

日高市地域公共交通計画(案)に対する意見募集(パブリックコメント)実施結果について

- 募集期間:令和6年12月18日(水)から令和7年1月17日(金)まで
- 周知方法:市広報紙、市ホームページ、行政情報コーナー、各公民館、生涯学習センター、総合福祉センター「高麗の郷」、文化体育館「ひだかアリーナ」
- 意見提出者数: 80 名(119 件)

No	提出意見(原文のまま)	市の考え方(回答)	修正の有無
1	自分の親も高齢で不自由であり、病院へ通院するにも交通機関もなく、自由に通院できない状況です。また、バスや電車を待つ間に立って待つことも身体的にきつく、タクシーなどの待たずに移動できる交通がもっと身近にあれば大変ありがたく思います。 今はアプリで若い世代がタクシーを手配してしまい、路上でタクシーを拾うことも困難な状況により、電話一本で利用できる「おでかけタクシー」があると、高齢者や障害のある方には大変助けになるのではと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 「おでかけタクシー」の導入などを通じて、移動に不便な地域であっても、誰もが外出しやすい環境となるよう、持続可能な市民のおでかけの手段を確保してまいります。	無
2	タクシーが良いと思います。 早い実現をお願いします。	評価のご意見ありがとうございます。 「おでかけタクシー」の導入などを通じて、移動に不便な地域であっても、誰もが外出しやすい環境となるよう、持続可能な市民のおでかけの手段を確保してまいります。	無
3	目標①お出かけの足を確保する。 施策① 1-1-1 ① 新たな移動手段「お出かけタクシー」の導入について 自宅から市内の乗降ポイントまでタクシー利用で行けるのは、車のない方や高齢者・障がい者にとってとても便利であり、よい。タクシーは高いと言われているので、市で補助金も検討し利用者が利用しやすいようにお願いします。 また、日高市は、市街化調整区域に約半数の市民が生活している状況で、市の面積は広く、中心から離れて住んでいる住民も多い。そのため近隣市で行っているような定期運行のバスを走らせるのは、ワゴン車にしても台数が必要になったり、人件費がかかったりしてロスが多いと考える。それを補うには、タクシー利用によるドア to ドアで移動できる手段が良い。	・施策① 1-1-1 評価のご意見ありがとうございます。 市の実情に沿った施策を引き続き、検討してまいります。	無
4	1. タクシー券助成について 令和6年度に利用券を受けています。尚、以前からウォーキングをしており、現在、健康ポイントを利用しています。タクシー券は利用せず必要なかったこと。(年齢と要件により自分で利用する)	1. タクシー券助成について タクシー券の助成である「高齢者等おでかけ支援事業」については、おでかけの機会を促す制度であり、おでかけの機会を通じて、健康増進や運動不足解消に寄与することを目的としております。 次年度以降は、より利便性を高め、「おでかけタクシー」として新たな移動手段を導入しますので、市民の皆様が積極的にご利用いただけるよう周知を図ってまいります。	無
5	足が少々不自由なので、自宅まで来ていただけるのは非常に助かります。「東急こま川ニュータウン」に住んでいます。	評価のご意見ありがとうございます。 日常生活に必要な食料品や日用品を買い求める市内商業施設や美容院のほか、病院などに少しでも行きやすくなるよう、市内に292地点の乗降ポイントを設定する「おでかけタクシー」を導入します。 おでかけタクシーは、路線バスとタクシーの中間のようなもので、路線バスのように乗降場所が決まっていますが、時刻表がなくタクシーのように呼べば自宅前で乗車できます。ご利用には事前登録が必要ですが、電子申請や代理による申請も可能ですので、是非ご利用ください。	無

6	3世代で住んでいます。 かつては運行していた循環バスはそれなりの失敗理由があったかと思います。 若い世代や私達高齢世代も、ドア・ツー・ドアは最高だと思います。早い実現を望みます。	評価のご意見ありがとうございます。 ご指摘のとおり、市循環バス(せせらぎ号)の廃止経緯や日高市の実情を踏まえて、多様な世代、属性の方が外出しやすい環境を整えてまいります。	無
7	市内高齢化率も上がり、高齢者数も増加。 高齢とともに足腰も不自由になる中、バス停までの移動も困難な状況であることも含め、ドア・ツー・ドアの手法は高齢者だれもが望むことであり、実現すれば感謝に堪えません。	評価のご意見ありがとうございます。 市内における高齢者数の増加に伴い、多様な世代、属性の方が外出しやすい環境を整える必要があると考えております。 バス停までの移動距離やバスの運行時刻等によっては、バスを利用しづらい方も増加することが想定される中、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間的の自由度が高いなどの利便性が高いことを踏まえ、日高市に最も適した交通手段として、タクシーを利用した移動手段の導入を進めてまいります。	無
8	東急2区に二世帯で住んでいます。自家用車があるので、若い世帯はイーグルバス撤退の影響は特段受けていないです。 しかし、子供達とでかける場合、(家族全員で駅まで移動する場合)おでかけタクシーは料金が割安なので助かります。	評価のご意見ありがとうございます。 「おでかけタクシー」の導入に当たり、多様な世代や属性の方が移動しやすい環境を整備してまいります。 なお、利用者同士が乗り合うことで一人当たりの利用料金が安くなるなど、使いやすさの面でも特徴がありますので、ご家族でのおでかけにも、ご活用ください。	無
9	東急2区に住んでいます ・ドア・ツー・ドアの手法が望まれます	評価のご意見ありがとうございます。 バス停までの移動距離やバスの運行時刻等により、バスを利用しづらい方も増加することが想定される中、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間的の自由度が高いなどの利便性が高いことを踏まえ、日高市に最も適した交通手段として、タクシーを利用した移動手段の導入を進めてまいります。	無
10	・P35の施策①―Ⅰ―Ⅰ 日高市は団地や集合住宅以外に点々と住んでいる人も多いので、コミュニティバスより自分の使いたい時間に使えるおでかけタクシーは使い勝手が良いと考えます。 ・昨年、足を骨折した経験をふまえると、ドア・ツー・ドアの手法は、誠にありがたく、是非とも実現していただきたいと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 新たな移動手段を検討するに当たっては、市内での高齢者の増加に伴い、バス停までの移動距離やバスの運行時刻等により、バスを利用しづらい方も増加することが想定される中、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間的の自由度が高いなどの利便性が高いことを踏まえ、日高市に最も適した交通手段として、タクシーを利用した移動手段の導入を進めてまいります。	無
11	日高市の地域特性として、高麗・高麗川・高萩の大まかに3つに分かれる点が挙げられます。また、駅等の中心となる拠点に住宅や生活に必要な施設が集約したまちづくりが形成されているわけではないため、エリアを絞った区域内運行は日高市には適さないと考えています。その為、市全域をカバーできる移動手段の検討を求めます。	ご意見のとおり、日高市の地域特性である住宅地が点在している点や市内における路線バスの利用状況等を踏まえると、運行エリアを設定した区域内運行については、ルート設定や運行時刻の設定などで現実的に多くの課題があると考えております。 新たな移動手段を検討するに当たっては、市内での高齢者の増加に伴い、バス停までの移動距離やバスの運行時刻等により、バスを利用しづらい方も増加することが想定される中、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間的な自由度が高いなどの利便性が高いことを踏まえ、日高市に最も適した交通手段として、タクシーを利用した移動手段の検討を進めてまいります。	無
12	免許返納の前提としてバス利用がありますが、運用本数の問題、バス停までの距離等を考慮すると二の足を踏む。 やはり、タクシー利用が当然で、市民の事を考えた施策だと思う。	評価のご意見ありがとうございます。 新たな移動手段を検討するに当たっては、市内での高齢者の増加に伴い、バス停までの移動距離やバスの運行時刻等により、バスを利用しづらい方も増加することが想定される中、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間的な自由度が高いなどの利便性が高いことを踏まえ、日高市に最も適した交通手段として、タクシーを利用した移動手段の導入を進めてまいります。	無

13	日高団地の現状はバステスト運行の結果、利用者は無く、同じく老人の中でも高齢者が多く、個々に使用状況が違い、タクシーで安価に運行することがベストと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 新たな移動手段を検討するに当たっては、市内での高齢者の増加に伴い、バス停までの移動距離やバスの運行時刻等により、バスを利用しづらい方も増加することが想定される中、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間的な自由度が高いなどの利便性が高いことを踏まえ、日高市に最も適した交通手段として、タクシーを利用した移動手段の導入を進めてまいります。	無
14	高萩南部地区は、昔から居住する市民が多く高齢化が進んでいます。また、公共交通機関もなく、駅にも遠く交通不便地となっています。今後益々高齢化が進む中、免許返納等により交通移動手段がなくなる家庭が増えていきます。そのような中「日高市おでかけタクシー」構想は、市内に 300 箇所近い乗降ポイントを設置し、ドア to ドアで移動できる仕組みは、高齢者にとってとても助かります。 ぜひ、「おでかけタクシー」の推進をお願いします。	評価のご意見ありがとうございます。 「おでかけタクシー」の導入に当たり、利用者にとっての利便性・経済性に加え、移動需要に対する合理性などから、空間的及び時間的な交通空白地の解消という視点も踏まえて、タクシーを利用した移動手段の導入を進めております。	無
15	広報 1 月号で、「日高市おでかけタクシー」事業開始のお知らせを拝見しました。大谷沢地区は、交通不便地です。ぜひ、高齢者の方も増えていますので導入をお願いします。	評価のご意見ありがとうございます。 「おでかけタクシー」の導入に当たり、利用者にとっての利便性・経済性に加え、移動需要に対する合理性などから、空間的及び時間的な交通空白地への解消という視点も踏まえて、タクシーを利用した移動手段の導入を進めております。 また、市内での高齢化が進行し、今後、運転免許証の返納を検討される方が増えることが想定される中で、高齢者等の移動制約を抱える方々が、必須行動（通院等）となる目的地に、外出等を諦めることなく、地域に住み続けられる環境を整備してまいります。	無
16	まだ、免許を所持しており自分で移動手段がありますが、大谷沢地区も高齢化が進み免許返納者が増えており、「日高市おでかけタクシー」事業は、良い考えだと思います。Door to Door で移動できるのは、高齢者にとってとても便利です。 ぜひ、推進をお願いします。	評価のご意見ありがとうございます。 市内での高齢化が進行し、今後、運転免許証の返納を検討される方が増えることが想定される中で、高齢者等の移動制約を抱える方々が、外出等を諦めることなく、地域に住み続けられる環境を整備してまいります。	無
17	定期路線バスが、市内津々浦々巡回してくれることは最高だが、現状を考えると無理な面が多い。そこで「日高市おでかけタクシー」の構想は、経済的にも事業者と共存でき、市民も気軽に利用できる。市でも障がい者等に配慮した料金設定も考慮してあると良いと思います。 ぜひ、推進をお願いします。	評価のご意見ありがとうございます。 ご意見のとおり、日高市の地域特性である住宅地が点在している点や、市内における路線バスの利用状況等を踏まえ、運行エリアを設定した区域内運行については、ルート設定や運行時刻の設定は現実的に多くの課題があると考えております。 また、市が目指すべき地域公共交通の姿としては、既存公共交通を基軸とし、それぞれの位置付け・役割を明確にしつつ、それを補完するものとして、市内全域を対象とした「おでかけタクシー」を導入するものです。引き続き、交通事業者との調整を図りながら、取り組みを進めてまいります。 なお、おでかけタクシー・おでかけワゴンともに、障がい者等への割引適用に関する料金を設定しております。	無
18	P28（おでかけタクシー） 出発地や帰宅地を自宅に出来るのは、体の不自由な人やお年寄りには良い案であると考えます。	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、多様な世代・属性の方が外出しやすい環境を整備してまいります。	無
19	ドア to ドアで便利になりそうなので、早めに実現して欲しい。	評価のご意見ありがとうございます。 4 月 1 日からの導入を予定しています。	無

