

「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」に 関する意見照会結果について

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



1.課題を踏まえた今後の方向性について

意見概要	事務局対応
施策についてはそれぞれ時間軸を考えるべき。「特定の主体に過度な負担が」かかっている現状を踏まえる必要がある。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」羽目になる。	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）※前回協議会資料⑤P.2」に該当する事項であるため、最優先に検討すべく、法定計画のロードマップの中で明確化する。
「女性・高齢者の社会進出」は課題ではない。	修正を検討。
市民だけではなく、来街者のファン獲得も目指すことから、「市民に選ばれつづけるまち」→「選ばれつづけるまち」にしてはどうか。	修正を検討。
「健康で文化的な生活」という言葉は、憲法25条や生活保護を連想させ、ギリギリの状態を維持するような誤解を生む可能性があるのではないか。「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」としてはどうか。	修正を検討。
「おでかけの機会を確保する」→「おでかけの足を確保する」が適切ではないか。	修正を検討。
「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。	両方の実現を目指す方針である。
施策の3つの柱が挙げられており、理想は理解するが、ここまで幅広く実施できるのか。	実装まで目指すもの、検討を進めるものなど、施策事業間で実施のレベル感は異なるが、幅広く対応する必要があると認識。

2. 施策事業の考え方について

意見概要	事務局対応
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である。	「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する。

3. 地域公共交通のターゲット設定について

意見概要	事務局対応
高齢者以外の世代（子どもや子育て世代、通勤・通学者など）も想定して施策事業を検討すべき。特に、子どもの移動に対する具体的支援が必要ではないか（キッズタクシー等）。	今後重点的に検討する予定である。
誰に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。	特に新たなモビリティの検討に当たっては、ターゲットの明確化を行う予定である。
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（過去のコミバスを教訓に）。	真の交通弱者にとって便益が享受できる移動手段を検討する予定である。
ピラミッド図が分かりづらい。	修正を検討。

4. 施策事業の体系について

意見概要	事務局対応
「公共交通の利用促進」については具体的に何をするのか。この施策で既存公共交通の経営改善を果たそうとすると市民一人ひとりの生活様式の変更が必要であり、難易度が高い。	市民の生活様式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るが、必ず取り組むべき課題であるという認識。 生活様式の変更のためには、まずはなるべく利用者にとっ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る。 その上で、整備されたものをいかに活用するかを市民の方々に具体的にイメージしてもらう必要があり、広報・啓発活動に力を入れ、まずはモビリティマネジメント施策等の展開を想定している。
既存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る（公金の投入等）。	国の補助事業の活用等、既存公共交通の維持・確保に向けた支援策を検討する必要がある。
高齢者等おでかけ支援事業のPRが必要。	積極的にPRを行う予定である。
地域おたすけ隊等の地域関係者の活動への増強支援が必要。	外出支援（移送サービス）に偏っている活動の適正化に繋がる（軽減を図る）よう施策事業を検討する。
どの施策についても持続可能性の確保が重要である。	ご指摘のとおり。
福祉と交通の連携強化は重要。	ご指摘のとおり。
「歩いて暮らせるまちづくり」に関連する施策の導入が必要ではないか。	自家用車に過度に依存しないまちづくりの視点は必要と認識。コンパクト・プラス・ネットワークの両輪で施策事業は検討する予定である。
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。	国の補助事業の活用等、既存公共交通の維持・確保に向けた支援策を検討する予定である。
市内のドライバーの絶対数を増やす取組み・公的支援が必要ではないか。また、妊産婦は自身の運転で通院できるよう早めの免許取得を促していくことを提案する。	運転手の確保に向けた行政からの支援は必要が高いと認識。一方で、自家用車への乗合い（ライドシェア）については交通事業者との競合になり得る可能性があり、また、高齢者や妊産婦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。
自動運転バスの導入が考えられないか（旭ヶ丘エリア等）。	先端技術の活用として検討の余地あり。一方で、現時点ではコスト面での負担が大きいことや、交通事業者の経営に与える影響が大きいこと、社会的受容性に関する課題もあることから、導入に向けた慎重な判断が必要。

5. 公共交通の補完施策について

意見概要	事務局対応
バリアフリー（車いすでの利用可否）も検討項目に含めるべき。	ご指摘のとおり。
移動需要は「量」に着目する必要がある。需要量によって施策の内容は変わる。	ご指摘のとおり。
施策効果は「一人当たり便益×受益者数」で考えるべき。受益者数が少なくとも真の交通弱者に多大な便益があればその施策は有意義であると言える。	ご指摘のとおり。
デマンド交通は乗合させることが難しい。	ご指摘のとおりであり、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移動手段を検討する。
ドアツードア性の高い交通が望ましい。	高齢者等の交通弱者層は徒歩移動の負担が大きいことに鑑み、ドアツードア性の高さは新たなモビリティの導入に当たり前提条件になると認識。そのため、ドアツー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する。
オンデマンド交通の導入が考えられないか（アプリによる運用）。	事例研究を通じて導入の可能性について検討する。
ライドシェアの導入が考えられないか。	事例研究を通じて導入の可能性について検討する。ただし、既存交通事業者の経営に大きく影響する施策であることに鑑み、慎重な判断が必要と認識。
施設送迎バスとの連携（役割分担や混乗）が必要ではないか。	ご指摘のとおりであり、施設関係者との協議・調整を継続する。
移動販売等も施策事業の一つとして考えられないか。	おでかけの機会を通じて、移動の価値を高める施策の検討を進めたい。
タクシー補助については、財政負担が大変とは思いますが、継続をお願いしたい。	市の財政事情等を踏まえ、持続可能な方針を検討する。
タクシー券を配布するだけでは対応としては不十分なケースもある。	ご指摘のとおりであり、市民の移動に関するニーズや支払いに対する負担感などに鑑み、必要な施策事業を見極める必要がある。
他分野（観光・福祉等）と連携した取り組みが必要。	分野の垣根を超えた共創は施策事業のポイントとして考えている。

※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

6. その他

意見概要	事務局対応
施策事業の実施に当たっては定量的に目標値を定め、事業継続の判断に活用することが望ましい。	ご指摘のとおり。特に新たなモビリティの導入に関しては、事業を取りやめる判断基準をあらかじめ定めておくことが重要であると認識。
武蔵台のグリーンスローモビリティ実験について何らかのコメントが必要ではないか。	国土交通省国土技術政策総合研究所との連携のもと、実験結果の振り返りを行う（第1回協議会にて国総研よりご報告いただく予定）。