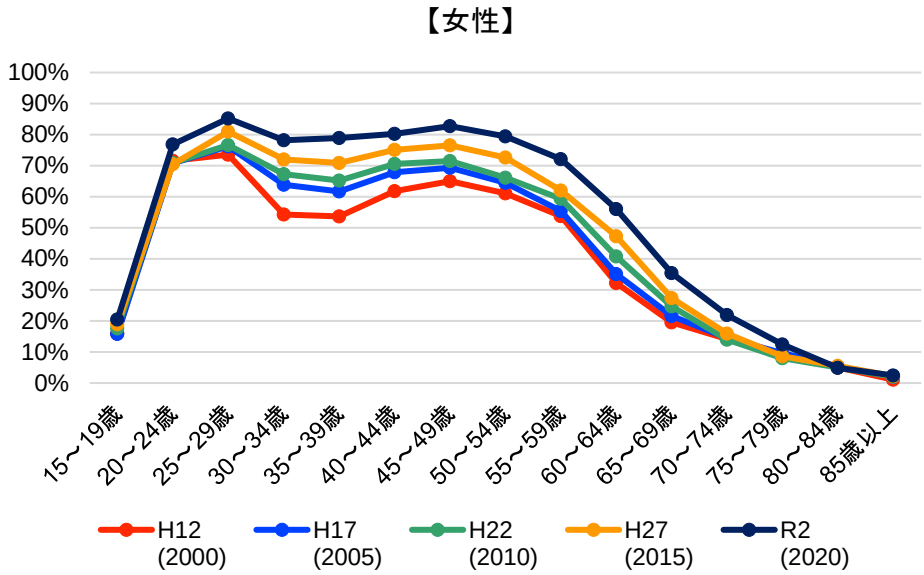


図　年齢階級別の労働力率の推移（女性）

【出典】R2 国勢調査就業状態等基本集計結果報告書／日高市

(3) 障がい者・要介護（要支援者）

a) 障がい者手帳等保有状況

障がい者手帳の保有状況は、令和 2（2020）年にかけて年々緩やかに増加傾向となっています。

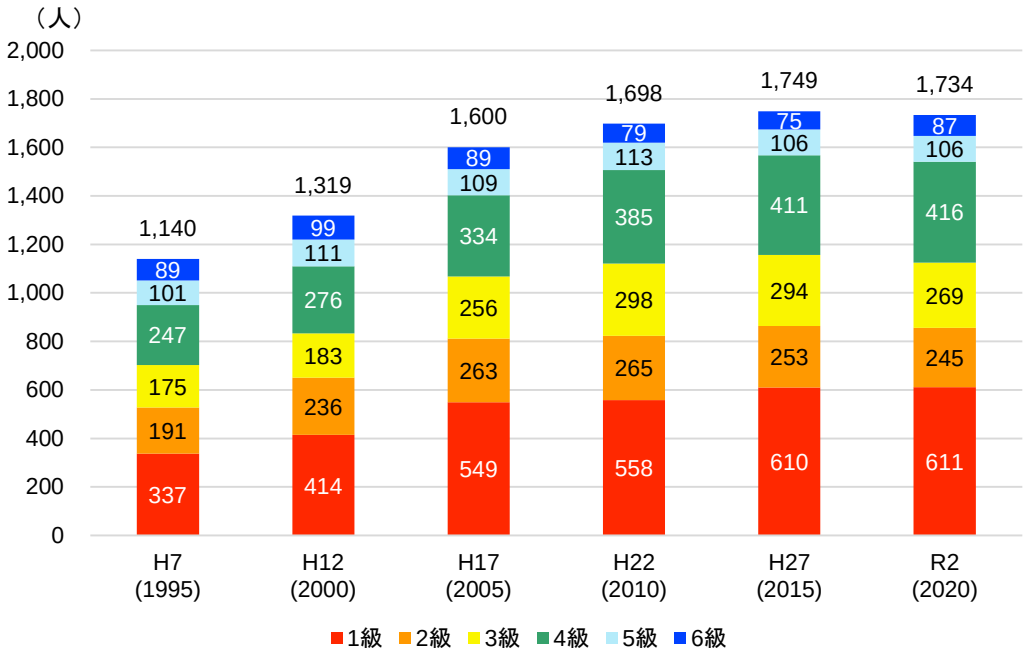


図　本市の身体障がい者手帳の等級別保有状況の推移

【出典】統計ひだか／身体障がい者手帳所持者数 R4 実績

※障がい者手帳とは、視覚、聴覚、平衡機能、音声・言語機能、そしゃく機能、肢体（上肢・下肢・体幹・脳原性運動機能）、心臓機能、じん臓機能、呼吸器機能、ぼうこう・直腸機能、小腸機能、ヒト免疫不全ウィルスによる免疫機能、肝臓機能に永続する障がいがある人を対象として交付されるものである。障がいの程度により、1 級から 6 級までに区分され、医療費の助成、補装具費の支給、税の減免、交通機関の運賃割引、手当などの給付のほか、障がい者総合支援法による各種福祉サービスなどが受けられる。

b）**要介護（要支援）認定者数・認定率の推移**

本市の 65 歳以上の要介護・要支援認定者数は年々増加しており、おおむね全ての介護度で増加傾向となっています。

要介護・要支援認定率は緩やかに上昇しており、令和 5（2023）年 8 月末の最新実績では 14.6%となっています。介護度別に見ると、要介護１と要介護２の占める割合が高い傾向が続いています。また、要介護 3 以上の割合は緩やかに上昇しています。

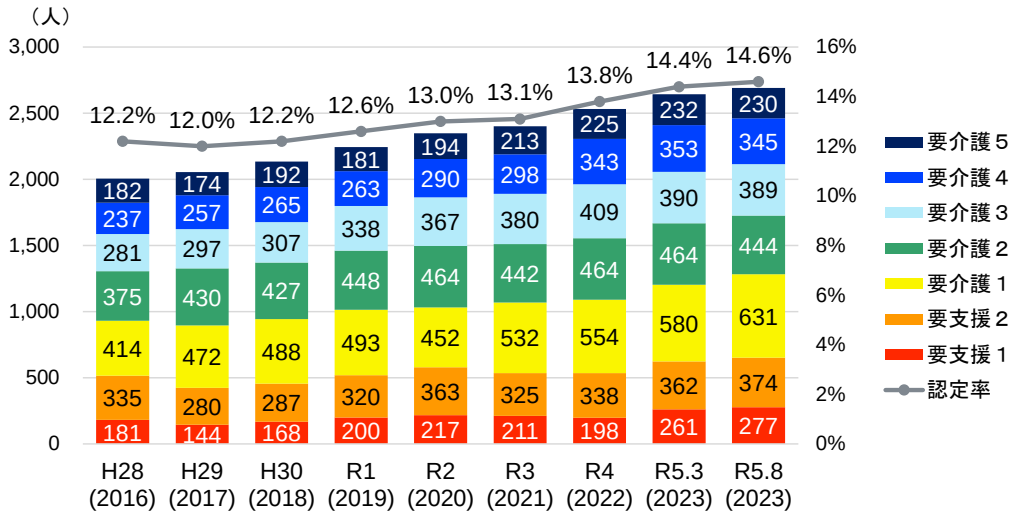


図　本市の要介護（要支援）者の介護度別認定者数・認定率の推移

【出典】厚生労働省／地域包括ケア「見える化」システム　※各年度末実績

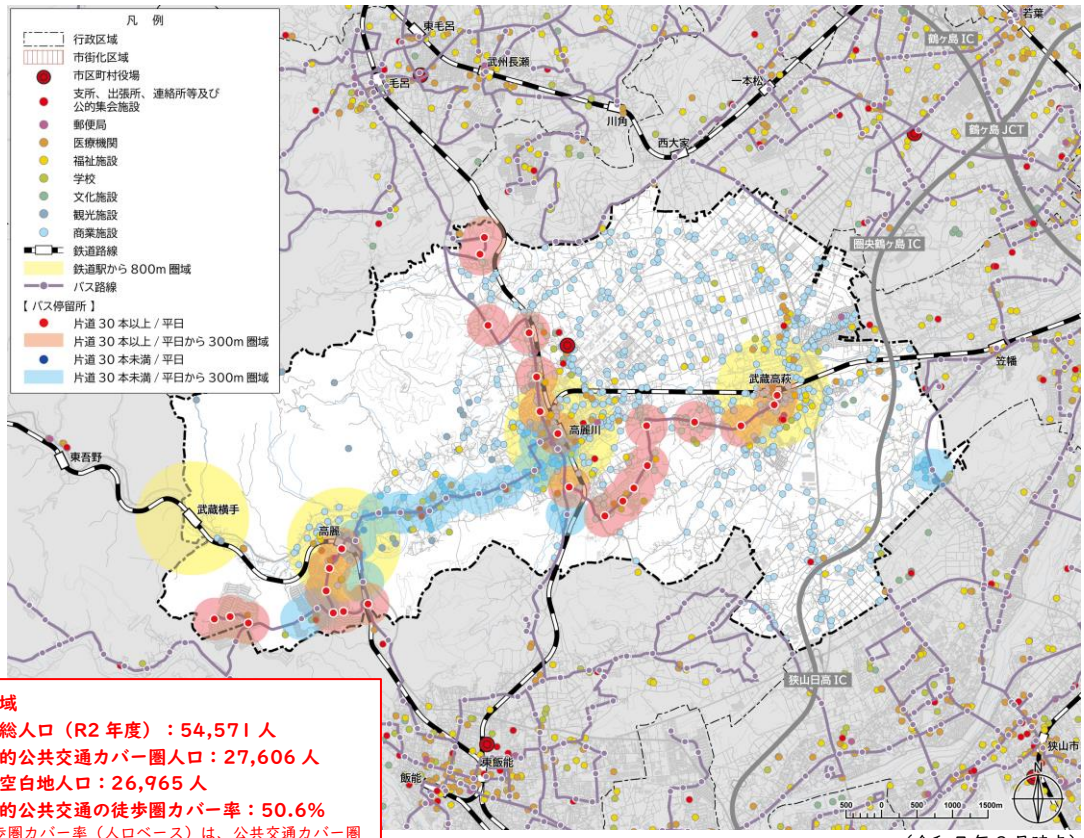
2.2 地域交通の現状診断

1） 地域旅客運送サービスの整備状況

現在、市内公共交通は鉄道 3 路線（JR 八高線、JR 川越線、西武池袋線）、民間バス路線によって展開されています。また、市内に拠点を有するタクシー会社が 2 社立地しています。

市内の基幹的公共交通（鉄道・バスに限定）の徒歩圏カバー率は、令和 2（2020）年人口で 50.6%となっており、現在、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。

市役所本庁舎をはじめとする行政施設や医療・福祉施設等、市民にとって必要な目的地が、公共交通のカバー圏域外に立地しているケースがあり、自家用車を保有していない世帯等の生活利便性が大きく低下している可能性があります。



日高市域
- **市内総人口（R2 年度）：54,571 人**
- **基幹的公共交通カバー圏人口：27,606 人**
- **交通空白地人口：26,965 人**
- **基幹的公共交通の徒歩圏カバー率：50.6%**

※徒歩圏カバー率（人口ベース）は、公共交通カバー圏人口を日高市の総人口で除することで算出した。

（令和 7 年 3 月時点）

図　本市における公共交通の利用圏域

【出典】市町村役場等及び公的集会施設：国土数値情報
郵便局・医療機関・福祉施設・学校・文化施設：電子国土基本図（地図情報）
観光施設：日高市観光協会 HP
商業施設：R2 日高市都市計画基礎調査
鉄道路線（鉄道駅含む）：国土数値情報
バス路線（バス停含む）：国際興業バス HP・イーグルバス HP

※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。

表　市内交通事業者一覧

区分	事業者	系統数・路線数
バス	国際興業株式会社	9
	イーグルバス株式会社	7
	西武バス株式会社	2
	東武バスウエスト株式会社	1
	川越観光自動車株式会社	1
鉄道	西武鉄道株式会社	1
	東日本旅客鉄道株式会社	2
タクシー	高麗川交通有限会社	-
	日高ハイヤー株式会社	-

2) 地域旅客運送サービスを補完する移動手段

a) 地域団体等が主体となる移動手段

本市における公共交通を補完する移動支援事業の概要を以下に整理します。

表　移動支援事業一覧

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（鹿山上）、高麗を発着する移動	30 分 400 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）

b) **病院が運行する送迎バスの運行実態**

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。

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。

表　市内病院における送迎サービスの概要

旭ヶ丘病院	・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 ・月～金は１日８便運行（土曜日は５便） ・予約不要で誰でも乗車可能
岡村記念クリニック	・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 ・ルートは定めず予約に応じて運行 ・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 ・席に空きがあれば外来患者の利用も可能 ・２日前までに予約が必要
武蔵台病院	・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) ・ルートは定めず予約に応じて運行 ・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 ・前日までに予約が必要

3) 地域旅客運送サービスの利用状況

(1) 移動需要

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と考えられます。

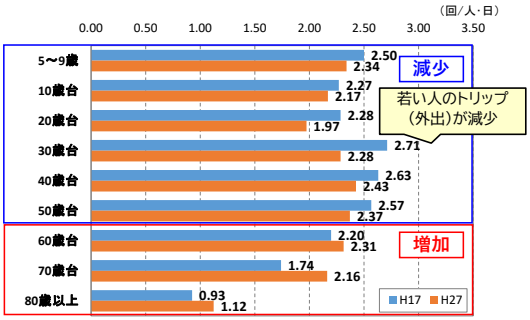


図　全国地方都市圏の年齢別１日当たり
平均トリップ数（平日）の変化

【出典】全国都市交通特性調査（地方都市圏平均値）(H17,H27)

(2) 鉄道の利用状況

高麗川駅・武蔵高萩駅の１日平均の乗車人数と、武蔵横手駅の１日平均の乗降者数は平成 21（2009）年から令和元（2019）年にかけて横ばいですが、高麗駅の１日平均の乗降者数は年々減少傾向にあります。

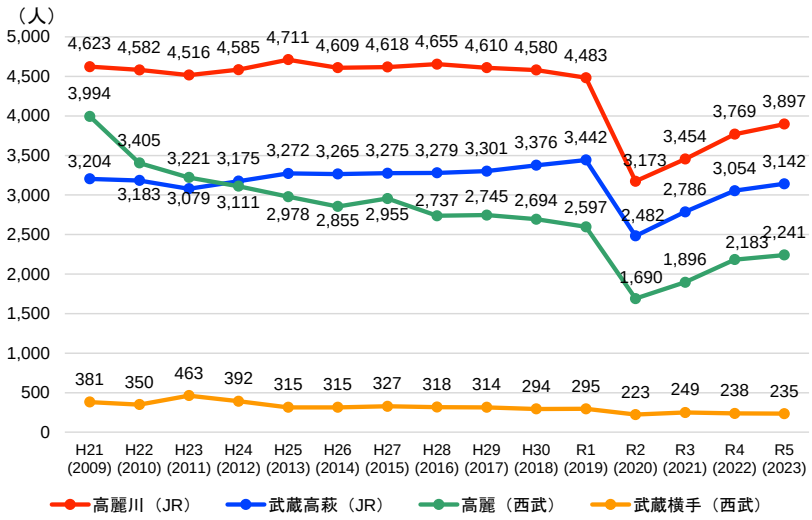


図　本市の鉄道利用客数の推移

【出典】東日本旅客鉄道 HP、西武鉄道 HP

※高麗川駅・武蔵高萩駅は１日平均乗車人数、高麗駅・武蔵横手駅は１日平均乗降者人数

(3) バスの利用状況

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。交通系ＩＣカード利用率は９割程度と普及が進んでいます。

表　系統別のバス乗降人数調査結果（令和５年 11 月）

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%					

※調査日時：令和５年 11 月 21 日（火）　＜国際興業路線の始発から終発まで＞

令和５年 11 月 22 日（水）　＜イーグルバス路線の始発から終発まで＞

調査方法：調査対象バスに調査員１名が乗車し、目視にて調査項目別（乗車バス停、降車バス停、支払い方法、性別、年齢層）に計測。

国際興業路線については定期券が IC カードと一体化しているため定期券のカウントは行っていない。

(4) 地域おたすけ隊

商品券利用可能店舗、ボランティア登録者は一定数おり、横ばいで推移しています。現状、ボランティア（支援する側）1 名で利用者 5 名を支えている計算になります。

また、利用者登録者（高齢者）のおたすけ隊に対する依頼内容は、外出支援（散歩、通院、買い物）のための所要時間が 6 割程度と半数以上を占めており、高齢者の移動手段を補完する存在となっています。

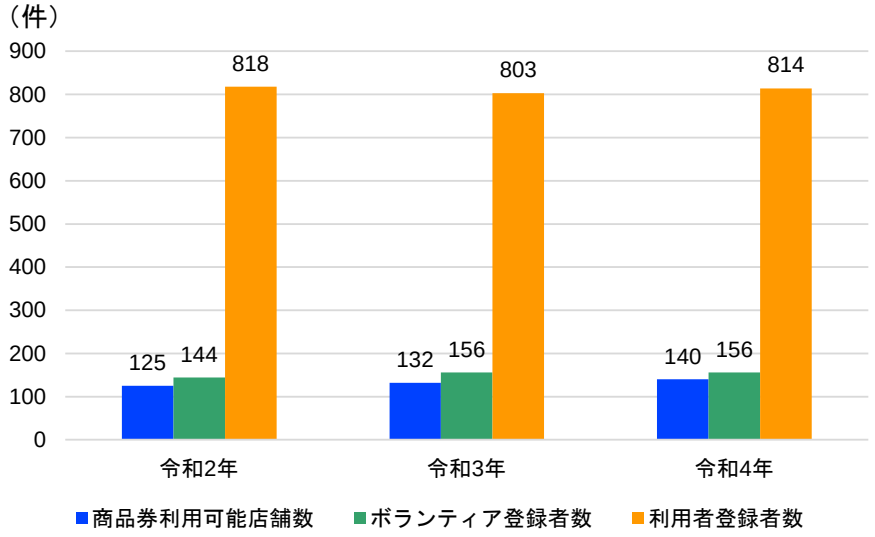


図　登録者数等の推移

【出典】地域おたすけ隊 R2-R4 利用実績

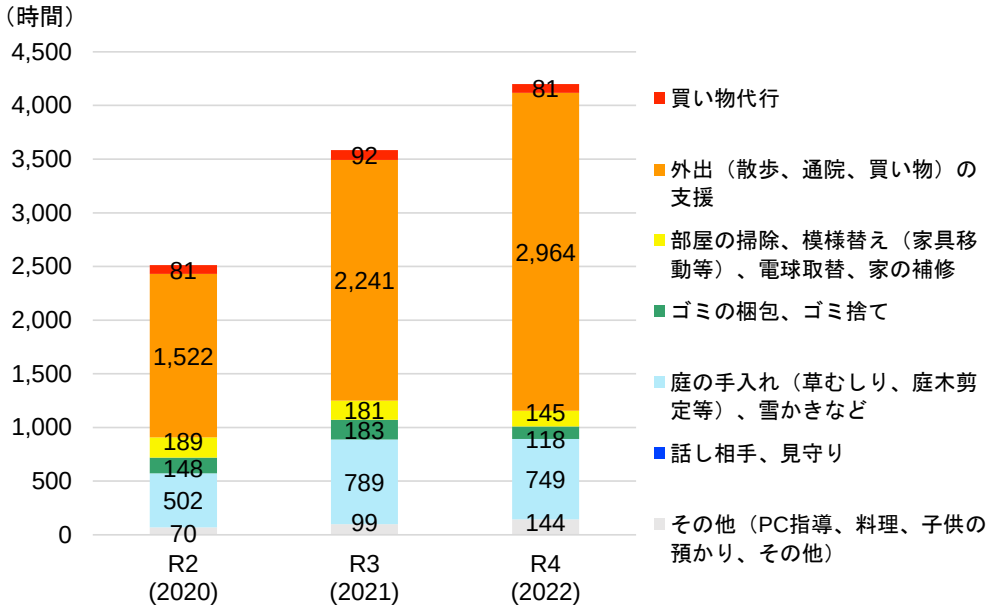


図　依頼内容別利用時間数の推移

【出典】地域おたすけ隊 R2-4 利用実績

(5) 地域自主運行事業

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（2020）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。

