

「日高市の地域公共交通の課題と今後の施策事業の方向性」

委員	日高市の地域公共交通の課題と今後の施策事業の方向性	市の考え方
鈴木 健史	P.1 ・施策の柱①～③はどれも大切なことですが、それぞれ時間軸を考えるべきだと思います。「特定の主体に過度な負担が」にかかっている現状を踏まえる必要があります。時機を逸すると、「公共交通の消滅した街で未来の交通を考える」羽目になります。 P.3 ・ピラミッド図の「福祉的措置⇔公共交通」と「地域間の移動⇔地域内の移動」という区分を一つの図に入れ込むのはわかりづらいと思いますがいかがでしょうか。通常の表形式にしたり、マトリックス図にできないでしょうか。例えば、福祉的措置と地域の共創による移動のターゲット層はかなり近いと思うのですが、図では遠い位置に置かれています。 P4. ・施策の柱②「持続的に移動を支えるための体制を作る」に対応する「既存公共交通の利用促進」は具体的に何ををするのでしょうか。この施策で実質的な成果（＝既存公共交通の経営改善）を果たすためには、市民一人ひとりの生活様式の変更が必要であり、非常に難易度の高い施策です。モビリティマネジメントのような手法は考えられますが、これまでの普及状況を見る限り、決定打にはならないものと思います。 ・時間軸を考えたとき、既存の公共交通が持ちこたえているうちに体制を整える必要があります。「今まで自助努力で走っていた交通機関に今さら税金を入れる」ことには抵抗感もあるかも知れませんが、廃止になってから復活させる際にかかる費用の比ではありません。 P.5 ・図の中に、バリアフリー（車いすでの利用可否）に関する項目を入れた方が良いと思います。 ・先日の会議でも指摘しましたが、移動需要は常に「量」に注目する必要があります。需要の量によって施策の内容は変わってきます ・施策効果の大小を評価する際には、「一人当たり便益×受益者数」を考慮する必要があると思います。受益者数が少ないとしても、真の交通弱者に多大な便益があると考えれば、その施策は有意義であると言えると思います。 ・1 日数本の公共交通を新設した時に、自家用車や自転車を運転できる人には何の恩恵もない上に、運転できない人にとっても不便です。誰でも平等に使えることを重視するあまり、誰にとっても不便な交通機関を作ることは避けるべきだと思います。 ・デマンド交通の難しさについて。豊島区のデマンド交通は、エリア人口 6 万人（日高市全体よりも多い）、人口密度 26,000 人/kmという地域で実験して、乗合率が 2 割であり、8 割は単独利用です。これではタクシーと変わらず、しかも車いす利用での乗車ができないため、交通弱者の救済にもなっていません。これならバリアフリーに対応しているジャパンタクシーの方が良く、ジャパンタクシーを普及させる施策がより効果的ということになります。	・P.2 に記載しているとおり、特定の主体に過度な負担がかかっている現状は、「地域課題の解決（治療）」に該当する事項ですので、最優先に検討すべく、今後のロードマップの中で明確化します。 ・ご指摘のとおり、表形式またはマトリックス図の形式を検討します。 ・市民のライフスタイルを変更していくことになるため、難易度は高いと理解していますが、必ず取り組むべき課題であるという認識を持っています。ライフスタイルの変更のためには、まずはなるべく利用者にとつての利便性を高める必要があり、情報提供の面でのシームレス化を図る、目的地施設との連携を図る等の取組みが想定されます。その上で、整備されたものをいかに活用するかをイメージしてもらう必要があります。 ・公共交通については、市民生活における交通インフラであり、社会基盤としての役割がありますので、国庫補助金の活用等、既存公共交通の維持・確保に向けた支援措置等の検討を進めてまいります。 ・新たなモビリティには、バリアフリーの視点からも検討を図りたいと考えております。図中の表記については、これらの議論が明確となった段階で項目立てを行わせていただきます。 ・ご指摘のとおり、移動需要の「量」を分析した上で、議論を進めてまいります。 ・地域ごとの「移動需要の量」に加えて、ターゲット（交通弱者）が何を求めているのかを分析した上で、真に必要な公共交通サービスの検討が求められると認識しています。 ・施策事業については、「地域課題の解決（治療）」と「地域の価値創造（増強）」の 2 つの考え方により、緊急性や優先度に基づいた施策を検討するとともに、地域公共交通計画を策定する上での参考とさせていただきます。 ・ご指摘のとおり、乗合を行わないタクシー利用助成等、移動需要と公共交通のバランスを踏まえて、日高市の実情に即した持続可能な公共交通の実現に努めてまいります。また、交通弱者等の救済を含めて、考え方の整理を図ります。
