

件名： 車がなくても日常的におでかけできる移動手段の確保を求める請願

趣旨：

日高市が、車や運転免許がなくても誰もが日常的に外出し、買い物、通院、地域参加できる健幸のまちになることを願い、以下2点、お願いいたします。

1. タクシー利用助成だけを先行して導入・予算措置する前に、日常的な外出機会を確保するための移動手段も検討すること。
2. 検討状況を周知し、市民の声を収集するために、説明会等の開かれた直接的な対話の場を継続的にもつこと。

理由：

日高市では、本年1月より地域公共交通計画策定に向け、日高市地域公共交通協議会が設置されました。ご多忙の中、日々検討を重ねてくださっている委員の皆様には感謝申し上げます。しかしながら、本協議会の市の進め方や検討状況について、市民として憂慮するところがあることから、本請願を提出いたします。

当該協議会で行われてきた議論を見ると、包括的な実態調査や多様な交通手段の事例共有等がしっかりと行われている反面、「新モビリティの導入」を前提とした流れにより、日高市全体の動線設計の議論の前に、「何を新規導入するか」という議論に入り、タクシー助成の実証実験だけが、先行して決定しているという今の状況に大きな違和感があります。

現在検討されているタクシー利用助成は、利用料金の半額程度を市が補助するものとなっています。半額補助とはいえ、タクシーは高額で、経済的にある程度余裕のある世帯を除いた一般市民にとっては、日常の買い物や公共施設等へのお出かけには利用できません。実際、先行自治体の利用状況からの試算では、対象者一人あたり年3回程度の利用と示されており、日常のおでかけを目的とした施策とは言い難いです。

同時に、タクシー利用助成は市の負担額も大きく、さらには利用量の増加に応じてその額は比例します。先行自治体では、市街地をつなぐ定路線があったうえで、空白地帯に対する補助的な位置づけとしていますが、定路線への乗換はほぼない状況で、増え続ける財政負担が課題になっています。日高市は、先行自治体の実績から、5千万円程度の予算規模との試算を示しています。5千万円というと、例えば一般的な乗合ワゴン車を複数本走らせることのできる予算規模です。これだけの予算を、タクシー利用助成に投入する必要性や根拠はどこにあるのでしょうか。

また、約半額程度という補助率にも、合理的な理由が見あたりません。料金設定は、市全体の動線の中でタクシー助成の果たす役割がどこにあるのかを位置付けたうえでなされるべきです。

国では介護保険制度等を活用した高齢者の移動支援を推奨し、様々なモデルが示されています。また、日高市では、地域おたすけ隊が市内6拠点もあり、年間数千件に及ぶ移送を担われており、その数は年々増加傾向にあります。おたすけ隊の活動効果は、移送だけでなく、地域のつながり

や見守りにもつながります。これらの移送サービスの支援・連携の議論なしに、タクシー助成単体の議論は成立しえないのではないのでしょうか。

さらに、このたびのイーグルバスの廃線に伴い、代替手段として乗合ワゴンが運行されることとなります。しかし、人口の多い交通空白地域は他にも存在しています。乗合ワゴン車の将来的なあるべき路線についての議論も必要です。そして、ラストワンマイル施策の一環として、一部の自治会ではデマンド交通が運行され、武蔵台ではグリーンスローモビリティも実験されています。このような、地域の特性に応じたモビリティの導入の議論も必要です。

このように、日高市全体の動線、つまり、幹線とフィーダー系統、そしてラストワンマイルを設計し、エリアごとに、どういう人が、どういうときに、どこに、どうやって移動するのか、多様な交通手段を組み合わせ、その目指すべき将来像をまず設計し、そのうえで、タクシー利用助成が必要であれば、その設計に見合った料金設定、予算配分がなされるべきと考えます。

外出支援は、フレイル予防の観点からも大変重要であることは言うまでもありません。ドアツードアが必要な方とある程度歩ける方とでは、必要な施策も異なります。医療費の削減など様々な部門横断的な効果も踏まえた交通政策であってほしいと考えます。日高市も、「健幸のまち」として、誰もが日常的に外出できる交通網の整備を多くの市民が望んでいることは、議員の皆様ご承知のことと思います。そのための具体策こそ、まず検討いただきたいのです。

おわりに、以上の検討過程について、丁寧な市民参加の機会をお願いいたします。

以上、地方自治法第124条の規定により、請願します。

2024年 11月 14日

住所 埼玉県日高市下鹿山●●●●

氏名 ●●●●●●●●●●

日高市議会議長 様