

意見募集に係る実施結果票

1. 実施概要

案件名	江津市地域公共交通計画
担当課	地域振興課
意見募集期間	令和4年12月27日～令和5年1月31日
意見提出者数	5人
意見提出件数	19件

2. ご意見と市の考え方（総括）

反映区分	件数
A：意見を反映し、計画等を修正したもの	6件
B：意見が既に計画に反映されているもの	3件
C：今後の参考とするもの	5件
D：ご意見を計画等に反映させないもの	4件
E：その他の要望や質問、感想など	1件

3. 提出のあったご意見の内容と市の考え方

	項目	市の考え方	区分
	意見の概要		
1	全般	<p>令和3年度に実施した住民アンケート調査では、65歳以上の回答者のうち約半数が「近々あるいは将来的に運転免許を自主返納しようと考えている」と回答された半面、約44%が「免許返納できない、したくない、する必要はない」と回答されています。</p> <p>このような状況を踏まえ、新たな計画では施策として「利用助成制度の拡充検討」を設けています。免許返納者への支援についても、この中で検討していきたいと考えています。</p>	B
	<p>私は今年82歳になります。現在は普通免許を持っていますが、そろそろ返上を考えなければならない年齢に達しています。</p> <p>これまで病院や商店はもちろんコミュニティーセンターやランドゴルフ場など自由に行き来出来ていましたが、返納後はさてどうなるのだろうと思っています。御近所のみなさんとの会話では、「買い物や通院にタクシーを使っている」「知人の車に同乗している」「歩いている」など、「自分で何</p>		

	とか解決している」などと話が出ます。しかし自助努力には限度があります。			
2	全般	<p>出雲市の生活交通の取り組みがインターネットで紹介されていますが、それによると「地域のみなさんの要望をアンケートや懇談などでしっかりと把握し、それに基づいた実施計画をつくり実行していく」ことに尽きると思います。江津市にはコミュニティーセンターがありますが(その他の区割りももちろんあります)、その地域ごとに取り組むということも一案かと思えます。それには行政の並々ならぬ取り組みが欠かせません。</p>	<p>当市ではこれまでも、地域における生活交通については、地域コミュニティ組織をはじめとした地域住民の皆さまと一緒に考えてきました。今回の計画においても施策として「住民との協働で公共交通を考える場づくりの検討」を設けており、引き続き住民の皆さまとともに生活交通を考え、構築してまいります。</p>	B
	<p>医療費や物価高騰で高齢者の暮らしは益々大変になっていますが、タクシーの利用でなく定額で利用できる生活交通があれば本当に助かります。ぜひ実現してください。</p>			
3	全般	<p>地域公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、自家用有償運送(生活バス)といった各交通機関の特性を生かしながら、地域内で組み合わせることで利便性が確保されます。従って、既存の交通機関を生かしていくことを計画の基本的な考え方としています。その上で新たな助成制度の検討を計画にも盛り込み、利用者の負担軽減にも配慮できるように考えています。</p>	C	
4	その他	<p>本計画では道路整備については項目外としています。</p>	E	
	<p>①長谷(風の国付近)→川平町→江津工業団地→浅利(舞の市付近) ②川平→島の星→江津(市役所付近) 上記の道路を新設することをご提案いたします。</p>			
5	全般	<p>地域公共交通計画は、マスタープランとして当市の公共交通のあり方を示すことを目的に策定し、対象区域を全域とすることで江津市全</p>	C	
	<p>計画区域を「江津市全域」としながら、記載されている施策のほとんどが現状の取り組みの延長でしか</p>			

