

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

令和5年度第1回日高市地域公共交通協議会 交通戦略部会
2024年2月9日 @日高市役所



1. 課題を踏まえた今後の方向性

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
- 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

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

課題③：移動支援の実態

- 民間交通事業者において苦しい経営状況が継続している
- 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
- 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
- 活用可能な輸送資源がある

基本方針

人口減少社会下においても、お出かけ機会の確保を通じて「市民に選ばれつづけるまち」をつくる

- 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
- 市民や来街者のお出かけの機会を引き出すことで、日高市の「ファン」を増やす

施策の柱①： お出かけの機会を確保する

- 市民誰もが自分の行きたい場所に行き、活動して、帰ってくるができる環境を移動面から支える
- 市民や来街者が市内において周遊・滞在しやすい環境を移動面から支える

施策の柱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する
- 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する
- 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る

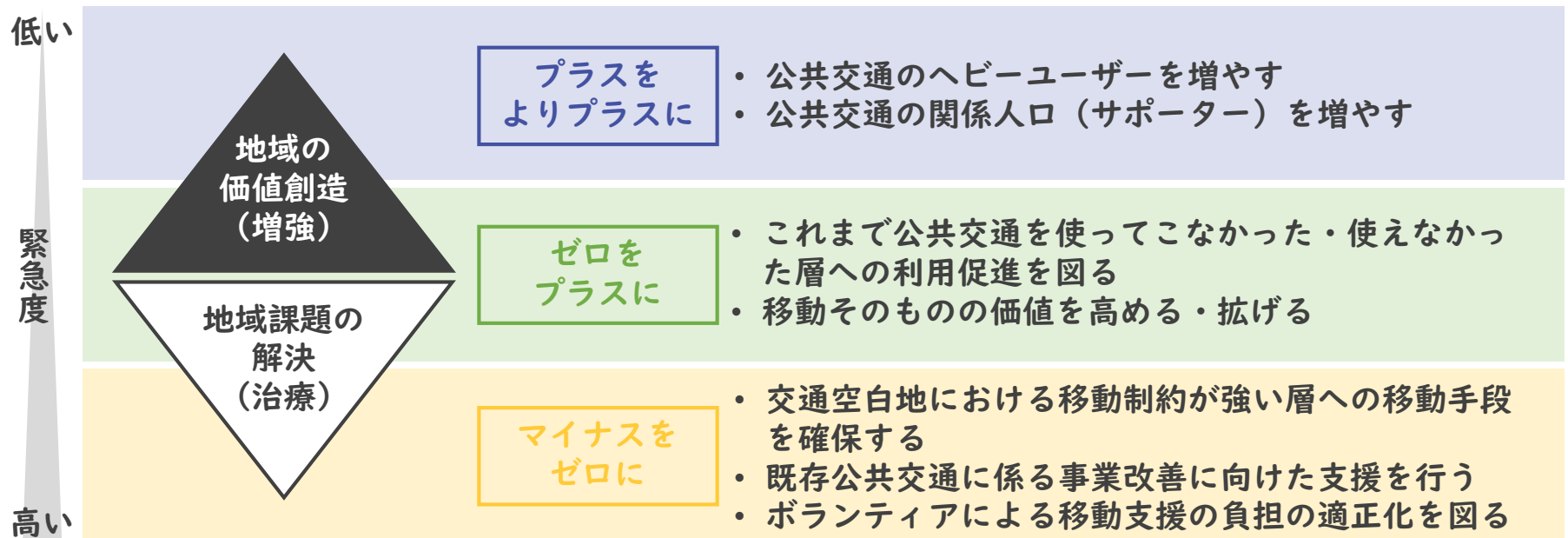
施策の柱③： 移動を通じて魅力的なまちをつくる

- 目的地との連携のもと、外出が楽しくなる仕組みをつくる
- 移動そのものの楽しさ・便利さ・格好良さを追求し、移動の価値を高める
- 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する

