

## 江田島市地域公共交通計画（素案）に係る意見募集の結果について

### ■ 実施結果の概要

#### 1 実施時期

令和4年2月14日（月）から令和4年3月11日（金）まで

#### 2 周知方法

市ホームページへの掲載

資料の閲覧，貸出し（企画振興課，市民センター（江田島・能美・沖美），三高支所）

#### 3 提出方法

電子メール，ファクシミリ，郵送又は直接提出

#### 4 意見募集の結果

意見提出者数 2人（21項目）

提出方法内訳 メール提出（2件）

御意見の概要と市の考え方

※いただいた御意見は、できる限り原文に近いものとしていますが、編集の都合上、一部加工を加えています。

No.	御意見の概要	ページ	市の考え方
1	<p>本計画の趣旨・位置付け</p> <p>・記述について以下の点を考慮できないか。</p> <p>①「江田島市は終戦直後から続く人口減少やマイカー普及に伴う移動需要の減少から」終戦日（昭和 20 年 8 月 15 日）から、すでに 77 年が経過しており、書き方に工夫が必要だと感じた。例えば、「江田島市は昭和 22 年（1947 年）の 6 万 3,560 人（国勢調査）をピークに減少し続けている人口やマイカー普及に伴う移動需要の減少から」</p> <p>②このたび策定する地域公共交通計画が令和 2 年 1 月 27 日施行された改正「活性化再生法」に基づく計画であること及びポイントとなる点について、どこかに表記する必要があると考えるがどうか。</p>	P1	<p>①下線部を修正しました。</p> <p>一方、<u>江田島市は昭和 22 年（1947 年）の 6 万 3,560 人（国勢調査）をピークに人口が減少し続けており、またマイカー普及に伴う移動需要の減少から公共交通利用者が減り続け、公共交通の経営環境は厳しさを増しつつあります。</u></p> <p>②本計画が令和 2 年 1 月 27 日施行された改正「活性化再生法」に基づく計画であることは、明記しています。なお、ポイントとなる点については、下線部を追加しました。</p> <p><u>令和 2 年 1 月に改正後の「活性化再生法」が施行され、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保するため、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を計画に位置付ける必要があります。</u></p>
2	<p>位置・地勢</p> <p>・記述について</p> <p>【現行】国道 487 号が南北に縦断し、早瀬大橋で陸続きになっており、</p> <p>【修正案】国道 487 号が南北に縦断し、早瀬大橋と音戸大橋（呉市）により本州と陸続きになっており、</p>	P2	<p>下線部を修正しました。</p> <p><u>国道 487 号が南北に縦断し、早瀬大橋と音戸大橋（呉市）により本土と陸続きになっており、陸路による他市町への移動が可能となっています。</u></p>
3	<p>市内外の通勤・通学の状況</p> <p>①このたびの計画素案に通勤者数及び通学者数は令和 2 年の国勢調査データが間に合わなかったということでよいか。また、令和 2 年の国</p>	P4	<p>①通勤者及び通学者が分かる国勢調査データ（従業地・通学地による人口・就業状態等集計）は、令和 4 年 7 月公表予定となっています。</p>

