

# 前回協議会の振り返りと 交通戦略部会の報告

第3回日高市地域公共交通協議会  
2024年6月21日 @高萩公民館



# 第2回協議会の振り返り（主な意見）

## 市民アンケート調査結果に関する事項

- 公共交通を利用したくない理由として、「利用したい時に利用できない」こと等が挙げられているが、普段公共交通を利用しない人が利用しやすいレベルにまで運行本数を増やすことは現実的ではないことを踏まえ、別のアプローチ方法も含めた検討を進める必要がある。
- 日高市の移動支援施策は様々あるが、認知度の向上が課題である。

## 市内地域公共交通等の実態に関する事項

- 病院、商業施設、習い事等の民間による送迎サービスとの連携も検討していくべきである。
- グリーンスローモビリティによる社会実験の取組については、協議会の中で振り返りが必要ではないか。
- 高齢者等おでかけ支援事業について、バスとタクシーを組み合わせたいという需要についても考慮すべきではないか。
- 市内東部地域で目的地まで公共交通で到達することができない地域が多くみられるが、高齢者等おでかけ支援事業の利用実態としては、東部地域で利用者が多いとは限らない結果となっている。高齢者等おでかけ支援事業の年齢制限（75歳以上から利用可能）や認知度不足が一因であると考えられる。
- 公共交通空白地域に移動需要がどの程度あるかによって解決の方法が異なることに留意する必要がある。単に交通空白地を埋めることに収斂すると、手間やコストがかかる一方、利用者が見込めない結果となることも往々にしてある。
- 市内路線の利用者は市民だけではないことから、市民のみをターゲットとしない移動支援施策についても考えていく必要があるのではないか。

# 第2回交通戦略部会の報告（主な意見）

## 新たなモビリティの導入に係る方向性に関する事項

- 北東部、南東部、西部の3地区でそれぞれ公共交通空白地が広がっているが、それぞれで人口規模が異なるため、解決策も異なる可能性があることに留意する必要がある。
- 既存のバス路線がある場合は、それを補完するシステムとして新たなモビリティの導入を考えるべきである。
- 交通空白地の定義について、鉄道駅から800m圏外、バス停から300m圏外と距離を基本に定義されているが、例えば高校生であれば1～2kmでも歩行可能である一方、高齢者は300mでも歩けない場合もあることを踏まえ、誰をターゲットとしたモビリティとするかが重要である。
- 既存の公共交通と新たなモビリティの競合を回避する方法として、行先、運賃、時間帯・曜日の面で競合させない考え方が重要である。
- 各事業における「利用者一人当たりの事業費」に着目しつつ、同じ事業費であれば利用者の利便性にできるだけ配慮することが重要である。
- 予約型乗合タクシーの導入に関しては、一般タクシーとの競合が生じる可能性があることについても考慮する必要がある。
- 東松山市デマンドタクシーの事例では、朝・夕の需要が集中する時間帯で乗務員不足が課題となっていると聞いている。
- 新たなモビリティへの公費の投入を検討する際には、既存公共交通に配慮した施策についても同時に検討すべきではないか。