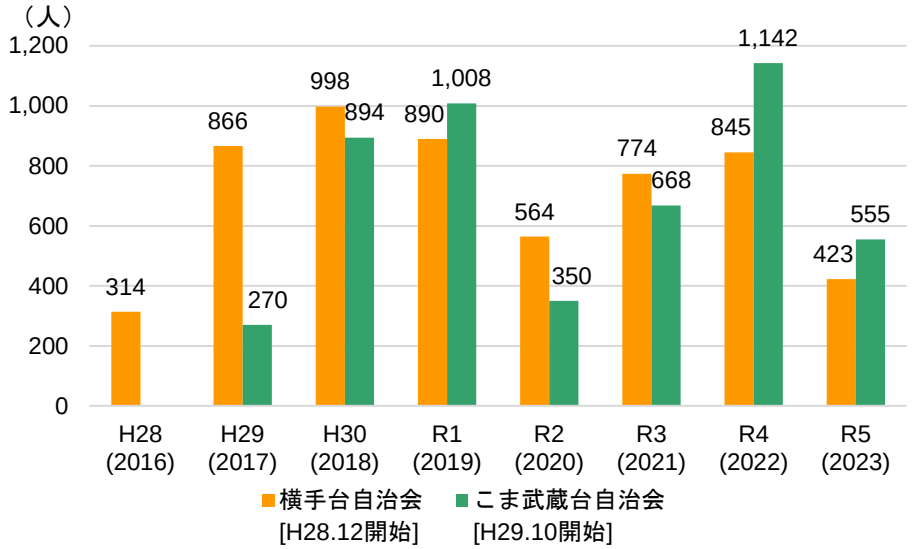


図　地域自主運行事業利用者の推移

【出典】地域自主運行事業 H28-R5 実績（※R5 は 9 月までの運行実績）

4) 地域旅客運送サービスの利用者の意向

(1) 交通政策に対する重要度と満足度

第６次日高市総合計画において、政策の重要度と満足度の相関を分析しており、「交通」の優先度が突出して高い結果となっています。また、高齢者福祉、障がい者福祉、子育て支援、健康・医療、地域福祉、市街地整備など、交通とセットで取り組むことで大きな相乗効果の発現が期待できる政策等について、軒並み優先順位が高い状況です。そのため、交通を核としつつ、異分野との垣根を超えた連携・協働のもとで交通の利便性を高めていく必要があります。

（単位:偏差値）

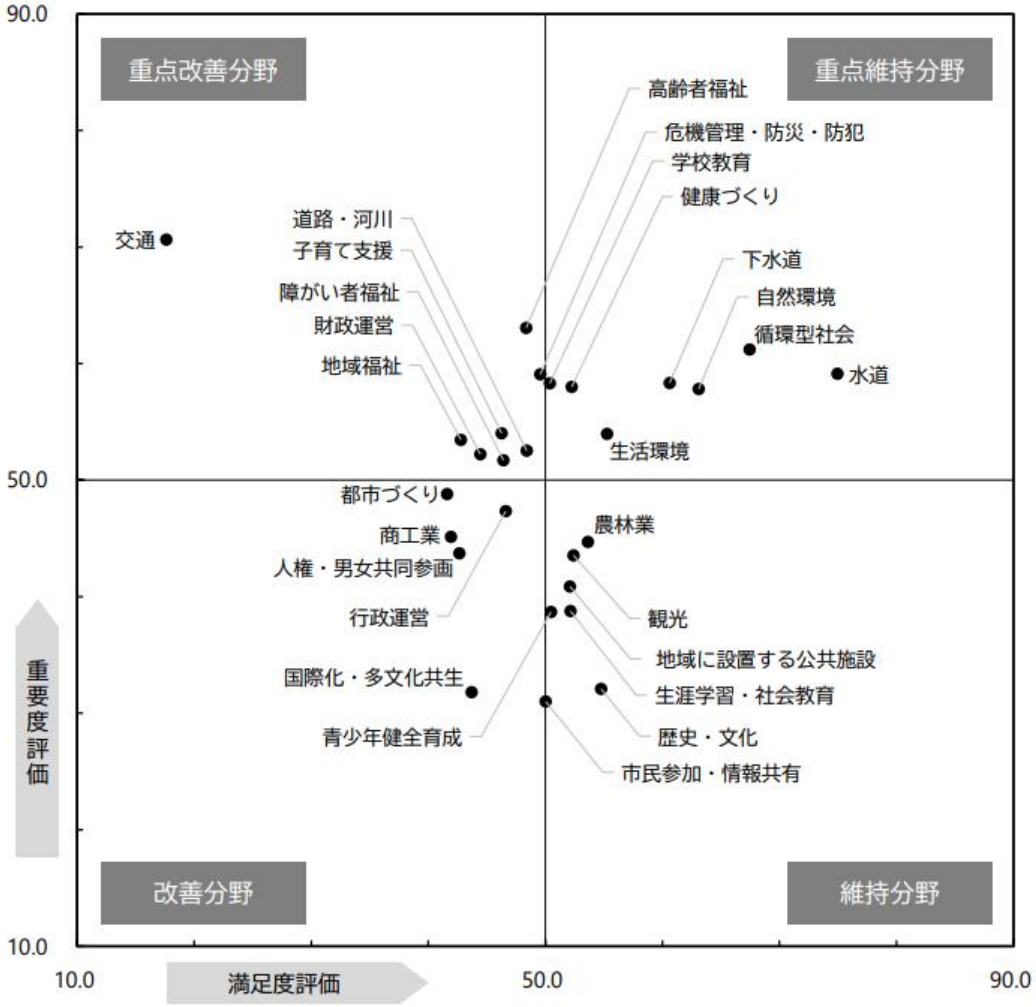


図　政策項目に関する満足度と重要度の相関（全体／散布図）

【出典】第６次日高市総合計画後期基本計画策定のためのまちづくり市民アンケート調査結果報告書

(2) 公共交通に対する市民満足度（アンケート調査結果）

公共交通に対する満足度はばらつきが大きく、いずれの交通機関についても、満足と不満足の比率が同程度となっています。

居住地区間で満足度を比べると、市内東部地区（市街化調整区域内）で満足度が低い傾向にあり、特に北東部地区でどの交通手段に関しても満足度が著しく低い状況にあります。市街化区域内では、高萩市街地のバス・タクシーに関する満足度が他の市街地と比較して低い傾向にあります。

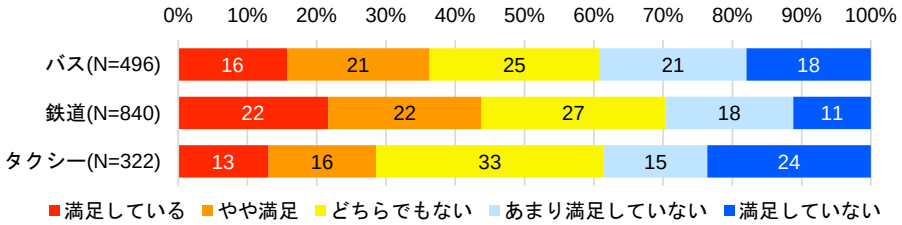


図　公共交通に対する満足度（回答者全体ベース）

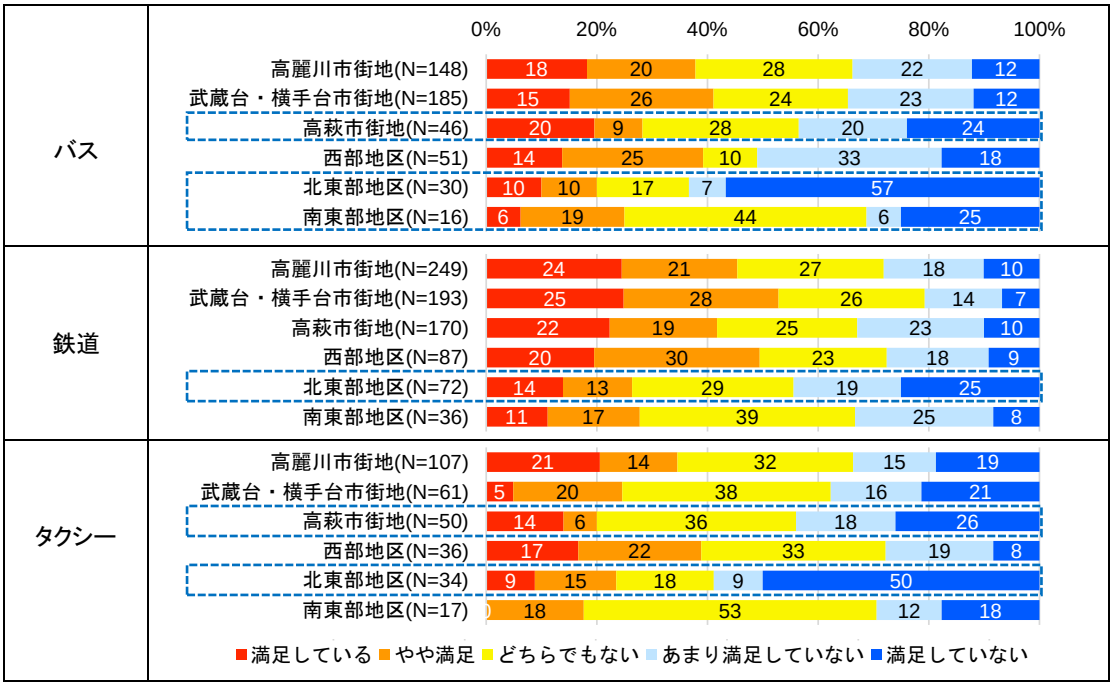


図　公共交通に対する満足度（居住地区別）

【出典】令和５年度 日高市地域公共交通計画策定基礎調査等支援業務

2.3 上位・関連計画

(1) 総合計画等

埼玉県の上位計画である「まちづくり埼玉プラン」及び、本市総合計画のうち、交通やまちづくり等の本計画に関わりのある主な内容について、以下に整理します。

表　総合計画等における交通・まちづくりに係る主な記載（抜粋）

計画名等	交通・まちづくりに係る取組の方向性	施策・取組等
まちづくり埼玉プラン／平成 30（2018）年 3 月	**〇コンパクトなまちの実現** ・駅周辺など地域の中心となる市街地は、人々の暮らしを支える場、交流の場として、本来持つべき都市機能を復活・充実させます。 ・市街地における医療・福祉施設を充実させ、高齢者など誰もが暮らしやすいまちづくりを進めます。 ・高齢者をはじめ誰もが自由に移動できるよう、使いやすい都市交通環境の整備を進めます。 ・公共交通の利用促進やみどりの創出など、省 CO2 型の持続可能な都市を目指します。	**●土地利用** ・都市の規模や特性に応じて、医療施設、福祉施設、商業施設など都市機能が集まった利便性の高い地域や、公共交通の利便性の高い地域などへ、居住の誘導を図ります。 ・公共交通の利便性が高い駅周辺などでは、にぎわいを高めるために、商業機能の集積・維持・再生を図ります。 **●都市施設** ・高速道路網を生かした道路ネットワークを計画します。 ・中心市街地の活性化や公共交通の利便性向上に向けた都市施設を計画します。 ・生活道路の安全性と利便性の向上を図ります。 ・自転車利用促進のため、自転車通行ネットワークや走行環境の充実を図ります。 **●中心市街地** ・公共交通拠点の整備や、路線バスとデマンド交通の組み合わせ、バスの定時走行性の確保等による公共交通の利便性の向上を図ります。 ・シェアサイクルの導入などによる自転車の利用促進を図ります。 **●観光** ・県内に点在する魅力ある観光資源をつなげるため、周遊ルートの形成や、観光地における交通環境の改善を図ります。
第 6 次日高市総合計画／令和 3（2021）年 3 月	〇10 年後を見据えた具体的なまちの姿として、「誰もが安心して住み続けられるふれあい清流文化都市」の実現	**●安全で快適に暮らせるまちをつくる** ・公共交通の利用促進 ・高齢者等の移動困難者の交通手段の確保 ・交通安全の推進 ・自転車安全利用の推進

⑵　都市空間・交通に係る関連計画等

都市空間・交通に係る関連計画のうち、交通やまちづくり等の本計画に関わりのある主な内容について、以下に整理します。

表　都市空間・交通の関連計画における交通・まちづくりに係る主な記載（抜粋）

計画名等	交通・まちづくりに係る取組の方向性	施策・取組等
日高市都市計画マスタープラン（改訂版）／平成 28（2016）年６月	○効率的な道路空間の活用 ○利用しやすい公共交通・公共公益施設の確保 ○健康的な生活を支えるための施設整備	●拠点市街地を結ぶ道路ネットワークの構築 ●既存ストックを活用した計画的な道路整備 ●安全で快適な歩行者・自転車利用者の環境整備 ●鉄道の複線化や本数増設の促進 ●バス路線の見直しや本数増設の促進 ●バリアフリー化の促進 ●ウォーキングルートの整備 ●安全・快適なサイクリングルートの整備
日高市立地適正化計画／令和２（2020）年３月	**○官民連携による拠点性向上と安心快適都市の形成** ・各拠点における利便性向上のため、各拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク強化を図る。	**●行政と民間・地域の連携による交通ネットワークの確保** ・基幹的公共交通路線の確保 ・行政と民間・地域が連携した多様な交通手段の検討
都市再生整備計画（第２回変更）-高麗川駅周辺地区-／令和５（2023）年３月	○高麗川駅東口開設と駅周辺道路整備による公共交通の利用促進と連携した中心市街地の賑わいの再生 ○駅周辺の魅力を高め都市機能を誘導することによる都市のコンパクト化 ○駅を中心とした都市機能の誘導による人口の維持	●公共交通の利用と連携した中心市街地の賑わい再生 ●中心市街地の利便性向上 ●都市機能を維持し、利便性の高い居住誘導区域内の人口確保 ●現地で不足している施設の立地誘導
公共施設再編計画／令和２（2020）年３月	**○学校教育系施設** ・公共建築物全体の延床面積に占める割合が非常に大きい施設であることから、公共建築物全体での最適化を図るために、余裕教室や転用可能教室の有効活用の他、児童・生徒数が減少している学校は、通学区域の見直しや財産処分を経て他の用途への転用や統廃合など、学校用途に限定しない方策を検討します。	**●施設集約** ・高麗：小学校または中学校にて集約。 ・高根：小学校にて中学校を集約。 ・武蔵台：小学校にて中学校を集約。 **●意見交換会での意見要旨** ・学校の再編に際しては、学区や通学距離についても検討してもらいたい。 ・学校は地区の中心となっているため、再編に際しては、地区のコミュニティへの影響を含めて検討してもらいたい。

(3) その他分野の関連計画等

都市空間・交通以外の各分野における各種計画等のうち、交通やまちづくり等の本計画に関わりのある主な内容について、以下に整理します。

a) 観光・遠足

以下の「日高市遠足の聖地プロジェクト推進計画」が該当します。

表　観光・遠足の関連計画における交通・まちづくりに係る主な記載（抜粋）

計画名等	交通・まちづくりに係る取組の方向性	施策・取組等
日高市遠足の聖地プロジェクト推進計画／令和3（2021）年3月	○遠足の移動手段として必要不可欠な公共交通機関である鉄道会社や路線バス会社と連携することで、PR体制の強化を図ります。	●公共交通機関各社との連携

b) 子育て・教育・学習

以下の「第2期子ども・子育て支援事業計画／次世代育成支援行動計画-第2期：後期計画-」が該当します。

表　子育て・教育・学習の関連計画における交通・まちづくりに係る主な記載（抜粋）

計画名等	交通・まちづくりに係る取組の方向性	施策・取組等
第2期子ども・子育て支援事業計画／次世代育成支援行動計画－第2期：後期計画－／令和2（2020）年3月	○子どもが安心して暮らせるまち	●交通安全指導及び教育の実施 ●交通安全推進団体への支援 ●交通安全施設の整備 ●歩道等の整備 ●生涯学習センター、公民館、総合福祉センター、文化体育館、総合公園など公共施設の施設整備 ●学校施設修繕事業の実施

c) **健康・福祉・医療**

以下の４つの計画が該当します。

表　健康・福祉・医療の関連計画における交通・まちづくりに係る主な記載（抜粋）

計画名等	交通・まちづくりに係る取組の方向性	施策・取組等
日高市地域福祉計画・日高市地域福祉活動計画／令和６（2024）年３月	○誰にも優しいまちづくりの推進 ○地域で安心して暮らせるための環境づくり	●バリアフリーのまちづくり推進 ●道路環境の整備 ●公共建築物におけるバリアフリーの推進 ●高齢者等の移動支援 ●障がい者の移動支援 ●地域おたすけ隊による外出支援 ●障がい者用駐車場の青色塗装の実施 ●赤ちゃんの影木の普及促進 ●妊婦や乳幼児連れの人優先駐車可能スペース整備（きらきらスペース） ●マタニティマークの普及促進（妊産婦が交通機関利用時に身に付け、周囲が配慮を示し易くする）
第９期日高市高齢者福祉計画／介護保険事業計画／令和６（2024）年３月	○認め合い、支え合いつくる健幸のまち	**●高齢者の移動支援** ・地域公共交通による移動支援 ・地域支え合い事業（付き添いによる支援を必要とする高齢者が買い物や通院等の外出をしやすくなるよう支援） **●交通安全** ・飯能警察署等交通関係団体と連携し、高齢者を対象とした交通安全の啓発 ・自転車利用時における事故や転倒から頭部を守る自転車用ヘルメットの購入補助
「健幸のまち」宣言／令和３（2021）年11月	○市民一人一人が健康づくりに取り組み、地域の人と人とのふれあいの中で、健幸を実感できるまちを目指し、ここに「健幸のまち」を宣言します。	●自分に合った運動を、楽しく続けて、健康づくりに取り組みます ●十分な休養をとり、心身をリフレッシュして、こころの健康を保ちます ●自分のからだを知り、生活習慣を改善して、病気を予防します ●おいしく、楽しく食べて、元気なからだをつくります ●笑顔であいさつ、声を掛け合って、健康づくりの輪を広げます ●お互いを認め合い、生きがいをもって、活躍できる社会を目指します

