

「公共交通体系づくりの基本計画（素案）」及び「バス活性化基本計画（素案）」に対する市民意見募集の結果について

1 募集期間

平成27年7月15日（水）～平成27年7月28日（火）

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7月15日号）
- (3) 道路交通局都市交通部、各区役所区政調整課、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 36 人（うちバス活性化に関する人数 22 人）
- (2) 意見件数 128 件（うちバス活性化に関する件数 50 件）
- (3) 意見の内訳

区 分	件数	備 考
ア 計画全体に関すること	11 件	・交通体系に関すること 5 件 ・運賃に関すること 2 件 ・その他 4 件
イ 個別の地域、交通機関に関する こと	112 件	・JR 関連 9 件 ・アストラムライン関連 21 件 ・路面電車関連 15 件 ・バス関連 50 件 ・交通結節点関連 12 件 ・その他 5 件
ウ その他	5 件	公共交通以外のことなどについて

4 意見への対応

今回寄せられた御意見のうち、下記の(1)については素案を修正した上で計画を策定することとし、(3)については、今後の取組にあたっての参考とさせていただきます。

【内訳】

区 分	公共交通体系づくり	
		うちバス活性化
(1)意見の趣旨により計画（素案）を修正するもの	13 件（6 箇所）	8 件（3 箇所）
(2)意見の趣旨がすでに計画（素案）に盛り込まれているなど、 計画の修正を行わないもの	65 件	19 件
(3)今後の取組にあたって参考とするもの	50 件	23 件

意見に対する市の考え方

(1) 意見の趣旨により計画（素案）を修正するもの

ア 計画全体に関すること

意見の要旨		市の考え方
1	<p>■ゾーン運賃はバスだけでなく路面電車も含め、デルタ内は路面電車の市内運賃と同様に一つのエリアと考えるべき。乗継割引は IC カード利用者のみを対象とし、現在の直通運賃よりも安くなるように設定するべき。</p>	<p>本基本計画において、バスの取組として記載しておりましたが、ご意見を踏まえ、その他の交通機関も含めた公共交通全般の取組として記載します。</p>
2	<p>■基幹バスを広電宮島線と同じ市内直通 LRT 路線の一つであると考えて運賃面の一体化や乗継割引の適応対象としてもいい。</p>	

イ 個別の地域、交通機関に関すること

意見の要旨		市の考え方
3	<p>■車椅子や赤ちゃん連れ、ベビーカー持参者、老人にとって、バスの乗り換えは容易なことではない。</p>	<p>フィーダー化等により、乗り換えが生じることもありますが、運行頻度を向上させ、都心への交通が充実している拠点までのアクセスを強化することで、全体での利便性を高めたいと考えています。また、全ての便をフィーダー化するのではなく、朝ラッシュ時は都心への直通バスを残しつつ、オフピーク時は買い物・通院などに対応するため拠点へのアクセス便を多く設定するなど、地域の需要に応じて最適な運行形態とします。さらに、乗り換え時の負担を軽減するため、ダイヤの調整や待合環境の整備についても併せて行っていくことにしています。</p> <p>ご意見を踏まえ、フィーダー化に関する記載について表現を工夫し修正します。</p>
4	<p>■都心直通バスを減便、廃止した場合、都心から郊外方面へは、基幹バスの遅延により乗り継げない場合は、次の便まで相当時間の待ち時間が生じるため反対である。</p>	
5	<p>■郊外からの直通を減らせばその客は乗換が生じて不便になり、特にお年寄りには負担である。途中の経路を城南通りや白島経由等、分散させる方が良い。</p>	
6	<p>■安易な市内直通バス廃止、フィーダー化は、客離れを招く要因の一つとなる。</p>	
7	<p>■バスのフィーダー化は自家用車送迎を助長する上、障がい者や高齢者の移動の困難を助長すると思われる。地域や時間帯などによっては止むを得ないが、基本は路線のドッキングを中心にすべきと思われる。</p>	
8	<p>■アストラムライン開業時に基幹バス&フィーダーバス方式としていたが、結局直通バスになっているのは、乗り換えの不便さや、バス事業者の収益の低下が要因ではないか。</p>	

9	<p>■P. 14 下部の写真、中央の「HIROKO」と見えるオレンジ色の車体は広島交通のものだが、同社は「市内線」を運行していない。「広島バス」と混同したものと思われる。</p>	<p>ご指摘の写真は、「郊外線」を運行するバスの事例として掲載しているものですが、よりわかりやすい表記に修正します。</p>
10	<p>■系統番号の状況について、昭和40年代から50年代にかけて広島電鉄と広島バスの両方で使い分けられて来ており、市民もそれを知って活用してきている。</p>	<p>ご意見のとおり、事業者による使い分けはなされていますが、方面別などの整理はされていません。その主旨がわかるよう表現を修正します。</p>
11	<p>■新交通「東西線」及び「南北線」（公共交通体系づくりの基本計画29頁）について、見直し後の地図に新白島駅が出ていないのは誤りではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、基本計画 p29 の見直し後の図に新白島駅を追加します。</p>
12	<p>■公共交通はあまりに閉鎖的で遠く感じるため、路面電車や各バス事業者は、twitter を使用した情報発信やホームページの改善を行って欲しい。</p>	<p>情報発信の充実については、バス活性化基本計画のみに記載しておりましたが、公共交通全般の取組として、公共交通体系づくりの基本計画にも記載します。</p>
13	<p>■公共交通事業もサービス業でもあることを肝に銘じ、交通事業者各社ともTwitter など SNS 活用した情報提供を開始してほしい。</p>	