山岸 実	・施策事業の考え方、方向性については異論ありません。 ・具体的施策事業計画、実施の際は定量的な目標値を定め、後の事業継続判断の際活用していくことが望ましいのではと思われます。 ・今後の人材不足などを見据え、公共交通を含めた各種移動手段の維持が困難となった場合の対応等について盛り込んでほしいと思われます。	・施策事業については、具体的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化し、定量的なデータに基づき、事業継続の判断基準としてまいります。 ・運転士不足の問題については、交通事業者と連携した取組の検討を進める必要があります。また、国庫補助金の活用等、既存公共交通の維持・確保に向けた支援措置等の検討を併せて進めてまいります。

小谷野 五廣	新しい交通手段は持続可能でなくてはならない。 そのためには市民・行政・事業者の立場になって多面的に問題解決するべきである。 市民の方々は気軽に自由にいきたい場所に行ける 行政はコストを下げたい。 事業者は新しい交通手段の導入が自社の経営に影響せず、さらに利益を生む方がよい。 今回の資料から、日高市に合う交通手段は、ドア to ドアが望ましい。なぜなら、高齢化が顕著であり、それを支える世代の負担が大きいからだ。実際に、資料 2 の p 5 によると、年齢が上がるにつれて、「運転をなるべくしたくない」の割合が増えている。協議会にも親族のの運転の負担も軽減する対策としてスイミングスクールの例が出ていた。しかし、独り暮らしの方はバス停が近ければバスに乗れるが、遠い場合や時間が合わない場合は統計にも多くの声が反映されていたが、高いお金を支払ってタクシーを頼むしかない。タクシー券では 1,000 円まで補助が出るが迎車を合わせると初乗りが 900 円の為、出かける場合はほとんどの場合 1,000 円を超えた多く支払わなくてはならない。議会でもタクシー券を増やす案が出ているが、市民の立場に立つと地域によってはそれだけでは不十分な方々もいることも考慮しなくてはならない。例えば、武蔵台や横手の方が埼玉医大や旭ヶ丘病院に行くためにはチケットに加え、数千円を追加で支払わなくてはならないのである。つまり、チケットが少ない話と交通手段の確保は別の議論が必要なのだ。 高齢者のための交通手段として話をしているが、予想される利用者の年齢層が高齢層が多いと予見しているだけであり、その他の世代の利用も想定するべきである。新しい交通手段を取り入れ得る場合、重度の障がいがある方の場合にはまた別の議論が必要であるが、その他の多くは高齢者の利用を想定していればどの世代も利用できる。 新しい交通手段や多くのチケットを配布しても持続可能性がなければ、廃止に至ったせせらぎ号の例を繰り返すだけである。市民・行政・事業者のできるだけ折衷を取り、日高市の足として交通手段を実現しなければならない。	持続可能な公共交通の実現にあたっては、それぞれの立場の実情を踏まえた検討が必要と考えています。また、日高市に合った移動手段を検討するためには、市の現況を考慮した上での議論が必要となります。 また、ご指摘のとおり、身体的な制約や自家用車の有無等に影響を受けることなく、誰もが無理なく、気兼ねなく、「おでかけ」の質と量を高めていくためには、移動の面からどのような対応が必要かを検討しなければならないと認識しております。 そのため、ドア to ドア性の高い予約型乗合タクシーとタクシー利用助成のいずれが望ましいかを事例調査等を通じて比較検討し、日高市に合った新たなモビリティの導入を検討してまいります。
