

# パブリックコメントへの対応方針案

発言者No.	意見No.	意見内容	対応方針																																												
1	1	内容とは関係ありませんが、計画書の各ページにはページ番号を振って頂けますでしょうか。	ページ番号記載済み																																												
	2	東広島高田道路の開通で向原～吉田間の移動が便利になりますが、道路開通による路線バスの再編は考慮しないのでしょうか。	本計画においては、実施内容は公共交通の将来構想を示すところまでとしております。 東広島高田道路の開通に伴う具体的な路線やダイヤ等の運行計画については来年度策定予定の利便増進計画等の枠組みの中で検討する予定です。																																												
	3	観光利用を中心とした休日の移動手段の確保をする場合に、ターゲットを明確にしたほうが良いと考えます。例えば、芸備線からの乗り換えを考える場合には、快速列車と普通列車のどちらかに絞り、乗換駅も向原、吉田口(普通列車のみ)、甲立のいずれかに絞るべきかと。	芸備線の運行と連携した運行手段の確保については、来年度策定予定の利便増進計画等の枠組みの中で検討する予定です。																																												
	4	<p>甲立駅と向原駅については、高齢者を中心に跨線橋があり利用しにくいという声を聞きます。しかし、法令、安全性、費用対効果の関係で、甲立駅と向原駅に新たに踏切を設置して平面化を実施することやエレベーターの設置は困難です。そこで、現在、跨線橋が無くバスロータリーも整備されている吉田口駅を交通結節点として加えるべきではないでしょうか。</p> <p>具体的な施策としては</p> <p>(1)お太助バスの船佐線、式敷線や備北交通の三次吉田線が下小原バス停まで運行しているため、1区間伸ばして吉田口駅への乗り入れ。</p> <p>表 平日ダイヤで一部バスを吉田口駅に乗入を行う(2023年3月末ダイヤ基準)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>吉田出張所</th> <th>下小原</th> <th>吉田口駅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高田南部線</td> <td>5:53</td> <td>6:02</td> <td>6:04</td> </tr> <tr> <td>高田南部線</td> <td>7:18</td> <td>7:27</td> <td>7:29</td> </tr> <tr> <td>高田南部線</td> <td>8:58</td> <td>9:07</td> <td>9:09</td> </tr> <tr> <td>三次線</td> <td>10:23</td> <td>10:32</td> <td>10:34</td> </tr> <tr> <td>高田南部線</td> <td>12:08</td> <td>12:17</td> <td>12:19</td> </tr> <tr> <td>三次線</td> <td>14:23</td> <td>14:32</td> <td>14:34</td> </tr> <tr> <td>高田南部線</td> <td>15:13</td> <td>15:22</td> <td>15:24</td> </tr> <tr> <td>船佐線</td> <td>16:03</td> <td>16:12</td> <td>16:14</td> </tr> <tr> <td>高田南部線</td> <td>17:43</td> <td>17:47</td> <td>17:49</td> </tr> <tr> <td>船佐線</td> <td>18:38</td> <td>18:47</td> <td>18:49</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2)JR西日本へ吉田口駅への快速みよしライナーの停車を要望。</p>		吉田出張所	下小原	吉田口駅	高田南部線	5:53	6:02	6:04	高田南部線	7:18	7:27	7:29	高田南部線	8:58	9:07	9:09	三次線	10:23	10:32	10:34	高田南部線	12:08	12:17	12:19	三次線	14:23	14:32	14:34	高田南部線	15:13	15:22	15:24	船佐線	16:03	16:12	16:14	高田南部線	17:43	17:47	17:49	船佐線	18:38	18:47	18:49	<p>将来のあるべき都市構造を示す都市計画マスタープランでは、市の中心拠点(吉田町中心部)と地域拠点(八千代、美土里、高宮、甲田、向原の支所所在地を中心とした地域)を公共交通で結んだ「コンパクト+ネットワーク型」の都市構造を目指すこととしております(P2参照)。</p> <p>芸備線沿線の乗り継ぎ拠点については、甲田、向原の地域拠点に隣接した甲立駅、向原駅と位置付ける方針です。具体的な乗り継ぎの仕方については、今後もJR西日本と協議を進めていきます。</p>
		吉田出張所	下小原	吉田口駅																																											
高田南部線	5:53	6:02	6:04																																												
高田南部線	7:18	7:27	7:29																																												
高田南部線	8:58	9:07	9:09																																												
三次線	10:23	10:32	10:34																																												
高田南部線	12:08	12:17	12:19																																												
三次線	14:23	14:32	14:34																																												
高田南部線	15:13	15:22	15:24																																												
船佐線	16:03	16:12	16:14																																												
高田南部線	17:43	17:47	17:49																																												
船佐線	18:38	18:47	18:49																																												
5	<p>「三次方面からの JR 芸備線利用者が吉田町中心部に向かう際、バスが甲立駅を経由することが望ましい」とされていますが、現在甲立駅を経由するバスのほとんどが三次方面から江の川を挟んで並走して来ます。そのため、三次方面からは芸備線に乗ってわざわざ甲立駅で乗換を行う必要性は低く、最初から最寄りのバス停から吉田町中心部までバスを使うのが便利と考えます。</p> <p>甲立駅の交通結節点としての機能は、</p> <p>(1)甲田町北部からバスに乗って甲立駅で乗り換えて芸備線で広島方面または三次方面</p> <p>(2)快速列車が停車しない三次市西部(西三次～上川立)からバスに乗り甲立駅で乗り換えて快速列車で広島方面へ乗り換え</p> <p>となるのではないのでしょうか。</p> <p>一方で、志屋線や上留線は三次吉田線と異なる時間帯に運転されており、快速列車は向原駅、快速列車以外では吉田口駅で乗換の需要が発生すると思います。</p>	<p>甲立経由での三次～吉田間のバス路線は、便数や利用者が少ないことから、特に三次から甲立までの区間については並走するJR芸備線と連携した最適な運行形態を運行事業者やJRと検討したいと考えています。</p>																																													