(2) 意見の趣旨がすでに計画（素案）に盛り込まれているなど、計画の修正を行わないもの

ア 計画全体に関すること

意見の要旨		市の考え方
1	■デルタ内エリアをバス・広電市内線中心で進めるのは賛成である。	本基本計画に基づき、交通事業者等と連携を図りながら、公共交通の充実・強化に取り組んでいきます。
2	■個人的には良い計画だと思う。	
3	■今回の計画に近い交通体系を持つ、国内の都市はないのか。計画のモデルとしている都市がどこなのか分ければイメージしやすい。もしそのような都市がないなら、実現不可能な計画なのではないか。	本基本計画でモデルとした都市はありませんが、国は現在、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を支援することとしており、本市においても同様の考え方に基づき、集約型都市構造への転換を目指しています。なお、現在、国内の多くの都市もこうした都市構造への転換を目指しています。
4	■このような計画は、本来、街づくりの全体像と一緒に論じる必要があり、広島市として都心、交通拠点、団地、過疎地域を今後どうしていくのかが示されないまま、形式的な意見募集になっていないか。	長期的な視点に立った都市づくりの方針やその実現に向けた方向性については「都市計画マスタープラン」において示しています。この中で、本市は、都心と拠点地区に多様な都市機能を集約し、公共交通等で連携した「集約型都市構造」の形成を目指しており、本基本計画はこうした方向性を踏まえて策定するものです。
5	■都市全体を集約化していく素案の方向性はやむを得ないと考える。特に土砂災害の危険度が高い地域から優先的に撤退すればよい。これまでの街づくりを本気で抜本的に見直していただきたい。	
6	■広島市中心部と周辺部を結ぶ交通体系について、広島市の周辺地域別人口実態と予測及び公共交通アクセスのあるべき充足率、公共交通以外のアクセスからの政策的移行も考慮した中長期の計画設定が必要である。	本市は、都心と拠点地区に多様な都市機能を集約し、公共交通等で連携した「集約型都市構造」の形成を目指しています。本基本計画の検討に当たっては、こうした都市構造への転換の必要性や、本市の将来人口、交通流動の変化等の交通実態などを踏まえた上で、交通課題を整理しています。

7	<p>■周辺市など県内の他市等からの意見・意向は聴かないのか。中枢都市となるためには、広域的なアクセス改善と地元住民以外の利用者に対しても使いやすさ、わかりやすさが求められる。</p>	<p>公共交通機関は市域内の移動だけでなく周辺市町まで含めたより広域的な移動を担っていることから、今後、広域的なネットワークについても、周辺の市町と連携しながら、検討を進めることとしています。</p>
8	<p>■都市内部のアクセスを改善し、移動の権利をすべての市民に保障すべきである。そのためには、これまで道路に偏っていた交通関連の財政支出を公共交通振興に振り向けるなど、財源の確保が必要である。</p>	<p>本市は、自動車に過度に依存した交通体系から、公共交通を中心とした交通体系への転換を目指しています。そうした考えの下、公共交通施策については、これまでも道路事業等とのバランスを考慮し、必要な財源を確保しながら取り組んできたところです。本市としましては、今後とも、集約型都市構造の実現に向け、公共交通の機能強化を図っていくこととしています。</p>

イ 個別の地域、交通機関に関すること

意見の要旨		市の考え方
JRについて		
9	<p>■路線バスのフィーダー化が近い将来に「実施」なのに対して、JRの輸送改善が「検討」となっている。フィーダー化により基幹交通であるJRに乗り継ぐことになるのに、なぜ実施時期が同時にならないのか。</p>	<p>路線バスのフィーダー化は、JRだけでなく、アストラムラインや基幹バス等との乗継も考えており、可能なところから順次、実施していくことにしているため、「実施」としているものです。</p>
10	<p>■計画で検討されている芸備線広島～下深川間のラッシュ時10分ヘッド化に期待している。</p>	<p>本基本計画に盛り込んだ施策については、今後、交通事業者等と連携しながら取り組んでいきます。</p>
11	<p>■芸備線の広島一三次間を富山ライトレールのように超低床型LRTにする方が良い。線路の改軌や電化は大規模改修の際に一気にやれば良い。他沿線自治体を巻き込んで話し合われてみてはどうか。</p>	<p>本基本計画では、下深川・広島間の10分ヘッド化など、JR芸備線の輸送改善に取り組んでいくこととしています。</p>
12	<p>■可部線と芸備線を環状化して欲しい。</p>	<p>いただいたご意見についてはこれまでも検討を行ってきましたが、JR芸備線を電化する必要があるなど多くの課題があります。</p>
アストラムラインについて		
13	<p>■アストラムラインの西広島までの延伸には賛成である。単線にしたことも評価する。</p>	<p>新交通西風新都線については、コスト節約の観点から、単線構造を基本としています。今後、事業着手に向け必要な調査・設計、法手続き等に取りかかることにしています。</p>
14	<p>■広域公園前～西広島のアストラムライン延伸は賛成である。</p>	
15	<p>■アストラムラインの延伸について、現行の路線を延長するのではなく、西広島側からの延伸を平成40年迄に開業させる方が良い。</p>	<p>広域公園前駅から石内東開発地までの区間については、己斐地区と比べて用地補償の件数が大幅に少ないため、買収にかかる期間が短く、早く工事に着手することができることから、部分開業を検討することにしています。</p>
16	<p>■勾配を緩和させる為に広域公園前駅側から地下に潜ってはどうか。</p>	<p>アストラムラインをより多く利用していただくため、山地部以外は居住地を通ることとしており、その際、安全性の確保を前提に、最急勾配を6.5%としています。</p>