山下 茂	高齢者が増える中、『おでかけ支援券の枚数が少ない。』とお客様からの意見を聞いております。 なお、おでかけ支援券を知らない方もいるのもっと PR したほうがいいと思います。	地域住民の方や既存公共交通の利用者の意見を踏まえて、検討を進めてまいります。また、事業の周知（P R）方法等についても、工夫したいと思います。 なお、高齢者等おでかけ支援事業については、利用者からの意見を受け、令和 5 年度から「受付方法の電子化」「1 回の乗車における利用枚数制限の緩和（1 枚から 2 枚）」を行いました。引き続き、利用しやすい制度となるよう検討を図ります。
中山 俊夫	特になし	—

村上 晶彦	p1 について ○課題①の５つ目の・ 「女性・高齢者の社会進出が進んでいる」は、「課題」ではないと思います。 ①～③全てについて、「課題」ではなく、 →「現状・課題」と記載した方がよいのではないのでしょうか。 ○基本方針２行目 「市民に選ばれつづけるまち」をつくる の部分 基本方針の下 の 枠 ２ つ 目 の ・ には「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」と記されており、日高市民以外（町民含む）のファン獲得も基本方針となっています。 そのため、「市民に」をとって、→「選ばれつづけるまち」をつくるとしてはどうでしょうか。 ○基本方針の下 の 枠 １ つ 目 の ・ ・自家用車の有無によらず、市民誰もが健康で文化的な生活を営むことができる状態を持続的に維持する の部分「自家用車の有無」、「健康で文化的な生活」という言葉は、「最低限度の」という言葉は無いにしても、憲法 ２ ５ 条や生活保護を想起させ、「ぎりぎり」状態の維持を基本方針としているかのような誤解を与える恐れがあります。基本方針に掲げる言葉としては使用しない方がよいのではないのでしょうか。 このページに記された課題、施策の柱から考えると、次のような基本方針にしてはいかがでしょうか。 →・多様な主体が活躍し、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す。 ○施策の柱① おでかけの機会を確保する の部分 →「おでかけの足を確保する」の方が適当ではないのでしょうか。おでかけの機会は、イベントや催し物など、外出するきっかけとなるもののことを指すと思います。おでかけの機会を確保するためには、市などがイベントを企画し外出するきっかけを作り出すことが必要だと思いますが、施策の柱①の下枠に記載されている「環境を移動面から支える」ことは、「おでかけの足を確保する」ことではないのでしょうか。	・ご指摘のとおり、「女性や高齢者の社会進出」については、プラスの面もあるため、課題と表現することは差し控えたいと思います。 ・ご指摘を踏まえて、表現方法を検討します。 ・ご指摘を踏まえて、表現方法を検討します。 ・施策の内容等を含めて、表現方法を検討します。
原島 聡志	特になし	—
杉本 淳	特になし	—
嶋田 一幸	特になし	—
関根 肇	人口減少及び高齢化等の影響を考慮した議論をしなければならない。また、他分野（観光・福祉等）との協議など、横断的な取り組みも検討が必要となる。	日高市においても人口減少及び高齢化が進んでおり、今後もその傾向が続く見込みでありますので、市の現況・将来予測等を踏まえた議論をしていきたいと思います。 また、他分野（観光・福祉等）との連携を密に、共創による考え方が重要になると考えております。
藤田 貢	タクシー補助については、財政負担が大変と思うが、継続をお願いしたい。	タクシー補助（高齢者等おでかけ支援事業）については、利用者からの意見を受け、令和５年度より「受付方法の電子化」「１回の乗車における利用枚数制限の緩和（１枚から２枚）」を行いました。引き続き、利用しやすい制度となるよう検討を図ります。

美濃浦 優孝	運転者を代表する立場としては、運転者不足や 2024 年問題への対応が非常に厳しく、現在ある路線を維持することが困難になってきていると強く感じている。市の掲げる施策はどれも意義のあるものだと思うが、既存の公共交通機関に対する支援もぜひ検討いただきたい。 かつて日高市コミュニティバスを運行していたが、本数も少なく、利便性も低かったことから、利用者数は大変少なかったと感じています。新たな交通を考えるのであれば、移動に制約を抱えて不便を感じている人たちに役にたつものにすべきと思います。 交通事業者の経営が安定し、担い手である運転者や事務担当者の待遇が改善され、魅力ある職場を実現することが、持続可能な交通体系の構築に必要なかと思います。	市の公共交通網を形成してきた既存交通事業者の事業運営が成り立つことを前提に議論するべきだと考えております。その中で、公共交通については、市民生活における交通インフラであり、社会基盤としての役割がありますので、国庫補助金の活用等、既存公共交通の維持・確保に向けた支援措置等の検討も併せて進めてまいります。