20	既存の交通機関では行きづらいエリア、時刻表などで時間に空白がある所をタクシーで穴埋めするのは良いと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 ご意見のとおり、新たな移動手段として導入する、おでかけタクシーについては、「既存公共交通の利用が難しい地域での移動の支援（空間的な空白）」と「公共交通の利用が難しい時間帯の移動の支援（時間的な空白）」の両立を図ることを目的としています。	無
21	勤めている会社の近くにバス停ができるとは考えられません。いざというとき、タクシーであれば利用できると思います。	評価のご意見ありがとうございます。 日高市の地域特性として、居住地が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ことから、協議会において議論を重ね、タクシーを活用した移動手段が最適という結論に至りました。	無
22	誰も乗っていないバスに税金を使うのはむだだと思います。タクシーであれば、乗った方に税金が使われるのでむだが無いと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 令和 5 年度に実施した路線バス乗降調査において、日高市内区間においては平均乗車人数が概ね 5 名以下という結果が出ております。また、市内循環バス（せせらぎ号）の廃止経緯についても、交通空白地での利用が限定的であったことが挙げられることから、日高市の実情を踏まえた場合、現行のバス車両で運搬することまでの移動需要がある可能性は低く、非効率であると考えております。	無
23	日高市にあった計画だと思います。 日高市の現状であれば、タクシー利用が有効かと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 日高市の現状に即した移動手段の検討を進めてまいります。	無
24	P4 本市の人口分布を見ると、本当にほとんどのエリアが住宅密集地でないことが分かります。日高市は広く、高低差もある地形です。将来（P5）は、より人口密集が薄くなります。こういった現状からも、定時定路線の交通政策は難しく、市民の都合に合わせる事のできる取り組みが求められます。 タクシーが現実的です。	ご意見のとおり、日高市の地域特性として居住地が点在しているエリアが多く、将来的には人口減少に伴い、より顕著となることが予測されることから、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ため、タクシーを活用した移動手段が最適だと考えております。	無
25	・タクシーなら自分の都合に合わせられる。 ・バスだと近くに停留所があれば良いのですが、自宅の近くには難しいですね。	評価のご意見ありがとうございます。 ご自分の都合に合わせて好きな時にドア・ツー・ドアで移動できるなど、移動の随意性を重視した施策として、タクシーを活用した移動手段の検討を進めてきました。 また、令和 5 年度に実施した市民アンケート調査結果では、バス停留所までの移動が困難なことのご意見も多数受けており、今後、高齢化がさらに進行する日高市の実情を踏まえ、移動需要の最適化を図る必要性が高いと判断しております。	無
26	・買い物考えた場合、重い荷物を持って歩くのは困難です。 ・高齢になると足腰の具合が悪くなる。 ・移動はドアツードアが望ましいので、タクシーによる移動手段を進めて欲しい	評価のご意見ありがとうございます。 日常生活における買物時の移動や荷物の運搬等、ドア・ツー・ドア性による利便性の観点からは、個別輸送であるタクシーを活用した移動手段が望ましいと考えております。また、今後、高齢化がさらに進行する日高市の実情を踏まえ、移動需要に対して合理的な手段であると考えております。	無
27	私は障害者なので免許を持っていません。駅へ行くにも遠く、生活に不便な事が多いです。電話一本で利用出来る「おでかけタクシー」があると、助けになります。	評価のご意見ありがとうございます。 「おでかけタクシー」を含めて、自力での移動が困難な方が日常生活における必須行動（買物・通院等）のための移動手段の確保に努めてまいります。	無
28	バスは家の多い地区にしか通らないと思います。 市全体のバランスを考えると、タクシーの方が不公平感も少なく、誰でも使えると思いますので、タクシーが良いです。	評価のご意見ありがとうございます。 鉄道駅周辺における市街化区域を中心として、路線バスによる運行が行われている中、現行の路線バ	無

		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ことが考えられます。日高市の地域特性に即した移動手段としてタクシーを活用することが最適だと判断しました。	
29	住宅密集地でなく、バスの通らないエリアのためタクシーであれば、どこにでも行くことができるので平等だと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 日高市の地域特性として居住地が点在しているエリアが多いことに加え、鉄道駅周辺における市街化区域を中心として、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ことが考えられます。 日高市の地域特性に即した移動手段としてタクシーを活用することが最適だと判断しました。	無
30	飲食店をしています。 来店されるお客様のことを考えるとタクシーを増やして頂けると助かります。市内のお店を乗車ポイントにして頂けるとお店もたすかります。	評価のご意見ありがとうございます。 ご自分の都合に合わせて好きな時にドア・ツー・ドアで移動できるなど、移動の随意性を重視した施策として、タクシーを活用した移動手段の検討を進めてきました。 なお、日高市の地域産業は今後も維持・活性化を図っていくことが重要であるとともに、公共交通の利用促進には目的地施設との連携強化が必要不可欠であると考えております。おでかけタクシーの乗降ポイントについては、利用者の皆様のご意見を踏まえて、随時、見直しを図り、より利用しやすい制度となるよう検討を進めてまいります。	無
31	ペットボトルなど重い物を買ってくることも多いのでタクシーのように玄関先まで来てくれる乗り物を望みます。ドアソードアであれば、まとめ買いも出来ると思うので、多少料金が高くても買い物の回数を減らすなどの工夫もできます。	評価のご意見ありがとうございます。 日常生活における買物時の移動や荷物の運搬等、ドア・ツー・ドア性による利便性の観点からは、個別輸送であるタクシーを活用した移動手段が望ましいと考えております。	無
32	日高市おでかけ事業についてですが、ぜひ導入して頂けると助かる市民が多いと思います。どこに住んでいても、又、毎日の生活を快適に過ごすためにも、タクシーを利用して行動範囲を広げる事はとても必要な事業だと思います。期待しています。	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実にに向けた取組を検討してまいります。	無
33	自分のまわりにも高齢者で買い物の足がなくて困っているという人が多数いるので、いい取り組みだと思う。	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実にに向けた取組を検討してまいります。	無
34	文化新聞でも読みましたが、評価できる計画だと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実にに向けた取組を検討してまいります。	無
35	バスの廃止は仕方ないですが、少数でも利用者はいますので、代替案としてワゴンやタクシーの運行は必要かと思います。	イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間廃止に当たり、市民の日常生活の足として重要な路線であり、こま川団地から武蔵高萩駅及び高麗川駅については、「乗合タクシー事業（おでかけワゴン）」による維持・確保を図り、鉄道や路線バスとの連携の中で市民の移動手段の確保を図る方針を定め、令和 7 年度の実証運行の上、令和8年度から本格運行を目指した検討を進めております。	無
36	・おでかけタクシーも時と場合に依っては乗合で使いたいと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 日常生活に必要な食料品や日用品を買い求める市内商業施設や美容院のほか、病院などに少しでも行きやすくなるよう、市内に292地点の乗降ポイントを設定する「おでかけタクシー」を導入します。	無

		おでかけタクシーは、路線バスとタクシーの中間のようなもので、路線バスのように乗降場所が決まっていますが、時刻表がなくタクシーのように呼べば自宅前で乗車できます。ご利用には事前登録が必要ですが、電子申請や代理による申請も可能ですので、是非ご利用ください。	
37	高齢者や子ども達が安心安全で日高市を移動することによって、日高市が活性化する事業だと思います。 「日高市おでかけタクシー」事業の乗降ポイントも柔軟に変えて、なるべく多くの人が利用できるように対応すればより良い事業になると思います。	評価のご意見ありがとうございます。 多様な世代・属性の方が外出しやすい環境を整え、利便性ある生活を送ることができることで、地域の活性化にもつながると考えております。 なお、おでかけタクシーの乗降ポイントについては、利用者の皆様のご意見を踏まえて、随時、見直しを図り、より利用しやすい制度となるよう検討を進めてまいります。	無
38	市内の高齢者、障がい者はおでかけタクシーの方が利用しやすいと思います。 タクシーなら必ず座れる、そして、集団、密集ではないため、感染対策にもなります。障がい者には密集している場所が苦手で、バスに乗れないという方もいます。	評価のご意見ありがとうございます。 多様な世代・属性の方が外出しやすい環境を整え、利便性ある生活を送ることができるよう、引き続き、検討を進めてまいります。	無
39	地域公共交通計画は日高市の実情を踏まえた上で、どのようなことができるのか、望ましいのかをよく考えられていると思いました。市が行うことは公共事業です。公共事業には、効率性や継続性、公共財としての面がなくてはなりません。日高は他の大きな市と比べても人が少なく家が散らばっています。そのため、バスのような手段ではどんなルートやダイヤにしたところで、どうしてもキャッチしきれない人が出てきてしまいます。おでかけタクシーは、その点で市内のどこからでも乗ることができるので、とても良い取組だと感じます。これに反対する人は税金を使って空気を運びたいのでしょうか。タクシーを公共交通の手段として使うのは日高のように、過疎でも市街地でもないところが市民の移動手段を確保するために適していると思います。迅速な準備の上で、予定通りの実施を待っています。よろしくお願いします。	評価のご意見ありがとうございます。 ご意見のとおり、居住地が点在していることなど、日高市の地域特性を踏まえた検討が必要となります。また、過去の市内循環バス（せせらぎ号）の廃止経緯等も含めて、協議会の中でも議論いただき、タクシーを活用した移動手段が市にとって最適だと判断しました。	無
40	日高市おでかけタクシー事業は、今の日高市にとってとても重要な事業だと思います。理由として、日高は人が住んでいる所はまばらでありつつも、それなりの人数がいるのでバスなどの人を1カ所に集めて送迎するような交通手段はあまり向かない土地柄だと思うからです。特に、この事業を必要トとしている山間部や郊外のさらに外れの方に住んでいる我々の地域では、残念ながら、高齢化が進み、若い世代の人達はほとんどが住みやすい都市部の方に移住してしまっているのが実情です。この残された高齢者の方々が免許返納などで、今ある交通手段が失われた後でも、安心して日高で生活していくためには、この日高市おでかけタクシー事業は皆さんが思っているよりも重要な事業だと思います。仮に短期間で採算が合わなかったとしても、1.2年でやめるのではなく、長期事業として少しずつ変えながらでも続けていってほしいです。	評価のご意見ありがとうございます。 ご意見のとおり、日高市の地域特性として居住地が点在しているエリアが多く、将来的にも人口減少に伴い、より顕著となることが予測されることから、現行の路線バス沿線以外で固定ルートを定め、需要を束ねて運行する必要がある区間は少ない可能性が高いと想定されます。また、令和 5 年度に実施した市民アンケート調査結果の中では、バス停留所までの移動が厳しいことの意見が多く、ドア・ツー・ドアで移動できるなど、移動の随意性を重視した施策として、タクシーを活用した移動手段が最適だと考えております。	無
41	病院のバスでも家の前まで来てくれない所がある。若い人は、良いかもしれないが、年寄りには大変。家の前まで来てくれるタクシーをつかう地域公共交通計画はすごく良い。早くはじめてもらわないと私は生きていないかもしれない。	評価のご意見ありがとうございます。 ドア・ツー・ドアで移動できるなど、移動の随意性を重視した施策として、タクシーを活用した移動手段が最適だと考えております。 4 月 1 日からの導入に向けて、迅速に事務手続きを進めてまいります。	無
42	現在、お助け隊で運転支援をしているものです。ご高齢の方や何らかの病をお持ちの方々をご自宅の玄関先から目的地（病院など）の玄関先まで送迎をしています。その方々からは、とても感謝されております。その経験からみて、現在計画されているタクシー利用の計画は、次の点で優れており大賛成です。 ① オンデマンドでいつでも送迎してくれる。 ② 自宅と目的地の玄関先までの送迎が、高齢者、体の弱い方、または大きい荷物を持った方などにとってとてもありがたい。 一方で、お助け隊のさらなる拡大については、お助け隊はあくまでもボランティアですので、自家用車使用がメインですの	評価のご意見ありがとうございます。 ドア・ツー・ドアで移動できるなど、移動の随意性を重視した施策として、タクシーを活用した移動手段が最適だと考えております。多様な世代・属性の方が外出しやすい環境を整え、利便性ある生活を送ることができるよう、引き続き、検討を進めてまいります。 なお、地域おたすけ隊等の地域ボランティアの皆様のご協力によって、ニーズに応じたきめ細やかな移動手段が提供されていると認識しております。地域の方の重要な移動手段であるとのこと意見をいただい	無

