

# 資料No.1

江田島市公共交通協議会  
平成28年3月18日

## パブリックコメントの結果について

### 1 概要

江田島市の「望ましい公共交通のすがた」を明らかにするマスタープランとして策定中の「江田島市地域公共交通網形成計画（素案）」について、広く市民の皆さんからのご意見等を伺うため、江田島市パブリックコメント実施要綱の規定に基づき、パブリックコメントを実施した。

### 2 期間

平成28年1月26日（火）から2月16日（火）

### 3 素案の閲覧場所など

- (1) 市企画部企画振興課，市役所本庁1階ロビー及び各支所での閲覧
- (2) 市のホームページに掲載
- (3) 自治会，女性会，老人クラブ及び小中学校PTA会長への周知

### 4 意見の提出件数 19件

(内訳)

年齢・性別	男性	女性	団体等	計
20歳代以下				
30歳代				
40歳代	3	2		5
50歳代		1		1
60歳代	5	2		7
70歳代以上	3	2		5
なし			1	1
計	11	7	1	19

地区別	件数
江田島町	4
能美町	3
沖美町	8
大柿町	3
その他	1

### 5 意見に対する考え方など

別表のとおり

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
1	「島しょ部特有の地形から～」 江田島市特有の地形等を追記できないか。「Yの字」であり、集落が点在している。	3	下線部を追記しました。 P3(7行目) 島しょ部特有の地形から、市域の多くが山地であり、平地が少なく、可住地が沿岸部に集中しています。 <u>また、島の形は江田島湾を囲んだY字型の地形で、津久茂瀬戸で分断されています。</u>
2	2人口の現状・将来展望 2015年(平成27)国勢調査では速報値(人口24,351人)が1月に出されました。(詳細(平成28年10月頃公開予定) 年齢3区分人口分布表に、H27国勢調査期間に近い9月末現在の年齢別人口(住民基本台帳)を追記してはどうか。また、将来人口の推移にもH27年9月末(日本人24,567人、外国人市民を含めると25,168人)の数値を追記してはどうか。(人口が外国人市民を含んでいるか否かの表記が必要。)	4	下線部を追記しました。 P4(2行目) 平成22年(2010年)国勢調査によると江田島市の人口は27,023人(外国人を含む)で、高齢化率は35.8%に上ります。今後、人口減少と高齢化がさらに進むことが予想され、このままいけば平成32年(2020年)に、人口は22,100人(▲18.2%)、高齢化率は43.2%(+7.4%)となることを見込まれています。(国立社会保障・人口問題研究所の人口推計による。) <u>また、平成27年(2015年)国勢調査における速報値(広島県が独自に集計した速報結果)では、江田島市の人口は24,351人となっており、前回調査(平成22年(2010年))と比べ、▲2,672人(▲9.9%)となっています。</u>
3	(1)各種機能分布 可能であれば、地図上の施設に番号を振って、右欄に①江田島市役所などの名称を列記できないか。	5	図を修正しました。 P5 <b>(1)各種機能分布</b>
4	(1)第2次江田島市総合計画 総合計画の基本計画「第3節 生活交通の確保」のページを掲載してはどうか。(1ページ追加になる)	6	下線部を追記しました。 P6(表内) <u>生活交通の確保における&lt;施策の目標(目指す姿)&gt; 日常生活や交流を支え、安心して暮らせる公共交通が確保されています</u>
5	(2)江田島市人口ビジョン・江田島市総合戦略 ・総合戦略P3の(6)人口計画(P3)にある「人口ビジョンにおける将来展望を踏まえ、総合計画との整合性に配慮する観点から、平成31年度の目標人口を24,000人とします。」を追記すべき。	7	下線部を修正しました。 P7(4行目) 江田島市人口ビジョンでは、江田島市の人口の現状と将来推計及び人口の変化が地域の将来に与える影響等を分析し、それに対応するための「基本姿勢」や「目指すべき将来の方向」を示すと同時に、 <u>将来展望を踏まえ、総合計画との整合性に配慮する観点から、平成31年度(2019年度)の目標人口を24,000人としています。</u>
6	口中、人口問題に対応するにあたって→当たって	7	下線部を修正しました。 P7(表内) 人口問題に対応するにあたって <u>当たって</u> の基本姿勢

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
7	(4)江田島市庁舎整備ガイドライン 庁舎等(本庁、支所)の位置を示す地図を挿入できないか。	10	図を追加しました。 P10 庁舎等(本庁、支所)の配置図
8	航路図 航路図にP11の番号①～⑧を付記してください。	12	図を修正しました。 P12 航路図
9	「江田島市地域公共交通総合連携計画」P6にある表をアップデートして掲載できないか検討ください。	12	表を追加しました。 P12 航路別運航主体等(市企画振興課調査)
10	(1)旅客船(高速船)・フェリー ・「燃料の高騰に伴う経費の増大」という記述があります。直近では原油価格の大幅な下落もあり、「燃料の高騰」という表現はピンとこないのではないかと。直近10年間の燃料価格の推移表(A重油と軽油)若しくはグラフを提示すると理解しやすい。 下図は参考までに民間海運会社の内航燃料油価格推移表(C重油)。尚、江田島市を起点とした海上交通の燃料はフェリーがA重油、高速船が軽油。	13	図を追加しました。 P13 産業用価格の推移(一般財団法人日本エネルギー経済研究所石油製品価格調査)
11	上から4行目, 江田島市公共協議会→江田島市公共交通協議会	15	下線部を追記しました。 P15(4行目) また、おれんじ号は、路線バスの運行がない若しくは少ない一部の地域において、昼間の時間帯を中心に、江田島市公共交通協議会が地域のタクシー事業者 <del>に</del> 運行を委託しています。