江頭 嘉則	●全体的に話を大きくまとめるためか、形式的になり、かつ広げ過ぎているように思います。そして、次の 2 点が気になりました。 ・「基本方針」は市民に選ばれつづけるまちをつくる事なのか？日高市のファンを増やすことなのか？ ・また、施策の 3 つの柱が挙げられていますが、理想は理解するが、ここまで幅広くやれるのか？ ●前回の議論や、ここまでのデータ収集・解析、過去の反省から、鉄道・路線バス・タクシー等の公共交通を柱にして、過去の反省や他地区の活動を参考にし、如何に皆さん居受け入れられる施策を肉付けして、市民の移動手段をより良いものにしていくかがポイントと思います。 ●私は高麗地区区長会から参加ですが、高麗地区の課題は、高齢化の進行です。コロナ禍を経て、外出を控えていたためか、高齢者の歩ける距離が急激に短くなってきています。区の集会やイベントの場所を少し遠くにするだけで参加率が大きく低下します。高齢者は公共交通路線（停留所、駅等）に出るのも大変な作業なのです。従来に比べてさらに徒歩移動距離が短くなっていることを理解した施策が必要です。 ●こういう中で、自宅から病院までの病院の送迎を皆さんはよく使われています。待ち時間はかかりますが、徒歩距離が短いというメリットで使われています。この形をうまく活用すべきではないでしょうか。 ●おたすけ隊のような地域関係者の活動の増強支援策、使用者に寄り添ったもっと使い易くわかり易いお出かけ支援事業の拡張を望みます。 ●アンケートについて、今回 かなりの人が自分で車の運転をされる方でした。実際に車が無い人、歩行や自転車しか移動手段のない方に絞って解析してみてもはどうでしょうか。	・基本方針は、「市民に選ばれつづけるまち」としており、日常生活や周遊・観光面等での移動手段を充実させることで、市民及び来街者からのファンを増やし、日高市での生活の満足度を高めていきたいと考えています。また、施策の柱については、今後の協議会内での議論を踏まえて、検討を進めてまいります。 ・ご指摘のとおり、既存の公共交通の活用を柱として、日高市での過去の取り組みや他自治体での事例を分析した上で、本市にとって最適な施策を選択してまいります。 ・年齢を重ねるごとに、限界徒歩距離も短くなる中で、地区ごとの特性に応じて、必要な施策を検討しなければならないと考えています。 ・医療機関での送迎などは、地域住民の貴重な移動手段の一つとなっているため、公共交通との連携した取り組みも検討が出来ればと考えています。しかしながら、医療機関側での経済的な負担や運転士の高齢化等の課題もあるため、活用方法等の調整が必要となります。 ・高齢者等おでかけ支援事業については、利用者からの意見を受け、令和 5 年度から「受付方法の電子化」「1 回の乗車における利用枚数制限の緩和（1 枚から 2 枚）」を行いました。引き続き、利用しやすい制度となるよう検討を図ります。 ・令和 5 年度に実施した市民アンケートにおいて、送迎活動の状況を調査しており、車を運転できない方の移動先として「通院・介護」の割合が高いことを把握しております。また、同アンケート調査においては、若い世代による送迎の負担が大きいとの結果がありますので、負担軽減につながる施策の検討が必要だと考えています。
守谷 幸彦	①スマホアプリ開発により、輸送所要をスマホ入力し、輸送支援機関がそれに応えることは可能でしょうか？ （例） （１）来週のどこかで A 地点（居住近辺）から B 地点（商業施設、病院、公的機関等）の要求をスマホ入力 （２）A 地点周辺ユーザー及び輸送支援期間にスマホ通知、それを見て A 地点周辺住民による追加希望集積 （３）輸送希望がある程度集まったら決定輸送スケジュール公表並びにリクエスト者に通知 （４）最終的に輸送予約する。	・ご提案のように乗り合わせが可能となるよう AI を活用したルートや時間の設定を行うシステムもございます。他自治体の事例を見ますと、乗合率に課題があると聞いております。こうしたシステム開発には、多額の費用がかかるため、利用状況等から総合的な判断が必要となります。