	<p>勢調査データはいつごろ確定数値が分かるか。</p> <p>②本計画は、令和4年度から令和8年度までの5年間であり、令和2年の国勢調査データが分かり次第、計画策定後でも差し替えという形で追記してはどうか。</p>		<p>②令和2年の国勢調査の結果が、計画の考え方等に変更を及ぼすものであれば、計画の見直しを検討していきます。</p>
4	<p>第2次江田島市総合計画における市民満足度調査</p> <p>・『満足度調査』（まちづくりアンケート調査）の説明も必要です。16歳以上の市民から無作為抽出で2,000人に対しアンケートを送付。毎年度の回収率を記載してはどうか。（アンケートの信ぴょう性を示すため。）</p>	P9	<p>下線部を脚注として追加しました。</p> <p><u>※市民満足度調査とは…市民が、市の施策68項目を重要度と満足度で採点するアンケート調査。16歳以上の市民のうち、無作為抽出した2,000名にアンケートを送付し、回収率は約35%。</u></p>
5	<p>図18「海上交通の確保」の重要度ポイントと満足度ポイントの推移</p> <p>図19「バスなどの確保」の重要度ポイントと満足度ポイントの推移</p> <p>・『海上交通の確保』、『バスなどの確保』で分けるグラフではなくて、『重要度』、『満足度』、『平均値』のグラフにしてはどうか。</p>	P10	<p>図18及び図19を修正しました。</p>
6	<p>江田島市第2期人口ビジョン・総合戦略</p> <p>・総合戦略の計画期間（R3年度～R7年度）とこのたびの地域公共交通計画の期間（R4年度～R8年度）は4か年度重なります。総合戦略に盛り込まれている交通関連の取組3件を記載してはどうか。</p>	P11	<p>江田島市第2期人口ビジョン・総合戦略で掲げている交通関連の取組3件（「次世代型公共交通システムの研究・実施」・「通学定期補助制度の運営」・住民相互や乗り合わせによる移動の推進）は、次のとおり計画の事業に掲げています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「航路の持続可能性に寄与する次世代技術の情報収集（P42）」</li> <li>・「自動運転等の導入に向けた情報収集（P43）」</li> <li>・「ICTを活用した公共交通サービスの検討（P52）」</li> <li>・「通学定期券購入補助制度の実施（P51）」</li> <li>・「住民主体による移動手段の確保に向けた周知・啓発（P53）」</li> </ul>
7	<p>海上交通の値上げ</p> <p>・令和4年4月1日から小用～呉のフェリー及び高速船の運賃改定（値上げ）となるが、本計画に反映することを考えているか。この計画が策</p>	P15	<p>表1航路別運行概要は、令和3年12月現在の運賃等を記載しています。なお、ご意見を踏まえ、下線部を追加しました。</p> <p><u>※3 小用～呉航路は、令和4年4月1日より運賃値上げを実施。</u></p>

	定される直後の値上げです。		
8	<p>公的負担額の表記方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス及び乗合タクシーの維持・確保に係る公的負担額金額の表記ですが、グラフは千円でよいとしても記述は以下の通りにしたほうが、読み手に分かりやすいと思います。</li> </ul> <p>①路線バス</p> <p>60,000千円台→6,000万円台</p> <p>約98,000千円→約9,800万円</p> <p>②乗合タクシー</p> <p>14,000千円前後→1,400万円前後</p>	P25	<p>下線部を修正しました。</p> <p>①補助金額は年間 <u>6,000万円</u> 台で推移していましたが、令和2年度(2020年)は新型コロナウイルス感染症のまん延により利用者が減少などにより、<u>約9,800万円</u>へと大幅に増加しています。なお、全額が江田島バス株式会社への支出となっています。</p>
		P28	<p>②赤字は国と江田島市が負担しており、江田島市の負担額は <u>1,400万円</u> 前後で推移しています。</p> <p>なお、路線バスや乗合タクシー以外の表記についても、千単位から万単位に修正しました。</p>
9	<p>移動手段確保に係る行政負担額の推移</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「図 56 公共交通等の維持確保に関する行政負担額の推移」は、国・県・市の負担額がわかるように図を工夫してください。</li> <li>・「表 5 公共交通等の維持確保に関する行政負担の内訳」も補助項目別に負担する主体別に金額が分かるように工夫できないか。(すべてが江田島市の負担ではないことも知っていただく必要がある。)</li> </ul> <p>例) 航路運航への補助 県○○円, 広島市○○円, 江田島市○○円</p>	P32	<p>国・県の負担額においては、本市を經由しない補助等があるため、図 56 及び表 5 は本市の負担額のみを記載しています。なお、航路・路線バスの維持・確保に係る公的負担額 (P18・P25) には、国・広島県等の公的負担額を記載しています。</p>
10	<p>事業1 海上交通における移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年度第4回江田島市公共交通協議会で、委員から「将来的に、航路の再々再編は避けられない」という発言があります。</li> </ul> <p>※再編：フェリー航路の三高航路への集約 (市営フェリー便の廃止)</p> <p>※再々編：市営船の公設民営化</p> <p>この発言趣旨は、経営が厳しい (赤字航路) ①中町航路, ②三高航路の西能美航路を将来に向かって維持していくためには、民間のノウハウ・アイデアを活用することにより、両航路の一体的な運営も含め、経</p>	P42	<p>計画に掲げる「航路網の将来イメージに関する事業者との協議」では、経営状況を踏まえた将来の航路網のイメージの擦り合わせを交通事業者と行う予定です。「航路再編」や「公設民営化」等の手法を含め、前提を設けずに協議していきます。なお、航路網の将来イメージ像を実行に移す場合は、当然市民などに丁寧な説明を行います。</p>