17	<p>■アストラムラインの延伸は、広域公園前―西広島一本通を一気に開通させる方がよい。西広島一本通は複線にすべき。</p>	<p>アストラムラインのデルタ内の延伸計画については、平成11年に本市が策定した「新たな公共交通体系づくりの基本計画」において「新交通東西線・南北線」を位置付けていましたが、今回、本基本計画の策定に当たって見直しを行いました。</p>
18	<p>■アストラムラインの都心部区間については、広島駅に接続しない時点で、計画として残す必要性がない。広電江波線接続を西風新都線開通に合わせて整備する方向で検討していただきたい。</p>	<p>このうち、JR西広島駅から白神社前交差点を經由し本通駅までの区間については、西方面から都心への速達性を確保する上で有効であるものの、既存公共交通の大幅な見直しが必要となることから、「新交通都心線」として計画を存続させることにしました。事業化の判断については、「新交通西風新都線」整備後に改めて検討することにしています。</p>
19	<p>■アストラムライン延伸は西広島まででよい。都心部は運賃の安い路面電車で十分。</p>	<p>一方、残る広島駅までの区間等については、新白島駅の整備などにより、目標としていた東方面や南方面から都心への速達性が確保されたことから計画を廃止することにしました。</p>
20	<p>■西広島～本通のアストラムライン延伸は必要ない。都心部には路面電車もバスもあり、路面電車の改革を模索すべき。</p>	
21	<p>■新交通都心線は、既存の低価格の路面電車や路線バスと競合するうえ、広島市の人口は確実に減ることから、反対である。</p>	
22	<p>■アストラムラインについて、全て高架で西広島―平和大通り―比治山―マツダスタジアム―広島駅(北側に第2バスセンター)のルートを提案する。</p>	
23	<p>■広島市の基盤として、白神社前交差点から、御幸橋経由、広島港をつなぐ南北線と、白神社前交差点から、国道2号を経て向洋駅をつなぐ東西線が必要である。</p>	
24	<p>■アストラムラインの環状化は計画当時から言われていたのに見通しが甘い。</p>	<p>新交通西風新都線は、西広島駅と接続することで、JR山陽本線と新白島駅を介した「西風新都・デルタ間の循環」を形成するという、本市のまちづくりの方向性に合致する事業です。</p>
25	<p>■アストラムラインの計画は甘く、新たに数百億の負担を強いられるのはおかしい。これからの人口減、税収減を見越した身の丈に合った交通施策を考えるべきである。</p>	<p>また、延伸事業に係る投資効果、財政的観点からの事業化の見通し、広島高速交通(株)の経営への影響などについても検証を行った上で、事業化することにしました。</p>

26	<p>■ 広域公園から西広島までバスを運行させ、その利用状況を踏まえ検討すべきであり、アストラムライン延伸事業は反対である。アストラムラインの整備費は、今困っている地域に使うべきである。</p>	<p>新交通西風新都線は、JR山陽本線と接続し、基幹公共交通の環状型ネットワークを形成することによって、デルタ周辺部から都心へのアクセスが容易になるとともに、「住む、働く、学ぶ、憩う、護る」という複合機能を備えた西風新都の都市づくりの推進に大きく貢献し、「西風新都・デルタ間の循環」を形成するという、本市のまちづくりの方向性に合致する事業と考えています。</p>
27	<p>■ アストラム延伸は長期的な未来を考えた場合、団地の過疎化防止にはとても間に合わず、多額の投資をする意味があるとは思えないため、現状維持でやむをえないのではないか。</p>	
28	<p>■ アストラムラインは無理に金をかけて西広島まで路線を作らない方がよく、現在のバスを活用したらよい。</p>	
29	<p>■ アストラムラインを西広島駅につなげるのではなく、西広島バイパスの高架を利用し、国道2号に沿って途中から地下に入れ、白神社で現在の路線に接続して環状化できないか。</p>	
30	<p>■ アストラムラインの西広島延伸は反対である。より広域に循環の輪を大きく広げることのできる五日市駅に接続させるべきで、沿線地域に住宅が張り付くことが期待される。</p>	
31	<p>■ 石内地区へのアストラムラインの延伸に期待する。</p>	

