

「広島市地域公共交通計画（素案）」に対する市民意見募集の結果について

1 募集期間

令和4年2月18日（金）～令和4年3月3日（木）

2 募集方法

- (1) 市ホームページに募集コンテンツを掲載
- (2) 広報紙に募集記事を掲載（市民と市政2月15日号）
- (3) 道路交通局都市交通部、公文書館に閲覧用及び配布用の素案を設置
- (4) 市政記者クラブへ情報提供

3 応募結果

- (1) 応募者数 5人
- (2) 意見件数 17件
- (3) 意見の内訳

区 分	件数	備 考
ア 計画全体に関すること	2件	・施策の進め方1件 ・公共交通のあり方1件
イ 個別の交通機関等に関すること	15件	・鉄軌道系関連2件 ・バス関連10件 ・交通結節点関連2件 ・バリアフリー化関連1件

4 意見への対応

区 分	件数
(1) 既に意見の趣旨が計画（素案）に盛り込まれているもの	9件
(2) 今後の取組や施策の推進等において参考にするもの	8件

意見に対する市の考え方

(1) 既に意見の趣旨が計画（素案）に盛り込まれているもの

ア 計画全体に関すること

意見の要旨		市の考え方
1	<p>■公共交通を公設民営にして、つぶれないようにバックアップするべきではないか。</p>	<p>効率的で持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、競争を前提とする事業者に委ねるだけでなく、行政側も参画し、官民の継続的な協調関係の下で、着実に取組を進めていきたいと考えています。</p>

イ 個別の交通機関等に関すること

意見の要旨		市の考え方
バスについて		
2	<p>■バス路線の再編により現状路線を変更しても、事業者側の根本的な赤字解消に至らず、事業者が自治体との調整を十分に進めないまま撤退しかねない。</p>	<p>需要に見合わない非効率な運行形態などの課題に対応し、赤字を解消して、バス路線を将来にわたり持続可能なものとするため、引き続き事業者と調整を進めていきたいと考えています。</p>
3	<p>■広島市と安芸太田町や北広島町を結ぶ長いバス路線をフィーダー化した場合、利用者の乗換負担が発生する。</p>	<p>本計画には、交通結節点の機能強化として、乗継が生じる交通結節点等において、待合環境や乗継環境の向上に取り組むことにしています。</p>
4	<p>■バス路線のフィーダー化に当たっては、乗客離れが起こらないようにシームレスな乗換を実現していただきたい。</p>	<p>また、フィーダー化に当たっては、乗継の際の利用者の負担をできるだけ軽減するため、基幹バスとフィーダーバスのダイヤ調整や交通結節点等で乗り継いでも直通と同程度の運賃となる乗継割引の拡充などについても併せて取り組むこととしています。</p>
5	<p>■安芸太田町を結ぶバス路線は、可部線廃線の代替となる広域間幹線路線であり、県内外からの三段峡への観光利用に影響がある。広島市だけの問題ではない。</p>	<p>近隣市町と本市をまたがる路線の再編に当たっては、各市町と協議調整を行いながら、それぞれの意向を踏まえた形で、再編案を取りまとめることとしています。</p>
6	<p>■広島電鉄、広島バス、中国ジェイアールバス、広島交通など各社へ広島市、広島県が補助金を出し、中古ではなく新しいバスを導入してほしい。</p>	<p>事業者が導入するノンステップバス仕様の低公害バス購入費の一部を補助しており、今後も支援を継続できるように取り組んでいきたいと考えています。</p>

7	<p>■基幹公共交通のない交通拠点間における基幹バスとは、具体的にどのような路線を想定しているのか。</p>	<p>紙屋町～大塚駅、紙屋町～地区センター(高陽)、広島港～新井口駅などを具体的な「基幹公共交通ネットワーク」として設定しており、現在は、実験運行を実施している広島港～新井口駅を結ぶ「西風みなとライン」の本格運行を目指して取り組んでいます。</p>
8	<p>■「機能強化策一覧」の「走行環境の向上」において、交通管理者や道路管理者と連携したバスレーンやバス優先信号の拡充の実施主体として市民に○がついているが、どのような意味なのか。</p>	<p>市民がバス専用レーンや優先レーンのルールを守ることにより、バスの定時性確保につながることから、市民に○を付けています。</p>
バリアフリー化について		
9	<p>■ハンディのあるなしに関わらず、誰もが移動しやすい公共交通のため、バリアフリー化を実現してほしい。</p>	<p>本計画は、誰もが移動しやすい交通環境の整備として、バリアフリー対策の一層の推進を進めていくこととしています。</p>