	<p>ない。交通空白地域の解消も重要だが、交通空白地域以外でも通院・買い物のための移動手段のない交通弱者は増えている。</p> <p>むこう5年の計画案であるなら、高齢化などの予測も踏まえて、連合自治会あるいは地域コミュニティ交流センターのエリアごとに、市内各地域で求められる生活交通対策のニーズを把握するとともに、例えば「浅利町では乗合タクシー」「嘉久志町では循環バス」などのように、エリアごとに具体的な施策を記載する必要がある、そのように計画案の変更を求める。その際には、「公共交通の結節点まで」となっている生活交通の運行について、利用者のニーズにあわせて中心市街地や本来の目的地まで行けるよう、ルールを変更する必要がある。</p>	<p>体の方向性を示すものとしています。従って、交通空白地域の解消等について具体的な案を示してはいますが、基本的には施策を詳細に打ち出すことが計画のねらいではありません。今後計画の示した方向性に沿って速やかに検討した上で、施策を実行していく考えです。その際には、住民の皆さまとの協働で公共交通を考えることも想定しています。</p>	
6	<p>第7章 目的達成のための施策・事業</p> <p>計画案では、ほとんどの施策が「検討」とされ、実施についても令和6年以降となっており、20年以上前から大きな課題として指摘されてきた生活交通への対応として遅すぎる。検討・協議などをもっと頻繁に行い、令和5年度中に具体的施策が実施されるよう、記述を前倒しすべき。</p>	<p>事業を実施するにあたっては、予算を伴う必要があります。その場合、施策を予算に反映できるのは最短で令和6年度になります。これらの事情があること、また施策の決定に一定程度時間が必要なことから、計画に記載しているような事業実施スケジュールとなっています。</p>	D
7	<p>第3章 地域旅客運送サービスの現状</p> <p>パブリックコメントの募集中に浜田ハイヤーの破産が決まった。計画案での施策の一角を担う市内のタクシーのうち、37%が失われたことになる。この影響を明示すべき。</p>	<p>第3章「地域旅客運送サービスの現状」中の「タクシー事業者の状況」において、浜田ハイヤーが令和5年1月に営業を停止したことの記載を考えています。</p>	A
8	<p>第8章 計画の推進と達成状況の</p>	<p>第8章「計画の推進と達成状況の</p>	A

	<p>評価</p> <p>現在、市が実施している生活交通では、利用料金が委託の交通事業者ではなく、市の収入となっている。これでは交通事業者としては「乗客がゼロでは困るが、少ない方が楽」ということになる。委託料の問題もあるが、利用料金を「たくさん乗ってもらえれば儲かる」と交通事業者の営業努力につながるようにして、交通事業者から運行改善につながるアイデアをだしてもらう仕組みを計画に盛り込むべき。</p>	<p>評価」中の「6-2 計画の推進体制」において、「本市と江津市地域公共交通会議が中心となり、住民・交通事業者・関係機関と連携し調整を図る」内容の追加を考えています。</p>	
9	<p>第8章 計画の推進と達成状況の評価</p> <p>上記以外にも、交通事業者が生活交通を担う上で、市民の利便性向上に沿いながら自らの利益につながる提案ができるよう、行政として積極的に働きかけることを計画に盛り込むことを求める。</p>	<p>第8章「計画の推進と達成状況の評価」中の「6-2 計画の推進体制」において、「本市と江津市地域公共交通会議が中心となり、住民・交通事業者・関係機関と連携し調整を図る」内容の追加を考えています。</p>	A
10	<p>第7章 目的達成のための施策・事業</p> <p>計画案へ、市内全域で利用できる乗合タクシーの導入を盛り込んでほしい。</p> <p>過去に市議会への答弁でも「一案」としており、そのことも踏まえて具体化を図ることを求める。なお、ワンコインで利用可能など利用しやすくし、有福温泉やその他の施設などの集客につながるものとするべき。</p>	<p>乗合タクシーは道路交通法第4条に定める一般乗合旅客自動車運送事業であり、タクシー車両を使用し、路線、区域、ダイヤを設定した上で運行するものです。これまでの各事業者との協議を踏まえ、乗合タクシーの導入には免許登録などの諸課題があることもあり計画には記載していません。一方で、タクシー助成の拡充検討を進めることを記載しています。</p>	D
11	<p>第8章 計画の推進と達成状況の評価</p> <p>公共交通会議をもっと市民に開かれたものとするべき。もっと頻繁に会議を開催するとともに、どのような議論が行われたかを市民に見え</p>	<p>第8章「計画の推進と達成状況の評価」中の「6-2 計画の推進体制」において、「本市と江津市地域公共交通会議が中心となり、住民・交通事業者・関係機関と連携し調整を図る」内容の追加を考えています。</p>	A