32	<p>■市東部の住人からすると西部にばかり費用を投下しているように思えるので、アストラムラインの西広島延伸に反対である。先に船越地区のJR高架化を行うべきである。</p>	<p>新交通西風新都線は、JR山陽本線と接続し、基幹公共交通の環状型ネットワークを形成することによって、デルタ周辺部から都心へのアクセスが容易になるとともに、西風新都の都市づくりの推進に大きく貢献し、「西風新都・デルタ間の循環」を形成するという、本市のまちづくりの方向性に合致する事業です。平成40年代初頭の全線開通を目指しており、事業が本格化するのには平成30年代半ばからの見込みです。</p> <p>一方、東部地区連続立体交差事業は、広島県と広島市が一体となって、この地域の鉄道を連続的に高架し、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図るものです。現在、見直しの方向性について地元住民等へ説明を行っているところであり、今後、地元説明会での意見等も踏まえ、関係機関との協議・調整を行い、できるだけ早期に見直し案を確定の上、早期完成を目指していきます。</p>
----	---	--

路面電車について		
33	■障害者にとって路面電車は欠かせないため、全国でも他にない低価格である路面電車の活性化に期待している。	本基本計画に基づき、交通事業者等と連携を図りながら、公共交通の充実・強化に取り組んでいきます。
34	■市内電車にどんどん新車を入れて快適にして欲しい。	
35	■市内電車の循環化は賛成だが、広島駅への高架での接続には大反対である。駅前大橋と荒神橋とで一本の輪にし、駅前で2、3又に分けて素早く電車を発着させる方が能率とコストの面でも優れている。	広島駅南口広場は、広場内の各交通施設の必要な規模が確保できないため、交通結節機能が不十分であるなど、様々な課題を有していることから、この課題を解決するために、路面電車の進入ルートを高架の駅前大橋ルートとし、南口広場を立体的に活用することとしています。
36	■路面電車を交差点で立体交差化し、電車同士・車等の渋滞対策を提案する。	路面電車の軌道を交差点で立体交差化した場合、渋滞の緩和に一定の効果があると思われませんが、一方で、いくつかの隣接する交差点が分断されるなどの課題があり、慎重な判断が必要です。本基本計画では、路面電車の速達性・定時性の向上に向けて、自動車交通への影響も考慮しながら、電車優先信号を拡大することを盛り込んでいます。
37	■信号改善で時刻表通りになるはずであるため、市内電車が早く走られるよう信号調整を行ってほしい。	本基本計画において、路面電車の速達性・定時性の向上を図るため、電車優先信号の拡大について盛り込んでいます。
38	■江波ルートは効果が少なく、電車優先信号の設定で対応すべきである。これまでの自動車優先の交通施策を脱して今以上に路面電車優先とすべきである。	本市は、自動車に過度に依存した交通体系から、公共交通を中心とした交通体系への転換を目指しています。そうした考えの下、路面電車の江波線接続ルートの整備について検討することとしています。

バスについて		
39	■バス路線の再編、特に安佐大橋を通る基幹バス路線の整備には大いに期待している。	本基本計画に基づき、交通事業者等と連携を図りながら、公共交通の充実・強化に取り組んでいきます。
40	■都心部のガラガラバスは無駄である。計画的に郊外路線にシフトすべき。	本基本計画においては、都心部で過密状態となっているバス路線の効率化を進めるとともに、郊外部では、地域の需要に応じた運行形態となるよう進めていくことにしています。
41	■鉄軌道系機関に接続するバスの運行について、市内の過密バスをデルタ周辺部へ廻わし、もう一度全面的に見直しその時代に則ったバス運行に整備し直すことが肝心である。	
42	■JR線、アストラムラインや路面電車を背骨として、バスは細かい路線を設定すること。	本基本計画においても、JRやアストラムライン、広電宮島線などを「基幹公共交通」として位置付け、こうした基幹公共交通までのアクセスや郊外部、中山間地域などの公共交通の中心的役割を担うのがバスと考えており、役割に応じた機能強化策を推進することにしています。
43	■バスは、軌道系と異なり費用対効果により民間事業者は利益が計上できないと撤退、縮小するため、絵に描いた餅となる可能性もある。	バスは、利用者の減少による便数の減少などのサービスレベルの低下や、都心部におけるバスの過密状態などの課題があることから、本市も交通事業者等と連携しながら、活性化に向けた取組を進めていきたいと考えています。
44	■バスはJRより便数が多く、バス専用レーンもあるので良いが、専用レーンを走る自家用車の取り締まりが不十分と感じる。	本基本計画に基づき、関係機関と調整をとりながら、バス活性化策を推進していくこととしています。
45	■高齢者や身障者等にとって総論的にバス乗り場でのベンチ等未設置で待合環境が劣悪である。少なくとも坐る場所は設けること。	本基本計画において、バスの待合・乗継環境の向上を図るため、福祉施設や乗降客の多いバス停に上屋やベンチを設ける待合環境の整備を進めることにしており、交通事業者等と連携しながら取り組んでいくことにしています。
46	■行政は積極的にバス業者に「低床バス」の運行に働きかけ、少なくとも路面電車並の低床率に増やし、バス利用者を増やすことを考えてほしい。	本基本計画において、バリアフリーの観点から、出入口の段差を無くした低床車両の導入を進めることにしており、交通事業者等と連携しながら取り組んでいくことにしています。
47	■バスにどんどん新車を入れて快適にして欲しい。	

