

令和3年度 コミュニティからのご意見

広島 コミュニティ

広島定期航路について

丸亀港と広島を結ぶ連絡便は1日8往復となっている。そのうち、小手島・手島行きは3便で、運行時間も長く、買い物や通院に一日の大半を要してしまう。

一方、丸亀発広島行の最終便は17時30分であるが、この時間帯では、島に住みながら丸亀市や近隣の市町村に正規社員として勤めるには、残業などの可能性があるため難しい状況となっている。

過疎化が進む島において、こうした課題は、住民の生活維持・向上をはじめ、若者の移住・定住を促進していくうえでも支障になっていると考える。

広島の青木港は以前より、棧橋が整備されておらず、事故の危険性があることから廃止の議論がされている。この青木港の廃止と船便等の問題を総合的に検証することで、課題解決に向けた具体的な方向性を示していただけませんか。

(回答)

小手島・手島へは、フェリーまたは旅客船が、1日3往復しておりますが、広島のご意見
1 江の浦港及び青木港を経由することから所要時間が長くなっているのが現状です。

青木港の抜港については、手島・小手島の自治会から要望書が提出されており、加えて、利用頻度が少ないこと、浮棧橋等がないため乗降時の安全確保が十分でないことから、旅客船のみの寄港を廃止することも一つの選択肢となるのではないかと考えております。

ただ、青木港の抜港には、小手島・手島からのデイサービスや診療所へのアクセスの問題をはじめ、抜港した場合の島内交通の充実、さらに、関係自治会をはじめとする島民の皆様の意見を十分に聞いて慎重に判断する必要があります。

また、島に移住し、市内で正規の仕事に就く際に船の最終時刻が支障になっている点については、国の補助航路である関係上、一定の利用が見込めなければ増便することは難しく、時間を遅らすなどの調整・検討が望ましいと考えます。

いずれにしましても、本市離島航路は、毎年、国に運航計画を提出し、認定を受けておりますことから、抜港や船便を変更するには、国、県、市と運行事業者、地元代表者からなる「丸亀～広島航路確保維持改善協議会」で協議のうえ、運航計画の変更手続き等を踏む必要があります。

今後、広島、小手島、手島の皆様のご意見等を基に、3島の総意をとりまとめたいと考えておりますので、ご理解・ご協力のほどよろしくお願いいたします。

コミュニティバスについて

広島島内を運行するコミュニティバスは、地元住民をはじめ、来島される方々の足として、NPO 石の里広島が平成 15 年から運行している。現在のバスは、使用開始から十数年が過ぎ、走行距離は 35 万キロを超えており、長期間の使用により点検や修理代をはじめ、燃料費等の諸経費が大幅に嵩む状況となっている。また、人口減に伴う利用料収入も減少傾向にあり、運営状況が年々厳しくなっている。

そうした中でも、高齢化が進む島にとってコミュニティバスは、島民の港や診療所などへの移動手段として、必要不可欠なインフラであることから、老朽化したバスの買い替えを含めた支援等を検討していただきたい。

(回答)

島内におけるコミュニティバスの運行事業は公共交通手段の確保の面から重要であると認識しております。

老朽化したバスによる運行は、不測の故障につながる可能性があるだけでなく、メンテナンス・修理代についても多額の経費負担につながる恐れがあると推測されます。

今後も、安定的な事業継続のために必要と判断される車両の入れ替えであれば、支援対象とすることも検討していきたいと考えておりますので、既存車両の状況や車両入替計画について協議して参ります。