	で、配車運行コントロールなどの細かいサービスは出来ないし、また運転協力者確保が困難です。このタクシー利用の方式を早く実現してください。	ることから、双方の役割を明確にするなど、連携体制を構築し、市としても必要な支援を行えるよう検討を進めてまいります。	
43	数年先に免許を返納したときに、我が家からショッピングセンターが遠いので、日常の買い物をどうしたら良いか大変心配しています。その場合、週に一回の買い物だとして、買い物の荷物が多く、玄関先まで送っていただかないと困ります。 バス停から遠い高齢者には、バス方式は利用出来ません。また、バス方式ですと、バス停で長時間待つ羽目になり、最近の酷暑では熱中症が心配です。また、お助け隊の利用については、事前予約が必要であり、今日、明日の所用にタイムリーに応じていただけないので、タクシー方式が最善であると思います。	評価のご意見ありがとうございます。 市内での高齢化率の進行により、バス停留所までの移動が困難な方も増えることが想定されることを踏まえた検討が求められております。 日常生活における買物時の移動や荷物の運搬等、ドア・ツー・ドア性による利便性の観点からは、個別輸送であるタクシーを活用した移動手段が望ましいと考えております。	無
44	高齢者の親がいます。通院や買い物には、私が付き添っていますが、仕事の関係でいつも付き添うことはできません。タクシーが家の前まで来てくれる日高の交通計画はとても助かります。	評価のご意見ありがとうございます。 日常生活における買物時の移動や荷物の運搬等、ドア・ツー・ドア性による利便性の観点からは、個別輸送であるタクシーを活用した移動手段が望ましいと考えております。 引き続き、高齢者等の移動制約者となる方々が、外出等を諦めることなく、地域に住み続けられる環境を整備してまいります。	無
45	数年後の運転免許の返納後を考えますと、玄関前より乗車でき、病院、買い物に利用が出来、安心しています。ぜひ前向きに考えてください。利用料金もお安くお願いします。	評価のご意見ありがとうございます。 市内での高齢化が進行し、今後、運転免許証の返納を検討される方が増えることが想定される中で、高齢者等の移動制約を抱える方々が、外出等を諦めることなく、地域に住み続けられる環境を整備してまいります。 なお、おでかけタクシーの利用料金については、通常料金からおおむね半額程度の負担で、利用できるよう料金設定を行っております。	無
46	現在、病院に通っています。自身で見極め、免許の返納後、通院手段がなくては困ります。日高市だけでなく、大きい病院にタクシーが利用出来るのなら通院にも安心して利用出来、生活が豊かになります。ぜひ、実行願います。	評価のご意見ありがとうございます。 高齢化の進行に伴い、今後、運転免許証の返納を検討される方が増えることが想定される中で、高齢者等の移動制約を抱える方々が、必須行動（通院等）となる目的地に、外出等を諦めることなく、地域に住み続けられる環境を整備してまいります。	無
47	ドアツードアのお出かけ支援は市長の選挙公約でした。応援しています。	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実にに向けた取組を検討してまいります。	無
48	タクシーそんなことやってくれるんだ。すげー。市長いいよ、最高だ	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実にに向けた取組を検討してまいります。	無
49	ドアツードアのタクシーも4月から始まりありがたいです。	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実にに向けた取組を検討してまいります。	
50	日高市は広く、市街地・山間部・農業地等、様々な環境下で市民は生活している。この状況下で、ご高齢の方が増加している現状を考えた際、タクシーによるドアツードアの交通計画は日高市に最もマッチしていると考えます。「バス停まで歩けない」「バ	評価のご意見ありがとうございます。 ご意見のとおり、日高市の地理的な特性を踏まえての検討が必要となります。また、高齢化率の進行に	無

	ス停が遠い」このような声が多数あります。タクシーによる移動手段の確保は市民の事を考えた計画であると思います。 現在、地域おたすけ隊が通院支援をしています。今後、支援の必要な方が増える事が想定されデマンドで対応する交通計画は良い計画であると思います。	より、バス停留所までの移動が困難な方も増えることが想定されることなども考慮し、ドア・ツー・ドア性による利便性の観点からは、個別輸送であるタクシーを活用した移動手段が望ましいと考えております。 なお、地域おたすけ隊等の地域ボランティアの皆様のご協力によって、ニーズに応じたきめ細やかな移動手段が提供されていると認識しております。通院等、地域の方の重要な移動手段であるとのこと意見をいただいていることから、双方で連携を図り、役割分担を明確化した上で、望ましい公共交通を構築してまいります。	
51	タクシーの補助はバラマキです。必要な人に有効に支援できるような仕組みをつくるべきです。市民なら誰でも年3回利用できるものなのでしょうか。	タクシー車両を活用するに至った経緯は、協議会の中でも議論してまいりましたが、他自治体が導入する定時定路線の運行も視野に入れ、先進事例を検証すると、乗合率の低さ等、自治体が掛ける費用に対する利用状況に課題があることが分かりました。また、以前日高市でも循環バス（せせらぎ号）を運行したことから得られた教訓を踏まえ、人を運ぶことに対して、必要分だけ費用を掛けることが持続性の観点からも望ましいという結論に至りました。さらに、ドア・ツー・ドアサービスとなるため、利用者の身体的負担が他の公共交通手段よりも極めて小さいタクシーを活用し、利用者が経済的な負担を過度に感じずに外出できるサービスレベルに設定できるよう検証を進めてまいりました。 なお、令和7年度から新たな移動手段として導入する「おでかけタクシー」については、年3回という利用回数の制限はありませんので、安心してご利用いただきたいと思います。	無
52	タクシーを利用するには補助を引いても負担が大きく、免許返納を考えた方がいい世代に返納の後押しにならないと思う。住みにくいと考え、人口流出になると思う。	持続可能な地域公共交通の運営を実現するには、受益者負担の原則に基づき、利用者にも適正な範囲で料金負担していただくとともに、需要と供給のバランスを踏まえ、利用状況や財政負担を考慮した制度設計が必要であると考えております。 なお、おでかけタクシーについては、既存公共交通軸の補完機能でありますので、市内を運行している鉄道・バス路線との役割分担を踏まえ、利用料金等を設定しております。 今後、お得な利用方法も合わせて周知してまいります。	無
53	P35 施策①-Ⅰ-Ⅰ 既存の公共交通を補完する新たな移動手段の導入 取組内容①新たな移動手段「おでかけタクシー」の導入に意見します。 ◎日々の買い物等のおでかけにタクシーは高額すぎて使えません。 市民が本当に利用できるもっと現実的な施策を是非検討ください。	P35 施策①—Ⅰ—Ⅰ おでかけタクシーの利用料金については、ドア・ツー・ドア等、利用者の利便性が高い反面、鉄道・路線バスの利用料金と比較し、相対的に高くなりますが、持続可能な観点から利用者負担と公的負担の割合を設定しております。 また、登録をされた市民同士が乗り合わせて、1台分の料金で目的地まで行って帰ってくることも可能でございます。お得な利用ができるよう周知に努めてまいります。	無
54	（2）35 頁「新たな移動手段 おでかけタクシーの導入について」 新たな移動手段として市はバス路線の設置ではなく、タクシー助成を導入しようとしています。しかし、自分が買い物や市役所に行くときに、その都度タクシーを予約する未来図をどうしても想像できません。そうした声は周囲からもよく聞きます。市民のライフスタイルの変更にを迫るような大がかりな施策であるにしては、市民の声を時間をかけて積み上げた形跡が希薄です。たしかに、素案の中で、タクシーでなければならない理由が様々な観点から述べられていますが、市民感覚という最も大切な土台を欠いているため、全体が机上の空論であるとの感を否めません。	（2）「新たな移動手段 おでかけタクシーの導入について」 新たな移動手段の導入に当たっては、他自治体の事例を踏まえて、路線バスを含め、多様な交通モードについて検討し、専門部会を含めると令和7年1月までに計10回の協議を重ねて、また、協議会以外においても社会福祉協議会での地域おたすけ隊の方との意見交換や自主運行実施自治会、市内病院との意見交換を行い、移動に関わりのある市民の方々と実情についてお話を伺ってまいりました。 また、市民の皆様からもご意見を伺う機会を設けており、令和5年度に実施した市民アンケートの結果においても、公共交通全般について、利用したいときに利用できない自由度の低さに加えて、高齢者等からは、身体的な制約によるバス停までの移動手段も含めて、ご意見を受けております。 これらのご意見を受け、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間の自由度が高いことなど、移動需要に対する適正化に有効な手段として、タクシーを活用した制度を導入するものです。	無