	<p>るものとし、「住民との協働で公共交通を考える場づくりの検討」との方針に沿う内容も盛り込むことを求める。</p>		
12	<p>p5 高齢化と免許保有率の状況</p> <p>図7の65歳以上の免許保有状況を、図6のように地図上に図示することはできないでしょうか。これが可能であれば、p.31の図29（交通空白地域の状況）と重ね合わせることで、「免許保有率の低い地域と、交通空白地域が重なる場所」が見える化でき、必要な施策を考えやすくなるのではと思います。</p>	<p>ご指摘のように、免許保有率の状況を地図上に表示できたら、交通弱者の分布の状況も分かりやすくなります。しかしながら、免許保有者の地区別のデータがないため、地図上への表示ができません。</p>	D
13	<p>p5 運転免許保有の状況</p> <p>運転免許非保有であっても、同居家族（免許非保有者の子や孫）がいる場合、同居家族による送迎がある、という可能性が考えられます。一方、同居家族がいない（高齢者だけの）世帯だと、日常の移動に困っている、も考えられます。地図による図示（免許非保有者で、高齢者のみの世帯（の割合））は難しいかもしれませんが、図7の棒グラフをクロス集計し、65歳以上で非保有者のうち「同居世帯がいる」「同居家族がいない（高齢者のみの世帯）」の割合を示すことで、課題の明確化、施策の対象者を具体的にできると思いますが、いかがでしょうか。</p>	<p>ご指摘のように、運転免許非保有者の同居家族の状況が分かれば、本当に移動が困難な世帯かどうかを把握することができます。しかしながら、運転免許非保有者の世帯構成が分からないため、クロス集計ができません。</p>	D
14	<p>p13 江津市立地適正化計画</p> <p>江津市立地適正化計画のp.75「4-2. 将来都市構造」には「交通の考え方」という項目があり、「中学校区を対象とした各地域の居住拠点において、中心市街地との連携をより一層充実し、各地域の拠点に行けば、そこから簡単に中心市街地に</p>	<p>第2章「上位・関連計画の整理」では、関連する計画について様式を整えて記載しています。また、立地適正化計画の項目においては、地域ごとの交通のあり方を記載することで、ご指摘いただいた記述に対しても包含しています。</p>	B

	<p>行くことができるようにします」 「各地域の拠点までは、デマンドバスや乗り合いタクシーなど、より使い勝手が良い交通システムの検討を行います」と記載されています。重要な考え方だと思われるので、p. 13に追記できないでしょうか。</p>		
15	<p>p. 35 (2) 路線別年間輸送人員の推移 (3) 路線別1便当たり年間輸送人員</p> <p>輸送人員は、その路線の系統キロ数に比例する（走る距離が長ければ、乗車する人も多い）と思います。P. 26の表10(江津市内の4条バス路線) から、路線別の系統キロ数と、p. 35の図33(石見交通路線別年間輸送人員) の路線別の年間輸送人員 (R3の数値) から散布図を作り、近似曲線をとると、系統キロ数と輸送人員が比例していることがわかります (周布江津線がとびぬけるので、これを外して近似曲線をとると、R2乗値は約0.9)。「6路線では周布江津線の年間輸送人員が最も多く、江津市内線が最も少ない」というのは、その意味で妥当です。p. 35では、「(3) 路線別1便当たりの年間輸送人員」を算出していますが、「系統キロ数1キロあたりの輸送人員」(鉄道における輸送密度と同じ考え) も見る必要があると思います。路線の距離が短ければ、乗車人数も少なくなるとは思います。走行距離が短くても輸送人員が多い=短い距離で多くの人を乗せて走る路線とみることもできます。図33と図34だけでは、この視点は補えません。ただ、路線によっては複数の系統キロ数があり、1日あた</p>	<p>ご提案のグラフを本計画に追加するように考えています。</p>	A

	<p>りの運行本数も異なるため、系統キロ数と1日平均運行回数に乗じて「1日平均系統キロ数」という数値を設定し、輸送人員を除すと「路線別1日平均系統キロ数あたりの輸送人員」が算出できます。これを路線別に棒グラフにすると分かりますが、路線別年間輸送人員が最も少なかった江津市内線よりも、有福線や波積線のほうが低くなります。考え方によっては、「系統キロ数は短い、それなりに人を乗せて走っている路線」という見方もできます。この考え方が妥当なのかは分かりませんが、路線の評価という点でご検討ください。</p>		
16	<p>p59 施策1：高校生を中心としたJR山陰本線・石見交通広域路線の利用促進策の展開</p> <p>p. 44～51では（高校生の）通学移動の実態について調査結果がまとめられています。江津市内からの生徒数という点で、江津高校と江津工業高校に限ってみた場合、移動手段は自転車、徒歩、自家用車送迎が多いことが分かります。移動手段ごとの強み・弱みを考えたときに、自転車・徒歩と比較してバスは「雨に濡れずに登下校できる」「乗車中に勉強や読書ができる」点が考えられます。例えば、自転車や徒歩通学者は雨天時にバスで通学できる料金体系（あるいは運賃の割引など）を検討できないでしょうか。具体的には、3年間の実証実験として、自転車・徒歩通学者は雨天時に限りバスを学割と同じ料金で利用できる、などです。</p> <p>また、市内のとある保育所では、</p>	<p>ご指摘のように、市内の高校生が江津高校と江津工業高校に通学する際に、公共交通を利用する比率は低いのが現状です。利用促進のためには定期利用者を1人でも多く増やすことが大切ですが、ご指摘のように普段は自転車・徒歩で通学している生徒が雨天時に公共交通の利用するよう呼びかけていくことも必要だと認識しています。ご提案の雨天時限定の学割料金は、制度上の可否を確かめる必要がありますが、施策1で掲げているように、高校生が現状よりも公共交通を利用するよう利用促進策を図っていく考えです。</p> <p>保育所のバス通園については、当市も保育所とバス事業者との調整に関わらせていただきました。定期利用が増えると公共交通の輸送量も大幅に増加するため、輸送実績に大きくつながっていると認識しています。他の保育所への応用につい</p>	C