48	<p>■車両更新と丁寧な運転により、車両の排ガスの削減をお願いしたい。</p>	<p>本基本計画において、環境負荷の低減を図るため、バスの低公害車両の導入や、運転手のマナー向上について盛り込んでいます。</p>
49	<p>■利用する際、迷わないように系統番号を振る、各社の連携を図るといった方向性に賛成。</p>	<p>本基本計画に基づき、交通事業者等と連携を図りながら、公共交通の充実・強化に取り組んでいきます。</p>
50	<p>■待合設備としては、屋根、ベンチ、自動販売機は必須である。近隣店舗等と連携してこれらの確保に努めることで、バスのためのみならず、まちづくりコミュニティに活用する総合的視点が必要である。</p>	<p>本基本計画では、バスの待合・乗継環境の向上を図るため、福祉施設の最寄りや乗降客の多いバス停に上屋・ベンチ等を設けることについて盛り込んでいます。</p>
51	<p>■市内・郊外バスの路線による色分け、目的地までの経路を検索できるタッチパネル型案内板の整備、沿線の全バス停名の表示、バスロケなどのバス停検索盤の整備など、市外者への丁寧な案内強化策を提案する。</p>	<p>本基本計画では、交通結節点やバス停等における案内表示の改善・充実や、情報発信の充実などのわかりやすく使いやすい情報提供について盛り込んでいます。</p>
52	<p>■利用者が行きたいところへ行くためには、全社共通の主要路線図に加えて、全社共通の詳細路線図が必要であり、事業者や行政が役割分担し、それらを全て入手できる方を講じるべきである。</p>	<p>通常の路線図は情報量が多く、市街からの来訪者やバス利用が不慣れな人にとってはわかりづらいことから、全社共通の主要路線図を作成することにしています。また、地域別の路線図については、利用者が状況に応じて必要な情報を入手することが可能となるよう作成することにしています。本基本計画には、このほか、案内板等の路線図や時刻表をわかりやすく改善するなどの案内情報の充実についても盛り込んでいます。</p>
53	<p>■現在の路線番号は、付番の詳細基準が広報されておらず、外来者や子どもなどにとって活用が難しい。バリアフリーならびにバスの活性化の見地から再検討と調整を行う必要があるのではないか。</p>	<p>本基本計画では、利用者の不安感を和らげ、バスをより使いやすくするため、系統番号の統一について盛り込んでおり、順次導入しているところです。</p>
54	<p>■バスの車内アナウンスや運転マナーなどについて、チェックする人がいる時だけでなく意味がない。バスの利用率をあげるには、今の状況からまず改善すべきである。</p>	<p>本基本計画において、バスドライバーのマナーや接客態度のさらなる改善を進める乗務員のマナー向上について盛り込んでいます。</p>

55	<p>■ 3社の乗り入れる高陽線において共通定期券が実現すれば、途中下車による乗り換え料金の加算がなくなり、土日もバスを使うようになるなど、バス利用の回数は増えると思われる。</p>	<p>本基本計画において、乗継によって生じる運賃の負担の軽減を図るため、共通定期の拡大や、利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築などについて盛り込んでいます。</p>
56	<p>■ 高陽方面では、特に複数事業者が乗り入れる矢口が丘や高陽台など、共通定期の導入が必要である。</p>	
57	<p>■ 郊外については、小型車両による乗合タクシーの増便をお願いしたい。</p>	<p>本基本計画において、郊外部・中山間地域等では乗合タクシーへの転換など、需要に応じた運行形態による効率的な運行について盛り込んでいます。</p>
<p>結節点について</p>		
58	<p>■ 広島駅が陸の玄関口として中・四国地方の中枢性を発揮するためには、どのように南口・北口両広場の整備を行うのが重要であり、特に歩行者と自動車の流れを分離した立体的歩行者専用横断の有効活用が望ましい。</p>	<p>広島駅周辺地区の一層の「活力とにぎわい」を高めるため、広島駅自由通路及びペデストリアンデッキの整備によって、同地区の歩行者の回遊性向上を図ることにしています。</p>
59	<p>■ 広島駅南口広場は、近隣にタクシー予備待機所を設けた上でタクシープールを減らし、バス停留所を拡張、集約化するべきである。将来的にはタクシー乗降所及び自家用車の駐車場は地下に移せばよい。</p>	<p>広島駅南口広場は、路面電車の進入ルートを高架として立体的に活用し、広島駅及び周辺のバス停留所を広場内に集約するなど、必要な交通施設を確保することとしています。</p>
60	<p>■ 広島駅バス降り場は駅まで非常に遠く、バスとJRの連絡が悪いため不便であるうえ、特に健康状態の良くない方や年配の方への配慮が全くないことから、もっと広島駅へ近づけるべきである。</p>	<p>広島駅南口広場の再整備に当たっては、広島駅及び周辺のバス乗降場を広場内に集約するなど、利用者の乗り継ぎ利便性を向上させるよう計画しています。</p>
61	<p>■ 西広島駅は駅前広場以外にバスの乗継場所があり不便である。アストラムラインの西広島駅への延伸の際、駅前広場に統合したバス乗り場を設けるとともに、駅舎の高架橋にエレベーターを設置する必要がある。</p>	<p>西広島駅周辺地区交通結節点の整備に当たっては、南北自由通路の整備を行うとともに、駅前広場についてもバス、タクシーの乗降場等の再配置などにより、公共交通機関相互の乗換利便性の向上や円滑な交通処理を図ることとしています。</p>
62	<p>■ 軌道系交通機関、バス業者、行政が協議して、市内各結節点の各交通モード間の乗継の円滑化について協議し、例えば利用者にわかりやすい共通案内板の設置など、利用者の利便性を重視したサービスの徹底を図る。</p>	<p>今後、本基本計画に基づく実施計画等（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画）を作成していくこととしています。この実施計画等の作成にあたっては、交通事業者や行政などで構成する法定協議会を設置し、協議を行いながら進めていくこととしています。</p>