	<p>営の一層の合理化・効率化を進めるということだと思います。</p> <p>新規に取り組む「航路網の将来イメージに関する事業者との協議」は、「航路再編」や民間航路の「公設民営化」も含まれているということか。</p>		
1 1	<p>公共交通等の維持確保に係る市の財政負担額</p> <p>・輸送モード（航路，路線バス，乗合タクシー），交通事業特別会計ごとに金額を掲載してください。</p>	P44	<p>仮にバス路線網の縮小などを行った場合，乗合タクシーでカバーすることも想定されるため，輸送モード毎の財政負担額の抑制ではなく，輸送モード全体の財政負担額を抑制する目標とします。</p>
1 2	<p>事業3 ニーズを踏まえた地域公共交通網の見直し</p> <p>・江田島市地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメントでも提案しましたが，「循環バス」を含めた陸上交通の在り方を検討してほしい。</p> <p>・第2次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，国等の補助金を活用して「実証実験」してはどうか。</p> <p>中町港－鹿川－市役所－柿浦（大君）－ゆめタウン－中町港の外回り・内回りこのルートには医療機関・商店等が点在しており，一律料金を設定することで高齢者のバス利用も増えるのではないだろうか。</p> <p>・三高港と中町港の連携（将来的には西能美航路再々再編を視野）として，美能－三高－高田港－中町のシャトル便（船便にダイヤを合わせた美能～中町港のピストン輸送）を新設し，中町港では上述の「循環バス」に接続。地域住民だけでなく，観光客へのサービス向上につなげる。</p>	P45	<p>計画に掲げる「航路接続及び移動ニーズを踏まえたバス路線網の再編」において，交通事業者と協議しつつ，ニーズに応じた陸上交通網の見直しを検討していきます。</p>
1 3	<p>評価指標の設定方法（海上交通に対する陸上交通の25分以内接続率）</p> <p>①海上交通に対する陸上交通の25分以内接続率を市内航路の延べ便数で設定している。しかし，各港で役割や現状が異なっているため，各港毎に目標値を設定するべきではないか。また，高速船とカーフェリー</p>	P46	<p>①，②海上交通と陸上交通の接続率は，陸上交通における車両や人などのリソース配分に大きく関連します。事業に掲げている「ニーズを踏まえた地域公共交通網の見直し」を行う中で，今後の陸上交通網に関する議論を行うため，現状では全体の接続率を向上させる</p>

	<p>の発着港毎で考え方を分けて設定するべきではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・切串港（吹越）・切串港（西沖）・三高港はカーフェリーのみの接続</li> </ul> <p>②切串港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状では、切串港はパーク&amp;ライド、車を載せる方、大須・幸之浦・切串の住民の航路と割り切りは必要。</li> </ul> <p>⇒現状維持かつおれんじ号の利便性向上を目指すことが現実的か。地域の足として。</p> <p>※切串地区は、海上交通との接続より、島内の他の地域への移動をどう考えるかが課題。</p> <p>③三高港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状では、三高港はパーク&amp;ライド、車を載せる方、三高～沖地区住民の航路と割り切りが必要。現在朝1便、午後2便の高田港～三高港のニーズによっては、沖方面を増便したほうが良いのでは？</li> <li>・沖地区、美能地区をフォローする中町～三高の朝2便、午後3便の利用ニーズはどのようなものか。日中に2往復、増便できないものか。</li> </ul> <p>⇒お店の少ない地域なので島内での生活交通、交通手段を持たない観光客への対応手段としても効果が期待できるのでは。</p>		<p>ことを目標としています。なお、当然ながら、海上交通と陸上交通の接続に配慮した地域公共交通網を構築していきます。</p> <p>③現在、高田～三高間の移動は、路線バスとおれんじ号（沖美北部線）で1日最大12便（片道）を確保しています。また、中町～三高間の移動は、路線バスとおれんじ号で1日最大22便（片道）を確保しています。各港のあり方を念頭におきつつ、ニーズに応じた陸上交通網の見直しを検討していきます。</p>
14	<p>海上交通に対する陸上交通の25分以内接続率</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P21に「③航路との接続状況」が掲載されています。P46に「(参照)陸上交通と航路の接続状況 P21」と付記すれば読み手にとって分かりやすいと思います。</li> </ul>	P46	<p>下線部を追加しました。</p> <p><u>(参考) 海上交通と陸上交通の接続状況 P21</u></p>
15	<p>キャッシュレス対応した決済サービスの推進・継続</p> <p>令和2年1月31日（金）から、江田島バスの全路線において交通系ICカード「PASPY」（パスピー）が導入されました。</p> <p>令和4年3月4日、PASPY運営協議会が2025年3月までにPASPYを廃</p>	P47	<p>PASPYに替わる乗車システムなど、新たなキャッシュレス決済サービスについては、各種決済システムのメリット・デメリットを見極めつつ、対応していきます。</p>

