

## 第2期庄原市生活交通ネットワーク再編計画（案）に対するパブリックコメント （市民意見募集）の結果について

### 1. 実施期間と結果

- (1) 募集期間：平成28年3月11日～平成28年3月24日
- (2) 提出者数：2人
- (3) 意見件数：2件

### 2. 提出された意見の概要とそれに対する市の考え方

No.	意見等の概要	市の考え方
1	<p>私の住居を有する地域は東城町です。 今夜オフトーク放送を拝聴し意見というよりは感想を述べさせていただきます。</p> <p>まず、パブリックコメントを募集との表現だけでは、この募集目的たる受益者の意見聴取は難しいのではないのでしょうか。まずは説明的に意味合いは狭義になれど「意見募集」と広報すべきと思います。</p> <p>なぜならば、生活交通ネットワークを本来必要とするのは生活弱者にほかならないからです。その大半は高齢者に絞られるのではないのでしょうか。</p> <p>私は職業とはしていませんが、四国霊場へのバス遍路の先達として現在広島市と倉敷市の某会社から依頼され、毎月平均200名前後の方と一期一会を結んでいます。多くの方は広島市内、呉市、尾道市、倉敷市、岡山市の方が大半ですが、バスでしかお参りができない方ばかりですから、当然に高齢者と公共交通機関に頼らなければならない方が多いのが現状です。</p> <p>一口で表現すれば、広島市内であろうが庄原市内であろうが、この生活交通機関に対する問題は同様であると考えます。しかしそこは都市と田舎では当然に需要の要度や供給先の限界が異なります。</p> <p>ただ共通して言えるのは、まずは行政と受益者との対話です。この対話を重ねることに</p>	<p>市民の皆様との対話は大切であると考えており、今後も、地域ごとの異なるニーズを把握し各地域に適した交通体系を構築するため、市民の皆様や交通事業者等と連携した取り組みを行います。</p>

<p>より、適正な経費配分がなされ受益者からは満足のある交通体系が構築できるのではないのでしょうか。</p> <p>先日尾道市のある方が、行政と協議を重ね定期のコミュニティバスを廃止する代わりに、軽乗用車を自治会に配車してもらい共同で使用しているとも聞きました。これも一つのアイデアであると思います。</p> <p>要は住民との会話を重ね、ピンポイントに必要で適正な対応をとるのが大切ではないかと思います。</p> <p>公共交通機関に多くを頼らなければならないのは高齢者と若年者であり、特に高齢者は病院などへの通院の用途が多いのではないのでしょうか。</p> <p>呉市のある方が言われていましたが、こちらに出向いてもらえる医療体制の構築も必要ではないのでしょうか。</p> <p>高知県でのある病院では、専用のバスを定期的にルートを送り、朝に患者を病院に回送し診療が終わった午後その日のルートを逆に患者を送迎しています。</p> <p>診療が終わったら近くのスーパーで買い物や、病院に行政の窓口が出張するなどして、大概の所用ができる体制を構築しています。</p> <p>今後は画一的な対応での住民サービスは困難と思います。</p> <p>まずはその地域や地区が必要とするサービスを対話でもって掘り下げることが必要ではないのでしょうか。</p> <p>要を得ませんが、感想として送付します。</p>	
--	--

2	<p>現在、芸備線の備後庄原駅周辺では再開発整備事業が行われている。芸備線は昨年春、広島～三次間が開通100周年を迎えたことは記憶に新しい。三次以東は1922年に三次～塩町（現在の神杉駅）間、翌年に備後庄原駅まで延伸された。全通したのは1936年である。</p> <p>備後落合駅から分岐する木次線を経て山陰に至るルートは、1960年代には広島から直通の急行列車が運行され、乗客も多かった。その後、新幹線の開通や道路が整備され、利用者の減少から急行列車は廃止された。芸備線は国鉄からJRに移行した後、区間によっては運行本数が減少し、利便性の低下と利用者の減少が繰り返されている。路線としては岡山県の備中神代が芸備線の基点、広島が終点となるが、現時点の直通列車は皆無で、途中の備後落合、三次を区切りに、三分割されているに等しい。</p> <p>使用されている車両は、広島～三次間がキハ40・47形式を中心として、時間帯によって乗車人数に応じた編成、1～複数車両であるのに対し、三次以東は全てキハ120形式の1両（ワンマン）運転が基本となっている。</p> <p>以下、国鉄時代（1985年）と最近の芸備線時刻表の意味を比較の意味で表示した。</p> <p>ほぼ同じサイズの小型時刻表であるが、国鉄時代のそれとJRのそれと比較すれば、三次～広島間の列車本数、とりわけ、狩留家や下深川までの本数が増えていることが分かる。その一方で、新見～備後落合、備後落合～備後西城間は列車本数が激減しており、多い区間でも1日に上下各5本、少ない区間は上下で各3本しか運行されていない。</p> <p>国鉄末期である1985年、既にグリーン車は連結されなくなっていたものの、急行列車が備後落合～三次間に設定されており、何本</p>	<p>市といたしましても、芸備線を代表とするJR路線の確保は重要と捉えており、今後も沿線自治体等で組織する芸備線対策協議会や市民の皆様と連携を図りながら利用促進に向けた取り組みを行います。</p>
---	--	--

	<p>かの普通列車を含めれば、乗り換えなしで芸備線の全区間を移動することが可能であった。</p> <p>現在の芸備線は広島都市圏（狩留家～広島）、ある程度乗車がある三次以西、閑散路線の三次以東とにわけられた感があり、利便性も含めると高速バスに劣る。</p> <p>列車の便数を減らすと接続も悪くなり、利用者離れが進む悪循環となることは誰にでも理解できると思う。</p> <p>定期運行されている列車を有効に利用せず、単にイベントなどを催しても、生活の足として、本来の利用促進には結びつかない。</p> <p>例えば、データイムに備後庄原～三次間で1時間毎に列車を走らせれば、三次から乗り換えを必要とするも、現在の不便さはある程度解消される。しかしながら、JRは「利用実態に応じたダイヤを作成している」と主張するであろうし、増便を簡単に認めるとは到底思えない。</p> <p>先人たちが苦勞して造り上げた貴重な交通インフラを有効に活かすのか、このまま廃止に向かうのか、地域住民と自治体が本気で考える時期にきていると考え、早急な対応を望む。</p>	
--	--	--