長岡 清	日高市全体を見渡し地域公共交通を必要としている場所は、主に高麗地域の山間地域ではないかと思われる。特に武蔵台、横手台地区は、距離は短くても高低差があり最寄り駅の高麗駅に徒歩で移動する場合で体力的にも大きな負担がかかる。 一方、高麗川、高萩地区は平坦な土地であるが日高市境の住民にとっては、最寄り駅である、高麗川、高萩駅までは相当な距離になり体力的に大きな負担になる。これらの課題をクリアーにする事で市民の移動負担を少しでも緩和すると思われるので具体的に課題を列举する。 課題１：高齢者・妊婦・子供等の車や免許を持たない交通弱者をどのようにするか？ 課題２：通勤、通学等で駅を利用する人達に対して自宅までの移動をどのようにするか？ 課題３：買物、病院、市役所等、時間制限が有る中での移動手段をどのようにするか？（他にも有るが書面の都合で省略） ⇒課題解決に向けた今後の方向性：駅からのバス利用は、埼玉女子大、岡村クリニック、工場、物流センター等の送迎車が適正に運行され利用者も多く活用されている。地域公共交通としては、既存のバス会社、タクシー会社を含め、その隙間を埋める形になるので利用率を高める事は難しくなる。それを解消する一つの方法として『オンデマンド交通』の導入が考えられる。 また、通勤、通学等で駅を利用される方の多くは遠隔地なので家族等の協力を得て駅までの送迎を必要としている。これらを解消策として『ライドシェア』の導入が考えられる。毎回タクシーでは金銭的な負担が大きいの、市内ならば市の補助金を出しても良いのでは！ドライバー確保は時間的に余裕のあるシルバー世代を『チョコタク』（チョコットした隙間時間をタクシードライバーとして働く）として活躍してもらえればと思う。 その為には、タクシー会社に専用アプリの導入と利用者のスマホにアプリの導入が必要になるが先行投資と考えたい。 ・本件を導入にあたり、予算はどの位を見えますか？ ・実施に当たっては、民間業者を圧迫しないよう配慮が必要と思われますがそれに対する補助金は想定していますか？	・ご指摘のとおり、地域ごとの特性もあるほか、移動に制約のある方など、すでに日常生活における課題が顕在化していることを踏まえ、移動支援を必要としている人に対する適切なサービスが行き渡るよう検討を進める中で、持続可能な地域公共交通の運営に支障をきたしている部分への対応も必要となります。 ・企業送迎バスの活用、オンデマンド交通やライドシェア、アプリの導入については、他自治体でも導入が進んでおりますので、事例研究を行い、日高市の実態に合致するかを検証し、既存交通事業者と競合する施策事業とならないよう、慎重な検討を行います。 ・公共交通のサービスを維持するためには、運転士の確保が必要不可欠です。市内を運行する交通事業者についても、運転士不足の問題を抱えていることから、課題解決に向けては、交通事業者とともに、連携した取組の検討を進める必要があります。 ・予算につきましては、移動支援の態様によることとなりますが、限られた予算の範囲内で、日高市の特性や移動実態を踏まえ、市民の利便性を向上させる施策を考えてまいります。 ・ご指摘とおり、市内交通事業者の運営及び経営状況等への影響について、最大限配慮した施策の検討が必要になると考えています。なお、行政の財政的な支援については、交通事業者との意見調整、市の財政状況等を鑑みて、国庫補助金の活用等、既存公共交通の維持・確保に向けた支援措置等の検討も併せて進めてまいります。
田中 和香子	P1とP4の下半分の黄色のところを何度も読みました。とても分かりやすい資料でした。このようになったらいいなあと思いながら、読み嬉しくなりました。 特に施策の柱①の「必須行動の目的地に誰でも到達出来るようにする」は、心から感謝です。そして施策の柱②の「公共交通と福祉交通の連携を強化する」は、とても大事なことだと思います。 先日、ガイアの夜明けで「バス・タクシーの闘い 2024」を見ました。人手不足で獲得競争が激化して運転手不足で生き残りをかけた必死の勧誘・・・本当に大変なことになっているんですね。クローズアップ現代では、密着！トラックドライバー物流激変 2024 いつもの荷物が届かない・・・をやっていたので深刻な問題をたくさん知りましたが、意見・提案まで考えが及ばず申し訳ございません。 これからもよろしくお願いします。	・施策の柱については、引き続き、委員の皆様の見解を踏まえて検討を図ります。 ・公共交通のサービスを維持するためには、運転士の確保が必要不可欠です。市内を運行する交通事業者についても、運転士不足の問題を抱えていることから、課題解決に向けては、交通事業者とともに、連携した取組の検討を進める必要があります。
