

安芸高田市地域公共交通網形成計画に寄せられたパブリックコメントのご意見と回答

番号	計画の該当ページ等	ご意見	回答
1	P56	<p>「地域公共交通網形成計画」は、以下の観点から到底承服できる内容ではありません。</p> <p>1(高宮一甲立一吉田) 吉田高校通学生が甲立駅に集結し、そこから定期路線バスを朝夕動かすという計画部分</p> <p>(反対理由)ふるさと創生計画で進めている‘吉田口の開発計画(小原未来構想)’との関係をおさなりにしている点にあります。</p> <p>小原の活動への悪影響:</p> <p>小原地区振興会として、未来に向けた委員の努力の姿に共感し、小職も協力しております。ご承知のとおり、この活動は限界集落地区におけるふるさと創生の好事例として内閣府ふるさと創生本部への発表で、総務省、国土交通、安芸高田市の後押しもいただけてきました。今でも、この地区の皆様に期待され、各自治体から見学や問合せがあり、注目されています。</p> <p>元々、芸備線の吉田口駅は吉田の入口で、吉田からもっとも近い駅としてバス連絡により機能しておりましたが、合併に次ぐ合併による人口減少の中で周辺の飲食店も消滅し衰退しております。</p> <p>そんな中、芸備線、農協、住民も入れて未来を設計する中で、吉田口駅駅舎の中でお好み焼き店・JAスーパーを誘致し、数々の周辺のイベント</p>	<p>p56 の図表 68 は乗り継ぎに配慮したダイヤ見直しの 1 例として掲載したもので、甲立駅から吉田高校への通学を促すものではありません。市の公共交通網のつながりをよくするためにダイヤの見直しや調整の働きかけを行う際の例を示したものです。</p> <p>市全体の交通についてダイヤの見直し対象とすることがわかるよう、例示を変更します。</p>

	<p>活動も広げています。</p> <p>吉田高校生もこの駅から自転車で通学されている人もおられ、小原地区振興会に自転車置き場の相談も受け整備しました。また通学時間の変動つまりクラブ活動などで変動、朝の遅刻時には学校に一番近い吉田口駅の貸自転車で駆け付けることも検討。一方、自家用車のない神楽・郡山などの観光客についてはJR吉田口周辺の民泊検討、長見山ふもとでは空き家を購入し、‘ワイガヤコーナ’をすでに設置して、駅の利用促進に努めておられます。</p> <p>他方、県から東広島高田道路の建設がすすめられ、向原が吉田の入口となる畏れを感じる中で、このたびの地域交通網の計画が公表されました。この駅の利用の想いがある吉田高校生を甲立駅経由とする内容をもっとも吉田に近い吉田口駅の存立不安が広がる懸念があります。</p> <p>今回の計画は、ふるさと創生にて吉田口開発を進められている安芸高田市が同時に進められるとは、いかなるものかと承服できない一番の理由です。</p>	<p>理由2 小規模の市に相応しい交通手段(未来型)の構想と実行計画にしてほしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当市の交通インフラを長期構想化する公共交通網構想と計画を再検討してもらいたい。さらに、中で語られている‘モバイルマネジメントシステム[司令塔]’もこれを支えるものにする。 ・ 世の技術動向や住民の移動実態を適正に見据え、先を創るものにするべきである。交通網計画は生活する人の暮らしの足の確保、外貨を稼ぐ観光客誘致のインフラでもあり、10年にも及ぶものだけに、伸びない 	<p>地域公共交通網形成計画の計画期間は、原則5年程度であり、安芸高田市における計画期間は平成30年度～平成34年度の5年としています。各種調査結果から、公共交通の問題点と解決すべき課題を整理し、基本方針、目標を掲げ、5年間に実行すべき具体的な事業を挙げました。</p> <p>安芸高田市の「将来の公共交通網のすがた」(p50、51)は、広域幹線(鉄道、路線バス)、支線(朝夕:通勤・通学に対応した定時定路線、日中:予約に応じて運行するお太助ワゴン、公共</p>
計画全体			
伝統的アンケート (※1代表)			

<p>的には35)</p>	<p>市の再生の一つの起爆剤になると考える。</p> <p>①交通手段(車と乗務員)が実需に応じた柔軟な運行体制を構想してもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 今回の構想は偏向の入りやすかつ実態を反映しがたい伝統的なアンケートを基にした現状延長型計画となつてはいまいか※1 ・ 零細の山間の市で、路線バス(通勤・通学)、スクールバス(専用バス)、デマンドバス(お助けバス)、事業者送迎バス(病院)、タクシーなどが各法人所有(一部は違うようだが)で地域別に分割かつ目的別の専用は非効率だ。今やシェアエコノミ時代を見据えた構想にしてもらいたい。確かに、現状延長型は実現性が高いだろうが、市の将来を見るとはなはだ疑問である(持続可能計画にならないのではないか)。利用率の低いバス等の交通手段を抱え込む時代は慎むべきで挑戦的なテーマだが、当市の将来の為に革新して欲しいところである。ただ、実行計画は段階的展開もやむを得ないと考える。 <p>② デマンド運送のお助けバスも9時、12時の運行は乗れない人も出ているが、今後タクシー増分でフォーする計画になっているが、今少し突っ込んだ抜本案を考える。前述のと通りのその他の公共交通向けの手段を共有して計画する方法とする。</p> <p><u>※具体的なイメージを例示として述べると</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 事業団で一時預かりにして(手段)、実需に応じた配車計画を1日バッチで立て運行する。車種は大型バス、小型バス、マイクロバス、ジャンボタクシー、タクシーを目的別共有にする。 2) 共有車両の用途 	<p>交通空白地:市町村運営有償運送)、その他(タクシー)で構成します。通勤・通学手段の確保と、高齢者等の移動手段の確保を実現するものと考えております。</p> <p>運行車両については、需要、運行時間、保有車両、道路幅員、経費等を鑑みて、現行の法令のもとで可能な限り効率的に配置・運用しているところです。もっとも、限られた車両と運転手を効率的に活用できる手法を今後も検討していきます。</p> <p>スクールバスの効率的な活用は、事業4(p58)に挙げたとおり、引き続き検討していきます。</p> <p>本計画は、p71にある通り、ICTの進展、交通事業者の状況といった社会情勢やニーズ等の変化に合わせて、必要に応じて事業内容の見直しや改善を図っていきます。また、今後も、安芸高田市公共交通協議会で定期的に評価・検証します。</p>
---------------	---	---