55	予約等について ・ネットで入力、キャンセル、乗車情報が分かるようにして欲しい ・満車のときの対応はいかに。個人の予定のキャンセル？仕事へのタクシーがすぐ手配できるか	おでかけタクシーの予約方法は、電話予約のみとなります。今後、利便性の向上を目指して、ネット予約や運行状況の確認システム等、利用者のニーズに応じた対応を検討してまいります。	
56	日頃から日高市民のくらし維持向上に尽力していただきありがとうございます。 広報ひだか令和 7 年 1 月号の記事「みんなにとって便利な公共交通を目指して」について違和感を覚えました。 「日高市おでかけタクシー」ですが、昨今の物価高騰・賃金低迷で厳しい経済状況の中、タクシー利用は非日常的です。また、乗降ポイント（市外）が埼玉医科大学病院（毛呂山町）だけというのも疑問です。日高市の特手健診で推奨している医療機関の 3/4 が飯能市なのに何故そのポイントだけを選定したのでしょうか。	おでかけタクシー導入の考え方として、鉄道・路線バスとの役割分担のもと、地域内（市内）での移動手段を補完する機能が前提となります。そのため、原則的には乗降ポイントを市内施設に限定して設定しております。 埼玉医科大学病院（毛呂山町）については、特別ポイントとして例外的に認めているものであり、既存事業である「高齢者等おでかけ支援事業」から、高度医療機関として多く方の利用実績があることから、設定をしているものです。なお、乗降ポイントについては、利用者の皆様のご意見を踏まえて、随時、見直しを図る予定です。	
57	施策②ー１ー１ ① 市が主体となる運行事業の実施について イーグルバス撤退による「乗り合いタクシー事業（お出かけワゴン）」の実証実験を行い、本格運営を目指すと思いますが、大いに期待します。成功するようなら交通空白地（高萩東部）にも、のちのち実証実験をお願いしたい。	・施策②ー１ー１ イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間廃止に伴う代替交通手段「お出かけワゴン」の運行につきましては、実証実験として行政・交通事業者間で継続的に利用実態に係るモニタリングを行ってまいります。令和 8 年度以降の運行については、モニタリングの結果等を踏まえて、判断してまいります。	
58	市内各所へのコミュニティバスの運行をゆくゆくは行えるように市の中に運用できる組織をつくってみてはどうでしょうか。 バス路線の代行は計画どおりでいいと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 いただいたご意見は今後の検討材料のひとつとして、参考とさせていただきます。	無
59	日高市では以前、循環バスを運行し、廃止に至ったケースがあります。その教訓を生かした考え方が必要です。 行田市では、循環バスは「使い勝手が悪い」「ルートが遠回り」であると理由で乗り合いタクシーが導入されています。 「東急こま川ニュータウン」に二世帯で住んでいます。	ご指摘のとおり、市循環バス（せせらぎ号）の廃止経緯や日高市の実情、他自治体の事例を踏まえて、ドア・ツー・ドア性や利用需要に応じた対応が可能である「おでかけタクシー」を導入するものです。	無
60	・飯能駅までは電車があるので、高麗川駅までの本数を増やせば便利になると思います。	イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間の廃止に伴う「お出かけワゴン」の運行については、1 日当たり 20 便程度の運行し、通勤・通学利用者を考慮した朝 6 時から夜 8 時までのダイヤを予定です。 詳細な運行内容については、市ホームページ及び広報等に掲載しておりますので、併せてご確認ください。	無
61	・車があるので、イーグルバスがなくなっても影響は特にならない ・イーグルバス日高～飯能路線市内運行区間の代替交通手段については、市内拠点を結ぶ運行経路で良いと思う ・飯能駅までは電車があるので、高麗川駅までの本数を増やしてくれば便利になる。	評価のご意見ありがとうございます。 なお、イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間の廃止に伴う「お出かけワゴン」の運行については、1 日当たり 20 便程度の運行し、通勤・通学利用者を考慮した朝 6 時から夜 8 時までのダイヤを予定です。 詳細な運行内容については、市ホームページ及び広報等に掲載しておりますので、併せてご確認ください。	無
62	たしかに、こま川団地～武蔵高萩駅まではおでかけワゴンでもいい部分はあるが、ほかのエリアでも出来ないの？ 他のエリアの方もおでかけしやすいようにできないの？	おでかけワゴンについては、路線バス廃止の代替交通手段の実証実験と考えております。実証実験の経緯及びその後の運行状況を見て、今後の施策に役立てていきたいと考えております。	
63	・おでかけワゴンは利用させていただきます。	多くの皆様に利用いただけるよう、利便性向上に向け、引き続き、検討・協議を進めてまいります。	無
64	・乗降ポイントが多く、一律の運賃で乗車できるのが良い（おでかけワゴン）	イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間廃止に伴う代替交通手段「お出かけワゴン」については、サ	無

	・今までのバスが無くても、同じようなコース、それより多いポイントで乗降できるのが良い（おでかけワゴン）	ービス水準、現行路線の当該区間における利用実態を踏まえて、運行経路及び乗車運賃を設定しております。	
65	イーグルバス運行で利用していましたが、廃止の事で困ります。でも日高市はバスに替わりワゴンが走るようです。ありがたいです。	評価のご意見ありがとうございます。 引き続き、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実に向けた取組を検討してまいります。	無
66	イーグルバス廃止に伴う新たなバス計画 市として、ミニバスを運営する。経路は、イーグルバスプラス他とし、乗務員は公募する（半ばボランティア員）※有償あり	イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間廃止に伴う代替交通手段として、「日高市おでかけワゴン」を導入し、運行事業者については、市内タクシー事業者を予定しております。 詳細な運行内容等は、市ホームページ又は広報等に掲載予定でございます。	無
67	2. イーグルバス廃止について 現在も学生・勤務者は利用しています。乗車する人員は減少していると思われ、現在あるルートは存続してほしい。バスの経営から小型はやむを得ない事と、地球の温暖化等もあり、現在のルートは保存のことと思います。	2. イーグルバス廃止について イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間廃止に伴う代替交通手段「おでかけワゴン」の運行につきましては、実証実験として行政・交通事業者間で継続的に利用実態に係るモニタリングを行ってまいります。令和８年度以降の運行については、モニタリングの結果等を踏まえて、判断してまいります。	無
68	(1) 40 頁「おでかけワゴン運行系統図」について 現行バスの廃線に伴い、市は「こま川団地-武蔵高萩駅」と「こま川団地-高麗川駅」間の代替輸送を計画していますが、「こま川団地-飯能駅」間の路線が手当されていません。しかも、手当てされていない理由について明確な説明がありません。この路線は、（限られた時間帯であるとはいえ）通勤・通学客が多く、その大半はこの４月から高麗川駅を経由する遠回りを強いられるか、高額タクシー利用を余儀なくされます。納税者・住民の「理解を得る」には、少なくとも「理由を語る」ことが必要ではないでしょうか。	(1) 40 頁「おでかけワゴン運行系統図」について 令和６年４月にイーグルバス株式会社から今年度末をもって日高・飯能路線バスの市内運行区間の全面廃止を決定した旨の報告を受けてから、全面廃止の決定に関する再考を要望し、条件付きでの運行継続が示されたことから、飯能市とも連携して交渉を重ねてきた経緯がございます。 この路線は、市内でも人口密度が高いこま川団地や東急こまがわ地区を抱え、沿線住民の日常生活の足として重要な移動手段であることから、廃止後の空白期間を生じさせることのないよう、代替交通の導入を早急に検討してまいりました。 ご指摘いただいた、こま川団地から飯能駅までの運行につきましては、現在、飯能駅までご利用されている方には大変なご不便をおかけいたしますが、大変難しい状況でございます。 理由といたしましては、市域を超えた運行となるため、飯能市及び飯能市地域公共交通協議会との協議、関係する交通事業者等との協議、特に関係する路線バス事業者との競合関係の調整もでございます。また、多額な財政投資も必要になります。 これまでの同路線の利用状況を踏まえ、検討した結果、飯能駅までにつきましては鉄道網が整備されてございますので、市としましては、市内鉄道駅への輸送を維持確保することで、市内の鉄道駅を中心とした人の流れを創設することで、地域の活性化にもつなげていきたいと考えております。	無
69	P32 目的②「今ある移動手段を守り支える」 特に飯能駅と高萩駅間のバスはせめて現状を維持してください。現在のイーグルバスの時間は残していただきたい。 また、こま川団地から高麗川駅までのバスを日高市役所まで、せめて平日の午前と午後２本ずつでも延長していただけないでしょうか。 タクシーの導入は、絶対嫌です。おでかけ支援の券は、嫌な思いをさせられただけで、全く実用的ではありませんでした。	令和６年４月にイーグルバス株式会社から今年度末をもって日高・飯能路線バスの市内運行区間の全面廃止を決定した旨の報告を受けてから、全面廃止の決定に関する再考を要望し、条件付きでの運行継続が示されたことから、飯能市とも連携して交渉を重ねてきた経緯がございます。 この路線は、市内でも人口密度が高いこま川団地や東急こまがわ地区を抱え、沿線住民の日常生活の足として重要な移動手段であることから、廃止後の空白期間を生じさせることのないよう、代替交通の導入を早急に検討してまいりました。 ご指摘いただいた、こま川団地から飯能駅までの運行につきましては、現在、飯能駅までご利用されている方には大変なご不便をおかけいたしますが、大変難しい状況でございます。 理由といたしましては、市域を超えた運行となるため、飯能市及び飯能市地域公共交通協議会との協	無