松尾 知実	私はまだ車に乗り慣れているので、70歳代の母でも利用しやすいものになるとありがたいです。時間・場所など、あまり取られず乗りやすく携帯アプリなどでも、ルートや時間、空き状況など分かると使いやすいです。 回覧板で高齢者等おでかけ支援事業のことについてもプリントを見ました。地域交通についてもいろんな方法で市民の皆さんに周知してもらわないといけないですね。 課題や方向性などに辿りつかず、理想ばかりですみません。	・年代を問わず、誰もが利用しやすい環境を作ることが重要となりますので、引き続き、委員の皆様からの意見を踏まえて検討を図ります。 ・令和6年度の高齢者等おでかけ支援事業については、市HP等での掲載に加えて、地元区への回覧を用いた周知を実施し、昨年度を上回る利用者数となっております。公共交通を移動手段として選んでもらえる「きっかけ」をつくるため、まずは市内でどのような移動手段があるのかを認知してもらえよう、情報の周知を強化してまいります。
小嶋 文		—

後藤 智香子	・P5 今回の施策の方向性には、「歩いて暮らせるまちづくり」を入れなくて良いのでしょうか。今回の計画にはあまり関係がないのでしょうか。自家用車がなくても、地区内で、暮らしが充実するような施策は含めなくて良いのか気になりました。脱炭素化とも関連します。 ・また、地区内の移動という観点からすると、前回の協議会でも申し上げましたが、武蔵台のグリスロ実験について、何も評価/コメントがされていないのが気になりました。市が主体となって実施したわけではないですが、3回実施していますので、何らかのコメントがあって然るべきだと考えます。 ・買い物に関しては、移動販売などの取り組みもあると思いました。 ・高齢者の視点はありますが、子どもの移動に関する視点が欠けているように感じます。一昨年、武蔵台小学校の小学生にとったアンケートでは、習い事に行く際、約8割の子が保護者に車で送迎してもらっている実態がありました。保護者の負担も大きいように思います。富山県朝日町の「こどもノッカル」なども参考になるかもしれません。	・立地適正化計画の考え方（コンパクト・プラス・ネットワーク）に基づき、車に過度に頼ることのない「歩いて暮らせるまちづくり」の視点も必要だと考えておりますので、立地適正化計画と連動し、コンパクト化を誘導しうる交通ネットワークの構築に係る施策を検討してまいります。 ・こま武蔵台地区でのグリーンスローモビリティについては、高齢化による免許返納問題や人口減少による公共交通サービスの水準低下が顕在化している中で、新たな移動サービスとして、買い物や通院、地域での活動、路線バスへの乗り継ぎにご利用いただく実証実験の実施結果として、参考にする必要があると考えています。一方で、実証実験を通じ、グリーンスローモビリティの車両特性や、地域での担い手の確保等の観点から持続性の面で課題が見えてきた部分もありますので、R6年度の第3回協議会の中で話題提供させていただく予定です。 ・買い物弱者対策として、移動販売という手段もありますが、本計画内においては、おでかけの機会を確保し「自分の行きたい場所に行って、活動して、帰ってこれることができる環境」を移動面から支える施策の検討を進めて行きたいと考えています。 ・ご指摘の通り、高齢者だけでなく、子どもの移動に関する視点も重要となります。送迎負荷による共働き子育て層の就労機会の損失や、送迎有無による子どもの体験格差拡大など、移動による地域課題の発生も懸念されることから、先進事例を研究していきます。