2. 施策事業の考え方について

- 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）」に関するものと「地域の価値創造（増強）」に関するものに二分されます。
- 本市においては、すでに日常生活において課題が顕在化していたり、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を最優先に検討しつつ、人口減少下でも地域の活力を減退させないための地域の価値創造に係る施策事業についても積極的に計画内で位置づけを行います。

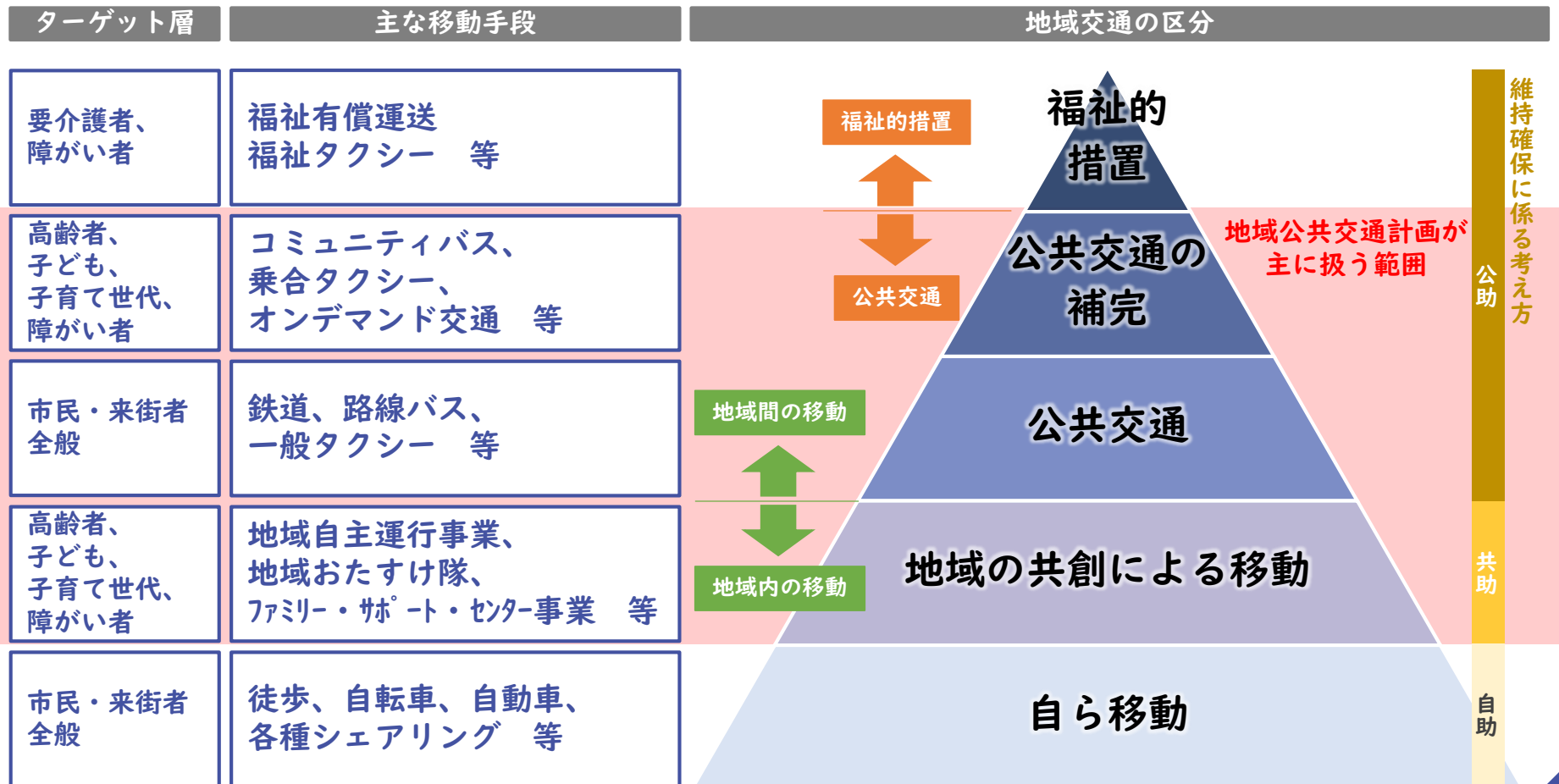
地域の魅力度が高い状態



地域課題が深刻な状態

3. 地域公共交通のターゲット設定について

- 地域交通の区分並びに主なターゲットについては以下の通り設定しています。
- 地域公共交通計画においては、現在すでに運用されている「公共交通」・「地域の共創による移動」の在り方の検討に加え、「公共交通の補完」の必要性についても併せて検討を行います。
- それぞれの区分に対し、公助・共助・自助で維持確保を行います。公助が必要な区分については、市の関与方法を今後それぞれ具体的に検討します。



4. 施策事業の体系

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
- 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

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

課題③：移動支援の実態

- 民間交通事業者において苦しい経営状況が継続している
- 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
- 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
- 活用可能な輸送資源がある

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「市民に選ばれつづけるまち」をつくる

- 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
- 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

施策の柱①： おでかけの機会を確保する

必須行動の目的地に誰でも到達できるようにする

交通空白地への移動支援の拡充

多様な世代・属性の外出機会を増やす

目的地施設と連携した交通サービスの見直し

周遊・滞在しやすいまちをつくる

観光に係る移動支援の拡充

施策の柱②： 持続的に移動を支えるための体制をつくる