計画名等	交通・まちづくりに係る取組の方向性	施策・取組等
第６期日高市障がい者計画・障がい者福祉計画／第２期日高市障がい児福祉計画／令和３（2021）年３月	○誰もが使いやすい公共交通機関の整備	高麗川駅東口周辺の整備にあわせ、高麗川駅駅舎の橋上化・自由通路の整備・東口の開設とバリアフリー化を促進します。市内バス路線を確保するため、バス事業者と連絡調整を図ります。また、公共交通が不足している地域や移動困難者のための交通手段として、デマンド交通を検討します。
	○移動の支援	ボランティアの協力により、当事者団体や家族会等の活動における送迎支援を実施します。また、自力での移動が困難な高齢者等に対する路線バス又はタクシー運賃の一部補助、重度心身障がい者に対する福祉タクシーの利用料金、若しくは自家用自動車の燃料費に要する経費を補助することにより、社会生活圏の拡大と経済的負担の軽減を図ります。

(4) 上位・関連計画における地域の将来像と地域交通が貢献できること

上位・関連計画で位置づけられる地域の将来像の実現に向けて、地域交通が貢献できることを以下に整理します。

表　地域の将来像実現に向けて地域交通が貢献できること

地域の将来像			地域交通が貢献できること
まちづくり・交通	駅周辺など地域の中心となる市街地において、都市機能が集積したコンパクトなまち（まちづくり埼玉プラン）	▶	駅周辺のまちづくりと連携した持続可能な交通ネットワークを形成する
	誰もが安心して住み続けられるふれあい清流文化都市（第６次日高市総合計画）		
	利用しやすい公共交通・公共公益施設の確保（日高市都市計画マスタープラン）		
	官民連携による拠点性向上と安心快適都市の形成（日高市立地適正化計画）		
	中心市街地の賑わいの再生（都市再生整備計画）		
	持続可能な行政経営（日高市公共施設再編計画）		

地域の将来像			地域交通が貢献できること
交流・文化（観光）	魅力ある観光資源をつなげるため、周遊ルートの形成や、観光地における交通環境の改善（まちづくり埼玉プラン）	▸	魅力ある観光資源をつなぎ、周遊・滞在を喚起する
	ふれあい清流文化都市（第６次日高市総合計画）		
	多くの人に「行ってみたい」「また行きたい」「住んでみたい」と思っていただける「遠足の聖地日高」（日高市遠足の聖地プロジェクト推進計画）		
健康・医療・福祉・介護	市街地における医療・福祉施設を充実させ、高齢者など誰もが暮らしやすいまち（まちづくり埼玉プラン）	▸	医療・福祉等の関係機関と連携し、必要な医療・保険サービスを確実に享受できる環境を整える
	誰ひとり取り残さないまち（第６次日高市総合計画）		
	地域で安心して暮らせるための環境づくり（日高市地域福祉計画・日高市地域福祉活動計画）		
	支え合い、生きがいを持って共に健やかに暮らせるまち（第８期日高市高齢者福祉計画）		
教育	子どもがのびのびと成長し地域の絆で育むまちをつくる（第６次日高市総合計画）	▸	学校統廃合後も安全・安心な通学環境を整備する
	子どもが安心して暮らせるまち（第２期子ども・子育て支援事業計画）		
環境	公共交通の利用促進やみどりの創出など、省 CO2 型の持続可能な都市（まちづくり埼玉プラン）	▸	公共交通の利用促進と脱炭素化を推進する
産業	住み続けられるまち（第６次日高市総合計画）	▸	農業・工業・商業等の市の産業振興に寄与する交通サービスを提供する

3．基本的な方針

3.1　地域旅客運送サービスの役割と課題整理

前項までの現状診断結果を踏まえ、本市における地域旅客運送サービスの役割と課題を整理します。

現状・課題①：日高市の地域特性	
推進要素	● 女性・高齢者の社会進出が進んでいる ● 拠点を結ぶ公共交通軸は民間交通事業者が中心となり維持されている
課題要素	● 人口減少・少子高齢化が進んでいる ● 自家用車利用を前提としたまちが形成されている ● 拠点整備や公共施設の統廃合が進む ● 市街化区域以外に人口の半数が居住している

現状・課題②：移動ニーズの実態	
推進要素	－
課題要素	● 人口減少以上のペースで外出機会の減少が進んでいる ● 自家用車を持たない・持てない世帯が増加している ● 移動が不便なことにより外出機会が抑制されている ● 公共交通の利便性が低い市内東部エリアで公共交通への満足度が低い

現状・課題③：移動支援の実態	
推進要素	● ボランティアによる社会貢献活動によって移動支援が行われている ● 活用可能な輸送資源がある
課題要素	● 民間交通事業者では、運転者・スタッフを含めた担い手不足や苦しい経営状況が続き、廃止が懸念される便もある ● 移動支援を必要としている人に対して必要なサービスが十分に行き渡っていない

3.2 計画の目標

前項までに整理した現状と課題を踏まえ、本計画の目標を以下の通り定めます。

現状・課題①
：日高市の地域特性

- 人口減少・少子高齢化が進んでいる
- 拠点を結ぶ公共交通軸は民間交通事業者が中心となり維持されている
- 自家用車利用を前提としたまちが形成されている
- 拠点整備や公共施設の統廃合が進む
- 市街化区域以外に人口の半数が居住している
- 女性・高齢者の社会進出が進んでいる

現状・課題②
：移動ニーズの実態

- 人口減少以上のペースで外出機会の減少が進んでいる
- 自家用車を持たない・持てない世帯が増加している
- 移動が不便なことにより外出機会が抑制されている
- 公共交通の利便性が低い市内東部エリアで公共交通への満足度が低い

現状・課題③
：移動支援の実態

- ボランティアによる社会貢献活動によって移動支援が行われている
- 活用可能な輸送資源がある
- 民間交通事業者では、運転者・スタッフを含めた担い手不足や苦しい経営状況が続き、廃止が懸念される便もある
- 移動支援を必要としている人に対して必要なサービスが十分に行き渡っていない

【基本方針】人口減少社会下においても、おでかけ機会の確保を通じて「選ばれつづけるまち」をつくる

- 多様な主体が活躍し、移動制約者を含む市民誰もが利便性ある生活を送ることのできる、持続可能な公共交通を目指します。
- 市民や来街者のおでかけの機会を引き出すことで、日高市の「ファン」を増やすことを目指します。

目標①：
おでかけの足を確保する

- 拠点同士を連絡する公共交通軸を維持し、市民誰もが自分の行きたい場所に行って、活動して、帰ってくることができる環境を移動面から支えます。
- 移動が不便な地域でも多様な世代・属性の方が外出しやすい環境を移動面から支えます。

目標②：
持続的に移動を支えるための体制をつくる

- 特定の主体に過度な負担をかけることなく、持続可能な公共交通の運営体制を構築します。
- 安全・安心面でのリスクの小さい公共交通の運営体制を構築します。
- 交通 DX の活用により、公共交通利用の利便性と事業の持続性の両立を図ります。

目標③：
魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる

- 目的地の魅力向上と合わせて、外出が楽しくなる仕組みをつくります。
- 移動そのものの楽しさ・便利さ・格好良さを追求し、移動の価値を高めます。
- ゼロカーボントランスポートにより、環境にやさしい街を実現します。

3.3 目指す姿

本市における地域交通の目指す姿を以下に示します。

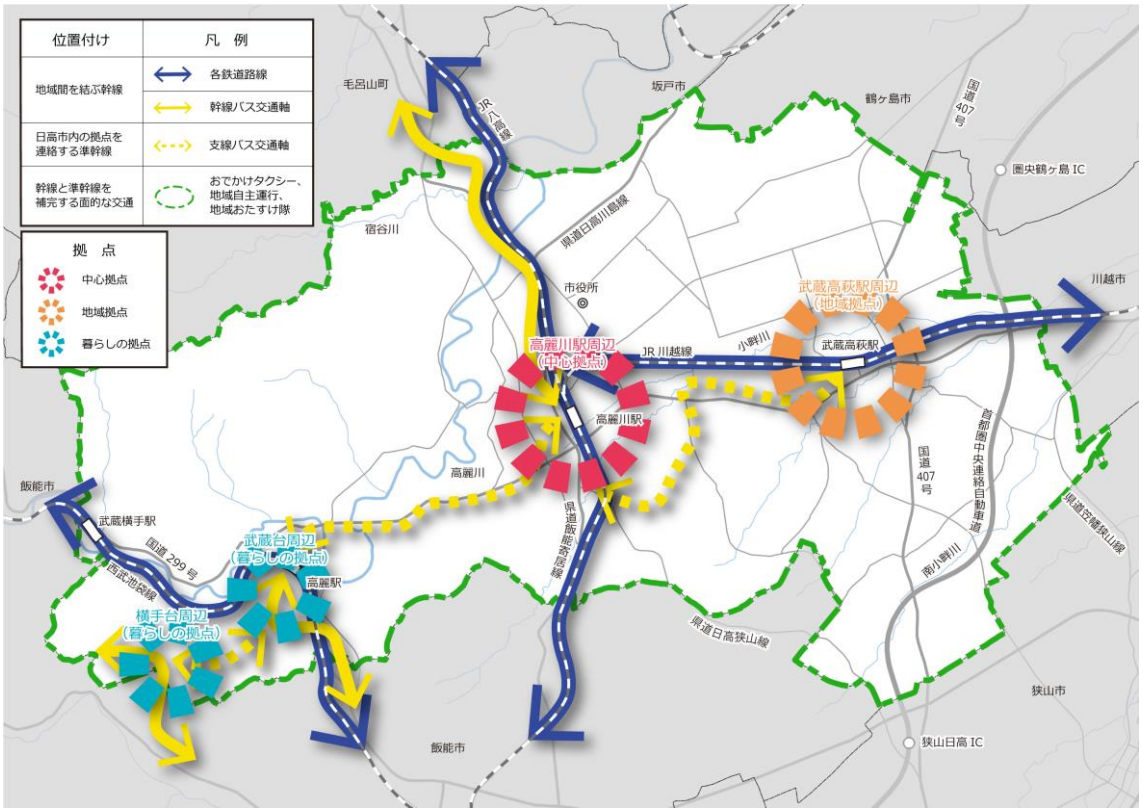


図　目指す姿

3.4　目標を達成するための指標（KPI）

計画の目標を達成するための数値指標及び数値目標を以下の通り定めます。

表　目標を達成するための指標（KPI）

目標	評価指標	単位	現状	目標値	算出方法
目標①：おでかけの足を確保する	指標①-1 鉄道駅の1日平均乗車人数	人／日	9,371 （R1）	9,536※1 （R11）	IC カード情報・交通事業者による情報から算出
	指標①-2 公共交通徒歩圏域内の居住人口の割合	%	50.6% （R2）	現状維持 （R11）	鉄道駅･バス停留所から一定距離のバッファを取り､人口メッシュデータと重ね合わせて算出（机上調査）
	指標①-3 おでかけタクシーの利用回数	回／年	－ （今後導入）	40,000 （R11）	交通事業者による情報を確認
目標②：持続的に移動を支えるための体制をつくる	指標②-1 市内拠点間の公共交通（鉄道・バス）によるネットワーク状況	－	市外・市内拠点が鉄道・バス等の定時制の高い移動手段により接続されている状態	現状維持 （R11）	交通事業者による情報を確認
	指標②-2 市が運営するおでかけワゴンの便あたりの平均乗車人数	人／便	－ （今後導入）	2※2 （R11）	交通事業者による情報から算出
	指標②-3 地域おたすけ隊の実施地区数	地区	5 （R6）	6 （R11）	市管理情報から確認
目標③：魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる	指標③-1 住民等の公共交通に対する満足度	%	バス:37 鉄道:44 ﾀｸｼｰ:39 （R5）	いずれも50以上※3 （R11）	住民アンケート調査結果を基に算出
	指標③-2 都市機能誘導区域内の都市機能のうち、誘導施設に設定された都市機能数	施設／年	35 （H30）	48※4 （R22）	市管理情報を基に算出
	指標③-3 観光シャトルバスの利用人数	人／年			交通事業者による情報を確認

4. 目標達成のための施策・事業

4.1 施策事業一覧

目標達成のための適材・適所の施策事業は以下のとおりです。

表　適材・適所の施策事業一覧

目標	施策のねらい	施策事業 ※カッコ内は関連計画	担当課
目標①： おでかけの足を確保する	必須行動の目的地に誰でも到達できるようにする	施策①-1-1 既存の公共交通を補完する新たな移動手段の導入	危機管理課
		施策①-1-2 義務教育学校の開校と合わせた通学手段の確保	学校教育課
	多様な世代・属性の外出機会を増やす	施策①-2-1 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等へのおでかけ支援 （地域福祉計画、高齢者福祉計画・介護保険事業計画、障がい者計画・障がい福祉計画／障がい児福祉計画、子ども・子育て支援事業計画、立地適正化計画）	生活福祉課 障がい福祉課 子育て応援課 長寿いきがい課 保健相談センター 都市計画課
		施策①-2-2 公共交通施設のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進 （都市計画マスタープラン、立地適正化計画）	危機管理課 都市計画課
		施策①-2-3 交流活動等と連携した移動手段の確保	生活福祉課 障がい福祉課 子育て応援課 長寿いきがい課 生涯学習課
目標②： 持続的に移動を支えるための体制をつくる	今ある移動手段を守り、支える	施策②-1-1 公共交通軸の維持・確保 ・国庫補助制度等の活用による路線の維持・確保（サービス継続事業・確保維持改善事業の活用を位置付け） ・財政的な支援等による路線の維持・確保 ・鉄道事業者と連携した地域活性化施策の実施　等	危機管理課 都市計画課
		施策②-1-2 全市的な公共交通利用促進策等の展開 ・市イベントとの連携やバス教室の開催 （立地適正化計画）	危機管理課 都市計画課
		施策②-1-3 担い手の確保支援 ・公共交通サービス業への就職支援　等	危機管理課 産業振興課

目標	施策のねらい	施策事業 ※カッコ内は関連計画	担当課
目標②： 持続的に移動を支えるための体制をつくる	地域資源を総動員する	施策②-2-1 福祉施策との連携による移動手段の確保 ・地域支え合い事業「地域おたすけ隊」の推進（地域福祉計画・地域福祉活動計画） ・地域自主運行事業の立ち上げ・運営に対する支援（立地適正化計画） ・ファミリー・サポート・センターの充実（子ども・子育て支援事業計画 、地域福祉計画・地域福祉活動計画） ・ボランティアサポーターの養成（地域福祉計画・地域福祉活動計画）等	危機管理課 生活福祉課 障がい福祉課 子育て応援課 長寿いきがい課 保健相談センター 都市計画課
		施策②-2-2 民間事業者との効率的な連携 ・送迎バス活用（都市計画マスタープラン）等	危機管理課 都市計画課
	公共交通と福祉交通の連携を強化する	施策②-3-1 ボランティアによる移送サービスとの役割分担の明確化	危機管理課 生活福祉課
		施策②-3-2 福祉有償運送の実施支援及び利用支援	危機管理課 生活福祉課 障がい福祉課 長寿いきがい課
	公共交通を更に運用しやすく、使いやすくする	施策②-4-1 交通 DX 技術の導入検討 ・次世代公共交通システムの導入検討（立地適正化計画） ・デジタル技術を活用した情報提供（日高市 DX 推進基本方針・日高市 DX 推進計画） ・キャッシュレス決済の導入検討（日高市 DX 推進基本方針・日高市 DX 推進計画）　等	市政情報課 危機管理課 都市計画課
		施策②-4-2 情報発信の充実化 ・市内公共交通マップの作成 ・交通結節点等における情報案内の拡充等	市政情報課 危機管理課
目標③： 魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる	交通とまちづくりの連携を強化する	施策③-1-1 駅周辺市街地の都市機能強化 （都市計画マスタープラン、立地適正化計画） ・駅周辺市街地の整備推進 ・高麗川駅駅舎の橋上化・自由通路の整備・東口の開設とバリアフリー化 ・来訪者の増加策　等	危機管理課 産業振興課 都市計画課 市街地整備課
	地域産業との連携を強化する	施策③-2-1 産業観光・体験型観光との連携	産業振興課

目標	施策のねらい	施策事業 ※カッコ内は関連計画	担当課
目標③： 魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる	脱炭素化を推進する	施策③-3-1 交通 GX 技術の導入検討 ・ EV バスの導入	危機管理課・環境課
	周遊・滞在しやすいまちをつくる	施策③-4-1 観光シーズンのシャトルバスの運行	産業振興課
		施策③-4-2 公共交通を活用した観光周遊企画の立案 ・ 観光 MaaS、企画乗車券の販売 ・ 既存観光資源を活用した周遊企画 （遠足の聖地プロジェクト推進計画）　等	産業振興課
		施策③-4-3 「乗って楽しい公共交通」の推進 ・ スタンプラリー、ラッピングバス、SNS との連携 等	危機管理課 産業振興課