## パブリックコメントへの対応方針案

発言者No.	意見No.	意見内容	対応方針
	6	P.19に「2018年の西日本豪雨の影響により鉄道を利用できなくなった人のライフスタイルが、災害復旧後も鉄道を利用しないライフスタイルに定着したことが要因として考えられる。」とありますが、吉田口駅については、2018年に1度利用者数が下がったものの、利用者数の回復基調がみられますが、回復した要因に触れていません。吉田口駅の利用者だけ、鉄道を利用しないライフスタイルに定着しなかったとうことはないと考えますので、再度考察をお願い致します。	2018年の西日本豪雨以降も利用者が戻らない状況を「ライフスタイルの変化」という言葉だけでは評価できないと考えます。この部分で論じたいのは、2018年以降も乗車人数が横ばいで推移しているという事実ですので、「これは2018年の西日本豪雨の影響により」以降を削除します。なお、吉田口駅については、近隣に障害者就労施設があり、通勤者数の変動が駅利用者に大きく影響するため、他の2駅と違う傾向が出やすいと考えられます。
	7	「鉄道・バス・タクシーが連携した移動手段の提供」について、お太助ワゴンを使って広域路線バスやJRに乗り換える（特に自宅からバス停や駅）へ移動する予約の方法を周知して頂きたいです。安芸高田市のホームページには、「③何時ころの便で、④どこから、⑤どこまで行きたいかをお伝えください。」としか記載がありません。これでは、高速バスやJRに乗る移動手段として認識されません。	お太助ワゴンと、高速バスやJRへの乗継については、今後周知方法を検討します。
	8	広島市と安芸高田市の市境から出る広交観光井原線は、向原町長田地区からの利用があると思います。安芸高田市としては広域路線バスとして認識をしていないのでしょうか。	広交観光井原線は安芸高田市内を運行していないため、本計画の対象外としています。
2	1	基本、安芸高田地域についての公共交通機関が網羅されていますが、隣接する市町の公共交通機関の現状もあつた方がいいのではないのでしょうか。国道54号中心の路線は載っていますが、隣接市町がどこまで公共交通機関があるのか、今後どうなるかも含めた方がいいのではないのでしょうか。	本計画の記載の範囲は、安芸高田市内の公共交通としてしています。今後も、本計画に基づき具体的な運行形態を検討しますが、その際には当然近隣市町の計画、民間交通事業者の情報等を広く収集します。
	2	事業2の役割分担では正直、日祝日路線がないのは移動手段として乏しいと言わざるを得ません。タクシーが担っていると書いてありますが、夜間運行はされていない地域があり、役割分担として広域路線バスの役割を拡充すべきと考えます。特に地域拠点または芸備線の駅との運行は必要と考えます。	各交通手段の具体的な役割分担及び運行範囲については、来年度策定予定の利便増進計画の中で検討します。
	3	事業5、7、8について言えることですが、公共交通機関のマップがないことが問題と言えます。今はスマホなどが発達していることもあり、安芸高田市として公共交通マップや時間など公共交通機関と連携して乗り継ぎなどが分かりやすいシステムを作成してはいかがでしょうか。特に芸備線と高速バス、国道54号線を結ぶルートについては、時間短縮や乗り継ぎがしやすい時間調整などを行い、公共交通機関で横断できるようにしたら、観光や移住にもつながると思います。その際、多少なりとも利用者の負担は必要であると思います。公共交通機関が利用できるようになるには利便性が不可欠ですが、採算が合う路線も考える必要もあると思います。新たに開通する向原吉田トンネルなどを活用した利便性が高い路線を新設する等、コンパクトシティを進める上で同時に検討してはいかがでしょうか。	乗り継ぎ情報等の提供も含めた公共交通のわかりやすい情報提供方法については、来年度策定予定の利便増進計画の中で検討します。
	4	地域が潤うには夜の移動も欠かせません。飲食が伴う場合、より遅くまで利用できる公共交通機関の在り方も必要です。こうした点も検討してみてもはいかがでしょうか。	時間の延長に伴う運行経費増と利用見込みのバランスを考えて、可否を検討する必要があると考えます。