		議、関係する交通事業者等との協議、特に関係する路線バス事業者との競合関係の調整もごさいます。また、多額な財政投資も必要になります。 これまでの同路線の利用状況を踏まえ、検討した結果、飯能駅までにつきましては鉄道網が整備されてごさいますので、市としましては、市内鉄道駅への輸送を維持確保することで、市内の鉄道駅を中心とした人の流れを創設することで、地域の活性化にもつなげていきたいと考えております。 本件については、令和6年4月にイーグルバス株式会社から令和7年3月31日をもって日高・飯能路線バスの市内運行区間の全面廃止を決定した旨の報告を受けてから、全面廃止の決定に関する再考を要望し、飯能市とも連携して交渉を重ねるとともに、路線の維持・確保に向けた現実性等の分析も併せて進めてきた経緯がごさいます。 新たな移動手段の導入に当たっては、他自治体の事例を踏まえて、路線バスを含め、多様な交通モードについて検討し、専門部会を含めると計10回の協議を重ねて、また、協議会以外においても社会福祉協議会での地域おたすけ隊の方との意見交換や自主運行実施自治会、市内病院との意見交換を行い、移動に関わりのある市民の方々と実情についてお話を伺ってまいりました。 また、市民の皆様からのご意見を伺う機会を設けており、令和5年度に実施した市民アンケートの結果においても、公共交通全般について、利用したいときに利用できない自由度の低さに加えて、高齢者等からは、身体的な制約によるバス停までの移動手段も含めて、ご意見を受けております。 これらのご意見を受け、ドア・ツー・ドア性や利用者の時間の自由度が高いことなど、移動需要に対する適正化に有効な手段として、タクシーを活用した制度を導入するものです。	
70	「日高市おでかけワゴン」の運行、イーグルバス運行代替案に反対します。 今まで通り、イーグルバスを運行すべきで、現行バス（イーグルバス）を運行できないのは、乗客が少ないとのことですが、通勤・通学のための利用のためには、おでかけワゴンでは不十分です。現行バスより小型化したものを配備できないのか。昼間の乗客を減らすのはやむを得ないとしても、乗合バスを運行できるようにして欲しい。	令和6年4月にイーグルバス株式会社から令和7年3月31日をもって日高・飯能路線バスの市内運行区間の全面廃止を決定した旨の報告を受けてから、全面廃止の決定に関する再考を要望し、飯能市とも連携して交渉を重ねてきました。撤退に至る理由として、利用者の激減に加え、運転士不足という切実な問題により、これ以上の路線の維持・確保が困難な状況であったことから、同路線からの撤退が決定された経緯がごさいます。 この撤退に伴う市民生活の影響を最小限に抑えるために、市としては、現行のバスから小型化した10人乗りのワゴン車「おでかけワゴン」を配備し、乗合形式にて運行します。	無
71	以下に関する意見です。 高齢でもあり、結果、多数に従わなければならない、仕事を失うことにも対応していくことを余儀なくされることを重々承知での意見です。 利用区分は下鹿山⇄武蔵高萩駅です。 4.2 施策事業・実施主体・スケジュール (回覧板で実証実験のタイムテーブルを拝見しました。) ＊19時台の終了時刻について ・個人的には仕事を失います。収入が断たれます。 (21時終了のエイジフリーの仕事をしているため) ・自宅から通勤しているお父さん、子どものいるお宅では都内の会社から帰ってきての帰宅の手段がなくなる。一人暮らし、転居を余儀なくされる。 ・若い世代が減少する ・平日に働いている人たちがばかりではない。	「おでかけワゴン」の運行ダイヤについては、令和5年度に実施した路線バス乗降調査やイーグルバスからの実績報告に基づき、通勤・通学の時間帯を中心に、利用者の移動需要に応じて、設定しております。 運行を継続するに当たり、持続可能な公共交通を構築するためにも、利用者数や収支率等の観点を踏まえた判断が求められますので、令和7年度の実証実験については、運行ダイヤを朝6時から夜8時台までとさせていただきました。本格運行に向けては、再度、市民の皆様からのご意見を伺い、需要を把握し、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。 なお、おでかけワゴンについては、乗車定員10名のワゴンタクシー車両を使用し、乗り切れない方が発生した場合、普通タクシーが応援運行を行います。 こま川団地から飯能駅までの間を路線バスにて、乗り換えなく移動されていた方々には大変な不便をおかけし、大変申し訳ございません。この路線は、市内でも人口密度の高いこま川団地や東急こまがわ団地を抱え、沿線住民の足として重要な移動手段であることから、路線バス廃止後の空白期間が生じさせることのないよう、代替手段の導入を早急に検討してまいりました。 しかしながら、これまでのご利用状況や路線バスの運転士不足など切迫した問題により、路線バスの運行が極めて難しくなったことによるものでごさいます。	無

	・日曜日は市内から出ないで暮らすことになる。タクシー代を惜しまず使える方は論外。 ・タクシーを割安で利用できる時間が制限されている。 ・おでかけワゴン時間外に高くてもタクシーに乗れるのか、来てもらえるのか ワゴンの運行管理について ・1 台の乗車人数の制限があると思います。普通免許でのドライバーさんにおいては。バス停に来て乗れない状態となった場合に、個人的にも仕事の立場上でも支障がでる。また、帰宅できなくなる。 ・22 時くらいの間にも便を入れて欲しい。	市としましては、飯能駅までにつきましては鉄道網が整備されてございますので、市内鉄道駅への輸送をおでかけワゴン又はおでかけタクシーにて維持確保することで、市内鉄道の駅を中心とした人の流れを維持し、地域の活性化につなげていきたいと考えてございます。なお、鉄道駅でのおでかけタクシーからの乗り継ぎには 200 円の割引料金制度を導入いたします。少しでもお得にお使いできるよう引き続き検討してまいります。	
72	「日高市おでかけワゴン」の実証運行のルートですが、現行の2ルート以外で、こま川団地～飯能駅方面のルートも必須だと思います。こま川団地住民にとって、通勤・通学・買い物等に必要な大事な足です。現在、こま川団地～飯能駅イーグルバスで320円、4/1 からおでかけワゴン・鉄道利用で550円、おでかけワゴン・国際興業バス利用で 600 円 遠回りとなり、経済負担増です。 「みんなにとって便利な公共交通を目指す」ならば、地域公共交通協議会の審議だけでなく、広く住民の声を傾けていただきたく存じます。ハコモノ施策にならないよう、本当の住民ニーズを踏まえた上で、再考していただけることを強く願います。	こま川団地から飯能駅までの間を路線バスにて、乗り換えなく移動されていた方々には大変な不便をおかけし、大変申し訳ございません。この路線は、市内でも人口密度の高いこま川団地や東急こまがわ団地を抱え、沿線住民の足として重要な移動手段であることから、路線バス廃止後の空白期間が生じさせることのないよう、代替手段の導入を早急に検討してまいりました。 しかしながら、これまでのご利用状況や路線バスの運転士不足など切迫した問題により、路線バスの運行が極めて難しくなったことによるものでございます。 市としましては、飯能駅までにつきましては鉄道網が整備されてございますので、市内鉄道駅への輸送をおでかけワゴン又はおでかけタクシーにて維持確保することで、市内鉄道の駅を中心とした人の流れを維持し、地域の活性化につなげていきたいと考えてございます。なお、鉄道駅でのおでかけタクシーからの乗り継ぎには 200 円の割引料金制度を導入いたします。少しでもお得にお使いできるよう引き続き検討してまいります。 次年度（令和7年度）の実証運行時には、利用者アンケート等を実施し、運行内容のご意見を伺う予定です。令和8年度での本格運行に向けて、サービス水準の最適化を図ってまいります。	無
73	①表と図面が多く提示されていますが、「表Ⅰ」とか「図Ⅰ」とナンバーリングはしないのでしょうか。 ②14 ページの系統別の表は字が小さくて読めません。 ③42 ページ 表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要 事業許可区分 4条乗合 法律名の明記がありません。 道路運送法ではないですか。	①「表」及び「図」については、ナンバーリング（通し番号）を設ける予定はございません。 ②「表 系統別のバス乗降人数調査結果」の掲載方法を見直します。 ③事業許可区分は、道路運送法第4条を指しておりますので、表内での法律名を明記します。	有
74	難しい言葉、専門的な言葉には、用語解説が必要だと思います。 「自動車NOX・PM法」、「KPI」、「DX」、「バッファ」、「GX」、「MaaS」、「EV」等 そのページに書くか、まとめて書くかは検討してしてください。	用語解説を当該ページの下部に記載するよう検討します。	有
75	計画書には、鉄道網図、道路網図、バス路線図（系統図）に特化した図面がありません。鉄道網図（JR川越線、西武池袋線等）、道路網図（国道 299 号、県道川越日高線等）、バスはどこを道路を運行していて、起終点、公共施設等を入れて、また、廃止予定路線を図示したものを作成してほしいと思います。	9 ページの「2.2地域交通の現状診断 地域旅客運送サービスの整備状況」にて、日高市及び周辺地域での鉄道路線、バス路線での運行経路（道路網）を示すとともに、各公共施設等の位置をプロットし、公共交通の利用圏域を整理しておりますので、改めて、鉄道網図、道路網図、バス路線図（系統図）に特化した図面を掲載する予定はございません。 なお、廃止予定路線（イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間）については、40ページで代替交通手段として運行する「おでかけワゴン」の運行系統図を掲載し、廃止となった該当路線を示しております。また、別途、市ホームページや広報、区内回覧文書等を用いて、周知を図っておりますので、ご確認ください。	無
76	1 段落では我が国での状況説明で、最後に「全国で路線廃止や 減便が相次いでいます。」で終わっていますが、これらによる影響のことにはふれられていません。次のような主旨を加筆していただきたいと思います。 「都市部でも通勤、通学、通院、買物等への影響が発生しており、地方部過疎地では更に深刻な影響が発生しています。また、	ご指摘を踏まえ、以下の文言を追記します。 「高齢化の進展に伴い、高齢ドライバーの運転免許証の自主返納が推奨されていますが、自動車を運転できない高齢者や、運転免許証を持たない学生などをはじめとする移動制約者の足としても公共交通	有