No.	ご意見	ページ	対応等
12	(2)路線バス・おれんじ号 「おれんじ号」がどういうものか全市的に認識されていないと思われます。バス路線の空白地帯を埋める形で、予約を必要とする定時定路線の乗合タクシー(定期便)であり、福祉タクシーではないことの注釈が必要ではないか。運行図ですが、路線が重なり合っていて分かりにくいので工夫ができないか。	15 17	図を修正しました。 P15 路線バス・おれんじ号の運行図  下線部を追記しました。 P17 路線バス 江田島バス株式会社(第3セクター)が、小用・中継ターミナルゆめタウン前・大柿高校間など全26系統で運行し、年間延べ約73万人が利用しています。 おれんじ号 交通空白不便地域(江田島町北部と沖美町全域)の移動手段を確保するため、平成22年(2010年)10月から運行を開始した予約型の乗合タクシーで、年間延べ約9千人の方が利用しています。 利用する場合には、事前に予約が必要で、運行日や運行ルート、運行時刻が決められていますが、自宅の近くから棧橋や医療機関、商業施設などへ定額運賃で気軽に乗車することができます。
13	路線バスとおれんじ号の利用者数の推移 棒グラフより表の方が分かりやすいと思う。また、通学利用者数も別に表記すると分かりやすい。	17	図を修正しました。 P17 路線バスとおれんじ号の利用者数の推移(市企画振興課調査)
14	P17(3)タクシー タクシー営業所の配置図および5km半径圏が見つらい(特に事業者名)ので配色の工夫が必要。また、各社の保有台数が分かれば付記してはどうか。小用港、中町港、第1術科学校付近等のタクシー待機場所も参考として記入してはどうか。	18	図を修正しました。 P18 タクシー営業所の配置図
15	(4)その他の移動手段 スクールバスの路線毎の利用人数を下記の例のように表を付けてはどうか。 H21 H22 H23 H24 H25 H26 ①切串小ルート… ○○○ ○○○ ○○○ ○○○ ○○○ ○○○ ②江田島小ルート… △△△ △△△ △△△ △△△ △△△ △△△  若しくは、主要施策の成果に関する報告書にある下表(平成26年度決算)を加工して参考資料として付してはどうか。	19	表を追加しました。 P19 児童・生徒のスクールバス等利用調査用者の推移(学校教育課)

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
16	<p>(5) 行政負担の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・棒グラフよりも下記の例のように表のほうが分かりやすいのでは。</li> <li>・路線バスの補助金、第1種などの補足説明を注記してください。(総合連携計画P15)</li> <li>・路線バス及びおれんじ号の系統(路線)別損益の表(参考:地域公共交通総合連携計画P13)も掲載すべきでは。(公共交通を維持するために行政負担をせざるを得ない具体的数値が示せる。)</li> </ul>	16 20	<p>表を修正しました。</p> <p>P16 路線バスの系統別輸送人員等(江田島バス株) 図を修正しました。</p> <p>P20 航路・バス・おれんじ号に対する市の支援額</p>
17	<p>2 観光の現状</p> <p>総観光客数は市内観光客と市外観光客(入込観光客)の合算であり、定義を説明しておかないと混乱します。参考までに市外・市内を分けたグラフ。また、広島県の総観光客数も県内・県外で色分けしてはどうか。</p>	21	<p>図を修正しました。</p> <p>P21 総観光客数の推移(広島県観光客数の動向)</p>
18	<p>3 江田島市地域公共交通総合連携計画(前計画)のふりかえり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画期間を付記 →平成22年から平成26年の5カ年計画</li> <li>・客観的評価とあるが、公共交通協議会で結論付けた評価ということによいか。それとも第三者機関(例えば、今回のコンサルタント会社)が評価したものか。</li> <li>・【施策】全般について、計画事業を実施したものについて「効果」の記述がない。</li> <li>・施策3 客観的評価の欄に「交通空白不便地域の移動手段を確保するために「おれんじ号」を運行」のような文言を記載してはどうか。</li> </ul>	23	<p>下線部を追記しました。</p> <p>P23(2行目) 公共交通に関する前計画として、江田島市地域公共交通総合連携計画(平成22年(2010年)3月策定。計画期間:平成22年度(2010年度)~26年度(2014年度)の5カ年間)が存在します。</p>

No.	ご意見	ページ	対応等
19	<p>第5章江田島市の必要な地域公共交通の形成 (前書き部分)</p> <p>・「地方(江田島市)の創生の要のひとつでもあります」とあるが、江田島市としての「地方創生」の定義を付すべき。識者によって「地方創生」の定義は異なり、調べる限り、国も明確な定義づけはしていない。識者の定義を参考までに例示します。</p> <p>①地域が持続していくこと ②地域を維持するために、地域が自ら課題に気づき解決すること ③地域を維持するために人口減少を食い止めること ④雇用や産業、人口が保たれること</p> <p>※この計画を策定している現時点では「地方創生」は安倍内閣が進める「まち・ひと・しごと創生法」に基づく施策であると市民の皆さんも分かります。しかし、10年後、20年後には「地方創生」の施策根拠等が何であったのか忘れてしまいかねないので、「地方創生」政策について補則説明が必要。この計画が作られた背景を書き込むべき。</p> <p>1988年(昭和63)から1989年(平成1)に実施された国における政策事業で、竹下登首相(当時)が発案した公共事業である「ふるさと創生事業」を知っている人は少なくなりました。</p> <p>・ハードとソフトを織り交ぜた「近代的な」→「地域の実情にあった」がよいのでは。</p>	27	<p>下線部を修正しました。</p> <p>P27(7行目) また、地域産業や住民生活を支える公共交通の維持・発展は、地方(江田島市)の創生の将来にわたって活力のある江田島市を構成する要のひとつでもあります。</p> <p>P27(10行目) ハードとソフトを織り交ぜた近代的な、<u>地域の実情にあった</u>総合交通システムをつくりあげることを目指した「地域公共交通網形成計画」を策定することとします。</p>
20	<p>(1)地域公共交通網等の定義</p> <p>①地域公共交通網</p> <p>・「運行及び運航される航路、路線バス、おれんじ号、タクシー」</p> <p>細かいことですが、運行・運航の順では、「路線バス、おれんじ号、タクシー、航路」となるので、「運航される航路および運行される路線バス、おれんじ号、タクシー」のように表記しては。</p>	27	<p>下線部を修正しました。</p> <p>P27(16行目)</p> <p>・本計画における「地域公共交通」とは、地域及び広域生活圏内における各移動を担い、個人や事業者が自らの目的を達成するために、<u>運行及び運航される航路、路線バス、おれんじ号、タクシー、運航(運行)される航路及び路線バス・おれんじ号・タクシー</u>といった交通手段を指します。</p>