ウ その他

意見の要旨		市の考え方
63	<p>■県道 37 号線と可部別れの三叉路は、中深川駅が近いため信号待ちが長い。また、向原方面から可部方面への大型車の右折などにより渋滞が発生しているが、対策は検討しているのか。</p>	<p>ご意見のあった箇所については、現在、本市の担当部署において、交差点改良などに取り組んでいます。</p>
64	<p>■早く東部立体交差化事業を進めていただきたい。</p>	<p>東部地区連続立体交差事業は、広島県と広島市が一体となって、この地域の鉄道を連続的に高架し、交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図るものです。</p> <p>現在、見直しの方向性について地元説明会を開催し、地元住民等への説明を行っているところであり、今後、地元説明会での意見等も踏まえ、関係機関との協議・調整を行い、できるだけ早期に見直し案を確定の上、早期完成を目指していきます。</p>
65	<p>■広島市は全く実効性が無い。検討会や委員会を立ち上げては、報告書だけを作成し、棚上げするような行政は意思決定機関としていかななものか。今こそ市政方針をビジョンと共に市民に伝えて欲しい。</p>	<p>第5次広島市基本計画の道路交通に関する部門計画として広島市総合交通戦略を策定しており、今回の計画はその中の公共交通に関する部門計画となっています。本市の施策についてはこうした計画に基づき展開しています。</p>

(3) 今後の取組にあたって参考とするもの

ア 計画全体に関すること

意見の要旨		市の考え方
1	■マイカーで動く層の多い動線を把握し、公共交通機関が弱い動線であれば強化が必要である。	いただいたご意見は、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。

イ 個別の地域、交通機関に関すること

意見の要旨		市の考え方
JRについて		
2	■山陽本線の快速電車は1時間に1便程度の確保を期待したい。	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。
3	■山陽本線上りから芸備線の最終への待ち時間が長い。芸備線の最終をもう少し遅くして欲しい。	
4	■芸備線の中深川以北については、17:20広島発以降は1時間後まで「狩留家駅」行きがなく非常に不便である。30分、40分間隔でも良いので、夕方の時間帯を1時間に1本しか無い現状を解消して欲しい。	
5	■安佐北区口田南における、芸備線「小田」駅の新設や、安芸矢口駅の駅舎側にホームを新設し、乗車・バスや自転車からの乗り換えをより容易に行えるようにすることを検討してほしい。	
6	■JR芸備線は駅間が長いので、間に1~2駅追加して既存インフラの活性化を図って欲しい。	
路面電車について		
7	■駅前大橋線以外の区間のLRT化推進（路面電車の軌道専用化やPTPS設置拡大、軌道法の緩和、電停統廃合などの定時性向上）が不可欠であり、県警にも積極的に働きかけてほしい。	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。
8	■運賃の安い路面電車の路線移設など、路面電車のテコ入れを早急に行うべき。	
9	■路線バスだけでなく路面電車においても、もう少し終電の時間を繰り下げることで利便性の向上につながると思われる。	
10	■西風新都線の延伸により、西広島駅の路面電車への乗り継ぎ者も増えるので、広島駅行きの電車の運行回数を増やす必要が生じるので、広島駅～西広島駅間の路面電車を復活させるとよい。	

11	<p>■路面電車の循環ルート導入について、特に広島駅～紙屋町の間については、電停の整理や信号の数を減らす必要がある。</p>	<p>いただいたご意見は、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>
12	<p>■広電バス2号線は利用者数が多く、経由道路のあけぼの通りが終日混み合いバスも慢性的に遅れているため、基幹バスではなく、センターリザベーション化して一般車を排除した形の路面電車の方が適当である。</p>	<p>路面電車の新たなルートについては、その導入空間の確保に伴い、車線数を減らす必要があること、既存のバス路線との調整が必要であるなど、実現には様々な課題があることから、慎重に見極める必要があると考えています。いただいたご意見は、将来的な検討課題として参考にさせていただきます。</p>
13	<p>■デルタ内バスについて、「観音方面や吉島方面、中央通り経由牛田方面、中央・御幸橋西詰通り経由仁保方面など比較的用户の多い路線は路面電車にしてその他をバスにする」とした方が良い。</p>	
14	<p>■LRTについて、①広島港(サッカー競技場)―高速3号橋脚下利用―光南―江波(江波線接続)―観音―商工センター(広電・JR接続)②白島―新白島(山陽線下平行)―横川駅のルートを提案する。</p>	
15	<p>■路線が重複し、利用者の争奪戦になる可能性があるアストラムラインと江波線短絡線について、2者を共存させる為にも広電新線は西広島(己斐)―己斐橋―小河内町―(相生通り)―十日市町にすればよい。</p>	