	<p>止することを発表し、また、広島電鉄は同日、QRコードや新しいICカードを使う新たな乗車券システムを2024年10月をめどに導入すると明らかにしました。</p> <p>・PASPYに替わるキャッシュレス決済サービスの検討が必要ですが、広島電鉄の動向を見ながらの対応なのか。</p> <p>いまはスマホによるQRコード決済が浸透しつつあります。利用者はさまざまなQR決済事業者（PayPay, auPAY, FamiPay, ゆうちよPayなど）の決済サービスを使用しています。</p> <p>一般社団法人キャッシュレス推進協議会が策定した決済用統一QRコード・バーコード「JPQR」の導入により、江田島市の公共交通機関でのキャッシュレス化がスムーズに実現できるのではないかと考えます。</p> <p>地域公共交通計画とは別に、江田島市も行政サービスに対する支払いについてQR決済を導入すべきであると考えます。</p>		
16	<p>中継ターミナルゆめタウン前バス停の利用環境の向上に関する検討</p> <p>・ゆめタウン江田島の撤退の抑止等にも繋がると思いますので、ターミナル化を期待しています。</p>	P47	関係するバス事業者等と協議しながら、利用者の利便性を高める取組を検討していきます。
17	<p>事業7 運賃負担の軽減策の実施</p> <p>・運転免許証の自主返納をされる高齢者への運賃補助も検討してはどうか。</p> <p>・高齢者対象に、一定回数以上乗るとお得感がある海陸公共交通機関（バス・航路等）の「シルバーパス」導入も検討してはどうか。</p> <p>・循環バス導入が前提ですが、一律料金設定も検討してください。</p>	P51	運賃負担の軽減策の実施については、施策のねらいや効果、確保できる財源規模を見極めつつ、有効な取組を検討していきます。
18	<p>事業8 新たな技術を活用した公共サービスの調査・研究</p> <p>事業主体の字句修正：関係期間→関係機関</p>	P52	<p>下線部を修正しました。</p> <p>交通事業者，江田島市，市観光協会，沿線施設等，<u>関係機関</u></p>

19	<p>目標3-1 地域公共交通に関する意識啓発について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民に対する啓発も重要ですが、現実問題と捉えるため、江田島市役所の各課や支所等で1か月1日、「NO CAR DAY」を実施できないか。</li> </ul>	P53	<p>市職員を対象にバスに乗って通勤してもらえるよう、「江田島バス乗るんデー」を毎月第1水曜日に実施しています。多くの職員に参加してもらえるよう、周知していきます。</p>
20	<p>江田島市公共協議会委員等の名簿</p> <p>これまでの交通に関する計画では委員名が記載されている。「交通計画」では、検討委員会委員、「地域公共交通総合連携計画」では、協議会委員、平成28年3月策定の「地域公共交通網形成計画」では、協議会委員及びオブザーバーの氏名まで記載している。</p> <p>このたび委員及びオブザーバーの氏名を記載していない理由は何ですが。公共交通協議会の委員名簿は市HPで公表しており、このたびの計画に記載することに不都合はないと考えるので記載してください。</p>	P57	<p>江田島市公共交通協議会委員及びオブザーバーの氏名を追加しました。</p>
21	<p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の改善によって、買い物弱者・交通弱者や交通手段をもたない観光客への対応等の問題点も改善されることを期待しています。</li> </ul>	—	<p>ご意見の視点を踏まえつつ、計画に掲げる事業を推進させることにより、基本理念（日常生活や交流を支え、魅力的な持続可能な公共交通サービスの提供）の達成を目指していきます。</p>