	高齢者においては日常生活上、必要として自動車免許証を返納できず、悲惨な事故が発生し社会問題となっています。」	は必要不可欠であるため、維持・確保に向けた検討が求められています。」	
77	4段落最後に、本市においても上記5で提案した同様の主旨を加筆していただきたいと思います。	1段落目で、日高市を含めて、全国の自治体で共通する課題や問題点を明記する形となりますので、ご指摘の趣旨を追記する場合、内容が重複してしまうことを踏まえ、原文のままとさせていただきます。	無
78	目標、施策のねらい、施策事業、担当課と整理されています。本計画に記述されている施策と事業は、現在の総合計画前期計画（5年間）と実施計画（3年間）の体系とどうも整合していない感じがします。これらとどう体系付けていくか検討してください。 また、「施策事業」という言葉が記述されていますが、「施策」という言葉と「事業」という言葉の定義は異なり、地方自治体の計画で「施策事業」という記述を使用するのは、いかがかと思います。表に施策と事業が混在しているということであれば、前述した実施計画との体系付けの上、「施策、事業」と記述し、これは施策、これは事業とか明確に分けて記述されたいと思います。検討してください。	ご指摘のとおり、「施策（政策を実現させるための具体的な方策・対策）」と「事業（施策を実現させるための個々の行政手段）」は定義が異なりますので、表内については「施策・事業」と表記します。	有
79	②地域自主運行事業の立上げ・運営に対する支援 「現在、武蔵台、横手台市街地で実施されている地域自主運行と 同様のデマンド型交通の導入に向けて、運行経費の一部補助を行います。」 計画書には上記のような記述ですが、12月13日の協議会の質疑では、「現在実施している両自治会への補助も行う。」という回答でした。現在の記述では、このことが明確ではないので、両自治会への補助のこともしっかり表現していただきたいと思います。	ご指摘を踏まえ、以下のとおり見直します。 「武蔵台、横手台市街地で実施されている地域自主運行の支援を行うとともに、同様の取組を新たに立ち上げる団体等に対しても、運行経費の一部補助を行います。」	有
80	③キャッシュレス決済の導入検討 「現行の市内バス路線や鉄道では、交通系 IC カードによる決済 が可能となっていますが、今後、おでかけタクシーにおいても導 入等を検討する際は、キャッシュレス決済の導入についても併せ て検討します。」 【実施主体：市、交通事業者】 実施主体は主体度が高い順で記述されていると思いますが、 【実施主体：交通事業者、市】ではないですか。 35 ページ以降の箇所も並び順が適切かどうか、再度見直しをしていただきたいと思います。	事業運営に係る実施主体の優先度等を踏まえておりますので、ご指摘のとおり表記を見直します。	有
81	「本計画は、計画策定（Plan）、施策事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方にに基づき、定期的かつ継続的に 計画の推進及び進捗管理を行っていきます。」 上記のように記述されています。次のことを加筆していただきたいと思います。 ① 市、交通事業者等の各団体が達成度を評価した調書を作成され、第1回の協議会で評価、検証、第2回協議会では次年度の計画の公表をしていくという流れだと思います。59 ページにも協議会のことが記述されていますが、「協議会がここにおいて主体的な役割を果たす」ということ。 ② 評価、検証されたことの公表については、市のホームページ等を通じて、市民に公表されていくということ。	ご指摘のとおり、地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）が主体となり本計画に掲げる PDCA サイクルを回していくこととなりますので、以下の表記を見直します。 「本計画は、計画策定（Plan）、施策事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方にに基づき、協議会での議論を踏まえ、定期的かつ継続的に計画の推進及び進捗管理を行っていきます。」 なお、評価・検証結果については、協議会での会議資料及び結果とともに、随時、市民の皆様に公表させていただきます。	有
82	本計画は、前期基本計画最終年度から始まり、後期基本計画5年間の前4年間までの位置付けです。令和6年3月策定の実施計画では、協議会の関係等が盛り込まれています。令和7年度は後期基本計画が策定されます。これには、令和8年度以降の施策をしっかりと位置付けてください。また、実施計画には毎年の具体的な事業をしっかりと位置付けてください。事業実施には予算の確保も必要ですが、財政厳しい中、見積りも難しい事業が散見されますが、費用対効果と市民満足度が向上する事業の執行を期待します。	市総合計画に掲げる施策に位置付けるよう関係部署との協議を進めてまいります。 また、3か年を対象期間とする実施計画においても、協議会での評価・検証結果を踏まえ、適切な事業を明記してまいります。	無
83	58 ページにも記述がありますが、本計画の事務局（危機管理課）が中心になるとしていますが、特に庁内各課との連携、協力が大変重要です。これをもって、住民、企業等へ理解、協力を求めているだけだと思います。本市も人口減少、高齢化の進展	計画推進に係るマネジメントは、協議会が主体となって実施しますが、公共交通等に関わる関係者（市民、交通事業者、行政、関係機関など）や庁内関係部署が施策の実施状況やその効果、新たな課題や改	無

	の中、大変厳しいまちづくりですが、交通政策は福祉のまちづくりだと思います。住民、企業、行政が一体となったまちづくりを期待します。	善方策を共有しながら、連携を図り、取り組んでまいります。	
84	開始に当たっては、地区住民への分かりやすく丁寧な説明会を開催していただきたいと思います。公民館単位、場合によっては自治会単位の規模で、日中や夜間の開催によりきめ細かい説明をしていただければと思います。説明会開催の周知にしても住民に伝わる方法を検討していただければと思います。そのほか広報ひだかやホームページを通じて、事業の内容等を周知していただければと思います。	本計画の施策にも位置付けて、来年度（令和7年度）から導入する新たな移動手段「おでかけタクシー」については、今年度（令和6年度）内に制度内容の説明及び利用者登録申請の受付を含めて、説明会を開催します。 また、説明会の開催に係る周知については、広報ひだか2月号及び市ホームページに掲載して、市民の皆様幅広くお知らせさせていただきます。	無
85	本計画策定では、ライドシェアについての議論はなかったのでしょうか。タクシーが不足する地域でこのことが報道されています。今後、本市においても必要性が高まってくることも予想されると思いますので、協議会等で調査や検討を進めてほしいと思います。	協議会委員の方からもライドシェアに関するご意見をいただき、多様な交通モードでの検証を進めてきましたが、今回の計画では、問題・課題の解決策として、現時点ではライドシェア以外の交通システムでの対応が適切と考えていますので、本計画には反映しないこととしております。 しかしながら、将来、社会状況の変化により、ライドシェア等の新しいシステムが必要となる可能性もあることから、国や近隣自治体等の動向を注視してまいります。	無
86	イーグルバスの代替ワゴンの運行が計画されていますが、具体的に見えません。運行時刻表や運行ルートなどを早期に示してください。	本計画内でも運行系統図を掲載しております。 なお、広報1月号では運行内容（ルート、時間等）を掲載するとともに回覧文書では、運行内容と併せて詳細な運行ダイヤをお知らせしました。また、市ホームページでも随時、周知を図ってまいります。	無
87	バスの本数をふやしてほしい。1時間2本位に	交通事業者においては、バス利用者の低迷や深刻な運転士不足、今後も更に人口の減少が見込まれる中、厳しい経営状況が続いており、運行本数の増便は大変難しい状況でありますことをご理解願います。 市としては、交通事業者に対して可能な支援を検討し、市民の皆様の「おでかけの足」を確保してまいります。	無
88	説明会を開催していただけると市民の理解度も上がると思います。	令和7年度から開始する新たな移動手段「おでかけタクシー」については、今年度（令和6年度）内に制度内容の説明及び利用者登録申請の事前受付等の登録会を開催します。 また、登録会の開催に係る周知については、広報ひだか2月号及び市ホームページに掲載して、市民の皆様幅広くお知らせさせていただきます。	無
89	この交通計画は特定事業者に補助金が流れるだけで、市民の利便性につながるのか疑問です。それだけの予算があるなら子ども達の給食費に使って預ける方がより多くの市民（子育て世代の方に）に恩恵があると思います。	本計画は、少子高齢化の進展や深刻な運転士不足により、厳しい状況に置かれている既存公共交通の確保及び既存公共交通を補完する新たな公共交通を導入することにより、市民の誰もが日常生活に必須の目的地行けるような環境づくりを移動面から支えるものです。	無
90	バス本数が少ない。年7,300円の交通補助を知らない人が多い（高齢者の方です）	交通事業者においては、バス利用者の低迷や深刻な運転士不足、今後も更に人口の減少が見込まれる中、厳しい経営状況が続いており、運行本数の増便は大変難しい状況でありますことをご理解願います。 なお、市で実施する助成制度については、多くの方にご利用いただけるよう、周知方法を工夫してまいります。	無
91	日高市地域公共交通計画について全面的に反対であり、検討中止を求める。 31ページ目にまとめられている目標①②③の目標値が、制度策定・制度管理に必要なリソース（人件費など）と全く釣り合っていないと感じる。 交通整備ではなくオンライン診療や薬の配達などの整備や日高市の人口増加に向けた取り組み（商業施設の充実化	本計画については、令和6年6月2日付け日高市区長会からの要望もあり、今後ますます進展する少子高齢化に一刻も早く対応するため、検討を行い、各専門分野の方や地域住民の方のご協力によりまとめ上げたものでございます。 目標値については、市の人口構造や地域旅客運送サービスの整備状況、令和5年度に実施した市民ア	無

	など）に力を入れて欲しい。	ンケート調査等の結果に基づき、現状と課題を整理した上で、基本方針に紐づく数値目標を掲げています。 また、人口増加に向けては、市の総合的な取組となりますので、意見については、今後の参考にさせていただきます。	
92	高麗駅周辺のバス路線についての提案（お願い） 1. 現状での問題点、課題 ➤ R299 久保交差点付近には路線バスルートが設定されていない。 ➤ 高麗本郷区住民の通勤通学は、高麗駅まで徒歩、自転車、自家用車での送迎が行われている。 ➤ 高麗本郷区住民の高齢化が進み、現在は自家用車仕様の生活ですが今後については、免許返納される方も増えることが予測される。 ➤ 久保交差点から秩父方面には、シチズンエレクトロ、交差点付近には武蔵台病院があり、特に歩行者が多い。 2. 提案内容 ➤ 高麗駅を経由している飯能⇄埼玉医大線について 現状、巾着田⇄台⇄高麗駅となっているルートを 巾着田⇄久保交差点⇄（台バス停を手打ちうどんしょうへい付近に変更）⇄高麗駅 にルート変更できないか ➤ 台バス停については、高麗駅のすぐ近くであり限られた方々の利用になっているのではと想像しています 本件は、日高市地域公共交通計画 P9、2.2 現状診断及び P14（2）バスの利用状況 P19 公共交通機関満足度、特に西部地区の満足度の低さに関連しての意見となります。ご検討をよろしくお願いいたします。	各路線バス事業者において、道路の整備状況、付近の鉄道駅やバス路線の状況、公共施設等の配置、新たに運行した場合のルートの走行環境などのほか、利用の需要見込みや収支採算性などを総合的に勘案して設定するものですが、ご提案内容を踏まえ、今後の路線バスの在り方を考える際の参考とさせていただきます。	無
93	施策①—1—2 ① 交通事業者と連携した通学手段の確保について 義務教育学校高麗小中学校の児童で4 km以上ある児童は、タクシーによる通学支援を行うとありますが、毎日の登下校に関することで、補助はどのように考えているのか。また、西武線との併用等は、考えているのでしょうか。	・施策①1—1—2 通学支援にかかるタクシーの利用料については、児童や児童の保護者の負担は求めず、無料とする予定です。 また、西武線との併用等については通学支援の手法の一つとして検討しましたが、安全面や利便性等のほか、該当児童の保護者等の意見を踏まえ、タクシーによる通学支援を行うこととなりました。 ただし、タクシーによる通学支援を継続しつつも、今後の公共交通等の状況を見定めて、引き続き最適な支援の方法を検討していきたいと考えております。	無
94	施策①—2—1 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等へのお出かけ支援について ますます進む高齢化社会での高齢者の支援、少子化による子供の減少を少しでも抑えるための手段として公共交通機関の充実を希望します。	・施策①—2—1 評価のご意見ありがとうございます。 多様な世代や属性の方が移動しやすい環境を整備してまいります。	無
95	施策③—1—1 駅周辺市街地の都市機能強化 ① 駅周辺市街地の整備推進について ② 高麗川駅駅舎の橋上化・自由通路の整備・東口の開設について 駅周辺の都市機能化について、駅利用者は駅のロータリー等にコンビニがあることを期待しています。本市にも県道・国道沿いにはコンビニが多く設置されているが、駅前には見かけないため、駅にコンビニ招致をぜひともお願いしたい。それにより利用が増えると考えます。	・施策③—1—1 おでかけタクシーでは、高麗川駅、武蔵高萩駅、高麗駅、武蔵横手駅の 4 駅を乗継ポイントとして、鉄道利用または路線バスの利用を促進するため、割引制度を設定しています。 利用者の待ち時間が発生することは考えられることから、駅周周辺の商業施設の立地は、交通政策の面からも推進していきたいと考えます。	無