No.	ご意見	ページ	対応等
21	<p>(2) 地域公共交通網の果たすべき役割 一読して分かりづらかったので以下の通り加筆・修正したので検討してみてください。</p> <p>【地域公共交通網は、市民、特に児童・生徒や高齢者等に代表される移動制約者の通勤、通学、通院、買物などの日常生活の自立的移動に必要な社会基盤です。市民が生活していくのに最低限必要なサービス水準(シビル・ミニマム)を確保しつつ、より満足度の高いまちづくりに寄与するサービスの提供を図ります。</p> <p>また、地域公共交通網の充実は、市民だけでなく、来訪者にとっても移動手段の確保など交流人口の増加にも寄与するものです。江田島市は観光地としても大きなポテンシャルを持っており、ビジネスや観光などを目的とする来訪者に対して主要施設や観光地への効果的・効率的な移動手段の提供を図ります。】</p>	27	<p>下線部を修正しました。 P27(23行目)</p> <p>地域公共交通網は、市民、特に児童・生徒や高齢者等に代表される移動制約者の通勤、通学、通院、買物などの日常生活の自立的移動を行うために必要な社会基盤であり、これを整えることにより、「地域に暮らす人々の満足度の高いまちづくり」に寄与することが求められています。このため、市民の最低限の生活基盤(シビルミニマム)を確保したうえで、市民が暮らしやすい満足度の高いまちづくりに寄与するサービス水準の提供を図ります。また、地域公共交通網は、市民の交流を促すとともに、来訪者の移動の確保など交流人口の増加にも寄与するものです。江田島市は観光地としても大きなポテンシャルを持っており、海上交通・陸上交通ともに、今後もサービスの提供を確保していくため、ビジネスや観光などを目的とする来訪者の、主要施設や観光地へ効果的・効率的な移動手段の提供を図ります。</p> <p><u>地域公共交通網は、市民、特に児童・生徒や高齢者等に代表される移動制約者の通勤、通学、通院、買物などの日常生活の自立的移動に必要な社会基盤です。このため、市民が生活していくのに最低限必要なサービス水準(シビル・ミニマム)を確保しつつ、より満足度の高いまちづくりに寄与するサービスの提供を図ります。</u></p> <p><u>また、地域公共交通網の充実は、市民だけでなく、来訪者にとっても移動手段の確保など交流人口の増加にも寄与するものです。江田島市は観光地としても大きなポテンシャルを持っており、ビジネスや観光などを目的とする来訪者に対して主要施設や観光地への効果的・効率的な移動手段の提供を図ります。</u></p>
22	下から7行目、市民の最低限の生活基盤→市民の最低限の生活環境基準	27	同上
23	<p>(4) 計画の期間 平成28年度から5年間 →平成28年度から平成32年度までの5年間</p>	27	<p>下線部を追記しました。 P27(32行目)</p> <p>計画の期間は、平成28年度(2016年度)から平成32年度(2020年度)までの5年間とします。</p>

No.	ご意見	ページ	対応等
24	<p>2地域公共交通網形成にあたっての基本方針            &lt;総論&gt;            【スローガンについて】            ・「公共交通ネットワークをつくりまします」→「最適な公共交通ネットワークをつくりまします」            →現にある陸上・海上交通を市民ニーズにあった(市民満足度の向上を目的とした)ネットワークをつくる計画であり、「最適」という文言を付け加えてはどうか。            【文章について】            ・「江田島市及び周辺隣市に運行及び運航している公共交通について、必要な改善を行います。」            →「江田島市内を運行する陸上交通及び周辺隣市と繋ぐ海上交通などの公共交通について、必要な改善を行い、最適な公共交通ネットワークを構築します。」としてどうか。            ・「この公共交通ネットワークの推進及び管理については、地域公共交通活性化及び再生法改正のなかで、地方自治体(江田島市)がリーダーシップを発揮しつつ、江田島市公共交通協議会のガバナンスの下、事業者、住民などの多様な主体が協働で取り組みを進めることにより、地域の「まとまり」と「つながり」を守る公共交通ネットワークをつくり、より生活しやすく市民の満足度の高いまちづくりへの貢献を図ります。」            →「この公共交通ネットワーク構築の推進及び管理については、活性化再生法の改正(平成26年11月)により、地方自治体(江田島市)が中心となって、事業者、住民などの多様な主体で構成する江田島市公共交通協議会が担います。地域の「まとまり」と「つながり」を守る最適な公共交通ネットワークをつくり、より生活しやすい市民満足度の高いまちづくりへの貢献を図ります。」としてどうか。</p>	28	<p>下線部を修正しました。            P28(10行目)            地域に暮らす人々の生活確保, その満足度を高めるために必要なサービス水準を担保する地域公共交通網を形成するため, 江田島市及び周辺隣市に運行及び運航している公共交通について内を運行する陸上交通及び周辺隣市と結ぶ海上交通などの公共交通について, 必要な改善を行います。<u>江田島市内を運行する陸上交通及び周辺隣市とを結ぶ海上交通について, 必要な改善を行い, 最適な公共交通ネットワークを構築します。</u></p>
25	<p>上から1行目, あたって→当たって・・・12行目「当たって」参照            上から9行目, ガバナンスの下→主導の下            下から2行目, 効果的・効率的な運航・運営→効果的・効率的な運行(航)・運営</p>	28 29	<p>下線部を修正しました。            P28(5行目)            2 地域公共交通網形成にあたって<u>当たって</u>の基本方針            P29(7行目)            ・地域にある交通資源を可能な限り活用するとともに, 効果的・効率的な<u>運航(運行)</u>・運営を行い, 維持にかかるコストを適切に管理しつつ, 利便性の高い地域公共交通網を形成します。</p>
26	<p>下から1行目, 共通認識の形成→共通認識の醸成</p>	29	<p>下線部を修正しました。            P29(17行目)            ・市民に公共交通の維持の必要性や, 自らが守り育てるという共通認識の形成<u>醸成</u>を図ります。</p>



## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
27	上から2行目, 施策の体系図→施策の体系	31	下線部を修正しました。 P31(2行目) 1 施策の体系図と事業の実施スケジュール
28	1. 施策の体系図と事業の実施スケジュール 「計画の目標」の左欄の項目に番号を振ってはどうか。(P31からの記述に合わせる。) (1)まちづくりと連携した効果的・効率的な公共交通体系の構築 (2)公共交通の安心感と利便性を高める利用環境の整備 (3)地域との協働による公共交通の確保・維持・改善	31	下線部を追記しました。 P31 表内 (1)まちづくりと連携した効果的・効率的な公共交通体系の構築 (2)公共交通の安心感と利便性を高める利用環境の整備 (3)地域との協働による公共交通の確保・維持・改善
29	事業①海上交通と陸上交通の連携強化 ・江田島市公共交通協議会での協議に加えて海上分科会と陸上分科会(あるのであれば)など事業者間での協議の場を設けるべき。(協議会のみでは大雑把であり、事業者間での協議も必要。) ・公共交通の利用促進イベント等の共同実施には、事業主体として市商工観光課、観光協会や商工会、旅客船協会等との連携も必要では。	31 32	下線部を追記します。 P31表内・P32(20行目) ■ 事業主体:交通事業者, <u>観光協会等</u> , 江田島市
30	事業③ おれんじ号の利便性向上 ・事業②にも関連するが、市内の通院の場合、医療関係との意見交換も必要ではないか。	33	下線部を追記しました。 P33(8行目) <u>利用者等のニーズを踏まえた</u> 効果的・効率的な系統やダイヤへの見直し P33(17行目) <u>利用者等のニーズを踏まえた</u> 効果的・効率的な系統やダイヤへの見直し
31	14行目 ○バリアフリー化の推進(パート・ソフト)→○バリアフリー化の推進(ハード・ソフト)	35	下線部を修正しました。 P35(14行目) ○ バリアフリー化の推進(パート <u>ハード</u> ・ソフト)
32	事業①公共交通を活用した観光ルートの開発 ・事業概要の具体的なイメージ図を挿入してはどうか。宮島、広島港、呉港および市内港とバス(観光タクシーも含めて)の観光ルートモデルなど	37	図を追加しました。 P37 <u>イメージ図</u>

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
33	<p>1事業の検討と決定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施可否及び具体策の策定をどのように行うのか、また、どのような組織で検討していくのか。公共交通協議会事務局が事務局案を提示して公共交通協議会で協議するというのか。</li> <li>・「各事業の関係事業者及び関係者」という表記があいまい。P30(1施策の体系図と事業の実施スケジュール)の計画の目標における各事業の「実施主体」が、ここでいう「関係事業者及び関係者」ということか。</li> </ul>	39	<p>下線部を修正しました。</p> <p>P39(4行目)</p> <p>各事業の関係事業者及び関係者<b>事業主体</b>は、本計画の策定の趣旨を鑑みて、事業の実施可否及び具体策の策定を行います。</p>
34	<p>(1)評価・検証の仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・数値指標と目標値を設定されたものについては、①毎年度評価するもの、②数年に1回評価するものに分けられると考えられるが、この度は①の毎年度評価するという理解でよいか。</li> <li>・モニタリング・評価スケジュールのイメージ図を挿入できないか。</li> <li>・PDCAサイクルの説明をするだけでなく、計画期間中及び終了時における評価の次期や手法、協議会の開催予定等について計画的で具体的に示すべき。地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(国土交通省:平成27年10月)には、計画の達成状況の評価について、記載を検討すべき事項として以下が挙げられている。</li> </ul>	38	<p>下線部を追記しました。</p> <p>P39(9行目)</p> <p>江田島市の地域公共交通を持続的に発展させるため、江田島市公共交通協議会において、継続的に「PDCAサイクル」(事業計画の検討・立案(Plan)→事業の検討・実施(Do)→その過程や実施結果の評価や新しい課題、問題点を整理(Check)→評価を踏まえ事業の改善・見直し(Action))による評価・検証を<b>毎年</b>行います。</p>

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
35	①P.11 1(1)で「燃料費の高騰に伴う経費の増大」及びP.24 4(3)で「燃料費の高騰による収益の悪化」との記載があるが、現状では石油価格は下落しており、「燃料費の高騰」に関する記載は抹消してはどうか。	-	貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。
36	<p>海上交通の維持・確保に関する取組</p> <p>市営船を「公設民営化(指定管理者制度)」したのは記述どおり「民間事業者のノウハウやアイデアを導入することで持続可能な航路の維持・確保」が目的です。市民に公設民営化で航路収支が向上したことを示すべきと考えます。(説明責任)直近3ヵ年度の市営船事業の運航収支及び10月～12月の指定管理者の中町／宇品航路収支を掲載することはできないか。</p> <p>第3次行財政改革大綱では、「公設民営化される交通船事業についてはモニタリングを実施し、その内容を公表」するとあり、また、第3次行財政改革実施計画では「平成27年度よりモニタリングの実施」とある。指定管理業務にかかる収支状況はモニタリング制度における施設管理運営事業評価の重要な要素であり、市民に公表することが求められます。(収支がよければ市民も安心します。)</p> <p>下の表は江田島市地域公共交通総合連携計画P8から。</p>	-	
37	海上交通の利用人数が明記されているが、どの路線からの乗船なのかが、比較検討ができる資料がない。各港の乗船人数がわからないので、検討ができない。各港の乗船人数の判る資料、また、本数における利用者数などの基本的な資料の提示を要望します。	-	
38	<p>バスの系統別輸送人数等(江田島バス株)のデータがおかしい。</p> <p>バスの発着所と終点のみを記載しているため、小用⇒ゆめタウン前が1,029.5回と表示されているが、実際は大柿支所前の大柿高校前1,997.5往復などが抜けているため、参照のデータとして旧江田島町、大柿町のバス路線と沖美町、能美町などのバスの往復回数に差が無いように記載されている。</p> <p>1)市役所のパブリックコメントを求めるデータとして、不適確なため、バス停ごとなどの適切なデータの整理・再集計を求めます。</p> <p>2)旧江田島町(小用⇒大柿高校前など)と旧能美町のバスの本数の差は時刻表では8:1程度の差があり、江田島市内のバスにおける路線ごとの便数の不均衡を無くすことを要望します。</p>	-	