バスについて		
16	<p>■利用者的にはバス会社はなるべく少ない方がわかりやすいため、市が音頭をとって合併を推進していくべきである。</p>	<p>本基本計画では、本市が中心となり、事業者の垣根を越えた効率的なバスネットワークを再構築していくこととしています。いただいたご意見は、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>
17	<p>■バスダイヤについては広島バスセンターやバス協会が主導してダイヤを組むのも一つではないか。</p>	<p>本基本計画では、バスの運行ダイヤに限らず、バス交通ネットワークの再構築に向け、本市が中心となって進めていくこととしています。いただいたご意見は、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>
18	<p>■基幹バス区間の専用レーン化・PTPS設置など県警に強く要望してほしい。都心部の一部区間の部分BRT化・連接バスの導入なども検討するに値する。</p>	<p>いただいたご意見は、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>
19	<p>■基幹バスについて、名古屋市と同様に色付き中央専用レーンを設けてバス停も電停のように道路上に島を設ける方法が良い。</p>	<p>停留所の構造については、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定することになります。いただいたご意見は、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>
20	<p>■停留所の形態が、歩道に切り込むのではなく車道側に突出させる構造であれば、他の車両に占有されることもなく、あらゆる状況で歩道との間隔無く停車できる。</p>	
21	<p>■平日路線図、休日路線図、深夜バス路線図を店舗等が集客方針などに応じて配布することとし、事業者や行政が支援することはできないか。</p>	<p>いただいたご意見は、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>
22	<p>■観光客からの運賃収入に期待する観点からは、観光施設の案内に、バスによるアクセスを加えるよう要請し、それら旅行者等への情報提供に努めるべきと思量するが、本市では前例に乏しいようである。</p>	<p>利用者にとって真に使いやすい情報提供を行うためには、事業者と行政が一体となって周知を行っていくことが重要と考えており、いただいたご意見は、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>
23	<p>■停留所の表示のデザインに広島独自の統一性を持たせ、バス路線そのものの存在を強調することが利用者を誘うことになるはずである。</p>	<p>いただいたご意見は、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>

24	<p>■高陽地区と可部・安古市地区間の連絡強化には、緑井駅と矢口駅を結ぶバス路線などが考えられる。</p>	<p>本基本計画は、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化を図るため、都市づくりの長期的展望に立った公共交通体系全体のあり方を示すものです。具体的なバス路線の再編計画については、今後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画である「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」を作成し、交通事業者等と調整を図りながら進めていくこととなります。いただいたご意見は、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>
25	<p>■現在、広島市内から上深川以北の直通バスはなく、芸備線も不便なため、広島方面へ通学通勤するのに大変不便である。安佐北区北部は取り残された感があり、もう少し目を向けて欲しい。</p>	
26	<p>■広島バスの福田から高陽への路線と、市内から駅経由で小河原までの路線をつないで環状線にすれば、紙屋町方面、広島駅方面、イオンモール、フジへの交通手段としての利用対象になる人数が増えるのではないかと。</p>	
27	<p>■施工中である安芸矢口駅前の県道拡幅が済み次第、広島交通の安佐大橋線を、より安芸矢口駅に近いところまで延伸してほしい。</p>	
28	<p>■「やぐちおもいやりタクシー」の運行時間帯を拡大してほしい。</p>	
29	<p>■可部方面では、本数が少ない地域の直通便を優先的に残した上で、全体の運行本数は基幹バスで調整する。また、可部駅を乗継地点として運賃の通算を行う。佐東バイパス経由についても30分間隔とし、梅林駅入口交差点近くにバス停を設定する。国道183号を通る中国JRバスについては、古市三差路からあさひが丘やびしゃもん台・サンハイツ線が合流してくるため、可部線駅の最寄りのみとし、安佐南区総合福祉センター前・安古市町バス停を乗継ポイントとした上で、中須以北を佐東バイパス各停にする。</p>	
30	<p>■午前7時頃の中緑井から郊外方面へのバスは、可部中央や可部上市での乗換えも考慮し、直通便での移動ができるよう行き先を考えてほしい。</p>	
31	<p>■毘沙門通りのスイミング前から大町駅に行くとき、8時～9時に大町駅を通過するようにしてほしい。</p>	