	<p>①定刻定路線のスクールバスも共有(時間別の専有) ・それ以外時間帯を多目的に利用する</p> <p>②市内完結型路線バス(通勤・高校・中学・小学)も早朝夕刻利用は 時間も柔軟にかつ車種も共有し(小型・大型・組合)、実需に対応する</p> <p><u>具体策提案として</u></p> <p>A)基本計画は固定(経路、時間、車種)でも実行は 1-2 日前の予約も 含めて実需に応じた計画(通勤利用の変動、クラブ活動の変動)</p> <p>B)その時間帯は専有されるが、そのほかは開放する</p> <p>C)その計画は実需、実行はリアルタイムに集め、今でいう AI でおこなう (10 年間にも及ぶダイナミックプランニングに AI の利用も考える)</p> <p>D)一番難しいのは乗務員(2 種免許)の割当計画であろうが、これも他 産業のノウハウを利用して効率かつ効果的に行うべき(これは少し 詳細の説明が要りそうだが、今回はこのようなことも視野に入れて検 討してもらわないといけない。技術主導社会(第四次産業革命)を迎 えて零細の市も革新していかなければならない。</p> <p>以上のように、厳しい財政と厳しい運転手不足の中で在来の仕組みの 中でしか考えないのであれば、業界の錚々たる代表が坐する地域公共 交通会議※2の期待外れになりはしないでしょうか。</p> <p>※1偏向の入りやすいアンケート項目の一例。『定期路線バスとデマ ンドのお助けバスの異質な手段に停留所までが遠いとかなどなど合わせ た項目を作っている。路線バスに意見が片よるなど』</p> <p>※2これまでの生活交通への国交省の権限は減り、地域公共交通会議</p>	
--	---	--

		に任せただけに地域のために大概なことはできる。	
--	--	-------------------------	--

<p>2</p>	<p>56 ページ (8 章事業 2) 68 ページ (JR 使用 評価指標 1-2)</p>	<p>小原地域振興会では、4年前に地域建設計画「小原未来設計書」を策定し、JR吉田口駅を中心とした未来に向けての地域振興を活性化してきている。特にJR吉田口駅においては、常時人が居て駅を利用される方には、何かあれば対応しており、安心して利用して頂いている。市の中心地でもある吉田町にも近く、ホームへのアクセスも容易であり、高齢者や障害のある人には、喜ばれている。また、近年は県や市からも活性化に向けての助成をいただき、駅舎を改修して集客力の向上をはかり、吉田口駅利用率や乗降車数の向上を目指して、地域で努力している。</p> <p>しかしながらこの度の安芸高田市地域公共交通網形成計画では、地域の努力とは乖離した説明や表示が至る所に示されており、地域住民は遺憾に感じている。</p> <p>例えば、56 ページ 8 章事業 2 乗り継ぎに配慮したダイヤの調整では、安芸高田市街からJRを利用して来る吉田高校への通学経路の乗継を吉田口駅ではなく、甲立駅と示されている。</p> <p>また、68 ページJR利用評価指標 1-2 に示されている「第2次安芸高田市総合計画の目標値に準じて設定(ただし、吉田口駅の年間利用率を加えて設定)」の文面では、この計画では今後吉田口駅の利用を含めないと読み取れる。</p> <p>これらの表記については、前項は、吉田口駅を乗継地点と表記し、後項については(ただし、吉田口駅の年間利用率を加えて設定)を削除した上で、それぞれの駅の目標値を示していただきたい。</p>	<p>p56 の図表 68 は乗り継ぎに配慮したダイヤ見直しの 1 例として掲載したもので、甲立駅から吉田高校への通学を促すものではありません。市の公共交通網のつながりをよくするためにダイヤの見直しや調整の働きかけを行う際の例を示したものです。</p> <p>市全体の交通についてダイヤの見直し対象とすることがわかるよう、例示を変更します。</p> <p>本計画においては「将来の公共交通網のすがた」(p50)にある通り、市内 3 駅を乗継拠点に位置づけていることから、p68 の評価指標 1-2 で目標値の設定を行っています。</p> <p>甲立駅・向原駅の駐車場の運用方法と吉田口駅の運用方法が異なるため、データ取得方法の異なる吉田口駅をただし書きとしましたが、3 駅の駐車場の年間利用率合計を指標とすることは明示できているため、ただし書きを削除します。</p>
----------	--	---	---

		<p>我々小原地域振興会としては、JR吉田口駅の存続を危惧しており、必要であれば市とも協働して、駅舎の活用やJR及びバスの乗降者数の向上に努めていく所存である。</p>	
--	--	--	--