96	以前、運行していた市内循環バス（せせらぎ号）の反省を十分生かし、地域公共交通協議会を何回も開催していた だき、本市にあった公共交通に新たな計画を練っていただき感謝しています。今後も十分な検討を行い市民が、安心 して外出できる施策を計画していただけるよう期待しています。	評価のご意見ありがとうございます。 市内循環バス（せせらぎ号）については、利用者が限定的である一方で、一部区間では既存路線バス 路線と競合し、既存路線バスの撤退につながる状況であったことなどの経緯がありました。このときの教訓 を踏まえて、持続可能な公共交通の維持・確保に向けて取り組んでまいります。	無
97	P31 3. 4「目標を達成するための指標（KPI）」 指標①-3 目標値 40,000（R11）に意見します。 ◎この目標値はどのような試算で出されたものですか。 ◎低い目標値と感じますが、この数字の妥当性をいまいちど検証してください。	P31 先進自治体の導入実績に基づき、日高市における人口構成や既存事業の「高齢者等おでかけ支援事 業」の利用状況等を踏まえ、年間で想定される利用回数を算出したものでございますので、妥当だと考え ております。	無
98	3. 住民の打合せ会議について 市の担当者は机上の理論、報告だけでなく、申請があったら出席してください。現場を見て、伺って良い結果が出 ることではないでしょうか。明るい日高市を望んでいます。	3. 住民の打合せ会議について ご指摘のとおり、地域住民の意見や地域の移動需要の変化を把握し、事業に生かすことが重要だと考 えています。 市民アンケートやヒアリング、出前講座のほか、お電話やメール等でいただいた声をしっかりとお聞きし、 政策への参考とさせていただいております。	無
99	市内に色々食品がないので、商店を 母が一人住まいなので	日常生活に必要な食料品や日用品を買い求める市内商業施設や美容院のほか、病院などに少しでも 行きやすくなるよう、市内に292地点の乗降ポイントを設定する「おでかけタクシー」を導入します。 おでかけタクシーは、路線バスとタクシーの中間のようなもので、路線バスのように乗降場所が決まって いますが、時刻表がなくタクシーのように呼べば自宅前で乗車できます。ご利用には事前登録が必要で すが、電子申請や代理による申請も可能ですので、是非ご利用ください。	無
100	②「日高市おでかけタクシー」事業についての意見 公共交通としてタクシー事業は、路線バスの充実の補完事業として実施すべきである。横手台からは、高麗駅、高 麗川駅、市役所へ路線バスで直接行くことが出来ないのは公共交通網整備できていない最高の欠落である。現行の国 際興業との連携で実現すべきである。	ご指摘のとおり、既存公共交通機関を軸として、おでかけタクシーについては、鉄道や 路線バスでは対応が難しい時間帯やエリアでのきめ細やかな地域交通サービスを提供するなど、補完機 能として実施させていただきます。 なお、公共交通網については、持続可能であることが前提であることから、移動需要等を踏まえて、最適 な交通ネットワークの構築を検討してまいります。	無
101	③日高市の地域公共交通網整備の財源 JR 高麗川駅を新たに整備するのに 33 億 6,000 万円の巨費を投じることができるのに、①のイーグルバス代替案で はなく、現行バスに補助金が出せないのはおかしい。また、②の「おでかけタクシー」の前に、路線バスの経費補助 が出せないのはおかしい。①のイーグルバス路線の該当地域の住民代表（この場合、こま川団地代表）の声をまっ たく反映されていない。①と②を充実させるためには、地域住民の意見を聞く会を早急に開催すべきだと考える。市の 足である公共交通の充実を図ることは、日高市の「市の望ましい姿」つまり、市政のビジョンにかかわること で、現行案では不十分であると考ええる。 市民の生活の基礎である通勤・通学の足を確保することは、住民数増の基礎でもある。①②のタクシーでは、この ことは実現できないと考える。この公共交通とともに、「子育て支援」に関する事項などともセットに考えるべき だと、高齢者支援との連携を図るべき問題でもある。	イーグルバス日高・飯能路線の廃止に伴い、公的支援を含めた様々な観点から維持・確保に向けた検討 を重ねた結果、車両を小型化して「おでかけワゴン」を運行する方針を定めております。また、地元自治会 での出前講座を通じて、地域住民の意見を伺ってまいりました。 「おでかけワゴン」の運行に当たっては、令和7年度の実証実験を経て、本格運行に移行する予定であ り、路線沿線地域の皆様を中心にご意見を伺いながら、運行方法や運用車両、運行ルート及び運行ダイヤ 等が合理的なものであるかを検証してまいります。 また、交通と関連性の高い分野（子育て支援・高齢者支援等）との連携を図り、より良いサービスが提供 できるよう検討を進めてまいります。	無
102	市民の要望をしっかりと受け止めてくれて、法定協議会を立ち上げ、公共交通計画を短期間でまとめていただき、 感謝します。あとは、1 日でも早い実現を期待します。	評価のご意見ありがとうございます。 いただいたご意見は、持続可能な公共交通ネットワークの構築と利用しやすい移動サービスの充実に向	無

		けた取組を検討する際の参考とさせていただきます。	
103	・日高市は集約したまちづくりが形成されている訳ではないので、エリアを絞った区域内運行は日高市には適さないと考えます。そのため、市全域をカバーする移動手段の検討が求められると思います。	ご意見のとおり、日高市の地域特性である住宅地が点在している点や、市内における路線バスの利用状況等を踏まえ、運行エリアを設定した区域内運行については、ルート設定や運行時刻の設定は現実的に多くの課題があると考えております。	無
104	1. 地域によって交通状況は違う。今、何でも一緒に考えている。その事を市民に理解されることが必要	ご意見のとおり、地域の実情や課題、市民ニーズ等によって、最適な公共交通は異なるものですので、日高市の特性に即した取組を、ご理解いただけるよう丁寧な説明が必要だと考えております。	無
105	2. 私は、日高団地のバスについての業者、区長、市の職員の方々と、会議を開いたりして、住民は乗ると言っていたが、乗らなかった。それを思えば、業者は約束が守らなければ撤退してしまう、当たり前のことである。そして、行政によりドアからドアでタクシー利用ということ、それを行政は言うべき	市民の皆さんを始めとして、市、公共交通事業者が連携して、将来にわたって持続可能な地域公共交通を守り、育てていくための意識醸成も含めて、重要な視点となります。	無
106	1. アンケートだけでこの議案を進めるのはどうかと思う	本計画の策定に当たり、令和5年度に日高市区長会から、市内全域でのデマンド交通（利用需要に応じた移動手段）の導入に係る要望を受けていることなど、市民の皆様からの声もいただき、事業に着手しております。また、計画に掲げる施策・事業の検討段階においては、今回の市民コメントだけでなく、令和5年度に市民アンケート調査（無作為抽出3,000名を対象）を実施し、市内公共交通に関するご意見を伺い、そこでいただいた課題点等を踏まえた方針を立てております。 さらに、地域おたすけ隊（社会福祉協議会）や地域自主運行（武蔵台・横手台自治会）の運行主体の皆様との意見交換に加えて、市民の皆様からのご指摘・ご提言を踏まえた施策の検討を進めているなど、多様なご意見を計画に反映した上で、新たな移動手段である「おでかけタクシー」、イーグルバス日高・飯能路線市内運行区間の廃止に伴う「おでかけワゴン」の運行内容等を設定しております。 さらに、法定協議会の中には、市内を運行するバス・タクシー事業者も参画しており、交通事業者の立場からご提言をいただき、随時、意見交換を実施するなど、連携しながら、必要な合意形成を図っております。 公的負担については、利用しやすいサービス水準だけでなく、持続可能な公共交通を構築するため、利用者との負担割合の観点からも適した料金設定の検討を進めております。	無
107	2. 実際にバス等を使用していない人からはどう思っているのか聞いたのか	本計画の策定に当たり、令和5年度に日高市区長会から、市内全域でのデマンド交通（利用需要に応じた移動手段）の導入に係る要望を受けていることなど、市民の皆様からの声もいただき、事業に着手しております。 また、計画に掲げる施策・事業の検討段階においては、今回の市民コメントだけでなく、令和5年度に市民アンケート調査（無作為抽出3,000名を対象）を実施し、市内公共交通に関するご意見を伺い、そこでいただいた課題点等を踏まえた方針を立てております。	無
108	3. 市外のバス・タクシー事業者には話をしたの？	法定協議会の中には、市内を運行するバス・タクシー事業者も参画しており、交通事業者の立場からご提言をいただき、随時、意見交換を実施するなど、連携しながら、必要な合意形成を図っております。	無
109	4. 年代それぞれの考えについて、話をしたの？	本計画の策定に当たり、令和5年度に日高市区長会から、市内全域でのデマンド交通（利用需要に応じた移動手段）の導入に係る要望を受けていることなど、市民の皆様からの声もいただき、事業に着手しております。 また、計画に掲げる施策・事業の検討段階においては、今回の市民コメントだけでなく、令和5年度に市民アンケート調査（無作為抽出3,000名を対象）を実施し、幅広い年代層の方から、市内公共交通に関するご意見を伺い、そこでいただいた課題点等を踏まえた方針を立てております。	無