	<p>通園時に路線バスを利用しているところがあります。保育士がバスに乗車し、園児の安全を担保しているそうです。保育所の人員配置やダイヤとの兼ね合いもありますが、市としても連携して結果を検証し、他の保育所での応用可能性を検討できないでしょうか。</p>	<p>ては、それぞれの事情があり簡単ではないと思いますが、定期利用促進の一例として今後の施策に生かしていきたいと考えています。</p>	
17	<p>p.59 施策2：江津川本線の運行改善・路線維持の検討</p> <p>桜江町内の地域コミュニティの中には、「買い物バスツアー」を実施している地域があるようですが、社会福祉協議会の福祉バスを利用しているようです。それ自体は否定しませんが、路線バスの利用を市からはたらきかけられないでしょうか。福祉バスに比べると運賃がかかるため、敬遠されるかもしれませんが、福祉バスを貸し出す社会福祉協議会と協力して、路線バス利用時に運賃補助をするなど、受益者負担を求めつつ、路線バスも利用していただき、利用した感想などを集計・分析すれば、運行改善にも役立てられるのではないのでしょうか。</p>	<p>「買い物バスツアー」は、単独での買い物が難しい高齢者を対象に、貸切バス等を運行し、民生委員等が付き添いながら商業施設まで移動する取り組みです。桜江町内では令和4年度に社会福祉協議会のバスを利用して取り組んでいます。バス車内では地元住民同士で会話に花を咲かせるなどコミュニケーションの場にもなっており、貸切運行によるメリットもあると伺っています。一方で、頻繁に実施すると公共交通への圧迫につながりかねないと当市としても認識しており、ある程度時期を空けた上での実施が望ましいと考えています。また、参加人数が少ない場合は、路線バスやタクシーの利用の方が望ましいことも考えられるため、これらの働きかけも状況に応じて検討します。</p>	C
18	<p>p63 施策10:公共交通利用環境の向上</p> <p>「石見交通ではICカード導入を検討しており、(中略)ICカードの利用促進を図っていく」とありますが、石見交通(株)のホームページ、「交通系ICカード「ICOCA」導入について」(2022年9月26日)の中で「2023年3月頃から交通系ICカード全国相互利用サービスを開始いたします」と明記されています。ICカ</p>	<p>今春から石見交通がICカードを導入することが決まりましたが、高齢者を中心に使い方が分からない方も出てくるのが予想されます。このため施策「公共交通利用環境の向上」において「ICカードを使ったバスの乗り方教室の開催」の記載を考えています。</p>	A

	<p>ードの導入は確定していると思われます。あわせて、平成30年に三江線廃止に伴ってバスの乗り方教室が実施されているように、「ICカードを使ったバスの乗り方教室」のようなものを開催し、ICカードの利用促進を図ってはいかがでしょうか。</p>		
19	<p>第7章 目的達成のための施策・事業</p> <p>基本的な方針と計画目標について提案します。①地域巡回(市内中学校区単位での運行)の小型バス運行を提案します。②福祉・介護タクシーへの助成制度の拡充、増額を提案します。③地域公共交通への当初予算増額を提案します。④石見交通への補助金の見直しを提案します。⑤市内4か所の自転車専用道を整備し、自転車通勤を促すことを提案します。⑥計画目標を市民と一緒に考え、見直す仕組みづくりを提案します。</p>	<p>①参考とさせていただきます。②施策11を進めるにあたって参考にさせていただきます。③予算については令和5年度以降に施策を検討・実施するにあたって反映することになります。④補助金については国、県、近隣市町と足並みをそろえて取り組んでいきます。⑤参考とさせていただきます。⑥施策8で「住民との協働で公共交通を考える場づくりの検討」を掲げており、この記載の内容で取り組んでいきます。</p>	C