32	<p>■ 今回の計画素案に、祇園・山本・春日野地区のバス路線の見直しが入っていない。アストラムラインが開通した時にも、祇園山本地区は、バス路線の見直しが行われなかったもので、今回は良く考えて欲しい。</p>	
33	<p>■ 西風新都方面においては、こころ産業団地への通勤対応が必要。朝ラッシュ時は大原駅や大塚駅からのシャトル便が必要。</p>	
34	<p>■ 東区牛田東3丁目地区は急な坂が多い上に道が狭くバスが近くにない。高齢者も子育て世帯も利用することのできる乗合タクシーを導入してほしい。</p>	
35	<p>■ バスセンターから竹原行きの始発を20～30分位早めてほしい。</p>	
36	<p>■ 郊外部から市内へ乗り入れる便は、需要に応じ高速道路を活用する必要がある。オフピークは複数の団地をまわりコスト減にする。バスセンターでは市内線と郊外線を乗り継ぎできれば便利になる。</p>	
37	<p>■ JR山陽本線は紙屋町を通っていないデルタ内については、山陽本線の各駅前をミニバスターミナル化し、紙屋町付近（バスセンター）を介して各駅と接続するべきである。</p>	
38	<p>■ 広島センター～広島駅間について、郊外線の本数を減らそうとしたら、広島センターでの乗継を認めるのがよい。</p>	
<p>結節点について</p>		
39	<p>■ 乗継場所は鉄道の駅同様に目立つバスターミナルを整備し、バスの存在をアピールした方がよい。またバス車内の液晶画面で乗継路線の時刻案内や乗り場案内を行い、利用者がスムーズに乗継ができるようにする事も必要。</p>	<p>いただいたご意見は、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>

40	<p>■広島駅構内に入らない南区・東区・府中町方面からのバスは、ラッシュ時を除き広島駅構内に入り、路線のドッキングで効率化できるのではないかと思われる。</p>	<p>広島駅南口広場の再整備に当たっては、広島駅及び周辺のバス乗降場を広場内に集約するなど、利用者の乗り継ぎ利便性を向上させるよう計画しています。いただいたご意見は、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>
41	<p>■広島駅はトイレが少なく、狭くてわかりにくい場所にあることもあることから、改札内外とももっと増やすべきである。</p>	<p>いただいたご意見は、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>
42	<p>■西広島駅南口は、JRと広電乗降場が離れており不便である。JRの橋上駅化を見越せば、通路を立体化してつなぐのが良い。</p>	<p>西広島駅周辺地区交通結節点の整備に当たっては、JR西広島駅と広電西広島駅との乗換動線を考慮した通行路等を整備することにしていきます。いただいたご意見は、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>
43	<p>■広島バスセンターの相生橋方面出入口新設を提案する。</p>	<p>いただいたご意見は、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>
44	<p>■バスセンターの時刻表は、以前は壁面上部に掲示されていたが、現在の位置に下ろされてどこにあるかわかりにくくなった上に、画面が非常に小さくて見えにくく実用性に乏しい。</p>	<p>いただいたご意見は、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>
45	<p>■バスセンターホームの乗車口付近の柵の扉は常時開放するか、車両の扉と連動して自動開閉させる、又は乗客の操作で開閉できるようにし、全ての乗客が迂回することなく利用できるよう早急の改善が望まれる。</p>	<p>バスセンター内に設置している柵は、利用者の安全を確保するために設置されていますが、車椅子利用者等の乗降に支障となっていたことから扉を設置したものです。いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

その他		
46	<p>■賑わいによる街の活性化のためには、紙屋町～胡町電停間の電車道はバス以外の自動車の進入・通行を禁止とするべきである。</p>	<p>自動車交通を排除し、バスや路面電車など公共交通だけが通行できるようにするトランジットモールの導入については、解決すべき課題が多く、現時点では、見通しが立っていない状況です。しかしながら、本市としては、安全で快適な歩行空間の確保や道路空間を活用したにぎわいの創出は重要と考えており、都心における魅力の向上や歩行者優先の道路整備など、トランジットモールにとらわれず歩行環境の改善に向けた取組を進めていきたいと考えています。いただいたご意見は、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>
47	<p>■空港アクセスについて、山陽道渋滞見込時の東広島駅からのアクセスや、海沿いの岩国空港への海上アクセスなども検討して頂きたい。</p>	<p>公共交通機関は市域内の移動だけでなく周辺市町まで含めたより広域的な移動を担っていることから、今後、広域的なネットワークについても検討を進めていきたいと考えています。いただいたご意見は、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>
48	<p>■そごうの周辺でタクシーが客待ちをして交通の妨げになっていることなど改善できることがある。警察が来た時だけタクシーがよける現状では意味がない。</p>	<p>紙屋町交差点付近におけるタクシー対策については、平成 26 年度に社会実験を行い、検討を進めているところです。いただいたご意見は、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>

ウ その他

意見の要旨		市の考え方
49	<p>■意見を募集するといいながら、非常に深い階層にこのサイトを置いているのも、わざと市民の声を聞かないということではないのか。</p>	<p>市民意見募集のサイトは、本市ホームページのトップページの新着情報や、まちづくりのトピックス等にも掲載し、ワンクリックで当該サイトにアクセス出来るようにしておりましたが、わかりにくかったことについてはお詫びいたします。なお、この度の市民意見募集については、市ホームページのほか、7月15日号の「市民の市政」への掲載や広報ラジオでの放送、市政記者クラブへの情報提供などを行いました。今後、よりわかりやすい情報提供に努めていきたいと考えています。</p>
50	<p>■非正規労働者は低賃金の上、交通費が出ない場合が多いため、公共交通機関へのシフトを狙うのであれば、企業に対し交通費の支給を要請するののも一つではないか。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>