意見に対する考え方など

別表

No.	ご意見	ページ	対応等
39	市内の観光スポット 追記するか、表記を変えるかは事務局等で検討してください。江田島町・能美町・沖美町にも追記するものがあるかもしれません。 【大柿町】 ・大柿自然環境体験学習交流図書館 → さとうみ科学館 ・大原八幡宮 → 新宮八幡宮 ・島の駅 豆ヶ島(飛渡瀬)・・・追記 ・深江地区オリーブ園・・・追記(見学できるのであれば)	-	貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。
40	上から11行目, 三高・大須～宇品航路へ→三高～宇品航路へ	-	
41	3江田島市地域公共交通総合連携計画(前計画)のふりかえり ・施策4 計画していた事業が実施されない理由が記載されていない。 ・施策5 ICカードの導入において、「PASPY」の費用負担がどの程度か記入してはどうか。(具体性が必要)	-	
42	(1)路線網・交通結節点 江田島市交通計画(平成19年3月策定)、江田島市地域公共交通総合連携計画(平成22年3月)にも同様の課題が掲げられており、この度の地域公共交通網形成計画が絵に描いた餅にならないようしっかりと実施計画を練って実行していく必要があります。	-	
43	P27表中 2枠の右欄,「サービス水準の維持・確保」とあるが,連携を強化するためには表現が弱いのでは・・・「拡大もしくは拡充」以上の表現とすべきでは	-	
44	第5章江田島市に必要な地域公共交通網の形成 2 地域公共交通網の形成にあたっての基本方針 ○各交通手段の役割の方向性 都市間幹線 航路 将来の方向性 江田島市民の通勤・通学・通院・買い物他で対象都市広島市への交通手段は交通船が主です。利用者減少等により民間航路で減便されるなど航路維持が厳しくなっています。島民の最も大切な交通手段ですので将来を見越し,切串港～宇品港間は是非国道フェリーとして推進することを,本計画に組み入れていただきたい。	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
45	<p>【事業②路線バス(幹線・支線)系統やダイヤの見直し】の事業概要に市庁舎等の移転により、バス路線の幹線と支線の分割や循環バス等を明記することで「地域公共交通再編事業」にならないか。</p> <p>ネットワークを再編するための事業とあわせて行う事業例として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善</li> <li>・乗継割引運賃の設定</li> <li>・交通結節施設における乗降場の改善</li> <li>・旅客の乗継に関する分かりやすい情報提供</li> <li>・ICカードの導入</li> <li>・バスロケーションシステムの導入</li> </ul> <p>などがあり、「マスタープラン」である地域公共交通形成計画を実現するための具体的な「地域公共交通再編実施計画」が策定できるのではないか。</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。</p>
46	<p>事業②路線バス(幹線・支線)系統やダイヤの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所本庁等の移転、病院移転、中町港での乗り継ぎ改善も考慮して、循環バス等の検討を入れてみてはどうか。(総合計画策定時の市民ワークショップでも具体的な改善要望として出ており、ダイヤの見直しについて具体例を入れるべき。)</li> <li>中町港—鹿川—市役所—柿浦—ゆめタウン—中町港の外回り・内回り</li> <li>※2本に1本は「大君経由」など</li> <li>・三高港と中町港の連携を視野に美能→三高港→高田港→中町港のシャトル便(支線)。中町港で循環バスに接続など。</li> </ul>	-	
47	<p>第6章 計画の目標と具体的な事業内容</p> <p>1 まちづくりと連携した効果的・効率的な公共交通体系の構築</p> <p>事業②路線バス(幹線・支線)系統やダイヤの見直し</p> <p>この中に、中町港→ゆめタウン→大柿市役所本庁→鹿川→中町港(逆回りもあり)の循環バスを是非計画に入れていただきたい。</p>	-	
48	<p>②P32の評価指標で「航路利用者の前年比減少率(%)」とあるが、取組みの前からマイナス志向となっている。今後の対策で増加することもあるので、減少率を増減率にしてはどうか。</p>	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
49	P33上から8行目、「歩かせない・濡らさない・待たせない・分かりやすい」ための施設改善とあるが、そのためにはP33の表の事業の概要欄に、「・棧橋機能, 待合施設の改善」を加えるべきでは	-	貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。
50	③P.34事業①運賃負担感の軽減策の検討について意見 第2音戸大橋開通後、三高から広島へのフェリー乗船が減少しており、今後もフェリー便を存続させるためには、乗船者を増やすことが急務である。フェリーへの乗船を増やすにはフェリー代(人・車)を安くし、利用者を増やしていくことにより、運賃収入をUPさせることが重要と思われる。(運搬量の拡大により運賃収入を拡大させる。)	-	
51	事業① 運賃負担感の軽減策の検討 ・ニーズ調査をして、航路・バスの定期券一元化(乗継割引も関係) ・共通乗車船券の発行 ・観光客等のためのバスと船を連動した1日乗船券等	-	
52	事業②ICカードの導入 ・前計画(江田島市地域公共交通総合連携計画)の施策5で、何処まで掘り下げた調査をしたか。	-	