(2) 今後の取組や施策の推進等において参考にするもの

ア 計画全体に関すること

	意見の要旨	市の考え方
1	<p>■新型コロナウイルス感染症の影響で、民間事業者の経営は苦しくなっている。計画を立てて施策の実施を民間事業者をお願いするだけでなく、現状や課題を丁寧に聞き取り、計画を無理に進めて民間事業者を圧迫させることがないようにしていただきたい。</p>	<p>事業者との対話を重ね、利用者の利便性と事業者の効率性の両立を図る取組を進めていきたいと考えています。</p>

イ 個別の交通機関等に関すること

意見の要旨	市の考え方
鉄軌道について	
<p>2 ■ 広島市内の路面電車をすべて高架化してはどうか。</p>	<p>路面電車については、デルタ内の主要な拠点と都心などを結び、デルタ内の居住者の輸送を担うとともに、路線が分かりやすく、街の景観を楽しむことができるなどの特性を活かし、観光客や来街者などの輸送を担う公共交通です。</p> <p>こうした役割を踏まえながら、引き続き、利用者にとってわかりやすく使いやすい持続可能な公共交通体系の構築を目指し、路面電車の機能強化を進めていきたいと考えています。</p>
<p>3 ■ 路面電車の循環ルートについては、路面電車の軌道上の過密を招くのではないかと懸念されると考えられ、ラッシュ時は不要ではないかと。</p>	<p>本市が整備する駅前大橋ルートや循環ルートにおける路面電車の運行については、連携して事業に取り組んでいる広島電鉄が、路面電車の現状を踏まえ計画しているものです。</p> <p>いただいたご意見は、広島電鉄とも共有させていただき、今後の参考とさせていただきます。</p>
バスについて	
<p>4 ■ 現行路線が維持できなくなりそうなバス路線については、路線収支率などにより基準を設定してはどうか。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の具体的な取組に当たっての参考とさせていただきます。</p>
<p>5 ■ バス路線の形態変換などの見直しを住民と共に考える分科会の設置を計画に盛り込むべきではないかと。利用者である住民に対し問題提起を行い、事業者や自治体だけでは把握できない意見を取り込んでいくことが重要である。</p>	<p>路線の見直しに当たっては、地域住民のご意見をお聞きしながら進めていきたいと考えています。</p>
<p>6 ■ 低床低公害車両の導入拡大については、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、燃料電池などの既存技術を活用することも重要ではないかと。</p>	<p>2050年までに温室効果ガスを全体としてゼロにする、カーボンニュートラルの実現に向けては、低公害車両の導入拡大を進めることは重要と考えており、いただいたご意見については、今後の具体的な取組に当たっての参考とさせていただきます。</p>

交通結節点について

7	<p>■広島駅南口の再整備について、その完成を楽しみにしている。現在、計画されているペDESTリアンデッキは新たな駅ビルと駅前の各街区を2階レベルで直接つなげるものの、2階レベルにおける各街区間の移動は駅ビル経由となっている。広島駅南口地区全体の歩行者回遊性の向上を促進するため、歩行者が南口広場を2階レベルで周回できるようにするペDESTリアンデッキが必要である。</p>	<p>本市では、都心の歩行環境改善を推進しており、このうち広島駅周辺では、陸の玄関にふさわしい安全で快適な歩行空間を確保するため、広島駅南口広場の再整備等によるペDESTリアンデッキや、マツダスタジアムへの歩行者用道路の整備に取り組んでいます。</p> <p>また、これに併せて、広島駅南口開発(株)では、南口広場からのペDESTリアンデッキに接続するエールエールA館の館内通路や、猿猴川河岸緑地へ向けたペDESTリアンデッキを、国の補助制度を活用して整備することとしています。</p> <p>今後もさらなる広島駅周辺の歩行者ネットワークの構築、強化に取り組み、回遊性の向上や賑わいの創出などを図ります。</p> <p>いただいたご意見については、今後の具体的な取組に当たっての参考とさせていただきます。</p>
8	<p>■現在のバスセンターは狭いため、旧市民球場跡地に新たにバスセンターを建設し、高速バスと市内バスを博多バスセンターのように分けて運用してはどうか。</p>	<p>広島バスセンターは、路面電車やアストラムライン、多くのバス路線が結節する紙屋町地区において、重要な施設となっています。交通結節機能の充実・強化を図るため、広島バスセンターを中心に、広域的なアクセス性の向上や交通機関相互の乗換利便性の向上などに取り組むこととしています。</p>