鹿山 朝香	地域の共創による移動の部分に地域おたすけ隊とあるが、社協としても、おたすけ隊の運転協力者の負担を考え、最寄りのバス停や駅までの短距離移動を提案したが、武蔵台と横手台は、自治会のデマンド交通があり、地区内の移動は、デマンド交通、地区外の移動は、おたすけ隊と活動範囲を分けているため、おたすけ隊の活動範囲を地区内のみの移動と限定したときには、デマンド交通とすみ分けができなくなると意見があった。 また、別の隊では、バス停等までの移動支援に面倒と感じているようで、理解を得られなかった。	・地域おたすけ隊と他事業（地域自主運行事業）においては、利用ニーズに基づく活動範囲や役割分担を把握し、地域内での移動手段の考え方を整理する必要があると考えています。また、担い手側の意見を踏まえた検討も併せて進めてまいります。
松川 晃代	下記2点を提案します。 ※18歳の誕生日を迎える日高市民や免許未取得で日高市に転居する市民に運転免許取得のための自動車教習所に通う費用と車購入費用の一部を助成し、ドライバーの絶対数を増やす。特に、女性は妊娠中に自身の運転で産院へ通院できるよう早めの免許取得を促していくことで妊婦の公共交通機関の利用を減らす。付随して自動車教習所の日高市への誘致 ※ロッテ敷地の開発により武蔵高萩駅 旭ヶ丘口の利用客増加を見込んで、旭ヶ丘エリアに自動運転バスの運行を計画する。旭ヶ丘は基盤の目になっているので、大通りを除く道路は一方通行にして安全を確保した上で自動運転バスの走行を検討する。	・公共交通のサービスを維持するためには、運転士の確保が必要不可欠です。市内を運行する交通事業者についても、運転士不足の問題を抱えていることから、課題解決に向けては、交通事業者とともに、連携した取組の検討を進める必要があります。なお、妊産婦等の自家用車の運転はリスクも含むことから慎重な判断が必要となると考えています。 ・自動運転バスについては、全国各地で展開し、様々な状況における実走行データの収集などを通じ、自動運転技術の向上しつつあり、先端技術の活用として検討材料の一つであると考えています。しかしながら、法整備や走行上の安全性等、諸課題もあり、また、これから運転手になりたいと考えている人たちにとって、将来の展望のない職業と捉えられ、運転手不足を加速しているのではという指摘もあり、慎重な判断が必要になると考えています。
坂巻 景子	利用促進を図る＝出かけの機会を増やすことだと思います。年配の方々（市民）の出かける機会と若年層の方々（市民）の出かける理由は、なかなか一致しにくいと考えています。病院に停留所を設置したり、スーパーマーケット付近に停留所を設置すべきなのは、皆さんも考える事と思います。公共の交通機関への利便性の向上も視野に入れ、今後、通勤・通学の手助けになる地域公共交通も考えても良いのではないのでしょうか。交通弱者のみを重視するのではなく、市民全体の利便性も考慮して施策を練っていく事も大切だと思います。	・多様な世代・属性の「お出かけ機会を増やす」にあたり、高齢層と若年層で、それぞれ異なる移動目的や移動先等を把握に努めることも重要だと考えています。また、ご指摘を踏まえ、地域公共交通に係る施策事業については、「地域課題の解決（治療）」と「地域の価値創造（増強）」の2つの考え方により、緊急性や優先度に基づいた施策を検討するとともに、地域公共交通計画を策定する上での参考とさせていただきます。

古本 良子	人口減少・少子高齢化については、全国的に深刻な問題であると言えます。日高市では数年前より、JR 鉄道の日中ダイヤが 1 時間 3 本のところ 2 本に減らされている。子育て世代にとっては子供の通学、社会人にとっては、通勤の問題に大きな影響を受けている。公共交通については、長期的な計画を要するのでは・・・ 高齢者・障害者の移動手段については、福祉有償運送の許可のハードルも高く、地域自主運行事業については担う者の高齢化も進んでいる。また、その事業に対しても周知していただける手段も必要では・・・ 燃料費・人件費の高騰に対するコミュニティバス・タクシー会社への市からの援助も予算に入れて頂けないと経営状態も厳しいのでは・・・	人口減少及び少子高齢化については、日高市においてもその傾向は顕著であり、鉄道事業者をはじめとした交通事業者への影響も大きくなっています。その中で、運行本数の減便等により、利用者の利便性が低下し、通勤・通学への影響があることも含めて、公共交通の維持・確保に向けた検討が必要となります。 また、福祉有償運送や地域自主運行事業等の地域内でのボランティアによる移動手段についても、担い手側の高齢化や人員不足等の課題を抱えていることも踏まえた議論が必要になると考えています。 なお、行政の財政的な支援については、国庫補助金の活用等、既存公共交通の維持・確保に向けた支援措置等の検討も併せて進めてまいります。
