

パブリックコメントの実施結果及び反映状況について

1 パブリックコメントの趣旨

令和5年度第3回陸前高田市地域公共交通会議（令和5年11月24日開催）において了承された「陸前高田市地域公共交通計画（素案）」について、市民に公表の上、ご意見を伺ったもの。

2 意見募集期間

令和5年12月4日（月）から12月28日（木）まで

3 意見の件数

提出者数 5人

意見数 12件

4 意見の概要及び市の考え方

2～3ページのとおり。なお、ご意見を受けて計画の修正を行ったものはゴシック体で表記している。

No.	区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	施策 3-① 施策 3-③	公共交通機関を利用する意義について市民への継続的な啓発や、自家用車があっても積極的に公共交通を利用するような行動を促す施策が重要と考える。	96 ページ、施策 3-①「地域主体の地域公共交通の計画・運営の推進」のうち「 ■自動車からの『卒業』運動 」及び99～100 ページ、施策 3-③「モビリティ・マネジメントの推進」を推進する中で、市民への継続的な啓発に取り組んでまいります。
2	施策 3-①	公共交通利用でスタンプがたまったらプレミアム商品券がもらえたり、公共交通利用のマイレージの導入など、公共交通機関に乗りたくなるような仕掛けづくりを行ってはどうか。	96 ページ、施策 3-①「地域主体の地域公共交通の計画・運営の推進」のうち、「 ■個別路線の利用活性化策の検討 ／地域企業・商業施設等との連携」の3つ目で買い物客への運賃割引に触れていますが、項目名を「 ■個別路線の利用活性化策の検討 」と「 ■地域企業・商業施設等との連携 」に分割し、後者に係る施策として「 公共交通利用におけるポイント制度の導入、陸前高田地域共通商品券との連動 」を加筆します。
3	施策 1-②	公共交通乗り放題1年、6か月、3か月、1か月プランを導入してはどうか。	84 ページ、施策 1-②「再編と合わせた各路線のサービス内容の見直し」のうち、「 ■再編と合わせた運賃体系の見直し 」の2つ目で「乗り継ぎによって新たな運賃の支払いを生じさせない通し運賃」との表現で一部触れておりますが、より具体的に「 一定期間公共交通を乗り放題とするプランの導入検討 」と修正します。
4	施策 3-③	市が定期的に市民に「街に出て歩きましょう」「公共交通に乗りましょう」と呼びかける期間を、「ふれあいデー」などの名称で設けてはどうか。	ご提案の内容については、岩手県が「公共交通スマートチャレンジ月間」という取り組みを実施しており、市としてはこれに参加することで市内公共交通への利用を促す機会としていきたいと考えております。 100 ページ、施策 3-③「モビリティ・マネジメントの推進」の施策内容に「 ■公共交通スマートチャレンジ月間への継続的な参加 」を加筆します。
5	その他	コミュニティバスなどの車両について、車椅子でも乗車できるノンステップ型の導入を進めてほしい。予算不足であれば、その当たりの率直な現状も知りたい。	本市で運行されているコミュニティバスの車両はマイクロバスとジャンボタクシーですが、国庫補助を活用してノンステップ型への更新を図る場合、基本的にはマイクロバス以上の規格が対象となり、運行事業者の費用負担も必要となってきます。 こうした点を踏まえて、車両の更新については、設備投資に係る事業者の経営判断や、市で車両を購入することの是非も考え合わせながら検討したいと考えておりますので、貴重なご意見として承ります。
6	その他	車避難を含めた市の津波避難計画の策定について、引き続き優先的に検討してほしい。	ご意見として承ります。担当課では、ご指摘の内容に基づいた市津波避難計画を令和6年度末を目途に策定する予定とのことです。
7	107 108 ペ	高田高校生徒の通学について、行きは広田半島線の時間が	21 ページ、「目的別移動時間帯」の高校生アンケートにあるとおり、高校生の下校時間帯は 15:30 頃から 20:00

	ージ	合うので使っているが、帰りの便がない。下校時間に合うようなダイヤの便が欲しい。	頃までに分散する傾向が強く、それぞれの時間帯に合わせて市内中心部から郊外部への便を新たに設定することは、効率性の面から難しいと考えております。
8	施策 1-①	公的支出を覚悟した上で、公共交通の利便性を高めて利用者を増やすことに重点を置くべきである。当市の規模で可能なのは、デマンド交通の使い勝手をよりよく改善していくことではないか。福島県浪江町では、停留所を町内約250か所に配置し、ルートを決めずに運行し、スマホアプリを活用して逐次予約する手法を取っている。	82ページ、「■デマンド交通のエリア検討、デジタル技術の活用による見直し」において、同じ趣旨の施策を掲げており、先行する他自治体の取り組みを参考にしながら、公的支出は一定程度に抑えられるような仕組みの構築を図ってまいります。
9	その他	震災前の大船渡線と同程度の利便性を確保するためには、気仙沼駅での乗り継ぎ時間を短縮するのが容易かつ効果的だと考える。	気仙沼駅におけるBRTと鉄路との乗り継ぎ時間については、上りが10～39分、下りが9～26分と設定されております（令和6年3月16日改正ダイヤに基づく）。 乗り継ぎ時間の短縮については、BRTの利用状況を踏まえながらJR東日本に要望していきませんが、沿線3市の生活路線としてのダイヤ編成や運転士の労務管理等の観点もあることから、JR側の検討に委ねたいと考えています。
10	その他	広田半島線の樺島入口～小友駅前はどうも利用者の少ないようか。利用率が低いようで、BRTへの乗り継ぎで二重に運賃を払うことにも抵抗があるように思われる。アバッセまでの便を増便し、広田半島方面に午後4時頃帰れるダイヤが良いように思われる。	R4.10～R5.9の広田半島線の利用実績は、樺島入口～アバッセ（毎日1往復）が4.4人/回、樺島入口～小友駅前（平日3往復）が0.2人/回となっております。この路線については、かねて地域から「小友駅まで出れば何とかかなる」とのご意見があったことから、小友駅前までの系統を増やしています。 アバッセまでの系統の増便や15:00～16:00のダイヤ設定については、5、6年ほど前に矢の浦線で設定したことがあります。他の時間帯と比べて利用状況が低かった経緯があり、現行のダイヤになっています。
11	施策 1-②	交通量の少ない所では、乗り降りが自由にできると利用者が増えると思う。	84ページ、施策1-②「再編と合わせた各路線のサービス内容の見直し」のうち「■ラストワンマイル対策としての経路、頻度の見直し」において、2つ目でフリー乗降区間の拡大を図るとの施策を掲げています。
12	施策 1-①	現在の広田半島線1便（樺島入口7:15発）は良いダイヤと思う。将来は、AIを活用したデマンド交通が効率的と思う。	82ページ、施策1-①「既存の市内公共交通の再編」のうち、「■デマンド交通のエリア検討、デジタル技術の活用による見直し」において、現在のデマンド交通の運行内容にAIを導入し、新たな仕組みとして整備するとの施策を掲げています。