

令和 7 年 1 1 月 6 日

(名称) 日高市地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

日高市においては、ＪＲ八高線、ＪＲ川越線、西武池袋線の３つの鉄道路線と、１３系統の民間バス路線（令和 7 年 4 月時点）を幹線交通とする公共交通機関網が広がっている。これらの公共交通については、市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。特に、市内各地に存在する、昭和 4 0 年代以降に開発が進んだ民間の住宅団地では、オールドニュータウンとなった現在、自家用車を持たない、持てない世帯も増加していることから、幹線交通が日常生活に必要不可欠な交通として機能している。また、市内には２社のタクシー会社が立地しているほか、地域の自治会等のボランティアによる移送サービス等が展開されている地域もある。

しかしながら、人口減少と少子高齢化に伴い、当市の公共交通機関の利用者は減少を続けるとともに、交通事業者の担い手不足などの課題も相まって、令和 7 年 3 月をもって、路線バス日高・飯能路線の市内区間の廃止が決定された。

このような背景から、当市では、廃止となった日高・飯能路線の市内区間について、沿線居住者の通院・買物を中心とした生活に不可欠な当該路線を存続していく必要性に鑑み、令和 7 年 4 月より、同区間を 1 0 人乗り（運転士含む）の車両でカバーする「日高市おでかけワゴン」（高麗川駅系統、武蔵高萩駅系統）の実証運行を開始したところである。

令和 7 年 8 月末時点では、高麗川駅系統 6. 4 人／回、武蔵高萩駅系統 3. 6 人／回と一定の乗合利用が確認されていることに加え、利用者に向けたアンケート調査結果から、買物・通勤・通院目的での利用者が多いことや、免許もしくは自家用車を持っていない人の利用が最も多いことなどが明らかになっている。このことから、高麗川駅系統、武蔵高萩駅系統のいずれの系統も、地域住民の日常生活の足を支える交通としてのニーズが高いことが窺える。

一方で、当市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

高麗川駅系統の利用者数を 6. 4 人／回以上（直近 8 月平均：6. 4 人）とする。
武蔵高萩駅系統の利用者数を 3. 6 人／回以上（直近 8 月平均：3. 6 人）とする
2 系統運行に係る収入の合計を 1, 2 0 0 万円／年以上、日高市からの支出を 1, 5 0 0 万円以内とする。
2 系統の収支率を 3 9 % 以上（直近 8 月の実績：3 7. 6 %）とする。

※数値や指標は今後継続検討

(2) 事業の効果

高麗川駅系統及び武蔵高萩駅系統を維持することにより、大字原宿、大字鹿山、大字上鹿山、大字中鹿山、大字下鹿山、大字新堀新田、大字旭ヶ丘、大字高萩、大字中沢、大字女影、大字女影新田に居住する高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者人数の多い便・時間帯における運行ダイヤ改正、追加便の迅速な対応（市、事業者） ・ 他の交通機関との乗り継ぎ・接続時間等の見直し（市） ・ 高麗川駅東口開設に伴う運行ルートの見直し（市） ・ 利用方法案内などの利用促進（市）
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者</p> <p>表 1 を添付。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p> <p>地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る高麗川駅系統及び武蔵高萩駅系統について、その運行に係る費用総額 3 千百万円のうち、日高市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・ 乗降実態調査（乗り込み調査） ・ 利用者アンケート（車内アンケート等） ・ 沿線居住者アンケート
<p>7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要</p> <p><u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> <p>※該当なし</p>
<p>8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧</p> <p><u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> <p>※該当なし</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</p> <p><u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> <p>※該当なし</p>

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和7年6月13日（第1回）：実証運行状況等について報告、利用実態調査の計画について協議 ・ 令和7年7月2日（第2回）：実証運行状況等について報告、利用実態調査の計画、道路運送法第4条許可申請に向けた調整事項等について協議 ・ 令和7年9月18日（第3回）：実証運行状況等について報告、利用実態調査結果について報告、道路運送法第4条許可申請に向けた調整事項、地域公共交通確保維持改善事業の手續内容について協議
19. 利用者等の意見の反映状況
<p>日高市おでかけワゴン利用者及び沿線居住者を対象にしたアンケート調査を実施した結果、他の交通機関との乗り継ぎのしやすさや、利用の多い時間帯の運行を求める声が特に強かったため、そちらに重点を置いた計画とした。</p>

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) _____
(所 属) _____
(氏 名) _____
(電 話) _____
(e-mail) _____

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。