110	5. 一番は市議・市長等が実際に使用して見ては？	次年度（令和7年度）の実証運行時には、利用者アンケート等を実施し、運行内容のご意見を伺う予定です。 多くの方からご意見をいただきながら、令和8年度での本格運行に向けて、サービス水準の最適化を図ってまいります。	無
111	6. これをすると市の方は、お金がどんどん増えるのでは？それで市民税があがるのではないか？	ご指摘については、公的負担の部分となりますので、利用しやすいサービス水準だけでなく、持続可能な公共交通を構築するため、利用者との負担割合の観点からも適した料金設定の検討を進めております。	無
112	飯能行きのバスが無いと服とか下着類を買うのに日高には有りません。「しまむら」「ベイシア」は交通の便が悪い。飯能へ行けば、いろいろなお店もあり、楽しく過ごせます。川越だと私たち年寄りには、バスでは遠すぎ、1本で行かれる乗り換え無しの飯能が良いのです。 私は年金の会に入っています。日高の人は飯能の仲間に入れてもらっています。年に何かいか飯能集合、眼科も飯能	こま川団地から飯能駅までの間を路線バスにて、乗り換えなく移動されていた方々には大変な不便をおかけし、大変申し訳ございません。この路線は、市内でも人口密度の高いこま川団地や東急こまがわ団地を抱え、沿線住民の足として重要な移動手段であることから、路線バス廃止後の空白期間が生じさせることのないよう、代替手段の導入を早急に検討してまいりました。 しかしながら、これまでのご利用状況や路線バスの運転士不足など切迫した問題により、路線バスの運行が極めて難しくなったことによるものでございます。 市としましては、飯能駅までにつきましては鉄道網が整備されてございますので、市内鉄道駅への輸送をおでかけワゴン又はおでかけタクシーにて維持確保することで、市内鉄道の駅を中心とした人の流れを維持し、地域の活性化につなげていきたいと考えてございます。なお、鉄道駅でのおでかけタクシーからの乗り継ぎには 200 円の割引料金制度を導入いたします。少しでもお得にお使いできるよう引き続き検討してまいります。	無
113	今年の 4 月より廃止の方向になっているバスの運行について考えてみました。私の住んでいるこま川団地の中にも飯能方面への通勤・通学で、バスを利用している人達が沢山います。その人達は町の中にも活力でもあり、働きざかりの人達です。納税もしています。バスがなくなることで、その人達はどうなるのでしょうか。職場を変えるか、学校を変えるか、又は西武線沿線に転居するのか？ 今、地方自治体の共通の問題は、人口減少による活力の低下と税収の減少です。その為にも人口の流出を食い止める対策を色々とやっています。このままだと、日高市は、人口の流出と減税を促進している様に見えます。 将来に向けて大きな間違いを残すことになりませんか？市議会の議員の皆様、市職員の皆様方の賢明なるご判断を切に希望します。まだやれることは有ります。	飯能駅までの移動手段として、鉄道駅（高麗川駅・武蔵高萩駅）をご利用いただくことを考えております。 通勤・通学での利用者を考慮し、朝・夜の時間帯での運行本数を現行路線と比較して多く確保しており、利用者の利便性向上に最大限努めております。 なお、ご指摘のとおり、日高市においても人口減少・少子高齢化が進行し、交通分野にも様々な影響が及んできていることから、これらの変化に対応するための持続可能な施策や取組を講じる必要があると考えております。	無
114	数年先には運転免許の返納かと思われる。車がないと色々と不便になります。新しい日高の交通計画があれば、安心して免許の返納が出来るかと思います。	評価のご意見ありがとうございます。 市内での高齢化が進行し、今後、運転免許証の返納を検討される方が増えることが想定される中で、高齢者等の移動制約を抱える方々が、外出等を諦めることなく、地域に住み続けられる環境を整備してまいります。	無
115	こま川団地～飯能駅路線のお手当てがなくなっては市民は大変困っています。市長は、市民の声に話し合いの場を、納得のゆく説明を行ってください。	本件については、令和6年4月にイーグルバス株式会社から令和7年3月31日をもって日高・飯能路線バスの市内運行区間の全面廃止を決定した旨の報告を受けてから、全面廃止の決定に関する再考を要望し、飯能市とも連携して交渉を重ねるとともに、路線の維持・確保に向けた現実性等の分析も併せて進めてきた経緯がございます。 ご指摘いただいた市域を超えた運行（こま川団地～飯能駅）につきましては、飯能市及び飯能市地域公共交通協議会、関係交通事業者等との調整などに課題があるほか、特に関係路線バスとの競合関係もあ	無

		り、併せて、多額な財政投資が必要なことから、市内路線（こま川団地－高麗川駅、武蔵高萩駅）のみでの運行としております。 代替交通手段として運行する「おでかけワゴン」については、1日当たり20便程度運行し、通勤・通学利用者を考慮した上で、鉄道駅（高麗川駅・武蔵高萩駅）に向けて、朝6時から夜8時までのダイヤを予定しております。詳細な運行内容については、市ホームページ及び広報等に掲載しておりますので、併せてご確認ください。 また、令和7年度の実証運行により、行政・交通事業者間で継続的に利用実態に係るデータを取得し、モニタリングを行い、協議会の場でも議論を諮った上で、令和8年度以降の運行内容（路線等）を判断してまいります。	
116	・P28 3.3 目指す姿 日高市が本当に目指す姿を描いた将来像を計画に入れていただきたい。どんな属性の人が、いつ、どこからどこに、どの交通手段を使って、移動するのかの導線を含め、それによってどんな街を目指しているのか。 （理由）「目指す姿」となっているが、これは日高市の交通網の現状を表している図ではないか。	・P28 3.3 目指す姿 市が目指す姿（将来像）については、28ページの図及び表で示すとおりであり、既存公共交通を軸とする中で、それらを補完する面的な交通（おでかけタクシー、各種移動支援事業）など、各拠点を結びつける移動手段として、地域交通ネットワークの位置付けと役割を明確化したものです。 民間事業者の経営も苦しい状況が続いており、撤退を余儀なくされるケースも出てきています。このような現状で、市内を運行する公共交通軸（鉄道交通軸・基幹的なバス交通軸（1日片道30本以上の運行本数））のサービス提供を存続することができるよう、体制を構築していくことも重要な視点であることから、市として可能な支援を実施することで、現在運行されている路線ネットワークを維持・確保することを将来像としても掲げているものです。また、既存公共交通のみでは対応しきれない、「空間的な空白」及び「時間的な空白」の両側面を補う面的な交通手段を新たに導入するという考え方であり、「日高市の交通網の現状」を踏まえて、具体的に将来像のお示しをしております。 ご指摘いただいた“属性”“移動先”“移動手段”“導線”については、各個人の实生活（通勤・通学・通院・買い物等）の中で様々な選択肢があると思われます。本計画では、市民誰もが自分の行きたい場所に「行って、活動して、帰ってくる」ことができる環境、多様な世代・属性の方が外出しやすい環境を移動面から支え、移動の選択肢を増やすことに注力することで、多様な主体が活躍し、移動制約者を含む市民誰もが利便性ある生活を送ることのできる、持続可能な地域交通を目指しております。	無
117	・ P28 3.3 目指す姿 日高市内から飯能駅までのバス路線を「維持すべきバス路線」として残すべきではないか。 （理由）日高市立地適正化計画に日高市内から飯能駅までのバス路線を「維持すべきバス路線」として設定されているが、おそらく今年 3 月に当路線が廃止されることに伴い、当該維持すべき路線が削除された形で、本計画の「目指す姿」が描かれている。しかし、地域住民により飯能駅までのバス運行を要望する署名が 411 筆、本市に提出されており、大変需要が多いことがわかる。路線廃止になったから、維持すべき路線から削除するのではなく、「維持すべき路線」として、どう維持するのかを考えるべき。	・P28 3.3 目指す姿 目指す姿（将来像）においては、立地適正化計画の考え方であるコンパクト・プラス・ネットワークにより、都市の「軸」となる市内鉄道駅を拠点として、立地を誘導すべき地区における公共交通のサービスレベルを高めるため、それぞれの機能分担を考慮し、地域交通ネットワークの位置づけと役割を整理しています。ご指摘いただいた飯能駅までの移動手段については、市内拠点（高麗川駅）と市外（飯能駅）を結ぶ幹線系統ネットワークとして、高い輸送力と定時性に優れた公共交通サービスである鉄道を利用いただくことにより、移動手段の確保に努める方針を立てているものです。 なお、こま川団地から飯能駅までの区間については、当該路線沿線居住者様からの一定数の要望があることも把握しておりますが、市をまたぐ広域路線となり、隣接自治体及び関係する交通事業者との協議に加えて、市の財政的な負担等を鑑み、持続可能な公共交通を構築するためにも、総合的な視点から困難であることの判断を下し、市内運行区間（高麗川駅を拠点として）における運行本数の増強、通勤・通学利用者を考慮したダイヤ設定などを通じて、全体の公共交通サービス水準を高めることとしております。 次年度（令和7年度）の実証運行時には、利用者アンケート等を実施し、運行内容のご意見を伺う予定です。令和8年度での本格運行に向けて、サービス水準の最適化を図ってまいります。	無

118	・P37 施策 1ー2ー1 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等へのおでかけ支援 高齢者のおでかけ支援について 介護保険制度で創設された介護予防・日常生活支援総合事業における移動支援サービスを、是非とも本計画に加えていた だきたい。 （理由）厚生労働省は、介護保険制度を活用した移送支援の事業モデルパンフレットを作成するなどして、各自治体で導入す ることを推奨しており、市の負担なく、そして利用者にとってもより安価な移動手段が可能になる。従い、「介護保険制度の積極 的な活用」といった内容を計画に加えることで、高齢者の移動支援サービスの充実をはかる一助とすると良いと考える。	・P37 施策 1ー2ー1 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等へのおでかけ支援 地域における移動手段はバス、タクシーなどの公共交通機関がまずは担うべきものですが、輸送サービ スを必要とする高齢者や地域の状況等に応じ、公共交通機関、公共交通を補完するボランティア団体によ る輸送、地域の助け合い等を組み合わせてサービスの提供も重要な視点であると考えておりますので、関 係機関及び庁内関係部署との連携を図り、輸送資源の総動員に向けた検討を進めてまいります。 また、市地域公共交通協議会における構成委員には、市社会福祉協議会・福祉団体の代表者も参画 いただいていることから、適時、情報交換等を実施し、地域公共交通との連携の中で、移送支援の観点か ら最適なサービス提供に努めてまいります。	無
119	本計画は行政が策定するもので公用文に該当します。公用文の作成に当たっては基準やガイドラインがあります。 ①正確に書く、分かりやすく書く、気持ちに配慮して書く。市民にとって分かりやすくなるよう仕上げてほしいと思います。 ②常用漢字表に原則拘束されます。常用漢字かどうかよく確認してください。常用漢字を使用せず、あえて平仮名を使用する場 合も適切か検討の上、使用されたらと思います。 「あり方」、「ねらい」、「ふれあい」、「おでかけ」等 ③同じ読みでも意味合いが異なる言葉もあります。どちらが適切か検討の上、使用されたらと思います。 「越える」と「超える」、「合せる」と「併せる」等 ④名詞などを列挙する文書で「・」（中点）が多く散見されます。原則としては「、」（読点）を使用することとなっているようです。 計画書全体を見直されたらと思います。 ⑤「等」や「など」もその中身は書いた人は分かりますが、読む人には分りません。その箇所本当に必要か見直されたらと思い ます。 ⑥送り仮名の記載も難しい言葉があるので、十分確認してください。 ⑦「から」と「より」、「及び」と「並び」も基準があります。 ⑧「推進します」と「促進します」。これも主体は誰かによって使い分けされたらと思います。 「策定」と「作成」、「日高市」と「本市」 これらも各所にあり、どちらかに統一されたらと思いますが、あえて使い分けされているのでしょうか。「日高市」と「本市」は必 要ないと思われる箇所も散見されますので見直されたらと思います。 ⑨略称による記述 日高市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。） 第6次日高市総合計画（以下「総合計画」という。） これらは略称により記述されたらと思います。 ⑩送り仮名も難しい言葉があります。よく確認してください。	ご意見を踏まえ、公用文作成の考え方（文化審議会建議）等に従い、計画全体の見直しを行います。 また、見やすくわかりやすい計画となるよう、記載内容や図・表等の掲載方法を検討してまいります。	有