4.2 施策事業・実施主体・スケジュール

1) 目標①に関する取組

目標①に関する取組について以降に示します。

目標①：おでかけの足を確保する	
施策のねらい：必須行動の目的地に誰でも到達できるようにする	
施策①－1－1　既存の公共交通を補完する新たな移動手段の導入	
現状・課題	● 鉄道･バスなどの基幹的公共交通の徒歩圏カバー率は 50.6%となっており、市内約半数の方が既存公共交通の利用が難しいエリアに居住しています。 ● また、既存公共交通が利用可能なエリアであっても、運行ダイヤが 1 時間に 1 本など、利用可能な時間帯が限られる路線もあります。
目的	● 「既存公共交通の利用が難しい地域での移動の支援」と「公共交通の利用が難しい時間帯の移動の支援」の両立を図ることを目的とします。
取組内容	**①実証実験の実施による地域に合った移動手段の検討** 市内全域に乗降ポイントを設定し、自宅並びに市内乗降ポイントでの乗降が可能な予約制の新たな移動手段を検討し、実証実験を実施します。 **②新たな移動手段の本格運行** 実証実験の結果を踏まえ、地域に合った移動手段の確保に向けて、新たな移動手段としての本格運行を実現します。 **③路線バスとの連携促進** 乗継ポイントとなる市内鉄道駅から、鉄道または路線バスに乗り継ぎ、目的地まで向かう方を対象に利用料金の一部を割り引くなど、連携促進を図ります。
実施主体	市、タクシー事業者

スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11
	①	②			
	③				

施策①－１－２　義務教育学校の開校と合わせた通学手段の確保					
現状・課題	● 本市では、小中一貫教育の取組として、令和 5 年度より、順次、武蔵台・高根・高麗地区の各小・中学校を統合し、新たに施設一体型「義務教育学校※」を開校しています。 ● 小・中学校の統合により、従前に比べて通学距離が長くなる家庭も生じますが、誰もが安全に安心して学校に通える環境を整備していく必要があります。 ※義務教育学校は、小学校と中学校の教育課程（義務教育）を一貫して行う学校のことで、平成 28 年 4 月施行の改正学校教育法に基づき、新たな学校種として位置付けられています。				
目的	● 義務教育学校へ通学する児童が安全に安心して通学できる移動手段を確保することを目的とします。				
取組内容	**①交通事業者と連携した通学手段の確保** 交通事業者と連携し、通学距離が 4 キロメートルを超える児童がいる横手地区の児童に対し、タクシーによる通学支援を行います。 **②通学手段の継続的な検討** タクシーによる通学支援を継続しつつ、より効果的な支援があった場合には、検討を行えるよう情報収集に努めます。				
実施主体	市、地域団体、交通事業者				
スケジュール	R7	R8	R9	R10	R11
	① ●→				
	② ●→				

施策のねらい：多様な世代・属性の外出機会を増やす					
施策①－２－１　高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等へのおでかけ支援					
現状・課題	● 本市の 65 歳以上の総人口に占める割合（高齢化率）は令和 2 年で 33.2%であり、今後も高齢化が進行する見込みとなっており、要介護・要支援認定者数も年々増加傾向にあります。 ● また、障がい者手帳等の保有状況は年々増加傾向にあります。 ● このほか、妊産婦、学生、未就学児等、運転免許を持たない移動制約者となる方々の地域の足の確保が課題となっています。				
目的	● 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等の移動制約者となる方々が、外出等をあきらめることなく、地域に住み続けられる環境を整備することを目的とします。				
取組内容	**①高齢者等おでかけ支援事業の継続** 自動車等による自力での移動が困難な高齢者等が、買い物や通院等の外出をしやすくなるよう、路線バス運賃の一部を補助する高齢者等おでかけ支援事業を継続的に実施します。 **②マタニティタクシー利用料金助成事業の継続** 市内在住の妊産婦の方が、健康診断等のために外出をする際、タクシー乗車賃の一部を助成するマタニティタクシー利用料金助成事業を継続的に実施します。 **③障がい者へのタクシー利用料金の助成継続** 重度心身障がい者に対するタクシー利用料金の一部の助成を継続的に実施します。				
実施主体	市				
スケジュール	R７	R８	R９	R10	R11
	① ●→				
	② ●→				
	③ ●→				

施策①－２－２　公共交通施設のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進	
現状・課題	● 本市では、高齢化が進み、障がい者手帳等の保有者も増加するなど、移動制約者への配慮が必要不可欠になっています。
目的	● 誰もが様々な交流やふれあいの中で生きがいを持って生活することができる地域社会の実現に向けて、自分の意志で自由に移動でき、社会活動に参加することができるように、公共交通施設の環境を整えることを目的とします。
取組内容	**①公共交通施設のバリアフリー化** 駅や駅前広場・バス施設・道路その他の公共交通施設など、誰もが利用しやすい施設を目指してバリアフリー化を推進します。特に、高麗川駅東口周辺の整備に合わせ、高麗川駅駅舎の橋上化・自由通路の整備・東口の開設とバリアフリー化を促進します。 **令和５年７月に完成した高麗川駅構内の仮設バリアフリートイレ** **②公共交通施設のユニバーサルデザインの推進** 駅やバス施設等の公共交通施設における案内表示については、誰もが分かりやすい表現や多言語化に努めるとともに、状況に合わせて、日高点字の会等と連携した情報の点字版の提供や、音声案内、ユニバーサルデザインフォントの使用やカラーユニバーサルデザインへの配慮を推進します。
実施主体	市、地域団体
スケジュール	R７　R８　R９　R10　R11 ① ●――――――――――――――――→ ② ●――――――――――――――――→

施策①－２－３　交流活動等と連携した移動手段の確保

現状・課題	● 本市では、自治会館や空き店舗等を活用し、地域ごとにサロン活動が定期開催されています。内容は地域によって様々ですが、料理やお菓子作り、脳トレ、おしゃべりなどの交流活動が行われています。 ひまわり会（鹿山上区サロン）の様子　　ふれあいサロンの様子 ● このような交流活動等は、健康増進や地域コミュニティの醸成につながり、地域福祉の意味でもとても重要な取組であり、継続的な活動を支える観点から、車の運転ができなくなっても通い続けられる環境づくりが必要です。
目的	● 移動制約者の方でも交流活動等の移動の目的地となる場に通い続けられるような仕組みを地域でつくっていくことを目的とします。
取組内容	● **地域団体等と連携した移動手段の確保** 地域団体や社会福祉協議会と連携し、交流活動等の開催曜日に合わせた乗り合い送迎サービスの運行など、地域に合った移動手段を検討します。
実施主体	市、社会福祉協議会、地域団体

スケジュール	R７	R８	R９	R10	R11
	●→				

2） 目標②に関する取組

目標②に関する取組について以降に示します。

<table>
<tr><th colspan="2">目標②：持続的に移動を支えるための体制をつくる</th></tr>
<tr><td colspan="2">施策のねらい：今ある移動手段を守り、支える</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策②－Ⅰ－Ⅰ　公共交通軸の維持・確保</td></tr>
<tr><td>現状・課題</td><td>● 本市の公共交通軸（鉄道交通軸・基幹的なバス交通軸（1 日片道 30 本以上の運行本数）・維持すべきバス交通軸）は、民間交通事業者による自助努力のもと、運行が継続されてきました。
● 日高・飯能路線をはじめ、利用者の減少や乗務員不足による安定的な運行が見込めず、苦渋の決断のもとで廃止を検討せざるを得ない系統も出てきています。
● 公共交通は、今後も市民誰もが利便性ある生活を送る上での基盤として大切であるため、廃止に至る前に必要な措置を行うことが重要です。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td>● 市民の生活及び本市の発展を支えるために必要な公共交通サービス水準を維持するため、公共交通軸の維持・確保を図ります。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td>● 国庫補助・県補助及び市としての支援の実施
公共交通軸の維持確保に向けて、交通事業者との調整のもと、市内既存路線への国庫補助や県の補助の活用を検討するとともに、運行経費の一部補助など、市として可能な支援を行います。
活用可能な補助金の例
<table>
<tr><th>交付主体</th><th>補助金</th></tr>
<tr><td>国</td><td>地域公共交通確保維持改善事業費補助金</td></tr>
<tr><td>埼玉県</td><td>埼玉県生活交通路線維持費補助金</td></tr>
<tr><td>埼玉県</td><td>埼玉県生活維持路線確保対策費補助</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>市、国、県</td></tr>
<tr><td>スケジュール</td><td>
<table>
<tr><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th><th>R11</th></tr>
<tr><td>検討・準備</td><td colspan="4">●→</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

Check! 整理対象の事業
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

Check! 実施主体の記載
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

Check! 補助系統の記載
補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	○○支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	○○支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
・・・							

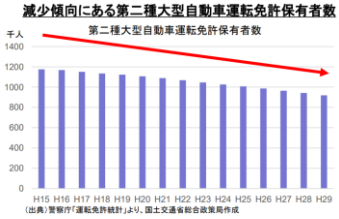
Check! 車両購入費補助に関する記載
車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf

<table>
<tr><th colspan="6">施策②－Ⅰ－２　全市的な公共交通利用促進策等の展開</th></tr>
<tr><td>現状・課題</td><td colspan="5">● 本市では、地域の需要に応じて運行本数に差はあるものの、1時間に 1 本程度の頻度で既存の公共交通サービスが展開されています。
● 他方、市民アンケート調査結果では、「どの停留所・路線を使えばいいか分かりにくい」といった声も一定数あり、使い方の周知促進が求められています。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">● 既存の交通インフラを最大限に活用し、これまで以上に利用促進を図っていくため、官民連携のもとで、全市的な公共交通利用促進策を展開します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">● 市内イベントとの連携やバス教室の開催
　市イベントの開催に当たっての路線バスの案内周知やバスの乗り方教室の開催、交通事業者と連携したモビリティ・マネジメント等により、市内路線バスの利用促進を図ります。

バスの乗り方教室の開催イメージ
【出典】小田原市 バスの乗り方教室</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">市、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R７</td><td>R８</td><td>R９</td><td>R10</td><td>R11</td></tr>
<tr><td colspan="5">●――――――――――――――――――――▶</td></tr>
</table>

施策②－１－３　担い手の確保支援

現状・課題	● 全国的に、運転士等の担い手不足が問題となっており、特に第二種大型自動車運転免許保有者は約 15 年間で約 20%減少するなど、人手不足が年々深刻化しています。  **第二種大型自動車運転免許保有者数の推移** **【出典】国土交通省** ● 本市も例外ではなく、人手不足が一因で廃線せざるを得ない路線が生じるなど、路線の維持・継続が困難な状況にあります。 ● こうした状況に対し、これまでのように交通事業者単独で対策を進めるのは限界と言えます。
目的	● 運転士等の公共交通サービス業に従事する担い手不足の解消を図ることを目的とします。
取組内容	● **公共交通サービス業への就職支援** バス運転体験会や合同就職相談会の実施を支援します。 また、市外からの移住者で、市内を運行する路線バス・タクシー運転士、スタッフ等、公共交通サービス業へ就職する方を対象に、移住支援策と連携した取組を検討します。
実施主体	市、交通事業者、県

スケジュール

R７	R８	R９	R10	R11
検討・調整				

施策のねらい：地域資源を総動員する					
施策②－２－１　福祉施策との連携による移動手段の確保					
現状・課題	● 本市では、交通事業者だけでなく、地域おたすけ隊や自治会移送サービス等の地域のボランティアの協力によって、ニーズに応じたきめ細やかな移動手段が提供されています。 ● しかし、地域おたすけ隊等の地域のボランティアについて、担える人が偏っており、需要に対して供給が追いつかないことが問題となっています。 ● ファミリー・サポート・センターとして、子育て世帯に向けて、保育所や学校等への子どもの送迎や預かり等の支援を日高市社会福祉協議会が実施しています。 ● これらは福祉部門が中心となって進めている施策ですが、福祉分野と交通分野は密接に関わっているため、連携して移動手段の確保を図っていく必要があります。				
目的	● 福祉施策と連携し、地域のニーズに応じた移動手段が持続的に確保できるようにすることを目的とします。				
取組内容	**①地域支え合い事業「地域おたすけ隊」の推進** 地域支え合い事業「地域おたすけ隊」の取組について、運行経費の一部補助を行います。 **②地域自主運行事業の立ち上げ・運営に対する支援** 現在、武蔵台・横手台市街地で実施されている地域自主運行と同様のデマンド型交通の導入に向けて、運行経費の一部補助を行います。 **③ファミリー・サポート・センターの充実** ファミリー・サポート・センターを継続的に実施するとともに、会員の確保及び事業内容の充実を行います。 **④ボランティアサポーターの養成** 地域の担い手不足解消に向けて、社会福祉協議会と連携し、ボランティア保険加入促進、ボランティア・市民活動への参加の援助等を行います。				
実施主体	市、商工会、社会福祉協議会、地域団体				
スケジュール	R７	R８	R９	R10	R11
	① ●→				
	② ●→				
	③ ●→				
	④ ●→				

施策②－２－２　民間事業者との効率的な連携

現状・課題	● 本市では、既存公共交通の利用が難しいエリアに居住する世帯が一定数存在し、輸送資源が不足していると言えます。 ● 他方、スクールバスや病院の送迎バス等、民間事業者が独自で送迎サービスを提供しています。
目的	● 民間事業者の協力を得ながら、既存資源の有効活用による輸送資源の充実を図ることを目的とします。
取組内容	● **送迎バス車両の活用** 各民間施設の送迎バス車両の使われない時間帯を活用した公共交通サービスの導入を検討します。 **飯能リハビリ館送迎車の空席を活用した住民移送事業** **【出典】飯能市**
実施主体	市、民間事業者

スケジュール

R７	R８	R９	R10	R11
検討・調整				

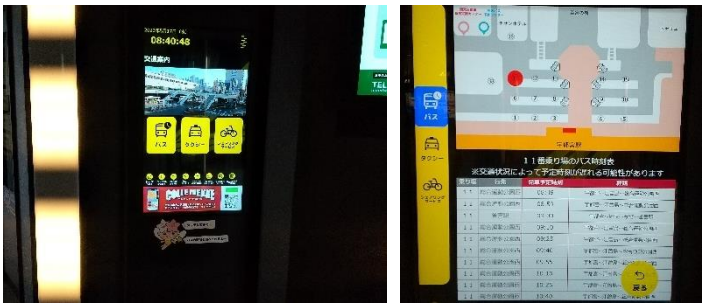
施策のねらい：公共交通と福祉交通の連携を強化する					
施策②－３－１　ボランティアによる移送サービスとの役割分担の明確化					
現状・課題	● 本市には、鉄道・路線バス・タクシー等の地域交通の他にも、地域おたすけ隊、地域自主運行など、ボランティアによる移送サービスが展開されています。 ● これらのボランティアによる移送サービスは、鉄道や路線バスではカバーできない地域や公共交通の利用が難しい方のための移動手段であり、短距離～中距離程度の移動での利用が望ましいです。 ● しかし、中には長距離移動で利用されるケースもあり、ボランティアへの負担増加や鉄道･路線バスとの競合が懸念されています。				
目的	● ボランティアによる移送サービスと公共交通それぞれの役割を明確化し、利用者への周知を図ることを目的とします。				
取組内容	● **ボランティアによる移送サービスとの定期的な情報共有** 　社会福祉協議会等と連携し、ボランティアによる移送サービス及び公共交通の利用実態等の情報を定期的に共有するとともに、必要に応じて関係者による意見交換を実施し、それぞれの役割分担の明確化を図ります。				
実施主体	市、社会福祉協議会、地域団体、交通事業者				
スケジュール	R７	R８	R９	R10	R11
	●──────────	──────────	──────────	──────────	──────────▶

<table>
<tr><th colspan="6">施策②－３－２　福祉有償運送の実施支援及び利用支援</th></tr>
<tr><td>現状・課題</td><td colspan="5">● 本市では、要介護・要支援認定者数、障がい者手帳等の保有者数ともに年々増加傾向にあり、自力で公共交通機関を利用することが難しい方が増えていると考えられます。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">● 自力での移動が困難な方が日常生活における必須行動（買物・通院等）のための移動が可能となるような環境を整備することを目的とします。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">● 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）の実施支援及び利用支援
タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障がい者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に認められ、NPO 法人や社会福祉法人などが、実費の範囲内の対価により、乗車定員 10 人以下の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う個別の輸送サービス（福祉有償運送）のニーズが高い地域において、登録申請者（事業主体）への実施支援・開業支援及び利用者への支援を行います。

福祉車両の種類
【出典】埼玉県 福祉有償運送の手引き（令和４年 10 月）</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">市、地域団体</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R７</td><td>R８</td><td>R９</td><td>R10</td><td>R11</td></tr>
<tr><td colspan="2">検討・調整 ●･･････････････▶</td><td colspan="3">●──────────────▶</td></tr>
</table>

施策のねらい：公共交通を更に運用しやすく、使いやすくする	
施策②－４－１　交通 DX 技術の導入検討	
現状・課題	● 近年のライフスタイルの多様化やデジタル技術の急速な進展を踏まえ、デジタル化による行政サービスの向上が求められています。 ● 交通分野では、国により、自動運転、MaaS、公共交通の DX 等が掲げられ、全国的に実証実験や実装が進められています。
目的	● 公共交通利用者にとって、公共交通がより使いやすくなる仕組みづくりを目的とします。
取組内容	**①次世代公共交通システムの導入検討** 今後、技術の進歩によっては自動運転によるバス導入の可能性があることから、公共施設再編の動向や都市計画道路の整備状況等も踏まえ、次世代自動車による居住地と各都市機能を結ぶ交通網を検討します。 **②デジタル技術を活用した情報提供** 各個人に合わせた本当に欲しい情報を自動的に選択し、様々なデジタル媒体で発信します。また、SNS の情報連携やプッシュ通知を活用し、行政サービスの拡充を図ります。 **③キャッシュレス決済の導入検討** 現行の市内バス路線や鉄道では、交通系 IC カードによる決済が可能となっていますが、今後、新たなモビリティの導入等を検討する際は、キャッシュレス決済の導入についても併せて検討します。
実施主体	市、交通事業者、民間事業者
スケジュール	

施策②－４－２　情報発信の充実化

現状・課題	● 本市の公共交通に関する情報発信は、各交通事業者に委ねられている状況であり、公共交通の利用促進に向けて、全市の公共交通網が分かる地図や分かりやすい情報発信が必要です。
目的	● 公共交通利用者にとって、公共交通がより使いやすくなるような情報発信を目的とします。
取組内容	**①市内公共交通マップの作成** 市内で利用可能な公共交通網や主要なバス乗り場等の情報を一元化した公共交通マップを作成します。 **公共交通マップのイメージ** **【出典】岩国市 公共交通マップ＆時刻表（令和６年４月）** **②交通結節点等における情報案内の拡充** 公共交通の乗り継ぎ利便性の向上に向けて、交通結節点等における情報案内の拡充や分かりやすさの向上を図ります。  **公共交通に関する情報案内（デジタルサイネージ）の例（宇都宮市）**
実施主体	市、交通事業者
スケジュール	R７　R８　R９　R10　R11 ① ●……▶●——▶ 検討・調整 ② ●……▶●——▶ 検討・調整

