

前回協議会の振り返りと 交通戦略部会の報告

第4回日高市地域公共交通協議会
2024年8月30日 @日高市役所



第3回協議会の振り返り（主な意見）

- タクシー利用助成の事例には、乗降ポイントが定められ、途中乗降ができないもの（例、東松山市デマンドタクシー）、町内のどこへでも行ける通常のタクシーと同様の運行形態のもの（例、かわみんタクシー）があり、日高市ではどちらの運行形態とするのが良いかを今後検討していく必要がある。
- 「時間的な空白」について、30分～1時間に1本の運行でも交通空白と捉えられるような記載になっているが、現状、日高市内の公共交通機関で30分に1本程度の運行頻度を達成しているものは存在していないことを踏まえ、資料の見せ方は配慮してほしい。また、既存の公共交通がいつまで存続するか分からない中、どのような手立てを打っていくべきかについても議題に挙げてもらいたい。
- 主要施設へのアクセス性が低い地域は人口密度も低い結果となっており、そのような地域では公共交通の利用者数も少ないと考えられるため、拠点となるところに交通結節点を設け、フィーダー系統路線を通すなど、既存公共交通に接続する交通手段を確保する観点で検討していくべきである。
- 地域おたすけ隊はドアツードアの交通手段として非常に便利だが、地域住民がドライバーであり、ドライバー不足が問題となっている。朝日町ノックルのようなシステムを導入して配車予約手続き等の簡略化が図られると、人手不足の解消につながるのではないかな。
- グリーンスローモビリティには大きな可能性を感じているが、地域内のラストワンマイルの移動手段に適したモビリティであることに鑑み、市内全域の移動をカバーしようとする場合は、他のモビリティと組み合わせることで有効に機能するのではないかな。
- デジタル化の時代に即し、タクシーアプリやQRコード決済等を市内タクシー会社で積極的に導入されると良い。バスについても位置情報をリアルタイムで把握できるようなシステムがあると良く、埼玉県全体で考えていただきたい。
- 新たなモビリティの導入の方向性としては、タクシー利用助成を検討し、運用方法等の詳細は今後議論していく方針とする。ただし、基本的には既存の公共交通の活用を前提とし、既存の公共交通を補完するモビリティとしての導入を想定する。

第3回交通戦略部会の振り返り（主な意見）

法定計画に関する事項

- 民間交通事業者の人材不足は、運転士に限った話ではなく、営業所や整備士を含めた担い手が全体的に不足している。これが最大の問題であるため、施策メニューに「担い手の確保」を追加する必要がある。
- 資金確保について、誰が費用を負担し、どのような手段で確保するのか明確化しないと、交通事業者含め誰も実行できない計画になってしまうのではないかと。
- いつどれほどの効果が表れるか分からない「公共交通利用促進策」を喫緊の課題と位置付けるは間違っているのではないかと。本当の喫緊の課題は「公共交通軸の維持・確保」ではないかと。
- バスは交通系ICカードが利用できるため、デジタル化が進んだと思っている。キャッシュレスに向けたクレジットカード等の導入はバス事業者にとって今はまだ難しい。これ以上どう運用し易くすれば良いのか分からない。
- 移動によってまちが魅力的になるとは思えない。まずは、まちの魅力をつくることが施策の大きな柱となるのではないかと。
- デザイナーが手掛けたバスでのおでかけやスタンプラリー等の移動そのものの価値を高める取組も重要な視点である。

新たなモビリティ導入の素案に関する事項

- バス停を目的地とした乗合タクシー乗車割引について、割引範囲を検討する上で割引対象外の停留所が増えると不便になる。そのため、乗降するバス停が鉄道駅に近いほど割引率を下げる等、補助率を考慮してはどうか。