53	(2)市民満足度アンケートによる満足度の検証及び目標値 市民アンケートは総合計画に関するものを利用し、目標1~5に関する項目を掲載して、これについて満足度を数値化するという認識でよいか。 ※第2次総合計画・基本計画策定時の市民満足度は海上交通が48.9、陸上交通が48.5である。 アンケート送付先は無作為抽出であり、個人の主観による尺度で回答することが予想されます。年度ごとにバラつきがでないか懸念されます。	-	
54	○江田島市として、「地域公共交通再編実施計画」を策定する予定はあるか。	-	
55	・素晴らしい計画書ができていてびっくりです。この江田島を「住み続けたい」、他の場所から「移り住みたい」まちにするには、いろいろ課題が山積している事を知りました。	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
56	・豊かな自然がまだ残っている江田島。その自然と調和した都市を目指してほしいです。それと、その自然や観光地を巡る観光バスがあると乗ってみたいです。	-	貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。
57	・車が使用できない世代は、バス、船、おれんじ号は、大切な手段ですが、乗りつきやバス停名称がわかりにくいです。ベンチが破損していてもそのまま放置されているのを見るとかなしいです。	-	
58	・本庁機能が大柿分庁舎に移動するので、能美庁舎は教育委員会事務局だけになるようなので、小学生の子供を持つ親としては、能美庁舎を塾のような学習できる場所を作って欲しいです。	-	
59	<p>この計画案は、よく練られていると思いますが、陸上部門については、車を持っている人は公共交通機関(バス)を利用しないので、人口が減少しつつある今日、利用促進はあまり望めないと思われれます。ただし、高齢者はこれからも増えると予測されますので、増えるであろう高齢者の方に、公共交通機関を利用してもらうための対策を考慮していただきたいと思います。</p> <p>例えば、高齢者の通院に適したバスの運行形態(車両、ルート、時刻、バス停の検討)、高齢者に対する運賃の補助(バス、船共に)、おれんじ号に予約なしで乗れるようにする等が挙げられます。</p> <p>今後、人口の減少と高齢化は避けられない現象として対処していただきたいと思えます。</p> <p>余談ですが、他所からの移住は大いに歓迎しますが、市民の流出に歯止めをかける方策も一考されてはと思います。(公共交通機関も含め総合的に)。</p>	-	
60	<p>江田島市は、広島市と呉市に隣接する島であらゆる面(通勤、通学、病院、買物、旅行、知識情報等)で関係が深いので、海上交通維持には、市が責任を持っていただきたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 海上交通を根幹において考えてほしい。</li> <li>2. 航路のダイヤに合わせて路線バスを運行する。</li> <li>3. 海上交通運賃を今以上に上げないようにしてほしい。</li> <li>4. 往復運賃の割り引きを取り入れる。</li> <li>5. 高齢者で車が運転できない人のために、タクシーの補助券交付は、むずかしいでしょうか。</li> </ol> <p>なかなかいい案が浮かびませんが以上です。よろしく申し上げます。</p>	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
61	<p>航路の再編</p> <p>1 江田島(切串)からは上村汽船のみとする。</p> <p>2 中町からは、中町～高田～三高のフェリーのみとする。</p> <p>高速フェリーを使用することにより、高速船を廃止しフェリーのみとする。</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。</p>
62	<p>私の住んでいる切串地区の現状が、やはり一番解っておりますので申し上げます。現在切串は隣の小用に行くことは、大変な労力が必要です。広島市に出かけるのは大変便利な地域ですのでさほど不自由は無いのではと感ぜられるかもしれませんが、やはり江田島の住民ですので車のない方等はかなり不自由に暮らしています。江田島市という地形がかなり広く、全部ではないが広島なり呉なりへの港があります。大須への船の発着がなくなり、デマンドバスが運行されてはいますが、大須と言う地区自体が人口減少の甚だしい地域ですので、利用者は、少ない便ではゼロとか1人と言う状況です。大須からの便を利用して切串地区の4丁目、5丁目の方も利用をしてはいるが、やはりこちらも高齢者が何人かが利用するという状況です。</p> <p>公共交通網の整備は必ずするというのなら、もう少し利用しやすくなれば増えるのでは考える。江田島市の北部(切串、大須)地区を、地域の循環バスにして利用者を増やし少しでも定着させることが、一番ではないかと思う。社会実験で行って欲しい。赤字を解消することは無理かと思うが少しでも減らすことができるのでは。地域の要望は地域が一番解っているので地域に委託し運営する。この方法を実験してもらいたい。経費や雇用が色々な問題が少しでも解消できるのでは思う。7,8年前から、考えて発言してきてはいるが、色々な弊害があり実現に至っていない。</p>	-	
63	<p>私は、江田島市内に居住しております高齢の母をバスとフェリーを利用して広島市内の病院に定期的に通院していました。自宅からフェリー乗り場までバスで移動し、フェリーに乗り換え、宇品の棧橋で更にバスに乗り換えてやっと病院にたどり着くといった状況でした。帰りも同じ行程で往復4回も乗降を繰り返さなければなりませんでした。</p> <p>高齢の母と一緒に行動そのものが大変なので、出来れば江田島市内でバスに乗り、そのままフェリーに乗り、降車することなく病院までバスで行くといった移動手段ができないものではないでしょうか。</p> <p>私と同じように江田島市から広島市内へ通院する人の利便向上及びバリアフリーの点からも最適な手段だと思えます。</p> <p>是非、「江田島市地域公共交通網形成計画」の中で検討して頂ければと思います。</p>	-	



## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
64	<p>1)江田島バスは江田島市が97%の株を保有しています。中町港の傍に市役所があるが、市役所の人々がバス(公共交通機関)を利用しているようには思えません。市役所への通勤、および江田島町、大柿町、能美町に分れている市役所への移動にはバスで移動するように、市役所の職員への強制を要望します。公共交通機関を利用するように、まず市役所の対応から改めるべきです。民間企業では、移動時に公共交通機関を利用するのは現在では常識です。不便だから公用車を使うのではなく、バスが不変だからこそ、江田島バスの運用を改善するように考える。それが江田島市職員としての務めではないでしょうか？</p> <p>2)市役所の職員は自転車、私有自動車通勤の交通費をもらうよりも、税金を使ってる江田島バスを利用して、市民の足を残すようにあらためて下さい。</p> <p>3)市役所職員がバスを利用していないからこそ、バスの運営に対しての市民の不満が判らないのだと思います。現在のバスの不便さを市役所職員、自ら体験してください。</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組めます。</p>
65	<p>今回のパブリックコメントの収集方法において</p> <p>1)市民の交通に関わる大事な意見を求めるパブリックコメントであるが、市内の朝、夕の放送で、交通について、市役所にパブリックコメントを求める放送が一度としてなされていない。</p> <p>2)市役所のホームページにパブリックコメントを集めているとの情報が更新されていない。</p> <p>3)交通機関を利用する港などにも市役所がパブリックコメントを集めているとの情報が掲示されていません。</p> <p>以上の事を鑑み、市役所ではパブリックコメントを求めるとしていながら、パブリックコメントを集める準備、手立てを市民のために適切な方法を考えて行っていないと思われまます。</p> <p>このようなパブリックコメントの収集方法は法律上は問題なくとも、市役所の意見集約方法として不適切と考えます。</p> <p>A)パブリックコメントの収集する方法の見直しを要望します。</p> <p>B)期日を改め、再度パブリックコメントを受け付けるように要望します。</p>	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
66	<p>小用港と船とバスの連絡は割と本数があり、乗り換えが楽であるが、中町港、秋月港などはバスと船の連絡が悪い。</p> <p>1) 船を利用する人の乗船、下船に対応したバスの時刻表の見直しを要望します。全ての船について、乗船、下船時に対応したバスの運営がなされれば、利用者が増加するのは、明白だと考えます。</p> <p>現在のバスの利用者が少ないのは、行きも、帰りも船に使えないバスの運行姿勢が反映しているのではないのでしょうか？</p> <p>2) 江田島市民の高齢化が進めば、公共交通機関のバスの運行が現在より必要になると思われます。</p> <p>小型のバスはバリアフリー対応ですが、大型バスがバリアフリー対応になっていない。大型バスもバリアフリー対応に換えてほしい。</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組めます。</p>
67	<p>1) 広島港につく便(中町⇄広島、切串⇄広島、小用⇄江田島)がAM8:00以降のため、広島港からの接続が悪い。8時10分のバス、市電を待つしかないため、広島への通勤が不便。3便とも以前のように8時前に到着するAM7:55分着に変更して欲しい。</p> <p>2) 中町港⇄広島港は朝が30分、午後は27分と運行時間に差がある。朝の通勤ダイヤを以前のダイヤのように6:00⇄6:27 宇品6:30⇄6:57 7:00⇄7:27 7:00⇄7:57のようにもどして欲しい。コスト削減であれば、夜の便を30分に変更してもらった方がよい。</p> <p>3) 中町⇄宇品の高速船は朝 時刻表通りに着かないことが多い。航路が以前と変わっているので遅くなっているのでは。時間を守れる運行に改善して欲しい。</p>	-	
68	<p>1) 中町港のターミナル付近に、コンビニエンスストアを併設して欲しい。ターミナルにお好み焼き屋があるが、昼しか営業していないため、使いにくい上、近くには売店もないため食事さえ、不便である。</p> <p>港の公園にコンビニエンスストアを設けるなどすれば、観光客への対応の他、コンビニエンスストアを利用する人が、バスを利用する場合も考えられるので、路線バスのメリットがあるのでは。</p>	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
69	<p>1) 中町⇄広島行き的高速船が、瀬戸内シーラインになってから、騒音がうるさくなっています。 広島県の深夜騒音の参照値45dBを上回っているので、改善を要望します。江田島市の公共交通機関が市民へ騒音を与えるのは論外だと思います。騒音対策をになう市役所の環境課が港の傍にあるのになぜ指導しないのでしょうか？理由を教えてください。</p> <p>2) 瀬戸内シーラインへの騒音対策の方法、騒音が改善される時期を早急にきめて頂くように、要望します。</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。</p>
70	<p>・是長から三高まで、バス又はオレンジ号を利用し、三高からフェリーに乗って広島(宇品)へ行く時の行きと帰りの連絡を何とかして欲しい。 別紙、時刻表に書いてある通り待ち時間0分、2分、△26分の場合、オレンジ号に完全に乗ることができず利用できません。43分、30分も少し長いと思います。</p> <p>・オレンジ号を利用して藤三(買物)に行く時の帰りが20分位したらすぐに来るので、ゆっくり買物ができません。1時間位余裕をもたせて欲しい。</p>	-	
71	<p>1 現在、沖地区から大柿高校に通学することは不可能なので、将来の人口減対策として、是非対策を考えてほしい。</p> <p>2 沖地区から三高港や中町港に向かうバス便の接続は極めて悪く、接続を考慮して、利用客を増やすべきと考える。</p> <p>3 沖地区から大柿方面への通院は、デマンドバスを利用したいが、片道しか利用できないのが現実である。</p> <p>4 市役所の本庁移転時には、沖地区から公共交通を利用して、庁舎に行き来できるように考えて頂きたい。</p> <p>5 沖地区から、高田方面や飛渡瀬地区への公共交通手段を確保して頂きたい。</p> <p>6 デマンドバスの予約時間の制約を緩めて、利用しやすいようにして頂きたい。</p>	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
72	<p>過疎地において、交通手段は重要な問題です。            早急に、デマンドバスおれんじ号のダイヤの見直しを検討願いたい。            おれんじ号利用者からの意見です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船の発着時間との接続に待ち時間が長過ぎたり、ほとんど無かったり、とても利用しにくい。</li> <li>・大柿、大君への病院の通院の為、利用しているが、時間が充分に無く困っている。</li> <li>・夕方の便を増やしてほしい。(中町棧橋発17:00頃の便)</li> <li>・販売店が無くなった現在、鹿川までの買物の便が欲しい。</li> </ul>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。</p>
73	<p>④海上交通西能美航路の改善策について            三高行きのフェリー最終便が現在、宇品港発21:00である。三高の住民は夜間便がない為、通学、通勤、スポーツ、文化活動に支障をきたしている。フェリー便の増発又は能美行高速船22:00と22:58発の2便を三高港に寄港してほしい。</p>	-	
74	<p>⑤陸上交通おれんじ号の改善について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前予約が利用条件となっているので、緊急時に利用できず不便</li> <li>・現在運行日が沖美北部線は月・水・金、沖美南部線は月～土となっている。北部線・南部線とも毎日運行が望ましい</li> <li>・沖美南部線では大柿町への医療機関に接続しているが、沖美北部線は接続便がないので不便である</li> <li>・現在のおれんじ号のダイヤはフェリー・高速船との接続が悪く、ダイヤ改善をしてもらいたい</li> </ul> <p>※今後、益々高齢化が進むことにより、移動に不便を感じる高齢者が増えてくるので、公共交通網をしっかりとしたものにしていくよう望む</p>	-	