3) 目標③に関する取組

目標③に関する取組について以降に示します。

<table>
<tr><th colspan="6">目標③：魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる</th></tr>
<tr><th colspan="6">施策のねらい：交通とまちづくりの連携を強化する</th></tr>
<tr><th colspan="6">施策③－１－１　駅周辺市街地の都市機能強化</th></tr>
<tr><td>現状・課題</td><td colspan="5">● 高麗川駅周辺は、JR 八高線と JR 川越線が接続する公共交通の利便性が高い地域であり、本市の玄関口としての強みを生かし、日常生活から広域的なサービスまで、都市機能の充実が求められています。
● 武蔵高萩駅周辺は、周辺に居住する地域住民の日常生活や交流の場として必要な都市機能の集積が求められています。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">● 移動の目的地となる各駅周辺市街地の魅力向上を目指します。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">**①駅周辺市街地の整備推進**
武蔵高萩駅北土地区画整理事業の整備効果を生かしたまちづくりの推進や空き家・空き地の有効活用など、駅周辺市街地の整備を推進します。
②高麗川駅駅舎の橋上化・自由通路の整備・東口の開設
高麗川駅東口の開設及び自由通路整備により、駅利用者の利便性の向上、東西交流による地域の活性化、土地利用においても中心市街地の良好な形成を図ります。

高麗川駅東口の完成イメージ
③来訪者の増加策の実施
駅周辺施設等と連携したイベント開催等、来訪者の増加に向けた取組を実施します。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">市、鉄道事業者、商業施設</td></tr>
<tr><td rowspan="4">スケジュール</td><td>R７</td><td>R８</td><td>R９</td><td>R10</td><td>R11</td></tr>
<tr><td>① ●───</td><td>────</td><td>────</td><td>────</td><td>───▶</td></tr>
<tr><td>② ●───</td><td>───▶</td><td colspan="2">令和８年３月以降 供用開始予定</td><td></td></tr>
<tr><td>③ ●───</td><td>────</td><td>────</td><td>────</td><td>───▶</td></tr>
</table>

施策のねらい：地域産業との連携を強化する					
施策③－２－Ⅰ　産業観光・体験型観光との連携					
現状・課題	● 本市には、栗、うど、ブルーベリー等の特産品やそれらの加工品の販売施設や牧場など、産業観光・体験型観光が可能な施設があります。 ● このような本市の地域産業は今後も維持･活性化を図っていくことが重要であるとともに、公共交通の利用促進には目的地施設との連携強化が必要不可欠です。				
目的	● 地域産業の維持・活性化に向けて、安定的に来訪者を確保するとともに、産業観光・体験型観光を目的とした公共交通の利用促進を図ることを目的とします。				
取組内容	● **産業観光・体験型観光施設と連携した広報** ホームページや広報紙等を活用しながら、産業観光・体験型観光施設までのアクセス方法等について分かりやすく発信するとともに、公共交通を利用した来訪者へ特典を付与するなど、目的地施設と連携した広報を実施します。				
実施主体	市、観光協会、観光施設				
スケジュール	R７	R８	R９	R10	R11
	●→				

施策のねらい：脱炭素化を推進する	
施策③－３－１　交通 GX 技術の導入検討	
現状・課題	● 国では、2050 年カーボンニュートラルが目標に掲げられ、交通分野では交通 GX（グリーントランスフォーメーション）として、EV バス・タクシー導入や太陽光パネル設置、蓄電池・充電設備の共同利用等の取組が推進されています。 ● 本市においては、令和3年に「ゼロカーボンシティ共同宣言」を表明し、国の目標に貢献していく意向を示しました。
目的	● 交通分野における温室効果ガスの排出量削減を目的とします。
取組内容	● **全国での取組みについての実装に向けた検討** 交通 GX に関する先進事例情報を収集したうえで、本市に適した交通 GX のあり方を研究し、実装に向けた検討を進めます。 **公共交通の GX 化の取組の例** **【出典】国土交通省**
実施主体	市、交通事業者
スケジュール	R７ / R８ / R９ / R10 / R11 ●――――――――――――――――→

施策のねらい：周遊・滞在しやすいまちをつくる					
施策③－４－１　観光シーズンのシャトルバスの運行					
現状・課題	● 本市には、巾着田曼殊沙華公園や日和田山、高麗川横手渓谷など、豊かな観光資源があります。 ● しかしながら、これらの観光資源への来訪手段として自動車が利用されるケースが多く、観光シーズンには周辺道路の混雑が発生しています。				
目的	● 公共交通の利便性向上による観光シーズンにおける混雑緩和及び観光客の増加を目的とします。				
取組内容	● **観光シーズンのシャトルバスの運行** 観光シーズンにおける臨時シャトルバスの運行を継続します。 巾着田曼殊沙華公園 日和田山 【出典】（左）日高市 ／（右）観光協会				
実施主体	市、観光協会、観光施設				
スケジュール	R７	R８	R９	R10	R11
	●……▶ 検討・調整	●――――	――――	――――	――――▶

施策③－４－２　公共交通を活用した観光周遊企画の立案

現状・課題	● 本市には季節の花や自然が楽しめるスポットや歴史･文化の体験施設、栗・ブルーベリー・乳製品等の特産品など、観光資源が多くあります。 ● このように魅力的な施設･資源は点在していますが、それらを結び付ける交通手段が不足しており､連携した取組みが十分とは言えません。
目的	● 来訪者が複数の観光施設を楽しめるような仕組みづくりを公共交通の観点からも強化していくことを目的とします。
取組内容	**①企画乗車券の販売、観光 MaaS** 公共交通機関と目的地施設の連携によって、乗車券と地域で使える割引券等がセットとなった企画乗車券の販売を検討します。 さらに、観光やおでかけのシーンで活用可能な、鉄道やバス等の公共交通機関による移動サービスを組み合わせ、検索・予約・決済等をワンストップで行える観光 MaaS の導入を検討します。 **日光地域の交通と観光コンテンツをワンストップで検索・購入（観光 MaaS）** **【出典】東武鉄道株式会社 公式サイト** **②既存観光資源を活用した周遊企画** 巾着田を中心とした高麗郷一帯に、より多くの方に訪れていただけるように平成 29 年からスタートした「遠足の聖地プロジェクト」の取組と連携し、既存観光資源を活用した周遊企画を検討します。
実施主体	市、観光協会、観光施設、交通事業者

スケジュール

	R７	R８	R９	R10	R11
①	●――	――	――	――	――▶
②	●――	――	――	――	――▶

<table>
<tr><th colspan="6">施策③－４－３　「乗って楽しい公共交通」の推進</th></tr>
<tr><td>現状・課題</td><td colspan="5">● 近年、公共交通を単なる移動手段としてだけではなく、公共交通自体が楽しい乗り物となるような工夫が施された事例が全国的に増えてきています。
● 本市においても、移動から楽しめる取組を推進し、市全体での周遊促進を図っていくことが求められています。</td></tr>
<tr><td>目的</td><td colspan="5">● 公共交通を利用すること自体を楽しめるような仕組みをつくり、公共交通の利用促進及び来訪者の満足度の向上を図ることを目的とします。</td></tr>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="5">● スタンプラリー、ラッピングバス、SNS との連携の推進
スタンプラリーやラッピングバスなど、既存の取組の継続・拡充を図るとともに、SNS で話題になるような公共交通のあり方を検討し、SNS との連携を推進します。

遠足の聖地ひだかスタンプラリー　ヤマノススメ Next Summit のラッピングバス
【出典】（左）日高市 ／（右）国際興業株式会社

宇宙一面白い公共交通を目指すプロジェクト「HOT BUS ROOM」
【出典】両備ホールディングス株式会社</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">市、観光協会、観光施設、交通事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R７</td><td>R８</td><td>R９</td><td>R10</td><td>R11</td></tr>
<tr><td colspan="5">●━━━━━━━━━━━━━━━━━━━━→</td></tr>
</table>

5．計画の達成状況の評価

本計画は、計画策定（Plan）、施策事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方に基づき、定期的・継続的に計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

表　計画期間中の PDCA サイクル

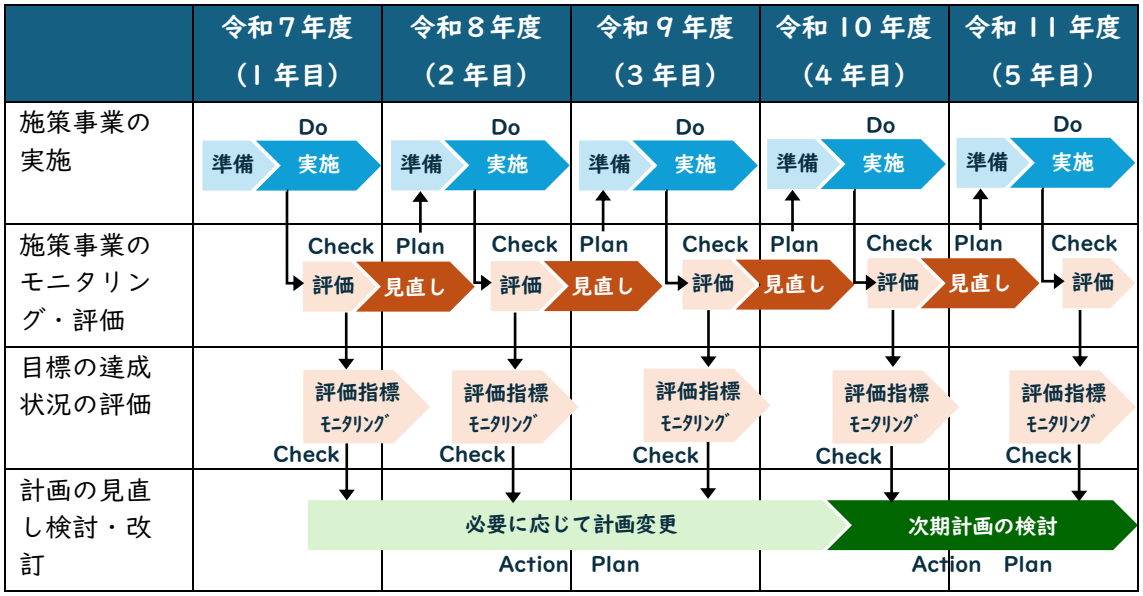
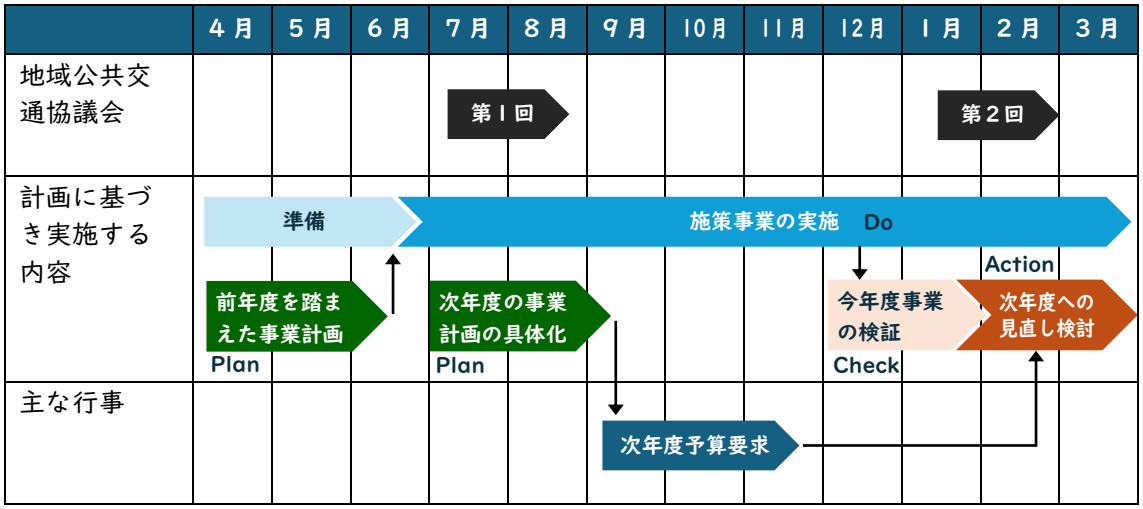


表　年間のスケジュール（案）



6. 計画の推進力

1） 日高市の役割

日高市は、地域公共交通の維持に必要な施策を実施するほか、国・県、隣接市町村や団体等と協働して取組を推進します。また、庁内連携体制を構築し、各分野における課題・施策・データの共有を図ります。

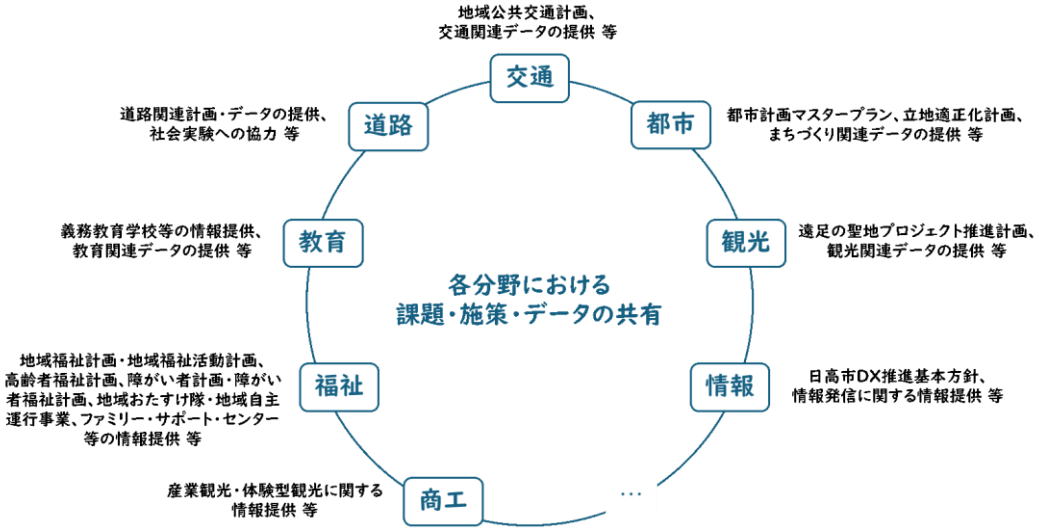


図　庁内各分野における課題・施策・データの共有

2） 交通事業者の役割

交通事業者は、地域公共交通の担い手として、安全かつ持続的な公共交通の運行、及び、本計画において合意された施策事業の実施に努めます。また、評価や見直しにあたって必要となる情報提供、必要な調査への協力に努めます。

3） 地域住民、企業、学校、団体等の役割

地域住民、企業、学校、団体等は、公共交通の利用促進、住民・地域主体の公共交通の担い手確保に向けた積極的な関与に努めます。

4） 日高市地域公共交通協議会の継続的な開催

計画作成後の運用期間においても、日高市地域公共交通協議会を継続的に開催し、本市における地域公共交通に関する検討を継続して行います。構成メンバーは必要に応じて課題に関連する構成員を追加するなど、臨機応変に対応します。

図　日高市地域公共交通協議会の構成メンバー

巻末資料

Ⅰ　日高市の地域概況

(1)　位置・地勢

本市は、埼玉県の南西部地域にあり、東京都心から約 40km 圏域に位置しています。南西約 11.1km、南北約 6.0km で、東は川越市、南東は狭山市、南西は飯能市、北は坂戸市・鶴ヶ島市・毛呂山町に接しています。

本市の地形は、市内東部になだらかな台地の市街地が広がり、西部は秩父山地と高麗丘陵で標高 200～300m の丘陵・山岳地帯が広がっている。更にその台地と丘陵の間を高麗川が東に流れており、豊かな自然に囲まれた都市となっています。

鉄道網は、JR 八高線、JR 川越線及び西武池袋線が通っており、JR 池袋駅までは 1 時間程度で往来できます。鉄道駅を中心に高麗川市街地、高萩市街地及び武蔵台・横手台市街地の 3 つ市街地が形成されています。このように日高市は、都心からのアクセス性の良さと自然の近接性の両面を兼ね備えています。

図　本市の位置

【出典】国土数値情報に基づき作成

(2) 施設分布

行政、文化、観光、福祉、医療、商業、教育施設等は、市全域に分布しています。商業施設は、高麗川駅や武蔵高萩駅近辺に多く、また、高麗川駅から高麗駅にかけては、特にバス路線沿線に集中して立地しています。市役所や、支所出張所等の公的集会施設の多くは鉄道駅やバス路線沿線からは比較的離れて立地しています。

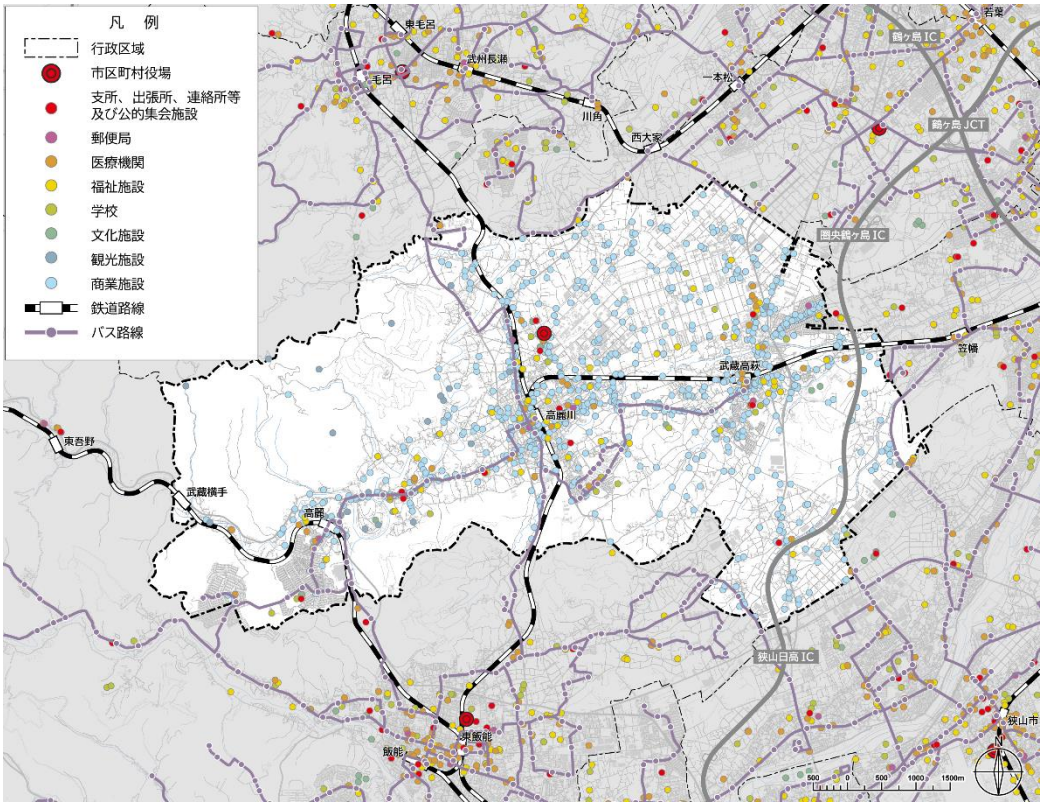


図　本市の施設分布状況

【出典】市町村役場等及び公的集会施設：国土数値情報
郵便局・医療機関・福祉施設・学校・文化施設：電子国土基本図（地図情報）
観光施設：日高市観光協会 HP
商業施設：R2 日高市都市計画基礎調査
鉄道路線（鉄道駅含む）：国土数値情報
バス路線（バス停含む）：国際興業バス HP・イーグルバス HP