今ある移動手段を積極的に活かす

既存公共交通の利用促進

公共交通と福祉交通の連携を強化する

公共交通と福祉交通の役割分担の見直し

施策の柱③： 移動を通じて魅力的なまちをつくる

交通とまちづくりの連携を強化する

拠点整備と連携した交通サービスの見直し

地域産業との連携を強化する

地域企業と連携した体制・サービスの強化

脱炭素化を推進する

環境にやさしい移動への転換・交通GXの推進

5. 公共交通の補完施策について

- 公共交通の補完施策については、「車両」「ルート・停留所」「ダイヤ」「乗合の有無」の組み合わせによって様々な手段が考えられます。
- 日高市における移動需要と既存公共交通とのバランスの中で持続的な形態を慎重に検討する必要があります。

高い

移動需要

低い

運用形態	車両	ルート・停留所	ダイヤ	乗合の有無
コミュニティバス (例：川越シャトル、 入間市ていーろーど 等)	バス	ルート固定 停留所設置	固定	あり
コミュニティタクシー (例：入間市ていーワ ゴン 等)	タクシー	ルート固定 停留所設置	固定	あり
オンデマンドバス (県内導入事例なし)	バス	ルート固定 or 非固定 停留所設置 or 非設置	固定 or 非固定	あり
オンデマンドタクシー (例：川越市かわまる 等)	タクシー	ルート固定 or 非固定 停留所設置 or 非設置	固定 or 非固定	あり
タクシー利用補助 (例：東松山市デマン ドタクシー 等)	タクシー	ルート非固定 停留所設置 or 非設置	非固定	なし

<p>日高市における導入可能性（現時点案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> すでに市街化区域を中心に路線バスによる運行が行われている中、現行の路線バス沿線以外でバス車両を使用するほどの需要は想定しにくい可能性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 当市は居住地が多量に点在しているエリアが多く、現行の路線バス沿線以外で固定ルートが必要な区間は少ない可能性が高い 今後整備が進む事業（高麗川駅、旭ヶ丘等）の需要動向に注視する必要あり 	<ul style="list-style-type: none"> 固定・非固定いずれの運用もあり得る 需要が集中する時間帯が午前中に集中しており、ダイヤを固定して需要を束ねることも考えられる 非固定の場合は予約に係る利用者・供給者双方の負担が発生する点に留意 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合有無いずれの運用もあり得るが、公共交通空白地となった地域での運用に当たっては、ほとんど乗合が生じない可能性が高い
---------------------------	---	--	--	--