野々宮 加代子	課題として考えるのは ①交通空白地において、居住者の方々(特に高齢者)が公共交通を希望しているか。または運転免許返納のため、移動手段を持たない高齢者がどのような移動手段を欲しているかを調べてみる必要があると思います。若い方や歩行に問題ない方は、良いのですが、私の母は免許返納し、現在は 93 歳で 2 本の杖を頼りに歩いています。少しの段差でも上り下りに非常に苦労しています。母のような人は、バス(たとえ中型でも)に乗降するのは困難です。 ②空白地にある程度公共のシティーバスのようなものを導入しても、以前うまくいかなかったように、設備投資、運営上、費用が掛かりすぎると思います。 では、どうすればいいか ①現在スーパーや埼玉女子短期大学の学バスのような定期運航をしているものと連携し、市民も利用できるようになると良いなと思います。 ②自家用車のライドシェアのような形で、電話予約で自宅まで迎えに行く車が利用できると体のご不自由な方も喜ぶのではないのでしょうか。(都内自治体で始まりましたね)もし、利用のない日があったら、駅付けの観光案内用に運用するのはいかがでしょう。いずれもタクシー会社様の研修を受けたり、管理下に置くようなことが必要なのかと思います。市で共通のステッカーを作り、自家用車に張っておくとわかりやすいですね。 ③以前、業者の方から「自分たちも市内を仕事で回っているので、行き先が同じような方面だったら、乗せてあげることもできます。」と言われました。ヒッチハイクのような形ですが、工夫すると可能かなと思います。	ご指摘のとおり、公共交通に対する移動手段（ニーズ）を把握し、真の交通弱者の便益を分析する必要がございます。ご提案につきましては、地域公共交通に係る施策事業の「地域課題の解決（治療）」と「地域の価値創造（増強）」の 2 つの考え方により、緊急性や優先度に基づいた施策を検討するとともに、地域公共交通計画を策定する上での参考とさせていただきます。
木村 恵里子	人口の多い都内でのデマンド交通も多くが乗合をせず一人に乗っているタクシーのような運用になっている。 新しく日高でデマンド交通を導入しても難しい。複数の人を乗り合わせるまでの移動手段とすることは様々な課題がある。コミュニティバスも難しいのではないか。 高齢者等おでかけ支援事業の拡充・自力困難者以外の方を含めて考える必要があるのではないか。 個々のニーズに合わせて検討していく必要があると考えます。 子どもの数も 1 0 年前に比べ半数近くとなっている地域がある。 目先のことだけでなく、将来を見据えたスパンで子供から高齢者・支える側の視点も考慮して考えていく必要があるのではないか。 子どもタクシー券を導入し親の負担を軽減していく必要性も考えていかなければならないのではないか。	本協議会の中でも話題に挙がっておりますが、東京都 2 3 区内でもデマンド交通の乗合率が低い傾向にあり、複数人を乗り合わせることはいかに難しいかを理解した上で、日高市の人口規模等に見合った施策を検討しなければならないと考えています。 一方で、一般タクシーの活用についても、全市的な展開がどこまで可能なのかは交通事業者と相談する必要があり、交通事業者の供給面の制約から、乗合による輸送を行う必要がある可能性もあります。 高齢者等おでかけ支援事業については、利用者からの意見を受け、令和 5 年度から「受付方法の電子化」「1 回の乗車における利用枚数制限の緩和（1 枚から 2 枚）」を行いました。引き続き、利用しやすい制度となるよう検討を図ります。 市民アンケート調査においても、若い世代における送迎の負担が大きいとの結果が出ており、子育て世代や妊産婦の移動手段の確保も課題となっていることから、他自治体の事例を参考に検討を進めてまいります。

※乗合バス：乗車定員 11 人以上の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物

乗合タクシー：乗車定員 10 人以下の車両を用い、不特定多数を乗り合わせて輸送する乗り物

予約型乗合タクシー：利用者からの予約に応じて輸送する乗合タクシー

タクシー利用助成：一般タクシーを用い、利用者からの予約に応じて、不特定多数を乗り合わせることなく輸送する乗り物