(3) 観光・外出動向

a) 観光客数

本市の観光客数は年間 400 万人前後で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛等の影響により、令和元（2019）年から令和 2（2020）年にかけて、観光者数が 120 万人程度減少し、約 280 万人程度まで落ち込みました。現在は緩やかな回復傾向にあります。

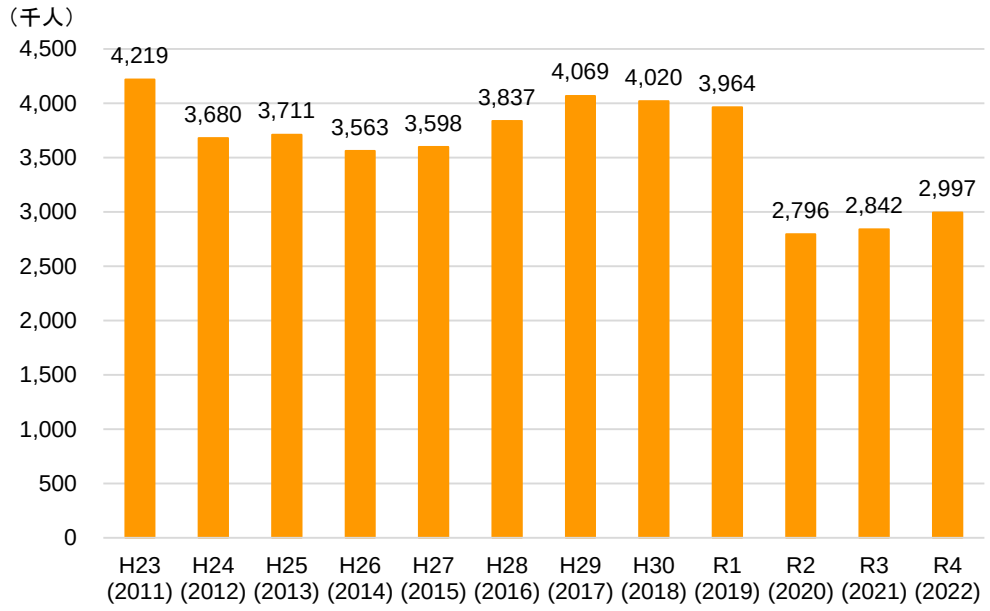


図　本市の観光客数推移

【出典】統計ひだか／観光動態調査「観光入込客数」

b) **観光施設**

市内には多くの観光資源があります。観光シーズンには多くの観光客が来訪し、市内の交通機関は短期集中的に混雑します。

表　本市の観光施設一覧

見る・遊ぶ	巾着田（曼珠沙華まつり）、日和田山・宝篋印塔、五常の滝、高麗川横手渓谷、白銀平・富士山、物見山
歴史・文化	高麗神社、聖天院、高麗家住宅、高麗郷古民家、日光街道杉並木、台瀧不動尊、高麗石器時代住居跡、台の高札場跡、野々宮神社、女影ヶ原古戦場跡、天神社、満蔵寺、霊厳寺、水天の碑、四本木板石塔婆、日韓友好の塔、万葉歌碑

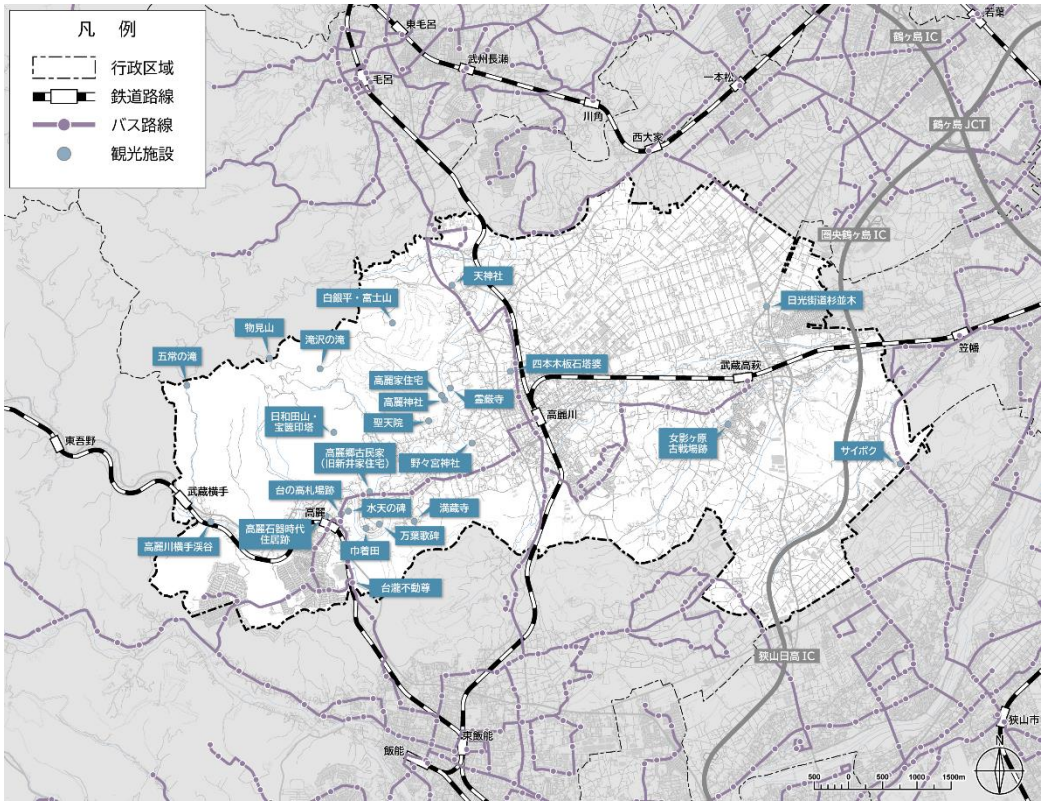


図　本市の観光施設分布

【出典】日高市観光協会ＨＰに基づき作成

c）**遠足の聖地**

本市は、観光客増加を目的に、第６次総合計画と連動した「第２期遠足の聖地プロジェクト推進計画」を推進し、「遠足の聖地日高」を目指しています。巾着田や本市の豊かな自然、地元の飲食店や土産屋を結び、大人から子供まで楽しめる 3 つのハイキングモデルコースを設定しています。

図　遠足の聖地についてのマーク

【出典】日高市 HP／遠足の聖地ひだか

図　巾着田看板デザイン制作設置

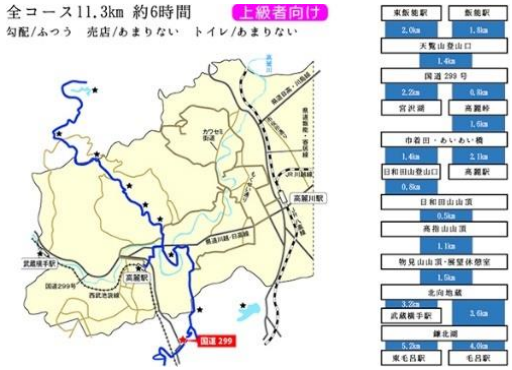


図　ハイキングモデルコースの例
奥武蔵自然歩道
（四季と自然とのふれあいコース）

【出典】日高市 HP、日高市観光協会 HP

2　日高市の移動実態

(1)　家計消費

家計における消費支出総額のうち、交通（公共交通運賃や通勤通学定期代等の総額）への家計支出はコロナ禍以前から減少傾向にあります。これは、公共交通利用者の減少を意味します。

しかし、公共交通利用者の減少に合わせて公共交通のサービスレベルを落とした場合、より多くの利用者減少を引き起こす可能性があります。そのため、現在公共交通を「利用していない」「利用できていない」層の利用を促す必要があります。

加えて、本市のように、人口規模が小さく、自家用車利用者が多い地域においては、自動車維持費等が高くなるため、家計の余裕が生まれにくい傾向があります。そのため、全ての市民に選ばれる地域公共交通を目指す必要があります。

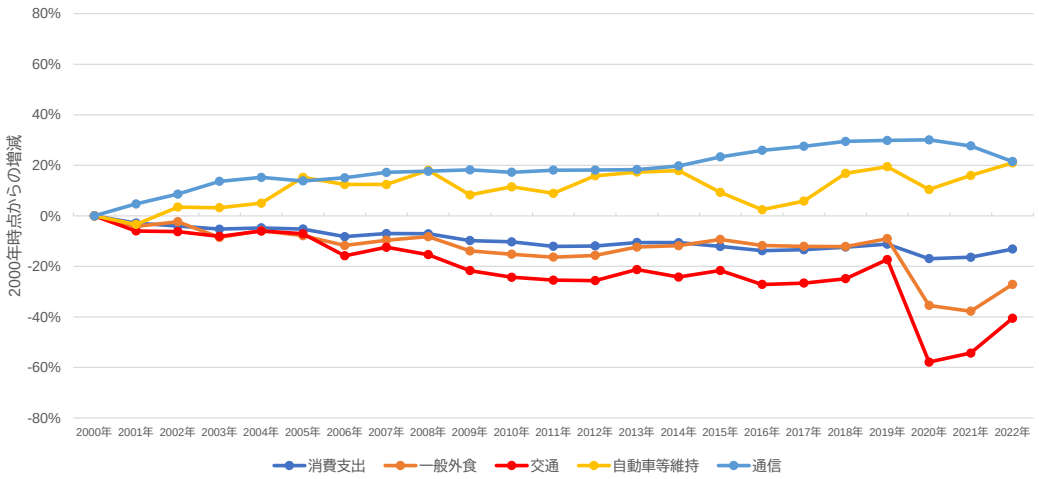


図　我が国における家計支出の増減率

【出典】家計調査（各年）

表　都市階級別交通分野に関する 1 世帯当たり 1 か月間の増減率

	交通分野の家計支出*1	交通*2	自動車等維持
政令指定都市／東京都区部	24,814	5,949	13,436
人口 15 万以上の都市（上記を除く）	31,744	4,485	18,230
人口 5 万以上 15 万未満の市（日高市が該当）	29,099	3,384	18,858
人口 5 万未満の市町村	29,662	2,434	20,159

【出典】令和 4（2022）年家計調査

※1　交通と自動車等関係費の合計額

※2　鉄道・バス運賃・定期代等が含まれる

(2) 主な利用交通手段分担率の状況（埼玉県内）

埼玉県の利用交通手段分担率は、自動車の利用が継続して多く、バスの利用が非常に少ない状況です。一方、鉄道利用は年々緩やかに増加しています。

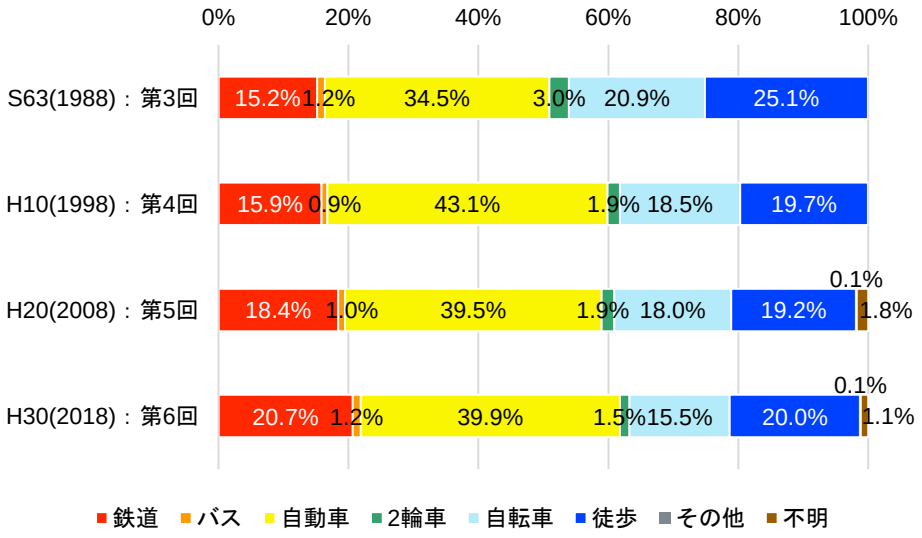


図　埼玉県内の利用交通手段分担率

【出典】S63-H30 東京都市圏パーソントリップ調査／
埼玉県・発生集中量ベース利用交通手段割合

(3) 若者（20 代）の利用交通手段の変化

本市が該当する地方都市圏における若者（20 代）の自動車の利用割合は減少しており、若者の自動車離れの傾向にあります。

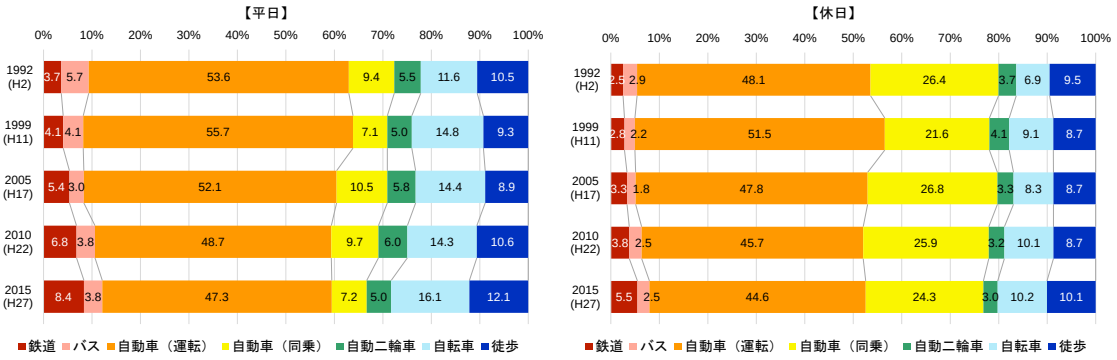


図　利用交通手段分担率（20 代）

【出典】第 7 回全国都市交通特性調査結果（とりまとめ）

(4) 自動車保有台数

自動車の保有台数については、10 年間で大きな変化はなく一定であり、本市のおよそ 2 人に 1 人が自動車を保有していると言えます。

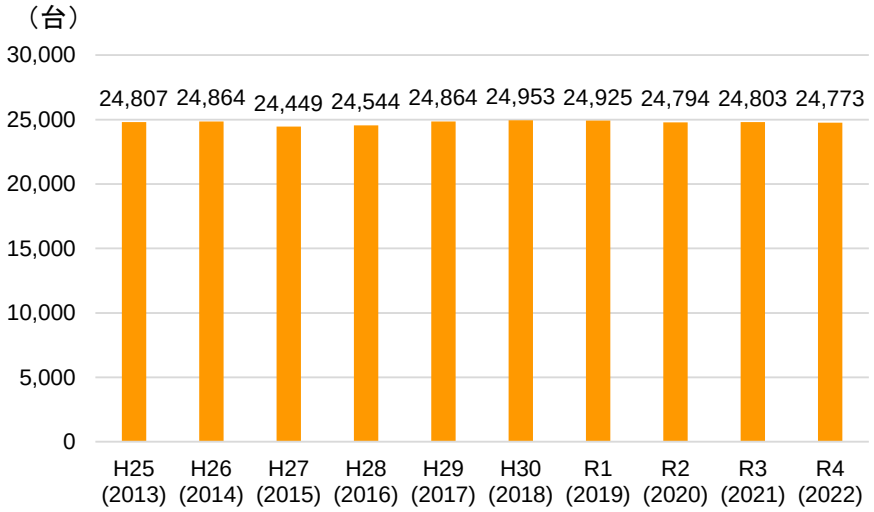


図　本市の自動車保有台数推移

【出典】国土交通省関東運輸局：市区町村別自動車保有車両数
（※軽自動車を除く、各年度末実績）

(5) 鉄道の利用

高麗川駅・武蔵高萩駅の 1 日平均の乗車人数と、武蔵横手駅の 1 日平均の乗降者数は平成 21 （2009）年から令和 1（2019）年にかけて横ばいであるが、高麗駅の 1 日平均の乗降者数は年々減少傾向にある。