意見に対する考え方など

別表

No.	ご意見	ページ	対応等
75	<p>自治会内での取りまとめ意見, 以下のとおり</p> <p>1.人口減とフェリー便数は比例している 不便な島のイメージ改善のためには利便性を高め, 住み良い土地と思える計画にして欲しい。又, 交通弱者たる高齢者を意識した交通網の形成を切に願う(これらのために税金投入すべきである)</p> <p>2.台風等の警報発生時にフェリーは即運休となり, 通勤, 通学者は休暇を取らざるを得ないことが多い。高速船が運航されている時には自費で全額を払って止むを得なく利用する者も多くいます。これではますます人口流出は増えるばかりでなく, 定住(転入)を考えている人にはマイナスのイメージとなるので, こうした時には, 定期券利用者への補助券を発行して乗り換え利用をはかることを検討して, 定住者の歯止めと移住者のプラスイメージをはかってもらいたい。</p> <p>3.便数確保のため事業者への補助を検討して下さい。</p> <p>4.夜間便運航を復活するように考えて下さい。 (昔は小型高速船の別料金での運航があった)</p> <p>5.中町航路の三高寄港を検討して下さい。 (フェリー運航と一体的に考えて下さい)</p> <p>6.ICカード利用を早急に実施するよう検討下さい (他の交通事業者利用も便利となる上に, 補助金検討に利すると思います)</p> <p>7.オレンジ号をもっと自由に利用出来れば利用者増になると考えます。 (船便等との接続改善, 前日予約は利用しづらい常時運行するように)</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ, 必要な検討を経たのちに, 実施すべき関連施策の推進に取り組みます。</p>
76	<p>1.三高-広島間の船便の維持(回数増が望ましいが)は現定住者および移住希望者にとっては最大の関心事です。安心・安全をアピールする上で絶対必要不可欠です。しかしながら利用者減を理由に減便, 運賃値上げへとなって, 定住することへの不安は高まるばかりです。 こうした観点から事業者, 利用者への補助を考えるべきと思います。仕事を島内で増やすことは絶対的に無理ですから, 島外へ働きに行くことを前提とした交通網計画を検討して下さい。そのために税金投入は止むなしです。 オリーブ栽培事業よりもこの方がよっぽど人口減対策になると思います。</p>	-	

意見に対する考え方など

別表

No.	ご意見	ページ	対応等
77	<p>目標1 事業③ オレンジ号の利便性向上 バス停から離れた集落に住んでいるお年寄りは最寄りのバス停までの距離が遠く、バスの利用が難しいためタクシーを利用している。そうした方たちにも使ってもらえるように、オレンジ号の利用方法や運行範囲の拡充の検討をしてほしい。</p> <p>目標2 事業① 乗換環境の充実 事業の概要はスマホやインターネットをしないお年寄りにも分かりやすく、観光で来られた方にもとてもいいと思う。</p> <p>目標3 事業① 運賃負担感の軽減策の検討 概要外ですが、中町港発で小用港方面に行く時、「中町港」から「ゆめタウン行き」に乗り、「ゆめタウン」で乗り継いで「小用行き」のバスに乗り換えた場合、それぞれの運賃がかかるので、乗り継ぎをしても中町港から小用直行のバスの運賃と同じになるように、乗り継ぎの割引などあればよいと思う。</p> <p>島外の学校に通う子供は港まで保護者が送迎しているケースが多く、バスの通学定期代が下がれば利用しやすいかと思う。</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。</p>
78	<p>事業② ICカードの導入 江田島市だけではなく、近隣の市でも使われているICカードが導入されると、より使いやすくなると思う。</p> <p>事業④ わかりやすい公共交通情報の提供 島内の交通網がわかりにくかったので、是非導入していただきたいです。</p> <p>目標4 事業② 公共交通を活用した観光ルートの開発 江田島市の観光施設等を巡るモデルコースを作り、「バスの一日乗車券」または「江田島市一日乗船&amp;乗車券」を作り、利用してもらってはどうか。</p> <p>その他 大君から早瀬大橋を渡る路線を検討してほしい。</p>	-	

## 意見に対する考え方など

## 別表

No.	ご意見	ページ	対応等
79	<p>○海上交通と陸上交通の乗り継ぎの便が悪く、ほとんど30分以上待ち。広島から帰りのバス(三高)でも待ちさえすれば必ずそこにバスが来てくれるので良いとしても、行きも帰りも長時間の待ち時間は高齢者や病人には辛すぎる。満足度の高いまちづくりとは、とうてい思えないし、おれんじ号の予約制は来訪者には出来ない事で、都市との交流なんて、言葉とは逆で不可能に等しい。ふる里にも帰れないとなげく人が多い。</p> <p>○広島から来る人、帰る時位の時間帯にせめて、朝、ター本つつ、船が着けば、そこにバスかおれんじ号が待っているのが望ましい。民泊の時、いつも又江田島に来て!!と見送るけど、来ても交通が不便で全部タクシーに成る。</p> <p>○おれんじ号を利用させてもらっているけど、バスもとても親切で(両方)ありがたいけど、乗客の少なさで、やはり気の毒で仕方ないとあきらめの気持ち。</p> <p>○これらを決める人は、皆若く、車で通う人ばかりだから、弱者のいたみは解らない。一度、体験してみしてほしい。待ち時間の長さに、きっと、うんざりするはず。</p> <p>○海上、陸上交通の連携強化をしてもらえると信じ書かせてもらいました。</p>	-	<p>貴重なご意見を頂いております。頂いたご意見の趣旨を踏まえ、必要な検討を経たのちに、実施すべき関連施策の推進に取り組みます。</p>
80	<p>計画案内容に賛成します。</p> <p>子ども達の通学がスムーズにいけば将来、通勤にもつながっていくので、その時間帯は特に充実して頂きたい(船)</p> <p>通院についても車が運転できなくなった後、不便になるのでバス停などのいすを増やし待ち時間の負担を減らして頂きたい。</p> <p>島の中には、まだまだ観光PRできるものがあると思う。しかしバラバラだと弱いので近くにあるものの連携が必要です。</p>	-	