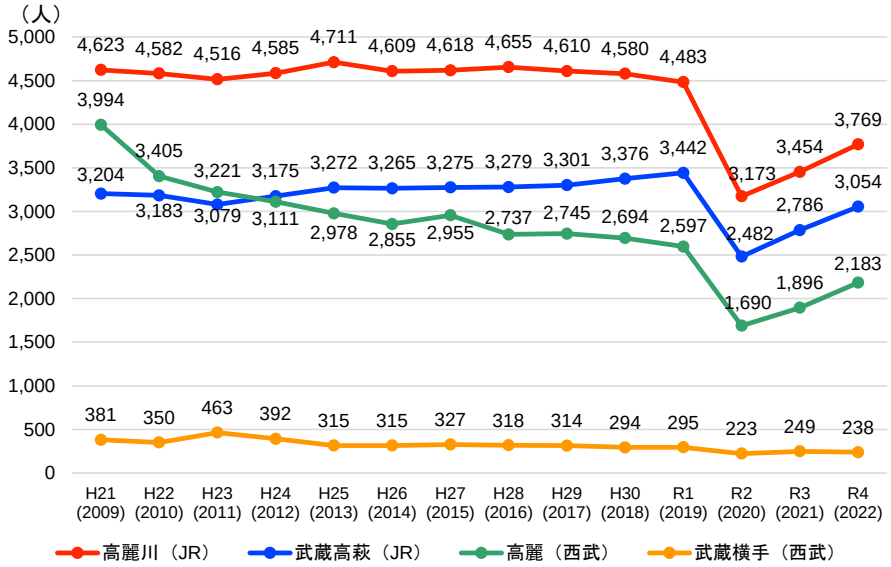


図　本市の鉄道利用客数の推移

【出典】東日本旅客鉄道 HP、西武鉄道 HP

※高麗川駅・武蔵高萩駅は 1 日平均乗車人数、高麗駅・武蔵横手駅は 1 日平均乗降者人数

(6) 通勤・通学に係る移動

市内への流入及び市外への流出は、川越市、飯能市、狭山市、入間市など JR 川越線、西武池袋・秩父線沿線の都市が多くなっています。

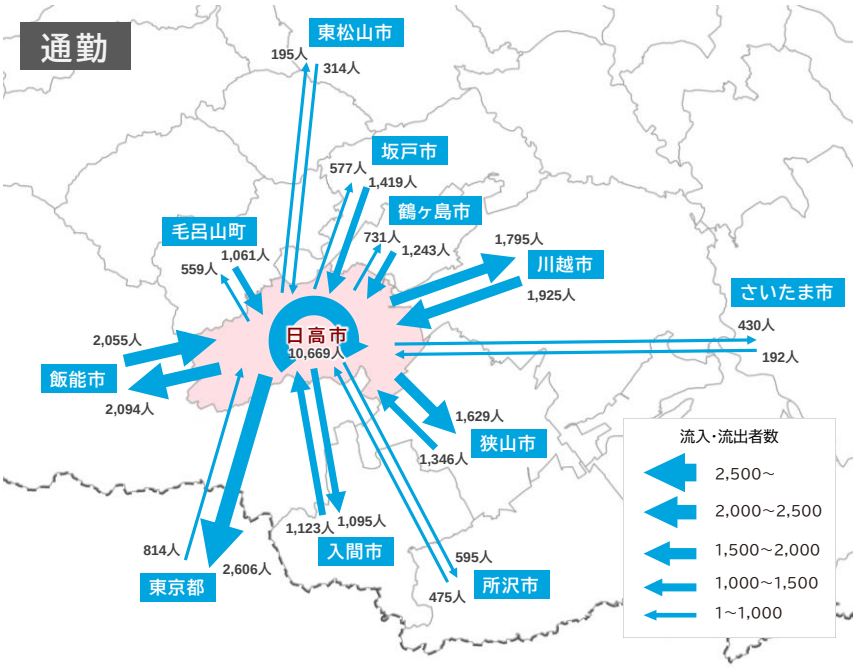


図　本市及び周辺市町の通勤に係る移動

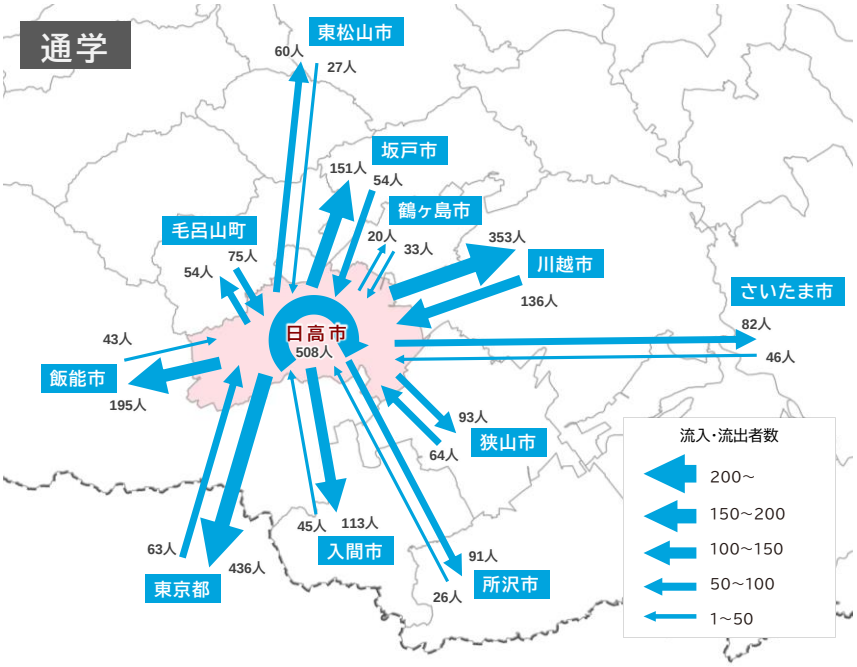


図　本市及び周辺市町の通学に係る移動

【出典】R2 国勢調査に基づき作成

(7) 高齢者の移動実態

a) 外出頻度

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ています。

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。

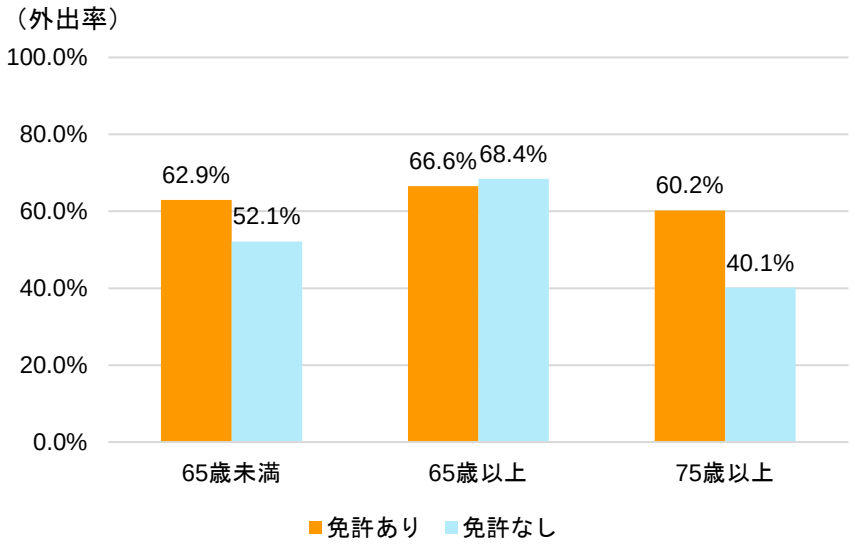


図　本市の年代別・運転免許保有状況別外出率(平休日)

【出典】H30 東京都市圏パーソントリップ調査／外出率

※外出率：居住人口に対して調査日に外出した人口の割合

b）**高齢者の交通事故発生状況（埼玉県内）**

高齢者が引き起こす事故件数は、県全体で見ると、令和２（2020）年頃における新型コロナウイルス感染症拡大の影響を背景に外出自体が減少したことに起因して減少しています。事故全数に占める高齢者が引き起こす事故割合は、事故全数と同様の傾向で発生しています。

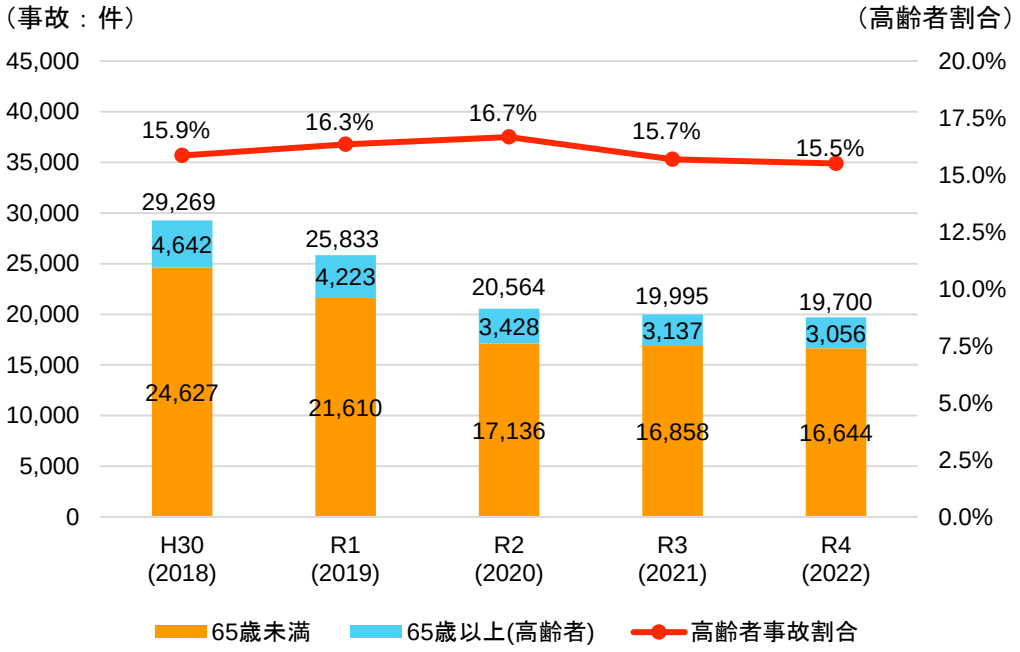


図　埼玉県内の交通事故発生状況及び高齢者事故割合

【出典】埼玉県警／高齢運転者月報 H30-R4 実績

c）運転免許証自主返納状況（埼玉県内）

65 歳以上高齢運転者のうち、一定数の高齢者が自主返納しています。

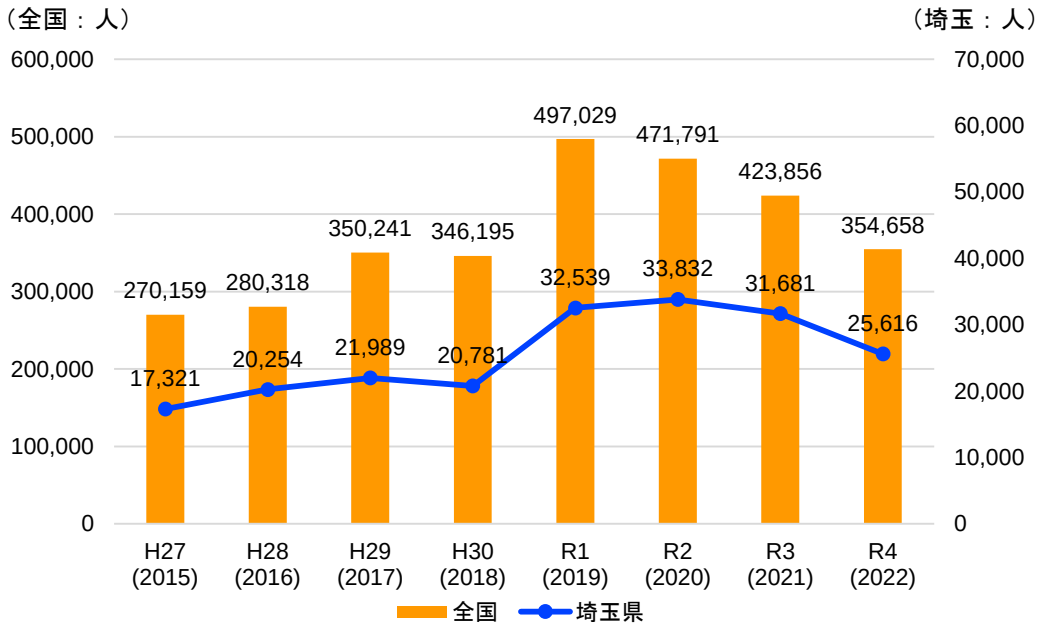


図　埼玉県内及び全国の 65 歳以上運転者の運転免許返納状況

【出典】警察庁／運転免許統計 H27-R4 実績

3　地域公共交通の現状

(1)　行ける・行けない分布図

市民の訪問頻度の高い施設について、公共交通を使って行って・用事を済ませて・帰ってくることができるかどうかを確認しています。

a) 埼玉医科大学病院

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。

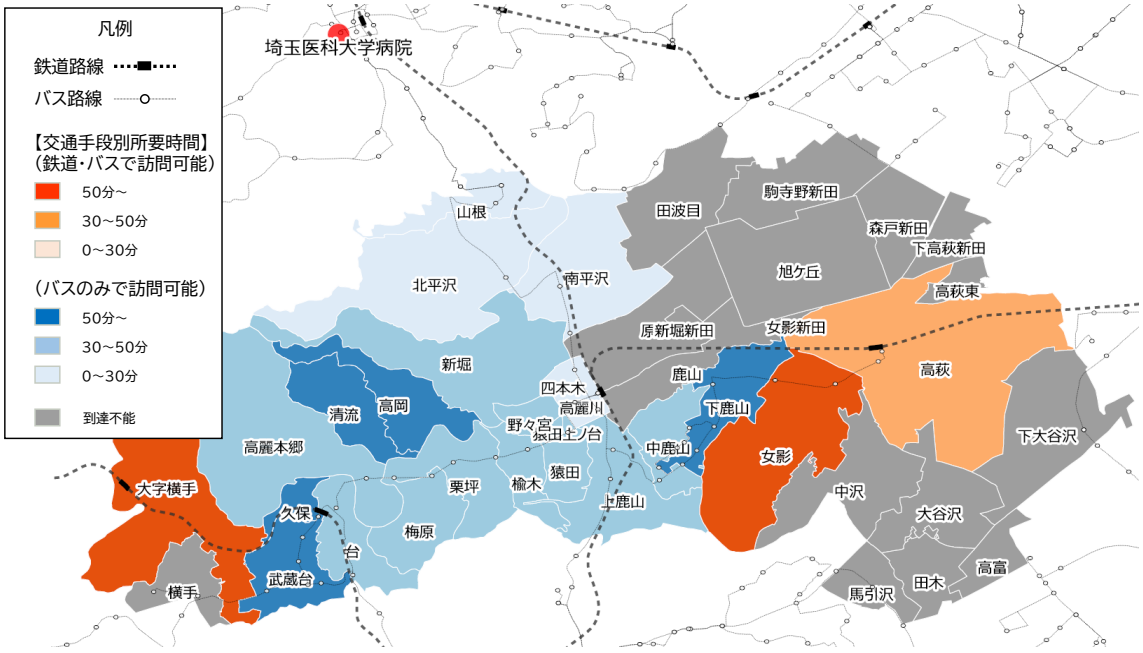


図　埼玉医科大学病院に公共交通で訪問し帰ってくることができる地域の分布

（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

b）**医療施設**

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、高萩地区においては 30 分以上の移動が必要となっています。

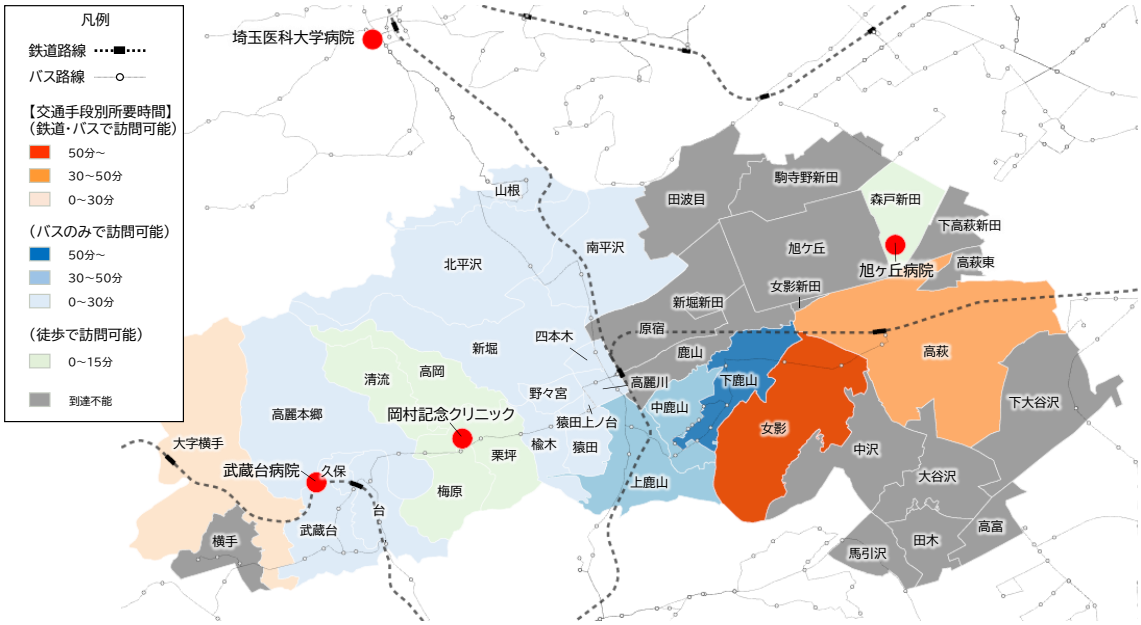


図　医療施設（市内医療施設もしくは埼玉医科大学病院のいずれか）に公共交通で訪問し帰ってくることができる地域の分布

（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

c）**商業施設**

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。ただし、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。

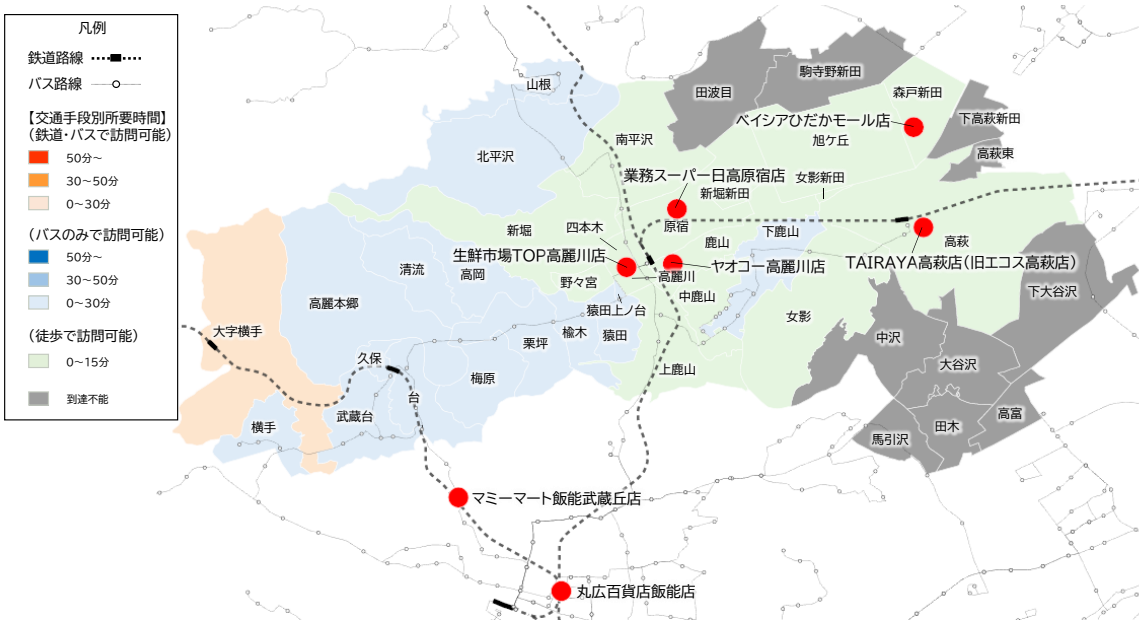


図　商業施設に公共交通で訪問し帰ってくることができる地域の分布

（出典）GoogleMaps による経路探索結果をもとに図化

※商業施設に 9 時までに到着し、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

d) **公共施設**

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。ただし、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。

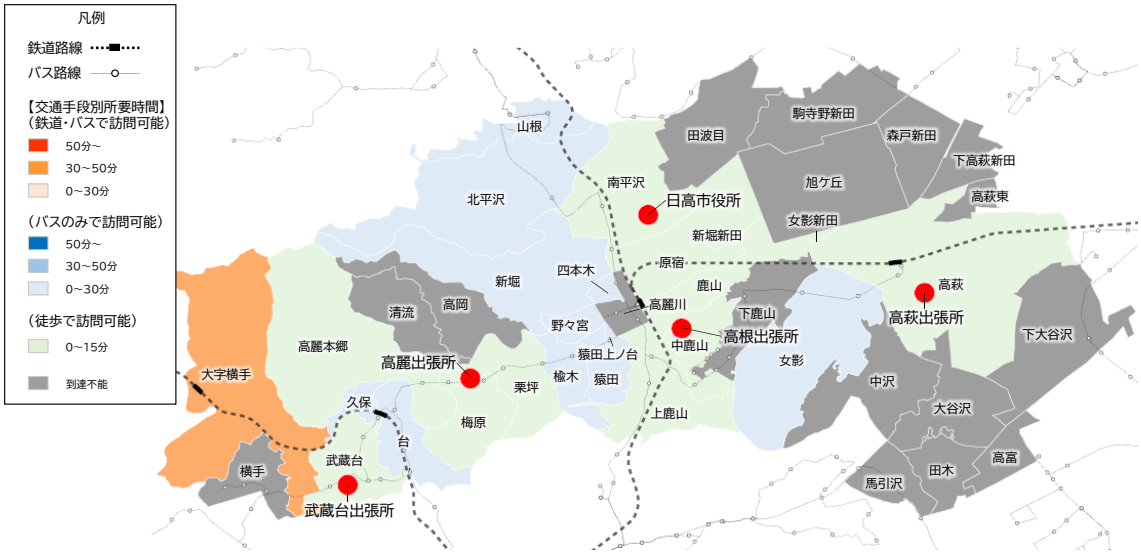


図　行政施設（本庁・出張所のいずれか）に公共交通で訪問し帰ってくることができる地域の分布

【出典】GoogleMaps による経路探索結果をもとに図化

※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

e）**公共交通不便地域に居住する高齢者等の分布**

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%）となっています。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。

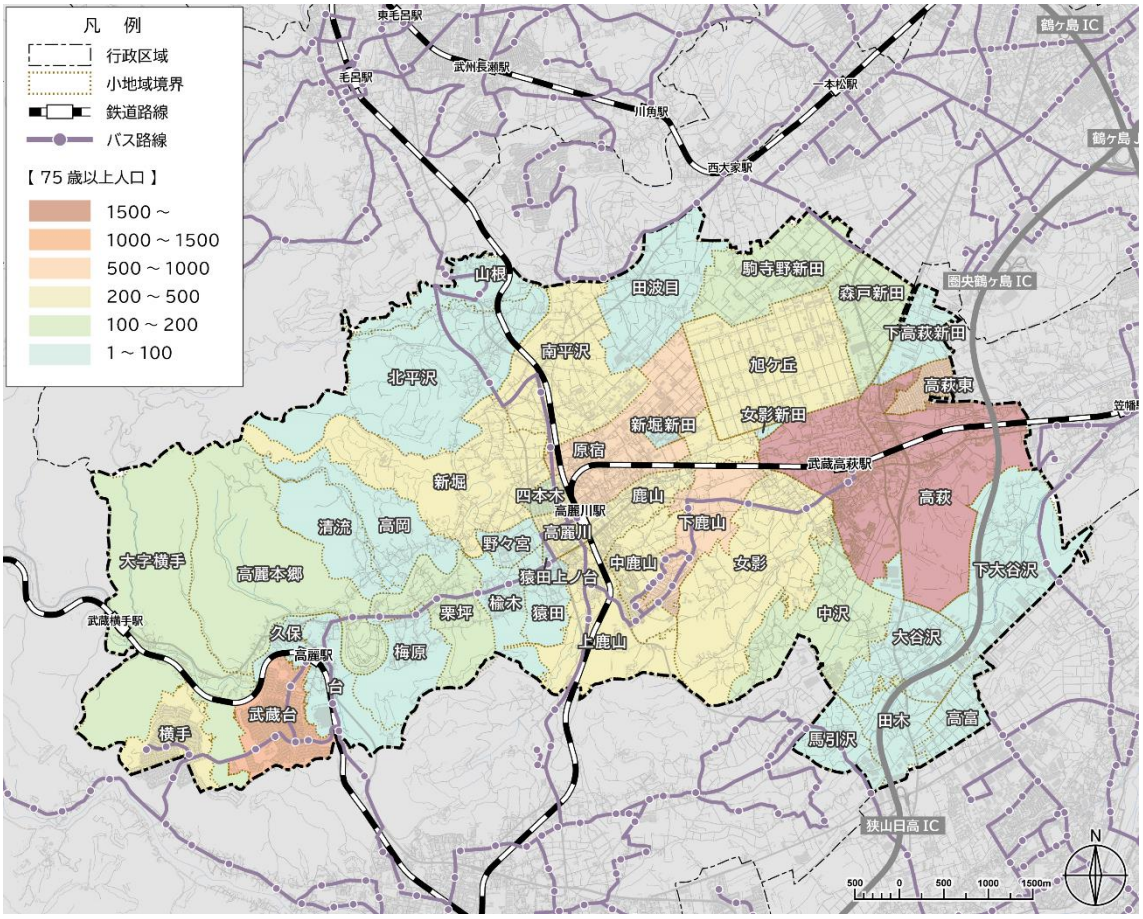


図　市内大字別の高齢者（75 歳以上）人口分布

【出典】統計ひだか R6 年 1 月実績

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

(2) 既存公共交通の利用を促進する移動支援施策

a) 事業一覧

本市における既存公共交通の利用を促進する移動支援施策の概要を以下に整理します。

表　既存公共交通の利用を促進する移動支援施策

<table>
<tr><th>事業名</th><th>利用対象者</th><th>利用範囲</th><th colspan="2">概要</th></tr>
<tr><td rowspan="2">高齢者等おでかけ支援事業</td><td rowspan="2">・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</td><td rowspan="2">・市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動）</td><td rowspan="2">・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）</td><td>・バス乗車回数券等の購入費補助（上限額 7,300 円）</td></tr>
<tr><td>・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
※令和 6 年度より 1 乗車につき 1 人 2 枚使用可能</td></tr>
<tr><td>マタニティタクシー利用料金の助成</td><td>・妊娠届提出時にタクシー利用券交付申請をした妊産婦</td><td>・市内全域（市内の移動、或いは、市内から市外への移動）</td><td colspan="2">・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
※令和 6 年度より 1 乗車につき 1 人 2 枚使用可能</td></tr>
<tr><td>障がい者へのタクシー利用料金の助成</td><td>・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Ⓐ（最重度）、A（重度）の人</td><td>・県内全域</td><td colspan="2">・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</td></tr>
</table>

b) **高齢者等おでかけ支援事業利用件数推移**

タクシーの利用者数は概ね横ばいから微減傾向にあり年間 1,000 件程度、バスの利用者数は近年増加傾向にあり、年間 600 件程度の利用があります。

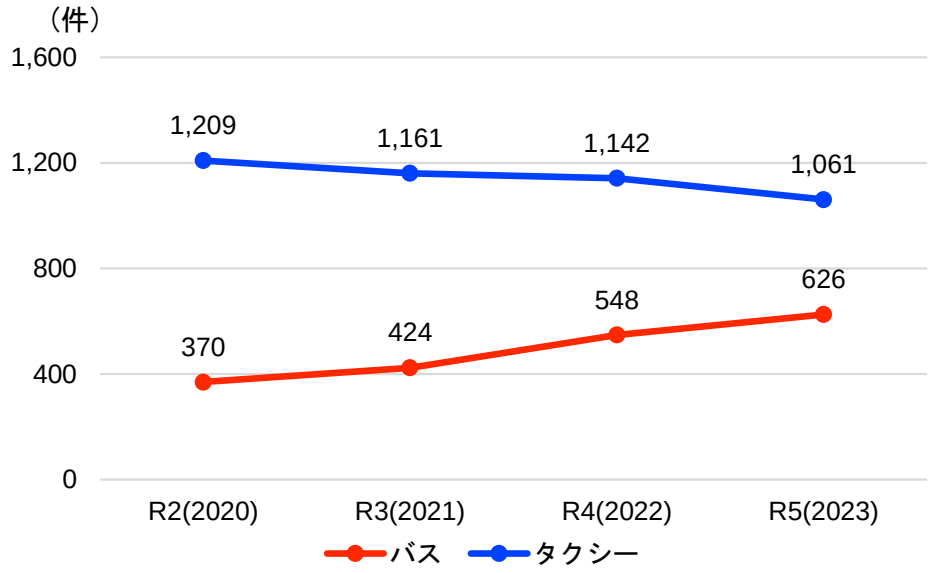


図　おでかけ支援事業利用件数の推移

【出典】高齢者等おでかけ支援事業 R2-R5 実績

c）高齢者等おでかけ支援事業年齢別利用者数

バスについては 70 歳代の利用が、タクシーについては 80 歳代の利用がそれぞれ多くなっています。

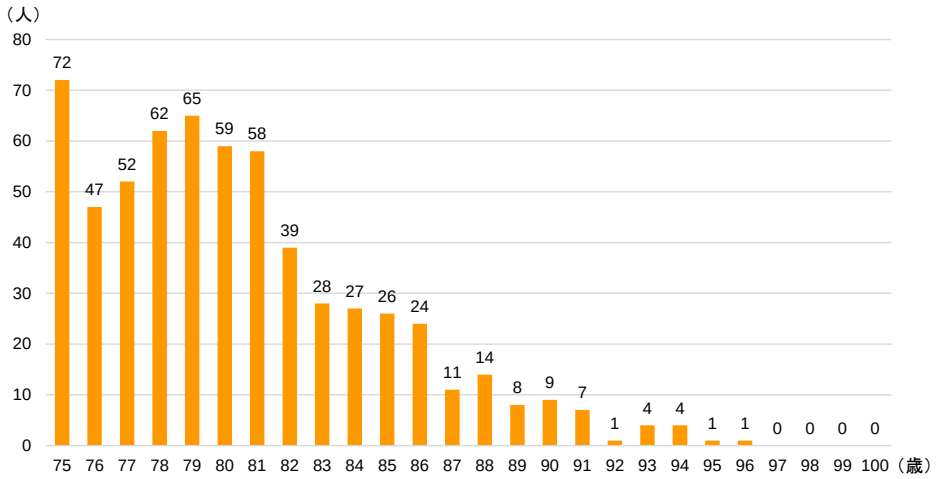


図　おでかけ支援事業利用者数の年齢別利用者数（バス）

【出典】高齢者等おでかけ支援事業 R5 実績

※10 月末時点

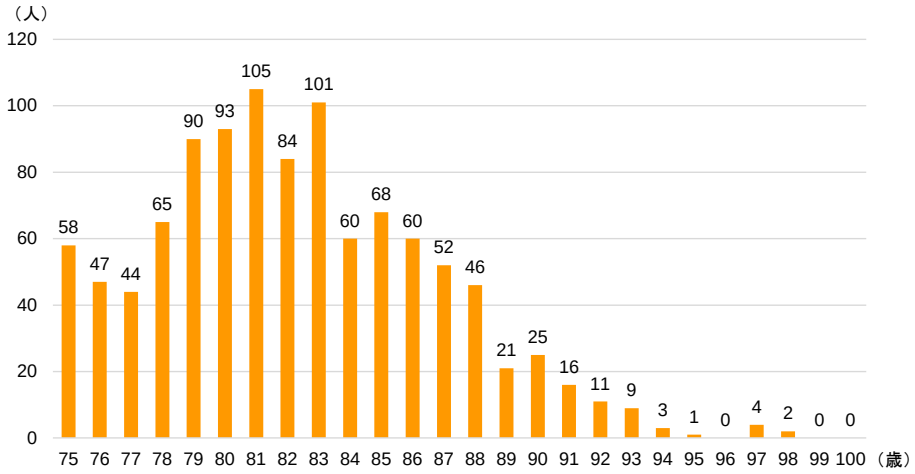


図　おでかけ支援事業利用者数の年齢別利用者数（タクシー）

【出典】高齢者等おでかけ支援事業 R5 実績

※10 月末時点

d) **高齢者等おでかけ支援事業利用者** OD**（バス）**

おでかけ支援事業のバス利用時の OD については、高麗川駅、武蔵高萩駅、高麗駅といった鉄道駅における発着が多い傾向にあります。市外に発着を持つ OD に関しては、飯能駅を目的地とした移動が多くなっています。

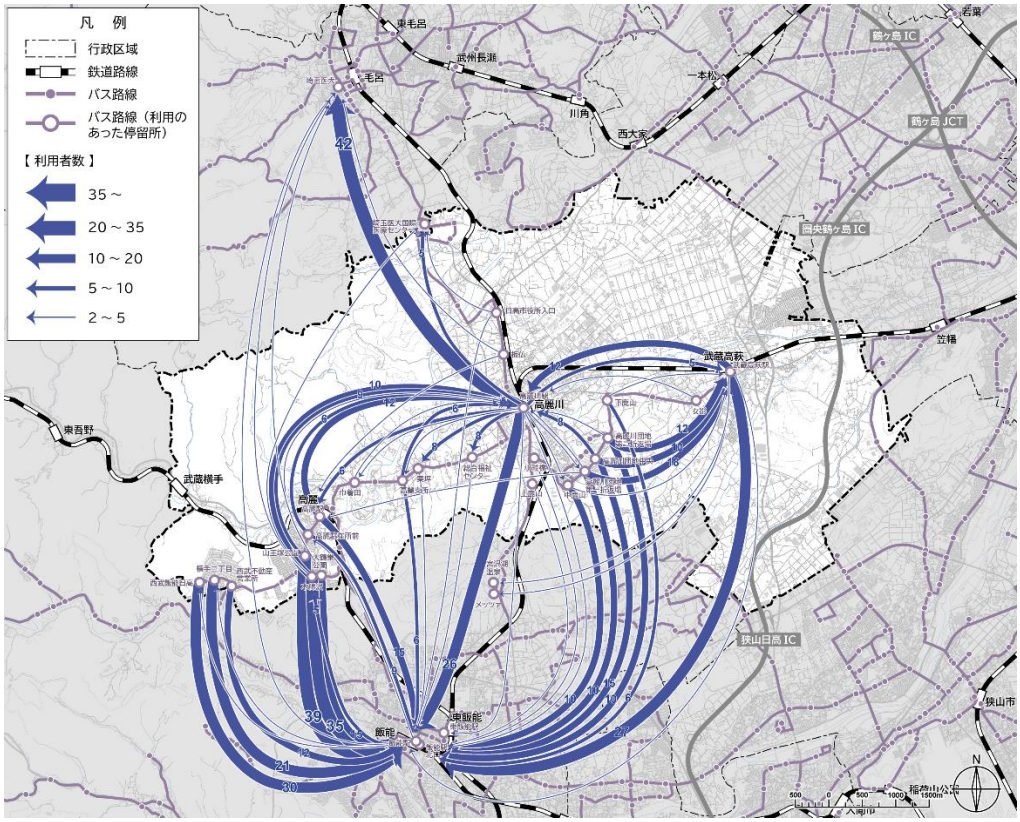


図　バスに関する利用者 OD **図**

【出典】高齢者等おでかけ支援事業 R5 実績に基づき作成

e）**高齢者等おでかけ支援事業利用者** OD（**タクシー**）

タクシー補助券の利用については、高萩地区、高麗川地区において他地区と比較して多い傾向にあります。一方で、高麗地区の利用は相対的に少なくなっています。

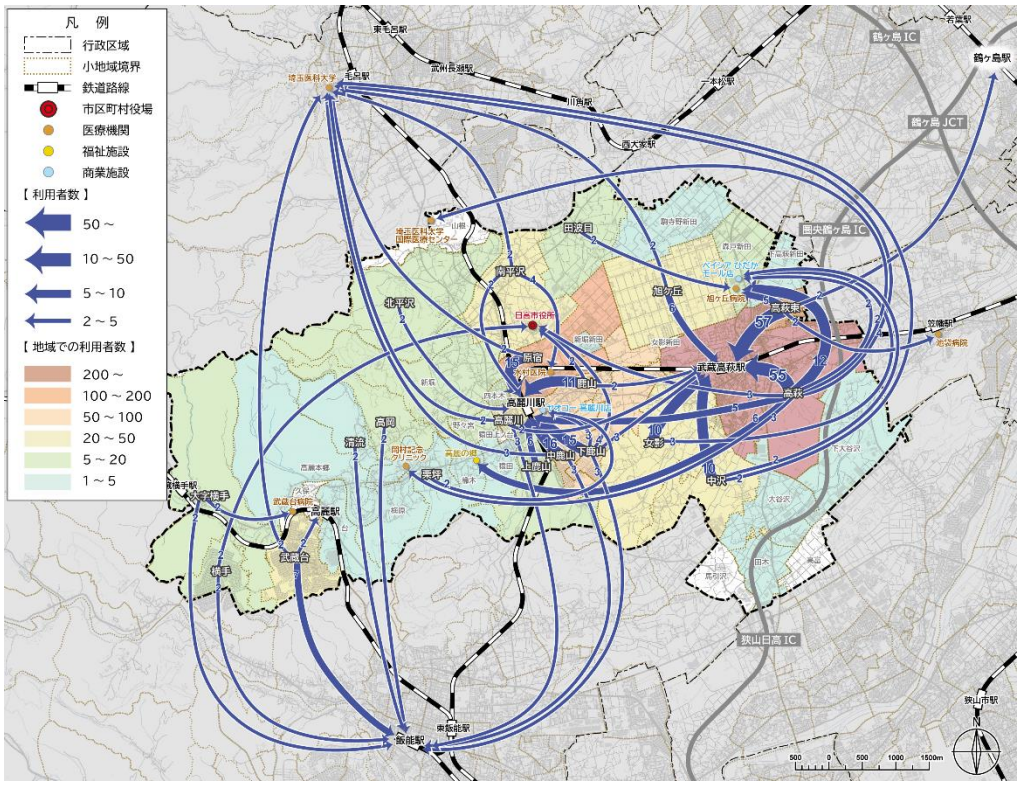


図　タクシーに関する利用者 OD **図**

【出典】高齢者等おでかけ支援事業 R5 実績に基づき作成

4　計画策定の体制及び経緯

今後作成